

【北海道型運輸連合に向けた取組の加速化】

	意見	対応項目等	委員名
1	オホーツク観光MaaSのサービスが開始。網走バス、斜里バス、JR北海道、それから関係自治体の連携スキームにJALも参画し、運営。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	林委員
2	同業種同士の連携、それから異なる交通モード間の連携、あるいは異業種を巻き込んだ連携など、多様な形態があることを意識して、連携の可能性を模索していくのが良い。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	林委員
3	岩手県では、JR東日本の山田線がバスと並行しているが、国から共同経営計画の認可を受けて、JR乗車券でバスにも乗車できるようになった。そのような、フリークエンシーが確保できる、あるいは待ち時間が短縮できるといった利便性の向上に繋がるような事例がある。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○共同化・協業化に向けた取組の推進	深谷委員
4	群馬県が中心となっているGunMaaSは、スマホあるいは交通系のカード、これとマイナンバーカードを連携させて、様々な交通機関がスマホ一つで、鉄道、バス等の乗車券、あるいはデマンド交通の予約や決済まで利用できるもので、マイナンバーカードと連携させることによって、特定地域の居住者の方、あるいは高齢者、子ども向けのサービスといったことも実現。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	深谷委員
5	事業者間の連携はもとより、市町村との連携と、あるいは最適化という意味では、北海道庁が果たす役割は非常に大きい。広域行政としてリーダーシップを発揮していただき、道内の交通・物流における連携、最適化の取組を強力に推進していただくことを期待。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	深谷委員
6	公共交通と二次交通との連携というものをどんどん進展させていくことにより、利用者が目的や状況に応じて交通手段の選択肢を持つことができるようになり、利便性の向上だけではなく、移動の自由度、交通の柔軟性が向上していく。そのためには更なる連携、最適化を行うということが重要。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	山本委員
7	MaaSなどのシステムの連携というものが必要。例えば、今までになかったポロクルを入れていただき、移動パターンというものを知ってもらって、選択肢を増やすことによって、ドアtoドアの移動というのが実現して、持続可能なものになっていく。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	山本委員
8	裏付けとなるデータを参考に、自治体と交通事業者が定期的に連携、協議をする、議論をするという機会は非常に大事。それぞれの立場からできること、できないこと、やらなければいけないことを率直に出していくことで最適な地域交通の整備は進む。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	清水委員
9	北海道ならではの課題というのが多い。一次交通ですら網羅できてはいないところ、黄線区の課題を含めて、交通の幹線部分の確保が、既に課題が多い。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○持続可能な鉄道網の確立に向けた取組	清水委員
10	インバウンドの移動手段のデータと、地域のモビリティデータの分析が必要。その傾向から飽和地域であるとか分散のアシストなどを検証して、優先順位をつけて、着手・検討することが最優先のアクション。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域交通の持続的な確保に向けたモビリティデータ基盤の整備	清水委員
11	外国人向けの観光地へのアクセス改善、空港や鉄道駅から地方の観光地までのアクセスの改善の連携ということで、一次交通から二次交通へのシームレスな広域連携を、各エリアで設定し検証することが必要。それには地域の関連交通網の整備のほか、民間の交通会社とその地域を熟知する自治体が交通網連携を検討することが必要。細かく観光エリアごとにブロック分けして、観光地に到達できる具体策を構築することが大事。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開 (3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	清水委員
12	決済のキャッシュレス化、地方の特徴ある観光地や施設によってはまだ現金のみということも散見され、課題。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域MaaS等シームレス交通の全道展開	清水委員
13	2024年度大型二種免許保有者は10年前の78.7%、大型二種免許保有者のうち、40代未満の方の割合は、全年齢の10.3%であり、今後、バス事業者が従来の路線網を維持することは難しいため、「事業者間連携による最適化」に向けた取組は喫緊の課題。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	中木委員
14	バスの乗降データはバス事業者で把握することができるが、地域住民の方々の動線を把握することはできないため、携帯電話キャリアのモバイル空間統計やGPSアプリ・移動履歴データ等を駆使して、地域の方々の動線を把握し、そのデータをもとに、公共交通網を検討していくような柔軟な発想を取り入れる必要がある。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域交通の持続的な確保に向けたモビリティデータ基盤の整備	中木委員
15	現在の公共交通会議の構成メンバーに、必要に応じてコンサルや広告代理店などの利用促進に際しての情報発信に長けている団体を加えることなどの対応も必要。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	中木委員

16	バスやトラック、タクシーなどの機関では、利用者数や収益、運転手の三重の減少が進行しており、単独の事業者による運営が困難な状況に陥っている地域も。このような状況下においては、「事業者間連携による最適化」が極めて重要な戦略。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	堀井委員
17	公共交通を「社会インフラ」と捉え、事業者同士が一体となって、「競争」から「協調」への転換が必要。「協調」から連携した「共創」による基盤整備や仕組みづくりを行うことで、マーケットインによる交通の利便性を保ちながら、コスト効率の高い運行が可能。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	堀井委員
18	事業者側がモードの枠にとらわれずに、公共交通全体の利便性を積極的に発信し、利用者にとって「使いやすい」「わかりやすい」交通手段であることを明確に訴えていくことが必要。具体的には、ルートの簡素化・可視化、料金体系の統一や明確化、予約や決済を含む制度全体のわかりやすい設計が不可欠。これらの情報が、住民や観光客にとって直感的に理解できる形で提供されることで、公共交通への信頼と、利用意欲の向上に繋がる。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	堀井委員
19	MaaSやデマンド交通、自動運転などの新技術と、モビリティデータの整備・共有により、事業者間の調整や、最適ルート選定をリアルタイムで行えるような環境整備が必要。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○地域交通の持続的な確保に向けたモビリティデータ基盤の整備 (2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P4> ③新たな技術の活用と脱炭素化の推進 ○新たな技術の活用による生産性の向上	堀井委員
20	事業者間連携を推進するためには、連携にかかる初期コストや制度上の障壁を取り除くために、財政面・制度面の国レベルでの一定の支援が不可欠で、特に連携基盤の構築や制度設計には、行政の主導的な関与が必要。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○交通環境の変化に対応した新たな地域交通支援制度の検討	堀井委員
21	事業者間連携や新しい技術の活用など、道内にも、先進的な事例があるが、それが全道に容易に波及しないのは、地域それぞれに歴史的背景や慣行などといった様々なボトルネックやハードルがあるのではないかと。現場実態をより深く分析し、ボトルネックがどこにあるのかを考えると、例えば、それがお金によって解決するならば、どこにそれを求めるのか、あるいはどういう理由でそれを求めるのかという話になる。あるいはそこに道庁や基礎自治体がうまく入って、何らかの支援をすることによって事が進むのであれば、その方法を皆で意見交換しながら、やり方を考えていくことになると思う。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化 ○交通環境の変化に対応した新たな地域交通支援制度の検討 ○共同化・協業化に向けた取組の推進	村上 委員長長
22	事業者間そして官と民のコミュニケーションによって、長期的視野をもって知恵を絞ることが、今後ますます重要。地域の交通・物流の持続性を高めていくためには、限られた資源を最大限有効活用し、最適化された交通ネットワークのあり方を探すが、事業者だけでなく、ユーザーにとっても重要であり、それを次期重点戦略では取り入れていく必要がある。	(1)シームレス交通戦略<P2> ①北海道型運輸連合に向けた取組の加速化 ○広域的な地域公共交通計画に基づく交通の最適化	村上 委員長長

【地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保】

	意見	対応項目等	委員名
23	音更町の道の駅にはトラック専用の広い駐車場があるが、物流の中継拠点、運行時の緊急避難場所等としてこのような施設が一定のエリアに必要ではないか。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○物流の効率化に向けた取組の推進	川端委員
24	貨客混載の取組は、バス事業者にとっても新たな収入源、また運送事業者にとっても、人手を減らせるメリットがあり、新たな輸送手段、連携手段となるか注視している。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○物流の効率化に向けた取組の推進	川端委員
25	ダブル連結トラックについては、トラックドライバーの不足の解消やCO ₂ の削減につながる。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○物流の効率化に向けた取組の推進	奥山委員
26	ダブル連結トラックは一般道でほぼ許可にならない。北海道の高規格道路の開通率は全国91%に対して61%。観光の部分でも影響があり、インバウンドの関係で人をどう運ぶのか。より最速に、ドライバーの負担なく長距離を走ることになると、道路網の整備も課題。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○高規格幹線道路網の形成	奥山委員
27	人口減少や高齢化が進んでいる地域では、バスの減便・廃線が行われており、高齢者が運転免許証を返還するとバスがないため、足がない。バス業界、ハイヤー・タクシー業界の連携が必要不可欠。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○「交通空白」の解消に向けた交通モードの導入	奥山委員
28	広域的な地域公共交通計画を基盤とした連携によって、ライドシェアをはじめとする地域の交通資源を公共が担うことで、全体での「面」としてのサービス維持が可能。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○「交通空白」の解消に向けた交通モードの導入	堀井委員
29	物流においても、共同・中継輸送、再配達削減、公共施設を活用した輸送拠点の設置など、官民が一体となったネットワークの統合が必要。輸送の最適化により、限られた人材でより多くの荷物を効率的に動かすことが可能となり、労働環境改善にも繋がる。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ①地域の暮らしと産業を支える輸送の維持・確保 ○物流の効率化に向けた取組の推進	堀井委員

【運輸人材の確保・育成と労働環境の改善】

	意見	対応項目等	委員名
30	商慣行の見直し、輸送の効率化については、運送業者だけの取組では、実現に向けたハードルが非常に高く、荷主企業の理解と協力が必要。物流の2030年問題というものも控えており、皆様のお力添えをお願いする。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ②運輸人材の確保・育成と労働環境の改善 ○働き方改革の推進	川端委員
31	採用コストや育成コストが高く、また地方で新たに大型二種免許の養成をすることが非常に難しい。一人当たり大体100万円ぐらいかかる状況であり、大型二種免許を持っている人達も減少の一途。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P3> ②運輸人材の確保・育成と労働環境の改善 ○人材の確保・育成	平島委員

【新たな技術の活用と脱炭素化の推進】

	意見	対応項目等	委員名
32	将来的には、物流DXの技術を最大限に生かしながら、例えば、予約、仕分け、積載、配送は一元的に管理することで、より高いレベルで、そういった最適化が図れるのではないかと。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P4> ③新たな技術の活用と脱炭素化の推進 ○新たな技術の活用による生産性の向上	原田委員
33	北海道はトラックの依存率が98%と非常に高い地域だが、利用枠やリードタイムが長くなるという問題があるが、業界内での人手不足の解消、高騰する燃料の削減、CO ₂ の削減などの観点から、JR貨物の利用も考えなくてはならない。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P4> ③新たな技術の活用と脱炭素化の推進 ○交通・物流におけるGXの推進等による環境負荷の低減	川端委員
34	自動運転バスやAIオンデマンドバス等の新たな交通手段の導入も検討し、交通空白地の解消に向けて多角的な視野を持つことが必要。各々の特性を把握した上で、公共交通網をどう整備するのかを協議する必要。	(2)地域を支える人・モノ輸送戦略<P4> ③新たな技術の活用と脱炭素化の推進 ○新たな技術の活用による生産性の向上	中木委員

【交流人口の拡大と周遊促進、受入環境の整備】

	意見	対応項目等	委員名
35	JAL便の場合、道内の各空港と羽田空港を結んでいる全路線の旅客数のうち、実に3分の2が新千歳空港に集中をしており、この傾向の是正は急務。道東など地方路線の利用者が伸びなければ、路線や機材の縮小につながりかねない。	(3)インバウンド加速化戦略<P5> ①交流人口等の拡大と周遊促進 ○航空ネットワークの充実・強化 ○旅行者ニーズ等に応じたプロモーションの展開や観光の高付加価値化	林委員
36	住民にとっての移動手段が脆弱な地域に観光客を呼び込むことができれば、二次交通も発展していき、結果として、住民もその恩恵を受用することができる。	(3)インバウンド加速化戦略<P5> ①交流人口等の拡大と周遊促進 ○旅行者ニーズ等に応じたプロモーションの展開や観光の高付加価値化	林委員
37	中標津空港は、JALは丘珠から、ANAは、羽田と千歳から飛行機を運行しているが、空港の地上スタッフは、同一人格のスタッフがJALとANAの両方の飛行機を担当。時間帯によって、JALの制服とANAの制服を着替えながら業務し人材を共有。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○道内空港等の機能強化	林委員
38	観光客の手荷物当日配送サービス、手ぶら観光サービスと掛け合わせて、空港と主要都市を結ぶJRや路線バス、また二次交通、物流の事業者と連携して、限られた資源を最大限に生かしていきながら、交通の利便性と、来道者の周遊促進、交流人口の拡大に資する連携を進めることが重要。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	山本委員
39	事業者間連携による最適化を行うためには、適切なシェアサイクルの駐輪ポートの配置も重要。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	山本委員
40	既にコロナ前の入域を大幅に超え、このままどんどん伸びていく傾向にあり、この対策が非常に大事。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備	清水委員
41	地方への分散のためのいわゆる誘客広報が必要。インバウンドに対する地方観光地の情報量と露出の不足も課題。趣向の傾向や情報量の調査などの検証が必要。	(3)インバウンド加速化戦略<P5> ①交流人口等の拡大と周遊促進 ○旅行者ニーズ等に応じたプロモーションの展開や観光の高付加価値化	清水委員
42	地方自治体の人材について、(外国人の観光地へのアクセス改善に関する)連携や検証の仲立ちをできる専任人材が配置できないのも課題。喫緊の解決案件のある自治体は、専任要員を配置すべき。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○観光人材の確保・育成	清水委員
43	多言語対応の整備について、地方への広範囲な観光を可能にするためには、レンタカーの多言語対応の案内や標識によるサポートなど体制を整える必要がある。交通アクセスに限界のあるエリアまで行き渡るといことを実現するためには、レンタカーの需要も必要。北海道へ入れば、道路標識や外国人対応が整っているという安心感は、来道誘客の追い風になる。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	清水委員

44	観光地や様々なターミナルでの多言語化も不可欠。交通機関の検索をするWebサイトとか、アプリの多言語化はまず着手できる課題。こういった部分については、地域で観光に関わる人材以外に、地域住民とのコミュニケーションを円滑にできる翻訳機能の普及も含め、ヒューマンコンタクトに必要。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	清水委員
45	外国人が情報を得るツールとして、圧倒的にWebサイトやアプリを活用している中で、ほとんど一次交通までは、いわゆる検索サイトやアプリはあるが、その先を各サイトから目的地、観光地まで最適アクセスを明示することはできない。この先のアクセスパターンを多言語で紹介できる一元のアクセスポータルサイトの検討が必要。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	清水委員
46	Wi-Fi環境の整備は不可欠。地方はその差が顕著であり、全道で網羅すべき課題。	(3)インバウンド加速化戦略<P6> ②受入環境の整備 ○多様なニーズに対応した観光地づくり	清水委員

【国際貨物の拡大に向けた国際航空路線や航路の活用】

	意見	対応項目等	委員名
47	内航航路は、柔軟にルートを変更することが大変難しく、物理的、運用的な制約があるという特性を持っているため、既存の航路を最大限に生かしながら、他の交通事業者と物流事業者との連携によって、輸送全体の最適化を図っていくことが重要。その連携の一つの形として、陸上輸送と海上輸送を繋ぐ中継拠点の整備と活用が有効ではないかと考えている。	(4)国際物流拡大戦略<P7> ①国際貨物の拡大に向けた国際航空路や航路の活用 ○港湾を活用した取組の推進	原田委員
48	海上輸送は、燃料の供給体制と港湾のインフラ整備、こういった基盤的な課題も、引き続き取り組む必要がある。	(4)国際物流拡大戦略<P7> ①国際貨物の拡大に向けた国際航空路や航路の活用 ○港湾を活用した取組の推進	原田委員

【様々なリスクへの対応の強化】

	意見	対応項目等	委員名
49	自然災害時における緊急物資の輸送に関する協定について、各地区のトラック協会の物流事業者と地方自治体、また関係機関との連携、情報共有など、再確認も含め、今一度、整理が必要ではないか。	(5)災害に強い交通戦略<P8> ①様々なリスクへの対応の強化 ○各種訓練等を通じた関係者間の連携体制の強化	川端委員

【その他】

	意見	対応項目等	委員名
50	海外の外国人受入対応での好事例は検証する必要がある。北海道に活用できる交通網連携システムや外国人の対応スキームを参考にしていければと思う。	「4 推進管理」<P9> ※重点戦略の推進において、北海道交通・物流連携会議のネットワークを活用し、各分野での諸課題の共有や連携した取組を進める。	清水委員
51	新しいことをやろうとした時に、旅客運送法がハードルになってルールを変えていくのが難しい。	ご意見について関係機関と共有	平島委員
52	住民の足を守るという観点から、タクシーの営業圏域を見直しする時期に来ているのではないか。	ご意見について関係機関と共有	奥山委員