

令和4年度 北海道交通・物流連携会議（第1回） 議事録

日 時：令和4年5月25日（水）10:00～12:00

場 所：かでの2. 7 4階 大会議室

1 開 会

（北海道総合政策部交通政策局 千葉局長）

それでは定刻となりましたので、ただいまから令和4年度第1回北海道交通・物流連携会議を開催いたします。本日はご多用のところご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は北海道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、感染症対策ということもありまして、着座で会議を進め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。皆様のご発言に関しましても、着座のままでお願いいたします。また、本日は限られた時間の中での議論でございます。2時間ぐらいを予定しておりますが、円滑な進行へのご協力をよろしくお願いいたします。

それでは開催にあたりまして、交通企画監の宇野からご挨拶申し上げます。

2 挨 拶

（北海道 宇野交通企画監）

皆様おはようございます。4月1日から交通企画監となりました宇野と申します。改めましてどうぞよろしくお願いいたします。司会からもありましたように、失礼ですが着座にて発言させていただきます。

本日はお忙しい中、座長の吉見先生をはじめ、各関係機関の皆様、ご出席いただきまして本当にありがとうございます。また日頃より、道の交通行政の推進にご理解ご協力をいただいております。また、新型コロナウイルス感染症の拡大の防止などに取り組んでいただきながら、交通と物流の確保にご尽力いただいておりますことに重ねて感謝申し上げたいと思います。ご承知のとおり、人口減少や高齢化の進行、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大などによりまして、人やモノの移動が大きく変わる中、道としては、皆様と連携を深めながら、道民の暮らしや経済活動を支える交通・物流ネットワークの確保、そして一層の充実に取り組んでまいりたいと考えておりますので、今後とも引き続きご協力をお願いしたいと存じます。

本日の会議では、本道を取り巻く交通環境の変化に的確に対応していくために、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、昨年度の取組結果と、今年度の主な取組を報告しまして、今後の取組についてご意見をいただいてまいりたい。ワーキンググループで検討いたしました物流体制の確保に向けた検討報告書、また、本年2月の札幌圏を中心とした大雪に係る「輸送障害に係る検証」についてご報告させていただくこととしております。また、皆様ご承知の通り、4月23日に知床沖におきまして、観光船の海難事故が発生したことに关しまして、4月25日付けで道から皆様に対しまして、安全対策の徹底についてお願いしているところでありまして、道内の交通物流に係る団体事業者の皆様におかれましては、安全安心な輸送の確保に向けた取り組みをいただいているところではございますが、関係の皆様にご参加していただき、この場をお借りしまして、二度とこのような悲惨な事故が繰り返されないように、より一層の安全運行の取組の徹底について、会議の冒頭になりますが、改めて確認させていただきたいと、このように考えてございます。

本日多岐にわたる報告の中で、極めて限られた時間ではございますけれども、今後の重点戦略の進め方のあり方につきまして、皆様からご意見を頂戴いたしますとともに、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。私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうぞ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 千葉局長）

それではこの後の議事進行は吉見座長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(吉見座長)

吉見でございます。今日はどうぞよろしくお願ひいたします。まず一言ご挨拶申し上げます。新型コロナウイルス感染症の拡大がございまして、もう早2年。このような形で皆様と会議で集まってということも、かなり久しぶりです。他の会議等でも少しずつ戻ってきておりますが、一方で感染者の拡大はかなりの数に現在上っております。本学におきましても、特に若い世代を中心に、相当な数の感染者がいる状況になっているところで、そういう意味ではこの収束は、なかなか見えづらいということかと思ひます。ウィズコロナ、コロナを前提とした中でどういうふうに生活や、あるいは経済を動かしていくのかということが、まさに今、進められているところと思ひておりますけれども、一方でそれは何かしらの制約を設けざるをえないという状況と思ひております。そういう中で、この間、皆様には大変いろんな場面でご苦勞もあつたと思ひますし、また、今まさに対応、対策含めてご苦勞されているところもあろうかと思ひます。今の段階で、コロナ後を見据えてとはなかなか言いづらい面もありますけれども、この交通・物流というのは幅広でございまして、また、コロナ禍において非常に影響を受けた分野と思ひております。コロナ禍の皆様の色々なご視点からのご意見などをいただくとともに、先ほど宇野交通企画監からもお話がありましたが、一方で、大雪や海難事故など交通・物流に関わる問題も、コロナと無関係に発生してまいります。これらのことも念頭に置いた上で、先を見据えていかなければならない状況にあるかと思ひます。大変短い時間でございますけれども、今日は皆様から様々なご意見等を賜つて、これを共有してまいりたいと思ひておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

3 議 事

- (1) 安全・安心な輸送の確保の徹底について**
- (2) 北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について**
- (3) 意見交換**

(吉見座長)

それでは早速議事に入りたいと思ひます。議事をご覧のように、(1)から(3)までであるわけですが、大きくは二つあります。そしてそのうちの(2)の「北海道交通政策総合指針重点戦略の取組について」がメインになっております。(3)はこれについての意見交換となっております。その前に、まず議事の(1)「安全・安心な輸送の確保の徹底について」、事務局から説明をお願ひいたします。

(北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長)

冒頭の宇野交通企画監からの挨拶にもありましたが、去る4月23日、知床沖において観光船の事故が発生しました。本日も出席いただいている交通事業者等の皆様におかれましては、日頃より安全安心な輸送の確保に万全を期していただいていると存じておりますが、二度とこのような悲惨な事故が繰り返されないよう、資料1にございます内容につきまして、皆様とともに改めて確認させていただきたいと思ひます。それでは読み上げさせていただきます。

安全・安心な輸送の確保に向けて。去る4月23日、知床沖において観光船の海難事故が発生し、関係機関における安否不明者の捜索が行われております。道内の交通に係る団体・事業者においては、これまでも安全の確保に取り組んできたところですが、これから本格的な観光シーズンを迎えるにあたり、二度とこのような悲惨な事故が繰り返されないよう、一層の取組が求められております。このため、法令順守はもとより、本会議構成機関により、次の事項を改めて確認し、徹底した取組を行います。一つ、安全・安心を最優先した運行・運航の確保を徹底します。一つ、運行・運航に関わる関係者の安全教育を徹底します。一つ、車両や船舶等の整備点検及び安全確保に必要な設備等の導入を徹底します。一つ、新型コロナウイルス感染症対策の取組を徹底します。令和4年5月25日、北海道交通・物流連携会議。事務局からは以上

でございます。

(吉見座長)

ただいま説明にございました資料1の概要につきまして、皆様からご意見等ございますでしょうか。お願いします。

(北海道運輸局交通政策部 頼本次長)

北海道運輸局の頼本と申します。よろしく申し上げます。着座で失礼します。今、提案いただきました内容につきましては、大変よろしいかと思っております。この度、今回の事故を受けまして、最初に今回事故によりお亡くなりになられた方々とそのご家族の方に心よりお悔やみ申し上げますとともに、今回事故に遭遇された皆様に対しまして、心よりお見舞いを申し上げます。

北海道運輸局としましては、事故の第一報を受けて、当日の16時30分に対策本部を設置し、国土交通省の現地対策本部に職員を派遣して今支援に当たっているところでございます。事故の翌日から特別監査を実施し、多数の違反が確認されたところで、引き続き監査を進めております。新聞等々の報道でご存じのこととは思いますが、安全管理体制の改善が当該事業者には見られないといったことで、今後事業を継続しますと再び重大な事故を引き起こすことが高いことから、事業の取消処分をすることが適当であると判断し、昨日、取消処分に関する聴聞の通知を運輸局でプレスリリースしております。今後進められる事故原因については、本省で検討委員会を設け、その中で小型船舶を含め交通モード全般を含めて旅客運送に対する安全対策について検討をしておりますので、今後、同委員会の議論も踏まえて、必要な措置を国土交通省全体として取ってまいりたいと思っております。

北海道運輸局としても、今後二度とこのような悲惨な事故が起こらないよう、安全対策を徹底してまいりたいと思っておりますので、皆さんからご協力、ご意見をいただきながら、進めてまいりたいと思っております。この場を借りて、ご説明させていただきました。失礼します。

(吉見座長)

ありがとうございます。資料の1についてのご意見というよりも、運輸局から、今般の知床沖の海難事故についての情報等をご提供いただいたということだと思います。他に何かご発言ありますでしょうか。

では、特にこの件につきまして、ご意見やご指摘が無いようですので、本資料の内容につきましてご同意いただけますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、改めてこの確認されました内容につきまして、各皆様、団体・企業におかれましては、その取組についてきちんとしっかりと行っていただきますよう、よろしくお願ひいたします。

続きまして、議事の(2)に移ります。重点戦略の取組についてでございます。今日の会議で一番のメインになると思っておりますが、まずは事務局からお願いいたします。

(北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長)

それでは資料2、重点戦略の取組についてご報告させていただきます。まず1ページ目でございます。最初に左上の指針策定の趣旨についてでございます。交通政策総合指針はあらゆる関係者が共同して、交通に関する施策を一体的になって推進し、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ために策定したものとなります。その下の箱に移ります。効果的な施策の推進を図るために、今後集中的に進める取組を重点戦略として設定し、第2期の戦略期間を、2021年度から2025年度までとして、本日ご出席いただいております、岸先生を始めいたしました関係の皆様のお力をお借りしながら策定したものになります。ポイントといたしまして、これまでのシームレス交通戦略等の5つの戦略に加え、ウィズコロナ戦略を加えた形でウィズコロナ・ポストコロナに係る取組を喫緊の課題としながら、「運輸連合」に向けた検討

をスタートさせるといった内容を盛り込んだ形となっております。

2 ページ目以降をご覧ください。各重点戦略に沿いまして、昨年度の取組結果と今年度の取組について、主なものをまとめさせていただいております。後程の意見交換におきまして、皆様から取組の補足や連携した取組について、ご発言をいただきたいと考えておりますが、まず事務局の方から各概要をご説明させていただきます

①シームレス交通戦略につきましては、利便性が高くストレスの無い公共交通の実現を展開イメージとしており、令和3年度におきましては、例えば、複数の交通事業者の連携による、利用促進・利便性向上の取組として、「かみくるパス」や道南 MaaS の実証実験などを実施してきたところでございます。昨年度末に書面開催いたしました、交通物流連携会議及び運輸交通審議会での関係者の皆様からのご意見として、下段の四角のほうに書いております。こちらの方で、圏域内で大きなまとまりを作っていくこと、成果を広げていくことが重要といったご意見をいただいているところでございまして、今年度におきましては、JRの「日勝半島物語きっぷ」など、交通事業者や観光関係者が連携した取組を進めることとなっております。

次に②、地域を支える人・モノ・輸送戦略につきましては、一体的・効率的な仕組みの構築を展開イメージといたしまして、令和3年度におきましては、一貫パレチゼーション輸送や貨客混載など効率化の取組や、運転手確保に向けた関係バス事業者連携の共催イベントの開催の実施を踏まえ、圏域・交通事業者単位など、まとまった動きへの考慮が必要とのご意見をいただいているところでございます。こうした中、本年度におきましては、一貫パレチゼーションにつきましては、ホクレンで引き続き取組を進めるとしており、また、運転手確保に向け合同採用説明会や見学会など関係者が連携した取組を進めることとなっております。

なお、後程ご報告いたしますが、物流対策ワーキンググループにおいて、物流体制の確保に向けた検討結果を取りまとめたところでもございます。

続きまして、③インバウンド加速化戦略についてでございますが、新たな需要の獲得などを展開イメージといたしまして、昨年度はワーケーション推進による誘客の多客化や観光需要喚起プラン等をまとめたウェブサイトの造成などを実施したところでございまして、関係の皆様から、コロナ後を見据えて立ちどまることなく戦略を推進することが重要といった点や、空港活性化の取組に期待をしたいといったご意見をいただいております。今年度につきましては、ハイヤー協会でのインバウンド向けフリーパスの検討及び販売や、北海道エアポートにおいて、着陸料の割引などを活用した空港需要回復の取組などを進めることとなっております。

続きまして、④国際物流拡大戦略につきましては、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を展開イメージといたしまして、昨年度は、港湾機能強化の検討会、輸出に係るセミナーや商談会を開催してきたところでございまして、生産地から港までの陸送をセットで考えることが重要といったご意見をいただいております。今年度につきましては、苫小牧港などで、国際物流ターミナルの整備継続などを初めとした、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連携による取組を推進することとなっております。

続きまして、⑤災害に強い交通戦略につきましては、災害時等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いたしまして、観光客緊急サポートステーション開設訓練や交通事業者連携による空港内滞留者の解消スキームを検討する連携会議の設置・開催や、空港管理者と交通事業者と協定締結といった取組を実施してきたところでございます。関係者の皆様からは今般の雪害を踏まえ、一層の雪害対策が必要ということで、今何ができるかを検討することが必要。交通障害時の体制や代替輸送の確保の体制を検討すべきといったご意見をいただいたところでございまして、今年度におきましては、後程ご報告いたしますが、情報共有ワーキンググループにおきまして大雪による輸送障害に係る検証を行っているほか、北海道エアポートでは、運輸局や交通事業者との勉強会の開催など、大雪等による空港滞留者の解消等にかかる取組を進めることとしております。

最後に⑥ウィズコロナ戦略についてでございますが、感染症対策と公共交通利用の両立を展開イメージといたしまして、昨年度は関係者に係る業界ガイドラインの策定、広報周知をはじめ、交通需要回復のための「ぐるっと北海道」の実施などを行ってきたところでございまし

て、関係の皆様からは、頑張っている事業所を何とか持ちこたえさせていかなければいけないといったご意見をいただいております。今年度につきましても、現在も実施中となっておりますが、HOKKAIDO LOVE! 6日間周遊バス等の北海道スタイルに取り組む交通事業者による乗り放題乗車券等の販売や非対面・非接触型サービスの推進など、新たな日常を支えるデジタル化の積極活用を進めることとなっております。

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。我々といたしましては、今年度さらに来年度に向けまして、こうした情報共有を踏まえ、関係者による連携した取組をより一層促進していければと考えてございますので、引き続きご協力をよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

(吉見座長)

ありがとうございます。大変コンパクトに資料もまとめていただいておりますけれども、内容につきましては大変幅広く、今日ご出席の皆様のご様々なお立場から必ず関連する部分が出ているかと思っております。それでは事務局からの説明を踏まえ、この後、意見交換を行いたいと思っております。この示されました取組につきましても、皆様から補足があればいただきたいと思っておりますし、また、今後の連携した取組がございましたらご意見をいただきたいと思っております。

なお、時間が限られた状況でございますので、大変恐縮でございますけれども、これから今日ご出席の皆様にご発言いただこうと思っております。大変恐縮でございますけれども、お一人様2分程度で、ご配慮いただきご発言をいただきたいと思っております。私から見まして、一番右側の北海道バス協会さんから反時計回りでご発言をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(北海道バス協会 野川事務局参事)

バス協会の野川と申します。事務局の方からご説明いただきまして、バス協会と書いてあるところが、例えば①のシームレス交通、令和4年度の取組として、バスICT活用検討会ということで、実は昨年コロナで集まることができなかったので、昨年は開催できませんでした。その前の年などは開催しています。今年度以降につきましても、キャッシュレス決済の関係など検討を進めていきたいと考えております。今年の大雪に関して、バス事業者として千歳空港に滞留したということもあり、増車の要請がありました。大雪がどれぐらい降るかについてはわかりませんが、できるだけ早く事業者の方に要請をしていただくことが必要になってくると思っております。すぐ出してくれと言われても運転手の確保、バスがあっても運転手がいらない、労働条件の関係、勤務時間の関係がありますので、人が確保できなければバスを出すことができないということもありますので、できるだけ早く情報をいただくと、スムーズな増車・代替輸送ができるのかなと考えてございます。簡単ではございますけれども私からは以上でございます。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは続きまして、北海道トラック協会様よろしくお願いいたします。

(北海道トラック協会 木村常務理事)

北海道トラック協会の木村でございます。日頃から当協議会に対しまして、格別なご支援を賜りお礼申し上げます。私の方から、トラック業界を取り巻く状況について話をさせていただきます。燃料価格高騰を含む運賃、またドライバー不足、それから長時間労働・低賃金といった労働環境の問題がありまして、大きな課題となっております。燃料価格高騰の対応につきましても、世界情勢の変化による影響が大きいため、遺憾ともしがたいところがございますが、トラック業界としましては経費の節減を行っておりますので、運賃の値上げや、それから

燃料サーチャージ制の導入で乗り切るしかないと考えております。このため、荷主企業の皆様へ理解を得るため、新聞やラジオによります広告活動、また各荷主様へ個別にお願いの文書を発送するなど、トラック運送事業者が運賃交渉をしやすい環境づくりに努めております。

また、労働環境の改善につきましては、2024年問題と言われております罰則付きの時間外労働上限規制900時間がございます。労働環境の改善のため、物流の効率化にも努めてはおりますが、例えば、賃金の基本給を上げるなどの対応も必要となり、今後の課題となっております。トラック業界といたしましては、物流が止まることのないよう頑張っております。皆様方のさらなるご理解、ご協力をいただきながら、魅力あるトラック業界を目指し進めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。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、北海道通運業連盟様お願いいたします。

(北海道通運業連盟 加藤事務局長)

お世話になっております。北海道通運業連盟の加藤でございます。私の方から少々補足させていただきます。私どもの方で上げさせていただいたのは、②の地域を支える人・モノ輸送戦略の中段に「鉄道コンテナお試し輸送キャンペーン」展開による輸送効率向上案件への助成継続とあります。この対象となるのは、トラック輸送などから二酸化炭素削減に繋がる鉄道へのモード転換、これを促す案件の費用助成を行っております。例えばパレット化するための費用助成や空コンテナの片荷解消のための往復利用案件の助成、積み替えするための施設運用費用が発生した場合の助成でございます。

項目としては災害関係になるかもしれませんが、列車障害時にトラック代替輸送を行った場合の費用の差額を補填する助成も、この中に盛り込まれてございます。

④の災害時への対応・取組の中で、JR貨物との利用運送事業によるBCP体制構築に向けた検討会ということで、前にも一度お話してはいますが、近い将来起こりうる有珠山が噴火した場合は代行輸送を具体的に検討していこうという取組を進めており、継続して進めてまいりたいと思っております。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは続きまして、北海道通運業連合会様よろしく願いいたします。

(北海道通運業連合会 岩淵事務局長)

北海道通運業連合会の岩淵と申します。本日はよろしく願いします。私の方は、②の地域を支える人・モノ輸送戦略の中段の下の方で、トラックドライバー不足へのパレット化推進の取組でございます。JR貨物、鉄道貨物協会主催の利用促進委員会、これは今年度の2月に開催しております。その場でパレット化の現状などの打合せを行っております。会議にはパレット会社の方も来ていただき、状況の説明や打合せを行っている次第です。トラックドライバー不足の関係と時間外労働、この対策としましては、パレット化の推進をし、労働時間の短縮を行っていかねばならないと思っておりますので、引き続き行っていきたく思います。

また、連盟の加藤事務局長からもありましたBCP対策の関係ですが、連盟・連合会・JR貨物等含めて、昨年、一昨年と打合せ会議を行っております。その中で、ある程度トラックを何台ぐらい出せるのかというような数字を集めておりますので、今後、JR貨物・連盟・連合会・運送事業者と、打合せを行いながらシミュレーションをしていきたいと思っております。

もう一つは、今年の2月の冬期の雪害の関係でございます。2月の場合は、札幌も、ターミナルがかなり雪害で、一時、何日間もストップする形で、北海道発着の列車に運休がかなりございました。その中で、除雪もJR貨物でもやってはもらっていたのですが、運送事業者としましては札幌駅構内の除雪の方も協力したいという、各通運さんからの要請もあります。

ので、JR貨物と打合せをしながら、今後の除雪体制とか協力してやっていきたいと思っております。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは次に、北海道地区レンタカー協会連合会様よろしく願います。

(北海道地区レンタカー協会連合会 佐藤会長)

レンタカー協会の佐藤でございます。どうぞよろしく願います。私の方から、レンタカー事業の実態と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。2019年度の主要空港のレンタカーの貸し借り台数でございますけれども、76万2,500台でございます。昨年度2021年度でございますけれども、45万500台ということで、19年度比ですが、60%を切るぐらいの状況で非常に厳しい状況になっております。このような中で昨年度ですが、オンライントラベルエージェントさんを中心とした北海道への誘客キャンペーンを実施いたしました。北海道ドライブキャンペーン2021と称しまして、実績としては9,500台、売り上げにしては1億5,000万円の北海道への誘客を図った。そして今年度については、関係省庁のご協力をいただきながら、北海道ドライブキャンペーン2022をこの9月から計画をしております。目標値としては2万台、そして金額にしますと3億円として、今、企画を練っている最中でございます。関係省庁には、いろいろとご支援をいただいております、この場を借りまして厚く御礼を申し上げたいと思っております。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは次に、北海道旅客船協会様よろしく願います。

(北海道旅客船協会 坂口専務理事)

おはようございます。北海道旅客船協会坂口と申します。よろしく願います。私どもの取組、②の地域を支える人・モノ輸送戦略ということで、令和4年度の主な取組ということで、一番下に記載がございます。まず昨年度、中学生さらに中学校の先生方を対象とした船内見学会等を実施させていただいて、海上交通の役割などを理解していただく講演を開いております。令和4年度につきましては、中学生を対象とした船の役割や船員の仕事について知ってもらう船内見学会開示講座を実施させていただきたいと思っております。こちらについては北海道運輸局にご協力をいただき、実施させていただく予定となっております。その他に、女性に海上の仕事を知っていただくことをテーマとした講演や、若年の方に船員になってもらう取組ということで、相談会等を実施する予定としておりますのでご報告させていただきます。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは次に、北海道港運協会様よろしく願います。

(北海道港運協会 北條専務理事代理)

北海道港運協会の北條でございます。どうぞよろしく願います。私ども港運協会の関係は、港湾における荷役・運送を行う事業所の団体でございます。私どもの物流という中身でいけば、トラックや船舶というようなツールを持ってはおりませんが、物流のサプライの中で、必ず海上輸送と陸上輸送をつなぐ港湾での荷役作業では、今回の連携会議の中で、戦略の部分でいくと具体的に出てくる項目はないのかなと思っておりますけれども、北海道の場合は9割が海上輸送で、港湾の役割は大きい、そこをつなぐサプライの中での結節点という形で港運事業者の方は動いております。なかなか表に出てくるような業態ではございませんけれども、これから戦略会議の中身を見ながら、各物流の連携する中身を繋げていければなと思っておりますので、どうぞよろしく願います。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは次に、北海道旅客鉄道株式会社様よろしく願いいたします。

(北海道旅客鉄道株式会社 萩原副本部長)

J R北海道萩原でございます。常日頃、皆様方には大変お世話になっております。ありがとうございます。

私の方からは2点、⑤災害に強い交通戦略ということで、いわゆる今年の2月の大雪に関してであります。3月に中間報告をさせていただきまして、今、6月の報告に向けて、社内での検討並びに関係する皆様方と様々な打合せをさせていただいているところでございます。大変ありがとうございます。なんとか除雪体制の強化や情報提供のあり方、あるいは、皆様をお願いをするときの様々な関係性などを考えておりますので、引き続きご指導いただければと思います。よろしく願いいたします。

2点目は、①シームレス交通戦略ということで、令和4年度の主な取組の上から1、2ということで、ぐるっと北海道公共交通利用促進キャンペーン、私ども「HOKKAIDO LOVE きっぷ」と称しておりますが、6日間で12,000円とお安くご利用いただける切符を発売させていただいております。これに大きな助成をいただいているところであります。コロナで大変厳しい中、お客様の流動を促進する上で大きなエンジンになっていると考えており、大変感謝をしております。また、その下に十勝バスに大変ご協力いただいております、日勝半島物語きっぷの発売を今年チャレンジさせていただいております。去年まで十勝シームレス会議の中で、十勝バスなどと様々なやりとりができて、そこが母体となって新たなチャレンジをさせていただくと。ちょうど、えりものところ、今は特定公園ですが、今、国立公園化の動きがあり、ぜひ日勝半島日高と十勝を上手く、ぐるっと楽しんでいただくと、そこに公共交通をぜひ利用していただきたいという目的で設定した切符であります。裏を言うと、昨年4月1日にバス転換をした日高線のバスの利用促進という側面もございまして、こちらの方もしっかりと公共交通の持続性を図る意味でも取り組んでいきたいと思っておりますので、ぜひ皆様方からも様々な応援をいただければと思いますのでよろしく願いいたします。以上であります。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは次に、全日本空輸株式会社札幌支店様、よろしく願いいたします。

(全日本空輸株式会社札幌支店 田部支店長)

全日空札幌支店の田部と申します。いつもご支援ありがとうございます。私の方からは、コロナ後の航空業界ということで、ご存知のとおりコロナで航空業界非常に痛んでおりますが、黙っているというわけにもいかないので、今後のことを考えた時に、これまでの一過性の交流人口だけではなく、関係人口の拡大というところをもう少し着手し、その一環としてワーケーションや地元の皆様との交流で、北海道のファンを作り、新たな事業開拓を図っていきたいと考えております。

道庁からもご支援いただいておりますが、道内の需要喚起、これはまだまだ潜在的にあると、ポテンシャルがあると思っておりますので、ぐるっと北海道を活用させていただき、道内路線を充実させ、観光客はもちろん、道民の皆様への利便性を向上したいと考えております。

また、ここには書かれていないことで、私どもの会社として今注目しているのは、今後を考えたときに、世界から選ばれ続ける土地であるためには、2つ非常に重要なことがあり、1つはエコで、1つはユニバーサルですけれども、先進諸国の皆様からは、それが訪問する土地の必要条件・決定要因になりつつあり、その要因がますます大きくなりつつあると思っております。今後、北海道が世界中から選ばれ続けるためには、その2つが非常に重要だと思ってお

り、エコの方は我々航空会社なので独自でもやりますし、ゼロカーボン北海道の中で取り組みいただけるのではないかと考えております。一方のユニバーサルの方は、お話をしていると、交通なのか観光なのか福祉なのかという議論になっていって、結局前に進めないということがありますが、結果、交通が一番ユニバーサルに対するハードルが高いと考えておりますので、これからのためにも取り組んでいきたいと考えておりますが、事業者1人では難しいと思うので、ここにいらっしゃる皆様との連携の中で、今後どうしていくか考えていきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは続きまして、北海道エアポート株式会社様よろしくお願い致します。

(北海道エアポート株式会社 河口部長)

北海道エアポートの河口でございます。よろしくお願い致します。今年度の主な取組ということで2点ほど補足をさせていただきたいと思っております。1点目が、地域を支える人・モノ輸送戦略の部分で、新技術の活用という部分になりますが、空港除雪の効率化・安全性の向上に向けた検討及び実証の継続と書かせていただいております。昨年度の中で、稚内空港におきまして、除雪車に映像鮮明化技術を使い、大雪等の外の状況を、画面を通してよく見えるという装置をつけ、除雪の検証してまいりました。一定程度の効果があるということで、今年度もこの取組を継続していくということと、新千歳空港におきましてはJAXAとの連携をしまして、滑走路の状態を、今は人が見て判断をするということをやっておりますが、それをセンサーで実施するという実験・実証をやりまして、一定程度こちらにも効果があるということで、継続をしていくことで、より効率的・安全かつ安全な除雪を検証していきたい。

あともう1点は、災害に強い交通戦略で、昨年度は交通事業者様と協定を結ばせていただき、滞留者解消に向けて、タクシー事業者様、バス事業者様の協力もあり、滞留者解消という部分は、ある程度効果を発揮できたと考えておりますが、課題はこの冬の大雪事象で見えてまいりまして、その改善のために今年度につきましては、運輸局様、交通事業者様と連携をして、勉強会を開いて対策を考えていきます。大きな課題としては、いかに情報を早期に適切に共有するかということと、JRが運休になった時には、どういった代替輸送を確保するのかといったところだと思っておりますので、その部分について改善策を検討していきたいと考えております。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは次に、東日本高速道路株式会社北海道支社様、よろしくお願い致します。

(東日本高速道路株式会社北海道支社 小橋部長)

私ども高速道路会社の方につきましても、今年2月の大雪の関係につきましても、長時間の通行止めとなり、関係各位おかれましては大変ご迷惑おかけしお詫びを申し上げます。2月の1回目の大雪の後、過去にないことですから、札幌高架区間で7日間連続の夜間通行止めをして集中排雪をしたことで、後半も大雪に対するダメージは最小限に抑えることができたと考えてございます。それから資料の戦略の中の具体的取組として、弊社として具体的に書かせていただいているものはないのですけれども、先ほどレンタカー協会で話がありましたキャンペーンにつきましても、昨年度、私ども連携させていただいておりましたので、今しがたのお話で今年度もおやりになるということでしたので、事務レベルで今後調整させていただければと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは続きまして、日本貨物鉄道株式会社様よろしく申し上げます。

(日本貨物鉄道株式会社 篠部副本部長)

J R貨物でございます。J R貨物は2番の地域を支える人・モノ輸送戦略と、5番の災害に強い交通戦略に深く関わっていると考えております。2番につきましては、次の報告ということですので、先走った話題なのかもしれませんが、岸座長の物流対策ワーキングにおきまして検討に参画をさせていただき、適切なお支援、とりまとめいただき本当にありがとうございます。いただきました私どもに対するご指摘等について、しっかりと取り組んでまいりたいと考えておるところでございます。特に大事だと思っておりますのは、とりまとめいただく前提として、現在、トラック・鉄道・船舶といった、現在の輸送手段はいずれも欠くことができず、それぞれの機能を高めていくことが重要だという認識をみんなで共有させていただき、平時・非常時の両方において、貨物鉄道を含めてしっかりと役割を果たしていくべきと理解しております。私どもとしては北海道経済、そして道民の生活物資を下支えしていくことに貢献していきたいと思っておりますし、食料基地としての北海道、そして全国の物資の行き来を全国ネットワークで供給していくという役割をしっかりと果たすべく取り組んでまいりたいと考えております。その際に大事になりますのが、非常時などの輸送障害に対する対策・対応でございます。今回、5番でも先ほど、通運事業者様から触れていただいておりますとおり、過去に起こりました事案を一つ一つ検証して、経験値を積み上げていく、その対策を具体的に考えていくことが大事だと思っており、関係の皆様と今、連携を続けているところです。また、国におかれましても先般、国交省鉄道局におかれまして、今後の鉄道物流のあり方に関する検討会を立ち上げていただきました。カーボンニュートラルの時代であり、ドライバー不足を中心とした物流クライシスに対応していくためには、鉄道貨物輸送がもっとしっかりと役割を發揮し、輸送量を伸ばしていくべきということでございますけれども、今のところ伸び悩んでいる部分があって、それに対する要因をしっかりと分析して対策を講じていくという議論をさせていただいているところです。特にやはり大事になりますのが、災害の輸送障害による運休本数が増えてしまい、信頼性が揺らいでしまっていることがございます。これについて私共として有効なBCP対策をしっかりと講じるとともに、国のご支援をいただいでネットワーク自体を強靱化していくことに取り組んでいきたいと思っております。また、その一つとして大容量の貨物新幹線車両技術開発の検討も国において発言をさせていただいているところでございます。そこも含めて、北海道において強靱なネットワークを構築していくこと、私どものビジネスにとってもまた、社会、北海道経済、道民の生活、そして日本国にとっての貢献にも繋がる大きな役割と考えておりますので、引き続きご指摘をいただきながら取り組んでまいりたいと思っております。よろしくお願いたします。

(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、北海道経済連合会様よろしく申し上げます。

(北海道経済連合会 柴山部長)

道経連の柴山でございます。よろしくお願いたします。本年度の弊会の取組について2点ほど補足をさせていただきたいと思っております。まず、第2青函トンネル構想についてです。弊社では青函の物流面におけるコスト高、北海道新幹線札幌延伸の際の青函共用走行問題等を青函物流の課題解決に向けまして、4年ほど前から検討を行い、2本目の青函トンネルは必要であるとの提言をまとめております。この提言を周知し、機運情勢を図るべく2020年の11月には札幌で、また先日5月18日に函館において、第2青函トンネルのシンポジウムを開催いたしました。今年度も第2青函トンネルの実現に向けた検討を行っていただくよう国等へ要望させて

いただく予定です。また昨年度、物流に関して北海道及び全国各地の食産業界を支える物流の課題整理と対策の検討ということで、プロジェクトチームを立ち上げて検討し、このほどとりまとめを行ったところです。トラックドライバー不足、貨物鉄道輸送などの物流の多くの課題に対しては、事業者、事業体、業界、自治体がそれぞれ単独ではなく、連携して取り組んでいくことが必要であります。弊会といたしましても、北海道交通政策総合指針を踏まえつつ、関係団体等の皆様と連携をしながら、引き続き本道の発展のため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。それでは次に、北海道観光振興機構様、よろしくお願いいたします。

(北海道観光振興機構 近江谷部長)

北海道観光振興機構の近江谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。昨今の歴史的な円安を考えると、インバウンドと輸出のことについては重要なテーマになってくると思うのですが、インバウンドについては私どももいくつか事業を今、ウィズコロナ、ポストコロナに向けてさせていただいておりますけれども、できましたらやはりコロナ前以上の質の向上、受入体制の整備ということを進めていかなければならないなと思っております。輸出に関しましては、私の個人的な意見も含まれますが、これから海外に向けた観光プロモーションというのも出はじめてくると思うのですが、今までのカテゴリーにないハイブリッド的な北海道産品のPRを観光プロモーションに併せてやっていくとか、今までにやっていないことも進めていかなきゃいけないのかなということも考えております。どちらにいたしましても、物流と交通と一緒に連携してやっていかなければならない部分が多くございますので、色々な連携を考えながら一緒に取り組んでいきたいというふうに思っております。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは続きまして、ホクレン農業協同組合連合会様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 箱石代表理事専務)

ホクレンの箱石です。よろしくお願いいたします。私からは重点戦略にありました、地域を支える人・モノ輸送戦略に関わるもので、北海道の農畜産物を道外に運ばせていただいている立場から、何点か話をさせていただきます。現在ドライバー不足や燃料価格の高騰など、物流事業を取り巻く環境はますます厳しくなると先ほどの方からお話いただきました、今後も安定した輸送力を確保していくためには、物流業者だけの努力だけではなく、我々は荷主側・産地側も努力・工夫をしていく必要があると考えてございます。そんな中で特に農畜産物輸送の課題としては、やはり季節変動、収穫時期・ピークが重なるということもあって季節変動の対応、それから一方では重労働となるバラ積みバラおろし等の労働形態を何とかしなければならない。それから片荷輸送、北海道からモノを持ってきますけれども、帰りに何を持ってくるかといった大きな課題となっております、今日は私から2つ、季節変動への対応の今の状況、それからバラ積みバラおろしなどの重労働への対応という2点について、やっていることを説明させていただきます。

まず季節変動への対応としては、いわゆる品質が劣化しやすいものを長期間保管できるCA貯蔵という技術が出てきて、それを活用した玉ねぎを中心とした出荷を平準化することをしています。それから、でんぶんや米などの長期保存可能な農産物につきましては、東京にある倉庫を使って、農畜産物の繁忙期である9月から12月を迎える前に輸送して保管をするなど、このようなことで、いわゆる季節変動を何とか抑えるというような取組を今現在しています。

また、バラ積みやバラおろしなどの重労働に対する対応としては、この戦略の中にも出てき

ています一貫パレチゼーション輸送の拡充を進めております。玉ねぎや馬鈴薯等の青果物のほかに、米やでんぷんなどへの拡充の検討も順次進めていきたいと考えてございます。ただ、一貫パレチゼーションの実施にあたっては、パレットの流通過程での紛失や、産地で新たな設備投資が必要になるなどの課題はありますけれども、課題解決には物流事業者の方、産地消費者の関係者が問題を共有して共に解決に向けてこれを協議していかなければならない、取り組んでいく必要があると考えており、また、さらなる拡充のためにはパレット流通の標準化「全国標準化」というルールづくりも必要だと感じていますので、これからもいろんな方と協議して進めさせていただきたいというふうに思っています。また、北海道の持続可能な輸送力の維持のためには、鉄道・船舶・航空など今あるすべての輸送モードが機能し続ける必要があると考えております。どの輸送手段も欠けてはならないと考えております。このことは物流対策ワーキンググループ、私ども参加させていただいておまして、その中でも検討されていると聞いておりますけれども、特に昨今の北海道新幹線の並行在来線問題につきましては、この点からも貨物鉄道輸送力が縮小されることが生じないように進めていくべきであり、これは私どもが北海道農畜産物を全国にお届けすることのみならず、本州から北海道へ生活物資も安定的に供給いただく観点からも重要であると考えてございます。特に貨物列車が通る長万部一函館間の将来の方向性は、現時点では旅客の面から地方自治体を中心に議論されておりますが、実は貨物の面から言いますと、この長万部一函館間というのは北海道の農畜産物の物流の大動脈であり、この線区を維持する必要性、さらにこの線区の維持に必要なことは何かということ、これは北海道あらゆる関係者が協議する必要がある、また加えて国ですとか、消費者にも影響が出ますので働きかけをして展開していくべきであると考えておりますので、また皆様のご理解をお願いしたいと思います。

(吉見座長)

ありがとうございます。では次に、北海道運輸局様よろしく願いいたします。

(北海道運輸局交通政策部 頼本次長)

北海道運輸局です。北海道運輸局は、①のシームレス交通戦略について、昨年度と今年度の取組についてご紹介させていただきます。北海道7空港の一体化を契機にしまして、昨年度、北海道運輸局では実証実験としまして、道東地域を対象とした空港間の2次交通ネットワークの充実について調査・取組を行っております。空港間アクセスということで、空港連絡バスだけではなく、その地域のバス路線であるとか、都市間バスであるとか、JR路線であるとか、こういったものをうまく組み合わせて利便性を高めて千歳空港に一局集中するのではなく、地方空港を、2次交通を充実することによって、回遊を促すということに取り組んでおります。スマートフォン等で検索・予約・決済が一括できるようなプラットフォームを作ってまいりました。今年の冬にそういった実証実験も行いまして、今年度におきましてはさらにエリアを広げて、帯広空港ですとか、旭川空港の周辺エリアに拡大して取り組んでいきたいと思っております。こういった利便性を高めるということは、当然、公共交通の充実もそうですし、空港の利用に伴ってレンタカーの利用もどうしても千歳空港に一局して集中してしまいますから、こういった部分も地方空港のレンタカーの各事業者にも、ある程度、車が千歳に溜まってしまっていて、地方の方で車が借りにくいといったような状況がございますので、そういったことも含めまして取り組んで、なるべく回遊を全道一連で促すような取組を進めてまいりたいと思っております。

(吉見座長)

ありがとうございます。では次に、北海道開発局様、よろしく願いいたします。

(北海道開発局 山下開発企画官)

北海道開発局の山下と申します。どうぞよろしく願いいたします。私からは開発局の主な取

組、何点かあるのですが、特徴的なものについて2点ほど補足させていただきます。まず②の地域を支える人・モノ輸送戦略の5点目でございますが、苫小牧港における複合一貫輸送ターミナルの整備でございます。苫小牧港東港区でフェリーが利用する岸壁の整備に新規着手いたします。現状、苫小牧港東港区ですが、秋田・新潟それから鶴賀の2つの航路が就航してございますが、道内各地の農水産品をはじめ、様々なモノを運んでございます。しかし岸壁が1つしかないということで、柔軟なフェリーダイヤを組むことができず、非効率な物流形態を強いられているということで、こうしたことから新たに岸壁を整備しまして、物流の効率化を図るというものでございます。令和9年度の完成を目指してございます。もう1点でございます。④の国際物流拡大戦略の1つ目でございます。また苫小牧港なのですが、国際物流ターミナルが今年度完成いたします。苫小牧港西港区なのですが、利用船舶が非常に多いということで、岸壁利用の順番待ちが発生するという状況でありました。このため混雑を解消するため、平成31年度より埠頭の整備を進めてきましたが、今年度完成しまして物流の効率化に貢献できると考えてございます。

(吉見座長)

ありがとうございます。それから次に、新千歳空港事務所様よろしく願いいたします。

(新千歳空港事務所 祖父江総務部長)

新千歳空港事務所の祖父江と申します。よろしく願いいたします。私の方からは、特に、資料のほうに具体的な記載がございませんが、インバウンド加速化戦略について補足をさせていただきたいと思っております。新千歳空港における国際線の運行の再開でございますが、皆様に具体的にいつからという情報は持ち合わせておりませんけれども、新聞報道等では、政府の水際対策の緩和あるいは各エアラインからの国際線の早期再開を望む声というのが聞こえてきております。そういった中で国際線の再開というのは、楽観的ではありますが近々に始まるのだろうとは考えております。新千歳空港事務所におきましては、国際線の複便に際しては、遅滞なく運行が再開されるように北海道エアポート、あるいはエアライン、C I Qとの連携の強化を進めていきたいと思っております。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは次に、札幌管区气象台様、よろしく願いいたします。

(札幌管区气象台 齊藤次長)

札幌管区气象台です。私の方からは、災害に強い交通戦略、令和4年度の主な取組の防災気象情報の活用促進ということでお話をさせていただきます。气象台では、災害の発生に繋がるような気象現象が予測される場合に、その1日ないし2日前に、気象情報を発表しております。日にちが進み現象が近づいてくると、地域または量的なものを絞り込んで注意報、そしてさらに、重大な災害の発生に繋がる恐れがある場合に気象警報を発表しています。これらは、報道や北海道、気象庁ホームページを通じて、皆様方に提供しております。その必要な情報内容のタイミング等は各機関において利用方法は違うと思われれます。そういった場合はぜひ遠慮することなく今後の気象の見込みを气象台に問い合わせをしていただきたいと思います。今後とも関係機関の皆様と連携を取りながら進めてまいりたいと思っております。私の方からは以上でございます。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは次に札幌市様、よろしく願いします。

(札幌市まちづくり政策局 宮崎総合交通計画部長)

札幌市の宮崎です。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点お話をさせ

ていただきます。1点目は、今年度何か今のところの大きな動きがあるということではないですけれども、シームレス交通戦略、人・モノ輸送戦略に関することをございます。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や、岸先生にもご指導いただきまして札幌駅交通ターミナルの検討、こういったこと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の連携のもと、本市の交通円滑化や、札幌と道内各地とつなぐための交通基盤の整備について着実に進めてまいりたいと考えております。もう1点は、市営交通である路面電車についてでございます。6月のつい最近お知らせすることができるような状況になったものでございますけれども、6月11日土曜日、6月12日日曜日、6月25日土曜日、6月26日日曜日に無料デーを行います。こちらの詳細については、札幌市交通事業振興公社のホームページでお知らせをしているところでございます。この機会に多くの皆様に路面電車をご利用いただき、身近な乗り物として感じていただければというふうに思っております。以上2点でございます。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

(吉見座長)

ありがとうございました。それでは最後になりますが、北海道漁業協同組合連合会様、よろしく願いいたします。

(北海道漁業協同組合連合会 栗田販売企画部長代理)

北海道漁連でございます。本日、部長平野の代理で私、栗田が出席させていただいております。私どもの方から資料の記載はございませんが、昨年10月に国交省・経産省・農水省が展開しておりますホワイト物流推進運動への参画をしております。こちら全国の漁業協同組合の系統団体では初めてということで、これは全道水産物の意識づけ、持続可能な物流に向けた意識付けに繋がればと考えてございます。具体的な取組でございますが、我々の一部生産工場と冷凍庫の間でのパレット輸送の推進。あとは先ほど箱石専務の方からもお話がございましたが、本州一北海道間との片荷物流の関係がございまして、小口荷物につきましては、北海道から本州、あと本州エリア内での共同配送便の活用ということを積極的に進めてございます。また、単車ドライバーの問題がございまして、道内一本州間の物流につきましては基本的にシャーシ輸送を積極的に活用させたいというような実態になってございます。引き続き物流なくして北海道水産物の生産流通は成り立たないものですから、各事業団体様、官公庁様との課題解決と一緒に取り組ませていただきまして、事業を引き続き推進していきたいというふうに考えてございますので、よろしく願いいたします。

(吉見座長)

ありがとうございました。以上、一通り皆様からご発言をいただきましたが、他の方のご発言などをお聞きし、追加的にご発言があればいただきたいと思いますが、何かございますか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。それでは岸先生からご発言がございましたらよろしく願いいたします。

(北海道大学 岸教授)

北海道大学の岸です。皆さんからの色々なコメントありがとうございました。改めてこうやってこの資料の2番を見ながら考えていたのですが、私が北海道運輸交通審議会の委員に就任した頃のこういう取組結果は確か私の記憶では、何々に関する国への陳情とかですね、そのようなことがすごくあったのが、今はこんな形で実際の具体的な取組を列挙できるような形になったというところが、大きくこの10年で北海道の皆さんも連携というところが、とても変わったのかなというふうなことを思いながら皆さんの話を聞いておりました。具体的に令和4年度の主な取組というところについてなのですが、例えばシームレス交通戦略というところがこの資料の中であるところの、主な取組に「連携の促進強化」とありますが、この「連携の促進強化」というのは、航空と鉄道と、例えば、バスとかタクシーというふうな乗り物の間

の連携の強化という意味でここは書かれていると思うのですけれども、実際にこの取組事項を見てみると、たくさんそれぞれの主体の皆さんが取り組まれているものがあるのですけれども、実はこれって因果関係になっているものとか、関係しているものが、いろいろと線を引っ張っていくといろいろな線が書けるなというふうなことを思いながら、ここに列挙された取組間の連携の強化というところが、私は大事なのかなというふうに考えておりますし、その目的が交通物流連携会議だと思しますので、引き続き皆さんで協力しながら進めていければというふうに思いました。

(吉見座長)

ありがとうございます。皆様から、今、岸先生からもお話がありましたけれども、いくつかのキーワードをまとめますと、皆様からお話いただいた中で共通項があったのかなというふうに思っております。例えばそれは、今先生からお話がありました「シームレス」というところですね。ずっと話があったと思うのですけれども、そのシームレス交通ということはどう支援するかということが、今年度の皆様の取組という中でもいくつか出ておまして、皆様からのご発言の中にも、しばしば出てきたのかなということがあります。それから、コロナに関連してということで、コロナの中で大変苦勞なさってこられたということの発言もございましたし、あるいは今後、ウィズコロナ、アフターコロナの中、少し明るい方向性に向けて頑張っていこうという話があったと思います。特にインバウンド関係といいたいでしょうか。今後、インバウンドが北海道に戻ってくると考えたときに、それに向けてきちんとした取組をしていかなければならないというふうなご発言も複数あったかなと思います。さらには、災害の問題ですね。今年の初めには雪害のこともございましたし、そういうところを目前にした時に、今後、雪だけではなく、様々な災害があった場合にそれに対してどうしていくのか、あるいは情報を含めてその情報をどうやって共有し、活かしていくのかというようなことが、皆様からお話があったかなというふうに思っております。それからもう一つは働く方の問題です。端的にはドライバー不足といったようなお話もございましたし、そういう意味ではこれは別にコロナ云々ということとは関係なく、この会議でも、これからそういう意味では少子化が進んでいく中で、物流や交通をどうやって維持していくのか。交通を利用してくださる方々も減っていくし、また人流・物流を担う方々、交通事業者等々の方々、運営するところの人手不足が出てくるといったことが当初から想定されたことではありますけれども、やはり今日のご発言などをお聞きしておりますと、着実にそれが進展してしまっているという状況がある中で、これに対する対応、あるいはそのための取組といったことを進めるということが、本日お話の中にあっただかなと思います。令和4年度の取組という中に、形はいろいろ違いますけれども今申し上げましたような4点ほどのある種のキーワード的なことが織り込まれて、中心として取組とされるのかなというふうに私としては感じたところでございます。まさにそれらは今日ご出席の皆様それぞれに、他の方のご意見や取組などをお聞きになって、その連携を深めていかなきゃならないと、まさにこの会議の目的ではあるのですけれども、多様な皆様、それぞれ立場の違う皆様が連携して交通・物流に関する施策を一体的に推進していくのだということ、これに向けて、関係者での情報共有が、この場で今日は図られたと思っておりますので、引き続き関係者の皆様方の積極的な連携の取組として、オール北海道と申しませうか、全道でもって協力をしながら展開をしていくということをお願いしたいと思っております。

4 報告

(1) 物流対策WGの取組状況について

(2) 情報共有・対応強化WGの取組状況について

(吉見座長)

それでは続きまして、次第の4の報告に移りたいと思います。1番目、物流対策ワーキンググループの取組状況につきましてご報告をいただきます。こちらは、ワーキンググループの座

長の岸先生からご報告いただきます。

(北海道大学 岸教授)

物流ワーキンググループの座長を務めました北海道大学の岸です。資料の3-1と3-2をもとに報告書のご説明をいたします。概要の方が一番簡単にまとまっておりますけれども、大きくこの報告書は3章構成になっておりまして、北海道における物流の現状、本道の物流を取り巻く課題や環境の変化、そして安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた方策の検討ということで、この3章からなる報告書(案)でございます。いろいろと議論してきまして、昨年度もオンラインではありましたがこの場で私中間報告ということで、昨年度はトラックの効率化とか維持に向けた取組というところを中間(案)というふうに出しましたが、その後1年をかけて鉄道も含めてというふうな形の全体なものとなっております。

資料3-1の2番、本道物流を取り巻く課題や環境の変化ということで、8項目あげております。それをもとにどういうことをやっていこうかというふうなことで、3章のところで項目を挙げているわけですが、先日行われた物流ワーキングの最終回では、委員のメンバーの皆さんから、すごくいっぱい意見が出まして、大幅な修正が要求されるぐらいの意見が出されました。その大きなポイントは何かというところ、その時に出した報告書(案)は迫力が無い、危機感もないというふうなところが皆さんの大きな印象でございまして、要するにやっていかなければならぬものは何なのかというふうな、今、直面している問題は何というところを明確にするべきだというところが、一番各メンバーから意見が出されております。ということでこれについては、私もワーキングの時には、2章と3章の間に結局北海道で今、直面する課題ってなんだというところを箇条書きでまとめたらどうだということはその場でまとめたのですけれども、その後事務局といろいろと調整し議論をした結果、本編の39ページをご覧ください。資料3-2の39ページです。ここに具体的に改めて3つポイントをというふうな形で、具体的にはという形でまとめたのがその結果でございます。日本海溝・千島海溝・周辺海溝型地震などの地震、津波、火山噴火、豪雨、暴風雪、竜巻などといった様々な大規模自然災害のリスクへの対応。2024年4月より適用される自動車運転業務の時間外労働の上限規制など働き方改革への対応。2030年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業に伴う青函共用走行区間を含む新幹線の高速化や並行在来線のJR北海道からの経営分離への対応といった重要かつ困難な課題に直面しているというふうな形で、特出しをしてまとめております。この結果ですけれども、ちょうど38ページのところに、課題というところの北海道新幹線の札幌延伸というところの文言が書かれておりますが、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で必要な検討を進めることとしているというふうなやわらかい表現だったものを、もうちょっと問題として明確化するべきではないかというふうなところは、前回のワーキングの最終回から修正されてこのような形でまとめているというものでございます。それを踏まえて、3章の項目なのですけれども、具体的などは皆様もご存知の項目も多いので、改めて詳細については申し上げることはいたしません。特に資料3-1のほうに戻っていただきたいと思いますが、1検討の視点等の(1)、ここが実は重要なポイントで、「トラックや鉄道、船舶、航空機といった現在の輸送手段はいずれも欠くことができず機能を高めていくことが重要である」というところは、これは物流対策ワーキングの中での合意事項でございます。これは、検討の視点などというふうな形の見出しになっておりますけれども、これを前提に議論をしようというふうなことではなくて、そういうふうな意見を最初に各事業者さんからの課題を受けた上で、こういうことなのだろうなというふうなことは検討しながら、ただ改めてその最終回のワーキングまでいろんなデータとかを出していただきながら分析とか意見交換をした中で、ここについてはこれありきということではなくて、物流対策ワーキングをやった結果いずれも欠くことができないというふうな結論になっているというところは強調しておきたいところでございます。ただこれは、今のままの未来永劫続けていくかというふうな話ではなくて、当然トラックにおいても船舶でも意見が出ましたが、人材不足というのが顕在化しているとかあるいは鉄道貨物も今のままで将来にあたって鉄道貨物というのは必要かもしれませんが維持でき

るかという、それはそうではなくて、事業者なり、荷主なり、いろいろとやっぱり技術革新とか、あるいは変わっていかなくてはいけないものがあるということなので、どれも欠くことはできないのだけれども、今のままではやはり続かないので、それを何とかしていこうというふうな形でまとめたものが、具体的な方策というところになっております。貨物新幹線、鉄道貨物については青函の共用走行については貨物新幹線の導入の検討というのがやっぱり長期的に見たら必要じゃないかというふうなことも書かれている一方で、今できることと言えば、貨物列車のダイヤの調整というのをやっていかなければいけない。これはJR貨物なり、関係の国とか道というところ、これから協議をしていかなければいけないというふうな流れになっております。

その他の交通手段についても項目を上げてきたわけですが、最後にこれについては、本編の資料3の49ページをご覧ください。別表ということで、項目について直近で対応が必要となる方策と、あとは中長期的対応が必要になる方策という形で、それぞれトラック、鉄道、海上、航空、あるいは流通とかというところの話をまとめております。以上、このような形で検討報告書(案)というふうな形でまとめさせていただきましたが、これで終わったわけではなくて、ここから次に向けてスタートしていこうというところが、先ほど議論いただきました人・モノ輸送戦略とかですね、あるいは国際物流拡大戦略、災害に強い交通戦略というところの重点戦略の取組等を上手く連携していくことが必要ではないかということが、私自身感じているところです。

(吉見座長)

ありがとうございます。それでは今の報告につきまして、皆様からご質問等ございましたらいただきたいと思っております。いかがでございましょうか。

(日本貨物鉄道株式会社 篠部副本部長)

JR貨物でございます。質問ということではないのですが、改めまして今、岸先生からJR貨物の部分もご指摘いただきましたので、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。私どもの全国ネットワーク、在来線をしっかりと維持していくことが前提となって役割を發揮できるものと考えておりますので、その全国ネットワークの維持のために私どもも汗をかいていきたいと思っております。そして、関係者、国におかれても、道におかれても、また運送事業者、荷主様におかれても、皆が協力しあわないとこの問題は解決しないと思っておりますので、ぜひ力を合わせてさせていただければありがたいなと思っております。その上で、岸先生からもありました、今のままではということでございますので、シームレス化、吉見座長からも先ほどおっしゃっていただきましたところを徹底して現行のところをまずは取り組んでいきたいという中で、少し説明しますけれども、近々札幌レールゲートという物流施設を札幌貨物ターミナル内に竣工することといたしております。そういったトラックとの連携をより深めることを含めまして、私どもの利用をしていただき貢献ができるように頑張っていきたいということで発言させていただきました。ありがとうございます。

(吉見座長)

ありがとうございます。では他に何かご質問等ございますでしょうか。ご意見、ご感想でも結構です。よろしいでしょうか。ありがとうございます。岸先生にはこの報告書をまとめていただきありがとうございます。苦労が非常ににじみ出ているような報告書だなと感じます。また、この中でも先ほど岸先生からもコメントがございましたけれども、やはり少し今までにはない形の物流のあり方というものを検討していかなければならないということがいくつか見えているのかなと思えました。1例だけ挙げますと、貨物新幹線の追求といいましょうか、今後そういう検討もしていかなければいけないということも出ていましたけれども、考えてみますと一昔前まで新幹線で貨物の話が議論されるということはなかったと思うのです。それが北海道新幹線の延伸が着々と進んでいく中、そして道内物流、そして道内外を結ぶ物流を考

える中で、今までに他地域でそういう例がないものを、ここは一つの検討してみる必要があるのではないかとということで、こういう報告書などにも出てくるということは、これは一例でございませうけれども、これまで取組がなかったようなことも含めて、この物流に関連する取組をしていかないと、やはり今後なかなか持続可能な物流体制というのが取れないのかなということ、いろいろなところで示していただいた報告書なのかなと思っております。そういう意味では新しい取組がたくさん入っているかと思いますが、ぜひこの報告書も活かして、進めてまいりたいというふうに考えるところでございます。

それでは特にご質問等ないようでございますましたら続きまして、(2)の情報共有・対応強化ワーキンググループの取組状況についての報告をお願いします。

(北海道総合政策部交通政策局 渡辺交通企画課長)

情報共有・対応強化ワーキンググループの取組状況ということでございまして、今年2月の大雪につきまして、ワーキンググループの場を活用いたしまして、様々な検証を行いましたので、そのことについてご報告させていただきます。最初に資料4-1の方でございませうが、こちらの方をご覧ください。1ページでございませう。2月上旬の大雪の状況となりますが、2月5日から6日にかけて札幌市を中心とした石狩地方へ、石狩湾で発達した雷雲が断続的に流入しております。そのことで局地的な大雪となりまして、札幌市中央区では24時間降雪量が60センチに達し、1999年の統計開始以来の記録を更新する大雪となりました。2枚目をご覧ください。こちらは2月下旬の状況となります。2月5日、6日から2週間後の2月20日から22日にかけて、強い冬型の気圧配置となりまして、最新積雪が恵庭市で154センチ、千歳市で123センチとなり、これも統計以来の記録更新となっております。これらの影響により、これは3枚目でございますが、2月上旬にはJRでは、2月6日から13日の間で3,525本が運休、バスにつきましては都市間バスや、札幌市内のバスで運休や遅延が発生し、2月下旬にはさらに2月21日から2月23日までの間、新千歳空港から札幌市内間のJRが終日運休となり、また空港連絡バス、都市間バス、市内路線バスにおきまして、運休遅延が多数発生し、さらにはこれらの影響もございまして新千歳空港内におきまして、2月23日には最大約6,000人の滞り者、約660人の空港宿泊者が発生いたしております。4枚目でございます。こうした輸送障害の結果を踏まえ、道におきましては雪害対応検証チームを設置し、主な検証項目を輸送障害対策、道の除排雪対策、気象情報等の利活用、雪害発生時の応急活動体制、情報発信共有、応援受援として検証を進めることといたしております。その中で輸送障害対策につきましては、今回のこのワーキンググループでございませう情報共有・対応強化ワーキンググループを活用して検討することとし、先月の28日に、特に関係する交通事業者や企業団体の皆様にお集まりいただき、石井座長のお力をお借りしながら輸送障害への対応について意見交換をいただき、検証報告をとりまとめたところでございませう。資料4-2をご覧ください。こちらがそのとりまとめ結果の概要となります。この資料に基づき、内容を報告させていただきます。まず主な論点、こちらの表は縦軸が主な論点ということで分かれておりますが、主な論点の一つのJR復旧作業に係る応援受援におきましては、今回の対応として、JR北海道では1,000人を超える作業員に加え、協力会社など、連日100人規模の作業員等を導入し除雪を行ったものの、結果的に記録的な大雪等を想定した場合には、作業員、除雪機械、運搬車両等が不十分であり、体制強化が課題であることや今回の対応で事前教育の必要性から、応援を受けることを見送った経過を踏まえ、今後、受援体制の構築が必要といった課題問題点があるということで、今後の対応策におきましては、記録的な大雪等を想定した除排雪機械、融雪設備の増強や、社内外からのさらなる排雪応援体制の強化、さらには外部機関との事前協定に基づく除排雪受援の検討などを進めることとしております。

続きまして、論点の2つ目でございます。バス路線運行継続に係る支援におきましては、今回の対応といたしまして、運休情報などテレビや新聞、ホームページなどに周知するとともに、SNSや市営交通案内サイトで周知するなど、事業者として最大限の利用者への周知は行ったものの、情報が行き届かない部分があったことや、道路の狭隘化でバスが運行不能となり

運休や遅延が多発したといった点に、主に課題・問題があったとまとめております。また論点の3つ目、代替輸送の確保におきましては、今回の対応といたしまして、運輸局、JR、バス事業者の連携により、空港連絡バスの増便や、臨時列車の運行、タクシーの集中配車などの代替輸送を確保したほか、NEXCO東日本におきましては、札幌高架区間において夜間通行止めによる集中排雪を実施、フローコントロールによる空港滞留者の発生を抑制を実施したものの、空港連絡バスの増減でも対応しきれない場合は、新千歳空港滞留者への対応が不十分となるといった点や、快速エアポートの運行再開に関する情報が二転三転し、再開の見極めに関する精度の向上が必要だということ。高速道路や主要幹線道路等の除雪状況を各関係機関が迅速に把握することが難しいといった点に課題・問題があったとまとめております。これら2つの論点につきまして、今後の対応策といたしましては、まずは公共交通利用者に対する情報周知ということで、先日、北海道運輸局で改めて構築しました災害等情報伝達システム北海道旅の安全情報や、メディア等を活用した適時適切な運行・運休情報等の周知。行政交通事業者等が一体となった一元的な情報発信体制の検討、さらにはテレワークの実施や、マイカー通勤の自粛など移動自粛の呼びかけを進めることとしております。その下の記載となりますが、あらかじめ大雪時に優先して除雪水準を確保する、路線区間を定めるなど優先区間における効果的・効率的な除排雪を進めることとしております。また、今回の大雪では快速エアポートの運行状況が大きく影響したことも踏まえ、札幌新千歳空港間における代替輸送の確保が重要だということでございまして、記録的な大雪の発生時には、重大事故の長期運休を回避するために計画的な運休を実施するといった取組や、代替輸送手段の確保がより円滑に行える体制の構築を進めることとしております。最後に、いずれの対応策におきましても、基本となるものの、関係機関相互における情報共有であるということとございまして、関係者間の情報共有を図る連絡体制の構築を進めていくこととしております。以上が検証報告の概要となりますが、今後、情報共有・対応強化ワーキンググループといたしましては、この検証結果をベースとしながら、具体的な取組を展開していけるよう、今年度中に改めて会議を開催し、各種体制の構築等の取組の調整を進めていく予定としておりますので、関係の皆様におかれましては、引き続き、ご協力を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。今年の2月のこととございまして、まだ記憶にも新しく、皆さんも様々な影響をお受けになったことと思います。ただいまの報告につきまして、皆様からご質問やご意見お受けしたいのですが、何かございましてでしょうか。私から感想めいてしまいますけれども、これはおそらく皆様も含めて共通の認識としまして、このクラスの大雪は本当に災害だなど。何となく雪がたくさん降るといのは、台風が来たということとは少し違う扱いがされているような気も、特に道外の方と会った時に大雨という話と、大雪という話と同じ、大雨と台風は大分イメージが違うのですけれども、台風のようなイメージというよりはむしろ大雪という普段の雪がちょっとたくさん降ったのだというイメージで捉えられてしまっていないかと。道民としては、今回、大雪ということではとても片付けられないぐらいの大変なことだったというふうには認識しておりますし、関係諸機関の皆様には大変その中でご苦労されたということはよくわかるところでございまして。検証報告もございました輸送障害、今回のこの感想でございましてけれども、これまでも例えば空港への滞留の方々が出たってということについては議論があり、それをどうやって無くしていくかということがございました。ただこの場合、道内にいらっしゃった方が本州等にお帰りになる場合に、航空便が飛ばなくて空港に滞留してしまったというケースが多かったのかなと思うのですね。その時の情報共有というのは、例えば、代替のルートというのはどんなものがあるのか、他の空港はどうやって使えるのか、あるいは船・フェリー等での本州へ帰るといった方法がどこにあるのか、そういったような情報の連携や提供ということが重要で、できるだけ代替の方法ということも情報の提供があるのではないかとということが話の中心だったかなと思います。一方で今般は、もちろん航空便も止まった時もございましたけれども、航空便は開通し、本州からいらっしゃるけれども、そ

こから新千歳空港に来られて、そこから先に移動できないということで滞留が生じた。従前、我々が経験したこととは逆のパターンで起こってしまったのかなというところに特徴があると思いました。特に2度目の大雪の時だと思いますが、私のホームでございます国立大学では前期日程の2次試験の2日くらい前というタイミングでありまして、通常の受験者などは前の日に試験場の下見などをしますので、2日くらい前に道内入りしてこられる。多くの方が空港で滞留したというのもあったのですが、ではあそこで滞留しないように、例えば、航空便を止めて対応するということがあったのか、理屈の上ではあったのかもしれませんが、実際それを利用される方からすると、とにかく近くまで行きたいと、そこから先は何とかしないと、例えば1日それで遅れましたということになると、いやもう次の日が入試なのだけどのようなことが起きますよね。できるだけ目的地の近くまで行きたいというのは当然ありますので、そうすると、なかなか難しいなとまた一つ出るわけです。もちろん来られた方が、今度はJRが動かないということになればバスでとか、あるいはほぼ出払ってしまっているようでありませうけれどもレンタカーですとか、様々な方法があったのかもしれませんが、そういう情報の共有も本来必要だったのかなと思います。提供も必要だったのかなと思います。また少し角度を変えたそういう対応・対策みたいなものも必要なのかなというふうにこの報告を含めてですね、感想でございました。報告のことは直接関係ないのですが、様々な大雪の情報・交通状況の情報をどこで得たかによって、その認識が意外と今回違ったなというのが感想でございまして、具体的にはいわゆるマスメディア、テレビとかそういったところで大雪の状況、交通障害の状況というのをご覧になっていた方と、それからSNS等での発信された情報を見て、それに対して、そういう情報をとられた方。後者はどちらかという若い方、前者の方はどちらかという年齢層の高い方ということになるかと思いますが、かなり反応が違ったなという印象もっております。どちらかというメディアを通じてご覧の方は、この交通障害に対して事業者様でありますとか、そういう方々に対する対応がどちらかという厳しい対応に聞こえました。一方、SNS等でご覧になっている若い方というのは、これは仕方がないのではないかなというふうな反応が結構出てきたのかなと思います。どこに違いがあるのかなと思うと、特に今回は鉄道ということの障害もあったので、例えば、除雪をしているその現場にはメディアは入れないのですよね。ヘリコプターを飛ばして上から見ているとか、そういう報道しかなかなかしづらくて、それがSNSの力といいましようか、直接現場からいろいろな発信を事業者自身ができるということもあって、そういう意味での情報の少しズレがこういうことで出たかなというふうに思っているところもありました。これは少し角度が違うかもしれませんが、今般この資料の中にもありましたような、例えばSNSをどのような形で情報提供に利用していくのかというふうなことも繋がるのかなというふうに考えたところでもございました。すいません。感想でございました。何とか次のこういう大きな災害の時には、少なくとも少し前に進んだ対応ができればなというふうに思っております。改めまして、皆様からご質問等ございましたでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、本日予定しておりましたものにつきましては終了致しますけれども、全体として見ますと、先ほど議事の3に北海道交通政策総合指針重点戦略について、そのところで皆様からお話いただいたことについて、私まとめさせていただきましたので、これが今日を中心でございましたから、それについてはそこのまとめに代えさせていただきたいと思っておりますけれども、それでは報告等を含めて全体としますと、やはり当たり前でありますけれども、コロナ以前から将来に向けて取り組んでいかなければならない課題というような、それらの課題については皆さんお力を借りながら着実にそれを進めていかなければならない。解決に向けて、取組を進めていかなければならないというふうなことがあると思っております。それから今の大雪の問題もそうでございますけれども、どうしてもその時その時、あるいはその時代時代が必要となっていくような取組、あるいは対応をしななければならないというが出てまいります。そういう意味では短期的という言い方は良くないかもしれませんが、とりあえず今出てきた課題に対してどう対応するかということと、それから長い目で見るときに対応しなければならないことと両方ございます。しっかり工夫もしつつ、かつ積極的にどれも機動的に取り組んでいくと

いうことが必要なのかなということに改めて感じたところでございます。これは結構難しいところでございますけれども、まさにオール北海道で、オール全道で、皆様方のご協力を得ながら、連携を取りながら進めていかなければいけないことだろうと思っておりますので、是非、そういう思いを強くしたところでございました。今後とも是非しっかりとご協力・連携をいただきますようによろしくお願ひいたしたいと思ひます。

全体を通しまして何か皆様からございましたらいただきたいと思ひます。よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは事務局のほうにお返しいたします。

5 閉 会

(北海道総合政策部交通政策局 千葉局長)

吉見座長ありがとうございました。本日は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。皆様からいただいた意見等につきましては、事務局の方でまとめさせていただきます。来週5月31日に開催を予定しております北海道運輸交通審議会において改めてご報告させていただきますのでよろしくお願ひします。

今後の予定についてでございますが、本会議につきましては各ワーキンググループの取組や感染症をはじめとする様々な状況変化などを踏まえながら、必要に応じてまた開催をさせていただきますと考えております。開催の際には、あらためて皆様宛てにご案内させていただきますのでよろしくお願ひいたします。

新型コロナウイルス感染症や知床遊覧船の事故への対応なども含めまして、本道の公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあると考えています。道では重点戦略のもと、引き続き北海道交通政策総合指針が目指す交通ネットワークの実現に向けまして、皆様と協力・連携し、取組んでまいりたいと考えております。引き続きご協力をよろしくお願ひします。

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