■高規格幹線道路

北海道縦貫自動車道や深川・留萌自動車道などが各都市を結ぶ計画となっているが、未開通区間が多く残されており、計画に対する地域内の開通率は約55%（2016（平成28）年度末）。

旭川市と稚内市、名寄市などが高規格幹線道路で結ばれていない。特に北海道縦貫自動車道には、多くの未開通区間が残されており、並行する国道は冬期間、しばしば吹雪による交通障害が発生するなど、安定した道路交通の確保が課題。地域医療を支え、広域観光の振興を図る上でも早期のネットワーク化が必要。

■航空

旭川、稚内、利尻、礼文（休止中）の4つの空港があり、旭川空港は東京、名古屋のほか、国際線（台北）も就航しているなど道北地域の中核的な空港となっている。

近年、稚内空港への国内チャーター便が急増している。

利尻空港と札幌（新千歳・丘珠）を結ぶ路線は住民の暮らしや、観光を支える重要な交通手段となっている。

需要の低迷により休止や季節運航となっている路線があるなど、路線の維持や拡充に向けた需要拡大が課題となっている。現在、供用休止となっている礼文空港の今後のあり方について検討が必要。

■船舶

稚内港、留萌港の2つの重要港湾があり、道北の産業や生活を支える拠点であるほか、稚内港と利尻・礼文島及び羽幌港と焼尻・天売島を結ぶ離島航路は、地域の生活や地場産業を支える重要な交通手段となっている。

留萌港は、製紙工場の燃料となる石炭の輸入や、道産木材の中国・韓国への輸出を行っている。

稚内港は、利尻・礼文島への航路を有しているほか、サハリンとの定期航路を有している。

離島住民の生活や産業を支える離島航路の維持確保に向けた取組が必要となっている。また、道北地域経済の活性化や観光振興のため、クルーズ船の寄港促進に向けて取り組むことが必要。

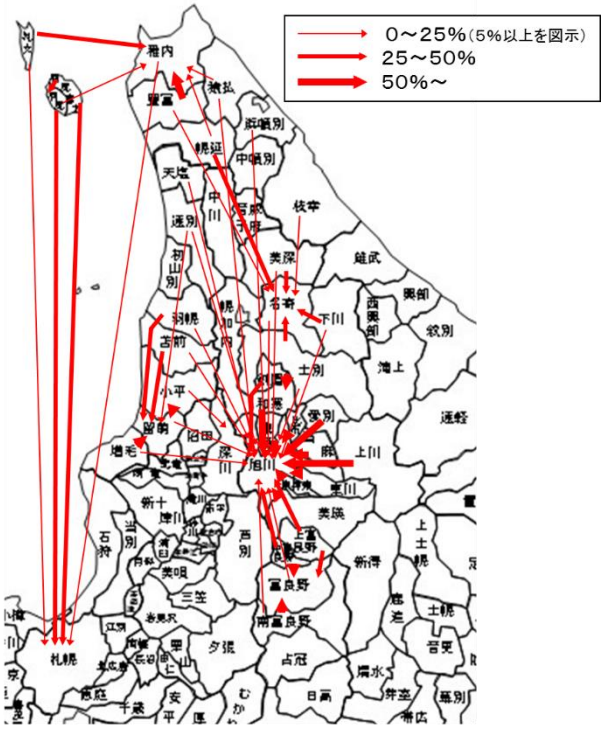
■物流

輸送の大部分はトラックが担っている。

旭川を拠点とし、名寄やオホーツクなどからの農産物などを全国各地に向け、鉄道により輸送している。

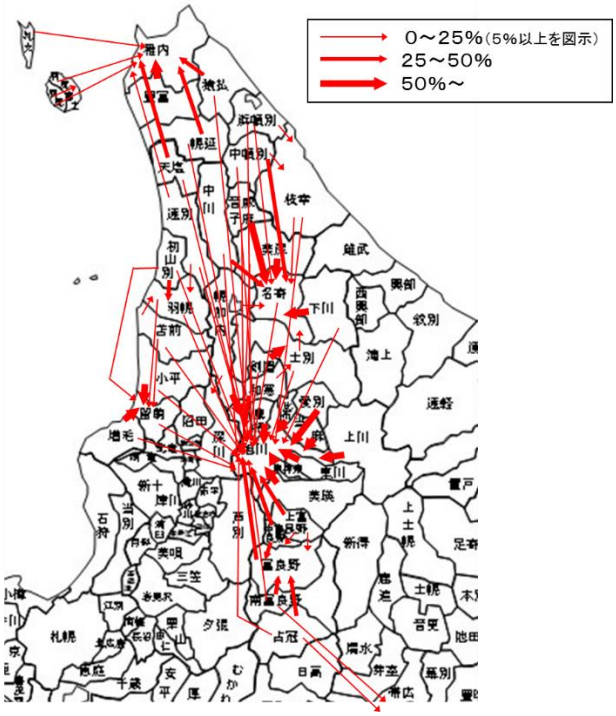
都市から地域への輸送は、トラック1台当たりの稼働距離が長い上、積載率が低いこともあり生産性が低下しており、離島部等への輸送体制の維持が困難となってきている。

＜医療機関受療に伴う移動実態＞



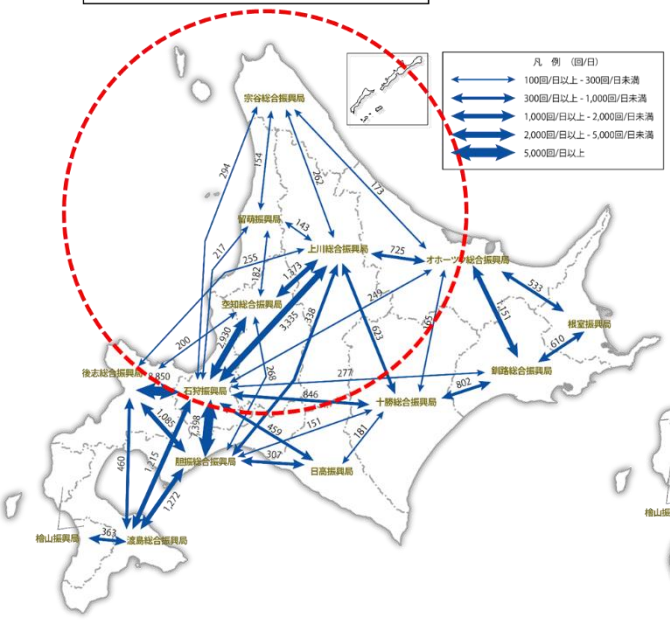
【出典】
北海道総合保健医療協議会地域医療専門委員会資料
をもとに作成

＜買い物に伴う移動実態＞

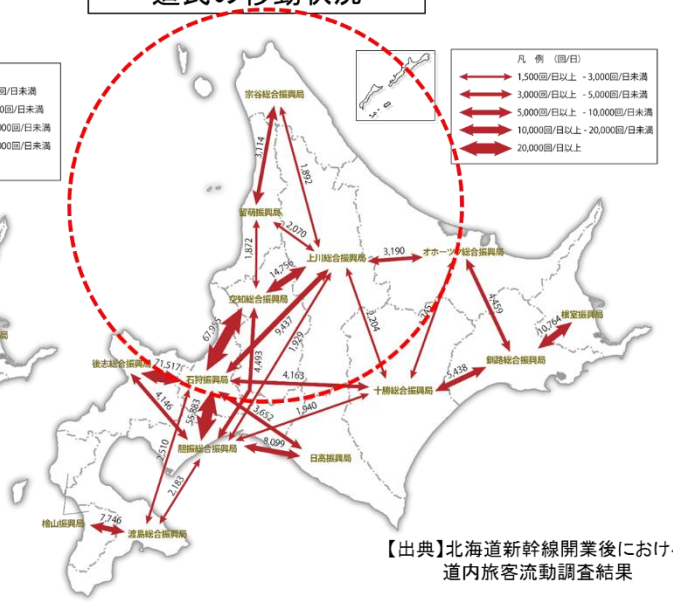


【出典】
北海道広域商圏動向調査報告書をもとに作成

来道者の移動状況



道民の移動状況



【出典】北海道新幹線開業後における
道内旅客流動調査結果

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

今後の方向性

＜地域＞

○　基幹産業である農林水産業における生産基盤の強化や安定供給など、地域の特性を活かした産業振興を進める。

○　雄大な自然環境や多彩な食等、地域資源を活かした通年・滞在型観光地づくりや広域観光の推進、外国人観光客の受入体制の整備・促進、広域的なスポーツ、アウトドアイベントの開催やスポーツ・音楽合宿の誘致等、多様な魅力あふれる観光振興を進める。

○　自然特性を活かした再生可能エネルギーの導入・普及のほか、地域医療と保健・福祉の充実など、自然と調和した安全・安心な地域づくりを進める。

○　医療体制や交通基盤の整備といった安全・安心な離島生活の確保に向けた取組のほか、基幹産業である水産業や観光産業の振興など、離島地域の振興を進める。

○　地域産業の担い手の確保・育成や若年層を対象とした移住・定住施策を進める。

○　地理的・歴史的に関わりの深いロシア・サハリン州との経済・文化交流を進める。

＜交通＞

1　交通ネットワークの方向性

道北地域は、「札幌・旭川・稚内」を結ぶ鉄道が高速移動の中心的な役割を担っており、また、航空路線により稚内空港・旭川空港と道外が直接結ばれている。

2030年度に予定される北海道新幹線の札幌開業に伴い、札幌圏を窓口とした来道者が増加し、道北地域においても、その波及効果による交流人口のさらなる拡大が見込まれることから、「札幌・旭川・稚内」を結ぶ高速交通網や駅などの交通結節点と各都市を結ぶ交通アクセスの一層の強化を進める。

道外の主要な国際線就航空港と稚内空港・旭川空港を結ぶ国内線や、札幌圏をはじめとする道央や道南、道東といった各地域と稚内空港・旭川空港を結ぶ道内路線の充実などを進める。

北海道新幹線の札幌開業や道内7空港の一括民間委託などを契機に、道北地域に、インバウンドを含む、さらに多くの観光客が来訪し、空港や駅が所在する旭川を拠点として富良野エリアや、道東地域の知床エリアへの流動が見込まれることから、それらを結ぶ交通ネットワークの充実を図る。

地域に点在する雄大な自然環境や多彩な観光スポットと都市部とのスムーズな移動を支えるため、主要な交通網とこうした地域資源を結ぶ交通アクセスの確保を図る。

ロシア・サハリン州との経済・文化交流の促進に向け、道北地域とサハリン州とを結ぶ航路の活用を図る。

地域においては、人口減少が進み公共交通の利用者が減少する一方、高齢化の進行により自ら車の運転ができない方々の増加が見込まれることから、生活交通の維持・確保に向けた取組を進める。

（1）来訪者の広域移動を支える

道外とのアクセス拠点となる空港が所在する旭川や稚内が中核的なゲートウェイとなる中、特に旭川は、札幌圏やオホーツク圏とを結ぶ鉄道の交通結節点として重要な役割を果たしており、これらの交通結節点から地域内の主要都市や観光地等へのスムーズな移動や、広域観光周遊ルートを活用した周遊が円滑にできるよう交通ネットワークの整備や乗継の利便性向上などを進めるとともに、災害等による交通障害時においても、代替移動手段が確保されるよう取組を進める。

（2）地域住民の暮らしを支える

旭川や留萌、稚内、士別、名寄、富良野、羽幌などの中心都市と周辺地域は、通院や通学、買い物などで密接な結びつきがあり、住民の生活を支える地域交通が維持できるよう、交通事業者や地域、住民が連携しながら、地域の実情を踏まえた最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。

また、各地域においては、人とモノを同時に運ぶ貨客混載や乗合タクシーの運行、バスの利便性向上などに取り組んでおり、引き続き、デマンド型交通の運行なども含め、地域の生活交通を守るための様々な取組を進める。

2　各交通モードの方向性

■鉄道

2016（平成28）年11月にJR北海道が発表した「単独では維持困難な線区」については、持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても可能な限りの協力、支援を行うことが重要。

地域においては、次の方向性を参考に、将来を見据えた鉄道網のあり方について、道や国も参画し、さらに検討を行うことが必要であり、活力ある地域づくりや観光振興などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に向け、今後、関係機関が相互の理解と協力のもと、一体となった取組を行うことが不可欠。

【主な関係線区】

・　宗谷線（名寄～稚内間）

ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性も見据え、国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域での協議を踏まえ、維持に向けてさらに検討を進める。

・　根室線（滝川～富良野間）

住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

・　根室線（富良野～新得間）

圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていく。

検討に当たっては、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要である。

・　富良野線（富良野～旭川間）

観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性をさらに発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。

・　留萌線（深川～留萌間）

2019年度の鉄道路線と並行する高規格幹線道路の全線開通を踏まえ、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく。

■バス・タクシー

道北地域の中核・中心都市である旭川市、留萌市、稚内市、富良野市、名寄市、士別市などと札幌市を結ぶ都市間バス路線の確保のほか、道北地域最大の都市である旭川市と地域内の中心都市や周辺町村を結ぶバス路線のネットワークと旭川市から帯広、釧路、北見、紋別など他地域の中核・中心都市へのバス路線により都市間移動の円滑化を図る。

道北の空の玄関口となる旭川空港や稚内空港のほか、宗谷線の主要駅から市街地や周辺町村へのバス路線による交通アクセスの確保を図るとともに、道北地域の中核都市や中心都市間の移動距離が長いという地域特性を踏まえ、バス路線を補完する交通手段の検討・導入を促進し、生活交通の確保を図る。

また、各地域の中核・中心都市では周辺町村と結ぶ地域間幹線系統バスの確保を図るとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどのデマンド型交通との連携を図るなど、通学、通院、買い物などに欠かすことのできない生活交通の確保を図る。

■高規格幹線道路

高規格幹線道路は、地域間の交流拡大や物流の効率化、周遊観光の振興、救急搬送時間の短縮、災害時における代替性の確保など、道民生活や経済活動を支える重要な交通インフラであり、早期のネットワーク形成が必要なことから、地元自治体や関係団体と連携し、着手済区間の早期完成や未着手区間の早期着手に向けた取組を進める。

【着手済区間】

北海道縦貫自動車道：（士別剣淵～名寄）、（音威子府～中川）、深川･留萌自動車道：（留萌大和田～留萌）

【未着手区間】

北海道縦貫自動車道：（美深北～音威子府）、（中川～幌延）、（豊富北～稚内）

■航空

航空路線の維持・拡充に向けて、道内7空港の一括民間委託の効果などを活かしながら、広域観光周遊ルート「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」の活用などにより各路線の利用促進を図る。

利尻と札幌（新千歳・丘珠）を結ぶ路線については、住民割引運賃の継続や閑散期の観光需要の底上げなどにより、利用者数の増加を図る。

礼文空港の今後のあり方について、地域の意向を踏まえながら検討を進める。

■船舶

地元の製造業に係る原材料や工場で使用する燃料の安定供給のほか、安定的な貨物の集出荷が行えるよう港湾機能の強化に取り組む。

留萌港においては、道産木材の販路拡大のため、中国・韓国などに向けた輸出促進の取組を進める。また、増毛港においては、水産物の商品価値を向上するため、屋根付き岸壁の整備などに取り組む。

稚内港など離島航路を有する港湾においては、施設整備のほか、航路維持確保に向けた離島住民等を対象とした運賃の低廉化などの取組を進める。

道北地域におけるクルーズ船の寄港促進に向け、受入環境改善や誘致活動に取り組むほか、稚内港においては、地理的優位性を活かし、航路を活用したロシア・サハリン州との経済・文化交流の促進に取り組む。

■物流

地方部への安定的な輸送の確保に向けて、中核都市と市町村間などの幹線輸送において、事業者の連携による共同輸送の取組を推進するほか、路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める。併せて、持続可能な物流ネットワークの確保に向けて、事業者や自治体などの連携による輸送体制を構築し、効率的な輸送手段の確保を図る。

また、農産品等の安定的な出荷体制の整備に向け、事業者や生産者などの連携により、集出荷施設や保管・冷蔵施設等の共同利用施設の集約化などの取組を推進する。

（３）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
～道東地域～

現状・課題

道東地域は、知床、阿寒摩周、釧路湿原、大雪山の4つの国立公園をはじめとする雄大な自然に恵まれ、大規模な畑作や生産力の高い酪農、水産資源に恵まれた漁業といった国内有数の農林水産業をはじめ、魅力あふれる食や観光資源など、地域の優位性を活かした多様な産業が展開するほか、北方領土に隣接している。

参考データ

エリア（オホーツク・十勝・釧路・根室）の人口【国勢調査】
2015（平成27）　950，115人　（全道の17．7%）

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5，810千人　（約442千人）

北見市、網走市、帯広市、釧路市などを中心に東西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、5つの二次医療圏（北網、遠紋、十勝、釧路、根室）で構成され、各医療圏では、北見市、網走市、紋別市、遠軽町、帯広市、釧路市、中標津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ほか、遠紋圏では、旭川市や名寄市への移動も見られる。

○ 買物面では、北見市や帯広市、釧路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、知床世界自然遺産や釧路湿原、十勝平野といった豊かな自然景観や冬の流氷、魅力ある食文化などを目指し、多くの観光客が訪れているほか、広域観光周遊ルート「アジアの宝　悠久の自然美への道　ひがし北・海・道」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

石北線、石勝線、根室線、釧網線が各都市を結んでいる。

石北線（新旭川～網走）、釧網線（東釧路～網走）、根室線［花咲線］（釧路～根室）、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。

■バス・タクシー

帯広、北見、網走、紋別、遠軽、釧路、根室、中標津をはじめ地域の中核・中心都市と札幌間を都市間バスで運行しているほか、道東地域内の釧路と根室や北見、道北地域の中核都市である旭川と道東地域の主要都市が都市間バスネットワークで結ばれている。

路線バスでは、鉄路の廃止後、民間バス事業者や町村運営の代替バスが生活路線として運行しているほか、中心都市のバスターミナルから温泉街など観光地への路線が運行されている。一部地域では、コミュニティバスやデマンド型の乗合タクシーが運行されている。

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。

■高規格幹線道路

北海道横断自動車道や旭川・紋別自動車道、帯広・広尾自動車道が各都市を結ぶ計画となっているが、未開通区間が多く残されており、計画に対する地域内の開通率は約48%（2016（平成28）年度末）。

帯広市・釧路市と北見市が高規格幹線道路で結ばれていないほか、紋別市、根室市などに到達していない。北方領土隣接地域の振興や競争力の高い農水産物の円滑な輸送を図る上でも早期のネットワーク化が必要。

■航空

釧路、帯広、女満別、紋別、中標津の5つの空港があり、それぞれ東京を結ぶ路線が就航しているほか、空港によって名古屋、札幌（新千歳・丘珠）とも路線が結ばれており、道外や道央圏からの道東地域へのゲートウェイとなっている。

需要の低迷により休止や季節運航となっている路線があるなど、路線の維持や拡充に向けた需要拡大が課題となっている。また、国際定期便の就航がないため、国際路線の誘致や国内線乗り継ぎによるインバウンドの誘客が課題となっている。

■船舶

釧路港、十勝港、紋別港、網走港、根室港の5つの重要港湾がある。

釧路港は、背後圏に我が国有数の酪農地帯を抱えており、飼肥料や畜産品の取扱が多く、首都圏との間にRORO船による内貿定期航路を有している。国際バルク戦略港湾（穀物）に認定されており、バルク船の大型化が世界的に進展している中、穀物の大量一括輸送の実現などに向けた国際海上輸送機能の強化を図る必要がある。

十勝港は、港湾に隣接して飼肥料工場や小麦出荷施設が立地しており、農業を支える拠点となっている。

紋別港及び網走港は、沖合、沿岸漁業の基地となっているほか、流氷観光の拠点となっている。

根室港は、全国有数のサンマ水揚港であり、隣接する北方4島との交流の玄関口となっている。

道東地域経済の活性化や観光振興のため、クルーズ船の寄港促進に向けて取り組むことが必要。

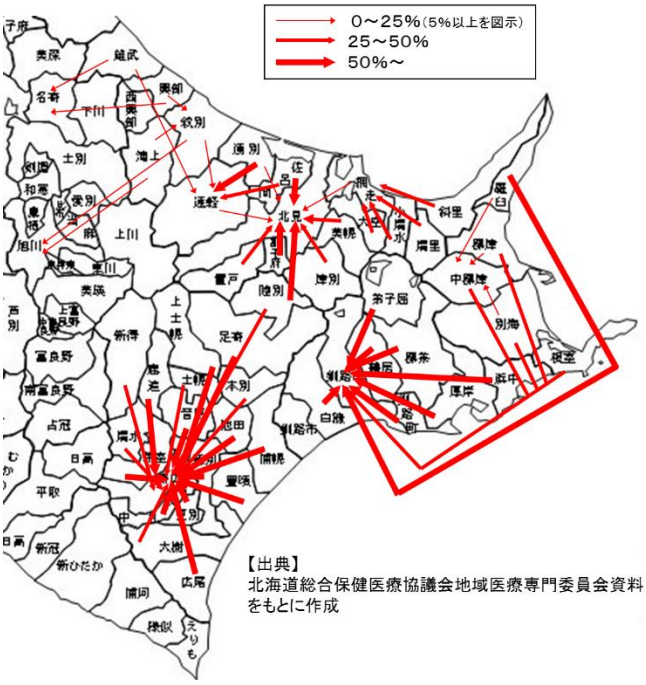
■物流

北見－北旭川間の貨物列車（玉ネギ列車）などの鉄道や、釧路－日立間のRORO船航路等により、管内で産出される農畜産品等を全国各地に輸送している。

農水産物については、収穫期などに貨物の取扱いが集中し、季節波動が大きく、また、帰り荷が少ないため片荷輸送となりがちな傾向がある。

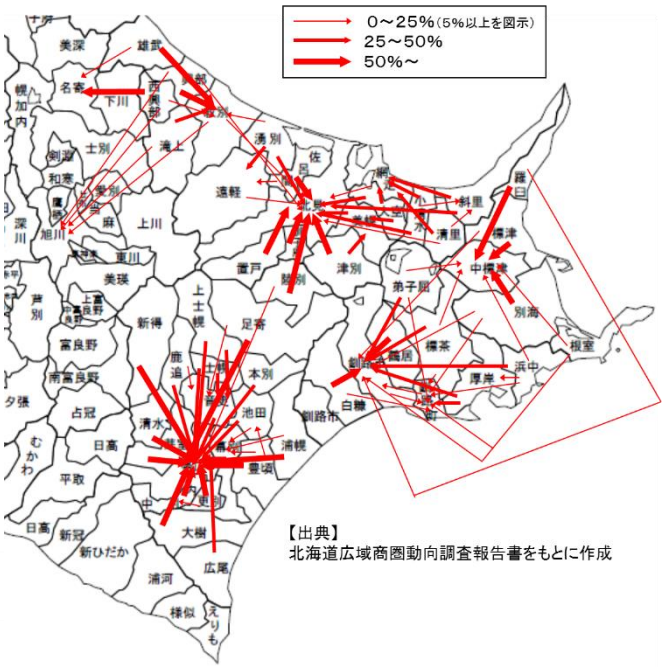
また、札幌などからのトラック稼働距離が長く、ドライバー不足が続く中、安定的な輸送の確保への対処が求められる。

＜医療機関受療に伴う移動実態＞



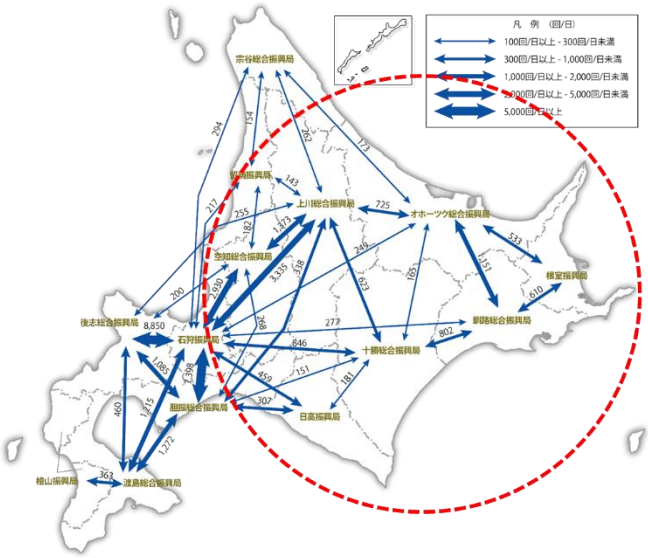
【出典】
北海道総合保健医療協議会地域医療専門委員会資料をもとに作成

＜買い物に伴う移動実態＞

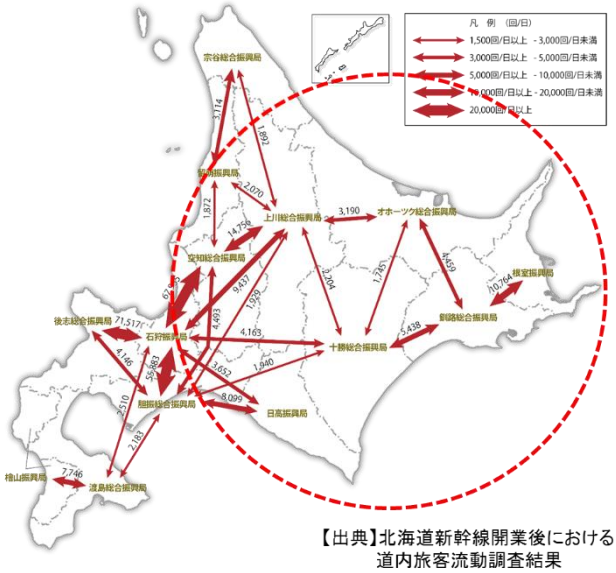


【出典】
北海道広域商圏動向調査報告書をもとに作成

来道者の移動状況



道民の移動状況



【出典】北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査結果

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

今後の方向性

＜地域＞

○ 基幹産業である農林水産業の生産基盤の整備や担い手の育成・確保など、農林水産業の強化を図る。

○ 豊富で良質な農水産物を活かした付加価値の高い商品開発など、食関連産業の振興を図る。

○ 豊かな自然環境やスポーツ・文化などを取り入れた体験型・滞在型観光の推進、地域観光資源のネットワーク化による魅力ある観光地づくり、外国人観光客の受入体制の整備など、観光振興を図る。

○ 先進技術や再生可能エネルギーなどの普及を活かし自然と調和した地域づくりを進める。

○ 地域医療と保健・福祉の提供体制の確保・充実や防災・減災体制の充実・強化など、安心して暮らせる地域社会の形成を図る。

○ 北方領土問題の解決に向けた啓発活動や環境整備を進める。

＜交通＞

1　交通ネットワークの方向性

道東地域は、「札幌・帯広・釧路」や「札幌・北見・網走」を結ぶ鉄道が高速移動の中心的な役割を担っており、また、釧路・帯広・女満別・中標津・紋別といった地域内の5つの空港が道外とのゲートウェイとなっている。

2030年度に予定される北海道新幹線の札幌開業に伴い、札幌圏を窓口とした来道者が増加し、道東地域においても、その波及効果による交流人口のさらなる拡大が見込まれることから、「札幌・帯広・釧路・根室」や「札幌・北見・網走」を結ぶ高速交通網や、駅などの交通結節点と各都市を結ぶ交通アクセスの一層の強化を進める。

上記5空港においては、道外の主要な国際線就航空港と結ぶ国内線や、札幌圏をはじめとする道央や道南、道北といった各地域と各空港を結ぶ道内路線の充実などを進める。

地域内に広がる4つの国立公園をはじめとする雄大な自然環境や各地に点在する魅力的な観光スポットと都市部とのスムーズな移動を支えるため、主要な交通網とこうした地域資源を結ぶ交通アクセスの確保を図る。

地域においては、人口減少が進み公共交通の利用者が減少する一方、高齢化の進行により自ら車の運転ができない方々の増加が見込まれることから、生活交通の維持・確保に向けた取組を進める。

(1) 来訪者の広域移動を支える

地域内の5空港が道外からの主たるゲートウェイとなるとともに、札幌圏と当地域を結ぶ鉄道が北見、網走、帯広、釧路といった中核都市等を中心に多くの方々の移動を支えており、これらの交通結節点から各都市や観光地等へとスムーズに移動・周遊できるよう、交通ネットワークの拡充を進める。さらに、地域内に多数の空港が所在するといった利点を活かし、広域観光周遊ルートなどを活用しながら、例えば往路と復路で異なる空港を利用するといった、より広域な周遊が円滑にできるよう、交通モード間の乗継改善や移動実態に応じた交通手段の検討を進めるとともに、災害等による交通障害時においても、代替移動手段が確保されるよう取組を進める。

(2) 地域住民の暮らしを支える

北見、網走、帯広、釧路や紋別、遠軽、根室、中標津などの中心都市と周辺地域は通院や通学、買い物などで密接な結びつきがあり、住民の生活を支える地域交通が維持できるよう、交通事業者や地域、住民が連携しながら、地域の実情を踏まえた最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。

また、各地域においては、人とモノを同時に運ぶ貨客混載や乗合タクシーの運行、バスとタクシーの連携強化などに取り組んでおり、デマンド型交通の運行なども含め、地域の生活交通を守るための様々な取組を進める。

2　各交通モードの方向性

■鉄道

2016（平成28）年11月にJR北海道が発表した「単独では維持困難な線区」については、持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても可能な限りの協力、支援を行うことが重要。

地域においては、次の方向性を参考に、将来を見据えた鉄道網のあり方について、道や国も参画し、さらに検討を行うことが必要であり、活力ある地域づくりや観光振興、海岸保全などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に向け、今後、関係機関が相互の理解と協力のもと、一体となった取組を行うことが不可欠。

【主な関係線区】

・　石北線（新旭川～網走間）

国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域の協議を踏まえ、維持に向けてさらに検討を進める。

・　釧網線（東釧路～網走間）

観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性をさらに発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。

・　根室線［花咲線］（釧路～根室間）

北方領土返還運動の拠点として重要な役割を有する北方領土隣接地域における鉄道の役割を十分考慮するとともに、国の北方領土対策や高規格幹線道路網整備の状況も踏まえつつ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。

■バス・タクシー

道東地域の交通拠点である釧路市、帯広市、北見市、網走市、紋別市などと札幌市を結ぶ都市間バス路線の確保のほか、道東地域の釧路市と北見市や根室市を結ぶバス路線により都市間移動の円滑化を図る。

また、地域の中核・中心都市と周辺町村を結ぶ地域間幹線系統バスの確保を図るとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどのデマンド型交通との連携を図るなど、通学、通院、買い物などに欠かすことのできない生活交通を確保する。

・　十勝地域

帯広空港から市街地、市街地から大雪山国立公園や十勝川温泉、阿寒摩周国立公園といった観光地や各地域へ、バスやタクシーなどが連携した地域交通網の充実に取り組む。

・　釧路・根室地域

釧路空港や中標津空港、釧路駅、根室駅などから市街地、市街地から釧路湿原国立公園、阿寒摩周国立公園、知床世界自然遺産などの観光地への交通アクセスの充実を図る。

・　オホーツク地域

女満別空港から北見市と網走市の市街地や世界自然遺産知床方面へのバス路線、北見市や網走市と周辺町村を結ぶバス路線、中心都市である紋別市や遠軽町と周辺町村を結ぶバス路線のほか、オホーツク地域の北部と道北地域の中核・中心都市である旭川市や名寄市などを結ぶバス路線の確保に取り組む。