

第4回滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会

概要

1) 開催日時・場所

日時：令和5年12月20日(水) 10:00～12:00

場所：滋賀県建設技術センター 2階 研修室

2) 議題

- 1 滋賀の公共交通未来アイデア会議について
- 2 滋賀地域交通ビジョン素案について
- 3 今後のスケジュールについて
- 4 その他

3) 議事要旨

(1) 滋賀の公共交通未来アイデア会議について

委員：資料4のp.5に県民トークの意見が掲載されているが、途中で途切れている部分があるため、最後まで表示して読めるようにしていただきたい。

県民フォーラムは私も参加したが、フォーラムの進め方については非常に良かった。他の意見に「いいね」を押したり自分の意見を掲載したりと、実際に参加している皆さんの考えが非常によく分かる良い取組と感じた。最近別のシンポジウムに参加した際、同じような形式で実施されており、一方通行ではない双方向で意見をやり取りできるのもよい。資料もそれを踏まえて内容を上手くまとめていただいたと感じている。

事務局：掲載している意見については、今後は全体を表示して、読んでもらえるようにする。

委員：2点質問がある。

自動運転は実現が難しいとは思いますが、もし導入が可能な場合、車椅子の利用も考慮していただきたい。この点について考えをお聞きしたい。

もう1点はタクシー協会の方にお聞きしたい。車椅子でタクシーに乗ることは難しいが、ジャパントクシーなど車椅子でも乗れる車両がある。車椅子を利用する際には運転手の方の労力も大変であると感じているが、今後こうした車両の導入について考えをお聞きしたい。

事務局：運転手が車椅子利用者を車両に乗せている現状に対して、自動運転で無人になった場合に車椅子利用者に対してどう対応していくかという疑問はご指摘の通りだと思う。運転手不足などの観点から自動運転の検討は進めていかななくてはならないと考えているが、いただいたご意見を踏まえて検討していきたい。

委員：ジャパントクシーについては、なかなか県内に導入出来ていない状況である。現在県内にはタクシーが1,000台程度走行しているが、ジャパントクシーは60台程度で、全体の約6%と低い割合である。車両価格が通常約200万円であるのに対してジャパントクシーは約350万円と、かなり高額であることが要因として大きい。国からは導入補助として約60万円いただいているが、県の方からも支援をいただければと考えている。

委員：ご苦勞いただいていることは重々承知しているが、それも踏まえた上で検討い

ただきたい。

委員：確認だが、資料 3 の p.11、p.18 での「サービス」や p.20 「利用環境」はどういう定義か。

事務局：サービスレベルについては、具体的な数値の設定はしていないが、多くは運行本数についてのご意見であると受け止めている。利用環境は、バス待ち環境などを想定している。

(2) 滋賀地域交通ビジョン素案について

委員：「目指す姿の実現に向けて」に加えて、資料 6 の p.49 「住民ニーズの状況」に公共交通の多面的な効果について重要と考えている方が約 9 割と書かれている。多面的な効果の分析の指標は、資料 6 の p.31 でイメージとして書かれている。数字として出すことはなかなか難しいかと思うが、県民の皆さんが負担をしていくということになれば、イメージだけではなく具体的にこうした効果もあるということも示す必要があるのではないか。

事務局：ご指摘のとおりである。数値はクロスセクター効果として示すことになると思うが、県内全体で必要なデータを収集することが難しかったという状況である。ただし、近江鉄道においてクロスセクター効果を示したことや、別の会議においても同様のご指摘をいただいているところであり、今後は検討を進めていきたい。

座長：重要なご指摘だと思う。クロスセクター効果は概念的に多面的な効果の重要性を示す指標だが、一步進めて具体的な効果を出すにはかなり詳細な情報が必要である。そうした制約を考慮しながらも上手く整理出来れば議論が前に進むと思われるため、ご協力いただければと思う。

委員：資料はわかりやすくまとめていただいた。一方で、ビジョンの実現にあたっては、地域分類が 4 つある中で費用面などでも制約があるかと思う。どこに優先順位を設けて進めていくのか。

事務局：重要だが難しいご質問である。来年度以降の議論としては、立地適正化などまちづくりの観点との整合も図りながら、どの地域にどの程度のサービスを提供するかという議論を行いたい。ご指摘のとおり、一気に全て取り組むことは出来ないが、現時点ではどの地域を先行して行う、とは示せない。各交通事業者や行政の役割分担が明確な地域があれば、そちらを優先して進めていければと思う。

委員：来年度以降の議論ということで理解したが、時間が経つと、特に地域 3 などは非常に状況が厳しくなるエリアではないかと思う。そういった観点も踏まえて、議論を進めていきたい。

座長：滋賀県には大都市的なエリアもあれば郊外もあり、全国的な縮図といえる。県におかれては、来年度は今年度策定するビジョンを具体的に進めていくと期待しているが、全国的なモデルケースになるという気概をもって進めていただければと思う。

委員：私も懸念しているところである。目標年次を 2040 年代と設定している中で、事業者の立ち位置としては、現状分析はしていただいているが将来不安定な部分もあり、状況変化も把握していただいた上で、課題や将来の姿をビジョンの中にしっかりと書いていただきたいと考えている。

事務局：資料 6 の p.62 に環境変化を踏まえた将来の動向を整理しており、ビジョンを作ったから終わりということは全く考えていない。スピード感を上げて進めていかななくてはならないというご指摘をいただいた。引き続きご意見いただきたい。

- 委員：資料 5 の p.5 に「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」とあり、私も計画には全面的に賛成である。
- 県の中でも、地域分類 3、4 ではコミュニティバスも通っていない地域もあり、そうした部分も考慮いただきたい。実際、地域で NPO としてコミュニティバスの対象外地域を補完する取組をしているが、市は関与せず、運行に係る補助の申請をしようとしたら対象外という話があった。行政にも限界があると思うが、NPO の取組なども入れていただければ、誰も取りこぼされない社会の実現に寄与するのではないかと。
- 事務局：非常に重要なご指摘と思う。費用の試算については、パターン C の施策ありでは買物バスの運行なども含めて算出している。交通だけにとどまらず福祉分野とも連携しながら、通勤・通学、通院・福祉は県域指標に設定しているところであり、出来ることを行っていきたい。引き続きご意見いただきたい。
- 委員：コミュニティバスで拾い切れていないエリアがどの程度あるのか、市町は網羅されているはずであるので、そうしたデータを収集いただきたい。
- 委員：県民トーク・県民フォーラムはかなりのご意見を収集されており、敬意を表したい。一方で、たくさんあるニーズの中から何を拾い上げるかが重要と考えている。
- 資料 5 の p.2、資料 6 の p.11 で示されているデータはコロナ禍のものであると思う。最近はいよいよコロナ禍から回復しているように感じており、素案策定時には少し古いデータになるのではないかと。交通事業者の方にもお聞きしたい。
- 事務局：資料 6 の p.27 に鉄道・バス利用者数の状況を示しており、R3 年度にいただいたデータから資料を作成している。幹線バスなど一部回復したとはお聞きしているものの、全体的にはコロナ禍前に完全回復することは難しいのではないかとという認識である。
- 委員：全体的な数字としては、資料に示されている数字とあまり変わらない。一部コロナ禍前に戻っている路線もあるが、回復していない路線や運転手不足で減便せざるを得ない路線もあり、全体的におしなべて見ると資料で提示されている数字とあまり変わらないのではないかと。
- 委員：インバウンドもあり利用者は回復している状況だが、定期利用者は 9 割程度の回復であり、特急券も全回復はしていない。テレワークなどの働き方の変化によるものかと思う。年末年始における新幹線のご利用については、ほぼ回復している。
- 事務局：資料 6 の p.53 にコロナがどういう影響を与えるかというところをまとめているが、テレワークの実施状況等を踏まえるとコロナ禍前に完全回復は無いのではと考えている。ただし、資料に記載されている通り、情勢変化によっては検討の必要性が生じる。
- 委員：利用者数としては回復したが、人材不足により 8 割程度の収益しか戻ってきていない状況である。
- 委員：補足だが、収益が戻ってきているのであれば減便を元に戻して欲しいというご意見をいただくが、コロナ禍前から利用の少ない路線を減便しており、コロナ禍前より大幅に増えないと難しい。琵琶湖線では利用が増加したため、減便を元に戻した。北陸新幹線の開通などによっても状況は変わるかもしれない。
- 副座長：県民トーク・県民フォーラム・アンケートの結果を上手く取り入れていただいたと思う。中身に異論はないが、ビジョンの目指す姿で最も重要と思うのは、資料 5 の p.5 にある通り「自動車を使わない選択」が出来るというメッセージだ

と思う。車前提の社会でも良いというのであればそれも 1 つの考え方だが、これまでご意見を集めた結果としてこうしたメッセージがあるのだから、それに向けてどう取り組んでいくかというところを進めていただきたい。

また、ビジョンの意義は、策定までのプロセスにあると考えている。他の委員も言及していた通り、県民トークや県民フォーラムなど過去に類例のないチャレンジを行っている。アンケートほどの幅広い意見ではないが、現場で色々な方の意見を聞いているという意味では、情報の質という観点で非常に異なるものと考えている。県民のご意見全てを網羅することは難しいが、普段はあまりアンケートに参加されないサイレントマジョリティと呼ばれる方々の意見も取り入れられたと思う。資料 6 の p.7 に「ビジョンの策定にあたって」とあるが、現状は 6 行と寂しい。せっかくこれだけの取組を行ったのだから、県民トークや県民フォーラムについても記載した方が良いのではないか。

座長：特にプロセスについてのご指摘は非常に重要である。

本日いただいた意見の反映について、パブリックコメントを募集する前の段階か素案として取りまとめる段階かで仕分けて取りまとめしていただければと思う。スケジュールが非常にタイトであるので、修正状況については事務局と私に一任いただきたい。

(3) 今後のスケジュールについて

委員：市長会として、ビジョンの実行を考えるにあたり、先ほどの他の委員が挙げていたコミュニティバスの件もあるが、市長への説明の機会も設けていただければと思う。市長は違うチャンネルで市民からの意見を聞いているため、そういったことも聞いていただきたい。

また、副座長の話にもあったように、プロセスについてもまとめていただければと思う。地域分類 4 の青色で塗られている地域の方などは非常に危機意識を持っておられるため、指標分類の説明も行っていただくと理解が深まるのではないか。

副座長：ビジョンをこれからどう実現するか。実現に向けたプロセスの中で、県民の皆さんとの対話の機会をどう確保していくかが重要である。県民フォーラムでは熱量を感じたし、アンケートだけでは気づかなかったこともあったと思う。なかなか県民フォーラムのような機会を多く設けることは難しいが、リアリティのあるビジョンだと思っていただけるような、小さな成功体験の積み重ねのプロセスにより、行政と県民の信頼関係を構築していくと考えている。素晴らしい試みであると感じており、継続して取り組んでいただきたい。

(4) その他

懇話会設置要綱の変更について、意見なし。