

長野県新総合交通ビジョン検討委員会・
第3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4月19日(木)午前10時30分～12時
- 2 場 所 松本合同庁舎2階 講堂
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 35名

【地元市村長】

氏 名	所 属 等
菅谷 昭 <small>スゲノヤ アキラ</small>	松本市長
小口 利幸 <small>オグチ トシユキ</small>	塩尻市長
宮澤 宗弘 <small>ミヤザワ ムネヒロ</small>	安曇野市長
高野 忠房 <small>タカノ タダサ</small>	麻績村長
藤澤 康彦 <small>フジザワ ヤスヒコ</small>	生坂村長
清沢 實視 <small>キヨザワ ジツミ</small>	山形村長
中村 武雄 <small>ナカムラ タケオ</small>	朝日村長
飯森 紀元 <small>イモリ ノリモト</small>	筑北村長

【検討委員】

氏 名	所 属 等
黒川 洸 <small>クロカワ タケシ</small>	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
高瀬 達夫 <small>タカセ タツオ</small>	信州大学工学部 准教授
柳澤 吉保 <small>ヤナギサワ ヨシヤス</small>	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授
久保田 勝士 <small>クボタ カツシ</small>	長野県町村会総務文教部会(高山村長)
塩谷 さやか <small>シオタニ サヤカ</small>	桜美林大学ビジネスマネジメント学群 准教授

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
高橋 恒男 <small>タカハシ ツネオ</small>	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)

アナギヤ サトシ 柳谷 哲	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)
ハナキ ミチハル 花木 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)

【説明者】

氏 名	所 属 等
キタハラ マサヒコ 北原 政彦	松本地方事務所長
テツカ ヒデミツ 手塚 秀光	松本建設事務所長
ユイ ヒロシ 油井 均	安曇野建設事務所長
トリウミ ヒロシ 鳥海 宏	松本保健福祉事務所長

【事務局】

氏 名	所 属 等
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
イナタミ ミル 稲玉 稔	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
トビサワ サトシ 飛沢 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
ヨシザワ ヒサシ 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
マエジマ マサシ 前島 正志	長野県 企画部 リニア推進振興室 課長補佐
セキ シウイチロウ 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
ミヤマ ヨキヒロ 込山 幸宏	松本空港管理事務所長
オオタ コウタロウ 大田 幸太郎	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係
キタザワ タツミ 北沢 辰美	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係
アルガ シン 有賀 慎	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（黒川委員長）

ご多用中のところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

委員長を務めております黒川でございます。

この委員会では、15年先を見通した長野県の交通ビジョンをつくってありまして、この間には、北陸新幹線の延伸やリニア中央新幹線の開業も控えており、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、今日は松本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きたいと思いますので、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 松本地域の概況について

資料1に基づき、北原松本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、柳谷長野国道事務所長から説明があった。

ウ 飯田国道事務所管内の概況について

資料3に基づき、花木飯田国道事務所長から説明があった。

エ 松本地域の道路整備状況について

資料4に基づき、手塚松本建設事務所長から説明があった。

(2) 意見交換

松本地域の概況を、出席している理事者を代表して、菅谷松本市長から説明をいただき、質疑応答及び議論を行った。その要旨は以下のとおりである。

(委員)

山形村では、人口が増えているがなぜか。また、どの世代の人が増えているのか。

(清沢山形村長)

色々要因が考えられるが、松本市、塩尻市のベッドタウン的な存在となっている。基幹産業としては農業で、長イモやスイカなどの果樹・野菜が大変豊富で、昔から

農業中心の産業となっている。最近は、松本市、塩尻市に通勤する人が多く、代表的な企業に勤務している人が年々多くなっている。特に若い世代の人が多くなっている。

(委員)

住民税をもらう人と義務的経費のバランスは取れているのか。(住民が増えれば)学校や病院も作らなければならない。

(清沢山形村長)

収支はトントンである。

(委員)

スイカの生産はどうか。

(清沢山形村長)

松本市の旧波田町が有名だが、山形村も甘くておいしいスイカができる。

(委員)

茨城県では、スイカから(値段が)上のメロンに流れたが、山形村はどうか。

(清沢山形村長)

ブランドを維持しようとJAなどが意欲的に取り組んでいる。

(宮澤安曇野市長)

中信地域は、空港の利用促進や新幹線、リニアの恩恵がない地域だと思う。中信地域と東信を結ぶ幹線道路網の整備を積極的をお願いしたい。東信の新幹線の上田駅、佐久駅への道路を整備すると、観光などの産業振興や信州まつもと空港の活性化に寄与できる。また、中部縦貫道路で関西方面との人的交流を図ることができる。中信地域は道路整備が遅れており、このままでは、長野県内において取り残されてしまう危惧がある。国道19号線は、全線が追い越し禁止区間となっているが、安曇野市の明科地域の道路は、狭あい、歩道も無く危険なので、生活面の安全対策においても同時に進行できるような体制を強めて欲しい。各地域がデマンド交通など公共交通に対して積極的に取り組んでいるが、国の支援は年々減っている。県の補助もない。一自治体の問題ではなく、県全体の問題として、また、国としてもしっかり支援してほしい。

(委員)

先程、松本市長が説明されたデマンド交等の共同運行の認可は難しいのか。

(オブザーバー)

ご承知のように平成 23 年度から新しい補助システムとなり、1 年が経過したところ。長野県では、コミュニティバス、デマンドタクシーが 77 市町村で 60 数路線ある。ご指摘のように、地域間でのシステムの問題があれば調べ、後ほどお答えしたい。新しい制度ができた関係で、全国でも同様の事例が沢山あり、国土交通省などのホームページに各地の実例がある。地域の実情にあった制度となっているが、何か要望などがあれば本局にも伝える。

(菅谷松本市長)

財政的な支援に加え、松本市はコミュニティバス、安曇野市はデマンドを独自に運行するなど、他の市町村でも独自の交通システムを導入したことで、例えば観光客は安曇野のデマンドが使えないなど不効率な状況があるため、広域的な視点から県の支援（関与）をお願いしたい。

(オブザーバー)

他の団体・地域では、観光客もデマンドタクシーを使える事例もある。

(寺沢松本市政策部長)

各地域（市町村）では、それぞれの利便性を考え、積極的に取り組んでいる。広域的な対応については、県の支援をお願いしたい。

(委員)

分権化しているので、横の調整を行わないといけない。地域のサービスのあり方について、住む人、観光などの産業のために、どうするかという視点が必要で、地域で工夫することが求められるので、そういう考えで取り組んでほしい。

(オブザーバー)

先程もご説明したとおり新制度がスタートして 1 年が経過した。私どもとしては、今月の 27 日に松本市で、新制度の説明会を予定している。このような場も活用していただき、個別にご相談にも対応するとともに、本省からも担当者が見えるので、参考までにご出席願いたい。

(中村朝日村長)

平成 23 年度から国の補助制度が変わった。朝日村としては、これまでの実証運行から今年から本格運行になった。国の補助制度は、事業者が申請の手続きを行う。しかし、私たちは村の会計年度で事業者と契約するが、国は事業者の会計年度で補助することになっているので、事業者が困っている。

運行する事業者がなくなったため、村で運行しており、国へ支援をお願いしたところ補助制度ができた経緯もある。こうしたギャップをよく承知されているはずなので、制度に万全を期すよう要望してもらいたい。

(菅谷松本市長)

まちづくりと関連するが、私ども松本市は将来を見据えて、車に依存した生活スタイルを見直し、人や自転車など公共交通を優先する総合的なまちづくりを考えている。平成 21 年度から庁内に研究会を設置し、更に 22 年度には検討委員会を設けて検討してきた。専門家、学識経験者、交通事業者等を交え、委員会を継続しており、平成 23 年度には、「交通政策基本方針」を策定し、ヨーロッパ等への海外視察も行った。今年度は、社会実験としてトランジットモールやオープンカフェの実験を考えている。今から車に依存した生活を見直す必要があるだろうということで、先進的な取組を行っている。大きな行政コストや克服すべき課題があるが、ビジョンでは、将来を見据える形のこと位置付け、取り入れて欲しい。

(委員)

富山市の L R T は、金が掛かっても老人が外に出ることにより、医療費が減り、トータルで経営が成り立てば良いという考えによるもの。L R T の駐車場のイス一つまでネーミングライツで権利を売り、それで(収支を)プラスにした。65 歳以上は、100 円という仕組みを作った。国に、なんで採算を取らなければならないのかと尋ねれば、トータルでバランスを取る時代、と言っている。これからの時代は、そのバランスを変えなければならない。

(飯森筑北村長)

筑北村は高齢化がかなり進行している農山村地域。車による交通の整備は働く者には大事。健康長寿の村を目指している。村内の高齢者が社会参加をしようとしても村内には、受入施設が整備されていないので、電車で松本に行って、都市を楽しむことでリフレッシュする。精神的にも健康長寿に繋がるわけである。こうしたことのためには、J R の果たす役割が非常に大きい。J R の複線化や利便性を高めるように、旅行者や働く世代だけでなく、高齢者が車に頼らず社会参加できるようにビジョンにも記載してほしい。

(委員)

非常に重要なこと。JRになり、採算がとれるようになった。JRは値上げをしていないので、整備を求めると企業努力でコストをカットしていると言う。施設整備でJRが採算がとれないとなった時、地元の県、市町村に金を出せと言われたら出す元気はあるか。

(飯森筑北村長)

私が直接お答えする立場ではないが、ヒントとして、私たちの村づくりからすると、全体の医療費が軽減されたり、介護費用が圧縮すれば、社会環境全体としては、トータルでお釣りが出るのではないかと考えられる。このところを是非ビジョンで提唱していただき、市町村ができるシステムを構築していただきたい。

(委員)

中央東線、西線についてサービスの向上のリクエストあるが、JRに話を持って行くと、やりたくないと言うのが目に見えている。

大都市では、国、地方、事業者が3分の1ずつ負担する制度がある。同じような制度を提言してできれば創設しろと言えるかどうか分からないが、それを問うてもよいと思う。現在は感触を確かめているところ。

(藤澤生坂村長)

生坂村は、松本地域でも一番小さな村で少子高齢化が顕著な村。JRもなく、平成8年に民間事業者が撤退した後は、平成9年から隣の明科の駅まで村営バスを走らせている。年々、利用者は減っているが、過疎化対策でもあることから、費用対効果を度外視して、福祉の面も考えて、運行している。一部、旧信州新町とも相互乗り入れをしていたが、赤字が大きくなったので廃止した。広域だとの便にどの村の住民が何人乗ったかを把握して、どう負担するのか決めておかないといけない。小さい村で交通を検討すると、利用者が少ないので、隣接の大きな市の世話になりかねないが、それではいけないと思う。また、その際には、国、県の支援が必要であると思う。こうした課題に対して、ビジョンで指針を示してほしい。

(高野麻績村長)

バスについては、タクシーとの絡みを考えないといけないが、認可路線でしか対応できない。知恵を出してもなかなかできないので、地方の自治体がやりやすいような仕組みにしてほしい。タクシー事業者が撤退しないように助成している。その現実を分かってほしい。

また、新幹線が中信地域では一番大事だが、その新幹線に繋がる篠ノ井線の高速化が必要。複線化にすれば時間は約2分の1になる。是非ビジョンに入れて欲しい。

(委員)

どんな規制で困っているのか委員にも分かるように資料を出して欲しい。

(小口塩尻市長)

毎年バスの運行に7,000万円以上出しているが儲からない。事業者の肩代わりをしているが、いつまで持つかという状況。夢みたいなものを作らないと思うが、人口が減れば一人の責任が増える。そんな時代のビジョンとして欲しい。

(委員)

以前、ある委員が、中山間地域や限界集落に暮らす人を町中に移住したらどうか、と聞いたら、「難しい」と言われた。

東日本大震災の復興で20軒ではなく、5軒で移転できるようになったが、移転先にガス、水道といったライフラインを整備することになるが、10年経てば住む人がいなくなる。みんなが「移転が良い」と言っても行政コストがめちゃくちゃ掛かる。

代々住んでいて私の代で(なくなるのはいやだ)というのが出てくると難しい。どういうインセンティブを与えて、どこまで行政サービスをするのかこれまで日本では議論がなかった。

交通基本法は国会で議論しているが、反対する人は住む権利がないまま交通の権利を与えるのはおかしい、という議論をしている。

(小口塩尻市長)

災害等により橋が流され、1軒のために多額の費用をかけて橋を架け替えるという事例を聞くが、このような判断も首長の宿命と自認している。「自由に住む所を動かせ」と言える首長は、全国でも少ないと、私は勝手に思っている。

(委員)

本来ならば、首長に任せる問題ではないが、押しつけられている。国民として倫理観を形成することが大事。首長は厳しい立場にある。砂防事業で1軒1軒に橋を架けるような事業はおかしいということで、やりかたを5年かけて見直した。

(小口塩尻市長)

かつて中央道を作るとき、林道に全て橋を架けたが、現在では余り使っていないものもたくさんある。

(委員)

これからの道路の維持管理を考えると、本当に維持しなければならないものと、捨てるものが出てくる。ここ 10 年の内に、その意思決定をするようになると思うがいかがか。

(宮澤安曇野市長)

安曇野市では、大雨で山間地の市道が崩れた際、市の単独工事で復旧した。山間地には高齢者がいて、そこに住み続けたいというので、一般財源を投資した。山間地域の人が減ると山が荒れ、地域も荒れる。今の子供は親の面倒を見なくなったが、これは国家的問題で教育のあり方の問題。山をどうすれば守れるかという観点をもって解決しないと、経済の理論だけの問題ではない。一県内の道路網を整備すれば解決できる問題ではないので国、県が責任を持ってやってもらいたい。難しい課題かもしれないが国、県として全体的にどうすべきかという視点をしっかり持ってビジョンを策定してほしい。

(委員)

日本の中の資源をもっと活用するべき、という意見に私は賛成している。林道ももう少し整備すれば、資源を活用できるようになる。県知事からは自分が困るようなビジョンの原案を作ってほしいと言われており、今の話は、知事を困らせるようなビジョンの材料になる。

(委員)

中山間地域の生活交通としてのバス路線は必要。トランジットモールや中央線西線が必要という意見もあったが、交通は地域づくりの手段。この地域の特色(売り)や交通の課題は何か、だからこういうシステムが必要だというヒントをいただきたい。問題点は各地域でも出ているのと同じ。各地域の特色が分かるヒントが欲しい。

(菅谷松本市長)

この地域は、精密産業を含めたものづくりが県内トップレベル、産業はアクティブ、観光にも非常に良い所で、売りになっている。鉄道も新幹線のようなビジネスラインと観光ラインで、単に高速交通だけでなく、ゆっくり車窓を楽しみながら移動してもらうことを考えてもらいたい。ビジネスラインと観光ラインとに分けて考えることも将来的には必要。

松本市としては、これからの高齢社会に向けて新しい次世代の交通体系を考えていただきたい。

(小口塩尻市長)

マクロでは、地域交通と都市との交流を分けて考えないといけない。ここは、東京と名古屋からそれ程遠くない地域立地であり、その間をＪＲ、高速道路で繋がっているのが大きなこの地域のメリット。バランスのよい産業構造と特徴ある様々な地域資源などを活用できるような地域ビジョンづくりが必要である。

(委員)

プロスポーツが誕生したが、地域を盛り上げるという観点で積極的に利用した方が良いと思うが。

(委員)

上高地線は、環境に配慮したものだが、これからの中で何か環境問題に対する取組はあるか。

(菅谷松本市長)

松本市としては、山岳観光地なので、電気自動車に取り組んでいる。電気スタンドを市の単独(事業)で支援している。松本市だけでなく、松本地域で今後はエコを取り入れていくことが大事だと考えている。