



総合的な交通ネットワークの形成に向けて 北海道交通ネットワーク総合ビジョン

北海道総合政策部交通政策局交通企画課

北海道では、平成20年12月に、道の交通政策の指針となる「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を策定し、交通関連施策を推進しているところですが、策定後における環境変化などを踏まえ、平成26年3月に、ビジョンの改訂を行いました。

今回は、改訂の背景などを含め、ビジョンの概要をご紹介します。

1 ビジョンの策定と改訂の背景

「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」は、北海道がめざす姿と進むべき道すじを明らかにした「ほっかいどう未来創造プラン（新・北海道総合計画）」の「特定分野別計画」として、策定後おおむね10年間における道の交通政策の指針として策定したものです。

道では、このビジョンに基づき、道内外との交通ネットワークの形成や道民の暮らしを支える地域交通の確保などに向けた取組を推進してきました。

しかしながら、策定から5年が経過し、本道の交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

例えば、陸上交通では、高規格幹線道路などの道路整備が着実に進展し、道央圏と十勝圏が高速道路で直接結ばれました。また、道民の悲願である北海道新幹線の札幌延伸が決定し、新青森－新函館（仮称）間の開業も目前（平成27年度末）に迫っています。

海上交通や航空に目を向けると、国際バルク戦略港湾^{*1}などの新たな取り組みが進められているほか、本道とロシア極東とを結ぶ新たな航路が、さらに、タイなどと結ぶ国際航空路線が新設されるとともに、LCC^{*2}の就航による新たな航空需要の創出も見られます。

一方、経済発展が著しい東アジア地域などからの来道外国人の増加、東日本大震災を契機とした大規模災害に備えた交通基盤整備の重要性の高まり、さらには一層進行する人口減少や少子・高齢化に対応するための地域交通の確保が大きな課題となるなど、交通に関わる社会環境も大きく変化してきています。

※1 国際バルク戦略港湾

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に提供することを目的とする港湾政策で国が選定。本道からは、釧路港が選定された。

※2 LCC (Low Cost Carrier)

効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。

こうした様々な環境変化に伴う課題に的確に対応しながら、経済や地域の活性化につなげる総合的な交通ネットワークの形成が一層重要となっていることから、平成26年3月、ビジョンを改訂しました。

II ビジョンの概要

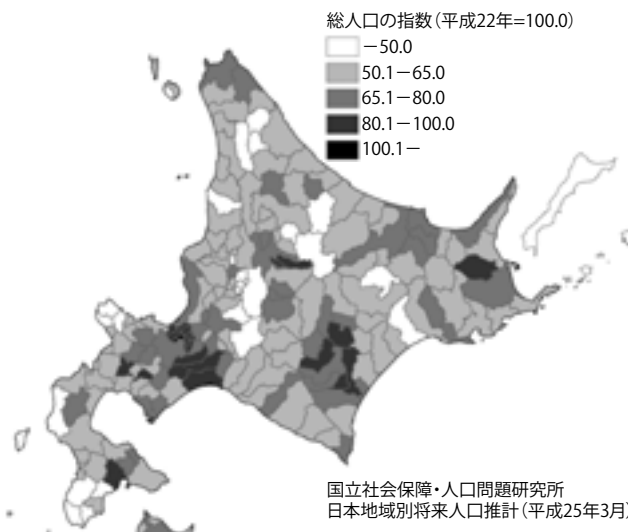
1 北海道を取り巻く潮流

本道の交通ネットワークを考える上で、特に考慮すべき潮流として、次の5つを整理しています。

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

本道では、全国を上回るスピードで人口減少・少子高齢化が進んでおり、平成52年の道内人口は、平成22年に比べ約24%減の419万人、65歳以上の人口の割合は4割を超えると推計されています（国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計））。

このことは、公共交通機関の利用減少につながり、生活交通の維持・確保そのものに影響すると考えられます。



(2) 広域分散型の地域構造と札幌市及びその周辺地域への人口集中

本道は、広大な土地に人口が分散し、主要都市間の距離が長いことが特徴です。また、札幌市及びその周辺地域への人口集中が進む一方でその他の地域では人

口減少が著しい状況にあります。加えて、積雪寒冷の厳しい気象条件は、公共交通の維持や流通サービスの提供、災害対応など様々な面で住民生活や産業活動に制約を及ぼしています。

(3) グローバル化の進展

近年、中国やASEAN諸国などアジアにおける経済発展を背景に、これらの国々から来道する観光客が急増しているほか、本道からの輸出も増加しており、平成23年度には、海外からの来道客の約8割、本道からの輸出の約6割をアジア地域が占めています。

本道の強みである「食」や「観光」をはじめとして、成長著しいアジアを中心としてビジネスの拡大や外国人観光客の増加などが見込まれる中、こうした需要に対応した国際的な人流・物流を支える交通ネットワークの充実が求められています。

(4) 地球環境問題の深刻化

本道では、冬期間の暖房が不可欠であることや自動車への依存度が高いことなどから、家庭や運輸部門の二酸化炭素排出割合が高く、道民一人当たりの排出量は、全国平均の約1.1倍となっており、環境負荷の少ない交通手段への転換や省エネルギーの取組を進めるなど、環境と調和した交通体系の構築が求められています。

(5) 国・地方の厳しい財政状況

国や地方の財政状況が危機的な状況にある中で、総合的な交通ネットワークの形成に向けた取組を進めていくためには、民間活力の活用や地域との連携を図りながら、中長期的な視点で、「選択と集中」の観点に立った効果的・効率的な施策の推進が必要となっています。

2 ビジョンの目的と基本方針

ビジョンでは、本道を取り巻く潮流などを踏まえ、新・北海道総合計画のめざす姿の実現を支えるため、環境との調和を基本に、力強い経済構造の実現と安全・安心で快適な暮らしを支えることを目的とし、海外や

国内、道内各地域間の連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成を図ることを基本方針として掲げ、多様な主体と連携・協力しながら、様々な取組を進めることとしています。

〔目的〕

- 力強い経済構造の実現を支える
- 安全・安心で快適な暮らしを支える

〔基本方針〕

- 環境と調和し、連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成

3 交通ネットワークの将来構想

おおむね四半世紀後（平成50年）の北海道の交通を考えた場合、次のような社会情勢の変化が見込まれます。

（交通需要の縮小要因）

- ・ 人口減少と高齢化の一層の進行
- ・ 地域交通確保の一層の深刻化
- ・ 幹線も含めた交通機関の利用者の減少 など

（交通需要の拡大要因）

- ・ 高規格幹線道路等の整備の進展
- ・ 北海道新幹線の札幌開業
- ・ 北東アジア等との航路・航空路の拡充

こうした将来を見据え、ビジョンの目的に掲げる「力強い経済構造の実現」と「安全・安心で快適な暮らし」を支える交通ネットワークの形成を図るために、4つの「取組の方向性」を設定し、「めざす姿」を共有しながら、道をはじめ関係者が一体となって、取り組むこととしています。

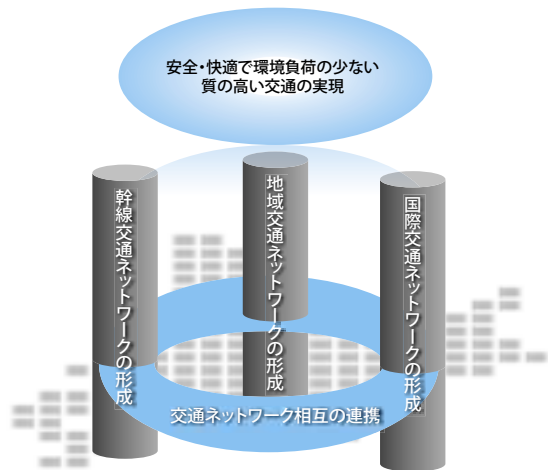
〔交通ネットワークの取組の方向性とめざす姿〕

- ① 国内外との人流・物流の拡大を一層促進するための、戦略的な交通ネットワークの構築
 - 人流・物流の活発化、道外との安定的な高速交通アクセスの確保
- ② 人流・物流の拡大効果を全道に波及させるための、道内交通ネットワークの充実・強化
 - 道内の公共交通や道路網の充実・強化、大規模災害に備えた応急体制の構築

- ③ 住み慣れた地域で安全・安心・ゆたかに生活することができる、地域交通の安定的な確保に向けた取組の推進
 - 地域交通の確保に向けた様々な取組の展開
- ④ 誰もが快適に利用することができ、環境にやさしく、利便性の高い交通環境の整備
 - ユニバーサルデザイン社会の実現、交通に伴う環境負荷低減に向けた取組の進展、利便性の高い交通ネットワークの構築

4 施策の展開

ビジョンの目的と基本方針に沿って、効果的・効率的に取組を進めるため、交通の移動空間のスケールや質の観点から、次の5つを政策展開の基本方向として掲げ、多様な主体との連携・協働により、中長期的視点に立って、18の施策を計画的に展開していくこととしています。



〔政策展開の基本方向と具体の施策〕

1 国際交通ネットワークの形成

- ① 新千歳空港の国際拠点空港化
（航空路線拡充に向けた取組、空港機能の充実や利用者の利便性向上に向けた検討・取組など）
- ② 地方空港の国際機能の向上
（CIQ体制^{※3}の充実、航空路線拡充など）
- ③ 港湾の国際機能の向上
（国際航路の開設・拡充の促進、北東アジア・ターミナル構想の取組の推進など）

※3 CIQ体制
税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）を包括した略称。あるいはそれらを実施する機関または施設。

2 幹線交通ネットワークの形成

- ① 北海道新幹線の整備
(新青森－新函館(仮称)間の開業効果の全道波及、札幌までの早期開業など)
- ② 航空ネットワークや空港機能の充実
(既存路線の維持・充実、地方空港へのLCCなどの誘致に向けた取組の推進など)
- ③ 高規格幹線道路等の整備
(空港、港湾、駅、観光地相互のアクセスを強化するネットワークの形成、高規格幹線道路のアクセス向上など)
- ④ 幹線鉄道の機能の充実
(利便性の向上や幹線鉄道の機能維持・確保に向けた検討・取組など)
- ⑤ 海上ネットワークや港湾機能の充実
(港湾機能やアクセス道路の整備、航路の維持・充実など)

3 地域交通ネットワークの形成

- ① 道路交通ネットワークの整備・保全
(幹線道路や生活道路等の整備推進、老朽化対策や長寿命化の推進など)
- ② 安全で快適な都市内交通環境の整備
(自転車走行環境の整備、公共交通の利便性向上など)
- ③ 安定した地域交通・離島交通の確保と地域の実情に応じた公共交通サービスの展開
(バス路線の維持・確保、離島航路・航空路の維持など)

4 交通ネットワーク相互の連携

- ① 交通結節機能の充実
(交通結節点の機能強化、交通拠点における情報提供の連携など)
- ② 交通モード間・事業者間の連携促進に向けた体制の整備
(交通機関相互の連携強化等に向けた検討など)

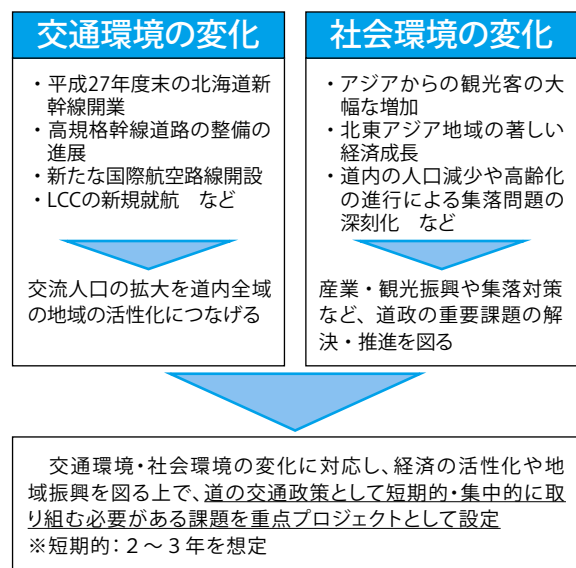
5 安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現

- ① 環境負荷の少ない交通の実現
(公共交通機関や自転車の利用促進、カーシェアリング、エコドライブの普及促進など)
- ② バリアフリー化の促進
(旅客施設・車両のバリアフリー化、交通結節点や駐車場等の一体的なバリアフリー化の促進など)
- ③ 安全で円滑な冬期交通の確保
(効率的な除排雪の実施、防雪対策の推進など)
- ④ 災害に対する安全性の確保
(防災・減災の視点に立った交通基盤整備など)
- ⑤ 安全、安心な交通施設の整備
(中央分離帯の設置等の事故対策の推進など)

5 重点プロジェクト

近年、本道の交通を取り巻く環境や社会環境が大きく変化しており、関連する交通政策を効果的に進めていくことがますます重要となっています。

このため、北海道として短期的・集中的に取り組む必要がある交通施策を「重点プロジェクト」として位置づけ、重点的な取組を進めることとしています。これらの重点プロジェクトは、「4 施策の展開」で示した5つの施策展開の基本方向と18の施策を横断して設定するものです。



〔重点プロジェクトと取組内容〕

1 北海道新幹線の建設促進と開業効果の拡大

- ① 新幹線駅を起点とした二次交通ネットワークの整備(「北海道新幹線時代の幕開けに向けたカウントダウン・プログラム^{**4}」に基づく取組)
- ② 新幹線駅における交通情報案内機能の整備
- ③ 札幌までの早期完成、青函共用走行問題の解決に向けた取組

2 道内空港発着航空路線の拡充

- ① 航空路線拡充に向けた取組の推進
- ② 新千歳空港の機能整備
- ③ 道内航空路線の維持・確保のための国等への要望
- ④ 道内空港の運営の在り方に関する検討の推進

3 本道と国内外を結ぶ物流ネットワークの強化

- ① 国際的な物流機能の強化(「北東アジア・ターミナル構想^{**5}」に基づく取組)
- ② 国内・道内の物流ネットワークの強化
- ③ 安全・安心を支える物流機能の強化

4 人口減少や高齢化の進行に対応する地域交通の確保

① 地域における地域交通確保に向けた取組の促進

5 利便性の高い交通ネットワーク構築に向けた交通機関相互の連携強化

① 主要ターミナルにおける交通機関相互の連携強化

② 交通情報提供機能の整備に向けた取組の推進

③ 高規格幹線道路など道路交通ネットワークの整備促進

6 ビジョンの推進にあたって

ビジョンの推進にあたっては、道が中心となり、多様な主体相互の密接な連携・協働を図りながら、適切な役割分担のもとで取組を推進することとしています。

例えば、道は、道民の意向を踏まえながら、ビジョンが示す方向に沿って、総合的・計画的に交通施策を推進するほか、関係主体の取組を支援・補完するとともに、関係主体間の連携を促進するために適切な調整を行います。また、各地域の事情に応じた取組が進められるよう、地域の関係主体と連携し、取組を進めるほか、ビジョンを広く周知し、道民の理解と協力を求めていくこととしています。

(1) 各関係主体に期待される役割

ビジョンでは、道だけでなく、各関係主体に期待される役割を明記しています。

国及び関係機関	道、市町村、運輸事業者、NPO等に対する適切な助言・支援
市町村	地域の実情に応じた交通政策のまちづくり政策との一体的な展開
運輸事業者	安全で快適なサービスを提供、環境負荷軽減へ貢献、利用者のニーズに対応したサービスの提供
NPOなどの民間組織	まちづくり政策と一体的に展開される地域の交通政策への積極的な参画
道民などの利用者	ビジョンに沿った取組への理解と協力、より良い交通ネットワーク形成に向けた提案など

※4 北海道新幹線時代の幕開けに向けたカウントダウン・プログラム
平成27年度末（2015年度末）に予定される北海道新幹線 新青森～新函館（仮称）間の開業に向け、新幹線がもたらす効果を道南地域はもちろんのこと、北海道全体へ広げていくことを目的として、開業に向けて進めていくべき取組の考え方や方向性を示したもの。

※5 北東アジア・ターミナル構想
経済発展が著しい中国やロシア極東などの成長力を取り込み、本道経済の活性化を図るため、本道の地理的優位性、食、自然などのポテンシャルを活かして、国内外との人や物の往来を活発化させ、北海道全体が北東アジアのターミナル機能を果たすことを目指す構想。

(2) ビジョンの推進管理

このビジョンに基づく施策の効果的な推進を図るため、施策の推進状況について、定期的に点検・評価を行うとともに、評価結果や情勢変化、交通政策基本法の施行など国の動向等も踏まえながら、必要に応じて見直しを行うこととしています。

(3) ビジョンの効果的な推進

このビジョンに基づく取組のうち、社会資本の整備に係る取組については、新・北海道総合計画の特定分野別計画である「ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」における施策・事業優先度を踏まえ、進めることとしています。

また、安定した地域交通の確保、地域の実情に応じた公共交通サービスの展開などの取組については、道内各地域において、多様な主体との密接な連携・協働に努めながら、国への要望や毎年度の道の政策の展開に反映させるなど、取組の効果的かつ着実な推進を図っています。

III おわりに

平成25年12月、交通政策に関する基本理念などを定めた「交通政策基本法」が施行されました。これにより、国や地方公共団体、交通事業者など様々な主体の適切な役割分担と連携のもとで、国が、総合的・計画的に交通政策を推進していくことが明確にされました。

また、基本理念に沿った施策を総合的・計画的に推進するため、国において、交通に関する施策の基本計画（交通政策基本計画）を策定することとされており、26年度中に取りまとめられる予定となっています。

このビジョンに基づく施策を効果的に推進していく上では、国の取組との連携が不可欠であるため、道としては、今後、国が策定する基本計画において、道内の地域事情に即した具体的な施策が示され、各地域の課題に対応した自主的な取組を加速するものとなるよう、今後予定されるパブリックコメントなどを通じて、国に働きかけていきます。

※ 「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」の詳細は、HPをご参照ください。

<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/vision.htm>