

第3回 滋賀地域交通活性化協議会議事録

会議名：第3回滋賀地域交通活性化協議会

日時：2025年3月25日（火）10時～11時30分

場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

出席者：別紙参加者名簿参照

【協議事項】

- 1 滋賀地域交通計画（骨子案）について
- 2 令和6年度事業報告および令和6年度決算見込みについて
- 3 令和7年度予算（案）および事業計画（案）について

(1) 滋賀地域交通計画骨子(案)についての質疑応答

【委員】：既存の交通手段として何があるかという認知が進んでいないのはある種行政の怠慢と言えるのではないか。住民が、現状の交通サービスの周知やサービス間の連携が進んでいない状況でグレードアップする意味はあるのかという疑念を抱くことも無理はない。現状をもっとよくするための努力が必要ではないか。

【委員】：既存の交通手段や公共交通の現状をどう周知するかは、難しい問題であると認識している。ある市町の公共交通会議でデマンド交通に関する説明をしても、主な利用者層には周知が進んでいるが、利用者層ではない自家用車での移動を主とする住民には浸透していない。個々の情報量に乖離があるためか、公共交通に関する意見を聞く際でも、地域交通の今後を考える意見と、自分本位な意見の両方がみられる。いかに周知していくかが、今後重要になってくるのではないか。

【委員】：各地域で実施されている先進的な取り組みを共有するための仕組みが必要であると考える。良い取り組みを水平展開できるよう、今後、地域交通計画の話とは別で場を設けるべきではないか。

【委員】：スライドp8に「規制緩和」との記載があるが、これは具体的にどのようなことを示しているのか。

【事務局】：例えば、運賃改定等に対する規制緩和を想定している。ダイナミックプライシング、時間帯で運賃が変わるなどの柔軟な運賃形態の導入などが課題と捉えている。県事業として、立命館大学と連携し、大学行きバスで7時台のバスを安くする取り組みを試行し、学生の行動変容を促す取組を実施している。

【委員】：「規制緩和」という言葉が持つ強いイメージと実態がそぐわないように感じる。言葉の意味として誤りではないが、より適切な単語があるのではないか。もう少しマイルドな表現にしてはどうか。

【委員】：私も規制緩和という言葉はそぐわないように感じている。
実は現実出来ていることもある。運賃についても、昔は道路運送法で難しかったことが出来るようになってきている。

【委員】：運賃について、ダイナミックプライシングは難しいところも。一方でオーバーツー

リズム対策の観点で本省も検討を始めている。動きは注視して欲しい。

スライド p7 において、タクシーはどこに入るのか。タクシーも公共交通であると国として認識しており、記載すべきと考える。記載場所としては、地域Ⅰと地域ⅡⅢを繋ぐ網の個所が最適ではないかと考える。

また、本協議会では利用者の立場にある委員の欠席が目立つように感じる。公共交通の活性化について協議する上で、利用者の立場からの意見は必要不可欠である。今後も活動が続けていく上で、このような状態が続くことは望ましくない。事務局としては、どのように考えているか。

【事務局】： タクシーの記載に関しては、先に実施した幹事会でも同様のご指摘を受けた。公開までにタクシーという単語を明記したい。また、委員の欠席が目立つ点については事務局として各所との調整に力が及ばなかった。今後は改善に努める。

【委員】： 骨子の一番重要なところは第 6 章と認識している。ビジョンの最後に、「財源の確保の 1 つとして、例えば交通税のようなものがあればどのような社会になるのかを示しながら、財源や整備手法について丁寧に県民等と議論を重ねていきます。」とあり、骨子案の末では「地域交通を支える税（交通税）の在り方について、公論熟議で検討し、本計画にも記載する」と記載がある。文章は変わっていないが、県民に丁寧に説明し、議論を重ねている。地域交通計画に交通税のあり方について記載すると明記されており、来年度の活動でしっかりと肉付けをお願いしたい。

【委員】： 来年度もワークショップは実施されるのか。

【事務局】： 来年度の事業については、後ほど次第の 3 で説明させていただく。

ワークショップなども含め、様々な手法で県民との対話を実施したい。

【委員】： 三点確認したい事項がある。

一点目、ビジョンで描かれた滋賀県が目指す交通の姿については、多くの人から意見を募って策定したもの。重みは大きい。ビジョンで描かれた滋賀県が目指す交通の姿と、ビジョンを実現するために策定するのが本計画であることを序章で改めて明記すべきではないか。

二点目、計画が計画で終わらないことを示すためには、具体的施策の提示が必要。施策を詰めていく上で、市町から具体的なものを出してもらう必要がある。また、行政区域だけで議論すると暮らしの実態に合わない交通像になってしまう。近隣の市町と連携し、施策の具体化を図ることが必要と考える。

三点目、財源や費用の議論の意義として、税はみんなで払って、みんなで利益を享受するもの。使わなくても「選択肢を持てる」ことは、例外のない利益。費用に関してどうするか、みんなで考えることはとても大切。これを意識して骨子案をブラッシュアップしていくべきではないか。

【事務局】： 一点目に関して、ご指摘いただいたことは、ごもっともある。序章の充実を図りたい。二点目に関しては、市町との調整に十分な時間をかけたいと考えており、来年度前半は、各市町、交通事業者との調整に注力する予定である。最後に三点目に関しては、どれだけ負担がかかるのかが明示されなければ議論のしようがない、との

ご意見もこれまで多くいただいていた。実際に交通税のようなものを導入するかはさておき、導入する場合にどのような形になるかについて、来年度は財源のあり方について、具体化していく予定。

【委員】：県の計画ができてから、それを上位計画として市町が計画を作成していく形かと思うが、市町との連携は来年度以降になるのか。

【事務局】：今年度も協議会やワークショップの前など、適宜幹事会を開催し、市町と調整してきた。来年度も引き続き、市町、事業者と連携をとり、計画を取りまとめていく。

【委員】：計画に記載する具体的な施策について、市町の交通計画に記載される内容であるのは重々承知であるが、ユニバーサルデザイン、乗りやすい交通に向けた取り組みに関する記載があるとよい。各市町での取り組みの後押しになるような記載をお願いしたい。

【事務局】：スライド p10 に施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化について記載している。ユニバーサルデザインへの取組は重要と認識しており、来年度は UD 車両の導入への支援を新たに導入するところ。

(2) 令和 7 年度事業についての質疑応答

【委員】：今年度の事業費と比べ、来年度の事業費では国の補助金の割合が低下しているように見えるのだが、何故か。

【事務局】：補助金については、来年度の業務内容で国の制度を最大限活用した最大金額を記載している。県と国が同額を負担しているのではなく、補助金を最大限活用したうえでそれでも不足する金額を滋賀県として支出している。

【委員】：骨子案のスライド p1 について、「影響」という単語はマイナスイメージ、「効果」はプラスイメージがある言葉であり、「効果」とすべきではないか。
また、クロスセクター効果に関して、送迎の必要がなくなること等に伴う可処分時間の増加について、より資料で言及すべきでないか。時間は価値が高い。公共交通の充実にともなう自由時間の増加にもっとスポットを当てて記載していくべき。
公共交通の充実に伴い減らせるコスト、例えば自動車の維持に係る費用や、店舗であれば駐車場のスペースを減らせる費用などがある。目に見えないコストを表に出していく観点が必要。

【委員】：クロスセクター効果では行政負担にフォーカスが当たる。県民の負担軽減にフォーカスを当てた経済効果の算出や、見せ方が必要ではないか。