

北海道交通・物流連携会議
「第2回重点戦略検討ワーキンググループ」における主な意見

【全 般】

| 主な意見 | 対応状況 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 別冊になるかもしれないが、北海道内の取組事例を入れたい。(岸座長) | [参考資料1] 取組事例(案)を整理。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 交通政策に係る各施策の優先順位とか他の計画との整合性については、定期的に関係者間で確認や認識の共有を図っていくということが必要ではないか。(清水部長) | <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、国や道その他計画との整合を図り、関係者と情報を共有しながら、戦略の策定を進める。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 取組の実施については、今後関係者で検討していく際に、誰が何を行うことを想定しているのかわかるようにするのが重要ではないか。(清水部長・萩原副部長・武永会長) | [資料3] 各戦略の取組毎に関係者を整理。 |
| <ul style="list-style-type: none"> MaaSのように解釈が多様なものについては、用語の定義について明確にし、関係者間で認識の齟齬が生じないようにしていただければ。(秋葉次長・清水部長・福井部長・中山主査) | [資料3] 取組毎に取組内容や方向性等を記載。 「V 附属資料/用語解説」において、専門用語を中心に別途整理。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 短期間で実現しなければいけないもの、この5年間で実現しなければいけないもの、あるいは10年かけて整備するもので、時間軸がどうなっているのかをもう1回明確にして、タイムスケジュールを詰めていく必要がある。(福井部長・花岡副本部長・武永会長) | [参考資料2] ロードマップ(案)を整理。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 具体的なイメージを今後共有していく必要があるため、絵やイメージ図、めざすものがビジョン的に見えるものが必要。(秋葉次長・福井部長・萩原副部長) | [資料3] 戦略毎に「展開イメージ」として、方向性を図示。 |
| <ul style="list-style-type: none"> まずは中間決算あたりできちんと影響を把握した上で、計画のうえでも、例えばウィズコロナのプレイヤーが収益構造を模索できるような環境の整備を考えていくなど、そういった視点をぜひ入れていただけないものか。(萩原副本部長) | <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の経営状況等を踏まえた上で、実情に合った視点を取り入れていく。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 運輸、交通・物流の果たす役割を改めて言う必要がある。(花岡副本部長) | [資料3] P.1 策定趣旨 暮らしや経済活動を支える交通・物流の役割を追記。 |

| 主な意見 | 対応状況 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • コロナを経て何がわかったのということをまず書いておく必要がある。(花岡副本部長) | [資料3] P.19 6ウィズコロナ戦略 現状・課題 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 実際に動いていく中では、いろいろな事情によりうまく回らないことも多々あるかと思いますが、「北海道」という目線での連携が必要。(武永会長) | <ul style="list-style-type: none"> • 各主体のつながりを深めながら、関係者が一体となって取組を進めていくことが重要であることから、連携を一層強化していく方向性を打ち出し。 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 副題の所はポストコロナを見据えた新たな未来、コロナ、コロナと言わなくてもいいかなと思っていました。キャッチフレーズについてもご意見があればいただきたい。(岸座長) | [資料3] 表紙 <u>ポストコロナを見据えた新たな未来に向けた共創と共生</u> |

【1 シームレス交通戦略】

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • 「3利用の促進」の2つ目、住民の意識改革について、住民だけではなく地域全体でという方がいいのではないか。(秋葉次長) | [資料3] P.6 利用の促進 ■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 自治体単体では MaaS をやっても効果が薄い。北海道全体での取組が非常に重要になってくると考えている。MaaS という仕組みを作っただけではなく、常に鮮度の高い情報を掴んでいけるような、手間の軽減も含め、持続可能な仕組みがすごく大事なかなと思う。(齋藤係長) | [資料3] P.5 連携の促進・強化 ■MaaS 等シームレス交通の全道展開 <u>公共交通のオープンデータ化や乗り継ぎ利便性の向上～</u> ⇒観光振興機構で実施しているオープンデータ化事業が持続性を意識した取組であるので、引き続き連携しながら、北海道における MaaS を展開していく。 |
| <ul style="list-style-type: none"> • MaaS の運用の話は非常に重要。誰が運用するか、どの事業者が運用するかということもあるが、運用には財源が必要になるので、例えば、観光税の一部を活用するというような見通しも検討していく必要がある。(福井部長) | [資料3] P.5 連携の促進・強化 ■MaaS 等シームレス交通の全道展開 <ul style="list-style-type: none"> • 道が MaaS を導入するのではなく、民間サービスとして確立された際に、地域として乗り遅れないようにしていくことが重要。 • このため、道内公共交通のオープンデータ化をはじめ、観光施設や飲食店などの目的地と交通を組み合わせた魅力的な商品づくりなどが進むよう、まずは地域毎に多様な事業者間の連携体制を構築していく考え。 |

| 主な意見 | 対応状況 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> IT化の重要性は十分認識しているが、現在コロナ禍によって、今後の交通需要がどのように変化するかかわからない状況にあるので、MaaSの導入時期については本当に収益性を発揮できるのかも含めて慎重に見極める必要がある。(中山主査) | <ul style="list-style-type: none"> 道がMaaSを導入するのではなく、民間サービスとして確立された際に、地域として乗り遅れないようにしていくことが重要。 MaaS導入は事業者の判断によるが、チケット売り上げに対して手数料を支払う「レベニューシェア」方式が現実的と考えられる。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 運輸連合という考え方はその通りだと思う。運輸・交通関係の我々は、なかなか維持ができなくなっているというのが、コロナの一番大きな問題。よってアライアンスしなきゃやっていけないというところが大きな流れ。アライアンスの仕方をどうしようかといったところを、もうちょっと深掘りしたい。幹線とエリアはちゃんと分けた方が良いのではないか。(花岡副本部長) | <p>[資料3]</p> <p>P.4 展開イメージ</p> <p>運輸連合と階層的な交通結節機能(幹線・広域・生活圏交通)を整理した展開イメージを整理。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 運輸連合という言葉が私の中では2030年の北海道新幹線の開業に向けて色々とシームレスな交通を作りましょうという最終的な完成形の一つというイメージ。この5年間は運輸連合に向けた検討。運輸連合を作りますということではなく、作り方も含めて、2030年に向けてやっていけないかということ。将来的には全道でどういう展開ができるのかというのは、これはこの5年の中で議論させていただきたい。(岸座長) | <p>[参考資料3]</p> <p>「北海道型運輸連合」に向けた検討イメージを整理。</p> |

【2 地域を支える人・モノ輸送戦略】

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 地域における最適な交通モードの検討で、輸送の取舍選択とあるが、人の移動という観点でいくと、主体がどちらかという事業者サイドの目線が強いかないというのがるので、移動・輸送の取舍選択という形にできないか。(清水部長) | <p>[資料3]</p> <p>P.8 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築</p> <p>■地域における最適な交通モードの検討輸送の取舍選択を削除。</p> <p>輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおける～</p> |

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|--|
| <p>• 輸送の取捨選択というのがどういう意味なのか。ある程度色々なモードを用意して、その中で選んでいただくという視点での取捨選択なのか、効率的なものから言って、このエリアはこれしかありませんと提示するという意味での取捨選択なのか、見方によってはものすごい話になってしまうので、この辺のイメージ感を考えていかななくてはならない。(萩原副本部長)</p> | <p>[資料3] P.7 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築 ■地域における最適な交通モードの検討 輸送の取捨選択を削除。 <u>輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め</u>、空白エリアにおける～</p> |
| <p>• 地域における最適な交通モードの検討、輸送の取捨選択、空白エリア、デマンド交通等については、多様化している地域の実情を踏まえて一律ではなくて、個々の判断がなされるような取組がなされるといい。(中山主査)</p> | <p>[資料3] P.8 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築 ■地域における最適な交通モードの検討 空白エリアにおけるデマンド交通など、<u>地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送</u></p> |
| <p>• 就職氷河期支援制度が入っていなかったため、追加をお願いしたい。(継岩課長)</p> | <p>[資料3] P.9 サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成 ■人材の確保・育成 <u>就職氷河期世代への運転免許取得支援</u>や</p> |
| <p>• 脱炭素の取組というのは加速度的に進んでいくなった時に、地域の運輸と交通というものがそこにどう取り組むかといったところを触れておく必要がある。(花岡副本部長)</p> | <p>[資料3] P.1 策定趣旨 <u>脱炭素社会の構築、交通事故防止への～</u> P.7 考え方 新技術の活用や脱炭素社会の実現に向けた P.9 事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 ■物流の効率化・脱炭素化に向けた取組</p> |
| <p>• 幹線物流の強靱化とラストワンマイルの生産性向上、効率化という二つのテーマが地域を支える人・モノ輸送両方にあると思うので、この言葉を入れていただきたい。(花岡副本部長)</p> | <p>[資料3] P.7 考え方 <u>サプライチェーンの強靱化と輸送の生産性向上に取り組み</u>、地域の暮らしや～ P.8 事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 ■幹線及びラストワンマイルでの共同輸送の実施 <u>幹線やラストワンマイルにおける共同輸送の取組を促進するなど、地域と一体となった効率的な輸送手段の確保を図る。</u></p> |

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|---|
| <p>• 人の関係で、道の駅にバスターミナルが併設されている場所がある。道の駅で交通結節点化されたものがあるので、具体事例として挙げられれば。 (瀬能課長補佐)</p> | <p>[資料3] P.8 事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 ■道の駅等を活用した地域の輸送拠点化に向けた検討</p> <p>[参考資料1] 取組事例(案)の一つとして整理。</p> |

【3 インバウンド加速化戦略】

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|--|
| <p>• 富裕層だけではなく、地域のニーズに応じた顧客の発掘といった部分からも、それぞれ地域のニーズに応じたものを考えていければいいのではないかと。(齋藤係長)</p> | <p>[資料3] P.11 交流人口の拡大 ■量から質への転換に伴う収益構造の改善によるサービス持続性の確保 新たな観光ニーズに対応できる受入環境の整備</p> <p>P.21 持続可能なサービスモデルへの転換 ■社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保</p> |
| <p>• バリアフリーという障がい者目線の観点がこれから必要になってくると考えている。1回目のワーキング中の進捗状況で、旅客施設のバリアフリー化にやや遅れがみられるといった現状が記載されていた。北海道として今後具体的にどのように進めていくのか、より細かく盛り込んだ方が良いのではないかと。(若杉課長補佐)</p> | <p>[資料3] P.12 観光客の周遊 ■バリアフリー環境の充実 高齢者や障がいのある方をはじめ、誰もが利用しやすい安全で快適な移動環境を実現するため、空港や駅などの旅客施設における段差の解消、視覚障がい者誘導ブロックや多目的トイレの設置、車両などのバリアフリー環境の充実に向けて取組を進める。</p> |

【5 災害に強い交通戦略】

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|---|
| <p>• 最近全国的にも大雨による被害が増えてきている。密を避ける、地元住民プラス観光客の避難を考えると、公共施設などだけでは中々抱えきれないのではと感じている。交通の目線でいくと、例えば、鉄道の駅や道の駅が一つのポイント。備蓄や防災部品は揃っているが、人が滞留できるスペースの確保が課題。そういったところの拡充も考えなければならない。(齋藤係長)</p> | <p>[資料3] P.17 激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策 ■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 道の駅の防災拠点化、緊急輸送道路や～</p> |

| 主な意見 | 対応状況 |
|---|--|
| <p>・大規模地震等に備えた外国人観光客への情報集約・提供方法に関するガイドラインに基づく情報伝達訓練の実施、大規模自然災害を想定した防災訓練の実施とあるが、災害情報伝達システムとはどのようなものなのかというところが欠けている。訓練と言葉だけでいくとわかりづらいのかなと思うので、補強していただきたい。(小松部長)</p> | <p>[資料3] P.17 激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策 ■災害時の訪日外国人旅行者に対する情報伝達訓練の実施 <u>大規模地震等の発生時における交通情報や避難情報をテンプレートに集約し、わかりやすく宿泊施設、鉄道駅、空港で情報提供できるよう、情報伝達訓練を実施する。</u></p> <p>[参考資料1] 取組事例(案)の一つとして整理。</p> |
| <p>・全日本トラック協会では、会員事業者及び各都道府県トラック協会の職員を対象に、災害物流専門家研修を実施。(継岩課長)</p> | <p>[資料3] P.17 激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策 ■災害物流専門家研修の実施</p> |
| <p>・高速道路とそれに並行する国道はダブルで必要ではないかという議論をしておりますので、事例としてダブルネットワーク化という言葉も足していただければ。(瀬能課長補佐)</p> | <p>[資料3] P.17 激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策 ■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 高速道路と国道のダブルネットワーク化による強靱で信頼性の高い～</p> |

【6 ウィズコロナ戦略】

| 主な意見 | 対応状況 |
|--|--|
| <p>・「北海道スタイル」の実践と取組の見える化(業界別ガイドラインの徹底等)というところで、ガイドラインの徹底という言葉だけだと誤解を招くと思うので業界別ガイドラインのPDCAなどとする方がいいのでは。(清水部長)</p> | <p>[資料3] P.20 利用促進に向けた安全・安心の確保と情報発信の強化 ■「北海道スタイル」の実践と取組の見える化 感染リスクを低減させるとともに、業界別ガイドラインのPDCAの実施、取組の～</p> |
| <p>・空港や新幹線駅等での水際対策の徹底とあるが、駅での自動検温というのは、実務として大変ハードルが高い話で、実現できない可能性がある。(萩原副本部長)</p> | <p>[資料3] P.21 利用促進に向けた安全・安心の確保と情報発信の強化 ■道外からの玄関口における水際対策の徹底 <u>空港での検温機器の設置、駅や車内での換気強化、密接回避、消毒の徹底など、ガイドラインに基づいた感染症対策を進める。</u></p> |

