

令和3年度 北海道運輸交通審議会等の開催結果について

- ◆令和3年度の「北海道運輸交通審議会」及び「北海道交通・物流連携会議」は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、両会議ともに書面開催。
- ◆運輸交通審議会の各委員（全15名）と個別意見交換を実施し、交通・物流業界をはじめとする各業界の現状や課題を聴取。

○議事(書面開催)

- ・北海道交通政策総合指針「重点戦略」の取組状況に関する報告
- ・北海道交通・物流連携会議 物流対策ワーキンググループの開催状況に関する報告

○意見交換

資料 1 - 2 に記載する北海道運輸交通審議会委員15名と実施。主な意見は次のとおり。

(主な意見)

シームレス交通戦略

- ・複数事業者間の連携による利便性向上の取組は重要であり、圏域内で大きな纏まりを作っていくことは今後のトレンドになる。
- ・ICカードの使いにくさや交通案内表示の分かりにくさを感じる。新幹線の札幌開通、冬季五輪の誘致もある。交通面で満足な受入ができるのかという不安。経費をかけてシステムを構築するだけではなく、交通事業者間のダイヤ調整など利用者目線に立ち返った連携・協力というものを進めるべき。
- ・地域公共交通計画を土台にしたバス事業者との話し合いの土壌が整ってきた。関係者が一緒になって課題に向けた検討を行うことが重要。
- ・新幹線の開業に伴い札幌駅構内及びその周辺の開発が進む中、機能的な都市交通結節点の構築に向けて交通事業者等を交えた慎重な議論に期待している。

地域を支える人・モノ輸送戦略

- ・地域で乗合タクシーを運行する取組が進んでいる。路線バスが成り立たない過疎地ではコストを掛けない方法で住民の足を確保する考え方が必要。
- ・交通は必ずしも市町村単位で収まるものではない。大局的な「人の流れ」を捉えた交通ネットワークの構築に向けて、圏域・交通事業者単位など纏まった動きを考慮すること。
- ・現場から貨物積み替えの手間が大変だと良く聞く。一貫パレチゼーションのような取組は労働者負担やコスト面からも必要。

インバウンド加速化戦略

- ・コロナ収束後の来たるべき時に備えるこの時期に、受入環境のレベルアップを着実に図っておくこと。

国際物流拡大戦略

- ・点から点への海上輸送では往路がよくても復路がカラということになって効率が悪い。重要なのは、複数の港へ寄港して荷積み・荷下ろしをすること。生産地から港までの陸送もセットで考えていかなければならない。

災害に強い交通戦略

- ・2月の雪害時に地下鉄駅（福住、大谷地）を拠点とする空港バスの緊急輸送の体制が築かれたのは好事例であり、引き続き交通障害時の体制について検討を進めるべきである。
- ・東日本大震災時、代替港の確保に大変苦慮した。災害時における行政側の弾力的な対応について日頃から考えておく必要がある。

ウィズコロナ戦略

- ・コロナ禍の利用減少により交通事業者の経営が相当厳しい。頑張っている事業者を何とか持ちこたえさせなければならない。
- ・カード決済は随分浸透しており、今後は非接触型の取組も促進すべき。

○会長・副会長の意見

シームレス交通戦略 **地域を支える人・モノ輸送戦略**

- ・各交通モードの協力関係を密に、行政・事業者・関係者が一体的に取り組む必要があり、地域ごとにまとまっていく試みが有用。
- ・十勝をモデル地域として取り組んだ成果を北海道全域に広げていくことが重要
- ・コロナ後、色々な展開がすぐにはできるように準備することは北海道型運輸連合に向けた検討のステップともなる。

インバウンド加速化戦略 **国際物流拡大戦略**

- ・コロナ後の動きをにらみ、立ち止まることなく戦略を推進することが重要。

災害に強い交通戦略

- ・雪害対策がより一層必要という意見を踏まえ、今何ができるかを検討することは必要。
- ・代替輸送の確保の体制については長年の課題であり、改めて検討すべき。

ウィズコロナ戦略

- ・これまでのウィズコロナ戦略をどう進めるのか、コロナ後に向けてどのような準備を行っていくのかを検討しなければならない。

○今後の予定

- ・今回の意見交換結果や物流ワーキンググループ開催結果等を踏まえ、次回の北海道運輸交通審議会及び北海道交通・物流連携会議は令和4年6月を目処に開催予定。

〈委員〉

分野	機関名	氏名
学識	北海道大学 理事・副学長	(会長) 吉見 宏
〃	北海道大学大学院工学研究院教授	(副会長) 岸 邦宏
運輸交通 事業	(公社)北海道トラック協会 理事	野村 佳史
〃	北海道船主協会連合会 会長	寅谷 剛
〃	北海道旅客鉄道(株) 常務取締役	渡利 千春
〃	(一社)北海道バス協会 理事	出口 治康
〃	(一社)北海道ハイヤー協会 会長	今井 一彦
〃	全日本空輸株式会社 札幌支店長	田部 敏之
〃	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 議長	森下 和彦
地方自治	釧路市長	蝦名 大也
〃	弟子屈町長	徳永 哲雄
交通利用	(公社)札幌消費者協会 理事	星原 智江
〃	(NPO)エコ・モビリティ・サッポロ 代表	栗田 敬子
〃	(株)えんれいしゃ「北海道生活」 編集長	八木 由起子
〃	(公社)札幌市身体障害者福祉協会 会長	浅香 博文

〈参与〉

機関名	氏名
経済産業省北海道経済産業局長	池山 成俊
国土交通省北海道運輸局長	岩城 宏幸
国土交通省北海道開発局長	橋本 幸
国土交通省東京航空局新千歳空港事務所長	若狭 満
(独法)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 北海道新幹線建設局長	竹津 英二
東日本高速道路(株)執行役員北海道支社長	長内 和彦
日本貨物鉄道(株)執行役員北海道支社長	小暮 一寿
北海道エアポート(株)代表取締役社長	蒲生 猛
(公社)北海道観光振興機構 会長	小磯 修二
北海道経済連合会 会長	真弓 明彦
(一社)北海道商工会議所連合会 会頭	岩田 圭剛

北海道交通・物流連携会議

分野	機関名	分野	機関名
交通物流団体 事業者	一社)北海道バス協会	交通物流団体 事業者	東日本高速道路株式会社
〃	一社)北海道ハイヤー協会	〃	日本貨物鉄道株式会社
〃	公社)北海道トラック協会	〃	札幌国際エアカーゴターミナル株式会社
〃	北海道通運業連盟	経済団体	北海道経済連合会
〃	北海道通運業連合会	〃	(一社)北海道商工会議所連合会
〃	北海道地区レンタカー協会連合会	観光団体	(公社)北海道観光振興機構
〃	北海道旅客船協会	〃	(一社)日本旅行業協会北海道支部
〃	北海道港運協会	〃	北海道ホテル旅館生活衛生同業組合
〃	北海道船主協会連合会	産業団体	ホクレン農業協同組合連合会
〃	北海道旅客鉄道株式会社	〃	北海道漁業協同組合連合会
〃	全日本空輸株式会社	行政機関	国土交通省北海道運輸局
〃	日本航空株式会社	〃	国土交通省北海道開発局
〃	(株)AIRDO	〃	国土交通省東京航空局新千歳空港事務所
〃	北海道エアポート株式会社	〃	札幌管区气象台
		〃	札幌市

令和3年度 北海道運輸交通審議会の開催結果に関する報告

※一部、交通・物流連携会議（書面開催）の意見を含む。

■ 指針重点戦略の推進に向けた委員意見

〈シームレス交通戦略〉

- 複数事業者間の連携による利便性向上の取組は重要であり、圏域内で大きな纏まりを作っていくことは今後のトレンドになる。
- ICカードの使いにくさや交通案内表示の分かりにくさを感じる。新幹線の札幌開通、冬季五輪の誘致もある。交通面で満足な受入ができるのかという不安。経費をかけてシステムを構築するだけでなく、交通事業者間のダイヤ調整など利用者目線に立ち返った連携・協力というものを進めるべき。
- 地域公共交通計画を土台にしたバス事業者との話し合いの土壌が整ってきた。関係者が一緒になって課題に向けた検討を行うことが重要。
- 新幹線の開業に伴い札幌駅構内及びその周辺の開発が進む中、機能的な都市交通結節点の構築に向けて交通事業者等を交えた慎重な議論に期待している。

〈地域を支える人・モノ輸送戦略〉

- 地域で乗合タクシーを運行する取組が進んでいる。路線バスが成り立たない過疎地ではコストを掛けない方法で住民の足を確保する考え方が必要。
- 交通は必ずしも市町村単位で収まるものではない。大局的な「人の流れ」を捉えた交通ネットワークの構築に向けて、圏域・交通事業者単位など纏まった動きを考慮すること。
- 渋滞緩和を目的に道路拡幅等のハード整備を進めても、そのキャパに併せて流入が増えるだけで根本的な解決にならない。移動手段をJRやバスといったもの既存のものだけに限定せず、多様な交通モードを考えていく必要がある。
- 現場から貨物積み替えの手間が大変だと良く聞く。物流の効率化に向けて、一貫パレチゼーションのような取組は労働者負担やコスト面からも必要。

〈インバウンド加速化戦略〉

- HAPによる空港活性化に期待。
- コロナ収束後の来たるべき時に備えるこの時期に、受入環境のレベルアップを着実に図っておくこと。

〈国際物流拡大戦略〉

- 点から点への海上輸送では往路がよくても復路がカラということになって効率が悪い。重要なのは、複数の港へ寄港して荷積み・荷下ろしをするということ。生産地から港までの陸送もセットで考えていかなければならない。

〈災害に強い交通戦略〉

- 2月の雪害時に地下鉄駅（福住、大谷地）を拠点とする空港バスの緊急輸送の体制が築かれたのは好事例であり、引き続き交通障害時の体制について検討を進めるべきである。
- 今年の大雪問題。やはり交通事業者の目線ではもっと除雪を早くという思い。生活インフラは最優先。
- 東日本大震災時、代替港の確保に大変苦慮した。災害時における行政側の弾力的な対応について日頃から考えておく必要がある。

〈ウィズコロナ戦略〉

- コロナ禍の利用減少により交通事業者の経営が相当厳しい。頑張っている事業者を何とか持ちこたえさせなければならない。
- カード決済は随分浸透しており、今後は非接触型の取組も促進するべき。

■各業界・団体が抱える諸課題等

- 燃料高騰**の問題が極めて深刻。経営が厳しい会社では給与が払えなくなり、雇用維持の問題に繋がりがかねない。
- 雇用の問題は**賃金の安さ**。コロナで内部補助が減って経営が厳しさを増す中、賃金を上げることが難しく、**人材が他業種へ流出**してしまう。
- 目下の業界課題は人材が集まらないこと。現場で働く**ドライバーの処遇改善**を考える必要がある。

■会長・副会長からの総括コメント

(重点戦略の推進について)

○シームレス交通戦略および地域を支える人・モノ戦略については、**各交通モードの協力関係を密にする**努力が引き続き求められる。運輸連合、MaaSの推進についても、**行政・事業者・関係者が一体的に取り組む**必要があり、その体制の構築を進めていかねばならない。これは、全道を1つとして進めるというよりも、地域の交通・物流の実態を踏まえ、それら**地域ごとにまとまっていく試み**が現実的かつ有用であると思われる。特にシームレス交通戦略は十勝をモデル地域として取り組んだ**成果を北海道全域に広げていく**ことが重要である。

○コロナ禍において運輸事業者も大きな影響を受けていることも考慮する必要があり、この2~3年は乗り継ぎの利便性向上、情報提供の高度化などMaaSの基本となる部分について重点的に取り組み、その後で色々な展開がすぐにはできるように準備する時期とするのが良い。これは、**北海道型運輸連合に向けた検討のステップ**ともなる。

○インバウンド加速化戦略および国際物流拡大戦略については、前者についてはマイナスの方向で、後者についてはプラスの方向で、いずれもコロナ禍において大きな影響を受けた。未だ継続するコロナ禍の中では、**コロナ後の動きをにらみ、立ち止まることなく戦略を推進**することが重要である。

○災害に強い交通戦略では、本年の大雪にあたって交通機関が大きな影響を受けたこともあり、**雪害対策がより一層必要**という意見が寄せられていた。特に除雪については、自動(運転)化など、将来的な技術開発と関連するものも多いが、それを待つことなく**今何ができるかを検討**する必要がある。これらは、前述のシームレス交通戦略とも関わる事項となる。

(諸課題を踏まえた今後の取組、次回審議会での検討事項等)

○シームレス交通戦略については、**より具体化して事例を構築する段階**に入っている。その**計画を検討**すると共に、**ここまでの取組、問題点の指摘を整理**する必要がある。

○災害と交通戦略について、特にこの間の関心も大きいことから、雪害を含む次の災害発生時に**従前と比較して改善点が見いだせるような取組**の検討が必要である。今年の大雪の影響を踏まえると、代替輸送の確保における運輸事業者間の連携に関して改善の余地がある。各交通手段がそれぞれ対策を強化することの他に、**代替輸送の確保の体制**については長年の課題であり、改めて検討するべき。

○コロナ禍にかかわる戦略については、今後は従前と比較すれば交通・物流ともに活発化していくことが予想される。これまでのウィズコロナ戦略をどう進めるのか(維持する、改善する、あるいは取りやめる)、**コロナ後に向けてどのような準備を行っていくのか**を検討しなければならない。