

# 第3回 草津市総合交通戦略協議会

## 議 事 録

[日時] 平成 25 年 7 月 30 日(火) 14:00～

[場所] 市立まちづくりセンター 301 会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

①市民アンケート調査および事業者アンケート調査について

②草津市都市交通マスタープラン（案）について

4. そ の 他

5. 閉 会

[出席者名簿]

番号	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	草津市まちづくり協議会連合会	会長	小林 達男	副会長
2	草津市老人クラブ連合会		西蔵 清彦	
3	公募委員		南出 幸代	
4	公募委員		香月 潤平	
5	特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会	常務理事	前野 奨	
6	立命館大学理工学部	教 授	塚口 博司	会 長
7	立命館大学理工学部	講 師	塩見 康博	
8	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室	室 長	平野 剛	
9	社団法人滋賀県バス協会	専務理事	樋口 俊助	
10	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	加茂 学	欠席
11	滋賀県自転車軽自動車商業協同組合 草津・栗東支部	支部長	大西 清	
12	近畿地方整備局建政部都市整備課	課 長	吉澤 勇一郎	
13	近畿地方整備局滋賀国道事務所	所 長	日野 雅仁	欠席
14	近畿運輸局滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	後藤 浩之	
15	滋賀県土木交通部	技 監	松本 勝正	
16	滋賀県土木交通部交通政策課	課 長	四塚 善弘	
17	滋賀県南部土木事務所	所 長	徳島 英和	
18	草津警察署交通課	課 長	堤 伸一	
19	草津市	特命監 (都市再生担当)	浅見 善廣	
事務局	草津市都市建設部	部 長	北中 建道	
		理 事	川崎 周太郎	
		副部長	山本 憲一	
	草津市都市建設部交通政策課	参 事	松尾 俊彦	
		主 事	三田村 純	

[議事内容]

1. 開 会

2. 挨拶

【事務局の挨拶】

【会長の挨拶】

3. 議 事

○草津市総合戦略協議会（第1回・第2回）の経緯

【事務局より概要説明】

①市民アンケート調査および事業者アンケート調査について

【事務局より概要説明】

【質疑応答】

(会 長)       ありがとうございました。ただ今、市民アンケート調査と事業者アンケート調査について、ご報告いたしました。委員の皆さま方から、ご質問等を承りたいと思います。

(B委員)       簡単な確認です。56 ページの事業者向けアンケートと、48 ページの市民向けアンケートでは、おそらく設問の意図は一緒だろうとは思いますが、しかし、事業者向けでは、第1希望から第3希望というように優先順位を聞いて、同じ設問なのに市民向けの方では、そういう区分けがないように読み取れます。これはアンケートの中身自体、若干、事業者向けと市民向けとで異なる設問で行った結果なのか、それとも、何か意図があって、違うアンケートを用意されたのか、この点だけ確認させていただきます。

(事務局)       アンケート自体は同じ設問で行っており、順位を付けていただくのも同じ方法で行っております。ただ、示し方が違うということです。56 ページの事業者向けは、事業者数が少ないので、細かい項目をお示しした方が、皆さまのご意見等を頂きやすいため、あえて細かくしております。

(B委員)       わかりました。市民向けのアンケートで「新たな交通システムの検討」となっているものが、事業者向けのアンケートでは「新たな交通システム（LRT や BRT 等）を検討していく」と具体的に書いてあります。設問の中身は、「新たな交通システム（LRT や BRT 等）」ときちんと書いて、回答を求めたと理解してよろしいですね？

(事務局)       ご指摘のとおりです。

(会 長)       優先順位を全て1番目から3番目まで記載するのは、多少、把握しにくいグラフになるかもしれませんが、同じ設問であれば、同じように記載していただいた方がよろしいのではないのでしょうか。できたら、市民アンケート調査と事業者アンケート調査を後で比較できるようにしておいてください。

(事務局)       承知いたしました。

(C委員) Cです。アンケートの分析について、若干教えていただきたいと思います。確か、第2回の資料の、市民アンケート調査の項目に、設問 1-4「あなたのご自宅の自動車のご利用状況をお答えください」ということで、「1. 必要に応じて自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である」、「2. 必要に応じて自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている」、「3. 自分では運転しないが、必要に応じて家族が送迎してくれる」、「4. 利用できる自動車はない」という質問項目があったかと思います。

例えば、富山市が意識調査ということで、車の利用状況を調べています。「自由に使える車がない」というのは、「運転免許がない」あるいは「自分専用の車がない」人を指すのですが、「自由に使える車がない」が 29.5%で、「自由に車が使える」が 70.5%です。要は、いかに公共交通へシフトしていくかを大前提として、政策方針を考えていくために、29.5%の方を分析したのだと思います。

「自由に使える車がない」人の男女差を見ると、女性が 76%、男性が 24%です。年齢別で言うと、最も高いのが 70 代で 31.1%、60 代で 21.8%、80 代で 18.3%となっております。将来、10 年後、20 年後の年齢構成を考えていくと、やはり車が自由に使えない人が増えてくるのは、間違いないだろうと思います。

次第に送迎してくれる家族も運転できなくなると考えていくと、先ほどの設問 1-4 の「4. 利用できる自動車はない」や「3. 自分では運転しないが、必要に応じて家族が送迎してくれる」について、年齢属性等を分析したデータがあった方が良くと思います。

(会 長) お答えいただく前に、お諮りします。この協議会を取材したいという方が写真を撮りたいということですが、肖像権の問題もあるので、皆さま方、全員、了解されれば認めたいと思います。差し障りのある方がおられれば、挙手で意思表示をしていただけますか、よろしいでしょうか。特に問題がないようなので、許可したいと思います。

では、ただ今のご質問に対して、回答をお願いしたいと思います。

(事務局) 利用状況について、参考資料 2 の 6 ページをご覧ください。年代別の利用区分で整理をして、先ほど言われたように、70 代以上の方は 60 代以下に比べて、「利用できる自動車はない」、「必要に応じて家族が送迎」が多いという傾向が出ているため、交通まちづくりを考える上で、もちろん参考にして、意識していかなければならないデータになると認識しております。

(会 長) C委員、データとしては、このグラフでよろしいでしょうか？

(C委員) できれば、マスタープランを作られるときの報告書にも、将来のことを考えて、先ほどの「4. 利用できる自動車はない」や「3. 自分では運転しないが、必要に応じて家族が送迎してくれる」場合には、男女差や年齢構成等の分析も、今回のようにクロス分析で整理していただけると、今後の参考になるのではないかと思います。よろしくお願ひします。

(会 長) 本編資料では、設問ごとの単純集計をされていますが、もう少しクロス集計を加えて、今、ご提案の方向に持っていくことは可能でしょうか？

(事務局) 今、ご指摘のように、目的がはっきりするものについては、もう少し深めてご提示できるようにしたいと思います。

(会 長) 最終報告書を作るときには、そういった点も考えて、ぜひブラッシュアップしていただきたいと思います。アンケート調査というのは、単に調べるだけではなく、その分析結果が Plan・Do に結びつくようなまとめ方をさせていただくべきなので、よろしくお願いいたします。

(D委員) 記憶は定かではありませんが、本協議会に出ていて、LRT・BRT について勉強させていただいたので、どういうものかは理解できます。ただ、一般市民や事業所の方が、LRT・BRT をどこまで理解されて、アンケートに答えられているのか、少し気になりました。その辺りの説明を付けた上でアンケート調査をされたのか、ただ単に言葉だけでアンケート調査をされたのかによって、大きく回答内容が変わってくると思います。どのようなアンケート調査であったのか、ご説明をお願いします。

(会 長) アンケートの文面には、どのように書かれていたのでしょうか？

(事務局) アンケート調査では、「新たな交通システム (LRT・BRT)」ということで、次の文章で紹介させていただいています。「LRT とは、定時性・速達性・快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムである」、「BRT とは、バスレーンの導入等、走行環境の改善によるバスの定時性・速達性を確保し、接続バス等、車両の高度化と併せ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムである」という注意書きをさせていただいた中で、アンケートをお願いしたということです。

(D委員) 今の説明は辞書を引いたようなものだったと思いますが、どれだけの市民の方が理解されて、アンケートに答えられたのか、少し心配になりました。

(会 長) LRT・BRT というのが、どれくらい普及しているのでしょうか。ただ、その実態を説明するのは難しいところです。ともかく、LRT・BRT とだけ書いてあるのではなく、多少の説明は加えてあるというお答えでした。公募委員の皆さま方も、何かお気づきの点がございましたら、ご遠慮なくご発言いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

では、議題②に移って、その中でも、市民アンケート調査や事業所アンケート調査の結果を踏まえて、将来の計画をすることになります。関連してくるので、その都度、アンケート調査に戻って、ご質問・ご意見等をいただいても結構です。先に進めさせていただきたいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

## ②草津市都市交通マスタープラン（案）について

### 【事務局より概要説明】

### 【質疑応答】

(会 長) ありがとうございます。草津市都市交通マスタープラン（案）の中間報告として、ご説明いただいたので、皆さま方からご質問・ご意見等をいただけたらと思います。かなり多岐に渡っているため、整理した形でのご質問は難しいとは思いますが、お気づきの点でも結構ですので、できるだけ多くの皆さま方からご意見を伺えれば、ありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(E委員) 59 ページの目標設定に関する流れということで、目標として大きな2つの柱、「公共交通を軸とした集約型都市構造の実現」と「自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルの転換」というのがあります。前者の「集約型都市構造の実現」というイメージは、集約と言うと、何かコンパクトシティ的な感じを受けます。

ただ、次の60ページの、基本方針の中で、“人”、“環境”、“地域”と書かれており、6地域を意識されているため、「地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現」となっています。地域を維持・活性化するとすると、どちらかと言うと、何か分散型都市を活性化させ、地域が何となく重なり合いながら、まちを構成していくように見えます。

従って、「集約型」と「分散都市」とが混在しているようなイメージを持ちながら施策を色々と展開されているようで理解しづらいので、教えていただきたいと思います。

(事務局) 今のご質問に対してお答えします。草津市では、コンパクトシティを目指すという発想で、今、まちづくりを検討しております。この中で、各施策が地域ごとに分かれているわけです。61ページの色塗りされた区域図をご覧ください。アンケート調査にもありましたが、核となるのはどの駅で、そこへの移動に対して、どのような施策展開をしたらよいかについて、お伺いさせていただきました。すると、核となる利用地域として、草津駅と南草津駅が見えてきました。

そこで、駅の周辺地域と琵琶湖側エリアを、この6つの領域に分けさせていただきました。その地域から中心となる各駅への交通手段も主に考えていく必要があるという発想で、コンパクトシティを目指した動きとしての都市交通を考えております。

(会長) 次のように説明をしたら、いかがでしょうか。59ページの集約型都市構造は、コンパクトシティではあります。ただ、コンパクトシティという概念は、市域をとにかく小さくしていくようなものではなく、都市の中に中心核があり、その周りにいくつかの核が分散していき、それを当然、維持するというものです。つまり、そういうクラスターを作って、クラスター間を交通施設で結ぶということです。

そういった場合には、自動車交通、道路だけで結ぶよりも、公共交通で以って分散している核を中心核と結びつけるのが、1つの狙いになっているのではないかと思います。私は、「集約化」と「分散型都市構造」は、矛盾するものではないと思います。こういうお答えにしたとしても、何か疑義がございますか？

(E委員) 今、6地域あって、滋賀県の場合、駅中心という都市構造が多いと思います。駅を1つの柱としながら、やはり地域間のつながりというのもあって然るべきではないかという考え方です。それもあつた上で、ある意味、全体的な集約化が成り立つのではないかと思います。

確かに、今のお話を聞いていると、全てが駅等の中心に向いていて、周りの6地域における横のつながりが、どうも希薄なように受け止められたため、少し気になったので、両方併せて、質問をさせていただきました。

(会長) 各地域間の関係がやや希薄に感じられる点について、事務局としては、それが実態だと考えておられるのか、それとも、実態だとしても、今後、横のつながりを強化していくべきだと考えておられるのか、どちらでしょうか？

(事務局) 資料の 27 ページをご覧ください。資料のまとめ方、説明の仕方が非常に悪かったと反省しております。全てが草津駅や南草津駅に集中するような、交通施策を展開しようとは、当然、考えておりません。図にあるように、主要な施設が市内に点在しているのをお示しして、バス路線図を重ね合わせております。どの地域で、どういう活動が生まれてくるか見えてくるので、今、E委員が言われた、地域間交流のための交通施策等は、念頭に置いて検討していこうと考えております。

(会 長) 他にいかがでしょうか。どういう点からでも結構なので、お気づきの点をご指摘いただきたいと思います。

(B委員) 2点、お伺いいたします。まずは、コミュニティサイクルの話です。これは、基本方針の、環境にやさしい交通まちづくりの実現のために、草津市では、自転車を積極的に、快適に使えるようにということなのでしょう。今、流行の施策かと思いますが、コミュニティサイクルが、果たして、草津市でどれほど適用できるものなのか、具体的に検討されているのでしょうか？

草津市は、どちらかと言うと、住宅と企業が立地していて、山手の方に大学があるという土地構造です。コミュニティサイクルは、密度が高く、周遊先がいくつかあり、コンパクトにまとまっている中、自転車で回遊する場合には、かなり有効かと思います。ただ、草津市で、それがどこまで実現可能で、意義があるものなのかについて、どのようにお考えなのか、聞かせていただきたいと思います。

(事務局) コミュニティサイクルについて、詳細な検討までは、まだ進んでおりません。今、ご指摘いただいた、交通の利用促進、自転車・バス等の推進をしていこうと、草津市も安全利用や利用促進の自転車条例を定めていく動きを取っております。その中で、コミュニティサイクルやレンタサイクルのあり方、また、運用方法、施策としての実施について、検討を始めたところです。

例えば、バス停にコミュニティサイクルの基地を置く等、多方面で乗り捨てができるような方法を、当然、観光地も含めて、検討できればと考えている段階です。施策案の中には、事務局として、ぜひ盛り込んでいきたいと考えているところです。

(B委員) もう1つは、渋滞対策、道路整備についてです。草津市は、かなり道路の大動脈を貫くため、渋滞対策が非常に大切で、渋滞の主な原因として、国道1号線等、通過交通がかなり大きな影響を占めていると思います。国道1号線の利用トリップの中で通過交通はどれくらいを占めているのでしょうか？

その場合、長距離のトリップであれば、自治体の中で高速道路のあり方を検討することは、中々できないものではありません。ただ、マスタープランはこれから20年先を見据えるわけなので、広域のネットワーク、中域のネットワーク等、ネットワークのあり方を含めて、草津市として、どうあるべきかという姿を提示する必要があるかと思います。

そういう意味で、草津市を通過している高速道路のあり方、草津市にとっての高速道路の意義、草津市として、広域でのネットワークをどのように整備されたいのか等、広い枠組みでの道路ネットワークの整備についてもご検討いただければと思いますが、いかがでしょうか？

(事務局) 広域ネットワークは、今、ご指摘のように、国道1号線は約5万台弱の通行量があります。国道1号線、国道8号線のバイパス機能として、山手幹線という道路から国道1号線に向かっては、湖南省から来る、栗東水口道路の整備、それに併せて山手幹線の整備ということで、今、国・県で進めていただいております。そういう部分の広域ネットワークについては、湖南4市、湖南省、大津市が併せて、更に山科に抜ける道も含めて、今後、検討はしてまいりたいと思っております。

(C委員) できれば、マスタープランにも、しっかりとビジョンみたいなものがあって、それと併せて、それぞれの交差点の改良等が位置づけられると良いと思います。よろしく願いいたします。

(事務局) 資料の26ページをご確認いただきたいと思っております。これは国道等の図になっており、橙色の部分で渋滞箇所を示しております。これによると、草津駅周辺と南草津駅周辺が、非常に混雑度が高いというのが見受けられます。それらへの施策については、喫緊の課題として、総合交通戦略にも、10年間の中で盛り込んでいくべきと認識しております。ぜひ、この検討協議会の委員の皆さま方からも、どういう施策を展開したらよいかというご意見もお伺いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

(会長) 60ページ以降で示されている施策の中に、自動車交通、広域的な都市交通に関する記述がやや薄いと感じております。もちろん、地域別の記述では、およそ出てきていますが、B委員の言われるように、もう少し広域的な視点も入れていただければと思います。

総合交通戦略というのは、公共交通の視点も持ちながら、まちづくりと整合性のある交通計画をつくるという立場であるのは重々、承知しております。ただ、総合交通戦略は、交通まちづくりの視点からの考え方ですが、本編資料が、草津市都市交通マスタープランという名称になっている点が、少し気になります。都市交通マスタープランと言えば、当然、広域的なものも入ってこない和不釣り合いになります。

総合交通戦略という考え方を中心に議論しているものの、やはり広域的な視点も含めて、必要な部分は入れておかないと、ややバランスを欠いたものになるのではないかと心配しております。B委員のご指摘も十分に考慮していただければと思います。

(事務局) ご指摘のとおり、広域的な部分の検討については、まだ足りていないと思っております。ただ、草津市だけでは検討できないことなので、先ほどあったように、湖南4市での道路の検討と、滋賀県での検討等をしっかりと見据えながら、本計画にも位置づけていきたいと思っております。

(会長) 可能な範囲で、忘れてはならないという認識でおられれば、結構かと思っております。

(F委員代理) Aです。今日は、Fが欠席のため、代理で出席させていただいております。先ほど、道路交通について、26ページ、道路交通センサスの資料が提示されたので、少し確認いたします。

一応、私の記憶では、センサスの情報として、どこから出発して、どこへ行ったかというODについては、特に国道1号線について通過交通が多いと言われていたと思っております。県内、例えば、草津市内から草津市内への移動、草津から大津、大津から草津等、結構、近々のトリップが多いという印象があります。



従って、通過交通を減らすためには、先ほどもあったように、車の使い方をどうするのかきちんと考えるだけで、かなり渋滞緩和になるのではないかと思います。道路交通センサスを見る場合には、OD 調査も資料として加えられたらどうかと思います。以上です。

(会 長) コンサル会社では、OD 調査は使っておられるか、事務局、いかがでしょうか？

(事務局) 資料等、コンサル会社も持っていないということなので、また提供をお願いして、反映させていきたいと思います。

(C委員) 3 ページの上位計画及び関連計画の所に、資料として追加していただきたいものがあります。県にも、滋賀県基本構想、滋賀交通ビジョンを入れていただいています。昨年度、びわこ文化公園都市将来ビジョンをまとめており、会長も委員として参加されているので、ぜひとも、この点も入れていただければと思います。

どういう意図かと言うと、玉川地域や志津地域に関わるものでは、立命館大学もあります。大学には、将来ビジョン、中期計画のようなものがあると思います。前もって出せるものと出せないものがあるかわかりませんが、もしあれば、この地域の交通戦略にとっては、大きなインパクトになるので、本来なら入れるべきだと思います。

また、滋賀医科大学附属病院、福祉ゾーン等、さまざまな意味での位置づけを明示すべきではないかと思います。それぞれを出せないのであれば、トータルで、びわこ文化公園都市将来ビジョンとして、仮の計画に位置づけていただければというのが1点です。

もう1点は、瀬田川の東側のエリアについてです。大津市の瀬田地域は、ある程度、一体的なものが、どうしてもあるとは思っています。草津市域ではないので、書き方については、少し工夫がいるとは思いますが、何らかの形で連携していかなくてはならないと思います。将来、どうしても、普通の交通ではなくなって、コミュニティバスになることを考えると、例えば、病院に行くにも、地域が入り組んでいるため、やはり1つの市だけで完結するわけではありません。そういう意味でも、連携も考えていかなければならないのではないのでしょうか。

また、南草津駅に新快速が停車するようになった時に、今まで瀬田駅に行っていた方が、実際には、地域を越えて、南草津駅を利用されているのに、南草津駅のある草津市地域だけで考えても良いのかということです。将来のことも考えると、少し大津市の瀬田地域等、関連する地域については、都市交通マスタープランの中間取りまとめにあたっては、何らかの形で言及していくことをお願いします。どういう形で入れるかについては、事務局で考えていただければと思います。以上です。

(会 長) ありがとうございます。ご意見として承っておくということでもよろしいでしょうか？

(C委員) 2点目については、結構です。

(会 長) 1点目の文化公園都市のビジョンについては、何かしらコメントいただけますか？

(事務局) 広域的な施策の観点から、当然、入れるべきではないかと考えられるので、入れていく方向で検討していきたいと思います。2点目についても、広域的な観点での施策になるため、滋賀県や大津市を含めて、今後、調整をしながら検討していくということで、ご了承いただければと思います。

(会 長) ありがとうございます。他にも、色々な視点からご意見をいただきたいと思います。

(G委員) Gです。草津では、バスの活性化として、バス路線の確保・維持・改善ビジョンを上位に挙げていただき、ありがとうございます。

こんなことを言うと、怒られそうな話ですが、バスの活性化は、ある意味、高齢者の乗り物みたいな言われ方をしています。しかし、実は、高齢者だけが乗ってくださるバスは動かないのであって、若年層が通勤・通学で使っていただくと初めて高齢者の乗り物として機能することになります。

また、あるバス会社が言っていたのは、50人の利用があったときに、50人に1回乗ってもらうより、10人に5回乗ってほしいということでした。そうになると、自転車はあまり敵に回したくありませんが、実は自転車からの転換というの、やはり若年層になります。先ほど、バス停に駐輪場を設置するという話もあったので、まさに、その方向でご検討いただければということです。

それから、自動車からの転換については、滋賀県を見ていると、駅のロータリーがすごく自家用車に優遇されています。一番近い所まで入れるような構造になっていて、言い方は変ですが、本当は路線バスが最寄りの場所に止められて、マイカーはペナルティではないものの、少し遠い所というのが普通です。極端なことを言うと、もし可能であれば、マイカー規制等も検討に入れていただくとありがたいと思います。以上です。

(会 長) バスと自転車の関係は、非常に難しいところですが、両方をうまく、バランスよく使うような方向でいきたいという、事務局のお考えでしょうか？

(事務局) はい、そうです。両方がうまく共存できればと、当然、考えております。バス停に駐輪場を設置するという発想は、公共交通機関の利用を促進してもらうという目的が1つです。やはり自宅からバス停までの距離があるため、車で行かれている方もおられると、アンケートの中でも感じております。

従って、自宅からバス停まで自転車で行っていただき、そこからバスに乗るという施策も必要かと考えております。共存について、マスタープランの中で掲げていく方向で進めていきたいとは思っております。

(会 長) 2つ目として、駅前広場やロータリーの中に、自家用車の駐車場が多いのではないかとご質問もございました。キス&ライド、つまり、車の送迎を、もう少し工夫するようなことは、お考えなのでしょうか。G委員のご提案は、私が申し上げた、キス&ライドのようなものを、システム化すると言うか、自然発生的なものではなく、秩序あるものにするというお考えで、よろしいでしょうか？

(G委員) はい、そうです。

(事務局) 今までパーク&ライドも含めて、検討してきた経緯があります。例えば、草津駅では、地下駐車場を利用して、送迎の車をそこに入れる等の発想で検討もしてきました。ショートカットさせる方向も、有効な施策の1つではないかと思っており、今後、検討の中に踏まえてまいります。

(会 長) ありがとうございます。バスに関する話なので、H委員、お願いいたします。

(H委員) Hです。このアンケートを取って、バスに対する期待が高いという結果が出ており、非常にありがたいと思っているところです。ただ、アンケート調査では、バスはあったら良いとお答えになっても、実際には乗っていただけない状況もあります。それでは、どうしたら乗っていただけるのかということに関しては、我々も頑張っていかなければならないと思っている次第です。

61 ページにニーズのまとめがあって、81 ページに施策例があり、地区ごとに色々出ています。トータル的には市全域で、バス路線の維持・確保・改善というのが出ております。全域でカバーされている一方で、地域別で見ると、特徴的な面が出ていていると思います。乗り物関係で言うと、新交通システムの導入があります。

その一方で、ボランティア輸送の導入検討があります。ボランティア輸送について、どういうイメージを持って、ここに書いておられるのかわかりませんが、趣旨としては、バスサービスで対応しきれないニーズのフォローというストーリーになっているわけです。

家族の方の送迎もあり、地区によっては、ご近所の方の送迎もあると思います。ボランティア輸送のイメージを、もう少しはっきりとしてもらった方が良いと思います。有償輸送のことを言っておられるのか、NPO あるいは自主輸送のことを言っておられるのか、この点がよくわかりません。

私どもとしては、まめバスであれ、路線バスであれ、バスが走れば、区別は要りません。10 年後を見据えれば、まめバスも、ルートバスも、全てバスで、区別は要らないと理解しております。もう少し、輸送の全体量を増やしていくようなものを入れ込んでいただければ、ありがたいと思っております。

新交通システムについても、62 ページの 2 行目に、「減便が続いている傾向にある。高齢化社会の進展により交通弱者が増加すると見込まれることから、バス以外の交通機関（LRT をはじめとする新交通システム）の導入も踏まえ～」と書いてあります。この新交通システムも、確かにバリアフリー的な要素もあり、まちづくりという意味でも、全て新しい需要に対応するためだけではないと思います。しかし、この書き方を見ると、私だけかもしれませんが、よく理解できないところがあります。

それから、一応、戦略の話なので、あまり費用との関係は出てこないのかもしれませんが。しかし、コストのかかる話になるため、ここで言うのは不適切かもしれませんが、バス事業者としては、経営に苦慮している現状もあるので、色々な公的な施設、補助システムを使いながら、何とか頑張らせたいということです。コスト面について、どのように対応していったら良いのか、少し書いていただき、バス事業者としては、民間企業だけではなく、将来にわたって、移動手段が必要だということであれば、それに対応する役人側も率いてもらいたいと思います。

残りの費用を全て事業者負担にならないように、ぜひ、ある一定の補助制度についても触れていただき、その辺りをうまくしていただけると、ありがたいと思います。

(事務局) 1点目のボランティア輸送の件です。ここで挙げている、ボランティア輸送については、具体的な検討にはまだ入っていません。ただ、事務局側のイメージとしては、先ほどバス停に駐輪場を置くという説明をいたしました。ただ、バス停まで遠い所にお住まいの方がおられても、なかなか全域を回ることができません。バス停まで遠い方に対して、自転車で移動するのとはほぼ同じように、例えば、隣近所の方のご協力によって、バス停までの移動手段として、車に乗せていただくというイメージを抱いております。これはあくまでも、近隣での移動ということで、そこから JR の駅や遠くの病院まで行くということではなく、遠距離に行く方の手助けとして、最寄りのバス停まで行っていただくイメージです。もちろん、ドアツードアの必要な方は、先ほど言われたような、福祉有償運送や介護タクシーがあるため、そちらで対応していただくことになります。

2点目の新交通システムについてです。バスでの輸送も検討していただいておりますが、元々新交通システムが書かれているのは、輸送量の低下からです。一時的に、南草津駅が飽和状態になり、それを解消するために、現在もバス交通で対応していただいておりますが、それ以外に、どのような方法があるかという意味で、このマスタープランの中に新交通システムの検討も入れていこうと考えております。

(会 長) その件について、H委員が懸念されているのは、62 ページの上から 2 行目で、「高齢化社会の進展により交通弱者の進展が見込まれることから、バス以外の交通機関」も「必要だ」とつなげて読まれたら、バスの役割が少し誤解されはしないかということです。この辺りを適切に表現していただいたら、いかがでしょうか？

(事務局) わかりました。訂正させていただきたいと思います。

(会 長) H委員、それでよろしいでしょうか？

(H委員) 先ほど申し上げたように、新交通が維持的な需要に対応するという話ですが、もちろん、バスにも影響があります。それ以外のものについて、今、ここに書いただけであれば結構です。事務局の真意が何か別にあるのであれば、言葉で明示していただいた方が良いと思います。

81 ページのまとめの施策にも、ボランティア輸送と新交通システムが出てきます。

(事務局) 新交通システムの導入に触れているのは、今の南草津駅周辺の交通状況を鑑みて、記入させていただいております。バスの待ち時間が長く、非常に集中した時間帯に乗降客がおられるということなので、公共交通の定時性と輸送量のカバーが図られていない現状があります。これを解消していく方法の 1 つとして、新交通システムの導入を念頭に考えているわけです。

当然、バスで全てが賄えれば、それが最もコスト的にも良いわけですが、現状の判断として、その検討が必要であるということです。所々に書いてありますが、皆さまと一緒に検討していきたいということで、挙げさせていただいております。

(会 長) 新交通システムについては、草津市で検討しているだけでなく、県でも色々と検討されていると聞いているので、連携を取りながら、進めていただければと思っております。よろしくをお願いします。

自治会や市民代表の方々等、何かご質問・ご意見はございませんか、よろしいでしょうか。

(D委員) 58 ページの交通まちづくりの目標、狙いのところで、自動車依存からの転換というのがありますが、私たちが見ている限り、そちらに移行するのか、よく見えてきません。確かに、自転車専用道路が整備されれば、安全に自転車が利用できるような環境にはなってくるとは思います。今、自転車を使っておられる方は、ほぼ現役世代だと思うので、道路が整備されたら、若干、自転車の利用は増えると思います。ただ、それが自動車依存からの脱却につながるかというと、なかなか、そうはいかないという印象があります。

先ほどのボランティア輸送で、バス停まで車で移動手段が確保できたとしても、バスがバリアフリーになっていないと乗れません。ということは、やはりドアツードア、つまり、家から目的地までというのが、ボランティア輸送の主体になると思います。

また、バス停への駐輪場の設置について、確かにバス停に止められれば、自転車で行かれる方もおられると思いますが、バスの利便性が上がらないことには、バスを利用される方は増えないと思います。今、使われていないのは、ニーズに対応しきれていないことが課題かと思うので、もう少し利便性を強調されたら、どうかというのがあります。

自動車依存から脱却しようと思うなら、もっと大胆な、新交通システムの導入が必要になってくると思います。大量輸送ができる LRT 等、今後、一部の地域だけでなく、湖岸方面にも充実させた方が良い所もあり、辺鄙な所まで行かないと、自動車依存からは中々脱却できないようなイメージを受けました。

(事務局) ありがとうございます。公共交通機関の利用については、ライフスタイルを見直してもらおうための、市民への意識づけが大事ではないかと考えております。モビリティ・マネジメントを実施しながら、方法の1つとして意識改革も実施していきたいとは思っております。

バスに関しては、アンケートからも、「バスの本数が少ない」、「運賃が高い」等、重要度が高く、満足度が低いという結果になっております。市の施策だけではなく、バス会社とも話をさせていただきながら、どういう展開になっていくのか、今後の課題であると認識はしております。ご指摘の内容については、反映していきたいと考えております。

(D委員) おっしゃるとおり、確かに意識を変えていくのも、重要な施策の1つかと思います。多様なニーズの方がおられる中で、草津にお住まいの方も年々増加しているため、それぞれの利便性にマッチした新交通システム、交通マスタープランというのが必要になってくるので、その辺が見えるようなかたちで表現してもらえると良いかと思います。

(F委員代理) 色々と議論を聞かせていただいておりますが、交通施策をしている側の立場からすると、色々な話が尽きないと思います。前提として、60ページの草津市都市交通マスタープランの基本理念に、「誰もがいつでも安心して移動できる～」と書いていただいております。

ヨーロッパの国々では、よく言われていますが、何を最優先にして交通を考えるのかを、まずは明示してはどうかと思います。要は、誰が最も安心されるのか、例えば、「歩行者が一番」、いや、「自動車が一番」というようにしていくことです。歩行者が一番、その中でも、特に障害者の方やお子さま連れの方が一番で、その次が一般歩行者、更にその次が自転車、そして、公共交通機関というようなことです。

車についても、緊急車両が優先される、一般自家用車よりは、商用車、ビジネスで使われる方が優先される等です。バス、電車……、最後に自家用車が来るというような、移動手段のプライオリティ、優先順位というのを、きちんと定めた上で、それぞれの立場に応じた移動手段を、しっかりと考えるという方向に持っていくと、おのずから施策の中身が決まってくるのではないかと思います。

まだ2年目のマスタープランづくりに対して、こういうことを言うのも何ですが、今日、色々なご意見を聞いていて、きちんと優先順位を固めた方が良いとは思いました。

(会 長) ありがとうございます。なかなか難しいところです。事務局で、こういったご意見も参考にしながら進めていただければと思います。事務局から、この時点で何かご発言はありますか？

(事務局) わかりやすくするためには、今、言われたような観点は、非常に大事です。市全域で施策を講じるのは、なかなか難しいこともあるため、61ページにあるように、区域分けをさせていただきました。区域によって、何が優先されるかというのは、違ってくるのではないかとということで、それを何とか導くために、区域ごとのアンケート調査を行ったり、課題の抽出等を行ったりしております。

もう少し検討をしっかりと進めていく必要があるのは、事実です。引き続き、わかりやすくするためという方向で、地域別というスタンスで進めていきたいと考えております。

(会 長) 私から誘導するわけではありませんが、73ページに、新駅設置、新交通システムの導入等があります。この点について、何かご意見はございませんか？ この辺りは、総合交通戦略を策定していく上で、事務局としては、かなり気になる点かと思えます。

(I委員) Iです。今、会長が言われたことに関して、75ページに、新駅について、経緯、効果と問題点が書いてあります。新駅については、2年前に弊社から草津市に対して、一緒に勉強をしませんかという話をしたわけです。というのも、76ページにあるように、このエリアに土地区画整理事業があるため、駅も含めた、まちづくりが検討されても、支える余地があるのかという思いで申し上げたわけです。

その後、何度かお話しさせていただいており、75ページのA-②に、「新駅設置は、南草津駅周辺の交通課題に対して、効果は小さい」とあります。これは弊社からすれば、残念な結論になっております。というのも、元々、南草津駅周辺の交通課題を解消するために、新駅を作ってはどうかという話ではなく、土地区画整理事業も含めて、まちづくり全体の中で、新駅を検討されてはどうかと申し上げたつもりだからです。

現実問題として、南草津駅は比較的に新しい駅で、状況を見ると、ご利用が増えて、駅周辺も非常に賑わっております。駅のご利用についても、もう草津駅と肩を並べるくらいに増えて、2年前からは新快速も停車している状況です。草津市民というのは、他の市民にも増して、駅と連動させたまちづくりについては、非常に大きな経験をお持ちだと思います。

従って、A-②の効果の中に、「公共交通中心のまちづくり促進に寄与」というメリットがある一方で、問題点の中に、「閑静な居住空間が喪失」というデメリットが挙げられています。これらも含めて、まちづくりの観点から支援してはどうかということも、もう少し検討していただけたら良いのではないかと思います。いかがでしょうか？

(事務局) 事務局として、本日、ご提示させていただいたのは、交通の観点から考えた、新駅設置の可能性です。今、I委員が言われた、まちづくりの観点についても、当然、検討していく必要があると認識はしております。資料の作成にも着手しているので、次回、詳細な資料については、一部、提示もさせていただこうと考えております。よろしく願いいたします。

(会長) 今後、総合交通戦略の議論が活発に行われていくので、本日、色々なご意見をいただけると、事務局の方で、その点を考慮して、より良いものに仕上げていくことにつながります。できれば、一言、ご意見をいただければ、ありがたく思います。

(J委員) Jです。今回、出していただいた、都市交通マスタープランについては、特に異論はありませんが、少しコメントさせていただきます。国交省では、東京の本局に、都市再構築戦略検討委員会というのがあり、今後の都市構造の方向性としては、集約型まちづくりを推進していく方向で、中間取りまとめがされています。今回、都市交通マスタープランにおいても、集約型まちづくりを進めていくという目標に変わっており、国の全体的な方向ともマッチしていると思っております。

集約型都市構造というのは、必ずしも駅前に一極集中させるものではなく、アジサイ型、ドーナツ型等、色々な形があるため、草津市でも集約型の都市構造を目指すということで、国の方針とも合致していると思っております。

先ほど会長からも、新駅と新交通システムについてご指摘がありました。新交通システムは、県でも会議が開かれ議論されているので、ぜひ連携して進めていただき、もし決まれば、国からも積極的に支援していきたいと思っております。よろしく願いします。

(会長) ありがとうございます。J課長には、最後に一言、お願いしようと思っていたため、ご指名しませんでした。1つだけ、本協議会の進め方について、整備局にお伺いしたいことがあります。3ページでは、第5次草津市総合計画、草津市都市交通マスタープランを受けて、再度、草津市都市交通マスタープランを作って、草津市総合交通戦略を作る流れになっています。

第5次草津市総合計画も一部、私もお手伝いさせていただきましたが、この完成年度が平成32年になっていて、都市交通マスタープランも、それに合わせた形になっています。この時点で、果たして、20年先を見据えた、都市交通マスタープランが作成できるのか、作成すべきなのかと思っております。

私は、この流れで行くと、都市交通マスタープランをきちんと作って、その実行計画としての総合交通戦略を作ることになるため、両者を同じウエイトで作るようになっているようです。

ただ、私の元々の認識では、総合交通戦略が主であって、総合交通戦略を作る上で、都市像が将来どうなるのか等の議論は必ず必要なので、都市交通マスタープランがあると思っています。同じウエイトで作るというのが、整備局のお考えなのか、あるいは、総合交通戦略にやや重点を置いた議論をして良いのか、その辺りはいかがでしょうか？

(J委員) 実は、私も質問しようと思っていたのが、マスタープランと総合戦略が2本立てになっている点です。本来、マスタープランはもう少し漠然としたもので、その下に具体的な総合戦略がぶら下がると思っておりました。今回、見てみると、マスタープランには、かなり具体的な内容が入っているので、総合戦略がどういうものになるかと思っていたところです。

具体的に事業を進めるに当たっては、総合戦略で、具体的に、いつ頃までに、どんなものを作っていくかを示していただいた方が良いと思います。もちろん、都市交通マスタープランについては、上位ビジョンとしてはあった方が良くと思いますが、力の入れようは、色々な感じがあるとは思いますが。

(事務局) 昨年度からスタートさせていただいた、本協議会の趣旨となるのが、マスタープランと総合交通戦略です。マスタープランについては、概ね20年先のまちづくりと連携した交通施策への道筋を立てる計画だと認識しています。その中で、喫緊の課題を解決するために、10年間の戦略的な行動計画を立てるというのが、総合交通戦略だと認識しております。

マスタープランを先に立案して、その後、戦略を立てるのが本筋ではないかと認識しておりましたが、同時進行で立案していきたいということで、昨年度からスタートさせていただきました。マスタープランで将来の交通体系を見ながら、ここ10年以内に設置すべきものは何か、皆さまと議論をしていきながら決めていくのが、マスタープラン及び交通戦略と考えております。

(会長) 総合交通戦略にややウエイトを置いてまとめずに、総合計画の先に行くというのは、どうも矛盾するように思います。どちらかと言うと、都市交通マスタープランは、あまり詳細までは触れず、概念的な整理にしておいて、総合交通戦略は、実行計画なので、具体的なものを狙っていただく方が良くと思います。

ともかく、より精緻なものが、都市交通マスタープランでも作成できるのであれば、それに越したことはありません。ただ、個人的に少し懸念するのは、両方、同時に進めるのは大変なので、どちらかと言うと、10年くらいの実行計画の方に、6割くらいのウエイトを置かれた方が良くのではないかと思います。

そろそろ予定の時間になりましたが、言い残したことはございませんか、よろしいですか。では、ご意見も出尽くしたようなので、本日の協議会は終了にさせていただきます。事務局に、進行をお返しいたします。

#### 4. その他



## 5. 閉会

(事務局)

会長に於かれては、議事進行の大役、誠にありがとうございました。また、委員各位に於かれては、活発なご議論をいただき、事務局に対しても、貴重なご意見をいただいたところ です。

次回の総合戦略協議会については、8月下旬か9月初旬を予定しております。本日、頂いたご意見を基に、更に踏み込んだ資料で、皆さまに議論をしていただきたいと考えております。そこに辿り着くまでには、市役所内の議論も当然、必要になってくるため、その点を踏まえて、ご提示をさせていただきます。具体的な日程が決まりましたら、ご連絡をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

本日は、会長をはじめ、委員各位の皆さま、暑い中、ご参集いただき、誠にありがとうございました。夏もこれからが本番になりますので、お体をご自愛いただき、また次回の会議では、よろしくお願ひしたいと思います。これにて、本日の協議会は閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

以上