

北海道新幹線開業戦略推進会議
平成26年度第3回交通戦略部会 議事概要

- ・日時 平成27年1月23日(金)15時15分～16時50分
- ・場所 かでる2・7 710会議室
- ・出席者 別紙のとおり
- ・概要

1 開会・挨拶 北海道交通企画課交通ネットワーク担当課長 千葉 繁

開会に際しての挨拶のほか、新しい交通戦略部会構成員のご紹介

- ・札幌エアラインズ・アソシエーションの事務局変更に伴う交通戦略部会構成員のご紹介
札幌エアラインズ・アソシエーション 若松 務様(日本航空北海道地区総務部総務グループ長)
- ・北海道新幹線開業戦略推進会議 交通戦略部会の新規構成員のご紹介
七飯町 杉原 太様(総務部政策推進課長)

2 議事

(1) 北海道新幹線開業後の二次交通動態調査の結果について

北海道新幹線開業後の二次交通動態調査結果について、資料1に基づいて説明。

[質疑]

(新函館開業対策推進機構)

本データは一度報道されたものの詳細版と考えるが、報道を見た際にレンタカーの比率が高いと率直に思った。今回の調査については、一定程度の条件で幅広くサンプルを取り、調査研究機関が調査しているため、データについて口を挟むものではないが、色々なデータがあることを交通戦略部会の構成員の皆様に紹介したい。

国土交通省が実施した調査で航空旅客動態調査というものがあり、空港からのイグレスが調査表方式でまとまっている。新函館北斗駅は鉄道アクセスがあるため、鉄軌道アクセスがある空港を抽出して二次交通の利用状況を調査すると、新千歳空港のレンタカー利用は多いように見えても、平日4.0%である。函館空港は11.1%。沖縄空港のようなレンタカー需要の多いところでも16.6%であり、レンタカーの利用が3割以上超えるものは久米島などの離島で二次交通がない場所に限られる。

細かい説明は省略するが、国土交通省の航空旅客動態調査データも施策を実施する際の参考として欲しい。

(北海道)

速報値が報道された際に、開業対策推進機構様から色々なご意見をいただいております、我々も色々調査した。道で過去にも同様の利用意向調査を実施したことがあるが、その際にはレンタカー利用率は4割くらいの数値となっている。

一方で、レンタカーは季節変動が大きく、今回の調査は9月に実施しているが、航空旅客動態調査は11月に実施しており、時期的な違いもあると思われる。函館地区レンタカー協会からいただいたデータによると、函館地区のレンタカーの貸出状況は8月がピークとなっており、11月と比較して2倍くらい貸出台数の差があって、冬になると当然もっ

と差が開く。レンタカーは通年利用されるものではないと思われるため、今回のデータはレンタカーのニーズが相当数あると見ていただくことができるが、それ以外のアクセス機能も当然必要であると考えている。

(新函館開業対策推進機構)

調査の際に、金銭負担を条件設定しているのか。

(北海道)

調査票は報告書の後ろについているとおりであり、金銭負担を条件設定はしていない。

(新函館開業対策推進機構)

経済的に移動できるかといった条件が加味されると、若干数値が変わると思われる。北海道は季節変動が激しいと思われるので、そこを踏まえて考えていければ良いと思う。

(北海道商工会議所連合会)

皆様の参考になるデータ結果が発表されたと思うが、HP等への掲載はどう考えているのか。

(北海道)

せっかく実施した調査であるので、掲載する考えである。

(東日本高速道路株)

確認だが、資料1の7ページの(5)①の利用意向について、「新幹線で来道して新幹線で帰る」というニーズの割合はわかるのか。(5)の①には、「新幹線で来道して、飛行機で帰る」又はその逆のパターンのどちらかしか掲載されていない。

(北海道)

7ページの該当箇所は飛行機利用のニーズがどれだけあるかというパックの利用意向について調査を実施したもの。アンケート調査の中では、新幹線そのものの利用意向も伺っており、詳細は報告書本体(43ページ)に記載されている。

(2) 北海道新幹線開業二次交通実証事業の結果について

本年度実施した北海道新幹線開業二次交通(バス、タクシー、レンタカー)実証事業の報告書〔概要版〕について、資料2-1、2-2に基づいて説明。

[質疑]

(北海道運輸局)

定額タクシーのモニター料金は正規料金の約50～95%に設定されているとのことだが、どのルートが何%の料金設定なのかは報告書に記載されているのか。また、ルートとしては江差発着・檜山管内ルート、八雲発着・檜山北部ルート、奥尻島内の3ルートではなく、もっと細かいルートを運行しているのか。

(北海道)

バス、タクシーの報告書本体の35ページをご覧いただければ、具体的なルートと料金が記載されている。

(北海道運輸局)

例えば、江差発着・檜山管内ルートであれば4ルート設定しているということか。

(北海道)

全体で9ルートを設定しており、江差発着・檜山管内ルートであれば4ルートである。

(北海道運輸局)

金額をモニター料金に抑えたことが、利用者の満足度にどのように繋がったのかという分析は行っているのか。

(北海道)

例えば、江差・上ノ国歴史探訪ルートであれば正規料金は16,200円である。また、今回のツアーについてどのくらいの料金が適正かというアンケートを実施しており、報告書の41ページにルートごとの結果を整理している。

(北海道運輸局)

了解した。レンタカーについて、外国人のルートが報告書に記載してある旨の説明があったが、運輸局も12月に外国人を対象としてレンタカーによる移動経路を調査した。100件程度の調査を行っており、今回の調査と我々の調査を合わせると、より詳細な分析が出来ると思う。運輸局のデータがまとまるのは年度末近くになると思うが、データが出来たら提供させていただき、詳細な分析について相談させていただきたい。また、交通戦略部会の皆様にもご活用いただければと思うので、情報提供させていただく。

(七飯町 (オブザーバー))

バス・タクシー事業について、PR方法に新聞折込やチラシなどと記載されているが、ツアーを利用された方は地元主体の方が多いのか。参加者が観光客主体であれば、周遊箇所の満足度が変わると思う。特に、バスツアーの満足度を見ると、最近出来た新しい施設に対して満足度が高い一方、元々ある施設については満足度が低いように思われる。「せっかく国宝を展示している施設(函館市縄文文化交流センター)があるのにコースに入っていないのは残念」とあるのは、最近の施設が見たいという地元主体の意見と感じられるが。

(北海道)

バス、タクシーの報告書の30ページに参加者の内訳が記載されている。函館市在住の方が57.1%とあり、地元の方が非常に多い。逆に言うと、函館市の方でも「きじひき高原」などは行ったことがないことがわかる。また、情報の入手先については報告書の31ページの問14に記載されているが、パンフレットやインターネットなどが多い。

(3) 北海道新幹線開業効果の拡大に向けた道内交通ネットワークの整備指針について

北海道新幹線開業効果の拡大に向けた道内交通ネットワークの整備指針について、資料3-1、3-2に基づいて説明。

[質疑]

(観光振興機構)

指針について、北海道新幹線で来道されたお客様が道内を周遊するという前提で作られていると思うが、そのお客様が北海道から帰られる部分についての記載がない。道東・道北地域を観光したお客様が函館に戻って新幹線で帰るということは考えづらい。については、道東・道北地域から航空機で帰っていくことを前提として、素案に記載する必要があるのではないかと。また、道東・道北地域までは、移動時間を短くするために、航空機を利用し、道東・道北地域を観光した上で、航空機で帰ることになれば、二度航空機を使用することになるので、その利用や料金についても検討していただきたい。

もう一点については、個人旅行客を前提として素案を策定していると思われるが、団体旅行客も想定する必要があるのではないかと。その場合、貸切バスの問題があるほか、もう一つの問題として道東・道北地域に就航する航空機の機材の大小という問題についても勉強していかなければならないのではないかと。開業効果を全道に広げることを考えると、道東・道北地域から帰ることを想定した内容を入れ込む必要があると思う。

(北海道)

新幹線で来道した観光客が、道東・道北地域まで足を伸ばして観光した場合、その観光客がまた函館まで戻ることは確かに考えがたいと思う。道東・道北地域の空港から道外路線に関する記述に関する意見と思われるが、道外との航空路線の充実に関しては新幹線に限らず道としても一生懸命に取り組んでおり、航空局とも相談した上でどのように記載できるか考えたい。なお、料金対応については難しい部分があると思う。

(北海道バス協会)

3ページの「エリア別の取組方向」の道南エリア(2)バスの4ポツに、「宿泊施設や観光施設から新幹線駅からの送迎サービスの実施」と記載されているが、宿泊施設等の方がバスを送迎するものであって、バス会社が送迎するわけではないのでこの箇所に記載するのが良いかどうかは疑問。

昨年4月から、貸切バスは新たな運賃料金制度になった結果、料金が相当高くなったと報道されており、施設事業者からの貸切バス事業者に対する運行委託契約が減っていることもある。

(北海道)

私どもとしては、色々な宿泊施設の方、例えば遠くの登別などからも新幹線駅からの送迎サービスを実施していただければ、利用促進・広域周遊に繋がるという期待はある。ただ、記載する区分として、バスの箇所に記載することが良いかといわれれば、そうかもしれないが、他に記載する区分も思いつかない。対応について、検討させていただきたい。

（新函館開業対策推進機構）

整備指針の期間は、開業までというイメージか。それとも開業後数年までの期間をイメージしているのか。

（北海道）

この整備指針そのものは3月に策定した後、ローリングすることは考えていない。ただ、道内交通ネットワークの整備という意味では、開業した後も当然考えるべきと思っており、指針9ページ目に、今後のスケジュールとして新幹線開業の後も「新幹線開業効果の一層の拡大に向けた道内交通ネットワークの整備の推進」と書いているほか、8ページの取組の推進において、「開業後においても引き続き道が中心となって取組を推進する」旨を記載している。

（新函館開業対策推進機構）

指針の重み付けについて確認したい。「あったらいいな」というものを並べることも出来るし、「開業日までにこれを形にするんだ」ということを皆で確認することも出来るが、どういう空気感と理解すれば良いのか教えて欲しい。

函館地域であれば、アクションプランを7年前の平成20年に策定しており、その時には地域の行政や交通事業者等とコンセンサスを得て発表した。それでも、現時点で手に付けられないものが出てきている。業界等のしごらみなど色々なことが内在しており、我々もハンドリングすることが難しいという印象を持っており、本日、函館市も来ているが、今後、交通事業者に当たるべきかどうかということが残り1年・半年における我々の課題となっている。

今回まとめる指針についても、どういう空気感でまとめれば良いか交通戦略部会の構成員同士で確認していた方が良いと思う。

（北海道）

我々は、開業を目指して何をやっていくかということ指針として取りまとめたいと考えている。とはいえ、航空機に関する部分などについては必ず出来ると言えないものもあるが、それに目掛けて道が取組んでいくことは変っていないので、とりあえずは開業に向けて何を実施していくかというスタンスで記載していただきたい。

（新函館開業対策推進機構）

コンセンサスを得ながら指針をまとめた際に、主体性を持って進めていくのは道で良いのか。

（北海道）

全体の管理は道が行う。また、整備指針の推進主体は道である。

（新函館開業対策推進機構）

指針については、交通事業者に担っていただく案件がかなりの比率入ってくるが、交通事業者にお願いした際に、これまでの経験から言うと「無理です」と回答されることも出てくると思われる。その時に、「無理けれどもこういう手立ても含めて何か実施できないか」という調整も含めて主体は道が行うのか。

（北海道）

後ほど説明するが、まずは3月を目途として、交通戦略部会の皆様に「今、どういうこ

とを考えているか」ということを記載していただく。それを交通戦略部会で内容を確認した上で、「これはもっとここまでやって欲しい」ということを交通戦略部会でご議論いただくことを考えている。

(新函館開業対策推進機構)

道商連様も、期成会の中で問題意識があるように、我々開業対策機構としても、市も観光機構も入った上で、スケジュール感を持って残り1年やっていこうと思っている。

例えば、交通機関の案内標示のようなシステムがあると便利であり、全国的には実現している地域が増えてきているが、函館や北海道で誰が実施するのかという話まで出来てはいない。

色々なニュースや私が聞いた情報であれば、仙台駅の観光案内所に行くと、仙台空港のフライト情報が掲載されているので、仙台駅でフライト情報がわかる。また、岡山駅に最近できたが、駅前のバスターミナルで岡山空港のフライト情報がわかる設備があり、相互の交通ネットワークの情報を乗換え拠点で相互に参照できるシステムがあれば、例えば千歳が大雪で欠航になった際に、JRに乗り換えることなどがスムーズに出来る。

そういう案内標示などについて、JRが整備するのか、航空会社がお金を出すのか、空港ターミナルビルが整備するのかといったことについてはまだ指針も何もない。利用者の視点に立って、「あったら良い」という意見まで来ているが、誰が実施するかというところまで詰めきれていない。

そういうことが別なところで起きてしまっているのも、どのように残り一年で形にするかを、我々の課題でもあるので、悩みをお届けすることを含めて意見を言わせていただいた。この指針についても、その方針を整理した方が良いと思う。

(北海道)

この指針素案を策定するにあたり、道の振興局などに意見を聞いたところ、要望に近い意見や将来的にこうしたいという意見もかなりあった。あくまでもこの指針は新幹線開業に向けて、この指針に基づいて取り組んでいくといったものにしたかったので、明らかに出来ないものは盛り込まない方向で考えている。

(札幌エアラインズ・アソシエーション)

札幌エアラインズ・アソシエーション(以下、SAA)という航空事業者の業界団体としても、この指針を作成する趣旨には賛同するし、新幹線の開業効果を全道に拡大したいという思いは一緒であるが、特にSAAは本邦並びに外国企業を含む様々な航空事業者の集合体であり、各航空事業者も事業計画があるため、どの程度指針に記載されたことに強制力があるのか、今ひとつ曖昧であり、私としてもこの会議に参加させていただいているものとしてどのように持ち帰れば良いのかわからない。

その意味では、8ページに記載されている、「指針に基づく取組の推進」の3行目に、「情報共有を行うとともに着実な推進を図る」とあるが、着実に推進できるのかということが不安であり、SAAの会員各社の経営判断とのバランスをどうするのかといったことが疑問。

もう一つ、観光振興機構様の発言にあったが、今回の指針の中に航空機の役割・目指す方向性として、函館空港を起点とした航空路線の活用、新規路線の開設、運休路線の再開

といった記載があるが、一方で冒頭にご紹介いただいた資料1の中で、道外居住者の方は「新幹線で来道し、飛行機以外で道内を移動し、飛行機で帰る」というアンケート結果が高いという結果を踏まえると、函館空港を起点とした道内航空路線の再開・新規路線の開設ということだけが、今回の指針に沿った趣旨というわけではなく、例えば、函館に来たお客様が飛行機以外の交通モードで移動されて、その後、函館以外から道外に帰る際の道外路線の充実なども、今回の指針の趣旨に沿ったものと考えられ、道東地域であれば釧路や帯広などの空港と道外を結ぶ路線の充実、供給量の増加、便数の増加、旅客利便性の向上といったことも観点としてあると思う。そのようなことも、SAAとして検討したうえでご報告したい。

(北海道)

道外航空路線の話は、先ほどの観光振興機構様の意見も含めて対応を考えたい。指針の拘束力については、特に無く、この方向性で考えていこうといったものである。函館空港からの道内航空路線の開設などについては航空局が中心となって、今も各航空会社に協力をお願いしているし、今後も行っていく予定である。本指針は航空会社の方々に改めて検討いただく契機になればと思っている。

ただ、以前にある航空会社の方から、「新幹線開業後の実際の需要が分からないと、いきなり航空路線を就航させることは難しい。」といった意見をいただいたことがあり、その点については理解するところでもある。取組・検討の方向性としてご検討いただきたい。

(北海道商工会議所連合会)

航空路線について言及させていただくと、函館空港を起点として考えられているが、道内各地からの路線もあるわけで、そういったことも踏まえて、1WAYではなくて、双方向ということ意識して欲しい。

また、開業対策推進機構様からも意見があったが、理想と現実という部分をわきまえて考えていかなければならないこともあり、色々な視点で検討する必要があると思う。ついでには、道商連としても参加している「北海道運輸交通審議会」の審議内容・検討内容との整合性もあるため、審議会においても意見をいただく必要があっても良いと思うので、取り上げていただきたい。

(北海道)

本指針については、基本的に交通戦略部会で話をさせていただきたいと考えているが、必要に応じて、審議会の副会長などに相談している。また、審議会でご審議いただいている「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」の推進管理と内容的に重複する部分があるので、適宜、調整させていただく。

(経済産業局)

専門家でもない立場で話をさせていただくが、今、北海道を取り巻く交通機関としてはパラダイムシフトとも言うべき転換点を迎えていると思う。指針の中に、ダイヤの調整という記述があるが、現在札幌中心となっているダイヤを、新幹線開業を機に函館中心として考えるために混乱が生じていると思う。特に、需要動向が札幌と函館では大きく異なる

ため、函館起点のダイヤとすることには冷静な対応が必要。

ダイヤ調整は非常に重要だが、乗継等がわかるような設備や情報発信機能がないと大きな不満になると思う。最低限用意しなければならないものを整備した上で、後は各自事業者等が整備すべきという段階を踏まえれば良いと思うが、本指針では「最低限やらなければいけない」と「やった方がよい」というものが併記されているので、構成員の皆様が混乱している。

また、北海道は一度交通のパラダイムシフトとして昭和63年に青函トンネルの開通を経験している。当時は、札幌から北斗星で東京に行き、航空機でのパックが発売されたこともあり、変則的なダブルドラックのようなニーズはあると思う。

(北海道)

ダイヤ調整の観点から言うと、全てが函館起点にはならないと思われる。北海道の玄関としては新千歳空港があるし、他の空港もある。その一つの玄関として新函館北斗駅または木古内駅が出来るといった位置づけになると思う。

また、指針の重み付けについては、ご意見のとおり「やらなければいけないもの」、「やった方がよいもの」の区分を整理した方が明確かもしれないが、我々としては指針はあくまでも新幹線開業時に目指す交通ネットワークの方向性を共有するものにしたいたいと考えている。実際の推進に関しては、先ほど説明した「取組状況等」の表の中で決まったものについては決まったものとして整理していきたい。

(4) 北海道新幹線開業効果の拡大に向けた道内交通ネットワークの整備指針に係る依頼事項について

北海道新幹線開業効果の拡大に向けた道内交通ネットワークの整備指針の今後の進め方について、別紙「依頼事項」に基づいて説明。

[質疑]

(新函館開業対策推進機構)

前段の幹事会でもお話したが、ニセコ町などにヒアリングに行くとインバウンドに関する情報発信を積極的に行っている。北海道新幹線についても世界のユーザーに発信していくことはそんなにお金をかけずにできると思う。地元のエージェントの方に聞いても、インバウンド向けの新幹線開業情報をもう少しアピールする必要があるという意見も聞いているし、私ども開業対策推進機構も2年前にシンガポール旅行博に出展した際に、英文チラシ2千枚があつという間に無くなってしまったこともあり、そんなに難しいことではない。東京と函館が4時間で結ばれるということがシンプルに伝われば良いし、ニセコに宿泊されるラグジュアリーの方にはグランクラスに興味を持っていただければと思う。

そういったインバウンド対策も何処が主体で進めていくのかが分からないが、この問題は交通戦略部会の動きなのか、それとも情報・連携戦略部会での動きとなるのか。

(北海道)

インバウンドの取組に関しては、平成27年度予算の中で具体的取組について調整中ではある。我々も重要と考えており、新幹線推進室の方で取り組む事業の一つとして考えている。

（新函館開業対策推進機構）

北海道もインバウンド対策を推進している。新幹線の開業がさらに海外客を呼び込む契機にできるのではないかという気もしている。

一方で、本日もＪＲで札幌に来る際、大沼公園からアジア系の外国人の方が指定席に乗ってきたが、指定席だと知らずに座って車掌に注意され、満席だったために札幌までずっとデッキに立っていた。途中の洞爺湖や登別温泉からも乗ってくるという流動も確実に生まれてきているし、先般ニセコ町にヒアリングに行った時も長万部駅や小樽駅の乗換え環境の課題も出ていると聞いている。例えば、長万部駅の乗換え環境の問題として、－５度という冬の寒い中、３０分や１時間も外国人がホームでただ立って待っている光景があるそうである。日本人であれば駅員に訳を言って待合所で待てるが、外国人はそのような対応が分からないので、改善できるような英文表記を検討して欲しいということをＪＲ北海道函館支社に話し、わかりましたという回答はいただいている。

そういう細かい対応一つ一つについて、事業主体が決まっているものは事業主体が率先して実施すれば良いが、事業主体が決まっていないもの、例えば、駅を降りた後の案内表示や違う交通機関である路線バス等への案内などについては、事業者が設置するのか、行政が設置するのかがわからない。実施主体が何処であるべきかということが曖昧のまま進んできている状況が現実にあるため、残り１年の中でサインボードや案内書を何処がやるかということについて、覚悟を持って決めなければならないと思う。今回の資料に記載されていた、インバウンド対策については道でも何処が主体となるか整理して欲しい。

（北海道）

北海道新幹線の開業に係るインバウンド対策に関しては、新幹線推進室が対応している。

（北海道運輸局）

指針については、正直、位置づけが分からなかったため、どのように取組んでいくか分からなかったが、白地図を作ったので、各地域で色を付けて欲しいという位置づけと理解した。

先ほど、色々と意見が出たが、道だけではなく運輸局としても重く受け止めてやらなければならない仕事と考えている。道と運輸局で同じことをしても無駄になるので、お互い情報共有を行い、デマケを明確にした上で、効率的に取組んでいきたいので引き続き打合せ等を密に行いたい。

ただ、一点お願いであるが、先ほど開業対策推進機構様や道商連様からも意見が出たが、現状で色々な地域で誰がどのような活動をしていてどのような結果が出ているのか、その結果に対してどう関わっていくのかということなど現地の状況を明確にするということをお道庁にお願いしたい。我々も運輸支局という単位があり、また私ども本局も現地で協力することは行うが、道にも振興局があるので、双方協力して特に道南で誰がどんな方向で何をしているのかということをお明確にし、交通モード間の調整や情報提供、その他に結節点の話などの視点も含めて対応して行きたい。

（北海道）

地域の取組に関する情報収集は振興局が中心となってやっていきたいと考えている。

(道南いさりび鉄道株)

指針に沿った取組状況を2月に取りまとめたという趣旨であるが、いさりび鉄道に関する記述として、並行在来線の利便性という記述がある。JRの在来線等の接続というのものもあるが、地元の交通機関であるバス会社などとの接続を改善させることも利便性の向上となるが、地元のバス会社に対して断りを入れてから記載するべきか。

また、その記述の下に、「公共交通機関の連携によるフリー切符の導入など」ともあるが、いさりび鉄道のほか、JR、バス会社、函館のロープウェイなどの関係機関に対して記述について許可を得た上で提出しなければならないのか。

(北海道)

ダイヤの調整に関して言えば、今でもJRとバスの接続はバス会社で色々と考えていると思う。それについては、当然行うという前提で考えていただいて構わないと思う。

フリー切符に関して言えば、現在具体的に何かを計画されているのか分からないが、既存のフリー切符をイメージして我々は指針に記載している。いさりび鉄道様で新しいフリー切符を考えているのであれば、取組区分を「D：公表不可（構想段階のもの）」と記載していただければ、道南いさりび鉄道様の意向として理解する。

(道南いさりび鉄道)

今回の交通戦略部会の構成員として存在しない函館市の交通事業者などに何も通告なしに提出して良いのか。

(北海道)

取組区分を「D：公表不可（構想段階のもの）」で提出いただいた部分については、対外的に公表せず、我々が各社の意向として把握するだけなので問題ない。

(5) その他

(函館市)

公共交通の再編ということで、当市の情報を提供させていただく。現在、バス路線について、当市の地形は中心部が狭い地形となっているため、バス路線が集中してしまうという非効率な運行になっている。また五稜郭など中心部のバス停では同じ名前のバス停が7箇所も8箇所もある。このような問題を解消するために、バス路線を抜本的に見直す方向で取り組んでいる。

生活路線が中心となるが、新幹線で来たお客様が利用することもあると思うので、利便性の高いバス路線の再編を行っていきたいと考えている。ただ、新幹線の開業までに全て間に合うか分からないが、できる限り早く取り組んでいければと考えている。

(東日本高速道路株)

アンケート調査の結果でも分かる通り、レンタカー利用や高速道路の利用が非常に多い。私どもとしても、道外からの誘客を促進し、北海道全体の観光入込客数を増やしたいという目的から、レンタカー協会と検討会を開催しており、道内の地域活性化に向けて何

か出来ないか検討している。まだ、実現可能性を追求しているところであり、具体的に申し上げる段階ではないが、レンタカー協会と引き続き知恵を出し合っていきたいと考えているので現状報告として発言させていただく。

(北海道運輸局)

次回の交通戦略部会は親会の前に実施する予定なのか。

(北海道)

親会の前に交通戦略部会を開催し、「整備指針」について検討を行う予定。その結果を踏まえて親会に「整備指針」を報告したいと考えている。

(北海道運輸局)

了解した。

3. 閉会 北海道交通企画課交通ネットワーク担当課長 千葉 繁
閉会に際しての挨拶

(以上)