

福島県交通政策有識者懇談会の議論集約

【付属資料3】

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
1	懇談会の動機	交通ビジョンの見直しと新しい交通ビジョンの必要性についての検討	平成6年に交通ビジョンができ、10年経っている。中身は網羅的に計画して整備されているが、この10年間で大きく時代は変化しているので、こういったことを踏まえ、あらためて再度整理する必要がある。	内堀部長	第1回
2	懇談会の動機	交通の意味(交じるという部分と通すという部分)の再確認と車中心の交通環境の見直し	交通という漢字を見ると、交じるという部分と通すという部分と2つある。福島県の交通を見ると、後者の通すということにウエイトを置いているのではないかと。通過していくばかりで、人と人が交わるという観点が弱い。歩いていると死ぬ可能性があるという交通環境は、特に車に起因するが、このままでいいのかという問題意識である。	内堀部長	第1回
3	懇談会の動機	車を自由に運転できない交通弱者の交通手段の確保	高齢者と学生の交通弱者や車を自由に運転できない人々、外から観光に来られた人々にとって福島県は便利か。本県には大きなバス会社はあるが、老人や学生が少子化でどんどん減って、需要が減り撤退する。多くのバス路線は人があまり乗っていないので、空気を運んでいる。こういう状況は車に乗れる人はいいが、それ以外の人々がすごく暮らしづらい状態になっている。	内堀部長	第1回
4	懇談会の動機	中心市街地の空洞化とコミュニティの崩壊	中心市街地の問題がありまして、今は車でドアツードアでロードサイド店に行き、大量に買い物をして、すぐに帰ってくるといったことになり、結局福島市の中心が弱体化していく。結局その間車で移動していただけないので人と人との交わりはない。その中で温かみとかこれまであったものが、どんどん失われていく。	内堀部長	第1回
5	懇談会の動機	環境問題(大気汚染)	環境の問題もあり、ハイブリット車も開発しているが、これだけ車が多いとディーゼル規制をしてもどんどん空気が汚れている。それから、ガソリンの問題、エネルギーの消費の問題もあり、コンビニに行くにも車で歩いていていいのか。	内堀部長	第1回
6	懇談会の動機	交通ビジョンの見直しと新しい交通ビジョンの必要性についての検討	冊子のような形で立派にまとめるのではなく、まず、有識者の皆さんの関心事項あるいは議論で出てきた事項について、徹底的に整理をすることから始めようと思っている。その結果、新しい体系というか問題課題についての対応方法が出てくると思うので、それをベースに10年あまり経つであろうこのビジョンをどういうスタンスで見直すかをその先に考えていきたい。	内堀部長	第1回
7	福島市の現状	車中心の地方都市の現状	福島に来て、人が歩いていないということが非常に強い印象として感じた。おそらく家から車で移動して、目的地で用が済めば、戻ってくるといった状態で暮らしているというのが特徴的である。そういった意味で交通の交わるということを考えなければならない。	江原委員	第1回
8	交通政策の課題	公共交通の利用促進と地域活性化の関係	私共の方でも公共交通の利用促進は地域の活性化の面からも非常に重要だと思っており、いろんな人が同じ箱の中に入るという貴重な機会なので、そういった観点からも活性化をしていくということを考えていきたい。	江原委員	第1回
9	交通政策の課題	公共交通機関の空間のデザイン	いろんな人が一つの箱に乗るといった空間をどのようにデザインしていくか。	座長	第1回
10	郡山市の現状	障がい者のための利便性の確保	郡山のうすい通りに行くと駐車場は遠い、歩く人を優先して交通は止めてしまう。障がい者はどうしても車の行けるところに行ってしまう。障がい者としてみると、歩くのが大変である。	奥河委員	第1回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
11	福島市の交通政策	福島市における交通需要の変化への対応と交通政策のあり方	福島市に置き換えれば2～3年に1回は地域の実績を十分に把握する必要がある。県の策定した10年も前のバス路線で高齢化が加速している。少子化が進行している。それが従来と同じルートでいいのか。民間によって、開発されている住宅団地もある。ところがそういうところにバスが通っていないだったりする。私もこの4月から交通政策に取り組んでいます。ひとつも成功できない。例えば赤字の路線が廃止されて、それをジャンボタクシーで代行運転するといった地域もあるが、利用がない。40代前半に開発された蓬莱団地があるが、非常に高齢化が進んで交通弱者が多くなって、共同で団地内をめぐる循環バスを立ち上げ、3ヶ月間運行したが、予想している人員の半分にも満たない。	落合委員	第1回
12	郡山市の現状	郡山市における駐車場の現状	うすいの通りという話が出たが、うすいの通り、中町大通りは車がスピードを出さないで走るように通れる。前に大きい駐車場を作ったし、あちこちに駐車場を作っている。	片桐委員	第1回
13	郡山市の現状	郡山市における観光客に対する交通手段の確保	私共でクラシックバスを持っていたので、それを貸して市民に募集して観光地めぐりを実験的に行ったら非常に好評だった。熱海に行ってけやきの森の散策をしてもらって、足湯につかって帰るとかいろんなコースを考えて実験的に実施したら、大変好評だった。それから観光のお客様に聞かれて一番困っているのは、「これから会津に行きたいんですが、どうしたらいいですか」ということで、郡山へ帰る電車はいっぱいあるのに比べて磐梯熱海から会津方面に行く交通の便がなかなかないというのが実情である。バス等が少し不便である。	片桐委員	第1回
14	交通政策の課題	福島県における地域の特性に応じた交通政策のあり方	福島県の場合、県域が非常に広くて各地域とか都市とか福島・郡山・会津とかいわきとかありますが、そういった街がこれからどういった生き方をするのかという視点を考えなければならない。商業を優先するのか、日常生活を優先するのか、観光を優先するのか、その辺の地域のテーマを決めないでどういう政策をとったらいいいのかということは、なかなか見出せない。地域毎の方向性とまちづくりを明確にしないと政策もたてられないのではないかな。	鈴木委員	第1回
15	交通政策の課題	公共交通機関の料金のアンバランスと歩いて楽しい中心市街地の環境整備	福島大学の学生はほとんどバスを利用しない。バスの料金が4～500円するが、仙台へ行くと750円で行ける。料金体系のアンバランスについて、利用者が納得できない部分があり、経営上からは非常に難しい問題がある。空洞化、地域の中の人がいけないということですが、街の中が歩いて楽しいとなっていない、通過交通の優先があって楽しんで歩けるようなつくりになっていないという問題もある。環境として街の中を人が歩いて楽しむということと交通をどのように結びつけていくかという課題がある。交通という問題の中で、公共が担いきれないことが出てくる。そこをどういう風に市民サイドが公ということ意識してカバーできるのか難しい。	星野委員	第1回
16	交通政策の課題	従来の高速交通体系中心の交通政策に対する反省	経済界からは、高速道路とインターチェンジがあって、高速体系を使って荷物を運ぶということでヤードやターミナルをつくったが、ターミナルも卸団地も四苦八苦している。ガソリンが上がって、高い高速道路を払ってはお客様の需要をまかないきれない。基幹的な交通ネットワークである高速道路、インターチェンジ、在来線、新幹線といった高速体系が地元の商業者から見て成り立たなくなっている。だから、マクロ的な交通政策よりも成り行きまかせで行かざるを得ないのではないかな。	丹野委員	第1回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
17	交通政策の課題	過疎地域の交通のあり方と交通政策に対する行政組織のあり方	過疎地域について、公共交通が成り立たないところでは人がいないから成り立たない。人がいてもガソリンと自動車が安いので、自家用車を使ってしまう。交通は基本的なインフラなので、国の国土交通省のように、交通には道路、港、空港もあるのでこれらを一体的にできるセクションやしゅきみが大切だ。	丹野委員	第1回
18	国の交通政策	国の交通政策の変化(規制から自由化への変化)	国土交通省は、平成13年11月の省庁再編で、昔の建設省、運輸省、国土開発庁が統合し、新しい省庁として設立した。私共の使命は、陸海空の社会基盤の整備と、ソフト面を含めた交通政策の推進と国土計画を所掌している。最近特に力を入れているのは、国際観光振興を中心とした政策を推進している。政策の方向付けは、もともとは均衡ある国土形成で進めてきたが、大きく方向転換して、今は個性のある地域の発展を進めてきている。交通政策の方向性は、昔の運輸省は、硬直的な枠をはめて、全国画一的な整備していた。平成8年に大きな方向転換を決定し、運輸事業の自由化を進めるということで法改正等の手続を進めた。車が普及する中で公共交通事業が独立採算で、例えばバスであれば免許を与えて、採算地域から不採算地域に相互扶助することによって、不採算地域を補助するというしくみでやってきたが、採算地域はもはや無いという状況になっており、しゅきを抜本的に見直して、業者や地域の創意工夫を生かした新しいサービスを導入することによって、効率化を進めている。ただ、現実としては、私共も立証実験を支援しているが、うまくいくものはない。	江原委員	第1回
19	外国の交通政策	地域大学による地域交通政策への参加のあり方	地域の大学がアメリカとかヨーロッパの場合は、大学院の学生達がかかりコミットメント(関与)している。例えばアンナーバーというシカゴ近くのミシガン大学では、学生達がそれなりの免許を取ったりして、バスを24時間運転している。	座長	第1回
20	交通政策の課題	交通に対する行政の関与のあり方	バスが非常に値段が高く、JRを利用せざるを得ない。それで満足しているかというところJRも時間や頻度が少なく、決して学生は満足ではない。そういう意味では何かやり方が流動化できることがあればパッとそれに乗っていく可能性はある。そのようにしてどこからは工夫してやって、ある部分は公共が担って支えるという構図が必要である。	星野委員	第1回
21	外国の交通政策	地域大学による地域交通政策への参加のあり方	カナダでは学生で車イスで学校に来ている人は、オンデマンド(注文対応)でそのための車がある。	星野委員	第1回
22	日本の現状	公共交通と自動車交通の競合	公共交通をめぐる環境は世界もだいたい同じで、日本では公共交通と自動車交通の競合をどうするかということだと思う。日本では、田舎に行くときも1人1台の自家用車でしゅし、1戸の人数より多くの自家用車を持っているので、とてもバスに乗るわけがない。いざ電車に乗ろうとすると駐車場がない。	丹野委員	第1回
23	日本の現状	日本人のライフスタイルの変化と公共交通のあり方	諸外国と比べても日本は、公共交通機関は発達してきた国だと思う。ただ今はかなり変わってきていて、自動車も保有しやすくて免許保有率もかなり高くなっている。道路も良くライフスタイルも大幅に変更している中で、個人の生活をより快適にする上で選択するのは、やはり車である。	江原委員	第1回
24	交通政策の方向	新しい規制(中心市街地への車の進入規制)	ある程度の規制をするという結論になるのではないかと。例えば、まちの中心部には車は入れないようにしてしまうことをかなり強力にやるということを社会的合意のもとで進められているのではないかと。	江原委員	第1回
25	交通政策の課題	交通を考慮したガソリン税のあり方	ガソリンを高い税金を払って買っているが、あの税金はすべて道路にいつている。道路は良くなっているが、何かお金の使い方が間違っているという気がする。	丹野委員	第1回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
26	外国の交通政策	公共交通機関の利用促進のための税金のあり方	ドイツの工場の場合は、工場の駐車場になっているところの税金を高くとっている。会社はそれを排除する代わりに、公共機関を利用する定期のお金を出す。	座長	第1回
27	交通政策の方向	環境に配慮した税金のあり方	車を使うと環境にやさしくないし、交通事故も増える。その点を勘定して、公共交通へ回すことができれば一番いい。総合交通対策税のような形でガソリン税をかえることができればいい。国全体ができなくても、地域でこういったことができないのか。	江原委員	第1回
28	交通政策の方向	環境に配慮した税金のあり方と問題	福島県では、ここ2年地方の独自税である産業廃棄物税と森林環境税の検討を進めてきて、これは特別な目的のために使うという構成である。法定外税について、分権が進んでできるようになっている。環境税の議論もあるいは総合交通対策税も、誰に負担させるかということが利害渦巻くところで、非常に難しい。	内堀部長	第1回
29	交通政策の課題	先行投資的な交通政策	地方が息を吹き返すためには先行投資的な考え方も必要ではないか。	鈴木委員	第1回
30	交通政策の課題	従来の先行投資的な交通政策に対する反省	先行投資はよくわかるが、それでどんぶり勘定でつくってきたという反省点はある。少し制度的にも見直すこともあってしかるべきではないか。どうしても地域が必要であったり、あるいは観光地開発が必要であったりするのであれば、それに密接に関わる方々でやって頂くことも可能かなと思いますので、全国一律でどんぶり勘定であいまいな形でやるということからは、少し考え方を変えていかなければいけない。	江原委員	第1回
31	日本の現状	バスの問題点	バスで郡山に出るのに、途中まで行って乗る人がいないと10分くらい待っていることがある。バスに乗っている人はイライラする。	奥河委員	第1回
32	交通政策の課題	公共交通と自動車交通の共生	公共交通と私的な交通機関との共生をどのように持って行くかが課題である。	座長	第1回
33	交通政策の課題	都市人口を考慮した交通政策のあり方	国土交通省の公共交通活性化総合プログラムについて、福島市の取り組みは全部やったが、効果が上がらない。器の問題、人口の問題か。福島県内の主要都市福島・郡山は30万人前後、会津若松が12～13万人といった人口をよく考えた中での公共交通のあり方を議論しないとだめではないか。それに拍車をかけているのが県も含めて、各自治体と財政が非常に弱くなってきている。	落合委員	第1回
34	交通政策の方向	バスの大きさの問題	バスも市内を走るバスがあまりにも大きすぎるのではないか。アメリカに行くと、背の高いバスがある。お年寄りに寄り添って乗る時や体型の大きい方が乗りやすいと思う。	片桐委員	第1回
35	交通政策の課題	車社会に対する法的規制	車によって、CO2の排出があまりにも多くなり、地球温暖化が進行して、自分の生命が脅かされない限り車は手放さない。これに対応するためには、法的に規制するしかない。	空港交流G菊池	第2回
36	交通政策の方向	バス専用道路の設置	公共交通機関の利便性を向上させる。環境に優しいバスを導入し、バス優先道路ではなく専用道路にする。ここに他の車が進入すれば、高額な罰金を徴収し、この罰金は交通安全のために使用する。バスは定時運行はされるが、必ず他の交通機関との接続時間や運行時間まで待つことになり、商店で買い物したり、まちを歩くことになる。	空港交流G菊池	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
37	交通政策の方向	バス専用道路の設置の問題点	バス専用道路を設置すると車線がつぶされると交通量が少なくなりその分バスに乗ってもらえばいいですが、今のバスレーンでもバスの運行回数が少なく道路利用者から苦情がきている。確実に交通量に見合うバスに転換できればと思う。	菊地委員	第2回
38	交通政策の課題	マイカーからバスに移行時の問題	マイカーからバスに移行することによってどうスムーズに転換できるか。物理的に転換する部分と経済的なメリットのしくみが地域でつくれるか。	丹野委員	第2回
39	交通政策の現状	国の新しいバス再生プロジェクト	新しい取り組みがありましてバスカメラといいますか、バスの全面にカメラを付けて、進入している車を撮って警察とか関連する協議会にデータを送りまして、違法な車輛については警告音を発することがロンドンで行われていて、国土交通省でもバス再生プロジェクトの一環としてやろうというものがある。	江原委員	第2回
40	交通政策の方向	経済的なインセンティブ化するような仕組みの必要性	バス優先レーンを設けることによって人々が動きやすい環境をどのようにつくっていくか。経済的なインセンティブ化するような仕組みがあればやりようがあるが。	座長 星野委員	第2回
41	交通政策の方向	環境への負荷低減対策の推進	環境への負荷低減対策の推進 ・ 廃食油から生成したBDFをゴミ収集車やバス等に利活用 ・ ハイブリッドや天然ガス車などの低公害車の普及 ・ パークアンドライドの導入(例:尾瀬等の観光地ほか) ・ 時差出勤による交通渋滞の緩和	超学際G 高原	第2回
42	交通政策の方向	廃食油から生成したBDFをゴミ収集車やバス等に利活用	県の旅館関係が廃油を一斉に出すシステムづくりをさがけてできると良い。それを観光のバス等に利用して、町めぐりとかは急がなくていいような活用法を希望する。	片桐委員	第2回
43	交通政策の方向	時差出勤による交通渋滞の緩和	時差出勤をやれるとすれば一番身近なことなので30分違えば朝夕の渋滞緩和になるが、勤務条件が違うのは困るという問題がある。	落合委員	第2回
44	交通政策の方向	植物性油から生成したBDFを利用する車の導入	過疎地域は遊休農地が日本一なので、農作物の品種改良や技術開発を含めて品種改良して植物性油のコストを下げてアラブの石油よりも安くなればすごいことだと思う。	丹野委員	第2回
45	交通政策の方向	休耕地の再生と食料作物からエネルギー作物の両方を共存のあり方	休耕地をどうやって再生させていくかということと食料作物からエネルギー作物の両方をどう共存させていくかという問題と人工密集地に廃油は出ますがこれを持っていった時に何かベネフィットがほしい。	座長	第2回
46	交通政策の課題	・公共交通を取り巻く社会環境の変化に対応した公共の足の確保策 ・地域の基礎的な社会的インフラとして、公共交通を支える枠組みの構築	マイカーが日常生活の主要な交通手段となる一方、地方部の過疎化も含めた人口減少もあいまって、公共交通の輸送人員がかなり減少してきている。このため、輸送人員の減少に伴う収入減から、交通事業者単体での公共交通の維持が極めて困難となっており、地元自治体による財政支援等も不可欠な状況になっている。 ・公共交通を取り巻く社会環境の変化に対応した公共の足の確保策 ・地域の基礎的な社会的インフラとして、公共交通を支える枠組みの構築	生活交通G鈴木	第2回
47	交通政策の方向	小高eまちタクシーのような新しい公共交通	小高eまちタクシーは福島県発で全国的に普及してまして東北管内でもかなり広がっている。基本ルートは決まっており、予約に応じて電話番号で検索でき、タクシーに搭載されているカーナビで、その都度ルートが設定される。非常に柔軟な路線設定ができ、高齢者が増えてくるとバス停まで行くのが面倒くさいというネックがはずれる。	江原委員	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
48	交通政策の方向	従来型の路線バスの限界と有償ボランティア輸送	過疎地における有償ボランティア輸送に関して、昨年3月通達の改正があり全国展開が可能になっている。東北地方の現状を考えると従来型の路線バスは、維持が困難になってくる。鳥取県でボランティアでやっているところに既存のバス路線の経営者が一緒にやるという流れが出てきた。	江原委員 座長	第2回
49	交通政策の方向	季節性を考慮した乗り合いタクシーのあり方	福島市の乗り合いタクシーの業績が伸びないという話をしたが、その後、冬場になり非常に伸びている。来年度も継続していくことになりますが、季節にもよる。季節性を勘案した制度論もあっていい。	落合委員 座長	第2回
50	秋田県の現状	秋田県の空港と観光地を結ぶ乗り合いタクシーの現状	乗合タクシーの現状で、秋田県の客が増えている。秋田空港から温泉地へ行くのにシャトルタクシーを使っている。秋田県内に110社のタクシー会社の内15社がやってみようということで、例えば秋田空港から玉川温泉まで行くのに2万円かかるが、それを一人5千円で乗り合いにより二人から運行している。金額の補助は無い。	片桐委員	第2回
51	懇談会の動機	安全、災害対応を考慮した交通政策の議論	中越地震、スマトラの大地震が年末にあったが、いろんな意味で災害の怖さを実感しており、交通政策を議論していくにあたって安全、災害対応という観点も欠かしていけない。特に弱者が災害にあった時に弱い立場に置かれるので、災害時をある程度視野に入れながら交通政策の議論をしなければ安心して住める地域社会になりえないのではないのか。	内堀部長	第2回
52	交通政策の課題	二酸化炭素や大気汚染物質の排出を抑制	環境への負荷が低減された「循環型社会」を形成するためには、地球温暖化の原因となる二酸化炭素や大気汚染物質の排出を抑制しなければならない。そのためには、二酸化炭素排出量の相当部分(全体の約20%)を占める運輸部門(自動車、船舶、航空機)について対策を講じる必要がある。	循環型社会推進G佐藤	第2回
53	交通政策の方向	物流の効率化、交通管理 公共交通機関利用の促進 国、県、市町村、事業者及び住民の連携	○環境への負荷を低減するための「交通対策」に関して、以下の項目について総合的に検討すべきである。 物流の効率化(環境負荷が小さく効率的な物流体系や静脈物流システムの構築等) 交通管理(新交通管理システムや交通公害低減システムの推進等) 公共交通機関利用の促進(軌道改良・曲線改良等の幹線鉄道の高速度化、既存ストックの高度利用、使用者の利便性の向上等) 国、県、市町村、事業者及び住民の連携(それぞれの役割を踏まえた施策の推進:道路改良、低公害トラックの導入、マイカー抑制等)	循環型社会推進G佐藤	第2回
54	交通政策の課題	物流の裏には交通があり、エネルギーがあり環境がある	物流の裏には交通があり、エネルギーがあり環境があると思いますが、福島県の交通政策をもっていくときにランドデザイン、マスタープランとしては地域政策もあるので、そういう視点で交通政策をみていく必要がある。	丹野委員	第2回
55	交通政策の方向	鉄道を使った環境にやさしい配達 の仕方	物流の末端の身近なところを考えると、例えば自分の会社に毎日違う企業の宅配便等のトラックが来るが、これを効率化すると配達も押さえられるし、集約して昔に戻って鉄道を使って環境にやさしい配達 の仕方を考えるといった仕組み作りをもう一回新たに構築することができないのか。	鈴木委員	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
56	交通政策の方向	1. 自動車1台あたりの環境負荷の低減 2. 自動車交通の抑制(走行台数の削減)	1. 自動車1台あたりの負荷の低減 使用過程車に対する対策 ・ディーゼル車への微粒子除去装置の装着推進 ・低公害車への代替推進 低公害車の普及 ・地方自治体での率先導入 ・天然ガス供給地域でのガスタン্ড等のインフラ整備 ・購入に対する補助制度 2. 自動車交通の抑制(走行台数の削減) ノーマイカーデー、カーシェアリング、パーク＆ライド等の普及啓発 自動車以外の交通機関への転換(共同輸送システムや公共交通機関の整備)	大気環境G鈴木	第2回
57	交通政策の方向	高齢者の免許証のあり方	運転免許証の在り方を論じなければならない。県警の資料によると事故の半数以上が高齢者なので、高齢者を抑制して公共交通に乗っていただく。マイカーの抑制、もっと大きく言えば自動車の抑制はまさに高齢化時代なので、その辺で何かやっていかないと事故はますます増えるし車はますます増える。	落合委員	第2回
58	交通政策の方向	障がい者に対する公共交通機関の利便性の確保	障がい者の屋外での移動を容易にするためには、路線バス事業者と協力したリフト付福祉バスの配置と運行やタクシー事業者と協力した福祉タクシー、リフト付タクシー等の配置、運行を推進する必要がある。また、幅の広い歩道の整備、段差の解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、昇降装置付立体横断施設、階段のスロープ化、動く歩道等歩行支援システムの整備、電線類の地中化、自転車駐輪場の整備等の障がい者のための歩行交通空間の確保を図ることと併せ、低床式バスの導入や交通体系での休憩施設における障がい者用駐車場、車いすトイレ等の整備を推進する等の公共交通機関の利便性の確保が必要である。 さらに、精神障がい者については、JR等鉄道運賃、高速道路利用料、航空運賃等知的、身体障がい者に認められている優遇措置が適用されていない状況にある。	障害者支援G橋	第2回
59	交通政策の方向	障がい者の付き添いに対する航空運賃割引制度	航空会社は赤字で乗る人があまりいないということだが、障がい者は一人では行けないもので、その付き添いまで割引きすれば、空港も利用価値あるのではないか。	奥河委員	第2回
60	福島市の現状	JR福島駅のバリアフリー化の現状	JR福島駅でエレベーター2基、エスカレーター6基が動く予定になっている。	落合委員	第2回
61	福島市、国の現状	国のバリアフリーの現状	国交省の道路構造上の規格は、車道と歩道に段差ができるが、2cmにしている。車イスの方は難儀だが、視覚障がい者の方は杖をついて車道と歩道の区別をしなければならないということで、お互いに譲り合って2cmということになった。安心歩行エリアを決めて事業を進めている。街中に車を入れない。入っていく時は、スピードを出さないようにしたり、電線類の地中化等を実施している。	菊地委員	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
62	交通政策の課題	エネルギー消費や環境負荷が少なく、安心して快適に日常生活を送ることができ、様々な都市機能をまちの中心部に集積したコンパクトなまちづくり	・急速なモータリゼーションの進展やバイパスをはじめとする道路網の整備等に伴い、公共施設の郊外移転や、大型小売店の郊外への立地、郊外での大規模住宅開発が進み、町の機能が郊外に拡散する一方、「まちの顔」ともいべき中心市街地は、空洞化が進んでいる。 ・少子高齢化の進展や環境問題への意識の高まりの中で、これからは、エネルギー消費や環境負荷が少なく、誰もが安心して快適に日常生活を送ることができ、様々な都市機能をまちの中心部に集積したコンパクトなまちづくりという観点から、中心市街地の活性化を図ることが必要不可欠である。 ・郊外と比べて鉄道やバス等の公共交通機関が利用しやすい反面、マイカー利用という点では、道が狭く混んでいる、駐車場が狭く利用料金が高いなどの問題がある。	商業まちづくりG新関	第2回
63	交通政策の方向	中心市街地の交通アクセスを整備・改善 鉄道や路線バス等公共交通機関の運行を確保	中心市街地の交通アクセスを整備・改善する。(具体的には、交通渋滞を緩和する道路の整備、中心市街地全体で利用できる駐車場の整備、歩行者や自転車利用者が安心して通行できるようにするための歩行エリアの整備など) 鉄道や路線バス等公共交通機関の運行を確保する。(具体的には、買い物循環バスやデマンド型タクシーの運行及び必要な路線の運行を確保するための公的助成の充実、地域住民への公共交通機関の利用促進の呼びかけなど)	商業まちづくりG新関	第2回
64	外国の交通政策	フランスのストラスブルグでは地域のデザインを全体的に見直し、活性化	フランスのストラスブルグでは全部車を出した。公共交通をつくり、少し離れたところに駐車場を設け、駐車料金を払った人は、この中の公共交通の料金を払わなくてもいいという形で、地域そのもののデザインを全体的に見直して、活性化した例がある。	座長	第2回
65	交通政策の課題	福島県の道路行政マネジメントの課題	・都市間所要時間の地域格差の解消、・高速道路を使う割合の地域格差の解消、・高次救急医療施設へのアクセス可能圏の拡大、・交通事故多発区間の解消、・安全な歩行空間の確保、・落石の恐れのある危険箇所の解消、・山地部を中心とした積雪時の幅員狭小区間の解消、・渋滞損失時間の削減、・渋滞ポイントの解消・緩和、・道路施設の老朽化に対する対策、・自然災害対策(特に地震)への課題、・道路情報の的確かつ迅速な提供について	道路企画G隅蔵	第2回
66	交通政策の課題	見てもらえるような道路情報の情報提供	東北各地で災害が起きた時にどう道路があるかということを検討することも緊急の課題である。郡山国道事務所の情報提供ということで調べてきましたが、霞ヶ関の方で国土交通省の全事務所170あるが、そのアクセス回数を全部把握し、ホームページと携帯電話で、現在、郡山のアクセス伸び率がトップであり、アクセス回数が4位である。見てもらえるような情報を流す。一番アクセスの多いところは石川県金沢河川国道事務所、べらぼうに多い。なぜかというバスロケーションシステムが入っているの、その携帯アクセスが多い。	菊地委員	第2回
67	交通政策の課題	交通政策に対する行政組織のあり方	国道、県道、市町村道がそれぞれ別にやっていますが、プライオリティーを見るときに、全体をどういう風に見ていくのか。	丹野委員	第2回
68	交通政策の課題	高速道路のネットの空白地帯への対応	高速道路のネットが全てつながった時でも空白地帯がある。福島では、会津の下のあたりと浜通りの一部で、その周辺はなかなか道路ができない。救命救急のヘリとかを考えていかないとならない。	菊地委員	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
69	交通政策の課題	福島空港の利活用の課題	福島空港の利用客は、平成5年開港以来順調に推移してきたが、平成11年度の75.8万人をピークに減少に転じ、以来減少傾向が続いている。その間、滑走路延長も2,500mに延長され、大型機やアジア、太平洋地域への就航が可能となったが、その機能を十分に発揮しているとはいえない。第7次空港整備5箇年計画では、3,000m級滑走路の延長計画が盛り込まれていたが、平成15年度を初年度とする国の長期計画においては、地方空港の整備抑制がうたわれ、事実上白紙となった。県においても、平成14年に現在の利用状況等から計画の延期を決定している。	空港管理G星	第2回
70	交通政策の課題	福島空港の利活用の課題(空港へのアクセス、駐車場・リムジンバス)	福島市に住んでいる人が仙台空港を利用した方が良い、会津若松の人は新潟を利用した方が良いという。茨城とか栃木の人は福島空港に来ているので、何とか福島県で乗ってほしいという、空港に行くまでが大変だと言われる。その辺が最大のネックである。また、駐車場が無料だが、ずっと無料なのか。お金を取った方がいいのではないか。飛行機に乗る時は意外と荷物が大きいので、リムジンバスもいいが、乗り口が狭いと重い荷物を女性が持って中まで行くのが腹が立つ。あれを何とかしてほしい。	片桐委員	第2回
71	交通政策の課題	福島空港の利活用の課題(空港へのアクセス)	アクセスの問題をもう少し検討すれば、利用者はもっと増えるかもしれない。空港というのは一つの大きな施設で、世界的に見ても空港環境というのは非常に大きな問題である。	座長	第2回
72	交通政策の課題	高齢者の交通安全意識の向上を図るため、地域社会における参加・体験型の交通安全教育の必要性	平成16年の交通事故の内容を分析すると、高齢者の死者数が全死者のほぼ半数を占める等高い水準で推移し、高齢社会の進展等により、今後、ますます増加する懸念がある。県警察では、高齢者対策として各署において各自治体関係機関団体と連携を密にし、各種施策を実施しているところですが、交通弱者である高齢者の交通安全意識の向上を図るため、地域社会における参加・体験型の交通安全教育が必要である。	県警佐藤	第2回
73	交通政策の課題	自転車に乗る中学生や高校生の交通安全教育の必要性	郡山の街中の歩道を歩いていて高齢者が一番怖いのは自転車である。ゆっくり歩いているのに学生が脇を行ったり、ベルを鳴らさないでギリギリのところを行ったり、非常に怖い思いがあるので、高齢者の教育も大事だが、自転車に乗る中学生や高校生の教育、歩道を走る時のマナーを徹底して欲しい。歩く人はどちらを歩いて自転車はどちらを歩くのか、ある程度決まればいい。	片桐委員	第2回
74	福島市の現状	歩行者の交通安全対策	歩道のタイプの問題になるが、福島市ではある事業で高齢者から意見が出て、ひとつの歩道を広くとり、車道側を自転車、建物が建っている方を歩行者用として、普通街路樹は車道側にあるのが多いが、街路樹をその中間に植栽していく計画で、間もなく日の目をあびる。	落合委員	第2回
75	交通政策の課題	本県港湾の利活用の課題	本県の輸出入コンテナ貨物は、東北6県中最も多い貨物量であり、全体の約4割を占めているが、県内港湾を利用した輸出入は約12%にとどまり、大部分が京浜港等の他の港が利用されている状況にある。県内産業の進展を図り、国際競争力の強化を図るためには、本県港湾の利用を促進する必要がある。そのための施策を展開する必要がある。	港湾漁港G宗像	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
76	交通政策の方向	環境負荷の低減を図るためのモーダルシフトの推進	CO2削減に向けて、長距離貨物輸送をトラックから、海運や鉄道に転換するというモーダルシフトが進められている。本県においても、環境負荷の低減を図るためのモーダルシフトの推進について、検討する必要がある。	港湾漁港G宗像	第2回
77	交通政策の現状	秋田エコライナーの現状(秋田空港から周辺の観光地に行くジャンボタクシー)	BDFについて、一つは秋田エコライナーで、秋田空港から周辺の観光地に行くジャンボタクシーで、環境対策ということでBDF燃料を使っていたが、品質が安定しないという問題で今は使用を止めている。本県の裏磐梯で「森のくまさん号」が周辺から油を集めてやっている。BDF燃料は品質の安定化と安定供給が課題となる。	江原委員	第2回
78	交通政策の現状	ハイブリッドカーの現状	ハイブリッドカーについて、鉄道車輛にも導入しようということで自動車だけではない。	江原委員	第2回
79	交通政策の現状	国交省の時差出勤の現状	時差出勤について、運輸局は幹部職員だけ時差出勤をしている。	江原委員	第2回
80	交通政策の現状	鉄道駅のバリアフリー化の現状	バリアフリーについて、鉄道駅のバリアフリー化ということでエレベーターの整備やバスの低床車輛の導入が行われている。ただ、バスがノンストップになったからといってすぐ乗れるかというとそうではなく、誰かに介助してもらわなければならないので、そのあたり助け合いの精神で心のバリアフリーの実現を目指すことが非常に重要だ。仙台市の地下鉄・バスについてはバス地下サポーターをおき、研修して活動している。	江原委員	第2回
81	交通政策の現状	中心市街地におけるデマンド型タクシーと過疎地輸送ボランティアの導入の条件	中心市街地の活性化ということでデマンド型タクシーがあがったが、中心市街地でデマンド型タクシーを導入するのはハードルが高い。というのはデマンド型タクシーは交通空白地帯の代替交通手段という位置づけなので、バス路線と競合する場合はバスの乗客が減っては元も子もないので、その辺の問題がある。また、過疎地輸送ボランティアについてもタクシーの使えないような交通空白地でないと認められないという枠組みになっている。	江原委員	第2回
82	交通政策の現状	東北管内における空港アクセス交通の現状と対応	空港の利用促進について、空港へのアクセスが重要になっている。郡山は好調だが福島・いわきは不調で、管内ほとんどそうである。何が理由かという点と無料駐車場があるというのが要因ではないか。これ自体悪いことではないが、これで二次アクセスが枯れてしまうと観光でよそから来られる方が困る。その対応の一つはダウンサイジングをするということだと思う。観光に着目するのであれば観光関係の業者と交通事業者が観光振興に協力するといったタイアップの関係が重要になると思う。秋田ポートライナーも路線がかなり伸びてきて、さらに拡充していこうとしている。一つのやり方として集中予約システムを作る。そのシステムの中に中間アクセスも予約できるということで進めている。	江原委員	第2回
83	交通政策の現状	地域における必要な交通機関の検討	生活交通の関係ですが、今交通機関というものがないままでも維持できるはずがないということをよく認識してほしい。そのためには情報開示をして地域でどういう交通機関が必要か話し合わない、気が付いたらバス路線がなくなる事例がある。	江原委員	第2回
84	交通政策の現状	予算が無い中でのソフト面における施策の推進	交通渋滞等の解消のために交差点改良を実施するが、限られた予算の中ではなかなか進まないの、これからはソフト面について知恵を出していくべきということで我々の施策もそういう方向で進めていく。	菊地委員	第2回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
85	交通政策の課題	福島市の高齢者の意見(道路の段差解消、多目的トイレの設置、駐車場・駐輪場等の施設の案内等)	福島市の高齢者を対象者にした調査で、交通手段について、お年寄りが店舗の買い物に行く移動手段として自転車を利用することが非常に多いということで、ある意味では自動車より環境にやさしい交通手段で、こういうものに少し目配りをしていく必要があるのではないか。お年寄りの方が希望していることが、道路の段差を改善して欲しいということと多目的トイレの設置、駐車場・駐輪場等の施設の案内等が見にくいという意見があった。	星野委員	第2回
86	交通政策の課題	福島市の高齢者の意見(道路の段差解消、多目的トイレの設置、駐車場・駐輪場等の施設の案内等)	80才代になると8割近い人が運転しない。全体として高齢者の方が買い物に出かけており、徒歩、自転車。郊外から中心市街地へは、公共交通手段の利用率は年齢とともに上がる。道路の段差解消、各施設・駐車場の案内の整備(高齢者にとってわかりにくい)、多目的トイレ設置について要望あり。	星野委員	第3回
87	交通政策の課題	過疎地域の交通のあり方	過疎地域の交通のあり方、特に都市部と中山間部の関係を考慮しなければならない。	座長	第3回
88	交通政策の現状	過疎地域における交通政策(鉄道)	由利高原鉄道では、地元の小学校が少子化の影響で統廃合することになり、3カ所に散らばっていたものを一カ所に集約するということで、地方鉄道の駅前に新しい小学校をわざわざつくることによって、お客さんを増やしたという事例がある。	江原委員	第3回
89	交通政策の現状	過疎地域における交通政策(タクシー等)	バスに代わるものとして注目を集めているのは、おだかe-まちタクシーで始まったデマンド型集合タクシー。これから出てくるものとしては、過疎地型有償ボランティア輸送で、これまでは管内で事例はない。山形県の川西町で、やってみないかということで勉強してきたが、既存の交通機関、特にタクシーとの調和をどのように図るかということがなかなか難しく、もう少し議論が必要だという状況。	江原委員	第3回
90	交通政策の課題	過疎地域における交通政策における住民等の参画	交通機関はかなり悲惨な状況にあるので、それを利用する皆さんによくわかってもらって、経営的に成り立たないということを理解していただいたうえで、その地域にとって何が必要なのかということを住民の方を含めて一緒に判断してもらう必要有。存続してもらいたいのであれば、必要な支援を利用者側からしてもいい、利用する側と供給する側との垣根を下げるのが非常に重要で、それができないところ・地域については公共交通機関が無くなっても仕方がないのでは。	江原委員	第3回
91	交通政策の課題	地域の交通に関する住民の意識調査の必要性	乗降率が低いためにもしかすると無くなるかもしれないということがわかっていても、危機感を感じていないと思います。やはり、そういった調査をするといったことが大事ではないか。	鈴木委員	第3回
92	交通政策の課題	地域の交通施策への住民参画	事業者と自治体だけで考えてもだめで、そこを住民自身が公共交通機関を先にどうしていくんだということと一緒に考えていく、それも車に乗れない高齢者だけに話していてもだめでその地域の担い手が先にどうしていくのかとどのように巻き込むのかということが非常に重要。もう一つは単にバスだけをみてもどうしようもなく、少子化が進んでいきますから、その地域の人自身がどういう風にしていくのかという議論と合わせて交通をどう巻き込んでいくのかそこところが非常に重要。	丹野委員	第3回
93	交通政策の課題	地域のニーズの把握	地域地域の実情があるんでしょうから、その中でのニーズをつかまえながら政策を決めていく必要がある。	星野委員	第3回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
94	交通政策の現状	過疎地ボランティア輸送の仕組み (課題)	過疎地ボランティア輸送というのは、住民のボランティアの方が、高齢者とか会員の求めに応じて、その方の自宅から目的地まで運んであげるという仕組み。タクシーに非常に類似しているが、違うのは、事業として行うのではなくボランティアのため、運営自体も非営利法人とか地方公共団体が主体となるボランティア組織に限られる点。そこで問題になったのは、ボランティア輸送が入ってくると地域のタクシー会社の方が成り立たなくなるかもしれない点。その辺の境目をどのように付けるのかということが非常に難しい問題。	江原委員	第3回
95	交通政策の課題	地位におけるバスの必要性和課題	バスはなくさないでもらいたいと住民が騒ぎますが、そのときはたくさん乗るようですが、あとは空っぽ。福島交通では、打ち切りにしてしまいましたが、今度は補助してもらいたいということになり、何とか1日1回くらい朝と夕方に走るようになります。この負担金が大変。	奥河委員	第3回
96	交通政策の課題	地域におけるバスのあり方	バス路線沿いは良いですが、そこから入った山沿いに集落があり、そういったところを通ると便利かなと思います。9～10人乗り位のタクシーがあると皆助かるのではないかと思います。	奥河委員	第3回
97	交通政策の課題	交通政策における産官学のパートナーシップ	国土交通省本省の方で、公共交通利用促進マネジメント協議会を始めた。交通事業者でない企業者と交通事業者と話し合っ、従業員とこれから学校関係者に入っていたきたいということになっているらしいが、どうしたら従業員と学生が公共交通機関を使っただけなのかという話し合いをするということになっている。おそらく運輸局でも地方ブロック単位での協議会をつくってやっていくことになると思う。そういったマッチングするというか一緒に話し合うということが非常に重要。	江原委員	第3回
98	交通政策の課題	観光客のニーズに合わせた交通のあり方がキーポイント	磐梯熱海ですが、磐梯熱海までバスはあるが、1時間に1本程度。JRもあってJRは郡山から磐梯熱海まで、5～6分。バスは1時間くらいかかるし料金も高い。是非JRを御利用くださいと言っても、郡山駅まで迎えに來い、もしくは磐梯熱海の駅に着いたらタクシーに乗らずに旅館に電話をよこし迎えに來いといった、かなり楽をしてきている現状がある。例えばバスを出してもジャンボタクシーを使っても全部が全部乗らない。駅まではできるだけ迎えに行きたいが、磐梯熱海でもタクシーは3社あり、磐梯熱海のタクシーは潤っているのだろうか。だいたい少なくなったとは言っている。磐梯熱海は郡山行きは良いが、会津方面はなくて、タクシー会社が観光バスを出しているが、JRを使って滞在のお客様が会津へ行くのに交通の便が非常に良くない。そうなるバスが良いですが、高速バスは本当に安いのに、そういう風な不合理がなぜ生じるのか。	片桐委員	第3回
99	交通政策の課題	利用者のニーズに合わせた交通の必要性	目黒区にコミュニティバスが走っているが、だいたい同じ時間に走っているんですが、乗っているときと乗っていないときがある。これはその需要にあったような走り方をしていないため。都市においてもデマンド型が必要。	座長	第3回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
100	交通政策の現状	交通政策と他の政策との複合的な組み合わせ	鳥取県環境大学において、一つの研究室がコミュニティバス、ゴルフ場会員制バスのようなものを走らせている。これはデマンド型だが、GPSを使って自宅の携帯電話でどこを走っているかわかる。何分頃着くかわかる。そこに合わせてお年寄りが歩いていく。そして病院へ行く時間帯は頻繁に走らせる。夕方は買い物客とかです。そのバスはBDFで走らせており、廃油を持って行く。環境再生の取組で、それを地域通貨ですが、物に換えるのではなくて交通手段に換え、流動性を担保している。複合的な知恵が必要かなと感じた。	座長	第3回
101	交通政策の課題	地域に応じた採算がとれる仕組みづくり	地域によって先ほどのデマンド型のジャンボタクシーみたいなものも場合によっては、採算がとれる地域もあるのではないかな。予約をどうするかなどの仕組み作りを考えれば場合によってはできるのではないかな。	鈴木委員	第3回
102	交通政策の現状	交通政策と他の政策との複合的な組み合わせ	鳥取環境大学の場合は研究室が主体になって動いている。地域は学生に研究フィールドを与えている。学生は地域に貢献してくださいということでパートナーができています。経済的にお金の出入りはないけれども労働力は確保されているというような仕組みがある。	座長	第3回
103	交通政策の課題	本県における東西の繋がり	磐越道が新潟といわき勿来に行くと、比較的県南部では繋がりましたが、福島と原町相馬は計画はあるみたいですが、それがないと横が不十分。	星野委員	第3回
104	交通政策の課題	東北地方の交通政策	国土全体をどう形づくっていくかということで、骨格をどこに引くかということで、福島県を含む東北地方であれば南北軸になると思うので、整備新幹線を東京から伸ばして八戸まで行ってそれから新青森まで伸ばすことが鉄道関係になる。それ以外の部分については、交通事業者の採算性を判断しながらやっていくことにならざるを得ない。それから最近高速バスが走っていますが、運賃が安く、これから発達してくるのかなと思う。バスを走らせる需要がないところであれば乗合タクシーみたいな少ない需要でもペイするような交通手段でまかなっていくということになってくると思う。	江原委員	第3回
105	交通政策の課題	地域における特徴と交通のあり方	福島県の真中が郡山で、東西で中心部の郡山市に集まってくるが、福島市と郡山市だけでなく、会津若松市やいわき市、それに田村市がはいって11市になりますので、もっといろんな都市のことを特徴をつかんでいいのではないかな。一概にタクシーがいいとか、バスがいいとか言えないのではないかな。	片桐委員	第3回
106	交通政策の課題	本県における東西の繋がり的重要性	福島から原町までが一番遠い。ここが繋がった時に、地元として、原町、あぶくま地域とか、浜通り北部の振興にかなり影響が出てくる。常磐道も今は富岡までしか通っていない、東西もないので、これだけ広い県土であり、基幹である常磐はぬけて欲しい。是非とも早い時期に欲しい。	丹野委員	第3回
107	交通政策の課題	本県における交流の方向性	福島県の場合は、浜通り、中通り、会津地方と、それぞれ文化や風土も違って、それが福島県の豊かさ、多様性。その特徴をそれぞれ発揮しながら、交流のためにお互いが結びつくようなことが福島県のこれからの中では考えられる方向。	星野委員	第3回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
108	交通政策の課題	地域振興の視点からの交通政策	交通政策を考えると、マクロ的なものになると、高速道路、新幹線とか、高速バス。結局はストロー現象のような形になって、本当に県の地域振興につながるのか。福島県の交通政策というのは地域振興に直接リンクするような対策を講じられないのか、ある意味で交通弱者対策、そういう意味で、もう少し地についた地域振興に役立つような、その辺をどうとらえていくのが課題。	三瓶総括参事	第3回
109	交通政策の課題	県内活性化の視点での交通政策(相馬港の利用促進)	相馬港と中通りのアクセスが非常に悪いということで、道路改善の方向。相馬港の荷物で考えると、すぐに相馬中核工業団地があり、そこで発生した荷物を運ぶことが多い。荷物の動きを見ると、福島はなかなか結びつきは弱く、どちらかという仙台とか、浜通りとの結びつきの方が強い状況にある。何とか相馬港を使っていただくためには、中通りとの結びつきを強めたいということで、働きかけを行っている。	港湾漁港G宗像	第3回
110	交通政策の課題	地域の特性、特徴と交通政策のリンク	地域の特性が何かということをも全部あらう必要があるだろう。この地域は観光で、ここはこんな産業がある、というようなこと。地域の特性、何でもって今後持続可能な地域を作っていくのかという視点なしには、多分、交通政策はあり得ないのではないかと。地域の特徴として、福島は何かということをもう一度レビューする必要がある。	座長	第3回
111	交通政策の課題	地域の特性、特徴の精査	地域と地域の結びつきの度合い、例えば需要動向調査とか、その地域毎の生産高の種類、どこに特色のある地域になっているかというのは、全て県としてデータはそろっている。あらためて精査することは十分可能。	二瓶参事	第3回
112	交通政策の課題	交通政策への行政の関わり方	交通審議会においては、交通、交通といっているけれども、交通問題といっても運輸局だけでやる問題ではないといわれた。特に、福祉。過疎地交通対策というのは、結局、自治体バスというのは福祉目的の患者輸送バスであったり、スクールバスであったり、そういうものを使いながら、それ以外にも産業振興とか、中心市街地活性化とかそういう視点があるので、是非国の出先機関の中でも連携を取りながらやってくださいと言われている。	江原委員	第3回
113	交通政策の課題	交通政策と地域振興計画	地域の特性について、福島県では総合計画とか作っていると思う、それには、この地域はこういう発展の仕方を目指すというのがあってと思うので、それに基づき議論を進めるといいのではないかと。	江原委員	第3回
114	交通政策の課題	地域の観光促進と交通政策	県内19の青年会議所で話し合われている自らが生き残る道としては、観光をかなり意識しているところがほとんど。アクセスに対する希望をかなりたくさん持っている。例えば、子供の視点も大事。観光ということでの人に優しいアクセスといった意味でも、道路もしくはそれ以外の交通機関の整備の仕方を考えなければいけないのか。	鈴木委員	第3回
115	交通政策の課題	観光促進の観点から見た福島地域の捉え方	本当に山の中の温泉地に行きたいという方で、ちゃんと乗り合わせ、うまく時間を使いながら行かれる方もいる。皆に合わせて道路アクセスをすべて考えようと思ったらとても広がりすぎてポイントが合わない。観光の立場から言えば、海外から見ると、福島県の観光だけではなくて、東北地区と福島、東京と福島は繋がっているような感覚で皆さん見ている。そういったもうちょっと広い見方もあるのではないかと。	片桐委員	第3回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
116	交通政策の課題	観光促進の観点での交通政策のあり方	キーワードはカスケード。前に言った特色化、技術でもカスケード。先端だけではなくて、いろんなローテクからハイテクまである。観光ではものすごい高級なところから、いろんな切り口があるのではないかということが出てきて、それに合ったようなアクセスとか、そういうものが出てくるから、その多様性をどう担保するか、その中で交通というものが大事ではないか。	座長	第3回
117	交通政策の方向	福祉分野から見た交通政策のあり方	障がい者にとっては障がい者が後退しないような政策をしていただきたい。大きなバスは僻地の方は3人くらいしか乗っていないので、小さくして、もう少し金のかからないように回数を多くしてもらえればありがたい。	奥河委員	第3回
118	交通政策の方向	過疎地の高齢者などの交通弱者に対する交通政策	特に過疎地では一人暮らしの高齢者といったケースが増えた時に、これは交通対策の問題に入るのか、また別な福祉的な領域に入ってくるのか、ちょっとファジーなところだと思う。特に、三瓶総括の話で要するにコミュニティ交通といった基盤の整備を交通体系ということもあるし、ローカルな中での問題の解決をどれだけ深めるかという問題があるかと思う。	星野委員	第3回
119	交通政策の課題	交通政策における地域ボランティアの役割	基幹部分をどうするかということと地域のカラーと足をどうするかといった時に、運輸事業者だけでは公的な部分をまかないきれないのではないかと。地域の中で、NPOやボランティアが、公的な部分を補完していく、そういう意味での公的機能の発揮の仕方も取り込んで、行政のスタイルなり、社会運営のしくみなりが変わっていくということを想定しなければならないし、そのように仕向けていかなければならないのかなと思う。	丹野委員	第3回
120	交通政策の現状	有償ボランティア制度をはじめとする交通政策の展開	過疎地の有償ボランティア輸送は構造改革特区で認められて全国で3カ所くらいで試してみた。それで、これは全国展開できるということで昨年の3月から全国展開できるようになった。やり方を変えていかないと交通は成り立たなくなってきたということと言えると思います。	江原委員	第3回
121	交通政策の課題	交通政策への住民参画	地域の交通を責任を持って行う主体は、もちろん行政であり、行政にも役割があるだろうが、地域住民もできる役割があるのではないかと。この辺を新しいコンセプトの中に入れられるといい。	星野委員	第3回
122	交通政策の方向	東北地方交通審議会答申におけるポイント(公共交通の必要性)	交通をめぐるというよりは地域をめぐる様々な状況の変化を踏まえながら、何をどう変えていくかということが出発点になる。交通に関しては自家用車が我々にとって身近な交通手段になっている。そうした中で公共交通機関がどんどん衰退している状況にあると認識あり、もう一度公共交通機関が本当に必要なのかどうかということをまず考えた。	江原委員	第3回
123	交通政策の方向	東北地方交通審議会答申におけるポイント(交通事業の採算性)	交通事業は独立採算性の事業として行われるのが原則になっているが、それではなかなかもたないという中で、どのように考え方を変えていくのか。	江原委員	第3回
124	交通政策の方向	東北地方交通審議会答申におけるポイント(交通機関の役割)	交通機関の役割について、広域公共交通なのか、都市部の交通なのか、過疎地の交通なのかは、それぞれの目的によって異なってきた、必要最小限何が大切なのかというのをあげている。	江原委員	第3回
125	交通政策の方向	東北地方交通審議会答申におけるポイント(多様な関係者間の連携)	新たな取り組みの方向性として、色々な方々が連携をしながら支えていかなければならない。	江原委員	第3回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
126	交通政策の方向	東北地方交通審議会答申におけるポイント(優先課題)	何が一番緊急課題かという、今日の最初に出てきた過疎地域の交通対策。人が住むのに適さないようなところにも必要最小限の足を確保しなければならない。そうした中で、どういった地域交通の仕組みをつくっていくのか。これを重点的にこれから優先的にやっていかなければならない。	江原委員	第3回
127	交通政策の課題	これからの交通施策の方向性	一つは、住民を交えた検討体制をつくるような支援をしていかなければならない。運輸局でもいろんな事業をやるが、本省から予算を獲得する時には、住民が参画しているものが優先される。これがないと成功しないとの観点。もう一つは、いろいろ新しい仕組みを作っていくためには、意欲的な地域モデル事業としてトライしていただき、国としてもそれをきちっと支援していこうと考えている。	江原委員	第3回
128	交通政策の課題	国における地方交通政策への支援の方向性	地域住民とのワークショップのようなものを開催するとなれば、それに対して調査費をつけるとか、わずかですが必要な基礎調査をするとか、これまでもやってきた。これからは地域住民の方と一緒に持続的に成り立っていくような取り組みに対して支援を重点化していきたいということを局内で話している。	江原委員	第3回
129	交通政策の課題	有識者会議における今後の議論のポイント	今は1企業のためかもしれないが、そこに営利公益性を担保するような考えで少し地域を巻き込んでいけば、非常にいいモデル事業になってくるので、ひとつあるところを発展的にもっていくという取り組みがある。もう一つは、住民がやりたいところをNPO的な活動をベースにしてやる。それから大学の学生はパワーがあるので是非星野先生から力添えをいただくとおもしろい動きが出てくるというような形で政策提言すると同時にモデル事業をパラレルに立ち上げていくということも有識者会議の一つの目的だと思う。	座長	第3回
130	交通政策の方向	交通政策と環境問題	自動車の低公害化については、税制優遇の形でハイブリッドカーや低公害車については少し安くしているというものが普及している。CNG車は、エネルギーを充填する場所が少ないということでそれに対しては少し支援していきたい。会津の方でそういったスタンドをつくられたと聞いている。物流部門については、資料の84ページから86ページあたりにトラックから鉄道に切り替えたという事例が何点が挙がっている。物流の環境対策がこれから非常に重要だろう。今年の2月に京都議定書が発効したので物流部門については荷主と物流事業者がそれぞれ対策を講じていたが、それではどうしてもうまくいかないということで、これも全国レベルでパートナーシップ会議が立ち上がり、17年度には地方ブロック単位で取り組みを進めていく。荷主との話し合いの中で先進的な取り組みが生まれな時は、国としても支援する補助金を出すという仕組みづくりを進める。	江原委員	第3回
131	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査(市街地と周辺部)	自分で車の運転をするかという問に対し、運転するという方は4割、運転しないという方が6割弱。これを、市街地に住んでいる人と、周辺部に住んでいる人に分けたところ、運転するという方は、周辺部の方が高いということが明瞭。	星野委員	第4回
132	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査(市街地と周辺部)	食料品の店舗までの移動手段は何かという質問に対し、旧市内の方は、徒歩、自転車が非常に多い。周辺部では、自分が運転する車、自転車、家族が運転する車が高い比率。旧市内と周辺部では、行動が少し違う。この中で、高齢者の買い物に、自転車、徒歩が多いところに注意が必要。	星野委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
133	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査 (市街地と周辺部)	中心市街地へ行くための交通手段は何かという問に対し、旧市内にいる方は、徒歩、自転車が高い。周辺部の方々は、自分が運転する車、もしくは家族が運転する車。バスが第3位。周辺部の方は車に依存しているが、車を運転しない、或いは、車がないという環境の方は、バス、電車が大きな選択肢になっている。	星野委員	第4回
134	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査 (市街地と周辺部)	中心市街地に住んでいるお年寄りは、比較的気軽に、気楽に街の中買い物に出ている。周辺部では、若いときに家を建て仕事をし、将来仕事を終わって住むときに、このような選択肢にせまられている。今、中心市街地への回帰が話題となっていることが、これで何となく分かる。そういう意味で、周辺部では、公共交通手段も必要な選択肢として考えなければならない。	星野委員	第4回
135	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査 (市街地と周辺部)	問13で、バス、電車の利用が23%になっているが、現状のバス、電車が、不便・都合が悪い等の結果の中での23%なのであれば、電車、バス等の公共交通機関は、相当なポテンシャルとして考えられる。電車にしろ、バスにしろ本数が少なく、便利ではない。電車については、駅に行くまでが大変。そういう中で、これだけ使っている。非常に大きなポイント。	三瓶総括参事・丹野委員	第4回
136	交通の現状	高齢者の交通に関する意向調査 (市街地と周辺部)	自転車が多い。ヨーロッパでは、自転車は健康増進も含めてかなり積極的です。一番環境に優しいというのも重要な視点	座長	第4回
137	交通の現状	高齢者にとっての公共交通機関の必要性	高齢者にとっては、公共交通機関しかない。病気であろうと、元気であろうと使わざるを得ないというのが現状。その意味で、少しでも便利にすると、そういう方々の移動が促進される。特に、情報をいかに分かり易く伝えるか。いつ、どこに行けば乗れるのか、そういうものが分かるといい。	小熊委員	第4回
138	交通の現状	自転車利用の長所及び短所	自転車については、非常に便利だが、それは、健康体だからこそ。健康体でない人にとっては便利ではない。また、自転車は天候に左右される。道路の状態も非常に大きく、特に日本の道路では、歩道、車道の使い勝手が必ずしも良いとは言えない。そういう観点からも、自転車がベストとは必ずしも言えない。	小熊委員	第4回
139	交通政策の課題	障がい者にとっての利便性(駐車場)	障がい者にとって一番困るのは、駐車場。例えば、郡山では、何階建てか分からない新しい駐車場が遙か遠くにある。そこに車を置いて駅まで歩くのは、なかなか大変。障がい者にとっては、駐車場がないと困る。須賀川もそう。だから、駅に行くよりは、郊外に行ったほうが便利で、駐車場料もとられない。また、どこに行っても、1時間いくら、1時間いくらとなっていて、最初は100円位でも半日いると1000円近くになってしまう。その辺が問題。	奥河委員	第4回
140	交通政策の課題	中心市街地における改善要望	中心市街地で改善して欲しいという中に、駐車場、駐輪場の案内板設置が、支持率30%、100人いると30人位から要望がある。	星野委員	第4回
141	交通政策の課題	交通政策と地域活性化 (自転車の利用促進)	福島市のまちづくりは、東京のまね。街へは公共バスのアクセスが悪いので自家用車で来るしかない。そのとき、駅前に送り迎えの車の入るスペースがない。タクシー優先。また、駐車場は遠くの方。また、これだけ街の人が自転車を使っているのに、駅のそばに自転車を置けない。自転車を排除している。自分のまちづくりというのを考えるのが大事。例えば、自転車の利用について、まちづくりそのものに駅の近くに駐輪場を確保しておく。特に、老人の方にはいつも何台か。そういう発想が大事。	丹野委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
142	交通政策の課題	交通政策と地域活性化(公共交通機関と自家用車の共存)	公共交通機関としてバス、タクシーを利用してもらおうという観点からは、駅前にスペースは必要。一方で、障がい者の方が車椅子で行けるようにという視点もある。両方やりすぎると矛盾する。そこで、一つあるのはバリアフリーという観点。つまり、一般の方々は、基本的には自家用車よりも公共交通機関を優先。障がい者の方はどうしても自家用車を使わざるを得ないので、例えば、障がい者のためのスペースを作る。そういう妥協点がある。	小熊委員	第4回
143	交通政策の課題	交通政策と地域活性化(公共交通機関と自家用車の共存)	全体的には、街のランドデザインに関わる、いろんな交通手段の共生をどう図っていくかという問題。ヨーロッパでは、LRTが作られている街では、駐車場の料金を払うと、その中はライドフリー、チャージフリーで使える。経済的な側面でも共生していくような、負担を軽減していくような施策が必要。	座長	第4回
144	交通政策の課題	福島県における交通政策の課題、検討のポイント	資料5の1ページの「交通の課題」が4つにまとめられているが、これは、東北の課題ではあるが、福島県の課題そのもの。検討のポイントとなると、もう少し、福島県ならではの課題を更に検討していくことも必要。東北地方交通審議会の答申は、これから交通ビジョンをまとめていくときに参考になる。	丹野委員	第4回
145	交通政策の課題	公共交通活性化のポイント(交流人口の拡大)	今後、少子・高齢化、人口減少の中で、公共交通は難しいのが現状。その中で重要なのが、交流人口の拡大。実際には人口は減少していくかもしれないが、交流の活性化を図っていくことによって、今後の公共交通の活性化を図っていくべき。そこが一つの大きなポイント。そこに重なっていくのが、観光振興。つまり、地域の中の方々だけではなく、外部から人を呼び込んで交流していく。そういう観点が重要で、それが大きな課題。	小熊委員	第4回
146	交通政策の課題	地域の足の確保	各論的に大きな問題なのは、地域の足の確保。高齢者や、障がい者の方、いろいろな方にとって地域の足をどのように確保していくのか。そういう観点で今後課題を解決していくべき。	小熊委員	第4回
147	交通の現状	県内道路整備の状況	道路は整備されたと思う。あとは、道路のつながりをどうするか、区域内をどうするか。また、そこにかけている金を、公共交通施策の方にシフトしていくのか。自転車であるこうとすると、なかなかあるきにくく、道路は作っても側溝に蓋がかかっていないので活用できない、そういうことはあるが、基本的には道路はいいのではないかな。	丹野委員	第4回
148	交通政策の課題	車社会における新たな公共交通	田舎の周辺部では、車依存は大幅には減らない。福祉タクシーとか新たな概念の公共要素をどう取り込むか。車を削ることはできない、車依存はそのままいくと思う。基本的には、今ある道路をいかに使いやすくしていくか、繋がりを良くしていくか、その中で新たな概念と公共交通機能をどう繋げていくか。	丹野委員	第4回
149	交通の現状	ハード整備の状況	大きな意味でのハードの部分は整備されていると思うが、例えば、駅のエレベーターの有無について、福島駅東口にエレベーターが無かった。我々がかまわないが、障がい者にとっては使いにくい。道路にしても、自転車の話が出たが、自転車だけでなく車椅子が道路を移動するときに歩道が狭いとか、段差があるとか、そういう意味で、確かに大きな道路はできているかもしれないが、細かい、利用者にとって使いやすいかどうか。	小熊委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
150	交通政策の課題	今後のハード整備のあり方	エスパルが閉まっていたので外を通ったところ、雨が降っていたので傘を差さなければならなかった。ひさしを付けるとか、細かいハード、細かい配慮、利用者にとってどうするのが一番使いやすいか、そういう視点が非常に重要。特に今、国土交通省では、ユニバーサルデザインを重視。利用者にとって何が使いやすいか、利用者がどのようなニーズを持っているのか、それをきちんと把握した上でデザインする。国がどうしろと決めるのではなく、利用者のニーズを常に考えながらデザインしていく、そういう視点での今後のハード整備が重要。	小熊委員	第4回
151	交通政策の課題	今後のハード整備のあり方	人に優しいと考えたときに、山間部の道路で子供達が酔う。もう少し気持ちよく来れないかという話がある。福島は雪国でもあり、冬場のことを考えると、山間部の実態、車の快適な交通というものをハードも関連して考えていく必要もある。	鈴木委員	第4回
152	交通政策の課題	公共交通機関に対する行政の対応	ハード的な整備の基本については、だいたい良いところまで来ていて、その上で、ハードの微調整をする、あるいは、弱者に対して細かなハード的なものについてどうやって作っていくか。それから、ソフトとしては、公共交通機関のバスであり、電車が、経済性と合わない部分が出てきていて、その辺を公共がどう担っていくのか、行政がどう対応していくのか、住民側ではどういうことができるのか、こういうことも含めてソフトの整備をどうやって作り上げて行ったらいいのか、その辺がこれからの課題。	星野委員	第4回
153	交通政策の課題	多様な関係者の共生	ユニバーサルデザインに代表されるように、福島県の政策の中で、共生というのが非常に重要なキーワード。駅を管理しているところ、ビルを管理しているところ、駅前を管理しているところ、あるいはタクシー、これらはセット的なもので、全体的な流れの中でどう繋げていくかということによって、あまり金をかけないで出来る部分がある。	座長	第4回
154	交通政策の方向性	公共交通の経済性を成り立たせるための方策	公共交通が経済的に成り立たなくなっており、その政策として交流人口の増が一つのソリューションとなっている。ただ、公共交通単独で交流人口を増やせるかは、十分検討する余地がある。ヨーロッパで行われているのは、交通手段のマルチファンクション、多機能化で、物を運んだり、人を運んだり、いろんなやり方がある。ドイツで工事をやるときには、夜、使われていない地下鉄の線路を利用しながら資材をストックヤードまで運び、そこで工事をやる。こういう、施策の運用の柔軟性が求められる。	座長	第4回
155	交通政策の方向性	多様な関係者の共生	共生という問題で、県と市、或いは市と私鉄、私バス会社がどう共生するのか。民間の宅配業者もあるし、タクシー会社、これらがどのように共生できる仕組みがあるのか。このような点を議論することが、ユニバーサルデザインに向かう一つのロードマップ。	座長	第4回
156	交通政策の現状	巡回バスの利便性	巡回バスは、郡山でもやっていて、かなり乗っている。駅前まで車で行くと金がかかるので、停留所まで行って、また帰りに停留所に帰ってくるというように乗っている。かなり便利。自動車を遠くに停めるより便利。	奥河委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
157	交通政策の方向性	巡回バスの利便性	巡回バスについて、少し発展的に整理することは非常に有効。特に、郡山はものすごく街が混雑しており、乗用車が乗り入れると混雑が増すので、循環バスのようなものもいい。これは、ビジョン作成のときに入りたい案件。シンガポールでは、マルチポート・トランスポートーションで、要するに停留所がいっぱいある。もう少し先に行くと、どこからでも乗れ、どこでも降りられる、こうなると最高。停留所がいっぱいあるのは非常に良い。これは、自家用車と公共交通の共生の方法論。まさに、共生の理念にもかかなうし、ユニバーサルデザインにもかかなう。今後高齢者が増えていく中、重要な施策になる。	座長	第4回
158	交通政策の現状	公共交通機関利用のための施設整備	駐車場と公共交通のパークアンドライドや、パークアンドバスライドなど、いろいろ地域で進めていて、今度、仙台の都市計画の話をいただいております。新しくできる東西線では、一番端の駅に立体駐車場をつけて、東西線に乗り換えるような仕組みを整備している。新しい交通機関だということができる。	小熊委員	第4回
159	交通政策の現状	公共交通機関利用のための施設整備	土地があれば、駐車場を作ったり、ショッピングセンターなど大きな駐車場が既にあるところを利用して、そこにバス停を作ったりして、そこから先ほどの100円バスのようなものに乗っていただく。それは、新しい整備でもいいし、場合によっては、既存のものをうまく使ってもいい。このような取り組みは有効的でありながら、以外にやりやすい。	小熊委員	第4回
160	交通政策の現状	県内のパークアンドライドの現状と課題	高速道路のインターに乗合バスの停留所を設けている例はある。路線バスでやっているところは、いまのところない。それから、事業者ではなく、自前で空き地等を利用して駐車スペースを確保しているという例はある。ただ、事業者が自分達の力でするには、土地の問題もあるので、限界がある。ただ、一部で、小規模でもパークアンドライドを行っているところはあります。	生活交通G木村主査	第4回
161	交通政策の課題	軌道交通の利用促進(無料駐車場の必要性)	阿武隈急行は、地元自治体が駅に駐車場を整備していて無料。会津鉄道は、赤字赤字だと言いながら、そういうサービスがない。いかに使ってもらうか、軌道交通をどう有効活用するか、自治体の姿勢も大事。金谷川駅には3台くらい駐車場がある。民間の有料駐車場もあり、僕は3800円を払っている。僕はいいが、道路を作るには何十億の金をつけて作り、鉄道に乗るためには駅までのアクセスが車しかないのに、そこを利用するための駐車場は利用者の負担だ、負担の公平だと言う。各駅に無料の駐車場を準備しておけば、すごく便利で、公共交通へシフトしていく一つの候補が出来る。	丹野委員	第4回
162	交通政策の課題	福島市における鉄道利用のメリット	福島市には鉄道が3本ある。それを考えれば、鉄道にも活用のメリットがある。利用者はかなりいるし、自転車通勤している人が雨の日にはバスに乗りたくてもバス停まで遠い場合に、近くの駅まで車で行く、そういうことができる。	鈴木委員	第4回
163	交通政策の課題	郡山市における鉄道利用の促進策(駅の新設)	郡山には磐越東線、西線、水郡線があって、駅を増やせばいいのではないかと、何億円も金をかける必要はない、そういう発想を持っている人もいます。	丹野委員	第4回
164	交通政策の課題	鉄道の利用・国の補助制度	駅を作ることにについては、全く規制はない。ただ、金がかかるので、事業者が全て持つのは難しい。地域の自治体と協力することになる。一方、新たな地方鉄道への補助制度があり、少しずつ拡充していくこともある。例えば、地方の地域活性化の計画に少し補助するという制度もあるので、運輸局にも相談してほしい。大きな事業所の近くに駅を作れば、そこに行く人は車に乗らなくなる。	小熊委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
165	交通政策の方向性	経費をかけない工夫の必要性	駅前の駐車場ではなくて、まちの中に乗り入れた人から金をもらう。金の話では、そのような工夫はあるのではないが、インターチェンジには何億もかかるが、松川サービスエリアでは、サービスエリアに遮断機を取り付けて済ませた。何百万円もしないのではないが。発想の転換があれば、公共交通の電車でも、金をかけずに工夫をして、地元の人と一緒にやればよい。	丹野委員	第4回
166	交通政策の方向性	交通政策における工夫の必要性(税制面)	バスの発想は大事。そこに、少し税制的な制度論が入ってくると生きてくる。ドイツでは、工場で駐車場を持っていると、駐車場の部分だけ税金が高い。そこで、定期券を会社負担し、計算をしながら、電車であって欲しいということになる。車の乗入による公害問題、あるいは混雑が少なくなる。いわゆるハード的な問題と、ソフト的な問題、そこに、税制を少し弾力的に運用するといい。ただ、税をいじるということは大変で、いろいろある。沖縄では、島の環境を保全するため、島に入るときに環境税のような、税とは言わずに、外部の方に対して二重価格のようなものを持っているところがある。船の利用料金が、村から出る場合より、村に入る場合の方が高い。いろんな知恵を出せば、いいものが出来る。	座長	第4回
167	交通政策の方向性	住民参加、住民ニーズの反映の必要性	こういう計画を作るとき、東北地方交通審議会答申の2ページの1番上の、NPO・住民の参画による公共交通の計画立案・運営支援、この辺に関心がある。ものづくりでいうと、作り手の論理で、メーカーがスベックを作って市場に散らしていくやり方ではなく、市場のニーズに合わせてものを作る。いかにニーズを計画の中に反映していくか。くらしを重視するという意味も、仕組みづくりも新しい課題の一つ。	星野委員	第4回
168	交通政策の方向性	過疎地域の足の確保対策	過疎地域の人口が減って、高齢化している、この過疎地域の足をどう確保するかが一つのポイント。そのとき、事業者では無理。「過疎地における有償ボランティア輸送」のような制度。あと、NPOの活用。人はいるわけで、車は人口の数よりもっとあるわけで、それをうまく使って、仕組みを作って公共交通を動かす。新たな公共の概念的なことだと思うが、足ががりに出来ないか。	丹野委員	第4回
169	交通政策の方向性	過疎地域の足の確保対策(ボランティアの活用)	東北地方では、ボランティア輸送が実際に行われている事例はない。去年、山形県の川西町で実験を実施。非常に有効な手段だと思う。家族の運転する車に乗るとか、近所の人の運転する車に乗るとか、そういう形で移動する方が結構多い。こういった、要はボランティア、これらを少し制度化する。金は経費だけ。そういう視点で、網の目のように移動手段を作っていくのは極めて有効。	小熊委員	第4回
170	交通政策の方向性	過疎地域の足の確保対策(NPOの活用)	NPOを活用して出来る乗合タクシーなども、事業者自らが金を儲けようとしてやるとなかなか出てこない発想。例えば、タクシーの車輛は空いていたり、使っていないかったりする。移動のノウハウはあるので、そのノウハウを生かすために、NPOと利用者側のニーズをうまくマッチさせて、デマンド型の乗合タクシーを実現させる。こういう発想が非常に重要。	小熊委員	第4回
171	交通政策の方向性	地域住民のニーズ反映のための制度、公共交通の公益性と営利性のバランスを確保する仕組みの必要性	地域住民のニーズを利用者サイドから生かしていく仕組みが非常に重要。それを、どう制度論として確立するか、あるいはそのような意見を常時聞くシステムを作っていくか。これによって固定的な交通システムの概念をフレックスに持っていく。また、今までの公共交通は公益重視、営利性が欠けていた。私企業は営利が主で、そのために間引き運転する。中間である営利公益性、それが本来のNPO、ボランティアのあり方。もうけたものを地域に還元する。会社の場合は株主に配当するが、そうでない仕組み。	座長	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
172	交通政策の方向性	新ビジョンのあり方	新ビジョンは、アクションプラン、アクションプログラムを、いくつか実行出来るようなものにしたい。そのためには、新たな地域の足の開発と普及にあるようなソフト面と、身近でできるようなものが何らかの形でアウトプットできれば非常にいい。これらは、県が金を出すよりもコンパクトな形で新規でやれる。これらをもっと充実させた形で、アクションプログラムを持ったビジョン、それが一つの理想形態。	三瓶総括参事	第4回
173	交通政策の方向性	新ビジョンのあり方	現ビジョンのようなものは作らない方がいい。これでは、作ったとたんに終わったような気になってしまう。現ビジョンは、2010年、2030年を想定して書いてあるというが、環境は全く変わっている。交通は、単独で切り離して考えることはできない。社会資本整備の中での交通である。また、過疎地域の交通をどうするか、地域政策でもある。高齢者、障がい者というものもある。県には長期計画があり、そこできちっとした哲学を持っていればいい。あとの各論の部分で必要なのは、計画ではなくて行動。アクションプランはあっていい。20年、30年を展望するのは長計できちっとし、こういう印刷物はいらぬ。	丹野委員	第4回
174	交通政策の課題	環境との調和のための具体策	これからの環境と調和・共存する交通体系は、エネルギー問題、石油問題をどう分析し、どう施策に反映させるかということ。中国、インドがあれだけの人口で使っている。いつまでも石油では、どんどん高くなっていく。金だけの問題ではなく、省エネ、省資源の視点が大事。そういう観点から、本県は遊休農地が一番多く、県の試験場や、福島大学にも理工系学部が出来たので、新しい燃料を開発したらおもしろい。	丹野委員	第4回
175	交通政策の課題	物流効率化による環境との調和	物流のデータを見ると、トラックの比重が大きくなっている。小回りがきくので比重が上がっているが、トラックは、場合によってはカラで帰ってくる。一方、モーダルシフトという考え方があり、幹線に物を集めて環境負荷の少ないJRなどを使って長距離輸送をする。ローカル輸送と長距離輸送を組み合わせる。港湾もそう。しかし、なかなかモーダルシフトが進まないような状況にあり、どういう仕組みを持ってくればうまくいくのか研究する必要がある。長期的には、組み合わせで全体のエネルギーを下げていく必要がある。	星野委員	第4回
176	交通政策の課題	交通物流と環境との調和(モーダルシフト)	物流は、今かなりクローズアップされていて、一つはモーダルシフト。荷主の側からすれば早く運んで欲しいという発想があり、一番便利で、安くて、早い、それでトラックだと。そこで、今、荷主と運送業者がパートナーシップを図ってやっていこうという動きがあり、全国的に動いている。今後、これを地方ごとに動かしていこうという動きがあり、こういうものに乗っていくことが重要。物流の効率化については、インターチェンジの近くに倉庫を作るなど、効率的にいかにか配置するか。今、新法が国会に出ており、今後、そういうものを支援していこうという動きがある。	小熊委員	第4回
177	交通政策の方向性	国土交通省公共交通活性化プログラムの取り組み	国土交通省では公共交通活性化プログラムを作っている。これは、いわゆる調査で、例えば、ボランティア輸送を実際に運用するにあたり実証実験をやった。新しい取り組みや、何かをしようとする、いろんな問題が出てしまう。そこで、何が問題か、何で解決できるか、それを調整していくのが公共交通活性化総合プログラム。例えば、今回ビジョンを作った後に、具体的なアクションプランを作ってもらえば、タイアップしてできる。是非、紙を作っただけではなくて、その後、どういう動きをするか一緒に議論したい。	小熊委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
178	交通政策の方向性	環境に配慮した交通政策	物流で、カで走るのは経済的にも問題。日本の場合、物を運ぶ場合に料金を変えない。千円のは千円。ヨーロッパの場合は、いつでもいい場合は非常に安い。カで走れることを極力避けるような料金体系になっている。こういう経済的な視点も非常に大事。遊休地におけるエネルギー作物というのが農林省の施策にある。廃油を再利用したり、再生可能なエネルギーを農家に作ってもらい、それを買い取って使うとか、ゼロ・エミッション的なものの運用は福島なら出来るのではないかと。エネルギー作物、あるいは家庭で使っている廃油を交通の方に運用していくというのも非常に大きな目玉になるのではないかと。	座長	第4回
179	交通政策の課題	流通との組み合わせによる環境への配慮	魚などの生鮮食料品が、いったん東京の市場に出て、またそれが戻ってくるという話を聞く。どこかの漁協が、直接消費者とのパイプを作り、情報を活用して、ものをあちこち動かさずに必要な場所に直接届けている。これも、流通の組み合わせ。地産地消を増やす、あまり運ばない、そういうことをやっていく必要がある。	星野委員	第4回
180	交通政策の方向性	流通との組み合わせによる環境への配慮	田園都市交流はキー。物流が人を動かす。産直的なものが地元であれば、人が動いていくという仕組みができる。環境というのは、一つの地域でどうというよりも、交流の中で解決していくような部分がある。車そのもの、電車そのもので削減していくという技術的視点と、流通の組み合わせの問題、情報の問題、この辺のキーワードをうまく組み合わせ、新しいソフト体系、具体的に出来るようなアクションプログラムを作っていくことが出来たらいい。既存の交流を育てていくという視点。	座長	第4回
181	交通政策の方向性	交通政策への住民の関与のあり方	各自治体では、ビジョンとか、都市マップとか、いろんなものを作っているが、どれだけ住民の意見を反映しているのか。自分の立場からは、こういうものがあることが知られていない。自分のまちをどうしたいかというとき、こちらから相手を見るのではなく、逆の立場で、このまちに来るときに、どんな楽しみ方、1日の過ごし方のシナリオがあるか、そのような逆の考え方を入れることによって、自分のまちの方向性を自分達で決めて進むことができる。	鈴木委員	第4回
182	交通政策の方向性	多様な交流に必要な観点	(現ビジョン策定当時の多様な交流について)必ずしも産業だけでなく、教育も、福祉も、環境もあったが、ここに書いてあるのは、それを支える社会基盤をどう作るかという観点。せっかくいいテーマを取り上げても、行き着くところは社会資本整備、基盤整備。ポイント、今はスローフードとか、スローライフ。これからは、そのような観点で福島県のあり方、社会の仕組みを組み替えていく。そのとき、交流をどうするのか、交通をどうするのかという視点。それと、安心、安全の視点が多様な交流にも必要。	丹野委員	第4回
183	交通政策の課題	地域間の交流のための鉄道等の活用	宮城県では、仙台一極集中。福島県の場合は、いくつか極があり、文化や風土が違って福島県の深さ、深みを出している。その意味で、文化や風土の違いをベースにした交流ということイメージした。かつて、福島から会津に行くのに列車のルートがいろいろあったが、今は、効率性からブツブツ切れ乗り換えのところで時間を待たされる。文化、風土の違うところとの交流に関するハードというよりはソフト的な意味で何かできないか。福島県の特徴を生かしていくような。そういうイメージがあった。	星野委員	第4回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
184	交通政策の課題	安全性に関する現状での問題点	安全性については、磐越道が2車線になったり1車線になったりするというので、安全性に問題があるという話を聞く。この前も磐越道で事故があった。それと、県を方部別に見たとき、東北自動車道が真中を通り、それから会津といわきが結ばれ、次ぎに福島と相馬、原町に要望があり、計画を作り進めていくことになってる。今は、冬になると凍結したり、非常に危険。浜通りと中通り、特に福島を結ぶところは、安全の部分として、ハードが必要。	星野委員	第4回
185	交通政策の課題	2次交通確保の重要性	多様な交流という、いろんな方々が交流できるという意味と、ユニバーサル的なバリアフリーとか、そういう意味での配慮が必要になってくるというのが第一点。それから、東北地方は、広域的には新幹線、高速道路など、交通基盤はだいぶ出来上がってきている一方で、広域的な基盤から、更に、目的地、個人が実際に行きたいところに対するアクセス、これを2次交通というが、2次交通の整備が非常に重要。結局、お金をかけられない中で、どのように2次交通を確保していくかという視点が重要。	小熊委員	第4回
186	交通政策の課題	僻地における救命救急への対応	(僻地における救命救急については)高速道路関連というよりも、全体的な施策に関わる問題。その手段としての道路という位置づけ。フランスでは予防医学的な措置を行っていて、だいたい1ヶ月に1度、医者の乗る循環バスが、この人が危なくなると予測しながら対応している。救急的な病気で飛ぶということはほとんどないような仕組み。万が一のためのハードを整備するとき、予防のためにコストを振り向けるという柔軟な運営が必要。	座長	第4回
187	交通政策の課題	既存事業者との調整の難しさ	乗合タクシーもそうだが、既存事業者との調整が最も難しい。そこが今後の課題。全体としてうまく回っていないというのが現状で、少しずつ変えていかなければならない。今は粘り強くやっていくしかないが、我々も、制度的な問題について、通達を少しずつ変えていくとか、いろいろな地域協議会の設置の仕方を工夫するとか、日頃から考えている。そこに関しては我々にも相談してもらいたい。	小熊委員	第4回
188	交通政策の課題	福島空港利用促進の観点からの駐車場の有料化。	(福島空港駐車場の利用料に関し)シャトルバスを考えるときは、こちらから行く人よりも、入ってくる人の足をどう確保するのか、それが、とりもおさず福島空港の利用促進。こちらから行く人には駐車場を利用してもらえばいい。これからは、迎え入れではないか。交流人口を増やすとか、観光を大事にするとか、そういう人を迎え入れるためのシャトルバスを成り立たせるためには、こちらにいる人も応分の負担をして、シャトルを成り立たせようという発想が必要。そのときは、百円、2百円ではなく、とらなければダメ。そうすると、自家用車が規制されて、バスになる。	丹野委員	第4回
189	交通の現状	都市部における交通の弱さ	東京で震度5強の地震があり、これにより、JRも私鉄も回復するまでに一定の時間がかかった。都市部における交通の弱さの一端。	内堀部長	第5回
190	交通の現状	地域の生活交通の脆弱さ	地域の生活の足となっている路線バスについて事業者の経営が厳しく、次から次へと撤退したいという動き。都市部にしろ、地方にしろ、根っこの部分は揺らいでいる。	内堀部長	第5回
191	交通政策の方向性	交通政策のあり方	立派な報告書を作るということには拘っていない。何か一つでも、出来ることから変えていかなければいけない。	内堀部長	第5回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
192	交通政策の課題	人口減少期における過疎地の交通確保の必要性	人口統計の数字を見ると、都市部に人口の49%が集中し、残りが分散。福島県の人口が211万、隣の栃木の人口が200万ギリギリで、福島も徐々に減っている。その中で、過疎地にいる人々の交通の利便性が大きな課題。	座長	第5回
193	交通政策の課題	過疎地における交通の選択肢としてのデマンド型タクシーの限界	行政でバスをかかえてやるのか、それとも民間で、例えば小高のような形で、既存のシステムを活かしながら過疎地の問題を解決するかという選択肢がある。ただ、小高や、いくつかの町村でデマンド型タクシーを導入し、効果が上がっているが、本当に過疎地になってしまったときに、広範囲な中でタクシー会社の協力が得られるか。	星野委員	第5回
194	交通政策の課題	社会福祉協議会のバスの採算性	市の社会福祉協議会が実際にバスをかかえているが、バスを確保し、運転手をかかえて、それに対する経費を負担するというとなると、かなり高い料金設定にしないと採算が合わない。	星野委員	第5回
195	交通政策の課題	福祉会社における輸送の現状	最近では、福祉会社が自ら車両を購入してボランティアと協力して輸送と両方やるというところが増えてきている。	小熊委員	第5回
196	交通政策の方向性	企業組合等が、新たな交通事業主体になっていくのか	企業組合というものがあり、事業協力の一つだが、伊達町の企業組合が4～5人で、もともと家族でスタートして在宅福祉等をしていたが、福祉タクシーの分野にも手を広げて、寝たまま入る大型タクシーも整備した。福祉タクシーの担い手として、タクシーとは別の形で新たな事業主体が成り立っていくのか。	丹野委員	第5回
197	交通政策の方向性	新しい事業主体をどのように活用するか	新たにLLP(有限責任事業組合制度)とかLLC(有限責任会社制度)とか、新しい事業主体の形が出てきています。そういうものを過疎地の公共交通機関の主体として、どういうふうに活用するのか	丹野委員	第5回
198	交通政策の方向性	地域の特性にあった交通の必要性	地域によって特性があり、特性に合うような、複合的な準公共交通というか、そういうものが求められているのではないかと。	座長	第5回
199	外国の交通政策	欧米諸国の制度をならう必要がある。	何年間か事故を起こさなければ、高齢者にプラチナスターを出している州がある。皆がそれを自慢している。また、乗用車にはブルレーンがあり、2人以上乗ったらこのレーンが走れるとか、3人乗ったらとか、4人乗ったらとか、推奨するような仕組みを作るなど、その辺を欧米にならったほうが制度論的にいい。	座長	第5回
200	外国の交通政策	ドイツにおける駐車場、荷下ろしの方法と、交通渋滞緩和等。	ドイツなどでは、メインストリートの真中が駐車場になっていて、両側から入れていく。歩道には絶対に停めさせない。荷下ろしをする場合、裏の細い、といっても片側2車線の4車線くらいあり、そこから台車で運び入れるという形をとっていて、歩道は絶対ダメ。そういう、道路の交通からの視点で整理しなすと、交通渋滞が無くなったり、何よりも安全性が上がる。	座長	第5回
201	交通政策の現状	福島市における都市計画道路	今、福島市で、栄町 - 置賜町線という都市計画道、具体的に言うと駅のバス通りから電力までの道路で、220mの道路をやっている。	落合委員	第5回
202	交通政策の課題	福島市における社会実験の計画	2～3ヶ月のスパンで、社会実験をやれと国の方から指導があった。市の方では、20年を目処に(トランジットモールの)社会実験をやっていくという計画を持っている。	落合委員	第5回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
203	交通政策の課題	駅前からタクシーを排除することの困難	タクシーを駅前から排除することは非常に困難。百貨店等もあり、これから益々高齢化社会になって、大きな荷物を持って100mも歩くのは大変。	落合委員	第5回
204	交通政策の方向性	トランジットモールに関する取り組み	トランジットモールのようなものが、いろいろな地域で進められており、八戸あたりでも実証実験をしていて、非常に面白い取り組み。	小熊委員	第5回
205	交通政策の課題	違法駐車取締りにより公共交通が円滑に	安心・安全の視点が当然あり、高齢者のドライバーもあると思うが、タクシーやタクシーに限らず、違法駐車を取り締まりによって、だいぶ公共交通が円滑に運行される。	小熊委員	第5回
206	交通政策の課題	交通取締りによる公共交通活性化	交通違法問題の取り締まりをしっかりとやることによって、公共交通も活性化する。	小熊委員	第5回
207	交通政策の課題	福島市における交通政策の経緯	福島でも過去に、パセオ通りを作ったり、歩行者天国を作ったり、かなり揺れ動いて、定まらないところがある。その辺をきちんと整理して、もう少しアイデアを出して深めていくということまでやれていない気がする。	星野委員	第5回
208	交通政策の課題	福島市における社会実験(中心市街地活性化)	どういったモールにするかというのは、社会実験を長期間やって踏み切っていくと、失敗は許されない。何のためにやるのかというと、中心市街地の活性化で、これは失敗できない。	落合委員	第5回
209	交通政策の課題	公共交通に親しんでもらうための試み	市としては、小さいときから公共交通に親しんでもらおうということと、他のお客さんと一緒に来るという試みをしている。	落合委員	第5回
210	交通政策の課題	路線廃止の前に見直しも同時	最近地方紙に出たように、過疎地路線の廃止、或いは統廃合はやむを得ないというのが出ているが、私が福島交通に言ったのは、廃止する前に路線の見直しも同時だと。	落合委員	第5回
211	交通政策の課題	公共交通を補完していくものをどう作るか	行政だけではなく、民側も、公共交通についてある程度別な形で、形を変えて、補完していくようなものをどう作るかが課題。	星野委員	第5回
212	外国の交通政策	市の職員の住む場所	(アメリカでは)市の職員は、そこに住むこと、そして安心と安全を担保すること、こういうことを大前提でやっているところがある。民との協力という問題も含めて、重要な視点	座長	第5回
213	交通政策の課題	路線廃止は新しい取り組みのチャンス	会津交通などは、今年の10月に何十路線も廃止するという。逆に言えばチャンス。路線の廃止をバージョン替えして、小高方式にして維持できるかどうか。	丹野委員	第5回
214	交通政策の課題	デマンド型乗合タクシーの運行収支の赤字	(保原町のデマンド型乗合タクシーについて)運行収支計画は、1300万円位赤字。これについては記載のとおり保原町が負担することになっており、本費用は、町営バスを運営することに比べて町の負担は少ない。	菊池主任主査	第5回
215	交通政策の課題	デマンド型乗合タクシー評価のポイント	町営バスよりは安く済む。この評価を、公共交通に代わる新たな仕組みを作り行政投資をしていくときの価値観としてどう理解していくのか。これが一つのポイント。	丹野委員	第5回
216	交通政策の課題	デマンド型乗合タクシーの内容と導入経費等	このシステムは、ITを活用したもので、利用者からの電話連絡を受けて、効率的な運行を行うもの。初期投資にかなり1500～2000万位かかっている。単に、電話連絡で行う乗合タクシーのようなものもあり、これは地域の財政事情による。	小熊委員	第5回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
217	交通政策の課題	有償ボランティア輸送などについての各地域での取り組み方	今は更に進んだ有償ボランティア輸送というものがあり、地域で、ある人がボランティアの輸送をお金を取ってやるというものも動いている。段階的にどこまでのものを作っていくか、各地域でできればいい。	小熊委員	第5回
218	交通政策の課題	観光乗合タクシー	乗合タクシーについては、交流人口の拡大について、観光乗合タクシーというものもあり、外部の人たちが観光をするために、乗合タクシーを使うというものもある。	小熊委員	第5回
219	交通政策の方向性	地域からの発意をアクションプログラムの柱の一つに	地域からこんなふうにしたいんだという発意、これをアクションプログラムの柱の1つとしたらいい。	座長	第5回
220	交通政策の方向性	新しい交通政策のキーワード	多様、共生、協働、融合の4つが重要なキーワード。前回の交通政策ビジョンというものは、主にハードに特化されていた。この有識者懇談会では、ハードを活かしながらソフトへ、大きなかじを取り、転換を取ったかと思う。	座長	第5回
221	交通政策の方向性	新しい交通政策のキーワード	安全・安心、災害対策。	鈴木委員	第5回
222	交通政策の方向性	地域からの提案をしてもらう	7つの地域で、バス・鉄道に代わる新しい公共交通として、有償ボランティアを1つの例としながら、自分達で作り上げていこうという提案をしてもらうことが有効。	丹野委員	第5回
223	交通政策の課題	公共交通維持のための意識の重要性	マイレールとか、マイバスとかそういう意識を持って、地域の公共交通を持っていく、そういう意識が大事。	小熊委員	第5回
224	交通政策の方向性	社会実験の重要性	公共交通イコールまちづくりを進めるためには、そうした社会実験をしないと、机上論だけでは都市の衰退に繋がってしまうという感じがする。事業者も路線の見直しも含め何かあるのではと思う。	落合委員	第5回
225	交通政策の方向性	利用者へのインセンティブの付与	今までだと、事業者に対する補助であった。これからは、利用する方にインセンティブを与えるべきだと思う。そうでないと、営業努力をしなくなってしまう。	丹野委員	第5回
226	交通政策の方向性	教育、啓発活動の必要性	補助もそうだが、教育、啓発活動。公共交通という観点での教育というのをやって欲しい。	小熊委員	第5回
227	交通政策の方向性	今後の交通政策の切り口	一般的に、今電ヶ関でよく言われるのが、科学技術論的な切り口、もう1つは制度論的な切り口、そして経済的な切り口。こういう切り口の中で、一つの方向が見えてくる。	座長	第5回
228	交通政策の方向性	新たな交通政策のキーワード	「多機能化」というのが、理解しづらいかもしれないが、ヨーロッパでは電車で自転車に乗せたり、人を乗せるだけではなく、荷物を載せたり、1つの輸送手段にいろいろなものを付加させるという流れがある。この辺りを「多機能化」という言葉でまとめた。	座長	第6回
229	交通政策の方向性	新たな交通政策のキーワード	交通政策の中で、道路のネットワーク築造以外に、例えば、災害を意識した道路情報の伝達を充実させるということがどこかに入ってもいい。	伊藤委員	第6回
230	交通政策の方向性	アクションプログラム	デマンド型乗合タクシー、あるいは観光乗合タクシーとか、有償ボランティア輸送などの先進システム情報がいろいろあるわけで、これを、NPOや組合へ情報提供等の支援をして行きましようということ。	座長	第6回

番号	項 目	要 旨	内 容	発言者	懇談会
231	交通政策の方向性	アクションプログラム	過疎地域対策の一環として、新たな発想に基づく自立した交通システムの構築。ここで議論が出たが、地方の交通システムは乗る人が非常に少ない。そのため、経営的に立ち行かない。そうすると、運行回数が少なくなる。利便性と経営というもののジレンマに陥っている。そこで、これをどう措置していくかという議論が出たときに、多機能化・共生という議論が出てきた。この中で、宅配付随的交通。まさに、既存の営業レベルの宅配との融合。	座長	第6回
232	交通政策の方向性	アクションプログラム	中心市街地活性化等を目的とした、交通規制等社会実験をやれないか、トランジットモール等々。	座長	第6回
233	交通政策の方向性	アクションプログラム	LRT等々の問題。これは、低床式の路面電車。現在、大阪府堺市で実験レールが敷かれている。郡山等々の交通渋滞地域で、このような公共交通を導入するにはどうすればいいか。	座長	第6回
234	交通政策の方向性	アクションプログラム	安心・安全を含めたシンポジウムの実施。市町村、交通事業者との連携。	座長	第6回
235	交通政策の方向性	地域住民の発意	地域住民の発意。こんな地域にしたいんだと、それを行政が支援し、地域の大学の先生方が支援して、それを企業がCSR(企業の社会的責任)という形で支援していくという形ができるといい。	座長	第6回
236	交通政策の方向性	アクションプログラム	NPO・組合等への情報提供・支援となっている。情報提供ぐらいだったら、アクションプログラムじゃない、という感じ。即、パイロット事業に取り組むということが大事。	丹野委員	第6回
237	交通政策の方向性	アクションプログラム(追加)	今の時点では災害。あとは、石油が高くなっているの、エネルギーへの対応。それから、地方の立場から地方分権。この3つの視点をアクションプログラムにどう反映させるか。	丹野委員	第6回
238	交通政策の方向性	アクションプログラム(追加)	災害について、例えば中越地震で、ヘリコプターが降りるところがなかったり、代替道路をどのように確保するのか。そういうことを確認しておくことは、1年もかからずにはできると思うので、アクションプログラムにしてはどうか。	丹野委員	第6回
239	交通政策の方向性	アクションプログラム(追加)	エネルギーについて、課題のところでは、エネルギー作物と新たな燃料とあるので、何か入れられないか。	丹野委員	第6回
240	交通政策の方向性	アクションプログラム(追加)	地域防災計画は改訂をしているので、その中で交通、特に、弱者の動く場合のルートはどうかという観点でものを見てくれという話をするのは、十分可能。	丹野委員	第6回
241	交通政策の方向性	アクションプログラム(追加)	追記するということで、防災拠点の問題と、再生可能なエネルギーの問題について、アクションプログラムに入れていくということにしたい。	座長	第6回
242	交通政策の方向性	アクションプログラム	時代の流れとして、住民もこういうものに取り組んでいかないと本当の問題解決にならない。そういう環境条件の整理などについて、同時に記述されて、アクションプログラムを支える形でまとめられると良い。	星野委員	第6回
243	交通政策の方向性	アクションプログラム	地域の発意、住民の意思を支援するというキーワードを入ると、7つのアクションプログラムが生きてくる。アクションプログラムについては、前段の部分で、地域住民の意思と条件整理という問題を入れて、有識者会議の提言書という形でまとめたい。	座長	第6回
244	交通政策の方向性	検証の必要性	前回作った交通ビジョンはフォローアップをしていないということで、1年ごとでよいが何をやったかを検証することが非常に大事。	内堀部長	第6回