

## 滋賀交通ビジョン検討の中間報告について

2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望した新しい交通基本構想である「滋賀交通ビジョン」については、有識者による「滋賀交通ビジョン懇話会」において平成23年度から24年度の2年をかけて検討が進められています。この度、平成23年度における懇話会の議論の成果を整理し、これから策定すべき滋賀交通ビジョンの基本的な方向性を示す「中間報告」がまとめられましたので報告します。

### これまでの経過

|          |                              |
|----------|------------------------------|
| 平成23年 8月 | 第1回滋賀交通ビジョン懇話会（滋賀交通ビジョン策定諮問） |
| 10～3月    | 広域交通および地域交通分科会（各3回）          |
| 11月      | 県民、市町との意見交換会（県内6か所）          |
| 平成24年 1月 | 県民アンケート                      |
| 3月       | 事業所アンケート                     |
| 5月       | 第2回滋賀交通ビジョン懇話会（各分科会中間報告）     |

### 今後の予定

|          |                            |
|----------|----------------------------|
| 平成24年 6月 | 懇話会中間報告公表                  |
| 6～11月    | 広域交通および地域交通分科会（各2～3回予定）    |
| 8月頃      | 第3回滋賀交通ビジョン懇話会（滋賀交通ビジョン原案） |
| 12月頃     | 第4回滋賀交通ビジョン懇話会（滋賀交通ビジョン案）  |
| 12月～     | 滋賀交通ビジョン案答申                |
| 平成25年 3月 | 滋賀交通ビジョン策定                 |

# 滋賀交通ビジョン検討中間報告書の概要

平成24年6月  
滋賀交通ビジョン懇話会

## 1 滋賀の交通をめぐる課題

**広域交通の課題** リニア中央新幹線により三大都市圏を1時間圏内で結ぶ巨大交流圏が誕生すると、隣接する本県にも更なる発展の機会となるが、同時に、国土軸のシフトによる本県の地理的優位性への影響や、首都圏一極集中の加速と地方の埋没や衰退も懸念される。

**地域交通の課題** 人の輸送における公共交通の分担率は年々低下し、車社会化が進んでいる。公共交通の重要性は認識されつつもそのことが利用には結びついておらず、利用が少なければ、生活に必要な移動手段を確保するための地域公共交通の存続が困難となる。

## 2 広域交通の将来像と施策の方向性

将来の滋賀の広域交通には、近畿、中部、北陸の各圏域間の円滑な交流や連携をリードする「要」の役割によって、滋賀の活力増進を図りつつ3圏域全体の一体的な発展を促していくことが求められている。

### (1)放射状ネットワークの強化

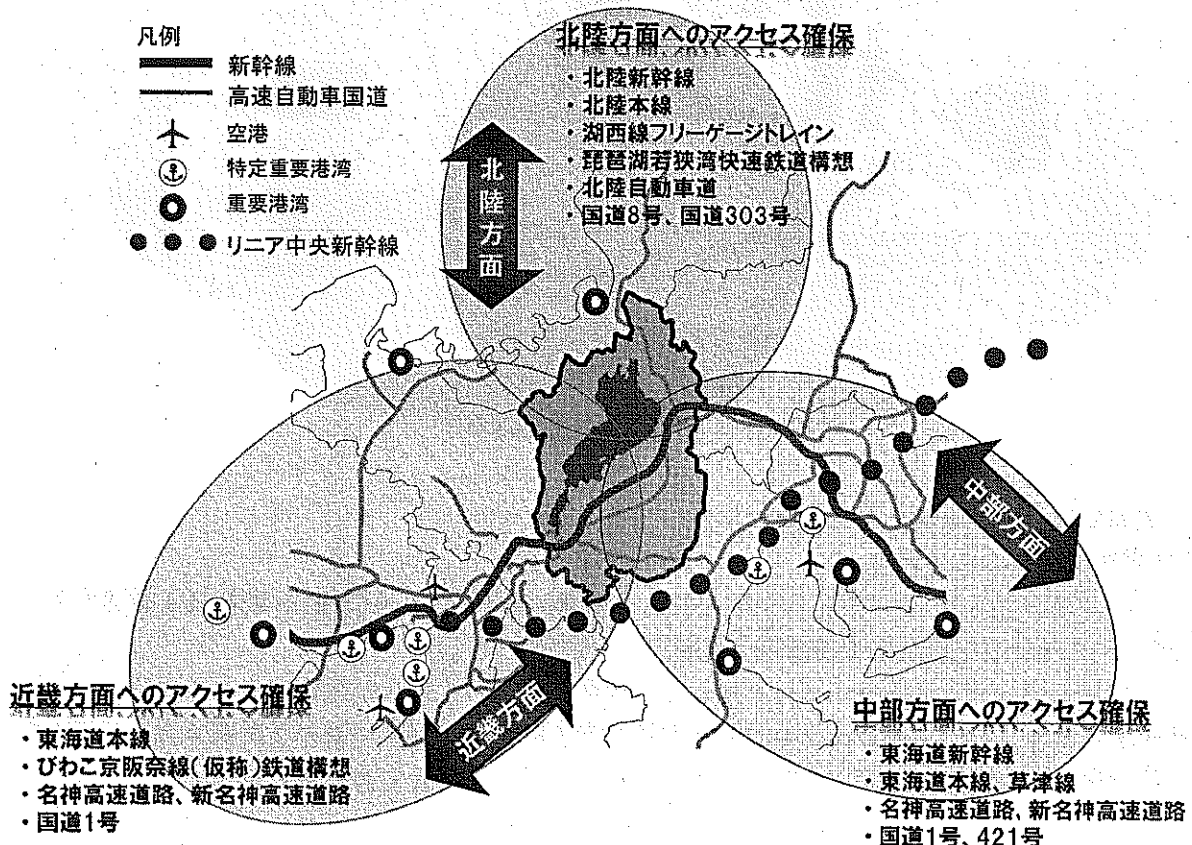
近畿、中部、北陸の各方面に向けて、鉄道、道路による様々な手法でのアクセス強化を図る。

### (2)クロスポイントの形成

広域交通が交差、接続するクロスポイントの機能強化や、新たな交通結節点の形成により、県内における人や物の交流機会拡大を図り「通過県」から「交流拠点県」への転換を目指す。

### (3)代替性・強靱性の強化

交通ネットワークの多重化、既存インフラの長寿命化などにより、強い国土軸づくりに寄与する。



### 3 地域交通の将来像と施策の方向性

将来の滋賀の地域交通には、県全域にわたり生活に必要な何らかの交通手段を確保することによって、「人、暮らし、まちを結ぶ」交通の役割を果たすとともに、県民等との協働によってこれを支える仕組みづくりが求められている。

#### (1) 公共交通に関する価値観の先導的な転換

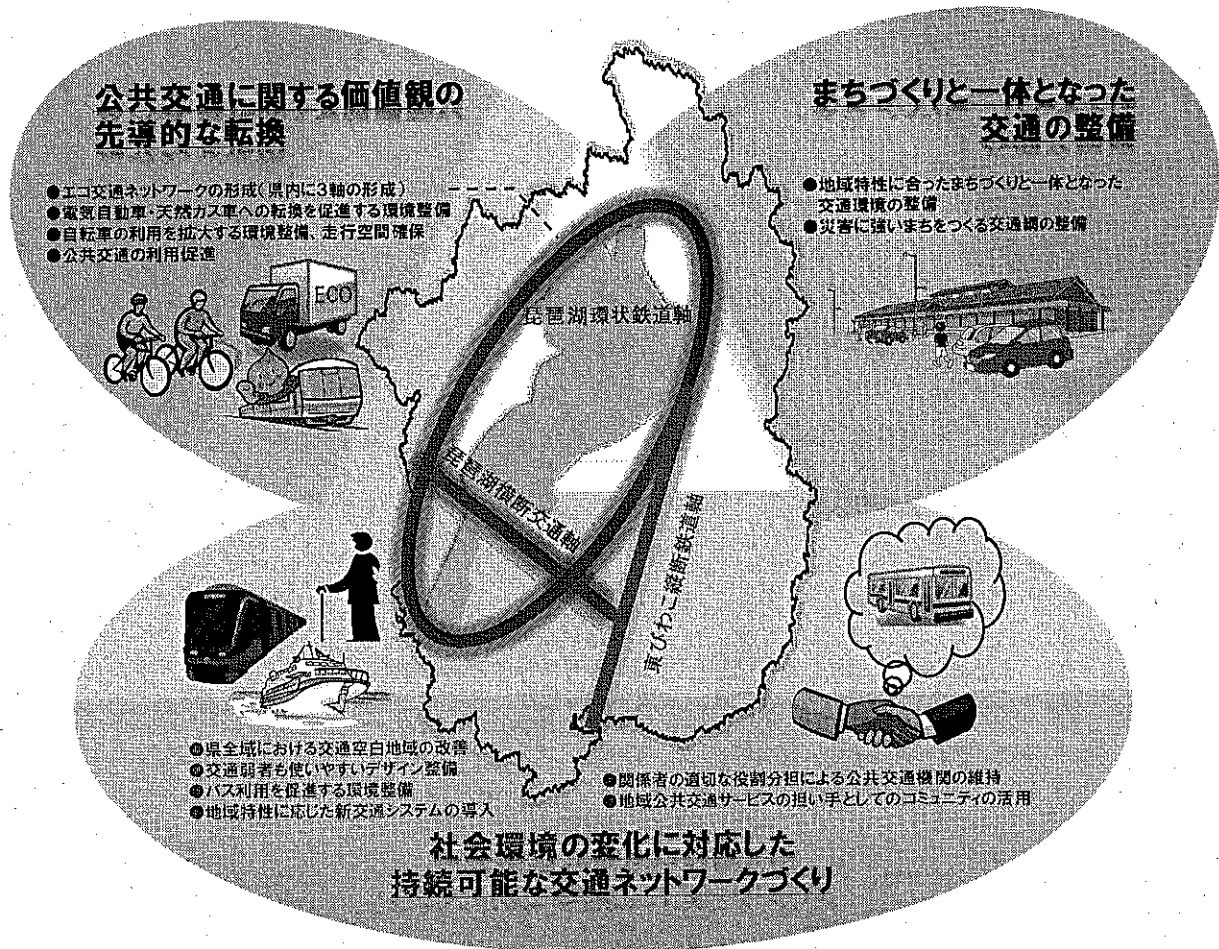
公共交通の利用促進と車中心社会からの脱却を図るため、公共交通を利用しやすい環境整備と併せて、県民の交通行動の背景にあるライフスタイルや価値観の変革を促していく。

#### (2) 社会環境の変化に対応した持続可能な交通ネットワークづくり

車だけに頼らずに生活に必要な移動が行えるよう、鉄道、バスをはじめ様々な交通手段を適切に組み合わせた利便性の高い交通ネットワークを構築し、関係者の役割分担と県民等との協働により支えていく。

#### (3) まちづくりと一体となった交通の整備

各地域の特性や課題に応じ、地域のまちづくりと一体となった交通環境整備を図る。



### 4 広域交通および地域交通に共通の視点

#### (1) 低炭素型交通体系の構築

公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた人と環境に優しい「エコ交通」への転換を推進する。

#### (2) 誰もが円滑に移動可能な交通体系の構築

駅やバス停などのユニバーサルデザイン化を進め、すべての人が使いやすい交通サービスを提供するとともに、異なる交通機関同士の連携向上により、地域交通から広域交通まで様々な交通手段を組み合わせながら円滑に移動できる、シームレスな交通体系を実現する。

# 滋賀交通ビジョン検討中間報告書

平成 24 年 6 月

滋賀交通ビジョン懇話会

## [ 目 次 ]

|                           |    |
|---------------------------|----|
| はじめに                      | 1  |
| 1. 滋賀交通ビジョン検討の背景          | 1  |
| 2. 滋賀交通ビジョンの基本的事項         | 1  |
| 3. 中間報告について               | 1  |
| I. 滋賀県の現状                 | 2  |
| 1. 滋賀県の地理的特性              | 2  |
| 2. 地域別の交通特性               | 5  |
| 3. 構想・計画における交通の位置づけ       | 17 |
| II. 広域交通の課題と対応の方向性        | 18 |
| 1. 広域交通の課題                | 18 |
| 2. 広域交通の将来像               | 22 |
| 3. 将来像実現に向けた基本戦略          | 22 |
| 4. 具体的施策の方向性              | 23 |
| III. 地域交通の課題と対応の方向性       | 27 |
| 1. 地域交通の課題                | 27 |
| 2. 地域交通の将来像               | 31 |
| 3. 将来像実現に向けた基本戦略          | 31 |
| 4. 具体的施策の方向性              | 32 |
| IV. 共通の課題と対応の方向性          | 35 |
| V. 施策推進に向けて               | 36 |
| 1. 交流拠点の形成                | 36 |
| 2. 近畿・中部・北陸圏の広域連携         | 36 |
| 3. 県民、交通事業者、市町、県の役割分担の方向性 | 36 |
| 4. 財源・整備手法の検討             | 37 |

## はじめに

### 1. 滋賀交通ビジョン検討の背景

滋賀県では、平成2年策定の「滋賀県総合交通ネットワーク構想」に基づいて、県外との全方位的連携強化および県内各地域間の相互連携強化を図るための交通基盤整備を進めてきました。これにより、平成18年には琵琶湖環状線が開業、また、平成20年には新名神高速道路が開通し、県内の主要地域間を概ね1時間で移動できる「県土1時間交通体系」が現実のものとなりました。

一方で、車社会の更なる進展による地域公共交通の衰退、環境問題のグローバル化、北陸新幹線やリニア中央新幹線など新しい高速交通網の整備進展など、現構想の策定後20年を経て、交通を取り巻く社会環境は大きく変化しており、滋賀の交通を総合的に再検討すべき時期に来ていると言えます。

そこで、滋賀の交通をめぐる新たな諸課題に対応するため、平成23年度から24年度の2年間にかけて現構想を見直し、新しい交通基本構想として「滋賀交通ビジョン」を策定することとしました。

### 2. 滋賀交通ビジョンの基本的事項

#### (1) 滋賀交通ビジョンの性格

滋賀交通ビジョンは、「滋賀県基本構想～未来を拓く8つの扉～」(平成23年3月策定)の分野別構想として、将来の目指すべき交通の姿と今後の総合的な交通政策のあり方を示すものです。

#### (2) 目標年次

滋賀交通ビジョンは、2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望します。

### 3. 中間報告について

滋賀交通ビジョンの策定に当たっては、県の諮問を受けた「滋賀交通ビジョン懇話会」が滋賀の交通に関する調査や分析、協議を行い、意見を述べることでされています。

この報告は、2年間にわたる検討の概ね中間点において、懇話会でのこれまでの議論を整理し、これから策定すべき滋賀交通ビジョンの基本的な方向性を示すためにまとめたものです。

# 1. 滋賀県の現状

滋賀県は、国土交通の幹線軸上に位置するとともに、近畿圏、中部圏、北陸圏<sup>1</sup>の結節点にあります。

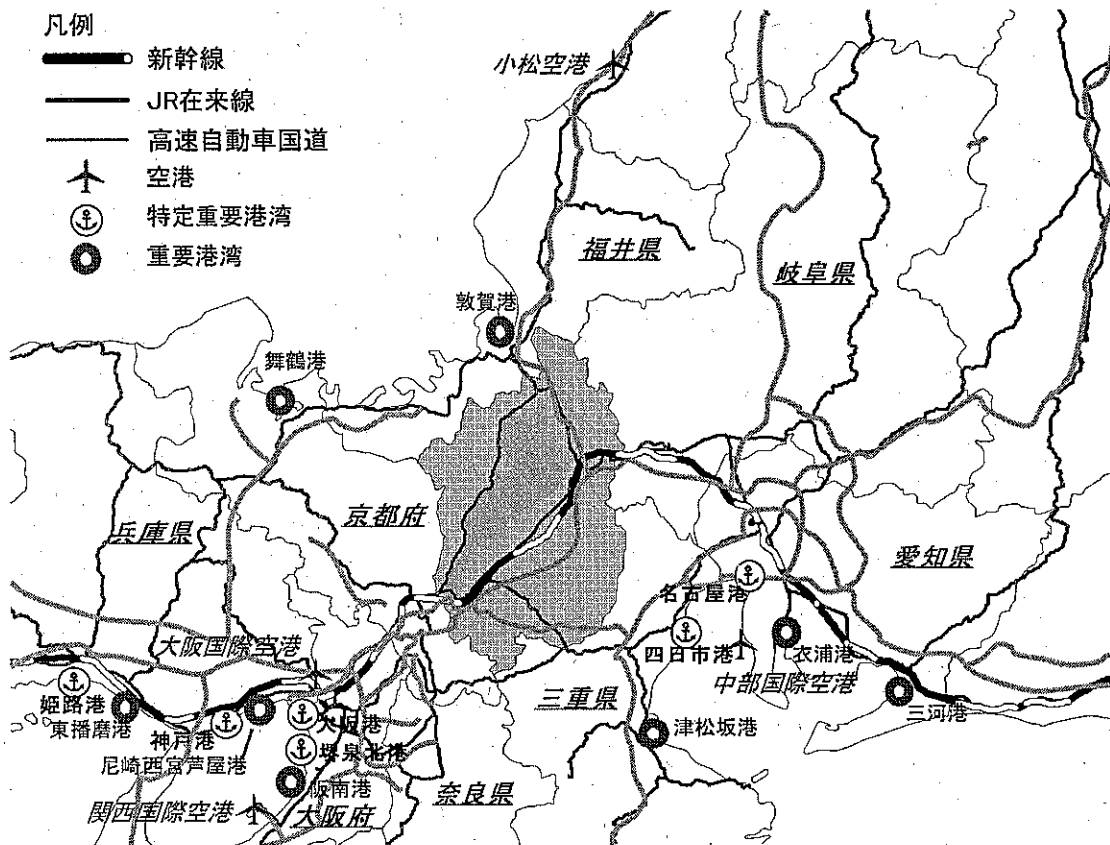
広域交通基盤の整備も相俟って、滋賀県は地理的な優位性が高い環境にあり、これまで人口増や産業立地などの面で、多くのメリットを享受してきました。

## 1. 滋賀県の地理的特性

### (1) 広域交通基盤の状況

滋賀県は、東海道新幹線、名神高速道路、新名神高速道路といった、わが国の東西方向の人・物の流れを担う主要な広域交通基盤に恵まれた交通環境下にあります。これらの高速交通網とそれを補完する在来線鉄道網や国道網、さらには近隣府県の有する空港・港湾等の国際交流拠点の充実が、県民の生活・経済活動における利便性・効率性を高めています。

図 1-1 滋賀県を取り巻く広域交通



<sup>1</sup> 各圏域に含まれる府県（国土形成計画法の広域地方計画区域の区分による）

近畿：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

中部：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

北陸：富山県、石川県、福井県

首都：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県（以下同様）

## (2)近隣府県との交通流動

滋賀県を発着地点とした交通流動を見ると、年によって開きはあるものの、人流の場合は県内での流動が全体の8割以上を占め、県外との流動も大半が隣接の京都府、大阪府との流動です。一方、物流の場合は約半数が県外との流動で、発着地も各方面に分散しています。

図 1-2 滋賀県を発着地点とする各府県との旅客流動

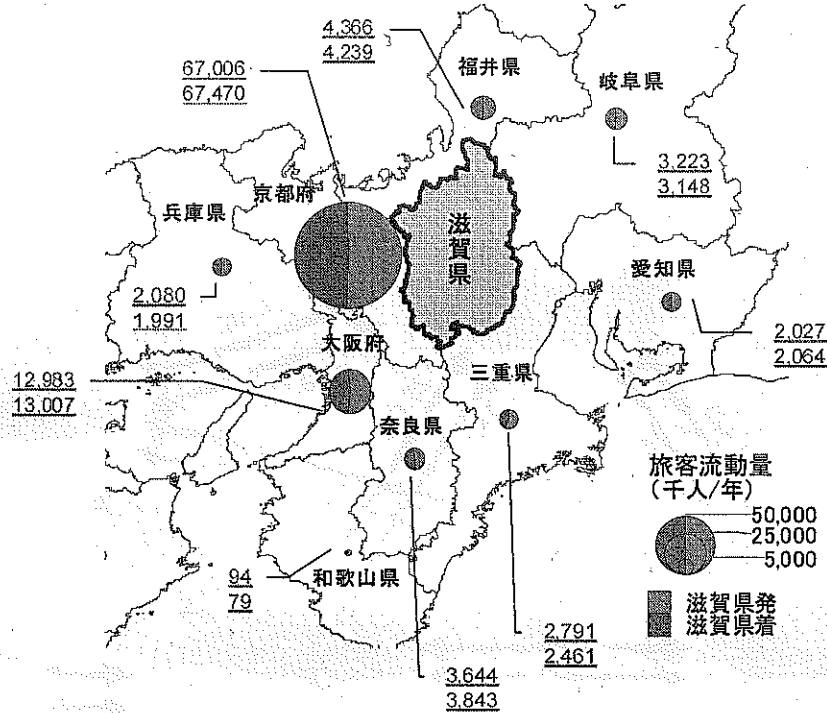
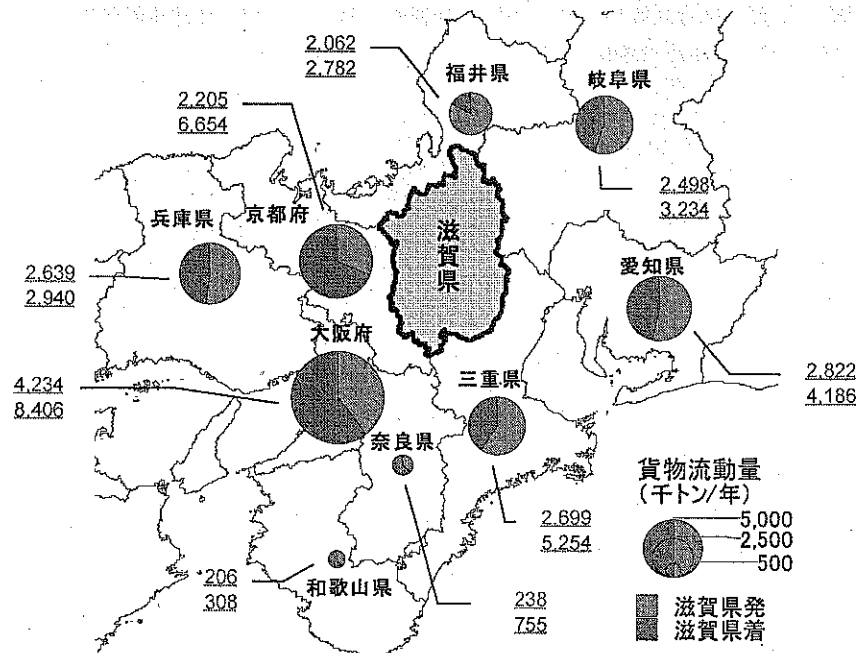


図 1-3 滋賀県を発着地点とする各府県との貨物流動



(資料) 国土交通省 総合政策局「旅客地域流動調査」および「貨物地域流動調査」

(注釈) 2007～2009年度の平均値。



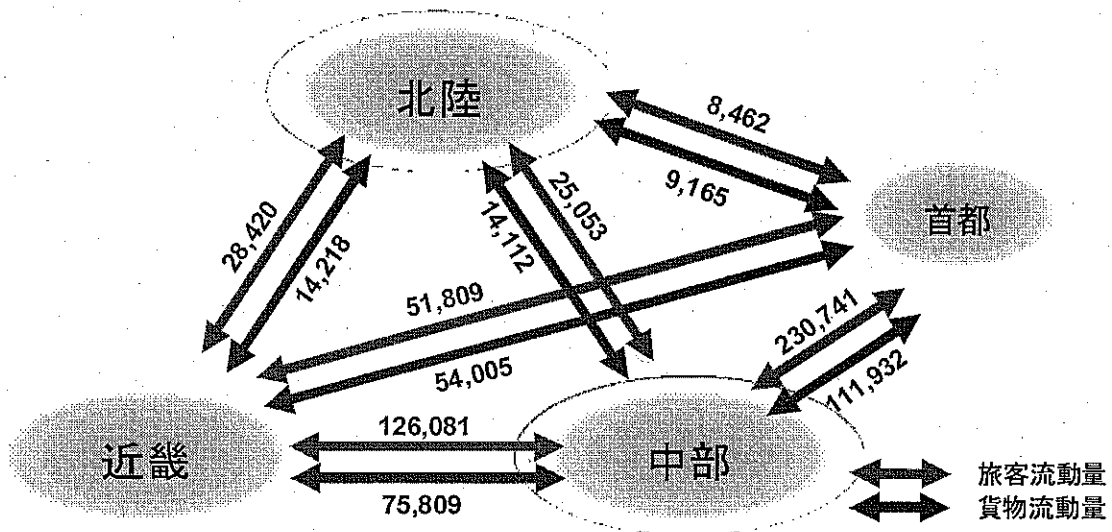
### (3) 滋賀県を取り巻く3圏域の旅客・貨物流動

首都圏と中部圏、近畿圏の3大都市圏は、近代以降、日本の経済の中心となる国土軸を形成してきました。

滋賀県は、国土軸上において、近畿圏と中部圏の接点に位置し、また、国土軸から北陸圏方面への幹線交通の分岐点となっています。

近畿・中部・北陸3圏域に隣接する滋賀県は、圏域間の人流・物流の交通結節点として、地理的に重要な場所に位置しています。

図 1-4 3圏域・首都圏間の人流・物流の状況（単位：千人／年、千トン／年）



(資料) 国土交通省 総合政策局「旅客地域流動調査」および「貨物地域流動調査」

(注釈) 2007～2009年度の平均値。

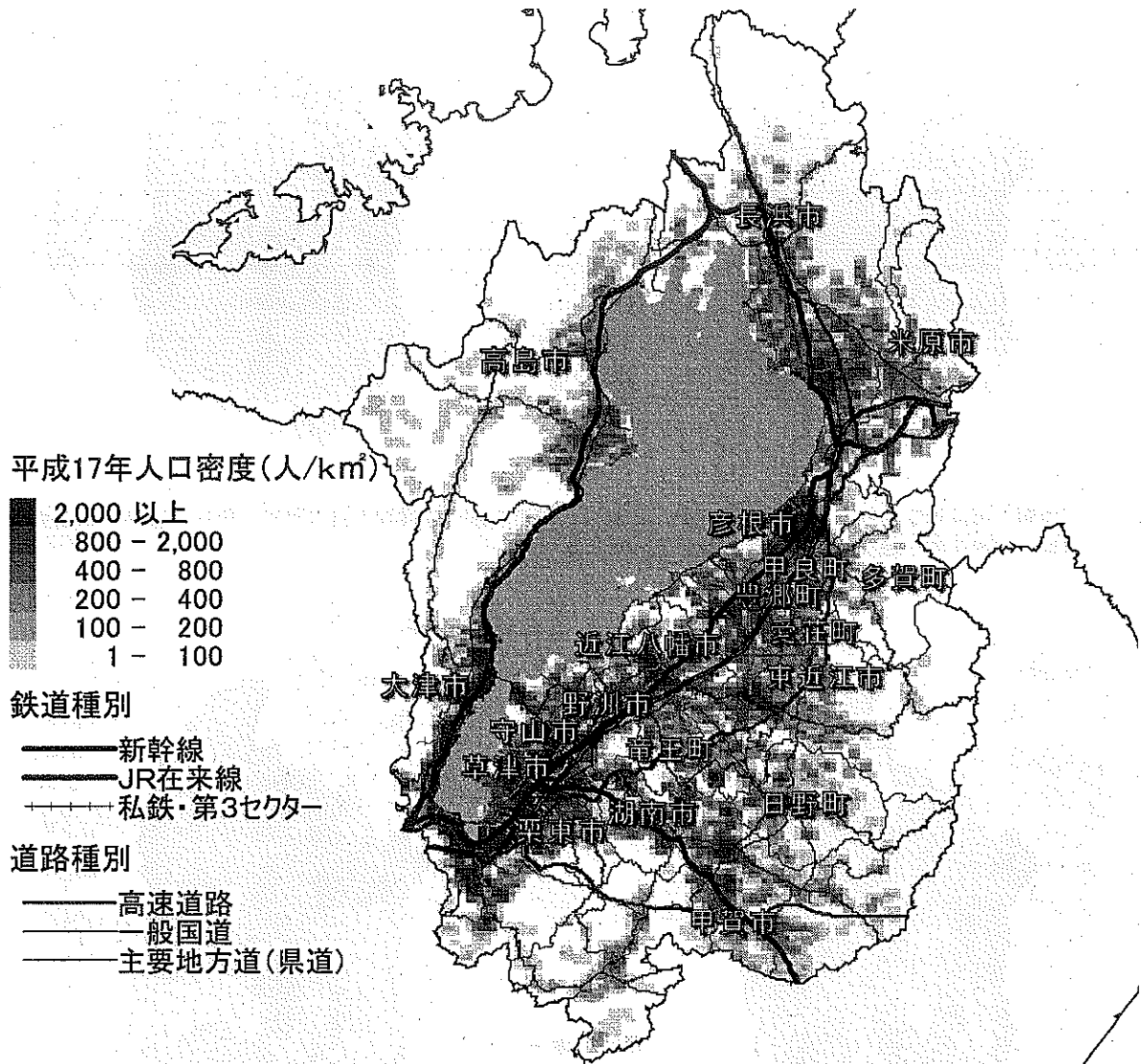
## 2. 地域別の交通特性

### (1) 地域別の主な社会経済指標

#### ① 人口の分布状況・将来の推移

現在の滋賀県の人口分布を見ると、JRを中心とした鉄道駅周辺、各地域の拠点都市において、人口密度が高い状況となっています。

図 1-5 滋賀県の人口分布

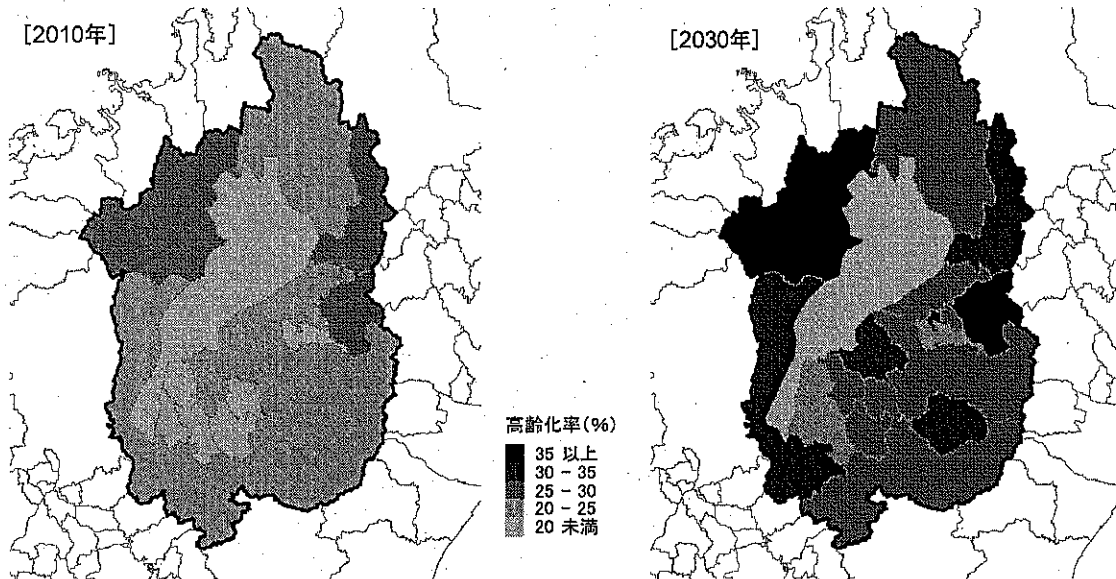


(資料) 総務省統計局「平成17年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

高齢化率を見ると、2010年時点では湖西や湖東の山間部など人口密度が低い地域において高齢化率が高い状況となっています。これが2030年には、県内のほとんどの地域が高齢化率21%を超える超高齢社会となり、一部は35%を超える高齢化が見込まれます。

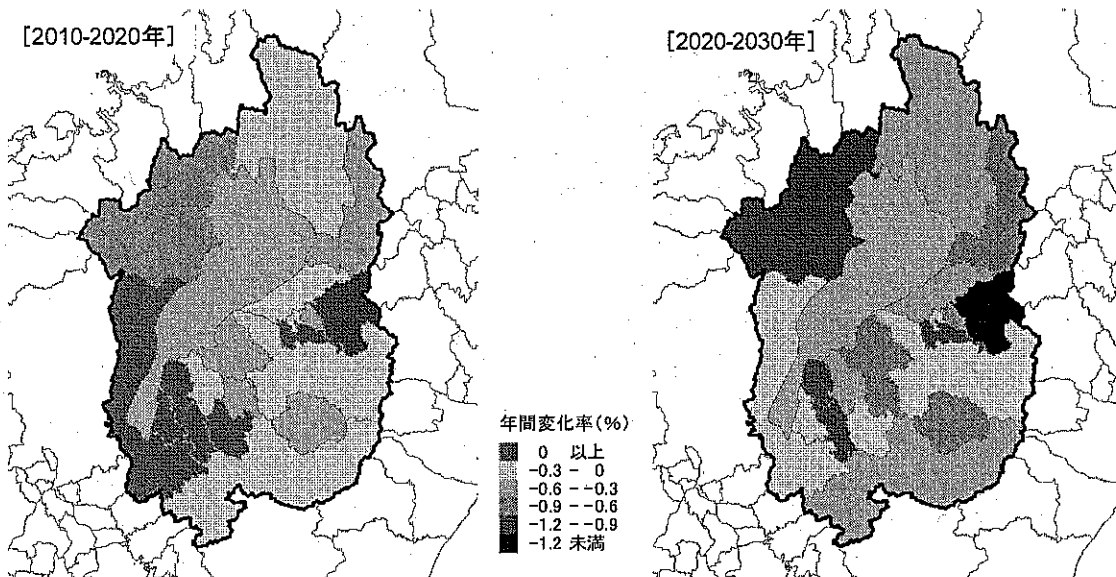
また、人口の変化率を見ると、県全体では2015年頃をピークに総人口が減少に転じ、2030年には、南部および湖東の3市町を除いて人口が減少しているものと見込まれます。

図 1-6 将来の高齢化率の推移



(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）より作成  
 (注) 高齢化率：総人口に対する65歳以上人口の割合。

図 1-7 総人口年間変化率

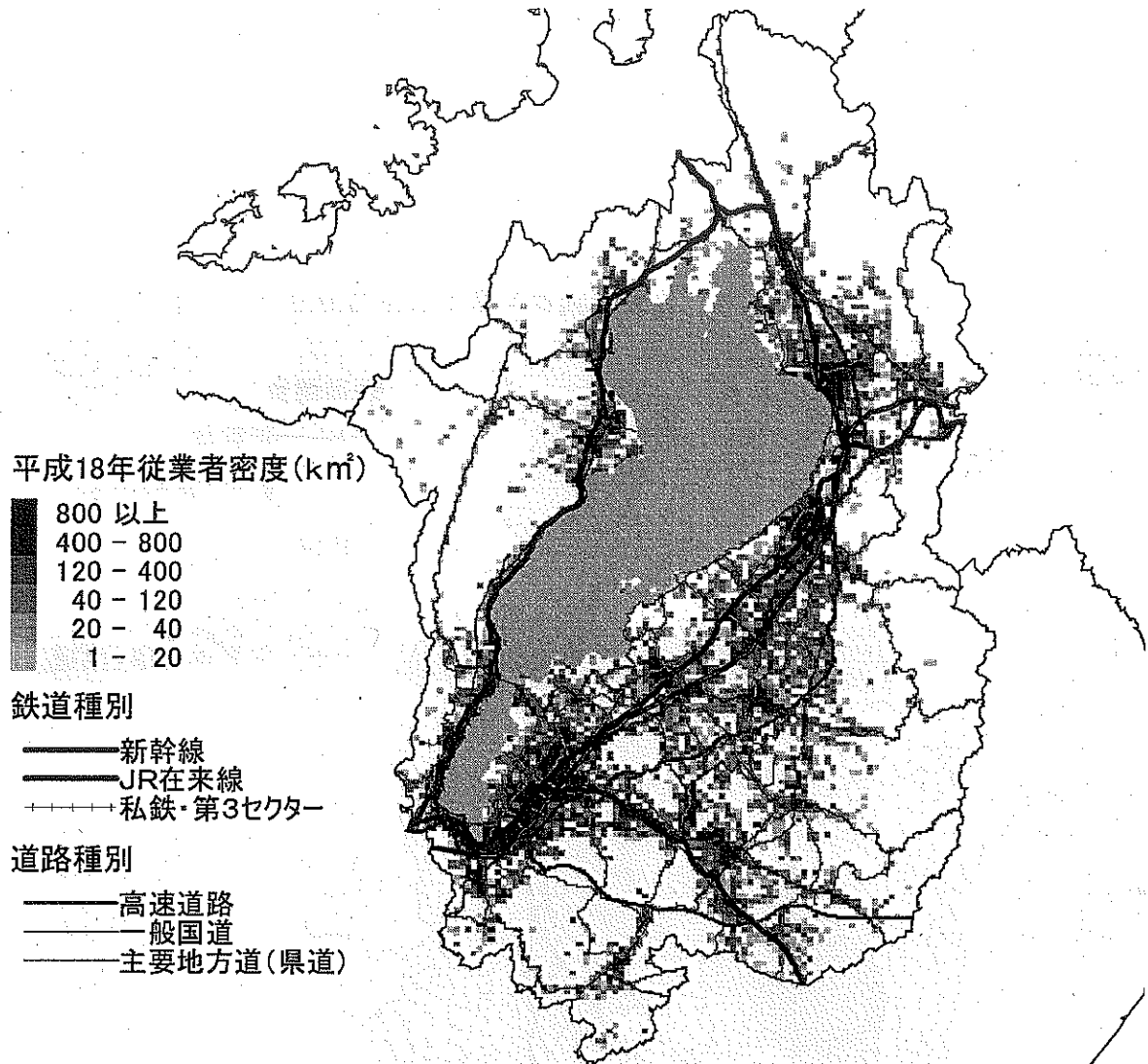


(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）より作成

## ②事業所の集積状況

事業所の集積の状況を従業者数の分布で見ると、鉄道や国道の沿線において、集積が厚くなっています。

図 1-8 従業者数分布状況



(資料) 総務省統計局「平成18年事業所・企業統計」4次(500m)メッシュデータより作成

## (2)地域交通基盤の現状

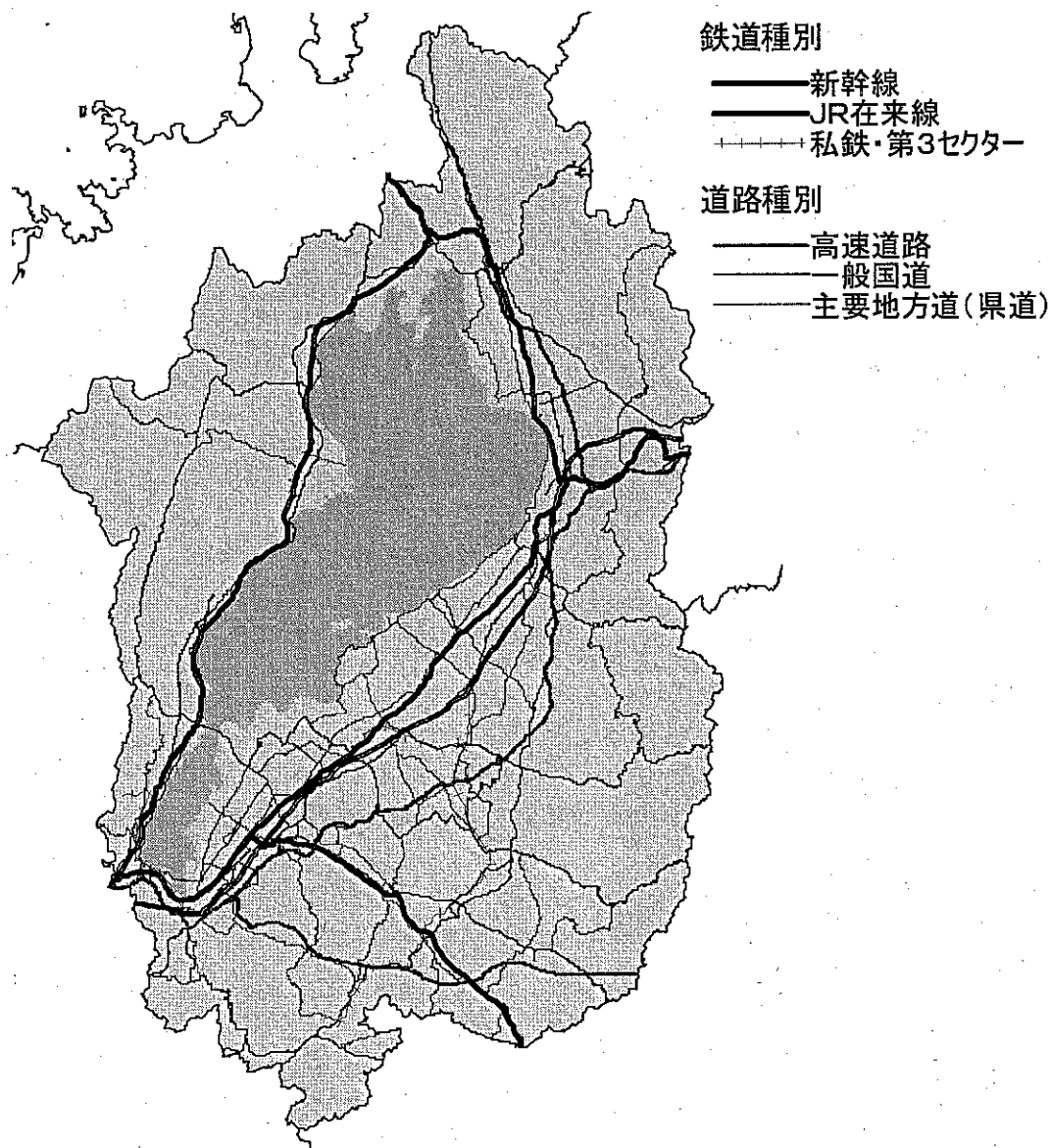
### ①鉄道

J R 東海道本線、北陸本線、湖西線が琵琶湖を環状に囲むほか、J R 草津線が南部、甲賀地域を東西に結び、また、近江鉄道と信楽高原鐵道が、湖北、湖東、東近江、甲賀地域にかけて県東部を縦断しています。さらに、大津市南部では京阪電氣鐵道が市街地を連結しており、鉄道は県全域にわたり比較的充実したネットワークを形成しています。

### ②道路

名神高速道路、新名神高速道路、北陸自動車道が県内外を結ぶ広域ネットワークを形成しています。また、国道1号、8号、21号、161号等が滋賀県と隣接府県間を結ぶほか、県内地域間を連結する主要幹線ネットワークを形成しています。

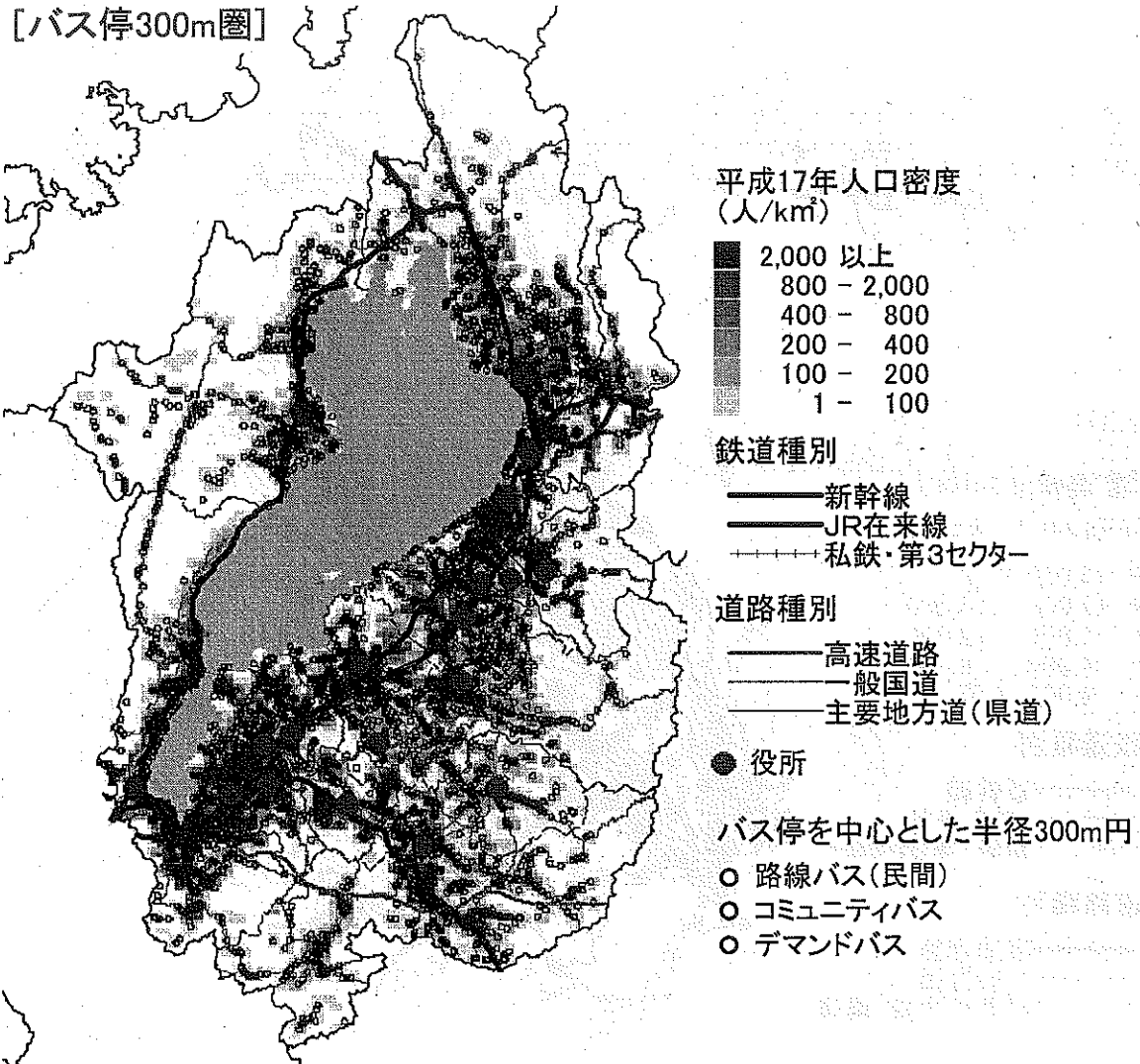
図 1-9 滋賀県内の交通ネットワーク



### ③公共交通空白域の存在

バスは、最も身近な公共交通として、鉄道輸送を補完しつつ地域内ネットワークを形成していますが、人口分布との関係を見ると、最寄りバス停まで一定距離以上の移動を要する地域があります。また、多くの地域では、利用低迷に伴う採算悪化によって路線バス事業者が撤退し、自治体がコミュニティバスを運行しているほか、より低密度・少量の輸送に対応したデマンド方式で運行される路線も広がっています。

図I-10 滋賀県のバス停勢圏



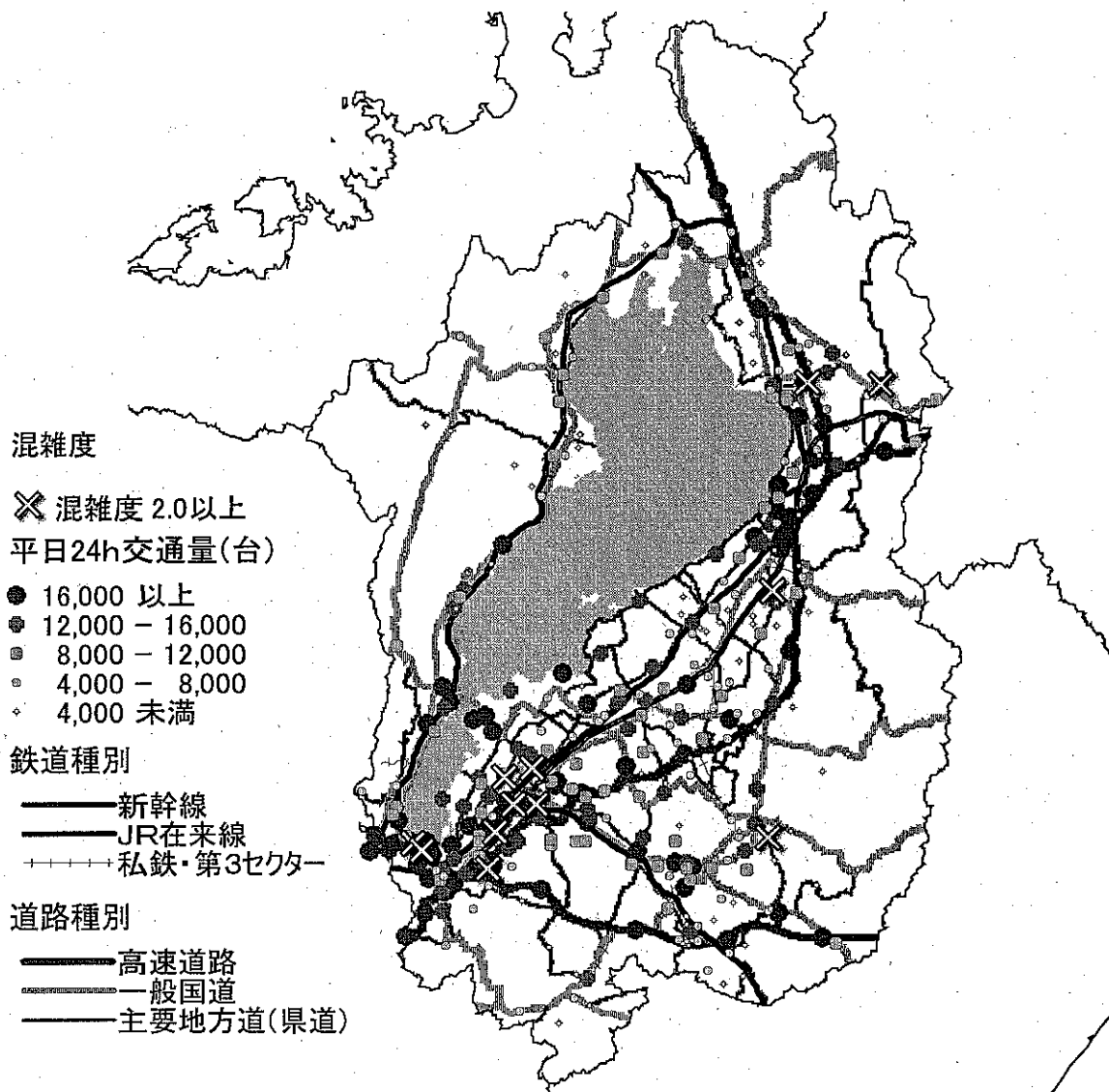
(資料) 国土交通省国土政策局「国土数値情報 JPGIS 準拠データ」、総務省統計局「平成17年国勢調査」4次 (500m) メッシュデータより作成。

#### ④道路交通の状況

道路交通量の現状を見ると、人口・事業所集積が厚い大津市、草津市、彦根市周辺などでは多く、湖西地域、甲賀地域、東近江地域の道路交通量は少ない状況となっています。

また、道路交通量の多い大津市、草津市、彦根市周辺などでは、混雑度が非常に高い路線があります。

図 1-1 1 道路の平日 24 時間の交通量



(資料) 国土交通省「平成22年度道路交通センサス」

(注釈) 観測地点交通調査基本区間番号が同一のものについて、交通量の平均値を表示

(注釈) 混雑度の定義は以下のとおり。交通量が同じでも、交通容量が小さい道路区間ほど混雑度が高くなる。

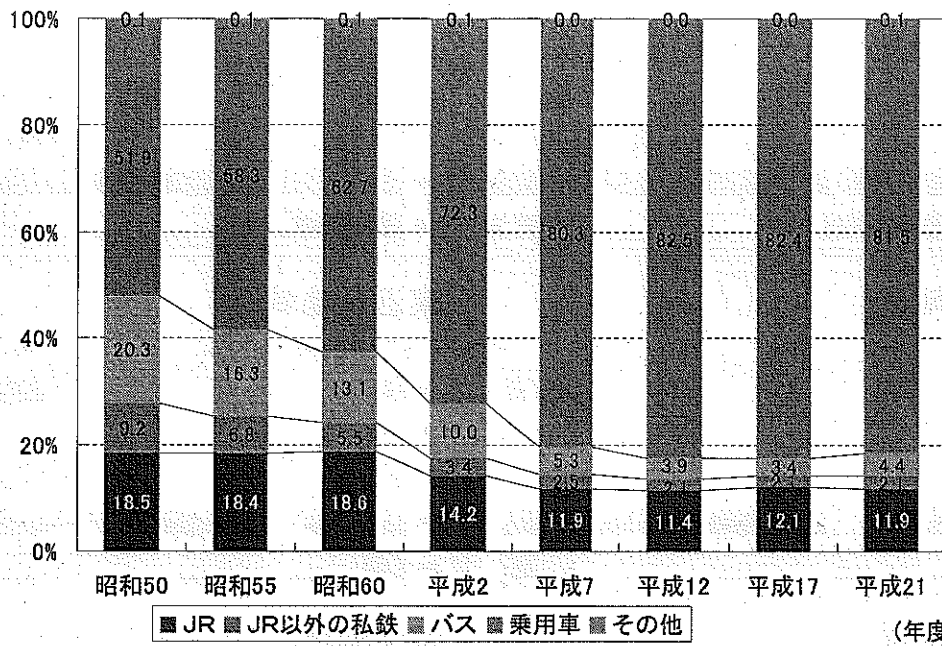
$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12時間)}}{\text{交通容量(台/12時間)}}$$

### (3)人の流動と輸送機関分担

#### ①公共交通分担率

県全体で、人の移動における輸送機関分担率を見ると、昭和50年度（1975年度）には公共交通が約5割でしたが、昭和60年度（1985年度）に約4割、平成7年度（1995年度）以降は約2割にまで低下しており、乗用車の分担率は5割から8割に上昇しています。

図 1-1 機関分担率の推移



(資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」

(注釈) 昭和62年度（1987年度）より、自家用乗用車の輸送人員に軽自動車および貨物自動車による人員輸送分が含まれている。

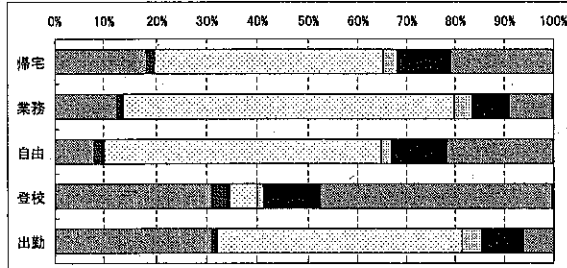


②地域別目的別の代表交通手段

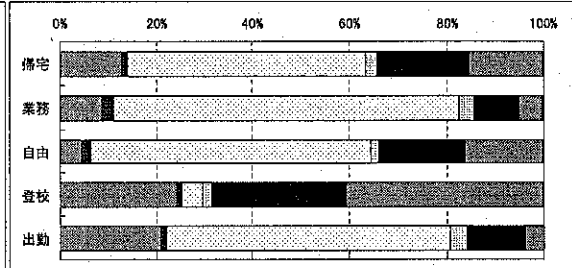
地域別目的別に代表交通手段を見ると、登校以外では自動車利用が最も多くなっています。その中で、出勤と登校では鉄道利用が比較的多くなっています。また、地域別にみると、大津・高島地域、南部地域での鉄道利用が多くなっています。

図 1-2 目的別代表交通手段構成

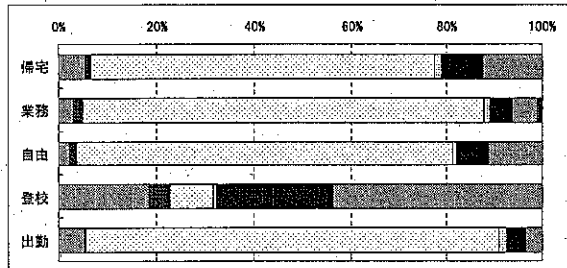
[大津・高島地域]



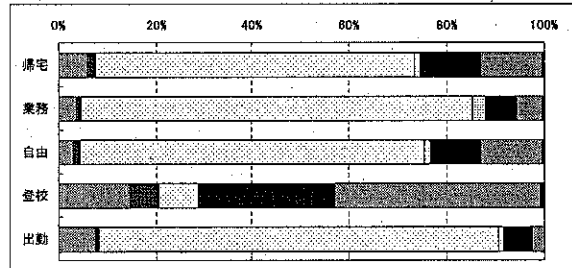
[南部地域]



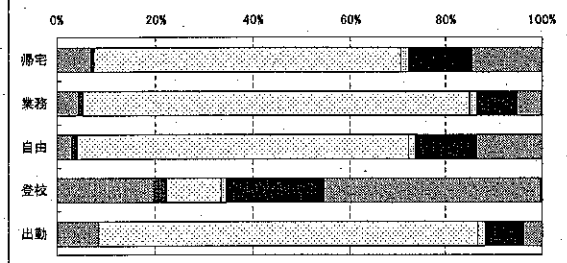
[甲賀地域]



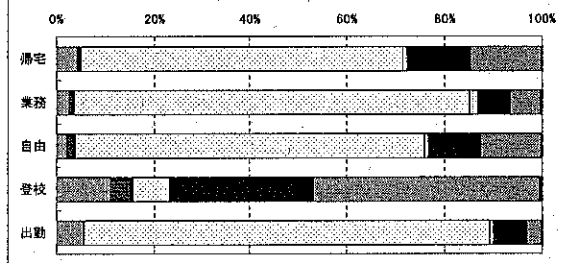
[東近江地域]



[湖東地域]



[湖北地域]



■ 鉄道 ■ バス □ 自動車 □ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

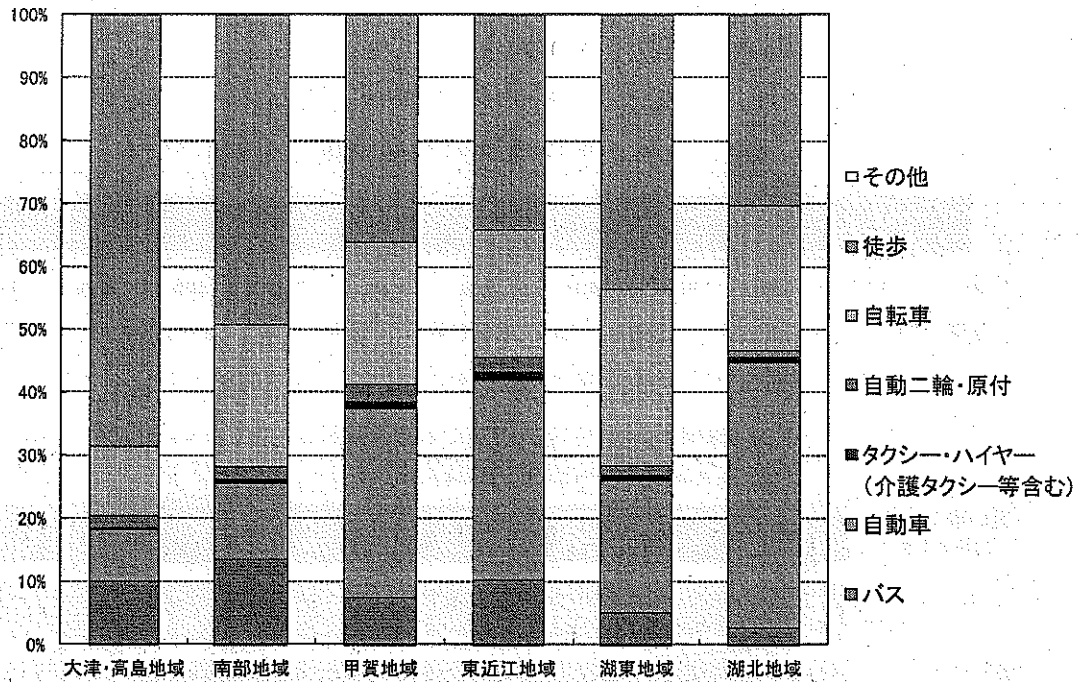
(資料) 第5回近畿圏パーソントリップ調査(速報版)

### ③鉄道駅端末交通手段の利用状況

駅に向かう際の端末交通手段をみると、大津・高島地域、南部地域などでは徒歩が多い一方で、甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車の割合が高い状況です。また、湖東地域、湖北地域のバス利用割合が低くなっています。

なお、各駅から降りた後の端末交通手段は、乗車の場合とほぼ同様の傾向です。

図 1-14 地域別鉄道駅端末交通手段構成  
(乗車)



(資料) 第5回近畿圏パーソントリップ調査 (速報版)

#### (4) 地域交通の利用状況と課題

##### ① 県全体の公共交通の利用状況、課題

###### 1) 自動車中心社会の現状

滋賀交通ビジョン懇話会が実施した県民アンケート調査によると、自家用車の利用頻度が「週5日以上」の県民が6割近くを占めています。一方、通勤・通学、買い物・食事、通院、観光・レジャーのいずれの外出時においても自家用車・バイクを自分で運転する県民が多く40%から60%を占めています。

また、鉄道の利用が年に数日または全く利用しない県民が7割弱、バスについては全く利用しない県民が6割を占めている状況です。

これらのことから、滋賀県では自動車中心の社会が定着しているものと考えられます。

図 1-15 自家用車の利用頻度 (N=1,447)

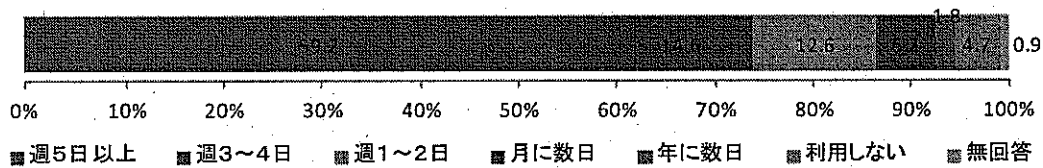


図 1-3 外出時に最もよく利用する交通手段 (N=1,447)

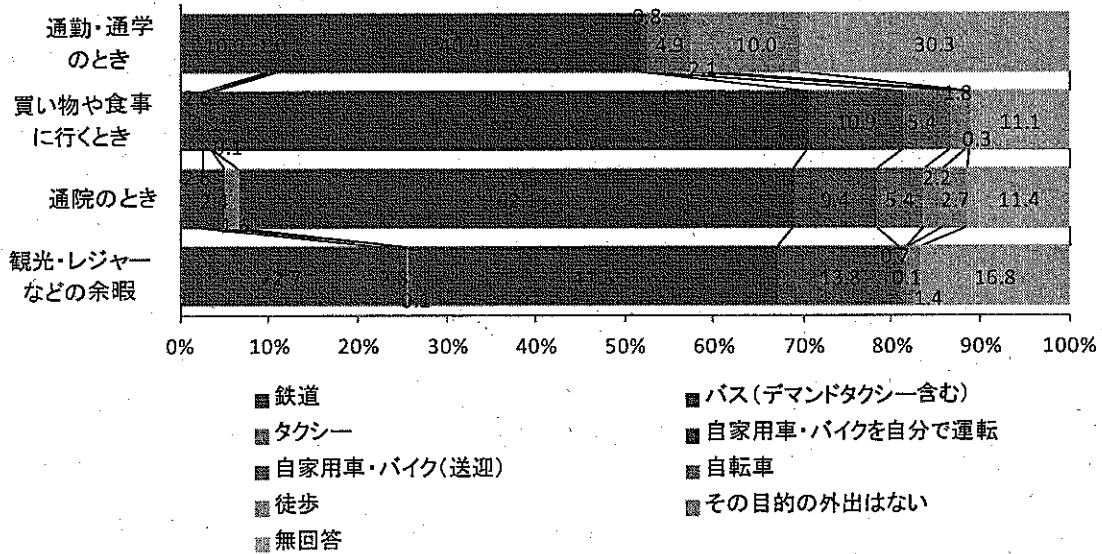


図 1-4 鉄道の利用頻度 (N=1,447)

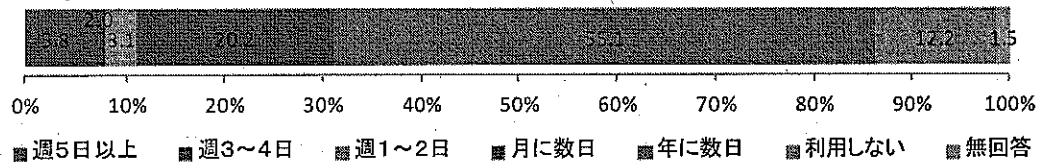
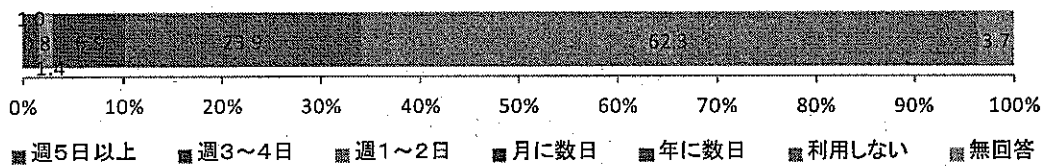


図 1-5 バス(デマンドタクシーを含む)の利用頻度 (N=1,447)



## 2) 公共交通（鉄道・バス等）が果たしている役割について

同じアンケート調査によると、このような自動車中心の社会について「今のままでよい」と感じている県民は半数近くになっており、「車の利用を減らす」、あるいは「車の利用を増やす」と考えている県民より多くなっています。

県民の多くが鉄道やバスを使わずに自動車中心の生活を送っている一方で、公共交通が果たしている役割についての回答をみると、7割弱の県民が「重要だと思う」と回答しています。

公共交通に対する認識と、各自の利用状況とが相反する結果になっています。これが滋賀県における公共交通の認識と利用の実態です。

図 1-6 車社会について感じる事（N=1,447）

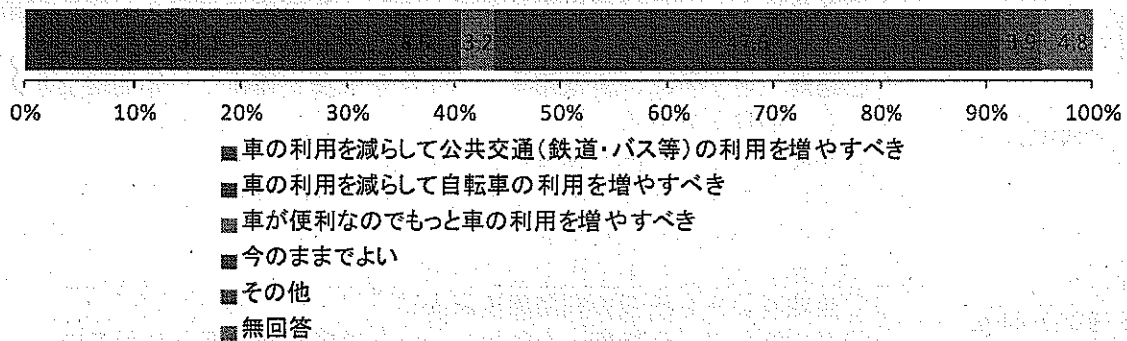
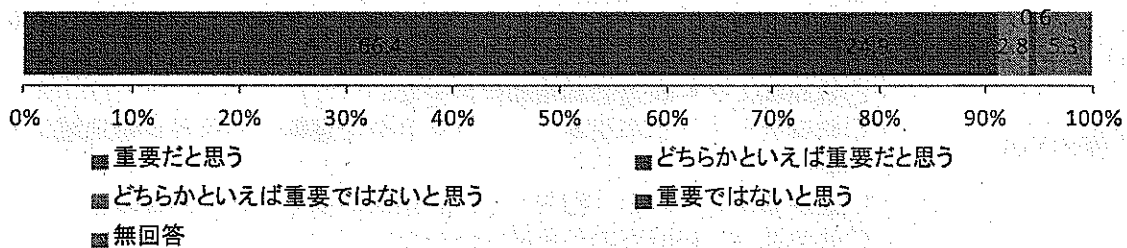


図 1-7 公共交通（鉄道・バス等）が果たしている役割について（N=1,447）



## ②地域別の公共交通の現状

公共交通の利用の現状について、地域別の特徴を整理すると、下の表のとおりとなります。

表 1-8 滋賀県の公共交通の利用に関する地域別の特徴

| 地域      | 公共交通等の利用の現状   |
|---------|---|
| 大津・高島地域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が多い</li> <li>○鉄道駅まで「バス」を利用している県民が他地域よりも多い</li> <li>○他地域より自転車の利用頻度が少ない</li> </ul>   |
| 南部地域    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○車の利用を減らす理由として、「交通渋滞の発生」を上げる県民が他地域よりも多い</li> <li>○通勤・通学時に「自転車」を利用する県民が他地域よりも多い</li> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が多い</li> <li>○バス停まで「徒歩のみ」の県民が他地域よりも多い</li> <li>○他地域より自転車の利用頻度が多い</li> </ul>  |
| 甲賀地域    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○他地域よりも自家用車利用頻度が高く、8割程度が週3日以上利用している</li> <li>○通勤・通学時に「自家用車・バイクを自分で運転」が他地域よりも多く、半数を超える</li> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が少ない</li> <li>○車の利用を減らす理由として、「運転できない高齢者が増える」を上げる県民が他地域よりも多い</li> <li>○他地域より自転車の利用頻度が少ない</li> </ul>  |
| 東近江地域   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が多い</li> <li>○バス停まで「自転車」を利用している県民が他地域よりも多い</li> </ul>  |
| 湖東地域    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が少ない</li> <li>○鉄道駅まで「自転車」を利用している県民が他地域よりも多い</li> </ul>   |
| 湖北地域    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○他地域よりも自家用車利用頻度が高く、8割以上が週3日以上利用している</li> <li>○通勤・通学時に「自家用車・バイクを自分で運転」が他地域よりも多い</li> <li>○他地域よりも鉄道の利用頻度が少ない</li> <li>○鉄道駅まで「自家用車・バイクを自分で運転」の県民が他地域よりも多い</li> <li>○他地域よりバスを「利用しない」県民が多く、75%を占める</li> <li>○他地域より自転車の利用頻度が少ない</li> <li>○今の車社会のままで良いと感じている県民が6割を占める</li> <li>○車の利用を減らす理由として、「公共交通が衰退する」を上げる県民が他地域よりも多い</li> </ul> |

### 3. 構想・計画における交通の位置づけ

滋賀県基本構想や各市町の総合計画等において、交通に関して次のように位置づけがなされています。

#### (1) 滋賀県基本構想における位置づけ

“滋賀県基本構想「未来を拓く8つの扉」”(平成23年3月策定)では、近畿圏、中部圏、北陸圏の結節点に位置する交通の要衝としての地理的優位性を、滋賀の強みの1つととらえています。

また、滋賀の将来の姿として、「身近な公共交通を組み合わせた環境負荷の低い交通体系への転換」、「快適で安全な生活に向けた交通環境整備とまちづくり」、「広域交流ネットワークの形成による地域間連携」の進展した社会を展望しています。

#### (2) 市町の総合計画等における位置づけ

滋賀県内各市町では、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、広域交通に関して「国土交通軸・交通ネットワークの強化による、地域・都市間交流の充実」といった位置づけがなされています。また、地域交通に関して、公共交通網の充実・利便性向上や公共交通利用促進が位置づけられています。

さらに、具体的なプロジェクト等として、下記が位置づけられています。

- ✓ 草津線の複線化、びわこ京阪奈線（仮称）建設構想
- ✓ 琵琶湖若狭湾快速鉄道構想
- ✓ 琵琶湖線の複々線化
- ✓ 高速道路、直轄国道を活用した広域道路網の充実 等

## II. 広域交通の課題と対応の方向性

### 1. 広域交通の課題

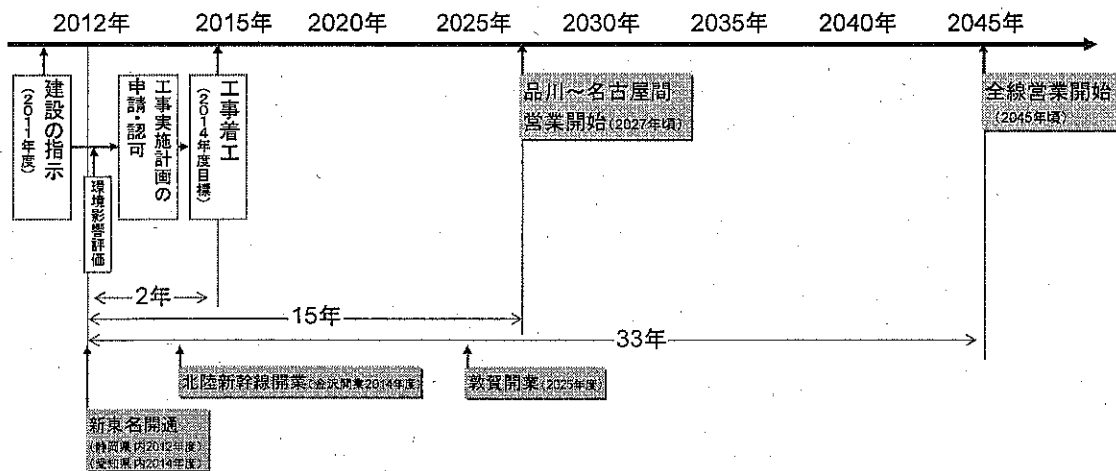
#### (1) 高速交通基盤整備に伴う滋賀県の地理的優位性の変化

##### ① リニア中央新幹線の整備による影響

リニア中央新幹線の整備に向けた動きが本格化しており、東京～名古屋間は2027年、大阪までは2045年の開業が予定されています。

リニア中央新幹線が開業すると、わが国の三大都市圏である首都圏、中部圏、近畿圏が概ね1時間圏内に含まれることとなり、超巨大都市圏としてわが国の経済成長を牽引することが期待されます。

図 11-1 リニア中央新幹線に関する今後のスケジュール



(資料) 東海旅客鉄道(株)「超伝導リニアによる中央新幹線の実現について」(平成22年5月10日)、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申(平成23年5月12日)などより作成

#### 1) リニア中央新幹線開業のインパクト

滋賀は、古くからの交通の要衝であり京阪神大都市圏に隣接するという地理的優位性を有し、産業や知的資源の集積など、経済的、文化的に大きく発展してきました。

リニア中央新幹線の開業による三大都市を含む巨大交流圏の誕生は、隣接する滋賀にとっても更なる発展の機会とみられ、この可能性を最大限に活かすためには、リニア沿線地域となる中部方面への広域交通アクセスが重要となります。

#### 2) 首都圏一極集中を避けるべく地方同士の連携が重要

一方、わが国では、人、産業、情報が首都圏に集中する傾向があります。都市機能が首都圏に過度に集中する状況は、地方経済の衰退を引き起こし、災害時のリスク分散の観点でも問題があります。リニア中央新幹線が整備されると、これまで以上に首都圏一極集中が加速することに伴い、地方の埋没や衰退が懸念されます。

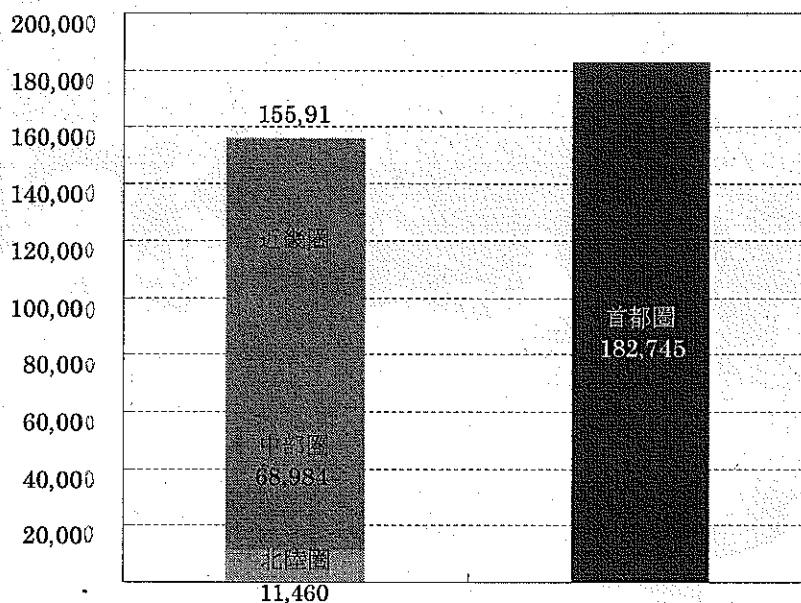
このような状況のもと、首都圏一極集中を回避し、地域が活力を高めていくには、複数の都市圏同士が連携し力を合わせることで競争力の向上と広域化を進め、首都圏に匹敵する経済圏を作り上げていくことが望まれます。

### 3) 3圏域の経済規模・人口規模は首都圏に匹敵

首都圏に次ぐ大都市圏である近畿圏、中部圏に北陸圏を加えた3圏域の域内総生産を合計すると156兆円（平成21年度）となり、首都圏の域内総生産（183兆円）と肩を並べることとなります。また、人口を比較すると3圏域の合計と首都圏はほぼ同じ規模です。

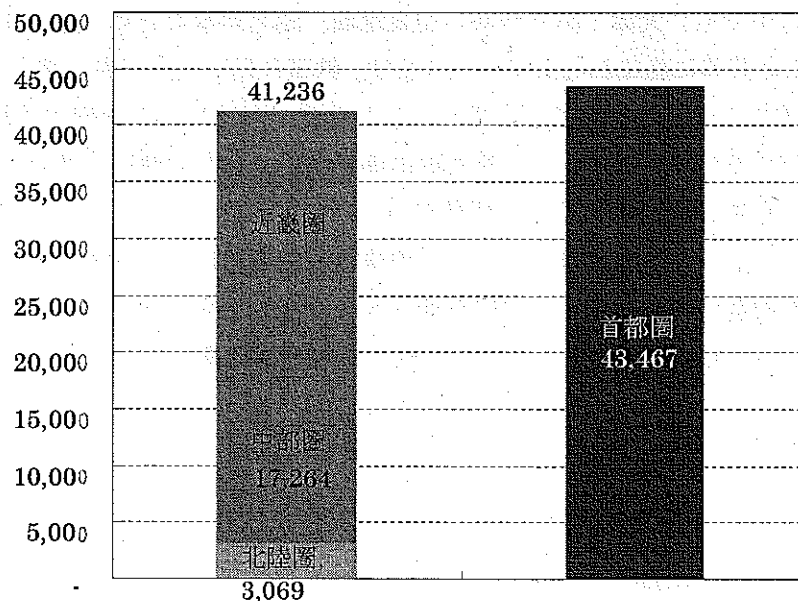
これらの3つの都市圏間の連携を高めていくための交通体系整備において、3圏域の交通結節点である滋賀県は重要な役割を果たしていくものと考えられます。

図 11-2 3圏域・首都圏の域内総生産（平成21年度、10億円）



（資料）内閣府「平成21年度県民経済計算」の県内総生産（名目値）より作成

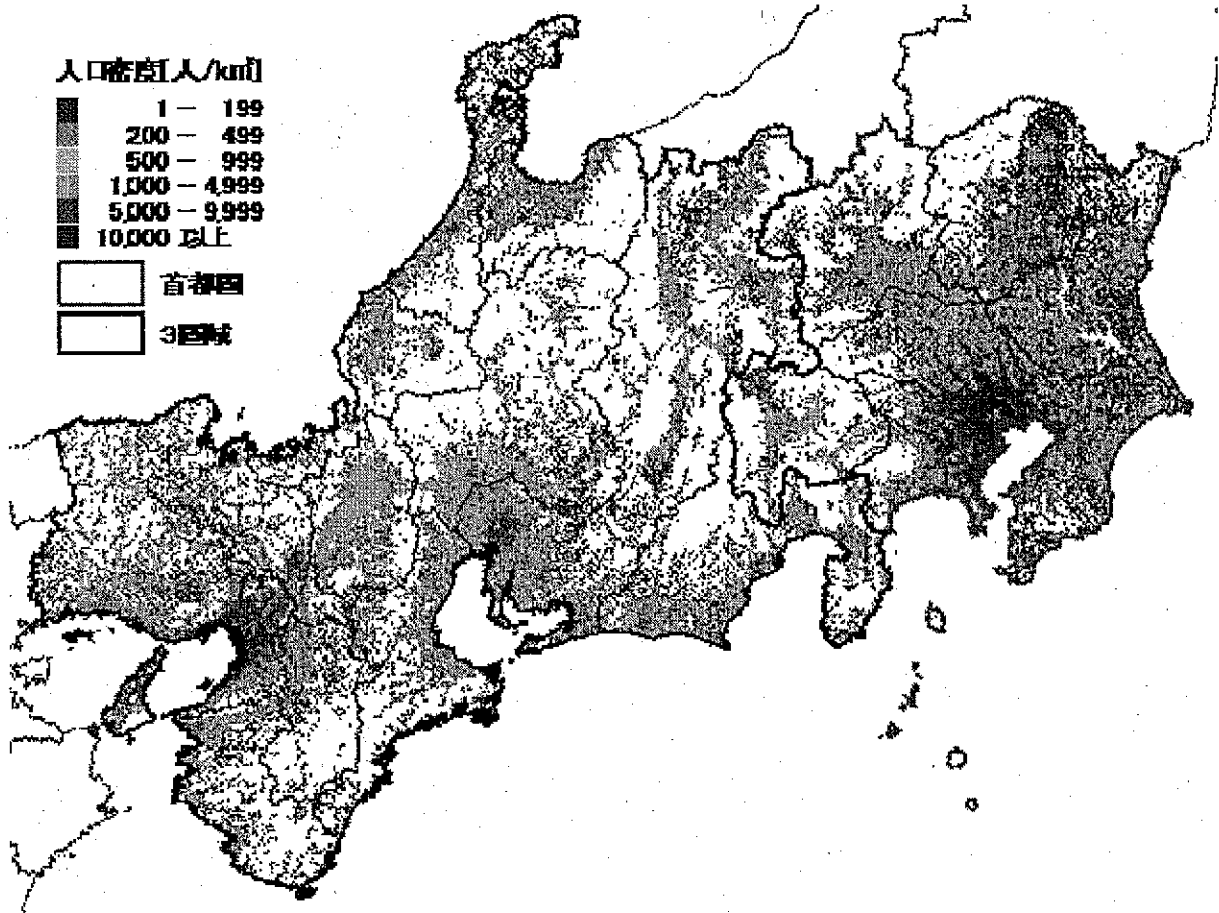
図 11-3 3圏域・首都圏の人口（平成22年、千人）



（資料）総務省「国勢調査報告（平成22年）」より作成



図 11-4 3圏域・首都圏の人口分布



(資料) 総務省統計局「平成17年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

#### 4) 3圏域における滋賀県の地理的優位性の低下

滋賀県の中でも、大津・高島地域、湖東地域、湖北地域などは、運行本数の課題もあるとはいえ、鉄道基盤に恵まれた環境にあります。鉄道利用による日帰り圏として、2時間圏人口(各地域・府県中心都市から鉄道利用により2時間で到達可能な地域内に含まれる人口)を見ると、隣接する府県と比較しても相対的に多い状況にあり、鉄道を用いた広域的な移動にあたり、享受可能な交通サービス水準が高いといえます。

しかし、リニア中央新幹線が大阪まで整備された段階には、旅客流動を担う国土軸が現在の東海道新幹線からリニア中央新幹線側へ大きくシフトすることなどにより、周辺府県と比較した滋賀県の地理的優位性が相対的に低下するものと懸念されます。

## ②高速道路の整備に伴う影響

滋賀県では、東西方向の交通を担う名神高速道路・新名神高速道路、名神高速道路から米原で分岐して北陸方面に向かう北陸自動車道が整備されており、高速道路ネットワークが充実しています。このような高速道路網を背景に、滋賀県は、広域物流の拠点としての優位性が高い地域といえます。

滋賀県周辺では、新名神高速道路大津以西区間をはじめ、今後も高速道路の供用が進むことから、滋賀県が有する道路交通における滋賀県の地理的優位性はさらに高くなるものと考えられます。

## (2)「通過県」から「交流拠点県」へ

国土軸が県内を貫く滋賀県は、広域交通ネットワークの充実度が周辺府県と比較しても恵まれた環境にあります。

しかし、滋賀県を経由する中部圏⇄近畿圏、首都圏⇄近畿圏間の交通の割に、滋賀県内を目的地とする交通は少ないのが現状です。

滋賀県では、今後、交通基盤やネットワークの充実に加え、まちづくりや観光の魅力付け、物流基盤の整備などにより、隣接する3圏域から多くの人が集い、交流の場を提供していく役割を果たし、単なる通過県から交流拠点県へと転換していく必要があります。

## (3)鉄道の幹線軸の県外シフトに伴う地理的優位性低下への対応

リニア中央新幹線が開通すると、滋賀県を経由する旅客数が減少する懸念があります。

また、リニア中央新幹線が開通することで、周辺地域に対する滋賀県の地理的優位性が相対的に低下する懸念があります。

鉄道による広域交通の新しい幹線軸となるリニア中央新幹線への接続利便性について、高い水準で確保することが必要であり、そのための方策を講じていく必要があります。

## (4)高速道路のより一層の活用

滋賀県周辺では、今後も、高速道路の整備が進む予定ですが、これらの高速道路は滋賀県の道路ネットワークの優位性をこれまで以上に高めていくものと考えられます。

今後、滋賀県の広域的な交通体系を考えていくにあたっては、全国でも有数とも言える道路交通の利便性の高さを強みと捉え、積極的に活用していく必要があります。

## 2. 広域交通の将来像

人や物を円滑に結びつけることによって暮らしを支える「交通」は、社会の活力増進の基盤となるものです。したがって、リニア中央新幹線がもたらす日本の幹線鉄道交通の大変革に対して、滋賀県は「国土軸から外れる」ことへの大きな危機感を持って県土整備に取り組む必要があります。

しかし、滋賀県の将来の発展は、本県単独の活力のみによって実現できるものではなく、近畿全体、あるいは近畿、中部、北陸の3圏域全体が連携して、首都圏に比肩しうる経済圏として競争力を高めていくことが必要です。

そのため、滋賀交通ビジョンで描かれるべき将来の滋賀の広域交通には、近畿、中部、北陸の各圏域間の円滑な交流や連携をリードすることで、滋賀の活力増進を図りつつ3圏域全体の一体的な発展を牽引していく「要」の役割が求められていると言えます。

## 3. 将来像実現に向けた基本戦略

### (1)放射状ネットワークの強化

滋賀県が、近畿圏・中部圏・北陸圏の連携の要としての機能を発揮し、3圏域全体の活性化への貢献、さらには滋賀県の経済発展を実現していくため、滋賀県と周辺府県とを結び、3圏域の交流に資する放射状の交通ネットワークを強化します。

### (2)クロスポイントの形成

複数の交通機関や路線が交差する点(クロスポイント)は、交通利便性に優れることから、集客・交流、あるいは物流拠点として発展可能性の高い地域です。また、人や物の集積がさらなる交通の発達を促します。このため、滋賀県内において、広域交通が交差、接続するクロスポイントの機能を強化し、あるいは新たなクロスポイントを形成していきます。

県土の中央に琵琶湖を有する本県の特長上、中心となる一大拠点ではなく、県内各地域から近畿・中部・北陸のそれぞれの方面に接続する複数のクロスポイントを創出していきます。

### (3)代替性・強靱性の強化

災害等により交通に障害が起きると、その影響は広範囲に及ぶことから、3圏域の連携の「要」たる滋賀県の広域交通ネットワークにおいて、地震、風水害等に対する強靱性の強化、あるいは万一の破断に備えた代替補完機能の確保は重要な視点です。

## 4. 具体的施策の方向性

### (1)放射状ネットワークの強化に向けた取り組み

滋賀県を起点とする放射状の広域交通ネットワークを強化し、中部・北陸・近畿各圏域へのアクセスを充実します。

#### ①北陸新幹線の整備

北陸新幹線は、首都圏と近畿圏を結ぶ新たな幹線鉄道を建設する国土政策上の重要事業であり、災害時に東海道新幹線を代替可能な幹線交通軸として、また首都圏から北関東・信越・北陸圏を経て近畿圏の広域交流を促進する高速鉄道網として、早期に全線開通することが関西のみならず日本全体の利益となります。

そのため、関西広域連合において、北陸新幹線の整備を促進するための敦賀以西ルート提案に向けて、小浜、湖西、米原の3ルートの費用対効果や経済波及効果等の調査が行われているところです。

本県としては、北陸新幹線敦賀以西区間の整備については、関西広域連合の調査結果を活用し、将来にわたり滋賀の地理的優位性を最大限に活かし高めるという視点を基本に、県民の利益を第一として、コストやメリット・デメリット等の情報をオープンにして公開で議論をしていきます。

また、受益と乖離した地元負担や並行在来線の経営分離等、現在の整備新幹線スキームに基づく問題についても、関西広域連合で議論を行い、関西全体で解決を図っていくこととします。

#### ②リニア中央新幹線へのアクセス確保

今後の新しい国土軸となるリニア中央新幹線へのアクセス確保が非常に重要です。特に東海道新幹線は、速達性においてアクセス手段の中心的な役割を担うものと見込まれることから、県内停車便数の充実など、その活用について検討を進めます。

また、リニア中央新幹線が大阪まで開通した場合、JR 草津線は、三重県内への設置が想定される駅へのアクセス手段としての役割が期待されます。リニア中央新幹線の今後の整備動向を踏まえつつ、複線化による時間短縮など、草津線のサービス水準向上を検討します。

リニア中央新幹線へのアクセス確保にあたっては、名古屋～大阪間のルート設定及びリニア中央新幹線駅の設置場所に加え、関連する他の府県・市等の動向を注視しつつ、検討を進める必要があります。

#### ③北陸方面へのアクセスの確保

現在、滋賀県から日本海側への鉄道ルートは北陸本線に限られています。しかし、今後、北陸新幹線が米原または湖西ルートで整備されることとなれば、県内での停車のあり方にもよりますが、日本海側へのアクセスが大きく向上します。なお、北陸新幹線敦賀開業後の大阪方面からの暫定的な接続利便性向上策として、フリーゲージトレインの導入が検討されて

いますが、これも県内での停車便数が確保されることにより、日本海側への一定のアクセス向上につながるものと見られます。

また、湖西地域から若狭及び若狭以西方面を結ぶ鉄道構想として福井県嶺南地域自治体が中心となって推進する琵琶湖若狭湾快速鉄道は、多額の建設投資や開業後の収支採算性等大きな課題がありますが、日本海への新たなアクセスルートとなります。

また、若狭地域への自動車交通ルートの強化方策として、国道303号の整備を促進していきます。

#### ④近畿中心部方面へのアクセスの確保

現在、滋賀県から大阪方面への鉄道ルートとして、東海道本線が過密ダイヤで運行されています。近江鉄道本線と信楽高原鐵道を経て、新線によってJR学研都市線に接続するびわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想は、東海道本線のバイパス機能を果たす路線として、また、本県と関西文化学術研究都市、大阪湾岸地域との交流軸を強化し、沿線地域の振興につながる路線として、その実現が期待されます。

また、大阪方面のアクセス道路である名神高速道路草津ジャンクション以西での渋滞が増加しているため、新名神高速道路の天津インターチェンジ以西の整備を促進します。

#### ⑤中部方面へのアクセスの確保

滋賀県から中部方面への鉄道ルートとして、東海道新幹線、東海道本線、草津線が運行されています。これらのうち草津線は単線路線であり、複線化の早期実現を目指します。

#### ⑥主要道路の整備

各圏域への放射状ネットワークを形成するとともに県内の広域幹線道路としての役割を担う国道1号、8号、161号等の直轄国道の整備を促進します。

### (2)クロスポイントの形成に向けた取り組み

#### ①新幹線クロスポイントの形成

北陸新幹線敦賀以西区間の整備については、関西広域連合の調査結果を活用しながら、県内で新幹線のクロスポイントが形成された場合の効果についても十分に検証していきます。

#### ②人流・集客のクロスポイント形成

びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想、草津線の複線化、新名神高速道路の天津以西や国道421号の整備などによって、草津、貴生川、八日市などに人流・集客のクロスポイントが形成されます。これらのクロスポイントにおける交流機会拡大に向けた取り組みを進めていきます。

### ③物流のクロスポイント形成

滋賀県は、近畿圏・中部圏・北陸圏の3圏域の中心かつ日本全体から見た中心地域に位置し、広域物流においてコスト面の優位性が高くなっています。しかし、滋賀県が企業取引のグローバル化による輸出入貨物取扱の増加に対応するためには、国際貨物を取り扱う阪神港、伊勢湾港、敦賀港、関西空港、中部空港といった隣接圏域の国際物流拠点を組み合わせ、選択しながら利用できるよう、国際物流と連動した広域交通体系の整備が重要です。

また、国際貨物の集約輸送を可能とする拠点が整備されることで、産業の競争力はさらに高まるものと考えられますが、その際、高速道路ネットワークとの接続に整備期間の短いスマートインターチェンジを活用することは、厳しい競争環境の中で早期に事業効果を発揮する有効な手段となります。

さらに、鉄道コンテナ荷役を可能とする米原貨物ターミナル駅の整備は、モーダルシフトによる物流の低炭素化への貢献が期待されますし、長期的には、リニア中央新幹線開業後の東海道物流新幹線構想等も視野に入れる必要があると考えられます。いずれにしても、鉄道貨物とその効用を発揮するためには、道路ネットワークとの連携が必要です。

### ④スマートインターチェンジの設置

高速道路と一般道路のアクセスポイントを充実するため、湖東三山、蒲生、小谷城などにおいて、スマートインターチェンジの設置に取り組みます。

## (3)代替性と強靱性の強化に向けた取り組み

### ①国土軸の代替性確保

東海道新幹線、新名神高速道路、名神高速道路など、滋賀県内を通る交通の大動脈に障害が起きると、その影響は全国に波及します。また、東海道本線は過密ダイヤで運行されており、天候等によるダイヤの乱れは大勢の旅客に影響を及ぼします。

リニア中央新幹線や新名神高速道路、あるいはびわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想などの鉄道新線は、万一の場合の代替経路としての機能を確保することで強い広域交通ネットワークの形成に資するものです。

### ②既存交通インフラの再生と長寿命化

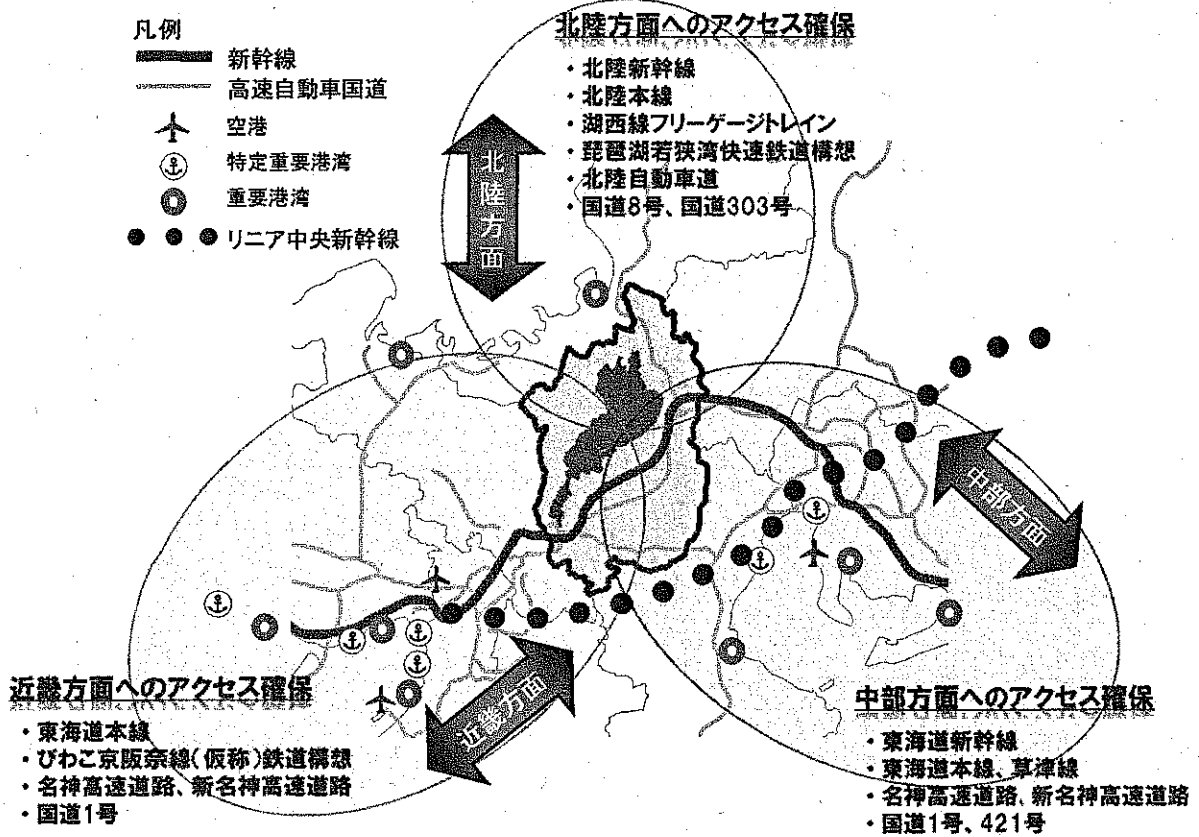
今後、交通インフラの老朽化問題の顕在化が予想されます。

限られた財源のなかで、貴重な交通インフラをより長く、安全に利用していくには、計画的な維持管理が重要となります。

### ③陸上交通遮断時の湖上交通の活用

災害等による陸上交通の遮断時には、湖上交通による代替的な機能が期待されます。

図 11-5 3 圏域との連携強化に資する広域交通基盤



## III. 地域交通の課題と対応の方向性

### 1. 地域交通の課題

#### (1) 県全体の課題

##### ① 県民の公共交通に対する意識の変革と公共交通利用促進

県民アンケートでは、公共交通は重要であるという回答が多いにもかかわらず、外出時には自家用車を利用する人の割合が4～6割と非常に多い状況です。また、バスを全く利用しない人が6割、鉄道を年数日以下（利用しない含む）しか利用しない人が7割弱であり、公共交通機関を利用する県民が少ないという状況です。公共交通機関を利用する人が少なければ、それらが存続することは困難になります。

このことから、公共交通機関が重要であるという県民の認識を、進んで公共交通を利用するという意識と行動の変革につなげていくことが必要です。公共交通の重要性をPRしたり利用インセンティブを付けたりするだけでなく、利用しなければ公共交通機関は存続するのが難しくなるなどの根本的な問題について認識してもらうことが必要です。

また、県民はこれまでのように利用者として公共交通機関とかわるだけでなく、各地域の公共交通機関の維持のために自分たちも積極的な役割を担っていくということが必要になってきます。

##### ② 比較的充実した鉄道網にも存在する課題

県内の鉄道ネットワークは8ページの「I. 2. (2) 地域交通基盤の現状」でみたとおり、充実していると言えます。

しかし、運行本数などのサービス水準は、当然ながら地域ごとの利用実態に応じたものとなっていることから、鉄道交通の利便性には地域間で大きな格差があり、このことが利用低迷の一因ともなっているという悪循環があります。また、他の交通手段と比較して輸送安定性の高い鉄道も、強風や大雪など地域特有の気象条件によって遅延や運休を生じることがあり、県民アンケートでも地域によって「列車の遅延や運休を減らす」など、安定運行を課題と考えている人が多いことが伺えます。

このため、鉄道については本県交通体系の基幹を担う輸送手段として、利用の促進と輸送サービスの向上が相まって、より一層の充実を図っていくことが必要です。

##### ③ 人口減少や高齢化等への対応

今後は県全体で高齢化、少子化と人口減少が進み、2030年には一部地域では35%を超える高齢化が見込まれています。高齢者の中には体力の衰えによって移動が不自由になる人や、自動車を運転しないために移動手段を持たない人などおり、いわゆる交通弱者が増えてくることを見込まれます。

車両や施設のユニバーサルデザイン化をはじめ、だれもが利用しやすい交通体系を構築していくことが必要です。

また、人口減少社会の到来に伴い、公共交通利用者の減少や輸送密度の低下がますます懸念されることから、公共交通の存続を図るためには、自動車からの転換等による利用促進や、



デマンド交通の活用等による輸送の効率化を進めていくことが重要です。

#### ④交通分野でも環境先進県を実現

近畿の約1,400万人の水源である琵琶湖を預かる滋賀県は、環境政策の先進県として個性を發揮しています。

しかし、14ページの「I. 2. (4)①県全体の公共交通の利用状況、課題」で見たような自動車中心社会の現状からすると、交通分野においては環境先進県と言える状況ではありません。

低炭素社会づくりに向けて環境負荷の低い交通体系の構築を図ることは、将来の滋賀の交通を考える上で大変重要な視点です。

#### ⑤公共交通を活用したまちづくりと新しいライフスタイル

日常生活において便利で、すべての人にやさしい交通手段の確保、地域の商業・コミュニティ活動・地域観光の活性化等に資する交通体系の整備により、コンパクトで住みやすいまちづくりに貢献することが求められます。そのため、各地域の特性、ニーズに合わせ、まちづくりとの一体性を念頭に置きながら公共交通を活用していくことが必要です。

特に、琵琶湖を活かした湖上交通や、LRT等の都市型新交通システム、自転車などは、まちづくりと一体となって活用されることにより、県民のライフスタイルの転換を促しつつ、地域の魅力向上に繋がるものと考えられます。

(2)地域別の特性・ニーズ

県民アンケート調査や意見交換会を通じて、地域ごとの公共交通に関するニーズを把握してきました。その概要は次のとおりになります。

表 III-1 滋賀県の交通に関する地域別ニーズ

| 地域    | ニーズの概要  | 地域  | ニーズの概要   |
|-------|---|-----|--|
| 大津・高島 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ J R湖西線の運行本数の増便</li> <li>○災害に強い交通体系の確保</li> <li>○道路網の強化</li> <li>○湖西から県内各地への移動の重視</li> <li>○地域内・県内交通格差の是正</li> <li>○湖上交通の確保</li> </ul>        | 東近江 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道の運賃の引下げ</li> <li>○バス停付近の駐輪場の整備</li> <li>○地域内交通格差の是正</li> <li>○高齢化に対応したデマンド交通の強化</li> <li>○個人やNPOと連携した輸送手段の検討</li> <li>○びわこ京阪奈線の実現</li> </ul> |
| 南部    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運賃の引下げ</li> <li>○道路渋滞の緩和、道路環境の改善</li> <li>○自転車走行空間の整備</li> <li>○自転車の利用マナーの向上</li> <li>○J R草津線の輸送力強化</li> <li>○地域との連携によるデマンド交通の確保</li> </ul> | 湖東  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○J Rの乗継ぎ・乗換え利便性の向上</li> <li>○鉄道の運行本数の増便</li> <li>○バス路線の拡大</li> <li>○自転車走行空間の整備</li> <li>○デマンド交通の利便性向上</li> </ul>                                |
| 甲賀    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○J R草津線の運行本数の増便</li> <li>○観光企画による公共交通の維持・活性化</li> <li>○コミュニティバスの増便と財政負担軽減</li> <li>○鉄道・バスの乗継ぎ利便性の向上</li> <li>○新名神高速道路大津以西の早期開通</li> </ul>      | 湖北  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○J R北陸本線の利便性の向上</li> <li>○J R線の増便と乗継利便性向上</li> <li>○交通不便地でのデマンド交通の確保</li> <li>○在来線と新幹線の乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>○北陸新幹線へのアクセス向上</li> </ul>            |

※「自転車走行空間」とは、車道の左側の自転車レーンや、自転車道を指す。

### (3)地域の生活を支える交通・移動手段の役割の整理

地域交通の取組を検討するにあたり、地域の生活を支える様々な交通・移動手段の役割を整理すると、下表のとおりになります。公共交通の課題及び各地域の課題を解決する際に、これらの特性と役割を考慮に入れながら、施策を検討していきます。

表 III-2 交通機関別の特性

| 手段                             | 主な特性・役割  |
|--------------------------------|--|
| 鉄道                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中長距離の乗合輸送サービスを提供する公共交通機関</li> <li>・大量輸送、定時性、高速性に優れる</li> <li>・多くの人が集まる鉄道駅は地域の発展の中心となる</li> </ul> |
| バス                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道輸送を細かく補完する地域内の移動を支える公共交通機関</li> <li>・利用者や地域の需要に応じた路線設定が可能で利便性が高い</li> </ul>                    |
| タクシー                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドア・ツー・ドア輸送による利便性の高い公共交通機関</li> </ul>   |
| 自動車                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個人の需要に応じて、短距離から長距離まで利用できる交通手段</li> <li>・自宅から目的地まで直行できるなど利便性が高い</li> </ul>                        |
| 自転車                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個人の需要に応じて利用できる短距離中心の交通手段</li> </ul>  |
| 歩行等<br>(歩行、車いす、<br>シニアカー<br>等) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個人の需要に応じて利用できるごく短距離の歩道を利用した移動手段</li> <li>・最も基本的な人の移動手段</li> </ul>                                |
| 新交通                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスと類似の役割を果たすがやや長距離の輸送サービスを提供する公共交通機関</li> <li>・専用の走行空間によって定時性が確保される</li> </ul>                   |
| デマンド交通                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の需要に応じて少量輸送に対応する乗合交通機関</li> </ul>   |
| 湖上交通                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上交通とは排他的なルートによって琵琶湖沿岸地域間を結ぶ公共交通機関</li> <li>・船上からの景観など本県ならではの観光交通として重要な役割を持つ</li> </ul>          |

## 2. 地域交通の将来像

人や物を円滑に結びつけることによって暮らしを支える「交通」は、県民のあらゆる社会生活の基盤となるものです。したがって、交通の機能を安定的に持続させることは、県民生活の安定を図る上で、欠かすことのできない重要な課題です。

しかし、車社会の進展による公共交通の衰退に伴って交通不便地、交通空白地が生じるなど、地域によっては交通の基本的な機能が損なわれつつあります。これからの地域交通サービスは、交通事業者の努力のみによって維持するのではなく、県民、交通事業者、行政が手を結び、将来の暮らしや環境問題等について考え、知恵を出し合いながら、地域に必要なとされる交通サービスを協働で支えていくことが重要です。

そのため、滋賀交通ビジョンで描かれるべき将来の滋賀の地域交通は、県全域にわたって生活に必要な何らかの交通手段を確保することによって「人、暮らし、まちを結ぶ」交通の役割を果たすとともに、県民等との協働によってこれを支える仕組みづくりが求められていると言えます。

## 3. 将来像実現に向けた基本戦略

### (1)公共交通に関する価値観の先導的な転換

公共交通機関の利用を促進し、自動車中心社会からの脱却を図るためには、県民の交通行動の背景にあるライフスタイルや価値観そのものの変革を促すことが必要です。その際、温室効果ガスの排出を抑えた低炭素社会づくりという観点からは、交通分野においても環境先進県たるべき滋賀として、ひとつの大きな動機づけになると考えられます。

そのために、公共交通機関をはじめ低炭素型の交通手段を利用しやすい環境整備を目指すとともに、県民が、様々な日常生活の場面で公共交通利用を優先して考えるように啓発を行っていきます。

### (2)社会環境の変化に対応した持続可能な交通ネットワークづくり

今後、高齢化の推進、限界集落の懸念、防災意識の高まりなどが進んできます。このような状況下において、県民に対する公共交通の位置付けは一層高まるものと考えられます。しかし、県、市町の財政面の制約が高まる中で公共交通を維持していくことが必要です。

このため、このような将来の社会環境を見通した上で、それらに先んじて対応した公共交通ネットワークを充実していくための各種の施策を講じていきます。

また、交通事業者の経営努力と行政の支援だけではなく、これまでは利用者であった県民が、各地域の公共交通機関の維持のために自分たちも役割を担っていくことが必要になってきます。そこで、地域の実情にあった交通のあり方を地域自らが検討し維持していくという仕組みの中で、県民の主体的な参画が促されるよう支援を行っていきます。

### (3)まちづくりと一体となった交通の整備

地域により交通をめぐる課題が異なることから、それぞれの地域の特性や課題を適切に把握し、地域のまちづくりと一体となった交通環境整備を図ります。

## 4. 具体的施策の方向性

### (1) 公共交通に関する価値観の先導的な転換

#### ① エコ交通ネットワークの形成

自動車中心社会から脱却し、鉄道、バス、湖上交通、新交通などが積極的に利用される低炭素社会を実現するための環境づくりの柱として、エコ交通ネットワークを構築します。エコ交通とは、幹線となる鉄道やバス、新交通等の公共交通機関と枝線となる湖上交通や自転車・徒歩等とを有機的に組み合わせた人と環境にやさしく魅力と利便性の交通のことです。

環境負荷の低い輸送手段の選択（物流のモーダルシフトや公共交通の利用促進）、輸送機関の低炭素化に関する技術革新の取り込み、効率輸送の促進など、低炭素社会の実現に向けた取組を進めます。

具体的には、県内に次の3つの交通軸を形成していきます。

##### 1) 琵琶湖環状鉄道軸

琵琶湖を環状に取り巻く鉄道による交通軸であり、南北、東西交流の要として利用の促進と輸送サービスの向上を図っていきます。

##### 2) 琵琶湖横断交通軸

琵琶湖大橋を横断するバス路線の充実のほか、湖上交通も活用しながら、琵琶湖を横断する様々なネットワークを形成します。

##### 3) 東びわこ縦断鉄道軸

県東～南東部を縦断する、近江鉄道、信楽高原鐵道の鉄道を中心とする交通軸を形成・増強します。

#### ② 自転車の利用を拡大する環境整備

自動車中心社会の脱却には、短距離、中距離における自転車利用が不可欠です。このため、県民が日常生活の中で、常に自転車を選択肢の一つとして考え、買物や通勤・通学等においても自転車を積極的に利用していくことを促進します。また、観光客に対しても、「観光地まで自転車が利用できるイメージの定着」をめざしながら、自転車利用を促進します。これを「+cycle」（プラスサイクル）構想として、体系的に施策を展開していきます。

#### ③ 公共交通の利用促進

人口減少が進む中で地域交通を維持していくためには、自動車中心社会を抜本的に変えていく必要があります。このため、公共交通の利用を促進するためのPRやイベント等をさらに積極的に行っていくことが必要です。それに加えて、県民一人一人が地域公共交通活性化の当事者であるとの意識を持って利用の促進に取り組んでいかなければ、将来公共交通は維持できなくなるということもしっかり伝え、公共交通利用に対する県民の意識を醸成します。

### (2) 社会環境の変化に対応した持続可能な交通ネットワークづくり

#### ① 県全域における交通空白域の改善

高齢者や子どもなど自動車を運転しない人々が、買物や通学、通院など生活に必要な移動に不自由を来すことのないよう、県全域にわたり何らかの交通手段が確保された状態を目指

します。そのためには、基幹交通たる鉄道網と、これを補完し生活の拠点を結ぶバス路線網の連携を基本に、デマンド交通やさらにはLRT等の都市型新交通システムなど、さまざまな交通手段を特性に応じて適切に組み合わせることにより、交通ネットワーク全体としての利便性向上を図っていきます。

## ②バス利用を促進する環境整備

末端の公共交通ネットワークにおいてバスの果たす役割は大きいものです。このため、バス利用を促進する環境を整備していきます。例えば自治会単位を目安としたバス停整備など生活拠点をカバーするバス路線網の形成を目指すほか、バス停周辺への自転車駐輪場設置とサイクル&バスライド、サイクルバスの導入など、バス利用の利便性向上策を検討します。

併せて、路線バスの定時性を確保するための道路環境改善も目指します。

## ③関係者の適切な役割分担による公共交通機関の維持

公共交通サービスは、交通事業者それぞれの経営方針に基づく営業活動により提供されることが基本ですが、今後人口減少等により経営環境が厳しさを増す中、採算性の低い路線もふくめて公共交通を維持していくことは事業者のみでは難しく、必要に応じて自治体が補助金等によって支えることとなります。多額の補助金等は自治体財政への大きな負担となっていますが、地域住民の生活を守るため、複数の自治体による連携も図りながら公共交通を確保していきます。

## ④地域交通サービスの担い手としてのコミュニティの活用

これからの公共交通の維持にあたっては、事業者や行政だけでなく、県民や地域コミュニティも関与していくことが必要になります。本県では、地域コミュニティを公共交通の新たな担い手として位置づけ、事業者や行政と連携をしながら、一体となって公共交通を維持していくことをめざします。

具体的には、地域公共交通会議等への参画を通じて、地域の公共交通の現状への理解を深めるとともに、公共交通の維持における県民や地域コミュニティの役割について話し合ってもらいます。

## (3)まちづくりと一体となった交通の整備

### ①地域特性に合ったまちづくりと一体となった交通環境の整備

これからの地域交通の維持・充実にあたっては、道路渋滞の解消、高齢化等の福祉的利用促進、観光客の公共交通の利用促進、自転車利用の促進、孤立地域、新しいまちの顔づくりなど、各地域の特性に応じた整備を行い、まちづくりと一体となって行っていくことが必要です。

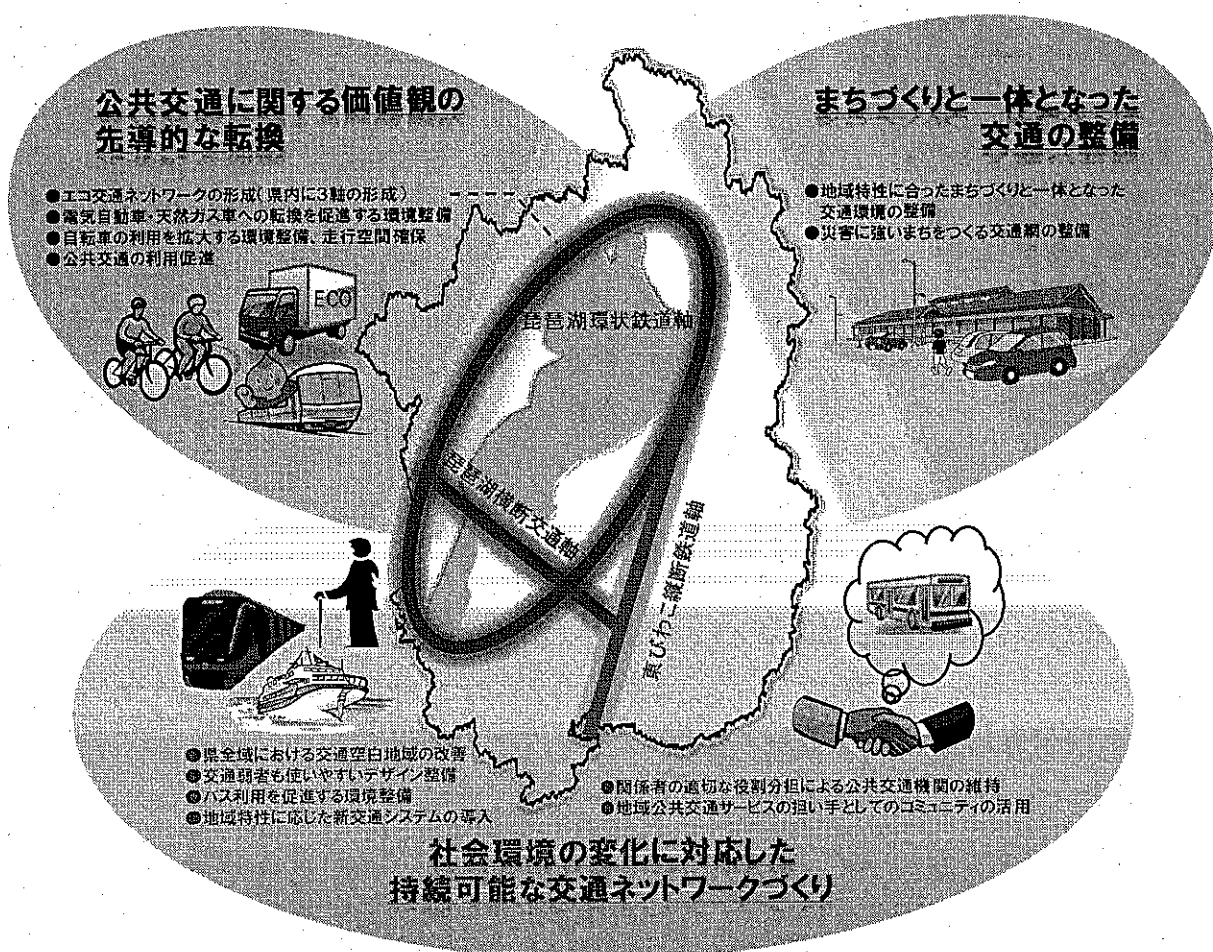
そのため、県は、各行政分野の連携強化を図り、市町と連携しながら、各地域に応じた施策を支援していきます。また、人と人の触れ合いを生み出す公共交通の本質的な性格が、まちづくりに大きな役割を担っていることに注目し、住民参加やまちづくりと一体となった施策を展開していきます。

また、琵琶湖を中心に抱く滋賀県として、暮らしと湖の関わりを再生するため、湖上交通の活性化を図ります。また、県内各地の地域特性に応じて、鉄道、バスやタクシーなどの従来の交通システムだけではなく、まちづくりの観点から新交通システムを導入していきます。

## ②災害に強いまちをつくる交通網の整備

県内において、地域間の道路ネットワークの多重化が確保されていないことにより、大規模災害による道路の寸断時に地域の孤立が懸念される地域があります。また、強風や積雪等の気象条件による鉄道やバスの遅延や運休も、災害に弱い部分であると言えます。地震、風水害等に対する強靱性の強化、あるいは万一の破断に備えた代替補完機能の確保は重要な視点です。

図 III-3 地域交通の将来の姿



## IV. 共通の課題と対応の方向性

### (1) 低炭素型交通体系の構築

地球規模の環境課題である地球温暖化への対策として、温室効果ガス排出量の削減が求められており、化石燃料に依存しない環境負荷の低い交通体系づくりが必要です。32ページの「III. 4. (1)①エコ交通ネットワークの形成」で見たように、自動車中心社会から脱却し、公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた人と環境に優しい「エコ交通」への転換を推進することは、低炭素社会づくりの重要な鍵となります。

また、自動車の中でも環境にやさしい電気自動車、天然ガス車、プラグインハイブリッド車など多様な手段で自動車のエコ化を促進することも併せて重要です。そのための環境整備として、例えば、電気自動車の普及に向けた充電スポットの設置拡大などが考えられます。

### (2) 誰もが円滑に移動可能な交通体系の構築

交通は、人や物の円滑な移動を通じて県民の生活を支える重要な社会基盤として、すべての人にとって使いやすいものであることが必要不可欠です。そのため、駅やバス停、案内表示、車両などのユニバーサルデザイン化、歩行者や車いす、シニアカーなどが安全かつ快適に移動できる歩行空間整備などを進めます。

また、鉄道路線同士の乗り入れ、乗り継ぎや、バスと鉄道との乗り継ぎなどの利便性向上、ICカードの導入による円滑な乗り継ぎや割引制度の活用などにより、すべての県民、来訪者が、地域交通から広域交通まで様々な交通手段を組み合わせながら円滑に移動できる、シームレスな交通体系を県全体にわたって実現していきます。



## V. 施策推進に向けて

### 1. 交流拠点の形成

放射状ネットワークの強化とクロスポイントの形成による交通利便性の向上を活かしていくには、県内各地での産業、観光等振興策やまちづくりとの連携が極めて重要です。

そのためには、行政の各分野の横断的な取り組みや市町と県の連携によって、交通ネットワークの機能を十分に発揮する施策を講じていく必要があります。

### 2. 近畿・中部・北陸圏の広域連携

今後、近畿、中部、北陸の3圏域は、リニア中央新幹線開業に伴う首都圏一極集中の加速と地方の埋没への懸念を共有しながら、首都圏に匹敵する巨大経済圏として一層連携を強化していく必要があります。

### 3. 県民、交通事業者、市町、県の役割分担の方向性

地域交通を今後も維持・拡大していくためには、交通事業者だけではなく県民、行政が適切に役割分担を行っていく必要があります。

#### (1) 県民

県民等は、従来、公共交通の利用者としての役割がほとんどでした。今後も利用者としての役割は続きますが、多くの県民が積極的に公共交通を利用していくことが求められます。それにより、自動車中心社会からの脱却を推進するだけでなく、公共交通を支えることにもつながります。

これに加え、地域公共交通会議への参画等を通じて、交通事業者や行政とともに地域の公共交通のあり方や自らの役割について考えるなど、より主体的に公共交通の維持に関与していくことが求められています。

#### (2) 交通事業者

交通事業者は、これまでと同様、経営効率を改善しつつサービスを向上していくことが求められます。その際、個々の事業者だけでなく、公共交通のシームレス化を実現するために、異なる事業者とも連携しながら取り組んでいくことが求められます。

#### (3) 市町

市町は、地域交通に関する自地域の課題やニーズを的確に把握し、それに合致した交通網を確保することが求められます。また、地域住民の生活を支えるため、適切な財政負担によって公共交通を維持していくことも求められます。

#### (4) 県

県は、地域交通に関する県全体の方針を明確にするとともに、方針に沿った一貫性のある施策を先導的に実施していくことが求められます。また、公共交通を維持するために、財政的に支援を行うことが求められます。さらに、公共交通を積極的に利用すること、利用しない場合公共交通の維持が難しいことを説明していくことも求められます。

#### 4. 財源・整備手法の検討

広域的な交通基盤の早期実現に向けては、広域的な整備効果を踏まえ、周辺圏域と連携した推進方策のあり方を検討していきます。

大規模公共事業となる交通インフラの整備に向けては、必要性を論じる段階から県民に広く情報を公開し、知恵を出し合いながら、透明性の高い議論を推進していきます。

地域交通の維持・拡充に向けては、それぞれの施策の効果をふまえ、県、市町、事業者、県民が適切に連携した推進方策のあり方を検討していきます。

また、限られた財源の中で、効率的かつ効果的で社会的に意義のある施策・事業の推進に向けて、多様な民間活力の利用をふくめて採用すべき手法を検討します。PFI・PPP方式に加え、交通サービスの新たな担い手としてコミュニティや市民団体との協働のあり方についても検討を深めていきます。

## 滋賀交通ビジョン懇話会委員名簿

平成24年4月1日

| 区分     | 氏名(敬称略) | 所属・役職                              | 備考 |
|--------|---------|------------------------------------|----|
| 学識経験者  | 文 世一    | 京都大学大学院<br>経済学研究科 教授               |    |
|        | 中川 大    | 京都大学大学院<br>工学研究科 教授                |    |
|        | 塚口 博司   | 立命館大学理工学部<br>都市システム工学科 教授          |    |
| 経済団体   | 浅野 邦彦   | 社団法人滋賀経済産業協会 理事<br>明日の滋賀を創造する委員会所属 |    |
| 福祉団体   | 山本 洋    | 社会福祉法人滋賀県社会福祉協議会<br>常務理事兼事務局長      |    |
|        | 西山 順子   | 財団法人滋賀県老人クラブ連合会 副会長                |    |
| 県民活動団体 | 前野 奨    | 特定非営利活動法人滋賀県脊髄損傷者協会<br>常務理事        |    |
|        | 福井 美知子  | 石坂線21駅の顔づくりグループ 代表                 |    |
| 交通事業者  | 二階堂 暢俊  | 西日本旅客鉄道株式会社<br>執行役員近畿統括本部京都支社長     |    |
|        | 中村 隆司   | 社団法人滋賀県バス協会 会長                     |    |
| 市町     | 西川 喜代治  | 滋賀県市長会<br>高島市長                     |    |
|        | 藤澤 直広   | 滋賀県町村会<br>日野町長                     |    |
| 国      | 山田 俊哉   | 国土交通省近畿地方整備局建政部長                   |    |
|        | 森 宏之    | 国土交通省近畿運輸局企画観光部長                   |    |