

## 第1回公共交通の利便性向上検討会議 議事発言録

### 【事務局】

資料1、資料2の説明。

### 【委員長】

今日は第1回ですので、皆様から忌憚のない御意見などをいただきたいと思えます。

今日この資料2で、埼玉県の状態、それから最後の方で国の政策動向などについても御説明いただきましたので、どなたからでもどんな点でも結構でございますので御発言をいただければと思いますがいかがでしょうか。

では、皮切りに私が質問していいですかね。

近年バスの乗客が増えているというデータが12ページにありました。バスが減っている、減っているという議論をずっとしてきたのですが、ここ数年少し盛り返してきたと。一方で、13ページでタクシーが何か激減という感じがするのですが、これ何か理由について分析をどっかでされているのでしょうか。教えてくださいませんか。

### 【事務局】

バスの方ですが、12ページの資料の右の方にもございますとおり、一つはICカードの導入事業者数が増えているというところでございます。

それから、高齢者の利用も増えているというところです。こちらにつきましては、バス事業者の方から話を聞いた時に、高齢者がそもそも増えているということです。高齢者の方が乗る機会も増えているというようなことでございました。

タクシーの方につきましては、タクシーを利用しない理由が25ページのところにあり、大都市部で、料金が安い、タクシー以外の公共交通を利用するといったところですが、詳細につきましては不明でございます。

### 【委員長】

どうもありがとうございました。ではどうぞ。

### 【委員】

地方交通の利用者がひたすら減るという時代はとりあえずは終わったように見えなくはないですね。もちろんこれから先、増え続けるという確証ありませんけれども。

実は、その分析点はとても簡単ではなくて、今、事務局がおっしゃった高齢者の免許返納のところ、そういったことも言われたりしておりますけれども、これについては、実際は分析しないと分からないような内容を含んでいるということをやっとコメントするとともに、地方でも同じ傾向が現れていることについて

ちょっと考えておく必要があると思っております。

あと、私の方から、何点か多岐にわたるのですが、御説明のあった資料の、例えば11ページを見て思ったのですが、県内の交通のうち、鉄道の路線別輸送量について、この青いところには二つ意味がありまして。鉄道にはヘビーレールと新交通系の比較的簡易な交通機関、実はそれが同じように扱われていますが、性格的にも違う交通機関と違っていい面があります。

そうなりますと、一番顕著な例でいきますと、ものすごく混んでいると通勤時間帯は言われてる場合でも、それでもこれを見ると、そんな乗ってませんみたいな、ミスリードしてしまうような可能性があります。

なぜこの話をしますかといいますと、ネットワークを議論する時に、まだ空いているっていうふうに誤解をすると。ところが実際もうすでに混んでいて大変な状況になっているのに、そこの部分の配慮を欠いて掲げてしまうと、政策的に違う判断をしてしまう可能性があるということもありますので、そういったギャップ、輸送力っていうもの、あるいは混雑というのを見て少し分析できるといいと思いました。

それからあと、2点目ですが、22ページです。人口率から見た公共交通カバー率。これは先ほどの27ページにも、90%がカバーしてますという、非常に一見頼もしいデータになっているんですけども、公共交通の一番大きな、大きく気にしないといけないことはサービスレベルなんですね。

これは鉄道を作っても同じなんですけれども、ものすごくお金を掛けて鉄道を作っても、極端な話がだんだん時代の変遷とともに1時間に1本ですとか、2時間に1本ですと、そうなると、あってもない。地図にはあるけれども実はないんだと、そういう傾向になってくるわけですね。

したがって、ネットワークとしてのそのカバー率は分かる。これはこれで一つのデータなんですけども、どのぐらいのサービスレベルを前提に、これを評価すればいいのか。

確かにバス路線もあるんですけども実際減多に来ません、でもカバー率9割と言われても、実際住民にとってはなかなか使えない可能性があるわけですね。

だからその辺りのサービスも含めた、言い方を代えると、自動車は各個人個人が勝手に運転すればいいわけなんですけれども、公共交通っていうのはすべて事業者が提供しないといけない、提供するサービスによってそれが優位か優位じゃないかってかなり別れてしまうんで、その辺の、ソフト面も含めた評価がちょっとうまくできるといいなと思いました。

あとは、また後程にしたいと思えます。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございました。何か事務局からお答えすることありますか。

#### 【事務局】

御意見ありがとうございます。

鉄道の輸送量は、おっしゃるとおり大量高速鉄道の通常のレール型の鉄道での輸送といった何両編成もあるのか、あるいは、新交通システムのように車両数などが限定されている中で運行するのか、それによって、利用者数の上限が決まっ

てしまうという話がありました。そういったところの視点も入れて考えていけないといけないと思ったところです。

また、サービスレベルの関係につきましても、今の御指摘がありましたので、どの辺りまで分析が可能かも含めて、今後検討していきたいと考えております。

#### 【委員】

サービスについては、埼玉県のお話を伺っても、東京ダッシュというエリア、いわゆる東京の一部と言えるエリアもあれば、そうでないエリアがあるわけですね。

だからサービスレベルについては、一律に議論するあるいは平均で議論しないようにする必要があります。例えば地方交通であれば使いにくいというのと、大抵2時間に1本とか、1時間に1本だったりという状況なんですけども、そういうのと比べて、例えば地方すぎちゃいけないんですが、実際のアンケートでも運行本数のことを気にされてますけれど、一律じゃない目で、それぞれ性格の違いがありますので、ちょっと御検討いただければというふうに思います。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございました。

これちょっと宿題ということにさせていただきたいと。県内、いろんな市町が今、公共交通網計画を作っておられて、そういうところでは、いわゆるおっしゃったように頻度を考慮したサービス水準の表現なんていうのをやっているところがあります。ただ、それを全県で1枚の地図で表現しようとするとなかなか大変かもしれないし、おっしゃるように、そもそも東京に近いところと秩父とか、県北では、その要求水準もかなり違ってる可能性もあるので、表現自体はかなり何といえますか、要研究ということかもしれないですね。いずれにしろ、宿題ということにさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。はい。どうぞ。

#### 【委員】

委員長の御質問にもあった、バス利用者の推移がなぜこういうふうに回復してるかって、多分三つぐらい要因があると思っています。

一つが、ここ平成15年が一番低くなってます。西暦で言うと2003年です。実は2006年度の道路運送法改正で、いわゆる均一運賃のコミュニティバスと称されるものがこの乗合バスにカウントされるようになっていきます。

ですので、例えば三郷のような対キロ区間制であれば、すでにカウントされていたんですけども、そうじゃない、特に南部の方の自治体のコミュニティバスの利用者が、平成20年以降は上乘せされていったというところで、分母が増えたっていうところも要素としてはあるかと。

もう一つが平成25年から30年でぐっと伸びてるんですが、おそらく、例えば国際興業さんですと彩京パスというものを販売をしまして、つまり自社路線であれば全線乗り放題という定期を販売しています。これは東武さんも同じようなものを販売したりとかするわけですけども、要は団塊世代の方が退職をされ

て、定期券ユーザーの方が少なくなると、その代わりに皆さんに出掛けてもらおうというような需要喚起策として導入してきたという経緯があるわけですが、割かし売れてるそうです。

なので、多分25年から30年の増加っていうのは多分その辺のところ、結構さいたま市周辺が寄与してるんじゃないかというところがあります。

あとは、中小事業者がかなりICカードを入れてきたというところがありますので、ちゃんと数えられるようになったという、そういう物理的な側面もあるのかなと思ってますので、この3点くらいかなというふうに見ているところです。

その上で、少しコメント差し上げたいと思ってるんですけども。例えば、ページでいくと21ページのような形で、どうしてもあと数マイルっていう話になると、鳥瞰図としてこの白いところをどうやって埋めるかっていうところに目が向きがちなんですけど、ここまで10地域それぞれですね、色彩が異なるということになると、それぞれが求められてるものっていうこと自体が、違ってくるんじゃないのかというふうにも考えているところがございます。

例えば23ページに鉄道利用に係る県民アンケート結果っていうのがございます。下に散布図が二つありますね。その中の右側。運行本数に対する不満というところがありますが、大体3,000人くらいの人口密度よりも低いところは何か不満が比較的高いですが、そこを超えると比較的、同じようなパーセンテージになってたりというようなところで、言ってしまうえばエリアによっての不満度のコントラストがはっきりしているような気がしますし、他方で次の24ページですと、バスの定時性ですけども、これも同じく3,000人ぐらいのところで閾値をつけてあげると、それ以降は不満、それよりも少ないところは不満度が低いということですから、多分鉄道の乗り継ぎが多いようなエリアと、バスが代表交通手段になり得るエリアっていうところで区分されるということになれば、一律で、あと数マイルっていうことを考えるっていうことはできないし、あまり効果的ではないんじゃないのかというふうにも考えたところがございます。

特に、やはり鉄道なんかでも、やはりこの数年見て気になるところが、秩父鉄道もだんだんと本数が減っているというところがありますし、しかもいまだ減便している状況が続いています。新型コロナの影響でっていうのもありますし、例えば、東武線のエリアでもそうですけど、久喜から利根の方ですね、久喜までは本数が確保されてるけど、久喜から先は減便とか、結構秩父ですとか、それから利根ですとか、そういうところのエリアの鉄道は路線はあるけれども、運行本数がひたひたと減っているっていうところは非常に気にかかっているところでもあります。

ですから、そういう辺りのところの評価ということもしっかりしていかなければいけないんじゃないかというふうに思った次第です。

ひとまず以上です。

#### 【委員長】

はいありがとうございました。事務局何かありますか。

#### 【事務局】

はい、バスの利用者数の変化について、分からなかったところも含めて教えて

いただきまして大変助かっております。また、公共交通の空白地域というところにつきましても、サービスレベルの話もございまして、地域別に違うというところもございまして。

埼玉県内の県南を見るのか、県北を見るのか、あとは通常の本数が少ない状態の人なのか、多い状態の人なのか、そういうところでの感じ方もあるのかなと思っておりますが、考えていきたいと思っております。

#### 【委員長】

はいどうもありがとうございました。どうぞ。

#### 【委員】

バスのコメントありがとうございました。私から、鉄道についての情報です。

利用者数の変化については鉄道でも同様の傾向があり、いくつかの要因が考えられます。

まさにラストワンマイルに近い発想と思うんですが、住宅開発に合わせて新駅をつくることで、利用者増につながっています。

もう一つは、ある路線では、第3セクター化したことで、サービスレベルを結構上げています。3セク化してから、日中4本、ピーク時に6本だったかな、そのぐらいの頻度のパターンダイヤで走らせてます。サービスレベルをかなり上げたんですよね。それで多くの人達が使うようになったという例があります。

それからもう一つ、別のある路線でも第3セクター化した効果が現れている例があります。JRが持っている自治体は陳情しかできなくて、結局、経営面からなかなか対応してくれない。大体そういう状況がずっと続いてきたところ、3セク化して自分たちの経営の範囲になったことで、ダイヤを結構便利にしています。それから、運行区間をもうちょっと延ばした遠くの駅からだと通勤通学が便利になる、じゃあそれを延ばそうと。あるいは、時間帯をもう少し早くしよう、遅くしようとかかなり柔軟にダイヤを改善しています。そういったこともあって、先ほど言いましたサービスレベルを変えることによって確かにお客さんが戻ってくると。裏を返して言うと国鉄時代にだんだん不便になってお客さんが減っていた負のスパイラル、その逆のことが実は起こっているということです。

では、例えば財政出動をして、ただ負担になってるかということとは違っていて、県や市そのものの魅力が向上しています。公共交通を重視したコンパクトシティ政策を進めている自治体では、中心市街地の面積って0.何%しかないんですけども、固定資産税などの上がりが20数%。つまり都市経営として成功しています。

そういった、人々が出歩けるようにして中心市街地の魅力を高めるいろんな開発誘致などをすることによって、確かに鉄道単体で見ると財政出動はあるにしても、街全体で見ると実はとても得しているとそういったような状況になっております。

一応ちょっと参考事例として補足させていただきました。

#### 【委員長】

はいありがとうございます。非常に参考になるお話だと思います。どうぞ。

【委員】

一つ質問です。そういった時ってというのは、自治体はどこがイニシアチブをとって物事を進めていくんでしょうか。

【委員】

いろいろ聞いていますと、首長のリーダーシップが大きいようです。

いざやってみると、やっぱりすごい効果が現れたということで、そういうことを体感したというのがあります。

新しい情報で、郊外から中心市街地に直接行く、途中で乗り降りすると1,000円くらいかかったりするのですが、途中で降りないで行くとワンコインという非常に安い定期券をつくったんですね。そういう定期券ができて、実際に高齢者の利用者がとても増えてます。

それで、その定期券を持っている人と持っていない人で、どれだけ年間の医療費が違つか試算があり、それでいくと1人当たり7万幾ら違ってまして、合算すると10数億円医療費が安くなった可能性がある。そんなデータも出ておりました。要は出歩くことによって健康寿命が延びる、病院にかかる機会が減るといったようなことが言えると思うんです。データとしても、もちろん分析はこれからも必要だと思うんですけれども、明らかにそうした試算もあるという状況になっています。

そういった意味で、かなり、いろいろな知見を得てきている状況にあります。

【委員長】

今や医療費削減というのは何かもう、いろんな政策の決め手みたいになっていますからね。非常にこれも参考になる話だと思います。ありがとうございました。はい、どうぞ。

【委員】

委員が少ないものなので発言機会が多くて、大変すみません。

実はデータで気になったのは一つ。今後どうしようかなという観点なんですけど、26ページのバス事業者についてです。

確かに問題点として、乗務員が不足してるとか、これが最も大きいということになってるんですけど、これから先の検討としては、なぜこうなってるかっていうことだと思うんですね。つまり業界としての魅力がなかったら、あるいは魅力をケアできるような施策がなかったら、多分絵にかいた餅になってしまうということもありますので、このバス業界そのものがどうしたら魅力のあるものにできるかっていうことを少し検討に混ぜておかないと。このデータ見て、やはり、絵にかいた餅にならないようにしないといけないなと改めて思ったのが一つです。

あともう一つは、バス利用に係るアンケートの中で、24ページなんですけど、時刻表どおりに運行して欲しいとある。

運行本数を増やして欲しいということについては、実は一つの類似の解決策があって、アプリとかバスロケですよ。西武さんとか国際興業さん、このさいたま市内においてもバスがあと何分したらくるかとか、西武さんは確か地図でも今

この位置にいますよみたいな、そういう情報があるわけですよ。

それがあると何ができるかという、皆さん家で待ってられるんですよ。バス停に行きたくしてなくていいわけですよ。ということはいわゆるMaaSの最初のトリガーですね。とっかかりとして、その部分のストレスがなくなるんですよ。だからこれは、かなり大きな話の一つだと思いますので、今後いろいろ御検討される時にはバスロケ系、アプリ系についてのニーズというかマーケットあるいは普及度とかですね。そういったものを少し掘り下げていくと、すべてハードでできない場合がありますので、非常に有効なのかなと思っております。

あと、よくMaaSって、東京圏ではアプリの問題だっているふうによく言われやすく、大手鉄道事業者がアプリを開始しましたとPRしてるわけですが、ところが埼玉県内の東京から離れたエリアとか、地方都市だと、先ほどもお話しがいくつか出てましたけど運行頻度が低いわけですから、乗り継ごうとしたって、そこで1時間待ちます、30分待ちますというのは、それはMaaSではないんですよ。

だから、東京地区でアプリアプリだっているのは、そもそもサービスレベルの基盤が違うんです。一定数の本数があるからあとはアプリだと。でもそれを、郊外部が同じことだけをやっちゃうと幾らアプリがあっても接続が悪かったら、全然as a Serviceのaじゃないわけです。一つじゃないんです。

だから、そこもやっぱり重視して、検討していくのが良いと思っております。

#### 【委員長】

全部おっしゃるとおりだと思います。あの2番目のアプリの件で、二社が走っているんですけど、今、それぞれ見ないといけないんですよ。これは相当不便ですね。そういうところも改善の余地があるような、ユーザーとしては思います。それはどうですか。

#### 【委員】

全くおっしゃるとおりで、例えば、私もそれぞれのバスの時刻表を見ないと分からなくて、要は利用者から見たら、私はA社しか乗らない、B社しか乗らないって人は意外と多くない気がします。やはり先に来たバスに乗る。そういった意味では、そういう情報は一括して見ればいいし、今後の話としたら共通運賃っていうか、この定期券ならどちらも乗れますとか、そういったソフト面の施策がいます。

あと、google mapでも検索が実はできるんですよ。googleがすごいのは、自分の位置情報を使って最寄りのバス停はここだって、自分が普段使っているバス停は右だから右に行こうとすると、googleに左行けって言われるわけですよ。実際行って見ると、使ったことがないけどバス停があって行き先によって実は便利だったりするわけです。

ただ、バスロケの話に絡むんですけど、googleは時刻表だけです。バスは遅れたりしますから、大丈夫だと思って行くと、実はそこでバスが随分遅れていて、実は危うく新幹線に乗れなくなったときもありました。

そういった意味では、GPSを使ったいいサービスがあるんだけど、時刻表に

よるものについては現在googleが提供している。一方で、遅れを反映するものについてはバス会社単位で行われているという現状が確かにあって、両方がうまくできるといいなっているのがあります。

#### 【委員長】

ありがとうございました。これも宿題ですね。どうぞ。

#### 【委員】

実は、確かに委員長がおっしゃったとおりに複数の事業者のバスロケがある時に、実は同じ会社が開発したバスロケシステムを使っているんですね。

ところが、その開発会社に聞きますと、A社とB社を共通して吐き出すっていうことの技術自体を想定していなかったということのようです。つまり、会社としての運行管理をしっかりするっていう文脈で、そもそもシステム開発をしましたから、ユーザー向けの情報というよりは会社向けの運行管理上の情報の吐き出し方をしてるんですね。

それで、例えば今ですとGTFS化。標準化、GTFSリアルタイムっていうものがありますから、データを標準化して行って、標準化していったものを吐き出す。それで吐き出せるようになれば、例えばgoogleで統一して表示するっていうこともできますし、あるいはデジタルサイネージのような形で1枚で表示をするとか、一つの特定の、例えばコバトンアプリってやつで埼玉県のものだったら独自にそこで吐き出しますというようなこともできると。

ただ、なかなかそこに踏み込んだような実践をしているような都道府県とか地域って、そうそうないです。

それこそ、あと数マイル、空間的な数マイル、情報がこことここが結びつくともっとよくなるのになっというところに果敢にチャレンジしていくっていうのも、是非ともやっていただけるといいんじゃないかなというふうに思ったところです。

ついでにちょっと今、Ma a Sの関連の話が出てますので、1点だけ気になることがあるんですけど。例えばですね、定期券の話がどっかに出てきたかと思っってます。16ページですかね。

埼玉の場合やっぱり23区に出ていく方が多いので、定期券利用者が多いと。おそらく今回この将来の需要の動向っていうところを見据えて検討するっていうところが出ていると思うんですけど。多分新型コロナの中で、もしかして人の働き方が変わってくるのであれば、この定期券っていうところのその考え方とか買われ方っていうところが変わってくる可能性っていうものがあると。

例えば、今在宅勤務か、それから職場に出勤するかを選べるようになってまして、職場に出勤しない人は、定期券代を返してくださいというお達しが出ております。その代わりに在宅勤務してても構わないよということなんですけども。

ということは、国立大学法人ですらそうですから、そう考えると、もしかしたら民間の企業であれば週3日勤務でいいよと。けども定期券じゃなくて実費精算ねっていうふうな話になってくると。今まで通勤手当はしっかり出てたから埼玉に住んでいたけれども、ちょっと考えなければいけないねっていう人が出てくるとすれば、埼玉県の実態から考えたらマイナスになってくる。

ということになると、支払方式っていうところ、これもM a a Sの中の一つの要素になりますけれども、ちょっとこの辺りの研究開発っていうのは積極的に進めていく必要があるのかなと、そんなところを感じているところでもあります。以上です。

#### 【委員長】

これはずいぶん大きい話ですね。これは国交省さんに考えていただくんですね。どうすればいいんだろう。確かに大きな話ですよ。

意外というか、目からうろこのような宿題がいただけましたので、ちょっと宿題ということにさせていただきたい。

それから先ほどの乗務員の不足の話ですね。26ページですかね。つい最近も、どっか県内の、ちょっと忘れちゃったんですけど、市で黒字路線が廃止になりまして、運転手がいなくてっていう話だったんですよ。もうほんとに現実の問題になってきまして、この辺については何か、県の方でも検討されてるんですか。対策というんでしょうかね。

#### 【事務局】

乗務員の不足というところがございました。一つはバス事業者、業界自体が魅力あるものにとのことで、国の方も業界とともに、女性の働きやすさなど含めて取り組まれているところがございます。バスの魅力を高めるということではバスイベントでございますけれども、県内でも、昨年バス事業者とバス協会などに集まってもらって、バスティバルといったバスのイベントを開催しました。まずバスに身近に触れてもらう、また乗り方教室も行うなどの取組を行っております。

今年もその取組を、関係する市町などとやろうとしているんですが、コロナの影響で、少し開催が厳しいかなというようなところでもございます。まずバスを利用してもらえるように、取り組んでいるところです。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございます。これも宿題です。重いですね。どうぞ。

#### 【委員】

今のお話をやや継ぐ形なんですけれども。これまでの日本の政策は大体箱物というか点物というか、人間で言うと臓器を立派にして、血管をあまり考えてないみたいな、そういった面もありましたが、コンパクトシティ政策の例では、公共交通沿線に居住立地を推進することによって、さらに交通利用が増えるとともに経済が回る、そういうふうになってるわけですよ。

そういった意味で、網形成計画についてもいろいろ自治体さんやってらっしゃると思うんですけども。交通だけを議論するのは不十分で、実は街をどうしたいかっていうところから入る必要があります。

だから、その街をどうするかっていう時に交通が当然セットで、都市と交通が対立軸でも何でもなくて一緒のもんだと。融合しているんだという中で検討するとその過程の中で、交通工学の必要性、知見なんかが必要になるわけです。

だからそういった意味で、これから検討する時には、さっき地域の状況が違う

ということをお話ししましたけれども、それはちょっと言い方変えると、どういう都市にしていくのかという、そういった要素も十分に関連しますので、そこも含めて、御検討いただけるとよりよい方向が出るのかなと思っています。

それで、その点を少しだけ範囲を広げたコメントをすると14ページなんですけど、埼玉県の通勤通学する人の出発地が出てまして、東京とかパイが大きいわけですね。埼玉県に住んでる人の通勤通学地も左に出てますけども。

これを見て思うのは、例えば、埼玉へ通勤通学する人、右の表なんですけど、茨城県から1万7,000人とか、群馬から2万8,000人ぐらいいらっしゃる。これを全体の比率にすると実はかすんじゃうですよ。0.何%とか。だけど、実はこんなにたくさんいる、そういう目でこういうデータを見ないと。割合として小さいからいいやっていう話にはならないし、実際にその近隣地域においては非常に大きな交通になっている。県境との交流は、そういった見方が十分できますので、意識していただけるといいかなと思いました。

#### 【委員長】

はい。どうぞ。

#### 【委員】

あと、コロナの話、バスロケの話ありがとうございました。それを聞いて安心しました。これからの議論はアプリがだんだん普及してくるっていう前提で、さらにその上に行く交通政策にする観点で、交通の議論をするともものすごくいいのかなと思いました。

あとコロナについてです。通信系の方とも議論する機会があるわけなんですけど、公共交通については、私の中で大きく三つぐらいの要素があると思っています。一つは3密ですよ。接触を避ける、これによってお客さんが減るだろうという見方があります。

でも、スペイン風邪の例もそうですけれども、世代が代わった私たちは何事もなかったように動いていました。したがって、今は薬がないからみんな焦ってるわけですね、ワクチンもない。でも、人類が負けない限り、多分それはできるだろうと。

つまり、その話を気にしすぎると長期的な視点で議論する時にやや違った判断になってしまう可能性があるということがまず1点目です。

もう1点目は、じゃ何が違うかということ、通信系のインフラですよ。それがいきなり普及したり、あるいは実際にズームで会議やったら、意外といいじゃないかと。これが実はとても大きいと思います。

公共交通機関でも、鉄道もそうですけど、習慣性がありますから。一旦使ってみると意外といいねと、それで味を占めるわけです。高速鉄道でも一旦利用することによってリピートしていく習慣性があります。

そういった意味で、通信で会議できるじゃないかと、しかも通信環境も急に整った。これはですね、元に戻らない。むしろ普及していく可能性もあると、これが2点目です。

もう1点は経済全体の影響です。今回相当多くの分野で経済的な被害が発生してるわけなんですけども、これで何が起こるかということ、投資を抑制するんです

よね。旅行業なんかはすぐに影響が出たわけですがけれども、例えば通信系とかIT系でも、遅効性といいまして、大体半年か1年ぐらい遅れてその影響が現れてきます。

そうなる何が言えるかという、企業はコスト削減をしますので、毎回大阪で会議していたのを、3回に1回は別にここでweb会議すればいいじゃないかと。それと往復新幹線代が何万円も浮くとか、そういう計算を始めるわけですね。

したがって、経済が影響を受けるってということについては、深刻さもエリアや業態によってかなり差がありますので、そこを意識した中で、県の公共交通網、都市のあり方も含めてどういうふうにしていくのかという観点がやっぱり要るのかなと思います。

以上3点がコロナの関係ですが、あともう1点は、やや派生した話、災害時があります。

埼玉から東京に行っている方がたくさんいらっしゃるわけですが、ほとんどの方が帰宅難民になって、これはラスト「テン」マイルっていうんですかね。とにかく帰れないと、そういう状況になるわけです。

また、それを県内の公共交通に置き換えると、自家用車で移動してない人達が離れたところに行った時に戻れなくなっちゃうと。これとても怖い話だと思うんです。

したがって、交通インフラについては、災害時において、とりあえずどうやって足を維持するのかの観点もあります。

GPSを使ったアプリに配信して、あなたたちは今路頭で迷っているのだけれども、何分後にここにバスが来ますみたいな、そしたら皆さん家に帰れるとか、何かそういったようなものでもちょっとやっておくことも、首都直下地震も近いと言われてますので、メインの議論になるかどうか分かりませんが意識しておくとういことかと思いました。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございます。非常に多面的なアドバイスをいただいたと思います。

よろしいですかね。そろそろ今日のところは、非常にためになる御意見をいっぱいいただきましたので、事務局としては、これを消化していただいて、次に向かっていただきたいと。特に県内の多様性といいますかね。その東京に近いところと、いろんなところが確かに埼玉県にはありますので、それぞれにふさわしい公共交通というような観点は必要じゃないかということをお2人ともおっしゃっていただいたと思いますので、それはぜひ重視していただきたいと私からも思います。

それでは、よろしければ議題の1はこの辺までにさせていただきまして、今度(2)に行きたいと思います。

今後の進め方について、事務局からの説明をお願いします。

#### 【事務局】

資料3をご覧くださいと存じます。まず1の主な検討の論点案でございます。(1)が主要な論点になってございます。これは回を通して共通の論点になる

ものとして、お示しをしてございます。

将来の人口需要、地域の実情や交通特性を踏まえて、どのように公共交通の確保充実に取り組んでいくべきかという視点での検討をお願いしたいと存じます。

次に（２）の個別の論点でございます。主に第２回目のところで御議論いただきたいと思ってるんですけども、鉄道路線の延伸についてどのように取り組んでいけばよいのか。主に３回目の会議の方でお願いしたい論点でございますけれども、人口減少、高齢化社会における交通困難地域の移動の確保についてどのように取り組んでいけばよいのか。最後に、自動運転やMaaSなどの新たな技術の活用について、どのように考えていくべきかという、このような論点を踏まえながら、様々な御議論をお願いできればと思っております。

以上になります。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございました。

すでに先ほどの中で、かなり重要な論点を出していただいているわけですけど、改めまして、さらに、深めるべき論点あるいはここに書いてあることについての御質問などなんでも結構ですので、御発言いただければと思います。いかがでしょうか。

#### 【委員】

今お話しいただいたペーパーでも読めることは読めるんですけども、少しこういう観点をということでお話しをします。

鉄道路線の延伸について、どのように取り組んでいけばよいかは、延伸先だけが議論されがちです。だけど、延伸して、延伸元の路線がもっと混んだら多分人が出るんじゃないかとか、都心方の改良もしないと結局サービスレベルとしては低くて使えないんじゃないかという議論も出てくると思うんです。

つまり、延伸部の議論をするんだけど、延伸部だけを議論するんじゃないっていうことをちょっとお伝えしておきたいと思いました。

#### 【委員長】

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

#### 【委員】

個別の論点の３点目に、新たな技術の活用をどう考えていくかというところがあるんですけども、多分、だんだんと流れは、技術をどう実証していったって、その実証したものをフィールドフィードバックして、技術をどう鍛えていっていかってというところの段階にあるのかなという感じもするんですよ。

例えば自動運転、それに向くようなフィールド、といっても一般の方々が思い描いているような、もう普通のマイカーを使うようなごとく自動運転が展開されるという状況ではないわけですから、あくまでも限定空間ということになるわけですけども。そうなり得るような限定空間っていうところが、埼玉県内の中にどのくらいあり得るのかっていうところは、ちょっと見定めておいてもいいのかなというふうに思っています。

例えば、某県ですと、3年間ぐらいずっと自動運転のフィールドとか、Ma a Sのフィールドっていうところを、県が主体に入ってきて、自動運転の部分は実装しませんでしたけれども、グリーンスローモビリティを一般路線バスとして運用するっていうことはすでに始まっていますので、何かそういうような具体的な目出しっていうところもしておくっていうことが必要なのかなという気がしているところでは。

あとは(1)のところの、将来の需要というものをどう読み込むのかって言うところですけど、シナリオがあってもいいのかもしれないですね。つまり、鉄道が延伸するっていうようなことが具体化してきた段階のところでは、そもそも元に戻っているのではないかっていうようなこともあり得る話だと思いますし、そもそもさっきのズームがもう3回に1回はズームで十分だっという世の中になるのかもしれないですし、いくつかのシナリオみたいなものを用意して、そのシナリオの時にどういうふうに需要が変化する、だからこういうような技術や、鉄道路線の延伸っていうところが必要になってくるのではないかっていうような、そういったような考え方も必要なのかなという気がいたしました。以上です。

**【委員長】**

ありがとうございます。お2人から御意見いただきました。何かありますか、事務局として。

**【事務局】**

初めの鉄道の路線の関係ですが、延伸先だけではなく、その根元の部分といいますか、そのところも一緒に検討の中に入れていきたいと思えます。

それと、新たなシナリオをどう考えるのかということ、将来のイメージをどこまでできるのか見据えて検討していかないといけない。ただ技術を使うだけじゃなくて、どういう場面を想定してというようなところ、示唆をいただきましたので、考えていきたいと思えます。

**【委員長】**

はいどうぞ。

**【委員】**

ちょっと追加的な話でもあるんですけど、自動運転についてです。実は解釈が意外と別れるということが最近分かってきてまして、技術的にどういうところがケアできるかっていう範囲が広い。人によりイメージが結構違ったりすることが一つ。

もう一つは、都市の鉄道に与える影響です。例えば、東京圏を一つ例にすると、郊外部においては、最寄り駅へのアクセスが便利になる、あるいは最寄り駅じゃない急行駅に行きやすくなる。Aという路線を飛び越してBという路線で直接行きやすくなる。

そういった意味で、将来的には幅もありますけれども、自動運転の魅力というものが実は公共交通に寄与する、鉄道にも寄与するという考えがあります。

しかしながら一方で、東京圏以外の地方都市を見ていますと、実はコンパクトシティ政策に逆行する力が働くんじゃないかっていう見方もあります。鉄軌道を中心にしてコンパクト化を進めてきた。ところが、自動運転ができることによって、鉄軌道から離れたおじいちゃんおばあちゃん家に住み続けると、そういった人達が出てきてもおかしくないわけですよ。

だからそういった意味では、同じ自動運転と言っても、これは技術的なところからいきなり出現しておりますので、社会がどう受けとめるか、実は大きな幅があります。だからそこは政策的なことを、先行的に議論していくことがとても大事かと思っています。ちょっと補足したいと思います。

あと、主要な論点について申し上げますと、言葉遣いですが、公共交通の確保となっているんですけども、やっぱり一番大事なのはどういう公共交通のサービスレベル、LOS (Level of Service) って我々よく言うんですけど、サービスレベルにするのかっていうことを十分議論しなきゃいけないと思います。

これはどういうことかという、日本だけ特殊だとよく言われますけども、海外では自治体が地方の交通に責任を持って、バス事業者に委託したりしているんです。だからそうなりますと、混んでる空いている、乗客が多い少ないからという議論じゃなく、どういうモビリティを住民に提供するか、つまり動脈硬化じゃなく一定の血流があるみたいな、そういったような考え方でやってるんです。

だから、本当に今我々が持っている交通政策でいくと、どうしても考え方がシユリンクしがちなんですけども、やっぱり柔軟にどういったものが都市にとって一番いいのか、住民にとっていいのかといったそのサービスレベルというものを、少し、利用者側から入っていく、または都市側から入っていく議論をすると、いい結果が出やすい、長期的な方向性としても出やすいと思います。

今回、コロナで欧州も含めてかなり大変な状況になってますけども、欧州の交通事業者はほとんど経営面では困ってないです。地方政府からの委託運行ですから。地方政府は、都市の健全性を維持する、あるいは政策的に都市が提供するサービスレベルを考え、一方、事業者は、経営難による倒産といったことを考える必要がないわけです。そういったことも世界では見られておりますので、参考まで申し上げます。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございました。どうぞ。

#### 【事務局】

今のサービスレベルというところで、地方公共団体がどれだけその辺りを担っていくのかということもあると思うのです。基礎自治体など、まず財源で厳しいところがあります。コミバス、デマンドについて収支率を出させていただいていますが、そういった費用をどこまで出せるのかということもあるかと思えます。

よくコミバスですと、大体1日4回ぐらい、朝昼夕方などで運行されているのが多いですが、場所によってその頻度が多いのか少ないのか、最低限の移動手段という考えもあって、ちょっと難しい問題かなと感じているところです。そういうところで何かあれば教えていただければと思います。

## 【委員】

自治体の網形成計画も手伝うことがありますが、やっぱりなかなか、言うは易く行うのは難しって話があります。私が申し上げたかったのは、都市経営の観点なんですよね。都市にとって、プラスかプラスじゃないか。

つまり、バスの運行経費だけに着目するんじゃない。補助と言うと、鉄道やバス事業者の経営者に対してお手伝いをする、支援をするとの位置付けになります。でも、補助ってというのは実はさっき言った街の一部だと考えた瞬間、都市公園の維持とか、自治体や警察とか消防と同じ、都市の経費になります。

なまじ運賃をとるもんだから赤字だ黒字だというそういう見方になるんですけども、ただにしろという意味では決してありませんので誤解のないように。つまり位置付けや負担のアロケの問題です。

都市経営としてこの公共交通に介入することによって実は、その都市にとって黒字になると。そういったような考え方を意識しておくということです。あまり具体的にやるとすぐに解が出ない可能性がありますので、そういった観点も少し踏まえた中で議論ができる部分があるといいなとちょっと思いました。

## 【委員長】

はい、ありがとうございました。お願いします。

## 【委員】

一方で、実はその公共交通の確保の仕方ってところの打ち手、やり方ってところが、ずっとこの何十年間も多分変わっていないってところも気がかりなところなんですよね。

例えばバスに関して、それこそ、コミュニティバスというものが現れてきたように、以前の普通の路線バスからムーバスのようなものが現れてきたってところ以外、多分あまりイノベーションというのはそんなに起きてないようなところだと思うんですけども、今度の活性化再生法の法改正で、いろんなプライシングができるようになるんですね。

国から利便増進事業っていう形で認めていただければ、例えば、今までだと秩父鉄道なんかだと総括原価方式で運賃決めなきゃいけないかったものが、利便増進計画を国に認定してもらえれば、実はいろんな値づけができる。これ、タクシーにおいても全く同じ意味合いになります。

そうすると、タクシーをどうやって使ってもらってという時に、従来だとデマンド交通を走らせますっていうやり方しかなかったところが、例えばタクシーはこのエリアだったら、1回500円で打ち止めですというような形で、例えばタクシーを借り上げてそういうふうなことをやるっていうようなことも、次の法制度ではできる可能性っていうものがあると。

だから、いろんな打ち手ってものが実はあり得るんじゃないのかなと思って、失敗してもいいと思ってるんです。でも、それがどういうふうに暮らしに馴染むのかっていうところをぜひ試していきたいなっていうふうに思ってます。

### 【委員長】

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

大変、参考になりました。よろしいですかこんな感じで、この1ページをちょっと整理しておきますと、まず鉄道路線の延伸については、これはもうすでに御存知のようにいくつか、具体的にも議論になってるところがありますので、それについては次回しっかり整理しておこうということですね。

2番目のところ、人口減少、高齢化社会っていう、まさに秩父のようなところをどうするかについては、今お話しあったようなこともありますし、県でも3年前でしたっけ、そういう研究をしていただいて、まさに秩父がケーススタディ対象の一つだったと思いますけど、その議論とその後の技術開発等を踏まえた議論をきっちりしていく必要があるということだと思いますね。

最後の自動運転とM a a Sですけど、M a a Sは本当にもう喫緊の課題でもあるし、今日もまさに議論していただいたように、いろいろやるべきことが見えてきてることなので、これはぜひ、直近の課題としていただきたいと思います。

一方で自動運転については、これも2人からありましたように、これを切り札として、運転手不足問題も解消するわ、コンパクトシティ問題も考えなくてもいいわという夢みたいな話を前提にこの委員会でやっていくという状況にはまだないんじゃないかと。

ということで、今日、共通認識できたと思いますので、ちょっと広げて考えるとする、かなり限られた局面の中での議論にせざるを得ないと思いますので、ちょっとM a a Sとは次元の違う議論になっていくんじゃないかなというふうに私も思いました。

そんな感じで、この委員会を進めていければいいと思いますけど、よろしいですかね。

<各委員、同意>

### 【委員長】

はい、ありがとうございました。そういうふうに進めていきたいと思います。では、最後にスケジュール案の説明の方よろしくお願いします。

### 【事務局】

2のスケジュール案をご覧いただければと存じます。会議は今回も含めまして、今年度中に4回の開催を予定してございます。

2回目は8月から9月頃に、鉄道延伸の取組の方向性の検討のテーマでお願いをしたいと思います。3回目が11月から12月頃に、公共交通の利便性向上策の検討のテーマで、アクセス改善などについて検討をお願いしたいと思います。

第4回につきましては1月から2月頃に、とりまとめということで、1から3回までの結果を踏まえた上で、とりまとめをお願いできればと思います。簡単ではございますが、説明については以上になります。よろしくお願いします。

**【委員長】**

はい、ありがとうございました。スケジュールがそういうことでよろしいですかね。

<各委員、同意>

**【委員長】**

はい、じゃあこれを前提に進めていただければと思います。よろしく願いいたします。

では、最後その他について、何か事務局からございますでしょうか。

**【事務局】**

ただいま委員長から、御説明いただきました内容を踏まえまして、今回お示しできませんでしたデータも含めまして、今後の議論に向けた準備を進めて参りたいと思います。

また、次回開催につきましては、後日、事務局から各委員の皆様に日程調整の御連絡をさせていただきたいと存じます。

最後に、本日お配りしました資料の扱いですが、一般に公開して差し支えない資料と内容等であると思われまますので、議事概要とともに公表させていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

なお、事務局の責任を持ちまして、速やかに議事概要は公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。また、本日の資料につきましては、すでに記者の方から問い合わせがありまして、記事にするためにはぜひ提供していただきたいということで、恐れ入りますが、委員長にこの後、取材を申し込みしたいということですので、場所を設けさせていただきますので、その際の取材内容のメモということで、取材後に記事にするという前提でお渡ししてありますので御了承をいただければと思います。

**【委員長】**

本日の資料について、この資料を公開するという事について委員の皆さんの了解をいただく必要があると思いますが、よろしいですかね。

では、本日の資料については公開するという事なので、記者さんにもお渡しいただいてお使いいただくことにさせていただきます。よろしいですね。

議事の概要もそういう形で公開ということですね。よろしいですか。委員の皆様から何か御発言ございますか。よろしいでしょうか。

<各委員、同意>

**【委員長】**

はい、では私の司会は以上とさせていただきます。あとは事務局よろしくお願いいたします。

**【事務局】**

久保田委員長ありがとうございました。皆様におかれましては長時間にわたりお疲れ様でございました。それでは本日の会議はこれにて終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。