

## 平成30年度北海道交通・物流連携会議（第1回） 議事録

日時：平成30年6月5日（火）15:00～16:15

場所：ホテルポールスター札幌 2階 セレナード

### 1 開会

#### ○遊佐交通・物流連携担当局長

ただいまより、「平成30年度北海道交通・物流連携会議（第1回）」を開催いたします。

本日は、お忙しい中、ご出席をいただき、誠にありがとうございます。

私は、本日の進行を努めさせていただきます、北海道総合政策部交通政策局交通・物流連携担当局長の遊佐と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の会議につきましては、1時間程度を予定しております。ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。開催に当たりまして、高橋知事からご挨拶申し上げます。

### 2 挨拶

#### ○高橋知事

高橋でございます。本日は、日本一、北海道が暑い日に昨日ぐらいからなっているようであります。お忙しい中、そして、暑い中、こうやってお集まりいただき、本当にありがとうございます。皆様方におかれましては、日頃から交通行政をはじめ、道政の推進に大変なお力添えをいただいておりますこと、改めて、心から御礼を申し上げる次第であります。

さて、道内、人口減少あるいは高齢化が進む中、JRの事業範囲の見直し、あるいは、バスをはじめとする生活交通の維持・確保などの課題に今、我々は直面をいたしているところでございます。

一方で道内は、インバウンドの急増、昨年度も2百7,80万位にはなるのではないかと今のところ、推計をいたしておりますが、こういった動きであるとか、あるいは、道内7空港の一括民間委託、更には、北海道新幹線の札幌への延伸の工事が着々と続いていることなど、本道の交通を取り巻く環境は、いろんな意味で大きな転換点を迎えていると承知するものであります。

道では、こうした環境の変化に対応し、北海道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、今年3月に皆様方のご協力をいただき、「北海道交通政策総合指針」を策定いたしましたところでございます。

そして、交通・物流事業者のみならず、関係機関や団体の皆様方とも課題や取組を共有させていただき、より効果的、そして、効率的な施策の展開に繋げていけるよう、このような様々な分野の皆様方にお集まりをいただき、本連携会議を開催させていただいたところでございます。

本日は、先ほど申しました交通政策総合指針の概要のご説明、そして、今後の当会議における検討に向けたポイントなどについて、皆様方と共有をさせていただくとともに、交通機関に大きな混乱を生じさせた、一昨年の大雨、台風、あるいは大雪など、大規模な自然災害への対応や一次産品輸送の季節による貨物量の変動・片荷輸送や、更には労働力不足の問題等々、本当に様々な課題がある訳であります。こういった課題を抱えておられる物流対策の関係の方々に係るところのワーキングチームの設置についても、議論をさせていただければと、このように考えているところでございます。皆様方と連携を一層深め、直面する課題にしっかりと向き合い、本道における交通・物流ネットワー

クの一層の充実・強化につなげてまいりたいと考えているところでございます。限られた時間ではございますが、皆様方の活発なご議論を心からご期待を申し上げます。よろしくお願いいたします。

#### ○遊佐局長

高橋知事に関しましては、業務の都合により退席させていただきます。

#### ○高橋知事

よろしく申し上げます。(知事退席)

### 3 出席者紹介

#### ○遊佐局長

それでは、本日、御出席の皆様について、ご紹介させていただきます。

～当日、出席者を紹介～

なお、本日、欠席ではありますが、北海道ホテル旅館生活衛生同業組合様にも本会議へのご参加をご了承いただいておりますことを申し添えます。

～配布資料の確認～

### 4 議事

#### (1) 北海道交通・物流連携会議の設置等について

#### ○遊佐局長

それでは議事に入ります。議事の1番目ですが、北海道交通・物流連携会議の設置等について、事務局より説明をお願いいたします。

#### ○事務局(折谷交通・物流担当課長)

北海道総合政策部交通企画課交通・物流担当課長の折谷と申します。お手元に配布しました資料に基づき説明させていただきます。

まず、資料1-1をご覧ください。「北海道交通政策総合指針」の概要についてご説明申し上げます。まず、Ⅰの「策定趣旨」でございますけれども、本道交通は、2020年度に道内7空港の一括民間委託の運営開始が、2030年度に新幹線の札幌開業が予定される中、インバウンドの急増やJR北海道の事業範囲の見直しなど、大きな環境変化におかれています。一方、人口減少やモータリゼーションの進展により、公共交通の利用者が減少し、交通事業者を取りまく環境は、極めて厳しい状況でございます。こうした環境変化に的確に対応しながら、関係者が一体となって施策を推進し、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため策定したものでございます。なお、計画期間については、今年度から、北海道新幹線の札幌開業を見据え、2030年度までとしているところでございます。

次に、Ⅱの「交通ネットワークの現状と課題」ですが、人口減少と広域分散型社会や労働力不足と災害対応などを記載しておりますが、いずれも重要な課題であると考えているところでございます。

次に、Ⅲの「交通ネットワーク形成の基本的な考え方」ですが、2030年頃の本道交通

のめざす姿を世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現とし、人流と物流が一体的となった、効率的・効果的な施策を展開すること、また、5つの重点戦略を設定し、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までの今後3年間、集中的に取り組むこととしているところでございます。

次に、Ⅳにお示ししましたとおり、本指針では、公共交通ネットワークを幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層で考え方を整理しております。また、人・モノの動きや地域間の繋がり観点から、一定の地理的範囲を道央・道南、道北、道東の3つの交通ネットワーク形成圏として設定し、それぞれ連携を深めながら、北海道全体の発展を推進していくこととしているところでございます。

次に、Ⅴの「具体的な施策の展開」についてですが、2020年度までの集中的な施策として、オレンジの枠で囲っているのが、先ほどお話ししました5つの重点戦略になります。こちらについては、この後、それぞれの概要をご説明いたします。

このほか、2030年度までの長期的な施策として、(1)「世界をつなぐ」～グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化、(2)「競争と共生」～事業者間の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進、(3)「地域を支える」～人・地域を支える持続的なネットワークの構築、(4)「リスクに備える」～災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現といった4つの視点で施策に取り組んでいく考えでございます。

1枚めくって資料1-2をご覧ください。こちらは、先ほどの5つの重点戦略の概要になりますけれども、①の「インバウンド加速化戦略」では、国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致や空港や港湾、駅から全道各地をスムーズにつなぐ交通アクセス整備などに取り組むこととしております。②の「国際物流拡大戦略」では、国際航空路線の拡大、新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大や北極海航路の拠点化や港湾の国際機能強化など、③の「シームレス交通戦略」では、地域住民、交通事業者、行政などによる検討会議の設置やモデル地域での利便性向上と利用促進に向けた社会実験の実施など、④の「地域を支える人・モノ輸送戦略」では、貨客混載など事業者間連携による取組の促進や輸送事業者の連携による貨物の集約や共同輸送の実証など効率的な輸送システムの構築など、⑤の「災害に強い交通戦略」では、スマートフォンやインターネットを活用した交通情報の発信強化などに取り組むこととしております。

次のページに、重点戦略の取組事例の資料を3枚添付しております。1つめは、③の「シームレス交通戦略」の取組で、「北海道型運輸連合の構築に向けた取組の概要」でございます。運輸連合とは、その次のページにあるように、ドイツなどで地域内の公共交通の運営を一元的に管理している事業者で組織された連合体で、ゾーン運賃など共通運賃制度の運用や、ダイヤ調整による乗り継ぎ環境の改善などを実施している連合体でございます。これを参考にしながら、今年度、十勝をモデル地域として、交通モード間の連携による利便性が高くストレスのない移動環境の実現に向け、検討会議を設置し、社会実験の実施も視野に具体の取組を検討していく予定でございます。

次のページは、地方部での共同輸送に係る取組イメージでございますが、過疎地などの物流を維持するため、輸送事業者や地域との連携により、①「地域内の輸送の共同化」や②「中核都市と市町村間の輸送の共同化」に向けた検討や実証を行うといった取組でございます。このように、事業者の皆さまをはじめ、多様な主体が連携しながら各種施策に取り組んでまいります。

指針の概要については以上になります。続いて、資料2-1をご覧ください。北海道交通・物流連携会議の設置について、ご説明いたします。

本会議は、持続的な交通・物流ネットワークの実現に向け、指針に基づく重点戦略をはじめ各般の施策を関係者の皆さまと一体となって効果的に推進していくため、ご意見・ご議論をいただく場として設置させていただいたものでございます。構成といたしましては、学識経験者、交通・物流の関係団体、経済団体、観光団体、産業団体及び行政機関の皆さまにご参画いただいたところでございます。会議の運営ですが、座長は学識経験者の方にお願ひし、事務局は北海道総合政策部交通企画課が担当いたします。取組事項につきましては、重点戦略等の推進に関する協議、開催については年2回程度を予定しているところでございます。

また、資料の下段にありますように、本会議にワーキンググループを設置し、より具体的な検討を行いたいと考えており、こちらの構成につきましては、各団体等の実務者の方を予定してございますので、皆さまのご理解とご協力をお願い申し上げます。

次の資料2-2でございますが、ただ今ご説明した内容を開催要領として記したものでございます。

次に、資料2-3をご覧ください。こちらは、災害時の情報共有などに取り組むため、平成28年度より実施してきました「北海道交通・物流連絡会議」の概要でございます。今回、こちらの会議につきましては、発展的に解消し、本会議及びワーキンググループにおいて、引き続き、この件について議論させていただき考えでございます。連携会議の設置に関しては以上でございます。

続きまして、資料3-1をご覧ください。交通・物流に関する様々な課題がある中、検討のポイントとして5点ほど例示させていただいたところでございます。

例えば、例①の「インバウンドなど交流人口のさらなる拡大」という観点であれば、検討のポイントとして、交通拠点間をスムーズに移動できる交通アクセスの整備や、北海道ならではの観光列車の運行など。例②の「利便性が高くストレスのない移動の実現」という観点であれば、検討ポイントとして、使いやすさと分かりやすさ、快適さなどを追求した公共交通や、公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革など。例③の「交通と物流が連携した取組という観点」では、輸送事業者や地域と連携した輸送の共同化・効率化の推進など。例④の「災害時の交通障害への対応」という観点では、災害対応に向けた交通・物流の連携強化や、スマートフォンなどによる迅速な交通情報の提供など、例⑤の「社会状況に対応した輸送環境の実現」という観点では、安定的な物流の確保に向けた幹線輸送の効率化や、輸送モード間の連携強化などの検討ポイントが考えられるところでございます。

次に、資料3-2をご覧ください。こちらは事務局として、速やかにワーキンググループでの検討したいと考えている当面の課題でございます。

1点目は、「災害時における情報共有・発信及び対応強化」でございます。先ほどご説明したとおり、平成28年度より連絡会議を設置して情報共有を図ってきたところでございますが、引き続き、関係機関相互の円滑な情報共有を進めるとともに、交通障害発生時等における利用者への交通情報の提供や、滞留した人々への対応強化を検討することが必要と考えております。検討事項の案としては、事業者間など関係機関相互の情報共有や、交通拠点における災害時の交通情報の提供、利用者向け運行情報のオープンデータ化など、これらに関する具体的な方策を検討してまいりたいと考えております。

2点目は、「本道の物流対策に関する検討」でございます。社会情勢や経済環境の変化に柔軟に対応できる輸送環境の実現のため、交通・物流事業者をはじめ、経済団体、産業団体等の

荷主との連携により、鉄道貨物やトラック、フェリーなど本道の物流対策について検討を進めることが必要と考えてございます。検討事項の案としては、各輸送モードにおける現状・課題の共有、将来に向けた対応方策の検討、道内間・道内一道外間における輸送網の検証など、各輸送モードが連携した輸送方策等について検討してまいりたいと考えております。以上、指針の概要、会議の設置、検討ポイントなどについて説明させていただきました。事務局からは以上であります。

### ○遊佐局長

ただいま、事務局から説明のありましたこれらの件につきまして、何か、ご意見等、ご発言はございますでしょうか。

～特になし～

特にご発言がないようでございますので、次の（１）「意見交換」に進みたいと考えております。これからは、座長をお願いしております吉見先生から、議事進行をお願いしたいと思っております。吉見先生よろしく申し上げます。一言ご挨拶をお願いします。

### ○吉見座長

本会議の座長を仰せつかりました吉見でございます。どうぞよろしくお願いたします。この会議の構成員で、学識経験者はどうも私しかないという状況がございまして、学識経験を座長になると、自動的に私になってしまうということでございます。

本会議は、冒頭に、知事からもご挨拶でお話もありました、北海道の交通と物流を連結させるということの視点での会議でございます。交通、物流、あるいは、人流と物流の交通と言ってもよいのかもしれませんが、それをどう繋いで連結させていくか、これは、大変北海道にとって重要。なぜならば、冒頭、知事もお話になりましたように、人口が急激に減っていき、いわば過疎化、札幌への集中等々、日本が抱えている様々な問題を、まずもって北海道が経験しつつある。特にそれが交通の面から現れている。これまで我々が経験してきたような交通のあり方とは、大きく発想を変えていかなければ地元の足は守れないのではないかと考えております。そういう意味では、今までの考え方を一步超えた形で、繋げていく。それぞれの交通事業やあるいは利用者、荷主、皆を繋げていく。「繋げる」というと非常に聞こえはよいのですが、敢えて、もう少し進めた表現をすれば、それぞれの皆様が一步譲っていただくような形でなければ繋がっていかないということになるのだろうと思っております。それは、それぞれの皆様が意味、一步、損をするといひましようか、そんな形で、お互い譲り合っていないと、なかなか連携が進まないというのが実態ではなかろうかと思っております。今後、この会議が発揮する議論というのは、非常に難しいものをたくさん抱えているなど考えているところでございます。

交通に関しましては、知事にお話いただきましたように、北海道では既に、「北海道交通政策総合指針」を出され、先ほど資料１－１でご説明があったような、二段階に分けたような形、つまり直近2020年までに考えるべきこと、そして、北海道新幹線札幌開業があります2030年度までに考えるべきこと、という段階に分けてあるわけではありますが、それらの比較的短期的、比較的中期的、両方を見据えながら、議論をしていく。かつ、本会議では、それを具体化していく。より具体的なテーマで考えていくということになるのかなと考えております。事務局の方から説明がありましたワーキンググループの中で、その具体的な議論、ポイントを絞ったところから議論していこうということなのかなと思っておりますけれども、その際には、本会議にご参加の各団体等の皆様には、どちらかのワーキンググループに入っていていただいて議論いただくことになろうと思っております。皆様のご協力を

いただきながら進めて参りたいと考えておりますので、どうかよろしくお願ひいたします。

## (2) 意見交換

### ○吉見座長

それでは、これより意見交換に移りたいと思います。先ほど事務局から北海道交通政策総合指針に基づいて、本会議における検討事項についての説明がございました。今日は最初でございます。皆様にこれからの会議、あるいは先ほど申しましたワーキンググループでの議論、そこで検討していただくべき課題でありますとか、あるいはアイデアでございますとか、そういったことを、最初の会議でございますので、お聴かせ願えればと思っております。

特に、資料の3-2において、今後ワーキンググループで具体的に検討していく予定であります「災害等における情報共有・発信及び対応強化」の観点、そして、もう一つの観点といたしまして「本道の物流対策」、この2つの観点を中心にご発言をお願いできればと思います。本日は、最初の会議でございます、全体で1時間程度と最初にアナウンスがございましたように、そうしますと16時くらいということになりますので、残り30分程度ということになります。従いまして、時間が制約されておりますので、今日ご出席の皆様全員にご発言いただくこともなかなか叶わないかと思いますが、ご発言いただく場合には、お一人2、3分程度でおまとめいただきますよう特にお願ひいたしたいと思っております。それでは、どなたかいらっしゃいますでしょうか。まずは、「災害時等における情報共有・発信及び対応強化」の観点でお願いできればと思っておりますが、いかがでございますでしょうか。

### ○(一社)北海道ハイヤー協会(梶常務理事)

北海道ハイヤー協会の梶です。ハイヤー協会の今までの、現在の取り組んでいる状況等ご紹介したいと思っております。災害等における情報共有、発信及び対応強化の検討課題が、今後、ワーキンググループで検討されると思うのですが、現在取り組んでいる内容ですが、北海道ハイヤー協会の中で、札幌ハイヤー協会が大きな組織になりますが、平成9年に札幌市との間で大規模災害発生時の情報共有、情報の通報・収集に関する協定ということで、いわゆる災害に関する協定を結びまして、平成27年8月27日からは、災害時における緊急輸送等に関する協定に名前を変更しまして、災害状況及び被害情報の収集、その他通報、応急対策要員や資機材の輸送等に協力するという事で、協定を結んで、現在も進めております。

北海道ハイヤー協会につきましては、10地区ありますが、他に5自治体とも同様の協定を結んで、災害が発生した場合には、こういうふうに行っていきましようということで進めております。なお、現在、道の危機対策課とも、具体的に、道と一括で協定を結ぶべく、全道的に網羅して、この協定をより深く進化させるべく、現在やっている状況になります。

### ○吉見座長

ありがとうございました。それでは、他にご発言ございませんでしょうか。もしもございませんようでしたら、私から指名させていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。それでは、全日本空輸株式会社北海道支社の宮坂副支社長様、ご発言をお願いいたします。

### ○全日本空輸(株)北海道支社(宮坂副支社長)

全日本空輸の宮坂と申します。災害ということであると、先ほどのお話にもございましたけど、一昨年の大規模な雪害が思い起こされるわけですけれども、その後、昨年は、運輸局様や道庁様のいろいろなご尽力をいただきまして、情報共有等に関しては、色々な場面で整ったものがあるのかなと認識をしております。メーリングリストを作っていただくなど、瞬時にJRさんを含めて色々な情報が行くようになったと聞いております。

以前と比べまして、発着回数も増えて、大変ダイヤが過密になっております。昨年は先ほど申し上げたとおり、色々整えていただいたので、冬の期間の大きなイレギュラーはなかったものですが、ダイヤが過密になっていて、ちょっと何かあると、大変な大きな運行トラブルにもなってしまうような傾向が以前にも増して、そういうリスクが高まっているなど思っております。そういう観点では、一定程度整えていただいたものの、さらにこれでいいのかといったことは点検をきちんとしていく必要があるだろうなど考えるところが1つです。

それと、特に点検をしていく上で、前回の雪害の時に思いましたのは、日本の航空会社は一定程度情報が入ってコントロールできましたが、外国の航空会社に関しては、あまり現場職員がいないということもあって、情報が上手に入らなかったと思われる節もあり、そういったところは、点検していく一つの項目、アイテムとしては重要なと思います。

最後に、JR北海道の札幌駅に、情報の運行イレギュラーの掲示板を出していただいております。今、西口に設置していただいて、今年は東口にもという話もあるんですけれども、残念ながらあまり目立たないといいますか、皆がいざイレギュラーになったときにパッと目につくところじゃないところがあったりして、特に東口はこれから設置ということも聞いておりますので、工夫の余地があるのかなと考えております。以上でございます。

### ○吉見座長

はい、ありがとうございます。それでは、今、お話もありましたが、もしよろしければ、JR北海道 小山専務、ご意見ございましたら、よろしく願いいたします。

### ○北海道旅客鉄道(株)(小山専務取締役 総合企画本部長)

JR北海道の小山でございます。日頃、関係の皆様には大変お世話になっていること、併せて、御礼を申し上げたいと思います。

まず、災害時における情報共有の観点から申し上げますと、一昨年8月の台風災害、そして12月の暴風雪による被害、これによりまして私どもも特急列車の運休、長期間の不通、さらには、札幌圏、そして、エアポート輸送の大きな混乱ということでは大勢のお客様に大変なご迷惑、ご不便をおかけしたところでございます。その後、今、お話があったように、航空会社の皆様とも連携をさせていただいて、情報提供に取り組んでいるところでありますし、HPを活用して適時適切な情報開示に尽力をしているところであります。しかしながら、最近、非常に大きな災害が増えているということもございまして、どうしてもそういうことが予想される場合には、なるべく早めの運休を決めまして、関係のお客様含めて周知を図っているという実態ですので、その点については、ご利用の皆様にも是非ご理解を賜りますとともに、引き続き、関係の皆様と連携をしっかりとって参りたいというふうに思います。

それから、もう一点の方についてもお話させていただきたいと思います。本道の物流対策に関する検討ということでもありますけれども、「指針」のとりまとめの際にもお話させていただきましたが、北海道の鉄道における貨物の輸送割合というのは、他の地域よりも非常に多くなっております。その関係で貨物列車が走ることによる線路の負荷というのも非常に多いわけですが、今、JR関係の中では、アボイダブルコストルールがござ

いまして、線路保守費の大半を私どもが負担しているといったような状況でございます。そうした中で、今後、鉄道貨物輸送をどのように展開していくのかというのは、今、私共が昨年11月に発表させていただいた、当社単独では維持困難な線区という問題を巡っても、色々と議論を重ねさせていただいているところでございます。

また、2030年の北海道新幹線の札幌開業に向けましては、青函トンネルでの新幹線と貨物列車の共用走行の問題、更には、今、増発が求められておりますエアポート千歳線における貨物列車走行によるダイヤ制約の問題、様々な問題を抱える中で、JR貨物さんとも連携し、協力をいただきながら、これらの課題解決に努めて参りたい、このように考えている次第ですので、よろしく願いいたします。

### ○吉見座長

ありがとうございます。交通事業者の方に、今ご発言いただいたわけですが、どちらかという、災害情報を利用する、という立場になるのでしょうか、観光関係の団体の方にもご発言いただきたいと思うのですが、一般社団法人 日本旅行業協会北海道支部の安倍事務局長 様、いかがでしょうか。

### ○日本旅行業協会北海道支部（安倍事務局長）

それでは、日本旅行業協会でも4月から事務局を預かっております安倍と申します。よろしく願いいたします。協会の北海道支部といたしましては、災害時における対応というのは、各旅行会社さんの方をお願いをさせていただいているというのが現状でして、私、実をいうと、直近まで道内の添乗員付きのツアーを実際の企画・造成・操配ということでやらせていただいております。今、お話が出ていましたように2016年、一昨年夏、並びにクリスマスの時の自然災害といった時に、今、現状、全日本空輸様なり、北海道旅客鉄道様のお話もございましたように、飛行機や鉄道関係についての情報というのは、各社のホームページを見ればわかりますし、JR北海道さんの場合は、主要な旅行会社さんの現場の方にJRの運行状況等を逐一ご報告いただいておりますので、こういった対策ができるかという対応は非常にやりやすいと思うのですね。

ただ、もっと観光という観点から申し上げますと、先程申し上げましたように、添乗員付きのツアーを作っていました。一昨年の8月に3連続で台風が来た時に、特にそれに限ったことではないですけど、2016年というのは、全道的に大きな災害をもたらしたという中で、実を言うと、私どもの方でやっている添乗員付きのバスツアーですけど、8月とか北海道がかき入れ時で、ほぼ毎日10コースぐらい出ているんですよ。その中で、道路が寸断されたということになれば、交通情報を開発建設部様のホームページにございます北海道の道路状況とかというのを見れば、わかるんですけど、それがいつになったら再開するのか、それが国道ばかりではなくて、市町村道もあるわけですから、その状況がどうなっているか、はたまた観光地として、例えば、青い池が見られなくなったということになれば、美瑛町にお電話させていただくなり、雲海テラスが見られなくなったということになれば、今度は、トマムのホテルさんに連絡をするという情報を自分たちがルーティングしているコースの中の逐一、回っているところに支障がないかという情報を全部取り集める。それがまとまったところがないんですよ。それをとりまとめて、実際運行する添乗員に報告しながら、その間にどういうふうにしてルーティングを取っていくか、ベストな方法を考えながら、指示をして運行させていただいていると。それをまとめた情報を全国の販売店の方にも情報を発信して提供しています。

ただ、これが添乗員付きのツアーということで限らせて話をしておりますけれど、実際は、今、現在主流となっているのは、個人化というか個人のお客様方がどうやってご自分の旅行中の災害に遭ったときに、その情報を収集しているのか。全く動けなくて、ただ



帰りの飛行機に乗って帰ってしまうだけなのか、出来ればいろいろな情報をかき集めるところが、一元化されていると非常に便利だなというふうを感じながら2016年の9月はじめは毎日のようにそこら中に電話を掛けて情報をかき集めていってやっている状態を経験しました。

これに限ったことではなくて、台風とか天気予報で警報になったりすると今日は仕事になんないねという感じになっちゃうので、旅行会社ということではなくて、来道されるお客様方、旅行者の方にやさしい体制が出来ればいいなと思っております。以上です。

#### ○吉見座長

はい、ありがとうございました。

いかがでございましょうか。この災害時における情報共有、発信、および対応強化につきまして、ほかに追加的にご意見等ございますでしょうか。どうぞ、お願いいたします。

#### ○日本貨物鉄道(株)(玉木取締役兼常務執行役員)

すみません。本体からそれてしまうんですが、先程、JR北海道さんから線路使用料の問題について議論がありました。それで、我々は今日、災害時の対応、物流対策の効率化についてどう連携できるかと話し合いの場に参っているにも関わらず、これは国鉄改革のスキームについて論じている議論です。私は抗議したいと思います。

国鉄改革の時のスキームとして出来たものを基に、北海道さん、四国さん、九州さんは経営安定基金という措置を、それでJR貨物は経営が成り立つために、アボイダブルコストルール、いわゆるインクリメンタルコストルールということで、かつJR貨物は長期債務の一部を背負っています。こういったことでスタートした仕組みに対して、今日の議題と関係ないと思います。従ってこの議論にこの場で議論するというのはおかしいということをおかし、一言申し上げたいと思います。

#### ○吉見座長

ほかに、ございますでしょうか。はい、お願いいたします。

#### ○東日本高速(株)北海道支社(中村部長)

東日本高速の中村でございます。今、災害の関係の情報提供がテーマでお話があって、幾つか一昨年の台風の時の災害のお話があったかと思えます。東日本高速の有料区間の高速道路におきましても、一昨年、帯広、十勝で甚大な被害を受けて、速やかに各関係機関、北海道様、それから開発局様はじめ、関係機関と連携して復旧にあたって、お陰様で高速道路は構造的に高規格ということもあって、8月31日に被災を受けて、丸一日、23時間30分の通行止めで復旧させていただいて、9月1日の朝には、なんとか応急的な通行することが出来ました。北海道支社の防災対策室に立ち会って経験したものでございますけれども、やはり、あの時はいろんな交通が寸断されて、道東、十勝地方が寸断されて、にっちもさっちもいかないとそういう時に我々が出来ることは何だろうかということで、一所懸命させていただいて、お陰様で約1日で開通させていただいたという経験を持っております。

その時に感じましたのは、今、観光の方から旅行の情報というお話があったんですけど、私ども最近、情報発信としては、通常ホームページですとか、あと記者発表ですとか、投げ込み、そういう形で情報を提供させていただいているんですけど、やはり最近SNSというのが発達しておりますので、弊社でもSNSを活用して道路情報を発信しています。その時も、なるべくタイムリーに情報を発信し続けております。それをまた見て十勝のバス事業者の方からも、「一日で開通したのか、これ凄いな」とまたSNSで返ってくる。

ということを実体験しておりますと、やはりそういった事も社会のニーズというか、そういう流れも掴んで、高速道路事業者としても、どんどん活用していきたいなというのを持ってございます。それもまだ万全と言えない状況でございますので、こういう会議の場を通してまた皆様のご意見とかを聞いて、我々高速道路事業者としても取り組んでいきたいなと一点思ったところでございます。

それからもう一点でございますけれど、これも一昨年の大雪でしょうか。千歳空港が3日か4日間止まったと。こちらも鉄道も高速道路も通行止めという時間がございました。それを機に、情報共有して空港の情報を発信するという事で、例として空港の発着情報が札幌駅で情報を発信するようになったと。場所はともかく、そういうことをやり出したということでございます。高速道路の方も、開発局さんと連携して、初めて、空港で緊急的なことがあった場合には、高速道路上で純粋な道路情報以外にも空港の情報も出していく。もちろん、優先順位がありますので、ケースバイケースもあるのですが、そういった取組も、国と連携しながらやらせていただいています。2年前の夏、冬の事案を契機として、私どもとしても緊急事態の対応というものを考えていく、また、色んな関係者の方々と考えていかなければならないと思ったところでございます。

#### ○吉見座長

残り時間が短くなってきたようで恐縮ですが、手短にお願いいたします。

#### ○北海道通運業連合会（菊池事務局長）

北海道通運連合会と北海道通運業連盟は、JRコンテナ輸送を中心に仕事をさせていただいております。災害時の関係で、従来の大きな災害としては、有珠山、一昨年、十勝地区の大雨ということで、物流に関する代替輸送ということで、我々は、JR貨物さんの要請によって、代替輸送というものを、先般も帯広から札幌まで取り組んできました。

今後の問題として、一点お話させていただきたいのですが、基本的にドライバー不足というものが非常に大きく影響してきておまして、実は今までになかったことで、一昨年の十勝、大雨で変わったこととしては、繁忙期ということもあったのですが、輸送する上でトラックドライバーが不足して、初めてですけれども、本州から応援を受けて、トラック運転手を集めて、代行輸送にあてがったということで、従来にない状況が、今、発生しているということです。将来的にというよりも、中期の輸送障害ということを考えて際に、今後、大きな問題となりますので、やはり物を運ぶという点では、きちっと整理する必要があるということをお願いしておきたいと思えます。

もう一つ、有珠山の時もそうだったのですが、緊急代行の場合は、本州から色々な業者さんが入られるのですが、その中でも届出の関係ですとか、住民、交通事故、それから住民との騒音のトラブルというものが苦情として上がってくる場合があります。

我々としては、当然そういった要請をもとに物を運んでいるのですが、緊急体制という情報を共有できるような体制も、今後、必要なのかなと思ひまして、運ぶ側の視点として発言させていただきました。

#### ○吉見座長

残り5分程度の中、もう一つ、大きな課題が残っております。そちらに移ってもよろしいでしょうか。それでは、「本道の物流対策」について進めたいと思ひます。よろしければ私の方から、トラック協会さん、物流の関係でよろしいでしょうか。災害の関係もありましたら、合わせてどうぞ、よろしくお願ひします。

### ○（公社）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。北海道トラック協会の事業者の会員数は、2,820社、全体の73.7%。車両数でいうと、77,000台の会員、86.1%ということになっています。

最近、マスコミ等からも色々な課題を出していただいておりますので、私の方からは、労働力不足、人材確保の関係、さらには長時間労働、北海道は広域輸送ということもありますので、労働環境を改善する上でも長時間労働、今、国会審議中でございます、上限時間、960時間の5年間の猶予ということも視野に入れながら、これから対策を打っていかねばならないと考えております。

それから、北海道特有の季節波動、農産物輸送の件、JR貨物さんも一緒になって、青函の問題もありますので、一緒にやっていかなければならないかと思っております。今お話ししておりました、降雪による、道路の渋滞。実は、冬期間の渋滞、これが労働時間に非常に大きな問題となっております、決められた時間を超えてしまうと、行政の方から「それは過労です。改正基準告示の時間数を超えていますので、処分させていただきます」と。こういう構図になっているものですから、そういった災害時には何とかならないものかと思っております。

それから、高速道路の関係は、まだ函館、釧路、北見、網走の方まで繋がっていないことありますので、早く整備をお願いしたいと思います。本州方面の荷物について言いますと、トラックですので、フェリー、RORO船を使う訳ですが、フェリー料金が非常に高く、高速料金の単価よりもフェリー料金が低いという状況がありますので、何とかこれを解決する方法がないか、議員さんにもお願いもしながら行っているわけですが、片荷輸送という問題もあります。国から多くの課題がある中、制度的なものとして、昨年11月、標準運送約款の改正がありました。これで運賃と作業料金、高速代の実費分、今までのように一括で結ぶのではなく、別々に契約を結べるようになったので、これから荷主さんとの調整に入るわけなのですが、頑張っていきたいと思っております。色々課題がありました皆さんのご意見をいただきながら、課題解決に向けて検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

### ○吉見座長

ありがとうございました。片荷輸送のお話もございましたが、これは鉄道も同じかと思いますが、特に本道の物流についての問題認識などございましたら、JR貨物の玉木取締役からお願いいたします。

### ○日本貨物鉄道(株)（玉木取締役兼常務執行役員）

私達は、北海道からは、農産品、乳製品等を全国の消費地に発送し、全国各地からは、宅配便、食料工業品、書籍等の生活必需品を北海道に送っております。その中で、北海道から本州への輸送は、季節によって輸送する量が大きく変動します。この季節波動への対応が、鉄道貨物輸送にとって大きな課題となっております。札幌と本州の間の幹線輸送は収支トントンなのですが、道内各地から札幌までは片荷輸送が中心となり、札幌から道内各地への空コンテナの回送が必要となっており、札幌と道内各地の間のフィーダー輸送は赤字となっております。その解消のため、札幌から道内各地への輸送の鉄道誘致に取り組んでおります。成功いたしましたのが、昨年9月スタートいたしました札幌～釧路間のビール4社様の共同輸送です。このたび、北海道交通・物流連携会議が設けられましたので、この場を活用させて頂きまして、利用運送事業者様、荷主様等と連携して、片荷輸送の解消等、輸送の効率化に取り組んでまいりたいと考えております。

## ○吉見座長

ありがとうございました。それでは先ほどトラック協会さんからフェリーの話も出ておりましたけれども、船の方から北海道船主協会連合会の馬場会長様、よろしければご発言をお願いいたします。

## ○北海道船主協会連合会（馬場会長）

北海道船主協会連合会の馬場でございます。現状、船の荷役の種類から、時間がないところ恐縮ですが、説明させていただくと、みなさんご存知のとおり的一般船、それからコンテナ船、それから先ほど出ましたフェリー、これは自分で自動車・トラックを船に積み込むということでございまして、もうひとつは内航RORO船、これは港湾作業員を使った作業でトレーラーヘッドで船に乗るという、フェリーと内航では法律が違いますので、あえて説明させていただきましたが、今、北海道一本州間での輸送の主流となっております。

そういう中で、今後の問題ということでございますけれども、船会社としましてはここ数年で船の大型化というものが検討もされましたし、実施もしています。今までですと12m換算で100台ぐらいの輸送能力のものが、現状では160台ということでかなり大きなスペースを確保して居ります。

その大きくなったスペースをどう埋めていくのかということになるのですが、トラック協会の方もおっしゃられたとおり、ドライバー不足、それから新幹線を含めたJRというのでしょうか、隣にいらっしゃるのでなかなか言いづらいのですが、JRの線路の問題ですとか、そういう問題が解決されて、どのようにモーダルシフトがなされていくのかということについて、どうそのニーズに対応していくか、それとも今のままの船の状態ではまずいということで、船の荷役を変えていくのか、船の種類を変えていくのか、船の船腹が多いのであれば減便するのか、減船するのか、そういうことも今後のドライバー不足、JRさんの線路問題等々で出たモーダルシフトによっていろいろ今後変わっていくのではないかなというふうに考えております。今後ともご指導ご教示の程をよろしくお願いいたします

## ○吉見教授

ありがとうございました。時間も少し過ぎておりますが、今、どちらかと言いますと運んでいただく事業者の方にお話しいただきましたので、おひと方だけ荷主と言いますでしょうか、あるいは先ほど農産物輸送の話もございましたので、ホクレン農業協同組合連合会の板東専務、ご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

## ○ホクレン農業協同組合連合会（板東代表理事専務）

ホクレンの板東でございます。まずもって今日の当面の課題の「本道の物流対策に関する検討」、これをやっていただくこと、加えましてそこに私どもも入れていただいていることについて、心からお礼を申し上げたいと思います。

ホクレンの仕事は北海道の生産者のみなさん、農家のみなさんが生産した農畜産物を府県に販売するのが大きな役目でございます。この観点から、一言、報告させていただきます。北海道は日本の食糧基地と言われておりまして、多くの農畜産物を生産しておりますが、生産量の7割以上が府県で販売をしなければいけません。北海道全体で道外へ販売している総量は350万トン、年間でございます。1日約1万トンずつ、向こうの方に食糧を輸送していかないといけない。その数字の約3/4、74%が私どもホクレンが取り扱っている部分でございます。

このホクレンが輸送している農畜産物の輸送賃ですが、年間300億円になります。この農畜産物の価格はといいますと、到着地での市場価格になりますから、持っていく運賃は実は生産者の負担と、こういう形になっている訳であります。このことから輸送手段、フェリーのみなさん、先ほどからもお話のありますJR貨物のみなさんに大変お世話になっている訳であります。この輸送手段と輸送力の確実な確保、そして、輸送時のコストダウンが北海道農業にとって喫緊の課題であるということをお願いしまして、私からの報告とさせていただきます。ありがとうございました。

## ○吉見教授

ありがとうございました。大変拙い司会で恐縮でございます。時間が7分でしょうか、私の時計で超過しておりますので、よろしければ、まだご発言があるかと思っておりますけれども、本日のところのご発言はこれぐらいにさせていただきます。

本日は大きく二点。今後ワーキンググループを設置して議論しなければいけないことについてご発言いただきました。拝聴したものを簡単に私の方でまとめますと、まず1つ目の「災害時における情報共有・発信」。これは特に各交通事業者においては、それぞれに努力をし、ご自分の情報を発信するというをいろいろご努力なさっているということが良くわかった訳でございます。その中で、これは旅行業協会さんからもお話があった訳ですけれども、とはいえそれがなかなか総合的にどうなっているのかということがなかなかつかめないという状況がやはりあると。どうやって各社のみなさまが努力して出されている情報をまとめて提供して、見る側の方がわかるようにするのかということが課題として残っているのかなと感じました。

また、特に災害時になりますと、緊急事態でございますので、通常出している情報でない情報を、場合によっては通常出している方法でない方法で出さなければならない。特に本道の場合には、旅行者が外国人の場合もございまして、私の経験からも外国を旅行してトラブルに遭いますと、途端に来訪者向けの情報が減ります。自国語で出せる情報が出てきまして、その情報が、英語以外ですとわからないものですから、全くわからない中に取り残されてしまうという状況が生まれてきます。そういうことがないように、総合的な情報をどう提供するかなどということも、連携という中での課題になるのかなと感じたところでございます。

二つ目の当面の課題としての「本道の物流対策」でございますけれども、これは従前から我々が認識している課題が改めて浮き彫りになったと思っております。人口が減っていく中で、ドライバーなどの輸送に関わる方々の人手をどう確保するのかということ、さらには片荷の問題ですね。農産物などが中心になるかと思っておりますけれども、どうしても北海道から出ていく荷物が多い反面、北海道に来る荷物が少ないと。この問題をどう解決していくのか。おそらくこの問題は、物流コストとも関係してまいりますので、物流コストを下げていかないといけないという話は、これは複数のみなさまからあった訳でございますけれども、そこでの工夫というものも、これも物流を考えるときに、どういう形で組み合わせるのが一番良いのか。複数の物流に関する輸送の方法がある訳でありますけれども、どれかひとつで本道の物流が成立することはない訳でありますので、最適な組み合わせも検討していかなければならない。その中で、コストの問題でありますとか、片荷の問題でありますとか、そういった問題をいかに解決に近づけるかを考えていかなければならないというご指導をいただいたと考えております。

簡単ではございますが、私の本日のまとめは以上にさせていただきます。今後の進め方でございますけれども、本日いただきました意見等も踏まえまして、2つのワーキンググループで議論をいただくこととなります。そして、次回以降のこの連携会議、本会でございますが、年間2回程度という話がございましたけれども、そこでは、ワーキンググル

ープでの検討結果を踏まえて、検討して参りたいと考えております。ここまでのご発言について北海道から何かご発言はございますか。

#### ○北海道 黒田交通企画監

すいません、ちょっと若干、時間も超過して、本当に事務局の方の時間取りも少し失敗したかと思っております、本当に多くのご意見ありがとうございます。時間がちょっと短かったものですから。ただ一方で、交通と物流の課題は非常に広範で、若干、背伸びをしながらも話題提供しているということが我々、事務局の思いであります。改めて、皆様方のほうに、どのような課題が更にあるのか、文書でご照会をさせていただくことも考えながら、進めていきたいと思っております。会議を設置して、終わりという気は考えてございませんので、少しでも1歩2歩、前進できるようなそのような検討を進めて参りたいと、そのように考えてございます。少し、課題も広いということもございまして、吉見先生の方でも少しまとめていただきましたけれども、論点を更に事務局の方でも先生にご相談しながら、整理をして、今後のワーキンググループの方の議論に反映をさせて、具体的に示しながら、議論に繋げていきたいと思っております。是非、皆様方の方から情報提供、あるいは、物流対策だけではないぞと、こういう課題も近々にやるべきだという点がございましたら、是非、事務局の方に問題提起をさせていただいて、随時、追加をして、ワーキンググループを増やして、考えながら、議論を進めていきたいと思っておりますので、どうぞ、引き続きのご協力のほどをよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

### 5 その他

#### ○吉見座長

それでは、議題の最後ですけれども、5のその他、ワーキンググループの設置などについて、事務局からお願いしたいと思っております。

#### ○事務局（折谷課長）

それでは、資料4をご覧ください。今後のスケジュールでございましてけれども、6月以降、順次、「情報共有・対応強化」及び「物流対策検討」のワーキンググループを設置・開催させていただき、具体的な議論を進めさせていただきたいと思っております。

本会議、回数を固定する訳ではございませんけれども、少なくとも年度内には1度は、開催いたしまして、ワーキンググループの検討状況などについて、報告していきたいと考えております。事務局としては以上です。

#### ○吉見座長

それでは、時間を超過して大変恐縮でございました。以上で事務局にお返ししますがよろしいでしょうか。

### 6 閉会

#### ○遊佐局長

長時間にわたり、ご議論いただきありがとうございます。今後、ワーキンググループにおきまして、取組等について、議論を進めてまいりまして、本連携会議を開催していき

たいと考えていますので、日程等につきましては、吉見座長とご相談して、調整させていただきたいと思います。

本日は、以上をもちまして閉会いたしたいと思います。本日は誠にありがとうございました。