

ポストコロナの公共交通のあり方検討委員会
第2回 地域内交通小委員会
議事要旨

日 時：2022年1月18日(火)10:00～12:00

場 所：UD 神谷町ビル2階会議室（オンライン併用）

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 舘夫 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
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

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
計量計画研究所

議題

- (1) 前回委員会の指摘と対応
- (2) 本日の小委員会の論点
- (3) 委員からの情報提供
- (4) 長期シナリオの検討
- (5) 短中期シナリオの検討

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 委員名簿
- ・ 資料 1 前回小委員会の指摘と対応
- ・ 資料 2 第 2 回地域内交通小委員会における論点
- ・ 資料 3 長期シナリオの検討
- ・ 資料 4 短中期シナリオの検討
- ・ 参考資料
- ・ 第 1 回小委員会議事要旨

<議事要旨>

事務局から資料 1 と資料 2 を説明した後、谷口委員・神田委員・手塚委員から情報提供いただいた。その後、資料 3 に基づき長期シナリオの説明と意見交換を行い、続いて、資料 4 に基づき短中期シナリオの説明と意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

【情報提供 4】

- ✓ 説明いただいた「宣言時のみ在宅勤務型」「宣言時以降在宅勤務型」以外の類型も含め、全体としてどのような分析結果が得られたか。
⇒全体として見ると、エッセンシャルワーカーである「常時 9 時 5 時出勤型」、「常時出勤型」や、「自宅勤務の自営業」の数が多く、宣言に伴って在宅勤務を実施する人の割合は少ない。また同じ会社員であっても、在宅勤務を実施するかは会社の制度による影響が大きいため、正確な類型化のためにはデータの取り方も見直す必要がある。
- ✓ 時間の経過に伴って、人々の行動はどう変化していくか。
⇒コロナ禍が長期化し、人々がこの状況に慣れてきたこともあって、宣言中の行動変容が解除後もそのまま固定化・塑性化されるような傾向が見られる。継続調査を調整中である。
- ✓ 長期と短期の弾力性の違いはあるか。
⇒これまでとは違い、短期であっても固定化している。

【情報提供 5】

- ✓ 説明の中で言及いただいた地域の「かたち」について、具体的にどのようなことを考えているか。
⇒地域で公共交通の需要が減少しているのは、公共交通で行く目的地がないからだと考えている。地域における公共交通の需要を増加させるためには、街の中心を交通の拠点に持ってくるよう、街を再構築する必要がある。また、大都市部と地方部で共通の課題であるが、中心部と郊外の役割分担、人口バランスについても検討

しなければならない。特に、大都市部では鉄道事業者が沿線開発をしているが、地方部では沿線開発のプレイヤーがいないため、中心部と郊外の役割分担ができていない。

【情報提供 6】

- ✓ 質疑なし

【長期シナリオ】

■長期的な交通像を示す指標について

- ✓ 資料3で示されている交通像の指標について、本源的な活動時間がいくつかある。テレワークの実施に伴う本源的な活動時間の変化についても、分析に組み込んでいただきたい。
⇒東京 PT では、1 日における時間の使い方もシミュレーションに組み込むことが可能である。ご指摘頂いた点について留意しながら分析を進めたい。
- ✓ 国土づくりの目標として「多様な選択肢から自由に選べる働き方、暮らし方、生き方」とあるが、現実的には自ら選択できる人は少なく、会社の制度によって縛られる人が多いのではないか。影響力の大きな視点において、働き方の変化を指標として入れ込むことも必要である。
- ✓ これまでの議論において、発生原単位は将来的に減少していくと想定されており、指標として発生原単位を用いるのは難しいと考える。
⇒全体の発生原単位に関してはご指摘のとおりである。一方で、東京都市圏を対象にした ACT モデルでは、地域によって外出行動が変わることが示されており、地域間における発生原単位の差について分析することを検討している。
- ✓ 資料内に複数の指標案が示されているが、これらを組み合わせて新たな指標を作ることを想定しているのか。
⇒将来の交通像を描く際、需要量以外の観点から評価を行うために指標案を検討している。これらを複数組み合わせて新たな指標を作るのではなく、個々の指標を並べて評価を行うことを想定している。

■長期的な将来の社会経済等の姿にの要素について

- ✓ 影響力の大きな視点を 2 軸で設定しているが、それ以外の軸の見せ方も含めて、これが適当な形なのか今後議論を深めていく必要がある。たとえば、「地方の衰退」と「大都市中心」は表裏一体ではないか。また、「日本シェア縮小」や「地方の衰退」はその中に価値が含まれた表現であるため、価値が含まれていない別の表現に変えるべきである。
⇒要素の中ではなく、解釈の中で価値判断を行うべきである。
- ✓ 2 軸での表現は限界があり、誤解を招く恐れがあるのではないか。各軸の要素は独立ではなく、要素間の相関関係もあるのではないか。
- ✓ グローバル化は、三大都市圏だけでなく地方中枢都市圏でも重要な問題である。たとえば、インバウンド観光など。また、地域間の交通格差も、長期シナリオの検討においては重要な観点である。
- ✓ スマートシティは、三大都市圏より地方中枢都市圏で進んでいるので、検討するべきではないか。
- ✓ 検討する要素を増やしすぎると收拾がつかなくなる懸念がある。長期シナリオを作成するにあたって、どの要素が重要なのかを議論いただきたい。
- ✓ 三大都市圏や地方中枢都市圏で影響力の大きな視点を設定する際、街や地域がどうあるべきかについても検討いただきたい。たとえば、従来のスプロール化や職住近接だけでなく、今後はコンパクトシティ化もあるだろう。コンパクトシティは地方で重要である。
- ✓ 地域間交通小委員会において、グローバル化やインバウンドの影響は無視できないという議論があった。地域内交通小委員会でも、これらについて検討いただきたい
⇒2つの小委員会における議論の内容を、互いに共有いただければと思う。

【短中期シナリオ】

■短中期的な交通像の定量化について

- ✓ コロナ禍以前の地方部では、インバウンド観光客が鉄道やバスを平日に利用することで、全体の利用が平準化されてきた。インバウンド観光客の利用がほとんどなくなった現在との差分を分析することで、将来的にインバウンド観光客が戻ってきた時の影響を定量化できるのではないかな。
- ✓ 短中期の交通像検討における将来見通しについて、2050 年まで試算しているのはなぜか。
⇒中期のシナリオ作成では、forecast 的な視点と backcast 的な視点の両方が必要
なため、2050 年の将来見通しまで試算している。

■コロナによる行動変容について

- ✓ テレワークやオンライン会議のシナリオは充実しているが、私事のシナリオはどう検討しているか。
⇒事務局では現在のところ、コロナの影響による私事の行動変容は元に戻ると想定している。
- ✓ 通勤が減少することで、帰宅途中の私事は減り、自宅近隣での私事は増えそうである。細かく見ていく必要がある。
⇒東京都市圏を対象にした ACT モデルで分析する。
- ✓ コロナの行動変容の分析で PT 調査を活用しているが、近年の PT 調査では、私事の調査項目の分類が追加されているので、時系列の変化を分析する際は注意が必要である。

■供給者の視点について

- ✓ 公共交通の損益分岐点を計算する際、コロナの影響によって供給量が変化していることにも留意すべきである。
⇒供給側については、各社が発表している対応方針をもとにコスト削減量を想定しているが、今後さらに検討を進めていきたい。
- ✓ 今後も、各社がこれまで通りの供給を続けることができるか検討する必要がある。また、各社が発表している新たな運賃設定や MaaS の取組等の視点も重要である。
⇒新たな運賃設定や MaaS の取組等は、短中期だけでなく長期でも重要な視点である。
- ✓ 交通事業者の将来像としてあるべき姿を描くことが重要であり、損益分岐点はあくまで評価のための指標として用いるべきである。

- ✓ 事業者が将来に必要な投資を行った結果として、赤字になる場合もある。
- ✓ 事業者にとっては、損益分岐点より利益をどれだけ確保できるかの方が重要であるため、利益がどれだけ減るかについても試算いただきたい。
- ✓ 資料では鉄道事業者の損益分岐点の計算を行っているが、バス事業者では別の結論が得られるのではないか。鉄道沿線は人口が残るが、バスの沿線はもっと人口が減少しそうである。バス事業者は上場企業は少ないが、そのデータだけでもいいので分析してみるといい。
- ✓ バスは地域間高速バスから地域内路線バスへの内部補助があるので、地域内だけでは把握できないのではないか。
⇒バス事業者は情報を公開していないところも多いが、可能な限りデータを収集して分析したい。
- ✓ 短中期における移動量の変化は、コロナ以外に人口減少や高齢化など様々な要因の影響もあるため、内訳まで示していただきたい。

以上