

第2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1月31日(月)13:00～15:00

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 (リモート参加)
	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 (欠席)
	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 (リモート参加)
	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

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) 前回委員会の指摘と対応
- (2) 本日の小委員会の論点
- (3) 長期シナリオの検討
- (4) 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 検討の概要
- ・ 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 1～4 を説明した後、資料 2 で示した本日の論点に基づき「地域間交通の抱える課題」「長期シナリオ・短中期シナリオ」について意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

■小委員会の進め方

- ・シナリオプランニング
 - ✓ コロナの流行や技術の普及等による価値観の変化によって、これまで前提にしていた行動の目的が大きく変わってきていると感じる。行動の目的を質（重要度）で分類したうえで、それぞれのシナリオがどの質の行動までカバーできるかという議論が必要でないか。
 - ✓ 交通を、「本源的な需要を達成するための派生需要としての側面」、「供給の側面」、「政策の側面」の 3 つの要素に整理すると、シナリオの軸の選択に関する議論もしやすくなるのではないか。
 - ✓ GDP の推移に関して出所を確認いただきたい。少なくとも国際機関が公表しているものでは、日本の GDP は過去 30 年間でほとんど成長していない。また地域間交通の需要増加は、JR の発足や航空ネットワークの拡充、LCC の登場等の様々な要因が寄与していると考えられ、単純な GDP との相関と判断しないよう留意してほしい。
 - ✓ 委員の意見から、これまでの常識を疑わないと、趨勢を将来に伸ばしていくだけの議論から脱却できないという懸念を示されているのだと理解した。
 - ✓ 将来の不確実性を考慮した望ましさを議論するのに、専門家のワークショップという手法は有効であると聞いている。専門家を巻き込みながら、望ましい姿のあり得る範囲を的確に掴むことができれば、事務局が悩ましいと考えている部分も解消するのではないか。
 - ✓ 今回の研究では、交通像のあるべき姿からバックキャストで検討を行うため、国土構造（東京一極集中 or 多核連携）のようにあるべき姿が多核連携だと決まっているものをシナリオの軸にするのではなく、不確実なものを軸にするべきである。その中でも技術は、どのような技術が望ましいか人によって意見が割れるところであり、軸にするのが良いのではないかと考える。
 - ✓ シナリオプランニングにおいては、最も意見が割れる 2 つの要素を軸にしたいが、国土構造のようにあるべき姿が決まっているものはシナリオの軸になり得ない。しかし、シナリオをどう実現していくかというサブシナリオとして国土構造を位置付ければ、分析を行うことは可能である。

- ✓ シナリオ作成において「望ましい」という言葉が出てきているが、価値観の違いで「望ましい」地域間交通の姿は変わってくる。例えば最近の新幹線は途中駅を飛ばして大都市間の速達性を上げている例が増えてきており、それが果たして望ましいのかは疑問である。日本においてどのような「望ましき」があるのかを整理したうえで、対極となる2軸を設定する必要があるのではないかと。

・海外事例

- ✓ これまでの検討では、国土・都市を持続可能にするための役割という捉え方で交通の議論をしているが、交通事業者を持続可能にする観点での議論ができていないと感じている。公共交通を政策としてしっかりと取り組んでいる欧州の事例を参考に、議論を進めていくべきである。将来交通かどのように都市に影響を与えるかについて、日本以外のいろいろな姿を知るほうが、より将来的に役に立つ結果が導かれていくのではないかと。
- ✓ 公共交通に関して先進的に取り組んでいる欧州やアメリカの事例を早急に取り込むべきである。欧州、欧米の事例を丁寧に広げ、現在検討している日本の事例と比べ、優劣をつけることで、日本が遅れている課題が見え、論点に深みが出るのではないかと考えている。次回の委員会までに早急に対応していただきたい。
- ✓ 日本とは違った価値観を持っている国で、どのような望ましきさが議論されているかを知ることは有効だと考える。場合によっては、海外の事例に精通した方にインタビューすることも検討してほしい。
- ✓ コロナ禍を受け、交通事業者は今後運賃改定を含め様々な対応を実施していくと考えられ、供給側の作用が需要側にどのような影響を与えるかについて気になっている。欧州は日本と全く違う構造で運賃が設定されており、参考にしていきたい。

・提言の方向性

- ✓ 本調査において、公共交通を守るべきという方向性で提言を行うのであれば、地域間交通は地域内交通ほど生活に直結していないため、地域間交通がなぜ必要かというところから議論していく必要がある。

■長期シナリオについて

・考慮すべき要因

- ✓ 交通は派生需要であるため、地域間交通の本源的な需要は何かを検討する必要がある。例えば、メタバース（仮想空間）等の新技術も本源的な需要に影響を与えられ考えられる。
- ✓ 技術に関して議論する際、若い世代の意見を聞くことも必要である。
- ✓ 自動運転や空飛ぶクルマのような新技術を、本検討の中でどう整理していくかも考

えていく必要がある。

- ✓ 主要要素と交通への影響に記載しているカーボンニュートラルについて、単に CO2 排出量の少ない交通機関へ転換するだけでなく、都市構造そのものを変えていく、例えば地方部では日用品の買い物に自家用車で長距離移動しなければならないような都市構造を変え、無駄な移動（トリップ数あるいは移動距離）を減らす観点も重要である。
- ✓ 脱炭素はシナリオの軸としてぶれる可能性があるのではと懸念している。日本では化石燃料を使った発電の割合が多いため、電気自動車への転換が必ずしもカーボンニュートラルに繋がるわけではない。
- ✓ 人口変化率は地域によって差があり、人口が 2~3 割減少する地域と 5 割減少する地域では、得られる結論が異なってくる。検討にあたってはいくつかのパターンに分けたうえで、それぞれのパターンについて課題やその対応方策まで整理していく必要がある。
- ✓ 想定されるシナリオの軸の選択で記載している人口について、出生率の低下を意識していることを明記したうえで、海外との比較を行うべきである。
- ✓ 社会経済等の姿と交通の課題で挙げられている自然災害について、地方部では大地震以外に豪雨災害への対策が課題となっている。地震以外の災害も意識したうえで、議論を深めてほしい。
- ✓ 財政による制約の観点が抜けている。これまで 30 年近く赤字国債を発行し続けている中、コロナ対策でも多額の財政支出を計上しており、今後さらに財政が厳しくなることが予想される。そのような制約の中で、国の財政支出が減り経済成長が難しくなる、政策的な観点でシナリオの軸を設定する場合はその自由度が低くなる、といった可能性も考えておかなければならない。
- ✓ 長期シナリオであっても、国内在住者の観光における行動が非常に重要な意味を持つと考えており、インバウンドの行動と併せ、よりしっかりしたシナリオを組む必要性があると感じる。

・将来シナリオ

- ✓ 主要要素間の構造分析と想定されるシナリオの軸の選択で挙げられているシナリオの軸の候補について、挙げられている項目に抜け漏れがないか再検討する必要がある。
- ✓ 想定されたシナリオの軸からのシナリオの組立てで示されているシナリオについて、国土構造（東京一極集中 or 多核連携）の軸は、需要予測する場合にはケース設定としてよいが、ここでは政策的に多核連携を目指すほかなく、軸に相応しくないのではないか。何を議論するのか確認、整理して進めてほしい。

・供給の視点

- ✓ 現在想定しているシナリオ案では、将来の需要を予測し、それに対応する供給を検

討しているが、都市間交通では需要より供給の方が振れ幅が小さく予測しやすいかと思われる。鉄道における自動運転の導入等、地域間交通における供給がどう変化していくかについても検討を進めていくべきである。

- ✓ 経済学的な観点では、需要の減少に従って供給も減らす方が社会全体にとって望ましい場合もあり、供給をどう維持するべきかよりもどのようなネットワークを残すべきかという議論の方が重要である。人口減少によって路線が維持できなくなる前に対策を打つことができれば、将来により良い状況を残すことができる。
- ✓ 将来的に需要が減っていくことを前提にして、事業者の収益確保と社会・経済の機能維持をどう両立させていくかを検討する必要がある。
- ✓ 供給は、今後 30 年で新たにできる施策が限られており予測が立てやすいため、シナリオの軸にはなり得ず、将来のあるべき姿の制約条件になるのではないかと考えている。

■短中期シナリオについて

- ✓ 業務・観光移動のシナリオに関する事例では、なぜ業務と観光に絞って事例を整理したのか。富山から金沢へ買物に行く等、私事における地域間交通の利用があることも考慮に入れてほしい。
- ✓ 短中期シナリオのとりまとめイメージは、地方の人々にとっては既に共通認識となっており、むしろ議論の出発点と考えている。また損益分岐点は優秀な事業者のデータから計算を行っているが、例えばJR四国のように非運輸部門の収益が見込めない事業者も存在している。
- ✓ 短中期シナリオの検討について、どのようなデータから記載されている結論を導いたかの過程が分かりにくい。

以上