

令和5年度 北海道交通・物流連携会議 議事録

日 時：令和5年7月24日（月）13:30～15:15

場 所：札幌ガーデンパレス 2階 丹頂

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 千葉局長）

ただ今から、令和5年度北海道交通物流連携会議を開催いたします。

本日はお忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。私は、道庁の総合政策部交通政策局長の千葉と申します。よろしくお願いいたします。

本日は限られた時間の中での進行となりますが、円滑な進行にご協力いただけますようよろしくお願いいたします。

それでは早速ですが、開催にあたりまして、道庁の宇野交通企画監から一言ご挨拶申し上げます。

2 挨拶

（北海道 宇野交通企画監）

皆様、交通企画監の宇野でございます。今日は暑い中、お集まりいただきありがとうございます。本日は岸座長はじめ、各関係機関の皆様、ご出席いただきましてありがとうございます。また日頃より、道の交通行政並びに交通物流関係の確保につきまして、皆様のご協力とご理解をいただいている事に関しまして、この場を借りて重ねてお礼申し上げたいと思います。

北海道内、加速する人口減少、それから高齢化の進行、加えましてウクライナ情勢にかかる燃料の高騰ということで、最近ガソリンが高くなってきてまいりまして、非常に交通事業者の皆様を取り巻いている環境が非常に厳しい状況にあるものと認識してございます。また、本年になりまして、インバウンドを始め、内外の人流が活発になり始めまして、最近では中国便など、国際線が相次いで再開するなど、本道の活性化に向けまして明るい話題があります。一方で、2024年問題を初めとするバスやトラックの運転手不足、グランドハンドリングの人材確保など、各分野に渡って人材不足への対応が急務になっていると考えております。

本日の会議ですが、本道を取り巻くこうした交通環境の変化に的確に対応するために令和3年3月に取りまとめました北海道交通政策総合指針重点戦略に関しまして、昨年度の取り組み結果と今年度の主な取り組みを報告し、現状と課題、それから今後の取り組みについてご意見をいただきたいという風に考えてございます。

また、令和4年の2月に札幌圏を中心としました大雪によります公共交通機関の輸送障害の検証に基づきまして、昨年冬期間における対応状況についてのご報告をさせていただきたいと考えてございます。道といたしましては、道民の皆様の暮らしや産業、経済活動を支える交通・物流ネットワークの構築に向けまして、地域や関係者の皆様の意見を踏まえながら課題解決に向けて一層の充実に取り組んで参りたいと考えておりますので、今後ともご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

本日は限られた時間ではございますが、今後の重点戦略の進め方などについて皆様からご意見を頂戴いたしますとともに、忌憚りの無い議論をさせていただきことお願いしまして、私からのご挨拶に代えさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

それではこの後の議事進行でございますが、本会議の開催要領第4に基づきまして、北海道大学大学院工学研究員の岸教授を座長としてご指名させていただいているところでございます。

それでは岸座長、よろしくお願いいたします。

(岸座長)

北海道大学の岸と申します。今年度から北海道交通物流連携会議の座長を仰せつかることになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

今、宇野交通企画監からお話がありましたとおり、2018年に策定した北海道交通政策総合指針、実際にそれを動かしていくという形で交通物流連携会議は立ち上がったと理解しておりますけれども、北海道の将来の交通を作っていくとかよりよくしていくというのは、ここに集まった皆さんがお互いにそれぞれの立場でご尽力いただくことや、あるいは、協力できる場所、連携できる場所をお互いに進めていくというところで初めて交通政策総合指針で目指していた2030年度の北海道新幹線開業時の北海道の交通のあるべき姿というものが人流・物流ともに実現するものだというふうに考えております。

この間、コロナによっていろんな問題がでてきて、やりたいこともできなかったですし、非常に経営的にも大きな打撃を受けた事業者さんも多くいる中で、ようやく今年コロナが開けたというところまではまだ言えませんが、色んなところでの元の生活が戻りつつある中で、それでは皆さんがこの先どういう風に進めていくかというところで、またそれはそれで恐らく色んな問題が顕在化しているのだと思います。

今日の会議では、後ほど皆さんから一言ずつコメントをいただきたいと思いますが、将来に向けて何を狙っているかということの他に、やはり現状こういうことが大変だということがあるかと思っておりますけれども、まずはそこを共有しながら、そしてこの先それを受けて私たちみんなで協力できる場所はどういうところがあるかということを実際に実現に向けて進めていければという風に考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

3 議 事

(1) 北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について

(2) 意見交換

(岸座長)

それでは議事に入ります。まずは1番目ですけれども、重点戦略の取り組みについてということで、事務局からご説明をお願いいたします。

(北海道総合政策部交通政策局 菅野交通企画課長)

交通企画課の菅野と申します。私から北海道交通政策総合指針重点戦略の取り組みにつきましてご説明させていただきます。

それでは資料1に基づきまして、重点戦略の取り組みについてご報告させていただきます。

まず1ページ目をご覧くださいと思います。指針策定の趣旨についてでございますが、交通政策総合指針は本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、関係者が共同して交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現することを目的に策定したところでございます。指針の性格と重点戦略の位置づけになりますが、効果的な施策の推進を図るため道の政策の基本的な方向を総合的に示す北海道総合計画の特定分野別計画に位置づけ、今後集中的に進める取り組みを重点戦略として設定したところでございます。戦略期間につきましては、2021年度から2025年度までと設定しております。

重点戦略のポイントとしましては、加速する人口減少、高齢化の進行によりまして、交通利用者の検証や人手・人材不足といった課題もありますことから、安定的な公共交通の維持確保が難しくなっているなかで、新型コロナウイルス感染症の影響も含めまして、今後人流・物流の変化にどう対応していくかが喫緊の課題となっているところでございます。こうした環境変化を踏まえながら、指針の目指す姿の位置づけに向けましては、コロナ禍により失われた交通需要を段階的に回復させる取り組みなどを着実に進めながら、利便性の向上や路線の最適化などを通じた地域交通の維持確保のために、交通事業者間で一層の連携を促す北海道型運輸連合の実現に向けて集中的に取り組むを進めていくこととしているところでございます。

北海道型運輸連合につきましては、最後のページに参考として資料を添付しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。

指針の全体像として右側の表をご覧くださいと思います。2030年頃の北海道交通の目指す姿としまして、世界を引きつけ地域の未来を作る交通ネットワークの実現のために、本道における交通ネットワークの現状と課題を踏まえながら重点戦略としてインバウンド加速化戦略、シームレス交通戦略など、3つの戦略を設定し、2025年度まで取り組むとしたところでございます。その取り組みにあたりましては、幹線、広域、生活圏の3つの階層を基本に、人・モノの動き、それから地域間の繋がりなどの観点から、道央・道南地域、道北地域、道東地域の3つの交通ネットワーク形成圏を設定し、交通事業者をはじめとした行政や関係団体と一体となって取り組みを進め、これらの各圏域間を有機的に結びつけながら、本道のさらなる発展を支えていくということにしています。最終的には北海道の交通の目指す姿を実現するために4つの基本方向に基づきまして、2030年度までの長期的な視点で施策の展開を図ることとしております。

次に2ページ目をご覧くださいと思います。これ以降、六つの重点戦略に沿いまして、令和4年度の取り組み結果と令和5年度の取り組み予定につきまして、主なものをまとめております。後ほどの意見交換でご出席の皆様から取り組みの補足や、連携事例など

をご発言いただきたいと考えておりますが、事務局からはこの取組につきましてご説明させていただきます。

それでは①シームレス交通戦略につきまして、利便性が高くストレスのない公共交通の実現を展開イメージとしまして、令和4年度の主な取り組み結果としましては、各事業者におきまして、キャッシュレス決済の導入に向けた環境作り、Maasにおける社会実装、自動運転実用化などの検討を進めたところでございます。

また、昨年の会議でご意見がありました圏域内でまとまりを作り、成果を広げていくという取り組みが重要という意見から、JRさんに実施した十勝地域と日高地域の旅客の促進を図るため、鉄道とバスを利用できる日勝半島物語きっぷを発売し、交通事業者と関係者が連携した圏域間で取り組みを実施したところでございます。

それから、全日空輸さんが提供する MaaS システムの空港アクセスナビと JR さんのエアポート指定席「u シート」の販売の連携により、交通事業者同士で利便性向上の取組が行われたところでございます。

また、道におきましても、公共交通の需要回復におきまして、ぐるっと北海道の取組や、広域的な公共交通の確保としまして、道内14地域で公共交通計画の策定の取組が進められ、昨年まで10地域の計画策定を行ったところでございます。

また、令和5年度の主な取り組み予定としましては、各団体、事業者さんによります、キャッシュレス決済、それから IT を活用した利便性の向上、取り組みを実施するとともに、道におきましても、交通事業者、その関係者によります地域公共交通計画に基づく取り組みを着実に推進し、シームレス交通の実現に向けた取り組みを進めることとしております。

次に3ページ目をご覧くださいと思います。②地域を支える人・モノ輸送戦略につきましては、人・モノサービスの一体的・効果的な仕組みを構築としまして、令和4年度の取り組み結果では、前年度に引き続きまして、バス協会によりますバス運転手確保に向けた合同採用説明会の開催、トラック協会さんでは、トラックドライバーの取引環境の改善や長時間労働の抑制の実現に向けて協議会の運営や実証事業などへの協力を進めているところでございます。

また、北海道通運業連合会さんでは、ドライバー不足への対応としてパレット化の推進の取組の検討を進めているところでございます。道におきましても、運輸局さんと連携しまして公共交通の維持、物流輸送の確保に向けまして、路線バスや都市間バス、タクシーなどによります貨客混載の取組を実施したところでございます。

令和5年の取組予定としましては、引き続きバス協会さんによります運転手確保に向けた取り組みの継続、北海道エアポートさんでは国際線の運航再開に伴います、グランドハンドリング対策の構築、北海道経済連合会さんでは道内物流事業者を対象とした人材不足や2024年問題の対策状況などに関する実態調査を実施するという取組を進めるとなっております。

また、道におきましても、地域におきまして、バス運行が厳しく移動手段の確保につきまして利用実態に応じた車両の小型化や乗り合いタクシーなどの検討に対する支援を行うとともに、バス運転手確保に向けた取り組みとしましては、ハローワークとの連携による合同就職相談会の開催、2024年問題によります人材不足の確保対策としましては、移住イ

ベントとの連携による首都圏での PR 事業の実施、さらには安定的かつ持続的な物流体制の確保に向けて、宅配便の再配達削減や、ラストワンマイル輸送における中継輸送の取り組み、そういったものを進めることとしております。

続きまして、4ページ目をご覧いただきたいと思います。③インバウンド加速化戦略についてでございます。リスク分散と新たな需要の獲得、サービス展開により持続性の確保を展開イメージとしまして、令和4年度の主な取り組み結果としましては、JRさんや北海道経済連合会さんによります世界遺産を活用したプロモーションも実施、アドベンチャートラベルワールドサミットに向けた取り組みなど、また、北海道観光振興機構さんが取り組む欧州や東南アジア市場などでのデジタルメディアを活用した情報発信事業の実施、さらに道では、コロナ過前に就航しておりました航空便の再会、及び地域就航のための誘致活動の実施、こういったものからインバウンド回復を見据えた取組が行われたところでございます。

令和5年度の主な取り組み予定としましては、インバウンドの回復により再び本格化する国際線の受け入れ体制の整備や外国人観光客の需要喪失など、JRさんではJTBさんと連携し団体臨時列車の運行や航空会社の連携によりフリーパスの販売の取り組みなどを進めたところでございます。

次、5ページ目をご覧いただきたいと思います。国際物流拡大戦略につきまして、貨物の集積と航空路、航路の充実による国際物流拠点の形成としまして、展開イメージとしましては、令和4年度の主な取り組み結果としまして、開発局さんにおきまして、苫小牧港や石狩湾新港などにおける国際物流ターミナル整備の継続、また、道におきましては、物流対策ワーキングにおきまして、本道と本州間における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討結果の報告、それから港湾で岸壁や荷役機器等の整備によるインフラ機能強化や、国内外のポートセールスなど、国際航路の就航促進に向けた取り組みの推進などを実施したところでございます。

令和5年度の主な取り組み予定につきましては、引き続き石狩湾新港などでの国際物流ターミナルの整備継続などをはじめ、港湾機能強化や道産食品の輸出拡大、物流施設の整備促進に向けた関係者間の連携による取り組みを推進することとしております。

次、6ページ目をご覧いただきたいと思います。⑤災害に強い交通戦略につきまして、災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現を展開イメージとしまして、各事業者における令和4年度の主な取り組み結果としましては、トラック協会さんでは有事の出勤要請に対応する組織体制の整備、それから支援物資輸送への人材育成の実施、北海道通運業連合会さんによる冬期雪害対策を踏まえたBCB対策の取り組みを実施、JRさんでは千歳線輸送障害におけるエアポートと空港連絡バスの連携強化、北海道エアポートさんでは大雪による空港での滞留者の対策検討としての連携会議の開催、北海道運輸局さんでは北海道旅の安全情報サイトの活用による災害情報の発信など、また、道では令和4年2月の大雪によります輸送障害につきまして、情報共有対応強化ワーキングによります輸送障害検証実施など、輸送障害に備えた取り組みを進めてきたところでございます。

令和5年度の主な取り組み予定におきましても引き続き大雪による輸送障害に備えるために、インバウンド回復を想定しまして災害時における国内外の観光客への対策として、事業者間における輸送連携の強化、各社訓練の継続、実際の輸送障害の取り組み評価など

を進めることとしております。なお、大雪による輸送障害につきましては後ほど情報共有対応強化ワーキンググループの取り組み状況によりご報告させていただきます。

最後の7ページ目をご覧くださいと思います。⑥ウィズコロナ戦略につきましては、感染症対策と公共交通利用の両立を展開イメージとしまして、令和4年度の主な取り組み結果としましては、バス協会さんによります感染症対策の導入促進に対する助成事業を実施、北海道ホテル旅館業組合さんによります感染症に係る業界ガイドラインの策定、広報周知、JRさんによります北海道 LOVE 6 日間周遊パスの販売など、「新北海道スタイル」に取り組む交通事業者によります利用促進として乗り放題乗車切符の販売などを実施してきたところでございます。令和5年度の主な取り組み予定につきましては、新型コロナウイルス感染症は5類に以降しましたが、引き続き非対面・非接触型サービスの推進などを行い、新たな日常生活を支えるデジタル化の積極活用を進めながら、今後も安心して利用できる公共交通へ取り組みを進めていくこととしています。簡単ではございますが事務局からの説明は以上となります。

(岸座長)

それでは今のご説明を踏まえまして、意見交換に移ります。

皆様から取り組みについてそれぞれの令和4年度の取り組み結果や令和5年度の取り組み予定ということで、事務局の方でまとめておりますけれども、これについての補足あるいは今後の連携した取り組みなどをご意見いただければというふうに考えております。

24名お一人ずつコメントをいただきたいと考えておまして、人数が多いので時間の都合もございますので、一人2分程度でご発言いただければと考えております。

まずは北海道バス協会様お願いいたします。

(北海道バス協会 加藤参与)

北海道バス協会の加藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私の方からは、今年度バス協会が予定しております重点戦略に関する取組についてお話しさせていただきます。まず1番は、シームレス交通戦略についてでございます。昨年度はコロナの影響で実施できませんでした。ICTいわゆる情報通信技術の利活用を図るため、バスロケーションシステムや乗り換え案内システムの普及に関する会議を今年度内に実施を予定しておまして、協会員の中で情報共有というものを行っていきたいと考えております。

次に2番の地域を支える人・モノ輸送戦略についてでございますが、最近マスコミにも多く取り上げていただいているところでございますが、バス業界におきまして乗務員不足は喫緊の課題でございます。その乗務員の確保対策としまして、道庁をはじめとしまして、関係機関と連携し会員事業者によります乗務員の採用条件などの情報提供、車両運転体験が行える合同採用説明会というものを昨年度に引き続き、今年度は9月の末に札幌運転免許試験場で開催する予定でございます。また併せて大型二種免許の取得促進に関する支援としまして、免許取得費用に対する助成にも取り組んでいきたいと思っております。

す。

最後に6番のウィズコロナ戦略でございますが、コロナの影響がようやく落ち着いてきた状況でございますが、マスクや消毒といった感染対策用品に対する助成事業も引き続き実施していきたいと思っております。

(北海道トラック協会 樋口専務理事)

北海道トラック協会、樋口と申します。

日頃から当協会に対しまして格別なご支援を賜りお礼申し上げます。私からはトラック協会に取り巻く状況についてお話をさせていただきます。

現在のトラック運送業界においては、新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化、ウクライナ情勢や原油価格高騰といった社会情勢により経営に大きな影響を受けております。来年の4月からは、トラックドライバーに対して時間外労働の上限規制が適用され、対策を講じなければ物流の停滞が懸念されるといういわゆる2024年問題が差し迫っており、この解決に向け早急に対応する必要があります。こうした中、6月20日、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」におきまして、物流革新に向けた政策パッケージが取りまとめられました。施策は商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容と大きく3つとなっており、今後法制化を含め確実に整備されていくものと思われま

す。また、6月14日には貨物自動車運送事業法が改正され、標準的運賃や荷主への働き方や要請が事実上無期限延長となり、政策パッケージの施策実現の後押しとなっております。7月21日には、施策パッケージの商慣習の見直しで上げられていたトラックGメンが創設されたことから、当協会としてもその働きに期待するとともに、行政に協力していきたいと考えております。

トラック協会といたしましても、物流を止めることのないように頑張っておりますが、皆さま方のさらなるご理解とご協力をいただきながら、魅力あるトラック協会を目指して参りたいと思っております。よろしくお願いたします。

重点戦略の中で、シームレス交通戦略のところに記載がある運行管理関係の助成の話なのですが、令和4年度は、セミナーについては2度開催いたしました。しかしながら、助成の申請についてはゼロ台と、これは機器自体がそんなに出ていなかったということでゼロ台なのですが、今年度につきましては来月セミナーを開催し、これまでのところIT点呼の機器について、45台の助成申請がありまして助成しております。45台というのは全国で1番多い台数となっております。以上でございます。

(北海道通運業連盟 加藤事務局長)

北海道通運業連盟の加藤でございます。通運業連盟の方から1点、資料の補足をさせていただきます。

3ページ目になりますが、地域を支える人・もの輸送戦略のところ、鉄道コンテナお試し輸送助成という取り組みをしております。上部団体の全国通運業連盟との連携の中で、鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトの促進を目的として実施しているものです。例

例えば新規獲得、パレット化などそういうような項目について鉄道輸送転換を目的とした試験輸送に対して8割の助成金を出すという仕組みでございます。昨年の実績としては、全国で661案件、北海道発の貨物輸送案件としては23件のご利用をいただいているところです。2024年問題を目前にしまして、トラックの中・長距離輸送が困難となっていく中、一つの受け皿として鉄道を選択していただくという呼び水になればと思います、本年度も利用拡大に取り組んで参りたいと思っております。

本州間の物流の話になりますが、先日、新聞やニュースで報道されておりましたが、本州と物流の大動脈であります函館―長万部間の貨物機能が維持される方向にあるというような報道がございました。業界としてはまずは胸をなで下ろしているところでございますけれども、今後どのような形で残っていくのか、コストはもちろんです、現在の機能や使い勝手、ダイヤも含めてどういうふうになっていくのか、ぜひ道内、全国の荷主さんの声が反映されるものになってほしいと願っております。この点につきましては、注視して参りたいと思っております。北海道通運業連盟からは以上です。

(北海道通運業連合会 岩渕事務局長)

北海道通運業連合会の岩渕でございます。よろしくお願いいたします。

令和4年度の取り組み結果という形で、連合会の方では、トラックドライバー不足の対応という形で、パレット化の推進ということをやっております。令和5年度も引き続きパレット化の推進に取り組むことにより、トラックドライバーの時間の関係、これの短縮に向けて取り組んでいくというのを引き続き行っていきたいと思っております。

続きまして、⑤災害に強い交通戦略の関係ですが、やはり2年前の札幌地区の大雪がございまして、そこでJR貨物の札幌貨物ターミナル駅が1週間運行できないような状況に陥りました。そこで通運業連合会とJR貨物様と打ち合わせを行い、札幌駅貨物ターミナル駅における雪害対策という形で取り組み一覧というものを作成することができました。これにより、各通運からも構内での協力等が出来る体制を進めております。昨年度はそのような大雪はなかったのですが、いつ起こりうるかわかりませんので、1度作成したものを、引き続き打ち合わせを行いながら新しい体制を進めていきたいと思っております。

当連合会としては、北海道はかなり広いという事で、札幌地区だけではなく線区別、函館本線・石北本線・石勝線とあるので、線区別のBCP対策の検証を進めていきたいと思っております。これは一つの例ですが、函館本線としますと、札幌―旭川間で、もし岩見沢や滝川が雪害の関係でストップする場合は冬期の間起きると想定しますと、その時列車が止まったことで輸送がストップすることを避ける為に、今JR貨物様と私どもがタッグを組んで、旭川から札幌までトラックによる臨時トラック代行輸送を行い、そして札幌貨物ターミナル駅からは列車が走っているので、そこから列車に積載して本州の方にコンテナを積載した列車を走らすというような方法を、そういう線区別の対応をBCPとして考えており、JR貨物さんとタッグを組みながら進めていきたいと思っております。それをする事により荷主への信頼回復を図れると思っておりますので、それはぜひ行いたいと思っております。

(北海道地区レンタカー協会連合会 佐藤会長代行)

北海道地区レンタカー協会連合会の佐藤でございます。いつも大変お世話になっております。

私の方からはレンタカー事業としての課題についてお話させていただきたいと思っております。まず、皆さん方の業界とほぼ同じでございますけれども、1番は人材不足に悩んでいるということでございまして、その解消にあたっては、店舗の統廃合、それから時間の短縮、それからITを使った無人貸し渡し等でこの難を乗り切ろうというふうに今頑張っているところでございます。

2つ目においては、重大事故の撲滅ということでございます。特に昨年の10月以降インパウンドのいわゆる国内規制が緩和された以降、確実に伸びてきておりまして、この1月から3月までの19年度比で言いますと93%まで戻っているという状況にあります。特に冬型の重大事故等について、今警察庁でお出しになっているDVDがございまして、そのDVDを北海道バージョンで作れないかどうか、道警本部を窓口にし、警察庁さんのほうにお願いする予定としております。

3つ目は、車の移動がなかなかできないと、運輸局さんはじめITを使ったいわゆる回送システム等々チャレンジをしてみましたが、なかなか思うような車両が移動できないということがございます。先程来、お話のとおり2024年問題ということからすると、ますます厳しくなるということからしまして我々は今オンライントラベルエージェントさんの協力を得ながら、車両が移動できないかどうか、この1年かけて作り上げていきたいと考えているところでございます。以上課題としての3点と、その対策についてお話をさせていただきました。

(北海道旅客船協会 坂口専務理事)

北海道旅客船協会の坂口と申します。皆様には大変お世話になっております。

私の方から発言させていただきますのは、資料2にありますとおり、地域を支える人・モノの部分で、取り組みを紹介させていただきたいと思っております。

北海道旅客船協会については、どの産業でも同様の課題となっていると思っておりますが、旅客船では船員不足が費用に深刻化しておりまして、現状では起こってはおりませんが、減便、さらには廃業に陥る可能性がある状況の事業者もおります。そのような中で、資料にも記載させていただいておりますが、人材確保の取り組みとして北海道運輸局様と事業への参画、または同等するものが多くを占めている形となりますが、取り組みを行っております。具体的には、進路を確定する時期となる中学生もしくは中学校の先生に対する海事講座、それと水産高校、海上技術短期大学校生に向けて企業説明会、こちらにつきましては先週実施されておりまして、企業様は約30社、学生が約70名の参加をいただいて説明会が実施されております。

その他には、水産高校と海上技術大学校の校長先生もしくは担当教諭の方に集まっていたいただき、意見交換をさせて頂いたりという取り組みを行っております。人材確保の部分については以上になりますが、本会議の位置づけにはなっておりませんが、知床の事故を踏

まえまして、それ以前より小型旅客船の安全確保の研修会等々を実施させていただいております。

最後に、これは交通政策局にお礼といいますか、交通企画課のホームページの方に私ども上部機関である日本旅客船協会の公認事業である御船印プロジェクトというものがあるのですが、そのページを設けていただいているということで、この場をお借り感謝申し上げます。

(北海道港運協会 北條専務理事)

北海道港運協会の北條でございます。どうぞよろしくお願いたします。

私ども北海道港運協会でございますけれども、港湾運送事業を行う事業の関係でございます。まして、海上輸送、陸上輸送を港湾を跨いで結節をするという形の事業になります。ですから、ここに書いてありますように毎年のような新たな取り組みというのは、日々の業務のなかではなかなかできないというのが現状でございますけれども、まずここで色々な取り組みをされているものを停滞させないと、港を使う場合については必ず停滞させないでシステムを動かしていくことが重要になるかと思っております。課題でございますけれども、やはり人材不足というのが顕著でございます。その中でも、物流の関係で北海道で伸びているのはコンテナ物流でございます。コンテナが使う作業というシステムがございますけれども、ここの中を国の援助をもらいながらトレーナーの自動化と言う形で進めているところがございます。これは3年計画の中で、今までプロの熟練の職人・運転手、職人の関係が動いていたものを自動車トラックメーカーの協力と言う形でコンテナターミナルのシステム自体をある程度補助できないかという形の中で今進めているところでございます。物流の関係でいきますと、今月の頭に名古屋港でシステム障害ということで、2日ほど名古屋港の物流が止まりました。約1万6千個のコンテナが止まり、物流自体が全部停滞したという形になります。このような形は北海道ではあそこまでのシステムは構築されていないですけれども、リスク管理という形の中、また、先ほどからお話しております人材による不足の関係、この2つを北海道港運協会としての課題として捉え、皆様の団体で進める取り組みの環境をいかにスムーズに協力できるかと考えておりますので、これからもどうぞよろしくお願いたしたいと思っております。以上でございます。

(北海道船主協会連合会 武永会長)

連合会の武永でございます。当連合会におきましては、船会社の基本であります安全運行はもちろんの事なのですが、先ほどお話しがでておりますトラックドライバーの労働上限規制いわゆる2024年問題。また、世界的な要請に対する環境への対応の問題。加えまして、内港の船員の高齢化の問題。後は先ほど出ておりましたが、新幹線の札幌延伸の問題というところの問題に対応していかなければならないということで、色々と話し合っております。

その一環としまして、秋から室蘭と青森を繋ぐ津軽海峡フェリーさんによる新規航路の開設、また、25年には、商船三井フェリーさんによるLNG船のフェリー就航というよう

なことで、様々な取り組みをしているところです。このような交通・物流連携会議という大変重要なことだと認識をしております、北海道を支える物流の重要なインフラだと思っておりますので、皆様関係の団体、または、トラック、鉄道、航空会社さまと一緒に重要なインフラを担える一役としてしっかりと責任を果たしてまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導とご鞭撻を賜りますようお願いをしまして私の報告とさせていただきます。ありがとうございます。

(北海道旅客鉄道株式会社 山田執行役員総合企画本部副本部長)

JR 北海道の山田でございます。日頃は皆様にも業務に対するご理解とご協力を賜りましてありがとうございます。最近の状況を踏まえまして補足させていただければと思います。

当社におきましても、コロナの影響を大きく受けておりますが、5月8日の5類扱いになることを受けて、JRのご利用につきましてもかなり回復基調にあるという状況でございます。ただ一方で、なかなか道内の特急列車の利用というのは、コロナ前の水準から大きく離れている状況にありまして、やはりリモート会議の定着ですとか、生活様式の変化というところが大きく影響を受けているのかなというふうに思いますので、今後そういった道内の特急列車は、そういった変化にどう対応していくかということが非常に重要なのかなと思っております。また、インバウンドにつきましても大きく回復しておりまして、当社の道内完結のフリーパスについても、かなりコロナ前の水準まで戻ってきている状況です。今後、7月には中国便の再開を踏まえると、今後もインバウンドについては戻ってくるのかなというふうに思っております。

一方で、今後を踏まえていくと、先ほどもありましたアドベンチャートラベルワールドサミットを契機に、インバウンドの方々の長期滞在、あるいは富裕層の方々に、どうやって鉄道を利用して頂くかという観点も非常に重要かと思っております。そういった方に利用していただけるようなフリーパスの設定といったことも検討していかなければと考えております。

また、札幌圏につきましても、ご承知のとおり北広島のFビレッジが開業いたしまして、千歳線についてはかなりご利用が増えているという状況にあります。開幕当初は北広島駅から球場までかなり混雑しご利用しづらいという状況もありましたが、その後、少し落ちついていると共に、先週7/21からはFビレッジシャトルバスにおきましても、JR西日本さんの簡易型決済端末が導入され、Kitacaを含めた交通系ICカードが利用できるようになりました。そういう意味では、よりシームレスに移動できるようになったのかなというふうに思っております。

Kitacaにつきましても、来年の春に函館エリアと旭川エリアにエリアを拡大する計画になっており、よりシームレスな移動の実現に向けて取り組んでいきたいという風に思っております。

災害に強い交通戦略ということで後ほど報告もあるかと思うのですが、昨年2月に札幌圏、千歳圏で記録的な豪雪となり、当社におきましても1週間にわたり列車を運休させることとなり、大変ご迷惑をおかけしました。これを踏まえて、国と北海道さんにご協力をいただきまして、各種施策を取り組んでまいりました。令和4年度の冬期につきましても、

比較的、集中した降雪というのがなかったのも、お客様を列車の中に閉じ込めるといった事態が無く過ごすことができましたが、今後も引き続きしっかりと対策を取り組んでいきたいと思っておりますし、お客様へのより分かりやすい事前のご案内ということにもしっかりと取り組んでいく必要があると思っております。当社の計画運休の考え方についても、しっかりご理解いただく必要があるのかなと思っておりますし、さらに北海道エアポート様、空港連絡バス事業者様と、見込み情報の提供、連携強化を今後しっかりと取り組んでいきたいと考えております。以上です。

(全日本空輸株式会社 田部札幌支店長)

いつもお世話になっております。全日空の田部と申します。3点お話をさせていただきます。

1点目は、人材の話でどこの業界も人材不足というお話で、ご多分に漏れず航空業界も人材が不足しております。今のご時世はなかなか、困っているのですけれども、将来の人材の獲得に向けて航空にもう一度興味を持っていただく取り組みを地道にやるしかないかなという風に思っております。8月にJRさんと仕事発見ツアーということで、お互いの作業所へ行ってもらうということをやりますし、そのことで若い世代に航空に興味を持っていただくにはどうしたらいいかというのが今の課題です。

2つ目、ぐるっと北海道、昨年ご協力頂きありがとうございました。道内運賃、道内便、道内空港路線便の運賃をかけたのですけれども、非常に効果がありまして、コロナ過においても18年度、19年度を超えてくるような数字を残しているのも道内航空便のポテンシャルはあるのだと会社としては認識しましたし、今言われた人材不足とか高齢化、後は人口減少といった中で、道内航空路線はまだまだ頑張らなくてはいけないのだと今回改めて痛感しましたので、今後とも色々考えてまいりたいと思っております。

最後は2ページにあります、MaaSの話です。これもJRさんとやっておりますが、空港アクセスナビと言われるMaaSと、今のところ、快速エアポートのuシートの指定券をウェブの中で一括して購入できるというようなMaaSを始めています。道内の特急列車については、今後順次拡大していけないかと目論んでいますし、まだまだ課題は多いのですけれども、これを進めてまいりたいのと、一方で障害者の皆様に向けたユニバーサルMaaSというのを我々やっています。これはポチッと一括手配すると例えば羽田空港までの鉄道と我々飛行機と千歳空港に着いた後のJRさんと、全部手配が終わる。今までは車椅子のお客様は一つ一つ手配しなくてはいけなかったのですけれども、そんなこともできるようにしたいと思っておりますし、現在札幌市と実証実験が終わりまして、今月19日から実装が始まっていますが、地図のユニバーサルマップを月1回ずつやるみたいなことをやっていこうということと、旭川の方でも同じようにユニバーサルMaaSやらしていただいておりますので、そちらの方対応していきたい。これは結局事業者側にとっては、人員の削減になるので、お客様にとっても事業者にとってもいい話だということで、これも進めてまいりたいと思っておりますので、今後とも引き続きご協力賜ればと思います。以上です。

(日本航空株式会社北海道支社 今尾企画総務部長)

いつもお世話になっております。日本航空北海道支社企画総合部長の今尾と申します。先月6月から着任いたしまして、北海道は初めてでございますので、ぜひ皆様に色々と教えていただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

私の方からは、簡単に近況のご報告と対策、課題の部分をお話させていただければと思います。近況のお客様の状況ですけれども、先ほどJRさんからお話がありましたけれども、やはり5月にコロナが5類に変わったことに伴い、急激にお客様の足が伸びてきていると思っております。6月のお客様の数でいいますと、弊社のお客様の北海道発着の旅客数ですが、コロナ前の19年度対比で96%くらいまで戻ってきております。100%届いていないのですが、飛行機の小型化もありまして実際供給自体は92.3%と絞っておりますので、搭乗率でいうと現在は86.5%、19年度が83%くらいでしたので、3%くらい高くなってきているというような状況になりまして、お客様の数は確実にコロナ前に近いところまで戻ってきているかと思っております。国内線に目を向けますと、先ほどテレワークが進んでいるということもありましたが、なかなかビジネス需要は戻ってきていないのですが、観光需要は確実に戻ってきております。国際線に関しましては、日本発がなかなか弱いところがあるのですが、インバウンドに関しては欧米中心にかなり戻ってきておりまして、それに対する受け入れ体制をきちんとやっていかななくてはならないと思っております。

そういった意味では、課題のところでも3ページ目に書いていただいております国際線の運航再開に伴うグランドハンドリング体制の構築と受け入れ環境の整備というところです。人材をいかに確保していくかというのは我々も課題としていまして、幸いにコロナになった時に弊社としましては雇用を守るということを積極的に発信をして、なんとか人材の確保はできてはいるのですが、ただどうしても自然減耗というところで、追いついていないところもございますので、そこは既卒採用等しっかり対応していくことでグランドハンドリング体制、インバウンドが伸びてきても対応できるようにやっていきたいと思っております。その中で大学側とも連携をさせていただいております。今月頭に北大さんの方でSDGsに関するワークショップなんかも合同でさせていただいて、航空業界に対する魅力、航空だけではなく色んな取り組みをしていることを伝えて、なんとか人材確保に繋げようということで取り組みをしております。人流・物流の活性化のためにこれからも皆様と取組させていただければと思っておりますのでどうぞよろしくお願い致します。

(北海道エアポート株式会社 河口交通対策部長)

北海道エアポートの河口でございます。皆様には日頃より大変お世話になっております。私の方からは2点話をさせていただければと思います。

まず1点目は、地域を支える人・モノ輸送戦略の部分につきましてですが、やはり今までの話の中にも出ておりますが、人材確保をどうしていくのかというのは空港においての課題になっておりまして、昨年度におきましては、新千歳空港での採用拡大ということを目指して就職セミナーや体験イベントといったような事を実施してまいりました。また、空港の合同の採用ホームページというのを立ち上げまして、こちらの方を活用していると

いうことをごさいます。ただ、引き続き人材不足というのは解消できているわけではございませんので、今年度につきましては、特に先ほどお話しもありましたが国際線の運航の再開が加速してまいりますので、グランドハンドリング体制の構築等受け入れ環境の段階的整備というのは続けて実施していきたいと考えております。

2点目につきましては、災害に強い交通戦略の部分ですけれども、昨年度運輸局さんと共同で実施しております大雪等による新千歳空港滞留者解消連携会議において、滞留者解消に向けた具体策を冬の前までに策定致しまして、こちら準備を行ってまいりました。幸いにも昨年度の冬につきましては、大きな雪の影響というのがありませんでしたので、立てた具体策を実行するということがないものもありましたが、特に情報共有の部分では、JRさんとの連携ですとか、そういった部分では大きな成果が得られたのではないかと考えております。引き続き今年度以降につきましても、大雪の影響が出ることは考えられますので、滞留者解消連携会議を通じまして、課題については解決をした上で冬を迎えたいと考えております。この6月にも会議の方を実施しております、現状課題となっている札幌側のバスターミナルの混雑という問題があるのですが、こちらについてこの冬までに解消して、さらに訓練し、備えていきたいと考えております。私からは以上になります。

(東日本高速道路株式会社北海道支社 宮本総合企画部長)

東日本高速道路北海道支社総合企画部宮本と申します。皆様、大変いつもお世話になっております。よろしく願いいたします。

コロナ後のご利用ということで、話の流れでありますので、高速道路の関係を申し上げておきますと、普通車で95%くらいになります。令和元年比です。大型車は100%を超えているということで、推測の域を出ませんけれども、2024年問題に対する対応などをお考えになってご利用いただいているのかなということを考えていたりしています。

インバウンドに関しては、ざっくりですが7割くらいかなということで、これは北海道さんの統計ですとか、インバウンドは7割くらいというような見立てと概ね一致しているところと捉えております。

弊社の取り組みの方の話になりますけれども、まず一つ目に関しましては、ご説明いただいた資料の1枚目ですとか、①の内容に絡むと思うのですが、交通ネットワークについてございまして、弊社に関しましては高速道路ネットワークということになりますので、その強化ということになります。今弊社で取り組んでいるのは、まずは道東道の4車線化ということで、十勝清水を起点にし、西の方に向かって工事を進めているところございまして、今十勝清水とトマムのインターの間、日勝峠に入るところのトンネルの掘削を実施している状況になっております。

③のインバウンドの方になりますけれども、弊社でインバウンドの外国人のレンタカー利用者向けに、乗り降り自由なパスを出しております、これを使うことで、外国の方が料金所の煩わしさなど、割安な価格でご利用いただけるというものを日取りの関係で販売しております。この販売につきましては、外国人の方はレンタカーをご利用いただくことを前提としておりますので、これにあたりましては、レンタカー協会連合会さまのご協力、連携いただいているところがございまして、この場を借りて改めてお礼申し上げたいと

思います。

また、国内向けでございますけれども、道トクフリーパスというのを出しておまして、これはマイカーでもレンタカーでも使えるものでございます。これら2つのものについてはまだまだ認知度が不足していると考えておりますので、シームレスにご利用いただくようなところにも寄与すると考えておりますので認知度の向上に努めて参りたいと考えております。

また今年度、以前取り組みはあったのですが、一時期休止していたのですが、フェリー業界の方との一体利用ということですか、ホテルとの一体利用で、普通の企画割引よりも若干お安く使えてセットで提供できるというようなものを企画しておまして、既に提供開始しております。これについても北海道の中で連携先を広げてまいりたいと考えております。

最後に⑤の災害に関してなのですが、弊社はやはり道路ということで、冬期の交通確保が至上命令※だと思っております。そういう中にありましても、一冬通しますと通行止めとかやらずおえないのもあり、そこはお詫び申し上げます。認識としましては、冬期の交通確保をなるべくすることで、道内の物流に少しでも貢献したいと考えております。札幌市内の区間のもとより、札幌南と千歳の間が特に最重要区間と弊社でも位置づけております。そこで元々除雪の体制については特別な体制を引いているのですけれども、令和4年、令和3年の関係を受けまして、令和4年からはさらに強化した形で、札幌南と千歳の対応にあっているという状況でございます。さらに、昨シーズンでございますけれども、札幌道と一般国道、札幌一小樽間の国道両方が雪で通行止めになるという事象が発生しておりますので、この地点の交通が閉塞するということに関しては新たな天候のリスクと捉えております。なので開発局さん、道さんと、さらに日頃連携させていただいているのですが、その連携をさらに密にさせていただいて、次の冬のオペレーションにあたってまいりたいと考えております。以上です。

(日本貨物鉄道株式会社 安田執行役員北海道支社長)

JR 貨物北海道支社長の安田でございます。皆様におかれましては、日頃より貨物鉄道輸送へのご支援、ご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。弊社としては、2番の地域を支える人・モノ輸送戦略、それから5番の災害に強い交通戦略に関わっております。

カーボンニュートラルへの取り組みや、物流の2024年問題が喫緊の課題であり、課題の解決を可能とする貨物鉄道輸送に対する期待が大きいと感じております。特に北海道においては、北海道から本州へは農産物を供給する食糧安定供給の視点からのライフラインとして、また、本州から北海道へは宅配便や食料工業品などの生活必需品を供給するライフラインとして、それぞれ年間約200万トンの輸送を担っております。また、広大な北海道では道内の都市間においても中長距離輸送となるため、運転手1人でトラック50台分輸送できる高い労働生産性や、CO2 排出量がトラックの11分の1である高い環境特性を持つ貨物鉄道輸送の果たす役割は今後さらに大きくなっていくと考えております。こうした役割を果たすためにも、函館一長万部間のいわゆる海線が重要となります。物流はネットワークが要であり、海線は北海道経済や道民の皆さんにとって極めて重要な役割を

果たしてきているということに関係者間で確認し、こうした機能を今後どのように確保していくべきかという観点から、現在議論を進めているところです。

今後につきましては、先ほど通運業連盟、通運業連合会からもお話がありましたが、災害時のBCB対策、予防保全施策による信頼性の向上に努めるとともに、リードタイムの緩和、パレチゼーションの推進、そして貨物駅においてトラックから積み替えを行う施設を充実させるなど、貨物鉄道輸送の使いやすさの向上に務めることで持続可能な物流体制の構築に繋げてまいりたいと思います。2024年度が直前に迫っており、色々と引き合いや相談が増えてきています。関係の皆様との連携をさらに深めてまいりたいと考えておりますので、引き続き皆さま方からのご支援とご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

最後に、北海道運輸局さま、それから札幌地区トラック協会さまと連携して、大学生を対象にした物流施設体験会を今月8日に、白石区にある札幌貨物ターミナル駅で実施いたしました。同駅は、全国140カ所あるコンテナ駅の中で、東京貨物ターミナル駅に次ぐ2番目に扱ひ量の多い駅でありまして、24時間365日稼働している道内の物流拠点です。昨年の見学会の参加者から弊社に入社した学生もおりまして、人材の確保という意味では非常に効果が出ていると思うので、こうした取り組みも継続して実施していきたいと考えております。

(北海道経済連合会 中村部長)

北海道経済連合会の中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

北海道経済連合会では、北海道の物流の課題解決に向けてこれまでも様々な取り組みを行ってまいりました。近年の物流を取り巻く環境の変化と、物流DXの進行を踏まえまして、今後の道内物流の効率化に資する本州を含めた先進事例についてヒアリング調査を行い、今後の対応と取り組み方法について検証を行っております。この報告書が本年3月にまとまりまして、当会のホームページで公開しておりますので、お知らせの方をさせていただきたいと思っております。引き続き物流の多くの課題につきましては、北海道交通政策総合指針を踏まえつつ、関係する団体等の皆様と連携をしながら、北海道の発展のために取り組んで参りたいと考えております。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

(北海道商工会議所連合会 立藤政策企画部次長)

北海道商工会議所連合会の立藤と申します。大変お世話になっております。本連合会は4月に体制が変わりまして、私もこういった会議に初めて出席させていただいて、各業界団体様から貴重な情報をいただきまして、大変勉強になります。ありがとうございます。

私の方から、商工会議所関連で1点ということでございまして、7月1日に全道の商工会議所は42ありますが、その会議所が一同に集う全道商工会議所大会が苫小牧で約300名集まりまして決議がございました。先週の木曜日の7月20日に、その決議事項を持って東京に要望に行きました。12商工会議所の会頭もご参加いただきまして、商工会議所ですので中小企業対策ですとかがメインではあるのですが、道路のインフラ整備ですとか、社会資本整備の部分について、国土交通省さんのお伺いをしたところでございます。

道路局丹羽局長様にお会いできまして、鉄道局は村田局長、航空局は蔵持ネットワーク部長様にお会いすることができました。あと、橋本北海道局長にもお会いしております。それでは道路局でしたら予算の確保ですとか、高速道路の早期開通、鉄道局さんには JR 様への継続的支援ですとか新千歳空港のスルー化、新幹線の一日も早い開業、航空局さんでしたら、道内 13 空港の維持存続、ネットワークの拡大、丘珠空港の滑走路延長、みたいなものを要望してまいったところでございます。引き続きよろしく申し上げます。

(日本旅行業協会北海道支部 秋野事務局長)

日本旅行業協会北海道事務局の秋野と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。当協会の方からは 2 点。近況報告ということでお話をさせていただきます。

他の方からもお話があったとおり、当協会でも人材不足・人手不足というのが深刻になっております。5 月 8 日に新型コロナウイルス感染症の位置づけが 5 類に変わったと思うのですが、それ以降、急激に経済が回り出したというところもありまして、人材不足が懸念されております。特に地方支店を持っている会社さんは特に深刻でして、インバウンドの部分も、もう 3 年くらい来ていなかったの、当然急に人が必要だと言っても中々いないといったところで聞いております。

もう一つも、皆さんとほぼ同じだと思うのですが、2024 年のバス問題になっております。教育旅行・団体旅行が回り出したということで、バスが足りていないというところは皆様共通認識だと思っておりますが、当協会におきましてはガイドの部分についても人が足りていないと聞いております。今年の冬にも沢山きて、一旦飛行機もおさまっていたと思いますが、この 7 月から中国線が復帰しております。また、8 月からタイ航空が再会ということで、昨年より以上に今年についてはインバウンドがかなり期待されているというところがありまして、ますますバスが不足するのではないかと危惧しております。会員方から聞いたところによりますと、この冬にバスの手配ができないといったところで嘆いているとも聞いていますので、なんとかしなくてはならないと思っております。

最後になりますけれども、当協会につきましては、北海道並びに北海道観光振興機構と連携しまして、グランドハンドリングの問題等もあると思うのですが、路線維持また相互送客の目的としまして、インバウンドの取り組みを行いまして、観光客の拡大に努めていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。以上でございます。

(北海道ホテル旅館生活衛生同業組合 西海理事長)

私ども宿泊業は「交通」という分野についての施策は特別ない訳ですが、「流通」分野については日頃よりご出席の皆様方の業界に大変お世話になっております。宿泊・観光されるお客様のご送客を始め、食材を含めた物の輸送に関しても大変関係が深く、改めてお礼を申し上げる次第です。

人流という観点で申し上げますと、私共の業界は特に意識する必要があります。国内・外のお客様の急激な増加に伴い受入れ体制の変化が生じております。ホテルによっては自動チェックイン方式や、食事提供後の下膳（食器を下げる）用のロボットの導入など、か

つてとは少し違った対応をしなければならない現実があります。これは全て、人手不足によるものであるかと思えます。この事がお客様の評価としてどうなるか少し心配な所ではありますが、最善を尽くす必要があります。

交通・物流問題とはかけ離れますが、業界として取り上げている大きな問題のひとつとして「LGBT」の対応があります。入浴やトイレの利用に関する対応のあり方や、そういう方々への理解を求めていく事も必要であると考えます。

尚、人手不足への対応策として、外国人雇用については入国審査に時間（日数）がかかり過ぎている感がありますので、関係機関のご理解をいただきたいと思えます。以上でございます。

（ホクレン農業協同組合連合会 今成代表理事常務）

ホクレンの今成でございます。いつもお世話になっております。

私からは、重点戦略に書かれております地域を支える人・モノ輸送戦略の中で、一貫パレチゼーションの輸送の拡大、それから産地消費地の保管倉庫の活用による輸送の平準化、継続という形で、今の取り組みの状況についてご説明させていただきたいと思えます。農畜産物をご存じのとおり、バラ積みバラ降ろしという重労働かつ、9月からものが取れ出す季節波動がある。それから北海道で取れた物は、多くは本州に運ばないといけないという長距離問題、長時間輸送という問題がございます。その対策の一環として、ここに書かれております一貫パレチゼーションの拡充に今勤めておりまして、タマネギ、馬鈴薯のパレチゼーションについては相当量進んできたのですが、さらに米、でんぷんと、品目を少しずつ拡充しているのが現状でございます。それから季節波動、出来秋に取れて、1年をとおして売っていかなくてはいけないという中で、いかに荷物を平準化していくという部分につきましては、CH貯蔵（低酸素高二酸化炭素）の状態に倉庫の中をしまして、いもやタマネギを冬眠状態にして、平準化して出荷できるようにする。それからでんぷんや米などの、元々長期保存が可能な農畜産物については、できあがってきましてらどんどん消費地の倉庫に移動していくというような対応で取り組んでございます。それから長距離輸送、長時間運行につきましては、トラックでの長距離輸送を道内の乳牛に食べさせる餌なのですが、こういうものも含めて今現在 JR 輸送に一部切り替えております。それから長時間運行の削減につきましては、道内の原料てんさいの輸送であったり、北海道で生まれた家畜を道外に運んでいく時に、道内道外で中継拠点を設けまして、そこで一旦止め置いて、そこからさらにまた別のトラックが運んでいくというような形で、中継拠点を設けるといふ取り組みを進めてございます。

続きまして、大きく2つ目の取り組みといたしまして、今年取り組もうとしている問題といたしましては、先ほどもお話が出ていましたが、政府において2024年問題に取り組むべく、荷主への規制と消費者への行動変異を促す物流改革に掛かる政策パッケージ、これは5月に発表されました。コロナ禍で、自主行動計画を作りなさいという部分がございます。私どもしっかりといたしましては、安定輸送力を確保するためには、我々荷主の努力というものも必要と考えておりまして、現在国から求められております自主行動計画への対応をしながら、10年後をイメージした持続可能な体制に取り組んでいきたいと

考えてございます。

最後になります、これも皆様からお話が出ていて重複して大変申し訳ございませんが、やはり北海道の農畜産物の大部分を本州に運んでいると言いましたけれども、その内の約3割というのが JR 貨物で輸送していただいております。鉄道の維持を基本とした流通体制というのがどうしても今後必要であるという考えでございまして、やはりこれは農畜産物を我々が出すというのもございますけれども、本州から北海道に入ってくる生活物資を安定的に供給いただく観点からも、やはり貨物列車が重要が重要と考えております。現在4社協議されており、一定の方向性が出たと報道ではお聞きしてございますけれども、この議論の結果、その後の方向性に注目しながら我々としても貨物鉄道輸送の維持に向けてしっかり今後もやっていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。私からは以上でございます。

(北海道運輸局交通政策部 久原次長)

北海道運輸局交通政策部久原と申します。よろしく願いいたします。

2 ページ以降でございますが、昨年度私ども交通関係の取り組みにつきましては、その前年度に実施しました道東各空港からの2次交通の利用促進につきまして、十勝、旭川、紋別というふうに広げて実証しておりました。前年度につきましては、コロナ禍の移動自粛もありましたので、単純に比較はできないといたしましても、インバウンドの回復に向けまして、多言語のサイトを開設するなど、利用者としてはかなり増加したのかと思っております。また、今年度につきましては、パークアンドバスライドを導入するような形で、ニセコエリアでの交通アクセスの混雑緩和についての施策ですとか、天売焼尻、奥尻、利尻礼文等の離島に関しての生活航路の維持につきましての調査を行っていく予定でございます。

物流関係につきましては、人材確保の観点ですとか、物流についての理解を深めていただくために、物流施設体験会を昨年に続いて行っております。ご協力いただきました企業様からはその体験会で参加した大学生の方がこの春卒業されて、その企業に就職をされたというご報告もいただいているところでございます。また、2024年問題に直面しているところでございますが、この4月には宅配便などの再配達削減キャンペーンを行いまして、利用者に対する周知を行う為に各自治体さんの方で発行されている広報誌などに掲載依頼しております。観光関係につきましては、インバウンド需要の拡大に向けまして、来訪された方に対し、旅の安全情報を通じまして万が一の災害時の情報ですとか、新千歳空港でのアクセス運休時における対応につきましても、北海道エアポートさんをはじめ、関係者と連携をして非常時の対策について調整・検討を行っております。私からは以上でございます。

(北海道開発局開発監理部開発調整課 島山開発専門官)

北海道開発局の島山と申します。どうぞよろしく願いいたします。

北海道開発局の令和5年度の主な取組予定ですが、物流についてご説明したいと思いま

す。3 ページ目②人・モノ輸送戦略の令和5年度取組予定欄に「中継輸送拠点の実装に向けた拠点の選定やマッチングシステムについて検討」ということで記載されております。北海道開発局では生産空間の維持発展を目指し、名寄地域において圏域の関係者、物流事業者と連携して中継輸送等の実証実験に取り組み、生産空間における持続可能な物流システムの実装に向けた仕組み作りの検討を行っております。令和5年3月には、物流事業者、行政、学識経験者、地域が一丸となって取り組む枠組みとして、共同輸送・中継輸送実装研究会を設立しております。今年7月10日には、第1回目の会合を旭川で行いまして、共同輸送・中継輸送における場所やマッチングの具体的な仕組みの検討などを行っているところでございます。また、実証実験としましては、今年度後志地域において中継輸送の実証実験を予定しているところでございます。引き続き皆様のご協力をいただきながら、事業を推進してまいりたいと思っておりますので、どうぞご協力をお願いいたします。以上です。

(東京航空局新千歳空港事務所 祖父江総務部長)

東京航空局新千歳空港事務所の祖父江でございます。

私の方からは、空港業務の人材確保にいて1点ご報告させていただきたいと思っております。空港業務、特に航空機の地上支援を行うグランドハンドリング、また、保安検査場での保安検査業務の人材について、なかなかコロナ禍を経て人材が戻ってこないということです。これにつきましては、北海道のみならず全国的な傾向でございますので、国土交通本省の航空局において持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会というものを立ち上げまして、先月中旬の取りまとめを行いました。この取りまとめの内容につきましてざっくり言いますと、時間軸短期・中期・長期を意識した時間軸、また、空港の規模と立地を意識した課題について今後取り組む方向性についてまとめたものでございます。こうしたことを受けまして、航空局におきまして、各空港業務の方で行っております先端技術を活用した業務の省力化、効率化の取り組みについて、補助金を出していくところでございます。また、新千歳空港におきましては、地上支援業務対策ワーキングというのを立ち上げました。これについては、グランドハンドリングワーキングですけれども、北海道エアポートさんが中心となりまして立ち上げ、空港全体としての課題の取り組みということで、先ほどありました就職セミナーの実施等を行っているところでございます。私の方からは以上でございます。

(札幌管区气象台総務部 今野防災調整官)

札幌管区气象台で防災調整官をしております今野と申します。いつも気象情報をご利用いただいていると思っております。ありがとうございます。

气象台は、ハード整備等ありませんけれども、今日の資料でいくと6ページの災害に強い交通戦略というところで、昨年度と同様なのですが、情報の活用の促進というところで、今年度には書いておりませんが、ここを中心に組みんでいきたいと思っております。我々の気象情報は、道民の皆様の生活の安全や安心のため、また今日お集まりの交通物流関

係の皆様、観光・旅行業の皆様にきちっと使っていただいて、どちらかという下支えをするような立場にあるのかなと思っております。気象庁全体としましては、西日本の線状降水帯をはじめとした各種情報の改善、それから予測の精度向上にあたっておまして、今年の5月からは線状降水帯の発表時間を実況をベースに出していたのですが、最新の予測技術を活用しまして、30分前倒して早く発表するということになりました。令和11年までを目標にしまして、時間をもっと早く、それからエリアを市町村単位で発表できるように情報の改善に努めているところであります。今年度につきましては、気象庁全体として情報改善に取り組む一方で、これらの情報を有効に活用していただく為に、先程北海道運輸局さんからお話がありましたとおり、旅の安全情報での情報発信を確実にやっていく。それから先月同じく北海道運輸局さんで開催されました運輸防災マネジメントセミナー・ワークショップ、事業者の皆様への気象に関するお話をしたところです。秋以降になりましたら、関係機関が主体になりますが、防災訓練ですとか各種講演会も多数入ってくるのかなと思います。そういう中で、我々が発表している情報の解説、あるいは、理解を深めるための取り組みをなお一層進めていきたいと思っております。

最近、地震や津波が話題になることが多いですが、ご存じの方も多しとおおり北海道南西沖地震からちょうど30年、十勝沖地震から20年というにあたりまして、これを機会に我々気象台では、今年の10月1日に地震と津波に関しての講演会を企画しております。特に一般対象ですとか、一部の方を対象にということではなく、今回お集まりの皆様も含めまして広く聞いていただければと思います。10月1日14時から予定しております、場所は北大の学术交流会館で行います。オンラインの方では300名まで申し込みできるようにしておりますので、お時間がありましたらぜひ参加いただければと思います。また事業者の皆様、関係の皆様からも、気象に関しての話題提供ですとか、話をしてほしいということがありましたら積極的に関わっていききたいと思っております。引き続きよろしくお願い致します。気象台からは以上です。

(札幌市まちづくり政策局総合交通計画部 小仲交通計画課長)

札幌市の小仲と申します。日頃から皆様には大変お世話になっております。私から2点お話させていただきます。

1点目でございますが、①シームレス交通戦略に関することでございます。北海道新幹線札幌開業を見据え、札幌市では国と一緒に都心アクセス道路の整備推進、また、札幌駅交通ターミナルの検討、こういった取り組みを進めているところでございます。今後も、本日お集まりの関係機関の皆様と連携のもと、本市の交通の円滑化や、札幌と道内各地を結ぶための交通機関の整備、こういったものを着実に進めてまいりたいと考えております。

もう1点は、公共交通ネットワークに関する取り組みでございます。昨年11月に札幌市公共交通協議会というものを設立し、市民の生活に必要な旅客輸送の確保や、地域の実情に即した輸送サービスの実現、こういったものに向けまして、関係機関の皆様と協議を始めさせているところでございまして、地域公共交通計画来年度の策定を目指しているところでございます。また、昨年11月から手稲区にてデマンド交通の実証実験「チョイソコていね」というものをはじめており、今年度末までの実施を予定しております。AIを活用し

たデマンド交通により、利用目的などの分析を行い、地域にあった生活交通のあり方、こういったものを検討するほか、利便性向上にかかる効果や利用者の受け止めの状況などを検証しながら、持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討を進めてまいります。以上2点でございます。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

(岸座長)

まとめるといことはなかなか難しいのですが、一番多く出てきたキーワードが人材不足とか人手不足、人材確保というところが、いろんな主体の皆さんで取り組みをされているということが印象的だったということで、これはコロナ禍ということで、手放さなくてはいけなかった人材というところも少なからずあって、それが今コロナ禍が少し収まり、元に戻りつつある中で、どうやって離れていった人達をもう一度戻ってきてもらうかというところが皆様ご苦労されているのだろうなというところが伺えました。

もう一つ、その中での関連したキーワードの中で出てきたのが、連携というところで、この連携をしていくというところが交通物流連携会議ということで、まさにそのキーワードなのですが、それぞれの主体でやるべきことをやるということと、あとはMaaSに繋がる話も色々あるなど今日は伺っておりましたけれども、いろんな複数の皆さんが集まることによって、いろんな相乗効果が出てきているという事例も出てきておりますので、大変な状況であるということは重々承知のうえで、あとはどれだけ自分たちができるところをそれぞれの持ち分と、あとは連携できるところをというところでの外との繋がりというところが今後のキーワードになってくるのではないかと、改めて実感した次第です。

この会議の進め方なのですが、このような形で定期的に集まり情報交換をやっているだけではなく、事務局とは今年度この先どういう形で進めていこうかという議論を事前にさせてもらったのですが、なんらかの形で色んな事をやってかなくてはいけないというところは、北海道庁も認識していて、そこは皆様とのご協力と連携が必要不可欠なのですが、一方で、ワーキングを立ち上げて何をするか決めましょうというようなレベルでもなく、やることは決まっていて、それをどうやってより一層連携していくかというところが今、我々の置かれている立場なのかと考えております。それで、皆様にご提案なのですが、引き続き公共交通のあり方などについて、これから事務局とも相談しながら、皆様ともご相談になるかと思うのですが、これからのウィズコロナの北海道の交通というところの進め方について、適宜必要に応じて議論をしていきたいと考えております。つまり、今年度もまた何回か集まっていたら、このような形で、一人一言ということではなく、集中的にテーマを決め、それについて皆様どうですかというような形になるかと思うのですが、ワーキングということを立て上げるのではなく、この会を開催し、また引き続き議論をしていきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

それでは事務局を通じて今後の進め方を含めて検討していきますので、よろしくお願いいたします。

4 報 告

(1) 物流対策WGの取組状況について

(岸座長)

それでは、報告の方に入りますが、情報共有対応強化ワーキングの取り組み状況についてということで、まずは事務局からご説明お願いいたします。

(北海道総合政策部交通政策局 菅野交通企画課長)

情報共有対応強化ワーキンググループ検討状況についてご説明させていただきます。

令和4年の取り組みといたしましては、計画としまして、令和4年2月に発生しました札幌圏を中心とした大雪による輸送障害、これによりまして多くの利用者に影響が生じたところがございます。それを踏まえまして、課題の洗い出しや改善策について検証を行い、今後の取り組みについて関係者間で協議検討を行っているところがございます。検証の内容につきましては、大雪による輸送障害としまして、札幌―新千歳空港間のJRの運休によりまして、関係機関との連絡体制や情報の共有、さらには代替輸送の確保などが課題となったところがございます。(2)の課題等につきましては、表をご覧いただきたいと思うのですが、三つほどあげられまして、一つ目としましては、JR復旧作業にかかる応援・受援体制について、それからバス路線の運行継続につきましては、道路事情などによるバス運行の運休の影響が多発したため、運行状況の周知や検討が必要となったところでありまして、それから代替輸送の確保では高速道路などの除雪状況の把握、空港連絡バスの対策が必要であるということの課題がでたところがございます。これらを踏まえまして検証した結果としましては、JR北海道さんにおきましては、除雪体制の強化、それから受援体制の構築としまして、大雪に備えた除排雪などのグループ会社、それからそういったものを踏まえた対策強化を図っていくというふうな検討をされたところがございます。公共交通利用者の情報周知としましては、北海道運輸局さんで整備しております北海道旅の安全情報サイトなどを活用した運行情報等の発信の検討。それから札幌新千歳空港間におけます代替輸送の確保としましては、JR運休、それから高速道路などの除雪状況などに応じまして、代替輸送バスの確保、それからタクシー営業区域外輸送の実施など、代替輸送手段の円滑な確保に向けた体制の構築を図ったところがございます。この検証結果の報告につきましては、情報共有対応強化ワーキンググループで輸送障害対策の検証を行いまして、検証結果を令和4年6月に北海道防災会議へ報告したところがございます。

次に右に移りまして、令和5年度の取り組みとしまして、令和4年度の冬期間における輸送障害との検証についてですが、これまでワーキンググループにおきまして令和4年2月の輸送障害等での検証を活かしながら、雪害による大規模災害発生への対応策として道が発令したレベル宣言などの検証を行ってきたところがございます。レベル宣言の状況につきましては、令和4年度のワーキンググループにおきまして、気象状況に応じた雪害対策として1から5段階までのレベル基準を設定したところでありまして、令和4年度の状況につきましては、レベル宣言は合計で10回発令されており、その基準に応じて災害との対策を行ってきたところがございます。検討事項としましては、今回の冬期間における対

応に対しまして、輸送障害にかかる情報共有、情報発信につきましてはさらなる検討が必要だということと言えます。また、レベル宣言の基準の再構築としましては、運輸局さんとの基準の調整を図る必要があるということで今後関係者間で検討を進めるとしたところでございます。検証結果でございますが、ワーキンググループでの主な意見としましては、これまでワーキンググループを6回開催してきた中では、道東と道北でのバスの一部運休、それから停電などによりまして道において災害対策本部を設置したことから、レベル5宣言を発した状況であります。この宣言につきましては、札幌圏の雪害対応のレベルと比較した場合、若干基準の見直しの必要があるというご意見があったところであります。また、昨年のJRの計画運休に関しましては、見込み段階から関係者間で情報共有が図れたため、大きな混乱に至らなかった。今後は早期の情報発信が大変重要であるということから、バスの運行や道路状況も合わせまして、運行状況の情報発信について検討が必要ではないかという意見がありました。

それから高齢者などのスマホ非対応者におけます周知の強化、それからSNSのプッシュ型通知の受け入れなど、利用者には事前に設定するような情報発信の検討が必要など、こういったご意見があったところでございます。今後の進め方につきましては、レベル宣言の基準につきましては、運輸局さんと道庁におきまして、輸送障害の取り扱いに関する基準の見直しの協議を進め、今年の秋頃までには見直しを行いたいと考えております。また、情報共有のあり方としましては、道から関係機関にメール配信については、その頻度や方法などできるだけ煩雑とならないよう、メールの共有化や配信の簡略化について検討を進めることとしております。情報発信につきましては、利用者への周知が一番重要であるため、関係機関や報道機関を含めた周知体制の検討と、インバウンド対策としまして、観光客への情報発信の強化、さらには高齢者などのスマホ非対応者への周知も含め、情報発信媒体への周知等について検討を進めるとしてしております。ただ今の検討事項につきましては、今後さらにワーキンググループ担当者会議の検討を進めまして、いざという時に最善の対策を取れるような体制の構築に向けて秋頃を目処に取り組みもうと考えております。なお、ただ今ご説明した内容の詳細につきましては、2ページ以降に添付しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。ワーキンググループの検討状況につきましては以上でございます。

(岸座長)

先ほど皆さんから一言いただいた時にも、この輸送障害や災害対応というところでご発言頂いたところと重なってくる部分が多々あるかと思っております。令和5年度もこのワーキンググループの取り組みということで進んでいくわけですが、恐らくこれで完成というのはあり得なくて、その都度起きてしまったことに対応していくというブラッシュアップなのかなと思っておりますので、引き続き関係の皆様取り組みをよろしく願いいたします。

では、これはこの辺にさせていただきます。

最後、まとめたいと思っておりますが、資料1の一番最後のページに参考北海道型運輸連合とはというのがありますが、交通政策総合指針の重点戦略の中で北海道型運輸連合に向けて検討していきましようというところをうたっているということで、ここにステップ1, 2, 3, 4とありますが、ステップ4までいってしまうとドイツとかで進んでいる運輸連合と

ほぼ同じレベルになってくるのですが、北海道ではまず北海道ならではの取り組みということと、我々ができることは何かということで、段階を踏んでやっていきたいと思いますという形です。今日のお話を聞いていると、実はステップ1や2は実は実行されていて、ある種一部においてはステップ3や4の取り組みが北海道でも始まっていると私は認識しております。この交通物流連携会議の皆さんが連携した結果、実は北海道型運輸連合という形で進んでいるということなのだろうと思います。交通の場合は、だめだったら諦めちゃいましょうと地域を切り捨てるわけにはいけないので、そうなると、その地域の困っている人を誰かが助けてあげなくてははいけません。それは行政任せや事業者任せということではなく、皆でやっていきたいと思いますというのがこの北海道型運輸連合の背景にある趣旨だと思いますので、まずは皆様が色々と紹介していただいた取り組みを着実に進めるということと、さらに何かできることはないかですとか、その先には、こうやってやった方が自分にもメリットがあるなというところなのだと思いますけれども、そういうことを踏まえまして、この北海道型運輸連合を少し意識しながら進めていただければと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

では、私の方は以上でまとめとさせていただきます。今日はこれで議論を終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

岸座長、ありがとうございました。また、ご出席の皆様におかれましては、長時間に渡りましてご議論をいただきまして、貴重なご意見をいただきましたことを改めて感謝申し上げます。本日の内容につきましては事務局の方で取りまとめまして、皆様と共有するとともに、今後、北海道運輸交通審議会の開催を予定しております。その中で、改めてご報告させていただ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。道といたしましては、本日いただいた様々なご意見に加えまして、先ほど岸座長から話がありました公共交通のあり方に関する今後のこの場を活用したご議論などを踏まえまして、今後の施策に反映しながら北海道交通政策総合指針の推進に向けて皆様と一緒に取り組んでまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

以上をもちまして、本日の北海道交通物流連携会議を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。