

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 12 月 14 日（金） 10 時 30 分～15 時 20 分
- 2 場 所 長野県庁西庁舎 301 号会議室
- 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 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
スズキ フミヒロ 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
マヤマ ヨリコ 益山 代利子	松本大学 総合経営学部 准教授
ミキ マサオ 三木 正夫	長野県市長会総務文教部会（須坂市長）
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）

【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
ヨシザワ ヒサン 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
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)

素案は 15 年後に実現可能であることを目指しているのか、目標や時期が記載されていないので、分からない。また、現在、県観光部が策定を進めている観光ビジョンと適合するビジョンとなっているか。観光を視点に入れた交通ビジョンとするためには、観光部にも委員会に参加いただければ、なおよかった。

(事務局)

ビジョンは、将来像を示したもの。15 年後の目標で、そこまでに達成したいと考えている。

(委員)

この委員会で、本当にできる、できないという意見を言ってもよいか。

(事務局)

必ずしも 15 年後にできているという判断が難しいものもあり、道路については、いつまでにどこまでできるか分からないものもある。観光部とは連絡を取り合って、ビジョンに反映している。

(委員)

観光ビジョンの座長で、私と同じく松本大学に所属する佐藤委員長に尋ねたところ、松本空港の国際定期便の就航のことは聞いていないと言っている。飯田線や中央線の高速化については、ヒントすら貰ってないと言っているので、実現することが難しいことが交通ビジョンには入って

いると思う。

国際定期便の就航は、観光ビジョンに入っていないと聞いているのに、何故、交通ビジョンに入っているのか伺いたい。

(事務局)

松本空港の国際化は観光部も承知していること。

(委員)

観光部も国際化を求めているのか。観光と交通は深く結びついているので、是非、観光部の意見を聞きたい。

(事務局)

松本空港の国際化は重要で、観光部も同じ認識でいる。

(委員)

県観光部に確認してA委員に連絡してはどうか。

(素案には) 財政負担が厳しいことも入っている。市町村の立場としては、資料48頁の情報交換の場の提供は是非お願いしたい。市町村や事業者との調整もお願いしたい。48頁の「交通サービスの提供にあたっては、行政、地域住民、地元企業や学校、商業施設などとの連携が期待されます。」では弱いので、事業者として責任を持ってもらう文言にしたい。県民の意識が大事。

松本空港の国際化や中央東線の高速化については、県としては、確実にできるか分からないが、JRに働きかけていくということか。少しでも時間短縮につながる、ビジョンにあってもよいのではないか。

(事務局)

行政以外は、「期待される」という文言にしたが、ご指摘の点を踏まえ、もう少し踏み込んで書きたい。

中央本線については、JRへの働きかけは県の重要な役割で、沿線の市町村と一緒にやっているが、早期の実現は困難でも少しでも高速化に向けて進むように記載している。

(委員)

実際には困難だが、市町村の意見で書くこと、僅かでも短縮することを期待するということか。

(事務局)

高速化に向けて働きかけることが必要。

(委員)

助成もしないでお願いをするだけか。

(事務局)

助成をすることは考えていない。

(委員)

それは金がないからか、根拠がないからか。

(事務局)

財政的な制約で難しい。

(委員)

民間と民間が協議する場合は、協力金なしでお願いするだけということはありません。今まではこうだったけど、これからはこうしていかうとしたらどうか。

県では中央東線が遅い理由を分析しているか。

(事務局)

都内の交通混雑がネックになっていることや、山梨県内の形状も高速化が難しいことの原因となっている。地方団体としては、駅を拠点とした周遊型の観光ルートを造って、多くの人に利用してもらい、JRにとってもメリットがあるような働きかけをしていきたいと考えている。

(委員)

中央東線が遅いのは、県外だけでなく、長野県の中でも遅い箇所があるから。速い電車は速い。そこをしっかりと分析をしておかないと、働きかけをした際に、つまづくこととなる。

(委員)

資料49頁の県民の役割・取組について、現状ではマイカーが使われており、公共交通が衰退しているが、これからは（公共交通の衰退に）ま

すまず拍車がかかるので、タイムスケジュール的には早目に対応すべき。県民のみなさんにもっと意識を持って行動をしてもらえるようにすることが大事。

37頁の貨物輸送について、公共交通と同じように、目標値を持って時間的なスケジュールを明記した方がよい。

28頁の過疎地域など極めて小規模な交通需要に対応するという点については、具体的なイメージはあるのか。

(事務局)

県民の役割・取組については、31頁のように取り組んでいるところだが、もう少ししっかり記載をして取り組んでいきたい。

(委員)

ノーマイカー運動など色々記載しているが、ほとんど効果がないと感じている。もう少し違う手段で、効果が上がるように工夫をしないといけない。バス、鉄道が益々厳しくなる中（公共交通への支援の）スピードアップが必要。（公共交通が）なくなるまで持ちこたえられるか。

(事務局)

ご指摘をいただいたとおり、効果的な施策につながるものを検討したい。過疎地域での小規模な交通需要への対応については、乗合バスの運行が厳しい地域が増えており、個別の対応をしなければいけないと考えている。個別の交通需要への取組としては、タクシーの活用、過疎地有償運送、タクシー助成、地縁による運送などへの移行が必要と認識している。

(委員)

公共交通がなくなったら大変だということを強調しないといけない。緊急性が高いことを現状に書いて、こうすると、その結果こうなるということを記載をする。屋代線の跡地は貴重な土地であるということを書き込みたい。数メートルの幅で数キロの空間を確保するのは大変なこと。それが交通の空間である。将来再び鉄道ができる時のために土地をリザーブする。地元の人達が、自分達が残しているというプライドを持たせる取組が大事。

(委員)

屋代線沿線では花を植えて残す動きがある。

(委員)

B委員の提案はそのとおり。公共交通の現状は、もっと厳しい現実であることを示す必要がある。岡山県の井笠鉄道は10月限りで破綻して全ての路線から、突然、撤退した。隣接するバス事業者が貸切で路線を継続している。会社が存続しなくなってしまったため、通常6ヵ月前にする必要がある廃止の届出もできなかった。それに近いバス会社は全国に幾らでもあって、第2の井笠鉄道が出てこないという保障はない。まして15年後に残っているという保障もない状況であることから、県民の危機感を煽るぐらいの書き方で構わないと思う。どうしようもない所をどのようにカバーするか。最後の49頁の県民の役割・取組に県民の自発的な取組を促すようなことを書くべき。

小規模需要に対する取組については、29頁につらつらと記載されているが、大切なことが抜けている。様々な手法があるが、地域に合ったやり方を踏まえた選択を促すことを記載すべき。

(委員)

資料6～7頁の内容では、バスやタクシーの事業者が置かれている状況が伝わってこない。ただ利用者が減少しているという内容だけで事業者がどのような状況になっているのかをしっかりと記載すべき。事業者が大儲けしている訳ではないのだから、何故、県民が手伝わなければならないかということを示す必要がある。

意を強くして言いたいのは、県民の取組を増やして、県の取組が減るのが、県民が一番がつくり出すということ。県は支援するという内容が多く、「県民はがんばれよ」というビジョンにはならないようにする。

(委員)

資料6～7頁に具体的な路線数の減少やタクシーの廃業に関する記載がない。平成9年を100とするなど、公共交通の利用者が減少していることが、もっと明確分かるようなグラフとしたらどうか。

(委員)

資料32頁の道路交差点の渋滞解消は具体的な場所を示せないか。そこについて誰が責任をもって取り組むのかを明記すべき。交差点については、構造面での欠陥などがあると思うので、具体的なものを示すことができないのか。

(事務局)

C委員を委員長とした「長野県移動性・安全性向上検討委員会」という、本検討委員会とは別のところで議論しており、渋滞の具体的な指標、場所、対策方法、誰がやっていくのかなどを示せればと考えている。

(委員)

交通ビジョンは長期ビジョンでマクロの視点で、渋滞対策の検討は実行計画なので、ビジョンには渋滞対策は載せない。

(委員)

普通の県民の人は両方の計画を読まないの、交通ビジョンにも、別に検討していると書いてあれば、県民の受け止め方が違うのではないか。

(事務局)

工夫したい。

(委員)

(県は、)「促進」、「促進」と書けばいいのかな、という印象が非常に強い。県が主体的に推進できるものはあるのではないか。例えば、資料29頁の地域交通の人材育成については、県でもできるのがあれば、「推進」としてもいいのではないか。また、モビリティマネジメントも県で主体的にやればどうかと考えるので検討してもらいたい。

34頁の駅舎へのエレベーター設置の補助は、駅構内や跨線橋にエレベーターを付ける基準は3,000人以上だが、高齢者の多い地域の橋上駅にはホームに降りるエレベーターはない。駅舎だけでなく、並行在来線の方にも設置することも考えてもよいのではないか。

(事務局)

国の基本方針では平成32年度末までに、3,000人以上の駅にエレベーターを設置しようとしているが、3,000人未満でも地域の実情を踏まえて可能な限り設置することとしている。

(委員)

維持管理費はどうなっているのか。

(事務局)

鉄道事業者の負担となっている。

(委員)

県はエレベーターの設置と維持管理費とどちらが多く費用が掛かっているか知っているか。事業者は設置しても使いたくない。

(委員)

安易に高齢者のためにとという文言で括らずに、細かい部分まで検討して記載して欲しい。

(委員)

エレベーターを設置せずに、踏切を使って平面で移動することができないのか。その時には、お年寄りを助けるコミュニティが必要と（A委員から委員会に）伝えられないのか。県が2分の1、市町村も2分の1を負担することができれば、エレベーターの管理費程度は出る。

(委員)

鉄道が高齢者にとって利用しにくい最大の理由は跨線橋。新たに踏切を作れないが、高齢者にとって良ければそう提案をしたらどうか。できないとしても相当な金額でエレベーターを設置することは、全ての駅にできないので、現実的には無理でも、踏切を作る方がよいのではないかと、いうことを提案することが、県民のためになるのではないか。

(委員)

そういう問題提起は必要。できる、できないはともかくとして、県民はそのような深い問題があるということについて、理解をしていない。（設置に）お金を掛けても、（維持管理に）もっとお金が掛かると問題提起をすることが大事ではないか。29頁の地域交通における人材の育成については、市町村のことを気遣って促進と書いているが、思い切って、県と市町村が連携して人材育成を行ないますと書いてもよいのではないか。記載することで、市町村からクレームが出ることはないと思う。県と市町村が協力してやるべきことは、はっきりと記載すべきではないか。

(委員)

私も今の意見に賛成。事務局には、最初に書いて欲しいと言ったが書いてもらえなかった。今から、高度成長の右肩上がりのコンセプトで書いて

てもしようがないこと。それより、人口減少や少子高齢化、財源がないことなど、バラ色ではなく、元気な老人の生き甲斐がある社会となるべきだということを書けばよい。そういうことを書いておけば、みんなで取組みましょうということにもなる。お金を掛けるのがよいという訳ではない。

(オブザーバー)

資料29頁には、ユニバーサルタクシー記載されているが、ユニバーサルデザインタクシーが正式名称。

31頁のモビリティマネジメントについてはもう少し書いて欲しい。小学生や高齢者にとって、バスの乗り方は都会では分かるが、地方の人は分からない人が多い。ワンマンバスには見えないバリアーがある。かつては、運転手の他に車掌がいたが、現在では、運転手一人になっており、行き先などは、バスに乗ってからは聞けない。十勝バスの社長の話で、かつて会社の経営が危なかった時に、地域の人達にバスに乗って残してもらうことを考えた。その際にどうしたらよいかということで、地域の一戸一戸を歩いて訊ねて回り、現状を把握することに努めたとのこと。事業者側の目線ではなく、利用者側の目線に立つことが必要。地方のローカル都市では、大人でも乗り方が分からない人が多い。北陸信越運輸局では、先の10月に小学生を対象にバスの乗り方を教えたところ。同じように、高齢者への取組も必要で、是非、このような取組に関する記載をもう少し盛り込んで欲しい。

49頁の国への提案の3つ目、有償による混乗については、自家用車は無償が原則。企業の送迎バスは、最初の片道は(バスが)空になるので、地域への貢献を目的に乗せている事例があり、参考にしてもらいたい。記述の方法については相談させてもらいたい。

(事務局)

49頁の国への提案については、観光地にホテルが多く立地しており、送迎バスが運行されていることから、市町村からも意見があった。無償でないで4条許可が必要なので要望をした。

(オブザーバー)

有償と無償の混乗を求めるのか。

(事務局)

そのとおりである。

(オブザーバー)

現行制度では認められていないが、自家用バスについては、注意をしながら指導している。しかし、事務局の説明のとおり、市町村からの要望を受けているのであれば、記載のとおりで意見はない。

(オブザーバー)

資料25頁の図面であるが、将来とは具体的にいつを指すのか、またその将来の前提条件となるのは、どういう事業が実施されればこうなるのかという注釈があればよいのでは。

また、37頁の施策の方向における「新規・拡充」と「継続」の定義・考え方は。

(事務局)

図面の説明として、いつどういう事業かということは注釈を付けたい。新規・拡充は、必ずしも新規だけではなく、現在、県がやっている取組で、これから充実していくものも載せている。

(委員)

「支援する」ではなく、「支援を拡充する」と書けばどうか。

(事務局)

資料30頁の地域鉄道に関する記載内容は、34頁では拡充するとしてあり、全体的にそういう記述にしている。

(休憩)

(委員)

前回より比較して格段に読みやすくなったし、分かりやすくなったが、「第2 長野県が目指す交通の将来像」と「第3 将来像の実現に向けて」を読み合わせてみると、分かりにくくなってしまったり、第2に記載がないことが第3に記載されていたりすることもある。

例えば、資料28頁の中ほどに「集約的まちづくり」という記載があり、この報告書では、キーワード的な文言として扱われているが、第2の長野県が目指す交通の将来像ではあまり記載がされていないので、対応を

精査して欲しい。

また、モビリティマネジメントについて環境教育とモビリティマネジメントを組み合わせることが必要。京都市では、現在、温暖化の計画書を策定しているが、車の利用について目標や指標がなかった。小学生の教育の過程で公共交通教育という視点を盛り込めば、(公共交通の利用の)底上げに繋がるのではないか。

平成39年にリニア中央新幹線が開業すれば、派生的需要ではなく、乗ることが目的となる、本源的需要となることが起きるのではないか。例えばスカイツリーのように新しいものができれば、沢山の人がやって来るように。その際には、長野県内の駅で観光対応をする必要があるので、観光の観点をビジョンにはしっかりと盛り込む必要があるのではないか。

(事務局)

ご指摘いただいたとおり、第2、第3はしっかり精査したい。また、モビリティマネジメントの視点で環境教育と連携させることも記載したい。

リニア中央新幹線そのものを観光の目的とする人もいる。広域観光という視点で盛り込んできたつもりではあるが、足りないことがあれば入れ込んでいきたい。

(委員)

東京からのお客さんを(県内駅に乗客を)降ろすためには、インパクトがいる。駅で降りるような仕組みを作り定着させることが必要。そういう視点を入れるなら、入れる工夫や仕組が必要。最初はマニアだけでも、マニアからの口コミで乗降客が増えていくというイメージを考えてもらいたい。

(委員)

今からリニア中央新幹線の開業に向けて魅力的な地域づくりが必要ということか。

(委員)

そういうこと。

委員の皆さんにもお聞きしたいが、資料28頁に記載があるLRT、トランジットモールなどは、まともに言って導入されたものはないので、あまり入れない方がよいと事務局に対しては伝えてきたが、皆さんの意見はどうか。

(委員)

(施策の方向には、) 促進という言葉があるが、本当に実現できるか分からないこともある。もっと議論しなければならないことを安易に促進するとある。(軌道などの) 資源がない所でLRTの議論あるが、効率的ではないし、導入により既存のバスがダメになる。議論を深めなければならないのに、安易に「促進する」と記載されている箇所がある。

北陸新幹線やリニア中央新幹線が開業した時、通過させないためにどうするかという問題意識が大事。高速交通が出来た時に、黙っていれば通過してしまうという危機意識を持ってもらうことが大切ではないか。

県で作成したオリジナルの図が杜撰。18頁の資料で本当に中身を分かってもらつつもりなのか。36頁の高速バスの図では、京都、大阪がなく、記載する基準が分からない。もう少し丁寧に作ってもらいたい。

(事務局)

現時点では長野市で、LRT、BRTを検討している状況もあり、記載をしたところ。

(委員)

LRT、BRTに県は支援をするのか。パークアンドライドやバス専用レーンはどうなのか。

(事務局)

(協議の場に) 長野県も参加させていただいているところ。バス専用レーンは県内に3カ所あり、事業者も専用レーンを守って欲しいという考えである。パークアンドライドは広げていきたい。トランジットモールは松本市で検討をしているところ。

(委員)

トランジットモールにどんな課題があるか知っているか。トランジットモール、バス専用レーンを導入したいと首長は言っているが、そんなに広い道路がないために実現はできない。D委員が言うように研究ならよいが、促進しますという表現だと県が一生懸命に取り組むというイメージとなるが本当にそれでよいのか。それを分かっているか。それを分かっているか。

(事務局)

皆様からいただいた意見で検討したい。

(委員)

すぐに取り組んで実現するものと、そうでないものが混在している。資料35頁の利用者へのインフォメーションは促進ではなく、県が主体的にやるべきである。(取組が) 難しいもの、県が取り組むものをしっかり選別することが必要。

(委員)

(必要な) 施策はちゃんと書いてある。(委員の皆さんは) メリハリを付けるべきと言っているが、新たな総合5カ年計画でメリハリを付けて、この交通ビジョンではフワッとするという方法もある。今後15年の間、ビジョンはどうなるのか。

(事務局)

(ビジョンを県の) 施策に繋げることが大前提。事業者、市町村にも説明したい。

最善の解を示したいということで策定を進めているが、未来永劫変わらないということはないので、ビジョンが金科玉条ではない。一定程度的前提条件のもとで取り組んでいく。

(委員)

15年持つかどうかということは同じ認識。PDCAのサイクルで取り組んだらどうか。委員の皆さんはどうお考えか。

(委員)

大きく変わったら(ビジョンを) 見直すというのはいかがでしょうか。

(事務局)

新たな総合5か年計画が終わったらビジョンを見直すという方法もある。

(委員)

おおよそ5年後に見直すというのは入れた方がよい。10年では長いと感じる。

(委員)

15年後の姿を見据えているので、5年、10年、15年という大体の期間でよいから、タイムスケジュールを持つべきではないか。

(委員)

生活スタイルを変えるということも必要と考えられる。リーマンショックで日本人の意識は変わった。それにより日本人の生活がどう変わるかわからない。小さな生活に変われば問題が解決する場合もある。

第2の将来像がビジョンだが、その下の第3にもビジョンとあるので、言葉を変えた方がよい。

(委員)

資料33頁の施策の方向2の「災害・緊急時における輸送の確保」はこれだけでよいのか。東日本大震災の際に、例えば、ホンダが行なった「通行実績情報」とかを活用し、渋滞情報を提供することができないのか。

(委員)

東日本大震災の際には、私が代表理事を務めている計量計画研究所でホンダから情報を購入し、渋滞情報を提供した。ホンダでは、販売したGPS搭載車のナビの情報を会社でも集めており、自治体はデータを購入する契約が必要で課題もある。

(委員)

CATVが盛んに道路などに固定カメラを設置しており、すぐには出来ないかもしれないが、災害時に情報を貰えることができれば、渋滞情報をはじめとして、色々な情報提供が行なえると思うが。

(委員)

災害時に備え、情報を貰うことは考えてもらいたい。道路では災害時における記載はあるが、鉄道についてはどう考えているのか。

(事務局)

何か盛り込むべきかと考えてはいたが、いいアイデアがあれば教えていただきたい。

(委員)

東日本大震災の時、最初に被災地に石油を入れたのはJR貨物だが、その際に通行可能なルートを調べ挙げ、必要な車両を調達して搬送した。

D委員から杜撰だと指摘を受けた図だが、置き場所は工夫した方がよい。(今の場所に置いて) こういう目標を立てて図を入れるのか、(施策の方向に置いて) これをやればこうなるということにした方がよいのではないか。工夫した方がよい。

(委員)

資料17頁のメッシュ図と20頁の図の関係であるが、17頁では細かく範囲が示されているが、20頁では、広い松本市すべてが範囲となっているが、その辺りの整合性はどうなっているのか。また、それぞれの起点はどこなのか

(事務局)

17頁は病院を起点としており、20頁は市町村役場が圏内に入れば対象としている。

(委員)

図に注釈を入れるか、同じ格好の図にするか検討してもらいたい。

(事務局)

作り方については検討する。また、前提条件を記載するようにする

(委員)

資料17頁の上から3行目に記載がある「ほとんどの県民」という表現はどうか。適切ではないのではないかと。

(事務局)

「自動車を使って」と書くようにする。

(委員)

松本空港は(拡張などに)お金が掛かるので、今のままということを前提とすれば、(ビジョンとして)夢がなくなるか。あまりにもバラ色に書きすぎているのではないかと。

(委員)

飛行制約があることを県民は知らないなので、厳しく書いた方がよい。

また、D委員からも指摘があった新幹線についてだが、素通りされる可能性があることを非常に市町村も気にしている。現在、市町村と県が一緒になって、観光の視点でどのように取り組んでいけばよいのか検討をしているので、可能な範囲で書いてはどうか。

(事務局)

経済界、あるいは県が中心となり、北陸新幹線延伸によって長野が通過点にならないよという危機感を持って、延伸までの2年間でどれだけできるかを検討しているので、何らかの記述をしたい。

(委員)

資料48頁の「これからの取組について」の1行目もきちんと解説を加えないと、どうにでも読めてしまう。色々な読み方ができるので、一番強烈なのは「5年間で全てやります」とも読まれてしまう。

(委員)

資料29頁の「持続可能な交通サービスへの転換の図」についてだが、誰がどこから始めてどうやって再構築するのかが分かりにくい。困っている市町村がどのようにしたらよいのか、この図だけでは分からない。

(事務局)

県が支援して、(交通システムを) こうしたらどうか、というものができたらそれをモデルにすることを考えている。県がこういったもので再構築した方がよいというものを示したい。また、それに合わせた事例も示したい。最初から財政支援をするということではなく、こうした方がいいというものを示したい。県下一律ではなく、パターンを幾つか示して、平成25年度から始めたいと考えている。