

長野県新総合交通ビジョン検討委員会・
第3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4月19日(木)午後2時～3時30分
- 2 場 所 大町合同庁舎5階 講堂
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 27名

【地元市町村長等】

氏 名	所 属 等
ウシコシ トオル 牛越 徹	北アルプス広域連合長(大町市長)
カツヤマ タクユキ 勝山 隆之	池田町長
ヒラバヤシ アキト 平林 明人	松川村長
オオタ ヒロキ 太田 紘熙	白馬村長
マツモト ヒサシ 松本 久志	小谷村長

【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
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
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
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 サヤカ 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
マシヤマ ヨリヲ 益山 代利子	松本大学総合経営学部 准教授

【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)
ヤナギヤ サトシ 柳谷 哲	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所長 (国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理)

【説明者】

氏 名	所 属 等
-----	-------

ナガサワ カズオ 長澤 一男	北安曇地方事務所長
アルガ ヒサシ 有賀 久	大町建設事務所長
ツカダ ショウタ 塚田 昌大	大町保健福祉事務所長

【事務局】

氏 名	所 属 等
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
イナダ ミル 稲玉 稔	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
トブサワ サシ 飛沢 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
イシダ ヨシノリ 石田 喜則	長野県 企画部 リニア推進振興室 リニア推進主幹
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
キノシタ イクオ 木下 育夫	長野県 企画部 新幹線・在来線企画室
オオタ コウタロウ 大田 幸太郎	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
アルガ シン 有賀 慎	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（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。

現在、この委員会では、15年先を見通した交通ビジョンを作っておりまして、長野県のそれぞれの地域の皆様から、ご意見をいただいております。今日はこの大北地域のご意見を伺うということでございます。北陸新幹線やリニア中央新幹線だけでなく、道路や地域公共交通の課題もございまして、ご忌憚のないご意見を聞かせていただきたいと思いますので、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 大北地域の概況について

資料1に基づき、長澤北安曇地方事務所長から説明があった。

イ 長野国道事務所管内の概況について

資料2に基づき、柳谷長野国道事務所長から説明があった。

ウ 大北地域の道路整備状況について

資料3に基づき、有賀大町建設事務所長から説明があった。

(2) 意見交換

大北地域の概況を、出席している理事者を代表して、牛越北アルプス広域連合長から説明をいただいた。また、各町村長から説明の補足を受けるとともに、質疑応答及び議論を行った。その要旨は以下のとおりである。

(委員)

引き続き、ご出席いただいている町村長の皆様からお願いします。

(勝山池田町長)

ほぼ、連合長に言い尽くしていただいているが、大北地域は観光地でイメージアップ図っている中で、高速幹線がないのは残念。大局的に立った路線が大北地域にはない。これに変わるものを早急に国、県で対応してほしい。池田町は国道もJRも通っておらず、逆にこれからスローライフで行くように地域づくりの戦略を考えている。高速交通だけでなく、地域のコミュニティバスへの県の支援があるとありがたい。各地域で広域的に有効に活用したい。

(平林松川村長)

新幹線、高速道路もない状況で、高規格道路を早く通してもらいたい。大系線の輸送力アップ、特急を増やして停めていただくような施策をお願いしたい。

(太田白馬村長)

大北地域全体が観光を基幹産業としている。とりわけ、私ども白馬村はスキーで発展してきた。オリンピック時はスキーのメイン会場で海外客も増えた。それ以降、オーストラリアも多いが、最近台湾、中国、韓国からのお客も増えている。そうした皆様方の要望として、松本空港を国際化できないか、という声を直に聞いている。今後はアジア圏、特に台湾、中国、韓国だけでもターゲットにしなが

んでいきたい。長野県は「観光立県」として、阿部知事も積極的に推進しており、我々恩恵を被る村としては、松本市を中心とした、地域一体の取り組みをして、(松本空港が)国際空港に近くなるように取り組んでもらいたい。

この4月16日には富山 - 台湾の定期便ができたところであるが、台湾、中国、韓国のお皆様はすべて富山空港から入って長野県に来るが、今の一番の問題は、糸魚川から上がってくる国道148号線の未整備区間である。私たち首長もたびたびご指摘をいただいているが、高規格道路は、観光振興の観点からしても重要であり、県全体で施策を展開してほしい。

(松本小谷村長)

小谷村は新潟県との県境であり、この大町市に来るまでも45分、新潟県の糸魚川市までも45分程かかるところに位置している。長野県の主要部に大北が一番遠い。救急医療も(移動時間が)長くなるほど厳しい。交通網は命に関係していることを痛切に感じる。また、観光客も来てくれない。観光客は最盛期の半分。特に冬期の観光客の減少は厳しい。高速交通網の中に組み入れられるべき松本糸魚川連絡道路の整備をお願いしたい。大糸線の活用もお願いしたい。大阪に行くのに、小谷村は、糸魚川市に出て、北陸本線を使う方が安い。新幹線が大阪まで延伸すれば、小谷村はこの地域の北の玄関口となる。また、富山空港まで、大町市から2時間30分以上かかるが、小谷村からは、2時間弱で行ける。松本空港を使いたい(海外便は)チャーターしかない。定期便が欲しい。この地域は高速交通網から漏れている地域、通常の交通だけでなく、高速交通網にも十分、組み込んでもらいたい。

(委員)

大糸線の利用者が減ったのは、鉄道3社のサービスが劣化したからか、サービスは同じでも利用者が減ったのか。

(牛越北アルプス広域連合長)

両面があると思う。一つの要因として、道路交通にシフトしたこと。例えば、自宅から駅まで車で行くより、行き先まで車で行くようになった。その結果、(JRは)設備改修などの路線の維持の手が徐々に抜けていったような傾向があると思う。一方で車両は新しく導入されており、ぎりぎりのサービスの基盤は維持されているところである。

(委員)

小谷村は昔から新潟県の上、中、下越のどことつながりがあったのか。

(松本小谷村長)

明治までは、村の南は松本、北は糸魚川だった。現在は少数だが、糸魚川の高校に進学する方もいる。現在でも新潟との交流はある。南小谷駅で、JR東日本と西日本が分かれていて、乗継が悪いため使いにくくなった。この地域の学生が通う高校は、白馬村、大町市にあるが、通いにくい。南小谷駅から北小谷駅の間まで親が車で送っているという状況もある。松本駅から糸魚川駅までは区間によって運行本数が異なり、少ない区間は非常に使いにくい状況である。

(委員)

地域高規格道路の松本糸魚川連絡道路はいつ頃実現できそうか。

(牛越北アルプス広域連合長)

整備の考え方の基本にあることは、現在ある道路をできるだけ活用するということ。その方が費用を抑えられ、すぐ使えることで早期に機能が発揮できる。一方、高速性、安全性の両立が難しい。安曇野市にある大王わさび農場付近と、大町市と白馬間のルートが1本しかなく限られている区間、白馬村から北の姫川溪谷に沿っている道路など、3カ所の改良を早急に進めてもらいたい。できるだけ早く、隘路の部分は何とかして欲しい。国がいかにか事業費を確保するかにかかる。この地域のように、道路がないと生活できない地域では、暮らしを守るために道路整備は福祉としても必要。道路整備は命を守っているという性格以上に、この地域の暮らしを護っているという意味でも、高速道路の整備は福祉施策の一環であると考えている。

(委員)

この地域の医療体制はどうなっているのか。

(塚田大町保健福祉事務所長)

1, 2, 3次医療圏があるが、大北は一つの2次医療圏とされ、2つの中核病院がある。高度医療を担う3次医療圏としては、松本、木曽も含めたエリアとなっている。現状では、重傷者の多くは信大を含む松本医療圏まで搬送している状況。

(委員)

ドクターヘリはどうか。

(塚田大町保健福祉事務所長)

昨年度から2台体制となったが、1台の時から大北地域は要請が多い。松本までの短縮に役立つが、目視飛行なので、飛行が日中に限定されたり、悪天候時には飛

べないこともあり陸上の救急搬送も重要な位置付けである。

(委員)

観光客は、日帰り、宿泊、周遊のどの形態が多いか。それに応じて必要な交通体系が変わってくるが。

(牛越北アルプス広域連合長)

大都市圏からは、宿泊が多い。大町温泉郷、小谷村、白馬村などでは多彩な宿泊施設が揃っている。県内からは、お蕎麦を食べに日帰りで来る。団体旅行はバス、家族旅行はマイカー、鉄道からの2次交通で来る客もいる。高速バスで来る人を希望する場所に運ぶ2次交通の整備が課題。

(委員)

大北地域の発展を考えたときに、どんな客を増やしたいのか。人口増にどうつなげたいのか。

(牛越北アルプス広域連合長)

この地域で連携して受け皿を作りたい。対象となるお客様は国内に限らず、海外からの客も入れたい。台湾、韓国その他、中国も取り込みたい。どちらか1本ということではなく、多面的、広角的に取り込でいきたいというのが、この地域の戦略である。

(委員)

国道406号線と国道147号線の観光客の入り込みの比率は。

(牛越北アルプス広域連合長)

どちらからどのような目的でこの地域に入って来るか把握しておくべきだが、手元に資料がないため、感覚的な答えとなるが、南北のルートを南から入って来るお客様が半分以上、長野方面から入ってくる東からのお客様がそれに次ぐという状況だと思う。6割が南から、東から2割、北から1割、西から5%ぐらいではなからうかと思う。

(委員)

観光客の周遊の動きは把握しているか。

(牛越北アルプス広域連合長)

大都市からの観光客が多いため、観光客の多くは、南から入って周遊して、南へ帰っていく。

(委員)

資料1に示されている、国道148号線、国道147号線の減少の理由は、

(牛越北アルプス広域連合長)

感覚的ではあるが、この地域としては減少していないと思う。国道148号線、147号線に並行しているバイパス的な道路の整備が進んだので、分散した傾向が現れているのではないかと思う。

(委員)

ボトルネックの部分は何とかして欲しい、ということだが、必要性についてポイントポイントを県に伝えるとよいのでは。

(委員)

この点について、大町建設事務所から補足があれば。

(有賀大町建設事務所長)

定期的に交通量を調査している。分散しているということはあると思うが、景気やガソリンの値上げの影響で全体的には、減少傾向だと思っている。

地域高規格道路のボトルネックのところから着手するというはそのとおりで、できるところ、緊急性のあるところから着手する。そのスタンスでやる。

(委員)

「緊急性のあるところから着手する」と「出来るところから着手する」と言うが意味が違う。例えば、私が小谷村長であるならば、新幹線ができるので、糸魚川につながる道路の整備を早くして欲しい。そのことにより小谷村で緊急医療を必要としている人の命が救われる。松本へ繋ぐ道のことは関係ない。と、主張する人もいる。緊急性で言えば、糸魚川に繋ぐ道路を先に整備して欲しいとなる。できるところからとなると、用地を買えるところからとなる。できるところと緊急性とではニュアンスが違うのではないか。しかし、それをやると政治的に強いところが勝つことになる。

(牛越北アルプス広域連合長)

大町建設事務所長が言いたいのは、緊急性が高く、なおかつ、実現可能なところ

から着手するという事ではないかと思う。

(委員)

高速道路は、費用便益からすると大都市から整備することになるが、私はそうは思わない。国土保全上、人が住んでいることが重要で、住んでいる人が安心して暮らせる方が大事。だが、これは、少数意見である。緊急性について、そこに安心して暮らせるように整備することが大事だという議論を戦わせることが必要。

(牛越北アルプス広域連合長)

国土の均衡ある発展が大事。道路整備だけでなくそうした考えが大事。

(勝山池田町長)

大北地域に高速道路がないことについて、これまでの長野県の高速道路網の整備を反省してもらいたい。高速道路が整備されていれば、松本系魚川連絡道路整備費用は必要がなかったのに、整備のために相当な費用がかかる。先見性のなさは残念です。今後、反省してもらいたい。

(委員)

もっと全国的なことを言えば、長野オリンピックがなければ、長野県の道路整備はなかった。他県の整備に(予算は)回ったかもしれないということもある。

(委員)

大系線の乗車密度は減っているが、高校生の利用が減少していることはどこの市町村も同じ課題。

また、国道 148 号を高規格化することにより、観光客の縦線の移動が促進されるのか。そのための観光面での計画はあるのか。例えば、白馬村に来るスキー客は、長野新幹線に乗って国道 406 号で白馬に入る客が多い。また、オーストラリアからのお客様は、成田空港から新幹線で長野、白馬に入る。今後、アジアのお客様がもっと増えた場合には、富山空港に降りて、国道 148 号から来る可能性が高いのか、あるいは、羽田、成田経由で白馬、小谷へ入ってくるのか、どちらが多いか。

(太田白馬村長)

数字までは把握できていないが、現状では、アジア圏は富山経由が多いと思う。一方、オセアニアは成田空港から来る。多くの皆さんは、成田から東京へ、そして新幹線に乗って長野に。長野からは高速バスで白馬に来るパターン。当初、新幹線は喜ばれていたが、最近、東京駅を重い荷物を持って乗り換えるのは負担なので、

慣れた客からは、成田から白馬までの直行便ができないかという声がある。サービスの一環として、直行便があれば、4～5時間の移動は我慢できるという。

例えば、民間の方で、自分達でセントレアから直行便を運行している人もおり、現代はサービスの質を上げる時代。一人でも多くの方を受け入れるために、受け皿となるお宿も多様な受け入れ施設を作りながら、客のニーズを満足させるお客様目線の観光づくりが必要。最近、知事が中国に宣伝に行った効果で、入れ替わり立ち替わりでメディアの関係者がやってきた。こういった取組みが来年以降に結びつくこと大いに期待をしている。

(委員)

受入の白馬村では海外のお客様に対してどのような取組をしているのか。

(太田白馬村長)

共通認識を持つということ、海外の観光に精通している人を招き、ハード、ソフトの両面から認識をどう改めるか経営を考えている。流暢な英語が話せなくても、勇気を出して、自分達の気持ちを出すようにとされている。

(委員)

(観光客の増えた) オーストラリアに対して何か働きかけをしているのか。

(太田白馬村長)

国の施策であるビジットジャパンの政策に応じたホテル経営者の働きかけによって徐々に増えてきた。9.11以降、白馬村は治安面からも安定していると人づてに聞いて、行ってみよう、と来る人が増えたとし、それを受け入れる努力もした。長野オリンピックの効果も大きい。

(委員)

人と自然が共生するとあるが、その考えについて聞きたい。コミュニティバスの取組みもあるが、人口は減少している。道路、コミュニティバス、交通などの他に何かあるか。

(有賀大町建設事務所長)

目の前にあるこの自然との共生ということ。歩道がないと危険なので、安全に歩けるようにということで、特に学校周辺を優先的に整備している。

(委員)

人口減少は止まらないが、公共交通という形で支援しても歯止めかからないか。

(牛越北アルプス広域連合長)

大町市は3分の1が観光産業、残りが建設業、農業で構成されている。以前は企業城下町だったが、縮小、撤退している。企業誘致のために各地を回るが、必ず、物流の状況や高速道路のインターチェンジからどれくらいかかるかと聞かれる。企業の希望は、インターチェンジから15分までで、正直に大町までは30分かかると話すと関心をなくされる。高速道路の持つ高速性と定時性を鑑みて、高速道路から離れている所は厳しい状況。産業振興の点でも、なくてはならないのが高速道路、高速道路網と感じている。

(委員)

北陸新幹線の延伸で北陸本線が第三セクター化されると、大糸線、信越本線はJR西日本から切り離されるが、それを知ってJR西日本は経営分離するというのか。JR東日本に金を乗せて売るといえるのはどうか。糸魚川まで入れればサービス向上すると思うがどうか。

(牛越北アルプス広域連合長)

(JR西日本が)経営分離をしたいと言っている訳ではないが、地元としては、この問題を議論のまな板に乗せると(JR西日本に)経営は無理だと先に言われることを恐れているのが正直なところ。糸魚川駅から南小谷駅までの間をどうするかが課題。JR東日本に引き取ってもらうことが理にかなっている。民営化の際の国会の附帯決議でも会社間をまたがる部分は協議するとなっている。災害時には、鉄道が大事。JR西日本には大糸線は行き止まり線という認識がある、鉄道は切れたら終わりという認識を持って取り組む。