

審議会等会議録様式

平成25年度

第6回 草津市総合交通戦略協議会 会議録

■日時：

平成25年11月27日（水）10時00分～12時00分

■場所：

草津市立市民交流プラザ 大会議室

■出席委員：

西蔵委員、南出委員、香月委員、前野委員、塚口委員、塩見委員、平野委員、
樋口委員、大西委員、吉澤委員（代理）、後藤委員、松本委員（代理）、
四塚委員（代理）、徳島委員（代理）、堤委員（代理）、浅見委員（代理）

■欠席委員：

小林委員、加茂委員、日野委員

■事務局：

川崎理事、山本副部長、松尾参事、三田村主事、中央復建コンサルタンツ(株)

■傍聴者：

1名

1. 開会

【事務局】

皆様こんにちは。本日はご多忙中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

これより、第6回草津市総合交通戦略協議会を開会いたします。

本日の委員のご出席は、19名中16名であり、草津市附属機関運営規則第6条に定める過半数以上の出席を得ておりますことから、本協議会は成立しておりますことをご報告申し上げます。

また、当協議会は公開にて進めさせていただくことをご報告させていただきます。

2. 挨拶

【川崎理事】

おはようございます。

都市計画部の川崎です。

本日は、お忙しい中、第6回草津市総合交通戦略協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

本日、ご議論いただき、草津市都市交通マスタープラン（案）および草津市総合交通戦略（案）については、12月の下旬からパブリックコメントを実施する予定となっております。

パブリックコメント前に行う、最後の意見交換の場となるかと思っておりますので、委員の皆様からは、可能な限り多くのご意見を賜り、取りまとめをさせていただきたいと考えております。

どうぞ、よろしく願いいたします。以上、甚だ簡単ですが、開会の挨拶とさせていただきます。

【塚口会長】

おはようございます。

朝早くからご出席いただき、ありがとうございます。

草津市総合交通戦略協議会も、今回で第6回目を迎えております。

お手元にあるように、草津市都市交通マスタープラン（案）および草津市総合交通戦略（案）の2つのレポートが、ある程度、出来上がってきました。

理事からの挨拶にあったように、これからパブリックコメントにかけていく段階で、あと一息で完成に近づくわけです。

パブリックコメント前に、できるだけ委員の皆様方から、何か改善する点があれば、ご発言いただき、それをもって、パブリックコメントに進んでまいりたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

3. 議事

（1）草津市都市交通マスタープラン（案）および草津市総合交通戦略（案）について

※事務局より資料の説明

【会長】

ありがとうございました。

かなり分量的には多いものを、要領よくご説明いただきました。

ただ今の草津市都市交通マスタープラン（案）および草津市総合交通戦略（案）について、委員の皆様方から、ご意見・ご質問をお受けしたいと思います。

どういう視点からでも結構なので、ご発言をお願いします。

【D委員】

青色の骨子（体系図）で、都市交通マスタープラン（案）のほうに、「自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の醸成」とあります。

私も貢献するために、最近、なるべく自転車で移動するようにしています。

ただ、実際に走ってみると、走りにくさを身近に感じています。

ルートも歩道さえもない、自動車の分しかないような道路もあるため、非常に怖い思いをしたことがあります。

もちろん、このバスに関する計画も大切だと思いますが、イギリスのほうで、かなり自転車の施策が徹底しているという話を聞いたことがあります。

自転車の後ろに、子どもを引っ張るようなリヤカーを取り付けたり、道路も車が入れないようにしたりする例もあるようです。

そこまで一気に進められないとは思いますが、少なくとも自転車が走りやすいように、専用レーンを設ける投資をしたほうが良いとは思いました。

エコカーが奨励され、エコカー減税等が頻繁に行われたので、例えば、自転車をバスと同じような移動手段にしたなら、補助が出るというのもいいと、個人的には思いました。

以上です。

【会長】

ありがとうございます。

事務局から、何かお答えすることはありますか。

【事務局】

市の施策をPRさせていただきます。

自転車道の整備については、緑色の都市交通マスタープラン（案）の92ページに書いてあります。

本市で今年度、「自転車の安全利用」、「盗難防止」、「自転車の利用環境の整備」の3点を掲げた条例を制定していこうと考えております。

そのうち、環境の整備として、次の93ページにある自転車レーンの整備等を目指していく計画を、今、立てております。

【会長】

ありがとうございました。

他に、ご発言があれば、どなたからでも結構なので、お願いいたします。

【E委員】

Eです。

バリアフリー化の目標数値についてです。

骨子（体系図）の総合交通戦略（案）では、「国の基本方針では、ノンステップバス車両は平成32年までに約70%の導入を目標としている」となっています。

一方、草津市は、前期（H28）で31%、後期（H32）で35%となっていますが、これは両期を足して66%というのではなく、後期の時点で35%という数字です。

ということは、草津市の数値は国の半分しかなく、他府県の都市と比べても、かなり導入化率が低いと思うので、もう少し数値目標を上げていただけないでしょうか。

【会長】

事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

確かに、草津市の現状は、24.3%という数値になっています。

調べてみると、大津市も35~36%という数値が出ています。

なかなか低床式バス車両を導入するには、経費もかかるため、バス事業者だけでは難しいので、国・県・市の補助金等が必要になってくるわけです。

目標数値については、また検討しますが、国が掲げているような数値まで一気に上げることは、なかなか難しいと考えております。

その点はご了承いただければと思っております。

【E委員】

大津市との比較はわかりましたが、京都市はどうでしょうか。

【事務局】

京都市までは把握していませんが、やはり京都市・大阪市のような大きな都市、あるいは、交通局がきちんとしているような所では、高かったのではないかと思います、また調べておきます。

【E委員】

数値はわかりませんが、個人的な印象でも、京都市は低床バスの導入率が高いと思います。

国の目標が70%と掲げられていますが、これに対する補助金というのは、どれくらい頂けるのか、ご存じの範囲で結構なので、教えていただけますか。

【会長】

では、N委員から、お願いします。

【N委員】

Nです。

ノンステップバスの目標値等々の話について、お答えします。

確かに、京都市は高く、京都市交通局・市バスの導入率にほぼなるので、8割くらいに達しているのではないかと思います。

実際、乗合事業でバスの新車を買おうと思えば、ノンステップバスしか認めていないのが現状です。

補助金は、国も多く出せておらず、通常の車両との差額の2分の1くらいのレベルです。

ノンステップバス1両が、2,500万円くらいするので、普通のバスが2,000万円としたら、結局250万円しか出せません。

新車にするには、ノンステップバスしか認めていないため、それだけ車両を代替する余裕がないので、結局、どこかの中古バスを買ってくる。

例えば、近江鉄道バスであれば、自社系列の西武バスの中古を譲ってもらう等、車を買って替えなければ、実際にノンステップバスには替わっていきません。

とは言え、まだ使えるバスを廃車にして、新車を買えるかと言うと、なかなか難しい状況でもあります。

言われるように、実際、大阪市等の公営交通の数値は、ものすごく高く、尼崎市交通局・市バスが100%で、全車ノンステップ車両です。

また、古いノンステップ車両から、新しいノンステップ車両に代替する事業者も出てきています。

ただ悲しいかな、公営交通だけで、いわゆる、税金でバスが買える所しか、実際には入っていません。

国の補助金も税金なので、ノンステップバスに予算化してもいいという所でないと、なかなか実施されていないのが、現状です。

以上です。

【会長】

I 委員から、何か補足はございますか。

【I 委員】

I です。

車両については、今、N委員から話がありました。

もう1つの視点としては、坂等で走りにくいため、導入しづらいという道路環境の問題もあります。

当然、床が低くなると、底をすることになります。

ある程度、大津市や京都市等、フラットな路面であれば問題はありません。

ただ、滋賀県は比較的、坂は少ないものの、やはり底をすってしまうため、導入にあたっては、道路環境の整備も並行してお願いしないと難しいと思います。

協会としては、その点、承知をしております。よろしくお願いします。

【E 委員】

補助金について、ご説明いただき、ありがとうございます。

新車の買い替えは難しいということなので、今、使っているバスに、エアサスペンションを入れたりして床を下げる等、何か改造するというのは難しいのでしょうか。

車であれば、改造してリフトを付けることも可能です。

バスの構造はよくわかりませんが、その辺はどうなのでしょう。

【N 委員】

リフトを付けることなら、可能です。

費用対効果を考えると、新車ならノンステップバスを買えるのということになります。

また、今のツーステップバスの床を下げるのは、エンジンの配置やドライブシャフトの関係から不可能なため、可能だとすれば、リフトを付けることです。

しかし、リフトはノンステップバスに比べて、かなり使いにくく、他の利用者を待たせることになれば、心のバリアフリーの問題も出てくるので、なかなか現実的には、難しいと思います。

以上です。

【会長】

ありがとうございました。他に、いかがでしょうか。

【P委員（代理）】

P（代理）です。

今日はPの代理で出席しております。

草津市で立てている計画なので、一応、数字的には色々と検討されていると思いますが、考え方だけ、少し確認をさせていただきます。

骨子（体系図）の総合交通戦略（案）の中で、CHECKの評価指標「草津駅発の運行本数」の現状323本／日を維持するものになっております。

さらに、自動車交通を減らし、歩くまちのほうへ進めていくというコンセプトも併せて考えていくことになっています。

今後10年間、草津市はまだ人口増という環境下にあるため、それに対応したかたちで、公共交通機関をもう少し増やしていったり、自動車から転換していくのであれば、運行頻度を上げていったり等の施策を考えたほうが良いと、個人的には思います。

以上です。

【会長】

今の点について、事務局からお答えいただけますか。

【事務局】

草津駅発の運行本数について、現状維持とさせていただいているのは、今のバスの乗車率等も鑑みて、数値を設定しています。

委員の言われるとおり、人口増は平成32年をピークとして、まだ総合交通戦略期間の中では増えております。

当然、高齢化率も増えてくる予測をしており、ご意見は、ごもっともです。

ただ、現状を見ると、バスの乗車率が低いと、バス会社からは、減便、あるいは、廃線を、常に検討されている面もあります。

したがって、乗車率のほうを上げていくことで、現況の数字を最低でも維持していこうという目標にしております。

【P委員（代理）】

要するに、市民の皆様にも、頑張って公共交通を使っていただくという意思の表れた数字と理解しました。

【会長】

ありがとうございます。

他に、いかがでしょうか。

【G委員】

Gです。

最近、私は欠席しがちなので、議論についていけないかもしれませんが、発言します。

骨子（体系図）の都市交通マスタープラン（案）のほうに戻ります。

交通まちづくりの基本方針、①人にやさしい交通まちづくりの実現、②環境にやさしい交通まちづくりの実現、③地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現、の3つが挙げられています。

下にある、基本施策のどの計画も、基本方針のそれぞれに当てはまる気がしますが、表の○印は、どういう考え方で付けられているのでしょうか。

例えば、「ソフト施策に関する計画」の「自動車に頼らない市民意識の醸成」は、「環境にやさしい」に○が付いています。

一方で、現在、自動車が郊外の大型ショッピングセンターに行っている状況を考えると、自動車に頼らない生活をする中で、中心市街地や身近な所に買い物に行こうという意識にもなるので、これは、「地域の維持・活性化」に繋がる施策だという指摘がかなり出てくるのではないかと思います。

この点について、ご説明をお願いします。

【会長】

事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

そういったご指摘等も、色々であろうかと思います。

こちらの方針と施策の関係については、できれば、色々ご意見を伺った上で、調整をさせていただければと思っております。

今の表は、一旦、事務局案としてご提示したものです。

確かに、ソフト施策の方向性として、自動車に頼らない市民意識の醸成について、委員のご指摘のような考え方もできます。

ただ、自動車を使って活性化するという観点よりも、むしろ、どちらかと言うと、自動車ではなく、公共交通、あるいは、自転車利用の環境面に重点を置いた取組を主眼に置いた方向で考えておりました。

そのため、こちらについては、「環境にやさしい交通まちづくりの実現」として整理をさせていただきました。

委員をはじめ、皆様方が地域の活性化にも繋がるものであるというご意見であれば、施策面の中身にも盛り込んでいくことになろうかと思います。

ぜひ、その辺りについても、ご議論・ご意見等いただければと思っております。

一旦、事務局としては、草津市の取組として、例えば、ソフト施策に関しては、資料のような方針で整理をさせていただいたということです。

【G委員】

わかりました。

もう一度、議論する課題として、色々なご意見をいただいた上で、検討し直すという可能性もあるということで、よろしいでしょうか。

【事務局】

それで結構だと考えています。

総合交通戦略（案）についても、都市交通マスタープランの基本施策という大きなタイトルに対して、具体的な施策として、小さなタイトルに具体化しているものもあります。

前回、前々回にもお話ししたように、これ以外に何か追加する施策があれば、それも踏まえていく方針で結構かと思っております。

【G委員】

わかりました。

【会長】

今回の両計画の案は、当然、（案）と付いているように、今後のパブリックコメントを通じて、さらにブラッシュアップしていくわけです。

そして、本日のご意見も精査して、再度、ブラッシュアップに繋げていけるものがあれば、最後に当協議会がもう一度あるので、パブリックコメントや今のご意見等も踏まえて、事務局でご検討いただければと思います。

他に、いかがでしょうか。

【B委員】

一言、お聞きしたいと思います。

骨子（体系図）の総合交通戦略（案）のCHECKで、外出の有無の現状が13.8%となっていることについてです。

私が住んでいる町内では、65歳以上が35%くらいです。

学区でも、8,000人あまりの住民のうち、約1,800人が65歳以上ということで、20%を遥かに超えております。

ただ、草津市全体では、南草津に大学生が多くおられるので、低い数値になっていて、まだ、20%の高齢化率には達していないと思います。

私の近所だけでも、2、3人は、もう免許証を返されて、自転車とまめバスにしか頼らないということで行動されている方がおられます。

私も75歳になるので、間もなく返さなければいけないとは思っています。

高齢化が進んで、交通弱者が増加しているため、前期・後期の目標値が13.8%となっていますが、個人的には、「えいや」と決めた数字ではないかと感じました。

身近な例で申し訳ないですが、私の妻も、まめバスにも乗れるときには、頑張って乗っていましたが、もう200円に値上げした途端にやめて、電動自転車で頑張って走り回っております。

元気な人は自転車で動けるのでいいですが、足が痛い、腰が痛いという方は、自転車は無理なので、痛いのを我慢してバス停まで行って、まめバスに頼る方向になろうかと思えます。

外出の有無に関する数字には、まめバスが影響してくるのではないかと思います。

ここで出していただいた、13.8%という数字的根拠は、何に基づいたものなのか、教えていただきたいと思えます。

【会長】

事務局、お願いいたします。

【事務局】

緑色の都市交通マスタープラン（案）の38ページをご覧ください。

昨年（平成24年）の11月に、配布枚数6,000部くらいで、市民アンケートを取らせていただいております。

アンケート調査の中の項目に、歩行環境についてお尋ねしたものと、上の円グラフ「自宅周辺の歩行環境が及ぼす外出頻度への影響」があります。

83.1%の方が「影響はない（黄色）」とお答えになられた一方で、13.8%の方が「外出を控えている（ピンク色）」とお答えいただいております。

この数字をお示しさせていただきます。

【会長】

平成24年の13.8%という数字を平成32年の目標値にも使っているのは、将来も現状を維持し、同じ数値を使ったという説明でした。

これでご理解いただけますか、あるいは、この値をもっと低くすべきというご意見でしょうか。

【B委員】

低くすべきという意見です。

施策として、ご指摘の13.8%という数字で、十分とお考えなのかという質問です。

【会長】

その辺りの考え方は、事務局として、いかがでしょうか。

【事務局】

今の38ページの資料で、現状で13.8%という数字的な根拠をお示しいたしました。

また、下のグラフで、外出を控えている理由を深掘りするためにお尋ねした、「自宅周辺の道路を歩くときの印象」というアンケート結果が載っております。

「歩道がない／狭い道路が多い」、「夜間の道が暗い」、「歩道走行の自転車が多い」等に対して、施策展開をしていこうと、事務局では考えています。

次に、この資料の6ページをご覧ください。

下のグラフで、「年齢3区分別の人口構成」として、草津市の推計を挙げております。

現状、65歳以上の方については、特に顕著な伸びとなっているため、できる限り、高齢者の方の外出を促進していきたいと考えております。

以上から、高齢者の人口割合が増えるため、外出していただく人数も増えるので、同じ数字を目標として掲げたということです。

【会長】

できるだけ、この値を小さくしていく。

極論としてはゼロにするのがベストですが、なかなか難しいわけです。

高齢者の人口が増える中、外出しにくい方の割合を踏まえ、現状維持するということです。

また、まめバスとの関係について、ご意見が出ました。

まめバスも無料であれば、乗られるけれども、有料にすると、乗れないというのが現実です。

無料にすると、誰かが負担をすることになるわけで、受益と負担との関係について、市民の皆様から、色々なご意見を伺って、最終的に妥当な方向と言うか、やむを得ないと考えるところに落ち着いていくのが、現実的かと思います。

【B委員】

おっしゃるとおりです。

ありがとうございました。

【会長】

ありがとうございます。

他に、いかがでしょうか。

【H委員】

Hです。

3点、述べます。

1点目は、新駅についてです。

前回の当協議会の場で議論があり、事務局からの資料では、当面、凍結するというご説明があり、そのこと自体は残念です。

新駅について、緑色の都市交通マスタープラン（案）の99～101ページに書かれています。前回の資料がそのまま入っているように見受けられます。

したがって、都市交通マスタープラン（案）には、先ほどのご説明のように、長期的な計画で、これからどうしたいかを、骨太に書くほうがいいのではないかと思います。

つまり、この99～101ページの書き方は、かなり詳細に地元調整等での主な意見も含めて書かれています。長期的な計画なので、むしろ、もう少し簡潔にしたほうが良いということだと思います。

例えば、86ページには、新交通システムに関する計画がありますが、かなり簡潔に書かれています。その書き方を参考に、長期的な計画にふさわしい書き方にされたほうが良いと思います。

2点目は、青色の骨子（体系図）の都市交通マスタープラン（案）についてです。

草津市を取り巻く環境や市民ニーズの部分に、かなり「安全安心」という言葉が書かれています。

また、交通まちづくりの基本理念に「安心」、基本方針に「人にやさしい」という言葉もあります。

そこで、個人的な提案を述べます。

鉄道に関して言うと、危険な箇所は踏切になります。

踏切は、歩行者にとっても、自動車にとっても、要注意ポイントで、鉄道側から見ても、中に人が立ち往生したり、最近もあったように、子どもがイタズラで石を置いたりするケースもあります。

以上のことから考えると、交通まちづくりの観点からは、長期計画なので、なるべく踏切を立体交差に替えていくような方針を盛り込まれてはどうかと思います。

草津市内の踏切は、少なくとも2つ、旧草津川の少し西側と、今の草津川の少し東側で草津よりも小さいものがあります。

これからのまちづくりの中で、そういった所で安全を確保していく観点から、立体交差等も盛り込まれてはどうかと思います。

3点目は、私の専門外ですが、バスの乗り換えについてです。

先ほどから出ている、まめバス等には、私もなるべく乗るようにしています。

しかし、バス停に行っても、そのバスがどこへ行くのかが、よくわかりません。

望ましいのは、バス停に行けば、次のバスが何分くらいに来て、どのバス停に停まり、料金はいくらなのかがわかることですが、現状はわかりにくいです。

特にバス停まで行かなくても、例えば、駅を降りてすぐの所に一覧表があれば、わかりやすくなるため、乗りやすいのではないかという思いもあります。

何か、わかりやすいバスに関する案内等も、短期的な計画の1つとして入れられるのではないのでしょうか。

その点、緑色の都市交通マスタープラン（案）の77ページに、草津市地域公共交通総合連携計画という施策の説明があります。

黄色の表に、「⑤わかりやすいバス案内表示」とあるので、重複するかもしれませんが、盛り込んではどうかと思いました。

以上です。

【会長】

今の3点は、それぞれ性格の違うご質問なので、1つずつお答えいただければと思います。

【事務局】

まず1点目、都市交通マスタープラン（案）における新駅の書き方についてです。

今のご意見のように、もう一度、考え直させていただきます。

本日、ご議論・ご指摘等いただいた内容に基づいて、再度、修正をかけてまいります。

その後、パブリックコメントの場で聞いていくわけですが、その前に、委員の皆様には、ご送付等の方法でお知らせしたいと思っております。

今の件については、特にH委員と調整をさせていただきながら、修正を加えていきたいと思っております。

よろしく願いいたします。

2点目、踏切等の除却を目的とした、立体交差については、ご提案として承り、検討したいと思えます。

現在、草津市には2つの踏切があり、そのうち1つについては、JR西日本とも閉鎖に向けた取組をしております。

もう1つ、旧草津川より100mほど行った所にある踏切付近については、旧草津川の跡地利用との関係もあるため、その点も考えながら、立体交差は非常に難しいとは思いますが、検討していくべきと当然考えております。

パブリックコメントまでに記載すべきかどうか、また、記載するなら、どう表現するか、検討していきたいと思えます。

3点目のバスの乗り換えについては、市民の方からも常々、ご意見をいただいております。別途、公共交通会議も立ち上げさせていただいているので、そこで検討を加えて、市民の方や在来者の方にも利用していただけるよう、工夫をしていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。
他に、いかがでしょうか。

【N委員】

H委員の言われた、バス停のわかりにくさに関してです。昨日、近江鉄道バスの方と話していましたが、自社の社員もバスに乗っていないそうです。色々な公共交通会議で、H委員とご一緒しますが、バスで来られているのは、私とH委員くらいです。

あとの皆様は、マイカーで会議に来られています。

市の職員の方も、今、検討すると言われましたが、では、まめバスを仕事で使っているかと言うと、使っておりません。

バスに乗らないから、その不便さがわからず、見にくさがわからないのだと思います。

逆に、H委員は、実際にJRもバスも利用されているため、JRの不便さも、バスの不便さも考えておられるわけです。

昨日、近江鉄道バスの北村課長に、京都市交通局に若手プロジェクトチームがあるので、近江鉄道バスの若手全員を連れて、一度、トークン等をされてはどうかと話していました。

太秦天神川まで行かないといけないと言うと、課長は「でも、うちの社員、バスに乗って行けるかな」という話でした。

たぶん、市役所の方も、これと同じようなレベルだと思います。

交通政策部署の方は乗られるかもしれませんが、ほとんどの方が、まめバスには、たぶん乗らないでしょう。

乗らないから、不便さ、見にくさがわからないわけです。

そこに、便利なICカードを入れようとなっても、バスの整理券で番号を見て、次々に運賃が変わるのを確認して、小銭を出してという不便さがわからないから、税金を投入しようと言っても、税金は出せないとなってしまいます。

先日、滋賀県の新交通システム検討協議会で、ヴァンソン藤井氏が講演されました。

ヨーロッパではLRTがたくさん走っていると言われましたが、ただ、収支率が25%、まめバスくらいの所にLRTが走っているわけです。

その代わりに、交通税というのが企業から取られ、まちに入るときには、マイカーで入ったら、お金の負荷がかかり、消費税は20%です。

こういうことをすれば、たぶん可能なのでしょう。

しかし、滋賀県は、予算化できないわけです。

今の駅前ロータリーの運用見直しもありますが、混雑解消のためには、時間規制をしてマイカーを入れなければいけません。

身体障害者の方等だけには、許可証を発行して、それ以外は、マイカーの規制をかければいけます。

しかし、滋賀県では、絶対に自家用車をいじめるようなことをすると、非常に反発されます。

ロータリーでも、自家用車を最もいい場所に停めるという現状では、LRTの話聞いていても、むなしい気がしました。

本当に便利さ、不便さがわかるためには、もっとバス、自転車、歩いて過ごせるようにしていけば、いいのではないのでしょうか。

【会長】

おっしゃるとおりです。

【I 委員】

H委員が言われた、3点目のバス停の件については、協会としても、非常に耳の痛い話です。

また、N委員から、交通施策の話もありました。

そのため、一般的に、バスは不便だと言われています。

ただ、ある先生の話では、バスは不便なのではなく、不安があるのではないかと、すなわち、情報提供ができていないのではないかとということでした。

鉄道であれば、レールに従っていけば、極端な話、歩いていっても行けるけれども、バスはどの道を走るか、わからないわけです。

そのため、運行系統図や路線案内といったものが必要になります。

草津市内であれば、3、4社のバスが走っているため、協会としては、縦割りの情報だけでなく、横串の情報も周知したいと考えております。

例えば、南草津駅や草津駅を発着とするバスの路線案内を、現在、マップ形式でつくっており、今年度中にできる予定なので、出来上がったなら、この席上で配布したいと思います。

JRとの乗継の関係で、JRのほうは路線案内をつくられていて、バスのほうは、路線マップを見て、バスに快適に乗っていただくために、JRとの連携は取らせていただくよう、現在、進めております。

停留所は、夜間になると真っ暗なので、行灯式の停留所の整備が、一部のバス事業者で進んでいます。

電光式と言うか、照明のつくようなバス停も、利用者にとっては、わかりやすいかと思えます。

バスの乗務員からも、お客さまがおられるか、真っ暗ではわかりにくく、おそらく通過はしないと思いますが、夜間にバス停がわかりやすいようにする必要があると思えます。

バス停環境の整備の中に、そういった点も含めていただけたら、ありがたく思えます。

それから、昨日の京都新聞に出ていましたが、一部、交差点のロータリー化についてです。

ヨーロッパでは、結構、十字路ではなく、ロータリーをぐるっと回っていく交差点の導入が進んでいます。

交通安全という意味では、これも道路環境整備になるのかもしれませんが、交差点の動線についても、何か工夫をしていければ、環境にやさしい、事故に遭わないような、まちづくりもできるかと思えます。

以上です。

【会長】

ありがとうございました。

交差点のロータリー化の話が出ましたが、今はラウンドアバウト化というものもあります。

G委員、何か一言、ございませんか。

【G委員】

滋賀県では、ラウンドアバウト化が守山市で、国交省の社会実験として進められています。

ラウンドアバウトが最も活躍できる場所は、欧米のようにフルスペックの大きいラウンドアバウトの交差点です。

日本で導入するのは、交差点の面積が小さいため、なかなか難しいです。

そこで、日本に適したラウンドアバウトが、どういう条件であれば、渋滞が発生せず、安全で、エコなものになるのかということ、今、研究レベルで精査しているところです。

事例が次第に増えてきているので、少しずつ、ラウンドアバウト化の方向に進むかと思っています。

ただ、長い目で考えたときには、整備の望ましい場所があれば、ラウンドアバウト化も検討するという位置づけで考えていくスタンスが、今のところ、いいのではないかと、個人的には考えております。

【会長】

ありがとうございます。

急に指名をして、申し訳ございません。

要するに、ラウンドアバウトというのは、イギリス発祥で、信号がなくても、かなり円滑に交通整備ができるというもので、確かにいい面もあります。

ただ、逆に交通量が増えると、イギリスでも、ラウンドアバウトに信号機をつけていく所もあるので、何か妙な感じもします。

そのため、うまく導入ができる場所に、慎重に導入していくという方向で、今、国内で色々な研究が進められている状況です。

他に何か、ございませんか。

【B委員】

先ほどのN委員の意見で、市の職員の方も、まめバスにあまり乗られていないということでした。

以前、まめバスの会議のときにもご提案しましたが、草津市役所の職員の方が、ノーマイカーデーの通勤時に、まめバスの利用を促進されるような運動も、必要ではないかと感じました。

草津市として、施策の中のどこかに挙げておくと、市民から見て、市役所も取り組んでいるというイメージ戦略にも繋がると思うので、盛り込んだらいいと思います。

それから、旧草津川の跡地利用についてです。

もう決定していたら仕方ないですが、長期的に見れば、ここにLRTに何か使えそうなイメージがあります。

この点について、検討されたことはあるのでしょうか。

【会長】

事務局、お願いいたします。

【事務局】

1点目、まめバスの市職員の利用についてです。

バスの運行時間等、考えるべき点もあるため、方策として、市役所内部で今後も検討していきたいと思います。

2点目、旧草津川への新交通システムの導入についてです。

これについては、事務局としても、1つの案として、県から用地買収をして、市民の用地として使う方向なので、当然、新交通システムと道路の機能についての検討もしております。

但し、一部、道路はつくりますが、新交通システムについては、費用対効果の面から、非常に難しいのではないかという結論に、今、達しております。

とは言え、将来的には、「環境にやさしい」、「人にやさしい」という基本方針にとって、非常に有利なシステムであるため、絶対に導入しないというわけではないので、ご理解のほど、お願いしたいと思います。

【会長】

他に、いかがでしょうか。

【L委員（代理）】

L（代理）です。

今日は、Lの代理で出席しております。

総合交通戦略（案）の実施策の中で、関係者を一覧表でまとめられて、非常にわかりやすいと思って見ておりました。

この中で、国として支援させていただいているものを、△印で示されております。

34ページのコミュニティサイクル・レンタサイクルの整備にも、国としての支援策があるため、資料では空欄になっていますが、ぜひご活用いただければと思います。

JRの新駅の整備についてです。

色々とデメリットもある中、今後、検討されていくとは思いますが。

事業費が大きくなっていくことも、課題の中に挙がっていましたが、こちらにも国の支援策があるので、ご検討いただければと思います。

よろしく申し上げます。

【会長】

ありがとうございます。

では、私から、少しだけ発言いたします。

都市交通マスタープラン（案）の83～84ページに、今回、修正した図面が出ています。

少し気になるのは、83ページの広域的なイメージ図の黒い矢印です。

これは、何を意味していて、なぜ必要なのでしょうか。

というのは、この矢印の部分だけ、市域のイメージのほうには省略されているため、どうも落ち着きが悪い感じがします。

この黒い矢印は、必要なのでしょうか。

【事務局】

この黒い矢印は、第5次総合計画の中で、プチ環状線と呼んでいる道路網のことを表しており、この道路によって中心市街地の活性化にも寄与するために位置づけられたものです。

この書き方については、会長のご指摘のとおり、少し工夫させていただきたいと思います。

【会長】

発言を躊躇したのは、私にもその責任の一端があったため、非常に恐縮していたためです。
ただ、今回、このように並べて表示するのであれば、少し補足説明をしたほうが、よろしいのではないかと思います。

もう1点、PDCAサイクルの達成状況を検証していくのは、結構なことです。

ただ、多くの施策がある中、総合交通戦略（案）の18～21ページで、「評価指標」と、その指標を使う「戦略施策」が挙げられていますが、少し大雑把すぎるのではないかと、不安を感じました。

この点は十分にご議論いただいた上で、指標と施策が対応しているのかどうか、確認をさせていただきたいと思います。

【事務局】

会長のご指摘のように、事務局内でも議論をして、提示させていただいております。
今のご指摘を踏まえて、もう一度、精査させていただきたいと思っております。

【会長】

PDCAサイクルがうまく動くように、少し見直していただければと思います。

このままで大丈夫ということであれば、それはそれで結構です。

他に、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、本日の会議の最後に改めて、全体を通じたご意見・ご質問を伺いたいと思います。

ひとまず、第2議題「パブリックコメントの実施について」、事務局から説明をよろしくお願いいたします。

(2) パブリックコメントの実施について

※事務局より資料の説明

【会長】

ありがとうございます。

以前から何度か、このパブリックコメントは、草津市で実施されていると思いますが、従来のやり方と何か変わった点はありませんか。

【事務局】

現在、市の他部課で行われているパブリックコメントとは、特段の違いはありません。

市の条例に従って、いつもどおりパブリックコメントを実施させていただくかたちになっております。

【会長】

ありがとうございます。

何か、このパブリックコメントについて、ご質問・ご意見はございませんか。

【G委員】

公表して、ホームページ等に掲載するのは、「都市交通マスタープラン（案）」、「総合交通戦略（案）」、「骨子（体系図）」の3つでよろしいですか。

【事務局】

はい、おっしゃるとおりです。

パブリックコメントを実施する際には、本編2冊、それから、骨子としてA3でまとめています。

できれば、パンフレット形式のような概略版を掲載して、市民の方にご覧いただき、ご意見を伺うかたちにしていきたいと考えております。

【G委員】

このA3形式そのままでは、大きすぎるため、ウェブ上では、ほとんどご覧いただけないかと思います。

もし概略版にまとめて載せるのであれば、関連する記述が本編のどこにあるのか等も書いてあると、わかりやすく、ご意見がいただきやすいと思います。

【事務局】

おっしゃるとおりです。

できれば、概略版は、本編と骨子の中間の形式にして、対応がわかるように整理したいと考えております。

【G委員】

わかりました。

ところで、概略版についての議論は、この場では行わないのですか。

【事務局】

はい、行いません。

概略版については、本編と同時にお送りして、先ほどの形式で、パブリックコメントの実施をお知らせしたいと思っております。

【G委員】

わかりました。

ありがとうございます。

【会長】

ありがとうございます。

前回の協議会のときに、概略版をつくっておられたような気がしますが、違いましたか。

【事務局】

確か、前回は、説明資料という形式でお示したかと思えます。

文章だけではなく、市民の方がご覧になって、すぐにわかるように、先ほどのパンフレット形式でお示したいと思っております。

【会長】

わかりました。

そのほうが、よりわかりやすいので、結構です。

ありがとうございます。

他に、いかがですか。

【事務局】

少し補足いたします。

本日、ご議論いただいた内容について修正をして、庁内協議をかけた上で、議会への報告に進んでまいります。

その資料でもって、委員の皆様にご送付させていただこうと思っております。

なお、少し時間がかかるため、パンフレットについては、でき次第、お送りして、一応、12月20日からパブリックコメントを実施したいと考えております。

12月10日くらいを目途に、ご意見いただければ、修正等をしていきたいと思っております。

よろしく願いいたします。

【会長】

今、言われたプロセスを全て経ようとする、かなりタイトなスケジュールになりますが、よろしくお願いいたします。

他に、いかがですか。

【P委員（代理）】

P（代理）です。

県でも、よくパブリックコメントを実施しており、色々ご意見を伺いながら、進めております。

お願いが、2つあります。

施策の内容は、まとめていただけたと思いますが、その前提として、なぜ、この施策のパブリックコメントをするのかという目的を載せてほしいというのが、1つ目です。

それから、骨子（体系図）の都市交通マスタープラン（案）には、草津市を取り巻く現況や課題について、自動車利用の増加、高齢化率という言葉だけが書かれています。したがって、高齢化率であれば、現在は20数%、今後10年間で30数%になる等、できれば数字も押さえた上で、概略版をつくっていただければという希望が、2つ目です。

よろしくお願いいたします。

【会長】

今の点は、可能かと思いますが、よろしくお願いいたします。

【事務局】

わかりました。

【会長】

他に、いかがですか。

【G委員】

概略版については、文章表現にかなり注意されたほうがいいと思います。

例えば、都市交通マスタープラン（案）の2ページ、「背景」を読んでいると、「時代の変革期」、「公共交通の脆弱化」等、少し硬い表現かと思います。

もう少し平易な言葉で、誰もがわかる表現になるよう、配慮していただければと、個人的には思います。

【会長】

ありがとうございます。

表現については、極端に易しくする必要はないかもしれませんが、行政用語や交通分野の専門用語が目立つのではいけません。

できるだけ一般の方を対象に書いているという意向が伝わるような文章に改めていただけると、非常にありがたく思います。

パブリックコメントのことだけでなく、第1議題も含めて、全体を通して、ご意見があれば、お受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【C委員】

Cです。

2点ほど、伺います。

まず、新駅の凍結についてです。

私は野路5丁目に住んでいるため、新駅が凍結されて、正直、ほっとして、うちの子どもも、喜んでいました。

前々回に、本日は欠席されている、A委員は、老上に住んでおられ、新駅設置を望んでおられると言われたのが、すごく印象に残っております。

今回の凍結で、老上地区の方は、がっかりされているかもしれません。

うちの息子が、9月に3週間、老上中学校に教育実習に行っておりました。

いつも自転車で通っており、野路から南草津駅までは、道路が整備されていて、行きやすいと言っていました。

ただ、老上中学校の辺りになると、道も狭く、朝の7時、8時頃は対向車も非常に多く、危なくて、色々なコースで通ったけれど、どの道が安全なのか、よくわからず、大変だったという話でした。

私の場合、朝の7時、8時頃は、職場が西大路のほうなので、あまり利用することはありませんが、息子が言っていたのを聞いたため、状況がわかりました。

次に、南草津駅の西口の花壇についてです。

先日、『広報くさつ』の表紙に写真が載っていて、最近、花壇が充実しているとヤフーのニュースにも出ていて、有志の方々がされているようです。

私は西口にはあまり行かないのですが、友達が、花壇がかわいいと言っていたので、この前、キリン堂に自転車で行くときに、遠回りして見に行ったら、業者の方とはまた違った感じで、かわいらしい花が寄せ植えしてありました。

この寒い時期にも、小さいお子さまとお母さまがいらしたようで、すごく微笑ましい感じで、すごくよかったです。

以前は殺風景な感じで、ゴミも公衆電話の辺りに少しありましたが、今は、朝、掃除をされている方もいて、きれいになって、治安の面でもいいかと思いました。

以上です。

【会長】

ありがとうございました。

1点目のほうは、自転車の通れるような空間を整備してほしいというご要望で、この総合交通戦略（案）や都市交通マスタープラン（案）の中にも施策があるので、ご意見として承っておきます。

2点目の花壇については、お褒めの言葉のようですが、その点、市では把握されていますか。

【S委員（代理）】

S（代理）です。

色々とお褒めの言葉をいただき、ありがとうございます。

2点目の南草津駅西口のガーデンについては、現在、草津市はガーデンシティということで、全市的な取組を行い、旧草津川跡地についても、緑地の維持管理をボランティアのガーデニングサークルで実施させていただいております。

草津駅については、デッキの上、それから、今回、南草津駅の西口についても、ガーデニングサークルの方が、基盤整備から4回、5回と整備を進めて、皆様にご好評いただいている状況です。

さらに、草津の商店街についても、地元の方と共同で統一的なガーデニングとして、ボックスを置く等、色々ご協力いただきながら、自然対応ガーデンシティということで、緑いっぱいにしていくために、現在、取り組んでいる状況です。

今のお褒めの言葉は、非常にありがたく思っております。

【会長】

ありがとうございました。

予定の時間がもう少しあるので、追加でご発言いただける方はおられますか。

【E委員】

総合交通戦略（案）の18ページ、バリアフリー化の数字に関してです。

低床式バス車両の導入率について、現状の数字が24.3%で、他と違って、ここだけ平成20年の数字になっていますが、平成24年の数字はわからないのでしょうか。

それとも、書くと、何か都合が悪いのでしょうか。

【会長】

事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

資料等を調べさせていただき、平成20年の数字しか、現在、把握できていないため、最も近い数字として、使っております。

【I委員】

全事業者の数字は、平成24年度、出ています。
ただ、草津市だけとなると、数字はわかりません。

【N委員】

草津市だけというのは、どういうイメージですか。
草津市に配置している車両という意味ですか。

【I委員】

おそらく事業者は、総数を把握しているかと思います。

【N委員】

たぶん、バリアフリー基本構想の中で出しているだろうと思います。

【事務局】

草津市のバリアフリー基本構想で、平成24年の数字を挙げているので、そのまま使えるはずです。

【I委員】

平成24年度の数字は、出ています。

【N委員】

ただ、出ている数字は、ある会社は何台持っているか、例えば、大津営業所に何台持っているかという数字しか、出てこないはずなので、そんな数字でいいのですか。
草津市にノンステップバスがどれだけ走っているという数字は、たぶん載っていません。

【I委員】

それは載ってないです。

【N委員】

例えば、営業所が、帝産バスは草津市にあるけれども、近江鉄道バスは大津市にしかないわけですか。

何をもって、草津の車両として、平成20年はどのような数字で挙げられたのか、教えていただかないと載せようがありません。

【事務局】

平成20年の数字は、近江鉄道の天津営業所と、帝産バスの営業所の中での数字だと思うので、それが一致すれば、最新の数字に替えさせていただきます。

よろしくをお願いします。

【会長】

無理のない範囲で、できるだけ最新のデータを使っていただければと思います。

【E委員】

例えば、平成24年の数値が、平成20年より2ポイントでも上がっていれば、26.3%になります。

前期（H28）の数値は、平成20年から6～7ポイント上がっているので、この上昇分を確保した上で、前期と後期の数値を修正してもらえると理解して、よろしいでしょうか。

【事務局】

はい、もう一度、検討し直します。

今、委員の言われたように、上昇分を考慮に入れて、数値も替えていきたいと思います。

【E委員】

2ポイント伸びているとすれば、前期が33%、後期が37%になるということで、よろしいですね。

予算の兼ね合いで決められた数字だと思うので、上昇分は変わらないはずですが。

【事務局】

その上昇分に関しても、もう一度、検討いたします。

正直に言うと、国が70%なので、その半分を目標として、35%としております。

もう一度、現状を調べて、国の半分がいいのか調整したいと思います。

【E委員】

予算的なことは考慮されずに、ただ国の目標数値の半分として決められたのであれば、ちょっとどうかと思います。

国が70%なら、目指すべき思いということからすれば、半分ではなくて、せめて50%くらいまで上げてもいいのではないのでしょうか。

【事務局】

事務局だけで決めるわけにもいかないため、バス協会や運輸支局等とも相談しながら、目標を定めていきたいと思います。

よろしく願いいたします。

【E委員】

わかりました。

【会長】

目標をどのように定めるかという決め手は、なかなかないと思います。

PDC Aサイクルで見直していこうということなので、あまりにも高い目標を掲げ過ぎると、目標を設定した皆様方はいいですが、その数字で評価される方が困られるかもしれません。

それには、現実を踏まえながら、できるだけ高水準を目指していくということです。

一義的には、なかなか決めにくいと思いますが、今のようなご意見も参考にしながら、残りの20日あまりの間に、パブリックコメントの原案をつくるわけなので、事務局で、現状が少し変化することも踏まえて、修正していただければと思います。

以上で、よろしいでしょうか。

ご意見も出尽くしたようなので、まとめに入ります。

本日も、かなり重要なご指摘をいただいたので、十分に参考にしながら、最終的な案をつくっていただければと思います。

皆様方、ご協力いただき、ありがとうございました。

それでは、司会の進行を事務局にお返しいたします。

4. 閉会

【事務局】

会長におかれては、議事進行の大役を務めていただき、委員の皆様におかれては、活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

今後については、本日のご議論の内容を踏まえて、草津市都市交通マスタープラン（案）と草津市総合交通戦略（案）に修正を加えさせていただきます。

なお、その修正の過程では、庁内協議、議会との調整等を経て、パブリックコメントを実施していきたいと考えております。

それまでに、委員の皆様には修正箇所等がわかるようなかたちで、配布させていただきます。

次回の協議会については、パブリックコメント終了後の2月上旬を予定しております。

日程が決まり次第、ご連絡させていただきます。

よろしく願いいたします。

これにて、第6回草津市総合交通戦略協議会を閉会といたします。

以上