

シンポジウム

「人口減少時代における北海道の地域交通・物流」 — 持続可能な人流・物流のあり方 —



北海道は国土の約2割を占める広大な地域で、都市間の距離も長く地域住民にとっては、日々の通学、通勤、買い物など、日常生活において公共交通による移動手段は不可欠です。しかしながら自家用車の普及や人口減少によって、公共交通の利用者は、減少傾向にあり交通事業者の経営状況も総じて厳しい状況が見られます。また物流業界では運転手の担い手不足や高齢化の問題が進む中、トラックドライバーの運転時間上限短縮などの喫緊の課題があります。このような問題意識から、北海道開発協会では、道内の大学や研究機関のほか企業等が行う道内における地域交通・物流に関する取組みを『北海道における未来交通ネットワークに向けた取組み』として取りまとめ、2024年2月に発行しました。この冊子発行に併せて、2024年3月8日に札幌市内において、シンポジウムを開催しました。

第一部は、執筆者4名による各取組みの報告、また第二部では、「持続可能な人流・物流のあり方」をテーマに、北海道大学大学院工学研究院 岸邦宏教授をコーディネーターとして、報告者4名とパネルディスカッションを行いました。今回は、パネルディスカッションにおける議論の様子についてお伝えします。

岸 (コーディネーター)

江差町では運転手不足等により路線バスが廃止となり、農村部が公共交通の空白地帯となっていました。道内でドラッグストア事業を展開するサツドラホールディングス(株)は、町と連携して予約制乗り合い交通「江差マース」の運営に乗り出しています。地域の高齢者や女性を中心に、通院や買い物に利用されています。

サツドラの杉山さんには、江差町を連携協定の相手とした理由と、江差町における今後の展開及び収益化の見込みについて。もう一つは、こうした事業を横展開していく候補や条件についてお話をください。

杉山 ドラッグストア事業は、地域のお客様によって



成り立っているわけですので、地域のコミュニティとつながるため、まず自治体とつながる必要があります。今回は、江差町からご依頼をいただき、町長から町を良くしたい、町を変えたい、といった強い意思が感じられました。我々も町と連携することで、地域コネクティッドビジネスのモデルが作れると考えました。この4年間良好な関係で、取組みをさせていただいています。

収益化に関して、オンデマンド交通事業単独では、大きな収益は見込むのではなく、弊社ではEZOCAという共通ポイントカード事業を展開しておりまして、これを江差マースに組み込むことで、公共交通を利用する方々への決済機能の提供や、町内様々なEZOCA加盟店の売り上げにつなげることを目指しております。EZOCAは町の加盟商店や健康診断でも使われるなど、江差町内での総合的な利用を持って、地域還流

モデルとなっています。バスや店舗、電子マネーなどの事業が少しずつでも収益を積み増せば、全体として事業の持続性が実現できると考えています。

横展開については、地域の課題はさまざま、江差町で培ったモデルをカスタマイズしながら、その町に合った形で提供していきたいと思えます。

岸 次に、北海道立総合研究機構の戦略研究では、下川町との研究協力に関する協定によって「持続可能な農村集落の維持向上と、新たな産業振興に向けた対策手法の確立」の研究の一環として、下川町と地域のタクシー会社が連携し、地域の人と宅配便や町内商店の買い物の品を配送する「統合型輸送システム」が運用されています。この利用料金の設定や利用者にシステムを使ってもらうための工夫点、また周知方法に関して岡村さんにお聞きします。

岡村 下川町のデマンドタクシーでは、一般的な生活交通として200円程度の料金設定をしました。また買い物支援による料金設定では配送する地域によって300~600円程度です。現状は、公共事業としての交通弱者の送迎と、日配品の配送を単独で行うより採算は取れています。それによって、地域おこし協力隊を雇用する目途も立っています。



周知に関する工夫では、下川町の広報、ホームページ、町のFacebookに載せたりしています。事業自体を知らない町民もいるのではないかと懸念を持っており、今後もいろんな普及方法を考えていなければいけないと模索している状況です。

【コロナ禍を経て交通ってどうなったのか】

岸 新型コロナウイルスの感染拡大は、地域交通にも多大な影響を与えました。

旅客の需要は、コロナ前より2割減少する一方で、物流の需要はコロナ禍でもトラックの需要や輸送量

は、逆に多くなっています。皆さんの取組みにおける人流と物流の現状、また将来展望について伺います。

岡村さんには、下川町における統合型輸送システムの取組みでは、人とモノの移動のニーズとして、どちらが多いのか。また将来的な重要性についてお聞きします。

岡村 どちらが大事かという、どちらも同じくらい大事だと現在も将来も考えています。ニーズに関しては、人の送迎の件数や買い物支援の件数より、宅配便の件数が多くなっています。

岸 通常の宅配業者は、再配達や時間指定のサービスがあります。下川ハイヤーとの協定でも同じサービスが行われていますか。

岡村 基本的には、佐川急便(株)、ヤマト運輸(株)のサービスレベルで行っています。道内でも地域によって18時以降の時間指定ができない地域もありますが、下川町は全域対応できます。

岸 横展開においては、再配達までカバーできるタクシー業者がいるのかも課題になりますか。

岡村 タクシー業者によって、17時以降は運転手がいなくなる地域もあって、横展開では、人員配置などの体制を含めた検討が必要です。

岸 杉山さんにお聞きします。まず人の移動が江差マースの出発点であると思いますが、モノと人の移動について、今後、どちらが主流となりますか。

杉山 優先順位でいうとどちらも対応すべきものです。ただ先に進むのはモノの移動と考えております。モノの場合、事業として成立するかしらないか、定量的に判断することができ、メリットがあれば進められます。

人の移動は、公共交通の枠組みとして進めていく必要があります。自治体や利害関係者などと十分に調整しながら取り組むため、スピード感でいうとモノの移動の方が進めやすいかと思えます。

道内でも高齢化が進み移動が困難な方々が増えてくると思えます。貨客混載に取り組むことによって、モノを運ぶ、自宅に運ぶ、お店に来ていただくだけではない、ハイブリッドなサービスが、今後、取り組むべ

きテーマと感じています。

岸 堤さんには、コロナ禍を経て、セイコーマートの物流体制が消費者のニーズに合わせて変わるものかどうかお話しください。

堤 コロナ後は、店舗の売り上げ自体が伸び続けていて、運ぶ量も比例して増えています。コロナ前と後では売れるモノにも変化が見られるのですが、特徴的なことは、店舗に来る客数は減少し、代わりに1回あたりの買い物する量が増え、結果として売り上げが上がっています。顕著に売り上げが伸びたのはホットシェフです。ステージが一つ変わるくらい売れています。

岸 輸送体系（配送ルート）は、その時々で変わるのですか。あるいは年間の配車計画があるのでしょうか。

堤 物流センター、配送センターからセイコーマートの各店舗に商品を運ぶのは、ルート配送とっています。新店舗のオープンや物流が増えることで、既存のルートでは配送しきれないことがあるため、ルート配送は定期的に変更しています。また原材料の輸送は、オリジナル商品の需要が伸びたり、ホットシェフの売り上げが伸びることで、配送量が増え、輸送トラックが逼迫（ひっばく）します。原材料の輸送は、ルート配送と違い流動的に配達しなければなりません。

岸 小原先生には、カーボンニュートラルのシナリオにおいて、HV（ハイブリッド自動車）、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）のシェアということで分析をされていますが、外出のニーズが減少することで、カーボンニュートラルの視点からは車の移動がなくなり、賛否は分かれますが良いことだと言える部分もあります。

小原 研究者にとって、大きな変化を分析することで、今後何かあった時の予測ができるようになりました。シナリオの中では、コロナ禍によって移動のニーズが変化したことも含めて、分析していきます。減った話と、その戻り方について分析することで、将来の予測につながると思っています。

岸 特に若い人たちの自動車に対するニーズが減っている影響は大きいものですか。

小原 自動車の運転免許証を保有する年代・性別を分析すると、免許証を持っていても車を買わない人、あるいは免許は持っていても運転をしない人が少なくなることが分かりました。今後は人口が減少すること



小原 伸哉氏

で、自動車を運転できる人の取り合いが起きると思います。最初のターゲットは免許証を持つ女性です。また65歳以上の高齢者に対する運転支援や、安全な走行をアシストする車への支援が必要で、運転者を増やすことで、交通・物流の逼迫に対応していく必要があります。

【2024年問題への対応】

岸 2024年問題への対応では、ドライバー確保に関連した取組みや課題などについて伺います。

岡村 ドライバー確保に関しては、地域おこし協力隊として町が委嘱し、下川ハイヤーが雇用する体制としてスタートしました。その後も移住者として、下川町で豊かな暮らしを実現できるようアフターケアをしています。

岸 地域おこし協力隊を活用する意味を少し深掘りしたいと思います。

岡村 協力隊員の活動経費は、町村から支払われ、交付税措置もあり、行政の支援が、手厚いのです。行政側で直接、人を呼び込むことができ、移住定住に力をいれる市町村であれば有効かと思います。

岸 地域おこし協力隊の制度を活用して、移住とドライバーの確保という二つのメリットを実現できるということですね。そういう方の2種免許は必要ですか。

岡村 人の送迎をしなければ、2種免許はなくても問題ありません。現在、着任した方は、2種免許を持っていて、生活交通も担っています。

岸 江差マースの状況を杉山さんからお願いします。

杉山 他の地域からの相談も多く、中にはドライバーは用意してくれないのかと言われることがあるくらいで、ドライバー不足は課題の一つです。

地方の公共交通に関して、維持できるかどうかさえ分からない状況でもありますから、ライドシェアによる自家用車有償運送は、地方の方が馴染みやすいと感じています。今後、地域交通を支える一つの仕組みとして出てくると思っています。

岸 マースの横展開をしていく上では、担い手をどう確保するのが課題となりますが、必ずしもバスやタクシーの運転手である必要はなく、ライドシェアとの組み合わせによる可能性もあるかもしれません。今後の展開として、人手不足に対する確保策は、いろいろな切り口で検討するとよいのかもしれない。

堤 2024年問題は、2024年4月に初めて法律や規制が明らかになるわけではなく、これまでも規制や基準の変更に向けて、取り組んできました。2024年問題への対応では、毎週、関係する各部門長と打合わせを行っています。打合わせの軸は3つで、一つは基準が変わることによるドライバーの拘束時間の問題。2つ目は、精神的な負担や、身体的な負担などドライバーの負担軽減。3つ目は、あまり議論がされていないと思いますが、今よりさらに少人数で回せる物流体制をどう築くかの検討です。今後、ますます労働力人口が減っていきますから、ドライバーを増やし続けることは難しく、同じ物量を運ぶのに、例えば100人体制で行っているものを3年後は90人でできるように準備をしています。一言で言うと効率化です。人数を減らす、時間を短くする、コストを下げる、という観点の効率化ではなく、今の物量を今より何%か少ない人員・時間で運び切るための効率化として取り組んでいます。

岸 運ぶモノが、ある程度決まっていることで、自分たちがコントロールできる部分もあるのですね。旅客



杉山 英実 氏

分野では、路線バスの運転手の確保が厳しく、突然、減便や廃止ということが起こりますが、モノの輸送は、まだやりようがあるのかと思います。それでもドライバー確保は重要です。トラックドライバーが転職しないために何か取り組んでいることはありますか。

堤 セコマグループでは、給与、休みなどの待遇面の向上にも取り組んでいますが、それだけではありません。東日本大震災や胆振東部地震の時もそうでしたが、多くの従業員やドライバーが配送センターに集まってくれ、各地の店舗に水や食料を運ぶことができました。道内9割以上のセイコーマートで営業を続けることができ、多くの皆様から感謝の言葉をいただきました。セイコーマートの配送を担っていることに、誇りを持っているドライバーは非常に多くいます。そこにはセコマに携わる人の役割は、それぞれ違って、そこに優劣はないのです。我々の考え方をしっかりと教え、伝えていくことが大事なことだと考え、取り組んでいます。

岸 小原先生には、今の人手不足による対応が、カーボンニュートラルに与える影響として、どんなシナリオが書けるものなのかコメントをお願いします。

小原 自動車に関しては、エコカーをどの時点で選ぶかで、シナリオは作られます。国がメーカーを支援し、エコカーをもっと早く開発普及する。また、燃料電池を導入するためには、水素供給網を自治体で整備していくことも考える必要があると思います。問題は人の方で、海外ではライドシェアが普及して、スマホで連絡するとすぐに来てくれます。北見市では、寒い夜にタクシーを呼んでも全然来てくれません。北見市の日曜の夜は4台しか出していない。それ以上に出すと運転手が辞めるため、若い人は休ませています。

日本では、違法となっている白タクも海外の国では、一定のルールで導入されており、例えば、空港での白タクの乗車場所が決まっています。タクシーはどこでもお客を捕まえることができます。

将来的には、ライドシェアを含めた方向に向かうしかないと思います。既存の事業者だけに任せて効率を

上げる、人を確保するには、すでに限界がきていると思います。

岸 公共交通の利用促進では、いろんな議論がされています。道庁では、人の移動に着目したパーソントリップ調査を行い、総合交通のマスタープランのためのデータを集め、将来交通量推計をしながら分析を行います。ある町では、将来の交通量推計を行ったところ人口が減少していくことで、町の交通渋滞もなくなり、新しい道路整備の必要性も説明するのが難しくなったという事例もありました。

主要な交通手段に占めるシェアが10%以下の公共交通を、例えば20%にするにはどうしたらよいのか。例えば役所の通勤手当を廃止し、自家用車利用を大きく縮小する選択肢まで、将来は考えていかなければいけません。公共交通と自家用車交通のバランスについて問題意識を持つ必要があります。

一方、公共交通の担い手は、2024年問題によって、より厳しくなっていきます。過疎地域では、この先、ライドシェアをうまく組み合わせて対応しなければなりません。道路運送法に従って安全を第一に運送するのが運輸事業者の重要な視点で、そこに対する人材確保は必要だと思っています。

皆さんのお話を伺い、これまでの対応に加えて、少し違った視点の人材確保に向けたヒントが得られたと思います。

【官と民、住民の役割分担について】

岸 地域の人流・物流が持続可能となるためには、官と民、あるいは地域住民が、どのような役割分担で取り組むべきか。あるいは、民の立場から官や地域住民に対して期待することをお話いただければと思います。

岡村 北海道立総合研究機構では、これまでも自治体と企業の間をつなぐ役割として行ってきました。その経験から両方がwin-winになり、さらに共に取り組むことで、従来と異なった光景も見えてくると思います。バスやタクシーの混載対応だけではダメだと思います

が、そこに行政が関わり、買い物支援を加えることで、公共事業と民間事業をうまく組み合わせて横展開することが大事だと考えています。

杉山 官や民の役割分担というテーマですが、あえて「役割分担をしない」ことを提案したいと思います。縦割りの中で役割を分担すると、さらに新しい問題が生まれてしまいます。ある地域では公共交通を担う車両がないと言っているけれども、実際は、隣では福祉バスが走っていることが往々にしてあります。車両は、人やモノを運ぶもので、組織や役割を超えて考えるべきです。町として今ある資産をどう活用していくのか。福祉もあれば、地域住民の買い物もあります。市町村も各課の役割を超えて、人口減少を前提にした企画を考えて行っていく必要があると思っています。

堤 官民の連携という点では、セコマは北海道、市町村、自衛隊と災害時における物資供給に関する協定を結んでいます。大規模災害等が発生した際には、地域の要請に応じて生活物資の提供を行うものです。有事の際にも機能する物流拠点となるよう、道東では、津波の影響を受けにくい阿寒インターチェンジ至近に物流センターを新設しました。



北海道には産地が各地域に広がっています。お話する機会があるごとに、産地を結ぶ高速道路を早く整備して欲しいということを10年以上前から言ってきました。また、運送業界では、搬送先まで基準時間内に収まる場合は、できるだけ高速道路に乗せない風潮があります。なぜ乗せられないのか。高速料金が運賃に反映されず、また仕組みとして、車両が大型になるほど高速料金が高くなるからです。



高速料金といま高速に乗せているトラックの台数についてのアンケートを運送会社に対して、是非とっていただきたい。例えば高速料金が半分になると、2倍のトラックを高速に乗せるという回答になれば、高速料金の収入は変わらないはず。それによってドライバーの拘束時間も短くなり、鮮度の良い商品が早く必要なところに届くのです。

セコマグループでは、積極的に高速道路に乗せています。高速道路に乗せることで、トラック運転手の1日の拘束時間が13時間以内となるケースは多々あり、そうすることで、2024年問題もかなりの部分で解決されるはず。です。

岸 物流にとって、高速道路の利用という観点は、非常に重要になっていますが、ドライバーの2024年問題への対応という面からも、この先議論される課題だと思いました。一方、人やモノが活発に動くことと、カーボンニュートラル、CO₂排出量を減らすというのは相反するものですが、それを両立していくことが必要だと思います。社会全体がどのようにこの先動いていくべきか、小原先生からコメントをいただけますか。

小原 この問題はエネルギー選択の問題であり、世界は決めているのに日本は決めないでいます。ただ、洋上風力の様に動き出すとそこからが早いのです。この問題は、民が困ったと言いつけることが大事です。CO₂の排出をどう減らすかは、エネルギー対策と組み合わせ取組むとよい話で、そんなに心配していませんが、いつ国が動くのかが大事だと思っています。

【総括】

岸 本日は、3つの論点について各パネリストの方から多角的で有意義なお話が聞けたかと思っています。

役割分担のコメントでは、役割分担しすぎるとダメなセクションはあります。お互いの立場で補完しながら取り組んでいくところが共創と、公共交通では言っていますが、共創モデルということで全国展開されているかと思っています。共創モデルでは、何でも共創と言いつ過ぎるのはどうかという問題意識は持っています。

例えば民に任せるといことは大事ですが、本日の4名のパネリストは、それぞれの立場の最高レベルの取組みをされていて、そこに関連した連携と取組みがうまく進んでいる部分が大きいのと思います。

本日は、北海道の地域交通・物流のため、例えば観光には触れませんでした。地域の中で人とモノの移動の話、災害、環境の話という形で、議論を進めてきました。いろんな切り口としてのヒントになるものが幾つかあったのではないかと思います。これを機会に、多様な連携、新たな動きを打ち出していけるような関係をつくっていくことができればと思っています。

これでパネルディスカッションを締めたいと思います。ありがとうございました。

《コーディネーター》

岸 邦宏 (きし くにひろ)
北海道大学大学院 工学研究院 教授

《パネリスト》

岡村 篤 (おかむら あつし)
北海道立総合研究機構 建築研究本部 企画調整部
企画課 研究主任

杉山 英実 (すぎやま ひでみ)
サツドラホールディングス株式会社
CEO室インキュベーションチーム チームリーダー

堤 豪気 (つつみ ひでき)
株式会社セイコーフレッシュフーズ 専務取締役

小原 伸哉 (おばら しんや)
北見工業大学 工学部 地球環境工学科 教授



※冊子『北海道における未来交通ネットワークに向けた取組み』は、下記アドレスよりご覧いただけます。

URL : https://www.hkk.or.jp/kenkyusho/file/report_2023-8.pdf