第３回北陸信越地方交通審議会　議事録

平成 15 年 12 月 8 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。予定の時間が参りましたので、只今から、第３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、事務局を務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務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、新潟県警察本部　本部長の「加地（かじ）」様が人事異動のご都合により、８月 25 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警察本部　本部長になられました「松尾（まつお）」様が、加地（かじ）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、「松尾（まつお）」様の代理としまして、交通部交通規制課長の「吉沢（よしざわ）」様にご出席いただいております。

本日の審議会は、委員・臨時委員 25 名中、代理出席を含め 21 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（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。

松澤会長　　皆様、ご多忙中の中、ご参集いただきましてありがとうございます。本審議会も３月に第１回目を開催しまして、本日で第３回を数えるに至っております。

第１回目の審議会では、本地域の公共交通に関します９つの視点をご議論いただきました。第２回はその９つの視点に基づきまして、25 のＳＱＩ指標、すなわちサービス・クオリティ・インデックスの現状診断を行ったところでございます。

そして、本日、第３回目はこの現状診断を基にいたしまして、事務局のから収集されます命題や施策の検討の基本的方向等について提案がなされることになっております。

この基本的方向性等につきましての議論は、来年夏に予定されております本審議会の答申の方向性を示す大変重要な事案でもございますので、どうか皆様方のご議論をいただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

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２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)「北陸信越地域の交通に係る命題、課題及び施策検討の基本的方向性」について～答申に向けて～を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、さらに続きまして、議題（3)「パブリック・インボルブメント（ＰＩ）の実施【案】について」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２回北陸信越地方交通審議会議事概要」がございます。それに添付という形で「第２回北陸信越地方交通審議会における委員からの主な意見」がございます。

資料１－２として「これまでのご審議等を踏まえた検討の流れについて」がございます。

続きまして、資料２として「北陸信越地域の交通に係る命題、課題及び施策検討の基本的方向性」についてでございます。

最後に資料３として「パブリック・インボルブメント（ＰＩ）の実施要領【案】」がございます。

以上がお手元にお配りしてあります資料でございます。

また、関連パンフレット資料として「みんなの公共交通を良くするために～北陸信越運輸局がお手伝いできること～」をご用意させていただいております。

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、会長にお願いしたいと思います。

松澤会長、よろしくお願いいたします。

松澤会長　　これより、議題（1）の「第２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」説明させていただきます。

事務局より、説明願います。

（資料１－１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２回北陸信越地方交通審議会議事概要」及びその添付資料「第２回北陸信越地方交通審議会における委員からの主な意見」をご覧下さい。

――　資料１－１及びその添付資料　説明　――

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

――　特に意見なし　――

（資料１－２について）

事務局　　引き続きまして、資料１－２「これまでのご審議等を踏まえた検討の流れについて」を説明させていただきます。

なお、資料１－２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１－２　説明　――

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

ただいま、資料１－２に基づきまして、これまでの審議の過程で示されました９つの視点、それから 25 のサービス水準等に関する指標、そしてまたそれに基づいた現状診断を行いまして、そこから今後の整備に向けて必要と思われる事項に関するキーワードについてご説明いただき、そこから今後の施策の基本的方向性につきまして、命題１と命題２という非常に重要な方向性について抽出をしていただきました。

命題１のほうは、先ほどもご説明がありましたように、地域の活力を高めるとともに、交流人口の増大に資するために、地域のモビリティを積極的に整備していくという方向から書かれております。

それから、もう１つの命題は、こういう少子高齢化社会におきまして車社会の進行というのは非常に著しいものなんですが、市民の日常的な生活における足の確保、モビリティの維持、確保等についてどのような方向を目指すべきかということを中心に考えていくというご提起がありました。

既に皆様方のお手元にはこの資料について配られていたと思います。基本的なことですのでいろんなご議論をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

平沢委員　　私は新潟県の消費者協会を代表して出させていただきました。これまでの会議

では、私ども一般生活者は、10 年ぐらいの１つの区切りと言われると広範囲のお話でなかなか具体的な意見が出せずに困っておりましたけれど、今回、資料を見させていただきまして、非常によく整理されていて、審議会に出ていても私はあまりよく理解しないでいたのではないかと思いました。これを見ながら少し生活者として、また高齢者として非常に狭い地域の中の住民の交通についてちょっと述べさせていただきたいと思います。

まず、マイカーに頼る 21 世紀ではないと言われたとき、私どもの生活に資する、働いてくれる大黒柱はマイカー族でございます。これができないとなったら、何で代わるか。もちろんデマンド交通というのがここに出ておりまして、色々なところでコミュニティバス、あるいはポストバスや福祉バスというのも出ておりますけれど、私はまず高齢者でも日常の生活で安心して歩行ができる歩行道路の整備をしていただきたいと思います。これはほんとうに高齢者や車いす者はもちろん、地域に住む人の一生涯の大切な宝になると思っております。また、私は孫などを連れて歩くと前から後ろから自転車が来て、本当に歩道がないので安心して戸外に出ることができない。また、このごろは車いすの人も多く見かけ、悠然と外を移動されているのを見ると、この人たちのためにもやはりきちんとした、ヨーロッパで見るような幅広い、交通標識もきちんとある歩道がまずほしいと思いました。

次に、大体読んでみましたけれども自転車のことが１つも書いていないのがちょっと気になりました。マイカーを捨てた場合、どこでも行けるし、駐車場の心配もないし、渋滞の不安を感じずにその場に行けるものの第一はやはり自転車を普及させることではないかと思いました。北欧のドイツやオランダなどの立派な駐輪場の中にものすごい数の自転車があるのを見ますと、やはりマイカーに代わる１つではないかと思いました。80 歳になっても自転車で相当の距離をきちんと予想できる時間で走っているというのを聞きますと、自転車道路をもし整備すれば、学生や通勤者、それから退職した人がいろいろ里山や森林に働きに行き、どんなときでも一番安いお金で、安心で、駐車場の心配もなくそこにたどり着けるのではないかと思いました。

ここにも出ておりますマイカーほど地球に負荷を与えるものはないし、あの箱の中にたった１人で入っているのは恥ずかしい時代だと思います。自転車をもっともっと改良して、この技術を使えば、私どもの信越の北国でも、相当の雪道でも自転車で走れる道路はできると思います。私はウエアのほうを主にやっていた者ですけど、たためば小さくなって、突然雨が降ってもぱっと被れ、なおかつ格好いいウエアは、簡単に今の時代ではできる筈でございます。

自転車の専用道路をつくったならば、学生はもちろん、通勤者も色々な不安もなく、しかも一番大事な地球に負荷を与えないということで、その都市の一番の自慢になるのではないかと思います。しかもヨーロッパで一番感心したのは、80 になっても毎日自転車をこいでいるということです。それはほんとうに健康だと

いいますが、そう思ってよそを見てみますと、今でも 70 を過ぎた女性が前にかごをぶら下げて、買い物に自転車で悠然と行っている人もいっぱいおります。ですから、健康にも地球の健康にもいいのが自転車ではないかという気がいたしました。

それから、私も消費者運動をしているのですが、色々な準備をしても、みんなの集まりが悪いのは、ただ１つ足がないことです。ただいま会長さんもおっしゃいましたけど、足の確保に一番困る。行政に一生懸命折衝して、計画ができるとすぐ、何とかマイクロバスをお願いするのですが、公平にやらなきゃいけないから今回はだめだと言われることもいっぱいあります。それは当然のことですけど、たまたまマイクロバスがいた時には本当に高齢者がたくさん会場に来て、研修をしたり、討論をしたりできます。ですから、ここに書いてある、今の２番ＩＴＳを利用したデマンド交通をもっともっと進めて、需要があったところには即座に供給できれば、高齢者も生き生きとします。60 歳以上の健康な男女のその後の雇用についても、例えば今、合併を進めておりますけど、そういうところにも簡単に農家の手伝いや森林に行けるのではないかという気がします。そういうデマンド交通の期待もしているところでございます。

よろしくお願いします。

須田委員　今までの表現を直していただきたいとかそういうことではないので、ちょっと補足して考えていることを申し上げておきたいと思います。これからの方向としては、都市圏というようなところはむしろ適当に公共交通機関と自家用車の役割分担を図って、なるべく公共交通機関に分担をしてもらい、そして道路を有効に使うという方向だと思うんですね。しかし、これから中山間地帯、特にこの管内に多いと思うんでありますけれども、そういうところは逆に自家用車をもっと有効に活用することを考えるべきではないかと思うんです。

こういう言葉がいいかどうか分かりませんが、中山間地帯は、路線バスも全部撤退するなど非常に交通の難しいところで、デマンドバスも難しいと思いますが、そういうところに、いわゆる最近はやりの地方交通特区というものを指定いたしまして、すべての規制をそこでは一遍解除したら一体どういう交通があり得るだろうかと思うのです。

極端なことを言えば、お客から料金をとって車を運行する場合は、申請をして免許あるいは認可がいただけなければできないわけです。いわゆる白タク行為になりますから。しかし、こういっては非常に暴論ですけれども、一遍白タクを思い切って認めてみるというのはどうでしょう。

例えば町には自家用車がいっぱいあります。朝、自家用車で町に通勤する人を見ておりますと、だいたい１台に１人しか乗っておりません。利用効率 20%です。ものすごく効率が悪い。そこで、例えば、町に行くお年寄りなりや病院に行く人がいたら朝は乗せてあげる。それは今のようにお情けでやるのではなくて、きちんと料金をとっていいことにする。同じ町の中なら 200 円、ほかの町まで行けば

500円のように、それは適当に決めればいいと思うんですけれど、そういうことをやって自家用車というものを気を使わないで、当然の手段としてみんなで共用して、それを提供してくれた人には報酬を払う。そのかわり、そういう人々をどこかに登録しておいて、何々という人が朝何時にどこに行きます、何何発のこういう便があります、何人か乗れますからどうぞ、というように調整役が誰か要ると思うのです。民生委員でも郵便局長さんでもいいですし、町の代表者のような人に報酬を払ってお願いして、町にある自家用車を村民の足としてもっと気軽に使えるようなことを考える。いわゆる交通特区です。

ただ、安全の問題がありますから、それに使う車の安全上のチェックは要るでしょう。

それから、路線バスでも、今は区間を限ってフリー乗降区間というのがありますけれど、特区の中では停留所なんていう概念は作らずに、どこでも乗り降りできるようにすることです。そういうことに、もし今おっしゃったようなデマンドバス、あるいはマイクロバス、場合によっては自転車などを組み合わせ、とにかくあらゆることをとことん考えて、何とか手段だけは最後まで残すということをどこかに盛り込むことができれば、この計画がほのぼのとしてくると思います。そうしないと、どうしても中山間地帯というのは、できるだけのことはやるけれど最後はどうにもありませんというふうになるに決まっているのです。だから、ちょっと特区のような考え方で、自家用車というものにもう一遍フィルターを当て直して、公共交通機関として個人的な姿を残しながらどうしたら活用できるのか、そういうアプローチが１つ要るような気がします。そうすれば中山間問題というのはかなり違った姿になると思います。場合によってそういう知恵をみんなで出すことがあってもいいと思うので、一言だけ申し上げておきます。

操川委員　事前にいただいた書類に目を通してまいりましたが、今おっしゃられたようにいろんなことが書いてあります。だけど、これを実行しようとすると法に触れることも多いですね。そうすると、ここに関連する役所の方も来ておられますが、そういうことをやる場合に規制を外せるのかどうか、それが問題です。

これをよく読んでいきますと、今、須田さんがおっしゃられたことも少しは書いてあります。事例はたくさん書いてありますけれども、やれるのかどうかということです。私どもにすれば、マイカーやマイクロバス、我々業界のトラックにしろ、規制というのはまだまだあります。安全とかそういうものの規制は強化されても構いませんけれども、もっと自分なりに、その地域、地域で特色ある仕事ができるようにやってほしいのです。今おっしゃったように地球もかわいいですから、そういう意味合いからもやってほしい。

それから、もう１つ、今回で３回目ですが、連続して心配していることがあります。石川、富山、長野、この３県はいまだにそれなりの交流はありますが、新潟県との交流は物流も人も本当に少ないです。その中で、同じテーブルで議論をやっているわけです。それが行政的にどうなっていくのか、今のような形でひと

まとめにやっていくのかどうかです。私はトラック業ですが、トラック業界、物流の業界から見ると、何か矛盾したような形の会議をやっているように感じるのです。それと、この中には物流というものは全く入っておりません。前回、私がお願いしたわけでございますが、下のほうの片隅に少しは書いてありますけれども、人流だけを主に書いてあります。いずれにしても地域に根ざした経済特区のような形の認証をしていただけるのであれば、もっともっと皆さん知恵を出して、一生懸命その地域に合ったことをやると思うのです。そういうことをひとつお願いします。

須田委員　私も全部読ませていただきましたが、確かに書いてあります。今の法律のぎりぎりのところまでしかできない、というようなことしか書いてないのです。それは当然だと思います。

したがって、私も申し上げたし、今おっしゃったように、全国でいきなりは無理ですから、どこか地域を限定して特区をつくりまして、そこでテスト的にやってみて、よければ広げるというやり方でいいので、突破口を開いていただきたい。それを申し上げておきます。

松澤会長　どうもありがとうございました。操川様はご意見ということで。

操川委員　人流についてはここで３回連続でやっていますが、もうまとめに入るわけでございます。しかし、私は前回園田局長さんにもお願いしましたが、物流については３回目になっても記載がない。どうなっているのでしょうか。

松澤会長　お答えいただけますか。

園田局長　それでは、まだ質問があろうかと思いますけれども、とりあえず今、お三方から意見が出ましたので。

まず基本的なところで、去年の７月に、新潟、長野、石川、富山というもともと人流、物流のないところに北陸信越運輸局という形で生まれたわけですね。私どもとすれば、そういった実体のないところでどういった 10 年後の人流に関する４県のブロックの絵を描くかというのが課題で、そういった中で今回３回目の委員会になっているということでございます。

例えば九州とか東北、あるいはほかの北海道とか、いろんなブロックを見ていますと、基本的に、そのブロックの中の中心的な都市を中心に人流も物流も動いているような地域が多いのですが、残念ながらこの北陸信越地域というのはそういった形に今なっていないわけです。

そういった中で、ブロックとしてどういう絵を書いていくかといったときに、私どもとしてはどこかに中心があって、それを中心に絵を描くということはなかなかできないと思っています。この地域に共通していることは、３大都市圏とのつながりの中で皆さん生活をし、いろんな企業活動をされているとういうことなので、そういう中で、人流なり物流の体系をつくっていかなければならないと思います。それはある意味では広域的な部分ですけれども。

それと、今、平沢委員からございましたけれども、この地域の中で住んでいる

人が将来この地域で生きていくときに、交通という面から見た場合、どういったことをやっていかなければいけないのかといった問題、それぞれ域内の問題、各ブロックの問題、あるいは対外国との関係、いろいろなフレーズはあろうかと思いますけれども、それぞれの段階に応じてどうすればいいのかということをここで皆さんの知恵をお借りして絵をつくっていくという作業を今お願いしているわけです。

そういった中で、地域の問題というのは特に我々と非常に密接なものですから、今、国のほうでも規制緩和を人流に関してどんどんやっております。物流はもっと早かったのですが物流もそうです。そうすると、人流で規制緩和をして、この地域で一体何が起こっているのだろうかと言いますと、今日は大竹委員もおいでになっていますけれども、前は色んなバスの路線、運賃、それから、事業者を認めるか認めないかといったときに、すべて役所が口を出していました。しかし、停留所の場所まで全部口を出していた時代から、今はかなり変わって来ていまして、基本的には一定の安全に運行する能力さえあれば、自由に事業者さんはやれるわけです。

ただ、問題は、そういった制度を直したときに、実際に利用者がどんどん少なくなるということです。先ほどの高齢化とか少子化の問題がございますけれども、結局事業者さんは参入も自由になったかわりに、出るのも自由になってしまったわけです。マーケットからの退出もです。そこで現実に起こっているのは、事業者さんが見捨てたような中山間地域に住まわれている人で、若い人はマイカー中心に動けばいいと思いますが、マイカーも乗れないような人、例えば中学生や高校生、運転免許はまだ取れないという年代の人、それから、だんだん年を取って体が自由に利かないために免許の更新ができない方、こういった人たちの足を基本的にどうやっていくのかというのは、基本的に交通行政として運輸局が面倒を見なければいけないのかどうかということもまず全体としてご議論いただきたいと思います。

これは福祉ということで、今日は県の代表の方が来られていますけれども、全部市町村でやってもらったらいいじゃないかという考え方もあろうかと思います。しかし、人が動く、そういったモビリティを確保するというのはやはり交通行政の問題なので、地域の交通の問題として我々も取り組むべきだと思います。マイカーを中心としますが、マイカーの利便を受けられない方についての足の確保ついてもご議論いただきたいと思います。それができるのかということですけれど、今、日本はどんどん変わっています。法律があるからできないというのではないのです。この場では、別に法律をこういうふうに変えるべきだということも大いに言ってもらって結構だと思います。別に法律を守ってもらうためにこの審議会を開いているわけではなくて、昔作った時の法律とは時代背景が違うわけですから、今こういう規制になっているけれども、これをもっと緩めてほしいとか、そういったことをどんどん私はこの中に盛り込んで結構だと思います。皆さん、非

常に貴重な時間をいただいて来てもらっているわけですから、まさにそういったことをお願いしたいと思います。しかし、現実には経済特区というのは全国一律に一遍に規制を緩めると、安全の問題などいろんな問題でやはり国としても自信がない。そこで実験的にやってみようということです。さっきの白タクというのがございましたけれど、白バスなども、今までは法律上は許可をもらえれば地方公共団体が許可を受けて有償でやることについては法律の中でも認められていました。しかし、今、全国的に見てもいくつかの自治体は特区ということで、地方公共団体が前面に出なくてもＮＰＯの中心とした形で、白バス、白タク行為も実験的に認められている方向になっています。したがって、実証の結果、全国的に展開してもいいということになれば、全面的に法律を改正して、事業者がいなくてもいわゆるコミュニティの人がお互いに労力を出し合って助け合うという社会を今後つくっていくことが可能だと思います。まさに今、そういうことをここで議論していただきたいなということでございます。

人流の件は、今別途いろんな環境の問題とか安全の問題で非常に行政の課題が出ています。そういった中で、特に京都議定書の関係がございますから、将来的には自動車に依存できない形の中で、もっとフェリーとか鉄道を活用するとか、あるいは車を使うにしてももうちょっと環境に対する負荷の少ないような自動車を作っていくというようなことも別途そちらの場で議論しています。

今回、操川委員にこちらに入っていただいているのは、将来の交通社会における人流はどうあるべきかという観点から、自分の商売とは直接関係ないかも知れませんけれども、広い意味での交通社会を今後どうつくっていくか、有識者としてご意見を伺うということでお願いしております。これは他のブロックでもトラック関係者の方を自分の物流とは直接関係なくてもお願いしているということもございまして、大変お忙しいところを毎回足を運んでいただいております。そういう面で、あと２回ございますけれども、来年の夏までひとつよろしくお願いしたいと思います。

松澤会長　どうもありがとうございました。

まだご意見、おありになるかと思いますが、この後、今の命題１と２につきまして、より詳しく事例等も交えて、その根拠になるところをお話しいただきまして、その都度、質疑の時間も設けておりますので、またその時にお願いできればと思います。

次に、議題２の資料２に基づきまして、「北陸信越地域の交通にかかわる命題、課題及び施策検討の基本的方向性」について　～答申に向けて～、これにつきまして事務局からご説明をお願いいたします。

（資料２、命題１について）

事務局　それでは、資料２「北陸信越地域の交通に係る命題、課題及び施策検討の基本的方向性」に基づきましてご説明させていただきます。

なお、資料２につきましても、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　命題１関係　説明　――

松澤会長　今ご説明いただきました命題１につきまして、ご意見、ご質問等をいただければと思います。それから、先ほど申し上げました命題１全体のコンセプトそのものについてもご意見がございましたら、いただければと思います。よろしくお願いします。

須田委員　私は観光業として参っておりますので、そちらから１つ申し上げておきたいことがございます。二次交通の場合、例えば空港とか駅から観光地まで、タクシーがあるところや路線バスがあるところもあるので、最近非常に交通手段が充実しています。ところが、観光地と観光地を横に結ぶものが非常に少ない。ここに諏訪バスの例がありましたけれども、極めてこういうのは例外的であります。諏訪バスも観光地と観光地を結ぶというのとはちょっと性格が違うように思います。

したがって、そういうものがないためにどういうことが起こるかというと、マイカーで来た人は、一々その観光地を全部車で回りますから、小さな町の中に車が氾濫する。一番典型的な例が金沢です。町の人の生活も非常に迷惑するということがあると思います。

したがって、空港から観光地、駅から観光地の交通はもちろん必要でございますが、観光地相互の間に、例えば、ＡからＢの観光地、ＢからＣに行く観光地のように横につなぐものがもう少し充実できないかと思います。もっともこれは流れがまとまっているわけではありません。ばらばらの流れになります。したがって路線バスやマイクロバスでつなげるところと、観光タクシーのように、タクシー業界にお願いして乗り合いタクシーのようなものにある程度路線や料金を決めてもらうというようなやり方で対応せざるを得ないところ、あるいはデマンド方式で、そこにポールでも立てて、気軽にそういうものを呼べるようなにするなど、観光地から観光地の横の連絡というものに重視をしたら、どういう交通手段があり得るでしょうか。それが充実すれば、場合によってはマイカーはどこかまとまった大きな駐車場に入ってもらって、そこから市内を回ってもらうことができればずいぶん違うと思うんです。

このエリアでは、金沢と長野の周辺にそれに近いモデル地域にふさわしい場所があるように思います。あるいは松本もそうかも分かりません。そういうところで、一遍、社会実験でもおやりになることがいいのではないかと思います。

金沢には100円で都心を回るバスがございますけれども、これは都心部だけで、いわゆる観光地をマークしているバスではありません。姫路と松江にそれに近いものがありますけれども、これは１時間に１本ぐらいしかありません。ほとんど役に立たない。京都にも同じものがあり、これも30分なり１時間に１本でだれも乗らなかったのですが、最近、急にこのバスが10分ごとぐらいになったものですから、お客が激増しました。一定のところを超えるとお客が増えるのです。

ところに応じて、バスやマイクロバス、タクシーなどをどういうふうにうまく

組み合わせるかという問題はありますけれども、観光地の横の連絡というものをもうちょっと考えると、全体の交通システムが生きてくるんじゃないかと思いますので、観光業界としてそういうことを念頭に置いていただければと思います。以上です。

中村委員　二次交通に関しての話ですが、６ページに東北新幹線の延伸に伴う二次交通の整備となっております。この中では、公共交通がメインになっておりますけれども、レンタカーについても、各新幹線の駅において整備して、かなりの利用者があるという形になっています。

遠距離の部分は鉄道で、そして現地に行ってからレンタカー、あるいは飛行機とレンタカーの組み合わせ、そういうものが増えているわけであります。レンタカーについては今までなかなか公共交通という位置づけの中ではやってこなかった部分かと思いますが、一定の役割を果たしてきているようになっています。しかし、ターミナル部分にレンタカーの拠点を置こうとすると、駐車場の確保などかなりの制約があってなかなか難しく、位置づけながら最初の計画段階から新しい新幹線の駅でもやっていかないと非常に難しくなっております。そういう意味では、レンタカー、あるいは先ほどのレンタサイクルも含めて、準公共交通というような性格になってきているのではないかと思います。

また、私どもの主要駅にも、今、レンタサイクルを置いていますけれども、この利用についても、観光客はもちろん多いですけれども、ビジネス需要もかなりありまして、いわば路線バスのネットワークに入らない、なおかつ、タクシーでは高すぎるという部分を公共の足としてかなり補っていますので、そういう位置づけのもとでの整備促進が必要になってくるのではないかと思います。

安藤委員　新幹線が八戸まで開通して、ちょうどこの 12 月１日で１年ということで、ＪＲの恩恵を大分いただいて感謝しているわけですが、非常にユニークな計画をＪＲに立てていただきました。私ども、長野の場合、今年の４月、５月、善光寺の御開帳があったわけですが、御開帳にちなんで観光に関してＪＲと組んでお仕事をしました。非常にスムーズに、それから大勢の方々からお礼の手紙等もいただいて、いろんな意味で観光に関しての一翼を私どもタクシー業界も担えたのではないかと思っております。

ちなみに、八戸が開業して半年間のアクセスの中で第二次交通の輸送人員を見てみますと、八戸の場合には前年対比 100.6、それから、青森は 94.9、本来ですと大体前年対比４％から５％ぐらい落ちているわけですが、前年対比を多少なりとも上回っているということは大きな効果があったのではないかと思います。やはり４県の中で、何はともあれ北陸新幹線が早く金沢まで行って新潟の上越を通っていくことによって、４県がより発展していくのではないかと思います。

先ほど須田委員さんからちょっとお話があり、これは反論ではございませんが、１つの事例としてちょっと申し上げたいのですが、確かにこれから少子高齢化で高齢者の足はどういうふうに確保していくかということが大きな問題であり、ま

た、今後私どもと行政が検討していかなければなりません。長野市の鷲沢市長さんは非常に前向きに私ども長野県の長野市にある長野電鉄のバス、川中島バスさん、それから私どものタクシー業界も含めて、デマンド方式のものを積極的に取り入れていく方向でこのごろも検討会が行われたわけです。

先ほどの自家用の利用促進ということは分かりますが、何としても安全ということに関してはいささか疑問を持たなければならない。ことに最近、飲酒、酒気帯び運転というのが非常に罰則も厳しくなっておりますし、それによって大きな被害が出ているのが実態でございます。私も地元の交通安全協会の会長をしておるわけですが、先ごろ長野市の川中島県道交差点で死亡事故が発生しました。これは女性の保育士で、まだ２２歳の方ですが、お酒を飲んでいたためにひき逃げしてしまったのです。友人を送って行った帰りの夜中の２時 35 分頃にそういう事故が起きたのです。だから、人を乗せるという観念が自家用の方は比較的薄いのです。もうお酒は醒めたからいいじゃないか、何時間たっているからいいじゃないかということが落とし穴になって、その若い女性の一生を棒に振ってしまうし、亡くなった男性の方も痛ましい交通事故に遭ってしまう。だから、そういう面では今の運輸行政で守られている営業車の運転手は二種を持っているのです。これは目の問題やいろんな問題で一種は可能ですが二種はだめだという方がいるわけです。それから、車両についても、自家用の場合には３年車検、今度また伸びるという方向で審議されていますが、営業車の場合には１年の車検をきちんととって、安全に運行しているのです。それから、スピードに関しても、タコグラフを付け、運行管理者がついて、それをしっかり管理している。しかし、自家用で有償でやった場合には、一体だれが監督するのか。料金を授受する例にしてもだれがそれを認めるのか。これは距離の分かるメーターとか何も付いていないわけですから、そういうことが日本の法治国家でＮＰＯという名のもとにおいて許されていっていいのかどうか。これは１つ大きく議論していただける的ではないかと思います。便利さを追求する裏には大きく落とし穴があるということもご認識をいただければありがたいということで、ひとつよろしくお願いいたします。

中村委員　さっきちょっと言い忘れたことがありまして、10 ページ、下から２番目の丸の「公共交通網の高速化を進め、拠点間の連絡時間の短縮を図る」の項がありますけれども、ちょっとこれは表現の問題ですが、その２番目のポツに「地域内交流に欠かせない都市間バスネットワークの整備の推進」ということで、例として新潟～村上間の都市間バスの新設とあります。しかし、新潟～村上間の都市間交通については鉄道がやっていた部分でありまして、そこを高速バスが走ることが果たして地域内交流に欠かせないという評価になるのかどうか。むしろ、新潟～村松のように鉄道で出し切れていない部分についてネットワーク化を図ればいいと思います。新潟～村上間について高速バスが地域間交流に欠かせないとなると、我々鉄道は地域内交流をやっていなかったという話になりますので、この表現だけはちょっと直していただければと思います。

操川委員　実は観光のことで前から思っていましたが、金沢市では最近、北信越４県全体の観光に絞って会議をやられたそうです。今の山出市長さん、前の市長もそうですが、歩いて見られるまちづくりということをものすごく活発にやっています。だんだん日々よくなってきました。これは本当に胸張って言えるわけです。

それから、長野、石川、能登半島の能登空港、能登空港は最初 70%ぐらいの搭乗率で保証云々ということがここにも書いてありますけれども、今現在は 90%となっており、所轄官庁ですからご存じだと思いますが、いろんなことをやっているわけです。地方空港の最後の拠点ということで完成していただいたわけですが、その前の佐賀空港に至っては、周囲 25 キロに百何十万の県民市民が住んでいるにもかかわらずいまだに赤字ということです。能登空港だけなぜそんなにうまいことといったのかというようなことを言われますが、ほんとうにたくさんの施策を、住民、地域、地方自治体、それから交通機関、いろいろ交えてやっております。だから、倣うことはたくさんあると思うのです。片方はこうして成功した、片方は歩いて見るまちづくり。

１つの例を言いますと、芸者さんに関して若い子が入ると１カ月十何万という補助金を出しますでしょう。それで、育てるまで５年も６年もかかります。その中には結婚したり、やめていく芸者さんもおりますけれど、それでも若い子はそれなりに定着し、それが観光の１つの資源になったりします。

それから、農閑期になりますと、用水、最後は浅野川へ流れる水を全部市内へ引っ張り込んで、至るところに水を流している。一年中清流が流れているというようなことも踏まえて、これも多少お金の要ることでございますけれども、こういう詳細なまちづくりについては、国土交通省というよりやはり知事なり市長さんがやることでしょう。

園田局長　今は一緒になっています。

操川委員　一緒になっているの？

園田局長　実は金沢は、昨年は『利家とまつ』や、金沢百万石展覧会もあり、非常に全国でも観光に力を入れている県の１つだなと理解しております。

それで、私どもは今、バスをコミュニティバスや観光用に活用できないかということを考えております。ご承知のように金沢は“ふらっとバス”です。これは市長がイタリアのボローニャという町に行ったときに、裏通りを走っていたらいきなり小さい車が来た。それで、観光客が手を挙げたらそこに止まって運んでいったということをご覧になって、これはいいなと思われたそうです。

金沢はご承知のように、米軍が爆弾を落とさなかったわけです。それは小京都と言われますように、非常に歴史的な加賀百万石の城下町としていろんな伝統芸能もあり、非常に観光資源に富んでいるからです。

それで、バス業者の方はご存じだと思いますけれど、今、オムニバス事業ということで、全国で 11 の町が指定されておりまして、我が管内でいけば、金沢市が指定を受けています。去年の 11 月、浜松市で第１回のオムニバスサミットを、バ

スを活性したまちづくり、観光振興をどうやっていくのかということで行いましたが、今年は我が管内の金沢市で市長が先頭に立って、全国から 800 名近いいろんな関係者にお集まりいただきました。そういう中で、ふらっとバス、それから、今、観光用にはレトロバスということで、金沢の市内を観光地要素のお客さんはそれに１回乗れば 200 円、ふらっとバスは１回乗れば 100 円、他に１日券というのがありまして、それを１つ買えば何回でも乗り降りできるという形になっており、そういう面では金沢市は我が管内においてもまさに先進的なモデル地域かなということを思っています。その他に、松本市や管内の他の町にもひとつオムニバスのサミット、要するに５年計画ですが、その事業でバスを活かしたまちづくりを今どんどんやっています。それは観光開発に資するわけです。ちなみに、来年は岩手県の盛岡市がオムニバスのサミットを開催するということになっております。

鉄道の場合はインフラとして非常に投資も大きいし、今はむしろ維持するのに大変という状況なんですけれど、バスの場合は市民の足、あるいは観光客の足としてデマンド型も含めて非常に見直されているということです。我々も政策として、地域に密着したバスのあり方、コミュニティバスやデマンド型のバス、場合によっては乗り合いタクシーなど、きめ細かな公共交通によるサービスができないかと思っています。

現実には今、コミュニティバスが走っているところも我が管内はかなりございます。これは県も、市町村それぞれの地域で皆さんの足をどう確保するかという非常に大きな行政課題を抱えられていて、今は私どもと県と、それからノウハウをお持ちの事業者さんで三位一体となった形で地域の足の確保に取り組んでいるということです。

前はその種の予算もなかったのですが、いきなりやっても、うまくいかないケースもありますので、今は、最初に実証実験をやる必要がございます。１つの県で２つぐらい、毎年委員会をつくりまして、各市町村でうちはぜひやりたいと手を挙げていただければそこを中心に実証実験をやらせていただいて、それでうまくいけば、いろんな形で補助制度につなげていくということで、操川委員が今おっしゃったように、そういう面では金沢市は非常に先進的であると思います。

今、能登半島の関係が出ましたけれども、実は能登半島の方も非常に心配されました。ああいう無用の長物を作って、地方空港でうまくいっていないところがいっぱいあるんですけれども、そういった中では今、平均搭乗率が 90%を超えておりますので全国でも極めて搭乗率の高い空港になっています。それはひとえに地元が一生懸命だということもあるんですけれども、もともと地元でも搭乗率 70%を下回った場合には、国、あるいは自治体が損失補填するということで、確か予算上２億円計上されておりましたが、それも使わなくてもよさそうな状況です。

そういった中で、私どもは二次交通の問題に大変関心がございまして、能登の

観光振興に資するということで、能登の市町村、石川県と一緒になりまして、足の確保をどうしようかといろいろやっています。８ページに資料も付けておりますけれども、各バス事業者にも大変ご協力いただきまして、定期観光バスで能登空港を停留所に入れてもらうとか、特急バスもそこに乗り入れをお願いしました。

それから、ふるさとタクシー、このブロックが色刷りになっていますけれども、500 円地区、1,000 円地区、1,500 円地区、2,000 円地区と４カ所ございまして、能登空港にお着きになった方が、例えば和倉温泉に行きたいということになれば、和倉温泉のところは黄色ですから 1,000 円地区でございます。普通ですと数千円かかりますが、この乗り合いタクシーに乗っていただきますと、当然 1,000 円で行けるということです。何でそんなに安くできるかというと、石川県と私どもが事業者の赤字の部分を補填させていただいております。これもふたを開けてみますと、ふるさとタクシー利用客が 16%ということで、非常にご好評いただいているということでございます。

私どもの補助金の場合は、今非常に制約があり、未来永劫にわたって補助金を出すということはできませんが、定着するまではできるだけこういった形で我々も尽力させていただこうと色々やっているということでございます。

そういうことで、私どもは昔の許認可をやっていて、オフィスに座り、事業者からの情報だけで仕事をしていた時代と違い、いろんな市町村に出て行って、ニーズのあるところには積極的に私どもが関与していき、今までの運輸行政と全く変わった形で行政としてどう対応していくかということに努めていまして、我々運輸行政の方向としてそういうことも始めたところでございます。

松澤会長　どうもありがとうございました。

ここでどなたかご意見はございませんでしょうか。

では、少し時間が迫ってきましたので、命題２と、もしよろしければ続けてパブリック・インボルブメントのご説明もいただいて、その後にまたご議論をいただくということで進めたいと思います。よろしくお願いいたします。

（命題２　及び　パブリック・インボルブメント（ＰＩ）について）

事務局　それでは、命題２、及び、ＰＩについてご説明させていただきます。

――　資料２　命題２関係　及び　ＰＩ関係　説明　――

松澤会長　ただいま事務局から命題２の関連についてご説明いただいた後、それから、第４回の審議会に反映させるべくパブリック・インボルブメント、これは広く市民の方々からご意見を伺うということが中心になると思うんですが、この実施要領についてご説明いただきました。

それでは、命題及びパブリック・インボルブメントについて、ご質問等いただいきたいのでお願いいたします。

藤井委員　資料２にありますけれども、こちらの委員会の性格にもよるのかも知れませんが、私どもから見ますとどうもハードの面を中心にして議論されておりまして、利用者という観点がちょっと弱いような印象を受けます。

やはり利用者がどういうふうにシステムをつくると使いやすくなるのかということです。結局、マイカーを使うのはいろんな面で便利だから使うわけで、その代替の交通手段を考えていくということであれば、そういう観点も織り込んでいただけたらなと考えております。以上です。

操川委員　だいぶ前から私どもはお願いしておりましたが、金沢市内を循環する国道８号と並行した高速道路を、期間、時間限定で 30%割引で、１日から５日まででしたが実施してもらいました。下の８号線の交通渋滞に悩まされておりましたが、おかげさまでまずスムーズに通行できるようになりました。この場を借りてお礼を申し上げておきます。大変評判が良い事例で、国土交通省の方も大変ご苦労されたことと拝察いたします。

園田局長　これは直接的には道路公団を所管しております整備局が中心となってやられていますが、当然我々も関心を持っています。ここでも新潟から中条、村上へ向かって高速道路が半分できていますが、途中で切れているのでほとんど利用者がいません。本来は山形から秋田まで行きたいのです。通常角栄道路と呼んでおります田中角栄さんが造った新潟と北の新発田市を結ぶ２～３０キロの国道が並行してありますが、それは高規格で、途中信号も何もない全国で一番交通量の多い国道です。しかし、そこを走ればタダなんです。並行して走る高速道路に皆さん 1,000 円払って乗らないですよね。そこで、試しに先般、整備局のほうで実験をやっていただきまして、朝の通勤時間帯に半額にしたんです。こちらは交通量が倍になったということです。

だから、料金政策が道路の通行にものすごく影響が出てくるということで、これは非常におもしろい実験です。今、石原大臣と道路公団の問題をいろいろ議論されていますが、やはりそういった形でもうちょっと料金体系も見直してほしいということです。特にトラック事業者さんはそういう強い願望がございます。

そこで、バスが高速道路を使った場合に、随時運行情報をもらえば、利用者は今バスがどこにいるのか分かります。現実には金沢市も整備局さんと一緒になって利用者の利便性の確保ということで、次のバスが前の停留所を出ましたとか、どこにおりますということが明確に分かるようになっています。我々もバス事業者さんと一緒になってそれに関与していまして、できるだけバスの利便性を高めるような形で取り組んでいるということでございます。

それから、このパンフレット「みんなの公共交通をよくするために」は、我々運輸局は一体何をやっているのか分かるように、色々マンガチックに作られています。一般の方がご理解いただくには、役所の資料はどうしても堅くなるのです。

先ほどの金沢市も、今度ＩＴの実験の一環としてＩＣのカードを導入しようと考えています。こういった非接触式のこういったＩＣカードを導入しようという実験は、うちの管内、北陸信越運輸局で初めてでございます。現実にはあと、長野でも長野電鉄さんやバス会社にも協力をお願いしまして、ＩＣカードを導入しようということもやっており、色々と取り組んでおります。

というように、いろいろ事例集としてわかりやすく紹介しておりますので、もしお時間があれば読んでいただければと思います。まさに今日の議論と非常にリンクしています。

そういった観点から、もっとバリアフリーみたいな形ということで、一番最後の57ページ「交通バリア教室　ｉｎ新潟」の概要ということで、佐渡汽船のターミナルを利用してやらせてもらいました。これは単に鉄道駅ではなくて、いろんな公共交通のターミナルにつきましても、身障者の方も、車椅子の方も人の手を借りなくても自分で車いすを押して自分で乗れるという仕組みです。今まで駅は必ず車いすの場合は介添え人がいないと自分で乗れないという状況でしたが、今、国の政策で、順次、エレベーター、エスカレーターを事業者の方で付けるようにという事で進めています。

これは事業者にとってはそれをやったからといってお客さんが増えるわけでもなく、車いすの方の利便性が高まるというだけです。けれども、いずれ我々も高齢化で車の運転もできない、自分で歩けなくなったときに車いすにお世話になる時代が必ず来るわけですから、そういったことも想定して、この21世紀においてはやさしい社会をつくるということで、今、バリア教室もどんどんやっております。こういった視点からも行政は進めているということでございますので、そのような方針をどんどんやれということであれば、この答申の中にも織り込もうかと思っております。

松澤会長　どうもありがとうございました。

中村委員　また鉄道事業者の発想になってしまって申しわけありませんが、ちょっと気になる部分があります。

１つは、18ページの「施策検討の基本的方向性」の２番目の丸で、「地域内社会の流動を確保するための交通基盤維持を図る」という部分のＪＲ在来線の維持・活用ということですが、私どもはＪＲ在来線の廃止という方向は策としてはとっていないのです。ところが、維持、活用だけがテーマとなって来てしまい、ただ維持しろというような形になると、そのために何が必要かという部分がないものですから。私どもは今、在来線も引き継いだものは全部やっていくという立場に立っていますけれども、将来にわたってという話になりますと、必ずしもその選択肢ばかりじゃないだろうという気もします。現実に１日１人も乗らないような駅もありますので、本当に公共交通としての役目を持っているのかどうかというのもあります。

在来線の維持、活用を図るためにという部分ですが、22ページのところに施策検討の基本的方向性ということで、「マイカーからの利用転換を促す公共交通サービスの向上を進めるとともに」云々の話があり、具体的なテーマがそれぞれありますが、これについての鉄道関係の話がないのです。例えば、鉄道の周辺に駐車場を確保する、あるいはバス路線の地域路線の乗り入れを促進するというふうな活性化策があると思うのです。それと18ページの維持、活用という施策、活性化

という施策が結びついてこの項目が生きてくるのかなと思います。以上です。

安藤委員　長野県の木曽谷を通る 19 号線があるんですが、非常にトラックがスピードを出して走っているというので、長野県警で警備保障会社にお願いして１日に何往復か、50 キロ制限のところを 50 キロで抑えて走っている。それによって何とか事故防止に努めているようですが、そこも並行して中央道が走っているので、できればそちらの方をトラックが走っていただければ、木曾谷の人は非常に助かる。長野運輸支局長さんでも、どなたかその関係の検討委員に入っていらっしゃれば、ひとつ前向きにその辺のところもお願いできればと思います。

園田局長　そこは先週、御岳ロープウェイの現場を視察する過程でちょっと通りました。トラックばかり通っていまして、木曾の警察署長とお話ししたところ、木曾亀キャンペーンでゆっくり走ろうということで色々やられています。もう少し高速道路の料金が安くなれば飯田の谷の高速道路をご利用いただけるのでしょうが、高速料金が高いために、どうしても 19 号線をご利用されるということです。そこでトラック事業者にお願いして 19 号線を通らないようにするにはどうするかということで、高速料金を少し安くするなど、やはり高速料金と絡めた形の施策をやらなければいけないと思います。公道ですから、実力でトラックを通さないというわけにもいかないので、その辺の問題があるということです。

松澤会長　他にございませんでしょうか。

事務局　では、事務局からご連絡ということで、パブリック・インボルブメントの説明の中で書かせていただきましたけれど、次回は来年の春、３～４月ごろに第４回審議会を開催させていただきたいと考えてございます。

次回は、今回の審議結果と、パブリック・インボルブメントの結果を踏まえまして、答申にかかる骨子案につきましてご審議を賜ればと考えてございます。

また具体的な日程等につきましては、後日、委員の皆様方の日程を調整させていただいた後に正式に通知させていただきたいと考えております。

松澤会長　まだまだ時間が尽きないところですが、本来、私がまとめをしなければいけないんですが、時間の関係で、皆様方、いろいろご記憶にあると存じますので、省略させていただきます。

それでは、長時間に亘りましてどうもありがとうございました。

以　上