

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 24 年 7 月 11 日 (水) 午後 1 時 ~ 4 時
- 2 場 所 長野県庁西庁舎 110 会議室
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 20 名

【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
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)
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)
スズキ カツアキ 鈴木 克明	国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所 調査設計課長 (国土交通省 中部地方整備局 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
ホツタ 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
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
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
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

討議の要旨は以下のとおりである。

(委員)

資料1はどう扱うのか。

(事務局)

委員の皆様にご討議をいただくための資料として用意した。

(委員)

ビジョンを策定するにあたり、県の基本姿勢はどのようなものか。この15年間にやらなければならないことは何か。資料1には、あれもこれもやれとあるが、財政的な制約もある。どういう心づもりか。

(事務局)

資料1は総花的な内容になっているが、財政的な制約もあるので、優先度も議論いただきたい。15年先を目安に15年でできることだけを議論していただくのではないし、厳しい財政状況の中で、どこに重点を充てていくべきか、どういう仕組みが必要かということをご議論いただきたい。

(委員)

高齢社会の中、実人口ではどれくらい困窮しているのか。実人口はどうか、その辺の考えをしっかりすべきではないか。

(事務局)

次回までに、可能な限り数字として出せるものがあるのか検討し、それ

に基づいた考え方を示したい。

(委員)

資料を見て気付いた点を何点か申し上げる。

まず、資料1の1ページにある、自家用車の代わりを公共交通でやるのは無理。使い分けが必要。公共交通は自家用車を辞める代わりだけではない。

2つ目に9ページにある、鉄道についてだが、県内のことを考えると、篠ノ井線の強化という視点が必要。篠ノ井線の存在をクローズアップしてはどうかと思う。

次に、11ページにある、交通ネットワークのあり方の中で、3番目の項目をやっていくには、警察との協調や意見交換というようなことをきちんと進めることが前提としてあるべきではないか。

最後に、29ページにある、ハイブリッドバスの導入はそれでよいが、どれだけのコストをどこにかけるかの議論が必要。そのコスト負担と効果をどう見るかが必要。

(事務局)

どこにどれだけコストをかけるか検討したい。

(委員)

県の新5か年計画との位置付けが必要。それを実現するのがビジョン。環境問題や医療圏などを含めて、手段としての交通がどうあるべきなのかということも考えるべきではないか。

(事務局)

交通ビジョンは15年後のこと。5か年計画と並行して進め、施策として盛り込めるものは盛り込んでいきたい。

(委員)

県がどうしたいという考えがあるのではないか。全体的に長野県をどうしようかというものが見えないと、何か我々が出したものとかが合わない。新総合5か年計画はどうなっているのか。

(事務局)

6月13日に新総合5か年計画の骨格となる大綱が定められた。20年後

のあるべき姿があり、20年後を見据えているが、色々な不確定要素があるので、こうあってほしい、というものである。

交通ビジョンは、まず、県土がどうあるべきかがあると思う。県のあり方がこう、というものがあって、交通の役割がある。

交通は、固有の問題があるので、そこを議論してほしい。

(委員)

目標がはっきりしないと議論のしようがない。交通にどんな役割があるかをしっかりさせないと個別の議論に入らないのではないか。航空などは、県の目標を明確にしないと議論できない。病院までの移動時間などを示した上で、たたき台を議論すべき。

(委員)

ビジョンそのものと概要版を作ると思うが、将来こうあってほしい、というものが必要である。並行して議論すべき。

(委員)

理想の絵を描くのが我々の役目。これからどうまとめるのか、我々の役割は何か。

(事務局)

ビジョンを作るにあたって、目標や方針が必要。意見をもらいながら、方向を決めていきたい。意見交換会をやってきたが、骨子、素案、原案の段階で意見をいただきたい。

(委員)

今後の経済情勢のこともある。グローバル化が長野県にどう影響を与えるのか。県外と県内地域間、地域内で分けると分かりやすい。

(委員)

今までの委員の発言がまとまってきたと思う。県の新総合5か年計画とのすりあわせは必要。

「新たな総合5か年計画」に関する資料を追加配布。

(委員)

この資料1の中で、総合計画と一番密着するのは、この「交通ネットワークの構築」という、このうちの幹線部分。これは、絶対に長野県の姿を決めてしまう。ここだけは総合計画が何を狙っているかどうかというチェックをしなければならない。

(事務局)

大綱は、抽象的になっているので、ビジョンに結びつくか、ということがある。個々のパーツがこれ(資料1)であれば、(新総合5か年計画の)20年後の姿と合わないということはない。

(委員)

現地でのヒアリングで救急病院への搬送の問題とか災害時の代替ルート確保という意見が結構強かったと思うが、この大綱からは、そういう視点が見えない。

交通のビジョンとしては、健康長寿とか、ゆとりのライフスタイルを実現するために必要な道路というところに焦点を充てる必要があるのかと思う。

また、観光客は鉄道で来て、自動車ではなく鉄道やバスで移動するので、観光振興のための視点も必要ではないか。

(委員)

県民全員を自家用車から公共交通に代えることはできない。無理なことはあまり言わないほうがよい。猪突猛進型になってしまうので、もう少し細かく表現して、あるいは、表現するだけでなく、施策そのものを考えていかなければならないと思う。

(事務局)

公共交通をどう維持していくのかの議論を深めてもらえるとありがたい。

(委員)

私見ではあるが、戦後、旧大蔵省は、公共的なもので有料にしたものは、全部、独立採算をしなければならないという仕組みを作った。

しかし、独立採算ではなく、街の経営全体でプラスであれば良いというような概念を導入できないか、というのが私の考え。ヨーロッパでは、自分達の移動より街が大事という考え。街の居住地は、ヨーロッパ市民

として勝ち取ったもの。日本には市民がいない。住民がいるだけの状況。だからこういう合意を取るのが非常に難しい。日本では、その点を高度成長でごまかしていた。

リーマンショック後の、3月11日の東日本大震災が来て、原発の問題が出て、電気の問題や石油を輸入するというのがどれだけ大変かということ、日本国民が少しずつ分かってきたから、今がチャンスだと思う。

この長野県の交通ビジョンをつくるにあたり、「みんなでやっていかないとできません」ということをまず宣言して、みんなでやるからには、みんなでお互いに「やれること」、「やれないこと」、「やってもいいこと」、「できたら避けたいこと」という幅を共有したい。

自動車以外に移動手段の選択肢がないと思っている人達がいて、この人達に近くにバスや電車もあることを気が付かせてあげれば、自分が選択する手段であることに気が付き、利用する人が増える。定義をすることで、逆にマササービスもサービスもよくなるという傾向もある。

(事務局)

交通ビジョンとして考える時に、まず、交通ネットワークの構築をどうするかということが一つの論点。右肩上がりの生活を明日から変えるのは無理。こうあってほしいというものを示すのがビジョン。

(委員)

鈴木委員が用意した資料を具体化して、それぞれの形の議題として踏まえ、各地域にメニューを示すことができれば交通ビジョンとしては、正解かなと思う。そのためには、地域内、地域間、広域間に分けて色々なことを整理しないとビジョンは作りにくい。

また、バス事業やタクシー事業も今までの法律でよいのか。時代に合わせて、成立できるような業があるのかということも考えなければならない。

(事務局)

長野県から交通を代えるという議論がほしい。

(委員)

ヨーロッパの先進国の都市交通は、運行費用の半分を運賃で賄い、残りは色々なレベルからの補助金を充てている。公共交通に沢山のお金を出すということについて、住民の納得を一応は得ているということ。

自分が高齢になって車を運転できなくなった時、公共交通があればそこに暮らし続けることができる。公共交通は乗って残すだけでは、いずれ消えてしまう。政策的に安い運賃にするために税金を入れる必要がある。

(委員)

信州まつもと空港の滑走路の延長は、可能性がある問題なのか。やろうと思えばできるというのが前提なのか。手元の資料を見ただけでは分からない。

(事務局)

現在の2,000メートルの滑走路を延長しないことを前提で考えている。

(委員)

それならば、こんなことは書けない。(信州まつもと空港に)魅力がないのでそれは無理だと思う。現実をよく見て欲しい。

(事務局)

今の空港の施設での活用を考えている。

今の状態では、難しいが、15年後に向けて、国際化の議論を行う。

(委員)

新聞報道で松本空港の活性化の新組織の記事があったが内容はどうか。

(事務局)

関係者が集まって議論するというもので、新組織を作るというものではない。

(委員)

全体を再度整理する必要がある。(資料1の記述は、)「何々する」、「必要である」という書き方で主語がない。誰がやるか分からない内容となっている。

(委員)

先ほども申し上げたが、地域からのヒアリングで出てきた内容があまり明示されていない。内容を精査し、県がやるべきものをピックアップす

ることが必要ではないか。

(事務局)

精査して県がやる部分を示してまいりたい。

(委員)

資料1の15ページの甲府までの高速バスの起点はどこを想定しているのか。

(事務局)

一つは諏訪、もう一つは松本までだと想定している。

(委員)

マーケットとして、(バスの起点が)自然に分かるのか、県としてビジョンに書かないとダメか、15ページの記述で何が言いたいのか。山梨県が駐車場を整備する時、長野県としても金も出す覚悟があるのか。

(事務局)

地域の皆さんの意向もある。甲府周辺の駅には、長野県からの呼び込みも考えている。

(委員)

佐久、諏訪の人が、駅周辺で金を使うようになれば、経済効果があり、山梨県も(駐車場の整備費を長野県が負担しなくても)納得できるのではないか。

(事務局)

柔軟な発想で対応したい。

(委員)

今まで色々なヒアリングをしてきて、様々なご提案、ご要望をいただいた。本当に地域に必要なことを見極めたい。佐久 - 松本間の高規格道路は、地域からの要望のほかに、バス事業者からも新幹線と松本を結ぶという話もあったが、トータルで考えるべき。

(委員)

木曽地域では、「(高速交通網がなくて)我々は寂しいね」というのが首長さん達の意見だったが、中央西線は何とかなると鈴木委員は考えるか。

(委員)

木曽のヒアリングは欠席しており、直接、生の声を聞いてはいないが、個人的には、中央西線は線形改良を行っており、悪いインフラではないので、高速の移動手段として活用できる。重点的な高速交通網の一つとして、位置付ける必要があると思う。

(委員)

県としてJR東海には働きかけているか。

(事務局)

中央西線の既成同盟会があり、木曽で事務局をしていることから、そこではそのような発言をしているようだが、県は(働きかけに関する会議に)出席していないので、分からない。

(委員)

JR東海が、自分から何かやろうと言うことはないが、中央西線は活用できる線区である。

(委員)

都市鉄道等利便増進法の地方版を作れば、中央西線の高速化に向けた取組ができる。駅間改良に国、県・市町村、鉄道運輸機構が3分の1ずつ負担する。採算がとれない地方鉄道版とする。中央西線の1時間に1本の特急があることはよい。ただ、地元の人達は普通列車の増発を望んでいる。例えば、中古の車輜を購入して持ち込み、定年退職したJRの運転手さん達を使って安く運営するという工夫が必要。これは、しなの鉄道さんもやっている方法。

(委員)

どのレベルの意見をどの程度ビジョンに入れるのか。新幹線の千曲新駅の扱いや千曲大橋の建設はビジョンの中でどう考えるのか。

(委員)

資料1の22ページの二つ目の項目は、まともに書くのか。自分達でど

れだけの対価を払うかということと手段を選択できればよいと考える。季節的なものや、人に家を貸してということを経営以外がやるなら選択の方法として書けるか。

(委員)

地域を残すということを考えた時、一つの選択肢として、冬期間はなかなか難しいけれども、弱者対策の方策として、街の中心に住むということも考えられる。

(委員)

ビジョンに交通だけではもう解決できないということを最初に宣言しておかなければならない。

(委員)

政策的に、交通だけを確保すればよいということではなく、そのことが、地域の活性化のことにまで繋がる。地方の後退ではなく、地方の活性化が必要。

(委員)

多分、全部移住させるというのは、簡単なことではないが、交通は少し違うソフトなメニューを足してあげることが必要。

大綱を交通でサポートする。例えば、すごく美しい緑というものを、もう少し守りながら、そこで生活をするというようなことを、交通からどうサポートするか書き込むということ。

(事務局)

信州らしさを維持しながら、特定の中山間地域の中で、人口減少の中にあっても維持、持続可能な地域のあり方とは何だろうということを追及して行くことが、5カ年(計画)の一つのテーマとなっていくのではないかと思う。

(委員)

資料を拝見すると、車の免許を持たない高齢者が20万人となっているが、移動手段はどうしているのか。どういう生活をしているのか。同居している高齢者が高齢者を送迎している状況だと思うが、将来、一人になった時のことを考えて、たまには公共交通機関に乗った方がよい。

(委員)

私どもの村では、車の免許を持っていない方などの買い物弱者に対しては、究極的には民生委員さんに支えていただいているのが実情である。

その他には、コミュニティバスではないが、主に子供達の移動のために巡回バスがある。また、販売車を出してもらっているスーパーにもお願いをして、電話による受付で出前をしていただくなど、免許を持たない皆さんには、地域全体で取り組んでいるところ。

(委員)

選択肢はどんなものでもいいが、地域で生活できる仕組みが必要。今の仕組みは脆弱。現在は、高齢者が高齢者を送迎している状況だが、年をとったら移動できなくなる。ギリギリでカバーしているので、方法は一通りではなく、移動販売の選択肢を含めて書き込めるとよい。

(委員)

たたき台をみると、観光についての記載があるが、県では「長野県観光推進プロジェクトチーム」を立ち上げたということもあり、もう少し、触れていただきたい。

特に上高地の観光客は、岐阜県側から多く来訪するが、また岐阜県に戻ってしまう状況。上高地は長野県なのにあまり貢献できていないと思われる。長野県側の道路、上高地までの道路についても、15年先には整備されていることを願う。

(委員)

高齢者への対応だけでなく、通学のことにも触れて欲しい。鉄道事業者さんとの話しの中でも、地域と連携し、駅中心に鉄道と地域の活性化を図っていくと言っていたので、個別の方向性とかあり方をいれればどうか。

(委員)

具体的にはどう考えるか。

(委員)

駅中心の街の活性化として、例えば、駅の周りに駐車場や、駅広場を作るとか。

(委員)

駅中心に賑わいを設けることが必要。駐車場や駐輪場のような賑わわないところには誰も行かない。

イメージをしっかりしていないとダメ。商売が上手くいくように、ということで駅前に来る人が使う駐車場ならよい。鉄道に乗るために人が駅に集まることはない。

コミュニティ全体で監視できれば無人駅となっても大丈夫。鉄道事業者からは、駅がどうしたらその地域の活性化に繋がるのか、どう定期外の利用者を増やすのかという明確な発言がなかった。これについては、もう少し考えましょう。