

第5回 滋賀地域交通活性化協議会議事録

会議名：第5回滋賀地域交通活性化協議会

日時：2026年3月25日（水）14時00分～16時00分

場所：滋賀県危機管理センター1階 プレスセンター（大会議室）

出席者：別紙参加者名簿参照

議題：〔報告事項〕

- 1 滋賀地域交通フォーラムの結果について
- 2 滋賀地域交通計画（素案）に対する県民政策コメントの結果について

〔協議事項〕

- 3 滋賀地域交通計画（原案）について
- 4 令和7年度事業報告および令和7年度決算見込みについて
- 5 令和8年度予算（案）および事業計画（案）について
- 6 びわこ文化公園都市での輸送資源の効率的活用によるエリア横繋ぎバス共同運行実証について
- 7 滋賀地域交通活性化協議会設置要綱等の改定について

(1) 滋賀地域交通計画（原案）についての質疑応答

委員：どのような議会を経て本計画が本協議会に届けられているのか。

事務局：計画本文には県民との対話の場をどのように設けたかを主題として策定の流れを記載しているが、議会においては、令和6年度から令和7年度の2か年にわたって特別委員会を設け、様々な意見をいただき、本計画の策定を進めてきた。

委員：前協議会で確認した素案との大きな違いとして、p.184からの第6章において、どのような順番でもって財源確保について考えていくかについての見解がまとまっている点が挙げられる。しかしながら、本項における「積極的に利用する機運の醸成」という表現については、やはり地域交通の維持・改善については住民の意識変革が不可欠である以上、もう少し踏み込み、住民の意識変革を強く働きかけるような記載を加えてもよいのではないかと。また、計画を着実に進めていくという旨をより強調して記載してもよいのではないかと。

事務局：住民の意識変革の必要性は、滋賀県としても強く認識している。県としては地域交通に関する情報発信に精力的に取り組んできた認識であったが、その一方で「コミュニティバスは健常者は利用できないと思っていた」「デマンド交通が自分の住む地域に運行していることを知らなかった」といった意見がワークショップ等の県民との議論の場で多く見られた。より効果的な情報発信を検討し、今後も地域交通の利用促進に取り組んでいく。

委員：12月から1月にかけて実施されたパブリックコメントについて、個人的に3つの意見投稿を行った。1つ目の意見として、「県の役割として、より中心的な役割をしてほしい」旨を記載したが、こちらについては計画第1章への追記によってご意見を反映頂いた手触りがあつた。そこで、「地域における首長の特色は極めて強い。市町への働きかけとして、首長との調整は

引き続き実施してほしい」という2つ目の意見と、「生活がどう変わるかのイメージがしにくい。素案の内容は素晴らしかったが、地域住民にとっては、具体的にどうなるのか、が不明瞭な状態で計画への理解と協力は得られないと考えられる。」という3つ目の意見についても、今後計画を進めていく際に考慮していただきたいと考えるが、どうか。

事務局：県の主体的な役割を求めるとの意見を、市町からの意見照会でも多く頂いた。それらの意見はp.3への追記という形でお答えできたかと考える。また、各市町やその首長との調整の必要性は県としても強く認識している。協議の場は今後も設定し、継続した協働に取り組んでいく。最後に、令和8年度以降は、実際に施策を実施していくステージに移行することから、施策の実行を通じて住民に「どのように生活が変わるのか」を効果的に示していけるのではないかと考える。

委員：新たな税は財源の一部、構成要素の一つでしかないが、県民の中には予算をすべて新たな税でまかなうという誤解をしている人が今も多い。計画の作成は大変だったと思うが、策定プロセスの公開をしながら県民に計画の中身と必要性を理解してもらうよう取り組む必要がある。また、計画を進めていくうえで、多くの協力を県民から得る必要があることと同様に、県内事業者とのコミュニケーションも同じく必要であるが、これまでの取組では不足している。県民と対話を重ねてきたのと同様に、今後は企業とも十分に対話を重ねていくことが必要ではないか。

事務局：企業とのコミュニケーションが、現状では十分に行えていない認識はある。令和8年度は企業とのコミュニケーションをより深めていく方向性に力を入れる予定である。

委員：地域交通の充実がもたらすマイナスの影響についてp.136に記載があるが、働き手の県外流出であれば、「他府県から県内に働き手が流入する」ことや、「県外に就業した人が、移住せず県内に住み続けるようになる」など、メリットと表裏一体であることを念頭に置いて、企業とのコミュニケーションを進めてほしい。

事務局：ご指摘いただいた内容は、元々p.130に「広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進」として記載されており、「表裏一体のデメリットを提示しないのはフェアではない」という考えからp.136以降の記載を追加した形である。地域交通の充実によって企業が享受できる便益について、企業に提示できることは非常に重要と考えており、企業とのコミュニケーションを深めていくうえで適切に活用していく。

委員：フォーラムやワークショップへ参加できるのは、あくまでも「強い関心を既に持っている人」であるという認識が必要。議論の場への参加も難しい、移動手段に乏しい方の声なき声を拾えるよう、本計画を進めるうえでは心がけてほしい。

事務局：今年度でも、一般の方の意見を取り込む取組として、フォーラムに無作為抽出した住民をフォーラムに招待する取組や、一般のイベントに出展しての街頭調査などを実施してきた。今後もより多くの、多様な属性の県民の意見を収集できるよう工夫して取り組んでいく。

委員：まさしく本協議会の委員である老人クラブや障害者協会とのかかわりが深い話であるが、本日委員が欠席しているこれらの団体へのフォローはあるか。

事務局：本日の資料や、議論の要旨の送付を行う予定。

委員：今後計画に取り組んでいくうえで、住民からどのような意見を得たか、意見をどのように計画に反映したか、1年で何が実施されたのか、の3点について毎年住民に対してフィードバックを行うことが肝要。

(2) 令和8年度予算(案)および事業計画(案)についての質疑応答

委員：本協議会は地域交通計画を「作成するために」設けられた協議会であるため、来年度以降の協議会の位置づけは今年度までと大きく変化すると考えられる。非常に重要なことであるので、分かりやすい記載が必要ではないか。また、滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施内容については、事業計画(案)に記載の内容で決め打つのか。それとも、記載内容は過年度を元とした仮案であり、議題を含めて今後検討していくのか。

事務局：本協議会の位置づけの変化についてはご認識の通りであり、より分かりやすい表現が他にないか検討する。また、滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施内容については、過年度との関連を鑑みてこのような内容を想定している。しかしながら、過年度実施してきたワークショップやフォーラムという形態が議論の場として相応しいかどうかについては今後検討する。

委員：同一の形態で議論の場を設けたとしても、これまでと同じことを繰り返すということにしかない。手段について深く検討してほしい。

委員：「地域交通の最適化」、という表現があるが、最適化とは何か。地域交通には多様な要因が絡み合っており、局地的な最適化は望めても、すべての観点から最適化することは極めて難しい。一研究者としては「最適」という言葉は重すぎるように感じるが、行政ではこの書きぶりで問題ないのか。

事務局：県としては「最適化」という記載をする際は、「合理化」という意味を含んでいることが多い。より適切な表現があればご教授いただきたい。

委員：資料5-1「(2) 地域交通の新たな運営体制(地域交通の最適化)の研究等」以降は、「地域交通の最適化」という文言がなくとも成立するように考えられるため、文章の再考をしてもよいのではないかと。

(3) エリア横繋ぎバス共同運行実証についての質疑応答

委員：新たなバス路線については、運行が周知され、利用され始めるまでに時間が必要。できるだけ多くの人に利用していただき、使い心地を体感することが肝要であるため、もう少し大胆に運行期間を設けるべきではないか。また、実証運行の良いスタートダッシュが切れるように、運行前の周知活動に力を入れるべき。

事務局：県としても、もう少し期間を延ばしたかったが、予算等の都合からこれ以上の設定は難しかった。ただし、単年で実証運行を終了するつもりはないため、引き続き当エリアでの実証運行に取り組んでいく。また、本路線は沿線の大学等との協働で進めているため、各施設で利用者に広報を行い、事前周知に力を入れていく予定。

委員：新たなバス路線を新設するうえで最も重要なのは需要予測であり、次点が沿線に人の動きを作り出すだけのコンテンツが立地しているかどうかとなる。

事務局：コンテンツの重要性は理解している。運行期間は各大学の学園祭などと被るようにしている。

また、調査の結果、駅への移動よりも、フォレオへの移動のニーズが強かったため本路線の運行実証に踏み切った。また、沿線施設や市町との協働により、住民の期待感を一定高めていけるのではないかと考えている。