第６回北陸信越地方交通審議会　議事録

平成 17 年 3 月 30 日（水）　13:00～

新潟ワシントンホテル 4 階「飛鳥の間」

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６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・情報課の高田でございます。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、まこと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。

本日の審議会は、委員・臨時委員２５名中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いたします。

それでは、審議会を開催するにあたり、北陸信越運輸局長の大野より、ご挨拶を申しあげます。

〇北陸信越運輸局長あいさつ

大野局長：　北陸信越運輸局長の大野でございます。年度末のお忙しい時期にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

一昨年の 3 月から、おおむね 10 年後のこの地域の交通のあるべき姿についてということでご審議をいただいているわけでございますけれども、今日が、その答申をいただく日ということでございまして、長い間いろいろな角度からご意見を賜りましてありがとうございました。

今日も引き続きご意見を賜りたいと思いますけれども、事前にご紹介、ご協議をさせていただいていることでもございまして、今日は、このままの形で答申をいただければと思っております。ただ、いただいたご意見は、今後の行政なり、答申の実際の実施時点に、きちっとした形で反映させていただきます。ということでお許しをいただければと思います。本日は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、松澤会長からご挨拶を頂きたいと思います。松澤会長、よろしくお願いいたします。

〇松澤会長あいさつ

松澤会長：　皆様、年度末のご多忙中の中を本審議会にご参集いただきましてまことにあ

りがとうございます。

本日の審議会、これは第 1 回目が一昨年の平成 15 年 3 月 3 日に行われて、丸 2 年が経過いたしましたが、先ほど局長のごあいさつにありましたように、本日が最終回になる予定でございます。

当審議会では、北陸信越地域におけるおおむね 10 年後の「公共交通のあるべき姿について」というテーマのもとに、当地域と海外も含めて国際間の交通、それから我が国の他地域との間の交通を含む地域間交通という点と、もう 1 つは地域内や日常生活に及ぶ地域内部の交通という点、2 つの交通というものの相違を意識しつつ、いくつかのテーマと、具体的で、おのおの交通に応じた適切な政策、施策を探っていくということを基本に、委員の皆様方から熱心なご議論をいただきました。

また、本審議会の答申書には、社会、経済、運輸交通等の分析を通じまして、政策、施策の方向性を示すという伝統的スタイルを残しつつも、現在と 10 年後の未来との交通の変化といったものを、『未来の日記』という新しい形で示すという方法も採用して、できるだけ多くの方々に交通政策に関心を持ってもらうべく努力もしてまいりました。

前回の第 5 回委員会からは、4 つの命題ならびに、各命題ごとに施策検討の基本的方向性と、取り組むべき施策という共通的課題の項目を持った構成に再び整理いたしまして、シンプルで、よりわかりやすい答申案に向けてご議論をいただいております。

本日は、第 5 回審議会でのご意見や、その後皆様方からお寄せいただきましたご意見等も反映させまして、答申の案を提示することに至りました。いまだ残された問題もあるかと存じますので、どうか忌憚なきご意見を賜ればと存じますので、よろしくお願いいたします。簡単ではございますが、これにてごあいさつにかえさせていただきます。

事務局：　ありがとうございました。

それだは、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あげます。

お配りしております「議事次第」の議題（1）「パブリック・コメントの実施結果について」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）「北陸信越地域交通審議会答申（案）について」につきまして、事務局より説明させていただき、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」「座席表」「第５回北陸信越地方交通審議会議事概要」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として「北陸信越地方交通審議会　答申について/取り組むべき施策（案）」

○　資料２として「北陸信越地方交通審議会　答申について/未来の日記（案）」

○　資料３として「北陸信越地方交通審議会　答申について/答申案のポイント」

を、ご用意しております。

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。

〇議事

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。松澤会長、よろしくお願い致します。

（１）パブリック・コメントの実施結果について

松澤会長：　これより、議題（１）の「パブリック・コメントの実施結果について」を説明させていただきます。事務局より説明願います。

事務局：　平成１７年２月２３日から３月８日まで期間を設け、その後も当局ホームページ上に掲載続けましたが、現時点で一般からの意見はありません。

松澤会長：　ただいま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、ご発言をお願いしたいと思います。

高山委員：　パブリックコメントをしているという PC そのものの PR はされたのですか、普通ホームページに掲載して、「ご意見はありませんか」という形でパブリックコメントをすることが非常に多いんですけれども、パブリックコメントをしているということ自体をほかのメディアでも PR はされたのでしょうか。

事務局　：　行なうに当たりまして記者発表を行いまして、それによりまして新聞上でも何社か取り上げていただいたところではございました。

松澤会長：　ほかにございませんか。それでは、特にございませんようでしたら、次に、議題 2、北陸信越地方交通審議会答申（案）についてに参りたいと思います。

（２）北陸信越地方交通審議会答申（案）について

事務局：　私、企画部長の山本でございます。よろしくお願いいたします。それでは、お手元の資料１として「北陸信越地方交通審議会　答申について/取り組むべき施策（案）」、資料２として「北陸信越地方交通審議会　答申について/未来の日記（案）」、資料３として「北陸信越地方交通審議会　答申について/答申案のポイント」をご覧下さい。それでは、資料に基づきましてご説明させて頂きます。

前回、委員から指摘のあった具体的な要望意見に対する対応部分を中心に説明

松澤会長：　ただいま、前回の委員会でご指摘のありました部分と、それ以外にもご指摘のありました部分も含めまして、具体的な要望、意見に対する対応部分を中心にご説明いただきました。ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問、ご意見をお願いできればと思います。

もしございませんようでしたら、前回ご欠席でした方で今日お見えの金沢大学の高山先生、北陸信越商工会議所連合会会頭上原様代理の三島様、北国新聞代表取締役の飛田様代理で堀様のご三方から、もし何かございましたら。

三島代理：　私、新潟商工会議所の専務で、今日は上原委員のかわりに参りました。私、今の説明を聞いて、また資料を見させていただきましてありがたく感じているわけでございます。と申し上げますのは、新潟県観光復興会議を中核とした新潟県の観光復興を推進するという下りがあります。実は新潟商工会議所が、新潟県には観光協会というのがあるんですけれども、その枠を超えながら、大野局長の叱咤激励によりまして、この観光復興会議を立ち上げて、その事務局を担当しているわけでございます。

地震があったからということではなくて、新潟県の観光そのものも構造的な改革をしていかなければならないという意味合いも含めております。ということは、やはり新潟県だけではなくて、周辺の方々のご理解、ご協力を仰がなければならないというふうに思っておりますので、また具体的な施策の推進に当たりましては、何かとご協力を賜ればと思いますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

堀代理　：　北国新聞の堀と申します。私ども、ちょっと欠席が続いておりまして、この答申案の内容について、特段注文というか、申し上げることはないんですが、1つ感じるのは、いろんな政策、施策が出されておりますけれども、それの主体が必ずしも明確に出てきていないという、これは審議会の答申としてやむを得ないことなんでしょうけれども、その分、どうしても実行性といいますか、そういうことが本当にどこまでこれができるのかなという思いがどうしてもぬぐえないというか、つきまとってくるものですから、今の事務局の説明もございましたとおり、フォローアップというか、中間地点で進捗具合がどうなのかとか、そういう点検、評価することが非常に大事になってくるのかなと思いました。以上です。

高山委員：　前回、所用で欠席させていただきましたが、今回のこの答申案といいますか、「取り組むべく施策」、それから「未来の日記」、両方見させていただきまして、非常に網羅的によく考えてあるなというのが私の感想です。

ただ、ちょっと物足りないと思うのは、今、堀委員からもご指摘があったと

思うんですけれども、本来こういうあるべき姿の答申としては、何か目標をきちっと定量的に示すことが大事だと思います。ただそれは、なかなか難しいんですけれど、何らかの形で目標を定量的に示して、それを例えば 10 年であれば中期までにどこまでやるか、最終目標の 10 年後までにどこまでやるかという評価を行う、あるいは途中でのフォローアップを進めながら目標に向けて施策を進めていくというのが本来のやり方ではないかなと思うんですね。それが、少し書きっぷりとして弱いかなというのが第一印象です。それは、なかなか難しいんでしょうけれども、その辺の書きっぷりをもう少し工夫していただけたらなというのが私の全体を通しての感想です。

細かいことを言いますと、例えば、これから一番問題になるであろう新幹線と在来平行線のあり方の問題についての書きっぷりです。もう少しきっちり書いていただきたい。一応書いてはあるんですが、「検討」としか書いていないんですね。「どう活性化のために検討するのか」とか、「あり方をどう検討するのか」という中身があまりきちっと書いていないというところが不満な点でしょうか。

それから、もっと細かいことを言わせていただきますと、私もこの辺はよくわからないんですが、例えば 3 ページ目に全体の幹線交通網、新幹線、飛行機、船、在来線を含め、とあるんですけれども、小松だけなぜ「飛行場」になっているんでしょうか。小松空港という表現が本来かなと思います。飛行場はどちらかというと自衛隊の小松飛行場という表現はよくするんだと思うんですけれど、もしこの辺、統一を取るのであれば小松空港というのが本来でないかなと思いましたので、ちょっと気になったところです。

それから、もう 1 つは、直接これとは関係なんですが、資料 3－4、デマンド乗り合いバス・タクシーの充実、これからおそらく、まちだけではない、過疎地というか、需要が非常に限定的で少ないようなところには、その需要に見合ったようなサービスをいかに提供していくかということがますます重要になると思います。地域生活交通をいかに確保するかというところが非常に問題になります。おそらく今でも課題ですけれども、これからなおさらこれが大きく課題として出てくるんであろうと思うんです。そういうことを考えると、これをきちんと明示して、こういうふうに示すということは、その地域にとってもありがたいことですし、非常に大事なことだろうと私は思います。これは地域の話なんですが、もっと言えば、時間帯によっての需要もずいぶん変わりつつあるんじゃないかと思います。わりと公共交通というのは日中だけよく考えていますけれど、私なんか飲んだときぐらいしか夜は使わないんですが、それでもそういう需要というのは確実にあるわけで、今見ていると、どうしても夜間の交通に対する公共交通のあり方みたいなものはちょっと検討が少ないのかなと

思います。都市部では夜間のバスなんかがあったり、タクシーもよく走っていたりするんでしょうけれど、そういう点では、時間帯の違いによる検討が少し抜けているかなという気がしました。

1 つの事例として、金沢で 2 年間ほど、ナイトシャトル便というタクシー会社が運行していた乗り合いタクシーがあったんですが、今日か明日で終わりというふうに聞いて、なぜかな、とちょっと不思議になったんですね。これまでその地域として、バスではない、そうかといって本当のタクシーでもない、非常に便利で、安く、地元にとっては使い勝手のよかったそういうサービスが、よくわからないんですが、2 年間で終了するということで、4 月から運行できないと伺って、なぜそんなことになるかなというのは非常に不思議なんですね。地元にとって非常に大事なそういう 1 つの根ざした新しいスタイルの交通システム、まさに規制緩和の中で生まれてきた新しい交通システムが、なくなってしまうというのは、私、地元だからこういうことを言うのはおかしいんでしょうけれども、おそらくほかでもそういうものがあるかもしれないんですね。そういう新しい需要に対して、新しいサービスが根づいて運行されたのに、急になくなってしまうというのは、私は非常に残念ですし、そういうことがないような仕組みが必要ではないかと思います。地域住民にとって必要なものが、なくならないような運輸行政であってほしいなと、こんなふうに思いました。最後、ちょっと変なことを言いましたけど。

松澤会長：　どうもありがとうございました。今のお三方のご意見に対しまして。

大野局長：　新潟県の観光復興は、商工会議所の三島専務がおっしゃられるとおり、今後も一生懸命やってまいりたいと思っております。また、北国新聞の堀様、あるいは高山先生がおっしゃられたように、確かに定量的な目標等々を書いていませんし、それから具体的な進め方というのが書ききれていないところもあろうかと思っております。

これは、先ほど企画部長からも冒頭ご説明いたしましたように、今後もフォローアップ会議をやっていくわけでございますけれども、フォローアップ会議に臨む我々事務局、運輸局の姿勢の問題として、方向性をご示唆いただいたというふうに考えさせていただければと思っております。

ただ、私ども運輸局は、運輸、交通、あるいは観光の部分ということにつきましては、かなり広範な権限及び業務をやっておりますけれども、全てではございませんし、運輸局では直接施策ができない部分についても書きませんと、総合的にならない部分がございます。このあたりは、ご容赦いただければと思っております。

小松飛行場は、まさに自衛隊との官民共用です。これは空港整備法で作られたもの以外は空港とは言わないわけで、正式名称として小松飛行場と書かざる

を得ないわけです。通称は小松空港ですし、私個人も通常は小松空港と言っておりますが、官民共用の場合には空港とは言わないということでございます。

それから、最後の話は非常に難しい問題であります。特に交通密度の薄い過疎交通をどのようにしていくのか、なかなか決め手のないところであります。ただ、私どもでは、デマンド乗合タクシーが、全国において、全べての決め手にはならないにしても、かなりのところで導入が進んでくれば、決め手に近いものになってくるのではないかと、期待をしている交通手段であります。若干高山先生のおっしゃることと逆になってしまい恐縮ですが、これは、もともと福島の小高町というところで始まったシステムであります。町の中心部がありまして、そこから離れた所に住んでいる方々がいらっしゃるわけです。集落としてある程度まとまっている場合は、まだバスが運行しやすいんですが、分散して住んでおられるようなところで、子どもについてはスクールバス等がございますのでいいですが、主として自家用車のないお年寄について、平日の昼間だけ運行するというシステムで導入しています。そのかわり、町の中心にある商店街に行って買い物をしたい、病院に行きたい、あるいは役場等に行きたい、こういう需要が多いわけでございますから、そのときには完全予約制で、1 時間に 1 本ぐらい走っておりますので、予約センターに電話をしますと、指定時間ぐらいまでに庭先まで迎えに行きますと、こういう感じで走っているわけです。バス会社、タクシー会社、どちらかに運行委託をしてくださいと。自治体が運営をしないほうが効率的になると思いますので、商工会で運営をしたほうがいいですね。そして、夜間と土日については、タクシー等についてもそれなりの需要があるわけでございますから、この時間に便利だからといってこれをやってしまいますと、今度はそこで摩擦が起きてまいります。逆に言いますと、例えばタクシー会社に運行委託をされる場合、夜間と土日には同じ運転手がタクシーとして営業をするわけであります。こういったことを基本形にいたしまして、場所によって少しずつ違った形でやっているわけでありますけれども、なかなか一般論として過疎交通というは、需要が少ないところで解決の難しい問題があるという時に、基本形としてのこうような事例が、まだ全国で少のうございますが、それでもおそらく 50 近い市町村で実施されていると思っていますから、これをもっと発展させていく、普及させていく、そして土地土地の実情に応じた形のものにしていくということを、我々も目指しているところであります。あまりお答えにはならないと思いますけれども、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。

米窪委員：　米窪でございます。この前までのいろいろな意見が、今日、説明いただいた中で、本当に一生懸命に入れてくださったな、ということは痛切に感じまして、

よかったなと思っています。

私、なかなか自分だけでは、いろんな考えをまとめるのは大変なものですから、すぐ仲間とかに声をかけて話すわけですけれども、未来の日記の新しくいただいたのをみんなで見まして、言葉の中、語りの中でというか、それぞれの役割の中で具体的なものがたくさん書かれていて、面白いねとか、いいねという話が出ていました。こんなの、どこかで寸劇みたいにやってみたいなことも言いましたし、喜んでいましたけれど、ただ、総合的に申し上げると、先ほど来の先生方がおっしゃったように、ひょっとしたら絵に描いた餅ということはあるんですが、字で書いた絵ではないかとかいうような意見もありました。ですけれども、ただ、10 年の間にどのぐらい進むかということが全然見えていないので、少しでも、例えばどこかバリアフリーにするというところがあったとしても、なかなか鉄道の中ではそれが進まないというようなことも聞いたりして、どこまで進むかなというようなことが、10 年でこの皆さんに語らせたところまで行かないだろう、それは当たり前のことであっても、やはりどこかでしっかりそれを、先ほど来は評価とか言われたんですが、私たちも例えば 5 年ぐらいでもって見直してみて、どこが進んで、どこが進まないかというようなことも考えることが必要ではないかというような意見も出ておりまして、でも、少しずつよくなっていくなと。それはただ私たちは交通の手段、乗り物を使わせていただくとか、そういうことだけではなくて、全体的な経済までも含めた中でいろいろと活性化していくんじゃないかというのがこの中で読み取れて、いいなというふうな意見もありまして、全体的な評価としては、本当によく頑張ってこれまでやっていただいたなと。私もかかわらせていただいて、本当に勉強になりましたので、今日はお礼を申し上げたいと思っています。ありがとうございました。

大野局長：　米窪先生だけではなく、実現を疑問視するご意見が沢山ございますが、資料 3 について少し申しますと、確かにここに書いてあることが全部できるとは思いませんが、だからといって紙を作ってそれで終わりということを仕事にするつもりは全くございません。最大限努力いたしますし、きちんと実現の方向に向けていくつもりであります。

例えば、全部はご説明できませんので、資料 3 に書いてあることを例として申し上げますと、ほくほく線沿線の魅力の向上、上越新幹線沿線地域の魅力の向上、新潟から先の観光ルート設定と、このようなことを実現していかなければ、新潟県の観光は、これから発展していかないというふうに考えます。これは、細かく話せば切りがないわけでございますが、先ほど新潟商工会議所の三島専務からもお話しいただきましたように、新潟県観光復興会議の場で、我々もかかわらせていただく中で、官民一体として進めていく事項でございまして、

そのようなことを踏まえて書かせていただいております。

次に、長野の活性化の話でございますが、実は長野新幹線ができましてから、新幹線が止まらない所、例えば中軽井沢とか信濃追分とか小諸とか、こういった町というものが、どちらかというと観光客が素通りしてしまっているという中で、しなの鉄道、あるいは長野電鉄の沿線を中心にして、私ども、今まで色々なことを行ってきているわけでございますけれども、ちまちましたことをやってもなかなかうまくいかないわけです。様々な事業を持っておりますので、それを鉄道の沿線に少し集中させて、在来線の活性化ということを 1 つの核にしてやっていきませんかということで、私どもから長野県の方々、これは官民問わず、色々な方々にご提案申し上げまして、今後、本格的な検討を始めようという入り口まで来ております。

ビジット・ジャパン・キャンペーンにつきましては、日本全体の数字でございますけれども、昨年、日本を訪れた方が 621 万人、一昨年は 514 万人ということでございますから、93 万人増えているということで、非常に順調に推移しています。その中で、例えば 2 ページの一番下に、「36 便の能登台北チャーター便により約 4000 人の台湾人観光客が、石川県及び周辺地域を訪れた」と。このチャーター便は、今年既に 84 便決まっておりますし、私ども、努力して、最終的には、おそらく 100 便近く行くのではないか。目標人数も 1 万人と。これを石川だけではなくて、各地でやっていくということを進めているわけでございます。その次の JR 富山港線の LRT 化につきましては、そこに書いてあるように、現実に便利にしていくわけです。それは、終点の駅にプラットホームを作り、LRT が到着したら、反対側でバスが待っているというふうに接続をよくし、かつ乗換えを非常に簡単にするということです。さらには計画的にその周辺にマンションを建てたり、そういうこともやっていきますし、将来的には、JR 富山港線は駅の北側なんですが、駅の南側に富山地方鉄道がございますので、相互乗り入れまで考えていこうということです。こういったことを計画的に進めて、逆に言えばそこまでやらなければ、人は増えないのではないか、というようなことでやっているというふうに、あまり個別のプロジェクトについて細かく書けないものでございますので、はなはだ心もとない印象を与えたとすれば申し訳ないんですけれども、繰り返しますが、全部ではありませんけれども、相当部分につきましては、見通しを立ててやっておりますし、成功事例をある分野で 1 つでも作ることによって、それが波及していって、うちも応援してくれ、それではこういうやり方がありますから応援しましょう、ということが 10 年の間にずいぶんできてくるのではないか、そういう希望を持って仕事をやらせていただくつもりでございますので、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。ほかにご質問ございますでしょうか。

それでは、本日の会議におきまして、ちょうだいしました意見につきましては、その趣旨を踏まえまして、私と事務局のほうで相談して、必要な修正を行い、対外的に公表する答申書としてとりまとめていただきたいと思います。そういったことを前提にいたしまして、この答申（案）につきまして、ご承認をいただいてよろしいでしょうか。

（承認）

どうもありがとうございます。では、こういう方式でとりまとめるということでご承認をいただいたものといたします。

それでは、ただいまから答申書をお渡しするわけですが、平成 15 年 3 月 3 日に北陸信越運輸局長から諮問を受けまして以来、委員の皆様方には大変なご努力をいただきまして、本日ここに答申をまとめることができましたことに、会長といたしまして、深く感謝申し上げる次第です。この答申案は、北陸信越地域の 10 年後の公共交通のあるべき姿を示すものとして重要なものでございまして、より効果的な交通政策が図られることを心から期待しております。

本答申書は、委員の方々はもとより、多くの市民の方々からもいただいた貴重なご意見を反映しております。したがいまして、今後、地元県、市町村と国及び市民の方々が一体となり、当地域のより望ましい公共交通システムの構築、運営について考えていく際に本答申が十分に尊重され、そしてまた活用されますよう心から望みたいと思います。

高山委員：　答申そのものに対しては要望はこれで結構なんですけれど、やはり少し分厚いですので、もう少し県民の方、あるいは地域の方にわかりやすいように、せいぜい見開き裏表ぐらいのパンフレット状にこのエッセンスをぎゅっと絞り込んでまとめた、そういうものを作っていただけると非常にわかりやすいのかなと思います。本当にエッセンスだけで結構だと思いますので、そういうふうにしていただければ非常にありがたいと思います。これはお願いでございます。

事務局　：　ご意見を踏まえましてちょっと工夫をしたいと思います。

大野局長：　ただ、基本的には資料 3 の概要版というもので、私ども、これから色々な方にご説明をし、ご理解を賜っていきたいと思っておりますので、これをどういう形にするかということは、また工夫させていただきまして、やらせていただきたいと思っております。資料 3 自体は、そういうつもりでまとめたものでございまして、粗筋のようなものを書きますと、見ても全く面白くございませんので、あまり理論的にどうのこうのというよりは、少しはイメージが湧くように具体例を入れた形で、そういう目的も含めて作らせていただいているというふうにご理解ください。

松澤会長：　どうもありがとうございました。それでは、答申書をお渡しさせていただきたいと思います。

（答申提出）

松澤会長：　それでは、ただいま答申書を受けられました北陸信越運輸局長から一言ご挨拶をいただきたいと思います。

大野局長：　本当にありがとうございました。そして、本日、やはり多くのご意見をいただきましたように、要はどう書くかではなく、何をやるのか、ということだと思っています。それはよく分かっているつもりでございます。なかなか不十分かもしれませんが、最大限、運輸局として努力させていただきたいと思っております。また、それを今後、少なくとも 1 年に 1 回は、フォローアップ会議を開催させていただくというふうに考えておりますので、その時にまたご意見を賜りやすいような形で、進捗しているのか、していないのかということも、わかる形で最大限お示ししていきたいと思っております。

ただ、一部の都市部は、別でございますけれども、北陸信越地域のような所では、どうしても地域住民の生活交通及び通勤通学交通だけで公共交通を維持し、発展させていくというのは、難しくなってきております。私は運輸局長でございますから、例えば操川委員に怒られないように物流もしっかりやっておりますが、観光ばかりやっていると周りから思われるかもしれません。実際、その気持ちが強いわけであります。それはどういうことかと申しますと、交流人口を増やしていって、そして地域間競争、そして今は地域間競争を超えて国際間競争になってきているわけですけれども、この中で、ほかの地域に住む方が、訪れていただけるような地域でなければ、この地域が栄えないわけです。もちろん観光産業それ自体、そして、その裏に交通産業があります。この表裏一体となった部分は、もちろんでございますけれども、観光産業というものは、例えば食品、製造業等々、非常に産業面でも波及が大きい、また、労働面でも効果が大きい産業でございますので、そういう意識が強くございます。答申書の中では、これは、すべての地域が重要なので、実は各県さんも今日おられまして、何でここだけ書くんだと思っておられる方もいらっしゃるかもしれませんが、やはり今後 10 年ということでは、この地域に北陸新幹線が通ります。その中で、長野のほうから見れば、これが単なる通過点になってしまうのではないか、あるいは新潟から見ると、これはメインルートから外れてしまうのではないか、これが懸念として非常に大きゅうございます。特に新潟の場合は、2010 年問題という言い方で、もうそれが取り上げられつつあるという中でございますので、あえてそのあたりを重点的な書き方をさせていただいています。

それから、もう 1 つは、やはり国際観光でございます。これは私ども、象徴とか親善友好の国際観光というのも十分に大切ですが、経済的な面からしても非常に重要になってきたというふうに思わざるを得ない段階に来ていると思います。例えば九州あたりになりますと、観光というのは平和でなければ絶対に

成り立ちません。例えば、東アジアの平和が非常に不安定になり、外国からのお客さんが減小したら、あるいは、ほとんどいなくなったら、潰れる宿泊施設が、沢山出てくることが容易に想像できるような状況になっていきます。富山県と長野県を結ぶ黒部立山アルペンルートでは、去年、台湾で突然ブームが爆発しまして、1 年間で訪れる方が 2 万人から 4 万人に倍になりました。若干中に書いてありますが、これを含めて外国人が 4 万 8000 人、全体で 110 万行きませんから、4%を超える部分が、既に外国人になってきています。将来的にはこれを 7～8%まで持っていきたいというのが、県側、会社側のご希望であるというふうに伺っていますが、その国際観光の分も入れた中で、交通事業も栄える、観光も栄える、こういったことを見ていかなければならないのだろうと思っております。そして、そういう大きな目標の中で、例えば幹線交通があったら、新幹線の駅から先をどうやって便利にするか、そういったことが 1 つの塊として出てくるわけです。

一方で、交通弱者対策が非常に大切でございます。先ほど高山先生からもご意見をいただき、私もお答えした過疎交通を、実現性のあるもので、そしてまた、すぐ、止めてしまうのではなく、持続可能な形でどうやっていったらいいかということが、その裏側にある大きな課題だと思っております。やはり私ども、常に安全、防災、環境、バリアフリー、この 4 点は、今申しましたことが縦糸だとすれば、横糸として常に考えていかなければならないことでございますから、100%はできないとは思いますけれども、そういう気持ちで取り組んでいきたいと思っております。

数多い貴重なご意見をいただきまして答申案が、まだまだご不満かもしれませんが、ずいぶん充実したものにすることができたなと思いまして、心からお礼申し上げます。本当にどうもありがとうございました。

松澤会長：　どうもありがとうございました。ちょうどこの答申書をお渡しする前に、5 分ほどコーヒーブレイクを取り一呼吸おけばよかったんですが、第 1 回以来、時間に何となく追われるような観念がありまして・・・。答申書の『未来の日記』にありますように、現在は北陸信越地域 4 県の間での所要時間というのはかなりかかるんですけれども、10 年先の日記ではかなりいろんな乗り継ぎの便も含めまして、スピードアップ化等々、あるいは新幹線もできて、この会議もおそらくまた 10 年後に開かれるとしたら、今度は余裕を持って開けるのかなと思います。

それでは、予定しておりました議事も終了いたしました。私の議事進行を終わらせていただきたいと思います。

最後になりましたけれども、ご議論いただきました委員の皆様方には改めて御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

それから、本審議会の資料作成等で多大なご努力をいただきました北陸信越運輸局のスタッフの方々、並びにご協力いただきました方々に厚く御礼申し上げたいと思います。どうも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、委員の皆様方におかれましてはいろいろと審議いただきましてまことにありがとうございました。

これをもちまして、第 6 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