

令和7年度 北海道運輸交通審議会（第1回） 議事録

日 時：令和7年6月11日（水）13：15～14：45

場 所：京王プラザホテル札幌 地下1階 プラザホール

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古閑政策調整担当課長）

全員お揃いのようですので、これから令和7年度の北海道運輸交通審議会を開催させていただきます。本日はお忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日の進行を務めます北海道総合政策部交通企画課政策調整担当課長の古閑と申します。よろしくお願ひいたします。

本日の会議は14時45分までを予定しておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。開催にあたりまして、北海道の濱坂副知事からご挨拶をお願いいたします。

2 挨 捶

（北海道 濱坂副知事）

皆さんこんにちは。北海道副知事の濱坂でございます。改めてよろしくお願ひいたします。本日は、お忙しい中、北海道運輸交通審議会にご出席をいただきまして本当にありがとうございます。感謝申し上げたいと思います。

本日の審議会にあたりまして、鈴木知事からメッセージを預かってまいりましたので、私の方から代読させていただければと思います。

北海道運輸交通審議会の委員、参与の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして、感謝申し上げます。皆様におかれでは、運輸・交通事業サービスを提供され、あるいは適正な利用を推進するなど、それぞれのお立場から、本道における交通・物流の確保にご尽力いただきまして、重ねて感謝申し上げます。

本道を取り巻く環境変化に対応し、本道の発展を支える交通ネットワークを実現するため、本審議会でご議論いただき、策定した「北海道交通政策総合指針」におきましては、2021年度からの5年間で集中的に進める、六つの「重点戦略」を設定し、各般の施策を進めてまいりました。

この間、新型コロナが5類に移行し、昨年度の新千歳空港の旅客数が過去最高となるなど、観光需要がインバウンドを中心に回復する一方で、交通利用者の減少、運転手の担い手不足、燃料価格高騰など、事業者の経営環境は厳しい状況が続いております。将来にわたり、本道の交通ネットワークを確保していくためには、様々な課題に対応し、限られた資源の中、地域の実情に合わせた取組を進めていかなければなりません。

今年度、現行の「重点戦略」が最終年を迎えるにあたり、これまでの取組状況について振り返り、次の重点戦略の策定も視野に入れつつ、今後の方向性などについて、皆様と議論させていただきたいと考えております。

本日は、限られた時間ではありますが、ご出席の皆様には、将来を見据えた本道の交通政策について、忌憚のないご意見・ご提言をお願い申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。令和7年6月11日、北海道知事 鈴木直道 代読でございます。

皆様、本日はよろしくお願ひいたします。

（北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古閑政策調整担当課長）

ありがとうございました。大変恐縮ではございますが、濱坂副知事は、この後、別の用務がございますので、ここで退席させていただきます。

～濱坂副知事退席～

3 委員・参与の紹介

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古関政策調整担当課長)

次に、本日ご出席いただいている委員の皆様は、本年から2年間ご就任でございます。
ここで、参与の皆様と併せてご紹介させていただきます。

それでは、お手元の名簿の順にご紹介いたします。始めに、

北海道大学 大学院 工学研究院 教授 岸 邦宏 様です。

株式会社日本旅行北海道 代表取締役社長 清水 伸一 様です。

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長 中川 憲一 様です。

一般社団法人北海道バス協会 理事 中木 基博 様です。

日本航空株式会社 執行役員 北海道支社長 林 浩一 様です。

北海道船主協会連合会 会長 原田 勉 様です。

一般社団法人北海道ハイヤー協会 会長 平島 誉久 様です。

北海道旅客鉄道株式会社 取締役副社長 総合企画本部長 深谷 光浩 様です。

伊達市長 堀井 敬太 様です。

公益社団法人 札幌消費者協会 理事 三澤 健 様です。

北海道大学 大学院 公共政策学連携研究部・法学部 教授 村上 裕一 様です。

特定非営利活動法人 ポロクル 事務局長 山本 純江 様です。

そのほか、本日は所用により、欠席されておりますが、
公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会 会長 浅香 博文 様、
上砂川町長 奥山 光一 様、
公益社団法人北海道トラック協会 理事 川端 正幸 様
が委員に任命されております。

続きまして、参与の方々を紹介させていただきます。

本日は、経済産業省 北海道経済産業局長 鈴木 洋一郎 様の代理として、
総務企画部 企画調査課長 畑木 智己 様です。

国土交通省 北海道運輸局長 井上 健二 様の代理として、
交通政策部長 妹尾 浩志 様です。

国土交通省 北海道開発局長 坂場 武彦 様の代理として、
開発監理部 開発調整課 開発企画官 工藤 博文 様です。

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 様です。
東日本高速道路株式会社 執行役員 北海道支社長 堀 圭一 様です。

日本貨物鉄道株式会社 北海道支社長 志水 仁 様です。

北海道エアポート株式会社 代表取締役社長 蒲生 猛 様の代理として、
総合企画本部 交通対策部長 稚田 啓治 様です。

公益社団法人 北海道観光機構 会長 唐神 昌子 様の代理として、
専務理事 中村 智 様です。

北海道経済連合会 会長 藤井 裕 様の代理として、
地域政策グループ 部長 中村 博之 様です。

そのほか、本日は所用により、欠席されておりますが、
国土交通省 東京航空局 新千歳空港事務所長 黒川 俊之 様
一般社団法人 北海道商工会議所連合会 会頭 岩田 圭剛 様
が参与に任命されております。

なお、本日は、委員15名のうち12名の方々にご出席いただいておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。

4 会長副会長の選任について

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古関政策調整担当課長)

続きまして、今回、委員の改選がございましたので、本審議会の会長及び副会長の選任を行います。北海道運輸交通審議会条例第5条の規定によりまして、会長・副会長は、委員の互選によることとなっております。会長、副会長の選任につきまして、委員の皆様からご意見ございませんか。

～意見なし～

ご意見が無ければ、事務局から提案をさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

～異議なし～

事務局としましては、これまでのご経験などを考慮いたしまして、会長を岸委員、副会長を村上委員にお願いしたいと考えております。いかがでしょうか。

～異議なし～

岸委員、村上委員、よろしいでしょうか。

～岸委員・村上委員 了承～

それでは、会長は岸委員、副会長は村上委員にお願いいたします。岸会長、村上副会長には、それぞれ、会長、副会長席にご移動いただき、ご挨拶をお願いしたいと思います。岸会長からお願いいたします。

(岸会長)

ただいま会長を仰せつかることとなりました、北海道大学の岸と申します。私も長いこと、この運輸交通審議会の委員をやらせていただいておりますけれども、就任当初のこの審議会の議事内容というのは、当時私も結構びっくりしたのですけれども、道庁がやったことの報告で、それが陳情活動であったりという、そういうことばかりの審議会で、面くらったのが実は正直なところだったのでけれども、JR北海道の路線維持の問題というところから、この審議会でいろんなことを議論するようになりました。

2018年の3月に「北海道交通政策総合指針」というのを、この審議会のワーキングで議論しながら作りましたが、そこから、この道庁の審議会の下でいろんな方々が、ここに参画いただいている皆さんのが主となって各方面で活動するというような形になってきました。公共交通の維持、確保というところは北海道全体の課題ですけれども、やっぱりこの10年ぐらいがすごく厳しい状況で、そこに合わせて、その道庁のこの審議会の役割というところも、それに応えるような形で活動できるようになってきたところをずっと見てきておりました。

私が会長職になるのは今回で2期目になりますけれども、今日もこれから議論になりますけれども、2030年度、本当は新幹線の札幌開業を目指として北海道の交通を作るってことで、あの指針が2030年度を目標にということで動いてきましたが、まずは今までやってきたことが一区切りついたので、また改めて次に何をやっていくかというところ、それは、新幹線開業はちょっと伸びてしましましたが、やはり2030年度までにやっていかなければいけないところというのは、変わらない部分もあると思いますので、また皆さんと一緒にこの審議会を主体的に活動できるようにしながら、取り組んでいきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

(村上副会長)

副会長を拝命しました、北海道大学の村上裕一と申します。よろしくお願ひいたします。大学では、行政学という分野を専門としております。

私はもともと四国・愛媛の生まれで、2014年から札幌でお世話になっております。これまで、岸先生にもご指導いただきながら、国内外の公共交通についても研究してまいりました。また、旅行が好きで、道内も各地を回らせていただいております。

日本国内では、積雪寒冷、広域分散という北海道特有の問題ではないかと思われていることも、実は世界的には同じ問題に悩んでいる事例がたくさんあると私は思っております。そうしたことでも是非参考にしながら、委員の皆様と一緒に、より良い公共交通、運輸交通の環境を実現していく方法を考えていければと思っております。

私も本会を通していろいろ勉強させていただくつもりであります。是非、忌憚のないご発言をよろしくお願ひいたします。

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古関政策調整担当課長)

ご挨拶ありがとうございました。

ここで、お手元の配付資料を確認させていただきます。次第、出席者名簿、配席図、資料につきましては1から3、参考資料の1と2をお配りしております。資料の不足がございましたら、事務局までお知らせ願います。

それでは、この後の議事進行は、岸会長にお願いいたします。

5 議 事

- (1) 北海道交通政策総合指針重点戦略【2021-2025】の点検・評価結果について
- (2) 北海道交通政策総合指針重点戦略・令和7(2025)年度の主な取組と今後の方向性について
- (3) 意見交換

(岸会長)

それでは、議事に入ります。まず、議事が今日は主に二つですけれども、北海道交通政策総合指針重点戦略【2021-2025】の点検・評価結果について、そして、北海道交通政策総合指針重点戦略 令和7年度の主な取組と今後の方向性についてというのが今日の議事となりますけれども、まずは事務局から一括して説明を行い、その後、(3)意見交換というところで、皆さんからご質問をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古関政策調整担当課長)

少し駆け足になりますけれども、北海道交通政策総合指針の重点戦略におけるこれまでの取組結果についてご説明申し上げます。

はじめに、お手元の資料1の表紙をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください。まず、左側の重点戦略のポイントについてでございますが、人口減少による利用者の減少、人材不足などにより、公共交通の環境変化に対応した施策の検討、実施が喫緊の課題になっております。指針のめざす姿の実現に向けましては、ポストコロナを見据え、変化の構造やそれまでの地域交通の維持、確保に向けた集中的な取組を重点戦略として設定しております。その展開イメージにつきましては、右の図の通りでございます。インバウンド加速化戦略、シムレス交通戦略など、六つの重点戦略の取組を進めております。

次に2ページ目をご覧下さい。重点戦略の点検評価結果について、令和6年、2024年度までの結果を整理しております。道では毎年度末、重点戦略に示す60の取組ごとに実施した103の事業の自己評価と59の取組指標に基づく点検を実施しております。103の事業の進捗状況に対する自己評価結果につきましては、約9割が順調に進捗しております。また、取組指標につ

きましては、定性目標を除く42の指標のうち、13の指標で目標を達成しております。

なお、個々の取組指標につきましては、別の資料2において、その実績を一覧で取りまとめておりますので、ご覧いただければと思います。

資料1に戻りまして、3ページ目をご覧ください。左上に、各戦略における推進状況を整理しております。初めにシームレス交通戦略についてでございますが、全道14の地域で策定した広域的な地域公共交通計画をもとに、関係者間における連携強化、接続改善などによる利便性向上、公共交通の利用促進などに取り組んできております。なお、取組結果は概ね順調に進められておりますけれども、一部の指標につきましては、引き続き達成に向けて取り組んでまいります。

その下には、主な事業の令和6年度の実施状況や、さらにその下には今年1月から2月にかけて実施しました審議会の委員の皆様へのヒアリング結果、また、それらを踏まえた今後の方向性をまとめております。今回、説明は割愛をさせていただきますが、この後の各戦略につきましても同様に整理しております。

次に4ページ目をご覧ください。地域を支える人・モノ輸送戦略についてでございます。暮らしや産業を支える輸送ネットワークを確保するため、道と事業者、地域が連携し、人材の確保、育成や物流の効率化、輸送の生産性向上などに取り組んできております。

次に5ページ目をご覧ください。インバウンド加速化戦略についてでございます。観光客が激減したコロナ禍を経まして、その後の観光需要回復に向けた海外のプロモーション、航空路線やクルーズ船の誘致、インバウンドに対応した道路標識の多言語化などに取り組んできております。

次に6ページ目をご覧ください。国際物流拡大戦略についてでございます。国際物流拠点形成の実現に向けて、空港や港湾などの機能強化、ものづくり産業の集積による貨物量の拡大、国際港湾の拡大などに取り組んできております。

次に7ページ目をご覧ください。災害に強い交通戦略についてでございます。災害等においても安心できる交通ネットワークの実現に向けて、関係機関との連携強化や多言語化による外国人への情報発信、リスク分散の動きを捉えたオフィスの誘致などに取り組んできております。

最後に8ページ目をご覧ください。ウィズコロナ戦略についてでございます。コロナ禍で交通需要が減少し、その後のさらなる増加のほか、感染リスクをきっかけに、新しい働き方や地方への移住の関心の高まりといった新たな需要獲得などに取り組んできております。

以上で資料1の説明を終わらせていただきます。

続きまして、資料3をご覧ください。1ページ目から3ページ目につきましては、①のシームレス交通戦略から3ページ目のウィズコロナ戦略まで六つの重点戦略における本年度の主な取組について取りまとめたものでございます。こちらの説明は割愛させていただきますので、ご確認いただければと思います。

そして4ページ目でございます。こうした重点戦略に関連する道及び国の令和7年度の主な事業を整理したものでございます。具体的に申し上げますと、一番上の道の予算におきましては、全道各地の広域的な法定協議会の主導で行われる、地域交通の最適化に向けた取組への支援。その下の主に地域のバス路線でございますけれども、バスの支援制度のアップデートに向けた調査、その調査で取得した関連データを活用し、交通事業者間の連携基盤を構築するための検討。4つ目でございますが、複数市町村で連携したライドシェア導入のモデル検討、その下の北海道-本州間を中心に、安定的なかつ効率的な物流体制の確保に向け、将来的な物流のあり方の検討といった取組を予算で計上しております。

また、関連する国の予算といたしましては、一番最初の交通空白の解消に向け、公共、日本版ライドシェア等を活用した関係者の連携による地域の足、観光の足の確保への支援。その後の物流の効率化、商慣行の見直し、消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じることによりまして、物流の適正化、生産性の向上を図る事業などが計上されております。

このように国や道が相当程度の予算を確保し、政策を動員してもなお、地域の交通・物流に係る課題の全てを解決することには至っておりません。ただし、こうした予算の組み立ても踏

まえながら、今後の課題への対応について検討を進めていきたいと考えております。

最後になりますけれども、5ページ目をご覧ください。今後の方向性についてでございますが、先ほど資料1でもご説明いたしましたとおり、現行の重点戦略の事業は、約9割が順調に推移しております。今年度におきましても、各施策の進捗を定期的に把握し、効果的、効率的に展開されるよう、推進管理を行ってまいります。

そして、現行の重点戦略につきましては、令和8年3月で推進期間が終わりを迎える。指針のめざす姿の実現に向けて、各施策の進捗状況、また本道の交通を取り巻く厳しい環境の変化、そしてこうした課題への対応につきまして、この審議会でのご議論を踏まえながら、次期重点戦略の策定に向けた検討が必要ではないかと考えております。

事務局からの説明については、以上でございます。

(岸会長)

ありがとうございました。まず、今の説明に対して、簡単な質問があればお受けしたいと思いますが、いかがですか。

なければ、意見交換に入りますが、その時の発言でも、質問があれば適宜、質問していただけだと思います。

それでは、次に、議事の3番目、意見交換ということで、ただ今、事務局から、北海道交通政策総合指針重点戦略のこれまでの取組の点検・評価結果と、あとは今年度の取組、今後の方向性についてご説明いただきました。これから、各委員の皆さんにご指名させていただきますけれども、こうした重点戦略の推進状況や、あるいは北海道の交通・物流を取り巻く現在の状況を踏まえて、今後の方向性などについて、ご意見をお聞かせいただければと思います。まずは、委員の皆さん一人一人ご指名させていただきます。その後、時間が限られていますので、大体お一方3分ぐらいを目処にご発言いただければと思います。

それではまず、交通事業者の委員の皆様にご発言をお願いしたいと思います。座席でいうと私の右手の方から順番にご指名させていただきますが、まずは、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会の中川委員からお願ひいたします。

(中川委員)

はい。ただいま紹介ありました北海道交運労協の中川と申します。よろしくお願いします。私どもは、バス、ハイヤー・タクシー、鉄道、トラック、航空、港湾など陸海空の労働組合で構成する協議会でございます。

交通ネットワークの形成は重要度を増す環境になっておりますし、その取組は順調であると、今ほど来ご説明がありまして、めざす姿に向けて重点戦略の一体的な取組が進められていると評価から認識をいたしました。

事業者、行政等の連携など現場の労働者も理解し、一体となって努力してこられたと思います。労働組合といたしましても引き続き安全・安心な人流・物流、労働環境含め、このネットワークの形成に取り組む所存であります。

シームレスな交通について、事業者間、自治体間の連携で進めておりますが、私は鉄道出身でございまして、鉄道については、安全の再構築について重く受け止めて、これを根幹に信頼されるよう労使協力して取り組み、利便性の向上につきましては、地域、利用者のご理解、ご協力いただきながら施策の展開に取り組んでまいります。

バスは、事業者間の連携を図って、生活、移動の機能確保に努めるものの、減便をせざるを得ない事情との狭間で苦労しておりますし、現場も現状維持の対応に精一杯でございます。この中で、地域の乗合バスはより厳しく、加えて、交通系ICカード等が未導入の事業者があることから、旅行者を含めて、地方バスの維持、活性化を促進する支援を進める必要がございます。

タクシーにつきましては、札幌圏と都市部、地域で実情は違いますが、生活圏を見ますと、

高齢者や移動困難者の最後の砦であるタクシーが、消滅危機にある地域が増えていまして、民間業者による公共交通の崩壊を懸念しております。維持しようにも誰が担うのか、運転をするのか、現場の苦悩もあります。事業者を失ってはノウハウも失ってしまいますので、早急に各事業者の、また地域の創意工夫した取組の共有ですとか、事業者と地域、居住の方々の事情に踏まえて、まずは動きながら繋いでいくと。こういうためにも道路運送法に基づく自家用有償旅客輸送の活用などへの実効性ある支援が現場目線でも求められております。

また、観光促進に伴う地域間格差を埋めるためにも、小規模タクシー事業者へのユニバーサルデザインタクシー、キャッシュレス決済機などの導入と継続可能な支援の要望もございまして、交通系ICカードなどの地域への導入はインバウンドの移動ですか、災害時を含めた混乱を緩和する仕組みとして、バス、鉄道、タクシー共通の課題として、促進策が必要かと考えているところです。

物流の2024年問題の影響につきましては、現時点、深刻な停滞は起きていないということですが、今後の行方、これから想定されます法改正や影響について、現場はなかなか不透明感が拭えておりません。安定的、効率的な物流体制の確保や、将来的な物流のあり方の検討につきましては、現行のトラック、鉄道、船舶、航空の維持、拡充をどのようにマッチングするか、取組を踏まえて、一層の連携が重要になると考えております。

空港は、旅客需要増のなか、混雑、混乱、安全性に配慮して、エレベーター、エスカレーターなど動線を考慮した機能強化、多言語表示やユニバーサルデザイン化など、まだまだ、アクセス含めた環境改善など課題解決を進めていただければと考えております。

結びになりますが、私達、陸海空の労組協議会として、共通する大きな課題は人材確保と労働環境の向上でございまして、協議会の役割を果たしてまいりますよう努めつつ、安全・安心な物流・人流、このネットワークの形成に、引き続き取り組んでまいる所存でございます。以上、私からの意見とさせていただきます。

(岸会長)

はい、ありがとうございました。それでは続いて北海道バス協会、中木委員にお願いいたします。

(中木委員)

北海道バス協会の中木と申します。皆様方には、バス業界に対して格別の御理解と御高配を賜り、誠に感謝申し上げております。また、地方創生臨時交付金を支給いただきまして、私ども事業者は大変助かっております、重ねて感謝申し上げたいと思います。

先日、交通空白地域が道内72市町村、195地区という新聞報道がありました。私ども公共交通を担う立場として、非常に強く責任を感じております。

さて、バス業界の現状をまずお話させていただきますと、正直に申し上げて、大変厳しい経営状態が続き、まさに危機的状況にあります。近年は、更にコロナ禍に借り入れした資金の返済が始まっているという会社もあり、資金繩りに苦慮する事業者も存在しているというように聞いております。その原因といたしましては、利用者の減少、収益の減少、そして運転手の減少という三つの減少が挙げられると分析しております。まず、利用者の減少に関しましては、特にコロナ禍の影響が大きく、生活様式の変容により、コロナ禍の水準に戻るというの非常に難しいという予想をしております。

収支率に関しましては、恒常的に100%を切っており、乗合バス事業者のうち令和3年まで、約87%が赤字の事業者であります。そして、乗合バス事業は収益性が低く、これまで、国などの補助金に支えられて維持されているのが実態ではございますが、身を切る自助努力も、これも限界に達しております。現在の補助金制度はあくまで赤字の補填という制度設計になっておりますが、地域によっては、国庫補助額と実際の欠損額が乖離している現状がございます。そして結果的に事業者がその赤字を負担してしまっているという実態がございます。乗合バス事業者は民間事業者ですので、利益を確保できなければ新たな投資というのも難しくなります。

利便性の向上のためにも、投資への適正利潤を基準に入れていただければ幸いです。

そして1番の大きな問題は、やはり運転手不足の問題です。運転手は平成5年度と比べ、約3割の減少でございます。一方で、その平均年齢は8歳上昇しております。利用者への影響は減便等として顕在化しており、2024年問題も加わり、運転手不足は一層深刻化しております。現在、北海道からの支援として、道外在住者に向けての企業説明会への出展、そして大型二種免許取得費用の一部助成など多くの支援をいただいており、当業界として、運転手確保に向け、大変助けられております。

そして、これからは、将来に渡り持続可能な次世代の公共交通を目指すため、A I デマンドバス、自動運転バス、そしてキャッシュレス化、M a a S等の導入に向けた環境を整備することが求められております。本日も、オホーツク地区の2社が、重複路線の解消に向け運輸連合の検討を進めるというような新聞報道がありました。私はこのような交通空白地の解消に向けての協議を少しでも活性化させていく必要があることを再認識させていただきました。

当業界として少しでも、地域住民が移動できなくて困ってしまう環境を作らないため、住民の方々、行政、事業者が課題を共有し解決に導くという取組を進めてまいります。

以上、安全安心な運行を心掛けると共に、様々な問題解決に取り組み、次世代の公共交通の在り方について、皆様と協議してまいりたいと考えております。今後ともどうぞよろしくお願ひいたします。

(岸会長)

はい、ありがとうございました。続いて日本航空の林委員、お願ひいたします。

(林委員)

日本航空の林と申します。今後、お世話になります。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。今回初めて参加させて頂きましたので、まずは今日、重点戦略ですね、2025年までの内容をレビューさせていただきました。私自身あまり馴染みのない内容でございましたので、これからしっかりと勉強してまいりたいというように思います。

今日は、航空会社の立場から少しお話をさせていただきます。大きく、二点。一つは私たちの役割、もう一つは今私達が直面する課題ということを道内交通の観点からお話させていただきます。

まず、役割なのですけれども、私ども航空は、北海道の生産空間の維持のために果たす役割が非常に大きいものと自負しております。理由は三つございまして、一つは、道外と北海道各拠点都市との間に、飛行機を飛ばさせていただいているわけですけれども、これは北海道という地理的な特徴からして、とても大事な役割だというように思っておりまして、これを何よりも安全に、それから安定的に維持していく、運航していくという事が私どもの基本的な責務だろうと考えております。北海道は、繰り返しになりますけれども、人のほとんどの往来それから物の輸送、こういったものが大きく航空に依存しているかと思いますので、この基本的な責務というものを、まずはしっかりと果たしていくということを考えたいと思います。

二つ目の役割なのですけれども、今度は道内のネットワークでございまして、日本の国土の5分の1を有する北海道、この非常に広大な北海道においては、道内における移動手段として、航空は、もっと活用の余地があるのではないかというように考えております。鉄道や道路との適切な役割分担でありますとか、あるいはポートフォリオを追求しながら、丘珠空港もございますので、そのポテンシャルもしっかりと引き出しながら、道内航空のネットワークを更に充実させていくことが、道内交通の価値向上に繋がると、このように考えております。

三つ目は、今日のレビューでもございましたけれども、インバウンドという事でございまして、外国の航空会社による直行便、これが新千歳空港を中心に多数飛来をしております。私どもでありますとか、ANAさんでありますとか、本邦の航空会社は、どうしても機材繰り等の関係で、外国からの直行便はなかなか運航しづらいのですけれども、その分、こちらに外国の航空会社が飛んできた際に、そのグランドハンドリングを受託するという形でインバウンド誘

致に貢献しているということでございます。

それから、もう一つの観点としまして、国内線で入ってこられるインバウンドの方々が急増しておりますと、羽田でありますとか、成田でありますとか、関空でありますとか、こういったところを経由してこられる方が、特に、冬の間は非常に多くの外国人の方が国内線を利用していらっしゃいます。恐らく、直行便で千歳に入ってこられる方を100とすると、国内線で入ってこられる方というのは、20~30ぐらいのボリュームが既にあります。決して無視できない数字でありますし、国籍を多様化していく、つまりアジアのみならず欧米でありますとか、中東でありますとか、インドでありますとか、国籍を多様化していくことが、観光、経済を安定化させることにも繋がりますので、そういった意味でも、国内線を通じたインバウンド、これをしっかりとお運びするというのも、我々の役割ではないかなということでございます。以上が役割三点でございます。

続きまして、私どもの課題を二つほど共有させていただきます。一つは、道央圏に旅客が非常に集中しているという現実でございます。地方部、特に道東でありますとか、道北の航空ネットワークを維持すること、それから地域経済の均衡ある発展を図るために、より多くの観光客の皆様を道央以外にも誘導していくことが重要でございます。そのことは、単純な観光振興のみならず、交通ネットワーク論としても併せて議論していくべきだろうというように考えています。

課題の二つ目は、国内航空事業の経営環境が、実は今、非常に厳しくなってきてているということでございます。航空業界のコスト構造というのが、燃料でありますとか、航空機、それから部品費でありますとか、あとは整備費用など、こういった必要なモノとかサービスの多くを外国から調達しているという現実がございます。それから、人手不足から人件費も当然、値上がりをしているということ。S A F の導入など、カーボンニュートラルに向けた、そういったコストも年々上昇しているということもございまして、こういった物価の高騰と円安の二重苦でありますと、各社の国内事業における収支は、実は非常に悪化しております。お客様が非常に多く満席に近いので、あまりご理解されないのですけれども、実はそういう事情がございまして、先般、国土交通省が有識者会議を立ち上げたのもそういった所以でございます。ここを何とかクリアしていくというのが、我々の責務でございます。

最後にまとめでございますけれども、本審議会に参加させていただけるということ、非常に光栄に思っておりますと、是非、私の取組姿勢としましては、エアラインの利害ということではなくて、全体最適の観点から、北海道の交通システムはどうあるべきか、それから、その中で航空がどのような役割を果たしていくべきかと、そういったことをしっかりと考えながら臨みたいと思っております。

やはり、キーワードは全体最適だと思っていまして、よくこういったことを言われます。北海道新幹線が札幌まで延伸すると、航空会社は非常に困りますよね、J A LさんもA N Aさんも函館・札幌間はもう廃線ですよねと、こういうことをよく言われます。その時、必ず私がお返しするのが、それはむしろ好ましいことでありますと。つまり交通システムは、その時代に応じまして技術の進歩もございますし、社会インフラですから、これが進歩していくのは本当に喜ばしいことでございまして、新幹線が伸びればその分、航空機を別のところに使って、北海道に鉄道で集まった旅客をまた他のところに運ぶということに使えばいいわけでございまして、そういったことで普段お話をしていますし、心底そう思っておりますので、やはり交通ネットワークを政策として論じるにあたって、一番大切な視点というのは全体最適だと私は思っていますので、そういった取組の姿勢で、これから参画させていただきたいと思っています。長くなりまして、申し訳ございません。よろしくお願いします。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて、北海道船主協会、原田委員、よろしくお願ひします。

(原田委員)

改めまして、北海道船主協会連合会の原田でございます。私の方からは、海上輸送を担う内航船社の立場からコメントさせていただきます。まず、海上輸送を取り巻く環境についてですが、今、物流全体が、非常に大きな転換点にあると強く感じておるところでございます。特にトラック業界では、いわゆる2024年問題といわれる労働時間の上限規制が本格的に始まっており、運転手不足が一層深刻化しているところでございます。これにより、これまで陸上輸送で対応できていた部分が、今後はカバーしきれなくなる可能性が高く、物流の持続性が問われる時代に入ってきたというように強く認識しているところでございます。

こうした状況の中で、内航フェリーとしましては、長距離輸送の一部を代替えするモーダルシフトの受け皿としまして、ますます重要な役割を担っていくと考えております。フェリー、内航船は、一度に大量の貨物を運ぶことができまして、またドライバーの拘束時間を大幅に削減できる、またこれが働き方改革にも資する輸送手段であると我々は考えております。また、天候や災害時のリスク、こういったものを分散するという意味でも、他の輸送モードとの補完関係を築くことができる交通手段であると考えております。さらに環境面、カーボンニュートラルの観点からも、海上輸送の果たす役割は、今後ますます大きくなっていくのではないかと考えております。今年の1月に北海道初となるLNG燃料フェリーが苫小牧と大洗航路に就航しております。環境負荷の少ない船舶への転換を、まさに図っているところでございます。一方で、こうした取組を進めるにあたりまして、燃料供給の体制といったものの整備や港湾インフラの対応、こうしたもののが課題であり、官民一体となって連携していく必要が、大変重要であると考えます。

一方で、旅客輸送の面でも、フェリーは北海道と本州を結ぶ大変重要な交通インフラであるというところでございます。特に最近では、インバウンドを始めとしたフェリーを活用しての輸送ルートの開発、また港や船内での多言語対応、ユニバーサルデザインの推進といった取組が、今後ますます求められてくると感じております。フェリーは単なる移動手段ではなくて、旅の一部として楽しんでいただける空間でもございますので、そうした価値を高めることで、北海道の観光の魅力を、一層さらに広げていけるのではないかと考えます。

北海道は広大でかつ四方を海に囲まれた地域でございます。海上輸送の可能性をもっと活かして、物流と旅客の両面から持続可能な交通ネットワークを築いていくというところが、これから北海道にとって大きな鍵になるのではと考えております。以上、私からのコメントとさせていただきます。ありがとうございました。

(岸会長)

ありがとうございました。それでは続いて、北海道ハイヤー協会の平島委員、お願ひいたします。

(平島委員)

北海道ハイヤー協会の平島でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。私の方からは三点お話をさせていただきます。

まず一点目は、やっぱり人材確保の問題でございます。コロナ前は、2019年につきましては、札幌地区では8,100名のタクシー乗務員さんが在籍しておりましたが、一時コロナ明けで6,500名まで減りまして、その後採用を頑張って、今6,900名まで回復してきているというようなことがあります。北海道全体で見ましても同じことが言えまして、北海道全体で見ますと、2019年対比で2,000名強減らしているという状況でありますが、直近の12ヶ月間、前年対比というところで見ますと、札幌以外の北海道地区で130名程度の乗務員さんが増えているということがありまして、これはひとえに、各地で交通空白地域を作らないようにするデマンド交通の取組とか、それからタクシー会社さんそれぞれが採用活動を強化していっているというような状況があります。

ただ、その中で問題、難しい点は、人材紹介会社に払うお金、要は、今まででは媒体に出して

いれば良かったのですけれども、今は人材紹介会社さんなどを頼って、1人紹介したらいくらみたいなお金を払って採用をかけていっているのですけれども、非常に高額で、それが地方にとっても、札幌にとっても重荷になっているという現状がございます。それだけコロナ前と比べても、十分な人員を確保しきる状況までには至っていないものですから、地方では営業時間を短縮したりだとか、地方の歓楽街などでは、タクシーが営業時間の最終時間までやってくれていなくて、どんどんお客様が早く帰っちゃうので困るとかですね、そういうような実情といいますか、悲鳴も聞こえてきているというような状況でございます。

続きましてインバウンドです。オーバーツーリズムと言われているように、インバウンド対応については、非常に頭を悩ませるところもあったのですが、2年前に全国初のモデルとなります「ニセコモデル」というものをやりました。これはどんな内容かといいますと、2年前は札幌、それから東京、今年については青森からもタクシー乗務員さん、それからタクシーの車両を応援隊としてニセコ地域に送り、ニセコの域内交通を支えるということを実施しております。

アプリで頼んで完全キャッシュレスで運営しているので、海外の方でも分かりやすく、これからあそこまで行きたいというのを設定すればタクシーが来るというような状況になっておりますので、海外の人にも言語の壁が少なくて、非常に分かりやすいと言われています。初年度は10台のみのアプリ対応だったのですが、今年については20台の応援隊の車と、それから地元のタクシー会社さんにもアプリ対応していただき、全部で40台で運行させていただきましたが、地元もうれしいと、要は言語の壁がなくなつてうれしいと、応援隊の人達もある程度稼げるので良いと、それから観光業界の方々、ホテル業界の方々、飲食店の方々も、まだまだ足りないけれども、それでも本当に良くなつて来たと、三方、四方良しというような状況を築けたのは、一つの成功事例だと言えると思います。

続きまして三つ目ですが、交通空白地域への対応です。ニセコとか観光客がいっぱい来るようなところは、このように対応していくことが一部できるのではないかなと思って、富良野とかも対応の幅を広げていこうというような話しになっておりますけれども、一方で観光客のいない地域でどういうような対応をしていくかというのが、すごく難しいなと。また、そういうようなところに限っては、人も高齢化していますし、少ないということで、そういったところでは、まさにデマンド交通ですか、公共ライドシェアと言われるような取組でもって、バス路線の代替手段であったり、もう少しコンパクトな輸送で応えていくということを、また今年から国土交通省の指針にも入っていますので、私たちとしても取り組んでいきたいと思っています。

ただ、アプリ化がなかなか進まないのは、高齢者が多い地域であるとか、キャッシュレス化をするとクレジットカード手数料として3%の手数料が取られる形になってしまいますので、それを最終利益の中からひねり出していくのは、地方においても札幌においても相当ハードルの高い、我々、薄利の交通事業者でありますので、そのハードルの高い話で、皆一様に頭を悩ませている状況であります。

最後になりますけれども、やはり観光と地域交通が不便に思っている方をどのようにして結びつけて、うまく輸送手段を担保してあげられるかというのが私たちの使命であるというようにも思っていますので、骨格がJRさんであるなら、バスさんが大動脈のような役割を果たし、毛細血管として最後のラストワンマイルの部分を、我々タクシーがデマンド交通並びに公共ライドシェアを活用して担保していきたい、そんなように思っております。どうぞよろしくお願ひします。ありがとうございます。

(岸会長)

ありがとうございました。それでは、北海道旅客鉄道の深谷委員、お願いします。

(深谷委員)

JR北海道の深谷でございます。

まずは、日頃より、皆様にJR北海道へのご理解とご協力を賜っておりますことにつきまして、御礼を申し上げます。そういった中で、一連の安全問題で、北海道運輸局様から業務改善指示を受けるといった事態となり、ご利用のお客様、また関係の皆様には大変なご心配をおかけしていることについて、心よりお詫び申し上げます。本当に申し訳ございません。4月30日に、指示事項に対する緊急的に講じた措置と改善措置の方向性について報告を行いました。引き続き運輸局様からのご指導をいただきながら、速やかに具体策を策定し、業務改善を図り、お客様の信頼回復、地域の皆様からの信頼回復に全力で取り組んでまいります。

それでは、資料に関係して、弊社の取組についてご報告させていただきます。シームレスな交通戦略という点につきましては、Maasの全道展開に向けた取組に弊社も参画しております。昨年度「網走観光Maas」で、バスとJRの乗り降り自由な「ぐる旅パスポート」を発売し、デマンド交通と鉄道が相互に連携した新たな周遊観光の創出につなげることができました。今年度につきましては、対象エリアを拡大し「オホーツク観光Maas」の実施に向け、関係の皆様と準備を進めているところであります。さらなる利用拡大につながることを期待しております。

また、デジタル技術を活用し、地域の皆様の足という意味で、スマートフォンを活用した定期券「スマホ定期券」というもの、これは駅員のいる駅に行かなくても、お客様ご自身のスマホで定期券を購入いただけるというもので、こちらを本年4月1日から道東、道北でエリアを大幅に拡大しております。引き続きデジタル技術を活用しながら様々な取組を進めてまいりたいと考えております。

インバウンドの対応につきましては、非常に好調が続いているということで、千歳線を中心に大変混雑し皆様にご迷惑をおかけしております。引き続き、インバウンド向けのバス等により、インバウンド需要の創出・取り込みを図っていくとともに、必要に応じて安全確保のための警備要員、あるいはお客様をご案内できる通訳要員を配置しまして、増加するインバウンドにしっかりと対応できるように対策に取り組んでまいります。

このほか、災害対応としまして、令和4年2月に札幌圏で記録的な豪雪があったということで大変なご迷惑をおかけしましたけれども、この教訓を生かし、災害級の大雪に備え、建設関係団体のご協力で応援体制を整備させていただくとともに、北海道様には外部応援の要請受け入れを実施いただいております。また、北海道エアポート様とはホットラインを設置し、情報を連携する、空港連絡バス事業者の皆様とも列車が遅れそうといった見込みの時点で情報提供を行うなど、この冬もしっかりと取組を進めてまいりたいと思っております。

先ほど林様から、北海道新幹線札幌延伸したらどうなるのだ、というお話がありましたけれども、新幹線と航空の分担については、よく所要時間3時間辺りが分かれ目という話があります。青函トンネルの部分がなかなかスピードアップできないこともありますので、私どもとしては札幌延伸になりましても、引き続き首都圏と札幌の移動は9割方航空が担われるというように思っております。

そのような中で、全体最適というお話がありましたけれども、新千歳空港アクセスを観光客、インバウンドが増えている中でしっかりと担っていくことが、今後の課題として重要であろう、私どもに課せられた役割だらうと認識しておりますので、微力ではありますけれども、引き続き、北海道の発展のために取り組んでまいります。ご指導、ご支援をよろしくお願ひ申し上げ、ご報告とさせていただきます。よろしくお願いします。

(岸会長)

ありがとうございました。それでは続いて、地方自治体、あとは関係企業・団体の皆様にお願いしたいと思います。それでは、日本旅行北海道の清水委員からお願ひいたします。

(清水委員)

日本旅行北海道の清水でございます。今日同席しております観光機構の中村専務理事と観光機構の副会長をしておりまして、旅行会社の立場と観光全般ということでお話をさせていただ

きます。観光客やビジネス客の交通移動、交流といった部分で、交通インフラの全てを繋ぐ仕事、役割もありますのでお話をさせていただきます。

特に関連の大きいインバウンドの加速化戦略について、三つの課題を話したいと思います。戦略の方向性の2ページ目にもありましたが、一つ目は道内空港発着の国際線、航空定期便の維持、拡充に向けてです。インバウンドをお迎えする上で非常に大事な部分ですが、国際線について、道内空港の国際線直行便、就航路線の利用客の内訳は皆さんもご承知のことだと思いますが、インバウンドが9割、道内のお客様、アウトバウンドが1割という内訳で、路線によってはもっと極端な0.5という部分もあります。アウトバウンドが極めて少ないとこどで、就航路線の誘致や維持には双方向の往来が最も大事であり、交流のバランスを取ることが大変重要だと思います。

林委員からも話がありましたが、グランドハンドリングの課題解決も問題ではありますが、それ以上にアウトバウンドの拡大の原点であるパスポートの取得率については一番の課題です。我々も道庁の航空課の皆さんと色々な支援ということで道民のパスポート取得の支援事業をしてきました。実態としてはいくらアウトバウンド伸ばしましょと言っても、パスポートの取得率は全国平均17%です。コロナ前は23%でしたが、コロナ後17%まで下がりました。北海道の取得率は47都道府県中33位で、わずか10.2%しかありません。こういう現状を見ますと、まず、ここから対応していかないといけないですし、双方向でしっかりとアウトバウンドを伸ばしていかないといけません。海外の航空会社に新規就航や通年運航のお願いに行っても、まず双方向利用ですというコメントにてここは一番大事な部分だと思います。我々エージェントとしてアウトバウンドを扱う立場としては、しっかりと手当てをしていきたいですが、これには行政や経済界の支援もないことなどですでの、官民連携で解決にあたることが挙げられると考えます。

次に、二つ目の課題としては、北海道の観光事業は、地域の活性化に寄与する大きなテーマではありますが、入域観光客の視点でお話ししますと、道内の交通機関の利活用に関して、利用する発居住地で大きくカテゴリーが変わります。一つは道内の方の観光移動は圧倒的に自家用車です。特に地方部は顕著です。二つは国内、道外の個人のお客様は、着地からはほぼレンタカー、または鉄道で、団体は観光バスが主です。三つはインバウンドですが、国外のインバウンドに関してはレンタカーを利用できる国は限定されることと、道内着からは公共の交通機関、列車やバス、タクシーの乗り継ぎを利用するか、チャーターの専用車の利用という、観光客所得層によって傾向が異なります。そこを切り分けて考えないとならないと思っています。

定山渓や登別へのアクセス、公共交通機関との一般市民の足との重複も課題顕在化ですが、この影響は特殊な区間ということで、比較的全道、特に地方では観光客と居住者との重複による弊害、オーバーツーリズムは少ないと思いますので、注視しておかないといけないと思います。

その上で、課題となるのは拡大するインバウンドの着後のアクセスをどう快適に整備していくかということについては、今後の入域拡大に追いつくためにも喫緊の対応が必要だと考えております。先ほどインバウンドの話をしましたが、特に問題視されているのは一部地域や都市部のオーバーエリアから、全道地方まで観光客を分散して、地域の活性化と相乗効果にしたいというところです。広大な道内ですので、公共交通機関のみで移動するのは困難ではありますが、日本人はレンタカー始め、地方への分散は可能ですが、インバウンドには高いハードルだと思いますので、主要な観光地だけじゃなくて鉄道駅からの二次交通として、一部実験運用されている所もありますが、観光のループバスとか道全体で整備していく必要があると感じています。平島委員からもありましたが、自動運転バスなどに加えてデマンド交通等は非常に有効な手段だと思いますので、新たな交通手段の運用にも早期に検討する必要があると思っています。

三つ目は一部エリアの話ですが、これも看過できない課題になっておりまして、インバウンドの空港着後の道内各地域への白タク、いわゆる無免許タクシーの問題です。特に空港ではインバウンドの観光客の急回復で、コロナ前のように白タクが横行していて、今はSNSを使っ

て予約を取るため、どんどん潜在化しており、取り締まりようのない状況になっています。空港で取り締まると友達、親戚ということで偽って平気で乗せていくので、安全性の担保には、ドライバーの身元とか教育、免許の管理とか、万が一の事故の場合の対応とか、正式な運賃ではない詐欺行為とか、そもそも無免許で運行しているので、正規のタクシー業界の弊害にもなります。手配管理を行う旅行会社に問しても無免許業者を看過することはできないということで、北海道の観光の評判にも関わるので、早期着手課題だと思います。

三点ほど喫緊の課題などを話しましたが、道外からの入域の観光客は日本人や外国人を問わず、交通網利便性改善が非常に重要な鍵です。観光客が道内地方に分散し、広域周遊して、地方での消費も拡大することは、道内地域社会の持続や活性化にも寄与する重要なテーマであると思います。それを実現するため今後も具体的な運用の検討をお手伝いできればと思います。以上でございます。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて、伊達市長の堀井委員お願いします。

(堀井委員)

胆振の伊達市長の堀井でございます。私からは、まずは伊達市の紹介を簡単にさせていただきます。

伊達市は札幌からJRの特急で大体1時間45分ぐらいのところにあり、胆振の西側にございます。飛び地の大滝区があり、伊達市街地と大滝区と飛び地になっており、合計で444平方キロメートル、人口は3万1,000人ほどの町です。太平洋側に面しておりますので比較的温暖で、主要な産業は農業、漁業の一次産業が主になっております。隣に工業地帯あります室蘭市がありまして、室蘭市のベッドタウンとしても発展してきた街であります。令和2年の国勢調査では3万2,800人でしたが、直近では3万1,000人を切ろうかというような状況です。今年度は国勢調査があるということで、今年度の国勢調査では3万1,000人をキープできるように地方創生、人口減少対策等に取り組んでいますが、どうしても限界があるというところもございます。社会動態と自然動態という人口の移動があり、比較的本市は社会動態については年間大体150人のマイナスぐらいで止まっているのが現状です。しかし、自然動態、死亡と出生の差を見てみると、死亡が年間600から700ぐらいあり、生まれる子が100人から120人ほどしかいないということで、単純に言うと毎年400から600ぐらい減っている状況になっております。

本市は札幌から大体100キロ圏ぐらいで、JRも高速道路もあります。本市の特徴としては、JRは非IC化区間であり、非電化区間になっております。東室蘭の西側に位置しておりますので、本市は単線の区間となっております。そうしたところもありまして、黄色線区ではないのですが、減便になってしまいうような状況もございまして、非常に札幌への、また北海道バレーの石狩から苫小牧までというところの交通アクセスは非常にいいですけれども、そこから西に外れる東室蘭、伊達というところは、非常にJRのアクセスも悪くなりつつあるというような状況でございます。

また、バスの面から言うと、私の高校生ぐらいの頃には、伊達から札幌まで、伊達から新千歳空港までの都市間バス、道南バスが走っていました。ただ、新千歳空港・伊達間がますなくなり、コロナがありまして札幌・伊達間もなくなりました。それで、今は都市間交通の主たる足はJRというのが実情であります。

物流の側面から言うと、高速道路は登別室蘭インターから西側、伊達までは暫定2車線区間で片側1車線、本来でしたら4車線が認められている区間ではありますけれども、片側1車線ということで物流の面にも一定程度のビハインドもあるような街になっております。

そうした中で、本市といたしましても、幹線交通、広域交通、特に札幌まで、また新千歳空港までのアクセスが悪くなっているという現状がありますし、域内交通についても、本市の街の特徴から言うと、市街地の2キロ圏の正方形の中に人口の75%がはまる街です。市の中心

地の他に、集落が洞爺に二つ、室蘭側に二つ集落があり、その集落に沿って国道とJRがあり、JRの駅も集落に一つずつあります。特急が止まるのは伊達紋別駅だけで、その他は普通電車が止まる駅です。本市は広域交通、幹線交通としての足の側面と、域内交通としてのJRの利用、道南バスの利用を考えなければならないなと課題になっております。

また、相乗りタクシーも早くからやっており、ドアトウドアの交通に慣れてしまっている市民の方に対して、どうしてもバスもJRも減便しているということで、高齢者の足の悪化、免許返納も増えていますが、これまで車が運転できていましたけれども今になってやはり公共交通がなくて困ると、タウンミーティングなどをするのですが、足の問題が一番市民の要望してくるものであります。市民の方の介護予防の観点からも、また、市民がいきいきとした楽しい、安心安全な生活を送るためにも交通は重要と感じております。どうしても、フィーダー交通やラストワンマイルのところは、個人的には末端のところは、公共が担うのも仕方がないかなと思っているところもあります。そことJRや道南バスとどう繋げるか、シームレスに人を流すか、こうしたことを行なうことの街としてやっていかなければならぬことが沢山あるなと思っています。

ちょっと取り留めもない話になってしまいましたけれども、大きくはその広域交通の観点から、本市としても地方の現状を訴えていかなければならぬと思ってるところと、域内交通の面では、皆様から様々なご意見、知恵をいただき、本市の政策に反映させていきたいというところをお伝えしたいところで、以上とさせていただきたいと思います。今後、どうぞよろしくお願いします。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて、札幌消費者協会の三澤委員お願いします。

(三澤委員)

三澤でございます。よろしくお願いします。私からは公共交通の決済手段の統一化についてご意見を述べさせていただきたいと思います。

現金しか扱っていないかったスーパーも新型コロナ対応でタッチ決済が普及しております。結果的に混雑が緩和され、私たち消費者、利用者としては大変スムーズになっていいことだったなと思っていますし、また、運営コストも当然その分安価になっているのかなと考えているところであります。公共交通においても、一部地域ではキャッシュレス化が進んでいるものの、決済手段が標準化、統一化されていないので、利用者にとっては非常に不便な状況です。

先ほど話もありましたように、JR、バス、航空、あるいはデマンド交通、多様化する公共交通機関を利用するに当たって、様々な決済手段を利用しなければ利用できないというのではなく、我々消費者が一般的に所有しているようなクレジットカードなどで決済できる、先ほど平島委員からも手数料の話が出ましたけれど、運営コストの削減ですか、そういったことも踏まえながら、やはりタッチ決済の導入、これは公共交通を利用する消費者にとって重要な課題だと考えております。ぜひ全国各地で標準的な決済ができるような取組を推進していただきたいと考えております。以上でございます。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて、ポロクルの山本委員お願いします。

(山本委員)

NPO法人ポロクルの山本と申します。今回から参加させていただくことになりました。よろしくお願いします。我々NPO法人ポロクルは、シェアサイクル事業を通じまして街づくり、人づくり、魅力づくりに貢献することを目的とした札幌を中心に活動する団体です。少しだけお時間を借りましてポロクルの事業について簡単に紹介させていただければと思っています。

ポロクルは、2008年からシェアサイクルに関する様々な実証実験を始めてまいりまして、

2011年に札幌の都心部でシェアサイクル事業を開始させていただきました。2014年より運営形態をNPO団体とし、地域の皆様と話し合いを交えながら事業を進めてまいりました。おかげさまで利用回数は近年増加傾向にございまして、日常の通勤通学はもちろんのですけれども、ショッピング、食事、観光にも最近幅広く利用されています。

特に観光目的と思われる外国人の利用者の方が近年増加しており、市民の移動手段というだけでなく、観光客、海外の方も含めまして、移動手段の一つとして利用されているのかなという状況になっているところでございます。本年度も4月から営業開始をさせていただいているのですけれども、おかげさまで前年度より微増しているような状況でございます。我々の行うシェアサイクルは、広域な交通ではなく、ラストワンマイルを担う生活圏交通と認識しています。

そのような中で、今回、審議会委員としてお声掛けいただいたことは、シームレスな交通を担う者の一端として、また、インバウンドの観光客などの交通を担う一端としてご評価いただけたものと認識させていただいているところでございます。私どもいたしましては、北海道の入り口から最初の目的地まで、大きな交通から我々のような小さな交通までのサービスが連続して確保されていることで、公共交通の転換や新たな利便性の向上を図れるのかなと考えています。

例えば、公共交通と連携し、シェアサイクルとのシームレスな乗り継ぎ環境を作ることでラストワンマイルとしての移動手段をご提供させていただくことですか、北海道を訪れた観光客の皆様の手荷物をホテルへ配送するサービスとシェアサイクルを組み合わせ、手ぶら観光を推進することで、移動全体をカバーしていくことが重要な視点なのかなと私ども考えさせていただいているところでございます。

最後になるのですが、我々札幌の街を中心に活動させていただいておりまして、小さな事業者にはなるのですが、北海道の目指す姿を実現するために、微力ながらですが、我々の今までの経験したことを踏まえまして、色々と考えさせていただきまして、ご意見させていただければと考えております。今後ともよろしくお願いします。

(岸会長)

ありがとうございました。委員の皆様から一通りご発言いただきましたので、ここで副会長からご発言をお願いします。

(村上副会長)

委員の皆様には、ご発言をありがとうございました。私は、資料3の4ページを拝見しながら皆様のお話を聞かせていただき、大変多くの学びがありました。資料に記されている予算はすでに確保されているかと思いますので、これをこれからどううまく執行していくか、具体的な目的を持って政策をどう実行していくかということが問われていると思います。ここには重要な言葉が散りばめられていて、特に重要なのは、リ・デザインではないでしょうか。

今日話題を提供していただいた様々な交通モード、すなわち航空、船舶、鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などを、ヨーロッパなどではトランスポート（単なる交通機関）ではなくモビリティと呼ぶ流れがあり、そうしてモビリティを包括的に、立体的に捉えて「つなぐ」ことが重要になってきていると理解しています。

その意味で最適化、先ほども話題になった全体最適化を今後考えていきたいところです。モビリティの全体最適化、あるいはリ・デザインを考える時に、一方では、交通弱者や交通空白地域にどうケアをするのか、あるいは増えるインバウンドにどう対応していくのかと、モビリティを拡充していく流れがあるのは確かです。他方で、国レベルですら人口減少が進み、北海道ではさらに深刻な状況にあるという中で、その流れに適応していく、いわば調整戦略をとることも重要になっています。全体最適化のために、この拡充と適応をバランスよく進めていくことが極めて大事です。その中で運輸交通の利便性を高め、利用を促進し、それによりさらに運輸交通を改善していくサイクルが今後円滑に回っていくと良いと思います。

第2に、物流の革新及び持続的成長について。これは旅客にも当てはまりますが、人材確保、労働環境の改善は物流にもとても重要と思います。一部で成果が上がっているようである、輸送の共同化や効率化も、官民で対話をしながらさらに進めていったら良いのではないでしょうか。

物流に係る商慣行や慣習は、ひと昔前のものが良くも悪くも継続してしまっているところがある可能性があり、もちろん理由があって継続しているものを見極めた上で、時代に即した見直しが必要なものについては見直していくはどうかと思っております。もっとも、これは利害関係者の納得を得ながら、丁寧に進めていかなければなりません。

第3に、北海道は、積雪寒冷、広域分散に加え人口減少が進んでいるという意味で、三重苦を背負っていると言っても良い状況です。このピンチを強みに変えていく、それが北海道のキャラクターだと思いますので、それを委員の皆様の協力を得ながら進めていきたいところです。

その三重苦を北海道が打開し、世界に展開できる運輸交通のモデルを作ることは非常に重要です。先ほどご発言があったように、ニセコモデルやMaaSの取組、日本版運輸連合に関し、北海道で考案し実装したモデルを世界展開していく。私自身の夢のような話ではありますが、委員の皆様にはこれに是非ご協力いただきたく思っております。今後ともどうぞよろしくお願ひいたします。

(岸会長)

それでは、時間が迫っていますが、参与の皆様から、ご意見・ご発言はございますか。よろしければ、まとめに入らせていただきます。

1件だけ、皆様からご承認いただきたい案件をこれからお伺いしたいと思います。第二次重点戦略期間と言えると思うのですけれども、最初に北海道型運輸連合の検討という形で始まった重点戦略が本年度で終期を迎える、当初は本当に検討できるのか、企業を淘汰させるのかといった意見も当時出るなど、抵抗があった部分もあったかと思いますけれども、やはりコロナ禍を経て、人材不足などもありましたが、なかなか単独でやっていけるところが難しくなってきて、問題が顕在化しています。

そういう中で、国全体でも共に創るという「共創プロジェクト」という形で、連携が当たり前のことになってきたのが、この4、5年の大きな変化だと思います。こうした中で、例えば道府県を中心に、エリアで一括的に考えようということがあったり、あるいは物流の維持、確保についてワーキングで議論したりと、海線どうするという有識者会議が立ち上がった時から私も参加していますが、動いてきた部分と、これからもう少し考えていかなくてはいけないことが出てきている、ちょうどいい、前向きに捉えられる時期ではないかと思っています。

こうした視点で来年度以降の次期重点戦略を検討する必要があります。検討にあたっては、審議会のもとに次期重点戦略に関する小委員会を設置したいと考えております。小委員会については、参考資料の2がありまして、運営要領には「小委員会は、審議会から付託された事項について調査、検討を行い、その結果を適宜審議会に報告することとなっておりますが、この設置について承認いただけますでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございます。それでは小委員会を設置することといたします。小委員会の構成に関しては、運営要領の規定によって、会長の指名する委員をもって構成することとしており、村上副会長や事務局と相談した上で決定したいと考えております。お願いしますと言われたら断らないことを、前向きな賛同をお願いしたいと思いますが、小委員会の構成については、私にご一任いただきたいと思います。

次期重点戦略の検討の進め方について、事務局のお考えはいかがですか。

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古閑政策調整担当課長)

次期重点戦略については、今年度中の策定に向けて、骨子や素案など、成案に至るまでのプロセスの中で、数回、今申し上げた小委員会を開催し、検討を進めていきたいと考えております。

具体的なスケジュールにつきましては、岸会長や小委員会の皆様と相談の上、改めてご連絡させていただきます。

なお、小委員会の議論につきましては、皆様に適宜、情報提供させていただきますので、よろしくお願いします。

(岸会長)

ありがとうございます。それでは、最後に「その他」として、全体を通じて何かご発言はございますでしょうか。

ありがとうございました。

それでは時間ですので、本日はこの辺で議論を終えたいと思います。最後は、事務局にお返しします。

6 閉 会

(北海道総合政策部交通政策局交通企画課 古閑政策調整担当課長)

長時間にわたりまして、議論ありがとうございます。

本日皆様からいただいたご意見を踏まえまして、今後とも関係者の皆様とともに、交通政策を推進してまいりたいと考えておりますので、引き続き、ご協力をお願いいたします。

成案に向けた会議の時期につきましては、来年2月頃を予定しておりますが、先ほども申し上げましたけれども、この間の小委員会の開催における重点戦略の検討状況を踏まえまして、岸会長とご相談の上、改めて皆様にお知らせを申し上げます。

以上をもちまして、令和7年度北海道運輸交通審議会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。