

第2回「滋賀交通ビジョン」見直しに向けた懇話会

概要

1) 開催日時・場所

日 時：令和4年11月25日(木) 10:00～12:00

場 所：滋賀県危機管理センター 会議室1

2) 議題

- 1 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査について
- 2 滋賀県が目指す地域交通の姿について
- 3 今後のスケジュールについて
- 4 その他

3) 議事要旨

(1) 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査の分析結果について

座長： 県域指標として通勤・通学と通院・福祉を特に選び出すと、買い物という視点が抜け落ちてしまう心配はないか。

事務局： 例えば 22 ページのギャップの状況を見ていただくと、買い物と通院・福祉に求めるサービス水準はほぼ同等の結果が出ている。20 ページの外出頻度に関しては買物のほうが頻度的には高いことを求められている。通院・福祉に使えるだけのサービス水準が確保できれば、買い物にも活用できる水準はそれなりに確保できるのではないかと考えている。

座長： 買物が置き去りにされるわけではないということで、それなりに納得できる。

委員： 12 ページ、公共交通の必要性、満足度は、16 ページ、19 ページのあたりにリンクしてくると思う。12 ページで必要性を聞き、その中身を地域別に見たものが16 ページ。さらに19 ページにおいて年代別に県民の意向として提示しており、必要性の部分もちよっと関係してくるかなと思う。12 ページの属性を知りたい。「必要である」「どちらかと言えば必要である」という方はいいのだが、「満足でない」「必要でない」とお答えいただいている方々の属性を知りたい。それも併せて今後のいろいろな施策につながっていくと思う。

事務局： 満足度のところは、公共交通の現状の認知度、必要性と併せてお聞きをしている部分である。19 ページのように、通勤・通学にどのぐらい必要だと思うかというサービスレベルの水準とは別でお聞きをしている。属性別に目的と合わせたクロス分析はまた今後の宿題としたい。

委員： 今回の住民アンケートは、特に郵送で返却してくれた方々というのは恐らく意識

の高い高齢の方が多かったのではないかと推察する。

19 ページに年代別の結果が出ているが、70 代の方の回答が多く、990 人ぐらいおられるということである。その方たちが地域交通のことを考える上で非常に重要な年代の方たちなのかなと思うが、この回答を見ると、「公共交通が担うべき」と回答した割合はどの項目についてもわりと低いのは意外である。この年代層が地域交通に頼っているのかなという先入観があった。その背景に何があるのか気になる。どのように考えればいいのか。

事務局：我々の中でもこれはかなり議論になった。70 歳以上で区切ってしまうが、アンケートでは 70 歳、75 歳、80 歳と区切っている。高齢になるほど外出そのものがしんどくなり、公共交通はもはや無理という観点でお答えされる方が増えてきて、それに結果が引っ張られている可能性があるのではないか。私たちも 70 歳ぐらいというのはまだまだ元気に活動されている年代というふうに認識している。年齢区分をもう一度見直してみたい。

委員：年代をもう少し細かく分けて見るということと、可能であればこの方たちの自由回答欄から、実際にどのような日常生活を送っておられるのか参考にしながら、高齢の方たちの暮らしぶりを踏まえた指標づくりをするのがよろしいかと思う。

委員：滋賀県内の皆様方がどのように公共交通に対して必要性を感じておられて、どのように満足されているのかというのはこのアンケートで非常によくわかった。満足度が低いということであるが、事業者の立場からすると、ご利用に応じたダイヤの提供になってしまう。利用状況としては通学の方は非常に多いが、現状満足度が低いダイヤになっている。その裏返しとしてご利用が少ないということもあると思う。

目指す理想の状況と、利用状況に応じた現在の状況、このギャップをどう埋めていくか。まちづくりに関係することや、利用促進に向けたこともあると思うが、弊社としても一緒に考えていけるような機会になればよいと思った。

地域分類の考え方のところ、②は草津線とひとまとめになっているが、草津線は草津線でもエリアによって若干特性も違うので気になった。草津線の沿線でも、貴生川までと、貴生川から柘植の間で若干ご利用の段差がある。

座長：最終的に地域分類に反映するかは別として、傾向に違いがあることは念頭に置いて分析していただきたい。

委員：19 ページ、1 つ気になったのが、アンケートの結果で、10 代の人数が N=26 ということで、ここだけかなり他と比べて少ない。アンケートの配布の仕方は無作為抽出だったと思うが、年代別に均等になるようにしたのか。

座長：アンケートの抽出方法についてお答えいただきたい。

事務局：今回のアンケートはあくまで世帯にお送りしている。世帯のどなたが回答いただいても結構ですという出し方をしたのだが、世帯主の回答に偏ってしまっているという結果となってしまった。

委員 : 交通ビジョンというのはある種の理想像であるが、理想像を実現していくためには財源の話が避けられない。そこをセットで議論できるかが、ビジョン実現の実効性を担保し得るかを左右する重要な要素になると思う。そこにフォーカスしてコメントしたい。

13 ページ、費用負担の意向のところだが、公共交通を支えるための費用負担の受容度は高く、6割以上が「そう思う、どちらかといえば、そう思う」と回答し、「思わないが負担はやむを得ない」まで含めると7割を超える。12 ページでは、公共交通の必要性はかなりの人が高いとおっしゃっていることを考えると、費用負担についてはもろ手を挙げて積極的に負担するとまでいかななくても、必要性や重要性を考えると負担はやむなしという意向が表れていると思う。公共交通を支えるための費用負担は6～7割というところで許容されているように思う。当初の予想以上に、公共交通を支えるために新たな費用を求めることについて、県民の中に一定のご理解があるのではという印象を持った。

さらに、「思わない」「どちらかといえば思わない」と選択した方の理由に「公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから」とある。当然そうした思いはあると思うが、この回答をした方が11 ページの公共交通の多面的な効果の認知度・重要度についてどう回答されているのかクロス分析していただきたい。つまり、公共交通を利用しない方もさまざまな社会的な便益を受ける対象であるが、そのことを知らないから負担に否定的なのかもしれない。また、公共交通の多面的効果が重要だと思っているのであれば、否定的な選択はしないのではと思う。もう1点、公共交通の重要性や必要性については、多くの方が大事だと回答する一方で、現状の公共交通のサービスそのものに満足とは言えないという回答が半数近くあった。このことは重く受け止めなければいけない。単に維持のための負担ではなく、満足度が上がっていくようなサービス水準の向上とセットで費用負担を許容するという話だと思う。アンケートの結果を見る限り、公共交通への投資についても許容度はそれなりに高いと思うので、これを前提とした新たな費用負担を許容するものだと理解すべきではないか。

県域指標について、通勤・通学、通院・福祉を基軸に置くというご提案だが、アンケート結果に基づく提案であり、一定の説得的な根拠があるかなと思う。滋賀県が総合計画でうたわれている「教育、健康、環境、暮らし、生活の質を高める」こととも非常に整合的なキーワードが示されていると思う。通勤・通学、通院・福祉という2つのキーワードは世代間の公平にも資するし、滋賀県が目指す将来像という広い視野に立ったときにも整合的なものである。県域指標についてはもう少し詰めなければいけないと思うが、ここになくってはならないキーワードではないかと思った。

委員 : サービスを向上するためには財源は確実に必要である。我々も、住民ばかりではなく、外からの旅行者に財源を求めていくというところで活動している。今後この事業の外の話かもしれないが、旅行者やここに住んでいない方がどういう公共交通手段を使って滋賀県に入っているのか把握するアンケートも実施いただけると有用ではないか。

外の財源を確保しに行くほかにもう1つ、新たな使い方を提示するということも方向性として考えていくべきだと思う。例えば先日東京で元バレーボールの日本代表選手だった方が双子をベビーカーに乗せてバスに乗ろうとしたときに、乗車を敬遠され、乗ることができなかった。サービスの向上も考えなければいけない

中で、親御さんが困っている場面もあるかと思う。子どもの塾送迎で自分の時間が作れないときにバスを利用するとか、車移動が大変な妊婦さんが通院や買い物で自由に歩けられるという使い方も示すことができないか。自家用車で通勤する社会人が骨折して急に歩けなくなると大変だと聞いている。そうすると電車、バスの使い道は重要だと思っている。何か新たな価値を見つけていくということも1つありだと思ふ。

宣伝になるが、旅行客も地元住民も路線バスをうまく使っていただける施策として「バスココクル」をウェブサイト上に掲載し、湖国バスと連携して彦根市の支援をいただき路線図の見える化をしている。路線バスが使われない理由の1つに、交通網が乱れると時間どおりに来ず、自分のスケジュールがうまく段取りできないことがある。「バスココクル」ではバスの運行状況がリアルタイムでグーグルマップ上で動いていく。それを見ながら、暑い日であればコンビニでギリギリまで涼んでからバスに乗れる。日本語表示にしているが視覚的に見せているので、観光客、特に外国の方にも、自分に一番近いところで乗れるバスがわかる。観光客だけでなく、住民にも満足いただけるシステムをこれからも作っていけると、双方に運賃を払って乗っていただくという方向に持っていけるし、交通渋滞の緩和にも効果が上がってくる。我々としてもそういった取り組みをさせていただきたいと思っている。

座長： いろいろなお提案があったと思う。ほかにも議論することがあるので、今までのところを整理させていただきたい。

事務局から公共交通の新たな費用負担について分析をされているが、公共交通への新たな費用負担については、「やむを得ない」を含めるとかなりの方が費用負担を認めるという方向になっている。単なる意識であり実際どうなるかは直接結びつかないが、概ねご理解が得られそうな状況だということは我々の共通認識として持ってよいのではないか。

どういうメリットがあれば負担するかということにも繋がるため、バスに乗ることがサービス水準向上だけでなく、クロスセクター効果もあるということ調べてたらどうかというご指摘もあった。アンケートは母数が大きいので、属性による違いなど、突っ込んだ分析をお願いしたい。

県域指標については通勤・通学と通院・福祉の2つを挙げているが、買い物は通院・福祉とサービス水準という観点では似通ったところがあり、反対の意見も無いため、この2つを取り上げて今後進めていただきたい。

満足度とサービス水準については、過去の研究事例を見ても、その両者が比較的对応関係がある場合と、現状のサービス水準がどうあっても満足度はあまり変わらないものもある。満足度の扱いは現状のサービス水準とどのような関係があるものなのか、過去の研究事例も踏まえてまとめていただきたい。

事務局が提示した方向性と我々委員の認識が同じベクトルで進んでいることを確認し、第1の議題についてはここまでとする。最後に全体を通してご発言いただきたい。

(2) 滋賀県が目指す地域交通の姿について

座長 : 動画がどういうものになるのか楽しみである。作成するのは難しいと思うが、皆さん方のお知恵を十分生かしていただき、いいものができたらよいと思う。ご意見、ご質問があればお願いします。

委員 : 資料4で、Aの解決策のところではシェアリングサービスが挙げられているが、電動キックボードは車いすと遭遇すると怖い思いをすることがある。ある程度環境がないと難しいのではないかと。歩行者専用にして、そこにはキックボードは行かないとか、同じ歩道の中でみんながいるのは危険ではないか。先ほどの満足度のところで、自動車に乗れない時期があったのでバスで駅まで行ったが、運転手さんに親切に乗せていただいているし、以前に比べると車いすで乗れるバスも多くなっている。電話しない場合も親切に乗せていただいた。運転手が車いす用のスロープを引き出すのにも埃だらけでなかなか動かさず苦労していた。バスの整備にそういう部分についても盛り込んでいただきたい。滋賀県では関係ないかもしれないが、大都市ではバリアフリーのためにJRが運賃を上げると聞いたことがある。個別でいいので教えてもらいたい。

事務局 : 電動キックボードは歩道で歩行者と一体的には難しいというご意見はそのとおりである。日本でも電動キックボードの実証実験を各地域で行っており、世界ではいろいろな問題が出ていることも聞いている。そこを踏まえてまちづくりの考え方の中にしっかりと反映していきたい。バリアフリー化の話は、1回目の懇話会でも障害のある方が置いてけぼりの議論にならないようにとご意見をいただいた。我々は非常に重く受け止めなければならぬと思っている。本日は参考資料レベルであるが、参考資料3の施策事例の26ページから福祉施策として整理をしている。全国でどのような福祉施策がされているかしっかりと知識を蓄えて、県の中でもこのような施策を行えるようにして、障害のある方もない方も同様に必要な移動ができるような社会を作っていきたいと思っている。

委員 : 元バレーボール選手のお話もあったし、委員からもお話をいただいた。いろいろな方にご利用いただくという視点からすると、共生社会の実現という言葉もあるが、バスのサービスにも関わることであるのでやっていかなければいけないと思う。元バレーボール選手の話はネット上で騒ぎになっているが、いろいろな行き違いがあって、運転士や周りの方の手助けの話もある。そういう意味ではバスをご利用いただくにあたりきちんと今後に対応していきたい。

委員 : 運賃に10円上乗せしてバリアフリー整備を進めていくという話であるが、これは国の制度の変更に伴い、弊社もご利用者の皆さんにご負担いただいた上で、バリアフリーをこれからしっかりと整備していくということである。自治体、国の皆様にもご協力いただきながらバリアフリーを進めていき、よりさまざまな方々がご利用しやすい駅になる制度だと思っている。弊社としてもしっかりと有効活用して進めていきたいと思っている。

座長 : 地域分類の考え方について委員の皆様はどのように考えておられるか。私が思う

には、この懇話会の軸の1つに財源の問題がある。何か事業をしようと思うと、必要最小限のものは必要であり、県民の皆さんに何かしらご負担いただくことになるかもしれない。その場合、地域において課題がそれぞれ違う中で滋賀県の公共交通を支えていこうとなると、地域分類というものも重要なファクターになってくると思う。地域分類について何かご意見いただけないか。

委員 : 7ページのことであるが、地域特性を見た場合、高齢化率が非常に影響を受けると思う。南部の湖南と北のほうとは全く違う状況がある。真ん中の東近江もそうだと思う。いろいろな意味で高齢化率の部分が独立変数としてどう影響を受けるかというところを1つ着目する。

また、①～④の区分だが、①、②についてはそんなに問題が起こらないと思う。自分たちが20年後、2040年を見据えたときにどういう生活をしているかということ想定すると、③、④を1つのポイントとして議論のベースにいただけると、買い物や病院など、将来20年後を考えたときに救われる人がかなり出るのではないか。現状でも各市町でコミュニティバス運行やJRとの接続など施策を講じていただいているが、全部網羅されているわけでない。一人も取り残さないということならば、自治会単位でコミュニティバスを運行し買い物難民を無くすなどいろいろな動きが全国的にもある。今後の施策ではまちづくり施策と非常に密接な関係があるので、そこを掘り下げて今後の議論の展開としていただけるとよいと思っている。

座長 : 事務局、高齢化の問題について地域分類をするときに何か考慮されたのか。

事務局 : 高齢化率の話は地域分類そのものに反映させているわけではないが、最初に説明した人口動態を分析したところ、若い年代は沿線周辺に集まってくるが、高齢の方は今の居住地域、特に山間部にまだ数多く残ることがわかっている。それも踏まえて公共交通に対する必要性は下がらないという分析をしている。その上で、委員からのご指摘はそのような方々の交通手段をどう確保していくか、分析や検討が必要というご指摘だと思う。その点も参考事例として、参考資料3の9ページにデマンド型タクシーへの転換、10ページが自治会での運行負担のバージョン、11ページはカーシェアリングの話、各地域でさまざまな取り組みがなされている。我々もこういうことを地域によっては入れる必要があると思っている。先行事例をしっかりと収集して勉強させてもらいながら滋賀県の中でも必要などころにこういう施策を入れていけるように進めていきたい。

座長 : 地域分類の大きな柱に高齢化率を加えるかは今後検討したいと思うが、少なくとも現時点の事務局提案のものでも高齢化の問題は当然考慮するものである。小川委員からの高齢化の問題も忘れないようにというのは当然である。

委員 : お示しいただいた地域分類の考え方も1つの考え方だと思うが、気になった点として、分類方法の1つである「鉄道最寄り距離の3km以内」という点に関して、JR、近江鉄道、信楽高原鐵道など、いろいろな路線があり、路線ごとの運行本数等も異なるなかで、単純に鉄道駅が最寄りにあるという点を指標とすることでよいのか。本来、交通のビジョンということなので、鉄道はないが基幹的なバス交通は充実しているといった観点など、総合的な交通の利便性の観点で評価をする

ほうがより望ましいのではないか。

事務局 : ②と③は運行本数の違いが明確に出てくる地域ではないかと思っている。そこははっきり数値的に分けるところまで行けていないが、ご指摘はそのとおりだと思う。滋賀県は特に公共交通、鉄道に恵まれた地域ではあるが、住民にとって一番身近なのはバスだと思っている。議論していく中では鉄道以外の公共交通についてもしっかり認識しながら進めていきたい。

座長 : 7ページの③、④に問題が多い箇所が含まれる。そういうところでは基幹的なバスが重要な手段だろうと思う。バスをもう少しきちんと捉えるべきだというのは③、④のところについて特に注意していただきたい。

委員 : 地域分類については個人的にはこれでもよいと感じているが、資料4の地域分類Dは一般のタクシーが出てきていない。こういう地域については、お年寄りやお体の不自由な方は一般のタクシーも病院などでかなり利用されているため、一般のタクシーも入れてほしい。輸送スタイルについても一般のタクシーを含めて欲しい。

座長 : 一般タクシーが含まれていないというのは、どこかに含まれているということなのか、漏れてしまったのか確認したい。

事務局 : 一般乗用タクシーはもう少し人口密度が高いところで経営が成り立つのかなと思っていた。今後施策を進めていく中で、タクシーのポテンシャルは他との繋ぎというところでこれからどんどん増やしていきたいと思っている。Dにも位置づけさせていただけるということは我々としてはありがたい。抜けている部分はしっかりと整理させていただく。

座長 : そのあたりのこともこの資料を読んだ人が誤解にならないように工夫をお願いしたい。

委員 : 全体を通じてということで、アンケート調査の費用負担について、先ほどは公共交通を支えるための新たな費用負担への許容度は結構高いという話をした。しかし、そのためには一定の要件を満たさないといけないと思う。許容度が高いから費用負担がすぐさま許容されるということとは違うと思う。新たに費用負担を求めるといふことであれば、新たな投資、サービス水準の向上も求められるということも同時に浮かび上がってきたようにも思う。

具体的に申し上げますと、資料2の27ページに「利用したいと思える運行間隔」と「最低限確保すべき運行間隔」という分類がある。地域指標で一般的に求められているのは、少なくとも「最低限確保すべき運行間隔」の方かと思うが、公共交通の利用は利便性に大きく依存することを考えると、最低限確保しただけでは乗ってくれないという一番最悪のシナリオが待っていると思う。利用したいと思える運行間隔にできるだけサービス水準を近づけることが、新たな費用を求めするための条件の1つだと思う。

全体的な許容度は高いが、許容度を本当の意味で満たすためにはいくつかの要件を満たさなければいけないということと同時に議論しなければフェアな議論とは

言えないだろう。

投資の話もしたし、それ以外にもアンケート調査ではあまりギャップは大きくなかったが、地域差がもし何らかの形で大きく出てしまうようであれば、その是正ということも条件の1つに入ってくるだろう。

前回の会議でもあった、国の役割も同時に求めていくことを前提に滋賀県でも独自に取り組んでいくということも、条件の1つになってくるのではないか。

財源論ということ言うと、税制の審議会にも参加しているので、そこで議論するときには大事なのは課税根拠である。課税する理由、課税するための条件ということ問われるので、このアンケート結果を丁寧に見ていくと、今申し上げたようないくつかの要件を満たすことが新たな費用負担を求めることの真の意味での合意の条件ということと考えていかないといけないのではないか。

もう1点は、滋賀県が目指す地域交通の姿について、資料3の3ページでお示しいただいた「自家用車を使わないという選択ができる」、この点が私は重要だと思った。これは前回私もコメントしたが、車を使うか使わないは自由だが、大事なことは自動車以外の選択肢があるということだと思う。滋賀県が目指す地域交通の中で1つ重要なキーワードになるのが「自家用車を使わないという選択ができる」ということだと思う。

委員からアンケート調査についての言及があったが、お年寄りのほうが公共交通を支えることに対する回答が低い。逆に若い人たちのほうが高い。一般論としては逆のようなイメージを持つ。それについては事務局からもご説明があったが、見方を変えると子育て世代のニーズが公共交通に対して大きいのではないか。この世代の人たちは自動車を運転できるが、子どもが習い事にバスを使えるなら送迎の負担がなくなる。日本は移動というときに親、家庭の負担が大きい。そうした子どもの送迎の負担が無くなれば、その間に親は下の子どもの面倒を見たり、洗濯物もできる。車の運転はできるが、そういう選択肢があるということが生活の質を高めることにもつながっていく。それこそが滋賀県が目指す地域交通の姿というところに結実していくのではないかと思う。

東京のような首都圏では、子育て世代の方々は車をお持ちでないというケースも少なくない。公共交通が発達しているから、必ずしも車を保有する必要がないからである。車が必要なときはカーシェアリングサービスを使えばいいという選択肢がある。滋賀県では、まだカーシェアリングサービスは充実していない。「日常的に利便性の高い公共交通という選択肢がない」→「自ら車を保持しなければ移動できない」→「車を保有しているので、カーシェアのサービスを利用する需要がない」となる。公共交通という選択肢ができて車の保有台数が減れば、カーシェアリングサービスという新しい市場が滋賀県内でも生まれることになってくる。公共交通の利便性を高めることで、産業的にもいろいろな波及効果も期待できるのではないか。

委員 : 2点申し上げたい。1点目は、新たな費用負担のご意向に関する点だが、今回県民の皆さんへのアンケートによって、半数以上の方が新たな費用負担に肯定的な回答が得られた。私もびっくりした。だからこそ気になるのは、どのように質問されたかである。「新たな費用負担」と聞いたのか。

事務局 : 「公共交通の現状を踏まえた上で新たな費用負担についてお答えください」という問いで、「公共交通の維持（現状の運行本数等のサービスレベルの維持）」

に関してお尋ねします。あなたは維持に必要な費用（運賃以外）を一部負担してもよいと思いますか。この負担金は運行経費の車両維持に対する補填等の公共交通の維持に活用すると想定してください」という書き方をしている。

委員 : 今メディアでも交通税のことを言われているし、人によっては運賃の値上がりをイメージされると思うので、そこが省かれているということで安心した。このアンケート結果が県民に対しての後ろ盾というところまで言えるかどうか。引き続き県民の方の意見を聞き理解を得る方策を考えていただきたい。2点目は、県域指標の地域分類についてだが、私は大津市の都市計画審議委員をしている。各市では都市計画において誘導地域を決定し、駅の周りに人々を誘導していこうという考え方を持たれているが、それと今回の地域分類の整合性が気になった。県の皆様には各市の考えにも耳を傾けていただきたい。

座長 : 課税の根拠という言葉が使われたが、新たな費用負担を設定することになれば、その要件をきちんと整理する。費用負担を求めると、ここで決めるわけではないが、そういう検討をするのであれば必要な要件も同時に出して議論していくべきというご提案であった。県の方針として「誰もが行きたいときに行きたいところに移動できる」というのは、交通手段選択の言葉で言い直すと、選択肢がいくつもあって選ぶ人。これをチョイス層という。その選択肢しかないというのをキャプティブ層と言う。チョイス層をできるだけ増やす。キャプティブ層を少なくする。交通手段の選択から言うと、そういう動きに持っていくというのが滋賀県の将来の姿を映しているのではないかと思った。