

2 道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク ～道北地域～

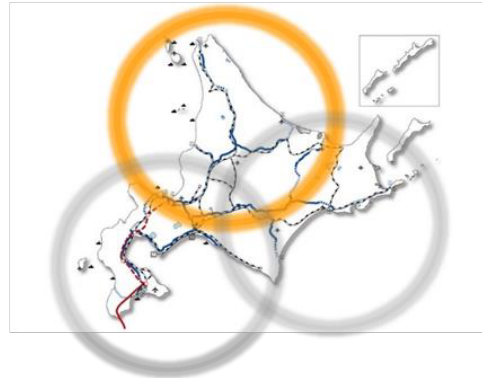
地域の現状・課題

旭川市や名寄市、留萌市、稚内市、富良野市などを中心に南北に広がる一定の地理的範囲を交通ネットワーク形成圏として捉える。

参考データ

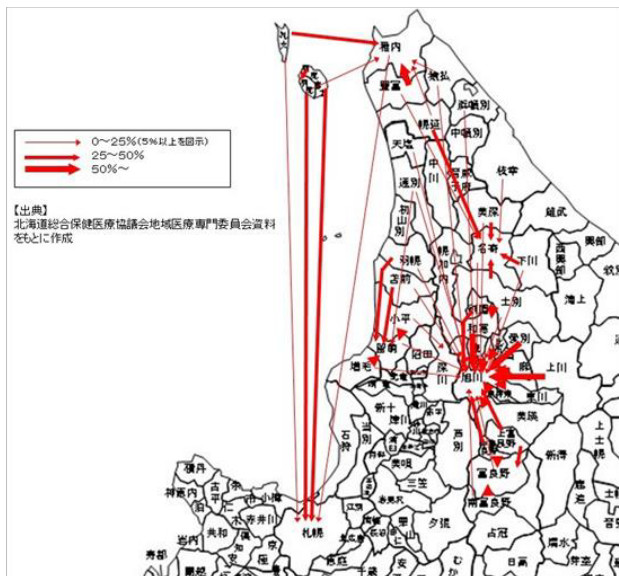
エリア(上川・留萌・宗谷)の人口【国勢調査】
H27(2015) 618,873人(全道の11.5%)

エリアの宿泊客延べ数(うち訪日外国人来道者延べ数)
H28(2016) 約4,400千人(約796千人)

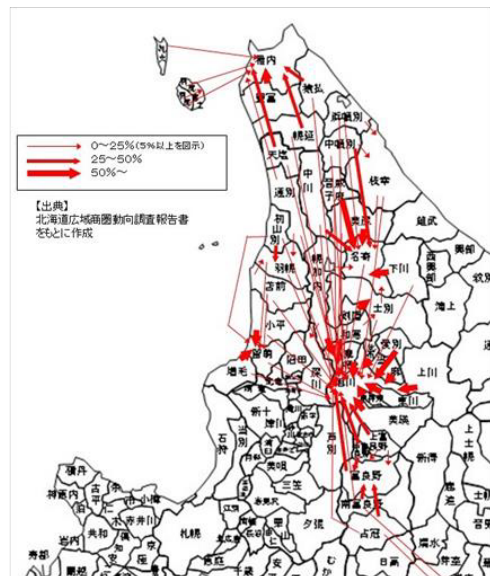


- 当地域は、大雪山系や天塩川、利尻・礼文、サロベツ国立公園、暑寒別天売焼尻国立公園といった雄大な自然に恵まれ、農林水産業や豊かな観光資源など、地域の優位性を活かした多様な産業が展開しているほか、ロシア・サハリン州等との交流が行われている。
- 医療面では、5つの二次医療圏(上川中部、上川北部、富良野、留萌、宗谷)で構成され、各医療圏では、旭川市、士別市、名寄市、富良野市、留萌市、稚内市といった大きな都市の医療機関への移動が見られるほか、利尻・礼文といった離島においては航空機を利用した札幌圏への移動も見られる。
- 買物面では、旭川や稚内など地域の中核となる都市を中心に広域商圏が形成されており、特に大規模店舗が複数立地する旭川市への移動が多い。
- 観光面では、各地に広がる豊かな自然景観や全国的にも有名な旭山動物園、美瑛・富良野などを旨し、多くの観光客が訪れているほか、広域観光周遊ルート「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」を活用した誘客の取組が進められている。
- ビジネス面では、本社や支社が集中する札幌市と各都市との相互の移動が見られる。

<医療機関受療に伴う移動実態>



<買い物に伴う移動実態>



地域づくりの方向性

- 基幹産業である農林水産業における生産基盤の強化や安定供給など、地域の特性を活かした産業振興を進める。
- 雄大な自然環境や地域資源を活かした通年・滞在型観光地づくりや広域観光の推進など、観光振興を進める。
- 自然特性を活かした新エネルギーの導入・普及のほか、地域医療と保健・福祉の充実など、自然と調和した安全・安心な地域づくりを進める。
- 医療体制や交通基盤の整備といった安全・安心な離島生活の確保に向けた取組のほか、基幹産業である水産業や観光産業の振興など、離島地域の振興を進める。
- 地域産業の担い手の確保・育成や若年層を対象とした移住・定住施策を進める。
- 地理的・歴史的に関わりの深いロシア・サハリン州との経済・文化交流を進める。

交通の現状

■鉄道

宗谷線、留萌線、富良野線、根室線などが各都市を結んでいる。
根室線(富良野・新得間)については、昨年8月の台風等の被災以降、不通が続いており、現在代行バスが運行されている。

■高規格幹線道路

北海道縦貫自動車道や深川・留萌自動車道などが各都市を結ぶ計画となっているが、未開通区間が多く残されており、地域内の開通率は約55%(平成29年末)。

■バス(都市間バス、路線バス)

旭川、留萌、稚内など地域内の中核・中心都市と札幌間で都市間バスが運行されているほか、旭川と他地域の中核都市である帯広、釧路、北見などが都市間バスネットワークで結ばれている。
また、国鉄天北線や羽幌線などの廃止代替として、長距離バス路線が運行されている。近年は、市町村がデマンド交通の導入や無償での住民輸送の新たな仕組みによる実証運行を始めている。

■航空

旭川、稚内、利尻、礼文(休止中)の4つの空港があり、旭川空港は東京、名古屋のほか、国際線(台北)も就航しているなど道北地域の中核的な空港となっている。

近年、稚内空港への国内チャーター便が急増している。

利尻空港と札幌(新千歳・丘珠)を結ぶ路線は住民の暮らしや、観光を支える重要な交通手段となっている。

■船舶

稚内港、留萌港の2つの重要港湾があり、道北の産業や生活を支える拠点であるほか、稚内港と利尻・礼文島及び羽幌港と焼尻・天売島を結ぶ離島航路は、地域の生活や地場産業を支える重要な交通手段となっている。

■物流

輸送の大部分はトラックが担っている。旭川を拠点とし、名寄やオホーツクなどからの農産物などを札幌方面に向け、鉄道により輸送している。

交通の
主な課題

各交通機関相互の連携を強化し、利便性や効率性の向上を通じた公共交通の維持確保が必要

■鉄道

宗谷線(名寄-稚内)、富良野線(富良野-旭川)、根室線(滝川-富良野、富良野-新得)は、「JR単独では維持することが困難な線区」と位置付けられており、線区の維持・確保に向け、地域での検討・協議の加速化が必要。

■高規格幹線道路

旭川市と稚内市、名寄市などが高規格幹線道路で結ばれていない。特に北海道縦貫自動車道には、多くの未開通区間が残されており、並行する国道は冬期間、しばしば吹雪による交通障害が発生するなど、安定した道路交通の確保が課題。地域医療を支え、広域観光の振興を図る上でも早期のネットワーク化が必要。

■バス

エリア人口の減少などによるバス事業者の厳しい路線状況に加え、労働力の減少による運転手不足がバス路線の運行に影響が出ることが懸念されており地域が一体となった生活交通路線の確保に向けた取組が必要。

■航空

需要の低迷により休止や季節運航となっている路線があるなど、路線の維持や拡充に向けた需要拡大が課題となっている。現在、供用休止となっている礼文空港の今後のあり方について検討が必要。

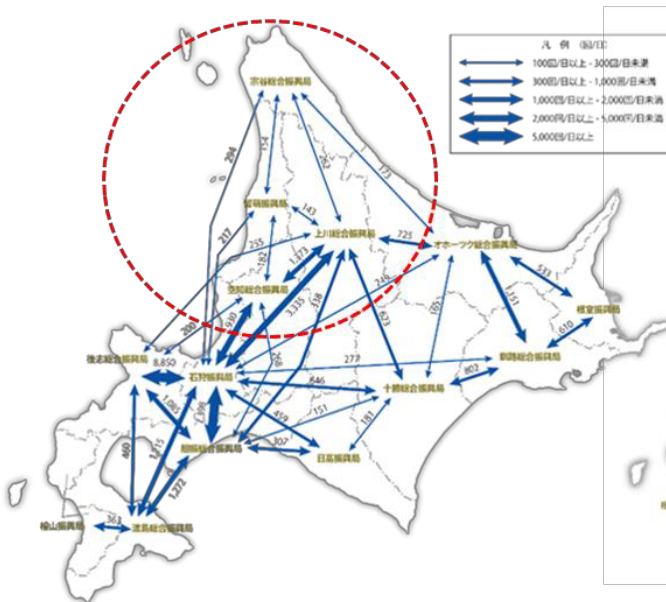
■船舶

離島住民の生活や産業を支える離島航路の維持確保に向けた取組が必要となっている。また、地域経済の活性化や観光振興のため、クルーズ船の寄港促進に向けて取り組む必要がある。

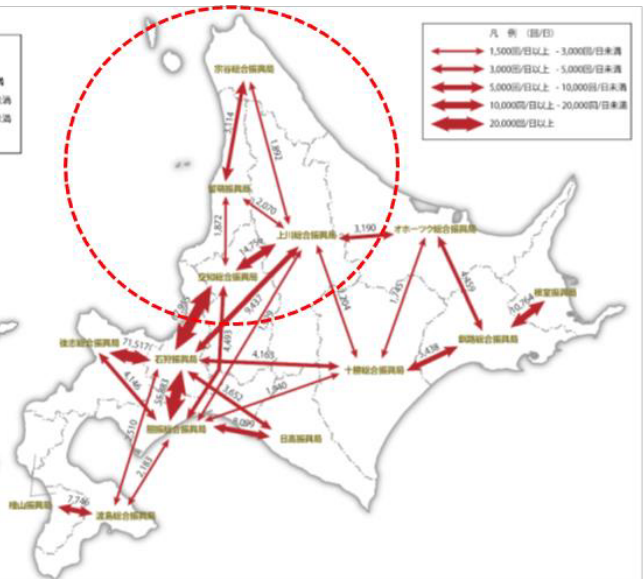
■物流

都市から地域への輸送は、トラック1台当たりの稼働距離が長い上、積載率が低いこともあり生産性が低下している。特に、離島部の輸送体制の維持が困難となってきている。

来道者の移動状況



道民の移動状況



【出典】北海道新幹線開業時における道内旅客流動調査

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

1 交通ネットワークの方向性

当地域は、札幌と旭川、稚内を結ぶ鉄道が高速移動の中心的な役割を果たしているが、利用状況なども踏まえ、地域において、交通体系のあり方について検討が進められている。また、並行して走っている高規格幹線道路に複数のミッシングリンクが存在するなど、交通機関の役割分担のもと、交通ネットワークの整備を進めていくことが必要。

<インバウンドへの対応>

旭川と稚内がゲートウェイとなり、これらの交通結節点から圏域内の主要都市や観光地等へとスムーズに移動・周遊できるよう、乗継改善や移動実態に応じた交通手段の検討を進める。

<地域住民の円滑な移動の確保>

通勤や通院、買い物など、日々の暮らしにおいて自家用車を利用する場面が増えているが、今後、高齢化が進む中、自ら運転ができない方の増加が見込まれ、公共交通の重要性が高まっていることから、地域において公共交通利用への意識転換を図り、通学や通院など日常生活を支える生活交通の維持・確保を図るほか、地域の公共交通の利用実態に応じた交通モードの検討を進める。

(2) 各交通モードの方向性

■鉄道

今後、鉄道ネットワークワーキングチーム・フォローアップ会議において、集中審議の上、記載。

■高規格幹線道路

高規格幹線道路は、地域間の交流拡大や物流の効率化、周遊観光の振興、救急搬送時間の短縮、災害時における代替性の確保など、道民生活や経済活動を支える重要な交通インフラであることから、早期のネットワーク形成に向け、地元自治体や関係団体と連携し、整備促進の取組を進める。

■バス

バス事業者と地域が連携・協力のもとバスの利用促進を図るなど、バス事業の生産性向上に取り組むとともに、バス事業者が共同で運転手確保対策を実施するなど、通学・通院などに欠かすことができない生活交通路線の確保に向けた取組を進める。なお、人口減少などの地域の実情などを踏まえ、関係者の合意形成のもと、バス路線の一部をデマンド交通へ移行するなど効率的・効果的な公共交通の確保を推進する。

■航空

航空路線の維持・拡充に向けて、道北広域観光周遊ルートを活用などにより各路線の利用促進を図る。

利尻と札幌(新千歳・丘珠)を結ぶ路線については、住民割引運賃の継続や閑散期の観光需要の底上げなどにより、利用者数の増加を図る。

礼文空港の今後のあり方について、地域の意向を踏まえながら検討を進める。

■船舶

地域と連携しながら、離島航路の維持確保に向けた取組を進める。また、クルーズ船の寄港促進に向け、受入環境改善や誘致活動に取り組む。

■物流

持続可能な物流ネットワークの確保に向け、共同輸送や貨客混載の拡大など、輸送の効率化に向けた取組を進める。