

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)午前10時～12時00分
- 2 場 所 岡谷市役所8階 全員協議会室
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 32名

【地元市町村長等】

氏 名	所 属 等
ヤマダ カツミ 山田 勝文	諏訪広域連合長(諏訪市長) リニア中央新幹線建設促進諏訪地区期成同盟会 会長
イマイ リュウゴ 今井 竜五	岡谷市長
ヤナギダイラ チョ カズ 柳 平 千代一	茅野市長
アオキ サトル 青木 悟	下諏訪町長
コバヤシ カズヒコ 小林 一彦	富士見町長
シミス キヨシ 清水 澄	原村長
ミヤサカ タカオ 宮坂 孝雄	諏訪地区商工団体高速交通推進同盟会会長 (茅野商工会議所会頭)
カサイ ヒデキ 河西 秀樹	諏訪広域連合事務局長 リニア中央新幹線建設促進諏訪地区期成同盟会事務局長

【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
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 さやか 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
ハラタ ノボル 原田 昇	東京大学 工学系研究科 教授
ミスモト 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 高橋 セイキチ 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)
ソダ 其田 マコト 誠	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
イケダ 池田 ヒデマサ 秀政	諏訪地方事務所長
イトウ 伊藤 ナオキ 直喜	諏訪建設事務所長
ヒラノ 平野 チカモリ 実保	諏訪保健福祉事務所 副所長

【事務局】

氏名	所属等
コバヤシ 小林 トオル 透	長野県 企画部 交通政策課長
イシダ 石田 ヨシノリ 喜則	長野県 企画部 交通政策課 リニア推進主幹
ホソカワ 細川 ヤスシ 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 加藤 ヒロシ 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 稲玉 ミル 稔	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
トブサワ 飛沢 サトシ 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
サクライ 櫻井 タカコ 貴子	長野県 企画部 交通政策課 新幹線・鉄道企画係
ユイ 油井 ヒトシ 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 片桐 タケン 剛	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係
キタザワ 北沢 タツミ 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）

年度末のご多用中のところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

この委員会につきましては、知事から、これから15年先を見通した長野県の交通ビジョンをつくって欲しいということで取組んでおり、この15年の間には、北陸新幹線の延伸やリニア中央新幹線の開業が控えており、高速交通網の整備だけでなく、道路や地域公共交通問題も、取り上げていきたいと考えております。いろいろなご意見を地域毎にいただいているところでありまして、今日は諏訪地域の方々にお集まりいただいたということでございます。

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。どうぞよろしく願いいたします。

3. 会議事項

(1) 管内の概況について

ア 諏訪地域の概況について

資料1に基づき、池田諏訪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、其田長野国道事務所長から説明があった。

ウ 諏訪地域の道路整備状況について

資料3に基づき、伊藤諏訪建設事務所長から説明があった。

(2) 意見交換

(1)の説明を受けての質疑応答・議論の要旨は以下のとおりである。

(山田諏訪広域連合長)

これまでのリニア中央新幹線に関する事項をまず述べたい。20年前、JR東海からリニアをやりたい、という話があり、青年会議所が中心となり、県内でも最初にリニアの同盟会ができ、いろいろな誘致活動や促進をやってきた。Bルートになるように、毎年JR東海からグッズなどの提供を受け、活動をしてきたが、ある時からグッズはもう渡すことはできない、と言われ、おかしいなと思っていたらCルートとなった。これまでの活動は何だったのかということで、Bルートを主張してきたことを頭の片隅に入れて欲しい。諏訪地域としても、Cルートを応援していきたい。

お手元の資料にあるが、中央東線の高速化については、山梨県知事が中心となり取り組んでいる。中信地域が高速化から遅れてきている。中央東線の高速化は山梨県内と都内がネックになっている。あずさが通勤電車で追い越される。

リニアは高速道路経由で使う。駅の近くにスマートICを設置し、駐車場が整備できれば甲府まで30分なので、使いやすい、飯田も同様である。使い勝手が良いものとしてほしい。

(今井岡谷市長)

岡谷市は飯田線の始点で、飯田線は通勤通学の利用者が多く、街の活性化に繋がっている。飯田線の活性化がないと日常の足の確保にならない。地域の産業特性として、諏訪はエプソンなどの本社があり、製造業の集積地となっている。首都圏や中京圏に短時間でいけるのが重要なので、中間駅へのアクセスを考えてもらいたい。

(委員)

飯田線の活性化の可能性はどうか。

(今井岡谷市長)

リニアばかりに目を向けていると疎かになる。

(委員)

お願いだけか、JR東海への協力案はあるか。

(今井岡谷市長)

提案できるような案を持ち合わせていないが、上伊那や県とともに、踏切改良等を考えていきたい。

(柳平茅野市長)

リニアと高速道路をどう連携するかは、現実的な問題。15年後のビジョンだが、道路網、鉄道網の整備は必要だが、そこにどういう公共交通を走らせるかが難しい。

道路網の整備は難しいが、どう踏み込むか。買い物難民の問題もあるが、公共交通は採算が取れず、かなりの補助を出している。県も乗って残すと言うが、会議をやっても参加者は車で来る。

ビジョンを立てても人の心を動かすものが必要。良い提案をいただきたい。

(委員)

鉄道が残っていることはすばらしい。今の人は自動車に依存している。公共交通

に乗らなくなって消えていくのは、全員が加害者であり、被害者でもある。乗って残そうと言うだけでは動かない。飯田線も地元が金を入れて何とかするという姿勢を見せることが、心を動かすために必要である。

高齢者は、車を使えなくなると買い物や通院もできなくなることがあり、孤独死になるということを示さないといけない。公共交通が使える所に移転するという対応策があることを、ポジティブな生活とともに示す。首都圏の鉄道沿線でもどちらに向かうか議論している。

(柳平茅野市長)

それは住居を変えろということか。

(委員)

それも含めてのことである。

(柳平茅野市長)

理屈は分かるが、住居を変えることは、住民の心を動かすことをどうするかということだが、簡単ではない。そこを知りたい。

(委員)

何もしないということなのか。

(柳平茅野市長)

おっしゃることは分かるが、(住居を変えようことは)難しい。

(委員)

難しいことは分かるが、車が使えないという状況で、どういう新しい形で住むのか、そのためには都市構造を変えないといけない。

(柳平茅野市長)

田舎は車がないと、極端に言えば「人ではない」というのが現状。今までは駅を使って行く所に生産拠点があったが、今は、郊外化し、車を使わないと行けない。

(委員)

公共交通を使う生活にするということが大事である。

(柳平茅野市長)

机上の空論ではなく、そのための切り口が欲しい。

(委員)

車がないと生活できないと言うが、車を運転できなくなる状況が出てきている。いくらぐらい金を出せば生活を変えるのか。自分の車を捨てて、バス、タクシーを使うのにいくらなら変えるのか。

(柳平茅野市長)

茅野市でも福祉バスなど何億円もかけてやっているが、全てをカバーしていない。高齢で危険だからと免許を取り上げようとする怒る人がいるように車は生活に密着している。

(委員)

車を持っている人はいくら費用がかかっているかわかっていない。JAFの調査では、1ヶ月に8万円かかるという試算がある。人はガソリン代しか考えていないが、車輛購入費も含めて考えなければいけない。毎月8万円でタクシーに乗ってみればわかる。

(今井岡谷市長)

集落を捨てさせてもよいのか。行政は、人が住むこと、そこに住みたい人を守るのも仕事。タクシーも都市のように確保できない。

(小林富士見町長)

15年後にリニアが完成した時のビジョンで、地域を発展させるには、拡大首都圏の考えがある。東京近郊から都心まで1時間30分かかるが、高速道路とリニアを使えば1時間になり、通勤圏内で拡大首都圏のベッドタウンとなる。

移動時間が短縮すれば、地域の発展につながる。ワークスタイルなども変わる。東京はオフィスワークが主で、ユビキタス技術の発展でいつでもどこでも仕事ができるようになる。東京に本社があっても普段は富士見の自宅でネットを使って仕事をし、時々、本社に出社するという形が可能。八ヶ岳西麓は地震に強いので、東京の魅力あるベッドタウンとして位置付けられる。15年後は、農業、観光業だけでなく、東京の一部としてリニアを活用する。そのために高速道路の整備や交通だけでなく、都市計画やワークスタイルを含めて総合的に考えるべき。企画として総合交通ビジョンを作るべき。

(委員)

高齢者を移す前に、施設を立地条件の良い所に移すことも必要。(富山県の)万葉線は、駅の近くに店や複合施設を持ってきて、鉄道を使って店や施設を利用するように、交通の流れを考えて都市計画を作っている。

広域連合の資料を見ると、長野県内の鉄道は縦の連絡が弱い。観光する方からいえば、リニアで来て、鉄道でさらに移動できればありがたい。

(委員)

この地域は(産業の)集積率は高いが、高速交通は相対的に遅れており、新幹線のある長野エリアの一人勝ちとなっている。中央東線の活性化に取り組んできたが、松本 - 新宿間を2時間を切るのが悲願。

リニアが出てきて、BルートがCルートになり、平成39年を目途としている。諏訪がさらに遅れるという心配はその通り。どうするかについて、具体的には、JR東日本は北陸新幹線の長野以北、JR東海はリニアだが、中央東線は2番煎じとなっている。これをどうやって高速化するのか。篠ノ井 - 長野間も30分にしてみたいが、JR東日本も取り組むと思う。

諏訪・松本圏の沿線には人口が約87万人もいるが、なかなか日の目を見ないのはなぜか。

リニアには鉄道でアクセスするのが基本。鉄道にもっと力をいれるべきだが、会社は収益のことを考えている。中央東線は、収益は高いが、バスとの競争が激しい。

山梨県はカーブが多く、線形改良に金がかかる。広域連合の絵の真ん中の(中央東線)を何とかしないといけない。国会も使ってもやらなければならない。整備新幹線のネットワークから遅れている。

一方、地域内のローカル交通は厳しい状況である。

コンパクトシティの考え方もあるが、長野県特有のこともある。飯田にリニア駅できても、ここ(諏訪地域)の多くの方々は、甲府に行くだろう。そうすると飯田の利用者が減り通過駅になる。何とか県の活性化につなげることが必要。そのためには、県全体の地域計画が必要であり、具体的なところを考えて提示してもらいたい。

(山田諏訪広域連合長)

これまで、日本は人口を集中させて発展してきた。東京に集中させてきたが、地方は疲弊した。長野県は中間の状況。東京への一極集中でよいのか、分散でやっていくべきではないか。一極集中しても周囲は疲弊する。

日本の中で長野県を考えると、移動時間は何分なら我慢できるか、そうすれば、こういうことができると考えてほしい。

中央東線は相対的に遅れている。移動時間が許容範囲に入るようにしてほしい。

東京に近くなるとストロー現象が起きる。どういう長野県とするかイメージしてほしい。

(委員)

許容範囲とは。

(山田諏訪広域連合長)

東京の人と話すと諏訪は遠いというイメージある。移動時間が2時間切るとイメージが変わる。

(小林富士見町長)

通勤なら1時間、首都圏内として利用できる。

(委員)

ワークスタイルの変化は、上越、長野新幹線ができた後もあったが、軽井沢に住む人は、自由業に近い人である。

JR東日本は宇都宮で通勤をイメージして団地を造成したが、売れない。毎日通わなくてもよいというスタイルにならないとダメ。小林富士見町長の考えのスタイルで都市を計画すると失敗する。

アメリカでは通勤にジェット機を使って、200～300キロ移動するのがそれに該当する。住宅とオフィスを兼ねて奥さんが秘書の仕事をできればうまくいく。

(小林富士見町長)

ドカンと(人が)こられたら困る。

(委員)

東京では、営業マン10人が机一つを共有して仕事している。企業も勤務スタイルが変わってきている。

(清水原村長)

ワークスタイルに応じた交通体系も大事だが、地域内の交通をどうするかが問題。コンパクトシティもいいが、その中心にどう通うのかという問題が出てくる。それには、地域公共交通を活性化することが必要。公共交通をやっていくには、自治体の金を入れる必要があるが、厳しいので、国、県がそういう視点で考えないと過疎が進み、地方は増々疲弊する。

都市だけ発展するのではない交通体系を考えてほしい。

(青木下諏訪町長)

安全な町には道路が必要。下諏訪は高速道路に接していないので、災害時に孤立する。災害に強い道路整備が大事。そういった視点で寸断されないよう安全な道づくりということも入れてほしい。

(伊藤諏訪建設事務所長)

防災事業を進めているが、幹線である国道20号の整備が重要。

(委員)

費用便益の高い方から着手しているが、防災のプライオリティが高くなってもその考えは変わらない。

(委員)

道路の優先順位は、防災の観点で評価が上がるようにやっている。

(今井岡谷市長)

県は分かっているが、国の考えはまだ。道路は、安全安心のために必要で、命をつなげるものという観点が必要。

(委員)

そういうことを(国の審議会で)議論しているのでインプットしてほしい。

(委員)

いかに公共交通を活性化するかという話があったが、交通は地域づくりのための手段である。公共交通が活性化しているのは、住民が公共交通が大事であることを知っている地域である。全国の成功事例は、地域の人が公共交通の必要性を知っていて、利用している地域である。地域の方がどれだけ地域公共交通が持つ役割を知っておられるのか、教えてもらいたい。

地域の皆さんに知ってもらうには、シンポジウムやワークショップなどを開催していかないと役割を知ってもらえず、活性化につながらない。地域の人が、どれだけ公共交通の活性化のことを知っているのか情報を教えてほしい。

(柳平茅野市長)

色々仕掛けて取り組みも出ているが、マジョリティへの働きかけが難しい。我々もやるが委員会からも提言してほしい。

(今井岡谷市長)

コミュニティバスやデマンドの実証運行をやっていて、利用者の声を聞いているが、PR不足を感じている。どう知ってもらうかが課題である。県全体の情報を入れてほしい。

(清水原村長)

公共交通を始めようとした時、冷めた目で自分たちに関係ないという感じだった。村内に移動手段がない人もいるので、有線放送など様々な手段で周知した。

最初は目標に達しなかったが、利用してもらうようになり、現在では、目標の2.6倍となっている。

原村内には高校はないので、高校生は全て村外に行く。村内の循環バスとは別にバスを走らせているが、中学校の卒業間際の生徒と親に、村内の循環バスを使うように話をしている。親の送迎のコストは馬鹿にならない。その間は何もできない。公共交通を地域の人が必要だと考えないとダメ。現場も取り組んでいることを知ってほしい。

(山田諏訪広域連合長)

中古のバスを1,500万円で購入して、150円の運賃で走らせてもペイできない。どこまで支援を広げてよいか問題。今、地元の住民にバス停の位置からルートを考えるように言っている。これが上手くいくかは分からないが、どこまでやるかは難しい。

(宮坂諏訪地区商工団体高速交通推進同盟会会長)

産業がグローバル化し、海外進出する企業は50%以上で今後70%になるというジェトロの調査もある。中小企業も71.6%が海外で造ることになる。高速交通で短い時間で海外に行くことが課題。リニア中央新幹線の開通に向けて、20年以上運動してきたが、アクセスやモータリゼーションの進展で甲府に駐車場を多く作ってほしい。大阪から海外に行くこともあるのでアクセスは大事。

中央東線の高速化については、都内の複々線化、山梨県のトンネル、諏訪-岡谷の複線が課題で、国土交通省で全体の中で考えてほしい。

(河西諏訪広域連合事務局長)

諏訪は、中央東線を維持している圏域。北の新幹線、南のリニアとあるが、真ん中(中央東線)もしっかり取組んでほしい。東京都の東京、新宿、品川の3か所と長野県の長野、諏訪、飯田の3か所で動ければよい。

県内地域の交通については、地域住民の互助的なシステムでできればどうか。そ

れに対する規制緩和や補助制度あればよい。若い高齢者が送迎し、それに対する補助制度があればよい。

(山田諏訪広域連合長)

最後に信州まつもと空港の取組みもしっかりお願いしたい。

4．閉会