

北海道交通政策総合指針 重点戦略【2026-2030】

素案（検討案）

< 概要版 >

1 重点戦略の考え方

(1) 策定趣旨

- ・道では、交通政策総合指針で設定する現行の重点戦略（2021-2025）において、公共交通の維持に向けた取組やウィズコロナの取組等を推進
- ・この間、新型コロナウイルス感染症が5類に移行し、インバウンド等観光需要が回復する一方、人口減少の進行による人手不足の深刻化など、社会経済情勢や交通環境の変化に対応していく施策の検討、実施が必要
- ・指針がめざす交通ネットワークの実現に向けては、交通・物流事業者が安定して事業活動を継続できるよう、「人手不足への対応」「利用促進等による収益確保」「事業者間連携による最適化」の観点から施策の充実、加速が急務であり、新たな重点戦略を設定し、効果的な施策展開を図る
- ・施策の推進に当たっては、国の「交通政策基本計画」や「北海道創生総合戦略」、「北海道観光の国づくり行動計画」等と連携・整合を図る

(2) 推進期間

令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5年間

1 重点戦略の考え方

(3) 重点戦略の構成

①シームレス交通戦略	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公共交通の実現
②地域を支える人・モノ輸送戦略	地域の実情に合わせた「人」「モノ」輸送の仕組みの構築
③インバウンド加速化戦略	インバウンドなど交流人口の拡大と全道への周遊促進、受入環境の整備
④国際物流拡大戦略	本道が果たす役割のための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ネットワークの実現

※取組を通じ、事業者目線としての土台ともなる「人手不足への対応」「利用促進等による収益確保」「事業者間連携による最適化」を確保し、持続可能な地域交通を実現

(4) 交通ネットワーク形成圏

- 交通ネットワークは広域的観点から捉えることが重要であるため、指針において、「道央・道南」「道北」「道東」という一定の地理的範囲を交通ネットワーク形成圏として設定
- 重点戦略においては、3つの交通ネットワーク形成圏の構築を見据えながら、関係者が一体となって具体的な取組を推進

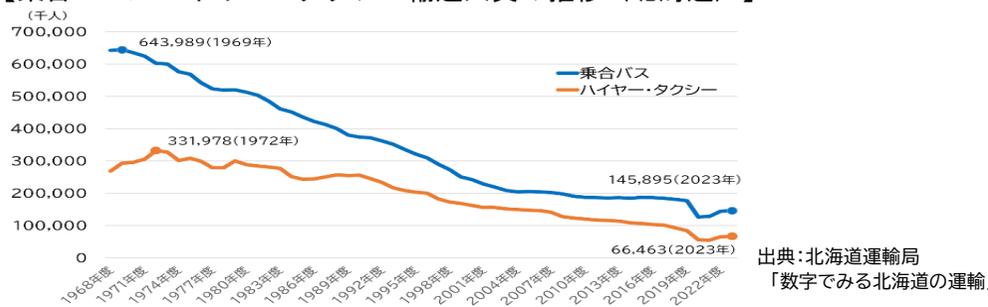
2 重点戦略

(1) シームレス交通戦略

現状・課題

- 人口減少等による公共交通利用者の減少
- 広域的な地域公共交通計画の推進やアップデート
- 地域交通の利便性向上に向けたMaaSの導入
- JR北海道による事業範囲の見直し(黄線区における事業の抜本的な改善方策のとりまとめ等)

【乗合バス／ハイヤー・タクシー輸送人員の推移（北海道）】



基本的な方向

- 交通事業者や自治体など地域の関係者間の連携による地域MaaSの成功事例の積み上げと全道展開により、北海道型運輸連合の枠組みにつなげる。
- 広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化や一層の利便性向上、利用促進に取り組む。
- 地域交通の持続的な確保に向け、モビリティデータの活用により、新たな支援制度の検討を進める。
- 持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道と地域の関係者が一体となった取組を進める。

交通ネットワーク形成圏

- 交通事業者や地域の関係者が連携し、地域に最適な交通ネットワークの構築や利用促進の取組を進める。また、空港や鉄道駅などの交通結節点から、各都市や観光地等へのスムーズな移動・周遊ができるよう、交通ネットワークの充実や乗継等の利便性向上に取り組む。＜道央・道南、道北、道東＞
- 集積する都市機能を活かし、鉄道やバスなどに加え、地下鉄や路面電車など多様な交通手段の連携を強化し、利便性の高い交通の実現を図る。＜道央・道南＞

具体的な取組

■北海道型運輸連合に向けた取組の加速化

- 広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化や利便性向上、利用促進
- 地域交通の最適化や利便性向上等に向けたモビリティデータの活用
- 持続的な地域交通の確保に向けた新たな地域交通支援制度の検討
- 共同化・協業化に向けた取組の推進
- 地域MaaS等シームレス交通の全道展開
- 持続的な鉄道網の確立に向けた取組

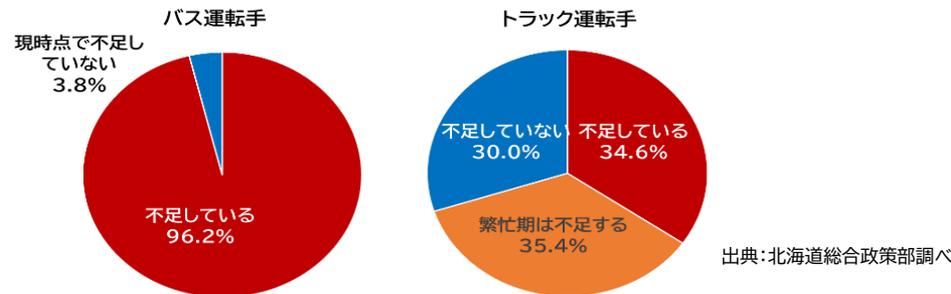
2 重点戦略

(2) 地域を支える人・モノ輸送戦略

現状・課題

- バス等公共交通の減便や廃止など輸送サービスの低下
- 物流における宅配便個数の増加、再配達による事業者の負担増加
- 運輸人材の不足・高齢化が深刻化
- 外国人在留資格の特定技能の対象分野に自動車運動業が追加
- AIをはじめとした新たな技術の進展
- 本道のCO₂排出量は家庭、運輸の割合が高い

【運転手不足の状況（北海道）】



基本的な方向

- 交通・物流事業者や関係機関など多様な主体の連携により、地域の暮らしと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す。
- 本道の「交通空白」の解消に向けた地域の実情に合わせた交通モードの導入、物流の効率化に向けた共同輸送や中継輸送などに取り組む。
- 外国人材を含め運輸人材の確保・育成に取り組む。
- 交通・物流における新たな技術の活用や脱炭素化を推進する。

交通ネットワーク形成圏

- 交通事業者や地域の関係者が連携し、地域の実情を踏まえ、ライドシェアやデマンド交通の導入の検討など「交通空白」の解消に向けた取組を進める。また、物流においては、安定的な輸送の確保に向け、事業者間連携による中継・共同輸送など輸送効率化の取組を進める。
<道央・道南、道北、道東>
- 函館線の鉄道貨物輸送に係る諸課題の解決方策等について、検討を進める。<道央・道南>

具体的な取組

- 地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保
 - 「交通空白」の解消に向けた交通モードの導入
 - 物流の効率化に向けた取組の推進
 - 本道一本州間における持続的・安定的な物流網構築に向けた検討
 - 高規格道路網の形成
- 運輸人材の確保・育成と労働環境の改善
 - 人材の確保・育成
 - 労働環境の改善
- 新たな技術の活用と脱炭素化の推進
 - 新たな技術の活用による生産性の向上
 - 交通・物流におけるGXの推進等による環境負荷の低減

2 重点戦略

(3) インバウンド加速化戦略

現状・課題

- 訪日外国人旅行者数、新千歳空港旅客数はコロナ前を超過過去最多
- 外国人来道者数の約8割以上がアジア地域
- 観光客が夏季、道央圏に集中するなど季節的・地域的な偏在
- 北海道新幹線札幌延伸の完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み
- 航空ネットワークの充実に向けた空港の受入体制の強化



出典: 日本政府観光局 (JNTO)「日本の観光統計データ」



出典: 国土交通省「空港管理状況調査」

基本的な方向

- 多様化する旅行者ニーズに応じたプロモーションや航空ネットワークの充実・強化などにより交流人口の拡大を図る。
- 北海道新幹線の札幌までの一日も早い完成・開業に向けて取り組む。
- 自然や食、独自の文化等の資源を活かした地域への誘客促進や鉄道、空港の機能強化などにより観光客の周遊促進を図る。
- 様々な旅行者のニーズに対応する受入環境の整備や空港を支える人材の確保・育成に取り組む。

交通ネットワーク形成圏

- 新千歳空港の国際拠点空港化や北海道新幹線の利用促進の取組を進め、本道経済の活性化を図る。また道央圏に集中する旅行者の各圏域への周遊を促進する。〈道央・道南〉
- 新千歳空港への旅行者の集中を緩和するため、道内地方空港への就航を促進する。また、各空港におけるCIQを含めた機能強化やアウトバウンド需要創出、室蘭港、函館港や小樽港等でクルーズ船の寄港に向けた取組を一層進める。〈道央・道南、道北、道東〉

具体的な取組

■交流人口の拡大

- 地域の特性を活かした交流人口拡大の推進
- 北海道新幹線の整備促進や利用促進に向けた取組の推進
- 航空ネットワークの充実・強化
- クルーズ船の道内港への寄港促進

■周遊促進と受入環境の整備

- 多様なニーズに対応した観光地づくりと交通の充実
- 鉄道の輸送機能等の充実
- 繁忙期等における道内観光地での対応
- 道内空港の機能強化
- 道内空港を支える人材の確保・育成

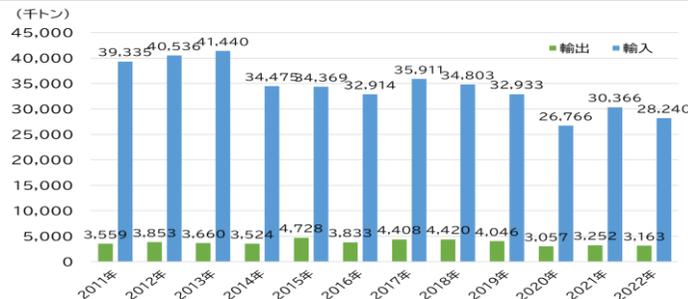
2 重点戦略

(4) 国際物流拡大戦略

現状・課題

- 道内の輸出入貨物量や国際航空貨物取扱量は近年減少傾向

出典：国土交通省「北海道港湾統計」、「空港管理状況調査」



基本的な方向

- 国際航空路や航路の誘致、インフラの強化など、国際貨物の拡大に向け、関係機関が連携して取組を進める。

具体的な取組

- 国際貨物の拡大に向けた国際航空路や航路の活用
 - 空港を活用した取組の推進
 - 港湾を活用した取組の推進

交通ネットワーク形成圏

- 本道からの輸出拡大に向け、新千歳空港をはじめとする道内各空港や苫小牧港など港湾のインフラ機能の充実・強化、国際航路・航空路の拡充に向けた取組を進める。＜道南・道央、道北、道東＞

(5) 災害に強い交通戦略

現状・課題

- 豪雨、豪雪や巨大地震など様々な大規模自然災害リスクの高まり
- 災害による大規模な交通障害の発生
- 災害時等における関係者間の連携と迅速な情報発信
- 交通インフラの強靱化や老朽化対策

基本的な方向

- 災害等発生時における人やモノの輸送を確保するため、各種訓練の実施や関係者間の連携強化などに取り組む。
- 関係者間の連携の下、災害に強い交通ネットワークの形成や交通施設の防災機能強化に取り組む。
- 交通障害等の発生時に、国内外の旅行者が安心できるサポートや情報発信に取り組む。

交通ネットワーク形成圏

- 各種防災訓練の実施等を通じ、関係機関・団体・事業者等との連携強化や災害対応力の向上を図る。＜道央・道南、道北、道東＞
- 定期的な訓練の実施等により広域港湾BCPの実効性向上を図る。＜道央・道南、道東＞

具体的な取組

- 様々なリスクへの対応の強化
 - 各種訓練等を通じた関係者間の連携体制の強化と災害等への対応力の向上
 - 防災・減災対策による耐災害性の強化
 - 交通障害等の発生時における旅行者へのサポートや情報発信

3 推進管理

- ・重点戦略は、戦略ごとに関連指標を設定し、PDCAサイクルの下、運輸交通審議会の意見を伺いながら、毎年度、点検・評価を行い、進捗管理を行う。
- ・また、本道の交通・物流を取り巻く環境変化に的確に対応できるように、必要に応じて見直しを行う。
- ・取組の推進に当たっては、交通・物流連携会議のネットワークを活用し、情報・意見交換の実施や関係者間の連携強化に努める。

Plan

○重点戦略【2026-2030】の設定

- ・基本的な方向
- ・交通ネットワーク形成圏
- ・具体的な取組
- ・関連指標

Do

○重点戦略の取組を推進

- ・取組は多様な主体が相互に補完・連携し、効果的に推進

- 北海道交通・物流連携会議の活用
- ・情報・意見交換の実施
 - ・関係者間の連携強化

Action

○点検・評価結果を踏まえた対応

- ・翌年度の取組は、点検・評価結果を踏まえて改善等を行う
- ・環境変化を踏まえ、必要に応じ戦略を見直し

Check

○点検・評価

- ・関連指標の進捗や、交通・物流を取り巻く状況等を踏まえ、運輸交通審議会の意見を伺いながら、点検・評価を実施

4 関連指標一覧

(1) シームレス交通戦略

指標	基準値		目標値	
	数値等	年(度)	数値等	年(度)
①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化				
広域的な地域公共交通計画のアップデート件数	0	2024	14	2030
新たな地域交通支援制度構築の目標年度	-	-	2027年度までに構築	
地域公共交通活性化協議会における共同化・協業化検討件数	0	2024	14	2030
MaaSの取組の導入市町村数	17団体	2024	37団体	2030

(2) 地域を支える人・モノ輸送戦略

指標	基準値		目標値		
	数値等	年(度)	数値等	年(度)	
①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保					
道内交通空白地区のうち取組に着手できていない市町村数	18	2025	0	2030	
雇用が充足している物流事業者の割合（トラック）	30.0%	2024	43.6%	2030	
高規格幹線道路の整備状況計画に対する開通率	67%	2024	基準値より向上	2030	
②運輸人材の確保・育成と労働環境の改善					
雇用が充足している交通・物流事業者の割合	バス	3.8%	2024	37.7%	2030
	トラック <再掲>	30.0%	2024	43.6%	2030
③新たな技術の活用と脱炭素化の推進					
道内での自動運転実証試験件数	13	2024	19	2030	
温室効果ガス実質排出量	4,859万t-CO ₂	2022	3,788万t-CO ₂	2030	

4 関連指標一覧

(3) インバウンド加速化戦略

指標		基準値		目標値	
		数値等	年(度)	数値等	年(度)
①交流人口の拡大					
観光入込客数（実人数）	道内客	4,154万人	2024	検討中	
	道外客(宿泊)	516万人	2024		
	外国人客	283万人	2024		
北海道新幹線の利用者数		173万人	2024	基準値より増加	2030
道内空港の利用者数	国内線	2,712万人	2024	検討中	
	国際線	409万人	2024		
地方空港（新千歳・丘珠以外）利用来道率		18.8%	2024		
クルーズ船の寄港回数		121回	2024	200回	2030
②周遊促進と受入環境の整備					
キャッシュレス決済等、移動の利便性向上に資する機器等の導入事業者数		26	2024	41	2030
旅行者の満足度（交通機関） 「とても満足」の回答割合	道外客	25.7%	2024	検討中	
	外国人客	44.8%	2024		
道内空港の利用者数 <再掲>	国内線	2,712万人	2024	検討中	
	国際線	409万人	2024		

(4) 国際物流拡大戦略

指標		基準値		目標値	
		数値等	年(度)	数値等	年(度)
①国際貨物の拡大に向けた国際航空路や航路の活用					
国際航空貨物取扱量		7,858t	2024	20,000t	2030
輸出額		3,557億円	2023	5,395億円	2027

(5) 災害に強い交通戦略

指標		基準値		目標値	
		数値等	年(度)	数値等	年(度)
①様々なリスクへの対応の強化					
北海道防災総合訓練の実施件数		年1回	2024	年1回	2029
高規格幹線道路の整備状況計画に対する開通率 <再掲>		67%	2024	基準値より向上	2030
緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率（道道）		65.8%	2023	68.0%	2029