

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18



北海道交通政策総合指針 重点戦略【2026-2030】 案（検討案）

目次

1			
2			
3	1	重点戦略の考え方	1
4	(1)	策定趣旨	1
5	(2)	推進期間	2
6	(3)	重点戦略の構成	2
7	(4)	交通ネットワーク形成圏について	2
8	(5)	持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進	4
9	2	重点戦略	5
10	(1)	地域社会を支える、地域課題に適応した交通	5
11		Topic 1 モビリティデータの活用	
12	(2)	地域経済の成長を支える、地域への人・モノの流れをつくる交通	11
13		Topic 2 モーダルシフトについて	
14	(3)	安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通	20
15		Topic 3 自動運転技術の現状	
16	3	継続して進める関連の取組	25
17	4	推進管理	26
18	5	関連指標一覧	27
19	6	附属資料	28
20	(1)	策定経過	28
21	(2)	用語解説	32
22			

1 重点戦略の考え方

(1) 策定趣旨

北海道は、広大な大地と雄大な自然、冷涼な気候といった風土を基に、観光の振興、食料・エネルギーの安定供給、さらには脱炭素化の推進など、本道の発展のみならず、我が国の成長や安全保障の上でも重要な役割を担っており、本道から生み出されるこうした価値を、道民のみならず国民全体が持続的に享受していくためには、交通ネットワークは不可欠な社会基盤である。

このため、平時のみならず災害時におけるリダンダンシー確保の観点からも、道内外を結ぶ強靱な交通ネットワークが求められ、道路、鉄道、空港、港湾等のインフラの総合的かつ効果的な活用と交通・物流の維持・確保が必要である。

道では、2018年（平成30年）3月に「北海道交通政策総合指針」（以下、「指針」という。）を策定し、交通ネットワーク形成の基本的な考え方を示すとともに、具体的な取組を集中的に進める重点戦略を設定した。

2021年度から2025年度までの5年間ににおいては、6つの重点戦略の下、公共交通の維持・確保に向け取り組むとともに、水際対策の徹底や交通需要の回復など、ウィズコロナからポストコロナを見据えた取組を推進してきた。

この間、新型コロナウイルス感染症は5類に移行し、インバウンドを中心に観光需要が拡大する一方、ロシアによるウクライナ侵略をはじめとするグローバル・リスクの顕在化や燃料価格の高騰など、社会経済情勢は大きく変化している。

また、人口減少・少子高齢化の進行による利用者減少や運転手等の人手不足の深刻化、交通・物流分野における「2024年問題」への対応、さらにはこうした影響から事業者の経営環境も大きく様変わりし、「交通空白」の発生といった新たな課題が顕在化するなど、本道交通を取り巻く環境も大きく変化している。

一方で、近年、世界的な人口増加や気候変動などを背景に、食料の安定供給への懸念が高まる中、北海道は食料自給率が200%を超える食料供給地域として、我が国の食料安全保障に最大限貢献することが求められている。

また、AI-DXの必要性や経済安全保障の重要性が高まる中、道内では次世代半導体の量産製造を目指すラピダス社が立地するなど、大規模な投資と地域の産業クラスターの形成が進展しており、さらに、再生可能エネルギーとして、道南圏をはじめとする洋上風力発電の整備が加速し、2040年には国内の約3分の1が道内に集積する見込みであるなど、北海道はエネルギー安全保障や脱炭素化にも大きく貢献するポテンシャルを有している。

加えて、札幌開業を控える北海道新幹線は、輸送時間の短縮と輸送量の増加から、観光、ビジネスの両面で交流人口を拡大させ、新たな経済効果が全道へと波及することが期待されている。

こうした認識の下、指針がめざす交通ネットワークの実現に向けては、交通・物流を支える事業者が安定して事業活動を継続できる環境づくりを事業者や自治体等の関係者が一体となって取り組むことが必要である。

事業者における事業継続の観点からは、地域の実情に応じ、多様な交通モードを組み合わせ交通の最適化を図り、利用者における利便性向上の観点からは、移動ニーズに基づき運行するため、移動実態を把握し地域全体で活用を図るなど、持続可能な地域交通の実現に向けて、地域の関係者が「連携・協働」のあり方やそのステップアップに向けた取組を検討する「場」である「北海道型運輸連合」の形成、物流では、共同・

1 中継輸送、モーダルシフトによる輸送の効率化などに関し、「人手不足への対応」、「利用促進等による収益
2 確保」、「事業者間連携による最適化」といった観点から施策を充実・加速させることが急務である。

3 このため、今後、集中的に進める取組を重点戦略として設定し、総合的・効果的な施策展開を図る。

4 なお、本戦略に基づく施策については、国の「交通政策基本計画」や「物流革新に向けた政策パッ
5 ケージ」をはじめ、「北海道創生総合戦略」や「北海道観光のくにづくり行動計画」など、関係計画
6 との連携・整合を図りながら推進するものとする。

7 8 (2) 推進期間

9 2026年度(令和8年度)から2030年度(令和12年度)までの5年間

10 11 (3) 重点戦略の構成

12 本道の交通は、人口減少の進行による利用者の減少や運転手不足、コロナ禍後のインバウンドの更なる
13 増加、食料・エネルギーの安定供給など、社会経済情勢や人流・物流の変化に対応しながら、道民の暮ら
14 しいや旅行者の移動を守り、本道のみならず、我が国の経済活動を支える社会基盤としての重要な役割があ
15 り、重点戦略では次の3つの柱を設定し、取組を進める。

16 また、こうした社会課題の解決に向けた取組を通じ、事業者目線としての土台ともなる「人手不足
17 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
18 通を実現する。

19 ① 地域社会を支える、地域課題に適応した交通

20 <シームレスな交通>

21 ・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

22 <地域を支えるネットワーク>

23 ・地域の实情に合わせた移動の仕組みの構築

24 ② 地域経済の成長を支える、地域への人・モノの流れをつくる交通

25 <交流人口の拡大>

26 ・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

27 <物流を支えるネットワーク>

28 ・本道が果たす役割のための物流網の構築と国際物流拠点の形成

29 ③ 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

30 <平時・災害時にも強い交通>

31 ・いつでも安心できる信頼性の高い交通・物流ネットワークの実現

32 <新技術の活用と環境負荷の低減>

33 ・交通・物流におけるDX・GXの推進

34 35 (4) 交通ネットワーク形成圏について

36 交通ネットワークは、単一市町村のみで完結するものではなく、周辺エリアと密接につながってい
37 ることから、広域(全道)的観点からも捉えていくことが重要であるため、指針においては、人やモ
38 ノの動き、地域間のつながりの観点から、「道南・道央」「道北」「道東」という一定の地理的範囲を
39 交通ネットワーク形成圏として設定し、それぞれの圏域において、交通事業者をはじめ、行政機関や
40 関係団体が一体となって取組を進めるとともに、各圏域間の連携を深めながら、北海道全体の活性化
41 を促進する公共交通ネットワークの実現を目指すこととしている。

42 このため、重点戦略においても3つの交通ネットワーク形成圏の構築を見据えながら、具体的な取
43 組を推進する。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34

北海道交通政策総合指針

2030年頃の北海道交通のめざす姿

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

安全で安心して暮らし続けられる交通 国内外との交流が広がる交通

重点戦略（2026-2030）

<p>1 地域社会を支える、地域課題に適応した交通</p> <p>①シームレスな交通</p> <ul style="list-style-type: none">・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・モビリティデータの活用やオープンデータ化・新たな地域交通支援制度の検討・関係者間の共同化・協業化に向けた取組 <p>②地域を支えるネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none">・ライドシェアやデマンド交通等の導入による「交通空白」の解消 <p>など</p>	<p>2 地域経済の成長を支える、地域への人・モノの流れをつくる交通</p> <p>①交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none">・道内外の航空ネットワークの充実・強化による道内周遊の促進・鉄道の輸送機能の充実と新幹線の整備促進・キャッシュレスや多言語表示など受入環境の整備 <p>②物流を支えるネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none">・共同・中継輸送、モーダルシフトなど物流の効率化や労働環境の改善・本道-本州間の持続的・安定的な物流網構築に向けた検討 <p>など</p>	<p>3 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通</p> <p>①平時・災害時にも強い交通</p> <ul style="list-style-type: none">・外国人を含めた運輸人材の確保・育成・訓練を通じた関係者間の連携強化と災害への対応力向上・高規格道路の早期整備と国道とのダブルネットワーク化 <p>②新技術の活用と環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none">・AI、MaaS、ドローン等による生産性向上・GXの推進による環境負荷の低減 <p>など</p>
--	--	--

I 人手不足への対応(人材確保・新技術活用等) II 利用促進等による収益確保(収支改善)

III 事業者間連携による最適化

社会課題の解決に向け、1～3の取組を通じ、事業者目線としての土台となる上記 I～IIIを確保し、持続可能な地域交通を実現する

幹線交通・広域交通・生活圏交通の3つの階層を基本に、「道央・道南」「道北」「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏が有機的に結びつき地域を活性化

めざす姿を実現するための4つの施策展開

<p>世界をつなぐ</p> <p>グローバル化に対応する交通・物流ネットワークの充実強化</p>	<p>競争と共生</p> <p>事業者等との連携による移動の円滑化・輸送効率の促進</p>
<p>地域を支える</p> <p>人・地域を支える持続可能なネットワークの構築</p>	<p>リスクに備える</p> <p>災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現</p>

1 (5) 持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に向けた施策の推進
 2 道では、2018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
 3 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、
 4 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いる。

5 本重点戦略は、「持続可能な開発目標 (SDGs)」の主に以下のゴールの達成に資するものである。

6
 7 <関連するゴール>

目標 (ゴール)	概要
	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる
	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する
	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する
	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
	各国内及び各国間の不平等を是正する
	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
	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

8
 9
 10
 11
 12

2 重点戦略

(1) 地域社会を支える、地域課題に適応した交通

【現状・課題】

本道は、人口減少の進行に伴い、公共交通においては利用者数の減少や運転手等の人手不足が深刻化し、交通事業者の経営環境も一層厳しさを増す中、「交通空白」といった課題も顕在化し、都市部でさえも減便等が余儀なくされるなど、交通を取り巻く環境は大きく変化している。

こうした公共交通のサービス水準の低下は、単に移動が不便になることに留まらず、住民の日常生活はもとより外出機会の減少、家族等の自動車送迎を行う方の負担の増加などにより、地域の活力低下にもつながりかねない課題となる。

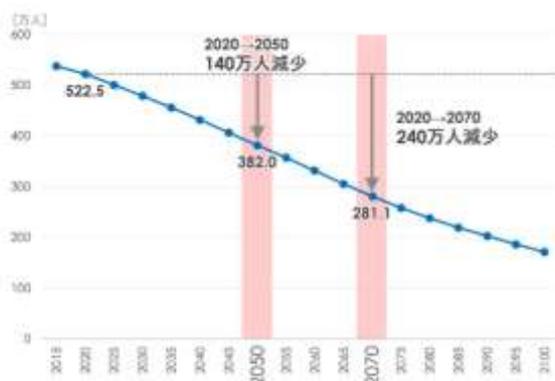
また、北海道は観光のほか、我が国の食料・経済・エネルギーの安全保障などの分野において、これまで以上に重要な役割を担っていくことが期待されており、それを支える交通ネットワークは不可欠な社会基盤である。

持続可能な地域交通を確保していくためには、事業者と利用者、双方の目線で対応策を検討していく必要がある。事業者における事業継続の観点からは、限られた資源を有効に活用するため、競争することなく、重複路線の解消や経営の共同化・協業化などの取組をこれまで以上に推進することが必要となる。そのためには、地域の交通事業者や行政等の関係者が協力・連携する体制構築が不可欠であり、その下で地域交通の課題を共有し、その維持、確保に向け協議していくことが求められる。

一方、利用者における利便性向上の観点からは、移動ニーズに応じた運行としていくため、その取組の基礎として乗降や人流といった移動実態を適切に管理するため、モビリティデータの整備・活用が重要となる。こうしたデータは共通性や互換性、さらにはオープンデータ化の観点も踏まえて整備し、地域全体で統一的に利活用できる仕組みを構築することが必要である。

こうした一連の取組を通じて、地域の実情に適した交通基盤の必要性を明らかにし、鉄道やバス、タクシーのほか、ライドシェアやデマンド交通など、多様な交通モードを組み合わせた交通の最適化を図ることが重要である。さらには、交通需要を踏まえ、将来にわたって地域交通を維持、確保していくためには、交通事業者を支えていく新たな支援制度の検討も必要となる。

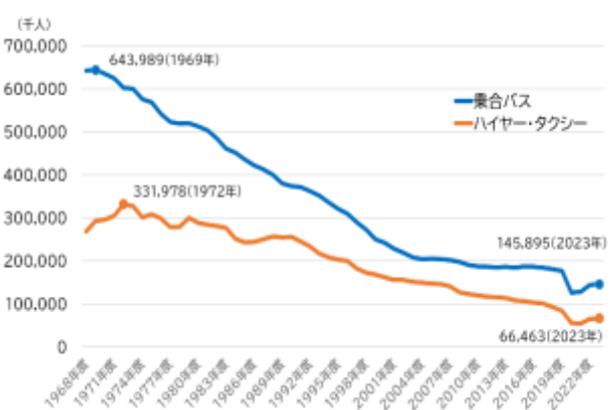
■ 将来人口の推計(北海道)



社人研「日本の地域別将来推計人口(2023年推計)」及びその推計方法に準拠して北海道が推計

出典:北海道総合政策部「北海道人口ビジョン(令和7年(2025年)3月)」

■ 乗合バス/ハイヤー・タクシー輸送人員の推移(北海道)



出典:北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸」

1 ■ 乗合バス路線キロ及び走行キロの推移(北海道)



出典:北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸」

2 ■ タクシー事業者数及び車両数の推移(北海道)

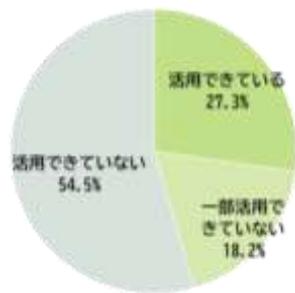


出典:北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸」

3 ■ モビリティデータ(GTFS データ)の活用状況(北海道)

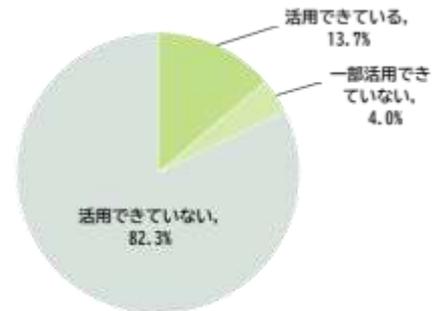
4 <事業者>

5 ○調査対象:乗合バス事業者(回答44事業者)



6 <市町村>

7 ○調査対象:道内市町村(回答124市町村)



出典:北海道「地域交通におけるデータ活用・支援制度の検討に向けたアンケート調査」

8 ■ 広域的な地域公共交通計画の策定

地域公共交通計画を策定した地域公共交通活性化協議会	計画開始年度
北空知、後志	2022年度
中空知、さっぽろ圏、日高、上川、留萌、オホーツク、十勝、釧路・根室	2023年度
南空知、胆振、道南、宗谷	2024年度

9 ※ 2020年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、すべての地方公共団体において「地域公共交通計画の策定が努力義務化。計画期間は原則5年程度(計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定が可能)とされている。
 10 ※ 上記の地域公共交通計画の計画期間は、オホーツク地域(2023年4月~2028年9月)を除き、いずれも5年間。※2025年9月現在

11 ■ 市町村向けMaaSの導入状況(北海道)

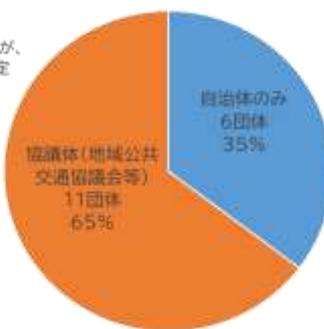
12 ○ 調査対象:道内市町村(回答179市町村)

13 (1)導入状況



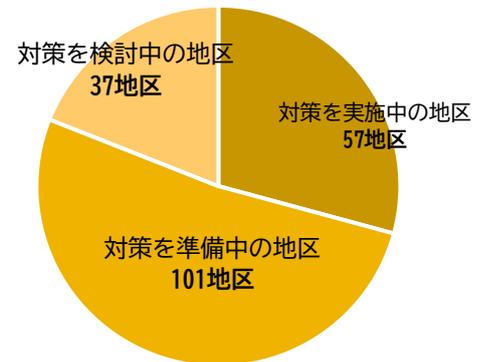
14 (2)実施主体

15 ((1)①導入、②実証運行の主体)



16 出典:北海道総合政策部調べ

17 ■ <地域の足>「交通空白」地区の対応状況(北海道)

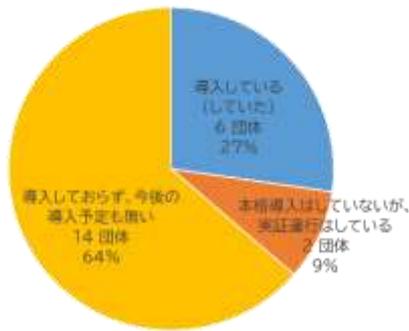


18 出典:交通空白リストアップ調査結果(国土交通省)

■ 事業者によるMaaSの導入状況(北海道)

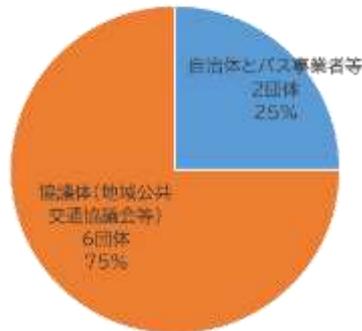
(1)導入状況

○ 調査対象:道内バス事業者(回答22者)



(2)実施主体

((1)①導入、②実証運行の主体)



出典:北海道総合政策部調べ

【基本的な方向】

本道の交通ネットワークは、地域の暮らしや産業はもとより、我が国の産業経済を支える上で不可欠な社会基盤であり、これを維持・確保していくため、鉄道やバス、タクシーのほか、ライドシェアやデマンド交通など、多様な交通モードを組み合わせた地域交通の最適化や利便性向上に向け、オープンデータ化も見据えた正確なモビリティデータの整備・活用による広域的な地域公共交通計画のアップデートや、交通環境の変化に対応した新たな地域交通支援制度の検討・構築に取り組むとともに、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の導入などシームレス交通や共同化・協業化、地域の実情を踏まえた交通モードの導入の検討を推進する。

また、広域的な地域公共交通計画の推進やアップデートを行う中で、持続可能な地域交通の実現に向けて、関係者が「連携・協働」のあり方やそのステップアップに向けた取組を検討する「場」をつくることとし、これを「北海道型運輸連合」と位置付け、全道各地でその形成を目指す。

【交通ネットワーク形成圏】

○道央・道南、道北、道東の各圏域において、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・道南圏において、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、道北、道東の各圏域において、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。

【具体的な取組】

①シームレスな交通

○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

地域公共交通活性化協議会による地域公共交通計画の推進や計画のアップデートを通じ、事業者間をはじめとした幅広い関係者間の連携を推進し、重複路線の解消といった地域交通の最適化や、乗り継ぎなどの利便性向上に向けた取組、公共交通の需要拡大に向けた情報発信など利用促進の取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、有識者 等

1 ○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

地域公共交通計画のアップデートやMaaSの導入など、地域交通の最適化や利便性向上等の取組に必要な正確なモビリティデータの整備・活用やオープンデータ化を進める。※
【関係者】国、道、市町村、交通事業者、関係団体、有識者 等

2

3 ○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

持続可能な地域交通の確保に向け、事業者や市町村のニーズを踏まえ、重複路線の見直しや共同化・協業化など地域交通の最適化をより一層推進していくための国の法制度・支援制度の活用を促すインセンティブ支援の創設、広域路線の維持・確保をより一層確実なものとするための広域路線に対する支援の充実など、各地域の実情に対応した新たな地域交通支援制度の検討・構築を進める。※
【関係者】国、道、市町村、交通事業者、関係団体、有識者 等

4

5 ○共同化・協業化に向けた取組の推進

地域交通の最適化や利便性の向上など、地域における基盤的な交通サービスの提供維持に向け、交通事業者や自治体など関係者間の共同化・協業化を推進する。
【関係者】国、道、市町村、交通事業者 等

6

7 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開

MaaSなどシームレス交通の全道展開に向け、データ基盤やシステム等の共通性や互換性を考慮し、広域的な移動がしやすくなるよう公共交通の乗り継ぎ利便性の向上に取り組む。また、MaaSの導入に当たり、交通事業者や自治体など地域の関係者が連携・協働してDXと交通基盤の充実を同時に進め、これらの事例の共有を進める。
【関係者】国、道、市町村、交通事業者、関係団体、関係企業、有識者 等

8

9 ○持続的な鉄道網の確立に向けた取組

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て、鉄道の利用促進、魅力発信などの取組を展開するとともに、黄線区においては、利用促進やコスト削減などに取り組み、2026年度（令和8年度）末までに線区ごとの事業の抜本的な改善方策を取りまとめた上で、改善方策に基づく取組を進める。
【関係者】国、道、市町村、JR北海道、住民 等

10

11 ②地域を支えるネットワーク

12 ○「交通空白」の解消に向けた交通モードの導入

公共交通の人手不足や利用者の減少といった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、地域の移動手段を確保し「交通空白」の解消を進める。
【関係者】国、道、市町村、交通事業者、有識者 等

13

14 ※「モビリティデータ基盤の構築の方向性及び地域交通支援制度の検討の方向性」（令和8年2月9日

15 北海道運輸交通審議会 地域交通小委員会）に基づき検討。

1 【北海道型運輸連合について】

2 道においては、地域交通の維持・確保に向け、これまで、広域的な地域公共交通計画を策定し、
3 関係者間の連携の下、利用者の周遊促進に向けた広域フリーパスといった利便性の向上、更には、複
4 数のバス事業者による共同経営や重複路線の解消など、地域交通の最適化に向けた取組を進めてきて
5 おり、道内各地で交通に関わる様々な関係者の「連携・協働」の萌芽が見え始めてきたところ。

6 利用者数の減少や運転手等の人手不足が深刻化するなど、本道の交通環境がより一層厳しさを増す
7 中、持続可能な地域交通を実現していくためには、地域の限られた資源の有効活用に向け、関係者が
8 競合することなく、「連携・協働」をより一層推進することが肝要であり、そのためには、これまで
9 の個々の路線の現状・課題に着目して、交通の最適化を目指す取組にとどまらず、地域全体の公共交
10 通の将来・あるべき姿に着目して、交通に関わる様々な関係者の「連携・協働」をステップアップさ
11 せていく取組が重要となる。

12 今後の取組検討を進める土台として、地域公共交通活性化協議会等において、広域的な地域公共
13 交通計画の推進やアップデートを行う中で、持続可能な地域交通の実現に向けて、関係者が「連
14 携・協働」のあり方やそのステップアップに向けた取組を検討する「場」をつくることとし、これ
15 を「北海道型運輸連合」と位置付け、全道各地でその形成を目指していく。

16 運輸連合とは、1960年代にドイツにおいて、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
17 が発端で誕生したとされており、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。

18 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
19 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
20 られている。

Topic トピック

1 モビリティデータの活用について

各地域が直面する交通課題は、地域の実情に応じて様々であり、地域交通を持続可能なものにしていくためには、各地方公共団体が、地域交通のマスタープランである、地域交通法に基づく地域公共交通計画において、法定協議会における議論を経て、連携・協働の取組を明確に位置付けた上で、継続性の確保も念頭に置きながら、計画的に実施していくことが必要である。

道内では、各市町村において地域公共交通計画の策定が進められており、また、道では、通院・通学など市町村を超えた住民の移動ニーズを踏まえ、全道14地域で市町村、交通事業者など地域の関係者と連携しながら、広域的な地域公共交通計画を策定し、地域交通の維持・確保に向け取り組んでいる。

この地域公共交通計画については、地域交通を取り巻く状況を踏まえ、移動に関わるデータを活用することにより、可視化された課題に対して、分野横断で関係者の参画を得て、地域全体を面的に捉える計画にアップデートしていくことが求められている。

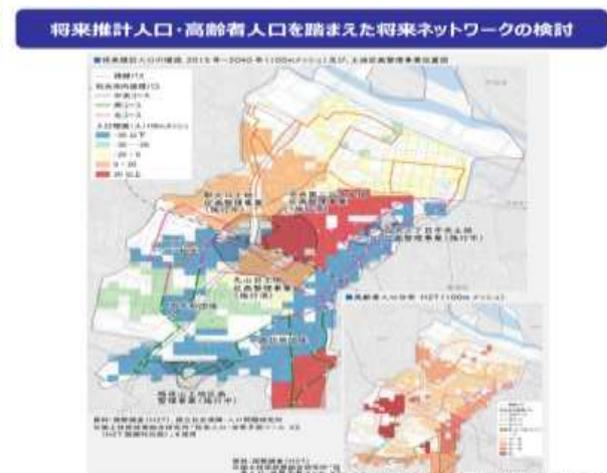
国土交通省の「地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」」においては、地域交通を考える上では、公共交通機関の運行ダイヤや利用実績等交通に直接関係するデータだけでなく、地域の人口分布や年齢構成、それらの将来の見通し、病院や学校等移動の目的地となる施設の位置等の様々なデータを複合的に捉えることが重要であり、そうした情報も含めて、地域公共交通計画の作成に活用できるデータを「モビリティデータ」とし、地域公共交通計画のアップデートに向け、地域交通の課題や将来の見通しを可視化して、施策の解像度を高めるためには、モビリティデータの活用が必要不可欠であるとしている。

<モビリティデータの活用例>



人口・施設等	交通サービスの運行実績	交通サービスの利用実績	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報 人口情報(地区・年齢) 将来推計人口情報	系統情報(線路・停留施設)		

【想定される活用例】
・交通分担率と公共交通の潜在需要(自家用車移動)の把握
➢ 目指す姿における公共交通軸・拠点の設定 等



人口・施設等	交通サービスの運行実績	交通サービスの利用実績	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報 人口情報(地区・年齢) 将来推計人口情報	系統情報(線路・停留施設)		

【想定される活用例】
・将来的に移動の足を確保する必要性の高い地域の把握
➢ 段階的な投資・施策(路線再編、区域運行の導入)の検討 等

出典:「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会「中間とりまとめ」

1 (2) 地域経済の成長を支える、地域への人・モノの流れをつくる交通

3 【現状・課題】

4 ○2024年の訪日外国人旅行者数や2024年度の新千歳空港旅客数は、コロナ前を超え、過去最多
5 となるなど、観光需要が回復基調にある中、本道においては、外国人来道者数の8割以上がア
6 ジア地域であり、観光客が夏季や冬季、道央圏に集中するなど季節的・地域的な偏在がある。
7 加えて、一部の地域では、観光客の急増による公共交通機関の混雑の発生などの課題も顕在化
8 しており、こうした課題に対応しながら、インバウンドをはじめとした観光需要を更に取り込
9 んでいくとともに、観光客の道内周遊を促進するため、道内外の航空ネットワークの充実・強
10 化や空港の受入環境整備、観光資源を活用した誘客促進が必要である。

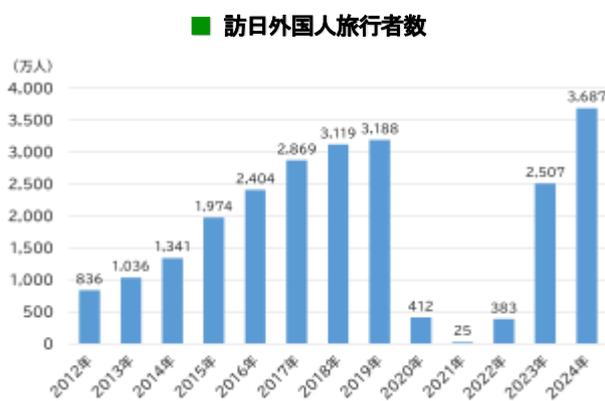
11 ○北海道ではGXやAI-DX産業の集積が進んできており、我が国の経済・エネルギーの安全保障
12 などの分野において、これまで以上に重要な役割を担うことが期待されている。北海道への新
13 たな産業集積は、観光面に加え、産業面での人的交流の増加も見込まれ、北海道が我が国の成
14 長戦略において大きな役割を果たしていくためにも、本道と本州を結ぶ輸送の主軸となる北海
15 道新幹線の整備は不可欠である。

16 ○北海道新幹線については、国の有識者会議の報告書（2025年3月）において、札幌延伸の完
17 成・開業は概ね2038年度末頃の見込みとされており、一日も早い完成・開業に向けた取組が必
18 要である。

19 ○我が国最大の食料供給地域である本道においては、農産品等の本州への貨物輸送等により、我
20 が国の食料安全保障を支えているが、季節変動が大きく、繁忙期・閑散期の需給差によって物
21 流効率が低下するという地域特有の課題を抱えている。

22 ○近年の通信販売、特にインターネットを利用した通信販売（EC）の伸びとともに、宅配便の取
23 扱個数は急伸する一方で、地域においてはトラック運転手の不足や高齢化、自動車運転業務に
24 おける時間外労働の上限規制適用開始（2024年4月）により、今後、物流の輸送力不足が深刻
25 化することが見込まれている。このため、輸送の効率化に向けた取組とともに、物流の生産性
26 向上や物流事業者の負担軽減に向け、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容に向けた取組
27 を進めていくことが必要となっている。

28 ○国際情勢がめまぐるしく変化し、多様なグローバル・リスクが顕在化するなど、輸出をめぐる情
29 勢が変化する中、輸出拡大を図るため、空港や港湾における国際物流機能の強化が必要である。

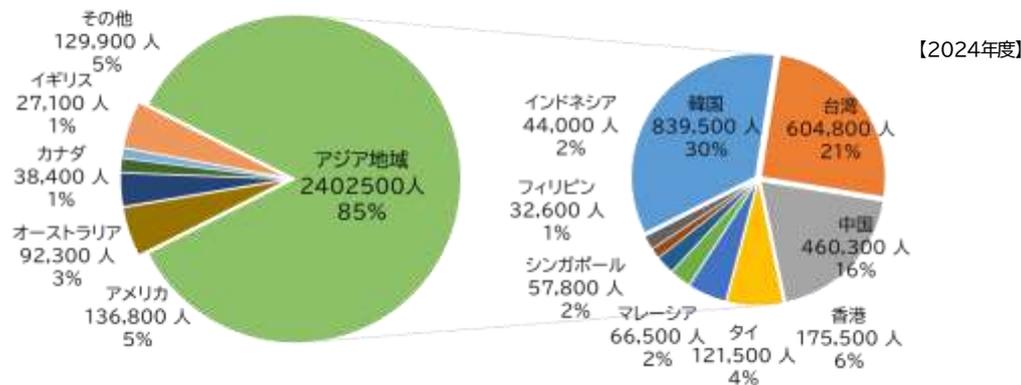


39 出典：日本政府観光局(JNTO)「日本の観光統計データ」



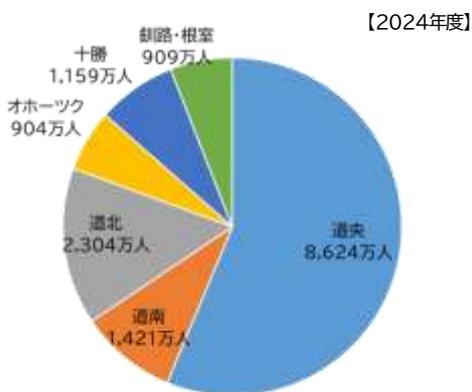
39 出典：国土交通省「空港管理状況調査」

■ 国・地域別外国人来道者数



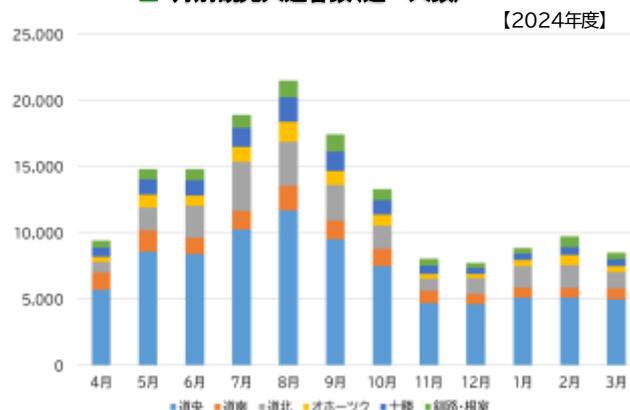
出典:北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書 令和6(2024)年度」

■ 圏域別観光入込客数(延べ人数)



出典:北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書 令和6(2024)年度」

■ 月別観光入込客数(延べ人数)



出典:北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書 令和6(2024)年度」

■ 北海道新幹線のトンネル区間における工事進捗状況



出典:鉄道・運輸機構「北海道新幹線(新函館北斗-札幌間)工事月報 (令和7年9月1日現在)」

■ CIQ機関の体制等

CIQ 機関の職員が常駐していない空港が多い

空港名	税関	出入国	検疫
新千歳	常駐	常駐	常駐
函館	0.5H	0.5H	常駐
旭川	常駐	0.5H	常駐
釧路	0.5H	0.5H	0.5H
帯広	1H	2H	2H
稚内	0.5H	0.5H	0.5H
女満別	3H	2.5H	2.5H
中標津	1.5H	2H	2H

※ 記載の数字は近隣支署等からの車による移動時間

出典:北海道総合政策部調べ

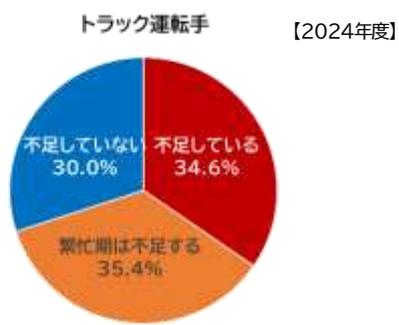


出典:国土交通省「宅配便取扱個数の推移」



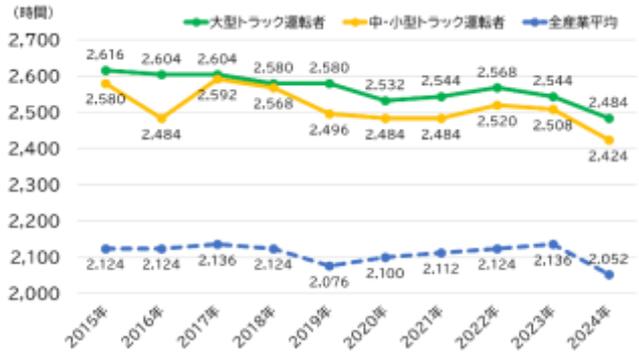
出典:国土交通省「実態調査に基づく再配達率の推移」を基に北海道作成

■ 運転手不足の状況(北海道)



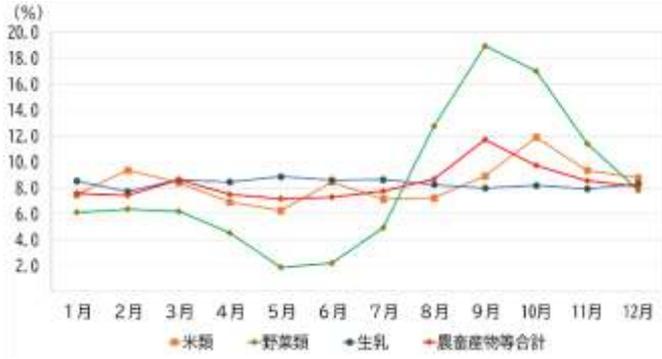
○ 調査対象:北海道トラック協会の会員事業者(回答 740 者)
出典:北海道総合政策課調べ

■ トラックドライバーの年間労働時間



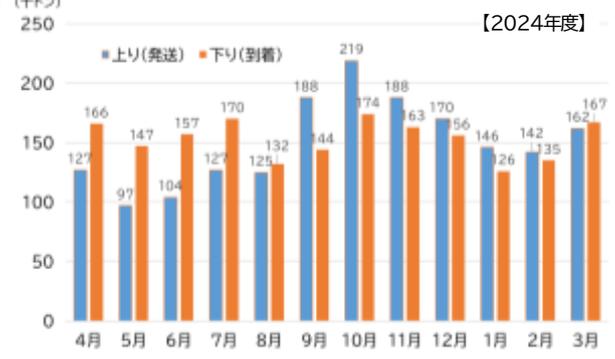
出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

■ 農畜産物等に係る月別出荷量の割合の推移(令和5年・北海道)



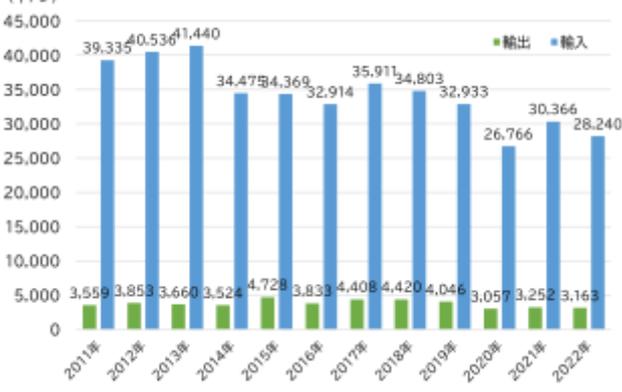
出典:北海道開発局「令和6年度農畜産物及び加工食品の移出実態調査(令和5(2023)年)結果報告書」を基に北海道作成

■ JR貨物コンテナ月別輸送量(対本州)



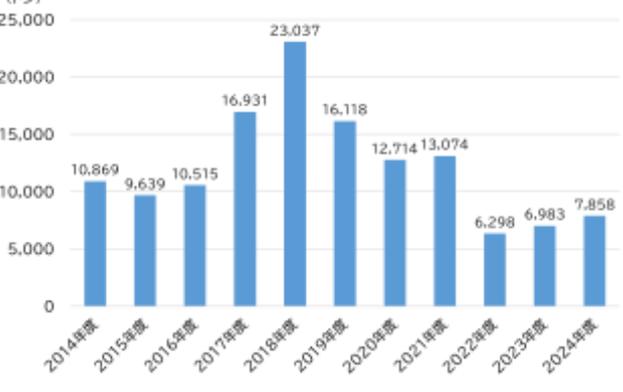
出典:北海道運輸局「北海道の運輸の動き(月報(令和7年7月))」

■ 輸出入貨物量(北海道)



出典:北海道「北海道港湾統計」
国土交通省「空港管理状況調査」

■ 国際航空貨物取扱量(道内)



出典:国土交通省「空港管理状況調査」

1 【基本的な方向】

- 2 ○インバウンドをはじめとした交流人口の拡大に向け、多様な旅行者ニーズ等を踏まえ、本道の
3 四季を通じた多様な魅力を活かしたプロモーションや航空ネットワークの充実・強化、道内港
4 へのクルーズ船の寄港促進に取り組むとともに、観光客の地域・季節偏在の解消や道内周遊促
5 進に向け、自然や食、独自の文化といった資源を活かした地域への誘客促進や鉄道、空港の機
6 能強化、交通の利便性向上を図る。
- 7 ○観光の発展が交通の持続可能性の確保につながり、道民生活の質の向上や地域産業の維持・活
8 性化にも寄与するといった視点を持ち、道内を旅行する方々の移動ニーズに応え、公共交通機
9 関の利便性が図られるよう、受入環境の整備や空港を支える人材の確保・育成、空港間の連携
10 を推進する。
- 11 ○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とともに、新幹線効果の更
12 なる発揮に向けた取組を推進する。
- 13 ○物流事業者や関係機関など多様な主体の連携により、各輸送モードの機能向上や中継・共同輸
14 送といった物流の効率化を推進するとともに、トラック運送業界の商慣行の見直しや、再配達
15 の削減など荷主・消費者の行動変容に向けた取組を推進し、地域の安定的かつ持続的な物流ネ
16 ットワークを確保していくことで、本道の産業経済の発展はもとより、我が国の食料・経済・
17 エネルギーの安全保障を支えていく。
- 18 ○貨物の集積や国際物流拠点の形成に向けて、関係機関が連携し、国際航空路・航路の拡大や空
19 港・港湾の機能強化を推進する。

20
21 【交通ネットワーク形成圏】

- 22 ○道央・道南圏においては、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
23 め、海外との交流拡大による地域振興や観光振興など本道経済の活性化を図る。また道央圏に
24 集中する旅行者について各圏域への周遊を促進する取組を進める。
- 25 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、新千歳空港への旅行者の集中を緩和するため、道
26 内地方空港への就航を促進する。また、各空港におけるC I Qを含めた機能強化やアウトバウ
27 ンド需要の創出、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。
- 28 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、安定的な輸送の確保に向け、事業者間連携による
29 中継・共同輸送や地域物流拠点の確保、モーダルシフトの導入など輸送の効率化に向けた取組
30 を進める。
- 31 ○道央・道南圏を中心に、北海道新幹線の札幌延伸に伴い生じる鉄道貨物輸送（海線（函館線
32 函館～長万部間）に係る諸課題の解決方策等について、関係者間による継続的な検討を進め
33 る。
- 34 ○道南・道央、道北、道東の各圏域において、本道からの輸出拡大に向け、新千歳空港をはじめ
35 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、国際航空路・航路の拡充
36 に向けた取組を進める。
- 37
38
39
40

1 【具体的な取組】

2 ①交流人口の拡大

3 ○地域の特性を活かした交流人口拡大の推進

インバウンドをはじめとする道外からの新たな旅行者を獲得するため、多様化する旅行者ニーズや市場特性等を総合的に分析し、ターゲットを明確に絞り込んだプロモーションの展開や、SNS・動画配信などのデジタルメディアの活用によるターゲット層に応じた地域の情報発信を行うとともに、アドベンチャートラベルなど本道の観光の高付加価値化に向けた取組を推進する。

【関係者】 国、道、市町村、関係団体 等

4
5 ○多様なニーズに対応した観光地づくりと交通の充実

旅行者がそれぞれのニーズに応じて道内旅行を楽しむことができるよう、本道の自然や食、独自の文化といった資源を活かした地域への誘客促進を図るほか、公共交通機関における多言語対応やキャッシュレス決済の導入、施設や車両のバリアフリー化、Wi-Fi等の通信環境の整備促進への働きかけなど受入環境の整備や、地域の観光周遊を促すシェアサイクルなど自転車の利活用を進める。また、道外から道央圏に集中する観光客の分散のため、往路、復路で新千歳空港と異なる空港を利用する旅行が可能となるよう、航空、鉄道、バス、タクシー等の交通事業者や関係機関が連携した利便性向上や二次交通の充実に取り組む。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、関係団体、関係企業 等

6
7 ○繁忙期等における道内観光地での対応

道内観光地における、特定の季節や時間帯への観光客の集中による交通渋滞や公共交通機関の混雑、観光客によるルール・マナー違反等の課題に対応するため、季節や時間帯、訪問先の分散を促すとともに、ルール・マナーについて多言語による啓発を進める。また、繁忙期において他営業圏からのタクシー派遣を活用するなど地域の輸送力確保の取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、関係団体、関係企業 等

8
9 ○航空ネットワークの充実・強化

道内空港発着の国際定期便やチャーター便の維持・拡充のため、地方空港の国際線の再開及び新規就航に向けた誘致活動を展開するとともに、道民のアウトバウンドを促進する。また、国内・道内航空路線の充実・強化のため、地域が一体となって空港間の連携を推進することにより、道内周遊の利便性を高めるとともに、羽田、成田、関西等の空港から国内線を利用する訪日外国人旅行者の取り込みを図るなど、本道の航空需要創出に向けた取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、北海道エアポート 等

10
11
12
13
14

1 ○道内空港の機能強化

道内空港の機能強化に向け、グランドハンドリングや保安検査等の業務の効率化、C I Q体制・機能の強化に向けた取組を進めるとともに、道内空港の利用者が、空港と目的地・滞在地との間を安全かつ快適に移動できるよう、鉄道、バス、タクシー、レンタカー、フェリーなど各地域の多様な交通モードの連携及び役割分担により、利便性の高い交通アクセスの整備を進める。
【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、北海道エアポート、関係団体 等

2

3 ○道内空港を支える人材の確保・育成

本道の空港を支える人材を将来にわたり安定的に確保するため、関係機関が連携して空港を支える業務の普及啓発に取り組むとともに、航空会社間の協調により、グランドハンドリング業務の委託先事業者が同じ空港を対象とした作業資格の相互承認のほか、各種教育・作業手順の共通化などの取組を進める。
【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、北海道エアポート 等

4

5 ○鉄道の輸送機能等の充実

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、新千歳空港へのアクセス強化に向けた検討を進めるとともに、観光列車の運行による需要創出や他交通モードとの連携など、鉄道の輸送機能の充実にに向けて取組を進める。
【関係者】 国、道、市町村、JR北海道、北海道エアポート、関係団体 等

6

7 ○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

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の一日も早い完成・開業に向けた活動を展開するとともに、新幹線効果の更なる発揮のため、札幌・東京間における最大限の高速化の実現に向けた取組や各新幹線駅周辺における交通基盤整備を推進するほか、北東北地方と連携した両地域の交流人口拡大に向けた取組を進める。
【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、関係団体、北東北地方の自治体 等

8

9 ○クルーズ船の道内港への寄港促進

大型クルーズ船の受入れに必要な環境整備を推進するとともに、クルーズ船の誘致活動や北海道の認知度向上に向けた取組を推進し、道内港湾におけるクルーズ船の寄港促進を図る。
【関係者】 国、道、港湾管理者、北海道クルーズ振興協議会 等

10
11
12
13
14
15
16

1 ②物流を支えるネットワーク

2 ○物流の効率化に向けた取組の推進

地域における持続的・安定的な物流を確保していくため、共同・中継輸送による積載率の向上や地域の物流拠点の確保、荷主・物流事業者との連携強化、新たな仕組みによるモーダルシフトの導入の検討を進めるとともに、生産地域におけるファーストマイルの対策や効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けた取組を進める。また、時間外労働の上限規制等による道内各地域への輸送可能エリアの縮小などに対応するため、道や市町村、物流事業者などが連携し、ラストマイル配送や労働生産性の向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現などに取り組む。

各輸送モードの特性を活かしたモーダルコンビネーションの取組やダブル連結トラックの導入促進、貨客混載の取組、輸送時のパレットの標準化、余力のあるコンテナを活用した鉄道貨物による長距離輸送など、物流の効率化に向けた取組を推進する。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者 等

3

4 ○労働環境の改善

ドライバー不足の深刻化やCO₂排出量の増加などにつながる宅配便の再配達への削減に向け、行政や関係事業者が連携し、時間指定や多様な受取方法の活用について広く周知するなど社会全体への普及・浸透に取り組むとともに、トラックドライバーの適切な賃金の確保や荷待ち時間の解消といったトラック運送業界の質の向上に向けた商慣行の見直しに関する取組、SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充などトラックドライバーの休憩機会の確保に向けた取組を進める。

働き方改革関連法の適用により労働時間の規定が見直される中、北海道特有の事情を考慮した働き方のあり方について、繁忙期における農産物等の輸送などに対応するため、総労働時間の範囲内での時間の割り振りなど、輸送の実態に応じて必要な対策を検討する。

荷主や消費者等に対し、物流が果たしている役割の重要性や物流問題などに対する周知活動として、フォーラム等により意識醸成等を図る。

【関係者】 国、道、市町村、物流事業者、住民 等

5

6 ○本道－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

北海道新幹線札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送（海線（函館線 函館～長万部間）に係る諸課題の解決策等について、国や道、関係する事業者や団体で構成する有識者検討会議において、中間取りまとめ（2025年9月）を踏まえた継続的な検討を進める。

物流の安定化に向けて、フェリー・RORO船による海上輸送は、鉄道と同様に大量・長距離輸送を担う基幹的な輸送手段として重要であり、災害時のリダンダンシーの確保も含め、船舶と鉄道は相互に補完されているため、物流の効率化や災害時の物流機能確保に資する港湾インフラの整備を進める。

【関係者】 国、道、交通事業者、物流事業者、関係団体、有識者 等

7

8

9

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29

○空港を活用した取組の推進

新千歳空港からの輸出拡大に向けた路線誘致のため、関係機関と連携し、航空会社への働きかけを強化するなど国際航空ネットワークの拡充に向けた取組を進めるとともに、貨物需要の取り込みに向けた資機材等の整備など国際航空貨物の物流機能の強化を進める。また、道外との路線に就航する航空機の貨物スペースの有効活用などにより、道産品の道外への移出拡大を図る。

【関係者】 国、道、市町村、北海道エアポート、新千歳空港国際化推進協議会 等

○港湾を活用した取組の推進

港湾における労働環境改善や生産性向上を図るため、シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化やAIターミナルの取組、港湾関連手続等を電子化する「サイバーポート」を推進する。また、国内・国際物流の機能強化に向けたターミナルの整備や農水産物の輸出競争力強化を図る港湾施設の整備、ポートセールスによる港湾利用促進の取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、港湾管理者、関係企業 等

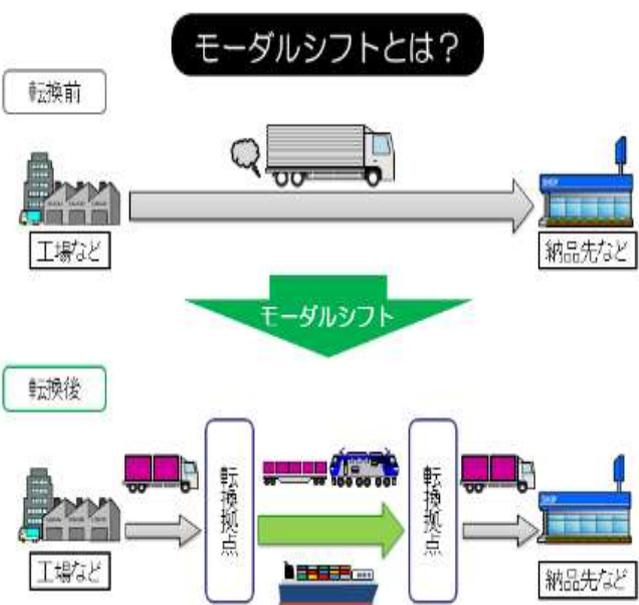
Topic トピック

2 モーダルシフトについて

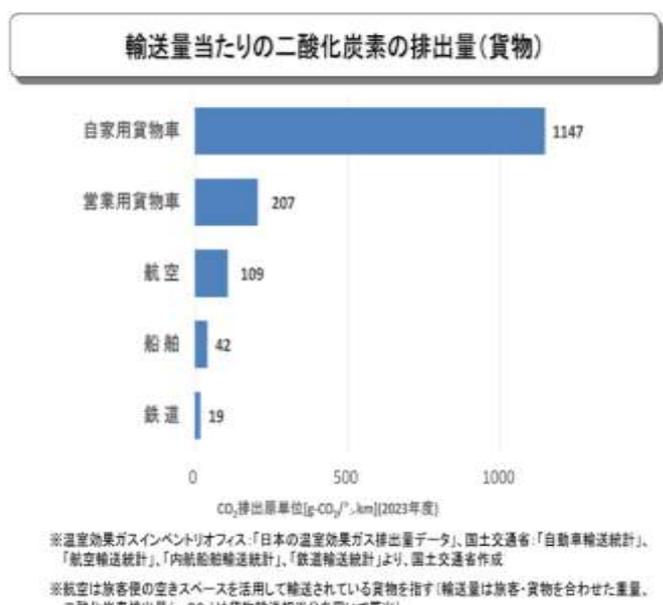
モーダルシフトとは、トラック等の個々の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換することをいう。物流における環境負荷の低減にはモーダルシフトや輸配送の共同化、輸送網の集約等の物流効率化が有効であるが、特にモーダルシフトは環境負荷の低減効果が大きい取組とされている。また、昨今では労働力不足の解消・働き方改革の観点からも注目されており、モーダルシフトを行わない場合、倉庫間や集配拠点間の輸送など、幹線輸送となる部分について数百 km の距離を運転するため、出発した拠点に戻ってくるまで数日かかる場合も少なくないが、モーダルシフトを行えば最寄りの転換拠点との間の運転だけで済むため、効率的な業務を行うことができる。

2024年10月31日に開催された官民物流標準化懇談会 第6回「モーダルシフト推進・標準化分科会」において、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」をとりまとめ、多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組むこととしており、「鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化」、「多様な輸送モードの活用（ダブル連結トラックと自動運転トラックの導入促進等、航空貨物輸送の更なる活用）」や「地域の産業政策・地域政策等との連携（一定規模以上の輸送ロット確保のための地方自治体等による企業誘致との連携、貨物駅・港湾等の輸送モード間の接続、地域物流の核となる拠点の整備等）」の推進を掲げている。

また、新モーダルシフトの推進に当たっては、これまでの鉄道・内航海運へのモーダルシフトの取組との調和も図りつつ、多様な輸送モードの活用を積極的に推進していく必要があることから、これらの取組主体となる荷主・物流事業者等の理解の促進や機運の醸成に資するよう、輸送力不足や環境負荷低減への貢献についてのメリット等を精力的に発信していくことの必要性などが示されている。



出典：国土交通省ホームページ



出典：国土交通省ホームページ

1 (3) 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

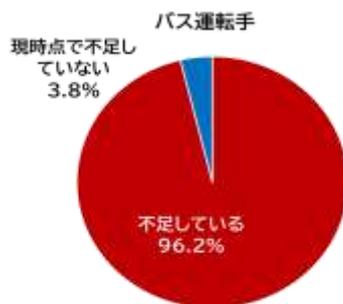
2 【現状・課題】

3 ○人口減少等の進行に伴い、交通・物流双方で人材の不足や高齢化が深刻化しており、人材の確
4 保・育成はもとより、特定技能制度による外国人材の活用、自動運転やAI など新技術の活用
5 に取り組んでいくことが必要となっている。

6 ○本道においては、気候変動の影響による将来の降雨量の増加や、大規模な地震をはじめ、豪雨、
7 豪雪、火山噴火などの様々な自然災害リスクが存在し、災害発生時には交通障害が懸念される。
8 本道の交通・物流ネットワークは、地域の暮らしや産業のほか、観光や我が国の食料・経済・
9 エネルギーの安全保障などを支えており、平時のみならず、災害等のリスクに備えた交通・物
10 流対策や交通インフラの強靱化・老朽化対策を進めることが必要となっている。

11 ○本道のCO₂排出量は、全国と比べ、運輸の割合が高いほか、道民一人当たりCO₂排出量は全国の
12 約1.3倍となっており、交通・物流における脱炭素化の取組を進めることが必要となっている。

13 ■ 運転手不足の状況(北海道)



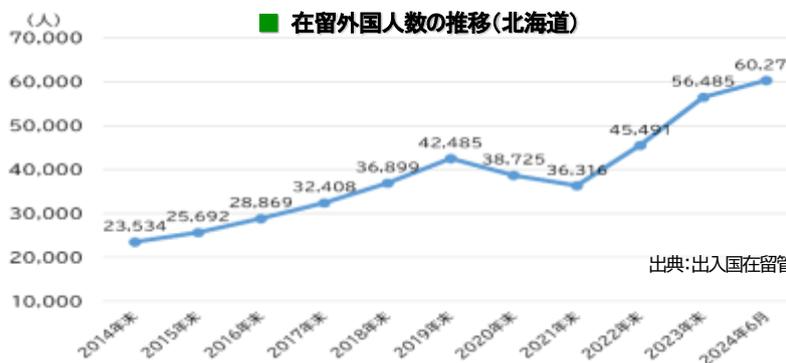
14 ○ 調査対象:道内バス事業者(回答 26 者)



15 ○ 調査対象:北海道トラック協会の会員事業者(回答 740 者)

16 出典:北海道総合政策諮問調べ

17 ■ 在留外国人数の推移(北海道)



18 出典:出入国在留管理庁「在留外国人統計」

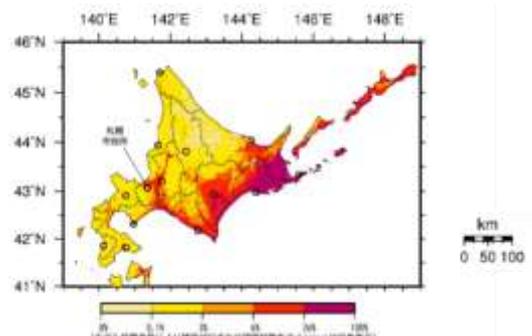
19 ■ 気候変動に伴う降雨量の変化倍率

20 ○ 北海道は現在気候(~2010年)と将来気候(2081~2100年)の降雨
21 量変化倍率が全国平均に比べ高いとの予測。

地域区分	気候変動シナリオ (2℃上昇時)	気候変動シナリオ (4℃上昇時)
北海道	1.15倍	1.4倍
九州北西部	1.1倍	1.4倍
その他地域	1.1倍	1.2倍

22 出典:国土交通省「気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会提言」

23 ■ 今後 30 年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率



24 出典:地震調査研究推進本部地震調査委員会「確率論的地震動予測地図
25 北海道地方」

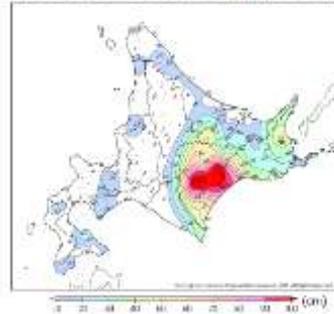
1 ■ 2022年2月の大雪



10 出典:JR北海道「2022年札幌圏大雪による大規模輸送障害の検証と改善策」

11 ■ 2025年2月の大雪

12 2月3日18時から4日18時までの24時間の降雪量の合計



13 2025年2月、帯広で
14 12時間降雪量が観測
15 史上1位となる120cm
16 を記録。

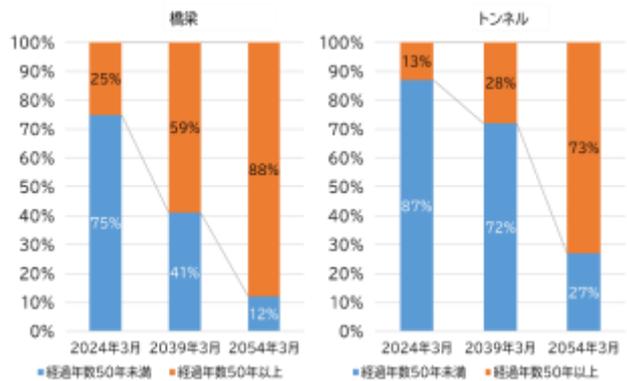
17 出典:札幌管区气象台「令和7年2月3日から6日にかけての大雪と暴風雪
18 及び高波に関する気象速報」

19 ■ 国道の月別通行止め回数(北海道)



21 出典:国土交通省北海道局「令和8年度 北海道局関係予算概算要求概要」

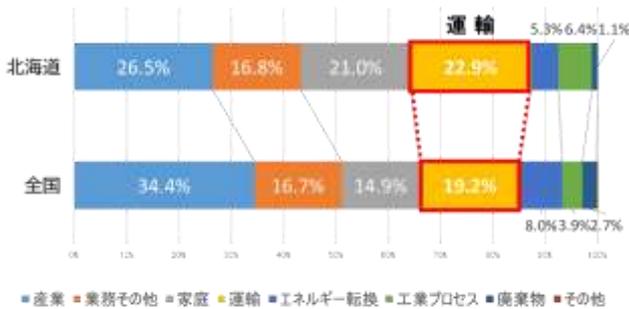
22 ■ 50年以上経過するインフラ施設(北海道)



23 出典:北海道総合政策部「北海道インフラ長寿命化計画(施設編)」

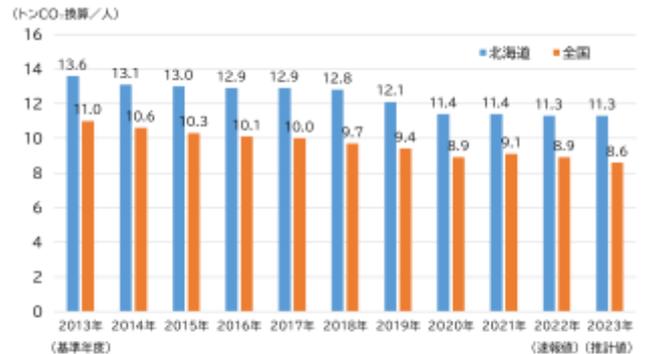
24 ■ 二酸化炭素排出量の構成比(全国比)

25 【2023年度】



26 出典:北海道経済部「令和6年度(2024年度)ゼロカーボン北海道の実現に向けた
27 取組に関する年次報告」

28 ■ 一人当たりの温室効果ガス排出量の推移



29 出典:北海道経済部「令和6年度(2024年度)ゼロカーボン北海道の実現に向けた
30 取組に関する年次報告」

31 【基本的な方向】

- 32 ○地域の交通・物流の維持・確保に向け、関係機関の連携により、外国人材を含めた運輸人材の
33 確保・育成を推進する。
- 34 ○災害等発生時における人やモノの輸送を確保するため、関係者間における各種訓練の実施や連
35 携強化に取り組むとともに、災害等の発生後に関係機関と共に対処の振り返りを行い、以後の
36 対策に活用していくなど、観光や我が国の食料・経済・エネルギーの安全保障などを支えるこ
37 とも含め、災害にも強い交通・物流ネットワークの形成や交通施設の防災機能強化を推進す
38 る。また、交通障害等の発生時には、国内外の旅行者が安心できるよう情報発信に取り組む。
- 39 ○交通・物流における新技術の活用や脱炭素化を推進する。
- 40

1 【交通ネットワーク形成圏】

2 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、地域の関係者が連携し、就職相談会や学生向けの
3 業務内容説明会を開催するなど、運転手の確保・育成の取組を進める。

4 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、各種防災訓練の実施等を通じ、関係機関・団体・
5 事業者等との連携強化や災害対応力の向上を図るとともに、平時・災害時の輸送力を強化する
6 ため、高規格道路の早期整備に向けた取組を進める。

7 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、平時から各輸送モードなどの関係者間の連携の
8 下、定期的な訓練の実施等により、交通・物流の関係機関におけるBCPの実効性向上を図る。

9 ○道央・道南、道北、道東の各圏域において、自動運転の実証試験など新技術の活用による交通
10 の生産性向上や、次世代自動車の導入などCO₂排出量削減に向けた取組を推進する。

11
12 【具体的な取組】

13 ①平時・災害時にも強い交通

14 ○運輸人材の確保・育成

交通・物流における運転手や船員など運輸人材を確保するため、行政や事業者など関係者
の連携により、運転体験や合同企業説明会の開催などの取組を進めるとともに、外国人材な
ど多様な人材の活用に向けた取組を進める。また、外国人への日本語学習機会の提供や住宅
確保の支援など、運輸人材の適正な受入環境の整備に向けた取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者 等

15
16 ○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

各種防災訓練の実施や交通・物流事業者、関係機関・団体等が参画する会議等の活用、関
係者間の協定締結や、災害等の発生後に関係機関と共に対処の振り返りを行い、以後の対策
に活用していくことなどにより、災害時に備えた関係者間の連携強化や災害対応力の向上を
図るとともに、災害等が発生した場合でも、社会経済活動の継続に必要な人流・物流を支え
るため、交通・物流の関係機関等におけるBCPについて、平時から各輸送モードなどの関係
者間の連携の下、定期的な訓練の実施等を通じ、実効性の向上を図る。また、燃料を必要と
しない機動性の高い移動手段である自転車について、災害時における活用に向けた取組を進
める。

【関係者】 国、道、市町村、空港・港湾管理者、交通事業者、物流事業者、関係団体 等

17
18 ○交通障害等の発生時における旅行者への情報発信

災害等の発生時における外国人を含む旅行者に対する情報発信として、関係機関や交通事
業者等が連携し、多言語に対応した「北海道旅の安全情報」サイトなどにおいて主な交通機
関の交通障害等の情報を発信するとともに、SNS等の活用による情報提供を行う。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者 等

19
20
21
22

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14

○高規格道路網の形成

広域分散型の地域構造の北海道において、高規格道路網は、地域間の連携を強化し、物流や観光、医療など地域の暮らしを支え、本道の産業はもとより、我が国の成長、安全保障にも重要な役割を果たすものであるが、全国に比べて整備が後れているため、高規格道路の早期整備に向けた取組を進める。また、大規模災害の発生に備え、暫定2車線区間の4車線化に向けた取組を進めるとともに、高規格道路と並行する国道とのダブルネットワークの強化を推進する。

【関係者】 国、道、市町村、NEXCO 東日本 等

○防災・減災対策による耐災害性の強化

大規模災害時の広域的な復旧・復興活動の拠点として、道の駅の防災機能の強化を進めるほか、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化や幹線道路における防雪対策等を推進するなど、防災・減災対策による耐災害性の強化を図る。

【関係者】 国、道、市町村、関係企業 等

②新技術の活用と環境負荷の低減

○新技術の活用による生産性の向上

人手不足や輸送コスト、環境負荷といった課題に対する解決手段の一つとして期待される自動運転について、積雪寒冷地における先導的な実証試験に向けた取組や更なる普及・拡大、自動運転車の安全水準を明確化するための調査検討を推進するとともに、AI 等を活用したデマンド交通や MaaS、キャッシュレス決済の導入を進める。また、物流 DX について、デジタルツールによる業務の効率化やドローンの活用など、交通や物流の生産性向上に資する新たな技術の活用や活用事例の情報発信を進める。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者、関係企業 等

○GX 等の推進による環境負荷の低減

次世代自動車の導入や水素、燃料電池等の利活用に向けた取組のほか、代替燃料取扱いガイドラインの策定など内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備や J クレジット制度などの検討状況も踏まえたモーダルシフト導入の検討、地域交通の最適化、生活等における公共交通機関や自転車の利活用の推進などにより、交通・物流分野における CO₂ 排出量を削減し、環境負荷の低減を図る。

また、ゼロカーボン北海道の推進に向けて、環境面の観点から、脱炭素に配慮した港湾機能の高度化を図る取組を進める。

【関係者】 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者、関係企業、住民 等

Topic トピック

3 自動運転技術について

自動運転技術については、運転手不足や交通事故の減少、高齢者等の移動手段の確保、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。

とりわけ北海道は、広域分散型の地域構造で車への依存度が高く、人口減少・少子高齢化が全国を上回るペースで進展しており、地域の移動手段確保、運転手不足への対応など、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。



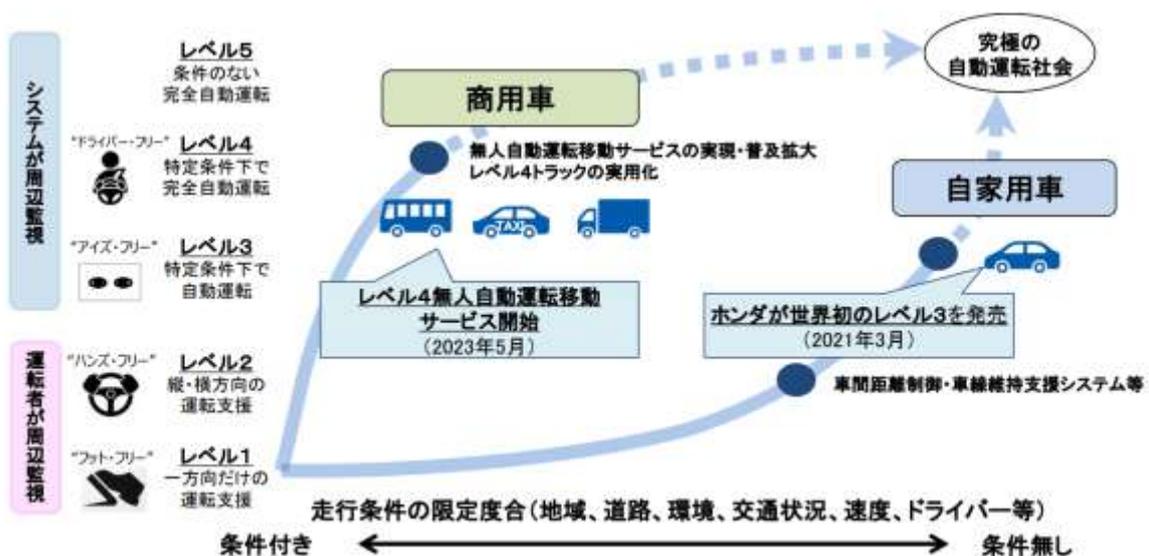
自動運転バス(上士幌町)

自動運転技術は、2021年に日本企業が世界初となる自動運転レベル3の乗用車の発売を実現し、2022年には道路交通法の改正により自動運転レベル4に向けた制度を整備、2023年には福井県永平寺町において日本初のレベル4での無人自動運転移動サービスを開始した。北海道においても、2024年10月に上士幌町で日本初の公道におけるレベル4での自動運転バス実証実験が行われるなど、各地で社会実装に向けた取組が進められている。

しかしながら、多くの取組では、財政的な支援を受けながら実施する実証事業の域を出ておらず、社会実装するまでの状態にはなっていない。

こうした現状を踏まえ、国は事業化を力強く推進するため、2024年に自動運転技術の進展とその社会実装に関し、必要な施策をとりまとめた「モビリティ・ロードマップ2024」を取りまとめ、その後も必要な改訂を行いながら、関係府省庁が連携して取組が進められている。

自動運転の社会実装に向けては、コスト面での課題のほか、北海道など積雪寒冷地への対応も必須であるが、積雪寒冷な環境に対する研究開発は十分に進んでおらず、国のロードマップにおいても、冬道での実用化に必要な取組工程については明記されていない。今後は、研究開発の必要性を官民で共有し、積雪寒冷の環境に対応した自動運転技術を確立することが必要となっている。



出典：国土交通省「自動運転の普及・拡大に向けた取り組みについて」

1 3 継続して進める関連の取組

2 前重点戦略（2021-2025）から推進している取組や、本重点戦略に関連する取組で、継続して進め
3 ていくものを以下に掲載する。

4 ○公共交通や貨物鉄道輸送の利用促進

公共交通の需要拡大や利用促進に向け、ノーカーデーの推進などの道民運動を展開するとともに、バスの乗り方教室や高齢者が免許返納しやすい環境づくりを進める。また、本道の貨物鉄道輸送の利用促進を図るため、貨物鉄道輸送の役割や魅力などに関する情報発信を進める。

[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、物流事業者、関係団体 等

5

6 ○地方移住やワーケーションの推進

道内への移住・定住を促進するため、「しごと」「住まい」「暮らし」の情報の一元的な発信を行うなど、移住プロモーションを展開する。また、関係人口の創出拡大を図るため、ワーケーションや二地域居住などの推進を行う。

[関係者] 道、市町村、関係団体、関係企業 等

7

8 ○観光人材の確保・育成

北海道の観光振興を持続的に推進していくため、観光地経営を担う人材や現場を支える人材の安定的な確保、将来の観光を担う人材の養成に取り組む。

[関係者] 国、道、市町村、関係団体 等

9

10 ○社会経済情勢の変化や企業立地の動向を捉えた関連産業の集積促進

GX や AI-DX、食や観光など本道が優位性を有する分野や今後、成長・発展が期待される分野を主なターゲットに、国内外からの地域づくりと調和のとれた良質な投資を呼び込むための取組を推進し、本道全体の経済活性化を図る。

[関係者] 国、道、市町村、関係企業 等

11

12 ○道産品の輸出拡大に向けた取組の推進

道産品の輸出拡大に向け、北海道ブランドを活かしたプロモーション活動の展開や輸出先国のニーズ等の把握、道産品や道内企業の海外展開への支援、効率的な輸出の確立や国内外での道産農畜水産物の魅力を伝える取組等を進めるとともに、グローバル・リスクに対応しながら自立的に海外展開ができる人材や、道内外への販路拡大を目指し、北海道の食ブランドを牽引する人材の育成を進める。

[関係者] 国、道、市町村、関係団体、関係企業 等

13

14 ○北極海航路の利活用に向けた機運の醸成

本道の経済の活性化や国際物流拠点化につながる北極海航路の利活用に向け、社会経済情勢などを踏まえた民間企業の取組状況や北極海航路の現状などについて、関係者と連携して情報共有など行い、機運の醸成を図る。

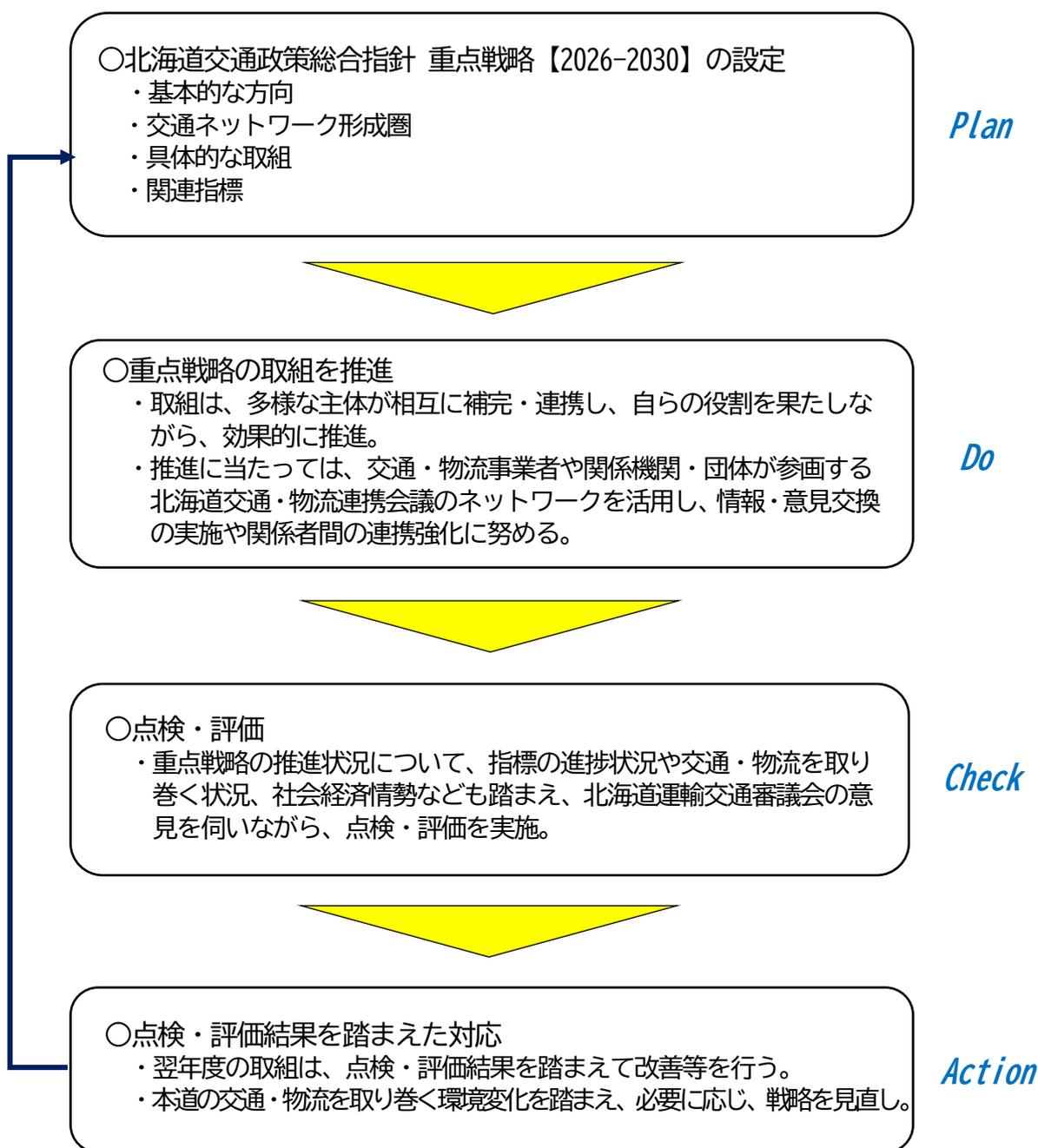
[関係者] 国、道、市町村、港湾事業者、関係団体、大学、関係企業 等

15

4 推進管理

重点戦略については、戦略ごとに関連指標を設定し、PDCA サイクルの下、北海道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、進捗管理を行うとともに、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、必要に応じて見直しを行う。

また、重点戦略の取組の推進に当たっては、交通・物流事業者や関係機関・団体が構成する北海道交通・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。



1 5 関連指標一覧

2 (1) 地域社会を支える、地域課題に適応した交通

指標	基準値		目標値	
	数値等	年(度)	数値等	年(度)
①シームレスな交通				
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
道のデータ基盤上にGTFSデータを登録している乗合バス事業者の割合	0%	2024	76.9%	2030
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	2024	37	2030
②地域を支えるネットワーク				
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

3

4 (2) 地域経済の成長を支える、地域への人・モノの流れをつくる交通

指標	基準値		目標値		
	数値等	年(度)	数値等	年(度)	
①インバウンド等への対応					
観光入込客数(実人数)	道内客	4,154万人	2024	4,700万人	2030
	道外客(宿泊)	516万人	2024	600万人	2030
	外国人客	283万人	2024	400万人	2030
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	道内客	13.7%	2024	20%	2030
	道外客	25.7%	2024	30%	2030
	外国人客	44.8%	2024	50%	2030
道内空港の利用者数	国内線	2,712万人	2024	2,956万人以上	2030
	国際線	409万人	2024	803万人以上	2030
地方空港(新千歳・丘珠以外)利用来道率	18.8%	2024	20.0%	2030	
北海道新幹線の利用者数	173万人	2024	基準値より増加	2030	
クルーズ船の寄港回数	131回	2024	200回	2030	
②物流を支えるネットワーク					
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	
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

6 (3) 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

指標	基準値		目標値		
	数値等	年(度)	数値等	年(度)	
①平時・災害時にも強い交通					
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
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	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	
②新技術の活用と環境負荷の低減					
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	

7

8

※指標の目標値は、関連する計画等の改定などを踏まえ、修正する場合がある。

9

※2030年(度)以前の目標年(度)は、関連計画において設定する目標値(「北海道防災総合訓練の実施件数」「緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率(道道)」)又は中間目標値(「輸出額」)の年(度)。

10

11

12

1 6 附属資料

2 (1) 策定経過

3 ①北海道運輸交通審議会及び北海道交通・物流連携会議（物流対策ワーキンググループ）

4 <審議経過>

5 重点戦略の策定にあたっては、北海道運輸交通審議会（以下、「審議会」）の意見を伺うととも
6 にも、審議会に重点戦略小委員会を設置し、検討を行った。

7 また、重点戦略小委員会においては、道内の地域交通の確保方策に係る今後の展開の方向性
8 について調査・検討を行うために審議会に設置した地域交通小委員会の議論や、重点戦略にお
9 ける物流の取組を検討するために開催した北海道交通・物流連携会議の物流対策ワーキンググ
10 ループの議論も踏まえて、検討を行った。

11 【北海道運輸交通審議会】

開催日	主な内容
第1回<令和7(2025)年6月11日>	○重点戦略の点検・評価結果について ○重点戦略 令和7(2025)年度の主な取組と今後の方向性について
第2回（書面開催） <令和7(2025)年7月28日 ～令和7(2025)年8月1日>	○新たな小委員会（地域交通小委員会）の設置について
第3回<令和8(2026)年2月16日>	○次期重点戦略 案（検討案）について

12 【重点戦略小委員会】

開催日	主な内容
第1回<令和7(2025)年7月23日>	○次期重点戦略の方向性（案）について
第2回<令和7(2025)年8月21日>	○次期重点戦略 骨子（案）について
第3回<令和7(2025)年11月18日>	○次期重点戦略 素案（検討案）について
第4回<令和7(2025)年12月16日>	○次期重点戦略 素案（検討案②）について
第5回<令和8(2026)年2月12日>	○次期重点戦略 案（検討案）について

14 【地域交通小委員会】

開催日	主な内容
第1回<令和7(2025)年8月8日>	○北海道における地域交通の現状等について ○今後のモビリティデータの活用、地域交通支援制度について ○調査事業の実施、今後の小委員会の進め方について
第2回<令和7(2025)年11月18日>	○調査結果の中間報告について ○データ活用の検討について ○地域交通支援制度の検討について
第3回<令和8(2026)年2月9日>	○調査結果について ○モビリティデータ基盤の構築の方向性について ○地域交通支援制度の方向性について

1 【北海道交通・物流連携会議（物流対策ワーキンググループ）】

開催日	主な内容
第2回（書面開催） <令和7(2025)年11月13日 ～令和7(2025)年11月17日>	○次期重点戦略 骨子（案）に対する意見の報告について ※ 骨子（案）に対する意見照会（令和7年10月24日～11月7日）
第3回<令和7(2025)年12月15日>	○次期重点戦略 素案（検討案）に対する意見集約結果の報告について
第4回（書面開催） <令和8(2026)年2月5日>	○次期重点戦略 素案に対する意見の報告について

2 ※ 第1回物流対策ワーキンググループは、別議題により開催済（令和7(2005)年7月9日開催）。

3
4 <委員等名簿>

5 【北海道運輸交通審議会】

会長	岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院 教授			
副会長	村上 裕一	北海道大学大学院公共政策学連携 研究部・法学部 教授			
委員	浅香 博文	(公社)札幌市身体障害者福祉協会 会長	参 与	浦田 秀行 (鈴木羊一郎)	経済産業省 北海道経済産業局長
委員	奥山 光一	上砂川町長	参 与	井上 健二	国土交通省 北海道運輸局長
委員	河野 憲治	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 議長	参 与	遠藤 達哉 (坂場 武彦)	国土交通省 北海道開発局長
委員	(中川 憲一	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 副議長	参 与	黒川 俊之	国土交通省東京航空局 新千歳空港事務所長
委員	川端 正幸	(公社)北海道トラック協会 理事	参 与	都築 保勇	(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	清水 伸一	(株)日本旅行北海道 代表取締役社長	参 与	宮入 徹往 (堀 圭一)	東日本高速道路(株) 執行役員北海道支社長
委員	中木 基博	(一社)北海道バス協会 理事	参 与	志水 仁	日本貨物鉄道(株) 北海道支社長
委員	林 浩一	日本航空(株) 執行役員北海道支社長	参 与	山崎 雅生 (蒲生 猛)	北海道エアポート(株) 代表取締役社長
委員	原田 勉	北海道船主協会連合会 会長	参 与	唐神 昌子	(公社)北海道観光機構 会長
委員	平島 誉久	(一社)北海道ハイヤー協会	参 与	藤井 裕	北海道経済連合会 会長
委員	深谷 光浩	北海道旅客鉄道(株) 取締役副社長 総合企画本部長	参 与	安田 光春 (岩田 圭剛)	(一社)北海道商工会議所連合会 会頭
委員	堀井 敬太	伊達市長			
委員	三澤 健	(公社)札幌消費者協会 理事			
委員	山本 純江	特定非営利活動法人 ポロクル			
臨時委員	鈴木 雄	北海道大学大学院工学研究院 准教授			

6 ※ ()内は前任者

(敬称略)

7
8
9
10
11
12
13
14

1

【重点戦略小委員会】

小委員長	村上 裕一	北海道大学大学院公共政策学連携 研究部・法学部 教授			
委員	奥山 光一	上砂川町長	参 与	浦田 秀行 (鈴木洋一郎)	経済産業省 北海道経済産業局長
委員	川端 正幸	(公社)北海道トラック協会 理事	参 与	井上 健二	国土交通省 北海道運輸局長
委員	清水 伸一	(株)日本旅行北海道 代表取締役社長	参 与	遠藤 達哉 (坂場 武彦)	国土交通省 北海道開発局長
委員	中木 基博	(一社)北海道バス協会 理事	参 与	志水 仁	日本貨物鉄道(株) 北海道支社長
委員	林 浩一	日本航空(株) 執行役員北海道支社長	参 与	山崎 雅生 (蒲生 猛)	北海道エアポート(株) 代表取締役社長
委員	原田 勉	北海道船主協会連合会 会長	参 与	唐神 昌子	(公社)北海道観光機構 会長
委員	平島 誉久	(一社)北海道ハイヤー協会	参 与	藤井 裕	北海道経済連合会 会長
委員	深谷 光浩	北海道旅客鉄道(株) 取締役副社長 総合企画本部長	参 与	安田 光春 (岩田 圭剛)	(一社)北海道商工会議所連合会 会頭
委員	堀井 敬太	伊達市長			
委員	山本 純江	特定非営利活動法人 ポロクル			

2

※ () 内は前任者

(敬称略)

3

4

【地域交通小委員会】

小委員長	岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院 教授			
委員	奥山 光一	上砂川町長	参 与	井上 健二	国土交通省 北海道運輸局長
臨時委員	鈴木 雄	北海道大学大学院工学研究院 准教授	参 与	藤井 裕	北海道経済連合会 会長
委員	河野 憲治	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 議長	参 与	安田 光春 (岩田 圭剛)	(一社)北海道商工会議所連合会 会頭
	(中川 憲一	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 副議長			
委員	中木 基博	(一社)北海道バス協会 理事			
委員	平島 誉久	(一社)北海道ハイヤー協会			
委員	堀井 敬太	伊達市長			
委員	村上 裕一	北海道大学大学院公共政策学連携 研究部・法学部 教授			

5

※ () 内は前任者

(敬称略)

6

7

【北海道交通・物流連携会議（物流対策ワーキンググループ）】

座 長	村上 裕一	北海道大学大学院公共政策学連携 研究部・法学部 教授			
構成員	相浦 宣徳	北海商科大学 商学部 教授	構成員	北海道船主協会連合会	
構成員	(公社)北海道トラック協会		構成員	北海道旅客船協会	
構成員	日本貨物鉄道(株) 北海道支社		構成員	北海道エアポート(株)	
構成員	北海道通運業連盟		構成員	ホクレン農業協同組合連合会 管理本部 物流部	
構成員	北海道通運業連合会		構成員	北海道漁業協同組合連合会	
構成員	北海道港運協会				

8

(敬称略)

9

10

②道民意向の把握

「素案」について、パブリックコメント及び市町村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
道民意見の募集 (パブリックコメント)	時 期 令和7(2025)年12月22日～令和8(2026)年1月21日
	方 法 次期重点戦略(素案)に対する意見募集
	意見数 19件(13名)
市町村への意見照会	時 期 令和7(2025)年12月18日～令和8(2026)年1月16日
	対 象 179市町村
	方 法 次期重点戦略(素案)に対する意見募集
	意見数 4件(2市町村)

4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34

1 (2) 用語解説

3 ■ あ行

4 アウトバウンド

5 日本から海外へ出かける日本人旅行者。

6 アドベンチャートラベル

7 一般的に、「アクティビティ」、「自然」、「異文化体験」の3つの要素のうち、2つ以上を組み合わせ
8 わせた旅行形態と定義される。

9 より本質的な理解としては、「アクティビティを通じて自然や文化に触れ合うことで、旅行者が
10 内面から変わっていく」ような旅行形態を指す。

11 インバウンド

12 「訪日外国人旅行」あるいは「訪日外国人旅行者」。

13 オープンデータ

14 政府や地方公共団体、企業などが保有する公共データを、二次利用可能なルールの下で、機械
15 判読に適した形式で公開されたデータ。

17 ■ か行

18 カーボンニュートラル

19 二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量と森林等による吸収量が均衡すること。

20 貨客混載

21 貨物と旅客の輸送、運行を一緒に行う形態。

22 関係人口

23 移住した「定住人口」でも、観光に来た「交流人口（観光やビジネスなどの目的を問わず、そ
24 の地域を訪れる人々）」でもない、特定の地域や地域の人々と継続的に多様な形で関わる人々。

25 季節波動

26 特定の季節や時期によって貨物量が変動すること。

27 黄線区

28 2016年11月にJR北海道が発表した「当社単独では維持することが困難な線区について」にお
29 いて、鉄道を維持する仕組みについて、地元自治体等と相談を開始したいとした輸送密度200人
30 以上2,000人未満の線区（当時）。

31 共同輸送

32 複数の荷主の貨物を同時に輸送すること。

33 緊急輸送道路

34 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保
35 すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。

1 **グランドハンドリング**

2 航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。

3 **グローバル・リスク**

4 発生した場合に、世界のGDP、人口、天然資源の大部分に悪影響を及ぼす事象または状況が
5 発生する可能性。

6 **高規格道路**

7 高規格幹線道路（高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路）や地域高規格道路（高規格
8 幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望まし
9 い道路）など、より高いサービスが求められる道路の総称。

10 **交通空白**

11 誰もがアクセスできる移動の足がない、または利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを
12 抱える地域のこと。必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない。

14 **■ さ行**

15 **最適化**

16 交通事業者や自治体をはじめとしたなど地域の多様な関係者間の連携により、地域交通を地域
17 が必要とするサービス水準やニーズに合わせて、路線の見直し」や運行頻度の適正化などに取り
18 組むことで将来にわたり持続可能な形にすること。

19 **シームレス**

20 「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
21 ができる状態を意味する。

22 **社会実装**

23 研究開発によって得られた知識・技術・製品・サービスを、実社会で活用すること。

24 **次世代自動車**

25 窒素酸化物（NOx）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質を排出しない又は排出量が少ない、
26 燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のこと。電気自動車、ハイブリッド自動車、
27 プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、水素自動車、天然ガス自動車及びクリーン
28 ディーゼル自動車がある。

29 **シャーシ**

30 コンテナを載せるトラックの台車。コンテナと一体化してトレーラ（被けん引車）となるた
31 め、転じてコンテナ専用トレーラを指すこともある。

32 **シェアサイクル**

33 相互利用可能な複数のサイクルポート（自転車貸出・返却拠点）が設置された、面的な都市交
34 通に供されるシステム。

1 事業の抜本的な改善方策

2 2024年3月、国土交通大臣はJR北海道に対してJR会社法に基づく監督命令を発出し、黄線区
3 (別掲)においては、JR北海道と地域の関係者は、令和8年度末までに線区ごとに事業の抜本的
4 な改善方策を確実にとりまとめることを命じている。

5 ゼロカーボン北海道

6 道内の二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス排出量と森林等による吸収量のバランス取れ、
7 環境と経済・社会が調和しながら成長を続ける脱炭素社会。道では2050年までの実現を目指し
8 ている

9 10 ■ た行

11 ダブル連結トラック

12 大型トラックに連結機能を搭載し、トラックの後ろにもう一つトレーラーを連結した構造のト
13 ラックのこと。

14 地域公共交通活性化協議会

15 地域公共交通活性化再生法に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行
16 い、地域が必要とするサービス水準やニーズに合わせた地域公共交通の実現に向け、検討や協議
17 を行う協議会。

18 地域公共交通計画

19 地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅
20 客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。

21 すべての地方公共団体において地域公共交通計画を策定することが努力義務化されている。

22 中継輸送

23 一つの行程を複数の運転手で分担して荷物を配送すること。

24 デマンド交通

25 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
26 が可能だが予約が必要。

27 特定技能

28 外国人が日本で働くことができる活動等を類型化した在留資格のうち、特定産業分野に属する
29 相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人に国が付与する在留資
30 格。

31 32 ■ な行

33 二次交通

34 拠点となる空港や駅から目的地までの移動手段のこと。

35 二地域居住

36 主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける暮らし方のこと。

1 ノーカーデー

2 公共交通の需要拡大と利用定借を推進するとともに、脱炭素型ライフスタイル・ビジネススタ
3 イルのさらなる普及を図るため、外出時の公共交通の利用を呼びかける取組。

4 5 ■ は行

6 パレット

7 運搬用の荷台や枠組み。

8 ファーストマイル

9 商品が生産者や供給者から最初に出発する地点から、次の物流拠点までの輸送のこと。

10 フィジカルインターネット

11 インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組みのこと。
12 デジタル技術を駆使して、物資や倉庫、車両の空き情報等が見える化し、規格化された容器に詰
13 められた貨物を、複数の事業者の倉庫やトラック等を共同利用して輸送することで、物流の効率
14 化を図る。

15 北極海航路

16 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
17 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。

18 19 ■ ま行

20 モビリティデータ

21 交通サービスの利用実績や運行情報、事業情報に関するデータ。

22 モーダルコンビネーション

23 激甚化・頻発化する自然災害や運転手不足への対応、脱炭素化への取組など、物流における課
24 題に対応していくため、トラック、鉄道、海上輸送などの異なる輸送手段を組み合わせること。

25 モーダルシフト

26 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
27 ること。

28 29 ■ ら行

30 ライドシェア

31 一般のドライバーが自家用車を使って有償で乗客を運ぶサービス。

32 ラストマイル

33 商品や荷物が最後の物流拠点から顧客に届くまでの輸送のこと。

34

35

1 リダンダンシー

2 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時
3 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
4 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様な性質を示
5 す。

6 7 ■ わ行

8 ワークーション

9 「ワーク（仕事）」と「バケーション（休暇）」を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、
10 職場とは異なる場所で、余暇を楽しみつつ、仕事を行うこと。

11 12 ■ 数字

13 （交通・物流における）2024年問題

14 働き方改革に伴う関連法改正により、2024年4月から原則、運転手の1日の拘束時間は、現行
15 より1時間短い最大15時間以内、年間残業時間の上限は960時間となるため、乗合バスの減便
16 や物流の停滞などが懸念された。

17 18 ■ 英字

19 AI【Artificial Intelligence】

20 人工知能。人間の知的活動をコンピュータに担わせることを目的とする技術や研究分野を指
21 す。一般的には「人間が知的と感じる情報処理を行う仕組み」として理解され、社会や産業の基
22 盤を支える重要な技術となっている。

23 BCP【Business Continuity Plan】

24 「事業継続計画」。自然災害等の緊急事態に遭遇した場合でも、事業資産の損害を最小限にと
25 どめつつ、中核となる事業の継続や早期復旧を可能とするために、あらかじめ行うべき活動や事
26 業継続のための手法を決めておく計画。

27 CIQ【Customs Immigration Quarantine】

28 国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、
29 検疫(Quarantine)を包括した略称。

30 DX（デジタルトランスフォーメーション）【Digital Transformation】

31 2004年にウメオ大学（スウェーデン）のエリック・ストルターマン教授が提唱した概念で、デ
32 ジタル技術が人々の生活のあらゆる側面に影響を与え、変えていくこととされ、人間社会全体の
33 変革を指すもの。

34 日本においては、経済・経営的な文脈で使われることが多く、企業がビジネス環境の激しい変
35 化に対応し、データとデジタル技術を活用して、製品やサービス、ビジネスモデルを変革すると
36 ともに、業務そのものや組織、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立することと定義
37 される。

1 **GTFS【General Transit Feed Specification】**

2 公共交通事業者が時刻表、停留所、運賃などのサービス情報を提供するための標準的なデータ
3 形式。

4 **GX（グリーントランスフォーメーション）【Green Transformation】**

5 産業革命以来の化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換す
6 ること。

7 **Jクレジット制度**

8 省エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用による二酸化炭素等の排出削減量や、適
9 切な森林管理による二酸化炭素の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度。

10 **Ma a S（マース）【Mobility as a Service】**

11 地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サー
12 ビスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地に
13 おける交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重
14 要な手段。

15 **RORO船【Roll on Roll off ship】**

16 ロールオン・ロールオフ船。貨物をトラックやフォークリフトで積み下ろす（水平荷役方式）
17 ために、船尾や船側にゲートを有する船舶であり、そのまま乗り降りを行うため、荷役効率が
18 飛躍的に向上する。

19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45

北海道交通政策総合指針

重点戦略（2026-2030）

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）