

【開催趣旨】

本道交通を取り巻く環境の変化に的確に対応し、道民をはじめ各事業者など多様な主体が連携した交通・物流に関する施策を一体となって推進し、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、北海道交通政策総合指針に定めるところにより、「北海道交通・物流連携会議」を開催し、重点戦略の取組等について意見交換を行った。

【第1回】

開催日 令和5年7月24日（月）

内 容 **【議事】** ○ 北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について
○ 意見交換

【報告】 ○ 情報共有・対応強化WGの取組状況について

<主な意見>**（人材不足に関する意見等）**

- ・ バス業界では乗務員（運転手など）の確保対策として、関係機関と連携した採用条件に関する情報提供や合同採用説明会を開催し、人員不足に対する取り組みを進めていく。
- ・ 来年4月から始まる2024年問題として、トラックドライバーに対して時間外労働の上限規制が適用されるため、関係者に対して、物流の停滞に対する懸念への対応を早期に行う必要がある。
- ・ 船員不足が深刻化しており、減便、廃業に陥る可能性のある事業者もいるため人材確保の取組として、水産高校や海上技術短期大学校生などを対象とした企業説明会を行っている。
- ・ 国際線の運航再開が加速しており空港では人材確保が課題となっているため、グランドハンドリング体制の構築、受入環境の整備を進めたい。

（連携に関する意見等）

- ・ インバウンド、教育・団体旅行が回復している中、既に今冬のバス輸送への手配が出来ないと聞いている。今後、道や観光振興機構等と連携して誘客に努めたい。
- ・ MaaSに関してJR北海道と連携し、快速エアポートUシート指定券の一括購入を始めている。

（岸座長の意見等）

- ・ コロナ禍により人員削減した影響として人員がもどらないという「人材不足」への対応や、複数の事業者が集まることでの相乗効果として「MaaS」への取り組みなど、「連携」に繋がる事例も出てきているので、今後、関係者間でどう対応策等を進めるか検討が必要である。

【第2回】

開催日 令和5年10月27日（金）

内 容 **【議事】** ○ 交通を取り巻く課題への対応について
○ 意見交換

<主な意見>**（人材不足に関する意見等）**

- ・ 労働流動性が高まっているが、求職者が限られていることから、他の地域と異なるため、特区化や外国人の活用など中長期的に考える必要がある。

（連携に関する意見等）

- ・ トラック業者間の連携推進や開発局を含めた推進など官民一緒にできる仕組みが必要。
- ・ 網走バス（株）、北海道北見バス（株）などと連携して、流氷シーズンに女満別空港を起点とした定期観光バスを走らせる実証実験を実施する。
- ・ 事業連携に係る新しい取組は民間だけでは困難な点もある、行政には最初の一押しがほしい。

（デジタル技術の導入等）

- ・ 東北海道でバス共有の予約・決済システムの実証を行ったが定着には至っておらず、国主導では難しい点もある。補助金がある実証段階から役割分担をすることが重要。

（岸座長の意見等）

- ・ 北海道の特性にあわせて対処する議論が必要であり、労働力の確保方法について今までと違った視点での取組が重要。また、10年後のドライバーの見込みなど、どのくらい労働力があるのか団体に検討いただきたい。
- ・ MaaSは実証で終わるのではなく、交通や観光業者など儲かるビジネスモデルが必要。
- ・ すぐできること、中長期的に対策を考えてすべきこと。また、個別に各事業者や組織ですべきこと、MaaSのような全体でやることについてそれぞれ議論することが重要ではないか。