

『北海道交通政策総合指針』 《概要版》

人とモノの流れが加速する！ 北海道の新たなステージを創る！ 安全・安心、便利で快適な交通ネットワークを道民みんなで実現する！

I 策定の趣旨

- ・本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、あらゆる関係者が協働して交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するため策定。
- ・計画期間：2018(平成30)～2030年度（北海道新幹線の札幌開業予定時期）

II 交通ネットワークの現状と課題

人口減少と 広域分散型社会	労働力不足 と災害対応	加速する人 とモノの動き	陸・海・空の ネットワーク強化	自動走行など 技術革新	交通機関等(鉄道・バス・タクシー・ 航空・船舶・高規格幹線道路・物流)
------------------	----------------	-----------------	--------------------	----------------	--

III 交通ネットワーク形成の基本的な考え方

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**

- ・4つの基本方向：①交流人口の拡大 ②ストレスのない移動 ③安全・安心な地域社会 ④防災機能の強化
- ・人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開
- ・今後3年間で集中的に進める取組を5つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速

IV 道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク

1 交通ネットワーク形成圏

北海道型 公共交通 ネットワーク (3つの階層)	幹線 交通	中核都市間等を結ぶ 本道の骨格となるネットワーク
	広域 交通	中核都市や地域中心都市と 周辺市町村などを結ぶネットワーク
	生活圏 交通	単一市町村・周辺エリアでの 日常生活に密接した交通ネットワーク

3つの交通ネットワーク形成圏

道央・道南地域	道北地域	道東地域
新千歳空港や新函館北斗駅といった交通拠点が集積し、本道経済を力強く牽引	豊かな自然環境や雄大な大地を活用し交流人口を呼び込み、経済活性化を促進	圏域内の都市間の移動や観光資源を巡る広域周遊により、経済活性化を加速

- 2 鉄道網の展望（持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方や指針における具体的取組）
- 3 空港の展望（新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別、中標津、紋別、離島(利尻・礼文・奥尻)、丘珠）
- 4 港湾の展望（室蘭、苫小牧、函館、小樽、釧路、石狩湾新港 など）

V 具体的な施策の展開

1 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

- ・2020東京オリンピック・パラリンピック
- ・民族共生象徴空間の開設
- ・道内7空港の運営の一括民間委託
- ・JR北海道の事業範囲の見直しなどを見据えて取り組む

(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、地域の暮らし・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

(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

(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 2030年度までの長期的な施策

	現状と課題	施策のポイント(交通・物流)
(1) 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	・インバウンドの増加 ・北海道新幹線開業と札幌延伸 ・道内空港運営の民間委託 ・LCCの就航増加 ・観光列車の全国的なブーム ・クルーズ船の寄港増 ・食の輸出拡大 など	・成長するLCCなど国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致 ・鉄道と航空路線の連携による新たな広域周遊ニーズの創出 ・移動時間短縮でライフスタイルを変える新幹線の活用 ・ダイレクト航路の充実に向けた港湾の国際機能強化 ・新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大 ・北極海航路の拠点化 など
(2) 競争と共生 事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進	・広域分散型の地域構造 ・持続的な鉄道ネットワーク確立に向けた取組 ・一次産品輸送の季節波動・片荷輸送 ・技術革新の進展 など	・交通モード間の連携によるスムーズな移動の実現 ・駅や空港など交通結節点からのアクセス交通の整備 ・高規格幹線道路など道路交通ネットワークの整備 ・北海道型共同輸送の促進 ・自動走行・ドローン輸送など輸送革命の実現 など
(3) 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	・人口減少・高齢化の進行と都市部への人口集中 ・公共交通機関の利用者の減少 ・消費者ニーズの多様化 など	・まちづくりと連携した持続的で地域に最適な交通ネットワークの構築 ・人・モノのコラボによる過疎地域等での確実な移動及び輸送の確保 など
(4) 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	・頻発・激甚化する自然災害 ・積雪寒冷な気象条件 ・経営環境・労働環境等の変化 など	・代替交通も含む防災・減災対策の強化と国土強靱化への貢献 ・災害発生時の連携体制強化・情報提供機能の充実 ・次世代を担う輸送人材の確保・育成 など

VI 推進体制

・多様な主体がそれぞれ役割分担をしながら、連携強化による施策の推進

VII 点検・評価

・PDCAサイクルによる推進管理と情勢変化に対応した柔軟な見直し

【重点戦略】 ①インバウンド加速化戦略

課題等：
インバウンドなど
交流人口のさら
なる拡大

- ◇国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致
- ◇空港や港湾、駅から全道各地をスムーズにつなぐ交通アクセス整備
- ◇新たな観光ルートの新出や多言語表示などの整備
- ◇新たな観光列車の実証運行とその本格運行に向けた調査・検討 等

【重点戦略】 ②国際物流拡大戦略

課題等：
道産品の輸出拡
大を促進

- ◇国際航空路線の拡大、新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大
- ◇北極海航路の拠点化や港湾の国際機能強化
- ◇ものづくり産業、食関連産業等の集積促進による輸出拡大 等

【重点戦略】 ③シームレス交通戦略

課題等：
公共交通の利用
増に向けた利便
性向上と利用促
進

- ◇地域住民、交通事業者、行政などによる検討会議の設置
- ◇モデル地域での利便性向上と利用促進に向けた社会実験の実施
- ◇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
- ◇公共交通の利用定着に向けたモビリティマネジメントなど住民の意識改革 等

【重点戦略】 ④地域を支える人・モノ輸送戦略

課題等：
生活交通や地
域の輸送網の維
持・確保

- ◇貨客混載など事業者間連携による取組の促進
- ◇自動走行・ドローン輸送など新技術の実用化に向けた取組
- ◇自治体やNPOと連携したラストワンマイル輸送の確保 等

課題等：
物流における季
節波動や片荷
輸送への対応

- ◇輸送事業者の連携による貨物の集約や共同輸送の実証など効率的な輸送システムの構築
- ◇トラック輸送から鉄道輸送に転換するモーダルシフトの推進
- ◇季節波動などの解消に向けた産地から消費地までの輸送効率化 等

課題等：
運転手不足に対
応した人材の確
保・育成

- ◇バスやトラック運転手などの人材確保に向けた説明会、インターンシップ、大型免許等取得助成の実施 等

【重点戦略】 ⑤災害に強い交通戦略

課題等：
災害時等の交通
障害への対応

- ◇「北海道交通・物流連携会議」の設置など災害対応の連携強化
- ◇スマートフォンやインターネットを活用した交通情報の発信強化
- ◇空港や駅などの交通拠点における的確な誘導や代替交通も含めたインフォメーション機能の充実 等

“北海道型運輸連合”の構築に向けた取組の概要（案）

○モデル地域の決定（**広域的なネットワーク形成**に向け優位性がある地域として十勝を選定）

○検討会議の設置（関係者によるコンセンサスを形成）

シームレス交通戦略推進会議のメンバー

- ・有識者（北大・岸准教授、交通経済研究所・土方研究員）
- ・国（運輸局・開発局）
- ・道（交通企画課、十勝総合振興局）
- ・帯広市、近隣町村
- ・交通関係者（JR北海道、十勝バス、北海道拓殖バス、十勝地区タクシー協会、帯広空港ターミナルビル）
- ・関係団体（帯広商工会議所、十勝観光連盟 等）



1年目

H30年度

○社会実験に向けた取組内容の検討

- ・具体的な取組の洗い出し、テーマの設定
- ・乗降データ整理や利用ニーズ把握、需要予測
- ・交通アクセス診断の実施 等

○住民向けフォーラム等の開催

- ・実験内容の普及・啓発

2年目

H31年度

○社会実験の実施（利便性の向上に向けた取組を検証）
テーマ例）利用促進・意識改革、乗継ダイヤ、運賃、情報提供など）

実施方法やポイントの整理、改善手法の検討など、ノウハウの蓄積

公共交通の利用促進に向けた機運醸成

○モビリティマネジメントとして普及・啓発
（モデル地域での事業全体の取組内容を全道各地へ普及・啓発）

3年目

H32年度

○社会実験の継続・拡充
（2年目の実施結果を踏まえ、他の路線等での展開）

○他地域での展開に向けた準備

＜運輸連合とは＞

運輸連合とは、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。

＜主な特徴＞

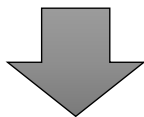
公共交通の利便性向上に向け、以下のような取組を実施

■ **共通運賃制度（ゾーン運賃）の運用**

（各交通モードの運賃体系を一元化し
ゾーン内の共通運賃を導入）

■ **ストレスの少ない乗り継ぎの実践**

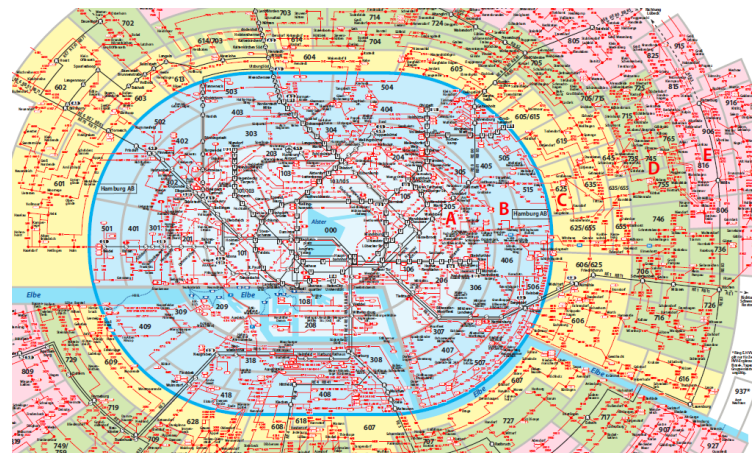
（乗車場所の近接やダイヤ調整に
よる乗り継ぎ環境の改善）



誰にとっても利用しやすい公共交通の実現

→ 利便性向上により公共交通へのシフトを誘導

共通運賃制度（ゾーン運賃）



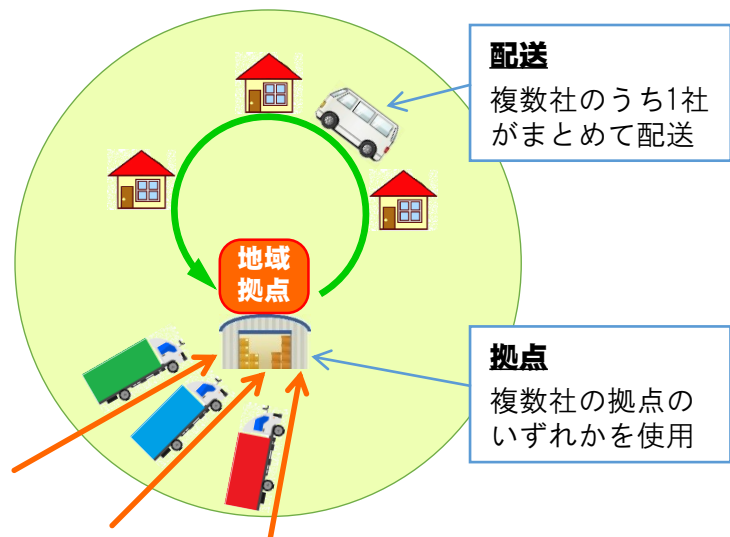
フランクフルト市郊外のケーニヒシュタイン駅

一般財団法人 交通経済研究所
調査研究センター 土方まりこ氏の
資料を基に交通企画課が作成

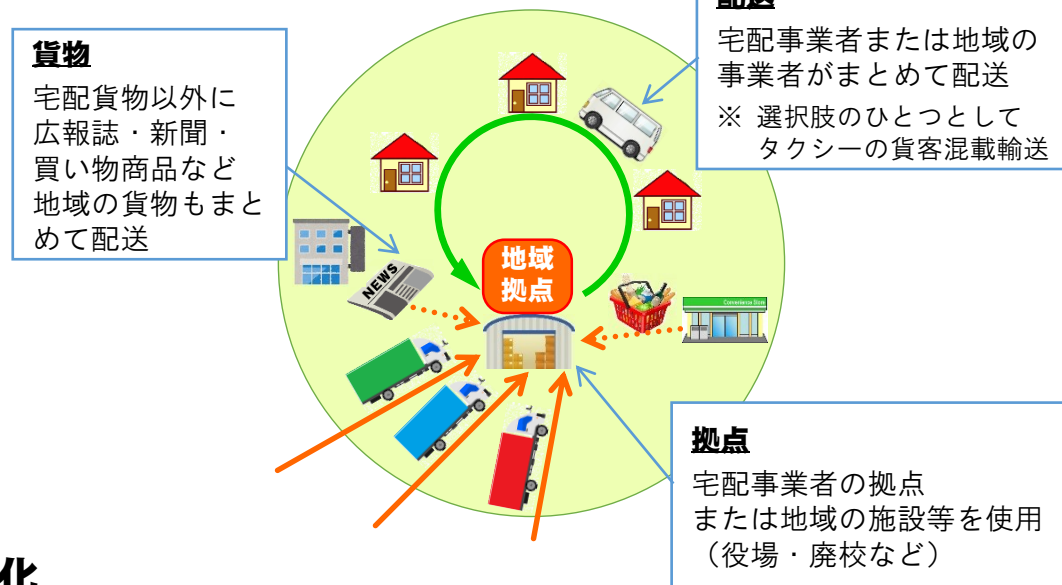
地方部での共同輸送 取組イメージ

① 地域内（市町村等）の配送の共同化

《第1段階》 宅配事業者の連携による共同配送

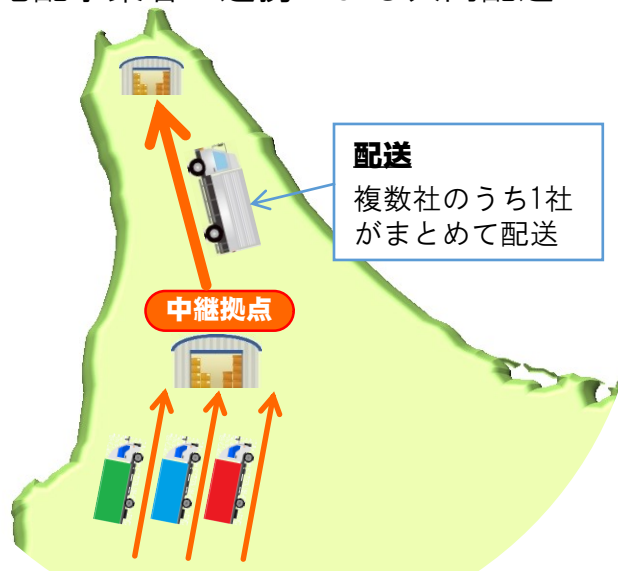


《第2段階》 地域と連携した共同配送



② 中核都市（地方都市）と市町村間の輸送の共同化

《第1段階》 宅配事業者の連携による共同配送



《第2段階》 宅配事業者以外の企業も参加した共同配送

