

第1回長野県新総合交通ビジョン検討委員会
及びリニア中央新幹線関連交通特別委員会議事要旨

日 時：平成23年12月5日(月)午後1時～3時

場 所：長野県庁 3階 特別会議室

出席者(敬称略、順不同):計21名

【検討委員】

氏 名	役 職	備 考
石井 晴夫	東洋大学経営学部 教授	
久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会長 (高山村長)	
黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事	
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	
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	
高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授	
益山 代利子	松本大学 総合経営学部 観光ホスピタリティ学科 准教授	
井上 忠恵	須坂市副市長	長野県市長会総務文教部会長 (須坂市長)代理
水本 正俊	社団法人 長野県経営者協会 専務理事	
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	役 職	備 考
高橋 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
其田 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
杉井 淳一	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	役 職	備 考
黒田 和彦	長野県企画部長	
小林 透	長野県企画部 交通政策課長	
増田 隆志	長野県企画部 交通政策課 企画幹兼課長補佐	
石田 喜則	長野県企画部 交通政策課 リニア推進主幹	
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	
前島 正志	長野県企画部 交通政策課 課長補佐兼新幹線・鉄道企画係長	
加藤 浩	長野県企画部 交通政策課 課長補佐兼空港活性化係長	
油井 均	長野県建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長	

1 開 会

2 あいさつ要旨（阿部 守一 長野県知事）

皆さん、こんにちは。第1回の長野県新総合交通ビジョン検討委員会ということで、冒頭、私のほうから一言、ごあいさつを申し上げたいと思います。

まず、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、このたびは委員をお引き受けいただきまして、ありがとうございます。長野県の交通ビジョン、平成9年に長野県新交通ビジョンというものを策定しております。平成9年は、ちょうど案内の冬季オリンピックの前の年でありまして、そういう意味ではオリンピックの開催前ということで新幹線ができた、あるいは高速道路が延びたりという、まさに長野県の交通網が新しい時代を迎えるときに、今の計画ができたわけでございます。

また今回、皆様方にご検討をお願いさせていただきましたのは、長野県にとって、次の大きな転換期に来ていると思っております。一つはリニア中央新幹線、これは長野県の飯田周辺に新しい駅ができるという方向で、JR東海が進めているところでありますし、それから北陸新幹線も、今、長野で止まっておりますけれども、これが金沢まで急ピッチで建設が進められているという状況です。それから、信州まつもと空港はJALの撤退後をFDAに就航していただいて、今、福岡便と札幌便を飛んでいただいておりますけれども、航空業界も統合とローコストキャリアの参入等で大きく変わろうとした中で、空港のあり方というものも変わろうとしているわけでございます。そういう意味で、私も長野県を取り巻く高速交通という観点では、これから10年後、20年後、おそらく今とは大分変わった形になっていくのではないかと考えております。

それとあわせて、地域の足という観点で、これはもう長野県は中山間地域が多く、そして高齢化が進んでいる地域が多くあるわけでありまして、本当に自動車を運転したくてもできない方が増えてくるわけです。それから、地球環境の問題等を考えたときに、地域の足をどう公共交通が支えていくかという課題もあるわけでありまして、高速交通が大きく変化をするということと、それから、長野県内の本当に住民の皆さんの暮らしを支える地域の足をどうしていくか、この大きな、違う側面から長野県としての対応が、今、問われていると思っております。

私は、今年から来年にかけて長野県全体の中期計画、総合計画をつくらうということで取り組んでいるところでありますけれども、その中で、やはりいろいろな施策を考えるベースになるのがやはり交通の話だと思っております。産業を元気にする。地域を元気にする。そして暮らしを支える。そうした観点でこの交通というものをどうするかということは、大変大きなテーマだと思っております。どうか委員の皆様方には、それぞれの知識、経験をどんどん出していただいて、私としては、これまでの、例えば行政と交通の関係性のあり方も、10年後、20年後は変わっていく部分もあると思っておりますし、また変わらなければいけない部分もあるのではないかと考えております。

私も、かつて自治省で地域交通の果たす事業とか、鉄道事業とか、地域の公共公営企業としての交通にかかわったことがありますけれども、そのときも、例えば国土交通省がどこまで税金で負担するか、どこまで地方がかかわるのかという議論をしましたけれども、その頃と比べると、やはり地域が交通に関与していかなければいけない、していくべきだという考え方はかなり強くなってきているだろうなと思っております。

私は、県民の皆様方の暮らしをしっかりと支える、確かな暮らしを守る県政をぜひ実現したいと思っておりますが、その中でやはり、どうしても交通というのはとかく、これ

は国の仕事だと地域は考えることが多かったのですが、私としては、ぜひこれは県が前面に立ってしっかりと暮らしを支え、そして産業、経済、地域を支える基盤としての交通政策というものを長野県からしっかり仕立てていければありがたいと思っています。どうか、皆様方の活発なご意見と、そしてある意味で、私がひるむような未来志向のご提案をいただければありがたいと思っております。

ぜひ、これから1年半、ご議論いただくわけではありますが、本当に長野県が元気で、そして、県民が安心して暮らせる長野県につながる交通ビジョンをつくっていただきますことを皆様方をお願いして、私のあいさつといたします。よろしくお願いいたします。

3 自己紹介

- ・出席いただいた委員、オブザーバーより自己紹介があった。

4 会議議事

(1) 委員長の選任

- ・石井委員より黒川委員を委員長候補として推薦があり、出席委員の承認により黒川委員が委員長に選出された。委員長選出後、黒川委員長より挨拶があり、続いて、黒川委員長より、原田委員を職務代理委員として指名した。

(2) 新たな総合交通ビジョンの策定について

(3) 長野県交通の現状と課題について

- ・小林交通政策課長から、資料1～8に基づき説明を行った。それを受けての質疑応答・議論の要旨は以下のとおりである。

(委員)

「資料1」のスキームで意見やまとめたものは、地域に対してどれだけの効力があるのか。下位の計画にはどれだけの効力があるのか。上位計画で策定しても下位計画に伝わらない。検討委員会で策定したものは、どうやって効力を持たせるのか。国、市町村との連携が必要と思うが、どう考えているか。

(事務局)

ビジョンそのものに法的な根拠はない。どうやって事実上やるか(策定したものに効力を持たせる)ということだが、一つは、プロセスの問題で、県の5カ年計画との整合をとっていく。5カ年計画では、10地域の5カ年計画も策定することになっており、その際に十分に地域で話し合うので、整合がとれる。二つ目は市町村との意見交換を通じて一定の効力を発揮できると考えており、一つの目安になると思う。

(委員)

下位計画に盛り込むようお願いしても経年劣化する。法的な拘束力は持たせられるか。

(事務局)

法的な拘束よりも話し合いの中でやる方が実効性があると思う。

(委員長)

A委員は、前のビジョンを知っていたか。

(A委員)

知ってはいたが、法的な拘束力はなく、住民の足をどう確保するか、ということは、市のビジョンで策定していた。県のビジョンと市のビジョンにそれほど差はなく、整合は取れていた。

(委員長)

B委員はどうか。

(B委員)

整合は取っているが、交通網をどう整備するかは、地域の活性化や所得を増やすようなインフラ整備であり、そういった観点や地域でどんな振興策を持っているかを踏まえて整備をやっていけばよい。

(委員長)

そうではなくて、村は前の県のビジョンを知っているか。

(B委員)

細かくは知らないが、こうしたビジョンの中で整備が進んだと理解している。

(4) ビジョン策定にあたっての論点等

- ・小林交通政策課長から、資料9～10に基づき説明を行った。それを受けての質疑応答・議論の要旨は以下のとおりである。

(委員長)

前回のビジョンの検証はできているのか。

(事務局)

30分圏内は一部できているが、環境整備について具体的にしっかりしていない部分がある。また、最近では地域で交通を支えるというようになっているが、当時はまだ、そういう考えはなかった。

(委員)

「資料1」と「資料9」の関係で言うと、企業の経営ビジョンと比べると、今の長野県における経営ビジョンについてはピンとこない。15年先というのは、日本にとっても世界にとっても激動している。「資料9」の交通モードを) 様々なものをごちゃ混ぜにしている。今から長野県のビジョン、ミッションを明確にする必要がある。平成9年のビジョンは県民に浸透していない。当時は右肩上がりの時代だったが、今は右肩下がりの時代である。私の予測では、平成40年の製造業等の出荷額はかなり落ちていく。新たなビジョンは、平成40年に向けてミ

ッションやビジョンを具体的に示し、県民の末端まで浸透するものにしたい。215万県民が理解できるように説明する責任がある。現状では、ビジョンやミッションを作ってもなかなか浸透しないものが多い。

長野県版の経営理念を作る。交通ビジョンはその一つ。方向性は「資料9」のこれでよい。「地域で安心して暮らせる長野県」には「安全」も入れてほしい。具体的な施策の展開を考え、工程表を最後に作る。今のままでは、平成40年の長野県は大変な状況になる。

(事務局)

県のミッションを実現するために、交通ビジョンを示し、また、その実現のためにタクティクスを示すということで考えが整理できた。

(委員長)

委員のいう40年後の予測は、今後の検討委員会に出していただきたい。県としてのミッションがなくてどうして「資料9」ができたのか。知事がひるむようなものは、こうした作りではないのではないか。

(委員)

市の交通会議でも30分圏内という意見は出てくる。30分というのはいつの30分か、という議論がある。昼間と通勤時では移動時間が違う。本当に必要な30分は確保できていない。また、(高速交通網へのアクセスではなく)市内での移動時間を30分とするという考えもある。移動の質を考え、どこからどこまで30分で移動できるか、ということをはっきりさせる。そうでなければ、上位計画の意図が下位計画に伝わらないのではないか。

(事務局)

30分圏内は、渋滞などの道路状況を勘案したものではない。平均的な早さとして算出した。前回のビジョン策定時は、自家用自動車での移動で考えていたが、交通弱者については、明確に整理できていなかったため、今後整理する必要がある。

(委員長)

誰もが分かる指標を上手く語っていくことが大事。30分圏内にはなっていないが、40分50分なら移動できるようになったのか、ということが分かるように。前より改善しているのか分かるように検証することが必要。右肩上がりの時代は、30分で良かったが、スローライフの時代は1時間でもよいという考えもある。命にかかわる場合は別だが、せこせこ働いて退職後は、生活困難となるような生き方がよいか、一回議論する必要がある。

(委員)

これまでは、県民のために作るというものであったが、作らせてもらうという意識で「資料9」について県民が望むものなのか、ここからのスタートでよいのか。交通は産業、農業、観光業、福祉などに関与し、生活全てにかかわるもの。移動

について、昔と今ではどう変わっているのか、15年後はどうかを考える必要がある。

(委員)

30分と方法にこだわるのか。住民なのか外から来る人の30分か。ゆっくり楽しみたいという人もいるので、30分にこだわらない方がよい。観光客とすれば、県内でゆっくりと過ごしてもらう方がよい。

(委員長)

長野県内での移動がゆっくりでいいのか、長野県への移動を含めてゆっくり観光するのがよいのか。

(委員)

色々な移動手段があり、長野県には早く来てもらい、県内でゆっくり過ごしてもらうのがよい。

(委員)

消費者の選択肢が増えるのはよいこと。観光にとっては、アクセスの改善は大事な要因。

(委員)

「資料9」はこのとおり、個別に移動手段が存在するのではなく、それぞれの手段がどんな役割でどんな結節をしていくのか、他の地域と比較して、絵を描く。そこで、ネットワークの役割、誰が何をということが明らかになる。ビジョンはその絵をきちんと完成させるもの。県として推進していくのに、ビジョン策定後に住民、事業者は何をやってもらうのかのガイドラインを作るのも方法。県としては、住民にどういう考えでビジョンを作るのかというのを示す必要がある。リニア中央新幹線ができる頃、地域交通はなくなるかもしれないので、残すためにビジョンのあとにガイドラインを作ってはどうか。

(委員)

絵というのはまさにそのとおり。「資料9」は、マトリックスが多く、要因が多い。交通はファンダメンタルなもので、足がないと生活できない。2次元でなく、3次元の絵が必要。高速交通へのアクセスを30分以内とするビジョンは、当時のコンサルはどこも作った。当時は高速道路網ができつつあった。長野県は環境が良い所である。概ね30分圏内とする考え方は、一定のところでは終わったので、新ビジョンでは、まっさらな所から議論した方がよい。これからは、安全で健康ということが大事である。

松本空港は、ビジネスジェットの拠点としたらどうか。規制緩和で路線バスもやめるのが簡単になり、いつなくなってもおかしくない状況となっている。20km以上のバス路線は採算面からも廃止されることが予測される。現行の交通網を何としても維持することを考えないと、平成40年には大方なくなる。

国は、地域交通は地域の問題としている。長野県から法改正を訴える意気込みで

ビジョンを作っていきたい。

(委員長)

県では、前回のビジョン策定後、施策として費用を幾らつぎ込んだか示すことができるか。

(事務局)

積み上げをすれば可能。また、バス路線網について現状では全体像がないので、把握して整理していきたい。

(委員長)

長野運輸支局においては、長野県全体の県内バス路線網を示していただけるか。

(オブザーバー)

現状では、既存の県内バス路線網は持っていない。長野県全体の県内バス路線網の作成にあたっては、事業者からデータを集めてまとめることが必要であると考えられる。オブザーバーとして必要な協力をさせていただく。

(委員)

バス路線は、一覧表ではイメージがわからないので、地図に落とししたものを作成してほしい。

(委員)

15年後のイメージが湧かないが、元気ある長野県になっているという前提が変わっている可能性もある。バスにはかなりの税金を投入しているが、それをビジョンに盛り込むのか。

(委員長)

誰もイメージは持っていないが、ここでイメージを決めて検討する。全部行政が負担するのは無理。行政がどこまでやるのか。バスは独立採算は無理。助成するとすれば全部助成するのか。和歌山では、50戸のために56億円かけて堤防を作った。災害で壊れたがもう一回堤防を作るのか、本当にそこまで税金を投入するのか。中山間地域から里に下りればバスの運行は良くなる。でも高齢者ほど死ぬまでここに住みたいと残りたがる。日本ではこうしたことについての議論がない。

(委員)

先立つものはお金。市では、スマートシティ構想でできるだけ街で暮らすようにと言っているが、なかなか進まない。どこまで税金を投入してよいかいつも悩む。市町村の交通政策をしっかりと把握していただき、大動脈である幹線と市町村内の毛細血管(である支線の道路)を組み合わせる連携を図ってほしい。リニア中央新幹線が開業するが、長野県の北部はどうなるのか。長野県は、太平洋と日本海を結ぶ結節点。間違いなく起きるのは高齢化。物流も変わる。戦略的な考えで幹

線を考えなければいけない。幹線にどうアクセスするかは、市町村の問題。医療、福祉と密接に関係している。物流も大事。トラックや鉄道輸送はどうなっているのか。人以外のデータも必要。

(委員)

中山間地域を重要視していきたい。そのためには、交通のインフラが必要。地域にどう入っていくかが大事。どういうものが良いかは政策の問題。その中でどう交通を整備するのか。二酸化炭素対策をどうするのか。コスト削減の視点を踏まえて考えていく。今まで以上に地方に配慮をしてほしい。

(委員)

渋滞対策でITC活用が必要。今後必要になっていく。そうしたこともビジョンと同時に検討してほしい。

(委員長)

何が交通と関連するのか整理をすると、何が問題であるか、またそれを解決する方法が見えてくる。30年後は日本は多国籍化するかもしれないが、日本はその問題から逃げ回っている。

(5) 新たな総合交通ビジョンの策定に必要な各種調査事項について

「資料11」の「交通ビジョン策定に係る基礎調査・分析事項(案)」について、委員長から作成に当たって、以下のとおり、担当の委員をご指名いただいた。

- | | |
|-------------------------|-----|
| 「1. 交通に関する社会・経済情勢の調査分析」 | A委員 |
| 「2. 交通に関する同行の調査分析」 | B委員 |
| 「3. 長野県関連交通の見通し」 | C委員 |
| 「5. 交通意識調査」 | D委員 |

5 その他

6 閉 会