

平成30年度 北海道運輸交通審議会 議事録

日時：平成31年1月28日（月）13:00～14:30

場所：かでの2.7 710会議室

（交通・物流連携担当局長）

時間になりましたので、ただいまから平成30年度北海道運輸交通審議会を開催いたします。

本日は御多用のところ御出席いただき誠にありがとうございました。

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交通・物流連携担当局長の遊佐と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日の会議につきましては、14時30分までを予定しておりますので、御協力のほどよろしくお願いたします。

まず、開催に当たりまして、窪田副知事から御挨拶を申し上げます。

（副知事）

副知事の窪田でございます。本日は時節柄、大変お忙しいところ、また足元の悪い中、委員並びに参加の皆様方におかれましては、平成30年度の道の運輸交通審議会に御出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げる次第でございます。

本審議会は、北海道におきます運輸交通に関する施策の総合的な推進を図りまして、重要事項について調査・審議を行いますとともに、知事の諮問機関として設置をされたものでございまして、昨年度には、交通政策総合指針及び航空ネットワークビジョンの策定につきまして御審議を賜り、改めて感謝申し上げます。

北海道の将来を支え、さらなる発展につながります交通ネットワークの実現に向けましては、交通政策総合指針に基づきまして、交通・物流事業者のみならず、関係機関・団体が一体となって、オール北海道での取組を進めていくことが重要と考えているところでございます。

道におきましては、指針に基づきまして重点戦略等の施策を推進するため、関係機関の皆様方、あるいは団体の皆様方と交通・物流連携会議を設置いたしまして、課題・取組を協議しながら、より効率的・効果的な施策の展開を図っていくとともに、連携会議のもとに、交通障害の発生時などにおきまして、情報の共有とか対応の強化、あるいは本道の物流対策といった具体的なテーマにつきまして御議論をいただくワーキンググループもあわせて設置をいたしまして検討を行うなど、関係機関一体となって取組を進めているところでございます。

本日は、交通政策総合指針の取組状況でございますかとか、交通・物流連携会議、あるいはJR北海道に対します地域支援に関しまして御説明をさせていただくこととなつてございまして、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政策に対しまして、忌憚のない御意見を賜りますこと、ま

た有意義な御議論が展開できますことお願い申し上げまして、開会の御礼の御挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(交通・物流連携担当局長)

副知事におかれましては、用務の都合のため、ここで退席させていただきます。

それでは、委員の皆様を名簿の順に御紹介させていただきます。

はじめに、特定非営利活動法人環境り・ふれんず代表理事で、環境カウンセラーの石塚祐江様です。

石塚様におかれましては、所用により途中退席いたしますので、それまでの間、御審議のほどよろしくお願いいたします。

一般社団法人北海道身体障害者福祉協会監事の伊東ミツ子様でございます。

一般社団法人北海道ハイヤー協会会長の今井一彦様でございます。

公益社団法人札幌消費者協会副会長の奥谷直子様でございます。

北海道大学大学院工学研究院准教授の岸邦宏様でございます。

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。

一般社団法人北海道バス協会理事の出口治康様でございます。

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。

北海道船主協会連合会会長の馬場信行様でございます。

株式会社ぐるなび上席執行役員の山本光子様でございます。

北海道大学大学院経済学研究院教授の吉見宏様でございます。

北海道旅客鉄道株式会社常務取締役の綿貫泰之様でございます。

そのほか本日所用により欠席されておりますが、釧路市長の蝦名大也様、弟子屈町長の徳永哲雄様、札幌エアラインズアソシエーション会長の山崎賢太郎様が委員に任命されております。

続きまして、参与を御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の牧野剛様ですが、本日は代理として、総務企画部企画調査課長の辻様に御出席いただいております。

国土交通省北海道運輸局長の大高豪太様でございますが、本日は代理として、交通政策部長兼鉄道部長の佐藤様に御出席いただいております。

国土交通省北海道開発局長の水島徹治様でございますが、本日は代理として、開発監理部次長の平野様に御出席いただいております。

国土交通省東京航空局千歳空港事務所空港長の沖津俊宗様でございます。

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依田淳一様でございます。

東日本高速道路株式会社執行役員北海道支社長の大越良記様でございますが、本日は代理として、総合企画部長の中村様に御出席いただいております。

日本貨物鉄道株式会社執行役員北海道支社長の柏井省吾様でございますが、本日は代理として、総括次長の上川様に御出席いただいております。

公益社団法人北海道観光振興機構会長の堰八義博様でございますが、本日は代理として、総務部長の加賀谷様に御出席いただいております。

北海道経済連合会会長の高橋賢友様でございますが、本日は代理として、地域政策グループ部長の柴山様に御出席いただいております。

一般社団法人北海道商工会議所連合会会長の岩田圭剛様でございますが本日は代理として、政策企画部長の福井様に御出席いただいております。

続きまして事務局を紹介させていただきます。

総合政策部交通企画監の黒田でございますが、急遽、所用により出張することになりまして、欠席とさせていただきます。申し訳ございません。

総合政策部交通政策局長の柏木でございます。

総合政策部交通政策局新幹線推進室長の田中でございます。

総合政策部航空局千歳空港周辺対策担当局長の井馬でございます。

総合政策部空港運営戦略推進室次長の薬袋でございます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は委員15名のうち12名の御出席をいただいておりますことから、会議は成立していることをご報告いたします。

ここでお手元に配付の資料の確認をさせていただきます。

まず、議事次第でございますが、配席図、委員・参与名簿でございます。資料は1から5までございます。そのあと参考資料として1から3までございます。

資料等の不足がございましたら事務局にお知らせいただきたいと思います。

続きまして、会長の選任についてでございます。今回、委員の改選がございましたことから、会長及び副会長の選任を行いたいと思ひます。

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になっております。会長、副会長の選任につきましては、委員の皆様から何か御意見等ございませんでしょうか。

なければ事務局から提案させていただきたいと存じます。よろしいでしょうか。

(一同)

異議なし。

(交通・物流連携担当局長)

なしということで確認いたします。

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、会長に吉見委員、副会長に岸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。

(一同)

異議なし。

(交通・物流連携担当局長)

吉見委員、岸委員、よろしいでしょうか。

(吉見委員・岸委員)

～同意～

(交通・物流連携担当局長)

それでは会長に吉見委員、副会長に岸委員にお願いいたします。
吉見会長には会長席に移動していただき、御挨拶をお願いいたします。

(吉見会長)

改めまして吉見でございます。ただいま会長に選任されました。今後、本交通審議会におきまして、よろしくお願い申し上げます。

一言ということでございますが、先ほど副知事からも御案内ございましたけども、昨年度におきましてはこの本審議会において、交通政策総合指針を策定され、石井前会長及び岸副会長の御努力の中でまとめられたものと認識しております。

今後、この指針に基づいて、道も施策を進められていくと思えますし、我々もそれを見ていくという責任があると思うわけでありますが、そういう交通の全体の施策を考えていくという中で、今、北海道では交通に関してのいろいろな課題・問題を抱えていることは皆さん御承知のとおりかと存じます。これはなかなか難しい訳でありますけども、まさに、総合的に考えないと解けない問題なのだと改めて、私考えているところでございまして、そのうち、特定の例えば、道路、航空、船、鉄道といったところですね、特定のものだけを見ていてもなかなか答えが導き出さな。北海道という広い土地であればこそ、これらを有機的にシームレスにつなぎ目が無い形でつなげていくということが、北海道の交通の未来を明るくしていくものと考えております。

その意味では、このようにこの審議会に多くの関係者の皆様にお集まりいただいて、議論する場というのは大変重要であり、北海道にとっては重大であると思えます。

皆が得をするようにというのは、なかなか実際うまくいかないものです。逆に皆が何か汗をかき、あるいは損をすると言いかたもおかしいですが、譲りあうことによって、未来につないでいくことが必要になっている時代だと思っております。結果として、それが道民全体のプラスになるということを我々が考えていかなければならないと考えているところでございます。そのように私自身は認識しております。どうか、今後ともよろしくお願い申し上げます。

(交通・物流連携担当局長)

それではこの後の議事進行につきましては、吉見会長にお願いいたします。よろしくお願い申し上げます。

(吉見会長)

早速でございますが、議事に入ってまいりたいと思えます。進行につきましては、本日の議事、お手元でございますように、3点用意されておりますが、この議事に関しまして、事務局からまず一括して説明をしていただいて、その後、皆様か

ら御意見、御質問をいただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは最初に、1番目、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。

(交通・物流連携担当課長)

資料1を御覧ください。本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら関係者が一体となって、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実践するため、昨年3月に策定いたしました、北海道交通政策総合指針に基づく取組の状況について御説明させていただきます。

1ページ目を御覧ください。本指針では、2020年までの3年間に集中的に取り組む5つの重点戦略を設定しております。以下、戦略ごとに主な取組状況などを御説明させていただきます。

2ページ目を御覧ください。ここからは各戦略に掲げる取組の視点をベースに、主な方策を記載してございます。最初に、インバウンド加速化戦略についてでございますけれども、「航空路線やクルーズ船の戦略的誘致でインバウンド等飛躍的に拡大」という視点で、上段の「航空ネットワークの充実強化による交流人口の拡大」の主な取組としまして、1つ目の、8月に道東初となるLCCが関西と釧路を結ぶ路線開設のほか、4つ目の「道内7空港の一括民間委託」につきましては、2020年度の一体的運営の開始に向け、競争的対話などの審査プロセスを進めているところでございます。

下段の「クルーズ船の道内港への寄港促進」に向けましては、2つ目の、米国船社、クリスタルクルーズ社のキーパーソン招請やアメリカ船社へのセールスコールなど、関係者が一体となって、誘致活動に取り組んでいるところでございます。また、「北海道における客船誘致方針」につきましては現在調査検討中でありまして、今後関係者の皆様の意見を伺いながら策定を進めていく予定でございます。

3ページ目を御覧ください。「北海道新幹線の札幌延伸も見据えました高速走行の実現等」に向けましては、1つ目の、昨年的高速走行試験の実施を経まして、今年3月のダイヤ改正から青函トンネル内における北海道新幹線の速度が時速140キロメートルから160キロメートルに向上され、東京―新函館北斗間が最速3時間58分で結ばれることとなっております。

また、「全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク」といたしまして、「高規格幹線道路」におきましては、昨年4月に日高自動車道の日高門別ICから日高厚賀ICが開通、また、12月には後志自動車道の余市ICから小樽JCTが開通したところでございます。

4ページ目を御覧ください。上段の「空港や駅からの交通アクセスの整備による全道周遊の促進」につきましては、新千歳空港駅のインフォメーションデスクの拡充など、また、中段の「楽しみをかき立てる観光資源の活用や観光列車の運行」では、一番下に記載してございます、外国人観光客を対象としました観光列車「復興クリスマストレイン」の運行などに取り組んでいるところでございます。

5ページ目を御覧ください。重点戦略の2つ目、国際物流拡大戦略でございます

が、上段の「戦略的な国際航空路線の拡大、新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大」における主な取組としまして、札幌国際エアカーゴターミナルにおきまして国際貨物の増大に対応しました、新上屋を整備したところでございます。なお、速報値でございますが、新千歳空港における平成30年、暦年でございますが、平成30年の輸出量は約2万トンとなり、前年比2.6倍の取り扱いとなったところでございます。

6 ページ目を御覧ください。上段、「ものづくり産業、食関連産業等の集積促進」に向けましては、商談会等の開催、また中段の「生鮮品輸出に対応した物流機能の強化」に向けましては、苫小牧港で温度管理型冷凍冷蔵倉庫が着工されたところでございます。

7 ページ目を御覧ください。重点戦略の3つ目、シームレス交通戦略でございますが、取組の視点、「地域の課題解決に向けた交通事業者、行政、住民など関係者による強力なタッグチーム」、「関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築」、「持続的な鉄道網の確立」に向けましては、上段の取組、十勝圏をモデル地域として、地域の交通事業者や関係機関等が連携したシームレス交通戦略推進会議を5月に設置し、公共交通の利便性向上に向けた検討を進めているところでございます。また、下段の取組の1つ目の、道、市町村、経済界などで構成する北海道鉄道活性化協議会を設立し、昨年12月に道民キックオフフォーラムを開催するなど、公共交通の利用促進に向けた取組を進めていくこととしております。

8 ページ目を御覧ください。「使いやすさとわかりやすさ、快適さを追求した公共交通」に向けては、上段、取組の2つ目の、シームレス交通戦略推進会議におきまして、駅周辺等の視察を行い、乗り継ぎ案内看板の位置や表示内容の改善などに取り組んでいるところでございます。

9 ページ目を御覧ください。重点戦略の4つ目、地域を支える人・モノ輸送戦略でございますが、「人・モノ共同輸送のさらなる促進」に向けましては、上段の取組の1つ目、運送事業者とバス事業者による貨客混載やタクシー事業者による貨物搬送の取組などが行われているところでございます。

10 ページ目を御覧ください。中段の「季節波動などの解消に向けた輸送の効率化」に向けましては、昨年6月に設置しました、北海道交通・物流連携会議の下に、物流対策ワーキンググループを設置し、鉄道貨物輸送を含めた物流のあり方など、本道の物流対策について検討を行っているところでございます。また、下段の「多様な人材の確保・育成」では、取組の1つ目、バス運転&合同就職相談会を全5カ所で開催しているところでございます。

11 ページ目を御覧ください。重点戦略の5つ目でございますが、災害に強い交通戦略でございます。「災害時に力を発揮する交通物流の連携強化」に向けましては、取組の2つ目の、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」を設置し、災害時等におけるわかりやすい交通情報の提供や関係者が連携した対応方策について検討を行っているところでございます。

12 ページ目を御覧ください。上段の「スマホなどでラクラク検索・情報入手」に向けましては、取組の1つ目、交通事業者におきまして、SNSを活用した運行情報等の発信に取り組んでいるところでございます。また、「交通拠点でチェックで

きる多様な運行情報」に向けましては、新千歳空港出発する航空機の運航情報表示するモニターを一昨年の札幌駅西コンコースの設置に続きましては、昨年12月に地下鉄南北線大通駅の大通情報ステーションに設置されたところでございます。

資料1の説明については以上でございます。

(航空企画担当課長)

続きまして、航空局航空課から、資料2、北海道航空ネットワークビジョンについての説明をさせていただきます。こちらは昨年3月に策定したビジョンでございますが、本日は道における取組状況を中心に説明をさせていただきます。

最初に資料の2ページ目でございます。視点の1つ目の「新たな人の流れをつくるネットワークの形成」についてでございますが、ここでは航空ネットワークの充実強化という柱のもとで、航空事業の拡大路線の誘致などに資する施策を展開しております。

具体的に申し上げますと、北海道航空振興基金を活用しました道内空港新規路線誘致に係る補助の実施ですとか、未就航区間の分析などを通じまして、トライアル運航に向けた調査研究などについて取り組んでございます。

視点の2つ目の「海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大」についてでございます。ここでは、航空輸出の強化拡大や国内小口貨物輸送の促進などを柱として施策に取り組んでおります。こちらについては、先ほどの交通政策総合指針の再掲という形になりますが、札幌国際エアカーゴターミナルにおける国際貨物の増加に対応するための新たな貨物保管庫設置するなどの動きが見られたところでございます。

3ページを御覧ください。視点の3つ目の「生活と医療を支える路線の維持確保」でございます。こちらにつきましては、離島路線の維持や、代替交通機関が限られる地域の路線の充実を柱としまして、航空会社と地域との連携による観光プロモーションの実施ですとか、航空会社への運航支援、それから離島に住まれている方々などへの航空運賃の補助などを通じまして路線の維持に努めているところでございます。

4番目の「空港の機能化と利便性向上」についてでございます。ここにつきましては、訪日外国人などの受入体制の充実強化や利用者本位の空港機能の高度化を柱として施策に取り組んでいるところでございまして、北の玄関口の中核を担う新千歳空港の24時間運用の推進として、例として、深夜早朝枠の活用促進に係ります国際チャーター便に対応した空港送迎バスの実証運行事業の実施のほか、道内の地方空港におきましては、災害等に備えた機能強化として、施設の耐震化、あるいは除雪体制の充実強化などに向けた取組を行っております。この点につきましては、中標津空港において地質調査を実施しておりまして、今後の液状化の判定に役立てることとしております。

最後に4ページ目、5つ目の視点の「地域と一体となった戦略的な空港間連携」についてでございますが、道内7空港の一括に民間委託につきましては、実施方針や募集要項等の公表、それから審査委員会におきまして、第1次審査を行いまして、第2次審査参加者を選定しまして、現在、競争的対話を行うなど、2020年度の一体的運営の開始に向けて、審査プロセスを着実に推進しているところでござい

す。また、運営権者からの提案を踏まえまして、北海道航空振興基金を活用しながら、幅広い事業推進するとともに、地元自治体や航空会社など関係会社と連携しまして、各港の特性を生かして地域に根ざした取組を進めていき、道内13空港の機能強化を図っていくこととしております。

以上、駆け足で説明をさせていただきましたけれども、北海道航空ネットワークビジョンの推進に当たりましては、関係機関の皆様との緊密な連携が必要と認識してございます。今後も様々な場面におきまして、皆様とこれまで以上に連携・協働を図らせていただきたいと思いますと考えておりますので、引き続き、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(吉見会長)

ありがとうございます。それでは、続きまして議事の二つ目ではありますが、北海道交通・物流連携会議につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

(交通・物流連携担当課長)

資料3を御覧いただきたいと思います。北海道交通・物流連携会議について御説明申し上げます。本会議は、持続的な交通・物流ネットワークの実現に向けて、指針に基づく重点戦略はじめ、各般の施策を関係者の皆様と一体となって効果的に推進していくため、御意見、御議論いただく場として、昨年6月に設置したところでございます。

構成といたしましては、学識経験者、交通・物流関係の団体、経済団体、観光団体、産業団体及び行政機関の皆様にご参画いただいているところでございます。

座長につきましては、当審議会の会長でございます、北海道大学大学院経済学研究院の吉見教授をお願いしているところでございます。事務局は、私ども交通企画課が担当しております。

取組事項につきましては、重点戦略等の推進に関する協議、そして、開催状況についてですが、昨年6月に第1回会議を開催いたしまして、また、今後、本年3月に2回目を予定しているところでございます。第1回目の会議におきましては、会議の設置趣旨や検討のポイントなどを説明させていただいた後、本道の物流対策や災害時における情報共有・発信等について意見交換を行うとともにワーキンググループを設置いたしまして、具体的な検討を行っていくこととしたところでございます。

裏面になりますが、「物流対策ワーキンググループ」についてでございますが、社会情勢や経済環境の変化に柔軟に対応できる輸送環境の実現のため、物流事業者等の方々と荷主側の方々と連携によりまして、鉄道貨物輸送含めた物流のあり方など、本道の物流対策について検討を行うこととしているところでございます。

検討事項といたしましては、各輸送モードにおける現状課題の整理・共有、将来的な輸送方法、今後想定される新たな課題等への対応などにつきまして検討することとしており、メンバーは、物流関係、荷主関係、経済団体及び行政機関の皆様にご参加いただいているところでございます。

こちらのワーキングの座長につきましては、当審議会の副会長でございます、北

北海道大学大学院工学研究院の岸准教授にお願いしているところでございます。

開催状況といたしましては、昨年2回ほど開催してございまして、明後日30日に第3回目の会合を予定してございます。第1回目の会議におきましては、本道における物流の現状と課題など、第2回目におきましては、トラック輸送、海上貨物輸送、航空貨物輸送の現状と課題について議論したほか、第3回目につきましては、有識者による提言をいただき、今後の検討の方向性について議論を進めていく予定でございます。

次のページを御覧いただきたいと思います。もう一つの「情報共有・対応強化ワーキンググループ」についてでございます。交通障害発生時等におきまして、関係機関相互の円滑な情報共有を進めるとともに、交通利用者が安心して行動できるよう、わかりやすい交通情報の提供や交通モードが連携した対応について検討を行うこととしているところでございます。

検討項目としていたしましては、利用者目線に立った交通情報のあり方、交通障害時における交通モード間等での連携体制の確立などにつきまして検討することとしておりまして、メンバーは、交通関係、経済観光関係及び行政機関の皆様に参加いただいているところでございます。

こちらのワーキンググループの座長につきましては、北海道大学公共政策大学院の石井特任教授にお願いしているところでございます。

開催状況といたしましては、昨年2回ほど開催しておりまして、1回目は交通情報の提供のあり方など、2回目は北海道胆振東部地震を踏まえた取組状況やSNSを活用した情報発信、北海道旅の安全情報サイトの活用などについて議論を進めたところでございます。

北海道交通・物流連携会議につきましては以上でございます。

(吉見会長)

ありがとうございました。続きまして議事の3番目ですが、JR北海道に対する地域支援について、事務局から説明をお願いいたします。

(鉄道交通担当課長)

それでは、JR北海道問題に関し、まず、資料4によりまして、この1年間の主な動きについて御説明いたします。

はじめに、「1 関係者会議」での議論でございます。道では、JRの事業範囲見直しに関し、関係者が意見交換を行い、その結果を地域に対し、情報提供を行うということで地域での議論を加速するといったことを目的としまして、昨年4月に次の6者により関係者会議を設置いたしました。以来、5回にわたり会議を開催したところでございますが、7月に出されました国の支援の考え方、あるいは、10月に出されましたJR北海道の将来的な経営見通しなどにつきまして、議論を重ねてきたところでございますが、いずれにしましても支援に関する地域の理解を得るためには、整理すべき課題が残っているということもございまして、昨年12月に開催いたしました第5回会議におきまして、道から次の考え方を提示した次第でございます。

全部で4点ございます。まず1点目、国と地域はJRに対する地域としての支援に関し、道民理解が得られるよう引き続き議論を継続すること。

2点目は、地域は維持困難線区を持続的に維持していくための仕組み等について検討を行う場を設置し、平成33年に向けた法改正を視野に検討・協議を行う。

3点目は、国はJR及び地域の関係者の着実な取組の進展を前提として、国の支援を継続するため、法律案を国会提出することを検討する。

4点目は、地域はJR北海道の極めて厳しい経営状況を踏まえ、平成31、32年度の2年間におきまして、維持困難線区における定時性、利便性、快適性の向上などの利用促進に資する緊急的かつ臨時的な支援を行うということで協議を行うということでございます。

これら4項目につきましては、関係者間で合意されたところでございまして、現在、様々な内容につきまして、細部の調整を進めているところでございます。

めくっていただきまして、次に「2 各地域における検討・協議」でございます。

道ではこれまで道幹部はもとより、有識者の皆様方のお力添えもいただきながら、全道各地の協議会におきまして、交通政策総合指針に基づく最適な公共交通のあり方に関する議論を進めてきたところでございます。

御承知のとおり、札沼線の医療大学―新十津川間では昨年12月に、鉄道を廃止しバス転換をするということで合意をしたところでございます。また、本日は日高線の鶴川―様似間におきまして、線区の首長で大詰めの議論が行われているところでございます。

一方、現在、全道各地におきまして、国の監督命令に基づきまして、JRが線区別の事業計画アクションプランの策定を進めているところでございます。協議会の場におきまして、様々な意見交換が行われていると承知しているところでございます。

最後に、「3 全道的な利用促進の取組」であります。道では、オール北海道で利用促進等の取組を展開するため、昨年12月に関係15団体による北海道鉄道活性化協議会を設立いたしました。12月22日に開催されました第1回協議会におきましては、今後取り組むべき3つの道民運動の提唱、さらに公共交通の利用促進に向けたキックオフフォーラムといったものを開催したところでございます。今後とも関係各機関の皆様との連携の下、利用拡大によって受けた取組を戦略的に展開してまいります。

次のページから別紙として参考資料5点、用意してございます。別紙1が昨年7月に掲示されました、国のJRに対する支援の考え方。別紙2は昨年10月に提示されましたJR北海道の経営見通しの収支シミュレーションを抜き出した部分でございます。別紙3が、地域における検討協議の状況を俯瞰したもの。別紙4は、全道的な利用促進を行うに当たっての体制及び道民運動の行動の考え方。別紙5は、北海道鉄道活性化協議会のこれまでの活動内容ということでございます。

時間の関係上、説明は割愛させていただきますので、後ほど御参照いただければと思っております。

最後になりますが資料5でございます。これまでの説明を踏まえまして来年度以

降におけます地域支援のイメージを俯瞰したものでございます。まず一番左側でございますが、これは維持困難線区以外も含めた、まさに全道による利用促進でございます。北海道鉄道活性化協議会が実施主体となりまして、ノーカーデー等をはじめとします道民の利用拡大、さらには観光列車あるいは北海道レールパスなどといった需要拡大事業などの実施により道外・海外からの利用を増やす取組を展開してまいります。

これに対して真ん中と右側は維持困難線区における取組でございます。真ん中の地域独自の支援につきましては、先ほど御説明した平成31、32年度に限って、道と市町村が行うべく調整を行っております、緊急的・臨時的な支援のことでございます。現在、支援内容としまして、定時性・利便性・快適性の向上と利用促進に資する設備投資といったキーワードのもと、調整を行っているところでございます。

1番右側が監督命令に基づきまして、JR北海道が地域とともに作成しております事業計画に基づく取組への支援ということでございます。こちらにつきましては各沿線協議会が主体となって、線区や地域の実情に合わせました利用促進あるいは経費節減といった取組を行ってまいります。

道としましては今後、こういった三つの柱に基づきまして、地域の皆様と一体となってJR北海道に対する支援を行うべく、今後具体的な協議を進めていく考え方でございます。以上でございます。

(吉見会長)

ありがとうございます。以上で今日用意していただいた資料の1から5までの説明をしていただいたわけでございますけれども、この後、意見交換に入るわけでございますが、それに先立って、ただいまの1から5までの資料について、もし委員の皆様から、現段階で御質問があればお受けしたいと思いますがいかがでございましょう。

～質問なし～

(吉見会長)

それではこれからこの議事に関して意見交換をいたしたいと思っております。今、説明がございましたのは、北海道交通施策総合指針等、等というのは航空のビジョンも入っているわけでございますが、それについて。それから、北海道交通・物流連携会議の現在の状況、そして、JR北海道の地域支援これらにつきましては報告があったわけでございます。

今、報告のあった内容でありますとか、それから、これらも踏まえてのことになるろうかと思っておりますけれども、今後将来にわたりまして、「本道の交通がどうあるべきか」といったような施策についての御意見などもいただきたいと思っております。

これらは委員それぞれにお立場があると思っておりますので、そういうバックグラウンドを含めてお話いただければありがたいと思っております。

特に今の段階で御質問はございませんでしたけれども、御意見をいただく中で、御質問を含めていただいてももちろん結構でございます。

なお、冒頭ございましたように終了2時半の予定ということで、残りの50分を切

ったところでございますが、今日は、審議会の今年度最初でもあり、委員の皆様から御発言いただきたいと思っております。その関係もありまして、お一人当たり3分程度にまとめていただければと思っております。

それではこれから私のほうから指名させていただきますが、先ほど冒頭、事務局からお話ございましたが、石塚委員におかれましては途中退席とお聞きしておりますので、まず石塚委員から御発言いただき、そのあと交通事業者の皆様という順でまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(石塚委員)

御配慮いただきありがとうございます。昨年まとめられた交通政策総合指針をどのように進めていくのかということでは、具体的に書かれているので、大変順調に進んでいらっしゃるなということを感じて申し上げて、私のお願いというか、感じたことを申し上げさせていただきます。

まず、この交通をきちっと政策として取り組むということは、北海道の動脈をつくっていくのと一緒なのだということを、私もこの審議会に関わらせていただきながら感じております。

その中でいろいろと過去にも申し上げてきたのですが、やはり、ここをいかに連携してつなげていくかっていうことが、北海道の経済、安全、さらには北海道未来に掛かっているということを実感しております。

その中で、やはり利用者もさまざまな意見があるかと思うのですが、そこをきちっと理解していただくための説明や情報提供、そういったことをもう少し盛り込めないかということがあります。小さな意見を組み入れたいけれども、やはり優先的にそこは市民の方または業者の方に理解を求めていくという努力はきちっとして、説明は丁寧にしていくというところを入れていただければと思っております。

さらに、利用者の立場で考えるとこうあるべきだっというような政策に対して「ルールがこうだから変えられない」ではなく、逆に利用者の方、またはこの政策のビジョンをなし遂げるためには、ルールを変えていけるような、または条例をつくっていくような方法を考えていただく。「こういうことがあるといいね。だけどこういったルールでできないね。」とならないように、政策を考えられる職員の皆さんに取り組んでいただければと思っております。

具体的なこと申し上げられなくて申しわけないのですが、方向性としては、そのように思っておりますので、改めまして、具体的なことは、事務局に提案させていただきます。

(吉見会長)

ありがとうございます。それでは、先ほど申しましたように、この後は交通事業者の委員の皆様から順にお願いしたいと思います。最初に綿貫委員、お願いいたします。

(綿貫委員)

JR北海道の綿貫です。どうぞよろしくお願いいたします。最初にお礼ですが、指針

の中でも触れられておりますが、私どもが一昨年に公表させていただきました単独では維持困難な線区につきまして、色々な協議の場を設定していただきまして、今現在、その中で、監督命令でも受けましたが、地域の皆さんと一体となって線区の利用促進、あるいは経費節減に取り組み、しっかりと持続的な交通にしていけるような仕組みをつくっていただくべく、今、地域の皆さんと色々な打ち合わせをさせていただいているところでございます。

12月から、アクションプランについての素案を地元の皆様とつくり上げていく過程において、各関係首長の皆様にも途中段階の説明も交えながら、まとめているところでございます。何とか年度末までにまとめ上げて、持続可能な形にしていけるようにやっていきたいと考えております。よろしく申し上げます。

総合指針の中で、資料1の4ページのところでインバウンド拡大に関して、いろんな取組がありますが、これがこれからの北海道にとって最も重要だと考えておりまして、私どももそういう中で、ぜひ強化していきたいということで取り組んでいるところでございます。

その中で、駅から観光地あるいは見所までは距離がある。そういう中でその交通機関とどう連携していくかということが非常に重要な課題だと考えています。

「倶知安ー洞爺間のアクセスバス」などは、道南バスさんと連携させていただきながら運行して、こうした取組も試行しながら進めているところでございますが、道内には、まだまだこうした箇所がたくさんあります。例えば、今の季節ですと、ジュエリーアイズを見たいという声がある中で、帯広から港までは、なかなか公共交通もない中で、どうやって行って観るのかといった観点からも、是非いろんな形で取り組んでいければと思います。

いろんな交通機関の連携、レンタカーはもちろんそうですが、レンタカーですと、中国本土やインドネシア、ベトナムの方々ですと、自国の免許では日本で運転できないといった課題もありますので、公共交通をどう連携して整備していくかということが課題だと考えておりまして、私どもも色々と勉強していきたいと考えているところです。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございます。続きまして、馬場委員、お願いいたします。

(馬場委員)

北海道船主協会連合会、馬場でございます。よろしく申し上げます。

船主協会連合会での取組といたしましても、船社間といたしましても同業他社が集まり意見を述べるという状況になっておりませんので、なかなか難しい環境にはあるのですが、各船社としまして、物流に関しましては、人流も含めますが、今のJR線路の廃止、北海道新幹線の今後を踏まえ、輸送されるであろう貨物の増加に対して、安定貨物輸送のため、これはBCPも含めてですが、船舶の大型化、高速化、2020年度までには新規航路の開拓が推進、検討されている状況でございます。

また、災害時における緊急の対応にも船社間において対応に備えるようにもなっており、昨年は大雨・台風・地震などの災害が数多く発生しましたが、それに対

し、フェリーのみならず、内航大型RORO船が大きくクローズアップされることとなりました。これについては、本州の山陽本線、JR貨物列車の不通時において、船会社とジョイントしまして、JRコンテナをシャーシに積み込み、そのまま船に乗せ、目的地まで輸送するというのも一緒にやらせていただきました。

自衛隊、警察、救助隊など、フェリーを利用した形で、緊急時に速やかに輸送したという事例もございます。

また、これは船会社、利用される方にも大きな問題となってくるのですが、2020年1月からSOX規制が始まりまして、従来使用している船の燃料について、硫黄酸化物の少ないものということで、これは、環境対策のための規制対策なのですが、これに大きな費用がかかってくるだろうと考えられます。

この件については、船会社のみならず、利用される皆様にも相当分の御負担をおかけすることにはなるのではないかとということも、今後の物流について大きな課題となってくるのではないかと考えております。以上でございます。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは続きまして、野村委員、お願いいたします。

(野村委員)

野村でございます。よろしく申し上げます。

我々、運送業界の課題とする点を挙げさせていただくと、人手不足、労働時間短縮、ドライバーの高齢化、これを解消するためには、時間当たりの運賃の引き上げ、生産性効率向上ということが課題であります。

これらの課題について先ほどの指針の内容に基づいて、気がついた点を述べさせていただきます。

9ページでございますが、貨客混載。タクシー、バスに荷物を載せる、またトラックに人を乗せるということですが、これが運用上、規則上、トラックに人を乗せる場合は、極端に言えばバス5台以上所有しなくてはならないし、ドライバーも二種免許を取らなければならず、運行管理者が旅客用の国家試験の資格を取らなければならぬといけないわけで、トラックに人を乗せるには少しハードルが高過ぎる条件でありますので、もう少しハードルを下げただけでないのかと感じているところでございます。

自動走行については、様々な実証実験をやられておりますが、北海道の場合、雪が降った場合や吹雪のことを考えると、夏は良くて、冬場の実現性はどうかと感じているところでございます。

ラストワンマイル輸送の確保ですが、宅急便の個数が通販によりまして大いに増えている現状については、皆さんも御存じだと思いますが、当社で言いますと建築資材、洗面化粧台などの住宅設備機器を運んでおりますけれども、発荷主のメーカーと着荷主の工務店、建築会社と発荷主と着荷主が違うものですから、一人で荷物を下ろせないものを手伝っていただくという条件で配送しているにも関わらず、「そんなの知らんよ」ということでドライバーが大変苦勞しているということがあり、若い人はそうした重たいものは運びたくないなど、なかなか新たに若い人が来

ないという状況になっております。

また、幹線輸送の効率化という面では、業界としても要望しておりますけれども、道東道は、道央と道東を結ぶ物流の幹線道として、特に雪道では1車線になるところで結構事故が発生しておりますので、片道2車線化していただいて、効率化、時間短縮を図り、また、高規格道路の地方までの早期延伸を要望しているところでございます。

高規格道路で片側1車線のところにつきましては、ポールを置いている中央分離帯をワイヤーロープ化して、事故の減少や高速化に対応してほしいとお願いしているところでございます。

10ページに移りまして、季節波動などの解消に向けた輸送の効率化という面では、JR貨物さんとも意見が一致しているのですが、北海道は夏、お盆以降、秋にかけて農作物が収穫され、本州に大量に送られるものですから、そのときは良いのですが、冬から春先に北海道から出荷する荷物が無いということで片荷輸送になっているのが現状ですので、これらを一部例にもありましたが、農産物の保管施設により、平準的な輸送化に努められれば良いと感じております。

また、本州へは道路がつながってないために、道路であれば高速道路の40%割引などがありますけれども、道路がないためにどうしてもフェリー、RORO船を利用しなくてはいけないということで、コストが割高になっております。同じジャガイモ、タマネギでも消費地の本州の近場で作られているものの価格と競争しなければいけないということで、運賃負担力が無いため、フェリー料金やRORO船の優遇措置をお願いしたい。北海道の農業育成のためには、コストを安くしたいということです。

10ページの下ですが、人材不足、人材の確保という面では、今インターシップ制度、高校生とか大学生で物流に興味のある人を物流施設に案内したり、企業に実習で来ていただいたりしておりますが、他府県によりまして、物流の専門学校で学習するなど、物流関係の教育に力を入れているところもありますので、この辺のことも考えなければならないのではと思います。

また、胆振東部地震では、信号が消えて、燃料スタンドがなく、物流に支障を来していたと思いますが、災害時の優先道路とスタンドの確保ができれば良いと思います。

また、冬季の吹雪や峠の大雪などで通行できない場合の気象情報や道路情報、除雪体制、除雪も解除予定時刻などを知らせる方法があれば、これらの情報を一元化して業者にフィードバックできるようにしていただければと思っております。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは次に、出口委員、お願いいたします。

(出口委員)

北海道バス協会の理事を務めております出口と申します。よろしくお願ひいたします。私も審議委員に初めて名を連ねまして、まだ勉強不足ですが、バス業界とし

での課題をお話ししたいと思っております。

トラック協会の委員の方からお話がありましたように、バス業界を取り巻く最大の課題は、やはり人手不足ということでございます。これは北海道に限らず、全国的に生じている問題でございます。路線を維持する、あるいは海外からのお客様をお迎えするという状況の中で、バスの車両はあっても、人がいないという問題が現実的にございます。

人口減少の中で、ますます働き手がなくなるということになりますと、自動運転やAIを使ったIT技術を駆使した効率的な配車の問題など言われておりますが、最終的には、人が運転をして、安全に目的地まで旅客をお届けするという根幹的なサービスが難しくなるのではないのかという危惧を持っております。

「いつまでもあると思うなバス」ということで、いつ何時、消滅する路線があるかもわかりませんので、こうした状況をよく認識いただき、公共交通機関ということで、我々もその使命を果たすためのプライドはありますし、努力もしているつもりでございますけれども、如何せん働き手の確保が困難となり、また、路線の収入も非常に厳しくなっているという現状があります。

ちなみに、北海道の乗合バス事業者は、全てがその収支が赤字という状況でございますので、このような状況については、我々としても深刻に認識して、協会として、どういう対策を講じたら良いのかということを実際に考えていかなければいけないだろうと思っております。

現在、バス協会に加盟しているバス事業者は126社、車両数は乗合車両で約3,500両、貸切車両で2,300両、合わせると約5,800両が道内を走っておりますが、路線バスについては、地域に必要とされる地域住民のための足、そして、貸切車両については、今回の指針の重点戦略のインバウンド加速化戦略の推進に向けて、その役割を果たすべき大切な車両だと思っております。

最近、国土交通省で発表されましたが、海外から来られるインバウンドのお客様が利用されるのは、圧倒的にバスが多いということもございます。こうした戦略というものを支える人手がなくなるということが、最大の課題であるということをおし上げて、また、道庁からも御支援いただいておりますし、様々な人手不足、運転手の求人の御支援もいただいておりますので、そうした取組とも連携をとりながら、とにかく働き手、運転手を確保することを重点に考えていかなければならないと思っております。以上でございます。

(吉見会長)

ありがとうございます。次に、今井委員お願いいたします。

(今井委員)

ハイヤー協会の今井でございます。何点か要望や現状等をお話させていただきます。

輸送業界、実はタクシーもトラックやバスと同様、人手が足りない、高齢化で、10年後はどうなるのだろうかということを本当に心配しているのですが、これは日本全体の構造だということで、まず御理解をいただきたいと思っております。

資料1の2ページ目のインバウンド加速化戦略ですが、前の交通政策検討会議の際も言わせていただいたのですが、クルーズ船が来るということは、観光にとって大変良いことなのですが、一度に3,000~4,000人の人が来るので、来てくれた後のバス、タクシーといった二次交通をどうするか、どうやって訪れた方々に楽しんでいただくか、この点をしっかり考えて誘致していただきたいと思います。

先ほどトラック協会の野村委員からも発言がありましたが、9ページ目の貨客混載、トラックに人を乗せるということは非常に難しいと思います。旅客輸送、人と貨物は分かれているので、決して貨物が、そうでなくていいというわけではないのですが、旅客で最も大切なことは、やはり安全です。

何といたっても安全が担保されてなければならないということで、実際に全道的にタクシー事業者が貨客混載にトライしているところもございます。

また、タクシーで大きなもの運ぶことはなかなか難しい。メール便や緊急を要するもの、例えば、我々が実際に取り組んでいるのが血液の輸送。そうした取組もありますので、その辺を含めて御認識いただければと思います。

最後に、5番目の災害に強い交通戦略ということで、これは、北海道交通・物流連携会議等々でも話題になっているのですが、昨年経験しました9月6日の地震、それから2日間のブラックアウト、色々な場所で発言しているのですが、実はその際にタクシーだけが唯一、公共交通として機能しました。

札幌市と札幌ハイヤー協会は、災害のときお互い連携しようという協定を平成27年に結んでおり、この協定に基づいて、災害時に行って欲しい、あるいは職員をここにすぐ輸送してほしいという依頼が数多く来ましたが、停電で会社に電話が通じなかったのも、なかなか対応することができなかったということもございます。

先ほどバス協会の方もおっしゃっていましたが、もう一つは燃料、ガソリンスタンドが停電のために燃料が補給できなかった。

色々な場で言っているのですが、災害時に、極端なことを言うと、命をつなぐ交通インフラ、公共交通はタクシーしかないとは私は思っております。したがって、この場で御議論する事ではないかもしれませんが、是非ともタクシーを緊急車両として指定をしていただきたいと思います。

災害時には思いもよらない事態が起こるのですが、2日間のブラックアウトを日本で初めて経験し、停電時、電源がなくて非常に困ったので、例えば、ガソリンスタンド、あるいはタクシー会社、公共輸送機関を担うバス会社もそうだと思うのですが、緊急電源等の予算措置も、様々な場面をお願いしているので、是非考えていただければと思います。

また、北海道ハイヤー協会と北海道では、昨年12月に災害になった時にお互い連携していこうという協定を結ばせていただきました。これは実際起きてみなければわからないのですが、実際、何かあったときにどうするか、結構タクシーで助けられた方もいらっしゃると思います。

今回の地震は、9月でしたが、冬の時期に起きてしまうと、移動ができないために命にかかわる問題になってしまうので、このような場合については、我々もしっかりとやっていきたいと思っておりますし、どうか皆さんも、せっかくの機会なので御認識をいただければと思います。

最後に資料5の別紙4ですが、真ん中に「道民自らが乗る」ということで、仕事やレジャーなどにおける鉄道やバスなどの公共交通機関の利用を図るとありますが、ここに残念なことにタクシーがないので、ぜひ、タクシーも入れていただきたいと思います。我々も公共交通として先ほど申し上げたように、責任を持ってやっていこうと思いますので、よろしくをお願いします。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは次に、利用者及び交通関係労組の委員の皆様から御発言をいただきたいと思います。伊東委員からお願いいたします。

(伊東委員)

私、障害者なので、要望なのですが、普段は千歳でバスに乗っております。今のバスは昔に比べて、乗る時の台が低くなっていますが、私のような足の悪い人は、乗る時に足を上げるのが辛いです。それで両手で手すり等に捕まり、やっと上がってバスに乗っておりますが、自分で乗ってみて初めてそれがわかりましたので、ドアが開くのと同時に、もう1段下から足を載せる台が出てくるような仕組みにしてもらえればいいなと感じております。

また、タクシーはワゴン型が結構増加しており、足が悪いので、ワゴン型のタクシーだと乗りやすいですが、セダン型のタクシーだと、ドアが開いて足を乗せるときに少し引っかかるので、それが少し不便に感じます。将来的に時間がかかると思いますが、タクシーもワゴン型を増やしていただくと助かります。

あと、初めてのことなので、また色々と自分で経験したなりのことを発表したいなと思いますので、要望だけ今日はお願いいたします。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは続きまして奥谷委員、お願いいたします。

(奥谷委員)

札幌消費者協会の奥谷です。私は個人的に体験したこと、また意見など申し上げたいと思います。

先ほどトラック協会、あるいはタクシーでもバスでもそうだと思いますが、ドライバーのなり手がいないということでしたけれども、知り合いの運送会社では、大卒女性2名が大型トラックを運転したいということで採用されています。

女性の方、お子さんがいらっしゃる方でも、運転が好きでそういう関係の仕事をした方もいらっしゃいます。ライフワークバランスなどを考慮し、女性にとっても働きやすい職場の環境、なかなか難しいかもしれませんが、バスやトラック等運輸業界でも、働き方改革で人材を幅広く掘り起こしてほしいと思います。

また、指針11ページに「5 災害に強い交通戦略」に「雪に負けない鉄道施設や空港などの機能強化と道路ネットワークの維持」というのがありますが、これも昨今、気候変動によって頻発する暴風雨、そして台風も大型化し、秒速50mを超える事もあります。十分な交通ネットワークを整備しても、想定以上の状況が予想され

ば、1番に優先すべきは安全性で、無理をしないで対応いただきたい。

利用者にとって、安全・安心は最優先で、何があっても定時の運行ではなく、必要な時には遅延や運休も選択肢です。昨年首都圏では、台風により計画運行があつて、賛否両論ありましたが、計画運行に対し、前もって周知していたのでよかつたという賛成の意見が多かつたというアンケートがありました。

そういった事を参考にしながらも、事前に情報がわかっているならば、それを乗客に早目にお知らせする、若い世代であればスマホを使ってすぐにわかるでしょう。高齢者に周知するのは難しいと思ひますがけれども、様々なところでわかりやすくお知らせすれば、運休や遅延は問題ないと思ひます。安全性が確保出来るところまで頑張つていただいて、それ以上は無理をしないでいただきたいと思ひます。

もう一つ、北海道は、日本の中で20%程を占める広い地域で、人口が500万人ちょっとで、ニュージーランドよりも人口が多いです。

ニュージーランドは日本の80%ぐらいの広さがありますが、北海道より100万人弱人口が少ない国です。自然が豊かで、世界中から観光客が集まつており、飛行機を降りたら、歩いてすぐレンタカーに乗ることが出来、イギリスやオーストラリア等と同じで右ハンドル、左側通行で利便性が高いところです。今、インバウンドというと、アジアからが多いですが、一地域に偏らず、このような地域からのインバウンド、アウトバウンド共に世界各地の方たちにも来ていただき、そして、私たちも行きやすいという情報もPRしてほしい。

またHPでのPRや観光客が撮影した写真等、インバウンドに効果があるようです。道内の温泉地で、夜のライトアップした写真をHPへアップしたところすぐに世界中からの予約が増えたと言うことも聞いています。北海道の各地の四季折々の景色や様々な体験型観光の写真等、積極的に情報発信していただきたいと思ひます。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは次に、紺野委員をお願いいたします。

(紺野委員)

交運労協、交通運輸で働く労働者の代表としてお話しさせていただきたいと思ひます。

各業界から出たように交通運輸に携わる労働者、間違いなくドライバーも現状不足しております。原因は、労働人口が不足しているというのは勿論ですが、他業種に比べて長時間で低賃金だというわかりやすい状況だろうと思ひます。

物流でいうと、今、このままでいると物流が止まつてしまうと、ドライバー不足含めて、そんな現状にあるということで対策に動き出していますし、勿論、先ほど出ました女性労働者についても、携わつていただかないと物が運べない現状ですから、ただ如何せん、男社会の中でやつていて環境が整わない。ここがやつぱり足かせになっている部分があると思ひますがけれども、徐々に変えてきているというのが現状であります。

あと荷主や利用者の理解もあります。通販などで出ている送料無料なんていうの

は、これ送料無料じゃありませんから、こんなのがやっぱり利用者の皆さんに変な理解をさせていると思いますし、そんな中でどうしていくかということ、特に議論していただければと思います。

この間の震災の時にありましたが、勿論、人流は緊急ですから、輸送しなければなりませんけれども、物流も医薬品、今回はATMも停まりましたから現金の輸送も信号がつかない中で走りました。そういう立場で、最終的には、ブラックアウトが解けた時に、被災地に物が届く、届かないという話も出ました。

そのときの交通も優先交通ができれば違いうだろうし、また拠点がどういうふうに地域にあればという話も出てくると思っております。

働いているドライバーは、そんな危険な中で運転していたということで、いろいろ苦労して今回もやっていたと思います。

もう一つ、今回の交通政策総合指針の中でも縦の流れというのは沢山ありますが、横串的なもの、震災の問題もそうですが、各業種間での横串の問題となると、不足しているところがあると思いますので、ぜひ審議会の中で、横串を立てて、それぞれの業種の中でテーマが確立するような、そんな議論をしていただければと思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございます。それでは山本委員、お願いいたします。

(山本委員)

ぐるなびの山本です。大体皆さん必要なこともおっしゃっていただいたと思いますが、二つのことについて、お話ししたいと思います。

まず、利用者の立場からもBtoBとしても物事は一緒ですが、解決の糸口でも議論出ましたけど、女性の活用、それから国の議論を待たなければならないのですが、外国人労働者の確保、そしてAI、IoTを活用した自動運転みたいなことに関して、モデル地区を早くつくって、運用してみる必要があります。

北海道は雪のシーズンなので、会議等に間に合うために前泊する必要があるが、ホテルを確保すると費用が倍増するため、北海道の経済にとって、特にこの冬のシーズンをどうクリアするかが大事なことでBtoBの立場からもBtoCの立場からも思ひます。

また、飛行機の最終便で帰れなくて、日帰りの予定が、翌日朝一の便で帰ることになった場合に、朝早く移動するため、タクシーのコールセンターに連絡すると、朝5時にその地域でタクシーは走っていないと言われましたが、実際には外に出たらタクシーが走っている状況でした。

つまり、情報が統合されておらず、せつかくドライバーが近くにいても、その情報がキャッチアップできていない。情報の共有化と正確な情報の維持・確保ということをやらないといけないと思ひます。

そこの効率化をどのようにやっていくのかということで、去年7月12日に私どもも幹事社の1社として、北海道で「LIVE JAPAN PERFECT GUIDE HOKKAIDO」というサイトを立ち上げました。これは2年前に首都圏で立ち上げたものの北海道版でござ

います。

基幹のシステムを東京メトロ、東急電鉄、ぐるなびで立ち上げ、道内で参加する、情報発信する会社に声かけをしているところです。

北海道の幹事社は、弊社と、新千歳空港ターミナルビルディング、北海道銀行、JAL、ANAの5社で、JR北海道にも参加意思を表明していただいています。

このサイトはどちらかといったらインバウンドの対応ですが、北海道に来道される方がインとアウトで必要な情報を入手し、楽しんで、次のところへ行くための、基本的には移動、観光用のサイトですけれども、例えば、災害の時も、大使館や病院の位置、交通機関の運行状況を一元情報管理していくものになります。

7月12日にスタートしていますので、9月6日の震災時も、東京都内の私たちのオフィスには外国人社員がいるので、入手した情報を8言語で発信することができました。そうしますと、道内にいらっしゃる方はブラックアウトで情報の入手に大変御苦労されたと思いますが、それ以外の地域では情報の共有化がされることにより、携帯電話やスマートフォンのバッテリーが残っていれば、母国の家族や友人に連絡をとってもらい、交通機関の運行状況や飲食店の営業状況が共有されて、意外と役に立ったという事例がございます。

この指針の12ページにもありますように、スマートフォンなどで交通情報をキャッチアップするということは、もう既に実証的に行われており、観光庁からも好評をいただいているので、是非活用していただければと思います。

そして、外国人労働者の件ですが、都内だとコンビニはほとんど外国人店員ですし、この前、タクシーに乗ったら、中東系のドライバーでしたが、非常に丁寧で安心した運転でした。先ほど申しましたとおり、この辺は規制緩和があって、国の議論を待たなければならないのですが、そういうチャレンジもしていいのではないかと思います。

特に北海道は観光モードで言いますと、台湾やタイなどのインバウンドを受け入れる親しい国ができていますので、観光と総合交通が一体となった形で、前向きにチャレンジできたらいいと心から願います。

そのときに、道民、国民や海外からのお客様にとっても、カスタマーの立場で言うところの決済システムが統合されているのが嬉しいです。10年前の観光審議会の委員の時から言っておりますがICカードが利用できると、年齢の高い方でも外国人の方でも便利になりますので、投資が必要ですが、そういう最先端のチャレンジをしていただき、これは国でも応援してもらえと思うので、そのようにやっていけたらすごくいいと思います。

審議会の議論はそんなに数が多くないと承知しておりますので、ワーキングでこのあたりの議論を是非お願いしたいと思います。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。それでは最後に、学識経験者の岸副会長にお願いいたします。

(岸副会長)

北大の岸です。指針の策定と物流ワーキングに携わっている人間として、二つコメントしたいと思います。

まず物流の話は、馬場委員、野村委員、紺野委員からも話があったとおりで、運ぶべきものはあっても、それを運べなくなる状況になってしまわないかというところを検証することが、物流対策ワーキングでの今の議論のメインテーマとなっております。これは実は最悪のケースになります。

しかし、2019年の交通を考えたときにそろそろ最悪のシナリオを覚悟した上で、それを防ぐためにどうしようかと、皆で動かないと、本当に何かまずいような時期に差し掛かっているという思いは、この何年間かこういう議論に携わってきて、心の中にあります。

物流は、まずは運ぶもの、運ぶべきものはあるのに運べなくなってしまうという最悪のケース、それはトラックドライバーがいないということもありますけれども、JR貨物をどうしたらいいのかというのも、真剣に考えないと手遅れになるなというのがまず1点目です。

2点目は、JR問題、これは指針の中でも線区ごとの方向性という形で残すべき線区と、あとは代替交通も含めた持続可能な交通体系を考えるべきということでまとめ、それで1年間各地域で議論してきました。昨年12月によりやく全道で利用促進のフォーラムをやって、私も講演しましたがけれども、「みんなで乗って未来を変えよう」という合い言葉を言えば済む話ではなくて、本当にそれがどれだけ乗るのか、形になるかというところを真剣に考えていかなければならないと思います。

すると、資料4の別紙2のJRの収支シミュレーションにおける各線区の収支がありますけれども、これは黄色線区も黒線区も平成35年までの営業収益は増えないという前提で、どうしましょうかという話になっております。これはどうふうに我々はメッセージを受けとめればいいのかというのと、利用促進をしたことによって、単純に減少していく利用者を現状維持に食い止めるという意味でこういう収支なのでしょうか。

そうではなくて、本当に線区を残すためには、今以上に運輸収入、営業収益を増やしていくことが我々は必要と考える必要があるけれども、JRはそこまで考えているのかということと、アクションプランを考える時に、我々はここまで取組をできるという話を、どれだけJRと地域が一体となることができるのかということが問われていて、本当はこういうシミュレーションというのは一つの値に固定するのではなくて、最善の場合と最悪の場合を並列するべきもので、何とか頑張って最善のケースを目指そうというのがこの2019年の話だと思います。

ただ、色々な地域に行って話を聞くと、2年間は国の支援が決まっているから、何もしなくてもいいと言っている自治体も実際にあって、それはないでしょうと私は思いますが、最悪のシナリオはやはり「黄色線区全て廃止」だと思います。

ですので、指針で残すべきだと言っている線区も、これは残るものだと思われたら、それは大きな間違いだということを、変に道民の皆さんに危機感を煽る必要はないですが、最低限、市町村長といった意思決定に関わる方たちは、そこら辺の危機感を共有しながら、どうやって最悪のシナリオを回避するかということで行動

していくことが必要であると考えます。

その一つは、こつこつやることになるのですが、絶対に運輸収入を増やしていくような利用促進を含めた取り組みと、あとはそろそろ国会議員にも制度設計を変えろということに関心を持ってもらう時期に来ていると思っていて、そういうことを一丸となってやっていかなければいけない年であると思っております。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。もう既に終了予定時間になってございますけれども、もしも今日御出席の参与の方から、ご発言あれば、お1人よろしく申し上げます。

(道商連・参与代理)

道商連の福井でございます。手短に3点ほど。

高速道路の4車線化ですが、今年度中に全国で100キロ決まります。先週も我々、要望に行ってきましたけれども、これから動いていきますので、皆さんも興味を持っていただきたいと思えます。

2点目ですが、災害時の情報共有は地震だけではなくて、私、11月のJR新札幌駅の信号が倒れた時に、東京から帰ってくる最中でJRに乗れなくてバスで札幌に帰りました。そのあと1月も大雪で新千歳空港が2日間大混雑になりましたけれども、この時の検証と総括をきっちりやって情報共有していただきたいと思えます。これはお願いしたいと思えます。

3つ目は、今年、来年と北海道で国際イベント、会議が集中しますので、将来の冬季オリパラ招致に向けまして、シームレス交通ですとか、直近でいきますとMa a S等最新技術を是非、検討していただきたいと思えます。以上です。

(吉見会長)

ありがとうございました。時間が参っておりますので、御意見いただく機会、これぐらいにしたいと思えますが、今日いただきました御意見を、簡単に私の方でまとめますと、幾つかのキーワードがあったと思えます。

一つは「連携」です。各交通モードの連携、そして今ございました情報共有という点での連携ということ、これはやはり各場面で大事だろうということです。

それからもう一つは「コスト」の問題。コストというふうにまとめましたけれども、その中には人材不足というようなことも含められると思えます。どうやって人を確保していくのか、そのためにコストが上がる、あるいはかける、そういうことをどう考えていくかということです。

それから「ルール」の問題、場合によっては、様々なルールを変えていくとか、あるいは変えるべく色々なところに働きかけるとか、そういった努力も要るのではないかということです。

さらには、「インフラ」の問題でありますけれども、これからもインフラを更に整備していかなければいけない。例えば、高速道路の問題についてお話がございましたが、そういったこと、さらには、インフラを維持していく、これはまさに鉄道が目前にしているところでございますけれども、インフラを整備する、維持するとい

うこの二つの点、さらにはそこに今度は我々が経験した災害という観点もございません。

災害に備えるようなインフラというものを、どういう形でどの程度、整備するのかということ。こういうことが重要なポイントとしてあるのではないかと、御意見をいただいたものと思っております。

ここでいただいた御意見は勿論、今日も御説明ありましたけれども、交通・物流連携会議もございますし、そのほかの情報共有のための会議も諸々ございます。そういったところでの議論も進めていただきまして、そしてそれをまたこの審議会で見ていくという形で進めて参ればと思います。

また道の方には今後、施策の推進にあたって、今日いただいた沢山の意見を踏まえて、また来年度、対応いただくようお願いしたいと思います。

それでは、時間も参っておりますので、ここで議論を終えたいと思います。事務局にお返し申し上げます。

(交通・物流連携担当局長)

長時間にわたり御議論ありがとうございました。本日いただいた御意見を踏まえまして、今後、関係者一体となって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、委員、参与機関の皆様におかれましては、引き続き、御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、本日の北海道運輸交通審議会を閉会します。

本日はどうもありがとうございました。

(終了)