第５回北陸信越地方交通審議会　議事録

平成 17 年 2 月 21 日（月）　13:00～

新潟ワシントンホテル 4 階「飛鳥の間」

○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。本日は、お寒い中、そして悪天候の中おいでいただきまして誠にありがとうございます。また、ご承知のように、地震がございました。そのせいもございまして、前回の審議会から大きく間があいてしまいました。ご事情をご拝察いただきましてお許しをいただきたいと思いますけれども、答申案を準備してございますので、ご審議をいただければと思う次第でございます。

地震によります新幹線の不通等々によりまして、北陸信越地方の交通というのは非常に大きな影響を受けたと思っております。幸い既に復旧いたしましたけれども、なお観光復興の必要性が強まるなど、地震の影響というのは相次いでいるわけでございます。

そして、もう 1 つ、この半年間の間に興味深い動きがございましたのは、国際観光の側面でございます。実は、昨年 1 年間で日本を訪れる外国人旅行者は 521 万人から 614 万人へと、93 万人増になりました。ちなみに、今年は愛知万博もございますので 700 万人を目標ということでございますが、この間、例えば石川県の能登空港と台北を結ぶチャーター便が 36 便運行されまして、4000 名を越える台湾人観光客が日本を訪れました。ちなみに、今年はこれが 36 便から少なくとも 92 便に増便されるということになっています。あるいは、富山県と長野県を結ぶ黒部立山アルペンルートで、台湾人観光客の入り込み数が 1 年間で 2 万人から 4 万人にちょうど倍になりました。こういった動きもございます。まだまだ数的には小さいわけでありますが、交通に関しても、観光に関しても、こういった新しい需要が出てきているという中で、今後の動きを考えていく必要があるということだろうと思っております。

答申案につきましては委員の皆様にご審議をいただくわけでございますが、私なりに申し上げますと、大きな柱は 2 つだと思っています。そのうちの 1 つは、北陸新幹線でございます。石川地域、あるいは富山地域におきましては、新幹線の開通というものを利用して、いかにして便利な二次交通、あるいは魅力的な観光地の整備等々を行うことによって、新幹線の効果を上げていくかということになろうかと思いますが、その反面、長野におきましては、いかにして通過点にされないように地域の魅力を増していくか、あるいは新潟におきま

しては新潟県内の旅行先としての魅力向上、あるいは新潟から先の旅、これは佐渡島もありますが、佐渡だけではございません、例えば新潟と日本海沿いに山形の庄内地方を結ぶ旅、こういったものをいかに観光コースに組み込んでいくかということが地域の発展に大きな影響を及ぼすと思っております。

第 2 点は、若干繰り返し気味になりますが、二次交通でございます。新幹線が管内全域に敷かれる中、新幹線の停車駅から先、あるいは空港から先の公共交通が便利かどうかということは非常に大きな問題だと思っています。観光の面、あるいは生活の面での二次交通をいかにして整備していくかということが重要だと思っております。

ポイントは以上の 2 点だと思っておりますが、その他にも、つい先日、京都議定書が発効しました。これにより、荷主と物流業界が協力し、より効率の高い、二酸化炭素の排出量も少ない物流体系を構築していく必要性が今までに比べて飛躍的に高まってきています。あるいは地震の教訓を生かし、防災のことにつきましても少し答申案では書き加えさせていただいているわけです。このあたりを中心に、あるいはそのほかの点も含めましてご審議をいただき、これをより良い案にし、そして、すばらしい答申に高めてまいりたいと思っておりますので、ぜひともご意見のほど、よろしくお願いいたします。

これをもちまして、私の挨拶にかえさせていただきます。本当に本日はご出席ありがとうございました。

○松澤会長あいさつ

松澤会長：　皆様方、ご多忙中の中、本委員会にご参集いただきましてありがとうございます。

先ほど局長からもお話がございましたけれども、前回、第 4 回の委員会が開催されましたのが昨年の 6 月 11 日でございまして、その後、昨年夏の風水害、それから 10 月下旬の中越地震と、いろいろな出来事がありました。こういった災害によりましてお亡くなりになった方もおられますし、負傷された方、あるいは貴重な財産を失われた方等々ございますけれども、亡くなられた方には心より哀悼の意を表したいと思いますし、また負傷された方等に関しましてはお見舞いを申し上げたいと思います。

本委員会は、当初、昨年の 6 月の委員会以後、1 回ないし 2 回開催いたしまして、昨年の秋ごろには答申を出すという予定でおりましたが、先ほど申し上げましたような理由でずっと開催が延期になっておりましたが、今回、開催の運びとなりました。

質の高い公共交通が求められておるわけなんですが、ただ、形容詞としての質の高いだけではなく、実質的な、本当にこれからのニーズにマッチした公共

交通システムを整備し、そして運営していくということについて、皆様方の活発なご議論をいただければと存じますので、よろしくお願いいたします。

これをもってご挨拶にかえさせていただきます。

○議事

（１）北陸信越地方交通審議会答申（案）について

松澤会長：　ただいまご説明いただきました資料 1-1 及び 1-2 につきましては、事前に委員の皆様方にお送りいたしまして、ご意見をいただきまして、そのご意見をいただきました結果は可能な限り中に取り入れさせていただいております。しかし、時間的に修正あるいは取り入れに間に合わなかったご意見もありますが、それらはまた本日いただきましたご意見と合わせまして、次回委員会までにこの答申案に反映した形にして、事前にまたお送りしてお諮りしたいと存じております。

それでは、先ほどご説明いただきました資料 1-1 から 1-4 までにつきまして、ご質問あるいはご意見がございましたらよろしくお願いいたします。

ご意見は、今日初めてということでももちろん結構ですし、今ここに示しております方向性につきましては、このようにあるべきと、あるいはこうしたらよいという、かなり規範的なものも含めておりますけれども、それ自体に対して、あるいは実際運営していくのにどういうふうな方法があるか、そういうサゼスチョンについても結構ですし、どのような観点からでも結構ですので、遠慮なくご意見をいただければと存じます。よろしくお願いいたします。

操川委員：　石川県から来ました操川と申します。北信越ブロックトラック協会の副会長を仰せつかっている関係で、私ども、物流というものに対して一番関心を持っているわけでございまして、政府のやり方としては、行き渡ってしまってから何でも審議をするというようなことで、統計上、10 年、20 年先ぐらいは現在の洞察力ではいくらでも判断できるわけです。それをなぜしてくれないかなという思う気持ちを常々持っているわけでございます。

この間も竹中平蔵大臣が金沢においでになり、1 時間ほど、私どもと食事をする機会がありまして、そのときに、アメリカの変化の大きさというのを述べられました。日本はなぜそれをできないんですかと聞きましたら、日本は外部にそういうコンサルタントをしてくれるシンクタンクがないんだと。アメリカは外部に 4 つも 5 つもそれを専門にやっているコンサルタントがおると。日本でいうと野村総研とか三菱総研とかありますけど、あれは大体経済一本やりですけど、そういうものを施策に反映して、レーガンミックスをやったり、いろいろと減税とか増税とか繰り返しやりながら活性化を保っていると。移民も年間 150 万人ほど来るということもありますが、わかりやすく端的に言っていただい

て、我々、日本とアメリカのそういう意味の違いを感じ取ったわけでございまして、私ども、物流の方面からしても、これは1-3の資料に出ておりますけれども、我々の危機感というのは相当なものなんです。なぜかといいますと、油というのは今から中国がどんどん吸い取っていきます。そうすると、日本は早晩、油の入手手段も困難になるような社会がもう来るんじゃないかなと、そういう懸念を我々は常に抱いておるわけです。10年ほど前から、2倍、3倍の単価になってしまったと。それを使って物流をやっているわけですが、今、我々物流の一番のネックは人不足です。それも長距離輸送のドライバーがだんだんリタイアをしていなくなっていくと。それを補佐する若者がいない。いても 3 年か 5 年でみんなやめていくと。東北、北海道、九州に行ってはどんどんと人を集めなければ人がいないというような状況に現実なってきたわけです。この辺で何ぼハローワークに行っても、新聞広告を出しても、若い子はたまに来るかもしれないけれども、バリバリの人というのは全くいないと。こうした現状をご理解いただきたいのであります。油の問題、油の単価の問題と、油の輸入減の問題ですね。そういうことも必ずやって来ます。

また、少子化問題にしても、行き当たってしまってから、ああでもない、こうでもないと時間ばかり費やして、1つもまとまっていかないと。我々事業を経営している者にすれば、何をやっているのかなと。時間ばっかり費やして、やることが遅々として進まないというようなことを思っておるわけです。

そういうことから言って、日本貨物鉄道というJRの貨物鉄道会社がありますね。これはJRが生まれたときから、北海道から九州まで、分割されないJRの貨物鉄道会社が、今徐々に赤字から黒字に転換してきていると認識しているのであります。新幹線が通った後の在来線を、通勤客、それから中距離のお客様を運ぶ程度じゃなかなか収支の改善はできないと思うので、あの貨物鉄道をますます利用して、物流をそこへ半分ぐらい移すつもりで一生懸命熱を入れてやってほしいんです。そうすれば CO_2 の排出も減るし、油の輸入も減るし、たとえ減っても熱効率、エネルギー効率というのは数十倍に高まってきます。交通事故も減る。いいことづくめなんです。

日本貨物鉄道の業績を見ておりますと、売り上げも少しずつ増えておりますが、やはりまだまだ力を入れて、民間、政府が後押しをしてやれば、在来線は新幹線が通った後はぐっとあいてきますので、大局的な判断でそれを後押しして使ってやると、収支改善してきますし、ぜひ進めてほしいと思っております。

そういうことを国の施策として考えていただかないと、早晩、大変な目に日本は遭っていくんじゃないかなと思います。よろしくお願い申し上げたいと思います。

米窪委員：　私、長野県の米窪と申します。本当のことを言うと、このことに関しまして

は素人なものですから、いつも重い思いでここに参加させていただいているんですけれども、このごろずっと考えていることは、これを見せていただいて、この答申は答申ですばらしいと思うんですけれども、どうしても車に偏っているということをずっと仲間と話して思ってきました。

というのは、最近特に京都の議定書の問題もありまして、低公害車とかいろんなものを取り入れたとしても、車社会を多くしていくことによって本当に京都議定書の日本の目標というものの達成がいつできるか、どのぐらい進められるかということも疑問だわねという話をしょっちゅうしていますけれども、どうしても車を制限していく必要というのがあるというふうに思っています。

それで、今おっしゃった方と全く同じことを私はここに書いてありますけれども、とにかく全体的な感じとして、利便性重視であるということが 1 つ問題だということで、マイカーの増加もそうですし、車をここからこういうふうに回すとか、高速バスもいいんですけど、私も乗ってきましたからいいんですけれども、そういうことはいいんですが、それ以上に客車というか、貨物というか、そういうものを使うことがないと非常に難しいと。とにかく新幹線はそれはそれでいいと思いますけれども、では、在来線について経営がどうなっているかということを、在来線と新幹線の連携をうまくして、輸送体系をうまくしていこうということはわかるんですけれども、それはここでうまく言っているだけであって、ここに書いてあるだけで、実際の在来線については非常に苦労しているということを、長野県はいろいろあるのですが、しなの鉄道を私はそばにいて見ていましたので、非常に苦しい思いをしてやっています。今でも少しは単年度で黒字になりそうだというような話を聞いていますけれども、それというのは私たちも乗ろうやというような話をしてやることも何回もあるものですから、そういう点で新幹線は非常にいいと思うんですが、在来線をどうするかということとか、それがなくなったときに本当に年寄りとかマイカーを運転できない人はどうするかというときに、また違ったバスを出してくれるとか、福祉バスを出すとか、それはそれでいいんですが、とにかく少しやり方がおかしくないかというのが私たちの話し合った中での考え方です。

ですから、ここはこれでいいとしても、今言われました京都議定書の問題も考えた中で、もっと客車、貨物とか、JR のものを使うことをとにかく考えていってほしいというのが願いです。以上でございます。

操川委員：　皆さんご存じのとおり、日本は港が何百あるのかわからないぐらいたくさんあります。1000 トンや 2000 トンの船は今日言って明日からでも入ります。そこへ我々は荷物の引き取りに行きますから。あの港を大いに使ってほしいんです。大きなお金をかけて遊んでいる港が結構あるんです。重要港湾とかでいろいろ仕分けはされておりますけれども、あれをエネルギー効率をよくするため

と、地域の活性化のためと、日本の将来を考えたら、あの港を物流に使ってほしいんです。戦後 60 年の間に何十兆使ったか、定かではございませんけれども、日本は背骨のように細い国です。周りが全部海です。だから、仮に金沢から長野県まで行くのに 200 か 250、表日本からサンベルト地帯の太平洋側に行っても 200 か 250 で真ん中まで行くんです。アメリカとか大きな大陸ではございませんので。そういうことで、船を使った物流というものを考えていただきたい。

そうしなければ、日本の物流はコスト高になって大変なことになります。日本だけじゃなく、中国は皆さんご存じのとおり、油を世界中からなりふりかまわず集めているでしょう。あれが早晩日本に響いてきますよ。そういうようなことで、よろしくお願い申し上げます。

松澤会長：　今お二方から貴重なご意見を伺いました。

大野局長：　率直にお答えいたしますと、こういう答申というのは奇麗事でしか書けませんので、すみません、奇麗事で書いてございます。これは正直に申しますと、もっと良い書き方があれば書きたいわけでございますが。

ただ、今、操川委員や米窪委員がおっしゃられたことというのは非常に響いているところでございます。運輸局長というと名前は格好が良いわけでございますが、支店長でございますので、どうしても地域のことを普段中心に考えてしまいます。なかなか操川委員がおっしゃったような全国的な大所高所というのは直接はできていないのが実情でございますけれども、ただ、まず物流について申しますと、国土交通本省のほうも少し最近真剣になってきたかなと思っています。実は前から真剣だったんです。ところがどうやってもなかなかうまくいかない。それはなぜかというと、結局トラックを使うか、鉄道を使うかと決めるのは荷主さんなわけであります。ですから、山田会長のところが決めるわけなんです。そういう意味で、旧運輸省が、これはさぼっていた分はあると思いますけれども、物流業界とだけ一生懸命やっていたのではうまくいかないわけです。

ところが京都議定書も発効します。それからもう 1 つは、はっきり言いますと、環境税を入れなければ問題は解決しないのか。あるいは環境税を入れなくてもきちっとやっていく道があるのかという大激論が今中央で起こっております。環境税を入れてもうまくいかないという意見もまだありますけれども、その中で、史上初めて昨年、経済産業省と国土交通省が一緒になりまして、荷主側も、物流事業者側も代表を出しまして、経団連も出してくれまして、グリーン物流パートナーシップ会議というものが設けられています。これも会議を設置しただけですと、これもまた奇麗事でいくわけでありますけれども、ただ、本当に効率のいい物流システムを作っていく必要があるのではないか。そのためには、操川さんがおっしゃられたとおり、もちろん鉄道であります。もちろ

ん港であります。そういったことでいわゆるモーダルシフトをやっていくときの補助制度も及ばずながら拡充しております。そして、この動きが、あと 1、2 年のうちに相当拡大していくのではないかというふうに私ども思っております。

1 つだけ例を申しますと、今、サードパーティロジスティックス、3PL と書くんですが、という言葉がはやっています。これは第三者物流と訳すんですが、物流は今まで荷主さんが考えているんですけれども、トラック会社などを含めまして、物流事業者が荷主さんのために単に物を運ぶだけではなく、どういう物流をやっていったら最も効率が高くなるか、つまりお金も節約できるか、地球環境にもやさしいかと。こういったことをやるのがサードパーティロジスティックスなんです。国土交通本省のほうで昨年の秋にこれの講習会をやろうということでお声をかけましたら、全国から中小のトラック事業者さんを中心に応募が殺到しまして、400 名定員で募集したところ、3 倍以上の応募が来てしまい、急遽、この 3 月に 1000 名を越える定員で 2 度目の講習会を実施するということで、トラック業界のほうでもそういったことをきちんと勉強してサービスを提供していかなければならないぞというような動きが出てきているような気がします。

なかなか操川さんのおっしゃることに直接お答えするわけには行きませんけれども、そういったことの中で、大企業だと放っておいてもできるのかもしれませんが、大部分日本は、荷主業界も物流業界も中小企業でございますので、そういったところを中心に、少しでもそういったものが効率よくするようにということを、これから本格的に動かしていかなければいけないわけです。そしてまた支店から本店の動きを見てみますと、今までも真剣だったんですが、今度は初めて荷主さんの業界と、経済産業省と一緒になってやっていこうという、一歩進んだなということで、地方局としても実は期待をしているところでございます。

そういった中で、具体的な事業が出てきましたときには、補助制度等々、ささやかではございますけれども、用意してありますので、そういうことも使って進めていきたいと思っております。

それから、米窪委員がおっしゃられたことも非常に根源的なことでございまして、これをすべてお答えいたしますと 30 分ぐらいかかります。資料 1-2 の 28 ページをごらんください。ここに長野県富士見町のデマンド乗り合いタクシーというものが出ております。　福島大学の先生が考えたシステムなんですが、実は過疎バスにするより、大体自治体、市町村の財政負担が 2 割から 5 割安くて済んで、なおかつ住民の方々からは、今までより便利になったと喜ばれるようなシステムがついにできたわけでございます。これを私ども、できるだけ宣伝に励むとともに、一定の条件に合うところについては、システム導入の補助

金も出しまして、全国で 30 近い自治体で導入されるところまで広がってきたと思うんです。例えばこういったいい知恵というものがいくつかございます。こういうものをできるだけ宣伝し、なおかつ後押しすることによりまして、魔法のようなことはできなくても、少しづつ良くするように努力をしていきたいと思っておりますので、そういった意味での事例紹介もさせていただいていると、こういうことでございます。

山田委員：　久しぶりにこの会議に出席させていただきます。答申案はどうしても奇麗事になるというふうな率直なお話ですが、何か裏面にそのようなことを読み込めるような、そういう含みのある答申案にぜひともしていただきたいと思います。局長にはとても失礼な物の言い方で恐縮でございますが、含みを 1 つ持たせていただきたいと思います。

北陸新幹線については、平成 26 年度までに松任まで完成することと、平成１７年度に福井の一部駅部を着工するということになっておりますが、地元では「2 年ほど前倒しで、平成 24 年にはぜひとも完成させよう」と、知事さんはじめ、皆さん方、大変な意気込みでいろんなことを具体的に検討されているわけであります。

我々が今一番の問題として考えなければならないのは、今日のご指摘そのものでありまして、新聞でも、「北陸新幹線が通った、それでストロー現象になる、どうするのか」という、何か客観的な他人事のような記事も散見されますが、我々は絶対にそのようなことがないようにと思っております。北陸新幹線が通るまでに、富山、石川、福井、それぞれの中堅都市がそれに対応するデザインをきっちりと決めて再生計画を作り着工しないと、新幹線が通ってからそれに着手するようでは、これは完全にストロー現象になってしまう。このような大きな宿題を抱えております。

その際、我々の一番の問題は、枝線の問題です。例えば富山でいいますと、高山線、富山港線です。それから高岡の氷見線、城端線、新潟にも大糸線、石川にもそれぞれいろいろな枝線があるわけですが、その中で、模範答案として出ましたのは、富山港線と富山の市電を結ぼう、鉄道法から軌道法に切り替えて富山港線と富山市内を通る軌道線を一体的にやろうといういわゆる LRT で、来月から工事にかかり、来年には低床の電車が運行することになっております。ただ、富山駅ができませんから、市電とつなぐのは新幹線後ということになりますが、まずはそれをやろうということです。

さて、それでは他の枝線はどうするのか。在来線の問題として、地域の活性化と書いてありますが、我々、現実問題とすると、むしろ個々の問題だと思います。とのような地域特性を出すか、これはなかなか民間の我々だけでは手が届きません。JR 西日本さんのお考えもあるでしょうし、それから何といっても

行政当局のお考えもあるわけですから、これから早急に詰めていかなければならないと考えております。

もう 1 つは、今ほどは車の話が出ていましたが、ヨーロッパなど低床の軌道の発達している都市を見ますと、低床で、郊外へ郊外へと、どんどん軌道が延びているんです。今現在の富山港線と富山の市電を結ぶというのは本当の中心部分だけであって、それを中心にして、郊外へ延ばしていかなければならないと思っております。

また、先ほどお話がありましたように、富山県は人口当たりのマイカー保有率がトップです。ですから、外部からいらっしゃる支店長さんや皆さん方は、開口一番、「せっかく北陸という素晴らしい所に来たのに、どこかへ行こうと思っても、車以外では行けませんね。バスもないし、電車もない。皆さんどうされているんですか」とおっしゃる。

したがって、公共交通機関という定義、公共というのはどういう意味での公共なのか。ヨーロッパあたりですと、行政も入った公共システムというふうに私はよく聞かされるのですが、我が国の公共交通というのは、あまねく全ての人が使うものが公共かと。何か日本的な公共交通概念といいますか、それはむしろ先生方のほうからご提案があるべきじゃないかなと思うのですが、そのような議論もぜひともお願いしたいと思っております。それによって低床の軌道がどんどんアメーバーのように広がっていくのではないかなと思います。

最後に、今ほど長野からもご指摘いただいておりますので、道路の問題です。これは公共交通網というようなことが書いてありますが、我々の方で一つ大きいことだと思っておりますのは東海北陸自動車道、これは平成 19 年には開通することになっております。もう 1 つ大きいのは、中部縦貫自動車道です。福井からスタートし、清見、安房を通って、そして長野の方に入り中央自動車道に直結するはずです。長野県さんと北陸との道路というのは、北陸自動車道を経由するしかないんです。観光の面も確かにそうですし、ぜひともこの中にそういう基幹道路網の現状はどうなっているか、それに対してこれから地域としてどういうふうに考えていくか、そこをお願いしたいと思います。

さらにもう 1 つだけ付け加えさせていただきますと、前回私が申し上げましたが、新潟県と富山県というのはほとんど交流がないんです。富山で切れているんです。これは親不知で切れているのですが、越の国構想で歴史的には一体の地域です。もう少し人的交流がうまくいくように、これは富山県の前知事の中沖さんから越の国構想ということが出ていましたので、お願いさせていただければと思います。

松澤会長：　貴重なご意見をありがとうございました。

大野局長：　答申だから奇麗事だというのはもちろん私の言い方が悪いわけでございまし

て、先ほどもちょっと言葉が足りなかったわけですが、操川先生、米窪先生のご指摘も、また答申案を直すときに直しますので、少しでも何とかしたいなというふうに思っております。

今、非常に重要な問題を山田会長からもおっしゃっていただいたわけですけれども、やはり在来線問題というのも頭の痛い問題でございまして、並行在来線にすれば必ずうまくいかないのかと、あるいは枝線になるのかと、正直言いまして、国土交通省としましては、旧運輸省時代から引き続いて打つ手なしでずっと来ていたんだろうと思っています。ただ、そこで私どもが実は勇気づけられたのが万葉線でございまして、10 年前に仮に、今を目標とした答申を議論しておりまして、万葉線はもうなくなっているだろうと思いながらお話になっていた方がたくさんおられると思うんですが、実は市電のような電車なんですが、LRT 化いたしまして、少なくとも対前年度ではっきりとプラスになるというような中で、市民鉄道として守り育てていこうという感じに変わってきているんだろうと思っております。

富山につきましても、会長がおっしゃられましたように軌道法に変え、LRT にいたしまして、そして富山港線とうまくつないで、そして将来的には本当に富山地鉄との相互乗り入れを行い、きちっとしたネットワークにしなければあの地域は、あの線はだめになると思っておりますけれども、そういうことを含めて、地元ともご相談をさせていただいているところです。

私どもは、正直申しまして、富山でこれができれば一番いいわけですが、富山でなければどこでも結構ですから、こういうふうにやればうまくいくという成功事例が全国に 3 つでも 4 つでも出てくれば、これで自信が出てきて、それでまた復活の道ができてくるというふうに思っております。

ただ、旧運輸省が昔から、建前でもあり、本音でもありで言っていることなんですが、線路を敷けばうまくいくとか、空港を作ればうまくいくというのではうまくいきません。空港でも線路でもそれで失敗したところはたくさんあります。問題は、作ったものをどうやって使うかということなんです。そういう意味で、富山港線のことも 27 ページに書かせていただいておりますが、富山港線の場合にも、どうやって使うかという工夫を地元でしてくださいということを色々申し上げています。その中で既に出てきているのは、終点の駅のところにプラットホームを作りまして、反対側にバスが着くようにします。市電を降りますと、すぐに向かい側にバスがいて、乗換えが非常に楽になる。もちろんダイヤも調整します。このようなことで需要を喚起していくわけです。

そのほかにもたくさんあるわけでありまして、これはうちの地域ではございませんが、例えば地下鉄を敷くとか、新線を敷くとかというときに、国立大学を市の中心部から移転させたかったのを、ちょうどその終点に持っていくなん

ていうところもございます。そうすればそこに需要が出てくるわけで、つまり全国の観点からそういったことをやっていくと、まちづくりの観点からそういうふうに考えていただくというのがマッチングして初めてうまくいくんじゃないかと思っております。

ですから、そういったこともできるだけニュアンスとして入れさせていただき、にじみ出てくるような、含みのある表現になれば一番いいと思っているわけですが、そういうことで、個別問題について取り組んでいき、これがうまくいったら一般化していければいいなということを 1 つの理想として私ども取り組んでまいりたいと思っております。

それから、最後に、越の国の問題でございますが、私は、新潟の人間でも北陸の人間でもございませんが、本当に交流が少ないと思います。問題意識は皆さん持っておられるんですが、一体どうしたらうまくいくのかなというのは、正直言ってわかっておりません。ただ、最近 1 つだけ面白い事例が出てきましたのは、先程申し上げました国際観光の話でございます。和倉温泉が非常に人気でありまして、そして黒部立山アルペンルートも人気であります。これを通りますと長野県大町市に出ます。そこから色々なルートがあるわけですが、一番使われておりますのがオリンピック道路を通って長野に行きます。そうすると妙高まで 40 キロ、上越高田まで 70 キロ、直江津までは 80 キロで、そこからは佐渡島にもフェリーが出ています。実はそこに上越市の高田というところが台湾の蒋介石前総統の若いころの留学の地だということで、今発掘作業が行われておりまして、日本海沿いではないですが、親知らずを通らず、ぐるっと回ったルートがもしかすると国際観光のルートとして出てくるのかもしれない。現に、能登空港発着のツアーは、今年の 4 月以降は週に 1 グループは妙高まで行きます、週に 1 グループは佐渡まで行きますというのを石川県側で組んでいただけるという話にもなっております。そういったものも貴重な動きとして見て、外国人が動くんだったら、日本人だって動いてくれる、もしかすると親知らず周りでない大きなルートになってくるのかもしれない。こういったこともちょっと考えているところでございまして、いろいろご示唆、ヒントなどをいただきながら、何かお手伝いできることがありましたら、小さいことであっても行政に生かしていきたいと考えているわけでございます。

山田委員：　そこに絡めて申し上げますと、今の新潟県さんとの交流の問題は、これはむしろ経済界の問題だと私は思います。そういうふうなことで、北陸韓国経済交流会議というのがあるんです。これは毎年、韓国と北陸とで交互にやりまして、今年で 6 回目ですけれども、今年の 7 月に慶州でやります。去年は富山でやりました。その前はテクでやって、その前は金沢でやったんです。そういうふうな時に、北陸は 3 県だけではなくて、新潟県さんも入っていただいているんで

す。ですから、我々自身も新潟県さんも、あるいは場合によっては長野県さんも入っていただけるような、そういうような経済交流のフィールドを経済界自身がもう少し真剣に考えなければいけないんです。前に平山知事さんともたまたまご一緒させていただいた時に、何かそういうふうなこと、知事さん、いかがでしょうかねと言ったら、いいね、いいねと、そのままになってしまっているんですが、何かそういう場、だからそういう意味では今日の会合なんていうのはとても我々とすればありがたいと思っています。ぜひとも 3 県プラスの新潟県とか長野県さんも入れた北信越での会合というのはぜひともお考えいただければありがたい。きっかけになりますから。

大野局長：　私どもも、もしそういうのが実現しましたら、ぜひ行政も一翼を担わせていただければ大変光栄だと思います。

小野塚代理：　新潟県ですが、1 点、ご意見といいますか、記述に対するお願いでありますが、資料 1-4 の答申案のポイントでも、最初に北陸新幹線の整備と整備後の当地域の活性化というのが出ているわけでありますが、資料 1-2 の 9～10 ページについて本編の記述があるわけですけれど、新潟県としましては、北陸新幹線開通後のいわゆる新潟－高崎間、新幹線初のローカル線化になるんじゃないかと大変心配をしております。ここに、それに対するいろんな活性化策が書いてあるわけですが、現在、新潟県は隣の山形県、そして JR 東日本さんと一緒になって、いわゆる在来線の白新線、羽越線というものの高速化、新潟以北、北に向かっての高速化という調査を進めております。この本編を読みますと、在来鉄道の高速化というのは何カ所かで出てきておりますが、ぜひ新潟－高崎間の活性化という項目、10 ページのところに施策の黒丸があるわけですが、ほかと在来鉄道の高速化は記述がダブるわけですけれど、ぜひここにも新潟以北の在来線の高速化についての記述をしていただきたいと。本県としてもそれについてはこれから力を入れて進めていきたいと思っておりますので、意見というか、お願いをいたします。

大野局長:　49 ページから 50 ページにかけてごらんいただきたいんですが､整理の都合上、そこに若干触れさせていただいているわけです。事務的に十分調整させていただいて、ご意見を反映させたいと思います。そこにちょっと書いてございまして、それがあるものですから、そういう整理に今のところしております。ご意見を十分尊重して、調整させていただきます。

（2）パブリックコメントについて

松澤会長：　パブリックコメントの実施につきましてご説明いただきました。それでは、しばらくの間、先ほどの資料 1-1 及び 1-2、それから、このパブリックコメントの実施につきまして、全部含めて、どの辺のことでも結構でございますので、

再び議論に帰りたいと思います。ご意見をよろしくお願いいたします。

大竹委員：　初めに戻るようですけれども、パブリックコメントにはこの答申案すべて出されるわけですか。それでは、1つ非常に細かい話なんですが、資料1-1の未来の日記、これもかけられますか。

事務局　：　かけていきたいと考えております。

大竹委員：　それの前文が3枚ほどありますが、4ページ、5ページのイントロ部分が、主人公である越　光さんが北京へ行って、観光業者のところを尋ねて、北陸信越のPRをしたと、こういうイントロで、そのとおりなんですね。想定は、北京へ行ってセールスをされたということですか。

事務局　：　想定としては。

大竹委員：　そうしますと、5ページの下から5行目、越　光さんがしゃべっている中身がどうもちょっと場所違いじゃないかと。

事務局　：　ありがとうございます。そのとおりでございます。

大竹委員：　ちょっと作文を変えていただかないと。

事務局　：　高級中華料理の材料というのは、結構日本原産がございますので、これが環日本海ルートで、日本海の港からこちらに入っているんだというような話に逆にさせていただこうかと思います。ありがとうございました。

松澤会長：　私もその点、ちょっと気になっておりましたが、どうもありがとうございました。

先ほど山田委員さんから、公共交通というのは一体どういうものかということでお話しいただきましたけれども、公共交通の定義というのは、実は実態も含めてなんですけれども、必ずしも定かではございませんで、いろんなところでその時々の都合で使われていると。それはその都度で使われていいんですけれども、基本的には2つの軸から成っておりまして、1つは、これはトラックの物流でもそういう面を持っているんですが、対価を支払う、運賃を支払えばどんな人でも乗せる、どんなものでも乗せるという、公共輸送人というんですけれども、事業免許を持っている人はそういう輸送義務を負うと。だれからでも請求があったら対価をもらえば、それが1つの公共交通の定義です。もう1つは、私的で、乗用車とか、自家用トラックのように別にほかのところは何も乗せなくていいという対極ですね。それが1つの軸です。

もう1つの軸は量的なものでして、乗用車とかタクシーのような個別の、わずか1人、2人しか通常お客さんが乗れないものと、それから鉄道やバスのように大量にお客さんを乗せられると、そういう面と両方からありまして、運賃を払う人はだれでも乗せて、しかも不特定多数の人を乗せる乗合自動車というんですね。それの典型が鉄道であり、バスであり、あるいは航空機なり船と。個人の乗り物であり、そしてかつ1人か2人しか乗れない、少数しか乗れないと

いうのが典型的には自家用車と、そういう対極がありまして、時々タクシーは一体公共交通なのかどうかということでよく揉めまして、先般も岐阜で、優先レーンを走らせるのに、バスはもちろんだれもが認めるところなんですが、タクシーを走らせるべきかどうかということでいろいろ議論がありまして、岐阜ではタクシーは公共交通扱いしないと。それはエネルギー効率の面から見たら確かに悪いわけですね。

それから、韓国、ソウルでロードプライシングをした際には、タクシーもバスと同じように含めて公共交通として認めると。

京都の河原町は夕方 2 時間ほど、バスとタクシーしか入れない。そのときもバスだけにするか、あるいはバスとタクシー両方にするかということで揉めましたけれど、そういうふうにいろんなところで、エネルギー効率の面から見ての公共交通、それから、例えば交通弱者のように自分で交通手段を持たない人に対して公共輸送人というのは運賃さえ払えばだれでも乗せますよと、そういう意味での公共交通と、そういう 2 つの使い分けをしているように思います。余談ですが、そういうふうな理解です。

安藤委員：　答申がまとまっていく中で、防災対策の強化というのが出てまいったんですが、これはたまたまこの議論が行われている中で、昨年の 10 月に新潟県中越地震が発生しまして、新幹線があのときのスピードがどのぐらいだったのか、よく倒れなかったというような、そういう素朴な疑問をあのときにはだれもが思ったと思うんですが、そういう中で、10 年後の公共交通輸送を考えた場合には、私どもの住んでいる長野県の場合には、そういう面では非常に心配な、バス路線にしても、軌道車にしても、そういうところを走るのが多いわけで、そういう面の対策というものが答申の中ではもっと突っ込んでいただいて、漠然としている面があるのではないかと。何か 1、2 行で済ましてしまっておるというような感じを受けるわけですが、地球規模で、温暖化の影響かどうかわかりませんが、大変な災害が、昨年は台風が 10 も上陸するというようなことで、日本列島のあらゆるところが災害を受けているわけです。そういうことを考えた場合には、国土交通省としては一番キーポイントになる点をもうちょっと突っ込んでいただいてもいかがなものかと思いますが、いかがでしょうか。

大野局長：　非常に重要な問題だと思っております。先ほど答申案の概要でご説明をいたしたと思いますが、これでも突っ込み不足かもしれませんが、資料 1-2 の 46 ページから 47 ページにかけまして、2 ページ弱は使って書かせていただいているつもりでございます。

ただ、災害の未然防止対策ということについては、確かに 1、2 行で済ませているところもございますので、このあたり、ご意見に沿ってもうちょっと書き込んでいく必要があるかなと思って聞いておりました。

外内委員：　資料 1-2 の 9 ページ、これは能登空港のふるさとタクシーの成功例だと思います。それと 28 ページの長野県富士見町のデマンド乗り合いタクシー、2 つ比べてみたんですが、長野県のデマンド乗り合いバスは町として 2000 万の補助金を出したと、こういう背景がきちんとうたってありますね。能登の場合は、ふるさとタクシーは民間でやって成功されているのか、聞くところによると県がいろいろ支援をしてとのお話もありますが、そこら辺を明確に書かれたほうがいいのではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

大野局長：　おっしゃるとおりですので、そういたします。ちなみに、能登空港ふるさとタクシーにつきましては、県及び国もバスの利用促進の補助金を約 800 万ほど交付しております。補助をしておりますが、永久にそれを継続していくわけにもいかないので、一本立ちをするような方向で検討もされているわけでございますけれども、そのあたりを書いた上で、これを成功例として出していったほうが確かにいいのかもしれません。

ただ、その一方で、これは色々な路線を運行していますが、例えば能登空港と金沢という路線があるわけですが、これはあまり乗らないみたいなんです。私もそうだと思います。これは大赤字なんですが、例えば能登空港と和倉温泉、これは路線別で収支は黒字になっているというような形で、スタート時に一定の支援があって、それで一本立ちするところというのはあり得るんじゃないかなと思いますので、そういうこと全体を含めましてうまく書いていきたいと思います。

小野塚委員：　パブコメの実施について参考までにお聞きしたいんですが、パブコメをやるという PR は運輸局さんのホームページだけですか。

事務局　：　あわせてやりますということで、記者発表もしたいと思っています。

小野塚委員：　ホームページと記者発表と。

事務局　：　やりますということでまず記者発表をやるとともに、ホームページでも発表し、案についてはホームページに載せたいと思っています。

小野塚委員：　新潟の場合もいろんなケースでパブコメをやるんですけれど、なかなか一般の人に対する PR というのは難しいところがありまして、意見があまりいっぱい来ても困りますし、ないのも困りますし、その辺がホームページだけだとどれぐらい意見がもらえるかなと、ちょっと気になってお聞きしました。

藤井委員：　ちょっと教えていただきたいと思って発言させていただきます。公共交通の定義によるかと思うんですけれども、海上輸送の分、日本海の海上ルートがありまして、人と物を一定程度運ばれているわけでございますが、将来の取り組むべき施策としてどこに書かれているのかなというので先ほどからずっと探しているんですが、よくわからなくて、どこに書かれているか教えていただけますでしょうか。

大野局長：　今おっしゃられたのは日本海の海上輸送ルートの充実の方向性みたいなものはどこに書いているかと。それは申し訳ございません、書いておりません。

藤井委員：　対象外ですか。

大野局長：　対象外ではございませんが、現実には書いておりません。もちろん環日本海的な国際貿易、対岸貿易というのは意識しておりますが、国内の旅客交通、貨物交通ということでは、これを今に比べてどういうふうに充実させていくということでは、正直言って書けていないというのが実情でございます。

藤井委員：　行政サイドの深いところまで十分承知しておりませんが。

大野局長：　正直、私個人として、そこに大きな問題意識があるかというと、お恥ずかしいのかもしれませんが、持っておりませんでした。というのがお答えだと思います。ですから、こういった議論の中から、こういう方向性を出せということであれば書かせていただきたいと思いますが、ただ、今現在は書いておりませんということでございます。

藤井委員：　わかりました。モーダルシフトの問題もここには入ってくるかと思いますので、できれば記載をお願いして、将来の行政の中で位置づけていただけたらありがたいなと思っております。

大野局長：　わかりましたが、方向性とかをどういうふうに整理すればいいかということで、藤井先生でも、ほかの先生でもご意見があれば伺いたいと思います。といいますのは、書くのは簡単ですが、国内の旅客輸送、国内の貨物輸送で日本海ルートがすぐに出てくるような環境であるかどうかというのはなかなか難しいところです。もちろん今でもフェリーとかはあるわけですから、ちょっと方向性のご示唆をいただけますと、私どもも大変ありがたいところでございます。

山田委員：　今ほどの藤井先生からのご発言は、北経連で今年から真剣に取り上げるテーマそのものでして、先刻、北陸地方整備局の大村局長さんにも、ご協力、ご示唆をお願いにまいったところです。

　というのは、我々も「北陸は環日本海交流のゲートウェイだ」と言葉ではそう言ってはいるのですが、昨年の 7 月に、私、中国へまいりまして、上海港、香港港をずっと見てまいりました。上海の方は、また洋山港という凄いものを作っています。そこでいろいろと話を聞いていますと、世界のコンテナ取扱量の 1 位が香港、2 位がシンガポール、3 位が上海、4 位が深川、5 位が釜山なんです。東京港と横浜は合計でも 18 位で、神戸にいたっては 30 位だそうです。

　また、もう 1 つ、これはまだ不勉強なんですが、日本海の航路というのはほとんど韓国航路が全部押さえてしまっているような感じです。しかも、北米への輸出は日本海を通って、津軽海峡から北米へ行っている、そういう実態の中で、我々は「北陸は環日本海のゲートウェイだ」ということを言っておりますが、先ほど触れましたように東海北陸自動車道が平成 19 年に開通しますと、関

東、関西、中京とも連携し扇の要となるわけですから、国内の物流体制がどうなるか、これからが勉強だと考えております。

また、今局長がおっしゃるように、どの切り口でいったらいいのかというのが分からないので困っております。交通体系の中には、先ほどの物流の問題などの問題意識を持って社会資本整備というものを考えるべきだと思っております。

それから、先ほどおっしゃっておられました貨物の在来線の深夜の利用、これは私自身とても感心しましたので、今度在来線の議論のときにぜひとも取り上げさせていただきます。

また、今の話は大きい航路ですが、我が国沿岸の航路についてはまた別の話ですから、そのあたりはこれからだと思います。

今問題提起がありましたので、私が思っていたことをご披露申し上げました。

松澤会長：　貴重なご意見をありがとうございました。

操川委員：　新幹線が通った場合に、富山空港も小松空港もやはり東京便がある程度のドル箱でが、これが時間的にも新幹線で行ったほうが節約できると、そういうことになるわけです。そうすると、10 年なんてあっという間に過ぎますから。そのときに、ストロー現象で、全部新幹線に流れちゃって空港は要らなくなっちゃったわというようなことにならないか心配しているところであります。

大野局長：　書いてはいませんが、意識はしています。といいますのは、こういう感覚を私どもは持っております。例えば新潟は昔ハワイまで便が飛んでいたんですが、今休止しています。このような空港は全国に数多くあります。要は国内線で 70%弱、国際線で 60%ぐらいの搭乗率がないと黒字になりませんから、休止になるわけです。そこで、我々はビジットジャパンキャンペーンを進めているわけですけれども、例えばこれによって廃止、休止されているところも、その飛行機を 40%とか 50%埋める実力というのは日本側にあるわけです。日本発の事業であるわけなんです。ところが、日本人しか乗っていないとそういうふうになってしまう。そういう意味で、外国からお客さんが来ていただいて、例えば 20%分乗ってくれたら国際線が引けるよというところはたくさんあるような気がいたします。

そういった意味から行きまして、小松で東京便がなくなるかどうかはわかりませんが、これは需要の問題でありまして、どちらに流れるか、競争の問題ですけれども、少なくとも今、例えば石川県、富山県でやっておられる方向性というのは、当面はまだ韓国、台湾、中国に偏っているとしましても、これが例えば東南アジアに広がってくる、ハワイに広がってくると、こういうことをやることによりまして、単にお客さんを向かい入れるだけではなくて、双方向にきいてきて、地方空港の活性化につながっていくのではないかという意識はご

ざいます。が、書いておりませんので、今日ご指摘を踏まえまして、ちょっと書き方を考えさせていただきます。

松澤会長：　だんだんと時間が迫ってまいりましたが、最後は 5 分が議題 3 のその他に当てたいと思いますので、あと 5、6 分ほど議論を続けさせていただきたいと思うんですが、先ほどから各県の方、あるいは富山県からは市長会、長野県からは町村会会長さんがお見えでございます。新潟県につきましては先ほどから小野塚様にお話しいただいておりますので、長野県、富山県、石川県の方にそれぞれ、佐藤様、田辺様、豊原様、それから富山県の市長会会長様、若林様、それから長野県町村会会長の代理の会津様、ございましたら、手短でも結構でございますので、ひとつお願いいたします。

田辺代理：　代理で参りました富山県の交通政策課の田辺と申します。先ほど越の国というお話が出ました。内なる連携ということで、新潟と富山、石川、こういった交流というのは少し答申案に書いてありますが、実際に読んだ感想としては、東京の人に向かって「いらっしゃい、いらっしゃい」と観光面が強く打ち出され、そういう視点でビジットジャパンもあるのかな、と思って読んでおったわけですけれども、一方、本日、山田会長さんが富山からここにいらしたときに、交通が不便で、越後湯沢まで回っていらした。10 年後は今度、高崎まで経由しなければならない、そういう姿があるということが気にかかっております。

大野局長：　越の国という言葉を使うかどうかは別として、地域内交通はもう少し強調しておく必要があると思います。といいますのは、私も含めまして、どうもあまり交流がないないと思っておるところはあるんですが、実は今度の新潟県中越地震の影響というのは能登半島の先まで及んでいるんですね。つまり、それはどういうことかというと、新潟県内発の需要がゼロになったという部分がそのうちの相当部分、ちょっと統計的にはわかりませんが、占めております。現実に人は移動している部分がございますので、あまり見過ごさないほうがいいなと思って、先ほど山田会長のお話も含めて実は聞いておりました。

佐藤代理：　長野県の佐藤でございます。本編の 28 ページにも紹介していただいていますとおり、本県の富士見町でデマンド乗り合いタクシーというのを実際にやっておるわけでございまして、ここにはございませんが、富士見町だけではなくて、もう 1 つ、堀金村というところもやっております。非常に成功しておるということは私ども認識をしておりまして、手前味噌な言い方になりますけれども、やはり過疎バスというような形で、県あるいは市町村が税金を負担して、表現はよくないですけれども、空のバスを動かしているということについては、やはり深く考えていかなければいけないのではないかなと思っておりまして、平成 17 年度、ただいま本県は議会中でございまして、予算としても提案をさせていただいているんですけれども、新しい交通システムを作り上げていけるよう

なことをお手伝いできるような、そういった援助制度みたいなものを本県で今考えているので、ちょっとご紹介させていただきました。

それから、これはどうしようか迷っていたんですけども、本編 12 ページと 11 ページの絵の関係なんですが、今後、新幹線が延びていくことを考えたときに大きな課題になってくるのは並行在来線の問題なんですが、12 ページの長野と上越を結んでいただいております北陸新幹線建設中の点線ですが、この横に JR 在来線をちょっと入れておいてもらったほうがいいのかなという気がするんですが、いかがでしょうか。

大野局長：　結構でございます。逆にご意見をいただいて、深く考えさせていただきます。

松澤会長：　もう一度詳しくご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

豊原委員：　豊原と申します。私のほうは、私自身は今問題になっておりますのと鉄道を担当しているわけでございますが、今、能登線というのは廃止という問題がありまして、全線廃止ではなくて、一部残すという話で進めているわけでございますが、それにはやはり支線の七尾線というのがあるんですけれども、そことの将来の接合ということも考える必要があるということもありまして、今回、北陸新幹線が入った場合に、そういった面の分として、先ほどもお話が出ましたように、支線あるいは平行在来線、この辺についてもう少し中身を具体的に入れていただけば幸いかなと、こういうふうに思っています。

大野局長：　これはなかなかそう簡単にはいかないと思っております。具体的な中身をできれば書きたいわけでございますが、どのように書いたらよろしいんでしょうか、というふうにまた申し上げなければいけません。特に北陸新幹線の場合、今後、並行在来線をどのように扱うかについては、正直言って大議論になると思うわけです。大変重要な問題だというのは重々認識しておりますけれども、今の時点で結論めいたことを書いていくだけの能力が残念ながら私どもにはないと言わざるを得ないと思っておりまして、ご了解いただければと思います。

もちろんこういうふうに書いてあるほうがいいというご意見が出、ほかの県の方々等を含め、調整が取れて、ご賛成いただければ喜んで私ども、書かさせていただきたいと思っております。

松澤会長：　別途また最終答申までにご意見等がございましたら、文章なり、直接なりのお話でお寄せいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

若林代理：　代理で来ました若林といいます。会長の森は富山市長でございまして、今ほどいろいろな議論の中でありましたように、ライトレールの問題とか、新幹線の並行在来線の問題等で、市長会では特に問題になってきているのは並行在来線の枝線でございますね。氷見線とか城端線も含めたもので今後検討して、そういう協議会の場を設けてほしいというのが市長会のほうの要望ということで

ございます。参考までに一言申し添えておきます。

会津代理：　今回、藤原会長の代理で参りました会津と申します。手短に申し上げたいんですが、長野県というのはご存じのように南北に長い県でありまして、例えば従来、前々から議論が出ております新幹線についても、主に東北信を通っておりまして、飯田とか、南のほうにつきましてはあまり新幹線といってもぴんと来ない方も多いですし、先ほどから議論に出ております中部縦貫とか、そういうほうがむしろぴんと来ると。長野県町村会といたしましても、各種要望、いろいろ町村のほうからとりまとめておるんですけれども、新幹線、しなの鉄道の充実とか、いろんな要望が出てくるんですけれども、中南信のほうではむしろそういうことよりも高速道路を整備してくださいというような問題で、一口に長野県といってもいろいろな事情がありまして、地域によってもいろいろ偏在性があるということで、これは長野県と 1 つ大括りで書いてあるんですけれども長野県という中にも実はこういういろんな要望があるということで、その点だけは申し上げたいということでございます。以上です。

松澤会長：　時間になりましたが、ご発言いただいていない方で、ぜひ申し上げたいという。

笠原委員：　北陸信越鉄道協会の会長の笠原でございます。この答申案には、我々地方鉄道の関係については一応課題も含めて書いていただいているかなということで、今のところは満足しております。以上です。

宇都宮委員：　鉄道事業者の 1 人として、むしろこの審議会でいろいろご意見を伺っていることが非常に参考になりまして、いろいろ勉強させていただくつもりでこの場に参加させていただいているんですが、それは別にしまして、今後、この答申を公表されたときに、それを見た一般の立場に立つと、一応 10 年後（すなわち北陸新幹線の開通という 1 つの大きなポイント）を想定し、あるべき姿や日記もそういう形で書かれており、そこをイメージされているというのは、これは非常にわかりやすいわけです。しかし、10 年の間、このあるべき姿がどんな形で動いていくのかということが、一般が見られたときに感じるのではないでしょうか。つまり、今年はこうやります、来年はこうやりますではなく、中には短期的な課題、あるいは中期的な課題、さらにさらに 10 年後新幹線ができたときの課題と、ある程度分類分けがあったほうが、読まれたときに、なるほど、こんな形で進んでいくのかというのがわかるのではないかと思います。

松澤会長：　どうもありがとうございました。

大野局長：　なかなか書きにくいのかもしれませんが、ただ、この計画を大々的に見直していくかどうかは別としまして、やはりこういうものを 1 回出して、10 年間放っておいて何もしないのかと。例えばこの審議会のあり方も含めて、ちょっと

検討してみたいと思っております。

松澤会長：　そのとおりだと思います。またその点、議論をさせていただきたいと思います。

大野局長：　……そういうふうにしたいと思いますので、ご協力よろしくお願いいたします。

（3）その他

事務局　：　次回の第 6 回審議会の日程に関してでございます。次回、第 6 回の審議会を事務局といたしましては、3 月の下旬ごろ、できれば 3 月の最終週、28 日か、29 日、30 日のいずれかで開催したいと考えております。次回につきましては、答申ということで、審議をお願いしたく思っております。

具体的な日程につきましては、本日、欠席されている委員の方もいらっしゃるものですから、その方も含め、早急にまた皆様方にご都合を聞かせていただきたいと思っております。

松澤会長：　ほかに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。

以上