

滋賀交通ビジョン原案に対して提出された意見・情報と
 これらに対する県の考え方について

1 県民政策コメントの実施結果

平成25(2013年)7月1日(月)から7月31日(水)までの間、滋賀県民政策コメント制度に関する要綱(平成12年滋賀県告示第236号)に基づき、「滋賀交通ビジョン原案」についての意見、情報の募集を行った結果、9名(個人3、法人等6)の方から、34件の意見・情報が寄せられました。また、県内市町に対する意見照会を行った結果、7市町から25件の意見・情報が寄せられました。これらの意見等に対する滋賀県の考え方を以下に示します。
 なお、提出された意見、情報の一部は、その趣旨を損なわない範囲で内容を要約したものとなっています。

2 提出された意見、情報の内訳

項目	件数
はじめに	
第1章 滋賀の交通の現状	
第1 滋賀の地理的特性と広域交通	
第2 県内交通の地域別特性	3
第2章 滋賀の交通をめぐる課題	
第1 基本的課題	
第2 広域交通の課題	1
第3 地域交通の課題	
第4 交通手段ごとの特性と役割の整理	
第3章 滋賀の交通の将来像と滋賀交通ビジョンの基本理念	
第1 滋賀県基本構想	
第2 滋賀の交通の将来像	
第3 滋賀交通ビジョンの基本理念	
第4章 滋賀の交通政策の方向性	
第1 広域交通政策の方向性	
1 放射状ネットワークの強化に向けた取り組み	2
2 クロスポイントの形成に向けた取り組み	1
3 強くしてしなやかな広域交通ネットワークづくり	1
第2 地域交通政策の方向性	
1 公共交通を主体とした「江口交通」の推進	
2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	
3 まちづくりを一体となった交通の整備	
第5章 課題解決のための施策	
第1 広域交通の課題解決のための施策	
1 放射状ネットワークの強化に向けた取り組み	4
2 クロスポイントの形成に向けた取り組み	1
3 強くしてしなやかな広域交通ネットワークづくり	2
第2 地域交通の課題解決のための施策	
1 公共交通を主体とした「江口交通」の推進	6
2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	16
3 まちづくりと一体となった交通の整備	6
第6章 地域別交通体系	
第1 大津・高島地域	1
第2 南部地域	
第3 甲賀地域	
第4 東近江地域	1
第5 湖東地域	
第6 湖北地域	
第7章 施策推進に向けて	
第1 交通拠点から広がる県全体の活性化	
第2 近畿・中部・北陸圏の広域連携	
第3 県民、交通事業者、行政の役割分担の方向性	1
第4 財源・整備手法の検討	
(その他)	14
合計	59

3 県民政策コメントおよび市町への意見照会で提出された意見、情報とそれらに対する県の考え方

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者
第1章 滋賀の交通の現状				
第2 県内交通の地域別特性				
3 公共交通の利用状況				
1	P9	(5)交通利用の地域別特徴 交通の利用に関する地域別の特徴とニーズの県民の交通行動の特徴について、大津・高島地域では、「鉄道駅までのバス利用が多い」となっているが、高島においてはバスを利用しない割合の方が高いため、「高島においては、自家用車の利用頻度が高い」ことを追記していただきたい。	意見を踏まえ次のとおり修正します。 「○鉄道駅までのバス利用が多い」 ↓ 「○鉄道駅まで大津地域は徒歩、バス利用が多く、高島地域は自家用車利用が多い」	高島市
2	P9	(5)交通利用の地域別特徴 県民の交通行動の特徴について、鉄道、バス、自家用車の利用頻度には相関性があると考えられるが、湖北地域のみこれらすべてが表記されているのは重複感がある。表現上の統一感を考えれば「バスを利用しない県民が多い」「バスの利用頻度が低い」とすべき。	意見を踏まえ次のとおり修正します。 ・自家用車利用に関する重複する記述を削除します「○自家用車の利用頻度が高い」 ・鉄道とバスの利用頻度に関する記述を一つにまとめます「○鉄道の利用頻度が低い」「○バスを利用しない県民が多い」 ↓ 「○鉄道、バスの利用頻度が低い」	長浜市
3	P9	(5)交通利用の地域別特徴 交通に対するニーズについて、湖北地域の「車社会について今のままでよいと感じている人が多い」はニーズではない。	現在の車利用の利便性を維持することへのニーズの表れと考えられることから、原案どおりとします。	長浜市
第2章 滋賀の交通をめぐる課題				
第2 広域交通の課題				
1 高速交通基盤整備の影響				
4	P11 ～ P14	(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開業によって、沿線府県の広域交通利便性が格段に向上すると、滋賀県の地理的優位性が相対的に低下することも懸念されます。」と記載されているが、具体的にどのような観点で地理的優位性が相対的に低下となるのか。また、それが県民にとってどうなのか。	複数の大都市圏との広域的な交通利便性は、個人が実際に当該交通を利用するかどうかにかかわらず、産業や人口の集積など地域の発展に大きく影響するとの観点から記述しています。 リニア中央新幹線がわが国の三大都市圏を短時間で直結する意義については、国の交通政策審議会中央新幹線小委員会答申でも言及されており、好機と危機の両面から本県広域交通のあり方を考える契機として取り上げたものです。 なお、リニア中央新幹線開業のメリットを強調する趣旨ではありませんので、意見に関連して「第2章第2-1(1)イ リニア中央新幹線開業のインパクトを活かす広域交通」本文の記述を次のとおり修正します。 「…将来リニア中央新幹線が開業すると、～概ね1時間圏内に収まることとなり、約6,000万人の人口を擁する巨大交流圏として、わが国の経済成長を牽引することが期待されます。」 ↓ 「…将来リニア中央新幹線が開業すると、～概ね1時間圏内に収まることとなり、三大都市圏が一体となってわが国の経済成長を牽引することが期待されます。」	日野町
第4章 滋賀の交通政策の方向性				
第1 広域交通政策の方向性				
1 放射状ネットワークの強化に向けた取り組み				
5	P22 ～ P23	(1)鉄道インフラ整備 北陸新幹線のあり方 北陸新幹線について、米原ルートが有力視されているが、並行在来線となる北陸本線等について、当該地域の日常生活の足として、まずはJRに経営分離させないことが重要ではないか。	並行在来線が経営分離されないことは、費用負担の課題解決とともに北陸新幹線の敦賀～大坂間整備の前提であり、原案「第4章第1-1(1)ア 北陸新幹線の整備のあり方」にもその旨記述しています。 意見を踏まえ、当該箇所文末に次のとおり追記します。「…解決を図っていくこととします。 関西広域連合でも、ルート提案に係る取組方針をまとめるに当たって、コスト負担のあり方については、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図ること、並行在来線の経営がJR西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう国やJR西日本に求めていくことを合意したところです。」 当該合意に係る平成25年4月25日の関西広域連合委員会資料を参考資料に追加します。	日野町

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者
6	P23 ～ P24 (2)道路インフラ整備	平成25年3月の市町意見照会時の「懇話会の考え方」において「道路の方針については道路整備マスタープランによる」と整理された項目について、同マスタープランに基づき確実に反映されるようお願いする。また、多くの箇所と同様の記述があることから、概要版を参考資料に追加されることを提案する。	意見を踏まえ、道路整備マスタープランの基本的な考え方や政策目標など、その概要を本文に追記します。	長浜市
3 強くてしなやかな広域交通ネットワークづくり				
7	P26 (1)国土軸の代替性確保	鉄道ダイヤの乱れについては旅客のみならず貨物にも影響を与えることを付記すること。	意見を踏まえ本文を次のとおり修正します。 「また、天候等による鉄道ダイヤの乱れは大勢の旅客に影響を及ぼします。」 ↓ 「また、天候等による鉄道ダイヤの乱れは旅客輸送、貨物輸送に大きな影響を及ぼします。」	個人
第5章 課題解決のための施策				
第1 広域交通の課題解決のための施策				
1 放射状ネットワークの強化に向けた取り組み				
8	P31 ～ P32 (1)北陸新幹線の整備のあり方検討	北陸新幹線やリニア中央新幹線の交通基盤整備は滋賀県にとって重要であることはもちろん疑う余地がないが、ルートや費用等において国やJRなどの決定を待つことや決定に左右されることなく、本来の必要とされる交通政策を滋賀県として独自性のビジョンとして策定すること。	北陸新幹線やリニア中央新幹線は、国が整備計画を定めて進められるのが国全体の交通体系に関わる事業であり、本県への影響も大きく、滋賀の交通政策を考えるに当たっては、これらのあり方を前提する必要があると考えられることから原案どおりとします。	法人等
9	P31 ～ P32 (1)北陸新幹線の整備のあり方検討	取り組む施策の中に北陸新幹線暫定運行に対する方向性と課題、解決のための施策を明記すべきである。 「停車駅、騒音対策、強風・積雪による運休対策、在来線ダイヤの影響等」	北陸新幹線と在来線との暫定的な直通運行に関しては、原案「第5章第2 1(1)ア 琵琶湖環状鉄道軸」にフリーゲージトレイン走行を見据えた湖西線の防風柵延伸等の保安防災対策の促進について記述しており、原案どおりとします。 なお、フリーゲージトレイン運行に伴う懸念の払拭のため、生活ダイヤへの影響の排除、安全性や騒音等の課題の検証と対策、停車駅数と停車本数の確保などについて、北陸新幹線の敦賀における旅客利便性の確保に関する国照会への回答に際し、滋賀県知事から国土交通省鉄道局長あて申し入れています(平成24年5月28日付け滋交政第205号)。	高島市
10	P31 (2)リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方検討 ア 東海道本線の新たな利活用	本計画において、仮に新幹線新駅を含む新幹線の活用策を課題とするならば、20～30年先となる。このため、北陸新幹線及びリニア中央新幹線を前提することなく、速やかな課題設定を行い、滋賀県の可能性発揮を進めるべきである。	東海道新幹線の新駅については、原案「第4章第1 1(1)イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通」に記述しているのとおり、リニア開業後、東海道新幹線における輸送形態の転換も見据え検討が必要であり、また、過去に新駅建設を中止した経緯も踏まえながら県全体の議論としていくこととしており、原案どおりとします。	野洲市
11	P32 ～ P33 (4)中部方面とのアクセスの確保 (6)近畿中心部方面とのアクセスの確保	関空特急はるか米原、長浜、今津までの乗り入れおよび増便と、草津線の複線化と3km間隔の駅設置の推進、草津線全便の京都、大阪までの直通運転を行政からJR西日本へ要望していただきたい。滋賀の交通の便が改善されると思う。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する手法の提案につきましては、今後の取組の参考とします。	個人
2 クロスポイントの形成に向けた取り組み				
12	P34 ～ P35 (2)物流のクロスポイントの形成	グローバル化する産業構造に対応するインランド・デポ(Inland Depot: 内陸保税蔵置場)の設置に向けた取り組みや、低炭素社会実現に向けた米原貨物ターミナル駅の早期新設など、産業誘致の明確化を期待する。	意見の趣旨に関することは、原案「第5章第1 2(2)ア 国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備の検討」および「ウ 鉄道貨物を活かす環境整備」において記述しており、原案どおりとします。	法人等

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛の項目は原案を修正したもの	提出者
3 強くしてしなやかな広域ネットワーク形成に向けた取り組み				
13	P35	(1)国土軸の代替性確保 近江大橋大津側から旧琵琶湖ホテルまで湾岸道路を新設し、京都への進入道路もトンネル等により新設(バイパスに接続しない)府県広域道路とする(災害時、特に必要と思う)。	道路整備については、「滋賀県道路整備マスタープラン」およびその実行計画である「滋賀県道路整備アクションプログラム」において具体化を図ることとしており、原案どおりとします。 ご指摘の広域ネットワーク等の形成については、マスタープランにおいて記載しており、琵琶湖を取り囲む環状道路網や隣接府県等へのアクセス道路となる放射状道路の整備を促進することとしています。	個人
14	P36	(3)陸上交通遮断時の湖上交通の活用 局所、広域災害対応に合船埠頭の整備(ブロック別)。車両輸送に欠かせない。埠頭整備と並行して広域道路との接続。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、意見は今後の課題として参考とします。	個人
第2 地域交通の課題解決のための施策				
1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進				
15	P37	(1)エコ交通ネットワークの形成 ア 琵琶湖環状鉄道軸 県の交通ネットワークの中でも最も重要な基幹交通軸である「琵琶湖環状鉄道軸」について、将来にわたり、円滑な環状線運行の確保と利便性維持を重点的に取り組まれるようお願いする。	「琵琶湖環状鉄道軸」については、県全体の公共交通網の基幹をなす交通軸のひとつと位置づけ、事業者、市町と連携しつつ利用促進と利便性向上に取り組むこととしています。	長浜市
16	P37 ~ P38	(1)エコ交通ネットワークの形成 イ 琵琶湖横断交通軸 琵琶湖西岸の堅田駅と東岸の守山駅を結ぶ「琵琶湖横断エコパス」は、短時間で琵琶湖を横断でき、通勤通学利用者のアクセス手段として一定の役割を担っている。滋賀県も観光客取り込みに力を入れる中で、琵琶湖横断交通としての「琵琶湖横断エコパス」をアピールする必要がある。 観光利用の促進には増便が効果的であるが、事業者としては琵琶湖大橋通行料金の負担も大きく、増便に前向きになれないのが現状であるので、公共交通の大橋通行料金無料化についても、1日でも早く対応できるよう盛り込んでいただきたい。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する手法の提案につきましては、今後の取組の参考とします。	法人等
17	P37 ~ P38	(1)エコ交通ネットワークの形成 イ 琵琶湖横断交通軸 湖上交通について、確保や活性化という文言だけで漠然としすぎているため、「基盤施設の整備等」を盛り込んでいただきたい。	湖上交通については、滋賀県新交通システム検討協議会湖上交通導入検討部会提言(原案参考資料1(5)参照)にあるように、中長期的な取り組みの中で暮らしと湖の関わりの再生を目指していくべきものとして、原案どおりとします。	高島市
18	P38	(1)エコ交通ネットワークの形成 エ シームレスな交通体系の構築 乗り継ぎの向上については、別ホーム乗換から同一ホーム乗換への転換による移動円滑化についても触れること。	「同一ホーム乗換」については、駅ごとの事情に即した個別具体的な手法の問題であることから指摘箇所については原案どおりとしますが、事業者間の乗り継ぎだけではなく総合的な移動円滑化の必要性を指摘する意見とらえ、取り組む施策の1点目を次のとおり修正します。 「交通施設のユニバーサルデザイン化の促進」 ↓ 「交通施設のユニバーサルデザイン化などによる移動円滑化の促進」	個人
19	P39	(2)自転車を利用しやすい環境づくり ア ルール・マナー・安全 (取り組む施策)自転車の車道における左側通行の徹底とすること。「(における)」を追記 自転車の歩道における徐行をはじめとしたルールの徹底についても明記すること。	意見を踏まえ次のとおり修正します。 「自転車の車道左側通行の徹底」 ↓ 「自転車の車道における左側通行の徹底」 「ルールの徹底」については「取り組む施策」の2点目「年齢層や利用の場面に応じたルール・マナー啓発」に含んでおり原案どおりとします。	個人
20	P39	(2)自転車を利用しやすい環境づくり ウ 環境整備 (取り組む施策)専用通行帯の整備や車道における走行空間の確保と明確化すること。(自転車車道についてはこれまでに整備された箇所の中には、警察の自転車に関わる交通規制と道路管理者の標識表示に法的な一貫性が無い箇所があることから取り上げないこと。)	意見を踏まえ「取り組む施策」の1点目を次のとおり修正します。 「自転車専用通行帯(自転車レーン)や自転車車道など自転車走行空間の確保」 ↓ 「自転車専用通行帯(自転車レーン)など車道における自転車走行空間の確保」	個人

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者	
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					
21	P40 ～ P41	(1)県全域における交通空白域の改善	「地域間幹線バス路線の運行に対する支援」地域間幹線系統確保維持改善事業の要件緩和に伴い新たに追加申請した路線に関しては、県、市町の協調補助がない状況。地域間幹線系統の維持に向けて、県による補助金の検討をお願いする。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、補助制度の要望については、今後の取組の参考とします。 なお、限られた財源の中で地域公共交通を維持していくためには、真に必要な生活交通路線に対する支援を優先的に実施する必要があることをご理解願います。	法人等
22	P41 ～ P42	(2)バス利用を促進する環境整備	バス利用を促進する環境整備をはじめ、その他公共交通利用促進策を実現するに当たりどのような補助制度があるのか教えていただきたい。	補助制度全般のお尋ねにつきましては、県交通政策課へお問い合わせください。	法人等
23	P41 ～ P42	(2)バス利用を促進する環境整備	バス利用を促進する環境整備は大いに進めていただきたい。	バス交通については、地域公共交通ネットワークの中心的存在であると位置づけ、事業者、市町と連携しつつ利用促進と利便性向上に取り組むこととしています。	法人等
24	P41 ～ P42	(2)バス利用を促進する環境整備	(バス協会への意見) 現在のバス路線に対しては、どこの会社でも参入できると思うが、昔からの縄張り意識があるのかでバス会社同士が気を遣い競争の原理が働いていないように思う。バス会社で仲良く地域割りをしているようである。利用者の利便性を考え、バス会社が自由に路線乗り入れできる体制を推進するべきである。滋賀の交通の便が改善されると思う。 利用が少ない期間に休校日ダイヤで運行することなどは、利用者がますますバス離れをし、車に依存してしまうのではないか。	県内のバス交通の利便性向上に関する意見として、今後の取組の参考とします。	個人
25	P42	(2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	公共交通機関である乗合バスは、県民の移動手段として重要な役割を担っているが、自家用自動車の増加、少子高齢化の進展および走行環境の悪化等により、輸送人員は年々減少を続けており、一方で、輸送の安全確保対策および環境対策等のコストアップ要因が山積する中で、その維持が誠に厳しい経営環境にある。このような状況の中で、バス路線を維持し、バス利用者の増加を図るためには、地域交通路線を維持するための助成制度、更には利用者の利便性向上に向けた対策としてICカードやバスロケーションシステム等の導入が必要不可欠である。 については、バス事業を取り巻く環境が厳しさを増す中、交通ビジョンで取り組むとされた施策について、実現のための補助制度の創設をお願いする。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、補助制度の要望については、今後の取組の参考とします。 なお、限られた財源の中で地域公共交通を維持していくためには、真に必要な生活交通路線に対する支援を優先的に実施する必要があることをご理解願います。	法人等
26	P42	(2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	滋賀県では、エコ交通を推進しているところであり、公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた交通手段の推進にはバス乗降場所での環境整備が必要。バス利用を促進する上で、利用しやすいバス停留所(自転車置き場、上屋の設置)が必要不可欠。 自転車を積載できるバスの活用施策も歓迎できるが、バスベイが設置されていない停留所での自転車乗降は非常に危険で交通混雑を招くおそれもある。 滋賀県がエコ交通を推進していくには、停留所のバスベイ整備、上屋整備、道路整備についても検討し滋賀交通ビジョンに盛り込んでいただきたい。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する手法の提案については、今後の取組の参考とします。	法人等
27	P42	(2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	バスロケーションシステムは、これからのバス交通にとってなくてはならないシステム。全てのバス事業者がこのシステムを導入すれば、事業者の垣根を越えた乗り継ぎやIC割引制度が実現でき、便利なバスとして利用促進ができる。しかし、導入には多額の費用が必要なことから、国だけでなく県からも補助制度実現をお願いする。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、補助制度の要望については、今後の取組の参考とします。 なお、限られた財源の中で地域公共交通を維持していくためには、真に必要な生活交通路線に対する支援を優先的に実施する必要があることをご理解願います。	法人等

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者 法人等
28	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	「ICカード等の導入や交通事業者間での共通化の促進」について 利便性の向上による利用者維持、マイカーからの転換促進の観点からも、ICカードの導入は喫緊の課題と考えるが、各事業者間での共通化も視野に入れ検討となると、県の交通政策課にて取りまとめの上、推進をお願いする。	各交通事業者による輸送サービス向上の一環として、まずは事業者団体等において取りまとめをお願いしたいと考えます。	法人等
29	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	「バス運行管理機能の向上や、利用者への情報提供の充実につながるバスロケーションシステムの導入促進」 バスロケーションシステムに関しても各事業者間で共通化されているほうが、利用者側からすれば使いやすいと考えられ、IC同様に県の交通政策課にて取りまとめの上、推進をお願いする。	各交通事業者による輸送サービス向上の一環として、まずは事業者団体等において取りまとめをお願いしたいと考えます。	法人等
30	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	バリアフリー、環境対応に関して 高齢化が進む状況下、(バス)車両のバリアフリー化を促進する施策の実施、低炭素社会に対応する環境対応車両の購入促進につながる施策の実施をお願いする。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する要望については、今後の取組の参考とします。	法人等
31	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	バスロケーションシステムについて、導入費用を抑制するため、お客様がお持ちの携帯電話やスマートホンを活用したシステムの開発導入を考えており、公共施設や駅等交通結節点への案内モニター設置も計画、これにより旅客利便性向上を図りたいが、多額の投資が必要となり、不採算路線も抱え日々運営に苦慮する民間事業者単独では導入が困難な状況。 このため、国の地域公共交通確保維持改善事業や大阪府、京都府および各市町等からの補助を受け、導入を進めている。滋賀県下でも同様に、県および市町から補助を受けるための協調補助要綱の整備をお願いする。 また、他府県の事例では、事業者により異なるバスロケを構築、導入しているため事業者間で情報共有できない事象が生じており、利用者へ情報不足や混乱を招くことになるので、滋賀県下での導入に際しては、統一システムでの導入を行政として指導いただくとともに、公共施設や駅前などの案内モニターについては行政の社会的資本としても整備いただくようお願いする。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、補助制度の要望については、今後の取組の参考とします。 なお、限られた財源の中で地域公共交通を維持していくためには、真に必要な生活交通路線に対する支援を優先的に実施する必要があることをご理解願います。	法人等
32	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 ウ バスの定時性を確保するための道路環境改善	「バス交通の定時性確保に向けたバス専用レーン、優先レーンの設置検討」 バス専用レーンや優先レーンの設置に関しては、定時性確保はもとより安全輸送上も重要な要素である。同じく、定時性確保、安全輸送のため、ターミナル駅への一般自家用車両の乗り入れに関しても規制等の実施を検討願いたい。	意見を踏まえ本文と「取り組む施策」に次のとおり安全の視点についての記述を追加します。 「バス交通の定時性を高めるため、バス優先レーンの設置検討や、…」 「バス交通の定時性確保に向けたバス専用、優先レーンの設置検討」 ↓ 「バス運行の定時性を確保するとともに輸送の安全性を高めるため、バス優先レーンの設置検討や、…」 「バス交通の定時性、安全性確保に向けたバス専用、優先レーンの設置検討」 滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、バスターミナルへの一般車両乗り入れ規制については、個別の施策に関する手法の提案として、今後の取組の参考とします。	法人等
33	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	バス利用者の高齢化が進む中、バス停留所のバリアフリー化を強く望む。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する要望については、今後の取組の参考とします。	法人等

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者 個人
34	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 イ バス利用の利便性向上	(説明文)「また、」以下のバリアフリー化については先に述べ、連携強化や環境改善を後にすること。(バリアフリーについては法で決められたことであり、先述することが望ましい。)	意見を踏まえ本文を次のとおり修正します。 「鉄道や自転車等他の交通手段との連携の強化、バス停環境の改善など、バス利用の利便性の向上を図ります。また、すべての人に使いやすいバス交通を目指して、バス停や車両のバリアフリー化を進めます。」 ↓ 「すべての人に使いやすいバス交通を目指して、バス停や車両のバリアフリー化を進めます。また、鉄道や自転車等他の交通手段との連携の強化、バス停環境の改善など、バス利用の利便性の向上を図ります。」	個人
35	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 ウ バスの定時性を確保するための道路環境改善	バスの定時性を高めるため、バス優先レーンの設置は早急に実現をいただきたい。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する要望については、今後の取組の参考とします。	法人等
36	P42 (2)バス利用を促進する環境整備 ウ バスの定時性を確保するための道路環境改善	JR各駅前広場においては、バスと自家用車の混在が、事故や渋滞の原因となっているので、実現可能な範囲での区分けを提案したい。	滋賀交通ビジョンは、今後の総合的な交通政策のあり方に関する基本的な方針を記述することとしており、個別の施策に関する手法の提案については、今後の取組の参考とします。	法人等
3 まちづくりと一体となった交通の整備				
37	P43 (1)地域が主役の交通まちづくり	広域交通と地域交通の結節点となる在来線鉄道の新たな駅の整備について、影響を及ぼす周辺地域との情報共有の必要性や、駅を核とした新たな地域交通網の整備、地域特性に合わせた基盤整備など、「住み心地日本一」に向けてまちづくりと一体的に取り組んでいく必要性を位置付けられたい。	意見の趣旨は、原案「第5章第2 3(1)地域が主役の交通まちづくり」本文に記述しており、原案どおりとします。	野洲市
38	P43 (1)地域が主役の交通まちづくり	新交通システムとして路面電車を計画にあげてあるが、それと並行して、京阪電車石坂線を瀬田川を渡って東に延伸し、文化ゾーンを縦貫、JR南草津駅または旧草津川跡地を利用しJR草津駅まで延伸する路線はできないか。十分に採算は取れる。浜大津方面にも人の流れが生じ、JRを利用しなくても坂本から草津まで南湖を半周する路線ができ滋賀県南部の交通の利便性がかなり向上すると思われる。草津駅から堅田駅を目指すルートも将来はあり得る。 主は京阪電車で工事していただき、行政が完治の無償譲渡、工事費の援助をすれば実現できるのではないか。	原案「第7章第1 1 大津・高島地域の概要」および「第7章第2 1 南部地域の概要」において、「都市中核施設間を結ぶ路線バスの活用や、LRT、BRT等都市型の新たな交通システムの検討」について記述しており、原案どおりとします。	個人
39	P43 (1)地域が主役の交通まちづくり	JR瀬田駅よりJR手原駅間で山手線の設ける(県立文化ゾーン)～(青山・若草)～(栗東JR A)のルートで。	原案「第7章第1 1 大津・高島地域の概要」および「第7章第2 1 南部地域の概要」において、「都市中核施設間を結ぶ路線バスの活用や、LRT、BRT等都市型の新たな交通システムの検討」について記述しており、原案どおりとします。	個人
40	P43 (3)安全・安心な交通網の整備 ア 交通安全対策	(取り組む施策)専用通行帯の整備や車道における走行空間の確保と明確化すること。	意見を踏まえ「取り組む施策」の2点目を次のとおり修正します。 「自転車走行空間の確保」 ↓ 「自転車専用通行帯(自転車レーン)など車道における自転車走行空間の確保」	個人

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者	
41	P43 ～ P44	(3)安全・安心な交通網の整備 災害時に備えた強い交通網の整備	(説明文)緊急輸送道路については、隣接する倒壊しかねない家屋、電柱をはじめとする専用物件、屋外広告物関係、路面の空洞化対策も含めること。また、一般河川等と並行したり砂防関係等の危険箇所と近接する箇所等にかかる第一次・第二次緊急輸送道路については、もしもの備えとしてその代替機能についても検討。 (取り組む施策)緊急輸送道路の耐震性や専用物件・隣接する家屋・工作物の適切管理のあり方を検討。また、もしもの備えとして第一次・第二次緊急輸送道路の代替機能についても検討。	交通ビジョンは、目指すべき交通の将来像を示すものであり、道路整備については、マスタープランによることとしており、原案どおりとします。 ご指摘の緊急輸送道路については、道路整備マスタープランにおいて、耐震対策による構造面での強化や無電柱化の推進による防災機能の向上、代替性の高い道路ネットワークの構築を図ると記述しております。 ご意見を参考に災害時に強い道路網の整備に努めて参ります。	個人
42	P44	(3)安全・安心な交通網の整備 既存交通インフラの再生と長寿命化	(説明文・取り組む施策)道路関係構造物をはじめとする台帳類の規程類を含めた整備を適切に行うとともに、利用者からの苦情の対策の見える化を図ることを付記すること。(平成18年度に取り組むこととした「みちスマイルアップ事業(道路課)」の取り組みが十分でない)	交通ビジョンは、目指すべき交通の将来像を示すものであり、道路整備については、マスタープランによることとしており、原案どおりとします。 橋梁をはじめとした道路施設については、台帳類の整備を行い、予防保全による計画的な維持管理を行うこととしています。今後ご意見を踏まえ、道路を安全安心に利用していただけるよう適正な維持管理に努めて参ります。	個人
第6章 地域別施策					
第1 大津・高島地域					
43	P46	1 大津・高島地域の概要	地域の概要として「高島市では主にコミュニティバスやデマンドバス(タクシー)である。」となっているが、鉄道もバス等と変わりなく利用している。	意見を踏まえ「地域の概要」の3点目を次のとおり修正します。 「居住地をカバーする地域公共交通は、大津市では主に鉄道や民間の路線バス、高島市では主にコミュニティバスやデマンドバス(タクシー)である。」 ↓ 「居住地をカバーする地域公共交通は、琵琶湖沿岸部を通る鉄道のほか、大津市では主に民間の路線バス、高島市では主にコミュニティバスやデマンドバス(タクシー)である。」	高島市
第4 東近江地域					
44	P52	1 東近江地域の概要	東近江地域では、近隣市町で形成する広域交通ネットワークである「地域間幹線バス路線」のあり方も深刻な問題であり、課題解決のための施策としても重要な問題である。	意見を踏まえ「課題解決の施策」に次の記述を追加します。 「地域間幹線バス路線の確保」	日野町
第7章 施策推進に向けて					
45	P58 ～ P59	第3 県民、交通事業者、行政の役割分担の方向性	それぞれ個々の役割を述べるに留まっているように思われるが、滋賀県と西日本旅客鉄道株式会社との包括的連携協定のように、交通事業者と行政、あるいは地域社会と交通事業者・行政などが、役割分担だけでなく、それぞれの連携・協力により取り組みを進めていく必要性についても位置付けられたい。	意見を踏まえ「第7章第3-3(2)県」本文を次のとおり修正します。 「…市町への助言や支援を行うことも求められます。」 ↓ 「…市町への助言や支援を行うこと、交通事業者との包括的連携協定の枠組みなども最大限に活用した公共交通の利便性向上と利用促進の一体的な推進を図ることも求められます。」 また、交通に係る県と企業との包括的連携協定締結例を参考資料編に追加します。 (NEXCO中日本、JR西日本、NEXCO西日本)	野洲市
参考資料					
46	P67	図9 滋賀県内の道路交通量、図10 滋賀県内の交通危険箇所	図が小さく、見づらいため、各図等を一頁ずつに分割化すること。	あくまで参考資料として添付するもので、原案どおりとします。	個人
47	P69	図13 鉄道駅バリアフリー化整備状況	どの駅がどの状況であるのかがわかりにくいいため、鉄道会社、路線、駅名、改札内外の別に表を設けること。なお見開き左右にすることが望ましい。	あくまで参考資料として添付するもので、原案どおりとします。	個人

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者
※全般、その他				
48		鉄道と道路の一体的な整備は、大変重要かつ連携を密にする要素があることから、鉄道と道路整備を一体化した広域交通政策の推進や、広域交通と地域交通の一体性を鑑みたビジョンの策定を望む。	鉄道と道路の連携については原案「第5章第12(2)ウ 鉄道貨物を活かす環境整備」に、広域交通と地域交通の一体性については原案「第7章第2 交流拠点から広がる県全体の活性化」に記述しており、原案どおりとします。	法人等
49		一番困っていることは国道8号の混雑と渋滞であり、住民の毎日の生活、通勤、通学、買物など、損失は計り知れない。最も住民生活に身近な問題に全く触れず、盛り込んでいないのは「ビジョン」になっていない。私たちの住むところは自動車なくして毎日の生活が成り立たない地域であり、幹線道路の整備を折り込まれたい。	道路整備については、「滋賀県道路整備マスタープラン」およびその実行計画である「滋賀県道路整備アクションプログラム」において具体化を図ることとしています。 なお、意見を踏まえ、道路整備マスタープランの基本的な考え方や政策目標など、その概要を本文に追記します。	愛荘町
50		交通ビジョンは県が主体的に取り組む県の基本構想であるので、個別の施策の実行にあたっては、地域交通に関することは市町の独自性を尊重のうえ支援いただくとともに、広域交通に関することは関係市町と十分協議いただきたい。	今後このビジョンを実現するための個々の施策の具体化に当たっては、改めて関係市町の意見を伺い、市町と連携しながら進めていきます。	米原市
51		(今後策定される)交通ビジョンに則り、これまで縮小傾向にある様々な施策に対する県予算を積極的に確保し、縮小された市町への補助を復元、拡大されるよう要望する。	原案「第5章第2 2(1)ア 輸送手段に応じた交通手段の確保」に記述しているとおり、行政の支援を拡大し続けることは現実的でないことから、交通ビジョンにおいては、地域の交通を地域自らが支える持続可能な交通体系を目指し、自家用車からの転換等による利用拡大や交通サービスの収益性向上によって公共交通の持続的経営を図っていくこととしているところです。	米原市
52		滋賀県の交通政策の方向性(第4章)、課題解決のための施策(第5章)などでは、北陸新幹線、リニア中央新幹線、高速道路など道路インフラ整備が主との印象。これらの施策も「住み心地日本一の滋賀」を実現するため重要な施策とは考えるが、身近なバス、鉄道など日常的に利用している高齢者や子どもなど自動車を運転できない人々への施策が置き去りにされている印象を持つ。実際にどれくらいの県民がそれにより「住み心地日本一の滋賀」を実感されるのか疑義がある。人口の分布と将来動向において分析しているように、今後の更なる高齢化、少子化時代に向けた身近なバス、鉄道などへの施策やそれに関連したバリアフリーなどの施策を築くことが、上記の人々が「住み心地日本一の滋賀」を実感できる上では最も大切ではないか。	広域的な交流の中で滋賀の活力を高めていくこと、県民の日常生活を支えていくことの両方が、交通の大切な役割です。滋賀交通ビジョンでは、いずれの施策も置き去りにすることなく、滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通を基本理念に、滋賀県基本構想が掲げる「住み心地日本一の滋賀」の実現を目指すこととしています。	日野町
53		滋賀交通ビジョンが、計画づくりだけに終始したものでならず、リニア中央新幹線、北陸新幹線が開業した後、具体的にそれが地域にどう影響するのか、どう変わっていくのかを議論しなければ、若者などを都会に流出させるだけのツールになってしまうか。これらの開業が最終目的にならないビジョンとし、県民が真に「住み心地日本一の滋賀」と実感できるものとされたい。	意見のとおり、交通はそれ自身が目的となるものではなく、交通ビジョンにおいても、交通基盤づくりを通じて滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支え、「住み心地日本一の滋賀」の実現を目指しているところです。 リニア中央新幹線、北陸新幹線等を活用した地域振興についても、今後、市町の皆さんとともに検討を進めていきたいと考えています。	日野町
54		全般的には、前段部分で交通の結節点である滋賀県の宿命とも言える交通渋滞に対する課題認識が不足しているように感じる。交通ビジョンを考える上で、緊急車両の通行障害や生活道路への車両流入、物流の停滞などといった県民の生命・財産の危険や経済的損失を引き起こす交通渋滞の課題について、しっかりと整理しておく必要がある。特に課題となっている国道8号バイパス、県道湖南幹線、山手幹線などを含む基幹道路整備の課題設定が求められる。その上で、交通渋滞を解消するための対策として、計画的な広域幹線道路やバイパスの整備、道路と鉄道あるいは幹線道路同士などの平面交差の解消、自動車利用から公共交通機関利用へのシフトなどへの取り組みや支援について位置付けてはどうか。	道路整備については、「滋賀県道路整備マスタープラン」およびその実行計画である「滋賀県道路整備アクションプログラム」において具体化を図ることとしており、原案どおりとします。 この「マスタープラン」においては、「滋賀交通ビジョン」に記載のとおり、高速道路や直轄国道等の主要な幹線道路の整備促進を位置づけているところです。とりわけ、国道1号、8号、161号および山手幹線などは、高架や盛土による立体整備を進めています。また、渋滞対策についても重要な課題とし、現道拡幅やバイパス整備あるいは交差点改良や踏切の立体交差化などの事業を位置づけています。	野洲市

番号	箇所	意見、情報の概要	意見に対する県の考え方 網掛けの項目は原案を修正したもの	提出者
55		交通という言葉に物流は含まれるのかどうか取り扱いが中途半端になっているように感じるので整理するべきではないか。	交通については、人や物の円滑な移動を実現する社会基盤と位置づけ、物流も含めた概念として整理しており、原案「第5章第1 2(2)物流のクロスポイント形成」では物流の観点からの施策を記述していることから、原案どおりとします。	野洲市
56		滋賀交通ビジョンは、滋賀県の総合的な交通政策のあり方を示す新しい交通基本構想として策定が進められるものであり、その方向性について滋賀県と19市町が議論を尽くし、共通認識を図る中で策定されるべき最重要案件であると考え。 これに関しては4月の自治創造会議において知事自らが「19市町の皆さんのご意見を聞ける場をつくりながら、県としてリーダーシップを発揮する」と発言されている。この言葉のとおり、県民、特に新駅計画中止に伴う後継プランに取り組む地域住民に対する説明責任履行の観点からも、自治創造会議をはじめ、各市町の意見を聞く場を設けるなかで議論を展開されたい。 また、北陸新幹線のルート検討においても、県内各市町との議論が尽くされたとは言え、各市町との合意形成が十分に図られていない現状を踏まえ、判断材料となる資料の提示も含める中で、各市町との徹底した議論の実施と、それに基づく共通理解を図るための県としての姿勢を明確にされたい。	滋賀交通ビジョンの策定に当たっては、有識者懇話会への市町長の参画、意見交換会の開催や意見照会など、これまでから節目節目において各市町の意見を伺い、十分に議論を尽くして進めてきたところです。滋賀交通ビジョンは、県の交通をめぐる課題全体を見渡して総論的にまとめており、今後このビジョンを実現するための個々の施策の具体化に当たっては、改めて関係市町の意見を伺い、市町と連携しながら進めていきます。	栗東市
57		平成25年3月に実施された市町への意見照会において、「懇話会の考え方」として「県構想策定の際の参考とします」と整理されたものについて、「県構想」と「滋賀交通ビジョン」の関連性と、策定予定時期について明示願う。	平成25年3月の意見照会の整理における「県構想」とは、今後県の構想として策定する滋賀交通ビジョンを言います。いただいた意見につきましては、今後交通ビジョンの実現を図るに当たって施策の参考とします。	長浜市
58		整備新幹線(北陸新幹線、リニア中央新幹線)については、人の流れや経済活動などに大きな変化をもたらすものであり、広域交通の結節点を利点とした地域活性化について、より具体的なビジョンを明示していただくとともに、フリーゲージトレインの運用期間が20年に及ぶなど、その整備スケジュールに着目し、目標年次である2030年頃の状況に即した「滋賀交通ビジョン」となるようお願いする。	リニア中央新幹線、北陸新幹線等を活用した地域振興については、今後、市町の皆さんとともに検討を進めていきたいと考えており、交通ビジョンについては原案どおりとします。	長浜市
59		人口減少社会による弊害は湖北地域で特に深刻であり、利用増をもって公共交通環境の改善を目指すには限界があることから、地域事情に即した支援・施策について、抜本的な見直しの方向性をビジョンに反映されるようお願いする。	原案「第6章第6 湖北地域」に記述しているとおり、人口減少等も踏まえ、低密度輸送に対応した手法も活用しながら地域交通の確保を目指すこととしており、原案どおりとします。	長浜市