

平成 30 年度 第 11 回未来創造セミナー
「これからの地域公共交通のあり方について」実績報告

1. 開催日時:平成 31 年 2 月 9 日(土) 14 時から 15 時 30 分
2. テーマ:「これからの地域公共交通のあり方について～持続可能な地域公共交通に向けた一
方策について～」
3. 話題提供者:
芝 久生氏(滋賀県土木交通部交通戦略課参事)
※司会 本村廣司(草津未来研究所)
4. 開催場所:UDCBK
5. スケジュール
14 時 00 分～15 時 20 分 講演
15 時 20 分～15 時 50 分 質疑
6. 参加人数:30 名

7. 講演および質疑概要

(1)講義の概要

- ・滋賀県の人口は 2015 年をピークに 2045 年までの
30 年間で▲10.6%となる。うち高齢人口の増加(+
127%)と年少・生産年齢人口の減少(▲22.6%)であ
り、公共交通の利用者の前提となる人口減と超高齢化
が顕著である。
- ・交通手段の現況をみると、県内JR線は、利用者
は増加傾向である。
※JR線の 1 日当たりの旅客人数は、1986 年:
213,356 人⇒2016 年:306,468 人(+144%)
- ・私鉄線の利用者は減少傾向から若干回復傾向である。
※私鉄線の 1 日当たりの旅客人数は、1986 年:69,815 人⇒2002 年:45,229 人(▲35%)
⇒2016 年:54,050 人(119%)
- ・バスの利用者は大幅に減少してきたが、近年若干回復している。
※バスの 1 日当たりの旅客人数は、1989 年(平成元年):117,910 人⇒2016 年(平成 28
年):58,016 人(▲51%)
- ・自動車依存度が高く、駅へのアクセスも公共交通機関より自動車利用の割合が高い。



※地域別代表交通分担率(自動車)

大津:44.6% 南部:52.4% 甲賀 71.9% 東近江 67.8% 湖東 64.6% 湖北 67.9% 高島 68.3%

・県政世論調査「県政に対する満足度調査」では、公共交通(主に地域交通)については、年々、施策への要望が高まっている傾向にある(地域別においては、県南部地域での要望が高い)。同調査で公共交通(主に地域交通)については、平成 23 年度から 5 年連続で「不満足度 1 位」であり、県としても公共交通は重要な課題である。

・予測される将来の課題として以下の3点がある。

①交通サービスの維持の困難化

運転手等の不足するバスのサービス水準低下や運営継続の危機、事業支援のための新たな財源確保や費用負担・補助制度の見直しが必要、通勤・通学・買物などの日常生活移動の困難化、高齢者の外出機会の減少に伴う生きがいづくりや健康づくり機会の喪失

→事例として、北海道 JR、滋賀県近江鉄道を紹介

②市街地の低密度化・中心市街地の衰退

中心市街地や商業地へのアクセス利便性低下による地域の衰退、市街地の低密度化によるまちの維持管理費の増大、地域活性化につながるような新たな移動手段が必要

③交通事故の増大

高齢者ドライバーをはじめとした交通事故の増大、運転免許証の自主返納の更なる促進策が必要

・対応策としていくつかの論点がある

①地域活力の維持・活性化やまちづくり施策の一つとして、実情を踏まえた適切な移動手段の導入

②地域公共交通の諸問題を解決する新たな技術やシステムの導入、活用

③公共交通の役割や必要性、多様な効果を踏まえた財源確保策

・公共交通の将来を考える上で北海道と近江鉄道のケースを考える。JR 北海道は全路線の半分が維持困難と言われており、近江鉄道は単独維持が困難な状況となっており県や沿線自治体で対応を検討している。

・交通サービスの維持の困難化、市街地の低密度化・中心市街地の衰退、交通事故の増大・交通渋滞の悪化などが予測される公共交通の将来を考える上で自動運転等公共交通のスマート化にむけた取り組みも課題であり、全国で実証実験が行われている。昨年、県内では初の実証実験を立命館大学 BKC で行った。

・MaaS(Mobility as a Service)は、移動手段を自動車の所有という「モノ」で提供するのではなく「サービス」として提供する概念で、ヘルシンキの Whim の取組が注目されている。県では近江鉄道と帝産湖南交通の協力のもと学生 40 名を対象に全バス路線が2週間乗り放題となるチケットを発行し社会実験を行う。この結果を踏まえて公共交通へのサブスクリプションサービスの導入を検討したい。

・県ではエコ交通推進のため「エコ通勤優良事業所認定」や交通環境学習、SDGsなどの取組を進めている。

- ・大津湖南地域における持続的発展と活力維持、少子高齢化に対応し過度な自動車利用を抑制した歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトシティ形成の必要性などから、サービス水準が高い公共交通を軸としたまちづくりの施策が必要で、平成 12 年から大津湖南地域における新交通システムの検討を進めている。LRT や BRT など選択肢となる(概要について説明)。
- ・JR 南草津駅および瀬田駅ターミナルの混雑解消に向けた社会実験が予定されている。
- ・地域公共交通を検討するために、交通の利用者・受益者、交通の従事者・担い手、交通を支える財源の三つの視点を総合して、地域生活の安全・安心な移動手段を維持・確保し、来訪者の移動機会を増やすサービス水準の最適解を模索しなければならない。
- ・大津湖南地域 LRT 構想のイメージビデオ視聴



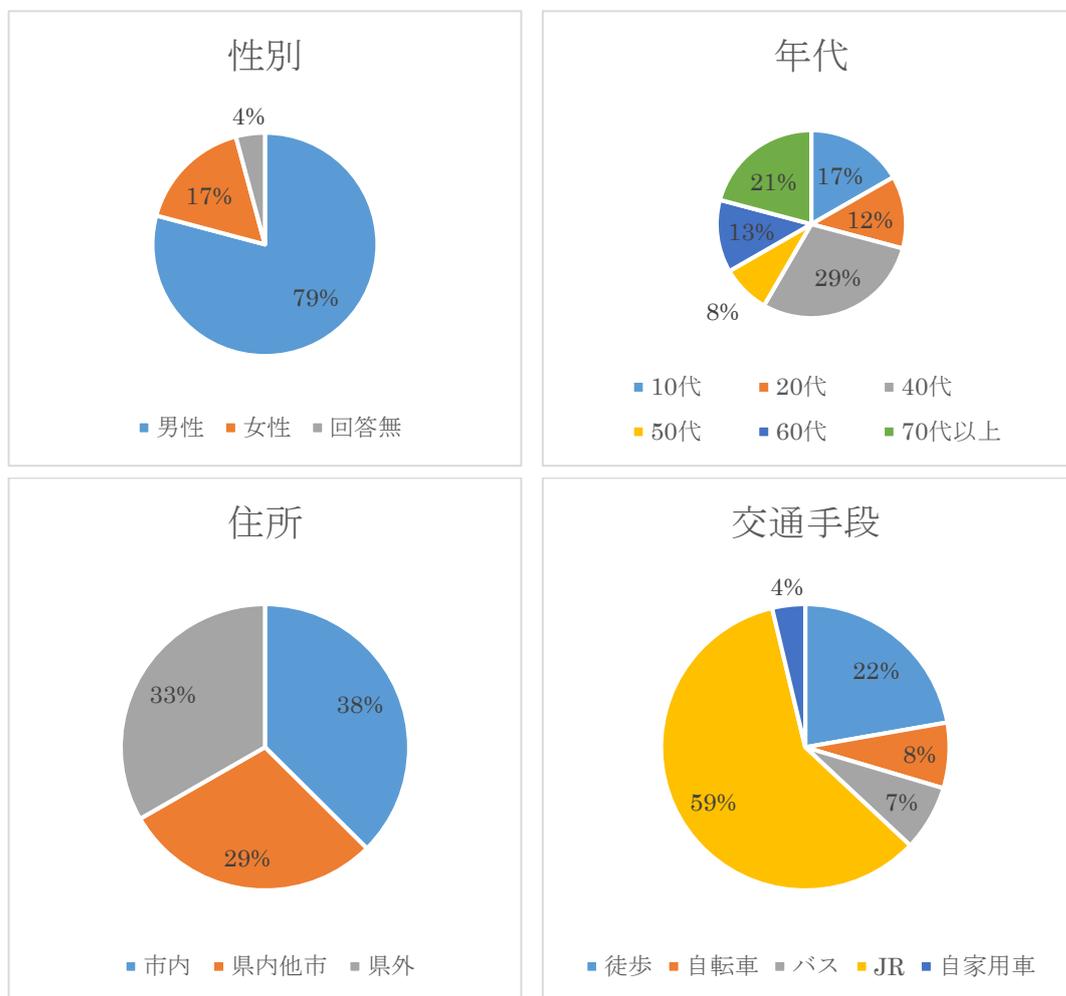
(4)主な意見交換

- ・JR南草津駅西口を立命館大学BKCやパナソニック方面のバス発着にした方がいいと思うが、一号線までのルートが渋滞する懸念がある。
- ・東口から一号線へ抜けるためにはクランクをなくす必要がある。
- ・立命館大学の学生のバス利用者についてJR南草津駅東口と西口で料金を差別化するなどでインセンティブを付けたらどうか。またバス事業は他のモビリティとの可視化ができていないので可視化することで変わるのではないか。
- ・様々な先進的な取組からこぼれてしまう一部の弱者がいる。コミュニティバス7千人の利用者に対して125 千万円の予算が投下されているが、このバス路線からこぼれてしまっている人がいる。足元のこういう状況を改善していくことも先進的な計画を成功させることにつながるのではないかと思う。

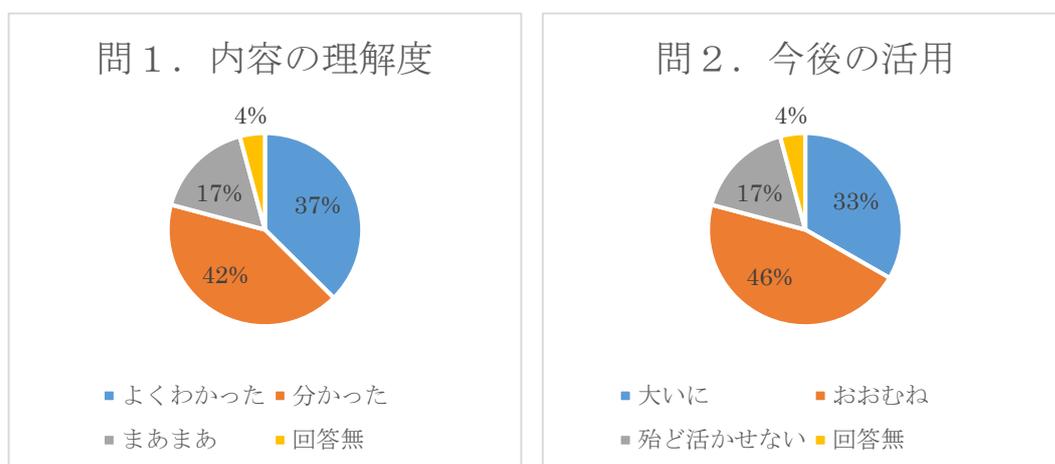
8. アンケート結果

参加 30 名のうち、アンケートに回答していただいた方は 24 名でした。アンケート回答率は 80%です。

(1) 参加者属性



(2) セミナーの内容について



(3) 内容に関する主な自由回答

- ・南草津駅周辺の混雑を減らす方法に最重点に考えて頂きたい。県の交通政策について身近な所で聞く機会ができ良かった。
- ・公共交通について少し興味をもち始めていたのでいい勉強になった。
- ・南草津駅がそんなに混雑しているとは知らなかった。オーストラリアでは障害者(車イス)にのる人に運転手をはじめみんなが協力的なため外出しやすい。またカード支払いなので運転手の負担がすくない。
- ・南草津駅周辺の対策については、難しい課題だと思うが、いろんな手法を組み合わせさせてやってもらえればと思います。
- ・自家用車対策は切実な問題だと思います。様々な対策がされていることに希望を持ちました。南草津駅東口、西口の住み分けに絞って議論するのであれば、それに限定したタイトルを講習内容にすればよかったと思います。
- ・意見交換の中であった”こぼれていく人たち”の話は、現実の市民生活の中で切実な想いではないかと思う。この取組と市民の思いや気持ちをまずはつなげることが大切かと思う。
- ・今後まちがどのように変わり、人々にとってストレスのないまちになるか楽しみだ。
- ・滋賀県で交通やまちづくりについての色々な取組みを知ることができてよかった。ぜひLRTの実現を進めていただきたい。
- ・公共交通は県土木交通部の担当。1～2人位のデマンドには、民生、敬老福祉部の高齢の担当でないか、その線引きは難しい。予算の担当をどの部でするかによるのかな。

9. まとめ

今回の企画は3回シリーズ「駅からひろがるまちづくり」の第2回目として開催しました。国道1号線の慢性的な渋滞問題、立命館大学通学者の朝のバス混雑問題、新快速停車以降のJR利用者の増、マイカーなどの増加等、JR南草津駅周辺のまちづくりを考えるにあたって交通問題は大きな課題です。様々なモビリティに関する問題を将来的にどう考えていったらいいのかを、県レベルの大きな視点から見て考えていくということで今回は県交通戦略課の芝参事をお迎えしてお話をいただきました。

人口減少・高齢化局面に突入した県内のモビリティの現状と課題を鉄道とバスを例にして、改めて公共交通とは何かを考え、公共交通を取り巻く問題を、近江鉄道を事例にお話しいただきました。その後、自動運転・MaaS・エコ交通・モビリティマネジメントなどの最新の成果をお話しいただき、大津湖南エリアの地域公共交通網形成計画の概要・南草津駅における社会実験など参加者の意見も聞きながら多岐にわたる内容となりました。

直ちに解決策が出るというものではありませんが、人口減少・高齢化社会に対応したモビリティを社会インフラとして整備していくための社会実験などを草津市も県や大学などと連携しあって進めていくことが大切だと思いました。

(以上)