

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2回）議事録

日 時：令和2年10月8日（木）13:30～15:00
場 所：TKP札幌ビジネスセンター赤れんが前
5階「はまなす」

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2回目を開催いたします。本日は大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。私、進行を務めます交通政策局中島と申します。よろしくお願いいたします。

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、皆様のご出席をいただきまして、ありがとうございます。

北海道交通政策総合指針は3年前に作ったわけですが、この指針は、やはり人口減少、それから運転手の高齢化もしくは不足、そして交通事業者の経営問題といった様々な課題を踏まえまして、また一方、新幹線の札幌開業が2030年度に予定されているということで、この時点でしっかり新幹線効果を発揮するためにも、交通のネットワークというものを築いていかなければならないということで、利便性が高く持続可能な公共交通と物流ネットワークの構築を目指すこととして作ったものでありまして、今日ご議論いただきます重点戦略というのは、そのための官民が協働で行動を共にする重要な取組であると考えております。

前回の会議では、この重点戦略を今後どのように進めるかということをご議論いただきましたが、その中でコロナ禍の交通需要の変化への対応、それから北海道全体でMaaSを取り組んでいければよいのではないかという話、また、新幹線の札幌開業に向けた計画的な取組の必要性など、皆様から貴重なご意見をいただきました。

このご意見を踏まえまして、本日のワーキングでは、議論のたたき台として骨子案をお示しさせていただきました。皆様それぞれの立場から、その方向性や今後具体的にどういった取組ができるのかといった視点で議論を深めていければと考えております。

限られた時間ではありますが、忌憚のないご議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

（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 重点戦略骨子案について

（北海道大学大学院 岸准教授）

本日はお集まりいただきまして、ありがとうございます。2回目の議論ということで、前回の反省としては、コロナの話に重点がいつてしまって「困ってます」「大変です」というところで終わってしまったのは、ちょっと進め方としては座長としても反省しているところで、今日は先

ほど柏木さんからもおっしゃられたとおりで、骨子案たたき台ができましたので、それについて今日は前向きな議論ができればなど、常に前を向いて、未来を向いてということで。後でご指名させていただき、意見をいただきたいと思っておりますけれども、要望だけでなく自分たちだったらこういうことができるだろうなという事も合わせて言っていたら、なお一層官民挙げて取り組むということが盛り込めるかと思っておりますので、本日の議論よろしくお願いたします。

それでは、議事にしたがって進めていきたいと思っておりますが、まずは北海道交通政策総合指針重点戦略骨子案ということで、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した。それでは、意見交換に入りたいと思っております。ただいまご説明がありましたけれども、重点戦略骨子案についてということで、各戦略の柱立てとか目指すところは資料2、具体的な内容というのは資料3に書かれていますけれども、前回の議論を積み上げて変わったところが赤字で、わかりやすくまとめてくれたかなと思っております。

それぞれの項目と方向性については、例えば道路とか港湾は当然開発局さんとも連携とか、産業の話は経済界とか、地域公共交通計画作成という自治体さんなり運輸局なりとか、全て道庁が一人でやるということではなくて、ここにいらっしゃる皆さんがそれぞれの持ち場のところを連携しながらやっていくという形になるということをお聞きして、意見交換に入りたいと思っておりますが、先ほど私冒頭で申し上げたとおり、こんな事ができますよとか、こんな事もやっているのを書き込んだ方がいいんじゃないかということもあれば、合わせていただければと思っております。

今日は、順番を変えて、自治体の委員の方からご指名させていただきたいと思っておりますが、まずは網走市秋葉さん、お願いいたします。

(網走市 秋葉観光商工部次長兼商工労働観光課長)

まずはじめに、こちらの骨子案について気になるところをお話しさせていただきたいと思っております。今冒頭にもあったのですが、3ページ目、「1 連携の促進・強化」の3つ目「運輸連合」、これ冒頭にもあるのですが、「運輸連合」というのはこれ行動なのか、組織なのか、大きな概念を指しているのか、昨日一度見たのですが、正直イメージがわからないところがありまして、例えば、こういうところにイメージ図を入れるとか、資料を作る際にどんなところを目指すのか、どういうモデルなのか、そこがはっきりと言葉だけではイメージができないかなということで。それと同じようなことで、「2 利便性の向上」の中のMaaSという言葉もですね、近年非常に使われるようになりました。これも狭義という意味でのMaaSにするのか、例えば、折角なので北海道MaaSだとか、北海道では食や観光というのがメインになりますので、他のアクティビティみたいに、例えばサイクルだとかカヌーだとか、そうしたものを皆含めた観光MaaS的なものでいくのか、ここでは狭い意味でのMaaSということであれば気にならないのですが、「運輸連合」と同じく、イメージがしづらやかなというのが感じた点です。

それから、その下の「3 利用の促進」がですね、2つ目、黒字なのでそのままかと思っておりますが、住民の意識改革というのがあるのですが、私が感じているのはですね、住民だけではなくてですね、その地域全体、企業もそうですし、事業者もそうですし、例えば、大学もそうですし、北海道では地域公共交通をよく利用しているのは地方では高校生ですから、その点を意識して、地域全体ということで、こうした考え方を、その下にはモビリティ・マネジメントという言葉もありますので、住民だけではなくて地域全体でという方がいいのではないかと感じました。

今岸先生からお話がありました取組の状況についてですが、これは当市の状況についてお話しさせていただくと、3ページの中では、「1 連携の促進・強化」の2つ目、JRが当然ありまし

て、当市は鉄道が走っておりますので、当然今維持困難な路線の沿線自治体として、活動しているところではあります。

それから、「3 利用の促進」に地域公共交通計画策定という言葉もありますが、これは当市も今取り組んでいるところですし、今後もその取組が進んでいくものと思っております。

4 ページの「1 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築」の取組状況についてお話をさせていただきたいのですが、一つ目に宅配タクシーというのが載っているのですが、実際にコロナ禍の中で当市においても、居酒屋のデリバリーでタクシーを使ったというのでもやってみたのですが、地方都市だとやはりニーズがなくてですね、中々形にならないと。現在考えているのが年末にかけてですね、タクシーの運転手も少なくなっていて、台数も減っていますので、夜の乗合タクシー、確か函館市さんで取組が始まったと思いますが、こうしたお客さんの方と、運転手が中々確保できない、その2つの視点を持って取り組むことを考えているところではあります。

それから4 ページの1、2つ目に地域における最適な交通モードの検討という言葉がありますが、現在当市では、地元の網走バスと NTT ドコモが連携しまして、AI バス、これはオンデマンドバスを使った予約型バスの実証実験に取り組んでいるところですので、この取組はできると考えております。

その下の「4 サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成」ですが、2つ目に育成という言葉がありますが、当市におきましては、バス・タクシー事業者の方からですね、運転免許の取得に対して費用負担する場合に限って、市においても費用負担を2分の1、バスで行くと20万円、タクシーで行くと10万円の支援をするという取組をしているところではあります。バスにつきましては、21歳、高校を卒業して3年経たないと取得できないというのがあります。21歳以上で確保できる方は難しいので、高校を卒業した方で、事務で3年間会社に勤めて、3年後に取得させるという考えで行政も支援をしているという取組を進めております。

5 ページ目、最後のワーケーションにつきましては、今後取り組んでいきたいと考えております。それから8 ページの「2 新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用」ですが、例えばこのバスロケーションシステムというのは、網走は近くに女満別空港がありますので、この航空路線におきまして既に導入済みです。先ほどのオンデマンドの実証実験の中で、AI を投じたものが導入済み、それからアプリによる予約、それから QR コード決済、これについては導入済みです。現在地域の住民メインで行っているのですが、利用は中々増えていかないというのが実態です。ただ、使っていただいた方には、電話聞き取りで状況を確認しておりますが、使った方はやはり便利だということで、実証実験は11月で終わるのですが、ぜひ続けてほしい、それからエリアについても市街地の一部でやっていますので、ぜひ拡大してほしいという声は大多数です。これを如何に広げていくかというのが課題として、できれば、将来的には観光客も利用できるような範囲の拡大ですとか、駅ですとか、空港、観光施設、こうしたものを結びながら、観光利用になんとか結びつけられるような事業展開をできればと考えております。当市の状況は以上です。

(ニセコ町 齋藤企画環境課経営企画係長)

ニセコ町の齋藤と申します。本日、山本課長が別の用務と重なっておりまして、代理の私、齋藤の方で意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず一つ、シームレスの交通戦略のところですが、我々ニセコ町も非常に観光客が多いところということもありまして、僕のところで感じていることでもあるのですが、交通もそうですが、やはり情報も脆弱でバラバラな部分がすごくあるなと感じております。やはり情報を掴めない交通というのはないのに等しいと考えているところもあるので、ぜひ自治体単体では MaaS というのはやっても効果が薄いところもあるので、そこを埋めていくような、北海道全体での取組というのが非常に重要になってくるのかなと考えております。今観光振興機構でも実証的なことをやっていると伺っておりますので、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、続けていくような仕組みがすごく大事なかなと思います。

ある程度統一したフォーマットでオープンデータを作るとなると事業者さんも手間がかかるか

などと思いますので、そういった部分の手間の軽減も含めて持続可能な仕組みができれば本当に良いものになると考えております。我々地元でも官民でタッグを組んで持続可能なものにしていきたいと考えております。

あと防災の観点の部分ですが、もちろん移動手段とか旅行者についてですけれども、最近全国的にも雨が降って大変なことになるといえることが増えてきていると感じます。例えば、今コロナのために密を避けるという部分、地元住民プラス観光客の避難ということを見ると、避難場所とかを考えたときに、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部分もあって、交通の目線でいくと、例えば、鉄道の駅だったり、道の駅だったり、そういった部分が一つのポイントになってきたり、例えばモノの備蓄だったり、ある程度人が滞留できるようなそういったスペースの確保というか、うちのニセコの道の駅でいうと、そういうところが不足しているところもあり、北海道開発局さんのご協力で備蓄や防災部品が揃っているところはありますが、やはり滞留スペースの確保というのが難しいところもあるので、そういった部分で一緒に支援できる場所があれば、そういったところの拡充も考えなければならぬと考えております。

あとインバウンド加速化戦略の中で気づいた事ですが、量から質への転換ということで、富裕層の対応等で収益構造を改善していくという部分ですが、昔ニセコのエリアでも自転車に乗って旅をする方が増えていて、道にも自転車のルートが描かれており、自転車ツーリズム、サイクルツーリズムみたいなものが注目されていることもあって、今はオンデマンドのハイエースの小さなバスになったのですが、過去にニセコ町でも混乗型のシャトルバスが走っていた時期があって、利用者増加のために、自転車ツーリズムが増えた平成 20 年頃、バスに自転車を積めるようにしたところ、非常に評判が良くて、利用者がグッと増えたことがありました。利用している方にインタビューした時に、その方は車に自転車を積んで来ていて、ニセコは坂が多いので、坂の上までバスで行き、自転車で下ってくると気持ちが良いという話を聞いていた時に、本当は車で来たくなって、鉄道に自転車を積んで来て、自転車だけで北海道中を旅したいんだよねという方がいらっしやったりしました。安全性の面で中々難しいところもあると思いますが、例えば、鉄道に荷物として自転車を積めるような、いつもじゃなくても、イベント的なことであってもいいですし、できることから、新しい交通利用者の発掘という視点では、思いつきですが、そういったことも考えられるのかなと思いました。

そういった意味で、富裕層だけではなく、色々地域のニーズに応じた顧客の発掘といった部分のことからも、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かなと考えております。私からは以上です。

(北海道大学大学院 岸准教授)

ありがとうございました。この重点戦略のワーキングを立ち上げる時に、市と町からどこにお願いしようかと事務局と相談して、北海道の中でも前向きにやっている町の方をお願いしようということで、今回、網走市さんとニセコ町さんにご参加いただきまして、これもまだ私の思いつきというか、まだ事務局とは相談していないですけれども、最後にこういうことをやっているという北海道の中での取組の事例を入れたいなと。別冊になるのかもしれないですけど。例えばこんなことを北海道でもやっているところはあるということの中に、今の網走市さんやニセコ町さんの事例も入れば、得てしてこういう時、海外ではこんなことをやっています、本州ではこんなことをやっていますというのをまとめたりする事例が多いけれども、それはあまり自分の町にというピンとこなくて、ただ北海道の中でもここでやっているのであればうちもやってみようかということに繋がられるようなことがまとめられないかなということをお二人のお話を聞いて感じていたところでした。

(北海道経済連合会 清水地域政策グループ総括部長)

道経連清水でございます。骨子案についてのご意見ということで、資料 3 でいきますと細かいところにはなるのですが、4 ページ目の取組のところいくつかあります。

まず、具体的な取組でいきますと、1の「人・モノ・サービス」のところ、地域における最適な交通モードの検討で、輸送の取捨選択がありますが、広義の意味では輸送という言葉に入ると思うのですが、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さんサイドの目線が強いかないというのがあるので、移動というのがやはり一つポイントになるのかなと思うので、移動・輸送の取捨選択という形にできないかなというのが気になったところでございます。

あとは8ページのウィズコロナ戦略のところ、ここは私からの意見を盛り込んでいただいたところもあると思いますが、1の1つ目、「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、その次に安全・安心に関する情報発信の強化があるので、業界別ガイドラインのPDCAなどとする方がどちらかという繋がるのかなとイメージしております。

細かいところを先に申し上げましたけれども、全般的に各項目は非常に前回の議論をまとめられていて、よく整理されているかなという印象を持っていますが、各項目の最適化を図るところは少し懸念しております。合成の誤謬とならないよう、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ことが必要ではないかなと考えております。

また、指針とは違う話ではございますけれども、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ある程度わかるようにするのが重要ではないかなと考えております。

意見としては最後になりますけれども、先ほど意見として出ておりますが、MaaSのように解釈が多様なものについては、途中どこかで触れられていたと思いますが、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と考えております。MaaSの定義だけでも、主管の省庁によって広義・狭義含めて、色々〇〇のMaaSという言い方もあるので、誤解を受けやすいかなと思っております。

当会の取組としては、現在進行形のため、あまり細かくは申し上げられませんが、交流人口と観光消費額の拡大に向けてということで、量から質のところに関わるのですが、国内外富裕層向けの誘客方針の検討や、物流・交通・観光のスマート化におきましては、トラックや除雪バスの自動走行の早期実現の推進、あと物流機能の強化、MaaSを含めた二次交通の整備促進について、取り組んでいるところでございます。以上です。

（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。まず一つ、全体的なところでございますけれども、2030年を目指しているということで、今回の重点戦略は上期の5年分ということになると思います。短時間で具体的な取組をよく取りまとめていただいたと思いますが、短期間で実現しなければいけないものと、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と、タイムスケジュール的に違うと思います。時間軸がどうなっているのかをもう1回明確にしておかないと、この5年間でできないから終わりではなくて、やはり2030年に向けての動きもありますし、直近でやらないといけないこともありますので、もう少しタイムスケジュールを詰めていく必要があると思います。

それが最終的にはロードマップに反映されると思いますので、各項目、先ほど道経連の清水部長からもお話ありましたけれども、いつ、誰がいつつながっていくと思いますので、もう少し深掘りが必要かと思っております。

先ほど網走市の秋葉次長から何点かご指摘ありましたけれども、文字ではわかって、具体的なイメージを今後共有していく必要があると思いますので、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だと思います。MaaSの定義がありましたけれども、例えば、ヘルシンキのWhimを超えるようなMaaSを目指しているのか、アクティビティを含めた総合的なMaaSを目指すのかということも、MaaSと書かれるだけではわからないところもあるので、どこまで目指しますか、あるいはこの5年でどこまで目指しますか、最後の10年でどこまで目指しますか、ということももう少し詰めていく必要があると思います。

私どもも平成 30 年 6 月に観光ビジョンを作りました。外国人観光客向けの情報提供や環境整備というものも入れていて、その直後に胆振東部地震があり、もう少し早く取組ができればなという思いがありました。

具体的な取組は取組で良いですけども、もう少し全体的なビジョンが見えると良いかと思いました。

また、MaaS の運用の話は非常に重要だと思っております。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りますが、運用には財源が必要になりますので、例えば、観光税の一部を活用するというような見直しも検討していく必要があると思います。作ったはいいいけど情報が更新されない、3 年間で終わってしまうということがないような持続的なものを目指すとなると、やはり独自の財源、観光税の一部を使うという方策を含めて、もう少し深掘りしていきたいと思っております。以上です。

(北海道旅客鉄道(株) 萩原副本部長)

萩原です。よろしく申し上げます。私も MaaS、運輸連合の具体的なイメージをわかるようにした方がよいと思います。特に運輸連合で具体的には誰がどう、もしくはどういう分野でという視点が見えないとよくわからないところがあるので、この辺は明確化もしくはもう少し議論を進めた方がよいのではないかと、昨日読んだところがございます。

それと 4 ページ目の「1 人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築」の中の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、効率的なものからこのエリアはこれしかありません、みたいなものご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のかなと思います。

それと先に進みまして、8 ページ「1 安全・安心の確保と取組の発信強化」の中で、空港や新幹線駅等での水際対策の徹底とありますが、駅での自動検温というのは、なかなか実務として大変ハードルが高い話でございまして、実質難しいんじゃないかというところがあって、書かれると実現できない可能性があるのかなと正直思います。

あとデジタルトランスフォーメーションというのが 2 番目に書かれておりますが、これもちょっとイメージが、どのようなことを想定しての記載かなというところがあります。この項目がウィズコロナ戦略ということで、冒頭、今日の議論が前向きな話ということではあったのですが大変すみません、そのお言葉に反するような発言をちょっとさせていたこうと思っておりますが、申し訳ございません。

やはり今回のコロナというのが 10 年から 20 年、もしくはもっと長いスパンでの大変な経済的ダメージを、いわゆるこういった計画を実施するプレイヤー、飛行機であったり鉄道であったりバスであったりタクシーであったり、旅客運送を営む会社にとっては大変大きな経営的影響が現実として出てくるのかなと。中間決算がこれから出てきますのでその辺のダメージ感が見えてくるのかなと思っております。ウィズコロナの時代が来年 4 月からスタートするとなったときに、年度内にとっても終われるような状況ではないのかなということ想定すると、計画初年度からこれらを実施するプレイヤーがまずマイナスなところからスタートしていくような事態を想定した上でこういった計画に対しての提案をしていくべきだと感じたところでございます。

例えば 8 ページ目の「持続可能なサービスモデルへの転換」というところの一番最後の収益構造の改善等といったようなところがあるのですが、鉄道とかバス会社の都市間バスだったり、札幌と地方都市を結ぶ特急であったりというのは収益構造上比較のお値段いただいた中で、そういったところから地域の通勤通学をある程度まかなっているという構造が見てくるのですが、実はその収益源が今やられている状況なんです。となると地域の皆さんの足に対してもしかすると影響を及ぼす可能性があるということ、まずは中間決算あたりできちんと把握した上で、こういった計画のうえでも、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とか、そういった視点をぜひ入れていただけないものかという意見でございます。

現実に経営をしている方々と意見交換などをしていくと大変切実な話が出てきております。ぜひそういったことも何とかご配慮いただけないものかということをお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

（北海道バス協会 中山主査）

バス協会中山です。よろしく申し上げます。先ほどもお話が出ていましたが、バスも非常に厳しい状態で、輸送人員もいまだ回復しておらず、経営を立て直して生き残ることを最優先に努力しているところであります。それを踏まえてお話をさせていただきますが、まずシームレス交通戦略については、バスの利用促進にとっても一番重要なものだと捉えております。

北海道バス協会では、乗り継ぎ検索の利便性向上のためのバスロケーションシステムと GTFS の推進に取り組んでおります。ダイヤの鮮度ある情報提供が一番重要だと考え、北海道の交通事業者が自力で GTFS のオープンデータを公表できる環境を整えることを目的に、昨年からの GTFS 作成の勉強会等を開催して推進しているところです。

IT 化の重要性の認識は充分しているのですが、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りますので、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と考えております。何度かお話が出ている運輸連合ですが、こちら関係者が認識を共有する必要があると考えております。

次に、地域を支える人・モノ輸送戦略の部分ですが、追加された取組として、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、デマンド交通等がありますけれども、こちら道南地域の方で空白エリアについての検討が行われることと伺っているのですが、多様化している地域の実情を踏まえ、一律ではなく、個々の判断がなされたいと思っております。

そして、インバウンド戦略なのですが、感染症の状況を踏まえた段階的な誘客ということで、道内客から国内客、国外客へととなっておりますが、今後インバウンドが回復していった場合を考えましても、また感染症の流行などがあつたときのリスク分散として、国内客誘致も柱として継続的に力を入れていただきたいと思います。

そして、ウィズコロナ戦略なのですが、今、公共交通の安全を PR しているところですが、こちらの安全性を担保するためにも運転手が優先的に迅速に PCR 検査できる環境を整えていただければと思います。以上になります。

（北海道ハイヤー協会 増田業務課長）

この戦略全体については、よくできているなということで意見はございませんけれども、私、この場で言うのは違うのかもしれませんが、この中の例えばシームレス戦略の中で、業界がどんなことをやっているか言おうかなと思います。

シームレス戦略の具体的な取組の 3 つ目の地域公共交通計画策定に向けた検討・協議については、地方自治体による地域公共交通計画、これが努力義務化されるということで、例えばバス路線の維持が困難となった場合には、新たなサービス提供をする中でタクシーとしてはデマンド交通としての乗合タクシーの導入をさせていただくということもこれからも進めていきたいと思っておりますし、また、過疎地などの市町村が自家用有償を行う場合でも運送の安全性を確保するためにも、タクシー・バス事業者が運行管理する協力をとって、これからも検討させていただきたいと思っております。

それと、二つ目に地域を支える人・モノ輸送戦略の具体的な取組として、社会的距離を保つ上で生じる空間や時間の有効活用ということで、先ほども網走市さんからもありました宅配タクシーのことですが、これも新型コロナウイルス拡大に伴う飲食業の配達サービスが増えたということで、タクシー事業者が道路運送法に基づく許可を受けて、有償で飲食物を運送することが 9 月末までは認められていたのですが、この時点で約 400 社くらいあるうちの 170 程度が許可を受けておりました。そして 10 月から貨物の自動車運送事業をタクシー事業者が許可を得た上

で、貨物運送に必要な安全性の管理体制を作り、運送ができる品目を飲食物に限定して宅配のタクシー運送が可能となりました。これはものすごく大きいことで、現行の特例措置から、タクシーが人ではなく物を運ぶという新しいサービスのシームレス化が図られたということは大きいと私どもは思っております。

それと、三つ目。インバウンドの戦略の観光の周遊、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の一環として、現在、新千歳空港では、インバウンドのニセコなどに行くスキー客が大変多くなっている。その時に、札幌のタクシー事業者が営業区域のポイント許可を受けて、冬場の12月から3月まで札幌のタクシーが新千歳空港でお客様を乗せて、道内どこでも行けるということをやっております。これも非常に大きなことで、本来であれば、札幌のタクシー事業者が新千歳空港で人を乗せた場合には札幌に戻ってくるのが大原則ですが、ポイントの許可を受けることで、インバウンドのお客様を冬場のニセコなどに運ぶことができる。こういう区域外営業ではないことをやっています。これに似たものでも、空港ではないのですけれども、キロロのスキー場でもタクシーの営業圏でいえば、岩内・余市圏になるわけですが、小樽のタクシー事業者がポイント免許を受けて、キロロから色々な地方に運べるということもやっております。また今年8月からは、旭川空港で、旭川、富良野の事業者がポイント免許を受けて同じく空港発としてどこでも行けるという取組を行っております。

最後になりますけれども、最近帯広で、バス事業者でタクシー許可を受けている十勝バスさんが自宅からバスの停留所までジャンボタクシーを運行してバスに接続する実証実験を始めたということで、タクシーを降りてすぐバスに乗れるという、まさしくシームレスな事業を始めたということで、私どもも注目しているというところがあります。以上です。

(北海道エアポート(株) 小松交通対策担当部長)

北海道エアポートの小松でございます。よろしくお願いたします。骨子案に対する意見ということでございますけれども、全体的には異論はございません。

1点補強していただきたいというのが、先ほど道商連の福井さんから発言がありましたけれども、文字であまりわかりづらい点です。7ページ目の3番、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りますけれども、まず、情報伝達訓練も良いのですけれども、その前にどういうものなのか、どうやって繋いで利用者の人が知りえるのかというところが欠けているのかなと思ひまして、ここはやはり浸透と言いますか、災害情報伝達システムとはどういうものなのかというのを入れて、テンプレートでやりとりできて、最小限の情報を全員で共有できるというところに利点があるわけですから、そこを入れないとよくわからないなと思ひます。

そして活用する方々、今は企業や団体がいますけれども、そこを拡充していかないと、結果、訪日外国人旅行者に対して伝わらないというところがありますから、最後のワンマイル、ここを訓練と言葉だけでいくとわかりづらいのかなと思ひますので、補強していただきたいと思ひます。

それから、具体的な取組。どのような取組ができるか前向きなご発言をということでしたので、お話したいと思ひます。7月28日の国際航空運送協会、IATAの航空需要の見通しでは、2019年度と同水準になるのは国内線で2023年、そして国際線で2024年とされております。そこで、私どもまず需要拡大に向けての取組を強めたいと思ひてございます。大きく分けて2点でございます。一つ目ですけれども、前回は申し上げましたけれども、空港は交通結節点という意味合いと もう一つ観光結節点でもあると捉えて、必要な整備をしていきたいと考えております。

一つは、利用者の利便性の向上ということで整備していきたい。もう一つは、空港自体がショーケースであるということ、そして情報拠点でもあるということで、この辺を整備していきたいと思ひております。とりわけ、観光案内所の機能の拡充をすぐに進めていきたいと思ひております。二つ目は、人を呼び戻すためには、効果的なプロモーションを実施していく必要があると思ひます。まず、道外から道内に向けた旅行者を増やすという意味では、BtoBで旅行商品を造成していくという手法を進めていく。それから、やはり磨き上げというか、先ほどニセコ町さんか

らも発言がありましたけれども、ニーズに合った顧客に対してどうやって情報を発信していくかというのは非常に大事なところだと思います。そういう意味では、少し先になりますけれども、デジタルマーケティングを実施して、そういう情報を共有していきたいと思っています。観光振興については、地域の皆さんあるいは行政と連携して進めてまいりたいと思っています。

もう一つ、プロモーションでどういうターゲットでどう攻めていくのかというところがあるかと思いますが、大きく二つの周遊をアフターコロナとなりますがイメージしています。一つは、道東方面。3空港を輪にしたような、そちらに分散したいというのもあって、その魅力、非常に宝の宝庫と言われていいますから、そこを強烈にプロモーションしていきたい。

もう一つは、2030年の新幹線を見越して、新千歳空港から長万部の方で、ニセコ、小樽そして札幌という輪をプロモーションしていきたいなと思っています。空港だけでやるということは非常に難しいので、皆さんと知恵を出しあいながら、早く北海道に誘客できるように取り組んでまいりたいと思っています。よろしくお願いいたします。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と申します。まず、骨子案の方からですが、短時間のうちに非常に綺麗にまとめていただいていると思います。その中で、4ページになりますが、当協会が関係するところで、具体的な取組の4番で、サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成ということで項目を挙げております。こういった研修会、助成金を対応すると。それから前回の会議では申し上げたのですが、就職氷河期支援制度が入っていなかったもので、追加をお願いします。

非常に新しい情報で恐縮なのですが、7ページの5に入ってくるのかなと思います。災害に強い交通戦略でございます。資料を読み上げます。過去の大規模災害時における緊急物資支援輸送では、物流に関する専門的知識を持つスタッフが集積拠点に駐在しておらず、物資が滞留してしまい、避難所へ円滑に物資が届かない事例が多く散見され、課題とされてきました。これは実際の話です。北海道もそうでした。

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いたします。実際、災害で色々な専門事業者が動いていたわりには、現場では物資が滞ったり、最終的な避難所に行っていなかったというのが実際ございました。そういった反省も踏まえ、今年度から全日本トラック協会をはじめ、当然、北海道トラック協会も中に入っていきます。全国的にそういった災害物流専門家を育成するという研修会を実施するというところで、計画が決まりましたので、今回、発表させていただきました。トラック協会としては以上でございます。

（日本貨物鉄道(株) 花岡経営統括本部副本部長）

JR貨物の花岡でございます。よろしくお願いいたします。前回は申し上げたと記憶しておりますが、運輸関係の大きな役割って何という話になるのですが、地域の経済そして暮らしに安心・安全をお届けしようというところではないかなと思っています。

今回の北海道の交通政策総合指針の頭のところに重点戦略の策定と過去の経緯があるので、そもそもこれ何だったっけといったところについては少し省略されているのかもしれないのですが、例えば、運輸、交通・物流の果たす役割がこうだよねというのがまずきちんと、改めて言うておく必要があるというのが1点目です。

その中で、前回の会議では、コロナで大変なことになっているという、それが実態だと思うのですが、そういうご発言が皆さま方からあって、うちもそうなのですが、そうすると今回、ポストコロナを見据えた新しい未来と言っている中で、コロナを経て何がわかったのかということをもまず2番目に書いておく必要があるのではないかなと思います。それは、今回、運輸連合という言葉は勇ましいのですが、考え方はその通りだと私思うのですが、やはり運輸・交通関係の我々は、公の部分もあるかもしれませんが、我々鉄道はJR北海道うちも民間企業ですから、企業として成り立っていかなければいけないのですが、固定費の比率がめちゃめちゃ高い、

これはバスやいわゆるそういう事業者さんも同じだと思うのですが、固定費の比率がめちゃめちゃ高く売上げがドカンと落ちてしまったから、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で、よってそこはアライアンスしなきゃやっていけないよねというところが大きな流れだと思います。そのアライアンスの仕方をどうしようかといったところを、もうちょっと深堀りしたいなというのが、私の3つ目の意見でございまして、何を言っているかという、交通あるいは物流、そして運輸関係が企業として成り立ち、地域のためになるよということをやっていく場合、アライアンスの仕方とすると、幹線の部分をどのようにアライアンスしていきますか。そして、いわゆるラストワンマイルの部分はどのような取組が必要なのですか。自治体の方々からは、いわゆる観光振興の上での、地域としての交通のあり方をおっしゃっておられていたのですが、幹線とエリアはちゃんと分けた方が良いのではないかなと思います。そうすると、運輸連合という勇ましい言葉の作り方がどういう形になるのかなというのが、すごく見えやすくなってくると思います。

そして、福井さんが言っておられました重点戦略そのものについては、この通りだと思うのですが、その上でロードマップをきちんと作って、大きな目標である暮らしと経済を支えていくためにこういうことをやっていくんだといったところを作っていただくと、我々事業者とすると、それに応じてあるいはそれを踏まえて何ができるかという話につながってくると思います。

それからもう一つ、前回言おうと思って言わなかったのですが、今言っておし訳ないのですが、コロナの後何が来るんだというところを、我々JR貨物社内で意識しておりまして、おそらく脱炭素というのがものすごい勢いで進んでいくのだろうというのが、世の中の動きを見ています。つまり、脱炭素というとCO2云々の話もあるのですが、事業者単独で脱炭素と言ってもなかなか難しい。つまり、脱炭素の取組というのは加速度的に進んでいくとなった時に、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と思います。そうすると、それはどうやって運輸連合になっていくのかといったところになるのかなと思います。

指針の骨子に対する意見は以上のとおりなのですが、JR貨物としてどうするのかということなのですが、我々、幹線物流で長年商売をしてきたのですが、改めて、北海道だと札幌に札幌貨物ターミナルという大きい駅があって、帯広、旭川、その他14カ所くらい駅があって、本州に120カ所くらい駅があるのですが、物流のネットワークというのは、言ってみればインターネットの通信網とよく似ているということを最近よく言っておりまして、インターネットの PACKET 通信の仕組みは物流網と同じだと考えると、フィジカルインターネットという言葉があって、インターネットはシームレスに色々なものを繋いでいこうという考え方ですから、これを物流に応用しましょうということがあって、我々はこれを進めていきたいと思っています。その具体的な例が、前にお話したと思うのですが、札幌貨物ターミナルに大きい倉庫を作り始めたのはその一環で、シームレスな物流を作っていくとなると、幹線の物流を強靱化する、インターネットで言えば5Gみたいなものです。そしてエリアの物流を活性化させる、あるいは効率化する、利便性を上げるというのはある意味Wi-Fiみたいなものです。5GとWi-Fiの組み合わせみたいなもので、物流のシームレス化を進めていこうというのがうちの考え方です。

北海道ではやはり札幌貨物ターミナルという大拠点があって、これはJR貨物の中では日本で2番目の貨物駅でございまして、それだけの規模なのですが、札幌というものが全国各地とつながっているといったところをきちんと我々は事業として作っていくということと、エリアいわゆるWi-Fiの世界は、札幌貨物ターミナルであり、帯広、北旭川、貨物駅それぞれのエリアがWi-Fiとして地域のラストワンマイルとどう手を組むかといった仕組みを作りたいと考えております。その一環がやはり札幌ターミナルに作っているDPL札幌レールゲートという大きい倉庫なのですが、この倉庫も全国の貨物駅に同じようなものを作っていこうと考えているところで、そういったところがJR貨物としてやっていくところなのかなと考えています。

最後に、そういう観点でいくとこの重点戦略も資料2の地域を支える人・モノ輸送のところ、入れていただきたいというのは、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います。この言葉を入れていただきたい。現状はむしろ、デジタル化も進んでいませんから、結局はそれぞれのモードの中で勝手にやっているというのが現状なので、今後の方向性とする、幹線物流を強靱化し、ラストワンマイルの生産性をあげる、そのためにはやはりその上にあるシームレス交通の運輸連合のところに繋がってくるというような流れになるかと思っておりますので、地域を支える人・モノ輸送戦略のところに言葉の補足を入れていただきたいと思っております。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。本日の新聞でUD タクシーの乗車拒否という記事がありましたが、バリアフリーという障がい者目線の観点がこれから重要になってくると考えています。

特に来年は、東京オリンピック・パラリンピックが予定されていますし、今後、札幌冬季オリンピックの誘致なども予定されてございます。前回、1 回目のワーキングの中の進捗状況ということで、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ございました。このあたり、北海道として今後具体的にどのように進めていくのか、そういった部分をより細かく盛り込んだ方が良いのではないかと考えた次第です。以上です。

（北海道開発局 白熊港湾計画課港湾企画官）

開発局港湾空港部の白熊と申します。私も一点だけ、意見と申しますか質問をさせていただければと思います。

今回、ターゲットとして、主に道内の幹線・広域交通や生活圏交通、そしてインバウンドと国際物流という対外国に着目されているのかと理解しておりますが、対東京、对本州といった交通をどのように位置付けられているかというところが聞いていてわからなかったもので、見解があれば教えていただきたく思っております。

例えば、東京から観光に来ていただく、あるいはビジネスに来ていただく、北海道の人は逆にその目的で東京に行く、あるいは物流ですと、本州から日用品を持ってきて、農水産品を出して、といったものも、北海道全体の地域や経済が成り立つ上で重要という認識を持っております。このモードは、飛行機や鉄道、船といろいろあると思えますけれども、そのあたりの北海道としての戦略は何かあっても良いのではないのでしょうか。もしくは、あって当たり前だから書いていないのか、現状のままでよいから書いていないのか、とも想像いたしますが、そのあたりの位置づけは如何でしょうか。

船や港湾の世界で言いますと、船の自動運航や、荷役の自動化などで、生産性を上げていきたいと思いますという取組も必要だと思っておりますし、今後、需要が変わってくることを想定する必要もあると思っておりますので、申し上げさせていただきました。以上です。

（北海道開発局 内山開発調整課開発企画官）

短時間での資料の取りまとめ、岸座長、事務局の皆さんに敬意を表させていただきます。本資料への個別的意見ではなく、全般的な話しになります。この後は、この資料に整理された事項を具体化していくための施策についても議論されていくと思っております。手前どもが展開できる施策についてどういった連携ができるのか、引き続き検討させていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

（北海道開発局 瀬能道路計画課課長補佐）

本田の代理で出席しております瀬能と申します。よろしく願います。

4 ページ目でございます。3 番の道の駅を活用した地域の輸送拠点化について。今、名寄で道の駅にモノを集めて、小口配送の効率化が出来ないかという実験をやっております。これはモノの関係です。それと道の駅を活用したもう一つの事例として、人の関係で、バスタと言いますか、

具体的に言うと足寄道の駅のように、道の駅内にバスターミナルが隣接している場所がありまして、地方部におけるローカルバスタのような所がありますので、それも道の駅を活用した交通結節点みたいなところがあるので、輸送の拠点化と交通結節点に向けた検討というのも一つあるなと思います。

ただ、交通結節点となると3ページ目の2番に、階層的な交通結節点の強化のあり方、札幌駅バスタの事ですけれど、これが明確に書かれておりますので、先ほどの道の駅の交通結節点とダブるなと思って、ここの書き方をどうしたら良いかと思ったのですが、せっかく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良いかと思ったところです。書き方は明確にするのか、この中に包含するのか、事務局に預けたいと思います。

もう1点、7ページ目の災害の関係です。防災・減災対策のところ、代替性の確保の具体事例で括弧書きで書かれているものが二つあります。災害を回避したルート、暫定2車線区間の4車線化という事例が書かれております。これにもう一つ、今検討されているのが、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、ダブルネットワーク化が災害には重要ではないかといったところもありますので、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よいかという意見でした。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した。一通り皆さんからご意見いただいたので、もう残り10分になりましたから、まとめに入りたいと思います。その前に私から二つ質問させていただきたいのですが、まず瀬能さんですが、留萌の道の駅はローカルバスタになりうるような検討はしているのでしょうか。どんな意図を持っているか、お察しいただければと思います。

(北海道開発局 瀬能道路計画課課長補佐)

内々ではちょっとそこら辺の所を色々考えていて、今留萌のJR駅の所と色々お話が浮上している所もあるんですけど、そこを結ぶものをどうしたらよいか、自動運転で結んだらとか、そういった流れの中でバスタ化みたいな話の部分も何かできないかといったところも少しあって、今ちょっと内々で検討しているといったところは聞いてはおりますけれども、まだ具体的にどうこうといった所までは達していないというところかなと思います。

(北海道大学大学院 岸准教授)

いずれ何かそんな議論があつて起こるだろうな、あるいはそういう議論がある前提で留萌線の議論も進んでいくべきなのかなと個人的に思っていて、そこも上手いこと連動できればなと聞いていて思いました。

もう一つ、中山さんに質問ですが、ご発言の中で、道で広域の検討をしているものを道内一律ではなく、個別の判断でとおっしゃった趣旨というのは、最後はバス会社が決めるんですよと言うことですかね。維持の話とか、要するに地域幹線系統とか結構大変なところって全道でいっぱいあると思うのですが、今モデル地域でやろうとしているのですが、最後に決めるのはバス会社ですよと釘を刺されたということですかね。

(北海道バス協会 中山主査)

バス会社の話ではなく、地域協議会で決めることですので、その地域の事情を個々に議論していただいて、モデルということなので一律にならずに、個々に地域の事情を判断していただければというような趣旨で申し上げました。

(北海道大学大学院 岸准教授)

わかりました、ありがとうございます。それでは最後全体のまとめに入りたいと思いますけれども、文言、言葉の定義とかあるいは読む人によってバラバラな解釈をされないようというこ

ろは、次回以降もさらに完成型に近づいていく中で、実際に一文一語一句、皆さんに確認してもらおう作業が入ってくると思うのですが、今日の段階で色々いただいておりますので、それについては事務局の方で反映していただければと思います。

あと、白熊さんから質問のあった東京とか本州というのは、それは前提というような形で捉えていいかなと、今回はその中でもさらにやっていかなければならない重点戦略の位置付けで、あえてそこら辺は触れていないという認識でいいですよ、という形なので、書き方によってはこういう形にした方がいいというのがあれば追って、またいただければと思います。

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し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なのかなというイメージがあったので、運輸連合という言葉を入れてくださいとは、事前に事務局とは打合せしています。ただ気をつけていただきたいのが、運輸連合に向けた検討なんですよね、この5年間は。なので、この5年でできることは運輸連合を作りますということではなくて、実際に事業者さんの反応はどうなんだろうとか、あるいはドイツではある事業者が音頭取ってやりましょうといったところもあれば、やっぱり自治体が音頭取って運輸連合を作りましょうというふうに行っているところもあったりしてですね、そういう運輸連合の作り方というのも含めて、この5年間で2030年に向けてやっていけないかなということで、これは特にJR北海道さんがもう北海道の中では50%以上の役割を占めているので、JR北海道さんがまずは乗ってくるかどうかということと、それに続いて全道各地のバス会社さんが入ってくるのかというのが、最後はそこになってくるので、それは追々どんな形でできるのかというところは議論になってくるのかなと思っています。

ここでは、次回に向けてどんなイメージなのかっていうとドイツの運輸連合でいうと、乗り継ぎをよくしましょうなんていうのは当たり前で、あとはターミナルも共同に出資しながら乗り継ぎをよくしようっていうのも当たり前で、さらにはゾーン制運賃を導入していて、共通運賃である事業者間で配分しましょうっていうことも当たり前でということがドイツの運輸連合だとするならば、北海道版運輸連合というものはどこまでいけるのだろうか、それを踏まえてこの3年間で十勝のシームレス交通戦略推進会議を立ち上げて十勝でモデルにしよう、それは北海道版運輸連合がどこまでできるのかって事も含めてやっていこうということで、今3年目になりましたけれども、もともとバスとタクシーは連携しているところで、今年ようやくJRさんと地元のバスとの共通切符みたいな形でこれから実験をやるという形になっているので、そういうところをベースにしながら将来的には全道でどういう展開ができるのかっていうのは、これはこの5年の中で議論させていただきたいっていう思いを持っています。

そんなことも含めて、どういう形なのか書きぶりについては、事務局の方で検討してもらおうこととしたいと思います。

あともう一つ、これもJR北海道ですけれども、なかなか厳しいのは重々承知の上で、ここにやっていることは我々はできません、という形になってしまうともう身も蓋もないという形になってしまいますので、これは厳しい中でどこまでだったらできるのかっていうのは、追ってご相談というか議論させていただければと思います。

何らかの形でJRさんに役割を果たしてもらわなければいけないっていうのは、北海道にとっては重要な課題ですし、お願いしたいところですので、これは100%できないとしても何%だったらできるのかってところも含めて、ご相談させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

キャッチフレーズ、副題の所はポストコロナを見据えた新たな未来、私は何かコロナ、コロナって言わなくてもいいかなと思っていたのですが、そこは避けて通れないって事で、「どうですか、皆さん」と振ろうかなと思ったのですが、時間もなくなりましたので、これも含めて会議の中では全部意見交換し尽くせないところは事務局から個別にご相談させていただきたいと思っていますので、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と思っています。

といった形で今日いただいた意見を参考にしながら、さらにもう少し深掘りしながら詰めていきたいと思っていますので、また次回よろしく願いいたします。

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。参加の皆さんから全体を通して何か最後にご発言ございますか。なければ今日の議論はこれで終わりにしたいと思います。ありがとうございました。では最後は、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)

長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。

次回のこのワーキンググループでは、本日いただいたご意見を踏まえまして、この重点戦略の素案をお示しさせてもらいまして議論をしていただきたいと思いますと考えています。開催時期につきましては、11月中旬を予定しております。今のところ11月16日、17日、18日を考えていますが、後ほど改めてメールで調整させていただきたいと思います。

それでは以上をもちまして、本日の重点戦略検討ワーキンググループ第2回を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

—以上—

.....

※当日欠席者からのコメント

(北海道船主協会連合会 武永会長)

「北海道交通政策総合指針 重点戦略」(骨子)については、北海道が置かれている現状や今後の推移、コロナ対応、ポストコロナ(ウィズコロナ)も含め、今までの議論も踏まえて、概ね網羅されているものと思います。交通網の基盤維持は、人口減少・札幌への一極集中を考えれば、交流人口の一層の増加や季節変動、一定地域への集中を避け、各地域の多面的な取組みが必要と考えます。

各重点戦略の取組みの方向性が出た時点で、個別具体的に各行政機関(含む民間団体)に振り分け、推進期間中(21年~25年)に、目指す姿に向け、ひとつひとつ成功事例を積み上げてゆくステップを踏めるような仕組みを、各分野において構築するようお願いしたい。

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。