別添１

第７回北陸信越地方交通審議会　議事録

（平成 20 年 9 月 3 日、チサンホテル＆コンファレンスセンター新潟）

１．開　会

（事務局）

お待たせ致しました。予定の時間が参りましたので、只今から、第７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観光部交通企画課の上手と申します。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いただきますので、よろしくお願いいたします。

２．委員紹介・出席委員確認報告

（事務局）

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、前回の審議会までご参画いただき、会長代理を努めておられました新潟大学教授の藤井委員は、任期満了により平成 19 年 2 月をもちまして当審議会の委員の職を離れられました。また、平成１９年９月１日に政令指定都市となった新潟市から新潟市長　篠田　昭様が、新たに当審議会の委員に任命されましたのでご紹介申し上げます。なお、本日は、篠田様の代理としまして、新潟市都市交通政策課長の松田様にご出席頂いております。

また、敦井委員の代理でご出席いただいております小沢様は所用により途中、中座されますのであらかじめお伝えさせていただきます。

本日の審議会は、委員・臨時委員２５名中、代理出席を含めまして２３名のご出席をいただいておりますので、地方交通審議会規則第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。

３．挨拶

（事務局）

それでは、審議会を開催するにあたりまして、北陸信越運輸局の後藤局長からご挨拶を申

し上げます。

（局　長）

皆様、こんにちは。ただいまご紹介をいただきました、北陸信越運輸局長の後藤でございます。私、７月末に拝命いたしました。皆様方には大変お世話になりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。また、今日はお忙しい中、審議会開催にあたりお集まりいただきましてありがとうございました。日頃は、運輸局の行政、そして国土交通行政につきまして大変ご支援をいただきまして、この場をお借りしてお礼を申し上げます。当審議会、平成１７年３月に前回答申をいただきまして「北陸信越地域におけるおおむね１０年後の姿」ということで答申をいただきまして、安全・安心な交通、環境に優しい交通体系の確立、そして地域公共交通の活性化・再生、あるいは、観光振興を通じた地域の活性化ということをテーマに答申をいただいた訳でございます。これにつきましては、現在の進捗状況につきまして後ほど事務局の方からご説明させていただきます。

地域はそれぞれ様々な課題を抱えておりまして、特に少子高齢化社会の中で地域の足をどのように確保していくのかというのは喫緊の課題であるように思います。この北陸信越地域もそういう意味では、例外ではないということだと思います。国土交通省の地域公共交通機関の活性化ということで新しい制度、法律を作りまして、多くの取組みがこの管内でも進んでいるところでございます。先般、政府の予算要求を財務省に提出したところでございますが、その中でもやはり大きな柱はこの公共交通機関の活性化ということで今年度、約３０億円の予算を倍増して６０億円ということで要求しているところでございます。これにつきましては、どういう結果になるかということですが、是非、地域の皆様方からもご支援を賜ればというふうに思っております。

この他にも、環境問題、あるいは安全・安心のことに取組む必要がございます。この地域は、公共交通活性化のほかに災害につきましても、地震、豪雨のような災害に見舞われた経験がございますので、安全・安心な公共交通機関をどのように確保していくのかが大きなテーマとなっていると考えております。

一方で、新しい話としましては、例えば、東海北陸自動車道が全線開通いたしまして、これからの可能性としては、アジア或いはロシアに向けた物流の発展が期待されるのではないかと思います。

また、新しく１０月には観光庁も出来まして大きく地域の観光振興に向けていろいろな政策をこれから私どもも地域の皆さんと一緒に取組んでいかなければならないと思っております。

是非地域の活性化に向けて、地域の様々な課題に向き合いながら活性化に貢献していきたいと思っておりますので皆様方からも色々なお知恵、或いはお力をいただいて良い形で進めることができるようにと思っております。

当審議会において、どうぞ活発な御議論をお願い申しあげます。

大変雑ぱくでございますけれども私の挨拶とさせていただきます。今日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

（事務局）
　続きまして、議事に先立ちまして、松澤会長からご挨拶をいただきたいと思います。
　松澤会長、よろしくお願いいたします。

（会　長）
　皆さん、どうもお忙しいところを本日はありがとうございます。当審議会は先ほど局長からもご説明がありましたように、平成１７年３月に答申を出しまして以来、今日が第７回目の開催でございます。その間、北陸信越地域では色々な動きがありました。
　二度の大きな地震がありました。能登半島地震、新潟県中越沖地震により、交通機関にも少なからず被害が出ましたが、その復旧には関係者の大きな努力がありまして、現在は正常になっていると聞いております。
　運輸面におきましては、最近、三大都市圏以外でも公営交通ではない都市鉄軌道にも公が直接に関わってくるようになりました。当地域でも富山ライトレールが非常に特徴的です。
　先ほどお話がありましたが、東海北陸自動車道が全線開通致しまして、それに伴って、新たな時代の出発として北陸信越のモビリティも一層大きな動きがあるように思います。
　交通を取り巻く環境の変化は色々ありましたけれども、これから前回１７年に出しました答申を踏まえまして、フォローアップを行ない、今後の施策に向けてご検討いただきたいと思っております。
　委員の皆様方におかれましては、どうか活発なご議論をお願いできれば、と思います。簡単ではありますが私の挨拶とさせていただきます。

４．議事次第説明及び資料確認

（事務局）
　ありがとうございました。
　それでは、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「船員部会の設置について」
　資料１－２として「北陸信越地方交通審議会運営規則（案）」
　資料２－１として「政策推進部会（仮称）の設置について」
　資料３－１として「北陸信越地方における交通観光に関する現況」
　資料３－２として「北陸信越地方交通審議会答申の概要」
　資料３－３として「答申施策の実施状況」
　また、参考資料ですが

参考資料１として「地方交通審議会規則」
参考資料２として「北陸信越地方交通審議会答申「取り組むべき施策」」
参考資料３として「北陸信越地方交通審議会答申「未来の日記」」
最後に、関連資料として「平成２０年度重点施策」のパンフレット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。
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。

５．議　事

（事務局）
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が、議題に入ります前に先程の委員の紹介にありましたとおり会長代理に指名されておられました藤井委員がやめられました関係で、新たに会長代理を指名いただく必要があります。審議会規則第 5 条第 3 項によれば「会長がその職務を代理するものを指名する」こととされております。会長より、会長代理をご氏名願いたいと存じます。
松澤会長、よろしくお願い致します。

（会　長）
わかりました。ただ今、事務局からお話しのありました会長代理につきましては金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授の高山委員にお願いしたいと思います。
高山委員よろしくお願いします。

（高山委員）
高山でございます。重責ですが努めさせて頂きます。

（事務局）
ありがとうございました。
会長の指名により、高山委員が会長代理に指名されました。

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。
松澤会長お願いいたします。

（会　長）
それでは、議事に入る前に本日の議題につきましてご確認いただきたいと思います。
お配りしております「議事次第」をご覧いただき、議題（１）（２）（３）
議題（1）は「船員部会の設置について」
議題（2）は「政策推進部会（仮称）の設置について」
議題（3）は「答申に基づく施策の進捗状況について」の以上３つの議題についてご審議

を御確認いただきたいと思います。

最初の議題につきましては船員部会の設置につきまして皆様方のご承認を得て決定としたいと思います。２番目につきましても政策推進部会の設置につきまして皆様方のご承認をいただいて決定ということにしたいと思います。それから３番目の議題につきましては答申に基づく施策の進捗状況について事務局からご説明をお願いいただきまして皆様からのご意見、ご質問等をよろしくお願いしたいと思います。

それではまず（１）の議題の「船員部会の設置について」ご説明させていただきたいと思います。説明につきましては事務局よりお願いしたいと思います。

（事務局）

それでは、お手元の　資料１－１「船員部会の設置について」をご覧下さい。

「船員部会の設置について」（資料１－１）　～　説　明　～

続きまして資料１－２「北陸信越地方交通審議会運営規則（案）」をご覧下さい。

「北陸信越地方交通審議会運営規則（案）」（資料１－２）　～　説　明　～

（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。

～　質　疑　（特になし）　～

特にご意見、ご質問等がないようでございますが、ここで提案のありました船員部会の設置及び北陸信越地方交通審議会運営規則の改正について本審議会において承認したいと思います。

（一　同）

異議なし

（会　長）

ありがとうございました。この件につきましては承認されましたのでよろしくお願いいたします。

（会　長）

次に、議題（2）の「政策推進部会（仮称）の設置について」、事務局から説明願います。

（事務局）
それでは、お手元の資料２－１をご覧下さい。

「政策推進部会（仮称）の設置について」（資料２－１）　～　説　明　～

（会　長）
只今の事務局からの提案につきまして、ご質問、ご意見をお願いします。

（米窪委員）
名称のことを言われましたが、「政策推進部会」いいんじゃないですか。賛成です。

（会　長）
他に、何かございませんでしょうか。

他にございませんか。

（一　同）
異議なし

（会　長）
ありがとうございました。承認されましたので政策推進部会の設置は決定しました。

（会　長）
それでは、次の議題に移りたいと思います。これは資料等もかなり膨大なものもありますので効率よく、わかりやすく説明をお願いしたいと思います。それでは議題（3）の「答申に基づく施策の進捗状況について」を報告させていただきたいと思います。
事務局より、報告をお願います。

（事務局（柳原企画観光部長））
議題（３）に関しましては資料３－１，３－２，３－３となっておりますが、こちらの方で説明をさせていただきます。
お手元の　資料３－１「北陸信越地方における交通観光に関する現況」をご覧下さい。

「北陸信越地方における交通観光に関する現況」（資料３－１）　～　説　明　～

（事務局）
続きまして、資料３－２、３－３に関しましては私の方から説明させていただきます。

「北陸信越地方交通審議会答申の概要」（資料３－２）　～　説　明　～
「答申施策の実施状況」（資料３－３）　～　説　明　～

（会　長）

只今の事務局からの報告につきまして、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）

本当に一生懸命聞かせていただきましたけれども、これだけの資料の中からなかなか自分の思いを皆さん、発言できるのか分かりませんけども、交通情勢についてはあまり詳しく申し上げられませんけど、命題４の「安心・安全、優しい公共交通の実現」という所に私は一番引っかかるわけでございます。

そのことでお聞きしたいのは、北陸信越地域における資料３－１でしたでしょうか、そのところで、バリアフリーのことがあったと思うのですけど。環境バリアフリーの動向というところでもって、全国平均に比べて、全くノンステップバスや段差の割合、エレベーターとかエスカレーターは分かりませんけども、ここの図表に出ている限りでは、だいぶんこの地域は低いのだなと思います。その点、私はよくお年寄りから聞くのですけど、電車から降りる時に「よっこらしょ」といって危なかったとか、とてもバスを上るのが大変でした。とかいう話を聞くのですが、もっと庶民に使いやすい乗り物にするためにはやはり、環境やバリアフリーについてはもっと力を入れてと思うのですが、この報告、答申の中では、やっていかなければいけないとお話伺っていますけどこれからについても考えを聞きたいですし、それから、乗合バスやハイヤータクシーが減少傾向にあるというのは、どんなに一般の方たちは利用しているのかということなのですが、私が思うには、自家用車が多くなっているのかなと思っているのですが、その辺の現状について、まず、お聞かせいただきたいと思います。以上です。

（江口交通環境部長）

それでは、交通環境部長の江口でございます。私の方からバリアフリー関係について現状、今後の考え方について、お話しさせていただきたいと思います。

数字であります通り、正直申し上げて、全国平均に比べると低い水準になっております。最初にいいわけを、いいわけというと怒られるかもしれませんが、鉄道駅の率が低い点に関して、実は、旧交通バリアフリー法におきまして５千人以上の鉄道駅をまず整備しましょうということで、率先して整備が図られてまいりました。

そうするとどうしても大都会、東京、大阪に５千人以上の駅が軒並みある訳でございます。ところが、管内ですと、各県でも数える程という中でどうしても整備が遅れていたということでございますが、先ほど紹介がありましたように、新しいバリアフリー法が制定されました。そういった人数的なものもなくなりましたが、国で定めた鉄道駅の基本方針では、既存の駅については、１日当たりの平均利用者が５千人以上の駅について、平成２２年までに原則すべてをバリアフリー化いたします。また、それ以外の駅についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず高齢者等の利用状況を踏まえ可能な限り実施するとの目標を設定し、取組んでいるところです。

あらゆるところで基本構想というものを策定することが可能になりましたし、今後、ＪＲ、民鉄含めまして地元の自治体のご協力も得ながらとなると思いますが、順次進めるよう、バ

リアフリー化が進むよう、私どもとしてもお手伝いさせていただきたいというように思っております。

それから、ノンステップバスの関係でございます。これも言い訳っぽくなってしまい申し訳ないのですが、実は、最初の頃のいわゆるノンステップバスと申しますのは、ご存じだと思いますけれども、ノンステップバスにするとバスの床が非常に低くなります。恐らくバスの車軸よりも低くなります。そうしますと、ご存じの通り、当局管内では非常に積雪寒冷地で、冬場の雪が積もりました時に、走行が困難になるという状況が実はございました。そういったことで、なかなか各バス事業者さんが導入に二の足を踏むという事態があり、ちょっと進んでなかったという状況がございます。

ところが、実際に率先して導入されました、とりわけ、石川県さんが先進的に低床導入ですが、そんなにでもないということが分かりました。また、新潟市でもオムニバスタウンでノンステップバスの導入を積極的に進めるという風に向かっております。

今後、私どもも関係部とも相談しながら、ノンステップバスの導入促進に向けて進めていくというふうに考えております。

（事務局）

２点目の、乗合バス、タクシーも減少傾向にある中で、どのように運行しているのか　また、それについての方向性についてのご質問でございましたけれど、

委員のご指摘の通り、乗合バス、タクシーは減少傾向にあるわけで、利用者が減っているわけですけれども、一方で、現在の北陸信越地域の現況の中でご紹介させてもらいましたように、北陸信越地域は全国に比べましても、高齢化が進んでおりまして、そういった中で自ら自家用車を運転せずに、公共交通を必要とする高齢者の方も増えているというのも現状であります。

従いまして、全体的には利用者が減って、公共交通の維持というものが厳しくなっている中であっても公共交通を必要とする人の数が増えているというのが北陸信越地域の現状であります。

一方で、公共交通の維持を図っていくためには利用者が乗って残すというのも重要な視点になっております。

私どもといたしましても、各県、各市町村の方々と連携しまして、広く普段から多くの人に乗っていただけるような形で、市民の方に広く意識を変えていただいて自分たちでこのバス、この鉄道は自分たちのバス、鉄道なんだということでマイカー、マイバス意識を持って乗って残す、積極的に利用していただく、こういった取組みも今後重点的に取組んでいきたいと考えております。

（米窪委員）

すみません、おおよそ分かることでございますけれども、とにかく、地域差により公共交通は路線バスが廃止になったり、都会は交通渋滞ということで本当にアンバランスなのは事実だと思うのですがそれはやはり、行政の中で、ある程度考えていかなければいけないことと、また、環境問題からは本当に効率の良い交通の使い方をしていかなければ、と思うのでそういう意味ではハイブリット車とか、ハイブリットバスということも進めていらっしゃる

と思うのですが、要望といたしましては、本当にお願いなんですけれども、なるべく国民にというか、県民に、庶民に、公平な形で交通機関があることをお願いしながら、そして環境問題を大事にしながら進めていただきたいというのが希望でございます。以上でございます。

（山口鉄道部長）

鉄道部長の山口でございます。先ほど交通環境部長の方からバリアフリー関係で色々ご説明させていただきましたけれども、ちょっと補足で、鉄道駅の段差解消率が非常に悪いのではないかというご指摘がございましたけれども、ちなみに管内７１９駅、平成１９年３月現在で、駅がございまして、その内、一日平均利用者が５千人以上の駅が４０駅、その中で、既にバリアフリー化になっている駅が２１駅ということでございまして、解消率が５２．５％という数字になっておりまして、じゃあ、残り１９駅はどうなのかということですけれども、一つは新潟駅の連立工事等で若干遅れるところもございますが、基本的には平成２２年までに５千人以上の駅については段差を無くしていこうという目標年度がありますので、それに向かって今はどんどん進めているところでございます。

これは、鉄道事業者のみならず、関連自治体と協力しながら、なんとか、残っている中には、物理的にエレベーターがなかなか付けられないという所が実は残っておりまして、それをもうちょっと知恵を出して何とか２２年までに設置をしようということで進めているところであります。

（高山委員）

少し関連で、データのことをお尋ねしたいのですが、今の環境問題とバリアフリーについては対象の事例が少ないせいか、地域別（県別）のデータが示されていないのですね。それまでは全部、地域別というか場所毎にデータが示されていたのですけれども･･･。どうも地域別のデータを示すと地域によって格差が大き過ぎて何か問題が出るのか、その辺はよく分かりませんけれども、どうなのでしょうか？

例えば、ノンステップバスの車両割合にしてもおそらく地域毎にみれば統計データはあるのではないかと思うのですけど、示されていないのはなぜかな、と思いました。

それから、９ページから１０ページの高速バスと航空のデータなんですけれど、例えば高速バスで言いますと、色々な路線があると思います。金沢―富山とか、金沢―新潟とか、そうするとデータを地域別で出すときにどっちでとっているのかなと思います。発でとるのか、着でとるのか、乗ったバス会社でとっているのか、ちょっとわからなくて、その辺についても、補足の説明をお願い出来ればと思います。

１０ページで言うと、例えば航空データにしても、小松なら東京便とか色々な便があるのですが、それも乗降をあわせて、輸送人員としてデータを取っているのか、どうなのかなということが分からないので、補足説明をお願いしたいと思います。データについては以上です。

（資料３―１の８ページ、９ページのデータでした。）

（事務局）

まず、１点目でございますけれども、バリアフリーについての県別のデータが示され

ていないということにつきまして、ご指摘を受けまして次回以降、また次にお示しする時に県別のデータで示すようにしたいと思います。全国との比較のなかで、以前の審議会での全国との比較をしっかりするようにご指摘がございましたので全国の比較についてはさせてもらっていたのですけど、県別のデータが抜けておりましたので、次回以降はそういった点につきましてデータをとるようにしたいと思います。

それから高速バスの輸送人員等の推移につきましては発着のデータがどうなっているのかということでございましたけれども、これにつきましても、私どもこのデータにつきましては、当運輸局の方で、各事業所の方からご報告いただきました内容につきまして出している関係もございますので、今、委員ご指摘の点について、もう一度確認させていただきまして、また後日改めて、ご報告させていただきたいと思います。

（会長）

今の８ページので、思ったのですが、富山県と石川県のデータというのは、新潟県、長野県と１桁違うのですが、これはこれでよろしいですか。

（佐藤委員代理）

今ほどの、データに関する二つのご質問に関してですが、全て把握してのお答えができるかはあれですけど、主に富山県部分のデータとして認識している範囲からですが、当県の高速バスとしまして、新潟県さん、長野県さんとも、ルート・路線網等も随分違いますので、そこはかなり運行本数等のスケールの違いがあると認識しております。例えば、長野県さん、新潟県さんの場合は、東京便も３、４時間程度で、昼間の高速バス便も結構あるようですけれども、富山の場合は、東京便も６，７時間と、もっと時間がかかり、三大都市圏等に行く便も、大体、夜行がメインということで、本数も両県よりは少ないと思いますので、資料のように、利用量、供給量のスケールが違うのかなと思っております。

それから、もう一つ前の、高山先生の方からあった質問については、他県の数字など全体は、私もわかりませんが、よって断片的になりますが、また、高速バスの数字のほうは、ちょっと、いい数字の記憶が思いつきませんが、航空路線につきましては、富山空港のところの数字の水準と見ますと、私の記憶している数字から申しますと、いわゆる路線利用者数として、発着どちらであれ、当該空港路線を利用しているということで、恐らく往復カウントといいますか発着両方をカウントしているのではと思います。以上です。

（会長）

ありがとうございました。

どうもすみません、私は新潟県と長野県では、県内の高速道路の利用がかなり大きいという認識がありましたのでお聞きしました。

（櫻井委員）

今まで局の方から様々な取組みについてお話いただきました。これからもさらに進んだ中での取組みが当然進められていくのだろうと思いますし、これから進めていただきたいと思いますけれども、それで、一つ、この場でお話しして良いのか分かりませんけれども、当然、地域の公共交通活性化再生法も大きなウェイトを占めて来るであろうし、その中での動きも強まってくるのでなかろうかなと考えております。

したがってその中で出てくる問題はやはり、地域のいわゆる各市町村なり県なりからの基本的な生活交通に関する地方計画が出されるであろうと思いますし、その中でこのデータの中にありますようにデマンドバスなり、あるいはコミュニティバスなりそういった考え方も出てくるのではないかと思います。

それはそれで結構なのでしょうけれども、そこでその実施をするに当たっての大きなウェイトの問題点なんですけど、とかく行政の皆様方も今、予算の関係でなかなかそういった部分にも予算の執行が難しい状況になって来るであろうと思いますけれども。その中で、一つお願いしたいのは、やはり、色々な手段を使ったとしても、そこには一定程度の経費がかかっています。そこにかけられる経費について、皆様方から是非ご理解をいただいて、失礼ですけれども、安かろう悪かろうというところに走るのではなく、一定程度、安心・安全、そして法律が守られている、或いはそこで働いている労働者の労働条件がきちんと守られている、その点を皆さん方から良く審査をしていただきながら、例えば、そういった施策を講じる時にはその辺を是非とも頭の中に入れていただきながら、一定程度経費は運行するにはかかるんだということを是非、この中でお願い申し上げたいと思います。

（高山委員）

これは、私からのお願いなのですけど、先ほど、この北陸信越運輸局内の非常に多くの取組み事例の紹介と、その進捗状況のご説明をいただきました。ありがとうございます。私もある程度知っていたつもりなのですけど、公共交通に関する情報として知らない事例がたくさんありました。非常に多くの取組みがなされているのだと、感心致しました。その中で、平成１７年３月に答申を出した、これは概ね１０年先ですから平成２７年くらいを目途に、この地域のあるべき交通の姿、どういうふうな交通であったらいいかなどの、長期的な目標として示させていただいたものだと思います。その点からすると、今年度は平成２０年度ですから約３年経っている状況です。要はこの１０年を短期、中期、長期で見ると短期が終わった段階ではないかなと思います。あと３年、６年、１０年と刻むとすれば中期、長期の目標まで何をするべきなのか。あるいは、先ほどもありましたけれども、例えばバリアフリーで言うと、２１年くらいまでに残りの駅については、なんとかバリアフリーを達成できるような目標をおくということですね。

そう考えると、それぞれのこの４つの命題、それからそれぞれのテーマについて、中期的な目標としてどこまで掲げるのか、あるいは、長期的な目標として具体的にどこまでその目標を掲げてそれに向けて事業展開するのか、もちろん行政として出来る範囲は限界がありますし、もちろん地元、あるいは住民、交通事業者、それぞれが努力しないと出来ない部分もあると思いますけれども、いずれにしても、ある程度目標を中期、長期と掲げて、中期の段階で達成度の評価を行なう。長期の段階で達成度の評価を行なうということを是非お願いし

たいと思います。
　その中で、いくつか施策が行なわれておりますし、国としても支援しながらやられていますので、それを個別に評価するという方法と、それから全体としての評価という、二段階の評価、二重の評価になり、なかなか難しいのでしょうけれども、是非これをお願いしたいなと思います。これは私からのお願いでございます。

（事務局）
　今いただきましたご指摘を踏まえまして、また本日の審議会におきまして、どういった形で評価していったら良いかも含めて議論できるように、政策推進部会の設置についても決定いただきましたので、そういった場を活用致しまして、今後どういった形で取組みを進めていけばよいのか、そういったことについて議論を進めていきたいと思います。

（会長）
　私、これを読ませていただいた時に一つ気にかかったのですが、資料３－３の所に、アクセスビリティ、公共交通と事業者との調和のところで、７ページの所にある「みつけエクスプレス実証運行」という、その例が記載されておりますが、長岡駅からバスに乗り換える時にはきっちり１０分後ということで、みつけエクスプレスにバスが接続しておりますけれども、逆にバスから鉄道に乗るには、様々な時間になっています。バスが定刻通り駅に着けるかどうかという問題があるから、少し余裕を持っているのだと思いますが、かなり、何十分という待ち時間があるように思うのですが。
　この辺、なにかうまい方法というか、色々考えがあったのか、もし分かれば、お教えいただきたいのですが。

（事務局）
　みつけエクスプレスにつきまして、見附市の方で運行状況について随時見直しが行なわれておりまして、この中で示されております時刻については、最初の段階で経験則に基づいて、ご指摘のように、運行状況が遅れても大丈夫なようにということで、その辺を考慮して時刻をとらえております。
　今も、随時見直しが行なわれておりまして、この時間帯についてはもう少し早くても大丈夫じゃないかとかそういったことは随時検討会の中で、検討が進められております。
　また、私どもの方も見附市の協議会の方に参画しておりますので今、会長からご指摘のありました点を踏まえてそういった点をより考慮するように指摘していきたいなと思います。

（会長）
　どうもありがとうございました。

　特にないようでしたら、最後にその他として事務局から何かありますか？

（事務局）

特にありません。

（会　長）

全体を通して何かありますか？

無いようですので、これをもちまして議長の役目を終了させていただきたいと思います。
ご協力、大変ありがとうございました。これにて司会は事務局にお返しします。

７．閉　会

（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、ほんとうにありがとうございました。
これをもちまして、第７回北陸信越地方交通審議会を終了させていただきます。
本日は誠にありがとうございました。

（終了）