

平成 30 年度北海道交通・物流連携会議（第 2 回） 議事録

日時：平成 31 年 3 月 13 日（水）13:30～15:05

場所：ホテルポールスター札幌 2 階 メヌエット

1 開会

○遊佐交通・物流連携担当局長

ただいまから平成30年度、第2回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出席いただきまして誠にありがとうございます。私は本日の進行を務めさせていただきます北海道の交通物流連携担当局長の遊佐でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議につきましては、1時間30分程度、15時終了を予定しております。ご協力のほどよろしくお願いいたします。まず初めに開催にあたりまして、副知事窪田からご挨拶申し上げます。

2 挨拶

○窪田副知事

副知事の窪田でございます。本日は年度末の大変お忙しい中、座長をお引き受けいただきありがとうございます。吉見先生をはじめ各関係機関の皆様方にご出席を賜りまして、本当にありがとうございます。また、加えまして関係機関の皆様におかれましては、日頃から道行政の推進に格別のご理解、ご尽力を賜っておりますこと、本席をお借りいたしまして、厚く御礼を申し上げます。

本会議は昨年3月に策定をいたしました交通政策総合指針に基づきまして、交通・物流に関する施策を関係者の皆様が一体となって展開をしていくということを目的として設置をいたしましたものでございます。昨年6月の第1回目の会議では交通・物流に関する現状につきまして、情報の共有を図りますとともに、検討すべき当面の課題などについてご議論を賜ったところでございます。総合指針におきましては、来年、東京のオリンピック・パラリンピックの開催、あるいは、白老町に開設が予定されてございます民族象徴空間、この度「ウポポイ」と名前が決まったわけでございますけれども、そうした開設などにより、多くの方々が本道を訪れていただくことが期待されますことに対しまして、道民の皆様をはじめ、道内外から観光客の方々についてもストレスがない、使いやすい交通ネットワークの確立に向けまして、集中的に進める取組を重点戦略として位置付けまして、現在、交通事業者の皆様方をはじめ各関係機関の皆様とともに施策を展開しているところでございます。

新年度におきましては総合指針がスタートして2年目を迎えることになりまして、取組を具体化していくわけでございます。今後ともご出席の皆様と連携を深めまして、直面する課題にしっかりと向きあひまして、北海道におきます交通物流ネットワークの一層の充実の強化につなげて参りたいと考えているところでございます。

本日の会議では、この指針に基づきます取組の進捗状況、あるいは、ワーキンググループでのご議論をいただいた状況についてご報告をさせていただきますとともに、ご意見、今後の取組などについてご議論を賜りたいと考えているところでございます。限られた時間であろうかと思っておりますけれども、皆様方から忌憚のないご意見をお願い申し上げます。私から御礼のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

3 議事

○遊佐交通・物流連携担当局長

窪田副知事におかれましては、用務の都合のため、ここで退席させていただきます。

続きまして、お手元に配付の資料をご確認させていただきたいと存じます。まず議事次第、

出席者名簿、配席図をお配りしております。そのあとに、資料1としまして、カラー2枚もの。資料2といたしまして、両面10ページで6枚の資料がございます。続きまして、資料3といたしまして、航空ネットワークビジョンで2枚ものでございます。資料4といたしまして、ワーキンググループの開催状況2枚ものでございます。参考資料両面になっております1枚ものでございます。最後に北海道トラック協会さんの資料が1枚ついでございます。以上でございますが、資料の不足等ございませんでしょうか。それではこの後の議事進行につきましては吉見座長にお願いいたしたいと思っております。先生よろしくお願ひいたします。

○吉見座長

吉見でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。今年度2回目の会議ということでございまして、だいぶん前にやったなという感じもしております。2回目と申しましても、もうこの時期でございますので、今年度、最後になろうと思っております。その中身でございますが、先程来、副知事からもお話がございましたように、もともとこの会議自体は北海道交通政策総合指針というものが立てられて、それを進めていく必要があると。その進行状況等を見ていこう、確認していこうということが、一つ役割であったものと。もう一つはそれに伴って、前回であります、ワーキンググループを二つ、とりあえず課題として、目の前にあるものからということで立ち上げた。こちらのワーキンググループはまだ進行中でございますけれども、年度末、本会議が第2回ということでございまして、これまでの取り組みの状況を我々としても確認をし、必要があれば、こういうことも、そこでまた話し合っただけでいいねといったご意見などもいただくということが今回の主旨かなと考えております。

それでは、議事を進めて参りたいと思っておりますが、3の議事というところでございますけれども、意見交換を除きますと二つ議事があることになっております。まず、事務局から順を追って説明をしていただき、そのあと討論といいたししょうか、意見交換に入って参りたいと思っております。それではまず1番目ですが、北海道交通政策総合指針等推進状況につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○折谷交通・物流担当課長

それでは資料に沿ってご説明させていただきます。資料1をご覧ください。こちらは昨年の6月の第1回目の会議でもご説明させていただきました。本会議の設置の概要についてでございます。本会議は昨年3月に策定いたしました北海道交通政策総合指針に基づき、関係者が一体となって重点戦略等、効果的に推進するため設置したものでございます。また、本会議では個別の課題について検討するため、現在、下段の方に示しました二つのワーキンググループを設置し、ご議論いただいておりますのでございます。2枚目をご覧ください。こちらは第1回目の会議の概要になります。第1回目では、災害時における情報共有・対応強化と本道の物流対策などについて、ご議論いただいたところでございます。資料の詳細につきましては、お時間のある時に目を通していただければと思っております。

続きまして、資料2の説明に入りたいと思っております。資料2をご覧ください。総合指針におきましては、2020年までの3年間に集中的に取り組むご覧の5つの重点戦略を設定してございます。以下、各戦略につきまして、主な取組の推進状況等について、ご説明させていただきます。

1ページ目をご覧ください。ここからは各戦略に掲げる取組の視点、そして方策ごとに主な取組状況を記載してございます。最初に、インバウンド加速化戦略についてでございます。上段に記載しております取組の視点、航空路線やクルーズ船の戦略的誘致でインバウンド等を飛躍的に拡大、こちらに向けましては方策1に記載してございます「航空ネットワークの充実強化による交流人口の拡大」の主な取組といたしまして、東北海道初となるLCCによる関西と釧路を結ぶ路線の開設など、また、方策2に記載してございます「クルーズ船の道

内港への寄港促進」の主な取組といたしましては、海外船社のキーパーソンの招請、セールスコールなどの誘致活動に取り組んでおりますほか、本道におけるクルーズ船の誘致方針の策定を進めているところでございます。下段にございます北海道新幹線の札幌延伸も見据えた高速走行の実現等に向けましては、今月、今週末ですが、16日のダイヤ改正から青函トンネル内におけます新幹線の速度が時速140kmから160kmに向上され、東京・新函館北斗間が最速3時間58分で結ばれることになりまして、4時間の壁を切るということが実現する予定となっております。

2 ページ目をご覧ください。中段にございます全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク、そして、空港や駅からの交通アクセスの整備等による全道周遊の促進という視点につきましては、方策7に記載してございます「新千歳空港のインフォメーションデスクの拡充」、また、方策8の「高規格幹線道路ネットワークの形成」といたしまして、先週9日に釧路東インターチェンジから釧路別保インターチェンジまでの区間が開通するなど、本年度に3区間が開通したところでございます。

3 ページ目をご覧ください。こちらにつきましては同じくインバウンド加速化戦略の続きでございますけれども、下段に記載してございます楽しみをかき立てる観光資源の活用や観光列車の運行という視点では方策13に書いてございます「新たな観光資源の磨き上げによる誘客促進」といたしまして、外国人観光客を対象といたしました観光列車復興クリスマストレインの運行などに取り組んでいるところでございます。

続きまして4 ページ目をご覧ください。重点戦略の2つ目の国際物流拡大戦略についてでございますけれども、上段の取り組みの視線戦略的な国際航空ルールの拡大新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大、こちらにおけます主な取組といたしまして、方策1に書いてございます札幌エアカーゴターミナルにおきまして、国際貨物の増大に対応した新上屋を整備したところでございます。また、中段の北極海航路の拠点形成に向けたステップアップではロシアにおける北極海航路の東側の拠点でありますカムチャッカを視察し、情報収集、意見交換などを実施したところでございます。下段の方策5の「港湾の国際機能強化」といたしましては、国際バルク戦略港湾でございます釧路港の国際物流ターミナルが、この度完成したところでございます。

続きまして5 ページ目をご覧ください。上段にございますものづくり産業食関連産業等の集積促進に向けましては、名古屋で自動車関連実務商談会等を開催するなど、また、中段の生鮮食品輸出に対応した物流機能の強化に向けましては、方策7に記載してございます「苫小牧港において、温度管理型冷凍冷蔵倉庫が着工」されたところでございます。また、下段の商流と物流が一体となった道産食品の輸出拡大に向けましては、本年1月第二期の「食の輸出拡大戦略」を策定したところでございます。

続きまして6 ページ目をご覧ください。こちらから重点戦略の3つ目シームレス交通戦略になります。こちらにつきましては、上段の取組の視点三つほどございますけれども、地域の課題解決に向けた関係者による強力なタッグチーム、関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築、持続的な鉄道網の確立、これらに向けましては方策1に記載してございます十勝圏をモデル地域といたしまして、関係機関等が連携しましたシームレス交通戦略推進会議を設置いたしまして、公共交通の利便性向上に向けた検討進めているところでございます。また、方策2の「鉄道事業者、行政、住民等による一体的な取組」といたしまして、北海道鉄道活性化協議会を設立いたしまして、公共交通の利用促進に向けました道民キックオフフォーラムを開催するなどの取組を進めているところでございます。また、中段の使いやすさと分かりやすさ、快適性を追求した公共交通に向けましては、シームレス交通戦略推進会議におきまして、駅周辺施設の視察を行いまして、乗り継ぎ案内看板の改善などに取り組んでいるところでございます。また、下段の方策4「公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革」といたしまして、道におきましては、全振興局一斉ノーカードーなどに取り組ん

でいるところでございます。

続きまして7ページ目をご覧ください。重点戦略の四つ目。地域を支える人・モノ輸送戦略でございますけれども、取組の視点、人・モノ協同輸送のさらなる促進に向けましては3に記載してございます「貨客混載の推進」で運送事業者とバス事業者による、各貨客混載や、あるいは、タクシー事業者による貨物搬送の取組のほか、JR北海道と佐川急便による貨客混載の実証などが行われているところでございます。

続きまして8ページ目をご覧ください。上段の輸送事業者や地域と連携した輸送の「共同化」・「効率化」の促進に向けましては、方策6と7の主な取組といたしまして、事業者と行政が連携した地域物流効率化検討会議を設置いたしまして、共同輸送など輸送の効率化の検討を進めているところでございます。また、中段の季節波動などの解消に向けた輸送の効率化に向けましては、本会議のもとに設置いたしました物流対策ワーキンググループにおいて鉄道貨物輸送含めました物流のあり方など、本道の物流対策について検討を行っているところでございます。また、下段の多様な人材の確保、育成では、バス運転体験、行動就職相談会を全道5ヶ所で開催するなど、人材確保に取り組んでいるところでございます。

続きまして9ページ目をご覧ください。こちらは重点戦略の5つ目、災害時に強い交通戦略でございますが、上段の災害時に力を発揮する交通物流の連携強化に向けましては、方策1に記載してございますとおり、本会議のもとに設置いたしました情報共有対応強化ワーキンググループにおきまして、災害時のわかりやすい交通情報の提供や関係者が連携しました対応方策につきまして検討を行っているところでございます。また、下段に記載してございます。旅行者等に寄り添う地域のサポート体制構築につきましては、方策3に記載してございます通りとおり、運輸局様におかれまして、災害時に外国人旅行者へ避難所情報や交通情報提供する方法を定めたガイドラインを策定する予定と聞いてございます。

10ページ目をご覧ください。災害に強い交通戦略の続きでございます。取組の視点といたしまして、スマホなどでラクラク検索・情報入手、こちらに向けましては、交通事業者にはおいてSNSを活用した運行情報等の発信に取り組んでいただいているとともに、道内の交通情報をまとめました旅の安全情報サイトを活用し、交通情報の提供に努めているところでございます。また、道におきましても、胆振東部地震や先月21日の地震の際、道の公式ツイッターで交通情報や災害関連情報を発信するなど、取り組んでいるところでございます。また、下段の交通拠点等でチェックできる多様な運行情報に向けましては、新千歳空港を出発する航空機の運行情報を表示するモニターを一昨年の札幌駅西コンコースへの設置に続きまして、昨年12月に地下鉄南北線大通駅の大通情報ステーションに新たに設置されたところでございます。こちらの資料につきましては以上でございます。

○吉見座長

それでは続きまして、航空課から資料3の説明をお願いいたします。

○藤嶋航空企画担当課長

航空課でございます。こちらから昨年3月に策定いたしました北海道航空ネットワークビジョンに関して、主な施策につきまして、本日は道における取組状況を中心に資料3に基づいて説明をさせていただきます。

まず、めくっていただきまして1ページ目でございます。視点の1つ目でございます。新たな人の流れをつくるネットワークの形成についてでございますが、ここでは航空ネットワークの充実・強化という柱のもと、航空需要の拡大、あるいは、路線の誘致などに資する施策を展開しております。具体的に申し上げますと国内線に関しては、東北海道初となりますLCCこちらの釧路・関空線の就航が実現したほか、次、北海道航空振興基金を活用しまして、道内の空港の新規路線誘致に係る航空会社の補助の実施ですとか、それから、未就航区

間の分析などを通じまして、トライアル運航に向けて調査研究等を行っております。また、国際線につきましては、こちら道幹部によります海外のエアラインへのプロモーションを実施して、欧州路線ですとかマニラ、ウラジオストクの路線の実現に繋がったほか、海外旅行フェアなどのアウトバウンド対策にも努めているところでございます。

次に視点の2つ目でございます。海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大についてでございます。ここでは、航空輸送の強化・拡大、国内の小口貨物輸送の促進を柱として取り組んでございます。例としましては、札幌国際エアカーゴターミナルさんでの国際貨物の増加に対応する新たな貨物保管庫の設置などの動きが見られたところでございます。

続きまして2ページ目をご覧くださいと思います。視点の3つ目になります。生活と医療を支える路線の維持確保としているところに関しまして、離島路線の維持、それから代替交通機関が限られている地域の路線の充実を柱としまして、航空会社の運航支援ですとか、また離島に住まわれている方々などへの航空運賃の補助などを通じまして、路線の維持に努めているところでございます。

次に4点目になります空港の機能かつ利便性向上機能強化と利便性向上についてでございますが、ここでは訪日外国人などの受け入れ体制の充実強化ですとか、利用者本位の空港機能の高度化を柱として施策に取り組んでいるところでございまして、北の玄関口の中核を担います新千歳空港につきましては24時間運用の推進として、深夜早朝枠の活用推進に係る国際チャーター便に対応しました空港送迎バスの実証運行事業を実施したほか、道内の地方空港について、一番、最後になりますが、災害等に備えた機能強化として、施設の耐震化ですとか、除雪体制の充実強化に向けた取組を行っております、今年度の例では中標津空港で地質調査を実施しまして、今後の液状化の判定に役立てることとしております。

最後に3ページ目でございます。5つ目の視点では地域と一体となった戦略的な空港間連携として、こちら、例としまして、来年以降に予定されております道内7空港の一括民間委託を見据えて戦略的な事業展開を図っていくためということで、今年度は今、実施方針の公表ですとか、募集要項の公表を行うなど、事業者の選定に向けたプロセスを着実に進めているところでございます。さらに最後、圏域での空港間連携につきましては、これも例といたしまして、海外エアラインと連携しましたFAMツアーを実施しまして、地震後のインバウンド対策に努めたところでございます。以上、駆け足で説明させていただきましたけれども、北海道航空ネットワークビジョンの推進にあたりましては、今日集まりの関係機関の皆様との緊密な連携が今後も必要と認識しております、今後も様々な場面におきまして皆様とこれまで以上に連携協働図らせていただきたいと思いますと考えておりますので、引き続き、よろしくお願いしたいと思います。今日はありがとうございました。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは続きまして、議事の2番目にありますが、ワーキンググループの開催状況について、事務局から説明をお願いいたします。

○折谷交通・物流担当課長

それでは資料4に基づきましてご説明申し上げます。まず、物流対策ワーキンググループについてでございます。本連携会議のもとに設置しました道ワーキンググループでは本道におけます安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けまして、物流事業者の皆様方とまた荷主の皆様方との連携によりまして、鉄道貨物輸送を含めました物流のあり方など、本道の物流対策につきまして検討を行うものでございまして検討項目といたしましては、各輸送モードにおける現状課題の整理共有、あるいは、将来的な輸送方法、今後、想定される新たな課題への対応などについて検討することとしております。また、メンバーといたしましては、物流関係、荷主関係、経済団体及び行政機関の皆様にご参画いただいているところでござい

して、社長が北海道大学大学院工学研究院の岸准教授にお願いしているところでございます。

開催状況といたしましては、これまで3回ほど開催してございます。第1回目と第2回目におきましては、本道における物流の現状と課題及び各モード毎、鉄道・トラック・海上など各モードにおける現状と課題について、議論いただいたほか、裏面の方になりますけれども、第3回目につきましては、3名の有識者の方からご提言をいただいた後、それについて意見交換を行ったところでございます。下段の方に書いておりますけれども、今後の進め方につきましては、想定される課題や、そして、いただいた有識者の方々の提言を踏まえまして、ケーススタディーなどを行いながら、本道物流の方向性について新年度も引き続き検討を行って参りたいと考えているところでございます。

続きまして、次のページをご覧いただきたいと思っております。こちらは情報共有・対応強化ワーキンググループについてでございます。こちらは災害等による交通障害発生時等におきまして、関係機関相互の円滑な情報共有を進めますとともに、交通利用者が安心して行動できるよう、わかりやすい交通情報の提供や交通モードが連携した対応について検討を行うこととしてございます。検討項目といたしましては、利用者目線に立った交通情報のあり方、交通障害時における交通モードを関東での連携体制の確立などにつきまして検討することとしており、メンバーといたしましては、交通関係者、経済・観光関係及び行政機関の皆様にご参画いただいているところでございます。こちらの座長につきましては、北海道大学公共政策大学院の石井特任教授にお願いしているところでございます。

開催状況といたしましては、これまで2回ほど開催してございまして、第1回目は交通情報の提供のあり方など、そして裏面になりますけれども、第2回目におきましては、北海道胆振東部地震を踏まえましてそれぞれの機関の取り組み状況や、SNSを活用した情報発信、そして、北海道旅の安全情報サイトの活用などにつきましてご議論いただいたところでございます。下段の方になりますけれども、今後の進め方といたしましては、国の方で今作成していただいておりますガイドラインや胆振東部地震の検証等も踏まえながら、交通情報の発信のあり方、あるいは、交通モード間等々の連携対応強化につきましては引き続き検討を行って参りたいと考えてございます。交通物流連携会議等の説明については以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございます。ただいま、事務局から議事では1番目、2番目に相当する部分の説明がございました。この後、意見交換に入って参りますけれども、これに先立ちまして、ただいまの説明について、もし、ご質問等があれば、お受けいたしますが、何かございませうでしょうか。よろしいでしょうか。それでは意見交換に入って参りたいと思っております。意見交換の概要でございませうけれども、先程来お話ししておりますように、北海道交通政策総合指針、この推進という点がございませう。さらにその点では五つの重点戦略の取り組み状況という観点からの説明があったと理解しております。また二つ設置しておりますワーキンググループの開催状況について、ここまでの議論の内容が説明されたわけでございますけれども、これらも踏まえまして、各団体あるいは企業等の皆様の取組状況、さらには、今後の取り組みのあり方、方向性といったことをお聞かせ願えればと思っております。時間があと1時間ということで大変タイトでございますので、私の方から指名をさせていただきたいと思っております。恐縮ですがお1人当たり4分程度でおまとめいただければと思っております。それではまずは、北海道バス協会の三戸部様からお話いただけますでしょうか、よろしく申し上げます。

○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。それでは指針の重点戦略に沿って、私どもバスの業界で取り組んでいる取組ですとか、あるいは課題について、二、三お話をさせていただきます。まず、①のインバウンド加速化戦略についてですが、外国人観光客の皆さんにたくさん来てい

ただいていますが、実はここ数年、よく言われる通りF I T化、個人旅行化という中で、団体の貸し切りバスのご利用は減っている状況にございまして、貸し切りバスの実働率でいきますと、平成25年をピークに減少し続けておりまして、昨年度で大体、年平均45%程度の実働率と25年当時と比べると10%程度落ちているという現状にあります。

こういったニーズの変化に対応して、貸し切りバスを活用した着地型の旅行商品ですとか、様々な取組をしていかなければならないと考えているところでもありますが、一方で、お陰様で、空港のアクセスバスですとか、都市間バス、あるいは定期観光バスなど路線バスにつきまして、多くの外国人の方々にご利用いただいております。多言語化の案内対応ですとか、W i - F i 対応。そういったものに努めておりますとともに、これまで一部地域だけに限定されました外国人向けの周遊バスもこの3月からは大幅に拡大をいたしまして対応しているところでもあります。今後は外国人の皆様方が目的地に向かうにあたって、バスなどの交通手段が容易に検索できるように、国が示しております標準フォーマットに沿って、ダイヤ情報などオープン化するという取り組みを国や道のお力を借りながら進めて参りたいと考えているところでもあります。またこうした取り組みが③のシームレス交通戦略にも繋がるものかというふうに考えています。

次に④の地域を支える人物輸送戦略に関連してですが、ここは私どもバスが担う最も重要な役割というふうに考えておりますので、地域における持続的で最適な交通ネットワークの中で役割をしっかりと果たしていかなければならないと考えているところではありますが、そうした中でやはり先ほどの事務局の説明もありましたが、人手不足というのが最大の課題になっておりまして、現役で活躍いただいている運転手の皆さんが非常に高齢化しているという課題があります。ざっくり申し上げますと、全体の運転手さんの中で、20代・30代の占める割合が約1割、40代・50代で7割、60代・70代が2割といった全体の状況ですので、これから先5年、10年経ちますと、なお一層の高齢化、運転手不足が深刻になっていくというふうに認識をしておりますので、先ほど事務局からお話あった道とも連携して、運転の体験ですとか、合同説明会を行っていますが、なかなか決め手に欠ける状況でありますので是非よいお知恵があれば、ご教授いただきたいというふうに考えております。

最後に5番の災害に強い交通戦略に関連して情報の共有について、これにつきましてはワーキングの方でもご議論いただいておりますが、我々、バス事業者もそれぞれ個別にS N Sを活用した対応策、あるいはその情報共有・発信などを進めておりますが、やはり災害による交通障害が起こるたびに、わかりやすい情報発信という意味ではまだまだ不十分というふうに感じておりますので、関係機関の皆さんと連携を図りながら、今後、ますますこういった取り組みを進めていかなければならないと考えております。以上です。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは引き続きまして、北海道ハイヤー協会の梶様よろしく申し上げます。

○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ございます。先にインバウンドの加速化戦略ということで、ハイヤー協会といたしましては、インバウンドの観光客、これが安価で観光地を巡る相乗りタクシーの需要、これにつきまして、本年1月24日から2月23日までの1ヶ月間実証実験を行って参りました。PR不足等もありまして需要がほとんどないということで、今後、いかに掘り起こして需要を求めていくかというような課題がありました。

また、災害に強い交通戦略ということで、昨年、第1回目の会議の中でもお話しましたが、12月18日に北海道とハイヤー協会との間で大規模災害時の緊急輸送などに関する連携協定を締結しております。当面、大規模災害発生時における対策本部等への職員輸送などを中心

に行っております。実際、昨年9月の災害の時も、今年に入りまして地震もありましたその時にも職員輸送等で協力させていただきました。今後、泊原発の近隣住民の移動困難者の避難輸送、このような検討課題も現在ありまして、道と協会の方で現在、詰めさせていただいております。

道内の7空港の一括民営化委託の作業が進められておりますけれども、空港におけるタクシーの駐車スペースの確保、航空飛行機の遅延、JR・バスなどの運休時の代替輸送としての機関としての役割要請、このような要望も出されております。実際、昨年9月の地震の際には、北海道運輸局様のご協力をいただきまして、営業区域の制限を撤廃して空港から空車で帰ることなく二次交通として緊急輸送を行ったところでございます。この件に関しまして、多くのお客様から感謝の言葉をいただいております。このような決断を運輸局さんの方でしていただいたことは非常に感謝しております。以上でございます。

○吉見座長

はい、ありがとうございます。それでは続きまして、北海道トラック協会の西原様よろしく申し上げます。

○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。北海道トラック協会では、資料2のページ8ページですが、方策10の荷主と連携した生産性向上ということで、北海道トラック輸送における取引環境労働時間改善地方協議会という検討を平成27年度からこの会議、協議会を開催しております。事務局は運輸局と労働局、それと北海道トラック協会3者でやっております。目的はこのペーパー1枚にありますとおりで、資料として机上に配布をさせていただいております。荷主、行政等の関係者が一体となってトラック運送業における取引環境の改善や長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備を図るというふうにしておりまして、委員の構成、それから協議会の取組の内容は左側にありますとおり、27年度は実態調査を行い、28年度に29年度においては、水産物の輸送だとか、農産物の輸送についてパイロット事業、実証実験でございますけれども、それを実施したところでございます。30年度はコンサルティング事業ということで日用品の輸送について、実証実験を行っている状況でございます。そこで実際の取組みの内容ですけれども、バス協会さんからお話があったように、トラックの方も、人材不足ということがありまして、このために、どうして、人材不足なのかということとを紐解いていきますと、やはり長時間労働で環境が悪いということで若い人も入ってこないというような状況でございます。そんなところでやはり働きやすい労働環境とするために、魅力のある業界にしなければいけないというふうに考えておりますので、荷主企業の皆様のご理解をいただきたいということでございます。

その資料の右側の上から二つ目の枠ですが、長時間労働の改善ということで、これを直さなければいけないということですが、働き方改革関連法案が昨年6月国会で成立しました。その内容が月60時間以上の時間外労働に対する割増賃金率がアップするとか、24年の4月から時間外労働の上限規制が年960時間まで罰則付きで適用されるというような内容のものが出ておりますので、これに合わせるようにするということが、今の最大の課題でございます。これも、やはり荷主の都合によった手待ちの時間だとか、荷待ちの時間だとか、そういったことがありますので、トラック事業のみが、努力して改善できるということができないという要因が背景にあるわけです。実際に左下に荷主と運送事業者の協力による、取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン、平成28年度と29年度のパイロット事業の全国の100事例の総トータルのまとめたものでございます。これも行政側の方から荷主企業さんの方に送っていただいております。こんなことで、右側にロードマップもございますけれども、今後、本来であれば27年度から30年度でこの協議会は終わるはずだったのですけれども、

なかなか改善されない状況もあり、それから国の方の働き方改革にも対応しなければならないということで、2023年度まで続くというような内容になっております。以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは、北海道船主協会連合会の馬場様お願いいたします。

○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。海運会社としての取組といたしましては、資料4番の中頃にあります第1回平成30年10月18日、本道における物流の現状と課題、それから次に2回目にありますところの意見交換でSOXの問題ということをご提案させていただきました。海運会社としての取組としましては、北海道から出る大量の農水産物の安定・安全輸送のため、船舶を利用される方のニーズに合わせた船舶の拡大、それからBCPを考慮した新航路の開発などを実施して、災害時におきましては、緊急物資、救助隊、自衛隊、警察等の移動。それから船内事故の回避のため、海運会社としては日頃より自主的に訓練を実施しているというところでございます。

また、実例としましては昨年の台風、大雨による山陽本線の不通時におきましては、鉄道貨物を内航RORO線で代替輸送しまして、九州まで荷物を運んだという実績もございまして、昨年9月の北海道地震におきましては、当日のうちに、新航路を含めた海上輸送で救助隊、緊急物資の輸送に着手しまして、道内陸揚げを成功させたということで、多少なりとも社会貢献をすることができたのではないかなというふうに思っております。このように、船の方は他の輸送手段、特にJRコンテナも海上輸送につきましては容易に協力できるというふうにも思っておりますし、新幹線の高速化、線路廃止に関わるダイヤ編成替えから出てきます大量の安価な馬鈴薯、玉葱輸送についても、モーダルシフトを含め、利用者の移送手段の拡大の一助にもなると確信しております。

また、北海道の貨物輸送は必ず海を渡らなければいけないというところで、JR貨物、トラック、トレーラー貨物の船舶輸送の協力には、必ず陸から海上、海上から陸地への貨物の横持ちへの費用が発生することと、また、陸上輸送している輸送機器が必ずしも海上輸送に適した仕様になっていないということで工作費用が発生するというように、コストアップの発生することが想定され、これらについても、行政からの大きな補助を期待してやまないというところでございます。

また、SOXについてですが、海運会社がSOX規制という国際的な船舶燃料の規制が2020年の1月より実施されることとなっております。海運会社の大きな負担となって参りますことは間違いなく、これについては海運会社のみでは負担しきれず、従来からある燃料調整金とは別に調整金をご負担していただくか、運賃に転嫁するというより手段がないという状況にきております。また、規制回避の一つの回避手段としまして、規制適合油による船舶を運航するということがございますが、これについてはまだ、石油元売り会社から価格、それから海運会社が求める船舶燃料の数量確保、恒久油の供給体制が整うか否かということにも、いまだ回答がなく、時間が過ぎていくという状況になっております。

このほかに規制を回避するため、規制に準じるためには、LNG船の導入、排ガス洗浄装置の取り付けもございまして、これらについても大きなコスト、時間を要するというようになっております。また、ここにお集まりの皆様にも船舶による物流環境コストアップの上昇の可能性がございましてことをご記憶にとどめておいていただかなければならないと思う次第でございます。以上が海運会社の取組、そして、今後の取組と課題ということで、意見を述べさせていただきます。ありがとうございました。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは続きまして北海道旅客鉄道株式会社の綿貫様、お願いいたします。

○北海道旅客鉄道株式会社 綿貫常務取締役

J R北海道の綿貫です。どうぞよろしく申し上げます。私の方は、災害に強い交通戦略、あるいは情報共有・対応強化という観点から若干反省を込めてちょっとお話をさせていただきます。特に先月21日夜に発生しました最大震度6弱の胆振中東部地震におきまして、震度5以上の運転規制値を超えたために、千歳線を走行していた一部の列車が運転中止の規制によりまして駅間で長時間停車してしまったという実態がありました。夜間の線路点検に時間を要したということもありまして、一部の列車ではお客様を翌朝まで車内でお待たせしていたということもありまして、改めて多くのお客さんに大変ご迷惑おかけしたということをお反省しております。

お客様の安全を最優先に運転規制を行っていること、また、地上係員による安全確認を行ってからではないと、これはさらなる被害の拡大にも繋がりますので、そういったところは是非、ご理解はいただきたいと思っております。しかしながら多数、ご批判もちょうだいしておりますのでそれぞれに謙虚に受けとめまして、少しでも改善できる方法がないのかというのを今、社内でも検討しているところでございます。例えば、地震設置箇所をかなりもう少し増やしまして、運転規制対象エリアを細分化することによって、運転中止でなく徐行でいける区間もさらに出てくるのではないかとか、あるいは線路点検の方法の見直しというか、それぞれのエリアの外からも、緊急時には線路点検要員をやる人間を入れて呼び出しましてやっちはいるのですが、さらにこれをもう少し厚くできないかとか、そういったところも含めて、今後、検討して対応していきたいというふうに考えておりますので、よろしく申し上げます。

情報発信については、現在、当社ホームページで運休、あるいは30分以上の列車の遅れが発生した場合は運行情報を随時、発信させていただいております。また、ICカードキタカのエリア限定であります。これについてはほぼリアルタイムで、ホームページ上で案内、どこにいる列車がいるかっていうことが案内できているような状態なのですが、そうは言っても、もう少しこの方法も何かできないのかといったところも検討をしていかなきゃならないかと思っています。

また、大規模な災害、あるいは長時間、運転を見合わせる時には、ちょうどツイッターも開設して情報提供ということで、これは今回の2月からやることでございまして。また、今、増加していますインバウンドのお客様への対応ということで、ホームページでの情報提供というところもやれていますがまだきめ細かくはやっていないところもありますので、その辺について、あるいは有人駅ではタブレット端末を使った対面での案内はできてやっておりますが、そういったところももう少し厚くできないかといったところも含めて検討していきたいというふうに考えています。

他の交通機関様の方との情報共有というところでは、私どもも札幌駅の西口のコンコースのところに新千歳空港の発着情報を設置させていただきまして、空港駅まで空港まで行く前にその情報を確認できるというようにというところは、できたところがございますので、そういったところについても他の連携も含めて取り組んでいきたいというふうに考えております。以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは次に日本航空株式会社の山崎様お願いいたします。

○日本航空株式会社 山崎北海道地区支配人

日本航空の山崎でございます。よろしくお願いいいたします。それでは、北海道交通政策総合指針重点戦略に沿って何点か私どもの取り組みをご紹介したいと思います。まず、インバウンドの加速化戦略に関することにおきましては、これは私どもに限らず、本邦航空会社やっていることではございますけれども、外国人向けの特別運賃の設定をやっているところでございます。加えて先日発表をさせていただきましてけれども、フィンエアーが新千歳からヘルシンキ行欧州直行便を今年の12月15日から3月27日まで新規に運航を予定しております。私どもはフィンエアーと同じワンワールドというアライアンスに入っていることに加えまして、共同事業という形での事業を展開していくこととなりますので、私どもが同じ会社というような格好で、2Wayのツーリズムというのでしょうか、インバウンドはもちろんのことアウトバウンドも両方向でご利用いただけるようフィンエアーとともに、交流人口の拡大に貢献をしていきたいと思っております。

それからインバウンド加速化戦略というところにおきましては、新千歳の深夜早朝枠拡大利用を私どももしっかりとやっていきたいと思っており、この夏ダイヤもその枠を利用した便を増やしていく予定でございますが、北海道旅客鉄道様やバス協会様、ハイヤー協会様と今後もしっかり協調して対応していく必要があると思っております。

それから2点目の国際物流拡大戦略に関することというところにおきましては、道産食品の輸出促進というところにもお手伝いさせていただいております。北海道経済部の食関連産業室様からのお話しもございまして、昨年11月に開設されたどさんこプラザバンコク店に私ども輸送協力させていただいたところでございます。これは夕方発の新千歳・羽田便、羽田発の深夜便を利用してバンコクに輸送しているのですが、次の日の朝には商品が着いているというような体制でございますので、今後こういった取組みをご一緒にさせていただきたいというところでございます。

それから災害に強い交通戦略に関しましては、二度と起こって欲しくはないですけども、遮断された地上交通の代替手段という意味におきましては、航空業界は点と点を結ぶというところで、胆振東部地震の際にも、例えば私どものグループ会社の北海道エアシステムは丘珠から函館、丘珠から釧路へ9月7日から11日まで臨時便を運航させていただき、18便319名様のご利用いただくというような交通の補完的なところも担っているというところは肝に銘じております。また、救援物資ということでは、9月6日の発災以降、旭川と函館、それから新千歳空港が再オープンした9月7日以降、9日までに112トンの緊急支援物資の輸送をイオン様と連携して取組をさせていただいたところでございます。今後も万が一の時には、このような体制をしっかり整えてやっていくというところかと思っております。私から以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは次に東日本高速道路株式会社の中村様、よろしくお願いいいたします。

○東日本高速道路株式会社北海道支社 中村部長

東日本高速北海道支社の中村でございます。よろしくお願いいいたします。それでは、事務局の方から資料をご説明いただきましたので、その中で取組等を何点かご報告をさせていただきたいと思っております。資料2の2ページでございます。方策8のところ、高規格幹線道路をネットワークの形成というところで、今年度3区間の開発局様の道路も含めまして、開通というご紹介がありましたので、こちらの有料道路の方の後志道についての現況をちょっとご紹介させていただければと思っております。現在、開通後、こちらの12月開通でございまして、2ヶ月ほど経っております。交通量としては端末の余市インターから小樽との間にあ

る小樽塩谷インター、この間でございますけども1日平均で3,300台通っております、概ね冬季の1日当たりの交通量、上下線合わせてでございますけども、大体、見込み通りの交通量今通っているという現状でございます。開通直後、こちらの開発局様データでございますけども、小樽、余市の並行する国道5号でございますが、こちらの方は交通量が2割程度下がったというような状況でございます。併せて南側の共和町の方の交通量は増えているということでございますので、NEXCOといたしましては、一般道路との役割分担がお陰様で進んでいるのかなあと考えてございます。国道5号の混雑の緩和に寄与しているのではないかと考えてございます。今、現在、北海道支社としても、後志道、いろいろ観光を中心にして、いろんな広告媒体を使って、じゃらんを始め、後志地域を観光案内させていただいております。高速含めて地域の観光案内をさせていただいて、地域の活性化に繋がっていただければと。

それから、ちょっと気になった点がございまして、同じ2ページでございますけども、こちらの方策7の方で鉄道のテーマで取り組み事例が書かれているところでございます。二つ目の白丸で乗り放題パスということで、JR北海道様の方の取組事例が紹介されているかと思えます。実は、ご案内の方もいらっしゃるかもしれませんが高速道路でもインバウンド向けのフリーパスをさしてもらっております。こちらの外国の方が北海道に来られてレンタカーを借りて、その際、レンタカー会社からETCカードも借りられると。前提としてはこのパスというのは、現金ではなくて、ETC専用の商品でございます。通常ETCカードがないと使えないのですが、それをレンタカー会社さんと連携を図って、レンタカー会社さんの方から貸し出すと。そのカードを持って、ETCが使えたら。その方たちを対象にして、有料高速道路の乗り降り自由のパスの販売をさせていただいております。こちら、現在、今年度30年度の販売状況ですけども、4万7、8千件ぐらい出ているところでございます。北海道のレンタカーのインバウンドへの貸出はレンタカー協会様の方で取りまとめをされていると聞いておまして、大体掴みで9万台ぐらいと聞いておりますので、9万台クラスとすると、インバウンドの方が道内でレンタカーを使っている人を捕まえれば、2人に1人はこのフリーパスを使っているような状況でございますので、我々としては、北海道の広域周遊というのをもちろん日本人のお客様も含めて、観光客さんにはいろんなところ高速道路を使って、もちろん無料の高規格も含めて使っていただいて、どんどん周遊してもらおうというふうに考えてございますので、今、高速道路の発売商品としては非常にヒットしている商品でございますので、この外国人向けのフリーパスというのは、引き続きですね。PRしていきたいなど。我々、いつも、北海道の観光開発振興機構様と一緒に海外に行って、プロモーションですとか、そういうこともさせていただいておりますので、是非、この方策7か、もしくは高速道路のグループの方策8かは別にして、高速道路の取組の1事例としてご記載いただければありがたいと思っております、事務局さんの方にお問い合わせさせていただきます。

それから最後に、こちらはワーキンググループの開催状況についてということで、資料4の方でございます。こちら資料4の方では二つのワーキンググループの開催状況についてご報告があったところでございますけども、高速道路の方は、情報共有・対応強化ワーキングのグループに属させていただいております。こちらの最後のページ裏面ですけども、4ページ目というのでしょうか。ご紹介があったように今後の進め方ということで、白丸の方で何点か載ってまして、上から三つ目の白丸旅の安全情報について、サイトの認知度向上に向けて、各事業者のホームページへのバナーの掲載、駅、空港云々というところで、こちらは運輸局さんがやっておられる旅の安全情報をもっとPRしていこうという趣旨だと思います。そういう議論があったというふうに聞いてございます。高速道路の方も、確かに高速道路の情報もこのたびの安全情報の中で紹介をさせられておりますので、高速道路で作っ

ておりますインバウンド向けの旅行雑誌がございます。こちらは英語版や、簡体語、繁体語、それから韓国語、タイ語の5ヶ国語のガイドブックがございます。そこで観光案内ですとか、それから高速道路のE T Cの使い方、交通安全、安全な運転の仕方、そういった冊子がございます。それをここ2、3年前から初めて作り出しているのですが、今年リニューアルの際に、この運輸局さんの旅の安全情報という、マークをかざすとすぐリンクが張れるようなやつがあるのですがこういう英語版の冊子でございますけども、後程、事務局さんの方にはお出ししたいと思っておりますけど、その中にうちのホームページと合わせて、旅の安全情報のQRコードというのですか、それを照会して、そこからすぐ入れるという形で初めて掲載をさせていただきました。これはワーキングでその議論がありましたので、当方としては、積極的に取り組むということで、そういった掲載を初めてさせてもらったということでございます。やはり、いろんなところで、例えばこの旅の安全情報の英語版で各サイトも英語版載っていますので、そういうものが一つの窓口で高速道路とか、それから空港とかいろんなサイトに行けるので、非常に私も便利だなと。当然、日本語版もあるので、私個人的にも活用させてもらっているんで、こういった旅の安全情報とか、そういう取りまとめサイトっていうのは非常に有効だと思っています。そういうのを各事業者もどんどん広報PRしていくというのがまた必要じゃないかなと思ってございますので、高速道路の方も、引き続き、こういったPRに進めていきたいと思ってございます。

○吉見座長

ありがとうございます。それでは続きまして、日本貨物鉄道株式会社の花岡様、よろしくお願いたします。

○日本貨物鉄道株式会社 花岡副本部長

J R貨物の花岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。北海道も交通政策総合指針に基づいたいろんな施策に我々もきちんとかッチアップというか、お手伝いをしてこれからの北海道を作っていくお役立ちに対して、これはJ R貨物の基本精神なのですが、今日、中間取りまとめ的な会議でございますので、これからどうするかということも含めてお話させていただければと思っております。ご案内のとおり、J R貨物は全国ネットでございまして北海道と本州、九州ダイレクトに結んでおります。青函トンネル経由で。長所と言っているか、他の我々の特色とすれば、長距離大量定型輸送というそういう特性を持っているのですけれども、こういう中で国鉄のころからやはり北海道で生産される農業生産物を長距離で運ぶといったお手伝いとか、それから最近かなり増えております全国各地から北海道に入ってくる生活関連物資の輸送、宅配便であるとか、食料品であるとか、そういった物を運んでいます。最近、やはりすごく感じるのは人手不足というこういうテーマでございまして、先ほど、三戸部さんの言っておられた全く同じと私は思っているのですけれども、人が減って人口は減って労働力が減って、それでは交通・物流の担い手は誰となるとそれはなかなかないというのが実情でして、その人に補うためにも人を生むわけにはいきませんので、どうするかとやっぱり生産性を上げていこうという取組がいろんなところで進んでいるというふうに理解をしております。私たちも大量定型輸送が特色です。鉄道を持っておりますこの機能をやはり生産性の向上に繋げていこうということが今一番大事じゃないかなというふうに思っています。

この会議の中のいわゆる物流ワーキングでも、当初のテーマ設定は北海道の季節波動とか、それから片荷輸送とかという伝統的にはそういう課題もあるのですけれども、今もっと大きな問題はむしろ人手不足ではないかなと感じることが一つと、そうなったら、運べなくなったら、生産もそうですけど、産業あるいは経済そのものが収縮しちゃうのではないのかと、こういったことが起きると北海道は悲劇になってしまいますので、そういったことがないよう

な形をどう作っていくか、生産性を上げた物流というのをどう考えていくか、これがテーマだというふうに思っています。こういったことをこれからもご提言していくのが我々の役割かなというふうに思っております。

鉄道という視点で見れば、生産性を上げる物流っていうのは共同輸送という形で、あちこちで行ってまして、同業種、あるいは異業種、いろいろな会社さんが集まっていたいて、JR貨物を共同でお使いいただくという形での輸送、北海道だと道東に向けたビール輸送を幹線輸送でもやらせていただいているのですが、一方、いわゆるラストワンマイルの輸送ですと、小口の輸送ですけども、JR北海道が幌延で実証試験をやっているとか、鉄道を使って生産性を上げていくというか、人手不足を対応していこうということをJR貨物の持つております幹線輸送、それからJR北海道の持つております地域の輸送の中で、両方で進みつつある、これをきちんと北海道の中で鉄道の役割を見据えていく必要があるのかなというふうに思っています。人手不足はやっぱりすごく怖くて、ここ数年言われていますけども恐ろしいほど進んでいるというのは実感でございまして、気がついたら誰もいなくなっているっていうことは本当に避けなくてはいけないと思っておりますので、生産性の向上というのは必至かなあと。したがって、交通政策総合指針、それからそれに付随するこれからの検討の中では、逆に一つ人手不足といったテーマでもワーキングというか、そういう点も立ち上げていただく必要もあるのかなというふうには、すいませんが、勝手ながら思っているとございまして、そういった議論もこれから必要かなというふうに思っています。従ってJR貨物としては、北海道と本州、九州を鉄道で幹線輸送になっておりますけれども、その責任を今後も果たしていくっていうのは私たちの基本精神でございまして、北海道の経済と物流を支えて生産者、消費者にとって、よりベターな持続可能な物流を作っていきたいということでございます。

1点触れとかなければならないのは、青函共用走行のテーマでございまして、これは当社の経営にとっても大きな経営の根幹に関わる課題になります。この課題に対しては、私たちはやはり最優先するのは、北海道の経済とそれから道民の暮らしをどうやって守っていくのかっていうことを最優先に考えていきたいというふうに思っております。そういう意味で我々が考えるわけにいきませんので、国、それから北海道、そしてJR北海道とも連携をしながら、課題の解決に努めていきたいと思っておりますけれども、先ほど申し上げており物流面での生産性向上は必須の中で、鉄道、貨物鉄道をご利用いただくお客様がかなり増えてきているっていう、これは北海道もそうなのですが、そういう実情考えていきますと、仮に青函共用走行問題の解決策の切り口が、もしかすると鉄道貨物をご利用いただき産業営んでいる、あるいは消費活動において、今のサービスレベルであるとか、品質であるとか、プライスリードタイム、こういったものが毀損するようなことがあったら、これはもしかすると、北海道民にとって、あるいは、北海道経済にとってマイナスの効果が生まれてしまうのではないのか、こういう危惧を持っています。従って、もう少し幅広い議論の中で共用走行問題というものを北海道民の方々にきちんとご評価いただける形で、きちんと対応を考える必要があるというふうに強く感じております。北海道経済を支えるという点では、私たちJR貨物は強く感じておりますけれどもおそらくJR北海道も同じように思っていると思いますので、そういったところはJR北海道と連携をしながら、経営だけではなく、やはり我々は経営をしておりますけれども、経営面を見るだけではなく、やはりなぜ私たちはここで仕事をしているのかいうところに目を向けながら、北海道経済、そして道民の方々にご評価いただけるような、こういった形での青函共用走行問題の解決策に取り組んでいければというふうに思っています。

最後に1点。やはりレールが繋がっているのはいいことだなというふうの一つだけ申し上げたいのは、先般、JR北海道と一緒にプレス発表させていただきましたけれども観光列車です。これは、東急電鉄さん、東日本も今回入りますが、東急電鉄さんがいずれ走らしてい

るロイヤルエクスプレスという観光列車を北海道で走らせるということでJR北海道さんもご努力いただくわけなのですが、あの車両をここまで運んでくるのはうちです。全国で観光列車の取組もやる鉄道事業者はたくさんあります。こういった方々と我々を何とか仲介っていか、連結する役割として繋いでいけば、観光の目玉というものを全国各地の観光の目玉も北海道で走らすことができるとこういったこともこれから考えてもいいのではないのかなど。従って、レールが繋がっている効果というのはそういうところも出てくるということが大事なことかと強く感じておりまして、すいません、偉そうに言って恐縮なのですが、いろんな切り口から鉄道の良さというものを道民の皆様方が評価いただけるようなことをこれからも、この会議を通じてお話をさせていただきたいと考えている、以上でございます。

○吉見座長

はい、ありがとうございます。それでは続きまして北海道経済連合会の小林様、よろしくお願いたします。

○北海道経済連合会 小林常務理事

北海道経済連合会の小林でございます。私の方からは意見というよりも、当会の主な取組についてお話をさせていただきたいと思っております。まず当会では、今後の北海道経済が持続的に発展していくための方策を検討しまして、毎年中央省庁等に対しまして、要望活動を行っております。この会議の主題であります交通・物流施策の分野では、交通社会資本の充実として、道内の高規格幹線道路、それから空港、さらには港湾の整備促進ですとか、北海道新幹線の整備促進、それと道内鉄道網の適切な維持について、更には物流機能強化としまして、倉庫を含む特定物流業務施設への支援ですとか、トラック事業者向けの高速度道路料金の割引制度の新設、それからトラックのドライバー不足の問題に関連するところでは大型2種免許の運転免許受験年齢の引き下げ、こういった要望等を行っております。

また、二つのワーキンググループでもしばしば話題となったということでございますが、震災対応に関連するところでは、胆振東部地震発生後に被災地域の会員企業を中心に聞き取りを行いまして、早期復旧に向けた要望活動も行っております。その中では物流安定化に向けた燃料の確保についてや、緊急時における外国人旅行者への多言語情報発信など、安全安心な観光地づくりに向けた支援などについて、政権与党ですとか、中央省庁等に対して要望を行っております。さらに、道外各地の経済連合会と連携をいたしまして、国土強靱化税制の整備創設の提言ということで、自家発電導入に対する補助制度の創設、あるいは耐震化投資等に対する税制優遇、こういったものを国に提言しておりまして、胆振東部震災以降、重要性の認識が高まっておりますBCPの強化についても後押しをしております。

最後になりますが、物流分野での当会の取組としまして、北海道経済の維持拡大のためには当然、食関連産業の発展が必須ということで考えておりまして、食に関わる移出、輸出といった面での物流環境の整備、物流の脆弱性の解消を検討することを目的としまして、昨年度に当会でプロジェクトチームを組成しまして、季節波動ですとか、片荷の問題、トラックドライバー不足等の諸課題につきまして研究をしまして、北海道における食関連産業を支える物流のあり方について、例えば移出のピークカット、あるいは平準化によるトラックドライバー不足への対応ですとか、農産物の価格下落対策といったような内容で取りまとめをしたところでございます。さらに今般、今年度でございますが、物流に関わる問題をさらに掘り下げるべく、北海道と本州間の物流の重要性、代替性の観点から、青函物流について、現在、研究を進めているところでございます。こちらの方も取りまとめの上、然るべき時期に公表したいということで考えております。以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは次に、北海道商工会議所連合会の佐藤様よろしく願います。

○北海道商工会議所連合会 佐藤常務理事

北海道商工会議所連合会の佐藤でございます。私どもとしましては、商工会議所として地域経済を守る、あるいは地域産業の発展を支援するというような観点からご要望、要請的な話になろうかと思えますけれどもお話しさせていただきたいと思えます。

1点目は災害に強い交通戦略の部分でございますけれども、本当に昨年の震災だけでなく、台風、大雪のたびに、それぞれの交通が寸断される、あるいは麻痺をしてしまう。この2月の胆振地方の中東部の地震の際には、この札幌市内自身が地下鉄も止まり、JRも止まり、多くの帰宅難民の問題が出てきたといったところでございます。改めて、災害に強い多い交通、あるいはそのために必要となる交通インフラの強靱化を進めていただきたいと思います。交通インフラの中で申し上げますと、道東自動車は典型でございますけれども、暫定2車線の部分がまだ多くあって、一度、交通事故等が起きてしまえばそれも止まってしまうと。やはりここも早期に4車線化に向けた活動もしていかななくちゃいけないのかなと、私も強く感じている部分でございます。

2点目については、物流に関してでございますけれども、まず一つは本当に新幹線の高速化に伴って、いろいろ新たなその本州との物流のあり方が新聞紙上等でも記載されており議論が始まっていくのだろうと思っております。もう一方で、北海道の基幹産業である食をどうやって持続的に本州の方に持っていくのかといった部分、それから人の流れとは別に経済の規模を維持していくためには、人口減に左右されない物流網のあり方が必要だと思っております。特に開発局の方で取り組んでいただいている生産空間を守っていくためには、やはり競争力のある物流システムの再構築というのは喫緊の課題なのだろうと感じてございます。昨今でいきますと貨客混載、それから自動走行、マース等々、あらゆる最新の技術、あるいは政策を総動員して、課題解決に取り組んでいく方向性の道筋をつけなくてはならないのかなと感じているところでございます。

次にはインバウンドの加速化戦略ということでございますけれども、やはり空港の民間委託が控えているわけでございますから、ここをどう活性化していくか、北海道の起爆剤に変えていくかというのがポイントだと思っております。二次交通も含めたシームレスな乗り継ぎ等々も必要と感じている次第でございます。

それと今回この連携会議の構成員の部分で1点ちょっと気が付いたところがありまして、先ほど申し上げた札幌の地下鉄が2月に止まってしまったと。ただ、この構成員に札幌市さんがご参画されていないなと思えました。それで同じ繋がりであれば、市電を持っているというのは函館市が入っております。それから、道南のいさりび鉄道等も入っておりますので、是非、今後、具体的な北海道全体の交通政策を考えていく上では、構成員に加えていただくとよろしいのかなと感じた次第でございます。

情報関係でございますけれども、運輸局さんが開設いただいております北海道旅の安全情報。私も昨年9月の震災がちょうど東京におりまして、当日、北海道に戻ってくるのに、帯広空港に降りてから札幌に戻ったのですけれども、その間1番、頼りになった情報元はこちらでございました。実はインバウンドの観点からちょっと拝見させていただくと、このサイトにリンクされている交通事業者さん、あるいは空港ビルさんが日本語のみというのが大変多くございました。道内13空港のビルのうち7空港が日本語のみでした。それから、高速バスでは20事業者のうち、17事業所が日本語のみでございました。その他、フェリー事業者さんですとか、鉄道事業者さんもそうなのですけれども、もろもろのリンクされているを見ると、我々、日本人にとってはありがたいサイトかもしれないけれども、海外の方は一

一つ一つホームページを探していくのは大変だということを考えれば、一つ大きな窓口となる代表的なポータルサイトに繋がっているところは、多言語化対応を是非、進めていただくような契機にさせていただけたらと思っております。

最後に、また、改めて災害の部分でございますけれども、交通を支えていくための燃料、備蓄が十分なのでしょうかといた部分でございます。ガソリンスタンドが停電によって止まってしまった、あるいは帯広ですと、そもそも備蓄が少なく、慌てて苫小牧から陸路を走らせたというようなお話も伺っております。やはり公共交通機関、交通を担う事業者さんがいざという時に動けるような燃料等の備蓄のあり方も当然対策として、取っていく必要があるのだろうと感じております。私どもからは以上でございます。

○吉見座長

ありがとうございました。それでは次に、日本旅行業協会北海道支部の安倍様からご発言をお願いいたします。

○日本旅行業協会北海道支部 安倍事務局長

日本旅行業協会の安倍と申します。よろしくをお願いいたします。私どもの北海道支部としては本部の活動を広く支部会員の皆様に情宣活動することにより、広め実効性を高めることが主な業務活動となっており、若干この会の趣旨とは異なりますが、ご報告をさせていただきます。

当会議発足後となりますが、胆振東部地震の発生をはじめとし、今年度も多くの災害に見舞われました。平和産業として観光業が成り立っていることから、本部の取組としては、当会議の重点戦略の一つの災害に強い交通戦略、また情報共有・対応強化ワーキンググループのわかりやすい交通情報の提供等が近いといえると思っておりますが、訪日外国人の対応も然り、災害時には観光の動き流れが止まります。観光業としては速やかな回復を図らなければならないと。そこで災害を受けて、北海道観光振興機構様なり、西日本からも同様な要請があり、被災地支援事業として、被災地支援パッケージ、仕組みづくりに着手をしているところです。

具体的には西日本北海道復興割の検証とスタンダードモデル構築への提案を検討。災害が発生してからの復興対応では遅く、バス、鉄道の食事、観光施設等を含めた偏りのない復興対応を地元自治体の安全宣言等を受けたら、速やかに実施できるように、補助金付き要綱や取扱マニュアルを定型化していくことを考え、国に要請を行うことを考えております。以上です。

○吉見座長

ありがとうございました。私からご指名してご発言いただこうと思っておりました予定の方々は以上でございますが、時間も実はほぼ予定の時間に迫ってきておりますけれども、もしも、特にご発言がおありの方がありましたらお1人でもいただけたらと思っておりますがいかがでしょうか。行政機関の皆さんもよろしゅうございましょうか。

それでは、簡単に私の方で、皆様のお話をまとめたいと思っておりますが、特にこの資料1にございましたその4の取組事項、5つの重点戦略、これは特に2020年までの3年間取り組んでいくべきものとして、立てたものでございます。こちらに従って沿った形で発言をいただいたことが多かったと思っておりますが、特に1つ目のインバウンドの加速化の話と、それから最後の災害に強い交通戦略ということに関連しての発言が比較的多かったように考えております。最後の災害に強い交通戦略は、かの地震がございました関係もあり、図らずも、我々が災害の経験をするようになったのが今年度でございました。その中で、この指針の中でも、特に柱を立てた戦略だったわけでありましてけれども、ここで何がもっとやらなければいけないことなのかとか、実際に考えていたこととは違ってこういう面が不足していたとい

ったことが各所でわかったことがあり、それを今後、活かしてしていかなければならないという点を各所からお話をいただいたものと理解しております。

これをインバウンドの加速化という戦略と関係して申しますと、インバウンド向けへの災害時の情報の提供でありますとか、あるいは輸送でありますとか、そういったことについてどうすればよいのかということ、これらについてのご発言も多かったと考えております。その際、こういう災害時において、これはまさに、この会議の中心の課題でありますけれども、皆様の連携、助け合いといいたいまいしょうか、そういったことが大変重要なのだということについて改めて各所からのご発言があったかと思えます。特に代替輸送等の問題。ある交通のモードにおいて、輸送がうまくいかなかった時にどうやって他のモードと連携してそれを補完していくのか。特に災害時などの非常時においてそれをどういうふうに機能させるのかということがそれぞれの皆様のお立場から必要性、あるいは今やっていることのご発言があったと理解しております。

それからシームレス交通戦略という点でも、これも各モードとの連携が必要であるということがいくつかの方からご指摘があったと理解しております。これは例えば、道商連様からも、それから日本航空様からも、そのような形でのシームレス化の必要性といったご発言もあったと理解しております。

また、地域を支えるという観点から申しますと、これはもちろんヒトのこともありますし、それからモノのこともございます。北海道地域を支えて行くにはどうしたら良いのかということのご発言がございました。この重点戦略では、これはもう全体に関わるかもしれませんが、特に人手不足が、各分野におきまして、課題として取り上げられていると、あるいは認識されているということがよく理解できるご発言が多かったと思っております。その人手不足をどう乗り越えていくのか、解消していくのか、その工夫をこの連携の中でも考えていかなければならないということで、それが我々の課題の一つなのかなと考えたところでございます。

それから最後になりますが、5つの戦略のうちの国際物流拡大戦略については、比較のご発言が少なかったと思ったところでございます。もちろん、例えば、北海道の食に関わる部分について、輸出をしていくためにどうすればよいのかというようなことを検討していらっしゃるというご発言もございましたし、あるいは、特に航空輸送の面で道産品の輸出を促進していくという工夫についてのご発言もあったと記憶しております。しかしながら、本来、道産品を国際物流の中にどうやって乗せていくのか、あるいは、国際物流をどう拡大していくのかというのは、もう少し広く検討しなければならないことなのかなと思ひまして、もちろんそれは北海道から海外に出ていくという形になりますので、その海外への道筋というのをどう作っていくのか。そのために我々は何ができるのかということの検討がもう一段必要な課題としてあるのかなと感じたところでございました。

ワーキンググループにつきましては、冒頭申し上げましたように、今、申し上げた物流の問題、それから情報の問題というのが特にスポットを当てて検討されているところでございます。ワーキンググループは、まだ終わった訳ではなく、これからそれぞれ一定の結論に向けての検討が進められていくものと理解しておりますので、本日会議でいただいたご意見等、それはこの情報共有の問題、それから物流対策の問題それぞれ各所に出てまいったと思っておりますので、これはワーキンググループの方の皆様にも、反映し、お伝えして、ワーキンググループの結論といいたいまいしょうか、私どもの方に最終的にはいただけるようお願いしたいと思っております。私のまとめ、感想は以上でございますが、特に他にご発言がないようございましたら、よろしゅうございまいしょうか。それではこの会議は終わることにして事務局の方にお返ししたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

4 その他

○遊佐交通・物流連携担当局長

吉見先生ありがとうございました。最後にその他といたしまして事務局の方からご説明させていただきたいと思います。

○折谷交通・物流担当課長

それでは事務局からご説明させていただきます。新年度の当会議の開催につきましては、今後、吉見座長とご相談の上、改めて皆様にご連絡を申し上げたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。また、総合指針に基づきます各施策の取組状況につきまして、今後、各機関、団体等の皆様へご照会させていただきますので、その際はご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

○遊佐交通・物流連携担当局長

ただいまの件につきまして何かご質問等ございませんでしょうか。なければ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。以上をもちまして、平成30年度第2回北海道交通・物流連携会議を閉会いたします。本日は本当にありがとうございました。