

## 平成 29 年度 北海道運輸交通審議会（第 2 回）議事録

日時：平成 30 年 2 月 15 日（木）14:00～15:20

場所：センチュリーロイヤルホテル 20 階 ノーブル

### （大内局長）

ただいまより、平成 29 年度「第 2 回 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、ご出席をいただき、誠にありがとうございます。私は、本審議会の事務局を担当いたします、北海道総合政策部交通政策局長の大内と申します。よろしくお願ひいたします。本日の会議につきましては 90 分程度とし、15:30 頃の終了を予定しておりますので、よろしくお願ひいたします。

開催に当たりまして、山谷副知事からご挨拶申し上げます。

### （山谷副知事）

本日は、お忙しい中、「第 2 回北海道運輸交通審議会」にご出席いただき、厚くお礼申し上げます。石井会長、岸副会長をはじめとする委員・参与の皆様には、日頃から、本道交通の将来を見据え、様々な観点から、ご審議をたまわり、改めて感謝を申し上げます。次第であります。

本日、お示しいたします「交通政策総合指針」及び「航空ネットワークビジョン」の案については、昨年 5 月に知事から本審議会に諮問をさせていただいて以来、総合交通政策検討会議をはじめとする 3 つの小委員会により、これまで検討を進めていただいたものであり、皆様には、それぞれご専門のお立場から、ご審議をお願いしたいと考えております。

特に、指針に関しては、人流と物流の一体的な施策展開や、2020 年までの 3 年間で集中的に取り組む重点戦略、2020 年は、東京オリンピック・パラリンピックなどが行われ、世界各国から様々なお客様がお越しになる、そうした中で北海道が果たすべき役割、そうしたものを見据えて集中的に取り組む重点戦略。

さらには、道内の一定の地理的範囲を 3 つの交通ネットワーク形成圏として設定し、圏域毎に交通の方向性を示すなど、これまでの交通ビジョンと比べ、より具体的な取組や考え方が盛り込まれたところでもあります。

また、指針には、道民の皆様からの関心が高い、本道における鉄道網のあり方についても、その考え方が記載されたところ。

北海道の将来を支え、さらなる発展につながる交通ネットワークの実現に向けては、交通・物流事業者はもとより、行政、団体など関係者が一体となって、オール北海道で取り組んでいくことが重要であり、委員・参与の皆様には、引き続き、ご理解とご協力

をお願い申し上げます。

皆様には、それぞれのお立場から、本道の将来を見据えた一層活発なご議論をお願い申し上げます、開会のご挨拶とさせていただきます。

#### (大内局長)

前回、(平成 29 年) 5 月 31 日に開催しました審議会以降、新たに参与に就任された方をご紹介します。東日本高速道路(株)執行役員・北海道支社長 大越良記様です。

それでは、本日の委員の出席状況ですが、委員 15 名のうち、11 名にご出席いただいておりますことから、会議が成立していることをご報告いたします。

続きまして、お手元に配付の資料を確認させていただきます。議事次第、配席図、資料 1～6、参考資料 1～2 をお配りしております。資料の不足がございましたら、事務局にお知らせ願います。

それでは、ここからは、石井会長の進行により進めていただきます。石井会長よろしく申し上げます。

#### (石井会長)

それでは議事に入ります。

進行に関しては、事務局から一括して説明を行った後、皆様からご意見やご質問をいただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

最初に、(1)北海道交通政策総合指針(案)について、事務局から説明をお願いします。

#### (河内課長)

交通企画課の河内でございます。まず、資料 1、指針等の審議経緯により、これまでの議論の経過についてご説明します。

昨年 5 月 31 日に開催した運輸交通審議会において、交通政策指針等の策定について知事から諮問を行い、皆様にご審議いただいた後、総合交通政策検討会議など 3 つの小委員会を設置し、検討を進めてまいりました。小委員会の構成については、2 枚目に参考として添付しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。

資料 1 の左側のほうの指針につきましては、総合交通政策検討会議において、12 月まで 6 回にわたり、論点整理、骨子、原案と段階を踏んで検討を進め、原案については(真ん中の囲みにあるとおり)、パブリックコメントや市町村等へ意見照会を行うとともに、本年 1 月から、北海道の将来を見据えた鉄道網のあり方について、鉄道ワーキングチーム・フォローアップ会議で 3 回の集中審議を行い、2 月 10 日に開催した第 7 回総合交通政策検討会議におきまして、鉄道網のあり方を含めた指針案について取りまと

めていただいたところでございます。

また、右側の航空ネットワークビジョンについても、同様に5回の検討会議を経て、本日案をお示ししたところでございます。

なお、交通政策総合指針につきましては、原案では記載していなかった鉄道網のあり方を盛り込んだことから、本日の審議会を経て、改めてパブリックコメント等を実施することとしております。

なお、1月に実施したパブリックコメント、意見照会の実施結果につきましては、指針で233件、航空ビジョンで25件のご意見をいただいたところであり、その概要は参考資料1として配布しております。

また、先ほど申し上げた鉄道網のあり方に関する鉄道ワーキングチーム・フォローアップ会議の報告書については、参考資料2として配布しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。

次に、資料3の概要版で、まず、指針の全体構成をご確認いただきたい。

Iとして、策定の趣旨、IIで交通ネットワークの現状と課題、IIIの交通ネットワーク形成の基本的な考え方では、2030年頃の北海道交通の目指す姿として、「世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現」を掲げており、IVとして、幹線、広域、生活圏といった3つの階層を基本に設定した3つの交通ネットワーク形成圏、Vの具体的な施策の展開では、2020年度までに集中的に取り組む5つの重点戦略、そして、その下の2030年度までの長期的な施策として、「世界をつなぐ」など4つの基本方向のもとで、交通・物流に係る施策を整理しております。また、VI、VIIとして、指針の推進体制と点検評価を記載しているのが指針の全体構成でございます。

この全体構成を踏まえ、指針案のポイントについて、資料2によりご説明を申し上げます。

まず、策定の趣旨でございます。2016年3月に、道民待望の北海道新幹線が開業し、今後、2020年度には道内7空港の一括民間委託、2030年度には新幹線の札幌開業が予定される中、グローバル化の進展、インバウンドの急増、JR北海道の事業範囲の見直しなど、本道交通は大きな環境変化におかれています。一方で、人口減少やモータリゼーションの進展により、交通事業者を取り巻く環境は極めて厳しくなっております。こうした環境変化に的確に対応し、交通事業者だけでなく道民・利用者、物流では荷主なども含め、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークの実現が求められていることから、本道の交通が進むべき方向を示す羅針盤となる「北海道交通政策総合指針」を策定するものでございます。指針の計画期間は、北海道新幹線の札幌開業が予定をされております2030年度までとしてございます。

下の方でございますけれども、指針の主な特徴として、5点掲げてございます。1として、昨年のお諮問の際には、交通指針と物流ビジョンを分けて策定するという諮問の内容

でしたが、今回の指針では、検討会議での議論を踏まえ、交通と物流の施策を総合的に取りまとめたところをごさいますて、人口減少が進行する中、道内の人の移動とモノの輸送を安定的に確保していくため、人流と物流の取組を一体的に展開し、より効果的・効率的な施策展開を図ることとしております。2として東京オリンピック・パラリンピックの開催や民族共生象徴空間の開設などが控える2020年までの3年間は、さらなる交流人口の拡大が期待されるなど北海道の発展にとって重要な時期でありますことから、集中的に取り組む関連施策をパッケージ化し、インバウンド加速化など、5つの重点戦略を推進することとしております。

大変恐縮ですが、資料4の指針の本体、大冊のものでございますけれども、その指針の本体の9ページをお開きいただきますと、ここにインバウンド加速化、国際物流拡大、シームレス交通、地域を支える人・モノ輸送、災害に強い交通という5つの重点戦略を掲げてございまして、次の10ページから、それぞれの戦略の考え方や取組の視点を整理してございます。少し飛びまして、62ページになるのですが、この重点戦略の具体的な取組、それぞれに成果指標も整理をいたしまして、実際に具体的に進めていく取組を整理しているという形になってございます。

資料2にお戻りいただきまして、主な特徴の3点目として、従来の行政区域にとらわれることなく、一定の地理的な範囲を、「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏として設定し、各圏域が、それぞれ連携を深めながら、北海道全体の発展を推進することとしてございます。

これにつきましても、資料4の本体の方をご覧いただきたいのですが、16ページに3つの形成圏の考え方を地図で掲げてございまして、道央・道南地域では、17ページから3つの形成圏ごとになっておりますけれども、現状と課題、それから19ページから2030年頃を見据えた交通ネットワークの方向性、20ページでは先程もお話しありました鉄道ワーキングチーム・フォローアップ会議の報告を踏まえた鉄道網のあり方も含めたバス、タクシー、航空など各交通モードの方向性を整理をしているところがございます。

それから資料2の4点目として、今し方お話ししたとおり、JR北海道の事業範囲の見直しに関しまして、鉄道網のあり方についての方向性を示し、地域の検討・協議を加速させることとしてございます。

最後に5点目として、施策の推進にあたりましては、交通・物流事業者間の連携強化はもとより、行政や関係団体、道民、利用者、荷主など、多様な主体が連携するとともに、自らの役割を果たしながら、取組を進めて行くことが重要でありますことから、関係機関が参加する「北海道交通・物流連携会議」仮称でございましてけれども、その会議の設置や公共交通に係る地域の検討・協議体制の構築など、各主体のつながりを深めながら、関係者が一体となって施策の展開を図ることとしてございます。

資料2を1ページおめくりいただきまして、2ページ目は主な課題と、それに対応す

る施策を整理してございます。

最初の交流人口のさらなる拡大に向けましては、LCCを含めた国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致により、インバウンドなどを飛躍的に拡大させるとともに、空港と鉄道の連携を強化するなど、全道各地をスムーズにつなぐ交通アクセス整備、多言語表示やバリアフリー環境の充実、観光列車の運行などで全道への周遊を促進するものでございます。

2つ目の道産品の輸出拡大に向けましては、新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大や北極海航路の拠点化を進めるとともに、ものづくり産業や食関連産業の集積を促進し、本道からの輸出拡大につながる貨物量の確保などを図ることとしてございます。

3つ目の公共交通の利用増に向けた利便性向上・利用促進では、検討会議の中で公共交通の運営を一元的に管理するドイツの「運輸連合」について話題になりましたが、こうした取組も参考に、中核都市などを中心としたモデル地域において、地域住民、交通事業者、行政、道も参画した上で検討会議を設置し、交通拠点における乗り継ぎの状況など交通アクセスの診断・総点検や、鉄道やバスなどのダイヤ調整、わかりやすい運賃制度など利便性向上に向けた社会実験を実施するなど、鉄道やバス、タクシーなどの交通モード間が連携し、利便性が高くストレスのない移動の実現などを図っていくこととしてございます。

次の生活交通や地域の輸送網の維持・確保では、路線バスやタクシーを利用して荷物を運ぶ貨客混載など、事業者間連携による取組の促進や、道内においては、全国最多の28の自動車関連テストコースを有しているなどの特性を活かして、自動走行やドローン輸送などの新技術の事業化に向けた取組、過疎地で配送が困難になっていることを踏まえ、宅配事業者と地域が連携したラストワンマイル輸送の確保などを進めるものでございます。

それから、物流の季節波動や片荷への対応では、道内では昨年9月から、ビール会社4社の道東エリアへの共同配送が実施されるとともに、秋冬に集中するタマネギの出荷時期の分散に向けた冷温貯蔵庫の整備などが行われているところでありますが、貨物の集約や共同輸送の実証など効率的な輸送システムの構築や、季節波動の解消に向けた産地から消費地までの輸送効率化などを進めるものでございます。

運転手不足に対応した人材の確保では、引き続き、人材確保に向けた説明会やインターンシップなどを実施することとしてございます。

最後に、災害時等の交通障害への対応ということですが、平成28年夏の台風被害では、日勝峠が1年2か月にわたり通行止めとなるなど、交通・物流に影響が生じたほか、同年12月の大雪により、新千歳空港では延べ1万人以上が空港に滞留するといった混乱が生じるなど、様々な災害等のリスクがある中で、インバウンドをはじめ、多くの観光客の皆様にお越しいただき、安全・安心に旅行を継続していただくためには、交通、観光、産業など幅広い関係者が連携した迅速な対応が重要と考えてございます。

このため、「北海道交通・物流連携会議」の設置による災害対応の連携強化ですとか、昨年12月、運輸局が中心となって、自然災害発生時の交通情報のポータルサイトを立ち上げていただきましたけれども、引き続き利用者目線に立った交通情報の提供に努めるとともに、空港や駅などの交通拠点における適切な誘導や、代替交通も含めたインフォメーション機能の強化などを進めることとしております。

一番下の点検・評価でございます。施策の点検評価につきましては、交通を取り巻く様々な環境変化に的確に対応することができるようPDCAサイクルに基づきまして、毎年度、進捗状況を把握し、運輸交通審議会でご審議をいただきながら、計画的な推進に努めますとともに、必要に応じて柔軟に指針の見直しを行うこととしてございます。説明は以上でございます。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。それでは、座長として、この検討をとりまとめたいただきました岸副会長から補足説明があればお願いいたします。

#### (岸副会長)

北大の岸でございます。総合交通政策検討会議と、もう一つは鉄道ネットワークワーキングチームフォローアップ会議と2つ座長を務めさせていただきましたけれども、それを合わせて補足の説明をしたいと思います。

まずは、今、多分最も皆さんが関心のある鉄道網のあり方のとりまとめにあたってということで、それは今ご説明がありましたとおり、参考資料2という形で、報告書という形でまとめました。もともとこのフォローアップ会議の集中審議の役目というのは新たな指針の鉄道についてどう文言を書くかというところをフォローアップ会議で集中審議をしようという形でしたので、当初はこのような形での報告書をつくることは予定しておりませんでした。ただ、やはり議論としては非常に大事なことですし、指針の中に盛り込むことも大事なのですが、鉄道網のあり方をきちんと形にすることも合わせて大事だということで、このように報告書の形にしております。

総合交通政策検討会議が2月10日に行われましたが、その場でこのフォローアップのとりまとめについて正式に公表いたしました。その際に、私は座長総括という形で一枚紙のペーパーを合わせて書いております。これを見た北海道の各地の皆さんがどう思うかというところが、やはり存廃の議論とか、地方の切り捨てじゃないかとか、あるいは勝ち負けだとか、色々な言い方が聞こえてきて、私たちが本当に目指すべきところは、そういうことを議論することではなくて、やはり北海道の交通をどうあるべきかということを中心に考えていきたいと思いますという、そうした思いで我々は議論してきたわけですけれども、そこをしっかりと形に残した方が良いなということで、座長総括ということで一枚紙にまとめさせていただきました。

これは、ホームページで公表されておりますので、ぜひ後で全文を読んでいただきたいと思ひますし、この報告書だけではまた一人歩きしてしまうので、座長総括とセットでご覧いただければと思ひます。

そして、それを踏まえて北海道交通政策総合指針、まだ仮称ですけれども、これに鉄道の文言を加えてまとめました。

今、事務局からご説明があったとおりでございますけれども、大きなポイントというのは3つの圏域で考えております「道南・道央」、「道東」、「道北」という形で、そこには全て札幌が絡んでくるということで、この圏域の議論というのは、例えば振興局単位でやるべきなのか、あるいは道庁が良く使う6圏域でやるべきなのかというような色々な見方ができると思うのですが、やはり北海道のネットワーク全体を考えるとという意味では、3つに分けてやる方が、この先、北海道が一体となって展開できるのではないかと考えて、そのようにまとめております。

ドイツの運輸連合のように異なる交通機関が一緒になって一つの取組をやるというようなものが、例えば北海道でもできないかという議論もされました。

先ほどそれはモデル地域を作って検討を進めていくという話もありましたけれど、是非そうしたことを鉄道だけではなくて、航空とかあるいは道路とか、物流というところも含めて一体となってやっていかないといけないことなのだと思います。そういう意味では、最終回の会議でも委員の皆さんから本当にこれが出来るかが大事だと。なので、定期的にそれは本当にやっているかチェックしながら、出来ていないのなら、それはどうすべきかを考えていきましょうということも意見として出されておまして、それをポイントの中では点検評価という形でまとめているところでございます。

あとは、指針の他に実は、物流・港湾振興に関するビジョンもつくるということで、初めこの部会はスタートしています。物流だけのビジョンをつくるということでしたが、色々議論していくうちに、やはり北海道の交通は、人とモノを合わせて考えないといけないとなりました。実は物流・港湾振興に関するビジョンを、一応、原案もつくって見たのですが、ここに書かれていることと同じ内容のことが特出しされているだけで、今後の展開を考えると同じような計画が複数あると、それに対してそれぞれ別々に検討していくこともよろしくないということで、総合交通政策検討会議にお諮りして、この指針に一本化することをご了承いただいている状況でございます。私からの説明は以上です。

#### (石井会長)

どうもありがとうございます。

なかなか大部なものに仕上がっておりますけれども、相対的には非常に明るい方向性を一生懸命打ち出しました。しかし、北海道はやはり人口減少の面での先進地域であり、そのインパクトは非常に大きいという現実もありますので、関係者一体となって進めると

ということと、適宜、全体を見直していくことが重要という議論が、案外ポイントになるかと私は思っております。どうもありがとうございました。

続きまして、「航空ネットワークビジョン（仮称）」案について、これも事務局の方からご説明をお願いいたします。

#### （中島課長）

航空企画担当課長の中島です。私の方からは「航空ネットワークに関するビジョン（仮称）」の案について説明いたします。

資料5をご覧ください。ビジョンの概要を4ページにまとめております。

はじめに策定趣旨でございますが、「将来にわたって北海道の航空ネットワークを持続的に発展させていくために、多様な主体が将来像を共有して連携して・協働した取組を進めていく必要があることから、その目指す姿と実現に向けた方策を明らかにする」といった趣旨で策定するものでございます。

このビジョンは、先程、説明がありました「北海道交通政策総合指針」の施策別計画と位置づけておりまして、計画期間につきましても指針に基づき、北海道新幹線の札幌開業が予定される2030年度までとしております。

2番目、航空を取り巻く状況でございますが、世界の航空輸送の現状、日本の主な航空政策、北海道における状況についてまとめております。具体的には、「世界の旅客数の増加や需要予測」、それから「本道における路線や旅客数の状況」などについて記載しております。

こういった状況を踏まえまして、北海道において、どのような航空ネットワークの姿をめざしていくのかということでございますけれども、次のページをご覧ください。

めざす姿といたしまして「未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現」ということで、これは何を意味しているかと申しますと、そこに絵が3つ書いてあります。「世界の成長力を取り込む路線」、それから「利便性の高い道内路線」、「交流人口を拡大させる国内路線」、こうした3層構造のネットワークをしっかりと作り上げていくといったことが、この北海道ならではの航空ネットワークであると、まずは位置づけまして、この実現のためにどのような視点で臨んでいくべきか、そこに5つの視点を掲げております。

1つは、「新たな人の流れをつくるネットワークの形成」。2つ目に、「海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大」。3つ目に、「生活と医療を支える路線の維持・確保」。4つ目に、「空港の機能強化と利便性向上」。そして5つ目に、「地域と一体となった戦略的な空港間連携」と、こうした重要なポイントを踏まえ、各施策を展開していくとしていきます。

施策の展開でございますが、それぞれ5つの視点に沿った施策を展開することとしていきます。



視点1、「新たな人の流れをつくるネットワークの形成」におきましては、例えば、航空需要の創出に向けた「稼ぐ地域協働モデルの構築」でありますとか、「発地着地双方向による利用促進」。それから次のページ、視点の2にいけますが、「海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大」に向けましては、「輸出拡大に向けた国際路線の誘致」、あるいは「国内小口貨物輸送の促進に向けた連携輸送モデルの構築」。視点3、「生活と医療を支える路線の維持・確保」に向けましては、「離島路線の維持」ももちろん大事ではありますが、もう一つ離島ではない「代替交通機関が限られる地域の路線」、これも大事でありまして、そういった「地方路線を支える新たな運航支援制度の研究」でありますとか、こういったことを進めて参ります。それから視点の4、「空港の機能強化と利便性向上」ということで、新千歳空港の国際線ターミナルの拡張でありますとか、あるいは、新千歳以外の地方空港の持続的な管理・運営と活性化に向けた取組。空港を拠点とした多様な交通モードの連携でありますとか、利用者本位の機能ということで、例えばコンシェルジュ機能の充実でありますとか、ユニバーサルデザインの推進、こうしたことを進めて参ります。

最後のページでございます。視点の5といたしまして、「地域と一体となった戦略的な空港間連携」ということで、今後、選定されますSPCとの連携による北海道13空港全体の航空ネットワークの充実・強化への取組、あるいは、圏域間、圏域での空港間連携、こうしたことを進めて参ります。

施策の最後のところに、数値目標ということで4項目設定しておりますが、それぞれ道が公表している各種計画の数字でありまして、ビジョンの計画期間とは必ずしも一致しておりませんが、当面の目標として設定いたしまして、今後必要に応じて見直す考えでございます。

最後に各空港の将来展望ということで、これにつきましては一昨年の12月に道が策定いたしました所謂、「北海道発の提案」におきまして、各地域の意向を踏まえて作成したものをベースに掲載しております。

これにつきましても、今後進む一括民間委託を見据えまして、各地域と協議をしながら、見直しを図ってまいる考えでございます。

最後に、推進体制ということで、SPC、航空会社、空港ビル会社、多様な主体が連携してこの取組を効果的・効率的に展開して行くこととしております。

また、このビジョンの推進管理にあたりましては、交通政策総合指針と一体的に行いまして、この運輸交通審議会のご意見もいただきながら、必要に応じて、柔軟に見直しを行っていくこととしております。説明については、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。こちらの会議につきましては、私が小委員長ということで、取りまとめさせていただきますので、少しだけ補足をさせていただきます。

北海道の交通関係の状況というのは、非常に厳しい状況がございますけれども、その中で、航空分野については、明るい動き等もございますし、これから7空港の一括民間委託も動いてくるということで、基本的には長期の2030年までのビジョンということがございますけれども、民間委託も睨んで、そちらにビジョンを提示して、ある程度、あるべき姿を出しながら、現実の民間委託を進めていただきたいというような思いも入れました。ビジョンの施策、体系的に色々な施策を入れさせていただいておりますけれども、その中でも、航空需要が伸びるポイントとして運賃の多様化、低廉化というところに着目しまして、そうしたものの実現についても、書き込んでおりますし、関連予算がある程度確保出来るというような見通しの中で、新規路線就航に向けたトライアル運航、検討というような位置付けですけれども、ある程度、新規のネットワーク充実に向けた具体的な政策、対応も盛り込んでいるということでございますので、それなりに、北海道の広い地域をカバーするという中で、航空の位置付けというのは、一定程度、期待される中で、出来るだけ可能性を追求していくという形でまとめさせていただいております。

いずれにしましても、全体の総合交通体系、見直しということをきちんと進める中で、航空ネットワークビジョンについても、適宜、柔軟な対応を目指していくことになろうかと思っております。以上、補足になります。

ただ今の説明について、ご質問、ご意見等ありますでしょうか。

(一同、質問等なし)

(石井会長)

今の説明を踏まえて、意見交換に入らせていただきたいと思います。本日は北海道交通政策総合指針案及び北海道航空ネットワークビジョン案について、説明をさせていただきました。この指針やビジョンは、2030年頃を見据えた北海道の発展を支える交通ネットワークの実現に向けて、これまで各小委員会で議論を重ねてきたものでございます。皆様にはこの間、検討状況に応じて、資料の送付などをさせていただいてきたところでございますけれども、今までのご説明を受けて意見交換を行っていきたいと思います。

小委員会のメンバーにお入りいただいていた方々もでございますので、私の方から指名させていただきまして、御発言をお願いできればと思います。

最初に利用者委員である奥谷委員から口火を切っていただいてもよろしいでしょうか。

(奥谷委員)

札幌消費者協会の奥谷と申します。様々な方向での検討をしていただき、またスピー

ディーに、指針案をまとめていただいたとっております。

昨年、申し上げましたように、一昨年8月の台風の北海道上陸や12月の大雪での新千歳空港の閉鎖ということが、これから10年に一回とかではなく起こることが予想されます。平常時だけではなく、地球温暖化により発生すると考えられる異常気象に対してどうするのかということも大変重要かと思えます。一昨年の時には、対応不足の感がありましたが、そうしたところにも考慮しているような内容になっているかと思えます。各地域にとって、JRがあり、高速道路があり、空港もあるという状況にあることが災害等の場合、住民にとって、また観光客にとっても、利便性が良く望ましい事かと思えますが、ますます少子高齢、人口減が進む中では難しいと考えられます。やはり地域の特性を活かしながら、何が必要なポイントを絞りながら、住民あるいは観光客、さらにはインバウンドの増加も見据えながら、スピーディーにターゲットに向けて進めていきたいと思っております。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。地域それぞれポイントを絞って、スピーディーにご意見でございます。大変貴重なご意見だと思えます。ありがとうございます。続きまして、石塚委員お願いいたします。

#### (石塚委員)

大変膨大な資料をいただきまして、内容を見ると大変濃くて、これだけの事をまとめられて、大変ご苦労だったのでないかと思えますし、毎回の会議報告なども常に送っていただきましたので、熱心に議論されている様子を感じていました。

私の感想なのですが、やはり時代は刻々と進んでおりますので、その時代に合って、なおかつ、今、インターネットですとか、情報ツールも発展しています。私自身もどこかに行くときには、それこそ「駅ナビ」とかを活用しながら、スケジュールを組んだり、乗り継ぎを確認するとか、そうした事がとてもスムーズです。少し前まではそうした事がなかった分、とても便利な世の中になってきています。

そうしたことを活用すると、バスだとかJRだとか様々な交通機関の連携を私たち市民が利用しやすくなると思えます。情報を受け取りやすい環境になれば、もっと良くなっていくと実感しています。

また、私は出身が留萌なので、JRの件で、とても関心がありました。昔、それしかなかった時代には、頼らざるを得ない交通網も、今どうなのかを考えた時には、私も含めて、なかなかそれを便利に使うという人が多くない限り、費用対効果、またそこを維持する時の環境評価、そうした事をきちんと共有することによって理解は深まるのではないかと思っております。

ですから、ほかの手段が無かった時代に作られた交通網と、今は高速道路・航空・バ

ス・トラックと、移動や運送手段が便利に多様化されていることを、多くの方達に伝えていければと感じております。

**(石井会長)**

ありがとうございます。実際の議論の中でも事業者間を中心とする関係者の連携というものも、より一層図っていくことについて、随分議論が生まれて、石塚委員がおっしゃった視点の重要性についても、ある程度議論させていただいて、施策に盛り込ませていただいたかなと思います。いずれにしても、どう動いて行くかこれからのことですので、引き続きお願いしたいと思います。どうもありがとうございます。

続きまして、牧野委員をお願いします。

**(牧野委員)**

牧野と申します。どうぞよろしくをお願いします。私は中途障害の車いすユーザーの立場でお話をさせていただきたいと思います。

私は13年前から、進行性の難病を発症して、障がい者になったわけですが、障害を持つ前と持った後では、すごく生きづらさの違いがあります。それを痛感してしまっていて、なった者にしかわからない思いだとか、気づきをまちづくりの政策に入れていただきたいと思っていて、今日もここに参加させていただいております。

高齢者が全人口に占める割合が、平成25年度で、もう4人に1人となりました。平成47年には、3人に1人の時代がやってくると言われています。現時点でも65歳以上の高齢者の中で、何らかの身体障害を持っている人は7割いると言われています。

私たち身体の不自由な者は、災害が起きた時には避難する場所ですとか、交通、物資の調達、あと情報や医療など全てにリスクを負うこととなります。ですから、そここのところの整備だとか、対応をしっかりしていただけますと、私たちだけではなくて一般の方の為にもなります。そういう環境につながっていくかと思っております。

環境においても、今、インバウンドが注目されておりますが、国内の高齢者でも観光に行きたくても、バリアフリーではなくて諦めている人が沢山いると思うのです。高齢の親を旅行に連れて行きたいと思っても行けるかどうか自信がなくて、迷って諦めてしまうことが沢山あると思います。ですから、それを改善していただくと国内の需要ももっと増えるように思いますし、行ける場所がもしあったとしてもそれを知る情報の手段というのが、まだまだ不十分のような気がします。そして、その場所が環境整備されていたとしても、そこに行く交通手段が無かったり、バスがあったとしても車いすでは乗れないとか身体の不自由な高齢者の方にしてみれば、バスに乗るのも大変ということもあります。

問題はまだまだ沢山あると思います。雪まつりがつい最近ありましたけれども、そこにありましたボランティアハウスにベビーカーや車いすを貸して欲しいと言って来た外国

人の方が結構いらっしやったと聞いています。

そんなことも踏まえまして、今回、この指針にユニバーサルデザインですとか、バリアフリーという文言を入れていただいたことをすごく嬉しく思いますし、大変期待しているところであります。

#### (石井会長)

ありがとうございます。非常に重要な視点でございますので、どう具体的に進めていくのかとところで引き続きご意見賜ればと思います。どうもありがとうございます。続きまして、山本委員お願いします。

#### (山本委員)

まず、どの方も仰っていますけども、本当に大量のまとめ、議論、しっかりやっていただいたのだなと思います。是非これが実現できるようにしていただきたい。連携とか共有とかという言葉が頻繁に出てますが、ここだけで終わってはいけないと考えます。推進体制も書いてあるのですが、もう少し細分化した主体の明確化をしていただきたい。決して責任主体を顕在化するという、どちらかというマイナスの意味ではなくて、推進エンジンになっていく人がすごく大事だと思っています。やっどここまで来たなという感じがすごくしているので、これを大事にして、早く推進して欲しいと思います。そのエンジンになる人の足を引っ張らないで、みんなで応援していきたいと思います。どうしても行政は単位、チームがあって、色々な方が異動していくのですが、是非主管部門の明確化はやっていただきたいし、前任の否定をするのではなくて、良いことはどんどん継続してスピードが加速して進んでいくような、是非そうした体制になっていただきたいと思います。言われなくても分かっているところだと思いますが、是非お願いしたい。

個別にもう少しだけ言わせていただくと、JR北海道のこと、航空のこと、ITのこと、少しずつコメントさせていただきます。

JR北海道の問題は、少し離れたところにいる我々にとっても非常に気になるところでございます。特に東京にいますと、各電鉄がそういう意味では連携、共有があって動いていくところが、またそれがなくては都市機能が進まないということもありますが、やはりLCCに見習うような形があっても良いのかなと。JR北海道に関しては経済環境が厳しくなっていると認識してますが、それにしてもサービスは、カスタマーからするといかがなものかということもあります。良いものがあればオプショナルにお金をこちらが出せば良いので、LCC発想というのも一つの手法としてあるのかと。長期の路線で欠落しているサービスも、そこは私達がお金を投じられるような手段を、それこそインターネットか何かを使って講じていただくとか、そういうサービスをプラスオンしていく。そこについて別でお金を貰うということは良いと思うのです。そういう発想でサ

ービスを増していただくと少し循環のサイクルが変わるのかと思います。

航空の方はものすごい期待感があって、物流も含めてコンセッションのことも注目のですけど、いずれにしてもこの分野は本当に期待している。広い北海道だからできることがたくさんあると思いますので、期待して見ていきたいし、使わせていただきたいと思います。

最後にITですけれども、何人かも仰いましたが、本当に時代が変わってIoT、AIでできることが増えてきました。初期投資は必要ですけれども、運用面で初期投資さえクリアしたらランニング（コスト）も、広域だからこそ逆に言うと量的なプラス面があると思うので。我々も検討していることもございますけれども、こういった点で何かと一緒にできることもあるのかなと思っています。

いずれにしましても、非常に良い検討の結果をいただいたので、それこそ私達も連携できるところはして、お手伝いできたらと思います。

#### （石井会長）

ありがとうございます。全部で会議が15回あったのですが、私は15回皆勤ですので、大変でございました。でもやはり、必要な議論をやらせていただいたのかと思っております。今ご指摘いただいた推進体制、主体を少し明確にしながらきちんと進めるということは、当然これから重要になる論点でございますので、事務局と共にそうした方向をきちんと打ち出せればと思っております。どうもありがとうございました。

続きまして、自治体委員ということで徳永委員からご発言をお願いいたします。

#### （徳永委員）

弟子屈町長の徳永でございます。この中身が、考えていたようなことがしっかりと盛り込まれて、大変ありがとうございます。それで、全国的に進められている幹線交通網と、地理的に不利な状況の北海道の交通、そしてまた観光利用で考えれば、どうしても飛行機に頼らざるを得ないような状況もあるということで、今年度8月に釧路と関西との間をLCCが就航するというので、出来るだけ安価に利用できる、こうした取組も進めてくれれば北海道全体に生きてくるのかなと、そんな思いであります。

それから、新幹線も新函館北斗駅に既に入って、次に札幌延伸ということですが、これらの効果が全道に波及出来るようなそうした流れ、取組もやっていたらと考えています。

それから、本道に訪れる一次交通とそこからの二次交通のバランス、JRに関してもJRの乗り継ぎ時間と他の交通網への接続時間、路線の性格と利用者の目線に立ったダイヤ、こうしたものも作っていければ良いのではと考えています。

そしてまた広い北海道で、人の流れ、モノの流れというものにおいては交通というものが生命線であると、このように思っております。そして将来持続可能な交通網を確保

するためには、やはり使いやすい、乗りやすいという機能性の合わせたものに作っていく視点が大事ではないかと思っています。

そして、マイカーがある、マイレールがある、マイバスがある、マイトラックがある、全てそういう視点で北海道の地域に住んでいる人達も、そういう考え方で合わせて行かなければ経済的に成り立たないこともありますので、そうした応援も必要かと考えております。

今回の指針を実行していくことが大変大事だと思っていますので、私達も自治体の立場で、自分達の物として捉えながらやっていかなければならない、このことを伝えて、私の意見であります。

#### (石井会長)

どうもありがとうございます。地域の立場でご発言いただきましたけれども、恐らく、まさにマイレール、マイバスというような視点で住民の方が意識をきちんと持っていないと、維持出来るものも出来ないというのが現状ありますので、非常に重要な視点をご発言いただいたかと思えます。どうもありがとうございます。

続きまして、交通事業者ということで瀧本委員からご発言をお願いいたします。

#### (瀧本委員)

J R 北海道の瀧本でございます。J R 北海道の経営自立の関係で道庁の皆さんから岸先生、石井先生、本当に何度も何度も色々な議論をしていただきましてありがとうございます。この答申に至るまでに、各地で、それぞれの地域の方達が、私どもに関して、本当に真摯にこの1年ご検討いただきました。私どもも色々な情報の公開を積極的にさせていただきながらやっているつもりでございますが、何といたっても道庁のみなさんが、地域の方々とともに、この1年間特にやっていただいたことについて感謝を申し上げます。

それから、こうした形で答申がまとめられているわけですが、それぞれ地域との間で吟味された内容であろうと思います。

本文の32ページに鉄道網の展望というのが書いてございます。道北地域、道東地域、道央・道南地域ということで、それぞれの線区ごとに書いてあるわけですが、地域と色々と議論を踏まえてこうしたことになっていると理解しているところでございます。

そうした意味で私ども、こうした道の指針が出たことを踏まえて、さらに安全性の向上、それから安全基盤の再構築に一層取り組むとともに、特に女性の委員のみなさまからもございましたけれども、利用者目線に立ってやっていくということでございます。そうしたことについて、引き続き、進めてまいりたいと思いますので、どうぞこれからもご指導をよろしくお願いしたいと思います。

**(石井会長)**

どうもありがとうございました。

時間をかけて鉄道に関しても議論をさせていただきましたけれども、ある意味では本当のスタートラインに今回改めて立って、これからきちんと個別路線でご議論いただくことになろうかと思っておりますので、その部分については引き続きご検討のほど、よろしくお願ひしたいと思ひます。

どうもありがとうございます。

続きまして、まだ、ご発言をいただけていない委員・参与機関の皆さんからご発言をいただきたいと思ひますが、ご発言おありになる方おられませんか。三宅委員、お願ひいたします。

**(三宅委員)**

札幌エアラインズ・アソシエーションの三宅でございます。

私もこの指針をつくるにあたっての議論に参加をさせていただきましたので、その議論の場を通じて、あまり耳触りのよくない意見も述べましたが、真摯に受け止めていただき、ご検討いただいてここに至るということで大変感謝をしております。

とりわけ航空事業者ですから航空の部分についてコメントをさせていただきたいと思ひますが、航空ビジョンでございますけれども、「未来をリードする Hokkaido 型航空ネットワークの実現」と、最初に言葉を拝見いたしまして、この「Hokkaido 型」って何ですか、言葉が滑ってないですかと、こういうことから始まったわけです。しかし、航空局のみなさんに色々とお話を伺うと、国際線があつて、さらには道外と結ぶ国内線があつて、その上で道内路線があるという、まさにこの 3 層構造、47 都道府県ある中でも北海道にしかないこの 3 層構造の航空ネットワークというものをいかにこれから 2030 年に向けて維持・発展していくのか、こうした趣旨なのですという話を伺って、大変納得がいったところでありませう。

そういう意味では、我々航空事業者も、このビジョンに基づいて、ビジョン達成に向けて、色々な議論を具体的に進めさせていただければと思ひております。

この 3 層構造の国際線と、それから道外との国内路線と、道内路線という 3 つについて、それぞれ簡潔にコメントさせていただきたいのですが、国際線に関しては、象徴的な例として、3 月に新千歳とベトナムとを結ぶベトナム航空のチャーターフライトが飛ぶと聞いております。高橋知事をはじめ、みなさんのベトナムへの訪問等々でのご努力によるものだと思ひておりますが、これが決してベトナムから来るインバウンドの方だけではなくて、北海道からもベトナムに行く方が乗って、往復ともお客様を乗せて飛ぶと、こうしたことが大変意義深いことだと思ひます。

一貫して、この審議会の中で述べてまいりましたが、つい北海道に来る方ばかりに着



目しますが、やはり交流人口という観点で、往来がないと、こちらからも北海道からも出かけて行って各地からも来ると、こうしたことが国際、海外それから国内、いずれにしても重要だと思っております。地域と地域の交流・往来、そうしたものの連携を深めて、その中で交流人口を増やしていくということが、このベトナムのチャーターフライトにも現れていると思っております。また、国際線で違う視点で申し上げますが、どうしても北海道におりますと、北海道の空港に入ってくる国際線にばかり着目しがちであります。一番大きい首都圏に入ってくる海外インバウンドの需要をどのように北海道に道外路線によって引っ張ってくるかということも大変大切だということでもあります。その辺りにも取組が必要だということを感じております。2020年の東京オリンピック・パラリンピックの時にはたくさんの外国人が首都圏を中心に来るわけですから、その方たちが北海道にどう来るかと、そのことによって人口減少の時代にあっても、道外路線ネットワークが維持・拡大できると思っております。2019年のラグビーワールドカップでは札幌ドームでも試合がありますが、参加国は千歳空港に直行便が飛んでいない国が多いので、乗り継いで北海道へやってくるわけです。インバウンドの拡大という部分で言えば、是非、新千歳に入ってくる直行便だけではなくて、首都圏、本州に入ってくるインバウンドをいかに北海道へ国内線を使って取り込むかという視点も持っていたきたいと思います。

それから道外路線で、先ほどお話もありました道東地区は、今、関西圏との間では通年運航をしているネットワークはありません。この8月1日からLCCであるピーチが関西と釧路とを通年運航するという事は、大変、久しぶりの関西圏とひがし北海道の通年運航のネットワークということでもありますから、いかに、かつてフルサービスキャリアが飛んでいて、それが運休に至った路線について、LCCという新しいビジネスモデルを使いながらネットワークを広げていく、再度復活させていくということが大切なことでもありますし、そのために基本的にピーチのお客様に団体の方はいませんので、2次交通も含めて大切だということですから、ここをしっかりと、色々な観点で路線維持のために地域としてサポートしていくことが大切なのではないかと思っております。

最後に道内路線であります。北海道は大変広くて道内路線が道民の足として非常に大切なわけです。一方でなかなか道内のネットワークを維持するのは苦しい状況にあるということもございます。この北海道の議論とは別に日本全体の中では、全国の地域航空のあり方をどうするかという議論も国土交通省を中心にされていると聞いております。そうした観点で言えば、ビジョンの中でいかに道内路線の新しい展開をつくっていくのかということに関しては、色々はまだ議論をしていく必要があるのではないのかと思います。

一方、空港の民間委託もありますし、LCCの動きもあります。もう一つIRの動きもあります。IRの動きも道内路線などに影響を及ぼすと思っておりますので、そうした観点で引き続き議論をし、事業者の役割を果たしていきたいと思っております。

(石井会長)

どうもありがとうございます。航空の可能性ということでは、可能性はあると申し上げましたけれど、裏を返すと課題もかなりあるというご指摘を三宅委員からいただいたと思います。特に道内ネットワークをどうするかということを見ると現実的にはかなり色々な知恵を出して、場合によっては政策対応ということも考えていかななくてはならない。いずれにしてもそうしたことについては、たぶん動かしながら考えていくことになると思います。引き続きご意見を賜りたいと思います。どうもありがとうございます。他にはご意見ありますでしょうか。福井参与をお願いします。

(福井参与)

道商連の福井でございます。私の方から2点ございます。

1点目、今回の指針と航空ネットワークのビジョンについては、キーワードはやはりシームレスかと思えます。先ほど山本委員からのご指摘もありましたけれども、連携という言葉がありました。ハード的なシームレスとソフト的なシームレスがあると思えます。先ほど牧野委員からお話がありましたが、どうにもならない段差の問題ですとか、階段しかない場所などの問題もありますが、世界で見ますとシームレスとかバリアフリーがまちづくりの根幹にあるので、やっと近づいた印象を持っております。今回の指針の中にもハード的・ソフト的なシームレスの要素がたくさん入っておりますけれども、これを一つひとつ実現していくことが、海外の方にとっても来やすい北海道になるのではと思って期待しているところです。

あともう一点なのですけれども、別添で資料をお配りさせて頂いております。実は私も商工会議所でも、鉄路の問題は地域の経済にとって看過できない問題であります。商工会議所は全道で42ありますけれども、見直し対象路線に入っている地域は、42の内21が関わっております。商工会議所として、昨年12月18日、ちょうど道庁さんのフォーラムの翌日に意見広告を出させて頂きました。我々としてもこれは交通事業者だけの問題ではなくて、やはり道民全体で考えていくべきということで、このような意見広告をださせて頂いております。

実は一般の方から、私どもの方に電話をいただいております。本当に道民の皆さんは関心を強く持っていらっしゃると思いますので、引き続き指針がベースになって進んでいくことを期待しています。

頁をめくっていくと、次は遠軽町の役場が出した広報誌であります。石北線のルーツが実はカボチャ陳情がスタートで右側の絵がありますが、有名な漫画家に無償で書いて頂いたそうです。遠軽町は特にマイレール意識、鉄道に対する思いが強い地域ですので、彼らは行動に移しております。議論もしておりますけれども行動にも移しているということと、是非知って頂きたいということと、道庁にお願いしたいのは、こういう動きを是

非まとめていただいて、発信して頂きたいと思います。

さらにめくって頂きますと、これも遠軽町なのですが、石北線の特急列車の車内で、特産品販売をJRにご協力をいただいているのですが、石北線沿線は代わる代わるこうした地域毎に車内販売をしています。お話しを伺いますと、コーヒーなども売っているのですが、高価な土産物の方が売れるそうです。こうした取組もマイレール意識、鉄道に対する愛着という部分でつながってくると思いますし、今後の利用促進などにもつながってくるかと思いで、是非こうした動きにつなげていって頂きたい部分と、これは新聞に載ったのですが、道新の北見版にしか載らなかった。そのため札幌の方はおそらく知らない。ですから、こうした部分をしっかりと道民皆様に知って頂けるよう周知していくことも大事だと思います。

#### (石井会長)

ありがとうございます。新聞記事のスタンスの問題も少しあるのかもしれないですけど、是非そうしたことも書いて頂くことも必要だということと、道に対する要望もありましたが、逆に経済界としての動きというところ、だいぶ精粗もあるかと思しますので、拡げていただくということをむしろ是非お願いしたいと思います。

他にはいかがでございますか。よろしいでしょうか。それでは、岸副会長からご発言をお願いします。

#### (岸副会長)

協働とか連携とか一体となつてかという形でこれから進めていきたいと思いますということとまとまっているのですけれど、今までずっとこの1年色々なところを回って、道と地域の関係はどうあるべきかということとをずっと思いながら鉄道の問題について取り組んでまいりました。これは鉄道に限らず高速道路とかバスとかタクシーとかあるいは物流、航空、海運も含めてそうだと思うのですが、ずっと道としてのビジョンはどうなのかということと色々な地域から言われて、道のビジョンが示されないと我々は議論できません。そうしたところからスタートしてようやくこのような形になって、一体となつてやっていきたいと思いますということなのですが、私が懸念しているのは、この道が出したものを「これはいいですね」とか地元が評価するだけ、もしくは「私たち、これは受け入れられません」という形になってしまうとマズいなと思います。最後は北海道全体が維持・発展していくべきだと思うのですが、もしも地域の中で格差が出てくるとすれば、それは今度は地元がどれだけ一生懸命やれるかということなのだろうと思います。それは地域に丸投げするということではなくて、鉄道ワーキングの最終回でも菊谷市長や棚野町長も発言されたのですが、我々も考えているのだけれども、例えばこういうものがボンと出されても、全てを理解するのはやはり難しいと。だからひとつひとつ、これはこうした意図があり、こうした背景があつて、こうしたのだということをつ

寧に説明してくれれば我々も動けるという形でその時はまとまったのですが、道庁はこれから一体となってやっていく上では、もう既に各地域を回っているようなのですが、どれだけこれをわかってもらえるかという努力は必要です。そして、それに対して地域は「良いですね」とか「これは私たちは納得できない」ということではなくて、交通をどうしていくかの議論は、それは権限の違いはあると思うのですが、議論は対等であるべきだと思います。一体となってやるというのは、道庁が提案して、それに同意したということではなくて、どれだけその地域が今度は「自分たちはこう思う」とか「こうして欲しい」といったことをドンドン言えるかどうかということだと思います。今、福井部長が紹介してくれた例というのは、地元が実際に動いているということですので、それが全道に広がっていけばいいなと思って今日は臨んでいるところです。ありがとうございました。

#### (石井会長)

どうもありがとうございました。

今も岸副会長から議論がありましたけれども、結局誰が地域交通を守るのかという、やはり地域住民自らがという視点が抜け落ちる部分があって、J R北海道の線区見直しも、話が唐突だったことは別にして、本当に自分の問題としてどれだけの地域が取り組んでいただいたかということについては、私自身は、やや問題があるのではないかという見方をしています。今ようやく色々な議論の過程で、そうした部分が埋まってきたところまでやっときたということで、これから本当の意味で自分達の問題として議論していただくことが始まってくれないと、このまとめたことの意味がなくなってしまうという強い思いを岸副会長に述べていただいたかと思います。その部分は私も全く同意見ですので、この審議会としてもそうした視点を持ちながら地域に取り組んでいただくということについては、是非ご協力いただきながらご理解・意識付けをやっていかなければならないと感じました。どうもありがとうございます。

他には何かございますでしょうか。

#### (一同意見なし)

#### (石井会長)

かなり大部なまとめを、かなり短時間でやったということで、出来るだけ体系的で重点的な論点整理をしたつもりではありますが、ある意味ではまだ粗々にやっまとめた段階なのかと思います。いずれにしても、これから走りながら必要な見直しを適宜やりながら、本当に必要なことを進めていくスタートラインに立ったということかと考えております。

是非、この審議会でも引き続き監視といいますかフォローアップをどうするのかとい

う議論が出てくるかと思imasので、そうした視点で今後のご議論もいただければと思っております。

一応、本日いただいたご意見で修正等はなかったかと思imasますが、いずれにしましても私の方にご一任いただき最終的な報告書の取りまとめをさせていただくということでもよろしいでしょうか。

(一同、異議なし)

(石井会長)

どうもありがとうございます。いずれにしても今日の議論もきちんと反映した形として取りまとめさせていただきまして、北海道運輸交通審議会の取りまとめ結果として知事に答申させていただきたいと思imas。

それでは、意見交換の終了にあたり、山谷副知事から、一言コメントをお願いします。

(山谷副知事)

本日も大変熱心なご議論をありがとうございます。本当に感謝申し上げます。

特に本日のご議論、これを推進するにあたってどういう姿勢で取り組むべきか・推進すべきかについてのご意見が主であったかと思imas。皆様からいただいたご意見をしっかりと踏まえながら、実りある北海道の交通政策を進めてまいりたいと考えているところであります。しっかりと務めてまいりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと存じます。

本日ご審議いただきました指針及びビジョン、これは今後、審議会から答申いただき、そして道議会でのご議論を経て、それぞれ成案として決定していくこととなります。文案については、石井会長にご一任いただいているところであります。その後、道議会で様々な議論があろうかと思imasますが、これだけ皆様に丁寧な議論をいただいてしっかりと積み重ねてきた指針とビジョンでありますので、道議会に対しても我々、自信を持って説明をさせていただきたいと思imasるところであります。

特にJR問題を進めていくにあたっては、地域にお邪魔をして、地域に入って地域の皆様と一緒にどうしていくかということについてのご議論をしていきたいと思imas。そうした中で、具体的な方策について地域の皆様にも知恵を出していただき、汗をかいていただいて、そして我々もそれをしっかりと受け止めて共に作り上げていくということではないかと思imasので、各地域の皆様にもそうしたことについて、各委員の皆様からも発信をいただけると大変ありがたいと思imasるところであります。

今後、我々もしっかりと取り組んでまいりますので、この推進についても皆様に見守っていただきたいというよりは、監視をしていただきたいと思imasるところであります。

これまでのご検討に対し、重ねて御礼を申し上げ、私からの最後のあいさつとさせて

いただきます。本日は本当にありがとうございました。

**(石井会長)**

ありがとうございました。

最後に「その他」として、全体を通じて何かご発言はございませんか。

**(一同発言なし)**

**(石井会長)**

昨年5月の諮問以来、小委員会での検討も含め、様々な面でご支援ご協力をいただきまして、ようやく審議会としての答申案をまとめることができたと思っています。

いずれにしても、関係者の連携ですとか、それぞれの責任・役割をきちんと認識しながら進めていくことが基本になるかと思っています。

引き続き皆様のご協力をいただきながら北海道の運輸交通の総合的な推進に取り組んでいければと思っています。どうもありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

**(大内局長)**

長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。

今、石井会長からお話がありましたように、本日の会議後、最終的な文言の整理をしまして、来週、審議会から答申をいただき、年度内に道として決定してまいりたいと考えております。

皆様には、ご議論をいただき誠にありがとうございました。

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