

第6回福島県交通政策有識者懇談会概要

日 時 平成17年10月14日(金) 15:00～17:00

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)

ただ今より、第6回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)

本日も、お忙しいところお集まりくださりまして、ありがとうございます。今、あらためてこの資料を見返しますと、第1回は昨年11月で、ほぼ1年ほど前になりますが、年度を挟んで、ここまで5回皆さんに御審議いただきました。この資料は、重く、厚みがあります。ここまで真剣に議論を積み重ねていただき、福島県の交通政策にとって必要な課題であるとか、今後やっていかなければならないアクションプログラムの方向性がだんだん見えてきたと思っています。ただ語り合っただけで終わりということはありません。これを実践に結び付けていかなければならない。そのためにも、ここで最後のとりまとめの方向性をきちっとしていただき、私どもも各部局から参加していますし、また、県だけでは解決できない仕事ですので、市町村なりいろいろな方々なり、あるいは企業なり、また、皆様方の力を借りて、是非県の新しい交通のあり方を模索して参りたいと考えております。本日も熱心な審議をいただきますようお願い申し上げ、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) それでは、これからの議事の進行については、座長にお願いします。

(座長(堀井委員)) 部長のお話のとおり、いよいよ今日が締めということで、本当に有意義な議論ができたと思っています。それでは、早速議題に入りたいと思います。初めに、議題1の提言の方向性について、前回の懇談会でいくつかのキーワードが出てきたと思います。資料1を御覧ください。1つは「安心・安全」、それから「多機能化・共生」、「協働」、「融合」と、これらを取り上げられ、この場で合意がなされたと思います。これらをコンセプトとしてまとめるよう事務局にお願いしておりました。説明願います。

(菊池主任主査) 事務局から説明します。資料1を御覧ください。前回まで委員の皆様にご議論いただいた内容をもとに、新たな交通政策のコンセプトということでまとめたものです。1番目の●ですが、「これからの交通政策は、従来のハード依存の政策から、既存のハードの上に立った創意工夫、いわゆるソフトヘシフトした政策へ転換を図る必要がある」ということです。2番目の●ですが、前回いただいたキーワードの部分ですが、「こうしたコンセプトをもって、新たな交通政策のキーワードとして、「安心・安全」を確保することを前提として、社会情勢の変化や、交通に対するニーズの「多様化」に対応し、様々な交通機関等が「多機能化・共生」し、交通弱者等に配慮しつつ、住民、民間組織、行政が「協働」しながら、様々な観点を「融合」させたシステムを作り、具体的な課題に対処していくことが必要である」、三番目の●ですが、「また、新たな交通政策に関しては、従来のようなビジョン

の策定で終わることなく、直面する課題に対応したアクションプログラムを策定すべきである」ということです。次に、直面する課題について説明します。これは、これまでの懇談会で出されたものです。11項目あげさせていただきました。まず、「過疎・中山間地域における生活交通の確保」ということです。カッコ内は、新たな交通政策のキーワードの番号を記載しています。1は、多様化に該当することを示しています。2番目の「ユニバーサルデザイン、とりわけ交通弱者等への配慮」、これは、安心・安全、多機能化・共生に該当するということです。3番目、「マイカーから公共交通利用への移行(規制・税制面からの取組み)」、これは、多機能化・共生、協働に該当するということです。次に、「市街地における、巡回バス、自転車の活用」です。これは、多機能化・共生です。次に、「駐車場整備等によるパークアンドライドの促進」、これは、多機能化・共生です。「高齢者関係の交通事故の低減」、これは、安心・安全です。次は、交流人口拡大、観光促進です。これは、多様化になるのではないかと思います。次は、「社会情勢等に応じたバス路線ルート、鉄道ダイヤ等の見直し」です。これは、多様化、多機能化・共生に該当すると思います。次の「物流の効率化等による環境への配慮」です。これは、多様化に該当すると思います。「エネルギー作物等の新たな燃料、新技術への取組み」です。これは、多様化ということです。最後の「県民、NPOの参加、多様な関係機関との幅広い連携」、これは、協働です。そして、これら直面する課題につままして、融合をポイントにしながら課題に対処していく必要があると考えております。事務局からは以上です。

(座長)今の事務局の説明に対して、委員の皆様から何か質問やコメントがありましたらいただきたいと思います。丹野委員いかがですか。もれ等々ありますか。

(丹野委員)大変きれいにまとめられており、特にもれはないと思います。

(座長)星野先生いかがですか。

(星野委員)よくまとまっていると思います。

(座長)社会のニーズの「多様化」、そして、「多機能化」というのが、理解しづらいかもしれませんが、ヨーロッパでは電車で自転車に乗せたり、人を乗せるだけではなく、荷物を載せたり、1つの輸送手段にいろいろなものを付加させるという流れがあります。この辺りを「多機能化」という言葉でまとめたものと考えます。また、例えば、東京では、牛乳屋は牛乳だけを運んでいたのですが、牛乳をとる家が少なくなり、立ち行かなくなっている。それで、野菜を配ろうかという話になっている。これも、牛乳からいろいろな商品へ、社会のニーズの多様化に応える、一種の多機能化だと思います。鈴木委員いかがですか。

(鈴木委員)よくまとまっています。

(座長)小熊委員いかがですか。

(小熊委員)私も、よくまとまっていると思います。

(座長)片桐委員いかがですか。

(片桐委員)よくまとまっています。あとは、1日も早く実行して欲しいと思います。

(座長)奥河委員いかがですか。

(奥河委員)特にございません。

(座長)伊藤委員いかがですか。

(伊藤委員)4月から東北整備局の課長をしている伊藤です。内容的には、すばらしいと思いますが、我々が直接施策として考えているのは、環境への対応が1つ。それから防災です。我々

がいろいろな高規格ネットワークを作る上では、災害対応です。万が一何かあった場合に、道路網をネットで組んで、迂回路形成ができるということで、宮城県沖地震もそうですが、災害対応を頭に入れています。交通政策の中で、道路のネットワーク築造以外に、例えば、災害を意識した道路情報の伝達を充実させるということがどこかに入ってもいいと思います。

(座長) いつだったか、内堀部長も防災の問題、安心・安全の問題について述べたことがあります。情報というキーワードをどこかに入れたらいいと思いますがいかがですか。また、環境の問題については、課題の中で、エネルギー作物の新たな燃料という部分で、環境を意識した議論が行われたと思います。BDFもですね。この辺りをどこかに入れていただくということで、このコンセプトと課題については、このような形でよろしいでしょうか。コンセプトの冒頭にも書いてありますが、ハードからソフトへということでコメントしたいのですが、この提言のソフトというキーワードは、時代的に、今まさにそのような時代のようなのです。というのは、内面の世界の充実に入っているようです。建物を造るのではなく、どう使うか。道路があるがどう担保するかという時代に入っています。歴史的に見ると、今、人口停滞期です。平仮名を発明した平安時代も人口停滞期でした。その次が室町時代の書院造り、お茶という菓子を芸術にまで作り上げたのもその時代だったようです。3番目が、価値の確立といわれる江戸時代です。網吉の大衆文化、それが日本の価値意識を確立したといわれています。武士道とか、商人魂が出てきたといわれています。今まさに人口停滞期で、できているものをどう使っていくか。中味をどうするか。そういう議論に入っているようです。そういう意味で、歴史的に見ても高い評価を受けられるコンセプトが、委員の先生方と、県の皆様との知恵の集合体としてできたという思いがしました。自信を持って提言していいコンセプトではないかと思っています。それでは、具体的なアクションプログラムについては、委員の先生方を代表して、私の方で説明させていただきたいと思います。これは、このようなコンセプトであれば、このようなアクションプログラムはどうかということで、委員から提案したいと思います。これは、片桐委員が言われたように、すぐに、具体的に落とし込んでもらいたい、その努力を行政の知恵で出して欲しいという願いを込めて説明させていただきたいと思います。アクションプログラムということで、5つほど議論があったと思います。1つは、デマンド型乗合タクシー、あるいは観光乗合タクシーとか、有償ボランティア輸送などの先進システム情報がいろいろあるわけで、これを、NPOや組合へ情報提供等の支援をして行きましょうということです。地域によって状況が違うということで、ここではデマンドがいいけれども、ここでは向かないということが、地域によってあるということです。この辺の、NPO、組合への情報提供ということについては、星野先生もはじめのころにコメントくださったことではないかと思っています。2番目は、過疎地域対策の一環として、新たな発想に基づく自立した交通システムの構築。ここで議論が出たかと思いますが、地方の交通システムは乗る人が非常に少ない。そのため、経営的に立ち行かない。そうすると、運行回数が少なくなってくる。利便性と経営というもののジレンマに陥っています。そこで、これをどう措置していくかという議論が出たときに、多機能化・共生という議論が出てきた。この中で、宅配付随的交通。まさに、既存の営業レベルの宅配との融合により何かできないかというような議論である。3番目は、中心市街地活性化等を目的とした、交通規制等社会実験をやれないか、トランジットモール等々です。今までは、県等が単独でモデル事業をしてきたと思いますが、往々にして、地域住民との連携が疎であったと思います。そのため、現場の意見

を吸い上げることができなくて、結果的に実験をしても落とし込むことができないということが、他県ではたくさんあったと聞いています。4番目は、LRT等々の問題です。これは、低床式の路面電車、現在、大阪府堺市で実験レールが敷かれているようです。郡山等々の交通渋滞地域で、このような公共交通を導入するにはどうすればいいか、このようなことが議論されていたかと思います。最後が、安心・安全を含めたシンポジウムの実施。今まで、モデル事業をやろうとした場合には、地域でシンポジウムを開かないで、人の集まりやすい福島や郡山で実施したと思います。これは、地域住民の意識をお互いに共有するという面ではいかがなものかと思います。そういう意味で、ここに、市町村、交通事業者との連携ということで記載されております。以上のようなアクションプログラムが、委員の先生から出たものをまとめてみると、このような形ではなかったかと思います。事務局とすり合わせたときも、このようなことだったと思いますということでした。ついては、先生方から、一つひとつコメントいただければと思います。星野先生何かありましたらお願いします。

（星野委員）1番目のところで、例えば、病院のバスがあちこち巡回していて、それとの連携とか、また、スクールバスもあちこち入っていますが、稼働率が非常に悪い。タクシーだけでなく、こうしたところにもいろんな可能性を追求して、広げた方がいいと思います。

（座長）ここは、と のキーワードと関わることだと思いますが、多機能化と多様化という部分で、多様な既存のシステムがあるわけです。確かにスクールバスは遊んでいます。病院のバスも、ある時期しか動いていない。このとき、既存の営業ベースのタクシーとか、こういう会社との競合をどうするか、こういう問題が大事かもしれません。丹野委員、いかがでしょうか。

（丹野委員）前に、奥河委員から、社会福祉協議会のバスを使うと高いという話がありました。それなども、過疎地域で高齢者が乗れなくなってしまっている。例えば、社会福祉協議会のバスは、運営主体を工夫すればいいと思う。官でなく民に。交通資源を有効に活用することと、経営主体をどうするか。今、高齢者はいっぱいいるので、何か工夫できるといいと思う。

（座長）経営主体の件は、まさにポイントです。既存のシステムと、どうやって共に生きていくシステムとしてまとめ上げるか。その場合の主体をどこに置くのか。アクションプログラムの中で、議論されていくといいと思います。片桐委員のところでもホテルでバスをお持ちと思いますが、このような点はいかがでしょう。

（片桐委員）お客様は、駅に行けばバスがあって、ホテルと当然往復するものと思っている方がだんだん増えている。それで、何でバスがないんですか、帰りのバスは何時ですかとか、当然のように言われる時代になってきている。またそうなると、前にも言ったとおり、燃料の問題で、ゴミをまた燃料にするとか、そういう問題になりますので、私も経営者ですが、必ずしも儲けを出すことばかりではなく、それを公のほうとならして、もう少しお互いが、例えば、バスを持っているよ、それではこうしたらとか、話し合いをすることによって、ならしていけるのではないかと思います。

（座長）客が駅に来ていると、それだけ運行回数が増えます。費用負担が大きくなり経営を圧迫していく。地域ぐるみでできれば一番いいわけです。

（片桐委員）そうするにはどうすればいいかという情報を、県や市からいただければみんな乗ってくると思います。いろいろやってみるが、なかなか進みません。

（座長）地域の社会コストという概念を地域社会が持たないと難しい。ニューヨークのキャッツ

ヒルという水源地では、周りに造成が進んで別荘地ができてしまった。水が汚れてしまって、もう飲めなくなるかという限界のときに市が調整した。浄水施設を作ると日本円で1兆円、毎年360億円の稼働費用がかかる。それを、今、買収したらどうか。2000億円で済む。こういう概念が、地域で、福島でできたとすれば、既存のものをうまく利用して、どう社会コストを下げていくか、地域にとっていいシステムを作るということがアクションプログラムとして必要かと思います。そのときの事業主体として、青年会議所は、理事長いかがでしょうか。いろいろな形態があると思います。自ら経営主体となったり、様々な経営主体をとりまとめるとか。

(鈴木委員) 青年会議所としては、定款上経営主体にはなれないという問題もあります。3番目に、中心市街地活性化を目的とした交通規制社会実験というのがありますが、トランジットモールの逆の発想ということで、例えば、よく街なかで活性化のイベントをやったり、福島であれば花見山という観光地があって、そこに行くのに駐車場の問題があるんですが、今、バイパスができて、意外と交通量が少なく、道路の空間がもったいないと感じるときがあります。そのとき、道路空間を別なものに使う。例えば、4車線であれば2車線は駐車場にしまって、有効に使う。そのような実験もできないか。

(座長) 道路の問題については、私のいる自由ヶ丘でやろうとすると、警察が結構厳しい。今の提案に対して制度的にどうなのか、コメントいただけないでしょうか。

(鈴木委員) 時間帯によっては、自由に露天を並べられる空間にするとか、夕方には県庁前通りや、駅前通りに屋台を並べるとか、そういう空間として利用できないか。

(警察本部佐藤交通企画係長) 福島でも、稲荷神社のお祭りで、道路使用許可、署長許可をしている。公共的な許可ですので、この辺がどうか。

(座長) 今までも、許可してくれるケースもあったわけです。これをどう運用していくか、方法論の問題でしょうか。ただし、先ほど出た、安心・安全、災害の部分が出てくると思います。その辺いかがでしょうか。

(伊藤委員) 災害時はまた別ですが、中心市街地の活性化については、仙台でも言われている話ですが、いずれトランジットモールとあわせてとなりますが、オープンカフェといって、交通を規制して、皆様がくつろげる場を、例えばお茶を飲む場とか、そういう場にしようということで、福島県では、郡山、桑折と会津で今やっています。東北でも7箇所やっていて、これはオープンカフェだけですが、例えば1ヵ月間、毎週土日をこのために使う。いろいろなイベントと合わせてやっています。この制度は3年ぐらいになるけれども、かなり好評で、国から補助制度もあり、福島県と岩手県が熱心で、今年も応募者が増えて、半分ぐらいが当確しました。福島県では郡山、桑折と会津です。結果を聞くとかなり盛況で、皆さんくつろがれている。各市町村が企画をもって、公安委員会と協議してやっている。結構成功しています。

(座長) 補助金はどういう形のものに出るのですか。

(伊藤委員) あくまで活性化で、道路を自動車だけでなく、歩行者とか住民に有効に使ってもらいましょうということで、一時的に使うということです。交通に影響が出て、渋滞になるのでは問題となりますので、影響の少ない範囲で利用していただくということです。事業主体から補助申請していただき、満額の場合もありますし、半分の場合もあります。これを契機に毎年やれば、活性化につながると思います。今3年目で、3年間続いているところもあ

りますが、手をあげる人が多いので、ずっと続くかどうかは分かりません。

（片桐委員）郡山は結構活発で、去年は11月で、寒い時期に入ってしまったのでまずいのではないかと言ったが、結構いろんなイベントをやったり、商工会議所関係、JC、いろいろな団体が入ってきて、みんなが集まるまちづくりという形で、活発にやっています。

（伊藤委員）来る方が車の場合には、例えば空き地があれば、駐車場に使ってもらったり、そういう利用もしてもらっています。

（座長）是非そういう制度は続けて欲しいですね。例えば、そういう公共空間を利用する事業を担保するために、少し営利事業をやってもいいような工夫ができるといいですね。途中で打ち切られると頓挫してしまいますので。

（星野委員）柔軟な利用が公共空間でできればいいと思っております、例えば、オープンカフェとかトランジットモールなど、商店街がしたければそのような使い方ができるとか、逆に、例えば北米の街では、商店街の前にはみんな車を停めます。道路が広いので、交通の妨げにはならないのですが、両サイドに店があって、その前にいつでも止められます。ごく自然な使い方です。日本の場合は道路が広くないので難しいですが、例えば、南会津の田島町のメインの通りなどは結構広い。そういう特殊なところで商店主の方々が要望を出したら、柔軟な対応をいただけるといいと思います。

（小熊委員）八戸でトランジットモールを先日までやっていたと伺い、たまたま今週八戸に行ってきたが、住民の方々がなかなか慣れないというところもあったようで、いろんな取り組みをやってみて、やってみなければ分からないところもあり、どんどん普及させていけばうまくいくのではないかという話を伺いました。アクションプログラムについては、1つ目のデマンド型ですとか、八戸ではDRTと言って、デマンド型の交通セミナーを今週前半にしています、そこに出席したのですが、そこで、いろんな事例が発表されていたのですが、その中で、小高町のe-まちタクシーについて、商工会の方も来ていました。どの地域もそうですが、画一的なものは一つもなく、各地域地域でいろいろな工夫をしている。それは、経営主体もそうですし、住民の方々もそうですが、おもしろいのはデマンド型乗合タクシーを導入してくださいというところは、まずうまくいかない。与えられるようなものではなく、地域の方々がこうしたいというところがうまくいくようです。文章にはなかなか出てこないのですが、こういう情報、ノウハウ蓄積、支援については、与えるということではなく、地域で主体的にできるようなものに支援していく、そういう発想が重要と感じました。2点目の過疎地域における新たな発想に基づく自立的な交通システムですが、これは前向きで非常にいい発想だと感じており、これから研究していただければと思っております。ただ、一方で、今回の宅配付随的交通システムにつきましては我々の方でも若干相談を受けておりました、例えば宅配便について、旅客をのせる道路運送法と、貨物の方は貨物運送取扱事業法等がありますが、それぞれ法律の理念が違っており、両方の理念にしっかり合うものでないと難しい。ただ、貨物を運ぶついでに人を運ぶと、安全性の問題とか、サービスの問題とか、問題が出てくる。その辺をこれから研究を進めていくことだと思いますが、そういう視点をもっていただければ良いと思います。3点目は、デュアル・モード・ビークルとかLRTですが、LRTはかなりいろいろなところで導入されていますし、今日、朝のテレビを見ていましたら、デュアル・モード・ビークルは、JR北海道がかなり積極的にやっております、鉄道と道路と両方走れるようなものですが、課題があると思っております、法令上、バス事業と鉄道

事業にかかるということと、どういう事業者にやってもらうかという話があって、ＪＲとか福島交通とか、そういった鉄道事業者等々との粘り強い交渉とか、いろいろあると思います。

（座長）地域住民の発意というのでしょうか。こんな地域にしたいんだと。それを行政が支援し、地域の大学の先生方が支援して、それを企業がＣＳＲ（企業の社会的責任）という形で支援していくという形ができるといいですね。そのかわり、地域の方々がどういう責任をもってくれるかという部分があると思います。ヨーロッパでは、一人ひとりが自己資金を出します。どういう表現が妥当か分かりませんが、地域の発意を前提、ベースにするような表現を入れたほうがいいですね。主体は地域ですよ。それに対して補助金はないですか。

（小熊委員）今、バスについては、国と県、あるいは県または市町村単独で。バス事業について役割分担をしているということです。特に、県あるいは市町村単独のものについては、交付税で交付金が出ております。一方、前にも御紹介したのですが、公共交通活性化総合プログラムというもの、これは調査費ですが、新たなものを行う場合の実証実験的なものは、補助できますので、利用していただきたい。

（座長）具体的に、一番上のものを落とし込んでいく場合には、例えば、地域住民がどんなふうを考えているかというような、ワークショップのようなものからはじまると思います。それに対してモデリングがなされて、落とし込むときの課題が出てきて、モデル事業としてやっていこうと、そういうプロセスに対する補助制度というものはあるのでしょうか。

（小熊委員）公共交通活性化総合プログラムというのは、まさにそういうもので、構想段階から、ワークショップを立ち上げるときに、例えば実験をやってみたいとか、地域住民にアンケートをとりたいとか、というものに対して調査費を出すものです。

（丹野委員）１番目のところで、結びのところになると、ＮＰＯ・組合等への情報提供・支援となっている。情報提供ぐらいだったら、アクションプログラムじゃない、という感じです。即、パイロット事業に取り組むということが大事だと思います。例えば、観光乗合タクシーなどがありますが、今、片桐委員がいわれましたが、お客さんは公共交通があるという前提で来ています。例えば、福島は、いい山はいっぱいある、けれど、電車に来て、そこで降りたら行けない。岩手県などは、例えば栗駒などはできている。だから、モデルパイロット事業でいいと思います。いかに経営的に乗せていくかやっていけばいいと思います。そういう意味で、もっと積極的にパイロット事業を来年から実施する。そういう姿勢にしておかないと、迫力がない気がします。

（片桐委員）福島空港をおりましたら、郡山の磐梯熱海温泉行きのバスはありません。なぜか、となりの栃木の温泉行きのバスがあるので、ショックを受けているのですが。この辺もすぐにやっていただきたい。あって当然だと思います。乗らないからではなく、パイロット的でもいいので、そういったことをやっていただきたい。

（座長）委員の先生に御異存はないと思います。あとは、県のほうですね。県の先輩が言われていますので。パイロット事業がいいか、モデル事業がいいか、言葉は別にして、パイロット事業に取り組むというようなアクションプログラムにするということで、我々委員の提言とすることでいいでしょうか。よろしいですね。

（丹野委員）ここに書いていないもので、前の課題との関係で、もう少しアクションプログラムに盛り込まれる内容があつていい気はしますが、とりあえず書いてあるものを先にさせていただいていいと思います。

(座長) それでは、5つのアクションプログラムについて、御発言いただいたと思いますが、先ほど、片桐委員の言われた福島空港を降りると栃木行きのバスがあるという話ですが。

(片桐委員) 福島と郡山、それと栃木行きのバスがしっかり来ています。(磐梯熱海には) 最初から来ないんです。「郡山までバスで行って、郡山からJRに乗り換えて来てください」と言ってくださいといわれています。

(磯谷参事) 現在、リムジンバスがあるのは、郡山といわきで、那須や塩原につきましては、足利銀行関連で、近隣温泉街の経済活性化のために、国策として、アクセス利便性を確保しましょうということで、国の補助金が入り、関東運輸局の所管事業でやっています。そういう意味で、磐梯熱海、飯坂、東山温泉といった、優秀な温泉地には残念ながらありません。空港を担当している立場からは、ほとんどの客が自分の泊まるホテルからバスが来るのは当然だと思っており、私も、しょっちゅう空港に参りますが、飛行機が着くといろいろな旅館のバスがずっと並んでいます。逆に、そうでないと、お客様が来ないという実態があります。なぜ、磐梯熱海がなくて、那須塩原があるのかということは、その辺の事情があります。

(片桐委員) その辺は分かっていますが、あえて言わせていただきました。自分達は自分達なりに一所懸命していて、国の施策ですといわれても、すんなり飲み込むわけにもいきません。

(磯谷参事) 赤字の路線を走らせるということをあえて申し上げることになります。それがなかなか難しい。現に、福島も持っていられないということで、休止になっています。

(片桐委員) どうしても我々がホテルのバスを出さなければならなくなります。

(小熊委員) 那須の件は、新聞等の情報によると、関東運輸局が調査をして、アクセスを入れたけれども、結論から言うと、需要が満たなかったという状況です。空港アクセスというのは、重要である一方難しく、もともと鉄道のあるところもあるし、バスのあるところもありますが、必ずしも需要に見合っていないのが現状で、全くの赤字をそのまま運行するのは難しいということで、いい事例としては、秋田空港で、秋田エアポートライナーというのがあり、運営主体が、秋田2次アクセスを進める会というのがあり、この中身は、観光施設とか、宿泊施設とか、タクシー事業者、空港ビル、観光協会、こういった関係者が一体となって、運営しています。こういう合意がとれたときに導入できる。やはり、県だけでは難しいと思いますし、例えば、今あるホテルのバスを統合して、変えていくとか、そういう工夫をすることによってできるのかなという気がします。その際には、商工会とか、青年会議所とか、どこがいいのかは分かりませんが、そういうところが主体的に工夫をしていく必要があると思います。

(座長) 秋田の場合の事業主体はどこですか。

(小熊委員) 秋田2次アクセスを進める会という協議会のようなものです。任意団体です。

(磯谷参事) 空港ビルがキーになっていて、旅館とか、タクシー業者、観光協会が一緒になって、負担金などを出し合っていてやっています。玉川温泉という有名な温泉があり、そこが予約が取れないほどの効果が上がっています。

(座長) そうすると、先ほどの、空港にいろんな旅館のバスが行っているということについて、何か形が見えるかもしれませんね。

(小熊委員) そういったものをどなたかがリードして、統一的なものを実施してはどうか。実際に運用しているのは、この場合タクシー事業者である。

(座長) 片桐委員のおられる地域のホテルとか旅館の方々がまとまりをもって実施できるような、

まずはワークショップを県が支援できるような合意形成を、このアクションプログラムでは必要だと思います。そういう意味で、初めの部分のパイロット事業にかかってきます。

(丹野委員) 福島交通は、赤字でダメで、栃木は国庫補助が入っているという説明でしたが、秋田でエアポートライナーをやっているが福島ではそこまでいっていない。

(磯谷参事) 空港利用拡大協議会の誘客部会で、この辺のアピールはしている。タクシー業界と一緒にあって、お金を出し合ってやらないかと言ってはいるが、なかなか実現しません。

(座長) 現在のバスの年間運用経費について、どれだけかかっているのか合計を出して、それが半分で運用できるのか、足りなかったらどうするのかといった具体的な議論が必要であろう。伊藤課長、その辺り何か良い事例があれば。

(伊藤委員) 別の件ですが、最初のコンセプトの2番目の「交通弱者に配慮」とありますが、アクションプログラムの中で、例えば、歩道のバリアフリーということで、段差をなくそうと取り組んでいるし、仙台で実験的に視覚障がい者誘導システムとか、ユビキタスといって、歩行者の道案内が容易になるように取り組んでいるが、そういったことに取り組むということが、どこかに入っていればよいと思います。

(座長) そういった議論は、ここでもありました。段差をなくそうとか、車椅子は動かしにくいとか、危ないといった議論があったと思いますが、どこかに入れられるといいですね。星野先生は交通調査をしていただいたがいかがですか。

(星野委員) 要望としてはあります。安心・安全についてはどこかにでるといい。

(座長) 奥河委員は、そういう福祉という面から見て、トランジットモールでも通りにくいという話がありましたが、具体的に取り組んでほしいことはありますか。

(奥河委員) 今日は、郡山からバスで来ましたが、郡山駅東口は階段があって昇れません。私たちは、足がわるいので、脇につかまってあがりますが、車椅子は全然通れません。あそこは直してもらわないと不便です。

(片桐委員) 西口はエレベーターがたくさんありますが、東口から西口まではかなり長い。

(座長) 利用する立場からは、何人かの方が、あるのかなというのは問題がありますし、郡山駅は大切ですから、交通弱者に対する配慮という意味で、具体的にアクションしていくという程度でいかがでしょうか。

(伊藤委員) 福島県の場合、公共施設等のユニバーサルデザイン指針というのを作っているので、これからは実施していく方向になると思います。

(小熊委員) おそらく、いろんな段階があると思います。ハード整備の部分もありますが、情報提供もこれから重要だと思います。エレベーターやエスカレーターを新たにつくるのは、時間もかかるし難しいと思いますが、どこかにあるのであれば、それが分かるような、優しい情報提供や、更には、心のバリアフリーと言われていますが、利用者みんなが連れて行ってあげるような取り組みが、今後図られていけば利用しやすくすくなくとも思います。

(座長) それでは、このアクションプログラム以外での御発言をお願いします。

(丹野委員) 今の時点では災害。あとは、石油が高くなっていますので、エネルギーへの対応、それから、地方の立場から地方分権。この3つの視点をアクションプログラムにどう反映させるか。地方分権で言うと、ハードからソフトは非常にいいことですが、だからといってハードが全然いらぬわけではない。地方分権とハードをかみ合わせ、国にきちんとやってくれというものがあってもいいと思います。常磐道と中央道は整備して欲しい。県のハードも、

道路の側溝の蓋賭けは、街なかでは実施していますが、過疎地は実施していません。これも、もっとスピードをあげてもいいですね。あとは、災害について、例えば中越地震で、ヘリコプターが降りるところがなかったり、代替道路をどのように確保するのか。そういうことを確認しておくことは、1年もかからずにできると思うので、アクションプログラムにしてはどうか。あとは、エネルギーについて、課題のところでは、エネルギー作物と新たな燃料とあるので、何か入れられないですかね。

（座長）ハザードマップについては、県で持っていないのか。これは、安心・安全の重要なテーマになってくるので、やっていただきたい。

（伊藤委員）各県は防災計画を持っており、県と市が個々に持っている。整備局では道の駅があるので、中越地震でもそこが避難所になったり、様々な情報を得たりして、各県単位で道の駅を防災拠点として位置付けようとした。市町村が、例えば食糧の備蓄を含めて検討しています。もう一つは臨時のヘリポートの整備をできる箇所からやっていくことが必要になっています。

（座長）防災拠点にはどのような機能が備わっているのですか。

（伊藤委員）様々だが基本的には各県市町村に任せています。温泉のある場所は災害時に温泉に入っていただくとか、広場に近隣の人が食糧を運ぶとか駐車場には車を入れないでプレハブ小屋を建てたいとか様々です。地区毎で何が一番必要かということで定めています。

（座長）地域の人々は道の駅が防災拠点だという認識をしっかりと持っていますか。

（伊藤委員）試行的に各県1カ所くらい実施していて、既に県によっては道の駅に市町村の防災拠点として位置付けて、トイレトペーパーなどの日用品を備蓄して置くということをやっているところもあります。

（内堀部長）地域防災計画の中には避難計画とか避難拠点の話があるので、素材としては今でも整理はされていると思います。ポイントは拠点が食糧供給機能とか通信機能あるいは宿泊機能といったものが100%要求されているものが満たされているのかということと実際はそうではなく、何かあったときに某県で鍵を開けられなかったことがあったり、必ずしも書類にあるとおりに実態がついて行っていない側面があると思うので、拠点として整備するならするで、それを住民が知っているかということ知らない方が多いと思います。あわせて国民保護法制の議論があり、国民保護計画を各県市町村がこれから作っていく段階にあるので、その中で避難路をどうするのかということが一番大きな目玉になって来るので、この中で交通政策的な安全・安心の議論を取り込んで交通ルートというものをあまり意識していない感じで、例えばどこか公園に逃げろといってもどうやって逃げるのが意外に見落とされているので、国民保護法制の議論あるいは地域防災計画は改訂をしているので、その中で交通、特に、弱者の動く場合のルートはどうかという観点でもものを見てくれという話をするのは、十分可能であると思います。

（座長）これは一つのアクションプログラムとして、俯瞰的にものを見ようということと同時に住民に知ってもらう。目黒区の防災拠点は2カ所あって、東大駒場と東工大ですが、両方とも備蓄は全然ない。水はプールにあるが飲めない。そこに行こうとすると東大駒場へはすごく細い道です。目黒区の議員と議論しているのは、防災拠点は通常何かに使われており、有効利用されているという仕組みができないかということです。そうでないと地域住民は知らない。大学は守衛がいて入りづらい。防災拠点なのになぜ入れないかという疑問があります。

防災拠点は、防災時だけではなく、通常これをどう運用していくのかを含めて議論されると良いと思います。丹野委員の提案はアクションプログラムの一つとして入れさせていただいてよろしいですか。もう一件、エネルギーの問題で議題の中には出ていますが、国の基本方針はどのようになっているか、具体的にはBDFの問題です。

(小熊委員) 詳しくは分かりませんが、BDFについては、秋田のエアポートライナーはBDFでやっていたが、技術的な問題があって、現在は検討しています。全般的には環境に優しい交通機関は進めていかなければならないので、そういう観点からは重要なキーポイントだと思います。

(座長) 例えば片桐委員のところの天ぷら廃油について、どのように処理されていますか。

(片桐委員) 今、それを郡山市と話をしていますが、なかなか前に進みません。

(座長) 天ぷら油にしても、エネルギー作物にしても、これをBDFにすることによって運用できる。ただし、小熊委員が言われたのは品質の基準が非常に曖昧であるために、エンジンに入れた場合トラブルを起こすことがあります。その標準化という課題が一つあります。

(片桐委員) 秋田・山形の話は聞くが、福島にはまだ及ばない。北塩原村の森の熊さん号も山形の指導です。郡山のハイテクプラザとは話をしています。

(座長) これは非常に重要な提案だと思います。BDFにはBDFの問題があり、結果的には今のガソリンと同じくらいの価格です。その部分を特区という形で新しいシステムにするのか、既存のシステムの中でどう運用するのか知恵を出さなくてはいけないと思います。福島県はたくさん農地を持っているので、エネルギー作物を作ることによって、まさに地産地消の仕組みができる一つの方法論だと思います。この部分をどう入れ込んだらいいでしょうか。

(星野委員) 経済性・インセンティブが成り立つシステムが作れるかどうか。

(片桐委員) 郡山市に、須賀川の業者が優良な堆肥にしてくれるので、そこをうまく使ってやりたいという、それは須賀川の話だとなって、話が戻ってしまいます。この間は、須賀川から話があって、県から補助が出てうまくいくような話をしていたので、その辺にも入っていると思っています。毎日の生ゴミもすごい量です。

(丹野委員) 生ゴミはどうされているのか。

(片桐委員) 生ゴミはみんな業者が持って行きます。

(丹野委員) 大玉の処理工場は。

(片桐委員) あそこは岳温泉をやっています。

(丹野委員) あそこは工場を拡張している。

(片桐委員) 市や県が、いろんな突破口を開いてもらおうと、地域だけでなく県ぐるみとか広くできるのではないかと。今、手に入れているのは、ピーナッツもやしができるということで、山形から宅配で送ってもらい使っている。そういうことを、県を越えてやるというのはもどかしい気がします。

(座長) BDFでも小さなアクションプログラムができると良い。例えば、幼稚園を含めた学校の天ぷら廃油を持ってきて、その車に子供が乗るといった小さなことから積み重ねていく。例えば、沖縄で生ゴミが商店街から出るが、ドイツのカッセル市のバイオビーンというものがあり、乾燥させると燃やすときに燃費が良くなる。それでお湯を供給する。生ゴミはくさいので、街路樹の剪定枝を入れている。それをチップにする。剪定枝は臭いを吸収してしまう。ある大きさにチップングしなければならない。このエネルギーの問題は、地域ごとに広く議

論が必要です。

(片桐委員) それを作る機械が1台何百万だといわれ、うちだけとなると。その辺は県の御助言をいただきたい。

(三瓶総括) 参考までにハイテクプラザで生ゴミを堆肥化する特許を持っており、実証実験を行っている。これを安くできるようにやっているの、あと2年くらいかかるのではないかな。

(鈴木委員) もし可能であれば、最初の実験として、中心市街地に馬車程度のものを廃油で走らせることで、回遊できるようにすればお金がかからなくてできるのではないかな。

(片桐委員) 福島県は、観光立国といっているの、それだけ旅館が多く、残飯や廃油が出ます。旅館が一丸となってやろうとなればできますが、1軒だけの負担は酷です。

(座長) 片桐委員がおられる地域を意識して、地域から出る再利用が可能なエネルギーを交通システムにのせていくようなモデル事業的なものを、アクションプログラムで行うようにすれば、丹野委員のエネルギー問題も具体的なアクションに入ってくるのではないかな。鈴木理事長は自分からやってみようかという気持ちが半分くらいあっていてくれたと思います。アクションプログラムは出されているが、主体が明確ではない。例えば、はどこでやるのかとなると浮いてしまいます。

(丹野委員) アクションプログラムなので、すべて県がやるということではありませんが、これを進めていくための条件整備というか、インセンティブを県が示すことによって、民が動ける。インセンティブも、情報提供という消極的なものではなく、もっと積極的な示し方をした方がよいのではないかな。そうすると絶対動くと思います。あとは、老人クラブに働きかけるとか、商工会に働きかけるとか。福祉タクシーについては、企業組合という4人以上で、資本金も少なくてもよく、実験に取り組んでいます。運営主体、あるいは経営主体は、会社法が変わったので、いろいろ出てくるのではないかな。

(座長) このアクションプログラムについては、意見がだいぶ出たと思います。追記するという事で、防災拠点の問題と、再生可能なエネルギーの問題について、アクションプログラムに入れていくということにさせていただきたいと思います。

(星野委員) ここで、アクションプログラムがあっても、具体的に動いていくための条件整理が大事で、それについてどこかに整理して書き込む必要がある。その中で県で条件を整理したり、インセンティブが出るような政策としての誘導はあると思いますが、一方で、こういう交通の問題はどちらかというと住民は受け身できたような気がします。お上がやってくれるということで、一般住民が関わることは少なかった。ただ、時代の流れとして、住民もこういうものに取り組んでいかないと本当の問題解決にならない。そういう環境条件の整理などについて、同時に記述されて、アクションプログラムを支える形でまとめられると良いと思います。

(座長) このアクションプログラムについては、前段に入れたらいいと思うのは、星野委員が言われたように、地域の発意、住民の意思を支援するというキーワードを入れると、7つのアクションプログラムが生きてくると思います。主体は住民だということをこのアクションプログラムに明記すると良いと思います。条件整理という問題ですが、アクションプログラムがあって、こういうものをやったという情報発信があって、それに対して地域の方々とう交流をとっていくのがあると思います。アクションプログラムについては、前段の部分で、地域住民の意思と条件整理という問題を入れて、私どもの有識者会議の提言書という形でま

とめたいと思います。今日は最後の会議でもあるので、各委員から一言ずつお話しいただきたいと思います。また、フロアにいる県の方々にも何か一言コメントをお願いします。

（伊藤委員）プログラムをつくっても、皆さんに浸透させ、理解していただき、その上で実施するというのが大切なので、それを踏まえて、県なり町村が動いていく形が大事です。具体的なアクションプログラム、行動計画については、これを宣言して、住民意思が大切だという話もありましたが、これを広め浸透させることが大切だと思うので、どこかに取り込んでもらえればと思う。

（奥河委員）たくさん話したので特にありません。

（座長）奥河委員には貴重な意見をたくさんいただきました。奥河委員のおかげで、この提言が非常に心優しくなっていると思います。

（片桐委員）たくさんいろんな方面で勉強させていただきました。毎日福島県にいらしたお客様を心よりおもてなしするために一生懸命働きたい。

（小熊委員）県で公共交通の活性化についてこのような取組みをされていることは非常に前向きで良いと思いますが、一方でなかなか公共交通の活性化は難しい問題で地域の主体的な取組みを少しでも支援していく観点での取組みを今後も継続していただきたい。この会議が終わっておわりではなく、これからの継続を是非期待します。そのためには我々もできる限りの支援をしていきたいと考えています。

（座長）その言葉に大いに期待したいと思います。

（鈴木委員）いろんな分野の方と議論できて非常に勉強になりました。是非こういった社会実験的なもので構わないので行動におこすことで、また、新しいものが生まれてくるのではないかと思います。

（座長）若い経営者が地域を背負っていくでしょうし、制度論的になかなか事業主体になりにくいこともあると思いますが、これを別のTMOのような組織をつくってやっていくこともあると思うので、是非中心になって地域を変えていくということで力をいただければよいと思います。

（丹野委員）委員の方々から貴重な話を聞き大いに勉強になりました。自分で言ったことに責任を持たなければならないので、自分で何ができるのかということと、これから自分のものにしていきたいと思います。言い漏れたことが2つあります。ひとつは、道路特定財源が必ずまな板に乗ってきますが、その時にガソリン税の配分で公共交通へシフトするような、個人のマイカーからは高く税金をもらい、公共の分は安くするような工夫を地方から言わないといけません。もうひとつは、新しい研究をしていく課題であるが、是非、地元の大学の福大には理工系もできているので、そこと恒常的な研究の仕組みを持っていいただければ幸いです。

（座長）それは大賛成です。一つは、恒常的に、若い人達と先生と一緒にサポーターしてくださるということは大変心強いですが、できたら心理学的な心の内面と文理融合的なものも含めてやっていただきたい。今回改めて交通問題というので、非常に広がり多様性とそれぞれの深さの議論を聞かせていただき参考になりました。そういう意味では、県もその多様性に応えるようにオールキャストで揃えていただいたので、是非、これからアクションがあるので、県も多様性を持って実行されることを期待したいと思います。県の方も御感想をいただきたい。

（高原主任主査）今回いろいろな話を聞かせていただきました。BDFの話もありましたが、廃

棄物処理法関係は地域で完結するというのが原則になっており、地域を越え市町村を越えてというのは非常に難しいというのが法的な枠組みです。バイオマスの利用も振興していますが、その場合にどのような法律をクリアしなければならないかというマニュアルのようなものを作ろうと思っています。

（座長）私が今回感じたことは、県の職員の方々がこれだけ横断的にこの会議に参加いただいたこと心から御礼申し上げたいと思います。普段職員の方々が職場でかかえておられる問題を直接聞くことはありませんでした。皆さん一人ひとりこの縦の行政のしくみの中でいろいろ腐心され御努力されされていることを肌で感じました。願わくは、今後縦の壁を壊すのが一番良いが、横に手を取り合いながらどうしたら地域のためになるのかという視点で、是非行政に邁進していただければ、このアクションプログラムは必ずできるだろうと思っています。考えてみると、この福島というのはヨーロッパ的な一つの潮流の中に入ろうとしているのかなという私の感想です。それは今日も出たように、地域住民の方々の意思を、行政も周りもサポートしていこうという、地域住民の発意を大切にしようという点があると思います。もう一つは、公共交通の公共という概念が少し変わってきています。仕組みとしては、私企業があつたり、公の企業があつたりしますが、そこには営利公益性という新しい概念が出てきたように思います。営利を目的としても良いが、そこには公益性も担保しなければだめだということが公の企業と私企業の融合につながっていく一つの概念ではないかと思っています。今まで、一人ひとりの旅館の方がバスを出していた、そこに公共交通もある、それは何とか融合させて社会コストを下げていく。まさに、これからは地域の体制に社会コストの概念をどのように落とし込んでいくかということにつながるようにと思っています。そのためには、お互いに共に働くというか、協働・パートナーシップをどのように作っていくかということだろうと思います。委員の方々から、私の専門と違う貴重な意見が大変勉強になった。1年間実学を勉強したという意味で、心から感謝申し上げたい。本日、提言の方向性とか、アクションプログラムについて御議論いただきましたが、議論の結果については、事務局と相談しながら提言書の形としてまとめて、委員の方々の御了解の上で内堀部長に提出することにさせていただきたいと思います。

（内堀部長）この1年間皆さんと話してきて、自慢できるなと思ったのは、このメンバー選定が最高だったということです。話題の絶えない懇談会というのは、役所では非常に珍しく、私は審議会・検討会・研究会を企画だけで20以上抱えていると思いますが、この懇談会が一番笑い声があると思います。こういう議論をするときに鯨張っているとなかなか良い知恵もでないと思います。今回、後ろに若手のメンバーを中心に参加してくれていますが、まともに議会答弁のようにやると、全部できないで終わってしまう。ふつうの仕事でやると、今回のアクションプログラムは全部だめだとなりかねないくらい、通常役所の仕事は手堅いのですが、そういう仕事をして結局何も変わらない。ずっとこのままでじり貧になっていくというのが現状なので、少しでも突破口をあげたいという思いで皆さんに自由に御議論いただいて、それが今すばらしい成果がまとまりつつあるということを誇りに思っています。いずれ堀井先生から提言をいただくことになりますが、アクションプログラムと銘打ってある以上は、どうアクションするか、それにかかっていると思います。大事なものは、前回作った交通ビジョンはフォローアップをしていないということで、役所の仕事に答申していただくと1年ごとでよいが何をやったかを検証することが非常に大事です。PDCAサイクルといい

ますが、今回のアクションプログラムについては、毎年最低 1 回はここまでやりましたということを表などでわかりやすく示して、少なくともここにおられる方々にお送りする。うまく進んだところと、うまくいかなかったところ、そもそもできなかったところを明確に示すことが我々にとってやらなければいけないことの一つめです。それからポイントは予算で、当面来年度の予算があり、全部できるかというところもいらない。できるものとできないものがあると思いますが、こうしてあがってきたものに、結果として来年度、再来年度にどう金額がついて行くのか、そして、県庁でない人が何人きたかということが、このプログラムの実現の鍵だと思います。ここにいるメンバーだけでは、たぶんうまくいかない。厳しい財政状況で予算を工面しても、県が予算をもらったからといってうまくいくとはならない。やはりそれぞれについて、良い意味で、きちがいになってやってくれる人を何人取り込めるか。それが超学際だと思っていますが、なかなか難しい課題ばかりで、皆さん理念は言っていただけ、金と汗をどれだけ出すかが勝負だと思うので、そういう面でも皆さんから知恵をお借りできればと思います。また、1 年に 1 回のフォローアップに出すときになるべく恥ずかしくなく、胸を張ってここまでやりましたと出せるように頑張っていきたいと思っています。1 年間ありがとうございました。

4 閉会（空港交流グループ喜古主幹）

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。ありがとうございました。