

北海道交通・物流連携会議
「第1回重点戦略検討ワーキンググループ」における主な意見

【戦略検討にあたってのポイント】

- 安全・安心（水際対策、発信強化）
- 2次交通（インフラ整備、発信強化）
- デジタル化（MaaS、キャッシュレス等）
- 付加価値の創造（貨客混載、サービス連携等）
- 富裕層対応（連携による対応、量から質への転換）
- 持続可能性（これまでの仕組みからの転換）
- 地域公共交通計画の策定（国、道、市町村、交通事業者の連携等）
- 担い手不足の確保（職場環境の整備、支援制度等）
- 災害拠点化（駅、道の駅等）

【共通】

主な意見	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・本WGでは、2030年の北海道新幹線開業に向けて何をやっていくのかの議論であり、開業時に交通ネットワークが完成していることが目標。（岸座長） 	3 インバウンド加速化戦略(P.5) 1 交流人口の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線の高速走行実現等による利用促進と札幌開業に向けた取組（高速化の早期実現、利用促進に向けた取組、札幌開業に向けた官民連携体制づくり等）
<ul style="list-style-type: none"> ・各組織の皆さんが次年度以降に何ができるか、10年間の中で何ができるか、各年度に何ができるかを意識しながら、進めていければと思う。（岸座長） 	第2回WGの議論で各団体の取組を聴取
<ul style="list-style-type: none"> ・共通しての懸念は、コロナに対してどうしていくかということ。（岸座長） 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 【考え方】
<ul style="list-style-type: none"> ・重点戦略では、予測するのではなく、持続可能性を考え、このくらい人が動いてもらえなかったら困るということが必要になってくるのかと。（岸座長） 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 3 持続可能なサービスモデルへの転換 <ul style="list-style-type: none"> ・社会背景・住民ニーズに対応したサービス持続性の確保に向けた取組
<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心を確保した上で、移動させる仕掛けをこの重点戦略の中で考えていくことがいいのかと感じた。（岸座長） 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の重点戦略では、二次交通、MaaSがキーワードになってくると思われる。（近藤課長） 	1 シームレス交通戦略(P.3) 2 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・アナログ・デジタル両面で利便性向上の取組を推進（ダイヤ接続や案内版の改善、MaaSの活用等）

<p>• 北海道の交通と物流に、付加価値が付いていない。(花岡副本部長)</p>	<p>2 地域を支える人・モノ輸送戦略(P.4)</p> <p>1 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>社会的距離を保つ上で生じる空間や時間の有効活用</u> (宅配タクシー、貨客混載等) <p>3 インバウンド加速化戦略(P.5)</p> <p>1 交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>量から質への転換によるサービス持続性の確保</u> (富裕層対応、収益構造の改善等) <p>6 ウィズコロナ戦略(P.8)</p> <p>3 持続可能なサービスモデルへの転換</p> <ul style="list-style-type: none"> • 社会背景・住民ニーズに対応したサービス持続性の確保に向けた取組 (<u>商品の高付加価値化、富裕層向け商品・サービスの充実、社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用、新技術を活用した新たなサービスモデル及び収益構造の改善等</u>)
<p>• 稼げる環境を作っておかなければいけないと考えており、重点戦略がベースになって、企業等の事業計画と連動させていくところも視野に入れ、考え方をまとめていくべきではないかと考える。(福井部長)</p>	<p>趣旨を踏まえ、戦略の策定を検討</p>
<p>• デジタル化という部分は外せない。MaaSもあるが具体的に組み込んでいくところを明確にしていく必要がある。(福井部長)</p>	<p>6 ウィズコロナ戦略(P.8)</p> <p>2 新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>予約・事前決済、キャッシュレス化など、非接触型サービスの拡大による移動の質の向上</u> (MaaS、QRコード決済、バスロケーションサービス等) • <u>ITを活用した情報連携・サービス連携によるサービスのシームレス化</u> (API連携・レコメンド機能等) ⇒ <u>デジタルトランスフォーメーション(DX)</u>
<p>• キャッチフレーズのようなものがあつたらよい。(白熊企画官)</p>	<p>タイトル(P.1)</p> <p>北海道交通政策総合指針 重点戦略 (2021-2025)【骨子案】</p> <p>ー <u>ポストコロナを見据えた新たな未来</u> ー</p>
<p>• 国の制度を変えることによって、北海道だけでなく、全国で持続可能になるといった視点もあると思うので、議論していければ。(岸座長)</p>	<p>趣旨を踏まえ、戦略の策定を検討</p>

<p>・スケジュール感は大事。重点戦略の推進期間は、北海道総合開発計画、新幹線開業に向けての取組とのタイアップも考え、5年という形で考えていければと思う。(岸座長)</p>	<p>【推進期間】(P.1) 令和3年度(2021年度)から、 令和7年度(2025年度)までの<u>5年間</u></p>
--	--

【利便性の向上・利用の促進】

<p>主な意見</p>	<p>対応状況</p>
<p>・単独では維持困難な線区、並行在来線の議論は、地域の利便性向上・利用促進に繋がる問題。今後、持続可能な鉄道網を確立するためにはJRと地域の連携が不可欠。地域公共交通計画との関係性もどうしていくかという点も出てくる。(萩原副本部長)</p>	<p>1 シームレス交通戦略(P.3) 1 連携の促進・強化 ・<u>持続的な鉄道網の確立に向けた鉄道事業者、行政、住民等による一体的な取組</u> 3 利用の促進 ・<u>地域公共交通計画策定に向けた検討・協議</u></p>
<p>・地域公共交通の見直しについて、地域の輸送資源の総動員がキーワードとなってくる。付加価値の話があったが、貨客混載など旅客だけ、貨物だけと考えるのではなく、取組を進めるとともに、地域公共交通計画の広域圏については、道庁と市町村が連携して取組を進めていくことが必要。(若杉課長補佐)</p>	<p>1 シームレス交通戦略(P.3) 3 利用の促進 ・<u>地域公共交通計画策定に向けた検討・協議</u></p>
<p>・MaaSの推進など、バス車内におけるクレジット決済といったものも、ぜひ北海道で先行的に取り組んでいければ。(若杉課長補佐)</p>	<p>1 シームレス交通戦略(P.3) 2 利便性の向上 ・アナログ・デジタル両面で利便性向上の取組を推進(ダイヤ接続や案内版の改善、<u>MaaSの活用等</u>) 6 ウィズコロナ戦略(P.8) 2 新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用 ・<u>予約・事前決済、キャッシュレス化など、非接触型サービスの拡大による移動の質の向上(MaaS、QRコード決済、バスロケーションサービス等)</u></p>
<p>・札幌駅の再開発の検討をしているが、MaaSだけでなく、フィジカル空間としても乗り継ぎしやすいものが必要であり、道内様々な拠点都市でも何か動きが出せればと思う。 (白熊企画官)</p>	<p>1 シームレス交通戦略(P.3) 2 利便性の向上 ・<u>階層的な交通結節機能強化のあり方を検討(札幌駅前バスターミナルなど)</u></p>

<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点として、駅や道の駅が重要になってくる。(白熊企画官) 	1 シームレス交通戦略(P.3) 2 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 階層的な交通結節機能強化のあり方を検討(札幌駅前バスターミナルなど)
<ul style="list-style-type: none"> 今実施している MaaS の取組が、北海道全体で空港や JR を中心に組み合わさって、北海道全体の MaaS ができあがっていくことが答えになると考えており、その完成形が北海道版の運輸連合になると思う。(岸座長) 	1 シームレス交通戦略(P.3) 1 連携の促進・強化 <ul style="list-style-type: none"> 道内交通事情を踏まえた「運輸連合」に向けた検討
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の CO2 削減の視点も入れ込んで考えていく必要があるのでは。(山本課長) 	2 地域を支える人・モノ輸送戦略(P.4) 3 事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 <ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化に繋がるゼロエミッション車(電気自動車、燃料電池自動車等)の拡大

【人・モノ輸送の最適化】

主な意見	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> 運転手の高齢化、人手不足といった課題への対応のため、トラックドライバー、船員等の担い手確保を一層進めていく必要がある。(武永会長) 	2 地域を支える人・モノ輸送戦略(P.4) 4 サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成 <ul style="list-style-type: none"> 人材の確保・育成や働き方改革の推進
<ul style="list-style-type: none"> 職場環境の整備、就職氷河期支援制度、ホワイト物流の取組を引き続き実施。(継岩課長) 	2 地域を支える人・モノ輸送戦略(P.4) 4 サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成 <ul style="list-style-type: none"> 荷主と連携した生産性の向上(ホワイト物流推進運動の促進、経済界や荷主等への啓発活動)
<ul style="list-style-type: none"> 物流面では、災害の対応や持続可能な取組が一番大事。(花岡副本部長) 	5 災害に強い交通戦略(P.7) 3 激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策等の検討 <ul style="list-style-type: none"> 防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保に向けた検討(津波浸水や火山災害を回避したルート、暫定2車線区間の4車線化等)
<ul style="list-style-type: none"> 北海道の暮らしを支える物流は、やはり今はeコマース系になっている。(花岡副本部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 【現状と課題】 <ul style="list-style-type: none"> eコマースの拡大による小口宅配需要の増加

<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心なスマートシティと同時に、北海道の人たちが安心して暮らせるような物流のあり方というものを考えていく必要がある。(花岡副本部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) <ul style="list-style-type: none"> 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 ・<u>接触機会の減少・衛生環境の保全技術等の導入による感染リスクの低減と安心感の創出</u> (混雑状況の見える化、換気アラート、宅配サービスの拡充等)
<ul style="list-style-type: none"> 地域交通の維持・存続自体について、どう考えるかというのが必要な論点。(秋葉次長) 	1 シームレス交通戦略(P.3) 【考え方】
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通活性化再生法が改正になったが、財源がしっかりついているかという課題がある。コロナ禍においても、国に対し、地方の公共交通を訴える必要があるのではないかと感じている。(秋葉次長) 	1 シームレス交通戦略(P.3) <ul style="list-style-type: none"> 3 利用の促進 ・<u>地域公共交通計画策定に向けた検討・協議</u>
<ul style="list-style-type: none"> 貨物については、物流対策 WG での議論を反映した形で解決していければ良い。(岸座長) 	今後の物流対策 WG での議論を反映

【交流人口の拡大・周遊の促進】

主な意見	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> 感染症の状況を踏まえ、道内客から段階的に国外客へ広げていくのは、そのとおり。(白熊企画官) 	3 インバウンド加速化戦略(P.5) <ul style="list-style-type: none"> 1 交流人口の拡大 ・<u>感染症の状況を踏まえた段階的な誘客</u> (道内客から国内客、国外客へ)
<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の誘致については、安全・安心の確保が前提となるが、もう少し時間が掛かる。(白熊企画官) 	3 インバウンド加速化戦略(P.5) <ul style="list-style-type: none"> 1 交流人口の拡大 ・<u>クルーズ船の道内港への寄港促進</u> (プロモーション等)
<ul style="list-style-type: none"> インバウンド戦略等の見直しが必要になると思うので、これまで以上に利用促進に柔軟に対応できるような体制を整えていくことが重要。(中山主査) 	1 シームレス交通戦略(P.3) <ul style="list-style-type: none"> 1 連携の促進・強化 ・<u>各地域において、交通事業者や観光・経済団体、行政機関など関係者間の連携体制を構築</u> (広域周遊観光促進事業と連携し、空港を核とした取組の検討・実施)
<ul style="list-style-type: none"> 二次交通という面から、インバウンドの対応を考えていかなければならない。(増田課長) 	3 インバウンド加速化戦略(P.5) <ul style="list-style-type: none"> 2 観光客の周遊 ・<u>道内航空路線と空港間移動手段の充実</u> (二次交通情報の発信、複数空港を利用した道内周遊の促進等)
<ul style="list-style-type: none"> 国際交通運送協会 (IATA) では、コロナ前に戻るまでには 2024 年まで掛かるとされている。(近藤課長) 	【推進期間】 (P.1) <ul style="list-style-type: none"> 令和3年度 (2021 年度) から、令和7年度 (2025 年度) までの<u>5年間</u>

<ul style="list-style-type: none"> 「量から質への転換」は、エアライン、北海道経済連合会としては同じ考え。 (近藤課長・清水部長) 	<p>3 インバウンド加速化戦略(P.5)</p> <p>1 交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 量から質への転換によるサービス持続性の確保 (富裕層対応、収益構造の改善等)
<ul style="list-style-type: none"> 空港からの二次交通のインフラがないに等しいので、関係者一同で MaaS 等により二次交通の情報検索ができるよう、何らかの組織を作っていくことも必要なのではないか。 (伊藤部長) 	<p>1 シームレス交通戦略(P.3)</p> <p>1 連携の促進・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地域において、交通事業者や観光・経済団体、行政機関など関係者間の連携体制を構築 (広域周遊観光促進事業と連携し、空港を核とした取組の検討・実施)
<ul style="list-style-type: none"> 富裕層向けの対応を北海道全体で連携してできればよい。(伊藤部長) 	<p>3 インバウンド加速化戦略(P.5)</p> <p>1 交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 量から質への転換によるサービス持続性の確保 (富裕層対応、収益構造の改善等)
<ul style="list-style-type: none"> 国際路線が再開するまでには、サーモグラフィや検査場など水際対策の準備が必要。 (小松部長) 	<p>6 ウィズコロナ戦略(P.8)</p> <p>1 安全・安心の確保と取組の発信強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港や新幹線駅等での水際対策の徹底 (自動検温による対応等)
<ul style="list-style-type: none"> ワーケーションは、北海道において莖になると感じている。空港が点在しているので、それぞれの空港を拠点として、オール北海道で働き掛けていく必要があると感じている。 (秋葉次長) 	<p>3 インバウンド加速化戦略(P.5)</p> <p>1 交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 大都市圏における地方移住やワーケーションへの関心の高まりに対応する取組
<ul style="list-style-type: none"> 観光推進やワーケーションの推進においては、今後他地域から選ばれる仕組みが必要であり、具体的には、安全・安心に係る取組や対応状況の情報発信が重要。(清水部長) 	<p>6 ウィズコロナ戦略(P.8)</p> <p>1 安全・安心の確保と取組の発信強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安心に関する情報発信の強化
<ul style="list-style-type: none"> 道内7空港の一括民間委託に伴い、空港からの二次交通が重要課題。地元の観光資源の磨き上げ、インバウンドを含め多くの観光客に広域周遊観光をしてもらうための議論も必要。 (若杉課長補佐) 	<p>3 インバウンド加速化戦略(P.5)</p> <p>2 観光客の周遊</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな観光資源や観光ルートの創出・活用

【国際貨物の拡大、道内産業の活性化・高度化】

主な意見	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> 輸出拡大は道産食品だけではないので、記載の工夫が必要。(花岡副本部長) 	<p>4 国際物流拡大戦略</p> <p>2 道内産業の活性化・高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> 商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大

<ul style="list-style-type: none"> • 物流施設の整備促進は、北海道の産業のためかもしれないが、北海道に色々なものを呼び込むためのツールにもなるというのは、大きなポイントだと思う。(花岡副本部長) 	<p>趣旨を踏まえ、戦略の策定を検討</p>
--	------------------------

【災害に強い交通】

<p>主な意見</p>	<p>対応状況</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 有事の際には、トラックは活躍するところをPRしていきたい。(継岩課長) 	<p>5 災害に強い交通戦略(P.7)</p> <p>2 住民だけでなく、旅行者も安心できるサポート体制・情報発信の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>大規模な交通障害発生時のみならず、感染症の拡大などにも対応する危機管理</u>
<ul style="list-style-type: none"> • 災害に関し、例えば JR 駅の災害拠点化も含めるなど、交通目線からの視点が入っていないのではないかと思う。(山本課長) 	<p>5 災害に強い交通戦略(P.7)</p> <p>2 住民だけでなく、旅行者も安心できるサポート体制・情報発信の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> • 大規模な交通障害発生時のみならず、感染症の拡大などにも対応する危機管理（旅客施設での旅行者の適切な誘導や災害時に備えた毛布・寝袋などの物資の備蓄、運行状況等の一元的な情報発信、<u>交通拠点における交通モード間が連携した情報提供の充実</u>）
<ul style="list-style-type: none"> • 交通・物流の優先順位や制限等に係る判断基準、BCP など広域自治体としての取組も考えることが必要ではないか。(清水部長) 	<p>5 災害に強い交通戦略(P.7)</p> <p>1 災害時における交通・物流関係者の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>北海道交通・物流連携会議を活用した情報共有と対応強化</u>
<ul style="list-style-type: none"> • 防災の観点でも、防災道の駅という制度を東京で検討。広域的な観点での防災拠点化。(白熊企画官) 	<p>5 災害に強い交通戦略(P.7)</p> <p>2 住民だけでなく、旅行者も安心できるサポート体制・情報発信の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> • 大規模な交通障害発生時のみならず、感染症の拡大などにも対応する危機管理（旅客施設での旅行者の適切な誘導や災害時に備えた毛布・寝袋などの物資の備蓄、運行状況等の一元的な情報発信、<u>交通拠点における交通モード間が連携した情報提供の充実</u>）

【新型コロナウイルス感染症に係る取組】

主な意見	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍において交通需要がどのように変化していくのかを見極めることが重要。 (中山主査) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 3 持続可能なサービスモデルへの転換 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>社会背景・住民ニーズに対応したサービス持続性の確保に向けた取組</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ ウィズコロナの状況の中で、3密回避の旅行先として北海道は何が優れているのかというところを道内関係者が一致団結してインフォメーションしていくことが非常に大事。(伊藤部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>安全・安心に関する情報発信の強化</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新北海道スタイルをしっかりと実践し、安全だということを打ち出していく。(小松部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>「新北海道スタイル」の実践と取組の見える化(業界別ガイドラインの徹底等)</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新北海道スタイルを実践していくと考えた場合に、中長期的な北海道経済の強靱化につなげるためにも、取り組む業界や企業に対しての支援も検討していく必要もあるのでは。 (清水部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>「新北海道スタイル」の実践と取組の見える化(業界別ガイドラインの徹底等)</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他地域や海外から選ばれるためには、北海道の状況をしっかり外に伝えていかなければならない。(福井部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>安全・安心に関する情報発信の強化</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 諸外国では観光を楽しんでいただけるような取組も始まっているので、参考にしていく必要があるのではないか。(福井部長) 	6 ウィズコロナ戦略(P.8) 1 安全・安心の確保と取組の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>空港や新幹線駅等での水際対策の徹底(自動検温による対処等)</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍であっても、物流の観点から道路整備は必要と認識。(本田企画官) 	3 インバウンド加速化戦略(P.5) 2 観光客の周遊 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>高規格幹線道路網の形成(圏域中心都市間のネットワークの強化等)</u>