

第3回 「ポストコロナの公共交通のあり方検討委員会」  
議事要旨

日 時：2022年3月9日（水）10:00～12:00

場 所：運輸総合研究所2階会議室（オンライン併用）

出席者：座 長 森地 茂 政策研究大学院大学客員教授・名誉教授  
委 員 石田 東生 筑波大学名誉教授・特命教授  
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  
河野真理子 早稲田大学法学学術院教授  
岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科特任教授  
(リモートでのご出席)  
正司 健一 神戸大学大学院経営学研究科名誉教授  
(リモートでのご出席)  
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  
屋井 鉄雄 東京工業大学副学長 環境・社会理工学院教授  
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長、  
武蔵野大学経営学部特任教授、一橋大学名誉教授  
寺田 吉道 国土交通省公共交通・物流政策審議官  
荒川 辰雄 国土交通省都市局街路交通施設課長  
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  
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) 検討の概要と本日の論点
- (2) 各小委員会の検討状況と今後の検討方針
  - ・コロナ前トレンドの整理、分析
  - ・コロナによる行動変容の分析
  - ・海外の状況
  - ・交通の課題
  - ・長期的な将来交通像の検討
  - ・今後の検討方針
- (3) 意見交換

## 配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・配席図
- ・資料 前回委員会指摘と対応案
- ・資料 1 検討の概要と本日の論点
- ・資料 2 各小委員会の検討状況
- ・資料 3 コロナ前トレンドの整理・分析
- ・資料 4 コロナによる行動変容の分析
- ・資料 5 海外の状況
- ・資料 6 交通の課題
- ・資料 7 長期的な将来交通像の検討
- ・資料 8 今後の検討方針
- ・参考資料
- ・第 2 回検討委員会議事要旨

## ＜議事要旨＞

事務局から、資料 1 に基づき前回委員会の指摘と対応を、資料 2 に基づき各小委員会の検討結果を、資料 3～8 に基づきこれまでの検討状況や今後の検討方針について説明を行った。その後、加藤委員・福田委員から、各小委員会の検討結果について補足説明いただいた。最後に、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。

### 【コロナ前トレンドの整理・分析】

- ✓ GDP の将来推計は、日本で不景気が続いていた過去 30 年間のトレンドを元に行っているため、今後も不景気が続くという前提が含まれた推計値となっている。トレンドを使うとこの推計方法となってしまうが、この方法が適切なのかを議論し、別の考え方を取り入れた推計方法も検討する必要がある。
- ✓ 将来シナリオ検討のために開催するワークショップ等にマクロ経済学の専門家をお呼びし、GDP の将来推計の方法について意見を頂くのがよいのではないか。
- ✓ 日本の潜在成長率という指標もあるが、こちらもトレンドから推計を行っているため、同様の問題が生じている。
- ✓ 社会保障・人口問題研究所が出している将来推計人口のデータは、政府の意向の影響を受けやすく、都市部の将来人口を過小に、地方部の将来人口を過大に推計している可能性がある。そのため、上記のデータを用いて都市間交通の交通量を推計すると、交通量を過小に見積もってしまう懸念がある。
- ✓ 人口に関して、人口構成の変化や、東京都市圏・大阪都市圏・名古屋都市圏における傾向の違いなど、きめ細かく分析していく必要がある。

### 【コロナによる行動変容の分析】

- ✓ 地域内でコロナの感染者数が増加すると、他の地域から感染者が流入する影響は相対的に小さくなるため、日本中で感染者数が増加している現状においては、都市間の移動を控えるよう要請するのは風評被害に近いものだと考えている。この風評被害がいつまで続くのかによって、将来的な地域間交通の交通量も変わってくる。
- ✓ 交通事業者のコロナ後の戦略について、資料中ではコスト削減を中心に整理いただいているが、最近では事業者同士が連携を行うような事例が増加している。例えば、複数のバス事業者による路線の再編や、鉄道とバスの運賃共通化等が挙げられ、地元自治体もそのような取組を支援している。コロナ禍への対応を幅広く捉え、事業者の新たな取組について整理することで、今後の検討の参考になるのではないか。
- ✓ コロナによる影響をマクロ的に見ると総需要が落ちたという結論になるが、ミクロ的に見るとピーク率が減少しており、鉄道会社であれば経費の削減に寄与しているかもしれない。
- ✓ 大都市の都市圏において、都心に出ないで郊外部で働く人のためにどのような街づくりが必要か、また地方において、テレワークや観光、ワーケーションをどう活用していくのか等、コロナによる変化を踏まえてまちづくりも再検討していく必要がある。

あると認識している。

- ✓ 大都市・三大都市圏の代表を東京としているが、様々な都市がある中で東京を代表として検討を進めてよいのか。また都市圏内にも多様な地域が包摂されていることに留意する必要がある。

#### 【海外事例の整理】

- ✓ 海外における事例収集の目的は、先進諸国が国レベルの絵姿をどう考えているかについて把握することである。調査の対象を交通施策に限らず、幅広く国土計画に関する事例まで収集し、国土計画と交通との関係を整理いただきたい。
- ✓ 海外の事例整理について、公共交通をパブリックサービスとして位置づけて交通政策が構築・運営されてきている点を追記していただきたい。近年の民間事業者を活かす各種工夫もこの枠組みを踏まえてのものである。日本的常識で海外の政策を解釈しないよう気をつける必要がある。

#### 【交通の課題の整理】

- ✓ 東京は人口再生産率が非常に低いため、交通や生活において様々な課題が生じている。

#### 【長期的な将来交通像の検討】

＜検討の視点・考え方＞

- ✓ アメリカと比較して、日本ではコロナによる公共交通への影響をより深刻に捉えており、大手に限らず中小の交通事業者も様々な対策に取り組んでいる。そういった交通事業者の姿勢を強みだと認識し、どう活かしていくのか検討するべきである。
- ✓ 国土交通省が検討している新たな国土計画において、生活圏の基準を10万人に見直すことが検討されているが、その中でモビリティが果たす役割は非常に重要である。10万人都市におけるモビリティの位置づけを意識しながら、本調査を進めていただきたい。
- ✓ これまでの省エネ法は化石燃料の削減を目的としていたが、今後の改正によって非化石燃料も削減の対象となる。そのため、公共交通においてはダウンサイジングという視点が必要となってくる。
- ✓ これからの日本では、防衛だけでなく、エネルギーや食糧、水、人などの安全保障も重要になってくるが、それらは持続可能性の観点においては制約条件になりうる、という整理が必要である。
- ✓ 本調査を通じて、将来にわたり交通システムを安定的に維持していくのは容易なことではないと、改めて人々に周知できれば良いと考えられる。今後、首都直下型地震や新たなパンデミック等のリスクも想定されることから、さらに収支が悪化する事態も発生しえる。現在よりさらに状況を悪化させないためにはどうすべきか、という観点もあってよいと考える。

- ✓ 2050年における交通の将来像を検討する際に、計画や整備の制度を変えればこのようなシナリオを描くことができる、といったところまで検討できればよい。そのようなシナリオをもって、国民を一消費者であるとみなす認識から脱却し、計画を実現するためには国民との将来像の共有や協力がなければならないという認識を地域で持てると良い。それが計画の立案者に対して共有できれば理想的であろう。
- ✓ 本調査とは別に、2050年をターゲットとして、高齢者等の移動困難者における移動手段の確保について検討を行っている。そこでは、2050年の姿として過度なマイカー依存の脱却を前提として議論を進めているが、本調査においても、どのような交通の将来像を目指すのかという前提を定めないと、議論が収束していかないのではないか。
- ✓ 2050年に向けて、リニアが開通しているという前提のもと、災害発生時に関東と関西でお互いサポートできるような仕組みを構築する必要がある。
- ✓ 日本はこれから超高齢化社会に入るため、元気な高齢者が働けるような社会のあり方を検討しなければならない。また、日本は人口構成の中で外国人居住者の割合が非常に低いが、今後は移民を受け入れるか否か、また受け入れるのであればそれは地方か都市か、ということも考える必要がある。
- ✓ トrendをベースにした整理・分析は議論の出発点となるが、長期的な将来交通像の検討にあたっては、これに縛られてしまうのではなく、ここから発想を飛躍させることが大切である。
- ✓ 将来の方向性について、脱炭素、また wellbeing ないし QOL といった視点を強調する必要があるのではないか。
- ✓ GDP に関連して、飛躍的に移民や外国人居住者が増えれば別かもしれないが、さらなる人口減が想定されていることを無視することはできないだろう。

#### <シナリオの設定方法>

- ✓ 将来シナリオを作成するにあたっては様々な論点があるため、交通に限らず多様な分野の専門家を集めたワークショップ等を開催し、広い視野をもって議論する必要がある。
- ✓ 長期的な将来交通像の検討にあたっては、公平性／効率性やリアル／バーチャルのような二項対立ではなく、それぞれのいいとこどりでシナリオを描いていくことになると考えられる。
- ✓ 本調査において具体的な将来像を一つに定めることは難しいが、2項対立にはならないのではないかと考えている。一方で、バーチャル化が進んだ結果、分散型で環境負荷も低い、最も理想的な将来像が考えられる可能性もある。
- ✓ シナリオ作成に向けての二軸の提示は興味深い。ただ、公平性と効率性は可能な限り両立をめざすものだろうし、リアルとバーチャルについても今後うまく使い分けていくことになるだろう。したがって、二項対立のように捉えて議論することは避

けた方がよい。

- ✓ 将来シナリオ検討は、トレンドに基づかず多少飛躍的でも構わないので、一番楽観的なケースと一番悲観的なケースに分けて整理する方針としたい。ワークショップやヒアリング等で、多様な専門家からシナリオに関する意見を伺っていただきたい。
- ✓ 短期ではトレンドベース、長期では楽観的・悲観的なシナリオ、という整理も考えられる。
- ✓ 我々専門家が狭いスコープに縛られている可能性があり、海外事例の幅を広げる、多様な専門家と議論する等によって、発想を広げることができるよう努力したい。

#### 【その他】

- ✓ 運輸総合研究所の来年度事業として、欧州等における交通や観光に関する調査を実施する予定であり、そこでの調査結果は本委員会でも共有したいと考えている。
- ✓ 海外では、NACTO (National Association of City Transportation Officials) という、国と都市の関係性や、都市と民間の関係性等における、新たなモデルが出てきている。NACTO は自治体の都市交通担当が加盟する会であり、アメリカやヨーロッパの会員を中心に、民間を巻き込みながら大胆な取組を行っている。日本にも勧誘あるようだが、実現には至っていない。

以上