

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 25 年 1 月 21 日（月）午前 10 時 30 分～午後 1 時 50 分
- 2 場 所 長野県庁 特別会議室
- 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
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）
スズキ カツアキ 鈴木 克章	国土交通省 関東地方整備局 飯田国道事務所 調査設計課長 （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
トブサワ サトシ 飛沢 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係 担当係長
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
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 担当係長
イヨダ アキフミ 伊豫田 暁史	長野県 企画部 リニア推進振興室 担当係長
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)

全体的に委員の意見を踏まえている内容となっているが、メリハリをつけることについて幾つか意見がある。31頁の「鉄道網の確保と機能強化」の新規・拡充の3つ目の項目と4つ目の項目は関連がある。3つ目はこれでよいと思うが、上の方で鉄道事業者の努力は入れないのか。鉄道事業者はどんな経営改善の努力をやっているのか。最後のところで、「求めます」では、「I hope」になるので、具体的なことを書いた方がよいのではないか。4つ目は国の補助でやっていることで大事なこと。

鉄道ネットワークを維持するとあるが、沿線利用者のマイルール意識の記載がない。また、37頁のリニアの開業効果、B/Cの効果について、入り込みの効果が入っていない。外部経済効果も入れるモデルもある。今回はこれでよいが、時間短縮の効果だけでは弱いという印象を受けた。

41頁の北陸新幹線の駅の拠点化は、ネットワークの拠点化をPRする必要があるのではないか。

50頁の県の取組については、県がやることを一生懸命、宣言しているが、利用促進の市町村の取組が弱いので、もっと強く「利用促進に向けた市町村の取り組みが求められています。」と入れたらどうか。

関連して51頁の交通事業者の枠内は、「交通事業者には、安全な運行はもとより、必要な交通サービスを提供するため、各社は企業価値を高めるために以下の必要な適切な措置を行う」としてはどうか。

そして、枠外が2つでは弱いので、3つ目の項目として「公共交通機関は、地域のインフラとして使命感を持って維持存続を図ることが強く求められます。」という記載を追加してはどうか。しっかりと交通事業者にお願いをしてもらいたいというのが、私からの意見である。

(事務局)

委員のご指摘のとおり、31頁、鉄道事業者の経営改善の努力に関する記載が弱いので、コスト削減に加えて、ダイヤ改善などの取組を書き込みたい。

41頁、駅の拠点化は広域交流圏に鉄道網の記載があるので、施策の方向にネットワーク面を追記したい。

リニアに関する内容については検討したい。

最後に、取組についての記載は、県のビジョンとして、市町村、交通事業者に対して腰が引けている感じがあるので、もう少し書き込める部分があるかを精査し、利用促進や事業者の使命感についての内容を書き込めるか検討したい。

(委員)

市町村では、実際に利用促進の取組を行っているので、委員のご指摘のとおり、書き込んで貰いたい。また、マイレール意識に関する内容も入れて貰いたい。

(委員)

長野県における、公共交通の事業者の状況について、委員はまだコスト削減をできるという認識か、それとも大体絞りきったという認識か。

(委員)

県内のバスや、鉄道などの交通事業者はコスト削減の努力を相当やっているが、自治体からの委託や行政からの公的資金に頼っているのではないかという認識。

(委員)

事業者は新しい車両を買えないし、人件費も捻出するのが厳しい状況。公共交通を維持存続させなければならないという使命感でやっているのに、更にコストを絞れという意見。公共交通に対する素晴らしい意識を持っている人が楽に役割を果たすことができる環境を作る必要があるの

ではないか。今、日本においては公共交通事業は採算を取るべしというルールになっているが、骨となる公共交通は、そこに住んでいる人達の生活の足になって下さい、という実情を伝えるべき。

(委員)

事業や事業者の状況が違うので、企業価値を高める余地はあるのではないかと。事業者には、地域インフラの使命感を持ってやってもらいたい。

(委員)

例えるなら、飢餓状態の人に急にビフテキを食べさせてしまえば亡くなってしまふところを、身体が弱っているなら、お粥を食べてゆっくり立ち上がってくださいということ。急に交通事業者に企業価値を高めろといっても無理な話。JRは東京や新幹線で稼いだ金を地方に入れているので、企業価値を上げることができる。そのバランスをどう考えるか。

(委員)

長野県の在来線の中だけでなく、鉄道とのネットワークの中で事業は行われていることを考えればできるのではないか。

(委員)

ネットワークの中から外れてもよいと考え、JRの経営者は辞めたがつているが、そこにもっと貢献を求めるのか。

(委員)

しかし、黙っていれば廃止される。それを心配して提案をしている。もっと皆で知恵を出して活用できる方策を考えて欲しいというのが私の考え方。長野電鉄は木島線や屋代線を廃止した。いずれ、県内の他の事業者もそうになってしまうのではないかと。このことを危惧している。

(委員)

それは、事業者だけで食い止められる問題なのか。沿線の住民もその気になって取り組まないといけないと書くのか。

(委員)

委員からもマイレール意識という発言があったが、交通事業者だけの問

題ではなく、市町村や住民みんなの問題なので、みんなで取り組まざるを得ない。

(委員)

むしろ、そのような趣旨で書くことが望ましいのではないか。

(事務局)

委員の言う企業価値をどこに置くかを明らかにすると書きやすいと承った。

(委員)

今の話と関連するが、これまでは、長野電鉄と話し合う機会は充分ではなかった。ビジョンにおいて、事業者と行政の連携を打ち出すことは両者にメリットがある。

事業者の社会的役割をどう考えるか。事業者は採算性だけでなく、国土計画の一環を担っている社会的責任は大きい。それだけ国民は期待していると私は思っている。

(委員)

JRの前身である国鉄は国民が期待をしないから、民営化となった。民営化するに当たり、北海道や四国、九州では、採算を取れないから、基金を作り、その利子で運営するようにした。事業運営が厳しく、苦しいなら辞めてもよいとしたら、その結果、北海道では幹線以外の鉄路が無くなってしまった。それがよかったかという逆に関心しなければならぬこと。

しかし、一昨年の東日本大震災後、JRは非常に重要な交通手段という認識が変わった。だから、JRに長野県として期待する、と書いてもよいが、昭和の終わりから平成の初め頃は、国鉄は24兆円も借金があり、無駄な鉄道運行をするな、というのが世論だった。

(委員)

言葉に語弊があるかもしれないが、国鉄に対するマイナスイメージが逆に民営化につながったのではないか。

(委員)

国鉄当時は、全ての幹線は鉄道でサービスしなければいけないとし、赤

字を垂れ流しても仕方がない、当然というものだった。JRになってこの20数年間、どこを残せばよいかと検討しながら、切れる幹線は切って、残ったものが今のJR、というのが私の認識。

(委員)

民営化された後、JRはかなり経営努力をしている。

(委員)

確かにJRは努力している。乗車運賃を上げていない。それだけの経営努力に取り組んでいるということ。

(委員)

経営努力をしたことにより、国民の信頼が回復した。

(委員)

そういうことが企業価値を高めることということで、創意工夫の余地があるのではないかということ。決して採算ベースで話をしているのではない。

(委員)

JR東日本やJR東海のように儲かる路線があればよいが、長野県の鉄道には儲かる場所がないから、事業者を一括りに考えてはいけないということ。

(委員)

役割分担についてだが、交通弱者のことが強調されているが、施策の方向で、県は広域、市町村はその中でと役割が分けられている。交通弱者について、弱小市町村ではどうするか、ネットワークにどう組み込んでもらうのかという視点が必要。末端とネットワークが結び合わなくなってしまう。この点を長野県の交通網で配慮しなければならないのではないか。市町村が主体的な役割を果たすのはよいが、実態としてできない。地域公共交通に県がどう関与するかが大事なテーマで、役割分担を分けられてしまうと、従来と変わらなくなってしまう恐れもあり、県の取り組む姿勢をもう少し示して貰いたい。

(事務局)

26頁の中山間地域等の生活を支える継続可能な交通サービスの新規・拡充の1つ目以降について市町村と協働して推進させていただくとしている。また、50頁で市町村とともに先進的な施策に取り組むことを示している。

県としては、これまでの助言や支援だけでなく、市町村と一緒に過疎地での交通システムの再構築に取り組むことを示している。

なお、事業の実施にあたっては、補助金の交付だけでなく、県として主体的に一緒に協働して取り組む姿勢を示したところ。

(委員)

確かに前段では素晴らしいと思っていたが、是非、一緒になって協働して、というところを強く入れて欲しい。

(委員)

委員の指摘のとおり、50頁の市町村の役割に「県と協働して」と入れなければ疑念が生ずる恐れがある。書き込めるものなら書いて欲しい。

(委員)

40頁のリニアの駅を魅力ある空間とすると記載されているが、駅前周辺の整備は市町村と協働して取り組むと記載されとよい。

(リニアについて) 高速道路と連携するとあるが、駐車場の整備を市町村が勝手にやれとならないように、「市町村とともに」と入れて欲しい。

(事務局)

37頁にあるが、リニアに関しては、役割分担はこれからだが、駅前広場を含め将来像として並べるという観点から記載内容は検討したい。

(委員)

リニアが通っても県内に(リニアの)明確な並行在来線は存在しないかもしれないが、「あずさ」や「しなの」がこれまでどおり東京、名古屋に直行しないかもしれないという恐れがある。将来は中津川や甲府止まりかもしれないので、直通となるように県外と結ぶとして記載できればよいが。

(事務局)

ご指摘いただいた点は非常に重要なことで、記載する場所、方向性も含めて検討したい。

(委員)

ご指摘されたことは起こり得るのか。中津川ー長野間には客はいないので、鉄道事業者としては興味がないところ。それがリニアに取られるのか。

(委員)

分からないが(「あずさ」や「しなの」が)なくなるときつい。

(委員)

私は、JRが果たしている日本での役割からすると、赤字だから止めるということはないと思う。心配なら書いてもよいが、そういう状況が出たら対応すると書いてもよいのでは。

(事務局)

現状が維持されることを前提でビジョンは考えている。

(委員)

25頁の市街地の賑わいを支える快適で便利な交通サービスの新規・拡充の1つ目の市街地の実態、市街地の活性化の意味もあるが、市町村の都市軸、交流軸に載せられるかどうか、それが不十分なので新たな交通システムの研究となっていると思うので、都市の交流軸、という言葉を入れられないか。

指標1、2は県外との交流だが、県内の主立ったところとの時間変化を示さなくてもよいか。県内の短縮効果がある資料があれば示して欲しい。

また、30頁の安全・安心な道路環境の整備の継続の2つ目について、冬になると県内の交通は不確実となる。いつも使う道路が使えるか分からないが、このような状況でビジョンでできるとしている将来の交通体系は達成できるのかという不安を感じる人は多くいる。冬期間の対応はこれで仕方がないのか。もっと積極的に情報提供をすとか、代替手段を示すということは考えられるのか。

(事務局)

25頁はご指摘のとおり、市街地だけでは表現が不適切と思うので修正したい。

指標1、2は県内も含めて示せるか検討したい。

冬期間は、先週も中央道が止まるなど降雪の影響がある。除雪体制は以前より高くなっているが、今の除雪体制を更に上げることや、災害時においても除雪水準を確保できるかという課題もある。

情報提供については書き方を工夫したい。前回の委員会の意見を踏まえ、今回、30頁に情報提供に関する記載を追加したが、利用者がそこ（ホームページの該当部分）までたどり着けるかということもあり、工夫が必要と感じている。

(休憩)

再開後スケジュール（案）を事務局から説明

(委員)

36、37頁に記載されているリニアの所要時間が「45分」と「40分」とあるがどうか。

(事務局)

36頁の記載内容は、各駅停車を想定すると停車や加速に時間がかかるので計算すると「45分」になる。JRが公表したものを基に、長野県が推計したもの。

(委員)

長野に停車するリニアは各駅停車を想定しているが、誤解を生じさせないため、注釈を付けたらどうかということを委員は指摘をしている。37頁の「リニア開業による効果」内の時間は、これだけ時間が短縮される、とも捉えられてしまう。

(事務局)

ご指摘のとおり、誤解が生じないように記載方法を検討したい。

(委員)

新幹線が延伸すると金沢に客が取られてしまうと考えられるが、県はど

う考えているのか。

(事務局)

前回の委員会でも同様のご指摘をいただいたが、延伸効果を活かすため、県としても県内の経済活性化に取り組んでいきたい。一昨年 2 月に県、市長会、町村会、経済界で協議会を立ち上げたところだが、いかに新幹線を利用して県内経済を活性化するかという趣旨をビジョンには記載させていただいた。具体的には 4 1 頁の新規・拡充の 1 つ目を中心に書き込んでいる。

(委員)

25 年度予算の関係もあると思うが、もう少し具体的に記載することはできないのか。例えば、「県と市町村との連携のために」として書けないか。県と市町村が一緒になってやるという趣旨になればよいのだが。

(委員)

委員が指摘していることは、やることが決まりつつあるものは、もう少し積極的に書いた方がよいという意見。来年度予算がここまで行きそう、というものは積極的に書けないかということ。今はともかく、3 月の時点で明確になるものはもう少し具体的に記載することはできないのか。

(事務局)

現在、25 年度当初予算の編成過程中だが、その結果を踏まえて調整したい。

(委員)

県、事業者、市町村の連携とあるが、来年度、鉄道、バス事業者との関係で、来年度どんなことを取り組もうと考えているのか。答えられる範囲でお願いしたい。

(事務局)

予算絡みのことになるが、鉄道事業者、バス事業者に対する支援については、内容をかなり充実させ、お金も出すし、要望もさせていただきたいと考えている。また、中山間地域については、県が来年度から事業として取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

是非、コーディネート機能を果たしてくれるようなことに取り組んでくれるとありがたい。

(委員)

50頁で、市町村の役割の中に「県が」「県も」とどこかに入れて欲しい。記載されると市町村も少し安心する。

(事務局)

26頁の中山間地域のニュアンスのことが50頁に出るように記載したい。

(オブザーバー)

リニアの駅位置が決まった時、ビジョンをどうするのか。パブリックコメントを実施した際にもそういう意見が寄せられるのではないか。

(事務局)

平成25年の秋頃には駅位置が決まるというスケジュールを示し、今の段階では示せないが、決定後のものを書き込みたい。

(委員)

全国的にはミッションやビジョンは修正をするのが常になっているが、長野県においては、この交通ビジョンを5年毎、3年毎に見直すスケジュールや体制についてはどう考えているのか。

(事務局)

事業の実施・評価は毎年行うが、チェックは25頁に記載しているとおり、一つの目安として5か年計画と合わせて見直したい。

(委員)

5年後は内部で見直すのか。

(事務局)

ビジョンを作り直すということではないので、現時点では、県の内部でできると思っている。

(委員)

パブリックコメントの募集方法について、市町村や交通事業者を通じて行わないのか。

(事務局)

交通事業者にも伝えて意見を出してもらおう。

(オブザーバー)

本日、交通事業者の努力が足りない、という意見があった。交通事業者だけでは解決できない問題でもあるが、モビリティ・マネジメントについてはまだまだ取組が足りない。国は補助金を出したり、設備投資に交付金を出していて、それはそれで大事なことだが、バスの乗り方が分からない人が多くいる。小学生はその予備軍で高齢者も公共交通を使わない。事業者と一緒に教育に取り組む必要がある。

全国で意欲的にモビリティ・マネジメントに取り組んでいる事例がある。その中に、北海道の十勝バスの取り組みがあり、社長自ら先頭に立ち、沿線の全戸を回って「なぜ乗らないのか」と聞いて、結果として40数年振りに黒字になった。我々もそうした取組に支援をしていきたい。29頁のモビリティ・マネジメントに関する記載はこれでよいと思う。

8頁のグラフに出所を書いて貰いたい。高速バスの注釈は、厳密にいうと定義と違う気がするが、高速道路を使わないバスもあるから一般の人にも分かるようにこのように記載をしたのか。

(事務局)

資料の出所は記載する。高速バスの注釈については、もう少しわかりやすいように記載内容を考えたい。

(委員)

十勝バスの取組自体を知らなかったなので、研修会を開催してもらえると大変参考になる。

(委員)

長野運輸支局として講習会や研修会をやっている予算があるなら、要望を出してやってもらえばどうか。そうすれば市町村がそこに行けば分かるようになる。

(オブザーバー)

是非、取り組んでいただきたい。実際、昨年10月に長野市の綿内小学校でバスの乗り方教室を開催した。2, 4年生の約180人が対象であったが、子供達は真剣にメモを取って感想文を私どもに送ってきてくれた。内容は「これまではバスのことは分からなかったが勉強になった。今度、須坂に行く時は、今日のメモを見て行きたい」という嬉しい感想や「屋代線の廃止代替バスも乗らないと無くなるのか」という鋭い質問もあった。交通事故防止や、子供達のマナーの上達もあり、公共の空間を使うということは、人間形成上、非常に役立つのかな、という感想を持った。

(委員)

いただいたご意見は、今週中には加筆修正をして、来週後半にはパブリックコメントをスタートしたいがご協力をいただけますか。最後は私と事務局に任せていただきたい。

(委員)

36頁で、生活圏の強化を図るとあるが、先月の(笹子トンネルの)事故以来、上信越自動車道の交通量が増えて、上田で降りて、松本まで高速道路をショートカットする人がいるので、広域的な機能をもつ路線であり、東西の通り道としての機能について、もう少し強く記載をしたらどうか。

(委員)

具体的には、どこに書き込むのか。施策の方向4で入れるのか。

(委員)

35頁の施策の方向3でもよいのでは。

(委員)

44頁の施策の方向4ではないのか。物流という観点ではないと思うが

(委員)

明確に記載されればよい。

(事務局)

上信越自動車道は笹子トンネルの事故以来、通行量が増えている。三才山トンネルの状況は分からないが、いずれにしても委員の指摘のとおり、生活圈相互の交流・連携強化を図る機能だけでなく、広域的な機能をもつ路線でもあるので、36頁に書き込むことを工夫したい。