

令和5年度 北海道運輸交通審議会 議事録

日 時：令和5年10月31日（火）10:00～12:00

場 所：札幌グランドホテル 別館2階 グラントホール（東）

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 千葉局長）

ただいまより、令和5年度「北海道運輸交通審議会」を開催いたします。本日は、ご多用のところご出席をいただき、誠にありがとうございます。

私は、本審議会の事務局を担当いたします、北海道総合政策部交通政策局長の千葉と申します。よろしく申し上げます。本日の会議につきましては、12:00 までを予定しておりますので、ご協力をお願いします。

開催に当たりまして、浦本副知事からご挨拶申し上げます。

2 挨拶

（浦本副知事）

本日は、大変お忙しい中、委員の皆様をはじめ、参与の方々におかれては、「北海道運輸交通審議会」にご出席いただき誠にありがとうございます。

日頃より、地域の暮らしそして産業を支える本道の交通・物流の確保に大変なご尽力いただていることに対して改めて心から感謝を申し上げたいと思います。

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等を行う知事の諮問機関として設置され、皆様におかれましては、本年3月の委員改選後、初めての審議会となります。委員にご就任いただきましたことにつきまして改めて感謝を申し上げます。

さて、本道の交通・物流事業者を取り巻く環境については、コロナ禍の深刻な影響からは徐々にではありますが回復しつつありますものの、人口減少や過疎化の進行など、公共交通利用者が減少に加えまして、近年の燃油価格の高騰さらには担い手の不足など、様々な課題に直面しているところでございます。

道ではこうした課題につきまして、これまで「北海道交通・物流連携会議」などにおきましてご議論いただいたところございまして、今後利用促進、利便性の向上に向けた事業者の皆様での間の連携強化、労働環境の改善、業務の効率化などに繋がりますデジタル技術の活用促進につきましても積極的に取り組んで参りたいと考えております。

本日の審議会におきましては、本道を取り巻く現状、今後の取組方針等についてご説明を申し上げます。また、「交通政策総合指針」が目指します、地域の未来を創る交通ネットワークの実現に向けた取組につきまして、委員の皆様それぞれの立場からご意見を頂戴致しまして、道の今後の施策に反映して参りたいと考えておりますので、

限られた時間ではありますが、活発なご議論をお願い申し上げ、私からのご挨拶とさせていただきます。

3 委員・参与の紹介

（北海道総合政策部交通政策局 千葉局長）

それでは、委員の改選がございましたことから、委員・参与の皆様を改めてご紹介させていただきます。

北海道大学大学院工学研究院教授の岸邦宏様です。

公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会会長浅香博文様です。

北海道旅客鉄道株式会社取締役副社長 総合企画本部長今井政人様です。

釧路市長蝦名大也様です。

一般社団法人北海道ハイヤー協会理事加藤絢也様です。

NPO 法人 エコ・モビリティ・サッポロ代表栗田敬子様です。
北海道船主協会連合会会長武永雄様です。
全日本空輸株式会社札幌支店長田部敏之様です。
一般社団法人北海道バス協会理事出口治康様です。
公益社団法人北海道トラック協会理事野村佳史様です。
公益社団法人札幌消費者協会理事副会長三澤健様です。
株式会社えんれいしゃ「北海道生活」編集長八木由起子様です。
北海道大学法学研究科 法学部 准教授村上裕一様です。
そのほか、本日は所用により、欠席されておりますが、上砂川町長奥山光一様、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会議長森下和彦様が委員に任命されております。

続きまして、参与を紹介させていただきます。
経済産業省 北海道経済産業局長岩永正嗣様です。
本日は、代理として、総務企画部企画調査課長の畔木様にご出席いただいております。
国土交通省 北海道運輸局長井上健二様です。本日は、代理として、交通政策部長の蹴揚様にご出席いただいております。
国土交通省 北海道開発局長柿崎恒美様です。本日は、代理として、開発調整課長の空閑様にご出席いただいております。
国土交通省 東京航空局 新千歳空港事務所長の荒上功様です。
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線建設局長の長谷川正明様です。
本日は、代理として、副局長の福山様にご出席いただいております。
東日本高速道路株式会社 執行役員北海道支社長の堀圭一様です。
日本貨物鉄道株式会社 執行役員北海道支社長の安田晴彦様です。本日は、代理として、営業部長の中村様にご出席いただいております。
北海道エアポート株式会社 代表取締役社長の蒲生猛様です。本日は、代理として、交通対策部長の河口様にご出席いただいております。
北海道経済連合会 会長の藤井裕様です。
そのほか、本日は所用により、欠席されておりますが、公益社団法人 北海道観光振興機構会長の小金澤健司様、一般社団法人 北海道商工会議所連合会 会頭の岩田圭剛様が、参与に任命されております。

続きまして、事務局を紹介させていただきます。北海道 副知事の浦本です。
総合政策部交通企画監の宇野です。
総合政策部交通政策局鉄道担当局長の斎藤です。
総合政策部交通政策局物流担当局長の白戸です。
総合政策部航空港湾局航空港湾局長の前川です。
以上、どうぞよろしくお願ひします。
本日は、委員 15 名のうち 13 名にご出席いただいておりますことから、会議が成立していることをご報告いたします。

4 会長・副会長の選任について **(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)**

続きまして、会長及び副会長の選任を行います。北海道運輸交通審議会条例第 5 条の規定によりまして、会長・副会長は、委員の互選によることとなっております。会長・副会長の選任につきまして、委員の皆様、ご意見ございますか。特にございませんか。なければ、事務局からの提案とさせていただきますと思いますがよろしいですか。

～異議なし～

特に異議なしというふうに確認させていただきます。
事務局といたしましては学識者の中から会長と副会長をお願いしたいと考えておりまして、会長には岸委員、副会長に村上委員をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。
～異議なし～

それでは、会長に岸委員、副会長に村上委員ということでご本人に意向を確認したいと思えます。岸委員・村上委員よろしいでしょうか。
～岸委員・村上委員 了承～

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

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、会長は岸委員に、副会長は村上委員をお願いいたします。岸会長には、会長席に移動していただき、一言、ご挨拶をお願いいたします。

(岸会長)

北海道大学の岸と申します。ただいま会長に就任させていただきました。私この審議会の副会長を11年やっております、長いことやってきたなと思いましたが、その間、JR北海道さんの単独維持困難線区の公表から鉄道ネットワークワーキングチームの座長となり、それを踏まえた上での北海道の交通の全体の将来像を考えようということで2018年の3月に北海道交通政策総合指針策定に関わっているということで、おそらくこの10年間というのは北海道の将来の交通のあり方を考える上で多くの道民の皆さんが感心を持つような出来事があり、そして関係の皆さんで議論してきた10年だったのだろうなと考えております。

コロナ禍が明けたというのが適切かわからないですが、日常の生活を取り戻しつつある中で、最近人手不足からバスの減便、廃止という話が各地で相次いでおり、あるいは2030年度の北海道新幹線の開業に向けて、これからの10年というのも大事な10年になっていくのだろうなというふうに改めて考えているところです。その中で、この「北海道運輸交通審議会」というのは知事の諮問機関でありますけれども、こうやって関係の皆さんが一堂に会して意見交換ができる場で、あとは方向性を決めていく場ですので、より一層北海道における審議会の立ち位置というのは重要になってくると考えております。皆さんとまた議論しながら、厳しい状況ではあるのですが、前向きな議論をしながら北海道の将来の交通のために私もみなさんと一緒に考えて動いていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

(村上副会長)

このたび副会長を拝命いたしました、北海道大学の村上裕一と申します。そもそもは北海道と状況の似ている四国の出身でありまして、道民歴は10年になりますけれども、この間、努めて公共交通を使って道内を旅してきて、得るものも多かった者としましては、こういう場に参加できることを大変光栄に思いますとともに、道内交通に対する思い入れを大切にしつつ、それとは多少離れた立場で、岸会長のもと、皆様と実りある前向きな議論ができることを楽しみにしております。若輩者ではありますが、どうぞよろしくをお願いいたします。

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

岸会長、村上副会長ありがとうございました。それではこの後の議事進行につきましては、岸会長をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

3 議 事

- (1) 北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について
- (2) 北海道交通政策総合指針に基づく取組について
- (3) 意見交換

(岸会長)

それでは、議事に入ります。進行に関しては、議事に関して、事務局から一括して説明を行い、その後、皆様からご意見やご質問をいただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。最初に、(1)北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について、事務局から説明をお願いします。

(北海道総合政策部交通政策局 菅野交通企画課長)

資料1により説明

(岸会長)

ありがとうございます。続いて、(2)北海道交通政策総合指針に基づく取組について、説明をお願いします。

(北海道総合政策部交通政策局 菅野交通企画課長)

資料2、3、4により説明

(岸会長)

ありがとうございます。これまで、事務局の説明に対して、ご質問はございますか。

(3) 意見交換

それでは、これから議事に関して、意見交換を行いたいと思います。本日は、ただ今、事務局より「交通政策総合指針重点戦略の取組状況」、「北海道交通政策総合指針に基づく取組状況」について報告がありました。皆様からは、これらに対するご意見等について、委員それぞれのお立場からお話をいただければと思います。

それでは、私の方から指名させていただきます。まずは、交通事業者の委員の皆様をお願いします。交通事業者の皆様には、「人材不足」や「事業者間の連携」などの課題に対して、今後、どう取組を進めていくかなど、具体的な対応や取組に対するご意見をいただければと思います。

それでは、北海道旅客鉄道株式会社今井委員をお願いします。

(北海道旅客鉄道 今井委員)

まず、弊社の業務にご理解、ご協力をいただきまして感謝申し上げます。資料にありました、当社単独では維持することが困難な線区に関してですが、地域の皆様のご理解、ご協力のもと、アクションプランを策定し実行しております。特に今年度は、調査実証事業を夏から秋にかけて丹念に実施していただき、成果を取りまとめているところでございます。引き続き関係の皆様と、持続的に維持する仕組みの構築に向けて、検討を重ねていきたいと考えているところで、特に、利用促進についてもご協力いただきたいと思いますところでございます。

もう一つ、課題となっている人員不足についてでございますが、鉄道業の当社においても深刻な問題であり、昨年度の自己都合退職者数が入社人数を上回り、特に保線・電気等の地上設備の保守業務で非常に厳しい状況でございます。

次に、シームレスな移動に関し、MaaSについてANA様と一緒にウェブサイトから快速エアポートの指定席「uシート」を購入できる取組や、ユニバーサルMaaSについて他の交通事業者と一緒に新千歳空港と札幌から旭山動物園や美瑛の青い池を結ぶルートでの実証実験を始めたところでございます。

それからウィズコロナのデジタル化について、ICカード乗車券「kitaca」のエリア拡大に力を入れており、来年春に旭川地区と函館地区へ拡大するほか、QRコードをかざして自動券売機で簡単にきっぷを購入いただけるような取組も行っているところでございます。

また雪害対策については、週末の夜と朝に一部の列車を運休し、特に札幌周辺で集中的に除雪を行うことや、ハード対策としてポイントの融雪能力強化や新しい除雪機械の増備を行うとともに、建設関係団体にご協力いただき災害級の大雪に備えることや、北海道様への外部応援要請という形での連携もさせていただいているところでございます。情報提供に関しては、弊社ホームページ運行情報のリニューアル、SNSでのお客様への情報発信に取り組んでいるほか、北海道エアーポート様とホットラインをつくり連携を密にしてお客様への情報提供、空港連絡バス事業者様に早い段階でのJRの運行情報提供などの連携強化に努めておりまして、今後も取り組んでまいりたいと思います。

(岸会長)

ありがとうございました。加藤委員お願いします。

(北海道ハイヤー協会 加藤委員)

ハイヤー、タクシー業界が直面する課題、今後の対応について発言させていただければと思います。どの業界も同じかと思いますが、人材不足が課題でございます。一言で人材不足といっても道内においては、ニセコのような観光地におけるオーバーツーリズムによるタクシー不足と過疎地域が直面しているタクシー不足、札幌など都市部におけるタクシー不足など様々な理由があります。まず、ニセコのような観光地における人材不足について、観光地は季節的な要素が大きく今年に冬については、札幌や東京からニセコへタクシーの応援隊を派遣するニセコモデルと称した観光シーズンに合わせた実証実験を実施する予定でございます。この取組は自治体との連携が不可欠で、長期的には国や道、自治体やバス事業者さんと横連携が不可欠と考えております。地方過疎地域における人材不足について、現在、タクシー業者がひとつもない市町村は道内に20あると伺っております。国では最低保有台数を5台から1台へ減らし、1台からでも事業がスタートできるという動きも出てきております。今後は、既存のルールに縛られることなく、各地域の状況に合わせて既存ルールを改正する動きが必要だと捉えております。次に、都市部における人材不足について、現在の労働者不足を背景に、タクシー業界全体の稼働率が大きく減少している一方、タクシー1台あたりの売上が年々上昇しているという状況にあります。タクシーについては、賃金体系が歩合制なので稼働率の上昇のあわせて1人あたりの賃金が上昇しているのが実態でございます。当社の実績で恐縮ですが、コロナ前令和元年8月の平均給与は約23万円でしたが、今年8月には約30万円まで上昇しており、確実に乗務員の給与水準が上がっている。ここは業界のチャンスと捉えております。今後はタクシーで稼げることに加え、柔軟な働き方をしていることをPRすることによって、これまで大きく減少した乗務員数を早急に回復する努力を各社行っているところでございます。ここで車両数や乗務員数の推移についてご説明いたします。平成18年度に北海道全体で11,625両ありましたが、令和4年度は7,837両と3割減少しております。乗務員数についても、平成18年度23,629人在籍していた乗務員が、令和4年10,966人と5割強の人員が減少している状況。ここまで減少した経緯は、規制緩和で増加した供給過剰が一番の原因で、これにより労働条件が悪化、さらに、高齢乗務員を中心とするモデルになったことがあげられると思います。その後各社が自助努力によって強制減車を実施してきたが、コロナによって大きな打撃を受けて乗務員数が大きく減少、コロナ後の急激な需要回復に追いついていない状態です。現在は業界団体としても、女性乗務員や高齢乗務員などあらゆる人材がターゲットになるのがタクシー業界の強みとっており、その特性を活かし、様々な方面に、稼げる、働きやすさをPRしているという状況です。道内における人材不足の解消の方法、道民の足・供給力の確保の方法については、これまで以上に、国、道、自治体、我々事業者としっかり連携して取り組む必要があると考えております、以上でございます。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて武永委員よろしく申し上げます。

(北海道船主協会連合会 武永委員)

北海道は国土の25%を占め、札幌への一極集中の一方、観光のポテンシャル、食料供給基地で、人口比を超えたものの動きが多いのが特徴であると思っております。また人口減少や2024年問題、脱炭素に向けてモーダルシフトは欠かせないと考えております。一方で国から出されている物流改革に向けた政策パッケージや物流革新のパッケージにおきましても、モーダルシフトによる鉄道輸送量を今後10年間で倍増させるという高い目標が掲げられております。具体的な施策については今後示されると考えておりますが、ある試算を見ると、ここ10年モーダルシフト輸送量の分担率の伸び率は10%以下であり、今後10年で倍増させるということで、ずいぶん高い目標ですけれども、それに向けご意見をいただきながらやっていきたいと思っております。物流・交通・運輸については大変重要ですので、一企業一団体ではなかなか解決できないからこの審議会が開催されているものと認識しておりますので、消費者に立ち返り、行動変容、意識改革に向け、審議会を通じ皆さんと共有するほか、内容を明らかにしながら推進すべきと考えます。今後とも内航海運に対する意見や助言をいただけるとありがたいと思っておりますので引き続きよろしく願いいたします。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて、田部委員お願いします。

(全日本空輸株式会社 田部委員)

国内線については全国においてコロナ前の9割、国際線は5割と順調に回復しているところで、ウェブ会議の浸透など環境の変化で国内がどうしても1割が戻っていないが、環境の変化に対応しながら何とか黒字を維持できていると思っております。MaaSについて、交通事業者間連携と障害者の二つの軸で行っており、ひとつは先ほどご紹介いただいた航空と快速エアポートのUシートの一括購入ができる仕組みで、品川から札幌を検索すると、京急、航空、Uシートの手配ができますし、一方、札幌市と連携してユニバーサルマースを行っており、障害者の皆様がシームレスで快適に旅ができる仕組みで、同じく、品川、札幌と検索すると、今までは、京急、全日空、JRと個別に手配しなければならなかったが、システム上で一括手配できる仕組みとなっております。これは利便性の向上もあるが、人的リソースも非常に効率化できることがわかってきたので、サービス部門についても構造的に人材不足を補うための改革に対してマースは有効だと思っているので、今後も継続的に実施したいと思っております。今後、交通や物流においても、人口減少と広域性という北海道の特徴を克服することが大きな問題だと思っております。交通に関しては、広い土地の中で、人口、担い手、客が減っていく中で、交通モード組み合わせで道内の交通を最適化することが重要なことと思っております。道庁の声かけで一つ事例があり、10月からJALが中標津丘珠を就航する予定で、普通に考えると札幌中標津の需要は太くなく、我々も千歳中標津を飛ばしており、普通に考えれば大げんかになるが、限られた需要を奪い合っても仕方なく、需要を開拓すべきという航空局からの提案を受け、JALとANAとが共同で、札幌圏と中標津間の需要を増やす取組を行っているところです。事業者間の連携は事業者間ではできないが、道や国など関係団体が入ることで、最適化できる余地があると感じた事例であります。さらに一歩進めて、特区化など規制の柔軟運用、事業者間の連携、外国人活用に関して、北海道が課題先行地域として課題解決に向けた取組を進めることが重要なので、交通・物流連携会議や審議会などで引き続き、議論ができればと考えております。

(岸会長)

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)

いろいろとバス業界も大変な状況でございまして、バス路線の縮小、減便、あるいは廃止と、ご利用されている皆様にご不便をおかけして本当に申し訳なく思っています。この場をお借りして、お詫びを申し上げます。北海道のバス事業が置かれている現状ということで、皆様にペーパー2枚、配布させていただいておりますけれども、これは読み上げませんが、ここで申し上げたいことは、コロナの影響によって令和2、3、4と3年間、770億円の収入が失われたと。その損失額というのは、8年間分の損失額に相当すると。また、コロナが収束しつつありますけれども、需要は戻りつつあると。そういう認識はしております。ただ完全には戻っていないと。8割方というのが現状でございまして。また、そういったコロナ禍を経て、運転手不足、これはやはり一番大きな課題となっております。また燃料高騰、こういったコストの大幅な増によって、経営に影響を受けていると。こういう厳しい状況が続いているということでございまして。もともと乗合事業というのは赤字でございましたので、このコロナ禍によってその打撃がさらに増して、大変な状況になっているということでございまして。ただ、こういった状況に、一喜一憂するのではなく、今現在、国の方のいろいろなご支援もいただいて、運賃値上げ、そういったものを実施しております。新聞等で報道されておりますけれども、15%~20%くらいの運賃値上げ、これは一般路線バス、それから都市間バスこういったものを含めて。また貸切バスに至っても、この10月から上限がなくなるというような、そういう思い切った運賃改定を行っている、こういう状況でございまして。そういった中で運転手が大変不足しているという状況で、その運賃の増収部分で、なんとか運転手の処遇改善、こういったものに回していきたい、今はそういう意気込みで業界でやっているわけですが、なかなか、言うは易し、行うは難しで、すぐ目に見えるような効果というのは、すぐ来年・再来年ということにはならないと思います。しばらくは時間がかかるだろうと思っております。従って、こういったバス事業も厳しい現状ですけれども、道の方でもかなりご支援をいただいております。また、燃料高騰等に対する対策として、先ほどもご案内がございましたけれども、車両維持費等についても予算の振り向け、それから、需要増進に向けてのぐるっと北海道利用促進キャンペーンとか、そういった形でのご支援、或いは運転手不足に対するいろいろな協働、道外へのPRなどのご支援等、かなり手厚くいただいております。この場をお借りして改めて感謝申し上げます。また、国の方も運賃値上げに対して非常にご理解をいただいております。スムーズに運賃がスピーディーに、改定していただけるような、そういうご努力もいただいております。大変今は運賃値上げをやりやすくなっているような状況でございまして。消費税の単純転嫁を除けば、15年も20年も運賃を据え置いたままの状況と、これは非常に異常な状態でございます。こういう状況にいろいろ国の物価安定会議等々があって、なかなか認めてくれなかった、運賃改定のハードルが非常に高かったということがあって、そういったことを是正していただいております。非常にやりやすくなっているのが現状でございまして。いずれにしても民間事業で株式会社という資本の論理で、地域交通、公共交通を担っているという、こういうビジネスモデルが果たしてどこまで続くのか、これは皆さん方で真剣に考えていただきたいと思っております。民間ですから撤退することもありますし、それを止めることは出来ないわけではございません。そういう厳しい状況の中でのバス業界、我々も社会的使命というのはもちろん肝に銘じておりますし、公共交通事業者としての誇りも持っております。ただ如何せん、厳しい経営状況の中で、どこまで体力を維持できるか、こういった状況に陥っているということを情報共有としてご理解いただければ大変ありがたいと思っております。

(岸会長)

ありがとうございます。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)

トラック協会が抱える課題は、規制緩和以降、4万社から6万社と1.5倍に増えたことにより荷主立場が強くなり、昭和60年以降バブルもあり、物流費の削減がやり玉に上げられていまし

た。幾度となく物流クライシス（ドライバー不足）といわれてきましたが、来年4月に2024年問題を契機に物流業界は、この1年大きく変わっていくものと思います。全ては運賃にかかっているといても過言ではないと思っております。課題としては、人員不足解消のため、既存社員の退職防止のため、残業時間は短縮になっても既存の給料体系を維持すること、そのためには運賃の値上げ交渉が課題であります。また、私感ですが、バスやタクシー等同業種で人材の奪い合いのため、運転手や運行管理者、整備管理者を整備する養成する学校などを設立して、無償で資格取得させ、その代わり勤務継続を条件にする方法もあるのかなと思っております。燃油高騰については、公共交通や暮らし、経済を支える物流は欠かせないものであるため、継続して支援をお願いしたいと思います。2024年問題について、改善基準告示のとおり、労働時間、拘束時間、運転時間の短縮が求められますが、運賃の値上げが必要だと思えます。また、待機時間や積み込み時間、荷下ろし時間の短縮を荷主と協力して解決しなければいけません。また、時間短縮のためには、高規格道路の整備もお願いしたい。旭川の段ボール協同組合では、釧路まで行くトラックが見つからず困っている、岩内の漁協では運んでくれる運送会社がないので余市の運送会社に依頼しているという話を聞いたことがあります。中継輸送の取組についてですが、トラック協会の会員にアンケート調査を実施した結果、確かに走行距離と時間の削減は期待でき、また、地方に拠点を持つ運送会社は利用可能です。また、本州からの製品は、道央圏からの一方通行であり、一次産品は遠隔地から道央圏への一方通行が多くなっており、どちらかが空車のため、中小企業では積載率が50%以下となっているのが実態ではないでしょうか。片荷輸送の中継輸送では、採算に合わないと思えます。物流の立場では、地方産業のさらなる育成と一次産品の季節変動を少なくするような設備や加工場があると通年積載効率が上がると思えますが、いずれにしても荷主の協力がなければ解決しない課題であります。国も業界に対して危機感を持って対応してもらっている。運賃の値上げをしてもらった会社は3割程度といわれていますが、満額もらえている会社はもっと少ないと思っております。当社の場合、標準運賃の6～7割しか収受できていません。しかし、トラックGメンの新設により、社名が公表されることにより、大手企業は徐々に運賃を値上げして効果が出てきています。利益の少ない中小の荷主にとって運賃の値上げは難しく、下請け運送事業者も共倒れにならないように努力する必要があると思っております。運賃値上げの転嫁を進めるために、業界では広く消費者や子供たちに、業界の役割を知ってもらうため10月9日をトラックデイとしてPRして、やがて子どもたちが物流業界に入社してもらいたい思いであります。現在北海道トラック協会の会員は3,000社弱で、札幌地区会員は1,100社、そのうちトラック台数が10台以下の社数は43%、20～30台の社数は36%で計80%は30台以下となっております。運送業界は3次、4次の下請け構造となっており、値上げがされにくくなっております。また、IT、DX化も遅れているため、2024年問題を契機に業界の再編や廃業が進んでいくものと思われま。

（岸会長）

ありがとうございます。続きまして、地方自治体、交通利用者の皆様から、順にお願いしたいと思います。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）

経営の大変な中、駅舎やターミナルのバリアフリー化について交通事業者等の皆様にお礼申し上げます。私見になりますが、北海道で一番最初に鉄道が通ったところで、一番最初に廃線になったところに20数年間住んでいたのですけれども、廃線になると駅がなくなり、結節するバスターミナルもなくなってしまう。当然、タクシーの乗り入れもなくなるといったように、あつという間の出来事となり、運転手など不足から一極集中につながると感じておりました。気になることで、大学が新札幌などへ移転すると、札幌一千歳間の路線に乗客が集中して大変なことになると危惧しており、分散化を行政で考えていただければと思います。既存路線に人が乗らなくなれば廃線の噂が出てきて将来的に廃線になることに懸念しているので、ある程度トータルの考えで推進していただければと思います。

(岸会長)

ありがとうございました。続いて蝦名委員、お願いいたします。

(釧路市 蝦名委員)

新たな方向性としては北海道の中の運輸連合という取組を進めていくのだろうなと思っております。そのような中で、先ほどバス協会の出口様の言葉というのが非常にグサッと刺さり、実際、自分も乗合バス、路線バスをどういった形で進めていこうかというのをずっと考えておりました。もちろん様々な必要なものがたくさんあり、ハイヤーもトラックも飛行機もそうなのですが、世界があって日本があって北海道があって、比較対象の形の中でいろいろなことを見ていながら、北海道の特性を考えていくのかなと思うのです。しかしながら、乗合バス、路線バスなどは他との比較なのだろうかと思ったときに、地域の中で完結するといったら良いでしょうか、市民生活もしくは広域的な所はありますけれども、バス事業者も企業でありますので、それは民間の中で進めていっていただきたいということにはならないだろうと。そういった意味で利便性という意味で補助を行っておりますが、現状では維持できておりません。地域のバス路線は地域のサービスとして、長距離バスや観光バスでの収益を上げていながら、まさしく民間の中で進めていただきましょうと。そうすると、地域におけるバス路線、絶対に維持しなければいけない。例えば、東京とかのバスの本体価格は北海道の価格より安く、例えば一社だけで、釧路根室管内で100台あるけれど、毎年一台ずつ変えても100年かかると言う話で、非効率なのだから、そういったときにまとめて購入していくことによって安くなります。地域の維持を前提に推進する必要があります。そのために例えば、車両の共同購入により一番安価で調達することが必要です。守るべき義務的コスト負担について、一事業者だけの負担ではなく、連携して北海道の路線バスを確保して運輸連合を進めていくことが必要だと思えます。

(岸会長)

ありがとうございました。栗田委員、お願いいたします。

(エコ・モビリティ・サッポロ 栗田委員)

私どもがどのようなことをしているのかというのを簡単にお伝えしたいと思うのですが、自転車のタクシーを利用して、札幌市内を環境に配慮しながら近距離の移動を観光客、市民に提供しております。2008年から運行を開始していますが、同様に課題は人材不足です。さらに車体がドイツ製で車両の老朽更新ができなくなり、コロナ渦でドイツの生産会社もクローズしたため、現在、新車体の導入は難しい状況です。また、利用者については、観光客の方、市民の方が5割ずつで例年推移しておりますが、コロナ渦で観光客が来なくなった時期は市民に支えられてきたところです。物流に関して、ラストワンマイルの課題があげられてしばらく経っておりますが、私どもも2009年にペロタクシーを使って、2キロ圏内で地域の野菜を運搬する社会実験を行いました。卸業者、取引飲食店もイメージアップにつながったと好評でしたが、CO2削減だけでは事業化するのは難しかったです。ただ現在、人手不足という点では、新たな可能性が見いだせるのではないかと考えています。つい先日も、アマゾンのイベントで、人手不足と脱炭素の一助となるために、配送用のマイクロモビリティを公表し、日本では、電動自転車にリアカーを付けて走らせているというニュースがありました。私どもは、社会実験での経験から、一緒にできる可能性があるのではと思っております。一方、観光者としての視点では、関心してみたい例がありまして、持続的な鉄道網に関して、スイスの鉄道は密度の高い路線も遅れがなく正確、ほかの交通機関と統合が進んで、自転車や自動車との乗り継ぎも容易と大変興味深いものであります。さらに、氷河急行鉄道は、世界一遅い急行で、290キロを平均時速36キロでゆっくりと約8時間かけて走るもので、優雅な気持ちで楽しめるものです。料金は一番安い2等車で2万3千円、高くて7万8千円し、多くの観光者が楽しんでいるという話を聞きました。あわせて、事前に約2万円を払っておくと、鉄道、バス、船など国内の全ての交通運賃が半額になるカードもありま

す。これは金額の差異はあるらしいですが住民も使えるらしく、ずいぶん利用を促進する仕組みが備えられていると感心しました。日本も運賃については、住民の利用と観光客の利用を分けて考えたほうがいいのではないかと考えていて、北海道に来た方に十分楽しんでもらうために、料金はある程度高く設定しても満足度が上がるのではないかと考えています。消費者は安いものより高いものを買う方に満足度が高くなるといったマーケティング結果もあります。少し視点を変えて、例えば廃線になった北海道の山間部をゆっくり走るといったことも楽しいのではと思いました。私どもも皆さんと連携しながら、魅力の向上に努めていきたいと考えております。

(岸会長)

ありがとうございました。三澤委員、お願いいたします。

(札幌消費者協会 三澤委員)

消費者の立場から発言させていただきたいと思います。私たちの生活はエネルギーの高騰、食糧輸入物価、円安などの影響を大きく受けております。特に低所得者層や年金生活者の生活を脅かしている状況であります。一方で、食糧基地北海道が果たす役割を考えた時、重要な輸送手段である鉄道について、今後益々高齢化が進む中で、利用客が減って廃線に追い込まれるのではないかと懸念を持っています。鉄道については、公共事業として国の支援を得ながら、維持努力する必要があると思う。一方、輸送手段の要のひとつである陸路について、高規格道路の整備をすることによって、ドライバーの労働条件の向上にもつながると思いますし、2024年問題の緩和にもつながると考えるので、高規格道路、隣接する休憩施設の整備・確保をお願いしたいと思います。特に2024年問題でドライバーの確保に苦しんでいる事業者がいるので、事業者への支援もお願いしたいと思います。結局、こうした整備をすることで輸送コストの低減にもつながりますし、食糧を含む物価の抑制にもつながると考えておりますので、こういった補助、支援を行っていただきたいと思います。

(岸会長)

ありがとうございました。八木委員、お願いいたします。

(えんれいしゃ 八木委員)

原材料不足や値上げに関する悩みは、出版業界も一緒に、原油高騰の影響で印刷代、紙代、インク代が約140%の値上げという中、道内向け雑誌は販売価格の値上げで維持し、道外国内流通の「北海道生活」は値上げを行わず、年間定期購読数を上げることで値段を据え置く努力をしています。コロナ前より販売冊数は増加しているところで、アフターコロナで出かきたいという人が多く、道内では、エスコンフィールド北海道オープンに伴い、札幌から北広島市へ移動する人、また、道外の人、新千歳空港から札幌へ行く途中に観光地に立ち寄ろうというお客様の問い合わせが増えており、特に、富良野、美瑛は観光客が増加しています。去年に引き続き今年も「北海道生活」の別冊『北海道大人の旅ガイド』を刊行したのですが、北海道運輸局にも協力をいただき、道の駅とフェリーターミナルを結ぶ旅の提案を誌面展開したところ大変好評で、船旅にも非常に関心を持っていただいている。また「北海道生活」春号の巻頭特集では、急行で観光地に行くのではなく、敢えて市民の方が使っている鈍行つまり普通列車の旅を紹介したところ、こちらに関心が高く好評でした。WEBで誰でも情報を得られる時代ですが、雑誌ならではの視点と編集で、旅の企画提案をすると、誌面で楽しんだ後に実際に旅をして追体験をする読者が非常に多いと実感しております。道内便だけ、バスだけ、フェリーだけではこの広い北海道は周りきれないので、横のつながりが重要だと雑誌を取材編集しているところなんです。皆さんのお話を伺って、いかに各業界を超えて、横のつながりで取り組んでいることがわかりましたので、心強く頼もしいと感じています。横のつながりの取り組みは大変だと思いますが、特に北海道においては、一般の道民の足としての公共運賃は値上げをしてほしくないですが、観光客が利用する場合は特別な価格を設定してもいいと考えております。北海道は一般の方が簡単に車を運転して周れ

るところではないので、これからは、公共交通機関を使った旅を発信していき、2030年以降新幹線が大動脈で全部つながった時に、最終地点の札幌に多くの人が訪れ、札幌から公共交通機関でストレスなく地方に旅して周れるように、これから長い時間をかけて整理していただけると私もメディアとしても、楽しい旅の形を紹介しやすくなると思っております。

(岸会長)

ありがとうございました。村上副会長からご意見をよろしく申し上げます。

(村上副会長)

公共交通の使い勝手が悪いと、益々公共交通離れが進むという悪循環に陥る恐れがありますので、何とかそれを食い止められないかという問題意識を持っています。一方で、丘珠空港の新路線開設、インバウンドの回復、新技術を活用した物流の改善など、明るい話題もみられるところです。コメントの1点目として、それぞれ個別の施策に見える、「空港、港湾、鉄道駅などの2次交通の拡充」と「生活圏交通の充実」をうまく連携、統合的に進められないかと思いました。2つ目に、利用者にとって安全安心で、使い勝手の良いサービスを提供できるのであれば、それ相応の運賃や料金を取るという「受益者負担の原則」を改めて踏まえた上で、当然、受益者が一体誰なのかという問題もありますし、その運賃や料金をどのように集めるかという問題もありますが、負担のあり方を状況に応じて考え直すことで、それを交通の担い手やインフラ整備に回すといった、ある種のサイクルをうまく回していけないかと思いました。私見では、道内の公共交通はそれに十分値する、と思っております。3点目は横の連携に関する事で、例えば運輸連合は、その母国であるドイツには都市部型の運輸連合と地方型の運輸連合があるそうです。ついては、その違いをよく研究した上で、利便性の向上、業務の最適化を見据えつつ、北海道にとって無理のない範囲で、いいアイデアがあれば取り入れるというスタンスで考えていきたいと思っております。北海道版の公共交通スキーム、北海道発のルール、それを実現するための特区といったお話もありましたが、課題先進地の優れた先行事例を作り出し、全国にアピールできるのではないかと思いました。その際、北海道庁や国に期待するところが大きいのも事実ですが、実態を踏まえた皆様のアイデアも極めて有用と思われるので、引き続きこうしたコミュニケーションの場を大切にしていきたいと思っております。

(岸会長)

ありがとうございました。たくさんの有益なコメントをいただけたかなと考えております。ここでまとめに入りたいと思いますが、ドイツの運輸連合を参考に、30年度まで時間をかけてどこまで連携していけるのか、北海道型運輸連合の検討をすることが、北海道交通政策総合指針の重点戦略における位置づけであり、北海道型運輸連合のステップ2くらいまで横の連携ができていて、あとは共通運賃、共同運行が最後の位置づけですが、北海道バス協会さんから重要な指摘がだと思うのですが、公共交通が、民間企業のビジネスモデルとしてどこまでできるかは、重要な検討項目のひとつだと思っております。公共交通への関与の範囲についてですが、この先の議論になっていき、その関与の仕方は、運輸事業者の赤字の穴埋めをするという関与の仕方はなく、地域の公共交通の維持の仕方については、今は路線やエリアに対する補助金でやっていますが、その先一步踏み込んで、交通業界や仕組みを維持するためにどこまで関与できるのか、この先の重要な議論の項目になっていくと思いました。業界だけの話で我々にはわからない実情を理解した上で、様々な議論が出てくると思うのですが、果たしてできるのかというのがこれからの検討課題であると思っております。何人かの委員がお話されたが、受益者負担や運賃の話がありましたが、価値のあるものに対してそれなりにお金をとっていいということは、これから避けられないと思っております。今の若い学生などは、情報など何でもタダで手に入るという世界でしょうけど、情報の価値など、いいものに対してはお金を払うものなので、より楽しく観光をするというスイス鉄道の話もありましたが、より良いものを提供できるかということをもまずはしっかり取り組んだ上で、それに対していくら払ってもらえるかについて議論することは、公共交通を維持すると

いう観点からも論点となると思います。先日の交通・物流連携会議でも議論しましたが、特区の話などなかなか現状の枠組みでは厳しいものがあって、2024年問題も含め、制度がもう少し変わればできる部分もあって、それは私たちだけでは如何ともしがたいので、国に訴えかけて変えてもらうため、北海道からどんどん発信していくのは必要なことと思います。横のつながりについては、ここ数年、各交通機関の皆さんが取り組んできて、だいぶ進んできたと思いますが、北海道は都市間交通、広域交通、市町村内の交通の3つの階層に分けてそれぞれの役割分担、都市間は、JRや航空路線、都市間高速バスであったり、地域内は、路線バスやタクシー、デマンド、ボランティア輸送がありますが、そうした3つの階層が有機的につながる形でネットワークをシームレスで組んでいこうというのがありましたが、今日はキーワードの追加として、早い交通と遅い交通の考え方もさらに重ね合わせていけるのではないかと思います。ペロタクシーでゆっくり回る、登別温泉のグリーンスローモビリティなど遅い交通がラストワンマイルで結構注目されていて、それらを組み合わせることによって、よりシームレスな公共交通ネットワークができてくると考えたところです。物流に関しては、高規格幹線道路の整備や荷主の協力、物流業界だけではなく、外とのつながり、特に荷主になると思いますが、それとインフラの話、長期的、短期的に分けて、まずは来るべき2024年問題について、連携しながら対応する必要があり、引き続き、この審議会の場合や審議会につながっている交通・物流連携会議や、もしかしたら、新たな議論する場をつくっていかなければならないかとは思いますが、引き続き進めていければと考えております。ありがとうございました。

(岸会長)

「その他」、全体を通して何かございますでしょうか。円滑な運営にご協力いただきありがとうございました。引き続き、皆さんの意見を踏まえ、事業を進めていくということでご了承いただければと思います。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。

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。今後の予定についてですが、本会議につきましては、道内における運輸交通に関する施策の総合的な促進を図るため開催しており、必要に応じて開催させていただく予定であります。

開催に際しては、改めて皆様あてご案内させていただきますので、引き続き、よろしくお願いする。

交通・物流事業者を取り巻く環境は依然として厳しい状況にありますが、道では、重点戦略のもと、引き続き北海道交通政策総合指針がめざす交通ネットワークの実現に向けて、皆様と協力・連携し、一体となって取り組んでまいりたいと考えております。

以上をもちまして、本日の北海道運輸交通審議会を閉会いたします。本日はありがとうございました。