

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 6 月 13 日（水）午後 1 時 30 分～ 5 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）：19 名

【検討委員】

| 氏 名 | 所 属 等 |
|--------------------|-----------------------|
| クロカワ 黒川 タクシ 洸 | 一般財団法人 計量計画研究所 代表理事 |
| アオキ 青木 マミ 真美 | 同志社大学商学部 教授 |
| クボタ 久保田 カツシ 勝士 | 長野県町村会総務文教部会（高山村長） |
| スズキ 鈴木 フミヒコ 文彦 | 交通ジャーナリスト |
| タカセ 高瀬 ツト 達夫 | 信州大学工学部 准教授 |
| ミキ 三木 マサオ 正夫 | 長野県市長会総務文教部会（須坂市長） |
| ミズモト 水本 マサトシ 正俊 | 社団法人 長野県経営者協会 専務理事 |
| ヤナギサワ 柳澤 シヤス 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 ツネオ 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） |
| ハナキ 花木 ミチハル 道治 | 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） |

【事務局】

| 氏 名 | 所 属 等 |
|---------------------|----------------------------|
| ハラヤマ 原山 リュウイチ 隆一 | 長野県 企画部長 |
| ホッタ 堀田 フミオ 文雄 | 長野県 企画部 交通政策課長 |
| ワタナベ 渡辺 タカヒデ 高秀 | 長野県 企画部 交通政策課 課長補佐 |
| 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 |
| ウツノミヤ 宇都宮 キヨシ 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 関 <small>シヨウイチロウ</small> 昇一郎 | 長野県 企画部 新幹線・在来線企画室長 |
| イシダ 石田 <small>ヨシノリ</small> 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 前島 <small>マサシ</small> 正志 | 長野県 企画部 リニア推進振興室 課長補佐 |
| ミスマ 水間 <small>タケキ</small> 武樹 | 長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長 |

4 黒川委員長あいさつ要旨

委員の皆様、お忙しいところをお集まりいただき、ありがとうございます。今日、お集まりいただいた趣旨は、このビジョンをどのような方向でまとめていくかということが議論になります。長丁場となるかもしれませんが、途中で休憩を入れながらテンションを維持して行きたいと思いますので宜しくお願いします。

5 事務局説明

(1) 時代の潮流と交通の課題

(2) 長野県における交通の特性と課題

- ・ 堀田交通政策課長から、資料1、2に基づき説明を行った。

6 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)

デマンド型サービスは、バス会社が運行しているのか、タクシー会社が運行しているのか。

(事務局)

地域により対応は異なる。

(委員)

デマンドとはどういう運行形態を指すのか。

(事務局)

一定の路線を決めているものや、フリー乗降としているもの。時間を決めているものや、そうでないものと様々な形態がある。

(委員)

時間を決めるとはどういうことか。

(委員)

デマンドとは一般的に予約に応じて運行するものを指す。何時の便と決めているものや、乗降場所やルートを決めているものもある。

(委員)

予約はいつの段階で行うのか。

(委員)

2日前から30分前まで色々あるが、直前に予約できるものはない。交通事業者が市町村に委託して運行している。事業主体が市町村で、運行主体がバス、タクシー会社。

(委員)

事業主体と運行主体との違いは何か。

(事務局)

市町村がバス、タクシー会社に委託することである。

(委員)

デマンド型は、地域のバスを廃止した後に運行しているが、最初から補助ありきで、運行形態がそうなっているのではないか。住民がデマンドを新しい交通システムとして理解していないのではないか。この委員会ではわかりやすくシンプルなものを提案していくべきである。

(委員)

高山村では、村が社会福祉協議会に委託して運行している。時刻を決めて運行しており、予約が無ければ運行しない。

(委員)

須崎市では、「デマンド」という名前が分かりにくいので、「乗合タクシー」という名前にした。一つのまちの中でいくつかの停留所に停まる。病院・スーパー等、目的地が同じになることが多い。運行主体の責任は須崎市が持ち、運行は複数のタクシー事業者が行っている。高齢者に理解してもらうことがポイ

ントではないか。慣れている人は、自家用車代わりに使っている。1回の料金は300～500円。料金が高くと高齢者は外出しなくなる。

(委員)

予算はどうなっているか。

(委員)

詳細は覚えていないが、料金だけで賄えないため、市の持ち出しになっている。デマンドタクシーの利点はバス事業者がやらない地域の穴を埋められること。

(委員)

(資料1 P17) 高速バス利用者の減少の理由は把握しているか。ツアーバスに利用者が転換しているのではないか。ツアーバスも含めると増減はどうなっているか。

(事務局)

正確に把握はしていないが、ツアーバスの影響は大きいと考えている。

(委員)

長野-東京間で多くのツアーバスが運行しているが、高速道路料金上限千円の影響があったのではないか。

(事務局)

高速道路料金上限千円の影響はあったと事業者から聞いている。

(オブザーバー)

ツアーバスの利用者は把握できないが、高速道路料金上限千円の影響はあったと思う。

(委員)

資料の論点(水色の部分)について意見はないか。

(委員)

少子高齢化の課題として、「運転が困難なお年寄り」だけでなく「運転せざるを得ないお年寄り」が増えることも問題である。80歳を過ぎても運転す

る人はいるだろう。県として何か案はあるか。

(事務局)

特にビジョンで示せるようなものはない。

(委員)

課題の認識はこれでよいのか。「人口減少で公共交通利用が減少」とあるが、自動車利用が進んだ結果、公共交通離れが起きているのではないか。

(委員)

お年寄りも運転できると思っている間は運転する。これは人間の性。ただ、市の太陽光の補助申請希望者が、原発の事故後に増えた。危機的な状況になる前に県民がどうあるべきかを考える必要がある。住民の意識を変える必要がある。知り合いに、運転で周囲に迷惑かけるかも知れないので、70歳手前で免許を返上した人がいる。

(委員)

ある種の運動を起こす必要があるということか。

(委員)

アンケート調査では、65歳未満の人では、歩いていける範囲や公共交通が便利な地域に移り住むと回答した割合が約10%を占めているが、65歳を超えると割合が減る。若いうちにそうしたことを考えてもらう仕組みを検討してはどうか。

(委員)

どうしたら変わると思うか。

(委員)

公共交通が便利なところに公営住宅を建てはどうか。

(委員)

現状では入居に年齢制限を設けている。

(委員)

高齢者だけでも住める公営住宅が必要である。

(委員)

その時の公営住宅の形として、高齢者だけ住むのか、若い人も同じ団地に住まわせるのか。

(委員)

混在する形が良い。グループホームやケアホームの機能もあるとよい。

(委員)

運営できる仕組みを考えないとだめ。住宅政策としてもっと議論が必要である。

(委員)

高山村では雪が多いので、冬の時だけ下に降りてきてもらう考え方もあるが、現実的には難しい。生活がかかっているため、可能な限り車を運転したいと考える方がいる一方で、電動車いすを利用する方も多くなっており、車いすの通行ルールなどの統一が必要。現実的には車いすを使うか知り合いに乘せてもらう形になる。車いす利用の安全性などを検討する必要がある。

(委員)

豪雪時の空き家はどうか。積雪の重みで潰れないか。

(委員)

実際には、地域の助け合いで雪下ろしや除雪の対応をしている。

(委員)

それだけやって、高齢者に下に降りきってもらえるか。

(委員)

実際には、お年寄りは家から動かない。むしろ若い人が出たがっている。若い人向けの住宅を用意して、人口の減少をくい止めることが有効ではないか。

(委員)

お年寄りは公営住宅に住んで、空き家を若い人に貸すような仕組みができないか。

(委員)

(自宅に他人を住ませることは)お年寄りは嫌がるだろう。

(委員)

そういう人達にまで全てのサービスは提供できないのではないか。行政の責任ではないというのが許されない。居住権、財産権の他、移動権の確保まで行政が負担するのか。行政としてこれ以上できない、ということは国が言うべきこと。国土保全上、地域には人が住んでほしい。

(委員)

お年寄りに冬は公営住宅に住んでもらい。夏場に空いた公営住宅は、就労支援に使うことも考えられる。

(委員)

住宅政策も含めて考えないと、交通だけでは解決できない。

(委員)

実現性がないとビジョンには入れられない。

(委員)

タクシー・バス事業者は、どういう状態が普通なのか。運賃だけでは経営できないので、どうすれば地域で役立ち、生き残れるのか。バス、タクシーの運転手の年齢制限はどうなっているのか。

(オブザーバー)

バスの運転手には、運転できる年齢について決まりはない。個人タクシーは、現行の法令適用者については75歳までとなっている。

(オブザーバー)

バス会社では、社内の規程で60歳まで運転手として勤務してもらい、その後は、子会社や嘱託で65歳まで運転する例もあると聞いているところ。

(委員)

トータルとして、どこを優先して財源を配分するかということになるだろう。運転手の方が65歳を超えた時に、地域の公共交通は維持できるのか。

(オブザーバー)

運転技術だけでなく接客対応が求められるため、人材の若返りが難しいと聞いている。

(委員)

交通安全の観点が必要ではないか。実態として65歳以上の事故が多くなっている。高齢者以外にも、中高生を交通弱者として位置付けるべきである。

デマンドバスについて、空バスを走らせるよりは、需要のある時だけで済むというが、実際に運転手は日単位で雇う必要があり、コスト削減につながらないのではないかと。補助制度等で何か手当があるのか。

(事務局)

コスト的には必ずしも安くない。一方で運行事業者を入札で決めると、委託費が低く抑えられてしまい、事業者の経営を圧迫している。

(委員)

デマンドは路線バスよりもお金は掛からない。(須崎市では)タクシー事業者に委託しているが、早めに予約すれば、効率的に通常の配車の中でまわせる。配車も専門のコンピュータシステムを使わなければ安く済む。

(委員)

入札はどうしているのか。

(委員)

須崎市では、地域の事業者が連携して運行しているので入札は無い。全体のパイが決まっているので事業者同士が協力している。随意契約は悪いというイメージがあるが、そんな悪いことはできない。

(委員)

入札では仕様は満たすが、本来必要なサービスが満たされないケースがある。こうした地域では、地域の事情に精通した事業者が、目に見えないサービスも含めて提供する形が望ましい。バス・タクシー事業者を使うのであれば、そうした部分も配慮する必要がある。

(委員)

(通学の話について)長野県の中学校は歩いていける範囲にあるのか。

(委員)

基本的には、徒歩や自転車の範囲であるが、市の周辺部や中山間地では、スクールバスが無ければ路線バスで通うしかなく、これら生徒の足の確保が問題である。

(委員)

スクールバスはどこが運営主体となっているのか。

(委員)

市町村が運営主体となっている。

(委員)

スクールバスの運営主体は市町村で良いのか。バス事業者に委託すれば良いのではないか。

(事務局)

バス事業者への委託は可能である。

(委員)

可能なのに委託していない市町村にはどういった事情があるのか。

(委員)

バス会社が通学時間帯にスクールバスの運転手を確保できない場合もあるし、市町村の既存の運転手を活用している場合もあるのではないか。

(委員)

バス、タクシーは普通では生き残れないが、そういうこと(スクールバスの運行等)を活かさなければならぬ。人件費も膨大になる。両者を活かしていく方法が必要。首長にチョイスがあっても安直に選ばせないようにする。

(委員)

高山村では、通学費を助成して路線バスを利用してもらっている。路線外の地域では巡回バスを利用してもらっている。特別仕立てのスクールバスにはしていない。

(委員)

特別仕立て無くとも出来るように市町村に考えてもらう方が良いか、メニューとして整理した方が良いか。

(委員)

市町村の現場で困ることは情報が入ってこないこと。他の市町村で上手くやっている事例があるのではと思っている。情報・ノウハウの共有が大切ではないか。県では何か情報提供の取組は行っているか。

(事務局)

ご指摘いただくような情報提供は行っていなかったもので、これからは、情報を集めて、発信を図っていきたい。

(オブザーバー)

国土交通本省のホームページに全国各地の事例が載っているので参考にして欲しい。新しい制度の中で、各地域で協議会を立ち上げおり、情報交換の場として協議会を活用して欲しい。新制度の説明も兼ね、個別相談会も開いており、問い合わせてもらえればご相談に応じたい。

(委員)

ただ好事例というだけでなく、取組みの中でどうした点が困ったかという話をざっくばらんに聞きたいし、市町村の実情を知って欲しい。市町村、国、県の持つ情報の種類が別なので、情報を共有したい。

(委員)

日本では、知恵、知己に対する対価が低い。もっと、有識者が持っているノウハウをお金を出してでも活用すべき。

(オブザーバー)

国交省では、地域公共交通マイスター制度により、公共交通のノウハウを持つ行政や事業者の方をマイスターとして認定し、その方のノウハウを他の市町村等に紹介いただいている。また、月一回メーリングリストで情報発信している。役に立つノウハウがあるので活用してほしい。

(委員)

(資料1P10) トランジットモールは環境対策に入っているが、別の項目の市

街地の話が出ているところに持っていけばよいのでは。ただ、沿線の商店は儲からないことには、賛同しない。

(事務局)

位置付けを再整理したい。

(委員)

そもそも施策として、トランジットモールを入れられるのか。現実に賛成を得られないのではないか。よっぽど合意がとれないと無理。ヨーロッパではそれで市長の首が飛ぶ。

(委員)

実現可能性のないものを入れても大変。無理しない範囲でやった方がよい。

(委員)

京都、高知は地元の商店街が強固。大型量販店やコンビニが来てもシャッター街にならない。全国的にトランジットモールは成功した試しがない。対応策としては可能性があるものを書いてはどうか。

(委員)

松本空港について国際線就航とあるが、国際チャーター便の利用実績の積み重ねが必要。その際にどこまで県で取り組むかが問題。

(委員)

(国際線対応として) 実質 1600m の滑走路を 2500m に伸ばせるか。

(委員)

滑走路を延長するよりは、他に優先して投資する先があるのではないかとと思う。

(委員)

滑走路が拡張できるかがポイント。コンピューター空港としての活用は有り得るか。他空港とのネットワーク化を含め松本空港を活用できないか。

(委員)

経営者協会としては、松本空港の国際化は賛成である。現在、会員に対して

国際化に関するアンケート調査を予定している。(国際化は)観光面からも重要だが、貨物面でも重要。空港ビルも考える必要がある。今の空港のままでは厳しい。

(委員)

(経営者協会として)年間どのくらいチャーターしてくれるのか?本当に延長できるのかどうか課題として整理する必要がある。

(委員)

現状の課題について、地域の活性化の観点も必要である。北陸新幹線、リニア中央新幹線の活用も入れて地域振興の観点が必要。

(事務局)

地域活性化は一つの目標なので、入れていきたい。

(委員)

(資料1の)論点の水色の所に、事務局の方で具体の施策を入れて欲しい。

(委員)

(資料1の)この流れはそれでいいが、この先どうまとめるのか。水色にそれぞれの課題に対してどうしていくかのキーワードを何にするのか、とその先のメニューが必要。

(委員)

ノーマイカーウィークは施策として有効か判断したい。何を狙った施策なのか。実施していいことはあるのか。

(事務局)

事業者の参加状況は統計的に把握している。資料として用意していないが、CO2削減等を定量的に評価している。

(委員)

施策の有効性を判断したい。何をねらいとしたものか。

(事務局)

県民の意識を変える1つのきっかけとして考えている。環境部の取組みと合

わせて公共交通の利用促進ウィークとしても取り組んでいる

(委員)

本当に効果があったのか。CO2 が削減出来れば良いのか。

(事務局)

その間公共交通の利用率が上がったと認識している。

(委員)

昔、フィリピンのマニラで偶奇数のナンバー規制を行ったが、住民は車を2台持つようになり、結果としてディーラーが儲けただけだった。車の保有日本一の県で、車をやめるだけでは意味はない。バスの配車を併せて増やすなどの取組も必要。

(事務局)

長野県では、実施期間中、割引率の高い回数券が使えるようにした。

(委員)

リニアが来て良いこと、悪いことはあるか。

(委員)

私個人として飯田に観光で行った事はなかった。リニアによって首都圏からの観光客が増えるのではないか。飯田には豊かな自然があるし、人形館や歌舞伎等もある。

(委員)

飯田という地域は、県の中でも環境や文化を大切にしている特異な地区。観光面での意味は大きい。伝統的なお祭りもあるし、住民は自立性もある。リニアの開業は飯田にとっても、県にとってもマイナスはないと思う。

(委員)

ストロー効果についてどう考えるか。

(委員)

企業も地元を大切にしている。例えば、多摩川精機という会社は、東京に本社があったが、(創業者の) 出身の飯田を活性化するために戻ってきた。

(委員)

リニアが来て、もう少し活性化できるか。

(委員)

首都圏や海外から来やすくなることが重要。

(委員)

日立製作所は、優秀な工学部のエンジニアを、皆、日立に住まわせて外に出さなかったが、今は重厚長大ものしかやっていないので、IT 関係は他に逃げた。こうした例とは反対に、良い事を更に良くするための議論が必要。

(委員)

プラスを本当にプラスにできるのか。開通した時の条件次第ではないか。運行本数、運賃によって差が出るだろう。本当にプラスにするためには、どうするかという議論が必要。

(委員)

リニアの運行頻度や車両はどうなっているのか。

(事務局)

2027年の開業時は、1時間に上り5本、下り5本が運行され、各駅停車は、1時間に上り下り共に1本ずつ運行される。車両はJR東海によれば、東海道新幹線と同じ16両と聞いている。

(委員)

地域にも素晴らしいビジョンを持っている方が居るので、もっと地域の意見を吸い上げて、これを我々が咀嚼した上で、ビジョンに反映していくことが重要。

(委員)

咀嚼とフィードバックは、委員に任せます。

(委員)

リニアを生かすには、観光客を飯田からさらに県内に展開する必要がある。飯田線を活用することはできないか。観光面でのネットワーク化が必要。この

ためには、沿線地域が連携してPR体制や受け入れ体制を作ることが必要。
そのことで、飯田線を活かす。ビジョンに飯田線を残すことを織り込めるか。

(委員)

織り込めばよいこと。

(委員)

(地域の活性化について)各市町村の都市計画区域マスタープランにも活性化に関する文言が入っていると思うが、上位計画である交通ビジョンと都市計画区域マスタープランとの整合はいつ図るのか。それがないとビジョンの実現はできなくなる。

(事務局)

都市計画区域マスタープランとどこまで整合を図れるかは内部で検討したい。

(委員)

古いものにビジョンを整合させる必要があるのか。ビジョンが上位計画だから都市計画区域マスタープランがビジョンに合わせればよい。都市計画区域マスタープランの見直しの頻度はどうなっているのか。

(事務局)

県のマスタープランは7年程度で見直している。市町村は、プロジェクトがあった場合に見直す所もあるが、作ったきり見直さない所もある。リニアに係る所は都市計画区域マスタープランを見直す動きもあり、タイミングが上手く合えばと考えている。

(委員)

都市計画は線引きが地域の実情に合っているかという観点が重要。ビジョンの方が良ければ、都市計画の方を変える気持ちでやるべき。また、観光振興を連携して行うことをビジョンに書いて欲しい。今までのビジョンは、交通インフラをいかに活用するかというソフト面の視点が無かった。広域でリニア、北陸新幹線、空港をいかに活用するのか、ということを書けないか。

(委員)

市町村の観光協会が連携を図ることは難しいのか。

(委員)

北陸新幹線については連携している。県の観光協会としても連携している。

(委員)

意見交換会では、自分のところだけしか活動しないという声もあったが。

(委員)

今は違う。県の観光協会の会長も変わって強気に連携を推し進めている。

(委員)

右肩上がりの制度で、右肩下がりの時代に臨んでいるからだめ。長野県の総力でやらないとだめ。各部局が協力しないと実現しない。副知事がトップになり、各部の代表がプロジェクトチームを作ってやらないとだめ。

(委員)

中期総合計画を作っているところなので、タイミングはよいのでは。

(委員)

仙台市では、地下鉄東西線の関連で各課から成るプロジェクトチームを作ったが、新規に担当課を作ったら各課が一斉に引いた。これからは総力戦になる。高齢者に街を歩いてもらえば医療費の抑制にもつながるし、子供に注意してもらおう等、地域教育にも効果があるだろう。高齢社会では交通自体が目的となることを考える必要がある。

(委員)

課題に対してキーワード的なことを示して欲しい。今回の資料について、例えば、少子高齢化の問題に対しては、「10年後も維持できる公共交通の仕組みが必要」と提示した上で、それを実現するために何をやるかと言う整理が必要。

また、公共交通の事例について、長野県の市町村は色々工夫している。通学輸送と路線バスとの統合は、川上村で30年前からやっている。豊丘村では、福祉タクシーとして利用者が初乗り運賃を負担し、残りを村が負担することで、普通のタクシー利用で生活交通を賄っている。木曾町では全体ネットワークの中で、幹線バスや循環バスなど、各交通の役割を分担した上で導入している。事務局には県内の市町村で何をやっているか把握して欲しい。

(委員)

県全体を活かしていくための交通ビジョン。高齢化で限界集落が増えるが、どうするかがビジョンにかかっている。過疎対策にもなる。都市部と中山間地域の関係の問題について、地域の活性化につながるようなビジョンづくりとしてほしい。

(委員)

そのために行政はどこまで財政負担をするのか。

(委員)

環境面など総合的な効果もあるため、目先の財政だけでなく、総合的な視点から検討が必要である。

(委員)

公共セクターの財政は限界状態にある。どこまでやるのか。

(委員)

市町村は、生活を守るため独自に頑張っている。そうした視点で国、県にも支援をお願いしたい。

(委員)

お金が無い話をしているのに、一方でLRT導入等、新たに投資をする話をしている。地域ヒアリングでも意見が出たが、危険箇所への対応など他に投資すべきものがある。また、鉄道も道路と同じように公共インフラとして維持していく必要がある。本当に投資が必要ものは何か、県も腹を据えて考えるべき。

(委員)

事務局から色々なたたき台を出して欲しい。