

長野県新総合交通ビジョン検討委員会・  
第2回リニア中央新幹線関連交通特別委員会 議事要旨

- 1 日 時 平成 24 年 3 月 29 日 (木) 午後 2 時 ~ 3 時 30 分
- 2 場 所 木祖村民センター ホール
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 29 名

【地元町村長等】

氏 名	所 属 等
タナカ カツミ 田中 勝巳	木曾広域連合長(木曾町長)
ミヤガワ マサミツ 宮川 正光	南木曾町長
タウエ マサオ 田上 正男	上松町長
クリヤ トクヤ 栗屋 徳也	木祖村長
セト ヒロシ 瀬戸 普	王滝村長
キブネ ユカ 貴舟 豊	大桑村長
フルハタ カツヒコ 古幡 勝彦	木曾広域連合副管理者

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケシ 黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
アオキ マミ 青木 真美	同志社大学商学部 教授
イシイ ハルオ 石井 晴夫	東洋大学経営学部 教授
クボタ カツシ 久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会(高山村長)
シオタニ 塩谷 さやか	桜美林大学ビジネスマネジメント学群 准教授
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
ミズモト マサトシ 水本 正俊	社団法人 長野県経営者協会 専務理事

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
タカハシ セイキチ 高橋 清吉	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)

スギイ ジュンイチ 杉井 淳一	国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所長 (国土交通省 中部地方整備局 企画部長代理)
--------------------	--

【説明者】

氏 名	所 属 等
ハラ シュウジ 原 修二	木曾地方事務所長
イシイ スギオ 石井 杉男	木曾建設事務所長
ヒラバヤシ カオル 平林 薫	木曾保健福祉事務所 副所長

【事務局】

氏 名	所 属 等
コバヤシ トオル 小林 透	長野県 企画部 交通政策課長
イシダ ヨシノリ 石田 喜則	長野県 企画部 交通政策課 リニア推進主幹
ホソカワ ヤスシ 細川 康	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
カノウ ヒロシ 加藤 浩	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼空港活性化係長
イナダマ ミノル 稲玉 稔	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
トブサワ サトシ 飛沢 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
サクライ タカコ 櫻井 貴子	長野県 企画部 交通政策課 新幹線・鉄道企画係
ユイ ヒトシ 油井 均	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長
カタギリ タケン 片桐 剛	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係
キタザワ タツミ 北沢 辰美	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係

## 議事

### 1. 開会

### 2. あいさつ要旨（黒川委員長）

この委員会の委員長を務めさせていただいている黒川でございます。

今日の会議の名前、長過ぎますから省略しますが、我々委員が知事から言われているのは、今までの総合交通ビジョンを新しい視点に立って大きな体系で作り直して欲しいということです。北陸新幹線はもうすぐ金沢駅まで延伸し、平成39年にはリニアが名古屋まで開業するという状況であります。長野県は非常に大きく、それぞれの地域によっていろいろな事情が違うのではないかとということで、この長野県の10地域の皆さんからご意見をいただいております、今日はこの木曽の地域のご意見を伺うということでございます。

高速交通網だけでなく、この地域内の生活の交通問題や、表に出てくる共通した交通の問題もありますし、先の大震災以降、安全、安心、防災という観点も非常に重要視されているところでございますので、ご忌憚のないご意見を聞かせていただいき、ビジョンをつくっていく参考にさせていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

### 3. 会議事項

#### (1) 管内の概況について

##### ア 木曽地域の概況について

資料1に基づき、原木曽地方事務所長から説明があった。

##### イ 飯田国道事務所管内の概況について

資料2に基づき、杉井飯田国道事務所長から説明があった。

##### ウ 木曽地域の道路整備状況について

資料3に基づき、石井木曽建設事務所長から説明があった。

##### エ 木曽地域振興構想に基づいた木曽地域の目指す姿について

古幡木曽広域連合副管理者から説明があった。

#### (2) 意見交換

出席している理事者から現況を説明いただきながら、質疑応答を行った。その要旨は以下のとおりである。

##### (田中木曽広域連合長)

国道19号は木曽谷を貫く唯一の国道で、県道は、国道に繋ぐ横軸となっている。

国道19号で事故が起きると交通はストップするが、こうした地域は全国的にも例がないのではないかと。

年々事故が多発しており、救急車も消防車も通らない状況である。国道19号は  
ずば抜けて混雑が多い。大型トラックも通る道路である。国道19号は長野と岐阜  
を繋ぐ道路であるが、そこで事故が起きて多くの命が失われている。大型トラック  
が通れないような特区の仕組みはできないか。木曽に立ち寄る用事がなければ、(国  
道19号に)入れないような仕組みをお願いしたい。国道19号は、高速道路に見  
放された道路だが、心に残る道路となればよい。木曽谷には高速道路はないが、国  
民が通って豊かさが分かる道路になればよい。道沿いに花や木を植える取り組みを  
考えたい。逆転の発想で道路をよくする。木曽谷では、一つの公共サインを採用し  
ているが、国土交通省にも取り上げていただきたい。地域としても取り組みたい。

(宮川南木曽町長)

南木曽町は、岐阜県との県境の町で、道路が3本ある。右岸道路に力を入れても  
らっており、助かっているが、最後のツメは岐阜県とのタイアップが必要でこれが  
一番のネック。岐阜県に話をしても予算カットされ、進まない。岐阜県との連携を  
考えて欲しい。リニアの駅は美濃坂本にでき、そこから人が入ってくるが、どん詰  
まりではダメ。ネットワークを作ることが必要。岐阜県では考えているが、木曽に  
はない。ネットワークを作るとは、右岸道路に繋がる。

JRは貴重な交通手段。災害時に道路がダメでも鉄道が動けば人は助かる。JR  
とのタイアップが必要。本数増などがあれば、木曽は発展する。県同士、あるいは  
国とコンセンサスする場が必要。

恵那山トンネルは、危険物を搭載した車輛の通行ができないので、タンクローリ  
ーなどの危険車両は木曽谷を回っているが、これでは安全性が逆。恵那山トンネル  
の基準の見直しを考えて欲しい。

(委員)

国道19号の通行止めは私も経験している。以前、高速道路の割引の社会実験が  
あったが、逆手に取って、できるかどうか分からないが、通行料金をロードプライ  
シングして、道路が一本しかなければ、入り口で料金をかけるという考えもある。

(田上上松町長)

国道19号は、栈(かけはし)で落石があり、通行止めとなった。難所であり、  
栈(かけはし)の改良をしており、もう少しで供用開始となる。事故があればスト  
ップし、経済の動脈が止まり、他への影響が大きい。権兵衛峠ができて交通事情が  
変わったが、町の南部は、一本しか道路がないので、右岸道路の整備をお願いした  
い。

生活を補完するためには、道路が必要。中央西線の単線区間の複線化をお願いし

たい。それがリニアの地域振興に繋がる。観光客が来ることが地域にとって大事。安全で通行する道路やJRであって欲しい。

(栗屋木祖村長)

木曽で心配なのは、人口が減っていくこと。高齢化が進んでおり、一人暮らしや老々世帯も増える。住民の足をどう確保するか、今住んでいる人たちの足をどう確保するかをビジョンで議論して欲しい。

バスについては、バス停を増やした。デマンドも始めており、バスでカバーできない部分をデマンドが確保している。

福祉タクシーにより病院までの住民の足の確保に重点を置いている。

交付税や国の補助はあるが、国のさらなる施策による支援が必要。住民の足を確保することが重要。店が閉まることによる買い物難民の問題や病院までの足の確保について、ビジョンで明確にしてほしい。

災害について、木曽でも雨量が多い時があり、支障が出る。近年の豪雨災害、地震災害に対して防災としての道路は必要。

名神道路に何かあると車は国道19号に入る。恵那山トンネルを通れないと(危険車両は)国道19号に入る。そういうことを踏まえてネットワーク化が必要。

JRも朝晩は、(利用者を)確保できるが、昼は厳しい。木曽には高校が2校あり、通学にJRを使っている。高校の始業時間はJRのダイヤに合わせている。あるいは、駅での待ち時間が長い。人に配慮した対応はできないか。

木曽の人口は3万人を切る日があるかもしれない。防災の点も考えて、木曽の実情を踏まえたビジョンとして欲しい。

(瀬戸王滝村長)

王滝村は、国道と鉄路から離れたところに位置していて、どん詰まりの地域で、木曽の他の町村とは違う状況にある。他の地域の問題は、我々にはさらに厳しい状況である。右岸道路しかり、国道19号も手当してもらおうことで、高速道路に出られる。

長野県は広く、財政は厳しいのは分かる。今ある県道の環境についても配慮してもらっているが、それだけでは、人口が減っている中で、主要県道ではない道路についてもアダプト制度を使っているが、若干増やして欲しい。

(委員)

アダプトは、キロ当たりいくらか。

(石井木曽建設事務所長)

キロ60万円だが、ここ数年は、緊急雇用対策事業も使っている。

(委員)

若干というのは、どれくらいか。

(瀬戸王滝村長)

金額よりもちょっと視点を変えて支援して欲しい。地域内の交通については、木祖村長の説明のとおりである。

(貴舟大桑長)

大桑村内は、国道が12キロ通っているが、これが幹線道路である。南木曽町には、名古屋から電車が20本来るが、大桑村には半分しか来ない。電車があれば名古屋まで通えるが、2時間に一本では無理で、若い人は都会に出る。JR東海からは、ダイヤ改正には取組むが、複線化は難しい、と言われた。今後も複線化は求めるが、難しい状況は分かるので、まず、ダイヤ改正で、木曽の地域の足を確保して欲しい。右岸道路は、村内は開通しているが、なるべく早く開通してもらいたい。村内には企業もあり、過疎化を止めるためには、企業に来てもらいたい。この状況では(企業が)出て行ってしまふ。課題は一緒。

「暮らして良かったな、田舎だが良かったな。」という地域にすることは我々がやる。JRの整備をお願いしたい。

(委員)

この地域の皆さんはリニア中央新幹線の駅は岐阜の駅を使う意向なのか、それとも飯田の駅を使う意向なのか。

(田中木曽広域連合長)

中津川にできる駅が、長野県に入ってくるベストな鉄道になる。中央西線は基幹(交通網で)特急が入ってくる。このルートの入り込みが多い。

(委員)

この地域の皆さんは長野と名古屋に出る割合はどうなっているのか。

(宮川南木曽町長)

木曽谷は長いので、南北で違う。南木曽町は名古屋に出ることが多く、木曽町が分岐点になる。

(委員)

高速バスの状況はどうなっているのか。

(田中木曽広域連合長)

木曽福島から新宿行き的高速バスが出ている。おんたけ交通とアルピコ交通の調整ができず、権兵衛峠は通らず、塩尻を通過して行く。本数は1日に2本である。

(南木曽町長)

南木曽町では、国道256号を使って飯田に出て高速バスに乗っている。

(委員)

デマンドバスの実施をしているようだが、年間予算や利用状況はどうなっているのか。

(田中木曽広域連合長)

公共交通、スクールバスも含めて1億8千万円掛かっている。デマンドだけだと少ない。大きな負担となっている。

(栗屋木祖村長)

村内では100円バス、300円のバス、福祉タクシーを運行しており、平成23年度は、3千万円かかった。1千万円は国の交付税と利用料が入っているが、持ち出しは、1,300万円となっている。サービスは落とせないし、足を確保する必要はあるが、事業費の45%は一般財源を充てている。

(瀬戸王滝村長)

王滝村は、(バスの運行は)木曽町に便乗しており、木曽町に1,200万円支払っている。他に、観光路線で800~1,000万円を負担しているが、村の財政規模を考慮すると負担は大きい。他にもデマンドを運行しており、3本立てとなっている。

(委員)

中津川の駅の利用が多いが、共同して観光客の誘致する取り組みが考えられるが、今後、中津川だけでなく、飯田も取り込んだ(観光客誘致の)戦略があるか教えて欲しい。

(宮川南木曽町長)

木曽の観光戦略を立てたばかりで、今取り組んでいるところ。妻籠宿に来た客が

北に上がるように、道路網やJRの整備が必要。

南木曽町には（木曽以外の地域に）逃げる道はあるが、大桑村、上松町は逃げるところがない。王滝村の林道を県道に格上げする話はあったが、道路をネットワーク化して整備できるように委員からお願いしてほしい。

（委員）

木曽は道路が欲しいだけでなく、自分たちで危険な所がどこか分かっている。自分で取り組んでいるので、それを周知してもらいたい。

（委員）

信州まつもと空港を取り込んだ観光の取組みはあるのか？

（田中木曽広域連合長）

信州まつもと空港が重要であることは承知しているが、路線が札幌便と福岡便しかなく、（木曽地域の人）あまり利用していないのではないかと。個人的にも私としては北海道に行く際に1回利用しただけである。（木曽地域の人々の）日頃の生活に活かされているとは言えない状況である。木曽は名古屋に近いということあり、中部国際空港（セントレア）へ行ってしまうということが一般的である。

（委員）アクセスもセントレアの方が行きやすいのか。

（田中木曽広域連合長）

木曽町としては、移動時間で考えれば、松本までは1時間30分、セントレアまでは2時間と、セントレアの方が遠くに位置しているが、セントレアは飛行機の便数が多いので、信州まつもと空港よりセントレアに行く傾向になる。

（委員）

タクシーを使うのとバスを使うのでは、どちらが使いやすいか。

（栗屋木祖村長）

デマンドと福祉タクシーは、自宅から現場まで連れて行ってもらえ、使いやすく、100円、300円と料金も安いので、お年寄りや障害のある方は、大変、都合良く利用してもらっている。

（委員）

利用者が都合良く使っているということは、それだけ便利なサービスがタクシー

から提供されているということ。料金的にも100円と300円との差でやるのが100円と500円との差であるならばどうなのか？

( 栗屋木祖村長 )

難しい。お年寄り利用料金が100円、300円だから利用している状況。遠くからバスに乗ってくると1,500円となるので、タクシー並みの運賃となると難しい。

( 田中木曾広域連合長 )

この地域では、幹線路線と自宅の間をデマンドで運行している。タクシーの代わりとなることはあり得ない。

( 委員 )

それをタクシーでやることはできないのかという提案。

( 南木曾町長 )

町村ごとに運賃が違う。4,000万円かかっているが、運賃収入は1,500万円。もっと下げたいが、財政状況が厳しいのでできない。バス停間は500円の運賃だが、何とか使ってもらっている。

( 委員 )

これだけやって交通を確保しているが、人口減少に歯止めはかかっているのか。

( 田中木曾広域連合長 )

木曾町は平成17年に合併した町で、当時のバス運賃は片道1,560円と、利用者にとっては大きな負担であった。合併するので、交通は何とかしようと3年間研究して交通対策をつくり、200円で町の中心まで来れる仕組みを作った。幹線路線を整備し、そこに繋がる巡回バスを走らせ、カバーできないところはデマンドを走らせ、「命の交通網」と名付けてどこに住んでいても医者に行けるシステムを作ろうとして作ったが、大変な経費がかかる。

国が特別交付税で支援しているので、何とかやっているが、削られると維持できなくなり、( 町場から ) 遠くには住めなくなり、近くに住むことにより、益々、過疎化が進む。公共交通の維持は、過疎対策になる。数字では言い表せないがそういうことになる。

( 委員 )

委員が聞きたいのは、公共交通の維持がなければ、どれだけ過疎が進んだのが数字で分かれば良いということだが、実際は難しいですね。

(田中木曾広域連合長)

非常に難しい話だ。家族の中で元気な人いれば良いが、一人暮らしや老々家庭など車を運転できない家庭がどんどん増えている。こうした人たちが安心して暮らせることが大事。(公共交通の維持は)やむにやまれずやっている。

(栗屋木祖村長)

中山間地域で山と水を守ることに一生懸命やっている中には、こうした課題があることが分かってもらい、ビジョンを作ってほしい。

(委員)

木曾地域は、93%が森林面積と伺っているが、国有林と民有林の割合はどうなっているのか。

(栗屋木祖村長)

6対4の割合で国有林が多い。

(委員)

林業を皆さんはどうみているのか。私は、国有林の管理は農水省ではなく、環境省が二酸化炭素の固定化に使えばどうかと考えている。国有林は林業として管理するのではなく、林業をやるならば、民有林を活用し、若い人たちにやらせるべき。林道を整備してクレーン車が入れるようにすればよいと考えるが、林業をどう考えているのか。

(田中木曾広域連合長)

(産業として)林業はなりたないというのが現実。例えば、この地域の戦後の人工造林ではカラマツが植えられているが、カラマツは50年経っても切れない。一番の問題は、伐採しても市場では1本8,000円程度で経費を出すのがやっと。次の山の再生は期待できない。後は雨により自然に林が復元することを期待するようになる。山林の再生の見通しは殆ど無いというのが実情である。

#### 4. 閉会