

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1回）議事録

日 時：令和2年9月4日（金）13:30～15:10
場 所：TKP札幌ビジネスセンター赤れんが前
5階「ラベンダー」

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

それでは、皆様お揃いのようなので、これから、北海道交通・物流連携会議の第1回目となります重点戦略検討ワーキンググループを開催したいと思います。本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私、本日進行を務めさせていただきます、北海道総合政策部交通政策局次長の中島と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

若干の経緯でございますが、このワーキンググループにつきましては、先月、8月7日に開催されました交通・物流連携会議におきまして、来年度以降の重点戦略をどのように取り組んでいくかにつきまして、ワーキンググループを設置して検討しているということが了承され、設置するものでございます。

このメンバーにつきましては、座長をお願いいたします、北大の岸先生とご相談の上、皆様、幅広いご議論をいただけるようにということで、検討させていただきましたところ、皆様からご了承いただきましたことに改めて感謝申し上げます。ありがとうございました。

このワーキンググループの今後のスケジュールといたしましては、この後、3回、全体で4回、年度内に開催したいと考えておまして、重点戦略の案の取りまとめに向けて、皆様とともに、ぜひ議論を深めてまいりたいと考えております。

今日は、第1回目ということで、まずは重点戦略の今後の進め方に係る論点整理というものを作成しました。これは事務局で一応の論点になるべきであろうというものを整理してございますので、それぞれの皆さんのお立場から、現状、それから今後を見据えながら、忌憚のないご意見を賜ればありがたいと考えております。

会議につきましては、15時終了予定としておりますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それではこのワーキンググループの座長を引き受けていただきました、北海道大学大学院岸准教授の方からご挨拶をよろしくお願い申し上げます。

2 挨拶

（北海道大学大学院 岸准教授）

北海道大学の岸と申します。本ワーキンググループの座長を仰せつかることになりました。

北海道交通政策総合指針が策定されて早くも2年が過ぎて、最初の重点戦略は一応3年を目処にということで、3年目ということで、MaaS、あるいは物流や災害など色々と動いているところなのですが、このワーキングは、先ほどもご説明のとおり、来年度以降2030年に向けて何をやっていくかというところを議論するものであります。

早いもので北海道新幹線の札幌開業があと10年ということになりまして、1年2年あつという間に過ぎていくとは思いますが、今やらなきゃいけないことというのはたくさんあります。新幹線開業に向けて、盛り上がっていくべきところではありますけれども、一方で、コロナによる影響やJR北海道の路線存廃問題というのは、引き続き議論が進んでいたり、物流をどう死守していくかというところは、ある種厳しい議論も当然でてくると思うのですが、ここに集まった皆さん、それぞれ実務を担当していて、一番現場をよく知っている方に参加して

いただきたいということを道庁にお願いして、各方面にご相談いただいたという形になっているのですけれども、それぞれの今後 10 年間の思いを、この会議にぶつけていただいて、その中で、何をしていくかというところを絞り込みながら、次の重点戦略を考えていければと思います。

一番強調したいことは、2030 年の北海道新幹線の札幌開業に向けて、北海道交通政策総合指針ができて、それに基づいて動いているのですけれども、札幌開業した時に何するかということではなくて、札幌開業した時に、道路とか航空とか港湾とか、他の地域公共交通が完成しているという目標で、その認識だけは誤解のなきよう、この議論を進めていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

3 出席者紹介

(北海道総合政策部交通政策局 中島次長)

出席者の紹介及び配付資料の確認。

4 議事

(1) 北海道交通政策総合指針—重点戦略の点検・評価結果—(案)について

(北海道大学大学院 岸准教授)

今日は、議事が二つなのですけれども、一つ目の資料について説明していただいた後で、意見交換がメインとなります。では、まず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 1～4 により説明。

(2) 意見交換

(北海道大学大学院 岸准教授)

それでは、本日の議事の 2 番目、意見交換に入りたいと思いますが、今ご説明ございました重点戦略の新たな視点や方向性、資料 4 の右側、新たな重点戦略のイメージというところが、我々がこれから議論して作り上げていくところでありますので、ここをメインに、それぞれの立場から、今後、議論を行うにあたって深めるべき論点など、ご意見いただきたいと思います。

初回ということで、限られた時間ではございますが、このテーブルのこちらから、順番に指名させていただきますので、全員が一人 5 分で話されますと終わらなくなってしまいますので、すみませんが 3 分程度でご発言いただきたいと思います。では、はじめに、JR 北海道の萩原副本部長からお願いいたします。

(北海道旅客鉄道(株) 萩原副本部長)

JR 北海道の萩原と申します。時間が限られておりますので、早速、話をさせていただきます。

概ね四つについて、発言いたします。まず一つ目として、皆様に単独では維持困難線区といったご相談をさせていただきつつ、様々なご助力をいただいているところであります。これら支援をいただいているのですけれども、その根拠となる処理法が年度末に切れるということについて、ぜひ来年度以降もということに関係する方々にお願い申し上げているところがございます、こういったご協力をいただくことが、今後の重点戦略にあります地域の利便性向上・利用促進にも関わってきているところだと思っております。

2 点目でございますけれども、新幹線札幌開業が大きな流れとしてあるわけでありますが、その前段として、いわゆる、並行在来線に関して、当社から経営分離されるようになってきた時に、その後、鉄道でいくのか、あるいは違うモードにしていくのか、貨物輸送をどうしていくのか、この辺の議論というのが、近々に出てくるのではないかとということでは、貨物の移動やこの利便性向上・利用促進というところで関わってくるのかなと思います。

3 点目であります。先ほどの単独で維持困難な部分についての事柄でいいますと、昨年からの

わゆる輸送密度 200 人から 2,000 人の 8 線区において、地域の方々と一緒にアクションプランを作成して実行してきているところがございます。おかげさまで、大変な御協力をいただきまして、一定の評価を先般、国からもいただいて、地域一体となって取り組むということは進んでいるということをご報告いただくとともに、一方で、この資料 4 にあるとおり、地域公共交通計画というものの法改正を踏まえた地域との関係性、地域のことをどうしていくかという視点が出てくるかと思えます。

最後であります。やはり、コロナ、ウィズコロナというご指摘をいただいたところでありますが、なかなか一過性なのか、相当数続くものかという見通しがなかなか立てにくいところは大変苦しいところでありまして、これが旅客運送事業の視点から見ると収益の面、あるいはサービスの面がどう変化していくか、ここを見極めるのがなかなか困難な渦中にありますが、この辺を過渡期中でどう見据えていくのかという課題があるのかなと思っております。なかなか難しい面があるかと思えますが、以上 4 点挙げさせていただきます。

(北海道バス協会 中山主査)

北海道バス協会です。まず、バス事業の現状の方をお話させていただきます。

新型コロナウイルス感染症の拡大によってバス事業は深刻な影響を受けておりまして、バス協会の調査では、3 月から 7 月の間で運送収入が、乗合が約 4 割、貸切が約 8 割減少となっております。その中で地域交通を支える乗合バスにつきましては、少子高齢化及び過疎化という状況にある中、効率的なダイヤの見直しやバスロケーションシステムの整備、標準フォーマットの整備などの利便性向上に取り組んできております。

また、新型コロナウイルスの対策といたしまして、ガイドラインに基づいて安心してバスをご利用いただけますよう、感染防止ステッカーの貼付や感染対策を記載した車内ポスター掲示のほか、8 月 20 日には、北海道と共同でバス車両の換気性能の PR イベント等の利用促進の活動に取り組んできておりますが、自助努力というものには限界がございまして、現在、先が見通せない状況であります。

乗合バスは、融資制度を活用しながら、事業継続に努めているところではありますが、いずれ完済しなければいけないものであるのか、かつてない危機的な経営状況にあります。

道内観光を支える貸切バスにつきましても、秋の学校関係の旅行により回復傾向にはございますが、一時的なものであるのか、需要減が続くようであれば事業継続が困難な状態です。

このような状況の中で、北海道においては、地域間幹線系統の概算払いや、ぐるっと北海道、ガイドラインの補助など多大な支援をいただきまして、この場をお借りしまして、感謝を申し上げます。

今後については、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であり、インバウンド戦略等の見直しが必要になると思っておりますので、これまで以上に利用促進に対し柔軟に対応できるような体制を整えていくことが重要だと考えております。

皆様と連携しながら、地域交通を守るため、バス事業の維持に取り組んでいきますので、よろしく願いいたします。

(北海道ハイヤー協会 増田業務課長)

北海道ハイヤー協会、つまりタクシー事業もバスと同じく 3 月、4 月、5 月と、5 月が一番落ち込んだのですが、やはり、売り上げについては、昨年の半減、5 割くらい。6 月 7 月と回復傾向にあるのですが、今、最低 7 割くらい回復しているというような状況であります。

これに伴いまして、感染防止、バス協会とも一緒にガイドラインの策定をやっておりまして、今、普及モデルとして、道庁の北海道コロナ通知システムにタクシー会社が登録するというところで、全道法人会社およそ 8,200 台のタクシー車両のうち、今の状況で約 7 割がコロナシステムに登録しているのを確認しております。

コロナの関係ばかりではなく、二次交通ということで、やはりインバウンドの対応を今後考え

なければならぬということで、昨年、一昨年、札幌では、札幌観光あいのりタクシーの実証実験を行っております。訪日外国人の方が、どこか観光地に行つてそこで乗り合わせをする、乗り合わせをしながら、次の目的地に乗り合わせで運んでいくという実証実験を行つておりました。ただ、うちのPRが少なかつたという反省点はあるものの、この実証実験の利用客がなかなか少ないということで、今年も東京オリンピックのマラソン大会に合わせて進めてはおりましたが、コロナということで、3密を避けるという意味でも、この実証実験については、今のところは頓挫しているというような状況であります。

災害に強い交通戦略という点では、道庁とも協定を結んでいて、災害時には職員の輸送・食品の輸送など、取り組んでいる状況にあります。

(札幌エアラインズアソシエーション 近藤課長)

札幌エアラインズアソシエーションは、六つの航空会社に関連してまして、国内の航空会社は、我々日本航空とANA、エアドゥ、外国の航空会社のチャイナエアライン、エバー航空、中国東方航空が関連しております。

ご存知のとおりでございますが、GoToも東京除外、国内線も一旦夏場に戻そうというところはあつたのですけれども、一旦縮小して今まだ減便を続けているというところで、我々も何とか北海道に誘客、集客というところでやっているところではございますが、この夏場、現状、沖縄と北海道でロードファクターを比べてみると、これだけ沖縄では緊急事態宣言が出たにも関わらず、弊社的に言つても北海道の方が悪い状況ということで、ここについては我々も分析しており、何とか見出すことがないかということ今考えているところであります。

国際線については、我々の旅客でも9割方減便していますので、国際航空運送協会(IATA)が出している指針の中でも、コロナ前に戻るまでには2024年までかかるという形で出ていますし、我々、エアラインズアソシエーション、日本航空の話になりますけれども、それでも2023年までは国際線が全て戻るということはないだろうというところで、かなり厳しい状況であろうと思つております。

今回の重点戦略という部分では、我々としても空港までの交通という部分、二次交通、MaaS、この辺がキーワードになってくるかなと思つますし、今後の取組の中にもあります量より質というところについては、我々エアラインでも求められているところですし、今まで集客という部分がメインになっていましたけれども、これを誘客に変えていくんだということを、色々議論しているところであります。

どうしても機材のダウンサイジングもありますし、座席数が減つたりもしてきている中で、どう単価の高いお客様を北海道に呼んで来るんだというところで、我々の取材でも、海外的に考えるという中では、何とかインバウンドの中で、特に来年ATWSもありますので、富裕層の皆様をどう北海道に運んでくるか、こういうところで、二次交通などこの辺が非常に鍵になってくるのではないかなと考えてはおります。

(北海道エアポート(株) 伊藤観光開発部長)

北海道エアポートで観光を担当しております伊藤と申します。よろしくお願ひします。

3点申し上げたいと思つます。まず1点目なのですが、新たな需要の獲得というところで必ずしも旅行に限らないと思つますけれども、いわゆる今のウィズコロナの状況の中で、3密回避の旅行先として、どこが適当なのか、あるいは海外旅行にいつも行つていた方が海外旅行に行けない時に、日本国内で旅行する場合にどこに行きたいのか、ワーケーション的なスタイルで移動するときどこがいいのかということで、いずれも新しい需要の創造の中で北海道が比較をすると必ず1番か2番かわかりませんが、トップには上がってくると思つれます。

先ほどのJALの話にもあつたように、足下の現状を見ているとなかなかそうなつてはいないと。原因は何かと考えていると、おそらく北海道が3密回避の旅行先として、何が優れているのかという発信ができていなかったり、そんなところの安心感も含めて一生懸命発信しているのは分か

るのですけれども、東京や大阪に住んでいる人からみると、なかなかその辺が伝わってこないというところがあるので、このあたりを道内の関係者が一致団結して、インフォメーションをしていくことが非常に大事なかなと思っております。

2点目として、ウィズコロナの時代が相当長引くのではないかと私は見ておまして、今何ができるのかということで、逆にコロナが発生する前、北海道の観光の何が弱かったかというのが見つかると思うのですけれども、やはり二次交通情報のインフラがほぼないに等しいのではないかなと思っております。では、どんなものが理想型かといいますと、検索から始まって、できれば決済までいきたい、あるいは、今日の出発点と出口があって、ある程度何も決まっていな方がどういう旅行をするのかといった機能が非常に弱いというのがあります。これは色々なものが乱立しているとお客様目線から見ると全然意味がないので、どなたか音頭を取って、関係者一同で上手くやりながら、これが3年で終わるのかもしれないかもしれませんが、インフラが早くできたことによって、将来的に戻ってきた時に、やっぱり北海道の二次交通情報検索が良いよねという時代が来るために、何らかの組織化を作っていくことも必要なかなと思っております。

最後、3点目なのですが、逆転の発想で、先ほどの話とダブってしまうかもしれませんが、富裕層向けの情報発信といいますか、インフラ整備です。なかなか宿泊施設を一つとっても富裕層向けの宿泊先はない状態で、将来的に50年100年を考えると、やはり富裕層の方がいらっしゃるような観光地として、北海道は必ず芽が出るのではないかなと思っております。私の立場でいくと、プライベートジェットの運航についても柔軟にできるものがあるのではないかなと思っておりますけれども、そのあたりの色々な要素がまだ抜けていると思うので、北海道全体で何か連携できればかなと思っております。

(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。私の方からは、これまでの北海道エアポートの動きとこれからの動きについて発言させていただきます。

まずは、皆様の大きな期待の中、本年1月に道内7空港所在地の自治体、北海道庁との間で北海道内7空港一体運営に関するパートナーシップ協定を締結し、これからという矢先にコロナという土砂降りの雨が降ったわけでありまして。当初計画では民営化効果を明確にすべく2020年から5年間で1,038億円の設備投資をする予定でして、2024年には営業収益1,206億円、営業利益59億円を想定し、国と実施計画を約束していましたが、資金繰りも苦しくこれに優先順位をつけ実施することで現在国に理解を求めているところでございます。年内には改めて中期計画を固めます。

このようななか、新千歳空港を本年6月に運営開始し、10月には旭川、そして来年3月に残りの5空港を運営することとなります。それぞれの空港で、空港別協議会を持ち、観光や交通を含め地域の振興策を議論し、情報共有してやっていきたいと思っております。空港としては、やはり空港と空港を結ぶ観光流動、あるいは複数の空港を含んだテーマ型広域周遊の観光流動を作るべくデジタルマーケティングをやろうとしたのですが、コロナの影響でこちらも動きがなく、実施が難しい状況です。少し遅れますが、この辺も突き詰めて地域の皆様と連携して観光振興策に取り組んでいきたいと考えています。

やはり今、コロナ対策が一番で、水際の私どもの役割も大きく、サーモグラフィーの設置や国際線再開時のPCR検査対応、PCRセンター設置場所についても検討・準備しているところです。また、先ほど発言があったように、新北海道スタイルを徹底した上で、まずは国内の方々に道外から来ていただけるように安全だということをPRしていく必要があります。更にいずれ来るであろうコロナが収まった後の大競争時代に、国際路線をいかに呼び戻すかが課題です。こちらについても安全・安心をしっかりと確保した上で、コロナ対策はしっかりとできているということも含めて、美しい日本、治安のよい日本、本当に素晴らしい食や文化など魅力あるところを発信していく必要があります。その中でも北海道は、極めて魅力的なキラーコンテンツを持っていますから、そこをしっかりと打ち出していく必要があります。空港についても、空港自体を魅力ある観光

資源としてショーケース化してやっていこうと考えています。近隣住民のコミュニティの場としても使われるよう、ここでも皆様のお知恵をいただいた中で、やっていきたいと思っております。

あと一つ、コロナ禍で、交通の分担率が大きく変わってきていると思います。ここについては、北海道の空港をどうやって使いやすくするか、交通分担率の変化の把握も重要と思います。肌感覚では自動車に流れていっているというのは分かるのですが、どこでどの程度変わってきているのか国や道の御支援をいただきながら調査を行い、利用者目線の使いやすい各空港のカーブサイドを作っていけたらと思っております。

(北海道船主協会連合会 武永会長)

武永でございます。

まず資料4の今後の重点戦略の考え方というのがありまして、今までの施策と進捗、交通状況の変化等々をベースに新たな重点戦略のイメージということで、北海道のおかれている問題点の解決に向けてしっかりやっていかなければならないと思っております。

私たち船主協会、海運関係は、一般の皆様目に付くところではないので、メジャーな業界ではないと未だに思っているところであります。

先日、海の日があったのですが、当社の社員ですら何だろうという感じで、海に囲まれた島国日本ではあるのですが、中々海をイメージしてもらえません。

北海道におきましては、ご案内のとおり苫小牧、函館、小樽を中心に日本全国にフェリー網が張りめぐらされております。

フェリーは人と物を運び、RORO貨物船や一般貨物船で物流を支えているというところです。

苫小牧港は、内貿取扱貨物量日本一を20年近く続けている状況で非常に重要な港とされているところです。

一昨年の胆振東部地震では、苫小牧の港に一部損傷はあったものの、翌日からはフェリーが動きだし、緊急物資や人の動きも含めて貢献ができたのかなと思っております。

物流業界、トラックも含めてなのですが、なかなか世の中の認知度が低いところがございます。何か災害などがあったときは物流が大事だというような声が出てくるのですが、少し経つと波が引けるように注目されなくなります。その辺も含めて、認知度を高めていく活動をしなければいけないのかなと考えています。

一方で、課題と言いますと、日本全国的に人口が減っており、人口が減っていくとモノの動きが少なくなるということで、コロナ禍で人が動かなくなると物流も動かなくなります。

もう一方で、トラックドライバーもですが、船員も高齢化、人手不足と言った課題に対して、しっかり対応していかなければならない。さらにコロナ感染症への対策もしっかりしていかなければなりません。

(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が説明します。

運送業界は、3Kと言われていて、未だにそれは払拭できていない現状があります。国土交通省と労働局がタッグを組みまして、「働きやすい職場認証制度」という形で、新たな職場を目指そうという動きが今、出ております。それを達成できたら助成金が出るという形にもなっております。

それから、これも労働局の関係ですが、就職氷河期支援制度。年齢は35歳から54歳までの、就職の時期に良い就職ができないというか、就職氷河期だったという人材、いわゆる就職したくてもできない人、もしくは現状していないなど、こういった方も含めて、運送業界に何とか入ってもらおうと。当然、車の免許もなければ大型トラックの免許もないので、そういった支援も出しましょうといった形で今、助成金も含んだ上で、人材を確保しようという動きが出ております。助成金としても1人100万円とか、大きな金額になりますので、当然、色々な条件が増えてきますけれども、今それを精査した上で、ホームページなどでこれから公開される予定でございます。

それともうすでに始まっておりませんが、ホワイト物流推進運動というのがあります。これも運送業界を挙げて、中身がしっかり見えるクリーンな輸送をしましよと。要するに、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げて行く、公に皆に認めてもらえるような仕事をしましよという動きが、運送業界の中では起きております。当然、今までやっております助成金、当協会でもかなり助成金は出しておりますけれども、それも引き続き、コロナ禍でございますが、やっていきます。

それと、先ほども出ましたけれども、災害に強いトラック。災害訓練は毎年、やっております。その延長上で、実際こういう有事の際にはトラックは活躍するんだというところを表面的にPRできるような形で、日々研鑽を積んでいます。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貨物の花岡です。交通・物流の政策に関する議論なので、会社の立場を超えた話になってしまうかもしれませんが、発言させていただきます。

元々、交通・物流は、固定費の比率が高いという業態ですので、利用効率が上がらないと皆、赤字が起こるといこういう事情になります。これはおそらくコロナでそういう状況になっているものはたくさんあるかもしれません。

行政の方で、そういう状態の中での交通と物流を、これからどういうふうにしていこうかという話になると、やはりそれなりに支えていくとか、支援していくというお話に当然なっていくと思いますし、それは中長期的に見て、人の暮らしや産業をどう支えていくかというお話になってくると思います。ただ、皆苦しいから何が何でもお金入れてしまえば良いという話になると、いわゆるお金の入れ方の選別がつかなくなってしまうので、結局それが成長率を阻害してしまうとか、本当に成長するところにお金を入れていかなければいけないはずなのに、輸血しても下血してってしまうようなことになってしまうものが政策の中にあると、これは政策ではないよねという話になってしまうかもしれません。そこはちょっと考える必要があるのかなとは思いますが、ただ、もちろん我々鉄道の物流をやっている立場として、企業の努力というのも当然ありますので、企業でどう努力していこうかということ、その政策面に反映させていくというのも当然必要になっていくと、これが私の基本的な考えなのですが、北海道の交通と物流をどう考えるのかといったところで、三つほどお話させていただくと、一つは、付加価値が付いていない。今まで見ていると、北海道起点で北海道をどうしなきゃいけない、あるいは北海道を盛り上げなければいけないという1か0かみたいな議論になってしまっています。必要だから支えなければいけない、あるいはこれは必要ないからやめますではなく、付加価値の付け方がどうなのだろうかという思いがあります。付加価値って何ということ考えると、やっぱり、一つ大きな論点でいくと、組み合わせといこうか、JR北海道とJR貨物が組んで何かできないのか、今、ロイヤル走っていますけれども、あれはJR貨物が伊豆急から運んできてJR北海道にやってもらっているというのがあるのですが、1足す1が2ではなくて、1足す1が3になる、4になる。そのために規制がもしあるのであれば、その規制は変えなければいけないよねというのが計画にあっても良いかもしれない。突拍子もない発言をしますけれども、貨物列車は人を乗せていません。でも、貨物列車が引っ張っていく中に旅客車があっても良いと思われる方もいらっしゃると思います。色々しぼりはあります。でもよくよく考えてみると、付加価値を付けていくためにはそういう発想っているよねというのがやっぱりあると思っています。これが1点目。

1点目のお話に関して、資料4の今後の取組の方向性という中で、これは工夫していただきたいという表現が1カ所あるのですけれども、国際貨物の拡大、道内産業の活性化・高度化といこうところの三つ目に、物流施設の整備促進、商流と物流が一体となった道産食品の輸出拡大とあるのですが、かなり狭めてしまっている感じがします。物流施設の整備促進と、商流と物流が一体となったまでは良いのですが、それって道産食品の輸出拡大のためだけではなく、もっと色々ありますよねといこうところは工夫がいるかもしれません。そういう意味で言うと、二つ下の人・

モノ輸送の最適化といったところにもこの観点が入ってくるのではないかということも僭越ながら提案させていただきたい。そうすると、人・モノ輸送の最適化という中に物流施設の整備促進、商流と物流が一体となった道産食品の拡大ということで、広げていこうというのが、もしかすると、色々な人のいわゆる事業の組み合わせで二つ下の人・モノ輸送の最適化といったところにつながってくるものもあるかもしれない。これは提案です。

二つ目のお話は、月の半分、北海道に来ている立場から見ると、北海道の人は、北海道にこだわり過ぎてしまう。先ほど、日本航空の方が言っておられたと思うのですが、日本というか、北海道の置かれている位置を考えれば、北海道だけ良くてもだめなのです。今度、白石区の大谷地に札幌貨物ターミナルという大きい貨物駅、大型の倉庫を建て始めています。なんで鉄道屋が倉庫を建てるかということなのですが、北海道の産業を盛り上げるための倉庫であるということとは間違いはない。つまり、北海道から農産物を付加価値を付けて全国に運ぶというのでもあるのですが、実はもう一つあって、一番強いニーズが、全国に誇れる色々な事業を営んでいる方で、北海道で商売をしたいから北海道に行きたいという人もいらっしゃいます。我々、マルチテナント型の倉庫をつくっているのですが、9万平米ぐらいなのですけど、そういう方々が根城として、札幌貨物ターミナルの物流施設に入る。これは北海道にとって良いことでしょうか。悪いことでしょうか。という点でいくと、競合される事業の方は、大変とおっしゃる方がいるかもしれませんが、よくよく考えたら、そこで競争原理が働いて北海道の人々の暮らしにプラスになっていけば、決して悪いことはない。そう思うのです。そうすると、先ほどの資料4にあります物流施設の整備促進って何のためといったところが、北海道の産業なのかもしれませんが、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ことも大きなポイントだと思うのです。こういうところも、政策面で考えても良いのではないかなと強く思います。

もう一つは、北海道というのは魅力がありますが、北海道のことを知らないという人がほとんどというか、良いところだけけど、なかなかその実態はよく分からないというのが実情だと思います。我々は全国で仕事をしているものですから、北海道だけではないのですけれども、今、物流面で何が一番大事かというところ、災害の対応や持続可能な取組というのをものすごく意識しているので、自分の産業、自分でやっていることを人に知ってもらおうということで、物流を大事にするという動きを強く感じます。物流を大事にする中で、大きく今伸びているのが、消費物流。今、メルカリとか皆さんおやりになりますし、消費物流の裾野がかなり広がっていて、自分が発信力を上げて、SNSに乗ってそれを物流と引っ掛けて発信するというのがものすごく強くなっています。それが付加価値の話です。

安心に暮らせるスマートシティというがよく言われています。おそらく、そういう形になってくると思います。ただ、ここで大事なことは、物流は必ず発生します。それがないと、スマートシティは干上がってしまうということ。今、全国でスマートシティが立ち上がっていますが、スマートシティの取組というのは、ロジスティクスがあってからこそ、スマートシティになっているのです。そういう意味でいうと、我々がメインで運ばせていただいている宅配便やeコマース関係の荷物というものは、スマートシティの大きな血液になってくる。そういうところも、政策の中でも必要になってくるのではないか。これが2点目です。

3点目は、インバウンドです。インバウンドはご案内のとおりコロナで大変なことになってしまっていますが、我々も多少関係がありまして、北海道のインバウンドが伸びていると、我々が本州以南から北海道に運んでいる貨物も増えていました。今どうかというと、インバウンドがなくなったのですが、減っていないのです。なぜかというところ、やはり北海道の暮らしを支える物流というのがあるのですね。それは何かと言うと、やはり今はeコマース系になっているかなと強く感じます。そうすると、物流というものは、色々なものを運びますけれども、暮らしをどう支えるか、先ほど2点目で申し上げました安心安全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のをも考えていく必要があると考えております。以上でございます。

(網走市 秋葉観光商工部次長兼商工労働観光課長)

網走市の秋葉です。

まず、新たな戦略イメージの感染症対策という言葉はあるのですが、新型コロナウイルスで先ほどバス、タクシー事業者の業界の方からお話があったとおり、そもそも維持・存続自体が大きな課題となっていると感じています。今、国・地方合わせて様々な政策が、取り組まれているところですが、先が見通せない中、非常に危機感を抱いている状況です。具体的にどう対応するかというのは、全く想像がつかないのですが、国に対する補助要望や、そういったことを地方も一体となってまず国へ要望をして、地方にしても可能な限り対策をやっていく必要があると思います。

一例ですが、網走市では公共交通事業者に対して、緊急対策としてバス・タクシー事業者の固定資産の4分の1の支援金と、バスは1台あたり20万円、タクシーは1台あたり1万円の支援金を出しています。市内路線バス、維持がそもそもできてないといった実態がございまして、そこを団体貸切と都市間バスでカバーしてきたというのが実態ですので、先ほどお話があったとおり、団体貸切が7割、8割減ですから、全く維持できていないといった実態がありますので、まず維持・存続についてどう考えるかというのは必要な論点だと感じています。

次に、地域公共交通の活性化再生法が改正になったのですけれども、実際にここの中にも書かれているのですが、役割が増しているという記述があったということで、確かにそのとおりなのですが、はたして財源確保はされているか。法律はできたが一方で、財源がしっかりしているかという課題は整理しなければいけないのではないかなど。地方交付税をはじめとする地方財政対策というのが必ずありますので、それに沿って財源がしっかりと確保されているか。交通に限って言うと、広域連携になりますのでしっかりとした財政需要、小学校や中学校と違って、しっかりとした財源確保はないのですが、それでも今後、北海道については、上下水道、それから病院なども含めて、維持できるかどうか、非常に、先が不安な見通しになっていますので、こうしたことを改めて考える必要があるのではないかと。そういった制度設計、国に対する要望も含めて今、北海道の方でJR北海道の問題で、そうした取組をされているのは認識しておりますので、改めてコロナ禍においても、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ます。

もう1点、先ほどお話があったのですが、ワーケーションという言葉は、北海道において核になるのかなと感じております。リゾートワーク、ワーケーションについては、北海道の気候もありますし、空港が点在もしていますので、それぞれ空港を拠点にして、オール北海道で働き掛けていきたい、働き掛けていく必要があると感じています。

最後に1点、今年から、NTTドコモのシステムを使って予約型オンデマンドバスの実証実験を10人乗りのバスでやっているのですが、やはり地域では利用者が少ないというのが現状です。やはり、バスは停留所に来るのを待つという、これがほとんどの人の考え方ですから、なかなか利用は伸びないというのが実態です。ただ、これまで行けなかった、市街地にできた病院に行ける、友達のところに遊びに行ける、大変便利だという声も聞こえてきています。今後、本格的な展開に向けては、今、観光は望めないのですけれども、観光業の促進というのはやはり欠かせないのかなど。市民利用に加えて観光業、そのためのスマホでの予約や決済、それからクーポンの発行、このクーポンの発行というのは、どちらかというとお店。バスを使って行く先に、そうしたクーポンを出していただく。こうしたことを展開していければなと考えています。そういう取組を進めることで、利用者、交通事業者、自治体、それから恩恵を受けているお店、病院なども一緒になって地域のこういったことを考えていただけるか。そうした方向に持っていけるかが課題であると。今そういったことを考えています。以上です。

(ニセコ町 山本企画環境課長)

コロナの関係でまずお話すると、インバウンドがニセコでは相当な打撃を受けています。大手のホテルも含めて、今冬については、どうやって計画を立てるかということで頭を悩ませているという状況にあります。

インバウンドの関係については、各種道内の公共交通についての多言語化というものを、メイン路線のところはもちろん、そうでないところも当たり前にしていかなければならないのかなど。日本は少し独特で、日本語だけで全て通じるという国というところもあるのでしょうかけれども、ヨーロッパや東アジアも相当に多言語化をしています。

それからニセコでいうと、コロナの前までは冬になると、千歳・札幌から JR でニセコの方へ来る時に、外国人の方が荷物を沢山持って来られるということで、その方々が荷物を持って入ってくると、座席がなくなるということがあって、荷物置き場的な場所の設置が必要になってくるのではないのかなと思います。それから、公共交通の中での Wi-Fi 化や自動改札、スマホでの最終的な決済についても底上げが必要になるのだろうと思っています。

それから、北海道で今、2050 年までにゼロカーボン宣言されていると思いますが、公共交通についての CO2 も、どのように削減するのかという視点については、今後、この計画中にも入れ込む視点なのではないのかなど。コロナもそうですけれど、コロナが増えているから、経済が停滞しても良いという話にはならないので、それと同じような意味合いで考えると、交通に関しても「便利になるにつれ CO2 排出が増える」ではいけない。CO2 の削減も計画に入れ込んでいかなければならないのかなと考えているところです。

それから、災害の課題についても、毎年、毎年、甚大な災害が発生している。これからはそういうことが当たり前なのだろうという話の中で、ニセコでも冬にすごく雪が降ったり、災害になると、やはり、駅や道の駅などに人が屯されるということが多分に見受けられます。そこで災害の情報を得てということがあるものですから、事業者の皆さんにそのままやってくださいという無責任な話ではなくて、やっぱり国もそれぞれの地方自治体も一緒になって、例えば、JR の駅の災害拠点化も含めたことも少し視点に入れていく必要があるのではないかなと思っています。いかに交通に乗せるかということだけではなくて、交通は生活全てに関わっているところなので、災害の部分についても、交通の目線から少し考えるという視点が入っても良いのではないかなと思いつつ、今日参加させていただいたところです。

（北海道経済連合会 清水地域政策グループ総括部長）

まず、今回の取組として、この資料 4 の今後の取組の方向性で、交流人口の拡大で量から質への転換というところがあるかと思いますが、当会では今年度観光プロジェクトチームにおいて関連した内容の検討を行っております。年度内に報告書を取りまとめる予定なので必要に応じて共有させていただければと思います。

道庁様の政策などで随所に出しておりますが、観光推進、ワーケーション等において、今後他地域から選ばれる仕組みが必要であると考えています。そのためには、安心・安全に係る取組・対応状況の情報発信・提供が、今後北海道が選ばれるためには重要であると考えております。また、今後新たに発生する感染症への対応として、交通・物流の優先、制限等に係る判断基準、BCP 策定について広域自治体として、災害に強い交通戦略の一環として検討すべきではないかと考えているところです。また、感染症対策は、物流を支える人的体制においても影響を与えるものであるとと考えておりますので、そういった観点からも災害と同じようなレベルで、今後考えていくべきではないかなと思っています。

2 点目として物流で見ますと、感覚的には皆さん理解されているとは思いますが、実際、物流コストの比較といった場合において、企業努力によらないインフラの利用コスト、例えば札幌―東京間と福岡―東京間でインフラを使う時にどれだけコストがかかるのか、ファクトを正しく押さえた上で、その差をどう縮めていくのか検討すべきではないかと思っています。すでに明らかになっているのであれば、改めて周知発信して関係者の理解を得ないと協力を求めるのは難しいのではないかと考えております。

最後に、今後、新北海道スタイル、色々と挙げられておりますけれども、これ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、こういったところに取り組む業界や企業についての支援についても検討をしていく必要があるのではないかと考えており

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)

お手元に資料をお配りさせていただきましたが、新幹線、2030年度開業ということで、前回の開業から逆算すると、何をしなければいけないかということは見えてきますが、今回の交通・物流の重点戦略に関しても、2030年から逆算して何を解決しなければいけないか、必要かというところを改めて整理し直す必要があると考えています。

北海道は食で稼ぐ、観光で稼ぐという戦略としてありますが、交通・物流も稼げる環境を作っておかなければいけないと考えています。その上で、この重点戦略がベースになって、例えば各々の企業の経営計画、あるいは事業計画などどのように連動させていくかというところも視野に入れて、この重点戦略の考え方をまとめていくべきだと思います。

もう一つは、HAPの伊藤部長からありましたとおり、情報発信というのは非常に足りてないなと思っています。他地域からあるいは海外から選ばれるためには北海道の状況をきちんと外に向けて伝えていかなければいけないと思います。重点戦略の中でも、情報発信というのはもう少し考えても良いと思います。加えて、具体的な話ですけれども、例えば先般、私どもも要望に参加させていただきましたけれども、JR新千歳空港駅のスルー化の話、あるいは並行在来線の話、こういったところは、経済効果等の検証が必要であれば、研究会のようなものを立ち上げて、別途深掘りしていく必要があるのではないかと考えております。また政府の方針として、デジタル化という部分はもう外せませんので、このあたりMaaSの話もありますけれども、重点戦略としても具体的に組み込んでいくのかどうかというところを、明確にしていく必要があるのではないかと思います。最後に、水際対策で先ほど、小松部長からお話がありましたとおり、PCR検査の例えば陰性証明書を発行して、観光を楽しんでいただけるような取組も、諸外国では始まっていますので、そういった部分を参考にしていく必要があるのではないかと思います。以上です。

(北海道運輸局 若杉交通企画課長補佐)

私の方から数点。まず一つ目としましては、地域公共交通の見直しに関してです。先ほどからお話にもありましたが、今年6月に地域公共交通活性化再生法が改正となりました。内容につきましては、地域公共交通に係るマスタープランとして地域公共交通計画の策定が努力義務化されたということです。これは、各自治体にとって大きなことだと思います。原則として全ての地方公共団体の策定が必要となってございます。従来の鉄道、バス、タクシーといった交通サービスに加えまして、今後、自家用有償運送、市町村のコミバスや、福祉輸送、スクールバスなど地域の輸送資源の総動員がキーワードになってくるかと思っています。また、先ほど付加価値というお話がありましたが、貨客混載など旅客だけ、貨物だけと考えるのではなく、両方がWINWINとなるような施策を関係者間で知恵を出し合って議論していく必要があるものだと考えてございます。地域公共交通計画、現在は網計画という言い方をしていますけれども、北海道につきましては、単一市町村での策定のみとなってございます。今後は、複数市町村に跨る計画の策定、広域圏での取組の重要性が言われている中、そのような取組を道庁と市町村が連携して取組を進めていくことが必要となってくると考えているところです。

2点目は広域周遊観光についてです。道内7空港の一括民間委託に伴いまして、空港からの二次交通の充実が重要課題と考えてございます。来年は、オリンピックのマラソン・競歩の開催や、アドベンチャートラベルサミットなど大きなイベントが予定されてございます。今後はこれまでに、地元の観光資源を磨き上げ、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になってくるものと考えてございます。

三つ目としましてはMaaSの推進です。今般の法改正につきまして、このMaaSの協議会制度というのが創設されてございます。全国的に見ますと、北海道ではまだまだMaaS導入に係る動きが活発化していないように思うところです。今後は、参加する幅広いステークホルダーの連携を促進して、地域に適したMaaSの導入が必要なのではないかと考えているところです。資料4に

もありましたが、デジタル化というところで、ウィズコロナ禍におけるキャッシュレス、非接触型とありましたけれども、現在、バスにつきましては、全国的な傾向ですが、QRコード決済やICカード決済というものが増えてきています。インバウンド客の旅マエ施策という観点で言いますと、既に保有しているVISAやMasterが使えるクレジットカードで決済できれば、特にアプリをダウンロードしなくても良いというものもございますので、そういったバス車内におけるクレジット決済といったものも、全国的にはまだ進んでいませんので、ぜひ北海道で先行的に導入に向けた検討を進めていけたらと考えているところです。最後にJRの関係です。先ほど、JR北海道からお話もありましたが、今年度末で根拠法を改正する必要があるという重要な議論があるかと思えます。単独維持困難線区、いわゆる黄色線区につきましても、今年度、先般アクションプランの検証結果で、概ね良好だという国交省の報告があったところです。今後は第2期の集中改革期間、次年度以降に向けて取組を継続してほしいという意向も本省から聞いておりまして、JR北海道と地域の皆様で第2期のアクションプランの計画策定に向けた協議を重ねていただいているところですが、今後、持続可能な鉄道網を確立するためにJRと地域の連携が不可欠と考えてございますので、道庁をはじめとした関係者のご協力をお願いしたいと思っております。私からは以上です。

（北海道開発局 本田道路計画課道路企画官）

北海道開発局の道路部門を担当しております本田と申します。

まず、本日の資料で事務局から資料3として、コロナ禍の状況、本当に多岐に渡って素晴らしい取りまとめをしていただいております。ありがとうございます。

道路交通の状況ということで、資料3の14ページのところに少し高速道路の状況を掲載していただいておりますが、開発局の方でも8月26日に記者発表をさせていただいております。これまで、5月以降4回、都市内や圏域間の道路交通状況について発表しております。都市内は道内9都市でそれぞれ1都市1カ所ずつ、交通状況を見ております。都市内については、大体交通状況は戻ってきておりまして、今は9割ぐらいというようなところになっております。圏域間は6断面で見ておりますけれども、こちらにつきましては大体8割程度といったような状況になっておりまして、都市内に比べますと圏域間の移動の戻りが遅いという状況です。全体として見ますとこのような状況ですが、2月から7月の時系列的に見た際には、緊急事態宣言発令後のゴールデンウィーク前後は、全体で大体7割減というような状況なのですが、大型車で見ますと、実は2割減でございました。物流の観点では、やはり皆様ご利用されていたのかなと考えております。そういった意味では、コロナ禍であっても、道路整備の重要性を改めて認識したところでございます。

さて、今後の取組の方向性として、いくつか書いていただいておりますが、先ほどニセコ町からもございましたが、交通拠点ということで、駅や道の駅が重要になってくると思っております。今、JR北海道と札幌市の方で、再開発の準備組合を立ち上げ、札幌駅の再開発が進められようとしております。そこに交通ターミナルが検討できないかということで、私どもと札幌市の方で検討会を立ち上げさせていただいております。MaaSといったような形で乗換情報等が一元的に見られたり、決済ができたりというだけでなく、フィジカルの空間としても乗り継ぎがしやすいようなものをつくっていく必要があると思っております。我々としては、札幌だけでなく、道内様々な拠点都市がございまして、各地域の公共団体や事業者と協力しながら何か動きを出せば良いなと思っております。また、ある程度規模が小さくなれば、道の駅といったようなところも、交通拠点として十分可能性はあると思っております。

また、防災の観点でも、今、防災道の駅という制度が東京の方で検討されております。道の駅は観光客やドライバーの皆様がいざという時に避難で駆け込むような場所にもなります。これまでいくつかの道の駅について、地域の避難所としての利用ということが考えられまして、地域の方と、防災協定を結んでおりますけれども、それだけではなくて、もう少し広域的な観点での防災拠点化も必要ではないかということが、東京で議論されているところでございます。災害に強

い交通という項目もございますけれども、ネットワークの整備と合わせて、拠点の整備も必要ではないかと考えております。以上でございます。

（北海道開発局 白熊港湾計画課港湾企画官）

開発局で港湾関係を担当しております白熊と申します。どうぞよろしく申し上げます。

私からは、資料4の今後の取組の方向性についていくつか個別のコメントをして、その後、全体的話をさせていただければと思っております。

まず、感染症の状況を踏まえて、道内容から段階的に国外客へ誘客を広げていこうということについては、そのとおりにかと思っています。私どもの関係ではクルーズ船の誘致をこれまで色々やってきたわけですけれども、2月の横浜港での集団感染事案のあと、今は止まっている状況です。現在、なかなか表には出てきていないですけれども、港湾関係者、船舶関係者は、再開に向けてそれぞれ日々頑張っているところで、当然今後、安全・安心を確保した上で再開ということになるのですけれども、もう少し時間がかかるかなと思っています。一方で、実際に再開しようとした時というのは、市民感情として不安、GoToの時もそうでしたけれども、安全・安心と言われてもなかなか受け入れがたい感情になるところがあるということでございますので、当然、安全・安心が確保されていることが前提ですけれども、誘客を広げていく際には受入側全体の意識の啓発などもセットで行わなければいけないなと思っております。

それから二つ目、物流ですけれども、このコロナの関係では、物流の大事さが改めて認識された一方で、色々課題も出てきたのではないかと思っております。例えば、クルーズ船のお客さんの感染についてはたくさん報道がされていたのですが、貨物船についても船員の具合が悪いということがありました。海外から我々の生活にとって大事な食料品や原油・LNGなどのエネルギー資源などを運んでいる貨物船、これは海外から一週間などかけて来るのですが、その船員さんが海の上で具合が悪くなって寝込んでしまった、コロナの可能性を否定できないが、この船を本当に今回港湾で受け入れるのかといったことを色々やっていたということもありました。さらに、在宅勤務などもなじまない業界でありますので、水際対策、担い手の確保、その一方で自動化・遠隔化といったことも含めた物流施策を一層推進していかなければならないと感じております。

三つ目、道産品の輸出拡大についてですが、コロナの影響を受けて、元々、地元で消費されていたものもお客様が来ないので消費されない、東京に送っても東京の飲食店で消費されない、海外も然りとといった状況と認識しております。ここでは継続的な視点ということで整理されておりました、継続は継続で良いのですが、やり方は少し変えてより一層売り込んでいくことが、北海道の経済にとって重要と考えております。

最後に全体について二点発言させていただきます。

一つ目は、この指針の絵姿は一言で言うと何かということを考えられた方がよいのではないかとことです。国の政策でもよく一言でいうと何であるのかと言われてまして、例えば、開発局で作っている北海道総合開発計画では「食と観光」ですと言っています。こういうキャッチフレーズを何か考えられたら良いのでは思っております。

二つ目、この指針は新幹線の札幌開業時点を目指したもののことですが、青函トンネル問題や新千歳空港関係の各種問題などに触れないことでよいのでしょうか。北海道の交通問題はそこだよ、と認識されている人もいます。とても難しい問題だとは思いますが、この場で議論しましょうということでもないのですが。以上です。

（北海道開発局 内山開発調整課開発企画官）

開発局で窓口をしております開発調整課の内山でございます。

個別の取組みというよりも、手前どもの動向についてご報告させていただきます。

手前ども、平成28年に10年の計画期間とする第8期の北海道総合開発計画を策定しております。今年度計画策定から5年という節目を迎え、これまでの5年、今後の5年を見据えた中間点

検を国土審議会北海道開発分科会でご議論いただいております。今週の月曜日8月31日に中間点検の案の取りまとめが行われました。今後、年度末の最終報告とりまとめに向けてパブリックコメントが行われます。今回の議論を補完・連携できるような形でも皆さまからご意見をいただければと思います。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）

ちょっと時間が超過して申しわけありませんけれども、一人ずつコメントいただいたものを受けて、今日のまとめに入りたいと思います。

共通しての皆さんの懸念はやはりコロナに対してどうしていくかということなのですが、これは、例えばIATAでは、航空需要回復に2024年までかかる、ということがありますし、けれども施策としては、GoToキャンペーンが良いかどうかは別として、観光促進ということも動いている中でどうなるかということ予測するのはなかなか難しく、この重点戦略の議論の中では、それぐらいになります、ということではなく、やはり持続的な形で運輸業界がやっていくためには、これぐらいの人が動いてくれなきゃ困る、ということも何か枠組みというのは必要になってくるのかなと思います。当然それは、キーワードとしては、水際対策というのも出てきますし、これは実際に戦略の中で取組をするということは、その取組そのものも大事ですし、アピールという意味でも大事になってくるかと思えますし、安全・安心ということを確保した上で、移動させるという仕掛けをこの重点戦略の中で考えていくのが良いのかなと、皆さんのお話を聞いて感じたところです。「これぐらい戻るだろう」とか「100%になるだろう」とかという予想や予測をする場ではないなということです。

もう一つ、誰が音頭を取るかというところはやりながら議論していきたいなと思うのですが、元々この指針でMaaSとかシームレスを議論する時に、ドイツの運輸連合を参考にして北海道版の運輸連合ができればいいなというのはずっと議論してきたところです。おそらくその完成形が、北海道版運輸連合になって、そこで、みんな一緒になってアピールしていこうということが、多分理想形なのかなと思うのですが、これは今のMaaSで行っている地域の取組が北海道全体で、空港中心にとかJRを中心にとか、どういうふうに組み合わさって、北海道全体のMaaSができ上がっていくのかというところが、おそらく、この今の皆さんに対する答えになってくるのかなと私の中では考えております。当然それは、運輸事業者だけではなくて、目的地という意味での観光地、あるいは市民・住民にとっての生活交流する公共施設であったりスーパーであったり、これは自治体や地元の経済界との連携も当然、運輸連合の中には入ってくるのだと思います。これは旅客の話なのですが、貨物の話は、青函トンネルの共用走行や並行在来線の話、あるいは港湾の活性化というところは、当然、スタンスとしてはこうだというのが、私の中ではあるのですが、それを全面に押し出すと、なかなか政治的なところがあって、やめてくれというような話があるから、なかなかできないところはあるのですが、同時進行で道庁の物流対策ワーキングというものがありますけれども、こちらの方で、ある程度方向性や分析をしながら、こちらの議論と連動させていくことと、来年度以降、重点戦略の中で、物流対策ワーキングの議論をうまく反映させる形で、じゃあどうするかという、これは色々な問題に対して並行して解決していくような形になるのかなと思います。

また、制度や規制の枠組みの話が何名の方から出てきたのですが、おそらく現状の制度ではこういうことができますという形でやると、たぶん北海道の場合は、解決できない問題がたくさんあると思うので、これは北海道の問題を解決するには政府がもうちょっとこうなってくれば良いなという議論をしたいと思います。それは人流・物流どちらもだと思っております。国の議論を、北海道から私も見ているのですが、北海道の方から北海道のために現状踏まえてこういうことやってください、とお願いするだけではなく、国の制度をこうやって変えたら北海道だけじゃなく、全国の地方が持続可能になるのではないかという視点があるかと思っておりますので、その辺も議論ができればと思っております。

最後は、道商連から出していただいた資料と、資料3の最後のページでロードマップスケジュ

ールがありますけれども、スケジュール感というのはやっぱり大事になってくるなと思います。スケジュール感というのは、今後10年の中で、重点戦略は5年という形で考えていければ良いなと思いますが、それが実は北海道総合開発計画、これからの5年ともタイアップできるでしょうし、北海道新幹線の開業に向けての取組ともタイアップできるだろうという、そういうスケジュール感が、まず一つです。

もう一つは、私もいろいろ話を聞いて思ったところで、道庁で年度末にまとめましたという形で、翌年度からやっていこうという時に、関係機関の皆さんが、3月に決まったものを受けて4月から始めるというのはやっぱり無理だと。当然、事業計画をそれぞれが立てるときに、大体11月、12月には予算も含めて検討しなければいけないというようなことがあったとしたら、年度末にまとめるとして、3月に出しても、周りの皆さんが動くのは、1年後の翌年度になってしまうので、今後のスケジュールでは11月ぐらいに、この重点戦略の会議がありますけれども、大体おおよその方向が見えてきたときに、各組織の皆さんが次年度以降に何ができるかということも、あわせて議論させていただきたいと思いますので、10年間の中でのスケジュール感と、あとは各年度の中でのスケジュール感を意識しながら、進めていきたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

ちょっと超過して申し訳ありませんが、今日はこのような形でまとめさせていただいて、いただいたコメント一つ一つ事務局の方で整理しながら、資料4の一番右側の列のところを膨らませていきたいと思いますので、また次回以降も、よろしくをお願いいたします。

今日の議論はこれで終わりにしまして、事務局にお返ししたいと思います。

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

長時間にわたりありがとうございました。いただいた意見、それから最後に岸座長にまとめていただいた点を踏まえまして、最後、大事な話をされたと思うのですが、来年度の4月から皆さまと一緒にスタートしていくためには、座長がおっしゃられた11月ぐらいには素案をまとめたいと。それには、来年度具体的にはこういったことでスタートするというようなものも含まれるような感じにしたいと。そうすると、次回の10月の会議は、それに向けた粗々の骨子案をまず皆さまにご提示し、議論いただく。そこに、肉付けや深堀りといったものを踏まえて11月には素案を作っていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、本日の第1回目の重点戦略検討ワーキンググループを閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。10月の予定については上旬を予定しておりますので、後ほど事務的に日程調整をさせていただきます。

—以上—