

**令和5年度（2023年度）第2回南北海道定住自立圏共生ビジョン懇談会
議事録要旨**

日時：令和5年9月7日（木）14:00～16:00

場所：函館市国際水産・海洋総合研究センター 大会議室

（14:00 開会）

<挨拶>

（山口企画部次長）平成26年度に渡島・檜山管内17市町と定住自立圏を形成し今年度末をもって第二次ビジョンの計画期間が終了するが、来年度以降も定住自立圏を継続するということが昨年度合意が得られたところである。

第三次ビジョンの策定に向けて、連携市町の皆様と協議し、また委員の皆様からの意見などを踏まえ進めてきた。第三次ビジョン策定にあたっての懇談会は本日で最後となるが、前回に引き続き幅広い観点から闊達なご議論を期待している。

<委員等紹介>

（事務局）委員、オブザーバーおよび事務局の紹介

<議事>

【議題1】事務局から資料に基づき説明

（古地座長）第二次ビジョンの変更に関して意見等あるか。第二次ビジョンは最終年度にあたるため、あまり大きな変更を加えるというのは現実的ではないと思うが、ここは直してほしいというところがあれば発言願う。

（渡部委員）生活バス路線の関係で、指標を率に変更している。前回のKPIは、基準値と目標値の比較ができないKPIだったので、見直しはよかったと思う。

バスの利用者数というのは非常に大事な数字で、路線を維持するため国や道から補助金をもらって運営しているが、輸送量が15人以上でなければならないという必須の条件がある。これには、運行回数と乗車密度で算出しますが、この乗車密度は更に1便当たりの乗車人数が5人以上でなければならないというもので、基準を下回ると補助金がカットされるという仕組みになっている。

運営上は、国等の補助金がカットされると、各自治体にその分の負担を依頼する形になっているが、自治体の事情によっては補助金を出せないという場合があり、

そうなるとう路線を減便・縮小せざるを得ないことになってくる。

昨今では、交通自体が変化をしており、バスだけのくくりではなくなるのではないかと感じていて、地域によっては、福祉の有償運送でカバーするというとも検討されている。あらゆる交通手段を皆で考えようという動きになっているのが現状である。

(古地座長) 15人というのは全体で15人なのか、路線ごとの数字なのか。

(渡部委員) 路線ごとである。

(古地座長) 地区バス協会としてその数字を全部持っているか。

(渡部委員) これは路線事業者の話で、貸切専用事業者については補助金は該当しない。

(古地座長) 15人というのは、指標になりうるか。可能性としてあり得るか。

(渡部委員) 国の基準のため、地域に合っているのかというのはある。全国平均としてこのような基準になっているので、そこをどう捉えるか。

(古地座長) 非常に重要な指摘で、国等が定める基準に達しない場合でも、自治体がバス路線を維持したいのであれば負担する必要があるという中で、自治体としてどう考えていくのかということである。一方では、各自治体に任せきりでいいのかということも話を聞いていて思った。1つの自治体に任せてしまうのではなく、ある路線について地域で考えたときに、その路線が重要であるというときには、基金のような形で圏域として補助しながら回すなど、各自治体の負担とするのではなく、皆で少しずつ負担するという形や、あるいは北海道にお願いするのか、国に新たな仕組みを作ってもらえるのか、そういう形にしないと、事業者と単独の自治体の話となると、厳しくなっていくということか。

(渡部委員) そのとおり。国も補助金をカットする方向で、事業者や自治体は、様々な形で工夫を求められている。路線は地域を跨いでいるので、当該市町村と話させていただくということである。

(古地座長) バスだけではないということになってきているという重要な話があったと思う。差支えない範囲で結構だが、バス以外の形態を組み合わせていくというこ

とについて、地区バス協会として、その方向で役割分担をしていくという話などはあるか。

(渡部委員) 地区バス協会としては、バスを多くして未来永劫繁栄させるということが目的の1つであるが、乗務員が減り路線を回すだけで精一杯という現状もある。

それを地域の皆様に被せるという訳にはいかないので、太い幹線はバス、枝線は地域の皆様と話をさせていただき、色々な工夫された交通を幹線に繋ぎ、そこからバスで都市部へ輸送するというようなことが役割になってくると思っている。

(古地座長) 急速にそういう必要性が求められ、幹線と枝線をどう考えていくのかということの重要性が増してくると思っている。これは、交通の問題だけではなく、経済活動とか、アクセスの話などにも繋がっていくので、考えていくという点では非常に重要な点かなと思う。他にあるか。

(孔委員) 資料2の3頁目のウの部分について若干意見を述べる。

地域内外の住民との交流・移住の促進という項目は、資料を見る限り、外国人を対象として考えているようだが、日本国民を対象とすることは考えていないのか。道南地域の外国人留学生の人数は、大学数の関係もあるので、全道と比べたら少ない方であり、外国人観光客もほとんどは日帰りの観光客であるため、それで交流・移住促進につながるのか疑問に思っている。このことについて考え方を伺いたい。

(事務局) 各自治体で国内からの移住政策を実施しているが、現段階では、連携して実施するというところには至っておらず、ビジョンには掲載していない。

今後、自治体が連携して実施できる段階が見えてきたところで、ビジョンに載せるということになると考えている。

(孔委員) そのような形で掲載するつもりであれば、概略でもいいので、そのようなことも視野に入れて提案とか文言を入れた方がいいと思う。そうでなければ、外国人ばかり、外国人だけを対象としてしか考えてないというように見えてしまう。

(古地座長) 指標の設定が圏域で見たときにどうなのかということを見ると中々難しい部分があると説明を聞いていて思った。

資料2の3頁目、地域内外の住民との交流・移住促進の数値目標を外国人住民の人数としている。現状では、2018年と比較し5年間で約1,000人増となっており、資料でも、「+1,068人となっており、順調に推移している」という趣旨の記載があるが、ここも中々悩ましいところである。圏域として、外国人住民が増えるという

ことをポジティブに捉えているのかということであるが、私としては、人口減少を緩和させていく点では、外国人がこの圏域に住むということはポジティブであると思っている。「順調に推移」という記載は、この圏域として外国人を増やす取組みをしていく、積極的に移民政策を圏域としてやっていくようにも見える。必ずしも海外からの誘致というだけではなく、国内の外国籍住民を誘致するということも含まれる。そのあたり順調の意味が何を指しているのかということ、我々の意識の中には入れておいた方がいいと思っている。

南北海道として外国籍住民を積極的に誘致していると見えたときに、どう答えるのか。個人的に言えば、外国人住民の増加は地域の活力につながっていくと思っているので、高く評価したいと思っているが、果たして圏域のレベルで考えたときに、どう意識を揃えていくのかということである。

その点でいうと、外国人住民という形になっているが、日本の他の地域から南北海道にきていただいているという数字を指標とするのも面白いのかなと、第三次以降の話になるが、今話を聞いていて思った。

第三次ビジョンの話になりつつあるので、第二次ビジョンに関して、この数字がおかしいのではないかなどそういうのがなければ、次にいきたいと考えている。

(孔委員) 1点だけ申し上げたい。インフラ整備や医療体制など素晴らしいと思っているが、それらを誰が使う、誰に使ってもらうかという問題がある。函館は高齢化が40%、どのように地域内への移住を促進するか、それが最大の問題ではないか。

道南地域には企業がない。企業がなければ卒業しても地元には残ることができない。外国人を連れてきてもどのように暮らしていくのか。生活者としての外国人なのか、観光客もしくは一時滞在する外国人なのか、更には日本にとって得策であるのか。そういったことまで考えると、道南地域の持続的発展にある程度影響を与えるのではないかとと思っている。

誰に使ってもらうかということでは、紋別市の場合、外国人労働者を積極的に誘致している。バス会社と提携し100円バスを運行するなど外国人に喜んで来てもらって働いてもらっている。外国人労働者のためのバスサービスということで対象がはっきりしている。この事例はすごく記憶に残っていて、素晴らしい施策だと思った。誰に使ってもらうかというのは、道南地域にとって最も大事なことだと思っている。

(古地座長) 重要な指摘である。誰に使ってもらうのかという話はもちろんだが、もっと大きくすると、誰のための南北海道であるのかということ。住民のためというのはもちろんあるが、それをどう落とし込んでいくのか、そこをどうつないでいけるかというのが、オブザーバーで来られている行政のプロの方々の方々の大きな手腕の見

せ所ではないかと思っている。

誰のために施策をしているのかというのは、1つの重要な視点とされていて、私の授業の中でもその話はよくしている。誰のための政策、施策、事業なのか。何故それをやるのか。上から予算がついたからではなく、なぜその事業が必要なのか、なぜその施策なのかというのは、まさにビジョンの話であり、どういう地域を作っていきたいのかということにもつながってくると思う。そういう点を意識しながら議論を進めていきたいと考えている。

第二次ビジョンに関しては、変更点を認めるということではよい。

続いて、第三次ビジョンの部分、未来に向けてという話になるので、今のように色々、ビジョンに直接に盛り込めるかどうかには捉われず、アイデアをインプットしていただきたいと思っている。事務局の方から説明願う。

【議題2】事務局から資料に基づき説明

(古地座長) 前回の懇談会での意見を踏まえ修正等されているが、更にその先を目指し、自由な意見をお願いしたいが、その前に15頁のレイアウト変更について、意見を述べたい。

これまでのビジョンは、3つの視点があって、最終的にこういう南北北海道になるという見せ方であったと思う。目指す将来像は記載してあったが、将来像は、なぜこの施策を行っているかといったときの最終的な理念、ビジョンなので、南北海道定住自立圏を作っていくうえで、安心と交流でつなげていきたいという、ここを明確に示すためにはレイアウトを変更した方がいいと思っている。

今後、南北海道圏域が右肩上がりなのであれば、現状のままでいいと思うが、人口が減り、経済の規模も縮小していくというときに、実際のサービスをどのようにしていくのかという問題が生じている。

そのような中で、安心と交流が何を意味しているのかということが大事になってくる。南北海道定住自立圏では、その中でも特に3つの視点、交通、新幹線での移動を据えてきている訳であるが、ではどのように安心や交流という視点でストーリーを描いていけるのか、それをどういうふうに毎年チェックしていけるのかということがこのビジョンで作業をする1つの意義だと思っている。もちろん、全てが順調に推移するというのが、一番いいのだろうが、例えうまくいかなかったとしても、安心や交流といったときに、どうすれば改善できるのか、もしくは違う形にしてはだめなのかなど、そういうことを考えながら進んでいくことが、今後の南北海道を考えていくうえで、大きな意義を持ってくるのではないかと考えているので、安心と交流、つながるという3つのキーワードを頭に入れながら、提案いただいた資料について指標を含めて意見をいただきたい。いかがか。

確認だが、15 頁の 32 万人という数字は社人研の推計と比べてどうなのか。

(事務局) 社人研の推計と比較し 4 万人くらい多い。

(古地座長) 昨年度の懇談会で人口をどうするのかという大きな数字がないと、皆で取り組んでいくのは難しいという意見があったが、これは非常に重要なポイントだと思う。安倍政権のときに、色々な市町で人口ビジョンみたいなものやってきたが、上位、中位、下位みたいな推計は出すものの、どこを目標とするということをやっている自治体は少なかったと思う。

目標を設定しないと、進捗状況が分からず、なぜその数字なのかということも分からない。

先ほどの公共交通の話であれば、利用者数はこの程度維持したい、維持するためにはどの程度の人口が必要なのか。実際はもっと人口が減るのだが、どのようにしてバスの利用を促していくのかということを考えていくときに、目指す数値がなくふわっとした感じで考えていても、ベクトルを揃えて、同じ方向に向かっていくというのは中々議論しづらいと思う。

その点でいうと、安心、交流、つながるという 3 つのキーワードは、大きな意味を持つはずである。

人口推計というのはそんなに外れることがないと言われており、社人研の推計はほぼ正確に推移をしているので、社人研の推計よりも 4 万人上回るということは、結構大きな数字だと思うが、この目標に向かって我々は抗っていくと、ここにおられる皆様がそれぞれの立場で抗っていくということになる訳なので、そういうことも含めて、考えていただければと思っている。

(孔委員) 感想を述べさせていただく。これまで懇談会では、選ばれる道南地域になるためにどうすればいいのかということ、福祉、医療を含めたサービスの質的向上などについて色々と議論をしてきた。ビジョンのプロジェクトを通して、人口を増やし、それが産業の活性化、地域全体の活性化につながるように、提案を出すことが懇談会の趣旨だと思う。

第三次ビジョンの素案では、国際化を推進するための、国際交流・多文化共生の推進を実現するための前提に関する基礎データが不足していると感じている。私は外国人労働力の調査研究を行っているが、管内の市町村の聞き取り調査では、外国人がどこに所在しているのか、どのような資格を持っているのかについて、ほとんどの市町村が把握できてないと感じている。

一方、地域産業については、残念ながら、北海道、特に道南地域は、水産加工、漁業、農業など他の製造業と違って引越すことができない産業がメインとなって

いる。そのため、労働力が必要となるが、残念ながら日本国民は誰も来ない、大学生も道南地域に残る気持ちは、おそらく今の制度の中ではほとんどないということで、既存産業、地場産業の小さな企業は、外国人労働者が底辺から支えている状況である。そういう意味では、外国人労働者をどのように扱うかが課題と思う。

私は、道内の他の研究会にも色々と参画させていただいているが、函館市の取組みは認められており、道内では先進地域の1つとして知られている。外国人労働者は、この地域で必要とされているが、どこの企業に技能実習生がいるのか、特定技能1号は何人働いているのか、函館市を除く市町に確認したが応えることができない状況である。それでは、国際交流・多文化共生を具体的に進めることが相当困難であり、日本語教育や地域住民との交流活動について中々集めたくても集めることができないという現状となっている。従って、各市町がそれを把握し、事務局にその情報を集めておく必要があると思っている。難しいことは理解できるが、それがなければ、ビジョンの説得力が弱くなってしまうと危惧している。ビジョンを実行するための基礎作業と受け止めていただければ幸いである。

外国人労働者は、現在、北海道、特に道南地域では無視することができない存在であり、この地域において何らかの形で生活者として暮らしていくことができるための対策をすべきである。今年から特定技能2号の実施が介護事業を除き拡大しており、特定技能2号はこれからの定住者として考えておく必要がある。これについて政府はこれまでの外国人労働者を受け入れない。また、移民としては受け入れない。それが政府の考え方であるが、今年8月からの特定技能2号に関する政策を実施することは、定住につながるので、政府がこの問題についてどのように考えているのか、今注目している。

(赤塚委員) 地元では、全く後継ぎがおらず外国から来ていただくという例がある。また、祭りの神輿を担いでいる3分の2が外国人という状況となっていて、長万部の地域では、住民と外国人は仲良くなっていると思っている。

漁師からも、外国人労働者がいないと仕事が回らないと聞いているし、祭りや盆踊りで地域の人に交わって仲良くやっているのを見ると、地域にとって外国人は必要だという認識を持っている。

ただし、孔委員の言うとおりに、どのように労働者が来て、どのようなシステムで働いているかについては分かっていないので、その辺どううまくやっているのかということについて、地元に戻ったら聞いてみたい。

(古地座長) 外国人住民の人数は3,097人、割合では0.77%と、1%に満たない数値であるが、実感として、赤塚委員のような事例は、各地域で今後広がっていくと思っている。長万部では、漁業など一部の産業でかなりの外国人がいるというのは、

地域の実感としてあると思う。

孔委員の意見は、議論するためのデータ、考えるためのデータを盛り込んだ方がいいのではないかということだと思う。先ほど、第二次ビジョンの話の際、外国人住民が増えることがいいことなのかということをお願いしたが、実際にどの程度いいのかということがビジョンに掲載されていれば、皆様が色々なことを考えるうえでは役に立つと思う。自治体もしくは圏域で、出せる範囲で構わないので、どこの地域にいるのか、どういう産業にいるのか、あとは、在留資格別、どういう資格を持っている人がいるのか。外国人が抱えているニーズはどのようなものなのかという話も出てくるので、データを出せるといいかなと思う。それがまさに、祭りで神輿を担いでくれているよねといったときに、単に外国人ということだけでなく、こういう人達なんだということを知ることが大事なこと、そういうデータを付け加えられるのであれば、ありがたいと思っている。赤塚委員、引き続きお願いしたい。

(赤塚委員) 13頁の交通ネットワーク図をじっと眺めていると、管内に新幹線の駅が4つあり、このようなところは他にはなく、色々なことができるのではないかとわくわくしてくる。藤田委員とも、木古内と長万部で連携しツアーを組む、八雲と長万部で組むなど圏域内で色々なイベントができるよねという話をしていた。それに交通がついてくる、バスとかがついてくるのかなと思っている。今の情報では、長万部・函館間がバスに転換されるということが決まっている。その傍らに、渡部委員が言う、バスの路線、人数が少なかったら、どうなってしまうのかという問題がある。先日も厚沢部で路線がなくなるという話題が新聞に出ていたが、そういうのを見ると、地域間交通は、役場の福祉バスとは別のことで、路線バスがなくなるということは、地域にとってすごくマイナスになるし、経済関係でもマイナスのイメージになるので、ますます若い人が流出してしまう。そのためにも交通体系をしっかりして、若い人が残れるような職場も作って、ネットワークを作っていくのが大事ではないかと思う。具体的にどうするのかというのは、これからと思うが、それらのものを、行政も含めながら考えていただきたいと思っている。

とにかく新幹線の駅が4つもあるというのは、首都圏を抜かして他にないのではないかと思っている。

(古地座長) 15頁に記載されている3つの視点の「交通ネットワークの整備による域内移動の容易性の確保」と「北海道新幹線開業・延伸による交流人口の拡大」に絡んでくると思う。その上で、安心と交流でつながる南北海道というものを考えたときに、札幌延伸によりストロー現象で吸い上げられていくのではないかとされている一方で、赤塚委員が言うように4つの駅、これをどのように地域の生活に活か

していくのかというところで、観光もそうだが、つながりを考えていくうえで、どのようにこれを活かせるのかということを考えていく視点も大事であると思っている。木古内とのつながりという話があったので、藤田委員、今までのところを踏まえていかがか。

(藤田委員) 長万部では、漁業関係でたくさんの外国人を受け入れており、祭りでも地域に貢献しているという話であったが、木古内は、労働者が来てくれれば何とかこの地域で漁業ができるというレベルにはなく、それ以下になっていて、浮上するきっかけがないという雰囲気が感じられる。今話を聞いていて、レベルが、何かのきっかけで上がれるというところよりも、下に滑り落ちてきているのかなという危機感を感じた。

(古地座長) 場所によっては1段階進んでいるのではないかと、それも全ての部分で進んでいるのではなく、分野によって違ってくるのだと思う。特に、共生ビジョンでは、様々な分野にわたっているので、議論が抽象的というか、玉虫色に聞こえる部分があるかもしれないが、逆にいうと、それぞれの分野でどういう状態にあるのかということ判断できる、そういう資料にしていくということも非常に大切なことだと思うので、これを充実させていくということ、読み物としても充実させていくということも重要ではないかと思う。産業振興の話につながっているので、鍵谷委員いかがか。

(鍵谷委員) K P I に関して異論はない。産業振興の広域観光推進について、枝葉の部分になるかと思うが少し意見を述べたい。

事業の成功の確度を上げる肝は、地域の連携と、情報の共有・問題の共有とされている。今まで点と点でやっていたものを面にしていくという取組みが、1つの大きな肝ではないかと思っている。

具体的にいうと、各種プロモーション活動をしたのか、するのか。PRイベントをしたのか、するのか。したのであれば、成功事例もしくは失敗事例というのを共有していくべきではないかと思っている。

イベントの要員不足については、七飯町も直面しており、7月29日に大沼湖水祭りという114回の歴史のある祭りをやらせていただいた。運営に先立ちどういう委員会になっているか調べたところ、約60名で構成される素晴らしい組織図があったのだが、その組織図をふるいにかけて稼働してる人数を数えてみたら、数名しかいない状況であった。ここ何年かのイベントのボリュームは変わらないが、運営する人数はどんどん減っていくという、ある意味運営が崩壊している状況で、何とかこのままやり切りはしたが、非常に危機意識を感じたので、ニューオートマップミーテ

イングというちょっとカッコいいタイトルの、新しい大沼の地図を皆で考えましょうということで現在動いているところである。しかし、そもそも祭りは変換期にきているのではないかと、日本の祭りという考え方は少子化・高齢化の中でやりきれないのではないかと感じていて、今後は、新しい形、フェスと呼ばれているものとか、そういうものに圧縮し軽減していくとか何かできないかと考えている。七飯町では、祭りが複層しているのだから、これを1つの面としてやるともう少し集約できるのではないかと、他の町の祭りと連携したものをやることはできないかなど、新しいことを考えている。

また、要員に関しては、大学等の学校と組んで街をデザインしてもらい、新しいイベントや祭りをデザインしてもらおうと。教育の一環として組み込んでやることはできないかといった連携を考えていかないと、イベントやプロモーションの実施が難しい展開になっていくのではないかと考えている。これは、七飯だけではなく他の町も抱えている問題だと思うし、バスの担い手がいないというのも、地域の祭りとかそういうところにも連携すると思われるので、本当に抜本的な解決は難しいところだと思っている。うちの役員の中には人口が増加すれば解決するという人もいる。確かにそのとおりではあるが、中々そうはいかないところがあると思っている。

(古地座長) これも重要な指摘で、観光PR・イベント、プロモーションを首都圏でやりましようとなったときに、こういうイベントやります、ああいうイベントありますとPRして、来てみたら、ちゃんとやってないよねとなれば、顧客満足度が下がっていくだろうし、そのようなときに、PRだけすればいいというだけではなく、運営側の、受入側の持続可能性をどう考えていくのか。皆様は様々な形で地域に関わっておられると思う。私自身も学生とイベントを考えたりするのだが、新たなイベントを考えるということは、リソースが必要になる。今ゴムが伸び切っているような状態になっているのに、更にそれを伸ばせるのか。ゴムを伸ばしているのは誰なのかというと高齢の方が多い。となると、毎週のようにイベントをやることができるのか、色々なイベントがコーディネートされていない状態で、皆が良かれと思いイベントをやっているのだが、逆にしんどくなっているということもある。

KPIに関してはこれでいいと言っていたが、KPIとしてはこうだとしても、PRの結果どうだったのか、うまくいったところと悪かったところを考えていこうという話かと思う。

PRは、各市町で各自やるということか。圏域でやるということか。

(事務局) 圏域でやるという場合もあるし、各市町が単独で行う際、圏域のPRをする場合もある。

(古地座長) そうであれば、情報共有が大事かと思う。例えば、函館市がメインでイベントをやったときに他の市町に声をかけてやってみた。そういうときにお客さんの反応はどうでしたとか、中々全てに目が行き届くかどうかは分からないが、うまくいったところ、うまくいかなかったところ、そういうところを含め、中身を互いに共有できる形にしておくことが大事かなと思って聞いていた。

今までもしていたのかもしれないが、せっかくこういう形でビジョンに掲載されているので、少なくとも担当者のほか、観光に関わっている団体などにレポートみたいなもので報告できると、例えば、商工会がそれを見て、そういうことなんだというふうにはなると思う。首都圏でPRしたときに、こういう声があったということ拾ってくるだけでも、地元の人にとっては力になる。

ビジョンに現れない工夫をしていくことが大事かなと思った。永澤委員、医療関係で何かあるか。

(永澤委員) 医療の維持に関しては、何病院とか何診療所というのが非常に難しい問題になっており、365日維持するということが非常に大事になっている。

医療の現状として、函館の人口は、24万人を下回るころまできているが、救急搬送の台数が劇的に増加している。人口は減っているが、救急搬送の数は増えている。救急搬送される人数が以前に比べ5割程度増えている状況である。

更にいうと、入院の必要のない、救急病院に来なくてもよかったのではないかという方の割合が50%を超えている状況になっている。それが毎日1カ所の救急病院に最低でも50人以上、救急車が50台もくることになる。そうすると、医師の数も決まっているので、道路に救急車が5台も6台も止まり対応しきれない状況となる。そのため、救急病院以外の病院でも軽症者を診れないか、少しでも役割分担できないかという会議が今日これから行われる。

日本の人口は1億1,500万人位いるが、ヨーロッパなどでは1億を下回っていて、そういうところを見習うと、生産人口が減少している、高齢化率が上がっているといっても、日本の場合、働くことのできる高齢者が増えている。医療の世界でも高齢のドクターが、自分より年下の高齢者を診る現象もあるので、そこがどうなっていくのかと思っている。

また、目標値として32万人。具体的にどうやってそこまで抑えるかということ。手っ取り早いのは企業誘致だと思う。ラピダスの問題もすごく話題になっていて、道内の4つの高専で半導体の授業を始めると。非常にいいことだと思うが、函館高専の学生は皆千歳に行ってしまうのかという問題もあると思う。

先ほどから問題になっている外国人労働者を確保するというところでも、函館市内にあった介護福祉士やヘルパーの養成学校が、外国人学生が来ることができなくなってしまい閉校した。函館は高齢者が増えてきているので、介護系の施設に介護

系のスタッフ、外国人の労働力の需要が非常にあったのだが、結局閉校してしまった。

医療機関でも、看護助手が非常に減っている。なぜかという、介護系の施設の方が条件は良かったり、看護師さんがいないから行きやすい、ということだったりするのだが、孔委員が言うとおりの、外国人労働者に関する具体的な方策が必要なのかなと思っていて、人口を増やすまではいかないが、食い止めるためには、やっぱり何か大きい産業を興すとか、市長が公約している看護大学、看護学部をどうするか、市内の高校などで調査しているが、そのようなものを作って留まってもらおう。医師会でもリハビリの学校を作っており、全員ではないが、相当な数の人たちが函館に留まってくれて就職する。卒業して就職する場所がどこにあるのかということが非常に大事な問題だと思っているので、道南特有のものでなくてもいいが、企業を誘致する、もしくは何らかの形で転換しながらやっていく。

いい例がニセコ町である。ニセコ町に外国人観光客がものすごい勢いで来て、30年位前であれば、どんどん日本のホテルが建ってたはずだが、その後閑散として、結局皆撤退してしまった。結局、外国の資本が入り、高級路線で、結果的には発想の転換で日本と逆の季節のオーストラリア人たちがものすごく雪質がいいので来るとするのは、ご存じだと思う。

そういったヒントが道南にはいっぱい転がっていると思うので、それを拾い上げ何か結びつけていくということが本当に必要になってくると思っている。今言ったように皆様のところで1つずつ、少しずつ解決していくということだと思っている。

(古地座長) 救急搬送が増えている中で、二次救急の部分で人が増えているというのは、救急車を呼んでしまうということなのか。

(永澤委員) そのとおり。新型コロナウイルス感染症でも症状や生活環境次第では入院する必要がないケースもある。医療費の問題もあるので、国としてもなるべく入院させたくないと考えているが、世間では、新型コロナウイルス感染症に罹患すると危険といったイメージがあるので、内科系の疾患等も伴って運ばれてくる高齢者が非常に増えている。

軽症者が救急車で運ばれてくる訳だが、救急車は呼ばれると搬送しなければならないし、二次救急は受けたら必ず診なければならない。ところが救急車が5台も6台も並んでしまうと、医師の人数も限られているので、救急車が重なってしまう。ちょっとしたたらい回しになる可能性もある。季節的な影響もあるがそこまで二次救急じゃない人が殺到しているというのが函館の現状である。

(古地座長) 函館だけではなくて、救急車を必要がないのに呼んでしまうというのは色々ニュースを見たりはしていた。救急隊が不足しているのはあるのか。

(永澤委員) 救急隊が不足しているということはないと思うが、次の救急に回ることができなくなるということはあると思う。救急処置室も限られているし、救急を診てくれる医師も限られている。そこが時間帯により重なってしまう。そこは二次救急ではない患者さんを、可能な範囲で診ることができる病院があればもっと協力していただくということにはできないのか、連携できないかというのが課題になっている。

(古地座長) 会議をするほどの危機感になっていることなのか。

(永澤委員) 結局は二次救急の病院に搬送患者が集中しキャパを超えてしまっているという現実がある。夜間や休日において当日の当番ではない病院には救急を診ることができる医師がおらず、救急を診れる体制ではないので、平日の時間内に限りマンパワーがあるところにも、軽症者だけでもいいので救急車を受け入れていただけないか、連携できないかと。医療も似たような現状だということである。

(古地座長) 看護大学の話も出ていたが、一方でその人たちが卒業して地域に残ってくれるのかというと、必ずしもそうではないかもしれない。学生にとって地域が住みやすい地域なのかどうかということは、当たり前であるが、魅力があれば残るし、なければ別のところで仕事を探すというのは当然である。私は北海道の総合計画にも関わっていて、大学生に対する意見調査の機会があったので、私の授業で実施させていただいたのだが、その時に驚いたのが、移動に関する話が多く出ていて、函館市内の移動もそうだし、地域間もそう。自分たちが思うように移動できないと。

要するに免許はあるけど車を持つほどのお金はない。公共交通機関を使うといっても、使いにくい。自転車でスムーズに移動できるのかというと、道路がぼこぼこしていて、自転車で走っていても気持ちよくない。そういった移動に関するストレスを感じているということが分かった。

スムーズな移動をどこまで提供できるのかということであり、乗り換え・乗り継ぎの連携をどうつないでいくのかという。学生は60人位いたのだが、個別のコメントを見ても、グループワーク後の話を聞いても、そういう話が結構あったので、思った以上にストレスを感じていると思った。

移動の話になったので、渡部委員に伺う。第三次ビジョンの話なので、公共交通を担う事業者の集まりとしても、今後、この圏域というものをどう考えておられるかということ、代表した意見でなくてもいいので、個人的な意見も含めて少しシ

エアしていただけないか。

(渡部委員) 指標については、素案のとおりでよいと思う。スムーズな移動ということは、今後も目指すところだと思っている。先日、函館・札幌間の都市間バスを10月から減便させていただくことを発表したの、ますます学生にはストレスを感じさせてしまうかなと思っている。新幹線が札幌まで延伸すれば解決する問題なのかもしれないが、まだまだ時間もかかるし、2030年までにできるのかということもあるので、直近の課題としては我々ができることを精一杯やる。利用者の皆様にはご迷惑をかけないということに熱意をもって取り組んでいる。

(古地座長) 都市間バスの話は、ショックを持って学生が受け止めている。

地域公共交通の中でM a a Sに関する取組みについて今後考えていく可能性はあるのか。

(事務局) 現状、地域公共交通はバスと鉄道に関する事業を掲載している。渡部委員が言うとおりの、地域公共交通は、今後、色々と変わっていくと思っているので、その段階に応じて、適した事業を行っていくことになるかと思うが、そういった状況を含めて、今後、変わっていくもしくは変わっていかねばならないのかなというふうになっている。

(古地座長) M a a Sは各自治体の中でも取り組んでいるが、この取組みをどうつないで圏域の中で考えていくのかということや、それをせざるを得ないということになるかと思うので、そういうことも考えていく必要があるのかなと思う。その辺りも必要に応じて組み込んでいけると思っている。

27頁の教育分野に関するK P I が利用人員となっているが、事業名を見ても、相互利用の推進となっているとおりの、相互利用というのが大きなキーワードとなっている。今各自治体で全ての施設を持つという時代ではないということで、私が関わっている地域でいえば、江差町と上ノ国町の例がある。相互利用を促進することで、より効率的な施設のあり方や運営を考えていこうということであれば、相互利用を指標とすることで、相互利用の進捗状況がわかるのではないかと思う。もちろん利用人数が増えれば増えるほど、人口を考えると自治体の外の人が使っているであろうということは推定できるかもしれないが、より具体的に相互利用を進めていきたいのであれば、そういうデータを揃えることができないのか。できないとしたら、どうにかしてできないのかということも思ったのだが、このあたりはどうか。

(事務局) 教育分野は、今回新たに盛り込んだ事業である。相互利用というのは、究

極的には全ての自治体に同じ施設がなくてもよいということにつながる。本圏域ではそこまでは考えていないが、実際そういった考えでやっている圏域もある。

あとは、各施設の利用者増を目指すという部分もある。市民だけではなくて圏域の住民に使っていただくことで利用者が増加する。この事業に関してK P Iを検討した中で、市民か市民以外かはわかる場合もあるが、圏域内か圏域外は中々難しいということで、現実的に厳しいということである。

相互利用ということで、圏域内で使っていただくために、今後できることから、自治体間で情報共有、提供していく予定のため、少しずつ相互利用が進んでいくと指標も変えた方がいいとなるかもしれない。座長の意見はもっともだと思うが、現状では難しいので、将来に向けて考えていきたいと思う。

(古地座長) 今の段階では難しいということなので、将来に向けて知恵を絞っていただけると、その方が、数字を見たときには住民にとってもわかりやすいし、相互利用は大事だというふうに認識をしていただくという点でも、どういうデータを見せていくのかというのは大事な点かなと思っているので、検討事項としてよろしくお願ひしたい。

(事務局) 皆様からいただいた意見を踏まえ最終案を決定する。最終案は別途報告させていただきます。

外国人に関するデータの掲載については、他の分野を含め、どのようなデータを掲載すべきかということも検討したいので、来年度以降の対応とさせていただきたいと考えているため、基本的には今回お配りした素案のとおりになるかと考えているので了承願う。

以上をもって、南北海道定住自立圏共生ビジョン懇談会を閉会する。ご多忙の中出席賜り誠に感謝申し上げます。