

**北海道運輸局管内における  
交通シームレス化の在り方に関する調査等業務  
＜ 概 要 版 ＞**

令和2年3月  
北海道運輸局

# 1. 業務概要

## ◆業務件名

北海道運輸局管内における交通シームレス化の在り方に関する調査等業務

## ◆業務目的

高齢化社会を迎え公共交通の確保が重要となる中、北海道運輸局管内の地域間幹線系統の多くは利用客の減少による路線の減便、路線廃止等が行われ、生活交通の維持確保が危機的状況にあり、利用促進策として利便性の向上が必要である。

一方、乗合バス事業者の情報展開に注目すると、運行ダイヤ情報、予約等各社バラバラで展開されている他、他社を含めた乗継のみならず自社間での乗継においてもシームレスとは言えない状況であることから、地域間幹線系統において公共交通利用環境のうち利便性の向上を行うための調査を行う。

また、北海道を訪れる訪日外国人旅行者のうち海外個人客（F I T）は年々増加しており、F I Tにとっても二次交通となる地域間幹線系統が観光ニーズを取り込むことで利用者を増やし路線の維持・活性化を図る必要性から、旅行者の動向も合わせて調査を行う。

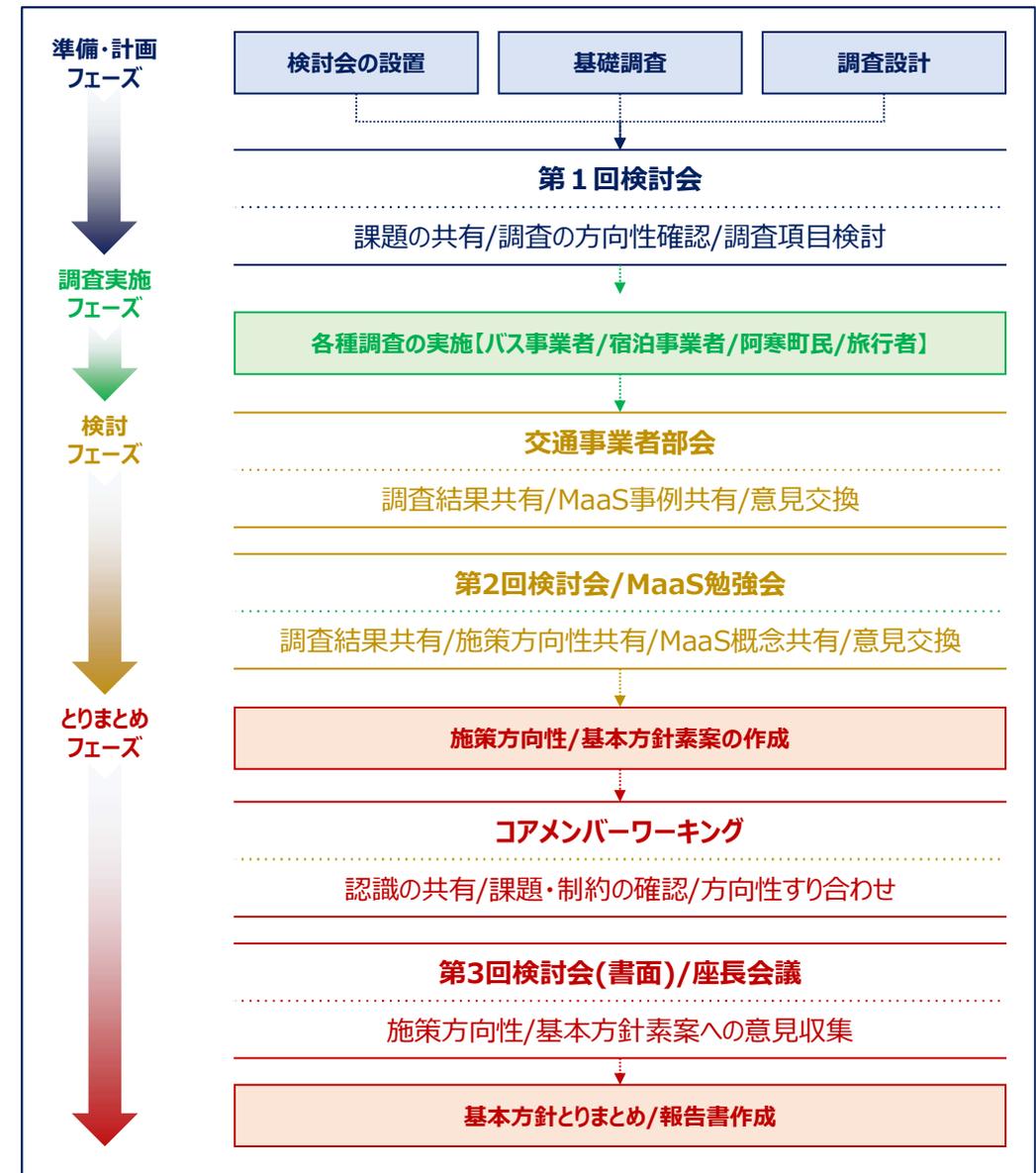
なお、釧路市阿寒湖温泉地区にある阿寒湖バスセンターは、地域間幹線系統の起終点である他、都市間バス、ツアーバス等の経由地でもあり一定程度のネットワークが出来つつあることから、多様な運行主体のバスが阿寒湖バスセンターに接続しているが、地域間幹線系統、都市間バス、ツアーバスが入り乱れダイヤ調整を含め最適化されおらず、地域間幹線系統との競争状態も発生している。そのため、同様の観光地を抱える地域間幹線系統の活性化を図るモデルケース、及び最適化を図るためのモデルケースとして適切であることから、調査対象地区として、釧路市阿寒湖温泉地区を想定している。

## ◆業務内容

- ア) 検討会 の開催
- イ) 釧路市阿寒湖温泉地区に関する公共交通等の基礎データ収集
- ウ) 公共交通のダイヤ最適化、情報提供、予約・決済手段の改善等、M a a S活用に向けた検討
- エ) 業務の打合せ

# 2. 業務フロー

・本年度事業のフローを以下に示す。



### 3. 調査検討概要 ▶ 基本方針記載内容

基礎調査	<p>◆<b>釧路市阿寒町の人口動態、釧路市および阿寒町の観光入込状況、阿寒町周辺の交通実態について調査</b></p> <p>→住民の高齢化や個人旅行者の増加により潜在的な公共交通利用ニーズが明らかとなった</p> <p>→阿寒周辺の交通は多様な路線が運行しているものの、釧路空港・JR釧路駅・阿寒湖バスセンターといった交通結節点間での利用が可能な路線は少なく、ネットワーク・乗降ルール等について最適化されていない状況といえる</p>
交通結節実態分析	<p>◆<b>釧路空港・JR釧路駅・阿寒湖バスセンターにおける、飛行機・JR・バスのダイヤ結節実態について分析</b></p> <p>→飛行機とバス路線、JR特急便とバス路線、阿寒湖バスセンターにおけるバス路線同士、に関して、待ち時間が長すぎたり、次の便に間に合わなかったりと、ダイヤの最適化が求められる</p>
阿寒住民アンケート	<p>◆<b>阿寒本町・阿寒湖温泉地区の住民を対象に、移動手段やバス利用意向等について調査</b></p> <p>→自家用車依存の高さ、釧路市市街地への移動ニーズの高さが明らかとなった</p> <p>→バス利用においては、運行経路、終発時間、乗継利便性、情報提供に関する改善が求められている</p> <p>→また、ネット予約対応、ネット事前決済、都市間バスの乗降可能化といった施策への理解が高い</p>
宿泊事業者アンケート	<p>◆<b>阿寒本町・阿寒湖温泉地区の宿泊事業者を対象に、従業員通勤実態・顧客移動実態等について調査</b></p> <p>→従業員の多くは阿寒湖温泉地区内に居住しており、阿寒線による通勤ニーズはほとんどない</p> <p>→顧客用の送迎バスを運行している施設もあり、路線バス等との連携による効率化の可能性がある</p> <p>→顧客の移動手段は、自家用車、送迎バス、貸切バス等と様々であり、継続的な調査が必要</p>
交通事業者アンケート	<p>◆<b>阿寒湖や釧路空港への乗り入れのあるバス事業者を対象に、サービス実態や各種課題に関して調査</b></p> <p>→WEB対応は進んできているが、予約非対応の空港連絡バスへのIT技術活用は進んでいない</p> <p>→MaaS実施については、多くの事業者が前向きな姿勢となっているが、課題も多く慎重な対応が必要といえる</p> <p>→都市間バスの乗降可能化については、デメリット部分の解消がカギとなる</p>
旅行者アンケート	<p>◆<b>釧路市内・阿寒本町・阿寒湖温泉地区で、旅行実態等を調査する対面アンケートを実施</b></p> <p>→道外客は釧路空港IN、海外客は新千歳空港INが多い状況が明らかとなった</p> <p>→自家用車やレンタカーの利用が多く、バス利用者が少ない実態が明らかとなった</p> <p>→旅行計画時のWEB情報の重要性、ホテルや航空券の事前予約決済割合が高いことが明らかとなった</p>
検討会・交通事業者部会	<p>◆<b>阿寒湖温泉地区に係る交通事業者(航空・鉄道・バス)・観光事業者・行政関係者による検討会を開催</b></p> <p>→第1回では、各事業者における課題や二次交通活性化に向けた意向、調査内容への意見をいただいた</p> <p>→交通事業者部会では、交通事業者より施策実施可能性等に関する具体意見をいただいた</p> <p>→第2回では、調査結果を共有し、二次交通利便性強化に向けた課題等に関する意見をいただいた</p> <p>→第3回(書面)では、基本方針素案に対する意見をいただいた</p> <p>⇒これらの検討会内容に基づき、「課題」や「施策実施上の留意点」を整理している</p>
MaaS勉強会	<p>◆<b>交通シームレス化に向けた重要な視点として、観光MaaSに関する勉強会を開催</b></p> <p>→スキーム構築にあたっての、観光客の行動特性や、近年のMaaS化に向けた動向について情報共有を行った</p> <p>→コストシェア・レベニューシェアなどの考え方などについて情報共有を行った</p> <p>※講師として、JTBCコミュニケーションデザインの黒岩氏を招へいしている</p>
コアメンバーワーキング	<p>◆<b>釧路空港～阿寒湖温泉間の交通シームレス化に深く係る関係者による議論の場を構築</b></p> <p>→事業者間の認識の齟齬や個別の課題、今後の方向性について意見交換を実施</p> <p>→路線活用に向けた協調方針や、情報提供におけるスケジュール上の課題なども明らかとなった</p>



基本方針の作成	
調査分析・検討内容を踏まえ、本年度事業のアウトプットとして交通シームレス化に向けた基本方針を作成した。基本方針は以下に示す内容で構成する	
背景と目的	生活交通と観光交通の双方における問題点を整理して事業実施の背景と目的を明確に示す
目指すべき姿・施策方向性の柱	交通シームレス化を進める上での目指すべき姿に基づいて施策方向性を性質・対象等で区分けして方針検討に向けた柱として据える
問題点・課題	対象エリアにおける交通サービス・観光サービスについて現状を整理し、交通シームレス化のあるべき姿との乖離(=課題)を抽出する
施策実施上の留意点	課題解決に向けた施策実施にあたって制度上の課題やステークホルダー間の意識差といった留意点について整理する
基本方針	背景と目的/柱/課題/留意点等を踏まえて交通シームレス化を進めていく上での基本方針をとりまとめる
施策メニュー	基本方針に紐づけられる具体的な施策検討に向けて先行事例や検討会意見を踏まえて施策メニュー例を示す

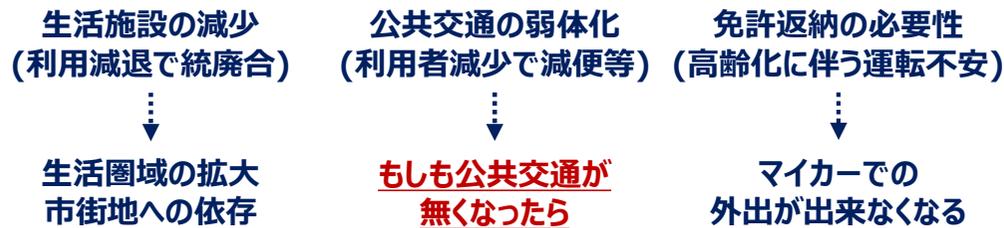
※ p.21～p.23 : 検討会・コアメンバーワーキング等の意見概要

p.3～p.19に基本方針記載内容を示す

## 4. 基本方針 — 【背景と目的】

### 《住民生活視点》

#### 人口減少・高齢化



『生産空間』での日常生活困難

社会減(転出)の増加・更なる人口減少  
労働力(観光産業従事者)の減少

### 《観光産業視点》

#### 観光立国の推進

- ← 道内7空港民営化への期待  
(航路/便数増加、空港間連携)
- ← 邦人消費減少可能性  
(2025年問題、若年層低所得化)

#### 観光客(道内/道外/海外)へのアプローチ

【問題点】  
脆弱な  
受入体制  
(交通)

- 一次交通と二次交通の連携不足
- 二次交通ネットワークの不足
- 二次交通間の連携不足
- バスセンター等の交通ハブの機能不足
- アクセス交通の量的不足
- 異分野間連携の不足
- 交通情報プラットフォームの未確立
- 観光産業従事者の減少可能性

<短期的>  
観光周遊/観光消費の  
減少可能性(機会ロス)

<中長期的>  
観光不便地域という評価  
ブランドイメージの損失

▶ 観光需要の取込で公共交通利用者増へ

▶ 二次交通強化で観光周遊利便性強化

目的

公共交通利用者増及び観光周遊促進を目的として  
二次交通利便性強化に向けた交通シームレス化の基本方針を設定する

## 4. 基本方針 — 【交通シームレス化の目指すべき姿と施策方向性の柱】

### 交通シームレス化の目指すべき姿

交通ネットワークが時間的にも空間的にも継ぎ目なく繋がっており、エリア内外の円滑な観光周遊移動が実現されている

観光周遊における各サービスと交通サービスが一連のプロセスで提供され、利用時及び料金支払い時の手間が極小化されている

観光情報と交通情報が一体的に提供かつ提案され、旅前から旅中にかけて円滑な情報収集が実現されている

交通と観光のステークホルダーが積極的かつ迅速なシームレス化を実施するための制度や補助等が整備（または整理）されている

#### 交通網のシームレス化

- ①一次交通と二次交通のシームレス化
  - ・空港/鉄道駅からの二次交通網の見直し
  - ・観光重点便の運行とサービス検討
- ②二次交通と二次交通のシームレス化
  - ・ハブの整備
  - ・ハブへのアクセス強化
  - ・ハブ & スポーク周遊の促進
  - ・乗継地点での案内機能の強化
  - ・ダイヤの調整・最適化
  - ・各モード間の接続強化

#### サービスのシームレス化

- ③料金支払いのシームレス化
  - ・乗継割引や支払一括化の導入
  - ・支払方法のデジタル化・ネット化
    - ICカード、電子マネー、スマホ決済
    - クレジット決済、事前決済 etc.
- ④横断的なチケットの企画販売
  - ・ルート間・モード間の横断的チケット
    - 航空券×空港連絡バスチケット
    - 鉄道チケット×路線バスチケット
    - ツアーバスサブスクチケット etc.
  - ・異業種間の横断的チケット
    - 宿泊券×交通系チケット
    - 飲食クーポン×交通系チケット
    - 観光ガイド×交通系チケット etc.

#### 情報提供のシームレス化

- ⑤現地情報機能の強化
  - ・ユニバーサルサインの導入
  - ・多言語化の推進
  - ・乗継地点での案内機能の強化
- ⑥総合サイト等の確立（MaaS）
  - ・サービス情報のオープン化
  - ・他業種情報の一元化
  - ・検索-予約-決済の一元化(MaaS)
  - ・統合サイトの在り方検討
    - 新規構築or既存サイト活用
  - ・運営コストの在り方検討
  - ・サービス情報の相互利用
  - ・利用データ活用によるサービス向上

#### シームレス化に向けた各種支援の実施

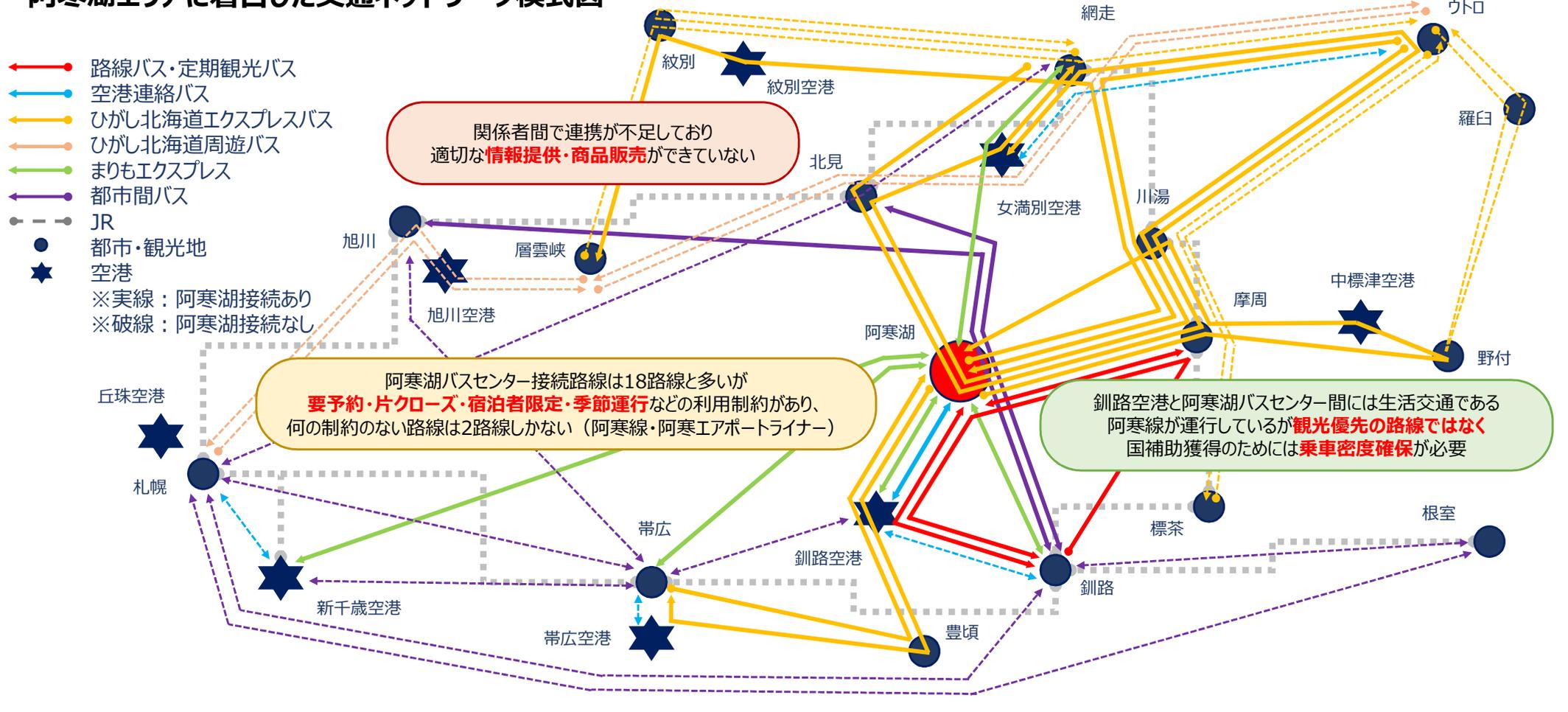
- ⑦課題解決に向けた対応
  - ・現行制度等の課題整理
  - ・課題解決に向けた実証実験実施
    - 高速バス乗降制限緩和
    - 旅客荷物のホテル直送
- ⑧各種補助・支援の推進
  - ・各種補助事業等の整理・活用
    - 観光振興に関する補助事業
    - ハブ整備に関する補助事業
  - ・システム導入に関する技術的支援

フォー

施策方向性の柱に基づいて基本方針を検討していくため  
現状整理・課題抽出と合わせて施策実施上の留意点について整理する

## 4. 基本方針 — 【ひがし北海道エリアにおける交通シームレス化に関する「3つの課題」】

阿寒湖エリアに着目した交通ネットワーク模式図



### 課題 1：アクセス交通

- 1-①：交通結節点での乗継性課題
- 1-②：荷物過多による輸送力課題
- 1-③：阿寒線の採算性課題

### 課題 2：観光ハブ機能

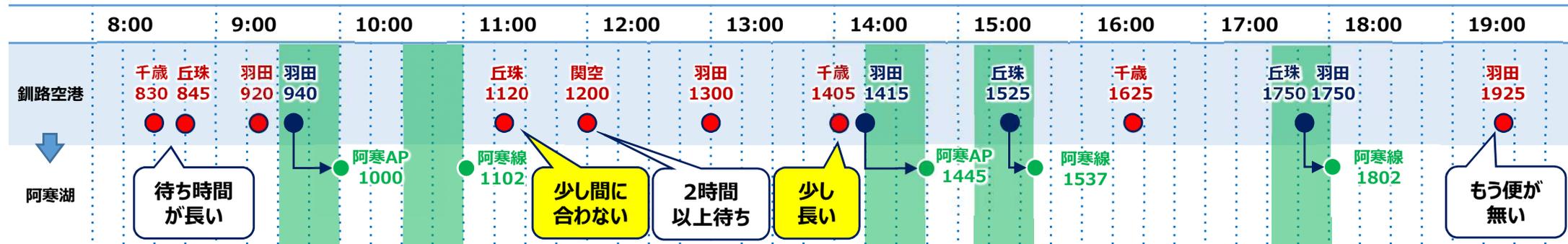
- 2-①：観光ハブの在り方に関する課題
- 2-②：都市間バス乗降ルールに関する課題
- 2-③：手ぶら観光促進に向けた課題

### 課題 3：サービス連携

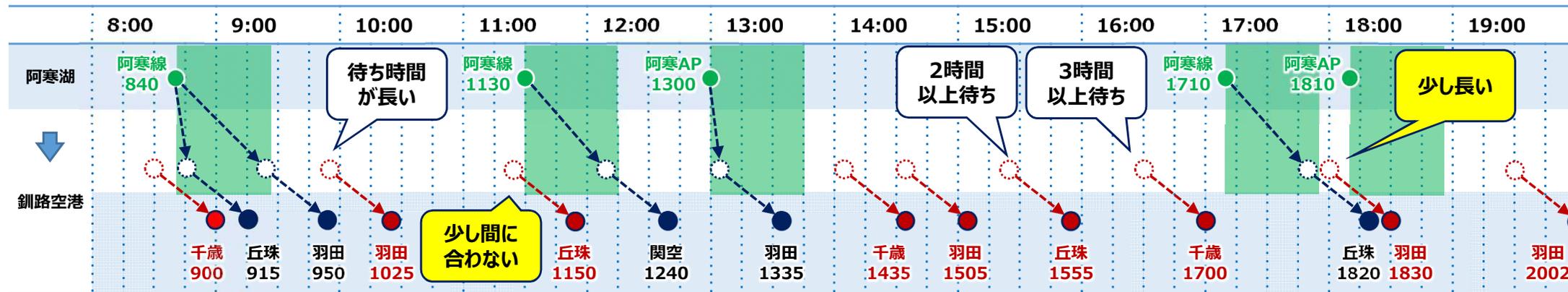
- 3-①：一体的販売促進等に関する課題
- 3-②：WEBサイト・MaaSアプリに関する課題
- 3-③：整備・運用の在り方に関する課題

## 4. 基本方針 — 【課題1-①：交通結節点での乗継性課題】

◆乗継実態の一例：釧路空港～阿寒湖間の一次交通と二次交通の乗継状況



・**適切待ち時間を30分**とすると、赤丸の航空便は阿寒湖行きのバスに**間に合わない**または**待ち時間が長すぎる**状態（適切なダイヤとは言えない）



・**搭乗手続き開始を離陸時間の30分前まで（白丸の時刻＝空港に到着していなければならない時間）**とした場合、赤丸の航空便には阿寒湖からのバスが**間に合わない**または**待ち時間が長すぎる**状態（適切なダイヤとは言えない）  
※搭乗手続き開始まで+45分は飲食や買物等によって空港内で待てる時間であると設定

黄色吹き出しの便は  
少しのダイヤ改善で対応できる可能性あり

- 現状のバス交通は生活利用を想定したダイヤ設定のため、観光二次交通としての乗継利便性が低い
- アクセス交通における観光利便性を強化するためには乗継ダイヤの最適化が求められる
- また、待ち時間の満足度向上に向けた施設内機能強化も合わせて実施する必要がある

## 4. 基本方針 — 【課題1-②：荷物過多による輸送力課題】

### ▶FIT増加で旅客荷物による 座席占有・通路封鎖等の問題が発生している

- ⇒本来の輸送能力を発揮できない
- ⇒増発等により追加費用が発生する
- ⇒利用者に「必ず乗れる」という安心感を与えられない
- ⇒一般住民の利用離れも懸念される
- ⇒荷物積み下ろし等によるタイムロス…遅延発生の可能性
- ⇒ピークとノンピークの差があるため車両確保等の通年対応がしづらい



写真：阿寒線通路の状況



写真：阿寒線入口の状況

### 対応案①：阿寒線へのリムジン車両導入 ⇒ 可能ではあるがバリアフリー法の観点から除外認定が必要

- ・公共交通移動等円滑化基準 ⇒ 公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入する際の義務基準
- ・バリアフリー整備ガイドライン ⇒ 上記基準に体操する整備の在り方を具体的に示した目安  
(乗降口のノンステップ化・ワンステップ化、車椅子スペースの確保、等)

### 対応案②：阿寒エアポートライナー（リムジン車両を使用）の増便

- ・地域間幹線系統ではない ⇒ 国・道からの補助がないため市町村等による負担が必要
- ・阿寒線の生産性向上に繋がらない ⇒ 別の路線として運行しているため利用者数は別カウント  
⇒ 阿寒線利用者の差別化が必要

※ただしバリアフリー除外認定を受ければ、阿寒線にリムジン車両の導入も可能である

- 観光ピークシーズンにおいては荷物による座席占有等によって輸送力が著しく減少する（バス・JR）
- 荷物課題解決に向けた実証実験や新サービスの検討が必要

## 4. 基本方針 — 【課題1-③：阿寒線の採算性課題】

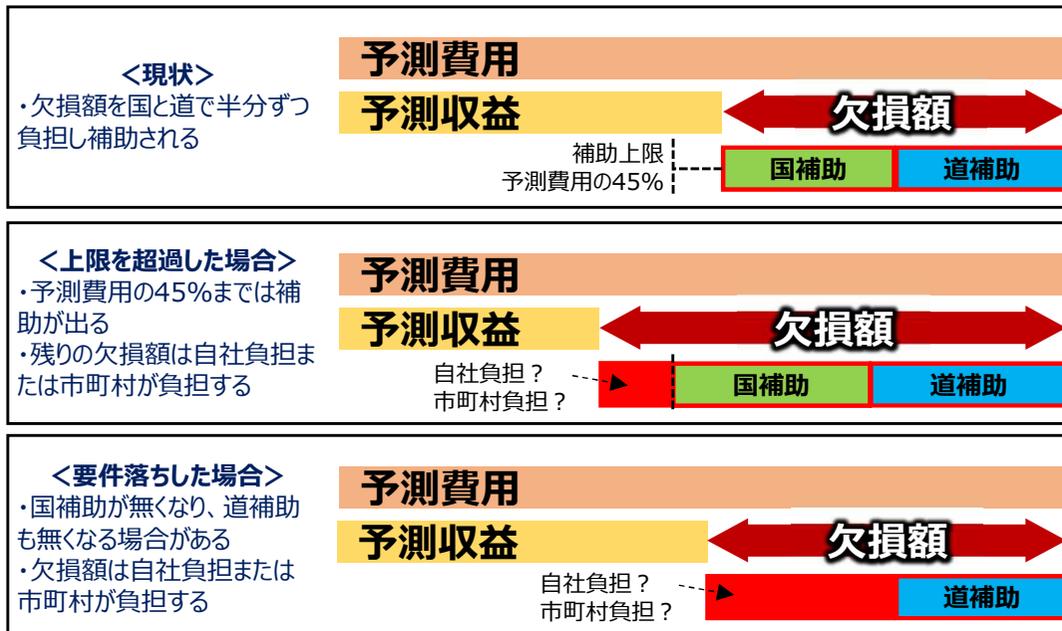
### ◆ 阿寒線の実態

- ・国・道からの補助を受けて運行している
- ・単独で採算は取れていないが必要な路線といえる（以下の要件）
- ・以下の要件を満たすことで補助を確保し運行継続すべき路線

**補助要件 i：中心市と周辺の過疎自治体等の複数市町村を結ぶ路線**

**補助要件 ii：計画運行回数が3回以上（3往復以上）**

**補助要件 iii：便あたり乗車人数（乗車密度）が5人以上である**



### ◆ 釧路市街地～阿寒湖間の増便について

(現状)

①計5往復/日（阿寒線3往復+阿寒エアポートライナー2往復）  
(増便のパターン)

①阿寒線の増便

→乗車密度低下の可能性

②阿寒エアポートライナーの増便

→阿寒線との競合+運行経費負担増

③都市間バス等の乗降可能化

→阿寒線との競合+運用上のリスク・負担の増加

当該区間の増便（実質的増便）によって  
阿寒線補助要件落ちのリスクが発生する

空港アクセスや観光路線の拡充に向けた  
増便や他路線の利用可能化による競合発生に対し、  
利用の差別化や利用促進等による  
阿寒線利用者数（乗車密度）の確保が必須

- 阿寒線は阿寒湖温泉地域住民の生活の足であり「守るべき交通」であり、国・道からの補助を受けている
- 釧路空港～阿寒湖温泉間の増便等の施策実施は、阿寒線の補助要件を満たしながら進める必要がある
- 当該区間のアクセス性向上においては阿寒線の乗車密度を確保する必要がある

## 4. 基本方針 — 【課題2-①：観光ハブの在り方に関する課題】

### 現状の阿寒湖バスセンター



- ・バス待機場は広いが待合施設は簡素
  - ・ネットワーク案内が簡素かつ不足
  - ・時刻表も最終地情報しか掲載されていない
  - ・その他施設も少なく利便性が低い
- ⇒“バスの待機場場 + 待合室”というレベル

### 広域観光周遊における交通ハブに必要な機能

#### 結節点機能



- ・複数路線が結節（ネットワーク性の創出）
- ・待ち時間が最小（ダイヤが最適化されている）
- ・移動負担が最小（上下移動・横断等が不要）
- ・休憩機能の設置（ベンチや屋根等の設置）
- ・情報機能の設置（路線ごとの時刻表）

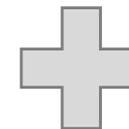
写真：埼玉県ときがわ町・イーグルバスのハブ

#### 案内所機能



- ・観光地情報の集約（ひがし北海道全体）
- ・路線情報の集約（二次交通・三次交通まで）
- ・チケット等販売機能（キャッシュレス対応も）
- ・応相談可能な人員配置（提案可能）
- ・多言語対応

写真：交通案内所（交通コンシェルジュ）@金沢駅



#### 他にも必要な機能を検討していく必要あり

##### ◆旅行者の特性を意識

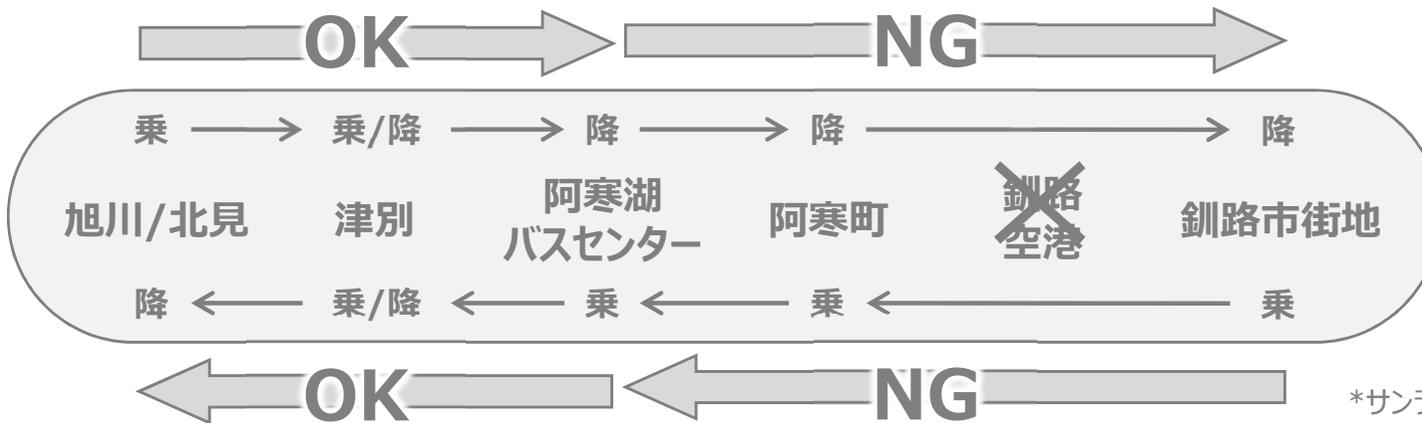
- ・目的地に初めて行く
- ・寄道（ワンモア観光）の可能性
- ・定時性の優先度低い（至ホテル）
- ・定時性の優先度高い（至空港）…

##### ◆ハブの立地特性を意識

- ・阿寒湖畔は観光地そのものでもある  
⇒滞留・消費・宿泊を促すダイヤ設定
- ・釧路空港に近接  
⇒荷物課題解決に資する機能強化

- 阿寒湖バスセンターは現状において観光ハブとしての利便性を有していない
- 単なる交通ハブではなく、「観光ハブ」として必要となる機能を整理し、その整備に向けた検討が必要

## 4. 基本方針 — 【課題2-②：都市間バス乗降ルールに関する課題】



- ・阿寒湖地点で考えると  
以北には行けるが釧路には行けない
- ・以北の人は阿寒湖に行けるが  
釧路の人は阿寒湖に行けない
- ・釧路空港には立ち寄っていない  
⇒観光周遊には活用しにくいルール

\*サンライズ旭川釧路号と特急釧北号が1日2往復ずつ運行している

### 都市間バスの広域観光周遊活用における制約

#### 「片クローズ解消」や「空港立ち寄り」における課題

- ▶ 1 運転手における連続運転時間は4時間まで … 路線長延伸/運行時間増大は容易ではない
- ▶ 車両運用はギリギリのタイムスケジュール … 同上
- ▶ 運賃設定の改定必要性 … 阿寒湖～釧路市街地間の利用可とした場合、阿寒線と同運賃とする必要あり
- ▶ 阿寒線との競合可能性 … 同運賃の場合、より快適な都市間バス利用にシフトして阿寒線利用減の可能性あり
- ▶ 同便同座席の区間別複数人利用 … 清掃やアメニティ再配置など運転手負担の増加

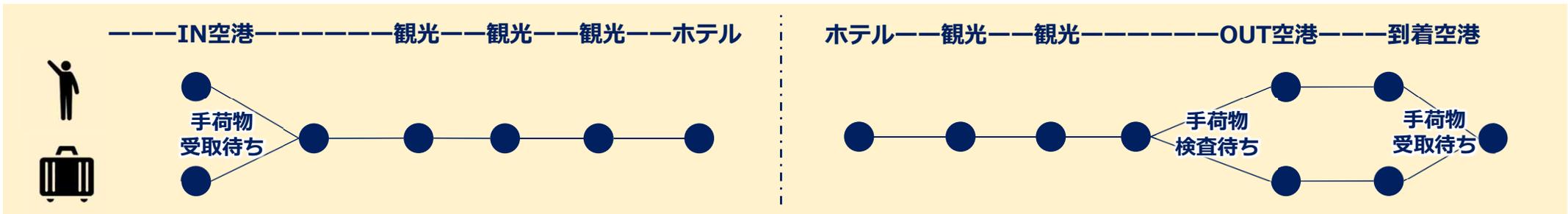
※サンライズ旭川釧路号の場合  
 ・路線時間：7時間15分～25分  
 ・復路運行開始までの猶予：10分～20分

「片クローズ解消」や「空港立ち寄り」によるネットワーク強化・貨客混載等を実施するには、路線変更（フィーダー化）や運転手及び車両運用のタイムスケジュール改正が必要であり、実現のため実証実験を実施する必要

- 都市間バスの片クローズ解消によって、阿寒湖バスセンターでのハブ&スポーク周遊への活用が期待される
- 片クローズ解消に向けて実証実験等によるニーズ検証・課題検証を行うことが必要

## 4. 基本方針 — 【課題2-③：手ぶら観光促進に向けた課題】

### 【旅客と手荷物の動きの実態】

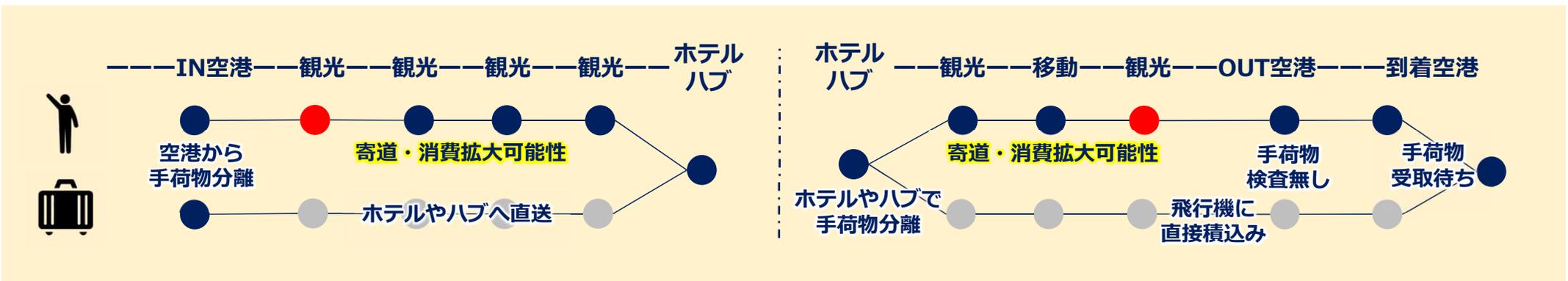


### 【観光客増加による手荷物問題の悪化】

- ▶ [旅客心理] 手荷物が多い ⇒ レンタカーを使いたい ⇒ カウンター混雑 ⇒ 時間浪費 ⇒ 観光機会ロス
- ▶ [空港運営] 手荷物が多い ⇒ 検査時間長大化 ⇒ チェックイン時刻前倒し ⇒ 時間浪費 ⇒ 観光機会ロス



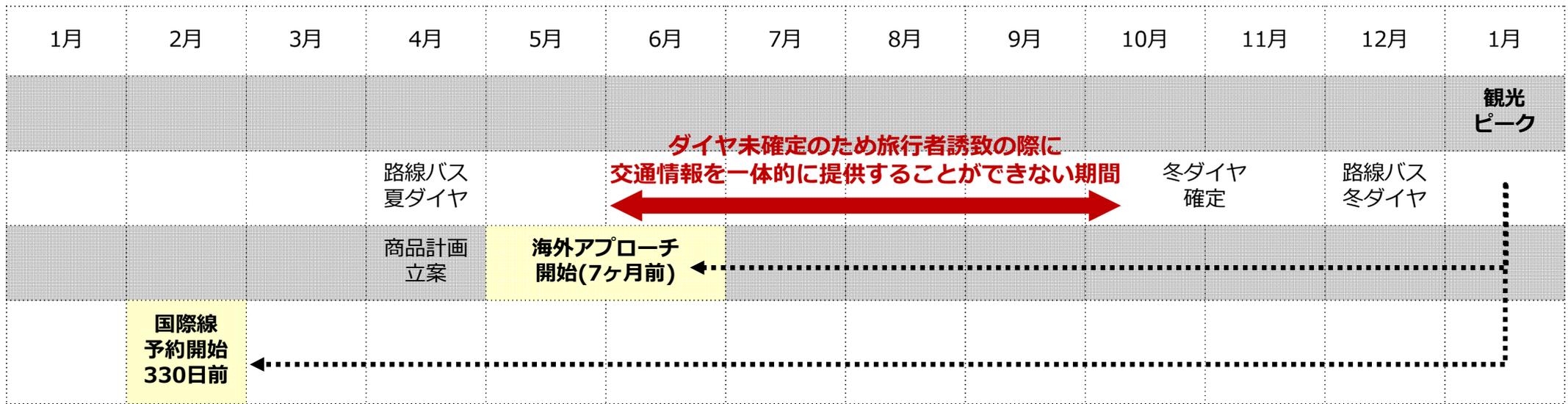
### 【旅客と手荷物分離による可能性】



- 大型手荷物の落ち運びによって観光機会ロスが発生していることが想定される
- 空港からホテルやハブへ荷物を直送する仕組みを検討し、手ぶら観光促進による消費・周遊拡大が求められる

## 4. 基本方針 — 【課題3-①：一体的販売促進等に関する課題】

## 【路線バスダイヤと旅行者アプローチのスケジュール概要】



※国内線予約開始：原則2か月前から、国際線予約開始：最長330日前から

- ・旅行者誘致（特に海外向け）はピークシーズンの半年以上前から動いている（観光部門）
- ・一方で交通情報の開示はダイヤ確定まで実施されていない状況となっている

→旅行者誘致時点で交通情報を一体的に提供することで利用伸長が見込める

→バス利用方法やバス乗車中のマナーも合わせて周知することで、利用改善も期待される

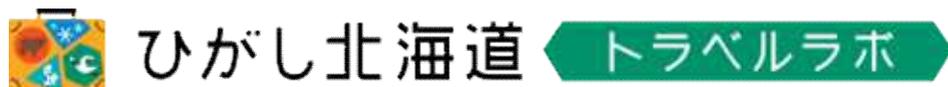
→航空券等との一体的チケット販売・一体的料金徴収ができれば、貨物料金の徴収や利用増加に繋がる可能性がある

⇒ダイヤが確定していなくとも、暫定情報のオープン化ができれば旅行者誘致には活用可能といえる

- 旅行者誘致・販売促進時点において、交通ダイヤが確定していないため公共交通と一体的となった旅行商品の販売・情報提供ができない状態にある
- ダイヤ確定前からの情報提供・販売の対応方法を確立させ、一体的な対応による利用促進が求められる

## 4. 基本方針 — 【課題3-②：WEBサイト・MaaSアプリに関する課題】

### 観光情報サイト



モデルコース等を示し観光意欲を促進するものは多いが  
「利用したい⇒予約・決済」をサポートするものは少ない

↓  
ひとつずつ旅程を組み立てなければいけない

### MaaSアプリ



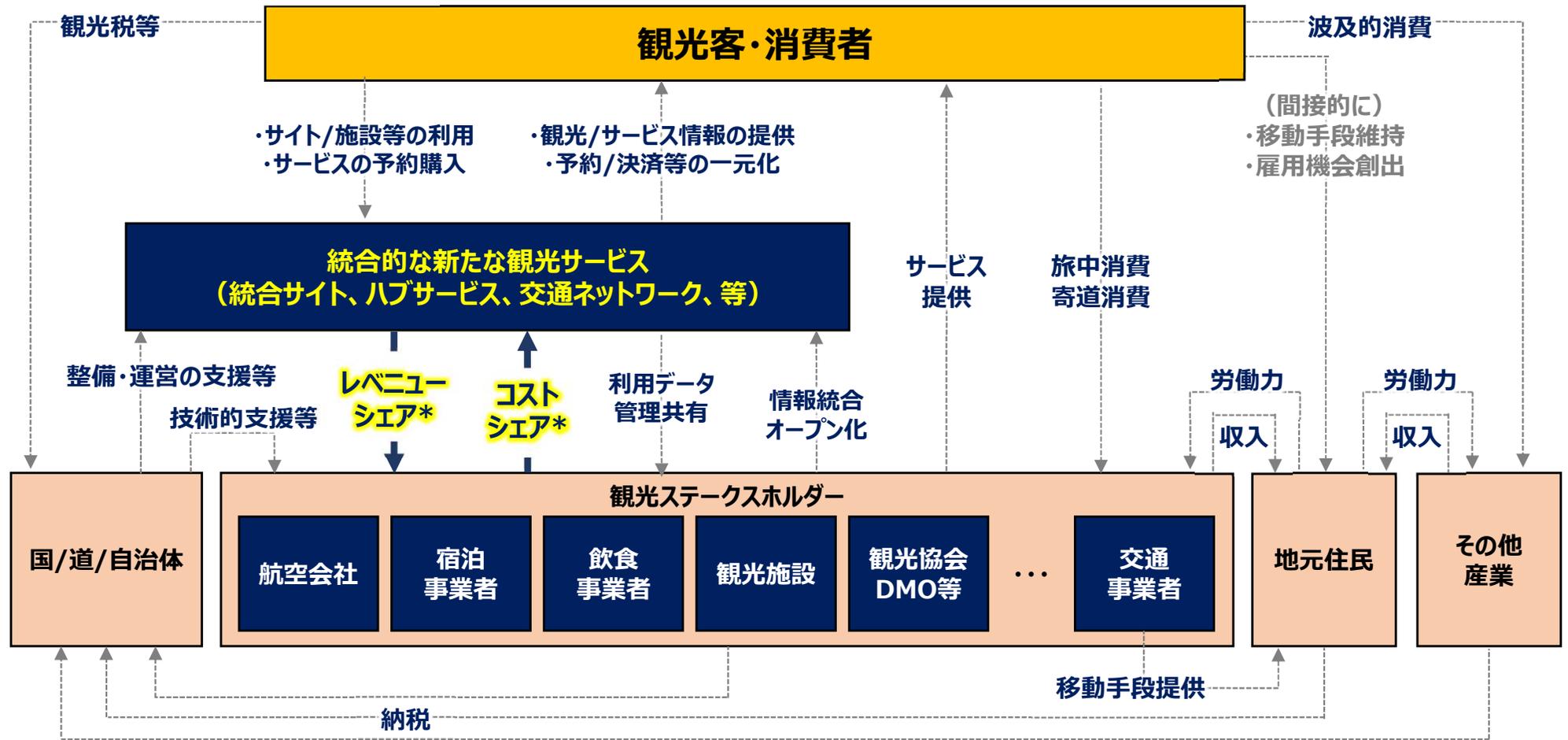
既存アプリは多数存在しており  
全国で広く利用できるものは少ない

↓  
観光地別に毎回アプリ取得が発生？

- 現状では観光情報サイトやMaaSアプリが乱立している状態にある
- 横断的な情報検索から予約・決済までを一元的に実施可能なサイト・アプリの確立が求められる
- また、サイトやアプリの一元化や整備方法・運用方法等に関する検討が必要

## 4. 基本方針 — 【課題3-③：整備・運用の在り方に関する課題】

<コストシェア・レベニューシェアのスキーム例>



\*レベニューシェア = 収益の分配、\*コストシェア = 費用分担

- 観光ハブやMaaSサイト等の整備・運営は、旅行者利便性を高める有効な施策となるが、その整備コストの負担方法や一体的チケット販売における売上の取り扱いに関する取り決めが必要
- 施策実施に向けてコストシェア・レベニューシェアの在り方に関する検討が必要

## 4. 基本方針 — 【施策実施上の留意点】

	課題	目指すべき姿	施策実施上の留意点	
1-①	交通結節点での乗継性課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空便やJR特急便などの観光利用の多い一次交通から二次交通へのシームレスな乗継が実現されている</li> <li>空港やJR駅等での待ち時間を有意義に過ごせる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活ニーズとの兼ね合いを踏まえたダイヤ設定</li> <li>観光ニーズ検証・事業者間協議に基づくダイヤ検討</li> </ul>	
1-②	アクセス交通	荷物過多による輸送力課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行者荷物による座席や通路の占有がなく、バス路線やJR便が本来の輸送力を十分に発揮できる</li> <li>荷物による不便がなく旅行者が快適に移動できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー法や車両運用上の制約</li> <li>手荷物分離のニーズ検証や不安解消</li> <li>物流事業者や荷物受取スタッフ等の協力可否</li> </ul>
1-③		阿寒線の採算性課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行者ニーズの取込によって阿寒線の採算性が向上し、阿寒町における生活交通が維持確保される</li> <li>補助要件である乗車密度5人/便が確保される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>増便による乗車密度低下の回避</li> <li>同一区間の競合発生による利用者減少回避</li> <li>乗車密度を維持しながらサービス改善</li> </ul>
2-①	観光ハブ機能	観光ハブの在り方に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひがし北海道エリアの交通のハブとしてシームレスなネットワークが繋がっていることに加えて、観光のハブとして案内機能や娯楽機能など必要な機能が整備されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>即時乗継だけではなく阿寒湖での滞在も生み出すダイヤやネットワークの構築</li> <li>観光ハブに求められる機能を幅広い観点から検討</li> </ul>
2-②		都市間バス乗降ルールに関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間バスを活用したハブ接続が可能となっており、既存の交通資源を最大限に生かしたハブ&amp;スポークのネットワークが形成されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手のハンドル時間や車両運用上等の制約</li> <li>小距離利用による収益悪化の回避</li> <li>都市間バス収益最大化に向けたシステム検討</li> </ul>
2-③		手ぶら観光促進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホテルやハブでの手荷物預かり・受渡しが可能となっており、一次交通利用前後の手ぶら観光が可能となっている</li> <li>手荷物運搬の手数料収入を得られる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インタウンカウンターシステムの導入可否検証</li> <li>手荷物分離のニーズ検証や不安解消</li> <li>物流事業者や荷物受取スタッフ等の協力可否</li> </ul>
3-①	サービス連携	一体的販売促進等に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行者誘致時点で観光・宿泊・飲食・交通などのすべての情報がオープン化されており一体的な情報提供・商品販売が可能となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ未確定時点での暫定情報開示可否</li> <li>ダイヤ変更時の対応可否・対応方法の検討</li> <li>※ダイヤ以外のサービス・商品も同様</li> </ul>
3-②		WEBサイト・MaaSアプリに関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道全体でひとつのWEBサイト・MaaSアプリでの情報提供・サービス提供が確立されている</li> <li>利用データの再活用によりサービス向上が図られている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乱立するWEBサイトやMaaSアプリの整理や統合</li> <li>WEBサイト・MaaSアプリ確立に向けた様々な手法・手段の検討（新規構築/OEM提供/etc.）</li> </ul>
3-③		整備・運用の在り方に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅広いステークホルダーによるコストシェアにより公平・公正な整備・運用が実施されている（ハブやサイトなど）</li> <li>レベニューシェアの仕組みが確立され一体的商品販売が活発に実施されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コストシェア・レベニューシェアの概念・文化の周知</li> <li>利害関係や役割の整理</li> <li>主幹事業者の選定または設立</li> </ul>

## 4. 基本方針 ー 【基本方針】

### 【旅行者の動き】



### 【基本方針1】 ゲートウェイと観光地間におけるストレスフリーなアクセス交通の実現

- IT技術活用によるストレスフリーな利用の実現（ネット予約やキャッシュレス決済など）
- 事業者間協議による乗継時の待ち時間の最適化（適切な待ち時間の設定、観光重点便の設定など）
- 増便や他路線活用による運行頻度の向上検討（増便リスクの検証、他路線活用可否の検証など）
- 手荷物分離による快適性向上・輸送力向上（インタウンカウンターを設置、ゲートウェイからの荷物直送など）
- 阿寒線の生産性向上（乗車密度の確保、囲い込みによる利用者増）

### 【基本方針2】 交通結節点の機能強化とネットワーク整備による旅中シームレスの実現

- 交通結節点に求められる機能・サービスの検討・整理（多様なステークホルダーからの意見収集、事例収集）
- 分かりやすく利用しやすい二次交通ネットワークの構築（利用制約の整理、情報提供方法の改善など）
- ハブ&スポーク周遊の推進（都市間バスの片クローズ解消の実証実験、ツアーバスサブスクの推進など）
- 案内機能の充実・多言語化の実施（デジタルサイネージの設置やコンシェルジュの配置など）
- 滞在と乗継の双方に対応できる運行ダイヤの検討（モデルプランを踏まえた検討・協議）
- 待ち時間の有意義化に向けた施設機能の充実（飲食店・土産物店・足湯・他）
- 手荷物対応を可能とする施設機能の充実（インタウンカウンター対応の実証実験やニーズ調査の実施）

### 【基本方針3】 横断的なサービス連携・観光MaaS実装による旅前シームレスの実現

- 観光に係る一連のサービス情報のオープン化推進
- 一体的情報提供や商品販売の促進
- 北海道観光のまとめサイト構築
- 検索・予約・決済をワンストップで実施可能なMaaSアプリ（サイト）実装に向けた検討（新規構築やOEM提供など）
- ステークホルダーにおける利害関係や役割の整理
- コストシェアの在り方検討
- レベニューシェアの在り方検討
- 道内他地域における取組との連携・連動

## 4. 基本方針 — 【施策メニュー（例）】

## 基本方針1：ゲートウェイと観光地間におけるストレスフリーなアクセス交通の実現

実施区分	具体例	必要な対応
IT技術活用による ストレスフリーな利用の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港連絡バスの予約可能化</li> <li>航空券とバスチケットの一体的商品企画</li> <li>キャッシュレス決済への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約対応可否の検証（実証実験）</li> <li>航空会社との協議（実証実験）</li> <li>機材等導入に向けた支援検討</li> </ul>
事業者間協議による 乗継時の待ち時間の最適化	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤの最適化</li> <li>観光重点便の設定</li> <li>待合施設の機能充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空便、JR便の観光ニーズの整理</li> <li>事業者間協議 →適切な待ち時間設定、重点化すべき便の選定</li> <li>必要な機能の検討、整備に向けた補助事業等への応募</li> </ul>
増便や他路線活用による 運行頻度の向上検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿寒線の増便</li> <li>阿寒エアポートライナーの増便</li> <li>都市間バスの空港立ち寄り</li> <li>路線再編検討、フィーダー化検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿寒線輸送密度確保に必要な利用者数の把握</li> <li>運行費用補助の検討（観光セクターによる拠出等）</li> <li>都市間バス片クローズ解消の実証実験</li> <li>生活ニーズを踏まえた交通ネットワークの検討</li> </ul>
手荷物分離による 快適性向上・輸送力向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲートウェイからホテルやハブへの荷物直送</li> <li>ホテルやハブでの貨客分離</li> <li>ホテルやハブから到着先空港への荷物直送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インタウンカウンターによる貨客分離の実証実験</li> <li>航空券購入時の荷物取扱選択システムの構築</li> <li>空港以外での荷物預かり及び到着空港での引き渡し可否の確認・実証実験</li> </ul>
阿寒線の生産性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約対応可能化による囲い込み</li> <li>航空券との一体的販売による囲い込み</li> <li>荷物課題解消による座席開放(輸送力向上)</li> <li>貨客混載による収益獲得</li> <li>一般客利用時のデマンド化</li> <li>観光業界等とのコストシェア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約対応時の課題整理</li> <li>予約システムの構築検討</li> <li>航空券購入時の阿寒線利用選択システムの構築</li> <li>荷物課題の解消</li> <li>一般客のデマンド利用ニーズ・課題の整理</li> </ul>

## 4. 基本方針 — 【施策メニュー（例）】

## 基本方針2：交通結節点の機能強化とネットワーク整備による旅中シームレスの実現

実施区分	具体例	必要な対応
交通結節点に求められる機能・サービスの検討・整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港、JR駅、観光ハブのそれぞれに求められる機能・サービスの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者（一般住民、旅行者）ニーズの把握</li> <li>・ 関係者による協議・検討</li> </ul>
分かりやすく利用しやすい二次交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用制約の整理</li> <li>・ ターゲットに応じた情報提供方法の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者（主に旅行者）ニーズの把握</li> <li>・ 交通ネットワークの整理</li> <li>・ 観光・宿泊・飲食・交通の情報オープン化</li> </ul>
ハブ&スポーク周遊の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市間バスの活用</li> <li>・ ツアーバスサブスクの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市間バスの片クローズ解消に向けた実証実験</li> </ul>
案内機能の充実 多言語化の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デジタルサイネージの設置</li> <li>・ 観光コンシェルジュの配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 情報の多言語化</li> <li>・ 整備費用の捻出</li> </ul>
滞在と乗継の双方に対応できる運行ダイヤの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 接続ダイヤの最適化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モデルプランを踏まえたダイヤ設定の検討</li> <li>・ 適切な待ち時間の検討</li> </ul>
待ち時間の有意義化に向けた施設機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飲食店・土産物店等の施設強化</li> <li>・ 足湯等のコンテンツ整備検討</li> </ul>
手荷物対応を可能とする施設機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インタウンカウンターの設置</li> <li>・ 手荷物分離サービスの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 手荷物分離に対するニーズ調査</li> <li>・ インタウンカウンターを活用した手荷物分離の実証実験</li> </ul>

## 4. 基本方針 — 【施策メニュー（例）】

## 基本方針3：横断的なサービス連携・観光MaaS実装による旅前シームレスの実現

実施区分	具体例	必要な対応
観光に係る一連のサービス情報のオープン化推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ダイヤ情報のGTFS対応推進</li> <li>宿泊・飲食等のサービス情報オープン化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カテゴリ別のデータフォーマット作成</li> <li>情報開示ルールの整理</li> <li>情報提供者の収集</li> </ul>
一体的情報提供や商品販売の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種サービス情報の早期開示</li> <li>一体的な商品企画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>暫定情報の活用方法の検討</li> <li>ダイヤ申請ルールの見直し等</li> <li>レベニューシェアの在り方検討</li> </ul>
北海道観光のまとめサイト構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報サイトの統合</li> <li>リンクによるサイト間連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種サイトの役割整理</li> <li>予約・決済対応可能なサイトの抽出</li> </ul>
MaaSアプリ(サイト)実装に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針の検討</li> <li>-MaaSサイト等の新規構築</li> <li>-OEM提供によるMaaS化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事例収集</li> <li>既存サイト・アプリの整理</li> </ul>
ステークホルダーの利害関係や役割の整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>送客フローの整理</li> <li>サービスコストの整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係事業者の整理</li> </ul>
コストシェアの在り方検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>コストシェアに向けた協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関連事業者の整理</li> <li>観光ハブ整備・運営コストの算出</li> <li>MaaSサイト等の整備・運営コストの算出 …等</li> </ul>
レベニューシェアの在り方検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>レベニューシェアに向けた協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一体的商品の企画</li> <li>レベニューシェアのノウハウ周知</li> </ul>
道内他地域における取組との連携・連動	<ul style="list-style-type: none"> <li>他地域と連携した商品販売</li> <li>他地域と連動したPR活動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他地域事例の整理</li> <li>他地域を含めた検討の場づくり</li> </ul>

## 5. 今後の展開

### まとめ

本事業では、阿寒湖温泉地区をモデル地区として、交通シームレス化の在り方に関する調査・検討を行い、基本方針を作成した。当該地区は、生活路線である地域間幹線系統の阿寒線が運行していること、道内有数の観光地であること、ひがし北海道という広域なエリアにおけるバス交通の交差点になっていること、といった特徴があり、多様なバス交通が様々な目的で結節している。これらのバス交通のシームレス化を図り、運行の効率化・利便性向上を目指す上では、生活交通をどのようにして守るか、観光利便性をどのように高めるかという観点が重要となる。

### 考察

ひがし北海道におけるバス交通や観光に係るステークホルダーによる検討会では、航空便やJR便からの二次交通の輸送力強化やICT活用による観光商品販売という視点での情報強化が重要という指摘が多く挙がった。一方で、二次交通の輸送力強化、とりわけ増便や片クローズ解消などの施策については、既存の生活交通との競合発生、既存利用者の利便性低下、既存売上低下の懸念など、負の影響への配慮が重要だという意見が挙がっている。しかし、今後更なる人口減少が予想される昨今において、広大な北海道の地域と地域を繋ぐ生活交通を維持確保していくためには、定住人口の利用促進に加えて、交流人口による利用を生み出していく必要がある。

### スキーム

今後の交通シームレス化を進める上では、ダイヤの最適化や輸送力強化に関する各種施策実施にあたって、観光二次交通としての利便性を強化の観点を持ちつつ、生活交通への負の影響が出ない実施方法を検討していく必要がある。次年度以降においては、前出の基本方針及び施策メニュー案に基づきながら、生活交通の視点・観光利便性の視点の双方においてwin-winとなる交通シームレス化を目指す取組を順次進めていくことが重要と考えられる。

## 第1回検討会

第1回検討会では、本年度事業のアウトプットは何か、今後の進め方はどう考えている、という質疑に加えて、交通シームレス化やM a a Sの進め方に関する意見や、航空便利用実態に関する情報共有等をいただいた。

- この検討会及び交通シームレス化に関する取組は単年度で終了か  
→事業自体は単年度であるが、本案件に関して3か年で動いていきたい（事務局）
- 本年度のアウトプット（ゴール）は何を目指しているか  
→交通シームレス化のロードマップ作成を目指している（事務局）
- 旅行者アンケートは観光ピークの冬期には実施しないのか  
→追加調査としての実施を検討する
- M a a Sを進める上では、事業者間連携がカギとなるが、どこかの事業者だけ負担が大きくなる仕組みになってしまうことが、M a a Sが進まない理由のひとつだと感じる
- モード間連携を行う上ではダイヤ調整が重要になるので、時刻表作成を生業としている会社がM a a S化をとりまとめるのがよいのではないかと感じる
- バス等を降りた後のラストワンマイルにタクシーが協力していけるかに大変興味がある
- 旅行者の行動軌跡などのデータに基づいて、I T技術を活用しながら幅広いレコメンド情報を駆使して情報発信・情報分析を行えることもM a a Sの重要な利点である
- 交通シームレス化には前向きに協力していきたい
- 訪日外客料金を導入して以降、道内便の利用が大きく伸びている
- 空港のインとアウトの使い方に変化が見られる
- 旅行者の行動軌跡情報には大変興味がある
- 今後、北海道7空港の民営化が進むが、交通シームレス化を考える上で重要なポイントになるので、第2回検討会以降、S P Cへの参加打診を行う

## 交通事業者部会

交通事業者部会では、調査内容に対する質疑や意見、交通シームレス化やM a a S化を進めていく上での課題等に関して意見をいただいた。

- 調査サンプル数はどの程度が望ましいのか  
→個別カウントで100件程度になると精度にかなり期待できる
- 生活ニーズと観光ニーズを両立するダイヤは無理だと考える  
→生活を第一義としながらも観光ニーズを取り込めるダイヤ検討が求められる
- 夏と冬では利用状況が大きく異なるので、同一のシステムで対応するのは困難
- 都市間バスの短距離利用が増えると長距離利用客をとり逃してしまう、それは避けたい
- 空港連絡バスは現在自由席だが、予約対応を可能にすると管理作業負担が増加する
- 路線バスでチェックアウトに合わせた便を運行しているが、そこにツアーバスが来しまうと厳しい
- 冬期ピーク時は荷物が増えて、座席が埋められてしまう
- 荷物課題解決には、荷物配送の利便さアピールよりも、荷物預かりにおける安全性アピールが重要だといえる
- 補助金等があればM a a S化に向けた先行投資を進めていきやすくなる
- 旅行者の多くは荷物を手元に置いておきたいと考えているという調査結果もある
- 乗継の利便性よりも情報をどこで取得できるかが重要という調査結果もある
- 現状では、訪日外客の多くが札幌駅を情報取得の場としている
- 阿寒は外国人富裕層もターゲットにできる場所なので、タクシー、ハイヤー需要があるはず
- 他地域で展開されているM a a Sの動きも踏まえて議論を進めていくべき
- 補助金があっても赤字という路線もあるので、生活路線以外の参入規制も考えてもらいたい

## 第2回検討会（MaaS勉強会）

第2回検討会では、各種調査結果、交通事業者部会の検討内容、MaaS勉強会等を踏まえて、交通シームレス化のロードマップ作成に向けた施策方向性、施策案について意見をいただいた。

- 資料は5年計画となっているが、将来的なインバウンド増加や空港民営化を考慮したものか  
→資料の年次は例として示している  
→将来的な展望も踏まえたロードマップ作成にしたい
- 観光ニーズ向けの検討が主となっているが生活路線は住民の需要に合わせるべき
- 日常生活で使われている路線に影響が出ないような施策にしてほしい
- ロードマップの作成は観光集客へのチャレンジとなる
- シームレス化を進めていく上で観光施設や商店街も含めて地域一体で進めていく
- ネットワークの繋ぎとしてタクシーが繋ぎをできるような対応をしたい
- 道央に集中しているニーズを地方に分散させたい
- 複数事業者間の決済など、システム面での調整が重要となってくる
- それぞれの交通モード、スポンサーへの対応、レンタカーとの住み分け、シェア争いなども発生する
- 人口減少等を考慮すると、観光振興は重要課題
- レンタカーシェアが高いのは、公共交通が不便だからという意見もある
- 阿寒エアポートライナーは生活路線への影響も懸念されたが、実際はうまく住み分けできている
- 空港二次交通は昔から課題となっている。採算性がネックであるが、地域で消費してもらえばトータルでコストを回収できるので、シームレス化は危機感をもって対応したい
- 顧客流動や観光目的は季節やLCCかどうかなどでも変化するので、調査が必要
- バス待ち時間・荷物課題対応などで効率的でストレスフリーなサービス展開が必要
- 都市空港だけでなく、地方空港の役割にも期待している
- 空港においては、観光二次交通も大事であるが、個人交通の考慮も必要
- カスタマージャーニーに関する調査を実施していく予定（北海道エアポート）
- 様々な業態が関わることになるが、お互いにwin-winになる仕組みが重要
- 事業採算性（ビジネスになるか）という観点が必要

## コアメンバーワーキング

コアメンバーワーキングでは互いの意見の裏側にある事情等について話し合うことができた。また具体的に何を变えるべきか、そこにある障がいはいかなる点か、について明示することができた。

- 阿寒線で過去に補助落ちしたことはあるか  
→H26年に満額補助とならず釧路市に差額補填していただいた  
→その後便数を夏期4便、冬期3便に減便している
- 阿寒エアポートライナーはどのような位置づけか  
→市町村単独補助路線に該当する（釧路市700万円/4条許可路線）
- 腹を割って大胆な発想の経営判断をしてもらうには政策的に国からの支援が必要
- 阿寒湖エリアが他の過疎地域と違う点は、観光としての期待値が高いということ
- 阿寒線がほぼ観光客のみの利用になるという状況はあり得るか  
→その場合、協議会で地域路線として認められるかがカギ。補助が出るかどうか
- ツアーバスは民間なので「販売」というスタイルを大前提としており、7ヶ月前から動く
- 夏期・冬期のダイヤ改正はいつ出るのか  
→オープンデータ化しているので夜12時にグーグルで更新される  
→なので例えば9月時点で12月の改正ダイヤを載せることはできない
- 荷物に特化したバスを走らせたいが、バリアフリー法などの兼ね合いもあり難しい
- 阿寒線を大きな軸にして阿寒湖バスセンターをハブにしてそこから放射の運行はどうか  
→それが阿寒バスさんの路線チームの本音だと思う。そこが相互のポイントになる
- 阿寒湖をハブにするときに難しいのは、パッと乗り継いだらいい、ではなく、泊まってもらうが必要
- 根釧地域を意識しながら外側の地域をとらえた全体ネットワークの課題は4つ
  - ①阿寒クロス・阿寒4便は非常に重要で、どう組み立てていくか
  - ②釧路市街地のワンデイバス：各社が協力して町を活性化させる動きを加速させる
  - ③中標津～羅臼は阿寒バスさん、JRも北に走っている、阿寒と釧路空港を繋げる
  - ④定期観光バスの動き方：鶴雅トラベルが阿寒発着のワンデイトリップバスを運行している  
こうした新しいバスが観光客取込になる  
→これらについてコアメンバーが同意して土台ができてから、MaaSがあとからついてくる
- 地域でやれることは地域でやる。その上で運輸局としても来年・再来年に向けて観光振興の部分もうまく使っていけるように提案したい。来年度は補正予算で7億円となっている。基盤整備という部分でオンデマンドや運行のデータ化をやっている。地域がついてこないMaaSの予算もつかないと思う
- 釧路空港～阿寒湖を軸にするとした場合、観光目線であと何便足りないと感じるか  
→少なくともあと1便。Peach乗継が非常に待たされる
- 路線が非常に長いので営業所がないために、回送便が必要になり非効率という問題もある

## 第3回検討会

第3回検討会では、「背景と目的」「施策方向性の柱」「各種課題」「施策実施上の留意点」「基本方針」「施策メニュー」についての素案を提示し、書面にて各構成員から意見を収集した。具体的な手段から方向性まで様々な意見をいただいた。主な意見を示す。

### <背景と目的について>

- 背景・目的については特に意見は出なかった

### <施策方向性の柱について>

- シームレス化に向けて支払方法のデジタル化・乗継運賃設定の必要性が挙げられた
- また「乗継地点での案内の充実」の明記の要望が挙げられた

### <各課題について>

- 北海道全体・ひがし北海道全体としてのネットワークの捉え方とすべき
- ネットワークの分かりやすさ向上に向けた意見
- 観光利用第一義ではない旨を踏まえた検討・表記が必要
- 接続性だけでなく、乗継待ち時間をどう過ごすかというアプローチも重要
- 観光需要だけでなく、生活需要を踏まえた補助の必要性
- 都市間バスの立ち寄りの利用は、制約・課題が多く、容易ではない
- 既存路線に影響が出ないような施策検討が必要
- 既に併行運行となっている事例の調査を行ってはどうか
- 立地特性を踏まえた検討が必要
- 観光拠点としてハブ化する場合、機能拡充やサービス運営に大きな負担がかかる
- 旅行者が交通手段検討を行うためのモデルプランや統一したプロモーションが必要
- 実現に向けた運行ダイヤの調整が必要
- 検索・予約・決済の一連化と合わせて、アプリ・サイトの統一化も必要
- MaaS化推進の手段として、既存アプリへのOEM提供も検討すべき
- レンタカーや自家用車との競争関係において、公共交通の有意性をアピールすべき

### <施策実施上の留意点について>

- JR利用、生活利用、運行管理など幅広い視点での整理が必要

### <基本方針について>

- 利用者の動きについては「旅後」までフォローアップできるのが望ましい
- 他の道内事業と連携・連動した取組としていくべき

### <施策メニューについて>

- 情報のオープン化においては、時刻表会社等との連携が必要
- データの形式・内容における汎用性確保が重要
- データは全道をカバーしている必要がある
- ダイヤ等情報確定時期の前倒しはデメリットや制約を考慮すべき
- 横断的な商品開発の有効性・必要性
- MaaSや情報提供においては、OEM提供などが有効な施策といえる
- 運行費補助や他の一般路線への影響を踏まえて慎重な進め方をすべき
- 地域の物流の実態を整理した上で、荷物課題解決の施策を実施すべき
- 一般路線を予約対応可とした場合のデメリットを考慮すべき
- 交通結節点の整備すべき内容が明示されたとしてもすべて対応できるわけではない
- 観光の結節点、という捉え方をして必要な整備内容を整理するべき

### <その他意見>

- 訪日インバウンドの誘客を考える際には、道央圏からの誘客も視野に入れた北海道全体としての適合も必要
- 釧路空港のアクセス改善を図る上では、阿寒湖方面だけでなく、周遊観光の視点も必要
- ロードマップ作成はしないのか。脆弱な現状だけが示された資料といえる。当初議論してきた方向と大幅にずれているため、適切な回答ができない
- 基本方針・施策メニューは具体化されたが、こうした施策実施に伴う費用負担の方法など、今後よりいっそうの検討・協議が必要になると認識している
- 情報提供・表示・サイン・多言語化もシームレス化には欠かせないものといえる
- 様々な交通の見える化・繋がる化には賛成。しかし、交通事業者としては、住民生活の移動が主であり、観光マターではない。観光二次交通として不便といわれるが、そもそも観光事業ではないことを理解してほしい。あたかも交通事業者の形成努力不足のように聞こえる。観光のお客が増えることで恩恵を受ける受益者が、対価をしっかりと払い、新たな交通を考えるべきだと思う。採算が合わない路線にはそもそも経営資源を割く余裕はない