

第4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12月6日（月）

午後3時から午後17時00分まで

場所：愛知県三の丸庁舎 8階 801会議室

座長あいさつ

<松本座長>

今日は最終案の取りまとめということになります。これまで皆さんにいろいろご意見いただきながら、そして、事務局でもそれに対して対応・検討いただいて、最終的な案を示していただいています。

一番大きいのは、事務局で検討いただいた結果、「あいち交通ビジョン」となっております。中身として、これで十分かといったところは確認いただければと思いますが、本来は「交通ビジョン」であるべきというのは間違いのないところであります。「交通」というのは、「目的を持った人の移動」ということになりますが、その移動に関しては、自動車もあれば鉄道もあるし、バスも、タクシーも、自転車も、あるいは徒歩もあるということですので、それらを総合的に、統合的に考えるべきだということであります。そういう意味では、今回、愛知県のビジョンが本来の姿に一步近づいたと思っております。まだ踏み出した段階ですので、完璧ではないかもしれませんが、この大きな一步、それを評価していただければと思っております。最終案ではございますが、不足の点等、お気づきの点等ありましたら、ご指摘いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは本日の議題、「あいち交通ビジョン（仮称）最終案について」ご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）最終案」について説明

各委員意見

<後藤委員>

41ページの主な取組で、一番上の「リニア中央新幹線の整備促進」とありますが、その中の括弧書きに、「リニアの建設促進同盟会（国、県）」とあります。国や県が期成同盟会のメンバーと読めてしまうので、国、県という括弧は外してしまってもいいかなと思います。

<松本座長>

ありがとうございます。括弧を外しましょう。すっきりしていいかと思えます。その他いかがでしょうか。

<石川委員>

どれも細かい点ばかりですが、ご検討いただければと思います。

一つは、目次が1章、2章は節まであって分かりやすいですが、その後、どういう構成かが不明確なので、もう少し構成が分かるようになるといいなと思いました。

次に、14ページですが、表の年齢別の運転免許保有者数、保有者率として、総人口は千人単位ですが、

保有者数が人単位で、単位がそろってなくて分かりにくいので、千人でそろえた方が分かりやすいかと思います。

21 ページですが、こういうイメージ図を入れていただいて非常に分かりやすいというか、夢があるビジョンになったと思います。その中に「回遊性を高める BRT」とありますが、何を想定されているか分かりませんが、もし名古屋市のものなら「SRT」と呼んでます。その辺り、確認していただいたほうがいいかもしれないです。

28 ページ、36 ページ、59 ページの辺りです。施策の方向性の「まもる」といった項目の中では、例えば、23 ページの①では「地域公共交通の確保・維持の取組を進めます」だとか、25 ページの②では「確保・充実を図ります」と施策の方向性を示す表現になっていますが、28 ページの③では、「実証実験が進められています」「創出等も期待されます」という感じで、主体的に進める感じの文章になってない。それは36 ページも同様で、「運転免許自主返納が進められています」とか、「必要です」となっています。59 ページもそうです。グリーンスローモビリティの活用でも、「期待されています」というちょっと客観的な感じになっています。ここは施策の方向性なので、「こういう方向で進めていきます」という形がよいと思います。もし難しければ、「検討していきます」といった表現もありますが、そういう前向きに進めていくというニュアンスを、どこの項目も入れていただいたほうがいいのではないかと思います。以上です。

<事務局>

目次は仮で付けておりますので、分かりやすいように作成します。14 ページの免許の保有者の表は、ご指摘ありがとうございます。千人単位にさせていただきます。BRT については、実際に進んでいるという点では名古屋市の SRT を想定しておりますが、将来像ですので、他の都市での導入も念頭にいれ、BRT という書き方をしています。かえって分かりづらいということであれば、SRT にさせていただくか、両方書かせていただくかといった形もいいかと思います。

<松本座長>

ただ、SRT にしちゃうと今度、他の自治体に言えないですよ。BRT は一般名称で Bus Rapid Transit であって、固有名詞ではなく、一般名称。その中に SRT も位置付けられるという形でよいですよ。

<石川委員>

違うと思いますよ。BRT じゃない。そこは最初の議論のところで、(SRT は) BRT ではない。そこを勘違いしないような形であればいいと思います。

<松本座長>

どうでしょうね。かといって SRT にしちゃうと SRT だけになって、SRT 等というわけにもいかない。完全に固有名詞だし。さらに言えば、本当に SRT になるか分からないです。『等』でご理解いただくということでいかがでしょうか。ありがとうございます。

それから語尾です。おっしゃられるとおりでと思いますが、何か意図があるのでしょうか。ここは施策の方向性なので、行動を伴う形でお願いしたいと思います。やれないことは「検討します」という形でもよいと思います。ただ「検討する」というのは、公共交通計画になったら、駄目だと思いますが、

これはビジョンですので許される範囲だと思います。では、語尾は修正していただくということをお願いいたします。ありがとうございました。

<西尾委員>

まずは20ページですが、「こうした状況を踏まえ…」以下に、「モビリティ推進県」の説明を付けていただきました。このビジョンのいろいろな項目に書かれている施策の重要部分というか、キーワードをうまく網羅して説明をさせていただいていると思います。最初は「モビリティ推進県」とこのビジョンの関係が、よく分からないところがあったのですが、こうしてイメージなんかを作っていただきましたし、ここでも説明していただきまして、まさしく、このビジョンを推進することによって行き着くところがモビリティ推進県であるということが、よく分かるようになったと思います。

その上で少し申し上げますと、必要な交通手段を確保するといった書きぶりがありますが、われわれ交通事業者の立場から申し上げますと、ぜひ安全な公共交通手段を確保していくという、その前提である、「安全な」という言葉を一つ付け加えていただけたらと思います。

あまりたくさんキーワードを入れると、総花的になってしまうところがありますが、もう一つ申し上げますと、このビジョンの中の施策の大きなものの一つとして、やはり環境問題があると思っています。「モビリティ推進県」の説明をこの一言の中にうまく入れていただければ、地球環境への配慮というようなことも少し説明に加えていただけると、ここを一言で読むことによっていろんなことが分かる、理解できるという感じがいたしましたので、ご検討いただければと思います。

それに関連して、22ページのほうも同じですが、施策の方向性の「まもる」の項目の中に、今申し上げます、ここにも「安全」という言葉を入れていただけるとありがたいところです。

もう一つは、「ひきつける」の説明ですが、「観光客を呼び込み」で始まり、「観光客を引きつける」というふうに終わりになっていて、ぐるぐる回っているような文章になっているので、表現をお考えいただいた方がよいかと思います。

<松本座長>

ありがとうございました。順番に行きましょうか。まずは20ページに「安全」を入れてほしいということですが、すごく重要ですね。基本の基本で当たり前なのに抜けているかと思いますが、どこに入れましょうか。例えば「安全」はコロナに対しては、beforeに比べてかなり安全になっているのではないかと思います。各交通事業者さん、抗菌幕、抗菌シートを使っていただいたり、除菌していただいたり、いろいろ対策をされているので、「さらに安全で利便性の高い」でよろしいですかね。事務局、いかがでしょうか。「先端技術も活用しながら、さらに安全で利便性の高い」。そういう意味では新幹線も防犯カメラが付くことになったというのもありますし、民鉄さんにもそういった流れが出てくるかと思っています。今は、高速バスは付いていますかね。そういったこともありますので、「さらに」でいいと思います。

それから、22ページです。これもやはり、「まもる」の所に安全を入れたい。確かにそうですねと思いますので、どう入れましょう。

<石井委員>

「地域の安全な移動手段」とか。

<松本座長>

「地域の安全な移動手段」、いいですね。「地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を守る取り組みを進めます」。

もう一つは、「ひきつける」の日本語が変だと。「観光客を呼び込み、観光客を引きつける」となってしまっているのでおかしいというのは、確かにおっしゃられるとおりだなと思いますが。観光客、誰を「ひきつける」ですか？

<事務局>

この部分は、基本は観光客の方を対象にということなので、冒頭の観光客を呼びたいというところがダブってしまっているかと思います。ここを削っていただいて、「本県の活性化につなげる国内外からの観光客を引きつける」という説明にします。これで通じると思います。

<榊原委員>

先ず、6 ページの所に「南海トラフ地震が今後 30 年以内に発生する確率が、70 から 80 パーセントとされています。」とありますが、言い切っているのかなと思いました。あくまで確率ですので、「70 から 80 パーセントと高い数字で予想されている」というのが一般的に言われるのではないかと思いますので、言い切りはどうかと思いました。

あと、この隣のページも含めてですけれども、表の下の出典や、表中の単位が、分かりにくい表記となっています。例えば 7 ページの上の表では、いつの時点のものなのか、単位はどうか分かりにくいので、整理していただくとよいと思います。また、出典についても、「数字で見る中部の運輸」各年度版等と書くのかはよく分かりませんが、その辺の整理も併せてお願いできればと思いました。

あともう一点、46 ページの「中部国際空港におけるアクセスバスの利便性の向上」についてですが、本当は鉄道網も入れたほうが良いと話をしていたのですが、鉄道網の入ったものはないということで、タイトルを直して入れていただきました。中の書き込みですが、冒頭は、「中部国際空港では新規路線も乗り入れ、アクセスバスが便利になりました」というぐらいでいいのではないのでしょうか。

あと、61 ページの所、施策の推進に向けて取組の指標を書きいただいています。温暖化の関係で、水素ステーションの整備数が記載されています。愛知県の施策として、一生懸命やっているものとして、電気自動車に対する補助金も行っていますので、そうしたことが入っていないことが良いのか、水素ステーションだけで環境対策なのかなというの、少し分かりにくいと思いました。

<事務局>

県で作っておりますビジョンと、書きぶりを揃えています。県の「あいちビジョン 2030」において、「本県に甚大な被害をもたらす恐れがある南海トラフ地震が、今後 30 年以内に発生する確率は 70 から 80 パーセントとされており、発生切迫性が高まっている」という記載になっておりますので、基本的にはそれと合わせた形にさせていただければと思います。

図表の出典については、累積になるので、その年度毎では 3 カ年分しか載っていないものを、過去までさかのぼって 10 年分を掲載しております。単年度のもの、「何年度版」と入れております。

<松本座長>

今の話ですと、各年度のデータが取られているものに関しては、年度で記載するとずらっと並んでしまうので、その出典の資料名だけでいいと思います。ただ、例えば9ページなんかだと、表も図も出典が下に書いてありますが、できたら、表は表で出典を書いてもらったほうがいいですね。

<事務局>

表毎に出典を付けるような形にしたいと思います。単位はもう一度、全て確認をして、記載のないところは入れさせていただきたいと思います。

<松本座長>

例えば10ページなんかは事業者数、車両数とか全部書いてあります。そういう意味では7ページの表には書いていな。その他の単位も、いま一度確認をして、ないところは入れてください。

それから46ページの中部国際空港の記述に関しては、ご指摘のとおり削りましょうか。

それから指標ですが、基本的には、まもる、たかめる、ひきつける、つなぐ、へらす、のそれぞれに関して指標が入っているということによろしいですね。「へらす」に関しては水素ステーションもございますが、あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数、これも「へらす」に入るわけですね。この方々はエコモビリティ、すなわち環境に優しい交通行動を取ってもらえるということになりますので、そのようなご理解をお願いしたいと思います。

<事務局>

補足で申し上げますと、先ほどご指摘いただいた、EVとかPHVといった環境対応自動車の導入に対し、県で補助を行っておりますが、県の他のビジョンでの目標指標として、「水素ステーションの整備数」を掲げており、こちらを掲げたいと思っております。

57ページの、主な取組ということで、EV、PHV、FCVなど、先進環境対応自動車導入の推進ということは掲載しています。

<松本座長>

先進環境対応自動車の導入推進ということですね、分かりました。EVに限ったことではないということで、水素ステーション。それから愛知県の産業、今後の自動車産業を考えたときに、水素ステーションの充実はぜひお願いしたいというところもあるのではないかと思います。

<石井委員>

3点あります。一つ目は極めて細かい話で、11ページの輸送実績のグラフですが、左側の縦軸が「2019年度同月期と比較した割合、輸送人員」と書いてありますが、「2019年」ですので、修正をお願いします。

あと、先ほど話題になった、「数字で見る中部の運輸」ですが、大体、例年、年度末に更新をされていて、鉄道事業者の分も来年更新されるところです。一応、2月に出すのを目指してやっていますが、例年もう少し遅いというのもあるって、これが世に出てくるまでにどこまで巻けるかと。2月中にできるようにとは思っていますが、パブコメなど外に出て行くタイミングをどうするか調整させていただければと思います。また、そういう数字であるというのを、皆さんご理解いただければと思います。

最後の指標のところ、「MaaS や新型輸送サービスの導入／新たに 10 件」と、「自動運転実証実験件数／40 件」というところが気になります。特に、「MaaS や新型輸送サービスの導入」とは、何を捉えて数字をカウントするおつもりでしょうか。

自動運転実証実験については、本当は実証実験の数を目標にしても、仕方がない気もします。できれば 1 件でも社会実装するといった方がベターな気はしますが、2025 年までという期間もあるので。

社会実装という点では、例えば、福井県の永平寺町で、自家用有償運送のレベルではありますが、実証実験という体を離れて、有償で自動走行のサービスが成立したのもあったりします。経産省の補助金を使った事業なので、同じことができるかということもありますが。

実証実験件数でよいかは、最後はお任せしますが、「MaaS や新型輸送サービスの導入」の新たに 10 件の勘定の仕方を教えていただければと思います。

<松本座長>

まずデータ。最新のデータに入れ替えて、文章が変わる、大きな方向が変わるようだと、それはちょっと困るなと思いますが、そうでなければ、策定時の段階で、最新のデータがいいと思うので、基本的には策定時で最新のものということをお願いいたします。

<事務局>

「交通の状況」については、説明文は、2020 年以降の輸送実績の状況も踏まえて記載をしています。文章が変わることはないと思いますので、最新のデータの方が分かりやすいと思います。

指標については、今回のビジョンでは、公共交通に加えて、輸送支援を総動員して、地域の移動手段を確保していくという観点で策定をしております。ご指摘いただいたとおり、カウントの仕方は難しいところはありますが、今、地域に実装されてないサービスも取り入れていていただきたいということで、MaaS だけではなくて、オンデマンド交通であったり、グリーンスローモビリティであったり、超小型モビリティといったものも地域で活用してもらい、生活の足を確保するという取組を、市町村さんが中心になるかとは思いますが、広くやっていていただいて、そういったものをカウントしていこうという考えており、こちらを「新たに 10 件」という書き方をさせていただいております。

<松本座長>

ちなみにそれに対する施策はあるのでしょうか。新モビをやると、県として何か補助が出るのか、あるいは規制緩和をお手伝いしますとか。

<事務局>

そこは、公共交通会議に私どもも参画させていただいておりますので、地域の実情に応じて、どういったものが適しているのかを、市町村さんと一緒に考えさせていただいて。何か部署立てみたいなものもあれば、それは今後の話になりますが、そういった形でも支援していければと思っております。

<松本座長>

方向性なので、こういう目標を掲げて、具体の施策は、今度の公共交通計画の方で謳っていけばよいと思います。

<事務局>

自動運転に関しては、県としては、実装3件という目標も掲げております。ただ県では、実装は取組目標というよりは成果目標という形を取っております。どういう取組を進めていくかという点でいくと、40件、実証実験を進めていきますということで、取組指標としては、実証実験の方にさせていただきました。

<石井委員>

成果指標として別にあるということであれば、それでよいと思います。

<松本座長>

(指標は実証実験で) いいと思います。これは、要は、怖がらずにどんどん実証実験をやってくださいというメッセージと考えればいいですよ。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<榊原委員>

2ページの「ひきつける」として、国内外の観光客を「ひきつける」取組を進めると書いていただいています。そうした中、愛知県の観光入込客数などのデータが記載されている箇所がありません。鉄道輸送人員とか、コミュバスの利用者数の推移とかはありますので、観光関係のデータについても入れていただければ、どうなのかなと思いました。データについては、観光コンベンション局、国の観光庁に、日本全体、愛知県内のものもあります。観光客がたくさん来ていた時は、結構経営的には良かったという話も聞いたりしていましたが、コロナで全く来訪者がいなくなり、いろいろ苦しい状況にはあるという話も聞いたりしています。公共交通を維持する中では、観光客が来るというのは非常に重要ですし、産業全体としてもいいのかなと思います。

<西尾委員>

この冊子自体が、交通のビジョンなので、観光客の見込み客数が増える、増えないという論点でここに書き込みをすると、他の、例えば環境の指数など、いろいろ言及しなくてはいけなくなるような気がします。「交通ビジョン」とくる中で、公共交通の事業者というところでの数字ということで、よいのではないかと思います。そこを超えた部分になってくると、また別の次元の話かというふうに感じます。

<松本座長>

ありがとうございます。とはいえ、1つの柱「ひきつける」になっているので、言及はあったほうがいいなと思います。データとしての精査はともあれ、例えば、「社会経済の展望と公共交通を取り巻く状況」が2章であります。このところでいわゆるインバウンド、あるいは観光の進展とか、そんなことはあっても良いのではないかと思います。

<事務局>

観光入込客の実績、県内の状況みたいなものを紹介させていただく形にしたいと思います。掲載場所は、座長と相談とさせていただきます。ただ、他にはあまり影響を及ぼさないような形で盛り込みたいと思います。

<松本座長>

私のイメージだと、この4ページの4区分人口の見通しの図を少し小さくして、その下に、「スーパーメガリージョンの形成」を持ってきて。5ページの上に空いたところに、「観光需要の高まり」とか、「国内外観光の需要の高まり」とか、インバウンドという言葉でもいいですが、言葉で書いてもらうっていうのがいいかなと。

<事務局>

ここは、「2040年の社会経済の展望」としてしまして、全て将来のことを、2040年のことをご説明させていただいている章になるので。今のお話ですと、恐らく現状ではないかと思しますので。

<松本座長>

いや、2040年に向けては、スーパーメガリージョンもでき、さらにセントレアにもう1本、滑走路もでき、国際需要も高まってきているので、もっともっと観光需要は高まっているという話ではないかと思えます。

少し大きな話になるので、「スーパーメガリージョンの形成とともに観光が促進される」ぐらいでも入れたらいかがでしょう。スーパーメガリージョンの吹き出し、黒文字のところ、文章に書いてもいいと思えます。

世界の大都市圏との競争が劇化、スーパーメガリージョン内での東京への一極集中の懸念、マイナスのことばかり書いてありますね。「人口7000万人のスーパーメガリージョンが形成されることが期待され、愛知県はその中心に位置する地域となります」ということで、人の交流、あるいは人から情報の交流がさらに深まって、愛知県のポテンシャルが上がってくと。さらに拠点性が高まって、拠点性が高まるのかどうかは分かりませんが、「世界に直結、成長の拠点に」ということになりますので、そこで「世界からの観光客の増加も見込まれる」といったことを書いてもいいのではないのでしょうか。

<石川委員>

ひょっとして、「あいちビジョン」のスーパーメガリージョンについて、書かれている項目ですか。

<事務局>

「あいちビジョン2030」に記載の内容を、そのまま記載しています。

<松本座長>

「あいちビジョン」はそれでいいですが、交通ビジョンとしては、せっかく「ひきつける」と書いてあるので、スーパーメガリージョン形成に伴って、惹きつけていこうという方向を示したほうがいいと思えますが、どうしましょう。

<事務局>

(スーパー・メガリージョンの項目)2段落目の「今後…」以降はどちらかというとネガティブな中身なので、今後の発展につながっていくという所で止めるということでしょうか。どういう形が良いか

は、検討の上、ご相談させていただきます。

<松本座長>

今すぐには具体的な修正方法をお示しできませんが、やはり「ひきつける」という項目があるので、頭出しは欲しいなと思います。入込客数の数字でなくても、少なくとも言葉では表現したいと思いますので、そういう方向で修正はいたしますが、修正の中身については、事務局に一任いただき、私のほうで確認させてもらうということで、ご了承いただきたいと思います。ありがとうございました。

<大串委員>

非常に良くできた内容になっていると思います。バランスも取れていると思いますし。

<森委員>

人の移動ということで、バスがあったり、タクシーがあったり、自転車があったりしていますが、道路の状況を見ると、トラックもあります。トラックは物流関係になりますが、これも一応、移動に関する事なので、それは関係ないのかなと思いました。42 ページに港湾の機能強化も少し載っているし、トラックはCO2削減にも関係すると思います。人の移動ではないですけど、トラックを全く排除してしまうのか、どこかに絡めることはできないのかと思いました。

<事務局>

基本的には「人の移動」というところでの「交通」ということで、ビジョンを検討させていただいております。物流は今回のビジョンでは対象にしておりません。港湾については、記載をさせていただいたところではあります。

<松本座長>

「3 港と背後地域との交通ネットワークを強化するため、主要なアクセス道路整備を推進していきます」という記載があるので、少なくとも港湾物流に関する道路整備はしますよという、全く触れてないわけじゃないですね。ただ、これ以上の、例えば都市内物流などになってくると、今回のこの計画では明確に書けないので、そこまでの範囲でお願いしたいということになります。これでいいですかね。

<田口委員>

防災のところ記述いただきましてありがとうございます。

「安全な交通サービスの提供」というところで、災害と交通事故には触れられていますが、防犯のところは触れなくていいのかと感じています。

また、あまり詳しくないですが、障害者差別解消法というのがあって、これに関する記載はなくていいのかと思いました。

それから 41 ページの主な取組として、「リニア中央新幹線中間駅への活用に向けた取組の推進」とありますが、どういうイメージでしょうか。

<松本座長>

防犯については、確かに今、各社さん、名古屋市交通局さんも地下鉄の中で放送されていますよね、「緊急事態の際は…」とか。取組は進んでいるという気がしますし、間違いなく各鉄道事業者さんも進めていると思いますが、どこかで書かれていますか。

<事務局>

防犯についての記載はありません。「安全な交通サービスの提供」はありますので、防犯はちょうど今、話題になっていることだと思いますので、追加をさせていただきます。書きぶりにつきましては検討しますが、訓練なども実施されていますので、そうした取組を記載させていただきたいと思います。

<松本座長>

これも先ほどと同じで、どうするは事務局に一任していただいて、その後、私のほうで確認するというところでお願いしたいと思います。

<事務局>

障害者差別解消法の改正については、直接は触れていませんが、35 ページで、心のバリアフリーとして、「高齢者・障害者等用施設等の適正な利用の推進」ということで、真に必要な方が利用できるような広報、啓発といったようなことは、紹介しております。

<松本座長>

ハードのバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化、プラス、ソフト面でのさらなるバリアフリー化ということは書かれていますので。その法律には触れていませんが、進めるということでご理解いただければと思います。リニア中央新幹線の間駅についてはいかがでしょうか。

<事務局>

中間駅の活用については、飯田、中津川といった中間駅へのアクセスとして、道路整備を進めていきたいとしておりますが、もちろんその道路ができることによって、公共交通アクセスで結ぶ、交流を活発にするといったことも想定されると考えております。

<松本座長>

その辺に近い方々は名古屋まで出てこなくても、そちらの方が近いわけですね。ありがとうございます。貴重なご指摘いただいたとっております。その他いかがでしょうか。

<石井委員>

13 ページの今回新しく追加されたところで、「高齢者の運転免許返納と若者の自家用車離れ」とのタイトルですが、「若者の自家用車離れ」は入れる必要がありますか。というのは、下のグラフでも、記述でも特に言及がないような気がします。

<事務局>

次のページですが、若者の自動車離れの説明があります。上の表は割合になりますので、人口に占める運転免許を保有している割合になりますので、20代の方は持っている割合が非常に低いということがわかるかと思います。

<松本座長>

もともと低い可能性はありますよね。「離れ」というのは低くなっていかないといけない。

<事務局>

10年前よりも低い値にもなっております。その記載が不足ということであれば、もう少し分かりやすいように、その点を追記した方がよいかと思います。

<石井委員>

問題意識として、「自家用車離れ」と書いて、その離れた人たちを公共交通施策で拾わなければいけないという趣旨で書いているということであればよいと思います。

<石川委員>

先ほど、10年前と比較されて、若者の保有率が下がっているということであれば、やはり2019年と二つ載せて、保有率だけでいいので、数とかも細かい数字はなくて、そこが分かればよいと思います。

<松本座長>

19年と10年前の年代別の保有率の変化にしますか。そうさせてもらいます。ありがとうございます。そうすると保有率は下がっている、従って、こうしたニーズに応じていく必要もある。ですから、1段落目の文章を修正いただくということでよいと思います。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

どうも皆さま方、ありがとうございました。最後の最後までしっかりご確認いただいて、まさに一部抜けもあったかと思いますが、修正させていただくとともに、今回、少し宿題になったのは、観光と、防犯と、語尾の表現ということでございますが、方向性は定まっておりますので、その書きぶりに関しては、先ほどの繰り返しになりますが、事務局と私のほうで確認させていただくということで、ご了承いただきたいと思います。そういうことで、この「あいち交通ビジョン（仮称）最終案」をご承認いただくということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

今後のスケジュールについて、事務局から説明をお願いいたします。

<事務局>

この最終案について、必要な修正させていただき、12月末頃から1カ月間パブリックコメントを、実施させていただきます。その結果を踏まえ、必要な修正等をさせていただき、2月中に策定、公表の予定としております。

<松本座長>

ご意見を県民の方々からいただくこととなりますが、非常に大きな修正を要するようなご意見をいただいた場合には、いま一度、皆さま方にご確認いただくことになるかと思っております。ご確認いただく方法に関しては、例えばお一人ずつ回るとか、書類をお送りして確認いただくとか、必要に応じて集まるとかいろいろとありますが、もしも大きく変えなければならなくなった場合には、私の方から事務局に、何らかの形でご確認いただくようお願いしたいと思います。軽微な修正の場合には、お任せいただければと思っております。たくさん来るのが望ましいですが、ビジョンというものは抽象的ですので、あまり多くは来ないのかなと思っております。そういう意味で、皆さま方からも周りの方々に、ビジョンのパブコメを行っているので、ぜひお気づきの点があったら意見を出してくださいと周知いただけるとありがたいと思っております。

以上で、「あいち交通ビジョン」の最終案がまとまったということでございますが、恐らく今日が最後になりますので、これまでを振り返って一言ずつ、簡単なことで結構ですので、感想を含めてお話しただければと思っております。

各委員振り返り

<石川委員>

どうもお疲れさまでした。最初の会議に出たときは少し不安なところがありましたが、事務局のほうでよくまとめていただいたと思っております。

一つだけ強調しておきたいことがあります。今回、「交通ビジョン」という名前の中で、2040年を見据えて、これから5年間を取り組むということですね。2040年ぐらいにこうなっていたらいいな、そのためにこの5年間は どうしましょう という時に、私が一番懸念するのは、人口減少社会で、コロナもあって、これから街がどうなっていくかなということです。都市部はどんどん魅力的になる一方、コロナの影響で、テレワークが普及し、地方における居住のニーズとかは高まる。ところが、やはり地方のいろいろな所で、公共交通も含め、交通はさらに厳しくなるのではないかと思う。例えば、ある町の駅に降りて、飲みに戻って11時に駅に着いたけれど、タクシーもない。だから家に帰れない。そうになると、都市部に住みましょう、といったことがあり得ると思っております。そういう意味では、都市部は、先ほども話しましたが、いろいろな交通サービスや新しいモビリティが出てきて、いろいろな選択肢がある。自転車の「カリテコ」といったものもあって、都市部はいろいろな手段があって、サービスが充実していく。ところが、地方はどんどんサービスの選択肢が減っていくことが、非常に懸念されるわけです。

ですから、特に愛知県としては、地方部の先進化、さらには革新的にということ、非常に強く思いながら進めないと、世の中は多分われわれが思い描いているものと逆の方向に、都市に集積し、地方はやはり不便だから、若い人たちは街に住むという姿になってしまうと思っております。その辺りを見据えながら取り組んでいただければと思っております。

<西尾委員>

こうしたビジョンをお作りいただいて、広域的な部分と、地方自治体との連携を図るという意識を感じさせていただくことができたと思っております。ただ、従来から、中々、市町村の考え方とか合わないところもあり、十分な連携が取れているかという、そうではないという側面もあるかと思っております。

ぜひ、これが交通ビジョンの第一歩、二歩だということだとすれば、改善をしていく部分は当然あると

思います。2040年を見据えての5年間ということは、その後も見据えて、より良いものを構築していくという意識が必要だと思います。そういう意味では、このビジョンを策定した後も、当然フォローアップをされていくかと思いますが、微力ではありますが、努力させていただきたいと思います。

<小林委員>

このビジョンは5年間での方向性ということで、新技術の普及は、これからますます進んでいくとは思っておりますが、コロナの変異株が出てきたということで、なかなか収束が見えないという状況です。乗合バスの利用者も、今現在、コロナ前の7割程度で推移しているということで、今後、元の数字には戻らないだろうと言われておりますので、なかなか厳しい状況が続くと思います。冒頭、県さんから、燃料代の高騰に対する予算の支援をいただけるというお話をいただきまして、大変ありがたく思っております。今後、事業者も、国の推奨する新しい生活様式に対応した経営方針であるとか、運行制度の見直しというのを進めていきますが、そういったことに対して、日常のサービスの低下を招かないよう、今後とも県さんや、自治体さんから、引き続き支援をお願いしたいと思っております。要望の場ではございませんが、これからもよろしくお願ひしたいと思ひます。

<深谷委員>

今回の交通ビジョンでは、現行の公共交通ビジョンに代わって、随分タクシーの記載を増やしていただきました。それにより、どういった部分でタクシーが必要かということが、よく分かるようになったと思っております。反面、書いていただいたその役割を担わなければいけないと思っております。私ども協会といたしましても、定額運賃の導入等について取組を始めているところでございますが、そういった新たな取組も進めていかなければいけないなと感じたところでございます。

<多田委員>

これまで石川先生、さらには交通事業者団体のおっしゃっていますように、地域の交通をどうしていくかということ、やはり自治体の皆さん方が本気になって考えていただかないと、もう民間企業だけでは到底手に負えない状況であり、これがコロナでより一層鮮明になったと思っております。

そういう状況で見えますと、自治体間によって、相当温度差があります。これは地域の公共交通会議に出席をさせていただいて、まさしくそういうことを感じている次第で、今回の「あいち交通ビジョン」が自治体の方々にどのように響いていくのかと思っております。交通事業者としても、また団体としても、いろいろな情報発信をさせていただくわけですが、ぜひ愛知県さんからも自治体への指導というようなものを、このビジョンを介してお取り組みをいただくと、非常にありがたいと思っております。

<田口>

私は第2回からの参加でした。ちょっと出遅れ感があったのですが、できることを一緒になってやっていきたいと思っております。

<森委員>

最初は、非常に長期的なビジョンで、考えるのが難しいと思っておりましたが、5年間ということで、

ちょうどいいと思います。短期的に言えば、このコロナも、あと数年はこういう状況が続くかと思いません。我々としてはテレワークを進めておりますが、久しぶりの出勤で、名古屋駅で、近鉄から地下鉄に乗り換えると、相変わらず東山線は、改札にも全然入れない状況です。コロナ禍において、非常に嫌な思いでして、時間もかかるし、名古屋駅は四方八方から人が飛び出てきて、ぶつかるということもあるので、そういうところも改善していかないといけないのではと思っています。

以前も申し上げましたが、リニアが開通しますが、下手をすると本当に東京とかに吸い取られてしまうようなことになりかねない。名古屋、愛知県はもっともっといい都市、便利になればいいなというふうに思っています。

長期的には、いろいろな交通においても技術革新が状況も進むでしょうし、人口減、高齢化というのは間違いないので、5年ということで策定をしましたが、2030年、40年という長期のビジョンの流れも、いかにタイムリーにやっていくかが大事だと思います。人口減、高齢化になる中、どんどん交通を便利にしようというのはいいと思いますが、当然、財政的な問題もあるでしょうし、利用者が少ない所もあります。そこはやっぱり観光客を呼ぶといったことを、総合的に考えていかないといけないと思います。県として、そういう常に広い視野を持って考えて、愛知県を盛り上げていただきたいと思っています。よろしくお願いします。ありがとうございました。

<榊原委員>

特に今回のビジョンでは、まもる、たかめる、ひきつける、つなぐ、へらすというのは、中々いい題だと思います。説明をしていく上でも、非常に言いやすいと思っています。特に観光で言えば、「ひきつける」というところで、観光と交通は、切っても切れないというところを、この中でも出していただいてありがたいと思っています。

コロナは、現時点では随分と愛知県内でも下火、日本全国でも下火になってはいます。新しい変異種はありますが、下火になった10月、11月ぐらいから、観光に車で行く、鉄道、公共交通を使っていくという人が実は、相当すごい勢いで増えています。県内の一部の旅館、ホテルは、稼働率7割というところも出てきています。一時は、1割以内というところもありましたので、それを考えると、だいぶ皆様方が外に出たいとなってきたと思います。それを交通ビジョンの方向性でもありますが、交通と、外へ出掛ける移動というのを結び付けていただけるとよいと思っています。そういう意味では、今回のビジョンは非常に分かりやすいものだと思いますので、ぜひ県内の市町もいろいろな計画があるかと思うので、そういうものにつなげていただけると、よいと思います。

<石井委員>

恐らく前の方とかぶるところも多いと思いますが、昨年来、地域公共交通、非常に厳しい状況にある中で、こうやって40年を見据えたビジョンの中に、大きく1番目の柱として、この自動車産業が盛んな、ともすれば自動車を優先しがちであったかもしれない愛知県において、「まもる」というところで地域公共交通の重要性を位置付けていただいたこと、また、「へらす」ということで、脱炭素化に向けて自動車とうまく付き合っ、新しい輸送サービスとかも合わせながら、公共交通をどんどん使っていくという方向性をはっきり打ち出せたというのは非常に大きく、良かったと思っております。

ビジョンということで、今後、どうやってこれを具体化させていくかという点において、地域公共交通計画をぜひ作っていただきたいと、これまでも申し上げていたかところですが、このビジョンを受け

て、計画をどう作っていくかというところで、引き続きお手伝いさせていただければと思います。まさに、事業者との連携、基礎自治体との連携というのは、より重要になってくるというふうに思いますので、そういったところの調整なども、引き続き一緒にしっかりとやらせていただければと思います。よろしく願いいたします。

<後藤委員>

交通ビジョンの取りまとめ、お疲れさまでございました。1から5の柱、平易な言葉ですし、非常に分かりやすいと思います。そこに書いてある内容も必要な施策がほとんど分かるような形で、その柱の中にまとめられて、非常に分かりやすいと思いますし、本文の中にもいろいろな取組が具体的に書かれています。主体も明記されているというところがございます。これから、こういった主体がそれぞれの責任を持って、その責務を果たしていくとことで、この交通ビジョンが実現していくと思います。やっではないといけないと思っていますし、そういうふうに各主体がやっていただくことを期待したいと思います。

中部地方整備局としましても、今回、交通ビジョンということで、道路整備の話や、港湾整備の話も盛り込まれたということもありますので、われわれでも共有をさせていただいて、中部地方整備局としても、取組をやっていきたいと思っております。

<大串委員>

ありがとうございました。今回、読み直してみて、非常に網羅的で愛知県らしい取組も様々にちりばめられていて、とてもいいものができたのではないかなと思います。反面、現状の公共交通事業者の方たちの苦境というのは極まっているような感じがしますので、早急にそういったところの手当も必要になっていると思います。将来を見通した先取り感と、現状の手当を含めたスピード感の双方が、さらに今、問われているのではないかなと思いながら眺めておりました。

ただ、次のビジョンが定められる頃には、愛知県の中の交通の状況というのは一遍していると思います。いいところでは非常に先進的なものがどんどん取り入れられて、先取るところが存分に発揮されるでしょう。ただ、守るところをしっかりと守っていかねばならないなと思うこの頃であります。今日、本当に参加できなくて残念でしたけれども、ありがとうございました。とても有意義な会だったと思います。

<松本座長>

皆様方から、簡潔に適切なご指摘、ご感想いただいてありがとうございます。最後に私からですが、もう特に何もお話しすることはないですが、今、皆さんに言われた、愛知県ならではの取組ということをお忘れしないでほしいということがあったかなと思っております。

それから、大きな時代の流れとして、今年度最初の会議の際に局長からもお話にありましたが、公共交通の定義は間違いなく変わってくるだろうと思います。それは多分、小規模化、パーソナルなパブリックトランスポートといった、どこが公共交通で、どこがプライベートの交通かが、だんだん分らなくなってくるような、そんな時代になるのは間違いありません。それを見据えた形でのビジョンということで、モビリティ先進県という名前が付いたということだと思います。そういう意味では直近5年ではございますが、将来の方向を見据えた、その第一歩になっているビジョンだと思って、大変期待してい

るところです。

それからもう一つは、大きなところでは、「have to do」の移動、しなければならない移動、これが今までの行政が支えるべき移動でしたが、ここは間違いなく減っていく。テレワークの推進だとか、オンライン診療だとか、移動というものは、そもそもできるだけコストを安く、ないほうがいいわけですから、そこはどんどん技術に取って変わってく。ですから、そこを狙った交通というのは、もうこの後、先細りになる可能性がある。そこで、われわれが考えないといけないのは「want to do」、「したい」です。やりたいこと。そこがまさに観光だと思います。それがちゃんと明確にうたれているということで、そういう意味でも新しい方向を見据えた形になっていると思っています。「have to do」、通勤なんかがそうです。そこはもっと減らし、先ほど言われた「混雑して乗りたくない」とかを緩和しながら。昼間にみんなが買い物に行く、食事に行く、観光に行く、観劇に行く、絵を見に行く、歌を聴きに行くというような移動が広がってきて。そして、昼間にも多くの人たちが行き交うような、そんな世界をぜひ描いてもらいたいと思いますし、期待しているところです。

それから、今のお話にありましたが、県の役割としては、やはり自治体との連携をしっかりとやってほしいと思います。あるいは自治体への周知もやってほしいという、たくさんのご要望がございました。そこをいかに進めていくかをこれからしっかり検討してほしいです。さらに各自治体では、交通事業者さんとの連携もしっかりしてほしいと思います。もちろん県も交通事業者と、そして各自治体も交通事業者さんしっかりと連携を進めながら、そして県民の交通を支えていく、育んでいくことにつながっていけばいいと思っております。いずれにしても皆さんの期待は、これをいかに推進していくかということですので、このような皆さんのご協力の下で、良いと言っただけのビジョンができておりますので、しっかりと推進していく、そこは行政にお任せしたいと思っております。

最後になりますが、皆様方のおかげでいいものができたと思っております。それから、事務局はわれわれの意見をしっかりと受け止めていただいて、柔軟に対応いただいたと思っております。本当に皆様方、どうもありがとうございました。