

第2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7月12日（月）

午前9時30分から午前11時15分まで

場所：愛知県自治センター 4階 大会議室

開会あいさつ

<森都市・交通局長>

おはようございます。本日は、大変お忙しい中、第2回次期あいち公共交通ビジョン検討会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。前回、書面での開催とさせていただきましたので、委員の皆さまにおかれましては、お集まりいただくのは、今回、初めてとなります。改めまして、次期公共交通ビジョン策定に、ご協力を賜りまして、お礼を申し上げます。

2017年3月に策定しました、あいち公共交通ビジョンにおきましては、『世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるあいちの公共交通』を基本理念に、関係者が連携して、着実に、取り組みが進められてきたと認識しております。

しかしながら、昨年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、状況は一変し、予想以上、大きく減少するなど、公共交通は、厳しい状況に直面しております。また、通勤や移動の在り方の変容など、中長期にわたる影響も、懸念されているところです。

一方で、愛知県におきましては、2022年秋のジブリパーク開業、2026年のアジア競技大会、2027年度のリニア中央新幹線の開業といった、世界中から注目の集まるプロジェクトを控えており、中部国際空港の二本目滑走路の整備を始めとするゲートウェイ機能の強化とともに、総合的な交通ネットワークの充実に取り組むことにより、多くの人を呼び込み、愛知の更なる発展につなげていくことが期待されます。

次期ビジョンでは、そうした両面を見据えて、危機を乗り越え、高齢者の方も、来訪者も、どんな方も、行きたい所に行ける、輝く未来へとつないでいく公共交通を目指して、取り組んでまいりたいと考えております。

現行ビジョンが「あいち公共交通ビジョン」という名前で作っておりますが、どこまでを公共交通というのか。いろんな移動の方法、物が、世の中に出てきています。次の5年を見据えて、作っていきたく思いますので、名称についても、あえて「仮称」としているのは、公共交通にとどまるのか、もっと、人の移動全体のこと考えるのか、その辺りも先生方、皆さんの、忌憚ないご意見いただいて、それを反映させたものにしていきたく思っております。

本日の会議では、前回、皆様方からいただきましたご意見を踏まえ、ビジョンの骨子案を作成しております。その内容を、事務局のほうから、ご説明を申し上げる予定であります。

当初、私も、ここでの議論を、参加することを楽しみにしておりましたが、急遽、10時から県議会の臨時議会を開催されるということになりまして、やむを得ず、このあいさつをもって退席させていただきますが、それぞれのお立場から、ぜひとも、愛知県の将来を見据えて、自由に、ご意見、ご提案を出していただきまして、活発な議論になることを、お祈りしております。

座長あいさつ

<松本座長>

皆さま、改めまして、こんにちは。今回、交通ビジョンということで、実は、私も前回、全く関わっていない中で、今回、こうやって、座長を仰せつかることになりました。全くの力不足だと思っておりますが、幸い、今日お集まりの方々、素晴らしい方々ばかりですので、皆さまにお助けいただきながら、いいビジョンを作っていきたいなと思っております。

ビジョンですから、ちょっと夢を描きたいなという気もしております。

あんまり、現実を見過ぎて、こぢんまりしてしまっても面白くない、とはいえ、5年先です。目標年次は5年先ですが、先ほど、森局長が言われたように、様々な交通手段が出てきていますので、そのような中で、公共交通という枠組みを少し越えるような、そんな絵を描きたいと思ひますし、何よりも、県民の方々、さらには市町村の方々が、この県が描くビジョンを見て、「これから愛知県良くなるよね」と思ってもらえるような、そんな風にしたいと思っております。

そういう意味では、ぜひ、皆様方、いろんなアイデアをいただければと思っております。事務局には、そういう風でよいか確認しておりませんが、現実的に落とせと言われるかもしれませんが、そんなやりとりの中で、皆さんと決めていきたいと思っております。

お手元の次第に従って、進めてまいります。今日は、一つの議題だけです。「次期あいち公共交通ビジョン(仮称)骨子案について」ということで、事務局から、ご説明お願いいたします。

<議題1：事務局説明>

資料1、参考資料1～3に基づき「次期あいち公共交通ビジョン(仮称)骨子案」について説明

各委員意見

<大串委員>

昨今のコロナ関係の状況について、少しは開示されているとは思いますが、せっかく当事者の方が出席されていますので、ぜひ、今の影響と、現状、民だけで守れるのかということ、一言いただいでから、次に進めていただけたらと思ひますが、いかがでしょうか。

<松本座長>

ありがとうございます。せっかくなので、情報共有ということも含めまして、それぞれの業界の方々においでいただいておりますので、現状、分かる範囲で結構です。お手元に資料がないかもしれませんので、感覚的なところで結構ですので、現状と、今後の見通し等を含めて、お話いただければと思ひます。鉄道からでよろしいでしょうか。西尾さんから、よろしいですか。

<西尾委員>

すみません、7月1日に就任したばかりで、全て把握できているかという、中々、難しいところがございすが、一部の会員さんに、お話をもらっている限りでは、非常に厳しい状況にあるということです。中部管内の特色と言えるか分かりませんが、中部には中小の民鉄事業者さんが大変多くいらっしゃいます。第三セクターの一部で、平時であっても、中々厳しい経営状況にあるという中で、本日の資料にもありますが、昨年度はかなり運行収入が落ちこんでおり、支援を前提にし

ないと経営が難しいというようなお話も伺っています。当協会は事業者さんから負担金で運営をさせていただいておりますが、その負担金も厳しいといった状況も伺っており、こうしたところからも影響が伺えるところです。

<小林委員>

バスにつきましては、乗合バスと貸切バスがありますが、乗合バスにつきましては、コロナが始まった、最初の緊急事態宣言の4月、5月が底でして、4割、5割減と、非常に厳しい状況でした。高速乗合バスにつきましても、ほとんど、需要がなくなりました。運転手さんは、貸切の需要がないので、大きな会社ですと、乗合の事業に、それぞれ融通してやっているようです。貸切バスの方は、愛知県は製造業が多いので、企業輸送をやっている事業者はそこそこですが、観光専門の事業者は、大きな打撃を受けていまして、政府の雇用調整助成金をもらいながら、何とかしのいでいるという状況です。現在は、学校の遠足や旅行が、秋に延期されたということがあり、かなり予約は入っていますが、このまま、また東京で増え続けますと、取り消しが出てくるのではないかと、心配しており、何とか収まってきてくれればと思っているところでございます。乗合バスにつきましては、国とか、県さんからの支援金をいただいて、何とかやってるという状況でございます。

<深谷委員>

私ども、愛知県タクシー協会は、名古屋交通圏以外の地域をカバーしております。輸送実績的には、緊急事態宣言が出るごとに、対前年度の50%を下回る状況が続いているというところで、地域によっては、40%を下回っている地域もございます。

そういう中、今年の3月には、会員事業者3社がコロナの影響で、事業廃止をしました。それによりまして、一部地域では、タクシーがなくなってしまった地域も、出ております。そういう、非常に厳しい状況にあるところでございます。

それにより、一つ新しい制度といたしまして、「事業者協力型自家用有償旅客運送」というのを、一部地域で実施することになりました。これは、タクシーでは賄いきれないというエリアで、どのように住民の足を確保するかということで、地域で検討を重ねた結果、そういった制度を使って、事業者が協力をして、安心安全を確保するというところで、この4月から、本格運行を始めたところでございます。

ただ、今日の資料の「施策の方向性」に、「輸送手段の総動員による移動手段の確保・充実」という項目がございますが、今、申し上げた「自家用有償運送」は、その一つですが、一番の課題は、安全の確保だと思います。そういった面を、どのように官が担保していくのか、というところが非常に重要なポイントになってくるのかなというふうに思っております。

もう一点、現状といたしましては、乗務員数も、相当減っております。車両数が12%ぐらい減っている中、乗務員も13%減っているというところでございます。私ども協会の会員は、80%が、50人未満の会社、零細企業ということで、非常にコロナの影響を受けて、いつ、廃業に追い込まれるか分からない状況でございます。そういったことで、地域によっては、1社しかタクシーがないという地域もございます。タクシー会社が廃止すると、移動手段をなくしてしまうという高齢者が出てくるかもしれないので、そういう方も含めて、将来のことを考えていく必要があるのかなというところでございます。

<多田委員>

今、愛知県タクシー協会さんから、いろいろとご報告がございましたが、タクシーについては、総じて、同じような傾向にあるということをご理解をいただきたいと思っております。タクシーの輸送人員や運送収入は、参考資料にあるような、前年度比減が現状でございます。さらに、令和3年度になってからも、大きくは、改善はしておりません。そういう状況の中で、名古屋のタクシー事業者では、名古屋交通圏、郡部も含めて、87社あった事業者が、今現在は、75社となっております。企業の合理化ということで、企業統合を図る会社さんも当然ありますが、完全に廃業をするといった方々も含めて、マイナス12社です。ドライバー、車両も、かなり減ってきております。タクシーの需要が減っていく中で、公共交通の役割を求められ、それを運行する努力というものは、民間企業の経営努力では、もはや、限界を超えているのではないかと、これが正直な印象でございます。確かに、今、雇用調整助成金などで、ドライバーさんの休業に対する手当というのは、一定の効果はございますが、企業経営に対する支援というものは、はっきり言って全くございません。一時金というような内容のものは、確かにございますが、それで企業の経営が賄えるかという、決してそうではないというのが実態でございます。公共交通といたしましても、民間企業ですので、その民間企業の経営が成り立たなければ、廃止をせざるを得ない、これが現状でございます。廃止が多くなるとどうなるのかということは、このビジョンの中で、しっかり書き込んでいただく必要があるかと思っております。この公共交通を、どうしていくのかというビジョンを、県だけじゃなく、県内の多くの自治体と共有をすることによって、各自治体の施策に反映をしていく、ぜひそういう方向を、ご検討いただければと思うところでございます。

<松本座長>

どうもありがとうございました。総括的には、中部運輸局の石井さん、全体として、把握されていることがございましたら。

<石井委員>

公共交通に対する支援という意味では、昨年度と今年度の通常予算に加え、昨年度は計2回、補正予算が組まれておりまして、第2次補正で約140億円、第3次補正で約300億円という前例ない規模の交通事業者への支援を組ませていただいているところでございます。一方で、企業に対する直接の支援という意味では、実証運行という形での支援ですとか、空気清浄機のような、感染対策をした上での運行といったものへの支援となっていて、直接、企業を支援するとか、営業費をそのまま補填するという制度にはなっていないというところは、ご指摘のとおりかなと。ただ、その整理としては、民間事業としてやっている中で、どうやっていっていくか。そういう意味では、運行支援などは、かなり広く使えるような制度として、組ませていただいていたところかなと思っております。いずれにしても、大事なこととしては、コロナ禍においても、公共交通というものが非常に重要で、経営が厳しくても運行を継続していただくという必要があるという思いをもって、大規模な財政支出をしたということでございます。これは、国のレベルでもそうですし、県、市町村、いずれも含めて、継続的に、状況を見ながらやっていくということが、大事なのかなと思っております。

今年度も、まだ年度末まで時間ございますので、状況によっては、補正予算が出るということも、

十分、あり得るかなと思います。ここは、まさに、状況を見据えながら、国としても、対応をしていくというところかなと思っております。

(利用状況について) 補足的に申し上げるとすれば、(参考資料は) 昨年度末までの数字になっておりますが、今年度になってからも、つい先日まで緊急事態宣言が出ており、およそ、3月頃と同等の数字が継続をしている、あるいは、4月～5月にかけて若干減っていたというところがございます。

<大串委員>

この後、リカバリーがあるかということになると、これまでの公共交通利用の9割まで戻るのかということが首都圏の方で言われている中において、地方圏はより厳しくなる状況にあるかと思えます。そうした中で、民だけに任せていくのかということにおいて、補助金助成金だけでいいのかと。基本計画のヒアリングをやっている中では、基金化して、ある程度、事業者の長期的な資金手当を支えていくような在り方もいるのではないかという話もあります。

特に、愛知県は、自動車による交通分担率が非常に高い県ですので、それでも、公共交通を必要とするというならば、それなりの、財政支援的な仕組みというの、一つ入れていただけるというのが、この県の、先進的な特徴になるのかなというふうに思います。

<松本座長>

ありがとうございます。この先の、コロナの状況がどこまで回復するかが分からない。それから、少子高齢化ということで、生産年齢人口が減少している中で、公共交通の収支状況は、厳しくなることが想定されるわけです。

それをどうするかということで、例えば、県としては、財政的な支援というのを、視野に入れるということも、あるのではないかなというようなことですが。事務局、その辺をビジョンでは、そういった方向としては、「確保・維持」というところで読み込めるということですかね。

<事務局>

県としても、コロナの影響ということで、昨年度は一時的な支援ではありますが、地域鉄道、バス、タクシーに対して、感染症対策、応援金、支援金という形で、国の臨時交付金を活用させていただいて、そうした施策は打たせていただきました。まだまだコロナの影響が長引いている、コロナが収束したとしても、元に戻らないという中で、中長期に見ると、事業者さんの投資余力というところも、なかなか元に戻らない、大変厳しいという状況は、十分、認識をさせていただいております。その中で、今後、こういった施策を打っていくかというのは、まさに、委員の皆様方からご意見をいただきながら、国と県と市町村、事業者、連携をさせていただいて、取り組んでいきたいと思っております。今の時点では、具体的に、こういった形で、財政的な支援とか、そこまで言える状況にはありませんが、先ほど明るい未来をとという話もありましたが、将来の展望が開けるような公共交通にしていきたいと思います、努力してまいりたいと思っております。よろしくお願ひします。

<大串委員>

昨年の独禁法の要件緩和で、地域の公共交通の担い手の方たちが、一緒に商品をつくり上げていくようなことが、かなり容易になってきています。例えば、広島では、共通定期ということで、他社の定期を持っていても、同じ区間の乗り合いであるならば、使えますよとか。いろんな工夫をして、公共交通を使っていただくという枠組みを、自治体のほうとか、官のほうで、応援してつくっていただいているような、いろいろな良い事例があります。

お金だけが支援ではなくて、例えば、タクシーとバスの乗り継ぎを、スムーズにするにはどうしたらいいとか、様々なやり方があると思います。そうしたことを、我々が支援していくような、そういうビジョンというか、そういうことを視野に入れていただけると、いろいろな連携が組めて、しかも地域の方たちも、非常にサステナブルな、ある程度、許容できる料金でいろいろなサービスを利用して、便利だというような。そういった方向に書き込んでいただくと、県の財政的な負担は少ないけれども、いろいろな経営支援になるのかなと。そういったことを、少し入れていただくと、非常にありがたいかなと思います。

<松本座長>

ありがとうございます。すごく良いご提案をいただいたなと思っております。そういう意味では、運賃制度とか、MaaSなんかは、まさに、そういったものに当たるのではないかと思いますので、読めなくはないなと思っています。いかがでしょうか。もともと、県だけで決められることでもないですが。各協会さん、どうですか。

<多田委員>

先ほど言い忘れたことになるのですが、タクシー事業者は、どこの事業者も、全部、同じだと思っておりますが、多額の借入金をしております。有利子、無利子、政府、公的機関。こういったものの返済が5年後に始まる、そのとき返済ができるかどうか、今、問われております。先ほど、12社減ったと申し上げましたが、5年後には半減するだろうなと思っております。生き残るのは、体力のある、大手グループを中心とする事業者。それ以外は、恐らくは、借金が返せない、こういう事態になるのではないかと。東日本大震災のときに、タクシーではありませんが、多くの漁業関係者が、資金を借りられて、返せない、こういう現実的な問題がありましたので、そういったところを、どうしていくのかというところが、問題なのかなという気はしております。

今、大串先生からも、サステナブルなというようなお話もありましたが、国土交通省では、既に、タクシーの定期券、回数券的な仕組み、運賃制度の中で、それを扱ってもいいですよという通達を出しているのですが、タクシー事業者ではこれはできません。というのは、限度があるということで、地域の自治体の皆様方と一緒にやっていかないと。ここは、恐らく、愛知県さんでも、難しい問題かなと思っておりますので、地方の公共団体の皆さん方に、その考え方をぜひ反映していただくようなビジョンにしないと、ここで議論しただけでは、あまり効果がないのかなという気はしております。

<松本座長>

ありがとうございます。二つの観点があって、一つは、直接的な財政支援は不可欠だということ

かなと思っておりますが、それは、ここで簡単に決められることではないので、現状認識ということで、皆さん、共通的に認識いただければなと思っております。

2点目のご意見は、恐らく、タクシーだけで、タクシー定期券といったものを導入ということは、それで需要が増えてくれば見えてくるのかもしれませんが、なかなか難しいのではないかなと思います。それは、他の交通手段と連携しながら、例えば、ゾーン運賃だとか、運輸連合だとか、そういったものが入ってくるのだと思いますが、それにしても、事業者さんだけでは、やり切れないよというような、そういうお話だったと思っております。例えば、広島なんかは、行政からの支援は全くないですか。

<大串委員>

あると思いますが、網計画を非常にしっかり立てていただく中において、いろいろと連携を探っていると。その一つとして、広島駅前の整備計画に合わせて、いろいろと再編もなされています。また、広島は、電鉄さんが、運営するバス会社も含めて、全体をまとめる役を担っていただいているので、定期を含めたいろいろなサービスが提供できているという話もあります。民だけでやれている所もあると思いますが、官が支えることによって、スムーズになると思っていますので、そういうところをしっかりしていただけると、利用者にとっては、目に見えて便利になると思っています。

<松本座長>

ありがとうございます。そういったものも一つの方策だと思います。熊本も会社を別に立ち上げ、いろいろな交通事業者さんが手を組みながら、行政も支えていくという形だと思います。お金の話は、簡単には書けないと思いますし、決められないと思いますが、そういったことも認識いただければと思います。その他、いかがでしょうか。

<石川委員>

簡単な質問、お願いします。資料の1枚目の「検討の視点」の「高齢者の移動手段の確保」で、「自動車運転免許自主返納の増加」とありますが、今までは増加してきたと思いますが、2020年は私の認識では、返納者が減ったという認識です。その辺りはどうでしょうか。

<松本座長>

コロナの影響で、一時的に返納が減ったものの、中長期的なトレンドとしては、増えるという意味での記載なのか、あるいは、実際に、コロナの状況も見ながら増加という意味なのか、その辺の補足をお願いできますか。

<事務局>

先生がおっしゃるとおり、昨年度は減っております。今年度どうなるかということもあるとは思いますが、中長期的には、ぐんぐん増えているという状況にありまして、今後も増えていくのではないかなという見通しだと考えております。

<石川委員>

一時的に返納が減ったと思いますが、私が危惧しているのは、コロナが1年、2年と長くなっていて、県民、市民の方の意識が、そっちのほうに流れてしまい、コロナが明けても、その意識のまま動くことを懸念しております。一時的に下がっているだけかもしれないけれども、「やっぱり車だ」と思い込んだ人たちが、高齢になっても、体が悪くても、ずっと運転し続けるということがないような意識付けが大事だと思います。

それは、運転免許の返納だけではなくて、いろいろなことが億劫になってしまって、公共交通の利用が減りました。これも、意識としては、車だと。車のほうが、便利だとか、安全でよいといった意識が、ずっと続いてしまうことを危惧しています。コロナが明けても、公共交通に対する意識が向上するような、そういう政策が必要なのかなと思ひまして、今の質問をさせていただきました。

<松本座長>

おっしゃられるとおりでなと思います。そういう意味では、若者の車離れといわれていたのですが、免許の取得が上がったというような話もあります。中古車が非常に売れているなんていう話もあるので、実は、車の利用が増えているのではないかという気がしています。なんて車は便利なんだ、これからは車だということに、なり得るなという心配はあります。

そういう意味では、コロナによって、皆さんの移動手段が実際には変わっていると思います。愛知県で採られたアンケートを見ても、変わっています。そこを、また元に戻すというところを、考えていかないといけないという認識はしております。そういう意味では、コロナの影響をなくすような方策を、この5年間のところで、何か書いておかななくてはいけないという気がします。

<石川委員>

先ほど出た意見に関して、よろしいですか。目指すべき姿の、「危機を乗り越える」の「危機」ですが、危機が一番あるのは、タクシー業者さんとか、いろんな交通事業者さんですね。一つのキャッチフレーズにすると、こうなのかもしれませんが、その意味合いというものを、しっかり説明するようなどころが必要ではないかと思ひます。「危機」は、もちろん交通事業者さんだけではないかもしれませんが、誰が危機なのかという意識を、しっかり考えた上で、説明されるといいのかなと思います。このキャッチフレーズは、意味があって、大事になると思ひます。

<松本座長>

事務局の案として書かれている「危機を乗り越え」の「危機」は、誰にとっての、どういう危機を想定されたのでしょうか。

<事務局>

今、目下、喫緊の課題としては、コロナの影響が非常に大きな課題になっていて、それに対しては、もちろん、交通事業者さんが、最も大きなダメージを受けているというところですが、路線の縮小や廃止になると、その先は、県民の方にも繋がっていくところですので、全体の、交通事業者を含めて、県全体の危機だと捉えて、それを乗り越えていく必要があるということで、仮題ですが、出させていただきました。

<松本座長>

そういう意味では、ここで書かれた危機は、交通に限った意味ではなくて、コロナの感染状況というものに対する、危機ということですね。経済的な危機とかも、入ってくるわけですよ。もちろん、健康上の危機とかもありますし。それを乗り越えて、未来へつなぐ、愛知県公共交通っていうと、文脈からいうと、少し違う感じも、ずれている感じもしますよね。

そういう意味では、交通事業者さんたちの今の経営危機があって、それを乗り越えて、つなぐというのは、読みやすいですね。ただ、それは、県民に対するメッセージとすると、ちょっと、分かりづらくなるということですね。おっしゃられるとおりでと思います。今ここで、どういうのがいかは出てきませんが、そういう考えもあるので、今後、見直すにあたっては、検討いただければと思います。ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

<多田委員>

今、松本先生がおっしゃっていただいたことと、全く、同じようなことになりましたが、タクシーは、24時間、いつでもどこでも売りの、交通機関です。現実には、夜間営業をしている事業者が、減ってきております。これは、今、特に、飲食店の営業自粛、時間短縮営業、お酒の提供の中止などで、夜の需要というものはほとんどない状況でございます。

それが、すぐさま、どうなるのか、回復するのかなという話もあります。現実的なことを言うと、なかなか戻りきれないだろうという中で、その部分を含めて、夜の需要というのは、経済と直結している部分だということをご認識いただきたい。

もう一つは、タクシーの需要というのは、平日の午前中に多いのですが、平日の午前中に、配車が滞ってしまうということが、名古屋の中心部でも、現実にそういうことが起きております。周辺部に行けば、タクシー呼んでもちっとも来てくれないという現状が、実際にあります。どうしても、タクシー事業者の、民間の経営に任せてしまうと、お客さんの多い所で営業するというのは、当然のことだと思いますので、それを変えるということは、事業者ではできない部分があります。これは、先ほども申し上げましたが、地域の自治体にとって、何が必要かを考えるきっかけにいただければというふうに思います。

<松本座長>

ありがとうございます。ドライバーさんに関しては、結構、流動性が高い、出入りが多いのでしょうか。

<多田委員>

出入りというか、高齢ドライバーが、非常に多いです。高齢ドライバーは、多くは年金受給者です。ということは、ある一定の時間しか働かない、こういう側面もあります。名古屋の中心部で、一生懸命営業している方々は、比較的若い方が多くて、大手の事業者さんでは、大卒新卒というような採用が、東京ではかなり増えています。名古屋でも、少しずつ増えてきております。私ども、名古屋のタクシー協会でも、タクシードライバーの持つネガティブなイメージを、いかになくして、ドライバーとしての職業を選択するような、そういうものをこれから取り組んでいきたいなと思うのですが。大学卒業して、なんでタクシードライバーなのという話ですが、そこそこの営業収入

を上げていただいている方が多いんですよね。そういったことは、私ども、業界の責任において、いろんな広報をしていくわけですけども、そういった実態もあるなということは、確認をしていただきたいし、今の、流動性という意味においても、新しい人をどんどん引き込まないと、この業界としては、先々、成り立たないだろうなというのが、今の危機意識です。

<松本座長>

分かります。といいますのは、一時期、ドライバーさんが減ってくるのは、需要がないので、ある程度やむを得ないところはあると思うのですが、一方で、これから、また元に戻っていったら、また、そういう流動性が高ければ、集まってくるのかなと思ったので。

<多田委員>

高齢ドライバーさんは、一定の時期で、完全にリタイアされると思うので、今の、60代、65歳ぐらいの方が、結局、また上へ上がってくるので、あんまり代わり映えしないですよね、そこは。

<松本座長>

そういうことですね。ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。

<大串委員>

施策の方向性で、「まもる・やわらげる・たかめる・かがやく・つなぐ」というキャッチフレーズ的なものについて、「やわらげる」というと、良くないものを、少し影響を和らげるという意味にしか聞こえないので、「さきどる」とか、そういう攻めで。環境といえば愛知だよ、愛知が先進だからいろんなことやっているねというような、期待を込めて。できれば、「やわらげる」ではなくて、もう少し、そっちのほうの言葉に換えていただけるとありがたいです。

<松本座長>

「さきどる」というのは、いい言葉ですけど、一方で、環境だけじゃなくなっちゃいますね。

<大串委員>

カーボンニュートラルでも、どこも、今、いろんな県が頑張ってるやろうとしているのですが、愛知県、先取ってるよね、とか、先陣切ってるよね、といったイメージだといいかないかなと思って。名古屋港も抱えていますし。

<松本座長>

逆に言うと、スマートな地域づくりなんかを、モビリティ先進県の実現というのが、「つなぐ」にあるのですが、そういうのも入れて。そういうのも、手ですね。先進的なモビリティ、あるいは、カーボンニュートラル、環境的な先進性、移動手段の先進性をまとめて、「さきどる」

そうすると、いろんな技術が集まっている、愛知県のイメージにもつながっていきますので。「つなぐ」は、もう少し、本当に、既存の仕組みを、うまくつないでいくという、そういう分け方を変えていく手もあるかもしれません。ありがとうございました。石井さん、お願いします。

<石井委員>

今の話にも、通じるかなと思います。今、五つの、まもるとか、やわらげるとか、いろいろありますけど、これは元々、五つの基本方針があったところを、言葉を平仮名に書き換えてみましたという理解でいいですか。なぜ、この五つの語を選んだっていうのは、どこを見ればいいのか。取りあえず、事務局の仮案としてという意味で、ここで考えてくれということなのか、どうなのでしょう。なぜ五つなのというよりは、この五つの言葉を選んだ理由みたいなことはありますか。どこから、引いてますとか。カテゴリ自体は、現行計画を、そのまま持ってきていて、現行計画では単語になっていたと思うのですが、それが平仮名になったということですが、なぜこの言葉を選んだかっていうのが。

<事務局>

「まもる・たかめる・かがやく」については、本日お配りしていなくて申し訳ありませんが、県で策定している「社会資本整備方針」という、道路なども含めた社会資本の整備についての計画があります。そこで使っている3つのキーワードを、目指すべき方向が合致するというところで、同じ言葉を使っております。

「やわらげる」に関しましては、先ほど、先生からもご指摘をいただいたところですが、事務局としても、正直、どういった言葉が一番ぴったりくるのかということを検討しているところであります。委員の皆様方のご意見も含めて、検討していきたいと思っております。

<石井委員>

分かりました。ありがとうございます。この資料見た時、「たかめる」と「かがやく」は、どう分けて、使っているのかなと。「まもる」と「たかめる」だと、関係性は分かりやすいですが、「たかめる」と「かがやく」が、ちょっと、うーんと思ったところがあったので、伺わせていただいた次第です。そういう意味では、さっきの、「やわらげる」も含めて、揉む余地があるのかもしれないなと思いました。

二つ目としては、ここまでの議論に一致することだと思いますが、コロナの影響で、「まもる」と書いていただいた上で、方向性として、「地域公共交通の確保・維持」「ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた快適で質の高いモビリティサービスの提供」と書いていただいているのですが、「地域公共交通の確保・維持」というと、これまで継続的にやってきた事業は、すぐぱっと出てくると思いますが、それだけではなく。また、「ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた」という、前向きな話としてはコロナが出てくるのですが、現下の非常の厳しい経営状況の交通事業者を、どうやって支えていくかというところで、先ほど申し上げた、国としても施策はやっておりますし、自治体の皆さんにも連携してやっていただかなければ、なかなか進んでいかない。もちろん、事業者として、受け身ではなくて、どうやって乗り越えていくかという視点も必要だと思いますが、関係者一体となって支援をすると。県下の公共交通事業者なり、路線網なりを守るために、関係者、連携して、支援をするというようなことを、柱として1個、ここに書いてあるのとは別途設けたほうがいいのかと思います。

もう一つが、このビジョンに関して、これまで事務局へ再三、申し上げてきたところですが、県としての地域公共交通計画との連携みたいなところを、考えていただいたほうがいいと。このビジ

ョンを、法定計画にしないという方針は何ってありますが、今後、県として作るというところが、このビジョンとしては出てこないなど。市町村等において作るとか、そんな感じで書いてある。1枚目の「2ビジョンの位置づけ」のところで、「市町村等が策定する地域公共交通計画を始め」と書いてあり、県が作ることが想定されていないように、ぱっと見て思ってしまったものですから。例えば、県、市町村にするとか、考えていただいてもよいかなど思っております。愛知県による地域公共交通計画を別途作るとを前提として、ビジョンを策定いただいているということで、よろしかったですでしょうか。

<事務局>

法律が改正されて、計画の策定が努力義務化されましたが、一定の作成の猶予期間がいただけると伺っています。今年度は、ちょうどビジョンの更新というタイミングになってしまいましたので、両方を並行して策定するというのは難しいところがあって、今年度は、ビジョンの策定に注力をさせていただいて、並行して、公共交通計画の方も、情報収集などをしながら、検討は並行して進めていきたいと思っております。前提かと言われると、予算とか、そういう話も動かさないといけないので、流れとしては、ビジョン作りながら、地域公共交通計画も、情報収集して検討を並行してと、考えているところです。

<石井委員>

市町村だけでなく、並びで県に対しても、努力義務として地域公共交通計画の策定ということは、昨年の地域公共交通活性化再生法の改正で、はっきり位置付けられています。そういう意味で、まず市町村が先だというように見える記載は、避けたほうがよいと思います。ここに関して、事前のお話では、ビジョンが先にあると、その後、より具体の計画としての法定計画を考えるってということに伺っていたと思いますので、連携が見えるように、このビジョンを考えていければよいのではないかと考えています。ビジョン的なものと、昔の網計画、今の地域公共交通計画の二つが併存している例としては、奈良県が、「公共交通基本計画」というビジョン的なものがあった上で、それを受けて網計画を策定しているので、ビジョンのとりまとめ方としては、そういったものを意識されたほうがよいかと思えます。奈良県の公共交通基本計画には、基本計画の中で、網計画を、別途位置付けて、基本計画で位置付けた指標を目標にして、網計画を別途作ると書いてあります。それぐらい踏み込んで書いたほうが、後々、ビジョンと法定計画の関係が明確になって、よろしいんじゃないかなと思います。すみません、非常にテクニカルな、役所的なことを、申し上げてしまいましたが。

中身の話として、一つ申し上げると、「つなぐ」の「まちづくりと連携した計画的な公共交通ネットワークの構築」というところで、基本的には現行計画とほぼ同じこと、むしろ、若干、表現が弱まってないかと思っておりますが、地域公共交通計画も、立地適正化計画も、作成していただくことも大事だとは思いますが、より大事なものは、公共交通とまちづくりが、実質的にちゃんと連携したようなものとして、計画を作成することが大事だと思います。策定することだけが、目標に見えないようにしていただきたいと思えます。

あと、最近、この5年の流れの中でいうと、「ウォークブルシティ」、「歩きたくなるまちなか」と訳されたりしますが、自家用車最優先の中で、歩行者が歩けるようなまちなか空間をつくるという

ことがトレンドになっており、国交省としてもそれに向けて、いろいろやっていくのかなと思っていますので、ウォークアブルシティの概念も、まちづくりとの連携、まさに自家用車利用から公共交通利用への転換といったところにリンクしてくると思いますので、このまちづくりのところに入れるとよいと思いました。

<事務局>

今ご紹介いただいた他県の例なども、しっかり、参考にさせていただきながら、検討させていただきます。今回、事務局の第1案ということで、骨子案ということで、お示しをさせていただいて委員の皆様方から様々なご意見をいただくということで、「やわらげる」や、中身の見直しや、言葉の表現が適切かなど、今日のご意見をしっかり踏まえて、次へつなげていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

<松本座長>

どうもありがとうございます。先ほどからのお話で、「まもる」というのは、経営的な、あるいは、財政的な支援は不可欠だというようなこともあります。国の方は、制度が変わってきて、公共交通計画がなければ、財政的な支援が受けられない体制になっているので、そういう意味では、マストなんですよ。「まもる」のであれば、公共交通計画の策定は、マストということになりますので、そこで不整合が生じないような記載を、ぜひお願いしたいと思います。ありがとうございました。

<榊原委員>

観光という観点から、少しだけお話だけさせていただいたほうがいいかなと思っております。観光と交通は、ご存じのように、相当、相関関係が深いです。そういう中では、このビジョンについては、観光事業者として、また、観光業全体としても、相当、期待をしているところです。特に、このコロナ禍によって、愛知県の観光入込数は、がくっと下がってしまいました。これは、日本全体を見ても、愛知県と同様の状況です。ちなみに、昨年度の名古屋市内22のホテルの客室稼働率は、対前年度比で85%減でした。今年度については、少し上回って、50%減ぐらいまで少し戻してはいるのですが、ここでまた、緊急事態宣言とか、いろいろな状況が加わると、また、前と同じような状況になると考えられます。これは、愛知県全体のホテル旅館で同様の状況となります。ご存じのように、コロナの影響で、最初につぶれたホテルは、愛知県内の蒲郡市内の某ホテルでした。このホテルは、訪日外国人向けでしたので、外国人観光客が全くゼロという状況になったことにより、こういう状況に陥ったのかなと思います。その後、国・県などの観光施策により、若干、観光業も盛り返しの兆しを見せたところです。そうした中で、先ほどの免許証返納のお話でもありましたが、旅行者も、車を使うことが、非常に増えているということが情報として入ってきております。これは、車による移動が電車やバスに比べ、安全、安心だという、それぞれの個人の意識の中で、そういう状態になったのかなと思っております。ただ、こうした流れは、恐らく、今後も続くだろうと思っております。そうした中では、レンタカーやタクシーは、非常に活用の幅が広がってくるということがありますので、今後の検討の材料として、そういった点を踏まえていただければと思っております。

もう1点、先ほど国交省の石井さんがおっしゃっていましたが、私もビジョンの位置付けのところが、少し分かりにくいなと思っております。「なお、市町村等が策定する地域公共交通計画を始め」というのは、最初に市町村の地域公共交通計画がありというのは、おかしいのではないかと思います。まずは県が策定し、それを踏まえて、市町村がやるというような状況が、いいのかなとは思いますが。

観光全体を見ると、今、観光は、一つのスポットだけを観光するというのは、まずありません。いろいろな地域をつなげて、タクシー、バスも含めて、交通機関を使って移動するというのが、本来ではないかと思えます。もっと言うなら、愛知県単独ではなく、愛知県からもっと外へ出た、そこへどうやって行くかというのが、今後、目指されている観光ということがありますので、ぜひ、外へ向かってつないでいくという、公共交通の指針につながるものとなることを期待します。

<松本座長>

ありがとうございました。今、2点目は、「かがやく」のところで、「主要駅と観光地を結ぶ二次交通の充実」と書かれているので、県としても、その辺は、当然進めていこうという気持ち、方向性は分かります。レンタカーという記述は、どうなのか。あるいは、レンタカーの扱いは、どうですか。公共交通かと言われると、公共交通ではないけれど、観光にとっては、非常に重要ですし、鉄道とかの相性もいいですね。もちろん、飛行機との相性もいいと思います。ひょっとしたら、これからはMaaSで、航空券と一緒に取れる、実際JRではレール&レンタカーって、ありますよね。ご検討ください。ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。

<多田委員>

少し個別具体的な話になってしまいますが、「まもる」の中で、「輸送手段の総動員」という言葉がございます。もう一つは、「誰もが安心して」の中に、「高齢者の移動手段の確保」という項目があって、ここにある「福祉部門との連携促進」、これは、両方に関わっている話であるので、どうやって整理をするのかと。輸送手段の総動員に対しても、当然、福祉は関わってくる話ですので、どうやって分けて、整理するのかというのは、悩ましい話だなと。一方で、「誰もが安心して移動できる」ということで、バリアフリーだけでいいのかという話もあり、こうした整理をどうするのかと。これは、現実起こっている問題でもあると思います。交通施策と福祉施策を、どうやって融合させていくのか。これを、自治体の、各市町村の皆さんは、非常に興味をもって、見てみえるはずですので、その在り方を、もう少し、自治体に強いメッセージが出せるような記載、また、整理の仕方というものを、お願いをしたいなと思えます。

<松本座長>

ありがとうございます。国のほうの方針にも、こういった記載があったと思います。福祉との連携ということで、各自治体さんに届くような形で、書いていただきたいと思えます。総動員との、この役割分担も、また検討ください。総動員っていうところを、どこまでのものを総動員というところですかね。福祉との連携っていうのも、今まで以上に動かして、さらなる、という感じで思ってもらいたいかなという気はしております。貴重なご指摘、ありがとうございました。

<石川委員>

いくつか意見をさせていただければと思います。一つ目ですが、公共交通ビジョンとは、まさに「ビジョン」が大事です。そういう意味では、「3目指すべき姿」を、どういうふうに描くのかというところが、とても大事です。それは、先ほど私が言ったこと、「危機は、どういう意味ですか」というところから入るのですが。危機は、先ほどいったように、いろいろな危機があります。特に、交通に関する危機としては、事業者さんが、今、すごく危機を抱えていて、廃業される方もいらっしゃるかもしれない。それはすごい危機ですね。もう一つは、そういう中で移動したくても移動できなくなっている、高齢者とかそういった人たちも、すごく危機ですよ。そういうところを主体だけでなくエリアで考えると、都市もそうですが、特にローカルで危機をすごく迎えていると思います。ローカルの地域で、タクシー事業者さんが廃業されるのが、多かったですし。そこは、いろいろな強弱があり、みんな「危機」ですが、特にどういう危機の構造なのかということ、しっかり捉えた上で、このキャッチフレーズにされるといいなと思います。

もう一つは、ビジョンなので、本来何をを目指すかということです。どういうところを目指すのかということから、バックキャストで考えていくべきだと思います。

何をを目指すのかというと、県民の幸せとか、経済が活性化するとかだと思いますが、そもそも、それを掲げるために、交通として何をしなくてはいけないかを考えるといいと思います。

簡単に言うと、移動を便利にすることです。

例えば、コロナが明けても、9割ぐらいになってしまうのではないかとされていますが、本来、人間は、対面で会いたいとか、会うと楽しいとか、そういう根源的なところがある。なぜコロナがなくても行かないかということ、面倒くさいからとか、家にいたほうが楽だとか、そういう話ですよ。移動することによって、観光も経済も、face to faceで、いろいろなコミュニケーションが生まれて、ビジネスも良くなる。予測では、減るかもしれないけど、ビジョンとしては、減らないように、移動を促進しましょう、そのためには、面倒じゃないように、移動を便利にしましょうというように、バックキャストで考えていくべきだと思います。

そういう意味では、「公共交通ビジョン」ではないのではないかと。先ほど、局長もおっしゃっていましたが、移動が便利になるビジョンということで、「交通ビジョン」ではないかと思います。もっと言うと、ビジョンを5年で、短期で見るとするのは、本当は難しい。海外だったら、2050年ビジョンとか、2040年ビジョンとか、いっぱいあります。これは、変えろとは言いませんが、ビジョンというのは、そういうものであると。

そのために何をやるかというところで、2枚目の「施策の方向性」があると思います。

先ほどからのお話で、タクシー事業者さんとか、いろいろな交通機関がないと、いろいろな方が困るわけです。もっと言うと、「MaaS」という言葉がたくさん出てきていますが、MaaSはあくまで多様な交通サービスから最適なものを選んで、しかもキャッシュレスで便利というようなことですから、そもそもMaaSを進めようと思ったら、多様な交通手段がないと困るわけです。タクシー事業者さんに絶対にいてほしいのです。そういう意味では、危機を乗り越えて、しっかり多様な交通サービスができた上で、それらをつなぐ、非常に移動が便利になるMaaSを進めていきたいと思いますという流れが、読めるものにしていただけるといいと思います。

MaaSとかGTFS化とかありますが、そういう意味では、もっと動的な混雑状況とかがわかるようになるといい。道路の交通状況が分かって、例えば、ジブリパークに行こうと思った時に、渋滞の

様子を見たら車だと1時間半かかるので、公共交通で行ったら1時間で行けるから、そっちで行きましょうというふうに、家族で相談して行けるとか。そんな一歩進んだ MaaS というか、デジタル化というか、そういう部分をこの5年間で作り上げていくというビジョンだと、本当にいいなと思います。

そういうことを考えながら、愛知県というのは、どの県よりも交通革命が進んだ交通先進県であってほしい。愛知県は三男坊などと昔から言われていますが、交通に関しては、長男坊ですというぐらいの、ビジョンにさせていただけるとよい。例えば、アジア競技大会とか、コロナあけで海外から人が来るときに、愛知県はめちゃくちゃ便利だなと、ここなら、いろいろな所に行って1週間いたいねという世界が描けるとよいかと思います。例えば、愛知県では、交通のセットの1日券みたいなものがないですね。外国人の同僚に聞いたのですが、大阪は、「大阪アメージングパス」というパスがあって、これは、3000円とか4000円を払うと、どこでも行けて、いろんな施設でも使えるという、サブスクが提供されている。東京もありますよね。東京もいろいろな交通事業者さんが連携したものがある。でも、今愛知県はないですね。名古屋市内はあっても、愛知県はない。そういうものも徐々に動かしながら、MaaS という新しいデジタルの世界で交通革命を起こして、交通先進県、長男坊になっていく。そういうビジョンになるといいなというふうに思いました。

<松本座長>

ありがとうございます。これは、愛知県だけで決められるわけではなくて。もちろん、愛知県は旗振りになってもらわないといけません。それに関して、交通事業者さんとか、行政機関が、よし、やろうとなれば、書けると思います。この場で、そういった意見、今、石川さんからご提案いただきましたが、いいよね、それ、向かって、愛知県のビジョンとして、書こうよということになれば、ぜひ、書いていただきたいなと思いますので。また、それぞれの交通事業者さんも含め、あるいは、国も含めて、いいんじゃないのということであれば、そういった、前向きのビジョンにしてもらえれば、ありがたいなと思います。

<多田委員>

先生、よろしいですか。今、石川先生から、MaaS のお話をいただいて、タクシーは、実は、いろいろなところでデジタル化を図っています。皆様方もご存じかと思いますが、アプリ配車、さらには、事前確定運賃。目的地が分かれば、料金、分かります。さらに、キャッシュレス決済。このようなことが、Google マップ立ち上げると、タクシーの絵が出てきます。民間は、そういう形で、どんどん連携をしているので、公共、愛知県さんとして、それに、どうやって関わっていくのかというより、主導をしていくのかと。ITS 推進協議会や、MaaS の推進協議会の中で、いろいろご検討されていることは、承知しておりますが、この MaaS の成功は、運輸連合の考え方で、どう公共が主体的に関わっていくのかにかかっている、私はこれがビジョンだと思います。

観光の話ですが、非常に重要なテーマであって、この地域の経済の発展にはなくてはならない話だと思います。ここでも、「たかめる」「かがやく」の中で、空港アクセスのことが書かれていますが、いずれも空港へのアクセスという表現になっていますが、空港からのアクセスはどうかというのが、私の問題意識でございます。現状では、空港を降りた後のタクシー需要は、ほとんどありません。それでいいのかと。最悪、タクシーのない国際空港になってしまいます。どうやって、タク

シーの需要をつくり上げていくのかと。どうしても、お客さまが少ないという中で、どのような役割を、タクシーが担っていくのかということ、ビジョンとしても、考えていくべきだと思います。冒頭でお話でしたが、第2滑走路の話、さらには、24時間化の話、こういうものを進めていく中で、現状でも、エアーが深夜に到着してしまうと、足がないというのが一番大きな問題であります。エアーと大手のタクシー事業者の間で、タクシーを確保してくださいということをしているのですが、タクシー事業者からの話では、「100台お願いします」と言われて、100台用意したら、実際には50台しか要りませんでした。その50台、キャンセルです。これではタクシーは協力したくてもできないというのが実態です。エアーの個々の対応に任せといていいのか、誰がどうするのか、セントレアさんなのか、どうしていくのかということに問題意識を私は持つべきだというふうに考えております。

ジブリパークの話もそうなんです、需要の大部分は、名古屋でしょう。名古屋とこのジブリパークの間、さらには、名古屋を基点とした、愛知県全体での周遊の在り方、そこに、どうやって、お金をたくさん使っていただけるか、この仕組みを考えていかないと、なかなかうまくはいかないです。2027年のリニアを考えても、アジア大会ということを考えても、空港というものは、欠かせない話だと思います。また、その時にバリアフリーどうするのか、全体の中で、ビジョンで示すべきではないかなと思います。

<松本座長>

ありがとうございます。タクシーに限らず、公共交通全般に対しての、行政の立ち位置というのを、いま一度、考え直さないといけない、そんな時代に入りつつあると思います。今までは、独立採算で、民間事業として、営利事業として、やってこれた時代が長かったので、どうしても、そこが抜き切れてないのですが、いよいよ、そういう時代じゃなくなりつつあると。それに応じて、国の基本法も、どんどん変わってきているのですが、まだまだ、それが、地方自治体にまで浸透しきってないのだらうと思います。まさに、コロナを機に、そこを、しっかりと、考えないといけない。もう一つ言うと、行政が旗振りをやることによって、大きく変わる可能性がある、変えられる可能性があるわけですね。そこに踏み込めるのかどうかということだと、思っております。ただ、これは、行政の中で、県の中で、交通セクションだけで決められることではなくて、他との調整、バランスもありますので、簡単にはいかないと思いますが、そんなことを記載できればよいのではないかなと思っております。

何となく、今の皆さんお話を聞いていると、コロナの前に戻す、そんな目標ではなくて、このコロナによって、いろいろ変わった部分もあると思いますが、それをプラスに捉え、あるいは愛知県の先進技術を使いながら、コロナ前以上を目指す。「以上」というのは、コロナ前以上に便利な交通をつくり上げていくというのが、ビジョンになるとよいと思います。

そういう意味で、MaaSだとか、リアルタイムの情報提供とか、キャッシュレスとか、あるいは新モビリティとか、いろいろ出てきておりますが、そんなのをここに描きながら、コロナの前よりも、もっと便利な、愛知県の先進の交通が実現しているというのが、ビジョンということですかね。できたらいいですね、と思います。すみません、時間がきてしまいましたが、せっかくなので、皆さんからお話をお聞かせいただきたいと思います。

<田口委員>

皆さんからも意見がありましたが、私も、最初見させていただいたときに、目標を掲げていただくのは結構ですが、事業者さんはかなり弱っていらっしゃる。そこからどうやって立ち直っていくのか、県が手を差し伸べながら、寄り添って、一緒にそういう方向を目指していくというところをもう少し出したほうがいいのかと思います。

<松本座長>

ありがとうございます。今までいただいています、そういった財政的などころの記載も、あるべきかもしれないですね。そこは、事業者さんに対する投資じゃないんですね。公共交通システムの改良です。インフラメントに対する、投資です。そういう形でやってくといいのではないかと思います。確か、バイデンさんも、そんなことを言っていたような気がします。バスの仕組みは全然変わってない、1970年代から変わってないじゃないか。そこにもっと投資して、新しいバスをつくっていくとか、言っていたような。ぜひ、そんな形になってくといいかなと思います。

<森委員>

先ほどのコロナ前に戻す、戻らないというところで、コロナで何が変わったかっていうのは、考えていかなければならないと思います。

このビジョンについて、2022年ジブリパークとありますが、実際はそれまでには何も変わらないというのが現状ではないかと。夢のあるというお話もありましたが、本当は、もう少し先を見据えた上で、策定していかなければいけないのではないかと考えています。

リニアの開業にしても、名古屋が中心になって、2時間圏の人口が増えると言っていますが、逆に言えば、東京に人流が流れるという危機感もあるわけです。その辺は、観光の強化ですが、今、観光地というと大阪と東京で、名古屋は名前も挙がってこない、人も来ないというのが現状です。これは、まちづくりなどと必ず連携していかなくてはいけないと思いますし、公共交通だけで考えていたらいけないと思っています。また、観光客からすると、あそこに行こうかって、そこに行こうかって、自分で調べて、どれが安い、どれが速いって、自分で結構な手間を掛けてというのが現状なので、いろいろな手段の中で、ぱっと出てくるような仕組みというのも、人を呼び込むためには必要ではないかと思っています。

あと、中部、愛知は特にそうですが、ものづくりの中心的な役割を担っています。それは、人口が多い、製造業に関わる人が多いという利点にもなると思います。その方たちが、郊外で自動車を使って通勤し、渋滞が発生している。これをどうしていくか。(ビジョンは)名古屋市とか、都市中心部を中心としているようなイメージがありますが、工場もあるし、郊外から通ってらっしゃる方もいらっしゃるでしょうし、今回のコロナでリモートワークが増えて、どんどん、首都圏から人が移ってくる、どこに住もうかってなった時に、やはり交通が便利な所と考えたりもするので。その辺のことも、頭に入れながら、ビジョンを策定してほしいと思います。

<松本座長>

ありがとうございます。交通ビジョンで書くのがよいか分かりませんが、ものづくり産業が盛んな愛知ですので、そこで新たな交通によって、産業を変えてくという発想もあっていいと思います。

柏だったか、新潟だったかどこかでは、元々はスペインで造られていた自動運転の車を使って、ベンチャー企業を起こしてとか、ありませんでしたっけ。

<大串委員>

どうだったかな。ただ、新潟は、いろいろな取り組みをやられていて、冬に強い自動運転の乗物の開発などされています。柏の方も、東大のキャンパスがありますので、最初は東大との行き来を便利にするのを目的にやられていた自動運転が、非常に良いということで、能登半島などいろいろなところで展開されている。

そういうのが、たくさん見れるのはいいですね。

<松本座長>

そういうものの先進県で、いろいろな新しいモビリティが造られてくるというのは、確かにあってもいいかなと思いました。

名古屋以外の交通を頭の中に描きながらというのは、とても重要なご指摘だったと思います。ありがとうございます。

<後藤委員>

最初にこれ見たときに、人口減少だとか、コロナの関連で、地域公共交通が非常に厳しい状況になっていると、それが、ぱっと目立つわけですね。経営者側として見てみると、地域公共交通を維持していくのが大変だから、合理化しようとか、そういうイメージを持ってしまいます。ビジョンということなので、将来に向かって、快適性だとか、便利性だとか、安全性だとか、そういうものを追求して、利用者を増やしていくというのが、一番の肝ではないかと思います。公共交通を維持していく上でも、利用者を増やす、コロナの前に戻るのではなくて、もっと、それを進めるという話が先ほどからもあがっていますが、策定指針のところはビジョンらしい表現になっていないと感じますので、そういった、快適であり、便利であり、安全でありといった、利用者をどんどん増やさなくてはいけないというところを、この中に表現していただいたくと、より分かりやすくなるのではないかと思います。

もう1点、この先の話になるかもしれませんが、施策の方向性でいろいろと書いてあることについては、非常にいい内容だと思っていますが、少し、先が長い感じがします。5年間で、どこまでいくのだろうっていうふうを感じるわけです。実際に、ビジョンを作っていく時に、5年というものをごとういう風に表現していくのかという所で、今、ここに書いてあることは、ちょっと、5年ではまだまだ進まないだろうなということもあり、少し、現実感がない感じがします。この先、骨子の先を作っていく作業の中では、5年という部分も少し意識しながら、書いていただけると、分かりやすいものができるのかなと思いました。

<松本座長>

どうもありがとうございました。5年って、どうなんですか。確かに、ビジョンにしては短いですよ。方向なので、必ずしも、5年で全部実現するわけじゃなくて、5年間、そっちに向かっていくという意味で、そういう解釈はできると思いますが。それにしても、確かに、5年は短いですよ。

ね。他との計画との関係もあると思いますが、地域公共交通計画を策定する際は、そちらは5年になってくるので、ビジョンは、もう少し長いスパンを持ってもいいかなという気がします。それは、事務局のほうで、また検討いただければと思います。

<事務局>

複数の先生からお話しいただいた MaaS ですが、県も、MaaS の普及促進に取り組んでおり、まずは名古屋東部丘陵地域において、先導的に実施するため、今年度は実証実験を行うための予算を措置して、取り組んでいるところです。サブスクなど、そこまで一足飛びには、中々難しいところもありますが、第1弾ということでの実証実験を、今年度、秋以降に行う予定で、現在、計画を練っているところでございます。

<松本座長>

ありがとうございます。ぜひ実証実験は、それはそれで行っていただきたいですが、重要なのは、そういう MaaS とか、あらゆる交通手段の連携とか、あるいはサブスクといったこと等々に対して、愛知県として、自分たちをどういう位置に位置づけるのか。あるいは、どういう旗振りをやっていくのかということを、明確にするのが、このビジョンでは大事ではないかと思います。将来的なところも含めて、そういったところも、検討いただければと思います。

あとは、問題になってくるのは、データの取り扱いだと思っています。データの取り扱いを、どこが、どういう形で、管理していくのかといったところが問題になってくると思います。MaaS の方でも検討が進むかと思いますが、そういったところも含めて、ぜひ、検討をお願いしたいと思っています。

どうも、皆様方、ありがとうございました。今日はたくさんご意見いただきまして、全部が全部、同じ方向を向いているわけではないですが、概ね、方向は同じではないかと思っています。それらの意見を踏まえながら、あとは、事務局のほうで、精査いただいて、反映できるものは、反映いただければというふうに思っております。どうもありがとうございました。