

前回計画部会（11月21日）における主なご意見（交通関係）

【①交通サービス・交通インフラの持続可能性をどのように高めるか】

- 地方の公共交通は7割が赤字、どのように持続可能な交通にしていくかが計画のポイント。公共交通・物流を持続可能なものにするには公助・共助・自助の考え方を認識することが不可欠。
- 持続可能な公共交通・物流網の維持活性化を図るためには従来の支援制度では到底無理だと思っている。新たな財源としての税のあり方や行政の予算の見直しなどを考える必要がある。
- シェアリングを否定するものではないが、ライドシェアの拡大には危惧している。人を移動するとなれば安全・安心・安定的な移動を確保することが大事で、基本的には今ある事業者がそこへ関わっていく形で新たな計画を作ることが最善だと思う。
- シェアリングの自動車にしても車にしても、いろいろところで外部不経済が起こる。しかしそれはシェアリングが悪いわけではないという議論を慎重にしないではいけない。新しいものをどう受け入れるかという枠組みの議論は常に必要。
- 日本型シェアリングシステム、プラットフォームは日本は非常に遅れているのでどのようにあるべきかの議論は成熟させるべき。
- 多くの橋梁が被災した。この対策として河川、道路、鉄道が協力して技術的、管理的な課題を解決していくことが不可欠であり、その協力体制をどのように構築して進めるかをぜひ考えて頂きたい。
- 避難計画について真剣に取り組む必要がある、何十万人を対象として避難勧告・避難指示が発令されるが、それだけの人数を対象とした避難がフィージブルなのかと思う。また、鉄道の運休自体は賢明なマネジメント策だが、鉄道が運休した状況でどう逃げていいかという具体的イメージを持たない市民が沢山いたと思う。
- 広域避難を考えるにあたっては、省庁連携も重要。計画運休もあつたが計画運休が悪いわけではなく、広域避難をしなければいけない時間帯にあまりに早く運休してしまうのは問題。
- SDGs はいろいろな予見とか予測をして事故を減らしたりとか、渋滞を減らしたりとか、社会のリスクや損失の軽減になるというところへの貢献というのも項目としてあると思うので、それとセットで交通政策を考えるといいと思う。

【②技術革新やライフスタイル多様化が進む中で、どのようなモビリティを目指すか】

- 市民目線のMaaSみたいなものが、ソフトとハードの両面でユーザー視点でどのように担保できるか追求していければいい。
- 訪日観光客の入管では顔認証をとっている。これの顔認証とどう繋げるかということがシェアリングの話であり、MaaSの話だと思う。地域交通でMaaSをやっていると思うが、全然別モードにはなるがこうしたところも拾っていくと成長ネタや生活も豊かになる可能性はある。

- 人間というのは、自分の足や体を使って動くことに原点があり、そこに喜び・楽しみがあることを忘れてはいけない。健康との関係にも着目するべきだと思う。
- 交通政策基本法のコアには歩くことも含め、自分たちが好きなモードで移動できる社会を実現していけるというものがあったと思う。
- バリアフリーについて、例えば車両はよくなっている。しかし、バス停やそのほかの周りは全くできていない。日本はアメリカ西海岸の交通で有名な都市から比べても遅れている点からすると、課題は多いと思っている。
- 現在あるインフラ空間の再配分という観点で自転車、低速交通をどう活用していくかというインフラ空間の多面的機能という点は次の計画で本格的に考える次期に来ていると思う。
- 上記を達成するために、将来世代の需要をどう取り込んでいくか、SDGs の観点からも参加型の意思決定手法の採用を検討して欲しい。
- 既存のインフラ空間をどのように再配分して使い直すのか。新たなインフラを整備するのなら高速道路の車線を増やすのか、高齢者が移動する手段として車椅子だけでなく新しいモードも出てきて、それを早いものと遅いものに分けて、そういう空間を整備するほうに限られたリソースを使うことが有効ではないかということは、交通政策のあり方からインフラにメッセージを出していかなくてはいけないと思う。

【③ヒト・モノのスムーズで効率的な移動をどのように実現するか】

- 1970 年台くらいまでは、新交通システムなど日本が率先して作っていた時代に比べると低迷しているのは事実。産業力としての交通分野の復活・逆襲のようなものを標榜すべきだし、次の時代の日本の経済成長にもつながると思うので、是非入れて頂きたい。
- 物流について、日本はコールドチェーン技術等素晴らしい技術を持っており、他国の追従を許していない。温度管理という物流の付加価値。これを一気に通貫でマネジメントするためには、トレーサビリティが必要になってくる。その例えば認証システムを含めて戦略的に考えていく必要があると思っている。
- 物流の二大ボトルネックと感ずるのは人口問題と環境問題。人口面は少子高齢化からくる労働力不足というのもあるが、この問題に関しては比較的高率化という側面で共通する点があると思うので、別々に考えず、共通する点があるということを強調しておきたいと思った。
- この問題に対応するのは新たな知恵を働かせるしかないと思うが、そのとき直面する課題というのが既存の制度、枠組み、規制だと感じている。例えば貨客混載、ドローンの活用等において、各規制等が使いにくさを生んでいると思う。もちろん規制の存在には理由があるが、精査の上、安全規制も含めもう一度見直しが必要な時期だと感じている。

- 健康スマートシティというのか、テクノロジーによりソーシャルキャピタルを支えられる部分が多々あると思う。例えば高齢者を見守るモニタリングシステムにとって必要だと思う。課題の達成に向けてはブロックチェーンの果たす役割は大きい。その実装がなかなか進展していないため、こういうところも戦略的に攻めていける部分だと思っている。

【全体】

- 数値目標のチェックより、数値目標はどうなるかわからないから項目だけを挙げた指標のチェックの方が大切。途中で数値を入れることができたかもしれないがまだ入っていないだけかもしれない。あるいはこういうものが大切だと思ったが、全くの外れだったこともあり得る。数値目標ができたからよい、ではなく、それはできそうだから入っているわけで、むしろ項目だけ入っているものが本当に適切だったか、あるいはもう今で考えると数値目標にできるのだということも含めてチェックすることは今回重要な課題だと思う。