

第3回福島県交通政策有識者懇談会概要

- 1 日 時 平成17年3月25日(金) 15:00～16:45
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、所用により欠席ですので、代わって交通土地領域三瓶総括参事があいさつを申し上げたいと思います。

2 あいさつ(三瓶総括参事)

2月県議会が先週終わりましたが、その中で、この交通政策についていくつか質問がありましたので御紹介したいと思います。県議会には、常任委員会がありまして企画調整部と生活環境部とあわせた企画環境委員会があり、その中で3つほど交通政策について質疑がありました。

まず1つは、この有識者懇談会でどのような話がなされているのかという質問がありまして、私どもは、この有識者懇談会は始まってまだ2回目ということ、議論はまだこれからということではありますが、現段階では、ローカルバスや乗合タクシーの状況あるいは地域振興と交通政策それから高齢者や自転車の交通安全、さらに庁内各グループにおける交通政策に関するいろいろな課題があります。こうしたことについて、それぞれの立場からの意見を出していただくという状況に現段階ではありますと答えました。

2つ目は、新ビジョン政策の今後のスキームはどのようなのかという質問もありまして私どもは当初から申し上げており、この有識者懇談会の議論の中で新ビジョンの策定の是非も含めて検討いただくということになっておりますので、議論の経過を見守りつつ今後の新ビジョンについても考えていきたいとお話しています。

3つ目は、質問といいますか、要望がありましたが私どもとしても今申し上げました内容について、さらに議論が深まって、いい形で御意見をいただければと考えています。交通政策についての私どもの基本的な考え方を少しお知らせしておきたいと思いますが、今回で第3回目となります。16年度はこれで終わりになりますが、私どもとしましては、この会議を6回ほど開催させていただきまして、今年の9月になりますと18年度予算の編成時期になります。したがって、9月をめどに全体としての懇談会の意見をいただき、それを提言の形で私どもは受けとめさせていただき、18年度の予算にどのような形で反映したらいいのか、そのようなことを含めてこの懇談会を進めていただければと思います。17年度前半の9月までにあと3回ほど懇談会を開催させていただきたいと考えておりますので、御多忙な中、御面倒をかけますがよろしくお願いします。

(司会) 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

星野委員から前回途中になった調査結果と総括について

(座長) それでは前回途中になりました星野教授から福島市で実施されている高齢者の交通に関する意識調査の結果と総括についてお願いします。

(星野委員) 福島の地域センターでFAX・宅配の買い物ですが、自宅にいてFAXで注文を受けて届けるというシステムをやっていますが、それとの関わりで高齢者の消費生活行動を調査するということで私も調査に関わりましたが、報告者が完成して、まだ外に出回っていませんが、報告書の中の交通に関わる部分について抜き出しましたので、実態がどうなっているのかを話したいと思います。この前、福島市から運転の問題が出されていましたが、高齢者の運転については、運転する人、しない人では運転しない人が上回っていますが、内容は、60才代、70才代、80才代で見えてきますと60才代の割合が50%で過半を超え、70才代になると運転しない人の比率が多くなってきて、80才代になりますと8割近い人が運転をしないですが、それでも20%強の方が運転しているという実態があります。これが危ないという指摘がありました、このくらいの比率になっています。それから足の具合、足腰が弱って買い物に行けない人がどの程度いるのかの調査ですが、長距離でも歩けるという人、それから普通の距離が歩ける、あまり不自由を感じないという人がこのくらいになっていますが、歩くのが苦痛という人が17.5%、それから立っているのも大変という人を合わせて2割強位の方が買い物に支障を生じていると推定されます。次のページですが、結構高齢者の方が買い物に出かけているという実態がこれでよくわかります。ほぼ毎日、週3～4回、週1～2回といったところでかなりの部分を占めています。ほとんど買い物をしないという方が8%位はいますが、全体として高齢者の方が買い物に出かけているという実態が浮かんできます。それから店舗までの移動手段としては、徒歩、それから自転車、自分が運転する車といったあたりが多いという結果になっています。それから家族が運転する車に乗せてもらうということがあります。買い物だけではなくて中心市街地に行くための手段になるとこれは福島全域に調査をかけているので、例えば中心部の買い物では先ほどの3つの手段が主になりますが、今度は、中心部へとなると郊外に住んでいる人と交通手段も変わってきます。そこで自分が運転する車が多いですが、バスや公共交通手段も比率が上がってきて先ほどの徒歩・自転車の比率も下がってきます。しかし、自分が運転するか自転車を利用するか徒歩かというあたりが、中心市街地へ出かける場合の交通手段になっています。問15は、中心市街地で改善して欲しいという要望ですが、道路の段差がかなりありまして、高齢者の方が安心して歩けるような道路になって欲しいという要望が出ています。それから施設の案内等ですが、各施設の案内、駐車場の案内が高齢者にとってはわかりにくいのか、要望が出ています。それから多目的トイレの要望が出ています。調査としては広い項目がありますが、交通に係る項目を取り出すとこのようになります。参考にいただければと思います。

(座長) 道路の段差というのは、歩道の段差でしょうか。

(星野委員) 歩道の部分だと思います。

(二瓶参事) 多目的トイレとは、どういうものですか。休憩所も含めてということでしょうか。

(座長) 外国ですと年配の方が休んだりするところが、坂道にはいっぱいありますので、

そのようなイメージでしょうか。

(丹野委員) 問6で運転するかしらないかとありますが、福島市エリアでやっているのでしょうか。周辺部へ行きますと運転する人はもっと多いような気がします。僕は田舎にいますが、70でも80でも運転しています。それでないと動けないです。

(星野委員) 調査は福島市全域にかけまして地区割り人口割りにして調査をかけていますから、中心部は半分位でウェートは高いです。そういう意味では歩行者や自転車は近いから多くでています。

(丹野委員) これから過疎地域の交通を考えるとその点を考えなければならないと思います。

(座長) 県警本部では、この辺の似たようなデータをお持ちですか。運転する年齢層との関係とか。

(県警佐藤係長) 免許人口のデータはありますが、実際に運転するかしらないかのデータは無いと思います。

(座長) 丹野委員から話がありましたように市内の少し外側の方々の動向も意識しないと先ほどの議会が御指摘の議論ができないだろうと思いますので、どなたか担当の所は少しデータを意識していただけるとありがたいかもしれません。

(星野委員) 今の件はたぶん調査するとわかります。地区がわかっています。

(座長) それでは星野先生に今のところは分析していただかないといけません。

(星野委員) 中心部とそれ以外と分けてですね。

(座長) 星野先生、お忙しいところ申し訳ありませんが、次回までをお願いします。ありがとうございました。

(1) 第2回までの議論の集約について

(座長) それでは議題に入りたいと思いますが、第2回までの議論の集約についてですが、事務局の方で資料に基づいて、説明をお願いします。

(事務局菊池主任主査より資料に基づき説明)

(座長) この資料ですと全体を俯瞰的に見ることができます。先ほど三瓶総括から話があったように2005年9月までにとりあえずまとまる、提言をつくる、そしてそれに予算措置を要求するということですので、非常に具体的な実施へ向けての動きがこれを契機に出てくるだろうと期待しています。

特に資料についての質問が無ければ今日はいくつかの点について、少し御議論いただきたい点と深めていただく点をあげながら話を進めさせていただきたいと思いますが、議会の常任委員会が出た話ですが、要望の中で過疎地対策としての交通手段というような話が出てまいりました。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りません、この現状はどのようになっているのか、国の情報としてはどうなんでしょうか。国を全体的に御覧になったときにこういう過疎地の現状はどこも同じでしょうか。

(江原委員) そうだと思います。私も交通関係を東北運輸局で勉強していましたが、東北6県を見てもみんな同じだと思います。福島県は首都圏に近い分良いと思いますが。

(座長) 東北の過疎地のある県は、こういう対応をしているとか情報があれば教えていただければと思います。

(江原委員) 何点が思いつくまま申し上げますと鉄道の関係ですが、地方鉄道は非常に成

績が悪くて、もともと国鉄から引き継いだものについては、基金をつくって何とか維持していますので、その取り崩しが始まっており、廃止になっているのは余りないですが、存廃について議論が始まっているところが何件かあります。

ただ、比較的うまくいった事例として承知しているのは、由利高原鉄道ですが、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ましたが、それを一カ所に集約するという事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ります。それとバスについても非常に厳しい状況ですが、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乗合タクシーです。これから出てくるのは、前回も御説明した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ありません。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ましたが、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になっております。中山間地域と沿岸部が東北の場合は人口減少、少子化のスピードが早くて、どこも同じように交通空白地帯の対策をとらざるを得ない状況になっています。

私どもが勉強して思ったのは交通問題について真剣に考えているのは交通事業者と地方公共団体だけだとうまくいくはずがない。これから地域の足を守っていくためには交通機関はかなり悲慘な状況にありますので、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おう。そして存続してもらうのであれば必要な支援を利用者側からもしていただくと、年に1回乗りましよう運動でもかまわないと思いますが、三陸鉄道では、そのような運動をやっているようですが、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、もし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かなと、冷たいようですが私は思っています。また、こういう内容を昨日の交通審議会の答申の中でも出ささせていただきました。

(座長) 小学校を統廃合する際に駅前につくったというのは非常に良いアイデアですね。

全体の都市計画といいますか、行政がらみと交通手段のリンクは一つの切り口です。

これは学校だけではなくていろいろな病院とか観光地とか出てくると思いますが、こういうものは一つのあり方として興味深いですね。鈴木委員はいかがですか。

(鈴木委員) 今、お話がありましたように自分たちが離れたところにいて、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と思います。

(座長) 丹野委員は、先ほどちょっと郊外に住んでいますと言っていました、過疎地まで行かないですか。

(丹野委員) もう過疎地です。学校の先生は希望が多かったんです。僻地勤務になっていました。全く過疎地です。今の話は大切なお話です。今は福島交通は廃止になっていますので、自治体である福島市でやっています。何年か1回危ないときがあります。そうすると要望書を出す。そのときは乗るんですが、もともとダイヤも不便なので、長続きはしないですが、やっぱりそれは事業者任せで、自治体が委託に出してやっていますが、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なと僕も反省の意味を込めながら思います。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のところが非常に重要なという気がします。

(座長) 星野先生が調べてくださった生活実態調査的なものと交通手段とのリンクは絶対必要ですね。それなりにつくってもかけ離れたものが、できあがってしまう。いかがでしょうか。

(星野委員) そうですね。やはり地域地域の実情があるんでしょから、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んだろうと思います。先ほどの過疎地域の交通としてオンデマンドで川西町のタクシーとの関係では、要するに採算性があわないので、タクシー会社との話が進展しないということなんでしょうか。

(江原委員) これは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です。タクシーに非常に類似していますが、違うのは事業として行うのではなくて、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ます。そこで問題になったのは、その町の中にタクシー会社がありますが、もし、ボランティア輸送が入ってくるとタクシーの方が成り立たなくなるかもしれないので、これはこれでまた問題になります。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です。

(座長) 過疎地において採算性を追求しますとこれは成り立たないですね。

(江原委員) 商売としても成り立たないです。

(座長) そこをどういう風に行政なり制度として担保するかという部分の議論は必要でしょう。奥河委員はいかがでしょう。

(奥河委員) 私の方では、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、あとは朝は乗せてもらい空っぽで帰ってきます。ですから福島交通は打ち切りになってしまいましたが、今度は補助してもらいたいということになります。そして、何とか1日1回くらい朝と夕方に走るようになりますが、この負担金が大変です。町に言った割には誰も乗らずに、家の車に乗って皆通うわけです。言ったときは車をおいて乗るんですが、だめですね。それからもう一つは、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ますが、そういったところを通ると便利かなと思います。今話のあった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。

(座長) 江原委員が言われたように行政と会社だけではなくて、地域住民はやはりキーですね。地域住民もあってほしいのであれば、支えないといけない部分があるわけです。ここの部分の産学官民のパートナーシップをどのようにつくっていくかということは交通政策の中でも非常に重要なキーになるんでしょうか。

(江原委員) 国土交通省の本省の方でも今週くらいですが、公共交通利用促進マネジメント協議会を始めたそうです。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だきたいということになっているらしいですが、どうしたら従業員と学生が公共交通機関を使ってい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ということです。おそらく私ども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いますが、そういったマッチングするといつか一緒に話し合うということが非常に重要です、そういったことで実際に動き出しています。

（座長）片桐委員が前にお話された一つの取組は観光客のニーズに合わせた交通のあり方を話されていましたが、これは交通手段のキーポイントですね。いかがでしょうか。

（片桐委員）現実をお話ししたいと思います。私どもの磐梯熱海ですが、磐梯熱海までバスはありますが、確か１時間に１本程度だと思いますが、ＪＲもあってＪＲは郡山から磐梯熱海まで、５～６分ですが、バスは１時間くらいかかるし料金も高いです。私どもは是非ＪＲを御利用くださいと言っても、１時間に１本のＪＲを待つお客様はいやだと言って、人間はだんだん贅沢といつかわがままになってくるので、郡山駅まで迎えに来い、もしくは磐梯熱海の駅に着いたら目の前にタクシーは並んでいますが、タクシーに乗らずに旅館に電話をよこして、今駅に着いたから迎えに来いといったかなり楽をしてきている現状があります。それをしたくないと思っても現実はそのなんだということを、過疎地の話が出ましたが、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。私どもも駅まではできるだけ迎えに行きたいですが、磐梯熱海でもタクシーは３社ありますが、磐梯熱海のタクシーは潤っているのでしょうか。だいぶ少なくなったとは言っております。前にも話したように、磐梯熱海は郡山行きは良いですが、会津方面はなくて会津の方に猪苗代などの観光はタクシー会社が観光バスを出していますが、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。なかなか行けない。そうするとバスが良いですが、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時代になったのかなと思います。

（座長）私は目黒区に住んでおり、コミュニティバスが走っていますが、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ります。これはその需要にあったような走り方をしていないです。朝は通勤なり通学で使っている人がたくさん乗って混むので、もう少し頻繁に走らせてくれれば良いんですね。かといって１０時ちょっと前くらいになりますと病院に行くお年寄りが増えるので、その時間はそちのルートが走れないです。ですからどうも住んでいる方々の需要というのは時間とともに変わるし、それにあったようなデマンド型のものを考えないと都市においても同じような現象を起こしているんですね。もう一つは目黒区は２５万人の人口ですが、２万５千人がだいたい毎年入れ替わっているんです。流動人口１０％ですね。この人達の年齢層もずれるので、昔からの土着の人はたぶん５０％いないです。そうすると仮住まいの人がほとんどですね。こういう中で、何か施策をやっていこうとすると同じような問題がありまして、福島における交通政策でもたぶん流動される人口の方が多くて定着しておられる方、地方、過疎地に多いという現状が多いんだろうと思いますが、どこにターゲットを当ててやっていくかというのは、両方ターゲットに当てなければならぬ。ところが非常に決まったフィックスされたルートは限界があるわけですね。方法論としてその辺をどのように持って行くかというのが課題でしょうか。そこで鳥取県環境大学がおもしろいことを試みてまして、一つの研究室がコミュニティバス、これは会員制です。ゴルフ場会員制バスのようなものを走らせてまして、これはデマンド型なんです、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。そしてやっぱ

- り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。そのバスに乗るためにはＢＤＦで走らせているので、廃油を持って行きます。そこで、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。ですから、複合的な知恵が必要かなと感じました。やはり過疎地に住んでいる場合、交通手段が気楽に呼べたら良い、気楽に呼ぶとなると高くなる。過疎地域の交通のあり方の中で、今出た意見以外で何か気づいて点がありましたらお願いします。
- （鈴木委員）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と思います。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と思います。
- （座長）鳥取環境大学の場合は研究室が主体になって動かしているんです。地域は学生に研究フィールドを与えている。ところが学生は地域に貢献してくださいということでバーターができています。ですから経済的にお金の出入りはないけど労働力は確保されているというような仕組みがあって、この辺は一つの取組としては大学側にあればおもしろいですね。
- （江原委員）市町村の中の人口分布の仕方とか地形とか、そういうものによってかなり変わっていくと思います。道路の状況もあります。
- （座長）国の政策として高度成長時代は人口が増えていく、どういうふうにつくろうがみんな乗ったわけです。今度減って来た場合に地域特性を生かしたということになると国のいわゆる施策そのものが、基本的なコンセプトになって地域が独自でやれるような仕組み作りに行くんでしょうか。
- （江原委員）昔はバス路線を定型的に引いていけば自然とお客さんが乗ってそれなりにバス会社が儲かる。過疎地域と都市部で儲け方が違うので、都市部で人がいっぱい乗ってくれるところで儲けたもので過疎地域に埋め合わせをするということでしたが、どこもだめになってきています。
- （座長）過疎地域のあり方については、いろんな御指摘があったと思いますので、次の議論を深めるテーマに移りたいと思いますが、福島県の県土はものすごく広いです。ある方は浜通りから会津まで行くのは大変だったと九州や沖縄まで行ってしまうという話もありましたが、この広い県土に応じた交通のあり方というのを少し御議論いただきたいですが、星野先生いかがでしょうか。南北は良いですが、東西ですね。
- （星野委員）磐越道が新潟といわき勿来に行って、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、それがないと横がちょっと不十分です。
- （座長）こういう大きな県の場合には国としては東西の移動はどのような施策がありますか。支援をしていくという場合その必要性はあるんですかという議論はあるのでしょうか。
- （江原委員）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ります。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るということにならざるを得ないと思います。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います。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います。

(座長) 観光業を知っている立場からですと、東西の軸ができると何かいいメリットはあるんですか。

(片桐委員) 現在は、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。先ほどのマップを見てみますと、福島市と郡山市だけで他の都市がなくてもいいのかなと思ったのですが、例えば、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、その辺は少し考えれば、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と。会津若松については交通はこういうようであるとか、いわきでは、原町、相馬ではなど、このような形で現状をつかんでいかないと、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のでしょうか。

(座長) 広い東西の流動性を担保するには、目的があって、そこでやることによって皆が何かベネフィットを受けるような部分がないと、これを作った方がいいが誰も使わなかったという話になってくると思うんですが、丹野委員、いかがですか。福島の方なら、東西に動くことによって素晴らしいことが起こるというようなことがあるんでしょうか。

(丹野委員) 磐越は、かなり通ってます。あれは4車線化が進んでますから、交流が出てきていて、それをすることによって新たな交流が出てくるということもあるでしょう。僕らは一番原町までが遠いですね。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ところで、むしろ、それがないのでつらいところだと思う。常磐道も今は富岡までしか通っていないで、東西もないので、僕ら素人の人間にするとこれだけ広い県土ですから、この基幹のところ常磐はぬけて欲しいし、北側の高速道路も是非とも早い時期に欲しいと思います。地域はそれを活用したことで元気が出てくるのかな、元気の出し方が問題ですが。今までみたいに工場はりつけとはいかないでしょうから。

(鈴木委員) やはり、雪の影響が大きいですね。今の時期までは、私たちは会議で県内のいろんな地域をまわるんですけど、雪が降ると時間が2倍3倍とかかる。原町の方は、郡山に来るのは一番遅いという話で、それは高速道路は通行止めになる確率が低く、福島から行くにしても、いわきに行くよりも原町に行くほうが遠かったりします。そんなことも現在の高速の需要と雪の状況を含めると、かなり不便を感じる場所があります。

(座長) 先ほど片桐委員が言われた、郡山、福島を含めた11ある市を中心としたネットをどう構築していくか。ひとつひとつの市の特徴があるんでしょう。何を経済基盤にしていくかということを含めて、それによって、やはりネットワークの組み方は変わってくるんでしょう。ですから、この辺について、星野先生いかがでしょうか。

(星野委員) 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いて、それが福島県はある意味では豊か、多様さがあると思いますが、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の中では考えられる方向だと思います。

(鈴木委員) 例えば、そばですと、そば粉を核としてやろうと前からしているんですが、道路網として常磐自動車道が整備されていないという中で、地域としてはそういった方向へ行きたいのに、いつまでたってもそういう方向に行けないという物流の面でも、通ることによって変わってくるのではないかと感じます。

(座長) 三瓶総括はその辺どうなんですか。

(三瓶総括) 少し話はズれるかもしれませんが、議会でも話が出ましたように、交通政策を考えると高速道路、新幹線とかマクロ的なものになると仙台と高速バスですね。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な。そして、今県が置かれている立場というのは、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、そういう意味では高速道路の充実も必要なんですけど、もう少し地についての地域振興に役立つような、その辺をどうとらえていくのか、それが課題なのではないでしょうか。特に、この4月から過疎対策、中山間地対策で議会の条例もできましたので、江原委員の最初の話と食い違いますが、経済性を考えていくと地域に住んでいる人達が乗らないのであれば切るしかないということもありますが、それではその人はどうやって生活していくのかという時に、じゃあ勝手にしろとはいきませんし、便利なところに移動するわけにもいかない。その辺のギャップを今きちっと捉えないと、これはまた絵に描いたもちのビジョンになってしまう。それを避けたい。したがって、正直言ってどうやっていいのかははっきり分からない状況ではありますが、何とかこれを考えて、ちょうど星野先生が、最初に、中心市街地へ行く時間帯分布ですと午前中とか正午が80%で、この時間帯はバスの途切れる時間帯で、こういうことを考慮し、そういう意味ではまだ体系付けられたものではありませんが、そういう点をきちっと捉える必要があるのでしょうか。それと、高齢者の人達、70才、80才の人達が車を運転しないというのは、それは交通安全上考えなくてはならないことですが、その人達が移動できるような、例えば技術革新によって障害者が運転できるような車もありますし、昔はクラッチがありましたけど、今はオートマチックになって、今回、愛・地球博で新しいものも出ているので、そういうものもどんどん取り込んで、ひとりひとりに優しい交通政策、それが地域振興に結びついてくるという形で新ビジョンが考えられたらと思います。個人的見解が入っていますが、そのあたり議論をお願いできればと思います。

(座長) 前半の議論は、ある地域、コミュニティの中においてどう交通政策があるべきか、今議論していることは、都市と都市の間のネットワークをどうするか、それによって県土全体がどのようにみんなベネフィットを受けるか、そして、県の外側との関係というふうに広がっていくかと思うんですが、そういう時に鈴木委員からも話がありましたとおり、地元はこういう希望を持っていて、これで、県内の活性化ができるということが各地に出てきて、それが特徴になってくれば全体の図が描きやすいかもしれません。今までの議論を踏まえて、フロアの方々に現状についてお話いただければありがたいですが。

(港湾漁港G宗像主任主査) 先ほど相馬港というお話がありまして、その関係で少し話をさせていただきますと、相馬港と中通りのアクセスが非常に悪いということで、今、道路グループの方に改善をしていくことで、直轄の事業をするということで、相馬港の荷物で考えますと、すぐ後に相馬中核工業団地がありまして、そこで発生した荷物を運ぶことが多いのですが、それ以外にも、中通りとの結びつき、具体的には、相馬であげて二本松の工場に持って行ったりという動きもあります。また、荷物の動きを見ますと、福島はなかなか結びつきは弱く、どちらかというと仙台とか、浜通りとの結びつきの方が強い状況にあります。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ます。

(鈴木委員) 今、自動車リサイクル法ができて、鉄を二次加工して、相馬港に運んで相馬

港から中国に輸出している会社もありますので、道路が良くなれば、もっと相馬港の利用が考えられるのではないかと思います。

(座長) 地域の特性が何かということのを全部あらう必要があるんでしょうね。ここの地域は観光で、ここはこんな産業がある、というようなことでしょう。たまたま、会津と目黒区で都市交流が始まったということで、有機野菜を作ってそれを自由ヶ丘のレストランに卸してもらって、その生ごみをこちらに持ってくるという動きが起きようとしています、それが大きくなってきますと、その流通の利便性というのが出てくるんでしょうね。そこには高速道路もあって、全く問題ないですけど、そういうような地域特性、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のでしょうか。地域の特徴は、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かもしれません。大学の中では、そういう地域研究のデータはないのでしょうか。

(星野教授) それぞれの地域の産業の特徴とか、あるいは地場産業とか、そういうものは研究されているかと思いますが、それを超えて、また、交流というはどうですかね。

(座長) 地域の生産動向を見ていくと、何を主に生産しているのか、会津だったら酒だとか色んなものがありますが、ここは観光の収入が多いとか、そんな特徴を精査すると、少し見えてくるかもしれませんね。提言としては、そういった地域特性と交通政策をどうリンクさせるかということだと思います。

(片桐委員) その動きですね。どちらの方向に向かっているか。原町の方は、いつも集まると、緊急車輛がなかなか来ないところなんですと痛切におっしゃっていました。救急車を呼ぶにもなかなか来てくれない場所で、病院も満足にないところだそうなんです。それから、福島県にあるということをご存知なんですかといつもおっしゃっていた記憶があるんですが、今の現実はどうなのでしょう。

(二瓶参事) 今いわれた地域と地域の結びつきの度合い、例えば日用雑貨をどこで買う、メガネ、スーツはどこで買うとかの需要動向調査とか、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わけですから、それをあらためて精査することは十分可能だろうと思います。

(座長) たぶん、それがひとつの行政の交通政策へのかかわり方の中で非常に重要なんでしょう。統計データをお持ちでしょうから、どうなのでしょう、今後、行政組織そのもののあり方というものも考えなくてはいけないのではないのでしょうか。江原委員、例えば交通政策といっても交通の担当者だけとか、交通関係の会社の人だけが入るのはおかしい、それでは無理ですよといった発言があったと思いますが、こういう交通政策というのは交通政策だけでクローズなものではないですよ。そういう時に行政としてはどうかかわりがあり方としては望ましいのでしょうか。こういうのはめずらしいと思うんですよ。これだけの全部の部署の方が集まって、これがひとつの考えはあろうかと思いますが。国の方は、その辺はどのようにお考えでしょうか。

(江原委員) 私も、交通担当ということで、交通審議会をやらしてもらいましたが、この中でも各委員の方々からいわれたのは、交通、交通といっているけれども、今、交通問題といっても運輸局だけでやる問題ではないでしょうと言われました。それは、観光はやっていますが、福祉ですね。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きます。ですから、こういった会議でいろいろ議論を進めることはいいことなのかなと感じます。それから先ほど出ていた地域の特性ですが、福島県では総合計画とか作っていると思いますが、それには、この地域はこういう発展の仕方を目指しますというのがあって、それを見させていただいて議論を進めるといいかなと思います。

(座長) 6回のうちの1回は是非そのような形の話ができるといいですね。いかがでしょうか。三瓶総括参事。

(三瓶総括) 福島県は7つの生活圏で、多極分散ということで、それは、だいぶ前からありました。

(鈴木委員) 青年会議所は、県内19ありますが、そこで話し合っているのは自分達が生き残る道は、やはり観光をかなり意識しているところがほとんどですね。そうするとアクセスに対する希望とかをかなりたくさん持っておりまして、その中で、例えば子供の視点も大事で、山が多く道路が整備されていないと、そこに来るまでに子供たちが酔ってしまって、いいイメージを持たないで帰ってしまったりすることもあるので、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なと思います。

(座長) 観光というのはそうですね。アクセスが悪いと、もう行きたくないということがあるでしょうから。

(片桐委員) 別な意味で、本当に山の中の温泉地に行きたいという方もちゃんと乗り合わせながらうまく時間を使いながら行かれる方もいるので、今の行っている皆さん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と思うんです。観光の立場から言わせていただければ、福島県の観光だけではなくて、海外から見れば、もう東北地区、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ので、そういったもうちょっと広い見方も必要なのではないかと思います。

(座長) 僕は沖縄県とのかかわりも、交通政策ではありませんがありますが、その時、やはり今出たような議論は出るんです。ひとつのキーワードはカスケード。前言った特色化、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でしょう。観光ではやっぱり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のでしょうかということが出てきまして、それに合ったようなアクセスとか、そういうものが出てきますから、その多様性をどう担保するか、その中での交通というものが大事なのかもしれませんね。座間見というのは、那覇から1時間くらいのところにあるんですが、あそこはダイビングでみんな行くんですけども、その方々だけではなくて違う観光客も誘致しようということで新しい考え方で、フェリーをどう走らせたらいいかということが出てくるんですね。今、高速フェリーは朝晩1本ずつしかなく、あとは4時間かかる普通の船で、これでは観光客を呼べないということもありますし、そういうものをひとつの順位だけでなく多様性をどのように担保していったらいいのか、コストをかけないでどうするのかというような問題が大きな課題なんでしょうね。行政の問題ですが、先生方、こういうような、何でも政策はそうだと思うんですが、ひとつの政策というのはひとつの部局でできるということはありませんいわけですが、星野先生、外国の事例を何か御存知ないでしょうか。あるものを推進しようとした場合ですね、行政組織としてのひとつのあり方についてですが。

(星野委員) 外国の事例は、行政の中に入ったことはないんですが、NPOとか、そちら

の方の関係で言うと、要するに地域の問題を解決するのにいろんな活動をしている人達が集まってきて、こういうテーブルで地域の課題解決のために市民が知恵を出すという現場にいたことがあります、行政という垣根を取り払ってというところにはあまり携わってませんでした。

(座長) 奥河委員、福祉の問題にしても、福祉の場合は福祉のところだけで解決できる問題ではないですね。そういう場合、行政に願ひする、あるいは望まれるとすれば、行政はどういうあり方があればありがたいと思われますか。

(奥河委員) そうですね。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のが第1ですね。それから今先生から御指摘ありましたが、ジャンボタクシーあたりで先ほど言ったみたいにすれば、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ばありがたいと思っています。

(座長) 議論を深めていただく点については、かなり出てきたかと思いますが、その他委員の先生方でお気付きの点がございましたらコメントいただければと思います。

(星野委員) 交通弱者の考え方ですが、先ほどのもう動けなくなっている高齢者もおられます。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んでしょうけれども、ちょっとファジーなところだと思って、今特に三瓶さんの話ですと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いますが、そうすると今のような問題は出てくるのかなと思っています。交通弱者の弱者というようなところを含めて考えるととなるとちょっと大変ではあるんですが、そこまで入るのか入らないのかというのは気になっていました。

(座長) 先生が言われた点は非常に重要な視点ではないでしょうか。交通政策というのは、その地域のためにつくるわけですから、そこで困っている問題、動かなければいけない問題を解決しなければならないと思いますので、これはやはり皆さんで議論を深めなければならないと私は思いますが、丹野委員いかがでしょうか。

(丹野委員) 先ほど申し上げました海外を含めて基幹の部分はどうするかという部分と地域のカラーと足をどうするかといった時に、もう運輸事業者だけでは公的な部分をまかないきれないでしょう。そうすると地域の中では片方では年をとって、定年退職で車を持っていて、でも、サービスで、NPOでボランティアで、そういうところも公的な部分を補完していく、そういうボランティア的な意味での公的機能の発揮の仕方も取り込んで、星野先生が言われた部分も行くといった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います。僻地にいるのですごく分かります。車は家の人数より多く持っている状態です。あと、高齢者というか、息子は町へ行って働いていますが、誰かいて車は運転できるんです。その仕組みをどのように作っていくのかというのはおもしろいテーマかなと思います。

(座長) 今、星野先生と丹野委員が御指摘になったように、住民が課題を一番良く知っているわけですね。その課題を解決するための破水ってあるわけで、その破水で出てきた案をどうサポートするかというのが基本的には行政のスタンスになってくる。それがNPOの活動であったりするわけですね。NPOの場合、今までは何となく営利公益

性を担保するようなNPOがしっかり出てくればそれはすばらしいのもだろうと思うんですね。これは、イギリスにおいては、グランドワーク的な活動というのは、まさにそういうような形で地域にあったような形でやっていく時に制度論的な規制があるわけですね。この制度論的な規制を取り払っていくのを、行政がひとつの大きな役割を演じていく。今日本でも特区というひとつの流れがおこってきていますが、これがヨーロッパにおけるひとつのトレンドを非常に上手に日本人的に取り入れていて、一ヶ所で認められた特区は他の地域でもそのまま流用していいとなっているようですね。

（江原委員）先ほどお話にあった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ヵ所くらいでやってみたんです。それで、これは全国展開できるな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ができると思います。

（座長）今日は、地域の交通を責任を持って行う主体は、もちろん行政は行政のひとつの役割がありますでしょうが、地域住民もひとつはできる役割があるのではないかと、この辺が新しいコンセプトの中に入れられるといいですね。

（星野委員）行政の方がここに出られていますが、地域住民が主体になって巻き込んで働きかけて皆を参加させてもらうという仕組みをつくらないと難しいのではないのでしょうか。

（座長）行政の方がプロジェクトをやっても行政のレベルでの話になって、責任の主体が明確にならないと、走っているけど乗らないですね。自分達がつくったことになりますと乗りますからね。ここがやはりイギリス的なやり方として非常にうまいなと私は思っています。残念ながら江原委員は霞ヶ関に戻られてしまうことなので、ごあいさつも含めてアドバイスをお願いできればと思います。

（江原委員）堀井先生から御紹介いただきましたとおり、来週の今頃は東京に戻っておりますが、2年間東北運輸局でお世話になり、その中でも一番重要な仕事として取り組んできておりましたのが東北6県の交通観光の中長期的ビジョン作成でした。ちょうど昨日、地方交通審議会が開催されまして、答申がまとまったということで、まだ製本されていないものですから、仮製本をお配りさせていただきましたけれども、私の卒業論文みたいなものです。内容については時間もありますので、説明は省略させていただきますが、今回答申をまとめるにあたりまして、いろいろな視点で御議論いただきました住民参加と、今までのやり方だと絶対にうまくいかない、もたない、ではどうするかというやり方を大きく変えていくような視点を入れるようにしています。それと文章は長くて読むのは面倒だと思いますが、活用の仕方として、事例をいろいろ盛り込んでいます。第1編の後の方に、地域の様々な取組み、ものによっては結果どういう変化が起きたのかということを紹介していますので、この懇談会の中でも御審議を進める際に参照していただければありがたいと思います。これ自体は東北6県を対象地域として、広域的な計画なので今ここで議論されていることとは枠組みが違いますから、あくまで参考程度にしかならないと思いますが、そういった説明も分かりやすくまとめています。

（座長）特に、この答申をまとめるにあたって重点的にお考えになられたコンセプトはどんなところでしょうか。

（江原委員）柱になるところですが、交通部分に関して申し上げますが、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

ということが出発点になります。交通に関しては非常に自家用車というのが我々にとって身近な交通手段になっています。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していきまして、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ました。それともう一つは、今のやり方、交通事業を独立採算性の事業として行われるのが原則になっていっていますが、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というところがポイントの二つ目としてあります。それと施策をつくるにあたって、網羅的になってしまうものですから、何から手をつければいいのか分からないということになりがちですから、かなりいろんな委員の方からいわれまして、優先順位を少し明確にしようということに配慮しました。交通機関の役割については、それぞれの目的によっ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、それによって異なってくる、必要最小限何が大切なのかというのをあげています。それと、新たな取り組みの方向性として、いろんな方々が連携をしながら支えていかなければもたないのではないかとということで、これは先ほど申し上げたことです。それと、実施時期とか優先順位、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ですね。人が住む所には必要最小限の足を確保しなければならないと思います。そうした中で、こ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のではないかとこのように考えました。そのために、ここからは答申の話というよりは我々の施策の話になりますが、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。実は、私ども運輸局でもいろんな事業をやるんですが、本省から予算をいただく時に、住民が参画しているものを優先的につける。これがないと成功しないんですね。それが一つです。それともう一つは、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いうことで考えています。私は4月でいなくなりますが、後任者にはこういう具体的なプロジェクトをいくつもばらまいていくつもりです。

（座長）何か、今の説明で質問ございますでしょうか。

（丹野委員）県が今年の9月くらいまでやって、来年度予算に向かってということで計画書もつくるのかつくらないのかもあると思いますが、計画作りに何年もかける時代ではないですね。今の話は、サジェスチョンをいただきたいですね。モデル作りを国の方で準備していることもあるでしょうから、御覧になって、その中で福島県をご覧になって福島県ではここら辺ができそうだよ、採択確実だよ、言い方は別ですが、良い取り組みがあれば、福島は広い、真中を分断してやってということがありますので、国のモデル事業を活用して議論と実行とを平行して進めていくくらいのスピード感が必要だと思いますので、そんな点でもこれからはサジェスチョンをいただければありがたいと思います。

（座長）具体的には地域住民の方との議論はワークショップ的になっていくと思います。そういうものに対する支援事業というものもあるんですか。

（江原委員）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、運輸局はもともとお金がないので、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ましたし、これからは地域住民の方と一緒に持って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は

しきりに話をしています。

(座長) 多分、丹野委員、いろいろあるのではないですか。というのは、片桐委員が指摘されているのは、今は1企業のためかもしれませんが、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、これは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と思います。もう一つは、住民がやりたいんだというところを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丹野委員も言ってくださったように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んです。言いっぱなしで終わったではなくて、ずっと持続的に続くようなくみを今後もとっていきたいと思いますので、今後も御指導をお願いしたいと思います。他に御意見ございませんでしょうか。

(星野委員) 関連して9ページですが、低公害化やモーダルシフト、ノーマイカーデーとかグリーン経営とか、この辺のこういう方向でいくというのは分かるんですが、具体的に地域におとしていかなないとなかなかこういうものが浸透していかない。意識の問題も含めて環境問題にどう取り組むかということがあると思いますが、地域で何かこういうものと具体的に解決されている事例は東北ではあるんでしょうか。

(江原委員) 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あって普及しているところです。CNG車は、いろいろありますが、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と思っています。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まして、いろいろ説明しに行っているみたいです。物流部門の環境対策については、お配りした資料の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おります。物流の環境対策がこれから非常に重要だろうと。今年の2月に京都議定書が発効されましたので物流部門については荷主と物流事業者があって、それぞれ対策を講じていましたが、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まして、17年度には地方ブロック単位でこういった取り組みを進めていく。そういった荷主との話し合いの中で先進的な取り組みが生まれそうだという時は、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ということです。

(座長) それでは、御議論を大分いただいたようです。それでは、これで終わりにしたいと思いますが、江原委員には短い間でしたが貴重なアドバイス、御意見本当にありがとうございました。

(丹野委員) これは非常にいいものができましたので、有識者懇談会も折り返しになる時にこういうものが出ますから、これを固有名詞を変えてもいいのではないですか。非常にいいものがガイドラインとして出ていると思います。それとお願いですが、私も読むつもりでいますが、各委員読みきれないと思いますので、この懇談会の中でまとめていくイメージはできているので、あのマッピングとこれをうまく重ねてもらって、これかの議論に有効に活用できるように参考にできるような作業をしていただけるとありがたいです。

