

# 未来の北海道の交通ネットワークを どのようにつくっていくのか

北海道大学大学院工学研究院 准教授

岸 邦 宏

はじめに

皆さんこんにちは。ご紹介いただきました北海道大学の岸と申します。まずは、このような場でお話させていただく機会を与えていただいたことに対し、お礼申し上げます。今日は「未来の北海道の交通ネットワークをどのようにつくっていくのか」という題目としました。

わたし自身にとって、JR問題は非常に重い課題で、二〇一六年度から二〇一七年度と時間をかけて携わりました。沿線自治体の皆さんから批判の言葉や前向きな言葉など、皆さんが鉄道に対し様々な思いを持っていることが分かったことは、わたし自身としても勉強になりました。

今日は当時座長として関わった鉄道ネットワークワーキングチームで、JR問題がどのように議論されていたのかを中心に、未来に向けて前向きな話ができればと思っております。

## JR北海道の経営危機と路線存廃問題

JR問題の発端となったのは、JR北海道による二〇一六年一月の「当社単独では維持することが困難な線区」の公表です。この公表をきっかけに、道庁としてどのような形で鉄道を守っていくのか、鉄道に替わる交通をどう考えるのかが動きだしたのですが、公表以前からJRの経営危機は明らかであり、それに対する批判や国の関与の問題、そして国鉄の分割民営化から三〇年目の節目でもあり、その功罪など様々な意見が出されていたことは間違いありません。

一方で、道庁としても北海道の交通をどう考えていくのかを議論する必要に迫られていたのも事実です。そうした様々な問題がきっかけとなって、二〇一五年一月に知事の諮問機関である北海道運輸交通審議会の小委員会として地域公共交通検討会議がスタートしました。

しかしながら、道庁は地域公共交通検討会議の中で、何かをまとめることは考えていなかったと思います。「会議の主題は関係者が一堂に会して問題を共有し合うこと」と位置づけられました。わたしは今さらそうした議論をする場ではないと考えていましたし、事務局側にもその考えを伝えていました。JR問題が進展した時にすぐに議論が始められるよう、事務局と内々に議論を重ね、準備だけはしていました。

ところが、維持困難線区の公表で、道庁にもまとめなければという危機感が芽生えました。その結果、地域公共交通検討会議の作業部会という扱いで二〇一六年一月、鉄道ネットワークワーキングチームが設立され、二〇一六年二月から二〇一七年一月にかけて集中審議をしました。鉄道をどうするかを議論し、内容を報告書としたものが二〇一七年二月に公表した「将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について」になります。

## 6-1の観点による鉄道網のあり方

鉄道ネットワークワーキングチームでは、鉄道網を六つのあり方で報告書をまとめました。今日は細かい内容について触れる時間がありませんので、六つのまとめのうち四つを簡単に説明したいと思います。そもそも、報告書作成に際し、地元の方々と議論をしないまま残すべきだ、他の交通手段に変えるべきだとか言えません。そのため、石北線や釧網線など具体的な線区名は出しませんでした。我々ができるとことは、鉄道のあり方を提案し、地元と議論を深めていくことが目的でしたので、その方向性から報告書をまとめています。とは言え、わたしは報告書で提案した内容から読み取れるのであれば、読み取っていただいて構わないと、マスメディアに話していたこともあり、関係者の多くはどこの線区を指すのかはわかっていたと思います。

### ① 札幌圏と中核都市等をつなぐ路線

北海道における最上位の計画「北海道総合計画」では、中核都市は札幌市、旭川市、函館市、帯広市、釧路市、北見市の六都市が指定されています。この都市とつなぐ路線で言えば、石北線ということとは想像できるのではないのでしょうか。

### ② 広域観光ルートを形成する路線

これは地域において持続的な運行のあり方を検討する必要がある路線、ということ、重要度で

は弱くなっています。

### ③ 国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線

ロシア国境に近接する宗谷地域については、引き続き鉄路を維持する必要があると思いました。これは宗谷線を指すことが推察できると思います。実はこの時、「稚内市は中核都市なのか」という議論がなされました。前述の通り、北海道総合計画では中核都市には位置づけられていません。あくまで道北圏の中では旭川市が中核都市で、そこから二〇〇キロ以上離れた稚内市は中核都市ではないが、無視はできない。いろいろと議論した結果、まず、中核都市とを結ぶ路線の維持を求める。稚内市については、当時、日口首脳会談が行われていたこともあり、北方領土問題の進展やロシアとの経済交流を考慮して、鉄路の維持を求める必要があるとまとめました。

北方領土隣接地域と言えば、花咲線が該当しますが、報告書公表後、関係者から「なぜ、稚内と同等ではないのか」との批判をいただきました。ただ、花咲線の利用状況を見ると、特急は走っていませんし、都市間交通としての機能も果たしていません。実態は地域の皆さんの病院に通う交通手段、あるいは高校生の通学といった生活交通の位置づけであり、宗谷線と同格にはできない、とまとめました。

### ④ 地域の生活を支える路線

収支が極めて厳しい線区については、他の交通

機関との連携、補完、代替なども含めた最適な地域交通のあり方について、検討が必要だとまとめました。

以上のように、鉄道ネットワークワーキングチームとしては、現状のままですべての線区で維持することは困難ということを通認識とした上で、将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方を公表しました。

## 鉄道のあり方を地域で考えるために必要なこと

作成した報告書は、鉄道ネットワークワーキングチームの親会に相当する地域公共交通検討会議に報告し、それを踏まえて北海道の公共交通の形成指針を示したのが、二〇一七年四月に公表された「本道の公共交通ネットワークのあり方について」です。

公表後、わたしは鉄道ネットワークワーキングチーム座長としてはもちろん、北海道商工会議所連合会が「鉄路のあり方について要望提言書」をまとめた際、その外部委員を引き受けていたこともあり、鉄路問題に関して興味関心を持ってもらうべく、稚内市、釧路市や滝川市など道内各地で商工会議所主催のシンポジウムや講演会でお話ししました。その後も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しても学識経験者として、沿線協議会に参加するなどして道内各地を訪問しました。

ここでわたしが昨年一年間、道内各地で何を話

したのか、ここで皆さんにお伝えしたいと思いません。

わたしは「地域でも考えましょう」ということを訴え続けてきました。というのも、沿線自治体を訪問すると、この問題は国の責任ではないか、あるいはJRがもっとしっかり経営しなければならぬ、道庁がもっとリーダーシップを発揮すべきだなど、同じような声が挙がっていたからです。確かに、これは国の支援がなければ立ち行かない問題ですし、道庁のリーダーシップも当然だと思いますので、わたしはそれについて否定はしません。ただ、地元で何もしなくてもいいというわけではなく、地域としてもいろいろなことを考えなければならぬ。だからこそ「地域でも考えましょう」と言い続けてきました。

それを大前提とした上で、沿線自治体の皆さんには鉄道のあり方を考えるきっかけとなるような四つの視点を提案してきました。

### ① 現状の鉄道の必要性を考える

地域の交通手段をどう確保するのか。地域住民にとって最適な公共交通は何かを考える必要があるのではないだろうか。地方に行けば行くほど、住民の九〇%以上が自家用車を使用しています。ですから、鉄道に限らず、路線バスの維持も非常に厳しい。その中で、鉄道を必要としている人ほどの程度いるのか。あるいは鉄道のメリットは大量輸送や高速輸送ですが、鉄道でなければならぬ理由、鉄道の優位性がどこにあるのか。また、駅を降りた後、別な公共交通とどうつなげていく

のか。こうした問題に対して、地元としても考えていく必要があるのでは、と提案しています。

### ② 鉄道の将来を考える

鉄道の問題とは、地域の将来を考えることと言え換えることができます。将来の産業構造や地域のビジョンはどうあるべきか。その中で鉄道の必要性があるのか。さらには、北海道における地域の位置づけなど、様々な視点から考える必要があるのではないだろうか。地域自らが鉄道を残す意味を議論していかなければ、鉄道の将来見通しや道筋は立てられません。

その結果、将来的に鉄道を残すという選択をした場合、鉄道を中心としたまちづくりが展開できるのかも重要です。皆さんもご存知だと思いますが、国道のバイパス完成によって郊外型店舗ができ、また、国道が中心市街地を通らなくなることでまちが廃れてしまう事例が全国各地で起こっています。わたしはこうした現状のままで鉄道を残すことは難しいと思っていますので、駅をまちの拠点とできるのがポイントとなってきます。そうなると、地元住民の皆さんが鉄道を支えるという合意形成をどう進めるのかも必要になります。

そもそも、自家用車と比較して公共交通は鉄道、バス、タクシークラス、利便性で判断すれば全て不便です。地元住民の皆さんがその不便さを受け入れ、いつもは自家用車で行くところを今日は公共交通で行ってみよう、という思いがどれだけ地元住民の皆さんに問題意識として芽生えるのかも重要ではないでしょうか。

### ③ 幹線交通としての鉄道のあり方

これは北海道全体の議論が必要です。稚内や根室など北海道の端までどう結ぶのか。一方、地域としてもビジネスや観光需要でどれだけの利用者が呼び込めるのか。例えば、JRに乗って観光客が来てほしいというのであれば、人任せではなく、地域や地域住民としても話し合いし、知恵を出さなければなりません。

### ④ 観光のために鉄道は必要という考え方

わたしが道内各地を訪問した一年間で、どの地域も観光列車の導入という声が続いていました。確かに、道庁もモニターツアーを企画し、観光列車を走らせました。利用者は概ね好評だったこともあり、維持困難線区の多くで、観光列車の導入が盛り上がりを見せていますが、鉄道ネットワークワーキングチームの中では、観光列車を走らせるだけでは十分ではない、と結論付けました。

そもそも、移動できるのであれば観光列車ではなく普通列車でも可能ですし、地域内の観光交通、つまり二次交通が対応できるのだろうかという疑問があつたからです。鉄道ネットワークチームでは、二次交通に関しては地域が責任をもって行うべきと考えていましたし、わたし自身も道内各地での講演の際、地域による二次交通が重要であることを話してきました。こうしたインフラ整備をした上で、観光客をどれだけ地域に呼び込むのか、その点を考慮して取り組むべきではないでしょうか。

## 鉄道の必要性を形に示す

前述の提案を実行するには、鉄道やバスなど想定できる交通手段の客観的な比較が必要となります。客観的というからには数字を使わなければなりません。当然、所要時間や運賃、便数などサービスレベルはもちろん、コスト計算や現在の利用者数は少なかつたとしても、将来の利用者数の目標値など、様々な数字を比較しながら、住民にとって最適な公共交通を考えることが大事であるとわたしは考えています。

一方、道内各地では「利用促進」の声も聞きました。利用促進を図りますというのは簡単ですが、わたしは利用促進を図ると言うだけで結果が出た地域を見たことがありません。実際にどれだけ利用者を増やせるのか、住民を巻き込んでだけ行動を示せるのかを考えながら、JR北海道に対し、「わたしたちの地域ではこのような利用促進策を提案する」という具体的な政策提案をしなければ利用促進は成功しないのではないのでしょうか。

ここで、維持困難線区に該当するある自治体での出来事をお話したいと思います。その自治体は鉄道と並行して国道があるため、バスも走っており、バスは公共施設などを經由して最終目的地となっている駅に向かっていきます。たまたま、交通問題を担当する職員がバス利用者だったこともあり、わたしは「どうして鉄道利用をしないのか」と質問したところ、自治体職員からは「バスだと乗り継ぎなしで行けます」と即答されました。つまり、これが住民の答えであり、実態なのです。

また、全道各地を回る度、首長からは「通学や通院の足として鉄道が必要ですよ」と言われましたが、そうではない地域もあるとわたしは考えています。その事実を確認するという意味でも一度、実態を分析しなければなりません。駅の近くに住む人からすれば、JRで移動した方が時間短縮につながりますから、当然JRが便利な住民もいる。JRとバスを比較した場合、どれだけの時間差が生じるかはすぐに分析できます。自治体が危機感を持たなければ、地域自体が切り捨てられてしまう、ということ強く述べているのですが、なかなか理解されないのが現実です。

### 地域での議論をすすめるために

人口減少なのだから、利用者は増やせるわけがない。これはわたしがとある沿線自治体の協議会に出席した際に首長から発せられた言葉です。確かに、住民の一〇〇%がJRを利用しているのであれば、人口減少によって利用者は減ります。しかしながら、前述したように住民の九〇%くらいが自家用車を利用している状況で、まずはJRを利用する可能性はないだろうか、という議論が必要ではないでしょうか。

さらに、コストがかかるという点も意識すべきです。これはどのような交通手段でもコストがかかります。現状では地元負担なしでは鉄道を維持することは困難です。道や市町村が公的資金を投入するか否かについては、昨年一二月に高橋知事が北海道も沿線自治体も地元で負担しますと表明し、国もその前提があるのであれば支援を考える

として議論が動き出しました。実際、多くの地域で検討を始めています。

地元負担ということは、税金投入という側面もありますが、利用者が増えるのであればよいと言ひ換えることもできます。現在、JRの経常赤字は約二〇〇億円です。例えば、道民一人当たりあと四〇〇〇円を運賃支出してもらえらば、500万人で二〇〇億円の収入になります。そう考えると、地元住民が運賃を支払うことも立派な地元負担と言えるのではないのでしょうか。

以上、昨年一年間かけて道内各地を巡り発言してきたことです。特別なことを発言したわけではなく、鉄道ネットワークキングダムや地域公共交通検討会議で取りまとめたことを発言したに過ぎないのですが、これを踏まえて、北海道の公共交通をどのように考えていけばよいのかをお話したいと思います。

### 北海道の公共交通ネットワークのあり方

北海道の交通と言っても広大な面積があるため、地域公共交通検討会議で議論した結果を受けて、北海道交通政策総合指針では幹線交通、広域交通、市町村内交通の三階層に分けて方向性を示すことにしました。

一つ目は幹線交通です。中核都市間などを結ぶ本道の骨格となるネットワークで、モードとしては鉄道と航空路、都市間バスが該当します。

二つ目は地域中心城市や観光地等を結ぶ広域交通です。高校生などが隣の自治体にある高校へ通学するというのがこれに該当します。モードとし

ては鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路です。三つ目は、単一市町村や周辺エリアでの日常生活に密接した市町村内交通としてまとめました。モードでは乗合バスやタクシー、デマンド型交通が該当します。

大事なことは、この三つのネットワーク各々が活動するのではなく、有機的に連携しなければならぬということですね。例えば、幹線交通と広域交通がいかにして接続させるのかを議論し、まとめました。ところが、幹線の明確な定義があるわけではありません。稚内に向かう鉄路は幹線と言えなくもありませんし、高速道路がある並行している鉄路は幹線ということもできます。引き続き幹線の取り扱いについて議論していくでしょうし、J Rと航空路、都市間バスが共存できるのか、という議論にも進んでいくと思います。

わたしは交通計画が専門のため、帯広及び釧路地区の住民を対象に交通手段選択調査として札幌・帯広・釧路間のJ Rと航空路、都市間バスの役割分担や高速道路の利用状況をアンケート調査しました。

この調査で明らかになったことは、自分で運転することに抵抗のない住民は高速道路を利用していました。したがって、都市間交通で公共交通を使うか使わないかは、自分で運転できるかできないかに左右されることが多いということです。

一方、公共交通利用者の場合、所要時間や定時性の重視、車内で仕事を済ませたい人はJ Rを利用していました。釧路では航空機という選択肢も出てきます。では、都市間バスの役割はどうなっているのかと言えば、わたしが調査した際は高齢

者と女性が多く、札幌へ買い物に行く利用者でした。このような人たちは時間的制約があまりありませんし、安価に移動したいと考えている人もいたため、都市間バスを選択していました。

わたしがこの調査から言いたいことは、交通手段の役割分担はできるということです。J Rと都市間バスがむやみやたらに運賃競争する必要性はありません。むしろJ Rは石勝線の事故以降、減速運転をしています。高速運転の再開を考えても良いのかもしれませんが。

また、最近では自動運転の取り組みが盛り上がっており、道内でも上士幌町と大樹町でバスを用いた自動運転の実験が行われました。国土交通省道路局はこうした自動運転の取り組みを利用して、道の駅を地域交通の拠点にしようと考えています。そして、空港民営化も進んでいますので、新たな枠組みの中で検討しなければなりません。北海道交通政策総合指針ではまとめています。

### 北海道の将来を見据えた鉄道路線のあり方について

鉄道ネットワークワーキングチーム・フォロワーアップ会議は、J Rの経営危機を踏まえ、新たな指針を作成しながら沿線自治体と議論をしていくことを目的としていたのですが、結果的には議論は進展しませんでした。国の支援の議論やJ R北海道が設置した第三者機関J R北海道再生推進会議が結論を急ぐべきと声明を出すなどして、いろいろな流れができましたが、その中で、沿線自治体から道庁としても線区のあり方について方向

性を示してほしい、との声があがってきました。その声を踏まえて二〇一八年二月に公表したものが「北海道の将来を見据えた鉄道路線のあり方」です。

道北地域、道東地域、道央・道南地域の三地域に分類し、一二線区について一つひとつ存続の方向性や札沼線のようにバス転換を含めた他の代替交通機関を含めて検討すべきと具体的に書いた線区もありました。当初、二〇一八年二月三日のフォローアップ会議の最終回で公表予定でしたが、一週間前に内容がマスコミを通じて流出してしまいました。その結果、路線の維持・廃止、優先順位という言葉が道内を駆け巡ってしまい、公表を延期せざるを得なくなりました。元々、二月一日に北海道運輸交通審議会総合交通政策検討会議で新たな指針を公表する予定でしたので、この指針と共に「北海道の将来を見据えた鉄道路線のあり方」も同時公表することになりました。

わたしたちも沿線自治体からの反発は想定していましたが、公表前に道庁から沿線自治体に対して説明する時間を考えていましたが、マスコミ情報の先行後に公表となると道庁の説明する機会が失われますし、沿線自治体の反発も一層強まります。

そこで、公表を一週間延期している間に、道庁が道内各地の沿線自治体を訪問し、首長らに内容を説明した上で公表しました。さらに、情報が先行してしまいましたので、急遽、座長総括「取りまとめに当たって」を作成することにしました。

結果として、各線区の方向性はすべて同じにはなりません。しかし、優先順位という言葉でまとめてしまうと地域にとつてどうなのか、と

いう議論になってしまいます。すべての地域が北海道にとって等しく重要だとわたしたちは考えました。なぜなら、食糧基地や観光など北海道が我が国に果たしている重要な役割があるからです。その役割を担うために鉄道維持を勝ち負けで考えるのではなく、北海道全体を維持、発展させるためにふさわしい交通手段は何かを考えて取り組んでほしいという思いから座長総括をまとめています。

「北海道の将来を見据えた鉄道網のあり方」を受け入れてもらえたのか否かは、沿線自治体皆さんの判断となりますが、札幌線北海道医療大学前、新十津川間の沿線自治体で構成する協議会に参加した際、「感情論も大事だが、客観的に地域公共交通の将来も考えてほしい」とアドバイスしました。その結果、沿線自治体の四町長はJR北海道と協議し、非常に厳しい決断をしようとしています。こうした動きは評価すべきではないでしょうか。

### 北海道交通政策総合指針

わたしは「地域の最適な交通を考えてほしい」というばかりで自らは何もしない、考えない地域が多いことを考慮して「北海道交通政策総合指針」をまとめました。内容についてはホームページには掲載されていませんので、ご覧いただければと思います。この指針が策定される前、道庁における最上位の交通計画は、私も長い間委員として携わっている北海道運輸交通審議会で二〇〇八年一月に策定された「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」でした。誰でも考えられるような非常に抽象的な言葉で書かれていました。

北海道交通ネットワーク総合ビジョンとの比較となりますが、北海道交通政策総合指針は①インバウンド加速化戦略、②国際物流拡大戦略、③シームレス交通戦略、④地域を支える人・モノ輸送戦略、⑤災害に強い交通戦略の五つを具体的かつ重点戦略として提示していて、目標年次を二〇三〇年の北海道新幹線札幌開業に設定し、鉄道に限らず、北海道の交通をつくることを目指しています。

その中で、今日はシームレス交通戦略を紹介したいと思います。シーム (seam) とはつぎ目や縫い目という意味で、レス (less) は無いという意味です。したがって、シームレス交通とは鉄道やバス、タクシーなど、交通モード間の連携による利便性が高く、ストレスのない移動の実現や異なる交通手段でもスムーズに乗り継ぎできることを意味しています。ちなみに指針策定の中で参考としたのはドイツの運輸連合でした。ドイツの運輸連合は地域内の鉄道、バス、タクシー事業者すべての交通事業者が連合体を組織し、共通運賃やゾーン運賃、列車とバスの対面乗り継ぎによるストレスフリーな乗り継ぎ制度導入で、利便性の高い交通を提供するなど、公共交通の運営を一元的管理しているのが特徴です。

### 日本におけるシームレス交通の事例

わたしたちはドイツの事例こそが北海道におけるシームレス交通の中で参考にすべきではないかと考え、北海道版運輸連合設立に向け動き出したところなのですが、実は海外の事例だけではなく、わが国でもシームレス交通を導入している地域が

あります。富山県にある富山ライトレール（LRT）の岩瀬浜駅は、駅の目の前に路線バスが停車するため、段差もなく、スムーズに乗り継ぎができるようになっていきます。また、JR富山駅は北陸新幹線開業によって高架駅となり、高架の下を横切る形で路面電車の乗り場が整備されています。改札口を抜けると真正面に路面電車の乗り場があります。北海道でこそ、こうしたシステムが導入できるかどうか今問われているところです。

一方、わたしが昨年五月下旬に学生と一緒に観光客のJR利用状況と二次交通の実態を調査に行った釧網線摩周駅では、目の前にバス停があり、摩周湖行きのバスが停車していましたが、一日二便しか運行されていません。摩周湖から戻ってきたからはJRで標茶に向かう予定だったので、接続待ち時間が二時間程度ありました。屈斜路湖に行くバスもありませんし、道の駅も長時間過ごせるような施設ではありませんので、わたしは期待合室にあるテーブルで原稿を書いて過ごし、学生たちは駅の横にある足湯で時間をつぶしていましたが、最終的にどちらも時間を持って余してしまいました。

ところが、摩周駅のある弟子屈町は観光シーズンになると摩周湖に行くバスも増便しますし、屈斜路湖に行くバスも運行され、公共交通が充実します。こうした取り組みで国土交通大臣賞を受賞していますが、通年通してはできていません。

観光のために鉄道が必要というのであれば、公共交通機関で降り立った人をどのようにもてなし、観光地まで届けるのが重要で、二次交通とはそうあるべきものだ、とわたしは考えています

が、これはJRの責任ではなく、地元の責任ではないでしょうか。

しかし、わたしの知る限り二次交通をしっかりと考えている地域はまだありません。この現実を仕方ないと捉えるのか、もう少しやりようがあると捉えるかが、地域の分かれ目なのではないでしょうか。

シームレス交通の成功例をもう一つ紹介したいと思います。金沢駅の金沢交通コンシエルジュです。ここに行けば、スタツフが観光名所等の行き方を教えてくれるのですが、バス協会、タクシー協会、金沢市の三者がお金を出し合い運営しているため、バスで行く費用、タクシーで行く費用、所要時間などを即座に回答してくれます。場合によってはバスが運行していない地域なので、タクシーがおすすりめなどの案内をしてくれます。英語での案内はもちろん、中国語などはタブレット端末の翻訳を利用して案内をしています。前述の事例を含め、北陸地区にはハード面・ソフト面で乗り継ぎのシステムを上手く活用しているところがよく見られます。これはぜひ、北海道でも導入してほしいと思います。

地域バス交通について参考にしてもらいたいのが、埼玉県ときがわ町のせせらぎバスセンターです。過疎地域のため、町営の路線バスをイーグルバスというバス事業者が引き継ぎました。このイーグルバスはお客さんの需要を徹底的に見える化し、どの時間帯に便数を増やせばいいのかなど、データを分析して運行していることで有名なバス事業者です。せせらぎ町ではバスセンターを中心に路線が放射状に伸びているのですが、すべての路線がバスセンターを経由するため、利用者にとって

は一度乗り継ぎする必要が生じますが、乗り継ぎしやすいように降車した向かいにバスが止まるようにしていています。これもシームレス交通の参考例として好事例ではないでしょうか。

### 北海道版シームレス交通社会の実現へ

北海道交通政策総合指針の策定を受けて、道庁としても積極的に取り組むべく、三年間のモデル事業として十勝地区で「シームレス交通戦略推進会議」を発足、五月一二日に帯広市で第一回の会合がありました。わたしは座長として、例えば、札幌市から民間ロケット発射実験で話題となっている大樹町に公共交通で行きたい場合、JRやバス、タクシーを組み合わせ向かう必要がありますが、札幌駅出発時点でスマートフォンアプリなどで、JR時刻とバス時刻のほかタクシーまで表示でき、料金の目安があれば分かりやすいのではないかと提案しました。スマートフォンが使えない高齢者には金沢駅にあるような交通コンシェルジュを様々なところに置いて対応することも考えられます。シームレス交通を目指すのであれば、こうした視点も重要ではないでしょうか。

そもそも、シームレス交通自体は新しい言葉ではありません。北海道運輸局の北海道地方交通審議会が二〇〇四年一二月に公表した「こころ豊かな暮らしを支えるシームレスな交通社会を目指して」の資料にも登場し、現在も北海道運輸局のホームページで公開されています。資料にはICカードの導入やバリアフリー化などが記載されていますが、二〇一八年の現在、どこまで進んでいるの

でしょうか。事業者自身もこうした動き自体は大事であるという認識はありながら、事業者間の連携が上手くいかなかったのが現実なのだろうと、わたしは見ています。

なお、シームレス交通戦略推進会議にはJR北海道にもメンバーとなっていたいただきました。これは大きなできごとです。JR駅などで末端の交通情報まで提供できるようになれば、バスやタクシーなど乗り継ぎがスムーズになるのではないのでしょうか。前述したドイツの運輸連合では、運賃の共通制を導入していますが、三年間では共通制の運賃導入は難しいと考えていますので、十勝地区でのモデル事業では情報提供と乗り継ぎの利便性だけはなんとしても確保したいと考えています。

皆さんはなぜ、十勝地区でモデル事業を始めるのかご存知でしょうか。簡単に言えばやる気があるからです。すでに十勝バス、北海道拓殖バス、帯広市ハイヤー協会の事業者が帯広駅からの二次交通活性化を目指し、二次交通活性化協議会を発足させ連携しています。こうした下地がしっかりとできていたことも選定理由の一つです。わたしは事業者が努力することも大事だと考えていますので、ぜひ十勝地区には道内の先行事例として成功してもらい、他の道内地域に波及してほしいと思います。

### 三つの交通ネットワーク形成圏

北海道は一四振興局と六つの圏域がありますが、例えば、釧路線は釧路総合振興局とオホーツク総合振興局を跨いでしまします。宗谷線も上川総合

