北海道

北海道交通政策総合指針
重点戦略【2026-2030】

＜概要版＞

北海道交通政策総合指針 重点戦略【2026-2030】について

次期重点戦略のポイント

■我が国の成長に重要な役割を果たす北海道

次世代半導体拠点への大規模な投資など、**AI-DXの重要性の高まり**、洋上風力発電の整備加速など、**再生可能エネルギーの生産**、さらには、**食料供給地域としての貢献**など、**我が国のエネルギー・経済・食料の安全保障**などの分野において、**本道はこれまで以上に重要な役割を担う**ことが期待され、**交通・物流ネットワーク**はその実現に不可欠な社会基盤。

■交通の役割を明確化し、事業継続できるよう施策推進

交通利用者の減少や人材不足の深刻化、インバウンドの増加、エネルギーや食料の安定供給、大規模な自然災害の発生といった課題に対し、交通・物流ネットワークが社会基盤として十分に機能するよう、**「①地域社会」「②地域経済」「③安全・安心」**を支えるという柱を掲げ、**交通が果たすべき役割を明確化。**

事業者が安定して事業活動が継続できるよう、**「Ⅰ人手不足」「Ⅱ収益確保」「Ⅲ事業者間連携」**といった観点から、重点的かつ集中的に進めるべき取組を整理し、総合的な施策展開を図る。

① 地域社会を支える、地域課題に適応した交通

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
- 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

地域を支えるネットワーク

- 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

など

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

交流人口の拡大

- 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

物流を支えるネットワーク

- 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

など

③ 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

平時・災害時にも強い交通

- 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

新技術活用と環境負荷低減

- 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

など

Ⅰ **人手不足**への対応（人材確保・新技術活用 など）

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（両者に寄与する重要手段）

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Ⅰ～Ⅲを確保し、持続可能な地域交通を実現

1　重点戦略の考え方

（１）策定趣旨

・道では、これまで、交通政策総合指針で設定する重点戦略（2021-2025）の下、公共交通の維持・確保に向けた取組やポストコロナを見据えた取組などを推進してきたが、この間、新型コロナウイルス感染症の５類移行やインバウンド等の観光需要の拡大など、社会経済情勢は大きく変化。また、人口減少の進行に伴う利用者減少等の影響から、事業者の経営環境や交通を取り巻く環境も変化。

・一方で、近年、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への貢献が求められているほか、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し、地域の産業クラスターの形成が進展するとともに、洋上風力発電の整備が進み、エネルギー安全保障にも大きく貢献するポテンシャルを有している。また、札幌開業を控える北海道新幹線は、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に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・物流事業者が安定して事業活動を継続できる環境づくりを関係者が一体となって取り組むことが必要であり、交通の最適化や利便性向上、物流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。

（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 地域社会を支える、地域課題に適応した交通

シームレスな交通	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
地域を支えるネットワーク	地域の実情に合わせた移動の仕組みの構築

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

交流人口の拡大	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
物流を支えるネットワーク	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

③ 安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

平時・災害時にも強い交通	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
新技術の活用と環境負荷の低減	交通・物流におけるDX・GXの推進

（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、関係者が一体となって取組を進める一定の地理的範囲である交通ネットワーク形成圏を設定

・重点戦略は、「道央・道南」「道北」「道東」という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組を推進

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

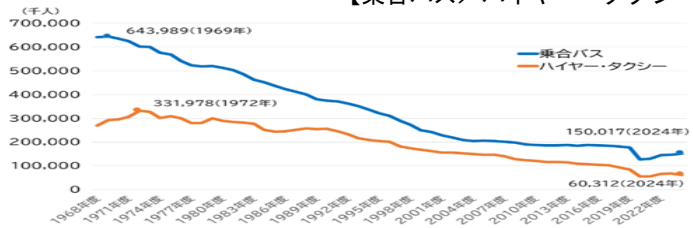
○本道は人口減少の進行に伴い、公共交通の利用者減や人手不足が深刻化し、事業者の経営環境は一層厳しさを増す中、「交通空白」といった課題も顕在化するなど、交通を取り巻く環境は大きく変化。

○北海道は観光のほか、我が国のエネルギー・経済・食料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。

○持続可能な地域交通の確保には、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り、重複路線の解消や経営の共同化・協業化、移動ニーズに応じた運行としていくためのモビリティデータの整備・活用、交通事業者を支えていく新たな支援制度の検討などが必要。

○一連の取組を通じて、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。

【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

○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、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の向上に向け、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・構築のほか、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。

○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

○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＞

○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。＜道央・道南、道北、道東＞

具体的な取組

■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

■地域を支えるネットワーク

○「交通空白」の解消に向けた交通モードの導入

2　重点戦略

（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

現状・課題

○観光需要が回復基調にある中、観光客の季節的・地域的偏在等の課題に対応しながら観光需要を更に取り込んでいくとともに、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・強化や空港の受入環境の整備、観光資源を活用した誘客促進が必要。

○北海道が我が国の成長戦略において大きな役割を果たすため、北海道新幹線の整備は不可欠。

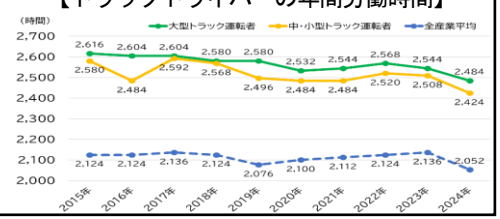
○農産品等の本州への貨物輸送等は季節波動が大きく、繁忙期・閑散期の需給差による物流効率の低下が課題。

○トラック運転手の不足や自動車運転業務における時間外労働の上限規制適用開始等により、物流の輸送力不足の深刻化が見込まれており、輸送の効率化や荷主・消費者の行動変容に向けた取組等が必要。

○輸出をめぐる情勢が変化する中、国際物流機能の強化が必要。

【訪日外国人旅行者数】

【トラックドライバーの年間労働時間】



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、各空港の機能強化やアウトバウンド需要の創出に向けた取組などを進める。＜道央・道南、道北、道東＞

○安定的な輸送確保に向け、事業者間連携による中継・共同輸送など輸送効率化に向けた取組を進める。＜道央・道南、道北、道東＞

○北海道新幹線の札幌延伸に伴う鉄道貨物輸送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る。＜道央・道南＞

○輸出拡大に向け、道内各空港や港湾のインフラ機能の充実･強化、国際航空路･航路の拡充に向けた取組を進める。＜道南・道央、道北、道東＞

基本的な方向

○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、道内港へのクルーズ船の寄港促進に取り組む。

○観光客の地域･季節偏在の解消や周遊促進に向け、地域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、交通の利便性向上を図る。

○道内を旅行する方々の移動ニーズに応え、公共交通機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、空港間の連携を推進する。

○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とともに、新幹線効果の更なる発揮に向けた取組を推進する。

○物流の効率化や荷主･消費者の行動変容に向けた取組を推進し、地域の安定的･持続的な物流ネ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や我が国のエネルギー・経済・食料の安全保障を支えていく。

○貨物の集積や国際物流拠点の形成に向けて、国際航空路・航路の拡大や空港・港湾の機能強化を推進する。

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
○多様なニーズに対応した観光地づくりと交通の充実
○繁忙期等における道内観光地での対応
○航空ネットワークの充実･強化　○道内空港の機能強化
○道内空港を支える人材の確保･育成　○鉄道の輸送機能等の充実
○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
○クルーズ船の道内港への寄港促進

■物流を支えるネットワーク

○物流の効率化に向けた取組の推進
○地域物流の確保に向けた新たな輸送システムの検討
○労働環境の改善
○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
○空港を活用した取組の推進　○港湾を活用した取組の推進

2　重点戦略

（3）安全・安心な暮らしを支える、強くしなやかな交通

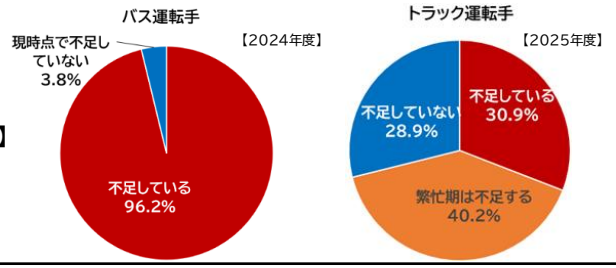
現状・課題

○人口減少等の進行に伴い、交通・物流双方で人材不足・高齢化が深刻化しており、人材の確保・育成や外国人材の活用、自動運転やAIなど新技術の活用に取り組んでいくことが必要。

○本道においては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が、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、観光や我が国のエネルギー・経済・食料の安全保障などを支えており、平時のみならず、災害時等のリスクに備えた対策やインフラの強靱化・老朽化対策を進めることが必要。

○本道のCO_2排出量は、全国と比べ、運輸の割合が高く、交通・物流における脱炭素化の取組を進めることが必要。

【運転手不足の状況（北海道）】



基本的な方向

○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確保・育成を推進する。

○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応の振り返りを行い、以後の対策に活用していく。

○観光や我が国のエネルギー・経済・食料の安全保障などを支えることも含め、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る。

○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。

○交通・物流における新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

○地域の関係者が連携し、就職相談会や学生向けの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。＜道央・道南、道北、道東＞

○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とともに、平時・災害時の輸送力を強化するため、高規格道路の早期整備に向けた取組を進める。＜道央・道南、道北、道東＞

○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。
＜道央・道南、道北、道東＞

○自動運転の実証試験など新技術の活用による交通の生産性向上や、次世代自動車の導入などCO_2排出量削減に向けた取組を推進する。
＜道央・道南、道北、道東＞

具体的な取組

■平時・災害時にも強い交通

○運輸人材の確保・育成
○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
○交通障害等の発生時における旅行者への情報発信
○高規格道路網の形成
○防災・減災対策による耐災害性の強化

■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
○GX等の推進による環境負荷の低減

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、必要に応じて見直しを行う。
・取組の推進に当たっては、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。

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

Check

○点検・評価
- 関連指標の進捗状況や、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

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

4　関連指標一覧

（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

（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交流人口の拡大					
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

4　関連指標一覧

（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