

4 国際物流拡大戦略

考え方

国際航空路及び航路の拡大に向けた取組を進め、空港や港湾などの物流機能の強化、商流と物流が一体となった輸出の拡大に取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による企業のリスク回避による国内回帰の動きを捉え、リスク分散の適地としての優位性をPRすることで道内への企業立地を促進し、本道からの輸出拡大につながる貨物量を確保するなど、世界をつなぐ国際物流拠点形成の実現をめざす。

現状・課題

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大による航空貨物輸送能力の低下
- ・ 地理的優位性がある北極海航路
- ・ 輸出拡大に向けた価格競争力の向上
- ・ 港湾における穀物、循環資源等の船舶大型化への対応
- ・ 農水産物の輸出増加への対応
- ・ コロナ禍における貿易貨物の大幅な減少、企業設備投資への影響の懸念

■ 輸出額



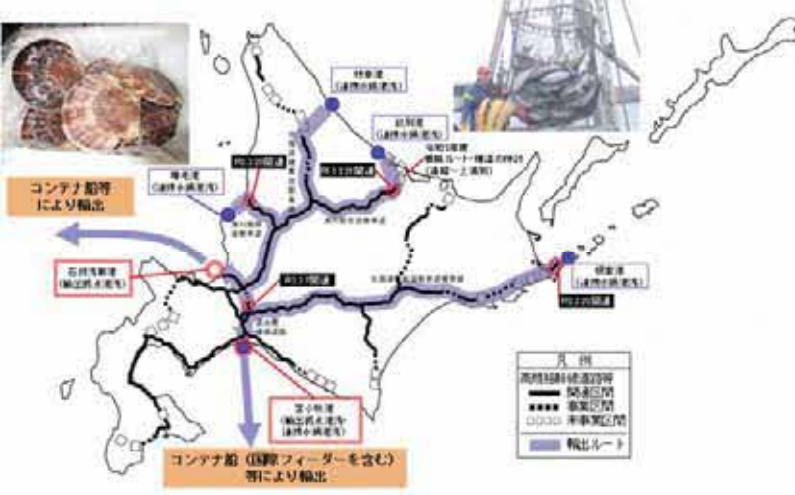
出典：函館税関「北海道貿易概況」

■ 北極海航路ルート



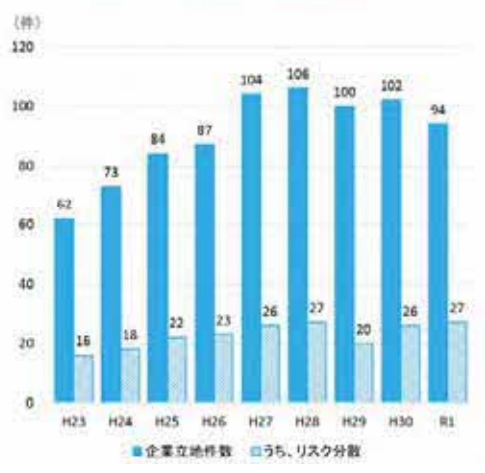
出典：北海道総合政策部調べ

■ 北海道における農水産品輸出機能の強化



出典：国土交通省北海道局「令和3年度北海道局関係予算概要」

■ 北海道における企業立地件数



出典：北海道経済部調べ

展開イメージ

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



具体的な取組

国際航空路及び航路の拡大

国際航空路線や港湾を活用した国際貨物の拡大

取組内容	取組指標
<p>■ 空港を活用した国際貨物の拡大</p> <p>エアラインセールスの展開に加え、運航に要する経費の助成や新千歳空港を利用して輸出を行う荷主への助成など、国際貨物の拡大に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、北海道エアポート、札幌国際エアカーゴターミナル、新千歳空港国際化推進協議会 等</p>	<p>○ 航空国際貨物取扱量 16,121 t (R1) →18,000 t (R7)</p>
<p>■ 港湾を活用した国際貨物の拡大</p> <p>物流拠点である港湾の機能強化に向け、国際物流ターミナルの整備やポートセールスのほか、農水産物の輸出促進のため農水産物輸出促進計画の認定を受けた6港湾の連携を図り、屋根付き岸壁の整備を推進する。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、港湾管理者 等</p>	<p>○ 北極海航路の利活用に参画する団体数 12 団体 (R1) →20 団体 (R7)</p>
<p>■ 本道経済の活性化につながる北極海航路の航行船舶の誘致と機運の醸成</p> <p>東アジアの玄関口として本道港湾の国際物流拠点化が図られるよう、欧州との新たな物流ルートとして期待される北極海航路の地理的優位性を活かした利活用の取組など、「北極海航路」調査研究会等において情報共有と機運醸成を図るとともに、企業訪問等により参画企業を拡大していくことで、航行船舶誘致に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、港湾管理者、経済団体、大学、民間企業 等</p>	

道内産業の活性化・高度化

リスク回避の動きに合わせた企業誘致と輸出の拡大

取組内容	取組指標 (R:年度、r:暦年)
<p>■ リスク分散やサプライチェーン再編に合わせたものづくり産業・食関連産業等の集積促進</p> <p>新型コロナウイルス感染症拡大による企業のリスク回避による国内帰りの動きやサプライチェーン再編の動きを捉え、企業立地セミナーの開催やトップセールスの実施、企業訪問等により、リスク分散の適地として本道の優位性をPRしていくことで、ものづくり産業や食関連産業などの本道への立地促進に向けて取組を進める。</p>	<p>○企業立地件数 71件/年度 (H22~H26 平均) →390件 (R2~R6 累計)</p> <p>○リスク分散による企業立地件数 24件/年度 (H28~H30 平均) →125件 (R2~R6 累計)</p>
<p>[関係者] 道、市町村、民間企業 等</p>	
<p>■ 生鮮品輸出に対応した物流機能の強化</p> <p>高品質な道産食品の輸出拡大に向け、空港や港湾、貨物駅における冷凍・冷蔵施設の保管容量の充実や、電源供給設備の増設などコールドチェーンに対応した物流施設の整備を促進する。</p>	<p>○道産食品輸出額 (r1) ・道内港 (実績) 664 億円 ・道外港 (推計) 調整中 →道内港と道外港合わせて 1,500 億円以上 (r7)</p>
<p>[関係者] 国、道、市町村、物流事業者、空港管理者、港湾管理者 等</p>	
<p>■ 商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大</p> <p>道産品の販路拡大のため、付加価値の高い道産食品の開発や生産状況・市場ニーズを踏まえた商談会の開催、テスト輸出・販売など、継続的・安定的な販路拡大に向けた取組を進めるとともに、混載輸送など効率的な輸送体制整備を促進するほか、道内で生産される高品質な鉄スクラップの輸出拡大に向け、船舶大型化への対応を進める。</p>	
<p>[関係者] 国、道、港湾管理者、経済団体、JETRO、フード特区機構、生産団体、民間企業 等</p>	

事例20 屋根付き岸壁の整備 (国土交通省北海道開発局)

北海道開発局では、紋別港において水産物のブランド力と輸出競争力の強化を支援するため、陸揚げ時の衛生機能を向上させる屋根付き岸壁を整備。

鳥害による異物混入、直射日光や雨水による鮮度・品質低下を防止することで水産物の品質を確保するとともに、風や雪を防ぐことで施設利用者の就労環境改善などの効果が期待できる。



事例21 北極海航路の航行船舶の誘致と機運の醸成 (苫小牧港管理組合、北海道)

苫小牧港管理組合では、北極海航路の航行船舶の誘致に向け、船社訪問による寄港誘致活動を展開しており、道では、毎年「北海道『北極海航路』調査研究会」を開催し、国や大学等の研究機関、利活用に取り組んでいる民間企業等を講師として招き、関係者間において、北極海航路に関する国内外の最新情報を共有するなど、航路活用に向けた機運醸成を図っている。



事例22 荷役機械等の整備 (石狩湾新港管理組合)

石狩湾新港管理組合では、石狩湾新港におけるコンテナ貨物の需要増加に対応し、円滑な港湾物流を行うため、ガントリークレーンを整備するとともに、農水産物の輸出増加に対応するため、冷凍・冷蔵コンテナ用コンセントを増設。



事例23 食の国際物流拠点形成に向けた取組 (北海道クールロジスティクスプレイス株)

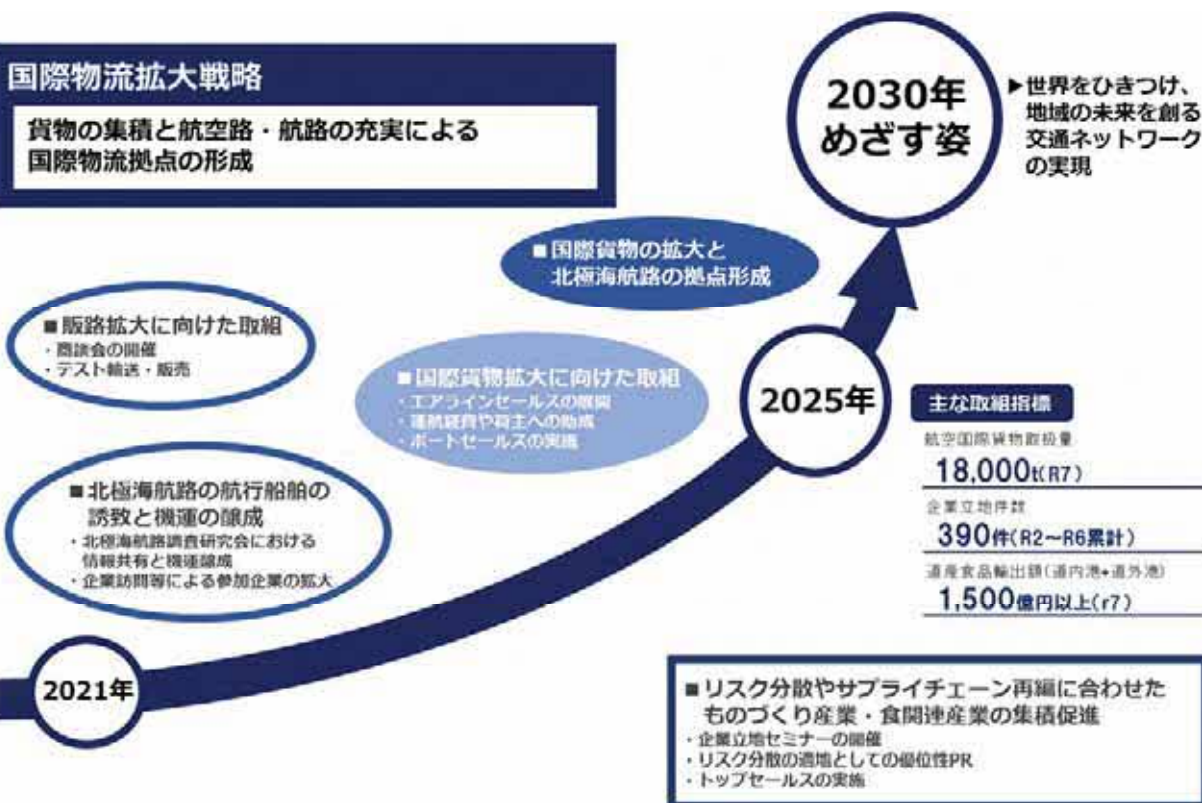
北海道クールロジスティクスプレイス株は、北海道における「食」の新たな国際物流拠点を目指し、道内最大級の温度管理型冷凍冷蔵庫「北海道クールロジスティクスプレイス」を建設。食産業の高付加価値化、道産品の輸出拡大に貢献するため、新たな物流モデルを構築し、食品出荷の平準化や食品加工産業の育成、道内産品の混載・共同化、空港と連携した輸出入体制の強化等を推進。



ロードマップ

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



物流拠点化に向けた施設整備 (冷凍・冷蔵施設の保管容量の充実、電源供給設備の増設、国際物流ターミナルの整備、岸壁付き岸壁の整備)

5 災害に強い交通戦略

考え方

関係機関における連携体制の強化、ホームページや SNS 等による交通情報の発信・多言語化の推進、気候変動などに伴い激甚化・頻発化する災害への備えとして情報伝達訓練や防災訓練などに引き続き取り組んでいくとともに、耐災害性の強化や代替性の確保、リスク分散に向けた検討を行うなど、災害や新型コロナウイルスのような新興感染症にも揺るがない信頼性の高い交通の実現をめざす。

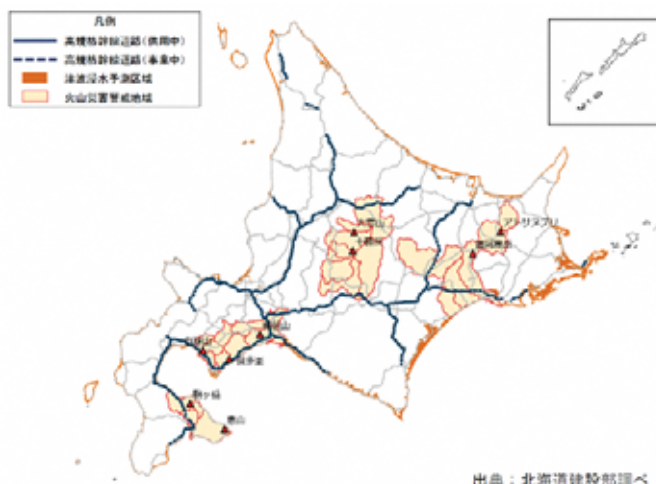
現状・課題

- ・ 災害リスクの高まり
- ・ 台風や大雪、地震等による大規模な交通障害の発生
- ・ 災害時における関係者の連携と迅速な情報発信
- ・ 災害に備えた対策準備
- ・ 物流機能の停滞の回避
- ・ 都市の一極集中から地方へのリスク分散意識の高まり

■ 国内の災害履歴（2010年～）



■ 道内の津波浸水予測区域・火山災害警戒地域



■ 道内の冬期間における国道の通行止めの状況



出典：北海道開発局「令和元年度頻発する暴風雪を踏まえた今冬の取組について」

■ 全国の1時間降水量50mm以上の年間発生回数



展開イメージ

災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現



具体的な取組

災害時における交通・物流関係者の連携強化

災害時に力を発揮する関係機関の連携体制

取組内容	取組指標
<p>■北海道交通・物流連携会議を活用した情報共有と対応強化</p> <p>交通事業者や関係機関・団体等が参画する「北海道交通・物流連携会議」を活用し、関係者間の連携強化により災害時等に迅速・的確に対応できる体制を整えるとともに、台風や大雪、地震等の災害時における交通障害の発生に際し、代替交通も含めた情報が利用者に適切に提供されるよう、国や交通事業者等と連携した取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、交通事業者、物流事業者、観光・経済・産業団体 等</p>	<p>○北海道交通・物流連携会議を定期的に開催し、連携体制を強化</p>
<p>■広域港湾BCPの実効性の向上</p> <p>本道は物流の大半を海上輸送に依存していることから、災害発生後の港湾物流機能の継続を円滑かつ確実に実施していくため、定期的な訓練の実施や教育・啓発等を通じ、広域港湾BCPの実効性の向上及びそれに資する関係者の意識向上を図る。</p> <p>[関係者] 国、道、交通事業者、市町村、各種団体、港湾管理者 等</p>	

住民だけでなく、旅行者も安心できるサポート体制・情報発信の強化

旅行者等に寄り添う地域サポート体制の構築

取組内容	取組指標
<p>■交通障害発生時のみならず、感染症拡大にも対応する危機管理</p> <p>大規模な交通障害発生時のみならず、感染症の拡大などにも対応する危機管理として、旅客施設での旅行者の適切な誘導や災害時に備えた毛布・寝袋などの物資の備蓄、運行状況等の一元的な情報発信など、関係機関が連携し、サポート体制の構築に向けて取組を進める。</p>	○大規模な交通障害発生時等において、関係者が連携した復旧や対応に取り組む
[関係者] 国、道、交通事業者、旅客施設管理者、民間企業、住民 等	

激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策

災害の備えとした各種訓練の実施と防災・減災対策の検討

取組内容	取組指標
<p>■災害時の訪日外国人旅行者に対する情報伝達訓練の実施</p> <p>北海道を訪れる外国人旅行者を対象として、大規模地震等の発生時における交通情報や避難情報をテンプレートに集約し、わかりやすく宿泊施設、鉄道駅、空港で情報提供できるよう、情報伝達訓練を実施する。</p>	○関係機関と連携した各種訓練を実施
[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光団体、JNTO、報道機関 等	○緊急輸送道路上等の橋梁の耐震化率（道道） 0%（H30） →33%（R7）
<p>■大規模自然災害を想定した防災訓練の実施</p> <p>防災関係機関相互の連絡協体制の確立や実践的能力の養成により、各種災害の発生に際しての災害応急対策の迅速化、的確化を図るとともに、訓練を通じ、広く住民の防災思想の普及を図る。</p>	
[関係者] 国、道、市町村、各種団体、民間企業、住民 等	
<p>■災害物流専門家研修の実施</p> <p>大規模災害発生時における緊急支援物資の円滑な流通を支援するため、会員事業者や各都道府県トラック協会の職員を対象に支援物資の仕分け管理などに特化した研修を開催し、災害物流専門家の育成に向けて取組を進める。</p>	
[関係者] トラック協会	
<p>■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保</p> <p>暫定2車線区間の4車線化や高速道路と国道のダブルネットワーク化による強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築を促進するとともに、道の駅の防災拠点化、緊急輸送道路や避難路上の橋梁の耐震対策に取り組む。また、空港や駅など重要施設における非常用電源設備の整備や燃料確保の促進に加え、新千歳空港の被災による機能不全といった事態を想定した、道内地方空港による代替機能の発揮など、多様な交通機関による代替性の確保を図りながら、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</p>	
[関係者] 国、道、市町村、道路管理者、NEXCO 東日本、北海道エアポート、交通事業者 等	

企業等のリスク分散の動きを捉えたオフィスの誘致

首都圏との同時被災リスクが低い、道内へのオフィス分散化の提案

取組内容	取組指標
<p>■道内を企業等のバックアップ拠点としたオフィスの誘致 新型コロナウイルス感染症の影響による企業等のリスク分散の動きを捉えたバックアップ拠点として、首都圏との同時被災リスクが低い道内への生産拠点や本社機能、IT 開発拠点等のオフィス分散化を提案していくなど、サテライトオフィスの立地も含めた誘致に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 道、市町村、経済団体、民間企業 等</p>	<p>○リスク分散による 企業立地件数 24 件/年度 (H28~H30 平均) →125 件 (R2~R6 累計)</p>

事例24 ポータルサイト「北海道旅の安全情報」の運営 (北海道旅の安全情報検討会議)

北海道旅の安全情報検討会議では、自然災害などが発生したときに、国内外の旅行者に安全・安心な旅行を楽しんでもらうため、公共交通機関の運休情報や代替交通等の情報を提供するポータルサイト「北海道旅の安全情報」を運営。



事例25 災害時等における観光客の支援体制の構築 (北海道)

道では、平成30年9月に発生した北海道胆振東部地震を踏まえ、災害発生時等の観光客のスムーズな帰宅・帰国、移動に向け、SNSを活用した多言語による迅速な情報発信を行うとともに、緊急的な支援を行うための「観光客緊急サポートステーション」を必要に応じ開設することとし、観光客の災害時における不安を払拭する取組を推進。



事例26 災害時の訪日外国人旅行者に対する情報提供 (北海道運輸局)

北海道運輸局では、関係機関との連携により、地震等災害発生時における円滑な情報連携を推進するため、「大規模地震等に備えた外国人観光客への情報集約・提供方法に関するガイドライン」を作成し、災害情報伝達システムの運用を開始。

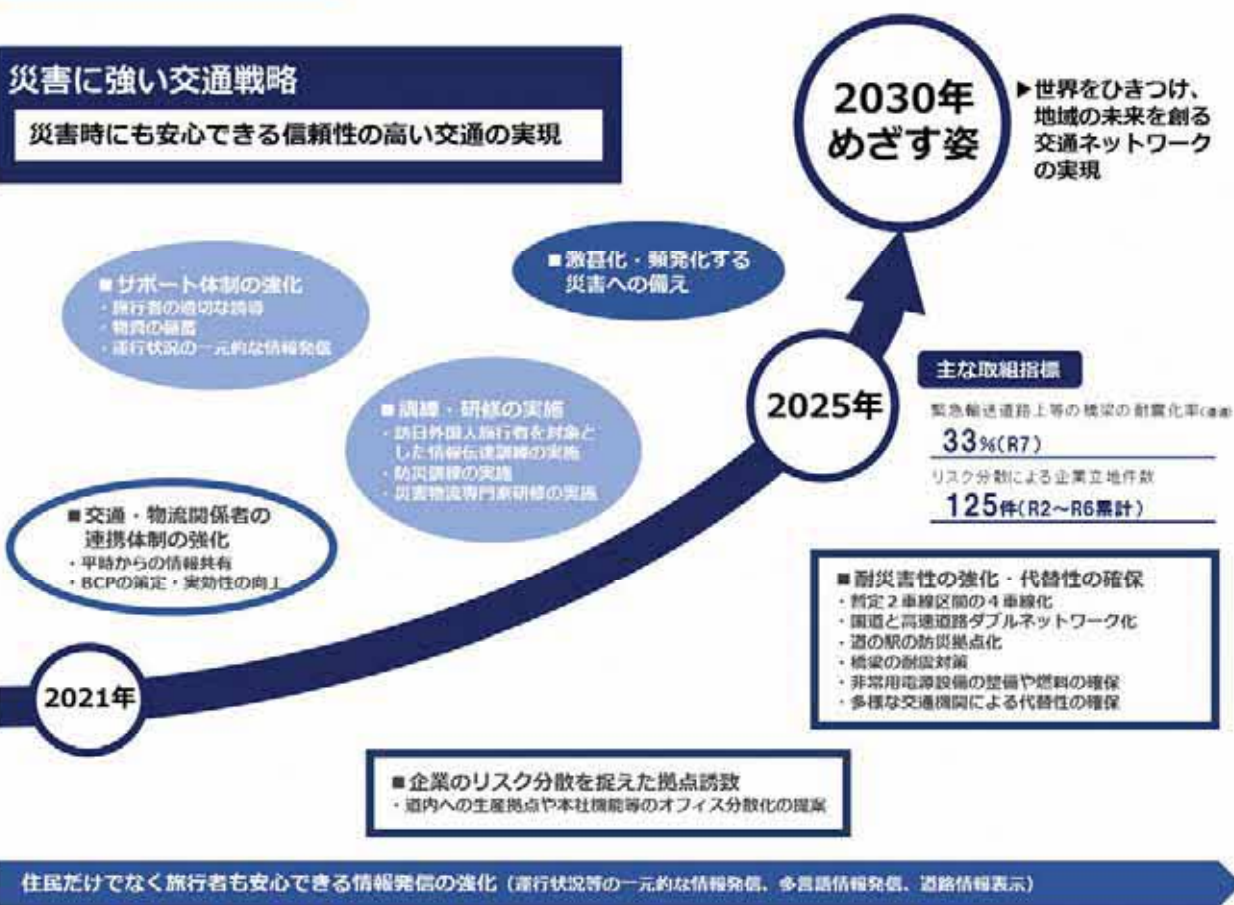
関係機関から提供を受けた交通情報や避難所情報等をテンプレートに集約し、多言語と「✓/×」式で分かりやすく情報発信（英語、韓国語、中国語（簡体字、繁体字））。



ロードマップ

災害に強い交通戦略

災害時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

考え方

新型コロナウイルス感染症拡大の影響は、人々の健康や生活のみならず、行動・意識・価値観、さらには、経済、社会、国際情勢にまで多方面に及んでいる。

この影響は、広範囲で長期にわたることが想定されるため、変化を取り入れ、多様性を活かし、リスクに強い強靭性を高めながら、新しい生活様式「新北海道スタイル」を、行政や道民はもとより、来道者を含む公共交通利用者と事業者双方が引き続き実践していくことで、ウィズコロナ時代においても安心して利用できる公共交通の実現をめざす。

現状・課題

<新しい生活様式「新北海道スタイル」への対応>

- ・ 3密（密集・密接・密閉）の回避
- ・ 外出の自粛や感染流行地域（から/へ）の移動を控える
- ・ 身体的距離の確保
- ・ マスクの着用、こまめな換気、定期的な消毒・洗浄
- ・ オンラインの活用 など

<ライフスタイル・ビジネススタイルの変化>

- ・ テレワークや WEB 会議、事前決済など接触機会の減少に資する情報技術の活用
- ・ 混雑回避、徒歩や自転車の利用
- ・ 電子決済や通販の利用

<人流・物流の変化>

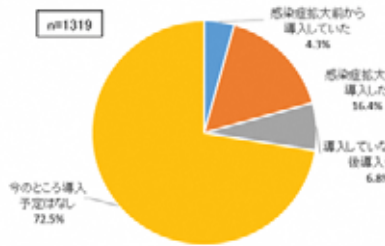
- ・ 感染リスクが高まるとの懸念から、公共交通利用を回避し、輸送需要は大幅に減少
- ・ 物流の供給途絶リスクに対応したサプライチェーンの変化
- ・ e コマースの拡大による小口宅配需要の増加



「新北海道スタイル」とは

新型コロナウイルスとの戦いが長期化している中、国が示した「新しい生活様式」の道内での実践に向けて、北海道全体で感染リスクを低減させるために従来のライフスタイルやビジネススタイルを変革させていく取組。

■テレワークの導入状況



出典：北海道経済部「道内民間企業におけるテレワーク普及実態調査」

■従業員のテレワーク利用割合

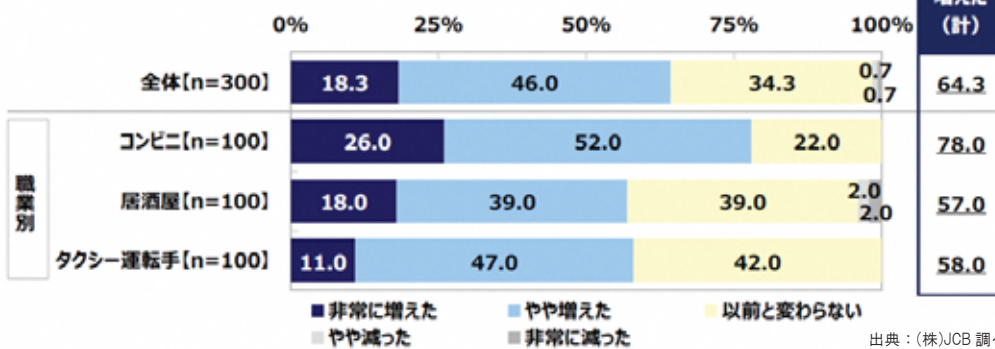


出典：北海道経済部「道内民間企業におけるテレワーク普及実態調査」

■コロナ禍におけるキャッシュレス決済

Q.新型コロナウイルス感染拡大によって、キャッシュレス決済を利用するお客さんは増えましたか。

【単一回答形式】 対象：レジ・会計業務に携わっているコンビニ勤務者・居酒屋勤務者・タクシードライバー



■サプライチェーンの寸断の一例



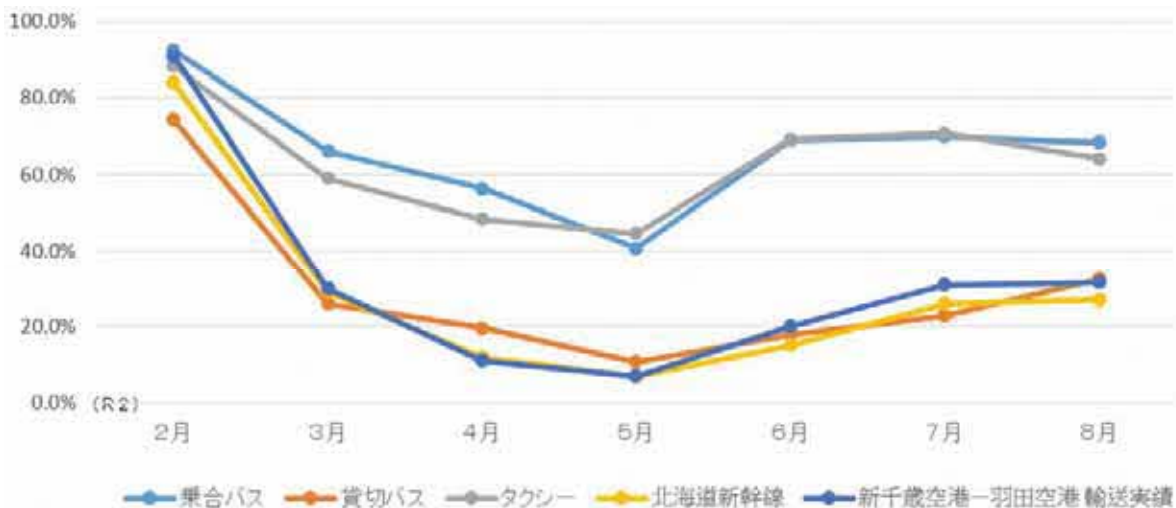
出典：経済産業省「産業構造審議会 通商・貿易分科会資料」

■現実の感染・死亡リスクと認識の差

	現実	人々の認識 (回答の平均)
感染確率	一回外出 0.0050%	3900倍 19.7%
	公共交通 一回乗車 0.0097%	3100倍 30.1%
感染者100人中死者数	60歳以上 10.6人	2.5倍 26.3人
	40歳以下 0.068人	159倍 10.8人

出典：(公社)土木学会土木計画学研究委員会「新型コロナウイルスに関する行動・意識調査」

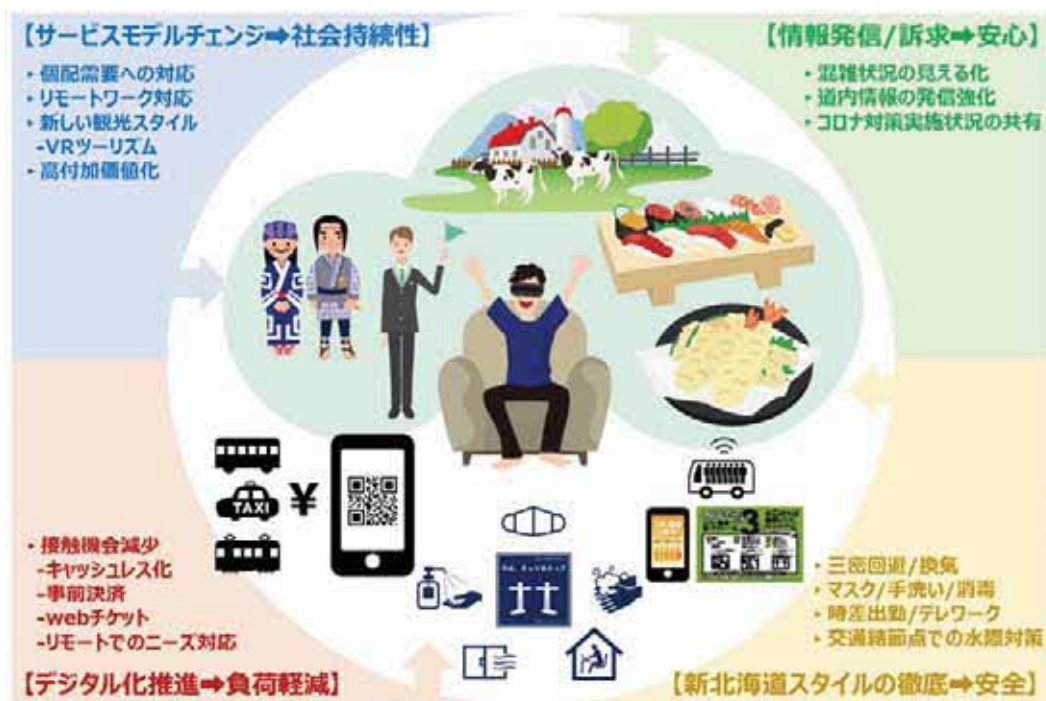
■各交通モードの対前年 (R1) との比較



出典：(一社)北海道バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、北海道旅客鉄道(株)、エアライン各社からの提供データを元に道が作成

展開イメージ

感染症対策と公共交通利用の両立



具体的な取組

利用促進に向けた安全・安心の確保と情報発信の強化

北海道全体で取り組む「新北海道スタイル」の実践

取組内容	取組指標
<p>■「新北海道スタイル」の実践と取組の見える化</p> <p>行政をはじめ、道民と事業者双方が、マスクの着用や3密（密閉・密集・密接）の回避、手洗いの徹底など「新北海道スタイル」を実践することで感染リスクを低減させるとともに、業界別ガイドラインのPDCAの実施、取組の可視化により新たな需要を取り込むビジネスチャンスに繋げるなど、皆が知恵を出し合いながら新しい社会の構築に向けて挑戦する。</p>	<p>○利用促進に向けた安全・安心の確保と情報発信の強化に向けた取組を推進</p> <p>○観光・旅行全体に対して「とても満足した」とする割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道内客 31.6% (R1) →調整中 ・道外客 44.3% (R1) →調整中 ・外国人客 51.3% (R1) →調整中
<p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、各種団体、民間企業、住民 等</p> <p>■安全・安心に関する情報発信の強化</p> <p>誰もが安心して移動いただけるよう、「新北海道スタイル」の浸透・定着はもとより、飲食店や観光地など人が集まる様々な場所での感染症対策を可視化するとともに、公共交通機関の安全性や対策状況を正確に利用者に伝えていくなど、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>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光団体、民間企業 等</p>	

取組内容	取組指標
<p>■接触機会の減少による感染リスクの低減と安心感の創出 公共交通機関や商業施設等での混雑状況の可視化による利用時間の選択や、空気中のCO₂濃度の測定により換気を促進する衛生環境の保全技術の活用、宅配サービスの拡充など、接触機会の減少に資するサービスの活用により、感染リスクの低減と安心感を創出する。</p> <p>[関係者] 交通事業者、物流事業者、観光団体、民間企業 等</p>	<p>○交通拠点や交通機関における感染症対策を徹底</p>
<p>■道外からの玄関口における水際対策の徹底 道外からの玄関口である空港や港湾、新幹線駅等において、到着者への注意喚起を図る観点から、館内放送やポスターの掲示、リーフレットの配架による「新北海道スタイル」の周知徹底を図るとともに、空港での検温機器の設置、駅や列車内、船内等での換気強化、密接回避、消毒の徹底、クルーズ船の入港に際しての関係者間における事前調整など、ガイドライン等に基づき感染症対策を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、港湾管理者、旅客船事業者 等</p>	

新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用

デジタル化の活用によるサービスの向上

取組内容	取組指標
<p>■非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 オンラインによる予約や事前決済、電子チケット機能、QRコードを活用したキャッシュレス化など、MaaS等による非接触型サービスの拡大により、感染リスクの低減を図りながら、移動の質の向上に向けて取組を進める。</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光・経済団体、民間企業 等</p>	<p>○サービス向上に資するデジタル化の活用に向けた取組を推進</p> <p>○観光消費額 ・道内客1人当たり 13,432円 (R1) →15,000円 (R7) ・道外客1人当たり 72,316円 (R1) →79,000円 (R7) ・外国人客1人当たり 143,292円 (R1) →209,000円 (R7)</p>
<p>■ICTを活用した情報連携によるサービスのシームレス化 アプリとアプリを繋げ、機能性を拡張させることで便利にするAPI連携により、多様なサービス提供を可能にするとともに、AIを登載したレコメンド機能により、ユーザーの属性や趣味嗜好を踏まえたおすすめ商品や旅行等の提案を可能にするなど、ICTを活用した満足度の向上とサービスのシームレス化に向けて取組を進める。 ⇒ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるデジタルトランスフォーメーション (DX) [部分最適から全体最適へ]</p> <p>[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者、民間企業 等</p>	

持続可能なサービスモデルへの転換

社会情勢等を踏まえたサービス持続性の確保

取組内容	取組指標
<p>■社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による社会背景・住民ニーズを踏まえ、社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用策や新技術を活用した収益構造の改善、量×質の追求など、サービス持続性の確保に向けて取組を進める。</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、民間企業 等</p>	<p>○サービス持続性の確保に向けた取組を推進</p>

事例27 新型コロナウイルス感染症拡大防止ガイドライン (北海道、交通事業者)

道では、新型コロナウイルス感染症による様々な影響の広がりを背景とし、3密（密閉・密集・密接）が発生しやすいバス・タクシー業界における感染拡大防止ガイドラインの策定に向けた取組を支援。

北海道バス協会・北海道ハイヤー協会・全国個人タクシー協会北海道支部では、「バス・タクシーにおける新型コロナウイルス感染症感染防止対策ガイドライン」を策定し、業界全体で感染防止に向けた対策を推進。



事例28 公共交通の安全な乗り方の周知 (国土交通省、交通事業者)

国土交通省では、公共交通機関を利用する方々に、マスクの着用や車内換気への協力、時差出勤など、コロナ時代の新たな利用スタイルを広く周知・定着させるため、官民連携で情報発信を行うための共通ハッシュタグ「#公共交通あんしん利用」を作成し、啓発ポスターなどにより実践への協力を呼びかけている。



事例29 新千歳空港における感染症対策 (北海道エアポート、空港内事業者)

北海道エアポートと空港内事業者が一丸となり、新千歳空港を安心してご利用いただくため、次の感染症対策の取組を実施。

- 施設内の消毒・洗浄の強化、消毒液の設置
- ソーシャルディスタンスの確保
- 保安検査場入口でのサーモグラフィーによる検温
- 来館者に向けた館内放送による注意喚起
- 窓口での飛沫感染防止シートの設置
- 店舗等でのキャッシュレス決済の推奨
- 試飲・試食の停止
- スタッフのマスク着用・手洗いの実施 等



事例30 新型コロナウイルス接触確認アプリ「COCOA」の運営 (厚生労働省)

厚生労働省では、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に資するよう、新型コロナウイルス接触確認アプリ「COCOA」を開発。

本アプリは、利用者本人の同意を前提に、スマートフォンの近接通信機能（ブルートゥース）を利用して、お互いにわからないようプライバシーを確保して、新型コロナウイルス感染症の陽性者と接触した可能性について、通知を受けることができるもの。



事例31 「北海道コロナ通知システム」の運営 (北海道)

道では、不特定多数の方が利用する施設やイベント等において、新型コロナウイルスの感染拡大を防止することを目的として「北海道コロナ通知システム」を運営。

施設利用やイベント参加の際、QRコードからEメールアドレスを登録いただくと、同日に同一施設を利用した方の中から感染者が確認された場合、道からEメールでお知らせする仕組みであり、北海道ハイヤー協会では、QRコードを車内に掲示し、乗客への登録を促している。



事例32 道内の名所を巡る「オンラインバスツアー」の実施 (札幌観光バス)

札幌観光バスでは、令和2年7月からオンラインバスツアーを開始。

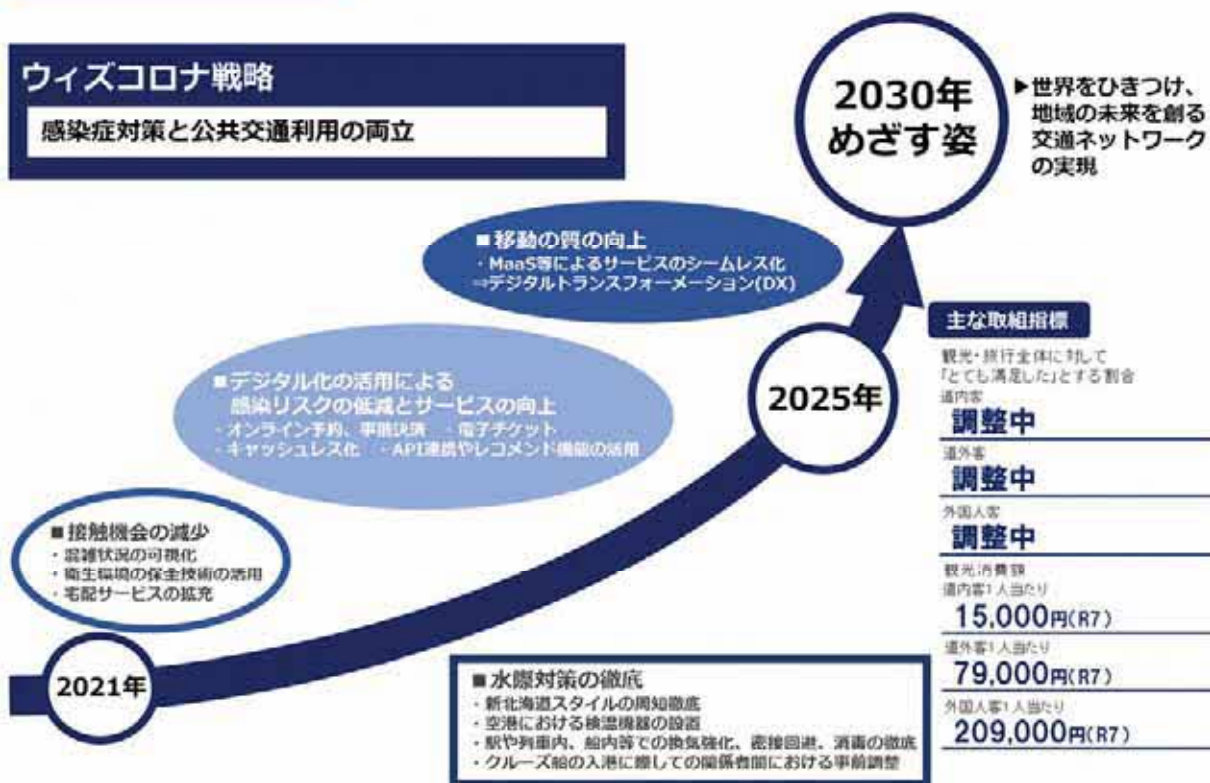
新型コロナウイルスの影響で大きな打撃を受けた観光バス業界における新たな需要開拓の動きで、オンライン会議システムを活用し、バスガイドの案内を聞きながら車窓から見える景色やドローンで撮影した動画を楽しんだり、事前に届く特産品を味わったりすることができるツアーを企画・実施。



ロードマップ

ウィズコロナ戦略

感染症対策と公共交通利用の両立



持続可能なサービスモデルへの転換 (社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用、新技術を活用した収益構造の改善)

関係者が一体となった安全・安心に関する情報発信 (新北海道スタイルの浸透・定着、感染症対策の可視化、正確な情報の伝達)

Ⅲ 取組指標








持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進

2015（平成 27）年 9 月、国連で 150 を超える加盟国首脳が参加の下、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が全会一致で採択され、その中核として 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットからなる「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられた。


道では、2018（平成 30）年 12 月、SDGs のゴール等に照らした本道の直面する課題、独自の価値や強みを踏まえた「めざす姿」などを示した「北海道 SDGs 推進ビジョン」を策定し、当該ビジョンに沿って、多様な主体と連携・協働しながら、北海道全体で SDGs の推進を図ることとしており、本戦略では、交通分野における目標達成に資する取組を進める。



【関連するゴール】


目 標	概 要
	あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する
	強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
	包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
	持続可能な生産消費形態を確保する
	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

1 シームレス交通戦略

内 容	現 状		目 標	
	数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
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	— (定性目標)		— (定性目標)	
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	— (定性目標)		— (定性目標)	
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	— (定性目標)		— (定性目標)	
地域公共交通計画策定市町村カバー率	21.2%	R2.8	100%	R5
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
関連する SDGs				


2 地域を支える人・モノ輸送戦略

内 容	現 状		目 標	
	数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
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
地域公共交通計画策定市町村カバー率	21.2%	R2.8	100%	R5
高規格幹線道路の整備状況	計画に対する開通率	道約 65% 全国(道除く) 約 89%	現状より向上	R7
	未着手区間の割合	道約 23% 全国(道除く) 約 4%	現状より向上	R7
道内での自動運転実証試験件数	24 件	R1	36 件	R7
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	— (定性目標)		— (定性目標)	

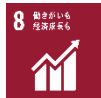


内 容	現 状		目 標	
	数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
輸送の共同化の促進	—	—	新たな共同輸送貨物量 300千 トンキロ/年	R7
温室効果ガス排出量	7,017万t -CO ₂	H28	調整中	R7
道内における低公害車の普及台数	269,989台	H30	現状より増加	R7
自動車運転業務従事者の平均年齢	トラック 47.4歳 バス 60.6歳	R1	現状より改善	R7
ホワイト物流推進運動賛同企業数	33社	R1	現状より増加	R7
関連する SDGs				

3 インバウンド加速化戦略 (段階的・多角的な誘客戦略)





内 容	現 状		目 標		
	数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年	
観光消費額	道内客 1人当たり	13,432円	R1	15,000円	R7
	道外客 1人当たり	72,316円	R1	79,000円	R7
	外国人客 1人当たり	143,292円	R1	209,000円	R7
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	R7
	道外客	44.3%	R1	調整中	R7
	外国人客	51.3%	R1	調整中	R7
道内空港の国際線利用者数	350万人	R1	380万人以上	R7	
クルーズ船の寄港回数	0回	r2	130回	r7	
北海道新幹線の利用者数	164.7万人	R1	現状より増加	R7	

内 容		現 状		目 標	
		数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
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
リピーターの割合	道外客/5回以上来道	39.5%	R1	調整中	R7
	外国人/2回以上来道	32.2%	R1	調整中	R7
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
道内空港の国内線利用者数		2,516 万人	R1	2,671 万人以上	R7
観光客の満足度 (交通機関)	道内客	43.8%	R1	現状より向上	R7
	道外客	71.0%	R1	現状より向上	R7
	外国人客	90.4%	R1	現状より向上	R7
旅客施設の バリアフリー化	段差の解消	84.6%	H30	原則 100%	R7
	視覚障がい者誘導用 ブロックの設置	94.0%	H30	原則 100%	R7
	障がい者用トイレの 設置	87.5%	H30	原則 100%	R7
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
関連する SDGs					


4 国際物流拡大戦略

内 容		現 状		目 標	
		数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
航空国際貨物取扱量		16,121 t	R1	18,000 t	R7
北極海航路の利活用に参画する団体数		12 団体	R1	20 団体	R7
企業立地件数		71 件/年度	H22~ H26 平均	390 件	R2~R6 累計
リスク分散による企業立地件数		24 件/年度	H28~ H30 平均	125 件	R2~R6 累計
道産食品輸出額	道内港（実績）	664 億円	r1	道内港と道外港 を合わせて 1,500 億円以上	r7
	道外港（推計）	調整中	r1		
関連する SDGs		  			

5 災害に強い交通戦略

内 容		現 状		目 標	
		数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
北海道交通・物流連携会議を定期的を開催し、連携体制を強化		— (定性目標)	—	— (定性目標)	—
大規模な交通障害発生時等において、関係者が連携した復旧や対応に取り組む		— (定性目標)	—	— (定性目標)	—
関係機関と連携した訓練を実施		— (定性目標)	—	— (定性目標)	—
緊急輸送道路上等の橋梁の耐震化率（道道）		0%	H30	33%	R7
リスク分散による企業立地件数		24 件/年度	H28~ H30 平均	125 件	R2~R6 累計
関連する SDGs		   			

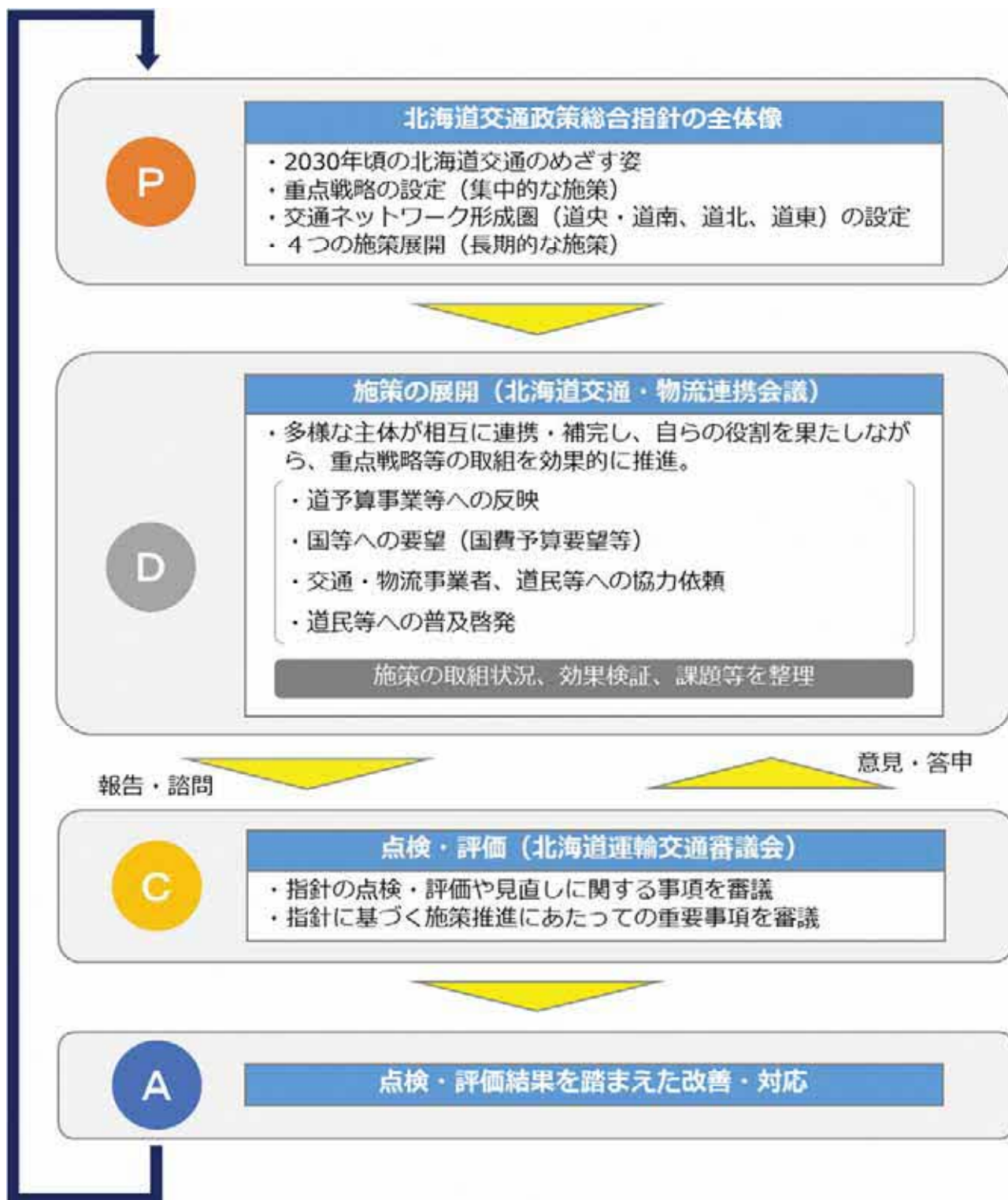
6 ウィズコロナ戦略

内 容		現 状		目 標	
		数値等	年(度) R:年度 r:暦年	数値等	年(度) R:年度 r:暦年
利用促進に向けた安全・安心の確保と 情報発信の強化に向けた取組を推進		— (定性目標)		— (定性目標)	
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	R7
	道外客	44.3%	R1	調整中	R7
	外国人客	51.3%	R1	調整中	R7
交通拠点や交通機関における感染症対策を 徹底		— (定性目標)		— (定性目標)	
サービス向上に資するデジタル化の活用 に向けた取組を推進		— (定性目標)		— (定性目標)	
観光消費額	道内客 1人当たり	13,432 円	R1	15,000 円	R7
	道外客 1人当たり	72,316 円	R1	79,000 円	R7
	外国人客 1人当たり	143,292 円	R1	209,000 円	R7
サービス持続性の確保に向けた取組を推進		— (定性目標)		— (定性目標)	
関連する SDGs					

IV 推進管理

重点戦略の推進にあたっては、交通・物流事業者や関係機関・団体に構成する「北海道交通・物流連携会議」における議論を踏まえ、効果的・効率的な推進を図るとともに、施策毎に取組指標を設定し、毎年度、各施策の進捗状況を検証する。

なお、本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応できるよう、PDCA サイクルのもと、知事の附属機関である「北海道運輸交通審議会」で審議を行いながら、計画的な推進に努めるとともに、必要に応じて柔軟に見直しを行う。



V 附属資料

策定経過

北海道運輸交通審議会及び北海道交通・物流連携会議

重点戦略の策定にあたっては、現重点戦略の検証結果をもとに、北海道交通・物流連携会議の下に重点戦略検討ワーキンググループを設置し検討を進め、取りまとめた重点戦略案を北海道運輸交通審議会及び北海道交通・物流連携会議において審議し、決定していくこととしている。

【北海道運輸交通審議会】

開催日	主な内容
第1回<令和2年8月18日>	○重点戦略の点検・評価結果及び今後の進め方について
第2回<令和3年2月18日 ^(休) >	○次期重点戦略(案)及びパブコメ等意見募集の結果について

【北海道交通・物流連携会議】

開催日	主な内容
第1回<令和2年8月7日>	○重点戦略の点検・評価結果及び今後の進め方について
第2回<令和3年2月10日 ^(休) >	○次期重点戦略(案)及びパブコメ等意見募集の結果について

【重点戦略検討ワーキンググループ】

開催日	主な内容
第1回<令和2年9月4日>	○重点戦略の点検・評価結果、北海道交通を取り巻く現状と課題の整理、次年度以降の重点戦略の考え方について
第2回<令和2年10月8日>	○次期重点戦略(骨子案)について
第3回<令和2年11月18日>	○次期重点戦略(素案)について
第4回<令和3年2月1日>	○次期重点戦略(原案)及びパブコメ等意見募集の結果について

【北海道運輸交通審議会】

<平成30年10月5日～令和2年10月4日>

会長	吉見 宏	北海道大学大学院経済学研究院教授			
副会長	岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院准教授			
委員	石塚 祐江	環境カウンセラー	参与	安藤 保彦	経済産業省北海道経済産業局長
委員	伊東ミツ子	(一社)北海道身体障害者福祉協会副会長	参与	岩田 圭剛	(一社)北海道商工会議所連合会会頭
委員	今井 一彦	(一社)北海道ハイヤー協会会長	参与	加藤 進	国土交通省北海道運輸局長
委員	蝦名 大也	釧路市長	参与	倉内 公嘉	国土交通省北海道開発局長
委員	奥谷 直子	(公社)札幌消費者協会副会長	参与	小磯 修二	(公社)北海道観光振興機構会長
委員	紺野 則仁	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会議長	参与	小暮 一寿	日本貨物鉄道(株)執行役員北海道支社長
委員	武永 雄	北海道船主協会連合会会長	参与	田中 直樹	東日本高速道路(株)執行役員北海道支社長
委員	出口 治康	(一社)北海道バス協会理事	参与	真弓 明彦	北海道経済連合会会長
委員	徳永 哲雄	弟子屈町長	参与	山田 修	国土交通省東京航空局新千歳空港事務所空港長
委員	野村 佳史	(公社)北海道トラック協会理事	参与	依田 淳一	(独法)鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線建設局長
委員	山崎賢太郎	札幌エアラインズアソシエーション会長			(敬称略・五十音順)
委員	山本 光子	(株)ぐるなび LIVE JAPAN 事業部 アドバイザー			
委員	渡利 千春	北海道旅客鉄道(株)常務取締役 総合企画本部長			

<令和2年12月1日～>

委員	浅香 博文	(公社)札幌市身体障害者福祉協会会長	参与	安藤 保彦	経済産業省北海道経済産業局長
委員	今井 一彦	(一社)北海道ハイヤー協会会長	参与	岩田 圭剛	(一社)北海道商工会議所連合会会頭
委員	蝦名 大也	釧路市長	参与	加藤 進	国土交通省北海道運輸局長
委員	岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院准教授	参与	倉内 公嘉	国土交通省北海道開発局長
委員	栗田 敬子	NPO 法人エコ・モビリティ・サッポロ代表	参与	小磯 修二	(公社)北海道観光振興機構会長
委員	武永 雄	北海道船主協会連合会会長	参与	小暮 一寿	日本貨物鉄道(株)執行役員北海道支社長
委員	出口 治康	(一社)北海道バス協会理事	参与	田中 直樹	東日本高速道路(株)執行役員北海道支社長
委員	徳永 哲雄	弟子屈町長	参与	真弓 明彦	北海道経済連合会会長
委員	野村 佳史	(公社)北海道トラック協会理事	参与	山田 修	国土交通省東京航空局新千歳空港事務所 空港長
委員	星原 智江	(公社)札幌消費者協会理事	参与	依田 淳一	(独法)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 北海道新幹線建設局長
委員	森下 和彦	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会議長			(敬称略・五十音順)
委員	八木由起子	(株)えんれいしゃ「北海道生活」編集長			
委員	山崎賢太郎	札幌エアラインズアソシエーション会長			
委員	吉見 宏	北海道大学理事・副学長			
委員	渡利 千春	北海道旅客鉄道(株)常務取締役 総合企画本部長			

【北海道交通・物流連携会議】

座長	吉見 宏	北海道大学理事・副学長
構成員	(一社)北海道バス協会	
	(一社)北海道ハイヤー協会	
	(公社)北海道トラック協会	
	北海道通運業連盟	
	北海道通運業連合会	
	北海道地区レンタカー協会連合会	
	北海道旅客船協会	
	北海道港運協会	
	北海道船主協会連合会	
	北海道旅客鉄道(株)	
	全日本空輸(株)北海道支社	
	日本航空(株)北海道地区	
	(株)AIRDO	
	北海道エアポート(株)	
	東日本高速道路(株)北海道支社	
	日本貨物鉄道(株)北海道支社	
	札幌国際エアカーゴターミナル(株)	
	北海道経済連合会	
	(一社)北海道商工会議所連合会	
	(公社)北海道観光振興機構	
	(一社)日本旅行業協会北海道支部	
	北海道ホテル旅館生活衛生同業組合	
	ホクレン農業協同組合連合会	
	北海道漁業協同組合連合会	
	国土交通省北海道運輸局	
	国土交通省北海道開発局	
	国土交通省東京航空局新千歳空港事務所	
	札幌管区気象台	
	札幌市	
	北海道	

【重点戦略検討ワーキンググループ】

座長	岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院准教授
構成員	秋葉 孝博	網走市観光商工部次長兼商工労働課長
	伊藤 嘉範	北海道エアポート(株)観光開発部部長
	内山 裕三	国土交通省北海道開発局開発調整課 開発企画官
	小松 重之	北海道エアポート(株)交通対策部担当部長
	近藤 秀夫	札幌エアラインズアソシエーション 日本航空(株)北海道地区総務部課長 北海道経済連合会地域政策グループ 総括部長
	清水大太郎	国土交通省北海道開発局港湾計画課 港湾企画官
	白熊 良平	北海道船主協会連合会会長
	武永 雄	(公社)北海道トラック協会業務部 業務2課長
	継岩 俊明	(一社)北海道バス協会事務局主査
	中山 奈央	北海道旅客鉄道(株)取締役総合企画本部 副本部長
	萩原 国彦	日本貨物鉄道(株)執行役員経営統括本部 副本部長幹線物流鉄道ネットワーク担当
	花岡 俊樹	(一社)北海道商工会議所連合会 政策企画部長
	福井 邦幸	国土交通省北海道開発局道路計画課 道路企画官
	本田 肇	(一社)北海道ハイヤー協会総務部業務課長
	増田 厚志	ニセコ町副町長
	山本 契太	国土交通省北海道運輸局交通政策部 交通企画課課長補佐
	若杉 貴志	

(敬称略・五十音順)

道民意向の把握

「原案」について、パブリック・コメント及び市町村や関係団体への意見照会を実施し、広く意見を募集した。

区 分	実施内容	
パブリック・コメント	時 期	令和2年12月18日～令和3年1月18日
	方 法	次期重点戦略(素案)に対する意見募集
	意見数	21件(2名)
市町村・関係団体等への意見照会	時 期	令和2年12月16日～令和3年1月12日
	対 象	179市町村、39団体
	方 法	次期重点戦略(素案)に対する意見照会
	意見数	37件(5市町、6団体)

用語解説

<ア行>

アドベンチャートラベル

身体的活動、自然、異文化体験の3要件のうち最低2つを含む旅行形態。例えばトレッキング、ラフティング、野生動物観察などのアクティビティが含まれる。

インフラ

infrastructure の略。道路や鉄道、上下水道、発電所・電力網、通信網、港湾、空港、灌漑・治水施設などの公共的・公益的な設備や施設、構造物など「産業や生活の基盤となる施設」のこと。

ウポポイ

民族共生象徴空間。2020（令和2）年7月、白老町ポロト湖畔に誕生したアイヌ文化復興・発展の拠点となるナショナルセンター。

運賃プール

複数の交通事業者において、得られた運賃収入を一旦集約した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて分配するもの。

運輸連合

P.7 参照。

オープンデータ

官公庁などが持ち、限られた場所で利用されているデータを一般の利用者がいつでも取り出して利用できるようにしたデータ。

<カ行>

共通運賃

複数の交通事業者において、運賃体系ないし運賃水準が同一に設定されたもの。

コールドチェーン

低温管理を必要とする製品を出荷から最終消費地まで冷蔵または冷凍状態を維持し、品質を保ったまま流通させる物流方式。

<サ行>

サプライチェーン

製品の原材料が生産されてから消費者に届くまでの一連の工程。

シームレス

「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。

ゾーン運賃

複数の区間を設定し、乗車してから下車まで途中の乗換を含め、一定のエリア内の移動については同一運賃とし、通過するゾーンの数で決める運賃体系。

<タ行>

デジタルトランスフォーメーション

ITの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるという概念。

デマンド交通

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。需要に応じた運行が可能だが予約が必要。

テレワーク

情報通信機器などを利用して、場所・時間に制約されずに働く労働形態。

等間隔運行

一定周期の等しい間隔で運行されるダイヤグラムのこと。

ドローン

P.16 参照。

<ハ行>

バスロケーションシステム

バスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

パターンダイヤ

ある特定の周期で運行されるダイヤグラムのこと。

ハブ&スポーク型ネットワーク

路線が集中し過密となる駅前や中心市街地の路線等を整理するため、これまで縁辺部から中心部に向かって運行されていた路線をその中間に乗換拠点を設けて、これを起点として幹線・支線を設定し、幹線を共同で運行したり、支線を分担して運行するなどにより、効率的な交通ネットワークを形成するもの。

北極海航路

北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のこと。欧州と東アジアを結ぶ主要航路である「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）に比べ航行距離は6割程度となる。

ホワイト物流推進運動

トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動。

<マ行>

モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

モビリティ・マネジメント

一人の移動が過度な自動車利用から、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

<ラ行>

リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上は、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質を示す。

ロジスティックス 4.0

IoT（モノのインターネット化）とAI（人工知能）により物流の省人化と標準化を図ることで生産性向上につなげる取組。

<ワ行>

ワーケーション

「ワーク（仕事）」と「バケーション（休暇）」を組み合わせた造語。リゾート地などで休暇を兼ねてテレワークを行う労働形態。

<英数字>

AI

Artificial Intelligence（人工知能）の略。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータに行わせるための技術。

API

Application Programming Interface の略。他のソフトウェアと連携させる場合等において、ソフトウェアの要素間でやり取りを行うことを可能とする仕組み。

BCP

Business Continuity Plan（業務継続計画）の略。自然災害など、予期せぬ事態が発生したときでも、業務を継続できるようにするための計画。

BtoC

Business to Consumer の略。企業と消費者間の商取引のこと。BtoB は Business to Business の略で企業間の商取引、CtoC は Consumer to Consumer の略で個人間の商取引のこと。

e コマース (EC)

electronic commerce の略。商品やサービスを、インターネット上に置いた独自運営のウェブサイトで販売する電子商取引のこと。

ICT

Information and Communications Technology の略。情報・通信に関する技術一般の総称。

IoT

Internet of Things の略。モノのインターネット。コンピュータなどの情報通信機器以外の様々な物体（モノ）がインターネットに接続され、相互に情報のやり取りを行うこと。

MaaS

Mobility as a Service の略。ICT（情報通信技術）を活用し、電車、バス、タクシー、自転車などあらゆるモビリティ（移動）を一つのサービスとして展開するもの。

SNS

Social Networking Service の略。人と人との社会的なつながりを維持・促進する様々な機能を提供する会員制のオンラインサービス。

Society5.0

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会課題の解決を両立する人間中心の社会（Society）。

VR

Virtual Reality の略。現実にはない世界又は体験し難い状況を CG によって仮想空間上に作り出す技術。

Wi-Fi

無線 LAN（無線でデータの送受信を行う技術・製品）の規格名。



みんなで乗れば、
未来が変わる。

考えよう。行動しよう。公共交通の未来。

北海道交通政策総合指針

重点戦略（2021-2025）

北海道総合政策部交通政策局交通企画課

〒060-8588 札幌市中央区北3条西6丁目

TEL 011-231-4111（代表）