

## 第5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6年2月14日(水) 10:00～11:40

場 所：滋賀県危機管理センター 大会議室

#### 2) 議題

- 1 滋賀地域交通ビジョン（素案）に対する県民政策コメント等の結果について
- 2 今後のスケジュール等について
- 3 その他

#### 3) 議事要旨

##### (1) 滋賀地域交通ビジョン(素案)に対する県民政策コメント等の結果について

委員：確認だが、資料3のNo.11について、「自家用車利用を一定の前提としつつ」とあるが、地域全域に共通するものか。地域を分けて考えられているのか。

事務局：特に地域を分けて考えているわけではないが、積極的に公共交通への転換を促していきける地域分類1であっても、車を排除しないという意味で「一定の前提とし」という表現をしている。

委員：公共交通を論ずる部分で、県の方針として「自家用車利用を一定の前提とする」と書いてあると誤解されるのではないかと思い意見した。

座長：自家用車利用を一定の前提とすることは、自家用車利用を奨励するものではないことをニュアンスとして出すと良いのではないか。

委員：資料3のNo.15は修正なしとあるが、施策部分に交通弱者、障害者、高齢者の部分の追記があると良い。

事務局：資料3では修正なしとしているものの、資料5のp.17に「1.4.3ユニバーサルデザインの推進」を追加している。以前の懇話会でのご意見も踏まえて施策にユニバーサルデザインの事業を加えている。

本編で赤字となっている部分は頂いた意見の修正反映箇所であるが、委員のご指摘を十分反映出来ていないため、県の考え方については「ユニバーサルデザインの考えに基づいて行っていく」と明記するように修正する。

委員：資料5のp.73「滋賀県の現状」の「・駅や停留所から…運行本数が限られる場合も」や、地域分類1の「未来の姿」の「・新たなテクノロジーの活用で…時間通りに」など、文末が途切れているものがある。

また、資料3では「地域A」とあるが、「地域分類1」のことか。

事務局：誤記であり、修正する。

委員：「誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる」の「誰もが」という語が、読み手によってそれぞれ違うイメージを持ちやすいため、よりイメージしてもらいやすい言葉や説明があると良い。

事務局：資料5のp.74図5.1に県域指標・地域指標のイメージを示しており、「誰もが」には、県域指標の「年齢やライフスタイルの違い、障害の有無にかかわらず」がかかってくると認識している。

我々が気づかない部分について、さまざまな立場の方からご意見をいただきな

がら具体の施策を考えていきたい。引き続きよろしくお願ひしたい。

座長：p.74 の 3 行目、「県域指標と数値指標の…」とあるが、「数値指標」は「県域指標」の誤記であると思われるため、修正されたい。

委員：資料 5 の p.60 の運輸部門における二酸化炭素排出量については、滋賀県の 2021 年度実績値があるかと思うため、その数値に差替えてはどうか。

脱炭素、カーボンニュートラル、CO<sub>2</sub> ネットゼロなどいろいろな言葉があるので、用語集などで補足があるとよい。

委員：意見が市町のものかパブリックコメントのものか表記していただくとわかりやすい。

事務局：分ける必要性があまり思いあたらず、そのままとさせていただいたが検討する。

委員：資料 5 の p.73 について、グリーンスローモビリティについてはシニアカーと混同する恐れがあるため、グリーンスローモビリティは時速 20km/h 以下の電動の小型自動車であるという定義であること、かつ乗合事業・自家用有償を想定していることを補足いただければと思う。

また、MaaS については交通情報だけに限らない思想でもあるため、表記を変更いただきたい。

委員：パブリックコメント・市町の意見を踏まえブラッシュアップいただき、良い内容になったと思っている。ビジョン策定後、どう実行に移していくかが重要であると考えており、県域指標で保証される移動目的である「通勤・通学」において、学生は自動車を選択できない。移動手段確保に向けた施策展開をお願いしたい。

委員：県内 7 商工会議所にビジョンの経過をフィードバックしている。会合等で意見を聞くと、自家用車通勤が多く、駐車場の確保や通勤時間短縮に向けて公共交通の利用促進を図りたいと思っている大手企業もいる。

今後、交通税、財源確保について議論が進むが、企業も一緒に考えていこうという視点は大事にして関わらせていただきたい。

委員：観光という観点では、地元住民の財源のみではなく外部からも一定の財源確保を行うというアプローチで今後も皆様と議論出来たらと思う。

我々は市町の方々とお話することが多いが、住民の意見を伺えたことは非常に貴重な経験であった。我々も観光の施策の中で活用させていただき、滋賀県の皆様にも相談させていただきたい。フラットな目線で意見を交わせるとありがたい。

副座長：ビジョン策定にあたり、皆様のご協力に感謝申し上げたい。懇話会最終回であるため、案としてお示しいただいたものの意義や残された課題について 3 点ほど話したい。

まず 1 点目の意義は、策定までのプロセスである。多様なチャンネルを使って合意形成を図ってきたことが本ビジョンの策定プロセスにおいて極めて重要な位置を占める。全国的にもこのような策定プロセスを踏んで進めてきた事例はないのではないか。チャレンジングなアプローチであり、これで十分とは言えないかもしれないが貴重な策定プロセスであった。テキストコミュニケーションを踏まえ、誠実かつ丁寧にフィードバックされたと思う。テキストコミュニケーションについても資料 5 の「1.3 ビジョン策定にあたって」に記載してはどうか。この懇話会についても、「1.3 ビジョン策定にあたって」に記載してもよいのではないか。

一方で、これだけのプロセスで策定されたものの意義は非常に重い。しっかり

と受け止めて、何としてもこのビジョンを具体化していくというメッセージも策定プロセスにはあると思うため、そのことは重ねて強調させていただきたい。2点目は、このビジョンの核になる部分として、将来の滋賀県の地域交通の姿を示すとともに、もう一つのライフスタイルの選択肢を提示したことではないと考える。資料5のp.73にライフスタイル（将来）が示されており、公共交通が充実した場合にこういう暮らし方が出来るのだ、と新たな選択肢を皆で共有できたことが意義として大きいのではないかと。

3点目は、ビジョン実現にあたり、どうしても財源の話は避けて通れないが、その議論を先送りにせず一体的に議論したことである。住民の皆さんに意見を求める際に一定のリアリティを持ったうえで議論が出来、今まで以上に興味を持ってもらえることにも繋がったのではないかと。

今後の課題として、財源との関係では、公共交通の充実によりそれぞれが今まで負担してきた自動車にかかる費用を減らせるということも同時に議論しなくてはアンフェアだと思う。移動のための手段を個人で負担するか、皆で支えるかということフェアな形で議論することが、費用負担のあり方を考えることが必要ではないかと。

また、課題の2つ目として、具体化のプロセスにおいては市町の方々と対話を重ねていくことが不可欠であるため、地道な対話を積み重ねそれぞれが何が出来るかを考えていただきたい。

## (2) 今後のスケジュール等について

委員：WSのグループ分けについては、県域指標の一つの「通院」の場合であるとグループ内を超えて通院する人もいることから、市町の担当に意向を確認いただいた上でお願いしたい。

事務局：グループ分けは確定したものではないが、市町の皆様と議論の上でグループ分けを考えていきたい。グループ分けの基本的な考え方は、各地域の幹線となる交通軸を中心に住民の生活圏で考えたいと思っている。1つの市は1つのグループにしか所属できないということではなく、エリアが市町があるので、各市町の実感に合った議論ができる体制を整えていきたい。

座長：計画は実現させるのが大切である。今回の懇話会ではビジョンについて議論してきたが、次に法定計画である地域公共交通計画を策定し、ビジョンの実現はその先になる。地域公共交通計画の策定も厳しい議論になると思うが、出来るだけ拙速にならないように、かつ慎重にやっていただき、ぜひ具体的に見える形での成果が上がればありがたい。県レベルで財源の問題を議論する例は非常に少なく、先頭を走っているという気概を持って取り組んでいただきたい。

## (3) その他

座長：今後、法定計画の策定、その先の滋賀県の公共交通をよくしていくという実現に向けた取り組みをよろしくお願いしたい。

事務局：本日も大変熱心にご議論いただいた。「自動車利用を前提としながら」を奨励するようなことにならないようにという話や、「誰もが」の使い方、表現の仕方など、具体的なご意見を頂戴した。さらに修正してビジョンとしてまとめてまいりたい。

案を作って終わりということではなく、これから計画を作り、具体の施策を作っていく。策定プロセスについては我々もこれまでにないやり方をしてきた自

---

負はあるが、その重みも十分含めながら、これからの計画策定、施策の推進に向けて取り組んでまいりたい。引き続きご協力をお願いし、お礼の挨拶とさせていただきます。