

◇2018年3月 北海道交通政策総合指針の策定

JR北海道の事業範囲の見直しなど、北海道の交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、**行政機関、交通事業者、道民・利用者など、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、北海道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するために策定した。

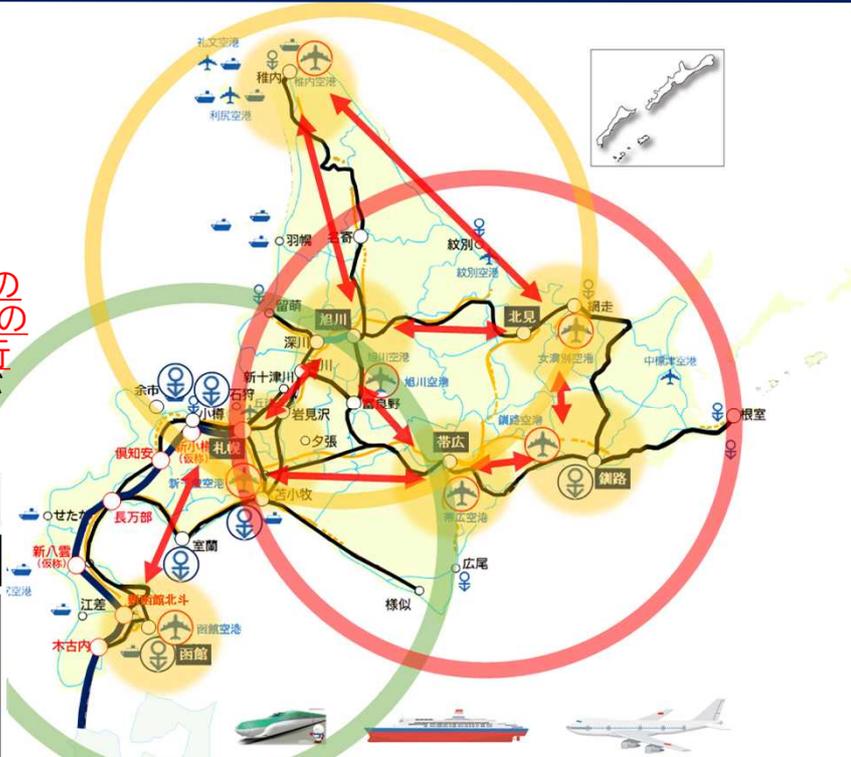
【交通ネットワーク形成圏】

交通ネットワークは、**広域(全道)的な観点**から捉えていくことが重要であり、**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、各圏域において、**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。

【指針の推進方策】

- シームレス交通戦略
- 地域を支える人・モノ輸送戦略
- インバウンド加速化戦略
- 国際物流拡大戦略
- 災害に強い交通戦略
- ウィズコロナ戦略

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



～関連する動き～

[2020年11月]

独占禁止法
特例法
(時限措置)

- ・経営環境の厳しいバス事業者や地方銀行の共同経営や統合などを後押しする特例法
- ・熊本県、岡山県などで共同経営の認可あり

改正
地域公共交通
活性化再生法

- ・地域公共交通計画の策定を通じて、交通事業者のほか、地域の関係者との協議・検討

[2021年3月]

北海道交通
政策総合指針
(重点戦略)

- (道の出先機関である振興局が中心となり、複数の市町村が連携した広域の公共交通計画策定を推進)
- ・利便性向上の取組を通じて
北海道全体で緩やかな連携を図っていく

認可を受けて行う合併、株式取得等の企業統合や路線調整、運賃協定

10年以内の時限措置

時勢を踏まえた更なる法改正

人口減少、コロナ禍による経営悪化の中、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

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、北海道の更なる発展を支える交通ネットワークの実現

「北海道型運輸連合」を形成することによる持続的な地域交通の実現

国の動き

道の動き

○ 各圏域での広域フリーパスなど、各地域における**利便性向上の取組により、関係者間連携の素地を着実に構築。**

【関係者連携による取組（例）】

道央・道南地域 「はこだて旅するパスポート」

○JR北海道・函館バス・函館市電といった交通事業者が連携した広域でのフリーパスを展開



道北地域 「かみくるパス」

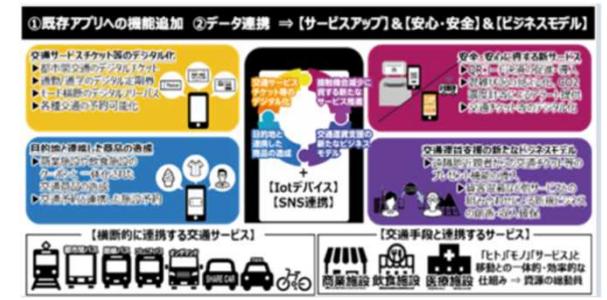
○旭川電気軌道・道北バス・ふらのバスといったバス事業者が連携した広域でのフリーパスを展開



道東地域 「北海道十勝MaaS」

○観光MaaS
十勝管内での観光に利用可能なバス乗り放題切符「VISIT TOKACHI PASS」の販売やMaaSアプリ「Emot」との連携など

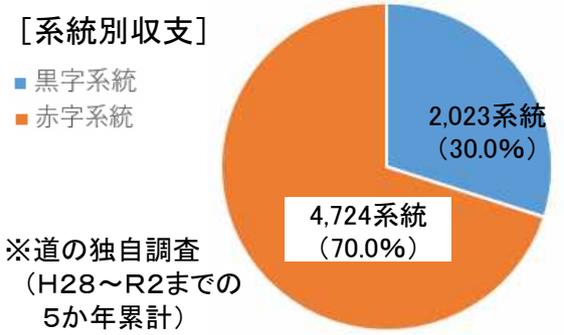
○生活MaaS
飲食店や病院などの目的地情報をセットにしたお得なデジタルチケット販売など



○ しかしながら、人口減少等の進行による利用者減少、積雪寒冷な気候条件や広大な営業エリアを有するといった北海道の地域特性、感染症の影響などにより、バス事業者の**収支が悪化。**

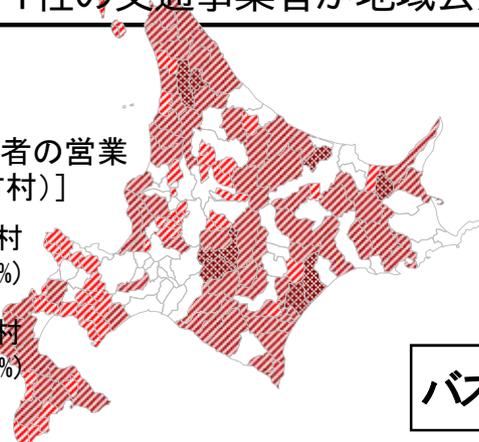
○ 国・道・市町村からの補助金を考慮しても、**乗合バス事業は多くが赤字の状況。**北海道の地域特性上、他地域からの**新規参入も見込めない状況**であり、多くの地域で1社の交通事業者が地域公共交通を支えている。

【乗合バス事業者の収支状況など】



[民間乗合バス事業者の営業エリア(道内179市町村)]

- ・1社のみ 117市町村 (65.9%)
- ・なし 9市町村 (4.5%)

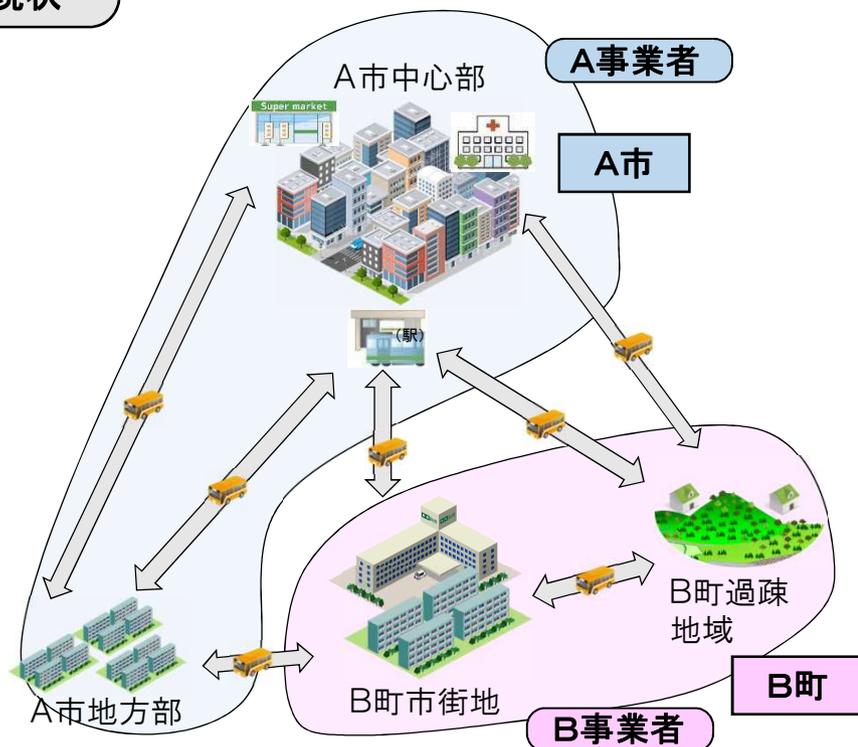


事業継続が困難となった場合、北海道内は**同業他社のある地域が少なく**、収益のあがらない地域への新規参入は見込めない。

↓
都市間バスのみの新規参入による地域の路線バス事業者への経営圧迫の問題もあり。

バス事業者の事業継続に向けた対策が必要

現状



【課題】

- ・ 広大な営業エリアに集落が分散する北海道のバス路線は、中心部や市街地への路線が非効率的に併存している。
- ・ 市町村単位での路線見直しは、財政負担軽減を目的とした単なる減便等が顕著になる傾向となり、利便性低下による負のスパイラルに陥る。
- ・ 上記はさらなる利用者の減少を招き、多くの路線が現行の支援制度の補助対象外となり、持続的な地域交通の維持・確保が困難となる。

見直し



A市とB町を一つの生活圏（人口規模30万人程度）と捉え、必要なバス路線を生活圏単位で最適化する。

- ・ 生活圏単位で路線再編（最適化）や交通結節点の整備を進めるほか、輸送実績を加味しつつ、路線の重要性に重きを置いた交通モードの見直し（デマンド化・フィーダーの充実等）を進め、限られた輸送資源の有効活用と利便性向上を図る。

◆ 持続的な地域交通の確保には、“線（路線・系統）”ではなく、“面（生活圏）”での支援が必要

◆ 交通事業者が地域交通ネットワークの維持に充てる投資的経費の確保が必要