



北海道交通政策総合指針

－ 重点戦略の点検・評価結果 －

(案)

令和2年8月

1 北海道交通政策総合指針における「重点戦略」

◆ 策定時における重点戦略の考え方

- 人口減少や高齢化の進行、JR北海道の事業範囲の見直しへの対応をはじめ、道内7空港の一括民間委託、急増するインバウンドやグローバル化への対応など、本道の公共交通ネットワークは大きな変化に直面。
- 2020年には、東京オリンピック・パラリンピックの開催や民族共生象徴空間（ウポポイ）の開設が控え、交流人口の一層の拡大が期待されるなど、将来の本道における確かな発展を支える重要な時期となることから、今後3年間で集中的に進める取組を重点戦略として設定。

◆ 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

- ・4つの施策展開： ①世界をつなぐ ②競争と共生 ③地域を支える ④リスクに備える

具体的な施策の展開

2020年度までの集中的な施策（重点戦略）

(1) インバウンド加速化戦略

交流人口の飛躍的な拡大をリードし、世界の人が行き交い北海道にインパクトをもたらす交通の実現

(2) 国際物流拡大戦略

海外の成長力を取り込み、貨物の集積と航空路・航路の充実により、世界をつなぐ北東アジアにおける国際物流拠点の形成

(3) シームレス交通戦略

鉄道やバス、タクシーなど交通モード間の連携による利便性が高くストレスのない移動の実現

(4) 地域を支える人・モノ輸送戦略

人口減少のもとでも、地域のくらし・産業を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保

(5) 災害に強い交通戦略

地域や交通事業者の連携により、災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現

2 重点戦略の点検・評価結果

◆ 点検・評価の対象

重点戦略に示される42の方策（再掲含む）に設定した取組を対象に、関係課において自己評価を実施（R2.6末時点）。

【重点戦略】

I	インバウンド加速化戦略	(13方策 49取組 17成果指標)
II	国際物流拡大戦略	(8方策 23取組 7成果指標)
III	シームレス交通戦略	(4方策 14取組 4成果指標)
IV	地域を支える人・モノ輸送戦略	(11方策 37取組 16成果指標)
V	災害に強い交通戦略	(6方策 13取組 5成果指標)

◆ 評価結果（令和2年6月現在）

【方策に関連する取組の進捗状況】

- 重点戦略の達成に向けた取組の進捗状況は、9割以上が「順調」又は「概ね順調」という結果となっている。

取組数	目標の達成に向けた進捗状況（上段：構成比／下段：取組数）			
	順調	概ね順調	やや遅れ	大幅遅れ
136	63.2% (86)	32.4% (44)	4.4% (6)	0% (0)

【評価の区分】

順調：予定どおり又は前倒しで取組を推進
 概ね順調：概ね予定どおり取組を推進
 やや遅れ：予定に比べ若干の遅れがある
 大幅遅れ：予定に比べ大幅に遅れている
 未着手：方策で示した取組に未着手

【成果指標の達成状況】

- 方策に設定した49の成果指標の実績値に基づく達成状況は、7割以上が「達成」という結果となっている。

成果指標の達成状況（上段：構成比／下段：指標数）				計
A(達成) (100%以上)	B (90%~100%未満)	C (80%~90%未満)	D (80%未満)	
73.4% (36)	4.1% (2)	6.1% (3)	8.2% (4)	100% (49)
				E (定性的指標未達成)

3 各戦略の主な成果 / I インバウンド加速化戦略

【施策の推進状況】

交流人口を拡大するため、国際航空路線の開設に向けた誘致活動や新幹線の高速走行の実現、海外からの投資促進、北海道フェアの拡大に向けた取組を進めてきた。

こうした取組により、中国南方航空やフィンエア等の国際線の就航、北海道新幹線の速度向上、海外からの投資件数の増加が図られているが、新幹線の利用者数やリピーターの割合は目標に対して遅れが生じている状況にある。

また、観光客の周遊を増やすため、快速エアポートの毎時5本化による鉄道輸送機能の充実、高規格幹線道路の整備促進、観光列車の運行などに取組んできており、旅客施設のバリアフリー化にやや遅れがみられるものの、全体としては概ね計画どおり進んでいる状況にある。

■ 交流人口を大幅に拡大

- 北海道エアポート(株)と7空港所在自治体、道において「北海道内7空港の一体的運営に関するパートナーシップ協定」を締結(R2.1)
- 長距離路線の利用実態の把握及び需要予測調査(H30.6~H31.2)を踏まえた誘致活動を積極的に展開し、フィンエア―「札幌―へルシンキ」線が就航(R1.12)
- 誘致促進に向けた基本的な考え方や具体的な取組をまとめた「北海道におけるクルーズ船誘致方針」を策定(R1.12)
- 青函トンネル内における新幹線の走行速度が時速140kmから160kmに向上(H31.3)、インバウンド向け情報発信等のPR活動を実施(H31.1~2、R1.9)
- 有力投資先に向けたプロモーションを実施：シンガポール(R1.7)
- 道内への海外投資家の招聘：イタリア、英国など4カ国6社(R1.12~R2.2)
- 雄大な自然、豊かな食、多彩な体験プログラムに加え、北海道独特の生活文化などをコンテンツとして製作し、YouTube等を活用した動画配信や各種SNS等を組み合わせて発信(R1.7)



北海道内7空港民間運営開始記念式典



北海道新幹線高速化記念キャンペーン

<主な成果指標>

成果指標	基準値	実績値			目標値
北海道新幹線の利用者数	229万人 (開業1年目)	181.9万人 (開業2年目)	167.9万人 (開業3年目)	164.7万人 (開業4年目)	基準値 より増加
海外からの投資件数	3件 (H28)	累計6件 (H28~29)	累計9件 (H28~30)	累計14件 (H28~R1)	累計12件 (H28~R1)
リピーターの割合 ・道外客(5回以上来道)	45.3% (H28)	調査なし (H29)	40.6% (H30)	35.9% (R1)	50% (R2)
・外国人(2回以上来道)	32.0% (H28)	調査なし (H29)	28.2% (H30)	33.8% (R1)	34.0% (R2)

3 各戦略の主な成果 / E インバウンド加速化戦略

■ 呼び込んだ観光客の周遊

- 道内空港間を結ぶ新規路線開設に向け、札幌(丘珠)－紋別間で実証実験運航を実施(R2.2(8日間))
- 国に対し、鉄道の輸送力強化に向けた支援を要請し、快速エアポートの毎時5本化が実現(R2.3～)
- 旭川・紋別自動車道(遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC)(R1.12)や根室道路(温根沼IC～根室IC)(R2.3)、深川・留萌自動車道(留萌大和田IC～留萌IC)(R2.3)が開通したほか、道東自動車道(占冠IC～トマムIC)の4車線化が決定(R2.3)
- 新千歳空港国際線ターミナルビル内に国際観光案内所(英語、中国語、韓国語に対応)を設置し、外国人旅行者に観光情報を提供(H30.4～)



深川・留萌自動車道の開通



JR室蘭線モーターツアー



JR白老駅前広場

- 北海道ユニバーサル観光センターを設置し、高齢者や障害のある方に対し、観光相談を実施(H30.4～)
- 外国人観光客をターゲットに、バス停の位置情報等のオープンデータ化を図るなど二次交通の利便性を向上し、魅力ある観光地づくりを進め、道央以外の地域への誘客を促進(H30.4～)
- 地域密着型観光列車の運行に向け、室蘭線(岩見沢～苫小牧間)において各駅でのおもてなし内容等を検討するワークシヨップを開催し(R1.9～R2.2、計5回)、モーターツアーを実施(R1.11)
- ウポポイの周辺道路や駅前広場の整備、都市間バス路線の新設などウポポイを核とした地域活性化の取組を推進(H30.4～)

<主な成果指標>

成果指標	基準値	実績値	目標値
旅客施設のバリアフリー化・段差の解消	82.6% (H28)	84.5% (H29)	84.6% (H30)
・視覚障がい者誘導用ブロックの設置	88.7% (H28)	91.4% (H29)	94.0% (H30)
・障がい者用トイレの設置	86.0% (H28)	85.4% (H29)	87.5% (H30)

主な課題と今後の対応方向

コロナウィルス感染症拡大の影響により、外国人観光客をはじめとした観光客・利用客が激減していることから、今後は北海道スタイルに適應した取組を進めるとともに、出入国制限等が解除されるタイミングを踏まえ、道内客から国内客、国外客への段階的な観光需要の回復に向けて取り組んでいくことが必要である。

また、来道する外国人観光客は、東アジアが約7割を占め、夏期と冬期に集中しているほか、訪問地域が道央に偏在していることから、季節的・地域的偏在を解消し、観光需要の増加と感染リスクの分散との両立を図っていくことが課題となっている。

このため、今後は誘客の多角化を進め、道央以外の地域及び閑散期における魅力の発信、継続的なチャーター便の運航や将来的な定期便化に向けた取組、高規格幹線道路の整備促進などに引き続き取り組んでいくことが必要である。

3 各戦略の主な成果 / II 国際物流拡大戦略

【施策の推進状況】

北海道と世界をつなぐ国際物流拠点の形成を目指し、空港や港湾などの物流機能の強化やものづくり産業などの集積促進により貨物量の拡大を図るとともに、国際航空路線や北極海航路をはじめとする国際航路の拡大に向けた取組を進めてきた。こうした取組により、企業立地件数は堅調に推移したものの、航空国際貨物の取扱量、道産食品輸出額については、主力であるホタテの不漁や新型コロナウイルス感染症の影響による国際線定期便の運休等により、前年を下回っている。

■ 世界をつなぐ航空路・航路の拡大

- 貨物受入能力の拡大に向け、札幌国際エアカーゴターミナル(SIACT)上屋の増設工事を実施(H30.7 供用)するとともに、構内作業スペースを確保するため敷地を拡張(H30.12供用)
- 貨物需要拡大のため、欧州路線の航空貨物スペースを利用した輸出の実証実験を実施(イギリス・イタリア・フィンランド)(R2.1~2)
- 北極海航路を利用したコンテナ貨物輸送トライアル及び寄港歓迎セレモニーを実施(R1.10)
- 認知度向上を図るため、港湾管理者と連携した外国船社日本支社訪問のほか、港湾管理者による海外ポートセールスを実施(タイ、中国、ロシア等)



SIACT新上屋整備



コンテナ貨物トライアル輸送

■ 道内産業の活性化・高度化

- ものづくり産業などの生産拠点や大都市圏等企業に対する本社機能移転拡充等の本道への立地促進のため、行政機関・民間企業等で組織する「北海道企業誘致推進会議」と連携して、企業立地セミナーを開催し、本道の立地環境をPR(東京:H30.7、R1.12、大阪:H30.8、R2.1、名古屋:H30.10、R2.1)
- 苫小牧港において、大型冷凍冷蔵庫(収容能力2万トン)を建設(R2.5供用)
- 小口コンテナ輸送支援事業対象者を選定し、リーフアークコンテナを活用した小口混載輸送の実証試験を実施(台湾、シンガポール、マレーシア向け)(R1.7~R2.3)

<主な成果指標>

※道産食品輸出額の道内港 (H29) 674億円 (H30) 774億円

成果指標	基準値	実績値		目標値
航空国際貨物取扱量	10,515トン (H28)	16,931トン (H29)	23,037トン (H30)	16,121トン (R1)
企業立地件数	累計355件 (H22~26)	106件 (H28)	累計206件 (H28~29) 累計308件 (H28~30)	累計402件 (H28~R1)
道産食品輸出額	663億円 (道内港) (H26)	1,014億円 (道内・道外港) (H29)	1,182億円 (道内・道外港) (H30)	664億円 (道内港) (R1)
				1,500億円 (道内・道外港) (R5)
				累計780件 (H28~R7)

主な課題と今後の対応方向

国際定期便については、新千歳空港のスロット枠が飽和状態になりつつあるため、地方空港への誘致が課題となっている。このため、今後も道内地方空港への国際定期便の更なる就航促進などに引き続き取り組んでいく必要がある。また、貨物量の増加に向け、道産食品の輸出拡大に向けた取組等を推進することが必要。新型コロナウイルス感染症拡大など企業の設備投資への影響が懸念されるが、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し、道内への企業立地へつなげる必要がある。

3 各戦略の主な成果 / Ⅲ シームレス交通戦略

【施策の推進状況】

利便性が高くストレスのない持続的な移動環境の実現を目指し、関係者が一体となって取り組む連携体制の構築、利便性向上に向けた実証実験の実施、公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革などの取組を進めてきた。

こうした取組により、十勝をモデル地域として関係者との連携体制を構築し、MaaS実証実験やダイヤ接続の見直し、誘導看板の改善等を行ってきた。また、鉄道に対する応援機運の醸成やノーカーデーの推進による利用促進運動を展開するなど、概ね計画どおりに進められてきている。

■ 連携の促進・強化

- 十勝をモデル地域として、交通事業者等で構成する「シームレス交通戦略推進会議」を設置し、利便性が高くストレスのない移動の実現に向けて、関係者と協議(H30.5～、6回)
- 持続的な鉄道網の確立に向けて、市町村や地域関係者などとの意見交換を重ね、国に求める事項や地域としての協力・支援のあり方などについて、広域自治体としての道の考え方を整理(R2.2)するとともに、国による支援の根拠となる法律の改正に向けた国に対する提言を取りまとめ(R2.3)

■ 利便性の向上

- シームレス交通戦略推進会議と連携し、十勝をモデル地域として、スマートフォンを活用した移動手段の可視化や出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一つのサービスとして提供するMaaSの実証実験を実施(R1.10、R2.2)

■ 利用の促進

- 道、市長会、町村会をはじめ、経済団体や観光関係者などが参画する北海道鉄道活性化協議会を設立し、公共交通の利用促進に向けた道民キックオフプログラムを開催(H30.12)
- 公共交通の利用促進に向けて、全振興局一斉ノーカーデーを試行(H30.11～12)し、翌年度には、道及び北海道鉄道活性化協議会構成団体等の職員を対象に全道一斉ノーカーデーの取組を実施(R1.9～10)



MaaS実証実験



道民キックオフプログラム

＜主な成果指標＞

成果指標	達成状況
地域の関係者による公共交通の利便性向上と維持・確保に向けた検討会議の設置	達成

主な課題と今後の対応方向

公共交通の利便性向上に向けては、十勝地域でのモデル事業の実施により得られた成果や課題の共有を図りながら、全道の展開に結びつけていくこと、持続的な交通ネットワークの形成のためには、道民全体に「乗って守る」という意識を喚起し、公共交通の需要拡大と利用定着につなげていくことなどが課題である。また、北海道新幹線札幌開業等の動向を見据え、官民連携で札幌駅周辺の交通基盤の再整備による多様な交通モード間の交通結節機能の充実に検討が進んでいる。

このため、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、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、地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、地域の多様な輸送資源を総動員して地域の足を確保していく取組の検討、公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実に引き続き取り組んでいくことが必要である。

3 各戦略の主な成果 / IV 地域を支える人・モノ輸送戦略

【施策の推進状況】

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目指し、貨客混載の促進や自動運転・ドローン輸送等の実現に向けた環境整備、輸送事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進、自治体と事業者が連携した輸送人材の確保・育成などの取組を進めてきた。

こうした取組により、鉄道や路線バス、タクシ一等の多様なモードによる貨客混載、自動運転の実証実験、バス運転体験や合同就職説明会の開催などが行われてきた一方で、幹線及びラストワンマイルの共同輸送については、実施に向けた検討・調整を進めているが実現には至っておらず、取組にやや遅れがみられる状況にある。

■人の移動の最適化 ※ III シームレス交通戦略で実施（再掲）

- 交通事業者や観光・経済団体、行政機関などが連携した「シームレス交通戦略推進会議」を設置し、十勝をモデル地域として、利便性が高くストレスのない移動の実現に向けて、関係者と協議(H30.5～、4回)
- シームレス交通戦略推進会議と連携し、十勝地域をモデルとして、スマートフォンを利用した移動手段の可視化や出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一つのサービスとして提供するMaaSの実証実験を実施(R1.10、R2.2)
- 持続的な鉄道網の確立に向けて、市町村や地域関係者などとの意見交換を重ね、国に求める事項や地域としての協力・支援のあり方などについて、広域自治体としての道の考え方を整理(R2.2)するとともに、国による支援の根拠となる法律の改正に向けた国に対する提言を取りまとめ(R2.3)



貨客混載 (JR宗谷線)



Level4 自動運転実証実験 提供:UDトラックス

■人・モノ輸送の連携・効率化

- 北海道北見バスとヤマト運輸が北見市街地から常呂地区間(常呂線46.4 km)で、商業施設から食料品等の生活用品をバスで輸送する貨客混載を実施(H30.11～)
- JR北海道と佐川急便が稚内駅から幌延駅間において、幌延町向けの宅配便荷物を旅客列車で運び、町内の配達をタクシ事業者が実施する取組を開始(H31.4～)

■人・モノ輸送の技術革新

- 農業分野での物流の効率化を想定し、大型トラックとしては全国初のレベル4技術を用いた自動運転の実証実験を実施(R1.8、UDトラックス、日本通運及びホクレン)
- 開発局では、産学官民連携による、除雪現場の省力化による生産性・安全性の向上に関する取組プラットフォーム「i-Snow」を立ち上げ(H29.3～)、知床横断道路において投雪操作の自動化などの実証実験を実施(H31.3～4、R2.1～4)
- 道経産局では、道内におけるドローンの利活用を目的として、ドローンを用いた緊急医療用品搬送の実証実験を実施(R1.10、当別町)

3 各戦略の主な成果 / IV 地域を支える人・モノ輸送戦略

■モノの輸送の効率化

- 幹線輸送やラストワンマイル輸送の共同化の取組など道内における輸送の効率化に関する検討を行うため、物流事業者、道、北海道運輸局で構成した地域物流効率化検討会議及びWGを開催(H30.7～、4回)
- 宅配事業者2社における幹線及びラストワンマイルの共同輸送の実施に向けて検討(H30.7～)
- 国土交通省において、流通業務の省力化等による持続可能な物流体系の構築を図るため、荷主企業及び物流事業者等によって構成される協議会に対し、モーダルシフト等の取組に係る計画策定経費及び運行経費を補助(H30.5、R1.5)
- 交通・物流事業者や関係機関からなる「北海道交通・物流連携会議 物流対策WG」を開催し、輸送効率化に向けた検討を実施(H30.10～、5回)
- 北海道トラック輸送における取引環境・労働時間の改善、契約の書面化や適正運賃の取得等に向けて、経済界・荷主等へ「ホワイト物流推進運動」の普及・啓発を実施(R1.9)

<主な成果指標>

成果指標	達成状況
モデル地域における共同輸送の実証	未達成
説明会、インターシップ、大型免許等取得助成等の運転手等の人材確保に向けた取組の推進	達成



物流対策WG



バス運転体験 & 合同就職相談会



■次世代を担う輸送人材の確保

- バス運転手の高齢化と担い手不足の深刻な状況から、地域バス交通の確保対策として、道とバス協会が連携し、バス運転体験 & 合同就職相談会を開催(H30.8～、11回)、645名が参加し、38名が採用
- 北海道バス協会では、バス運転手不足への対応として、大型2種運転免許取得費用の一部を助成(最大5万円)
- 北海道トラック協会では、トラック運転者不足対策として、大型、中型、準中型、けん引、フォークリフトの免許取得費用の一部を助成(最大10万円)
- バス事業の生産性向上を図るため標準バス情報フォーマットの普及、ICTを活用したバス事業の収益力向上を目指す実証事業(R2.2)、(株)ポケモンと連携したバス利用促進(R1.7、R1.8～9)を実施

主な課題と今後の対応方向

将来における安定的な輸送環境の実現に向けては、貨客混載や輸送の共同化など輸送の連携・効率化を図っていくこと、自動運転の通年実用化には、積雪寒冷技術の確立が必要であること、ドライバー不足や働き方改革、労働時間規制により輸送能力が低下すること、新型コロナウイルス感染症予防策とした社会的距離を保つ上で生じる空間の有効活用などへの対応が課題となっている。

このため、物流事業者をはじめ、交通事業者や経済・産業団体の荷主など、多様な業種間での連携を強化するとともに、高規格幹線道路の整備促進、自動運転の実証実験の誘致や道内企業の参入促進などに引き続き取り組むほか、感染症予防を踏まえた、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築などに取り組んでいくことが必要である。

3 各戦略の主な成果 / V 災害に強い交通戦略

【施策の推進状況】

災害等に強い公共交通ネットワークの実現を目指し、関係機関との連携体制の強化をはじめ、災害時における的確な情報共有・発信や代替交通の確保に向けた連携などの取組を進めてきた。こうした取組により、各団体におけるホームページやSNS等による交通情報の発信や多言語化、ガイドラインに基づく情報伝達訓練、災害協定先との物資輸送訓練など災害時のサポート体制の構築が図られており、全体としては概ね計画通りに進んでいる状況にある。

■ 関係機関の連携体制の強化

- 交通・物流事業者や関係団体などで構成する「北海道交通・物流連携会議」(H30.6設置)に、「情報共有・対応強化WG」を設置(H30.8)し、ホームページやSNS等による交通情報の発信強化及び多言語化を推進するとともに、新型コロナウイルスに関連した肺炎への対応等について情報共有(H30.8～、4回)
- 海保・警察・入管・検疫・開発局等の港湾関係者で組織する「港湾保安委員会」を6港湾(室蘭、苫小牧、函館、小樽(書面開催)、釧路、稚内)において開催し、新型コロナウイルスに関する各機関の対応状況について情報共有(R2.1～2)
- 道管理空港の除雪車両を更新し、空港における除雪体制の充実・強化に取り組むとともに、道路ネットワークの維持に向け、堆雪幅の確保や路盤改良、雪崩柵や防雪柵を設置
- 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」の開設訓練を実施(H31.2、R1.11)
- 北海道防災総合訓練において、北海道トラック協会や倉庫協会などと連携し、物資輸送訓練を実施(R1.5、10)



観光客緊急サポートステーション開設訓練

航空機運航情報表示モニター

■ 旅行者等も安心できる情報発信

- 北海道運輸局において、悪天候等の際に新千歳空港からの代替移動手段を紹介するWebサイト「北海道バスインフォ」の運用を開始(H31.4～)
- JR北海道において、大規模災害時などに運行状況を提供するTwitter(日本語・英語)の配信を開始(H31.2、4)するとともに、Webサイトにおいて列車運行情報等を多言語で提供(R1.9～)
- 新千歳空港発の航空機の運航情報を表示するモニターを大通報入ステーションに設置(H30.12)

＜主な成果指標＞

成果指標	達成状況
大規模な交通障害発生時において、関係者が連携した復旧や利用者への適切な対応に取り組む	達成

主な課題と今後の対応方向

災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現に向けて、交通・物流事業者や関係機関との連携をはじめ、災害時における的確な情報共有・発信などが課題となっている。このため、関係機関における連携体制の強化を図るとともに、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、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行くことが必要である。

4 重点戦略の推進に係る今後の方向性

- 関連する取組は、概ね順調に推移しているが、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客をはじめ、輸送需要が大幅に減少するなど、影響を大きく受けている取組もあることから、引き続き、各施策の進捗状況を適宜把握し、効果的・効率的な展開が図られるよう、取組状況の点検・評価を行う。
- 特に遅れが生じている取組については、重点的に取組状況を把握し、継続してフォローアップしていくことで、目標の達成に向けて取り組む。
- 来年3月に重点戦略の推進期間が終期を迎えることから、指針のめざす姿の実現に向けて、各施策の進捗状況とともに、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえながら、今後の重点戦略の進め方について検討を進める。

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



重点戦略

2030年の北海道交通の「めざす姿」を実現するための4つの施策展開

世界をつなぐ

グローバル化に対応した
交通・物流ネットワークの充実・強化

競争と共生

事業者間の連携による移動の
円滑化・輸送効率化の推進

地域を支える

人・地域を支える
持続的なネットワークの構築

リスクに備える

災害に強く、生産性の高い
交通・物流の実現