第４回 北陸信越地方交通審議会　議事録

平成 16 年 6 月 11 日
13：00 ～ 15：05
新潟ワシントンホテル

事務局　お待たせいたしました。只今から、第４回北陸信越地方交通審議会を開催させていただきます。

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、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

私、事務局をつとめさせていただきます北陸信越運輸局企画部企画・情報課の堀江でございます。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いただきますので、よろしくお願いいたします。

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

なお、新潟県消費者協会会長の平沢様が交代されまして、４月２７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。ご後任と致しまして新たに新潟県消費者協会会長に就任されました吉村様が、平沢様に代わり、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、吉村様は本日、所用のためご欠席でございます。

また、松澤会長が所用で少し遅れるとの連絡をいただいておりますことをご了承願います。

本日の審議会は、委員・臨時委員２５名中、代理出席を含め１９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いたします。

審議会を開催するにあたり、この度、当運輸局長の園田が異動になりまして大野に交代致しましたので、北陸信越運輸局長大野よりご挨拶を申し上げます。

局　長　大野と申します。２月１日付で、園田の後任といたしまして北陸信越運輸局長を拝命させていただいております。よろしくお願いをいたします。

また、委員の皆様におかれましては、本日、お忙しいところ、そして大勢の方に遠路はるばるおいでいただきまして心からお礼を申し上げます。秋の答申に向けまして、ご熱心な審議をこれまでもお願いしているところでございますけれども、引き続きよろしくお願いをいたします。

少しお話をさせていただきたく思っております。私ども北陸信越運輸局としては、この答申にももちろん関係あることでございますけれども、いくつかの重点課題の中で、１つは観光の問題、そしてもう１つは二次交通、すなわち、例えば新幹線の駅から先、空港から先をどのように便利にするかという二次交通の問題、この２点が非常に重要だろうと感じているところでございます。

二次交通について申し上げますと、例えば石川県の能登空港におきましては、能登空港ふるさとタクシーを運行されまして、これが能登空港発着の二次交通に占めるシェアが60%を超えているというふうに、非常に利用されている。実は羽田－能登線というのは去年の7月にできまして、今年の3月末まで、すなわち昨年度の搭乗率が81.7%ということで、これは全国ナンバーワンの搭乗率になったわけでございますけれども、このあたりも、便利な二次交通を整備したということが大きく寄与しているものと思われます。

例えば山中温泉につきましても、観光客用にかなりお得な周遊バスを運行しておられますし、あるいは富山県の宇奈月温泉につきましては、冬期に富山と宇奈月の間に無料列車を、たしか1日3本だったと思いますけれども、走らせるということで、どちらかといいますとオフシーズンの集客というものに非常に寄与しているわけでございます。こういったタイプの二次交通があります。

あるいは新潟の観光循環バスでありますとか、金沢市内の循環バスに象徴されますように、市内観光を便利にする二次交通、そして、立山黒部アルペンルートでありますとか、上高地、乗鞍のようにマイカーが乗り入れ禁止になっている、あるいは乗り入れ規制がかかっているところで、二次交通とはちょっと違うのかもしれませんけれども、そこをどのように公共交通機関でカバーしていくかといった二次交通、さまざまなものがあろうかと思いますが、こういったものが今後ますます重要になってくるのではないかと思っております。

そして、もう一つ、観光というふうに申し上げましたけれども、要はこういった北陸信越地域のように、都市規模は比較的小さく、地方部においては過疎化が進むというところにおきまして、交通需要を確保して、便利な交通というものをつくり上げていくためには観光客に乗っていただくしかない。これは遊びのお客様ということで、広い意味の観光客だろうと思っておりますが、これが急務になると思っております。

幸い観光については若干明るい数字がございます。2つご紹介いたしますけれども、1つは、ゴールデンウイークが大変に好調であったということでございます。例えば佐渡航路のカーフェリーは＋35%でした。黒部立山アルペンルートは＋18%でした。上高地は＋32%の入り込みがありました。上越新幹線が＋23%、そして、長野新幹線が＋14%、金沢から米原方面行きの特急が＋28%と、曜日の配列がよかったこともあるでしょうけれども、景気の回復を実感させるような数字になってきたわけでございます。

さらに、最近、私どもビジットジャパンキャンペーンということで、海外からのお客様の誘致ということに大変力を入れて、皆様のご協力を得ながら進めさせていただいているわけでございますけれども、実は今年になってから訪日外客の様子が非常に好調でございます。昨年SARSがありまして非常に少なかったわけでありますが、特に4月は昨年に比べて50.0%増、53万1000人ということで、＋17万7000人になっている。1月から4月の4カ月間で＋19.2%、＋31万9000人で197万5000人が日本に来られているという状況でございます。このままの状況が年末まで続きますと、去年の520万人から、およそ100万人

弱ないし 100 万人程度増えると、こういう水準で推移しているということでございます。

ただ、問題は、これで日本に来るといっても、必ずしも北陸信越に来るかどうかはわからないということでございます。2002 年の数字、多少古くなりますが、皆様ご承知のとおり、北陸信越地域の訪日外客の推計というのは全国の 4.1%にすぎないと考えられております。一方で、最近、台湾、韓国、特に台湾を中心に夏の北海道が非常にブームになっておりまして、北海道が急激に伸びまして、平成 13 年度、すなわち 2001 年から 2002 年にかけては全国の 2.7%だったのが、その翌年度には 9.1%になると。いくらなんでも推計が間違っているのではないかと思いたくなるような、そういうふうに伸びているところもあるということでございまして、このあたりに力を入れていきたいと考えております。

最後に、実は皆様、先生方から特にご意見をいただきたいと私どもが非常に悩んでいる点が 3 点ほどございます。それをご紹介させていただきたいと思います。

１つは、北陸新幹線の開業が近づいております。その中で、上越新幹線の高崎以北とほくほく線の活性化、あるいはその沿線地域の活性化というものをどういうふうに進めていくかという問題でございます。

２つ目は、今までも皆さんからたびたびご意見を賜っていると承知しておりますが、北陸地域と新潟の間のアクセス改善ということでございます。特にこれは鉄道ということになりますけれども、やはり北陸新幹線の開業前と開業後というふうに分けて考えていく必要があるのではないかと思っております。

そして、3 つ目でございます。二次交通と観光と申し上げましたが、実は過疎地域、過疎化の進行の中で生活交通が重要でございます。そういった意味で、どういうふうにこれを維持していったらいいのか。例えば観光客に便利な二次交通と組み合わせて、住民にとっても維持できるし、より便利にしていくような選択肢もあろうかと思っておりますが、このあたりも非常に悩んでおるところでございます。

それに限らず、全般にわたりましてご意見を賜りまして、またいろいろなことをお教えいただきまして、答申に向けまして議論を深めていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局　それでは、議事に先立ちまして、会長ご挨拶でございますが、松澤会長が少し遅れておいでになられるということでございますので、お来しになられましたらお願い致したいと思います。

なお、それまでの間の議事の運営につきましては、会長代理の藤井委員にお願いを致します。藤井会長代理、よろしくお願い致します。

それでは、議事に入ります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３回北陸信越地方交通審議会のまとめ及び第１回パブリック・インボルブメントの結果について」につきまして、事務局よりご説明させていただきます。質疑をいただきました後、続き

まして、議題(2)「答申の考え方等について」の「①答申の考え方について（案）」につきまして、事務局よりご説明させていただきます。ご審議をいただきました後、同議題②「答申のイメージについて（未来の日記（案））」につきまして事務局よりご説明させて頂きます。ご審議をいただきました後、議題（3)「第２回パブリック・インボルブメントの実施について（案）」につきまして、ご審議をお願いいたします。

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いただきます。

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３回北陸信越地方交通審議会議事概要」
資料１－２として「第１回パブリック・インボルブメントの結果について」
資料２－１として「北陸信越地方交通審議会　答申の考え方について（案）」
資料２－２として「北陸信越地方交通審議会　答申のイメージについて/未来の日記（案）」
資料３として「第２回パブリック・インボルブメントの実施について（案）」

を、そして、関連資料として「平成１６年度に重点的に取組む施策について」と題しましたパンフレットと「外との交流・内なる連携」という「社会資本整備に係る北陸地方の将来の姿（概要版）」をご用意しております。後ほどご覧いただければと思います。

以上がお手元にお配りしてあります資料でございます。

不備等がございましたらお申し出いただきたいと思います。

それでは、これから先の議事の運営につきましては、藤井会長代理にお願いしたいと思います。

藤井会長代理、よろしくお願い致します。

会長代理　これより、議題（1）の「第３回北陸信越地方交通審議会のまとめ及び第１回パブリック・インボルブメントの結果について」を説明させていただきます。

事務局より、説明願います。

（資料１－１及び資料１－２について）

事務局　私、企画部長の川西でございます。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３回北陸信越地方交通審議会議事概要」及び資料１－２「第１回パブリック・インボルブメントの結果について」をご覧下さい。

――　資料１－１及び資料１－２　説明　――

会長代理　ただいま資料 1−1、資料 1−2 に基づきましてご説明をいただきました。この説明につきまして、ご質問あるいはご意見がございましたら承りたいと思います。

高山委員　パブリックコメントをいただいたことに対して、何らかのご回答をされるのか、あるいはどういうふうにお考えなのかお聞きしたいのですが。一応パブリックコメントはここでは匿名になっていますけれども、どなたからいただいたというのはわかっているわけです。それに対して、この委員会としての考え方なり、こういうふうに対応するということは回答されるのでしょうか。

事務局　第１回のパブリックインボルブメントを実施させていただく場合につきまして、私どもの運輸局のホームページで募集をさせていただいたところでございますが、その際にも、個々の回答はいたしませんということを申し添えましたが、いただいた意見につきましては答申という形の成果物として反映させていただくということで皆様方からご意見を賜ったということでございますので、先生のご意見への回答といたしましては、個々の方に直接個別のご回答をするということは事務局として想定してございませんでした。

高山委員　本来パブリックコメントでは個別にということではないと思うんです。ただ、いただいた意見に対して、当審議会としてどういうふうに対応を考えているかということをホームページでまた公表するというのが本来かなと思ったのですが。

事務局　そういう観点でございましたら、今回、ご審議いただきます資料につきまして、私ども、パブリックインボルブメントの意見を反映させていただきましたので、それも踏まえて、いただいた意見はこの部分にこういう形で反映させていただきましたということで、私どものホームページで、意見の反映の仕方といった形でご回答させていただきたいと検討させていただきたいと思います。

高山委員　わかりました。結構です。

会長代理　他にないようでしたら次に、議題（2)「答申の考え方等について」の「①答申の考え方について（案）」、事務局から説明願います。

（資料２－１について）

事務局　それでは、資料２－１に基づきましてご説明させていただきます。

――　資料２－１　説明　――

会長代理　事務局から、北陸信越地域の交通に係る基本的方向性についての答申の基本的考え方についてご説明をいただきました。これにつきまして、ご質問、ご意見がございましたら承りたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。

須田委員　問答調になっているというのは画期的なことだと思います。

ただ、その際、ちょっとお願いしておきたいのは、私はまだこの文章を細かく読んでいないんですけれども、この「未来の日記」の中に出てくる登場人物、いろんなテレビや放送などでもそういう場面がございますね。そうしますと、そこに出てくるのは必ず理想的な家庭であり、優等生イメージなんです。私みたいに優等生ではなかった人間はああいうものを見るとむしろ反発を感じるようなことさえあります。したがって、あくまで普通の目線でお書きになってほしいと思います。

もう一つ、いろんなことが書いてあります。2 つの命題、3 つのテーマ、大

体 6 つぐらいの項目にわたってかなり幅広く、いろんなことが書いてあります。答申というのはもちろんそういうものだと思います。何かそれを貫く基本理念みたいなものがどこかに浮かび上がるようにしておきますと、全体を読むときにはっきりするんです。

私がこれを見て感じますのは、「連携」ということだと思います。難しい言葉ですが「連携」という言葉をやわらかく言えば「結びつき」とか「つながり」ということです。人と人とのつながり、そこから文化が生まれます。人と人とのつながりを円滑にするためにどういう交通が要り、どういうインフラが要るかということにつながっていくわけです。さっき局長がおっしゃられた二次輸送というのはまさにつながりなんです。その二次輸送というのは鉄道（新幹線）、空港、そういうものに対するアクセス輸送のことが往々にして言われますが、小さいもの同士、あるいはバス路線同士のつながりなどは現実に今ほとんどありません。あるいはタクシー同士のつながり、一般道路同士のつながり、あらゆるところに連携というものがあるということが、特に比較的人口密度の低いところを持っている地域のビジョンとしては必要ではないかと思うんです。今ある交通機能を有効に使う、そのために何が要るかというと、そのため大事なことは結節点であり、つながりなんです。それに少し投資をすればなお良くなります。何かそういう基本理念みたいなものが大切です。そして優等生ではない普通の目線に立ってわかりやすく書いていただくとしたら、この答申は注目すべきものになると思いますので、期待しておりますし、私自身も勉強していきたいと思っております。

会長代理　ありがとうございます。事務局から何かコメントがございましたらいただきたいと思います。

事務局　拝聴しておりまして、必ずしも今の段階でそうはなっておりませんので、ぜひ須田先生のおっしゃったことを頭に置きまして進めていきたい思っております。

米窪委員　いただいたばかりで、バスの中で読んできたぐらいなんですが、さっき来てまた読ませていただいて、今、先生がおっしゃったように画期的だということはすごく感じました。こんな答申案みたいなのは今まであったかしらと思いながら読ませていただいたんですけれども、あまりに状況設定がすごく広いというか、それぞれの人の話すセリフも膨らませて豊かになっていると言えばそれまでかもしれませんけれども、全部それを飲み込んで、この交通問題に関しての意見というものをもう少し絞ったほうがいいなと思いました。現在と 10 年後ということで、10 年たったらこうなるよということはわかりますが、例えばどこかに行くというときにも、セリフがたくさんで、読んでいくときに焦点を絞ることがちょっと苦しいような感じがして読ませてもらいましたので、セリフが豊かなほうがみんなにわかると言えばそれまでなんですけれども、その辺をもう一度考えてみたらどうかなと思いました。

それと、さっきの方がおっしゃいましたように、ほんとうにモデル的というか、模範的な家族のお話なので、もう少し福祉の問題なども含めて身近なもの

を入れて、言葉では入っているんですけれども、バリアフリーといっていても実際問題どういう感じでやるかというようなことがわからないので、もう少しその辺も詰めていったらどうかなと思いました。読んだままで申し上げて申し訳ありませんけれども、そういう感想を持ちました。以上でございます。

会長代理　他にないようでしたら次に、「②答申のイメージについて（未来の日記（案））」を事務局から説明願います。

（資料２－２について）

事務局　それでは、資料２－２に基づきましてご説明させていただきます。

――　資料２－２及び関連資料「命題１」説明　――

会長代理　只今の事務局からの「命題１」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。

米窪委員　私がさっき申し上げたことで少し訂正させていただきたいのですが、しっかり読まなかったので、ちょっとわからない部分とかありましたけれども、今の説明のほうがよくわかりました。なぜかというと、出てくる人たちの名前が第一難しすぎます。それを見ていて、これはどこのおばあさんだったっけとか、どこのおじさんだったっけと、また元に戻ったりしながら名前を確認したりしていましたので、どうしてこの名前にしたか、ちょっとお尋ねしたいぐらいややこしい名前だと思います。一般的に、プロの方はわかるかもしれませんけれども、例えば私みたいな者に読ませたら、3 回ぐらいしっかり読み直さないと内容がわからない。むしろ名前につられているような気がいたします。

それから、バリアフリーのことでさっき言いましたけれども、これはよくわかるのですが、2004 年と 10 年後との違いというのが、ほんとうに 10 年後でこれだけになるかということがちょっと心配になった部分がありましたので、そのことを申し上げたかったんです。例えばバリアフリーが今ここは非常に低い率だと書いてあります。電車に乗るときなんか、今日も乗ってきてわかったんですけれども、高いところから降りるのに大変だと言われた方がいます。それがほんとうに 10 年たてばみんなうまくいっているのかなと疑問に思いましたから申し上げました。

あと、資料 2 の関連資料に、もしできましたらこちらのページを少し入れておいてくれたら、こちらを見るときにわかりやすいと思いました。以上でございます。

山田委員代理　私は代理で出席したものですから、前回の議論がちょっとわかりませんが、そもそものこの答申の目的を見てみますと、北陸信越局長に対してこの審議会があるべき交通の姿を答申するという目的でこの審議会と資料がつくられておると理解しておるのですが、そうしますと、構成はいいんですが、画期的な姿でわかりやすくこの審議会が局長に答申するということは、局長に対してわかりやすく審議会がまとめるということになるわけですか。それとも、これを一般に広く国民の皆さんといいますか、北信越の県民の皆さんにわかりやすく説明するという趣旨なのか、そのあたりがちょっとぴんと来なかったんですけど。前に議論されたのだろうと思いますけれど。

局　長　　実際、内容的には後者でございまして、北信越の住民の皆さんにわかりやすくなればいいと思っております。

山田委員代理　そうしますと、答申書とはまた別のものなんですね。

局　長　　ですから、形式は北陸信越運輸局長に対して答申をいただくわけでございますけれども、実際にはこれは北陸信越運輸局としてこういった審議会を開かせていただきまして、皆さんのお力、お知恵をかりて、そして世間の方々に、今後 10 年間の交通政策はどういう方向性で行くべきかを明らかにすると、こういうふうに申し上げたら答えになるのかもしれないのですが、確かに形式は、最後は会長から私がいただくということになろうかと思うのですが、実際には、要するにこの 4 県の人たちに、あるいはこの 4 県の交通政策について全国の人たちに答申していくと、こういうことだろうと認識しております。

会長代理　今、松澤会長がお見えになりましたので、議事を会長に戻したいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

　では、進め方でございますが、とりあえず会長からごあいさつを。

会　長　本日は私の手違いで遅れまして申し訳ありません。改めてお詫び申し上げます。

　本日は藤井先生に代行していただいておりましたが、改めて最初のごあいさつの部分を申し上げたいと思います。

　本日、第 4 回目を迎えまして、これまで 3 回の審議会における皆様方のご意見、ご審議と、本年 1 月から 3 月まで実施してまいりましたパブリックインボルブメントの結果などを踏まえまして、本日はいよいよ答申の考え方等につきましての中心的な議論を進めていただいているものと考えております。

　この答申の考え方は、いわば答申の骨子に当たるものでありまして、事務局からもご説明が既にあったと思いますが、この審議会の役目であります答申を導き出す上において大変重要な事案でございます。

　皆様方におかれましては、ご多用な中、いろいろ既に議論を開始していただいていると思いますけれども、引き続きよろしくお願いいたします。

簡単でございますが、これでごあいさつとさせていただきます。

　それでは、引き続きご意見をお願いいたします。

須田委員　幹線交通のほうで、さっきもお話がありましたけれども、例えば東海北陸自動車道が全通したらどうなるのか、新幹線が通ったらどうなるのかというようなことが出てきましたけれども、私はそのときに 2 つの連携ということを念頭に置く必要があると思います。これは今後、国土の六全総――どういう名前になるかわかりませんが――が出てくるときに 2 つの交流圏というのが出てくると思います。1 つの交流圏というのは、いわゆる都道府県の枠を超えたブロックごとの、はっきり言うと道州制のような、そういうことを将来考えたような広域的な連携が 1 つです。もう一つは、同じ府県、同じような経済圏の中で、例えば長野県の飯田地方にある 3 つの町、駒ヶ根、飯田、伊那、こういうふうな 3 つの同じ県域の中での町の地域的な連携、それは二次輸送になるんでしょうけれども、その 2 つの連携ということが出てきて、交通がそれらの連携

をうまく調整するために果たすべき役割というものはかなりクローズアップされると思います。そういうことを念頭に置きながらまとめておいたほうがいいのではないかと思うので申し上げるのですが、例えば東海北陸自動車道の連携を申し上げますならば、これは単に道路ができただけではないわけです。東海と北陸を直結する最短道路ができる、二、三時間のオーダーでつながるというのは画期的なことだと思います。将来北陸新幹線がぐるっと回った場合には、2つの経済圏、例えば北陸経済圏と東海経済圏、北陸経済圏と首都圏経済圏が一体にならなければいけない。もちろん特色を生かしながらですけど、連携していくということですね。例えば環日本海ということを考えた場合には、北陸には日本海向けの港湾がたくさんございます。新潟、敦賀、富山伏木だとかございますね。空港も、新潟、小松、大きな空港があります。そういうものは北に対する窓口なんです。その場合、後背圏になるのは首都圏であり、東海圏なんです。窓口は、環日本海では北陸、後背圏は中部なり首都圏。今度は逆に環太平洋経済圏で言うならば、窓口になるのは太平洋側の中部圏であり、首都圏だと思います。港は京浜があれば、四日市、名古屋、清水があるということですね。この後背圏になるのは今度は北信越地域なんです。そういうふうに窓口と後背圏を相互に考えた場合、それが両方結びついた場合にそこに１つの大きな中央交流圏が生まれます。日本の中核になるような大交流圏が生まれます。経済的にも、人間的にも。そういうものをつくり上げるというのがこれからの１つ大きな方向だと思います。それにつながるように東海北陸自動車道は使われなければいけない。そういうふうな観点で整理していけば、これは画期的な意味があるということがわかると思うのであります。北陸新幹線も同様です。

次に、よくご心配になっておられるけれども、例えば新潟と富山との連携が悪いという問題があります。あるいは石川県、いわゆる旧来の北陸と新潟との連携がよくない。これはいわゆる親不知の嶮のところですね。これは交通の問題では必ずしもないと思います。交通はすでに便利であります。北陸線は親不知なんて2分か3分でトンネルで通ってしまうんですから。道路も立派な道路があります。一般道路もあります。交通が不便というよりも、あそこの交通量から見れば過剰なぐらいの輸送力があるわけです。何が障害になっているかというと、新潟と石川との間に結びつきをするという、いわゆる人的な要素が少ないんです。みんな東京へ直結していたために、社会的なニーズが乏しかったわけです。それを今度は横につなごうということは、交通機関を整備する問題よりも、むしろ文化的にそれらがどうつながっていくかという、観光の面でも、経済の面でも、交易の面でも、商売の面でも、それのほうがむしろ大事なんですね。必ずしもこれは交通の責任ではありません。案外知られていないけれども、交通はものすごく便利になっているんだというようなことを主張していくべきであって、それをどう使うかだけの問題なのだと、そういうふうに問題提起を逆にしていったらどうか。東海北陸道のようにむしろ交通が便利になった場合に、これを両方の経済圏を一体にするという考え方で使わなければいけな

い。そういうふうな役割を果たすべきだというようなところを、難しいんですけれど、どこかにやわらかくにじませることができれば、本件の答申というのは生きてくるのではないかと思います。

それから、後で出てくるのかもしれませんが、ほくほく線の活性化のお話が出ました。これは局長もおっしゃられました。確かにほくほく線は北陸新幹線が金沢まで通ったら、北陸、首都圏の連絡路としての用はなくなります。極端に言えばお客様は激減するでしょう。しかし、せっかくあれだけのものをつくったわけですから、それではもったいない。したがって、局長がおっしゃられるように、活性化の議論が出るんだと思います。

これは今のような使命のまま活性化することはできないわけです。それをやればまた新幹線との二重投資になりますから。もっとも景色がよければ高山線と北陸線が両立しているように行くんですが、景色は皆無であります。トンネルばかりですから。だから、景色を売り出すことはできない。私はやはりあそこで考えますのは、沿線にいくつか駅、町がありますが、その町を、降りてみてもらえるような観光地として売り出せないか。十日町は最大の候補地だと思います。

この間、ほくほく線に乗っていて、列車が5分ほど行き違いでとまっておりましたのですが、そのとき、車内の人が、有名な十日町はここですかと。ここを通っているんか、気がつかなかったと言っているんですね。通過か30秒停車で通れば、いわゆる十日町という名前さえ意識しないので、十日町ちぢみの十日町だとわからないんですね。停まってみて初めてここが十日町かと。今度来てみましょうと、おそらくその人は思ったと思います。そんなことなんです。したがって、十日町は民謡で有名ですし、全国的な知名度がありますから、長野県の小布施でおやりになったような、ああいう観光まちづくりをやったら必ず私はアピールできると思います。小布施がまちづくりのおかげで人口 1 万2,000人のところへ120万来たというんですから。そういうことがあれば違います。あの途中に松波とか小さい駅がありますね。あれもそれぞれ独特の田園地帯なり山間地帯になります。あれを使って、例えば農業観光、林業観光みたいなものをやってみるとか、あるいは川のせせらぎを使った簗のようなものをつくるとか、駅ごとに 1 名物で観光地にしていくというようなことを考えれば、案外あそこは交通がスピーディなだけにアピールできるのではないかと思うんです。東京から十分に日帰りできますから。冬の湯沢のお客を、あそこを通して十日町へ泊める。その逆もあってもいいと思います。そういうことであの辺の観光開発とも組み合わせないと活性化にはならない。人口はそうでもしなければ増えません。そんなふうに私は思います。車窓からは景色が悪いだけに、駅や町の景色をよくするしかありませんので、それをやればあの線はかなり有望ではないかとさえ思います。ちょっとこれは思いつきですが、以上です。

会　長　どうもありがとうございました。非常に有益な貴重なご意見をいただいたと思います。

宇都宮委員　只今の須田委員のご意見に関連して申し上げます。現状分析については

前回までに議論されてきたわけですが、今日ご紹介にありましたように、29ページにある新潟～北陸間の連絡頻度につきましては、従来から長岡経由と越後湯沢経由の両ルートがあったわけですが、このたび、特急頻度の数字を修正していただいています。そうしますと、「金沢と富山間は際立って高く、新潟と金沢・富山間が特に低い」という記述になっていますが、他の地域とさほど変わらない頻度となり、特に不便だという主旨で記述される状況ではないのではないかと思います。したがって、先ほどの須田委員のお話と合わせて、特に列車頻度だけの問題ではないということに結びつけるためにも、ここの記述は少しご検討いただいたほうがいいのではないかと思います。なお、先般ＪＲ東日本さんの絶大なご協力をいただいて割引切符が設定されたことにより、さらに利便性が向上しています。

それからの二次交通なり、あるいはパークアンドライド等基幹輸送との連携につきましては、パブリック・インボルブメントでも具体的な記述が必要ではないかというご意見もありました。本日見させていただいても、エリア内の乗り放題切符だとか、二次交通の名称情報の提供という形でのご紹介はありますが、二次交通や基幹輸送との連携をこのような形でやっているという、新しい試みや手法というような具体的内容も盛り込まれたらいかがかと思います。先ほど局長から加賀温泉郷のバスの話があり、前回須田委員からも御紹介がありました。さらに、金沢市内の二次交通の話題もございます。これに関しては10 年先ということではないかもしれませんが、今既に実施・試行されている施策で推奨できる事項については、他の地域でも参考にしていただける事例として盛り込んでいただいた方がいいのではないかと考えますので、よろしくご検討をお願いします。

局　長　二次交通の話はよくわかりました。おっしゃるとおりだと思います。

一方で、金沢－新潟が今不便であるかないかということでございまして、須田委員からも宇都宮委員からもご意見を賜ったわけでございますが、私がどう思うかを言っても仕方がないわけでございますけれども、やはりここのつながりが弱いんだと。特に鉄道ですね。確かに今度北越だけではなくて、はくたか乗り継ぎができることになりますのでだいぶ違ってくると思いますけれども、ここが弱いんだ、ここを何とかせえというのは、実は北陸や新潟でいろいろな地域の有力者の方々とお会いしますと強くおっしゃられる。今日は山田委員が代理出席になっておりますが、北経連の山田会長さんからもその辺はちゃんと意識して審議をせえというようなご意見もあるわけでございまして、果たしてはくたか乗り継ぎをやれば便利だというふうに割り切っていいのか、それとも、要するに将来どうすべきかとか、今後どう考えるべきかということで、もう少し深めるべきなのかと。このあたり、ほかの先生方のご意見も承った上で、私どもとしては整理したいと。なかなか複雑なところがございまして、いろんなご意見があり得るところだと思っておりますので、ちょっと感想を申し上げます。

須田委員　若干、鶏と卵なんですね。どうしてもお客さんが少ないから、特急が今で

も４本、もっと増やそうとしてもお客さんが少ない。不便だから今度は行かないというように悪循環になっているんです。だから、どこかで何か問題提起があって、それだけお客さんが乗っていただけるのなら出しましょうという空気が出れば、今度はいいほうに循環していくと思うんです。どちらがきっかけづくりをするかということだと思います。JR のほうは私の担当地域ではありませんが、昔の経験者として申し上げるならば、ちょっと二の足を踏むぐらい低い交通量なんです。しかし、設備的にはまだまだ増発の余地はあると思います。

中村委員　今のこととも関連するわけですけれども、今後の北陸新幹線の開業の段階での新潟－金沢間のアクセスについてはしっかりと検討していかなければならない部分かなと思います。時間の部分、料金の部分についても問題意識としては持っておく必要があるだろうと。

ただし、須田委員と宇都宮委員からありましたように、需要があるのに減らすということはＪＲはやっていないわけなので、やはり需要がかなり落ちてくる、落ちてくる中で、乗車効率の悪い、採算の悪いものについては切らざるを得ないということで現状に落ち着いてきたということです。しかしながら、お金をかけずに何とかやる手だてがないかということで、利便性を確保するために、はくたかも使えるようにする、というような工夫はいろいろできると思うんですね。

なお、これにつきましては、「ＪＲ西日本では」とありますけれども、西日本と東日本と北越急行と、まさに３者が連携したということでありまして、そういう意味では公共交通の １ つの連携のあり方が今後にとっても非常に大事な部分かなと思うんですね。

多分、新幹線開業後は、信越線、あるいは北陸線が並行在来線ということで、第三セクターへの移行という形になる可能性が予想されますが、そういう場合の１つのあり方として、また、今後北越急行が北陸新幹線開業後にどうしていくかということで、まさに須田委員がおっしゃったように沿線の魅力を高めながら生きていくしかないかなと思うんですけれども、北越急行単独では多分難しいと思いますので、私どもとの連携とか、そういうものが非常に重要なってくると思います。

そういう意味で、鉄道間の連携、また、それのみにとどまらず、鉄道とバス、あるいは鉄道とエア、バスとエア、船、いろんなものを含めた公共交通の中での連携の重要性、ソフトの部分が中心だと思うんですけれども、空港乗り入れのようなハードも含めて大事になってくるのかなと思います。

会　長　直接運行しておられますのが事業者さんでございますので、その辺のところを今いただきましたご意見を踏まえてもう一度考えさせていただきたいと思います。

髙山委員　１つ質問がございます。先ほどのご説明で、未来日記という手法を使ってどういうふうに表現するか、非常にわかりやすかったと思うんですけど、それぞれのテーマごとにいくつか論点が挙がっています。この論点の扱いが、未来日記の中でうまく表現できないということなのか、あるいは整備方針のメリハ

リとの関係なのか、要はここで論点として上がっているような内容が今後 10 年間で整備方針としてうまく取り込めないという話なのか、そのどちらなのかということがよくわからないのが 1 つです。

それから、もう一つは、10 年後の未来を想定したときに、ほぼできそうな内容がわりと未来日記の中で入っているんですけれど、本来整備方針を答申として入れるときに、これはぜひやってほしいとか、これはやってほしいけれどできなければしようがないとか、そういうメリハリのつけ方がこの中にはうまく書けていないんじゃないかなという気がしましたので、その辺はどういうように配慮されるのか、この 2 点をお尋ねしたいと思います。

局　長　まず 1 点目でございますが、これは正直に申しますと、どちらでもございません。実はこれは非常にきれいに書いてあるのですが、今日お出しした資料 2－2 には盛り込むべきことでまだ盛り込んでいない事項があるのではないか、それはさらにプラスしなければいけないのではないか、こういうことでございまして、若干格好悪いものですから、今後さらに反映すべき論点というふうに書かせていただいたのですが、ただ、こういった形式でやっていきたいということをおくみ取りいただくとともに、中身としてはもうちょっと追加しなければいけないと、これだけの話です。

それから、2 つ目の話は非常に難しゅうございまして、私はちょっと答えにくいなと正直思っているんですが、先ほどの米窪委員のご意見とも関連すると思うんですが、結局 2014 年の日記というのを書きますと、ある意味、今でもわかるような常識的なことだけになり、かつ、何でもうまくいっているようなバラ色のものになってしまうわけなんです。このあたりのニュアンスをどうしたらいいかということは、実は私も悩んでおりますし、企画部の人間とも議論しておりまして、みんなで悩んでいこうと思っておりますが、今まだ固まったわけではございません。1 つ考えられるのは、この日記を書きまして、重要な論点については、今度は硬い解説文というのがついていくわけであります。例えばこういうことをやるためにはこういう条件が必要になるとか、こういう前提が満たされなければいけないと。こんな未来が何も努力しないでバラ色になるわけはございませんから、そういった問題点、前提条件、事前にクリアすべき事項などはちゃんと明らかにすると。

しかしながら、未来日記というのはどうもバラ色にしか書きようがないのではないかと。鉄道もバスも廃止されて、ますます不便になりましたというのはちょっと書きにくいものでございますので、それはご了解いただければと思います。お答えになっていないと思うんですが、すみません。

操川委員　地方交通審議会ということですが、人流ばかりで、物流というのは全然審議されていないわけです。今から 10 年後を展望した場合、エネルギーの効率化、油の世界戦略、更に人口も平成 17 年から減少するということが盛んに言われておりますが、その中で、我々物流に携わる者としては、10 年後に新幹線が通った場合、在来線で今より多くのコンテナ列車を通していただきたい。それから、港にもコンテナ船を定期的に回してほしいと。幸い日本は海洋国で

ございますから、各県に、1,000 トン、2,000 トンの船が入る港はたくさんありますから、エネルギーの効率もトラックで運ぶよりも 10 倍や 20 倍はよくなり、交通事故も減り、また、長距離ドライバーが現在でもだんだん少なくなっているというようなことで、ここに宇都宮さんや中村さんという西日本、東日本の責任者の方が見えておられますので、在来線を国のために、地域のために活用していくということ、それから環境を守るためにも、エネルギーというものが大事な位置づけになってきます。在来線というものを粗末にしない方法を今から考えていただきたい。新幹線は人しか運べないので。そういうことも議題にしていただきたいということをお願い申し上げます。

局　長　資料 2−2 の 1 ページをごらんいただければと思うのですが、実は準備をしております。これまでの会議でも操川会長からたびたびそのような意見をいただいていると。これは旅客中心になりますが、貨物でも基本的なことについては書くべきであるということで、「モーダルシフトの推進と高速道路網の整備等を通じた幹線物流体系の構築」、「旅客のみならず、貨物輸送についても、長距離フェリーや北陸本線を活用したモーダルシフトの一層の推進をどのように反映すべきか」と、今こういうふうに書かせていただいておりますけれども、要はこの辺を少し詰めさせていただきまして、会長のご意見に沿って一定の書き込みをするという方針でございます。

今、命題 1 でとまっておりますが、命題 2 の安全環境問題におきましては、まさに貨物の問題抜きにしては語れませんので、これも意識して書いていくと。旅客中心はご了解ください。物流は書かないというのは訂正いたします。よろしくお願いいたします。

会　長　私もずっとそう思っておりましたので、ぜひその方向でよろしくお願いいたします。特に在来線の活用ということですね。

安藤委員　須田委員さんから長野県の小布施のお話をいただいて、今日、唐沢委員さん代理の総務部長さんがご出席のようですが、交通網の発展だけでは観光はちょっと両立しないというような意見を申し上げるわけではないんですが、確かに新幹線も、高速交通網である高速道路もみんな必要であるわけですが、交通審議会の中でこういうことを意見として申し上げたいと思うんですが、食というものが伴っていなければ観光が生かせないのではないか。

1 つ小布施の例で捉えてみますと、私ども長野県に住んでいて、小布施がなぜ 120 万の観光客が見えるのかということをちょっと他から見てみますと、長野駅からは結構距離がございますので、アクセスでバスや長野電鉄の電車があったり、タクシー等で小布施に参るわけですが、行政と 4 社の菓子メーカーがしっかり組んで、食文化を全国に PR して、長い間努力している。栗鹿の子、栗ようかん、栗おこわなど、ほんとうにそういう食文化が生きていまして、観光にお見えになって、そういう食を買うなり食べたりしてお帰りになり、それで満足していただける。こんなふうに小布施がうまく回転している。そんなのを見てみますと、やはり高速交通網が整備されても、地域のお客さんを呼ぶ観光というのは食を生かせる方法を考えなければいけないのではないかと感じ

ております。答申の中に食を入れるのがいいのかどうかは別としまして、大事な要素ではないか。

それから、長野県は海なし県ですから、長野県民は、海を見たい、生きのいい魚を食べたいということで富山とか石川に出かける機会が非常に多いわけですが、やはり人間というのは景色も文化遺産も見てすばらしいなと思いますが、最終的には食というものが伴っていると成長したり活性化されてくるのではないか、こんなことを申し上げてみたいと思います。

須田先生にはほんとうに長野県の小布施、飯田にも紹介していただいたのですが、ありがたいと思います。ありがとうございます。

会　長　どうもありがとうございます。先ほどから須田委員、中村委員、安藤委員、すなわち人をこの地域に呼び込むには、単に交通網の整備だけでは十分ではないわけでして、人を呼び込むだけの、人が訪れたいという魅力、これをどうやってつくり出すかということでもう少し別の見方から考えるということで、これをもう一度答申の中にどういうふうに入れられるか検討していきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次の「命題２」について、事務局から説明願います。

事務局　それでは、引き続きましてご説明させていただきます。

――　資料２－２及び関連資料「命題２」説明　――

会　長　皆さん方のお手元には既にこの資料等はお配りいたしておりますので、読んでいただいたところもあるかと思うんですが、今の命題 2 の地域交通あるいは都市交通における公共交通の環境、公共交通の果たすべき割合、あるいはそれを補完する方向ということについてのところでございます。これにつきまして、ご意見等をいただきたいと思います。

高山委員　2 つあります。1 つは、日本ではなかなか認められていないといいますか、一部の鉄道ではあるんですけれども、自転車の持ち込みができないかということです。当然、駅には駐輪場は結構いろんなところで整備されて、自転車の利用というのはずいぶん便利になってきました。道路も自転車が走行できるように、歩行者とともに自転車道の整備であるとか、そういう点ではずいぶん進んでいるんですけれども、自転車を使ってというふうに考えると、どうしても 2 つの駅に自転車を持たないといけない。そういう高校生もいますけれども。今の現状では満員電車の中で自転車を持ち込むというのはなかなか難しい問題はあるんでしょうけれども、例えば取っ掛かりとして、時間限定とか、曜日限定、あるいは特別の列車をつくっていただくとか、当然持ち込み料をとってもいいと思うんですけれども、ヨーロッパなんかに行くとずいぶんそういうのがありますので、少し検討していただく余地もあるのではないかと思います。

もう一つは、今回、安全、安心という形で、10 年後には大雪とか大雨、台風でも遅れないよというような書き方をしているんですけれど、果たしてほんとうにそうかなという気がするんです。昔は大雪が降っても、少々遅れても大幅には遅れなかった。あるいはここ最近、今年もそうでしたし、3 年前もそうでしたけど、遅れるととんでもないぐらい遅れてしまって、全然機能しないと

いうところがあるんですね。そういうときに、その対応として、情報提供をどうするか、あるいは乗り継ぎ、連絡をどうするかというところはうまく書かれていますけれども、ほんとうにそうかなというところがあります。例えば、万が一事故が起きたときの対応をどうするかとか、そういう非常時の対応をもう少し何らかの形で書いていただいたほうがいいのかなという気がしました。どちらかというと、まさに未来日記ですから、うまくいくよというところは書いてあるんですけれども、そういうときばかりではないときにどうするかというところも少しご配慮いただければと思います。

局　長　2 点ともまことにごもっともなご意見だと思いますので、その方向で検討させていただきたいと思います。特に 2 点目の問題につきましては、おっしゃられたとおりで、書き方が難しいところでございますので、踏まえて、何とか原案をうまくつくってみたいと思います。

須田委員　時間がありませんので一言だけ申し上げます。

この命題 2 の問題はこういうことじゃないかと思います。今、規制緩和がどんどん進んできます。これはちょっと時期尚早だという感じもしないでもないのですが、進んでいるからしようがない。そうなると、ローカルバス、地方交通というのはどんどん公共交通機関が撤退してまいります。市民の足がなくなるから、今度はシビルミニマムの議論が起こって、地方公共団体が乗り出して、税金を使ってでもいいから町営バスをつくったりしなければいけない。場合によればこれをさらに民間に委託するという問題もある。

つまり、今、規制緩和という問題があるんですけれども、このメリットは、地方の交通を住民の視点に立って、自治体の視点に立って考えさせることになったということは大きな進歩なんですね。それを逆手にとって、やはりここで新しく、今までの与えられた交通システムから、地方においては自ら住民による住民のための交通手段を自治体を中心に考えていくことが 1 つ大きなポイントだと思います。そういう意向をどこか入れておいていただきたい。住民のための交通は自分で考えるんだということ、考えなさいということですね。それだけ１つ入れておいていただきたいと思います。

会　長　どうもありがとうございました。私も先ほど高山委員と須田委員からいただきましたご意見には全く賛成でございます。ぜひ答申の中に何らかの形で反映させていきたいと思います。

それでは、この点につきましては以上にしまして、最後の資料 3 に基づきまして、第 2 回パブリックインボルブメントの実施につきましての案をご説明いただきたいと思います。

（資料３について）

事務局　それでは、資料３に基づきましてご説明させていただきます。

―― 資料３　説明 ――

会　長　この点、ご了承いただけますでしょうか。

高山委員　資料 3 にはパブリックインボルブメントと記述されているんですけど、インボルブメントでやられるのでしょうか。それとも何かホームページに掲載し

てご意見をちょうだいするコメントでやられるのでしょうか。その辺、ちょっとはっきりしないんですけれども。

事務局　パブリックコメントを実施したいと考えております。

髙山委員　コメントですね。わかりました。

会　長　ご指摘いただいたように、いわゆるパブリックインボルブメントというのとは、そういう意味では少し違うかもしれませんね。この辺、もう一度言葉を検討してみる必要があるかもしれません。

本日、委員の皆様方からいただきました貴重なご意見は答申書に反映すべく、またこの答申書の案を改善してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

他に、何かございませんでしょうか。

ないようですので、議題（4）「その他」として、事務局から何かありますか。

事務局　議題（4）その他としまして、最後に次回審議会日程等についてご説明いたします。

ただいま会長からもお話がございましたように、本日、委員の皆様方からいただきましたご意見等につきましては、今後、各県等々をはじめとする関係者と協議いたしまして、資料 2－2 をよりわかりやすい資料とするとともに、取り組むべき施策等につきまして、骨子のようなものを速やかに作成いたしまして、また委員の皆様方に事前にいろいろと見ていただきまして、ご意見を賜りながら作成していきたいと思います。

審議会としては、次回第５回は９月の開催を想定しております。ここでは答申についてご審議いただくことを予定しております。

会　長　ご質問等がございましたら、お願いします。

特になければ、事務局にお返しいたします。

時間が少し過ぎましたが、本日は私の不注意で皆様方にご迷惑をおかけいたしましたことをお詫びいたします。

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、誠にありがとうございました。

これをもちまして第４回北陸信越地方交通審議会を終了させていただきます。

ありがとうございました。

以　上