

第5回福島県交通政策有識者懇談会概要

日 時 平成17年7月29日(金) 10:00～12:00

場 所 福島県庁本庁舎3階 企画環境委員会室

1 開会(空港交流グループ喜古主幹)

ただいまより、第5回福島県交通政策有識者懇談会を開催いたします。初めに、福島県企画調整部内堀部長よりごあいさつ申し上げます。

2 あいさつ(企画調整部内堀部長)

お忙しい中御出席いただきありがとうございます。先週末、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りました。都市部における交通の弱さの一端を垣間見たような気がします。一方、地方ではどうかといいますと、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いということで、次から次へと撤退したいという動きもあるようです。都市部にしろ、地方にしろ、我々は便利な生活をおくらせてもらっていますが、それぞれ根っこの部分は揺らいでいると実感しています。交通政策については、福島でもいろいろ課題を持っていますが、これまで4回の懇談会を通して、根っこの部分に近づいていると考えています。いよいよ懇談会も終盤です。きれいな、立派な報告書を作るということには拘っていません。拘っているのは、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ということです。どうか、委員の皆様の御知見の中から、具体的な提言をいただければと思います。本日の審議での積極的な御発言をお願いし、開会にあたってのあいさつといたします。

3 議事

(喜古主幹) これからの議事の進行につきましては、座長をお願いいたします。堀井先生よろしく申し上げます。

(堀井委員:座長) 今日は、議題にありますように、「今後の交通政策における課題について」と、それから、「あるべき交通政策の形成について」と、この2つの議題について、議論をいただきたいと思っております。前回までに、交通政策における課題についてということで、議論いただいた訳ですが、資料1を御参照いただきたいと思います。これについて、事務局からお話いただきたいと思います。

(菊池主任主査) それでは、事務局より、資料1の中身について簡単に説明させていただきます。前回の懇談会で、1～3まで検討していただきました。4、5につきまして時間の関係もあり議論ができませんでした。その関係で、抜粋として載せております。この項目は、現在の交通ビジョンの大きな項目に準じて分けております。「4 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課題となりうる意見」ということで、空港利用関連、港湾関連、その他、につきまして、委員の皆様から御意見をいただいております。「5 その他、今後の交通政策における課題となりうる意見」ということで、(1) 地域振興、(2) 住民参加、これらにつきましては、海外の事例についても御意見をいただきました。(3) 過疎地対策、(4) 少子・高齢化対策、(6) 安心・安全。(7) 効率化については、特に物流につ

いて御意見をいただいております。(8)多様な関係者間の連携は、交通に関係する方々の連携について意見をいただいております。(9)その他は、特にくれませんでした。時差出勤等について御意見をいただきました。資料については以上です。

(座長) まず、この資料に関する質問等々ありましたら、委員の皆様いかがでしょうか。それでは、この中で議論が足りなかった部分が何点かあると思いますが、やはり、冒頭の内堀部長のあいさつにもありましたが、過疎地の問題ですね。この前の人口統計の数字を見ると、都市部に人口の 49% が集中し、残りが分散しています。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のでしょうか、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であるということは、この場でも議論いただいています。前回、警察の方から、高齢者の安全運転が大きな課題だという話もありましたが、この辺について議論いただきたいと思います。先ほど、会議の前に、奥川委員が料金の話をされていましたが、高齢者や障がいを持った方々にとって何か問題があるのでしょうか。

(奥川委員) ゲートボール大会を開催し、須賀川市の福祉バスを頼んだら 6 万いくらと高く、業者に頼むと 4 万円くらいと安い。計算してみますと、市のバスはキロ当たり 200 円くらいになる。私は、いつも市にこれはおかしいというのですが、本当におかしいですね。福祉バスというのは、競輪や競馬とか、助成金があるわけで、それで買う訳ですから安くしてもらわないと。私のところは、合併した訳ですが、合併して良いことは何もありません。私のところは長沼町だった訳ですが、福祉バスなんかは無料でやっていた。取っても、ガソリン代くらいでやっていた訳です。運転手はタクシー会社に委託していく訳で、タクシーの運転手ですから、ちゃんと安全な訳です。ところが、市の職員が来ると大変です。どのくらいもらっているのかは分かりませんが、その他に弁当をやったり、金ばかりかかることで困っています。市のバスより、民間のバスの方がいい。市に言うのは、たいてい、バスには福祉と書いてありますが、そこをはずしてもらいたいと言っています。そして、青ナンバーでやるならば、正々堂々といっている。民間より高いというのは、どうしてもおかしい。

(座長) その辺、落合委員いかがですか。

(落合委員) 私も、その辺の知識がなく、申し訳ないですが。

(座長) どなたか、県の方、現状の分かる方いいでしょうか。

(丹野委員) 多分、社会福祉協議会で運営しているのではないのでしょうか。社会福祉協議会が、競輪、競馬の補助金をもらって購入し、動かしていく。あとの料金は協議会の問題です。

(内堀部長) 時間もありますので、調べてから、後ほど報告いたします。

(座長) この福祉バスというのは、システムとしては非常にいいシステムですね。それが、コストの面では課題がありますということです。福祉バスを申請するときは、団体でないと申込みないのでしょうか。

(奥川委員) 普通の町村では、消防の応援に乗っていくとか、生徒に貸すとか。ただ、障がい者に対しては優先的に使えないと困るというように申し入れています。福祉協議会では、予約制になっていて、学校の生徒が試合に行くとか、消防で応援に行くとか、3ヶ月前とか、半年前から予約がずっと入っていると、障がい者とか老人が集まりがあるというので優先的に使わせていただきたいといっても使えない。そこで、年中申込んでおきますよとなるわけです。それでは市でも村でも困る訳です。

(座長) これは、使い勝手の問題です。どういう優先順位で、どのように整理して使っていくか

という問題だと思います。星野先生、この辺何か。

（星野委員）例えば、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と思います。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ようですが、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という、また、問題が出てくるような気がします。

（座長）小高でやっているのは、具体的にはどのような形ですか。

（星野委員）タクシー会社をお願いして、借り上げる形。そして、デマンド型で、どこかへ行きたい人が乗合をして、料金の設定が非常に安い。300円とか。

（座長）これは、市が借り上げる形ですか。

（星野委員）これは、商工会です。

（座長）商工会が事業主体で、商工会がタクシー会社から借り上げる。それを配車する。そこが経営主体となる訳ですね。

（星野委員）一般的には、市が車を持っていて、市の社会福祉協議会が実際にバスをかかえてやる。そういうやり方がずっととられてきた訳ですが、バスを確保して、運転手をかかえて、それに対する経費を負担するということになると、かなり高い料金設定にしないと採算が合わないような状態になっていると思います。

（奥川委員）長沼町は、今年の4月から合併したのですが、合併前は運転を委託していた。月1回、例えば福島に来て、あちこち見て帰るわけですが、もともとは役場の職員が運転していたのが、5時までには終わって帰らなければならないということで、それでは困るということでタクシー会社に委託したわけです。タクシー会社には乗務員が何人もいますので、その中から1人にきてもらう訳ですが、須賀川市になったらそんなことはしていない。運転手はちゃんといます。

（座長）その辺、国の方は何か関連情報はありますか。

（小熊委員）地方の関係でいうと、最近、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ようです。あとは、市とか自治体の方で自らやるというケースもあると思うけれども、料金がかかってしまうということですね。ボランティアベースでかなり安くやるのかなという認識だったのですが。

（丹野委員）必ずしも過疎地ということはありませんが、福祉タクシーの件ですが、中小企業団体の関係で企業組合というものがあって、事業協力の一つですが、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ですとかをしていたのですが、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ました。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なということです。福祉タクシーは、介護保険で移動の部分は見れるので、プラスアルファの部分をどうするのかということです。過疎地におけるタクシーが成り立たなくなっている部分も出ています。その運営主体として、今携わっているのは企業組合なんですけど、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。活用するときの課題は何なのか。

（座長）今の話の中でも、例えば奥川委員から話があったように、タクシー会社に委託するとい

う運転手の問題ですね。また、福祉バスのナンバーの色を変えた方がいいのではないかと、乗合タクシーの問題とか、地域によって特性があって、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のでしょうか。

（菊池主任主査）取り急ぎ、今の状況を調べてみたのですが、市町村それぞれに社会福祉協議会があって、バスを購入する場合には、宝くじ助成とか、競輪振興会などから購入には補助があります。ただし、購入してしまうと、その後の運営については補助が出ません。従って、各協議会が独自の運営をしているという状況です。

（座長）世の中の要求が多様化して、1つ1つ対応していくとコストがかかってきます。1つの機能を複合的に持ってこないと対応できない。乗合タクシーもそうですね。あるところが事業主体になって運営していき、運営形態そのものの多様性が出てくる。これらが、過疎地域対策としては非常に重要である。乗合タクシーはうまくいっているのですか。

（星野委員）比較的うまくいっています。経営的には、そんなに大きな利益とはいきませんが、そこそこまわしています。

（座長）この辺りを少し具体的に調べるとおもしろいですね。

（星野委員）地域特性もあると思います。支線から、更に奥地に入っていくというような過疎地と、ある程度人口の集積した町のレベルでは違います。

（座長）小高はどのような町ですか。

（星野委員）小高町は、領域が広がっている訳ではなく、小ぢんまりとまとまっています。

（座長）地域特性によって、どういう準公共交通が妥当性があるか、というのはあるでしょう。これは、過疎地における良いソリューションですね。何かデータがあると良いですね。

（星野委員）社会福祉協議会の例は、買ってしまってから、あとで運営上のお荷物になるということです。

（奥川委員）補助は買うときだけなんですか。あとは、自分の経営ですか。それでは、なかなか成り立たないですね。

（座長）この辺、県の方に調べてもらっていいのでしょうか。

（菊池主任主査）国土交通省で調べたものがありますから、あとでお配りします。

（座長）それでは、委員の皆様、次回までにその辺のところをお読みいただき、過疎地での新しい準公共交通システムとして何がいいのか。多分1つではないと思います。乗合タクシーと、福祉バスの運営形態を、多様な利用を視野に入れていけば、過疎地での新しい交通というものも出てくるかもしれませんね。もう一点、前回出た、高齢者の安全性についてですが、もみじマークですか、70歳以上でしょうか。これを、なかなか付けたがらないですね。確かに、あのマークが付いていると周りの運転手は気を遣うらしいのですが、警察の方、いかがですか。70歳以上の方は、だいたいもみじマークをつけているんですか。

（警察本部佐藤係長）付けるように努めなければならないという規定で、必ずしも付けなければならないものではありません。それに対して、他の車両が割り込みをやった場合は、罰則規定があります。

（座長）付けていると周りのドライバーは気をつけるようですが、なかなか付けたがらない。これを、どう発展的に持っていったらいいのかというのは、すぐにでもできる、安心・安全に関わってくる問題だと思います。欧米では、プラチナマークのような、何年間か事故を起こさなければ、プラチナスターをお年寄りに出している州もあります。そして、皆がそれを目

慢します。また、先ほどの乗合タクシーにも関わってきますが、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と、例えば、福祉で人を乗せるとか、その辺を欧米にならったほうが制度論的にいいのかなと思います。既存の福島市等の発展形を見るとか、或いは乗合タクシーの発展形を見るとか、或いは皆さんの持っている乗用車の発展形を見るような部分が、過疎地、高齢者をひっくるめたキーワードになると思います。そういう訳で、少子・高齢化、安心・安全をからめて、他にあれば議論いただきたいと思います。いかがでしょうか。荷揚げ、荷下ろしをしているトラックが、横断歩道のわきに止まっていると、我々ですら大変危ないと思ったりしますが、そういうことが議論されることはないでしょうか。

（奥川委員）荷物を積むときはしょうがないと理解してます。違法駐車は困りますが。

（座長）それが、渋滞の原因にもなったりしています。

（奥川委員）先ほどのマークを付ける件ですが、自分の車であれば問題ないのですが、家族から貸してといわれると、どうしても付けたり取ったりする問題があるから、そういうかっこうになったりするのかなと思います。

（座長）付けることのメリットが何かあるといいですね。警察の方にお聞きしたいのですが、違法駐車について、道路の両側に停めていることによる事故は多いのですか。

（警察本部佐藤係長）統計は、今は分かりませんが、子供とか、お年寄りが車の陰から飛び出すことによる事故は増えていると思います。

（座長）東京では、結構多いですね。横断歩道の直前に停めていて、小さい子供は隠れて見えません。横断歩道の手前何メートルかは、絶対ダメなんでしょう。それでも停めているという問題があります。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、両側から入れていきます。歩道には絶対に停めさせないんです。荷下ろしをする場合には、裏の細い、といっても片側2車線の4車線くらいあって、そこから台車で運び入れるという形をとっていて、歩道は絶対ダメです。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ります。ドイツの場合、斜めにお互いが車を入れてくる訳ですから、空いているところまで走って行って停めて、横断歩道の無いところを渡ります。ドイツ人に横断歩道を渡らないと危ないじゃないかと聞くと、それは自己責任だと。車を停める以上、運転するのだから、交通法規は分かっているだろうと言うんです。車がどれくらいのスピードで来るかも分かるだろうということで、それは事故を起こした方が悪い、そういう意識がハッキリとあります。他に、そういう例について、星野先生いかがでしょうか。

（星野委員）時間帯を設定して、例えば、商店街の荷物の出し入れとか、何時から何時までと設定して、その間にやってもらうという規制を以前かけていたと思います。ショッピングモールができた当初とか。今はもうありませんが。

（座長）今、細かな議論に入っておりますのは、もう一回でだいたいまとめなければならないという状況にあり、具体的には、現行制度の中で我々が何ができるのかを模索する必要があるだろうと思っていまして、星野先生が言われたように、時間帯で渋滞がひどいところは、すぐにでもできることもかもしれません。

（落合部長）実は、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の道路ですが、それを今やっており、電力を除いて協

力していただき、用地が空いており、恐らく電力が20年度を目処に協力していくという中で街路事業を進めています。それができると、ただ今のモールの話ですが、今、駅前の通りが実は県道になっていて、モール化は県ではできないので、いずれ市の方と交換してモールをやっていこうとしています。トランジットモールとなるか、或いはどうなるのか。それで、私が課長のときに、国の方から社会実験をやれと、金はやるからと。実は、そこまで進んでいたのですが、社会実験できずに今います。市の構想では、荷捌きの車だけにする、或いは駅の方からの一方通行、公共タクシー専用、バスは、今の電力前に整備している道路にまわしますので、バスプールからスムーズに13号に出られる、或いは13号の方から公共交通のタクシーを入れるとか。そういう社会実験をやれと。それを2～3ヶ月のスパンでやれと国の方から指導がありました。市の方では、20年を目処にそういったことをやっていくという計画を持っています。それを踏み切際には、3ヶ月位の単位で、どれが商店街、或いは市民にとって良かったのかという結論をもってやりなさいという国の指導があったので、そのようにやって行こうと思っています。

(座長) 現在も生きているのですか。

(落合委員) 生きています。予算もやっていますし、今、鋭意進めています。また、そろそろ県の方とも話をしなくてははいけない。駅前通りが県道ということです。それをしないとできません。

(座長) 非常に興味深いですね。何か、ここでまとまった提言ができるといいですね。

(落合部長) 今から4～5年前、国の方もだいぶ変わってはいますが、実験では、恐らく1千万円単位で金がかかりますので、それをやるからというお墨付きは実は貰っていたが、踏み切れませんでした。

(座長) 踏み切れなかった原因は何かあるのでしょうか。

(落合委員) いろいろありますが、一番は、タクシーを駅前から排除することは非常に困難かなと。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も歩くのは大変です。目の前にタクシーが並んでおりますので、タクシーは排除するのは困難かなと。荷捌きの車両とタクシー、どちらか一方にしないとトランジットモールにはなっていきません。一つの課題と感じます。ですから、県との話もさることながら、タクシー協同組合との話も出てきます。

(座長) 今の買った荷物をどうするかは、非常に大きな課題で、東京はデリバリーシステムが出来ていて、夕方には届くというものがあります。目の前で乗りたいという部分と、荷物だけ運んでくれればいいという二つの需要があると思う。この辺を整理していくとソリューションが出来るかもしれない。一つはタクシーを入れましょうという考え方、一つは入れるのをやめて違う方向にと、こういうFSができるといいですね。まさに、これまでずっと議論していたソフトの部分、特に共生と融合というんでしょうか。こんなキーワードがぴったりになってくるんですが、いかがでしょうか。国の方は、そういう方向で進んでいるんでしょうか。

(小熊委員) 今の福島駅前の話ですが、もしかするとモールの関係でしょうか。

(落合委員) そうです。整備局とはまだ話をしていませんが、今私が申しあげましたのは本省の街路課というところです。

(小熊委員) 今、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まして、

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だと思います。ちょっと戻りますが、警察関係の取り締まりを考えたときに、安心・安全の視点が当然ありまして、高齢者のドライバーもあると思いますが、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ということがあり、そういう視点から、特に最近、仙台では、タクシーが非常に多くなっていて、客待ちで違法駐車をしているとか、高速バスが入る路線が増えていまして、ちゃんとした待合所がないものですから、道路で待機しているという、そういう問題がかなり起こっていて、福島で今こういう問題があるかは詳しくは把握していませんが、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、公共交通も活性化します。それと、トランジットモールみたいなものもやる、そういう組み合わせによって、いろんな展開が出てくるかなと思います。

（座長）トランジットモールとは、一般的にどういう機能を持っているものを言うのですか。

（落合委員）単純に言えば、公共の交通機関だけ入れる。あとは、歩行者だけです。完全に車両を止めればモールになってしまう。どちらかの方向からでも車両を入れるとトランジットモールになります。

（星野委員）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ります。その辺を、何が問題であって、どういう形がいいかということ、議論されてきているとは思いますが、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します。例えば、歩行者天国が消費者が求めている街の活性化につながるのであれば、その道も検討する。ただ、実際にやってみると効果が上がっていないというのも事実だった。いろいろな問題が出て、そこでストップしているという感じがします。

（座長）そういう意味では、落合委員の言われた社会実験というのは、星野先生の言われた原因が何で、どうすればどうなるというのが出てきますよね。

（落合委員）星野先生が言われたように、私どもは、福島市としては失敗できない状況であります。確かに、良かれと思ってやったパセオが、市民の方からの建設するまでの風評と、完成して10年ちょっと経ちますが、その当時よりも批判があるのは事実です。今度私どもがやろうとしているのは、駅前通りと、もう一つ新しい道路が改良されて出来ると、新しい道路が交互通行になるわけで、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こと、中心市街地の活性化ですので、これは失敗できない。失敗したら福島は大変だと思っているので、今からどうやって進めるかを再度考える時期に来ています。

（座長）今、落合委員が言われたように、モールの形態は形だけではなくて、市街地活性化の観点で見ると、交流人口を増やすことでないといけない。いかに魅力ある地域にしていかなければならないという視点で見ると、まちづくりと深く関わってきてしまいます。そこだけ良くてだめで、アクセスの利便性も考えなくてはいいけません。

（落合委員）交流人口の拡大では、星野先生のサテライトも開講の運びとなり、福島学院大学が中心部に進出すると来年4月に開校します。両校合わせると恐らく300人～400人の学生が来る。特に、学院大学では、中に食堂を作らない。外の店で食事をする。そういった配慮もあり有り難い。それにまつわる若者が倍くらいになる。そうすると、市内に600人位の若者が常時回遊してくれるのではないかと期待をしています。あとは、7月23日に

オープンした、子供の夢を育む施設コムコムですが、駅の南側にNHKと一緒にオープンしました。これも非常に大きい。中止部の交流人口も増えてくるだろう。更に、市の住宅政策の一つとして、借上げの市営住宅をとりあえず120世帯整備し、中心部に住むことになる。そういった中で、定住人口も増えてきている。そこに、公共交通がどういう動きがなされるのか、非常に期待しています。もう一つの試みとして、コムコムを、JR、福島交通、阿武隈急行の3社を対象として、内覧していただきました。オープンしたときにどういう交通体系をとっていただけるかが、私の目的でした。また、市内の小学校のクラス単位での活動が、全て公共交通を利用する。これは、教育委員会の協力もあって、路線バスのあるところではバスで来ます。電車のある学校は、電車で来ます。従来ですと、貸切バスとか、そういったのが普通だったのですが、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った試みをさせていただいています。これからの福島の公共交通のあり方についても、興味深い点があり、福島交通の武藤社長と話をしたところ、社長入社以来、ほとんどの路線は変わっていないということで、私も過去に発言したとおり、住宅事情とか、もろもろのことが昔とは違います。旧態依然で、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ますが、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。担当にも言わせています。

(座長) 福島市の取組みを非常に良く理解させていただきました。ここで議論してきたことが、キーワードとして、社会実験に生きてくるといいと思います。部長が開会で言われたように、単なるビジョン提言ではなく、アクションプランに繋がるようにしていきたい。1つのフィールドとして、落合部長にもお力をいただく。フィールドとして、この中のアクションプログラムが1つでも、2つでも実験に活かされればと思います。今までずっと、今後の交通政策について、前回と今回議論いただきましたが、特に、今までの基本目標についての課題の中で、委員の先生から、もう少し強調しておきたいとか、コメントしておきたいことがあればお話ししたいと思います。

(星野委員) 住民参加が入っていますが、公共交通を支える中で、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のが課題かなと。全くの過疎地では民で対応できないということで、行政が担うしかないところも、地域特性として残ってくるし、民と協力して関係を構築して行っていくところも出てくるだろう。そういう役割分担もある程度していく必要もあるだろう。それと同時に、例えば、NPOとか、市民の意識の問題も重要で、公共交通も行政まかせ、事業者まかせということではなくて、地域の交通も何らかの形で住民も参画できるような、そういう道をつけていかなければいけないと思います。

(座長) この辺が制度論としてうまくいくといいですね。自家用車で来る人と、公共で来る人を、企業が公共交通で来た方がいいような仕組みを作る。アメリカのある町では、町の職員に自分の町の、近いところ、歩けるとところに住みなさいという。その場合、安い料金で住めるような仕組みを作っている。結局、町を守るのは職員である、そういう形で、あまり自家用車を使わなくて済むようなことをしているところがある。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、重要な視点である。

(丹野委員) アクションプランのモデルがかなり出ています。切り口もいろいろ出てきていると

思います。今の市民参加なども、モデルケースとして9月補正にでも組んでもらって、5千万でもなんでもいいですから。会津交通などは、今年の10月に何十路線も廃止するといえます。逆に言えばチャンスである。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。どこを、どうたたいていかなければならないのか。運輸局とはどういう協議をしていかなければならないのか。真っ先に9月補正で。

(座長) 後半、皆さんで、アクションプログラムの話をしたいと思っていますが、前半の基本目標に関する課題の中で、民との協働、協力はキーワードだと思います。それ以外に、補完することはありますか。それでは、議題1についてはここまでとしまして、それではアクションプログラムについて、具体的な課題についていかがでしょうか。今までも結構出てきていました。今も、星の先生から、小高方式の乗合タクシー、或いは落合部長の社会実験の話が出てきました。この辺とのリンクを考えて、今後議論いただければと思います。具体的な課題がこれまで出ていたと思いますが、この辺を思い出す意味で、レビューしていただけないでしょうか。

(菊池主任主査) まず、乗合タクシーの例として、小高町と保原町の例をお配りしています。この資料は、東北運輸局の交通環境部でまとめた資料です。まず、小高町ということで、同町は太平洋に面し、図のような形をしています。人口は13,872人ということで、65歳以上が26%という状況です。特徴としては、利用したくてもバス停がないという状況であることなどです。5頁をご覧ください。導入の経緯について、平成14年1月からITを活用したデマンド型乗合タクシーを東北運輸局の実証実験として開始しました。6頁に運行形態があり、1号車から4号車まで、10人乗が2台、5人乗が2台となっています。車両の運行は、町内のタクシー事業者2社に委託をしています。事業エリアは、西部エリアと東部エリア、まちなかエリアに分かれて運行しているようです。

(座長) 運行収支を見ますと赤字ですね。

(菊池主任主査) 1200万位です。商工会が事業主体となっています。もう一つが保原町の状況です。保原町は、中通り北部、福島市と接しています。阿武隈急行という電車が通っています。ただ、町郊外等と中心部を結ぶ公共交通機関が整備されていないという課題があります。こちら、小高町とおなじように、商工会が事業主体となっていて、平成15年3月から運行しています。運行形態については、町内にタクシー事業者が1社しかいなかったため、町外のバス事業者に参入を依頼しています。運行する車両は、6台。こちらは小高町よりも人口が1万1千人位多いので、6台の車両、1号車14人、2号車9人、その他4人乗となっています。運行地区は4地区に分かれています。運行収支計画は、1300万円位赤字があり、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くなっています。ということで、赤字幅は少なくなり、一定の効果はあると思われます。

(座長) 何か質問はありますか。

(丹野委員) 小高にしる、保原にしる、収支で赤字がでています。町、商工会で負担していますが、ここをどう整理するかですね。小高ですと、福祉バスを走らせるよりは補填額が半分で済む。また、保原も1300万円。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かと思います。

(座長) これは、既存のものの経費削減、財政負担、ひいては税の負担の削減に繋がっていきま
すから、非常に画期的な取組みです。利用者をもっと増やしていく方向にどう持っていくか
です。一つの地域ではなく、全体を見る必要があります。

(小熊委員) 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
な運行を行うもので、初期投資にかなり1500~2000万位かかっています。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ります。また、
運行費用は、普通の路線バスに補助金を出すより安い。その辺の費用対効果の観点で、どこ
を利用していくかという話になります。一点補足すると、今は更に進んだ有償ボランティア
輸送というのがあり、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
のも動いていますので、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と
思います。

(座長) 地域、地域の特性に配慮しなければならないだろう。

(丹野委員) ボランティア輸送について、僕は田舎に住んでいますが、車もいっぱいあり、運転
手もいます。そのとき、2種免許を持っていないといけないのですか。

(小熊委員) そこは、制度的にしっかりしたものはまだありません。今、全国で導入されている
例では、持っているものも、持っていない例もあります。課題としては安全面があり、保険
の問題があり、そういうところの整備をしていかなければならない。今はまだパイロットケ
ースです。

(座長) これも過疎地におけるソリューションの一つです。ボランティアという言葉が先に走る
と、自分の負担でやらなければならないという感じになりますが、有償を、どこまで有償か
という問題も含めてですね。

(小熊委員) 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ります。そ
こは、どういう形で乗合タクシーを使うかです。

(丹野委員) 県内7地域で、9月補正でコンテストをやったらいい。有償ボランティアタクシー
とか。それぞれの地域に沿った、ふさわしい格好で、各地域から出してもらってやったら
いい。

(座長) ここで議論したものを課題を整理していただいて、我々のコンセプトをまとめて、その
コンセプトにのっとるような公募的な事業を、そんなにお金はかからないですよ。皆さん
に手間ひまはかけてしまうかもしれませんが、これは面白い提案です。事務方で御検討いた
だいて、アクションプランに入れられるかどうか検討いただきたいと思います。それでは、
過去にあった議論を事務局から説明いただきたいと思います。

(菊池主任主査) 資料5が、今までの議論を集約したのですが、全部を説明すると大変なので、
事務局の方から説明したいと思います。まずは、過疎・中山間地域の生活の足の確保という
ことが上げられます。ユニバーサルデザインへの配慮というお話もいただきました。マイカ
ーから公共交通への移行という話もいただきました。これについては、規制や税制のあり方
の話がありました。市街地における巡回バス、自転車の活用、駐車場整備などによるパーク
アンドを促進したらいいのではないかと、先ほど話題になりました高齢者関係の交通事故
低減の話もいただいています。それから、交流人口の拡大、観光促進への貢献の話もいた
だきました。先ほど落合部長さんからもありましたが、社会情勢等に応じたバス路線ルート、

鉄道ダイヤの見直しも必要ではないかという意見もいただきました。それから、エネルギー作物等の新たな燃料とか、新技術への取組みの話もありました。先ほどありました、県民、NPOの参加、多様な関係機関との幅広い連携が必要ではないかという意見もいただきました。以上、10項目ほど事務局でまとめてみました。

(座長) 具体的な課題として、そのようなキーワードが出ていたかと思います。アクションプログラムを作る上での仕組みの話として、丹野委員からあった7生活圏について、地域からこんなふうにしたいんだという発意というんでしょうか、これをアクションプログラムの柱の1つとしていただいたらよろしいと思います。また、先ほど落合部長から出た福島市の社会実験との接点、コラボレーションも検討していただく必要があると思います。これからの議論では、今話のあった具体的な課題について、今後提言をまとめる方向、コンセプトを議論いただきながら、これら具体的な課題をひっくくれるようなキーワードを意識しながら話をできればと思っています。今までもいろいろな言葉が出てきたと思います。1つは多様性という言葉が出てきました。いろんなニーズがあります。そして、いろんな年齢層があるわけです。多様なニーズにどう答えていくかということが1つあったと思います。それと、もう1つは共生というキーワードでした。それは、自転車と自動車、歩道、或いは公共交通と私交通、こういうものの共生、どうやって生きていくか、そのときの乗り継ぎの場所をどのようにするか。これは、いわゆるユニバーサルデザインに関わってきます。もう1つは、協働、パートナーシップというキーワードが出てきたと思います。これらの、多様、共生、協働というものを1つの交通のシステムと考えた場合出てくるキーワードが、融合である。これは、事業主体の多様性という問題、或いはモノとヒト、これらを融合させていくシステムをはじめとした、融合システムというものがキーワードです。多様、共生、協働、融合の4つが重要なキーワードだったと思います。そして、具体的な課題をこのキーワードで見ると、なんとなくひっくくれるということだだと思います。先生方の議論の流れを見てみると、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と思います。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います。今後の方向性として、このキーワードで何か足りなければサジェスチョンいただければと思います。

(星野委員) 大変良く整理されていると思います。

(丹野委員) まさに、融合に凝縮されていると思います。

(鈴木委員) やはり、安全・安心、災害対策だと思います。

(小熊委員) キーワードとしてはまとまっていると思います。

(落合委員) まとまっていると思います。

(奥川委員) そう思います。

(座長) それでは、交通政策の今後のキーワードとしては、これらでだいたいコンセンサスが得られたと思いますので、ぜひこの辺をキーワードにしながら、1行か2行位でコンセプトをまとめるよう配慮してください。それでは、具体的な課題の中で、アクションプログラムを作っていく上において、まずは現行の中ですぐにでもできるもの、今、2つあったと思います。丹野委員から提案のあった7つの生活圏について具体的なイメージをお話いただけないでしょうか。

(丹野委員) 先ほどの流れとしては、有償ボランティア輸送限定の話でした。過疎の方では、バ

スの営業が成り立たなくなっています。鉄道も赤字になって、デッドロックがかかっています。7つの地域で、それ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であるとの趣旨です。南会津で、日光、鬼怒川をぬけて田島に来る鉄道がありますが、非常に多くの観光客が来ます。しかし、その駅を降りるとタクシーもあまりない。そこからがあまりない。こうした課題、地域の特性にどう答えるか。有償ボランティアなのか、何かの仕組みをそれぞれの生活圏からもらうことを考える。一定のサジェスションはしないと出てこないとは思いますが、小熊委員から話があったような、全国的ないろいろな取組みを参考にしながら提案してみてもいいかなという意味です。

（座長）これは、具体的にはどこになげかければいいのか。

（丹野委員）一番手っ取り早いのは、県の出先機関に地方振興局というのがあり、各振興局は競争です。過疎地域の振興は特にそうです。地域に根ざした部分の交通をどう構築すればいいか、言葉は悪いが、振興局をつつけば工夫が出てくると思います。

（座長）そうすると、そこが地域の意見を聞きながらとりまとめて、ここではこんなことがやりたいんだと、それが良ければ県のほうもサポートしていくという流れ。一度、事務方も検討していただいて。アクションプログラムは、まとめたから時間をかけて投げかけるでしょうからね。新しい公募事業ができればいいですね。7つの生活圏だけでいいのか、例えば大学も1つの投げかけの対象としては面白い。今、国立大学は、地域との連携をすごく求められていて、その地域からお金をもらえなければ、国からもお金を取れない。大学もいいかもしれないし、タクシー会社のように地域の交通を担っているところもいいかもしれません。

（丹野委員）小高と、保原を念頭においていたので7つの生活圏といいましたが、限定する必要はありません。

（星野委員）地域のNPOもありうるかもしれない。

（小熊）既存のバス路線にしても、鉄道にしても、それらを地域のNPOなどが、地域の足だという認識をもっていただくということがまずあります。その先に、どうしようもない場合には、乗合タクシーというようになっていく。よく、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だと思います。

（座長）そうですね。そこが共生とか、融合とかのキーワードになっていくと思います。いわゆる既存の路線の届かないところをどうするかに議論が集中していたと思いますが、言われたのは、もっと利用することで既存のシステムを維持できますという部分かだと思います。もう1点、落合部長がいわれていた社会実験について、この委員会との接点、県とのコラボレーションの可能性はいかがですか。

（落合委員）これからは、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します。こうした機会でも、先生方から御支援をいただいて課題にあたっていきたいと思っています。若干ありますが、夏休みに入り、バス停に親子がすごく多い。非常にありがたいと思います。私も県も同じだと思いますが、今、交通機関に補助をする際に、財政当局を納得させる言葉として、「市で交通局を持っていたらこんな金では済まない」というのが落としどころになっている。しかし、果たして本当にそれでいいのかと最近感じます。企業努力をしているのは分かるが、やはり、事業者も路線の見直しも含め何かあるのではと思います。

(座長)確かに、まちづくりと交通は、どうしてもリンクします。そのコラボレーションを実現できるものを、少し整理できて、次に繋がるようなものを検討できればいいと思います。事務方の方も、やるとすればどのような形が一番いいのか、県も市も立場は違って住民のためという視点では同じだと思いますので、検討いただけたらよろしいと思います。先ほど具体的な課題として10項目ほどあがりましたが、項目としてあがったものをどうするかというような解決の手法としては、社会実験であるとか、公募事業の仕組みであると思います。しかし、一方で、この有識者会議で具体的なアクションプログラムを出したいということもあり、今10項目あがったものの中で、或いは今までの話の中で、これだったらすぐに来るかなというものは何かないでしょうか。

(丹野委員)落合委員が言われた社会実験。それから、公共交通維持のため赤字補填は効果上がっていません。単に赤字路線を維持するために助成していくという発想ではなく、公共交通を使うときに助成するという話があった。

(落合委員)学校にやります。子供1人に運賃がかかる訳で、父兄の負担になります。それを教育委員会が学校にやります。それを今年度予算化した訳です。それを、私どもと連携を取っています。これだけ公共交通が落ち込んで、何か教育サイドとして協力していきたいということで、そういったシステムを導入しました。私どもとしては、子供のときからお金を払ってバス、電車に乗るという習慣づけもできます。大人になっても公共交通というものを軽視しないようになっていくのではないかと。学校も、そういうことで理解してくれて、コムコムに行くのにかかる何百円かを学校単位で出すというシステムを作ってくれました。福島市の小学校全部です。大体、クラス単位で利用することになっています。今、オープン後すごく好評ですが、どのような運営をしていくのが課題です。夏休みは来るでしょうが、新学期になったらクラス単位で来てもらうという方針があります。私としては、教育委員会とそういうことを実施したということを披露したかった。

(座長)これは、具体的に、全校分出すのですか。

(落合委員)そうです。従来のやり方では、貸切バスで移動していました。それを公共の電車なり、路線バスを利用していく。また、コムコムは、県北の保原、梁川はもとより、県内全域に解放するので、例えば保原町は阿武隈急行を使えば便利です。やはり、駅前であるという立地条件があります。

(丹野委員)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います。そうでないと、営業努力をしなくなってしまう。

(落合委員)例えば、子供達が利用するのであれば、鉛筆1本くらいあげてもいいのではと思う。また、どういう施設なのか、福島交通、JR、阿武隈急行の交通3社に見てもらい、交通会社も企画を出せるのではないかと。例えば阿武隈急行であれば、沿線の住民などに企画を出してあげて、それが電車の利活用にもなるし、コムコムの運営も良くなる。

(丹野委員)奥川委員の言われたゲートボールで、バスを借り上げるのではなく、公共交通機関を使えるように大会を行うようにしてもいいですね。インセンティブをどう作っていくかということですね。ゲートボール場は、公共交通機関のそばに作っておけということですね。路線バスでも、鉄道でも、そういう所にゲートボール場があれば、それらを使って行けるじゃないですか。

(座長)いろいろと議論があったかと思います。いまの補助形態の見直しですね。もう少し、利

- 用する人に補助するというのが、アクションプログラムの可能性の検討になるのではないかと。
- (小熊委員) 補助もそうですが、教育ですね。啓発活動ですとか。公共交通という観点での教育というのをやっていただきたいと考えています。例えば、今の学校教育のメニューの中に考えると、お金をかけずに考えることができます。
- (座長) 動脈の部分、静脈の部分ですね。今日、かなり議論いただいたと思います。今日、2 番目の議案につきましては先ほど申し上げましたとおり、いくつかのキーワード、多様性、共生、協働、融合、そして安心・安全というキーワードが出てきたかと思います。それから、この辺のキーワードを事務局でコンセプトとしてまとめていただければと思います。次回は、具体的なアクションプログラムの議論と、提言書そのものの構成という問題について議論いただければと思います。今までの流れを見ますと、いろいろな課題が出てきました。この課題を解決するためのキーワードも出てきました。これを具体的に実現しようとする、いくつかの切り口があるかと思いますが、一般的に、今霞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です。こういう切り口の中で、一つの方向が見えてくるような気がします。そして、具体的なアクションプログラムというものが出てくれば、いままでの提言書と違ったものが出てくるのではないかと、私は今までの議論から学んだところです。それらを踏まえながら、次回、提言書の枠組みと、具体的なアクションプログラム、ここのところを議論できればと思っています。時間も迫ってきましたので、先生方から何かあれば承りたいと思います。
- (丹野委員) 資料5でしょうか。この中で、外国の事例ですが、端的に言ってどこの何を見てくればいいのか。実際に、今キーワードが多様性、共生、協働、融合ですから、他に進んでいるところがあると思います。例えば、国で、「よくやっているじゃないか。この政策、国でもらおう。」というくらいのものであれば、事務局がすぐに行ってくると思うのですが。
- (座長) 私も調べたいと思いますが、小熊委員も是非。次回、その辺の話もしたいと思います。それでは、事務局の方に進行をバトンタッチしたいと思います。

4 閉会 (空港交流グループ喜古主幹)

委員の皆様には、長時間にわたり御議論いただき、誠にありがとうございました。次回は、9 月下旬に開催したいと思っております。後日、事務局より日程調整させていただきますので、お忙しいとは思いますが、御協力をお願いしたいと思います。これをもちまして、福島県交通政策有識者懇談会を閉じさせていただきます。誠にありがとうございました。