

令和4年度 北海道運輸交通審議会（第1回） 議事録

日 時：令和4年5月31日（火）10:00～12:00

場 所：ホテルモントレ札幌 12階 ベルクホール

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 千葉局長）

それでは定刻となりましたので、ただいまから令和4年度第1回北海道運輸交通審議会を開催いたします。本日はご多用のところ皆様ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は北海道総合政策部交通政策局長の千葉と申します。よろしくお願いいたします。

本日は感染症対策ということで、着座にて進めさせていただきたいと思っておりますのでご了承願います。なお、会議中の発言に関しましても、皆様着座にて発言いただきますようよろしくお願いいたします。

また、本日、吉見会長が急遽、体調不良で欠席となる旨のご連絡がありました。そのため本日は、規定に基づきまして、岸副会長に代理で進行をお願いいたします。岸副会長よろしくお願いいたします。本日もご出席いただいております委員・参与の皆様のご紹介は、お手元に名簿を配付しておりますので、名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。なお、委員15名中、11名にご出席いただいております。過半数の出席がありますことから、本会議が成立していることをご報告させていただきます。

それでは開催にあたりまして、副知事の浦本からご挨拶申し上げます。

2 挨拶

（浦本副知事）

北海道副知事の浦本でございます。本日はお忙しい中、岸副会長をはじめ、委員の皆様、そして参与の皆様方のご出席を賜りまして、心から感謝を申し上げます。また、ご出席の皆様には、日頃から道行政の推進に格別のご理解、ご協力をいただきますとともに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止や、交通・物流の確保につきましても大変なご尽力をいただいておりますことに重ねて感謝を申し上げます。

まず始めに、この4月23日に知床沖におきまして発生いたしました、観光船の大変痛ましい海難事故に関しましては、後ほど報告事項としてご説明をさせていただきますが、5月25日に開催いたしました「交通・物流連携会議」におきまして、より一層の安全運行の取組の徹底について確認をさせていただいたところでございます。本日もご出席いただいております皆様にはこれまでも、安全・安心な輸送の確保に向けた取組をいただいているところではございますが、二度とこのような悲惨な事故が繰り返されることのないよう、改めてご協力をお願いする次第でございます。

本審議会は、本道における運輸交通に関する施策の総合的な促進を図り、重要事項について調査審議を行う知事の諮問機関として設置をされており、これまで「交通政策総合指針」など、本道における交通政策に関する各種計画等の策定及びその推進につきましてもご審議をいただいているところでございます。本道の交通を取り巻く状況は、人口減少による利用者の減少、人材不足、さらには災害の激甚化・頻発化など、安定的な公共交通の維持・確保が大変厳しい、難しい状況の中、加えて新型コロナウイルス感染症の拡大が人流・物流に大きな変化を及ぼしているところでございます。こうした様々な環境変化に対応する施策の検討・実施が喫緊の課題となっており、道におきましては交通政策総合指針における今後集中的に進めていく取組を重点戦略として設定し、効果的な政策推進を図っているところでございます。

本日の会議では、それぞれの立場から、将来に亘って地域を支え、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークの実現に向け、忌憚のないご意見をいただきますことを切にお願い申し上げます。私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日はご出席をいただき誠にありがとうございます。

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

それでは、この後の議事進行につきましては、岸副会長をお願いいたします。

(岸副会長)

副会長をしております北海道大学の岸です。今日は代理ということで進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

この構成員のメンバーでの対面というのは初めてだと思います。去年は書面協議だったかと思いますが、ようやくこうやってコロナと戦いながら、出来ることをコツコツやっということうことで、今日は皆さんと一堂に会して意見交換ができるということなのですが、後程、議事でご説明がありますとおり、何もやっていなかったわけではなくて、色々と出来ることをやっということうことで、今、北海道の交通政策が進められているところです。今日は限られた時間ではありますけれども活発な意見交換をよろしくお願いいたします。

3 議 事

(1) 北海道交通政策総合指針重点戦略の取組

(2) 意見交換

(岸副会長)

それでは議事に従って進めていきたいと思いますが、まずは、議事の1番目「北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について」ということで、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 渡辺交通企画課長)

重点戦略の取組についてご説明いたします。

まず1ページ目の資料1-1をご覧ください。左上にあります。交通政策総合指針は、あらゆる関係者が協働して交通に関する施策を一体的になって推進し、本道のさら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ものでございます。その中で効果的な施策の推進を図るため、今後、集中的に進める取組を重点戦略として設定いたしまして、第2期の戦略期間を2021年度から2025年度までとして、本日も出席いただいております。岸先生をはじめとしました関係の皆様のお力をお借りしながら策定したものになります。ポイントといたしましては、これまでのシームレス交通戦略等の5つの戦略に加え、ウィズコロナ戦略を加えた形で、ウィズコロナ・ポストコロナに係る取組を喫緊の課題としながら、運輸連合に向けた検討をスタートさせるといった内容を盛り込んだ形となっております。

2ページ目以降は各重点戦略に沿いまして、昨年度の取組結果と今年度の取組について、主なものをまとめさせていただきます。後程の意見交換におきまして、皆様から様々なご意見をいただくこととなっておりますが、まずは事務局から概要をご説明させていただきます。

2ページ目です。①シームレス交通戦略につきましては、利便性が高く、ストレスのない公共交通の実現を展開イメージとしておりまして、令和3年度におきましては、例えば、複数の交通事業者による利用促進・利便性向上の取組として「かみくるバス」や、道南バスの実証実験などを実施したところでございます。昨年度末に書面開催いたしました交通・物流連携会議及び運輸交通審議会での関係の皆様からのご意見として「圏域内で大きなまとまりをつくっていく」、「成果を広げていくということが重要」といったご意見をいただいたところでございまして、今年度におきましては「JRの日勝半島物語きっぷ」など、交通事業者や関係者が連携した取組を進めることとなっております。

次の3ページに進んでいただきまして、次の②地域を支える人・モノ輸送戦略につきましては、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築を展開イメージとしておりまして、令和3年度におきましては「一貫パレチゼーション輸送」、「貨客混載など効率化の取組」や「運転手確保に向けた関係バス事業者連携の共催イベントの開催等の実施」を踏まえまして、「圏

域・交通事業者単位など、まとまった動きへの考慮が必要」とのご意見をいただいているところでございます。今年度におきましても、「一貫パレチゼーション」についてホクレン様で引き続き取組を進めることとしておりまして、また、「運転手確保に向けた合同採用説明会や見学会」など、関係者が連携した取組を進めることとなっております。なお、後程ご報告させていただきますが、物流対策ワーキンググループにおきましても、物流対策の確保に向けた検討結果をとりまとめたところでございます。

続きまして、次のページでございまして、③インバウンド加速化戦略についてでございますが、リスク分散と新たな需要の獲得を展開イメージとしておりまして、昨年度は「ワーケーション推進による誘客の多客化」や「観光需要喚起プラン等をまとめたWEBサイトの造成」などを実施したところでございまして、関係者の皆様からは、「コロナ後を見据えて立ち止まることなく戦略を推進することが重要」といった点や、「空港活性化の取り組みに期待したい」といったご意見をいただいております。今年度につきましては、ハイヤー協会様で「インバウンド向けフリーパスの検討・販売」、北海道エアポート様におきまして「着陸料の割引などを活用した空港需要回復の取組」などを進めることとなっております。

次のページに進んでいただきまして、④国際物流拡大戦略につきまして、貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成を展開イメージとしておりまして、昨年度は「港湾機能強化の検討会」、「輸出にかかるセミナーや商談会」を開催したところでございまして、「生産地から港までの陸送をセットで考えることが重要」といったご意見をいただいております。今年度につきましては、「苫小牧港などの国際ターミナルの整備・継続などをはじめとした港湾機能強化」や、「道産食品の輸出拡大・物流施設の整備促進に向けた関係者連携による取組」を推進することとなっております。

続きまして、次のページでございまして、⑤災害強い交通戦略についてでございますが、災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現を展開イメージとしておりまして、「観光客緊急サポートステーション開設訓練」や「交通事業者連携による空港内滞留者の解消スキームを検討する連携会議の設置・開催や空港管理者と交通事業者と協定の締結」といった取組を実施してきたところでございます。関係者の皆様からは、今年度の雪害を踏まえ、一層の雪害対策が必要ということで「今何ができるかを検討することが必要」、「交通障害時の体制や代替輸送の確保の体制を検討すべき」といったご意見をいただいたところでございまして、今年度におきましては、後程ご報告する予定でございまして、情報共有ワーキングにおいて「大雪による輸送障害に係る検証」を行っているほか、北海道エアポート様では「運輸局や交通事業者との勉強会の開催など、大雪等による空港滞留者の解消等に係る取組」を進めることとしております。

最後のページになります。⑥ウィズコロナ戦略についてでございますが、感染症対策と公共交通利用の両立を展開イメージといたしまして、昨年度は「感染症に係る業界ガイドラインの策定・広報周知」をはじめ、「交通需要回復のための『ぐるっと北海道』の実施」などを行ってきたところでございまして、関係者の皆様からは「頑張っている事業者を何とか持ちこたえさせなければならぬ」といったご意見をいただいております。今年度につきましては、現在も実施中となっておりますが、「HOKKAIDO LOVE！6日間周遊パスなど『新北海道スタイル』に取り組む交通事業者による乗り放題乗車券等の販売」や「非対面・非接触型サービスの推進など新たな日常を支えるデジタル化の積極活用」を進めることとなっております。資料1-1の説明は以上となります。

この資料により、交通物流連携に関する政策を一体となって推進するために設置しております「北海道交通・物流連携会議」を5月25日に開催いたしました。その結果につきまして、資料1-2により説明いたします。

開催概要につきましては、中段にあるとおりですが、北海道バス協会様やトラック協会様などの関係団体、JR北海道様やANA札幌支店様など関係事業者様の皆様にお集まりいただき、今後の連携した取組などについて意見交換をさせていただきました。各戦略に関連する主な意見をまとめておりますが、例えば、①シームレス交通戦略では、ICT活用ということでキャッシュレス決済を進めていきたい、②人・モノ輸送戦略では、一貫パレチゼーションはパレット紛失や

産地での設備投資という課題があり、関係者の問題を共有し、共に取り組んでいく必要があると、⑤災害に強い交通戦略では、大雪時の強靱なネットワークの構築が必要といったご発言がございました。全体に対しましては、令和4年度の各主体の取組については、それぞれに因果関係があり、それぞれの取組間の連携の強化というところが大切であって、引き続き関係者で協力して進めてもらいたい。他の方の意見や取組をお聞きいただき、その連携をさらに深めていくことが必要といったご意見を、吉見会長、岸副会長よりいただいているところでございます。以上簡単ではございますが、資料1-2の説明は以上となります。

我々といたしましては、今年度さらに来年度に向けまして、こうした情報共有と、いただきましたご意見を踏まえ、関係者が連携した取組をより一層促進していければと考えてございますので、関係の皆様におかれましては引き続きご協力をよろしくお願い申し上げます。事務局から説明は以上です。

(岸副会長)

ご説明ありがとうございました。それでは意見交換に入りたいと思います。ご説明いただいた内容、道としてのこれからの取組に関することでも良いですし、あるいはご自身が今、これからの北海道の交通について考えているところや情報共有など、ご発言いただければと思いますが、まずは委員の出席者名簿の上から順番に私から指名させていただいて、その後に参与の皆様からご意見があればご発言いただくという流れで進めていきたいと思います。時間の都合上、お一人3分くらいを目途にご発言いただければと思います。

それでは、まずは浅香委員からお願いします。

(札幌市身体障害者福祉協会 浅香委員)

札幌市身体障害者福祉協会の浅香と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私もこの資料は事前に拝見させていただいた中で、どちらかという物流が主体のものかなと感じておりました。障害者福祉団体としての役割は、人の動きというのが主体なものですから、そういう面からいうと薄いかなと思っております。障害者団体として、また私自身、障害当事者の1人として、やはり社会生活を営む上で移動手段を確保することが一番大切なことだと思っております。バリアフリーやユニバーサルという言葉が昨今は頻繁に使われるようになっておりますけれども、どちらかというバリアフリーは、障害者を主に対象にした言葉使いだと思っております。ユニバーサルを目指す社会づくりというのは、障害の有無を問わず、性別や人種、宗教など、隔たり・殻を破った、世界的な人々をすべて対象にした社会づくりを言うのかなと思っております。一つの例を挙げますと、北海道は案内表示板で英語表記や中国語表記が少ないと本州の方からは言われております。また、外国の方からも実際に何人かからお聞きしたことがありますので、今後検討していただければと思っております。

交通網からすると、実は私の父親は国鉄職員でして、北海道で最初に走った路線で、逆に言うと北海道で最初に廃線になった路線に勤めていた職員でしたが、その町の衰退は散々たるものだと思っております。それは抜きにしても、昨今は鉄道網の廃線になるところが、経費面からしてよくお聞きしていますし、ニュースになっていると思います。仕方ない面は多々あると思うのですが、やはり鉄道からバス、バスから鉄道への接続点を何百メートルも離れたというのではなくて、繋がりがあのような交通網を構築していただければと思っております。人、道民、国民、世界、これからコロナがだんだん治まってきて、インバウンドの方が北海道にもどんどん来られるようになると思いますけれども、そういう方のためにも人が利用しやすい交通網づくりをしていただければありがたいと思っております。

(岸副会長)

ありがとうございました。栗田委員お願いします。

(エコ・モビリティ・サッポロ 栗田委員)

初めまして、エコ・モビリティ・サッポロの代表をしております栗田と申します。

私どもの法人は、環境に配慮した移動手段を札幌で提案することを目的に、2008年度から自転車タクシーの運行を始めてまいりました。自転車タクシーは、機動力がなく、スピードもなく、雨や風には弱く、移動・交通という面に関しては、あまり表舞台には立てないようなものではありますが、一方で、五感を刺激する、移動自体も楽しく感じてもらうというところの提供が出来ていると思っています。

今回、色々と拝見させていただきまして、私たちが何か一緒に考えられるかなと思ったことは、インバウンドの点だと思っています。これまでも海外の方々が日本や札幌にいらっしゃって、街の中でどのように回ろうかなと思った時に、「何やら面白そうなものがある」、そしてドライバーと会話をしながら街の中を巡ることができる、といったところに楽しさを見出してもらっています。似たような移動手段として、人力車という日本独特のものもありますけれども、それは多分、京都とか古い建物がある街には合っているかもしれない。では札幌の都心部にマッチするドイツから輸入した車体で運行しております。

今回、コロナ禍で、移動自体が義務としての移動ではなく、変化したということをしごく痛感しました。在宅が増えたことで、通勤・通学の必要がなくなり早く定刻で移動する必要がなくなりました。移動自体を改めて考えた結果、その空間にコミュニケーションが生まれるのではないかと思いました。そういった面で、私どもの自転車タクシーは、まさにコミュニケーションを生むツールになるのではないかと思っています。

私どもの使っている車体の動力は自転車なのでエネルギーはほぼ使わないです。今回のロシアのウクライナ侵攻で原油が不安視されています。実は日本の戦後1949年、終戦から4年経ったあたりに、輪タクという自転車タクシーが全国に広がりまして、1万4千台くらいあったということです。当時、札幌駅前にも、輪タクがたくさんありました。物資不足、あと戦地から帰ってきた人たちの働く場所ということで、ずいぶん広まったそうです。そういうふうに遅しく私達は移動を自分たちで作りにしてきた歴史も持っているということで、これからはどんなことがあっても多様なコンテンツ、多様な方向、多様な主体で、色々なことを出来れば良いなと思っています。

最後に、やはりエネルギー面は考えから外すわけにはいかないと思っています。今回拝見しますとあまりエネルギー面は記載されていなかったと思うのですが、水素や自然エネルギーといったものも、どんどん動力として上手く活かしていければ良いのではないかと思っています。

(岸副会長)

ありがとうございます。続いて田部委員よろしく申し上げます。

(全日本空輸株式会社札幌支店 田部委員)

全日空の田部でございます。よろしく申し上げます。

私からは2つ申し上げたいと思います。1つは、北海道という非常に広域なエリアをカバーする交通モードとして、航空が担う役割は決して小さくはないと思っています。特に道東と道北で、現状では、車やJRで大半は人の移動を支えているということなのですけれども、今後の高齢化や気候変動を考えた時に、航空というモードが全道の皆さんの移動を支えるポートフォリオになりうるのではないかと私は思っておりますので、道外はもちろんですが、しっかり道内路線を守って道民の皆様の足となるべく頑張りたいと思っています。

もう1つはインバウンドのことです。先ほどの交通・物流連携会議の主な意見のところで、前回の会議でも触れさせていただきましたが、これからインバウンドが戻ってくる。当然、私の会社もそうですが、皆さん期待するところだと思っています。実は世界のエアラインはコロナで非常に傷ついていますので、どこの地点に飛ばすのかというのがこれから会社によって戦略が分かれてくる。昔のようにどんどん路線を延ばすということは、ここ5年から10年はしばらくないかと思っています。そうすると選ばれる地域でなくてはいけないということになってくる。

それは航空会社が選ぶわけではなくて、お客様に選ばれる地域であって、持続的に太い需要がしっかり出てくるという路線であり続けなくてはならないと思っております。以前のように食や雪でアジアからお客様が来ていただいた「あの時代」とは景色が変わってくると思っております、北海道自体の魅力を複合的に広報していかなければいけないと思っております。その一つが「ユニバーサル」で、先ほど浅香会長からユニバーサルとバリアフリーのお話をいただきましたけれども、「エコ」と「ユニバーサル」というのは、特に先進国の皆さんからは、旅先として選ぶ必要条件の一つになりつつあるということなので、「エコ」はゼロカーボン北海道のほうで議論されていると思っておりますが、「ユニバーサル」とか「バリアフリー」に関して言いますと、実は交通が一番ハードルが多くて高いと思っておりますので、交通の視点から魅力ある地域に展開するために、頑張っていかなければいけないと思っておりますので、これも1事業者ではなかなかやれることが限られてくるので、皆でやるということが非常に重要になってくると思っております。今後のインバウンドの回復に向けては、そこが1つキーポイントになるかなと思っております。

(岸副会長)

ありがとうございました。続いて、糟谷委員をお願いします。

(北海道船主協会連合会 糟谷委員)

初めまして、北海道船主協会連合会の糟谷と申します。よろしくお願いたします。

北海道は言わずと知れず陸路で繋がっていない部分で、どうしても船を使った輸送が大きなウエイトを占めているという面では皆さんご存じだと思います。私も参加させていただきました物流対策ワーキンググループの取組で、これから北海道の物流を如何に安定的・効率的にやっていくかというところを協議させていただきました。実際、今、北海道内で起こる物流というのはこの先色々な問題を抱えている部分があり、安定的・効率的なところという部分では、解決していかなければいけないと私は思っております。後ほどご説明があるかとは思いますが、実際に北海道内の人口減少であったり、トラックドライバー及び船員の労働力不足であったり、今年ありました大雪災害における輸送の寸断など、あとは北海道ですので農産物等の季節的な波動、どうしても輸送の過渡期が集中してしまうというところで輸送量の不足が挙げられる。今回新型コロナウイルスの影響によりまして、道内の野菜関係やお米などの需要が極端に落ちた場合の活路を見出すためにはどうしたら良いのか。それから新幹線延伸の問題等、色々な課題が目の前にあるかと思っております。こういった中で、私たち船会社だけでは北海道の物流を維持していくことが出来ません。これは北海道庁であったり、トラック会社、船会社、JR、空港会社であったりと、すべての連携が整ったところで北海道の物流が安定していくのではないかと思います。ただ、今、色々抱えた問題の認識が皆で同じように共有されているかという点、すべてにおいて認識されていない部分があるかと思っております。特に船会社・空輸関係は共に同じ認識だとは思いますが、今、燃料が高騰しております。これはトラック業界も含めまして経営に大きな影響を与えている状況です。これに関しては政府の政策等も色々提案していただいております。多少なりとも燃料の負担等が軽減されていると思うのですが、物流を担っているのは北海道内ではトラック輸送です。道外に行くモノについてもトラック輸送が一番に影響を受けていると思っております。これに対しては今、モノの値上がり状況等で、製品の単価は上がっておりますが、その上がった部分が物流会社やトラック会社に転嫁されているかという点、必ずしもそうではないと思っております。今後は、皆さんご存じだとは思いますが2024年問題、労働力の制限等も出てきますので、どうしても北海道大手物流会社や中小の物流会社が主体で北海道内の荷物を担っていくと思っております。この先どうしても、そういった労働力不足やドライバーに対する賃金の値上げになかなか応じられないとか、そういったこと考えるとどうしても中小の物流会社の合併や倒産なども考えられると思っております。大手荷主も、値上げをやるならば、物流の底辺を担う輸送会社を含めまして、賃上げの交渉等も今後考えていただければと思っております。それに関しましては、関連会社、色々な協力体制のもと、自分たちに何が出来るかを各々考えた上で、最善の策を講じて、これからの北海道の物流を安定化していかなければと思っております。

また、もう一つ、カーボンニュートラル、環境問題についても叫ばれております。私、商船三井フェリーという会社になりますが、2025年にLNGの船について、2船の導入を予定しております。今、燃料高騰の中で2年後、LNGがどれだけの燃料費になるかわかりませんが、燃料供給に関しましては、今はどうしてもタンクローリーを使う形での給油の方策しかありません。今後、各船主さんも環境に配慮した船を作り上げていくと思います。私たちは大洗と苫小牧の拠点間で輸送しておりますが、今後起こりうる燃料の供給体制につきましても、私たちも含めまして、各自治体及び北海道等の関係者のご協力のもと、これからの環境問題についてもクリアしていくべきではないかと思っております。

私たちは北海道の物流を如何にして安定的に道外に送り込むかというところに精力を注ぐべきかと思っております。

(岸副会長)

ありがとうございました。続いて出口委員お願いいたします。

(北海道バス協会 出口委員)

北海道バス協会の出口と申します。よろしくお願ひいたします。

今、船主協会の生々しい経営のお話がありましたけれども、旅客を取り扱う皆様方の街の身近なところで走っている乗合バス、観光バスといったものが、コロナによってどういう影響を受けているかということを上ベースで表にしたものがございまして。皆様方のお手元の資料2の棒グラフが出ておりますのでご覧いただきたいと思っております。これは北海道バス協会ですとまとめた2019年度、20年度、21年度の3ヶ年度の棒グラフで、いわゆる運送収入・売上の推移を月毎に表したものでございまして。上が乗合バス事業、下が貸切バス事業となっております。ブルーの色が2019年度のいわゆるコロナの影響を受けていない平年の状況でございまして。ただこの2019年度と言っても、2月辺りからコロナの影響が見え始めて、3月には大変な影響を受けたということになっております。オレンジが、2020年度ということで、乗合バス・貸切バスについてはかなり急激な売上ダウンとなっております。2021年度はどうかということ、グレーの棒グラフでございましてけれども、ほぼほぼ前年度の2020年度と変わらないということで、平年の2019年度と比べて打撃はかなり深刻な状況が続いているところでございまして。乗合バスの運送収入のダウンにつきましては、163億円、率にして36.4%、貸切バスについては、128億円、57.2%ということで、かなり深刻な打撃を受けております。乗合と貸切を合わせると約300億円が失われているわけですが、44%ぐらいになります。率にすると、この売上のダウンの数字をどこでまかなうかということにつきましては、これは国からの様々な補助金、給付金、支援金、北海道からの需要喚起策による支援策、助成金、あるいは自治体からの支援金などがある程度確保しながら、それだけでは当然カバーしきれませんので、国が提供しているコロナ対策資金や融資を借り入れしながら凌いでいるというのが実態です。ちなみに国で公表しています金融費用いわゆる利子が2019年度と比べて、2022年度の利子が平均100万円～300万円くらい増えております。利子が100万円増えるということは、借入金ベースで1億～2億くらい、1社平均で増えているということになっております。こういう厳しい状況の中で、皆様方の地域を走っている乗合バスが深刻な状態にあるということ、まずもってご理解をいただきたいと思っております。

それから今ご説明があった総花的な取組の中でシームレス交通戦略でございましてけれども、シームレスということは、乗り換えの無いスムーズな交通戦略を意味するものと思っております。北海道は非常に広いところですから、自家用車と公共交通との割合がどのくらいになっているかという輸送分担率という言葉がありますが、だいたい地方都市で公共交通は3、自家用車が7と言われております。そういう状況の中で、シームレスな輸送、特に私共の方で一番心配しているのが、JRさんの路線廃止の問題といったものがある中で、バス転換、我々はできる限りその公共交通事業者の使命として、バス転換の責務は引き受けたいと思っておりますけれども、昨今の労働力不足や産業としての交通事業が棄損している状況の中で、100%それが出来るのかどう

か、そうしたシームレスな輸送が技術的に可能なのかどうかと考えると、大変懸念される実情にあるということをお願いしておきたいと思っております。いずれにしても、大変な状態がまだまだ続くと思っておりますし、貸切バスの事業者は、インバウンドがいつ来るかわからない状況で経営が成り立つはずもありませんし、バス協会の加盟事業者218社あるわけですが、近い将来、協会から去って行く、廃業していく、そういう事業者もかなり出るのではないかと危惧しております。そういう中で、バス協会も組織問題についてどうあるべきか、特別委員会を設置して検討しているところがございます。まとまらないお話で大変恐縮なのですが、大変厳しいという、連携という言葉もありましたけれども、連携を担うべき産業が大変棄損しているということをご理解いただければありがたいと思っております。

（岸副会長）

ありがとうございます。一つだけ訂正させていただきたいのが、今、シームレスは乗り換えが無いとご発言がありましたが、乗り換えはあるのですけれども、継ぎ目は無いということなので、乗り換えをし易くしようというのがシームレスだということを、皆さん誤解がないようにお願いします。

続いて、野村委員お願いいたします。

（北海道トラック協会 野村委員）

北海道トラック協会の野村と申します。

運送業界の実情をまとめてきましたので発表させていただきます。まず運送会社の課題といたしましては、まずドライバー不足、燃料高騰、2023年には残業時間が60時間を超えると残業手当が5割増しになります。また、2024年には残業時間の上限が、月80時間になります。このため運送会社はこの先、倒産、廃業、M&Aがどんどん進んでいくのではないかと考えております。また、人口減少については、日本全体で考えなければなりません、フランスが行ったように、子供を産めば産むほど有利なシステムにするなど、思い切った政策が、国、地方で必要ではないかと考えております。

ドライバー不足については、ドライバーの年休取得や運行管理者の育成、整備管理者資格取得費用免除の機関を設立して、業界に就職しない場合は、学費を払ってもらおうという、そういった機関の設立も考えるべきではないかと考えております。ドライバーがいなくなってしまうのは手遅れだと思います。ドライバーの高齢化については、当社では、60歳以上の比率が16%、50歳代が41%、併せて57%、半分以上が50歳代以上で、20歳代、30歳代が併せて8%となっており、高齢者で支えられているのが現状であります。過疎地物流ですが、他社の話ですが、道北で農家から牛乳を集荷している会社ですが、農協からの依頼で、牧草の刈り取りの作業員がいなかったため、運送会社が、6月の1ヶ月間、ドライバーを派遣して、その業務をしております。過疎地のドライバー不足がより激しくなっておりますので、地域の産業を支えるための政策が必要じゃないかと考えております。

また、別の運送会社の好事例としては、斜里町から鮮魚を輸送しているそうですが、斜里地区に2t車を常備して、個別集荷をしてトレーラーに積み替えて輸送しているそうです。宅配事業者より割安ですが十分な利益があるそうです。集荷するドライバーは取引のある漁業関係者の漁師の次男とか三男を採用するなど、工夫をしているそうです。

当社もフェリーを利用して本州方面に輸送しておりますが、フェリーなどが集中する苫小牧は物流の効率化を図れますけれども、ドライバーを募集するにあたり基準を満たす人が少なく採用できない状況です。トラックが5台ありますが、今、ドライバーが2名しかいないという状況で、採用してもすぐにやめてしまう状況です。

また、ドライバーにとって魅力ある職業になるように、労働環境の改善が必要ですが、そのためには待機時間の短縮や省力化が必要です。住宅設備器具を運んでいる当社ですが、建築現場おろしが多くあり、大きな重たい荷物を手作業でおろすしかなく、手伝わってもらえない場合もあり、ドライバーは大変苦勞しております。改善するためには、荷主と建築業界をあげての取組が

必要です。また、今年の大雪では、住宅地に入ることさえ出来ずに、近くにトラックを停める場所を探してまわり、離れた所から商品を選んでいました。うまく運べれば良いのですが、途中で埋まって動けなくなったり、バンパーやステップを破損したりと大変な思いをしておりました。このため昨年入社した3人のドライバーが、春に退社してバス会社や雪のないところに転職しました。また、魅力ある業界にするためには、適正な運賃や料金が必要であり、荷主の理解が必要です。燃料高騰により廃業する会社が出てきており、物流が止まる恐れがあります。他県では、物流を止めないためにも、燃料の補助を出しているところがあります。物流が止まる前に補助金の検討をお願いできればと思っております。運べなくなってからでは手遅れです。兵庫県ではトラック台数に応じて補助金を支給しているそうです。トラック協会が北海道に対して要望書を提出する予定ですので、ご検討をお願いしたいと思います。

運送業界は、中小企業が多いため、デジタル投資が出来ておらず、生産性が低く、経営が成り立たない事業者が多くあります。5台の保有台数の引き上げや、事業者の淘汰、M&Aの促進が必要になってくると思います。北海道ブランドの農水産品は収穫時期が限られるため、波動が大きく、暇な時には運賃が低下いたします。秋の収穫時に野菜を本州に一気に輸送するのではなく、貯蔵設備の増設により、高い値段の時期に出荷するなどして、できる限り季節波動を押さええて出荷できれば、トラックの台数が少なくて済み、運送会社の経営も安定し、片荷輸送が少なくなり、二酸化炭素の削減にもつながると思います。しかし、これらのことは運送会社の努力ではできないため、国をはじめ、道の思い切った政策を期待します。また、コロナ感染ですが、別の感染がまた起こらないとも限りません。エッセンシャルワーカーと言われるトラック業界ではありますけれども、中小企業の集まりのため、職域接種もできないため、その支援、援助をお願いします。

(岸副会長)

ありがとうございます。続いて、星原委員お願いいたします。

(札幌消費者協会 星原委員)

公益社団法人札幌消費者協会の星原と申します。よろしく申し上げます。

今までご発言された方々のお話を「ああそうか」と聞いておりました。北海道バス協会の方の重い話をお聞きした後で、こういうことを申し上げるのも何かなと思いますけれども、消費者は旅行に行きたいという思いをずっと持っておりますので、コロナが収束とまではいなくても、安全・安心に移動が出来るようになれば、貸切バスも利用するでしょうし、移動手段として色々なバスの利用も考えると思うので、あまり「潰れてしまうかも」というお話を聞くとドキッとしますので、どうぞお考えを改めていただけるとありがたいと思います。その点から言いますと、私とても良いなと思っていましたのは、広域バス路線の維持困難エリアにおけるデマンドバスの検討が令和3年に始まって、令和4年は先進的な取組をしていますという記載がありました。従来のバス路線での維持は難しい時には、色々な方法でその地域の方々をあちこちに運んでくれるような考え方が出来つつあるのだというところは安心いたしました。

それから消費者は色々なものを利用する時に、使いやすいか、利用しやすいかということが最も重要なところだと思います。これはインバウンドに限らず、通常利用の消費者も、この列車はどのような列車なのかというような、ステップが低いところにあるとか、高齢者に優しいものがあるというように、デザインも加味していると思います。それで今度はインバウンドでいっぱい来てくださるとしたら、お荷物とかを抱えた方々と一緒に、エアポートから通常の通勤の方々も乗るという場面を考えた時に、いっぱい荷物を持っている方が席を使っている、座らないのに荷物を置いており座れないご老人がいたという話を、私ども協会の中の話合いの時にも聞いたことがありますので、荷物をどうするかというような取組も考えていただくと、通常使用する消費者も安心・安全に乗ることができるのではないかなというところが、1つの観点としてあるのかなと思います。この取組について消費者が恩恵を受けることは確かなので、これからもより良い取組が進んでいくことを祈念しております。

(岸副会長)

ありがとうございました。続いて森下委員、お願いします。

(北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 森下委員)

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会の森下でございます。

私どもは、先ほど皆さんご発言いただいたのですが、バス、ハイヤー、鉄道、トラックで働く仲間の労働組合協議会という集まりです。先ほど各専門のバスやトラック協会からお話があったのですが、まさに厳しい現状でありまして、2020年のコロナから始まり、交通運輸産業ですから、人を運ぶものとモノを運ぶものと2つがあります。物流は、コロナ禍において巣ごもり消費ということで、宅配を含めて非常に好成績を上げており、何とかそんなに落ちずに、逆に上がっている企業もあります。一方、人を運ぶという産業、バス、ハイヤー・タクシー、鉄道につきましては大打撃です。正直言って収益がコロナ前と比べて半減したというのが実態です。乗合バス等、全国2,300社で調べるとコロナ禍前では全体で1,100億円の赤字が、コロナで膨らんで3,100億円の赤字になった。また、鉄道についても2019年度は全国95社で100億円の赤字、2020年のコロナ禍においては360億円ということで、莫大な赤字になっております。バス等につきましては、修学旅行もなかったですし、通勤・通学についても学校が休校し定期券の払い戻しなどがあって大変な大打撃になります。また、鉄道等につきましても、テレワークは良いことなのですが、会社に行かない、人が動かないということで、この収益がなくなってきているのが現状であって、テレワークを推進するのはもちろんですが、それに伴う減収があります。今、時間別に運賃を変える変動制運賃など、各企業もやっていこうかなというところではあります。

どの産業においても人手不足と高齢化が問題点です。高齢化につきましては、特にタクシーは70歳、75歳の方がまだまだ頑張っていたいてありがたいのですが、そういった方々が50%以上いる。そして年金を貰いながら仕事されているわけで、無理なく働くとなりますと、タクシー難民というか、時間帯によってはタクシーが全く来ないという事態も起こってくる現状であります。

また、人手不足につきましては、例えば海運で若い方が入ってこない、入ってもすぐに辞めてしまうというのは、内航船だと携帯電話が通じなくなってしまうので、それだと生活の意味がないということで辞めてしまう。また、鉄道では賃金的にも、ある程度はいただいているのですが、地方で各路線を守るために過疎への配置転換もあり辞めてしまうということで離職率も高いというところではあります。私は運輸労連の委員長をしております。先ほどトラック協会の方からお話がありましたけれども、トラック業界でも人手不足は非常に大きな問題であり、全産業と比べると2割賃金が安いけれども労働時間は2割長く、若い方が入ってこないというのが現状であり、高齢化で50歳以上の方が70%以上働いています。2027年には27万人のドライバーが不足すると言われており、2030年には、今の物流の37%が運べなくなるというところではあります。そこに荷物があっても運べない、まさに物流が止まるという現状が迫ってきています。これがまさに2024年問題ということで、我々の労働時間は、今は上限なく何も規制がありませんが、2024年4月からは960時間という上限の中でやらなければならない。いずれにせよ非常に厳しい実態というのは変わらないというところではあります。どうやって人を集めていくかというのと、やはり賃金をきちっと出して、荷主に提案した中で値上げをさせていただいて、賃金をまた社員に分配するという形でやっていかなければ、我々の厳しいトラック産業、また交通産業は成り立っていかないのではと思っております。

あと、問題は地方ですね。心配しているのは過疎地で、お年寄りがいる地域で若者がいないところには、今までバスがあったけれども、バスやタクシーが撤退した時に、そこに住んでいる町民・住民の方々の足はどうするのかと考えると、やはり先程もありましたけれどもデマンド交通など、町で交通を考えていかなければ住民の方々の足は確保できないと思っておりますので、もっと具体的に早急に対策をとっていかなければならないと思っております。中小交えた中での運

輸連合として、この交通網の中で利益が出て、働けて、それから消費者や国民のために動ける都市であれば良いなと思っております。

(岸副会長)

ありがとうございました。続いて八木委員、お願いいたします。

(えんれいしゃ 八木委員)

全国誌「北海道生活」の編集長をしております八木と申します。よろしく申し上げます。

「北海道生活」は北海道の魅力を全国の皆様に伝える情報誌ですが、2つの柱がありまして、観光と移住をテーマに2008年から制作してまいりました。この数年のコロナ禍で、皆さんご承知のとおり観光は大打撃で、観光情報誌といわれる雑誌もかなり売上が苦戦しておりました。一方で「北海道生活」という雑誌は、移住情報も扱っておりましたので、移住に関しましてはむしろ追い風になったと考えております。リモートワークが進み、キャッシュレス決済もコロナ禍で進みまして、旅行は出来ないけれども職場を地方に移すことで一時ワーケーションという形で、旅する気分で一時期場所を移す、例えば東京や大都市から避難して北海道で仕事をするという方の交流人口が増えてきていると感じております。そういった意味では、観光自体は大きな意味で大打撃なのですが、旅行形態が明らかに進化してしまっていて、働き方改革が進むとともに、旅行の仕方も変化してきていると感じております。

来週月曜日6月6日には「北海道生活」最新号の夏号が発売になるのですが、夏号といいますとやはり海に山にレジャーにと、どの雑誌も取り上げる内容ですが、私どもは「避暑地北海道」というのをテーマにいたしまして、北海道の中でも如何に静かな土地で旅行や仕事を楽しんでいただけるかということで、ワーケーション情報も入れております。また「北海道生活」は主に道外の方向けの雑誌なのですが、再来月の7月25日には、道民向けに空と道の旅をテーマにした新しい冊子を出します。いま北海道は47都道府県の中でも物産は完全に強いNo.1の人気のあるところなのですが、道民の方もこの夏動きづらい中で道の駅を利用されている方は多いと思いますし、空港も物産やグルメの一つの拠点として親んでもらえたらということで、それを完全に網羅した1冊を準備しております。現状では空と道の旅ということで、道民の方向けですと、どうしてもマイカーといった情報が現時点では中心にはなってくるのですが、これまでも路線バスの特集もしたことがあり、来年からは鉄道など公共交通機関の特集も組む準備をしているところです。と言いますのは、重点戦略は2025年までですけれども、2030年に新幹線が札幌延伸になるということ以前から注目しておりまして、函館まで来たことよりも、札幌まで九州から大動脈で新幹線が繋がるということで、どれだけ多くの観光客が一気に押し寄せるか、それにより観光の流れが大きく変わるということを考えております。あと、政府が2030年にはガソリン車の販売終了といったものを言っている。その中で、マイカーの旅だけではなく鉄道やバス、二次交通を利用した旅行というものの需要は2030年を境にどんどん具体化していくのではないかと。今からですとあまり時間がないということで、これからどういった二次交通の旅の魅力に注目していき、そこで何が足りないかを見ていこうというのが今、「北海道生活」の次のテーマとして考えているところです。

北海道は非常に広いので、一つの鉄道だけとか飛行機だけとかバスだけということではなく、広域な色々な交通連携が必要になってきますし、非常に難しいです。しかも冬が半分くらいありますので、大雪といった問題もあります。ただ2030年、インバウンド、世界に向けてといった目標を掲げていらっしゃる中で、まずは道民、道内生活者、そして北海道をパーソナルで訪れる旅行者が両方とも使える交通網が2030年までにできていないと、この2030年に新幹線が出来て、マイカーが電気自動車に変わる可能性もあり、色々な意味で2030年が交通の改革をされる場面になるのではないかと想像した上で、私たちはこれからも広い北海道の魅力に注目して魅力を発信していきたいと思っております。

(岸副会長)

ありがとうございました。渡利委員、お願いいたします。

(北海道旅客鉄道 渡利委員)

J R北海道の渡利でございます。日頃から皆様にはご利用いただきまして、また弊社の業務にご理解・ご協力賜りましてありがとうございます。

鉄道は道内で大丈夫なのだろうかというようなご心配をいただいております。鉄道の特性についてお話をさせていただきたいと思っております。鉄道はレールあるいはトンネルですとか、川を渡る橋ですとか、ちょっとしたくぼみを渡る短い橋もあります。こういった設備をすべて自前で整備しなければいけません。それから砂利の上に枕木を置いてレールを引くと、列車が通る度にレールが砂利にめり込むようになっていきます。鉄道は比較的高速で走りますので、安全を守るためにはこまめにメンテナンスをする必要があります。こういった理由で維持に大変なお金がかかるというのが鉄道の構造で避けられないところです。その鉄道が持続可能な形でいくには、それなりのお金がかかる一方で、きちんと収入が入ってくるということが必要になってきます。高いお金がかかるけれども、お金をいただければ便利に使えるというのが鉄道の特徴ではないかと思っております。大量高速輸送が一番の得意分野ということです。

先程来話を伺っている中で、自転車タクシーですとか、デマンド交通、バス、船舶、飛行機、それぞれ交通モードには得意分野がありまして、だからご利用されているのだと思っております。鉄道について言いますと、得意分野でないところではなかなか厳しいというのが、コロナの前からの状況であります。そこにコロナがきたということで、さらに鉄道も他の事業者様と同じよう到大変傷んでまいりましたけれども、そこに大変ありがたいことに、去年の3月に法律を改正いただきまして、国と北海道様からご支援を継続、それからさらに拡充していただいております。本当にありがとうございます。この支援を有効に活用しながら、お客様の利便性向上ですとか、あるいは仕事の仕方を改めて、どうしてもお金がかかる部分を少しでも安く安全に出来ないのかということを進めております。具体的なご支援のいただいている例をご紹介させていただきますと、私どもの方で特急車両の新しいラベンダー編成という車両を買いましたけれども、国と北海道様のご支援でお金を出していただきまして、現在は無償で貸与をしていただけているという状況であります。これで観光列車として運行をしております。

それから先程言いましたような得意分野ではないところで苦戦している状態がありますけれども、こういったところも地域の皆様にご理解とご協力をいただき、アクションプランを作成させていただき、地域の皆様と一緒に収支の改善に努めております。そこでの鉄道の利用促進につきまして、多くの地域の皆様に取り組んでいただいております。例えばトイレを自治体の負担で作っていただくなどご協力いただいております。改めてお礼申し上げます。また、コロナで傷んでいく中で、北海道から北海道鉄道活性化協議会による利用喚起、あるいは「ぐるっと北海道公共交通利用促進キャンペーン」など後押しをいただいております。3年ぶりに新型コロナウイルスによる行動宣言が無くなったゴールデンウィーク、もちろんコロナ前と比べますとなかなか厳しいですけれども、一番ひどい時よりはだいぶ回復してきたという状況になっております。引き続き皆様と連携をさせていただきながら、様々な取組を行ってまいりたいと考えております。そういう中で大変申し訳ないことに、先程の資料にもありましたし、後ほどご報告もありますが、12月には雪害で2度も大規模な輸送障害を発生させてしましまして、ご利用のお客様をはじめ関係の皆様には大変ご迷惑・ご心配をおかけしましたことをこの場をお借りして改めてお詫びを申し上げます。3月16日に中間の報告をさせていただいたところではありますけれども、引き続き、今回のトラブルの検証、改善策の深度化、来冬期以降の対策、それから関係の皆様との情報共有、こういったことを精一杯改善しまして、ご迷惑を最小限に抑えられるようしてまいりたいと考えております。皆様、引き続きご指導をよろしくお願いいたします。

(岸副会長)

ありがとうございました。一通り委員の皆様からご発言いただきましたけれども、参与機関の

皆様から何かご発言ございますでしょうか。

(日本貨物鉄道(株) 執行役員北海道支社 小暮支社長)

J R貨物北海道支社の小暮でございます。トラックでの取組み今のお悩み、物流面からのお話を伺いました。そういった中で、手前ども鉄道貨物を担っておりますけれども、この3月から国土交通省でも今後の鉄道物流のあり方に関する検討会を開催していただいております。鉄道貨物を徹底的に使い勝手を良くするということの検討を色々いただいているところでございます。私どもといたしましては、カーボンニュートラルですとか、あるいは労働生産性面ですますます貢献は出来るとは思っておりますけれども、これから自然災害というところもJ R北海道と一緒に非常に悩みを抱えているところでございまして、今後一層トラックあるいは船会社との連携を取りながら、北海道の物流を支えていきたいと考えてございます。

(岸副会長)

ありがとうございました。道商連さん、お願いします。

(北海道商工会議所連合会 福井部長)

道商連の福井です。私はワーキングに参加させていただいております。交通事業者、運輸事業者のお話を伺ってまいりました。

そのような中で、交通政策の戦略は改めて重要ということを感じております。その理由は2つありまして、1つは移動の信頼性をどう担保していくかということでありまして、もう1つは、この戦略の中でも書かれていますけれども、移動の価値をどう再構築していくかというところ。信頼性の部分でいきますと、今回の冬の雪の件もありましたが、非常時・災害時の時だけ連携するというのは非常に難しく、普段からの関係性、連絡を取れる体制というのが今後はさらに重要性が増してくるのではないかと考えております。また、価値の再構築という部分でいくと、先程、栗田さんからもお話がありましたけれども、ただ速いだけではなく、交通はこれからさらに大事になってきますし、エネルギー、カーボンニュートラルは我々経済界・産業界としては絶対避けられない命題でありますので、ここは再生可能エネルギー、水素の活用も、今後その交通運輸の部分でも考えていかなければいけないと考えます。

また先程、八木さんからもお話がありましたけれども、タイムスケジュールですが、我々も2024年問題はかなり重視しておりますし、新幹線の2030年開業も当然視野には入れているのですけれども、中々それ以降のタイムスケジュールに上がってくるようなイベントがないです。その中で北海道としてどうしていくかということは今後しっかり考えていかなければいけないと考えております。例えば、戦略にもありますMa a Sの件ですけれども、残念ながらフィンエアはまだ再開できていませんけれども、我々としてもフィンランド、ヘルシンキを実際に行かなければいけないと考えています。それを如何に北海道に投入していくかということを実動として考えていかなければいけないと思っております。

最後にこういった部分を道民の皆さんにどう知っていただくかというところは、非常に大事だと思います。輸送障害もありましたけれども、物流も今大変な状況になりつつありますので、ただどこかのモードに変換すればいいという話ではなくて、今、北海道が置かれている状況はこうあって、道としてこういう戦略を立てて対応していくということを、しっかり道民の皆様にもお伝えいただければと考えております。

(岸副会長)

ありがとうございました。それでは一通りご意見をいただいたということで、意見交換、議事のまとめに入りたいと思います。

キーワードとしては、「ユニバーサル」・「エネルギー」・「エコ」・「カーボンニュートラル」といった話が出てきました。今日は、重点戦略の報告とそれをどうしていくかというところがメインの議題でしたが、交通としてのまずはあるべき最低限のことからしっかりやっていかな

ければいけないという中で、その上でさらに2030年の北海道新幹線の札幌開業に向けて北海道の交通を作っていくということですので、今日いただいた意見というのは、それぞれの重点戦略の中で、確かにあまり言葉として出てきてはいないのですけれども、最低限ベースとしてやっていかなければいけないもので、取り入れていかなければいけないということを改めて感じました。今後の重点戦略を進めていく中で、「エコ」・「エネルギー」・「ユニバーサル」ということが1つのキーワードになってくると思います。

もう1つ、事業者サイドから特に厳しいというご意見・ご発言がありました。これは事実として受け止めた中で、何もしないのか、何をしていくのかという話になってくるのですけれども、最近、国の委員会から「共創」という言葉が出てきていて、公共交通をどう作っていくか、「共創」とは共に創るというその「共創」なのですが、行政の予算に頼らず色々なところからやっていこうというコンセプトでやられているみたいで、私は意外と冷めた目で見えていて、どういうふうに結論をまとめるのかというところを注目しているところなのですが、おそらく交通事業者の中で、行政・運輸事業者・利用者という中で「共創」をやると、今みたいな話が出てきて、責任のなすり付けになってしまうだろうと思います。「私はできません、だからあなたやってください」という形になってしまいかねないということを、私はいろんな現場をずっと見てきて思っていて、ただそれをどうやって国はまとめるのだろうかというところを注目しているのですが、1つのヒントは、「共創」とは結局は連携ということになると思うのですけれども、これからは交通の外側の皆様とどうやって連携していくのかという話なのだと思います。それは目的地と連携してというのが1つのシームレス交通戦略のキーワードで。十勝でやったMa a Sは目的地を提案する。それは運輸事業者だけではなく目的地と連携するということや、あるいは外側の方々と上手く連携してやっていけるかというところが、改めてのキーワード、それが本当の「共創」なのだと思自身は思っていて、狭い範囲での「共創」にならないといいなというところは、北海道は改めてそういう形で進めていくべきではないかと、皆様のお話を聞いて考えていました。当然コロナで非常に厳しいというところは重々承知の上で、それを1つの制約条件としながら、最後は皆さん出来るところをやっていきたいと思いますということになっていくのかもしれませんがコツコツと進める。一方で、やはり支援の部分は、誰かが支援をしてあげたり、あるいは国に要望したりというところは進めていかなければならないのではないかと考えております。概ね今やっている方向性が間違っているということではないと思いますので、引き続き2030年の北海道新幹線開業というのが交通政策総合指針の一つのゴールでしたので、その先も見据えながら皆さんで取り組んでいければ良いのではないかと考えております。

以上このような形でまとめさせていただきたいと思いますが、今日は議事ですので、皆様のご発言はしっかりと今後の取組に活かしていくような形でまとめていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

4 報告

- (1) 安全・安心な輸送の確保の徹底について
- (2) 北海道交通・物流連携会議「物流対策WG」の取組状況について
- (3) 北海道交通・物流連携会議「情報共有・対応強化WG」の取組状況について
- (4) その他

(岸副会長)

それでは続いて報告に移ります。その他も入れて4件ございますが、まずは1つ目の「安全・安心な輸送の確保の徹底について」ということで、まずは事務局から報告をお願いします。

(北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長)

去る4月23日、知床沖におきまして観光船の事故が発生したことに、5月25日に開催した「北海道交通・物流連携会議」におきまして、ご出席いただいた交通事業者等の皆様と、本格的な観光シーズンを迎えるにあたり、二度とこのような悲惨な事故が繰り返されないよう、

「安全・安心な輸送の確保の徹底に向けて」改めて確認をさせていただきましたのでご報告いたします。

資料3でございます。改めて確認した取組でございますが、一つ、安全・安心を最優先した運行・運航の確保。一つ、運行・運航に関わる関係者の安全教育の徹底。一つ、車両や船舶等の整備点検及び安全確保に必要な設備等の導入の徹底。一つ、新型コロナウイルス感染症対策の取組の徹底。以上でございます。

これらを参加機関の皆様と確認しております。事務局からは以上でございます。

(岸副会長)

ありがとうございました。皆様からご質問等ございますでしょうか。

普段、運輸事業に取り組まれている皆さんにとっては当たり前の話なのかもしれませんが、一部のそうではないところがこういう事故を引き起こしたということも色々と明らかになっているところで、改めてまずは信頼回復とか、被害とか影響が出ていると思うのですけれども、出来ることはしっかりやってくるところは当たり前のかもしれませんが、ここにいる皆さんはしっかりやるということと、あとはそういうことをやっていない、出来ないところは許さないという取組が必要になってくるのではないかと考えております。ありがとうございました。

それでは続いて報告の2番目ですが、「物流対策ワーキングの取組状況について」ということで、これは私が座長をしておりますので私からご説明をいたします。

資料の4-1と4-2を元にご説明いたします。先日ワーキングの最終回の一区切りということとで検討報告書をまとめました。昨年は中間報告ということでトラックについての、まずは何が出来るかということと、この最後の1年間は鉄道や航空、海上輸送も含めた物流全体のまとめをしたものでございます。資料4-1が1枚もので概要ですけれども、先程、糟谷委員、野村委員、森下委員からも物流の現状と一部今後に向けての取組についてもお話がありましたので、そこ重複している部分がございます。それらの意見を踏まえてご報告を見ていただければと思いますが、3部構成からなっていて、とくに2番のところでは本道物流を取り巻く課題や環境の変化ということで、労働力不足、災害の話、新型コロナウイルスというところを踏まえた上で、非常に厳しい状況ですけれども、この先の物流、安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けて何をしていくべきかということとをまとめたものでございます。

検討の視点の(1)現在の各輸送手段の機能強化というところが1番のポイントになってくるのですが、トラックや鉄道、船舶、航空機といった現在の輸送手段はどれも欠くことができず、機能を高めていくことが重要であるという形でまとめております。これは検討の視点等と書いているのですけれど、これを前提として話を進めたということではなくて、物流ワーキングの皆さんで色々な事業者からの状況を聞きながらまとめていく中で、やはりどれも欠くことは出来ないということがワーキングの中で合意したという形で、ここではとりまとめられております。ですので、ワーキングの中では、迫力がちょっと不足しているとか、結局何が大事ななのということが意見として結構出されたのですが、実はそれは本編の39ページのところに、結局何をしなければいけないのか、何に対する問題があるのかということとを具体的にまとめております。災害のリスクの対応と、あとは2024年4月から適用される時間外労働の上限規定などの働き方改革の対応、もう一つは、北海道新幹線の札幌開業に伴う青函共用走行区間を含む新幹線の高速化と、並行在来線のJR北海道からの経営分離への対応ということで、鉄道貨物はどうするのかという部分をしっかりと位置付けた上で、今後の方向性をまとめております。また資料4-1に戻っていただいて、一方で現場の交通手段はなければいけないということなのですから、各交通手段が今のままで良いかというところではなくて、もう少し効率的に出来るものはないかとか、連携できるものはないかというところが、3章の2の具体的な方策というところで、各輸送モードの強化と連携強化、あとはサプライチェーンの効率化・最適化の話や人材の確保・育成、それぞれの主体あるいは行政がすべきことという形で、物流ワーキングとしての報告書をまとめております。非常に課題は多く厳しい状況ではあるのですけれども、まずはこれを広く発信して、道民の皆さんや国に理解してもらおうということと、もう一つは実際に運輸事業者を中心にそ

それぞれの役割で、行政と事業者と荷主で何が出来るかというところを、これから取り組んでいこうということでもとめたものでございます。

以上で私からのご報告は終わりにしたいと思います。皆さんからご質問はございますか。前半の部分で委員・参加者からもご発言いただいたところを踏まえて、これから進めていくということでもご理解いただければと思います。ありがとうございました。

では続いて、3つ目の「情報共有・対応強化ワーキングへの取組状況について」事務局からご報告をお願いします。

（北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長）

情報共有・対応強化ワーキンググループの取組状況ということでもございますが、本年2月の大雪につきまして、ワーキンググループを活用し議論の場を設けまして検証を行いましたので、その内容について報告いたします。

まず輸送障害の発生に至りました本年2月の大雪につきまして、資料5-1をご覧ください。1ページ目でございます。2月上旬の大雪の状況となりますが、2月5日から6日にかけて、札幌市を中心とした石狩地方へ、石狩湾で発達した雷雲が断続的に流入いたしまして、局地的な大雪となり、札幌市中央区におきましては、24時間の降雪量が60cmに達しました。これは1999年の統計開始以来の記録を更新する大雪となりました。

続きまして2ページでございます。こちらは2月下旬の状況となります。2月20日から22日にかけて、強い冬型の気圧配置となり、最深積雪が恵庭市では154cm、千歳市では123cmとなりまして、これも統計以来の記録更新となりました。

3ページ目でございます。これらの影響によりまして、2月上旬におきましては、JRでは、2月6日から13日の間で3,525本が運休、バスにつきましても、都市間バスや札幌市内のバスで運休や遅延が発生しておりまして、2月下旬には、さらに2月21日から23日までの間、新千歳空港から札幌市内間のJRが終日運休となりまして、また空港連絡バス、都市間バス、市内路線バスにおきましても、運休遅延が多数発生いたしまして、さらには、これらの影響もございまして、新設空港内におきましては、2月23日に最大約6,000人の滞留者、約660人の空港宿泊者が発生いたしました。

4ページ目になります。主な検証項目にあります6つの視点で検証するため、雪害対応検証チームを設置しております。6つにつきましては、輸送障害対策、道路除排雪対策、気象情報等の利活用、雪害発生時の応急活動・体制、情報発信・共有、応援・受援、ということでもございます。その中の輸送障害対策につきましては、交通・物流連携会議のワーキンググループでございまして情報共有・対応強化ワーキンググループを活用して検討することとしておりまして、先月の28日に特に関係する交通事業者や企業団体の皆様にお集まりいただきまして、石井座長のお力をお借りしながら、輸送障害の対応について意見交換をいただき、検証報告をとりまとめたところでございます。資料5-2が、そのとりまとめ結果と概要になりますのでご覧ください。この資料は縦軸と横軸に分かれておりまして、縦軸のJRの復旧作業に係る応援・受援ですとか、バス路線運行・継続に係る支援、代替輸送の確保、これが検証の視点でございまして、横軸が今回の対応とそれに基づく課題・問題点、今後の対応策となっております。主な論点の一つでございまして、JR復旧作業に係る応援・受援につきましては、今回の対応としては、JR北海道では1,000人を超える作業員に加え、協力会社など、連日100人以上の作業員等を動員し、除雪を行ったということでもございますが、課題・問題点にありますとおり、結果的に記録的な大雪等を想定した場合には、作業員、除雪機械、運搬車両等が不十分であって、体制強化が課題。今後の対応ということでもございますが、事前教育の必要性から受援を見送った経過を踏まえて、今後、受援体制の構築が必要といった課題・問題点があるということで、今後の対応策におきましては、記録的な大雪を想定した除排雪機械、融雪設備の増強や、社内外からの更なる排雪応援態勢の強化、さらには外部機関との事前協定に基づく除排雪受援の検討などを進めることとしております。

次に、論点の二つ目でございます。「バス路線運行継続に係る支援」におきましては、今回の

対応といたしましては、運休情報などをテレビや新聞、ホームページ等で周知するとともに、SNSや市営交通案内サイトで周知するなど、事業者としては最大限の利用者への周知を行ったものの、課題の欄でございますが、情報が行き届かない部分があったことや、道路の狭隘化でバス運行が不能となり、運休や遅延が多発したといった点に、課題・問題点があったとまとめております。

また、論点の三つ目でございます。代替輸送の確保におきましては、今回の対応としまして、運輸局、JR、バス事業者等の連携により、空港連絡バスの増便や臨時列車の運行、タクシーの集中配車などの代替輸送を確保したほか、NEXCO東日本におきましては、札幌高架区間におきまして、夜間通行止めによる集中排雪を実施、フローコントロールによる空港滞留者の発生の抑制を実施したものの、課題の欄でございますが、空港連絡バスの増便でも対応しきれない場合は、新千歳空港滞留者への対応が不十分となるといった点や、快速エアポートの運行再開に関する情報が二転三転したことにより、再開の見極めに関する精度の向上が必要であったこと、高速道路や主要幹線道路等の除雪状況を各関係機関が迅速に把握することが難しいといった点に課題・問題点があったとまとめております。これら二つの論点についての今後の対応策といたしましては、まずは公共交通利用者に対する情報周知ということで、先日北海道運輸局で改めて構築いたしました災害等情報伝達システム「北海道旅の安全情報」やメディア等を活用した適時適切な運行・運休情報等の周知、行政・交通事業者等が一体となった一元的な情報発信体制の検討、さらにはテレワークの実施やマイカー通勤の自粛など、移動自粛の呼びかけを進めることとしております。その下の記載となりますが、あらかじめ大雪時に優先して、除雪水準、道路幅を確保する路線・区間を定めるなど、優先区間における効果的・効率的な除排雪を進めることとしております。

また今回の大雪では、快速エアポートの運行状況が大きく影響したことも踏まえまして、「札幌―新千歳空港」間における代替輸送の確保は重要だということで、記録的な大雪等の発生時には、重大事故や長期運休を回避するために計画的な運休を実施するといった取組や、代替輸送手段の確保がより円滑に行える体制の構築を進めることとしております。

最後になりますが、いずれの対応策におきましても、基本となるのが「関係機関相互における情報共有」であるということでございます。関係者間の情報共有を図る連絡体制の構築を進めていくこととしております。以上が検証報告の概要となりますが、今後、情報共有・対応強化ワーキンググループといたしましては、この検証結果をベースとしながら、具体的な取組を展開していけるよう、今年度中に改めて会議を開催し、各種体制の構築と取組の調整を進めていく予定としておりますので、関係の皆様におかれましては、引き続き、ご協力をよろしくお願いいたします。

(岸副会長)

ありがとうございました。ご質問・ご意見等ございますでしょうか。

(北海道旅客鉄道 渡利委員)

先ほど若干申し上げましたけれども、改めて、2月に大変ご迷惑をおかけしたことについて、お詫びを申し上げます。検証報告のまとめにありましたけれども、私どもとしましては、大変な降雪であったことは間違いのないこととありますけれども、これを教訓として、次に繋げなければいけないという観点から検証を進めております。まだ中間報告をさせていただいた段階でありますけれども、こちらに課題・問題点として挙げられている部分につきましても、例えば、ものすごく雪が降った時には、自分たちだけでは駄目なのではないかということで、今、災害級の大変な雪が降った時に、お手伝いいただくようなやり方についても、予め決めておかなければいけないというご指摘もありましたので、そういった方向で検討しております。北海道とも色々相談をさせていただいているところです。

それから最後の方にありました、これもまた申し訳ないなと思っておりましたけれども、快速エアポートの運行再開に関する情報が二転三転したという部分につきましても、一つは、どうい

うふうに除雪の状況が進んでいるのかということについて、まず社内できちんと共有をして、それを元に正しい判断をしていくこと、そして情報発信をするタイミングについてもご利用の皆様のことをよく考えた上で、機を逃さないで早めに発信をするということ、それからその表現についても、あまり解釈が色々と分かれなような形で、具体的なタイミングを示すといったこと、そして今回新千歳空港、北海道エアポートにも大変なご心配、ご迷惑をかけたことがございますけれども、北海道エアポートとの情報共有、こちらは先程、岸先生からありましたように、その時になってではなく、普段からそういった関係を作っておくということについて、さらに進めてまいりたいと思っております。またそれ以外にも検証をして、改善を進めてまいりたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

(岸副会長)

ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。浅香委員お願いします。

(札幌市身体障害者福祉協会 浅香委員)

わかんないものですから教えていただきたいのですが、2月の大雪害の時に、JRやバス事業者、それぞれ輸送に関わる事業者が多いのでしょうか、とりまとめ機関、対策本部のようなものというが作られるのか。その時は作ったのか。今後作る予定があるのかというところをお聞きしたい。

(岸副会長)

事務局からご回答をお願いします。

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

資料5-1の4ページ目をご覧いただきたいのですが、この報告書もそうなのですが、北海道雪害対策連絡部というところがございまして、ここが全体のとりまとめをやっております。今回報告させていただいたのは、ここで今まとめている雪害対応検証チームの輸送障害対策の部分ですが、全体の6つの主な検証項目がありますけれども、それぞれの対応が別でありまして、実は今日、この雪害対策連絡部が開催されております。ここで全体の話をしていただく中で、今後同様のことがあった場合に備えて、対策連絡部が中心となって取組を進めていこうということ考えております。

今回で言いますと、予め警報級の雪が降ることを予測できなかったこともあって、事前にこの本部が連絡部を立ち上げるなどが出来なかった部分もあったのですが、そういう反省も含めて、来年度に向けた体制を作っていくと道として考えているところでございます。

(岸副会長)

私も北広島に住んでいて、北広島から毎日JRを使っていますから、あの時は4~5日、大学に行けず。2月だけではなく1月もあったので、娘の大学受験もちょっと影響しました。利用者としては思うところもあるのですが、今、検証が進められ、議論が進められていくことを考えた時に、専門家としての立場で言うべきことは何かというと、しょうがない部分としょうがない部分というのを、きちんと切り分けて議論していくべきだと思います。大雪だからしょうがないとか、自然災害だからというところがあるのですが、技術的な部分でもう少しやりようがないのかとか、あるいは今回のメインのテーマになりますけれども、連携する部分はもう少し少ないのかですとか。特に連携の部分は今年初めて議論したわけではなくて、ずっと繰り返し議論しているような気が私は外から見ていて思うのですが、その成果がこれかというところは、本当に何か真剣に考えないといつまでたっても同じことの繰り返しなのではないかと思えます。特に今回は、連続してこういう豪雪災害が発生しましたので特に影響が多くて、皆さん非常に記憶にも新しいところですので、今回の議論は次に繋がるような、しっかりした形になって欲しいなということ、私自身は願っているところでございます。大変な部分で、しょうがないの

かもしれないけれども、出来ることはあるのではないかということで、引き続き皆さんにご協力いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

続いて4番のその他ということで、事務局からご報告をお願いします。

（北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長）

資料6をご覧ください。その他ということですが、道の方で令和5年度「国の施策及び予算に関する提案・要望」に関しまして、先日5月17日から18日にかけて、国に対して要望を行いましたので、総合政策部交通政策局及び航空港湾局所管分につきまして、ご報告させていただきます。

まず資料6をご覧ください。1ページ目でございます。1ページ目の「公共交通ネットワークの維持・確保に向けた施策の推進」についてでございますが、本道の公共交通は、過疎化や少子化の進行による利用者の減少や、経費の高騰などによる採算性の低下、乗務員の担い手不足などにより厳しい経営環境に置かれており、生活バス路線をはじめ、離島航路、航空路など、その維持確保が困難な状況でございます。提案・要望事項といたしまして、道民の暮らしや経済活動を支える重要な社会基盤である公共交通に関し、（1）乗合バス事業に対する支援制度の拡充・強化や、（2）離島航路・航空路の維持・確保のために必要な予算の確保のほか、車両等のバリアフリー化、MaaSの普及に向けた環境整備などについて、国に対し提案・要望するものとなっております。

続きまして3ページをご覧ください。「航空ネットワークの維持・拡充及び利便性向上のための施策の推進」についてでございますが、現状課題といたしまして、広大な本道におきましては、本道と国内主要都市間を結ぶ路線や、離島などの道内路線といったものが、道民生活や経済活動、観光振興などに欠かせないものでございまして、航空輸送の維持・拡充を図ることが必要ということで、提案・要望事項でございますが、（1）地方航空路線の維持・拡充を図るための支援制度の充実・強化や、（3）道内空港の整備及び除雪予算の確保、（5）空港整備事業の補助対象経費拡充などについて、国に対し提案・要望するものでございます。

続きまして、5ページをご覧ください。「安定的な鉄道ネットワークの構築に向けた施策の推進」についてでございますが、資料には記載してございませんが、JR北海道に対する支援の根拠となります、債務等処理法の関連改正法が令和3年4月に施行されまして、令和3年度から令和5年度までの3年間の支援が措置されておりますが、本道における持続的な鉄道網を確立していくためには、JR北海道が経営自立することが何より重要でございますことから、提案・要望事項でございますが、（1）JR北海道の経営自立に向けた支援の着実な実施や、令和6年度以降の支援の検討をはじめ、（2）JR北海道の安全対策や増収・利便性向上に向けた取組への支援の強化などを求めるほか、並行在来線に関し、道南いさりび鉄道の経営安定化に必要な支援措置の創設・拡充や、貨物調整金の令和13年以降における制度設計の早期提示などについて、国に対し、提案・要望するものでございます。

また、7ページでございます。「北海道新幹線の整備促進」についてでございますが、より大きな新幹線効果の早期発現とJR北海道の収支改善のため、札幌までの早期完成、全ダイヤの高速走行の実現に向け、提案・要望事項の（1）札幌までの早期完成及び地方負担の軽減や、（2）東京と札幌を結ぶ新幹線の最大限の高速化の実現のほか、（3）トンネル区間等の携帯電話の不感区間の解消について、国に対し、提案・要望するものでございます。

続きまして9ページをご覧ください。「新千歳空港等の機能強化」についてでございますが、観光立国・北海道の再構築など、北海道経済が発展していくためには、新千歳空港の国際拠点空港化が重要でございます。また、今後の国際航空路線の回復を見据え、新千歳空港をはじめとする、道内空港における国際線利用者の受入体制の整備などを早急に進める必要があることから、道内空港における地上支援体制の維持・強化や、CIQ体制の機能強化など国際線の受入体制の整備のほか、新千歳空港における通年での安定運航に向けた、誘導路複線化の整備の着実な進展などについて提案・要望するものでございます。

11ページについて、「本道の経済活動を支える物流機能等の充実・強化」についてござい

ますが、本道・本州間の物流経路と輸送能力の安定的な確保や、国内外からの人の流れを増加するためには、空港をはじめとして、港湾や道路ネットワークの機能の充実・強化が必要なことから、提案・要望事項でございますが、①の国際航空貨物の物流拠点となる新千歳空港をはじめとする、道内空港の機能強化に向けた施設整備など物流体制の充実・強化への支援や、②港湾における物流機能の強化やクルーズ船の寄港促進に向けた岸壁などの施設整備や、税関をはじめとするC I Q体制の充実など機能強化への支援、さらには北海道と本州間における持続的かつ安定的な物流体制の確保などについて、国に対し、提案・要望するものでございます。

(岸副会長)

ありがとうございました。ご質問等ございますでしょうか。

国に対しての予算要望というのは、やはり地方自治体にとっては必要不可欠なことで、当然自分たちでできることはちゃんとやるのですが、やはり国の支援というか、特にお金の部分で国の助けを借りながら進めていかなければいけない部分があるということで、こういう形で、毎年、提案や要望をされています。外からよく言われるのは要望ばかりしていると、そんなことはないのですけれども、要望ばかりしてという批判は、何回やっても出てくるのですけれども、ここまで議論してきました重点戦略とか、あるいはそれぞれの事業者が主体的にやられている取組も併せて、こういうことをやっているのでは是非お願いしますということが、こういう要望には必要なのだと私自身考えているところです。網羅的に色々と要望事項がありまして、それはほとんどが今日、出てきていて、例えば運輸事業者さんがコロナで大変だということへの支援とか、あるいはJ R路線存廃問題についても、安定的な輸送ネットワークの確保という形の要望となっています。繰り返しになりますけれども、全てを国にお願いするのではなく、我々が出来ることは自分たちでちゃんとやるということも前提での話なのだと思います。

一つ、私さらっと説明をお聞きした中で注目しているのが、新千歳空港鉄道アクセスの抜本改良というのが、ここに書かれているのが、私は「おっ！」と思ったのですけれども、先程、福井さんの話にあった、2030年度の北海道新幹線の開業後の話はどうかというのは、他にも色々あると思いますけれども、こういうインフラの部分で、人口減少、高齢化が進んで、インフラなんか、もう新しいものはいらぬのではないかと世の中の流れになっているのは、私、北大の土木工学なので、土木の授業とかでも、そういう状況だということは、学生には色々授業するのですけれども、やはり将来に向けて、前向きに整理というのは、まだまだやるべきところがある中で、実はその新千歳空港鉄道アクセスの抜本改良というのは、これまでも色々なところで話題に上がっていたスルー化の話とかなのだと思います。こういうところも、やはり将来に向けて必要なものだということが、ちゃんと位置づけられることが、今後必要になってくると思いますし、多分こういう一文だともしかしたら国からも見落とされてしまうかもしれないので、この先の話になると思うのですけれども、具体的に空港の混雑解消や乗り換え負担の軽減ですとか、どういうふうなルートがあるのかということの具体的な方策の提案をすることも併せて必要なのではないかと私自身は思いました。

よろしいでしょうか。では、このような形で進めていただくことでよろしく申し上げます。

長い時間に渡りまして、ほぼ12時になりますけれども、全体をとおして何かございますでしょうか。ありがとうございました。

多くの意見をいただきましたけれども、改めて繰り返しになりますけれども、今後の施策の展開に活かしていくということでよろしく申し上げます。色々な連携という言葉が色々出てきましたけれども、交通でいうと、航空と鉄道とバスとタクシーと、あるいはトラックや海運と、色々な交通手段での連携があると思いますが、やはりそれぞれの主体がやっている事業とか取組も、同じように似た分野があると思いますので、ここが連携して進めていくことも大事なのではないかと思います。非常に盛りだくさんな内容ではございますけれども、引き続き、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

以上で議事と報告を終えましたので、事務局にお返しします。ありがとうございました。

5 閉 会

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

皆様におかれましては、本日は長時間に渡りご議論いただきまして誠にありがとうございました。議事のとりまとめのところで、岸副会長からもお話がありましたが、いただいた意見につきまして、道の施策として反映できるものについて、是非考えていきたいと思っております。

今後の予定についてでございますけれども、この会議は道内における道内運輸交通に関する施策の総合的な促進を図るということで開催しておりまして、今後、適宜、必要に応じてまた開催させていただきたいと思っております。その際は改めてご連絡させていただきますので、引き続きよろしく願いいたします。

今日の話にもありましたが、新型コロナウイルス感染症による利用者の減少、燃油の高騰、人手不足など様々な課題があるところのご意見をいただきました。本道の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあるということで、私どもも認識しておりますが、引き続き、交通政策総合指針が目指す交通ネットワークの実現に向けて、皆様と協力・連携し、取り組んでまいりたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、本日の北海道運輸交通審議会を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。