

令和元年度北海道交通・物流連携会議 議事録

日 時：令和元年8月28日（水）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 折谷局長

それでは皆様お揃いになったようですので、ただ今より令和元年度北海道交通・物流連携会議を開催いたします。

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は、本日の司会進行を務めさせていただきます、北海道総合政策部交通政策局交通・物流連携担当局長の折谷と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。着席にて説明させていただきます。

本日の会議につきましては、1時間30分程度、15時終了を予定しておりますので、ご協力のほどよろしくお願ひいたします。まず、開会にあたりまして、北海道総合政策部長の黒田よりご挨拶申し上げます。

2 挨 拶

○北海道総合政策部 黒田部長

総合政策部長の黒田でございます。会議の開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思ひます。

本日は大変お忙しい中、座長の吉見先生をはじめ、関係機関の皆様方、この会議にご出席を賜りまして、心より御礼申し上げます。また、日頃から道の交通関連の対策にご協力とご理解をいただいていることを改めてこの場をお借りして御礼申し上げます。

皆様ご承知のとおり、昨年3月に北海道交通政策総合指針が策定されました。この会議は、その指針に基づきまして、交通物流に関する施策・取組を関係する皆様方が一体となって進めていこうという趣旨のもとに、設置されたものでございます。

昨年度については、交通・物流をめぐる様々な現状あるいは課題、今後の取組について、皆様方にご議論をいただいたところでございます。この指針の中では、来年の2020年度を目途に集中的に取組を進める施策として、五つの重点戦略を設定させていただいているところでございます。

今年度、指針がスタートして2年目を迎えるということで、より一層目に見える形で、取組を進めていきたいと考えているところでございます。今年度の主な取組といたしましては、後ほど事務局からも説明させていただきますが、道内7空港の一括運営委託、これが皆様報道等でご承知のとおり、優先交渉権者が決まりました。また、8月の上旬には、具体的な提案内容について公表され、今、運営会に向けて手続きを着々と進めているというところでございます。

また、後ほど説明させていただきますが、近年非常にブームになっているクルーズ船でございます。本道港湾へのクルーズ船の寄港をさらに拡大し、将来的なクルーズの基地化を本道でしていこうということで、クルーズ船の誘致方針の策定について、今、進めているところでございます。

また、公共交通の利便性向上を目指して、移動手段の検索・予約・決済も含めた流れを一つのサービスとして提供する、これも皆様方、色々な機会に耳にしていると思ひますけれども、いわゆるMaaSの取組も実証実験に向けて十勝を中心に、今、進めているところでございます。

さらには、市町村、経済界、医療関係者団体などが参加して、鉄道をはじめとする公共交通の利用

促進をしていこうという北海道鉄道活性化協議会というものが昨年の12月にでき上がっております。この場においても、全道的な鉄道利用促進を図るための取組が一斉に関係団体のご協力のもと、進められているという状況にあります。

本当に皆様方のご協力に改めて感謝を申し上げたいと思っております。道といたしましては、今後とも皆様との連携を一層深め、本道における交通・物流ネットワークの充実・強化につなげてまいりたいと考えている次第でございます。

本日の会議におきましては、指針等の推進状況、あるいは課題、それと今後の展開方向について、ワーキンググループの検討状況も含めてご報告させていただきたいと思っております。

限られた時間ですけれども、今後、必要となる取組等について、皆様方から忌憚のないご意見を頂戴して、今後の取組をさらに加速させてまいりたいと考えているところでございます。以上を申し上げます。私から簡単でございますが、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申し上げます。

3 議 事

○北海道総合政策部交通政策局 折谷局長

ここで今回の会議より新たにご参画いただくことになりました、札幌市様の出席者をご紹介させていただきます。

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田 靖 様です。

○札幌市 坪田部長

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田でございます。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 折谷局長

ありがとうございます。札幌市様とは今後とも連携させていただきながら、様々な取組を進めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、お手元に配付しております資料を確認させていただきます。まず、1枚目に議事次第、これは1枚ものでございます。続きまして、出席者名簿でございます。続きまして、配席図を付けております。次に資料1としまして、北海道交通政策総合指針の推進状況ということでカラー・タテ・ホチキス止めのものでございます。続きまして資料2として、北海道航空ネットワークビジョンということでこちらカラーのホチキス止めのものでございます。続きまして資料3といたしまして、道内空港の運営の民間委託に係る資料でございます。こちらホチキス止めのタテ版でございます。続きまして資料4といたしましてカラーでございますけれども、鉄道利用促進の取組についてという1枚ものでございます。続きまして資料5、カラーのヨコ版1枚ものですが、北海道におけるクルーズ船の誘致方針の素案でございます。続きまして資料6といたしまして、こちらカラーのヨコ版ですが、北海道シームレス交通戦略推進事業という資料でございます。続きまして資料7、こちらタテのカラーの1枚ものですが、ワーキンググループの開催状況についてでございます。続きまして、参考資料1といたしまして本会議の開催要領で、1枚ものでございます。その後ろにJR北海道さんの長期経営ビジョン、ホチキス止めのものをつけてございます。その次に、運輸局さんの災害時の外国人旅行者への情報提供ガイドラインについてホチキス止めの資料をつけてございます。それと、最後にカラーのチラシですが、海外旅行フェアということで1枚ものをつけてございます。不足されている方がいらっしゃいましたら、事務局まで言っていただければと思います。

それでは、この後の議事進行につきましては、北大の吉見座長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○北海道大学 吉見座長

吉見でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。座ったままで恐縮ですが一言だけ先にお話を申し上げますと、この会議でございますが、前は今年の3月に開かれたと理解してございまして、それは平成の時代でございます。令和に入りまして、初めての交通・物流連携会議ということになりますけれども、本日の会議ですけれども、当初お話がありましたように、15時まで、1時間半という予定で大変短い時間でございます。

本日は、前回3月の交通・物流会議から今年度に入って、様々な取組の進行状況等を報告・確認するというので、さらには、この後、意見交換がございまして、特に交通・物流に直接的に主体となって関わっておられる事業者を中心に、取組ないし今後の方向等についてお話いただくということで、この1時間半の中に納めてまいりたいと考えております。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは早速でございますけれども、議事（1）に入ります。①北海道交通政策総合指針の推進状況について、事務局から説明をお願いいたします。

（1）北海道交通政策総合指針等の推進状況について

○北海道総合政策部交通企画課 寺島主幹

それでは、事務局から資料1 北海道交通政策総合指針推進状況についてご説明させていただきます。資料1の1ページをお開きください。指針におきましては、2020年までの3年間に集中的に進める取組を5つの重点戦略として設定しております。

道をはじめ、各構成員の皆様における重点戦略の推進状況について取りまとめましたので、その主なものについてご説明させていただきます。それでは2ページをお開きください。重点戦略の1つ目、インバウンド加速化戦略についてですが、取組の視点の「航空路線やクルーズ船の戦略的誘致でインバウンド等を飛躍的に拡大」に向けては、昨年度、航空会社・クルーズ船社へ関係者が一体となった誘致活動を展開するとともに、今年度は、昨年度の取組に加えて、道内7空港の一括民間委託に向けた地域活性化に関するパートナーシップ協定の締結や北海道におけるクルーズ船誘致方針の策定を予定しております。

北海道新幹線の札幌延伸を見据えた高速走行の実現等に向けては、昨年度青函トンネル内における新幹線の速度が時速140キロから160キロに向上されることを契機として、キャンペーンを展開しております。今年度は青函トンネル内における時速200キロ以上での高速走行試験が予定されているほか、ラグビーワールドカップなど世界的なスポーツイベントの開催を見据えたインバウンド向けPR活動の実施を予定しております。

一番下の全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク、空港や駅からの交通アクセスの整備等による全道周遊の促進に向けましては、昨年度、外国人観光客向け乗り放題パス、北海道レールパスの利用促進や高規格幹線道路ネットワークの整備に向けまして、道東自動車道における4車線化の新規事業化などに取り組んだところでございます。

3ページをお開きください。今年度につきましては、道内未就航区間における実証実験運行のほか、道のふるさと納税の返礼品として、在来線が7日間乗り放題となる北海道フリーパスの採用、また、高規格幹線道路につきましては、新たに3区間で開通が予定されております。楽しみをかき立てる観光資源の活用や観光列車の運行に向けましては、昨年度、インバウンドを対象とした観光列車復興クリスマストレインの運行に取り組むとともに、今年度はJR北海道により新たな観光列車が運行されてございます。

下段のインバウンド加速化戦略にかかる主な成果としましては、道内空港の国際線利用者数が2016年の305万人から2018年は396万人に増加したほか、クルーズ船の寄港回数が2016年の98回から2018年度は102回に増加いたしました。

4ページをご覧ください。重点戦略の2つ目、国際物流拡大戦略についてですが、取組の視点の「新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大」に向けましては、昨年度、札幌国際エアカーゴターミナルにおきまして、新上屋を整備したほか、今年度は増加する貨物取扱量に対応するための体制及び整備

の充実を図っていくこととしてございます。

北極海航路の拠点形成に向けたステップアップにおきましては、昨年度、これまで情報が少なかった北極海航路の拠点であるカムチャッカの現況について産学官共同で現地調査を行うとともに、今年度はロシアにおけるLNGの生産量増加に対応し、北海道での積替など道内港湾における可能性の検討を行う予定です。

港湾を活用した国際貨物の拡大に向けましては、昨年度、港湾管理者と連携し、海外へのポートセールスなどを実施するとともに、今年度は道内港湾の強化に向けて、国・道・港湾管理者による検討会議の開催を予定しております。

5ページをお開きください。生鮮品輸出に対応した物流機能の強化に向けましては、昨年度、石狩湾新港においてコンテナヤードやガントリークレーン等の施設を整備したほか、苫小牧港において温度管理型大型冷凍冷蔵庫の建設が着工となりました。今年度は昨年度に引き続き、リーファーコンテナを活用した小口混載輸送の実証実験などを実施することとしてございます。下段の国際物流拡大戦略に係る主な成果としましては、航空国際貨物取扱量が2016年度の10,515トンから2018年度は23,037トンへ増加しております。

6ページをご覧ください。重点戦略の3つ目、シームレス交通戦略についてであります。取組の視点「連携の促進・強化」に向けましては、昨年度、十勝をモデル地域としてシームレス交通戦略推進会議を設置し、公共交通の利便性向上に向けた協議を進めており、今年度も引き続き取り組んでいくこととしております。利便性の向上に向けましては、昨年度、推進会議において、乗り継ぎダイヤの改善などについて検討を行うとともに、JR帯広駅周辺の現地視察を行い、案内看板の改良などを実施しております。今年度はMaaSの実験を行うこととしております。こちらは後ほど説明させていただきます。

次に利用の促進に向けましては、昨年度北海道鉄道活性化協議会を設立し、公共交通の利用促進に向けた道民キックオフフォーラムを開催するとともに、自動車通勤する職員を対象とした全振興局一斉ノーカーデーを実施いたしました。今年度も鉄道活性化協議会において、北海道レールエールキャンペーンを展開しているほか、道に加え、市町村、民間企業等と連携しながらノーカーデーを実施することとしております。

7ページをご覧ください。戦略の四つ目、地域を支える人・モノ輸送戦略についてですが、取組の視点「『人・モノ輸送』のさらなる促進」に向けましては、昨年度バス事業者と運送事業者により貨客混載が行われており、今年度は事業者間の連携を促すなど効果的かつ持続的な貨客混載の取組を促進していきます。自動走行・ドローン輸送などの実現に向けた環境整備では、昨年度展示会において本道が実証実験の適地であることをPRしたほか、開発局では産・学・官によるプラットフォームを立ち上げ、知床横断道路において、除雪車の自動運転に向けた実証実験を行っており、今年度も引き続きこれらの取組を進めていくこととしております。

輸送事業者や地域と連携した輸送の共同化、効率化の促進に向けましては、昨年度、物流事業者、道、運輸局で構成する地域物流効率化検討会議を設置し、輸送の共同化に向けた検討を進めております。今年度は物流事業者によるラストワンマイル輸送や幹線輸送の共同化の実施を予定しております。

多様な人材の確保育成に向けましては、バス協会・トラック協会におきまして大型、中型などの免許取得費用の一部を助成する取組を行っており、今年度、トラック協会では昨年度の取組に加え、フォークリフト技能講習受講料の助成を実施する予定です。

地域を支える人・モノ輸送戦略にかかる主な成果としては、2018年度、乗合バスによる貨客混載が14路線、ハイヤー・タクシーを利用した貨客混載が4社、鉄道による貨客混載が1路線で行われております。

8ページをご覧ください。重点戦略の5つ目、災害に強い交通戦略についてであります。取組の視点、「災害時に力を発揮する交通・物流の連携強化」に向けましては、昨年度、この会議のもと、情報共有・対応強化ワーキンググループを設置し、わかりやすい情報発信などについて議論を行っております。

旅行者等に寄り添う地域のサポート体制の構築に向けましては、昨年度、運輸局において、災害時

におけるガイドラインを作成いたしました。今年度はガイドラインに関する行動訓練の実施や、トラック協会では道内すべての市町村と緊急時における輸送業務に関する協定を締結する予定となっています。

スマホなどでラクラク検索・情報入手に向けましては、昨年度、北海道旅の安全情報サイトを積極的に周知するとともに、J R北海道では大規模災害時などに運行状況を提供するTwitter配信を開始しております。今年度、航空会社各社の皆様においても運航情報の多言語化が進められる予定となっております。

なお、今回ご説明したものも含めまして、ご出席の皆様の取組等を取りまとめた推進管理表を後日お送りさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。説明は以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。では続きまして航空課からの説明をお願いいたします。

○北海道総合政策部航空課 中尾課長

それでは、北海道航空ネットワークビジョンの推進状況につきまして、資料2によりご説明申し上げます。

まず、1ページをご覧ください。本ビジョンは北海道の航空ネットワークの持続的な発展に向け、関係者が連携して取り組んでいくための方向性を明らかにするために策定されたものでございまして、ただ今、説明のあった北海道交通政策総合指針の施策別の計画として位置付けられております。

計画期間は2030年度までで、目指す姿として、未来をリードする北海道型航空ネットワークの実現に向けまして、一番下の5つの視点に基づいて施策を展開することとしております。以下、5つの視点に沿ってご説明をさせていただきたいと考えてございます。

まず、視点①では、新たな人の流れを作るネットワークの形成ということで、航空ネットワークの充実強化に向けた取組が記載されております。道では常日頃から、新たな路線就航あるいは既存路線の拡充につなげるため、内外各社のエアラインセールスなどを展開しているところでございますが、この取組実績にございます、路線誘致のための様々な補助、それから、航空会社の皆様と連携した、北海道に対する旅行関係及び観光関係者のFAMツアーを実施、あるいは、道民の海外需要創出のため、海外旅行フェアや教育旅行の支援等の取組を展開しているわけでございます。こうした取組が、ページ右下に記載しましたように、国内国際を含めました新規就航路線の開設に結びついているものと考えております。なお、今年度は、12月にフィンランドあるいはオーストラリアという大変長いレンジの路線も就航するわけでございます。こういった路線の利用促進に向けました調査・検討、あるいは北海道のみならず、東北方面からのトランジット事業、乗り継ぎ利用のPRなど、新しい施策にも取り組んでまいりたいと考えております。

なお、ただ今説明しました海外旅行フェアでございますが、今年も今週末、金曜日から日曜日にかけての実施を予定しております。最後にチラシを置かせていただきましたので、是非とも後ほどご一読いただければと思います。

次に、視点②でございます。こちらは航空貨物の取組でございます。昨年度はSIACTさんにおきまして、上屋の増設工事などの機能強化を図られたほか、新千歳空港発の生鮮食料品の輸出に対する補助などにより、需要の拡大に努めたところでございます。

さらに、今年度におきましては、フィンランド線を活用した航空貨物の需要創出に向けた調査事業なども実施するというところで、こうした取組により、貨物取扱量は好調な伸びを示しているところでございます。

次に、視点③、生活と医療でございます。こちら離島路線の維持、あるいは代替交通機関が限られる地域の路線の充実といった取組でございまして、離島航空路線に対する運航費の支援、あるいは住民等運賃の低廉化等の取組を展開しております。

今年度の取組としまして、道内未就航区間における実証実験ということで、現在、道内で航空路線が通っていない中で、札幌と紋別をターゲットに絞りまして、実際にトライアルで飛行機を飛ばして

みて、今後の路線開設に向けた課題等を探っていくといった取組も実施したいと思っております。

次に、視点④でございます。空港の機能強化と利便性向上。こちらは訪日外国人などの受入体制の強化、交通アクセスの充実、あるいは災害等の対策といった問題でございます。取組の中では、昨年度、新千歳空港におきまして、深夜早朝発着の国際チャーター便に対応した空港送迎バスの実証運航事業を行い、さらに、空港や駅におけるインフォメーション機能の拡大など、急増するインバウンド観光客への対応が強化されたところでありまして、今年度も引き続き取組を展開してまいりたいと考えております。

最後に、視点⑤でございます。地域と一体となった戦略的な空港間連携。これは言うまでもなく、7空港の一括民間委託ということでございまして、道ではこれまで国や関係市町の皆様と一体となって、民間委託の実施に向けた手続きを着実に進めてまいりました。先般、優先交渉権者が選定されまして、提案概要の公表が行われたところでございますが、道としては、今後SPCさんとの連携協力のもと、民間委託を選択しない空港も含めた道内全体の空港間連携をしっかりと進めてまいりたいと考えております。以上、駆け足で説明させていただきましたけれども、引き続き皆様のご理解ご協力を切にお願い申し上げます。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。では、続きまして、この議事(1)に関わる道の主な取組につきまして、多少、今までと進め方が重なる部分もあるかと思いますが、それぞれの担当室課から説明をお願いいたします。

○北海道総合政策部空港運営戦略推進室 薬袋室長

道内空港の運営の民間委託に係る取組についてご報告申し上げます。お手元の資料3によりご説明申し上げます。

まず、趣旨でございます。道では、国土交通省、旭川市、帯広市とともに令和2年からの道内7空港一括での運営委託に向けまして、有識者や地域の関係者からなる審査委員会において行われた第二次審査の結果を踏まえて、去る7月3日に優先交渉権者を選定したところであり、今月に入りまして、8月9日、客観的評価結果及び優先交渉権者の提案概要を公表いたしました。

客観的評価結果についてでございます。このたびの第二次審査では2つのコンソーシアムから応募がございました。審査の結果、コンソーシアム名で申し上げますと、北海道エアポートグループが350点満点のところ、279.4点、またもう一方の応募者でございますSky Sevenが239.5点とそれぞれ得点したことから、北海道空港株式会社を代表企業といたします北海道エアポートグループ、こちらを優先交渉権者に、また第2位のSky Sevenを次点交渉権者に選定したところでございます。

資料に優先交渉権者のコンソーシアム構成員の一覧をお付けしておりますので、ご確認をいただければと思います。また、提案概要についてでございますが、資料の2枚目以降、カラー版に本体をお付けいたしました。ただ相当のボリュームに及ぶものですから、ここでは提案の基本的な考え方のご説明に留めたいと思います。後ほど、皆様でご確認をいただければと思います。

この度の提案でございますが、現在新千歳空港に集中している国際ゲートウェイとしての機能を7空港に段階的に分散・拡大することなどにより、7空港全体で路線数や旅客数の拡大を図るとともに、観光流動づくりや地域活性化など30年間にわたり様々な取組を行っていくといったことが予定されている提案でございます。

道といたしましては、この提案実現が本道の活性化に繋がることを大いに期待しているところございまして、今後設立される運営会社と緊密な連携を図り、ともに取り組んでまいりたいと考えております。

さらに、今回の空港民間委託を交流人口拡大につなげ、観光振興や地域経済活性化に結びつけていくためには、今回選ばれました運営会社のみならず、7空港周辺地域をはじめとした自治体、経済団体、二次交通事業者、観光関連事業者といった皆様が一体となり、積極的にそれぞれの役割を果たしていただくことが不可欠だと考えてございます。今回の民間委託をビジネスチャンスと捉えていただき、

運営会社と連携し、主体的に参画、ご協力していただくよう、この場を借りまして皆様をお願いをしたい次第でございます。

今後のスケジュールについてでございますが、これは全て予定でございます。本年10月ごろに運営権の設定、また実施契約の締結など必要な手続きを進めてまいります。また、来年1月に7空港におけるビル施設の営業を開始した後は、同年6月以降新千歳空港を皮切りに順次滑走路等を含めた空港全体の運営事業の開始を予定しておりまして、道管理の女満別空港について申し上げますと、再来年3月の事業開始を予定いたしております。

道といたしましては、今後設立されますSPCへの業務の引き継ぎなど、着実に事務手続きを進め、運営開始に向けて取り組んでまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。

○北海道総合政策部交通企画課 佐々木課長

続きまして、資料4の全道的な鉄道利用促進の取組についてご説明申し上げます。

官民一体の全道組織、北海道鉄道活性化協議会につきましては、今月7日に開催いたしました全体会議におきまして、今年度の取組方向が確認されたところでございます。内容について、ご説明申し上げます。

まず、事業展開の基本的な考え方ということで、本道の持続的な鉄道の確立に向け、道民が一丸となって利用促進をはじめとする様々な行動を展開するとともに、2年後の法改正に向けまして、本道の鉄道に対する国民的な理解や応援機運の醸成を図り、JR北海道の第1期集中改革期間にあたります、今年度及び来年度において、道内外の鉄道利用の拡大に向け、各般の取組を実施していくものでございます。

次に、今年度の事業構成でございます。

昨年度に続きまして、公共交通の利用促進に向けた道民運動をまず展開いたしまして、鉄道利用の拡大に向けた取組といたしましては、道民に向けては、実施中の取組ですが、②家族レジャーの利用拡大に向けた取組について、10月14日まで展開するところでございます。キックオフなどのイベントとして、小学生を対象とした鉄道旅体験をはじめ、札幌で家族向けのイベントの開催、JRの切符購入に利用できるクーポンのついた鉄道旅応援ブックを書店等で販売しているほか、子供鉄道旅体験につきましては、沿線地域と連携しながら、札幌圏以外の地域においても、実施する予定でございます。

続きまして③ビジネス・観光利用の拡大に向けた取組については、出張や帰省などの際に、鉄道利用の呼びかけをするとともに、全道各地の沿線の魅力や観光情報などを掲載したフリーペーパーを作成し、道民の皆様をはじめ、道外、海外の方々に対して情報発信を強化してまいります。道外、海外観光客に向けましては、④インバウンド等の利用拡大に向けた魅力強化情報発信について、ウェブやSNSを活用し、ターゲット国への情報発信の強化、旅行エージェントと連携した周遊型切符（北海道レールパス）の販売促進などを実施いたします。

⑤北海道型観光鉄道ネットワーク形成に向けた支援・検討につきましては、地域の特性を生かした地域密着型の観光列車運行に向けて、室蘭線などでワークショップやモニターツアーを実施するほか、各沿線地域とともに観光利用促進に向けたサービス水準や課題解決策などの検討を行って参ります。

そして、北海道の鉄道網の重要性に関する国民的理解や応援機運の醸成につきましては、この協議会や沿線地域の利用促進などの取組について、様々な機会を通じて全国への情報発信を強化していくとともに、ほっかいどう応援団会議も活用していく予定でございます。

道といたしましては、こうした全道的な利用促進の取組を切れ目なく展開していくとともに、沿線各地域で展開する様々な取組との相乗効果が発揮されるよう、関係者の皆様と一層の連携を図りながら、鉄道利用の拡大に向けて積極的に取り組んでまいりたいと考えております。引き続き皆様方のご理解ご協力をお願い申し上げます。以上でございます。

○北海道総合政策部交通企画課 高木課長

続きまして、資料5をご覧ください。北海道におけるクルーズ船誘致方針の素案につきましてご説明いたします。これは北海道交通政策総合指針の重点戦略のうち、インバウンド加速化戦略としてクルーズ船の誘致を推進しており、その具体的な取組として、戦略的な誘致方針の策定を進めているところでございます。

まず、目的でございますが、本道へのクルーズ船の寄港を促進し、港湾を中心とした北海道全体の地域振興、経済の活性化につなげることを目的としております。

基本方針でございますが、目指す姿といたしまして、本道の強み、オリジナリティーを活かしたブランド化や定期・定点クルーズの定着により、北海道のクルーズ基地化を目指してまいります。取組の基本方向でございますが、クルーズ船の寄港促進、日本船の道内発着クルーズの拡大、長期展望といたしまして、外国船の道内発着クルーズの定着、定期・定点クルーズの実現としております。

推進方策でございますが、3つの戦略を掲げてございます。戦略1ですが、船社等への効果的な誘致活動の推進として、国内外の船社へプロモーション等を推進してまいります。戦略2ですが、受入体制の整備・充実といたしまして、交通機関との連携、着地型観光メニューの提案等を行ってまいります。戦略3ですが、誘致推進体制等の強化といたしまして、国をはじめ、道、市町村、港湾管理者、経済・観光団体の皆様方と連携し、誘致体制の充実を図ってまいります。また、クルーズ基地化に向けまして、道内発着クルーズの検討及びプロモーションの取組を戦略的に進めてまいります。

今後のスケジュールといたしましては、道議会における議論やパブリックコメントなどを経たうえで、年内の成案を目指してまいるところでございます。以上でございます。

○北海道総合政策部交通企画課 寺島主幹

続きまして、資料6北海道シームレス交通戦略推進事業についてご説明いたします。

まず、目的についてですが、道では指針の交通戦略に基づき、交通モード間の連携によるストレスのない移動の実現に向けた取組を進めております。今年度は、十勝をモデル地域としてMaaSの実証実験を行い、本道における公共交通の更なる利便性向上を目指すこととしております。

取組内容についてですが、スマートフォンを活用し、出発地から目的地までの移動手段について、検索・予約・決済を一つのサービスとして提供する仕組みの実証実験を行います。また、公共交通機関に加え、観光地や宿泊施設、飲食店の情報提供が可能な仕組みのほか、レンタサイクルなど他のサービスとの連携も検討してまいります。実証実験の実施にあたりましては、交通事業者などで構成するシームレス交通戦略推進会議における意見を踏まえながら、関係者による継続可能な仕組みについて検討を行ってまいります。

最後にスケジュールについてですが、推進会議は3回、実証実験は秋と冬の2回実施することとしてございます。説明は以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは、先に議事（2）の説明を道からいただきまして、もしご質問等あればいただきたいというふうに進めたいと思います。

議事（2）ワーキンググループの開催状況について、事務局から説明をお願いいたします。

（2）ワーキンググループの開催状況について

○北海道総合政策部交通企画課 寺島主幹

それでは、ワーキンググループの開催状況について、資料7によりご説明させていただきます。

まず、物流対策ワーキンググループについてですが、趣旨・目的にあります、本道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けましては、物流事業者等と荷主との連携により、鉄道貨物輸送を含めた物流のあり方など、本道の物流対策について検討を行うこととしております。昨年度は、検討

項目について座長である北海道大学の岸准教授のもと、議論を進めてきたところです。

今年度は、現在、委託業務を発注しており、検討に必要となる基礎調査を進めております。基礎調査では、ワーキンググループ構成員や荷主等から資料の提供等による情報収集を行い、各輸送モードにおける輸送能力や北海道に発着する貨物量等を把握し、物流対策ワーキングで挙げられた課題などについて優先度等を勘案し、課題を抽出した後、ケーススタディを行っていきたくと考えております。なお、第1回ワーキンググループの開催につきましては、基礎調査の進捗状況を見ながら開催していきたくと考えております。

次に、情報共有・対応強化ワーキンググループにつきましては、重大な自然災害等による交通障害発生時におきまして、観光客などの交通利用者が安心して行動できるよう、分かりやすい交通情報の提供や、複数の交通モードが連携した対応の検討を行うこととしてございます。今年度はこれから本格的な台風シーズンを迎えるにあたり、先月7月30日、第1回ワーキンググループを開催し、各団体における取組状況についてご報告いただくとともに、今回の取組について意見交換を行いました。主な意見といたしましては、SNSの積極的活用やホームページ多言語化などに取り組んでいく、時刻や路線情報などのオープンデータを推進していく、連携対応強化につきましては、ガイドラインを着実に実行するためにも関係者が連携して訓練を実施していく必要があるなどの発言がございました。

最後に次回の情報共有・対応強化ワーキングより札幌市様が参画していただくこととしておりますので、あわせてご報告させていただきます。ワーキンググループの開催状況につきましては以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。この会議のもとに設けられている2つのワーキンググループの状況報告でした。

それではただ今、議事（1）及び（2）につきまして、道からの報告・説明がございましたけれども、この件につきましてご意見・ご発言等があればお願いいたします。いかがでございましょうか。ご発言がないようでございますので、次の（3）意見交換に移りたいと思います。事務局から指針の取組について説明がございましたが、各団体及び企業様の取組状況並びに今後の取組の方向性などについてお聞かせいただければと思います。時間が私の手元で予定より10分程度超過してございます。大変恐縮でございますけれども、私からご発言については指名させていただきたいと思っております。心持ちでは11名程度方にお話しいただければと思っております。時間の関係から大変恐縮ですが、お1人3分程度でおまとめいただき、ご発言をいただきたいと思っております。それでは最初に一般社団法人北海道バス協会様からお願いいたします。

（3）意見交換

○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。重点戦略の推進に関連いたしまして、バスの運行情報の発信について取組の現況を報告させていただきたいと思っております。今、道庁からの報告の中にも一部触れられておりましたが、今現在バス事業者において、バスの実際に走行している情報を提供するバスのロケーションシステムというものの導入が進められておりまして、今年度中には札幌市内においても全ての事業者が出揃うなど、道内主要都市において導入が進んできているところではあります。実は地域やバス事業者によって導入しているシステムが異なるということがございまして、それぞれ対応するソフトやアプリをダウンロードしたり、特定のサイトにアクセスをしていただいで情報提供するという形になっております。そうしたことから、特に外国人旅行者の方々ですとか、外から来られるの方々にとっては利用しづらいといったご意見もいただいているところであります。

そこで、バス協会といたしましては、国土交通省が示しております標準的なバス情報フォーマットGTF Sといったものに沿ってバス情報を提供するように、現在、全道の各事業者において取組を進めるということで、国や道、観光振興機構などのご協力を得ながら働きかけを行っておりまして、ま

ずはダイヤ情報など静的な情報について標準フォーマット化をして、さらにそれらをオープンデータということで公開することで取組を加速してまいりたいと考えております。

この標準フォーマットは、世界的に共通して利用できるグーグルマップ等に提供が可能ということですので、幅広い情報提供が可能となり、外国人の方々にもスムーズに情報提供できるようになると考えております。

さらに、将来的には、各事業者が取り組んでいるバスのロケーションシステムと連動して、いわゆる動的な実際のバスの運行情報も提供できればと考えておりました、そういった情報がオープンデータとして提供できるようになれば、重点戦略のテーマでもあります、災害時の情報提供、実際の運行情報の提供といったところにも繋がってくるのかなと思っておりますので、関係する皆様のご支援いただきながら取組を進めてまいりたいと考えているところであります。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは、次に一般社団法人北海道ハイヤー協会様お願いいたします。

○一般社団法人北海道ハイヤー協会 照井専務理事

北海道ハイヤー協会の照井と申します。3点ほど現在取り組んでいるものについてご報告したいと思います。

一つは、昨年12月、年末から始まりました陣痛タクシーの取組であります。札幌市、それから他の地区にもありますが、当面札幌を中心に、陣痛が起きて救急車で本当は行きたいけれども、断られるということもございますので、タクシードライバーが助産婦さんあるいはそういった関係の方々の研修を受けて、もし陣痛が起きた時に旦那さんがいらっしゃらない等の時に、事前登録しておいていただければ、病院等について全部登録をして、札幌市におきましては大体1万6000人程度の出生数ということで聞いておりますので、ほぼ4分の1の4000名が現在登録しております。非常に何もなくても安心していただけるという部分からいけば、今後増えていくだろうなと思います。

それから、新聞、テレビ等でもいろいろ情報が入ってきていると思いますが、インバウンドの部分で、やはり日本のタクシーのメーターというよりは、いくらでどこまで行くのかという部分が非常にポピュラーというか、そういう動きが強いものがございますので、国交省、警察庁含めて、特にインバウンドの方々日本に来たときに、事前に運賃が確定している状況で安心して乗っていただけるという部分で、実証実験が終わりまして、現在札幌ですけれども、とりあえず1社申請を出しまして、100台なら100台、365日1時間ごとで何人乗ってどこを走っているかというデータを全部集計して、それで係数を出して、地図上のアプリを使った距離に係数を掛けて運賃を算出するという新たな取組を10月からやろうとしております。そういった新たな取組というのが今後出てくると思います。

それからもう1点は、スマホを活用して、道路の状況、デコボコとか、去年あたりはよくありましたポットホールなどといった状況ですが、24時間どこでもタクシーが走っているということで、実は80台程度になろうかと思っておりますけれども、今年10月ぐらいから実証実験を行います。それから外国人なり観光客がどこに行ったかという情報とか、それから冬はまだ実験やるかは未定ですが、積雪でどこの道路が混んでいる、あるいは除雪が入ってなくて通行できないなど、そういったような情報を、スマホを使って情報収集をやりたいと思っております。

そういった部分でいくと、道路の状況などがリアルタイムで出てくるんじゃないかということで非常に期待しておりますけれども、今後我々としても、単純にお客様をお運びするというだけではなくて、色々なところに貢献してまいりたいと思っております。よろしく申し上げます。

○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、公益社団法人北海道トラック協会様お願いいたします。

○公益社団法人北海道トラック協会 西原専務理事

前回の会議では、トラック運送事業者それから荷主、行政等の関係者が一体となりまして、トラッ

ク運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するために、取引環境・労働時間改善協議会の概要につきまして、資料を用いて説明させていただきました。今回はその後の進捗状況をご説明いたします。

本年9月18日にこの協議会が開催予定となっております。その協議会の中で検討される事項にはなっておりますけれども、実は中央の方で、昨年度から荷待ち時間が特に長い輸送分野、今公表されているところでは、加工食品、建設用資材、紙パルプ、この三つの輸送分野について、サプライチェーン全体における効率化及びドライバーの労働時間の改善を図るために、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者などから構成される懇談会を中央で開催しております。

懇談会でそれぞれ課題の抽出を図るとともに、解決の方向性を検討しております。そこで、この懇談会を地方においてもやって欲しいというような通達がありまして、今年度から荷待ちが長い対象輸送分野における課題の整理、改善策について、業種別の懇談会を開催して検討することとなっております。今鋭意進めているところでございます。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは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です。鉄道貨物を利用する立場として、現状と取り組んでいることについてお話をさせていただきたいと思っております。JRコンテナがご存じのとおり、トラックと違って、基本的に駅を中心として100キロ圏内の集荷と配達という作業が多いこと。

もう一つは、ロット、小ロット関係に5tも含めた輸送を中心に行っているということですが、特に市場関係それから宅配等、要するにそういうロットに合ったものを中心に利用されているということで仕事しております。

我々としては実はトラックと同様に、本州側でトラックドライバー不足というものが非常に大きな問題になっておりまして、これをどう解決しようかということが、喫緊の課題、この1年の間で、非常に速度を早めて進んでいるということが一つあります。それについては、今トラック協会さんもお話ししたように、やはり労働時間の問題、それから待機時間の問題ですね、この辺が非常に大きな課題になっているということでございます。

以前は市場関係だけで、農産関係の鉄道利用が多いので、そこに特化してお話しますと、もともと鉄道というのは市場さんの方については競りに合わせて列車は設定されておりまして、大体20時をベースにして、一度に運んでも処理ができないということで、大体2回ぐらいに分けて荷物を発送しますが、問題が今ホクレンさん方にご迷惑をおかけしておりまして、夜間配達で22時以降に持っていくという作業が、実は関西・関東を中心に、今、非常に厳しいということで、すべてを現状どおりに受け入れる体制にはなっていないというのが喫緊の課題として出てきております。

我々としては北海道発送なので、受け側の問題ですが、ただそれを受け側の問題として解決できる問題でもありませんので、今、我々としてもホクレン様にも協力していただいている効率化やパレット輸送というものを含めて、対応策を考えていかないといけない。

当面の優先課題としては、受け側の作業の問題があり、やはりパレットの効率化など優先課題について、基本的には我々もこれから取り組んでいかないとならない状況にあるということです。それは北海道においても、やはり同様の課題というのが現状でもあります。これはトラックさんと違う部分もありますが、我々としては、今後、内容を検証しながら、当然、我々だけでは解決できる問題ではございませんので、荷主さん含めて、そういった協力をお願いしなければならないと思っておりますので、トラック協会さん含めて道内の今の物流輸送体系というものを、ルール&シーではないですが、ルール&トラックみたいな形で、今あるモードを使うことによって、できるところからトラックドライバーの生産性を上げるということをしていかないと、やはり人がいない何がいないというだけでは解決できない状況でありますので、対応についてはトラック協会さんや船社さんとも、我々としてもきちっと整理をしながら、今後、取り組んでいく必要があると考えております。

先般、全社で集まってそうした話もしておりますので、今後色々な形でまたこちらの問題点を提示していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○北海道大学 吉見教授

ありがとうございました。次に北海道船主協会連合会様お願ひいたします。

○北海道船主協会連合会 忠地会長

北海道船主協会連合会の忠地と申します。四方を海に囲まれた日本、ましてや北海道という部分に関しましては、我々海運が大きな役割を果たさせていただいていると思っております。そんな中、今年度2020年の1月1日からは船舶による大気汚染の防止のため、海上輸送に関わる船舶の排気ガスに含まれるSoxの排出規制が実施されます。従来3.5%排出可能だったものが、この規制により0.5%以下に規制強化されることとなります。この規制は日本国内にとどまらず全世界で実施適用されるものでありまして、これをクリアするためには、1つ目として硫黄分を0.5%以下に抑えた適合油を使用する、2つ目としてはスクラバーと呼ばれる排気ガス脱硫装置を船舶に取りつける、3つ目としましては、天然ガスなど硫黄分の少ない燃料へ転換していくという、いずれかの対策が必要となりますが、いずれの対策も、相応のコストの増加が見込まれまして、総じて船舶の運航コストの上昇が避けられない状況下にあります。海運が滞れば、交通・物流の混乱を招く自体にもなりかねません。

Sox規制は、地球環境改善保護に資するコストであり、社会全体でこの上昇コストのご負担をいただくよう、我々海運業界としては、個別に周知活動を実施しているところでございます。以上であります。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは続きまして、北海道旅客鉄道株式会社様お願ひいたします。

○北海道旅客鉄道株式会社 渡利副本部長

JR北海道の渡利でございます。日頃から、鉄道利用促進始め、弊社の事業運営にご協力いただきまして、感謝申し上げます。

本日資料をお出しさせていただいておりますが、時間も限られておりますので、ポイントについてご説明させていただきたいと思っております。パワーポイントのスライドになっておりまして右下にそれぞれページ番号がふってございます。一番後ろは57ページということでありまして。全部はご説明いたしません。これは4つの構成になっておりまして、最初が、策定に至った経緯と全体の計画の構造、それから2つ目が2031年をゴールとした長期ビジョンです。それから3つ目は5年間の中期計画、そして4つ目は、「ご利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区」、私ども黄色線区と呼ばせていただいておりますが、その線区に関して、2年間で地域の皆様と一体となって取り組むアクションプランでございます。

最初の全体の部分について主にご説明させていただきます。経緯でございますけれども、9ページに折れ線グラフが出ておりますので、これをご覧いただけますでしょうか。色々な線がたくさんありますけれども、ここでご覧いただきたいのは、黒い線で書いてあります、これ経営安定基金の運用益というもので、私ども6800億円のお金を国鉄改革に際して会社発足時積んでいただきまして、これの運用益で赤字を補うというスキームでございました。これが10年ぐらいでかなり下がっているのが、ご覧になられると思います。その下に緑の線がございますが、これが修繕費でございます。これは、本来安全のためには下げてはいけませんけれども、利益を確保するために下げていたというのがございます。最初の10年ぐらいはその上にあります赤い線、鉄道運輸収入というのがございますが、これが少し上がってございます。経営安定基金の運用益が下がっている部分を、鉄道運輸収入の増加と、修繕費を下げていくことで補い、何とか黒字をわずかに確保したということでありまして。

しかしこのようなことは長く続きませんで、最終的にはですね、事故が続くというような結果になってしまったということでございます。2011年、2013年に様々な事故がありまして、ご心配をおかけ

しましたし、お客様には大変ご迷惑おかけしたということでございます。実際に私どもの構造としましては、今、安全にきちんとお金をかけるということにしておりますので、そうしますと年間大体300億円ぐらいの収支改善が必要な構造になってございます。こういった中で、様々なご支援を国、あるいは北海道さんなどからいただいているところでございます。昨年になりまして、北海道さんの交通政策総合指針が公表されましたし、昨年7月には国土交通省さんから監督命令という形で命令を出していただきました。これは4ページに書いてあるものでありまして、中身は読み上げませんけれども、法律の裏付けがある2年間でしっかりやれということで、目に見える成果を上げるということになってございます。この2年間、私どもが地域の皆様にもご協力いただきながら、一生懸命やるということでもって、この支援の根拠となっております法律をさらに伸ばしていただく検討をしていただけるということになってございます。こういった中で長期経営ビジョン、そして5年間の中期経営計画、そして2年間のアクションプランを作らせていただいたわけでございます。長期ビジョンの3つの戦略が5ページの丸い玉が3つありますが、これが3つの戦略ということでございます。2031年度の経営自立を目指す。これは札幌まで新幹線が来るというのは2030年度でありまして、それを機に、経営自立をしたいということでありまして、それまでの間の最初の5年間は中期計画ということを出していくということでもあります。

最終的に2031年度、どのような姿になって経営自立できるのかというのが7ページのグラフでございまして、これを見ますと今約200億円の赤字が紫の棒でマイナス200のところにてしておりますが、200億円の経常赤字があるという状況であります。また今後構造的な問題でおそらく200億円ぐらい収入は、13年の間には減るだろうと。そうするとこの部分を改善しなければいけないということで、当然自助努力で200億円近くは改善をさせていただきますが、なお残る部分につきましてグラフで緑色の部分ですが、これ下に米印で①貨物列との供用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化、②青函トンネルの維持管理等に係る問題の解消、③黄線を維持する仕組みの構築、と書いてございますが、こういった問題につきましては、私ども単独では解決ができないので、関係の皆様といろいろ調整をさせていただきながら、また国のご支援をいただきながら、解決していきたいと考えてございます。

全体像は以上でございますが、この中で今後の部分で本日もいろいろ話題として出ておりますインバウンドの関係でございますけれども、スライドの18ページをご覧くださいませでしょうか。左上でございますが、「2. 輸送サービスの変革② 新千歳空港アクセス」と書いてございます。こちらご覧いただきますと、今後インバウンドのお客様が伸びるという中で、北海道庁様の目標値もある中で、新千歳空港アクセスを、来年春のダイヤ改正で快速エアポートを1時間あたり今4本ですが、5本にしたいということでございます。これは下にありますように、JR貨物さんも通っておりますので、JR貨物さんにも調整の色々なご相談をさせていただいております。JR貨物さんにも前向きに検討していただいております。今現在、検討の最中でございます。こういったことも実現していきたいというふうに考えてございます。

それからインバウンドの関係で、もうちょっと最近、近い時期にやるものとしたしましては、中期の計画の方で36ページのところご覧いただきますと、こちら「3. 経営基盤の強化」とありますが、インバウンドの収益拡大ということで、先ほどもご紹介ありましたが、新千歳空港駅のインフォメーションデスクをリニューアルさせていただいたと。こういったことをやっておりますが、今後も引き続き、受け入れ体制の強化に努めてまいりたいと思います。

また、観光列車の取組も進めておりますが、これもJR貨物さんにご協力いただきまして、風っこそうや号、この車体を北海道まで運んでいただいたということで、現在、土日運行をさせていただいているところでございます。

今後も様々な課題がございまして、皆様とご相談しながらご支援いただきながら進めて参りたいと思います。どうぞご支援をよろしくお願いいたします。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは続きまして、日本航空株式会社様お願いいたします。

○日本航空株式会社 若松副支配人

日本航空の若松でございます。よろしく申し上げます。この中で発言をさせていただきまして誠にありがとうございます。今日ご説明を拝聴させていただきましたが、資料1の災害に強い交通戦略について、大変申し訳ない気持ちになっておりまして、8ページ見ていただくと、スマホなどでらくらく検索情報入手というところで、令和元年度の取組予定ということで、全日空さんとAIR DOさん、非常に前向きにお取り組みになられているというところで、私どもの取組が載っておらず、実際、私どもはきちんとした取組ができてないということで載っていないということですので、まずはお詫びを申し上げたいと思います。一方で、災害に強い交通戦略は非常に大事だと思っております。北海道でも昨年地震がありましたし、最近日本では各地で大きな災害が起きているという中で、私ども大変遅ればせながら、SNS、具体的にはLINEなどを使いまして情報発信していくということ、今、鋭意検討しているところです。ショートメールも素晴らしいと思いますし、ホームページも非常にいいツールだと思いますけれども、SNSは電話回線が不通になっている状況でも情報の発信ができるという観点で、利点もあると思っておりますので、そういう意味では日本航空というよりは航空業界として各社がそれぞれこのような形で災害時にも旅行者の皆様へ情報を発信していくという取組を今後も続けていくということをご紹介させていただきたいと思っております。

あとは今日の話の中では、航空に関する話が色々ありましたけれども、大きな取組実績の中では、日本航空の話でいくと、やはりフィンエアーさんの就航があると思います。フィンエアーさんという名前がよく出てきますが、先ほどどこかの資料で、同じ12月からカンタス航空のシドニー便の運航も始まるということもありますので、そういう意味では私どもも同じ航空の連合体、アライアンスという中で、これらの航空会社の運航が長く続いていくようなそんな支援が我々としてもできればなど思っておりますし、もしかしたら弊社だけではない航空会社全体で何らかの支援ができればなど思っているところでございます。

それから、もう一つ、どうしてもお話させていただきたいということで、やはり道内7空港の一括民間委託だと思います。まさに状況が整ったところですので、そういう意味では、先ほど資料にもありましたけれども、私どもも全日空さんもこのコンソーシアムの構成員でありますから、セッティングがされている中で、我々航空会社ができること、それから他の交通モードの業界の方と協力して、この一括民間委託の成果を、具体的にはインバウンドを含めた旅行者の増加というところに、他の交通モードの皆様と協力して寄与していくこと、航空業界としてやっていこうということなど色々あると思いますので、そんなことを今年度以降、形にできるように業界一丸となって頑張っていきたいと思っているところでございます。以上でございます。ありがとうございました。

○北海道大学 吉見座長

それでは続きまして、日本貨物鉄道株式会社様お願いいたします。

○日本貨物鉄道株式会社 花岡副本部長

JR貨物の花岡と申します。どうぞよろしく申し上げます。物流対策ワーキングに参加させていただきまして、北海道の物流の今後について議論させていただいております。私たちは鉄道物流でございます。北海道と全国を結んでいる物流でございます。全国ネットです。最近の物流のキーワードは、先ほども何人かの方おっしゃっておりまして、やはり人手不足、労働力不足、トラックドライバー不足、それから生産性の向上というこの二つが大きなテーマになっておりまして、やはり人手をかけずにどうやって生産性を上げるかというテーマでございます。鉄道はもともと大量に一気に運んでいく道具でございますので、北海道に来る列車も、1本あたり大体500トンぐらいの荷物を運んでおりますので、すでに隊列走行みたいなものですが、このように大量に運んでくるものをさらに生産性をどう上げていくかということが最近の最大のテーマでございます。

一つはですね、コンテナに積む荷役をどうやって効率化するかということですね。トラックドライバーの手荷役・手積みが強要してしまうとここでまたボトルネックになってしまう。従って鉄道がいかに大量に効率的に運べるかと言っても、その先のボトルネックをいかに解消するかということ、

今、最大のテーマとして取り組んでおります。そのためには先ほど通運業連合会さんもおっしゃっておられましたが、器の大きさというのも結構テーマになりまして、昔は大きいことはいいことだということで比較的コンテナの大型化が進んできましたが、逆に今は大型化すると、配達集荷の場面で2ヶ所集荷、3ヶ所配達とか手間がかかってしまうっていうのがございまして、従ってJR貨物の12フィート・5トンコンテナというものが、荷物を発送される方、あるいは荷物を受け取りになる方にとってフィットするというご評価もいただいております、これも一つの生産性向上なのかなど。要するに何もかもでかくする必要はないというテーマもあるのかなということで、取り組んでおります。

もう一つは、鉄道で運んで終わりでは生産性が上がりませんので、全国会社であちこちに色々な駅がございまして、東京が最初ですけれども、東京レールゲート、これは私達が勝手に作ったブランド名ですけれども、大型倉庫です。いわゆる俗に言うマルチテナント型の倉庫ですが、来年の2月に一部竣工し、再来年に2棟建つ予定で、23万平米ぐらいの広い倉庫ですが、第2号を札幌に造ることにいたしました。これが2022年に竣工する予定でございまして、白石区にあります札幌貨物ターミナル駅構内にマルチテナント型の倉庫を造ろうということを決意いたしました。運ぶことと保管すること、そして荷さばきをすることをどうやってうまく組み合わせていけば、物流の効率化に繋がるのかなということを決意いたしました。

そしてもう一つは倉庫という大掛かりな代物だけではなくて、駅というスペースを有効的に使っていくための取組、いわゆる保管、荷さばきとか、エキナカ倉庫とか、名前をつけて全国で展開を始めておまして、コンテナ車で集荷をしなくてもお客様にお持ち込みいただいてコンテナに積ませていただき、列車で運ぶとこういうサービスも展開する。従ってただ鉄道で運ぶだけではなくて、鉄道のコンテナに載せるあるいはコンテナから卸すところの生産性をどう上げるかということを決意いたしました。

北海道の物流に関して言えば、北海道の物流は、ちょっと言葉悪いかもしれませんが、本州依存型物流と言われておまして、上りの貨物も下りの貨物も全国と北海道が強いパイプで結ばれている、つまり、これもちょっと失礼な言い方かもしれませんが、北海道自身で自給自足ができていないという現状でございまして、全国から北海道で暮らす方々の生活関連物資を我々が運ばせていただき、そして北海道で作られたものが全国に行くと、特に代表的なものが農産品でございまして、農産品は北海道でのブランド力、そして北海道への依存度というのが極めて高い。これを安定的に運んでいくのが鉄道の役割でもあると考えております。従いまして、目下、今後予定されております北海道新幹線の札幌開業時、その際に鉄道貨物がどうなるか、色々な報道が出ているようですけれども、ここはJR北海道さんとしっかりと連携して議論をしながら、これからの北海道を鉄道で支えていく、人流と物流で支えていくための取組を協調してやっていき、北海道の暮らしを支えていくということと一緒に考えていきたいので、ここにおられる皆様方からのご意見ご支援等もいただければと思っておりますので、今後ともこの会議あるいはワーキング等で議論をさせていただければと思っております。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した。では続きまして、北海道経済連合会様お願いいたします。

○北海道経済連合会 田原次長

本来であれば当会常務理事の小林がご報告するべきところでございますが、本日所用により欠席のため、小職代読にてご報告させていただきます。お時間も限られているということですので、割愛しながら報告したいと思います。まず当会の取組状況として、今年度、今月の初めでございますが、中央省庁に対して行っ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いたします。

まず交通社会資本の充実としましては、道路、空港、鉄道網、港湾について社会資本の充実の要望、さらには社会資本全体としまして、国土強靱化のためのインフラ整備の強化に向けまして、3ヵ年緊急策対策に続く国土強靱化対策予算の確保を要望いたしております。

また、物流の部分ですけれども、先ほどから何回かお話が出ておりますけれども、トラックドライ

パー不足に関連するところでは、大型2種免許の運転免許受験年齢の引き下げ、こちらを要望いたしております。

また、交通政策そのものではございませんが、北海道交通政策総合指針の中の重点戦略にもございますインバウンド加速化戦略に関連するところで、新たな観光資源の磨き上げによる誘客促進の施策としまして、2021年ATWS、アドベンチャートラベルワールドサミットの北海道誘致に向けた支援と、北海道・北東北の縄文遺跡群の世界遺産登録に向けた早期推薦につきまして、力強く要望してまいりました。北海道の強みである観光資源の付加価値向上に向けて、引き続き行政の皆様とも連携をしながら、オール北海道で取り組んでまいりたいと考えております。

最後になりますけれども、当会の調査研究活動といたしまして、北海道と本州間の物流の重要性、代替性の観点から、青函物流についてプロジェクトチームを組成して研究を進めているところでございます。昨年度から議論を重ねておりまして、しかるべきタイミングで取りまとめ、公表を行うことを予定しております。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。次に、北海道商工会議所連合会様お願いいたします。

○一般社団法人北海道商工会議所連合会 福井部長

道商連の福井でございます。鉄道に関しては、今、利用促進を各地の会議所等で進めております。

資料にもありましたが、法改正に向けた準備を考えますと、もう来年の今時期は概算要求が終わっている時期ですので、そこまでに何とか形にしていきたいと考えております。

物流に関しましては、先般、自民党の北海道総合振興特別委員会が行われましたので、この動きを注視しております。その前に、我々としても、去年の災害を受けて、災害に強い物流、またそれを支えるインフラの整備というのを昨年から要望を強めております。国土強靱化の3カ年の予算も、今年度はありますけれども、来年度どこまで確保されるのか、あるいは3年終わった後、どのように継続できるかという部分がまだ見えていませぬので、こういった部分も要望を詰めていきたいと考えております。

また、インフラ整備に関しましては、高速道路の東京大会を道庁建設部さんと、今、準備を進めております。10月28日に東京で行い、できれば各省庁にアピールして参りたいと考えております。

空港に関しましては、新千歳空港の除雪対策は民間運営になっても引き続き強化していただきたいということで要望しております。

S P Cがこれから設置されると思いますが、S P Cに任せっきりにするのではなくて、地域と一体になってプロモーション等取り組んでいきたいと考えております。先ほどフィンエアーのお話ありましたが、フィンランドの最短距離としては、新千歳空港が最も近い距離にありますので、なかなか道内需要だけでここを賄えるというのは難しいかもしれませんが、日本各地あるいはアジア南部からの需要を新千歳に集めるという方法も少し検討してもいいのかなど。集めた需要でこのフィンエアーを少し盛り上げていくようなアウトバウンドの方策も考えてはいかかかと考えております。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。それでは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 板東専務

ホクレンの板東でございます。今年はありがたいことに大豊作になるだろうと予測をしているところでございまして、生産者の方も或いは消費者の方もたっぷりと美味しいものを食べていただけていると思っておりますが、問題は、たくさん運ばないといけないことになるわけでありまして、先ほどからもお話が出ております通り、府県の方の物流が大変厳しくなっております。これに関して我々も色々な手を打っているところでございます。例えば、ホクレン丸という形で運航させていただいている船は、今年はリプレースして大きな船にさせていただいておりますし、トラックについても、年々大型

化を進めていただいているというところもあります。

ただ一つだけ今、我々の製品の中の大事なところ砂糖大根というのがありまして、これが大体10月の暮れの方から11月の頭くらいまで雪降るまでに、畑から掘って工場に持っていかなくては行かなくて、これは相当な量ございます。そこでのダンプ不足が今一番の課題になってきているところでございます。実は今、UDトラックさん、それから日本通運さんと一緒になって、トラックのレベルⅣの自動運転の実験をやっているところでございます。レベルⅣといいますのは制限された地域で完全自動化をするということでありまして、この砂糖大根を運ぶことを想定いたしまして、斜里にあります私どもの工場、それからそこに繋がる国道の一部を使いまして、初めての公道での実験ということで今進めてやっております、できれば早く規制が解除されて、こういう形で一部分でもいいから、運びが自動化されることを切にお願いしているところであります。明日になりますけれども、この実験そのものを報道の方にも公開をするという形になっておりまして、今のところ上手くいっているということでございますから、こういった取組をさらに重ねてやっていき、そして必ず運び切れるというのが私どもの仕事ということになってございますので、また皆様方の力も十分いただいて進めてまいりたいと考えているところでございます。以上です。

○北海道大学 吉見座長

ありがとうございました。では私の方からの指名は最後でございますが、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。

○国土交通省北海道運輸局 佐藤交通政策部長

北海道運輸局でございます。日頃より運輸・観光行政に皆様にはご支援ご協力いただきましてありがとうございます。それでは、今年から参加機関の皆様とともに運用してございます災害時の訪日外国人旅行者への情報提供ガイドラインを、資料に基づいてご紹介をさせていただきたいと思っております。

昨年は豪雨それから高潮、そして胆振東部地震と色々自然災害がございましたが、昨年の胆振東部地震などの災害では、地域の住民は勿論のこと、訪日外国人旅行者も大きな影響を受けたところであります。その時その現場でどういう状況だったのかと、先般の台風の時にもテレビで報道がされておりましたけれども、訪日外国人旅行者の方が災害に戸惑うというような様子が報道されております。北海道運輸局が昨年行った調査でも多くの訪日外国人旅行者が、当時驚きや不安から真っ先にホテルのロビーに降りてくるという日本人以上にその不安を感じながら、過ごしていたというような報告がございまして。その時に各現場、ホテル、領事館などそれぞれの現場或いは訪日外国人旅行者で困っていたことが情報の入手に関わるものでありました。ホテルでも最新の情報が提供できなかった、あるいは領事館でも日本語表記のために、その情報を集めるのに非常に苦労したというようなことがヒアリング等でわかってございます。こういったことから北海道運輸局では災害時に必要な情報を正確に発信していくという枠組みを構築し、訪日外国人旅行者が安心して旅行できる環境整備を目指すということで災害発生時に訪日外国人旅行者に対して必要な情報を提供するというようなものをガイドラインとして作成したということでございます。

4ページ目の上の方にガイドラインの特徴ということでまとめてございますけれども、ガイドラインの特徴としまして、訪日外国人旅行者にとって必要度の高い情報をまず整理する。詳細な情報は二次元バーコードなどで見ていただくように案内をする。必要な情報を交通機関、あるいは交通拠点、訪日外国人旅行者が道外に出たいというような意見がヒアリングの際にございましたので、道外に出るための交通の拠点や交通機関がどういう状況なのかといった情報、そして必要な情報を一覧にまとめ、記号をつけながらわかりやすくしてテンプレートを使用し、そして多言語で、英語、中国語、韓国語で発信するということがガイドラインをまとめてございます。下の方に発動に向けての枠組みがございましてけれども、震度5強以上或いは訪日外国人旅行者の移動が困難となるおそれがある時、北海道運輸局長から関係参加機関に要請をいたしまして、各参加機関から情報をいただく。例えば、北海道庁さんであれば、災害に関する基本情報についてテンプレートを利用してデータを提供いただく。札幌市さんであれば、訪日外国人旅行者が一時滞在できる避難所等に関する情報について提供いただく。

それから東京航空局の新千歳空港事務所さんでは空港の総合対策本部が設置されますので、そこと連携しまして、リアルタイムの情報、航空機の運航情報、空港内の情報を提供いただくということになってございます。そうしてまとめた情報を各関係機関に北海道運輸局から発信していくということになってございます。

こういう枠組みで今現在運用してございます。今後の課題として次のページにまとめてございます。まだまだ参加機関が十分でないというところございますので、連携機関を拡大していく。それから今現在は札幌圏を中心とした取組でございますので、この他の地域でも取り組んでいただく、あるいは取り組んでまいりたいと考えています。それから、こうした災害関係の要領とかマニュアル類といいますのは訓練で使っていないと実効性即効性が失われていくということになると思いますので、定期的的確な合同訓練の実施というのが必要だろうと考えてございます。今関係する方にはお話をさせていただいておりますが、今年の9月18日に訓練の実施を予定しているところでございます。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。予定の時間になってございますが、他に特にご発言等はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、私の方で本日この会議につきまして簡単なまとめをさせていただきたいと存じます。本日、皆様から様々な現在の取組状況など情報の提供いただきました。また、情報につきましては、様々な形で各皆様が情報を収集し、あるいはそれを一般に向けて提供しているというご紹介もあったところでございます。今日の中心的な話題として多かったのは、人手不足の対策の問題です。さらには、インバウンドが加速しているという中で、それに対しての取組といったこともかなり共通して多い課題・話題だったのかなと考えております。

そして、本年度の取組として、それに対する具体的なものも沢山ございますが、様々な課題に対応する会議、あるいはプラン等をそれぞれの中で策定されている設置されているというご紹介があったと思っております。

今後の本年度の取組として、考えなければならないことでございますけれども、一つには、皆様、それぞれのお立場で様々な情報を集めになって、活用されているわけですが、お聞きしていますと、他のお立場の方々が仰った情報で使えるものはかなりあるのかなと思ったわけでございます。その意味では、せっかく連携会議と名前がついている会議でございますので、こういう中でのご紹介のあった案件などをご参考いただきまして、他の団体等で集められているような情報を積極的に、例えばアプローチしていただいで使っていただく、あるいはご提供いただくといったような連携をしますと、これは全道として見た時に非常に効率もよく、かつ、利便性の高い情報の共有あるいは推進ということができると考えたところでございます。

この会議といたしましてもそういう連携ができるような仕組みを今後考えていく、この会議を利用した形で連携・情報の共有というものを進めていくことが重要なのかなと思ったところでございました。また、今日お話ございましたけれども、それぞれの団体様・企業様等で取組になっているものにつきまして、連携会議で説明した道の方針もでございます。そういったこともご参考にいただきながら、さらに、今年度、推進していただければと考えたところでございます。私から以上でございますので、事務局にお返しして、今後のことについてのよろしくお願いいたします。

4 閉 会

○北海道総合政策部交通政策局 折谷局長

吉見座長ありがとうございます。また、本日ご出席の皆様におかれましては、長時間にわたりご議論いただきまして、どうもありがとうございます。道といたしましても、本日、頂戴いたしましたご意見等を踏まえまして、引き続き皆様と連携させていただきながら、指針の推進に取り組んでまいりたいと考えてございますので、今後ともどうぞご協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

なお、次回開催につきましては、吉見座長と相談の上、改めてご連絡させていただきたいと思
います。それでは以上をもちまして、交通・物流連携会議を閉会いたします。どうもありがとうござ
いました。