

審議会等会議録様式

平成25年度

第5回 草津市総合交通戦略協議会 会議録

■日時：

平成25年10月23日（水）15時00分～16時30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、平野委員、樋口委員、大西委員
後藤委員、松本委員、四塚委員、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、塩見委員、加茂委員、吉澤委員、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5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14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】

本日はお忙しい中、第5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。

今回は第5回目ということで、前回までのご意見を基に修正した草津市都市交通マスタープラン（案）及び草津市総合交通戦略（案）と、重要な検討項目である新駅設置の概略検討（案）について、ご議論いただきたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。以上、甚だ簡単ではありますが、開会にあたっての挨拶とさせていただきます。

【会長】

みなさま方には、いつも活発なご議論をいただき、感謝しております。

今、事務局より、本日の議事内容について、ご紹介いただきました。

総合交通戦略というのは、使い方次第で、今後の市行政における交通施策をうまく推進できると期待しております。

もちろん、最近の交通施策に限らず、都市計画全般にわたり、計画がなければ、実際の施策が展開されないのは当然のことです。

また、今までも草津市におかれては、いろいろな交通計画が策定され、その実現に向けて努力されてきました。

ただ、現時点において、将来をもう一度見渡して、交通施策のあり方を考え直してみようということで、都市交通マスタープランと、それを端的にまとめた総合交通戦略を議論するのは、本当に重要であろうかと思えます。

みなさま方から、従前どおり、建設的なご意見等をいただき、今回の案をさらにブラッシュアップしていけるよう、ご協力をよろしくお願いいたします。

3. 議事

(1) 草津市都市交通マスタープラン（案）及び 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。

説明編はコンパクトにまとまっておりますが、本編はかなりのボリュームになっており、バックグラウンドとしては、かなりのものが揃っているように見受けられます。

ただ今のご説明に対して、委員のみなさま方からご意見・ご質問等をお願いしたいと思います。

では、口火を切って、私から質問いたします。説明編の8ページで、(1)草津市を取り巻く現況から導き出される課題、(2)市民ニーズから導き出される課題、(3)草津市における都市交通課題がそれぞれ整理されています。

(1)の2つ目に、「自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成」というのがありますが、そのほかは、施設を整備したり、具体的なサービスを提供したり等、意識面の課題ではないということで、よろしいでしょうか。

つまり「自動車に頼らない環境の整備・形成」ではなく、ここだけ市民意識という文言になっているということです。

市民意識であれば、ほかにも意識という文言が入ってきてもいいように思いますが、ここにだけ入れているのは、何か特段の意味があるのでしょうか。

【事務局】

もちろん、他の部分についても、市民の方のご協力が必要だとは考えております。

ただ、市内移動の際、1～2kmという場合でも自動車利用の割合が高いことが、パーソントリップ調査からも明らかになってきました。

したがって、行政自体のハード整備だけでは、どうしても解決できない問題があるようなので、市民の方の問題意識を変えなければならないのではないかとということで、1つの課題として挙げさせていただきました。

【会長】

要するに、行動が変化する前段階として、意識・態度の変化があるわけなので、まとめられた意図は了解しました。

【〇委員】

説明内容でよくわからなかった部分があるため、お尋ねします。

説明編の19ページ、「公共交通の利便性」の【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】の2つ目に、「行政枠を超えたコミュニティバスの一体化」とありますが、意味がよくわかりません。

【事務局】

草津市の場合、栗東市と協力して、コミュニティバスの効率化等を図っています。

市の境界の路線をそれぞれが運行するのではなく、協力できるところは協力しながら、効率的に運行していくという意思表示です。

【〇委員】

今、草津市と栗東市では、コミュニティバスの一体運行を始めたかと思います。
それについてのことでしょうか。

【事務局】

互いのコミュニティバスである栗東市のくりちゃんバス、草津市のまめバスを、行政枠を超えてスタートさせたところで、まだ一部路線だけで実施させていただいている状況です。

10月にスタートしたばかりなので、利用状況等のデータはまだわかりません。

今はJRから琵琶湖側の路線だけを運行しておりますが、好評であれば、引き続き、山手側についても、可能な限り、施策を進めていきたいと考えております。

というのは、草津市と栗東市では、バス事業者が一緒であるため、予備車等の経費も抑えられます。

したがって、両市にとってメリットがあると考えているため、引き続き、進めていきたいという意味で、コミュニティバスの一体化という施策を盛り込んでおります。

【〇委員】

説明の趣旨はわかりました。

次に、本編の110ページに、新交通システムとして、BRTの導入があります。

内容欄の※印に、「中期的には専用空間の整備によるBRT、長期的には専用鉄軌道の整備によるLRTの導入を検討する」となっています。

今回の交通戦略の中で、BRTの導入を位置づけようという趣旨と理解して、先ほどの説明を読んでいました。

BRTを導入する場合、専用空間の整備をきちんと考慮するという趣旨が、この施策の中に盛り込まれていると理解してよいのかどうか、確認させていただきます。

【事務局】

中期的、長期的という面では、今後、専用鉄軌道整備の可能性も検討していくところです。

当面は、BRT（連節バス、PTPS）の現実的な整備体系を前提に、物事を考えていくということです。

それと並行して、今後、専用鉄軌道の導入の可能性を検討していくという意味で、今回、中期的、長期的な施策として、整備の検討というところまで盛り込んでいるということで、ご理解いただきたいと思います。

【〇委員】

質問の仕方が悪かったようなので、再度、お尋ねします。

BRTは、「専用空間の整備による」と書かれていますが、BRTの導入時から、専用空間についても考えられているのかどうかという確認です。

【事務局】

BRTに関しても、可能であれば、専用空間の整備を図り、そこで初めて本格的に導入できると考えております。

ただ、現在の道路空間を考えてみると、なかなか短期的には、専用空間の整備までは難しいため、まずは連節バス、PTPSの簡単なものから考えていくということです。

繰り返しになりますが、本格的なBRTの導入に向けて、専用空間の整備までは、前提として置いておきたいと考えております。

【会長】

関連して、私からも確認いたします。本編の110ページの記載は、7章であるため、総合交通戦略になります。

総合交通戦略は、3ページのフローにあるように、平成26年～平成32年という期限が設けられています。

この場合、110ページの中期、長期というのは、どういうイメージになるのでしょうか。

【事務局】

この戦略の中での中期、長期というのは、平成28年を区切りとして、前期＝中期、後期＝長期ということで考えております。

ただ、会長のご指摘のように、総合交通戦略の平成32年までには、やはりLRTの導入は難しい面もあります。

したがって、簡単な連節バス、PTPSの導入を図っていく中で、今後、平成32年以降の専用軌道化、その後のLRTの導入まで考えていきたいと思っております。

その中では、シミュレーション等を通じて、どのような影響、インパクトがあるかまで考えていきたいという意味を込めて、記載しております。

【会長】

了解いたしました。

他にいかがでしょうか。

【E委員】

Eです。

説明編の18ページ以降の評価について発言します。目指すべき方向性として、「誰もが気軽に外出できる」とあり、それに対する評価の視点として、「外出の有無」とあります。

これだけでは評価の規準としては、甘いと言うか、もう少し、突っ込んだ視点による評価が必要ではないかと思います。

例えば、今、公共交通機関として走っているバスのバリアフリー化率等も、評価基準に挙げてはいかがでしょうか。

外出しているか、していないかという評価も必要ですが、外出するためのインフラ整備として、実際にバリアフリー化がどれだけ進んでいるかという評価も付け加えてはどうかと思います。

先ほどのBRT・LRT等の整備についてです。

どこの地域でもそうですが、利便性の高い所に人が集まってきており、草津市もご多分に漏れず、そうかと思います。

利便性の高い所はどんどん便利になっていき、そうでない所は取り残されていくのではないのでしょうか。

不便な所も、BRT・LRT等の整備を計画的に盛り込んでいく必要があると思います。

そうしないと、利便性の高い所に人口が集中して、そうでない所は過疎化が進んでいくこととなります。

過疎化が進めば、公共交通の整備が遅れていくことになりかねないので、過疎化地域の利便性を高めて、そちらに人口を分散させていくような施策も必要ではないでしょうか。

今回の計画を見て、そのようなイメージを持っております。

【事務局】

1点目の評価の視点に関して、お答えします。

確かに、ご指摘のように、バリアフリーの観点も評価の1つであると思っております。

今掲げている評価指標は、事務局案です。

この場では、他の委員の方からもご意見をいただきたいと思っております。

バリアフリー化に関しては、事務局として十分に検討していきたいと考えております。

2点目のBRT・LRTを含めた利便性の低い所への配慮に関して、お答えします。

これもご指摘のとおりで、利便性の低い地域に対して、利便性を上げていくことで、地域全体、しいては市域全体の活性化を図っていくということです。

これは、資料の総合交通戦略や都市交通マスタープランの趣旨からも十分に考えられることです。

その中で、手段として、どれがいいかというのは、またご議論いただきたいのですが、バス、自転車、その他、いろいろな交通手段を組み合わせることで、利便性の低い所まで活性化を図りたいと考えております。

具体的な手段については、またご意見をいただいて、取捨選択し、決めていきたいと考えております。

【会長】

よろしいでしょうか。

【事務局】

評価の視点でのバリアフリー化について、補足します。

草津市においては、バリアフリー基本構想というものを掲げているため、その構想と総合交通戦略を連携させながら、評価の視点に加えていきたいと考えております。

よろしく願いいたします。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【N委員】

今のE委員のご意見に対する解決策を、1つ提示します。本編の114ページに、バスロケーションシステムの導入というのがあります。

京阪バスの例が挙げられていて、平成26年度に大津市で導入される予定です。

対象として、「利用者の多いバス路線」と書いてあります。

ただ、利用者が多くて、頻度の高い所には、バスロケーションシステムはそれほど要らず、一方で1時間に1本しかないような所に必要になります。

最近は多くの方がスマートフォンをお持ちなので、家にいても、メールが届き、時計や道路とにらめっこしていなくても、バスが来るのがわかるというものです。

もう1つ、京阪のシステムとして、バリアフリー車両かどうかという情報も、おそらく発信ができるだろうと思っています。

そのシステムであれば、頻度の少ない所の方が有効だということです。

5分間隔で来るような所であれば、今どこを走っているのか、気にする必要もないわけです。このような活用方法もあるという点も、ご理解いただければと思います。

【会長】

ありがとうございました。確かに、おっしゃるとおりです。

立命館と南草津駅間では、バスが今どこを走っているかというのは、気になりません。

他に、どういう視点でも結構なので、ご発言いただければと思います。

【H委員】

Hです。

本編の105ページに、【基本施策の体系図】として、都市交通マスタープランと総合交通戦略のことが書かれています。

最初の項目に「鉄道利便性の向上」とあるため、弊社も関係してきます。

総合交通戦略の中にある「鉄道路線の強化」という表現が、具体的にどのようなことを表しているのか、お伺いしたいのが1つです。

109ページ以降の全市的に取り組む施策として、鉄道路線の強化が、どのように盛り込まれているのか見てみましたが載っていないようです。

具体的な施策として、何をしていくのか、教えていただきたいと思います。

【事務局】

記載漏れがあったようで、申し訳ございません。

基本施策のイメージとしては、草津市域だけではなく、琵琶湖線、草津線のダイヤ改正、もしくは、車両の増便ということで、輸送力の強化ができれば、という思いから記載しております。

また、運行状況だけではなく、乗継駅となる草津駅の高度化によって、利便性を向上させることで、琵琶湖線や草津線の輸送力の強化も図っていったらということで、案として載せております。

これについては、JR西日本のご意見も伺いながら、検討していきたいと考えております。

【H委員】

今のお考えから必要ということであれば、協議会での合意を経て、具体的に書き込んでいただければと思います。

そのほかの多くの施策は、ある意味、草津市がイニシアティブを取って、市民の合意を得られれば、実行可能な施策であります。

しかし、鉄道の場合は、他自治体と線路が繋がっているため、草津市だけでは、何ともし難い面があります。

したがって、その場合、どのように実現していくのか、その達成度をどのような指標で判定していくのか等を踏まえた上で記載しなければなりません。

そうしないと、後で見たときに、説明に苦慮するのではないかと思います。

【会長】

ありがとうございました。

105ページ「鉄道利便性の向上」の目指すべき将来像の最後に「周辺地域からのアクセスが容易にできるまち」とあるため、駅へのアクセスも含めて、フィーダーサービスを充実させることで、鉄道機関のサービス向上に繋がるという意味だと思います。

このように理解すると、草津市で努力したことが、そのまま鉄道事業の利便性向上にも繋がっていくことになるため、表現として盛り込めるのであれば、具体的に書いていただければと思います。

【I 委員】

バス事業者として、利用者サービスの改善を図り、利用増を目指すには、本編の110ページ以降にあるBRT・バスロケーションシステム・ICカードの導入は、必要不可欠です。

ただ、どの施策も費用が多額のため、関係方面のご理解とご協力が必要だろうと思っております。

そこで、BRT・バスロケーションシステム・ICカードの導入について、比較してみます。

BRTは、110ページの関係者欄を見ると、主体が滋賀県、草津市、交通管理者、運行事業者となっています。

また、市の役割は、関係者の調整、適切な費用負担を行うことになっています。

ということは、インフラ投資やイニシャルコストは、自治体側とバス事業者が共同で負担することになるのか、この書き方が並立になっているのでわかりにくいです。

優先順位がどのようになっているのか、教えていただきたいと思っております。

例えば、BRTをバス事業者が導入したときには、補助していただくことになろうかと思っております。

国の補助を使うとしても、残りの分をどうするのか、バス事業者の課題になると理解しております。

県・市における現在の補助スキームの中で、その辺りを考慮して、お願いできるのかどうか、意思表示ができるのであれば、ありがたく思っているところです。

また、留意事項は、これ以外にもあろうかと思っております。

もちろん、費用確保や専用空間の確保を課題として、再度挙げていただいてもいいかと思っております。

事業者としても、経営が厳しい中、3つの施策（BRT・バスロケーションシステム・ICカードの導入）を同時に導入することはできないので、できるところから進めていくことになると思いますが、ぜひ県・市には、お願いしたいと思っております。

【会長】

ありがとうございました。主体に関して、事務局から補足していただけますか。

【事務局】

関係者としては、滋賀県、草津市、交通管理者、運行事業者と書いてあります。

費用負担もさることながら、滋賀県、草津市は道路管理者としての責務、滋賀県警は交通管理者としての信号処理等の責務、運行事業者はバスの運行に関する責務となるため、それぞれ関係者になります。

関係者として、一部抜けているのは、もちろん国道も関係してくるので、滋賀国道、つまり国も入ってきます。

したがって、連節バスを走らせるためには、国・県・市の道路管理者、交通管理者である警察、運行事業者が連携して一体的に推進する必要があると考えています。

市の役割として、適切な費用負担を行うと書いてあります。

これについては、今後、どのような補助金の導入になるのかわかりませんが、現段階では、市として、運行事業者に補助金を導入していこうと考えております。

補助については、ぜひ滋賀県からもお願いしたいと思っております。

既に、国の補助要綱ができているため、活用させていただきませんが、市では補助要綱はできていないので、今後、考えていくという意味で記載しております。

また、ご指摘のように、専用空間の確保は、課題の中に入れていこうと考えております。

【会長】

ありがとうございました。他にご発言はございませんか。

本日、説明資料だけでなく、本編資料も用意していただいたのはよかったです。お気づきの点は、ございませんか。

【事務局】

本来であれば、みなさまに本編資料を事前に配布して、この場でご指摘・ご意見等を伺えればよかったのですが、時間的に間に合わず、本日の配布となってしまいました。

約150ページもある資料を今見て、何かご発言くださいというのも無理な話です。

お持ち帰りの上、お気づきになられた点、ご指摘の点がございましたら、メール、ファックスでも結構ですので、ぜひ事務局の草津市交通政策課まで送付いただければ、ありがたく思います。

もっと重点的に書き加えた方がいいという点があれば、委員の方々のご意見をどんどん取り入れていきたいと思っております。

勝手なお願いですが、よろしく願いいたします。

【会長】

最後に申し上げようと思っていたことを言っていただき、ありがとうございます。

私から、説明編の12、13ページ、都市交通マスタープランにおける将来像について、ご質問します。

12ページの図が広域的なイメージで、13ページが市域のイメージになっています。

広域のイメージ図では、市の中心部を見ると、東西ネットワーク強化、市内ネットワーク強化と書かれていますが、それが市域のイメージ図に、どこまで反映されているのでしょうか。

今後、13ページの図は、情報が加わって精緻化されるのか、あるいは、このまま両方の図をペアと考えると、将来像を読み取るのか、どちらでしょうか。

【事務局】

目指すべき都市交通体系の図として、12ページと13ページでは、情報量のバランスが異なっております。

方向性は今と同じような図になりますが、情報量については、もう少し精査して、反映させていきたいと思えます。

【会長】

ありがとうございます。もう1つ、説明編の22ページの一番下、「中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献」についてお伺いします。

市街地活性化と跡地有効活用とを、どう関係させていくのでしょうか。

つまり、一般論として、環境の質の向上と交通利便性の向上は、トレードオフの関係で、どちらか一方を優先すれば、もう一方は必然的に低下せざるを得ないという関係ではないでしょうか。

中心市街地活性化において、交通アクセスを、どの程度、どのように改善しなければならないのか、そして、草津川跡地利用がそれにどう関連していくのでしょうか。

基本計画、また、その後の検討もされているようなので、もう少し説明した方がいいかと思えます。

それとも、このままの表現にとどめておくのがベターという判断であれば、それはそれで結構です。

うまく整合性があるよう、仕上げていただければと思います。

【N委員】

本編の115ページ、ICカードの導入について、発言します。

実際、JRに乗れるICカードはまだ入っていませんが、近江鉄道が自社専用のハウスICカードを導入済みなので、まめバスに活かすことも考えられます。

ただ、帝産観光バスが入っていないため、なかなか難しいかもしれません。

とは言え、この資料のままでは、何か全然入っていないという印象を受けます。

実際問題、JRにも乗れるようになると、スルッと関西KANSAIのPiTaPaを導入するしか、現実的な方法はなくなってくるので、そこまで記載するのか、それとも、既存のハウスカードも考えようによっては、何か活用できるのではないのでしょうか。

例えば、小型バスには機器が付いていないので、今のところ、まめバスの車両は、ICカード対応にはなっていないでしょう。

ただ、中型バスくらいで運用できる路線バスとのコラボなら、地域公共交通会議で議論されていました。

したがって、既存の近江鉄道で入れているハウスICカードを活用して、何かいい案があれば、その点も盛り込んでいただいて、その先に、PiTaPa、ICOCAのシステムを導入して、JRとの乗継連携を強化する施策の方がいいのではないのでしょうか。

以上、個人的な見解です。

【会長】

事務局から、何かコメントはございますか。

【事務局】

確かに、ご指摘のような方向に進めていければいいと思います。

近江鉄道には、今もご相談していますが、将来的には、すべての公共交通が連携して、1枚のカードで乗れるようになれば最高です。

ただ、草津市だけで考えていくのは非常に難しいですが、将来に向けては、いろいろ考えていきたいと思います。

【会長】

先ほど、本日以降、お気づきの点があれば、事務局までご意見をお寄せくださいということでした。

本日の2つ目の議題について、議論をした後、全体を通して、何かご意見があれば、また承りたいと思います。

1つ目の議題については、以上といたします。

(2) 新駅設置の概略検討(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。

新駅設置に関して、いろいろな角度から分析をしていただいたので、みなさまからご意見等を承りたいと思います。

いかがでしょうか。

【E委員】

地元の意見は消極的な感じがして、最後のまとめも、何か積極的ではない感じがします。

ただ、JRから提案されたことなので、どういう思いから、この構想が出てきたのか、お聞きした方がいいかと思います。

【会長】

では、JRから可能であれば、ご説明いただけますか。

【H委員】

Hです。

もともと2年前に、草津市に対して、新駅についての勉強会を持ちかけたのが始まりです。

当時考えていたのは、まさに都市交通マスタープランや総合交通戦略の中にも出てきていることです。

1つはコンパクトなまちづくり、高齢化の進展を鑑みた自動車中心から公共交通中心のまちづくりへの転換、もう1つは、環境意識の高まりです。

それに加え、草津市には南草津駅が19年前にできて、それ以降、まちづくりがうまくいっているという認識があります。

つまり、駅ができたことによって、駅の周辺にさまざまな都市機能もできたため、活性化し、人口も増えたということです。

そこで、また南草津駅と瀬田駅の間で、まちづくり計画があるということを耳にしたので、駅と併せたまちづくり施策として、何かないかと考えて、ご提案をしたわけです。

簡単に言うと、以上ようになります。

【会長】

今のご説明をお聞きになって、何かお気づきの点はございますか。

【E委員】

私をご覧のとおり、車椅子に乗っております。

確かに、H委員が言われるように、乗継の利便性を考えると、スムーズにJRに乗れるようになるのは、非常に便利なことです。

高齢者の方、子育て中のベビーカーを押しておられる母親の方、大きな荷物を持っている旅行者の方等、多くの方にとっても、利便性は上がると思います。

私も草津の桜ヶ丘に住んでいて、昔は車椅子ではなく、自転車でいろいろと買い物をしていました。

当時、南草津駅はなくて、京都方面に行くときは瀬田駅、米原方面に行くときは草津駅、そこまで自転車で移動していました。

自転車で移動しても、それほど苦にならない距離だったと思います。

今回の新駅ができることで、確かに、周辺の人の利便性は上がると思います。

ただ、それ以外の人にとっては、費用負担、渋滞の問題等、メリットよりもデメリットの方が大きいのではないかという感じは受けます。

一方で、まちづくりの観点から見ると、H委員が言われるように、南草津駅がいい例で、まちの活性化に繋がるとは思うので、もう少し検討を深める必要があるのではないのでしょうか。

【会長】

ありがとうございました。

できれば、公募委員の方から、市民目線でお気づきの点、ご意見等をいただければと思います。

ご指名はいたしませんか、いかがでしょうか。

特にございませんか。

行政からでも結構なので、新駅について、ご発言はございませんか。

では、滋賀県側のご意見を伺うことはできますか。

【P委員】

Pです。

もともとJRからのご提案で、鉄道の利便性を高めるという意味では、鉄道を所管する立場からも、新駅の設置は前向きにJRと検討してきた経緯はあります。

市全体の中で考えると、事業費が非常に多額で、区画整理事業が進捗してきている等、メリット、デメリットを比較した結果による1つの選択肢であると受け止めております。

駅自体については、以上です。

先ほどの、ICカードを導入して、公共交通全体で利用可能とする交通計画は、ぜひ進めていただきたいと考えております。

【会長】

ありがとうございました。

新駅設置について、資料の最後、「新駅の検討を一旦、凍結し、今後、都市計画道路の整備など周辺状況の動向を十分に踏まえた上で、必要に応じて再検討を行うべきと考えられる」と締めくくっています。

これは、新駅設置に関して、市の最終段階の結論に近いものかと考えるのか、それとも、表題が【新駅設置の概略検討(案)】となっているように、本協議会で検討するために用意されたものなののでしょうか。

この点について、確認いたします。

【事務局】

市としては、当然、行政のトップまで話をしており、市議会にも話をした結果です。そういう意味では、市としては、この方針は固まっているということです。

【会長】

今のご説明のような状況ですが、総合交通戦略策定協議会において、みなさまから何かご意見等があれば、承りたいと思います。

この概略検討（案）の方向性とは異なる、別の考え方、ご提案はございませんか。

では、最終結論ではありませんが、総合交通戦略協議会においても、市から提案された、新駅設置の概略検討（案）について、特に、大きな異議が出たわけではないということにいたします。

4. その他

【会長】

本日、検討した、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）の資料は、かなりタイトなものでしたが、そちらに話を戻して、思うところがあれば、承りたいと思います。

事務局への意見送付は、本日以降1週間くらいの期間で、よろしいでしょうか。

【事務局】

さまざまなプランが多岐にわたっているため、随時受付ということにしたいと思います。

事務局だけでは思いつかないことも多々あるため、どのようなことでも結構なので、積極的にご意見をお寄せくださるよう、よろしく願いいたします。

【会長】

特に期限を設けないということですが、ある程度、協議の成果のとりまとめもあろうかと思うので、あまり遅くならないよう、随時ということにいたします。

何かご意見等があれば、お寄せいただきたいと思います。

この場で、何かご意見等はございませんか。よろしいでしょうか。

では、私から、構成についてお尋ねします。総合交通戦略と都市交通マスタープランについて、1章～8章立てにしているものを、2つに分けるということでした。

6章が都市交通マスタープランのまとめになり、7章が総合交通戦略のまとめになっていますが、そのほかのまとめ方は、どのようになるのでしょうか。

2つに分けた場合、5章まではほぼ同じにして、最後の章をそれぞれ都市交通マスタープラン、総合交通戦略とするのでしょうか。

また、個人的に気になっている点があります。

草津市の場合、都市交通マスタープランは長期的な計画で、総合交通戦略は短期的な施策であるということが、一体化した資料なら、見ればわかります。

ただ、どのくらいの時期に、どういう施策を打つのか、当然重なってくるものもあるため、切り分け方が難しいです。

2分冊にすることで、すっきりする反面、わかりにくさも出てくるので、まとめ方を少し工夫していただければと思います。

何か、ご発言はございませんか。

【事務局】

最後に一言、申し上げます。

約150ページにもわたる資料を、当日配布で、いきなり見ていただくことになり、申し訳ございません。

大まかに見ていただいた中で、全然まとまっていない部分、逆に筆が走り過ぎている部分等、いろいろとあるかと思えます。

ぜひとも、みなさまのご意見を頂戴したいと思っております。よろしく申し上げます。

今後のスケジュールはタイトになってくるため、急ピッチで資料を仕上げていくことになるので、勝手なお願いですが、みなさまのご協力が不可欠です。

特に、総合交通戦略の具体的な施策については、これから、きちんと煮詰めていかなければなりません。

事務局から、今後具体的な施策について、協議をお願いすることもあるかもしれません。

その際は、引き続きご協力のほど、何卒よろしくお願いいたします。

【会長】

今日、ご発言いただいた内容も、参考になるものが多かったので、それを踏まえ、より一層のブラッシュアップをお願いしたいと思います。

では、司会の進行を事務局にお返しいたします。

5. 閉会

【事務局】

ありがとうございます。

会長におかれては、議事進行の大役を務めていただき、委員のみなさまにおかれては、本日もいろいろなご意見をいただき、誠にありがとうございました。

また、資料をお持ち帰りの上、何かお気づきの点がございましたら、何なりと事務局までお伝えいただけるよう、お願いいたします。

次回の本協議会に向けて、ご意見を反映させていきたいと考えております。

回りの第6回草津市総合交通戦略協議会は、11月下旬頃を予定しております。

ただ、庁内の検討会議等を経てからの開催となるため、また予定が多少遅れるかもしれませんが、よろしくお願ひいたします。

日程が決まり次第、委員のみなさまに通知させていただきます。

最後に、お知らせがあります。11月16日に、草津市役所庁舎において、滋賀県交通政策課と草津市交通政策課共同による、催し物を出させていただきます。

もしご都合が合うようでしたら、ぜひご覧ください。

これにて、第5回草津市総合交通戦略協議会を閉会といたします。

以上