

第2回福島県交通政策有識者懇談会概要

- 1 日 時 平成17年1月26日(水) 15:00～17:15
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(空港交流グループ菊池主任主査)

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。

これからの議事の進行につきましては、堀井先生にお願いいたします。

3 議 題

- (1) 庁内関係グループの交通政策に係る課題について
- (2) 21世紀の地域経営の基盤となる交通政策について意見交換

(座長：堀井教授) 大変たくさんの資料がありまして、特に前回の懇談会の資料は結構ボリュームがありました。今回は、第1回と第2回の間にたくさんの資料が出されております。まず議題(1)ですが庁内関係グループの交通政策に係る課題についてということで資料1の内容について、御提案いただいたグループの方々から暫時2～3分コメントいただけると理解しやすいと思いますので、順を追ってお話しいただくということによろしいでしょうか。それでは資料1を御覧ください。それでは空港交流グループ菊池さんからお願いします。

(空港交流G 菊池主任主査) あらかじめ皆さんにお断りしておきますが、今回の検討材料ということで各グループに照会しました。出席している各担当が個人の意見を自由に記述する形で提出しましたので、参考にさせていただきたいと思います。

(座長) この点は、委員の方々が御了解の上で、聞いていただくということですので、一通りお話しただき、委員の方々から御質問があればその都度いただければと思います。

(空港交流G 菊池主任主査より、資料1のP1に基づき説明があった。)

(座長) 具体的にどのへんが一番難しいと思いますか。

(空港交流G 菊池主任主査) バス専用道路を確保すると渋滞が激しくなって、地域住民の合意が得られないのではないかと思います。

(座長) 菊池委員いかがですか。

(菊池委員) 道路管理者の立場からは、車線がつぶされると交通容量が少なくなりその分バスに乗ってもらえればいいのですが、昨日仙台市で公共交通促進の検討会がありましたが、公安委員会から今のバスレーンでも時間を区切って優先するところが多々あるものの、どうしてもバスの運行本数が少なくて道路利用者から苦情がきているという実態があるとの話がありました。その辺が難しく、確実に交通量に見合うバスに転換できればと思います。

(座長) 丹野委員その辺のところはどうですか。

(丹野委員) 新たにバスレーンを新設するわけにはいきなりから、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という部分でしょうね。それは、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どうかということがあると思います。

(座長) 星野先生は、この辺のところはいかがですか。

(星野委員) 福島県あるいは市の実態からすると難しい話かなと思います。名古屋などの広い道路ではバス専用レーンを使っているんな実験をするということは聞いていますが、現状の道路の幅では難しいと思います。

(座長) 他の委員の方々はいかがでしょうか。

(江原委員) バス専用レーンを作るのも大変だと思いますが、他の車が進入した時に罰金を徴収するということで取締りコストが大変だろうと思います。その辺の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という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ります。

(座長) アメリカでも優先レーンがあって、乗用車でも2人以上乗っていればいいということですが、悪い人がいて、助手席に人形を乗せてそれが動かないので、カメラで撮られて罰金を支払ったということがあったそうです。何か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、トータルとして、最適人口、最適交通量とは何かという議論が必要でしょう。もうひとつは罰するのではなく、ほめる仕組みをつくってくれないでしょうか。

(星野委員) 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と思います。

(座長) インセンティブを与えるような制度論が今まで欠けてたような、ほめる文化というのは本来の日本にあったのに今はないというところが、制度がうまくいかないところがあるのではないのでしょうか。次は、高原さんをお願いします。

(首都機能移転・超学際G高原主任主査より資料1のP2に基づき説明があった。)

(座長) B D Fについて、片桐委員は廃油をたくさん出されていますが。

(片桐委員) 各旅館は今のところお金を払って持っていったら状況です。それは割りばしも同じですが、割りばしはゴミの中に入ると穴が空いたりしますので、各旅館はお金をかけて毎日ゴミを持ってもらっています。また、油は油で別に持っています。ですから、こういった県側からの提案を出していただいて、県の旅館関係が一斉に出すシステムづくりをさがけてできて良いと思います。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ので、そういった活用法を希望します。

(座長) 落合委員は、福島市としてはその辺に対する取り組みとか御検討されているのでしょうか。

(落合委員) 油とかは私は認識していませんが、この時差出勤関係について、試みていたがまた前に戻りました。実は福島市役所だけかもしれませんが、こういったことを試みた時代はあります。これが継続できない原因は、労働組合です。勤務条件が違うのは困るということです。私共としては、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と思っています。そこにいくまでに整理

しなければならない事柄が、数多い。市では民間の事業者に、協力要請してきた経過があります。

（座長）県では実施したことはありますか。

（二瓶参事）県はありません。

（座長）やらない理由は福島市と同じですか。交通渋滞に対して時差出勤は重要なキーでしょうね。鈴木委員は青年会議所として資源の再利用（ＢＤＦ）絡みで取り組んでいることはありますか。

（鈴木委員）直接これをとらえてということではなくて私どもの運動としてやろうと思っているのは、各企業がＩＳＯをやっていますが、なかなか進まない中で目標値をきちんと設定して進むことによってそれなりの効果が得られるのではないかと思います。別な話になりますが、テレビをつけたところアメリカでトヨタのハイブリットカーが非常に売れ行きが良いということで最大手のＧＭが本腰を入れている。その理由が州によってハイブリットだといろんな優遇措置があり、それを各州で条例化しているところがあって、アメリカでは他国の車を優遇していいのかという問題がある一方で環境を守るために取り組みをしていることもありますので、そのようなことも可能ではないのかなと思います。

（丹野委員）１番目のＢＤＦは面白いと思います。せっかく超学際からの提案があるので廃食油ということだけではだめで、もっと農作物の品種改良や技術開発を含めて福島から発信できるのではないかと思います。廃食油を使って石けんとかディーゼルにするとか聞いたことがあります。今、過疎地域は遊休農地が日本一で田んぼも何を作るかということになっているので菜種がいいのか大豆がいいのか、これは超学際だと思います。そういうものを探して品種改良していかに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し、そこにはまさに超学際的な取り組みにふさわしいのではないかと。

（超学際Ｇ 高原主任主査）今のところ地域づくりを通しまして何かできないかということと取り組みをできるように根回しを始めているところです。

（座長）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ですね。ひとつの切り口とすると人が動き出す。ここも一つの切り口なので超学際で検討していただくとありがたいと思います。

（座長）鈴木副主幹に説明をお願いします。

（生活交通Ｇ 鈴木副主幹より資料１のＰ３に基づき説明があった。）

（座長）福祉バスの話が出ましたが現状として福島は福祉バスは多いですか。

（奥河委員）各町村には１台、大きいところは２台くらいあります。

（座長）間に合わないですか。

（奥河委員）早く申し込んだ人とかいろいろあってなかなか難しいですね。福祉バスなので地域の人が使うと障がい者から文句が出ます。競馬場や競輪場から助成金をいただいて買うので、それを普通の人に使わせるのでは何にもならないという人がいます。

（座長）ひとつは量の問題、ひとつは運用の問題があるようです。鈴木さん、現状はどのようでしょうか。

（生活交通Ｇ 鈴木副主幹）奥河委員が話されたのは福祉関係で社協が持っているバスでしょうか。

(奥河委員) そうです。

(生活交通 G 鈴木副主任) 私が申しあげました福祉タクシーは、最近では二本松市で始まった会員制のお年寄りの方が病院等に決まったルートで行くというものを想定してお話しました。

(座長) 会員制バスは面白いですね。ルートもフレキシブルにできてますね。お金は取らないのでしょうか。

(生活交通 G 鈴木副主任) 一区間定額でタクシーの 1 / 3 とか料金を徴収しているようです。県内ですと商工会議所が事務局になっているようです。有名なので小高町の e まちタクシー、保原のまちなかタクシーがかなり利用されているようです。多分 2 0 0 ~ 3 0 0 円くらいの料金で利用いただいているようです。

(座長) デマンド型という話がありましたが、委員の方々にこの辺の議論をお願いします。星野委員いかがですか。

(星野委員) 小高町の場合は何人が乗り合っていくので、届け出たルートを基本としてドアツードアでフレキシブルに運行しているのではないかと思います。

(座長) それが次世代のひとつの公共交通の方向性ではあるのでしょうか。

(星野委員) そうですね。それで、人気が出てきていると思います。

(片桐委員) 小高町のバスについては利用者が増えてきているということですが、あまりバスが大きくてもお年寄りは乗りづらいし、中型くらいの楽に乗れるバスというのが皆さん安心できるのではないのでしょうか。

(座長) 今の課題について、委員の皆さんいかがでしょうか。

(江原委員) 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まってきてます。何がいいのかといいますと基本ルートは決まってまして予約に応じて電話番号で検索できてタクシーに搭載されているカーナビみたいなもので、その都度ルートが設定されます。非常に柔軟な路線設定ができるということで特にこれから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ことのネックがはずれることが流行っているポイントだと認識していますし、普及させていきたいと思えます。

(座長) デマンド型でハイブリット型ということで GPS を使ったり、そういうものが徐々に進みつつあります。バスが何分後頃着くとか、そうすると待ってなくていいとか戸口まで行ってくれば最高ですが、ここは次世代の公共交通的なもののターゲットとしては非常に興味深い視点ですね。

(星野委員) 公共交通機関については、こうして数字で見ると非常に下がっていますが、その分工夫して増えていくようなシステムづくりが課題だと思います。

(座長) これはこの会議の大きな課題のひとつだろうと思っていますし、この辺のところで合うコンセプトで具体的なモデルが提案できるといいと思っています。

(丹野委員) 運輸局の資料の P 2 4 と P 2 6 ですが、P 2 4 は福島県がやたらと少ないです。これはどういう要因なのか。P 2 6 の有償ボランティアについて愛知県ですが構造改革特区でやっています。福島県は過疎を抱えてますし、これからの老人はみんな免許を持っていますので非常にしみなところですよ。

(座長) 関係ありますので、少し御議論いただきましょう。それでは御説明をお願いします。

(江原委員) この資料は昨年 1 1 月に保原町で今話題になっていますデマンド型集合タク

シーのシンポジウムが行われまして、その際私どもの企画振興部長が説明させていただいたものです。集合タクシーの現状ですが、過疎型については福島県は非常に多いということで、主だったものはデマンド型の集合タクシーです。それで、免許をとって実施していただけてますし、人気もあります。免許とっているところか小高集合タクシーについては補助もしてるくらいで国土交通省としても全面的に支援しています。ネックは予約システムを導入するのにそれなりにコストがかかる、初期費用がかかるということですが、それを除けば非常にいいシステムであると思います。右側の過疎地における有償ボランティア輸送ですが、構造改革特区で愛知県の豊根村と岐阜県と四国でも行われました。構造改革特区というのは、これまで規制されていたことを試験的に規制緩和してやってみてその結果が良ければ事業展開するという趣旨で行われているもので、この過疎地における有償ボランティア輸送に関しては昨年3月通達の改正がありまして全国展開が可能になっております。私どもと東北地方の現状を考えますと従来型の路線バスは、なかなか維持が困難になってくると考えておりまして実験的なものも含めて力をいれてやっているところです。今やっているのは山形県の川西町で地域の総合的な交通体系の検討を進め、町の中の過疎地域で実験的にやってみようということで来年度は岩手県北上市の一部地域で地域再生計画の認定をうけているものがあります。それをターゲットにやってみようかと。ただ、東北地方の第1号は秋田県の上小阿仁村というところで、かなり前からそういう動きをしていた方々がおられましたので、そこになるのかなと思います。いずれやってみると既存の交通機関とのいろんな調整が出てきますので、そんな簡単ではないですがその辺の問題点を整理して我々としてもノウハウを蓄積して普及を図っていきたいと思っています。

（座長）最後に言われた点はどの地域でも問題のようです。ただ、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これをやりたかったと言って一緒にやりましょうという流れが出てきました。ですから、今、江原委員が言われた点は今まではそうだったかもしれませんが、ここまで乗客が減ってきますとどこかで手を結んだ方がいいという意識が働くようです。ですから必ずしもマイナスではない気がします。

（丹野委員）これはコミュニティビジネスの種ではないかと思います。僕は田舎に住んでいますが、医院が自分の車でまわって自分のお客さんの利便を図っています。それは無料でやっています。交通手段そのものも今までの概念ではできないですから、こういうところに進出する。それをうまく組み合わせて、これは特区でしたが特区ではなくてできるということなので一定の基準はあるでしょうが、非常におもしろいと思います。

（座長）これからの交通システムは今言われたように病院にしてみればそこを通るルートを作ってほしい、一部支援しますとあるいはこれとBDFで走らせてくれば、廃油を持ってくればこれが交通通貨になりますといった多面的な組み合わせが必要でしょう。そういうことで、ここの提案は意義が深いと思います。江原委員には残りの部分を後で説明していただきたいと思います。

（落合委員）前回、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させていただきましたが、その後、冬場になり非常に伸びています。道路の凍結とかがあり、高齢者が病院や医院に行ったりする際に乗り合いタクシーの方が非常に便利だということ、時間の経過とともに寒くなってきたわけです。実は、4月からスタートではなかった

ので、来年度も継続していくことになりましたが、季節にもよると思います。

(座長) 季節性を勘案した制度論もあっていいですね。非常にいい御提案だと思います。

(片桐委員) 先程の資料のタクシーの現状で、秋田県のお客が増えています。たまたまエージェントの集まりがあって、秋田県のお客が増えています。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社のタクシー会社があり、その内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2万円かかりますが、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という情報を得ましたので、福島もこういうことをやっていかないとお客様の足が遠のいていきますので、御検討いただきたいと思います。

(座長) 秋田空港は県主導で何かサポートしているのですか。

(片桐委員) お金的なものはないそうです。観光関係でエージェントの資料をいただいたのですが、秋田県の観光客がすごく伸びています。

(座長) 内堀部長が戻られたので、あいさつをお願いします。

2 あいさつ

(内堀部長) 交通政策の議論はそれぞれの立場で幅広い見識をいただくのが大事だと改めて実感しました。それに加えて第一回の時点で既に発生していましたが、中越地震の災害の関係で交通網が新幹線・道路を含めてズタズタになりました。本県でも金山町でも道路現場の写真を見ますと相当ひどい状況になってまして住民の生活がどれだけ不便を強いられるのか、そして道路網あるいは鉄道網という交通網が寸断されることによって、どれだけ地域振興にデメリットが生じるかということを改めて実感しております。また、スマトラの大地震が年末にあったわけですが、いろんな意味で災害の怖さというのを本当に身にしみて実感しておりまして、やは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だろう。特に弱者が災害にあった時に弱い立場に置かれますので、今も地域交通・生活交通の足の確保の議論をしていただいておりますが、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なということも実感していますので、こういう観点も含めて議論を進めていただければありがたいと思います。今日もよろしくお願いします。

(座長) 前は内堀部長から通すとしての人が乗る機能と交わるという出会いの場としての機能と今日は安心・安全としての機能という3つの視点の指摘がありましたが、それを踏まえながら各担当者からの課題提案について引き続き御議論願います。

次は佐藤さんをお願いします。

(循環型社会推進グループ 佐藤主任主査より資料1のp4に基づき説明があった。)

(座長) 鈴木委員、いかがでしょうか。

(鈴木委員) 一つに固執していることはなかなかないですが、逆にお聞きしたいのは京都議定書が間もなく発効されますが、それによって日本の企業にどのような影響があるかということがわかれば教えてください。

(循環型社会推進G 佐藤主任主査) 本来ですと、私の隣のグループの環境活動推進グループが京都議定書の担当ですが、話を聞いているところだと、本県としてもこれを契機として計画の見直しづくりとか、それに基づいたさらなる温暖化対策に取り組んでいくと聞いています。

(座長) 具体的な企業活動に対する影響は例えばどんなことがおこってくるのか御存じですか。

(丹野委員) の物流の効率化がありますが、先日、福大の図書館に行ったところ4～5年前の院生の修士論文に書いていました。国土政策の視点から交通政策を眺めたものですが、東京に一極集中させて高速道路をつくっていますが地産地消で地元で作って地元で消費すればガソリンをまいて走らなくてもいいのではないかと。ここで書いている物流効率化はそういった観点ではないでしょうが、多極分散型ではないのですが国土構造のあり方の中で物流が出てくる。物流の裏には交通があり、エネルギーがあり環境がありと思いましたが、福島県の交通政策をもっていくときにグランドデザイン、マスタープランとしては地域政策もあるでしょうから、そういう視点で交通政策をみていく必要があると思います。

(座長) 星野先生はその辺いかがですか。

(星野先生) 確かに、今、国だけの物流ではなくて農産物ですと海外からの輸入を含めて多大なエネルギーで輸送コストをかけて輸入して、それを船積から陸揚げして、あちこちに展開するということから見れば、地産地消で農産物が消費されればエネルギーの節約は膨大な量になるだろうと思います。計算上は多分そうだと思います。なぜかというと、そう簡単にはいかないからです。

(座長) 空港をはじめとして、物流というのは国家的な課題でもあります。地産地消の問題で言いますと、最適サイズという問題がありますが、交通はその関連を視野に入れなければならないでしょう。先程、共生という話がありましたが、BDFの問題はいわゆる循環型社会ではひとつのキーテクノロジーであることは事実です。その中で交通を考えると、それを燃料にしていくということの中の貢献度、定性から定量への議論へという方向が少しずつ進んでいるのではないかと思います。そのようなことを踏まえながら鳥瞰図的な視野も必要だということを押さえておきたいと思います。

(内堀部長) 先程、鈴木理事長からお話いただきました議定書絡みの話ですが、一般論として申し上げますと、これまではCO2削減してくださいというアナウンスメントをやってきて、普及啓発の中で事業者ができる範囲の中で日本企業のエクセレントカンパニーは世界に名だたる環境事業でありますので、非常に素晴らしい技術を使ってゼロエミッションを実現しているとか世界的にも環境にやさしい企業に生まれ変わったところも一部あります。トヨタにしてもキヤノンにしても体力のあるスーパーカンパニーが多いものですから、実際的にはPRだけしているのでほとんどの企業は環境はわかってはいるけれども背に腹は代えられないからというのが実態だったと思います。ただ、いよいよ議定書が発効しまして6%どころではなくて12%以上の削減という議論になってきますので、環境税の議論が本格化してくるだろうと思います。ちょうど17年度に向けて環境省と経済産業省で綱引きしてましたが、経済界の思いもあって議論は始まったのですがブレーキがかかっています。いずれにしても、これから各国同士で話が進んでくると太陽政策だけでは動かないので北風吹かそうかという話になりますので、環境税が本格的に導入されるということになってくるのではないかと。それによって各企業の活動が影響を受けてきますので、その中で今までのようにできるところだけではなくて、できないところも何とかしなければというモチベーションがでてくるのではないかと。総論的にはそんなイメージかなと思います。

(鈴木委員) わかりました。今、聞いてまして物流効率化の中で物流の末端の身近なところ

るを考えると、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ますが、これを効率化して配達も押さえられるし、高速も夜走っているとトラックがあれだけ走っているともう少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見るとか、昔はスピードの時代でどうしても早く次の日に届けたいということで競争があったでしょうが、次の日届ける必要のないものもあると思うので、もう少しゆっくり鉄道を使って集約する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なと思います。

(座長) それはいい御提案ですね。物流の再整理という問題、これはベルリンの再開発の時にトラックを街の中を走らせなかった。ストックヤードを現場の近くに設けて地下鉄が夜に止まった時にそれを利用して物を動かした。ですから、そのような公共事業の場合は規制できるでしょうが民間レベルでそういったことができてくるといいですね。

(丹野委員) 今の内堀部長の京都議定書の話ですが、中小企業団体中央会の立場で、これから取り組んでいく必要があると思います。だからといってISO14000はなかなかとれないです。昨年、環境省でエコアクション21に力を入れ始めているということなので、その辺をもう少し勉強したいと思います。

(座長) それでは鈴木さんの課題・提案について御説明願います。

(大気環境グループ 鈴木主任主査より資料1のP5に基づき説明があった。)

(座長) 実際にカーシェアリングは福島の中で行われていますか。の御提案の中で、具体的に行われている地域はあるのですか。

(落合委員) ひと通り目を通して臨んでいるので私の意見は全てのグループに共通してきますが、この辺で述べさせてもらえればと思います。今の鈴木さんの提案でも自動車交通の抑制ということに該当してきますが、一番は県警さんになってくるとと思いますが、常々私が思っていることは、今は高齢化社会で高齢者が非常に多いです。私の住んでいる近所に82歳のおじいさんがいて、どこに行くにも車です。ところが家族の話では帰ってくるまで心配でしょうがないということです。だから私は高齢者でも個人差があると思いますが、運転免許証の在り方を論じなければならないのではないかな。高齢者なのでいつ発作が起きて事故に繋がる、県警さんの資料によると事故の半数以上が高齢者です。そうしますと例えば75歳がいいのか73歳がいいのかという議論はあると思いますが、高齢者を抑制して公共交通に乗っていただく、足腰の元気な人は、やはり目の障害あるいは血圧だとか、それぞれ高齢者は何か体に支障を持っている訳ですから、そういうことで家族ぐるみになりますと、たいへん心配だそうです。私は各グループに共通してますが必ずマイカーの抑制、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。例えばお金持ちの年寄りが出て運転手付きでやっているならいいですが、高齢者が自ら運転するということについては、近所にそういう人がいるので、最近感じます。

(座長) 多分、落合委員だけの感じ方ではないと思います。私も義理の母が84歳で山口で運転していますが、一日無事終わったかどうか、かなり心配しています。それはどなたも高齢者がいるとそういうことになると思うのですが、県警の話が出ましたがコメントをいただければと思いますが、いかがででしょうか。

(県警 佐藤係長) 今の話ですが、私も資料に課題として高齢者の事故防止ということで

書いておきましたが、高齢者の運転免許証については強制的には無理なので任意に返納届がありまして本人の意思によって返納してもらう形で実施しています。本人はイヤだと運転したいといえれば仕方がない。更新も三年毎に短くなっていますし、高齢者の特別講習を教習所においてシミュレーションを使って実施して、それを受けてもらって更新してもらうという形で行っています。現行法のシステムからは以上ようになります。

(座長) 多分、解決の方向としては禁止するという方向よりも、もっと利便性の高いものの動く提供があるという部分をどうやって考えていくかというところですね。これはこの会議の非常に大きな課題になってくると思いますので、後々何回か会議があるようですから、これは重要なテーマとして継続的に御議論いただきたいと思います。それでは次の橘さんをお願いします。

(障害者支援グループ 橘主任主査より資料1のP6に基づき説明があった。)

(座長) 精神障がい者について、優遇措置が悪いのは何が原因ですか。

(障害者支援G 橘主任主査) 障がい者としての認定は、つい最近です。精神病、要するに病ということが強かったものですから、例えば身体障がい者や、知的障がい者と違うような部分だと思います。

(座長) この辺は福島市とか国とかどのような動きがあるのでしょうか。江原委員は、いかがでしょう。

(江原委員) 精神障がい者の運賃割引については、課題として鉄道局でも議論されていたことは承知していますが、結果として今どうなっているかは承知していません。

(座長) 橘さんからの御提案、特に歩行空間整備について、非常に重要な提案がありました。奥河委員はいかがでしょう。

(奥河委員) 我々協会としても、今ノーマライゼーションの理念に向けて取り組んでいるところですが、これもなかなか難しいのかなと思います。いろいろな段差のあるところも直してもらったり、自動ドアにしてもらったりしていますが、予算がないのかなと思います。そういうことのないようにお願いしたいと思います。高速道路とか空港運賃とか、今朝の新聞に出ていましたが、航空会社は赤字で乗る人があまりいないということですが、障がい者は一人では行けないものですから、その付き添いまで割引きしていただければ、空港も利用価値あるのではないかと思います。未だ皆さん御存じかわかりませんが、町村に行くとき狭い歩道ですから、予算がなくてできないかもしれないと思いますが、これを早く広くしていただきたいなと思っています。

(座長) 財源との兼ね合いというのは非常に重要な問題かと思いますが、この辺は橘さんが言われた点はすべてが問題なんでしょう。これから取り組まなければならない問題だと思います。

(落合委員) 福島市では、JR福島駅でエレベーターを2基、エスカレーター6基を今年度から動いてまして、来年度でほぼ半数終わる予定になっています。今、身体障がい者の方々が、JRは階段がほとんどなのでそういったことを目的に今年度からやっていますので、だいぶやさしくなるのではないかと思います。

(座長) 少しずつではあっても進んでいるようです。

(奥河委員) それからもう一点、今の列車の割引きも100km以上にならないと適用にならない。それを短くすれば白河の人は福島へ来て、福島を見たことのない人がかなりいると思います。ですから、100km以内でも割引きしていただくようにすれば大変

ありがたいと思います。

(菊地委員) 道路構造上の規格ですが、国交省でも既に出してしまして、歩道の幅員とか車道の幅員とか横断勾配とか縦断勾配、どうしても車道と歩道に段差ができますが、我々は2 cmにしています。車イスの方は難儀なんです、視覚障がい者の方は杖をつけ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2 cmということになりましたが、徐々にそういう方向で実施しています。あとは、安心歩行エリアを決めて事業を進めています。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ます。

(座長) 全部に基準を設けていても、完全に実施するまでは時間がかかります。エリアをブロックするというのはひとつのやり方としてあります。

(奥河委員) 福島とか二本松とか郡山とか須賀川といった大きなところは地中に電線を入れていますが、こういうことは過疎地にはなかなかできないと思います。

(座長) そうですね。それでは次に新関さんをお願いします。

(商業まちづくりグループ 新関主任主査から資料1のP7に基づき説明があった。)

(座長) 中心市街地の空洞化、活性化は全国的な課題です。これに対して福島がすばらしい解決策を出したら本当にすばらしいことだと思います。それを解決するために2つの提案がありますが、委員の先生方がいかがでしょうか。何か日本の中で活性化の事例を御存じの先生方おられますか。

(菊地委員) これは福島大学の鈴木先生と弘前大学の北原先生と、国交省の広域計画課でコンパクトシティという勉強会をつくっていますが、昨日聞いたところによると具体的に実施しているところはないということです。ただ青森市の都市マスタープランの中にコンパクトシティがのっているということですが、具体的にはつくられていないようです。

(座長) フランスのストラスブルグでこのような問題があった時に全部車を出してしまっただんです。公共交通をつくってそのかわりに少し離れたところに駐車場を設けて、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、活性化した例があります。日本に例がなければ海外の事例を少し調べる必要があるかもしれません。まだ何人かの方がおられるので、先に進みたいと思います。隅蔵さんをお願いします。

(道路企画G 隅蔵技師より資料1のP8～10に基づき説明があった。)

(座長) 地方における道路という重要な交通手段の課題ですが、菊地委員いかがでしょうか。

(菊地委員) これは道路行政マネジメントの福島の課題ですね。まさしくその通りだと思いますが、これを叩いていくためには地元の人達の意見を聞きながら、どのようにプライオリティをつけて、限りある予算の中でやっていくかということが重要なポイントです。部長さんから言われましたが、新潟中越地震で道路施設に非常に力を入れてやれと、霞ヶ関から言われています。橋梁が落橋した時に影響が大きいので、落橋防止対策は相当進んではいますが、まだ残っている所がありますので早急にやれということです。災害が起きた時に、今回は磐越道が非常に使われたということで49号とか物流が6割くらい増えたということです。東北各地で災害が起きた時にどうい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す。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、国土交通省の全事務所は170あるんですが、霞

ヶ関の方で各事務所のホームページのアクセス回数を全部把握しています。ホームページと携帯電話ですが、現在、郡山のアクセス伸び率がトップです。アクセス回数が4位です。見てもらえるような情報を流すということです。

(片桐委員) 携帯は見ています。道路事情をお客様から聞かれるので、すぐにお答えしなければならぬので、パソコンでも入口で出すようにしていますが、自分も携帯で見えています。

(菊地委員) そういうことで雪情報ですね。ちなみに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ですが、べらぼうに多いです。郡山が50万レベルですが、あそこは390万レベルです。なぜかというバスロケーションシステムが入っていますので、その携帯アクセスが多いです。これからそういうのが出てくるのかなと思います。

(丹野委員) 国道、県道、市町村道がそれぞれ別にやっています。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、スケジュールを見るとこういうことをテーマにする時間はないようなので、ここで話をしなければなりません。

(座長) ここにあるのは仮の題で、今日はいろんな御意見を踏まえて再構築することになります。

(丹野委員) この部分は非常に重要ですので、いろいろ話をしたいと思います。

(座長) 特に高次の緊急医療は先程の災害と同様にかなり重要です。やはり地域住民が安心して住めるという点が重要です。

(菊地委員) 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ります。福島では、会津の下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です。やはり、救命救急のヘリとかを考えていかなければならないと思いました。

(座長) 突発の病気の場合は別としまして、フランスの場合は、彼らは動く病院と言っていますが、それが定期的に回ります。予防医学的な措置ですが、この方は入院された方がよいということで、緊急にヘリが飛ぶということがあります。ここでは、このような視点と丹野委員から指摘ありましたとおり重要な課題ですので、プライオリティーの問題も含めて、今後御議論いただきたいと思います。それでは星さんをお願いします。

(空港建設グループ星主任主査から資料1Pの11に基づき説明があった。)

(座長) この空港の問題ですが、非常に御苦労しておられるんでしょう。

(星野委員) 人の搬送と物とあると思いますが、物流面では時系列的にはどんなデータになるのでしょうか。

(二瓶参事) 空港交流グループで人と物流も担当してますが、荷物専用のフレーター便は飛んでおりません。したがって、今は旅客の定期便のお腹の底に貨物を入れます。それは郵便小包であったり工業製品であったりしますが、飛行機がだんだん小さくなってきていますので、乗客優先ですので詰める容量が少なくなってきました。また、路線が決まっており、そう多くない路線なので航空貨物の取り組みは厳しい状況です。

(片桐委員) 福島空港については、だいぶ前から言っていますが、意外に福島市に住んでいる人が仙台を利用した方がよい、会津若松の方は新潟を利用した方がよいといいます。ところが、茨城とか栃木の方は福島空港に来ていますので、何とか福島県で乗っていただきたいということで、会議等でみんなで乗りましょうということ、空港に行くまでが大変だと言われます。その辺が最大のネックだと思います。また、冬に雪が降

ります。その雪かきはどうなっているのでしょうか。

(星主任主査) 滑走路は一生懸命除雪します。駐車場の除雪しますが、優先順位としては滑走路になります。

(片桐委員) あそこは駐車場が無料ですが、ずっと無料でしょうか。お金を取った方がいいのではないのでしょうか。車で2回行ったことがあります、イタズラされてボコボコにされていたということが、かなり前にありました。また、今年になって大雪が降った時に車を出そうにも雪がいっぱいで大変だったということがあるので、道路もそうですが、除雪の問題があります。国道を走っていて県道に入ると、そこだけボコボコになりながら行くという形で、大部解消してきていますが、磐梯熱海は私が境目を作らないように言いましたが、道路の境目に段差がつくと非常に危険です。

(座長) やはりアクセスの問題ですね。みんな逃げていってしまいます。その辺は何か考えているのではないですか。

(二瓶参事) 確かに仙台があり新潟があり、成田がある。その3つに囲まれた空港で激戦の中におり、日夜みがかれております。県北と会津は重点地区ということで、いろんな形でPRしているところですが、なかなか経済の効率性といえますか便数や旅行料金の問題があります。少しずつではありますが、特に県北では利用率が上がっています。我々県職員が一生懸命使ってますし、市役所にも利用いただいて、いろんな意味で福島空港を御利用いただいています。空港も地産地消で大切な地域資源のひとつなので、その観点からもPRしていきたいと思います。もう一つは空港アクセスの問題がありますが、福島からリムジンバスが1便走っていますが、非常に利用が少ない状況です。今の御議論の中でジャンボタクシーの話がありましたが、民間においてそういったものが生まれてくるような情報を聞いておりますので、そのような取り組みにも乗り出さなければならないのかなと思っております。

(片桐委員) 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ですが、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ちます。あれを何とかしていただきたいと思います。

(二瓶参事) マイカーで行くには、ドアツードアで非常に便利な空港でいいですが。

(片桐委員) マイカーで行くには便利ですが、郡山から空港に行くリムジンも空気だけです。

(二瓶参事) 郡山から空港へのリムジンは空気だけではなくて、毎回10人以上乗ってます。

(座長) 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ませんね。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す。ですから、そのまわりをどうやって地域再生していくかということも含めた視野が必要かもしれません。一つのモデルを作っていくにはいい場所ではないでしょうか。ある方が言ってましたが、成田から帰るよりも福島に降りて福島から東京に帰った方が早い。それからVIPの人は警備が簡単ですから、お忍びでくる方はあそこで降りられるようです。東京に近いという利便性を視野に入れて考えると、非常にいいものが出てくるのではないのでしょうか。それでは、佐藤さんお願いします。

(警察本部・佐藤係長から資料1のP12に基づき説明があった。)

(座長) 高齢者とは何歳以上をさすのですか。

(県警佐藤係長) 法令上は65歳以上をさします。

(片桐委員) 私は郡山の街中を歩くことが多いですが、さくら通りといって駅前から49号線へ出る道路がありますが、その歩道を歩いていて一番怖いのは自転車ですね。後ろからビュンとくるので、この事故が結構多いと聞きますが全体的にどうでしょうか。

(県警佐藤係長) 自転車の事故は多いですが、高齢者の統計は分かりません。

(片桐委員) 高齢者の方がそれが一番怖いと言います。ゆっくり歩いているのに学生がヒョーと脇を行ったり、ベルをほとんど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ですが、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と思っています。後ろから来られると分かりません。

(座長) 東京でもあります。外国では自転車が近づいてくると声をかけてくれます。後ろを見てくださいますとか脇を通りますとか。もうひとつはお年寄りが歩いていると若い人は車道側を歩いてくねまして、安全な方を歩くように気配りがありますから、ひとつは講習ということが教育の絡みの中でできるといいですね。

(片桐委員) 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のではないかと思います。自転車はどちらからも来ますから。前からも来ますし、後ろからも来ます。

(落合委員) この点に関してですが、これは歩道のタイプの問題になりますが、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まして、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のですが、街路樹をその中間に植栽していこうということで、間もなく日の目をあびるところです。

(片桐委員) 必ず点字ブロックがありますから、そこを歩いては申し訳ないと思っていると側溝の蓋があって、ヒールのかかとが入ったりして現実には歩くと分かります。

(落合委員) 間もなく、国県の力を得てそういった事業が誕生します。

(丹野委員) オランダに行きますと、自転車専用道路が街の中にずっと張り巡らされていますが、日本の歩道で歩行者道と自転車道を区別することが決まっているんでしょうか。

(菊地委員) 道交法で決まっているのではないのでしょうか。

(落合委員) 福島でも自転車を車道側に寄せまして、グリーンで色分けしていますし、県庁の西側、県にも御協力いただいていますし、県庁前通りもそうです。

(座長) それは必要ですね。将来の方向としては財源の問題、ソフト的な教育の問題、その絡みをどのように持って行くかということが知恵の出どころということになると思います。

(丹野委員) 僕は高齢者を交通弱者とひとくくりにとらえて、交通を考えていいのかなと思います。

(座長) 整理する段階で、それは重要な視点だと思います。それでは宗像さんお願いします。

(港湾漁港グループ宗像主任主査から資料1のP13に基づき説明)

(座長) 利用率が低い理由は何ですか。

(港湾漁港G宗像主任主査) 一番の理由は東京に近いということで、東京には各国からいろんな船が来ますので、貨物が集約できます。それに対して小名浜は、韓国・中国への航路が週3便ありますが、それだけではリードタイムやコスト面でどうしても弱い面

があります。

(座長) これまで県の方々がここまで資料を整え、お話しいただいたことに感謝申し上げたいと思います。それでは総括的な御議論ということで、全体を通してコメントいただければと思います。

(江原委員) まず、BDFについてですが事例を二つ紹介したいと思います。一つは秋田エコライナーですが、ジャンボタクシーで秋田空港から周辺の観光地に行くタクシーですが、環境対策も充実するということでBDF燃料を使っていましたが、品質が安定しないという問題がありまして今は使用を止めています。BDF燃料については品質の安定化と安定供給が課題となります。もう一つ、管内では本県の裏磐梯で「森のくまさん号」だったと思いますが周辺から油を集めてやっているようですので、是非協力していただければと思います。ハイブリッドカーですが、鉄道車輛もそういったものを導入しようということで自動車だけではないということ参考までに申し上げたいと思います。時差出勤についてですが、問題があってもなかなかできないということですが、運輸局はどうしているかと申し上げますと幹部社員だけ時差出勤をしています。バリアフリーについてですが、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ます。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ことではなく、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ろうと思います。事例として仙台市の地下鉄・バスについてはバス地下サポーターをおきました。そういった方法を募集して研修して活動しています。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りましたが、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思っています。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ります。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ます。空港の利用促進についてですが、やはり空港へのアクセスが重要になっています。現状は郡山で10人以上超えていまして好調ですが福島・いわきは不調です。これは本県だけではなく管内ほとんどそうです。何が理由かということ無料駐車場があるというのが要因なのかなと思います。これ自体悪いことではないのですが、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ということです。仙台空港の例ですが、仙台空港にこの地域の方が来られる場合は7割の方が自動車で行かれます。他の地域から来られる方は7割以上が公共交通機関を使うということでこれが無くなるということは非常に大きな問題で、その対応ですが、一つはダウンサイジングをするということだと思います。先程の秋田のポートライナーはジャンボタクシーの形を使いましてコスト的にも安くするということをしています。観光に着目するのであれば観光関係の業者をお願いしたり、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います。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ます。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話を進めています。観光は東北地方の活性化のキーワードになってくると思います。本県についてはJRのディスティネーションキャンペーンと外人観光客の誘致についてメインの舞台としてやらせていただきますので、交通の

面からも支援していければと思っています。生活交通の関係ですが、今交通機関というものがいつ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と思います。そのためには情報開示をして地域の皆さんでどういう交通機関が必要かということと話し合っていただかないと、気が付いたらバス路線がなくなる事例があると思います。

(座長) いろんな視点からの御意見がありましたので、次回に生かしていきたいと思います。奥河委員、何か一言ありますでしょうか。

(奥河委員) 交通事故については身体障がい者では死亡は出ていません。三障害では14万人位いますが、交通事故で亡くなった方はまだいないです。これは大したもんだと思いますし、私も集まりの時はいつも気を付けるように言いますが、大したのもだと思います。

(落合委員) 先程言ったことにつきますのですが、いろんなテストをして免許を与えているということですが、私は国の制度としてこれは取り上げるべきだと思います。非常に危険だと思います。そういうことが公共交通の利用を増やしていく一つの要因になってくると思います。

(片桐委員) 私は障がい者の方と話をしていますが、私の方ではバリアフリー化ということホームページで出しているのです。そういったお客様が多いです。団体でお見えになるので知的障がいの方は大変失礼ですが、奇声をあげながらみんなでお風呂に小走りに行ったりしますが、そこで心配なのは一般のお客様がまだまだ日本はもう少し優しい目で見たいなとすごく感じられますので、どこからかそういったことを発信できればと思います。

(座長) まさに心のバリアフリーですね。それでは菊地委員にお願いします。

(菊地委員) 交通渋滞等の解消のために交差点改良とかしますが、限られた予算の中ではなかなか進まないということで、これからはソフト面について知恵を出していくべきなのかなということで我々の施策もそういう方向で進めていますので、その辺も検討していった方がいいのかなと思います。

(鈴木委員) 今回のように各部署を超えた話し合いをすることで、いろんな課題が見えてくると思いますので、それをきちんと抽出した上でまたそういったくくりの中で問題解消していければいいと思います。

(丹野委員) これからどういったところに的を絞っていくかはいろいろあると思いますが、骨格的な部分を地方から見た時にどうするかという点と生活交通の部分、特に過疎地を抱えていますので、その観点から何が提案できるのかというのが一つのポイントになるのかなと思っています。

(星野委員) 高齢者のタイミングの良い調査がありまして御紹介したいと思います。福島市からまだ発表されていない、まちづくりセンター高齢者向けの消費生活行動調査ということで今やっているものですが、福島市の3000人くらいの高齢者を対象にした調査ということで議論になっていました。交通手段について御紹介しますと、お年寄りの方が店舗の買い物に行く移動手段としては自動車を利用される方が非常に多いということで先程の安全の問題ということもありますし、ある意味では自転車より環境にやさしい交通手段でありますし、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と思います。それから、80歳で運転する人としらない人という話がありましたが80歳になっても運転される方は2割くらいおられるということです。

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、お年寄りにとって優しくないという意見がありました。

(座長) その点につきまして、次回にもう少し詳しく補足していただければと思います。

今日はたいへん課題が出たと思います。それに対する解決案も出たと思います。そして、交通手段がどうあるべきかという具体的な哲学的なものも出たかと思うので、それを次回は再整理して骨格を決め、できればひとつのモデルがこの場で提案できればよろしいかと思っております。今日の議案は2つでしたが後半の部分はたくさん議論の中に入っていたと思いますので、整理していただきたいと思います。

4 閉 会(菊池主任主査)

事務局からですが、前回片桐委員から照会ありました高速道路高架橋下の利用について資料2として添付しましたので、後程御覧いただきたいと思います。

次回は3月下旬を予定しています。