第２回北陸信越地方交通審議会　議事録

平成 15 年７月 30 日
13：00～15：00
新潟ワシントンホテル

事務局　　お待たせ致しました。予定の時間より少し早うございますが、皆様おそろいになりましたので、只今から第２回北陸信越地方交通審議会を開催させて頂きます。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙の折にもかかわらず、ご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。

私、事務局をつとめさせて頂きます北陸信越運輸局企画部 企画・情報課の堀江と申します。後ほど、会長に議事運営を賜りますまで進行をつとめさせて頂きますので、よろしくお願いいたします。

本日、ご出席頂きました委員の皆様のご紹介につきましては、まことに恐縮でございますが、お手元に配布させて頂きました「出席者名簿」及び「座席表」をもって代えさせて頂きたいと思います。

なお、東日本旅客鉄道株式会社　新潟支社長の青木様、西日本旅客鉄道株式会社　金沢支社長の赤星様が人事異動のご都合により、７月 17 日をもちまして当審議会の臨時委員の職を辞任されました。青木様、赤星様のご後任と致しまして新たに東日本旅客鉄道株式会社　新潟支社長になられました中村様、新たに西日本旅客鉄道株式会社　金沢支社長になられました宇都宮様が、それぞれ青木様、赤星様に替わり、当審議会の職に任命されましたのでご紹介申し上げます。なお、本日は、宇都宮様の代理としまして、同支社総務企画課長の藤本様にご出席頂いております。

本日の審議会は、委員・臨時委員 25 名中、代理出席を含め　20 名のご出席を頂いておりますので、地方交通審議会規則（平成 13 年国土交通省令第 24 号）第７条に定めます議事を行うに必要な定足数に達しておりますことをご報告致します。

それでは、議事に先立ちまして、松澤会長からご挨拶を頂きたいと思います。松澤会長、よろしくお願い致します。

松澤会長　　一言、ご挨拶を申し上げます。本日は、委員の皆様方におかれましてはご多忙にもかかわらず、ご参集頂きましてありがとうございます。

さて、本審議会も第２回を向かえまして、北陸信越地域の公共交通のあるべき姿について審議を行うわけですが、前回は、わが国の経済社会の４つの変貌と３つの時代の流れ、そして北陸信越地域に特有とされる交通を取巻く

現状を踏まえ、今後の審議に係る９つの視点をご審議頂きました。

今回は、この審議に係る９つの視点を踏まえ、この地域の交通に係る現状を診断するということで、審議を進めて頂きたいと考えております。

委員の皆様におかれましては、ご多用とは思いますが、今後のこの地域における公共交通の課題を導き出すに大変重要な事案ですので、よろしくご検討をお願いしたいと思います。

どうぞよろしくお願い申し上げまして、簡単ではありますが、私の挨拶とさせて頂きます。

事務局　ありがとうございました。

それでは、議事に入る前に本日の議事次第につきまして簡単にご説明申し上げます。

お配りしております「議事次第」の議題（1）「第１回北陸信越地方交通審議会のまとめ及び今回の審議会事項について」につきまして、事務局よりご説明させて頂きます。質疑を頂きました後、続きまして、議題（2）「北陸信越地域の交通に係る現状診断について」につきまして、ご審議願います。

なお、念のため、お手元にお配りしております資料の確認をさせて頂きます。

お手元の議事次第の下段にあります「配布資料等」と記載のある枠の中をご覧下さい。

配布資料としまして「審議会委員名簿」と「座席表」を用意しております。さらに資料番号等をそれぞれ資料の最初のページの右上に打ってございますが、資料１－１として「第１回北陸信越地方交通審議会　議事概要」、その添付資料として「審議に係る９つの視点」、資料１－２として「今回の審議事項について」、資料２－１として「北陸信越地域の交通に係る現状診断について」、この中には正誤表をはさんでございますが、資料２－２として「過去の各県交通計画のレビューについて」、最後に関連資料として「北陸信越地域の交通に係る資料集」を用意しております。

以上がお手元にお配りしてあります資料でございます。

また、別冊として「平成 14 年度北陸信越運輸局レポート」と「平成 15 年度北陸信越運輸局業務紹介パンフレット」をご用意させて頂いております。不備等がございましたらお申し出、頂きたいと思います。

それでは、これから先の議事の運営につきましては、会長にお願いしたいと思います。松澤会長、よろしくお願い致します。

松澤会長　これより、議題（1）の「第１回北陸信越地方交通審議会のまとめ及び今回の審議事項について」説明させて頂きます。

事務局より、説明願います。

事務局　　私、本年４月に、前企画部長の芦沢の後任として企画部長に着任致しました川西でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の　資料１－１「第１回北陸信越地方交通審議会議事概要」、及びその添付資料「審議に係る９つの視点」、並びに資料１－２「今回の審議事項について」をご覧下さい。

――『第１回北陸信越地方交通審議会議事概要』（資料１－１及びその添付資料、資料１－２）　について説明　――

○（資料１－１とその添付資料、及び資料１－２について）

松澤会長　　只今の事務局からの説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、ご発言をお願いします。

特にないようでしたら次に、議題（2）の「北陸信越地域の交通に係る現状診断について」、事務局から説明願います。

事務局　　それでは、資料２－１から資料２－２に基きましてご説明させて頂きます。

なお、資料２－１につきましては、このお部屋の２箇所にご用意させて頂きましたスクリーンにて映写いたしますので、適宜お手元の資料と併せてご覧ください。

資料２－１の３ページまで説明しました後、一旦、資料２－２に説明を移させて頂きますので、あらかじめご了承ください。その後、資料２－１の４ページから再度資料２－１の説明をさせて頂きます。

――　まず、資料２－１の３ページまで、Power Point にて説明　――

――　資料２－２について説明　――

○（資料２－１の３ページまでと、資料２－２について）

松澤会長　　どうもありがとうございました。今、資料 2－1 につきまして、これまでにも各県の分析視点とか、あるいは各県の交通計画のレビューについて、資料２－２ともどもご説明頂きました。

ここでご質問を受けたいと思います。何かございましたらよろしくお願いいたします。

高山委員　　金沢大学の高山でございます。

先ほどの現状の整備水準がどの程度かということを比較する方法には、2 時点といいますか、違う時点の過去と現在を比較して、どの程度レベルがアップしてきているかということを比較する方法があります。それから、今、各 4 県のまとめを見させて頂きましたけれども、これはどちらかというと他地域といいますか、北陸信越地域の中における各県の状況の説明であったのではないかと思います。そういう意味では、ほかの地域の状況との比較説明という点では少しまだ抜けているのではないかと思います。つまり、そういう意味での現状の比較分析には、まだ至っていないのではないかと感じました。

それから、できれば、2 時点の比較、先ほどの過去と現在の整備水準を比較する上で、例えばどれぐらい投資をしてきたか（補助金も投資のうちなのかもしれませんけれど）、というのを見るのも１つの方法ではないかと思います。どれぐらいサービスレベルが上がったかということを比較するのはなかなか難しいんですよね、現状を把握するのですら難しいですから。そういう意味では、過去から、例えば過去 5 年あるいは 10 年を見たときに、それぞれ各県でどういうところに、どういう投資（投資といったからおかしいのかもしれませんけれど）、補助金なら補助金でも結構ですので、そういう投資をしてきたかということを少しマクロにでも示して頂けると、今後、どこへどういう形で投資をしないといけないのか、あるいはどこがどういう形で目標のレベルに達しているのか、逆に達していないのか、ということがはっきりしてくるので、今後の１つの目安になるのではないかと感じました。

松澤会長　大変貴重なご意見をありがとうございました。ぜひその点、また可能な限りあれして頂ければと思います。

他にございませんでしょうか。

それでは、以下、資料２－１のカラーの資料に基づきまして、４ページ目からご説明していきたいと思います。

その際、これ、長いものですから、皆様方がその時点でお気づきになったご意見、ご質問を随時お受けするということでいきたいと思います。

以下、視点の１から９までに対応してずっといろいろな指標を採用しております。最初の視点１と２のところ、これに対応したところ、つまり 10 ページ目から 17 ページまで行ったところで一度ご質問を受けるということにしたいと思います。それから、その次の切れ目は、視点の３、４、５、６まで行った時点、ページ数でいいますと 36 ページまで行きました点で再度ご質問を受けると。それから、あと、視点７、８、９で対応したところで、最後のところでもう一度ご質問、そういうふうになっております。

途中の質問は、進行上、できるだけ簡潔にお願いしたいと思います。全体的な質問等につきましては、また後にその場を設けますので、よろしくお願いいたします。それではお願いいたします。

事務局　――　資料２－１の４ページから　再び Power Point にて説明　――

○（資料２－１の４ページからの視点１、２について）

松澤会長　ご質問がございましたら手短にお願いできますでしょうか。

外内委員　12 ページを見て頂きたいのですが、離島航路の旅客輸送実績の項目で、北陸信越では、佐渡、粟島、舳倉島の５航路のうち、佐渡航路が３航路あるわけですが、佐渡航路の３航路は補助金対象となっておりませんが、新潟では粟島か佐渡航路かどちらが対象という明確な書き方が必要だと思います。

この表の中の７万 9,717 人というのは粟島航路だけだと思いますけれども、ここら辺、見た人、聞く人の誤解を招かないような表記が必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

事務局　補助対象航路といたしましては、新潟県では粟島だけでございますので、これ、確かに新潟ということになりますと佐渡も含めた数値と受け取られますので、ここは直したいと思います。

松澤会長　どうもありがとうございました。他にございませんでしょうか。

事務局　――　資料２－１の 18 ﾍﾟｼﾞから　Power Point にて説明　――

○（視点３～６について）

松澤会長　どうもありがとうございました。それでは、ご質問がございましたら。

須田委員　これは感想のようなものでございますからお答えは要りませんが、サービスクオリティ、サービスの度合い、サービスの質の指標ということだから申し上げるのですが、例えばこの中にあるのは運輸局エリアの中の流動がどれだけあるかとか、それから、他の圏域とどうなっているかというのがございますね。あるいは県間の流動がございますね。

これ、ちょっと見ますと、誤解を受けるおそれがあるのではないかと思うんです。ということは、運輸局のエリアというこの４県は、行政上の必要から区分されているだけでありまして、いわゆる地域的の理由で区分されているんじゃないわけです。さっきお話がありましたように、富山県と新潟県の流動が少ないのは当たり前なんです。間に親不知がありまして、昔、ほとんど流動がなかった所なんですから。そのかわり、富山と石川が多いのは、これも当たり前なんですね。もともと同じブロックの隣の県ですから。石川と福井はもっと多いと思います。

したがって、そういうふうに考えますと、必ずしも運輸局のエリアとは関係なく流動がありますから、それが少ないからといってその地域の流動が遅れていることにはならないので、サービス指標としては少しその辺注釈が要るのではないかというのが１つです。

それから、県間流動につきましても、例えば長野県を例に取りますと、南の方のいわゆる南信地方というのは北信である長野地方よりもむしろ静岡県とか岐阜県とか山梨県の方との流動が多いんだそうです。現に長野県のある町と村が、最近岐阜県と合併しようという所があるんです。そうすると、このエリアから抜けていくわけです。

そのようなことがありますから、県内流動もそれでいいのかどうかわからない。例えば豊橋と浜松というのがありますが、これは愛知県と静岡県ですが、この辺では愛知県と静岡県の流動というのはものすごく多いんだそうです。逆に、同じ県内の豊橋、名古屋間の流動よりも県間のそちらの浜松と豊

橋の流動のほうが多いぐらいだそうです。したがって、そういうものが多ければ、それでちゃんと交流としての役割を果たしているわけですから、サービス指標的に見たら、それが便利ならそれでいいわけですね。

したがって、これがサービス指標で、これが多い方がいいんだというふうにとると問題が色々あると思うんです。たまたま運輸局のエリアで取ったらこうなるんだ、県間で取ったらこうなるんだということなんですが、ちょっとその辺は誤解を受けないような注釈が要ると思います。

例えば県にこだわらずに、都市間の交流を取ってみるとか、あるいは東京、関西、中京圏のような３大都市圏とそこにどういう流動があるかとか、そんな取り方のほうがむしろいいんじゃないかという気がするんです。例えば飛行機とか船との流動というのは、これは県内流動なんていうのはあり得ないんですから、飛行機なんかは全部県外ですね。それと比べるためにも、何かそういう３大都市圏との流動がどのぐらいあるかという方がサービス指標としていいのではないかと。あまり運輸局のエリアとか県のエリアにこだわって流動を取って、それが多い方が優れているというふうにとるのは間違っているのではないか。これは、これしか統計の取りようがないからこうなっているのはよく分かりますけれど、あまりウエートをかけた見方をこういうのはしない方がいいんじゃないか、そういう気がいたします。お答えは要りません、感想ですから。

松澤会長　どうもありがとうございました。その点、ぜひまた、旅客の流入度調査も確かできたと思いますので、そういうものも参考にしながら充実させて頂きたいと思います。

他にございませんでしょうか。

高山委員　非常に多くの指標で地域内の比較、地域間の比較、他地域との比較、いろいろこういうふうに見せて頂きますと、北陸信越地域の置かれている状況といいますか、全体的な位置づけが大体見えてきたのではないかなと思います。ただ、今ご指摘がありました点も、恐らくこういう限られたデータの中で、ここの状況を見ていくためには、やはりちょっと注意をしないといけないようなところもあるのかなと、私も感じました。

それから、先ほどの 11 ページのような、ちょっと先のところですけれども、こういう全国比較をするようなときに、絶対値で見るのがいいのか、指標によっては人口で基準化して、1 人当たりという形であらわす場合もありますよね。ですから、おそらく両方併記したほうが、トータルとして見たらこれぐらいだけれども、1 人当たりで見るとこうだというのが見えてきますので、やはり基準化した指標はできるだけ取り込んだほうがいいのではないかと思いました。

そういう点からすると、例えば 20 ページの所要時間、こういうものも、言ってみれば距離が短ければ早いに決まっていますから、平均移動速度的なもので表記してあると基準化されますので、いいと思います。例えば富山と石川がスピードが高いのかどうか、サービスレベルとして高いのかどうか、そういうことも見えますし、もっと言えば、これは公共交通のサービスレベルを見ているわけですけれども、逆に言うと、自動車交通を使ったときとの比較というものも必要ではないでしょうか。後のほうに地域間の交流そのものがある意味では公共交通を使ったときの流動をあらわしていますけど、ほんとうにそれだけでいいのかなと思いました。もっと言えば、地域間の交流はあるんだけれど、公共交通の利便性が悪くて、あるいは不便だから、所要時間がかかるから公共交通を利用せずに自動車で行っている、こういう場合だって当然あるわけで、やはり全体として見たときに本当に需要があるのかどうかというところを、統計的なデータがあるかどうかちょっと分からないんですけれど、もしそういうものがあれば、そういうデータはやはり入れて頂くのがいいのではないでしょうか。

もっと言えば、県庁所在地間の流動についての公共交通の分担率みたいなものはないのでしょうか。自動車分担率が何割で、公共交通の電車だったら何割で、バスだったら何割で、というデータはないのでしょうか。そういうものがもしあるのであれば、旅客なら旅客だけで結構だと思いますが、示して頂けるといいと思いますし、貨物の場合でしたら貨車とトラックになるんですか、何かそういうものでの比較も、もしあれば非常に参考になるのではないかなと思いました。

言ってみれば、公共交通のサービスレベルを捉えるときに、先ほど言いました単に公共交通だけで閉じているのではなくて、競合相手の車というものをもう少し意識して、自動車との関係であらわしたほうがもっとサービスレベルを上げないといけないのかどうなのかというところの議論につながるのではないかと感じました。

松澤会長　どうもありがとうございました。今のはご意見ということで、お答えはよろしいですね。ぜひ、今、高山先生からご指摘いただいた点も考慮に入れて、質を改善していただければと思います。

田中委員（高田代理）　長野県でございますが、25 ページと 26 ページのデータの関係なんですけれども、長野県で松本空港から各空港に飛んでいるわけですけれども、福岡まで 90 分、札幌まで 90 分、伊丹は 60 分という所要時間になっているんですけれど、仮に 25 ページの県庁所在地から空港まで 95 分というこの数値を適用するとして、福岡、札幌については、この資料のデータに基いてシビアに計算すると、３時間以内に収まらないと思いますが、伊丹については、

伊丹からどこまでを考えるかというところもありますけれども、26 ページの大阪ぐらいは３時間で行けるのではないかと思いますので、よろしくお願いします。

事務局　　分かりました。ちょっとそこは精査をいたしまして、確かにぎりぎりぐらいになると、伊丹から大阪の市内、どこまで取るのかにもよりますけれども、そこはご指摘を踏まえて検討いたします。

松澤会長　　どうもありがとうございました。

米窪委員　　ちょっと細かなことなんですが、15 ページのバスレーンの設置率のところですが、これだとこの方程式で大体出されたと思うんですが、今、こちらのそれぞれの県の概要のところを見ましたのですが、そこではバスレーンについては明記がないので、長野県の場合はどうなんでしょうか。県の方もいらしているのですが、うちの所は多分長野市だけにバスレーンがあるのかなと思っているわけですよね。そうすると、こういうふうに例えば 0.5 から１％の中だというふうに理解しても、多分、他の市では全然バスレーンがないという感じではないかと思うものですから、そういう点では、もしかしたらこれは長さではなくて、路線１本とか２本とか、そういう感じでやって頂いた方が素人目には理解できるような気がいたしました。

それから、24 ページですが、新潟市からは長野市が 3 時間以内で到着できるということなんですが、長野市からは新潟市がないということはどういうふうに計算するのか。回っていくからだめなのかとか、色々思ったんですが、その辺のところ、その上の金沢市から大阪市というのは入れてくださいよとさっき紙を頂いたので入れたのですが、長野市の所はそのままになっていたものですから、こんな細かなことですけれども、見るとすぐ目についてしまうので。

事務局　　修正いたします。申しわけございません。

松澤会長　　どうもありがとうございました。非常に重要なご指摘でございます。それは意図的にないのではなくて、何か。

事務局　　全然意図的ではございません。

松澤会長　　よろしくお願いいたします。他にございますでしょうか。

それでは、時間の関係もございますので、続けて、最後の視点７、８、９の関連に進みたいと思います。

事務局　　――　資料２－１の 37 ページから　Power Point にて説明　――

○（視点７～９について）

松澤会長　　どうもありがとうございました。

以上、あわせて 25 のサービスクオリティの指標につきましてご説明頂きました。今までのところ、全部含めまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと

思います。

ちょっとその前に、藤井先生は時間が迫っておりましたので先にご退席になりましたが、ご意見を残されましたので、簡単にご紹介させて頂きます。

サービスクオリティの指標として、それを受ける側から考えますと、まず、バスが定刻にバス停に来るかどうか、電車が風水害等のために運休になる頻度はどうか、これはさっきございました。それから、バス、電車の頻度は適切か、路線図が利用者に分かりやすい場所に掲示されているか、駅に自動車用の駐車場があるかどうか等々、こういうクオリティ指標をぜひ利用者の満足を知るものとして用いて欲しいということで意見を残されました。

須田委員　これもご提案でございますからお答えは要りませんが、さっき観光の話がございました。私、観光の関係者なのでちょっと申し上げたいのですが、さっき部長がおっしゃられたように、観光の統計というのは驚くほど有りません。日本の中で国内観光客が年間何人だということも実際は分かっていないんです。１泊以上の国内旅行をする人が３億何千万だと、それを指標にしているだけでありまして、正確なものはわからないんです。日本の経済指標でこれほど統計がないものはないと言われているぐらいです。これから、観光が非常に重要視されたり、外国の観光客誘致とかで、国内観光の活性化などをやらなければいけませんが、その場合、これは非常に大きな障害になると思うんです。表紙にありますように、運輸局のエリアの４県は全国有数の観光県でありまして、この運輸局の性格を一言で言うならば観光局と言っても差し支えないぐらい観光のウエートの高い局だと思います。従って、私は、その局が全国に先駆けられて少なくともエリアの中の４県が同じ統計指標をとるように、どういう観光統計をとったら一番いいのかということについて何か今後お作りになられて、それを全国に提案なさるということをやっていただくと非常に大きな意味があるように思いますので、これはなかなか難しいけれどもご検討頂きたい。

例えば、京都市の観光客の入り込み客は現在年間 4,000 万人なんです。名古屋市の観光客入り込み客は１億 3,000 万なんです。３倍なんです。そんなことはだれが見ても考えられない。とり方が全然違うんです。京都市の場合は、京都市内の各私鉄、ＪＲの駅に降りた定期以外の切符を買ったお客様の数をとる。それから、インターで降りた乗用車とバスの数をとる。それに、年間何回か実態調査をしたパーセンテージを掛けて出すのが入り込み客なんです。名古屋は観光施設利用人員でありまして、市内にある 30 カ所ぐらいの観光スポットをとって、そこに何人の人が来たかというのが合計になるわけです。１人の人が３カ所に行きますと３倍になるわけです。例えば、あるお寺が指定されているのですが、そこに墓参りに来た人も観光客になるわけで

す。お彼岸になると観光客が増えるわけですね。それだから３倍違うわけです。

それから、四国の４県、これは３年前ですから今は変わったかも知れませんが、４県の統計のとり方が全然違います。だから、それをいくら集計してみても意味がないわけです。今おっしゃられたように非常に不足しているんです。

ぜひひとつ観光県としてそういうものをお取り上げ頂いて、どういう統計が一番観光にふさわしいのかということを関係者の意見もお聞きになって、一遍、おまとめ頂くといいかなと。観光協会でそういう基準を何か作ろうという話もあるのですが、各県は今までのデータが連続していますから、それに新しいものを入れると統計の連続性がなくなるものだから取らないんです。それはそれで続ければいいわけですから、何か北陸信越運輸局方式というものでもお作りになれば、これは全国に冠たるさすが観光局だなということになると思うので、検討頂ければと思います。

もう一つですが、これは言わずもがなですが、さっき部長もおっしゃられたように、今の指標、クオリティ指標、下手をいたしますとこれが一人歩きをいたしまして、この数値をいい方にするのが目標に使われることがあると思うんです。それはそれで大部分のものはいいと思います。今ありましたような例えば重大事故、これがひとり歩きするとおかしなものになるんですね。

最近、この地方ではありませんが、ある県警が年間の交通事故を防ぐ目標として、死亡を伴う事故を前年の３割減にするという目標を出したんです。３割減にすると、７割はこれからも人が死ぬということなんですね。そんなものを目標にしているのは不適切です。これは絶対にゼロでなければいけない、ならないにしても。

そういうふうに、指標が一人歩きをすると非常に不自然なものになるということがありますので、目標化をされる場合には、そこら辺は十分考えてお作り頂いたらどうかということを参考までに申し上げます。いずれもお答えは要りません。

松澤会長　非常に貴重なご意見をどうもありがとうございました。またぜひ検討して頂ければと思いますので、よろしくお願いします。

中村委員　質問をちょっとさせて頂きたいと思うのですが、またこのデータが一人歩きするといろんな誤解を招くという意味で少しはっきりさせておいた方がいいかなと思います。

１つは、38 ページですけれども、バリアフリー化率、これは表題の方では１日当たり均利用者数 5,000 人以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化されたものの割合という形になっていますけれども、この表のパーセント、ある

いは駅数、これは 5,000 人以上の鉄軌道駅以外も入った数字になっているのではないかと思います。１日数人しか乗らないような駅も多分この中に入っていると思います。

それから、43 ページの交通機関分担率、これはどういう数をどういうふうに割ってこういう数字を出したのかというのが、例えば人数ベースなのか、あるいは人キロベースなのか、それによってまた数字も変わってくると思いますので、どういう数字なのかということであります。

それから、冬季における鉄道の運休率、遅延率、これは鉄道と書いてあるんですけれど、旅客列車、貨物列車、その辺を含んだ数字かどうかということ。

それから、これは平成 14 年度で出しているんですけれども、この辺は雪の降り方によって毎年毎年違いますので、単年度を出してもあまり意味がないのかなという気がします。

それから、46 ページの重大事故というのがどういう定義なのか。そしてまた、死傷者とかありますけど、死者、負傷者、これはお客様なのか、それとも道路を歩いている人をはねたのも含んでいるのか、それによってもまた意味が違ってくるかなと思いますので、その辺をちょっと確認したいと思います。

松澤会長　どうもありがとうございました。これはお答え頂ければと思います。堀江課長さんからお答え頂いた方がよろしいでしょうか。中の詳しい取り方などですので。もしあれでしたら、ちょっと調べていただいて、ほかのご質問を受けておりますが。

事務局　ご質問のうち、今答えられる範囲でございますが、ＳＱＩの 19 番のバリアフリーの関係でございますが、これは 5,000 人以上というところで指標の定義をさせて頂いているところでございますけれども、数値的には管内の駅を一応全て取っているということでございますので、5,000 人というところと若干齟齬がございますが、数字としては、管内の鉄道駅ということで考えてございます。

もう１つは、23 番目の交通機関分担率でございますが、これは人ベースで考えてございます。

それ以外の質問については若干お時間頂ければと考えてございますので、申し訳ございません、また後ほどお答えいたします。

あと、ご指摘を踏まえて、この内数でまた 5,000 人ベースのものも勿論できますので、それは宿題として頂ければ、次回に。

松澤会長　わかりました。よろしくお願いします。他にございませんでしょうか。

操川委員　ちょっとお聞きします。先程来の事務局の説明には、旅客を対象にした、

人を対象にした話ばかりで、トラックの話は何も出てきません。トラックも交通基盤の一つのはずです。交通問題を審議する場合は、人と物の流れをセットで審議する必要があるのではないんでしょうか。

事務局　　もちろん旅客に限る交通計画という観点ではございませんので、確かに私どもの作業の中でどうしても人、人、人という形で今回の資料を作ってしまったわけでございますけど、物流の観点も含めまして、ご審議頂いてということでございますので、ご指摘を踏まえまして物流の部分も含めて…。

操川委員　　ひとつ申し上げておきたいと思いますが、東北を通って北陸道へ流れて、表路のベルト地帯を避けて、東北のトラックもこちらへ流れて来ていることはご存じですね。これ、北陸新幹線も富山を通り米原までつながる計画ですよね。これはどういうふうにして出入り口を活かされておるのかということもよくあなた方もＰＲして欲しいんです。

　そうしないと、日本というのは狭い海洋国でございますから、地震か何かでいわゆる全部こっちに流れてくるわけです。そういう大事な動脈を抱えておる、しかも日本のど真ん中です。今後の物流事業は、現行、90%のトラック輸送を列車や船にモーダルシフトしていくことが必要なんです。油を輸入にして排気ガスを撒き散らして、そんなことはできないんです。

　今後 10 年先を見た場合、トラックの運転者は高齢化して長距離に対応できなくなります。列車は夜間のみの貨物輸送から 24 時間輸送へと切りかえて、ユーザーに応える必要があります。

　立派な港を有効に使う意味でも、船の活用を促進すべきであります

松澤会長　　どうもありがとうございます。

事務局　　せっかくのご質問で、確かにトラック協会を代表してご出席頂いていて、実はこれ、私どものこのブロックの交通計画、初めて今回チャレンジしているわけです。全国的に今、各ブロックで公共交通のビジョンを作っているんですけれども、実は重心は旅客を中心にやろうということでスタートしておりまして、そういう面では物流についてはあまり前面からは捉えていないということで今作業を進めております。今後、ブロックの物流をどうしてやるかについては、今おっしゃるように、モーダルシフトという大きな環境対応の中で進める中で、ブロックとしての、インフラの部分というのはかなり道路などは共通のものがあります。フェリーとか、人も物も運ぶような船もありますし、そこのところを今後どういう具合に位置づけるかについては、これは全国的な流れの中で調整していかなければいけないのかなと思っております。決して我々、トラックのことを忘れているわけではないんです。どちらかというと旅客を中心に進めていきたいということなんですけれども、トラック協会の観点からも、ある意味では、今度、物流を作るという観点から

も人流と共通しているものもあるということで貴重なご意見を頂きたいという形で、メンバーに入って頂いているということでございます。なかなか出番がないなということで、それは別途また作りますので、ひとつよろしくお願いしたいと思います。

須田委員　単純な質問です。35 ページの観光の数字なんですが、新潟の観光客入れ込み客が年７万 7,000 と書いてありますね。これ、１日に直しますと 260 人ぐらいなんです。これはありえないだろうと思うんです。今、佐渡汽船の社長に伺ったら、佐渡島の観光客は年間 80 万人だそうです。全部県内から来るならこうかもしれませんが、これは何かけたが１つ違うような気がするんですが、／月ではないですか。

事務局　これは、単位が千人です。

園田局長　せっかくの機会ですから、先ほどから観光統計がだめだということで、この４県でも実はばらばらになっていまして、特に石川県は昨年、「利家とまつ」ということで相当いろんな人が入れ込んでいます。これはよくよく調べますと、石川県の場合の統計は延べではなくて、実数といいましょうか、３カ所行ったとしてもどこか１カ所メインの所で計上するという数値になっていまして、それに比べてほかの３県はどうも全て足し上げるということであります。

従って、これは単に我々のブロックだけの問題というよりも、むしろ全国的に、今後、ビジットジャパンキャンペーンとか、外国からたくさんお客さんに来て頂けるとか、あるいは国内のいろんな観光を振興してやろうという中で、まさにご指摘のとおり、まず、ベースとなる統計をどうしていくかということ、それで、実際上、観光統計というのは各県にお願いして、県で実は統計を取ってもらっているわけです。

今まで国というのは、あまり観光に力が入っていなかったということかも知れませんけれども、その統計を全て県にお願いしていたということでばらばらになっているということでございまして、ご指摘のとおり、今後、観光行政を推進するにあたっては、まず、ベースとなるデータが統一されていないと何ら具体的な施策も打ち出せないという面もあります。そこは今、本省でも各県の観光統計をどうやって１つの基準でとるかということについて、今検討を始めたということでございますので、意見があったということも含めて、我々、本省にも強く言いますし、我々自身が行政をするにしても、ちゃんとした正確なデータに基いてやりたいと思っています。

松澤会長　先ほどのデータのお答えですね。

事務局　先ほど中村先生からご質問頂いた件でございますが、引き続きまして、ＳＱＩの 24 番の冬季の鉄道の運休、遅延率の関係でございます。この関係につ

きましては、旅客と貨物、両方含んだ数字ということでございます。

あと、25 番の重大事故の定義でございますが、これにつきましては担当の課長からお答え頂くということでご了承頂きたいと思います。

事務局　ご回答申し上げますが、自動車事故報告規則という国土交通省令がありまして、その中に重大事故という定義がありますけれども、これは、惹起した事故、それから、もらい事故も全て入っております。

松澤会長　中村委員、よろしいでしょうか。

中村委員　死者、負傷者というのはお客様だけではなくて。

事務局　ドライバーも、歩行者も全部入っております。

松澤会長　それでは、時間も迫ってまいりましたが、あとお一方だけ、ぜひということがございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、ご質問ございませんようですので、事務局から何かございますでしょうか。

事務局　それでは、本日頂きましたご質問、あるいはＳＱＩに対しますご意見も含めまして、頂きました宿題につきましては次回の審議会におきまして、ご説明、ご報告をさせて頂ければと思っております。

そこで、次回の審議会の件でございますけれども、私ども、本日頂きました宿題に対します回答、またＳＱＩでもこういった数値もどうかというご提案も頂きましたので、それも含めた作業を進めた上で、次回の審議会を 11 月ごろ開催したいと考えてございます。宿題に対します回答及び今回の現状の診断を踏まえまして、次回の会議におきましては、要因分析、課題の抽出という所まで進めさせて頂ければと考えてございます。

作業の進捗状況等々にもよるわけでございますけれども、11 月ごろを目途に各委員のご日程等を調整させて頂いた上で、再度事務局からお知らせをさせて頂いて、次回審議会を開催させて頂きたいと考えております。よろしくお願いいたします。

松澤会長　どうもありがとうございました。以上の件につきまして、今後の方向等につきまして、ご質問がございましたらどうぞ。

石塚委員　要因分析の話もちょっと出ておりますので、資料の関係ですけれども、次回、11 月ということですけれども、要因という話になるとちょっと事前に知りたい部分もありますので、資料を頂けると有り難いと思いますが、無理でしょうか。

事務局　今、先生のご指摘は、第３回の審議会を行う前に、事前に資料に一度目を通したいということでございますね。こちらの方で作業をそのようにいたします。

松澤会長　　ぜひ早めに皆さん方のお手元に届くようにお願いいたします。

他にございますでしょうか。もしございませんようでしたら、これをもちまして、議長の役目を終了させて頂きたいと思います。

ご協力大変ありがとうございました。

事務局　　松澤会長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様方、まことにありがとうございました。

これをもちまして、第２回北陸信越地方交通審議会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

以上