

# 第1回次期あいち公共交通ビジョン（仮称）検討会議

令和3年3月1日（月）  
書面にて開催

## 議題1 次期あいち公共交通ビジョン（仮称）の策定について

（主な意見）

- 交通改革時期におけるビジョンとして、鉄道、バス、タクシーにプラスアルファのモビリティを意識して、策定したほうがよい。現行のビジョンは、鉄道、バス、タクシーを中心にしている。次のビジョンは、あえてそれを書かない方がよいかもしれない。県がビジョンを作ると、市町村に対するメッセージになる。市町村が公共交通だけ考えればよいというようにとらえてしまうことになってはよくない。（石川委員）
- ビジョンの位置づけにおいて、「本県の望ましい公共交通体系」、としているが、誰にとって「望ましい」のか、不明であり、「愛知県ならではの地域公共交通体系（ネットワーク）」としてはいかがか。（榊原委員）
- 地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通計画の策定が必要となったことを踏まえ、あいち公共交通ビジョンを法定計画とし、その位置づけを明確にすべきではないか。あいち公共交通ビジョンを法定計画とせず、別に地域公共交通計画を策定するのであれば、地域公共交通計画との役割分担等について、ビジョンにおいて明確に示すべきではないか。（石井委員）
- ビジョンと、地域公共交通計画との関係は明確にすべきである。策定が努力義務化された地域公共交通計画が各自治体の上位計画となり得るものであるのに対し、このビジョンは法定計画とは直接に関係のない愛知県版交通基本計画という位置づけかと思う。（松本座長）

## 議題2 あいち公共交通ビジョン（2017-2021）の取組状況について

（主な意見）

- コロナの影響を踏まえ、2020年度末の進捗状況（数値）を記載すべきではないか。（山田委員）

## 議題3 現行ビジョン策定以降の社会情勢の変化

（主な意見）

- 利用者数の推移については、コロナの影響を踏まえた直近までの数値を記載すべき。状況の変化を記載するのであれば、法律や制度改正以外にコロナの影響の記載が不可欠である。（多田委員）
- 県民アンケート調査について、既に公共交通を利用している方に対し行った調査であるが、利用促進を図る観点からは、現在利用していない方に対する調査が必要ではないか。（石井委員）
- 地域ごとの特性を考慮した分析結果を示してほしい。（山田委員）

## 議題4 次期あいち公共交通ビジョン（仮称）の施策体系イメージ

（主な意見）

- まちづくりとの連携は重要であり、立地適正化計画との連携が盛り込まれているのはよい。

県としてできることは、広域連携、異業種の連携をどう促していくかということである。これまでの取組にプラスアルファで取り組んでいくことが必要である。

国の交通政策基本計画小委員会でも話題になっているが、特に都心以外の地域においては、自助・共助でどのようなことができるのか考えることが重要である。

公共交通事業者は厳しい状況にあり、需要を喚起する必要がある。補助金でサービスを維持してもらうのではなく、利用を促すことで事業者が潤うことが重要ではないか。

（大串委員）

- 特に、40分交通圏の具体化、MaaSの社会実装、広域の交流を促進する取組、コロナ禍で新たな公共交通需要をつくっていく、交通先進県として自動運転など新しい技術を社会実装することが重要と考えている。そうした取組により、環境に優しい公共交通がつくられていくと思う。

次の5年間は、自動運転やMaaSについて、実験的にやってみるという段階ではなく社会実装の5年間であってほしい。一步先に進めるイメージで書いた方がよい。

同様に、名古屋駅からの40分交通圏について、具体性があるとよい。県が単独で頑張れるものでもないが、意見交換をするなどの取組はできる。一步先に進めるとよい。

意識すべきは「観光」である。ジブリパーク、レゴランドの拡張など、魅力的な施設ができる。そこを便利に訪れることができ、そこから便利に観光できるかが大事である。名古屋駅や空港に着いた人が、スマホ片手に色々なところに行けるようになるとうい。MaaSの取組が重要になってくる。

岐阜県、静岡県、三重県では、GTFS化など基礎的なデジタルインフラ整備に対して、頑張っている。中部の拠点であり、交通先進県である愛知県には、頑張ってもらいたい。

広域の話が足りないと感じた。地域公共交通計画を市町村ごとに作成しているが、周辺市町村との連携はあまり考えていないと思う。広域の交流を促進する幹線軸がもっと生まれてきてよい。今までの交通軸にとらわれていては、交流しようがない。コロナ禍でオンライン会議が増えている中、新しい公共交通の需要をつくっていけば、交通事業者のサービスも維持される。これまでのようなピーク時だけ使われるのではなく、平準化して公共交通が使われる、という新しい公共交通の姿が見えるとよい。

まちづくりと公共交通が一体化することが大事。立地適正化計画と地域公共交通計画が連動することが重要であり、同時期に作成されることが重要である。

総合的な公共交通を考える際に、市町村が連携したり、同じようなことを統一化してやろうとしても、それを調整する会議がなかったり、県が個別に市町村と調整してもうまくいかないのでは、体制づくりがあってもよいのではないか。良い事例を横展開できるとよい。

公共交通の利便性を高める取組について、各市町村だけで考えるのではなく、広域で考えることが大事である。（石川委員）

- 「活力」の項目について、「セントレアへのアクセス利便性向上」とは、空港発のアクセスは含むのか。海外や国内各地からの訪問者に対し、空港発のタクシーの位置づけや利便性は重要である。また、「安心・安全」の項目に関わるが、空港アクセスにおける災害や深夜の遅延等への対策にも、重要な役割を担っており、タクシーの位置づけを検討されたい。

「安心・安全」の項目における課題については、人口減少→コロナの影響→リモート勤務など新しい生活様式・日常による影響の順とした方がよい。

「安心・安全」の項目について、高齢社会の進展とともに、「交通」と「福祉」の連携がますます重要になってくる。バス停まで歩いていくことのできない高齢者・要配慮者への対応は避けて通れない課題であり、交通の課題としてのみならず、福祉の面から考えていくことが必要である。交通と福祉の連携について、市町村の交通施策に反映されるビジョンとなるよう期待している。(多田委員)

- リニア中央新幹線の広域的な波及については、リニア中央新幹線の開業により、名古屋駅は重要な交流拠点となることから、セントレア二本目滑走路の実現と合わせ、名古屋駅のスーパーターミナル化によるリニア効果の最大化が大変重要と考える。

また、これらと地域公共交通をシームレスに連携し、利便性が向上することを求められているので、実効性をもったビジョンが策定されることを期待している。(大竹委員)

- 空港のみならず、港湾へのアクセス機能強化も取り組むべきである。  
オープンデータ化とセキュリティ強化はセットで考えるべきである。(森委員)
- 地域に必要な移動手段を未来につなげられるよう、「住み続けられるまちづくり」や「エネルギーをみんなに、そしてクリーンに」といったSDGsの視点も踏まえた方向性を検討してほしい。

基本方針は、現行ビジョンと同じカテゴリーとしているが、「公共交通の最適化」「利便性の向上」「利用促進」そして「SDGs」について、各基本方針の中で検討すべきと考える。(榊原委員)

- 「課題」と「施策の方向性」が一体化しており、施策ありきで課題を設定しているようにも見えるので、課題抽出の仕方について、精査したほうがよい。

「名古屋駅のターミナル化」については、何を意味しているか不明瞭であり、「名古屋駅の交通結節点としての機能強化」いった文言としてはどうか。

「安全・安心」の「(4) 高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出」については、施策の方向性として、「免許を自主返納しても暮らしていける公共交通網の整備(確保)」を掲げてはどうか。

「環境」については、現行ビジョンに対して施策の方向性に変化がないが、愛知県下の自家用車分担率に変化の兆しがなく、コロナ禍にあって公共交通利用が低迷する動きが見られる中、県としても自家用車利用からの転換や公共交通の利用促進に向けてより強く施策の方向性を打ち出す工夫をすべきではないか。(石井委員)

- 今後の議論の際には、MaaSや新型輸送サービス(グリーンスローモビリティ)等についての他項目への再掲など、体系・書きぶりなどの整理が必要(山田委員)

- 「安全・安心」にコロナ対策、自動運転などの先端技術が含まれている点はよいと思う。FCV、電気自動車という点では、「環境」にも「最先端技術」というキーワードが入るかもしれない。

SDGs は入れないといけないのではないか。

ポストコロナで言うと、観光に含めてもよいかもしれないが、「インバウンド」や「国際化」を打ち出すかどうか。特に、ジブリパークがあるから、国際化を入れた方がよい。DX が進んできて、デジタル庁ができて、予算がついてくるのでそれを活用し、国際化、多言語化、世界への情報提供をやった方がよい。

愛知県は、クルマの利用は否定できない。クルマとの上手な使い分けや連携、具体的には、パーク&ライドやパーク&バスライドなどを、もう少ししっかり位置付けてもよいと思う。(松本座長)

## 今後ビジョン策定に向けて

(主な意見)

- 自動車の分担率が高い愛知県だからこそ、グリーン戦略を打ち出さなければいけないと思っている。そのために、公共交通利用に転換させるための次の5か年にする。加えて、自動車優先から脱して、車線の一つを公共交通や自転車、スローモビリティ専用に配分するなど、多様なモビリティに道路空間を開放をするような、交通先進都市になっていくなど、視覚的にもわかりやすい目玉施策があるとよい。(大串委員)

- 道路と公共交通が分かれているのは仕方ない面はあるが、バス交通は道路を使うし、ITS や自動運転は、道路の話と切り離せない。道路の施策と足並みをそろえることを意識すべきである。(石川委員)

- 安全・安心な公共交通サービスを提供するためには、公共交通事業者の健全な経営、発展があってこそのものである。これまでも安全輸送対策、環境対策、人材確保対策など課題が山積している中で、今回新たにコロナ禍により事業者は経営の危機に瀕している。

「ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた公共交通の需要回復の取組」とともに、「地域の生活交通を支える重要な役割を担っている公共交通事業者への継続的な支援」の項目を盛り込んでほしい。(小林委員)

- タクシーについては、地域におけるラストマイル輸送、観光地へのアクセス・観光地のPR、災害時における移動困難者の移送など、活用できる場面が多々あるかと思われる。こうした場面におけるタクシーの具体的な役割、期待される役割などについて検討いただきたい。(深谷委員)

- 交通事業者アンケートによれば、各事業者は当面、新型コロナウイルス感染症予防対策に力を入れられているが、県内人口がピークアウトを迎えるとともに、高齢化が進展する中、バスやタクシーなど持続可能な地域公共交通を維持するための経営支援策を検討してはどうか。また、キャッシュレス化の推進に向けたコスト面での課題など、公共交通のデジタル化への支援が望まれている。(大竹委員)

- リニア中央新幹線開通を見据え、名古屋駅を中心とした 40 分交通圏の拡大を目指した検討を更に充実したものに行わなければならない。

人口減少・高齢化が今後益々進む中で、地域における利便性向上をどのように実現させるかを考えなければならない。

日本版 MaaS 実現に向けては、各事業者間のデータ連携、キャッシュレス促進、新しい輸送サービス確保が重要である。

温室効果ガス排出の一段の削減のため、マイカー利用高比率の改善を如何に推進するかが重要であると考えられる。同時に自動車の EV 化、燃料電池車普及のためのインフラ増強も加速する必要がある。

交通事故死者数減少のため、効果的な策を講じるべきである。(森委員)

- 現行ビジョン策定以降の社会情勢の変化などから、愛知県における公共交通の課題や特性は顕在化してきており、訪日外国人旅行者等の二次交通の不足、免許返納後の移動手段の確保、さらには、公共交通の担い手不足など新たに顕在化した需要も出てきている。こうした状況についても配慮した検討を進め、ビジョンに反映してほしい。

(榊原委員)