

第3回次期あいち公共交通ビジョン（仮称）検討会議

日時：令和3年10月6日（水）

午前10時から午前11時45分まで

場所：愛知県自治センター E会議室

座長あいさつ

<松本座長>

皆さん、おはようございます。本日は前回、皆様方から本当に、様々なご意見をいただきました。それを受けて事務局で修正をいただき、ブラッシュアップした内容になっております。抜けている検討はないのか、修正がこれでよいのか、そういった視点で確認をいただきながら、さらに良いビジョンにしていきたいと思っております。本日はどうぞ、よろしくお願いいたします。

それでは次第に従って進めてまいりたいと思います。本日の議題は、今申し上げましたとおり、前回の皆さまのご意見を受けて、素案を作成いただいておりますので、その内容ということになります。

では「あいち交通ビジョン(仮称)素案について」について、説明をお願いします。

<議題1：事務局説明>

資料1、資料2に基づき「あいち交通ビジョン（仮称）素案」について説明

各委員意見

<西尾委員>

全般的な方向性みたいなことについては、中々意見を申し上げにくいところがあって、細かい点になってしまうかもしれませんが、いくつかお話しさせていただければと思っています。

まず、「公共交通ビジョン」から、「交通ビジョン」に変更があったということで、本冊の3ページに、どんなものを対象にするかという説明があります。恐らく交通機関全般だろうと理解できませんが、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通を中心に、デマンドだとか自家用有償などいろいろ細かく記載がしてあり、実際には公共交通として運営されているものもあるので、「公共交通」と「そうでないもの」という線引きをすると、少し法令をかじった人は、どういう線引きになるのかというところを迷ってしまいます。そもそも交通政策基本法では、全般を対象とした計画になっているところからすれば、対象を全般にします、という点は徹底しなくてもいいと思います。

全般にしていくという形であれば、7ページ(5)の「交通事業者」というところを見ると、公共交通だけに頼っていて、公共交通ではない交通のプレイヤーみたいな人の役割を、何か説明しておかなくていいのかなと思いました。

さらに申し上げると、公共交通を取り巻く状況というところで、交通ビジョンに変わったら公共交通以外の現状も踏まえた上で、ということも必要ではないかと思えます。

それから本冊の18ページの「モビリティ先進県」ということについて、ご説明をいただきました。私が知らないだけかもしれませんが、この「モビリティ先進県」というのが分からず、元々ある「モビリティ先進県」というものを推進していく、ということなのか、ここで、「モビリティ先進県として頑張っていく」ということを初めて宣言したのかが分かりませんでした。もう少し分かりやすくお書きいただいたほうがいいと思います。

それから、「施策の推進に向けて」ですが、やはり内容には公共交通のことに特化した項目が多い

ので、全体を眺めていく中で、公共交通以外の交通に関する内容を追加してはどうかと思いました。

「基本目標」で、公共交通の輸送人員ということで、モードごとに具体的な数字を記載していくというイメージをお持ちになっているかどうかという点を確認したいです。また、データをどう集めるのか教えていただきたいと思います。

本冊の25ページの『MaaSの導入に向けた実証実験の実施』とありますが、このビジョンは5年間のビジョンなので、「実証実験を実施していく」という記載は、5年間取り組んでいくと読めるので、「実施を踏まえた本格導入の検討」ぐらいの文言にしてもいいのではないかと思います。

それから、次の行も同じようなことで、運行情報のデータ化の推進を5年間やっていくということではなく、データ化をすることによって、分かりやすい情報提供をすることに取り組んでいくという観点が必要じゃないかと思いました。ざっと読んだ感じの感想は、以上です。

<松本座長>

ありがとうございます。一番大きかったのは、「公共交通ビジョン」ではなくて、「交通ビジョン」としたいという事務局の思いがあるものの、中身はまだ公共交通に偏っているのではないかというお話だったかと思います。これは、ご検討いただければと思います。

それから、「モビリティ先進県」が分かりにくいというのと、それから推進に向けての公共交通の利用者数をモードごとにするのか、また、そのデータをどうやって取得するのか、これについて順次ご回答できますか。

<事務局>

「モビリティ先進県」については、「あいちビジョン」においても、「あらゆる地域において、公共交通を始めとした移動の利便性が確保される」といったことを目指していきたいということで、「モビリティ先進県」という言葉を使っているところではあります。ただ、ご指摘をいただきましたように、そういった状態と「モビリティ先進県」という言葉が、なかなかマッチしないということかと思います。事務局といたしましては、先進的な取組だけではなく、いろいろな取組を組み合わせることで、移動の利便性を上げて、使いやすい公共交通、どこでも使える公共交通にしていきたいという思いで設定をさせていただいておりますので、少し説明を分かりやすくさせていただく形がいいかと考えております。

年間輸送人員につきましては、まだ検討の段階ではありますが、モードによって状況も異なるということがありますので、この三つのモードを合わせた形を考えております。今はどうしても、コロナで落ち込んでいるというところがありますので、どこを基準値として設定するかは、なかなか難しいところではありますが、基準値と同程度（減らさない）といった形でお示ししようかと思っています。統計数値につきましては、今回の資料でもお使いをしている、中部運輸局さんが年に1回出している『数字で見る中部の運輸』という統計がございますので、その数値を活用させていただくことを考えております。

<松本座長>

ありがとうございました。それから、25ページの実証実験をすることが施策の方向となっておりますので、ちょっとおかしいということでしたら、ご検討ください。「モビリティ先進県」、県の定義では、公共交通をはじめとした移動の利便性が確保されていることを、モビリティ先進県と定義しているということでもよろしいですか。

<事務局>

先ほど、少しご説明させていただいたのですが、もともと県全体の今後の施策の方向性を示す「あいちビジョン2030」というものを作っております、その中で「モビリティ先進県の実現」という項目があります。その中で、あらゆる地域において公共交通をはじめとした移動の利便性が確保されるということで、モビリティ先進県の実現を目指すという記載をさせていただいております。先進技術も活用してというのは別の所を書いてあるので、そこを直して分かりやすいように、先進県の説明を加えたいと思います。

<松本座長>

先進県というのは、多分キーワードとなってきます。他の県では使われていませんよね。

最後の推進に向けての基本目標とか、いろいろ取組指標にする目標が掲げられているのですが、ビジョンは基本的には施策の方向性を示すということなので、実際に、どの取組をやるというのは含めるわけではないですよ。それでも数値目標を掲げますか。かつ、多分、地域公共交通計画の策定というのは、どこかで謳われていると思っておりますが、そちらでは明確に施策が打たれますので、そこでは数値目標を掲げられると思います。その仕分けを少し考えていただく方が、いいかなと思います。

施策の方向性ですから、数値目標というよりは、施策が進行するかどうかという進行管理があってもいいのかなという気がします。

<事務局>

「モビリティ先進県」はオリジナルだと思います。

目標については座長がおっしゃられる通りで、事務局としても難しいと思いつつ、ビジョンをまとめる以上は、具体的な成果は何だろうと言われたときに、「取組がこうなりました」だけではなく、数値化できるものは示すべきではないかという意見もあります。改めて検討したいと思っておりますので、またご相談させていただければと思います。

<小林委員>

バス業界の現状は、前回会議でお話ししたとおり、大変、厳しい状況が続いております。ビジョンの中で目指すべき姿『危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通』を実現するために持続可能な公共交通、それから利便性の高い公共交通、こういうことを継続していく中に、交通事業者の役割というのは非常に重要だと思っております。現在コロナ禍で疲弊した交通事業全体を、体力を回復していかなければならない。健全な発展というのは十分、課題があると思っておりますので、引き続き国や自治体に支援のほうを、よろしくお願ひしたいと思っております。

それから、4番の『施策の方向性』の中で、『まもる』がありますが、公共交通全体も含め、コロナ禍での基本的な方向性ではないかと思えます。愛知県さんのほうで、そこに「交通分野における担い手」という項目を加えていただいております。ご存じかと思いますが、ドライバーの人材確保については、特に愛知県内では製造業が盛んで、あまりコロナの影響を受けていないということで、ますます、そうした格差が拡大して、非常に人材確保の状況が厳しくなることが考えられております。今日は要望を出す場ではございませんが、やはり現在、資金繰りなど大変厳しい状況の中で、ドライバーの確保、必要な人数を確保していくとなりますと、大型二種免許の取得費用というのは大変高額で、ばかにならないものもございますので、県さんには、そういった費用の支援をできるような制度というものも、細かい

話で申し訳ないですが、今後、創設していただけるよう検討をお願いできればと思っています。あまり議題のイメージではないですが、よろしく願いいたします。

<松本座長>

ありがとうございました。そういう意味では、担い手の確保と明確に書いていただいておりますので、施策の方向ということで位置付けられているということだと思っております。

それから、公共交通のドライバーさんに限らず、関連のその他の方々も含めて、地域での雇用につながっています。その観点は大きいと思っています。特に、地元の就職が少なくなっているという話もある中で、公共交通があると、そのドライバーさんとか、あるいは、関連の方々に、地元で就職ができると、地元雇用につながるというのが非常に大きいなと思っています。ちなみにバスの運転手さんって、どこから通ってらっしゃるんですか。大体、営業所の近くですよ。そういう観点もあるので、地域振興というところからの、職の確保というのはあり得るのかなと思います。それは交通セクションだけの問題じゃないと思っております。ありがとうございました。それでは続きまして、愛知県タクシー協会、深谷さんからお願いします。

<深谷委員>

取組期間として、「2030年～2040年頃の社会経済を展望しつつ」とありますが、この部分が明確ではないと感じました。タクシーは、そのまちのあり方によって全然営業形態が異なっているという状況がございます。名古屋市のような大都会におきましては、流し営業を中心の営業形態ですが、それ以外の自治体においては、ほとんどが、例えば駅のタクシー乗り場で乗っている。あるいは、営業所に待機して、予約が入るのを待っているという形態で、約80%がそういう形態であります。ですので、まちのあり方によって全然営業形態が異なりますので、どういうまちづくりになっていくのかイメージできないと、タクシーのあり方、あるいはタクシーを利用される方のあり方、どういった方が利用されるのかというのがイメージできない。それがイメージできないと、具体的にこうしていくことが可能とか、してほしいとかいうことがイメージできないかなという点が、まず感じたところでございます。

もう一つ、まちづくりをコンパクト化しているということですが、これは社会インフラを見直すとか、集客施設を一定エリアの中で振り分けして、その上で、それと職住を近接していくというイメージになってくると思います。名古屋市はそういった状況は、ほぼ出来上がっているという気はするのですが、その他の地域は全くできていない。反対に言いますと、全くできていないのでタクシーの需要があるということも言えるわけですし、単純にコンパクト化が進んでしまいますと、タクシーの存在自体が要るのか要らないのかということにも、なってくるのかなと思われまますので、そういった意味からも、まちをどういうふうにつくっていくのかということ、取組にも盛り込んでいただかないと、なかなか想定しにくいと感じたところでございます。以上です。

<松本座長>

なかなか難しい宿題だと思っておりますが、まず、このビジョンは、2030年、40年を展望してということですが、30年、40年の展望が書かれていないということだと思っております。その一端として、まちの姿がどうなるのかが明確ではないというようなご指摘だったと思います。それを、どこまで、どういう形で書くかというのは、ちょっと難しいなと思っておりますが、まちの在り方によってタクシーの使い方は変わってくるとおっしゃられる通り、タクシーの役割も変わってくる。不必要になることはないと思

います。より一層、いろんな意味で活用されていくと思っておりますが、それが見えない中で、これから5年間の施策ということで、どういうふうに位置付けたらいいのか分かりにくいということだと思います。難しいですね、二重に考えることになりますから。

<事務局>

ありがとうございます。まず、社会経済の展望については、本冊の4ページ以降でまとめさせていただいたのですが、全てをイメージするというのは、なかなか難しいと思います。ここで書かせていただいたように、間違いなく人口が減少して、寿命が延びるので、人生100年時代は到来するとか、あとは、リニアができると大きく変わるとか、産業革命、さらにはインフラの老朽化とか、あとは2050カーボンニュートラルという、そういった明確にイメージできるものは、そこを見据えつつ、取組はリニア開業手前の2026年までの当面5年間というところで、そのギャップがあるというか、完全にイメージし切れていないというところがあり、ご指摘はごもっともだと思います。

そこからさらに踏み込んで、どこまでイメージできて、それを具体的に反映できるかというところが難しいと思っているところですが、努力はしてまいりたいと思います。

<事務局（森局長）>

今、タクシー協会さんがおっしゃったのは、全くそのとおりであろうと思います。愛知の交通ビジョンということなので、将来の夢をここで語るのが期待されておられるだろうと思っております。例えば今、原案として、事務局できれいに作ってくれていますが、例えば、コンパクト・プラス・ネットワークだとか、ウォークブルシティだとか、どこでということが具体的には今のところ想定されずに書かれているわけなので、例えば、この先、20年、30年先を見据えて、こういう街をつくって、こういう街においては、こういうサービスが提供されるというようなことを、しっかり書き込んでいけばいいのではないかと、私は思っています。なので、先生方の知見もいただきながら、例えば、豊橋でも、こういうのができるよね、というように。そこまで具体的に書くかどうかは別ですが。ウォークブルシティの最初に出ておりますが、駅前には完全に自家用車は排除して、公共交通機関が走っているような街に、タクシーとかバスはこういう風に提供されますといったようなことを。1年、2年のスパンでやることというのは、ちょっと難しいと思いますが。

それとは別に、20年、30年後は、当然、その時にはリニアができていて、中部空港も2本の滑走路があって、わが県には空港を二つ抱えていて、国際空港を持っているし、一方でリージョナルジェットが飛んで、ローカルの航空サービスも保持することができる。愛知県民が、そういうサービスを使って、どういう交通サービスを受けていくことになるのか、どう使ってもらうことになるかということ、そういう話も、ぜひ載せてもらったほうがいいかなというふうに、私自身は思っています。

<松本座長>

ありがとうございます。そういう姿まで描いていただけると、すごく夢も出てくると思いますし、そのときに当たるか当たらないかは分かりませんが、交通の姿も描けると思います。当然、自動運転も入ってきて、2040年には、こんな便利になっているでしょう、そこに向けて今こういうことをやってみようという形になるのは、いいと思います。

ただ、これは、かなり直さなくてはいけなくなるので、そこまでできるのかどうか、またご検討いただければいいと思います。そうすると公共交通を取り巻く状況がありながら、多分、公共交通を取り巻

く将来の姿みたいなものが一個入って、そこに向かって今から進めていきたいと思いますということになると
思います。

ただ、この将来の姿というのは確定的ではないので、どういう意味を持たせるかが非常に難しいです
ね。ちなみに今、名古屋でも交通戦略を策定する中で、将来、先進的ないろんなモビリティが入ってくる
ので、どのような姿が望ましいかを描き、そこに向かって今から何をやろうかというような形になっ
ていますので、そういうのもありだと思っています。また検討いただくということでもよろしいですか。
ありがとうございました。

ちなみに深谷さん、当面5年という期間では、いろいろな役割という意味でこれからすごく重要なと
ころがあり、いろいろな変化も望まれてると思いますが、そういうのはいかがでしょうか。

<深谷委員>

本当に、そこをどうしていくのか。タクシーの役割というものが、なかなか見通せない状況にありま
すので、反対に、こういったことを期待するとか、そういったものを加えていただけるとありがたいな
というのが、正直なところ。今ある乗り合いタクシーであるとか、デマンドタクシーといったものが、
これをできればとなるのですけれども、それ以外のものを模索していかないと、多分タクシーとし
て生き残っていけないと思っております。中々、そのアイデアが出ないというのが正直なところで
ございますので、ぜひ何かアイデアがございましたら、いただきたいというのが正直あります。

<松本座長>

ありがとうございます。最近よく自治体の方々とお話ししていると、タクシーを活用したいというよ
うな声も、だいぶ出てくるようになってきています。デマンドに限らず、今のタクシー事業者さんに、タク
シーのままの形をお願いしながら活用できないだろうか、実はそっちのほうが効率的になるというよ
うな話も出てきているので、多分そういうのが、一つの方向性かなと思っております。かつ、やはり行政か
らでも、こういう形でご協力いただきたいというのがありますが、ぜひ、タクシー事業者さんからも、こ
んなことができる、みたいな、そういう形になってくるといいと思います。そういうことが方向性とし
て見れば、このビジョンの中に書き込んでいただく、ということだろうという気がしております。ち
なみにタクシーの施策の方向性、行政が行う施策の方向性というのと、デマンドとかに関しては書かれて
いると思いますが、その他に何か書かれているところはありますか。もちろん『まもる』ということも
入ってくると思いますが。

<事務局>

先生がおっしゃった『まもる』の所で、タクシーの活用、デマンド交通の活用ということに記載して
います。その他、『ひきつける』に、観光タクシーの活用の推進といったことを記載しております。

<松本座長>

それはいいですね。観光タクシーなんか、ジブリに向けていろいろとご提案いただけるかもしれ
ないですね。横浜では自動運転タクシー始まったんですね。どなたかご存知ないですか。確か予約す
ると自動運転タクシーが来て、すっとどっかに行けるという話だったと思います。そんなのが今後、出
てくる可能性があると思います。ありがとうございました。2040年の展望等々に関しては、事務局の方
で検討いただくということですね。それでは多田さん、お願いします。

<多田委員>

今、皆さまのご意見や先生のお考えを聞いて、恐らくは「モビリティ先進県」とは一体なんぞやというところに多くは集約されていくのかなというのが、第一印象でございます。具体的には3ページでございます。これは鉄道協会さんからもご指摘があったように、関係者の役割という部分の整理の仕方に、『自転車や自家用車といった個別輸送とも連携を図ります』とあります。『連携を図ります』という、短い言葉で締めくくられてるわけですが、この会の最初の頃に、確か松本先生から発言があったと思いますが、自家用自動車の依存度が高いこの地域で、それを全く無視することはできないので、どうやって共存していくのか、そこが非常に大事だろうと。これは、愛知県の特性であると思います。そういったことからすると、愛知の強みというのが、単なる産業のことだけでなく、自家用自動車のいわゆる依存度が高いという特性という部分もあってしかるべきなのかなというのが、印象でございます。

その上で、この関係者の役割の中で、一番下に『県民』とありますが、この『県民』の方々は『公共交通の利用に努めるとともに』という言い方をしておりますが、自家用車から公共交通へのシフトという意識を持っていただくということも、この地域の特性でもあり、また課題でもあるのかと思います。そんなところが愛知県の「モビリティ先進県」というものにつながっていくような気がしています。

それから、4ページ、今いろいろご議論をいただいて、局長さんのほうからもご回答いただいたところですが、まさしくこれが、愛知県のすごいところというようなものに、つながっていくのかなというような気がしております。関係するところを少しずつ見ていきますと、12ページに『自動車交通の変化と高齢化による影響』という項目がありますが、高齢者の事故の問題、こういったものをどう減らしていくのかという観点、あまり強く記載がされてないというのが一つでございます。要するに、マイカーに頼らず、高齢者が移動できる、そういう世界が事故防止につながると。愛知県は今ワースト1じゃないかもしれませんが、毎年、上位に顔を出す県でありますので、愛知県の課題に対しても、そういう視点はいるのかなというのが、一つございます。

それから、13ページ、『地域における移動の手段の確保』ということで、ひとくくりになっていますが、ここも新しいモビリティサービスというくくりの中で、高齢ドライバーの事故防止という観点は必ず必要かと思えます。もう一つは、移動手段を持たない方々の外出促進、健康増進も先ほど将来の、2030年から40年の社会の経済を展望しつつという中と、ある程度、関係が出てくる話かなと、このように受け止めたところでございます。

16ページでございますけれども、交通事業者の収支の悪化と、運転者不足の深刻化、こういう問題提起をされております。運転者不足はどんな影響があるのか、なぜ運転者不足が問題なのか、こういうことがあまりこのビジョンの中で、謳われていないような気がしています。私も名古屋タクシー協会の取組の中で、タクシードライバー、また、タクシーのイメージアップをいかに図っていくか。労働時間が長いだとか、給料が低いだとか、いろんなネガティブな情報があるのですが、いや、実はそうじゃないですよという情報発信をしながら、若い人、女性ドライバーを、これからどんどん採用していこうという方針の下、いろいろな取組をさせていただいております。なぜ、そういう人材確保対策が公共交通の部分で重要なのかを、愛知運輸支局さんや運輸局さんに、いろいろな機会を捉えてお伝えをさせていただいておりますが、同じことが言えると思います。

それから、交通事業者の収支の悪化について、コロナ禍において輸送人員が大幅に減り、営業収入が思うように上がらないという部分と、将来の、いわゆる人口減少だとか社会構造の変化等と、この二つの局面で、収支の悪化というものにどうやって対応していくのかということで、17ページの中では、コロナの話が若干ございますが、先々のことに対して、どういう視点で書かれてるかということが、具体

的な支援は記載はできませんというのは、これはそのとおりだと思いますが、例えば17ページの、『安定的な公共交通の提供に向けた取り組みの推進』ということで、需要の平準化などの事業の効率化、これは事業者が考えることだとは思いますが、それと同時に、公共の役割だとか関わり方という部分にも触れていただきたいと思います。

18ページを見ていただきますと、『あらゆる地域において、モビリティ先進県の実現を目指します』という言葉で集約されているわけですが、実はこれ、大変、失礼な話になりますが、当たり前のことであって、それを特化してこれを前面に出すというのは、駄目だとは申しませんが、それだけではないと思います。説明の中にもございました、地域から公共交通がなくなる危機をどうやって捉えるのかという説明と対比していないというのが、素直な印象でございます。

<事務局>

ご意見ありがとうございました。2030年、40年の交通の社会をどういうイメージするかとか、モビリティ先進県、その説明書きをどういうふうに加えるかというのに、非常に参考になるヒントをいただいたと思っております。17ページの下の所の、ご指摘いただいた『安定的な公共輸送に向けた取り組みの推進』であるとか、その上の、要は、継続的な設備投資に向けた財源の確保、さらには連携の促進というのが、まさに重要だということですが、これは私ども、交通事業者さんだけでやってくださいという、お願いしますねという思いで書いているわけではなく、ここをいかに担保するかというのが、関係者連携してみんなでやっていくと、それが必要だということで、事業者さんだけではなくて、国であり、県であり、市町村であり、関わる関係者が連携して、これの実現を目指しましょうというつもりで書いております。今は具体的などころがないですが、書けるところは具体的に書いてということで、それ以降のページの中にも盛り込んで、案のほうをまとめてまいりたいと思っております。

<松本座長>

ありがとうございます。冒頭に言われた、交通ビジョンにするにあたって、愛知県の交通特性ということで、自動車の利用が多いという、この特性を生かさない手はないと、ここはおっしゃられたとおりでと思います。それから交通ビジョンである限り、交通事故に触れないわけにはいかないと。事故に触れられていませんので、そういうのをしっかり盛り込んでいただきながら、それが免許返納とか、あるいは安心して免許返納できるような関係を構築することが、重要なことだと思います。確かに、多田さんのおっしゃられたとおりでと思うので、ぜひ記載をお願いしたい。それから、運転手不足とか財源不足が、ともすると交通事業者さんからの要望でしょうと取られやすい。実は違って、県民自体に影響が出るという、その記載が不足だということだと思いますので、やはり県民にとって、なんで公共交通を守る必要があるんだというのが分かるような形に修正をお願いできればと思います。ありがとうございました。それでは名古屋商工会の田口委員、お願いします。

<田口委員>

安全・安心というようなことで、いろいろ具体的な状況はあるかと思いますが、耐震や防災というところでの記載が不足している印象です。

<事務局>

『まもる』の中で書かせていただけていますが、ボリューム感が、というお話は、また改めて見直しを

させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

<森委員>

2030年のビジョンで、2040の状況については描かれていますが、やはり県として、こういうような姿であるべきだ、こういう風にしたいというのが明確ではないために、ここに書かれているのが、見えているジブリパークであったり、リニア新幹線であったり、目先のことが書かれているという気がします。将来の30年、40年のあるべき姿に向かって、この5年間のビジョンをとということと、見えている大きなイベントに向かって、これはやらなきゃならないので、そこそこちをくつつけてしまうのは違和感がある、というのが一点です。

あと、森さんと松本さんもおっしゃっていましたが、交通というのは、安心とか安全は大事だと思います。2040年に、県の高齢化率がほぼ39パーセントになるとか、免許返納が、この国の施策でどんどん進む。というか、交通事故が多いということに対して、どうだというふうに持っていきたいというのがないと、ちょっと寂しいかなというふうに思いました。安全安心という意味では、防災とかそういう観点からも、非常に考えざるを得ないと思っています。空港の機能強化ということで、防災拠点とは一応、書かれていますが、県民が公共交通機関を利用するにあたって、防災という観点ではどうなのかというのは、どこかで記していただきたいというのが一点。

それから、愛知県と言いながら、都市部のことに偏ったようなビジョンになっている印象を受けますので、もう少し、いわゆる過疎地というか、地方のことが置き去りにされているような気がするので、その点を、考えていただきたいと思いました。以上でございます。

<松本座長>

重要なお指摘をいただいたと思っておりますが、ぜひ検討いただけるとうれしいですね。ありがとうございました。本当に、おっしゃられるとおりでなと思っております。それでは愛知県観光協会、榊原委員お願いします。

<榊原委員>

ビジョンの素案としては、まとまりはいいのかなと思っています。私からは、特に『ひきつける』というところが観光とつながっておりますので、その点で一点お話をさせていただきたいと思っております。前回の会議で、観光ではいろんな地域とつないでいくというのが重要という話の中で、愛知県単独ではなく、県内各域もそうですし、他県へのつながりも必要だよねというお話をさせていただき、少し盛り込んでいただいたのかなと思っております。33ページ以降の『ひきつける』という所で、気になったところを言わせていただくと、例えばジブリも、リニアもそうですが、先ほど森さん、多田さんが言ったように、名古屋が中心になっている。確かにリニアについては、乗ること自体が観光目的というのはあるのですが、基本的にビジネスが中心と思われま。そうした中で観光への魅力をつけるという点では、名古屋だけではなく、名古屋周辺の、いわゆる中間駅から愛知県にどうやって引き込んでくるということも重要な話だと思っています。それが愛知県でいうと、東三河の過疎の所も、少し人が呼び込める状況になるというところで、その辺も押さえたいいただきたいというのがあります。また愛知の交通ビジョンとありますが、公共交通に絞られているという印象です。自動車の移動とか、このビジョン策定もとが、まさに都市交通局ですので、多少、道路整備の話とか、そういうものも少し入れられておかれたほうがいいのではないかと思います。

観光の話題をもう少し出しますと、皆さんもご存じかと思いますが、都道府県の魅力度ランキングで、10位以内に愛知は入っていない。なぜ入らないのか、それほど魅力がないのかと言うと、そうではなく、みんな魅力を発信できていないということもあると思います。ただ、例えば東京ですと、いろいろ観光地があるということもありますが、いわゆる交通のアクセスが非常にいい、というところがポイントのアップになっているのです。京都でもそうです。バス等々、電車もそうですけど、いろんな施策でもって観光客が乗りやすい、使いやすいという工夫をしている。関西圏の大阪も、鉄道会社さんが一緒になって、いろいろな関連の切符や周遊カードなどを造成するなどして魅力度をアップさせているところですが、愛知県にはそうしたことが足らないのかなと思います。

そうした中で、来年度にはジブリがオープンをいたします。観光関係では非常にいいことです。お客さんがどれぐらい来るかという需要予測では、ジブリの開園で、来年の秋は100万人増えますよと。万博の公園自体が200万人ですが、それが100万人増えるという状況の中で、このビジョン中でも「ジブリ開業に向けたリニモ沿線地域づくり」という項目がありますが、リニモ沿線というのは、リニモをメインにしたというだけで、ジブリに行くためにはいろいろな交通ネットワークというものがあるので、主な取組の中で、もう少し具体的にされるのか、リニモと、あるいはJR、名鉄、それから愛知環状鉄道もあるので、そういうところとつなげて広域的な取組をしていただくというのが、非常にありがたいのかなと思っております。観光客は、利便性がいい所に必ず押し寄せてきます。それにより交通事業者も、観光客が来るということは、生の金を払うものですから、言い方が汚いですけど、少し経営も良くなるという観点もあります。観光は非常に重要な産業でございますので、そことタイアップをできるようにお願いをできたらなと思います。

あともう一点だけ、この中で35ページに、「分かりやすい情報提供に向けた運行情報とのデータ化の推進」とありますが、これは外国のお客さんは、Googleを見ながら位置情報を確認して動くというのが主です。そうした中で、愛知県内の交通事業者さんもGTFS化を、位置情報を一生懸命やろうとしていますが、そこをもっと進めていただくというのが、今後コロナ後に、観光客がお越しになられるときに、重要だと思います。「データ化の推進」ではなく、どんどん進めていただいて、応用、活用ができるような方向に持って行っていただければと思います。以上です。

<事務局>

ご意見ありがとうございました。今いただいたご意見で、また中身の修正をさせていただきたいと思いますが、リニアの関係では、名古屋駅だけではなく、周辺都市への周遊観光ということで魅力向上をしていくということでは、30ページの『たかめる』の中にありますが、40分交通圏の拡大とか、リニアができたことによる東海道新幹線の利活用の促進とか、また、中間駅の活用というところで、先ほどの西三河、東三河とのつながりというところも出てくるかと思えます。その辺はまた書き込みを工夫しながらまとめていきたいと思っております。ありがとうございます。

<石井委員>

まず今、榊原さんからありましたデータ化ところですが、データ化そのものが目的になっているという印象を受けます。「情報提供に向けたデータ化」という記述はあるのですが、もちろん情報提供というのは大事なのですが、あるデータを使って、どういうふうに使って利便性向上をするといった視点が必要だと思います。例えば、これは要検討だとは思いますが、ETC2.0というデータを使った場合、渋滞情報とか、ここからこの自家用車の発着の情報があるという時に、それをいかに公共交通利用に結び付けら

れるかとか。そういう意味で、利便性向上で情報提供以外の観点で、もうちょっとデータの使い方というのを、これは事業者さん団体もそうだと思いますが、2030年、40年の展望という意味では、データを使った新たな重要な発掘というのは、もうちょっと全体像として位置付けられているといいのではないかと思います。

2030年、40年のビジョンとしてという意味では、「担い手の確保」というのは、事業者さんからもお話がありましたが、しっかり柱立てをされると思いますが、これから担い手不足と言われていますが、実際にそれを、県民の皆さまにどういうインパクトがあるように、もうちょっと膨らませて書けるといいと思います。県さんであれば、学校といった教育機関を組織として持っているということもありますので、そういったところとタイアップして、魅力を発信していくというような取組も書けるといいのかなと思います。

16ページの「課題と検討」について、はっきり自家用車から公共交通への転換みたいなところを、書けないかなと思っています。まさに自家用車交通が大きいというところで、もちろん公共交通を便利にしていくというのも大事ですが、公共交通の自家用車からの転換というところに位置づけられるといいのではないかと思います。

あと、非常に細かい話ですが、17ページの一番下の、「今後の公共交通のあり方」について、「国において制度改正等も視野に入れながら検討を進める」とありますが、これは何を念頭においているかわかりましたら、後で教えていただければと思います。

あとは、データの話に戻りますが、先ほど深谷さんがタクシー業界に期待することをはっきり書いてほしいというお話があったと思いますが、われわれとしては、例えば、まさに特に名古屋より地方部だと思うのですが、新しいサービスを提供する上で、どこからどこに運ぶという台帳みたいなのを、手書きで記載されている事業者さんが多かたりすると、結局どういう需要があるのかとひも解くのも、非常にハードルが高い。まさにバスは、GTFSという標準フォーマットに変えていくというシステムが出来上がっていますが、タクシーはまだその辺、手書きの世界が残っていると思います。事業者さんの負担も大きいとは思いますが、データ化に合わせて、事業構造をどうするか考えていただくというのが、これはビジョンに書くかどうかは別にして、タクシー業界はどうしていくかという観点ではあるかと思います。以上です。

<事務局>

ご質問いただきました「国における制度改正等も視野に入れながら」については、元々、国も、県も連携してやっていきたいということですので、あえて書く必要があるかという点ではありますが、「需要の平準化」については、ダイナミックプライシングですとか、「継続的な設備投資」については、バリアフリーにかかる経費を運賃に上乗せしていくといったような、検討が国で進められているかと思いません。制度全体を構築していただくことによって、大きく進むようなこともあるということで、この一文を入れさせていただいたところです。

他の点につきまして、先に他の委員さんからもご指摘をいただいております自家用車からの転換というところは当然、課題だと思っております。自家用車に依存したライフスタイルというところで、交通事故防止の観点から、高齢ドライバーを減らしていくという課題認識は持っていますが、その辺のところ「自動車交通の変化と高齢化による影響」といった項目で分かりづらい記載になっているかと思しますので、交通事故の状況とか、そういったものを合わせてお示しするようにしたいと考えております。以上です。

<松本座長>

ありがとうございました。ちょっと気を付けてほしいのは、愛知県は自動車の利用は否定してないということだと思います。あくまでも賢い車の使い方ですから、一方的に公共交通から自動車へ転換しましょうというのは、愛知県の方針には合わないはずですが、どこに書いてあったのか分からないですが、公共交通の利用に努力しますとか、そんな言葉が書いていませんか。ちょっと気になっていたのです。あくまでも、賢い自動車の使い方、無駄な自動車の利用はやめましょう、そんな方針だったと思いますので、そこに沿った形がいいと思います。

<事務局>

座長がおっしゃられるとおりで、愛知は県民活動ということで、あいちエコモビリティライフの推進活動をやっています。エコモビが車と公共交通、自転車、徒歩などを賢く使い分けるということで、活動しております。エコモビについては、42ページにさらりと書いてあるのですが、使い分けるということで、決して車を排除するというようなことは言っていませんので、そういった視点を持って、資料のほうはまとめたいと思います。

<松本座長>

それが愛知県の特徴で、自家用車ともしっかり連携を深めながら、例えばパーク・アンド・ライドで公共交通に乗れるといった取組を進めていく、その連携を進めていくというのは、ぜひ取り組んでいただきたいということは思っています。ありがとうございました。では、お待たせいたしました。後藤委員お願いいたします。

<後藤委員>

ビジョンについてのご意見は、今だいぶ出ていますので特に申し上げませんが、関連することとして、少しご紹介させていただいて、お願いをさせていただきたいと思います。中部地方整備局と中部運輸局が一緒になって、今、中部圏の長期ビジョンということで、2050年を見据えたビジョンを取りまとめており、中間取りまとめが9月30日に出たところでございます。中身につきましては、「人を惹き付け、選ばれる地域」「全ての人が活躍できる魅力ある地域」とか、「地域それぞれの個性を磨く」というところで、地域隅々まで豊かさを供給できる社会を目指そうといった内容を掲げております。当然その中には、今回の交通ビジョンにも関係が深い、交通ネットワークの分野の重要性や、先進モビリティの活用といったところもあります。こういった将来像の実現に向けて、関係機関が連携して取り組んでいく必要があるということが当然ございますので、これから行う最終取りまとめの中では、「重点連携プロジェクト」を整理していくこととしております。各自治体さんにご照会をさせていただいており、愛知県につきましては、政策企画局に窓口をお願いしておりますので、またご協力をお願いいたします。私からは以上です。

<松本座長>

ありがとうございます。ちなみに今、国で考えられているプロジェクト等で、こちらに位置付けられそうなものはあるのですか。

<後藤委員>

将来像という形で書いてございますので、当然、中部圏全体の話でございます。この中では、愛知県の公共交通の話であったり、先進モビリティの話なんかも書いてございますし、プロジェクトとして位置付けていく中では、そういったこともできるだけ盛り込んでいきたいと思っています。

<松本座長>

逆に言うと、こっちから、国の方に吸い上げてもらうってことも可能だということですね。ぜひ連携を進めていただければと思います。ありがとうございます。では、先生方、お待たせしました。大串先生、お願いします。

<大串委員>

4点お願いします。1点目は、19ページの「公共の視点」という所で、先ほどの西尾さんでしたか、おっしゃっていた、公共交通の話ばかりが図の中で提示されているので、ここは少し変えたほうがいいのかというところは、率直に思いました。この中で、ぜひお話していただきたいのは、モビリティの総動員ということです。いろんなモビリティが開発されてきていますし、既存のものもあります。そういったものをきちんと使うことによって、モビリティを総動員することによって、多くの地域の交流、対流を促進すると。そのことにより、愛知県の未来を、さらに発展したものにしていくのだという点をぜひ書いていただきたいと思います。18ページに書いてありますが、ぜひ、モビリティの総動員みたいな、公共交通以外の視点を含めて、少し語っていただけたらいいかなと思います。

2点目が、28ページになります。「災害に強い公共交通ネットワークの形成」と書かれていますが、この趣旨には本当に賛成です。実は災害時に非常に大事になってくるのが、これは東日本大震災のときの教訓ですが、どこの道路が今、通れるという情報が、事業者さんや車の利用者の方に分かる、そういった情報を県できちんと把握していただきたいと思います。あと、事業者さんですごく大変だったのが、給油と燃料を供給してもらえない所が分からなくて、バスがどれくらい動かせるか分からないと。備蓄もそうですが、一定程度そういったものに対して、県でしっかり把握していくということを、備蓄に関する支援等といった何かしら継続的な事業、それで実際に動いていくための施策を、しっかり頭の中に入れて、ここに書き込んでいただければいいかなと思います。

あとは、新潟県でも災害が起こったときに、情報の一元管理ということで、県の情報を、皆さんホームページを開いて、どこの道が通れるということを見ていたのですが、その際オンマップではなく、住所が書いてあって、この地区からこの地区までの道は通れますと書いてあっても全然分からないんですね、直感的に見て。だから、それをなるべくオンマップに落として、すぐ開示する。そこで救急車両を通りやすくするというので、何があっても救急車両は進行しますと。いろんなルートを県が把握していますということで、住民の安心感にもつながっていたので、少し、その辺りの情報のグリップと開示に関して、しっかり把握しますとか。もしかしら、してらっしゃるかもしれませんが、少し書いていただけるといいかなと思います。

次が31ページの「港湾」について、物流のことしか書かれていないですが、クルーズ船とか非常にいろいろ画策されているところもありますし、港湾で働いていて、自家用車で通勤されている方が、公共交通があればいいという話も伺っていますので、港との行き来に対する観光を含めた人の動きで、どういうふうにモビリティが目配りされているのかというところを、ここの中に入れていただければ、物流だけじゃなくなるかなと思います。

最後ですけれども、4番37ページ、「道路空間」の所で、ウォークブルの話とかも書いていただきまして、非常にうれしく思っております。この中で例えば、自転車や公共交通の優先度はどんな感じかと。榊原さんから、道路に関しても書いた方がいいのではないかというお話がありましたが、道路空間の再配分ということにおいて、一つはウォークブル、一つは自転車利用などによる移動の促進、もしくはマイクロモビリティというようなモビリティということをしかり出すと。そのためには、例えば道路空間も、名古屋市でもだいたい自転車を置くようなスペースが配分されていて、とてもすっきりしてきているなと思いますが、その辺りの目配りを、全体的に面として、愛知県として広げていく、愛知県のどこに行っても、きちんと自転車が収納できるようなスペースが確保されているね、道路空間がうまく再配分されているねと、公共交通が走りやすくなっているねと、そういった空間の形成にも目配りをするということ、考えていただけるといいと思いました。以上です。

<事務局>

ご意見ありがとうございました。クルーズ船は、『ひきつける』35ページに「クルーズ需要の推移を注視しながら」ということで、そうした取組を書かせていただいています。

あと、道路の話が何回か出ていますが、こちらについては、ちょっと今、悩ましいなと思っているところが正直なところ。名称の、公共交通と交通、どうするかというところにも関わってくるかと思っています。交通ビジョンというと、やはりそこまで広がるようなイメージになるかなという感じがしておりますが、公共交通を便利にするため、というところかと。道路や災害という話になると、県の中では、建設局が所管をしておりますので、そういった部分を打ち出してくるのは建設局になるのかなと。

あと、都市部、特に名古屋市内だと、これは名古屋市の所管ということにもなるので、その辺りの調整や、どこまで書けるか、名称の取り扱いも含めて、検討させていただければと思います。

<大串委員>

ありがとうございます。他部局とも適宜連携をして、よりモビリティの促進を深めていくというような形に、どんどん変えていただければいいかなと思っています。ありがとうございます。

<石川委員>

まず、この時期に作られるビジョンは、本当に大事なビジョンだと思います。いろいろな観点がありますが、MaaSだとか自動運転とか、そういった新しいモビリティ革命といわれている時代で、かつ今コロナの中で、非常に大変な思いをされている。あと、なかなかデジタル化が進まない日本、もしくはこの地域であるわけです。この地域はまだいいのかもしれませんが、そういった大きな問題、課題がある中で作られたビジョンというのは、非常に大事だと思います。

そういった大事なビジョンを、この前の議論からこのような形でまとめていただいて、私はとてもよくまとまっていると思いました。

いろいろと、こうしたほうがいいのかというのは多分あると思いますが、非常に過渡期なので、ある意味、ビジョンを描きにくい中で作らなくてはいけないと思います。本当は、「公共交通ビジョン」から「交通ビジョン」にするかどうかというところも、いろいろと悩まれたかと思いますが、私はビジョンはやはり本来、先を見据えて何かを目指していくという先取りが大事なので、公共交通という枠にとらわれずに、交通ビジョンってしたほうがいいのかというの、今までいろんな皆さんの話を聞いて思いました。

振り返ると 1990 年とか 30 年ぐらい前は、我々の研究の世界でも、道路とか鉄道はいろんなセッションがあって、研究が盛んな感じでしたが、それが 2000 年以降になって、ようやく公共交通のセッションが出てくるような形になった。今や道路交通とか鉄道とか公共交通とかを越えて、我々が元々勉強していたような総合交通体系をどうするかというところに入ってきているんですよね。ですから公共交通が大事だということはかなり認知されているので、もう少し先を見据えていろんなモビリティを踏まえた交通ビジョンというのが、今の時期大事なのかなというふうに思いました。もちろん中身は、公共交通が主体で書かれるのは普通だというふうに思います。

そういう意味では、このビジョンはどこが夢なのかとか目標が何なのかが見えにくいかもしれませんが、言葉にすると難しいかもしれませんが、やはり「モビリティ先進県」というのは、大きな目指すべき姿として現れていると思います。これもいろんな意味がありますが、さまざまな移動手段、先ほど大串先生も言われましたけれども、フル活用して導入して、本当に県民、市民の移動を確保して便利にする。そういう夢を描ければいいなと思います。

そういう時に、確かにもう少し地方の視点があってもいいですね。地方こそモビリティの課題が今、大きく出ているので、その確保だとか、それからいろんなモビリティの手段を活用していくということを、どうやって考えていくかということ、謳ってもいいのではないかと思います。

途中でタクシーの役割の話もありましたが、大串先生も言われていたと思いますが、いろんなモビリティが出てきていますよね。スローモビリティだとか、超小型モビリティとか、いろんなものが出てくる中で、これは実際、誰が運行していくのかということがあると思います。私は、タクシー会社とかバス会社が、そういうところまで一気に担っていただけるといいと思っています。そういった今までのタクシーを主体にしながら、いろいろなモビリティを運行していくノウハウをすごくお持ちだと思うので、そういうところで活躍していただくと思います。でも、そういった取組は、すごく投資が必要だったりするので、そういうところを公共として手助けしていくということが、私は乗り越えるために大事ではないかなというふうに思います。

それから二つ目が、13 ページに AI とか IoT とかビッグデータの話があって、これも大事な視点だと思います。私の大学にも留学生がたくさんいますが、アジア、中国の学生、韓国の学生からすると日本は本当に遅れていると。この前も、オンラインですけど、日本の学生 20 人と中国の学生 20 人で話し合ったら、いかに日本が遅れているかということで、すごく大激論になったんです。2026 年にアジア競技大会だとか、2027 年にリニアができて、外国人がいっぱい来てもらおうという時に、5 年もたつとアジアとか他の国々はずっとデジタル化が進んでいます。ですから、そういう社会をスピードよく進めていくということがとても大事だと思います。

90 年代に私は公共交通のいろいろな調査をしましたが、香港で IC カードが始まったのが 90 年代です。しかも IC カードはソニー製です。その技術がある日本が、今この状態でどうするのだと。愛環は、IC カードが始まったのが 2019 年でしたか。オランダに 2010 年に行ったのですが、2010 年から全国土で IC カードが一斉にスタートしました。それから 10 年たって、やっと愛環が導入できたなという感じなので、ちょっと遅過ぎるというのが私の印象なので、このビジョンを契機にスピードアップするというのは、とても大事だと思います。

あと、その意味では、例えば鉄道の輸送量のデータが 2019 年、18 年の時点では止まっていますよね。今 2021 年度で、なんでこんなに数字が出てくるのが遅いのかなと思います。IC カードで、それこそデジタルで、いろんなところで共有できれば、輸送人員なんて日々出てくるはずなのに、なんでこういう集約ができないのかなというのがあります。コロナ禍でも結局、皆さんアンケートして、何パーセント

利用が減りましたかとか、減収になりましたかといって、いろんなアンケートをやっていますが、データでやれば、すぐいろんな対策ができると思うんですね。ですから、そういうデジタル化とかデータを、そういうことにコロナ禍で使うとか、それからまちづくりに使ってくっていう、スマート化に使ってくっていう、そういう観点がとても大事です。そのためにも交通のデータってものすごく使われるので、とてもスピードアップしていかなきゃいけないなというふうに思います。

それから、あとはちょっと細かい話ですが、44ページのフォローアップは、フォローアップ会議が大事だと思います。今は世の中が見にくい、本当にそうなるかわからない中で、ちゃんとPDCAというか循環して見ていきながら、もしかしたら少し軌道修正する必要があるかもしれない。そういうようなことで、フォローアップをして改善していくということが、私はとても大事だと思います。

それから、これは言おうかどうか迷ったのですが、21ページにクロスセクターについて書いてあるのですが、これは最近流行っていますが、ちょっと勘違いしている人が多いのではないかと考えています。大事なことは、企業だとしたら収支だけ見ればよいけれど、こういった公共交通とか交通全体は、本当に広いいろいろな効果があるので、そういうものをしっかり捉えていきましょうということだと思うんですね。理論的にはよろしくないけれど、見せ方としてはいいと思うので、これは別にやめてくださいというわけではないですが、勘違いされるといけないなというふうに思いました。

それから僕は、良いビジョンをまとめていただいたと思っているので、こういうのを夢だなという風に分かりやすいパンフレットなどにして見せてほしいなと思います。県民の人たちが、こんな社会ができたらいいな、こんな風になったらいいなと思えるといいと思います。すいません、長くなりました。以上です。

<松本座長>

皆さん、ありがとうございます。私も、ちょっとだけ時間をいただいて、お話しさせてください。今の繰り返しになりますが、やはりビジョンで2040年を展望してということなので、beyondジブリ、beyondアジア大会、beyondリニアが、匂いでよいから感じとれるようにしないとイケないということが、皆さんからのご指摘としてあったなと思っております。

それから何となくですが、皆さんのお話を聞いていると、どうも県民目線になっていないのではないかと。それぞれの専門の立場からの記載にはなっているのですが、違う立場から見ると読み解けない。それは、すなわち県民から見て読み解けないということだなと思っておりますので、いま一度、県民の目線で読み解いていただきたいと思っております。

多分、関係してくるのは、「交通ビジョン」という名称で、県民から見れば、なんで道路のことが書かれていないの、なんで交通事故のことが書かれていないの、なんで渋滞解消が書かれていないのということになってくるんですね。ですから、タイトルを変えるというのは、それだけの意思を示すことになると思います。意思というか、思いというか、意気込みだと思います。私は「交通ビジョン」にするのは大賛成です。ただ、その場合は、建設局と連携を取っていただいて、建設局でやられている事業を、ここに入れてください。そして、こちらでやろうとしていることを伝えてください。道路交通の改善は公共交通、特にバス交通の改善に大きく関係してきます。ぜひ、そういう意気込みを持って、交通ビジョンに変えて、建設局の事業も入れてもらおうと、それは素晴らしいと思っています。ちなみに参考までに、三重県は交通ビジョンで、渋滞解消、地域交通安全対策、それから道路の整備等々を記載しております。担当部署は、地域連携部交通政策課でとりまとめております。

あとは、愛知県にとって過疎地についてもぜひ書いてください。また、名古屋市の方針は大きな影響

があると思います。その中で名古屋もちょうど今、戦略を作成中ですので、情報交換しながら、整合を取れる形にしてもらったほうが、相乗効果が生まれると思っていますので、そこもお願いしたいと思っています。

あとは皆さんからいただいた意見、ちょっと宿題たっぷりになっていますが、いいものをつくり上げるということで、ぜひ前向きにご検討いただければと思っています。ひとまず、これで終わりにして、もし何かありましたら、直接、事務局のほうにお伝えいただければと思っています。