

第 1 回福島県交通政策有識者懇談会概要

- 1 日 時 平成 16 年 11 月 19 日（金） 15：00～17：00
2 場 所 福島県庁 本庁舎 3 階 企画環境委員会室

【会議概要】

1 開 会（空港交流グループ五十嵐主幹）

福島県交通政策有識者懇談会を開催いたします。

はじめに、福島県企画調整部長の内堀よりごあいさつを申し上げるところですが、所用により遅れていますので、懇談会を進めさせていただき、部長が到着次第あいさつを申し上げたいと思います。

会議に入ります前に、本日御出席の委員の方々に、自己紹介をお願いいたします。

50 音順に東北運輸局 江原企画課長様から順にお願いします。

（自己紹介）

なお、本日は、皆様方の意見を今後の交通政策の参考にするため、県の 8 部 17 グループの担当者が出席しています。

次に、事務局職員等の自己紹介をさせていただきたいと思います。

（事務局職員等の紹介）

続きまして、本懇談会の設置要綱について、事務局より御説明いたします。

（事務局より資料に基づき説明）

次に、懇談会を開始するに当たり、懇談会を代表し、会の進行を行います座長を選出させていただきたいと思います。

皆様の中から、座長を選出していただくこととなりますが、どなたがよろしいでしょうか。

（「事務局案がありますか」の声あり）

堀井先生はいかがでしょう。

（異議なし）

異議がありませんので、堀井先生に座長をお願いしたいと思います。

それでは、堀井先生からごあいさつをお願いいたします。

3 議 題

（1）福島県交通政策有識者懇談会の設置及びスケジュール

（座長：堀井教授）今日は 1 回目ということでプログラムにのっとりながら、事務局から御説明していただき、その後、御意見を伺うというスケジュールで進めさせていただきたいと思います。

まず、事務局から御説明いただくことになると思いますが、交通政策有識者懇談会の設置及びスケジュールについては、今の御説明でよろしいですか。

（二瓶参事）資料 1 を御覧ください。懇談会設置の趣旨について御説明をさせていただきます。本県の総合交通政策については、平成 4 年に策定された県の長期総合計画「ふくしま新世紀プラン」を基礎として平成 6 年 3 月に、ふくしま新世紀交通ビジョンを策定しています。したがって、本県としてはこれに基づいて総合交通政策を実施して

いることになります。その後、平成１２年に新しい県の長期総合計画「うつくしま２１」を策定しましたが、その際にこの改訂版を策定していませんでした。今回、長期総合計画の中間見直しにあわせて交通ビジョンのあり方を考えてみたい、というのが今回の懇談会の趣旨です。

（座長） 今の御説明で先生方から御質問があればお願いします。

（特になし）

（２）福島県の交通政策の現状と課題及び全国の交通政策ビジョン等の策定状況

（座長）福島県の交通政策の現状と課題及び全国の交通ビジョンの策定状況について、事務局から説明をお願いします。

（二瓶参事が資料に基づき説明）

（座長）福島県の交通政策の現状については、この資料であらかた理解できましたが、課題は公共交通と称せられるものの利用者数の減と考えていいのですか。

（二瓶参事）細くにはそういう点がありますが、交通ビジョンは平成６年に策定したので、この時のわが県のおかれている環境と、今の環境と、県民意識に違いが生じていると思われます。

（座長）そうすると、いろんな交通の有機的な連携をもう一度見直す必要があるのではないかとということが１点あるわけですね。それから現実の問題とすると公共交通の利用を、環境問題からそちらに方向付けることも視野に入れる必要があるのではないかとという説明として、理解してよろしいですね。

２ あいさつ

（内堀部長）遅れて参りまして、申し訳ありません。本来は冒頭で私の方からごあいさつをして、なぜこの懇談会が開催されたかという趣旨を御説明してから始めるべきところ、本日、飛び込みの用がありまして遅れましたこと誠に申し訳ありませんでした。

改めてごあいさつをさせていただきます。委員の皆様大変お忙しい中、本当に貴重な時間をさいて頂きましてありがとうございます。懇談会をお願いした動機は２つあります。まず１点は、平成６年に交通ビジョンができて、１０年経っております。中身を見て頂きますと、網羅的な計画をして整備はされておりますが、この１０年間でいろんなことがありました。大きく時代は変化しておりますので、こういったことを踏まえまして、１０年ひと昔のものを持っているのではなく、あらためて再度整備する必要があるということが一つ目の問題意識です。

それから２点目は、私が非常に強く思っていることを申し上げますが、やはり今の交通のあり方はこのままでいいのかという疑問を抱いています。交通という漢字を見て頂きますと、交じるといふ部分と通すという部分と２つあります。今福島県の交通を見ますと、後者の通すということに結果としてウエイトを置いているのではないかと意識として持っています。具体的に申し上げますと、例えば今の交通環境は人にやさしくないと考えています。福島県で毎年交通事故で亡くなる方は１７０人位います。数年前までは２００人亡くなっていました。けがを負われる方は、それ以上います。歩いていると死ぬ可能性があるという交通環境は、特に車に起因するのですが、このままでいいのかという当たり前の問題意識だと思います。もう１点は高齢者と学生のいわゆる交通弱者と言ってますが、車を自由に運転できない方々にとって今の福島県は便利

か、あるいは外から観光に来られた方々が駅で降りてその先に行くという時に、タクシーに乗れる裕福な方ならいいが、公共交通網がだんだん寸断されてきて、特に国はバス等の補助制度を大きく転換しまして、メインのものには補助し、それ以外の各地域のものは、各地方で頑張って支えなさいという路線変更がございました。その結果、どうなるか。本県の中に大きなバス会社はありますが、採算がとれないと撤退してしまいます。採算がとれないところというのは、おじいちゃんおばあちゃんがいるところ、あるいは学生さんがいるが、少子化でどんどん減って、需要が減りもうからないから撤退していきます。あと今走っているバスを見てください。中身は空気です。多くのバス路線は人があまり乗っていないので、空気を運んでいます。こういう状況にあると、車に乗れる人はいいが、それ以外の人、すごく暮らしづらい状態になっているのではないかと問題意識もあります。

あとは中心市街地の問題がありまして、今は歩いて買い物に行くという方々が少なくなってきた車でドアツードアでロードサイド店に行くと、大量に買い物をし、そこで足りないものは、同じ西道路の沿線ですべて済んでしまう。またすぐに帰ってくるということになりますと、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。ただ通っているだけです。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のではないかと問題意識もあります。

あとは環境の問題もありまして、ハイブリット車も開発してもらっていますが、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ます。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まして、コンビニに行くにも車で行っていていいのかな。後生の子供達は間違いなくできなくなりますので、我々が無駄遣いをしているのではないのかなといった自責の念を抱いています。

以上は私の個人的な思いですが、交通のあり方というのを人間のあり方という大げさですが、もう1回人から見て考えなければならない。ところがそうなった場合に県庁では所管する課がないです。今回空港交流グループでやってもらっていますが、実はこういう大事な課題を考えるにあたって、縦割りの部局でどこでも背負ってやる部局がないというのが残念ながら現状です。したがって、こういう問題についてはいろんな立場である有識者の皆さんに活発な御議論を頂いて、冊子のような形で立派にまとめようとは思っていません。まず、それぞれ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ます。そういうことでおそらく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いますので、それをまたベースに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と思ひまして、懇談会を開催させて頂きました。本来冒頭で申すべきでありました。遅れまして申し訳ありません。是非有意義な懇談会、皆さんの積極的な御審議をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いします。

(座長) 部長からこの設置趣旨、それから現状と基本的な考え方等々御説明いただきましたので、先程の二瓶参事からの御説明を踏まえて、現在の福島県のあり方について、何か御質問があれば、この場で少しディスカッションした上で次の審議に移りたいと思います。いかがでしょうか。部長の基本的な考え方、いわゆる交通の本来のあり方、交通の持っている意味論ですね。通すという機能と交わりという人間とおしの交流と

いった2つの側面があると思いますが、江原委員どうですか。特に東北地方を御担当されていますが。

(江原委員)そうですね。部長さんがおっしゃられたような感じを私も感じております。何が違うかといいますと、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ました。本日福島に来まして駅前がにぎわっているかなと思ったんですが、少しはずれてくると、そういう状況ではなくなってきます。おそらく家からすぐに車という箱の中に入って、箱の中で移動して、目的地で用が済めば、箱の中で戻ってくるということで、ずっとこういった状態で暮らしているというのが特徴的なところかなと思いました。そういった意味で交通の交わるということをこれから考えていかなければならないと考えています。その点で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ますけれども、いろんな人が同じ箱の中に入るという貴重な機会でもありますので、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と思っています。基本的な認識としましては車社会が続いていて、それに対する見直しを早急にしなければならないと思いますので、その辺でこの懇談会の場でも私共の取り組みを紹介しながら意見交換をできればと思っています。

(座長)国の施策との接点を見出すことによって、現実には落とし込んでいくことが可能になるだろうと思いますし、今おっしゃった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非常に重要ですね。ヨーロッパではそこが交流の場になるような座席の配置とか色とかを考えているので、その辺のところも委員の方々から御意見を拝聴したいと思います。奥河委員いかがですか。

(奥河委員)私たち障がい者としてしますと、例えば、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。我々はどうしても車の行けるところに行ってしまう。そういうことが障がい者では多いようです。駅前通りからうすい通りに入れるとすれば、買い物に行くと思いますが、歩くのが大変ですね。遠くて大変なので商工会でその辺を対応していただければいいと思っています。

(座長)確かに、障がい者だけではなくて高齢者の方も同じですね。その辺のところも具体的にいろんな意見を出していただきながら絵をかくことができるといいですね。落合委員はいかがでしょう。特に市の都市政策部長さんの立場でいろいろな考え方もおありだと思いますが。

(落合委員)内堀部長さんの御挨拶にあったように、まさしく福島県も同じ問題で四苦八苦しているのが現状です。私の部内では例えばバスでいいますと空気を運んでいる。それは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。つまり県の策定した10年も前の路線でどんどん高齢化が加速している訳です。それとあわせて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。あるいは民間によって、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かったりする点を十分に把握する必要があるということで、市でも作業に入っています。それと、私もこの4月から交通政策に取り組んでいますが、今のところ福島市でいろいろな企画をやっていますが、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んですが、なかなか利用がない。そうしますと、タクシー会社では乗務員は常に待機させておかねばならないので、予約制にしていますが、当初の私共のもくろみにはほど遠いというのが現実です。それから、40代前半に開発された蓬莱団地がありますが、

非常に高齢化が進んで交通弱者が多くなって、団地の中には県立医大、大学病院がございまして、そういった地域の方々の強い要請を受けて、一緒になって共同で団地内をめぐり循環バスを立ち上げたんですが、9月1日に試験的に3ヶ月間運行しましたが、実際は、予想している人員の半分にも満たない。利用しますかという調査の時にはそこそこの希望があったので実験に踏み切りましたが、実際はその数字にも及ばないというのが現実ですね。料金も150円ということでそう高くはありませんが、地元からは100円ということで市内循環しているバスが、ワンコインバスで実施しているので、それに準じるということでしたが、それが少し厳しいということで150円になりましたが、それも非常に辛い情勢です。

（座長）その原因はどこにあるとお考えですか。

（落合委員）やはり、例えばそういう地域の学生さんが通学に使うことを期待しましたが、家の方が最寄り駅まで送ってしまう。ただ時間帯によっては、お年寄りが10時前後はまあまあ利用します。それはどういうことかということ、お年寄りも家の人にとこまで乗せていってくれと言わなくてもすむ。プライベートを守れる。その時間帯はけっこう利用します。あとはお孫さんにちょっと乗せていってくれないかとなりますと、ガソリンスタンドに直行される。そうするとバスの運賃やタクシーよりも高くなる。そういったこともあって政策に踏み切ったが意外に伸びないということがありまして、交通政策は非常に難しい課題であるとともに、それぞれの地域の実情はめまぐるしく変わっているんで、それを十分把握していないと、交通機関との協議もままならないのではないかと考えています。

（座長）変化の度合に対応できるようなソフト的な部分と恒常的な交通機関を利用したベネフィット（利益）について、今日は県の横断的な各部署の方々がおられますので、法整備の部分を含めて、その辺はじっくり考えて頂けるといい知恵が出てくるのではないかと思います。それでは片桐委員からお願いします。

（片桐委員）私は観光の立場と郡山市のことをあげて話をしたいと思います。先程うすいの通りという話が出たんですが、うすいの通り、中町大通りは車がスピードを出さないうで走るように通れるはずで。前に大きい駐車場を作りましたし、あちこちに駐車場をつくっている現状です。9月から10月頃の土日にかけて、まちづくりなどのイベントでそこをストップしたりということがありましたが、そこで皆さんの流れを見てみました。それで道路の部署や市と商工会議所の皆さんで通りをストップして、イベントとしてイス、テーブルを置いて皆さんがどのように歩くかを実験的に調べました。あと私共でクラシックバスを持っていたので、それを貸してくれと言われて貸しまして、市民に募集して観光地めぐりを実験的に行いましたら非常に好評だったという話を聞いております。観光地といっても市内の美術館であるとか、郡山市で新幹線の時間があるからちょっと見てみたい、タクシーで行くのはどうもといった方がいらっしゃれば、そういったバスをご利用していただいてもいいのではないかという発想がもとでそういうバスをつくったわけです。それから熱海に行ってけやきの森の散策をしてもらって、足湯につかってお帰り頂くとかいろんなコースを考えて実験的に実施したら、大変好評だったので、今まとめている最中だと思います。それから観光のお客様について私共がいつもカウンターで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」というのが一番困ります。たまたま、私の地元のタクシー会社が観光のバスを、野口記念館とかそのあたり

に3500円で磐梯熱海の駅まで郡山駅に間に合うように帰ってくるような時間でホテルの前を9時半頃出るという形で御予約を伺うようにしています。お客様がシーズン中はそのバスをけっこう御利用いただきますが、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だと思います。車の方はいくらでも行けるんですが、バス等が少し不便です。それと駅の話が出ましたが、商工会議所の青年部では喜久田と郡山市の間に新しい駅を作ろうということで、富田の人達と運動をしている最中です。

(座長) 人の流れも変わってくるので、人の流れに対応できない部分があり、その部分をうまく補完したのがレトロバスということになると思いますから、やればできないことはないといういい例ではないかと思います。鈴木委員お願いします。

(鈴木委員) 部長さんの説明をお聞きして、課題の多さを改めて認識させられたところです。福島県の場合、県域が非常に広くて地域性もいろいろあるので、これを一色端に考えるのは非常に難しいのかなとこれからどうやって議論を進めていくのかなと一番最初に思いました。今、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ぬと思っています。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かという政策をとっていったらいいのかということ、なかなか見出せないのかなと思います。例えば福島に観光で他から来られた時、新幹線で来て観光しようとしてもそういうバスのルートがない、ルートがあってもそれぞれの店とかが有機的につながっていないとかそういう地域毎の方向性とかまちづくりを明確にしないと政策もなかなかたてられないのかなと感じているところです。

(座長) 鈴木委員が言われたとおり、地域毎の特性があります。何を地域の文化的な柱、経済ベースの柱にするかによって変わってまいります。これは非常に重要な視点だと思います。ちょっと丹野委員に申し訳ありませんが、星野先生がこの後御予定がありますので、先に星野委員から発言をお願いします。

(星野委員) これだけたくさんの部署から人が集まっておられて、大変な懇談会に来てしまったと思っているところですが、いろんな切り口、いろんな問題があると思いますが、その整理はまた後ほどということで、感想といいますか、私の福島大学との関連で気になっているところがあります。学生はほとんどバスを利用しません。バスの料金が4~500円するんですが、実は仙台へ行くと750円で行ける。なぜこんなに近いところで500円かかって、学生も相当前から不満に思っていて、ほとんど鉄道を利用していますが、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ますし、経営上からは非常に難しい問題があります。それから空洞化といいますか地域の中の人がいなくなることですが、街の中がコンフォータブルでないと申しますか、歩いて楽しいとなっていないことと裏腹なんでしょうが、通過交通の優先があっても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と思います。ですからそれは交通そのものではないんですが、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かなと思います。公共ということがこれからだんだん難しくなってくる、公共を担うということが、今までは市民サイドでも公共を意識しないといけなかった時代になってきて、そういう傾向はあるんですけど、この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、やっぱり難しいと言わざるを得ないのか、そういうところも議論していかないとならないのかなと思います。

(座長) ありがとうございます。御指摘の中で、人の交わるという部分と歩くということとはひとつのキーワードですね。こういう意味でまちづくりとは非常に重要な部分になるのではないかと思います。では丹野委員お願いします。

(丹野委員) 断片的な話になってすみません。まとまって交通政策ということはわかりませんが、経済界から交通状況を見ると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びましょうということでヤードをつくったり、ターミナルをつくったり、卸団地をつくったりしましたが、ターミナルも卸団地も四苦八苦している。なぜかという、ガソリンが上がって、とても高い高速道路を払ってはお客様の需要にまかないきれないというわけです。卸団地でいえばインターチェンジのそばにつくるんですが、いかんせん中抜きになっていますから、最初何百㎡で100社~70社はいったけれども、商売ができなくなって抜けていきます。それに100億とか200億とか投資していますから、抜けた分を肩代わりして償還していかなければならないわけです。これは仕事が増えていけばいいが、仕事は縮小してくる、一緒に借金した人は減っていくのでは、どうするのかということがあります。これは時代状況の変化なので何とも言えないが、もともと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、そういうねらいでつく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ということで、これは何なのだろうかという思いです。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ところがあるのではないかという気がする。関連して言うと、岩手の山に行って電車を降りるとすぐにバスが連結している。福島にもいい山ありますねと言われますが、駅に降りたらどうして行ったらいいのかと言われる。公共交通政策という根っこがあって、そのことを推進してきて、新幹線どうだ、在来線どうだ、高速道路どうだ、公共バス、公共路線をどう守っていくのか、維持していくのかは僕はわかりません。もしかしたらそれぞれ成り行きまかせにやっていて、結果として全国四苦八苦しているのではないかな。一番困っているのは何か、やっぱり過疎地域ですね。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の方が安くなっていますから、みんな自家用車を使ってしまう。公共バスが成り立たないという感じなので、先ほど部長から話がありましたが、交わりがなくて通すだけだということですが、通すだけでも一つの原理があります。とりわけ過疎地をかかえていますから、国も過疎地をどうするかは自分たちで考えろということですから、その時に交通の部分をこういう場をつくって、皆さんと一緒に勉強ですね。交通は基本的なインフラなので、国の国土交通省ではありませんが、交通には道路、港、空港もあるのでこれらを含めて一体的にできるセクションやしくみが大切だと思います。

(座長) 国の社会インフラ整備については、高度成長時代では方向としては間違っていないかと思いますが、その部分のいろんな弊害が出ています。そこで、江原委員から国の交通政策の概要について、ここで出た議論を含めてコメントをいただければお願いしたいと思います。

(3) 国の交通政策の概要について

(江原委員) 先ほど、丹野委員から国土交通省の名前を出して頂きましたので、国土交通省について御紹介しますと、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まして、新しい省庁として設立しました。私共の使命としましては、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全体をどうつくっていくのかという国土計画を所掌しています。最近特に力を入れているのは福島県の商工労働部に御協力を頂いておりますが、国際観光振興を中心とした政策を推進しています。特にビジットジャパンキャンペーンというもので、外国人のお客様を誘致したいということで頑張っています。政策の方向付けですが、もともとは均衡ある国土形成ということで進めてきましたが、前の大臣の頃だと思いますが、それを大きく方向転換して、今は個性のある地域の発展をキャッチフレーズに進めてきているところです。鈴木委員から先ほど話がありましたが、地域地域の特性に応じた政策展開を国としては支援していくということになっています。交通政策の方向性ですが、昔の運輸省は交通事情について、硬直的な枠をはめて、全国画一的な整備をさせて頂いていたようです。平成8年に大きな方向転換をすることが決定され、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、一番最後は平成14年の2月に施行されたバストラックタクシー事業について、道路運送法の改正をして一通りの処理が済んだという状況になっています。今、我々がどういう状況にあるかといいますと、正直言って非常に悩んでいるところです。客観的な情勢としましては、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ましたが、採算地域はもはや無いという状況になっており、そういう意味でもたないということでこれはしくみを抜本的に見直して、業者の方や地域の方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という方向になっています。ただ、現実としては、なかなか甘いものではなくていろいろな形で私共も立証実験を支援していますが、うまくいくものはないなぁと感じています。今日はパンフレットをお持ちしたのでお願いしようと思っておりますが、東北運輸局でもいろんな形で実験的な取り組みをしています。他県のことで申し上げれば、仙台で100円バスの運行ということで、これはお客さんも増えて好評でした。それと、鉄道バスの共通切符を発売して、観光客に来てもらうようなことを行っています。その状況結果をみながらどこが問題なのかを分析しながらやっていこうと考えているところです。一方で制度的にも全国的に見直しをかけておりまして、過疎地につきましてもどうするのかということがこの場でも議論になると思いますが、今まで定期路線で決まったルートを運行するバスというものから少しコースを柔軟にするとか、本県であれば小高町のデマンド型タクシーをやって頂いてます。さらに過疎化が進んでいる地域を対象としまして、先ほど事務局で説明頂いた資料の中でも過疎地域運送がありましたが構造改革特区に認定された理由としまして、住民の方が相互扶助の精神にのっとってボランティアで創業するということで、お金をとるとこれまでの国の要件が厳しかったので、それを一定の要件で認めるということで全国3ヶ所認めています。東北運輸局としましても、少子高齢化人口減少の先進地域ですので、本年度は山形県に協力を頂いて勉強しています。今私の課の人間が地元の人と相談して、まだ実験は始まっていませんがその前からいろいろ軋轢があるみたいですが、実験をやってみて、制度の見直しであったり、制度の中でよりうまくやっていく方法を探っていくという形

で、地域の動きを支援していくということが一つの国の役割になっていると考えています。

(座長) 江原委員から話ありましたように、どこかモデル事業がどこかにプロットिंग(計画する)できるといいですね。というのはこういう会議は本が出たら終わりなんです。そうではなくて、具体的に落とし込むような議論をここでしないと何のために集まったか意味がないと思うんです。ですからそういう面では是非いろいろアドバイスを逐一頂けたら、ある方向付けができるのではないかと感じたりしますが、仙台の100円バスというのは一つのモデル事業としてやっておられるのですか。

(江原委員) TDM(交通需要マネジメント)モデル事業としてやっております、実証したものであります。国で3分の1を補助して、結果としては仙台市中心部周辺の市街化しているところを100円均一で走らせるということでやりました。結果としては、だいたい5割程度お客さんが増えたということになっておりまして、公共交通の利用促進には役立ったと思っています。ただ、一方でマイカー交通量を削減する効果はあったかという点、それはあまりないようでして、話によると地下鉄から転移しているのではないかと感じます。しばらく実験運行をして今本格運行にして、実際は地下鉄と重複しないようにして、さかんにやっておりますが、いろいろやって社会的にはいい影響が出ていると思います。ただ事業者としてはペイしないです。170円の初乗り運賃が100円なのでそのあたりが苦しいところだと思います。

(座長) 星野委員にお聞きしたいと思いますが、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)しています。例えばアンナバーというシカゴ近くのミシガン大学では、学生達がバスを運転しています。もちろんそれなりの免許を取ったりして、24時間運行しています。日本ではなかなかそういうことは認められないと思いますが、先ほどおっしゃったように路線のフレキシビリティ(融通性)とか、大学と地域のコミットメントについて、お話しただけないでしょうか。

(星野委員) 江原委員のおっしゃったようにいろいろ工夫をして、何とか維持していくようなシステムを創り出していくということは大変だと思います。そういう意味で大学というのは相当数が移動しますので、いろんな工夫をする必要があると思いますが、今は先ほど言いましたように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ります。それと余分なことになります、そのようにして工夫してやっていける領域と、そうではなくもう一つは弱者として公共が支えなければならないところがあると思いますので、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なのかなと思います。例えば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)でそのための車が来るということを知っていますので、それはそれでお金がかかってもやむを得ないという選択肢があると思います。その辺をごちゃごちゃにしまうと、少し怖い感じがします。

(座長) 星野委員から全体のスケルトン(骨格)を構築してマトリックス(行列)化といいますか、これは重要な視点ですね。我々もその部分の全体のスケルトンをみんなで共有しながらやっていくことも必要だろうと思います。先ほど鈴木委員から話がありました通りものすごく大きな話なので、どこをターゲットにしばって議論をしてい

ったらいいのかということも議論していかなければならないと思います。

先ほど江原委員から国の方針等についてお話いただきましたが、委員の方々から御質問があればいかがでしょうか。

(丹野委員) 国でもいろいろ苦勞をされているようで、なかなか難しいというお話でしたが、公共交通をめぐる環境は世界はだいたい同じですね。日本で言えば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いますが、日本では、自動車交通が進んでいるので公共交通がなかなか進みませんが、そうした時に田舎に行くときも1人1台の自家用車ですし、1戸の人数より多くの自家用車を持っています。だからとてもバスに乗るわけないです。いざ実際に電車に乗ろうとすると駐車場がないです。そういうことを考えるとバスに乗った方がいいといっても乗れないです。こういう状況は世界中同じなんでしょうね。車と公共のバランスの取り方、規制とか将来のあり方を含めて、うまくやっているところはないでしょうか。

(江原委員) 私も海外の様子をつぶさに調査してはいませんが、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います。ある特定の地域に人口が密集するということとやっていますので、特に鉄道については利用者が多くて分散率の高い国は他にないと思います。ただそういった状況は、ひとつはマイカーがそれ程普及していなかったことがあるかもしれませんが、今はかなり変わってきていて、自動車も保有しやすくなっていて免許保有率もかなり高くなっています。道路も良くライフスタイルも大幅に変更している中で、三大都市圏の中心部についてはあまり変わってないと思いますが、個人の生活をより快適にする上で選択するのは、やはり車だということは間違いのないと思います。正直、私も公共交通の利用促進の仕事をしていますが、週末は車で買い物をしています。それではどうするかという話ですが、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思います。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思います。

(丹野委員) 僕なんかガソリンを高い税金を払って買っていますが、あの税金はすべて道路にいつているんです。道路は良くなっているのでもいいんですが、何かお金の使い方が間違っているという気がしないでもないです。

(座長) ひとつは規制ですね。もうひとつは、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んです。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します。ですから個人もベネフィットがあり、飴とムチをうまく使っています。これだけの県の方々が集まっていますので、できないことはないと思います。どこかその部分を探していただけるといいと思っています。どうですか国の方は。

(江原委員) 車を使うと環境にやさしくないし、交通事故も増えますとその点を勘定して、公共交通へ回すことができれば一番いいのではないかと。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んですが。それも一つのやり方だと思います。国全体ができなくても、地域地域でこういったことができないのかなと思います。

(座長) それは部長どうですか。

(内堀部長) 福島県もずっと国の定めた制度にのっとって税金をとってききましたが、ここ2年地方の独自税の検討を進めてきて、ひとつは産業廃棄物税、ひとつは森林環境税

で、片方は産廃を埋め立てられる方、最終処分をされる方から1t 1000円とって
ということを検討してしまして、これは特別な目的のために使うという構成で、環境
のためにだけ使いましょうということで、しかも、入りと出をはっきり県民に見える
形にして、県がくすねてしまうという事をしないという形で構成しようとしています。
もう一つ森林環境税も同じですが、非常に過疎化が進んで里山がどんどん手入れされ
なくなり、一方で、水の質が悪くなっていますので、福島県だけではなくて、こうい
う税金を使って、あえて増税ですが本県の知事はマニフェストに書いています。政治
家の方は、一般的に増税をいやがりますが、そこをきちんと県民に見える形で、この
税金で増えた部分はここに使いますから施策をやらせてくださいというひとつの県の
方向性だと思います。特に、法定外税について、分権が進んでできるようになってい
ますので、そういう議論も含めてこの懇談会の中で議論を高めて頂きたいと思います。
私が知っている限りでは、あまり地方政府として条例をつくっているところはないは
ずです。なぜかといえば、どこに税金をかけるというのが難しいです。森林環境税で
すと、一人一人の住民税に1000円のせる。高知県ですと500円、産廃税ですと
最後に土に埋めるところの1t 1000円かけるといって対象がはっきりします。今
の環境税の議論もあるいは総合交通対策税も、では誰に負担させるかということが利
害渦巻くところで、非常に難しいところです。ただ、この議論は新鮮なので、この懇
親会でのびのびと議論していただければと思います。

(座長) 部長がおっしゃったように税の問題を考えると社会コスト、トータルのコス
トを考える必要があります。これはこれだけ社会に負担をかけているので、このよう
にシフトすれば社会コストがこれだけ下がりますという、俯瞰的な視野のもとで税の
議論をしていかないと、マイカーを乗ってはいけないということではなくて、これだ
け負担がかかっていて税をくっているよという部分の議論がないと納得しませんね。
日本の国の場合そこが足りないですね。僕はそこはヨーロッパに学んだ方が良くと思
われる部分があると思いますが、鈴木委員はいかがでしょうか。青年会議所という将
来21世紀を背負って立つという立場でこの辺の税の議論はいかがでしょうか。

(鈴木委員) そうですね。昨年までは高速道路の採算性について話がされたと思いますが、
その中で採算が取れないところはつくれないというくらい感覚をおぼえたところも
あります。ただ、今の時点で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
なのかなと思っている中で、国の方がどうなったのかを教えていただきたいと思いま
す。

(江原委員) 先行投資はよくわかりますが、それでどんぶり勘定でばんばんつくってきた
という反省点はあるのではないかと思います。ここに来る前に、国鉄清算事業団にい
まして、借金を返すことばかりやっておりまして、国鉄がなんであんなになってし
まったかといいますと、その辺の勘定をキチッとやってたこなかったということがあ
り、経営責任があいまいであったり、内部留保をやりすぎたり、自民党の関係があっ
たりしたようですが、企業的な視点で独立採算性ということで、企業として持続可能
な投資かどうかの判断が重要ではないかと思います。道路公団については何とも言え
ませんが、私の個人的な考えとしては、少し制度的にも見直すこともあってしかるべ
きではないかなと思います。どうしても地域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いといけないという議論があると思います。

(座長) せっかく資料をお配りしていただいたので補足説明をお願いします。

(江原委員) 先ほど話をしたところですが、昨日私共の部長が保原町で講演させていただいた時に使ったもので、東北運輸局の政策課題と取りまく状況をまとめたものです。人口動向であるとか少子化高齢化といったような、公共交通機関の輸送動向をまとめたものでありまして、小さいスライドで申し訳ないのですが右下に番号が入ってまして、27枚目以降はいろいろな施策を紹介している部分になっています。特に先ほど話いたしました過疎地における有償ボランティア運送は、愛知県の豊根村で最初やったようですが、その説明も26ページにあります。28ページには地方支援制度の御紹介ですので、よろしくお願いします。リーフレットの方は先ほどいろいろ実験をしておりますということで、私共の制度を使った事例を紹介してます。福島県でもいろいろな形で協力いただいています。郡山においていただいて会津の方に足がないということですが、交通機関の情報提供を進めているということです。

(奥河委員) 私は長沼町ですが、郡山に出るのに、バス会社は何時に通過したとなりますが、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ります。10分くらい待っていると乗っている人は30分くらい待っている気になってしまいます。その点を考えていただけたらと思います。バスに乗っている人はイライラしてどうしようもないです。

(座長) 確かに待つ時間が長いですね。だからみんな車を利用してしまわないでしょうか。

(奥河委員) それからバスの制限速度40kmのところですが、バスが先頭になると30kmくらいで安全ですが後についた車はずっとつながってしまうので、その辺のところを考慮していただけるといいかなと思います。

(座長) よく交通機関の場合、ヨーロッパでは左に逃げるようなところをつくっていますね。ただ交通規制をこえることはできませんですね。

(奥河委員) ただ、50kmのところをバスが40kmで走られると困りますね。50kmのところは50kmで走っていただかないと本当に困ります。

(座長) そういう問題もあるでしょうから、今後その辺も含めて公共交通とマイカー等私的な交通機関との共生をどのようにもっていくかも課題でしょう。落合委員いかがでしょうか。

(落合委員) 先ほど江原委員からありましたが、御紹介いただいた資料の公共交通活性化総合プログラムですが、課長さんが私のところへ来て営業されてましたが、福島市の取り組みは全部やったんですが、なぜ効果が上がらないのかという疑問があります。私なりに考えていますが、例えば100円バスにしても14年あたりは福島でもやりましたが最初は厳しいです。やはり器の問題、人口の問題かなというのが一つあります。福島県内の都市は30万前後ですが、その中で100万人のいるところと30万人いるところでは、最初やってよかったのはものめずらしさもあったと思いますが、最近は本当に厳しいです。そういう中で福島市では福島交通には1700万円補助しています。すると17万人ですね。単純に計算すると、それが最近また私の顔を見ると金金というのが実態です。福島県内の主要都市福島・郡山は30万人前後、会津若松が12~3万人といった人口をよく考えた中で公共交通のあり方を議論しないとだめなのではないか。私は長年まちづくりをやってきましたが、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。今我々がかかえている中心市街地の各事業もスピードが落ちました。例えば福島駅前のバスプールがあってもすぐ13号線へ抜ける事業ですが、やっとデルタの部分が片づいて、それもスピードが落ちています。福島駅前東口ですが、バスプールから13号に出ることによって、奥河さんが言われたようにバスのスピードが落ちたり渋滞に巻き込まれたり、来客がイライラするからバスに乗らないということも一つの要因です。公共事業が以前のスピードがあればそういった問題も解消できます。ところがすべて今、財政力がいないために悪くまわっているというのがここ数年の状況です。50万人以上人口がいれば、あまりあらは目立たないと思います。ですから人がいれば公共交通も利用状況もいいでしょうし、いわきのように非常に広いと新聞に出たように17路線の廃止が出るとドキッとします。その辺各自治体の財政力も落ちて、少子化によって公共事業のスピードもダウンするというように、すべてが悪循環のような気がするので、その点をどうやって考えていくかということだと思います。

(座長) 落合委員のように現状を知っておられる方がいるということは非常に強いですね。ここでいろんなものを議論する場合に、是非その中でソリューション(解決)を見つけれたらいいなと思います。片桐委員はいかがでしょう。

(片桐委員) 一点お伺いしたいのですが、高速道路の橋げたの下に何かつくことは可能ですか。この間沖縄に行きまして、南風原(はえばる)町と交流がありまして、今つくっているんです。その下に子供達の緑地公園とかサイクリングとかバスケットコートとかをつくっているの、こちらの方では全部盛土してあるから無理だよねと言いながら帰ってきましたが、そういった土地の利用法をしたり、南風原(はえばる)町は32000人の人口ですが、我々との公の交流でしたが市の職員がマイクロバスを自ら運転して案内してくれました。あれには驚きました。それも課長さんとかそういう方々なんです。そういう行政があるということにすごく感心しました。流れるBGMは沖縄の民謡でして、大切なことだと思いました。そういうことに感動を受けて帰ってきましたが、郡山でも福島県でも少しでもできれば、これだけ観光地といっているの、その辺をお願いしたいと思います。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と思います。アメリカに行くと、背の高いバスがあります。背の高いバスがいいと思います。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ので、そういった事も考えるといいと思います。

(座長)座った時に、歩く人の目線と一緒にとか上を全部ガラス貼りにするとかですね。ところで今の御質問について、国土交通省ではいかがでしょうか。

(江原委員)管理している道路公団の方になりますが。

(内堀部長)これは事務局の方で引き受けて調べてわかるものについて、次回お話しするというにしたいと思います。

(座長)今日、江原委員にはかなり回答して頂きました。せっかく県の方がたくさんおられますので、何か御意見とかコメント、質問があれば、是非御発言いただきたいと思います。

(生活交通グループ 鈴木副主幹)生活路線バスについて、先程いわき市の話がでていましたが、大変厳しい状況です。今の交通の問題について、人の問題ですといったところで我々聞く方もこれだけの部署にまたがる。委員の方にもそれぞれ異なる分野の方々が出席いただいていて、これだけの意見が出て、人の視点だけで片付かない問題なのかなと考えます。そういった中で生活交通、バスひとつをとりましても、特にお年寄りの福祉の問題、過疎の問題、中心市街地の問題いろんな問題がありますので、勉強させて頂き、本日も、いろんな御意見を頂戴してありがたく思っています。

(商業まちづくりグループ 新関主任主査)私共のグループでは中心市街地の活性化に向けていろいろ取り組んでおりますが、空洞化の大きい原因のひとつとして、郊外に大型小売店が立地して、そちらに消費者が流れていくということがあります。県内でも各種の取り組みが行われていますが、モデルケースとなるような成功事例がなかなかないという状況です。今日は皆さんの御意見等をお伺いして、参考になるところがありましたので、今後参考にしたいと思います。

(大気環境グループ 鈴木主任主査)大気環境ですので、大気をきれいにする仕事であり、車に関しては排気ガスを減らすという仕事ですので、交通の発展とは逆の視点かと思っています。今までは、車の中でも特に排気ガスのひどいディーゼル車を対象にしてきましたが、ガソリン車に対しても減らしていかなければならないと考えています。かくいう私も土日となりますと車に乗ってしまいますが、持続可能な発展を目指して空気をきれいにしつつ考えていきたいと思っています。

(県警本部 佐藤係長)交通企画課で担当してますのは道路交通法等の法令の関係と交通安全教育を行ってまして、一番関心があるということは、交通安全の教育で県内でも高齢者の事故が多いですので、高齢者に対しての交通安全について、この場で議論をしていただければ参考になると思います。

(座長)本当に貴重な御意見ありがとうございました。こういう所に出た新しいコンセプトも、実際に落とし込んでいこうとする場合はいくつかの問題があって、その時に行政の力は大きいです。もうひとつは財源の問題、もうひとつは合意形成の問題はあると思いますが、こういう議論に御一緒させていただいていますので、行政サイドからするとこれは無理だよとか、これだったらいけるよとかいうような案を出していただきますと本当に実りある会議になるのではないかと思います。今日はたくさんの視点からいろんな意見がでました。あと何回かやりますと、皆さん有能な方ですから、ある方向に方向づけられると思っています。先程、鈴木委員からおどかされました。意見が散漫になって、どういう方向に行くんでしょうかねと。座長としても責任を感じざるを得ない部分があるのですが、皆さんの力と知恵でひとつの方向付けができるものと確信していますので、やる以上いいものを出したいと、これは皆がかわらない気

持ちだしますので、今後ともよろしく御指導をお願いしたいと思います。

4 閉 会（空港交流グループ五十嵐主幹）