

5 . 今後の北海道における公共交通機関のあり方

5 - 1 地域間交通

5 - 1 - 1 地域間交通の現状・課題

広大な土地において、札幌への一極集中、中小規模都市が点在しているため、地域間距離が長い。

自家用車の依存度が高いものの、季節によって交通の利用実態が異なる。

札幌と主要都市間においては、鉄道、航空、都市間バスによる競争状態。

札幌以外の主要都市間等においては、距離に応じてすみ分け。

- ・ 北海道は他の都府県に比べ広大な土地に人口が分散し、都市については札幌への一極集中が目立ち、中小規模都市が点在している。そのため地域間距離が長い。近年は地域間の流動が拡大の傾向にあるものの自家用車の依存度が高い。また季節によって交通の利用実態が異なる。
- ・ こうした状況のもと、札幌と主要都市間においては、鉄道、航空、都市間バスがそれぞれ路線を展開しており、利用者にとって所要時間、運賃等による選択肢が豊富であり、全体としてネットワークが充実している。いわば道内地域間交通の幹線として機能している。
- ・ 一方、札幌以外の主要都市相互間においては、長距離（おおむね鉄道距離で350 km以上）は航空、中・近距離は鉄道、都市間バスが路線を展開している。
- ・ さらに、都市間バスは、主要都市と主要都市の周辺地域、観光地との路線展開に加え、主要都市と地域の生活拠点を結ぶ生活路線としての機能も有している。
- ・ 近年、鉄道は札幌を起点として放射状に各方面への高速化が順次図られてきている。航空は、札幌以外の主要都市相互間における路線展開が活発であり、都市間バスは新規路線の開設などネットワークが充実してきている。

5 - 1 - 2 今後の地域間交通における基本的な考え方

公共交通機関の特性を踏まえた地域間交通ネットワークの形成・充実。
公共交通機関によるネットワークの高速化、快適化。
ドア・トゥ・ドアでの移動における利便性向上。

- ・ 乗り継ぎ円滑化
- ・ 私的交通、タクシーとの組み合わせ

- ・ 北海道は広大な土地に人口や産業が分散していることから、北海道の経済社会の発展を支えていくためには、今後とも、交通安全、環境に加え冬季における移動手段の確保といった点を重視し、各交通機関の特性を踏まえながら、地域間交通ネットワークの形成・充実が必要である。
- ・ その際、安全性・安定性を確保した上で、気候、産業、需要の動向、既存交通基盤施設の配置状況など地域の特性を踏まえながら、公共交通機関によるネットワークの高速化、快適化を図っていくことが重要である。
- ・ 具体的な考え方としては、
 - 札幌と各主要都市間（幹線）については、距離的に特性を発揮しうる鉄道を主とし、高速性などの特性を有する航空、低廉性などの特性を有する都市間バスによりネットワークを補完・充実する。
 - 札幌以外の主要都市相互間については、そのうち長距離のものについては航空の展開を図り、中・近距離のものについては都市間バス、鉄道によって対応する。
- ・ 加えて、航空、鉄道、バス等の乗り継ぎの円滑化を図るとともに、自家用車、レンタカーなどの私的交通やタクシーをうまく組み合わせでドア・トゥ・ドアで、移動における利便性を向上させることが必要である。

5 - 1 - 3 具体的なあり方

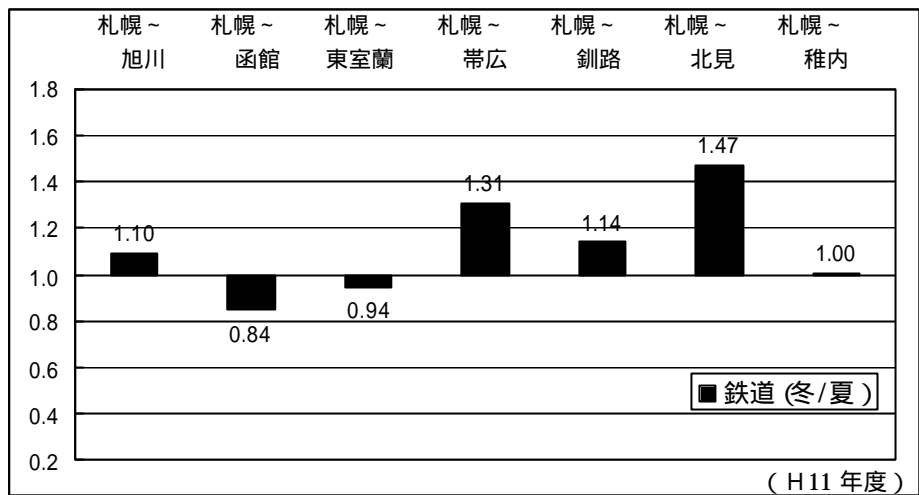
(1) 鉄道

札幌と主要都市間（幹線）を中心としたネットワークの充実。

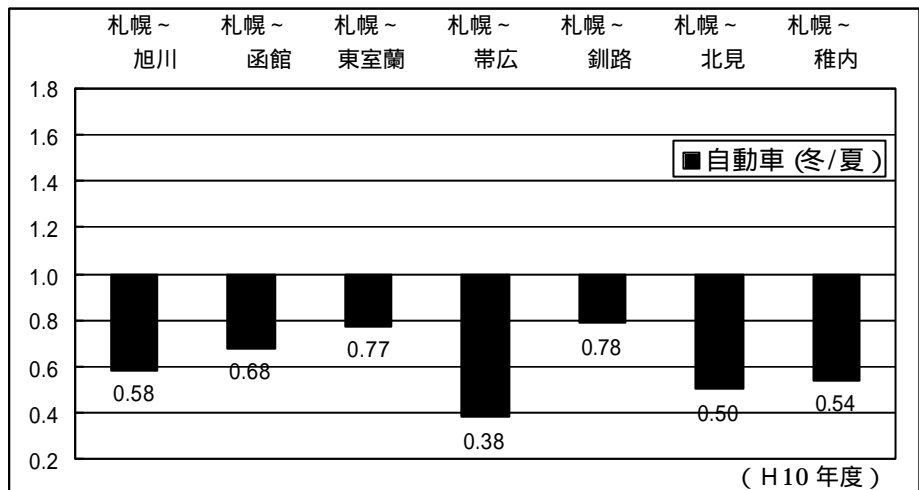
- ・ 道内の鉄道ネットワークに関しては、これまで輸送の太宗である札幌と主要都市間（幹線）を結ぶ区間について、高速化事業を中心として進められてきたところである。
- ・ 交通安全、環境に加え冬季における移動手段の確保といった点から自動車交通に過度に依存しない交通ネットワークを構築するためには、今後とも、鉄道の特性が発揮される幹線において高速化を図ること等により、自動車交通と比較して遜色のない利便性を確保していくことが必要である。特に北見・網走方面の高速化に優先的に取り組むことが求められる。
- ・ ただし、今後高速化が必要とされる区間（P 8 参照）については、事業採算性、輸送需要等を勘案して、国、地方公共団体、事業者間で適切な役割分担を行うとともに、関係者の連携により、鉄道を核とした地域の利便性向上や地域活性化のための施策と一体的に進めていくことが重要である。
- ・ また、既に高速化事業を実施している区間において、振り子車両のさらなる導入等により全体として当該区間の所要時間の短縮を図っていくことが必要である。
- ・ 加えて、一定の運行頻度の確保、車両の快適性確保、特急列車と普通列車の円滑な接続（時間帯によっては直通特急列車の運行）、ターミナル駅における発着時刻の設定の工夫、特急列車停車駅の弾力的な設定、各種イベント・キャンペーンとの連携などを考慮して全体としてのネットワークの充実を図っていくことが必要である。

【参考1：夏季と冬季の各区間における交通機関別比較】

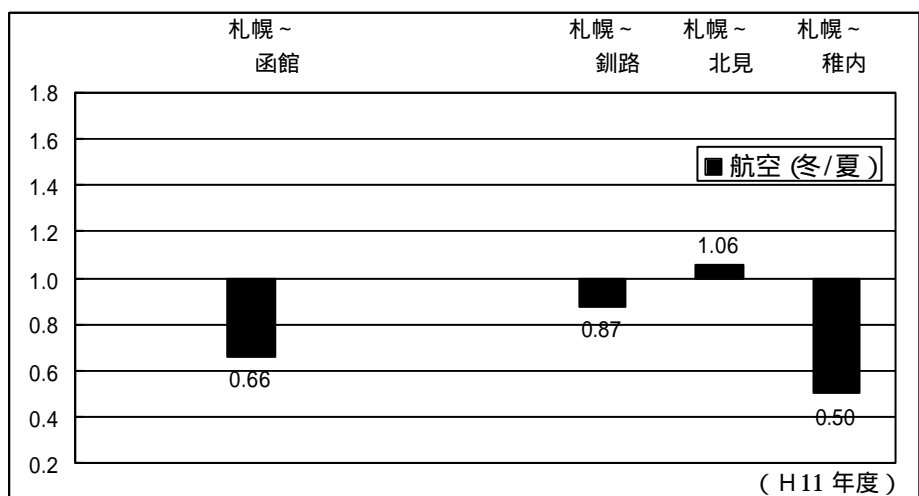
鉄道（断面輸送人員）



自動車（断面交通量）



航空（最寄り空港間輸送人員）



注1) 冬/夏比 = 1、2月 ÷ 7、8月。

【参考 2：札幌と主要都市間（幹線）を結ぶ路線の状況】

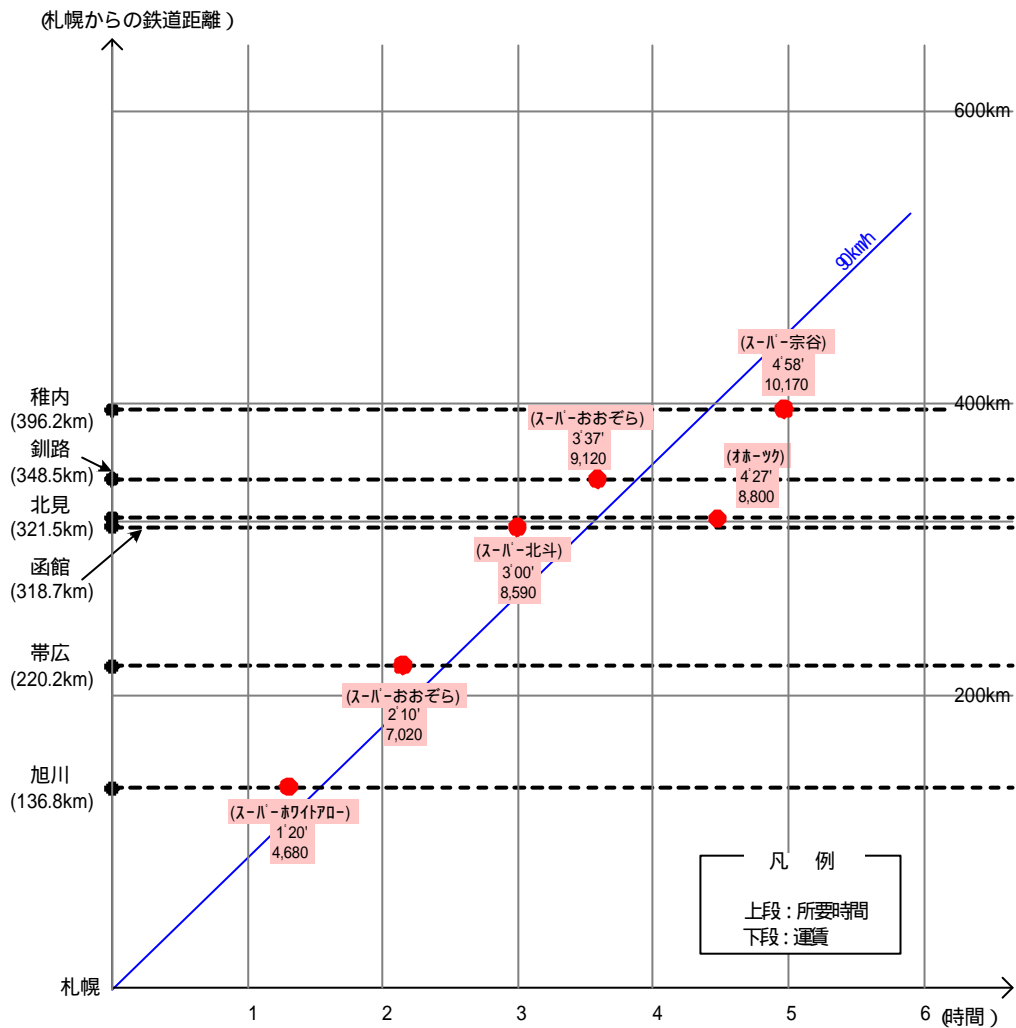


図 鉄道利用による札幌と主要都市間の所要時間と運賃（H12.12 現在）

| 都市 | 区間 | 営業キロ (km) | 最高速度 (km/h) | 最高表定速度 (km/h) |
|----|-------|-----------|-------------|---------------|
| 旭川 | 札幌～旭川 | 136.8 | 130 | 102.6 |
| 函館 | 札幌～函館 | 318.7 | 130 | 106.2 |
| 釧路 | 札幌～釧路 | 348.5 | 120～130 | 97.7 |
| 稚内 | 札幌～稚内 | 396.2 | 95～130 | 79.8 |
| | 旭川～稚内 | 259.4 | 95～130 | 72.4 |
| 北見 | 札幌～北見 | 321.5 | 95～130 | 73.3 |
| | 旭川～北見 | 184.7 | 95 | 65.6 |

「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」（平成12年8月運政審答申）

新幹線と在来幹線鉄道とが連携した広域的な幹線鉄道ネットワークを構築するため、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、旅客流動の実態等それぞれの路線の状況も勘案しつつ、五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）又は新幹線駅と地方主要都市（注）とを結ぶ主要な在来幹線鉄道の最速列車の表定速度を、線形改良等により少なくとも時速90km以上にまで向上させる。さらに、線形改良、踏切除去及び保安対策の強等により最高速度時速130km以上で走行することをめざすこととあわせて、時速100km台まで向上させることをめざす。

（注）「地方主要都市」については、地方中核都市のほか、地域の生活圏や社会経済活動の中心となる人口が概ね10万人以上の都市を念頭に置いているが、都市の地理的特性にも適切に配慮するものとする。

【参考3：JR北海道によるソフト面の取り組みの例（最近のもの）】

列車内居住空間等の改善

車内アメニティ³の充実を図る観点から、以下の車両を一部の特急列車等に設定

- ・特急型お座敷車両
- ・カーペット車両
- ・ちゃいんどさろんカー
- ・カラオケルームカー

客室乗務員によるサービスを特急列車（L特急を除く）で実施

観光誘客列車

ドラえもん列車（函館～青森：H10～）

リゾート列車

主に夏場やスキーシーズンに運行。客室の眺望が良く、ラウンジ等を備えるなどの工夫を施している。

- ・クリスタルエクスプレス（H元～）
- ・ノースレインボー（H4～）

ダイヤ設定の工夫（H12.3.11 ダイヤ改正）

ビジネス等に利用しやすいダイヤに改善

| | | | | |
|----------|-----------|------|-------|-------|
| <札幌～函館> | スーパー北斗1号 | 函館発： | 7:11 | 7:20 |
| | 最速達スーパー北斗 | 函館発： | 16:27 | 17:15 |
| <札幌～東室蘭> | すずらん1号 | 札幌着： | 8:58 | 8:38 |
| | 最終すずらん | 札幌発： | 20:25 | 21:30 |

特急列車停車駅の拡大（H12.3.11 ダイヤ改正）

新札幌駅に全特急列車が停車

札幌～函館、札幌～旭川における停車駅の一部拡大

3 アメニティ

快適、こちよさ

(2) 都市間バス

きめ細かなネットワークの形成。

- ・ 近年、都市間バスは、高規格幹線道路の整備の進展等により、ネットワークを拡大し、その低廉性や提供されるサービスの質の向上から、地域間交通ネットワークにおける役割の重要性が増している。
- ・ 今後、都市間バスは、低廉性、夜間の運行サービスが提供できる等の特性を生かし、札幌と主要都市間の路線を充実させ、鉄道による幹線ネットワークを補完するとともに、鉄道の特性が発揮できない主要都市相互間や主要都市とその周辺地域等との間に路線を展開することにより、きめ細かなネットワークを形成していくことが適当である。
- ・ また、利用者の利便性向上を図る観点から、車両の快適性を確保するとともに、競合路線における共通乗車制度、ダイヤ調整、乗降場所の集約・近接化など事業者同士の適正な競争と協調により、ネットワーク全体の充実を図ることも検討に値する。
- ・ なお、特に冬季の厳しい気象条件に対応するため、高規格幹線道路⁴等において、恒常的に風雪による交通障害が発生する箇所を中心に、防風雪対策を充実するなど走行環境を改善するとともに、気象・路面状態の情報提供の充実を図ることが求められる。

【参考4：共通乗車制度が導入されていない区間】

- ・ 札幌～道央道～函館
- ・ 札幌～道央道～登別温泉
- ・ 札幌～道央道～室蘭（平成13年3月中を目途に共通乗車制度導入に向け調整中）
- ・ 札幌～稚内

4 高規格幹線道路

高規格幹線道路は、高速交通を確保し、多極分散型国土の形成を図るため、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路を合わせて全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、昭和62年6月の道路審議会の答申に基づき全国14,000kmのネットワークが計画され、整備が進められている。

北海道における高規格幹線道路は、高速自動車国道1,378km及び一般国道の自動車専用道路5路線450kmを合わせた1,828kmから構成されている。

(3) 航空

新たなネットワークの展開。

- ・ 航空については、平成10年の北海道エアシステム（HAC）⁵就航に伴い札幌以外の主要都市間においても路線が展開されてきたところであり、地域間の移動における手段としても定着してきている。
- ・ こうした状況を踏まえると、札幌と主要都市間を中心に発着時間、便数などのダイヤ面、割引制度の充実などの運賃面などにおいて利用者の利便性向上を図っていくことが重要である。
- ・ また、北海道は中心部を南北に山脈が走り、四囲を海に囲まれていることから航空がその特性を発揮する機会が多いことを踏まえ、札幌以外の主要都市相互間のうち長距離のものを中心に航空ネットワークの展開を図るとともに、構想されている交通インフラの整備が進んだ場合でも主要都市へのアクセスが不便であるような高速交通の空白地域には、札幌間の地域航空の導入に向けた検討を進める。

5 北海道エアシステム（HAC）

北海道内の高速交通空白地域と札幌圏及び地方都市圏、札幌圏と地方都市等を結ぶ路線を開設して、北海道内航空ネットワークの維持・発展を図ることにより、地域の利便性を高め、北海道の均衡ある発展に貢献することを目的にH9.9に設立された。

出資者は日本エアシステム(51%)、北海道(49%)である。

H10.3から36人乗り小型航空機を用いて運航を開始し、現在は3機体制によりネットワークの充実が図られている。

【参考5：北海道エアシステム（HAC）の利用状況等について】

営業成績

(単位：千円)

| | H9年度 | H10年度 | H11年度 |
|----------|--------|---------|-----------|
| 営業収入 | 5,583 | 941,182 | 1,440,071 |
| 当期利益 | 30,056 | 75,164 | 70,772 |
| 当期末未処理利益 | 30,056 | 105,220 | 34,447 |

利用状況

(単位：人、%)

| 路線名 | H9年度 | | H10年度 | | H11年度 | | H12(7月末) | |
|---------------------|------|------|--------|------|---------|------|----------|------|
| | 輸送人員 | 利用率 | 輸送人員 | 利用率 | 輸送人員 | 利用率 | 輸送人員 | 利用率 |
| 新千歳～函館 ¹ | 102 | 35.4 | 24,435 | 38.4 | 32,276 | 45.5 | 19,014 | 72.1 |
| 函館～旭川 ¹ | 331 | 65.7 | 27,236 | 51.4 | 24,964 | 47.9 | 10,242 | 58.7 |
| 旭川～釧路 ¹ | 259 | 51.4 | 15,394 | 37.4 | 9,844 | 38.1 | 3,588 | 41.7 |
| 釧路～函館 ² | | | 12,753 | 61.3 | 20,618 | 48.0 | 5,808 | 67.2 |
| 新千歳～釧路 ³ | | | 3,797 | 72.7 | 27,771 | 84.3 | 12,635 | 82.8 |
| 女満別～函館 ⁴ | | | | | 6,470 | 50.2 | 4,398 | 50.7 |
| 計 | 692 | 53.4 | 83,615 | 45.5 | 121,943 | 51.3 | 55,685 | 65.5 |

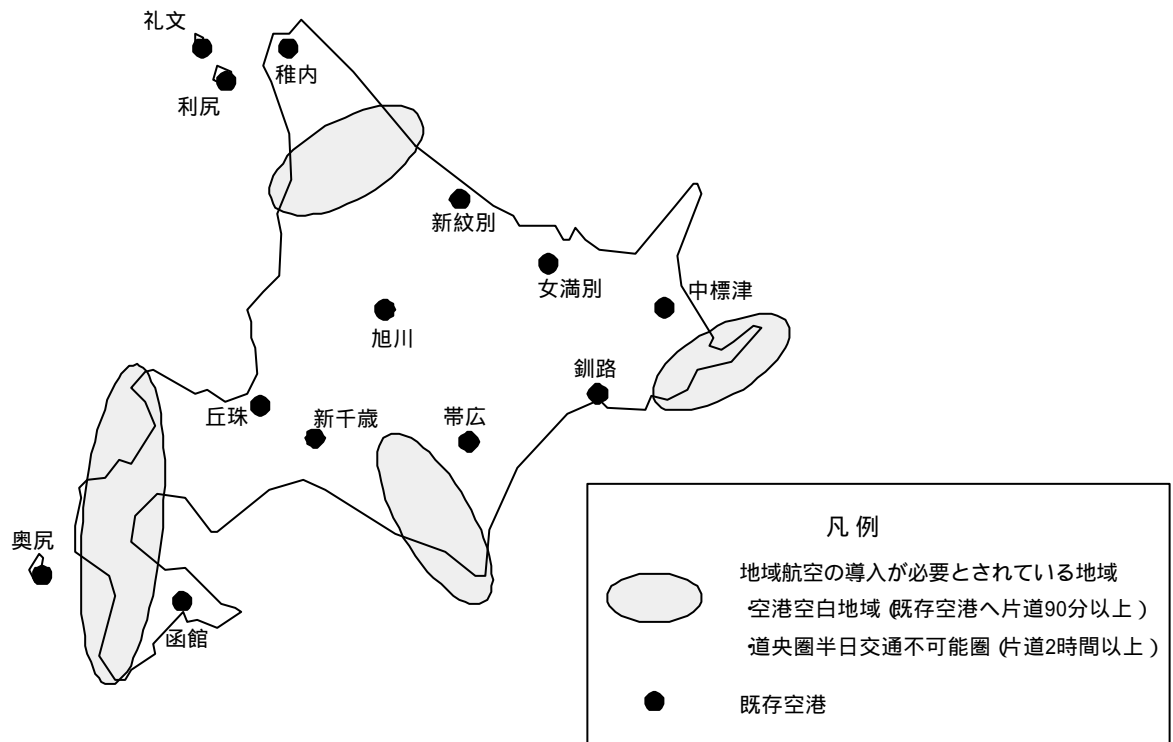
1 H10.3.28～

2 H10.7.1～

3 H11.1.16～

4 H11.10.1～

【参考6：地域航空の導入が必要とされている地域（第3次北海道長期総合計画）】



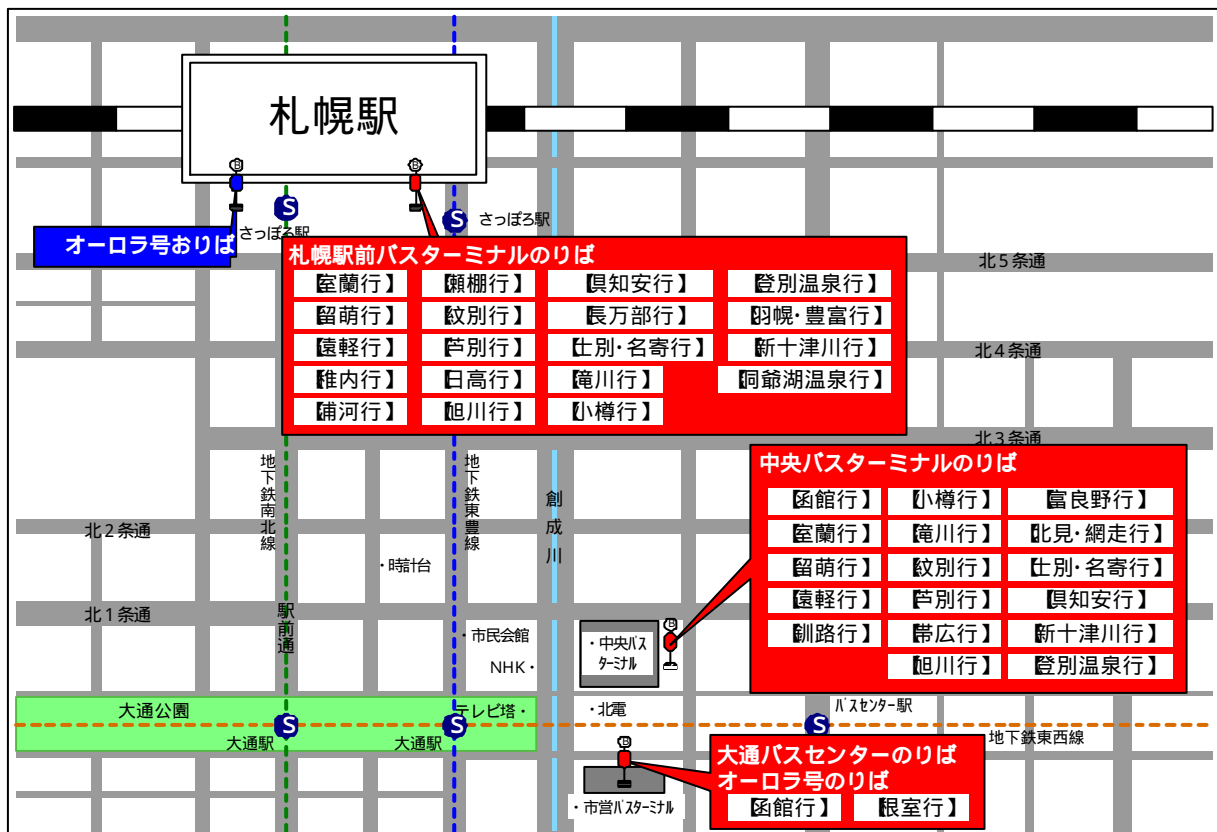
(4) 乗り継ぎ円滑化

交通結節点における移動の時間短縮・容易化

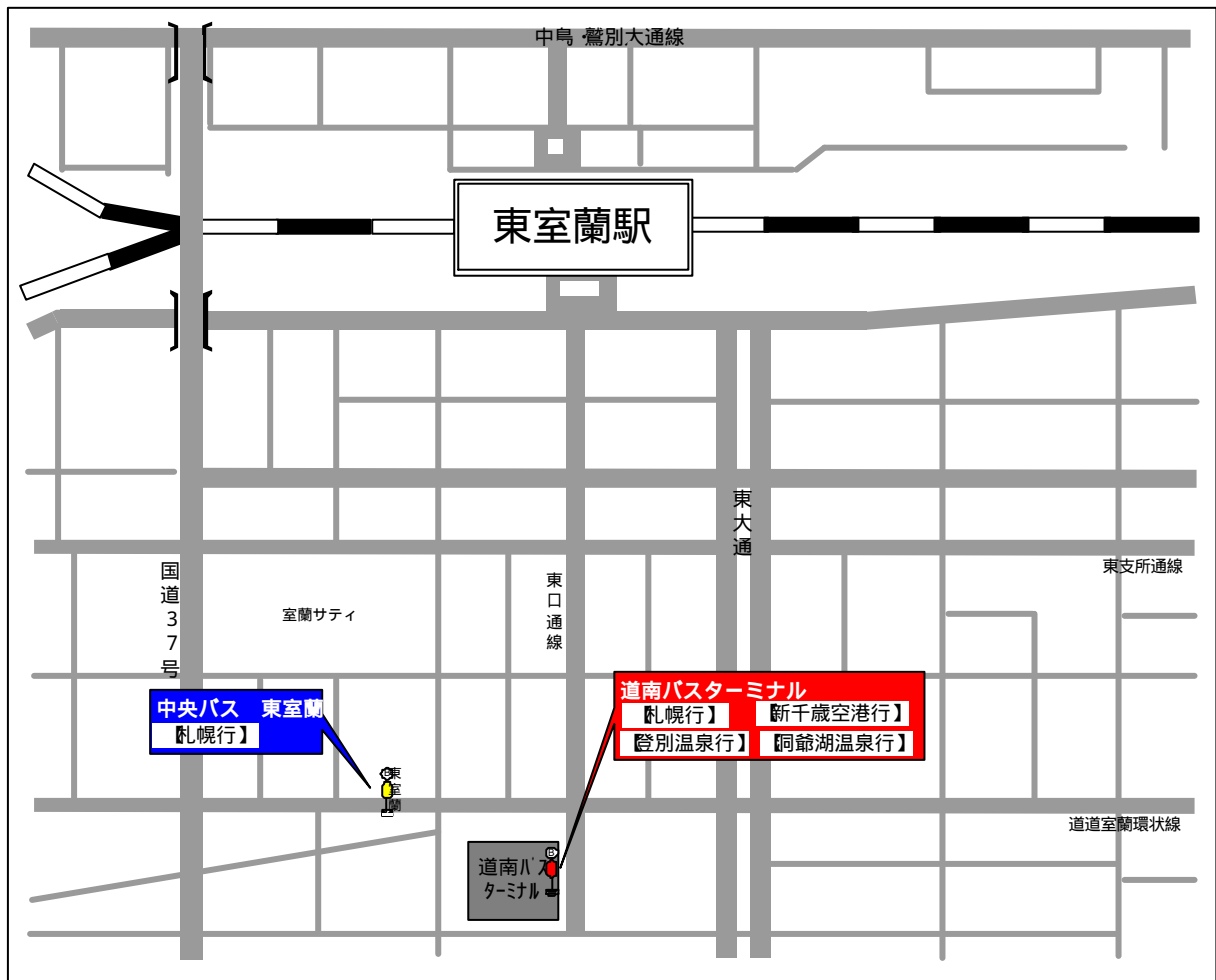
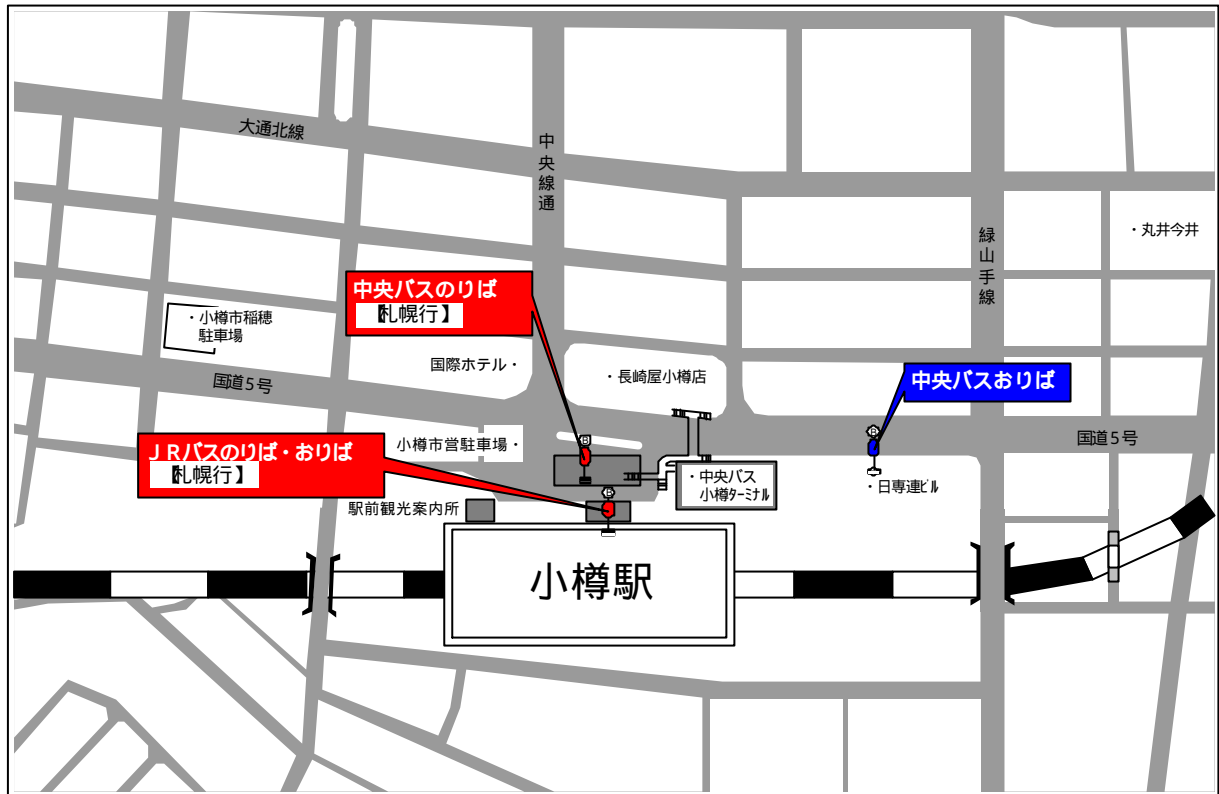
- ・ダイヤの調整
- ・情報提供の充実
- ・施設の集約、近接化

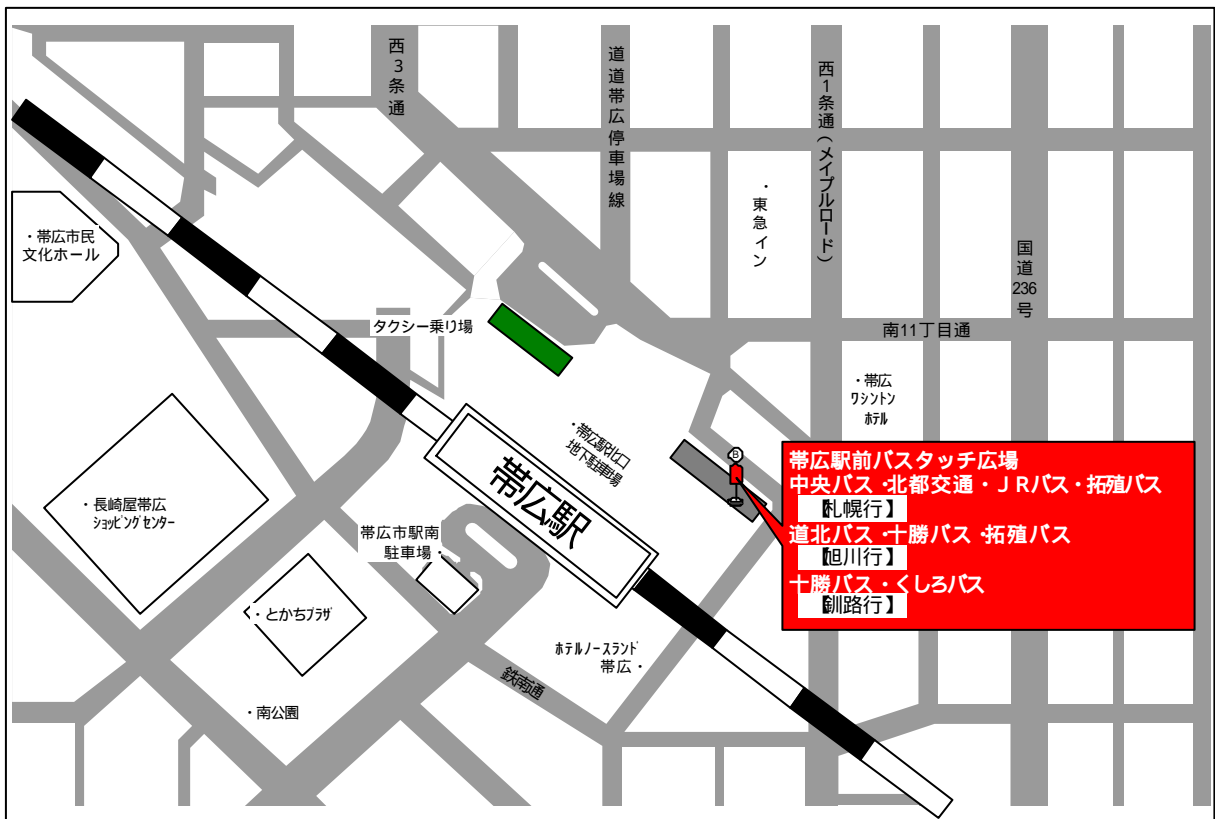
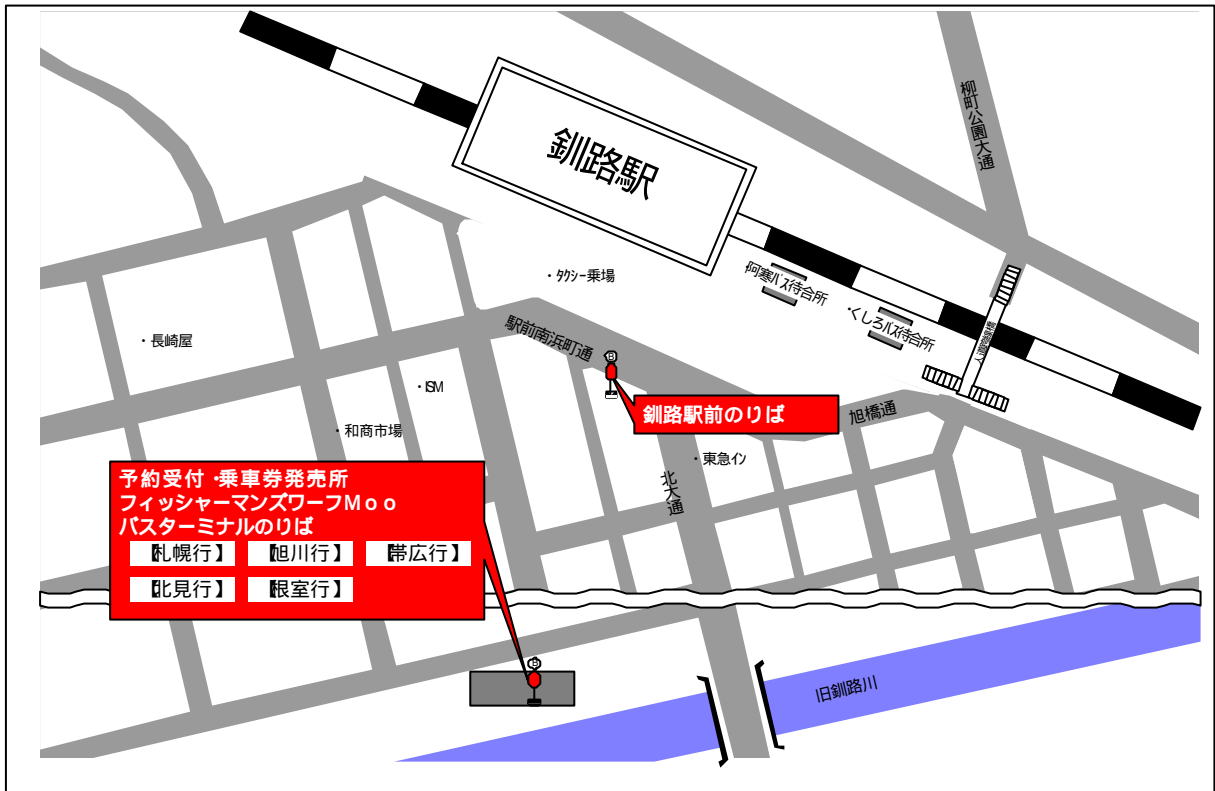
- ・ 各交通機関のネットワークを相互に組み合わせることにより、全体として地域を網羅する密度の高い地域間交通ネットワークを構築するためには、各交通機関の結節点における乗り継ぎの円滑化を推進し、移動時間の短縮、移動の容易化等の利用者利便を向上させていくことが重要である。
- ・ そのため、各交通機関の接続に関しダイヤ調整を行うとともに、鉄道駅における航空機運航情報提供、航空機内におけるバス、鉄道のダイヤ提供など情報提供の充実を図ることが必要である。
- ・ また、鉄道駅、バスターミナルといった交通結節点におけるバリアフリー化のための施設整備や、乗降場所の集約、近接化等を進めることが必要である。

【参考7：都市間バスの乗降場所と待合所】









(5) 私的交通、タクシーとの組み合わせの工夫

自家用車、レンタカーによる公共交通へのアクセスの充実。
タクシーの特性に注目。

- ・ ドア・トゥ・ドアの移動においては、自家用車、レンタカー等の私的交通に頼らざるを得ない場合が存在する。
- ・ このため、交通結節点における駐車場整備、パークアンドライド⁶の推進を図るとともに、レンタカーについては、乗り捨て料金に関する工夫や、交通結節点における案内の充実を行うなど公共交通へのアクセスを充実することが必要である。
- ・ また、機動性・随意性に優れるタクシーと組み合わせることにより、公共交通のみでドア・トゥ・ドアの移動をすることも可能である。
- ・ これらの取り組みにより、公共交通機関の利用促進が図られる一方、長時間自ら運転することからの解放によるゆとりも創出される。

【参考8：JR北海道の函館地区のタクシーとの連携】

JRとタクシーを組み合わせた函館観光商品（札幌市内出発限定）

| | | |
|------------|---|---|
| (1) 取扱開始年月 | 平成12年4月 | |
| (2) 商品名 | 函館・湯の川 湯とりのタクシープラン | |
| (3) 商品内容 | 往復送迎タクシー（自宅 駅） | 自宅から札幌駅・新札幌駅までタクシーで送迎（出発は札幌市内限定） |
| | 往復JR（グリーン車） | 列車は指定された列車に限定。 |
| (3) 商品内容 | 湯の川温泉（1泊2食） | |
| | 函館タクシー観光 （5時間又は回数券5枚） | (A) 観光タクシーコース 函館駅改札口までタクシー運転手が出迎え。 (B) タクシー回数券コース 観光スポット間を回数券で自由に5回使用可能。 |
| (4) 料金 | 2名1室の場合で (A) 観光タクシーコース 36,000円～42,000円（休前日は+2,000円） (B) タクシー回数券コース 28,000円～34,000円（ " ） | |

6 パークアンドライド

交通量の抑制を図るため、郊外や都心周辺部のバス停等公共交通機関のターミナルに近接して駐車場を設置し、マイカーからバス等への乗り継ぎを図るシステム。

札幌市では、郊外部の12の地下鉄駅に整備している。

JR北海道では、パーク&トレインとして、各駅にJR利用者のための駐車場を用意している。利用にあたっては条件として事前予約と、往復特急列車の利用などが付されている。