

第 1 回総合的な交通のあり方検討に関する有識者懇話会
いただいた主なご意見

■論点 1 取組の方向性、目指すべきすがたについて

【骨子案の取組の方向性について】

- 取組の方向性については、特に問題はない
- 都市経営の観点で、取組を実現するためのスキームも検討すべきではないか
- 民間投資を促すような、夢のある絵姿を描いていくべきではないか
- これらの方向性は、まちづくりの視点としても大切なもので、民間投資の呼び込み方も含めて検討して行って欲しい

【目指すべきすがたの表現について】

- 30 年後をイメージして、未来志向的な表現となるよう工夫してはどうか
例えば、「国際競争力の強化」は、競争ではなく、それぞれが特色を生かした発展を目指すような表現。安全・安心で便利な移動だけでなく、魅力的で移動の先の楽しみも感じられるような、色々な発想に繋がる表現。「ヒト・モノ」だけでなく「コト」も呼び込む交通。広域的で連続した移動や多様な利用者、「ダイバーシティ（多様性）」といったキーワードを入れる等
- 「賑わいの創出」について、賑わいだけでなく、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点も抜けないよう、コロナ後の豊かな暮らしの 1 つのキーワードでもある「空間と時間のゆとり」を生み出すような交通を目指して欲しい
- 「国際競争力の強化」を目指す背景として「日本の GDP の停滞」が挙げられているが、日本の GDP が停滞しているのは交通システムのせいではないので、交通の国際競争力強化の必要性と GDP の停滞を結びつけるのは変ではないか

■論点 2、3 取組事例と概ね 30 年後の大阪の交通に対する期待について

【大阪の特色を生かした交通について】

- 「大阪の特色を生かした交通」を考えるには、まずは、「目指す大阪のまち」の方向性を決めた方がいい
- 世界遺産を多く有していることは大阪の強みだと思うので、西日本の玄関口として、水上交通の活用も重要になる
- 大阪の経済発展にインバウンド（外国人観光客）は欠かすことができず、大阪のシンボルでもある御堂筋を中心に周遊してもらえる環境作りも大切

【デジタル技術、MaaS や新技術の活用について】

- DX の取組は資金力のある民間主導で行われているが、行政がもっと関わり、情報を民間が占有する状況は避けるべきではないか。特に、防災や環境の分野は行政が頑張るべき
- MaaS は交通だけでなくアクティビティとも結び付いた「拡張型 MaaS」で、「透過型」のシステム（他のサイトにとぶのではなく 1つのアプリ内で完結するもの）をユーザーは求めている
- 大阪の魅力は人で、交通とアクティビティが繋がり、さらに、人にも繋がる「大阪版 拡張型 MaaS」のようなものができたら、大阪らしさになるのではないか
- 現在、バリアフリーの推進は自治体単位で取り組まれており、広域的な取組を義務付ける法的枠組がない。広域的なバリアフリーな移動の実現にも MaaS は有効
- 空飛ぶクルマ等の新しい技術が開発される際にも、利用者の多様性を「インクルージョン（障がい者等を排除せず、多様な人々を包括）」することが大切

【物流の取組について】

- 物流の効率化などの取組は、地方の農協のような小規模な現場が取り残されることを危惧する
- 女性も安心して休める場所を整備することや、複数のドライバーでエリアごとに分担して荷物を運ぶ仕組みなど、女性も含めたドライバーの労働環境改善が必要ではないか
- 荷主の持つ情報が不足しているために、道路、鉄道、船を有効に使った物流ができていないと思う。物流 MaaS など、データの可視化が重要
- モーダルシフトについて、大阪～九州間のフェリーは、ドライバーの休憩時間 8 時間以上を確保できる等の効果もあり、トラックからフェリーや RORO 船への転換は期待できる

【その他】

- 外国人旅行者に、空港での乗継時間に大阪のまちに立ち寄ってもらったり、関空から入国し、大阪港から出国してもらう「フライ&クルーズ」も経済効果は見込める
- 賑わい、まちの活性化のためには、歩いて移動できる環境創出が大切で、歩き疲れた時に気軽に乗り降りできるバスや LRT 等の交通手段の整備や、まちの回遊性を高めるような運賃設定が重要
- 「給電環境の整備」については、電気だけでなく、水素などの新エネルギーについても考慮すべきではないか
- 「災害時の交通インフラの活用」については、災害時にインフラが使えなくなった場合に、どう対応していくか検討するのが良いのでは