

## 令和元年度 北海道運輸交通審議会 議事録

日時：令和2年1月10日（金）13:00～14:30

場所：ホテルポールスター札幌 2階 セレナード

### （折谷交通・物流連携担当局長）

定刻になりましたので、ただ今より令和元年度北海道運輸交通審議会を開催いたします。

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は、本日進行を務めさせていただきます、北海道総合政策部交通物流連携担当局長の折谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議は、14時30分までを予定しておりますので、皆様、ご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開催にあたりまして、副知事の中野よりご挨拶申し上げます。

### （中野副知事）

道副知事の中野でございます。本日は年初めの大変お忙しい中、委員や参与の皆様方には、審議会にご出席をいただきましたことを厚くお礼申し上げる次第でございます。この審議会でございますけれども、ご承知の通り、北海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という知事の諮問機関でございます。

これまで交通政策総合指針や航空ネットワークビジョンの策定、推進についてご審議をいただいていたところでございます。交通政策総合指針につきましては、2020年度までに集中的に進める施策ということで、5つの重点戦略を設定いたしまして、取組を推進するとしていたところでございまして、この指針の策定からもう2年を早くも迎えるわけでございますけれども、そういった中で、様々な取組を我々としても進めてきているところでございます。

主なものとしたしましては、近年増加しておりますインバウンドなど、観光客の誘致に繋がりますクルーズ線の誘致方針の策定や、道の7空港の一括民間委託、今年15日から空港施設の方の委託が始まりますけれども、そういったものの実施契約の締結、交流人口の拡大に資する取組でありますとか、公共交通の利用促進運動あるいは利便性向上に向けたMaaSの実証実験など、持続的かつ安定的な交通・物流ネットワークを確保するための取組を関係者が一体となって進めてきているところでございます。

本日は、指針や航空ネットワークビジョンの取組状況をご報告させていただきますとともに、また併せて、持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方についてもご説明をさせていただくこととしております。何卒、慎重かつ熱心なご審議をいただければと思っているところでございます。

2020年は、4月には民族共生象徴空間ウポポイがオープンいたしますし、また夏には東京2020オリンピックのマラソン、競歩、サッカーの札幌開催もでございます。まさに北海道ブランドを世界に強く発信できる年、本道の成長を加速する重要な1年になると考えているところでございます。

こういったような状況でございますので皆様方におかれましては、それぞれのお立場から、北海道の将来を見据えた交通施策に対するご意見など、活発なご議論をいただければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。私のお開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願いいたします。

### （折谷交通・物流連携担当局長）

本日もご出席いただいております委員、参与の皆様のご紹介につきましては、お手元に名簿を配

付しておりますので、この名簿をもって紹介に代えさせていただきたいと思っております。

なお本日は、委員 15 名全員に出席いただいておりますことから、本会議が成立していることをご報告申し上げます。

まず会議に入る前に、お手元に配付の資料を確認させていただきます。まず議事次第、名簿、配席図を添付してございます。それから、資料 1 から 5 までを添付してございます。不足等ございませんでしょうか。

それでは、ここからは、吉見会長の進行により進めさせていただきたいと思っております。吉見会長どうぞよろしくお願いいたします。

#### (吉見会長)

それではこれから議事に入ります。この議事に関しましては、まず事務局から一括して説明を行い、その後、議論を皆様とともに進めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それではまず初めに、北海道交通政策総合指針等の推進について、事務局から説明をお願いいたします。

#### (大須賀交通・物流担当課長)

お手元の資料 1 によりまして、北海道交通政策総合指針における重点戦略に関するこれまでの主な動きについてご説明させていただきます。1 ページをお開きください。本指針は、持続的な公共交通の維持、確保など、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するため、関係者が連携して取り組んでいくことを目的に昨年 3 月に策定したものです。中でも、2020 年度までの 3 年間に集中的に取り組む 5 つの重点戦略を設定いたしまして、関連する施策を展開しております。以下、5 つの重点戦略に沿いまして、この 2 年間の主な取組についてご説明をさせていただきます。

2 ページをご覧ください。重点戦略の 1 つ目、インバウンド加速化戦略におきましては、取組の視点 1 交流人口の拡大、2 観光客の周遊増加に向けて、平成 30 年度は、1-①の 2 つ目、クルーズ線の誘致活動の展開、2-③外国人観光客向けの観光列車モニターツアーなどを実施してまいりました。今年度は、1-①の 1 つ目、道内 7 空港の一括民間委託の実施契約の締結や、1-①の 2 つ目、北海道におけるクルーズ線の誘致方針を策定したところです。なお、このクルーズ船の誘致方針につきましては、お手元に配付しております資料 5 を後程ご参考いただければと思います。

3 ページ目をご覧ください。重点戦略 2 つ目、国際物流拡大戦略におきましては、取組の視点 1 航空路・航路の拡大と 2 道内産業の活性化・高度化に向けまして、昨年度は、1-①SIACT、札幌エアカーゴターミナルにおきまして、上屋の増設工事などの機能強化を図ったほか、1-②カムチャッカ地方で産学官合同の現地調査を実施したところです。今年度につきましては、1-①昨年 12 月に新千歳—ヘルシンキ間で就航いたしましたフィンランド線を活用した航空貨物の需要創出に向けた調査事業の実施や、1-②北極海航路を経由したコンテナ貨物のトライアル輸送などを実施しているところです。

4 ページ目をご覧ください。3 のシームレス交通戦略におきましては、取組の視点 1 連携の促進強化に向けまして、昨年度 1-①地域の交通事業者の方と連携したシームレス交通戦略推進会議を立ち上げたほか、1-③北海道鉄道活性化協議会の設立などを進めてきまして、取組の視点 2 利便性の向上や、3 利用の促進に向けましては、今年度、2-①シームレス交通戦略推進会議と連動いたしまして、十勝地域において、スマホを活用した MaaS の実証実験を実施し、利便性が高く、ストレスのない移動の実現に向けた取組を進めるとともに、3-①の 2 番目ノーカーデーの取組など公共交通の利用促進を図っているところです。

5 ページをご覧ください。地域を支える人・モノ輸送戦略におきましては、取組の視点1人・モノ輸送の連携・効率化につきましては、昨年度から1-①交通事業者と輸送事業者による貨客混載の取組、取組の視点3輸送人材の確保、育成に向けましては、3-①バス協会と連携いたしました運転体験・相談会の開催などの取組を進めてきたところです。今年度につきましては、1-②の1番目大樹町や、2番目斜里町において自動運転の実証実験や、3-①の2、ICTを活用しましたバス事業の収益力向上に向けた実証実験など、安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向けた取組を進めております。

最後のページになります。6 ページをご覧ください。災害に強い交通戦略におきましては、取組の視点1 関係機関の連携体制の強化、2 旅行者等も安心できる情報発信に向けまして、昨年度1-①交通・物流事業者等で構成する北海道交通物流連携会議のもとに、情報共有・対応強化ワーキンググループを設置いたしまして、わかりやすい交通情報の提供や、関係者が連携した対応策について検討を行ってきたところであり、今年度につきましては、1-①観光客緊急サポートステーションの開設訓練や、1-②訪日外国人旅行者に対する災害時における情報伝達訓練などを実施するとともに、2-①の1番目、悪天候等の際に、新千歳空港から代替交通手段を案内するウェブサイトの運用を開始するなど、利用者目線に立ったタイムリーな情報提供により円滑な移動を確保する取組を進めているところです。

以上、簡単ではございますが、重点戦略に基づいた取組について、代表的なものをご紹介しますていただきました。

#### (中尾航空課長)

続きまして資料の2、北海道航空ネットワークビジョンに関する主な施策につきまして、道における最近の取組を中心にご説明をしたいというふうに思います。

まず資料の1ページ目でございます。策定の趣旨でございますが、インバウンドの急増など、本道の航空環境の変化を踏まえまして、北海道における航空ネットワークの目指す姿、この実現に向けた方策を明らかにするというところで、2030年度を目途に策定した計画でございます。このビジョンでは、2030年度の目指す姿を、未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現と題しまして、右下に掲げました5つの視点に基づいて施策を展開しております。

2ページ目をご覧ください。視点の①新たな人の流れをつくるネットワークの形成でございます。航空ネットワークの充実・強化という柱のもと、航空事業の拡大、路線の誘致など様々な施策を展開しております。令和元年度の主な取組でございます。丸の二つ目、新千歳空港乗り継ぎ利用のPRでございますが、これは昨年12月に就航いたしました新千歳—ヘルシンキ線、これの安定的就航・運航を目指しまして、北海道のみならず、新千歳空港と結ばれる東北からの需要を拡大したいということでございまして、仙台の旅行会社への働きかけなどの事業を行っているところでございます。その下、丸の三つ目、道内未就航区間における実証実験でございますけれども、平成30年度に行いました調査におきまして、道内未就航区間で最も年間の流動が多かった札幌—紋別線をターゲットとしまして、この2月に実際に飛行機を飛ばし実証運航を行うこととしてございまして、今後の運航可能性等につきましての調査検討を行いたいというふうに考えております。

3ページ目をご覧ください。視点②海外・道外に向けた航空貨物輸送の拡大でございます。今年度でございますが、丸の二つ目、先ほどもご説明ございましたが、欧州路線の活用に向けた調査事業ということを展開しております。これは実際に、フィンエアーのベリースペースを借りまして、道産食品等を実際に欧州に運んでみて、課題等を探るという事業でございます。まさに本日の午前中に、初回の便ということで、荷出しをしたところでございまして、道産のお米、味噌、お酒など約100kgを、ただいまヘルシンキに向けて、まさに輸送しているという状況でございます。

4 ページでございます。視点③生活と医療を支える路線の維持・確保でございます。離島路線をはじめとした地域の生活路線の維持・確保と言ったことございまして、今年度におきましては3つ目の丸、奥尻一函館線における就航率の向上、利用促進に向け、新たに協議会を設置しまして、本格的な利用促進に向けた取組を奥尻町と一体となって進めていきたいということでございます。

5 ページ目でございます。視点④空港の機能強化と利便性の向上でございます。インバウンドの急増が続く中、受入体制の充実・強化が大変重要な課題となっているところでございます。今年度におきましては、2つ目の丸に示した通り、今年春からの、新千歳空港の発着枠拡大を見据えました空港アクセスの問題につきまして調査・検討を行っているところでございます。また丸の4つ目でございます。災害に備えた機能強化ということでございまして、施設の耐震化、除雪体制の充実・強化などの取組ということで、中標津空港におきまして地質調査などを実施しまして、今後の対策に役立てるといった取組をしているところでございます。

最後6 ページ目でございます。視点⑤地域と一体となった戦略的な空港間連携でございます。いよいよ来週15日から段階的にスタートいたします道内7空港一括民間委託に向けまして、道では優先交渉権者の選定、提案概要の公表、そして女満別空港に関する実施契約の締結といった一連の取組を着実に進めてきたところでございます。道では、今後、SPCはもとより民間委託を選択しない空港も含めた道内13空港全体の活性化を図るという視点から、今後引き続き、関係機関の皆様としっかり取り組んで、取組を加速してまいりたいと考えておりますので引き続きよろしく願いいたします。以上でございます。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。引き続き、持続的な鉄道網の確立に向けて、資料の3でご説明をお願いいたします。

#### (馬場鉄道交通担当課長)

続きまして、持続的な鉄道網の確立に向けまして、今般、道としての基本的な考え方の(案)を取りまとめましたので、その内容を、お手元の資料3によりご説明申し上げます。

まず、この考え方(案)の取りまとめまでの経過であります。昨年4月、本道の地域特性や実情を踏まえた支援制度の構築に向けまして、本審議会の岸副会長を座長に吉見会長にもご参画をいただき、有識者等による検討の場を設置し、ご助言をいただきますとともに、各市町村や関係団体など関係者の皆様からご意見を頂戴しながら検討を進め、道議会における議論なども踏まえて整理をしたところでございます。これまでの関係者の皆様のご協力、ご支援に対しまして、この場をお借りしまして、厚く御礼申し上げます。

それでは、考え方(案)の内容につきまして、時間の都合もございまして、ポイントを絞ってご説明をさせていただきます。資料の3の表紙をめくっていただきますと目次がございまして、この考え方(案)は、1これまでの経過と課題から7地域としての協力支援まで計7項目で構成されてございます。まず「はじめに」の項目でございますが、皆様ご承知の通り、JR北海道が単独では維持困難な線区について発表を行って以来、地域の将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方について議論を重ねているところでありまして、道では、本審議会においてもご審議いただきましたが、平成30年3月に北海道交通政策総合指針を策定し、持続的な鉄道網の確立に向け、各般の取組を進めているところでございます。4つ目のパラグラフにおいては、今般策定いたします基本的な考え方の位置付けなどを整理しており、持続的な鉄道網の確立と、JR北海道の経営自立に向けましては、JR北海道の徹底した経営努力を前提といたしまして、経営自立に向けた中心的な役割を担う国の支援とともに、地域としても、可能な限りの協力・支援が重要であるとの考えのもと、国に求める事項や、地域としての協力・支援のあり方などにつま

して、広域自治体である北海道としての考え方を整理したものとしてございます。道としては、今後この考え方をもって、関係者の皆様と丁寧な意見交換を重ね、国への提言を取りまとめ、オール北海道で取り組んでいきたいと考えてございます。

1 これまでの経過と課題におきましては、厳しい経営状況にある JR 北海道の現状を踏まえた課題などを記載しておりますほか、3 ページの本道の公共交通の現状と可能性におきましては、本道の交通ネットワークを取り巻く環境は、人口減少の進行などに伴い、公共交通の利用者の減少などといった課題が顕在化をしており、その傾向は今後も続くことが見込まれます一方、道内空港の一括民間委託等により、インバウンドの飛躍的な拡大が見込まれるなど、本道の飛躍に繋がる絶好の機会が控えており、こうしたチャンスを確実に掴みとる上で、公共交通ネットワークの充実が必要不可欠であることなどにつきまして記載をしております。

次に4 ページ、3 本道における鉄道の役割においては、豊富で良質な食の提供、観光立国の実現など、我が国の中で北海道が果たす役割が、大変大きなものであることを踏まえまして、本道の鉄道網は、道内の中核都市間等を結ぶ幹線ネットワークであることや、道民をはじめ、国内外から訪れる多くの人々の移動手段として重要な役割を担っていることを記載するとともに、5 から6 ページでは、物流面で本道の鉄道網が果たしている役割の重要性や、運転手不足など、トラック輸送や路線バスを取り巻く厳しい環境につきましても、記載をしているところでございます。

8 ページでございます。4 地域の取組と国の支援の考え方におきましては、2 つ目のパラグラフで令和2 年度までの、JR 北海道に対する国の支援の考え方をお示ししており、その次のパラグラフでは、国の監督下にある JR 北海道に対し、地域が支援をすることにつきましては、法的根拠などにつきまして、厳しい指摘もありますことから、国においては、本道の実情を踏まえた仕組みを構築していただく必要があることを記載してございます。

4 つ目のパラグラフ以降は、地域の取組について記載しており、JR 北海道の徹底した経営努力、国の支援に加えまして、地域においても、可能な限りの協力・支援が必要であるとの認識のもと、道及び沿線自治体等では、令和2 年度まで緊急的かつ臨時的な地域独自の支援を行いますとともに、全道的な鉄道の利用促進の取組を展開しておりますこと、また、9 ページになりますが、JR 北海道のアクションプランに基づきまして、JR 北海道が地域関係者と一体となって、利用促進やコスト削減に取り組んでいる結果として、令和元年度の第二四半期におきましては、アクションプランが展開されている8 線区はもとより、全線区合計の輸送密度も前年度から増加するなど、取組の効果が現れてきておりますことを踏まえて、引き続き利用促進の取組などを展開していくことが、重要であるという考えをお示ししております。

10 ページから13 ページには、利用促進の具体的な取組として、鉄道活性化協議会、線区別アクションプランの取組について掲載をさせていただいておりますので、後程ご参照いただければと思います。

次に14 ページ以降は、国に求める事項について整理をしてございます。7 項目の柱を立てておりまして、(1) 及び(2) では、経営安定基金が超低金利下の状況におきまして、十分な運用益が得られていないことなどを踏まえまして、安定的な収入確保措置を講じることや新幹線の札幌開業の効果が十分に発揮され、JR 北海道の安定的な経営に寄与するまでの間は、国において、安定的・継続的な支援を行うこと、16 ページの(3) から(6) では、貨物列車の走行にかかる負担軽減や、青函トンネルの維持管理などのコスト負担のあり方、北海道新幹線の最大限の高速化に向けた検討や、物流の安定的な確保などを求めることとしてございます。

さらに、20 ページの(7) におきましては、今後もさらに交流人口の拡大が見込まれていることや、我が国の発展に北海道が貢献するための交通ネットワークの形成といった国家戦略的な観点から、新たな支援スキームの構築を検討する必要があるとしており、新千歳空港アクセス鉄道の抜本改良などにつきまして、具体的に例示をさせていただいているところでございます。次に、23 ページの6 JR 北海道の経営姿勢では、JR の経営自立に向けては、JR 北海道と沿線自治体

をはじめとする地域関係者や利用者との確かな信頼関係に基づく地域の協力・支援が不可欠であることなどにつきまして記載をしております。

次の、7地域としての協力・支援にあたっての考え方では、24から25ページの(1)では、地域の支援に関しては、法的根拠や国と地方の役割分担など、整理すべき課題が残されており、地域の負担が伴う協力・支援につきましては、否定的なご意見を多くいただきましたことから、道としては、これまでの道議会での議論や、関係者のご意見などを踏まえ、いわゆる欠損補助など、利用促進に係るもの以外については、地域の負担は受け入れられないとの認識のもと、国が中心となって、本道の実情を踏まえた支援策を講じるよう求めていくこととしてございます。

また、26ページの(3)では、地域の協力・支援のあり方につきまして、地域が検討するために必要な情報がまだ十分ではございませんことから、道内自治体の厳しい財政状況なども踏まえ、様々な手法について、国やJR北海道に対し、必要な情報の提供を求めた上で、引き続き関係者間で協議をしていくこととしてございます。

最後になりますが、この基本的な考え方(案)につきましては、今週の1月8日に開催されました道議会の特別委員会に報告し、様々なご意見やご指摘をいただいたところでございます。主なものをご紹介させていただきますと、まず、国に求める事項につきましては、道内の鉄道網を持続的に維持していくために必要な支援規模を想定した上で具体的な支援策を道から示すべき。これまでJR北海道の財源不足によって、老朽化した鉄道施設の修繕等ができなかったことを踏まえると、国の支援は安全投資に対して重点的に行われるべき。また、地域としての協力・支援などにつきましては、鉄道活性化協議会を公共交通全体の維持確保のための組織へとバージョンアップして、取組を充実・強化すべき。オール北海道で全国に発信していくためには、JR北海道と地域がともに取り組んでいる利用促進の取組の成果が出ていることなど、前向きな表現も必要などといったご意見を頂戴いたしましたほか、考え方を取りまとめる道の主体性をより明確にすべきといったご意見も頂戴したところでございます。今後、道議会の議論や市町村、関係団体からのご意見、さらには、本日の皆様からのご意見なども踏まえ、さらに検討を進め、基本的な考え方を取りまとめますとともに、国への提言書を取りまとめている考えでございます。引き続きご指導、ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。議事では、(3)その他になりますが、道内航空ネットワークアクションプランについて説明をお願いいたします。

#### (中尾航空課長)

資料4をご覧ください。道では先ほどご説明しました通り、北海道航空ネットワークビジョンに基づきまして、2030年度を目指した取組を進めているところでございます。こうした中、本年1月から実施されます道内7空港の一括民間委託、これはビジョンの実現に向けた加速化に向けた強力な推進エンジンとなるものというふうに考えております。今後、北海道エアポートをはじめとする関係機関がまさに一丸となりまして、より戦略的に取組を展開する必要があると考えております。

こうした状況を背景といたしまして、今後の北海道の航空ネットワークの拡充に向けて道は重点的に何をやっていくのかということ、そして、関係者がどういう役割分担で進んでいくのかといったことを可視化をしていきたいということでございまして、アクションプランといったものを策定したいというふうに考えてございます。このプランの位置付けでございますけれども、北海道エアポートが今後公表されますマスタープラン、あるいは中期計画といったものに基づきまして、最初の5年間の目標を達成するまでの期間、また道が関係機関と連携しながら特に重点的に展開する事項を取りまとめる計画といった位置付けをさせていただきたいと考えております。

策定に向けたスケジュールでございますけれども、一番下でございます。今月から各地域との意見交換などを踏まえまして、骨子を作成いたします。かつ2月以降は、前回航空ネットワークビジョンの策定にご協力いただきました有識者の皆様などからもご意見を頂戴しながら、今年度末には素案という形でまとめてまいりたいというふうに考えてございます。その後、5月頃にHAPが新たなマスタープラン等を公表する予定と伺っておりますので、その内容を踏まえながら、最終的に7月に成案として公表したいと考えてございます。

今後、折を見て皆様にはまたご報告差し上げたいというふうに思いますので、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。以上でございます。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。資料5につきましては、先ほど資料1の説明の中で言及がございましたので、資料5について改めて、事務局から説明は求めないということにして進めたいと思っております。

それでは以上の事務局案の説明につきまして、まずご質問があればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日は、ただ今ありました報告につきまして、その内容及び本道の将来を見据えた交通政策に対するご意見など、委員の皆様のお立場からご意見をこの後いただきたいと思っております。本日は最初にごございましたように、委員につきましては全員のご出席をいただいているということでございますので、全体としては短い時間にならざるを得ませんので、恐縮でございますけれども、お1人当たり3分程度におまとめいただいてご発言いただければと思っております。

議事の内容でいきますと、総合指針等の推進が1番目なのですが、何よりこの2番目の持続的な鉄道網の確立に向けてというところに、関心やご意見が多いかなと思っておりますので、まず持続的な鉄道網の確立に向けた考え方についてのご発言をいただきたいと考えております。それではまず、岸副会長から、よろしいでしょうか。お願いいたします。

#### (岸副会長)

今日の資料3は、まずは北海道としての考え方ということなので、これがそのまま国に対して「お願いします。」と渡す文書じゃないということは、誤解のないように理解しておいた方が良くかなと思います。これを踏まえて、じゃあどうやって次に国に対して支援をお願いしていくかというところになるのですが、おそらくこの考え方をもとにつくっても、「ああそうですか。分かりました。」という形で国が動くとはなかなか思えません。果たしてうまくいくのかどうかというところを考えると何が必要かということはずっと考えていました。

まず1つは、国の支援が必要、国の責任でもってやるべきだということが、いたるところに書かれているのですが、これは平成28年にJRが単独維持困難線区を公表して、鉄道ネットワークワーキングチームで一番最初に議論した時の「国の責任でやるべきだ」という議論とは似て非なるものだという事はきちんと理解しておかないと、「また3年前、4年前の議論に戻るんですか。」となりかねないなというところを一番私は心配しています。

当然、国の支援はお願いしなきゃいけないというのは、これは皆さん共通した認識なのですが、あの当時というのは、地域がどれだけやるかというところは何もなく、ただ国がやるべきだという議論をやっていたのが、色々な議論を重ねてきた中で、地域も応分の負担をしよう、できることはやりましょうという中で、だけれどもやっぱり足りないからというか、我々だけではすべてを請負うのは無理なので、何とか国の責任でというふうになっているという。このストーリーはきちんと強調してやらないと、「また国に押し付けるだけですか。」というふうには言われかねないだろうなと、まずは思いました。

これだけの文書があっても多分、偉い人は、なかなか読まないだろうなど。きちんと読めば書いてあるのですけれども、その伝え方というのはとても大事だなと思いました。

2つ目ですが、国に対してお願いするということに、その国って誰だということを考えたときに、果たして国土交通省にこれに基づいた、提言書、要望書を持って行って、「お願いします。」というのが得策なのかという、多分、国土交通省にしてみたら、制度の中で自分たちができることという形で動くしかありません。国というのは一言と言っても、国土交通省とか鉄道局だけではなくて、やっぱり政治的に制度を変えるというところもあわせて動いていかなければならないと思います。

道議会でも指摘があったと先ほどご報告がありましたけれども、そうするとじゃあどうやって財源を確保すべきなんだ、どうやってお金を工面すべきなんだというのは、これは「責任を持って制度を構築してください。」と言うだけじゃなくて、具体的なアイデアをやっぱり出していかなきゃいけないなと思います。

色々これまでこんなアイデアが出てきたと思うのですけれども、改めてそれは同時進行で整理しながら、「具体的にこれを検討してくれませんか。」というふうな形で持って行くことが次に繋がるのかなということで、なかなか状況が厳しいというのは変わりないと思いますが、少しでも前に動くように、みんなで協力していくべきじゃないかと考えています。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。それでは、引き続き指名をお願いしていこうと思いますが、続きまして JR 北海道常務取締役の綿貫委員からお願いいたします。

#### (綿貫委員)

JR 北海道の綿貫です。まず、この持続的な鉄道網の確立に向けてご尽力いただいていることに本当に感謝申し上げます。またこの考え方(案)につきましては、北海道の立場でまとめたもので、当社の考えが反映されるものではないとは理解しておりますが、その上で、2点に絞り意見を述べたいと思います。

最初が、23 ページの段落 3 つ目のところで、当社の経営姿勢について述べられているところで、道や市町村への事前の情報提供が十分でないなど、道や道議会、多くの市町村において経営姿勢に対する不信感があることは否めないということであります。この間、アクションプランの策定、実行に当たりまして、全道の自治体の皆さんのところに足しげく通うなど、私どもとしては丁寧な説明に努めてきたつもりでありましたが、こういうご指摘を未だにいただいているということに、極めて残念に思いますが、こういったご指摘を私どもとしては真摯に受けとめて、今後とも、丁寧な説明、そして地域の皆様の声に耳を傾ける姿勢で臨みながら、地域の皆様、そしてご利用の皆様と確かな信頼関係を築くことができるように努めてまいりたいというふうに考えております。

それからもう 1 点は、25 ページの地域としての協力支援の考え方というところで、この段落の最初のところのポツのところを持続的な鉄道網の確立に向けて地域の意見や道議会での議論を踏まえると、利用促進に関わるもの以外については、地域に対して負担を求めることは受け入れられるものではないと考えると、こうした認識のもと、国が中心となって本道の実情を踏まえた支援策を講じるよう求めていくというところがございますが、この辺について、平成 30 年 12 月の関係者会議の中で、地域は維持困難線区を持続的に維持するための仕組み等について検討を行う場を設置しまして、検討協議を行うということがございます。これでいくと、利用促進以外について、地域に負担を求めることは受けられないということになりますが、先ほど岸先生の方からもありましたが、利用促進以外の費用は、当社と国で負担すべきというふうにも、受け止められるので、この辺について今後どうなのかなというところ、国とこれから協議していく中で、線区



問題について仕組みがしっかりできるのかというところが懸念があるという意見でございます。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは引き続きまして釧路市長の蝦名委員、よろしくお願いいたします。

(蝦名委員)

釧路市長の蝦名でございます。先の道議会の中で鈴木知事の方から示していただきました考え方が、私どもも市長会含めた中で、まず、鉄道の維持に向けて地方自治体が負担していくことについてどうなのかというお話をしてきたところでありまして、今回、このように表明いただいたということは、歓迎すべきことでありまして、私どもとしては、しっかり支持していきたいという形の中で、この記述の方を、前回は、違った記述だったので、ぜひとも、この方針に沿った中で記述をしていただきたいとこのように考えているところであります。

その中で、今、岸先生からもお話がございまして、その地元の負担という形で、国が行うべきという部分でありますけれども、そのものの状態で、とにかく何でも国が行っていくのではなくて、鉄道、鉄路というものをどういうふうに押さえていくか、前提を踏まえていくかということでもあります。

つまり、民間のものだという形になりますけれども、もう一つ、鉄路というのは、北海道にとっては社会的共通資本という言い方になるのでしょうか、要はインフラな部分が、まさしく、そういったものであろうということでもあります。その中で維持していくのに、民間の力の中で回転できるような、動いていけるような仕組みになっているのかどうなのかがベースになるのであろうということでございます。

例えば、民間の場合では、だいたい100 kmから120、130 kmの中で、開発とあわせて運賃収入以外のところの収入もありながらもビジネスモデルになっている訳でありまして、日本の面積の5分の1の北海道の広域分散という形で、こういった長い鉄路というものを同じ尺度の中で進めていけるのだろうか、であれば、北海道にとっての社会的共通資本というか、必要なインフラという位置付けにしたときに、そこをまさしく民間と地域というか、そこを利用しながら進めていくという関係性をつめていくのが重要なことであろうという訳であります。

市長会の中でも、JRの姿勢の話がありました。ただ、その中で言ったのは、この同じ鉄路を持って、同じ環境の中で、JRは今まで何とかしようとしてきたのではないのかと、もし、この同じ環境の中で、誰か黒字にできるような人がいるのであれば、誰かができるのだったら、それは「ごめんなさい」と皆で謝るよねと。でも、誰もできないじゃないか、この同じ環境の中で、誰が黒字にできるのか、そこを踏まえたときに、そこを日本に寄与する北海道として、鉄路というものを維持しながら、人の動き、モノの動き、こういったものを含めていく環境というものを一定程度、我が国の中で整備し、その中で、民間会社であるJRが様々な努力をしながら、そして地域の中で利用促進を進めながら、こういった形で進めて行くことが必要であるというようにお話もしているところでございます。そういった意味で、道の考え方につきましては、しっかり支持していきながら、そして、そこに向けて、私たちも進めて行くことが必要だろうと、このように考えてございます。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。続きまして弟子屈町長の徳永委員、よろしくお願いいたします。

(徳永委員)

大変、この様な立派な考え方で進めるということで、道の考え方、また知事、先ほど蝦名市長も申したように、やっぱり地域としてしっかりとこの様な形でやっていければと、そのように考えました。

特に、今の時代の中で、本当に地域が、人口減少社会、見た目以上に人が減ってきている状況というのは、大変な実態であるし、自治体全体でも経済的に厳しい状況下にあるということでもあります。

しかしながら、北海道が持っているポテンシャルというか魅力は大変素晴らしいものがある。食の文化についても素晴らしいものがある。これらをしっかり打ち出しながら、これらに打ち勝っていく。できれば各自治体も含めて地域の中で、しっかりと自分たちもこの鉄道網の経営をやるような形で、経営的な考えをしっかりと押し出しながら協力をしていかなければ、単にJRだけにとということにはならないのではないかと思います。

私はむしろ、北海道のこの広大な鉄道網が、ある面では、今、農業の分野でも無人のトラクターが30haの畑を耕すような時代になってきていますから、これらも上手くつなぎ合わせると、まだまだ発展するものを持っていると思っていますので、むしろこういった今までの考え方も踏まえて、先に向かって行けるようなこともあわせて考えていければ、素晴らしいものをつくっていくのではないかと。人は減りますけれども、逆にそういうことを考えていけるのではないかと、そういうような思いもありますので、今後、よろしくお願ひしたいと思っています。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。それではこの持続的な鉄道網の確立に向けた考え方に関しまして、その他の委員の皆様からご発言はございますか。それでは参与機関の皆様からもこの件につきましてのご発言をいただきたいと思いますが、北海道商工会議所連合会政策企画部の福井部長、お願ひいたします。

#### (北海道商工会議所連合会・福井部長)

福井でございます。僭越でございますが、発言させていただきます。

今回のポイントになるのは岸先生がおっしゃったように、具体的な提案とあともう1つは、やはり今回の法改正は北海道だけの問題ではないので、やはり全国の方に理解していただけるようなものにしていかなければならないという2点と考えております。

私も平成29年に提言をまとめて出ささせていただいたのですが、その中で、ただ北海道を支えていくという視点のほかにも、全国に貢献しているという視点をしっかり書いておく必要がありますし、それをアピールしていく必要があるのではないかと考えています。法改正が令和3年3月までの法律になっていますので、タイミングとしては今年の概算要求に間に合う形で、国に動いていただかなければなりませんので、スピード感を持って、重要なポイントを伝えていって、今の制度で足りないのであれば、新しい制度の構築に向けて、先生方にも動いていただく必要があるのではないかと考えています。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。続きまして、日本貨物鉄道株式会社北海道支社の柏井支社長、お願ひいたします。

#### (JR 貨物北海道支社・柏井支社長)

JR貨物の柏井でございます。このような立派な考え方をまとめていただいて、大変ありがたく思っておりますけれども、この中で書いていただいております通り、旅客輸送とは違う面で、私も貨物輸送、どちらも同じ鉄路を使わせていただいて輸送に当たっている流れでございますけれ

ども、我々としては北海道で暮らしておられる皆さんの生活を少しでもお支えしたいという気持ちでやっている部分と、それから北海道から本州に向けた食料の供給、これは日本全体に関わる、ナショナルプロジェクトの1つだと思いますので、その2つの面で、貨物輸送が今、成り立っているというところ。最近非常にご理解いただいている向きも、増えてきておりますので、そういったところを考えながら、どうやって将来に向けた対策をしていくか、対応をしていくかというところ、皆さんのご理解非常に深まってきていて、私どもも襟を正しながらも、精一杯頑張りを続けるという状況であることを、一言だけ、お伝えさせていただきます。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。それでは他にこの鉄道網の件につきましてのご発言はございますか。佐藤部長よろしく願いいたします。

#### (北海道運輸局・佐藤部長)

まず大変なご苦勞の中、この持続的な鉄道網の確立に向けた考え方(案)まで、まとめられること、作業について、敬意を表したいと思います。事務局からはこの議題について報告事項ということで事前に聞いておりましたけれども、一言だけ申し上げることをお許しいただきたいと思います。

これまでの経緯を踏まえて申し上げれば、まず、地域にとっての最適な公共交通のあり方というのは、地域の関係者自らが中心となって考えて、行動していただくということが必要と考えてございます。2018年の夏、平成30年の7月27日でございましたけれども、JR北海道の経営改善に向けた取組及び関係者による支援・協力について公表いたしました。そしてJR北海道に対して監督命令を発出したところですので。これについても、今申し上げた趣旨から、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区、いわゆる黄色線区でございますけれども、これについては、JR北海道と地域の関係者により、あるべき交通体系について徹底的に検討していただくよう求めているというところになってございます。

今回ご報告のありました考え方(案)においても、持続的な鉄道網の維持に向けて、全国各地の事例も参考にしながら、様々な手法について検討を進めるということが必要であるということが記述されてございます。我々国としても全国各地の事例等、情報提供など最大限協力をさせていただきますので、ぜひ、JR北海道と地域の関係者により鉄道を持続的に維持する仕組みの検討が今後なされるということを期待してございます。

国としましては、JR北海道及び地域の関係者の取組の着実な進展を前提として、JR北海道の経営自立に向けた国の支援を2021年度以降も継続するため、所要の法律案の国会への提出を検討するというようにしてございます。どうぞよろしく願いいたします。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。予定の進行の時間を、大分過ぎてきておりますので、恐縮ですがこのあたりで次のポイントに移りたいと思っております。

次は道内7空港における運営の一括民間委託に関する取組でございますが、これにつきまして、ご発言をいただきたいと思っております。それではまず、北海道エアラインズアソシエーション会長の山崎委員、お願いいたします。

#### (山崎委員)

北海道エアラインズアソシエーション会長をしております山崎でございます。航空に携わる者という立場で発言をさせていただきたいと思っております。

この道内7空港の一括民営化に関する期待というところでは、3点お伝えしたいと思います。

まず第1点目は、北海道を訪れるお客様の利便性が向上できるというところが大きいと思います。本質論なのですが、この7空港が一括で民営化されることで、旅客サービス面はもとより、保安、それから運航の安全、冬季運航の対策、このあたりの品質が均一でより高いレベルで改善向上していくと、このあたりが期待されるところでございます。

そして我々航空業界としても、こうしたより高い品質を保つ各空港、こちらに運航をさせていただくということで道内外から北海道を旅行するお客様の利便性の向上、そして各地域の魅力の発信を積極的に行いまして、来道者数の向上、そして地域の活性化に繋げていきたいと考えているところでございます。

そして2点目としては、これも元々この民間一括の委託に関するご提案にもありましたけれども国内、海外からの誘客の促進に確実に寄与する点で期待しているところでございます。新千歳空港以外の空港、各航空会社も路線誘致が積極的に行われると、こういったところに期待しているところでございますし、例えば、着陸料の低減などの誘致施策展開であるとか、新千歳空港以外の道内空港における国際線のファシリティの充実が想定されておりますが、それにより新たな航空会社の乗り入れが期待できる場所だと思っております。私ども本邦航空会社におきましては、外国の航空会社の乗り入れに伴い、グランドハンドリングの担い手として、安全運航を基本として、着実に受託できるというような体制が求められるという認識でおりますので、この点につきましては人材確保の部分も含めまして、精一杯努力をしてみたいというところでございます。

それから3点目としては、これもかねてよりの課題でございます二次交通との連携というところかと思っております。広大な北海道を面として観光いただくために、一括民間委託に期待しているところは大きいところでございまして、各空港、観光地、宿泊施設、それから地上交通が網羅的に結ばれることで移動しやすい、観光しやすい北海道の実現というところが期待できるというところかと思っております。

以上3点申し上げます。以上でございます。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。引き続きまして、株式会社ぐるなびアドバイザー山本委員、お願いいたします。

#### (山本委員)

山本でございます。今年もよろしく申し上げます。山崎委員のお話、とても大事な話だったと思います。去年、ワールドカップで国際マッチを札幌ドームでたまたま出張と合って見ることができました。非常に楽しくて、オーストラリアとフィジーの応援の人達とも会話したのですが、この7空港民間委託が実現しますと、世界各地から北海道を楽しみに来てくれる人たちが激増するのではないかなと、このゴールイメージをしっかりと持ちたいなと思います。そこから逆算して、何をすれば良いのかなというところが結構大事かなと思っていて、いくつか申し上げたいと思いますけど1つは、SPCが11月からスタートしたと聞いています。ぜひ、良いガバナンスで、どんどん仕事を加速していただければなというふうに心から願います。

それに対して、鉄道も同じことだと思いますが、地域の推進エンジンが大切で、国土交通省の資料で、それぞれの7つの空港に関してゲートウェイという位置付けをして、グローバルゲートウェイと地域ゲートウェイ、それぞれキャッチコピーがあって、拝見しました。これはこれで、この通りできれば良いのだけれども、地域でかなりしっかり推進エンジンになる人がいないと、実現するのは難儀だろうなと思います。そのところ、本当にその人を支える体制をつくらなきゃいけない。いつもこの話になります。ここ5年、10年、観光審議会でもこの話が出てきました。実際の現場に行ってみますと、個人にすごく体重をかけてしまって、その人を支える体制

ができてなかったりする。今はDMOになってきていて、できているかに見える地域もあるけれども、本当にそうなのだろうか。そのところを、今日、首長も出てらっしゃるので、支えてください。民間もできることはしっかりお手伝いしたいと思います。はっきりとそこに利益があれば民間は行くので。良いビジネスストラクチャーを一緒につくるのが良いのかなと思っています。そのためには、今日、LIVE JAPANとして参加していますが、既に首都圏では44の交通や観光に関する企業、それから都の交通局も入っていますけれども、相当機能していて、どこに行ってもLIVE JAPANというのは出ています。インバウンドの方が空港に降りてから見るのではなくて、母国にいる時から、このホームページを見て、次どこ行こうかな。何食べようかな。どのようにして周遊しようかなというのは、かなり見てくださっていて、今、インバウンドでナンバーワンのサイトになっています。北海道に1年半ぐらい前に導入させていただきましたけれど、どんどん参画していただいて、きめ細かな情報をライブでしっかり出す。一方で、先般のブラックアウトのときに、これが想定以上に機能しまして、防災災害情報としても良いものだねということになりましたので、エンタテインメントだけではなくて、強靱化という観点でも、ぜひ採用して使っていただきたいと思っています。

最後に、冒頭申し上げたように国内外の人が北海道を縦横に楽しんでもらう、その可能性もずっと前から北の大地ということによって言ってきましたけれども、私も最近5、6年、メインを東京に移していますが、京都だとか海外もいくつか行って、北海道を眺めると、ますます魅力のあるところだと思います。でも情報がバラバラと発信されています。ぜひ統合的に、MaaSもできますから、食と観光の情報をしっかり載せて、モデルを作ってやっていけたら良いなと思います。鉄道と、それから航空と海もありますけれど、この陸海空の魅力を合わせて、強い北海道になるように、心から願って、我々も全力でやっていきたいと思っています。

以上でございます。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。それでは恐縮ですが時間の関係がございますので、議事の順では最初に戻ることにいたしますが、指針の推進につきまして、ご意見をいただきたいと思っています。

これは全体に関わることになろうかと思っています。特にこの中でも、人口減少、高齢化といったことによる運転士不足の問題が指摘されているところでもございますので、それらにつきましてまずご意見をいただいております。ではまず、一般社団法人北海道バス協会理事の出口委員、お願いいたします。

#### (出口委員)

バス協会の出口と申します。よろしくお願いたします。

総合指針の中でも、色々、記載していただいておりますけれども、運転手不足というのがこの業界、大分深刻な状況になっております。その中で、国あるいは道庁のご協力を得て、一昨年から就職合同説明会、あるいは各大学、高校、そういったところにバス運転手の色々な日頃の業務内容等についてのパンフレットを配布して、少しでも、運転手になっていただく方を増やすような取組をしたところでもございまして、また、人数的には少ないですけれども、かなりの採用に結びついてるという状況でございます。引き続き、こういった地道な取組を協会としても推進してまいりたいというふうに思っております。

あとはJRの問題、先ほど色々お話が出ていたのですが、私どもも経営に携わる第一線の経営者として、不採算路線を黒字にするというのはなかなか難しいと思います。この北海道が国土面積の22%を占める広大な土地に対して、総人口に対してはわずか4.2%という中で、しかも、人口減少が続いているという状況の中で、いわゆる黒字にすることはまず難しいのだろうと、そのところをまずきちんと理解をしていただいて、オール北海道ということであれば、例

えば観光税とかそういうことが各自治体によって色々取組が検討されておりますけれども、場合によってはやはりそういったものの取組を、道としては、オール北海道としてこれだけのお金を用意しますと、その足りない部分を国の方で、補填してくださいとか、岸先生も以前、500万人口の中で、1人何万円か出せば、その欠損は十分補えるというお話をされていましたが、そういうことをやはり具体的にやっていかないと、言葉だけで、オール北海道といってもなかなか国を動かす力にはならないのではないかなというふうに思っております。

経営に携わる者として、JRのご苦労の実際の現状というのはよくわかりますし、いかんせん乗らない。乗客が少ないという状況ですから、やはりお金の問題というのは避けて通れないことだと思いますので、その辺のことも考えなければいけないのではないかと思います。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。引き続きまして公益社団法人北海道トラック協会理事の野村委員、お願いいたします。

#### (野村委員)

トラック協会の野村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。人手不足、運転手不足の対応ということでまとめてきましたので、協会の立場と事業者の立場ということで若干説明させていただきます。

トラック協会といたしまして、運転手不足の対応ということでは直接的には高校や自衛隊に人材確保のために、業界のPR活動を行っていますが、どちらかという、事業者に対して側面的な支援が主な活動になっております。これについて説明させていただきます。労働人口減少の中、新たに、運転免許を取得して、トラック運転者になろうという人が新たに来るような魅力的な業界にすることが第一だと思っております。また、現在、ドライバーの平均年齢は40後半だと思っておりますけれども、既存のドライバーにはやっぱり長く勤めてもらうようにしていくしかありません。また新たに女性や高齢者にも事故なく安心して働いてもらえるような環境整備が必要だと思います。では魅力的な業界とは何かということですが、ベテランドライバーにとっては、仕事に対する給料、その金額が魅力的だということであり、要は稼ぎたいということです。時間は多く乗っても良いから稼ぎたいということです。一方、今の若い人にとりましては、残業がなく、土日が休みであるということが条件だと思います。ではベテランドライバーの多く稼ぎたいということはどうやって持続して、ドライバーとして引き止めるかということなわけですけれども、実際といたしましては、残業時間、100時間以上働いて、今の賃金があるという体系の会社が多いと思います。働き方改革によりまして残業時間を減らすということは、給料が下がるということになります。給料が減少すると、ドライバーはやめて、より良い運送会社や他業種に転職しますので、残業が減り、給料が減った分、それを補填するために、徐々に運送会社は賃上げするしかありません。このためには、自助努力でコスト削減を行っていくのは必要ですけれども限界があるため、どうしても運賃等の値上げが必要になります。規制緩和により運送会社が増えた上、中小企業がほとんどの業界においては、荷主の交渉が大変難しいという状況が長く続いておりました。しかしながら近年、行政のバックアップによりまして、運賃や料金の値上げがしやすくなってきております。また実際にトラックが不足しているので運賃は上昇しています。国土交通省はトラック協会の要請を受けまして、ドライバーの賃金が、全産業平均の賃金になるようにと、標準運賃が作成されようとしております。これらのことによりまして、給料の増額に繋がることと思っておりますし、給料を上げなくては、人は集まらなくなってきております。また、若い人については、労働時間を少なくして、残業時間を減らすという、課題に取り組まなくてはなりません。これについては厚労省、国交省、トラック協会が中心になりまして、取引環境労働時間改善協議会によりまして、待機時間や、積み込み作業時間の短縮に向けコンサルティング事業を実施

して、効率化のモデルケースをつくるなどして、横展開をして、荷主企業や、運送事業者に作業効率化を促進しているところがございます。また国交省をはじめ、関係省庁との連名で作成した、トラック事業を持続的に継続するためのガイドラインによりまして、効率的な配送方法の事例や、法令で運転時間等が決められており、法令違反をすると処分されることが書いてある書類などを作成し、また説明して、荷主も徐々に効率的な配送に取り組んでいるところがございます。

また、トラック協会も行政と連携しまして道内の荷主企業 4,600 社あまりに同様の文書を送付や、道内の新聞やテレビに広告を出すなど、会員のサポートを行っています。その他、トラック協会といたしましては、運転免許の取得費用やドライバーの健康管理のための受診料の補助、また安全面では、ドライブレコーダーなどの助成金を支給しております。またドライバー不足につきましては、石狩管内よりも地方の方がドライバー不足が深刻になっておりますので、それを補うためにも貨客混載、また早期の高規格道路の整備が必要と思っております。またドライバーや配車担当者、これらの人員が大変不足しておりますので、これらの教育・育成、安全教育などの教育施設が今後必要になるのではないかと私は考えております。以上でございます。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。それでは引き続きまして地方交通運輸産業労働組合協議会議長の紺野委員、よろしくお願ひいたします。

#### (紺野委員)

交運労協の紺野と申します。ドライバー不足の観点から、多少お話をさせていただければと思います。働く立場の労働組合の代表ですから、その観点からお話させていただければと思いますけれども、基本、やはりなり手がいないということは間違いないですし、労働力不足が、全産業的には進んでるのだというふうに思いますけれども、特にトラック、バス、公共交通機関に勤める労働者も3倍ぐらい足りないというのが現状だというふうに思っております。何を換えればということを考えて、当然のごとく、賃金や労働条件を変えていけば多少なりとも集まってくるのではないかなというふうに思っていますし、今、トラック協会の野村委員の方から出たように、ただ、事業者と働くものだけで運賃を決められないというのは、物流業界の一番の問題点だというふうに思っていますし、そこにはやっぱり大きな荷主さんがいて、そこでの理解がないとなかなかうまくいかないというのが実情だというふうに思っています。ですから、もっと社会的なアピールをしながら、現状というのをどうとらえるのかということ、あるいはもう荷物が運べなくなるという現状を広くアピールしていく必要があるのだなというふうに思っています。子供の頃、ドライバーになりたい。運転手になりたい。という子どもの夢は、今でも結構上位には来ているというふうに思いますけど、なぜそれが今、実現されないのか。やっぱり長時間労働で休みもなく、賃金が低いということが一番の要因だというふうに思っていますから、そのためには事業者と労働者だけで、決めるだけじゃなくて、社会的にご理解していただくというか、マスコミを通じて流していただくのも結構だというふうに思いますけれども、特に今言われている運賃送料無料なんていうのは、これはやっぱり一番マイナスポイントに繋がることではないかなというふうに思っていますので、ぜひそんな改善も必要じゃないかなというふうに思います。

あと JR 問題で先ほど出ていましたけれども、地域公共交通に携わる人として、これは物流も含めて考えたときに、まず、安全をきっちり担保しながら、利便性を高めるということが一番のポイントじゃないかなと思っていますから、そこでは、色々な苦労も費用も必要になってくると思っていますけれども、そこをやっぱり中心的に考えていただいて、北海道をどうするかということに、これからも、私の立場で参画していければというふうに考えていますのでよろしくお願ひしたいと思います。

(吉見会長)

ありがとうございます。時間も大分迫ってきておりますが、他に、私の方から数名は指名したいと思いますが、トラック、バスもございまして、ハイヤー協会の方から、いかがでしょうか。一般社団法人ハイヤー協会会長の今井委員、もし何かコメントございましたら、いただきたいと思っております。

(今井委員)

ハイヤー協会の今井でございます。ご指名でございますので、協会の現状や今日の議題に関しての、意見などを何点かさせていただきたいと思っております。

まず最初にありました総合政策指針に関してですが、インバウンドの対応につきまして、我々の業界でいうと、例えばキャッシュレス化が随分と進んでおりまして、最近タクシーに乗るとわかると思うのですけれども、後ろにタブレットを積んでいて、電子マネーからクレジットカードからすべての決済ができるというのが、大分増えてきております。札幌でいうと、正確にはわからないのですけれども、おおよそ全体の4割ぐらい、これから加速度的に増えてくる。これによって、インバウンドの利用とかそういうものが促進されていくのだろうと思っております。

それから2番目にシームレス化についてですが、タクシーでいうと、やっぱり札幌のような都市と、それから小樽、旭川、函館といった地方都市と、それから、ある程度の郡部でも例えば余市町だとかそういうところと、完全な過疎地になっている、過疎地と言ったら申し訳ないのですけれども、そういうところと4つぐらいに分類する必要があるのかなと思っております。ただ、我々タクシーも道路運送法あるいは道路交通法、国の行政で色々規制を受けていますので、都会でも郡部でも受ける規制は一緒でございます。これについては、今後、役所とも相談しながら、地域の住民のために何が良いのだということをしっかりと考えていかなければならないと思っております。郡部で言いますと、この5年間で、北海道で約30のタクシー事業者が撤退をしています。やっぱりやっていけないということで。こうなると、本当に我が町から、公共交通がなくなる。じゃあどうするんですかと、ちょっと言い方は悪いのですが、白タクに頼るのですかということになってしまうのですけれども、我々としては、先ほども申しましたけれども、安全というのがしっかりと担保されるというのが一番大事なので、何かあった時に誰が責任を持つんだということをしっかりと守ってやっていきたいので、これについては、今後、そういった関係する市町村としっかりと議論をしていきたいと思っております。それから災害対策については、実はタクシーというのは、災害があったときに、命を守る最後の交通インフラだと思うのです。これは一昨年の9月に地震がありまして、2日間ブラックアウトを経験いたしました。唯一、タクシーだけが公共交通として動いたということで、あれは9月だから良かったのですけれども、もし今頃の時期になってしまうと本当に命に直結する問題になろうかと思っておりますし、また東北の地震の時も、実は道路が壊滅的な状態で、ほとんど公共交通が動かなかったのですけれども、地場のタクシーが本当に、地元の命を繋いだということ、それから昨年の洪水の話を知ると、長野の事業者に聞いたのですけれども、あれももうほとんどその公共交通がストップしてしまっていて、唯一、地元のタクシーが山間の避難所に届けて、命をつないだとか、普段はなかなか目立たないのですけれども、そういう万が一があったときにどうするんだということを考えながら、また国の政策と一緒にやっていただければと思っております。

それから、ドライバー不足については、我々の業界も全く同じでございまして、ただあまり目に見えないことで、札幌でいうと、多分この3年ぐらいで、実際にその市内で動いているタクシーというのは3割ぐらい減っていると思っております。これは減車、国の政策で減らしているということと、ドライバー不足によって車が動かないという。実際には、年末にタクシーが拾えなくなるとかそういう時は除いて、不足感というのではないかと思っておりますが、先ほど言いました災害時のこ



とを考えながら、いろいろと対応していかなくやならないと思うのですが、このドライバー不足でいうと、物流もやっぱりかなり困っていると。実際にトラックの話を知ると、労働時間の規制で、例えば釧路のサンマが届けられなくなったとか、トラックがなくて玉ねぎが届けられないとか、先ほど JR 貨物の方が、非常に北海道の鉄道においては JR 貨物の役割が大事だということをおっしゃっていましたが、やっぱり地域の産業のためにも鉄道を維持するためにも、JR 北海道だけではなくて、国に対する要望の中でもありましたけれども、貨物も含めて鉄道を維持することをどうするんだということを考えていくべきじゃないかなと思います。

それから最後に空港の民営化について、先ほど山崎委員から、二次交通の問題がございましたけれども、7 空港のうち唯一鉄道で結ばれているのは千歳だけで、他は鉄道がないわけですから、あとはバスかタクシーしかない。この辺について、実はタクシーも行政の中で、例えば札幌のタクシーが千歳を自由に走ることができないということがあるものですから、そういうことも含めて、よりインバウンド対応、それから 7 空港民営化、色々なことを含めて、これは国と一緒に解決をしていかなくやならない、というふうに考えておりますので、どうかよろしくお願いいたします。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。もうまとめに入らなければいけない時間には来ているのですが、陸、空という話はしましたが、海の方は今回お話いただいておりますので、短い時間でもし可能であれば北海道船主協会連合会会長の忠地委員からコメントをいただければと思います。

#### (忠地委員)

北海道船主協会連合会の忠地と申します。色々な意見が出ております北海道交通政策総合指針、5 つの重点戦略が述べられている中、シームレス交通戦略に関しまして、交通モードというのは車、鉄道、船舶、航空機に大別されると思うのですが、先ほどハイヤー協会の方が申し上げられた通り、例えば鉄道を使う人は、駅まで車を使う、船舶や航空機を使う人々は、車と鉄道を乗り継いで港や空港へ向かうというような、動きになるかと思っております。そんな最中、今年度十勝で行われました MaaS の実証実験と同様なものを、今後、全道的に拡大していくことが重要かと思われまふ。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。最後になりますが、利用者の立場から委員の皆様でどなたかご発言ございますか。今井委員、お願いいたします。

#### (伊東委員)

身障者の立場からですが、冬になると除雪が通ります。その除雪の雪がバス停のところにそのまま置いていく。千歳も、今は雪がないのですが、山になって乗るのに大変だったので。大きな道路を除雪するときに、バス停の前に置かないような方法で、除雪をしてもらえたら、他の人が、そこの山に持ってこないと思う。去年、千歳の場合はすごい山になっていて、若い人はその上から跨いで乗って行ったのですが、私はとても乗れなかった。札幌も降りた場所が、ツルツルなっている。危なくてつかまって足を置くところを確かめてから離すのですが、ちょっと時間がかかる。バス停の周りをちょっと考えていただければなと思います。よろしくお願いいたします。

#### (吉見会長)

ありがとうございます。他の委員はよろしいですか。それでは、最後に、全体を通しての発言

を岸副会長からいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

#### (岸副会長)

運輸局からさきほどあった話というのは、地域公共交通活性化再生法に則ると、地域が責任をもって公共交通を維持しましょうというスタンスになるということなのですが、今その議論が東京の方では、法律改正でまた来年度から、地域公共交通網形成計画というのが、名前も変わるみたいです。先日、その中間取りまとめが審議会に出ていて、これは、興味のある方はホームページにも出ていると思うので見てもらえます。それを見て、北海道の色々な問題を考えたときに、これは北海道でもやっていけるなというのは、例えば十勝のMaaSはあの枠組みの中でやっていけるなと思うのですが、JR北海道の路線存廃問題は、これはできるところとできないところがあって、特に宗谷線、石北線の維持なんていうのは地域公共交通活性化再生法の枠組みでは到底無理だと私は思っています。国と地方というか北海道庁がこれから新年度議論していくときには、そこの部分の戦いになるのだろうなと思うのですが、国が当然、今は地域公共交通活性化再生法に則って、「こういうふうにやりなさい。」という言い方になってくると思うのですが、「それでできない部分はここです。」というところを明確にするというところが、JRの問題というのは大事になってくるのかなと思います。ただ、活性化再生法の枠組みで鉄道もできる部分というのはやっぱりあって、そこは地域の責任でやる部分は、私個人的にはあると思っています。

もう1つは、全般的には重点項目のシームレス化とかというのも、すべて活性化再生法の枠組みに則ってやっていけているので、十勝のMaaSについては、地元は盛り上がりつつありますから、これを何とかうまく北海道全体に広げていけるように、何とか年度末に向けて成果を出したいなと思います。物流の方は物流ワーキングの議論で、今実際にデータを集めながら、北海道の全体的な物流ネットワークがどうあるべきかという議論をしますので、これはまた年度末なのか新年度に改めて報告できると思いますけれども、特にデータに基づいて議論しましょうというのが物流でも大事なかなと思います。以上です。

#### (吉見会長)

ありがとうございました。皆様方のご意見は尽きないと思うのですが、時間が迫ってまいりましたので、本日の議題につきましては私の方でまとめさせていただきたいと存じます。

本日の議論ですが、年に1度の審議会でございますけれども、その中でも今般は、この資料3 持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方、これはまだ案でありまして、これから少し修正などもあるやに聞いておりますけれども、これが今般道の方から示されたということで、これを中心に、注目をしながら、議論することになったのかなと思っております。

これは岸副会長からも意見があり、まとめていただいたところでございますけれども、まず北海道が、道として、道議会の意見も聞きながらまとめたということでありまして、その点でも本日の意見の中でも、市町村の方からは、道の考え方について、おおよそ賛同する、歓迎するというご意見があったものと考えております。一方で、この中身について、北海道の地域がどうやって、この鉄道の維持、鉄道網の持続的な確立ということについて関わっていくのかということについては、これから、さらに色々考えていかなければならない。具体的に言えば、既存の制度の枠の中で考えることではなくて、その制度、それ自体を新しく作っていく、変えていく、場合によってはこれも委員の皆様からお言葉にあったと思うのですが、いわば、一種の日本のモデルを作っていく、日本の嚆矢となっていくというのでしょうか。北海道がそういう地域の交通の維持についての新しいモデルになり、そして他の地域がそれに学んでいくようになっていく。これを基にして考えていかなければいけないという一種の決意表明というか、そういうことでもあろうかと思っております。

JR 北海道におかれては、あくまで鉄道事業者、鉄道を運行している事業者であるということも、我々は理解をしなければならないわけでありまして、これについても委員の皆様から経営が大変だということも含めて、理解をするご意見があったと思っております。JR 北海道の立場からすればこれはもちろん、国というのはイコール鉄道局であり、さらには国土交通省ということになるのでしょうかけれども、冒頭、これも岸副会長がおっしゃったように、この JR の問題、鉄道網の問題をイコール国土交通省あるいは鉄道局ということで考えて良いのかと。そうではもうないでしょうということ、お話だったと思いますが、そういうところまで含めて、我々、北海道が考えていかなければいけない。北海道と言いましたけれど、これは道庁という意味ではなくて、この案の中にもありましたけれども、オール北海道でと書いてあります。オール北海道の中身については、もっと具体化しなければいけない、抽象的な考えではいけないのだというご意見もあったかと思いますが、まさにそこを具体化して、説得力ある形にして、求めるべきは国に対して、新たな制度を構築するというを含めて、今後努力をしていくということが我々に、オール北海道で求められていることであると理解したところでございました。

今、鉄道のことを中心にお話しをしましたが、一方でこの間、空港の一括民営化の問題でありますとか、あるいはトラックと道路交通の問題、特にトラックやバス、あるいはハイヤーもそうでしょうが、人手不足、ドライバー不足の問題が深刻化していく中で、これらをどうやって、鉄道も含めて、ネットワークを作っていくのか、維持していくのか。単に鉄道の線路だけが残れば、公共交通が守られることには決してなりません。シームレスというキーワードも委員の皆様から今回、何度か聞かれたと理解しておりますけれども、これら交通をつなげた、北海道のあるべき理想的な交通網をどう打ち立てていくのかということ、今年は特に考えなければならないタイミングにあらうと理解しているところでございます。

おおよそ出てまいりました議論を簡単にまとめさせていただきましたが、我々の考えるべきことは、今後の推進であると思っております。また道庁におかれては、これらの施策の推進に当たって、本日出されました意見を踏まえて、さらなる対応をお願いしたいと思っております。

最後に、全体を通しまして何かご発言等ございますでしょうか。それでは時間もまいっておりますので本日はこのあたりで議論を終え、事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いたします。

#### **(折谷交通・物流連携担当局長)**

長時間にわたりましてご議論いただき、どうもありがとうございました。本日皆様から頂戴しましたご意見を踏まえまして、今後とも関係者の皆様方とともに、交通政策の推進に取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続き、ご協力ご指導等いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。以上をもちまして本日の審議会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。