

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3回）議事録

日 時：令和2年11月18日（水）13:30～14:45
場 所：かでの2・7「520研修室」

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の第3回目を開催いたします。本日はお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございました。本日進行役を務めます交通政策局中島でございます。よろしく願いいたします。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、こんにちは。本日は、お忙しい中、岸座長をはじめ、各関係機関の皆様にご出席をいただきまして、ありがとうございます。

前回の会議では、重点戦略骨子案に対する議論と合わせまして、各団体における今後の取組方向性等のご報告をいただいたところです。

重点戦略の作成にあたって、皆様から、各戦略の目標達成に向けたロードマップの必要性や、MaaSを全道で展開する際の持続可能性の確保、それから運輸連合に対するイメージを示していただきたい、さらには、脱炭素といった視点についてのご意見をいただいたほか、岸座長からは、2030年の北海道新幹線札幌開業に向けた取組や、その札幌開業に向けた取組の一つとして、シームレス交通の完成形である北海道版の運輸連合に向けた検討についても、ご示唆いただいたところでございます。

本日のワーキングでは、これまでの議論を踏まえまして、事務局が作成いたしました素案をお示しするとともに、北海道における運輸連合について先進地域のドイツの事例や本道においてどのように今後展開していくのかといったイメージを整理いたしましたので、こちらについてもご議論いただければと思っております。

今後、将来像の実現に向けまして、関係者間における取組イメージの共有を図りながら、取組を進めていくことが必要である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き、重点戦略がより実効性のあるものにしていただけることをお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

（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 重点戦略骨子案について

（北海道大学大学院 岸准教授）

本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。柏木さんからおっしゃられたとおり、今日は素案についての意見交換をしたいと思いますが、第1回目の時に、スケジュール感を考えた時に年度末にまとまってしまうと、それから4月にすぐ動き出すためには、関係機関の皆さんが例えば予算の関係で反映しづらいというのがあって、事務局に急いでもらって早め早めに議論しようということで、今日は11月ですが、一応予定どおりお手元にある

資料を作っていただきましたので、今日はこれを中心に議論していきたいと思います。限られた時間ですけれども、よろしく願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思いますが、まずは北海道交通政策総合指針重点戦略素案ということで、事務局から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及び参考資料1～3により説明。

(2) 意見交換

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございます。2番目の意見交換に入りたいと思います。事務局から今素案について説明がありましたけれども、素案のほかにロードマップとか、具体の事例が示されたところです。これから皆さんにご指名して意見を言っていたきたいと思いますが、それぞれの戦略毎に展開イメージがまず皆さんのイメージと合っているのかどうか、あるいは具体的な取組については、今日だけでなく、後日でも結構ですので、こんないい例がありますよというものを紹介いただければと思います。後は、ロードマップということで、2030年に向けて2025年までにをやっていくのかということを図に示していただきました。

最後、参考資料が運輸連合ということで、いきなり共通運賃なんてできるわけがないだろうという感じかと思いますが、そうではなくて、北海道型の運輸連合は事業者間とか、目的地も含めてだと思いたすけれども、連携するところから入って行って、どこまでできるのかというところを、段階を踏んで、できるところからやっという形で事務局から北海道型運輸連合の検討イメージというものををご用意いただきましたけれども、それについてイメージが掴めたかということと、後は以上のことについて、様々なご意見をいただければと考えているところです。

時間の関係上、一人3分程度でお願いしますと事務局から依頼されております。今日は、経済団体、運輸交通事業者、そして行政機関という順番でご指名させていただきたいと思いますが、まずは、道経連さん、お願いいたします。

(北海道経済連合会 和田地域政策グループ部長)

道経連の和田と申します。本日、当会の清水の代理ということで、こちらの事前にいただいた資料の方でお聞きしたいところ、こういうふうにさせていただければというものをお示しさせていただければと思います。

まず、資料3の10ページ目の現状・課題というところ、ここの三つ目に約半数が夏季、道央圏に集中するなどということが示されているのですが、ここの主語が来道者全体なのか来道観光客なのか、国内・海外とか、空港利用者ですとか、ここのところをもう少し明確にいただければと思っております。

それから、11ページ目の中ほどに航空ネットワークの充実・強化とあるのですが、ここのところで、北海道さんが札幌市さんと協議している丘珠空港の利活用に関する検討会議、これを具体的な取組の中に入れていただくのはどうでしょうかというところでございます。

それから、14ページの国際物流拡大戦略の展開イメージの図が下の方にありまして、左側の国際航空路・航路の拡大の二つ目に新千歳空港を核としてと書かれているのですが、ロードマップとか、他のところで新千歳空港さんを核という形で記載していないので、ここは他の港湾さんと同じように、特出しみたいなものは外した方がよろしいのではないのでしょうかというところです。

北海道エアポート社さんの提案概要で、例えば、帯広ー女満別での貨物ビルの計画とか輸出促進を図るとしてあるものですから、新千歳一つを出すというのはどうなのかなと思っております。当会からは以上でございます。

(北海道商工会議所連合会 福井政策企画部長)

道商連の福井です。先々週、道庁の建設部さんの方で自動運転のフォーラムがありまして、私も参加させていただきお話をさせていただきました。一つが、概要版の1ページ目、シームレス交通戦略の展開イメージのところに、交通結節点整備がありますが、私が提案させていただいたのは、バスタや駅とか道の駅といった整備されたところは当然あるのですが、地域によってはこれがコンビニであったり、役場だったり、病院だったりというところもあるので、もう少し交通結節点の考え方を柔軟に持った方がよいと思います。

例えば、深川だと元々バスターミナルはあったのですが、そこから病院の方に移っています。地域によってバラバラですし、当然道の駅がない地域も JR の駅がない地域もあります。また、この間、セコマの丸谷会長からお話を伺った時に、オホーツクの紋別市上渚滑のセイコーマートの件を伺いましたが、あの辺りは高速バスが通るのですが、セコマの店舗の中で乗客がバスを待つようになり、非常に使い勝手が良くなったという話を聞きました。何が交通結節点になるのかというのは地域によって違うので、もう少し広がりを持たせた方がいいかなと思っています。

参考資料3の運輸連合について、3枚目の展開イメージは私もこれで良いと思いますが、もう一つの視点としてあったらいいなと思うのが、自動運転を見据えなければいけないなと思っています。

都市間ですとか、中核都市を結ぶ交通はおそらく成り立っていくと思いますが、地方部・生産空間においては、どうしても自動運転を入れざるを得なくなると思います。単純に今ある路線を置き換えるという意味ではなく、どうしたら最適な交通が維持できるかということを考えて時に、自動運転をどう活用していくかということも合わせて考えていかなければならないと思います。

合わせて、シームレス交通戦略推進会議の構成ということで書いていただいておりますが、地域あるいは、もう少し大きいエリアで、皆さんそれぞれがマネジメントされていると思うのですが、地域・エリアとしてどう持続していくかというマネジメントをしていかなければいけないと思っておりますので、そこをこの会議が担うことができると思っております。それが最終的には運輸連合にもつながっていくのではないかと思います。

最後ですが、今回のコロナの状況にあって、特に公共交通機関の状況について、私どもも経営状況調査をしておりますが、ここ半年を見ても、ほとんど回復していません。底は5月で、その状態から若干戻っていますが、この状況が長く続くと本当に大変な状況になると思っています。こういう状況にあってこそ、新北海道スタイルもそうですけれども、フォーラムの時に話させていただいたのが、例えば、車両の混雑状況が MaaS のアプリで見られるとか、運行状況がどうなっているかということもありますし、例えば、災害情報と連動して、この先行かない方がいいのかという事前に情報が入ると、機会損失というのは相当減ると思います。MaaS という路線で案内できて予約もできて決済もできてというところかもしれないですが、もう少し先を見据えた MaaS をもう少し考えていければと思いますので、そのような「見える化」が今公共交通に一番求められていると思っています。以上です。

(北海道旅客鉄道(株) 萩原副本部長)

JR 北海道の萩原です。いつも大変お世話になっております。コロナ禍で中間決算は大変なダメージを受けています。ステージ4に上がりましたが、感染予防については徹底的にやっていきたいと思っています。資料等については、大変ご努力をいただいて、わかりやすいものになっていると思います。内容について、素案の本編で申しますと5ページ目、シームレス交通戦略の具体的な取組の一番下、地域公共交通計画策定に向けた検討・協議というのが、ある意味法律改正で各自治体がまだなかなか全体的に整っていないのですけれども、それを作っていかないといいないという局面にあって、その中身をどうしていくかということが次の本編の資料の8ページ目、地域を支える人・モノ輸送戦略の中の具体的取組の一番上の方にある「人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築」の二つ目、地域における最適な交通モードの検討。これはたぶんそれぞれの町での地域公共交通モードの中身の具体的な取組に通じるものではないか

と私としてはそのように読んだところでありますが、この辺がすごく大切になってくるのかなという印象を持ったところでございます。

その意味では シームレス交通戦略の最初の4ページ目の考え方とか、あるいは7ページ目の輸送戦略の考え方の中にその地域公共交通活性化法の改正を受けて、どう取り組むかということをもう少し強調して書いた方が大事ではないかなという感想を持ったところでもあります。

2点目は、様々なモード、様々な視点で考えられている訳ではありますが、北海道内大変広うございます。それで道南、道央、道北、道東と、大きく四つだとしたら、それぞれの所でどういったことがなされていくのかということが重点戦略の中で成果物となってきたときにその辺がもう少しわかる、見える、そういった形に今後できるのかということが、もう少し明確になればというのが感想であります。ちょっと具体的な案は持ち合わせておりません。申し訳ございません。

最後に、運輸連合の資料を今日拝見いたしました。まだ少し勉強が必要だと認識したところがあります。ざっと読んだ限りで、例えば、ドイツではこれをやる上での法的、国の法律であったりいわゆる規制法であったり、そういったものがどういう背景があってこれが実現していったのかという経緯がわかると方向感も出ると思います。

それから、財政的に一定程度のものが出てこないと思うのですが、ドイツではどういったような財政支援という実例があって、それが日本に来たときにはどういったことになるのかという背景、こういったところもぜひお教えいただくことで理解を深めていくことが必要ではないかと思っております。以上です。

(北海道バス協会 中山主査)

北海道バス協会でございます。今回の重点戦略案につきましては、前回の意見を取りまとめたいただきまして、ありがとうございます。内容に関してはとてもわかりやすくまとめていると思うのですが、ウィズコロナ戦略のところで、バス事業をはじめとして、鉄道・航空など公共交通事業は、現在新型コロナウイルスの感染拡大が、経営に深刻な影響を状態でございます。地域の实情に合わせた最適な交通モードを選ぶということではありますが、地域の公共交通を守り抜く視点といたしまして、ウィズコロナ戦略の課題「感染リスクが高まるとの懸念から公共交通利用を回避し、輸送需要が大幅に減少」に対する具体的な取組として、公共交通事業者への支援などを盛り込んでいただければ有り難いと思っております。以上です。

(北海道エアポート(株) 伊藤観光開発部長)

北海道エアポートの伊藤でございます。資料、全て大変良くまとまっていて、事務局の方に感謝申し上げたいと思っております。2点、申し上げたいと存じます。先ほどの福井さんの話と重なるのですが、やはり自動運転の視点がかかなりこれから重要になってくるかと思っております。北海道はエリアも広いし、自動運転の実験の場所として適地と存じます。自動運転に関連して、オンデマンド交通を充実すること。これは住民の方に対してのサービス提供もありますし、それから観光客の方に対しても両方ありますが、自動運転プラスオンデマンドというのをキーワードにしながら、北海道の交通は便利だなというイメージがつくような形ができればと思っております。

今日いただいた、北海道型運輸連合の資料、大変勉強になりました。ご提案させていただきたいのは、最終的なゴール目標を、緩やかな提携という形でなく、高めの目標にできないでしょうか？例えば10年後に、北海道の二次交通も含めて、全部キャッシュレスで住民の方も観光客の方も北海道内は全て1日くらいで使えますみたいな感じの、そういったイメージが定着すると、北海道、本当に便利だねとなると思うので、緩やかな提携ということでまとまったとしても、そのレベルだとなかなかインパクトがある影響が与えられないのではないかと思いますので、難しいことは重々承知していますが、高めの目標を掲げた上で、皆さんの議論が進んでいけばいいなと思った次第です。よろしく申し上げます。

(北海道エアポート(株) 小松交通対策部長)

北海道エアポートの小松でございます。私の方からは、資料を見させていただいて、違和感があつたところを2点ご指摘したいと思います。

一つ目は、4ページ目です。先ほど JR の萩原さんお話があつたことの繰り返しになりますが、現状・課題の4ポツで、地域公共交通活性化再生法の改正と書かれています。一般の方にはわかりづらいので、ここは、マスタープランの作成状況なのか、地域における協議の促進なのか、それとも路線バスの維持困難な移動手段の確保なのか、具体的に書いた方が良いのではないかとというのが1点です。

もう1点、10 ページ目になります。インバウンドの加速化戦略ということで、少し気になったのが、考え方の段落二つ目。また以降、交通結節点からのアクセス環境の整備、バリアフリー化云々とあつて、全道各地への周遊を促すという、最終的には交通ネットワークの実現をめざすという書き方になっています。利便性の向上は確かに重要と思いますが、もう1点、一番大事なのは訪日外国人旅行者が必要とする質の高い情報提供ということがあるのかと思います。MaaSもそうですけれども、そのような交通情報や観光情報など旅行ニーズに沿った情報を提供する必要がありますということを加えていただけたらと思います。どちらかという、マーケットインの考え方で情報提供が必要になるのではないかなと思います。

それから最後に、ロードマップにつきましてはちょっと書き方がどうかなあと思います。パッと見てコンパクトな表にはなっているのですが、よく見るとすぐに手を付けて毎年やっていくものと、成果年度を書いているものが混在しています。ここをもう少しわかりやすくしていく。ここで書かないのであれば、戦略の方、指標、そちらで重要度を含めメリハリをつけ補強して書いていく必要があります。いつまでにどうするかというのが、雑な感じを受けるので、もう少し丁寧にいけないかなと思います。以上です。

(北海道船主協会連合会 武永会長)

武永でございます。この指針と重点戦略については、取りまとめ本当にありがとうございます。大変見やすくよくわかりやくなっていると思います。前回ちょっと休ませていただいたのですが、その議事録だとか今までの議論を踏まえた中で良く仕上がっているなど。個別の政策につきましては特にコメントはないのですが、座長がいつもおっしゃっていますとおり、まさに今後の5年間が重要なことになるのではないかと考えているところでして、議論を深めながら、今ロードマップの話もありましたけども、もうちょっと具体化をしながらですね、優先順位をつけてパート毎にPDCAを回すことかなと思っています。

あと、指針の具体・具現化については、やっぱり道民はもちろんのこと関係諸団体、官庁を含めまして理解が不可欠だと思っておりますので、その辺の広報活動ですとか、展開、プレゼン等も重要になってくるのかなと承知しております。その辺につきましてもしっかりと対応をぜひお願いしたいと思っています。私からは以上です。

(北海道トラック協会 継岩業務2課長)

北海道トラック協会の継岩です。非常に事務局の方、ワーキンググループでの主な意見、資料、きれいにまとまっていると思います。当協会の方としましては、資料3の9ページ目になりますが、サービスの担い手となる輸送人材の確保と育成で、荷主と連携した中身の文章自体は非常にいいと思いますが、実は令和2年8月21日、国土交通省から「運転者職場環境良好度認証制度」いわゆる「働きやすい職場認証制度」、そういった制度が出ています。中身は調べていただければ直ぐに分かりますので、こういった新しい文言も入れていただいて、ここの文章をもう一度組み直していただけたらなと思います。以上でございます。

(日本貨物鉄道(株) 高橋経営統括本部経営企画部長)

JR 貨物の高橋と申します。今日は花岡が所用で、私の方が代理で出席させていただいております。第2回目の会から比べましたら非常に資料がわかりやすくなってですね、事務局の努力に感謝申し上げたいと思います。

私の方から二つ三つお話をしたいと思います。これまでもお話をして参りましたが、物流の生産性向上ということについては、モード間の連携とか、共同使用・利用ということがこれから必要だと思っておりますが、とりわけ人口減少とか、コロナの影響を受けまして、各事業者が持っている色々なアセット、物流インフラとかがかなり余剰が出てくる部分もあるのかなというふうに思っております。フィジカルインターネットとかいうようなことが今言われておりますけれども、この観点からも、ここに共同配送という言葉がございますが、ここに含まれているのかもしれないけれども、各事業者が持っているこのアセット、物流インフラの有効活用、共同利用というように盛り込んではどうかということがございます。

もう一つでございますが、共同利用云々というところでは、物流の標準化というのが必要だと思っております。これについてはモノとかデータ、あとは業務のプロセス化というようなことがありますと思っておりますが、これまでも進められてきていますが、まだ、遅れているといったこともありますので、先ほど言った共同利用しようという観点から標準化の推進というようなことも4ページ目の方に加えていただければと思っております。

あと、思いつきみたいな話なのですが、今日新聞を読んでいましたら、減災防災対策に5年間12兆円位予算がつくということで政府決定されていることが新聞記事に載っていました。3か年で国土強靱化ということで予算をつけてきて進められてきているところですが、今後も5年間そういう対策について予算がつくということになれば、大体年末位には来年度予算案について閣議決定されると思っておりますので、そこら辺の見通しがつくのであれば、今回記載されております災害に強い交通戦略の中にそういうものと連携してできるものがあれば、取り入れてはいかがかなというところでございます。私からは以上でございます。

(北海道運輸局 若杉交通企画課長補佐)

運輸局の若杉です。私の方からは、まずは資料3の6ページに関して。先ほどから話にあります、地域公共交通計画の策定が努力義務化されるという法の改正を受けまして、取組指標案に計画策定のカバー率とありますが、このカバー率という言い方、定義がわかりにくいかなと感じました。なお、国土交通本省の方では、何件という数で目標値を定めています。

あとは、前回、バリアフリー関係の記載をより具体的にさせていただきたいというお話をさせていただきましたが、12ページ目に盛り込んでいただきましてありがとうございます。具体的には、ハード面の記載になっていると思っておりますが、私ども国交省としましては、心のバリアフリーというソフト面の部分も推しているというところがございますので、ぜひともその観点の記載も盛り込んでいただけたらと考えた次第です。

また、国交省としまして、令和3年度の予算概算要求で、次年度のMaaSの事業に関する取組の要求の中に、交通とバリアフリー関係情報のデータ整備への支援というような文言が加わっています。MaaSを考える上では、今後はバリアフリーの情報なども組み込んだものを検討してくださいというような予算要求をしているところです。

情報提供となりますが、昨日、国土交通本省で日本版MaaS推進・支援事業の交付決定のプレスリリースを行っております。道内からは北都交通の車内におけるクレジット決済、キャッシュレスの部分、こちらが交付決定となっており、具体的には、新千歳空港の空港連絡バス47台について、クレジット決済できるような仕組みを導入するというもので、北海道ではおそらく初めてになると思っております。これが広がっていけば、ビヨンドMaaSと言いますか、旅マエから有しているクレジットカード一つで観光や食、スーパーなどでも利用できるようになります。今回はVISAタッチというもので、VISAに特化した機械を入れるような形になるのですが、機能を追加するようなこともできるらしく、JCBやMaster、アメックス、QRコード決済なども使えるよう

になる機械と聞いています。こういったものが浸透していけば、MaaS として深化していくような取組かと思いましたが、情報提供させていただきました。以上です。

(北海道開発局 本田道路計画課道路企画官)

開発局道路計画課の本田と申します。前回、欠席をしましたが、代理出席をさせていただきまして、事例の方も盛り込んでいただきました。ありがとうございます。事例については、実運用面ではまだまだ課題もございますし、私ども開発局だけではなく、他の国の機関や道庁、市町村、事業者の皆さんと協力しないとなかなかすすまないものですので、引き続き、関係者の方にもご協力をいただきながら進めたいと思いますので、よろしくお願いします。

それから、中身の方なのですけれども、資料3の12ページのインバウンド加速化戦略のところに、高規格幹線道路網の形成ということで入れていただいております。おそらく、空港や鉄道も同じだと思うのですけれども、必ずしもインバウンドだけではない部分も大きいと思っていて、地域を支える人・モノ輸送戦略を支えているのが道路であったり、空港であったり、鉄道だったりすると考えており、8ページの地域を支える人・モノ輸送戦略に書いていただけるとありがたいと思ったところです。インバウンド対応については、これを再掲していただくとともに、道路部門としても色々、取組をさせていただいておりますので、必要なものがあれば情報提供させていただきますながら、記載をお願いできればと思います。以上です。

(北海道開発局 白熊港湾計画課港湾企画官)

開発局港湾計画課の白熊と申します。私の方からは資料3の14ページ目、国際物流拡大戦略、それから16ページ目の災害の戦略についてコメントさせていただければと思っております。

まず、14ページ目の国際物流拡大戦略のところなのですけれども、国際物流を拡大しようというのは北海道が豊かになるための手段であって、そもそも何のためにやろうとするのかいうところを、もう少し考え方のところで明確にすべきではないかと思いましたが。私の認識としては、北海道はこれから全国に先駆けて人口減少が進んでいくという中で、道民の生活、産業を守っていかなければならない、またそういったところをしっかりとやっていくことによって人口減少を少しでも緩和しなければならぬ状況と思っています。そのためには、道民、特に若い人が北海道に定着できるような環境を作っていくことが必要で、たとえば日用品が問題なく手に入るという物流、一次産業を中心に生産したものを運んでお金に換えられる物流、こういったものをしっかりと確保していかなければいけない。これが北海道を維持するためのインフラなのだという認識で、物流拠点戦略が必要ではないかと思っております。この考え方を、もう少し書いていただいた方がよいのではと思います。

北極海航路につきましても、私たちにとっては自明なのでその目的までは書いていないということなのかもしれませんが、そもそも北極海航路が実現してくれば、北海道は日本のみならずアジアのゲートウェイになれるような地理的ポテンシャルがあるというのがスタートです。そして、北海道が北極海航路の拠点になることがもし仮に実現すると、北海道には大きな雇用が生まれてくるだろうといったことから、今誘致にも取り組んでいく戦略が必要というふうに思っております。このような前段部分をもう少し一般の方にもわかるように書いていただいた方がよいのではと思ったところです。

それから、16ページ目の災害に強い交通戦略のところなのですけれども、物流、それから海の観点がだいぶ抜けているのかなと思います。まず、災害が起きた時には支援物資の物流を確保する必要があるという記載はされていると思うのですけれども、多くの物は港湾または空港を通じて本州から運んでいただく必要があるため、その入口の話が抜けているかと思っております。まず北海道の入り口がしっかりと機能しないと、そこから先、道内にどう運ぶかということも無いのではと思っております。それから、支援物資ではなく、普段の物流も一定程度は災害時にも維持する必要があるという話ですが、日用品が入ってこなければ我々は困る。北海道で生産した水産品や牛乳なども、本州に運ばなければ、腐らせて捨ててしまわざるを得ない。その時停電になっ

ていれば、というような状況だと思います。さらに、胆振東部地震の際、苫東厚真発電所自体が壊れて大変なことになっておりましたがけれども、発電所が復旧した後も我々は苫小牧港が壊れたままでは燃料の石炭が尽きてしまうのではないかという話をしていたこともあります。こういったことにどう備えるかも、災害に強い交通・物流戦略として打ち出していく必要があるのではないかと考えています。

いずれにいたしましても、港湾、空港を通じて物を北海道の外とやりとりするという観点の薄いのかなと思っていますし、16 ページ目の左下のポンチ絵にも海の部分が全くないのはどうかなという感じがしますので、どうぞよろしく願いいたします。

(北海道開発局 森開発調整課上席開発計画専門官)

資料を拝見しまして、すごくわかりやすくまとまっていて、事務局の皆様の努力に本当に感心しております。

国土交通省北海道局で中間点検を東京の方で進めておりますけれども、その中で、中間報告ということで、生産空間の保持・形成に向けた三つのモデル圏域として、名寄周辺、十勝南、釧路があって、そのうち十勝南の公共交通などについて取組状況を報告させていただいておりますけれども、引き続き、皆様のご協力をいただければと思っております。

今回、資料3の現状と課題ということで、例えば4 ページ目に五つ現状・課題がありますけれども、各々どの取組に結びついて、どの指標にそれが現れてくるのかがもう少し見えてくると、一般の方にもわかりやすいのかなと思います。引き続きよろしく申し上げます。以上です。

(北海道大学大学院 岸准教授)

はい、ありがとうございます。皆様のご協力でテキパキとスムーズに進むことができましたが、全体を通して言い忘れたこととかございますでしょうか。

(北海道商工会議所連合会 福井政策企画部長)

福井です。一つは、今感染状況がこのような状況ですけれども、新千歳空港の国際線再開に向けた準備というのを今から進めておかなければいけないと思っております。サーモグラフィーを設置させていただいておりますが、今後海外の空港を見ると、PCR 検査と陰性証明までの準備が進んでいます。国際線が再開しないとインバウンドも加速しようがないと思いますので、来年、再来年くらいで、再開したときにすぐ再開できるような準備をしておかないといけないと思います。どこかに一つ書き加えていただけたらと思います。

もう1点、これは新幹線に絡んでですが、これまで北海道は本州の人からすると、やはり冬の交通が心配で、交通に関する悪いイメージ、冬を敬遠するような感じが多かったですが、新幹線ができて、空港と新幹線両方のダブルトラックということであれば、今までのイメージを払拭することにも繋がっていくと思います。この10年の中でそういった準備もしなければならぬと思っています。

例えば、あるイベントやコンサートをやっている会社さんに聞くと、冬の北海道で大きいイベントをやるのはすごいリスクがあるから、できればやりたくないとなります。何故かという、やはり自分たちの準備もあるし、お客さんも来られないリスク、帰れないリスクがあるということで避けられていたのですが、もしかするとそれも払拭できるかと。もしかしたら、冬の北海道にMICE や大型のイベントを誘致できる可能性がありますので、そこまで含めてあと10年、最初の5年でもう少し考えていければと思います。以上です。

(北海道大学大学院 岸准教授)

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。あとはタイトルの副題が、コロナ、コロナという形で、どうなんだろうと思いつつも、コロナのことは意識せざるを得ない状況に今、皆さん追い込まれておりますので、事務局の方では、「ポストコロナを見据えた一新たな未

来に向けた共創と共生」ということで、「共創」という前向きな表現で、皆さん連携しながら共に創っていきましょうという形でまとめていただきました。これについても意見があれば、私は良いかなと思っているのですけれども、全体通してなければ、私、まとめに入りたいと思いませんけれども。

(北海道商工会議所連合会 福井政策企画部長)

この重点戦略の次の話、できあがった時の話なのですけれども、どうやって公表していくか、あるいは周知していくかということを考えていかなければならないと思っています。今 MaaS を十勝さんで頑張っているんですけども、そういう先進地域で、例えばフォーラムや意見交換を道内何箇所で行うとか、札幌で重点戦略に基づいたフォーラムを開催して周知を図るとか、前回なかなかそういう場面はなかったのですが、今回はこういう大変厳しい状況でもあるので、表に出すことをもう少し意識して、来年度取り組めればよいと思っています。以上です。

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございます。今の視点というのはとても大事だと私も思っていて、例えば、十勝で MaaS の実験をやっている、十勝ですべて成功することはもちろんなのですけれども、十勝で終わるということではなくて、その成功事例を北海道全体に最終的には広げていこうということで、今やっているプロジェクトをどうやって全道展開していくかということは意識しつつ、この重点戦略をまとめた時に、どうやって皆さんに知ってもらおうかということ。それは、ただ知ってもらっただけではなく、実際に全道各地の皆さんが自分たちもこういう取組をやっているという流れを作っているかどうかというところは、作った後の話になりますけれども、併せて考えていく必要があるかと思いました。ありがとうございます。

それでは、意見が出尽くしたようですので、まとめに入らせていただきます。概ね、委員の皆様からはわかりやすくまとめたという評価をいただいたかと思います。わかりやすくまとめたので、逆にこういうことが抜けているとか、この書き方は違うのではないかという指摘が出てきたかなど。例えば、主語がどうだとか、あるいは地域公共交通活性化再生法の改正というのをどうやってここに位置付けていくのかなど、色々なご指摘をいただきましたけれども、これについては事務局の方でさらにブラッシュアップをさせていただきたいと考えております。

あとは、抜けていた視点ということで、自動運転の文言、ラストワンマイルといったところは、この先、過疎地域の末端をどうするかというところでは非常に重要になってくるかと思います。あとは、交通結節点もそうです。駅やバスターミナルをイメージしていると、北海道ではそうではなくて、本当に地域の人々の集まる場所が交通結節点になっていくということもこの先増えていくと思いますので、その辺りのところも整理をさせてもらえればと思います。

もう一つは、物流のところでは港湾の話が抜けているということで、BCP の話、道央圏や太平洋側の港の連携も開発局で作られていますので、上手いことそれをまとめていくということも必要かなと考えたところです。

運輸連合については、特出しで資料を作っていただいて説明してもらいましたが、まずは異なる交通手段が連携してやっていこうというところは MaaS の状況でいうと避けて通れませんか、総論としては賛成してもらえるのかなど。あとはどこまで賛成してもらえるかという各論の話になってくると、当然、運輸事業者さんや自治体さんの都合とか、やり方がありますから、緩やかな連携という言葉を使って、今回はまとめたところです。

緩やかな連携、緩やかなつながりというのは、最近、研究者の集まりで、異分野の人たちと集まった時に、社会学の先生が、緩やかなつながりというのが、今、キーワードになっている。それは、交流拠点などでも人が集まってきた時に、おじいちゃん、おばあちゃんが集まってきた時に、話しかける必要もなく、何でもかんでもやっている輪に入りなさいという感じではなく、そこに居るだけでもいいというような。社会学では緩やかなつながりという言葉が提唱されていて、アメリカの社会学者の先生なのですけれども。一見、関係、つながりというのは、あまり深

くはないように見えながらも、実はそういう人たちのつながりが地域や何かをやっていく時にとても重要になってくるというような関係性がこの先大事なのではないかと、社会学で提唱されていて、それを今回、ここでもやってみようかという形で、北海道全体で緩やかな連携、つながりを作っていこうと。コンセプトとしては、できることからまずはやっていきたいと思いますというところで、参考資料3の最後のページで展開スケジュールがありましたけれども、これは、緩やかにやっていこうというような意味合いで書いたのですが、これに関して、あとはロードマップの話でも、具体的にどこまでやれるかというのは、もう少し書いてもいいのではないかと、というご意見が複数出てきました。私は、運輸連合、こういうのができればいいなとずっと思っていますから、2030年には運輸連合を作りたいということは書ければ書きたいなと個人的には思いますが、ただ皆さんの事情もありますので。けれども、どこまでやっていくかという目標は作っていくべきじゃないかというところは、少し難しい取りまとめになるかもしれませんが、次回に向けて、中身を改善していきたいと考えております。

運輸連合をやっていく上で、当然、法制度の話あるいは補助金、例えばドイツの運輸連合では、ゾーンの中での共通運賃を導入していると。バスや鉄道、タクシーも同じ運賃で、タクシーは元々は単価の高い運賃体系だったのですけれども、その部分は補助金を投入していると、土方さんが説明をされていたことがありました。果たしてそれが北海道でやる時に制度としてもつか、財源としてもつかかというところは、併せて検討していく中で勉強していくことになるのかなと思います。今の枠組みでできることと、できないのであれば制度を変えてもらうという働き掛けということも併せて検討ができればと考えておりますが、いずれにしても今日いただいた意見をもとに、次回に向けて、内容を事務局の方と相談しながらより良いものにしていければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

今日は、このような形で取りまとめさせていただきますが、方向性としては、今日提示した素案をさらにブラッシュアップして、次回、皆さんにお見せする。あとは、具体的にロードマップのところも、参考資料2の青で囲んでいるところはまずやろうということで、薄い水色のところは次にやっていこうと、最終的にはこういうところまでできればいいなというのが濃い青で書いてあるところ。2025年にできればいいなというところで、イメージとしては書いてあるつもりでしたが、皆さんに伝わっていたかどうかも含めて、もっと具体的にどこまでやるというのは、書けるところは書いていく形で進めていきたいと思っております。

以上のような形で進めていきますので、意見に関しては随時受け付けておりますので、今日持ち帰って、またそれぞれのお立場で議論した時に、こんなのがあったというのは、随時、事務局の方にご連絡いただければと考えております。

最後に、その他として事務局から何かございますでしょうか。全体を通して最後、皆さんからご意見、ご発言あればと思っておりますが、よろしいでしょうか。ありがとうございました。では、以上で事務局にお返しします。

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。今後のスケジュールについて、ご説明いたします。本日、皆様からいただいたご意見を踏まえた素案のパブリック・コメントを実施いたします。12月中旬から1月中旬までパブコメをかけたと思っています。

それを踏まえまして、次回のワーキンググループにつきましては、1月下旬から2月の中旬を予定しております。そのパブコメの結果を反映した重点戦略の案についてご議論をいただく予定にしております。そのワーキンググループを踏まえまして、その後、親会議であります北海道交通・物流連携会議の開催、続いて諮問会議であります北海道運輸交通審議会にお諮りした後に、3月下旬を目途に策定という予定にしております。

また次回のワーキンググループにつきましては、近くなりましたらご連絡させていただきたいと思っております。

(北海道大学大学院 岸准教授)

パブコメ前に皆さんに一回お渡しして、個別に説明してどうですかと聞くのは、このご時世ですので難しいと思いますが、郵送又はメールで送っていただいて、よほど酷いことがあれば、各委員の皆さんからご指摘いただき、特になければパブコメをかけさせていただいて、次のワーキングで最終決定という形でさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

～異議なし～

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございます。それでは、そういう形で進めさせていただきます。

(北海道総合政策部交通政策局 中島次長)

それでは、以上をもちまして、本日のワーキンググループ第3回目を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。