

令和5年度 第3回大津市地域公共交通活性化協議会

日時：令和6年1月31日（水）14：00～

場所：明日都浜大津ふれあいプラザ 4階 ホール

1 開 会

- 事務局（会長あいさつ及び配布資料の確認）

2 議題

（1）承認事項

- ① 令和6年度デマンド型乗合タクシー（志賀地域）における運行内容の変更と停留所の追加について
- ② 令和6年度デマンド型乗合タクシー（伊香立地域）における停留所の移設及び名称の変更について

- 事務局

（承認事項①②の資料について、事務局より説明）

- 会長

（承認事項①②について決議し、異議なし）

承認事項①②について、異議なしと認め、本件は承認されたものとする。

③ 令和6年度大津市地域公共交通活性化協議会の事業計画について

- 事務局

（承認事項③の資料について、事務局より説明）

- 会長

（承認事項③について決議し、異議なし）

承認事項③について、異議なしと認め、本件は承認されたものとする。

（2）報告事項

① 令和5年度大津市地域公共交通活性化協議会に係る補正予算について

- 事務局

（報告事項①の資料について、事務局より説明）

- 福島委員（滋賀県）

承認事項③にも関連するが、補正予算の説明の中でデマンド型乗合タクシー実証運行事業の説明があったが、令和6年度の事業計画の中にデマンド型乗合タクシー実証運行事業が入っていないのは、何か理由があるのか。

○ 事務局

令和6年度から他都市の状況を踏まえ、これまで活性化協議会においてデマンド型乗合タクシーの委託運行をしていたが、今後、市の委託運行という方向で検討をしている。

3 その他

① ライドシェアに関する国の動向等について

○ 田中委員（滋賀運輸支局）

ライドシェアは、数年前話題になっていたのを覚えておられるかと思うが、当初ライドシェアということで、一旦国交省として無許可の白タク行為と判断している。ライドシェアというのは、消費者庁でも定義しているが、プラットフォームを介して時間と車が空いている一般のドライバー、移動サービスを求める乗客に対して移動サービスを提供するものと定義づけられており、いわゆるマッチングアプリを介するものになっている。ライドシェアというのは基本的に外資系の会社であり、35%近い手数料を取って、その手数料が外国に流れていき、経費やトラブル等は運転手が自ら処理するものになっている。

ちなみに、少し間違いがあればタクシー会社に指摘いただきたいのですが、タクシー会社は50%を経費に充てられている。その経費ですが、社会保険料、入院保険料、燃料費、オイル車両費、タイヤ、メーター器、無線機、3ヶ月点検、1年ごとの点検、年2回の乗務員の健康診断、適性適齢診断などです。この安全に係る多岐にわたる経費のことになる。

ただ、運転者不足や外国人観光客の増加や地方の過疎化などの理由によって、日本においても、ライドシェア推進の流れが出てきている。現状では法整備や業界団体の反発など、様々な課題が存在するため、昨年から、ラストワンマイルモビリティ検討会やデジタル行政改革会議で議論が進められ、規制改革推進会議の中間答申で年度末に方向性が求められている。報道されている日本版ライドシェアというものを資料に加えさせていただいた。

ただ、ラストワンマイルモビリティ検討会でも示されていたが、基本的な考え方としては、安全性や持続性の観点から、まずは交通事業者によるサービスを大事にするとともに、交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力することが重要であり、それでも不十分な場合においては自家用有償旅客運送を組み合わせることができるとされている。考え方としては今までとあまり変わっていないと感じるところです。ただ、そのためには、タクシーや乗合タクシーの輸送力の強化など地域実情に応じたサービスを選択できるよう制度運用を改善する必要がある、また、自家用有償旅客運送によってサービスを補完する際には、円滑に導入できるように、また、持続的なものとなるよう制度運用を改善していくというようになっています。これを踏

まえてこの資料にもありますように、すでに、一部通達改正等が実施されているものがあります。この後、今年度末、来年度6月に向けて、段階的に改正が実施されると聞いている。

諸外国で導入されているという話がよく出てくるが、諸外国でライドシェアが普及しているのは、基本的には自力解決、そういった精神が根底にあるのではないか、特に日本のように、何かあればすぐ行政とか法律とか、事業者には責任追及していく必要があるのでは、難しいと思っている。

この資料右下の検討課題にもありますが、ドライバーの運転技術の担保や、事故の場合の保険や保証、運転手、また乗客から危害を受けるリスク、長距離移動の場合などの乗車拒否、目的地と違う場所で降ろされるとか、性犯罪、こういったトラブルも海外で発生している。このようなトラブルがあるということでライドシェアの普及が難しいということはあるが、ドライバー乗客双方が安心して利用できる仕組みと法律を整備できるかが、今後の課題になるのではと思う。この点を安心安全のためにタクシー事業者にも担ってもらうというのが、右の上段の部分になっている。ただ、事業者の負担がかなりものになるので、導入に関してはよく話し合う必要があるのではと感じる。

多くの方が現在の状況に不満を抱いておられる移動に関して、担い手がないというのも事実なので、時代の流れとともに状況や価値観というものが変化しており、今ある大切なインフラを破壊することがないように地域で本当に必要な移動というのを地域公共交通活性化協議会で議論していければと思う。

○委員

ライドシェアは、移動したいときにアプリで予約したら来てくれるというふうに勘違いされているが、あくまでもマッチング、例えば、私が婚活アプリに登録したら、私が必ず結婚できるわけではない。マッチングですからそれと一緒にことが起きる。例えば、大津駅からびわ湖浜大津駅まで運んでくださいとアプリで予約しても、ドライバーとマッチングしなければ、私は歩いて行くしかない。アプリで登録したら自分が自由に移動できるものではないという、できるかもしれないし、できないかもしれない、そういう可能性というものは、皆さん共有した方がいいと思う。自家用有償やデマンド型乗合タクシーと何が違うかという少なくとも予約したら必ず来てくれる。嫌とは言わない。タクシー会社の手間暇はかかるけれども、移動は保障されている。一方で、自分の好きなときに移動できるけれども移動できない可能性があるものか、どちらがいいのかは今議論になっている。安易にかっこいい、横文字だからこれはいいかもしれない、という提案がされたときは、ぜひその提案をされた方がドライバーになってくれることを期待している。この議論で一番欠けているのが、誰がドライバーをするのかという話が全く欠けている。

中山間地域はドライバーがいないという問題があります。例えば、60代の方たちが頑張るぞって言って、自家用有償を始められても、もって10年です。70歳を過ぎた方に運転をおまかせできない。では、次の世代がやってくれるか、いないとなる。なので、移動で困っておられる方と助けるの間はすごく開きが出ている。何でそうなるのかというと、根本的にはバスの業界の話と一緒にですが、給与に見合った仕事になってないから皆さんやりたがらない。また払う側も1円でも安くできればタダで移動したいという、このギャップをどう埋めていくかの方がこれから議論になると思う。気持ちはよくわかります、私も安いお値段で生活したいと思う。だからどこかで折り合いをつけていかないといけないと思う。それがこの首長のアンケート結果だと思う。値段が高いとか予約が面倒とか、そういうものだと認識されれば、まだまだ解決していないとはなりますが、やはりどこかでこれから折り合いをつける社会をつくっていく中で、大津市にとって最適な交通って何だろうということが今後検討されればと期待している。

○ 会長

ライドシェアという言葉が、何かいいふう聞こえているというのは先ほど指摘のとおり感じながら、あとはその中でライドシェアだけが答えではないですし、また、地域交通に関して様々な課題に直面していることは事実であり、その中で、どんなことができるのか、どういうところをやっていかないといけないか、ということを経験した中でしっかり議論しながら進めたいと思うので、また、引き続き、ご協力をいただければと思う。今地域の足を担っていただいている交通事業者の皆様には、感謝の言葉しかないというところで、改めて感謝の意を示させていただきたい。

② 「滋賀地域交通ビジョン」の動向等について

○福島委員（滋賀県）

県においては、2040年代を見据えて目指す地域交通の姿を描く「滋賀地域交通ビジョン」の策定に向けて取り組んでいる。先週、25日までパブリックコメントを実施し、今パブリックコメントが終了したタイミングである。今後、取りまとめて、年度内にこのビジョン策定を進めていきたいと思っている。本日は、その素案についてご説明をしたい。

ビジョンに関して昨年度に骨子を策定し、今年度はその骨子に関して、県民の皆様の意見をしっかりと聞きしようということで活動を続けてきた。具体的には県下全19市町の役場に出向き、そこに来庁されている方々、また、商業施設、病院に行き、そこに来場されている方々と直接お話をさせていただくという機会を持ち、合計1,006名の方と対話を重ねることができた。その結果、やはり滋賀県は車社会なので、日常的に公共交通を利用するという方は2割にも満たないという少ない割合

でしたが、そのような方々も含めて実に96%の方が地域公共交通は必要だと答えられた。このような声も含めて、2ページ目の第1章、策定の必要性のところにかかれているが、社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持、そして活性化を目指し、このビジョンについて策定をするということにしている。そして第2章については現状、課題を整理しているが、地域の状況として、人口は県全体では減少するものの、増加する地域は2040年代にも点在はしているという状況。運転免許証の返納者数については増加し、また併せて通学に使う学生は公共交通を使って通学されている方が非常に多いという状況なので、やはり公共交通の必要性は出てくると考え、2040年にも減少することはないというふうに認識している。あと住民のニーズの状況は、現在の公共交通に満足しているかお聞きすると、満足していないという回答が半数以上の方からあった。このような状況を公共交通の状況でまとめているが、サービスレベルについては、利用者が求めるサービスレベルを満たすカバー率は低い、要するに運行本数について住民の皆様にお聞きするとやはり1時間に3本、20分に1本、もしくは30分に1本程度は電車やバスが欲しいという声が大きく、それを満たせているような路線、カバー率はまだまだ低い状況にあり、また収支の状況は利用者数も減少し、運転手に関しても極めて厳しい状況になっている。これらを踏まえて第4章で滋賀県は、自家用車を運転される方が非常に多く、自家用車の利用を一定前提としつつ、それでも地域交通によって自家用車を使えない人や使えないときでも移動ができる、さらに自家用車を使わないという選択ができる、このような社会の構築に向けて、誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる持続可能な地域交通というのを、滋賀県が目指す地域交通の姿ではないかとビジョンの素案の中では整理した。

その下3ページのところですが、「滋賀地域交通ビジョン」の中では地域分類を設定しました。これは県として各地域の地域分類を定めるものではなく、様々なことを議論するのにわかりやすくするため、便宜的にイメージとして設定したもので、例えば、自動車の分担率、人口密度、そして駅からの距離などから地域分類①②③④に分類し、それぞれで考えるような指標の例を定め、その現状とギャップを埋めるために想定される施策例として、この3ページの下、例えば、ダイヤ調整やシェアモビリティの検討とかサブスクリプションや料金割引、医療促進など様々な施策が考えられることを整理した。

次に4ページ。施策の推進に向けて様々な施策があり、先ほど申し上げたように、住民が求めるニーズをクリアするためにはどのような費用が必要となるかも試算をしている。その際には、財源や整備手法の検討と書いているが、まずは、既存ストックの有効活用、そして多様な主体との連携、そして既存財源の活用などをしっかり考えた上で、それでも財源が足りなければ新たな財源の確保についての検討も必要ではないかと記載をしている。なお、目指す姿の達成に必要な費用の試算というのをこ

のページ下段に記載をしているが、これは先ほど申し上げたように、住民へのアンケート結果から得られたニーズ、20分に1本、30分に1本を鉄道やバスで実現するためにはどのくらいの費用が必要になるかという観点でまとめたもの、棒グラフですが、まずAパターンは、現状と同水準の公共交通を維持するためにはどのくらい費用が必要となるか、今後、年間25億円程度必要となるだろうという計算となっている。次にBパターン、県民の皆様が最低限このくらいのサービスが欲しいとおっしゃられた水準を確保しようと思うと、年間94億円程度必要となる。さらにCパターンでは2つの場合を示しておりますけれども、これは理想とするサービスレベルを実現するためにはどのくらい必要かということを経算したもので100から128億円程度必要となっている。ただこれは、この下の表の右側の米印の1つ目書いているが、この概算費用については、県全域の路線すべてのサービス水準を一様に、維持、向上させることを前提に作成した参考値であり、これがすべて必要というふうに私たちも考えているものではない。本当にこの地域にはどのような交通手段が必要かということを考えて、この費用の圧縮等も考えながら何ができるか等を考えることが今後必要と考えている。

次に5ページ、まとめという整理をし、このビジョンの理念についてですが、地域交通というのは、福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO2ネットゼロ社会の実現など様々な社会を支える舞台であり、欠かすことのできない重要な社会インフラであるという整理をした。ライフスタイルや社会環境の変化等により、交通事業者の経営環境は極めて厳しく、これまでのように、民間経営のみで運行を将来にわたり安定的に維持していただくことは非常に困難な状況になっている。そのため、地域交通の維持、充実に向けて、県は、国、市町、交通事業者、県民とともに相応の役割を果たすことが必要であるとビジョンの中で記載をした。滋賀県が目指す地域交通の姿、地域交通により自家用車を使えない人、使えない時でも移動ができる、また、自家用車を使わないという選択ができる、このような社会を実現するために誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる持続可能な地域交通の構築を目指していきたいと考えている。そしてこのような目指す姿の実現に向けて、まず現状の地域交通と住民のニーズには大きな乖離があり、このギャップを埋めることは民間経営のみでは困難と思われることから、一体どのくらいの費用が必要であるかを試算しました。地域交通が移動の選択肢となるためには、理想として望む水準を目指すことが望ましいというふうに考えますが、多額の費用が必要となるため、費用の低減を見据えながら、地域特性に応じて、より利便性が高く効率的で最適化した交通手段を皆様と議論を重ねていく必要があるというふうに整理している。そして、既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、既存予算の組み替え、交通事業者の企業努力や利用促進などに取り組んでも、なお、財源が足りない場合、財源確保の1つの方法として、例えば、交通税のようなものがあれば、どのような社会になるのかということ

示しながら、このビジョンの素案を整理していく。

③ 路線バスの減便・廃止の動向等について

○近藤委員（近江鉄道）

2024年4月のダイヤ改正について、昨今言われている改善基準告示の改正に伴うダイヤ改正ということで、弊社も乗務員不足の中、何とか路線バスを維持する方向では検討しているものの、働き方改革も一方で整理しないといけない中で、今回の改正に伴って路線バスのダイヤ改正を予定しています。

大津市内で言うと17ページ、5路線が対象となる。17ページの下段、今回の改善基準告示の内容について記載させていただいており、1日の拘束時間と1日の休憩時間が今回1時間ずつ変わるもので、現状上限が16時間拘束可能ですが15時間になり、翌日勤務までの休憩時間が8時間でしたが9時間になるということで、十分な休憩を確保するような改正となっています。この改正に伴って、18ページから改正内容ですが、弊社の勤務体系で言うと滋賀県のどこもそうだと思うのですが、朝のラッシュ時と夜のラッシュ時がピークでして、昼間は利用者が少ないということで、勤務内容のほとんどが朝から晩までか、もしくは朝、夜を走って間を開放しているような勤務がほとんどとなっている。そのような勤務体系の中で、どのように維持していくかということで、現行と改正後のイメージで、現行は6時から22時までの間で最大仕事はできますけれども、改正後は、下段の6時から21時までしか仕事ができなく、残り21時から22時は別の乗務員もしくは、減便という形しかないというようになっています。朝の時間帯、非常に多くのご利用がある中で、なかなか減便が難しいということで、今回弊社としては最終便を中心に減便をして何とか路線維持に努めているというような状況です。下の便数推移といたしましては、平日で言いますと大津市内で合計4便を減便しています。南草津飛島線やイオンモール瀬田線、野郷原線が最終便を中心とした減便となっています。次のページ以降がそれぞれの減便内容となっており、21ページの上段に土日の比較表があります。こちらに関して差引の表を見ていただくと、プラス3になっていますが、基本はどこも最終便を中心とした減便になっているのですけれども、昼間の時間帯をもともと回送していたバス等、そういうものを実車化して便数を何とか確保しているというような状況で昼間に何とか動いてもらうような施策をとっています。ただし、平日と一緒に、最終便は削っていますので、そこは行動パターンを変えていただくようお願いしたいという形の改正となっています。

大津管内の案は、このような減便となっていますけれども、滋賀県全体で言いますと平日が約20便、土日でいうと約30便、今回4月1日で同じように減便するということになっていまして、最初に申し上げたとおり、何とか維持はするものの、乗務員の充足率、乗務員数で言いますとまだまだ足りてない状況で、高齢化が進んでいま

す。実際弊社でいうと50歳半ばぐらいが平均年齢となっていますので、これから定年退職する人数と新しく入ってくる人数はもう数年前から常に追いつかない状況で、今後、今は最終便の減便になっていますけれども、路線廃止も含めて大津管内に限らずですが、県全体でどうしてもそういう方向にはなっていくのですけれども、そこはまた協議しながらはなると思います。

また、チラシを1枚入れさしてもらいまして、バス乗務員の募集ということでチラシの展開も、各行政に協力いただきながら、何とか募集を続けながら、もちろん、乗務員がいれば、路線維持はできますし、減便するという方向ではなくて確保ができればという条件ではあるのですが、このまま、乗務員が入ってこないという形になれば再編もやむなしという方向になっていますので、何かしら良い方向にはと思っていますのですが、そこは、各行政等に共有しながら進めていきたいと思っています。

○山本委員（京阪バス）

当社の方からも路線バス廃止についてのご報告をさせていただきたいと思います。資料について27ページから30ページで、27ページをご覧いただきたいと思います。ただいま近江鉄道様からのご説明がありましたように、この4月に行われる運転者の改善基準告示の改正。それから、これは全国的なことですが、自動車運転士の担い手不足ということで、私どもも運転士が足りないということで、非常に深刻化しています。そのような状況ですので、当社としては、滋賀、京都、大阪の一般路線バスのエリア、また、高速バスや空港リムジンバスすべての事業から路線の見直し、廃止減便をするということを現在進めています。その一環で、この大津地域につきましても、記載している路線につきまして、廃止をしようと考えているものです。

具体的には、1の(1)で記載しています。石山駅から湖岸道路経由で、膳所公園、それから以前西武百貨店がありました義仲寺、大津駅、びわこ浜大津に行く系統。これを廃止しようというものでございます。以前、バブル期などはこの石山駅から湖岸を通過して、びわ湖浜大津系統というのは大体30往復、60本ほど走っていたという時代がありましたが、以後は、利用者が減少していくということもあり、段階的に縮小し、ただいまは記載しているとおり平日で7往復の14便と休日は5往復、ここまで減少しているということで、利用者も平日で1日50人ぐらいまで減っているという状況です。そういうこともあり、この計画については、昨年11月1日に京阪バスのホームページの方で、これ以外の路線についても廃止をするということで、公表しているところです。ただ、この予定につきましては、ホームページの中では2024年の春に廃止するという事しか記載はしていませんが、計画としては、2024年の4月1日に廃止をするということで現在計画を進めているところです。利用者の皆さんには、大変ご不便をおかけすることになるのですが、今、運転士不足ということで厳しい状況でございますので、何卒ご理解を賜りたいと思っています。

○大槻委員（江若交通）

当社におきましても乗務員が不足している中で、今現状でも管理職が乗っている状況で何とかまわしているというところが正直なところで、それに加えて、この改善基準告知が4月からあるということで、当社も例外なく減便をさせていただくということで報告します。

当社は4月1日ということではなく、JRの改正が3月16日にあります。江若としましては、団地の輸送が主なところでありますので、JRのダイヤに合わせた中で3月16日に改正させていただくということになっています。減便の数に関しては相当多いのですが、各系統、いろいろと団地の朝の便、日吉台、仰木の里、ローズタウンと3団地を電車の接続で走らせているのですが、そちらに関しては、朝、2台3台というバスの運行、今まで電車接続でさせていただいていましたが、その台数を減らすというところで大きく減便をさせていただきます。今まで毎電車、大体接続はさせていたのですが、朝に関してはそれなりに接続をさせていただく中で、夜の便に関してはコロナ以降、通勤の方が19時半から20時ぐらいで一気に減ってしまいますので、それらの時間を電車2本に1本という形で接続をさせていただくように考えています。それをするによって、現状の人数で何とか改正に対応した運行ができるということで減便をします。生活の足を守る、公共交通維持をするということで廃止というのは何とか避けたいという状況の中で減便をさせていただきますのでよろしくお願いします。

○長瀬委員（帝産湖南交通）

他社と同様で、非常にドライバー不足が深刻であるという状況です。加えて、2024年問題と言われる運転士の労働時間の制限という部分がありまして、4月1日をもってダイヤ改正で減便廃止の検討をしております。ただ、その時刻等については、できるだけお客様のご迷惑にならないようにさせてもらうことで検討段階でございます。減便の予定便数の方は書かせてもらっているのですが、こちらの方もまだ検討というかたちで見ていただけると助かります。確定している事項というのがありませんので、そちらの方を主に説明させていただきます。

田上車庫～信楽駅線について、詳しい資料を甲賀市の方には先にお話をさせてもらっているのですが、もともと石山駅から信楽駅というのは、信楽の営業所があった時代、信楽が営業所になっていたのですけれども、私共の設立当初から運行している路線であったのですが、平成21年に減便をして、その際に、石山駅から田上車庫というバス停まで行き、そこから信楽駅へ向かうバスへ乗り継ぎという形で、できるだけ費用をかけないように運行を切り換えていたのですけれども、こちらの方も非常にお客様が少ないといった状況になっており、現状で言いますと1便あたり1人か

2人しか乗ってないような状況ですので、令和6年3月31日をもって廃止、もう1つ、ミホミュージアム～信楽駅線、こちらの方は大津市とは関係ありませんが廃止という形にさせてもらっております。今回、田上車庫～信楽駅線が廃止になるのですが、廃止になる路線は甲賀市の路線になりますので、現状は大津市内での路線廃止はないという認識になります。それが廃止路線の1つになります。

もう1つ検討しておりますのが、石山駅～龍谷大学線については土曜ダイヤの廃止を検討しています。もともと龍谷大学の授業に合わせての運行が主になっておりましたので、平日のみの運行となります。

その他、当社全路線について減便を行う予定です。検討事項としては瀬田駅～大学病院線についても、ドライバーの休息の観点から1時間に1本、今まで1時間に4本運行していたのですが、そちらの方も1本削らせてもらう検討をしております。こちらの方は大変申し訳ない話で、お客様にご迷惑おかけするのですが、ご理解いただきたく思います。

また、当社は非常に経営状況が苦しい中で、1月12日に国土交通省近畿運輸局長に対して、市町村のコミュニティバスを除く帝産湖南交通の一般路線バスについて、下記のとおり運賃改定の申請を提出させてもらいました。申請理由については、弊社では消費税増税に伴う運賃改定を除き、1997年11月より路線バスの運賃は据え置いて事業運営継続しておりました。26年前の運賃改定以降、少子高齢化、人口減少、マイカーの普及などが進行し、バス利用者が以前に比べ大幅に減少しております。その状況下において2020年から新型コロナウイルス感染症により人流が抑制され、また、テレワーク等の新しい生活様式が定着したため、コロナ禍以前のバス利用者が見込めないため収入の回復が非常に困難な状況にあります。他方、近年の燃料価格をはじめとした物価高騰が著しく当社の経営を圧迫しており、ダイヤの減便や不採算路線の整理を行う等の対策を行ってまいりました。深刻な運転士不足の中、労働時間の上限が課せられる2024年問題の対策として運転士の労働環境改善、また老朽化した車両の代替、安全確保のための設備投資、バスロケーションシステムの維持、およびICカード導入等の利便性向上施策等、安全及びサービスの維持向上を推し進めていくためには、運賃改定による収支改善が必要と判断し、運賃改定をさせてもらうということに至りましたので、大変申し訳ないですが、ご報告させていただきます。申請日が1月12日に申請をさせてもらい、実施予定日を4月1日にしております。改定率ですけれども、少し大きな値上げになります。初乗り運賃現行180円を40円アップということで220円に上げさせてもらいたく、申請させてもらっております。石山駅、瀬田駅でも軒並み40円、少し距離が長くなると50円というような形になり、非常にお客様に負担を強いるかたちになるのですが、何卒ご理解いただきたく思います。

○会長

4社の皆様ご説明ありがとうございました。各社、非常に運転士の確保にご苦労されている中、また勤務時間の形態を変えていかなければならない苦しいご事情の中いろいろお考えいただきながら、実施されておられるのかなというふうに感じている次第です。では、観光面の方で、地域交通の活用も見込めればなというところもありまして、話題提供であります、「光る君へ」関連で資料お配りをしていただいておりますので、産業観光部長から説明の方をさせていただければと思います。

○岡嶋委員（大津市産業観光部）

大津市の産業観光部です。協議会の貴重なお時間をお借りして、NHK大河ドラマ「光る君へ」の放送契機とした大津市の取組について簡単に紹介させていただきます。皆様ご承知いただいておりますとおり、本年1月7日から「光る君へ」の放送が始まりました。大津市では、「光る君へ」の制作発表を受けまして、昨年10月に大津市大河ドラマ「光る君へ」活用推進協議会を設立し、大河ドラマの放送を契機とした観光振興による地域活性化を目的として、紫式部、そして源氏物語をはじめとする平安時代にゆかりの深い大津市の歴史、文化などの魅力の発信により、大津市の認知度向上や観光振興に官民一体で取り組んでいるところです。このたび石山寺の境内において、主要事業の1つでございます大河ドラマ館がオープンしましたので、歴史博物館での展示等も含めた事業につきまして共有させていただきたいと思います。

主な事業の概要について説明をさせていただきます。お手元にお配りさせていただきましたチラシの1枚目ですが、こちらは1月10日から開始しました大津市歴史博物館の特集展示、「源氏物語と大津」のチラシです。歴史博物館のロビーには写真スポットの設置や源氏物語のデジタル絵巻などで雰囲気演出させていただきますとともに、常設展示を源氏物語や一緒に関連する展示物に入れ替えた特集展示しております。

次のチラシは、1月23日に京都駅0番ホームにて出発式に取り組みましたJRラッピングトレイン「びわこおおつ紫式部とれいん」のチラシです。当該事業は、西日本旅客鉄道と連携して紫式部と大津市を結びつける広告塔の1つとして、兵庫、大阪、京都、そして滋賀の2府2県を、石山詣をイメージした全面のラッピング電車が走ります。

次に、今週の月曜日29日に開館した、「光る君へびわ湖大津大河ドラマ館」と「源氏物語恋するもののはれ展」を合わせたチラシです。オープニングの1月29日には、大河ドラマにおける清少納言役のファーストサマーウイカ様をお招きし、また、連携自治体である越前市や宇治市の両市長にもお越しいただき、オープニングセレモニーを開催しました。この大河ドラマ館では、主役の吉高由里子さんが先日の第4回の放送で実際に着用した衣装の展示でありますとか、出演者のインタビューを交

えた4Kシアターの上映、さらに主要な登場人物のパネルやサイン色紙などを並べて展示しております。また、隣接する世尊院におきましては、恋するもののはれ展と題しまして、もののはれの情緒を人気アーティストにより現代的に表現し、平安時代の恋愛のポイントでもあった色や香り、花、これらの文化を五感で体感できるコーナーも設けておりますので、皆さんもぜひとも足をお運びいただければと思います。

今申し上げました取組のほかにも、様々な事業をゆかりの地である越前市や宇治市とも連携しながら実施してまいります。すでに京阪バスでは、昨年12月1日から定期観光バス、紫式部光る号の運行や、また、市内事業者を中心に、物産や宿泊、またグルメなどの新商品の開発、販売を行っていただいております。さらに三井寺では、1月29日から紫式部のお父さんである為時が晩年に出家したということもあり、先日より「紫式部と三井寺展」を、3月には石山寺において、「石山寺と紫式部展」を開催されるなど、本市の歴史文化などの魅力を展示していただいております。

今後も様々な取組につきまして、協議会の特設ホームページをはじめ、公式のインスタやXで情報発信してまいりますので、本日お集まりの皆様のご理解とご支援をお願い申し上げます。どうぞよろしく申し上げます。

4 閉会