

④ 地域を支える人・モノ輸送戦略

人とモノを同時に運ぶ貨客混載の促進や、自治体と事業者が連携した輸送人材の確保・育成など、地域や交通・物流事業者が、相互に連携・補完した取組を進め、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す。

戦略の考え方

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

- 地域での安定した人・モノ輸送の確保により、道民の安全・安心な生活を確保
- 生産地と連携した物流体制の構築により、道産品の安定供給や産地の収益力を強化
- 自動走行・ドローン等の新技術を活用した人・モノ輸送体制を構築

現状と課題・方向性

人の移動・モノの輸送の危機

“事業者の努力だけでは存続が困難”

過疎地における
脆弱な公共交通

人口減少などによる
ドライバー不足

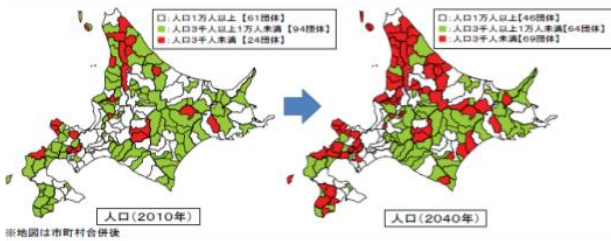
過疎化の進行による
輸送効率の低下

宅配便
個数の増加

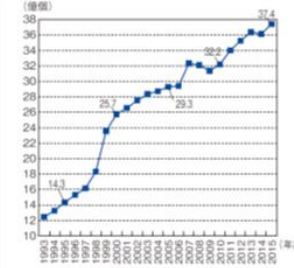
農水産品等の
季節波動・片荷輸送

輸送事業者・地域・利用者・荷主などの「連携」による「効率化」

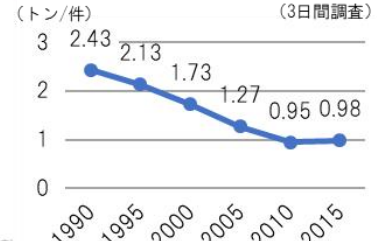
道内市町村の人口推移



宅配便取扱実績



1輸送あたりの貨物量の推移



取組の視点

人の移動の最適化

- ◆ 地域とともに創る生活交通ネットワーク
- ◆ 持続的な鉄道網の確立

人・モノ輸送の連携・効率化

- ◆ 『人・モノ協働輸送』のさらなる促進

人・モノ輸送の技術革新

- ◆ 自動走行・ドローン輸送等の実現に向けた環境整備

モノの輸送の効率化

- ◆ 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
- ◆ モーダルシフト等の推進
- ◆ 季節波動などの解消に向けた輸送の効率化
- ◆ 荷主と連携した生産性向上

次世代を担う輸送人材の確保

- ◆ 多様な人材の確保・育成



⑤ 災害に強い交通戦略

交通・物流事業者や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、災害等に強い公共交通ネットワークの実現を目指す。

戦略の考え方

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

- 自然災害による交通障害等への迅速な対応が行われ、人やモノの移動が早期に回復
- 代替交通手段の案内など、利用者目線に立ったタイムリーな情報提供で円滑な移動を確保
- インバウンドをはじめとする来道者が、災害発生時にも、安全・安心に旅行を継続

現状と課題・方向性

大雪や災害時等において交通結節点に人が滞留 “滞留防止に向けた事業者間連携の促進”

気候変動による
自然災害リスクの増大

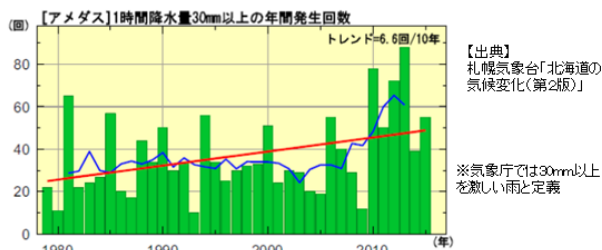
台風や大雪、地震等による
大規模な交通障害の発生

非常時情報の
伝達不足

交通拠点の収容等
対応の限界

「災害時の連携強化」と「安心を届ける情報発信」

1時間降水量30mm以上の年間発生回数



冬期間における国道の通行止めの状況



【出典】北海道開発局 平成28年度 頻発する暴風雪を踏まえた今冬の取組について

取組の視点

関係機関の連携体制の強化

- ◆ 災害時に力を発揮する交通・物流の連携強化
- ◆ 雪に負けない鉄道施設や空港などの機能強化と道路ネットワークの維持
- ◆ 旅行者等に寄り添う地域のサポート体制構築

旅行者等も安心できる情報発信

- ◆ スマホなどでラクラク検索・情報入手
- ◆ 交通拠点等でチェックできる多様な運行情報



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

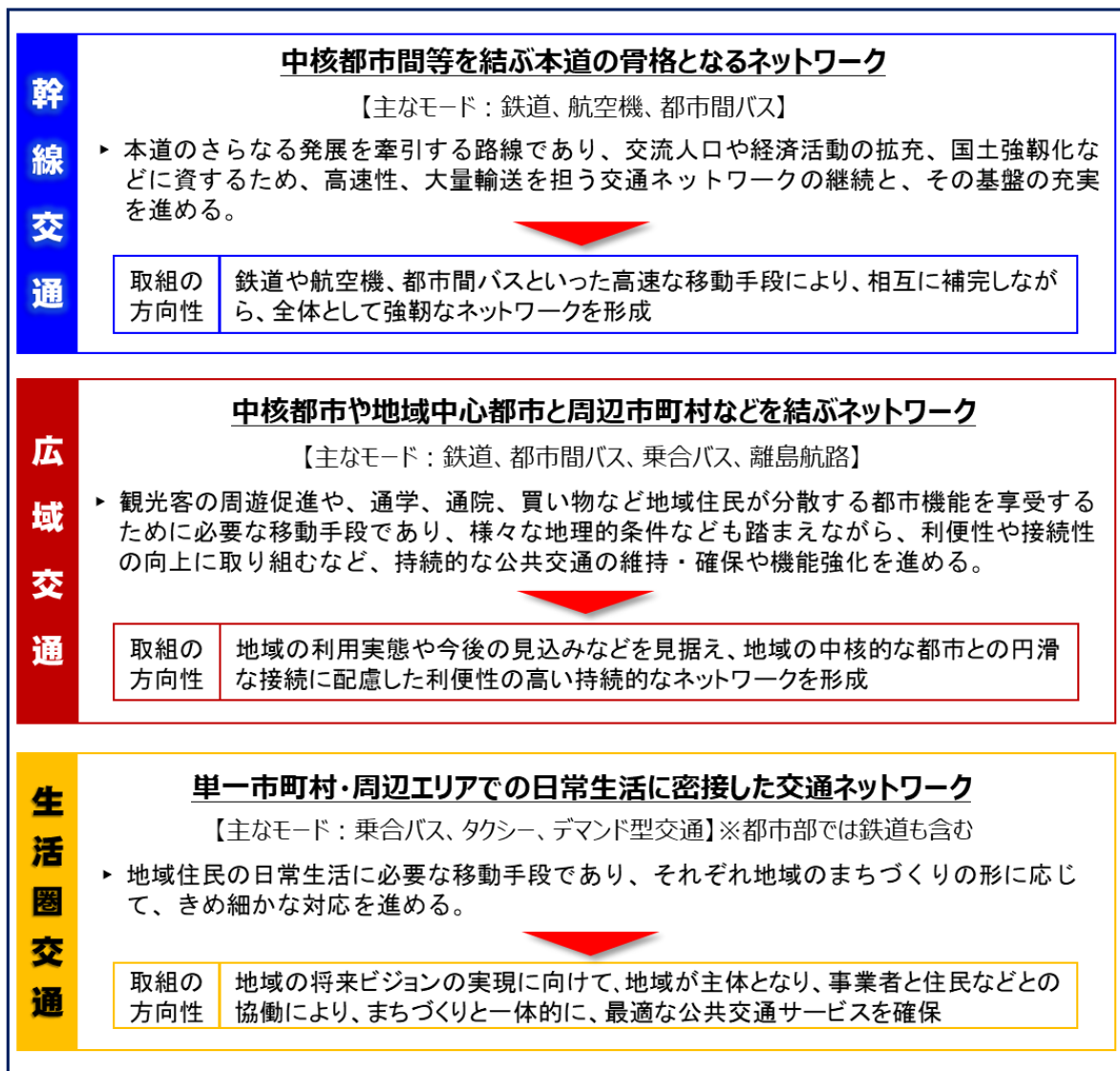
IV 道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク

1 交通ネットワーク形成圏

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ることから、広域（全道）的な観点からも捉えていくことが重要である。

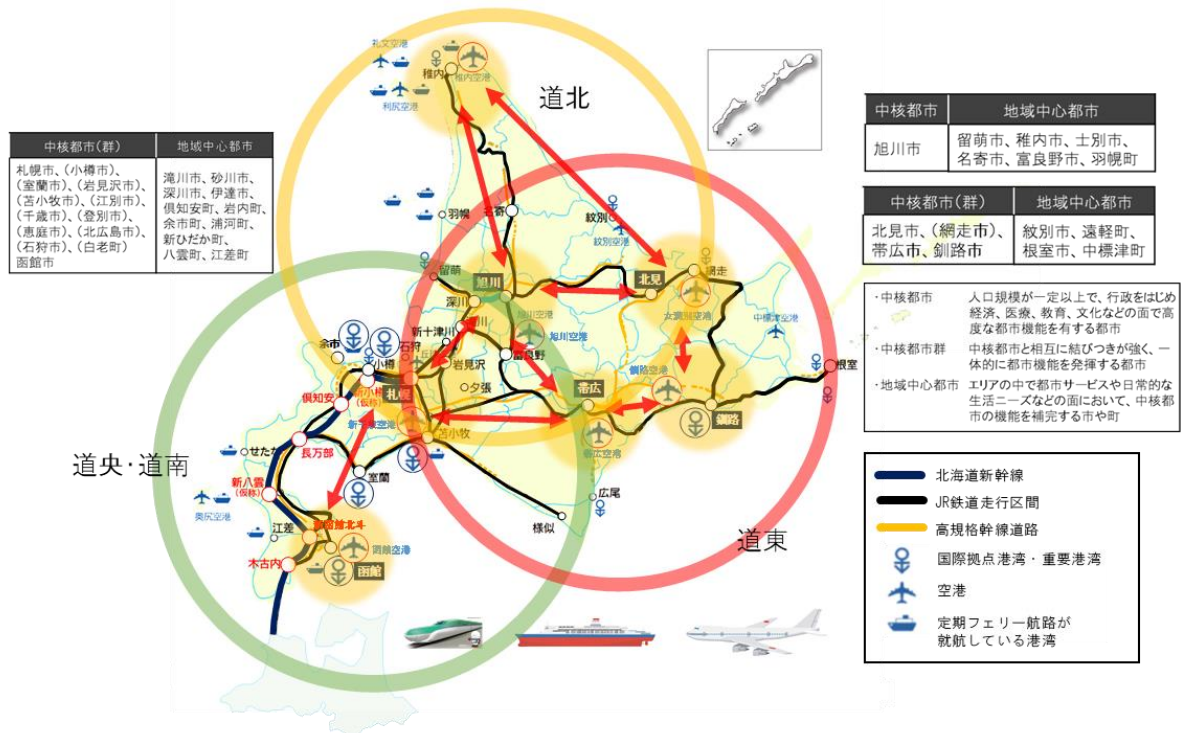
こうしたことから、人やモノの動きや地域間のつながりの観点から、一定の地理的範囲を「道央・道南」「道北」「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏として設定し、それぞれの圏域において、交通事業者をはじめ、行政機関や関係団体が一体となって取組を進めるとともに、各圏域間の連携を深めながら、北海道全体の活性化を促進する公共交通ネットワークを実現する必要がある。

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞



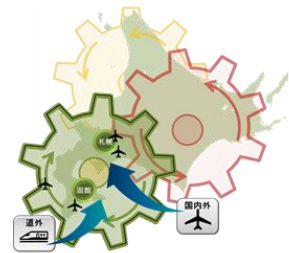
幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定

<3つの交通ネットワーク形成圏>



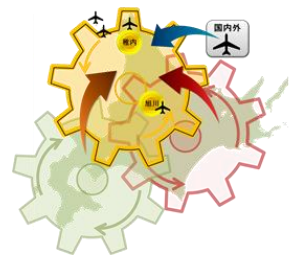
(1) 道央・道南地域

- 中核都市である札幌市や函館市を中心に様々な都市機能が集積し、新千歳空港や新函館北斗駅という北海道の二大ゲートウェイをはじめ、室蘭港・苫小牧港という2つの国際拠点港湾を有する当地域を、国内外から多くの人やモノを呼び込む交通ネットワーク形成圏と捉える。
- 将来に向けては、これらの交通拠点の機能拡充や各地を結ぶ交通ネットワークの一層の整備を進めることにより、圏域内の人やモノの循環を加速させ、地域のさらなる成長を促進するとともに、青森県をはじめとする東北地域や隣接する形成圏とも連動しながら、本道経済を力強く牽引していくことが期待される。



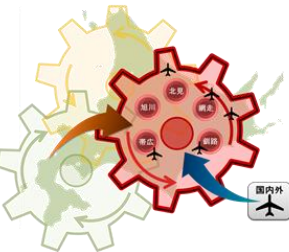
(2) 道北地域

- 旭川市や名寄市、稚内市、富良野市などを中心に南北に広がる地域を交通ネットワーク形成圏として捉える。
- 将来に向けては、地域内にある豊かな自然環境や雄大な大地を最大限に活用し、自動運転といった先駆的な実証試験を行うフィールドの提供など地域の潜在力をさらに活かした取組が期待される。
- また、宿泊施設や移動手段等への新たな投資や観光客の誘致などにより積極的に交流人口を呼び込むとともに、地域内の空港を拠点に直接道外と結びつく動きや、隣接する形成圏との連動した動きにより、地域の活力をさらに増幅させ、本道経済の活性化を一層促進していくことが期待される。



(3) 道東地域

- 北見市、網走市、帯広市、釧路市などを中心に東西に広がる地域を交通ネットワーク形成圏と捉える。
- 将来に向けては、圏域内の都市間の移動のほか、知床、阿寒摩周、釧路湿原、大雪山といった国立公園をはじめとする雄大な自然や温泉地などの観光資源を巡る広域周遊を支える交通ネットワークの循環を強化することが期待される。
- また、地域内の空港を拠点に直接道外と結びつく動きや、隣接する形成圏との連動した動きにより、地域の活力を一層高め、本道経済の活性化を加速していくことが期待される。



- ・ 各圏域については、市町村界などにより明確に区分されるものではなく、交通事業者や行政機関などが連携して取組を進めることが適当な一定の地理的な範囲を交通ネットワーク形成圏として設定するものである。

（１）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 ～道央・道南地域～

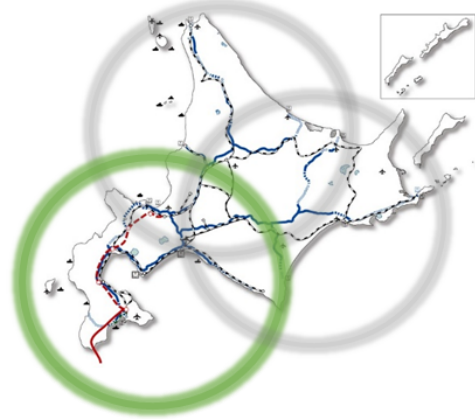
現状・課題

道央・道南地域は、中核都市である札幌市や函館市を中心に政治・経済、商工業、医療などの様々な機能が集積しているほか、新千歳空港や新函館北斗駅という北海道にとっての二大ゲートウェイに加え、室蘭港・苫小牧港という2つの国際拠点港湾により多くの人やモノが交流している。また、多様な農林水産業、豊かな自然環境やアイヌ文化、縄文遺跡群といった多彩な地域資源が展開するなど、北海道全体の成長をリードする中核エリアとなっている。

参考データ

エリア(道央・道南)の人口【国勢調査】
2015(平成27) 3,812,745人(全道の70.8%)
エリアの宿泊客延べ数(うち訪日外国人来道者延べ数)
2016(平成28) 約24,780千人(約5,112千人)

札幌市や函館市などを中心に南北に広がる一定の地理的範囲を交通ネットワーク形成圏として捉える。



<地域>

- 医療面では、11の二次医療圏(札幌、後志、南空知、中空知、北空知、西胆振、東胆振、日高、南渡島、南檜山、北渡島・檜山)で構成され、各医療圏では、札幌市、小樽市、倶知安町、岩見沢市、砂川市、深川市、室蘭市、苫小牧市、新ひだか町、浦河町、函館市、江差町、八雲町といった都市に所在する医療機関への移動が見られる。
- 買物面では、札幌市、函館市など地域の中核となる都市を中心に広域商圏が形成されている。
- 観光面では、札幌市や小樽市、函館市などの都市部に加え、支笏洞爺国立公園やニセコ積丹小樽海岸国立公園、日高山脈襟裳国立公園、大沼国立公園のほか、温泉や歴史、文化遺産、食といった多彩な資源を活用した誘客の取組が進められている。
- ビジネス面では、本社や支社が集中する札幌市と各都市との相互の移動が見られる。

<交通>

■鉄道

北海道新幹線が東京～新函館北斗間を結ぶとともに、函館線、千歳線、室蘭線、札沼線及び日高線などが各都市を、道南いさりび鉄道が、五稜郭～木古内間を結んでいる。

石勝線(新夕張～夕張)、札沼線(北海道医療大学～新十津川)、室蘭線(沼ノ端～岩見沢)、日高線(苫小牧～鶴川)、日高線(鶴川～様似)は、「JR北海道単独では維持することが困難な線区」と位置付けられており、地域の実情を踏まえた最適な交通体系の確立に向け、地域での検討・協議の加速化が必要。

道南いさりび鉄道は、沿線人口の減少等により、引き続き厳しい経営が予想されていることから、地域住民による日常的な利用の促進や観光客の利用拡大など収益拡大に向けた取組が必要。

北海道新幹線については、開業2年目の利用状況が、初年度より低くなっており、各種キャンペーンの実施による利用促進や青函共用走行区間等における高速化の早期実現が必要。2030年度末には札幌開業が予定されており、建設工事の円滑な推進と早期完成が求められている。

北海道新幹線新函館北斗・札幌間の開業後、函館本線の函館・小樽間がJR北海道から経営分離されることから、地域交通の確保に向けた検討が必要。

■バス・タクシー

本道の交通の拠点である札幌市と中核都市・中心都市が都市間バスネットワークで結ばれている。また、道央・道南の各地域内の中核都市と中心都市が生活交通路線として運行されている。

近年は、道央地域において外国人観光客の増加に対応し、バス事業者が共同で外国人観光客限定の乗り放題乗車バスを販売している。道南地域では新幹線駅やフェリーターミナルからの交通アクセスとして路線バスを運行している。過疎地域などでは、コミュニティバスやデマンド型の乗合タクシーが導入されている。

バスやタクシー事業を取り巻く環境は、地域の人口減少による利用者の低迷などに伴い、厳しい状況が続いており、また、運転手不足により路線の運行に影響が出ることが懸念されていることから、地域が一体となった生活交通の確保に向けた取組が必要。