

令和2年度 北海道交通・物流連携会議（第2回） 議事録

日 時：令和3年2月10日（水）10:00～11:40

場 所：かでの2・7「710研修室」

※「Microsoft Teams」によるオンライン開催

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 中島次長）

皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、只今から令和2年度北海道交通・物流連携会議を開催いたします。本日はお忙しい中、ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。私、冒頭、司会を務めます道庁交通政策局の中島でございます。よろしくお願いいたします。

本日の開催につきましては、ご案内のとおり新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえまして、オンラインでの開催とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

また本日は、この会議の構成員の皆様のほか、重点戦略検討ワーキング、それから物流対策ワーキンググループの座長を務めていただきました岸先生にもご参加いただいております。

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、おはようございます。本日はお忙しい中、吉見座長はじめ各関係機関の皆様のご出席をいただきまして感謝申し上げます。昨年8月に開催しました第1回会議では、重点戦略に基づく、平成30年度及び令和元年度の2か年の取組状況の点検評価結果を皆様にお示するとともに、来年度以降の重点戦略について、ワーキンググループを設置して議論を進めていくことについて、ご了解をいただいたところであります。

この重点戦略の検討にあたりましては、各戦略において、人手不足といったこれまでの課題や、これに対応する取組を踏まえて、継続して取り組んでいかなければならない施策や、新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化などにより大きく影響を受けました、特に人流に対して新北海道スタイルの実践のもと、交通事業回復させていくことに加え、将来の地域交通の維持・確保のため、交通事業者間の一層の連携を促す運輸連合に向けた検討について新たに盛り込むなど、今後5年間にわたり集中的に進める取組について取りまとめをしたところであります。また、物流対策ワーキングにおきましては、北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けて、これまでの検討状況について、中間報告書として取りまとめを行ったことから、これらについても報告をさせていただきたいと思っております。いずれのワーキングにつきましても、岸准教授に座長を務めていただき、精力的にご議論をいただきましたことに対しまして、心から感謝を申し上げます。

本日の会議では、重点戦略案と物流に関する中間報告案につきまして、皆様にご意見をいただき、重点戦略については、年度内の策定に向けて進めていくほか、物流体制の確保に向けては、引き続き検討を進めていきたいと考えております。限られた時間ではありますが、忌憚のないご議論をいただくことをお願い申し上げます。私からのご挨拶といたします。今日は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【案】について

(吉見座長)

吉見でございます、改めまして、おはようございます。どうぞよろしくお願ひいたします。一言ご挨拶申し上げますが、今般、このような形でウェブでこの交通・物流連携会議を開催することになりました。このようなコロナ禍の状況でございますので、あらゆる会議がこのようなウェブでの形式になっているということ。これもまた、このウィズコロナの時代においてスタンダードな状況になってきているということを実感しているところでございます。当然ながら、この交通や物流本体のことを議論する際にも、コロナの影響というのは無視できるものではありません。現に国におかれましては、令和2年度、今年度の各予算については、当然ですが当初予算においては、このコロナのことはほとんど何も入っていないわけでありまして。予算を組んだ時には、コロナがこのようなようになってくるとは全く思わない中で、令和2年度予算が組まれました。しかしながら、令和2年度のその後の補正予算、三次補正までなされましたけれども、三次補正にあたる、一次、二次、三次いずれもですね、ほぼ全てコロナ。何かしらのコロナがついていないと、補正予算での予算がつかないんです。そういう状況で、令和2年度は展開されております。そう考えますと、あらゆる分野で、これらが意識されていなければいけないし、また喫緊の課題であることは間違いないと思います。一方で、今回のこの交通・物流連携会議は、単に数年のことを考えるわけではなく、北海道の中期的な、計画の中で、この交通の問題、物流の問題を考えていくということでございます。そうしますと、確かに、アフターコロナの時には、コロナ以前の状況と全く同じであるということにはならないのかもしれませんが、しかしながら一方で、常にウィズコロナの状況というのを意識しながら、事業を展開しなければいけない、将来の計画を立てなきゃいけないということではないかもしれません。その点では、コロナのことも考えつつしかし、さらに、その先のいわば、ノーマルな中で、北海道の新しい姿、未来というものを考えていかなければいけないという課題を背負っております。そのことは改めて、今日の会議の中では確認しながら話を進めていければと考えているところでございます。それでは、早速議事に入りたいと思います。まず、この議事の中の1番目でございますけれども、北海道交通政策総合指針重点戦略案につきまして、これまでの検討経過及び取りまとめた重点戦略案につきまして、事務局から説明お願ひいたします。

(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。

(吉見座長)

只今事務局から、重点戦略案についての説明でございました。

続きまして、この重点戦略の検討ワーキンググループの座長でございます。北海道大学岸准教授から総括説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(北海道大学大学院 岸准教授)

おはようございます。北海道大学の岸です。ワーキングの座長を務めさせていただきましたので、今のご説明に対して、私から補足説明をしたいと思ひます。ポイントは、2030年の北海道新幹線の札幌開業に向けて、指針の中で何をやっていくかということで、一つポイントになってくるのはその開業に向けた取組というのはそろそろ始めなきゃいけないのではないかとということで、官民一体となって、私のような学の立場もということであれば産官学が連携して取り組んでいきたいと思いますということが実はこの重点戦略の中で、しっかり取り組んでいこうという形のもとで、話し合いが行われました。

もう一つ、これは冒頭、吉見先生もおっしゃいましたけれども、コロナの関係というのは第1回目の時に、皆さんどうですかという形でワーキングメンバーの中で意見交換、情報共有しまし

たけれども、皆さんご承知だと思いますけれども、非常に厳しい状況でっていうことがありまして、当然そもそも事業を続けられるかどうかというようなところは、運輸事業者さんを中心に非常に厳しい状況になっているというのは理解して、皆さんの中で共通の認識ということで、それは、アフターコロナという形で入れてますけれども、例えば運輸事業者に対して支援してほしいかというところは、この重点戦略とは別に、その大前提としてもっと一体となって取り組むべきじゃないかというところは、私ワーキングの最終回のところでまとめとして発言させていただきました。そういった中で、じゃあ何を次にやっていくかというところが、今ご説明があったような中の取組ということで、ピックアップしたと受け止めていただければと思います。

ポイントとしては、北海道型運輸連合という文言が入ったっていうのは、これはこの重点戦略の中での一つの目玉になってくると思います。シームレス交通戦略推進会議という第1期の重点戦略の中で、公共交通の事業者さんが連携しながらやっていきたいと思いますということを、もっとドイツの例を参考にしながら、形にできないかという意味で、北海道型運輸連合という形で盛り込みましたけれども、これも議論の中では、当然その賛否両論ありまして、それも含めて、ここでやろうとしているのは、検討ということで、どういう形で、公共交通の事業者さんとかが連携できるかということを、形にすることを検討していきましょうというのが、今回の重点戦略の中で盛り込んだ内容になります。なので共通運賃制度とかそういうのは、書いてありますけれどもやると決まったということじゃなくて、例えばそれは今MaaSという形で、世界中一気に、それこそ連携して全部統一化、一元化というのは、世界的な流れになっていますけれども、それが北海道の中でどこまでできるかということを議論していくということが、ここでのポイントになっていきます。

一応形のイメージとしてはこんなのがありますよということで、重点戦略のところではまとめられていますが、北海道の事業者さん、あるいは本州の皆さんという形で、それこそ、JR北海道の路線存廃問題を経て、今指針ができて、北海道の交通ネットワークを一つ作るという時にどこまでできるのかというところが、次の5年の勝負なのかなと私は考えているところです。

本文の方の7ページ先ほどご説明ありましたけれども、北海道全体で緩やかな連携を図っていくこととしていると、一行実はちらっと文言が入っているのですが、これ私事務局と実は議論していて、社会学の中で、緩やかな繋がりとか弱い結びつきという言葉があります。これはどういうものかというところ、よく人々の交流とかというところで、交流拠点を作ったら、一般市民とか来ますけれども、来た人の過ごし方というのは、何かやっているところに、わいわい話しているところに参加する人もいれば、もうその場にいるだけでもいいという人もやはりいっぱいいて、社会学でいうところの弱い結びつきとか緩やかな繋がりというのはそれも全部含めた上で、交流ということで、必ずしも繋がりというのはべったりする必要はないという。ただ、いつもあまり付き合いがなくても、日頃そういう形で、お互いに認知して情報共有するというところで、何かあったときには強い力を発揮するという、例えば住民の繋がりというところ、そこにいるかいらないかというところで、何かあった時にあの元気がかなとかそういうところがあるというところから、運輸連合の検討に向けても、当然賛否両論あるというところと、もっとやっという事業者もいれば、様子を見るという事業者もあったと思うのですが、それも含めて、まずは、どういう形で参加できるかということを、それぞれ皆さんが判断いただいて。ただ、色々な情報を共有することによって何かあったときには、5年後ですけれども、一気に北海道型の運輸連合どこまでできるかわかりませんが、形としては、シームレス交通戦略推進会議で、今十勝でやっているMaaSが、北海道にどれだけ拡大できるかということですが、その議論を中心に、議論を通しながら、そういう連携を図っていくということも、実は込めながら、この文章、一文入れさせていただいたところです。

十勝の取組を見て、北海道の色々な地域で、次回はぜひうちの地域でもやりたいと言っている地域もあります。そこを中心に、全道展開していくというところが、ポイントになってくるかと考えているところです。

もう一つ、最後ですけれども、開発局の、例えば道路計画課とか港湾計画課の皆さんも委員と

して参加していただきました。インフラとの連携は当然大事になってきていまして、道路や港湾、空港というインフラと、あとは、公共交通の事業者さんとの連携ということも非常に大事になってくると思います。高規格幹線道路の整備や港湾の整備、空港の活性化ということとうまく連携しながら、今回ご提案した内容が進められればと考えているところです。私からは以上です。

**(2) 北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に関する検討中間報告書【案】について
(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5、6により説明。

(吉見座長)

こちら物流の中間報告書でございますけれども、こちらはまとめられました物流対策ワーキンググループ、こちらの座長も北海道大学岸先生にお願いしておりますので、北海道大学岸准教授から改めて総括していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(北海道大学大学院 岸准教授)

改めて、北大の岸です。こちらワーキングの座長を務めましたので、私からも補足の説明をさせていただきます。今ご説明ありましておりで、中間報告書につきましては、トラックの安定的かつ効率的な物流体制の確保というところで、道内輸送のトラックについて、まとめたものが中心となっております。具体的に、例えば中継輸送ということというのは、物流ワーキングで初めて出てきたものではなく、既に業界とかで取り組まれている内容ということも、当然盛り込まれております。そういった意味では、道庁のワーキングとしてまとめる内容としては、まだこれは中間報告ということでの位置付けということになるのかなと私自身は正直考えているところです。業界がやっってくださいねというところで終わるということではなくて、これを踏まえて次の段階で、例えば行政、あるいは荷主を含めた道民ができることって何だろうかというところは、最終的な方向性としてまとめていかなければいけないと考えているところです。

もう一つ、来年度の話になっておりますけれども、元々このワーキングが立ち上がったのも、青函トンネルの共用走行問題で、鉄道貨物ってどうなってしまうのだろうというところから、始まったという認識でありまして、その部分は色々な事情がありながら、なかなか議論を全面的にできなかったというところも正直ありました。ただ、来年度に向けては鉄道の輸送の影響も踏まえて、どうするかということになってくると。今回はトラックについてということで、業界の皆さん、トラックドライバー不足の影響を受けているなど色々な問題があるということなのですけれども、そういった中で、こういうことを重点的にやっていきたいと思います。当然それを後押ししていくというところは、行政や道民、荷主ということもあるということで、ご理解いただきながら、来年度、どこまで取りまとめることができるかわかりませんが、青函共用走行問題についても、ある人は、例えば鉄道貨物は海上輸送でもやっていけるという報告書もあったり、ある報告書では、それはなかなか難しいというものもあったりと。そこも、どこまでできるかというところは、私次第なのかもしれませんが、北海道としてやはり物流のあり方を一つ形に出すというところが、大事になってくるかなと。ここはもう避けて通れない議論かなと考えているところです。

もう一つ、先ほどの重点戦略の中で言うのを忘れてしまったのですが、北海道型運輸連合の検討のところで、ワーキングで物流についても触れるべきじゃないかということが指摘されました。基本的にずっと議論してきた北海道型運輸連合というのが、旅客の公共交通を中心に議論していたので、抜本的にその部分というのは変えることができなかったのですけれども、ただ人・モノ輸送や、共同輸送というところは、物流でも取り組んでいる、これからやっていきたいと思います。これは先ほどの重点戦略にも盛り込んでおりますので、そこが物流の運輸連合ということと言えるかなと。あとはそれを最終的に北海道の交通というのは人・モノ両方を考えているということ、ずっとありましたので、最終的にこれを、5年間かけて、人とモノを合わせた北海道型の

運輸連合という議論ができればいいなと考えているところです。私からは以上です。

(3) 意見交換

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは議事の一つ目、二つ目の説明について終わりましたので、この後、議事の3番目意見交換に入ってまいりたいと思います。只今の説明を踏まえまして、今後具体的に実施していく、あるいはどういうことをこれからやっていこうか、予定している取組がありましたら、ご意見等いただければと思っております。大変恐縮でございますけれども、時間の都合もございます。現在のところで予定よりも15分程度伸びて進行してございまして、時間も限られてございますので、こちらの方から発言につきましては指名したいと思っております。時間の関係でございます。お一人様、恐縮でございますけれども、3、4分でおまとめいただきますようにあらかじめお願い申し上げます。

(北海道観光振興機構 加賀谷総務部シニアマネージャー)

北海道観光振興機構の加賀谷です。私どもの方は、関係団体と協力して、MaaSの関係を担っておりますけれども、この部分については今後とも、色々な団体と連携を深めて、北海道だけではなくて、これは観光庁が中心になって国内統括した形で進めているので、全国を網羅した形の取組、合わせて北海道の取組というのができてくれればいいなと思っております。以上です。

(北海道経済連合会 小林常務理事)

道経連の小林でございます。それでは、私の方からは、重点戦略案に関わる若干の意見と、我々の取組についてご説明させていただきます。

まずもって当会からの意見については、概ね反映をいただいております。大変ありがとうございます。しかしながら、反映していただけていない第二青函トンネルの検討と丘珠空港の利活用促進に向けた取組について、ぜひとも重点的に取り組んでいただきたいと思いますと考えております。

第二青函トンネルの検討であります。先ほど来、出ていますとおり、本道から本州間における輸送の最適化に向けた検討の部分で、北海道から本州への移出量の概ね37%がトラック輸送ということになっておりますけれども、青函のところで、当然海上輸送を伴うということで、札幌から東京までとほぼ同じ距離の福岡ー東京と比較すると、3割強のコスト高となっていること。それと、新幹線札幌開業における、いわゆる共用走行問題。さらには着工から50年を経過している現在のトンネルの老朽化への対応が不可欠ということで考えております。物流網の強靱・複雑化の観点、それと人流としての新幹線の高速性発揮の観点からも検討が必要と思っております。

それから、次いで丘珠空港の利活用促進でございますが、都市部に近接する丘珠空港の利活用促進は、新千歳空港が被災した場合、例えば地震、大雪等でございますが、そういった時の代替性の確保の面、民間委託7空港の着実かつ円滑な事業の推進を前提にしまして、それを補完する形で、千歳空港の国内線の一部を受け皿として、丘珠を活用し、新千歳空港で生じた余力をより収益性の高い国際線に振り向けるという観点が必要と考えております。こういった観点から、現在の1,500メートルの滑走路を2,000メートルに延長すべきという提案をしております。その場合の経済波及効果は北海道全体で1,250億円ということで試算しております。

続いて、新型コロナウイルス感染拡大の関係でございますが、コロナ禍によりまして、ご案内のとおり、道内の観光・食を中心に、幅広い業種で大きな打撃を受けているという状況であります。他方、コロナ禍を契機に、東京一極集中是正の機運が高まっております。北海道にとって、企業が人を呼び寄せる機会が訪れているということであります。このチャンスを活かして道内経済の持続的発展につなげていくためにも、重点戦略を確実に発展させて、人流・物流の拠点となる道内外を結ぶ交通ネットワークが構築されていることを期待しております。ただ、他府県においても企業や人の誘致に向けて精力的に取り組んでおりますので、早急かつ具体的に推進すべきと考えております。

最後に、私ども道経連の今後の予定している取組であります、4点ほどあります。当会では、物流に関わる今までの検討結果を踏まえまして、これは当会での検討結果ですが、道内物流の効率化について、来年度はプロジェクトチームを立ち上げて検討していくという予定であります。今までの検討結果によりまして、先ほど来、出ておりましたトラックドライバー不足によりまして、この7、8年以内には、道内の農産品などの輸送がピークで17、18%輸送できなくなると、私ども推計しております、収穫期の輸送のピークカット、あるいは平準化について、すでに提言をしておりますけれども、今後さらに物流効率化に向けて検討していきたいと考えております。

それと先ほど申し上げました第二青函トンネルの実現に向けては、国や道へ検討の要望を実施しておりますけれども、昨年11月にトンネルの必要性、建設、運営の手法の説明、それと機運醸成を目的にシンポジウムを開催しております。今後も取り組んでいきたいということでもあります。それから丘珠空港の滑走路延長につきましては、一昨日、8日に会員企業向けに説明会、シンポジウムを実施しております。これも引き続き取り組んでまいります。最後になりますが、コロナ禍で、大変苦戦をされていらっしゃるJR北海道、あるいは北海道エアポートの利用促進などについて、少しでもお力になれるよう、引き続き経済界としても、取り組んでいきたいということと考えております。少し長くなりましたが以上でございます。

（（一社）北海道商工会議所連合会 福井政策企画部長）

北海道商工会議所連合会の福井でございます。道庁の皆様のご尽力によって重点戦略まとめていただきました。ありがとうございます。私の方から1点。昨年11月に道庁主催で開催されました、自動運転のフォーラムに際しまして、私もパネリストで参加させていただき、ご提案させていただきました。民間の調査では、公共交通機関を敬遠して自動車を利用するという方が7割を超えているという調査があります。つまり、公共交通に対する認識、あるいは密回避、そういったところの認識が大きく変わってきていると考えております。コロナが収束、あるいはアフターコロナ、ポストコロナという状況になったとしても、これを大きく変えるということはなかなか難しい状況かもしれません。この重点戦略の着実な実行が、今後の北海道の交通・物流に大きな影響を与えるものと考えております。あわせまして、今回の運輸連合、自動運転、MaaSのお話ですが、今の運輸事業者の皆様し、密回避、あるいは換気性能等、あらゆる面でご尽力されていると思うのですが、今の運輸事業者の皆様し、密回避、あるいは換気性能等、あらゆる面でご尽力されていると思うのですが、ポイントとなるのは、見える化ではないかと考えております。そのシンポジウムの時にも提案させていただきましたが、利用している交通機関の混雑状況も含めて、予約・決済だけではなく、今どういう状況にあるのか、あるいは交通渋滞に巻き込まれているのか、災害で止まっているのか、今回の大雪みたいなものでタイヤが乱れているのか、そういったものも含めて、MaaS、自動運転も含めて、取り組んでいかなければならないと考えております。私からお願いしたいのは、重点戦略策定後、全道の各ブロック等でフォーラム、勉強会を開催していただいて、この重点戦略をしっかりと道民の皆さんにご説明して、周知いただきたい。あわせて有識者の方々から、それを細かく、わかりやすく解説していただきたいと考えております。また運輸連合の動き、岸先生の方からご説明がありましたけれども、自動運転、MaaSも含めて、世界が今、どういう動きになっているかというものもトレースしていただきたい、説明していただきたいと考えております。重点戦略にあわせて、取組が進んでいる地域を中心に研究会の設置、開催を、ぜひ検討いただけないかと思っております。策定で終わるのではなくて、やはり研究会やフォーラムですとか、勉強会を通じて、情報発信をしっかりとしていく必要があるのではないかと考えております。これは絵に描いた餅ではなくて、実装に向けてしっかりと具体的な検討を進めていかなければならないと思いますので、ここで検討終了ではなく、今後、この5年間、しっかりとこの実装に向けて具体的に取り組んでいくということが必要だと思っておりますので、研究会等の設置につきましても、ぜひご検討いただきたいと考えております。以上です。

(ホクレン農業協同組合連合会 箱石代表理事専務)

ホクレンの箱石でございます。私の方からは3点、お話をさせていただきます。

まず一つ目のJR北海道の単独維持困難8線区の関係でございますけれども、今年度末でありましたJR北海道に対する財政支援については、昨年12月、国土交通省がJR北海道への支援を継続するとの方針を発表したことや、2月4日の衆議院予算委員会では、赤羽国土交通大臣が、むやみに廃線をしないと路線の存廃について踏み込んだ発言がありました。しかしまだ、他にも色々解決に向けては、時間を要すると思いますが、今後とも、鉄道の維持に期待をしているところであります。特に農畜産物の道外移出においては、重要な3線区である、いわゆる石北線、室蘭線、根室線が、この8線区の中に含まれております。この道外移出に必要な鉄道の維持に向けて、引き続き、道とも連携を図りながら、北海道農畜産物の安定輸送の確保に向けて、関係各所に働き掛けを行っていきたくと考えてございます。

次に、テーマでもありました地域を支える人・モノ輸送戦略の関係で、一つは農畜産物の季節波動とそれから北海道一本州間における輸送の最適化に向けた検討についてでございます。農畜産物の季節波動の対応につきましては、各産地JAでの収容力の増加の取組や、昨年6月に完成した苫小牧の北海道クールロジスティクスプレイスでのCA貯蔵庫の活用など、我々、東京にもあります所有倉庫に農畜産物の繁忙期である9月、12月を迎える前に、輸送保管をするなど、季節波動に対する対応を行っております。

しかし一方では、消費者のニーズですとか、府県とのリレー出荷などの役割もあって、北海道として、それらの期待にも応えていかなければいけないという使命もありまして、この季節波動の観点と輸送の最適化ということへの対応を今後とも、バランスを取ってやっていかなければならないという認識でございます。特に北海道一本州間における輸送の最適化に向けた検討についてですが、先ほど色々お話ありましたけど、2024年4月にはドライバーの時間外労働の上限規制適用やドライバーの高齢化など、ドライバーに関する課題や、また災害時などの対応、一方ではレジリエンスの観点も考慮した最適化に向けた検討をしていく必要があると考えてございます。

最後ですけれども、国際物流、農畜産物の輸出の関係でございます。国は2030年までに、農林水産物食品の輸出額を5兆円とする目標を設定し、輸出拡大実行戦略案として、輸出重要品目27品目を設定するなど動きを加速しております。私もホクレンとしましても、玉ねぎ、LLT牛乳、牛肉、長芋、米など輸出しております。海外の販路については、成長が見込める重要な需要先と位置付け、各関係機関と連携を図りながら、さらなる拡大を目指していきたくと考えてございます。私からは以上でございます。

((一社) 北海道バス協会 三戸部常務理事)

北海道バス協会の三戸部です。よろしくお願いいいたします。まず、この度の重点戦略の策定にあたりまして、コロナ禍という大変難しい状況の中で、精力的にご検討いただきましたことにお礼申し上げます。そうした中、先ほど岸先生の方からは、事業の維持といった当面の課題と、このビジョン、ある程度切り分けが必要だというお話もありましたが、なかなか厳しい経営状況の中で、将来展望を描くことが難しいといった現場の現実、実情もぜひご理解をいただきたいと思っています。そうした中で重点戦略の一つとして、ウィズコロナ戦略ということが新たに掲げられておりますので、道民の皆さんの生活スタイルが変わる中で、どのように公共交通を維持、持続させていくのかということにつきまして、精力的に取り組んでいかなければならないと考えておりますし、先ほど道商連の福井部長の方からも、様々なご提言がありました。そういったことも含めて、いわゆるバス離れ、こういったものを最小限に食い止めるよう、我々業界としても積極的に取り組んでまいりたいと考えているところであります。

また、ポストコロナを見据えて、運輸連合といったご議論もございました。公共交通機関相互の連携を一層深めていくということは大変重要な課題と我々も認識をしておりますので、ぜひ、そういった形で参画してまいりたいと思っておりますし、バス事業者同士の連携につきましては、昨年度、地域公共交通活性化再生法の改正により、独禁法の一部適用除外という中で、ダイヤや

運賃などの連携について、可能な仕組みができましたので、他の交通モード、運賃体系や経営形態の異なる他の交通モードとの連携は、どのようなことが可能なのか、ぜひこれから具体的な検討というところに期待をしているところであります。

いずれにしても、この指針が目指す北海道新幹線の開業に向けて、利用者目線に立ったサービスの向上に取り組んでいかなければならないと考えておりますので、よろしく願いをいたします。私からは以上です。

（北海道船主協会連合会 武永会長）

船主協会連合会の武永でございます。まず、座長をはじめ、各委員、事務局のご尽力によりまして、ワーキンググループやパブリックコメントを経まして、良い方針が示されたのではないかと評価をしているところであります。

重点戦略につきましては、北海道の特異性だとかもありまして、まさにこれからやらなければいけない喫緊の課題が、項目として挙げられているという認識を持っているところであり、そういう前提から、以前も申し上げておりますけれども、これから、各関係機関もそうですし、道民や道議会を含めた一層しっかりとした方針の理解と協力を得なければならないということになると思います。それで、先ほどありましたパブリックコメントが二名で21件と書いてあるわけですが、パブリックコメントが多いのか少ないのかよくわからないのですけれども、そういうことも含めまして、今後も一層の啓蒙活動やPR、この方針についての発信については、しっかりお願いをしたいところだと思います。

先ほどの資料5にもありましたが、私たち海運業界におきましては、まさに先ほどお話ありましたように、2030年の共用問題に向け、各モード連携し役割を果たさなきゃいけないと思っておりますので、今後も皆様と色々お話しながら、来期に向けてしっかり当協会としても取り組んでいきたいと思っております。以上でございます。

（北海道旅客鉄道(株) 渡利常務取締役）

JR 北海道の渡利でございます。日頃から皆様にはご利用いただきまして、また弊社業務に対するご理解、ご支援を賜りましてありがとうございます。本日は、お礼と重点戦略のウィズコロナ戦略につきまして、若干お話申し上げたいと思います。

まず、今回、重点戦略をまとめていただきました、座長の岸先生をはじめ、関係の皆様には、大変ありがとうございました。これからの5年間、こういう形でやっていこうということで気持ちを一つに進めていく足がかりになっていると思います。またこの機会をいただきまして、地域の皆様にもお礼を申し上げたいと思います。弊社の単独では維持が困難な線区につきまして、地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら、この2年近くでありますけれども、アクションプランに基づいて地域の皆様と一体となって推進をすることができました。今年度はコロナでかなり制約を受けた部分もありますけれども、地域の皆様のご尽力をたくさんいただきました。感謝を申し上げたいと思います。これらの積み重ねがありまして、これをご評価いただいた部分が大きいと思いますけれども、先般、当社に対します国からのご支援について発表をいただきました。また先月でありますけれども、鈴木北海道知事からも、地域の支援といったところについても、方向性をご発表いただいたところであります。皆様から大変ご理解をいただけたということで、大変感謝をしております。まだまだ予断を許さない部分もございますけれども、緊張感を持って取り組んでまいりたいと思っております。

それから、ウィズコロナの関係でございますが、ご利用状況は、GoTo キャンペーンなどを受けまして、10月までは回復基調にありましたけれども、10月下旬から感染の再拡大を受けて、11月下旬からGoTo トラベル札幌発着見合わせもありました。その後、年末年始の全国一斉停止などありまして急ブレーキがかかったところであります。現在、様々な感染症対策を講じながら、日々列車の運行をしております。重点戦略の文中、ウィズコロナ戦略のところでもありますけれども、安心して利用できる公共交通の実現ということで文言を入れていただきましてありがと

うございました。ウイルスの専門家の見解では、換気、それからマスクの着用、目と鼻、口にさわらないと、この3点を徹底すると公共交通利用をする場合でも、感染リスクはほとんどないとおっしゃっていただいております。当社としましては、換気の強化、マスク着用のお願い、それから会話は控え目にとお願い、そして定期的な消毒などお客様に安心してご利用いただく取組を継続しております。この点ぜひ、多くの皆様にご理解いただきたいと思います。ウィズコロナ戦略の展開イメージのところがありますが、感染症対策と公共交通利用は決して相反するものではないと、これは同時にできるんだということについて、ぜひ強調しながらのご説明をお願いしたいと思います。

最後になりますが、先週発表いたしました第3四半期の決算におきまして、鉄道運輸収入、対前年48%という状況で大変厳しい状況でございます。今後もウィズコロナ、あるいはアフターコロナを見据えまして、ダイヤ改正等による固定費の削減、そういったことも含めましてさらなる経費節減、収支改善に努めてまいりたいと思います。事業継続、そして安全な運行のために、全力を挙げてまいりますので、引き続きのご指導をどうぞよろしくお願いいたします。以上です。

（日本航空(株) 弥勒北海道地区総務部長）

日本航空の弥勒でございます。本日は重点戦略のご説明ありがとうございます。航空事業の戦略とほぼ平仄の合った取組でして、私どももこういった指針に基づいて、取組強化していければと思っております。私の方からは2点ほどコメントと直近の取組事例等をご紹介できればと思います。

一つ目ですけれども、重点戦略の中にもございました、インバウンドの加速化、ここにございます地方移住ですとかワーケーション推進でございますが、皆様もご承知のとおり、今日もそうですがリモート会議が普及することによって、航空出張の需要というのがやはり大きくダメージを受けております。ここについては、アフターコロナにおいては出張需要というのはやはりもう、前までは戻らないという前提で、事業計画を立てざるを得ない状況になっておりますが、一方、副産物としましては、場所にとらわれない新しい働き方、そういったことがやはり新たな需要として出てきておりますので、こういったことを積極的に取り込んでいけるような、そのような戦略を立てていかなければいけないと思っております。具体的には、例えば今、東京で勤務されている方は長野や群馬など車で山間部に行ってワーケーションみたいな動きがございますが、例えば航空機の高速度移動のそういった特性を活かして、北海道まで2時間ほどで来ていただいて、そこでワーケーションしていただくといったような取組を、具体的には進めて商品化していくといったようなことをしております。具体的には、私どもの客室乗務員を地方のふるさとアンバサダーとして配置して、地域創生のお手伝いをさせていただくといったような取組も昨年より開始しております。それも具体的に、地方自治体様と一緒にワーケーション施設のモニターですとか、商品化を具体的に進めているところでございます。

それからあともう一つ、国際物流の拡大戦略でございますが、こちら事例紹介になりますが、JALでは旅客需要は大きく減っておるものの、国際貨物需要のみ昨年対比で約二倍の伸びを示しているということでございます。こういった中、先月1月13日に新千歳空港から中国の広東に向けて、貨物機のチャーターを運航させていただいております。機材はボーイング767という機材で、中身はホタテですね。ホタテと一部魚介類を約23トン積んで、運ばせていただいております。これも航空輸送の特性というか、生鮮食料品を運ぶのが得意分野でございますので、北海道の新鮮な食材などを海外にお運びして、北海道の地域の魅力発信等に役立てていければということで、今後も、我々としては強化していきたい事業領域でございます。以上簡単ですが、取組紹介等させていただきました。以上でございます。

（北海道エアポート(株) 荒木交通対策部長）

北海道エアポートの荒木と申します。よろしくお願いたします。最初に、当社の事業スキームの現状についてご紹介をさせていただきたいと思います。

おかげさまで昨年の6月1日に新千歳、それから10月1日に旭川の運営を開始させていただいております。残る函館、釧路、稚内、帯広、女満別の5空港につきましては、3月1日、間もなくなのですけれども、運営を開始させていただくということで、ようやく7空港の運営が、これで開始させていただくということになりそうだということで、今最終的な準備ということで取り組んでおります。昨年6月1日から新千歳をスタートさせていただいているわけなのですが、やはりこれまでのご報告を頂戴していますように、やはり当社としてもコロナ禍での運営開始だったというところで、非常に苦しい状況のスタートとなりました。ただ多くの方のご協力も賜りまして、何とか今のような状況まで来ているというところにつきましては、この場を借りまして改めてお礼を申し上げたいと思っております。

それから重点戦略につきまして、取りまとめていただきましたことも、お礼を申し上げたいと思います。中身については3点ほど、簡単にご意見というかご紹介も含めてさせていただければと思っております。

まず運輸連合でございますけれども、これについては非常にご期待を申し上げたいと思っております。やはりアフターコロナにおいて、とりわけやはり旅行される方の行動様式というのはやはり今後大きく変化してくる可能性があると感じています。具体的にはやはり、多くの方が同じ目的で一度に移動するということから、個別での移動みたいな形におそくなっていくのだろうと感じていまして、そういう意味からも移動手段のニーズも非常に多様化していくのではないかなということなので、MaaSの活用についても非常に期待をさせていただければと思っております。やはり利用者目線を中心とした、各交通機関様のそれぞれの強みを活かしたシームレスな連携ということが非常に大事なのかなと思っておりますので、そういった点でもこの運輸連合というものに、少しご期待をさせていただこうと思っております。

それから2点目は、コロナ対策ということでございますけれども、やはり空港インフラを担う当社の立場からできることということでご紹介しておきますと、まずはやはり徹底した水際対策、感染防止対策をきちんとやっていくことと理解をしております。その目的というのは当然のことながら、空港利用される方の感染防止をきちんと実効性のあるものにしていくということに加えて、そういった取組をきちんとやっているということを対外的にもアピールしていくことで、空港を利用されるお客様に安心感を与えることができるのではないかなと。そういったところの効果も含めて、コロナ対策には今、取り組んでいるということでございます。

それから最後に、災害対策ということでございます。ご紹介になるのですけれども、毎年、新千歳空港におきまして、冬季間、大雪になりますと、やはり二次交通が寸断されまして、結果として、空港に宿泊されるというか、宿泊せざるを得ないといえますか、そういうお客様が大量に発生する場合がございます。特に今年はコロナ禍ということもありまして、その空港滞留を何とかしてでも、ゼロにはできないけれども極力解消することができないかということをお考えまして、この度、北海道運輸局と合同事務局ということで、滞留者解消会議というのを発足させていただいております。第1回目は年末にありまして、年度内にもう一度開催ということで、特にJRが不通になった時に、地上交通、とりわけバス事業者とどう連携して、空港に滞留しているお客様の足を確保していくのかということ、色々お知恵も拝借しながら、当社が軸となって色々調整させていただいて、最終的には協定化に向けて、今作業を進めているということでございます。何とか年度内に形に残るような、協定化を目指して今調整させていただいているということで、ご紹介させていただきたいと思いました。以上3点でございました。以上でございます。

(北海道トラック協会 西原常務理事)

北海道トラック協会の西原でございます。日頃から北海道トラック協会への格別なご支援を賜りましてありがとうございます。今朝の道新なのですけれども、まさしく課題となっている長時間労働、低賃金等のドライバーの課題と運賃の関係の情報が道新の記事に載っております。こういう内容でございます。ぜひ、見ていない方は見ていただきたいなと思っております。

今、国交省の方も進めていただいているホワイト物流について、少しお話をさせていただきます

す。ホワイト物流推進運動につきましては、他の産業と比較しまして、長時間労働、低賃金が原因となっております運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、トラック輸送の生産性の向上、物流の効率化に取り組む運動です。具体的には、予約受付システムの導入やパレット化などがあります。また、運送内容を見直して、効率化などの改善・提案をし、そうしたことを荷主との話し合いから、始めていただくということを進めております。また道新の記事にもありました運賃の関係なのですが、令和2年4月に国交省から標準的な運賃の告示がありました。国交省と全日本トラック協会の方で、こういったパンフレットを作っていただきまして、これを今年、令和3年1月12日付けで、北海道運輸局、それから北海道労働局、北海道経済産業局、北海道農政事務所の4行政機関から、持続的で安定した輸送を確保するために、トラック輸送の標準的な運賃が定められましたということをご案内の荷主の企業の皆様、4,466社へ長時間労働の抑制が図られますようご協力をお願いということで文書を送付していただきました。このことによりまして、運賃交渉でも賃金アップや荷待ち時間の削減、それから荷役作業の効率化等の取組がスムーズになることを期待しているところでございます。

あと災害の関係なのですが、災害物流専門家研修を11月に予定しておりましたけれども、コロナ禍の関係で少し遅れておまして、3月11日、12日の2日間で開催するという予定になっております。運輸局、それから道庁、札幌市にもお声を掛けております。最後になりますけれども、道経連からもお話がありましたが、本当に物流のことをよく研究していただきまして、また来年度も継続して検討していただけたということです。荷主といいますと、国民一人一人も荷主になりますし、各企業は当然、モノの移動ということが生活に欠かせないわけなので、そういった意味から、ぜひ、今までの各課題を荷主の方に向けて発信していただきたいと思っておりますし、我々企業の方、協会の方も、ぜひ運動を続けていきたいと思っております。最後に重点戦略のまとめをしていただきました道庁はじめ、多くの課題を網羅していただきました。関係者の皆さんにお礼申し上げまして、私からのお話はこれで終わります。

（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。ウェブ会議で、今日は東京から参加させていただいております。重点戦略のご説明ありがとうございます。ここまでの様々なワーキング等での議論にも参加させていただきまして、道庁の方でおまとめいただいたここまでの作業については、非常に感謝いたします。オンオフ、様々な議論をさせていただいた部分もありましたし、これから戦略は立てたけど、じゃあどうしようかといった点は、これから本番なのかと考えております。そういう意味で言うと、先ほど福井部長も言っておられましたけれども、実装に向けた具体策を私たち事業者からは様々な提案をさせていただきたいと思っております。その様々な提案をお取り上げいただきながら、その重点戦略を実際に具現化していく取組の一つということで、様々な積み上げていく、そういうお取りまとめを、ぜひ道庁をはじめ、取りまとめる方々にはお願いしたいと思っております。そういう意味で言うと、我々事業者としても、投資もしていく必要もありますし、事業としてどのような形で成り立つかといったところも証明していく必要もありますので、そういう意味で言うと、そういう我々の努力というのも、ぜひお取り上げいただきたいということです。

もう一つは、交通・物流全般にわたる課題というのは、トラックの人手不足もさることながら、コロナによる影響もありますけれども、これは北海道に限った話ではなくて、どこでも起きているようなお話でございます。JR貨物は全国で仕事をさせていただいておりますので、地域の物流の事情というのも、様々な形で課題については認識しているところでありますが、逆に、北海道でこういう形で戦略を立て、具体策を実装していくとなると、他の地域が見たときに、それを参考にされる部分もあるでしょうし、ある意味、他の地域からの色々なご意見も出てくるでしょうし、この戦略を具体化する上では、北海道だけにしないといったところの取組も必要なのではないのかなと思っております。これからまだまだ物流ワーキング等では、先ほど岸先生からもご案内があったとおり、議論が続いてまいりますので、我々としても全国で仕事をする中で、北海道の暮らしと経済を支えていくための努力をしていきたいと思っております。

一つだけご紹介させていただくと、既に報道で発表させていただいて、もう工事も始めていますけれども、白石区にあります札幌貨物ターミナル駅にDPL札幌レールゲートという大型の倉庫、マルチテナント型の倉庫を今造っています。来年の5月に竣工予定でございますが、これは何のためにやっているかということなのですけれども、ある意味、鉄道貨物輸送というのは大きなクラウドサービスみたいなものでございまして、その大きなクラウドサービスに結びつける、様々な物流機能が連携することによって、生産性が上がり、地域の暮らしに役立っていくというものであります。従って、運ぶこともさることながら、運ぶことと何を組み合わせたいのかといったところを自ら実装していくために、多少社運をかけておりますけれども、大型の倉庫の建築をしております。第1号が東京で竣工いたしました、東京でももう1棟建ててはいますが、全国でこのマルチ型のテナント倉庫の展開を進めているところでありますが、第2号として札幌を選んだのは、やはりその札幌の持つ大きな役割、北海道全体の中心であり、道内のある意味ハブとなっている、道内の暮らしを支えるハブとなっている拠点であるということと、北海道の産業については、やはり生産されたものが全部本州に行くという構図になっていきますので、札幌を中心として全国を結んでいくという大きな機能があります。そういう意味でいうと、鉄道と倉庫を組み合わせる、連携させるということで、鉄道のクラウドサービスが様々なものと連携をしていくユニファイドシステムみたいになってくるのですけれども、そういうような形で作り上げられるものとして努力していきたいと思っています。

最後に、鉄道貨物については、やはり一言で言うと、つながっているから価値が産み出るという側面もございまして、全国120カ所の貨物駅、そして貨物駅のアセットが、鉄道により北海道ともつながっているということで、北海道から出る農産品を中心とする物資についても、全国に安心安全に運ぶこともできますし、どこか欠いてしまった場合に何が起きるかとなると、全体のクラウドサービスが崩れてしまうという懸念を持っておりまして、来年度以降、どのような形でこのサービスを地域に貢献できるかといった点については、鉄道についても、特性というか鉄道についての重要性について、もう少し地域にもご認識いただけるような議論が進められればと思っています。

最後になりますけれども、一つ気にしているのは、いわゆる国が大きく舵を取ったカーボンニュートラルです。2050年にカーボンニュートラルするというので、結構大変な目標ではあるのですけれども、そのステップをどう組んでいくかという世界的な動きというものも参照していく必要があるかなと思っています。例えばEUについては、カーボンニュートラルについては先行しておりますけれども、EUはカーボンニュートラルを実現する上でのステップとして鉄道貨物輸送を拡充すると発表しております。そういう意味でいうと、EUに倣えというわけではありませんが、やはりカーボンニュートラルを達成していくまでの間、サプライチェーンにおける脱炭素をどう取り組んでいくか、こういったところも、色々な連携をしていく上では、我々がご提供できる機能として重要なところがあるのではないかと考えております。

以上でございまして、これからも引き続き、北海道のため、全国のため、そして我々、例えば東京貨物ターミナルは大井埠頭と羽田空港ともつながっておりまして、輸出入の結節点にもなっておりますので、日本の物流のためにお役に立っていきたくと思っていますので、引き続きどうぞよろしく申し上げます。以上でございます。

(吉見座長)

私から発言をお願いしようと思っていた皆様は以上でございますけれども、ここで道商連の福井様から追加で一つ発言があると伺っております。福井様よろしいでしょうか。

(北海道商工会議所連合会 福井部長)

運輸連合につながるお話として地域交通の話やMaaS、先ほど私がお見せしたパワーポイントの資料、道庁のシンポジウムの内容がすごい参考になると思いますので、私の資料と含めて、皆さんにぜひ一度見ていただきたいなと思っております。ご提供させていただければと思っています。

よろしく願いいたします。

(吉見座長)

はい、ありがとうございました。これは後ほど道庁、事務局の方に資料を渡して、各参加の皆様にもご覧いただくという形でよろしいでしょうか。事務局の方大丈夫ですか。

(交通政策局交通企画課 大須賀交通・物流担当課長)

はい、大丈夫です。

(吉見座長)

それでは、簡単にまとめたいと思いますが、本日でございますけども、二つの重点戦略案と物流に関する中間報告案、これにつきましてのご意見をいただいたところでございます。大きくまとめますと、一つは、こういうような案や提案がまとまったところで、これをどのように今後発信していくのか、知らしめていくのかというところと少し言い方が良くないかもしれませんが、道民に周知をしていくということ。さらにはそれが案などの中には実現を目指す、実装ということがございましたけども、どうやって実現をしていくのかということに向けて進めていかねばならないということのご意見が複数あったかと思っております。これにつきましては、確かにこれらのものを出しただけで終わってしまうということでは何も意味がないといえますか、先に進まないわけでございますので、これをどのようにして、周知かつ実現していくのかという取組、これは今後進めていかなければならないものと考えます。中でも、複数の方から運輸連合に関係してご発言もございました。私、いつも思いますのは、運輸連合という言葉についても、これ自体も各国で色々な言い方がございまして、運輸連合というのはどちらかというとドイツ、オーストリアなどの言い方に近いものかなと思っておりますけれども、その中身もある意味、様々でございます。結果として、私たちが持つ運輸連合に対するイメージも、ある意味同床異夢の段階というところはあるかと思っておりますが、これをやはり具体化していったら、どのような形が北海道にとっては望ましいのかということを示していくということが今後必要なものかと思えます。

それからもう一つ、これは現在の取組という観点で申しますと、この取組の中では、当然でございますけども、この新型コロナウイルスに対する現下の取組というところに、皆様、非常にしっかり取り組まれていて、またご苦労されているということが、ご報告の中にあっただのかなと思っております。その取組を続け、またその後に向けて計画を立てていかなければいけないということが今後の課題になっていくのかなと考えたところでございました。その他、皆様から多くの意見をいただいておりますので、これらについては、反映を色々していかなければいけないのかなと思っております。まず特に重点戦略案への反映につきましては、私にご一任いただくということでもよろしいでしょうか。

～異議なし～

特にご意見がないようでございますので、お認めいただいたものと存じます。ありがとうございます。なお重点戦略案につきましては、今後事務局とも相談の上、今月 18 日に開催予定とされております北海道運輸交通審議会に諮りたいと考えております。

また、物流に関する中間報告案につきましては、これは引き続きワーキンググループにおいて検討を続けていくということでございますので、本日いただいた意見を今後のワーキンググループでの議論に生かしていただければと考えております。岸座長におかれましては、よろしく願いいたします。

その他全体を通しまして何かご意見、ご指摘等ございますか。こちらも特にございませんでしょうか。ありがとうございます。それでは事務局の方から何かございますか。

(交通政策局交通企画課 大須賀交通・物流担当課長)

特にございませぬ。

(吉見座長)

はい、ありがとうございます。それでは事務局にお返ししたいと思います。

(交通政策局 中島次長)

吉見座長ありがとうございました。それからワーキンググループの岸座長も大変ありがとうございました。

今、吉見座長からありましたけれども、今後のスケジュールについてでございますが、本日お示しした重点戦略案につきまして、皆様よりいただいたご意見を踏まえまして修正した案を今月18日開催の運輸交通審議会にて報告した後、道議会における議論を経て、年度内に策定したいと考えております。

それから締めくくりになりますけれども、長時間にわたりご議論ありがとうございました。吉見座長から最後まとめにございましたとおり、この次期重点戦略については、取りまとめただけで終わることなく、発信、それから実装化、具現化ということもございました。我々も今、そういった観点で、来年度の予算編成作業にあたっております。ぜひ来年度、この重点戦略を一つ一つ形にしていくために、皆様とまた引き続き連携して取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きのご指導とご協力をよろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして第2回交通・物流連携会議を閉会いたします。皆様どうもありがとうございました。