

# 第1回会議で出された意見に対する対応案について

資料1

意見	分類	対応案	説明
鉄道の輸送力はシステムごとに差がある。輸送量が少なくても混雑している路線はあり、単純に輸送量が多いから増やすという議論にはならない。	鉄道	路線ごとのピーク時の輸送量と混雑率の関係についても示す。	第2回 (P1,P2)
公共交通カバー率は、運行本数が少なくてもネットワークとしてカバーされていることになるが、同時にサービスのレベルも考える必要がある。	鉄道 バス	運行本数に係る利用の意向を把握するため県民アンケートを行う。	第3回以降
バス利用に係る不満の解決策の一つはバスアプリであり、バスロケーションシステムと合わせるとバス待ちが解消できるが、運行頻度によってはアプリを利用して乗換えに時間がかかることもある。	バス	アプリやロケーションシステムの課題や効果を検討する。	第3回以降
運行頻度を増やすことで利用者が増えている例がある。サービスレベルを変えることで客が増える例がある。	バス	サービスレベルの見直しにより利用者の増加が見込めるケースについて検討する。	第3回以降
交通事業者アンケートでバス、タクシーの乗務員不足の問題が示されており、業界としての魅力を高めていくことも必要である。	バス	乗務員不足の問題の背景を分析するとともに、魅力向上策について検討する。	第3回以降
コロナの影響については、今は薬がない状況だが、薬ができたとしても交通系のインフラはコロナ前の状況に戻らないのではないか。	鉄道 バス	新型コロナウイルス感染症流行による交通への影響を調査、分析する。	第2回 (P4,P5)
通勤定期券利用者が実費精算になることによる影響も考えられる。	鉄道	テレワークの導入状況や鉄道の利用状況について情報収集する。	第2回 (P4,P5)
延伸というと延伸先だけの議論となりがちだが、延伸元も考える必要がある。	鉄道	延伸元の状況も議論の前提として提示する。	第2回(P7)
新技術はまず実証を行い、技術をどう鍛えていくかということ。自動運転はまだ限定空間の利用に限られている。	バス	有効と思われる新技術の事例等を調査する。	第3回以降
自動運転は都市に与える影響、東京圏の郊外部なら鉄道に寄与するという意見もある反面、コンパクトシティ政策に逆行する力が働くという意見もある。社会が受け止める幅があるので、政策的な余地を議論することが大事。	バス	コンパクトプラスネットワークの視点で、都市政策と交通政策がうまく連携している事例を調査する。	第3回以降
コロナの影響についても将来の需要をどう見込むのか、いくつかのシナリオが必要ではないか。	鉄道 バス	人の動きの変化を県民アンケートなどにより調査する。	第3回以降
公共交通のサービスレベルは、都市にとって住民にとってプラスかといった観点も踏まえて議論ができればよいのではないか。	鉄道 バス	都市経営の視点も加えて交通を評価する事例を調査する。 交通に対する行政の支援について県民の意思を把握するため県民アンケートを行う。	第3回以降