

3 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 ～道東地域～

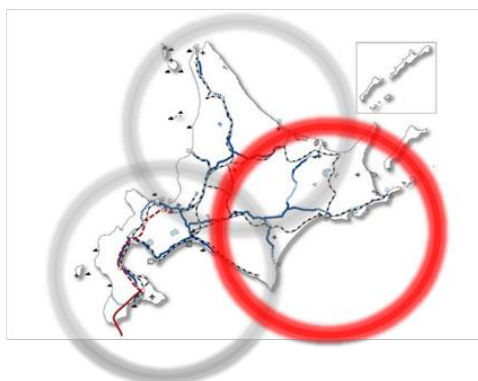
地域の現状・課題

北見市、網走市、帯広市、釧路市などを中心に東西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

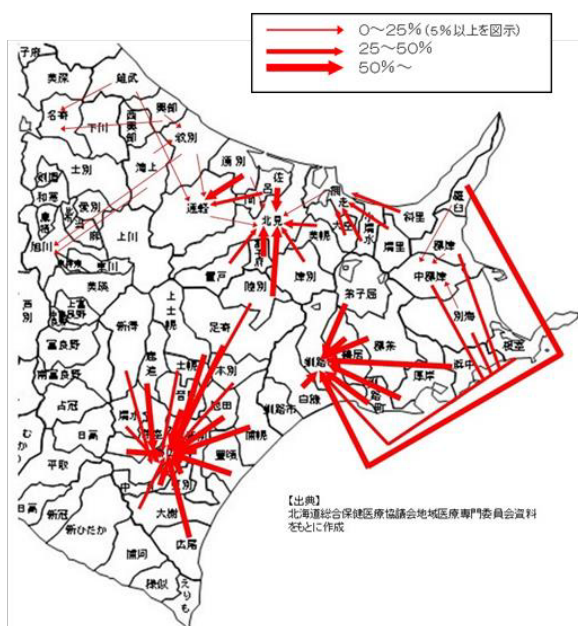
エリア(オホーツク・十勝・釧路・根室)の人口【国勢調査】
H27(2015) 950,115人(全道の17.7%)

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5,810千人(約442千人)

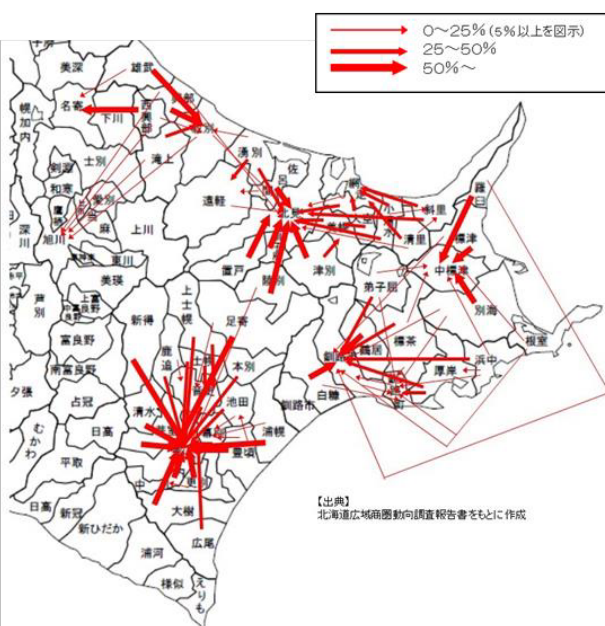


- 当地域は、知床、釧路湿原、阿寒摩周の3つの国立公園をはじめとする雄大な自然に恵まれ、大規模な畑作や生産力の高い酪農、水産資源に恵まれた漁業といった国内有数の農林水産業をはじめ、魅力あふれる食や観光資源など、地域の優位性を活かした多様な産業が展開するほか、北方領土に隣接している。
- 医療面では、5つの二次医療圏(北網、遠紋、十勝、釧路、根室)で構成され、各医療圏では、北見市、網走市、紋別市、遠軽町、帯広市、釧路市、中標津町といった都市に所在する医療機関への移動が見られるほか、遠紋圏では、旭川市や名寄市への移動も見られる。
- 買物面では、北見市や帯広市、釧路市など地域の中核となる都市を中心に広域商圈が形成されている。
- 観光面では、知床世界自然遺産や釧路湿原など豊かな自然景観や冬の流水、魅力ある食文化などを目指し、多くの観光客が訪れているほか、広域観光周遊ルート「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」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の生産基盤の整備や担い手の育成・確保など、農林水産業の強化を図る。
- 豊富で良質な農水産物を活かした付加価値の高い商品開発など、食関連産業の振興を図る。
- 豊かな自然環境やスポーツ・文化などを取り入れた体験型・滞在型観光の推進、地域観光資源のネットワーク化による魅力ある観光地づくり、外国人観光客の受入体制の整備など、観光振興を図る。
- 先進技術や再生可能エネルギーなどの普及を活かし自然と調和した地域づくりを進める。
- 地域医療と保健・福祉の提供体制の確保・充実や防災・減災体制の充実・強化など、安心して暮らせる地域社会の形成を図る。
- 北方領土問題の解決に向けた啓発活動や環境整備を進める。

交通の現状

■鉄道

石北線、石勝線、根室線、釧網線が各都市を結んでいる。

■高規格幹線道路

北海道横断自動車道や旭川・紋別自動車道、帯広・広尾自動車道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50%(平成29年末)。

■バス(都市間バス、路線バス)

帯広、北見、網走、紋別、遠軽、釧路、根室、中標津をはじめエリアの中核・中心都市と札幌間を都市間バスで運行しているほか、エリア内の釧路と根室や北見、道北エリアの中核都市である旭川と道東エリアの主要都市が都市間バスネットワークで結ばれている。

路線バスでは、鉄道の廃止後、民間バス事業者や町村運営の代替バスが生活路線として運行しているほか、中心都市のバスターミナルから温泉街など観光地への路線が運行されている。

■航空

釧路、帯広、女満別、紋別、中標津の5つの空港があり、それぞれ東京を結ぶ路線が就航しているほか、空港によって名古屋、札幌(新千歳・丘珠)とも路線が結ばれており、道外や道央圏からの道東地域へのゲートウェイとなっている。

■船舶

釧路港、十勝港、紋別港、網走港及び根室港の5つの重要港湾があり、それぞれ道東の産業を支える拠点となっている。また、釧路港は国際バルク戦略港湾(穀物)に認定されている。

■物流

北見―北旭川間の貨物列車(玉ネギ列車)などの鉄道や、釧路―日立間のRORO船航路等により、管内で産出される農畜産品等を全国各地に輸送している。

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

石北線(新旭川ー網走)、釧網線(東釧路ー網走)、根室線(釧路ー根室)、根室線(富良野ー新得)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、交通体系のあり方に関する地域での検討・協議の加速化が必要。

■高規格幹線道路

帯広市・釧路市と北見市が高規格幹線道路で結ばれていないほか、紋別市、根室市などに到達していない。北方領土隣接地域の振興や競争力の高い農水産物の円滑な輸送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。また、国際定期便の就航がないため、国際路線の誘致や国内線乗り継ぎによるインバウンドの誘客が課題となっている。

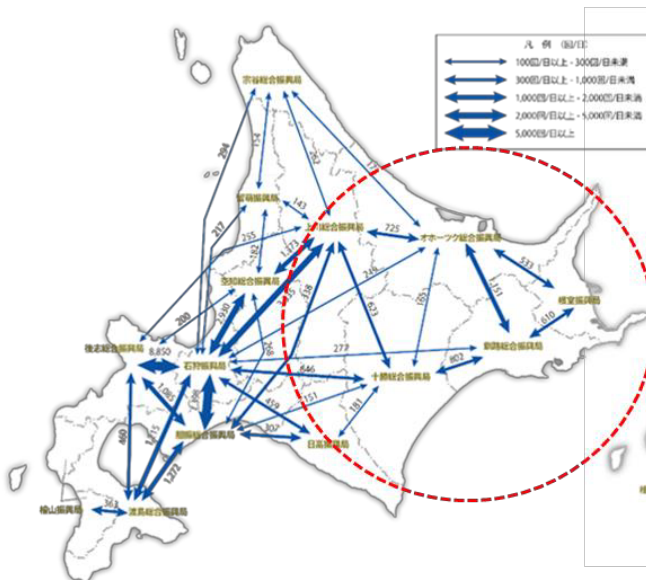
■船舶

バルク船の大型化が世界的に進展している中、穀物の大量一括輸送の実現など国際海上輸送機の強化を図る必要がある。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。

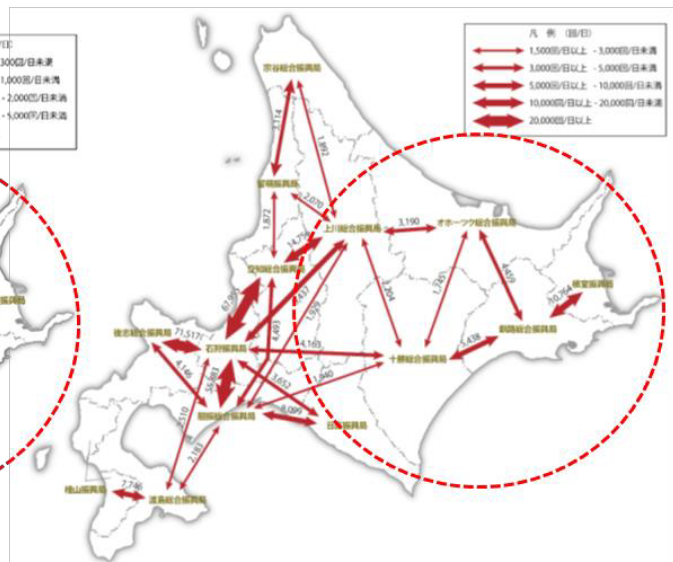
■物流

農水産物については、収穫期などに貨物の取扱いが集中し、季節波動が大きく、また、帰り荷が少ないため片荷輸送となりがち傾向がある。また、札幌などからのトラック稼働距離が長く、ドライバー不足が続く中、安定的な輸送の確保への対処が求められる。

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、札幌と帯広・釧路を結ぶ鉄道が高速移動の中心的な役割を担っているが、地域内の一部線区では利用者が少なく、地域において、将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方について検討が進められている。また、地域内にある5空港の利活用を進めるとともに、広域観光周遊ルートを活用などによる道央・道南地域からの誘客を促進する。さらに、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>

定期便やチャーター便により国内外から各空港へと直接乗り入れているほか、札幌や旭川からの鉄道により4つの中核都市を中心に多くの方々が移動していることから、これらの交通結節点から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、交通ネットワークの拡充を進めるとともに、乗継改善や利用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や運転手確保の取組を実施するとともに、駅や空港、バスターミナルなどからの二次交通の充実を図るなど、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などへ移行するといった効率的・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、道東広域観光周遊ルートの活用などにより、航空機の乗り継ぎによる道外や道央圏から道東地域へのインバウンドの誘客を図る。

東アジア等の航空会社に対し、地域一体となって国際線の誘致に取り組むとともに、受入体制の整備・充実を図る。

■船舶

農畜産品等の安定的な集出荷や水産物の商品価値向上のため、港湾機能の強化を進める。また、釧路港においては、国際バルク戦略港湾として穀物の低廉な輸送を確保し、農畜産業の国際競争力の強化を進める。

みなとオアシスの活用やクルーズ船の寄港促進などにより、多くの人が訪れ、観光・交流拠点として市民と観光客がふれあえるような賑わい空間の創出に取り組む。

■物流

農産品等の輸送の効率化に向け共同利用施設の整備などの取組を進めるほか、安定的な輸送の確保に向け、中継輸送や共同輸送、航路の拡充・強化などの取組を進める。