

第1回 「ポストコロナの公共交通のあり方検討委員会地域間交通小委員会」
議事要旨

日 時：2021年12月17日(金)10:00～12:00

場 所：運輸総合研究所会議室

出席者：座 長 加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授
委 員 奥村 誠 東北大学災害科学国際研究所教授 (欠席)
金山 洋一 富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科教授
清水 哲夫 東京都立大学大学院都市環境科学研究科観光科学域教授
(リモート参加)
瀬田 史彦 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
田邊 勝巳 慶応義塾大学商学部教授 (リモート参加)
花岡 伸也 東京工業大学環境・社会理工学院教授
阿部 竜矢 国土交通省総合政策局交通政策課長
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
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長
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 (欠席)

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

議題

- (1) 小委員会の進め方
- (2) 将来 シナリオの検討
 - ・ コロナ前トレンドの検討
 - ・ 短中期 シナリオの検討
 - ・ 長期 シナリオの検討
- (3) 意見交換

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 委員名簿
- ・ 資料1 検討の概要
- ・ 資料2 コロナ前トレンドの検討

- ・ 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
- ・ 参考資料

＜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、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。

(1) 小委員会の進め方

【検討対象】

- ✓ 地域間交通は「公共交通」とはあまり呼ばない。また将来自動運転が普及した場合、自動運転している車が自家用車なのか公共交通なのか分けが難しいと思うが、自動運転車は対象とするのか。
- ✓ 「交通」そのものを対象とするイメージ。将来の自動運転車が、従来のマイカーや従来の公共交通の範囲とどういう関係になるのかも極めて重要である。
- ✓ コンパクトシティ政策に関する都市内交通は別の小委員会との整理だが、県内の都市間交通は対象とするのか。例えば、富山県内の富山市―高岡市は、地元住民は都市間交通と捉えている。
- ✓ 地方発着交通はどこまで対象とするのか。エッセンシャルサービスは対象外と考えられるが、以前航空を対象に検討した際は、エッセンシャルエアサービスは離島空路だけであった。今回の検討対象は「地域間交通」というより「幹線交通」や「都市間交通」ではないか。
- ✓ 航空はそのような議論があるかもしれないが、新幹線や高速バスは地方発着交通があり得る。北陸新幹線の福井―金沢とか福井―富山のように東京から遠いリンクの部分（地方―地方間）でどのように利用者数を増やしていくかは重要である。また地方発着交通に関して、災害時を考慮した複数モードのリダンダンシーの視点も重要である。
- ✓ FDA のような地方発着の航空路線も重要である。ボリュームは小さくともそれにより期待される観光、ビジネスといった交流を 2050 年に向けて考えるのは非常に大きな視点である。

【長期シナリオの検討方法】

- ✓ 長期のあるべき姿は研究者同士で考えるべきではないか。交通以外の専門家も必要かもしれない。以前、JICA 案件で専門家十数人を集めて、シナリオセッティングのワークショップをした。
- ✓ 重要なご指摘であり、親委員会で検討したい。2025 年、2030 年など一定期間ごとに日本あるいは世界の状況の変化を取り入れながらローリングして検討したい。

- ✓ 資料 4 で複数の長期シナリオ案が作成されている。これらを題材としてシナリオプランニングができるとよい。

【海外の情報収集】

- ✓ 海外の実情だけでなく、課題への対応施策について、我々の検討に反映させるという明確な意識を持って情報収集してほしい。海外はすでに将来の交通について真剣に取り組んでおり、日本も遅れぬよう危機感を持って取り組むべき。
- ✓ 交通機関が国土構造にも影響する視点でも情報収集してほしい。

(2) コロナ前トレンドの検討

【経済指標（GDP）】

- ✓ 近年の航空流動量はGDPの増加率よりも増加している。インターネットサービスが含まれないなどGDPは総合的な指標として課題がある。例えば所得などの指標を使ってはどうか。
- ✓ GDP 以外に交通量に効く経済要因があるのではないか。
- ✓ GDP の見通しについて、世界と比較して設定してはどうか。感度分析することも考えられる。

【社会指標（人口等）】

- ✓ 人口は年齢階層別・世代別の違いを考慮すべき。
- ✓ 世代別の違いについては、コーホートの考え方を導入すればよい。既往論文等があるのではないか。
- ✓ 人口の将来シナリオでは、深刻な将来に繋がる出生率の減少傾向だけを前提とせず、政策的に向上させる発想が重要である。公共交通は政策変数と言える。都市内交通の例となるが、公共交通がないと、子の送迎が必要となるなど子育てしづらくなり、出生率が上がるよりは下がるのが考えられるのではないか。
- ✓ 後期高齢者のトリップはどうなるのか。また、現役世代の社会保険負担が多くなると可処分所得が減りトリップが減少するのではないか。働き方改革等で、余暇時間が増えたときの影響はどうか。

【インバウンド】

- ✓ 2015 年データを用いてインバウンドの影響が小さいと評価しているが、2019 年では増加しているのではないか。今後、人口減少が進むとインバウンドの影響が大きくなるはず。
- ✓ 今後の増加が見込める要素は国際交流に伴う国内流動だけの可能性もあり、影響を考慮すべき。国際的な人の往来に伴って生ずる国内の交通というのは大変重要な視点である。
- ✓ 将来の訪日外国人リピータは滞在日数が短く特定地域のみ訪問し、地域間の交通流

動は少なくなる可能性がある。したがってインバウンドが増加しても地域間の移動としてはそれほど増加しないシナリオも考慮すべき

- ✓ インバウンドの影響は大きいと感じている。今後のインバウンドの需要は海外の経済成長や人口などからも推計していただきたい。

【交通ネットワーク】

- ✓ 整備新幹線開業に伴う利用者数増加が強調されているが、整備新幹線沿線以外でも交通量が増えているところがあることに留意すべき。

(3) 短中期 シナリオの検討

【コロナの影響】

- ✓ テレワーク率のアンケート結果と輸送量の違いを示しているが、アンケートの対象やデータの時点等を考慮して分析することが必要である。

【コロナ以外の影響】

- ✓ 中期シナリオでも MaaS やスマートシティを考慮すべき。

(4) 長期 シナリオの検討

【長期シナリオ】

- ✓ 長期シナリオにおいてコロナ後の新たな「趨勢」と「あるべき姿」を区別することが重要である。シナリオ例でいえば、リアルとバーチャルについて、「趨勢」上どの程度バーチャルを使用するか一定の仮定の下抑えたうえで、東京一極集中を防ぐにはどのような施策があり、それによりどのように地方分散が進むかなどの「あるべき姿」を区別して議論するようなイメージである。
- ✓ 住まい方の軸は、「進学的地元志向」とあるが、人材育成の観点からは「進学先の多様化」の方が重要と言うこともできる。
- ✓ カーボンニュートラルの中で流動量を維持するためには新技術が重要となる。

【供給の視点】

- ✓ 供給者側のサービス水準改善で需要は増加する（例：富山港線の LRT 化）。供給者側のサービス水準もあり方に加えるべき。
- ✓ 従来の推計方法では、新たなサービスが見落とされないか。例えば「高速道路自動運転車レンタル」や「新幹線の移動中の会議」、「新幹線の貸し切り結婚式」などのターゲットを限定した特別料金の新サービスなども併用しながらでないと公共交通は維持できないかもしれない。
- ✓ 国土像から交通ネットワークを考えるべき。長期では、マルチモーダル、航空の国内線・国際線接続が考えられる。例えばリニア新幹線や北海道新幹線を空港まで延伸しなくていいのか？地方空港からの国際線を、新幹線＋主要空港からの国際線に

すれば、CO2 も減り、新幹線も維持できるのではないか。

- ✓ 2050 年においても維持すべき公共交通、将来供給量を先に決め、将来需要の差分（不足する需要）を埋めるために何をすべきかというアプローチもあるのではないか。貨客混載、運行権の取引のような供給策も考えられる。
- ✓ 供給側の制約を考慮すべき。例えば、労働力減少で運輸従事者が不足するため、自動運転シナリオが重要である。
- ✓ 労働力不足に対応した無人化・自動化や、カーボンニュートラルに対応した電動化は重要である。
- ✓ 供給側の経営構造が変化する可能性がある。事業者はコロナの影響を分析した後、企業としてどうすべきかというレベルで議論しており、それが 2030 年、2050 年に向けてどう影響してくるかというのは最も大きな分析のテーマである。

【公的補助等】

- ✓ 固定費が高い交通機関は、地方相互発着（ローカル to ローカル）路線などで需要が減少すると維持しにくい。
- ✓ 現状では地域間交通には公的補助が少ないが、サービスレベルの最低保証のための公的補助が必要になるのではないか。最低供給量、サービスレベルを維持するために需要を増やすにはインバウンド含め観光需要が重要である。
- ✓ Web ではなく対面で行う行為に意義があるから、エッセンシャルサービスとなり、移動の保証が必要となる。今後地方分権が進むことで、対面の必要性が高まるのではないか。

■まとめ

- ✓ スコープを明確にする。中短期は、最新情報と関連するファクターの情報を収集する。長期は、ワークショップ等で考える。

以上