

北海道新幹線フォーラム[第2回]

2023年1月27日

新幹線開業に向けて 北海道の交通をどうするか？

北海道大学公共政策大学院 教授

岸 邦 宏

当社単独では維持することが困難な線区について

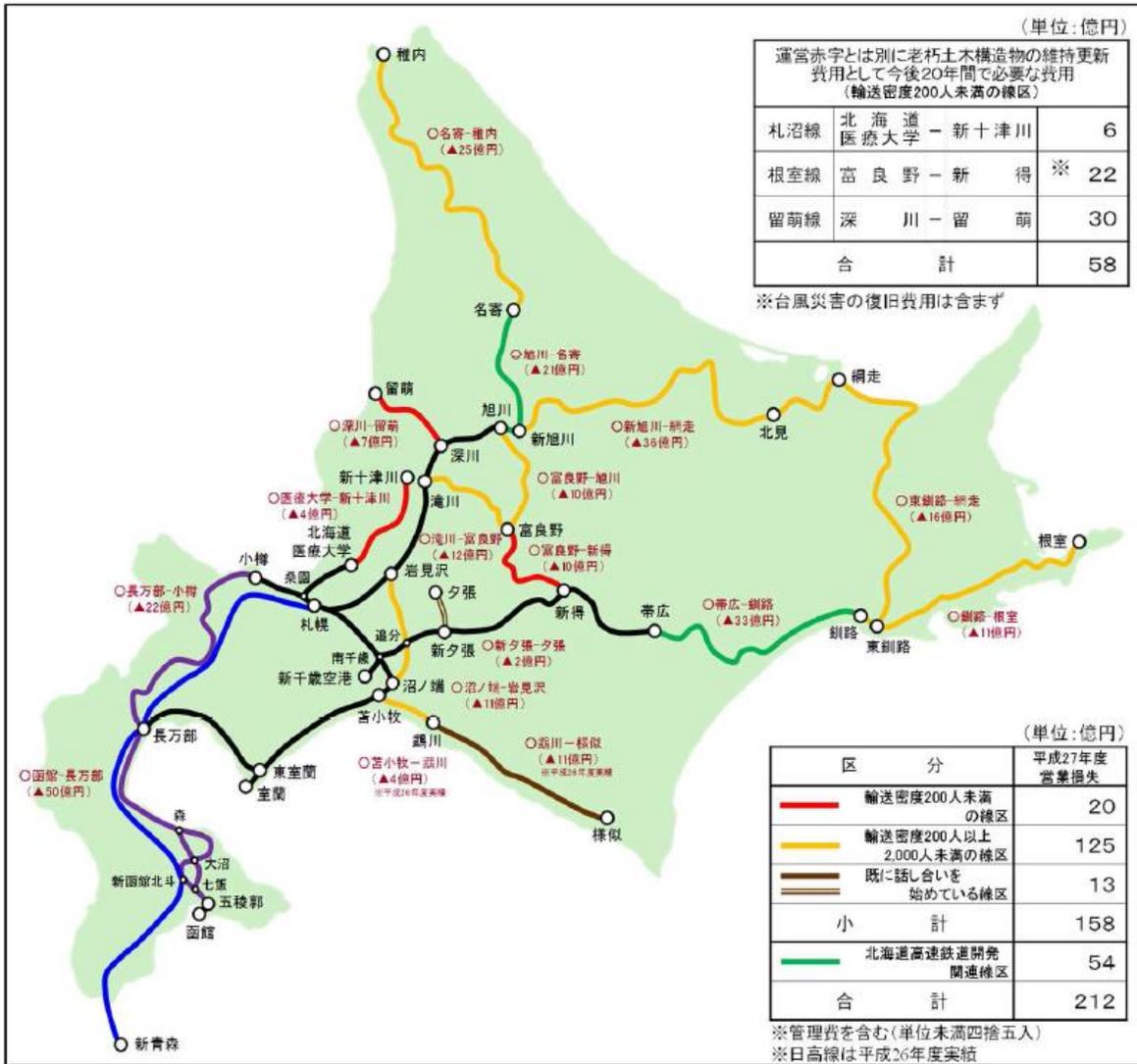
当社単独では維持することが困難な線区
(13線区・1,237.2km)

- 輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区**
持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始します
- 輸送密度200人以上2,000人未満の線区**
鉄道を維持する仕組みについて相談を開始します
- 既に「持続可能な交通体系のあり方」について話し合いを始めている線区**
- 〃 (方向性が出た線区)**

当社単独で維持可能な線区等
(11線区・1,150.7km)

- 当社単独で維持可能な線区**
- 北海道高速鉄道開発(株)関連線区**
当面は当社で維持していきますが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発株との関連で検討します
- 北海道新幹線(平成42年度末までに札幌開業)**
- 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間**
経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行います

※輸送密度は平成27年度実績基準



指針のめざす北海道の姿

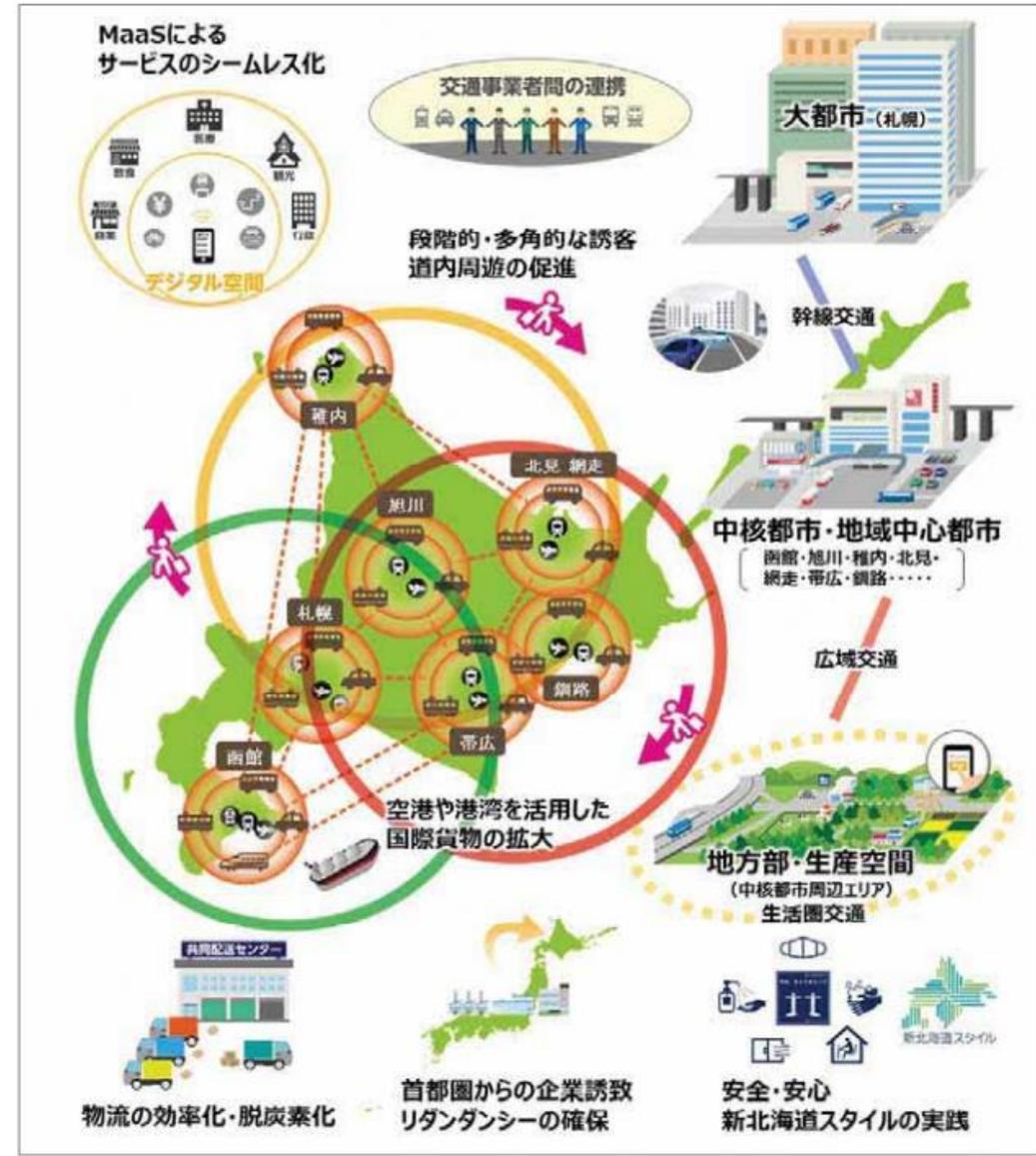
北海道

北海道交通政策 総合指針

人とモノの流れが加速する！
北海道の新たなステージを創る！
安全・安心、便利で快適な交通ネットワークを
道民みんなで作る！



2018（平成30）年3月



十勝MaaSの取り組み(実証実験)



The graphic features a blue background with a winter forest scene. At the top left, there are icons for a train, bus, and taxi. The text 'Tokachi MaaS project' is written in a white, cursive font, with 'project' in a smaller, sans-serif font below it. Underneath, it says '感染症対策と公共交通利用の両立をめざして。' (Aiming for the combination of infection control and public transport use). A central red circular graphic displays '実証期間' (Implementation Period) and '2021 2.18(木) 3.31(水)' (2021 Feb 18 (Thu) - Mar 31 (Wed)). Below this, a white box contains the text '公共交通を応援! お得なチケット販売!' (Support public transport! Discounted ticket sales!). At the bottom, there are five circular icons: '医療' (Medical), '温泉' (Hot Springs), '交通' (Transportation), '飲食' (Food/Drink), and 'フィットネス' (Fitness). A small text box at the bottom left reads: '※ MaaS: ICTを活用し、電車、バス、タクシーなどあらゆる移動を一つのサービスとして展開するもの。' (Note: MaaS: A service that utilizes ICT to offer various modes of transport like trains, buses, and taxis as a single service).

北海道では、ウィズコロナ時代においても安心して公共交通を利用していただけるよう、接触機会の減少により感染リスクを低減する交通チケットのデジタル化や交通機関におけるQRコード決済の導入を図るほか、利便性向上のためJRと路線バス共通で利用できるフリーパスの販売を行うとともに、コロナ禍において利用者の減少が著しい事業者の収益改善の可能性を検証するなど、感染症対策と公共交通利用の両立を目指した実証実験を2021年2月18日より開始します。

- 2019年度 観光MaaS
- 2020年度 生活MaaS
- バス・タクシー＋目的地のセット
- JRとバスのフリー切符

シームレス交通戦略推進会議の取り組み

- シームレスな公共交通に向けた改善
- 目的地と連携したMaaSの展開

北海道型運輸連合の検討



「北海道型運輸連合」に向けた検討（2021-2030）

各地域における利便性向上に向けた取組の実施から、隣接地域との地域間連携により相互連携エリアを拡大し、さらに生産性向上に向けた取組の検討を進めるなど、地域毎にステップアップしながら、**北海道全体で緩やかな連携を図っていく**こととしている。

STEP 1 中核都市等を中心に 関係者間の連携体制を構築

- ・十勝で設置している「シームレス交通戦略推進会議」をベースに、交通事業者をはじめ、観光・経済団体、行政機関等の連携体制を構築
- ・運輸連合のメリットや課題等の整理・共有

STEP 2 交通事業者間の連携による 利便性向上に向けた取組の推進

- ・ダイヤ接続の見直しや乗車場所の近接など、乗り継ぎ環境の改善
- ・観光施設や飲食店など目的地と公共交通を組み合わせた商品の造成
- ・複数の交通モード間で利用可能な共通切符の造成、MaaSの展開

STEP 3 相互利用エリアの拡大と 生産性向上の取組に着手

- ・隣接地域との地域間連携が進展し、相互利用できるエリアを拡大
- ・車両整備場や営業所の共同化、車両の統一化・共同調達、運行管理者等の兼任など生産性向上に向けた取組の検討・実施

STEP 4 連携が成熟してきた地域において 運輸連合に向けた検討を開始

- ・重複路線の統合や幹線と支線の役割分担による効率化
- ・ダイヤ調整による競合路線の見直し（等間隔運行・パターンダイヤ）
- ・共通運賃制度や運賃プール（収入の再配分）の運用

※交通（人流）と物流との融合も考慮しながら検討を進める。

北海道型運輸連合の検討

乗り継ぎ環境の改善と情報発信機能の強化



ダイヤの見直し 接続性を向上
デジタルサイネージやスマホを活用し 各交通モードの運行状況等を一元的に発信
乗車場所の近接による 利便性の向上

路線再編による利便性の向上



需要はあるが、
路線のないエリア



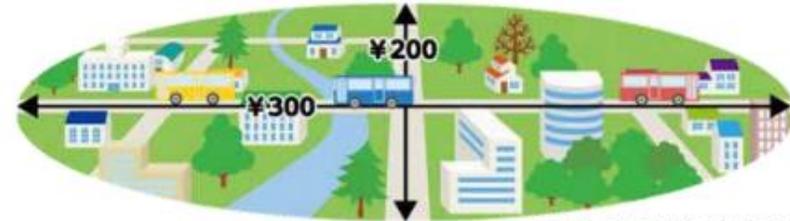
幹線と支線の
役割分担による効率化

ハブ&スポーク型の
ネットワーク再編

ダイヤの調整による競合路線の見直し
等間隔運行・パターンダイヤ (要運賃プール)

効率化により生まれた余力を
デマンド交通に配分し、地域の足を確保

共通運賃や共通フリーパスによる利便性の向上と周遊の促進



エリア内の複数の交通事業者間で
相互利用を可能に (ゾーン運賃)



施設の共同化等による生産性の向上



【A社】車両整備工場・営業所・運行管理者



【B社】車両整備工場・営業所・運行管理者



【C社】車両整備工場・営業所・運行管理者

【共同化】車両整備工場・営業所・運行管理者



車両整備工場や営業所の共同化による効率化

運行管理者の兼任や
IoT(ロボット)を活用した省人化

新幹線開業に向けて 北海道の交通を私たちはどうするか？

ネタ・技術はそろっている

どれだけ自分ごととして考えて、動いていくか？