

## 第2回 滋賀地域交通活性化協議会議事録

会議名：第2回滋賀地域交通活性化協議会

日時：2024年11月8日（金）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

### 【報告事項】

- 1 第1回滋賀地域交通ワークショップ結果について

### 【協議事項】

- 2 第2回滋賀地域交通ワークショップについて

### 【その他】

- 3 今後のスケジュール

## 1. 第1回滋賀地域交通ワークショップ結果について（質疑応答）

【委員】第1回ワークショップ（以下、WS という。）に現地で1度、ズーム配信で2～3度参加した感想として。

確かに参加者数は県民の代表とするには少ないが、多様な属性の住民から、アンケート等では引き出せない貴重な意見が聞けた有意義な取組だったように感じる。

どの地域でも共通する意見としては、生活に必要な当然の移動である通勤・通学・買い物等に、各地域でそれなりの問題を抱えている点である。では、なぜ生活に必要な移動に問題があっても生活できているのかといえば、送迎など基本は家族の負担で不足する移動を補填しているためであるように感じた。教育等もそうだが、社会保障として確保されている部分が、日本においては諸外国より少なく、家族や民間が担うウエイトが大きい。

また、事業者の参加があったことで、資金が確保できたとしても、それだけでは運転手不足等により交通の問題が解決できないという事実を、議論していく上で念頭に置いておく必要があることが認識された。

第1回WSの改善すべき点としては、市町等行政の話があまり聞けなかったことが挙げられる。交通事情には地域性がおおいにあることを考慮すると、市町行政の思いや考えを併せ持って議論しなければ、今後の地域交通をどうしていくのかの具体化が難しいのではないかと。

【委員】事業者として参加し、第1回WSでは住民から多くの意見をもらった。

事業者であるとともに公共交通ユーザーでもあるが、利用者からすると時間の関係から、バスではなく自家用車での送迎やタクシー利用が必要な場面が多々あり、確かに不便が多い。しかし、これらの地域の声は、事業者のおかれている実態とは大きく乖離していると感じる。

公共交通はそもそも民間事業であるため、採算性のない路線は撤退せざるを得ない。この課題をどう解決するかがこの会議の目的。この問題を全地域で満足いく形で解決するのは難しいように思うが、議論を進めるうえで、前提として公共交通は民間事業であ

るという視点を持つべきである。その上で、民間と行政で連携してこのギャップの解決に取り組んでいきたい。

【委員】参加者からも「市場原理に任せるべき」との意見があったが、移動需要がないところでは、事業者が撤退し、ライドシェアもおそらく成立しない。この部分をどうしていくかは議論の必要がある。

## 2. 第2回滋賀地域交通ワークショップについて（質疑応答）

【事務局】シナリオ A は公共交通のニーズに応え、利便性を向上させたいという意見に応える案。

B については、負担をそのままに緩やかなサービスの低下を受け入れるというよりは、現状の公共交通を最低限としてこれをずっと確保していたいという姿勢の意見が多かった。

C は将来に無関心なのではなく、未来世代に現在のような税負担を残したくない思いが強い意見を反映した案。

どのシナリオも、それぞれの意見を極端化したものであり、これらをグラデーションとして考えたときに、どこを落としどころにするかを WS で探っていく。

【委員】議論のポイントは決まっているのか。

【事務局】WS で取り扱う議論の詳細については、現在も検討中。

【委員】「公共交通」と「地域交通」という言葉が出てきているが、ビジョンでは、「公共交通」は乗合の交通手段、「地域交通」は公共交通ではカバーできない部分を補う交通手段と記載されていた。しかし、一般的には区別されていないのではないかと。参加者に対してまず地域交通と公共交通の違いを明示しておくべきではないか。

また、バスは遡れば収益事業であり、社会変容により不採算になった歴史がある。過程を振り返って説明して意見を求めるべきではないか。

さらに、『他人事』と『自分事』という視点は、より強調すべきと考える。自分事というワードを強調し、かつ、その自分事について各地域の実態をベースにして考えてもらい、そのうえで自分一人の生活だけでなく、周囲の暮らしについて考えた上で、議論を進めていければと考える。

【事務局】WS 参加者は皆、公共交通に関心があり、自分事として考えてくれているように感じるが、参加していない人々の中には『公共交通はあって当たり前、ただそこにあるもの』という認識も大いにあると考える。自分事の認識を社会全体に広げる方法について今後検討していく。

【委員】資料中のライドシェアという記載は、完全解禁されたライドシェアを指すのか。まだ完全解禁されていないものも施策に含めるのは不適切ではないか。

【事務局】施策としては、2号（自家用有償）、3号（自家用車活用）事業の活用を考えている。

【委員】一般の参加者がこの資料を見ると、ライドシェアの完全解禁として受け取られる懸念がある。完全解禁されたことと誤解されないような記載をすべき。

【委員】これは 2040 年ごろの将来を考える資料であり、現状すぐの話ではないという認識を持ってもらえるような記載にするべき。

【委員】負担とサービスのバランスを考慮してもらおうとしているが、これらの試算は現状の試算なのか。2045年の物価・人件費等のその他費用を考慮した試算なのか。

また、一般的に、億を超える大きな金額は規模感が想像しにくい。この金額が、予算としてはどの程度の規模で、どのような事業ができる金額なのか、具体的に提示すべき。

【事務局】試算に物価高は入れていないため、試算条件としてその点を明記しておく。金額のイメージを明確に持ってもらう方法も今後探っていく。

【委員】地域の予算全体の何%になる金額か等を示すとわかりやすくなるのではないか。

【委員】この3つのシナリオ案から選んだり、WSで方針を確定する、というわけではないという認識でよいか。

また、A～Cいずれを目指すにしてもなり手不足のハードルが立ちはだかり、運転士確保の取り組みの必要性の観点から「どうすれば運転士になってもらえるか？」の議論も行うべき。行政と事業者で解決できる問題ではなく、利用者の意識醸成が必要。利用者からも、どうすれば運転士になってもらえるか、意見が欲しい。

【委員】福祉と公共交通の境目について。交通弱者には交通のみならず福祉の支援も必要。現在の行政では交通と福祉の連携が見えない。車椅子が乗車可能なタクシーがあっても、乗車・下車の介助ができるドライバーがおらず、結局は介助者同伴でないと利用できない場合が多い。福祉と交通の連携をより強めるべき。

【委員】市町公共交通会議を立ち上げた際、それぞれの事業が、福祉なのか公共交通なのかがよく議論されていた。福祉と交通の双方で取り組むべき問題であっても、福祉担当者が「これは交通の領分なので福祉としては手を出さない」と考えている場合がまだにある。縦割りの意識が強く残っており連携が進まない。適切な連携体制を確立すべき。

【委員】1～3のスライドのイラストは誘導的すぎるのではないか。シナリオごとの良し悪しをイメージづける表現が見受けられる。誘導の意図が強くと、反感が予想されるため、よりマイルドにすべき。

【委員】市町に対しては、現状の交通網の考え方に加えて、理想で構わないのでまちづくりの方向性として公共交通のどうあってほしいか、実現性はともかくどのような方向性であってほしいかということを知りたい。

また、(暮らしから考え始める)資料のアプローチは適切であると感じる。交通は手段であり目的ではない。住民のライフスタイルがどう変わるかが伴っていないと、ぼんやりとした意見しか参加者も出せないことが予測されるので、議論を円滑化する上で適切な資料だと感じた。

ただし、できるだけニュートラルな議論をできるように、修正は必要。費用面とセットで、どのシナリオもフェアな表現を心掛けるべき。

また事業者が民間であることを前提とし、A・Bについては行政と住民の努力がないと実現しないことを明示する。公共交通と自家用車の共存は、道路混雑の話等から公共交通の非利用者に知ってもらった上で議論していくべき。公共交通の充実によって非利用者が利用者になることも前提として話をした方がよい。

様々な前提について共通認識を持ってもらった上で、ニュートラルな議論を展開できるような努力が必要。

【委員】資料のシナリオは地域ごとに書き換えるのか？それとも交通デザインにおけるエリアだけ変えるのか？

【事務局】スライドの1～4は県全体で共通、5以降は、項目は共通の上、図面・数字等を地域ごとに差し替えるイメージ。

### 3. 今後のスケジュールについて（質疑応答）

【委員】協議会と税制審議会の関わりについて、審議会ではどのような反応、意見があったのかを知りたい。

【事務局】税制審議会では、時期に応じてWS等に対する意見を求め、それを協議会にフィードバックしていく。直近では18日の審議会で、直前に実施されている甲賀のWSについて報告する。

以上