

第4回 草津市総合交通戦略協議会

議 事 録

[日時] 平成25年9月5日(木) 10:00～

[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草津市都市交通マスタープラン及び草津市総合交通戦略の基本施策について

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	欠席
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	欠席
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	欠席
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】

おはようございます。本日はお忙しい中、委員の皆様におかれては、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4回目ということで、前回のご意見を基に、草津市都市交通マスタープラン及び草津市総合交通戦略（案）について、また修正をさせていただいております。引き続きこの案について、より実りあるものになるよう、活発なご議論がいただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。以上、甚だ簡単ではありますが、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

【会長の挨拶】

おはようございます。本日、第4回目の会議となりました。ようやくこの総合交通において、どういう内容を議論して提案していけば良いか、具体的なものが見えてきたかと思えます。将来に役立つような計画案を、皆様方とともにブラッシュアップしていきたいと思っております。本日も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及び草津市総合交通戦略の基本施策について

【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。今、マスタープランと交通ビジョンという言葉の両方が使われていましたが、別に考え方を示して、交通ビジョンと具体策である総合交通戦略の基本施策（案）について、ご説明したということです。

【議事】と書かれた資料において、A3 のページで全体的な考え方が示されて、A4 のページで「新駅の設定について」の説明がされました。新駅については別途、議論することにして、主として(1)の施策メニューについて、本編資料をご参照いただきながら、まとめていきたいと思えます。

まず、私から整理の枠組みについて、事務局にお尋ねしたいと思えます。直接のご説明はありませんでしたが、【骨子】と書かれた A3 縦の資料の一番上に、「②草津市総合交通戦略の位置付け」というのがあります。文章の真ん中ほどに、「都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方（交通ビジョン）」で、「それを実現するための総合的かつ戦略的な」ものが「交通施策（交通戦略）」と書かれています。こちらについては、考え方と具体的な施策をそれぞれ区分しているため、分かりやすいです。

この点を頭に入れて、【議事】の表のほうを見ると、直接検討するものと、それ以外のものを、「中長期」と「短期」という形で、時間軸を入れて整理をしています。【骨子】の総合戦略の位置付けで示されているような考え方を示したものが、「都市交通ビジョン」で、それを実現するための具体策が「戦略」として整理されています。

従って、【議事】の表を整理する仕方、【骨子】の考え方をベースにしたほうが分かりやすいように思います。事務局では、その点をどうお考えなのでしょうか。皆様方にご発言内容を考えていただいている間に、私からご質問いたしました。

(事務局) まず1点、修正をさせていただきます。【骨子】に、「交通ビジョン」という表現が出ていますが、これは誤植で、今回、「交通マスタープラン」という表現で統一させていただきたいと思います。【議事】に出ている「交通マスタープラン」と【骨子】の「交通ビジョン」は同義であるため、「都市交通マスタープラン」という表現を採用させていただきます。予め、ご了承をお願いいたします。

あと、ご質問いただいた内容をもう一度、お願いします。

(会長) 最初に都市交通マスタープランという理念を整理して、その理念を実現するものが、総合交通戦略であるという位置付けをされています。ところが、その位置付けが【議事】の表では見えにくいと思うので、多少、整理をしていただいたほうが良いのではないかとこの趣旨です。別に、この表を全面否定しているわけではなく、少し整理が必要かと思うということです。

(事務局) 会長のご指摘は、特に戦略的な面が見えてこないということかと捉えております。マスタープランで全体像を表記して、総合交通戦略の中にも「短期・中期・長期」と表記して、今後、明確に区分していこうという思いではあります。短期で実施するものは、5～10年と考えており、今後、その見直しも必要にはなってきます。その点も踏まえた明記の仕方は、工夫させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(会長) 分かりました。その辺りを、より分かりやすくなるように工夫していただければと思います。委員の皆様方から、お気付きの点、ご不明な点等、どんな点でも構いませんので、ご発言いただければと思います。

もし具体的なことのほうが、発言しやすいということであれば、先ほど、新駅の設置については、別途、考えようと申し上げましたが、それも含めてでも結構です。本日、事務局から説明した内容について、全体を通して、どんなご発言でも結構ですので、お受けしたいと思います。

(P委員代理) Uです。本日は、Pの代理で出席しております。県の我々もよく計画等を作っているため、その件で少し確認させていただきます。上位計画としての交通マスタープランがあり、平成26年度からとなっています。

その具体的な実行プランとして、総合交通戦略が平成26年からあるということで、これはあくまで10年間ということで、よろしいですね。マスタープラン自体の計画年度は、前回も何かうやむやになっていたと思いますが、その点はどうなっているのか、1つ確認したいということです。

もう1点、お尋ねします。総合交通戦略の資料をざっと見させていただきました。基本施策については、それぞれ必要な施策が書かれていますが、10年後、どうなっているのかという全体のイメージみたいなものが、少し分かりにくいと思っております。総合交通戦略で10年間の事業を進めて、10年後、草津のまちがどうなっているのか、全てを数値化せよとは言いませんが、その辺りのイメージが何かあるのかどうか、教えていただけますか。

(事務局) まず1点目、マスタープランが目指すべき年度についてです。現在は、20～30年先を目途にしているとご説明しております。ただ、20年先か、30年先なのか、まだ踏み込んだ議論はしていないので、委員の皆様方からのご意見を参考に決めていきたいと考えております。

2点目、戦略的なプランを実施した中で、どんな将来像が見えてくるかについてです。これも、皆様方からのご意見を参考に、この資料に加筆修正を加えながら、進めていきたいと考えております。当然、戦略プランを進めていく中で、施策による効果を示していく必要があります。

効果にも種類は色々ありますが、今後、資料の中で、定量的に数値でお示しするもの、どんな未来像が見えてくるのかという定性的にお示しするもの等、ぜひ明記をしていきたいと思っております。

(会長) 今のお答えでよろしいでしょうか。追加のご発言があれば、お願いします。

(P委員代理) 突っ込んだ質問をして、申し訳ありません。数値目標やイメージは、当協議会の場で、これからブラッシュアップしていきたいということなののでしょうか。とは言え、総合交通戦略には、地域別、例えば、老上地区等、色々な地域で取り組むべき施策がずらりと並んでいます。

ある程度、具体的に実施することは既に決まっています、それに対する将来像のイメージが無いのではないかという質問です。

ただ、今のご説明では、もう少し効果についても、当協議会の中で色々な意見を聞いて、決めていきたいと言われたように捉えました。

私も頭の中を整理しているところですが、要するに総合交通戦略で目指すべき姿は決まっています、それに対してのイメージ出しを、これから作っていくということで、よろしいでしょうか。

(事務局) 今、言われたような点をイメージしながら将来像を作って、ご議論をお願いしたいと考えております。

(事務局) 少し補足いたします。目指すべき姿というのは、本編資料の68ページにある、「交通まちづくりの目標」として、2点示されています。ただ、この目標には、どんなまちになるのか、どういう効果があるのか等、数値的なもの、具体的なものが、まだ示されていないと思います。これから、策定までには何カ月かあるので、ぜひ、皆様のご意見を伺いながら、具体的に詰めていきたいということです。

(会長) 何らかの指標を作って、どの程度達成できたかについても、示していただければと思います。ただ、将来像を考える時に、入手できないような指標で測るとなると、あとが大変なので、比較的、手軽に入手できるもので、効果が表せるように工夫をしては、いかがでしょうか。よろしく願いいたします。

(I委員) Iです。資料の中で、市民の方の移動手段として、私どものバスを取り上げていただき、非常にありがたく思っております。

バスは、昭和40年代をピークとして、ずっと右肩下がりになっておりました。もちろん、マイカー普及が1つの大きな理由ではありますが、もう1つの理由としては、バスの信頼性が失われたことがあります。例えば、定時性の確保ができなくなったため、バスをあてにするにできなくなったのも、背景として大きいと理解しております。

そういう意味で、バス環境の改善を図っていただくことによって、バスの定時性を確保し、バス利用者にまた、元に戻っていただくことが有効な手段になると考えております。その中で、バスロケーションシステムや IC カードの導入等、もとより、ありがたいと思っております。

ただ、1つ気になるのは、BRT（連節バス、PTPS）の導入についてです。もちろん、これらはセットのもので、信号制御（PTPS）を BRT に入れるのも大事です。ただ、道路環境を良くするために、別途、PTPS をもう少し道路環境整備のほうに頭出しをしていただければ、現在のところ、それほど多くの費用をかけなくてもできるのではないのでしょうか。

警察の方が何と言われるかは分かりませんが、私どもとしては、走りやすいバス環境のために、ぜひ信号制御によって、定時性を確保して、信頼性を回復したいと思っております。もう少し PTPS を、現在の道路環境整備として、取り上げていただいても良いかと思っております。

BRT の導入で大きなものとして、まちづくりの観点があり、その視点で言うと、先ほど新駅の設置もありました。BRT の導入に伴うまちづくりというものが、これで良いのかどうかは別の話かもしれませんが、どこかで頭出しをしていただいても良いかと思っております。

それから、「広域」の中での着眼点として、「鉄道の利便性の向上」というのがあり、「大阪・京都方面への快適な移動」は、もちろん大事です。これは、県レベルで考えていただくことかと思っておりますが、草津であれば、JR 草津線ということになります。草津市へ草津線で来られる方を対象にするのが、草津の将来の発展からすると良いかと思っております。

また、「草津駅の高度化」というのがあります。もちろん、草津市民が外に行くというのも大事です。しかし、草津線の利便性の向上によって、草津線沿線の方に草津市へ来ていただくための施策があっても良いのではないのでしょうか。鉄道関係の方のほうが詳しいかもしれませんが、そんな印象を持ちました。以上です。

(会 長) ありがとうございます。まず全体を通して事務局から、その後 PTPS の件が出たため、R 委員から、それから、草津線の件も出たため、H 委員からもコメントいただければと思います。まずは事務局からお願いします。

(事務局) 今の I 委員から道路整備をしていく中で、バスの定時性を確保するための PTPS の導入も考えてほしいというご質問がありました。

(会 長) 連節バスと切り離して、PTPS を導入してほしいというご意見です。

(事務局) バスのための PTPS 利用については、交通渋滞による定時性の確保だけがメインではないと考えています。従って、市内全域を見回して、総合的に検討する必要があり、また、PTPS の導入による、本線道路と交わる従道路側の渋滞状況も検討していく必要は十分にあるかと思っております。

本市では、来年度、特に南草津駅周辺の交通状況を考えていきたいと思っております。その中で、シミュレーションを上手く使いながら、検討材料として、公安協議と道路管理者協議を進めて、見極めていきたいという思いです。ただ、PTPS を導入することで、市内の交通状況が、全て理想的なものにはなり得ないとも思います。従って、色々な施策と絡めながら検討して、また公共交通機関を利用していただけるように考えていきたいと思っております。

それから、草津線を利用されている方についてです。草津駅で乗り換えをされているのが、数万人/日です。いかにして、その方々に草津駅で降りてもらおうか、駅から外へ出てもらうかを、草津市として考えていくべきなので、中心市街地活性化に向けた施策の中で検討も加えていきたいと考えております。

(会 長) ありがとうございます。PTPSについて交通管理者のお考えは、何かございますか。

(R委員代理) このシステムについて、県での実施事例が無いため、交通の規制係には、詳しい内容は入っておりません。今後、内容については、検討する必要が出てくるかと思えます。

特に、南草津駅からパナソニックや立命館の方向に抜ける国道1号線の信号機については、本年、なるべくバス路線が流れるように改良をしました。それでも、やはり、特定の時間帯にあっては、どうしても交通量が増えるため、流れない部分が出ています。

従って、このシステムを構築していく上でも、流入してくる車の分散化も十分に必要になってくると思います。この付近では、特定の場所が混雑しています。例えば、国道1号線では、南田山、南草津駅前、草津駅前、その先、栗東方面に向けてずっと混みます。

今、新しい道路を作っていただいています。やはり車の分散化を考えなければ、バスレーンの確保も難しいと思います。その点も考えていただき、システムを構築していく必要があると思います。システム構築の話が出たとしても、県には予算が無いため、特に信号機の改良についても、すぐ予算化できるかどうか、非常に難しいと思います。

従って、このシステムを構築していく上で、県や県警本部と話を進めていく必要があるため、早めに動いていただいたほうが良いと思います。Rが欠席のため、個人的な考えを述べさせていただきます。

(会 長) ありがとうございます。いきなりご指名をして、失礼いたしました。では、草津線に関して、何かコメントがあれば、H委員からお願いしたいと思います。

(H委員代理) 本日は、Hが欠席のため、代理で出席しております。草津線に関しては、沿線の各市町には、大変ご協力をいただいております。利用者は減らずに維持されていると考えております。また、輸送量、列車編成数、本数/時に関しても、弊社としては、現在のところ、可もなく不可もなく、適正と判断しております。

朝、大阪・京都方面への通勤のお客さまが非常に多く乗っておられるため、一部の列車では混雑も見られます。今のところ、積み残しや乗り降りのために時間が遅れてしまうような状況も、見られておりません。先ほども申し上げたように、適正な輸送状態だと判断しております。

今、草津線では、地元の方に色々ご協力いただきながら、バリアフリー化に力を入れて、更に使いやすい鉄道にしようと考えております。これからも、努力してまいりますので、よろしくお願いたします。以上です。

(会 長) どうもありがとうございます。では、市民代表の方で、何かご意見・ご質問があれば、ありがたいのですが、いかがでしょうか。

(B委員) Bです。最近、当会議の委員となり、色々勉強させていただいています。大きく20~30年というオーダーで話がされている中、単発的な話として、前回は、まめバス・くりちゃんバスの話、その前は、自転車条例でした。

資料を見ていると、公共サービスと自転車についての話が主になって出てきていると理解しています。マスタープランと基本施策では、優先順位を設けるといってお考えは無いのでしょうか。また、20～30年を目途にというお話がありましたが、短期・中期・長期という区分で、この表の中で、目印のようなマークを入れてもらえないでしょうか。以上2点の質問ですが、いかがでしょうか。

(事務局) 公共サービスをしていく中での、自転車等の取り扱いについてです。交通戦略の一環として、自転車施策も、公共交通としてのまめバス事業もあると考えております。

短期・中期・長期という区分を、資料の中でしてはどうかというご意見についてです。先ほど、会長からのご指摘のように、その点は明記していこうと考えております。事業化できそうなものも、たくさんあるかと思えます。例えば、自転車の安全性を確保するために、専用レーンを設置してはどうか等、市民アンケート調査からも、非常に多く望まれております。

ただ、実現させるには、多額の予算が伴うことになるため、この点も考慮して、中・長期的という表現にすることもあるというのは、ご理解いただきたいと思えます。この資料の中で、短期・中期・長期という区分にしていこうと考えております。よろしく願いいたします。

(会長) 今、事務局はそうおっしゃいましたが、【議事】の基本施策(案)の中には、黒の星印がたくさんあります。これを5年、10年で全部せよと言っても、検討するだけであれば良いのですが、中々難しい話です。

しかし、こんなに多くの施策の中で、特に重点を置く施策はどれなのか、B委員は「優先順位」と言われましたが、順番をつけるのが難しいとしても、草津市総合交通戦略の目玉はこれだというのを、いくつか拾い出すことはできるのではないのでしょうか。

(事務局) 今のご意見について、この場において独断で判断することはできません。ただ、将来に向けて、市内の交通をどうしたいという思いを持っていく中では、非常に重要なことと考えるので、優先順位を示せるように庁内での議論を進めていきたいと思えます。

(会長) そうしていただければ、市民の皆様にも、少なくともこれだけは重点的に進めてもらえるというのが伝わるかと思えます。可能であれば、お願いいたします。

先ほど挙手されたD委員、お待たせいたしました。

(D委員) 先ほどH委員代理からご説明があったように、草津市民でも、結構、草津線を利用している人が多いです。ただ、本数的には、適正と言われましたが、本数が少なくて不便という声は結構、聞こえてきます。

確かにコスト等、中々難しい面もあるかと思えます。人口の関係もありますが、将来的に本数を増やしていくというビジョンは、まだ無いのでしょうか。工場等もあって、特に外国人が利用していると思えます。1本乗り遅れても、30分以上待たなくても済むようになります。そういう苦情が結構、来ています。仕方ないから、車にしようとなってしまう。将来的なビジョンでも結構ですので、ご説明をお願いします。

(H委員代理) 確かに乗り換える時に、電車が来るのが一番良いかと思えます。30分が長いのか、15分でも長いと言われる方もおられます。電車をどんどん増やして、例えば、15分間隔にすると、今の倍になるわけです。そうしたら、車両も足りなくなり、どこかで行き違いの設備を作らなければならなくなってきます。

すると、その設備のために、何億円というお金がかかってしまいます。トータルで見ると、それが地元の負担となって、返ってくるわけです。JRで全額出資して、そういう設備を全部作れば良いのですが、地元と色々協議をさせていただいた中で作っていくことになります。

従って、将来的に増えるか、増えないかというのは、鶏が先か、卵が先かの話になります。どちらかと言うと、発生主義と言われるかもしれませんが、お客様が増えれば、電車が増えます。ただ、電車が増えれば、お客様が増えるかどうかというのは、分からないという考えがJRにはあります。

草津線の電車の車両は、草津線だけで走っているのではなく、湖西線の電車と共通で走っています。中々草津線の殻に閉じこもって、その中だけで固定するわけにはいきません。

とは言え、今は、ちょうど良いくらい、乗っていただいている数だとは思いますが、先ほども申し上げましたが、これ以上、本数を増やすことは考えにくいです。順調に増えていけば、当然、増やすことも考えられます。

また、コストをかけずに、何か工夫をして、もっと乗りやすいものにしていけないかとも、考えております。その点は、ちょっと長い目で見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。他にいかがでしょうか。

(L委員) 前回の会議は、1カ月くらい前かと思いますが、その際には、まだ個別施策の総合交通戦略ができておらず、どうなるのかと思っておりました。今回、資料を拝見してみると、この1カ月の短い期間で、ここまでまとまっているので、ご苦労されたのではないのでしょうか。上手くまとまっていて、全体的には良い案だと思います。

1点だけコメントします。実際の施策は、こういう内容かと思いますが、【議事】の表を見ていると、右列に「基本施策(案)」があって、左から2列目に「目指すべき将来像」があります。どちらかと言うと、交通に偏っているという気がします。本編資料の68ページに、「交通まちづくりの目標」として、「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のライフスタイルの転換」の2つがあります。

また、本体の上位計画も、交通に関する上位計画やまちづくりに関する上位計画となっています。実際、【議事】の表の「目指すべき将来像」では、「移動ができる」という内容ばかりになっています。

具体的な個別施策は、こういう内容だと思いますが、もう少し、目指すべき将来像としては、元々は全体の都市像を考えるということなので、「集約型都市構造を目指す」、「中心市街地の活性化を目指す」、あるいは、「低炭素社会を目指す」等、都市像を変えていくことも目的としていると思います。従って、単に移動が快適になるというだけでなく、もう少し都市像をどうしていくのかも、書き加えていただけたほうが良いと感じました。

(会 長) ありがとうございます。おっしゃる通りかと思いますが。そういう方向でもう少し、交通面だけで記載するのではなく、将来都市像としてのまちづくりの観点から、詳しく書いていただくということでもよろしいでしょうか。何か、コメントはございますか。

(事務局) おっしゃる通り、交通の目標に対して、まちづくりの目標が少し不足している面があると思います。その間をつなげていけるように、書き込んでいければと思います。

(会長) ありがとうございます。色々なご意見をいただきたいと思います。【議事】の表の基本施策(案)が多く並んでいます。もう少しどんなものを入れたほうが良い等、すぐに入れられるかは分かりませんが、委員の皆様方から何かご希望があれば承りたいと思います。

戦術策の1つとして扱うものと、長期的な施策として扱うものと、2つに分けてありますが、区分はこれで良いのか等、色々とおあるかと思いますが。この施策メニューに関して何かご意見はございませんか。

では、私から1つ、事務局にお尋ねします。「異モード間の連携」で、送迎のための「自家用車(K&R車両)の規制・誘導」が、◇印の長期的な取組になっていますが、何か意図があるのでしょうか。実施しようと思えば、比較的短期間でできるようにも思います。これを長期に位置付けているのには、何か理由があるのでしょうか。

(事務局) 自家用車が駅内に入れないようにすると、周辺道路への駐車等が発生することが考えられます。そのため、交通管理者側と近隣の地元と協議をさせていただきながら、少し時間をかけて進めていかなければならないという意図で、長期的な取組として、継続的な検討項目に掲げています。

(会長) 確かに全面的に駅構内に入れなくするのは、しないほうが良いと思います。無秩序になっている状態を、ある程度、秩序立てるのは、しようと思えばできるように思います。どういう意図でもって、キス&ライドを位置付けるのか、考えていかなければなりません。

ただ、キス&ライドをあまり便利にし過ぎると、バス利用も減ったり、自転車利用が増えたりする等、色々なことがあると思います。その関連も考えながら、施策としては提案していく必要があります。他にいかがでしょうか。

(N委員) Nです。異モード間の連携について、本編資料の90ページには入っていますが、バス事業者がバスロケーションシステムやICカードの導入をするために、JRとの連携を最も考えています。滋賀県下では、バス単独で利便性を上げて、あまり効果が無いからです。

本編の90ページの「ICカードの導入」には、「異モードとの乗継利便性を考慮」と書かれています。もちろん1枚のICカードでの利用はできますが、バスからJRへのフィーダーだけでなく、JRからバスへの乗継利便性も上げたほうが良いと思います。また、「バスロケーションシステムの導入」には、JRの運行状況をバス車内で見せる等、両面的に出していただけたらという気がします。

次に、新駅の設置についてです。【議事】のA4資料には、バスのことが何も触れられていません。そこで、他の地区の事例と比較してみます。阪急電車長岡天神駅の1つ向こうに、西山天王寺という新しい駅ができたようです。実は、そこが阪急バスのドル箱路線で、駅ができてから、阪急バスは長岡天神へ行くバスを減らすと言い出して、乗っていた市民からクレームが出ていました。

多分、その阪急の新駅も特急が停車しませんが、長岡天神は停車します。そこまでバスで行っていた方は、それで十分に便利だったわけです。そのバスのことを全然考えずに、駅だけポツンと作ると、新駅の位置とバスの乗継ポイントがどこなのか分かりませんが、バスを考慮した視点が無いような気がするので、入れていただいたほうが良いと思います。

滋賀県で言うと、小野駅の時もそうでした。江若交通のドル箱路線で、バス路線の再編を、新駅のこととは切り離して考えていたため、結局、駅ができてから、バス会社だけで検討しても、上手くいきません。今回も同じで、新駅を考える時には、必ずバスのことも同時に考えていただけると、ありがたいと思います。以上です。

(会 長) ありがとうございます。I 委員から、何か一言、お願いできますか。N 委員の専門官としてのご発言を承っておくということであれば、それで構いません。

(I 委員) 非常にありがたい話で、おっしゃる通りです。やはりバスと JR の連携は、欠かせないと思います。お客様からすれば、マイカーであまり行きたくなくても、JR が駅前に駐車場を作れば、マイカーになるかもしれません。

駅前に大きな通りがあり、現在でも、東海道線を利用するために、1 日最大 400～500 円で駐車できます。そうすると、バスの往復がその料金で行けない場合には、やはりマイカーで行こうとなります。駐車場との関係で言えば、バス制度ありきで色々と考えていただけると、ありがたいと思います。

JR とバスとの連携の中で、駅にバス乗り場案内等、色々と作っていただき、非常にありがたいと思っている次第です。ぜひ、バス以外のことも考えていただいて、色々と実施していただければと思います。よろしくお願いします。

(会 長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか。これは少しおかしいのではないかという思い付きでも、結構です。先ほど L 委員から、前回の資料と比べて、かなり前に進んだというようなご意見もいただいております。更にブラッシュアップするという意味で何かお気付きの点があれば、聞かせていただけるとありがたいと思います。他によろしいでしょうか。

つなぎの意味で、もう 1 つコメントいたします。本編の 79 ページ、「③道路環境の整備」の下に「適切な自動車移動が円滑に行える」とあります。この表現でも良いのですが、例えば、「今後の道路環境整備は、公共交通ネットワークとそのネットワークをサポートするための道路整備」という表現を加えたら、どうでしょうか。

道路整備も単に自動車利用を誘発させるものもあれば、バスに限らず公共交通をネットワーク化するためには、どうしてもフォローが要るものもあります。そういう意味で、「適切な自動車移動を円滑に行える」という内容をもう少し詳しく説明するために、「公共交通を支援するような道路整備」等の表現を、どこかに入れていただいたほうが分かりやすいので、ご検討いただければと思います。

C 委員、市民としての率直な感想でもいただければありがたいのですが、いかがでしょうか。

(C 委員) 私は野路五丁目に住んでいるので、新駅から近い所です。主人が大阪の池田市のほうに勤務しているため、快速には乗らず、おかげさまで南草津駅には新快速が停車するので、必ず新快速に乗っていく人です。

【議事】の資料には、新駅のメリット・デメリットが書いてありますが、うちの家族では、メリットよりもデメリットのほうが多いのではないのでしょうか。例えば、国道 1 号線の渋滞で、家から 1 号線に車が出るには信号が無いため、出にくくて、そのせいもあって私はペーパードライバーなのです。

電車も、私は西大路のほうにアルバイトに行っているのですが、快速でも、新快速でも、どちらでも乗っています。ただ、最近は気象条件もおかしくて、事故等で踏切も開かないとなると、すぐに電車のダイヤが狂ってしまうので、来た電車になるべく乗って、京都まで行って、そこから各駅に乗って、西大路に行っています。

今、関東の大学に行っている子どもが、たまたま教育実習で帰省していて、前から新駅の話は伝えていましたが、「えっ、あんな所に新駅ができるの」と言っています。中学校の友達が田舎のほうに結構住んでいるため、あまり前ほどは交流が無いですが、会って新駅の話をしたら、どんな感じになるのか聞いてみたいと思っていました。

(会 長) 分かりました。どうもありがとうございました。突然ご指名したため、驚かせてしまい申し訳ございません。

新駅関係のことについて、市民代表の方で何かご発言はございませんか。よろしいですか。

では、もう少し時間があるため、今日の資料を更に良くする意味で、ご発言をいただき、ご意見が出尽くしたと判断できたら、その時点でもって終了とさせていただきたいと思います。いかがでしょうか。

事務局にお尋ねします。どんな視点で議論をもう少し深めてほしいというのは、ございませんか。

(事務局) 今日の議論の1つ、新駅についてのご意見が今もありました。JRから話があって、市も検討していった結果、新駅については前向きに考えていくと、JRには申し上げました。そして、この協議会の中でも議論していただきたいと、当初からお願いもしております。個々の思いについて、ご意見をいただければと思います。

先ほどバス協会から、バスのこともというご意見も出ました。それについては、更なる国道1号線の交通渋滞にもつながってくるのではという思いもしております。できれば、意見を述べていただければ、ありがたいと思っております。

(会 長) 新駅に関するご意見があれば、お受けしたいと思えます。それぞれの思いはお持ちだと思います。総合交通戦略を検討する中で、新駅について意見交換をして、最終的には、委員会としてのとりまとめにまで持っていく必要があるかと思えます。慎重な意見、あるいは、推進に積極的な意見、どちらでも結構です。A委員、新駅について何かご発言はございますか。

(A委員) 老上学区は草津市の13学区の中で、一番大きい世帯数で、今、小学校も2校、お受けしております。新駅については、私は歓迎されると思っています。ただ、デメリットの中で、閑静な居住空間が破壊されるということですが、これはどこでも需要があれば、少々の破壊はあろうかと思えます。デメリットの中には入らず、メリットのほうが大事だと思います。老上学区の住民から見ると、ぜひとも新駅は積極的に進めてもらいたいというのが現状です。

(会 長) どうもありがとうございました。大きな課題であるため、色々な意見があっても当然です。A委員が言われたように、デメリットの「閑静な居住空間が喪失」は、他のものと比べて少し違和感があるので、どんなものに置き換えたら良いか、すぐには妙案がありませんが、見直していただいたほうが良いかと思えます。少し適切性を欠いているかもしれません。

新駅について、行政の皆様は、中々この場で発言しにくい面はあるので、ご指名するのは遠慮させていただきます。何かご意見があれば、一言でもお願いしたいと思います。私の議事の進め方が良くないようで、皆様方からご発言が無いようですが、とは言え、特にご発言が無いからといって、無理に発言いただくのもよろしくありません。

改めてお伺いします。新駅の設置について何かご発言があれば承りますが、もしご発言がなければ、ご意見は出尽くしたと判断させていただきたいと思います。

(P委員代理) Uです。私は行政の立場なので、この場で、どうこうというものではありません。県で今まで交通関連で進めてきた、基本的な数値の話をして、駅を中心としたまちづくりを、これまでも進めており、県内全体で、JR、近江鉄道、京阪を合わせて、22の駅があります。

平成12年度の国勢調査をベースとした数字で言うと、大体93～94%の人口が、駅を中心とした5km圏内に住まれているという結果があります。それから10年、最近の国勢調査は、平成22年なので、そこまでの分析はしていませんが、おそらく県内人口の95%以上の方が、駅を中心とした5km圏内に住んでいると思われます。

駅を中心とした、集約的な都市像を進めようと思うと、やはり交通の利便性を高めて、人口を集約して、それによって、行政サービスも次第に向上していくという考えになります。ただ、草津市の新駅の選定地域については、既に人口が増えている、DIDという人口密度4,000人以上/km²の地域になっています。

本編の70ページ、草津市交通マスタープランに、『誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくりの実現』という基本理念があります。将来的な草津市のまちづくりの中で、新駅の設置がどういう位置付けになるのか、集約的な都市像を目指すことを加味して、もう少し考えたほうが良いと思っております。

草津市の駅の利用状況で言うと、草津駅の乗車人数は、平均で約28,000人/日で、南草津駅が約25,000人/日なので、乗降人数で言うと、その倍と考えていただければ良いと思います。先ほど話題になった、草津線については、手原から油日まで、全体での利用人数が、約16,000人/日です。その方々は、この新駅のことをどう考えているのかも含めて、もう少し大きな視点で考えるのも1つあるかと思います。個人的な意見を、述べさせていただきました。

(会 長) 今のご意見は、5kmの駅勢圏に人口の95%くらいが入るといった情報提供なのでしょうか。それとも、それをベースに考えると、新駅は必要性が高いと見るのか、あるいは、特に高低は関係ないと見るのか等、色々と検討していったらどうかというご提案なのでしょうか。どちらでしょうか。

(P委員代理) 駅が必要かどうかを言える立場ではないので、その点をご容赦いただきたいと思います。ただ、資料に書いてある、新駅のメリット・デメリットが、非常に限定的な感じがしたため、もう少し大きな数字での判断材料にしてもらえればという意見です。

(会 長) 分かりました。失礼いたしました。新駅設置の必要性について、直接お聞きするつもりは、毛頭ありません。

客観的なデータというのも加えられるのであれば、加えたほうが良いわけで、資料の作成、また、その資料に基づいて、当協議会では、何らかの判断をしなければなりません。その時には出せると思いますので、よろしくお願ひします。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、全体を通して、何かご指摘いただくことがあれば、承りたいと思います。

(I 委員) 何度もすみません。公共交通会議の場が良いのか、将来的な場が良いのか、分かりませんが、例えば、まめバスがスタート当時、取りあえず無料で運行しました。草津・南草津の循環線は、中型バスが軒先スレスレに運行しており、年配の方を中心に非常に多くの利用者がありました。

しかし、200 円に有料化した途端に、半分以下の利用になってしまったと記憶しております。需要としてはあっても、200 円は高いということで、料金抵抗のほうが強いかと思っています。

この新駅の場合でも、南草津駅、新駅、草津駅となった時に、沿線をどのように上手く駅につないでいくのかという課題があります。既存の道路を中心に家はくっついているため、需要があっても中々バスが走りづらくなっていました。金額的にも 100 円くらいなら乗るけれども、200 円では高いということで、無料から有料にした途端、半分以下になった記憶があります。

従って、草津駅と南草津駅の間に対して、理解は得られないと、正直に言うと、思っております。公共交通会議が良いのかもしれませんが、公共のあり方として無料で走るわけにはいかないのです、有料化は必要です。

昨日の公共交通会議で、京丹後市から 1,000 円の収入を取るのに、1,000 円で 1 人乗るか、200 円で 5 人乗るかという話がありました。たくさんの方が安くて乗られるならば、同じ収入が入るということで、路線の維持ができるということでした。

南草津～草津間のまめバスが無料で走った時には、非常にたくさんのお客さまが乗られたけれども、有料になった途端に半減しました。ここに何か焦点を当てて、施策を講じることはできないのかと思っております。まともなくて、すみません。

(会 長) ありがとうございます。今、I 委員のご発言に、補足いたします。まめバスが無料で運行していた時の需要に比べ、有料化してから、現在は約 3 分の 1 になっているようです。無料で走らせると、それなりの便益は利用者にあったわけですが、200 円では厳しいということですね。

ただ、滋賀県下のコミュニティバスの料金は、100 円のものはないという状況です。まめバスでも、かなり走行距離が長い路線と、中心市街地の循環線のように、非常に短いものもあります。その短い路線は、100 円くらいにしたらどうかと、議論されたこともありました。

ただ、市がサポートするものなので、その理屈づけが難しいです。ある路線は 200 円、中心市街地だけ 100 円というものも、中々市民の皆様の合意を得るのは難しい等、色々あるため、現在の形態になっております。

通常の路線バスとコミュニティバスとの代替等も、話題になっているわけなので、将来的には、料金のことでも議論しなければならないと思います。すぐにできることではないとは思いますが、ご発言があったわけなので、活かしていただけたいと思います。よろしくをお願いします。他にございませんか。よろしいですか。

4. その他

(会 長) 最後に、事務局にお尋ねします。本日、いくつかの改善点と言うか、気が付いたことを挙げていただいたので、今後、都市交通マスタープラン及び総合交通戦略の基本施策が、更にブラッシュアップされると思いますが、そのスケジュール観についてご説明をお願いします。

何分予定していない事項なので、いきなりで申し訳ありませんが、今後、大体どのように仕上げたいこうとお考えなのか、少し簡単にご説明いただけますか。

(事務局) 本日のご意見を基に資料を作成して、よりレベルアップした資料を、次回、10月頃を目途に、第5回を開催させていただきたく予定です。第6回については、年末になるうかと思いますが、11月末～12月頃を予定しております。

そこで、最終的に出来上がった計画を、市民の皆様にも周知していくために、年明けにパブリックコメントを実施して、市民の方の意見もまた聞いていこうと考えております。最終報告については、年度末の3月頃に、また、皆様方にご報告できるようなスケジュールを考えております。

(会 長) ありがとうございます。最後に1つだけ事務局にお願いがあります。残り2回の協議会を経て、パブリックコメントができる段階まで仕上げていくというご説明でした。本日、色々なご意見をいただきましたが、かなりタイトなスケジュールなので、この会議が終了後、何か思い出したこと、気づいた点があれば、事務局まで、何らかの方法でご連絡をしていただいても、よろしいでしょうか。

(事務局) それは誠にありがたいことなので、遠慮なさらずにご意見を賜りたいと思っております。

(会 長) では、事務局の作業部隊の締め切りがあるため、およそ1週間くらいで、本日の資料に対して、追加のご意見等があれば、事務局までお寄せいただき、それを基にして次の資料に反映していけると思います。よろしく願いいたします。

本日は、予定の時間より少し早めになりますが、特にご発言も無いようですので、協議会を終了させていただきたいと思えます。事務局に、進行をお返しいたします。

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、誠にありがとうございました。また、各委員の皆様方におかれては、活発なご議論をいただき、感謝を申し上げます。

次回は、10月上旬を予定しております。本日も当日の資料配布となり、申し訳ございませんでした。事前に資料をご覧いただいた上で、議論を進めたいと常々思っております。次回は、できるだけ協議会の日程前に、皆様方にお送りできるよう努力してまいりたいと思えます。よろしく願いいたします。

これにて、第4回草津市総合交通戦略協議会を閉会といたします。

以上