

＜第2回検討会議（7月12日開催）を踏まえた県の考え方＞

項目	委員意見	県の考え方	発言者
総論	○ ビジョンの取組期間を5年間とするのは短い。	中長期的視点として2030年～2040年頃の社会経済を展望しつつ、施策の方向性を示します。取組期間は、公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、取組期間はリニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える2026年度までとし、「主な取組」として5年間で取り組むべき施策を示します。	松本座長 石川委員
総論	○ 施策の方向性の内容は5年間よりも長い期間で取り組む内容となっている。		後藤委員
総論	○ ビジョンの位置づけについて、県も公共交通計画を策定する旨を明確にした方がよい。	公共交通計画の策定主体として県を明記し、「地域公共交通計画」を始めとする公共交通計画のよりどころとなる旨を記載しました。 また、取組指標として、県における地域公共交通の策定を掲げました。 今後策定していく地域公共交通計画については、ビジョンの方向性に沿って、アクションプランとなるよう策定します。	石井委員
新型コロナウイルス感染症の影響について	○ 新型コロナウイルス感染症の影響により、事業者は非常に厳しい状況にある。どう立ち直っていくのか、一緒に寄り添う姿勢を示してほしい。財政的な支援の仕組みを入れていただけるとよい。	「新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた公共交通のあり方」として検討の視点を追加しました。 感染症の収束の状況に応じ、当面の危機を克服する緊急支援的な取組とともに、中長期的視点を持って「新しい生活様式」に対応した公共交通への転換を図っていく必要があると考えております。 このような視点で施策を検討してまいります。具体的な支援内容等については、施策展開の中で検討してまいります。	大串委員 西尾委員 小林委員 深谷委員 多田委員 田口委員
新型コロナウイルス感染症の影響について	○ 昨年度は運転免許の返納者数が減少した。コロナを契機として、車の方が便利だという意識が続くことを危惧している。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政策が必要である。	2-2「公共交通を取り巻く状況(2)自動車交通の変化と高齢化による影響」において、新型コロナウイルス感染症の影響により自動車を利用する傾向が高まった旨を記載するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響で深刻化している課題として、「マイカーを前提としたライフスタイルからの転換の遅れ(高齢ドライバーの増加等)」としました。	石川委員
目指すべき姿	○ 「危機を乗り越え」の指す「危機」の意味をはっきりとさせた上で、このキャッチフレーズとした方がよい。その上で、その危機を乗り越えていくために、何を目指していくかを検討していくことが重要である。	公共交通が厳しい状況を迎えている中、地域から公共交通がなくなる「危機」を乗り越えていく必要があると考えております。 そのためには、持続可能な公共交通ネットワークをしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら利便性の高い公共交通を築き、この危機を乗り越え、さらなる好循環を築いていきたいと考えております。 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ことを目指し、副題を「モビリティ先進県を目指して」としました。	石川委員
目指すべき姿	○ 先端技術も活用しながら、便利な交通を作り上げる姿が描けるとよい。愛知県が良くなると思ってもらえるような少し夢のあるビジョンとしたい。		松本座長
目指すべき姿	○ このビジョンは移動を便利にするビジョンではないかと思う。利用者が減らないよう、移動を促進しましょう、そのために移動を便利にしましょうという考えだと思う。		石川委員
施策の方向性	○ 「やわらげる」は、良くないものの影響をやわらげるという印象を受ける。「さきどる」など先進的という期待を込めたようなタイトルにされた方がよい。	先進的な取組については、本項目に限らず、各項目において進めていくこととしております。施策の方向性については、取組の姿勢をわかりやすく伝えるため、二酸化炭素排出量を「へらす」に変更します。	大串委員

<第2回検討会議（7月12日開催）を踏まえた県の考え方>

項目	委員意見	県の考え方	発言者
施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「たかめる」と「かがやく」の使い分けがわかりづらい。 	<p>「かがやく」を「ひきつける（惹きつける）」に変更します。 「たかめる」については、リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めるものです。 「ひきつける」については、観光客を呼び込み、本県の活性化につなげるため、国内外から観光客を「ひきつける」取組を進めるものです。</p>	石井委員
施策の方向性「まもる」他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者間連携のような、公共交通を使ってもらえるような枠組みを官が支援できるとよい。 ○ 「大阪アメージングパス」のような事業者間連携による便利な取組を進めていけるとよい。 	<p>事業者間連携による取組を推進していくことは重要であると考えております。 「まもる」の「ウイズコロナ・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」や「ひきつける」の「観光客等の利便性の向上」等において、施策の方向性として記載しました。 具体的な取組については、施策展開の中で検討してまいります。</p>	大串委員 石川委員
施策の方向性「まもる」	<ul style="list-style-type: none"> ○ タクシーが不存在となる地域も出てきている。タクシーの廃業が進めば、移動手段をなくしてしなう高齢者も出てくる。こうした将来のことを考えていく必要がある。また、こうした地域では、自家用有償旅客運送の運行も始まっているが、安全の確保などの課題がある。 	<p>地域の実情に応じた移動手段の確保について、「②輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実」で記載します。自家用有償旅客運送については、参考事例として記載をする予定です。</p>	深谷委員
施策の方向性「まもる」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 福祉との連携を、各自治体さんに届くような形で書いていただきたい。 	<p>「高齢者等の移動手段確保に向けた取組の推進」として、「行政における交通部門と福祉部門の連携」を進めていく必要がある旨、記載しました。</p>	多田委員
施策の方向性「ひきつける」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 感染症を契機として、レンタカーやタクシーの活用の幅が広がっている。観光における公共交通との連携などを検討していくべきである。 	<p>観光におけるタクシーの活用について、主な取組として記載します。レンタカーの活用については、公共交通の代替手段として活用される場合が多く、公共交通の利用促進の観点から記載はしませんが、自転車や自動車など個別輸送と公共交通との連携は重要な観点であると考えており、各項目で取組を掲げています。</p>	榊原委員
施策の方向性「ひきつける」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光では、いろいろな地域をつなげていくことが重要である。愛知県単独ではなく、県外ともつないでいく視点が必要である。 	<p>広域連携を進めることは、今後の公共交通にとって重要な視点であると考えており、目指すべき方向性にその旨を掲げました。 また、「ひきつける」の「交通拠点と観光地を結ぶ公共交通アクセスの充実」に、近隣県を始め、県域を越えた広域的な周遊も観光も視野に入れながら、公共交通ネットワークを充実していく旨を記載しました。</p>	榊原委員
施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○ リニアの開業は、東京に人が流れる危機感もある。それを防ぐためには、観光の強化やまちづくりとの連携が不可欠である。 	<p>観光やまちづくりとの連携を進めていくことは、今後の公共交通にとって重要な視点であり、目指すべき方向性において、その旨を掲げております。 観光交流を促進する公共交通ネットワークを充実など、国内外から観光客を「ひきつける」取組を進めています。 また、「つなぐ」として、まちづくりと連携しながら、地域の魅力や活力を創出していく取組を進めていきます。</p>	森委員

＜第2回検討会議（7月12日開催）を踏まえた県の考え方＞

項目	委員意見	県の考え方	発言者
施策の方向性	○ 郊外で自動車を使って通勤し、渋滞が発生している。名古屋市以外の交通についても留意していくべきである。	自動車利用を前提としたライフスタイルは、今後、人口減少や高齢化が進む中において、今後のまちづくりにおける課題の1つでもあると考えており、「マイカーを前提としたライフスタイルからの転換の遅れ」と課題としてあげております。 「つなぐ」として、人や公共交通を重視したまちづくりを進めてまいります。	森委員
施策の方向性	○ ウォーカブルシティの概念も、まちづくりとの連携しているので、入れた方がよい。	「ウォーカブルシティ」の概念は人と公共交通を重視したまちづくりにおいて、重要な施策の1つと考えます。「つなぐ」に『居心地が良く歩きたくなる』まちなかづくりの項目を追加しました。	石井委員