

長野県新総合交通ビジョン検討委員会 議事要旨

- 1 日 時 平成 25 年 3 月 15 日（金）午後 2 時 30 分～午後 3 時 25 分
 2 場 所 長野県庁 特別会議室
 3 出席者 （敬称略、順不同）：21 名

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケン 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長（高山村長）
スズキ フミヒコ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
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
ヤナギサワ ヨシヤス 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
タカハシ ツネオ 高橋 恒男	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）
ミズサワ ヨシユキ 水澤 良幸	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 計画課長 （国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理）
サトウ タカヒロ 佐藤 貴博	国土交通省 関東地方整備局 飯田国道事務所 調査設計課 調査係長 （国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理）

【事務局】

氏 名	所 属 等
ハラヤマ リュウイチ 原山 隆一	長野県 企画部長
ホッタ フミオ 堀田 文雄	長野県 企画部 交通政策課長
ワタナベ タカヒデ 渡辺 高秀	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐

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
ウツノミヤ キヨシ 宇都宮 純	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼空港活性化係長
セキ ショウイチロウ 関 昇一郎	長野県 企画部 新幹線・在来線企画室長
タカノ アキツグ 高野 昭次	長野県 企画部 新幹線・在来線企画室 課長補佐
ヨシザワ ヒサシ 吉沢 久	長野県 企画部 リニア推進振興室長
マエジマ マサシ 前島 正志	長野県 企画部 リニア推進振興室 課長補佐
ミズマ タケキ 水間 武樹	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

4 討議

事務局の説明を受けての討議の要旨は以下のとおりである。

(委員)

資料3に記載されているのは県費だけか。

(事務局)

そのとおり。

(オブザーバー)

(22ページの将来像3について) 中部縦貫自動車道は首都圏と関西圏をつなぐ道路で、中央道や東名高速道路を代替する道路。この記載にある、中部縦貫自動車道で太平洋と日本海をつなぐ、というのは違う認識である。

(事務局)

22ページは福井県とも結ぶということで、中部縦貫自動車道を位置付けている。

(委員)

(中部縦貫自動車道を将来像3に位置付けるという) パブリックコメントは資料2のどれか。

(事務局)

11番と12番である。

(オブザーバー)

我々の整備目的とは違うものである。

(事務局)

本州中央部広域交流圏構想は、22ページの図にあるように、他県とも接する大きな流動を作ることからできた構想である。単独では、整備目的が違っても、大きな流動の中で、太平洋と日本海をつなぐ、と理解していただきたい。

(委員)

本来の目的と長野県の考え方が違うが、(道路整備)本来の目的を損なうものではない。これでは、何か支障はあるか。

(オブザーバー)

中央道や東名高速道路のリダンダンシーと書いてもらえれば、理解が得られるのではないか。

(委員)

この文言の前に、東日本と西日本をつなぐ、と入れればどうか。

(事務局)

東西を新幹線で結び、東日本と西日本を道路で結ぶと構成されている。内容については、委員長預かりとして検討させていただきたい。

(委員)

パブリックコメントの対応が、第3は参考にするとなっているのが多い。地方事務所で、遂行していく、ということがないとパブリックコメントへの対応が消えていく。

(事務局)

交通政策に関する組織は、議会で、県全体の組織を検討する中で考える、と知事は答弁している。遂行できるように意見を伝えてまいりたい。

(委員)

パブリックコメントへの対応が消えてしまうのでは、についてはどうか。

(事務局)

パブリックコメントをホームページにアップするとともに、ビジョンを送付する際に添付し、全ての人に分かってもらえるようにしたい。

(委員)

今はいいが、担当者が変わり5年も経てば、パブリックコメントの内容は忘れてしまうと思うが、その辺についてはどうか。

(事務局)

5年ごとにビジョンを見直すと「第3 将来像の実現に向けて」に記載してある。その際にパブリックコメントも含めて検証することになる。

(委員)

30ページの中央本線の高速化は、ただお願いするだけではインパクトが弱いので、県として併せて何をやるのかを示してほしい。高速化は地域の悲願で、例えば待避所を整備すれば10分は短縮できるという専門家の指摘もあるので、県として、是非、積極的に取り組んでほしい。39ページに北陸新幹線の長野駅と飯山駅の短縮を入れれば県民は喜ぶ。また、40ページには、県内各地への周遊ルートの設定とあるが、飯山駅を中心と周遊するルートについて、補足する記載があると夢が持てるのではないか。

(事務局)

ご指摘のとおり、長野・飯山間の短縮効果については分かるようにしたい。また、飯山駅を中心とした周遊ルートについては何らかの形で表すことを考えたい。

(委員)

とかくこうしたビジョンは、大きく括られ、地に足が付かない内容のものが多く、このビジョンは生活交通にも踏み込んでいる。一般的には、ビジョンが出来てよし、となり、次の動きが出てこない。それがビジョンを作った時の弱いところ。資料3の取組をすぐやるとともに、県民に分かるようにしてほしい。48ページの取組については、短期のものは

すぐ取り組むという意思表示があればよい。

(事務局)

48ページの5行目に考えを入れてある。スピード感をもって県民に示していきたい。

(委員)

ビジョンを作って、県民にどう取り組むかを示すことが大事。県民が一月に一回バスに乗れば状況が改善する、といったように一人一人が何をやればよいか、ということを示してほしい。

(委員)

10ページの「道路施設の老朽化」の記載が「高齢化」とあるが、「老朽化」ではないか。また、長寿命化は道路しかないが、トンネルや橋梁などの施設を含むなら表現はどうか。

(事務局)

長寿命化の計画名が「道路の長寿命化」となっており、広い意味でトンネルや橋梁などの施設を含んでいる。また、「高齢化」とあるが「老朽化」の方が適切であり、修正する。

(委員)

委員が指摘した周遊ルートについては、ビジョンができた次の仕事だと思う。委員長預かりとされた、22ページの中部縦貫自動車道については、国とよく話し合って調整してほしい。最後に10ページの老朽化の表現は、長野県として公表した時に修正されていればよいと考える。

委員会としては、これをもって知事に提出したいが、皆さん、宜しいですか。

(了承)

(委員)

それでは最後に、ビジョンを作ってこれでお終いではないということをお話して、委員会を終了とさせていただきます。ありがとうございました。