

# 「交通を取り巻く現状等について」

「令和5年度 北海道運輸交通審議会」

北海道総合政策部交通政策局

# 持続的な鉄道網の確立に向けた利用促進等の取組

- 道及び沿線自治体等においては、持続的な鉄道網の確立に向けて、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、**地域においても可能な限りの支援・協力が必要との認識のもと、JRと連携して利用促進やコスト削減の取組を進めている。**
- **令和5年度は、黄線区において、鉄道の利用拡大に資する実証事業（国・道が支援）に取り組んでいるほか、国の監督命令に基づき、JRが策定したアクションプランによる地域と一体となった利用促進等の取組について総括的検証を行うこととされている。**

## 道の取組

### ■利用促進に資する車両取得への支援

- ・特急車両ラベンダー編成の導入
- ・H100形ラッピング車両の導入  
(北海道高速鉄道開発(株)が取得し、JR北海道へ無償貸与)



### ■ぐるっと北海道・公共交通利用促進キャンペーンの実施

- ・交通事業者による道内周遊割引乗車券等の販売に対する支援



### ■各線区における鉄道の利用拡大に資する実証事業への支援

### ■鉄道ネットワークの重要性を評価・分析する事業の実施

## 北海道鉄道活性化協議会（全道展開）

市長会、町村会、経済団体、医療・教育関係団体など幅広い分野の関係者の参画のもと、全道15団体で設立し、全道的な利用促進の取組を実施

### ■北海道公共交通利用促進運動の展開

- ・道や地域が実施するノーカーデーとの連携
- ・HPのリニューアルによる発信強化

### ■利用促進に向けた地域の取組との連携

- ・H100形ラッピングトレインの活用支援
- ・観光列車のおもてなしの実施
- ・子ども向けの鉄道等乗車体験会の実施

### ■道民・観光客の利用拡大

- ・道内周遊企画の実施
- ・ラベンダー編成等の周遊ツアーへの支援
- ・道内外でのプロモーションの実施
- ・インバウンド向けインフルエンサーの招聘

### ■鉄道網の重要性や地域の取組等の発信



## 地域の主な取組（黄線区）

### 宗谷線（旭川～稚内間）

- ・観光列車モニター運行の実施
- ・子ども鉄道体験乗車ツアー



### 根室線（滝川～新得間）

- ・「JR根室本線の見どころMAP」の作製
- ・根室線フォトコンテンツの実施



### 室蘭線（苫小牧～岩見沢）

- ・出前授業・体験乗車によるマイルール意識醸成
- ・室蘭本線開通130周年記念イベントの開催



### 日高線（苫小牧～鶴川）

- ・「むかわ竜」ラッピング列車の運行
- ・JR北海道社員による出前授業・乗車体験



### 石北線（旭川～網走間）

- ・ミステリートレイン2022の実施
- ・地域による特急列車内での特産品販売の実施



### 富良野線（富良野～旭川間）

- ・富良野線鉄道フォトコンテストの開催
- ・鉄道施設子ども見学ツアー



### 釧網線（網走～釧路間）

- ・サイクルトレインのモニター運行
- ・駅の季節営業化への協力



### 根室線【花咲線】（釧路～根室）

- ・花咲線利用可能性調査
- ・ラッピングトレインの運行



## 鉄道の利用拡大に資する実証事業

### ■線区共通

- ・公共交通利用実態調査
- ・鉄道・バス共通時刻表

### ■各線区における取組

- ・サイクルトレイン実証運行（釧網線・花咲線）
- ・海側指定席導入実証運行（花咲線）

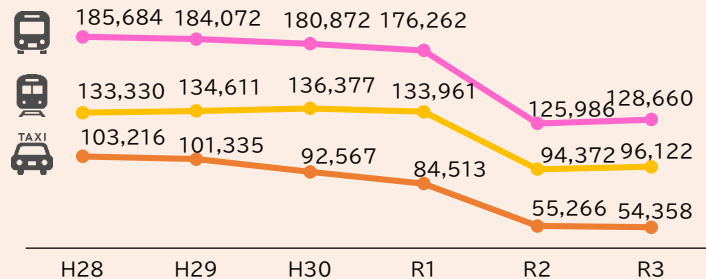
- ・フラノラベンダーエクスプレス延長運転（富良野線）
- ・沿線住民を対象とした特急料金の補助（宗谷線）
- ・JR利用者に管内バスフリーパス購入の補助（石北線）

- ・JR定期券利用者の沿線バス利用無料化（室蘭線・日高線）
- ・JR一日散歩きっぷ利用者のバス利用無料化（根室線・室蘭線・日高線）

# 交通を取り巻く現状

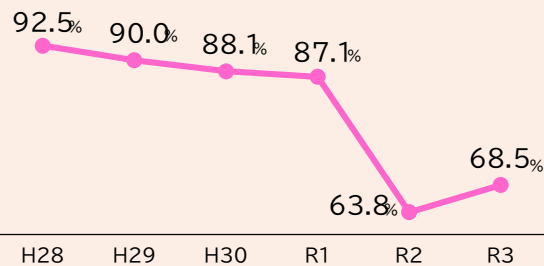
- モータリゼーションの進展、沿線人口の減少等により利用者数は減少傾向で推移している中、コロナ禍により急速に減少
- 乗合バス事業の経常収支率は、恒常的に100%を下回っており、R3年度は回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍以前までは戻っておらず、地域間幹線系統についても、運転手不足や利用者減に伴い、減少傾向が続いていることから、国や関係団体とも連携しながら各種取組を実施

バス、鉄道、タクシー利用者数（千人）



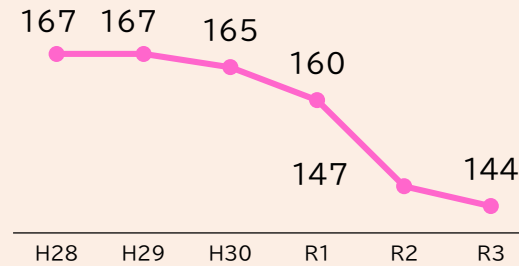
【出典】数字でみる北海道の運輸(北海道運輸局)

バス事業者の経営状況（経常収支率）



【出典】北海道のバス事業(北海道バス協会)

補助系統数（地域間幹線系統数）



【出典】数字でみる北海道の運輸(北海道運輸局)

## バス事業者への経営支援

### バス運行対策・利用促進事業

地域住民の生活に必要な不可欠な路線の維持確保のため、支援を実施

| 区分       | 対象                                | R4年度実績     |
|----------|-----------------------------------|------------|
| 地域間幹線系統  | 複数市町村を結ぶ広域的・幹線的な路線<br>国 1/2 道 1/2 | 12億7,962万円 |
| 広域生活交通路線 | 複数市町村を結ぶ準広域的な路線<br>道 1/2 市町村1/2   | 1億6,759万円  |
|          | 単一市町村内のみの準広域的な路線<br>道 1/3 市町村2/3  |            |
| 市町村生活バス  | 市町村が運行する路線<br>道1/10 市町村9/10       | 3,132万円    |

### 地域公共交通事業者等臨時支援事業

燃油高騰等による厳しい状況を鑑み、臨時的支援を実施

| 区分   | 対象台数              | R4年度実績    |
|------|-------------------|-----------|
| バス   | 乗合1,662台 貸切2,369台 | 4億2,012万円 |
| タクシー | 法人7,926台 個人1,219台 | 2億3,725万円 |
| フェリー | 6隻                | 9,350万円   |

## 運転手の確保対策

### 既存の主な取組【継続実施(R5以降も実施)】

|           |  |
|-----------|--|
| 就職相談会の開催  | 道バス協会やハローワーク等と連携して実施<br>【R4開催地】旭川、札幌、帯広<br>【R5開催地】旭川、札幌、帯広、函館、北見、釧路、小樽 |
| 二種免許の取得支援 | 道バス協会と連携し、二種免許取得費を支援した事業者に対する取得費支援(一律1人当たり5万円の助成)                      |
| 採用情報等の発信  | 道バス協会取りまとめの採用情報を活用したPR<br>R5からは自衛隊向けや道イベント等で更にPR                       |

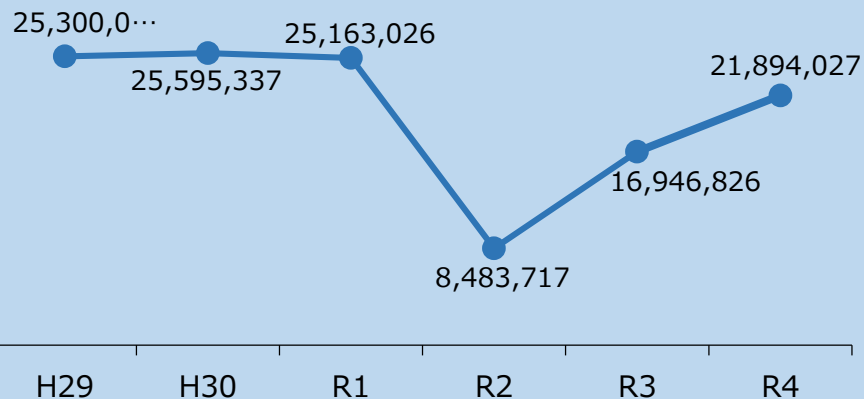
### 新たな取組【新規実施(R5から実施)】

|                     |  |
|---------------------|--|
| 啓発資材の作成             | 運輸人材確保に向けた啓発資材の作成、PR   |
| 道外向けPR              | 首都圏開催のイベントにブース出展(いずれも初出展)<br>R5.09.09 北海道UIターンフェア / 道労働局主催<br>R5.10.28 どんらびEXPO2023 / 民間事業者主催<br>R5.11.11 北海道移住交流フェア / 道主催 |
| web合同セミナー           | 事業者のHP等発信力向上に向けたセミナー開催   |
| 地域公共交通計画に基づく全道各地の取組 | 小中学校や道立学校訪問など運転手の魅力向上に向けた取組の実施   |

# 航空を取り巻く現状

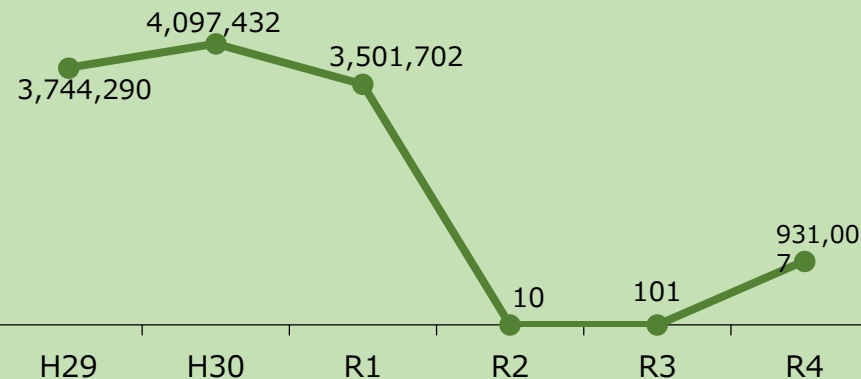
○コロナ禍の影響により、国内線・国際線ともに航空需要は落ち込んだが、令和4年度においては、コロナ禍前の令和元年度に比べ、国内線では約9割程度、国際線では約3割程度まで回復している状況。引き続き、本道の航空ネットワーク充実・強化に向けて各種事業に取り組んでいく。

道内空港利用者数（国内線）（人、年度）



【出典】 空港管理状況調書（国土交通省）

道内空港利用者数（国際線）（人、年度）



【出典】 空港管理状況調書（国土交通省）

## 航空ネットワークの充実・強化に向けた道の取組（R5年度）

《国内線関連》

| 事業名             | 事業内容                               | 事業費（千円） |
|-----------------|------------------------------------|---------|
| 道内航空需要創出広域連携事業  | 市町村等が連携して実施する利用促進事業や地域振興事業に対する支援   | 24,000  |
| 航空地上支援業務普及啓発事業  | 航空地上支援業務(グラント・トルリグ)を行う人材を確保するための支援 | 2,865   |
| 委託外空港チャーター便誘致事業 | 民間委託外空港に運航するチャーター便に対する支援           | 4,089   |
| 地方空港新規路線誘致促進事業  | 民間委託外空港に新たな国内航空路線を就航する航空会社に対する支援   | 16,375  |
| 離島航空路線維持対策費     | 離島航空路線の就航に係る経費に対する支援               | 45,738  |

《国際線関連》

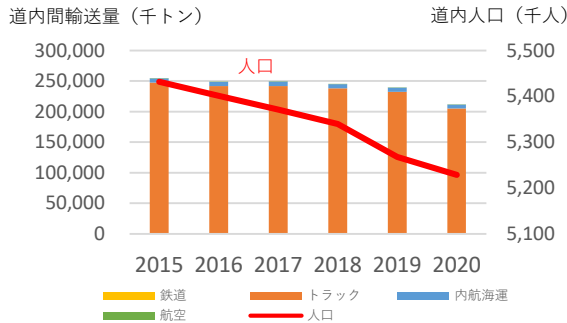
| 事業名           | 事業内容                            | 事業費（千円） |
|---------------|---------------------------------|---------|
| 国際航空定期便就航促進事業 | 道内空港に新たな国際航空路線を就航する航空会社に対する支援   | 17,600  |
| 国際航空定期便再開促進事業 | 新千歳空港以外の地方空港に新規就航する航空会社に対する支援   | 9,900   |
| 新規就航誘致活動事業    | 道と北海道エアポートが連携して戦略的にエアライン誘致活動を実施 | 8,241   |
| 国際線利用促進緊急対策事業 | 市町村等が実施するアウトバウンド需要創出事業に対する支援    | 5,000   |

# 物流を取り巻く現状と取組

## 本道貨物輸送量と人口の状況

- 本道における貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移。
- 道内間輸送量の9割以上がトラック輸送。
- 人口減少の進行により、過疎地域等での配送が困難になることが懸念。

### 【道内間輸送量と人口の推移】

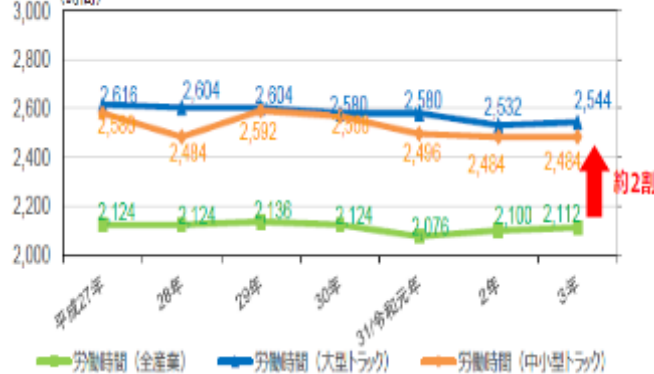


出典：数字でみる北海道の運輸 令和4年版（北海道運輸局）、住民基本台帳（総務省）

## トラックドライバーの働き方を巡る状況

- トラックドライバーは全産業平均と比べ、労働時間が約2割長く、年収は約1割低い。

### 【年間労働時間の推移】



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）

## トラックドライバー数の推移

- トラックドライバー数は2000年頃をピークに減少しているが、近年は横ばいで推移。
- 今後、担い手の減少が急速に進んでいくおそれあり。

### 【道路貨物運送事業者の運転従事者数の推移】



出典：ロジスティクスコンセプト2030（2020年2月、日本ロジスティクスシステム協会）  
日本のトラック輸送産業現状と課題2022（全日本トラック協会）

## トラックドライバーの時間外労働の上限規制等

- 令和6年度(2024年度)から、トラックドライバーに時間外労働の上限(休日を除く960時間)規制が適用。
- 労働条件の向上をはかるため拘束時間、休憩時間等の基準を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が改正され、令和6年度から適用。

| 法律・内容                                  | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度  | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
|--|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
| 時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用【一般則】            |        | 大企業に適用 | 中小企業に適用 |        |        |        |        |
| 時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用【自動車運転業務】        |        |        |         |        |        |        | 適用     |
| 年休5日取得義務化                              |        | 適用     |         |        |        |        |        |
| 月60時間超の時間外労働 賃金引き上げ (25%→50%)の中小企業への適用 |        |        |         |        |        | 適用     |        |

| 主な改正点    | 現行 (~2024.3)         | 見直し後 (2024.4~)   | 根拠法令等    |
|----------|----------------------|------------------|----------|
| 時間外労働時間  | —                    | 最大:960時間         | 働き方改革関連法 |
| 1年の拘束時間  | 3,516時間              | -216時間<br>-116時間 | 改善基準告示   |
| 1ヶ月の拘束時間 | 原則:293時間<br>最大:320時間 | -9時間<br>-10時間    | 改善基準告示   |
| 1日の休息期間  | 継続8時間                | +3時間             | 改善基準告示   |

## 安定的な物流確保に向けた方策

### 北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討報告書【R4.5、道】

本道物流の現状や課題のほか、今後、起こりうる様々な情勢の変化に適切に対応し、将来にわたって安定的かつ効率的な物流体制を確保していけるよう、方策の検討に当たった視点や具体的な方策例を取りまとめ

### 物流革新に向けた政策パッケージ【R5.6、国】

荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容、について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

# 物流革新に向けた政策パッケージ

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
  - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
  - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(\*)**も含め確実に整備。

### 1. 具体的な施策

#### (1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(\*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

#### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進  
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進  
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

#### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

### 2. 施策の効果（2024年度分）

|             | （施策なし） | （施策あり）        | （効果）               |
|-------------|--------|---------------|--------------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間    | → 2時間 × 達成率3割 | : 4.5ポイント          |
| ・ 積載効率の向上   | 38%    | → 50% × 達成率2割 | : 6.3ポイント          |
| ・ モーダルシフト   | 3.5億トン | → 3.6億トン      | : 0.5ポイント          |
| ・ 再配達削減     | 12%    | → 6%          | : 3.0ポイント          |
|             |        |               | <b>合計：14.3ポイント</b> |

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

### 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

## 1. 物流の効率化

### ○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

### ○モーダルシフトの推進

- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

### ○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

### ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化(中継輸送等の推進)
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

### ○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等)
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

### ○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

### ○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化 (「集中監視月間」(11~12月)の創設)

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

### ○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ(年内に対応予定)

### ○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の(電子)書面交付の義務付け