

(様式 4)

県政調査報告書

令和7年6月17日

神奈川県議会議員 長田 進治 殿

会派名 立憲民主党・かながわクラブ神奈川県議会議員団

団長名 齊藤 たかみ

県政調査を次のとおり実施しましたので、報告いたします。

|        |                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 調査議員 | (調査団長) 青山 圭 一<br>(団 員) 齊藤 たかみ 市川 さとし<br>菅原 あきひと 森田 学                                                                                                                                                                                         |
| 2 調査目的 | 自治体や大学と連携して、農業に関する様々な研究を行っている施設や林業・木材産業の現場で即戦力となる人材の育成に取り組んでいる学校を視察し、本県における農業振興や林業従事者育成の参考とする。<br>また、駅周辺の利便性を高めるとともに地下空間をイベント会場や地域交流の場として有効活用している法人やオーバーツーリズムの課題解消スキームの構築を行った団体を視察し、本県におけるボランティア団体等と連携したエリアマネジメント施策及びオーバーツーリズムによる渋滞対策の参考とする。 |
| 3 調査期間 | 令和7年3月26日～ 令和7年3月28日                                                                                                                                                                                                                         |
| 4 調査地  | 北海道                                                                                                                                                                                                                                          |
| 5 調査内容 | ・調査内容は、別添報告書のとおり。<br>・経費は、合計820,622円であった。                                                                                                                                                                                                    |



# 県政調査報告書

## 立憲民主党・かながわクラブ神奈川県議会議員団



(左から 菅原 あきひと 議員、斉藤 たかみ 議員、青山 圭一 議員、森田 学 議員、市川 さとし 議員)

調査期間：令和7年3月26日～3月28日

調査地：北海道

|      |                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------|
| 調査議員 | (調査団長) 青山 圭一<br>(団 員) 斉藤 たかみ 市川 さとし<br>菅原 あきひと 森田 学                    |
| 調査先  | I 中央農業試験場<br>II 北の森づくり専門学院<br>III 札幌駅前通まちづくり株式会社<br>IV 一般社団法人北海道ハイヤー協会 |

## I 中央農業試験場

■日 時：令和7年3月26日（水）14時～15時

■場 所：中央農業試験場（北海道夕張郡長沼町東6線北15号）

■対応者：農業研究本部長

中央農業試験場長

中央農業試験場 副場長 ほか

■調査項目：産官学連携による共同研究について



### 1 概要説明

#### （1）北海道立総合研究機構（道総研）の概要

道総研の職員は約1,090名で、研究員が約730名在籍する日本最大の公設試験研究機関である。所掌する研究分野は非常に広く、農業、水産、森林、産業技術、エネルギー、環境、地質、さらには建築、地域づくりまで扱っており、それぞれの分野を専門に担当する5つの研究本部が設置され、道内に21の研究拠点を設けて活動している。

農業研究本部は8場1支場で構成されている。北海道は面積が広く、多様な農業が広がっており、北海道内でも地域により環境が異なるため、それぞれの地域の課題解決のために試験場が配置されている。

#### （2）中央農業試験場の概要

##### ア 概要

中央農業試験場では、研究員が約80名、行政職を含めると100名を超える規模で試験を行っている。品種改良、栽培技術開発、植物病虫害対策、農業機械、農業経営に関する研究を行っている。畜産以外の全ての部門があり、各部門長が研究の進行管理をしている。

##### イ 特徴

他の試験場と異なる部分として、中央農業試験場では、遺伝資源の保存管理・種子生産を行っている。北海道庁と連携して、道内の農家が利用する主要農作物や豆類の優良品種の育種家種子（原原種種子の元となる種）を生産・管理している。また、地域振興

に役立つ在来種も提供して、地域づくりに活用してもらっている。

また、生物工学部門ではDNAマーカー開発、同マーカーによる検定・選抜、組織培養を行っており、加工利用部門では、農産物の加工及び利用に関する試験、研究及び調査を行っている。

#### ウ 研究の方向性

気候変動や温暖化に対応するため、品種開発をしている。

また、北海道の人口減少は著しく、農家が減る中で食料の安定供給をどのように維持していくのかも課題である。

### (3) 研究制度について

農業研究本部が実施する研究は、研究予算により、戦略研究、重点研究、経常研究、外部資金による研究などに分けられる。外部資金による研究が研究費総額の3分の2程度を占めている。中期計画では外部資金比率70%を数値目標としており、2010年の設立当初から外部資金の比率は、ほぼ同程度で維持している。

外部資金による研究

|        |                                                                    |
|--------|--------------------------------------------------------------------|
| 戦略研究   | 北海道の重要な施策等に関わる分野横断型の研究で、プロジェクトチームを設置して実施する。                        |
| 重点研究   | 北海道の未来づくりに貢献するための実用化、事業化につながる研究や、緊急性の高い研究を法人内外との連携により総合力を発揮して実施する。 |
| 経常研究   | 北海道の施策を策定・遂行するための研究・調査など、多岐にわたる研究を実施する。                            |
| 一般共同研究 | 大学、企業等の外部機関や行政機関が費用を負担し、共同で研究を実施する。                                |
| 公募型研究  | 公募型研究開発事業で、国や農業団体等が実施する。                                           |
| 受託研究   | 農業団体などからの受託によって、品種改良、栽培技術開発や資材試験などを実施する。                           |

### (4) 共同研究について

#### ア 共同研究のプロセスについて

北海道庁から認可を受けた中期計画に基づき、道総研が公設としてやるべきと判断した研究を実施。共同研究の要件は次のとおりである。

- ① 研究内容が北海道から認可を受けた中期計画の範囲内であること。
- ② 共同研究を実施する必要があると認められること。
- ③ 共同研究を実施する道総研以外の者が、研究を遂行するための十分な技術的能力及び経済基盤を有すると認められること。
- ④ 当該研究を共同研究として実施することにより優れた成果が得られ、かつ成果の効果的な活用が期待できること。



## イ 共同研究の意義

完全自動化、ロボット関連は、企業優勢な技術である。共同研究で大切なことは、それぞれの強い分野で研究し、それをうまく組み合わせることである。その分野単体で研究成果になることもあるが、やはり実用化には組合せが必要である。

農業分野では、良い技術ができてでも家族経営の経営体では導入できない部分もある。

そのため、効果の定量・啓発を積極的にやっていく必要がある。企業や大学の得意分野を結びつけ、生産者の目線に立って内容を中央農業試験場が選定することで、使える技術になった。IT分野では、企業や大学が持つテクノロジーと中央農業試験場が持つ農家の栽培技術を融合することが実用化の近道となる。

## ウ 共同研究の例

### (ア) サツマイモ

農業団体の研究所と共同で試験を行っている。北海道はサツマイモの栽培面積が増えており、サツマイモの貯蔵等の研究を実施した。

### (イ) 馬鈴しょ「ゆめいころ」

早生でジャガイモシストセンチュウ抵抗性があり、芽が出にくい品種である「ゆめいころ」について、農業団体と共同で貯蔵前後の品質に関する研究を実施した。

### (ウ) 葉根菜類冬季無加温栽培

神奈川県は鉄骨のハウスが多いのが特徴だが、北海道は雪が多く、冬季にビニールをはがす小規模なパイプハウスが多い。パイプハウスの保温装備と耐雪性を強化することによって、秋冬と早春に無加温で葉根菜類栽培が可能になった。(共同研究の区分ではないが、多くの機関が協力して実施した研究として紹介)

## エ スマート農業に関する共同研究事例で、社会実装され、実用化まで至ったもの

### (ア) レーザー式生育センサーを活用した秋まき小麦に対する可変追肥技術

企業から道内の大学に協力要請があり、その後中央農業試験場も加わり、3者共同研究として始まった。トラクターに搭載する生育センサーで、作物の生育を見ながら施肥量を変えていく技術である。今まで人の目で判断していた施肥量の調整を、機械によって自動的に行うことができるようになった。

共同研究の役割分担として、企業がセンサーを作り、中央農業試験場はセンサーで見た生育の値をもとに最適施肥量を設計するアルゴリズムと、農家が作業する目線に立ったメニュー組立てを提案した。実際には、大学はソフトウェアのプロトタイプを作り、企業が持っている商品に組み込んで実用化した。その後中央農業試験場がアルゴリズム開発や実証試験を行った。

### (イ) 畑輪作で活用できる生育履歴情報を活用したマップベース可変施肥技術

この研究は、中央農業試験場から企業、大学に提案をして共同研究を始めた。

(ア)の技術は、生育を見ながらリアルタイムで施肥量を変えるため、作物が作付けされている状態での追肥にしか適用できなかった。これでは小麦など一部の作物にしか適用できなかったため、種をまく直前に施肥を行う作物にも適用できる技術を開発した。1年間の予備調査の結果、センサー情報から土壌の情報が得られることがわかり、企業に提案し、(ア)と同じ枠組みで研究を実施した。

これは、あらかじめ土の良し悪しの状況を推定してマップを作り、それをもとに施肥を制御するものである。アルゴリズムは中央農業試験場、プロトタイプとなるソフトウェアは大学が作成し、企業が商品化を行った。

## 2 質疑応答

問 神奈川県では、次世代型水管理システムの導入に向けた実証実験を、大学及び企業と共同で行う予定であるが、そのほかの産学官連携による研究はあまり進んでおらず、新しく良いものができても農家に普及しないという話を聞いたことがあり、大きな課題だと感じている。研究の成果を多くの人に活用してもらいたいときに、どのような啓発を行っているのか教えていただきたい。

答 研究成果は、各地域の新技术発表会で発信したり、農家向けの雑誌に掲載したりしている。農協の青年団などが視察に来ることもある。

また、農業試験場内には北海道庁の普及職員が駐在しており、開発した技術を各地域の普及センターに伝達し、普及センターが現場用にアレンジして、生産者に普及するシステムができ上がっている。

試験研究後、現場で実証試験を行うことで、各地域の使いやすい形にブラッシュアップすることもある。

問 品種改良、ゲノム解析についてどんなことをやられているのか伺いたい。

答 最近では遺伝背景を調べることが可能になったため、さまざまな品種や系統の遺伝背景を調べて、交配予測をする試みも実施している。

問 寒さに強い米や収穫量の多い米の研究をされていることをホームページで拝見した。どうやって掛け合せのパターンを考えるか。

答 昔はベテランが経験で組合せを選んでいる場合が多かったが、今はゲノム情報も含めた各種データで交配を考えている。

問 ゲノムデータで交配予測した場合、想定外の結果となることはあるのか。

答 ある。毎年結果を補正しながら最適なものが予測できるようにしている。

問 うまく話をまとめ、軌道に乗せる機関、接着剤のような役割を担う機関が一番重要だと思う。産学官連携をして共同研究をしようとなったときに、どこから話がでてくることが多いのか。

答 北海道には仲介する財団があり、そこから要望がある場合が多い。

問 北海道でなぜサツマイモの栽培面積が増えているのか。

答 サツマイモについては、北海道庁も栽培面積を増やしたいと考えている。本州では病気やウイルス等の関係で生産が難しくなっているが、お酒や様々な加工への需要も大きく、北海道での増産が期待されている。

北海道での栽培が増えているのは、温暖化だけが要因ではなく、育苗・保温技術の向上により、収量も安定し、企業参入も増加しているためである。現在は、苗の増殖方法などの研究が必要になり、以前は本州から購入していた苗の作り方にもチャレンジしている。

問 今後の米の品種改良について伺いたい。

答 北海道米は、北海道の広い面積を生かし、同じロットのものを大量に使用する業務加工用米の需要が大きい。「ゆめぴりか」のような良食味品種の開発に加えて、多収の業務加工用、省力化のための直播用品種開発を目指している。

問 飼料用米についての研究について、神奈川県は畜産農家からの依頼で試験的に研究を始めている。特質的な飼料用米について教えていただきたい。

答 飼料米については、道総研でも「そらきらり」を開発した。近年は、早生の米を直播栽培で水田にそのまま植えて家畜の飼料にする取組も増えている。

問 神奈川県でも地球温暖化を深刻に捉えている中で、国の目標(二酸化炭素排出量を2013年度比で、2030年度までに46%削減)を超える50%減らそうと取組を進めている。神奈川県は太陽光パネル導入しているが、効果は削減目標の3%ぐらいである。様々な対策をミックスして、地球温暖化対策を進めていかなければいけないという状況の中で、どのような研究をされているのか。

答 道総研では3つの戦略研究を実施しているが、そのうち2つは気候変動対策に関するもので、1つが気候変動の適応策、もう1つが緩和策である。ほかに、単独で気候変動に対応している研究もある。地球温暖化は北海道にとっても喫緊の課題であると認識している。



### 3 考察

中央農業試験場では、産官学連携を活用しながら、品種改良や栽培技術の開発が進められている。神奈川県でも、農業技術の向上や新たな品種開発を目指し、同様の取組を推進・拡大していく必要があると感じた。

特に印象的だったのは、中央農業試験場には多様な研究制度が整備されており、公的資金だけでなく外部からの研究資金も確保しながら、様々な研究が行われている点である。広報と研究が別々の部署でありながらも、相互の連携が良好であるため、農家への情報提供が円滑に進められている点も参考になった。

また、農業の完全自動化を目指す共同研究では、大学がソフトウェア開発を担い、企業が製品化を進め、試験場が栽培技術を提供するなど、それぞれの得意分野や知見を融合させて実用化へとつなげており、これは神奈川県の産学官連携において非常に参考となる事例である。

## Ⅱ 北の森づくり専門学院

■日 時：令和7年3月27日（木）9時50分～11時20分

■場 所：北の森づくり専門学院（北海道旭川市西神楽1線10号）

■対 応 者：学院長 土屋 禎治 氏  
総務係長 佐藤 聖一 氏

■調査項目：林業従事者の育成について



### 1 北海道の林業について

#### （1）近年の動向

##### ア 森林資源の循環利用について

近年は地球温暖化対策だけでなく、「ネイチャーポジティブ」という言葉がキーワードになり、林業をするに当たっては、生物多様性や、生態系についても考えていくべきだと言われている。そうした中で、森林資源の循環利用の促進が活発化している。切って使って、植えて、育てて、また切るという流れである。北海道森林づくり条例では、「森林資源循環利用」という言葉を取り入れている。



国内の人口林資源は、実は充実している。ロシアの人工林面積と日本の人工林面積は2倍の差しかない。中国は日本の10倍ほど植林をしているが、日本も世界でベスト10に入るほど人工林が多い。政府も、人口林をうまく使うことによって、森林による二酸化炭素の吸収を促すだけではなく、都市の木造化をし、都市の中に森林を作ろうという試みも積極的に行っている。

北海道の約7割が森林であり、全国の2割を占めている。道内の森林蓄積の推移を見ると、戦後はほとんどが天然林だったが、天然林を切って人工林を造成する活動を行い、人工林は急速にボリュームを増やし、蓄積が増えている。

しかし、良いことばかりではなく、北海道内の人工林はほとんどが樹齢45年以上で、若い木が非常に少ない。これには二酸化炭素の吸収量が少なくなってしまうという問題がある。高齢化した木は成長が少なく、光合成が活発に行われないからである。北海道の鈴木知事は「ゼロカーボン北海道」を掲げ、森林をどんどん若返らせて、その木材をしっかり使い、若い木を植えて二酸化炭素の吸収量を増やそうとしている。伐採する木については、以前は天然林が主流だったが、平成10年ごろから半分ほどになり、それ以降はほとんどが人工林となっている。

## イ 機械化について

「ハーベスター」や「フェラーバンチャ」などの木を伐倒する機械や、木を運ぶ「フォワーダ」など、林業機械の導入が非常に進んでいる。さらにそれを進化させるためにスマート林業が注目されている。デジタル技術などを使って調査を航空レーザーで行い、伐った木はデータで受け渡しをして、1本ずつ木を検知しなくてもよいようにする。サプライチェーンをしっかりとデータで結ぶことで作業量を減らし、労働力不足を補う。

## (2) 林業従事者数の推移

### ア 概要

全国的に人口が減ってきている中で、北海道の人口も、10年で約10%減ってきている。高校生の数は約4年間で10%減っている。非常に早いペースで減っており、農業高校の森林学科も、定員を満たない状況である。当学院は40人が定員だが、現在31人しかいない。

しかし、林業従事者の人口はほぼ横ばいである。一時期4,000人を割り込んだが、近年は4,000人以上を保っている。国内の林業労働者約4万人のため、北海道はその約1割、生産量も約1割を担っている。農業水産業全体でみると従事者はずっと減ってきているが、林業だけで見ると伐採量、生産量が増えており、労働者数も減っていない状況である。

### イ 新規採用者について

新しく林業の仕事に就く人は他業界からの転職者が多く、新卒者が少ない。通年雇用があまりない業界だったことが原因と考えられる。

ところが北森カレッジができてから、新卒者が増えてきており、2割ほどになっている。新卒者が来ないと、林業が魅力ある産業とは認められないだろう。

### (3) 雇用形態の変化

たった10年で、林業業界は大きな変化が起きており、通年雇用が増えている。北海道では、造林だけ行って木を切る作業は行わない人の場合、冬の仕事がなくなってしまうため、通年雇用することが難しかった。

しかし最近では、冬の間でも素材生産（木を切る作業）の仕事も増えているため、通年雇用が増えている。企業もやっと通年雇用を維持できるようになってきており、成長産業である林業を、当学院がしっかり支えていかなければいけないと思っている。

### (4) 北の森づくり専門学院設立以前の課題

当学院が設立される前は、基本的には北海道庁が管理している「北海道森林整備担い手支援センター」で就労支援をしたり、お金を企業に払って、OJTで技術を身につけてもらったりしていた。

しかしこれだと、技術が未熟なまま仕事に就くことになる。農業高校や大学で勉強をしていたとしても、チェーンソーの実技の研修などはほとんどない。そのため、労働災害が非常に多かった。林業における労働災害の6割は、チェーンソーのキックバックによる事故である。行政でも何らかの対策が必要であると考えられていた。

## 2 北の森づくり専門学院の概要

### (1) 開校の背景

前述の課題を受けて、ある程度の技術を持った人材を育てて、即戦力となる人材を送り出すことを目標に設立された。

### (2) 概要

旭川市に専修学校として設立をしており、入学時40歳以下、高卒程度の知識を持った人を対象としている。1学年で40名、全校で最大80名がここで勉強することができる。入学料、授業料は2年間合計34万円ほどである。

### (3) 特徴

#### ア 講師

組織としては、総務課と教務課があり、10名の職員が、教鞭をとっている。係長や主査は、全て国家資格を持った人間が配置されている。さらに計4名の主事と技師がいる。技師は道有林関係の仕事経験や普及指導の経験を持ったプロフェッショナルである。

しかし細かいところまで教えるのは難しいので、外部講師が多い。林業事業体や機械メーカー、関係団体、北海道大学や北海道立総合研究機構などの研究機関から来てもらっている。

#### イ 教育システム

入学試験では北海道の林業木材産業に就職意欲がある人を合格させる。道費で運営されているため、道議会議員からも、目を光らせてチェックされている。岐阜県にも当学院に似た林業従事者育成のための学校があるが、そこは全国で就職しても構わないとの

ことである。

カリキュラムは、即戦力があり将来的に企業の中核を担う人材になれるよう体系的に組んでいる。1年生では基礎知識を得て、資格を取得し、地域を見る。2年生では実践力の養成をする。体験理解、基礎反復、応用実践、総括の流れで、15の資格を取りながら、現場に行ったら即戦力として活躍できるレベルの人材の育成を目指している。

#### ウ フィンランドとの連携

フィンランドは、林業の機械化がかなり進んでいる国である。人が少ないので、機械化で対応しなければならないからである。能力をしっかりと身につけることに重きを置いているので、知識より能力主義である。フィンランドの学校とは、当学院の設立前から交流をして、良いところを取り入れさせていただいている。

また、オンライン会議を通じて、リベリア専門学校(フィンランド)のプロの方々に、我々のカリキュラムやデジタルプラットフォーム、学校運営などについてノウハウを聞いている。

フィンランドは、機械による伐倒が100%であり、非常に効率的な木材生産をしている。これを北海道でもやりたいということで、シミュレーターを仕入れた。シミュレーターにはいろいろなメリットがある。安全に学べること、失敗しても何回でもできること、指導者も指導しやすいことである。

#### エ コース選択

2年生になると、経営管理をやりたい人と、山で木を伐りたい人に分かれてくる。そのため技能養成コースと経営者育成コース、さらに自分で研究したい人は研究コースへ進む。経営者育成コースは、毎年カリキュラムを大幅に変えている。

### (4) 入学者・就職状況

#### ア 入学者の状況

最初の年は定員40名に対して34名だったが、令和3年、4年は定数の生徒を確保することができた。ところが、令和5年から7年まではかなり苦戦している。どの業界も人手不足で人が欲しい状態である。北海道庁や国の機関などに人が流れてしまう。今年度は3回試験をやって18名が入学予定だが、定数の半分にも満たない状況に落ち込んでしまっている。

その生徒の内訳を見ると大体が高校卒である。しかし社会人が仕事を辞めて入学する場合もある。女性、道外出身者はともに1割である。

#### イ 就職状況

求人数は、ここ数年、非常に多くなっている。卒業生約30名に対して7倍から8倍ほどの求人がある。卒業した生徒が実際就職するのは林業事業体が多く、約7割である。全体で見ると約8割が林業関係に就職している。3年後の定着率は約8割である。

### 3 質疑応答

**問** 神奈川県は非常に苦しい状況で、県産木材の積極的な使用を推進しているが、木を1本切るとに1万円ほど赤字になっている状況である。北海道の林業は、木材の売却価格が高いから黒字になっているのか。

**答** 神奈川県だと大規模な製材工場が近くになく、栃木県などに運ばないといけないので

輸送コストがかかる。また、扱えるロットが少ない。大々的に切らなければ、コストが高くなる。量をしっかり出すか、付加価値をつけて売るしかない。

さらに北海道は、木材チップなどのバイオマスを燃やす発電所がたくさんあり、腐ったものや木の先のような、昔は全て山に捨ててきたようなものも売れるようになっているため、木材生産業者の収益が上がっている。

また、木を切った後は造林をしなければならないが、造林費については、道で上乗せの補助をしているため、基本的には6%の持ち出しで済ませることができる。

ほかには機械化の恩恵が考えられる。

問 機械化のデメリットはあるのか。

答 森へのダメージが大きい点が挙げられる。機械を入れるために、周りの木を切る作業が必要である。また、ある程度のロットを確保できないと、そもそも減価償却できないので、稼働率が大事になってくる。

傾斜の急なところは、どうしても人に頼らないといけない。神奈川県も傾斜が多いので、全面的に機械を使うのは難しいはずである。場合によっては、ワイヤーで機械を吊り下げながら伐倒していく必要がでてきて費用も余計にかかる。

問 シミュレーターはいくらなのか。

答 1つ300~400万円である。当学院にはそれが10台ある。

問 神奈川県も、職業訓練で林業従事者の育成に取り組んでおり、10名ほどを毎年卒業させているが、人手不足解消のためには、機械化をして生産性を上げないといけないと考えている。今日見せていただくシミュレーターを、神奈川県で仮に1台買うことになったとしても、うまく活用できないのではないかという懸念がある。

答 おっしゃるとおり、試しに1台だけ買う形になると学校のカリキュラムに入れられない。

問 神奈川県は傾斜が多いが、どのように対応していくべきか。

答 オーストラリアやドイツの林業を見ないといけない。この2つの国は山岳地帯だが先進的な林業を行っている。最近のドイツやオーストラリアは、機械をワイヤーで吊り下げながら木を切っている。コストもかかるので、外国を見て工夫をしていかないと、企業はちゃんとした給料を出せるほどの利益が出ないと考えられる。

問 学生へのアプローチ、宣伝で工夫していることはあるか。

答 学生の確保はかなり苦労している。去年は120校ほどの高校に訪問して宣伝をした。また、小学校、中学校、高校に協力していただき、リーフレットを配布した。

我々が今後やろうとしているのは、高校に対する訪問森林講座である。総合的な探求の時間を利用して講座を開かせてもらう予定である。

もう1つが、農業高校との連携の強化である。道内の農業高校から学生が来てくれないと厳しい。今年は0名だったため、18名しか入学者を確保できなかったのだろうと思う。帯広農業高校とは、単独で協定を結んでいる。出前授業や教員との交流を積極的に行っている。

それ以外にも、今年はバス代の予算を確保したので、実際に学校を見に来てもらい、魅力ある学校であることをアピールしていく予定である。SNSも積極的に活用していく。

問 今後の課題は何か。



答 スマート林業を担う人材を育てることである。当学院のシミュレーターは2種類あり、卓上型の簡単なものと、搭乗型のものがある。搭乗型のものは実際に細かなマシンの設定ができる。こういったシミュレーターで経験を積んでもらい、林業機械をしっかりと使いこなせるようにさせることが、これからの大きな課題だと思う。チェーンソーなどの一般的な道具に関する教育は、開校以降の5年間の中である程度完成してきたと思う。さらにプラスアルファで新しい教育にチャレンジしていきたい。「小松製作所」と連携をしていく予定である。

問 育成した人材の他県への派遣は考えていないのか。

答 まず、入学生40名を確保できないと厳しい。設立当初の目的は北海道の林業を支えることであり、このアドミッションポリシーは崩せない。40名集められるようになってから、次のステップがあると考えている。あくまで道費でやっている以上、道内優先でやっている。

#### 4 考察

北の森づくり専門学院は、林業従事者の育成に特化した教育機関であり、地域の林業者に即戦力となる人材を輩出することを目指している。視察を通じて、教育システムやスマート林業への取組など、先進的な内容が多く、神奈川県でも導入すべき点が多くあった。

少子化や労働力不足に対応するために導入が進められているスマート林業においては、シミュレーターを活用し、実際に現場で使用されている機器や最新の機械の操作方法を学べる訓練が行われていた。これにより、現場と同等の体験ができる教育が実現していた。

北海道では、従来利用できなかった木材もバイオマス発電用燃料の燃料として販売することで、林業従事者の収入確保につながっているとのことであった。

神奈川県でもバイオマス発電用燃料としての木材端材の活用や、県産木材のブランド化にも取り組んでいるが、木材の需要がまだ少なく、高コスト構造となっている。今後は需要を喚起する施策や消費を促す取組が必要であり、バイオマス発電施設の増設や県産木材の需要拡大に向けた施策への展開が求められると感じた。



(木質バイオマスボイラーの見学)



(シミュレーター体験)



### Ⅲ 札幌駅前通まちづくり株式会社

■日 時：令和7年3月27日（水）15時～16時

■場 所：札幌駅前通まちづくり株式会社（北海道札幌市中央区北3条西3丁目1 藤井ビル8階）

■対 応 者：営業・管理グループ 担当者

■調査項目：ボランティア団体等と連携したエリアマネジメントについて



#### 1 概要説明

##### （1）対象エリアについて

同社のエリアマネジメントは札幌駅前通地区、JR札幌駅周辺のエリアを対象としている。大部分のビルは建物が老朽化しており、立地環境を活かした建替えが加速化して

いる。1972 年の札幌オリンピックのときに建てたビルが多く、建設から 50 年ほど経っているため、工事の真っ盛りである。

## (2) 会社設立までの流れ

平成 17 年、札幌駅前通の整備が開始された。その整備に関する検討協議のため、駅前通沿道地権者 31 社によって札幌駅前通協議会が設立され、地下歩行空間の整備を進め、単なる地下通路ではなく広場とすることが検討された。平成 19 年に駅前通地下歩行空間の活用や管理を行いながら、地域の価値や魅力を高めるまちづくりを目的として、平成 22 年に設立された。

## (3) 会社の概要

同社の仕事は都市部のにぎわいを促進させること、回遊性を向上させることである。札幌駅前と大通駅前、地下歩行空間ができるまでは分断されていた。地下歩行空間ができることによって、行き来が簡単になり、にぎわいも出てきている。

資本金は 990 万円で、株主は、札幌駅前通振興会、駅前通沿道企業 10 社、駅前通り隣接企業 4 社、札幌商工会議所、札幌市である。現在役員 3 名、正社員 10 名、派遣社員 1 名の合計 14 名の体制である。

同社は単なる管理会社ではなく、まちを良くするための調整役、マネジメントを担う会社として活動している。まちに心地良い空間を作り、活性化やイノベーションを誘導し、地域価値向上の手助けをするのが仕事である。

事業で得られた収益はまちづくり活動に還元し、発展させている。株式会社という形を採っているが、毎回株主の了解を得て、利益が出た分は全てまちづくりに使用している。

2023 年の事業収益は、「チ・カ・ホ」と「アカプラ」を合わせると、約 3 億 300 万円、2022 年が約 2 億 6,400 万円である。緊急事態宣言が出たときは、空きスペースの貸出しを中止したため収益が落ちたが、回復してきている。

## 2 主な事業について

「チ・カ・ホ」や「アカプラ」の指定管理を行い、広場を活用したにぎわいの創出と、まちづくりのための財源の創出をしている。

まちづくりの具体的な調整としては、まちに必要な施設や空間の実現、話合いの場作り、地域のまちづくりに必要な合意形成の場の支援、まちづくり協議会の運営、まちの主役であるビジネスパーソンのための環境作りなどを行っている。

### (1) 「チ・カ・ホ」について

#### ア 概要

大通駅と札幌駅の間を通路で結んでおり、長さは約 520 メートル、幅員約 20 メートルである。共用開始は平成 23 年 3 月 12 日である。市道と国道を貫いた位置にあり、札幌市が管理する道路部分と国が管理する道路部分に分かれている。

## イ 主要イベント

オープンカフェや音楽イベント、高校生によるパフォーマンス、講演会、ミニコンサート、企業のプロモーション、着ぐるみイベントを開催している。

## (2)「アカプラ」について

### ア 概要

「チ・カ・ホ」ができてから、地上を歩く人が減ってしまったため、地上にもにぎわいを作る取組として札幌駅前通地区活性化委員会が作られ、整備に至った。

道庁前の道路を、歩行者の休息や鑑賞、交流などの用に供する広場として整備している。道庁赤レンガ庁舎やイチョウ並木と相まって札幌の歴史や文化が感じられる都心の魅力スポットとして、多くの人々が豊かな時間を過ごすことができる場の創出を目指している。

長さ約 100 メートル、幅約 27 メートルである。2004 年から検討や社会実験が始まり、2011 年に木塊舗装を行い、イチョウ並木が近代土木遺産に指定された。2012 年に実証実験を行い、2013 年に条例が制定され、2014 年に共用が開始された。札幌市道部分のため、札幌市建設局が管理者である。

広場の整備は、隣接地で新設ビルの開発を推進する民間事業者が、ビル建設を契機とした公共貢献の一環として実施した。これまでは、道路管理者が維持管理を行ってきたが、広場条例を制定することで、整備後も道路区間の指定を残したまま広場として利用できた。

### イ 主なイベント

フラワーカーペット、花びらを敷き詰めてアート作品を作るイベントがある。

「アカプライルミネーション」では電飾を施し、音楽を流した。今年は観光客も増えたので、写真を撮る方が多かった。キッチンカーを呼ぶイベントも開催している。

## 3 今後の展開

札幌駅前通地区の強みとしては、札幌の主要なビジネス街があり、札幌市内、北海道内、道外をつなぐ交通の結節点になっているところである。多様で豊かなオープンスペースがある点も挙げられる。「チ・カ・ホ」や「アカプラ」のほかにも、近隣には大通公園や赤レンガ庁舎、植物園などがある。

コロナ渦以降はリモートワークも増え、都市の役割が変化、多様化した。それを受けて、建物更新によって見出される新しい都市空間の活用やスキームの確立、これからのまちづくりを持続的に進めていくために変化し続けなければならないと考えている。

## 4 質疑応答

問 札幌市が指定管理元、御社が指定管理を委託されているとのことで、収益はこの地域に還元されるという話だと思うが、指定管理料は、市から受け取っているのか。

答 「チ・カ・ホ」については受け取っていないが、「アカプラ」は、まだ受け取っている。

問 「アカプラ」の貸出しは冬期もやっているのか。

答 貸出しは行っているが、1か所しかないので大勢の人に貸し出すことはできず、冬は雪が積もると何もできない。そこをどうするかはこれからの課題である。雪のあるときにどうやってにぎわいを作るのか今後考えていかなければいけない。

問 「チ・カ・ホ」で実施されている様々なイベントの中で、特に反響があったイベント、記憶に残ったイベント、逆に難しかったイベントがあれば伺いたい。

答 「チ・カ・ホ」は広場として使用できるが、あくまで道路であり、商業施設でもないため、スプリンクラーがなく、料理ができないという制約がある。本当は料理を作って提供したり、コーヒーを提供したりしたい人もいるが、それができない。

通路沿いの奥行き4メートルしかない場所も貸し出しているが、通行者の安全確保のため、人が通路にはみ出ないようなイベントにしなければならない。そのため、広い空間での開催を推奨している。

好評なイベントは、月1回の「札幌芸術の森」の協力を得て行っているジャズコンサートである。通路沿いで行うため興味のない人の耳にも入ってきて、音楽に興味を持つきっかけになるようである。企業のプロモーションでサンプリングをしたり、タレントを呼んだりすることもある。

問 横浜市の関内駅にも地下道があって、様々な店が出店しているが、「チ・カ・ホ」には、営業時間はあるのか。防犯対策については何を行っているのか。

答 朝5時45分から夜24時半（地下鉄が動いている時間）までは通れる。中に入って寝泊まりすることはできない。

セキュリティについては、警備員を雇っており、1日中警備員が巡回している。朝は自動的にロックが解除され、閉めるときは札幌駅側から追出しをかけて、人がいなくなってから鍵を閉めるという手順になっている。安全面で特に問題はない。

問 にぎわい創出を行うきっかけはどのようなことからだったのか。

答 「チ・カ・ホ」を作る前に市民参加型のワークショップを開いており、通行するだけでなくにぎわいがある場にしたいなどの意見があり、それを参考とした。

問 行政ではなく、第三者機関が事業を行っているとのことだが、なぜなのか。

また、どのような利点があるのか。

答 広場として管理される地下広場部分の効果的な活用は、市民の理解や沿道関係者の合意が必要となることから、沿道の関係者によって組織され、かつ、まちづくりに貢献する組織が担い手となる必要があると考えられていたからである。

第三者機関は、行政には無い経営感覚や民間の視点・発想があり、地域が共有したビジョンに基づき、地域の活用と管理を展開することができる。そのため、まちの資産価値や魅力を高め、持続的で多様な都市活動を創出するほか、更なる民間投資の誘発を目指すことができるメリットがある。



問 札幌市からの支援があったと承知しているが、ノウハウ等、資金以外の支援はあったのか。

答 設立当初は、札幌市からの派遣（課長職 1 名）があったが、現在はない。

問 現在、行政、その他の団体との連携はどのような形か。

答 公民の役割分担は、だんだん変化してきており、会社設立前には、札幌市の役割がとても大きかったが、会社設立後は、徐々に民間、地域の役割が増えてきてきた。

広場管理者で、都心のまちづくりを総合的・統合的に展開・実施する「都心まちづくりの一元化窓口」である札幌市まちづくり政策局都心まちづくり推進室都心まちづくり課と連携しながら、信頼関係に基づく運営を心がけている。

問 地域の自治会等との関わり方はどのような距離感か。

答 弊社は地域組織である札幌駅前通協議会、札幌駅前通振興会、札幌駅前通地区防災協議会、中央地区第 6 町内会、札幌駅前通地区活性化委員会の事務局を担っている。地域組織の事務局をすることで、まちの課題について相談を受けやすい体制になっている。顔の見える関係を大事にしながらまちの調整役として活動している。

問 レンタルスペースの価値を高めるには、多くの人を「チ・カ・ホ」に誘客する仕掛けが必要かと思うが、どのような工夫をされているのか。

答 統一感のある会場デザインとテーマに沿った店舗が特徴の「クラシェ」や、沿道商業ビルと協力したスタンプラリーの「アカプラリー」などのイベントを開催している。

問 レンタルスペースはどのような団体が使われることが多いのか。

答 実施内容の多くが「販売」や「プロモーション」、「市民活動」なので、企業や一般市民による利用が多い。

問 （仮称）神奈川県駅は比較的県内中心部から離れていることから、リニア新幹線開業までは注目度が低いことが予想される。誘客する際のポイントを御教授いただきたい。

答 近隣自治体や住民を巻き込んだイベントを実施して活用事例を提案すること、SNS やメディアを利用した情報発信を積極的に行うことが必要だと思われる。

## 5 考察

札幌駅前通まちづくり株式会社が実施するエリアマネジメントの手法は、都市のにぎわいを促進し、地域価値を向上させるための工夫が多く、神奈川県を中心地でも応用可能な点が多く見られた。

中でも、地下歩行空間を活用したイベントの企画・運営では、地域住民や地元企業と連携した取組が多く、地下道を通じた地域活性化がうまく機能していると感じた。

さらに、まちづくりの専門機関を設立することにより、持続的な都市発展を支える仕組みが構築されており、神奈川県においても行政と地域を結ぶ専門機関のあり方について、非常に参考となる事例であった。



(チ・カ・ホの見学)



(アカプラの見学)



#### IV 一般社団法人北海道ハイヤー協会

■日 時：令和7年3月28日（金）10時～11時30分

■場 所：一般社団法人北海道ハイヤー協会（北海道札幌市中央区南8条西15丁目4-1）

■対 応 者：会長

副会長

専務理事 ほか

■調査項目：オーバーツーリズムによる交通渋滞の解消について



#### 1 概要説明

##### （1）北海道の地域交通の概要

北海道は日本の国土の22%を占め、交通空白地帯が多く、JR、バスの減便・廃線問題が深刻である。一方で札幌やニセコなどの一部地域では、インバウンド増加によるオーバーツーリズムが問題となり、地域住民が利用できない事態が起きている。

その中で各自治体は、国土交通省の補助金を使って新しいことにチャレンジをしている。また、北海道知事、北海道運輸局、北海道ハイヤー協会がタッグを組み、合同会議を開いて、月に1回ほどのペースでどのようなことをやっていけばいいかを検討している。

##### （2）ニセコモデルの概要

北海道ハイヤー協会、倶知安町、ニセコ町、プラットフォーム「GO」の4社が連携協定を結び、他の地域から応援隊を派遣して供給力不足を補う取組である。今年で2期目となる。派遣したドライバーの宿泊費が大きな問題で、今期は倶知安町が観光庁の「オーバーツーリズム未然防止予防による持続可能な観光推進事業の補助金」を申請して、ドライバーに対する宿泊費の支援を受けていた。ドライバーが45名を超えるため、宿泊費は概ね2,700万円程度になる。観光庁からは3分の2の金額が補助される。

##### ア ニセコモデルの展開イメージ

運賃とは別に地域振興料金を徴収し、運営により発生した運行準備等の経費を回収した。ニセコモデルはキャッシュレスでやっており、クレジットカードを登録して、「GO」アプリを開いて注文した人のみ、地域振興料を支払うことになる。「GO」の

機械を搭載していない車に関しては当然ニセコモデルとしての注文は来ないため、地域振興料は取らない。

#### イ 対象エリアについて

アプリ配車の営業はニセコエリアのみのため、ニセコ・倶知安地域に限定して応援隊は活動できる。千歳や札幌は、もともとの地元事業者が仕事を担っている。通常、札幌や東京、青森から応援に来ている会社は営業区域を持っていないが、運輸局で調整し、ニセコや倶知安町の地方公共交通会議の承認を受ければ営業できることとなった。

#### ウ 地域振興料金の金額と適用対象について

地域振興料は 1,180 円だが、地元住民は、本人確認書類を提示すれば、支払いは免除となり、運賃とアプリ手配料 100 円のみで利用できる。

一方で観光客は、運賃にプラスしてアプリ手配料 100 円と地域振興料 1,180 の支払が必要となる。地域振興料から、派遣ドライバーの食事代 1 日 1,200 円が支給されている。

### (3) 第 1 期目と第 2 期目の比較

#### ア 運行台数について

1 期目の乗務員数は 25 名だったが、2 期目は 45 名までに増員した。車両も 1 期は 11 台だったが、2 期目は 20 台で運行した。

45 部屋の宿泊施設を提供していただいております。毎日必ず部屋を埋めるように乗務員を配置しているため、関わっている乗務員はもっと多く、60 名ほどいるかと思われる。

#### イ 実車数

1 期目は多くても 1 台当たり 30 回程度だったが、2 期目は最高 43 回の運行となり、台数の増加に比例して利用が増えたことがわかる。

#### ウ 配車確定から迎車開始、実車開始までの所要時間

供給力が増えたことで改善されている。配車依頼確定から迎車開始までの平均は、1 期目は 235 秒だったが、2 期目では約 2.7 分改善されて 69 秒となった。供給力が増えたことで、迎えに行く時間も短縮された。営業開始から実車開始までの平均は、1 期目は 631 秒だったが、2 期目は 439 秒となり、約 3.2 分の改善が見られた。

#### エ 配車依頼後の乗車率について

年末年始、春節後半時期は配車依頼数が増え、配車依頼後の乗車率が悪化したが、それ以外の期間は 85% を維持し、安定的な供給力を確保することができた。週で換算したデータでも、年末年始と春節時期は数値が良くないが、通常期はまずまずの数値を維持している。



オ 通常期と最繁忙期の供給について

供給力は昨年と比べて大幅に向上したが、最繁忙期の年末年始、春節後半時期のピーク時間帯などは、局所的に不足している時間があった。

## 2 質疑



問 地域振興料はどのような仕組みで取れるようになったのか、法律の立て付けなどを教えていただきたい。

答 応援隊がタクシーをニセコに持っていく場合は様々な改造が必要で費用がかかる。メーターを変更し、検定も受けなければならない。道外の場合は、陸送費だけでなく、フェリー代などのコストが発生する。運行管理者も何名か派遣されている。そのため、普通のメーター運賃のほかにも会社に残る物が必要だという話になり、地域振興料を取り始めた。これはタクシー運賃としてではなく、アプリ上で取っている料金のため、いくらに設定しても良い。

1期目は900円、2期目は1,180円だったが、タクシー会社の取り分は720円から変わらず、そのほかは「GO」に分配された。プロモーション費用やマーケティング費用、出張費などなどを入れると、赤字だったそうで、2期目で値上げを行った。

問 ニセコは外国人観光客が多いが、渋滞の状況はどうか

答 当然ある。道路は片側1車線しかなく、ぜい弱な交通網である。冬は積雪量が多いため、スタックする車が多い。ニセコモデルの出発式帰りには、路肩からはみ出して動けなくなっている車を4台も見た。

渋滞だけでなく、事故も多い。外国人観光客による事故は年間700件以上発生しており、急増している。ロードサービスは全く足りていない。車線を増やすか、ニセコも箱根と同じく、タクシーに頼り切るのではなく、別の交通網を持つべきである。リフトやゴンドラなどの輸送手段を検討すべきだという話が出ている。

問 神奈川県三浦市でも行政が主導するライドシェアの試験的な運用が始まっている。これは新型コロナウイルスの流行によって、タクシー運転手が減少したこと、過疎が進みすぎてタクシー需要がないことで夜間の営業がなくなってしまったことが理由である。



私は神奈川県がこのライドシェアを箱根でもやろうとしているのではないかと推察している。箱根は観光地として非常に有名だが、ここではタクシーの需要がありすぎて足りていないのが現状である。一方で、タクシーだけでなく、バスや車で来る方も非常に多くなっていて、国道が大渋滞している。

県当局は、ライドシェアを使って需要と供給のバランスを取ろうとしているのだと思うが、私はライドシェアに疑問を持っている。なぜならタクシー運転手の賃金は抑えられていて、なり手も少なくなっている現状があり、ライドシェアのドライバーについても整備費やガソリン代などは自腹であり、手元に残るお金は少ないからである。

物価が上がり、人手も足りていない状況で、人を安く使うということには疑問がある。ライドシェアについて会長はどうお考えか。

**答** 弊社は、人口3万人以下の美唄市で公共ライドシェア、デマンド交通を運営していた。美唄市では、過疎化とコロナの影響で、夜9時までしかタクシーが営業していないため、商工会議所が補助を出してライドシェアを始めたが、利用者がほとんどおらず赤字のため廃止した。

市は、町民の移動手段を増やすため、「ノルート」というデマンド交通を導入したが、タクシーより安価なため、タクシーの需要が減ってしまった。

タクシーの運行は弊社に委託されたが、市は時間単位で2,000円しか補助金を出せず、赤字幅が拡大したため、8月末でタクシー事業からも撤退した。

新しい公共交通を考える際には地元事業者のことも考慮すべきである。理想だけを追求すると、持続可能な地域交通にならない。行政と地元事業者の意見を大事にしながら進めていくべきである。ニセコも地域だけで解決できれば一番良いのだが、それが達成できないため、私たちが積極的に支援している。

洞爺湖町では、今後公共ライドシェアを導入しようとしている。洞爺湖町は、冬は人が押し寄せるが、夏は人が少ない。弊社は1年前に洞爺湖町唯一のタクシー会社を承継した。タクシーの夜間営業がないため、ニセコからのお客さんや近隣の農家の人たちが来なくなったと言われており、ライドシェアで、特に夜の時間帯の需要を埋めたいと考えている。

公共ライドシェアの運賃は、タクシー運賃の8割で良いというルールがある。しかし、安すぎるとタクシー会社の経営が難しくなるため、タクシー運賃と同等かそれ以上にするべきだと考える。

地元住民が乗務員として登録しても、人が乗ってくれるかは不明である。需要の高まる冬季の輸送力も担保できるかわからない。予算を取ったものの、運行がないまま終わってしまう可能性もある。洞爺湖町では、公共ライドシェアに加え、札幌の営業所から人を送りたいと考えている。輸送力を担保して、ミックスした形でやっていきたい。

箱根の渋滞状況も考慮すると、ライドシェアだけでは難しいと容易に想像できる。

**問** 地域の輸送力を担保するにはタクシー運賃の値上げが重要だと考える。ドライバーに安定した賃金を払い続けながら、移動の自由を確保し続ける必要がある。需要があっても供給がないなら、料金が上がるのは当然である。経済的に見れば運賃が上がってしかる

べきだと思うが、国土交通省に管理されている中で難しいのは承知している。会長はどうお考えか。

答 運賃を上げていくことは、一定程度の需要がある地域では非常に有効だと思う。札幌も今年運賃改定をする予定である。ライドシェアで需要を埋めてくれと言われるが、夏は需要が下がるので機能しないはずである。季節によって閉じたり開けたりする必要がある非常に難しい。

田舎の地域の一社独占でやっているところは運賃をある程度自由に決められると思う。しかし、基本的にはいくつかの自治体にまたがってタクシーの運賃の許可エリア（運賃ブロック）が決まっている。運賃改定をしようとする、その運賃ブロックの中の 50% 以上の事業者が賛成しなければならないルールがあるのが問題である。

旭川は運賃改定が何年もできていない。札幌は燃料高騰もあり、人も増やさないとやっていけないため、どこかが申請すると賛同する、うまく回っている地域である。

しかし、そうでない地域もあるため、運賃の値上げが全ての地域でできるかと言うと非常に難しい。

バスが廃止になるのは公共交通の需要が下がっているからである。バスにお金を入れたいが、タクシーやハイヤーなら低額でできるだろうということで委託されている。年間 1,000 万円以上の補助を受けながらタクシー事業やっているが、どんどん利用者は減っていく。最終的にどうするのか。地域住民がボランティアでライドシェアのような形で移動できるようにするしかない。赤字だからやるとかやらないとかいうものではないと思っている。ここはすごく難しい。タクシー会社にお金だけ突っ込めばいいという単純な問題でもない。運賃だけを値上げしたら地域住民が気軽に乗れなくなってしまう。自治体は、タクシー会社をある程度支援しながら、公的ライドシェアもやっていくしかない。過疎地域の財政状況を見ると仕方がないことだと思う。

問 外国人利用率はどのくらいか教えていただきたい。

答 外国人の利用率は 85% 以上、9 割に迫る数値である。今年は 82 か国以上の方が利用している。

問 ニセコモデルによって、導入時の懸念だった地元事業者の売上げの減少は、実際にあったのか、現場の声を伺いたい。

答 10 年ほど前、新千歳空港からのジャンボハイヤーの需要は大きかったが、札幌の事業者は新千歳空港からニセコへの営業権を持っていないため、仕事を受けられない状況だった。そこで、冬期間限定で、申請があれば札幌の事業者にも営業を許可した。当初は地元事業者から反対されたが、1 年間試行した結果、影響はなかったことがわかった。

今回のニセコモデルでも地元事業者から反対があったが、倶知安駅前では地元事業者中心に営業してもらうこと、毎日 1 台当たり 3 万円の補助を行う約束をして理解を得た。

去年、地元事業者は「GO」のタブレットやアプリを車両に付けていなかったが、ニセコモデルの状況を見て、今では全台付けてくれている。

キャッシュレス化も進み、地元事業者との関係も良好である。しかし、台数を減らして

ほしいという雰囲気は出ており、台数調整の議論は今後必要である。

問 外国人対応には英語の勉強が必要だと思うが、会社で何かやっているのか。

答 冊子を配っている。良いサービスをするとチップをもらえるため、英語を勉強して話せるようになった人もいる。一方で、翻訳アプリを使う人もいる。

問 人手不足、特に運転手不足はどの業界でも深刻な問題である。神奈川県のとあるタクシー会社では、広告を出しても人が来ない、来ても夜勤を嫌がる人が多いなど、人材確保に苦労しているようである。北海道はどうか。

答 2019年度の札幌交通圏のタクシー乗務員数は約8,100名だったが、現在は約6,500名に減ってしまった。北海道全体で見ても、コロナ禍前は約1万6,000名だったが、現在は約1万3,000名である。最近は採用条件を改善し、昼は月給25万円、夜は30万円を半年から1年保証する会社も多い。

週休2日制や多様なシフトを採用するなど、働き方改革も進んでいる。しかし、平均年齢が64歳と高齢で、70歳以上の乗務員が約半分を占めている。採用者は約1,400名いるが、退職者も約1,000名いるため、実質約400名増にとどまっている。

2種免許取得可能な教習所も減っており、LPガススタンドも減少している。ガソリンによる運行は経費の上昇につながってしまう。運賃改定は、観光客が多い地域では対応できると思うが、観光客が少ない地方ではタクシー料金が低いと利用が減り、難しいという問題もある。地方の人手不足は深刻で、廃業待ったなしの状態である。

問 青森と東京から応援が来ているとのことだが、その実態について教えていただきたい。

答 まず、ニセコモデルは失敗する可能性が高く、応援隊へ行っても売上げがない可能性もあり、当初は呼び掛けにあまり手が上がらなかった。しかし、去年の成功を受けて、今年は青森と東京から協力が得られた。北海道の会社は札幌以外の地域は人手不足のため、ニセコへの応援は難しい状況だった。

地元会社と応援隊の台数のバランスなどは協議会を複数回開催して調整した。応援隊はあくまで需要を取りに行くのではなく、供給力の不足を補うスタンスである。

問 箱根でニセコモデルのようなことはできると思うか。

答 都市部の売上げと箱根の売上げを比較し、箱根の方が爆発的に需要が高く、売上げも高い状況であるならば、できると思う。しかし、同じくらいだと、都市部からわざわざ箱根に行って応援する形は難しい。

ドライバーの心情も重要である。ニセコに行けば稼げて、宿泊施設も充実しており、休みの日は温泉に行って楽しめるため、ドライバーが集まった。メリットがないとドライバーはなかなか行きたがらない。

問 ニセコモデルをやることは是とされているのか。それともやらない形が理想なのか。

答 地元事業者の皆さんにとっては、ニセコモデルをやる前の状況より、やった後のほうが良い状況だと思う。

ニセコのハイヤー協会の会長ともよく話すのだが、ある会社は冬の需要に対応するため、約 10 台のジャンボタクシーを用意しているが、夏は社長と息子が運転する 2 台しか動かしていない。8 台は動かしてもしょうがない、雇用できないという状況である。夏は 2 人分の給与で食いつないで、冬でドカーンともうける形でやっていくしかない。

冬はなぜ 8 名分増えるのかというと、2 種免許を持つ地元のおじちゃんおばちゃんが手伝ってくれているからだそうだ。

しかし、人口は減り、手伝ってくれていた農家の人たちも高齢化して辞めていき、外国人の人口が増えている。冬期の人手不足を解消するにはニセコモデルしかない。

**問** 箱根でやる場合においても、地元の事業者とうまく共存共栄できるような仕組みを考えていくべきだと思う。

**答** 地元の事業者がある程度協力的なのかがかなり重要である。例えば新千歳空港周辺は、JR が止まると需要に対応できないため、「助けてくれ」と言うようになった。人が減っている地域だと観光客の需要対応は無理なので、みんなで解決しなければいけないというムードはできてきている。

登別でもライドシェアをやりたいという話は出ているが、猛烈に反対している地元のタクシー会社とバス会社がいる状況である。

箱根がどういう状況にあるのかはわからないが、もしやるのであれば、地元事業者の説得をまずやらなければいけない。地域協議会を開いて、どうやって課題を解決するか話し合う必要がある。

ニセコモデルの場合、北海道庁の観光振興監という観光のトップの方が「是非やりましょう」と言ってくださったこと、地元の衆議院議員、国土交通省の旅客課長等が賛同してくれたことが大きかった。春から検討したにもかかわらずその年の冬から実施することができたのは、たくさんの関係者の協力があってこそだと思う。妨害工作を受けたこともあったが、プレイヤーの人たちが揃って前向きにやってくれたため成功した。

**問** 外国人労働者の多いニセコだと、旅館が無料でやっている送迎サービスのドライバーも外国人がやることになるのではないか。外国人ドライバーの事故率は、県警調べで日本人のドライバーの 1.5 倍多いと聞いた。免許の切替えが簡単すぎて、日本の交通ルールを全然知らない人が運転しているケースが非常に多いとのことだ。

**答** ホテルのドライバーが外国人かは不明だが、レンタカー利用者は交通ルールを守らない人が多く、事故も多い。それによって渋滞が増える現象も起きている。

また、近年は白タク問題もある。中国人が無許可で安い運賃で送迎をしている。冬の北海道は儲かるからと車を道外から運んできて白タク行為をしている人もいる。

国土交通省や運輸局ですら人手不足で、啓発や積極的な対策ができていないのが現状である。

無料で送迎することは自由にやってよいルールなので、2 種免許も許可もいらず誰でもできる。無許可でお金を取る（白タク行為）が違法なだけで、そのほかを規制するのは難しい。

問 ニセコモデルが始まったきっかけは何か。

答 地元自治体からタクシー不足の声があがっていたものの、地元のタクシー事業者だけでの対応が難しかったことから、自治体から国に対してタクシー不足のＳＯＳが入り、国土交通省経由で全国ハイヤー・タクシー連合会にも連絡が入った。その後は北海道ハイヤー協会にも連絡が入り、国土交通省、全国ハイヤー・タクシー連合会、北海道ハイヤー協会、アプリ事業者「ＧＯ」、ニセコ地区のタクシー事業者で対話がスタートした。

問 タクシー事業者間の連携・調整はどのような形で行ったのか。

答 北海道ハイヤー協会主催での説明会を実施し、ニセコモデル運用中は情報共有ツールを使用して、事業者間で情報共有し、問題解決に向けた対応をした。

問 ニセコモデル成功の要因は何か。

答 当初、ニセコモデルも失敗する可能性が高かったことから、応援隊として協力した事業者が大赤字になる可能性があった。そこをアプリ事業者の「ＧＯ」の関係者が、一生懸命にプロモーション活動を実施していただいたことも非常に大きかったと思っている。何よりも、関係者全体での連携が重要である。

### 3 考察

北海道では広大な国土と交通空白が深刻化しており、ＪＲや路線バスの減便・廃線、インバウンド需要の偏在など、地域住民が安心して利用できる交通網の整備が急務となっている。一方、ニセコモデルは、タクシー事業者、自治体、プラットフォームが連携し、ドライバーの宿泊費支援や地域振興料金の導入、キャッシュレス決済の普及によって、運賃以外の収入確保を図りながら、運行体制の強化と需要・供給のバランス調整に取り組んでいる。

さらに、運賃改定やライドシェアの実情、外国人利用者の増加とそれに伴う安全対策なども議論され、現場の実情に即した柔軟な戦略が求められている。今回の取組は、地方の現状に即した柔軟な戦略であり、今後の交通インフラ充実と地域振興の両立に向け、更なる改善策が求められると評価できる。

北海道では美唄市と洞爺湖町の公共ライドシェアは、赤字が続き撤退に至ったと伺った。一方で、本県の公共ライドシェアは比較的うまくいっていると説明があったが、詳しく調査する必要性を感じた。

また、デマンド交通を導入した自治体で、タクシー事業者が撤退した事例を説明いただき、本県においても参考にできると考える。

さらに、北海道ハイヤー協会様にお伺いして勉強になったのは、過疎地域での公共ライドシェアの必要性については、タクシー事業者も一定程度理解されていることだった。

本県においても二次交通網の整備については、課題が山積している。今回の視察の勉強を活かし、より良い二次交通網整備のため様々な提案を行っていきたい。



