

北海道交通・物流連携会議（7月24日）の開催

本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応するため、道民をはじめ交通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の実現に向け、指針に基づく重点戦略の取組等について意見交換を実施。

会議での意見等

- ・ コロナ禍後において交通事業者を取り巻く環境が大きく変化し、「人材不足」、「事業者間等の連携」等への対策が必要と確認。
- ・ 交通物流会議の下に「交通政策ミーティング」を設置し、交通事業者の現況や課題等を把握し、課題解決に向けた意見交換等を実施することを決定。

交通政策ミーティングの開催（計 3回開催）

「交通・物流連携会議」での議論等を踏まえ、コロナ禍による影響や人口減少、燃油価格の高騰など、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、各事業者における現況や課題等を把握するとともに課題への対応等について意見交換を行い、今後の道の交通施策に反映させることを目的とする。

参加メンバー

鉄道・バス・タクシー関係	JR北海道、北海道拓殖バス、函館バス、網走バス、昭和交通
航空関係	JAL、ANA、AIRDO、北海道エアポート
物流関係	道トラック協会、JR貨物、道通運業連盟、道通運業連合会
経済関連団体	道経済連合会、道商工会議所連合会、道観光振興機構

開催日時

第1回 ミーティング (R5.9.20~26)	第2回 ミーティング (R5.10.16)	第3回 ミーティング (R5.10.20)						
3つの交通分野に区分し、各交通事業者や関係機関から現状や課題など意見聴取	各交通事業者等の現状・課題等を踏まえ、道や関係者が連携しながら今後の対応について検討	第2回ミーティングでの意見等を踏まえ、交通政策総合指針の推進に向けて具体的な取組を整理						
<table border="1"> <tr> <td>航空</td> <td>鉄道バス等</td> <td>物流</td> </tr> <tr> <td>9/20開催</td> <td>9/21開催</td> <td>9/26開催</td> </tr> </table>	航空	鉄道バス等	物流	9/20開催	9/21開催	9/26開催		書面開催
航空	鉄道バス等	物流						
9/20開催	9/21開催	9/26開催						

検討内容

検討テーマを設定し、「人員不足・確保」、「事業者間で連携した取組」、「次世代交通システム等の導入」の3つの視点から、各交通事業者や関係者と連携した取組、方向性等について事例等を参考に検討・協議を進める。

検討テーマ	課題等
人員不足・確保	人口減少・高齢化が進む中、交通事業に従事する人員不足への対応が喫緊の課題。今後、交通業界で働く魅力等の働きかけやDXの活用による業務効率化に向けた取組が必要。
事業者間連携などの取組	労働力不足が進む中、交通事業者間、輸送モード間など様々な領域で連携を強化し、利用者にとっての利便性向上や運輸事業者の業務の効率化に向けた取組が必要。
次世代交通システム導入への取組	ゼロカーボン北海道の実現に向けて、広域分散型の本道にとっては、積雪寒冷地等の地理的条件などもあり、環境配慮型バスの導入が進んでいない状況。

【交通政策ミーティングにおける主な意見等】

人員確保

- ・ 航空業界に興味を持ってもらえるよう、学生の就活セミナーなどの開催内容について工夫が必要。
- ・ インバウンドなど旅行者の増加により、地上支援業務や保安検査業務への従事者が不足しており採用や教育訓練が追いつかないため人員不足に対応した共有化など体制づくりが急務。
- ・ 定年退職者や若手層の自己都合退職などにより、運転手など人材確保が困難な状況。
- ・ 2種免許取得支援、合同説明会などで人材確保対策を行っているが、インバウンドバスに引き抜かれ退職している状況。
- ・ バス会社への応募が少ない理由を見極め、賃金や労働環境などの改善策やバス会社で働く魅力などを発信していくことが効果的である。
- ・ タクシー業界では、賃金アップや年休の取得促進など待遇や労働環境の改善を図っており、個人の働き方に応じた処遇対応などから、女性の方から多くの問い合わせ、応募がある。
- ・ 人材不足に対応するため、JR北海道では多機能券売機や集中メンテナンスの導入、バス会社では、自動点呼や遠隔点呼などDXを活用した新システム導入等の取組を実施検討。
- ・ 荷主に対し2024年問題に係るパンフレットを送付し、ドライバー不足への理解と協力依頼をしており、賃金へ反映されれば時間外労働の上限規制や人材確保につながる。

事業者間連携

- ・ 航空会社とJRの連携により、新千歳空港からのUシート予約やユニバーサルMaaSなど、少しずつ連携した取組を進めている。
- ・ 2次交通対策として、特に地方空港から宿泊地以外の場所へスムーズに移動が出来るよう、具体的な対応策など検討・研究が必要。
- ・ 出発前から予約、決済をして、空港から観光地までの移動で、アクセスバスやタクシー、レンタカー等を組み合わせた2次交通の充実に向けて、実証・実装実験等の検討が必要。
- ・ レンタカーの返却が新千歳空港に集中しているため、地方空港への平準化が必要。
- ・ 乗車ポイントを付与する交通系ICカードの導入により、導入後5年間で利用者の8割占める。
- ・ バス事業者だけでの連携には限界があり、昨年度、HAPの協力のもと、観光者をターゲットとしたシームレス交通の実現に向けた取組が必要。
- ・ 「新千歳空港と札幌間」の雪害対策について、JR・バス・タクシーなど交通事業者間連携による情報の共有化などを図るため取組が必要。
- ・ 2024年問題に対しては、発着荷主の認識が不足しており、意識改革が必要なほか、鉄道・トラックの共創・協力が重要。
- ・ 事業者間連携は必須だが、荷主をどう巻き込むかがポイントで、物流事業者と荷主、荷主間どうしの連携が重要。

その他

- ・ 鉄道輸送は、事故や自然災害の影響によって、輸送の確実性が低いことなどの課題がある。
- ・ モーダルシフトを進めていくためには、ニーズの洗い出しが必要。
- ・ 自動運転について、北海道の積雪寒冷という地域特性を踏まえ、議論が進んでいない状況。全国的に遅れをとらないためにも、国に対し要望する必要があるのではないか。