

第 4 回 福島県 交通政策有識者懇談会 概要

- 1 日 時 平成 17 年 5 月 31 日 (火) 10:00 ~ 12:00
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 (空港交流グループ菊池主任主査)

それでは、これから、第 4 回の交通政策有識者懇談会を開催いたします。はじめに、企画調整部交通土地領域、三瓶総括参事よりごあいさつ申し上げます。

2 あいさつ (交通土地領域三瓶総括参事)

本日は、お忙しい中、また、雨の中御出席いただき心より御礼申し上げます。本日は、第 4 回目の有識者会議になります。私どもは、この有識者会議は 6 回位を想定しており、そろそろとりまとめの段階に差ししかかかっていると思っています。最近、京都議定書発効に伴う CO₂ の問題、それから、JR 西日本福知山線の脱線事故、磐越自動車道の福島県内ではバスが横転し死者も出ました。このような中、国民、県民の目は、公共交通に対する関心と同時に、安心、安全にも向けられています。そういう意味で、押し迫った中ではありますが、この辺りについても議論を深めていただければと考えています。本日、企画調整部長は、平成 18 年度の政府予算のとりまとめになっており、スタートからは出席できませんが、11 時半頃になったら、こちらに来られることになっています。その際、あらためてごあいさつ申し上げるということで、私の方から開会のごあいさつを申し上げました。本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

3 議事

(1) 新委員等紹介

(菊池主任主査) それでは、会議に入る前に、新しく委員になりました東北運輸局小熊企画課長様より自己紹介をお願いします。

(小熊委員) 今年 4 月から東北運輸局企画振興部企画課長になりました小熊です。どうぞよろしくお願い申し上げます。私は、入省 9 年目で、8 年間ずっと本省に勤務し、初めての地方勤務で非常に新鮮な気持ちで業務にあたっています。東北地方というと、3 ~ 4 年前に幹線鉄道課にいた当時、整備新幹線の八戸延伸の仕事をしており、今後の公共交通の将来性を感じていました。一方、こちらに来てから、過疎化、少子・高齢化の進行等、公共交通のあり方にも課題が多いことを認識しています。他方、ビジット・ジャパン・キャンペーンをはじめとして、観光振興が重要なテーマとなっており、地域の活性化、交流人口の拡大の観点から、公共交通の今後の課題に東北地方全体で取り組んでいく必要があると考えています。そのような中、福島県で、今後どのように公共交通の課題を解決していけるか、そのような観点で議論していければと思っています。よろしくお願いします。

(菊池主任主査) 今春の異動で、東北整備局の伊藤課長様にも新たに御就任いただいています。本日は、他の会議のため欠席されていますが、出席の際にごあいさついただきたいと思います。続きまして、事務局の職員を紹介させていただきます。参事以上ということで、先ほどごあいさつした三瓶総括参事です。続いて、今回の異動で空港交流グループの参事となりました磯谷参事です。それでは、これからの議事進行につきましては、堀井先生にお願いします。よろしくお願いします。

(2) ふくしま高齢者世帯消費生活行動調査

(堀井教授(以下、「座長」)) それでは、これから議事の進行に入ります。今日の議題に入る前に、星野先生から、福島市で実施された高齢者の交通に関する意向調査について御報告をいただき、その後に、今から 10 年ほど前に策定された交通ビジョンについて意見交換をしたいと考えています。そして、それを踏まえ、10 年も経つと時代の様相も一変してくるので、先ほど小熊課長が言われたように、東北地方ですと過疎化の進行等、多様な問題があると思いますが、このような時代の流れに対応するような、新しいコンセプト、ビジョンを議論いただく、本日の議論は、以上 3 つの大きなアイテムを対象に行いたいと思います。それでは、星野先生よろしくお願いします。

(星野委員) 前回、高齢者の生活パターンについて、福島市で行った「ふくしま高齢者世帯消費生活行動調査」の一部を紹介しましたが、丹野委員から、クロス集計をしてほしいということでしたので、1 枚の表をお手元に配布しています。問 6 から、いくつかのシリーズがあって、例えば、足の具合はどうかとか、健康状態とか、いろいろ質問しています。例えば、歩くのは苦痛とか、立っているのも大変という人は約 20 % います。その中の一項目で、自分で車の運転をしますかという問に対して、運転するという方は 4 割、運転しないという方が 6 割弱でした。それについて、市街地に住んでいる人と、周辺部に住んでいる人で違うだろうという指摘があり、分けてみたところ、旧市内の方と周辺部の方では、やはり、運転するという方が周辺部の方が高いということが明瞭に出ています。次に問 10 について、食料品の店舗までの移動手段は何ですかという質問に対して、旧市内に住んでいる方は、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、この辺りに高い比率が見られます。旧市内と周辺部では、行動が少し違うという結果になっています。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しておく必要があります。それから、問 13、これは買い物だけではなく、中心市街地へ行くための交通手段は何でしょうかという問ですが、これに対して、旧市内にいる方は、徒歩、自転車が買い物と同じように高い。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で中心市街地へ出かけていく、バスが第 3 位になっています。公共交通手段で、バスが高い数字が出ています。周辺部の方は車に依存していますが、車を運転しない、あるいは、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という結果がでました。

(座長) 何か質問はありますか。

(丹野委員) 余計な手間をかけましたが、実感的にも大変よく分かりました。

(座長) 大変興味深いですね。この辺りを踏まえると、構図としてどんな姿をイメージすればいいでしょうか。

(星野委員) やはり、お年寄りで、中心市街地に住んでいる方は、比較的気軽に、気楽に街の中に買い物に出ています。今、中心市街地への回帰というのでしょうか、そのようなことが話題となっていることが、これで何となく分かるような気がします。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という気がします。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という印象です。

(三瓶総括参事) 質問していいでしょうか。いろいろな質問項目の中に、公共交通機関、特にバス、電車の現状について、不便だとか、そのような項目はあったのでしょうか。というのは、問 13 で、バス、電車の利用が 23 % になっていますが、現状のバス、電車が、不便だとか

都合が悪いなどの結果の中での23%なのであれば、電車、バス等の公共交通機関の対応というのは、相当なポテンシャルとして考えられます。それとも、バス、電車は、もう非常に便利だという前提の中での23%なのか。その辺りの背景を伺いたい。

(星野委員) 残念ながら、そこまで詳しいデータはありません。

(三瓶総括参事) バス、電車が、便利だというのは、なかなかないと思います。もっと便利になれば、もっと使いたいということになるのではないのでしょうか。

(星野委員) それが実態ではないでしょうか。

(丹野委員) 中山間居住者としてですが、便利じゃないです。電車にしろ、バスにしろ本数が少ない。電車については、駅に行くまでが大変です。そういう中で、これだけ使っているというように感じました。非常に大きなポイントだと思います。

(座長) この中で、自転車が多いですね。

(星野委員) 以外に気が付かないことですが、調査すると出てきます。自転車の交通安全を考えていかなければと思います。

(座長) 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でしょう。

(小熊委員) 2点ほどあります。一つは、高齢者の方にとっては、やはり公共交通機関しかないということです。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だと思います。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と思います。特に感じるのが、情報をいかに分かり易く伝えるかだと思います。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というのが一つ。それから、自転車については、私も結構乗りますが、非常に便利ですが、やはりそれは健康体だからこそだと思います。健康体でない人にとっては便利ではありません。あと一つは、自転車は、天候に左右され、また、道路の状態が非常に大きく、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ので、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と思います。

(座長) 今度、山手の環状で、渋谷から池袋まで、歩道と車道の間に自転車専用道路ができます。一方においては、小熊委員の御指摘のように、健康体にあることが前提でしょうけれども、いつまでも健康であって欲しいという意味においても、健康増進という意味においても少し考えてみる必要があるかもしれません。

(奥河委員) ただ今、いろいろ話が出ましたが、障がい者にとって一番困るのは、駐車場ですね。例えば、郡山を見れば分かりますが、何階建てか分からない新しい駐車場が遙か遠くにあります。そこに車を置いて駅まで歩くのは、なかなか大変です。障がい者にとっては、駐車場がないと困るんです。須賀川もそうですね。また、駅に行くと1時間いくらか。だから、駅に行くよりは、郊外に行ったほうが便利でもあるし、駐車場料もとられません。

(座長) 駐車場の問題は、障がい者の方だけの問題ではなく、金銭的な問題としてあります。

(奥河委員) どこに行っても、1時間いくらか、1時間いくらかとなっていて、最初は100円位でも半日いると1000円近くになってしまう。その辺が問題だと思います。

(星野委員) 例えば、この前も報告しましたが、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人位から要望があります。

(丹野委員) 福島市のまちづくりは、東京をまねしているんです。街も、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。そのときに、駅前に送り迎えの車の入るスペースがない。タクシー優先ですから。また、言われるように駐車場は遠くの方ですね。そういう状況です。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

ているんです。自分のまちづくりというのを考えるのが大事。今の話で、自転車の利用状況について、例えば、まちづくりそのものに、駅の近くに駐輪場、特に、老人の方にはいつも何台か確保しておく。そういう発想が大事だと思います。

(鈴木委員) 今、丹野委員が言われたことは、日頃から感じています。西口などは、送り迎えの車が、普通の方では曲がるのに苦労するような細い道を通らされて、タクシーがスイスイ行けるような状況です。どちらに、どのように優先順位を付けているのかなと感じています。

(小熊委員) やはり、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考えれば、駅前にそういうスペースは必要です。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ります。両方やりすぎると矛盾してしまう。そこで、一つあるのは、バリアフリーという観点だと思うのですが、つまり、一般の方々は、基本的には自家用車というよりも、公共交通機関を優先してもらい、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とか、そういう妥協点、観点があると思います。

(座長) 全体的には、街のグランドデザインに関わってきて、その中で、小熊委員が言われた、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。先ほど、奥河委員が、駐車場の料金のことにふれましたが、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ます。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でしょう。こういう具体的な調査があると、いろんな議論になると思います。

(3) ふくしま新世紀交通ビジョンの基本目標等に関する課題

(座長) それでは、本日の議題の交通ビジョンに関して、現在の交通ビジョンの概要、あるいは前回までに出された意見などにつきまして、簡単に事務局から説明いただきたいと思います。

(事務局菊池主任主査より、資料1から資料5までの内容を簡単に説明。)

(座長) 今の資料に関する御説明に関して、何か御質問等ありましたらお願いします。丹野委員、資料5はいかがでしょう。東北地方に特徴的なものとしては。

(丹野委員) まとめていただき感謝します。非常にコンパクトに要点をまとめていただきました。印象としては、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ます。これは、東北の課題ではあるけれども、福島県の課題そのものですね。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なのかなと感じました。このように、東北地方交通審議会の答申ができていますので、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のではないかと感謝します。

(座長) 小熊委員、いかがですか。かわられた感想は。

(小熊委員) 私が来たときは、だいたい内容は固まっていました。前任がいろいろ検討していましたが、やはり、先ほど言われたように課題の部分ですね。あいさつでも申し上げましたが、今後、少子・高齢化や、人口減少の中で、公共交通は難しいのが現状だと思います。その中で重要なのが、交流人口の拡大で、実際には人口は減少していくかもしれませんが、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だと思います。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て、外部から人を呼び込んで交流していくこと、そういう観点が重要で、それが課題として大きなものだと思います。あと一つ、各論的に大きな問題だと思うのは、地域の足の確保ということです。先ほどと同じような議論になってしましますが、高齢者や、

障がいをお持ちの方や、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と考えています。後は、各県の実情でいろいろ出てくるのではないのでしょうか。

(座長)他に御質問ありますか。今、小熊委員から御意見ありました2つのポイントは、今後のビジョンを考える上で非常に重要なキーです。地域の足をどう確保するかという問題もさることながら、人口減少、高齢化という実態をどう施策として盛り込んでいくか、公共交通単独で果たして成り立つのかという部分も今後検討が必要だと思います。交通ビジョンが策定されている中で、資料2にいろいろ中味を書いていますので、いかがでしょうか。策定された当時と、ここでまとめてくださった議論集約とで、表は同じでも中味は違うのではないかと思うのですが。例えば、「1 暮らしを重視した・・・」の部分では、(2)高齢者、障がい者関連等々がだんだん増えてきて、新しい部分だと思いますが、少し詳しく、ポイントだけでも御説明いただくと議論しやすいと思いますが、菊池さんいかがでしょうか。

(イ)「暮らしを重視した社会を支える交通体系の形成」に係る意見

(菊池主任主査)現在の交通ビジョンについては、基盤整備がメインになっています。その時の視点というのは、例えば道路を整備する場合に、障がい者、あるいは高齢者への利便性に配慮しなさいという程度のビジョンです。非常に細かい状況での示し方はされていないのが、今までのあり方です。例えば、議論いただいているバス、前回落合委員から話のあった福島駅でのエレベーター設置など、今はそういったものも当然ありますが、現在のビジョンでは詳しい中味にはふれられていません。あくまでも、高齢者、障がい者へ配慮しなさいというビジョンのあり方しかないという状況です。

(座長)ありがとうございました。それでは、資料2を見ながら議論を深めたいと思います。今、菊池さんの方から説明があったとおり、今までは、要するに基盤整備、社会資本整備という部分が主であって、時代が変わってきて、そこにあげているようなことが状況として変わってきています。今後、新しいビジョンを作るにあたって、例えば、「1 暮らしを重視した社会を支える交通体制の形成」においてはどこに重点を移していくべきか、そのようなことを踏まえながら、まず、1の項目について議論して行きたいと思います。

(丹野委員)奥河委員、道路は整備されましたよね。そう思います。あとは、道路のつながりをどうするかとか、こんな区域をどうするかということで、車であるく部分は、もうだいたい整備されたと思います。あとは、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。先ほど話があったように、自転車であるくすると、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るないので活用できない、そういうことはありますが、基本的には道路はいいのではないかと。それから、田舎の周辺部では、車依存は大幅には減らないと思います。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というのがあるんですが、車を削ることはできないでしょうから、車依存はそのままいくと思いますが、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、そういう印象です。

(小熊委員)確かに、大きな意味でのハードの部分は整備されていると思います。ただ、一方で、先ほど話されました、駅にエレベーターが有るとか無いとかですが、私も今日福島に降りて東口に来たとき、エレベーターが有りませんでした。我々はいませんが、障がい者にとっては使いにくい。あとは、道路の話にしても、自転車の話が出ましたが、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、非常に段差があるとか、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ませんが、細かい、利用者にとって使いやすいかどうか。あと、せっかく駅に来たので、阿武隈急行とか、飯坂線がどう繋がっているのか見に行きました。エスパルが閉まっていたので、開いていれば中を通して行けたのですが、通れなかったのを外を通ったところ、雨が降っていたので傘を差さなければなりませんでした。そこを通るとき、ひさしを付けるとか、細かいハード、全体の大きなハードは別として、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です。特に今、国土交通省の方で、全体で大きな動きとしてあるのが、ユニバーサルデザインを重視していて、何かというと、利用者の方にとって何が使いやすいか、利用者の方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していくことだと思います。どういうことかということ、国がどうしろと決めるのではなくて、利用者のニーズがどうであったか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ではないかと感じました。

(鈴木委員) 人に優しいと考えたときに、山間部の道路が子供達、例えば地域間交流がよくありますが、そのときに、道路を通して何を感じたかということ、酔うというんです。もうちょっと気持ちよく来れないかという話をするところがあるんです。特に福島は雪国でもありますから、冬場のことを考えると、やはり、山間部の実態、車の快適な交通というのも考えていく、ハードも関連して考えていく必要もあるのではないかと考えています。

(座長) 星野先生いかがでしょうか。

(星野委員) いろいろ御意見が出たことで、だいたい尽きていると思います。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、電車であるわけですが、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と思います。

(座長) 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としてあると思います。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、これらはどうもセット的なもので、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、かなり、ユニバーサルデザインにあまり金をかけないで出来る部分があるような気がします。これが一つの大きな意見だったと思います。もう一点は、今、星野先生が言われたように、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を増やそうという、こういう部分が一つのソリューションとなっています。ただ、公共交通単独で交流人口を増やすことが成り立つかということ、十分検討する余地があります。よく、ヨーロッパなりで行われているのは、交通手段のマルチファンクション、多機能化ということで、物を運んだり、人を運んだり、いろいろなやり方があると思います。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んで、そこで工事をやります。こういう、施策の運用の柔軟性というのが求められています。星野先生が言われた経済性を担保するような施策を、どう作っていくのか。ここで、共生という問題で、県と市がどう共生するのか、あるいは市と私鉄、私バス会社がどう共生するのか、あるいは民間の宅配業者もありますし、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、今日あるいは次回以降御議論いただくことが、ユニバーサルデザインに向かう一つのロードマップ

だと思います。もう一つは、2 番目の高齢者・障がい者等の関連は、多分 10 年前はあまり議論はなかったのではないのでしょうか。

(菊池主任主査) そうですね。そういう意味では、ハード的な視点が多いので、例えば、先ほど説明したノーマライゼーションという言葉がそのときは使われていましたが、そのような理念に対応した基盤整備が検討課題になっていました。

(座長) 奥河委員が先ほど御指摘になりましたが、駐車場が遠い、そのため郊外のスーパーに行き物を買ってしまう。駅に行こうと思うと、駐車場が遠くて不便だという指摘がありましたが、それ以外に付け加えることがありましたらお願いします。

(奥河委員) 福島は、巡回バスは 100 円くらいでやっていますか。

(磯谷参事) やっています。駅から旧市内を回っています。

(奥河委員) 郡山でもやっていて、かなり乗っています。駅前ま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ます。かなり便利だと思います。

(丹野委員) 福島市には 3 コースあります。福島でも乗っていますね。

(奥河委員) 自動車を遠くに停めるより便利です。

(座長) 今の話はすごく良いですね。停留所が何ヶ所か決まっていると思いますが、駐車場が近ければなおさら良いですね。高齢者、障がい者の方が買い物をしてきてもすぐに乗れますね。

(星野委員) 私の住んでいる野田町にも 100 円バスが通っていて、少し道路が狭いのですが、頻度があると更に良いのですが、ただ、乗客の数とのバランスからいくと、今はやむを得ないと思います。野田町は道路が狭い中、運転手さんは苦労して走っているような状況にありますが、一定の効果は出ているのではないのでしょうか。

(座長) これを少し発展的に整理していくということは非常に有効ですね。特に、郡山はものすごく街が混雑しています。乗用車が乗り入れるので混雑が増すので、循環バスのようなものがないですね。

(奥河委員) 例えば、私の場合、用事があるときは阿武隈川の近くに知人がいますから、駐車場において駅前に行くのが大変便利です。

(星野委員) 駐車場からリンクすると良いですね。

(座長) これは、ビジョン作成のときに入れていただきたい案件ですね。シンガポールでは、マルチポート・トランスポーテーションというのがあって、要するに停留所がいっぱいあるという意味です。もう少し先に行くと、どこからでも乗れる、どこでも降りられる、こうなると最高で、なかなかそうはならないでしょうが、先ほど言われたように、停留所がいっぱいあるのは非常に良いですね。これは、自家用車と公共交通の共生の方法論ですね。まさに、共生の理念にもかなうし、ユニバーサルデザインにもかなってきます。今後高齢者が増えていく中では、重要な施策になるのではないのでしょうか。

(小熊委員) 福島県が今までどんな取組みをしているかは分かりませんが、よく、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、たまたま仙台の都市計画の話をいただいております、今度新しくできる東西線でも、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新しい整備として行っています。新しい交通機関だということができます。一方、土地があれば、周りに駐車場を作ってもらおうとか、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てもらおうとか、協調していただき、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とか、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と思います。このような取組みは有効的でありながら、以外にやりやすい。

（座長）有効的であることは、大事です。実際に県の方がこういうことを運用しようとする、いろいろな問題が出てくると思いますが、今のような、循環バスというものを運用するときに何か問題はあったのでしょうか。また、県内で、パークアンドライドを行っている例はあるのでしょうか。

（生活交通G木村主査）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ります。

（小熊委員）高速バスだけですか。市内の路線バスでやっているところはないですか。

（生活交通G木村主査）路線バスでやっているところは、いまのところないのではないのでしょうか。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ります。ただ、事業者が自分達の力するには、土地の問題もあるので、限界があります。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があります。

（座長）そうですね。既得権の問題、土地の問題等々のからみがあるのでしょうか。ただ、ちょっと郊外に出れば、結構土地は空いています。そこを再整備することによって、都市の郊外から来る方については対応できると思います。それ以外に、先ほどのスーパー等の場合でも、客が増えるということであれば、やってくれる。その調整が必要でしょう。

（丹野委員）パークアンドライドと言うかどうかは別ですが、阿武隈急行を作ったときには、地元自治体が駅に駐車場を整備していました。無料だと思います。会津鉄道は、赤字赤字だと言いながら、そういうサービスをしていません。いかに使ってもらうかが大事です。地元自治体も出資していますから、そういう姿勢が大事だと思います。軌道交通をどう有効活用するかということが大事です。金谷川駅から乗りますが、あそこには3台くらい駐車場があります。民間の駐車場もあり、僕は、3800円を払っています。僕はいいんですが、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ないですから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んです。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のではないかと思います。

（鈴木委員）福島市には鉄道が3本あります。そういったことを考えれば、鉄道にも活用のメリットがあると思います。利用している方はかなりいますし、自転車で通勤している人で、雨の日に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ます。

（丹野委員）前に聞いたところ、郡山には磐越東線、西線があつて、水郡線があつて、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がいました。それは、軌道をいかに使うかということです。規制がかかっているのかどうかは分かりませんが。

（小熊委員）駅を作ることについては、全く規制はかかりません。ただ、金がかかるので、事業者の方で全て持つということになってしまうとなかなか難しい。やはり、地域の自治体の方々と協力してやっていくということになります。一方で、新たな地方鉄道への補助制度というものがあって、少しずつ拡充していくということもありますので、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りますので、運輸局にも相談していただければいろいろやり方はあると思います。言われたように、大きな事業所があるようなところに、近くに駅を作ってしまう。そうすれば、そこに行く人は車に乗らなくなります。

（丹野委員）まちなかに来た人にお金をいただく。駅前の駐車場でお金を取るのではなくて、ま

ちの中に乗り入れた人からお金をいただく。お金の話ですが、そのような工夫はあるのではないのでしょうか。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かと。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っていけばよい。

(座長) バスの発想は大事ですね。停留所をたくさん作っても、それに対して利用が増えなければ困るわけですから、先ほど言われたように、大きな事業所があるなら、これは理にかなった動きです。そこに、少し税制的な制度論が入ってくると生きてきます。ドイツでは、工場で駐車場を持っていますと、駐車場の部分だけ税金が高い。事業者が負担する訳です。そこで、計算をしながら、電車で来て欲しいということになります。定期券は、チャージフリー、つまり会社負担にする。そういう形にすると、車の乗入による公害問題が少なくなる、あるいは混雑が少なくなるということがあります。いわゆるハード的な問題と、ソフト的な問題、そこに、税制というものを少し弾力的に運用してくださるといい。ただ、税をいじるということは大変なことで、いろいろあると思います。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ります。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。ですから、いろんな知恵を出せば、いいものが出来ると思います。そういう意味で、公共交通関連の部分においては、いろんな具体的な案が出てきました。前から、内堀部長も三瓶総括も言われているように、ビジョンを作って終わりではなくて、どうやってアクションプランを作っていくかという部分を視野に入れますと、今までの議論は非常に重要であったと思います。また、この「1 暮らしを重視した・・・」の中で、新たな交通施策関連について議論があったかと思いますが、1 ページの(3)ですね。この辺は、前に江原委員にいろいろお話いただいたわけですが、やはり、既存の公共交通システムを生かしながら、どう共存、共生していくかがキーになると思います。私は目黒区に住んでおり、コミュニティーバスが走っていますが、これは公共交通と競争しないように、空白地域を埋めるような感じで走っている。これは、調整の結果かと思いますが、新たな公共交通施策関連につきまして星野先生いかがでしょうか。

(星野委員) こういう計画を作っていくときに、東北地方交通審議会の答申の中で、例えば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、この辺に関心があります。ものづくりでいうと、作り手の論理で、メーカーがスペックを作って、これでどうでしょうかと市場に散らしていくやり方ではなくて、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。暮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だと思う。

(丹野委員) 今との関連で、資料5の4 ページでしょうか、(オ)の二つ目の「過疎地における有償ボランティア輸送」のところで、これが適用になったと聞きましたが、今回、ビジョンを作るのか作らないのかがありますが、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になると思います。そのとき、事業者では無理だと思うんです。そのときに、こういう制度ですね。あと、先ほど言われたNPOを活用する。人はいるわけで、車は人口の数よりもっとあるわけですから、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いますが、足ががりに出来ないかと思います。

(小熊委員) まだ、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くて、去年、山形県の川西町だと思いますが、実験をやりました。ただ、まだ実際に導入するには至って

いません。非常に有効な手段だと思います。例えば、先ほどの星野先生のアンケートにもありますが、家族の運転する車に乗ってくるとか、もしくは近所の人の運転する車に乗っていくとか、そういう形で移動されている方が結構多いわけです。こういった、要はボランティアなんですけど、こういったものを少し制度化していく。お金は経費だけです。そういう視点で、網の目のように移動手段を作っていく、極めて有効だと思う。それから、先ほどのNPOを活用して出来る乗合タクシーなども、まさにそういう世界で、これは、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です。例えば、タクシーの車輛も空いていたり、使っていなかったりします。移動のノウハウはありますから、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ていく。こういう発想が非常に重要であると考えています。

(座長) 地域住民のニーズ、あるいは発意というものを、利用者サイドからどう生かしていくかという仕組みが、この交通ビジョンの中で非常に重要になってきます。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というところが、新たな交通政策の中では非常に重要だと思います。今までの公共交通は、公益を重視していました。営利という部分は欠けていました。私企業になると営利が主であって、そのために間引き運転する。そうなってくると、中間である営利公益性というんでしょうか、それが本来のNPO、ボランティアのあり方だと思います。もうけたものを、また、地域に還元していく。会社の場合は株主に配当しますが、そうでない仕組みを。息子が父母を買い物に連れて行くときに、周りの人を呼んで乗せれば、これが一つのボランティアとしての役割が出てきます。すぐにも出来そうですね。

(三瓶総括) 先ほどの、県のビジョンですが、ハード中心であったため、そういう意味においては、進行管理をしようにも、なかなか出来るようなビジョンではありませんでした。先ほど、丹野委員からも、もう道路はいいのではないかと、きめこまかな部分でのハードはともかく、ハードは一段落したのではないかと。私どもとしては、まさにそういう方向で必要であればビジョンを作って行きたい。その中で、単なるビジョンではなくて、先ほど課長の方から話もありましたように、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に、その辺を出したいと思っています。そのためには、4ページの新たな地域の足の開発と普及にあるようなソフト面と、それから、身近でできるようなもの、こういうものが何らかの形でアウトプットできれば非常にいい。それは、まさに県が金を出すよりも、コンパクトな形で新規でやれる。そういうところ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として考えています。引き続き、その辺の議論も伺いたいと考えています。

(座長) 1の項目でかなり出てきているのではないのでしょうか。あとは、行政的なサポートをどうするかということを含めた議論が庁内でなされれば、一つの形が見えるかもしれません。

(三瓶総括) そうすると、後ろの各グループで、いろいろな切り口が出てくるのではないかと思います。

(座長) 今日は、アクションプログラムになるような議論が、1の項目でたくさん出てきたと思いますが、各関連部署の方々から、こうしたらできるというようなポジティブな意見を次回までに言っていただければありがたいと思います。

(丹野委員) いつ言おうか迷っていたのですが、ビジョンに替わるものが必要かどうかの議論ですが、僕の感覚から言うと、このようなものは作らない方がいい。このようなものを作って

しまうと、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けれども、環境は全く変わっています。何が必要かという、交通は、単独で切り離して考えることはできないと思います。社会資本整備の中での交通だろう。また、それは、過疎地域の交通をどうするか、地域政策でもあると思います。高齢者、障がい者というのもあります。福祉の中で、体に障がいを持った人たちが、その場所でいかに生活していけるか。県では、企画のほうで長期計画があります。ですから、そこできちっとした哲学を持っていければいい。あとの各論の部分で、こういう計画を作って行くわけですから、すごい計画になっていくわけです。必要なのは、計画ではなくて行動だと思います。アクションプランはあっていいと思います。20年、30年を展望するのは長計できちっと持って、こういう印刷物はいらない。いま、言ってしまうと、あとの議論に水を差すので、控えようと思っていたのですが。

(座長) いずれにしても、紙に書いたものが出てきて終わりではなく、絵に描いた餅にしないためにも、アクションプログラムをきちっとさせ、それをシェアするという仕組みが大事だと思います。ちょうど内堀部長がお見えです。区切りも、1のくらしを重視した社会を支える交通体制の形成の部分が大体出終わったところですので、一言ごあいさつをお願いします。

(内堀部長) また遅刻してすいません。議会の関係で。これまで懇談会をやっておりまして、今の丹野委員の話もまさにそうですが、やはり、こういう審議会、懇談会は、本音でやるのが重要だと思います。「こんなプランいらないんじゃないか」というのは、まさにその典型で、私もかねがね思っているのですが、計画を作って役所の仕事が終わるというのはナンセンスだと。それを日々思っています。過疎地域の振興戦略を昨年作ったのですが、それを作ったときにも大事にしたかったのは、作って終わりにするのは印刷代が無駄なので、そこから実際に現場で何が生まれてくるか、そこまでやらなければ意味がない。更に言えば、プランが無くたって実行はできるということがかねがね思っています。今回の懇談会の場で、おそらく現時点におけるいろんな課題の抽出や、一定の対応方策がいただけたと思いますが、その中から一つでも二つでも具体化できるタマを繋げていくというのが大事です。もちろん、結果的にはある程度きれいなものが手にできると思いますが、それを各部署がどれだけ責任を持ってやっていけるのか、やる気概があるのか、その辺りを、後ろにいる同僚と一緒に、気持ちとして、モチベーションを高めていきたいと考えているので、是非、皆様方の建設的な意見を、また、逆に、いい意味での否定的な御意見をいただければと思います。よろしくお願いします。

(口) 「環境と調和・共存する交通体系の形成」に関する意見

(座長) ありがとうございます。それでは、資料2について続けて議論を進めたいと思います。

2番目の環境と調和・共存する交通体系の形成の項目に移りたいと思います。菊池さん、当初のビジョンではどの程度の議論があったのでしょうか。

(菊池主任主査) これも最初にお話したとおりで、基本的には基盤整備ですので、基盤整備をする場合に、自然環境と調和した施設を整備する。具体的な手段、手法までは書いていませんが、周辺環境に優しい基盤整備をなさйтеというのが現段階の指針です。

(座長) 10年前と状況が変わってきていて、車そのものは、石油を燃料としてCO₂を出していて、環境に負荷をかけています。燃料の問題で、BDFとか、いろいろなものが出てきて、それを燃料として使って、いわゆる再生可能なエネルギーを環境負荷しているシステムの中に入れていくか、そういう問題が出てきていると思います。この中で、丹野委員が発言され

ていますが、補足がありましたらお話いただきたいと思います。

(丹野委員) 今のビジョンに、環境と調和・共存する交通体系の形成とあるのですが、ここだけ見ると自然環境との調和のような感じがしますが、これからの環境は、エネルギー問題、石油問題というのでしょうか、これをどう分析し、どう施策に反映させるのかということではないか。今、石油は1バレル50ドルだったでしょうか。中国、インドのあれだけの人口でこれだけ使っている。いつまでも石油では、どんどん高くなっていく。お金だけの問題ではなく、省エネ、省資源の視点がかなり大事です。そういう観点からすると、本県は遊休農地が一番多い。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と思います。

(星野委員) たぶん、超学際、そちらの方で課題になっていると思います。環境と調和という枠組みでは、一つは、物流のデータを見ると、トラックの比重がだんだん大きくなっています。小回りがきくので比重が上がっています。トラックは、場合によってはカラで帰ってきたり。一方で、モーダルシフトという考え方があって、幹線に物を集めて、環境負荷の少ないJRなどを使って、長距離輸送をしてしまう。ローカル輸送と長距離輸送を組み合わせる。港湾もそうですね。経済原理で動いてはいるんですが、なかなかモーダルシフトが進まないような状況にあり、その辺、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ります。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と思います。

(座長) 全体的な世の中のトレンドの中で、技術の組み合わせとか、輸送システムの組み合わせとか、全ての面でどのように組み合わせたらいいか、という議論は必要ですね。

(小熊委員) 環境の観点で何点が意見を述べたいと思います。物流の話についてですが、物流について、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だと思います。これについて、今やっているのは荷主です。運ぶ人、運送事業者がいて、一方では運んでもらう人、荷主がいて、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ます。一番便利で、安くて、早い、それでトラックが一番だと。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、全国的に動いています。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です。もう一つは、物流の効率化という観点があります。例えば、同じトラックで運ぶにしても、インターチェンジの近くに倉庫を作るとか。要は、効率的にいかに配置するか。今、新法が国会に出ていますが、今後、そういうものを支援していこうという動きがあります。環境問題という観点から考えると、一つは、そもそも車輛自体を低公害化していくというのが大前提としてあります。ただ、これは非常にお金がかかってしまうという問題があります。物流は、先ほど申し上げた観点。もう一つは、旅客鉄道ですが、これについても、さき程の話に戻りますが、例えば、バスと連携して、なるべく鉄道を利用してもらうとか、公共交通機関を利用することによって、なるべくエネルギーを使わないようにするような、使う側と輸送する側とのパートナーシップ、物流の場合は荷主と運送事業者、そのような動きがあります。この契機になっているのが、温暖化で、京都議定書が2月に発効されており、その中で、省エネ法が新たに改正され、努力義務ですが、なるべく公共交通機関を利用促進するよう努力義務がかかります。そういう背景をもとに、環境という観点から公共交通機関の利用とか、そういう視点が非常に重要になっています。一つ申し上げようと思っていましたが、新たにビジョン、プランを作成すべきだという話がありましたが、今、我々国土交通省がやっているものとして、公共交通活性化プログラムを作っており、これは、いわゆる調査です。先ほどボランティアの話をしていましたが、ボランティア輸送を川西町でやっていましたが、実際に運用す

るにあたり実証実験をするとか、そういったことをやりました。そういう中で、例えば、ボランティア輸送をするときに問題となったのは、実際に運転する人の保険の問題、安全性の問題、個人でやる場合、いろんな問題が出てきてしまいます。新しい取り組みとか、何かしようとする、いろんな問題が出てしまいます。それが、何が問題なのか、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で、我々は支援しています。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ただけであれば、そこで、調査していきましょとか、タイアップしてやっていけると考えています。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ということで、一緒に議論させていただければと思います。

（座長）そういうものを共同でやっていけるのは、素晴らしいですね。先ほど物流の話がありましたが、カラで走るというのは経済的にも問題があって、日本の制度とヨーロッパの制度に違いがあって、日本の場合、物を運ぶ場合に料金を変えません。千円のは千円。ところが、ヨーロッパの場合は、いつでもいい場合は非常に安い。カラで走ることを極力避けるような料金体系になっています。例えば、ヨーロッパからあるものを持ってくると、普通でやると30万円かかるのが、いつでもいいというときは5万円です。こういう料金体系、経済的な視点も非常に大事だと思います。丹野委員からあった遊休地におけるエネルギー作物というのも農林省の施策にあって、廃油を再利用していくとか、再生可能なエネルギーを農家の方に作ってもらい、それを買い取って使っていくとか、ゼロ・エミッション的なものを運用していくのも福島なら出来るのではないかな。そういう意味で、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っていくのではないかな。地域ではやっても県の施策としてサポートしているところはないではないかな。

（星野委員）生鮮食料品ですと、魚とか、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きますが、それについて、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られることができるそうです。これも、流通の組み合わせにかないます。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と思います。

（座長）確かに、田園都市交流はキーです。たまたま福島の話ですが、有機人参を私の住んでいる目黒区自由ヶ丘で6千本無料で配布してもらいました。そうしたら、その商店街は千2百店舗、年間6百億円の売上があり、日本一大きな商店街ですが、その商店街の理事の方々がこちらに来て、2泊して帰って行きました。これは交流人口の拡大です。ですから、物流は人を動かすというのは、まさに産直的なものが地元があれば、人が動いていくという仕組みができてきます。青森県でも、ホタテを自由ヶ丘で売りたい、こういう話が広がってきます。すると、また、向こうへ行く。自分達でどう作られているか見たい訳です。これなら店で出しているとか、住民に売っているとか。そして、今度は、帰りにカラで帰るのをどうするかということで、いろいろ議論して、レストランで出た有機物をコンポートにしてもらえないとか、なるべくカラにしないような動きもあります。環境というのは、一つの地域でどうこういうよりも、交流の中で解決していくような部分があると思います。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、それから情報の問題、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と思います。福島でもいろんな交流をしていますから、既存のものを育てていくという視点だと思います。

(ハ)「多様な交流を支える交通体系の形成」及び「新たな発展に向けた県土基盤づくりを支援する交通体系の形成」に係る意見

(座長) 3番目の多様な交流を支える交通体系の形成。これも先ほどと基本的には変わらないのでしょうか。

(菊池主任主査) 基本的には同じですが、資料1の2ページ、「このため」以降に書いてありますが、各県各生活圏の中心都市間を概ね60分以内で結ぶということが書いてあります。あと、日常的な活動が手軽に行うことが出来るよう、生活圏内の移動水準を概ね30分以内にするということが書いてあります。これは、先ほどと同じ、ハード的な整備が重点的に書かれています。

(座長) この辺りに関しては、鈴木委員が御発言されています。

(鈴木委員) これは、各自治体もそうですし、ビジョンであるとか、都市マップとか、いろんなものを作っていると思いますが、実際に作った経緯を考えたときに、どれだけ住民の意見を反映しているかというのを感じます。自分の立場からいうと、こういうものがあることを知りません。いろんな方がいますから、自分のまちをこうしたいという思いが、ベクトルが一つに進みません。勝手に、自分のまちをこうしたい、こうしたいと動いていて、大きく物が動きません。こういう状況を踏まえて、一度、各地域がどんなまちにしたいかということ、こちらから相手を見るのではなくて、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、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んでいけると思います。先ほど丹野委員から、ビジョンはいらないという話がありましたが、活用されるなら必要ですし、活用できないのならいらないと思います。もっと具体策をみんなで実現するようなことを進めていくことも大事だと思います。

(座長) このビジョンを作った当時、多様な交流を支えるというのは、どのような意味だったのでしょうか。ここに書いてあるような、産業の多様性なののでしょうか。

(丹野委員) 必ずしも産業だけでなく、教育も、福祉もあったでしょうし、環境もあったでしょう。これらを持ちながらも、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です。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、基盤整備という感じがします。ここで、ポイントは、中心都市間60分もいいが、今はスローフードという言葉もあります。スローフードとか、スローライフ。僕は、これから福島県が頑張っていくのは、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、安全でしょうか。この視点が多様な交流にも必要です。

(座長) 奥河委員、いかがでしょうか。多様な交流というのは、高齢者、障がい者も、いろんな人が交流できるような仕組みをどう作っていくか。その中で、安全というのは、特に高齢者にとってはキーワードだと思いますが、ふだん感じていることはないでしょうか。いろんな交流をしたいけれどもどうも障害があるとか。ここですと、浜通りとか会津に行くのは大変なんでは。そうすると、交流できる領域が限られてしまいますね。パークアンドライドとか、駅のそばに駐車場があって、電車にパッと乗れば、自由になるというように繋がってくると思うのですが。また、多様性を担保する安全面などについても、星野先生いかがでしょうか。

(星野委員) 安全面に入る前に、少しよろしいでしょうか。宮城県では、仙台一極集中という構図です。福島県の場合は、いくつか極があって、文化や風土が違って、福島県の深さ、深みを出しているところがあると思います。その意味で、文化や風土の違いをベースにした交流

ということをイメージして発言しました。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りました。今は、効率性から、ブツブツ切られており、おまけに乗り換えのところで時間を待たされるということになっています。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りました。安全性については、磐越道が、当時1車線で、トンネルの中も交互通行になっていた時期がありました。今は、改善されて片側2車線に整備が進んでいますが、2車線になったり1車線になったりするということで、安全性に問題があるという発言をいろんな方から聞いています。この前も磐越道で事故がありましたし、東北自動車道よりも、横の磐越自動車道に不安があるように感じています。それと、県を方部別に見たときに、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て、次ぎに福島と相馬、原町に要望があるのが事実で、計画を作り進めていくことになっています。今は、冬になると凍結したり、非常に危険な場所といわれています。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、ハードが必要かと思います。

(小熊委員) 多様な交流というと、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です。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という話があって、一方で、広域的な基盤から、更に、目的地、個々人が実際に行きたいところに対するアクセスを、これは次の4番にも関わりますが、2次交通と言っているんですが、2次交通の整備が非常に重要ではないか。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です。それによって、多様な交流が出来上がるのではないのでしょうか。

(座長) 3と4はリンクしていますね。私は、この多様な交流の中で、以前内堀部長が、我々は交通の利便性だけを求めている訳ではなく、人と文化の交流、それを基盤にして考える必要があるのではないかと、具体的には、早さよりもゆっくり、その中で、何か楽しいイベントがあるなり、学ぶことがあるなり、というようなことをお話されたことがあります。これからはやはり、ここに、人、文化、そういう交流を踏まえたものになりますと、せかせかしない、ゆったりとした福島の良さが生きてくるような気がします。4の高速道路関係、僻地における救命救急の話がありましたが、福島の場合は、ヘリの整備はされているんですね。

(内堀部長) 防災ヘリというのがあり、それによって緊急時の救出、搬送、山岳対応、相当スピーディーに行けます。あと、本県は、1機ですので、広域連携もしており、塞がっていたり、定期点検で使えない場合には、隣の県からも1時間位のスパンですぐに来れるので、そういう形でのセーフティーネットを作っています。救命救急も、本当に悪天候のときは限界があるので、ヘリで飛べるようなときしか使えないという根本的なデメリットがあります。それ以外であれば、県全域、すぐに飛べるような体制にはなっています。それから、自衛隊機と警察のヘリがありますので、助け合ってやっているという現状です。

(座長) 高速道路関連というよりも、全体的な施策に関わる問題ですね。その手段としての道路という位置づけだったと思います。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、この人があぶなくなるなどが予測しながら対応しています。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になっています。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かもしれません。2番目の空港利用関係では、福島から空港に行くバスが運行しなくなるんですか。これは不便ですね。

- (三瓶総括) 県庁所在地から空港を結ぶ直通路線が休止になりました。これは我々のメンツの問題もあるので、近いうちの再開に向けていろいろ考えているところです。何でメンツかというと、路線はあり、福島交通は休止なので、今後交通政策を考えていくときに、既存の路線を休止しているというときは、再開することもあり得るので、その調整が難しい。業界には、再開に保守的なところもあり、なかなか難しい。
- (小熊委員) 言われるとおり、先ほどの乗合タクシーもそうですが、既存の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りません。今は粘り強くやっていくしかありませんが、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ので、そこに関しては我々にも相談してもらえれば、今後の調整に関してはなるべく間に入っているいろいろなやっていきたいと考えています。先ほど、公共交通活性化プログラムの話をしましたが、調整の必要な分野も今後調査していこうと考えています。例えば、岩手の方で、今回義経が放映された関係で、観光地としてやっていきたいというときに、新幹線アクセスが悪いとか、これらをどう解決していくとか、今、一緒に考えている状況です。空港アクセスもまさにそうで、そういったところを相談していただければ、いろいろやっていきたいと思います。
- (丹野委員) 一つお尋ねしたいが、空港利用で、駐車場を無料にしているのが悪いという話がありますが、シミュレーションをしたことはありますか。
- (磯谷参事) 前に、100円取ったらどうかというような話を空港管理グループにしたことがありますが、その際、一定のお金をいただければ、当然こちら側は負担を負わなければならない、例えば、安全の確保。あそこは、真夜中には誰もいなくなりますので、いたずらされた場合の保証を、お金を取った場合にどうなるかという問題意識を持っているようです。
- (丹野委員) シャトルバスを考えていくときには、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、とりもなおさず福島空港の利用促進で、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成り立つのでは。そのときは、百円、2百円ではなく、とらなければダメだと思う。そうすると、自家用車が規制されて、バスになるのではないか。
- (座長) これは、非常に大事な話ですので、次回以降、少し議論を深めたい。今回は、いろんな、アクションプログラムにつながるような、具体的な話がたくさん出たと思います。次回は、今回の続きの部分と、その他の部分で、この辺りが新しいビジョンとアクションプログラムに関わってくるような案件かと思うので、議論を進めたいと思います。今回は、平成6年に策定されたビジョンの内容も良く理解できましたし、時代の趨勢で変わっている部分も明らかになったと思います。これらを踏まえ、具体的に、議論を進めていきたいと思います。今後は、7月にもう一度行い、最後に9月、あと2回議論があると思います。委員の先生には、念頭に入れていただきながら議論を進めていただきたいと思います。長時間にわたりありがとうございました。

4 閉会(空港交流グループ菊池主任主査)