

令和2年度 北海道交通・物流連携会議 議事録

日 時：令和2年8月7日（金）13:30～15:10

場 所：京王プラザホテル札幌 地下1階 プラザホール

1 開 会

○北海道総合政策部交通政策局 中島次長

それでは、定刻となりましたので、ただ今から令和2年度北海道交通・物流連携会議を開催いたします。

本日の司会進行を務めます北海道総合政策部交通政策局次長の中島と申します。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは開催にあたりまして、柏木交通企画監よりご挨拶申し上げます。

2 挨 拶

○北海道総合政策部 柏木交通企画監

皆さんこんにちは。今年4月に交通企画監を拝命いたしました柏木と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

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、お忙しい中ご出席をいただきましてありがとうございます。

また、日頃から道行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げますとともに、新型コロナウイルス感染症に関しまして、感染拡大防止や水際対策の徹底などに取り組みながら、交通・物流の維持に努めていただいていることに重ねて感謝申し上げます。

本会議は、一昨年3月に策定いたしました交通政策総合指針に基づきまして、本道の更なる発展を支える交通ネットワークの実現に向けた取組を関係者の皆様と一体となって展開していくことを目的に設置させていただきました。

昨年度は、指針の推進状況を点検するとともに、道内7空港の一括民間委託、鉄道の利用促進など、交通・物流に係る検討すべき当面の課題についてご議論をいただいたところであります。

指針では、策定から本年度までの3年間で集中的に進める施策として、5つの重点戦略を設定し、取組を推進することとしており、今年度はその最終年を迎えるところであります。

これまで、5つの重点戦略に関わる各種取組を進めてきたところではありますが、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、生活スタイルが大きく変わろうとしていること、また公共交通機関においては様々な自粛の中であって、利用者が大幅に減少する一方で安定した輸送サービスの提供が求められるといったことで、その経営は非常に厳しい状況にあるものと認識しております。

指針が目指す交通ネットワークの実現に向けた施策を展開していくためには、今後の感染症拡大防止対策に万全を尽くすこと、そして社会経済活動のレベルを拡大していく北海道スタイルの展開を図りながら、まずはより一層皆様との連携を図りながら道内から交通需要を段階的に回復させていくこと、その上で、今後の取組方向について皆様とともに議論を深めていかなければならないと考えております。

本日の会議では、限られた時間ではございますが、重点戦略の点検・評価結果や今後の重点戦略の進め方につきまして、皆さまからご意見を頂戴するとともに、忌憚のないご議論をいただくことをお願ひ申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

3 議 事

○北海道総合政策部交通政策局 中島次長

それでは、会議に入る前に、今回から新たに参画していただくことになりました方をご紹介します。北海道エアポート株式会社交通対策部長の荒木様でございます。

○北海道エアポート株式会社 荒木交通対策部長

荒木と申します。よろしくお願いいたします。

○北海道総合政策部交通政策局 中島次長

続きましてお手元の配付資料を確認させていただきます。

議事次第、出席者名簿、配席図、資料につきましては資料1、資料2そして参考資料1をお配りしております。よろしくお願いいたします。

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ます。

○北海道大学 吉見座長

皆さんこんにちは。吉見でございます。一言ご挨拶申し上げますが、すでに柏木交通企画監からもお話がございましたように、この間の社会の状況が、新型コロナウイルスの感染流行ということで、非常に大きく変容してしまっておりまして、どんな形かはそれぞれの皆様におかれましては、違いが出てきているのかなと思いますが、何らかの形での影響を受け、そして今後のあり方について、様々な変更を余儀なくされているというのが、皆様、ここに参集している我々すべての置かれている立場かなと思っております。

そういう中で、すでに策定されております北海道交通政策総合指針、こちらも着々と進めてきたというところではございますけれども、今後これをどういうふうと考えていくのか、言い方を少し変えますと、見直しを含めて検討しなければいけないタイミングに入ってきているのかなというところもでございます。そういう中で、本日は、多少変化している環境ということも前提におきながら、各現場あるいは政策の統合、色々な立場でご苦労なさっている皆様のお話をお伺いして、今後の我々の共通認識を作っていきたい。特にこの会議の議題であります、交通と物流の連携というところは、この重要性というのは全く変わりがないと私は考えておりまして、これはむしろ、新型コロナウイルス感染流行の中で、少し明らかになってきている側面でもあるかなと思っております。この後、短い時間ではございますが、様々な忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

それでは、早速議事に入ってまいりたいと思っておりますけれども、議事の1番目、北海道交通政策総合指針重点戦略の点検・評価結果（案）について、事務局から説明お願いいたします。

（1）北海道交通政策総合指針—重点戦略の点検・評価結果—（案）について

○北海道総合政策部交通企画課 大須賀交通・物流担当課長

それでは、資料1をご覧ください。北海道交通政策総合指針における重点戦略の点検・評価結果についてご説明させていただきます。

北海道交通政策総合指針でございますが、一昨年、平成30年3月に策定をいたしまして、計画期間は北海道新幹線の札幌開業が予定される2030年までといたしまして、2020年、本年にはオリンピックやウポポイの開設控え、将来の本道における確かな発展を支える重要な時期となることからこの3年間に、集中的に進める取組を重点戦略として設定しております。

目指す姿に向けまして、インバウンド加速化、国際物流拡大、シームレス交通といった5つの戦略を設定してございます。

点検・評価につきましては、5つの重点戦略に示されます42の方策に、合計136の取組がございましてこれについて、道庁関係課におきまして自己評価を実施しております。本年6月末時点で評価して

おりますが、平成30年度、令和元年度の2カ年の取組についての評価となります。取組については5段階評価しておりまして、9割以上が順調また概ね順調という結果となっております。成果指標の達成状況につきましても、令和元年度までの2カ年の数字で、7割以上が達成となっておりますが、本年2月以降のコロナウイルス感染症の影響で、今年度の実績値につきましては大きな影響が現れる指標が出てくることが予想されます。

ここから5つの重点戦略につきまして、この2カ年の施策の推進状況、取り組んだ結果出てきました主な課題と今後の取組方向についてまとめております。各項目一番上に、施策の推進状況がございまして、一番下に主な課題、今後の対応方向についてまとめております。

重点戦略の一つ目、インバウンド加速化戦略では、施策の推進状況といたしまして、交流人口の拡大に向け、国際航空路線の開設に向けた誘致活動や、北海道ファンの拡大に向けた取組を進め、フィンエア等の国際線の就航に結びついた反面、新幹線の利用者数やリピーターの割合は目標に対して遅れが生じているような状況です。また、観光客の周遊増加に向けましては、鉄道輸送機能の充実、高規格幹線道路の整備促進等に取り組ましまして、バリアフリー化にやや遅れが見られるものの全体としては概ね計画通りに進んでいる状況です。主な課題と今後の対応方向でございまして、コロナウイルス感染症拡大の影響により、外国人観光客をはじめとした利用客が激減していることから、今後は北海道スタイルに適応した取組や、道内客から国内客、国外客への段階的な観光需要の回復に向けた取組が必要であるとしていただいております。また、来道する外国人観光客につきましては、季節的・地域的偏在が課題となっております。今後は誘客の多角化、道央以外の地域及び閑散期における魅力の発信などに引き続き取り組んでいくことが必要です。

重点戦略柱の2本目、国際物流拡大戦略につきましてです。

国際物流拡大戦略では北海道と世界をつなぐ国際物流拠点の形成を目指しまして、貨物量の拡大、国際航空路線等の拡大に向けた取組を進めてきたところですが、航空国際貨物の取扱量、道産食品輸出額につきましては、ホタテの不漁や、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年を下回っているというような結果となっております。課題と対応方向ですが、国際定期便につきましては、新千歳空港が飽和状態になりつつあるため、地方空港への誘致が課題となっているほか、貨物量の増加に向け、道産食品の輸出拡大に向けた取組等を推進することが必要としていただいております。また、新型コロナウイルス感染症の関係で、企業の設備投資への影響が懸念される一方で、企業のリスク回避による国内回帰の動きをとらえ、道内への企業立地へつなげる必要があるとしていただいております。

重点戦略3番目、シームレス交通戦略についてです。利便性が高く、ストレスのない移動環境の実現を目指し、十勝をモデル地域としまして連携体制を構築し、MaaSの実証実験やダイヤ接続の見直し等を行ってきたほか、鉄道に対する応援機運の醸成等の利用促進運動を展開するなど、概ね計画通りに進められているところです。課題と対応方向になりますが、十勝地域でのモデル事業の成果や課題につきまして、全道での展開に結びつけていこうと、公共交通の一層の需要拡大と利用定着につなげていくことが課題としております。このため各地域において、交通事業者、観光・経済団体などの連携体制を構築し、地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員して地域の足を確保していく取組の検討、公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革などに引き続き取り組んでいくことが必要としていただいております。

重点戦略4本目になります。地域を支える人・モノ輸送戦略になります。地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保を目指しまして、貨客混載、自動運転、ドローン輸送等の実現に向けた環境整備、輸送の共同化、効率化の促進、人材の確保育成などの取組を進めてきたところでありますが、輸送の共同化など、一部取組に遅れが見られる状況にあります。課題と対応方向になりますが、将来における安定的な輸送環境の実現に向けましては、輸送の連携効率化を図っていくこと、自動運転の通年実用化には積雪寒冷技術の確立が必要であること、ドライバー不足や働き方改革等により輸送能力が低下するということが予想されること、新型コロナウイルス感染症予防策で密を避け、社会的距離を保つ上で生じる空間の有効活用などへの対応が課題となっております。このため多様な業種間の連携を強化するとともに、高規格幹線道路の整備促進、自動運転の実証実験

の誘致などに引き続き取り組むほか、感染症予防を踏まえました人・モノ・サービスの一体的効率的な輸送の仕組みの構築などに取り組んでいくことが必要としているところでございます。

重点戦略の最後、5本目になります。災害に強い交通戦略についてです。災害等に強い公共交通ネットワークの実現を目指し、関係機関との連携体制の強化や、災害時における的確な情報共有・発信、代替交通の確保に向けた連携により、各団体におけるホームページやSNSなどによる交通情報の発信や多言語化、情報伝達訓練や物資輸送訓練など、災害時のサポート体制の構築が図られており、全体としては概ね計画通りに進んできているところでございます。課題と対応方向につきましては、災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現に向け、関係機関における連携体制のより一層の強化や情報発信、多言語化の推進、激甚化・頻発化する災害への備えとして、各種訓練に引き続き取り組んでいくことが必要としているところでございます。

最後に、今後の方向性として、関連する取組はこの2年間については、概ね順調に推移しているものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客をはじめ輸送需要が大幅に減少するなどの影響を大きく受けている取組もあるところでございます。指針の目指す姿の実現に向けまして、各政策の進捗状況とともに、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえながら、今後の重点戦略の進め方について検討を進めるというところでございます。

以上、簡単ではございますが重点戦略の点検評価結果について、説明を終わらせていただきます。

○北海道大学 吉見座長

北海道交通政策総合指針の重点戦略につきまして、策定されて2年と3カ月になるわけですが、集中的・重点的に行うその最初の3年というところが今年度だったわけですが、そこで、このコロナ禍に見舞われるという状況になっているということでございます。ここまででございますけども、この点検・評価結果につきまして、資料1に基づいて説明いただいたところでございます。

それでは、次に議事の2、意見交換に移りたいと思います。ここでは、各団体企業の皆様から、これまでの取組を踏まえた今後の取組の展開及びこのコロナの時代に向けて必要な取組など、令和3年度以降の重点的な取組の方向性について、特にお聞かせいただければと考えております。大変恐縮でございますけれども、時間の都合もありますので、こちらから指名をさせていただきたいと思っております。

全部で13の企業、団体及び行政機関の皆様からご意見をいただこうと思っておりますので、お1人あたり3、4分程度におまとめいただきますようお願いいたします。

まず最初に、全日本空輸株式会社北海道支社様からよろしく願いいたします。

(3) 意見交換

○全日本空輸株式会社北海道支社 中野副支社長

ANAの中野と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

ANAとしての今の課題を申し上げますと、インバウンド関係については、今のところ直行便がないという状況でありますので、昨今のコロナ対応に関わるご報告、ご案内をさせていただければと思っております。

直近では、ANA Care Promiseというお客様の安心・安全を最優先にした取組に力を入れております。係員あるいはCAのマスク着用、カウンターでのビニールカーテン、消毒液の設置、ソーシャルディスタンスは当然なのですけれども、昨日から新千歳空港でもHAPの協力をいただきながら、検温態勢をとっていただいておりますし、できる限り健康な状態で搭乗いただくような形を進めております。

また、搭乗順につきましても、後方の窓側、後方の間側、後方の通路側、前方の窓側、前方の間側、前方の通路側ということで、極力滞留をさせないようにソーシャルディスタンスをとりながら搭乗をいただいております。

また、飛行機に乗っていただくと、棚上の方にお荷物を入れていただきますが、最近はお荷物を入れていただくことでソーシャルディスタンスが十分とれないということもありますので、できる限り

のお客様に小さい手荷物も事前に預けていただいて、スムーズに搭乗いただくというお願いもしておりますし、もちろん搭乗いただくお客様にもマスクの着用を強く強くお願いしているというところもございます。

皆様方にも改めてご認識いただければと思いますが、飛行機というのは3分に1回、機内の空気全てが入れ替わる仕組みを持っており、病院の手術室レベルの高性能のフィルターでろ過された上で、室内に供給しておりますし、換気システムにつきましても地上待機中においても作動しておりますので、その点は重々、皆様安全な環境にあるということをご認識いただければと思っております。

次に、航空券を買っていただいたお客様に対する安心面を届けるために、期間は限定的ではありますが、安心変更キャンペーンという無料で航空券の変更ができるスキームをこのところ案内している次第です。

様々な形をもって、感染拡大の予防に努めておりますが、今後は、先ほども申し上げましたが感染者の方が搭乗されないような対策がさらに強く必要ではないかなと思っております。昨日、新千歳空港でも検温態勢が始まったと言いましたが、まだ他の道内の空港には設置されておりませんし、引き続き、まずは感染者の方が搭乗されない仕組みを、しっかりと今後の課題として認識しながら、我々も感染拡大の予防に努めてまいりたいと思っております。以上となります。

○北海道大学 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、北海道エアポート株式会社様、先ほどご挨拶いただきましたが、よろしく願いいたします。

○北海道エアポート株式会社 荒木交通対策部長

北海道エアポート交通対策部の荒木と申します。よろしく願いいたします。

弊社の方から簡単にご報告をさせていただきます。

弊社は、今年の1月18日に大々的に発足の式典をやらせていただき、関係の皆様にはお集まりいただきましてありがとうございました。

その時に、今のような状況を予測できていたかということ、当たり前のことなのですけれども、全く予測できておらず、状況が一変しているというところになっています。

事業展開につきましては、既にご存知のこととは存じますけれども、6月1日に新千歳空港の運営を開始しております。その後、10月1日に旭川空港の運営を開始予定ということです。それから来年の3月1日に函館、釧路、稚内、帯広、女満別の5空港の運営を開始させていただくということで、今、急ピッチに色々な形で準備をさせていただいているという状況でございます。

空港ビルとのそれぞれの関係でございますけれども、関係空港ビルとは資本関係が成立しております。色々な形で業務の連携を図っているところでございます。最終的には、いずれかのタイミングで経営統合という形で調整はしておりますけれども、時期につきましては、未定という状況でございます。

弊社としては、やはり航空需要と言いますか、航空のお客様が戻って来ませんと、なかなか事業としては厳しい状況でございます。色々な形で現下の状況の中でもHOKKAIDO LOVE!やGoToキャンペーンも含めて道庁、あるいは関係各社とご協力させていただきながら、何とかして需要拡大に向けて、積極的に対応を図っているという状況でございます。

それから、先ほどご説明いただいた中で災害時のイレギュラーの対応につきましても、弊社としては非常に大きな課題だと思っております。イレギュラーが発生した時にいかに空港の2次アクセスを各交通事業者と連携を図りながら確保していくのかというところは、やはり大きな課題だと認識しております。これまで、新千歳空港事務所、北海道運輸局を中心に、色々仕組みづくりにご尽力いただいております。新千歳に関してはすでに弊社の方で運営させていただいているということもございますので、今後、我々も主体となりながら、交通事業者と連携を図って、実運用の面でぜひ活かしていくということで、尽力してまいりたいと思っております。

それから一つ、明るい話というわけではないのですけれども、ご紹介をしておきたいと思っていま

して、航空貨物の施策ということで一つ、弊社の方で動きがございます。道庁と道経連が主催をする北海道産食品輸出拡大会議がございまして、その組織の部会の一つとして、弊社が中心となって、航空貨物部会を立ち上げさせていただくことになりました。このコロナ禍においても、わりと物流の方は、旅客に比べれば非常にまだまだ可能性があるということなので、弊社としてはまずそこをフックに、何か拡大できるものがないかというところを模索していきたいということで、弊社の中で輸出拡大会議を、ぜひ関係各社と連携を図って力を入れてまいりたいと思っております。弊社からは以上でございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。それでは引き続きまして、北海道経済連合会様、よろしくお願いいたします。

○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。よろしくお願いいたします。

私どもの取組につきまして、ご報告をさせていただきたいと思っております。

私どもの取組状況としましては、今年度、中央省庁に対して実施いたしました要望活動の中から、交通・物流政策に関する内容をご報告したいと思っております。

まずは、交通社会資本の充実等といたしまして、道路につきましては、高速道路の未開通区間の早期事業着手あるいは完成について、空港につきましては、新千歳空港誘導路複線化事業の早期化・完成や耐震対策事業の加速化等について、鉄道網につきましては、北海道新幹線の整備促進と道内鉄道網の適切な維持について、それから港湾につきましては、クルーズ線の受入環境の整備促進、そして物流拠点機能の強化、港湾機能の強化をそれぞれ要望しております。

さらに、社会資本全体としましては、国土強靱化のためのインフラ整備の強化に向けて、3カ年緊急対策に続く、国土強靱化対策の予算の確保、また、物流機能強化としまして、倉庫を含む特定流通業務施設への支援継続と要件の緩和、あるいは生産性向上に向けたシステム等を含めた支援の推進等を要望しております。

新型コロナウイルス感染症の影響につきましては、まだ、今後の見通しが立たない状況ではありますが、足元の状況を踏まえまして、経済、雇用、感染拡大防止ですとか、医療体制の充実強化を中心に中央省庁に要望しております。交通関係では、JR北海道、それから北海道エアポート株式会社の減収への支援を特に要望しております。また、北海道経済が中長期的に持続的発展を遂げるために、道内空港民間委託運営権対価相当を活用した観光振興の基盤となる道内空港関連施設の機能強化、特に、JR新千歳空港駅の再配置、拡充、いわゆる千歳線あるいは石勝線などへのスルー化による利便性の向上、また、当会の青函物流に関わるプロジェクトチームで1年4カ月かけて研究しましたが、この検討結果を踏まえた第2青函多用途トンネル、いわゆる第2青函トンネルでございますが、この実現に向けた検討ですとか、あるいは丘珠空港の新たな利活用促進等についても、新たに要望しております。以上でございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。引き続きまして、北海道商工会議所連合会様、よろしくお願いいたします。

○北海道商工会議所連合会 福井政策企画部長

北海道商工会議所連合会の福井でございます。

昨日から北見に行っておりまして、女満別空港ビルの社長など、色々現地の状況をお聞きしたのですけれども、やはり相当厳しいなという印象を受けているのと同時に、影響は短期で収まるような状況ではないなというのは、改めて意見交換させていただいたところです。一方で、物流に関しては、先ほどお話がありましたとおり動いています。

今回この指針がありますけれども、例えば今後、コロナが落ち着いた時にそのまま続けられる部分と、

完全に見直しをしていかなければならない部分と出てきていると思います。例えば、さらにコロナの対策が進んで、経済が動き出した時に、どういうふうに我々がやっていくかというビジョンのようなものを、改めてもう1回共有していく必要があると感じました。

コロナがあってもやはり安全安心というのは、北海道のキーワードだと思います。7月に、我々も中央要望に行って来ましたが、先生方をお願いしているのは、やはり万全の検査体制、医療体制があればこそ、経済は正常に回していけるというところはあると思いますので、この両輪がないと、どちらか一方ということにはならないと思います。

例えば水際対策の強化というのも提案したのですが、今、北海道エアポートと打合せをしまして、サーモグラフィーの機器導入の支援をさせていただこうと思っています。また、海外でも今動きが出てきていますけども、PCR検査の陰性証明を発行すると入国できる、観光に行けるという政策を考えている国もあるようですので、そういったところも、将来的に北海道として考えていく必要がある。合わせて、これは国の方でも出ていますが、デジタル化の推進を一層進めていく必要があると思いますので、先ほど、MaaSあるいは自動運転のお話もありましたけれども、北海道として新技術をどんどん導入促進していくという姿勢を示していくことも必要と思っております。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。続きまして、ホクレン農業協同組合連合会様、お願いいたします。

○ホクレン農業協同組合連合会 箱石専務

ホクレンの箱石です。

私からは農畜産物流通の物流課題の認識と具体的な対応についてお話をさせていただきます。

一つは、現在農畜産物の物流課題として三つの課題を認識しております。

一つはJR問題。二つ目はドライバー不足。そして三つ目は、物流会社が事業撤退と縮小ということで、後継者不足、ドライバーの高齢化等で撤退する状況がここに来て顕著になってきているということです。特にJR問題につきましては、ご存知のようにJR北海道の単独維持困難8線区には、農畜産物の輸送にも重要な3線区いわゆる石北線、室蘭線、根室線が含まれており、ここは問題だと考えております。また、北海道新幹線と貨物列車の青函トンネル共用走行問題も、一つ大きな問題として捉えております。また、北海道新幹線札幌延伸に伴い経営分離される並行在来線、例えば長万部一函館間の問題といったものも、課題の認識の中で大きく捉えてございます。

そんな中で、具体的な行動として今まで行ってきたことを何点か紹介させていただきます。

JR問題の青函トンネル共用走行問題については、令和元年度からJAグループとして、北海道の皆さんや道議会議員、与党国会議員、行政機関にも働きかけを行ってまいりました。そんな中で、共用走行については一定の理解を得たと考えてございます。今後は、JR北海道への財政支援の根拠法であります国鉄清算事業団債務等処理法が、今年度、2020年度末で切れることから、引き続きの支援と並行在来線を含めた農畜産物の輸送にとって重要な鉄道の維持について、道とも連携を取りながら関係各所に働きを行っていきたくと考えてございます。

また先ほどの三つの課題の中にあります、地域の物流会社の撤退等がここに来て、かなり顕著になってきているということで、地域の物流についての問題です。近年、地域の地場物流会社の事業撤退や事業縮小が顕在化してきております。地場輸送はその地域に拠点を必要とし、他の物流会社に急遽代替輸送が依頼できない輸送が多い。例えば牛乳の集乳や飼料の輸送、ほ場の集荷など、こういったものは特殊車両でなかなか代替がきかないので、大変な問題と捉えております。

地域の生産基盤を守るためにも将来的な地域の物流体制構築が必要であり、一步踏み込んだ中での課題解決に今後とも取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

また、近年災害が頻発化し、激甚化してきている中で、北海道は、日本の食料基地として、今後ますます重要な役割を担ってくださると思っております。有事の際の首都圏等への食料供給体制を考えたときに、国土強靱化の観点からも、代替となる物流インフラの整備について議論することも必要ではないかと考えてございます。

その他、先ほども話が出ていましたが、昨年8月に国内で初めての、大型トラックによるレベル4の自動運転実証実験を行いました。実験自体はうまくいったと認識しておりますが、実用化に向けては、公道を走行する上での法整備の問題や、さらなるシステムの開発も必要であると聞いております。今後も、隊列走行などの実験も含めて協力できることは前向きに取り組んでまいりたいと考えてございます。私からは以上でございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。続きまして北海道旅客鉄道株式会社様、お願いいたします。

○北海道旅客鉄道株式会社 渡利常務取締役

JR北海道の渡利でございます。日頃から皆様にはご利用いただき、また、弊社業務にご理解、ご協力、ご支援を賜りましてありがとうございます。先ほど来、お話が出ておりますが、コロナ禍に対しまして中央へのお口添えなども賜りましてありがとうございます。

今日ご報告させていただきますのは、特に重点戦略の中の四つ目でございます、地域を支える人・モノ輸送戦略。この中で弊社単独では維持が困難な路線につきまして、地域の皆様のご理解とご協力をいただきまして、一昨年度末にアクションプランを策定いたしました。昨年度1年間、皆様と一緒にになりまして、これを推進してきたことにつきましてご報告を申し上げます。

一昨日の8月5日、このアクションプランの検証報告会を開催させていただきました。昨年度1年間、地域の皆様と一体となりまして、当社単独では維持困難、維持をする仕組みの構築が必要だという8線区に関しまして、アクションプランを立てて取り組んでまいりました。この実績につきまして、国土交通省にご報告を申し上げます。地域の皆様のご協力のおかげで、「概ね着実な進捗があったと認められる。」「地域と一体となって取り組んだ努力の成果である。」と評価をしていただくことができました。北海道庁の皆様からご指導をいただきながら、地域の皆様からご支援、ご協力を頂戴することができました。例えば、地域密着型の観光列車の運行に向けたモニターツアー、フォトコンテストなどの実施に各線区で取り組んでいただきました。この結果、先ほど申し上げたようなご評価をいただくことができたと考えてございます。この場をお借りしまして、改めて地域の皆様のご支援、ご協力を御礼を申し上げます。

一方でコロナの関係でありますけれども、昨年度第4四半期以降、やはり影響が出てございまして、全線でお客様の減少が顕著となっております。今年度の第1四半期を通しました数値で見ますと、道内の特急列車では、前年のご利用の2割程度ですから8割減。北海道新幹線では前年の1割程度、9割減ということでございます。6月以降、多少回復の芽が出ておりますが、現在なお、道内の特急列車は6割減。新幹線は8割減ということでございます。こういう中で鉄道利用の需要喚起に取り組まさせていただいているところでございます。北海道庁からもご配慮いただいております道民割、ご利用のお客様の取組、それから、こちら北海道庁の方のご支援いただいておりますぐるっと北海道公共交通利用促進キャンペーン。こういったキャンペーンを活用させていただいて、格安の切符などを発売させていただいております。また、今後であります、国のGoToトラベルキャンペーンともしっかりと連携をさせていただきながら、可能な限り挽回に努めてまいりたいと考えております。

なお、先ほどお話を頂戴いたしましたけれども、国などからのご支援をいただく法的根拠でございます債務等処理法が、今年度末、期限を迎えまして、この法律を改正していただき、引き続きご支援いただけますよう、私ども自助努力をしっかりとやってまいりたいと考えてございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは次に、一般社団法人北海道バス協会様、よろしく申し上げます。

○一般社団法人北海道バス協会 三戸部常務理事

北海道バス協会の三戸部です。

まず、業界の現状について申し上げますと、私どもバス業界、未だかつてない危機的な状況にあると認識をしています。住民の皆さんの移動手段である乗り合いバスで申し上げますと、3月から6月の間に、約50%の減収。貸切バスに至っては、9割の減収という現状になっています。こうした中、感染防止対策として、バス車両については3分から5分で換気が可能ですし、ガイドラインに沿って、消毒や、予防対策を行うことで、安心してご利用いただける乗り物と考えているところではあるのですが、ソーシャルディスタンスを完全に取れるかということ、なかなか難しい乗り物といったこともございまして、バス離れを危惧するご意見もあります。また、観光客の皆様についても、ここ数年来、個人旅行化が急速に進んでいる中で、今回、このコロナのことがございまして、いわゆる団体旅行離れというのが一層加速するのではないかとということも危惧をしております、この後、いわゆる人の動きがどのように変化していくのか全く予測がつかない中で、非常に不安を抱いていて、将来に対してどういう動きがあるのか全く今、描くことができない状況というのが正直なところであります。

こうした中、国において、地域公共交通活性化再生法という法律の改正がございまして、地域の公共交通の維持確保について、地方自治体の役割がなお一層重たくなると認識をしております、そうした中で、北海道内、複数の市町村に跨る路線が非常に多いということもございまして、ぜひ、広域自治体として、道庁の役割というものを、よろしく対応いただきたいと考えておりますし、ぜひ国においても、財政的な支援についてご検討いただきたいと思っております。

私どもバス協会といたしましても、これまで通り、この戦略を進めていくために、これまでご議論をいただいております、例えばオープンデータ化の話や、キャッシュレスへの対応といったものを通じて、サービスの向上に取り組んでいきたいと考えておりますので、ぜひ色々お知恵をいただきたいと思っておりますし、本日お集まりの各交通事業者あるいは観光の関連の事業者とも、連携をより一層深めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いをいたします。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。続きまして、一般社団法人北海道ハイヤー協会様、よろしくお願いいたします。

○一般社団法人北海道ハイヤー協会 畑中専務理事

北海道ハイヤー協会の畑中でございます。

インバウンド加速化戦略に関連してございますが、外国人観光客をはじめとする観光客の札幌市内の周遊におきまして、2次交通やキャッシュレス決済、コミュニケーション問題を解決し、観光客の満足度を高めて消費拡大や、再訪意欲の向上を図ることを目的とした札幌観光乗り合いタクシーの実証実験を、昨年、一昨年と春、秋、冬の3回、1カ月の期間で実施してまいりました。本年は、オリンピックの開催があることから、このオリンピック時期に実施する計画を進めておりましたが、コロナの影響で、一つは、インバウンド含めて入り込み客数が激減したこと。二つは、国立感染症研究所の感染症疫学センターが示す濃厚接触者、すなわち対面でマスクをせず、15分以上の会話があった場合ということでありまして、タクシーではそういった意味では、概ね当てはまらないと考えますが、一部の医療者からタクシーは3密になりやすいと、誤って理解されるメッセージが発信されたことから、この相乗りタクシーの実証実験を、現在まで見合わせております。ただ今、実施する時期を模索している状況でございます。

次に、災害に強い交通戦略に関連しまして、ハイヤー協会では、北海道など自治体等と、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、北海道との例では、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、協力させていただいております。引き続き取り組んでまいります。

次に、新型コロナウイルス感染症の影響について、観光客をはじめ、外出自粛が輸送需要を大幅に減少させ、札幌圏の運送収入を、前年同月と比較しますと、1月、2月は90%台と推移していたとこ

ろ、3月には60%台、4月には40%台、5月には30%台と落ち込みました。そういう中、各社におきましては、感染防止策に日々取り組んでいるところでございます。また、北海道庁からの助成金をいただき、感染拡大防止ガイドライン普及策定モデル事業に取り組んで、さらなる感染防止対策を実施しております。また、北海道コロナ通知システムに法人車両約8,200台、個人タクシー約1,600台を登録すべく作業を進めてございます。利用者に安全で安心してご利用いただけるよう取り組んでいます。今は、この感染防止に注力することが重要と考えております。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。続きまして、北海道船主協会連合会様、お願いいたします。

○北海道船主協会連合会 武永会長

北海道船主協会連合会の武永でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私たち海運業界は、北海道と各地を結ぶ人流・物流を支えるインフラの一つとしてその役割を果たし、今後とも北海道経済に貢献していきたいといつもお話しているところであります。海運各社では、ここしばらくのモーダルシフト推進へ、新造船の投入や船舶の大型化、省燃費対応という対応を行ってまいりましたが、環境問題におきましても、今年1月からの世界的枠組みによるいわゆるSOx規制への対応につきましても、関係皆様のご協力をいただき、今のところ不具合なく移行しているところになります。足元は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、長距離フェリーにおける4～6月期、第1クォーターの輸送量ですけれども、北海道発着航路におきましては、乗用車で6割減、旅客で7割減、貨物におきましては10%～20%の減ということで大きな影響を受けているところになります。

今後におきましては、人口減少社会の中で、人口や人の動き、また経済活動に大きく左右される物流業界にとりましては、コロナ禍での物流の減少や新しい働き方等々がございます。また一方で、トラックドライバーの減少問題や2024年問題と言われておりますトラックドライバーへの時間外労働規制等々、物流を取り巻く環境変化が厳しいことになってくるということになりますので、さらなる船舶の利用や無人航送への対応や啓蒙活動をしっかり行っていく必要があるという認識を持っております。

もう一方で、北海道新幹線札幌延伸による貨物列車の動向などにも注視しつつ、各輸送モードの特徴を生かしながら、北海道の物流を支える責任を果たしていきたいと思っております。このような場を通じながら、皆様との意見交換や連携、ご指導をいただきながら、今後とも、北海道経済に少しでも貢献できるよう、各社挙げて努力していこうと思っております。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。次に、日本貨物鉄道株式会社様、よろしくお願いいたします。

○日本貨物鉄道株式会社 花岡副本部長

JR貨物の花岡でございます。どうぞよろしく申し上げます。

北海道の交通政策指針を作る上で、色々な形でお手伝いをさせていただきました。この会議の他に物流ワーキングというのでもございまして、物流の課題をどのように解決し、そのための私達からご提案させていただいているアイデアも議論させていただいてまいりました。この間、人口減、労働力不足、特にトラックドライバー不足という運べなくなるリスクは、人にあるといった議論が中心で今まで議論させていただいたところでございまして、それはそれで全然消えていないし、これからも労働力不足をどう克服していくかというテーマは重要なテーマだと思います。ところがここへきて、災害が激甚化しているという問題と、それからコロナ、こういう新たな課題が出てきたときに、さあどうしようかという議論を、やはりきちんと考えていく必要があると思っております。我々事業者として、事業の方針としてどう組むかと同時に、それが行政の方で組まれる政策面と、やはりマッチさせた取

組をしていきたい。そういう意味で、先ほど福井さんが言っておられたのと私も同じ意見なのですが、今回の交通政策指針の中で、ブラッシュアップしてみると、災害の激甚化やコロナの問題を踏まえて、コロナはおそらく、報道等で言われているとおり、すぐなくなるものじゃない、要するにウィズコロナ、そういうこととある程度つき合っていないきゃいけないという状況になっていると、どうやって下支えしていくのだという議論もあるのですが、そういう新たなことを考える中では、もうちょっと別の新たな指針も入れなきゃいけないし、逆にこの指針をもう1回見直した方が良いんじゃないのというのも出てくるかもしれない。そのような思いを強く持っております。そこはぜひこれからの議論の中で、具体的に詰めさせていただきたいと思っています。

鉄道の場合は、やはり全国が一本で繋がっているというところに大きな価値がございまして、北海道から九州まで一本のレールで繋がってございます。従って、北海道で生産された農産品あるいは工業製品というもの、そして北海道で暮らす生活関連物資というものを運んでいるわけなのですが、特に北海道で特徴があるのは、北海道内で完結する物流というよりも、9割以上が本州以南に繋がっていますので、どうやって安心安全に、本州以南と北海道を結びつけていくかということだと思っています。そういう意味でいうと、例えば、何のために交通・物流の各事業、そして政策があるのかといったことに対して、いくつかのテーマが必要だと思っております。古くから観光立国であるとか、あるいはまちづくり、それから人のにぎわい、今このコロナで色々な状況になっていますけれども、人流に対するテーマと同時に、もう一つやはりサプライチェーンの強靱化・多元化といったテーマは、ぜひ取り上げて議論し、そして具体的に政策に組み込んでいき、私達事業者はそれを事業として推進していく。こんな取組をしていきたいと思っています。私たちの事業の例として、サプライチェーンの強靱化・多元化という意味でいうと、鉄道事業者でありますけれども、持っているアセットを有効に使っていこうという観点で、大谷地にあります札幌貨物ターミナルの駅に大型の倉庫の建築を始めました。ついこの間、着工しまして2年後に竣工する予定でございますけれども、大型のマルチテナント型の倉庫でございまして、色々な用途で使える、つまり上りの物流、下りの物流、札幌を中心とする色々な物流に使えるということは、言ってみれば物流の平準化にも使えますし、物流の加工にも使える、色々なテナントに入っていただくということを想定していますので、物流の広がりというか、多元化・強靱化に繋がってくる事業と位置付けておまして、それが鉄道で繋がっているの、サプライチェーンが、多元化していく、強靱化していくというストーリーを持っております。出来上がるのは2年後なのですが、東京ではすでに1棟建て、2棟目も造っていますけれども、全国的にこの事業を展開しながら、やはり北海道だけではなく、全国の物流を効率化していきたい、生産性を上げていきたいという取組をしております。

国の方の取組も、サプライチェーンの多元化というのは、骨太の方針2020にも掲げてあります。やはり、モノが止まれば人は暮らせないということは現実でございますので、物流をしっかりと維持していくということと、それからもう一つは鉄道だけ、あるいは船だけ、トラックだけというそれぞれのモードのゼロサム思考ではなく、お互いを組み合わせてつくっていかないと発想を加えて、事業としても組んでいきたいし、政策面でもそういう点をぜひピックアップしていただければと、このように考えております。

今後、交通政策総合指針の見直し等をぜひ行っていただけるよう希望しております。それに応じて私達も、色々な形でお手伝いをさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。次に公益社団法人北海道トラック協会様、お願いいたします。

○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。よろしくお願いたします。

最初にコロナの関係でございます。業界の輸送状況としましては、当協会の実施しているアンケートの結果から、3月、4月のデータによりますと、昨年と比較しまして、10%~20%落ち込んでいたという状況でしたが、5月、6月のデータでは、運送収入で、マイナス4%。輸送トン数で

はマイナス1%と、ほぼ回復しつつあるデータとなっております。

それから国民生活、産業活動を支えるあるいはエッセンシャル事業として、物流を止めないためには、現在の運転手不足、その原因である長時間労働の抑制、それから賃金の水準が他産業よりも1割から2割低いという賃金水準の改善など、トラック運転手の労働環境を他産業並みに改善することが急務であります。令和6年4月からの時間外労働時間960時間の罰則付き規制まであと4年を切りました。このような中、国土交通省では、4月24日に標準的な運賃の告示をしていただきました。現状の運賃水準が低い実態であることを荷主企業の皆様にご理解をいただき、トラック事業者が運賃交渉をした結果、ドライバーの賃金が他産業並みとなるよう、適正な運賃料金を収受することが、今、取り組まなければならない課題と考えております。荷主企業のご協力を得られなければ、ドライバーの労働時間の改善は望めません。生産性の向上、それから物流の効率化、働きやすい労働環境の実現を目的とした国交省が進めているホワイト物流、この運動につきましても推進してまいりたいと考えております。以上でございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。次に、北海道通運業連合会様、お願いいたします。

○北海道通運業連合会 菊地事務局長

北海道通運業連合会の菊地です。これまでの重点戦略に関する取組について、前回も業界の現状等、課題について申し上げてきたのですが、鉄道を利用するという部分で、50km圏内が約90%を占める、我々JRコンテナの集配業務においても、やはり荷役作業の問題等から、特に、東京大阪を中心に厳しい状況にあるというお話が一つと、それに対する対応策として求められているのはやはり、パレット化推進の検討が急務であるというお話がもう一つあるということです。そういった物流輸送体制を変えるということは、もう一つは、今ある輸送モードをどう使うかと。お互いに使いあって、作業性、生産性をどう上げるかということをお話させていただいたということです。この件については物流ワーキングの中でも、同様の話をさせていただき、将来に向けた物流のあり方を考える上ではまずは、ハード面の輸送力を強化することに関わっている。厳しくなれば、当然運びたくても運べないということになります。その背景には道内に輸入される物資に対しては、メーカー側の、共同配送に対する理解があります。本州側から共同配送に対する実施というのは非常に理解がありません。ただ、北海道に入ってくる約8割、これはJRですが、ほぼ札幌圏に保管されております。その後の道内配送に問題があるのではないかと申し上げているということでございます。先にも述べましたが、道内の輸送モードを有効に活用する意味で、長距離輸送の一部をレールを使うということに対して、ドライバー等の効率性を高めることによる、新たなドライバーの生産性を高める検証を提唱してきたというところでございます。8ページの主な成果指標の中で、共同輸送の実証が未達成となっているということから、輸送の効率化を検証する上で、まずはできることから進めるということをお話させていただき、次回のワーキンググループの中でも、提言していきたいなと思っております。ここはトラック協会さんを含めての情報共有が必要だということも承知しております。これを踏まえて当協会も、先に述べた荷役作業の効率化が急務であることからパレット化推進の検討というものを、当然、今日ご参加のJR貨物やホクレンのご協力もいただきながら、まずはここを進めていくということが、優先課題かなと思っております。この重点戦略に基づいて、まずは運べる体制を作るということを検討していきたいと思っております。

最後に、コロナ禍における北海道物流の動きについて、JRコンテナの部分でお話させていただくと、第1四半期の動きを見ますと、全国平均の輸送トン数は対前年で100%を大きく下回り、十数%落ち込んでいるように聞いております。ただ北海道においては、約3%程度の落ち込みに終わっているということで、品目別で見ますと、農産物が大体、対前年ベースで114%ということで、特にタマネギ等が150%台まで伸びているということがありますが、その他に食品関係、それから北海道の特に観光を含めた宅配便等特積貨物関係が90%台ということで少し落ち込んでいるということですが、やはり農産品関係は全国ベースを北海道は大きく上回った動きになっていたということが、実績として現れていま

す。それらの分析はまだしておりませんが、当然、学校給食や、飲食店、ホテル等の自粛要請の中において、農産品に対する需要が高まったのではないかということについては、ホクレンの方がしっかりと分析されていると思いますけれども、その辺を含めた将来に向けた物流のあり方を考える必要について、何か投げかけられたのではないかと思うところもあるところでございます。このことは9ページにもつながると思っておりますが、北海商科大学の相浦先生が首都圏の直下型地震の大規模災害に対する、食料供給の研究の中で、北海道と九州、物流のレジリエンスにおいて提唱しているのが、平常時の輸送を強化することは、災害時に生きるということをお願いしておりますので、しっかりと物流輸送の体系を作ることが、やはり非常時にも有効になるのではないかということをお願いしております。しっかりとお話し決めていくということが重要なポイントになるのではないかとお願いしております。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それから次に行政機関から北海道運輸局様、ご発言をお願いいたします。

○北海道運輸局 野本交通政策部長

北海道運輸局交通政策部長の野本でございます。ご指名でございますので、何点かコメントを申し上げたいと思っております。

まず、やはりこの交通・物流連携分野に関しましての喫緊の課題は、吉見先生からも冒頭お話がございましたけれども、コロナ対策という事であろうと考えております。このため、北海道運輸局、国土交通省におきましては、まずは事業の継続、雇用の確保を図っていくということ。次に、安心して公共交通機関を利用いただける環境を作っていくということ。それから三つ目としまして、そういう安心の取組を前提としまして、利用の確保、大幅な需要の喚起といったようなこと、こういったことに現在まで取り組んできているということでございます。特に需要の喚起、利用の確保につきましては、国の2次補正でありました地方創生臨時交付金、これを道庁にも、うまく使っていただき、宿泊、旅行あるいは交通公共交通機関の利用の促進について、多大なご協力を賜っておりまして、誠にありがとうございます。

それから国といたしましても、GoToキャンペーンが始まってございます。こちら活用しながら、今後、需要の回復を図っていきたくと思っておりますが、その際には、やはりウィズコロナの時代ということで、公共交通機関、宿泊施設、それから利用者の方、皆がコロナ対策、感染症対策をしっかりと意識してやっていくということが非常に重要であると考えておりますので、宿泊、旅行に関しましては新しい旅のスタイルというのを提唱させていただいておりますし、公共交通の利用に関しましても、三つのお願いということで、マスクの着用、会話を控えるといったことや、換気、混雑を避けるといったことに理解を得ていくことについて、今現在取り組んでいるということでございますので、引き続き関係者の皆様にもご協力を賜りたいと思っております。よろしくお願いたします。

また、先生からもございましたけれども、その後、コロナの時代に公共交通の利用はどうかということにつきましては、確かに利用者の方々の公共交通に対する見方や、混雑に対する考え方といったところがどう変わっていくのかということのをしっかり注視していかないといけないのかなと考えているところでございます。そういう形で喫緊のコロナ対策というのは取り組んでいるところでございますが、同時に、まさに今日の資料にございますように未来に向けた課題への対応ということも当然やっていかないといけないということでございます。3点ぐらい申し上げますと、まず一つは、戦略にございますインバウンド加速化でございますけれども、これは、北海道運輸局としましても非常に大事な課題であると思っております。コロナ禍ではございますけれども、7空港の民営化、一体運営や、来年開催予定のアドベンチャートラベルサミットといったような明るい話題もございまして、北海道の周遊型観光や滞在型観光というのをアピールする絶好のチャンスであると認識しております。この戦略の中にもございますものについて、我々も支援させていただいているところもございまして、また運輸局としましても、DMOへの周遊型ルートや2次交通のフリーパス導入の支援、国の方でも、空港における2次交通のシームレス化、こういったことについての調査事業を本年度やろうと考えてご

ございます。広域周遊、周遊型観光、滞在型観光を定着するべく取り組んでいきたいと思っております。

それから、シームレス交通戦略のところ、まさに資料で触れていただいておりますが、地域公共交通活性化再生法が、先の通常国会で大きな改正となっております。これの推進というのはこれからの課題になってくるかと思っております。簡単にご紹介いたしますと、とにかく輸送資源をフル活用するんだということがテーマになっておりまして、これまでの鉄道やバス、旅客船、市町村のコミュニティバスに加えまして、自家用有償旅客運送あるいはスクールバスの一般混乗、貨客の混載といったようなことも含めて、とにかく地域の輸送資源をフルに考えて計画を自治体の方で作っていただいて、それに対して支援をするというような形でメニューの強化を図らせていただいております。もう一つのメニューの強化としましては、独占禁止法のカルテル規制の適用除外でございまして、その地域でつくっていただく計画に基づくダイヤや運賃の調整につきましては、手続きを経て、カルテル規制の適用除外もあり得るということになってございます。こうしたメニューを使って、地域交通のあり方というのを本当にフルで活用して考えるという法改正になってございますが、その際、すでにご発言がございましたけれども、市町村あるいは広域行政機関、道庁の役割は非常に大きなものになってくるということでございます。今現在、道庁とも協力して、この地域公共交通活性化法の周知、自治体へのアピールというのをやっているところでございますので、引き続き連携して進めさせていただければと思っております。

最後に、地域を支える人・モノ輸送戦略の中で、持続的な鉄道網の確立についての記述がございまして、皆様方からも様々なご発言をいただいたところでございますが、JR北海道への支援ということでございます。ご承知のところ多かろうと思っておりますけれども、現在、国の方でこれまでの支援に加え、昨年と今年度合わせて416億円の支援をさせていただいているところでございますが、この支援の根拠法は、複数の方からご発言いただきましたとおり今年度末ということになってございまして、支援を継続するには国会での審議を経て法律改正をしなければならないという状況でございます。国交省としてのスタンスは、先の平成30年の監督命令の際に出させていただいておりますけれども、これにつきましては、法改正の時点でのJR北海道の経営改善努力、そしてJR北海道と地域との連携の深化度合いといったことを、検証させていただきながら、国会に向けてどういった支援体制をとり、どういった法律にするかといったことを考えるということになっておりますので、その期限、あと半年以上ございましてけれども、この間の引き続きの地域の皆様のご協力、ご支援といったものをお願いしたいと思っておりますので、こちらにつきましても、道庁はじめ、皆様のご協力を賜ればと思っておりますのでございます。以上でございます。ありがとうございます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。ここまでのご発言で、私の方で皆様から、特に指名をいたしまして、ご発言いただこうと考えておりました団体、行政機関等は以上でございますが、この他に皆さんの方から特にご発言になりたいというものがございましたら、いただきたいと思っております。どうぞ。

○北海道地区レンタカー協会連合会 佐藤会長

せっかくですので、レンタカーの状況を報告させていただきたいと思っております。

まず、コロナ対策、除菌対策の関係につきましては、各社カウンターにプラスチックボード等を設置しまして、飛沫感染防止策を徹底しているところでございますし、また車両については、都度、除菌対策をとって進めているところでございます。

この4月から6月までの四半期のレンタカーの貸し渡し状況でございまして、北海道内9空港で、率にしますと前年比17.6%でございまして、台数にしますと16万1,536台、前年より下回って経過しているところでございます。また、外国人の利用件数の状況でございまして、対前年と比較しますと0.8%で推移をしまして、台数で言いますと、2万5,678台の減少での推移となっております。大変厳しい推移であることは皆さん方にもお知らせをしておきたいなど。

こんな中で、今は、内閣府とのコミュニケーションの中で、千歳に降り立ったお客さんに対して、ウポポイへの送客を協議して進めているところでございますし、また先日7月23日からスタートいた

しました札幌夏割泊まってスマイルクーポンにも、レンタカー事業者が参画をさせていただいたところをごさいます、1週間、10日ぐらいで、札幌市内の店舗から3,500枚のスマイルクーポンを回収させていただいたところをごさいます。今後については、HOKKAIDO LOVE!に全面的に協力しまして、前進してまいりたいと考えてごさいます。

最後に、資料を拝見させていただきましても、鉄道、そしてバス、タクシーで止まってしまっていると。ここにレンタカーもどうして入ってこないのかなと。ぜひ、検討をいただきたいなど。以上ごさいます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございます。北海道地区レンタカー協会連合会様でごさいます。他に何かご発言ごさいますでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは、皆様からご意見をたくさんいただきまして、非常に概括的に、私の方でまとめますと、ここまでの皆様の様々な取組をまずご紹介をいただきまして、特に、当然ではごさいます、コロナ禍の中で、それぞれどのような取組あるいは影響を受けているかということをご紹介いただいたところごさいます。大変、やはりご苦労になっていることが共有できたのかなと思います。一方で、これは数字としてみますと、当然影響を受けているのでありますけれども、人流と言われる人の動きについては、大変大きな数字の減少になっているけれども、物流に関しては、当然ですが、滞りなく動いていかなければいけないわけでありまして、その結果、ご努力もあって、減少にしても、少なめの減少であったし、あるいは回復基調にあるというお話ごさいます。

そういう中で、今後、交通・物流の連携という観点から、どういうビジョンを持っていくのかということにつきましては、一つにはやはりコロナの問題を受けて、変えねばならないこと。あるいはそうではなくて、今まで通りのものを進めていくということが必要なこと。実際に、ここまで考えてきた様々な取組を続けている、あるいは今後こういうふうにしたいということのビジョン、ご発言もごさいます。その中では、やはり自治体の役割、特に道庁の役割というのは、大きなものがあるということ、複数の皆様からご指摘いただいたところかと思っております。一方でこのような状況とはある意味関わりなく、抱えている問題はあるわけでありまして、例えば、物流は比較的安定していたと申しましたが、一方で、運転手不足の問題は、改善しているわけではなく、今後も課題としてこれを解決していかなければならないという問題があるということも認識されたのかなと思っております。

こういう中で、今後、どう政策を進めていくのかということが大変重要なのかなと思ったところごさいます。

そこで次の議事ごさいます。今後の重点戦略の進め方について、これが重要になってくるのかなと思います。私としましては、本日皆様から今後の進め方につきましても、コロナの状況を踏まえて、進めるべきものは進め、あるいは変更しなければならぬ、考え直さなければいけないこともあるというご意見をいただきましたので、来年度以降になります、この重点戦略にどのように取り組んでいくかにつきましては、この会議の下にワーキンググループを立ち上げて、そのワーキンググループの場におきまして、検討・議論を行っていくことが適当と考えます。

今日の皆様からのご意見を踏まえまして、ワーキンググループにも伝え、そこで議論していただきたいと思っておりますが、この点いかがでしょうか。

～ 異議なし ～

ありがとうございます。それではワーキンググループの設置、及びそのメンバーにつきましては、私に一任いただくことよろしいでしょうか。

～ 異議なし ～

ありがとうございます。ワーキンググループのメンバーが決まりましたら、事務局を通じまして、

皆様方にお知らせすることといたしますとともに、ワーキンググループでの議論経過につきましては、その都度、委員の皆様方にもご報告させていただきたいと考えておるところでございます。以上で議事の1から3まで終わりましたので事務局にお返しいたします。

○北海道総合政策部交通政策局 中島次長

吉見座長ありがとうございました。また皆様におかれましても長時間、ご議論いただきましてありがとうございました。

道といたしましては、本日いただきましたご意見などを踏まえ、交通政策総合指針の推進に向けまして、皆様と連携しながら引き続き取り組んでまいりたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

なお、この会議の次回開催につきましては、先ほどご了承いただきましたワーキンググループ、での検討状況を踏まえて、吉見座長とも相談のうえ、改めて皆様にお知らせしたいと思っております。

最後ですが、次第4の報告でございます。資料2を配付しておりますが、本日皆様からコロナに対する対応状況ということでご報告もいただきましたが、これについては道から、去る7月に関係団体、事業者の皆様へ新北海道スタイルの実践、周知徹底ということでお願いさせていただいております。これについて、空港やバス、フェリーターミナル、駅などでの周知、それから、ベースとなる取組ですので、利用者の方へお願いするというところで取り組んでいただきたいと思いますと7月にお願いしたものでございまして、この場を借りまして、また改めてお願いをさせていただきます。よろしくお願い致します。

それでは、以上をもちまして令和2年度北海道交通・物流連携会議を閉会いたします。本日は長時間、誠にありがとうございました。