

令和2年度 北海道交通・物流連携会議 重点戦略検討ワーキンググループ（第4回）議事録

日 時：令和3年2月1日（月）10:00～10:45

場 所：かでの2・7「820研修室」

※「Microsoft Teams」によるオンライン開催

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

それでは、定刻となりましたので、只今から、北海道交通・物流連携会議重点戦略検討ワーキンググループ第4回を開催いたします。本日は大変お忙しい中、ご出席いただき、誠にありがとうございます。本日進行を務めます道庁交通政策局の中島でございます。よろしくお願いたします。本日の開催については、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえまして、オンライン開催とさせていただきます。それでは開催にあたりまして、柏木交通企画監よりご挨拶を申し上げます。

2 挨拶

（北海道総合政策部 柏木交通企画監）

皆さん、おはようございます。本日は、お忙しい中、岸座長をはじめ、各関係機関の皆様のご出席をいただきまして、ありがとうございます。

昨年9月のワーキング設置から、これまで3回にわたり議論を重ねてまいりましたが、本日が最後の会議となります。コロナ禍という先行きが不透明な状況の中、皆様それぞれのお立場から貴重なご意見をいただき、ここまで検討を進めることができました。ありがとうございます。さて、昨年12月に開催いたしました前回会議では、重点戦略素案に対して、皆様からご意見をいただき、その後、パブリックコメントを実施するとともに、市町村・関係団体から幅広くご意見をいただきました。後ほど担当より説明いたしますが、主な意見といたしましては、運輸連合の検討や、地域公共交通計画の策定に係る進め方、観光地や移動中におけるWi-Fi設置などの環境整備、多様な交通機関による代替性の確保などについてのご意見をいただきました。本日のワーキングでは、これらいただいたご意見を踏まえまして、作成した原案についてご議論をいただきたいと考えております。来年度以降、この重点戦略に基づき、事業者間における、より一層の連携を図りながら、本道の交通ネットワークの実現に向けて、取組を進めてまいりたいと考えておりますので、限られた時間ではありますが、忌憚のないご議論をいただくことをお願い申し上げます。今日はよろしくお願いたします。

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

配付資料の確認。

3 議 事

（1）北海道交通政策総合指針「重点戦略（原案）」について

（北海道大学大学院 岸准教授）

皆さん、おはようございます。座長の北大の岸です。今日はオンラインという形ですけれども、ひとまず取りまとめということで、原案がまとまりましたのでそれについて今日は皆さんと議論していきたいと思っております。

では、議事に入りますが、まずは昨年12月18日から1月18日まで実施しました重点戦略素案に対するパブリックコメントと市町村・関係団体、皆さんも含めてですけれども、意見が色々

と寄せられましたので、それについての対応結果について事務局からご説明をお願いいたします。お手元にも送信されていると思いますが、それを反映しました重点戦略原案についても、まとめてご説明をお願いいたします。

(北海道交通政策局交通企画課 大須賀交通・物流担当課長)

資料1～3により説明。

(2) 意見交換

(北海道大学大学院 岸准教授)

ご説明ありがとうございました。それでは、意見交換に入りたいと思います。パブリックコメント等の意見を反映して、重点戦略原案をまとめましたということで、今修正点を中心にご説明いただきました。今日の議論を経てワーキングにおける取りまとめとしますので、皆さんからご意見いただくのは、オフィシャルとしては今日が最後となります。原案の修正内容やあるいは今後具体的に実施していく、予定する取組など、皆様さんあるかと思いますが、こういうのを入れてほしいということ、幅広に皆さんからご意見いただければと思いますがいかがでしょうか。今日は、順番にあてるのはやめますので、ご発言のある方はぜひお願いいたします。手を挙げるという機能やマイクをオンにして、「すみません」と一言声を掛けていただければと思います。よろしく申し上げます。

(日本貨物鉄道(株) 花岡経営統括本部副本部長)

JR 貨物花岡です。手を挙げさせていただきました。今ご説明いただいた内容について、大枠として全く異論はなく、これを今後どう進めていくかというところに、我々企業としての行動もつくっていくことになるのですが、少し気になったのは、言葉遣いとしての運輸連合のところ。前からこのワーキングの中でも、私たちも申し上げてきたのですが、我々物流ですけれども、ある意味、生産性を上げて利用者の利便性を高めていくという点では、企業の枠を超えた物流の資産のシェアリングというところがメインになってくるので、そう考えると、運輸だけではないなという思いがあります。言葉遣いとして名は体を表すために、あえて運輸連合という名前を付けるよりも、やはり生産性を上げる、そして利用者の利便性を上げる、そのためのシェアリングをしていくといった役割のところをもう少し明確に出した方が、その後、我々企業が実際の具体的な取組をしていく上で、リンクできるのではないのかなという思いを持っています。参考までに、これもこのワーキングで前回もしくは前々回、申し上げたところがあるかもしれませんが、物流でも同様の動きが出てきていて、例えばフィジカルインターネットという、いわゆる色々な物流のモードが持っている資産を共有化していく動きは既に始まっています、そこは我々JR貨物としても積極的に取り組んでいるところではあるのですが、そう考えると運輸という言葉で、連合で、運輸で連携をするというイメージが強くなりすぎるというのは、かえってやろうとしていることを少し小さく見せすぎてしまっているのではないのかなと、そんな思いもしますので、一つ意見を申し上げました。以上でございます。

(北海道交通政策局交通企画課 大須賀交通・物流担当課長)

ありがとうございます。運輸連合の言葉遣いというところについては、いただいたご意見、検討させていただきます。運輸連合ということで、交通だけでなく、物流もというところにつきましては、その通りだと思っております。

(北海道大学大学院 岸准教授)

これは、私からもご発言をさせていただきたいと思います。あえて運輸連合という言葉を使っているというのは、この間、色々なところから賛否両論の声があったのは私も承知しているところです。ただ、イメージとしてはそういうものだよということなのですから、それに対して

本当にできるかどうかというところが、事業者さんを中心にできないだろうという意見が、実際ありました。ただ、名前も入れないという話になってしまうと、目標というか、それに代わる言葉が、今私の中では思い浮かばなくて、シームレス交通の戦略推進という話もあると思うのですが、私としては、北海道型運輸連合というところは、入れたいなという気持ちでいるのが正直なところですが、ただ、ご指摘のとおり、基本的には、旅客、人流の方をメインとした形になっていて、シームレス交通戦略推進会議の発展形としてこういうのがあるのではないかとこのところをイメージしていたので、物流の観点というところと言うと、少し内容としては薄いかなというのには否めないところです。私からのご提案ですが、物流のことも検討するような流れで、ただそれも含めて、北海道型運輸連合という形で名前は入れさせていただきたいなど。ただ、北海道型運輸連合をやりますということではなく、ここは、結構色々なところで誤解されてしまって、やるという形になっていますがそれが本当にできるのかという。そのところも色々意見が出ていたのですが、一応そこは検討するという形で、どういう形になるのかというのは、これからの検討次第というのが私のイメージです。今やっているレベルで終わってしまうのか、もう少し何か踏み込んだことができるのかというのは、最後の取りまとめでも話そうかなと思っていたのですが、参加する皆さんの合意を得ながらということになるのかなど。やってみなければ分からない部分もあるのですが、こういう形の検討をしませんかという呼び掛けということで、ご理解いただければなと思っていますところです。いかがでしょうか。

（日本貨物鉄道(株) 花岡経営統括本部副本部長）

ありがとうございます。ここまで議論に参加している立場として、何も我々の言いたいことだけ入れてねと言うつもりは全くなく、今先生がおっしゃったとおり、ある意味業界を超えて、地域も含めて、皆でこれからこういう点も考えようといった呼び水にしていくというのはそのとおりだと私は思っています。気になったのが、言葉の独り歩きというのを恐れただけで、先生がおっしゃるとおり、何か名前を付けておくというところは、大事なお提言だと思うのですが、付けた名前だけが独り歩きした時に、結構消すの大変だよなという、そこを少し心配したということです。それから、先ほど道の方からもコメントをいただきましたけれども、いわゆる利便性を上げていく、生産性を上げていくという点での資産のシェアリングというのは、人流も物流も全く同じなので、シェアリングのところはやはり物流面でも、今後の検討という点では入れていただきたいと思うところはあります。金曜日の物流ワーキングの時にも、やはりトラックドライバー不足をはじめ、コロナ禍で起きている色々な現象も含めて考えると、物流面でも事業者及び地域の連携というのはとても大事というのは、議論があったかと思しますので、そこは少し呼び水をつくっていただければありがたいと考えております。以上でございます。

（北海道大学大学院 岸准教授）

ありがとうございます。書きぶりについては、もう少しこのページは修正が必要かなと思うのですが、基本的には、言葉の独り歩きというのは、色々反響が大きいなというのは、この間の議論や新聞報道を受けて、私も感じていたところなのですが、それだけやはり大事なテーマではあるかなと思います。やりますということではなくて、どういう形ができるのかというのを皆さんで検討していくというところは、もう少し強調してもいいかなと思います。ありがとうございました。

（北海道旅客鉄道(株) 萩原副本部長）

JR 北海道の萩原です。まず、取りまとめということで、岸座長をはじめ皆様にご努力いただいたということで、ありがたく感謝申し上げたいと思っております。特にこの内容について、何か修正があるということではなく、やはり今の旅客運送を運営している、いわゆる各モード関係なく各事業者において、今回、コロナの影響というのは非常に大きい経営的なダメージを現状として受けているということが1点ございます。いわゆるコロナが人の移動を抑制する、あるいは

動かさない方向で働いているという事実がありまして、そこで収益を上げる企業にとっては、大変大きなダメージがもう1年ぐらい続いているという実態があるということで、今計画の中でもウィズコロナあるいはアフターコロナを見据えてという視点を入れていただき、大変ありがたく思っているところでありますが、一方で各企業の施策にあたっては、実際の経営体力という面では非常に苦しい面もあるということで、これから、実践にあたっては、そういったこともぜひご配慮いただきつつ、どういうことができるかということと一緒に考えていただけると大変ありがたいかなということをお願い申し上げます。1点。後ろにウィズコロナということで、特に公共交通の衛生、いわゆる安全ですよということを、今、各事業者必死にPRをしておりますので、それも北海道スタイルということで、反映いただいているのですが、ぜひ実践にあたっては、今回、お集まりの皆様におかれても関係するところに、例えば飛行機、バス、鉄道、それぞれ衛生面で努力していますよ、大丈夫ですよ、ということの取組にぜひご協力いただきたいということをお願い申し上げます。最後に、当社の国の支援、あるいは道庁からの支援ということで、2月の議会に向けて、それぞれ発表いただきました。皆様から、大変ご理解をいただいた中で進んできているところでございます。引き続き、緊張感を持って取り組んでまいりますので、私どもの事業についてのご理解をいただきますようお願い申し上げます。とりとめない話で、大変恐縮でございますが、引き続きよろしくお願いたします。ありがとうございました。

（北海道大学大学院 岸准教授）

ありがとうございました。コロナ禍における企業が非常に厳しい経営状況だというのは、バス協会さんからも意見照会の中で出されてはいたけれども、この重点戦略を進めるというのは、やはり運輸事業者さんがちゃんとできているという状況で、将来に向けて何ができるかという話になってくるものだと私自身考えております。具体的な話をする、もっと運輸事業者さんに支援してくれとか、そういった話は私も色々な研究仲間と国の予算もこういうところに使うのであれば、もっとこっちに回せばいいのに、余るんだったら無理してという話など色々な議論はしているのですけれども、それは、この指針の重点戦略を進める大前提で、公共交通をコロナからどうやって守っていくかというのは、適切な表現か分かりませんが、別なところで、ここに例えば、コロナ禍における運輸事業者さんを経営支援しますというのは、当然この重点戦略の中に書ける内容ではないのですけれども、そういうものが外側であるということで、一体となってやっていくものなのかなというのが、色々皆さんと議論して、1回目はコロナの話、2回目はコロナの話を受けた上で前向きなところがあったけれども、やはりコロナが大変だという発言もありましたけれども、そういうことなのかなと考えているところです。2030年に向けて、これをやっていきたいと思いますというのがこの重点戦略ですけれども、2030年までコロナがなっているとするとまた、そもそも重点戦略や指針自体の方向性というのは変わってくると思うのですが、今、萩原さんがおっしゃったとおりで、交通事業者さんが頑張っている取組や、実際に公共交通機関でクラスターが発生した事例というのでもありませんし、その辺は、やはりどうやって経済を回していくかというキーワードになっていたり、安全を守りながら人の移動を促進していくかというところは、それを受けた上で、この重点戦略なのかなというふうにご理解いただければと思います。

（網走市 秋葉観光商工部次長）

まず重点戦略の7ページ、先ほどお話もあった運輸連合なのですが、これにつきまして具体的な取組を進めるということは大切なのですが、その一方で、私の感覚が違うのかもしれないですけれども、北海道自体の共同体と言いますか、一体何だということの共通認識のもとに、そうした考え方の浸透も必要ではないのかなと。これは文言修正ということではなく。どうしても都市圏では、色々な取組が始まるのですが、地方にはなかなか浸透しないということがありますので、ここで書いてある北海道全体で緩やかな連携を図るところに対して、今一度、JR北海道

問題もそうなのですけれども、北海道全体として、私たちは共同体だという認識が必要なのかなと。ですから、これをどうやって今後浸透させていく、その方向を含めたやり方、こういうことが必要なのかなと考えたところです。

もう1点、今、JR北海道さん、それからお話のありました資料の、バス協会さんのお話なのですが、JRさん、それから飛行機、タクシー、公共交通全てですけれども、ここにつきましては、やはりこういう意見というのは、一地方自治体としては、改めてそういう認識といいますか、言葉を重く受け止めさせていただきたいと。今、先生がおっしゃったような、これは重点戦略の話ですので、それはそれとして、そこは共通認識として、国も含めてですけれども、国、地方一体となったところは再認識をさせていただきたいと、これは気持ちだけのお話なのですが、2点ほど、私の意見としてお話をさせていただきたいと思います

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございました。どうやって進めるかというところは、絵に描いた餅にならないようにというパブリックコメントもありましたけれども、やはり北海道全体が今一つとなってやるというところが、これを使ってどう発信していくかということにもなってくるのかなと思います。その中で皆さんが思っているところの誤解がないように、その辺は、この重点戦略がまとまった時点で、新年度始まってから、ぜひ色々なところで発信していくというところは、道庁を中心にやっていただければと思います。ありがとうございました。

(北海道経済連合会 清水地域政策グループ総括部長)

直接のご意見というわけではないのですが、冒頭、重点戦略推進についてのお話がありましたけれども、今後の重点戦略に位置付けられたものにつきましては、その実現のために道の予算においても優先的に予算措置されたり、また必要なものにおいては国への要望など積極的に働き掛けについてお願いして、この重点戦略の実現といった観点でご協力いただきたいと関係団体としても考えておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございました。ぜひこれは道庁、経済界等も含めて、皆さんで連携しながら進めていってもらえればと思います。ありがとうございました。

それでは、意見は大体いただけたかなと思いますので、概ねその他の皆様には、この内容でご了承いただけたと認識しております。

最後に私の方で、これを踏まえてまとめに入らせていただきます。まず大前提としては、1年前だとちょうどコロナウイルスの感染拡大が明るみに出てきて、どうなるんだというところで、まだ大丈夫だという感じの空気が去年の今頃はあったのかなと。その後雪まつりなども入ってというところだったのですけれども、この議論が、ちょうど第1期の重点戦略が今年度で終わるということで、2030年度に向けて、第2期のというか、次の5年の重点戦略をどうやっていくかという中で、コロナの影響が出てきたというのは、皆さんにとって非常に厳しい状況、やりにくい中での議論だったというのは事実としてあるのかなと思います。その中で、大変かもしれませんが、北海道の将来に向けてできることをやっていきませんかという形をお願いしながら取りまとめていったものが、今回の重点戦略で、ようやくこうしてまとめて、概ね皆さんにはご了承いただけたと今日は認識しているところです。繰り返しになりますけれども、大前提としては、旅客、物流両方とも事業者さんが地域にあるという前提で、その地域の交通、北海道の交通がどうやって良いものになっていくかというところで、こういうことをやっていきたいと思いますという中で、重点戦略となっておりますので、コロナに対する例えば、交通事業者への支援というところは、この重点戦略の内容とは別なところで、これはやはり緊急の課題として、例えば国への支援とかも含めて、道庁さんの方で、進めていってもらえればと考えているところです。

もう一つは、一つのキーワードとして、運輸連合があって、ドイツの運輸連合ではこんなこと

をやっていますよと、第1期の重点戦略では、まずは横のつながりをという形で旅客でシームレス交通戦略推進会議を十勝をモデル地域としてやりました。MaaSの実験というのも、今本当は実証実験をやっているはずなのですが、こういう状況なので、なかなかできないというところもあって、今、年度内に間に合うかどうかというところなのですが、できればいいなというところで、MaaSの実証実験に動いております。この先、北海道で、十勝に続いてどういう形で展開していくのかというのが、この運輸連合、将来的には運輸連合という名前ではないかもしれませんが、一応ドイツの事例を参考にとということで始まった議論としては、最終的にはどういうところまで北海道で全体的に展開していけるのかということなのかなと考えているところです。言葉が独り歩きしないようにということで、ドイツ版の運輸連合をそのまま北海道で導入しますということをごに決めたということではなくて、北海道でどういうことができるのだろうかという意味での北海道型運輸連合を、これから皆さんと色々実験あるいは検討しながら作っていきましょうというところが、ここでの趣旨だというのは改めて、最後に発言させていただきたいと思います。

私自身は何かこういうのが一つの形になれば良いなと思いながら。ただ、参加する皆さんの事情もありますので、そこは合意形成をどう図って行って、どこまでだったらできるかというところが一つのポイントになってくるかなと。ただ、旅客に関しては、MaaSというのがこの1、2年で一気に日本全体を席卷するような形で、国の補助事業で予算も付いたりという形になってきております。本当にこの2、3年で一気に公共交通データのデジタル化とオープンデータ化ということも進んでいますし、できるかどうか検討しましょうという一方で、新しい技術を活用しながらやらないと取り残されるというところは、ある種、厳しい状況ではあったとしても危機感を持っていながらやっていくべきなのではないかなと。その辺のところは、先ほどご意見をいただきましたけれども、北海道全体でこういうのを取り組んでいこうというのをしっかり発信していくということも含めて、それは、まずは道庁さん中心にお願いしたいと思っておりますけれども、私も学の立場から、こういうことをやってみたらどうでしょうかという話は、色々なところで、北海道全体で動いていけるようなことができれば良いかなと考えているところです。

もう一つ、JR貨物さんから物流の意見が出されました。旅客中心になっておりますので、どういう形でまとめられるかというところは、私にご一任いただければと思いますが、書きぶりについては、検討させていただきたいと思っております。

一応このような形でまとめさせていただきたいと思っておりますが、今日いただいた意見を踏まえて、後の最終的な取りまとめについては、私と事務局にご一任いただければと思いますがよろしいでしょうか。

～異議なし～

オンライン会議なのでなかなか発言はしにくいかもしれませんが、反対意見はありませんでしたので、そのような形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは、最後にその他について事務局からございますでしょうか。参加の皆様から全体を通して何かご発言ございますでしょうか。それでは、議論は終わりにしたいと思います。例えば十勝のシームレス交通戦略推進会議では、十勝でMaaSをやったり、あとは運輸局さんの方で、阿寒でWillerさんを中心とした取組があったり、あるいは札幌や北広島でも国の補助事業を受けてやっていたり、JR北海道さんもリリースを見ましたけれども、今度道南MaaSというのをJR北海道さん主体で、函館圏を中心にやっていくなど、もう一つ、道南地域では実はグーグルマップを中心に、MaaSとは言いませんけれども情報提供や1日券の購入という色々な取組が実際に北海道を見たらやっています。これが最後はどうやって北海道全体で連携していくのかということになってくると思っておりますので、私としては、次年度以降、そういう事例を、色々いただきながら、まずはやる気のある皆さんが手を組んでやっていく、できるところからスタートしていればと考えておりますので、議論はひとまずこれで終わりとなりますけれども、今後どうやっ

て進めていくかというところについては、また皆さんにご相談させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。ありがとうございました。それでは最後事務局にお返しいたします。

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

岸先生ありがとうございました。今後のスケジュールについてでございますが、本日ご議論いただいた重点戦略原案につきましては、本日皆様からいただいたご意見を踏まえまして、案を作成いたしまして、この案を、このワーキンググループの親会議があります北海道交通連携会議を、2月10日に開催いたしまして、続きまして北海道運輸交通審議会に報告した後に、道議会における議論を経て、年度内に策定する予定としております。

この重点戦略のワーキンググループについては、本日が最後の開催となります。昨年9月から半年間、皆様方にはお忙しい中ご協力いただきまして、ありがとうございました。岸先生からもありましたけれども、今、新型コロナウイルスの感染の状況が厳しい中、この重点戦略実行の前提となります、当面のやらなければならないこと、例えば今日ありました予算化や、国の方などそういったことは、引き続き、しっかりとやっていくということ。それから、今日議題になりましたけれども、この重点戦略を策定した後の情報発信についても、今後検討して皆様と共に取り組んでまいりたいと考えておりますので、皆様の引き続きのご指導とご協力をお願いしたいと考えます。

それでは以上をもちまして、重点戦略検討ワーキンググループの第4回を閉会いたします。皆様どうもありがとうございました。