

## 平成28年度 北海道運輸交通審議会議事録

日時：平成28年6月1日(水)14:00～16:10

場所：TKP札幌駅カンファレンスセンター  
カンファレンスルーム3C

### 【開会】

#### (黒田局長)

定刻になりましたので、ただ今より北海道運輸交通審議会を開催いたします。本日は、大変お忙しい中ご出席を承り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総合政策部交通政策局の黒田と申します。よろしくお願いいたします。それでは開会にあたりまして荒川副知事からご挨拶を申し上げます。

#### (荒川副知事)

皆様どうもご苦労様でございます。副知事の荒川でございます。審議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。委員の皆様、参与の皆様に置かれましては、大変お忙しい中ご出席をいただきまして心から感謝を申し上げます。また、本日の審議会は、委員の皆様の改選後初めての開催となるところでございまして、就任についてご承諾をいただきましたことについて、改めて御礼を申し上げたいと思います。

この北海道運輸交通審議会につきましては本道における運輸交通に関する施策の総合的な推進を図ることを目的といたしまして、運輸交通に関する重要な事項につきまして、調査、審議を行っていただく知事の諮問機関という位置付けでございまして、これまでも道の交通政策の指針であります「交通ネットワーク総合ビジョン」の策定でありますとか、様々な課題につきまして、ご議論いただいております。ご議論いただいた内容につきましては、道の交通政策等に反映をさせていただいてきているところでございます。今後も本道の運輸交通行政の推進に向けまして、幅広いご意見、ご助言をいただきたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

昨今、交通情勢が非常に大きく変化しておりますが、ご案内のとおりこの広い北海道におきまして、都市と都市を結ぶ交通機関、幹線交通につきましては、ビジネス、観光といった産業面での役割、また、地域の生活を支えるといった形での役割、様々な役割を果たしているところでございます。また、それに伴いまして、地域内の交通につきましては通勤、通学ですとか買い物といった日々の暮らしを支える基盤ということでございますけれども、いずれも近年の人口減少、あるいは過疎化・高齢化の進行などを背景といたしまして、

その交通網をどうやって維持していくか、あるいは発展させていくかということが大変大きな課題となっているところでございます。

このような中で、特に本年3月26日には長年待ち望んだ北海道新幹線、新青森―新函館北斗間が開業をみたところでございます。この間、皆様には大変お世話になりましてありがとうございます。これにより、北海道と本州を結ぶ新たな高速交通が形成されたということでもあります。

そして一方、空の交通を考えますと海外からのお客様も急速に増加しておりまして、国際航空路線の拡充といったものが進んでいるところでございます。また、道内の道路網につきましては、今年の3月は新幹線の少し前になりますけれども道東自動車道の阿寒インターチェンジが開通いたしまして、道東に向けまして、中核都市である釧路との間で高速道路がつながったということで地元の方に伺いまして、すでに大きな成果が表れているということを知っているところでございます。道といたしましては、こうした動きを大きなチャンスとして受け止める必要があると考えておりまして、このことを地域の活力の維持、あるいは経済の活性化ということに向けまして、更に、より良いものに構築していくということが大変重要であると考えておりまして、こういった観点からも皆様にご議論いただきたいと思いますと考えているところでございます。

本道の人口減少、高齢化、全国を上回るスピードで進行しておりまして、昨年度には「北海道創生総合戦略」そして「北海道総合計画」を策定したところでございます。こういった長期ビジョンのもとで、暮らしの質の向上や産業競争力の強化といったことに重点的に取り組んでいかなければならないと思っております。

このような中、交通分野におきまして、昨年11月になりますが、当審議会の小委員会として「地域公共交通検討会議」を新たに設置いたしまして、将来を見据えた持続可能な交通網のあり方についてご検討、ご議論をいただいているところでございます。

本日の審議会におきましては、「交通ネットワーク総合ビジョン」の重点プロジェクトの進捗状況といったもの、そしてこの「地域公共交通検討会議」での検討状況につきまして、ご報告を申し上げた上で皆様方からまたご意見、ご助言を頂戴したいと考えておりますので、活発なご議論をいただけますようお願いを申し上げます、冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

**(黒田局長)**

本日の審議会につきましてはこの度の委員の改選後初めての開催となりますことから、委員と参与の皆様方をご紹介をさせていただきます。

最初に北海道大学公共政策大学院院長の石井吉春様でございます。

**(石井委員)**

よろしく願いいたします。

(黒田局長)

環境カウンセラーの石塚祐江様でございます。

(石塚委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

北海道船主協会連合会会長の小川敬介様でございます。

(小川委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

公益社団法人札幌消費者協会理事の奥谷直子様でございます。

(奥谷委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

北海道大学大学院工学研究院准教授の岸邦弘様でございます。

(岸委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

一般社団法人北海道バス協会常務理事の今武様でございます。

(今委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会議長の紺野則仁様でございます。

(紺野委員)

よろしくお願いたします。

(黒田局長)

株式会社ぐるなび理事食材プロモーション部門グループ統括部長の山本光子様でございます。

(山本委員)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

公益社団法人北海道トラック協会理事の野村佳史様でございます。

(野村委員)

よろしくお願いします。

(黒田局長)

札幌エアラインズアソシエーション会長の中島喜一様でございます。

(中島委員)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

弟子屈町長の徳永哲雄様でございます。

(徳永委員)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

北海道旅客鉄道株式会社取締役総合企画本部副本部長の瀧本峰男様でございます。

(瀧本委員)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

福祉環境アドバイザーの牧野准子様でございます。

(牧野委員)

よろしく願いいたします。

**(黒田局長)**

なお、釧路市長の蛭名大也様と株式会社 JTБ 北海道札幌法人事業部観光開発プロデューサーの柳谷みゆき様におかれましては、本日、所用によりご欠席でございます。以上、委員定数 15 名のうち 13 名の皆様のご出席をいただいております。会議が有効に成立しておりますことをご報告させていただきます。

次に、参与の皆様をご紹介をさせていただきます。最初に、経済産業省北海道経済産業局長秋庭英人様でございます。本日は代理といたしまして総務企画部企画調査課長菅原知彦様にご出席をいただいております。

**(菅原課長)**

よろしく願いいたします。

**(黒田局長)**

国土交通省北海道運輸局長の川勝敏弘様でございます。

**(川勝局長)**

川勝でございます。よろしく願いいたします。

**(黒田局長)**

まだ、お見えになってございませんけれども、国土交通省北海道開発局長本田幸一様の代理として、開発監理部開発調整課長の樺澤孝人様が後程、ご出席なられるかと思っております。

国土交通省東京航空局新千歳空港事務所長岩根高幹様でございます。本日は、代理といたしまして、広域空港管理官の岩崎裕司様にご出席いただいております。

**(岩崎管理官)**

よろしく願いいたします。

**(黒田局長)**

独立行政法人鉄道建設運輸施設整備支援機構鉄道建設本部北海道新幹線建設局長の長谷川雅彦様でございます。

**(長谷川局長)**

よろしく願いいたします。

(黒田局長)

東日本高速道路株式会社北海道支社長の川添卓司様でございます。

(川添支社長)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

北海道経済連合会会長大内全様でございます。本日は、代理といたしまして、地域政策グループ総括部長の湊屋賢一様にご出席をいただいております。

(湊屋総括部長)

よろしくお願いいたします。

(黒田局長)

なお、北海道商工会議所連合会会頭高向巖様につきましては、本日、ご欠席でございます。代理といたしまして、政策企画部長の福井邦幸様にご出席いただいております。

(福井企画部長)

どうぞよろしくお願いいたします。

(黒田局長)

また、日本貨物鉄道株式会社 北海道支社長の内山健様につきましては、所用により、本日ご欠席でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

資料の確認の方に入らせていただきます。お手元に、議事次第、委員参与名簿、配席図、それと資料の1から資料の3まで、資料の2-1、2-2、2-3、それに参考資料といたしまして、1から3まで。以上を配布しております。また、委員・参与の皆様方には、地域公共交通検討会議の資料をファイルに綴じまして、参考に配布をさせていただきます。また、資料番号を合わせてはございませんが、交通ネットワーク総合ビジョンの概要版、それと審議会の条例規則を机上に配布をさせていただきます。ご確認のほどよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。初めに議事の(1)会長及び副会長の選任でございます。この度、委員の改選がございましたことから、今期の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、委員の皆様からご意見ございませんでしょうか。

なければ、事務局の方から提案をさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

(一同)

はい。

(黒田局長)

ありがとうございます。事務局といたしましては、前期の審議会の会長と副会長でございます、石井委員、岸委員にそれぞれ会長と副会長をお願いしたいと考えてございますがいかがでしょうか。

(一同)

異議なし。

(黒田局長)

ありがとうございます。石井委員、岸委員よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、会長は石井委員、副会長は岸委員をお願いしたいと思います。石井会長には、会長席に移動いただきまして、一言ご挨拶をお願いします。

(石井会長)

北海道大学の石井でございます。会長に選任いただきまして、改めて身が引き締まる思いをしております。

荒川副知事のご挨拶にもあったとおり、北海道の交通をめぐる環境は、非常に厳しい部分があるのかなど。人口減少、高齢化の流れがすでに進んでいるというようなところで、公共交通の維持ということについて、問題が色々出ているのかなと思っております。その一方で、インバウンドの増加というようなことですか、北海道新幹線の開業、少し先ですけれども札幌延伸、ようやく陸路の高速交通ネットワークに、北海道がつながったというような明るい状況がございますし、空港民営化というようなことについても、上手にさばっていけば北海道の交通を変える、大きな起爆剤にもなるのではないかなというようなことを考えていくということで、是非委員の皆様のご意見をいただきながら、この審議会を実りのあるものにさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(黒田局長)

ありがとうございました。それでは、このあとの議事進行は、石井会長にお願いいたします。よろしくお願いたします。

(石井会長)

それでは、さっそく議事に入らせていただきます。議事の(2)でございますが「北海道交通ネットワーク総合ビジョンの重点プロジェクトの推進状況について」でございます。事務局から説明をいただいた後で、質疑や意見交換を行いたいと思います。それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

(千葉課長)

はい。交通企画課の千葉です。よろしくお願いいたします。座って説明をさせていただきます。

私からは議事の(2)北海道交通ネットワーク総合ビジョンの重点プロジェクトの推進状況につきまして、資料の1-1によりご説明いたします。

この北海道交通ネットワーク総合ビジョンは平成20年12月に策定しました道の交通政策の指針でございまして、道では、その推進状況につき当審議会にご報告するとともに、ご意見をいただきながら取組を進めているところでございます。なお、この「総合ビジョン」の全体の取組状況につきましては、航空分野の計画であります「道内空港活性化ビジョン」の取組状況と合わせて、参考資料の1及び2としてお配りしております。本日の審議会におきましては、このビジョンの中で、特に集中的に取り組む課題としております「重点プロジェクト」の取組状況につきましてご報告し、皆さまからご意見等をいただきたいと思いますと考えておりますので、よろしくお願いいたします。また、この「重点プロジェクト」に関連いたしまして、最近の大きな動きとして、「新幹線の開業の効果」また「空港経営改革の動き」に関して、後ほど、資料1-2、1-3で、担当の参事・課長から改めてご説明させていただきます。

それでは、資料の1-1をご覧ください。表紙に記載されておりますとおり、重点プロジェクトとしましては、5つのテーマを設定しています。以下、テーマ毎に取組状況をご説明します。なお、このあとの意見交換の時間を長く確保させていただきたいという趣旨から、概要の説明とさせていただきますことをご了承いたします。

それでは、2ページ目をご覧ください。始めに「1 新幹線の建設促進と開業効果の拡大」といたしまして、「①二次交通ネットワークの整備」です。今年3月26日の新幹線開業に向けまして、道では、交通事業者や各関係団体の方々などと協力し、二次交通の整備に取り組んできたところでございまして、3ページの図にありますとおり、開業時点におきまして、新幹線駅から函館・札幌方面に向け、鉄道やバス路線などの整備が図られたところでございます。また、これからの取組となりますが、新函館北斗駅から後志方面への直行バスの季節運行とか、また夏になりますが、函館空港から中標津や稚内、旭川へのチャーター便の運行なども決まっているところです。今後の取組といたしましては、二次交通の一層の充実をめざして、道では今年度、地域や事業者の方々の取組への支援、またビッグデータによる動向調査などを行う予定でございます。



次に4ページ目をご覧ください。「②の 交通情報案内機能の整備」でございますが、駅周辺での案内表示など、わかりやすい交通情報の発信に向けまして、5ページの写真になりますが、各種取組等を進めて参りました。道としては、引き続き、課題を整理しながら、情報案内機能の充実に向け、取り組んでいくことにしているところでございます。

6ページ目をご覧ください。次に「③ 札幌までの早期完成」などに向けた取組です。新幹線の札幌延伸や青函共用走行区間における高速走行の早期実現に向けまして、これまで、様々な形で、国等への要請活動を行ってきたところでございますが、ご承知のとおり、昨年1月には、札幌開業を5年前倒して、平成42年度末の完成・開業をめざすということが決定したところでございます。道といたしましては、引き続き、関係機関と連携し、本件に関して国等への働きかけを行っていくこととしているところでございます。新幹線に関する取組状況は以上でございます。なお、開業後の状況につきまして、後ほど、担当参事からご説明させていただきます。

9ページ、重点プロジェクトの2番目の「道内空港発着航空路線の拡充」に関しまして「①の航空路線拡充に向けた取組」でございます。国際線や国内線の誘致に向けたPR活動や、地方空港へのLCC誘致などといった取組でございまして、成果指標としましては、国際線については「平成29年度に20路線を目指す」また国内線につきましては「充実に向けた取組の実施」としているところです。取組状況としまして、まず、国際線におきましては、観光プロモーションなどとの連携による誘致活動の展開、10ページになりますけれども、定期便を就航させる航空会社への補助などを行ってきています。また、国内線については、新規路線の誘致のために、新幹線開業に向けた函館空港からのモニターツアーや利用促進の取組、航空会社への要請などを実施してきたところでございます。

12ページ目をご覧ください。図がありまして、現在の国際線の状況、また下に国内線の乗降客数の推移などが載っております。外国からの観光客の急増などを背景といたしまして、国際線の路線は着実に増加しており、5月現在で19路線。目標の20路線まであと1路線という状況になっております。一方、国内線の方に関しましては平成23年東日本大震災のあと乗降客数が落ち込んでおりましたが、ゆるやかな回復傾向にあるという状況となっております。今後につきまして、11ページになりますが、引き続き、地域の方々と連携し、路線の誘致活動や利用促進の取組、CIQ体制の充実に向けた国への要請などを進めていくとしております。

次に、13ページをご覧ください。「②新千歳空港の機能整備」になります。深夜・早朝時間帯の発着枠や昼間の1時間あたりの発着枠の拡大に向けた取組などになります。新千歳の深夜・早朝時間帯の発着枠につきましては、昨年10月から、従来の6枠が30枠に拡大されたところです。また、昼間の1時間あたりの発着枠につきましても、14ページの中段に書いてありますが、国におきまして、来年の夏ダイヤから32枠を42枠に拡大すること、さらに、資料には記載されていないのですが、一部外国航空会社におきまして現在制限されている、乗り入れ可能な曜日や時間帯を今年の冬ダイヤから緩和するといったよう

な方針が示されているところがございます。道といたしましては、新千歳空港の一層の機能強化に向けまして、引き続き、国への働きかけ等を行っていくこととしております。

15 ページをご覧ください。「③ 道内航空路線の維持・確保のための国等への要望」です。国に対しまして、道内航空路線を運航する航空会社等に対する支援制度の創設や離島路線に対する支援の充実強化等の要請を行っております。成果・課題の欄に記載されておりますとおり、現在、国管理空港の着陸料につきましては軽減措置が継続するということが決定されておまして、また、支援制度の創設や、充実強化につきましては、引き続き国に要請していくとしているところがございます。

17 ページ目をご覧ください。「④ 道内空港の運営のあり方について」になります。本件につきましては、先ほどお話ししましたとおり、このあと「道内空港の空港経営改革の動き」として、担当の課長から改めてご説明をさせていただきます。

次に、「3. 本道と国内外を結ぶ物流ネットワークの強化」に関しまして、20 ページ目をご覧ください。始めに、「① 国際的な物流機能の強化」でございますが、道産品の輸出拡大や港湾の機能強化の促進といった取組でありまして、成果指標としては、港湾施設の整備や「北東アジア・ターミナル構想」の重点的取組の実施となっております。取組状況として、その下にありますが、輸出拡大に向けて、小口の冷蔵・冷凍品を集めて海外に輸送するといった取組の促進、ロシア極東地域への輸送モデルの構築事業、港湾の機能強化に向けた国への要請、さらに、21 ページの上段になります。最近注目されております北極海航路の利活用に向けた取組などを行っております。道としましては、引き続き、道産品の輸出拡大に向けまして、調査事業の実施や、港湾の機能強化に向けた国への働きかけ等を行っていくこととしております。

22 ページをご覧ください。「②国内・道内の物流ネットワークの強化」です。道路網など物流ネットワークの強化に向けた国への要請のほか、物流の効率化に向けまして、事業者や、荷主の方々などへのアンケート調査や意見交換会などを行ってきております。今後、引き続き、国への要請活動を行うほか、物流の効率化に向けた取組の促進に向けまして、関係団体と協力しながら、検討を進めていくとしているところがございます。

24 ページをご覧ください。「③ 安全・安心を支える物流機能の強化」についてでございますが、災害に備えた港湾や道路などの機能の強化について国へ要請しているほか、港湾間の連携強化に向けた取組などを行っております。今後につきましては、国への要請に加えまして、災害に備えた、BCP（事業継続計画）になりますが、これがまだ未策定の重要港湾におきましても、計画が策定されるよう、働きかけていくとしているところがございます。

次に、「4. 地域交通の確保」になります。27 ページをご覧ください。地域交通の確保に向けた市町村の取組をサポートすることや、路線維持のための支援制度の充実に向けた国への働きかけなどといった取組になります。成果指標としては、コミュニティバスの導入などに取り組む市町村を 81 から 97 に増やすこととしております。取組状況としましては、

振興局ごとに設置しております生活交通確保対策協議会におきまして、地域交通確保に関する情報提供・意見交換などを行うとともに、28 ページに表が記載されておりますが、バス路線の維持・確保のために、国との協調補助、あるいは道の単独によりまして補助を実施しているほか、これら支援制度の充実・強化について国への要請などを行ってまいりました。また、次の議題の（3）で改めてご説明しますが、昨年 11 月には、将来を見据えた地域公共交通網のあり方を検討するというので、「地域公共交通検討会議」を設置したところでございます。今後としましては、引き続き、情報提供など、市町村の取組を支援していくほか、国に対しまして、支援制度の一層の充実・強化や予算の確保を求めていく、加えて、地域公共交通検討会議の議論を進めていくとしているところでございます。

重点プロジェクトの最後になります、5 番目の交通機関相互の連携強化に関しまして、30 ページ目をご覧ください。始めに、「① 主要ターミナルにおける交通機関相互の連携強化」といたしまして、道では、新函館北斗駅をモデルケースとして、路線バスなど二次交通への乗り継ぎの円滑化、わかりやすい乗り継ぎ情報の提供などといった取組を進めてまいりました。今後につきましては、30 ページの下段になりますが、新幹線開業後の状況などを把握しながら、一層の連携強化に向け、取組をさらに進めていくとしているところでございます。

32 ページをご覧ください。「②交通情報提供機能の整備」でございます。これは道内の公共交通に関する情報提供機能を整備するというものでございまして、道におきましては、これまで、新幹線開業を見据えまして、道内を訪れた方々が公共交通機関を利用して、容易に移動できる環境を整備する。また、路線バスの利便性向上を通じて利用促進を図るといふ二つの観点から、インターネットで今、広く提供されております民間会社の経路検索サービスにできるだけ多くの道内のバスの情報が掲載されるよう、運輸局やバス協会の協力をいただきながら、取組を進めてきたところでございます。

現在の状況につきまして、33 ページに表が載っておりますが、対応するバス会社としては着実に増加してきております。道としては、引き続き今後ともバス会社への働きかけを行っていくとしているところでございます。

34 ページをご覧ください。最後になります。「③高規格幹線道路などの整備促進」でございます。高規格幹線道路の現状につきまして、35 ページのほうに図がありますが、今年 3 月には阿寒のインターチェンジが開通するなど、着実に整備が進んでいる状況ではございますが、その上にありますとおり供用率としては全国平均をかなり下回っており、函館市や北見市といった中核都市がまだつながっていないという状況にあります。このため、34 ページ下段になりますが、引き続き、整備の促進について、市町村や関係機関と一体となって、働きかけていくこととしているところでございます。

以上、資料の 1-1、重点プロジェクトの推進状況についてご説明させていただきました。

(柏木参事)

新幹線推進室の柏木と申します。私からは、新幹線開業に伴います効果について、説明させていただきます。まず資料1-2をご覧くださいと思います。

3月26日に開業いたしまして、約2ヶ月が経過しておりますけれども、新幹線の利用状況はじめ、様々な施設の状況につきまして、現時点で公表されているもの、また関係機関からの聞き取りによるものについて、当室で取りまとめておりますので、まず初めに、資料の1枚目の交通機関の状況についてご説明いたします。資料の上段には、北海道新幹線の新青森、新函館北斗間の開業後の利用状況を示しております。JR北海道によりますと、開業日から1ヶ月間における1日平均の利用者数、及びゴールデンウィークの期間中の利用者数は、いずれも前年における在来線特急、急行の実績と比較いたしまして、約2倍となっております。その下段、その他の交通機関の状況につきまして、まず道内の状況についてでございますけれども、タクシーについては函館地区ハイヤー協会への聞き取りによりますと、4月は全体として前年に比べて約6%の売り上げ増となっていると。特に、ジャンボタクシーの売り上げが約2倍になっているということでございます。また、貸切バスにつきましては、バス事業者からの聞き取りによりますと、定期観光バスが順調に推移しているということでありまして、他も前年並みの水準を維持しているということでございます。また、函館空港から道内航空路線につきましては、航空会社のプレスリリースによりますと、HACの丘珠線が増便による影響もありますけれども、前年比127.8%と増加。それからANAの新千歳線が、前年比96%と、若干減少しているということでございます。その他JRや函館バスなどが、2日間乗り放題となります、はこだて旅するパスポートというチケットにつきましても3月の発売枚数が前年の約3倍の230枚に達しておりまして、特に開業日から3月末までの6日間だけで、145枚が発売されたということになっております。

一方、函館と道外を結ぶ交通機関の状況についてでありますけれども、航空路線については羽田-函館線が、前年比でJALが87.6%。ANAが95.8%と、共に若干減少しているという状況です。資料にございませんけれども、昨年北陸新幹線の金沢開業時の例で見ますと、羽田と石川県の小松空港を結ぶ路線の開業翌月、4月の実績についてですが、JALが前年比の63.8%。ANAが58.3%ということで、2社共に約4割程度の減少をしていると。これに比べますと北海道新幹線の場合は、競合によるマイナスの影響は限定的となってきたというところがございます。その他、函館・青森間を結ぶフェリー航路につきましても、事業者からの聞き取りでは、4月の旅客が増加傾向にあるということで、開業の各交通機関の利用状況につきましては、いずれも概ね良好な結果となっておりまして、北海道新幹線開業による相乗効果が現れているというふうを受け止めております。

次に2枚目の宿泊施設、観光施設についてでございます。まず左上に宿泊施設の利用状況について簡単にまとめておりますけれども、4月の実績で函館市内の多くの施設が、前年比の2割から5割程度、お客さんが増加しているということでございます。また函館市

の周辺の地域のホテルにつきましても、増加傾向にあるということでございます。さらに料金単価が増加しているということもありまして、ほとんどの施設で売り上げが増加傾向にあるということも伺っております。イベントの来場者数でございますけれども、新函館北斗駅前での道と北斗市の共催によるおもてなしイベントの状況については、開業日から3月末においては好天にも恵まれまして、6日間でおよそ15万6千人の来場がありました。また、4月下旬から始めております、おもてなしステーション2016におきましても、ゴールデンウィーク期間中の10日間で、約8万2千人の方々にお越しいただいたということもございます。さらに北斗市内で例年開催しております、北斗陣屋桜回廊につきましても前年比124%と大きく増加しております。

次に、主な観光施設の入場者の状況ですが、五稜郭タワーでは開業日から4月10日までの16日間で前年比146%。ゴールデンウィークの10日間でも134%となっています。また、函館山ロープウェイでは4月の1ヶ月間で前年比109%という状況になっています。さらに今年オープンいたしました道の駅につきましても、木古内町、鹿部町、それぞれ大勢の方にお越しいただいているという状況でございます。また、檜山管内の江差町の開陽丸青少年センターにおきましても、4月の1ヶ月の入場者が前年の2倍ということで、檜山管内にも広がりを見せているところでございます。今回、桜の見所がゴールデンウィークと重なったということと、新幹線駅の車両の見学に訪れるという方が予想以上に多くて全道各地から訪れていただいておりますので、これら観光施設についてはいずれも、前年を上回るというような形になっております。全体といたしまして開業効果により、多くの道外の方に来道していただいているという他、道内の動きも少しずつ出始めているところでございます。

今後は青函ディスティネーションキャンペーンや、函館空港と道内各空港を結ぶチャーター便の運行など、観光客の誘客、新幹線の利用促進に向けた取組が加速されますことから、さらに大きな効果が期待されるところであります。

道といたしましては、引き続き官民の連携を強めながら北海道新幹線の利用促進に取組み、開業効果の波及拡大に努めてまいり所存ですので、委員の皆様におかれましては引き続き専門的見地からのご意見、アドバイスをお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。私からの説明は以上です。

#### (薬袋課長)

航空局航空課で空港の民営化を担当しております、薬袋と申します。私からは道内空港の運営の民間委託につきましても説明申し上げます。

先ほどご説明のとおり、道内航空の運営のあり方に関する検討の推進といたしまして、道の交通政策の重点プロジェクトに位置づけられております。これまでも当審議会において取組状況等は報告してきておりますが、前段、道の取組につきましても、その経緯についてご説明を申し上げます。

空港の経営改革に関しましては、民主党政権時代に旧法案ベースで議論されていた当時から、道でも検討を進めてきておりましたが、その流れが一気に加速いたしましたのは、今年初めに報道をされた菅官房長官の発言からということになってございます。その発言を要約しますと、本道の広域観光振興の観点から、国管理の4空港など道内空港の一体的な民間委託を進めたいと、そのようなものでございました。このような動きを受けまして、道では本年1月に担当局長等が、全13空港の関係自治体や、空港ビル関係者のもとにお伺いをし、状況の説明を行ったほか、4月初めから中旬にかけては副知事の方から関係自治体の首長をお訪ねし、直接道の基本的な考え方などをご説明したところでございます。また、4月21日には地元の皆様から寄せられましたご意見なども踏まえまして、知事と空港所在自治体の首長との意見交換を行っておりまして、この際に道の民間委託に対する考え方については特段の異論がなく、全体として概ねご理解をいただけたものと考えているところでございます。

それでは資料のほうでございしますが、お手元の資料1-3の①をご覧ください。道内空港の民間委託につきましては、未だに例のない複数空港の一括委託となる可能性もあることを踏まえまして、国に対しまして、国と地方の協議の場の設置を要請してきたところでございますが、5月18日にその初回といたしまして、北海道における空港経営改革に関する協議会が国との共同主催で開催をされまして、国・道・関係自治体の3者が一同に会い、空港運営の民間委託に関する様々な課題を検討するための協議会がスタートしたところでございます。第1回協議会には空港設置管理者や、立地地域の意向なども勘案いたしまして、国管理4空港と市管理、帯広と旭川になりますが、2空港。それに道管理の女満別空港を加えました、7つの空港の関係自治体にご参加をいただいております。この協議会は今後2ヶ月に1回程度の開催を予定しておりまして、国が目指す国管理空港を2020年に民間移行するという、そういったスケジュール感も視野にいれまして遅くとも年度内には、道の提案といったものを国に提出することを目指して検討を始めたところでございます。

次に資料の1-3の②をご覧ください。本道における空港運営の民間委託は13ある空港のうちいくつかの空港について、一体的運営を目指すものではございますけれども、道といたしましては道内各地に存在をする13の空港というものは、それぞれに地域の役割を担いながら、全体として経済活動や地域の暮らしを支える航空ネットワークを形成しているという点を踏まえまして、何にも増して、まず、民間委託される空港だけではなく、13空港で構成される道内の航空ネットワークの充実強化といったものに資するものであることが、民間委託に取り組む大前提であるというのが道の考え方でございます。こうした方向性を協議会の関係者間で協議・共有しながら、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます2020年に、国管理空港の民間移行を目指すというスケジュールを踏まえ、本道の13の空港について、いかに付加価値を高め将来にわたりその役割を充実強化していくことができるのかといった点について議論を重ね、北海道としての提案を取

りまとめていきたいと考えてございます。

なお、参考といたしまして、現時点までの検討の経緯につきましては、資料の1－3参考でのちほどご確認をいただきたいと思います。私の説明は以上でございます。

#### (石井会長)

ありがとうございました。それでは、ただ今ご説明いただいた交通ネットワーク総合ビジョン重点プロジェクトの推進状況について、北海道新幹線開業の状況、空港経営改革の動きを含めて、質疑応答に入りたいと思います。

特に後のほうでご説明いただいた新幹線と、空港経営改革についても、一定の動きが出てきたということですし、新幹線も開業効果ということで、それなりの効果が出ているというようなご指摘もございましたので、どんな視点からでも結構ですので、ご意見等をお出しいただければと思います。どなたかいかがでございましょうか。瀧本委員お願いいたします。

#### (瀧本委員)

J R北海道の瀧本でございます。北海道新幹線の話が出ました。今年、3月26日皆さんのおかげで、鉄道・運輸機構、それから道の皆様、関係者の皆様、国の皆様のおかげで、当社の安全問題等で大変ご心配をおかけいたしましたけれども、なんとか開業を間に合わせることができ、かつ当日大変良いお天気で、皆さんに祝福していただきました。青函トンネルの長い歴史があり、北海道新幹線が通るということで、そういう意味での感慨もあったわけでございますけれども、本当に皆さんの努力のおかげで開業ができたことを改めて御礼を申し上げます。その後、いくつか新幹線につきましてもトラブルもございまして、ご迷惑をかける部分もございまして、なんとか毎日安全に運行を継続していきたいと思っております。

先ほど道庁の皆様からお話がありましたように、輸送量としましては、昨年のお2倍くらいそのまま続けております。ちょうど寒かった時期に開業しまして、桜の時期があり、それからまたいい季節になって参りまして、昨日5月が終わりましたが、やはり数字としてもいい結果が出てきております。

ゴールデンウィーク等々、開業日当日よりも、それを超えた日もございました。また、先日の大韓航空機の羽田でのトラブルのようなときには、やはり代替交通として飛行機ではなくて新幹線を、東京－函館間でお乗りになるというようなルートも出てきております。さらに函館から私どものスーパー北斗・北斗といったところも本数を増やしておりますので、1.3倍くらいお客様に乗っていただいているということで、こういう効果をやはり全道的にどういうふうに広めていくのかということだと思います。

7月から、さらに青森県と函館のデスティネーションキャンペーンをやっていきます。J Rグループで長年伝統があるものであり、これを青函地域で、J Rグループ全体でやっ

て参りますので、またそれによって増えていただくことを期待しております。さらに、東北観光推進機構や北海道観光振興機構の皆様と観光施策をやっていく。さらに修学旅行の方にもたくさん乗っていただきまして、末永く、学生時代に乗って、さらに続いて新幹線もご利用いただくということを期待しています。本当に皆様のおかげで開業できたことをまずもって御礼申し上げます。私からは以上でございます。

**(石井会長)**

ありがとうございます。当初利用率が、あれこれ新聞等に出ておりましたけれども、構造的な問題もあるのだと思うのですけれども、その辺何とかもう少しこれから上げていただくことを是非期待したいと思っております。それと二次交通といいますか、どの辺まで波及が及ぶかが非常に注目されています。JR自体の利用で、さっきもスーパー北斗が3割くらい増加ということでしたけれども、札幌圏くらいまでは結構人が流動しているという見方をしてもよろしい状況なのでしょうか？

**(瀧本委員)**

当初やはり新幹線自体を目的に来られる方が多いので、先ほどの資料にございましたが、函館地区で色んな観光地が増えているので、東京等からいらっしゃる方がまず函館に行くことが多いと思います。そういう意味では全道各地、色んな地域でやっておりますが、それぞれの地域の魅力を出していただくことによって鉄道を利用していただく。あるいは東南アジアや中国、韓国からのインバウンドの皆様にも鉄道を使ってもらい、さらに色んなところに行ってもらおう。またこれからいい季節になりますので、北海道の魅力をより出していくということだと思います。

**(石井会長)**

どうもありがとうございました。他にはいかがでございますでしょうか。お隣の徳永委員何かご意見ご質問等がございましたらお願いいたします。

**(徳永委員)**

道東道の阿寒インターが3月12日に開通ということで、やはり連休中に雪が降って、道東地区は大変だったのですけれども、それでも10%くらいはのった。JRもありますし、これで道央圏と道東地区が完全に交通的にはつながった状況であるということです。それで、インバウンドの皆さんもJRの釧網線なんかにも乗っている方も増えていきますし、そういう効果がこれから出てくるのではないかなと。そんなことで楽しみにしています。とりあえずこれで。

**(石井会長)**



ありがとうございます。中島委員、何かご発言ございましたらお願いいたします。

**(中島委員)**

北海道新幹線開業ということで、当初私どもの東京一函館線の予約の動向がどういうふうになるかなということで見えていました。いわゆる流動人口が高まり、相乗が高まればこれに越したことはないということで、推移を見ていたのですけれどもやはり、先ほどご紹介があった資料1-2のように、若干予約は下がっているのは正直なところですが。これは特に北海道から、札幌もしくは函館のお客様が、旅行会社が作ったパッケージで、東北それから首都圏に行かれていますのが多いのかなという印象を受けています。そう申しますのは、こちらで販売している旅行商品の中でエアを使った商品が若干影響を受けているのは間違いないというのは、確かに印象として受けています。しかし、長い目で見た場合には双方向の流動人口がつながっていけば、飛行機、レール関係なく、人が動くということは双方でメリットが出てくると思いますので、長い目で見たときに双方にとって、北海道にとっても間違いなくプラスになると思っています。そのため、前年を少し下回ったこの数字については、実はあまり心配してない。こういう状況でございます。引き続き状況の推移によって、また次回にご報告をさせていただければと思います。

**(石井会長)**

どうもありがとうございました。続きまして、野村委員ご発言ございましたら。

**(野村委員)**

新幹線については、早く札幌まで延伸していただきたいというのが何よりの話なのですがけれども、我々運送業界につきましては、道内の物流で問題になっているのが時間短縮、労働時間の短縮化ということで、今協議会等で推進しているところですが、やっぱりその時間短縮の基となるインフラ整備の面では、高速道路の拡充です。1車線だと今70キロ制限であり、1車線しかないのも、もしその時に事故があったら渋滞にも巻き込まれます。また協会ではスピードアップ化ということで、分離帯を強度なロープですることによって10キロアップを図ることを求めているという話も聞きました。そういう物流、道路網の整備を図る国内の整理が必要。地方で農産品とか水産品がとれて、フェリーに間に合うとか、道内の市場に間に合わせるためには下の道とかを走らなくちゃいけない。もちろん高速道路もそうですけれども、一般道路の拡充とか、あと休憩施設の拡充っていうところも充実していただかないと、どうしても交通事故の発生っていうのが防げない。トラックの場合は自分が悪くなくても対向車が突っ込んできたら死亡事故、重大事故になる恐れがあるものですから、そういう一般道路も含めて、道路の整備、拡充、休憩場所の整備ということをお願いしているところでございます。

(石井会長)

ありがとうございます。最近は労働力の確保もやはり厳しい状況は続いておられるんですか。

(野村委員)

そうですね。昔は3Kと言われていましたけれども、今は活力・希望・貢献ということで、明るいイメージでトラック業界もPRしているところがございます。しかし、やはり長時間労働、時間当たりの単価という部分では、長時間働かないとある程度の給料がもらえないような体質になっているものですから、その分作業効率を上げなければならない。作業効率をどうやってあげるかという部分では、高速道路を整備して時間短縮を図る。そうやって時間当たりの給料単価を上げないことにはなかなか若い労働者が来ないという状況になっております。

(石井会長)

どうもありがとうございます。では、もうお一方、山本委員お願いいたします。

(山本委員)

はい。私はインターネットの世界の仕事が本業なので、その視点からと、それ以外にくつか今後も注目したいと思うポイントがあるのでお話ししたいと思います。

1点目は、空港と新幹線とそれぞれが色々と進化・発展している、そのことは実感しているのですが、空港と鉄道、そして二次交通が総合的にどのように今後展開していくのかを利用者としても注目していきたいと思います。

その文脈で少し細かい話になりますが2点目として申し上げます。私は飛行機が大好きで、今朝も東京から飛んできていますが、函館から釧路にも是非飛びたいと思っています。これは仕事としても、プライベートとしてもです。空から見る北海道の、あの素晴らしい風景を活かせるよう、是非13の空港の施策の中で色々とチャレンジをしていただけたらいいと思います。本当に魅力的なラインなので、コストが下がると乗客も飛躍的に増えるのではないかと。PRサイトを多言語化して、こうした情報を出していくと非常に有効だと思います。

いまの話と関連しますが、3点目として北海道新幹線開業の新函館北斗駅とか木古内駅を拝見して、交流拠点の情報発信の仕方によって、集客もできるのだなということを実感しました。トイレをもう少し増やしたほうが良いのではないかと、瑣末だけど案外大事なこともある。しかし、それは後日手を打っていただくとして、やはり、今現在はスタート時点なので、集客できるに決まっているのですが、これから継続的に来ていただくことを道内の他の地域と結びつけて広域でやっていって欲しいなと思います。

それと、最後に、レールも大好きなのですが、是非在来線での魅力ある営業活動

をしていただきたいなと思います。車体が古いとかそういうことではなくて、やっぱりそこにヒューマンタッチなサービスがあると、年齢の高い方とか外国の方も、より来たいという気持ちになるのではないかと思います。この辺は交通政策と観光政策をどう結節するかということで、この場を飛び越えてしまうかもしれませんが、是非そういうところも注視していきたいなと思っております。以上です。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。鉄道、航空路、その他をどうつなげるかというようなところは、この審議会にとっても永遠の課題で、少しずつどう良くしていくかというようなことだと思います。函館釧路の航空路線というようなことも、民営化という動きの中で、ネットワークをどう充実させるか、どう実現するかということだろうと思います。在来線の活用も、JRが今非常に厳しい状況の中で、どう対応されるかというような意味では重要な視点だろうと思います。どうもありがとうございました。

予定した時間になってしまいましたので、また次の議題でも今ご議論いただいた論点も含めて、議論できるかと思っておりますので、この議事につきましては、こちら辺で一旦まとめさせていただきたいと思っております。色んな視点でのご意見をいただきましたけれども、この運輸交通審議会、昔はもっと色んなテーマをいっぱい並べて議論していたのですけれども、重点的な議論をということで、重点課題を5つに絞ってもらっても、やっぱり1個1個聞くものすごく範囲が広いことをごさいますので、なかなか議論がしにくい面もあると思うのですけれども、今いただいた論点踏まえまして、またさらに深めていただくというようなことをお願いしたいと思っております。

それでは、関連する形になりますけれども、次の議題に進ませていただきます。議題2は地域公共交通検討会議の検討状況についてということをごさいます。これにつきましては、事務局から設置の趣旨やこれまでの状況について、報告をいただいたあとで、この会議の座長をしていただいております、岸副会長から議論の状況についてご説明をお願いしまして、その後意見交換を行いたいと思っております。まずは、事務局のほうでご説明お願いいたします。

#### (千葉課長)

資料の2-1をご覧ください。「地域公共交通検討会議について」ということで、設置の趣旨等について説明させていただきます。

まず1の設置趣旨でございますが、人口減少の進行や新幹線開業による交流人口の拡大、さらには来道外国人の急増など、本道を取り巻く交通環境が大きく変わる中、国や市町村、事業者等と連携して、地域公共交通網のあり方について、今後の方向性を総合的に議論していくということが、必要な状況となっているということが、1つの背景としてございました。また、JR北海道の再生に向けて助言等を行います第三者委員会「JR北海道再生

推進会議」におきまして、昨年6月の提言書の中で、地方自治体を中心に持続可能な公共交通網の目指す姿を総合的に検討する会議体の設置について提言を受けたこともあり、昨年11月「地域公共交通検討会議」を設置し、全道的な観点から地域公共交通網のあり方について検討するとしたところでございます。

次に、2の位置づけになりますが、この検討会議は、当審議会の小委員会として設置したものでございまして、検討会議での検討状況についてはこの審議会でご報告させていただくと。さらに審議会でもいただいたご意見を、検討会議での議論に反映させるとしているところでございます。

次に、3の構成でございしますが、学識経験者の方々、交通事業者及び団体、地方自治体の委員の方のほか、審議会の参与でございします国の機関や経済団体の代表の方々など、表に記載の方々にご参加いただいているところでございます。なお、検討会議の座長につきましては、ただ今お話がありましたとおり、委員の互選により、当審議会の副会長岸先生にお願いしているところでございます。

最後に、4の開催状況でございします。昨年11月に会議を設置した後、これまで2回会議を開催しております。交通事業者・団体、地方自治体の各委員の方々から、これまで現状や課題、取組状況等について、ご説明いただいたところであり、その上で「本道の地域公共交通網を巡る課題は何か」また、「将来の地域公共交通網に影響を与える因子は何か」という2点を論点といたしまして、意見交換を行ってきたところでございます。

以上、資料2-1、検討会議の設置の趣旨等についてご説明しました。議論の状況につきましては、引き続き岸先生のほうからご説明をいただきます。よろしくお願ひします。

#### (岸座長)

地域公共交通検討会議の座長をしております、岸と申します。これまでの議論の状況についてご報告いたします。資料の2-2をご覧ください。

第1回目は昨年の11月17日に行われましたけれども、交通事業者・団体の委員から、まずは各交通機関の現状や課題についてご説明いただきまして、そのあと意見交換を行っております。まず、JR北海道の小山委員からは、鉄道運輸収入の減少、あるいは経営安定基金運用益の低下といった中で、非常に厳しい経営を強いられているといったこと。あるいは、全営業キロの3分の2が、輸送密度2,000人未満という状況で、非常に厳しい線区を多く抱えているというような現状のご説明がありました。

北海道バス協会の中木委員からは、昭和42年をピークに輸送人員は減少を続けてきましたけれども、最近の国の制度改正等もあり、あるいは地域や利用者が一緒になって地域のバス路線のあり方を考えるという流れができたことによって、最近では、利用者が横ばいに推移するようになってきているということ。そして、高速道路の整備が進んだことによって、都市間バスの路線数が大きく増えているといったご説明がありました。

北海道ハイヤー協会の今井委員からは、タクシーの輸送人員は減少傾向にありましてけ

れども、ここ数年は横ばいであること。都市部では供給過剰ではあるけれども、過疎地では事業者の経営は厳しい状況にある。あと最近ライドシェアというのが非常に展開されてきていますが、これはタクシー業界としては非常に厳しいといったようなご説明がありました。

次のページをご覧ください。航空分野におかれましては、札幌エアラインズアソシエーションの中島委員から、国際線の旅客者数が大幅に増加しており、道内発着路線の旅客数を押し上げている一方で、例えば新千歳空港の深夜・早朝時間帯の空港アクセスの問題。あるいは、外国航空会社の就航に対応するグランドハンドリング体制などの課題があるとといった点についてご説明をいただいております。

これらの説明を踏まえて、地域公共交通を巡る課題などについて、そのあと意見交換を行いました。

まず、鉄道に関してですけれども、道民全体で問題意識を共有するには、JR北海道の情報開示はまだ不十分である。あるいは、鉄道路線の存廃というのは、経営の善し悪しとは切り離して議論すべきであるといった意見がありました。交通機関相互の連携・補完に関する意見としまして、人口減少などを背景に、公共交通機関の利用者が減少する中、交通機関の競争から共存に向かって、形を考えていくべきである。相互補完によって、トータルで増客を図ることが重要であるといった意見が出されております。

地域公共交通のあり方については、単にその縮小とか均衡を考えるのではなくて、新幹線、LCCなどのプラスの影響を、どのように地域に及ぼしていくかという視点も必要ではないか。あるいは、いかに交流人口を拡大し、地域の公共交通機関を使ってもらおうかという観点で議論をする必要があるといった意見が出たところでございます。

以上が、第1回の検討会議での議論の状況でございます。

続いて、第2回でございますが3ページ目をご覧ください。今年の1月29日に第2回の会議が行われましたけれども、この回では地方自治体の委員から地域公共交通に関する取組状況や課題などについてご説明いただき、その後、JR北海道から全線区の営業の状況についてご説明をいただいたうえで1回目に引き続きまして地域公共交通に関する課題などについて意見交換を行っております。

まず、自治体における取組状況としましては浜頓別町長の菅原委員からはJR天北線の廃止代替バスの運行体系見直しに関する取組についてご説明いただいております。そして、今金町長の外崎委員からは、町内の移動手段を確保するというところでスクールバス、福祉バスなどをトータルで見直して、デマンドバスの運行に向けた調査、実証運行を行って平成26年度から順次本格運行に移行していると。それをどうやって利用促進をしていくかという課題についてご説明ありました。大空町長の山下委員からは、特に高齢者の移動手段の確保のため、例えば、福祉、外出支援タクシー券の交付、スクールバスの混乗といった取組。そして次のページになりますけれども、鉄道駅に図書館を併設して駅の魅力アップに取り組む、あるいは女満別空港の二次交通網の構築が町としての課題であるといったご

説明がございました。

帯広市長の米沢委員は欠席されましたので、事前にいただいた意見を事務局が紹介する形でしたけれども、帯広市あるいは事業者の様々な取組によってバスの利用者が増加に転じているということ、地域公共交通網形成計画の策定に向けて検討を進めているといったご意見をいただいております。

続いて、J R 北海道の小山委員から 1 回目の検討会議でさらなる情報提供が必要という意見が出されたことを受けまして、J R 北海道の現状について 3 点情報提供をいただいております。1 点目は線区別の収支状況ということで、管理費を含めると札幌圏も含めて道内すべての線区の収支が赤字である。2 点目は極端に利用の少ない駅の状況ということで、全駅の約 3 割が 1 日 10 名以下の利用という状況である。そして 3 点目は、経過年数が進んだ土木構造物、建物の状況について安全投資と修繕に関する 5 年間の計画を策定し取組を進めていますけれども、それとは別に 50 年や 100 年を超える橋梁やトンネルが多数あって今後老朽した施設の更新、耐震補強について中長期的に取り組むといったことについてご説明をいただいております。

これらの説明を踏まえて意見交換を行いました、次のページ 5 ページ目をご覧ください。

まず委員からの意見整理をしますと、鉄道に関しましては、J R 北海道がここまで厳しい状況にあるということそれぞれの地域が理解した上で持続的な交通体系をどうするかという議論につなげていくべきであって、ただちに廃止協議につなげていくのは非生産的ではないかという意見。国鉄の分割民営化時の枠組みが機能していない、そうした厳しい状況を理解した上で、道民としては J R 北海道を支えていかなければならないという確認が必要ではないかといった意見がございました。また、地域公共交通のあり方につきましては道内の交通ネットワークについて鉄道やバス、航空機といった全体の役割分担の見定めが必要ではないか。交通事業者間の連携に加えて交通事業者と行政が連携し、利便性向上に取り組むことが必要といった意見がございました。

そして、地域公共交通検討会議の今後の議論の進め方についても意見をいただいております。J R 北海道の経営は厳しいので利用の少ない線区をどうするかということについて個別にも議論することが必要ではないか。検討会議では個別の議論ではなく道内全体の交通体系の戦略を議論すべきである。あるいは、都市間交通や観光、物流といった観点からも議論が必要ではないかといった意見がございました。

以上が地域公共交通検討会議におけるこれまでの議論の状況報告となります。

これを受けて、資料の 2-3 をご覧ください。ただ今ご説明したものを 1 枚にまとめたものがこの資料 2-3 となります。左側に交通を取り巻く環境。そして真ん中に現状と課題ということで鉄道、バス、ハイヤー、タクシー、航空、地域。そして出された意見につきまして、鉄道に関するもの、交通機関相互の連携に関するもの、地域公共交通のあり方に関するものということでまとめさせていただきます。以上が議論の状況なんです

けれども、本日は審議会の各委員、参与の皆さま方からそれぞれの立場から地域公共交通に関する課題、あるいは今後あり方を考えていく上で考慮すべきことなどについてご意見をいただければ、今後の検討会議の議論に活かしていきたいと考えておりますのでよろしくお願いたします。私からは以上です。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。地域公共交通検討会議の2度にわたる議論の経緯をご報告いただきました。この検討会議、基本的には人口減少等の続く北海道全体の課題の中で、公共交通、小さな生活圏の交通というよりはもう少し道内全体の骨格的な交通ネットワーク、そういったものをどういうふうに構築していくかというようなことが大きなテーマになっているのだろうと私自身は理解しています。

一方でJR北海道再生推進会議での議論を経てこの会議ができたということからすると、ややもすると、JR北海道の路線をどうするかといったようなところに力点を置いてご意見をおっしゃる委員の方も複数おられるっていうようなことが実態としてはあったのかなと思っております。基本的にはJR北海道は北海道全体の基幹交通を担っている主体の1つですから、その意味での議論というのは当然必要になると思いますがけれども、個々の路線の廃止等々にこの会議で踏み込むというようなことは私自身は少し非現実的かなと思っております。ただある程度そういったことにも方向性をきちんと与えなければ、それはそれで役割を逆に問われかねないという非常に難しいさばきを岸座長にこれからお願いすることになると、そんな状況でございます。

いずれにしても、議論そのものの経緯は今お伝えしたとおりですけれども、全体の北海道の交通ネットワークというようなことを睨んでいただいてそれぞれの立場でご意見をいただいて、それをこの会議でもぜひ活かしていきたいというふうに思いますのでよろしくお願できればと思います。最初、紺野委員の方からお願いできますでしょうか。

#### (紺野委員)

地域公共交通検討会議の中で最終的に出てきたのが、物流だとかということもあわせて、物が届かないとそこで生活することが出来ないと言うことが重要なポイントになってくるのかなと思います。そうやって考えると、地域公共交通の発達のためにでてきた新幹線であったりLCCであったり高速道路といったものが、物流の観点からいくと、新幹線が通ることによって貨物列車との共用の関係がどうなるのかという問題であったり、LCC化が発展することによって小型化になって荷物を運ぶスペースがどんどん少なくなるという問題が出てくる。あるいは、高速道路も先ほど野村委員のほうから出ていたように、一車線の関係のために70キロになると。そこをどういうふうにつなげていっていかってという問題が1番大きいのかなと思います。あわせてドライバー不足として、モーダルシフトを推進してきたという経過があるんですけども、人流と物流との共用の難しさというのが非常にできて

ているのではないかなと思います。今トラックドライバーの労働時間短縮の委員会もやっているんですけども、依然として先ほどの意見にあったようになかなか人が集まらないという現状は今も続いているようであります。集まらない要素は沢山あるというふうに思いますけど、もちろん少子化の問題、業界としてのあり方、新入社員あるいは新卒の子達がトラックドライバーになれるかという免許の問題もあわせてあると考えています。いずれにしてもトラックドライバーをいかに魅力ある職業にするかっていうことが我々にとっては1番大きな課題かなと思っております。

もちろん観光あるいは人を動かすっていうことにあわせて物流もいかに協業しながら動くかによって、地域やそれぞれの町が活性化するということにつながるのではないかなというふうに思っていますので、そんな観点から議論に参画させていただければというふうに思っています。以上です。

#### (石井会長)

ありがとうございます。物流の問題も非常に大きな論点。そこらへんが今までのところ少し弱かった部分があるかと思っておりますので、そういったところもこれから議論を進める必要があると思います。どうもありがとうございました。それでは今委員のほうからご発言をお願いできればと思います。

#### (今委員)

バス協会の今でございます。大変いつもお世話になっております。路線バスですけど、バス協会の会員で乗合大手となりますと40社ほどになりますが、平成26年度の経常収支で黒字という会員さんは40社中の9社で、31社が経常利益で赤字になっているというような現状でございます。従いまして、それぞれ道東なり道北なり稚内なり羽幌なり全道各地で自治体さんと直に路線バス会社さんが協議をしながら、いかに住民の要求に応えるようなバスの走り方をするのかというようなことを、従前から協議をしてバス路線を走らせているという状況でございますけれども、輸送人員が徐々に減ってきているというのが現状でございます。また、帯広のように一定の都市になりますと札幌市内も同じだと思いますが、皆さんマイカーをお持ちですし、バスを利用されない方々が多いので、バスの乗り方がわからないでありますとか、多分マイカーをお持ちの方は地下鉄の切符をどこからどこまで買えばいいのかというようなこともわからないような方もいらっしゃるかと思います。十勝ですと、十勝バスのようにバスの停留所付近の住宅等々を回りまして、バスを利用して下さいという取組をしても、何系統か走っていれば自分の家に近いバス停のバスがどこに行くのかわからないという実態があります。だから目的別にこのバスはどこからどこまで行くということを住民の方々にお知らせしながら、バスの輸送人員を増やしたというような実例もございます。

どちらにいたしましても、地域公共交通をいかに維持・存続させるかが本当に緊急の課



題となっています。

一方、運転者の確保という問題も大きな課題でございます。運輸局のお力を借りて検討会も開催しておりますし、道庁の事業も含めて運転者確保対策もされる予定になっておりますけれども、夕張のようにどんどん人口が減少していく過程の中で、運転者さんの数を確保できないということで、運行回数を減らす状況も生まれております。北海道新聞でも良く見られると思いますけれども、北海道中央バスが2週間に1回ぐらい、大体月曜日に運転者募集をかける広告が載ります。JRバスも同様に北海道新聞の募集等に載っておりますので、北海道内のバス事業者さんは運転者不足です。充足されているところもあるかもしれませんが、充足されない会社が多いかと思っております。そうした状況というのは一方で労働時間が長いでありますとか、貸切バスのように4泊5日で北海道を走るでありますとか、その分の給与を十分にもらっていないというような処遇の問題も一方であるかと思っております。処遇の改善も必要です。

私どもで今進めておりますのが、1つには北海道は積雪寒冷地ですのでバス停留所でお客さんを待たせるのは、利用者の方々にとっては大変だということで、スマホを含めましてバスの位置情報を出せるようなバスロケーションシステムの導入のための検討会を運輸局のお力を借りながらやっているわけです。すでにそういう情報を出しているバス会社さんもございますが、やはり費用が非常に高い。何時何分にバスがどこにいるか、このバス停を何時何分に通ったとかそういう位置情報が全部入りますので有用で便利なのは重々承知しておりますし、また運行管理上も重要な役割を果たすわけですが、その投資費用やランニングコスト等が高額でなかなか前へ進んでいかない状況になっておりますが、何とかさらに進めてまいりたいと思っております。

また、北海道の貸切バス会社さんは260社でその内116社がバス協会の会員です。平成25年3月に北海道の貸切バス車両全体が2,757両まで減る時期がございました。その前は3,000両をちょっと超えるような台数が過去最高でした。平成25年3月以降車両数は増えております。現在、平成28年の4月末の段階で、北海道内の貸切バスは3,183両となっております。一方でこの3,183両の車両を動かすだけの運転手は確保されていないという状況です。一般的には車両数に対して1.2倍位の運転者さんがいて車両がフル稼働できるというような運転手の体制になります。しかし、貸切バスを専業としている協会の調査でも昨年の9月末で車両数合計997両よりも運転者さんが44人マイナスになっているということですから、協会の貸切バス専業者の実態から推測しますと、少なくとも車両数に対して15%位は運転者さんが不足しているだろうと思っております。ただ貸切バスの場合、繁忙期と閑散期がございますので1年間フルに動かすだけの運転者さんを抱えるかどうかというのはまた別の問題になるかと思っております。

とりわけ今、バス業界で会員から色々注文がついているのは、札幌市内を中心としてインバウンドの方が来た場合に、段ボールでお土産を買うことになりましてその近くに駐車をしなきゃいけない。駐車をすると当然、道路交通法違反になりますので警察から怒られ

るということを繰り返しております。札幌市の協力を得ながら駐待機場を一部確保しておりますけれども、色んな関係者の方々からぜひ支援、応援をいただき、更に駐待機場の整備を進めたいと思います。発言が長く申し訳ありません。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。バスを巡る色んな論点を出していただきました。人手不足というような問題を考えると、まだすぐには応用できないんでしょうけれども自動運転のようなものをどのようにしていくかといったことも含めて議論していく必要があるのかなと今感じさせていただきました。どうもありがとうございました。続きまして、岸委員をとんで奥谷委員お願いいたします。

#### (奥谷委員)

札幌消費者協会の奥谷と申します。札幌市は北海道の4割の人口があるのですが、札幌市ですら郊外ではもう若い人が減少しています。郊外の高校生や働いている方が減るとことはバスに乗る方が減ることですので、札幌の交通でも他の地域と同じような問題となっています。一部、補助金でのバスの運行もあります。

札幌市というのは道内の地方と比較すると、いろいろと整備され交通も便利だろうと考えられる方もいらっしゃるかと思います。私の住んでいる所は札幌の郊外で、子どもが減少し4つの小学校を今1つにしようか2つにしようかと検討しております。ですから、このように、ほとんどの地域で、少子高齢社会による問題が発生しているといえます。当然、以前のように右肩上がりで経済も発展し、若い世代も増えて、第二次ベビーブームの子供たちがいるという時代ではないですから、鉄道やバス路線等を現状のまま維持しようというのはもう無理ではないかと思えます。利用する人が少なくなれば、そのコストは誰が負担することになるのでしょうか。

先ほど説明がありましたように、JRの保線、トンネルや橋梁の保守管理等、また高速道路、一般道その他、今は補修し維持するだけでも膨大で、利用者の安全・安心のためにはこれらが最優先で重要な課題となっているのではないかと思います。

ですから、現状のまま、様々な交通網のインフラ設備を維持することではなく、これからは、ある程度折り合いをつけながら、将来を見据えて進めていく必要があると思えます。持続可能な交通網として、また、それはこれから有望視されている観光も重要ですが、やはり地域で生活する人たちの産業や生活のためには何が必要なのか。それを支えるのは地域なのか、あるいは道、国が支えるのか。問題となっている状況についての情報を皆さんに知らせ、認識を共有し納得してもらう必要もあるかと思えます。今皆さんのお話を伺いましてそのように感じました。やはりこれからは何事にもスリムにコンパクトに、そういう道を進んでいかなければならないでしょうし、以前と同様に全てを維持するというのは無理ではないかと思えます。

**(石井会長)**

どうもありがとうございます。まさに、北海道の交通を取り巻く環境そのもののご指摘があったかと思います。札幌一極集中というふうに言われていますけれども、よくよく見ていくとほとんど中央区一極集中な状況でございますから、札幌でも人口減少高齢化というような波は全体では非常に広がっているところも重要なご指摘ではないかと思います。いずれにしても、交通ネットワーク、交通機関、基本的には有償で使うというような性格のものが大部分ですから、赤字が出たらそのコストを誰かが負担しなければ維持できないという構造が基本だということ踏まえた議論をこれからしていかなくちやいけないというふうに思います。どうもありがとうございます。続きまして小川委員お願いいたします。

**(小川委員)**

北海道船主協会連合会の小川でございます。昨年の地域公共交通検討会議には船会社の立場としては参加してなかったのですが、道内発着のフェリーにつきまして、特に船会社の立場から発言させていただきます。

港からJRの各駅や地方都市へのアクセスの悪さ。また、フェリーは主に貨物の物流に合わせた運行形態にもなっているところも一部ありますので時間帯によっては、一般乗客でご利用のお客様に対してはちょっと不便があったりと、こういった面では同じ問題を抱えているのかなと思います。船会社の運行スケジュールに合わせるとやっぱりなかなかお客様がいらっしやらないと。しかし、乗船されるお客様を増やすことは、旅行代理店と連携して船会社がもっと頑張っていくところだと思います。

一方先ほどバス会社の方からのご意見がありましたけれども、空港とのアクセスや札幌駅とのアクセス等々は連携してやる必要がある。手前どもの会社でもフェリーとバスの連絡切符を発売したり等はしているのですが、先般、例えば十勝バスと連携して、通常札幌に行くバスや帯広に行くバスとフェリーとのパッケージで利用者を増やすとか、そういった連携を模索しているところでもございます。このように北海道の各地方ともアクセスしやすい環境を整えていく必要があるのかなと思っております。

あと、フェリーに関しては、先ほどお話しもありましたけれども、船員の労働者、船員不足の問題を抱えていますので、環境的には一緒だなという思いを今日改めて感じたという次第でございます。ちょっと論点がズレているかもしれないんですけど、以上でございます。

**(石井会長)**

どうもありがとうございます。年に何回かフェリーに乗ることがあり、乗るとなかなか便利な部分があるなと思うんですけど、なかなか乗る機会をうまく作れないっていいま

すか、あんまり使ったことがない方がまだ多いかなという印象もございまして、色々なところをぜひPRしていただければいいかなと思います。続きまして、石塚委員、お願いいたします。

#### (石塚委員)

公共交通の現状と課題ということでは、各業界の方、専門家の方もわかりいただいているのだらうと思っておりますし、もう既に議論し尽くされているのだらうと思います。私もこの委員を引き受けて、長くやっていて、いつも同じような意見が出されていて、でも結局は人口が減るとか過疎化の問題で、なかなか課題を克服する対策が議論されていないと思っています。

課題が見つかって、それを「こうしたらいい」までは見えるのですけれども、「どうしたら克服できるのか」というところがない。そこで一つ私が思ったのが、市民の方が「乗ってみたい」「使ってみてみたい」と思えるような情報の発信や、魅力ある乗り物があればいいと思います。もちろん新幹線であれば、「初めてだから、乗ってみたい」と思う。私も試乗会に行ってみて、「もう乗ったよ」って、ちょっと自慢してみたくなる。そんな「乗ってみたい」や、乗ってみてどうだったか、フェリーも乗ったら、「お風呂があるのは知ってた?」とか、とても素敵で格好よかったという「乗ってみたい」。例えば、先日、廃線になる増毛線に乗ったんです。「最後だから、乗ってみたい」と。故郷なので、家族で「もう最後だから」って言って乗った。そうすると、増毛線が大変混んでいて驚きました。地元なので、留萌-増毛間がどれだけ利用されていないかというのも十分わかっていましたが、乗ってみたら多くの人がいた。きっとこれは「乗ってみたい」と思った人がこんなにいたのかと思ったんです。

また、先日、友人達と食事をした時に、バス1本ですぐ来れるのに、みんなタクシーで来ました。なぜタクシーで来たのか聞くと、「乗り方がわからない」、「路線がわからない」と言いました。そのため、「こうすれば乗れるんだよ」と教えると、「ああ、そうなのか」、「安く来れたのに」という会話がありました。このことから、乗り方がわからなくてバスに乗っていない方が結構いることがわかりました。また、先日、バスに乗った時に、たぶん札幌に来たばかりの学生じゃないかと思うんですけど、乗り方が違っていました。お金の払い方が都市やバスによって違うので、間違えてしまったようでした。前から乗るバスもあれば、後ろから乗るバスもあるし、色々なバスがあるので、極端な言い方すると、バスに乗るのがちょっと臆病になっている人もいるのかと思った。できれば、そういったことの改善があるといいと思いました。実際に使っている身としては、そんな形で色々乗ってみたいようなことをいかに市民の方に気づかせてあげるか、伝えていくか。「こんなに便利だよ」とか、「素敵だよ」とか、そんなことがあるといいのかと思います。

また、観光客対策も大事ですけれども、実際に暮らしている方たちに便利な公共交通対策も大事だと思います。また、もうバスにも乗れなくなってきた高齢者の方が増えており、

特に年金が出る日はタクシー業界がたいへんお忙しいというお話を伺いました。さらに町の中で待っているよりも、厚別だとか、南区だとかで待っている方が高齢者の方が利用してくれるということでした。ですから、その様に利用される方にとって利便性が良くなる対策を取っていただけるような、そういった議論をいただければという、期待と希望です。

#### (石井会長)

ありがとうございます。「乗ってみたいくなる」というキーワード、非常に重要なキーワードではないかと思えます。北海道はやっぱり広くて都市が分散しているという、特徴的な地域構造がございますから、改めてどういうふうに交通を担うかを考えると、距離の制約をあんまり顧みてこなかったんじゃないかと。たとえば、札幌から網走とか釧路とか移動するのだったら、飛行機が快適なわけですけども、まあ今現在は料金が高いということも頭についているので、なかなかそれがメインフレームになっておりませんが、改めて色んなトータルコストを比較して何を残すかみたいな議論をしたら、たとえば長い距離はもう少し航空に依存したらまさに快適になるんじゃないか。ほどほどの距離の拠点であれば、JRもございますし、場合によったら高速バスというようなこともうまく活用できるかもしれない。それぞれのインフラなり交通機関の特色って、それぞれ明確にあると思えますので、そこら辺をきちんともう一回見直して、今、石塚委員おっしゃった議論につなげることが非常に大事じゃないかと思えます。どうもありがとうございました。続きまして、牧野委員、お願いいたします。

#### (牧野委員)

牧野です。私は車椅子ユーザー、障害当事者としての立場でここに参加させていただいておりますが、現状の課題と申しますか、本当に切実に困っていることがいくつかありまして、この場でお話させていただきたいと思えます。

まず新千歳空港です。私は健常者でしたが、11年前に障害者になりました。今も飛行機によく乗りますが、車椅子の障害当事者として飛行機に乗るのは、すごく大変です。パッと行って空いている飛行機に乗るというわけにはいかなくて、「車椅子で乗ります」ということをお願いし、そして車椅子の形状から何から全部伝えまして、普通は40分前とかですが、「1時間前までに来てください」と言われてしまいます。手続きも大変です。また、家から飛行場までは、高速道路を使って、自分で手だけで運転する車で行きます。そして、新千歳空港の飛行場の駐車場に停めるのですが、ほとんど駐車場が空いてないのです。障害のある人たちが停めていて、それで空いていないというのでしたら、まだわかるのですが、ランドクルーザーみたいな大型車の駐車場になっているのです。そういう車がほとんどです。車椅子マークが付いている車はほとんどありません。そこに停められないと、私は車椅子を自分で下ろすことができないので、大変困ります。その現状について、色々な方からそういうお話を聞きます。「北海道の中で駐車場のマナーが悪いベスト3に入

る」と言われているぐらい、皆さんからよくそういうお話を聞きます。

そこで、一つご提案なのですけれども、パーキングパーミット制度のようなものを将来的に導入していただければと思います。すぐには無理だとも思いますので、札幌ドームで採用されている方式をまず検討してみてもどうでしょうか。札幌ドームの駐車場、障害者用の駐車場は、前もって申し込みをしてチケットを購入して、その駐車場のチケットがないと停めることができません。事前に車椅子用の駐車場を確保して、円滑に飛行機に乗ることができるような、そういう仕組みをまず作ってほしいと思います。必要な人が使えない車椅子駐車場というのは問題なのではないかと。これはすごく改善していただきたい。

あと、高齢化社会ということで高齢者が今すごく増えています。私自身も都市間バス、高速バスに乗りたいのですが、車椅子では乗ることができません。今、高齢者の免許証返上が進む中で、それに代わるものが必要です。旅行に行く時にでも、ちょっと地方の方に行くのも、高速バスを使いますが、足腰が悪いと、ステップが高くて乗れないこともありますので、今すぐは無理かもしれませんが、車両を入れ替えする時に、もう少し配慮された車両に変えていただくことができればいいと思います。

それから、タクシーですが、私は冬の間、タクシーに乗ることがほとんどできません。なぜかという、雪道の間から、顔を出して手を挙げて、タクシーの運転手さんと目が合っても、まず止まっていただくことができないのです。理由はどうしてだかわかりませんが、目が合ってもほとんど止まっていただけないので、一人でタクシーに乗ることができません。せっかくタクシーに乗っても、親切な運転手さんもたくさんいらっしゃいますが、中には車椅子のたたみ方も知らない運転手さんも結構いらっしゃいます。ですから、設備とかハード面が整っても、先ほど、山本委員からもヒューマンタッチのお話が出ていましたけれども、ソフトの部分でカバーされるところはたくさんあると思います。その辺ももう少し改良していただければありがたいと最近考えておりましたので、ここでお話させていただきました。ありがとうございます。

#### (石井会長)

ありがとうございます。車椅子での利用というようなことで、種々課題があるというようなご指摘がありました。当然そういうところ、ぜひ改善していかなくてはいけないと思います。どうもありがとうございました。もう少し時間ございますので、徳永委員どうぞ。

#### (徳永委員)

それでは、私から、1点、2点、話をしたいと思います。全道の町村14振興局の代表による総務建設常任委員会の中で、それぞれ今出ているような議論をしております。その中で、高齢化で人が減っていく中で、どのように地域交通を守っていくか色んな議論が出ています。その中で、生活を守る上では安全で安心な体系をしっかりと守っていかねばならないということで、先程来それぞれ女性の方から出ていたのですが、やっぱり冬

期間になると、釧網線で弟子屈から釧路まで乗る方が増えてきてます。これは医療だとか色んなとこに行く時に、より安全性を求めて公共交通機関に委ねることが道内でも結構あるのではないかと。そういう中で、それであれば、やっぱり経営のことも考えて、どう地方自治体なり道も含めて国も、公共交通機関を応援しながら、よりベターな方法をしっかりと構築していければと、そんなふうに思っています。

また、自分の都合だけでなく、やっぱりいずれは免許を返上して公共交通に乗るような時代が私にも来ますから、そういう人たちもしっかりと連携をしながらやっていければいいのではないかなと、そんな意見が結構でておりました。

その他にも、北海道は食については日本の中では一番美味しい食材がある。東京以南に行くと、北海道物産展というのは、ものすごく繁盛するような状況になる。それと観光をうまく結びつけて、そういう列車を走らせたりすることも、全道の町村会の中では、道の方にも陳情したいという意見があった。そういう食と観光と癒やし、自然を求めた、JR、航空体系、バス等の取組を行う等の今までの考え方にないもの作っていく必要があるのではないかと。それは小さい田舎の自治体も責任を持つということも大事ではないかなと、そんな意見も結構出ておりましたので、こういうこともぜひ考えた体系にしてほしいなど、そんなふうに思ってます。

#### (石井会長)

ありがとうございます。基本的には、それぞれの企業任せということだけでは、もう維持できないというような現状認識をお示しいただいたと思いますので、まさに地域全体でどういうふうに維持していくかというような論点で議論をこれからまた進めたいと思っております。瀧本委員お願いいたします。

#### (瀧本委員)

皆さまから本当に色々とJRに対しましてお話いただきまして、ありがとうございます。私どもも地域公共交通の会議に出ていました。岸先生、それから石井先生は本当にご苦労されていらっしゃると思います。色んな意見があるわけですが、資料2-3にございますが、路線の存廃は経営状況の善し悪しと切り離して必要性を議論すべきという意見が実際に出ておりますけれども、当社、国鉄ではございません。国鉄の時ですら経営問題は議論されましたけれども、今は株式会社という形態をとっております、資金的にも厳しい状況になってございます。決算を発表いたしましたけれども、予想以上に悪い数字も残念ながら決算の時には出てしまったということでございます。特にそれこそ資金が回らなくなると。航空会社の中でもそういうケースがございましたが、本当にそういうことが起きかねないという状況でございまして、つい3日ほど前でもですね、恥ずかしいことに水漏れをして、札幌圏が止まってしまった。本当にお金を掛けるべきところに掛けさせていただかないと鉄道として担うべきところが担えなくなる。心苦しく思っておりますが、そ

ういう当社の事情についても、なんとかご理解いただきたいと思っております。私どもといたしましては、まあ私もJRバスという会社にも関わっておりますけども、鉄道以外にも、色んな交通機関を組み合わせで地域の交通を考えていくということもすごく大事な視点になるであろうと思っております。以上です。

#### (石井会長)

ありがとうございます。様々な情報開示の中で、JR北海道の経営状況、非常に切迫して、すぐに対応しなくちゃいけないという状況については、道民の方々にもある程度理解されるようになってきたのではないかと。しかし、それは当然の前提として、やっぱりそういう認識を持ちながらも議論は進めなくてはいけないと思います。一個一個の、この路線の存廃云々というのは、一個一個の路線の収支だけではなくというようなニュアンスも結構あったかと思っておりますので、場合によっては赤字でもどうしてもJRに担っていただく路線があるのではないかと。ただトータル全体で経営が持続的に出来るようにどうするかという、そういう前提の中でと、私はそんな理解をしておったところでございますので、ご主旨は当然のこととして進めるようにできればと思います。どうもありがとうございました。もう少し時間がございますので、中島委員ご発言お願いいたします。

#### (中島委員)

地方公共交通ということで、エアラインズアソシエーションという立場というのもあるんですけど、所属的に日本航空で、HAC北海道エアシステムがグループ化しているわけなんですけれども、やはり色々私も地方にお邪魔すると、HACへの期待がある。さっきも函館から釧路へというご要望がございましたけども、そういった地方と地方を結ぶ空路というのは、やはり石井会長もおっしゃったように、時間短縮の魅力が非常にあります。これだけ広い北海道の中で移動の手段としては非常に有効だと思うんです。一方、実はどういうお客さまが乗られてるかということ、ゴールデンウィーク期間は、搭乗率が3割ぐらいになってしまうんです。つまり平日、ゴールデンウィーク期間以外は8割9割の非常に高い搭乗率を保っているんですけども、これはつまり背広を着てネクタイをしたビジネスのお客さまが非常に多いということです。もちろんこれは、さっきも石井会長からありましたけれども、やっぱり片道通常の運賃が1万6千円から8千円ぐらいということで、観光や生活のための利用というのがなかなか難しい。一方、北海道エアシステムの飛行機保有機数が36人乗り3機なものですから、これを回して経営を安定化させていくのもなかなか難しい。その辺りを特に道、行政と如何にコミュニケーションをとってやっていくのか。たとえば運賃でどういう魅力がある運賃体系を作れるのか、またそれをどうやってサポートしていただけるかということも、将来に向けて路線も含めて、やはりしっかりと検討していかなければいけない課題だなと認識をしています。



(石井会長)

ありがとうございます。需要が先か、供給が先かという問題と、価格だけがたぶんすべてを解決するものではないというようなことは確かにあると思います。変な話しですけども、私の所属する大学も、道庁もそうだと思うんですけども、道内は基本、JRかバスで行けという旅費規程がほとんど厳然と生きているような世界ですから、そういうところも本当に変えていかないと維持できないというような、そういう議論も必要なのかもしれない。どうもありがとうございました。それでは野村委員、いかがでございましたか。

(野村委員)

地域公共交通という部分では、的外れかもわかりませんが、過疎化という部分でお話ししたい。今年の2月から、関東・関西から北海道に入り込む物流が2月からちょっと落ち込んでいます。それは何故かという、札幌道央圏の物流は、人口を維持している中で、そこそこありますが、地方圏の人口が札幌に流出したり、道外に移動しているので、地方の物流が減っている。地方の物流は、一旦札幌のストックヤード、倉庫に入れて、それを地方に再配達しているという形が多い。今、地方の人口と物流が減っているので、既存の倉庫や、車両設備をどうしようかっていう悩みがあるという話を聞きました。

また、北海道の物流の最大の問題点は、雪が降ることで、夏と冬の需要と供給のアンバランス、この繁閑の差が激しいことです。当社にとりましては、ジャガイモ・タマネギを本州に送っている。道内物流よりも、本州のウエイトが多いわけで、その車両設備をいつの時期に合わせて、“何台保有するのが最適なのか”が課題です。北海道は秋に車が足りないが、4月から7月の前半までは、農産物が取れないし、公共事業が始まらない限りは暇でどうしようもない。ジャガイモ・タマネギは、8月くらいから12月前半までがピーク。しかし、春先で農産物がとれない時は、ボトムになる。物流にしてもバスにしても同じだと思いますけれども、需給バランスを一定にすることが大切です。倉庫に保管するとか、需給を平均化する物流システムを荷主からの協力を得て構築することが、北海道にとっては何についても一番必要だと思います。

また、業者数も規制緩和以降4万社だったのが6万2、3千社ということで、過当競争に陥っており、運賃も叩き合いで上がらない状況が、もう久しく続いていました。最近では人材不足で上がってはいますけれども、やっぱり集中と淘汰がぜんぜん進んでない。バスにしても運送会社にしても、やっぱり業者数を減らす必要がある。

JRも民営化ということで、5つに分かれましたが、JR東とJR北海道が一緒でないと、北海道だけでなんて絶対成り立ちません。同じく物流会社も、淘汰して集中しなければならない。自動車業界にしても、日本のすべての業界についてそうだと思います。そういうふうな動きにしていかなければいけないと、私個人では思っています。

(石井会長)

ありがとうございました。だいぶ時間がなくなって参りましたので、少し時間を節約していただいて、最後、山本委員、お願いいたします。

**(山本委員)**

はい。今日色々ご意見お伺いして思ったのが、一つはやっぱり地域の人が使わないものを観光客も使うわけがないということがまず一つ。ですから地域に住んでいる人に一番使ってもらえるような、今あるものをコンパクトにして、どういうふうに出すのかということが重要なんだと思います。その一方、とはいえインバウンドとか、観光とか、物流とか、いまの北海道にとって大事な一手だと思うので、参考になることかどうかわかりませんが、一つだけ最後にお話しします。

実は東京もみんな今、必死です。正直言うと、電鉄各社も大変で、良いところは良いんですけど、仙台の民営化で先手を打ったところもありますけれども、競争が結構激しくて、沿線の住民の取り合いみたいになっているのが現実です。私、4月から所掌が変わって、日本の半分ぐらいをカバーするプロモーション部門を担当しているんですけど、この度ですね、4月13日に発表しましたが、すべての電鉄と、JR東、そして、NTTブロードバンド、ANA、それからJAL、そしてバニラエア、ピーチアビエーション他21の、東京都も含んで、社、局、こういった入り口でいうと羽田と成田の空港会社も入っていますが、大きな器でワンストップサービスをしようという仕組み（LIVE JAPAN PERFECT GUIDE TOKYO）が始まりました。これの事務方の一つがぐるなびなんですけれども、食と観光の情報発信をこれぐらいの集合体でやらないともうだめだということで、ある種の危機感と使命感を持ってスタートしています。首都圏でさえこういう状況だというのが実感するところです。月曜日に広島に日帰りで行ってきたんですけど、広島も「オバマさん来たけど、さてどうする？」みたいなところがあって、本当に全国そういうことになってる時に、これだけ魅力的な北海道が、もっとうまく交通網を活用して、地域の人、それから来る人も、また来たいところ、どんどん住みたいところになってほしいなと思います。以上です。

**(石井会長)**

どうもありがとうございました。今日、全員の委員の方に、かなり多様なご意見出していただきました。趣旨を十分踏まえて検討会議の今後の議論、検討に反映させていきたいと思えます。いずれにしても検討会議の議論の状況につきましては、引き続き当審議会の会議での報告なり、委員・参与への情報提供ということをやっているようにお願いしたいと思います。最後に、川勝参与をお願いいたします。

**(川勝参与)**

私も地域公共交通検討会議に参加させていただいておりまして、本当に道庁は苦勞され

ている会議を、先生のご指導の下に開いていただき、本当に感謝申し上げたいと思います。今までのご議論の中にもかなり出てきていると思いますが、これは別にJRだけではなくて、バスその他も含めて、公共交通機関を巡る状況っていうのは、大変厳しいものがございいます。それは人口減少もありますし、道路整備の進展というのもございいます。それに伴うやはり自家用車の増加によるモータリゼーションの進展というのも大変大きい。そういう環境の中で需要者が減ってきているというのは、やはり公共交通機関を巡る厳しい状況なんだろうと思っております。今後さらに高齢化が進んでいくということになりますと、今度は自家用車を運転できない、先ほど免許の話も出ましたけれども、運転ができない高齢者等々、いわゆる交通弱者の方々というものが増えてくる。そういう方々にどう移動手段を提供していくのかという点で、公共交通機関の重要性っていうのは、逆に高まっていくのだろうと思っております。

そういう中で、これからの公共交通機関は、先ほど奥谷さんもおっしゃってましたけれども、やはりあれもこれもということではなくて、それぞれの交通機関の特性というものを十分踏まえていただく。鉄道の場合は高速大量輸送ということで、逆に今度はインフラの維持費、固定費が大きいという特徴もございいますので、鉄道、バス等々、色んな交通機関の特性を考えながら、どういう交通機関を選択していくのかということを考えていく必要があるかと思っております。

そのためには、やはり地域の足を確保していくという意味で、地域の方々に検討していただく必要があるかと思っております。

こういう考え方というのは、地方公共交通検討会議の場でも交通政策基本法ですとか、基本計画とか、色んなご紹介をさせていただいて、今日もファイルの中に綴じていただいておりますので、また本審議会の委員の方々にも後ほどお目通しいただければと思います。今後、そういう考え方で検討していただければと思いますし、その過程でJRにはやはりしっかりと情報提供、情報公開ということと、丁寧な説明をお願いできればと思っております。今後また岸座長のもと、地域公共交通検討会議で、難しいご議論の方向性を打ち出していただくとということになろうかと思っております。そういった場、あるいはまたそれぞれの地域の関係市町村、あるいはJRで、個別の議論というものも進められていくのだろうと思っておりますが、私どももそういう話し合いが進んでいくように、努力して参りたいと思っております。以上でございます。

**(石井会長)**

どうもありがとうございました。今、ご説明いただいた点は十分踏まえながら、今後の議論を、岸座長、進めていただければと思います。どうもありがとうございました。他には、よろしいでしょうか。

**(瀧本委員)**

私どものJRの話ではないんですが、ちょっと一点だけ私の意見がございます。最初に千葉課長の方からですね、全体的な話がありました。道庁の取組がそれぞれ5項目にわたってあるんですが、何とかに関する国への要請という言葉が非常に多いですね。先ほど、山本委員からもございましたが、各地域が非常に必死にやっている中で、国に要請して「はい、終わり」ということでは、受ける国も「また北海道が来たか」となりかねません。ですから、国に要請して終わりではなくて、むしろ「こういうふう到我々は考えているので、法案を変えていただけませんか」とか、「税制をこうしてくれませんか」とか、そういうことを、ぜひ、こういう中で議論していくことをお願いをしたいと思えます。単に要請して、それで終わりということでは、決してないと思えます。JRの問題だけでなく、港湾の話等を含め、交通を良くしていくためにはそうしていただきたいと思えます。以上です。

**(石井会長)**

ありがとうございます。今、ご指摘の部分は、この審議会でも比較的議論になることが多いんですけども、要請云々というようなところで終わらすのだったら、そのとおりにんですけども、道がいわば直接やっていない事柄をいっぱい取り上げてまとめて書いていく。逆に言うと、非常に抽象化されることが多いので、「具体的に書け」というようなことを、どちらかというはずとってきて、こうなっているという側面もでございます。黒田局長、どうぞ一言。

**(黒田局長)**

反論ということでは、まったくないんですけども、やっぱり運輸行政を含めて、国の制度と関わる部分がありますので、そういった面でも、その要請ということは中で書いているわけでありまして。その要請の中では、道の要請として、これまでも地域の実態に応じた具体的なその制度の問題点と申しますか、改善してもらいたい点について、改正の要請をしてくださるので、具体的な提案を兼ねた要請ということでご理解いただければと思います。どうぞその点よろしく申し上げます。

**(石井会長)**

はい。できるだけうまくそういうふうに記述していただくということで、お願いできればと思います。岸副会長お願いいたします。

**(岸副会長)**

地域公共交通検討会議の私の進め方は、色んな意見が出てきて、それぞれ正しい側面もあつたりするんですけども、基本的には、計画論と制度論と運用論という形で、私はいつもこの3つの視点で、この人の言ってる意見は運用論の話なのか、これは制度の話なのか

ということを、頭の中で整理しながら、一応まとめているつもりでいます。1回目、2回目の議論は、運用論の部分が非常に多かった。「利用者がいない」とか「赤字が厳しい」とか、そういうところがメインになってしまっていた。石井会長もおっしゃってますけども、「もっと前向きなテーマっていうのもあるんじゃないか」ということは、当然頭の片隅には入れているのですけれども、計画論の部分がちょっとまだ議論し足りないかなと思っております。地域公共交通を守るとか育てるといいう言い方をしますけど、それは最後は地域を守るっていうことにつながってくると思ってます。その地域が将来どうなるのかっていうビジョンがないと、やっぱり交通をどうしたらいいか議論できないと思っています。北海道も総合計画が出ましたし、開発局の総合開発計画も出ましたので、一回この地域は将来こういう形になるっていうビジョンがあって、その中で交通をどうしたらいいかっていう議論をしたいなと思っています。以上です。

**(石井会長)**

これで事務局にお返しします。

**(黒田局長)**

本当に長時間に渡りましてご審議をいただき、ありがとうございました。先ほど、石井会長からお話ありましたけども、ただ今いただきましたご議論を、また事務局の方でも整理いたしまして、検討会議の方で参考にさせていただきご意見含めて、整理したいと思っております。また、審議会以外の場ですぐ対応できるご意見もございましたので、これについては事務局の方で調整のほうを早速進めて参りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上で北海道運輸交通審議会を閉会いたします。ありがとうございました。