

北海道交通政策総合指針 重点戦略【2021-2025】

ポストコロナを見据えた
－ 新たな未来に向けた共創と共生 －

令和3年（2021年）3月

目次

I	重点戦略の策定	1
	・ 策定趣旨	1
	・ 推進期間	1
	・ 重点戦略の構成	2
	・ めざす姿	3
II	ポストコロナを見据えた重点戦略	4
	1 シームレス交通戦略	4
	2 地域を支える人・モノ輸送戦略	10
	3 インバウンド加速化戦略 (段階的・多角的な誘客戦略)	20
	4 国際物流拡大戦略	26
	5 災害に強い交通戦略	30
	6 ウィズコロナ戦略	35
III	取組指標	42
IV	推進管理	48
V	附属資料	49
	・ 策定経過	49
	・ 用語解説	52

I 重点戦略の策定

策定趣旨

交通ネットワークは、道民や観光客等の移動手段であるとともに、モノの輸送・流通を支える経済活動に必要な基盤であることに加え、脱炭素社会の構築、交通事故防止への寄与が期待され、さらには自家用車からの利用転換により健康増進に繋がるなど、現在及び将来にわたって、活力ある経済と利用者視点に立った社会を実現していく上で、重要な役割を担っている。

道では、北海道新幹線札幌延伸が予定される令和12年度(2030年度)を目標とした、本道の更なる発展を支える交通ネットワークの実現に向けて、平成30年(2018年)3月に「北海道交通政策総合指針」を策定し、関係者との連携・協働により取組を進めてきた。

人口減少や高齢化の進行による利用者の減少、交通・物流を担う人材不足、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化など、将来にわたり安定的な公共交通の維持・確保が難しくなっている状況にある中、新型コロナウイルス感染症の拡大は、人・企業に多大な行動変容を強いるなど社会システムへの影響が大きく、テレワークやWEB会議の定着、ICTを活用したライフスタイル・ビジネススタイルの変化等により、公共交通需要が減少し、小口宅配需要が増加するなど、人流・物流にも大きな変化が見られており、こうした環境変化に対応していく施策の検討・実施が喫緊の課題となっている。

指針がめざす交通ネットワークを実現していくためには、交通事業者、観光・経済団体、行政機関、利用者などのあらゆる関係者が新しい生活様式「新北海道スタイル」の実践のもと、道内、国内、海外へと段階的に交通需要を回復させていく「ウィズコロナ」の取組を展開しながら、「ポストコロナ」を見据え、利便性の向上や路線などの最適化を通じた地域交通の維持・確保のため、交通事業者間の一層の連携を促す「運輸連合」に向けた検討をスタートさせるなど、本道のさらなる発展を支えていく上で、今後集中的に進める取組を重点戦略として設定し、効果的な施策推進を図る。

推進期間

令和3年度(2021年度)から、令和7年度(2025年度)までの5年間



重点戦略の構成

これまで推進してきた5つの戦略に加え、新型コロナウイルス感染症対策と公共交通利用の両立に向けて、各戦略横断的な「ウィズコロナ戦略」を新たに設定し、ポストコロナを見据えた取組の方向性を示す。

1 シームレス交通戦略

◆ 交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現

2 地域を支える人・モノ輸送戦略

◆ 「人」「モノ」「サービス」の一体的・効率的な仕組みの構築

3 インバウンド加速化戦略 (段階的・多角的な誘客戦略)

◆ リスク分散と新たな需要の獲得、サービス転換による持続性の確保

4 国際物流拡大戦略

◆ 貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成

5 災害に強い交通戦略

◆ 災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現

6 ウィズコロナ戦略

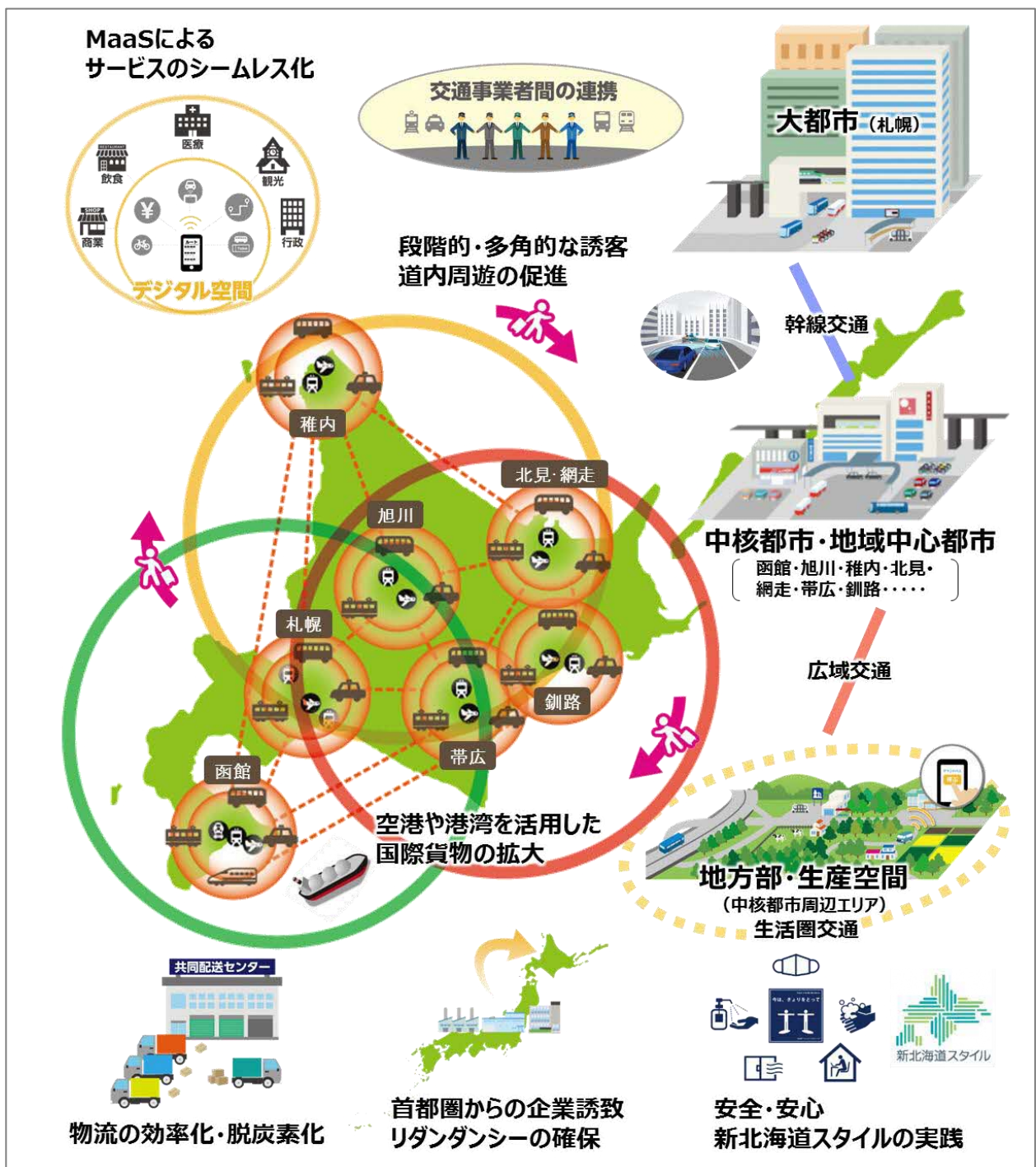
◆ 感染症対策と公共交通利用の両立

北海道交通政策総合指針



めざす姿

- 将来における地域交通の確保や利便性の向上のため、交通事業者間の連携を一層強化
- MaaS等デジタル技術の活用により、多様な事業者で提供するサービスをシームレス化
- 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築により、移動や輸送の質を高める
- 道民の安全・安心な暮らしや経済活動を支え、本道に活力をもたらす公共交通を実現する



Ⅱ ポストコロナを見据えた重点戦略

1 シームレス交通戦略

考え方

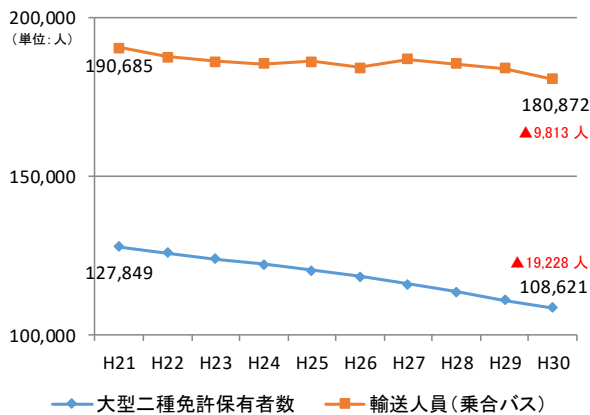
各地域において、交通事業者、観光・経済団体、行政機関などで構成する連携体制を構築し、MaaSの活用など地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図る。

また、人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響で減少した公共交通利用者の回復のためには、これまで以上に交通事業者間の連携を強化させ、基盤的な運行サービスの確保や利便性を高めていくことが必要なことから、公共交通機関相互が連携する「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現をめざす。

現状・課題

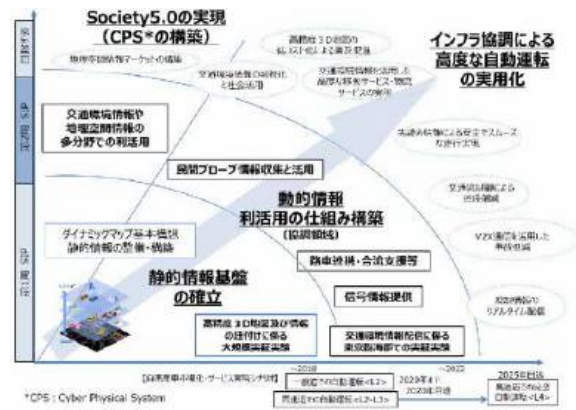
- ・人口減少による公共交通利用者の減少
- ・高齢者の運転免許返納数の増加
- ・JR北海道による事業範囲の見直し
- ・地域公共交通活性化再生法の改正によるマスタープラン作成の努力義務化
- ・AIやMaaSなど技術革新の進展

■ 大型二種免許保有者数と乗合バス輸送人員の推移

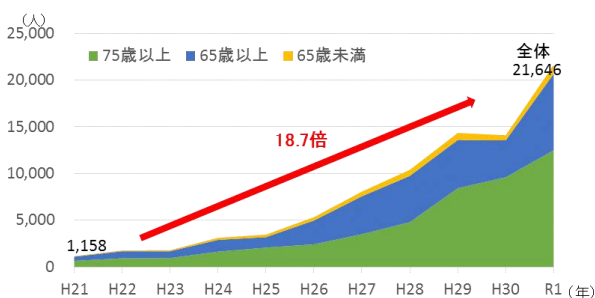


出典：警察庁「運転免許統計」、(一財)北海道陸運協会「数字でみる北海道の運輸」

■ 交通環境情報利活用のロードマップ

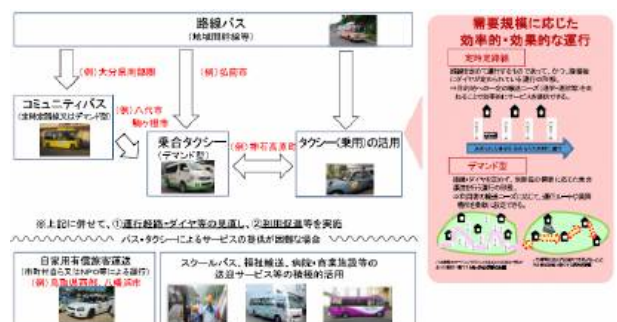


■ 道内における運転免許の返納状況



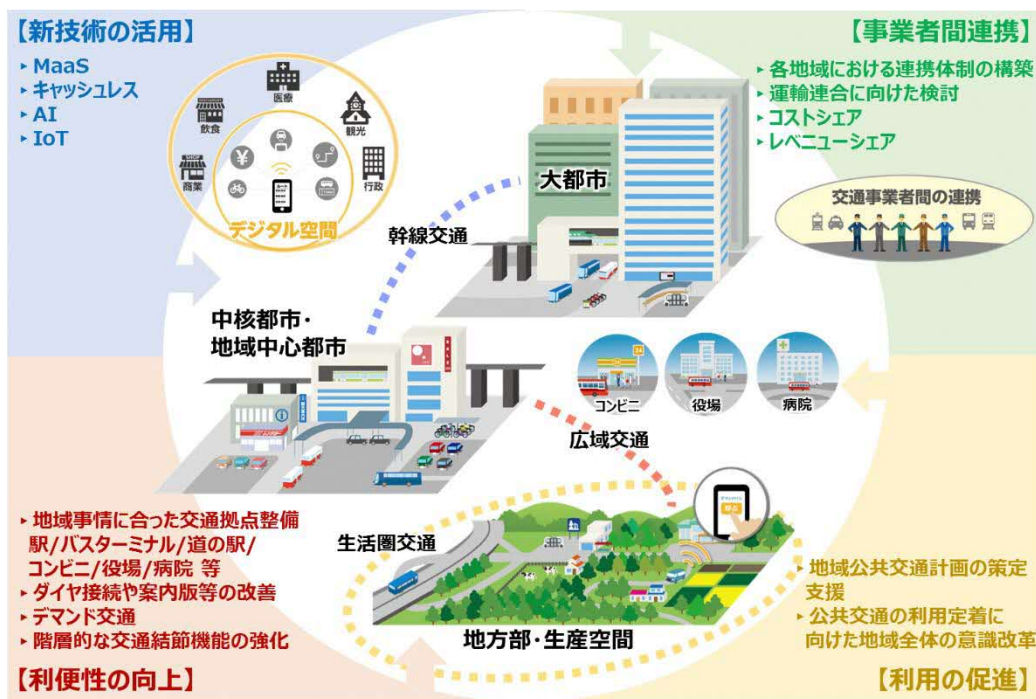
出典：警察庁「運転免許統計」

■ 地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ



展開イメージ

交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現



具体的な取組

連携の促進・強化

関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築に向けた連携体制

取組内容	取組指標
<p>■MaaS等シームレス交通の全道展開</p> <p>シームレス交通の全道展開に向け、公共交通のオープンデータ化や乗り継ぎ利便性の向上を図るほか、複数の交通モード間での利用を可能とし、観光・飲食施設等の目的地と公共交通を結び付けた商品づくりなど、交通事業者や観光・経済団体、行政機関など関係者が一体となって取り組む連携体制を構築する。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体、有識者等</p>	<p>○地域の関係者による公共交通の利便性向上と将来における維持・確保に向けた連携体制を構築</p> <p>○持続的な鉄道網の実現に向けた鉄道事業者、行政、住民等の一体的な取組を展開</p>
<p>■持続的な鉄道網の確立に向けた取組</p> <p>持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の第2期集中改革期間における取組の実施・協力や鉄道の利用促進など、鉄道事業者、行政、住民等の相互理解と協力のもと、一体となった取組を展開する。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、住民等</p>	
<p>■公共交通機関相互が連携する「運輸連合」の検討</p> <p>基盤的な運行サービスの確保による交通ネットワークの構築のほか、利便性向上を通じた公共交通利用者数の増加に向け、相互に連携した路線やダイヤの構築、共通運賃制度の運用などを可能にする、交通事業者の連合体である「運輸連合」のあり方について検討を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、有識者等</p>	

利便性の向上

使いやすさとわかりやすさ、交通結節機能の強化

取組内容	取組指標
<p>■交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上</p> <p>利便性の向上に向け、交通モード間の接続性を高めるダイヤの見直しや案内・誘導表示板の改善、道路ネットワークなどの交通インフラ整備と、自動運転や多様な地域サービスを取り入れた MaaS 等が連動することで、より一層効果が高められるよう、一体的に取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体 等</p>	<p>○交通インフラとデジタルサービスの一体的な取組を推進</p>
<p>■階層的な交通結節機能の強化</p> <p>北海道新幹線札幌開業を見据えた札幌駅交通ターミナルの整備を契機に、[大都市]－[中核都市・地域中心都市]－[地方部・生産空間]を一体的に捉え、各階層における交通結節機能の強化が図られるよう、駅やバスターミナル、道の駅などの活用に加え、地域事情に合った交通拠点整備の検討を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者 等</p>	

利用の促進

地域全体で自らが「乗って守る」という意識の喚起

取組内容	取組指標
<p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議</p> <p>従来の公共交通サービスに加え、福祉輸送やスクールバス等の地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保に向け、国や道、市町村、地域の交通事業者が連携、検討・協議しながら、住民の移動ニーズを踏まえた「地域公共交通計画」の策定を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、有識者 等</p>	<p>○地域公共交通計画策定市町村カバー率 21.2% (R2.8) →100% (R5)</p> <p>○運転免許自主返納協力事業者の登録数 12 事業者 (R2.10) →200 事業者以上 (R7)</p>
<p>■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革</p> <p>公共交通の需要拡大と利用定着に向け、通勤時等におけるノーカーデーの推進、マイレール意識の醸成のほか、教育や啓発によるモビリティ・マネジメントの普及、高齢者が免許返納しやすい環境づくりなどの取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体、有識者 等</p>	

topics 1 「運輸連合(Transport Alliance)」とは

ドイツの事例

運輸連合とは、地域内の事業者が連合体を組織し、公共交通の運営を一元的に管理するものであり、ドイツにおいては、1960年代に自社の輸送人員の減少に危機感を覚えた公共交通事業者による呼びかけが発端で誕生したとされている。

運輸連合の任務としては、公共交通機関全体の運行計画やダイヤの策定、共通運賃制度の運用、広報・宣伝活動の共同展開などが挙げられ、交通事業者間の連携のもと、利便性向上を通じた公共交通利用者数の増加に向けて取組が進められている。

「北海道型運輸連合」に向けた検討(2021-2030)

各地域における利便性向上に向けた取組の実施から、隣接地域との地域間連携により相互連携エリアを拡大し、さらに生産性向上に向けた取組の検討を進めるなど、地域毎にステップアップしながら、**北海道全体で緩やかな連携を図っていく**こととしている。

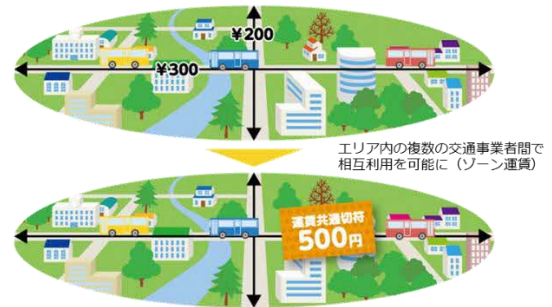
STEP 1 中核都市等を中心に 関係者間の連携体制を構築	<ul style="list-style-type: none"> ・十勝で設置している「シームレス交通戦略推進会議」をベースに、交通事業者をはじめ、観光・経済団体、行政機関等の連携体制を構築 ・運輸連合のメリットや課題等の整理・共有
STEP 2 交通事業者間の連携による 利便性向上に向けた取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ接続の見直しや乗車場所の近接など、乗り継ぎ環境の改善 ・観光施設や飲食店など目的地と公共交通を組み合わせた商品の造成 ・複数の交通モード間で利用可能な共通切符の造成、MaaSの展開
STEP 3 相互利用エリアの拡大と 生産性向上の取組に着手	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接地域との地域間連携が進展し、相互利用できるエリアを拡大 ・車両整備場や営業所の共同化、車両の統一化・共同調達、運行管理者等の兼任など生産性向上に向けた取組の検討・実施
STEP 4 連携が成熟してきた地域において 運輸連合に向けた検討を開始	<ul style="list-style-type: none"> ・重複路線の統合や幹線と支線の役割分担による効率化 ・ダイヤ調整による競合路線の見直し(等間隔運行・パターンダイヤ) ・共通運賃制度や運賃プール(収入の再配分)の運用

※交通(人流)と物流との融合も考慮しながら検討を進める。

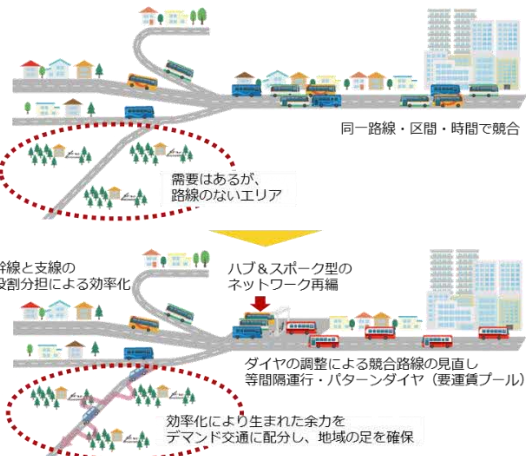
● 乗り継ぎ環境の改善と情報発信機能の強化



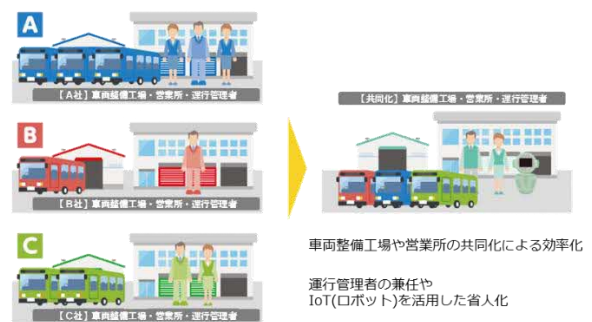
● 共通運賃や共通フリーパスによる利便性の向上と周遊の促進



● 路線再編による利便性の向上



● 施設の共同化等による生産性の向上



事例1 二次交通のオープンデータ化 (北海道観光振興機構)

北海道観光振興機構では、広大な面積を持つ道内観光において、地域周遊の重要な役割を持つ公共交通機関の情報（主に目的地へ到達する最後の交通手段となり得ることが多いバス路線情報）に関して、将来のシームレスな移動が可能となるよう検索に必要な情報（時刻表や停留所、運賃など）のオープンデータ化事業を実施。道内の事業者や自治体の約80団体が参加。道内全域でのデータ整備は国内初の規模。



事例2 生活×MaaS実証実験 (北海道)

道では、十勝地域をモデルに感染症対策と公共交通利用の両立に向けて、安全・安心に公共交通を利用してもらえる仕組みの確立や非接触型サービスの拡大による感染リスクの低減と利便性向上に取り組むとともに、外出機会を促進する複数の目的と移動との魅力的な組み合わせの創出、都市間高速バスにおける貨客混載輸送を検証する実証実験を実施。



事例3 当別MaaSプロジェクト (当別町)

当別町では、町内ふれあいバス・月形当別線・JR札沼線の複数公共交通機関の経路検索に加え、バスの現在地や遅延情報を提供することで、公共交通機関の利便性を高め、より一層活用いただくことを目的としたローカルMaaSアプリ「とべナビ」を開発・実装したほか、定額タクシーサービスやデリバリータクシーの実証実験を実施。

