

ポストコロナの公共交通のあり方検討委員会

第1回 地域内交通小委員会

議事要旨

日 時：2021年11月24日(水)13:00～15:00

場 所：オンライン

出席者：座 長 福田 大輔 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授
委 員 有村 幹治 室蘭工業大学大学院工学研究科教授
金子雄一郎 日本大学理工学部土木工学科教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校教授
佐々木邦明 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科教授
谷口 守 筑波大学システム情報系教授
手塚広一郎 日本大学経済学部教授
阿部 竜矢 国土交通省総合政策局交通政策課長
奥田 謁夫 国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設企画室長
宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
佐藤 善信 一般財団法人運輸総合研究所理事長
奥田 哲也 一般財団法人運輸総合研究所専務理事、
ワシントン国際問題研究所長、
アセアン・インド地域事務所長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長

事務局 運輸総合研究所 竹島・伊東・新倉・三浦・嶋田・新田
調査協力 三菱総合研究所
計量計画研究所

議題

- (1) 小委員会の進め方
- (2) シナリオの検討
 ベースシナリオの検討
 短中期シナリオの検討
 長期シナリオの検討
- (3) 委員からの情報提供
- (4) その他

配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料 1 検討の概要
- ・資料 2 ベースシナリオの検討
- ・資料 3 短中期シナリオの検討
- ・資料 4 長期シナリオの検討
- ・情報提供 1 モバイル空間統計を用いたコロナ下の滞在人口の分析（金子委員）
- ・情報提供 2 COVID-19 感染拡大が北海道の公共交通に与えた影響と将来の交通像の変化（有村委員）
- ・情報提供 3 コロナ禍での都市圏交通の分析事例（佐々木委員）

<議事要旨>

事務局から資料 1 に基づき検討の概要を説明した後、資料 2~4 に基づき将来シナリオについて説明した。その後、金子委員・有村委員・佐々木委員から情報提供を行い、全体を通して意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

【調査の進め方】

- ✓ 委員会は来年度まで1年半ほど継続する。途中で中間とりまとめを行い、最終的には成果を提言として公表したい。メディアに対しても説明をしていきたい。

【調査の対象地域】

- ✓ 同じ中国地方でも、山陽のほうが、山陰よりも e コマースや動画サブスク（Netflix など）による交通の代替が進んでいる。また、大都市、地方都市、その周縁部という階層構造を考慮すべき。過疎地は問題が先に顕在化している。例えば、駅前に何もないため需要をつくれていないという都市の構造の問題がある。
- ✓ 事業者も市役所も危機意識を持っているので、MaaS のプロジェクトが実現した。人口が少なくても暮らせる交通のしくみを考えたい。
- ✓ 都市部以外の交通の維持も検討する。地方の事業者のあり方、支援策に問題意識を持っている

【将来の公共交通の在り方・価値観】

- ✓ 将来を予測できればいいのか。将来どうすべきかという価値観を考えなくてもいいのか。例えば、サテライトオフィスでは「駅構内のテレワークボックスの普及」というトレンドで見るのか、「郊外の自宅 15 分圏内にサテライトオフィスが整備されるべき」というあり方を考えるのか。しかし、郊外にサテライトオフィスが増えると、全体の交通量は減少するといった価値観の間にはトレードオフがある。（将来の

公共交通のあり方を) QOL のみだけで測るのではなく、そうしたトレードオフの関係を踏まえて価値観としての方向性を議論していく必要があると感じた。

- ✓ QOL の観点の他に、遠くにある施設にもアクセスできることで多様な活動に参加し、自己実現をはかれる Capability という観点も重要ではないか。拠点都市との接続について、高規格道路とラストワンマイルの道路階層性を考つつ、どちらから自動運転を入れるのか考えるべき。
- ✓ (QOL という観点において) 駅構内のテレワークボックスで働くのははたして幸せか。インバウンド長期滞在者はワーケーションができています。働き方が自由な業種の増加は地方にとって有利。また、地方部では、過密・過疎だけでなく移動と滞在を合わせて魅力的な過ごし方ができる適切な疎という考え方も必要。
- ✓ 価値観について、自動車普及期に免許を取得した人々が免許返納者になるが、その際に同程度のサービスレベルを有するモビリティの確保が必要となる。
- ✓ 価値観については親委員会でも議論しており、連動しながら検討したい。特に 2050 年をシナリオとしてどう考えるのか、客観的な動向(トレンド)と、理想像(あり方)を組みあわせながら考える必要がある。
- ✓ 「交通を維持するにはどうするか」、「その地域はどうあるべきで、そのためにどんな交通が必要か」の両方を検討する。

【サービス供給の維持】

- ✓ サービス供給維持問題も考慮すべき。
- ✓ 大樹町の自動運転バス実証(情報提供 3 で説明)は、人口減によるドライバー不足も一つの理由であるが、住民が住み続けたいと思える生産空間のパーツとして、自動運転を導入した。
- ✓ 地方部では、移動と滞在で収益を上げるしくみを MaaS で移動のところだけの連携ではなくて、そこでの体験とか時間の過ごし方でパッケージ化することでつくれるのではないか。
- ✓ ミクロ経済学の視点からは混雑は外部不経済を生じるので良くない。コロナ禍は混雑の定義を変えた。詰め込めばいいというこれまでの考え方から大きく変わった。需要が戻らないのは、新しい混雑の考え方に旅客が適応したと考えてもいいかも知れない。「どうやったら需要が戻ってくるのか」ではなく、混雑緩和が求められるようになった。
- ✓ 将来の交通像のバックキャスト的な観点の一つとして、公共交通維持に必要な需要を考えてみてはどうか。
- ✓ 持続可能性の観点から、公共交通側の収入やサービスを維持できるかどうかをきちんと見極める必要がある。モデルでできることとできないことを整理してほしい。大都市圏の鉄道では利用者の減少で混雑が緩和しているが、鉄道事業が赤字となっている点をどうするのか検討が必要。

- ✓ 交通事業者がポストコロナを見据えた施策（小田急の小児運賃値下げなど）が交通に与える影響を見たい。また、長期の交通政策も必要。

【短中期シナリオ】

- ✓ コロナ禍の行動抑制によるトリップ発生頻度の減少も考慮すべき。また、観光の流動が減ったところは厳しいので、考慮すべき。
- ✓ 長期の望ましい交通を実現するために、短中期の交通をどのようにしておくべきか検討するという考え方が必要。

【長期シナリオ】

- ✓ 団塊世代がいなくなると、高齢者数が減少する。
- ✓ 「長期シナリオの視点」のうち、自動運転の進展は、トレンドではなくてシナリオではないか。また、同じ人口でも、世帯の単身化による影響も考慮すべき。将来の高齢者の行動はいまの高齢者と同じなのかも考慮すべき。
- ✓ 長期的には予測は困難であり、一つのトレンドで見ることに限界がある。例えば移民政策などがあれば人口トレンドは変わるので、複数シナリオが必要。「50 年後は人口減少下であっても 1 人あたり生産性は高まる」というシナリオを考慮してもよい。
- ✓ 考え方やライフスタイルの変化を考える必要がある。例えばコロナ禍において地方部において安全確保や公共交通のサービス低下による自動車転換のトレンドをどう考えていくべきか。土木計画学の調査では、外出による感染の危険性が高いと考える人が増えている。
- ✓ 働き方や生活スタイルがどう変わっていくかに応じて交通も代わっていく。e コマースや動画などのサブスクといったような、生活スタイルの変化も定量的に整理すべき。
- ✓ 長期的なトレンドと短期で終わるものを見極める必要がある。観光減は短期的なものなのかよくわからないところがある。
- ✓ 市平均の人口密度が変わらなくても、「市の中心部でコンパクトに住む」ことなどにより、公共交通利用者の居住地は面的・質的に異なるものになる。その差異が、公共交通に影響をもたらす可能性もあるのではないか。
- ✓ 人口減少やテレワーク率の増加だけではない、公共交通に与えるトレンドについても視野に入れると良いのでは。
- ✓ カーボンニュートラルの考慮などヨーロッパの都市の施策や計画の事例を収集・整理してほしい。
- ✓ 委員の意見から具体的なシナリオを作り始め、次回はシナリオ案を事務局として用意してほしい。）
- ✓ 将来像・価値観を複数用意してほしい。

【情報提供3】

- ✓ テレワーク率は、女性やアルバイトは失職・休職している分はどう計算しているのか。土木計画学の調査はテレワーク『経験』率を尋ねているので、高めに出的ている。
⇒失職・休職は考慮していない。自宅にいと、テレワークか失業か判別できない。
- ✓ PCAT では業種別のテレワーク率も推計できるのか。PCST と ACT のモデルの違いは何か。
⇒パーソントリップ調査の分類で集計できるので、業種別でも集計できる。業種により 18~10%と異なる。PCAT は業種割合を与えている。ACT でも同じことができないか実験中である。

以上