

兵庫県将来構想研究会 第6回会議（2020.4.15）要旨

【議題】 社会潮流 テーマ別検討①（移動・交通の未来）

（強い計画意思を持ったビジョンであってほしい）

- ・ 需要対応型ではなく、需要創造型の交通ビジョンを打ち出すという発想を持つべきだ。「どうなるか」ではなく「こうする」という強い計画意思を持つ。課題解決だけでなく、壮大な夢を掲げ、その実現のために今すぐ動き出す。このようなビジョンであってほしい。
- ・ あるべき姿に持っていくためには、技術と制度の二本立てで変えていく必要がある。問題は、関係者全員が同意するわけもない中で、行政自らが本気で制度を変えようとするかどうか。

（デジタル社会における移動・交通）

- ・ 交通は、本源的需要（どこで誰とどんな活動を行うか）を達成するために生まれる派生需要あり、移動コストが低減するほど、本源的需要に向けて集まる力が卓越して集中が進む。
- ・ 通信の発達により、距離の概念が終焉すると言われてきたが、実際は、通信で情報量が増えた結果、face-to-face のコミュニケーションの価値が高まり、移動が増える結果になっている。
- ・ デジタル技術の進歩によりトリップが減り、交通費用が低減する。オフラインとオンラインをうまく併用しながら、効率性を下げずに違う暮らし方ができる可能性が広がることは確実だ。
- ・ デジタル化により教育の地域格差をなくすことができる。これは教育の世界では革新的なこと。その場合に重要になるのは、実体験や密なコミュニケーションをどうやって担保するか。

（人の動きに決定的な影響を及ぼす基幹的な交通網）

- ・ 2050年以降も見越して考えると、国土の骨格をなす交通のイノベーションが最も強く様々なことに影響を及ぼすはず。特に影響が大きいのはリニア中央新幹線だ。関西圏が活性化すると言うのが本当か。理論的には、ストロー効果が働き、東京一極集中が更に強まると考える方が自然。

（社会基盤の重要性）

- ・ 効率で議論すべきものと、そうではないものを分けて考えるべき。ある種の社会的共通資本は権利として確保する必要がある、経済合理性だけで要否を判断するのは間違い。
- ・ 交通インフラでは、採算は合わないが、クロスセクター効果を考えてこちらの方策を選ぶといった対応が必要。いろんなセクターの視点を合わせてベネフィットの定義を作る必要がある。
- ・ 都会に拠点を持ちながら、農村にも拠点を持つというライフスタイルが出てくるはず。強い交通ネットワークがそれを支える。思うのは、高速道路がもっと安くならないかということ。

（行政の単位で考えることの限界）

- ・ 全体のパイが減る中で、自治体間で人を取り合うことに意味はない。対東京という意味で兵庫県内にしっかりと人口を抱えて、その中で循環するような仕組みができたほうがよい。
- ・ 地域の問題は、行政単位よりも、人々の移動パターンを元にした生活圏で考える方がよい。
- ・ 鉄道の影響は大きく、阪神・丹波のエリアは福知山線の影響で一体的な地域となっている。
- ・ 人口が減ると行政のコストパフォーマンスが下がるはずで、効率を考えることが一層重要になる。地域の多様性を許容する一方で、効率性をどう維持向上させるかも考える必要がある。
- ・ 子育て中の母親たちは、兵庫は山があり、海があり、街が程よくあって暮らしやすいと言う。そこを生かしながら、暮らす楽しさが技術の発展でどう高まるかをアピールすることが大事。

(リモートワークは広がるか)

- ・ 中小企業ではリモートワークの導入が進んでおらず、この状況でも大半の人が通勤している。
- ・ 組織では慣性の力が働き、変化に時間がかかる一方で、個人は意識の切り替えが速く、こんな時期にリモートワークもできない会社なんてと企業の評価が下がる状況になっている。
- ・ 会社が考えている以上に社員の方が通勤リスクを強く意識している。
- ・ 介護や育児は濃厚接触を伴わざるを得ないし、それが活動の中心になる。移動をゼロに近づけ得る活動と、そうはいかない活動を切り分けて考えることが大切。
- ・ 集積することが素晴らしいと言ってきたのと反対のことが今起っている。「疎」であることの意味や、距離を取ることの意味をどう再評価するか考えてみてはどうか。
- ・ みんな動けなくなって、どれぐらい生産性が変わったかに興味がある。多様性を受け入れても生産性は保てるので、みんなが好きな場所に住んで仕事ができるように環境を整えていく、そこに公共投資しても同じぐらいのリターンが見込めるという方向になれば面白い。

(移動・交通が支える兵庫の未来)

- ・ 兵庫らしい分かりやすい方向性を示すことが大切。その一つが「二地域居住ができる兵庫県」。県域が概ね 2 時間圏に収まっており、素晴らしい自然もある。その強みを生かすことができる。
- ・ 「中山間地が日本一元気な兵庫県」もある。コミュニティが生き生きとしていないと地域は生き残らない。特に交通分野でコミュニティをどう支えるかが一つの鍵になる。
- ・ 「高齢者が運転免許を返上しなくてもよい兵庫県」はどうか。年を取って運転をあきらめた途端にシルバーカーしか選択肢がないというのは悲し過ぎる。高齢者でも安全に運転できる乗り物と、安心して走れる道路があれば、免許を返上せずに済み、中山間地でも生活を維持できる。
- ・ 都市部で増えているゾーン 30 の利点は、運転手の顔がわかること。低速度で動いていると、不審な人もみんなわかる。こうした視点でコミュニティが育つ交通サービスを考えることが重要。
- ・ 今は 60kg の人を運ぶのに、2t の鉄の塊が動いている。これは自動車開発が「快適に高速で走る」という方向を追い求めてきたから。しかし、人によっては「快適に高速で走る」よりも「多少遅くても乗りやすく降りやすい」ことが大事かもしれない。
- ・ 高齢者には軽自動車でも大きすぎる。未来の交通を考えると、自動運転のような先進技術だけでなく、これまで発展の余地がなかったヒューマンスケールの乗物を大事にする視点も必要。超小型・中低速の EV は環境に優しいし、自分たちで改造できるので、楽しみながら運用することができる。交通とコミュニティの醸成の 2 つの課題に一度に取り組むことができる。
- ・ 道路政策の頭の切り替えも必要。「高速で快適に走る道」以外の道もあってよい。人口が減り、車が減るので、車線を減らすといったことも考えやすくなる。ゾーン 30、車道・歩道の再配分、中低速レーンの整備など、高齢者でも安全に走れる道路を作っていくことが重要。
- ・ 地域が自ら交通サービスを手掛けるのは、制度的にまだまだ難しい状況だが、自分たちでやっつけていけるようにしないとイケないことは明らか。特区などでそれができる方向を示せないか。
- ・ ヒューマンスケール+ヒューマンスピードのライフスタイルという視点を大事にしたい。

(移動することの楽しさや幸せという視点も大切)

- ・ 移動することの楽しさや、移動と人の幸せがどう関係しているのかという議論も必要。観光や交流という視点も入れて移動・交通の話をする必要がある。

(以上)