

基調講演

コロナ後の変化と2050年の未来に向けた期待

運輸総合研究所 公共交通シンポジウム ～2050年の日本を支える公共交通のあり方とは～

2023.6.28. 於：ベルサール御成門タワー

森 地 茂

政策研究大学院大学
本検討委員会委員長



はじめに

I. 提言の骨子

II. コロナ禍の影響

III. 将来に対する誤解

おわりに

はじめに

- 交通政策基本計画（5年程度）： 長期戦略は？
- コロナ禍で公共交通の環境変化
- 人々の意識変化：在宅勤務、快適性への欲求、 etc.

- 持続が難しくなる地方部の公共交通
- 大都市部の公共交通も従来の料金水準では限界
- 高齢化社会で公共交通の必要性は増大
- 在来幹線鉄道に対する政策対応
- 公共交通の予算制約、ガソリン税収入の減少



政策の大転換期

本研究は長期的政策展開のための基本認識の提示

1. 提言の骨子

1.1 2050年の日本、社会はどう変わる？

1. 全国的な人口の減少と少子高齢化、人口構造は大きく変化
2. 地域コミュニティの維持に向け、地域・都市構造は変化
3. Z世代以降のウェルビーイングな価値観の台頭、
社会の基盤となる交通が持つ多面的な価値がより重要に
4. デジタル化する社会、オンライン交流と対面交流の共存へ
5. アジアを中心とした海外都市はさらなる発展へ
6. 災害、インフラ老朽化など迫りくる危機的要素

1.2 目指すべき社会と公共交通のあり方

生活

全ての人々の質の高い生活の実現

目指すべき社会

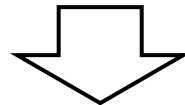
- 多様な価値観を包括する社会
- 災害激甚化に安全・安心な社会
- 地域構造の再構築と地域連携により
経済が活性化している社会
- 海外の活力を取り込むグローバルな社会
- 新技術で生活・産業が劇的に変化する社会
- カーボンニュートラルなグリーンな社会

安全・環境

社会的ニーズ対応

国土・国力

成長と活力の源泉



2050年の日本を支える公共交通のあり方

上記3つの軸、「生活」、「安全・環境」、「国力」をふまえた9項目の提言

1.3 2050年の日本を支える公共交通のあり方

- ① 全ての人々が自由で快適に移動できる交通サービスの提供
- ② あらゆる関係者の連携による地域交通サービスの実現
- ③ 災害・老朽化に対応した安全・安心に利用できる交通の実現
- ④ ライフサイクルやモード連携を含む交通の脱炭素化の実現
- ⑤ 世界をリードする最先端の大都市交通の実現
- ⑥ 国土を支える幹線交通ネットワークの機能向上・再構築
- ⑦ 国際交流を促進する交通ネットワークの充実
- ⑧ 観光を支える交通サービスの展開
- ⑨ イノベーションによる交通サービスの革新

検討体制

2050年の日本を支える公共交通のあり方検討委員会

座長 森地 茂 政策研究大学院大学
石田 東生 筑波大学
加藤 浩徳 東京大学
河野真理子 早稲田大学
岸井 隆幸 政策研究大学院大学
正司 健一 神戸大学
福田 大輔 東京大学
屋井 鉄雄 東京工業大学

山内 弘隆 運輸総合研究所所長
鶴田 浩久 国交省公共交通・物流政策審議官
服部 卓也 国交省街路交通施設課長
宿利 正史 運輸総合研究所会長
佐藤 善信 運輸総合研究所理事長
奥田 哲也 運輸総合研究所専務理事
藤崎 耕一 運輸総合研究所

地域間交通小委員会

座長 加藤 浩徳 東京大学
奥村 誠 東北大学
金山 洋一 富山大学
清水 哲夫 東京都立大学
瀬田 史彦 東京大学
田邊 勝巳 慶応義塾大学
花岡 伸也 東京工業大学
真鍋 英樹 国交省交通政策課長

地域内交通小委員会

座長 福田 大輔 東京大学
有村 幹治 室蘭工業大学
金子雄一郎 日本大学
神田 佑亮 呉工業高等専門学校
佐々木邦明 早稲田大学
谷口 守 筑波大学
手塚広一郎 日本大学
真鍋 英樹 国交省交通政策課長
中西 賢也 国交省街路交通施設企画室長

II. コロナ禍の影響

コロナ禍で顕在化したわが国の公共交通の限界

- ・ 民間企業主体と規制緩和による競争促進政策
- ・ 欧米は公共負担、但しわが国に比して非効率

コロナ禍の影響

- ・ **需要減少**：需要は90%程度まで回復：今後の経済成長次第
：3年間の累積損失に対する負担能力
- ・ **人々の意識変化**
 - ：在宅勤務、オンライン業務
 - ：定期券収入の減少、都市間業務トリップ減少
 - ：オンラインの利便性と対面の重要性認識
 - ：快適性への欲求：働き方改革、混雑への抵抗感
- ・ **人口動向**：地方移住、郊外居住：行動変化、量的影響は少
- ・ **オフィス需要**：オフィス構造は変化、新規立地動向次第

公共交通政策の転換

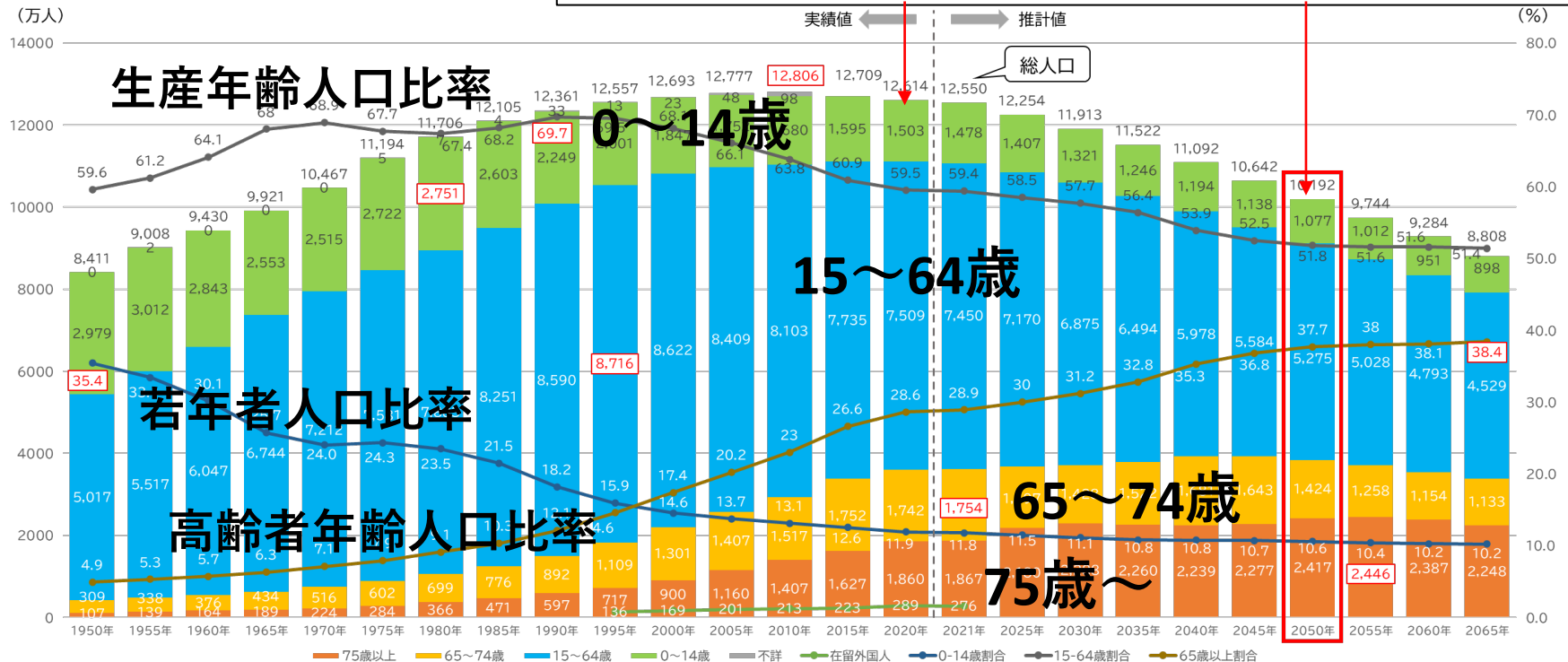
- ・大都市公共交通：需要減少に応じた運賃改定
：快適性欲求に対応したサービス
- ・地方公共交通：公的負担への転換
：効率性維持のための利用者・自治体負担
- ・地方幹線鉄道：貨物鉄道
：高速化と存続路線の選別
- ・地方鉄道：BRT転換と公共交通網の再編
：三陸地域のBRT化からの教訓
(もっと出来たこと、これからの改善可能性)
- ・自動運転などによる効率化とサービス維持
：現状以上の安全性のための政策の是非
：世界に遅れた技術水準への反省
：MaaSなどによるサービス改善
- ・災害多発期と技術力不足への対応
：老朽化対応
：災害復旧制度

Ⅲ. 将来に対する誤解

人口動向

全国人口と
地域別人口

	2020年	2050年	年率
総人口	12550 万人	10192万人	-0.690%
高齢者人口	3621万人	3841万人	0.195%
生産年齢人口	7450万人	5275万人	-1.157%
若年人口	1478万人	1077万人	-1.060%



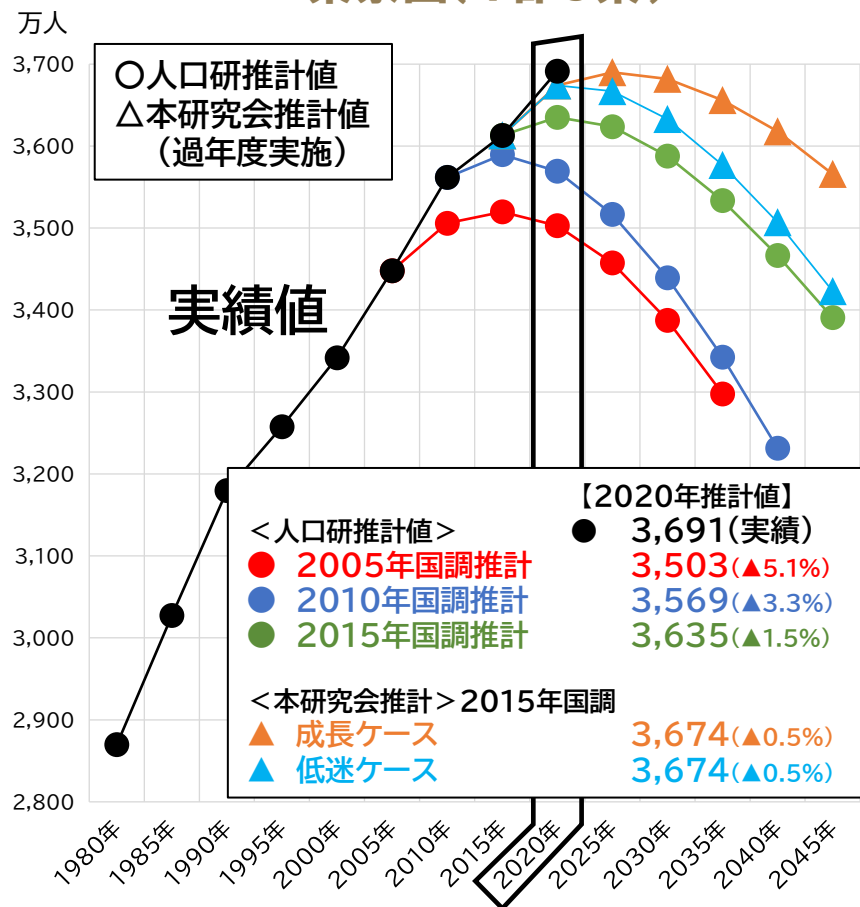
出所：内閣府「令和4年度版高齢社会白書」及び法務省「在留外国人統計」より事務局作成

社会保障・人口問題研の推計値は常に過少

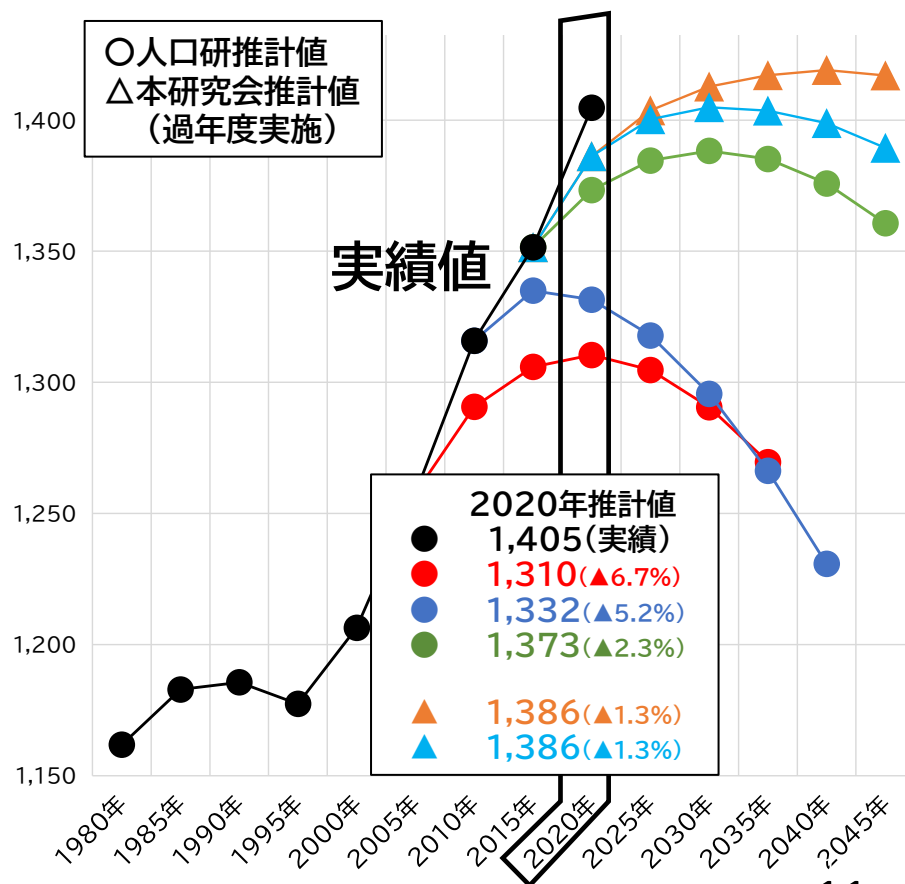
＊東京都の人口は2020年推計値より過大に推移

＊コロナ禍で転入者が減少した2020年実績でも、
推計値より2.3%多い

東京圏(1都3県)

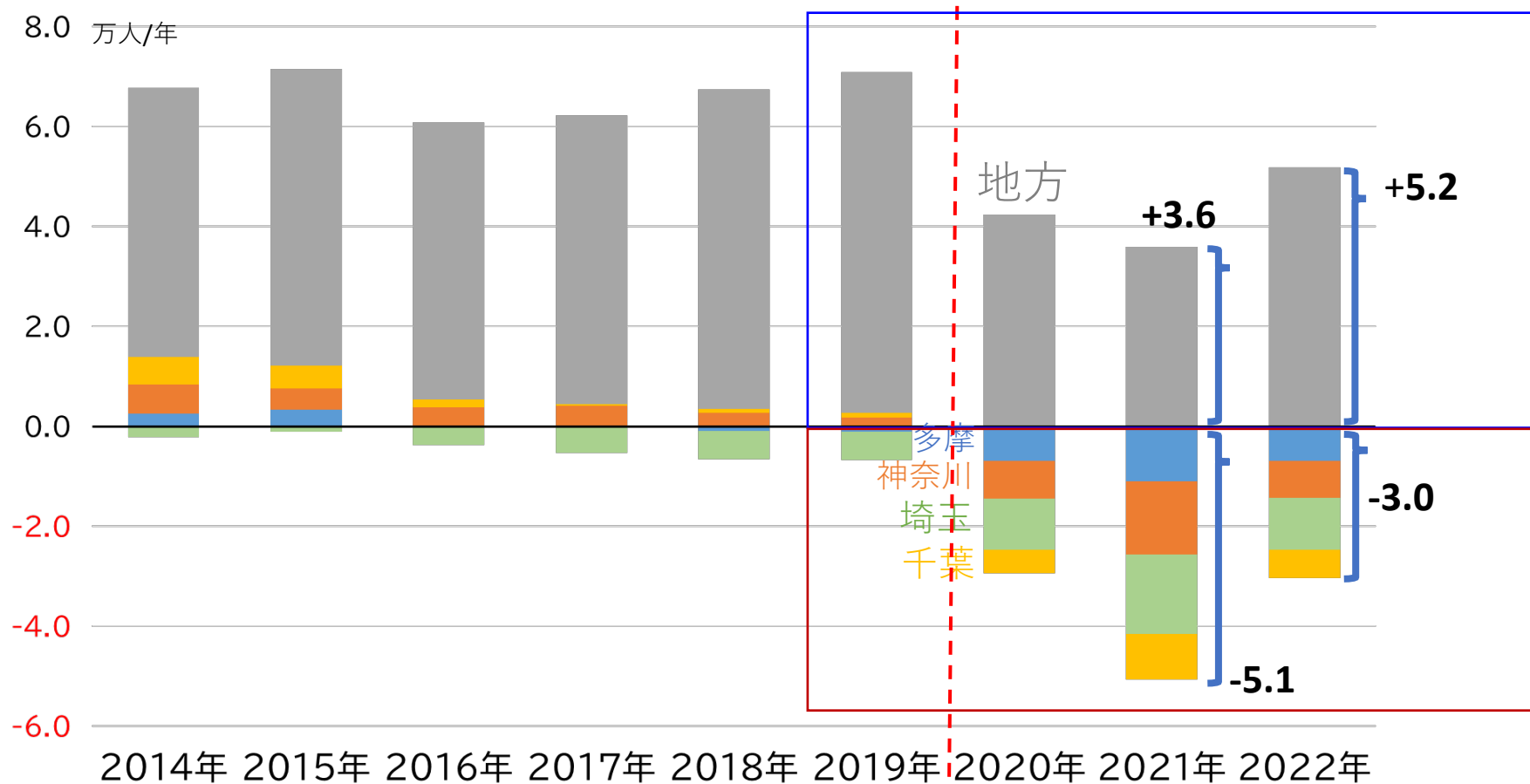


東京都



- ・ 東京都区部の純移動者数は対郊外で2万人、対地方で1.5万人回復
- ・ 2021年の転出超過は、いずれも2022年で回復
- ・ ただしコロナ前に比べると、多摩・3県への転出超過傾向は継続

■ 東京都区部の地域別純移動者数の推移

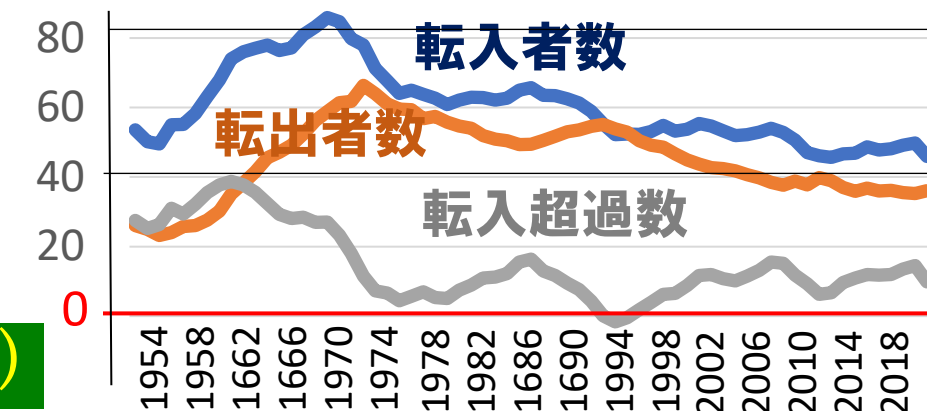


住民基本台帳移動報告より作成（外国人を含む総数）

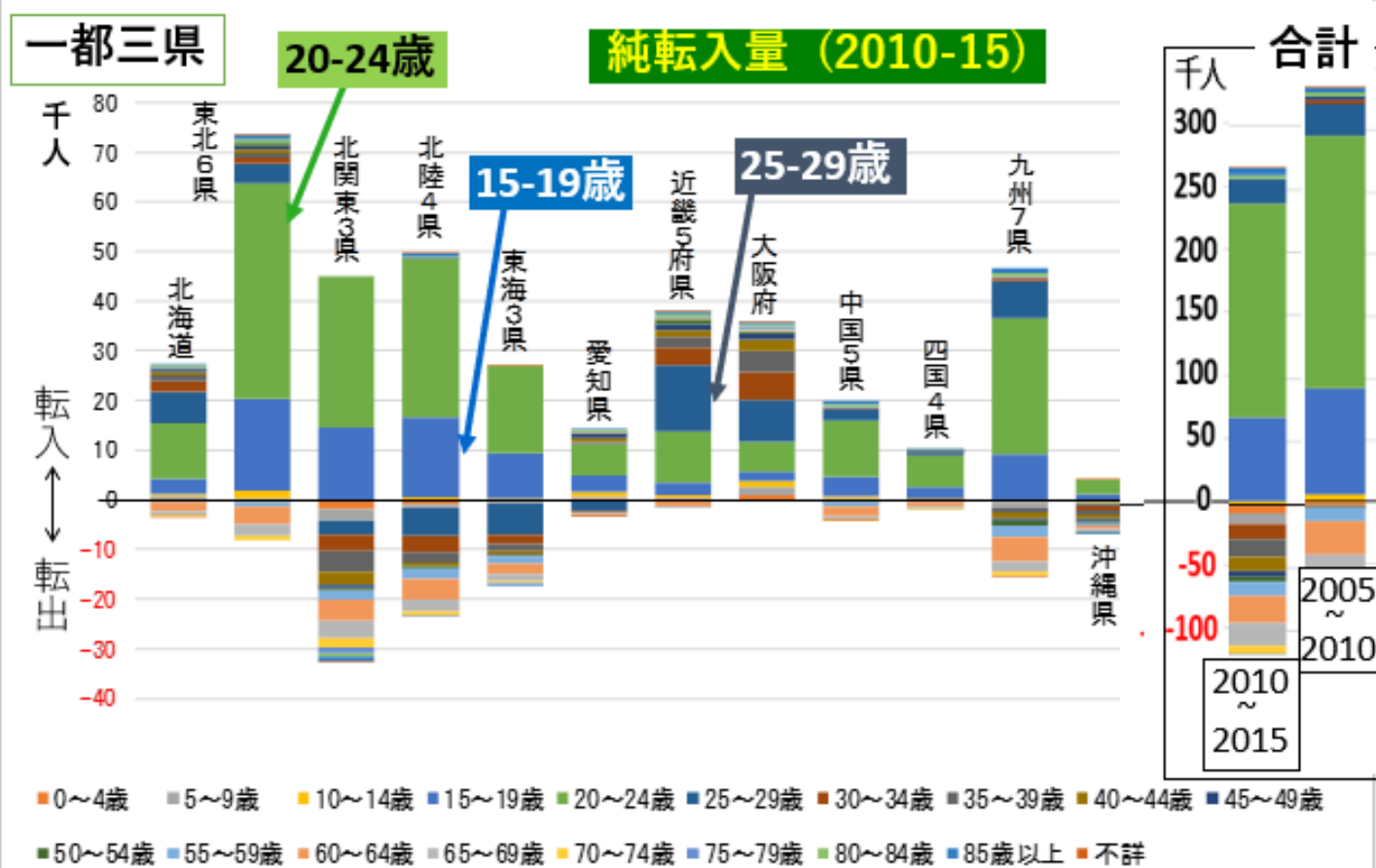
S. MORICHI, GRIPS

- ・ 東京圏への流入は大半若年層
（大学入学時と就職時）
- ・ 若年層以外の流出が増加

万人



各地方からの純転入量（2010-15）



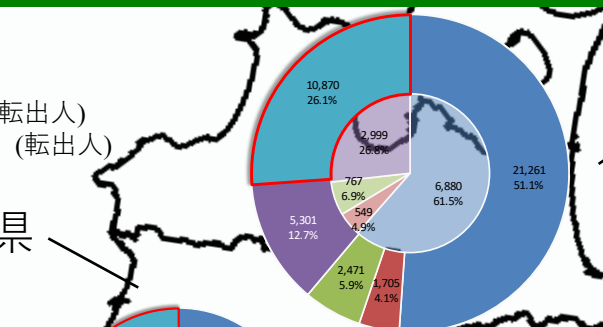
県庁所在都市と他地域からの純転出先 (2005-2010)

東北各県

凡例	県庁所在地	周辺市
東京圏		
大阪圏		
名古屋圏		
中枢都市 (福岡市)		
県庁所在地		

県庁所在地： 13,003 (転出人)
周辺市： 27,807 (転出人)

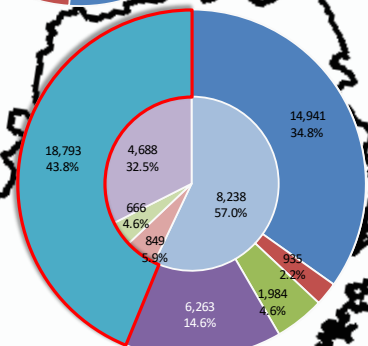
秋田県



青森県

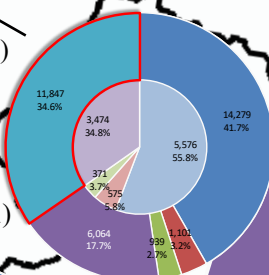
県庁所在地： 11,195 (転出人)
周辺市： 41,608 (転出人)

岩手県



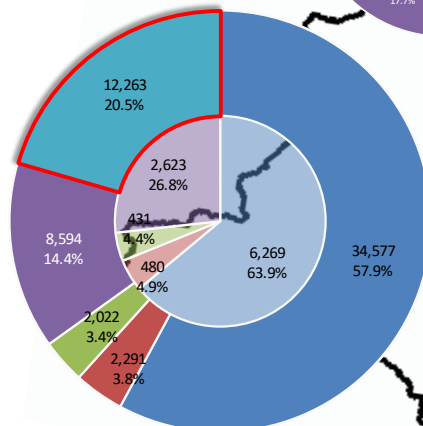
山形県

県庁所在地： 9,996 (転出人)
周辺市： 34,230 (転出人)



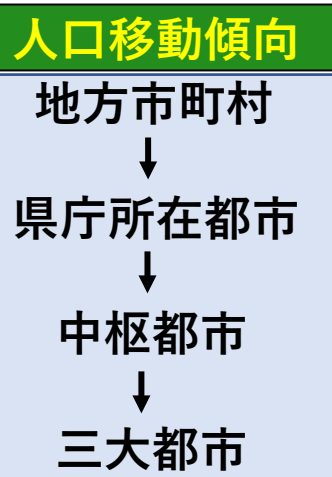
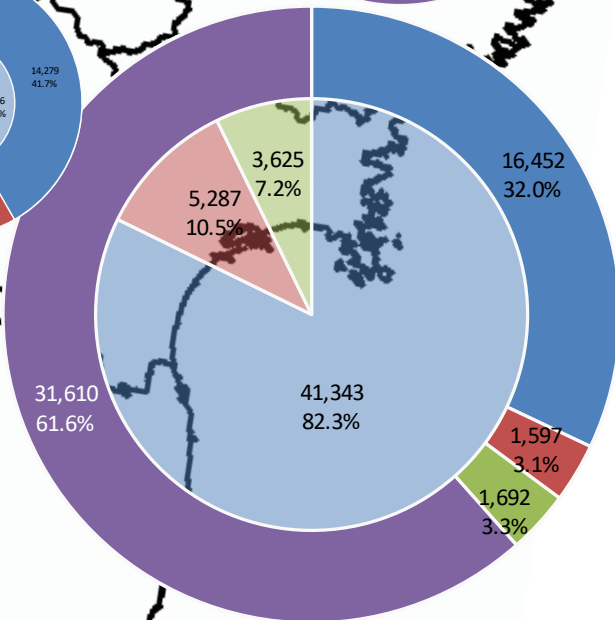
福島県

県庁所在地： 9,803 (転出人)
周辺市： 59,747 (転出人)



宮城県

県庁所在地： 50,255 (転出人)
周辺市： 51,351 (転出人)



人口一極集中対策の意味

- 東京への転入の多い中枢都市の活性化
→ 地方ブロックでの一極集中増進
- 中枢都市への転入の多い県庁所在都市の活性化
→ 県内での一極集中の増進



現在の一極集中対策として矛盾？ 長期的には正しい？
当面の過疎地域の生活サービス問題で対応？



- 将来の人々が生活サービスのある都市に纏まって居住？
- 幹線道路沿いに居住？



自動運転公共交通、移動販売車両、遠隔医療などによる対応
その住まい方に対する公共交通ネットワークは？

人口減少で日本の経済は縮小するか？

人口減少と総生産

全国人口減少率： -0.58% / 年 (2015～2045)

15-64歳人口減少率： -1.08% / 年 (2015～2045)



人口減少だから市場が縮小し、貧しくなるというのは誤解
1-2 % の生産性向上ができない経済の元凶は風評被害？

悲観的論評の背景：

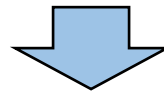
1. 約30年間のデフレ下で、多くの県が人口減少とマイナス成長
2. コロナ禍での経済の減退と財政事情の悪化
3. バブル経済崩壊後のデフレ期間(約30年)のデータで経済モデル
→「永久にデフレが続く」予測結果……これが科学的？
4. 企業経営者は経済予測以上に保守的行動・・・デフレの原因

将来のあるべき姿を構想し、そこからのバックキャストを！

おわりに

- 公共交通関係者の将来見通し、価値観への国民的合意は？
- 国民の公共交通についての要求水準達成のための資源や、その優先順位についての社会的合意は？

- 公共交通を民間に任せる日本型モデル・・・早晚限界に！
- 社会的サービスの中での公共交通の総合的位置づけは？
- 世界潮流から見た日本の公共交通の立ち遅れは？



**人々の将来の住まい方と公共交通に関する国民的議論を！
公共交通に関する長期戦略とその実現のための方策を！**

ご清聴ありがとうございました。