

# 北海道交通政策総合指針 重点戦略【案】

(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（2021年）年2月

# 目次

<b>I</b>	<b>重点戦略の策定</b>	1
	・ 策定趣旨	1
	・ 推進期間	1
	・ 重点戦略の構成	2
	・ めざす姿	3
<b>II</b>	<b>ポストコロナを見据えた重点戦略</b>	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
<b>III</b>	<b>取組指標</b>	41
<b>IV</b>	<b>推進管理</b>	47
<b>V</b>	<b>附属資料</b>	48
	・ 策定経過	48
	・ 用語解説	51

# 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

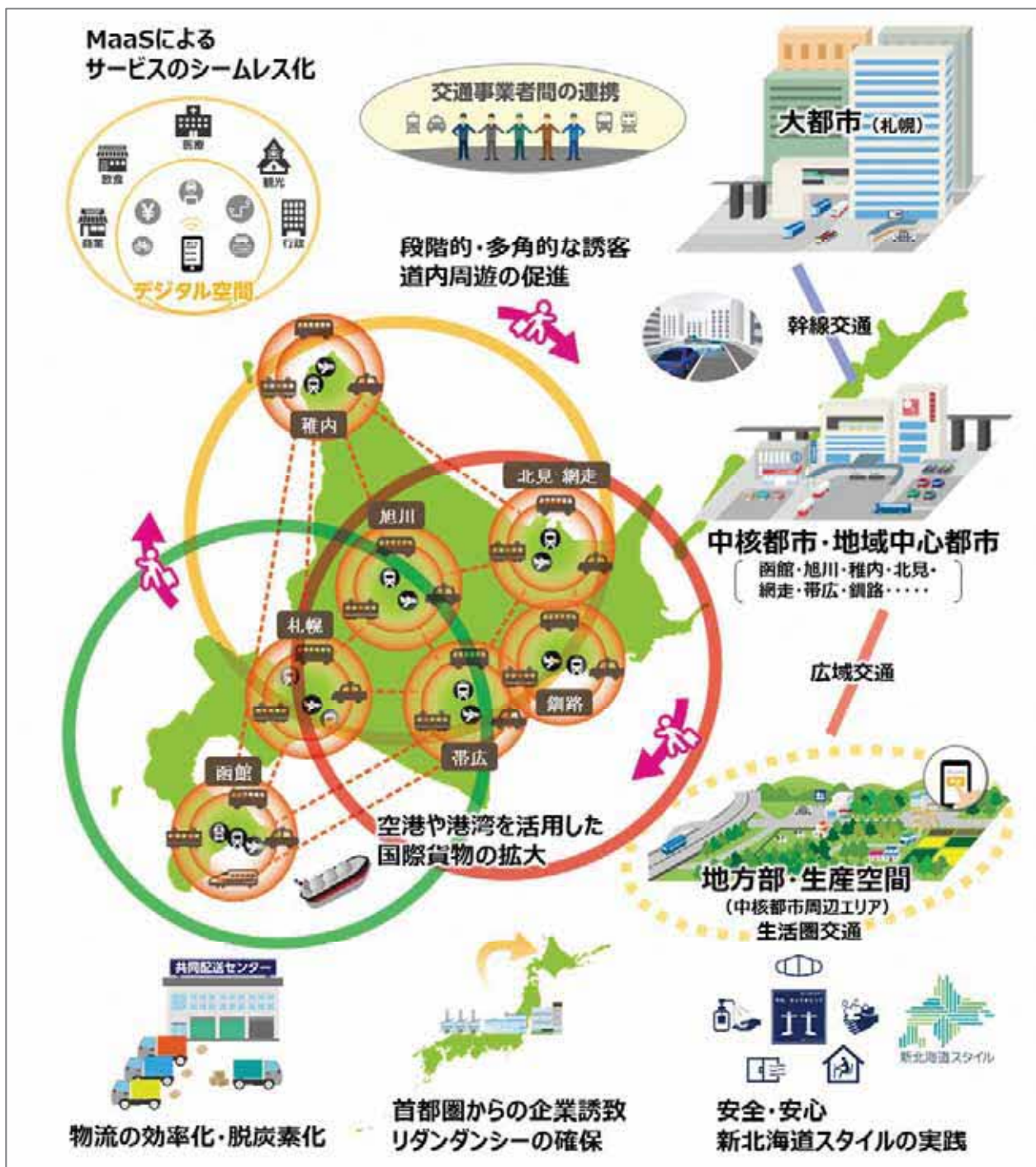
## 北海道交通政策総合指針





## 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

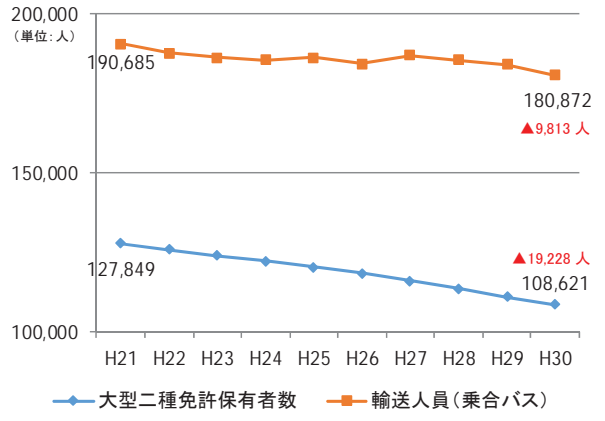
各地域において、交通事業者、観光・経済団体、行政機関などで構成する連携体制を構築し、MaaSの活用など地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図る。

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

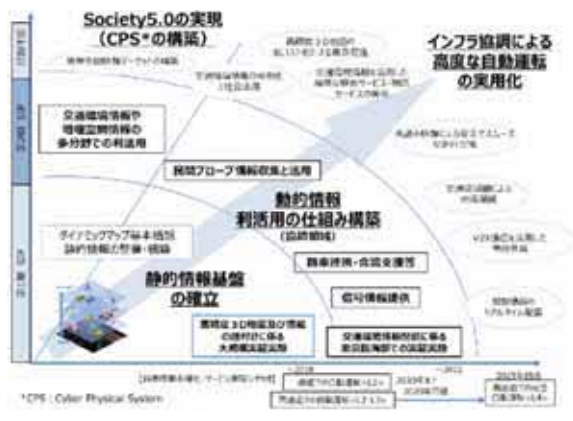
- ・人口減少による公共交通利用者の減少
- ・高齢者の運転免許返納数の増加
- ・JR北海道による事業範囲の見直し
- ・地域公共交通活性化再生法の改正によるマスタープラン作成の努力義務化
- ・AI や MaaS など技術革新の進展

#### ■ 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



出典：IT 総合戦略本部「官民ITS 構想・ロードマップ2020」

#### ■ 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

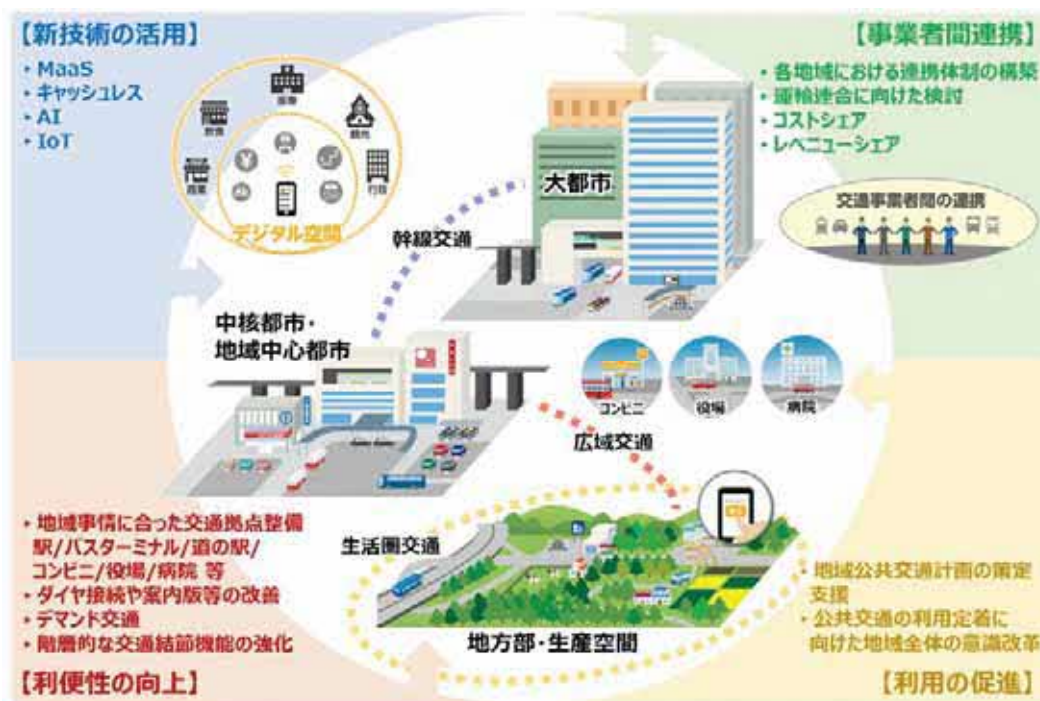


出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」



## 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><b>■MaaS等シームレス交通の全道展開</b></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><b>■持続的な鉄道網の確立に向けた取組</b></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>○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><b>■公共交通機関相互が連携する「運輸連合」の検討</b></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><b>■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</b> 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><b>■階層的な交通結節機能の強化</b> 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><b>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議</b> 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><b>■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革</b> 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。



※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



### 路線再編による利便性の向上



### 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



### 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。





### 事例4 北海道レールエールキャンペーン（北海道鉄道活性化協議会）

北海道鉄道活性化協議会では、道民の外出需要が高まる夏季及び秋季において、地域や関係団体等が鉄道事業者と一丸となって鉄道を使った外出やレジャーの楽しさを道民の皆様に集中的に提案し、今後の新たな鉄道利用の創出に繋げるため、「北海道レールエールフェスタ」を開催するなどの取組を実施。



### 事例5 ノーカーデー（北海道、北海道鉄道活性化協議会）

道と北海道鉄道活性化協議会では、公共交通の需要拡大と利用定着をより一層推進するとともに、低炭素型ライフスタイル・ビジネススタイルの普及を図るため、日常的に車を使用（通勤・買い物・レジャーなど）している方を対象として、ノーカーデーの取組を実施。



## ロードマップ

### 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

2030年  
めざす姿

▶世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現

2025年

#### 主な取組指標

地域公共交通計画策定市町村カバー率  
**100%(R5)**  
運転免許自主返納協力事業者の登録数  
**200事業者以上(R7)**

■段階的な交通機能の強化  
・駅やバスターミナル、道の駅などを活用した交通拠点整備に向けた検討

■交通結節点の整備  
・札幌駅交通ターミナルの整備検討

■交通インフラとデジタルサービスの一体的な取組の推進  
・交通インフラ整備と自動運転やMaaSが連動した取組の推進

2021年

■連携エリアの拡大と生産性の向上  
・相互利用エリアの拡大  
・生産性向上に向けた取組の検討・実施

■運輸連合に向けた検討  
・相互に連担した路線やダイヤの構築  
・共通運賃制度の運用に係る検討

■連携・協働による取組の推進  
・機りばき利便性の向上  
・目的地と交通を組み合わせる商品造成

■各地域の連携体制の構築  
・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た連携体制の構築

持続的な鉄道網の確立に向けて地域一体となった取組の展開

地域公共交通計画策定に向けた検討・協議

計画に基づく地域の足の確保

公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革（ノーカーデーの推進、マイルール意識の醸成、モビリティ・マネジメントの普及）

## 2 地域を支える人・モノ輸送戦略

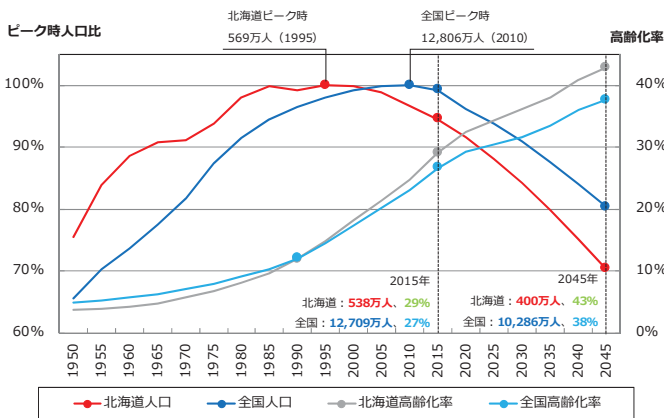
### 考え方

コロナ禍において社会的ニーズが高まる物資輸送のみならず、ポストコロナを見据えて多様な業種間での連携を強化し、自動運転やドローン輸送等の新技術の活用、脱炭素社会の実現に向けた環境整備、輸送人材の確保・育成などに引き続き取り組むほか、感染症対策を踏まえた、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築を念頭に、サプライチェーンの強靱化と輸送の生産性向上に取り組み、地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保をめざす。

### 現状・課題

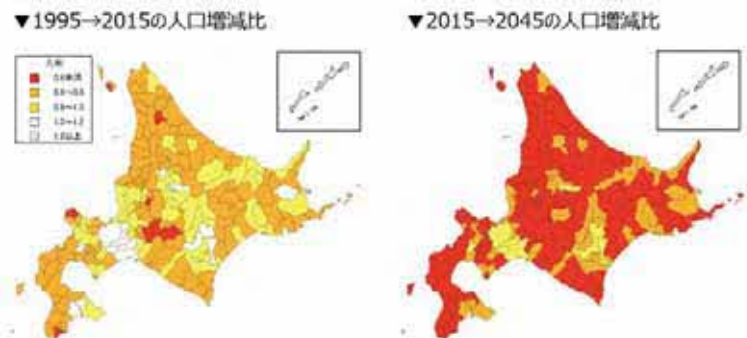
- ・人口減少と広域分散型社会
- ・過疎地における脆弱な公共交通と輸送効率の低下
- ・宅配便個数の増加
- ・社会的距離を保つ上で生じる空間の有効活用
- ・自動運転やドローン輸送等の技術革新の進展
- ・農水産食品等の季節波動・片荷輸送
- ・道路貨物運送業における長時間労働・取引環境の適正化
- ・バスやトラック運転手、内航船員など交通・物流を担う労働力不足
- ・運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量が全国と比較が多い

#### ■人口及び高齢化率の推移



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

#### ■地方部における人口減少



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

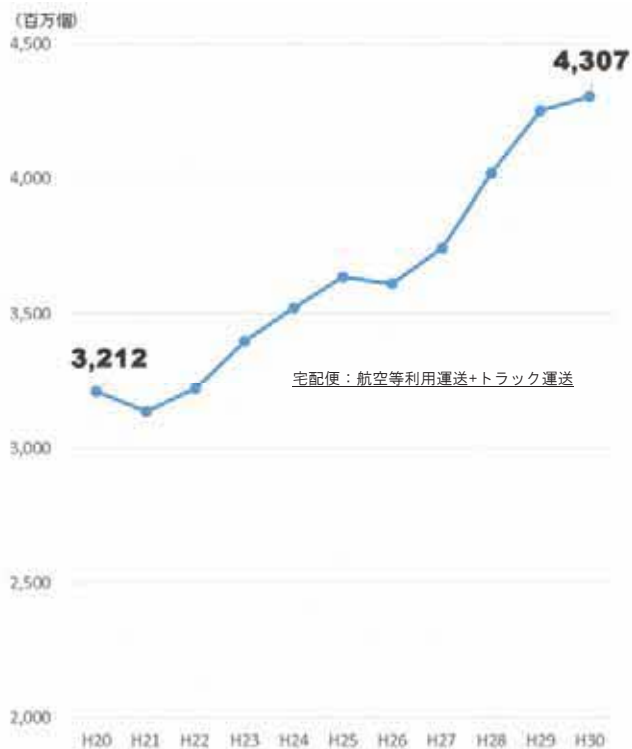
#### ■都市間距離の比較（北海道/全国）



出典：北海道建設部調べ



### ■ 宅配便取扱個数の推移



出典：国土交通省「宅配便取扱個数の推移」

### ■ 日本の BtoC-EC 市場規模の推移



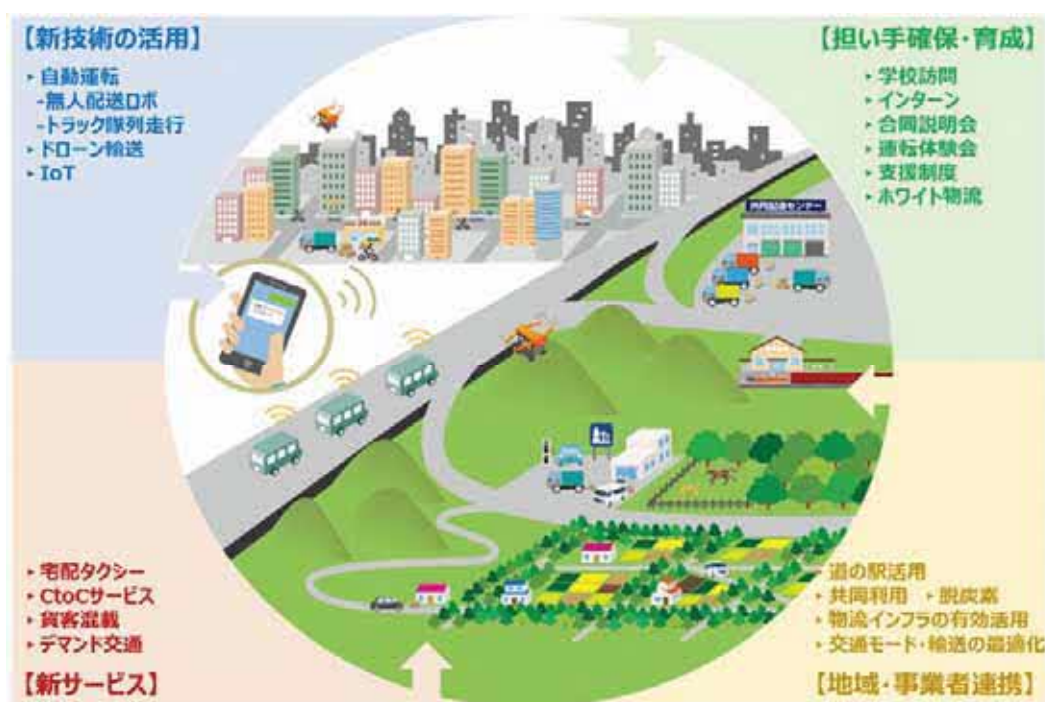
出典：経済産業省「令和元年度電子商取引に関する市場調査」

### ■ 究極の自動運転社会実現へのシナリオ



## 展開イメージ

### 「人」「モノ」「サービス」の一体的・効率的な仕組みの構築



## 具体的な取組

### 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築

移動・輸送効率の最大化と地域全体で考える地域交通の将来像

取組内容	取組指標
<p><b>■社会的距離を保つ上で生じる空間や時間の有効活用</b>                      感染症拡大防止のため、社会的距離を保つことにより生まれる空間や時間の有効活用策として、宅配タクシーや貨客混載等の人・モノ・移動との組み合わせのほか、各種サービス移動に合わせて人やモノを載せる仕組みなど、移動・輸送の一体的・効率的な取組を促進する。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者、観光・経済団体 等</p>	<p>○多様な交通モードによる貨客混載を推進                      →新たな実施路線数 5路線 (R7)</p>
<p><b>■地域における最適な交通モードの検討</b>                      過疎地域等において輸送資源に限られる中、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバスなど、地域における輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおけるデマンド交通等により、買い物や通院等の日常生活における移動を支援するなど、地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて取り組む。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、有識者、住民 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>○高規格幹線道路の整備状況・計画に対する開通率                      道 約 65% (R1)                      [全国(道を除く)約 89%]                      ・未着手区間の割合                      道 約 23% (R1)                      [全国(道を除く)約 4%]                      →現状より向上 (R7)</p>
<p><b>■本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討</b>                      本道、本州間の持続的かつ安定的な物流網の構築に向け、北海道新幹線の高速化による鉄道貨物輸送への影響に対応した鉄道輸送や海上輸送等の各輸送モード間の連携方策及び役割分担について検討を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、交通事業者、物流事業者、経済団体、有識者 等</p>	
<p><b>■高規格幹線道路網の形成</b>                      広域分散型の地域構造において、人流・物流を支える道路ネットワークは地域間連携のために重要な役割を果たすことから、全国に比べて整備が遅れている高規格幹線道路網の早期形成に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、NEXCO 東日本 等</p>	

### 自動運転・ドローン輸送等の新技術の活用に向けた環境整備

新技術を活用した地域課題の解決と生産性の向上、環境負荷の低減

取組内容	取組指標
<p><b>■自動運転に関する取組の促進</b>                      自動運転の通年実用化に向け、「北海道自動車安全技術検討会議」のワンストップ相談窓口において実証試験に係る関係機関への手続きの支援、適地情報の提供などにより研究開発拠点の誘致を進めるとともに、自治体と企業とのマッチング等により、自動運転の事業化を促進する。</p> <p>[関係者] 国、道、道警、市町村、研究機関、道路管理者、民間企業 等</p>	<p>○道内での自動運転実証試験件数                      24件 (R1)                      →36件 (R7)</p>

取組内容	取組指標
<p><b>■ドローン輸送やIoT等新技術を活用した取組の促進</b>                      恒常的な配送体制の維持が困難になりつつある地域の課題解決や脱炭素化、感染リスクの低減によるウィズコロナ時代における物流手段として、ドローン輸送やIoT、AI等新技術を活用した「ロジスティクス4.0」により省人化と情報の共同利用に向けた標準化を図るなど、生産性の向上及び環境負荷低減に向けた取組を促進する。</p>	<p>○ドローン輸送やIoT等新技術の実用化に向けた取組を推進</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、民間企業 等</p>	

## 事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進

事業者や地域と連携した物流の効率化と脱炭素化

取組内容	取組指標
<p><b>■幹線及びラストワンマイルでの共同輸送の実施及び再配達削減に向けた検討</b>                      持続的・安定的な物流の確保に向け、中核都市と市町村間などの幹線やラストワンマイルにおける共同輸送の取組を促進するなど、地域と一体となった効率的な輸送手段の確保を図るとともに、コンビニでの受取や宅配BOXの活用など、多様な受取方法による再配達の削減に向けた取組を促進する。</p>	<p>○輸送の共同化の促進                      →新たな共同輸送貨物量                      300千トンキロ/年 (R7)</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、物流事業者、住民 等</p>	
<p><b>■道の駅等を活用した地域の輸送拠点化に向けた検討</b>                      幹線・広域・生活圏の移動圏域毎の特性を踏まえ、公共交通や物流を一体的に支える次世代交通拠点の整備に向け、道の駅等を活用した地域の輸送拠点化の検討を進めるとともに、既存施設等を物流拠点とした中継輸送の実施など、輸送の効率化に向けた取組を促進する。</p>	<p>○温室効果ガス排出量                      7,017万t-CO<sub>2</sub> (H28)                      →調整中</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、物流事業者 等</p>	
<p><b>■季節波動の解消やサプライチェーンの強靱化に向けた取組の促進</b>                      本道の主力産品である農水産物における繁忙期と閑散期の差が大きい季節波動の解消やサプライチェーンの強靱化に向け、集出荷施設や保管・冷蔵施設等のストックポイントの整備・集約化を促進する。</p>	<p>○道内における                      低公害車の普及台数                      269,989台 (H30)                      →現状より増加 (R7)</p>
<p>[関係者] 国、道、物流事業者、生産者 等</p>	
<p><b>■物流の効率化・脱炭素化に向けた取組</b>                      複数事業者間の連携・協働により、トラック輸送から鉄道輸送への転換などCO<sub>2</sub>排出量削減にも資するモーダルシフトをはじめ、トラック輸送の共同化や片荷の解消による積載率の向上など物流全体としての効率化を図るとともに、積雪寒冷・広域分散といった本道の地域特性を考慮しながら、燃料電池自動車や電気自動車など次世代自動車への切り替え促進を図ることで、脱炭素化に向けた取組を進める。</p>	
<p>[関係者] 国、道、物流事業者、民間企業 等</p>	


## サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成

交通・物流を担う人材の確保・育成、労働環境の改善

取組内容	取組指標
<p><b>■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進</b></p> <p>長時間労働及び低賃金等により深刻化が続くトラック運転手不足への対応、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、荷主とトラック運送事業者が連携した「ホワイト物流推進運動」やトラック運送業に係る標準的な運賃の浸透を促進するとともに、自動車運送事業者のための「働きやすい職場認証制度」により、職場環境の改善に向けた取組を可視化することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。</p>	<p>○自動車運転業務従事者の平均年齢 (R1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック 47.4 歳</li> <li>・バス 60.6 歳</li> </ul> <p>→現状より改善 (R7)</p>
<p>[関係者] 国、道、トラック協会、経済団体、労働団体、荷主 等</p>	<p>○ホワイト物流推進運動賛同企業数</p> <p>33 社 (R1)</p> <p>→現状より増加 (R7)</p>
<p><b>■人材の確保・育成</b></p> <p>乗合バスやトラック運転手等の人材確保・育成に向け、学校訪問や採用説明会、経営者等を対象とした講習会の開催のほか、就職氷河期世代への運転免許取得支援やインターンシップ受入事業者への助成などにより、次世代を担う輸送人材を確保する。</p>	
<p>[関係者] 国、道、バス協会、トラック協会、ハイヤー協会 等</p>	



## topics 2 自動運転技術の進展と活用

 自動運転技術については、交通事故の削減や高齢者等の移手段の確保、物流分野における生産性向上など、様々な社会課題の解決に大きな役割を果たすことが期待されている。

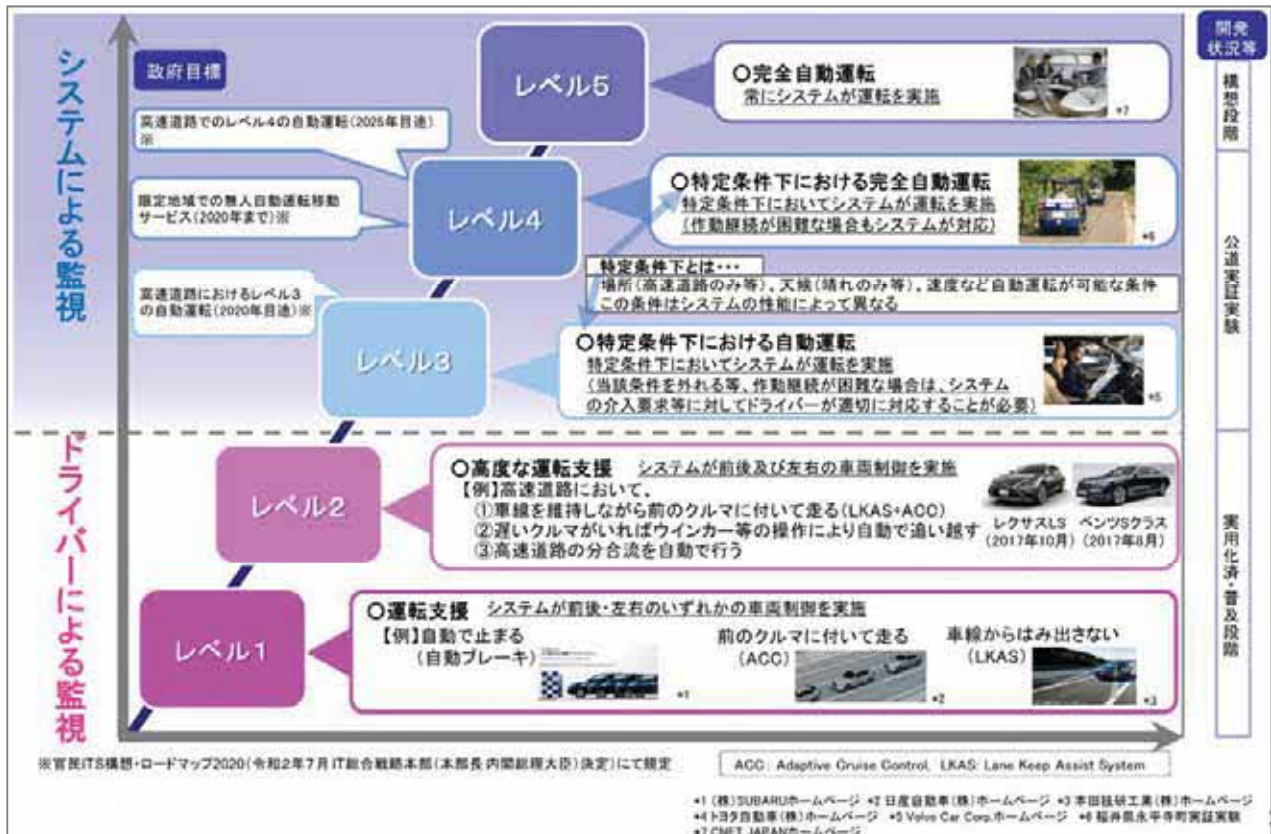
とりわけ本道においては、広域分散型で車への依存度が高く、交通事故死亡者数が全国上位であるとともに、少子高齢化が全国を上回るペースで進展しており、高齢者等の移動弱者への交通手段の確保や運転手不足への対応、冬道での運転の負担軽減など、自動運転技術の実現により交通・物流に係る多くの課題解決につながる可能性がある。

国では、自動運転に係る戦略「官民ITS構想・ロードマップ」において、市場化・サービス化に係るシナリオと目標を掲げ、官民一体となってガイドラインの作成や実証実験の実施など早期実現に向けて取り組んでおり、法整備の面においても、2019年5月に改正された「道路運送車両法」と「道路交通法」が2020年4月に施行され、特定条件下\*における自動運転（レベル3）の実用化が可能となり、同年11月には、世界で初めて自動運行装置を備えた車両の型式指定も行われた。

一方で、ロードマップでは、完全自動運転（レベル5）の実用化時期は明記されておらず、センサーや車両制御などの技術課題に加え、無人で公道を走行するための法制度や保険制度の見直しなど、実用化に向けて解決すべき課題も多い。




\*場所、天候、速度など自動運転が可能な条件



出典：国土交通省「自動運転の実現に向けた国土交通省の取組」

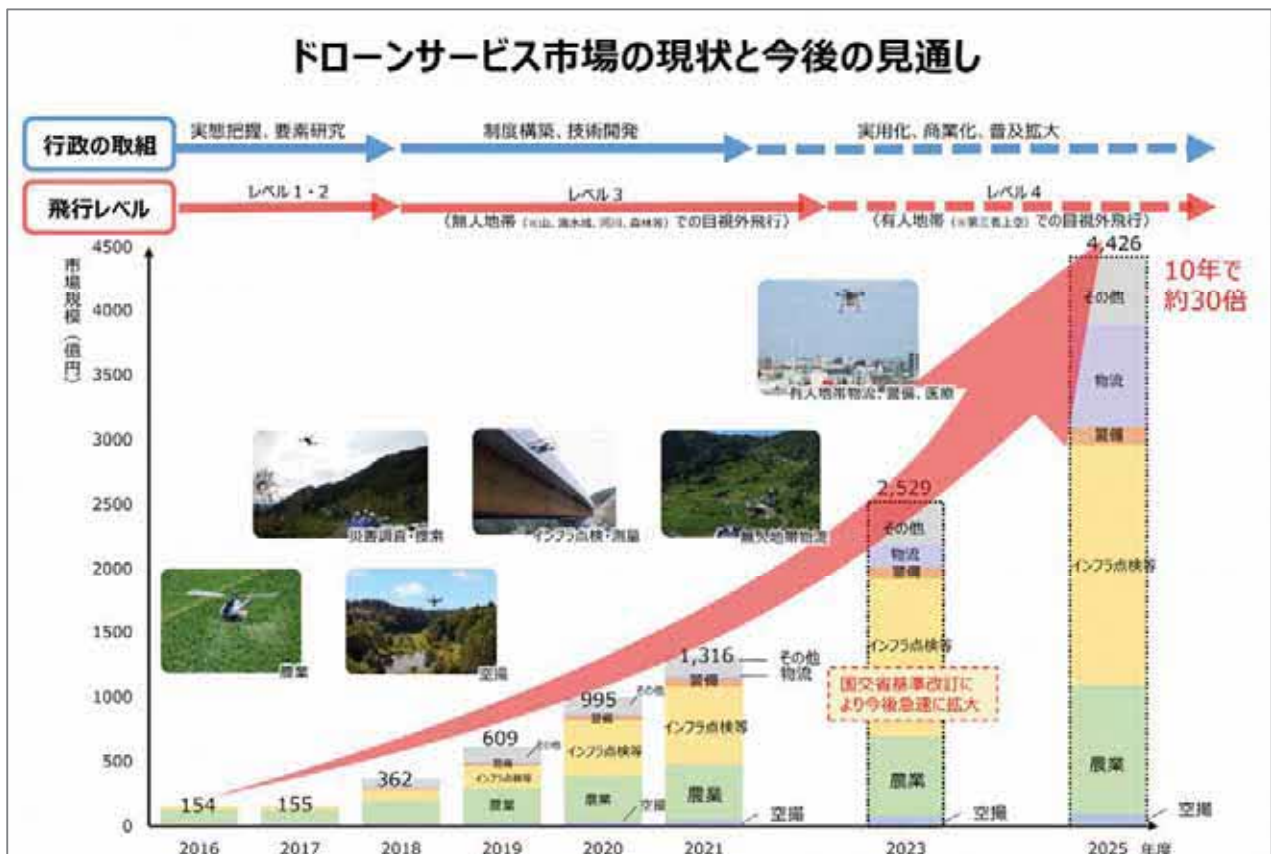
## topics 3 ドローン技術の進展と活用

 ドローン（無人航空機）は、「空の産業革命」とも言われる新たな可能性を有する技術であり、既に農薬散布や測量、インフラの点検等の場で広く活用されているが、人口減少・少子高齢化が進む本道においても、新たな物流手段として期待されている。



国では、2018年に無人地帯における目視外飛行（レベル3）に係る制度を整備し、離島や山間部、過疎地域等における荷物配送を実現したところであり、道内においても、緊急医療用品の搬送やウィズコロナ時代における診療・服薬指導、配送時の感染リスク低減を目的とした実証実験が行われている。

今後、多様な産業分野の幅広い用途に利用するためには、有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現が不可欠である。しかし、課題もあり、日本では2015年12月に航空法を改正し、飛行の安全確保の基本的なルールを規定したところであるが、レベル4による飛行は現時点において原則として認められておらず、実現に向けては、安全性の確保に加え、安心して利用できる環境を整備し、社会の受容性の向上を図っていくことが重要であり、「使用する機体の信頼性」「操縦する者の技能」「運航管理の方法」が飛行のリスクに応じて適切であることを担保する仕組みが必要である。



出典：内閣官房小型無人機等対策推進室「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会(第14回)資料」



### 事例6 福祉バスでの貨客混載・配送車両での客貨混載実証実験（上士幌町）

上士幌町では、住民の足を確保し、運転免許返納後も安心して住み続けられる地域を目指し、ICTを活用した実証実験を実施。福祉バスのデマンド化により空き時間を可視化し、収入確保の施策（貨客混載／有償旅客輸送）を実施することで収益性を検証するとともに、物流事業者の車両に人を乗せる客貨混載の実証も行い、町全体で移動リソースを共有する取組について、事業性やオペレーション、住民の受容性を検証。



### 事例7 自家用有償旅客運送を活用した貨客混載輸送（ヤマト運輸、占冠村）

ヤマト運輸と占冠村では、配達担当の運転時間の削減や環境負荷の軽減、低迷する村営バスの収益を改善するため、富良野市～勇払郡占冠村間（約50km）の宅配貨物の輸送について、占冠村村営バス（自家用有償旅客運送）のスペースを活用した貨客混載輸送を実施。村営バスを使ったサービスは道内初の取組。



### 事例8 暮らし支え合い事業（東川町）

東川町の第一自治振興会では、地域に暮らす人たちが支え合いながら地域の未来をつくる活動の一つとして、料金150円で送迎するサービス「あじさいみまもりカー」のお試し運行を実施。町から車1台を借り、ボランティアの運転で自宅から町内の希望する地点まで送り届けるサービス。



### 事例9 大型トラックによる自動運転の実証実験（UDトラックス、日本通運、ホクレン）

UDトラックス・日本通運・ホクレンでは、農産物の輸送力確保、トラックドライバー不足の解消を狙いに、斜里町のホクレン中斜里製糖工場にて、てん菜集荷運搬を想定したルートで、UDトラックスが製造する大型トラックをベースとした車両により、全国初となるレベル4（高度運転自動化）の自動運転の実証実験を実施。



### 事例10 道の駅を拠点とした自動運転に関する実証実験 (国土交通省北海道開発局)

北海道開発局では、少子高齢化・人口減少が進む地方部における、地域の足の確保や、地元農産品・加工品等の輸送効率化等を目的に、自動運転サービス実証実験を十勝地域において実施。



大樹町 道の駅「コスモール大樹」自動運転実証実験

### 事例11 ドローンによる処方箋医薬品配送の実証実験 (経済産業省北海道経済産業局)

北海道経済産業局では、旭川市において、衣料品や日用品などの恒常的な配送体制維持が困難となりつつある地域の課題解決と、ウィズコロナ時代における診療・服薬指導及び配送時の感染リスク低減を目的として、ドローンによる処方箋医薬品の定温配送での非対面医療実証実験を実施。



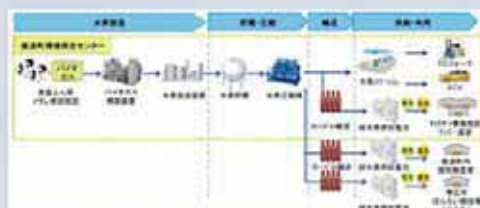
### 事例12 道の駅を活用した共同輸送の試行 (国土交通省北海道開発局)

北海道開発局では、道北地域における物流実態や新たな輸送ニーズを把握するとともに、生産空間での生産者の負担減や長距離物流トラックの積載率向上等の観点から継続的な取組の可能性を検証するため、道の駅を一時的な集荷拠点とし、積荷量に余裕のある長距離物流トラックが立ち寄りながら荷物を共同輸送する試行を実施。



### 事例13 家畜ふん尿を活用した水素サプライチェーン実証事業 (環境省)

環境省では、十勝地区において、牛舎の家畜ふん尿をメタン発酵することで得られるバイオガスから水素を製造し、燃料電池による電気・熱供給とFCV・FCフォークリフト等へ利用するサプライチェーンモデルを実証。





### 事例14 札幌市燃料電池自動車普及促進計画（札幌市）

札幌市では、「札幌市燃料電池自動車普及促進計画」に基づき、燃料電池自動車（FCV）の燃料となる水素を供給する水素ステーションの設置を促進。H29年度に市内初の水素ステーションを設置し、2台のFCVを導入。



### 事例15 バス運転手確保（北海道、北海道バス協会、バス事業者）

道では、人口減少社会を迎え、労働力人口が減少していく中で、バス運転手の高齢化と不足が課題となっていることから、今後、地域住民の生活に欠かせないバス路線の確保を図るため、道内乗合バス事業者や北海道バス協会と連携し、バス運転体験をセットにした合同就職相談会を実施。



## ロードマップ

### 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

2030年  
めざす姿

▶世界をひきつけ、  
地域の未来を創る  
交通ネットワーク  
の実現

2025年

#### 主な取組指標

道内での自動運転実証試験件数

36件(R7)

温室効果ガス排出量

調整中(R7)

■高規格幹線道路網の早期形成

■集出荷施設や保管・冷蔵施設等の  
ストックポイントの整備・集約化

■道の駅等を活用した輸送拠点化に向けた検討

2021年

■他地域への展開  
・共同輸送の全道展開に  
向けた取組

■物流の生産性向上・  
脱炭素化へ

■新技術の活用  
・自動運転の実用化  
・ドローン輸送等の実用化

■事業者間の連携強化  
・幹線やラストワンマイルに  
おける共同輸送の実施  
・再配達削減に向けた検討

■物流の効率化・  
脱炭素化に向けた取組  
・モーダルシフトの推進  
・次世代自動車への切り替え促進

■新技術の活用に向けた  
環境整備  
・公道実証の事前届出対応  
・適地情報の提供  
・共同利用に向けた標準化

地域における最適な交通モードの検討（地域公共交通計画の策定） | 本道－本州間における輸送の最適化に向けた検討

生産性の向上と働き方改革の推進（ホワイト物流推進運動、啓発活動、働きやすい職場認証制度）

次世代を担う輸送人材の確保・育成（学校訪問、採用説明会、運転免許取得支援、インターンシップ受入事業者への助成）

# 3 インバウンド加速化戦略 (段階的・多角的な誘客戦略)

## 考え方

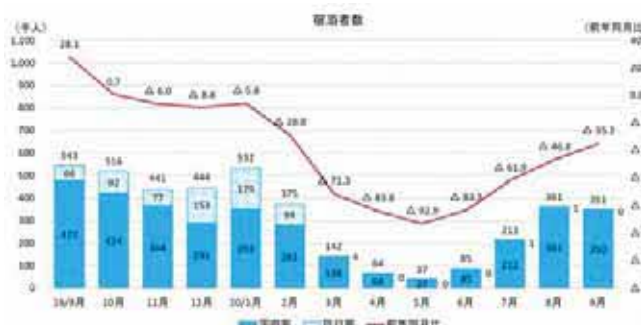
新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、訪日外国人をはじめとした観光客が激減していることから、今後は北海道スタイルの実践のもと、国内旅行と訪日旅行の両輪により、道内、国内、海外への段階的な観光需要の回復に向けて、新千歳空港をはじめ、7空港の運営を担う北海道エアポート社とも連携し、ウポポイや北海道ボールパークなど新たな観光資源を活用した道内周遊の促進に取り組んでいくとともに、誘客の多角化を進め、季節的・地域的偏在を解消することで、感染リスクの分散と新たな需要の獲得に取り組む。

また、量×質の追求に伴う満足度と連動した消費単価の向上により、サービス持続性の確保に向けて取り組むとともに、交通結節点からのアクセス環境の整備、バリアフリー化、旅行ニーズにあった情報提供機能や案内表示等の充実を図ることで、全道各地への周遊を促し、北海道に活力をもたらす交通ネットワークの実現をめざす。

## 現状・課題

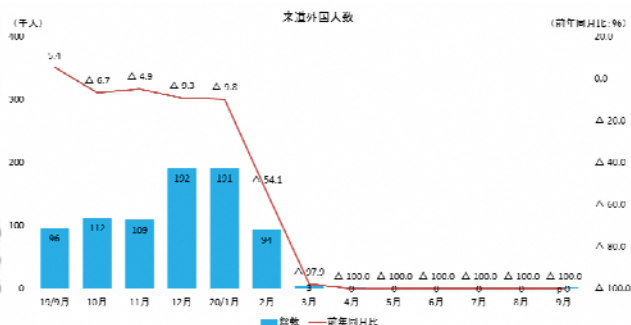
- ・新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の激減
- ・訪日外国人の約7割が東アジア圏からの来道など、国・地域の偏り
- ・観光客の約半数が夏季、道央圏に集中するなど、季節的・地域的な偏在
- ・空港運営の民間委託を契機とした全道への観光客誘致の展開
- ・北海道新幹線のさらなる高速化及び札幌開業に向けた取組の展開

### ■ 宿泊者数



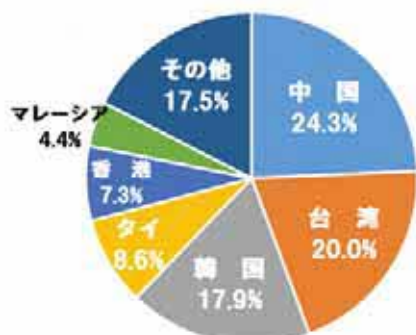
出典：(一社)日本旅館協会北海道支部連合会の提供資料を基に道が作成

### ■ 来道外国人数



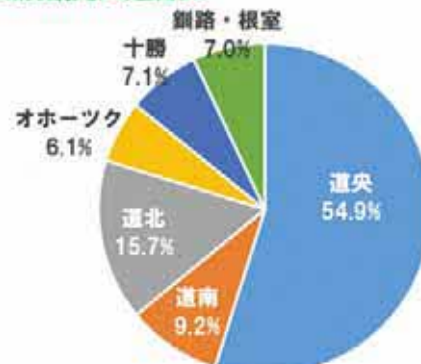
出典：法務省「入国管理局調べ(速報値)」を基に道が作成

### ■ 訪日外国人来道者数 (国・地域別)



出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書 令和元年度(2019年度)」

### ■ 圏域別観光入込客数

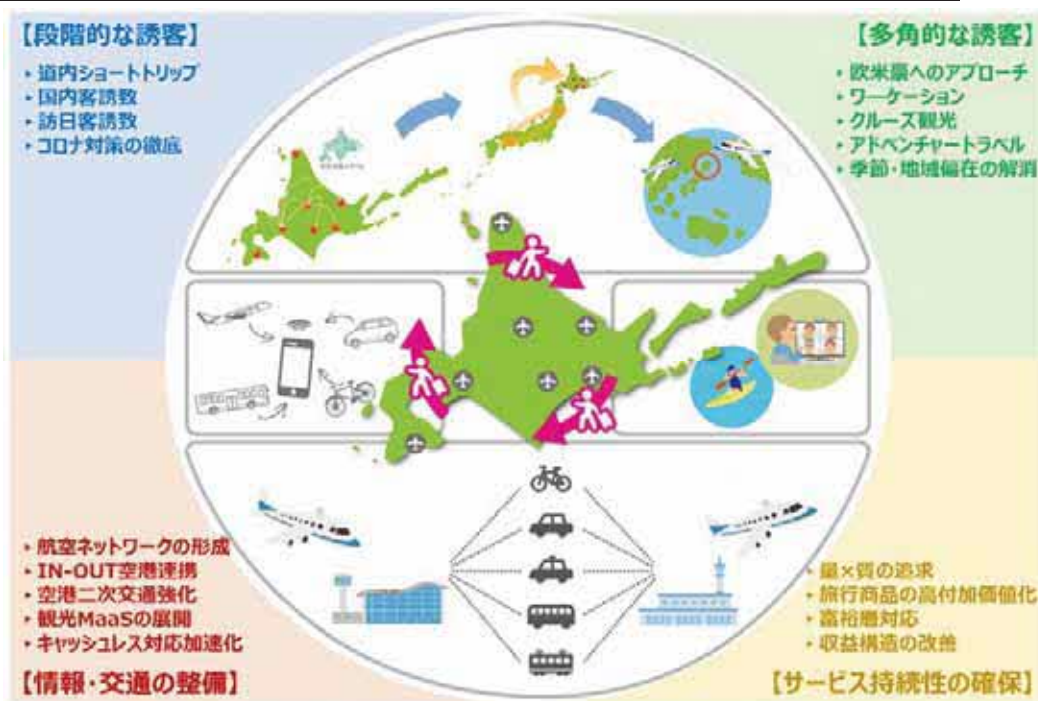


出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書 令和元年度(2019年度)」



## 展開イメージ

### 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



## 具体的な取組

### 交流人口の拡大

誘客の多角化等によるリスク分散と新たな需要の獲得、量×質の追求によるサービス持続性の確保

取組内容	取組指標
<p><b>■感染症の状況を踏まえた段階的な誘客</b></p> <p>感染症の状況を踏まえ、道民による道内旅行の再発見、国内旅行の需要喚起、海外市場ターゲットの適時見直しを行うなど旅行者比率のリバランスを図りながら、段階的な誘客を図る。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、観光・経済団体 等</p>	<p>○観光消費額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道内客1人当たり 13,432円 (R1)</li> <li>→15,000円 (R7)</li> <li>・道外客1人当たり 72,316円 (R1)</li> <li>→79,000円 (R7)</li> <li>・外国人客1人当たり 143,292円 (R1)</li> <li>→209,000円 (R7)</li> </ul>
<p><b>■誘客の多角化による国や地域、季節的・地域的偏在の解消</b></p> <p>夏季、道央に観光客が集中している現状を踏まえ、季節的・地域的偏在の解消に取り組むとともに、訪日外国人の約7割が東アジア圏からの来道であることから、リスク分散と新たな需要の獲得に向けて、誘客の多角化を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、航空会社、観光・経済団体 等</p>	
<p><b>■量×質の追求に伴う満足度と連動した消費単価の向上によるサービス持続性の確保</b></p> <p>コト消費の充実による旅行商品の高付加価値化に加え、富裕層向け商品・サービスの充実を図るとともに、新たな観光ニーズに対応できる受入環境の整備、AIやICTを活用した収益構造の改善を図るなど、量×質の追求によりサービス持続性を確保する。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、観光・経済団体 等</p>	



取組内容	取組指標 (R:年度、r:暦年)
<p><b>■安全・安心の確保と情報発信の強化</b> 誰もが安心して北海道に来ていただけるよう、北海道スタイルの浸透・定着はもとより、道内観光地や公共交通機関における感染症対策を可視化するなど、関係者が一体となって安全・安心に関する情報発信を強化する。</p>	<p>○観光・旅行全体に対して「とても満足した」とする割合 ・道内客 31.6% (R1) →調整中 ・道外客 44.3% (R1) →調整中</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体、民間企業 等</p>	
<p><b>■航空ネットワークの充実・強化</b> 感染症拡大前の航空便の再開に向けて、関係自治体や北海道エアポート等と連携した取組を進めるとともに、国等が中心に進めている新千歳空港の国際線受入体制整備に協力するほか、新千歳空港に集中している航空需要を全道に波及させる観点から、道内地方空港の機能強化や未就航路線の誘致活動を行うなど、道内空港の活性化に向けた施策を展開する。</p>	<p>→調整中 ・外国人客 51.3% (R1) →調整中  ○道内空港の国際線利用者数 350 万人 (R1) →380 万人以上 (R7)</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、航空会社、北海道エアポート 等</p>	
<p><b>■クルーズ船の道内港への寄港促進</b> 国や港湾管理者等との連携のもと、ターゲットを絞った誘致活動を展開するとともに、北海道の認知度向上に向けて取り組むなど、クルーズ船の道内港への寄港を促進する。</p>	<p>○クルーズ船の寄港回数 0 回 (r2) →130 回 (r7)</p>
<p>[関係者] 国、道、港湾管理者、北海道クルーズ振興協議会 等</p>	
<p><b>■北海道新幹線の高速化等による利用促進と札幌開業に向けた取組</b> 北海道新幹線の高速化の実現などによる利用促進の取組を展開するとともに、官民連携による体制づくりや開業を見据えた計画策定の検討など、2030 年度末に予定される札幌開業に向けた取組を進める。</p>	<p>○北海道新幹線の利用者数 164.7 万人 (R1) →現状より増加 (R7)</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体、東北地域の自治体 等</p>	
<p><b>■観光関連産業を中心とした海外からの投資促進</b> 観光を中心に食、IT などの分野において、有力投資先に向けたプロモーションの展開や道内への海外投資家の招聘などの取組により、海外からの投資を呼び込む。</p>	<p>○道の施策により創出する海外からの投資件数 5 件 (R1) →5 件/年 (R2~R7)</p>
<p>[関係者] 道、市町村、経済団体、金融機関 等</p>	
<p><b>■リピーターの増加に向けた取組</b> 雄大な自然や豊かな食、多彩な体験プログラムに加え、北海道の生活文化などをコンテンツとして制作し、海外のテレビや SNS など複数のメディアを組み合わせて発信することにより、本道への外国人観光客のさらなる誘致につなげる。</p>	<p>○リピーターの割合 ・道外客/5 回以上来道 39.5% (R1) →調整中 ・外国人/2 回以上来道 32.2% (R1) →調整中</p>
<p>[関係者] 観光団体、民間企業、各種メディア 等</p>	
<p><b>■地方移住やワーケーションの推進</b> 新型コロナウイルス感染症の拡大により、場所にとられない新しい働き方や地方移住への関心が高まっていることから、オンラインを活用した移住関心層の掘り起こしや北海道ならではのワーケーションといった新しい働き方を提案するなど、関係人口の創出・拡大に向けた取組を進める。</p>	<p>○北海道型ワーケーション参加市町村 39 市町村 (R2) →58 市町村 (R6)</p>
<p>[関係者] 道、市町村、観光団体、民間企業 等</p>	

## 観光客の周遊

交通アクセスの向上や受入体制の充実、新たな観光資源を活かした全道周遊の促進

取組内容	取組指標
<p><b>■道内航空路線と空港間移動手段の充実</b></p> <p>道内空港を一つの空港のように見立てた「大北海道空港（マルチゲートウェイエアポート）」を推進し、13 空港の活性化に向けたプロモーションの実施や複数空港の利用促進、空港運営事業者や交通事業者、観光事業者等との連携による二次交通情報の発信など、道内周遊の促進に向けた取組を進める。</p> <p>[関係者] 道、市町村、北海道エアポート、交通事業者、観光事業者 等</p>	<p>○道内空港の国内線利用者数 2,516 万人 (R1) →2,671 万人以上 (R7)</p> <p>○観光客の満足度（交通機関） ・道内客 38.8% (R1) ・道外客 71.0% (R1) ・外国人客 90.4% (R1) →現状より向上 (R7)</p>
<p><b>■鉄道の輸送機能等の充実</b></p> <p>道内外の多くの利用者に対し、利便性の高い輸送サービスが提供できるよう、新千歳空港アクセスの増強に向けた検討を進めるとともに、道内各地域の特色を活かした観光列車の運行や商品開発等への協力・支援を行うなど、鉄道の輸送機能の充実に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、JR 北海道、観光団体 等</p>	<p>○旅客施設のバリアフリー化 ・段差の解消 84.6% (H30) ・視覚障がい者誘導用ブロックの設置 94.0% (H30) ・障がい者用トイレの設置 87.5% (H30) →原則 100% (R7)</p>
<p><b>■交通情報提供機能と案内表示等の充実</b></p> <p>インターネットを活用した路線検索やリアルタイムな運行情報を確認できるバスロケーションシステムの導入、路線バスの混雑状況の可視化など、公共交通に係る情報提供機能の充実を図るとともに、観光エリアや移動車内、交通拠点における Wi-Fi 環境の整備、多言語対応した案内表示等の充実に向けた取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光団体 等</p>	<p>○道外からの観光入込客数 607 万人 (R1) →620 万人以上 (R7) ・うち外国人観光客 312 万人 (R1) →調整中 (R7)</p>
<p><b>■バリアフリー環境の充実</b></p> <p>誰もが利用しやすい安全で快適な移動環境を実現するため、空港や駅などの旅客施設における段差の解消、視覚障がい者誘導ブロックや多目的トイレの設置、車両などのバリアフリー化を進めるとともに、高齢者や障がいのある方、妊産婦などの立場を理解し、行動ができるよう交通分野における心のバリアフリーの取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光団体、社会福祉団体 等</p>	
<p><b>■新たな観光資源や観光ルートの創出・活用</b></p> <p>複数空港の観光資源を組み合わせた新たな観光ルートの形成や国立公園のブランディング戦略、白老町に開設されたウポポイをはじめ、2021 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、アジア初のアドベンチャートラベル・ワールドサミット、さらには、2023 年の北広島市に建設が予定される北海道ボールパークの開業などを契機に、新たな観光資源を活かした誘客促進に向けて取組を進める。また、雄大な自然等を活かした道内周遊を促進するため、安全で快適なドライブ観光を支える道路整備や道の駅整備、関係機関の連携による観光地案内や道路情報提供の充実等に取り組む。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、北海道エアポート、交通事業者、観光団体 等</p>	

### 事例16 クルーズ船の道内港湾への寄港促進（北海道）

道では、国や道内港湾管理者等で構成する「北海道クルーズ振興協議会」での活動を中心に、国内外クルーズ船社に対して、北海道の認知度向上や道内港への寄港促進のプロモーション活動等を実施するとともに、2019年12月に「北海道におけるクルーズ船誘致方針」を策定。



### 事例17 複数空港利用促進キャンペーン事業（北海道）

道では、民間委託を行わない6空港も含めた道内航空ネットワークの活性化を図るため、複数空港利用者が空港間を移動する際に利用するレンタカー代を補助する「複数空港間移動応援キャンペーン」を実施するほか、道央圏以外の観光流動の創出などを目的とした空港周辺地域の情報発信等を行う「道内外複数空港PR」を実施。



### 事例18 北海道型ワーケーション実証事業（北海道）

道では、共同提案16市町村と一緒に、首都圏企業の社員等を対象として、北海道ならではの広域周遊・長期滞在型ワーケーションプランを企画・実施。それぞれ4泊5日の日程で4～6市町村を周遊、各地で様々な受入プログラムを体験してもらうとともに、道内に点在する短期滞在型サテライトオフィスやコワーキングスペース等を活用して行程中に利用できるテレワーク環境を提供。

### 事例19 地域密着型観光列車の運行（北海道鉄道活性化協議会）

北海道鉄道活性化協議会では、地域密着型観光列車の運行に向け、室蘭線（苫小牧～岩見沢間）において沿線自治体担当者を中心にワークショップを開催し、ツアー内容や各駅でのおもてなし内容等を検討の上、モニターツアーを実施。





## ロードマップ

### 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

