

滋賀交通ビジョン（案）

平成 25 年 9 月

滋賀県

[目 次]

はじめに	1
第1 滋賀交通ビジョン検討の背景	1
第2 滋賀交通ビジョンの基本的事項	1
第1章 滋賀の交通の現状	2
第1 滋賀の地理的特性と広域交通	2
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	10
第1 基本的課題	10
第2 広域交通の課題	11
第3 地域交通の課題	16
第4 交通手段ごとの特性と役割の整理	17
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	19
第1 滋賀県基本構想	19
第2 滋賀の交通の将来像	20
第3 滋賀交通ビジョンの基本理念	21
第4章 滋賀の交通政策の方向性	22
第1 広域交通政策の方向性	22
第2 地域交通政策の方向性	27
第5章 課題解決のための施策	30
第1 広域交通の課題解決のための施策	31
第2 地域交通の課題解決のための施策	37
第6章 地域別施策	45
第1 大津・高島地域	46
第2 南部地域	48
第3 甲賀地域	50
第4 東近江地域	52
第5 湖東地域	54
第6 湖北地域	56
第7章 施策推進に向けて	58
第1 交流拠点から広がる県全体の活性化	58
第2 近畿、中部、北陸の広域連携	58
第3 県民、交通事業者、行政の役割分担の方向性	58
第4 財源や整備手法の検討	59
参考資料	61

はじめに

第1 滋賀交通ビジョン検討の背景

滋賀県では、平成2年（1990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（2006年）には琵琶湖環状線が開業、また、平成20年（2008年）には新名神高速道路が開通するなど、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。

また、交通の高速化や広域化対応を志向したびわこ空港整備等のプロジェクトについては実現に至りませんでした。関西国際空港および中部国際空港の開港、東北および九州南部地方への新幹線延伸や、これらに接続する在来線鉄道ダイヤの充実、高速道路の整備等により、「全国1日交通圏」の構築を目指した当初の目的は、新たな形で達成されつつあります。

一方で、車社会のさら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、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、現在の「滋賀県総合交通ネットワーク構想」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。

第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(2011年)3月策定)の部門別計画として、「住み心地日本一の滋賀」の実現に向けて、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 構成

滋賀交通ビジョンは、交通の将来像を示す「第1章 滋賀の交通の現状」、「第2章 滋賀の交通をめぐる課題」および「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」と、施策の方向を示す「第4章 滋賀の交通政策の方向性」、「第5章 課題解決のための施策」および「第6章 地域別施策」ならびに構想の具体化のための「第7章 施策推進に向けて」の全7章で構成しています。

第1章 滋賀の交通の現状

滋賀は、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¹の結節点にあります。

広域交通基盤の整備が進んだこともあって、滋賀は近隣の大都市圏や全国との交通利便性が高く、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。

第1 滋賀の地理的特性と広域交通

1 広域交通基盤の状況

滋賀は、JR東海道新幹線、名神高速道路、新名神高速道路、北陸自動車道といった、わが国の東西方向の人および物の流れを担う主要な広域交通基盤が集中する恵まれた交通環境下にあります（P3図1-1）。これらの高速交通網を軸に各地域へ広が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や港湾²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や効率性を高めています。

2 県外との交通流動

滋賀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、旅客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近隣の京都府、大阪府との流動です。一方、貨物の場合は約6割が県外との流動で、発着地も各方面に分散しています。（参考資料P62 図1「滋賀県発着の旅客流動」、図2「滋賀県発着の貨物流動」参照）

また、近畿圏を発着する交通流動量の中で、滋賀を発着する交通の割合は少ないのが現状です。（参考資料P63 図3「圏域間の交通流動に占める滋賀県発着割合」参照）

3 交通の要衝に位置する滋賀

近畿圏と中部圏、首都圏の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。

このことから、滋賀の広域交通は、県外地域との広域的な交流を通じて県土の発展を促すだけでなく、近畿、中部、北陸の3圏域の結節点に位置する滋賀の地理的特性上、国土軸を行き交う人や物の円滑な流動を支えており、日本全体の発展にとっても大変重要な役割を担っています。

¹ 各圏域の区分は国土形成計画法の広域地方計画区域による。

近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

北陸圏：富山県、石川県、福井県

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

² 国際戦略港湾：長距離の国際海上コンテナ貨物輸送網の拠点となり、かつ国内海上貨物輸送網との結節機能が高い港湾で、国際競争力を重点的に強化すべき港湾として政令で定めるもの。阪神港（大阪港、神戸港）および京浜港（東京港、横浜港、川崎港）の計5港が指定されている。

国際拠点港湾：国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。近畿では堺泉北港、和歌山下津港、姫路港の3港が指定されている。

重要港湾：海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。近畿では舞鶴港、阪南港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港、日高港が指定されている。

図 1-1 滋賀県周辺の広域交通の現況



第2 県内交通の地域別特性

1 地域別の主な社会経済指標

(1) 人口の分布と将来動向

現在の滋賀の人口分布を見ると、琵琶湖周辺の平野部を中心に主に県南部での人口密度が高いほか、各地域においても、鉄道駅周辺などに人口の集中する地域の拠点的な都市があります（P4図1-2）。

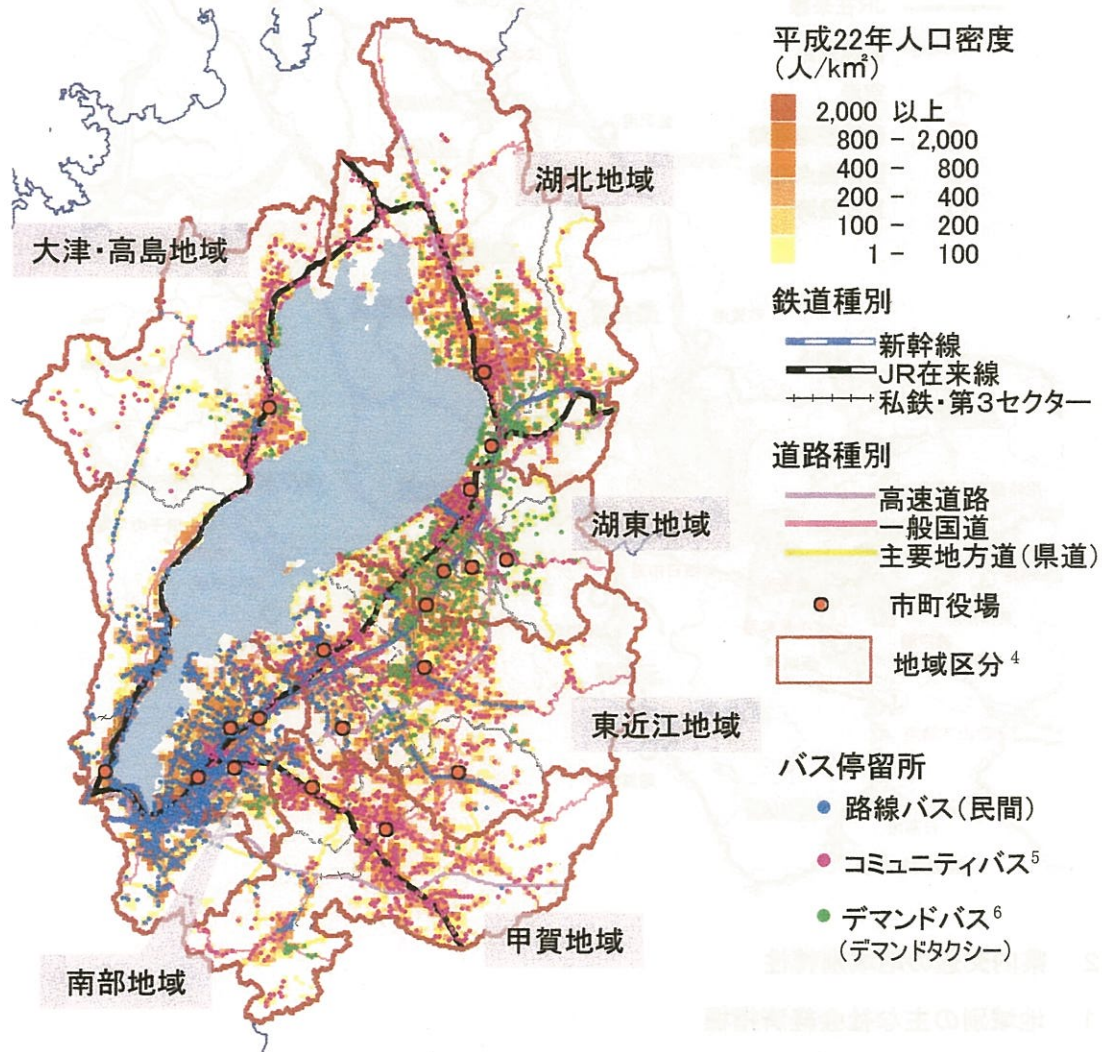
また、人口の変化率は、県全体では2015年頃をピークに総人口が減少に転じ、2030年には、3市町を除いて人口が減少しているものと見込まれます。さらに、高齢化率³を見ると、現在は人口密度の低い山間部を有する市町において高齢化率が高い状況となっています。これが2030年には、県内のほとんどの地域が高齢化率21%を超える超高齢社会となり、一部は35%を超える高齢化が見込まれます。

すなわち、県全体では2015年から2030年にかけて約44千人の人口減少が見込まれますが、これを年齢階層別にみると、15歳以上65歳未満の生産年齢人口が約56千人減少する半面、65歳以上の高齢者人口は約51千人増加し、滋賀の人口構造は大きく

³ 高齢化率：総人口に占める65歳以上人口の割合。世界保健機構や国際連合の定義によると、高齢化率7～13%で「高齢化社会」、高齢化率14～21%で「高齢社会」、高齢化率21%超で「超高齢社会」とされている。

変化することになります。(参考資料 P64 図4「市町別高齢化率の将来見通し」、図5「市町別人口の将来見通し」、参考資料 P65 図6「滋賀県の人口構造の変化」参照)

図1-2 滋賀県内の交通網と人口分布



(資料) バス停留所：国土交通省「国土数値情報 JPGIS 準拠データ (バス停留所)」、各バス事業者による運行経路図等、人口密度：総務省統計局「平成 22 年国勢調査」4 次メッシュデータより作成。

(2) 経済活動の動向

県内総生産の将来予測によれば、滋賀では、2030 年に向けて、年平均約 0.6%前後の経済成長が見込まれています (P5表 1-1)。

全国と比較した滋賀の経済成長率は、2020 年度から 2025 年度までは滋賀が全国を下回っていますが、2025 年度から 2030 年度には、滋賀が全国を 0.05 ポイント上回るものと見込まれています。その要因として、滋賀では全国と比べ就業人口の減少率が小さいと想定されていることが挙げられます。

⁴ 各地域区分に含まれる市町

大津・高島地域：大津市、高島市

南部地域：草津市、守山市、栗東市、野洲市

甲賀地域：甲賀市、湖南市

東近江地域：近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町

湖東地域：彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

湖北地域：長浜市、米原市

表 1-1 経済成長率の推移

	実績	予測			
		平成17～22年度 (2005～2010年度)	平成22～27年度 (2010～2015年度)	平成27～32年度 (2015～2020年度)	平成32～37年度 (2020～2025年度)
滋賀県	1.38%	0.50	0.65	0.63	0.60
全国	-0.10%	1.22	1.06	0.75	0.55

(資料) 滋賀県、全国それぞれについて、域内総生産(実質値)の変動(経済成長率)を各対象期間における年度平均変化率で示した。実績は「平成22年度県民経済計算」(内閣府)、予測は「地域の将来を踏まえた都道府県財政の予測と制度改革」(2010年3月(財)関西社会経済研究所)による。

(注釈) ここで示している予測には、東日本大震災とそれに伴う電力供給制約リスク、消費税率引き上げによる影響などが反映されていないことに留意する必要がある。

(3) 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、鉄道や幹線道路の沿線において、集積が厚くなっています。(参考資料 P65 図7「従業者数の分布」参照)

2 地域交通基盤の現状

(1) 鉄道

鉄道は、全国に広がる新幹線と、これに接続する在来線や地域の鉄道からなる重層的ネットワークにより、本県の公共交通体系の基幹を担っています。

JR東海道本線、北陸本線、湖西線が琵琶湖を環状に囲むほか、JR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気鉄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。ただし、駅から1km以内の徒歩・自転車圏内に住む人の割合は、県総人口の4割を下回っており、全国平均と比較すると低い水準に留まっています。(参考資料 P66 図8「都道府県別鉄道の人口カバー率」参照)

(2) バス

バスは、最も身近な公共交通として、鉄道輸送と相互に補完しつつ地域内交通ネットワークを形成しています。ただし、多くの地域では、利用低迷による採算悪化によって路線バス事業者が撤退し、市町がコミュニティバス⁵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⁶で運行される路線も広がっています。

(3) 道路

名神高速道路、新名神高速道路、北陸自動車道が全国高速道路網の一部として、各圏域とつながる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号等が滋賀と隣接府県間を結ぶとともに、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。

道路交通量の現状を見ると、人口や事業所の集積が厚い大津市、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

⁵ コミュニティバス：住民の生活交通確保のため、市町等が運行するバス、または市町等が事業主体となり、バス事業者等に運行を委託しているバス。

⁶ デマンド方式：利用者がある場合にのみ車両を走らせる乗合運送の仕組み。需要(Demand)に応じて運行するため、輸送密度が低い路線でのコスト削減につながるとされる。少人数の輸送を想定し、タクシー車両を活用して運行される例も多い。

ています。

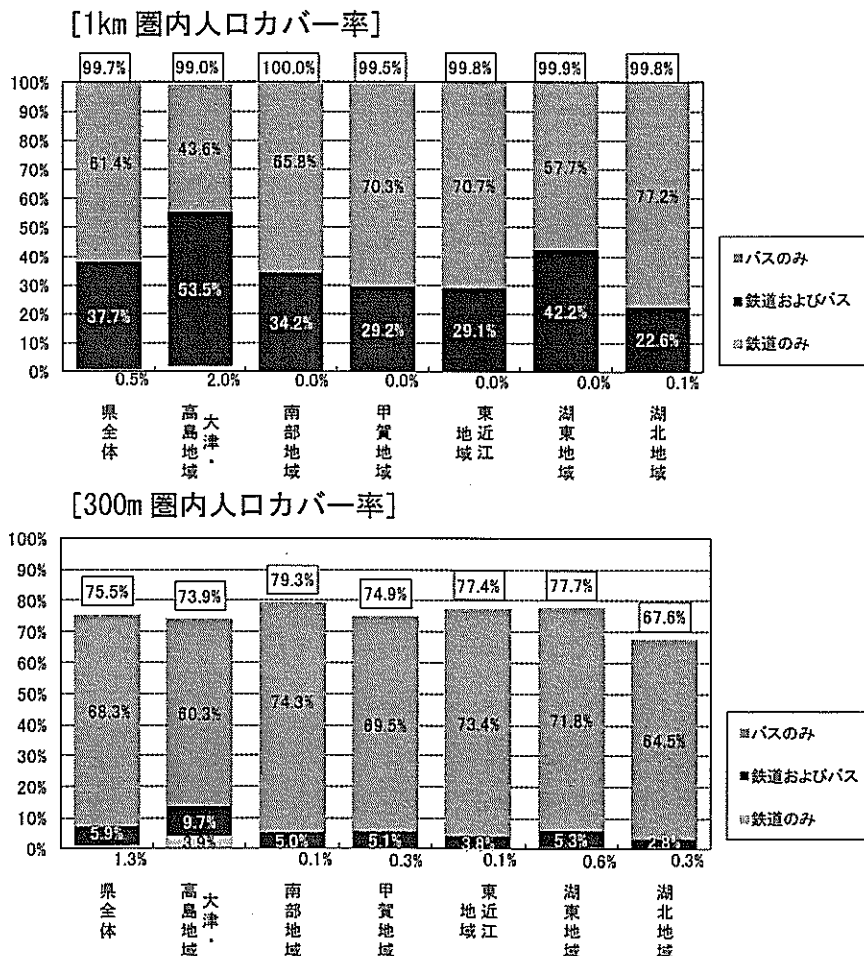
また、道路交通量の多い大津市、草津市、彦根市周辺などでは、混雑度が非常に高い路線があり、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発など、社会的、経済的に大きな影響を及ぼしています。（参考資料 P67 図9「滋賀県内の道路交通量」、図10「滋賀県内の交通危険箇所」参照）

(4) 公共交通空白域の存在

公共交通は、子どもや高齢者など自動車を運転しない人々をはじめ、誰もが利用可能な移動手段として、県民の日常生活を支える重要な役割を果たしています。

県内で駅またはバス停留所から1km圏内に住む人の割合は総人口の約99.7%に達しており、公共交通網が居住地を概ねカバーしているようにも見えます（図1-3）。しかし、子どもや高齢者も含めた徒歩での移動を考慮して、より近距離の300m圏内で見ると、カバー率は約75.5%にとどまり、鉄道やバスを利用するために一定距離の移動を要する地域にも多くの方が住んでいることがわかります。また、運行回数の少ない路線もあり、県内のどこでも公共交通を便利に利用可能な環境にあるとは言えません。

図1-3 鉄道・バスの人口カバー率



(資料) 国土交通省「国土数値情報 JGIS 準拠データ (鉄道データ, バス停留所)」, 路線バス業者資料, 地方公共団体資料等, 総務省統計局「平成22年国勢調査」4次メッシュデータより作成。

(注釈) 次の各圏内に含まれる人口より整理。圏域がメッシュ区分をまたがる場合は面積按分による。

- ①鉄道のみのみ : 鉄道駅のみから等距離圏内。
- ②鉄道およびバス : 鉄道駅・バス停留所双方から等距離圏内。
- ③バスのみ : バス停留所のみから等距離圏内。

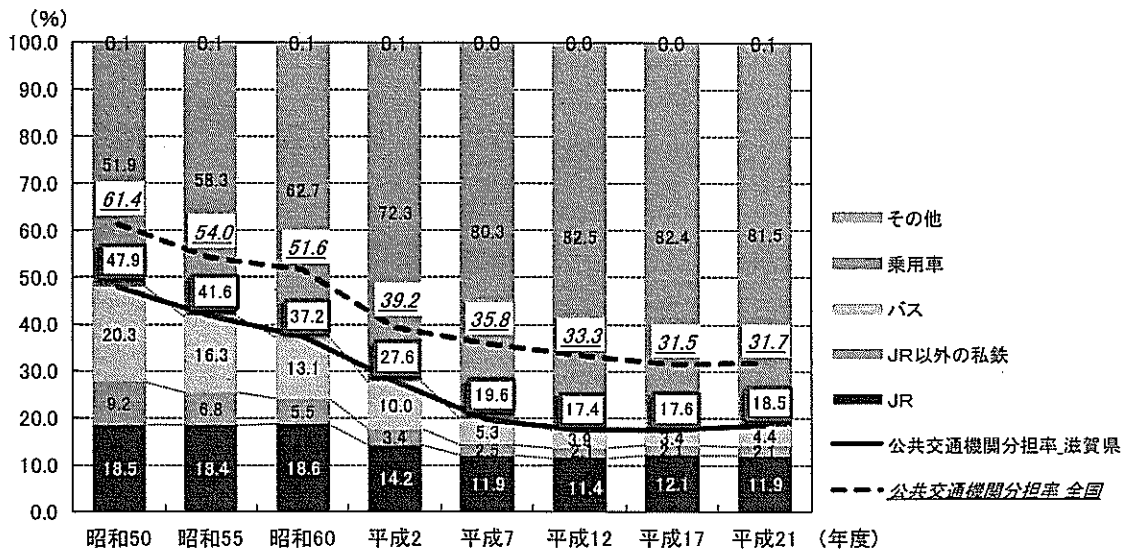
3 公共交通の利用状況

(1) 公共交通分担率

県全体で、人の移動に利用される交通手段の割合（輸送機関別分担率）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）には約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、反対に自動車の分担率は約5割から約8割に上昇しています（図1-4）。

全国平均を見ても、公共交通分担率は低下傾向が続いていますが、滋賀では各年度とも、全国の値を下回る低い水準で推移しています。

図1-4 旅客輸送の輸送機関別分担率の推移



(資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」

(注1) 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。

(注2) 枠囲みの数値：滋賀県の公共交通分担率。下線を付した斜体の数値：全国の公共交通分担率。

(2) 地域別目的別に見た交通手段の利用状況

人の移動に利用される交通手段を目的別に見ると、「登校」の場合を除いては、「業務」、「自由」、「出勤」、「帰宅」いずれの場合も自動車利用が最も多く、自動車以外の交通手段は、鉄道が「出勤」、「登校」目的、自転車が「登校」、「自由」、「帰宅」目的で比較的に利用されています。地域別に見ると、大津・高島地域では鉄道、南部地域では自転車が他の地域より比較的に利用されています。（参考資料 P68 図1-1「地域別目的別交通手段」参照）

(3) 鉄道駅までの交通手段

居住地から鉄道駅に行くための交通手段をみると、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、湖北地域ではバス利用割合が低くなっています。

なお、駅から居住地への交通手段は、駅に行く場合とほぼ同様の傾向です。（参考資料 P68 図1-2「地域別鉄道駅端末交通手段（駅への交通手段）」参照）

(4) アンケートから見た県民の交通行動

ア 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。また、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4割から6割を占めています。

さらに、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、前ページの「図1-4 旅客輸送の輸送機関別分担率の推移」でも見たように、県民に自動車中心の生活が定着している様子がうかがえます。

(県民アンケートの結果は参考資料P74～P105)

イ 公共交通の役割に対する県民の認識

同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を移動手段の中心とする一方で、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。

公共交通の役割の重要性を認識しつつも、実際の交通行動は車利用が中心という相反する結果になっています。これが県民の公共交通に対する認識と利用の実態です。

(5) 交通利用の地域別特徴

交通の利用の現状について、統計、アンケート調査結果等から地域別の特徴を整理すると、次のとおりになります(P9 表1-2)。

表 1-2 交通の利用に関する地域別の特徴とニーズ

地域	県民の交通行動の特徴	交通に対するニーズ
大津・高島地域	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の利用頻度が高い ○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 ○自転車の利用頻度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害に強い交通体系の確保 ○湖西から県内各地への移動の重視 ○地域内・県内交通格差の是正 ○鉄道の運行本数の増便 ○道路網の強化 ○湖上交通の確保
南部地域	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学時の自転車利用が多い ○鉄道の利用頻度が高い ○バス停留所までの徒歩利用が多い ○自転車の利用頻度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の輸送力強化 ○バス運賃の引下げ ○地域との連携によるデマンド交通の確保 ○自転車走行空間(車道の左側の自転車レーンや自転車道)の整備 ○自転車の利用マナーの向上 ○道路渋滞の緩和、道路環境の改善 ○車利用を減らすべき理由として「交通渋滞」を挙げる人が多い
甲賀地域	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用車の利用頻度が高い ○通勤・通学時の自家用車・バイク利用が多い ○鉄道の利用頻度が低い ○自転車の利用頻度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の運行本数の増便 ○草津線の複線化 ○鉄道・バスの乗継ぎ利便性の向上 ○コミュニティバスの増便と財政負担軽減 ○観光企画による公共交通の維持・活性化 ○新名神高速道路大津以西の早期開通 ○車利用を減らすべき理由として「高齢化」を挙げる人が多い
東近江地域	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の利用頻度が高い ○バス停留所までの自転車利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域内交通格差の是正 ○鉄道の運賃の引下げ ○びわこ京阪奈線(仮称)の実現 ○バス停留所付近の駐輪場の整備 ○高齢化に対応したデマンド交通の強化 ○個人やNPOと連携した輸送手段の検討
湖東地域	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の利用頻度が低い ○鉄道駅までの自転車利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の運行本数の増便、乗継ぎ利便性の向上 ○バス路線の拡大 ○デマンド交通の利便性向上 ○自転車走行空間の整備
湖北地域	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学時の自家用車・バイク利用が多い ○鉄道、バスの利用頻度が低い ○鉄道駅までの自家用車・バイク利用が多い ○自転車の利用頻度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の運行本数の増便、乗継ぎその他利便性の向上 ○新幹線との乗継ぎ利便性の向上 ○北陸方面へのアクセス向上 ○交通不便地での移手段の確保 ○車社会について今のままでよいと感じている人が多い

第2章 滋賀の交通をめぐる課題

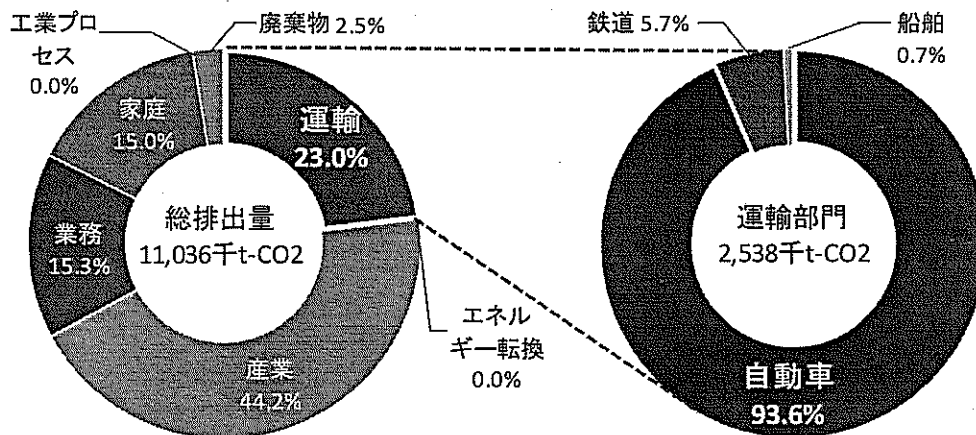
第1 基本的課題

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⁷への対策として、温室効果ガス⁸排出量の削減、中でも二酸化炭素（CO₂）の排出量削減が求められています。滋賀県では、「第三次滋賀県環境総合計画（平成21年（2009年）12月策定）」、「滋賀県低炭素社会づくり推進計画（平成24年（2012年）3月策定）」において、2030年の温室効果ガス排出量が1990年比で50%削減されている低炭素社会の実現を目標に掲げています。滋賀県域からのCO₂排出量のうち、運輸部門からは約23%、そのうち90%以上が自動車からの排出によって占められることから、運輸部門における対策、特に自動車からのCO₂排出量の削減が重要となります（図2-1）。

物流に関しては、今後も自動車による道路輸送が大きな役割を果たすものと見られますが、人の輸送については、自家用車への過度の依存を改め、公共交通への転換を進めていくことが可能と考えられます。自動車中心社会の現状を改め、化石燃料に依存しない環境負荷の低い交通体系へと転換することが必要です。

図2-1 滋賀県における二酸化炭素排出実態



（資料）滋賀県琵琶湖環境部「滋賀県域からの温室効果ガス排出量（2010年度）の実績」

2 すべての人にとって使いやすい交通の確保

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です。そのため、高齢者や障害者などにとっても移動に支障なく、子どもや外国人などにとってもわかりやすく、すべての人にとって使いやすい交通サービスの提供が必要不可欠です。

滋賀県では、すべての人々にとって安全で快適な生活環境が整備された福祉のまちづくりを進めることを目的として「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」を定め、多くの人々が利用する道路、公共交通機関の施設や車両などについて、高齢者

⁷ 地球温暖化：二酸化炭素など温室効果ガスの濃度上昇に伴い、地球表面の温度が上昇する現象のこと。気候変動に伴う生態系や地球環境等への深刻な影響が懸念されている。

⁸ 温室効果ガス：地表から宇宙空間への赤外線（熱）の放射を妨げ、地表面や下層大気を温める性質を持つ気体。二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素など。

や障害者等の円滑な利用に配慮することを県、県民および事業者の責務として明確にしています。

また、交通ネットワークは、鉄道だけあるいはバスだけなど単一の手段で完結するものではありません。必然的に異なる交通モード間や事業者間の乗換えが生じますが、このことが交通ネットワーク全体の使いやすさを阻害することがあります。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、円滑に移動できる環境の形成が必要です。(参考資料 P69 図 1 3「鉄道駅バリアフリー化整備状況」参照)

3 交通の安定的な機能維持

交通は、あらゆる社会経済活動の基盤となるものであり、交通の機能が常に適切に発揮されることが、県民の暮らしの安定につながります。

そのため、事故や異常気象、自然災害などによる交通の運行障害の低減、また、長期にわたり利用される交通施設の老朽化への対応などにより、交通の安定的な機能維持を図ることが必要です。

第2 広域交通の課題

1 高速交通基盤整備の影響

(1) リニア中央新幹線の整備による影響

ア 整備計画の概要

リニア中央新幹線は、わが国の三大都市圏である首都圏、中部圏、近畿圏間の高速輸送を担う新しい鉄道路線です。平成 23 年(2011 年)5 月、国の交通政策審議会による答申⁹を経て、超電導リニア方式での建設を定める整備計画が決定され、国土交通大臣が東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)を営業および建設主体として指示するなど、整備に向けた動きが本格化しています。現在は、2014 年度の着工を目指して環境影響評価が行われており、東京一名古屋間は 2027 年、大阪までは 2045 年の開業が予定されています。(参考資料 P71 図 1 5「国の新幹線鉄道整備スケジュール」参照)

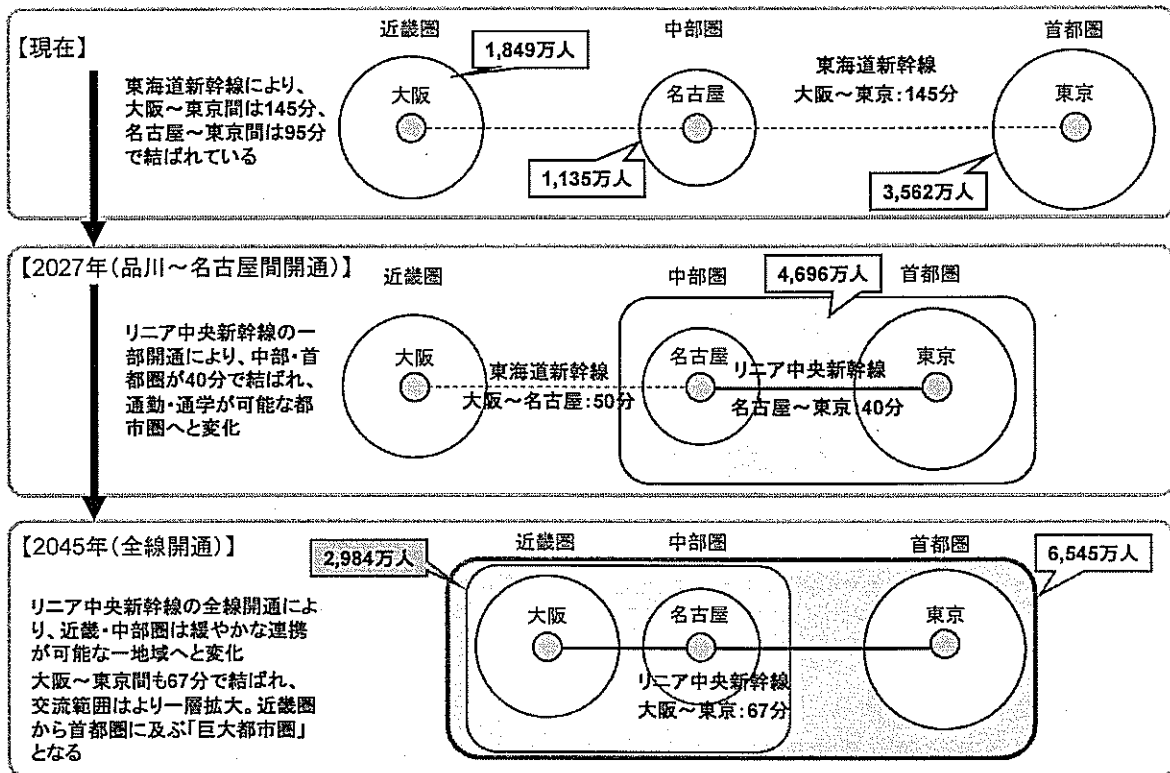
イ リニア中央新幹線開業のインパクトを活かす広域交通

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によって、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。

将来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(P12 図 2-2)。このことは、リニア中央新幹線の沿線地域のみならず、隣接する滋賀にとってもさらなる発展の機会をもたらすとみられ、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との広域交通アクセスが重要となります。

⁹ 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答申「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」(平成 23 年 5 月 12 日)。

図 2-2 リニア中央新幹線整備による圏域構造の変化（イメージ）



(資料) 総務省「平成 22 年国勢調査」、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会ホームページ等各種資料をもとに作成。

(注釈) 人口は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（平成 23 年 5 月、P11 脚注⁹参照）による「東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）」、「名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）」および「関西圏（大阪府、京都府、奈良県、兵庫県）」の平成 22 年国勢調査人口を集計。

ウ 地方の連携による首都圏一極集中の是正

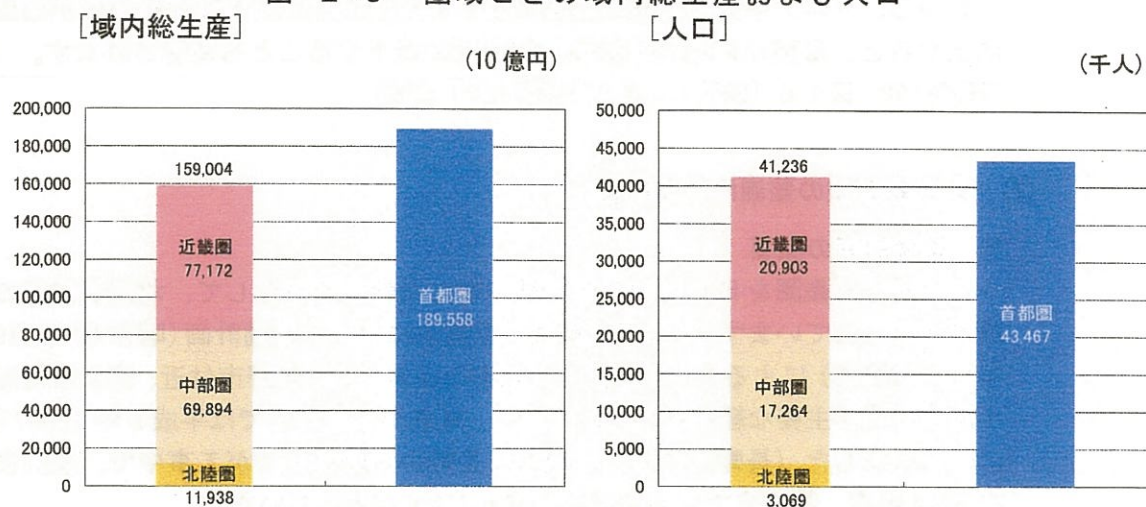
わが国では、人口や情報、経済産業の中核機能などが首都圏に集中する傾向があります。社会の諸機能が首都圏に過度に集中する状況は、地方の衰退や埋没を招くとともに、災害に対するリスク分散の観点でも問題がありますが、リニア中央新幹線の開業は、これまで以上に首都圏一極集中を加速させる可能性があります。

このような一極集中型の国土構造を是正するには、多様な特色を持つ地域が広域的に交流、連携し、それぞれの個性と魅力を発揮しながら相互に補い合うことで、広域ブロック全体で活力と競争力を高めていくことが必要です。

特に、滋賀を取り巻く近畿、中部、北陸の3つの圏域は、全体の人口や経済の規模において首都圏に匹敵するなど、大きなポテンシャルを持つ地域です（P13 図 2-3）。これら3圏域が府県境や圏域を越え、経済、文化、行政等様々な分野で結束を強めることで、首都圏一極集中に対抗しうるとともに国際的にも競争力のある強い地域づくりにつながると考えられます。

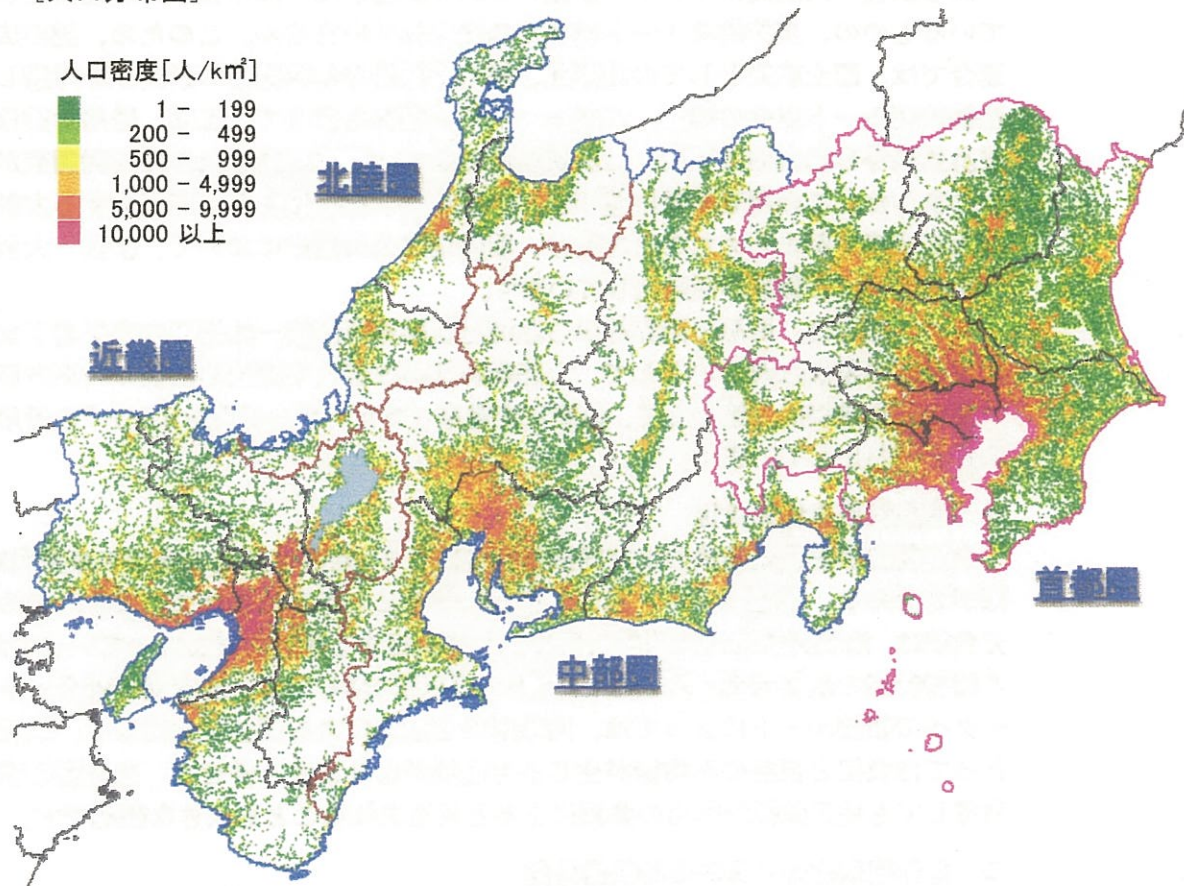
そして、3圏域の結節点に位置する滋賀の広域交通は、圏域間の広域的な連携、交流を支え促すものとして、地方の発展にとって重要な役割を担っていると言えます。

図 2-3 圏域ごとの域内総生産および人口



(資料) 内閣府「平成 22 年度県民経済計算」の県内総生産 (名目値)、総務省「平成 22 年国勢調査」

[人口分布図]



(資料) 総務省統計局「平成 22 年国勢調査」4 次 (500m) メッシュデータより作成。

エ 滋賀の地理的優位性の低下

第 1 章で見たとおり、現在の滋賀は広域交通基盤に恵まれた環境にあります。そして、京阪神と中京の 2 つの大都市圏に近接する地理的特性から、県内主要都市からの交通 2 時間圏人口 (日帰り圏人口) は、近隣の他府県と比較して相対的

に多く、商圏、取引圏の面で高いポテンシャルを有していると言えます。

しかし、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。（参考資料 P70 図 1 4 「鉄道による 2 時間圏人口」参照）

(2) 北陸新幹線の整備による影響

ア 整備計画の概要

首都圏と近畿圏を日本海側経由で結ぶ新たな幹線鉄道として、北陸新幹線の建設が進められています。全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画（昭和 48 年（1973 年）11 月決定）によると、東京都と大阪市を起終点に、長野市付近、富山市付近、小浜市付近が主要な経過地とされており、東京から長野までは平成 9 年（1997 年）に開業しました（長野新幹線）。現在、長野から敦賀までが工事中で、金沢までは 2014 年度、敦賀までは 2025 年度の開業が予定されています。

イ 未着工区間の整備をめぐる動向

残る敦賀－大阪間について、前述のとおり整備計画では小浜市付近経由とされているものの、具体的なルートはまだ公表されていません。このため、関西広域連合では、国土政策としての北陸新幹線の重要性や早期整備の必要性を考慮し、整備計画ルート以外の湖西、米原ルートの可能性も含めて、工期、費用対効果、波及効果等を総合的に判断した敦賀以西のルート提案に向けた比較検討調査が行われました。この調査結果に基づき、米原ルートを最優位として提案する方針を関西広域連合がまとめたことを受け、関係地方公共団体において、敦賀－大阪間の整備をめぐる議論が活発化しています。

また、国では、財源の限界等から北海道新幹線新函館－札幌間の事業完了まで敦賀以西の整備は難しいとして、北陸新幹線が敦賀まで開業した後の大阪方面との暫定的な接続向上策として、軌間可変電車（フリーゲージトレイン）¹⁰の活用の方針を打ち出しています。

ウ 建設費用の地元負担

全国新幹線鉄道整備法および同法施行令により、新幹線鉄道の建設工事費用は、国が 3 分の 2、都道府県が 3 分の 1 を負担することが定められています。この地元負担は、沿線都道府県が路線延長に応じて負担する属地主義となっていますが、北陸新幹線の最終整備区間となる敦賀－大阪間に関しては、既存新幹線ネットワークへの接続ルートによっては、路線延長と整備による便益が比例せず、地元にとっては負担と便益の不均衡が生じる可能性があります。併せて、交付税措置を考慮しても地元負担が相当の多額に上ると見込まれることも大きな課題です。

エ 並行在来線の JR からの経営分離

国の整備新幹線の整備に関する基本方針では、新幹線と並行在来線とともに経営することが、営業主体である JR にとり過剰な負担となる場合、沿線自治体の同意を得て並行在来線を JR の経営から分離することとしています。並行在来線

¹⁰ 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）：レール幅の異なる新幹線と在来線を直通で運転するため、車輪の間隔を自動的に変更できる特殊な台車を備えた電車。2022 年度開業予定の九州新幹線長崎ルートへの導入を目指し、実用化に向けた開発と試験が進められている。

とは、新幹線が走ることにより特急等の優等列車が新幹線に移る線区をいい、並行在来線の経営分離とは、新幹線開業により収益性の低下した在来線路線を切り離すことでJRの安定的な経営を図る仕組みです。経営分離された路線は、廃止されるか、第三セクター方式への移行など当該地域の力で維持することとなりますが、県民にとっては負担の大きな増加につながります。

北陸新幹線敦賀－大阪間の場合は、整備ルートによっては、特急しらさぎの運行される北陸本線や特急サンダーバードの運行される湖西線が並行在来線となる可能性もあり、仮にこれらいずれかの路線が経営分離されることとなれば、滋賀の鉄道輸送体系に大きな影響が及ぶこととなります。

オ 変わりゆく全国高速鉄道網と滋賀の広域交通

今後、北陸新幹線は、金沢、敦賀と段階的に開業が予定され、残る敦賀－大阪間についても、関西広域連合がルート提案の方針をまとめるなど、実現に向けた新たな動きが始まっています。リニア中央新幹線の整備も含め、将来にわたってわが国の高速鉄道体系が大きく変わっていくとする中で、滋賀の発展につながる広域交通のあり方が課題です。

(3) 高速道路の整備による影響

県内では、近畿圏と中部圏との東西方向の交通を担う名神高速道路および新名神高速道路、名神高速道路から湖北地域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います。このような高速道路網の充実を背景に、滋賀は広域物流の拠点としても優位性が高い地域といえます。

周辺では、新名神高速道路大津以西区間など、今後も高速道路の供用が進むことから、道路交通における滋賀の地理的優位性はさらに高くなるものと考えられます。産業活動を支える重要な社会基盤である高速道路の利便性の高まりを強みととらえ、積極的に活用していくことが重要です。（参考資料 P73 図16「全国高速道路路線網図」参照）

2 「通過県」から「交流拠点県」へ

国土軸が県内を貫く滋賀は、広域交通ネットワークが充実し、周辺府県と比較しても恵まれた交通環境下にあります。

しかし、滋賀を経由する各圏域間の交通量と比べて、滋賀県内を目的地とする交通量は少ないのが現状です。

活発な広域流動を県内の発展へと結び付けていくために、滋賀は、まちづくりや観光の魅力づけ、産業振興とこれらを活かす広域交通基盤の整備によって、県内外から集う多くの人や物の交流の場となり、単なる通過県から交流拠点県へと転換していくことが必要です。

3 強くてしなやかな広域交通ネットワーク

滋賀を通る鉄道や道路などの広域交通網は、県内各地域間だけでなく隣接府県間を結び、さらには全国の人や物の流動を支える国土軸の重要な一端を担っています。そのため、事故や異常気象、自然災害などによって広域交通の正常な機能が妨げられる

と、その影響は滋賀のみならず広範囲に及び、大きな経済的損失をもたらします。また、交通に関わる事故は、安定輸送の妨げとなる以上に、何よりもまず県民の生命、身体、財産に重大な危険を及ぼすものであり、交通・運輸事故の防止は、安全・安心な社会づくりに欠かすことはできません。

したがって、重要な社会基盤としての交通体系には、安全な移動の実現を基本として、異常気象や自然災害に対する強さと、万一の破断にも迂回輸送等の応急対応や速やかな機能回復が可能なしなやかさが求められています。

第3 地域交通の課題

1 公共交通の利用を促す意識変革

第1章で見たとおり、県民の多くが、公共交通の重要性を認識しつつも、実際には鉄道やバスをあまり利用せず、自動車中心の生活を送っています。しかし、利用する人がいなければ、公共交通機関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。一人ひとりの利用が公共交通を支え伸ばしていくという基本的な視点に立ち、県民が、単に利用者として公共交通と関わるだけでなく、地域の交通を守るために積極的な役割を担っていくことも必要です。

2 県土基幹交通としての鉄道輸送の充実

県内の鉄道ネットワークは、比較的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格差があり、このことが、利便性の低い地域での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の両面から、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、滋賀では、一層の高齢化が進むとともに、人口も減少に転じること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公共交通以外の移動手段を持たない人などもあります。これらの人々が、交通利用に関して弱い立場に置かれることがないように、公共交通の維持確保、車両や施設のユニバーサルデザイン化など、誰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に

近畿の約 1,450 万人の水源である琵琶湖を預かる滋賀は、琵琶湖と、琵琶湖を取り巻く自然環境を保全再生する取組を通じて、環境政策の先進県とも言われています。しかし、県民の多くが移動手段を自家用車に頼っている自動車中心社会の現状を見ると、交通分野においては決して環境先進県と言える状態ではありません。

地球規模の環境課題である温室効果ガス削減のためにも、県民の交通行動における環境負荷の低減を促しつつ、低炭素型交通体系を構築していくことが重要です。

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

私たちの暮らすまちは、「住む」「働く」「学ぶ」「育てる」「楽しむ」「癒す」など、様々な機能を提供しますが、これらを組み合わせて生活に必要な目的を実現するには、人や物の円滑な移動、すなわち交通が必要不可欠です。

しかし、車社会を前提とすると、まちの機能は郊外へと拡散し、まちの発展を牽引すべき中心市街地の賑わいがかえって失われたり、行政コストの増大を招いたりします。また、道路における交通事故が多発しており、死者数は昭和 40 年代のピーク時に比べて半減しているものの、自動車台数や運転免許保有者数の増加など車社会のさらなる進展を背景に、事故発生件数および負傷者数は依然として多数に上っています。

安全で便利な移動を実現することは、交通の基本的役割であり、暮らしやすいまちづくりの重要な要素ですが、そのためには、各地域の特性に応じて、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。

鉄道、バス、タクシーだけでなく、琵琶湖を活かした湖上交通や LRT¹¹、BRT¹²等都市型の新たな交通システム、自転車など様々な交通手段がまちづくりと一体となって活用されることにより、自家用車への過度の依存から公共交通中心の生活へと、県民のライフスタイルの転換を促しつつ、地域の魅力向上にもつながるものと考えられます。

6 暮らしを支える安全・安心な交通

交通は、県民の日常生活や地域の社会経済活動にとって必要不可欠な社会基盤です。事故のない安全な交通サービスが安定的に供給されること、また、災害などの非常時においても地域を守る交通手段が確保されることが、安心して暮らせる地域社会づくりにつながります。

したがって、広域交通と同様に地域交通体系においても、安全性や災害等に対する強さ、万一の場合の回復性に優れたしなやかさが求められています。

第4 交通手段ごとの特性と役割の整理

県民の生活を支える人の移動手段には、個人の需要にきめ細かく対応できる私有の交通用具から、大量輸送によってエネルギー効率に優れる公共交通機関まで様々なものが

¹¹ LRT : Light Rail Transit。主に都市部で運用される比較的低コストな中小規模の鉄道交通。騒音が少なく、静かで速い、低床式で乗り降りしやすいといった特徴ある車両を用いた路線もあり、従来の路面電車のイメージを一新した、新しい交通機関として注目を集めている。環境問題や交通渋滞・駐車場不足に悩む都市の交通政策の新しい試みとして、ヨーロッパなどで積極的に導入されてきている。

¹² BRT : Bus Rapid Transit。従来の路線バスよりも高速で快適な運行を行うため、定時性・速達性の確保（専用走行路や専用・優先レーンの設置、公共車両と連動した交通信号制御）、利便性・快適性の向上（ノンステップバスや接続バスの運行、バス停留所の機能向上、バス現在地情報提供、ICカード乗車券導入）、最適な交通ネットワーク形成（急行便設定、路線再編）などサービスを高度化し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。

あり、輸送量や移動距離など、それぞれの交通手段によってその特性が発揮される場面は異なります（表 2-1）。滋賀の交通をめぐる諸課題に対応するため、各交通手段の特性を活かした適切な機能分担によって、全体として利便性の高い交通体系を構築していく必要があります。

表 2-1 交通手段別の特性と役割

交通手段	主な特性・役割
歩行等 (徒歩、車椅子、 シニアカー等)	<ul style="list-style-type: none"> ・最も基本的な人の移動手段 ・道路を通行 ・主に短距離の移動に適する
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の需要に応じて出発地から目的地まで直行可能な私有の交通用具 ・道路を通行 ・主に短距離の移動に適するが、利用者の能力に応じて中長距離の移動にも対応 ・可搬性を活かし、人と合わせて他の交通機関に積載して移動することも可能
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の需要に応じて出発地から目的地まで直行可能な私有の交通用具 ・道路を通行 ・短距離から長距離まで様々な移動に対応 ・バスや鉄道などの公共交通の運行路線がない場所へも移動が可能
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の需要に応じて出発地から目的地まで直行可能な公共交通機関 ・道路を通行 ・主に短距離から中距離の移動に適する ・バスや鉄道など他の公共交通の運行路線がない場所へも移動が可能
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・定められた路線、時刻に合わせて運行される乗合交通機関 ・道路を通行 ・主に短距離から中距離の移動に適するほか、高速道路等を利用した長距離輸送サービスもある ・鉄道輸送と相互に補完しつつ地域内ネットワークを形成 ・少量から中程度の量の輸送に対応するが、輸送量の特に少ない路線では、利用者がある場合にのみ車両を走らせるデマンド方式も広がる
新たな交通システム	<ul style="list-style-type: none"> ・定められた路線、時刻に合わせて運行される乗合交通機関 ・道路等に確保された専用空間を走行することで定時性に優れる ・主に短距離から中距離の移動に適する ・バスと鉄道の間間的な輸送力を有し、主に都市部における自家用車に代わる移動手段として、ハード施策、ソフト施策を総合的に組み合わせてまちづくりと連携して運用される交通機関
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・定められた路線、時刻に合わせて運行される乗合交通機関 ・専用の軌道を走行することで定時性、高速性に優れる ・主に中距離から長距離の移動に適し、輸送力も大きい ・県内の地域間輸送を担うとともに全国ネットワークに接続
湖上交通	<ul style="list-style-type: none"> ・定められた路線、時刻に合わせて運行される乗合交通機関 ・琵琶湖上の航路を航行することで、他の陸上交通との交差や迂回等の制約を受けずに沿岸地域間を結ぶことが可能 ・琵琶湖を活かした本県ならではの観光交通としての役割を有する

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

県政経営の総合的な指針である「滋賀県基本構想～未来を拓く8つの扉～」では、次のような滋賀の強みを活かし、地域や個人の自律と県民や各種団体、企業、行政の協働により人と人、人と自然が共生する社会を築き、次世代も幸せや豊かさを実感できる未来を拓くことを目指しています。

【滋賀の強み（3つの力）】

- ・人の力…人口増加県としての活力や、人と人とのつながりを大切にする県民性
- ・自然の力…琵琶湖の恵みと周辺の豊かな自然、美しい景観、多様な生態系
- ・地と知の力…産業や知的資源の集積を促す地理的優位性、歴史・自然・文化を守り伝える地域の伝統と知恵

【基本理念】

「未来を拓く共生社会へ ～人とともに 琵琶湖とともに～」

また、「滋賀県基本構想」では、長期的な視点から、ほぼ一世代後となる2030年頃の将来の望ましい姿について、県民の日々の生活活動に着目した「暮らしの将来の姿」と、時代の潮流の中で社会全体がどうあるべきかという「地域の将来の姿」の2つの面から描いています。

交通は、県民のあらゆる社会生活の基盤として、「滋賀県基本構想」が描く将来像の実現を全般にわたって支えるものといえますが、特に交通と関わりの深いものを挙げると以下のとおりです。

暮らしの将来の姿

「健康」 いくつになっても活動的でいられ、幸せな最期を迎えられる社会

- ・身近にスポーツを楽しんだり、運動できる環境が整っています。
- ・生涯にわたり身近なところで心身の健康相談や健診、保健指導などが受けられる仕組みが整備されています。

「働く」 仕事と家庭や地域生活を両立できる社会

- ・住まいからの通勤が容易なところに安定して働くことができる場があります。

「住む」 歩いて暮らせる安全・安心で環境と共生する社会

- ・災害など危機事案への備えとともに、災害時等には速やかに対応し、復旧・復興ができる、災害等に強いまちづくりが行われています。
- ・障害のある人や高齢者などの暮らしを支える制度や地域の仕組みができています。
- ・自転車歩行者道や公共交通機関などが整備され、移動の利便性と安全性が向上しています。
- ・再生可能エネルギーの活用など、環境への負荷が少ない暮らしのスタイルが定着しています。

「学ぶ・育てる」 人間性や生きる力を育む社会

- ・地域に世代を超えた交流を行う機会や場があります。

「楽しむ」 伝統・文化や自然、地域に親しめる社会

- ・地域活動やボランティア活動などに参加する機会や場があります。

「つながる」 交流を深め、支え合う、つながりのある社会

- ・様々なところに、交流する場や支え合う仕組み、ネットワークなどができています。

地域の将来の姿

環境との共生を図りながら、地域特性を活かした産業が展開する資源循環型の地域社会で、自然災害に強く、安心して暮らせる社会

「経済・産業」

・第一次産業、第二次産業、第三次産業といった従来の産業分類にとられない、新たな産業システムの構築が推進されるとともに、産学官金民連携や地域間連携などの多様な連携により、相乗効果の高い産業振興が展開されています。

「環境」

・再生可能エネルギーの利用、身近な公共交通手段を組み合わせた環境負荷の低い交通体系など、温室効果ガスの排出を抑制する低炭素社会への転換が進んでいます。
・人の暮らしと琵琶湖の関わりが再生されています。
・全産業が環境に配慮しながら発展し、事業や生産、流通の現場では高効率で低炭素型の施設や設備が導入されています。

「県土」

・快適で安全な生活に向けて、公園や下水道、交通環境の整備などのまちづくりや情報通信技術の活用が進んでいます。
・これまで整備された様々な社会資本が、計画的かつ適切に保全管理されています。
・広域交流ネットワークが形成され、近隣の地域と行き交い、連携が進んでいます。
・自家用車などに頼らず、鉄道やバス、乗合タクシーなどの公共交通機関などにより、身近な移動が可能になっています。
・地震や風雪災害、土砂災害に強い県土づくりができています。

これらの将来の姿の実現に向けて、県では、地方主権改革の推進に取り組み、自らの権限と財源のもとで、滋賀の実情に応じた効果的かつ効率的な県政経営により、地方主権の時代を先導する県づくりを進めることとしています。

【県政経営の基本姿勢】

- ・市町とともに地域主権社会を担う存在感ある県政経営
- ・県民から信頼される県政経営
- ・滋賀の存在感を高める県政経営
- ・持続可能で活力ある県政経営

第2 滋賀の交通の将来像

1 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、滋賀ではこれをさらなる発展の機会として最大限活かしつつ、「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圏域全体が広域的に交流、連携し、各地域が多様な特性と魅力を発揮しながら相互に補い合うことで、首都圏に比肩しうる経済圏として活力と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圏域全体の広域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。

＜滋賀の広域交通の将来像＞

近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通

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、まちを結う」交通本来の役割を適切に果たすとともに、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。

＜滋賀の地域交通の将来像＞

地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結う」交通

第3 滋賀交通ビジョンの基本理念

滋賀交通ビジョンでは、交通の現状や課題を踏まえ、広域交通と地域交通それぞれが求められる役割を果たしつつ「滋賀県基本構想」が描く将来の姿の実現を目指すため、「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、これからの交通政策の指針を示していきます。

＜滋賀交通ビジョンの基本理念＞

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

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組

滋賀が、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圏域全体の活性化に貢献するとともに、経済発展等、県内の活力増進を促していくため、滋賀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。

(1) 鉄道インフラ整備

ア 北陸新幹線の整備のあり方

北陸新幹線は、首都圏から北関東、信越、北陸圏を経て近畿圏までを新幹線規格（フル規格）の高速鉄道で結び、新たな広域交流を促す幹線交通網として、また、東海道新幹線と合わせて国土軸の多重化に資する路線として、早期に全線開業することが近畿のみならず日本全体の利益となります。

そのため、関西広域連合では、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ルートを対象に比較検討調査が行われました。この調査結果の公表を受けて、本県としても、北陸新幹線が滋賀県内を経由するルートで整備された場合の便益、効果を見極めていく必要があります。

この調査によると、整備計画による小浜ルートは、敦賀―大阪間の3つのルート案の中では時間短縮効果が最も高くなりますが、全区間を新たに建設する必要があることから建設費が最大となります。滋賀県内を経由しないことから、本県に及ぼす便益、効果は極めて限られると考えられます。

湖西ルートは、湖西線に沿って高島市、大津市を通り、京都駅の東側で東海道新幹線に接続する経路が想定されています。時間短縮効果は小浜ルートよりも低くなりますが、建設距離が小浜ルートより短く、建設費の節減や建設期間の短縮が図れるとともに、京都への停車による波及効果が期待されます。滋賀県内を経由することで、特に琵琶湖西岸地域における全国高速交通網とのアクセスを向上させるものとみられます。

米原ルートは、北陸本線に沿って長浜市を通り、米原駅で東海道新幹線に接続する経路が想定されています。小浜ルート、湖西ルートに比べて運行距離が延びるため、時間短縮効果の点では他のルートに譲りますが、建設距離が最も短くて済むことから、一層の建設費節減や建設期間短縮が可能となります。また、中京方面への誘発需要が見込まれることから、開業による波及効果が最も高くなります。この調査結果から、関西広域連合では、米原ルートを最優位として提案する方針をまとめました。

北陸新幹線が米原ルートで整備されることにより、北陸圏と近畿圏のみならず中部圏とのアクセスも向上することから、近畿、中部、北陸の3圏域の一層の交流拡大が促され、首都圏に匹敵するとともに国際的にも競争力のある強い経済文化圏の形成につながると考えられます。さらに、全国に広がる新幹線鉄道網の結節点が県内に形成されることで、県全体の発展可能性を大きく高めるものと期待されます。

ただし、受益に応じた費用負担と、在来線鉄道の安定的経営は、北陸新幹線の敦賀―大阪間の整備を考える上で前提となる課題です。そして、これらの課題は

整備新幹線に関する現在の国の仕組みそのものに関わる問題でもあり、滋賀単独の力で解決することは困難です。

そこで、近畿圏全体の発展のためにも、北陸新幹線は早期に全線開業することが望ましいことから、敦賀―大阪間の整備の前提となる建設費用負担と並行在来線の課題については、近畿圏における広域交通インフラのあり方に関する課題として、近畿全体の広域的な連携の力で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西日本旅客鉄道株式会社（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。

イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通

リニア中央新幹線は、首都圏、中部圏、近畿圏を超高速鉄道で結ぶ将来の新国土軸で、三大都市圏間の安定輸送の確保による国民生活および日本経済の安定と、沿線地域のさらなる発展に貢献するものと期待されます。リニア中央新幹線の開業を本県の発展の機会として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との広域交通アクセスの強化が必要です。

東海道新幹線は、速達性に優れ、アクセス手段の中心的な役割を担うものと見込まれます。国の交通政策審議会による答申（P11脚注⁹参照）においても、リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の輸送形態の転換と利用機会の増加、新駅の設置の可能性について言及されており、県内停車便数の充実による利便性向上等、東海道新幹線の新たな活用について検討していきます。

また、三重県内にリニア中央新幹線の間駅が設置された場合、県内からのアクセス手段としてJR草津線、関西本線の役割が期待されます。これらの路線は単線のため、現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいと考えられることから、リニア中央新幹線の今後の整備動向を踏まえつつ、三重県とも連携しながら、複線化等の輸送力強化のあり方を検討していきます。また、安全・安定輸送対策の強化や駅のバリアフリー化など、草津線のサービス水準向上に向けた取組を推進していきます。

さらに、リニア中央新幹線駅との点的アクセスだけではなく、東海道本線や草津線などの在来線鉄道網を活かした中部圏との面的な交流拡大を図ります。

(2) 道路インフラ整備

「滋賀県道路整備マスタープラン」¹³の着実な推進により、3圏域との交流、連携の強化に資する放射状ネットワークとなる高速道路や一般国道など主要道路の整備を促進します。

「滋賀県道路整備マスタープラン」は、県内の道路ネットワーク（高速道路から主要な市町道までを含む）のあり方を念頭に県管理道路の整備方針を示すものです。概ね、今後20年間で対象としていますが、社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直すこととしています。

¹³ 滋賀県道路整備マスタープラン：「滋賀県道路整備マスタープラン」と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」にて個別の道路整備事業を具体化する。

「滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）」では、「滋賀県基本構想」の達成に向け、以下の4つの政策目標を掲げ、整備を進めます。

【滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）の4つの政策目標】

- 1 県内産業の活性化と地域文化の交流
- 2 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- 3 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- 4 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

互いに密接に関連する4つの政策目標を実現するためには、道路の持つ最も基本的かつ重要な機能であるネットワークの形成が不可欠です。

具体的には、本県の地理的条件および特性に留意しながら、次のような道路ネットワークの確立を目指します。

【政策目標を実現する道路ネットワークの形成】

- 1 地域間を連絡する環状道路網の形成
- 2 県外との交流を促進する放射状道路の整備
- 3 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
- 4 公共交通機関と連携した総合的な交通システムへの支援
- 5 人や自転車を主体としたネットワークの形成

(3) 中部方面とのアクセスの確保

滋賀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。これらの既存の鉄道網を活用したアクセス向上について検討します。（「(1)イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通」参照）

(4) 北陸方面とのアクセスの確保

現在、滋賀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、北陸新幹線が県内ルートで整備されることで、停車のあり方にもよりますが、北陸方面へのアクセスが大きく向上します。（「(1)ア 北陸新幹線の整備のあり方」参照）

そして、北陸本線や湖西線は、現在は滋賀県内から敦賀を経て福井方面あるいは小浜方面へとつながる広域鉄道ネットワークの一部として、また、今後北陸新幹線が敦賀まで開業すると、北陸から信越、北関東へとつながる新しい広域高速鉄道網とのアクセス手段として、さらに北陸新幹線全線開業後は、全国新幹線鉄道網による広域交流の効果を県内各地域へと波及させるとともに、より地域に密着した生活交通として機能するなど、段階的に新たな役割を担うようになると考えられます。これらの路線が、各段階に応じた重要な役割を適切に果たしていくよう、利用の促進とサービス水準の維持向上を図っていきます。

また、湖西地域と福井県嶺南地域とを結ぶ鉄道構想として嶺南地域市町等が中心となって推進する琵琶湖若狭湾快速鉄道構想は、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、北陸方面への新たなアクセスルートとなります。そのため、福井県側と連携を図りながら事務レベルの意見交換を継続していきます。

また、若狭地域との自動車交通ルートの強化方策として、国道8号、161号、303号の整備を促進していきます。

(5) 近畿中心部方面とのアクセスの確保

滋賀から大阪方面への鉄道ルートである東海道本線は、輸送人員、運行本数とも県内鉄道輸送の主力を担う重要路線です。複々線化構想による輸送力の強化も期待されることから、まずは、鉄道の利便性を活かした駅中心のまちづくりによって沿線地域の発展を促しつつ、県土基幹交通としての鉄道の位置づけを一層高めていきます。そのためには、駅のバリアフリー化や新駅の設置、駅前広場の整備による交通結節機能の強化など、サービス水準の向上が重要です。

さらに、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、大阪方面へのアクセス道路である名神高速道路は、特に、全国でも有数の交通集中区間である草津ジャンクション以西において渋滞が多発しており、今後の高速道路網全体の利便性向上に伴う交通量増大によって、さらなる状況悪化も懸念されることから、道路交通の国土軸機能を確保するための対策が必要です。

2 クロスポイントの形成に向けた取組

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場所です。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、県内において、広域的な人流、物流(人や物の交通流動)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。

(1) 人流のクロスポイント形成

北陸新幹線が米原ルートで整備されることとなれば、全国に広がる新幹線鉄道網のクロスポイントが県内で形成され、駅周辺地域のみならず県全体の発展可能性は大きく高まります。北陸新幹線敦賀―大阪間については、関西広域連合によるルート提案も踏まえ、県民と情報を共有しながら本県へのメリットを見極めていくとともに、現在の整備新幹線スキームに起因する課題の解決を図っていきます。(「1(1)ア 北陸新幹線の整備のあり方」参照)

また、東海道新幹線は、本県と全国各地との交流を支える重要な交通機関であり、県内停車便数の充実等、県内での利用機会の拡大について検討していくことが重要です。(「1(1)イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通」参照)

さらに、びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想による近畿中心部方面とのアクセス強化は、草津線による中部方面とのアクセス強化等と合わせて、広域鉄道網のクロスポイントの形成、強化につながります。

同様に道路交通についても、スマートインターチェンジの設置など、高速道路と一般道路とのアクセスポイント充実によって、高速道路の利便性を享受しやすい環境形成に向けた取組が必要です。

(2) 物流のクロスポイント形成

滋賀は、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。今後も阪神港、伊勢湾港、敦賀港、関西国際空港、中部国際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。

さらに、鉄道貨物の利用は、近隣府県との流動が多い本県物流の現状から極めて限定的なものとなっています。しかし、全国的には、CO₂排出量の少ない環境に優しい輸送手段としての鉄道貨物の特性や物流の効率化等の観点から、貨物輸送のモーダルシフト¹⁴が重要な課題とされており、本県においても鉄道貨物活用の可能性を考慮しておく必要性があります。

3 強くてしなやかな広域交通ネットワークづくり

災害等により広域流動を支える幹線交通に支障が生じると、その影響は広範囲に及びます。3圏域の連携の「要」となるべき滋賀の広域交通ネットワークづくりにおいて、異常気象や災害に対する強さと、万一の破断への対応力や回復性に優れたしなやかさを備えることは重要な視点です。

(1) 国土軸の代替性確保

東海道新幹線、名神高速道路、新名神高速道路など、県内を通る交通の大動脈に障害が起きると、その影響は広範囲に波及します。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。

万一の場合の代替経路としての機能を確保する必要があります。

(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。

限られた財源の中で、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。そのためには、平常時から湖上交通を交通手段として有効に活用していくことが必要です。

第2 地域交通政策の方向性

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

交通による環境負荷の低減を図りつつ、すべての人にとって使いやすく利便性の高い交通サービスを提供することが求められていることから、これからの滋賀の交通体系において、環境に優しく誰もが利用可能な移動手段である公共交通が果たす役割は一層重要なものとなります。

また、自家用車から公共交通への転換が進むことで道路渋滞が緩和されれば、緊急自動車や路線バス、タクシー等の公共車両、産業活動に用いられる事業用車両等の円

¹⁴ モーダルシフト：人の移動、貨物の輸送における交通手段（モード）の転換を推進すること。環境に優しい鉄道輸送へのモーダルシフトによって、CO₂排出量の削減による地球温暖化の抑制、大気汚染等公害の削減が図られるとともに、交通渋滞の緩和や交通事故の防止にもつながる。

滑な通行にもつながります。

しかし、自家用車への過度の依存を改め、公共交通の利用を促進するためには、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。

そのため、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、日常生活の様々な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。

(1) 「エコ交通ネットワーク」の形成

「エコ交通」とは、鉄道やバスなどの公共交通機関と自転車や徒歩などを組み合わせた、人と環境に優しく魅力と利便性の高い交通のことです。

自家用車中心の生活から公共交通主体の「エコ交通」への転換を促すためには、それぞれの交通機関の利便性と魅力を一層高めるとともに、複数の交通手段の円滑な組み合わせにより、交通網全体としての機能向上を図ることが必要です。鉄道による基幹的交通軸とバス等による地域内交通網で構成される県全域の公共交通ネットワークと、これらに身近にアクセスする徒歩や自転車などの交通手段によって、県内のどこでも「エコ交通」を実践可能にする「エコ交通ネットワーク」の形成を目指します。

(2) 自転車を利用しやすい環境づくり

自転車は、子どもから高齢者まで誰もが容易に利用可能な交通用具で、徒歩よりも高速で広範囲の移動を実現しながらも、地球温暖化の原因となるCO₂を排出しない環境に優しい移動手段です。また、自動車に比べて公共交通との組み合わせにも馴染みやすく、「エコ交通ネットワーク」の形成には自転車の活用が必要不可欠です。

暮らしの中で常に自転車を選択肢のひとつとして考える「+cycle (プラス・サイクル) 構想¹⁵⁾」により、県民の日常利用と県外からの来訪者の利用の両面から自転車の利用環境づくりを進め、自転車を交通体系の中に位置づけていきます。

(3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革

地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量削減のため、化石燃料に依存しない低炭素型の交通体系づくりが求められています。交通部門における主要なCO₂排出源が自動車であることから、電気自動車の導入など自動車そのものの低炭素化と合わせて、交通安全や渋滞緩和等の観点からも、根本的には公共交通利用への転換が必要です。また、人口減少が進む中で地域交通を維持していく上でも、自家用車からの転換による公共交通の利用拡大が非常に重要です。

個人の需要に応じて任意の発着地間を移動できる自家用車の利便性は高く、車依存の現状をただちに改めることは容易ではありませんが、低炭素社会を目指す環境先進県としての自負をひとつの大きな動機づけに、県民一人ひとりが、公共交通の維持には利用者の確保が不可欠であることを理解し、自ら地域交通活性化の当事者

¹⁵⁾ 「+cycle」(プラス・サイクル) 構想：滋賀県自転車利用促進協議会が平成24年(2012年)3月に取りまとめた自転車利用の促進にあたっての提言「自転車がかえる湖国の暮らし～+cycle(プラス・サイクル)推進プラン～」による。提言では、「環境のため、健康のため、人が暮らしやすく、人にやさしいまちづくり」を目標に、生活利用と観光利用の両面における自転車利用の提案と展開を通じて、「公共交通+自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指す。

として進んで公共交通を利用するよう、意識と行動の変革を促す働きかけを行っていきます。

2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

超高齢社会の到来に伴って、すべての人が利用可能な移動手段である公共交通の役割はより重要になるものと考えられます。また、都市機能の拡散による中心市街地の活力低下と行政コストの増大への反省から、公共交通でつながるコンパクトなまちづくりが志向されています。

今後の社会環境を見通すと、将来にわたって県民の生活を支える重要な社会基盤として、県や市町は地域の公共交通ネットワークをしっかりと維持、充実していくことが必要です。また、県民もこれまでのように利用者としてだけでなく、地域交通の活性化のために主体的な役割を担っていくことが必要になっており、すでに各地域で県民参加の取組が始まっています。

そこで、県民、交通事業者、行政の役割分担と協働のもと、地域の交通を地域自らが支える持続可能な交通体系づくりを目指します。

(1) 県全域における交通空白域の改善

子どもや高齢者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、鉄道、バスなど様々な方法によって、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。

(2) バス利用を促進する環境整備

バスは、広域ネットワークにつながる鉄道と居住地とを結ぶ大変重要な役割を果たしています（P6 図1-3）。このため、バス交通を地域公共交通ネットワークの中心的な存在と位置づけ、バス利用を促進する環境を整備していきます。併せて、バス交通の定時性を確保するための道路環境改善を目指します。

(3) 関係者の役割分担による公共交通の維持

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含めて公共交通を維持していくことは交通事業者の経営努力のみでは難しく、行政が補助金等によって支えざるを得ない場合もあります。コミュニティバスの運行のように行政の大きな負担となっているものもありますが、地域住民の生活を守り、より良いまちをつくる地方公共団体の責任として、複数の地方公共団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。

また、公共交通の維持には県民の利用が不可欠であることから、県民一人ひとりが地域交通を支える当事者として、進んで公共交通を利用するよう促していきます。

(4) 県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域交通体系

これからの地域公共交通の維持には、交通事業者と行政だけではなく、県民や地域コミュニティの関与も必要になります。そこで、地域の実情に合った交通のあり方を地域自らが検討し維持していく仕組みの中で、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。また、地域コミュニティを交通サービスの多様な担い手のひとつと位置づけ、交通事業者や行政とも連携をしながら、地域交通を維持し

ていくことを目指します。

3 まちづくりと一体となった交通の整備

交通をめぐる課題は地域によって異なることから、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安全で安心な交通環境の整備を図ります。

(1) 地域が主役の交通まちづくり

地域によっては、電車の混雑や道路の渋滞など交通需要の集中が課題となる場合もあれば、逆に利用者減少が続く中で公共交通をいかに維持するかといった課題もあるなど、地域の抱える交通の課題は様々です。また、自転車や湖上交通の活用のほか、在来線鉄道の新たな駅やLRT、BRT等都市型の新たな交通システムなどの新しい要素を視野に入れた交通体系を検討している地域もあります。さらに、高齢者や障害者の円滑な移動の確保や観光誘客による地域の活性化などは、交通政策の枠を超えて、福祉、産業振興など他の行政分野とも関わりつつ県全体に共通する課題です。

これからの地域交通は、各地域の特性に応じて、地域のまちづくりと一体となって維持、充実を図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。

(2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通

自家用車など私有の交通用具とは異なり、様々な人が乗り合わせて利用する公共交通は、人と人とがふれあう場を提供します。公共交通は、単なる移動手段というだけではなく、それ自体がまちの一部として、県民の社会生活の舞台にもなっています。このことから、地域のまちづくりのひとつとして、県民一人ひとりが交通を通じて自分たちのまちを見つめていけるよう、公共交通を県民にとってより身近なものにしていきます。

(3) 安全・安心な交通網の整備

道路交通事故発生件数が多い状況で推移しており、交通事故の抑制は安全・安心なまちづくりにとって大きな課題です。

そのため、自動車交通だけではなく、相対的に弱い立場にある歩行者、自転車、車椅子利用者等にも安全な道路環境を提供できるよう「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を進めるとともに、「滋賀県交通安全計画」に基づき、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通の安全対策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通機関による輸送が安定的に行われることも、暮らしの安心に欠かせないものであり、広域交通と同様、地域交通においても、災害等に対する強さと万一の場合の回復性に優れたしなやかさを備えるとともに、交通インフラの老朽化に適切に対応し、交通の機能を安定的に維持していくことが重要です。

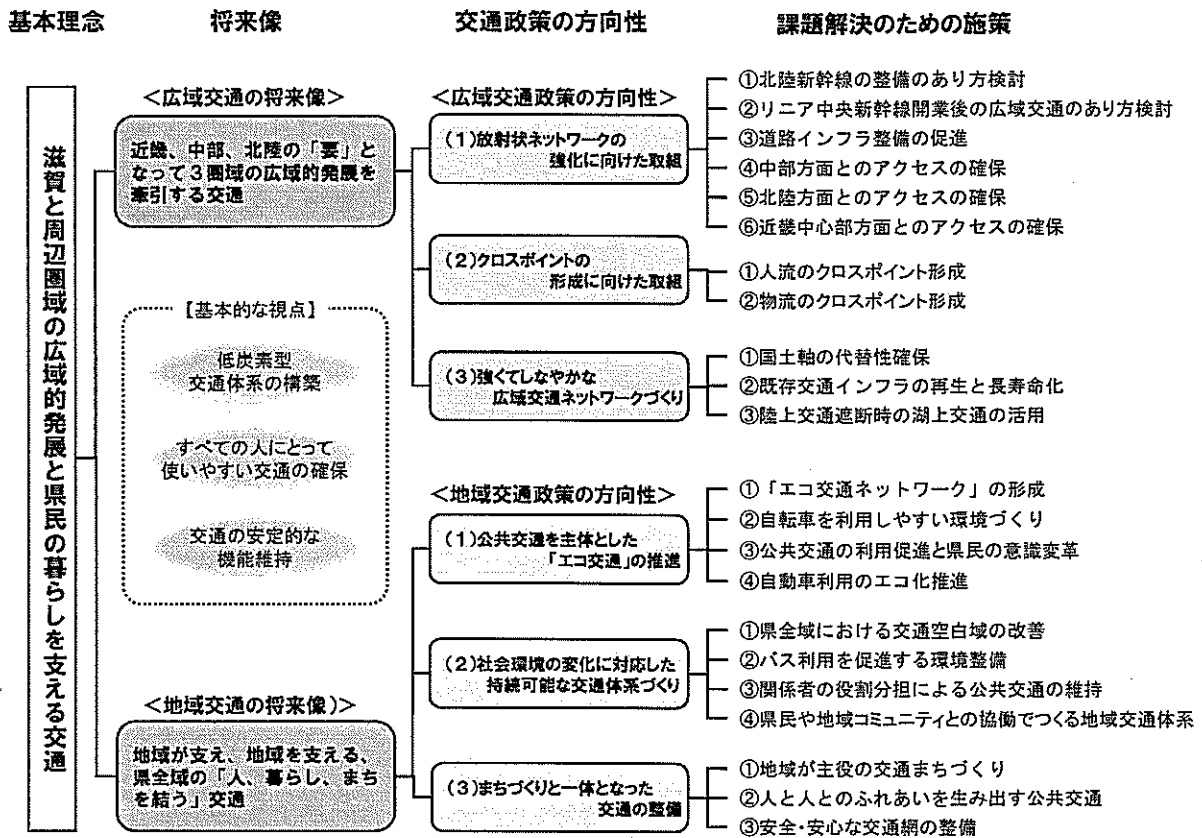
そのため、強風や大雨、積雪等の気象条件による鉄道やバス等の遅延および運休対策や、異常気象時等においても地域が分断や孤立化することのない災害に強い道路ネットワークづくりを進めます。

また、限られた財源の中で、貴重な交通インフラをより長く、安全に利用していくため、計画的な維持管理を行います。

第5章 課題解決のための施策

本章では、第3章および第4章に示した滋賀の交通の将来像、滋賀交通ビジョンの基本理念および滋賀の交通政策の方向性を踏まえ、今後県が取り組むべき具体的施策を整理しました(図5-1)。これらの施策の中には、県が直接取り組むもののほか、交通サービスの利用者と提供者である県民と交通事業者、あるいは各地域の交通政策の第一の担い手である市町の取組を通じて達成すべき内容も含んでいます。県としては、県民、交通事業者、市町との連携のもと、これら関係者による取組も促しつつ、県全体で滋賀交通ビジョンの実現を目指していきます。

図 5-1 滋賀交通ビジョンの全体像



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組

滋賀を起点とする放射状の広域交通ネットワークを強化し、近畿、中部、北陸各圏域間のアクセスを充実する施策に取り組みます。

(1) 北陸新幹線の整備のあり方検討

関西広域連合や中部圏知事会での議論、本県にとってのメリット、デメリットの整理、現在の整備新幹線スキームに伴う課題への対応等を踏まえつつ、県民の利益を第一として、北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方について、検討を進めます。

ア 3圏域の連携強化と本県への便益、効果の検討

北陸新幹線の敦賀―大阪間の整備のあり方について、近畿、中部、北陸の3圏域の結節点に位置し、国土の東西南北を結ぶ交通の要衝という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、関西広域連合での調査の結果も踏まえ、県民、市町と情報や課題を共有しながら検討を行い、敦賀―大阪間の整備によって本県に及ぼされる便益、効果を見極めていきます。

イ 整備新幹線スキームに伴う課題への対応

県内ルートでの整備をめぐってより踏み込んだ検討を行っていくためには、「建設費用負担と受益の不均衡」と「並行在来線のJRからの経営分離」という2つの課題に適切に対応していくことが必要です。そのため、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持については、本県のみならず、北陸新幹線の早期全線開業を目指す近畿圏全体の課題として、広域での議論を通じて解決を図ります。

【取り組む施策】

- ・北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方についての検討

(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

今後の新しい国土軸となるリニア中央新幹線の整備をめぐり動向を注視しつつ、中部方面とのアクセス確保など、リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方について検討を進めます。

ア 東海道新幹線の新たな利活用

東海道新幹線について、県内停車便数の充実、新たな駅の設置の可能性の検討、さらには北陸新幹線が米原ルートで整備された場合の直通列車の乗入れなど、リニア中央新幹線開業後の新たな活用について検討を進めます。特に新たな駅の検討については、過去に新駅建設を中止した経緯の説明も含めて、県民、市町と課題の共有を図りながら、必要性やメリット、デメリットについて、滋賀県全体で議論を深めていきます。

イ 在来線鉄道網を活かした中部圏との交流拡大

三重県内にリニア中央新幹線の中間駅が設置された場合の県内からの鉄道アクセスのあり方について検討します。草津線や関西本線は単線であるため、現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいと考えられることから、三重県とも連携しながら、輸送力強化の必要性やその実現方策について検討します。また、草

津線の踏切対策などの安全・安定輸送対策を推進します。

さらに、中部圏との総合的な連携、交流の促進につながる、東海道本線や草津線等の在来線鉄道の輸送力強化のあり方について検討します。

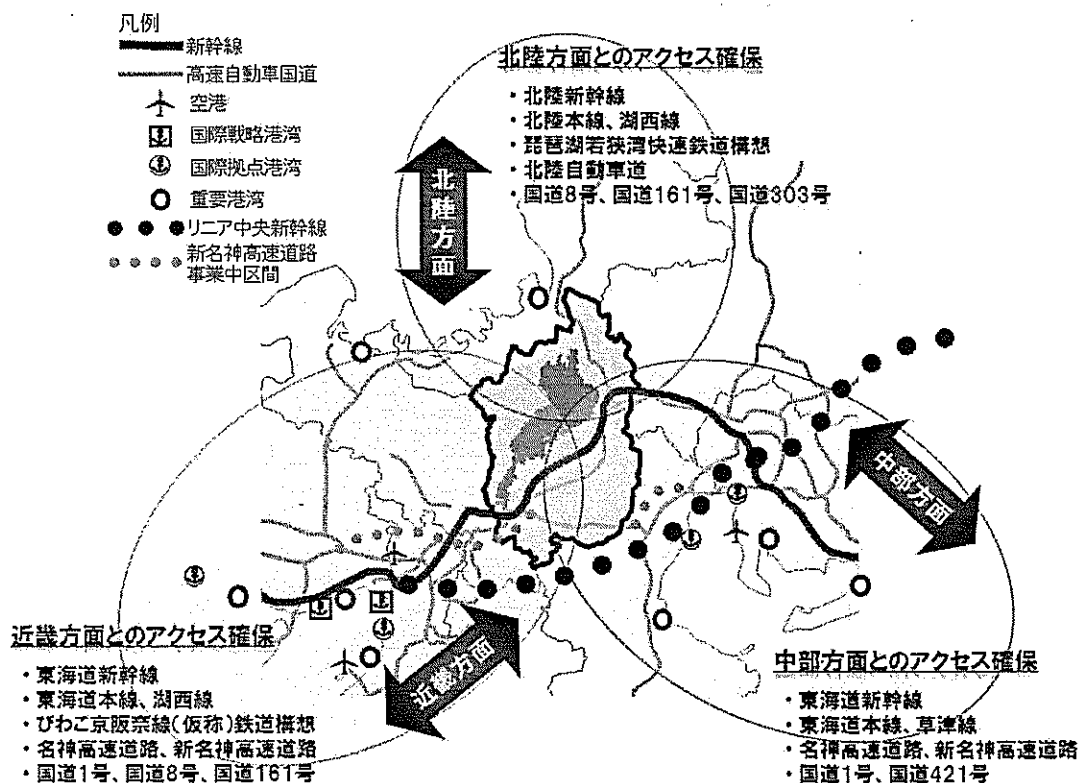
- 【取り組む施策】**
- ・東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
 - ・中部圏との連携、交流を促進する在来線鉄道の輸送力強化のあり方の検討
 - ・草津線の安全性、安定性向上に向けた踏切の解消、拡幅の調整
 - ・草津線の段階的複線化の推進

(3) 道路インフラ整備の促進

各圏域への放射状ネットワークとして機能する高速道路、国道1号、8号、161号等の直轄国道をはじめとする主要道路について、「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を促進します。

- 【取り組む施策】**
- ・国道1号、8号、161号等の主要道路の整備促進
 - ・新名神高速道路の全線早期整備促進

図 5-2 放射状ネットワーク



(4) 中部方面とのアクセスの確保

滋賀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、草津線および三重県内で草津線と接続する関西本線は単線路線であり、三重県とも連携しながら、輸送力強化の必要性やその実現方策について検討します。また、草津線の安全・安定輸送対策を推進します。さら

に、中部圏との交流促進につながる在来線鉄道の輸送力強化について検討します。
 (「(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」参照)

【取り組む施策】

- ・ 東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
- ・ 中部圏との連携、交流を促進する在来線鉄道の輸送力強化のあり方の検討
- ・ 草津線の安全性、安定性向上に向けた踏切の解消、拡幅の調整
- ・ 草津線の段階的複線化の推進

(5) 北陸方面とのアクセスの確保

ア 北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方についての検討

北陸新幹線が県内ルートで整備されることで、停車のあり方にもよりますが、北陸方面へのアクセスが大きく向上します。敦賀―大阪間の整備が本県に及ぼす影響を見極めていくとともに、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持について、近畿圏全体の課題として広域的議論によって解決を図っていきます。
 (「(1) 北陸新幹線の整備のあり方検討」参照)

イ 北陸本線、湖西線の活用

北陸本線、湖西線は、滋賀県内から北陸方面へとつながる広域鉄道ネットワークを形成するとともに、将来、北陸新幹線が敦賀まで開業した後は、新しい広域高速鉄道網とのアクセス手段として、また、北陸新幹線全線開業後は、全国との広域交流の効果を県内各地域へと波及させつつ、より地域に密着した生活交通として機能するなど、段階的に新たな役割を担うと考えられます。これらの路線が、各段階に応じた重要な役割を適切に果たしていくよう、利用の促進とサービス水準の維持向上を図っていきます。

ウ 北陸方面に向けた幹線道路の整備促進

本県から若狭地域への自動車交通ルートの強化方策として、国道8号、161号、303号の整備を促進していきます。

【取り組む施策】

- ・ 北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方についての検討
- ・ 北陸本線、湖西線の利用促進とサービス水準維持向上の促進
- ・ 琵琶湖若狭湾快速鉄道に関する継続的情報収集
- ・ 国道8号、161号、303号の整備促進

(6) 近畿中心部方面とのアクセスの確保

ア 琵琶湖線のサービス水準向上の促進

JR琵琶湖線(東海道本線)は、県内鉄道輸送の主力を担う重要路線として、複々線化構想による輸送力強化も期待されることから、まずは、鉄道の利便性を活かした駅中心のまちづくりによって沿線地域の発展を促しつつ、県土基幹交通としての位置づけを一層高めていきます。そのため、地域のまちづくりと一体となった駅のバリアフリー化や新駅の設置、駅前広場の整備による交通結節機能の強化など、サービス水準の向上を図ります。

イ びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進

滋賀県と、近江鉄道および信楽高原鐵道の沿線市町で組織するびわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会では、沿線および京都府下関係市町での機運醸成、構想の熟度を高めるための調査検討、既存鉄道の需要創出や機能向上などの条件整備を進めており、同盟会のこれらの取組を通じて、構想の実現を目指します。

ウ 新名神高速道路の整備促進

大阪方面とのアクセス道路である名神高速道路の渋滞緩和に資するものとして、新名神高速道路の早期の全線整備を促進します。

【取り組む施策】

- ・ 駅中心のまちづくりと琵琶湖線のサービス水準向上の促進
- ・ びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進
- ・ 新名神高速道路の全線早期整備促進

2 クロスポイントの形成に向けた取組

(1) 人流のクロスポイント形成

北陸新幹線が米原ルートで整備されることとなれば、県内において全国新幹線鉄道網のクロスポイントが形成されます。敦賀一大阪間の整備が本県に及ぼす影響を見極めていくとともに、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持について、近畿圏全体の課題として広域的議論によって解決を図っていきます。(「1(1)北陸新幹線の整備のあり方検討」参照)

また、東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討を進めます。(「1(2)ア 東海道新幹線の新たな利活用」参照)

さらに、草津線複線化、びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進により、中部方面、近畿中心部方面との広域鉄道網のクロスポイントを形成、強化します。

これらのクロスポイントが有する高いポテンシャルを活用したまちづくりや、交流機会拡大に向けた取組を、市町や民間の事業者、団体等と連携しながら進めていきます。

【取り組む施策】

- ・ 北陸新幹線敦賀一大阪間の整備のあり方についての検討
- ・ 東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
- ・ 草津線の段階的複線化の推進
- ・ びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進
- ・ スマートインターチェンジの設置、活用促進
- ・ 市町や民間の事業者、団体等と連携したまちづくりやにぎわい創出の取組

(2) 物流のクロスポイント形成

ア 国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備の検討

県内産業の競争力をさらに高めることに貢献する、国際貨物の集約配送を可能とする拠点整備の可能性を検討するなど、国際貨物の効果的な集配荷方策を研究します。

イ スマートインターチェンジの設置、活用促進

高速道路利用の利便性を高め、物流の効率化等に寄与するスマートインターチ

ェンジの設置やその活用により、高速道路と一般道路のアクセスを充実させるとともに、物流基盤となる道路ネットワークの強化を図ります。

ウ 鉄道貨物を活かす環境整備

長期的には、東海道物流新幹線構想や新幹線による貨物輸送の可能性等も視野に入れつつ、環境に配慮した物流機能の強化の観点から、鉄道貨物へのモーダルシフト等物流についての研究を進めるとともに、米原貨物ターミナル駅整備の動向を見ながら、鉄道貨物の効用を発揮させる道路ネットワークとの連携に取り組みます。

エ 近隣の港湾や空港の戦略的な活用の推進

県内産業の競争力の向上のため、近隣府県の有する港湾や空港がより戦略的に活用できる環境整備について、これら港湾等との連携も図りつつ、様々な方策について研究します。

【取り組む施策】

- ・ 国際貨物の効果的な集配荷方策等に関する研究
- ・ スマートインターチェンジの設置、活用促進
- ・ 鉄道貨物と道路ネットワークの連携

3 強くしてしなやかな広域ネットワークづくり

(1) 国土軸の代替性確保

交通基盤の多重化によって万一の破断の場合にも代替機能を果たす経路を確保することで、全体として強い広域交通ネットワークを形成します。

ア リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東海道新幹線と合わせてわが国の三大都市圏を結ぶ旅客輸送の大動脈を二重化し、日本経済を安定的に支える重要な役割を担うべき幹線鉄道路線であることから、早期の全線開業を実現するための方策について、近畿圏全体で検討していきます。

イ 新名神高速道路などの主要道路

新名神高速道路は、名神高速道路の交通量増大に対応して周辺道路も含めた渋滞緩和に寄与するとともに、災害時の代替機能を果たす路線として、早期の全線整備を促進します。また、緊急輸送道路網を形成する国道1号、8号、161号などの主要道路の整備を促進していきます。

ウ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想などの鉄道新線

びわこ京阪奈線（仮称）は、県内鉄道輸送の主力を担うとともに近畿圏と中部圏との広域交流を支える東海道本線の代替機能を果たす路線として、構想の実現を目指します。

【取り組む施策】

- ・ リニア中央新幹線の早期全線開業実現に向けた検討
- ・ 新名神高速道路の全線早期整備促進
- ・ 国道1号、8号、161号の整備促進
- ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進

(2) 既存交通インフラの再生と長寿命化

効率的で効果的な維持管理を実現する手法として、アセットマネジメント¹⁶の考え方を取り入れ、県の既存交通インフラの再生、長寿命化に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・アセットマネジメントの考え方を導入した県の既存交通インフラの再生、長寿命化

(3) 陸上交通遮断時の湖上交通の活用

琵琶湖の船舶を陸上交通遮断時の代替輸送手段として活用できるようにするため、地域防災計画に基づき県の管理する港湾施設の整備に取り組みます。また、平常時から湖上交通を交通手段として定着させておくことで非常時にも有効な輸送機能を提供できるようにするため、湖上交通の活性化を目指します。

【取り組む施策】

- ・琵琶湖の港湾施設の整備
- ・湖上交通の活性化

¹⁶ アセットマネジメント：サービス水準を長期的視点で効率的・効果的に維持するための計画的な資産管理手法のこと。交通インフラを資産ととらえ、構造物の点検手法・評価手法の見直しや、損傷の早期発見・補修による資産状態の把握、予算管理などを通して、資産の長寿命化、ライフサイクルコストの最小化、投資額の平準化など資産価値の最大化を図る。

第2 地域交通の課題解決のための施策

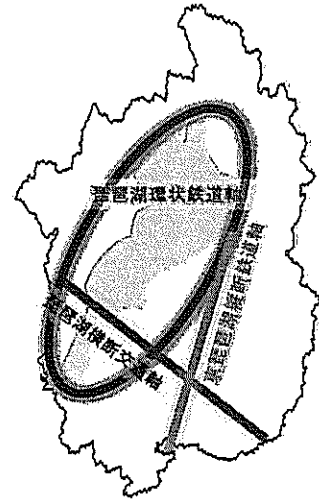
図 5-3 3つの交通軸

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

(1) 「エコ交通ネットワーク」の形成

人と環境に優しい「エコ交通」を推進するため、徒歩や自転車などで身近な公共交通にアクセスすることで、バス等による地域内交通網と鉄道等による基幹的交通軸を組み合わせて県内各地へ移動可能な「エコ交通ネットワーク」の形成を目指します。

「エコ交通ネットワーク」の基幹的交通軸として、「琵琶湖環状鉄道軸」、「琵琶湖横断交通軸」、「東琵琶湖縦断鉄道軸」の3つの交通軸を強化するとともに、様々な交通機関を円滑に組み合わせて利用できるシームレスな（継ぎ目のない）交通体系を構築します。



ア 琵琶湖環状鉄道軸

琵琶湖線、北陸本線、湖西線からなる、県土を環状にめぐる交通軸です。県の南北を結ぶ幹線交通の役割に加えて、平成 18 年（2006 年）の琵琶湖環状線開業により近江塩津駅での乗換えによる環状利用の利便性が向上したことにより、北回り、南回りの2つの経路で琵琶湖の東西を結ぶ路線としての役割も重要となっています。

鉄道の利便性は、まちの発展に大きく関わると言えますが、運行本数などのサービス水準には地域間で格差があることから、特に県北部地域において、東西交流の活性化を通じて北陸本線および湖西線の利用の促進を図りながら、琵琶湖環状線全体の利便性の向上を目指します。

また、湖西線については、強風等地域特有の気象条件に対応した安定運行確保のため、あるいは将来の北陸新幹線全線開業までの暫定的接続向上策としてのフリーゲージトレイン走行を見据えて、防風柵延伸等の保安防災対策を促進します。

【取り組む施策】

- ・琵琶湖線野洲以東の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・北陸本線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・湖西線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進、防風柵延伸等の保安防災対策の促進

イ 琵琶湖横断交通軸

琵琶湖大橋を經由し琵琶湖線と湖西線とを結ぶ琵琶湖横断エコバスと、草津線からなる、県土を東西に結ぶ交通軸です。本県の地勢上、琵琶湖を横断する東西交通は県交通体系を考える上での重要な要素であり、中でも琵琶湖大橋は、公共交通も通行する交通の要衝となっています。

琵琶湖環状鉄道軸との組み合わせにより琵琶湖沿岸地域への公共交通アクセスを担う路線として、琵琶湖大橋を横断するバス交通の充実を図ります。

また、草津線については、県内でも人口増加の著しい南部地域や産業集積の進む甲賀地域を經由する重要路線です。そのため、県および関係市町では滋賀県草津線複線化促進期成同盟会を組織し、需要動向に合わせた段階的整備の基本方針のもと、地元利用と観光誘客の両面から鉄道利用の促進と啓発を行うとともに、国やJRに対する要望活動を展開しています。この同盟会の取組を通じて草津線の利用を促進し、利便性向上を図るとともに、段階的複線化の実現に向け、第1

段階である甲西駅における列車行き違い設備の整備を目指します。

また、湖上交通については、陸上交通の代替経路としての恒常的な航路開設には、現状では事業採算性や需要喚起等課題が多いことから、暮らしと湖の関わり再生を目指して、琵琶湖と一体となったまちづくりの推進による湖上交通の活性化を図ります。

【取り組む施策】

- ・琵琶湖大橋を横断するバス交通の利用啓発や鉄道との連携促進
- ・草津線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・草津線の段階的複線化の推進
- ・湖上交通の活性化

ウ 東琵琶湖縦断鉄道軸

近江鉄道および信楽高原鉄道により、湖北地域から甲賀地域まで県東部を南北に結ぶ交通軸です。

琵琶湖環状鉄道軸、琵琶湖横断交通軸との組み合わせにより、県全域の基幹的公共交通軸を形成するため、近江鉄道および信楽高原鉄道の利用の促進と利便性の向上を図ります。

また、2つの鉄道と新線によって学研都市線に接続するびわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進に向けて、県と関係市町で組織するびわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会による利用促進等の取組を通じて、公共交通を活かした沿線地域の活性化を図ります。

【取り組む施策】

- ・近江鉄道の利用促進と利便性向上の促進
- ・信楽高原鉄道の利用促進と利便性向上の促進
- ・びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設構想の推進

エ シームレスな交通体系の構築

交通施設内での移動や交通機関同士の接続等における「継ぎ目」の不便さの解消とともに、すべての人にとってわかりやすく使いやすい交通の実現に向けた交通施設のユニバーサルデザイン化の促進により、誰もが便利に出発地から目的地まで様々な交通機関を円滑に組み合わせて利用できる、シームレスな(継ぎ目のない)交通体系を構築します。

【取り組む施策】

- ・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
- ・交通事業者間の連携による乗継ぎの向上や異なる路線間の直通乗入れの可能性の検討
- ・異なる交通機関の乗継ぎ利用を促進する統一運賃体系の可能性の検討
- ・自転車、自家用車から公共交通への円滑な乗換えを促す駐輪場、駐車場の整備促進やサイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド¹⁷の推進
- ・ICカード等の導入や交通事業者間での共通化の促進
- ・自転車を持ち込み、積載可能なサイクルトレイン、サイクルバスの活性化

¹⁷ サイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド：自宅から自転車や自家用車で最寄りの駅またはバス停留所まで行き、バスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。公共交通との組み合わせや自転車利用への転換により、自動車交通需要を抑制する効果が期待されている。

(2) 自転車を利用しやすい環境づくり

県民の日常生活における利用と観光客層による非日常的な利用の両面から自転車の利用環境づくりを進め、自転車を交通体系の中に位置づけます。

日常利用においては、年齢層に合わせたルールやマナー、自転車の楽しみ方や利用の提案によって、自転車で移動し暮らせる地域イメージの定着を図ります。観光客層に対しては、自転車による移動の多様な楽しみ方の提案、公共交通での来訪の楽しみ方の提案を通じて、観光地まで自転車を利用できるイメージの定着を図ります。これにより、「公共交通＋自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指します。

ア ルール・マナー・安全

交通ルールの順守による自転車の安全利用は、他のあらゆる自転車施策を活かす前提となります。歩行者に対しても自動車に対しても安全で快適な自転車の走行を実現するために、自転車利用者等のルール・マナー・安全の向上に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・自転車の車道における左側通行の徹底
- ・年齢層や利用の場面に応じたルール・マナー啓発
- ・自動車ドライバーへのルール・マナー啓発

イ 情報発信

自転車を利用した観光案内、道路や駐輪場の情報、ルール・マナー啓発など安全利用につながる情報などを集約し発信していきます。

【取り組む施策】

- ・自転車利用に関する情報を集約したホームページによる情報発信

ウ 環境整備

自転車を安全、快適に利用できる環境を整えるため、自転車走行空間の確保、駅やバス停留所への駐輪場の整備支援等の取組を行います。

【取り組む施策】

- ・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
- ・駅やバス停留所への駐輪場整備の支援
- ・自転車を持ち込み、積載可能なサイクルトレイン、サイクルバスの活性化
- ・サイクリングルート案内表示の共通化の促進
- ・レンタサイクルの普及促進

(3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革

公共交通の利用を促進するためには、交通機関側の利便性向上や魅力増進等による利用の誘発と、利用者側の意識変革を促す働きかけの、両面からの取組が必要です。

交通機関の側への取組の中には、地方公共団体が鉄道の増便等運行サービス向上コストを実験的に負担することによって新規需要の掘り起こしを図った、踏み込ん

だ施策の例もあります。こうした県外の事例も参照しながら、経済的インセンティブによる誘導など、様々な利用促進の手法、方策を、交通事業者とも連携しつつ研究していきます。

また、利用者側への取組としては、公共交通が重要であるという県民の認識を、実際の行動における積極的な公共交通利用に結び付けていくため、モビリティ・マネジメント¹⁸の手法も活用しながら、県民一人ひとりが環境負荷の低い公共交通を選択することで地球環境に優しい低炭素型交通体系の構築につながるとともに、地域交通を活性化するという当事者意識の醸成を促します。また、次世代を担う子どもたちが公共交通に親しむ機会の提供を通じて、将来にわたって利用習慣の定着を図るとともに、公共交通に対する県民の理解と愛着を深め、公共交通の活性化につなげます。また、国土交通省により制定された「エコ通勤優良事業所認証制度」¹⁹を積極的に活用するなどにより、事業所におけるエコ通勤の普及を図ります。

【取り組む施策】

- ・ 交通事業者とも連携した、様々な公共交通利用促進手法、方策の研究
- ・ 人と環境に優しい「エコ交通」の普及啓発
- ・ 学校教育やその他の機会を通じた子どもたちへの公共交通利用促進啓発
- ・ 「エコ通勤優良事業所認証制度」等による企業へのエコ通勤への協力依頼
- ・ 地域公共交通会議への県民の主体的な参画の促進

(4) 自動車利用のエコ化推進

交通部門における主要な温室効果ガス排出源である自動車における対策として、電気自動車や低燃費車の普及啓発や、急な加減速や不要なアイドリングを減らして燃料消費を抑えるエコドライブの励行など、自動車利用のエコ化に向けた取組を進めます。

【取り組む施策】

- ・ 電気自動車など温室効果ガス排出量のより少ないエコカーの普及啓発
- ・ エコドライブの普及啓発

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

(1) 県全域における交通空白域の改善

鉄道による基幹的交通軸と、これとつながるバス等による地域内交通網で構成される公共交通ネットワークを中心に、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。

ア 輸送需要に応じた交通手段の確保

地域内交通網については、輸送需要に応じた適切な交通機関によって、地域住

¹⁸ モビリティ・マネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、対話型手法を中心とした交通政策。

¹⁹ エコ通勤優良事業所認証制度：車通勤による周辺地域や地球環境への影響を背景に、事業所が主体的により望ましい通勤交通のあり方を考える「エコ通勤」の普及推進を図るため、エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取組みを自主的かつ積極的に推進している事業所を「エコ通勤優良事業所」として認証し、その取組み事例を広く国民に周知するもの。

民の生活に必要な移動手段が確保された状態を目指します。

輸送需要が多い都市部においては、民間の路線バスが支える地域として、地域間幹線ネットワーク等については国庫補助等も活用しながら、利便性の確保を促していきます。

輸送需要が少なく民間の路線バスが撤退した郊外部、農山村部においては、主に市町が運行するコミュニティバスが支える地域として、県は真に必要な生活交通路線について市町を支援しつつ、公共交通を維持していきます。

そのうち特に輸送需要の低い地域などについては、市町のコミュニティバスの中でも利用者の求めに応じて運行するデマンド方式など、より低密度低頻度の輸送に適した持続可能な運営形態も活用していきます。

なお、今後人口減少社会の到来によって輸送需要のさらなる低下が懸念される中、行政の支援を無制限に拡大させていくことは現実的ではありません。公共交通の持続的経営のため、自家用車からの転換等による公共交通の利用拡大等、交通サービスの収益性、自立性を高める交通事業者や市町の取組を促していきます。

【取り組む施策】

- ・地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討
- ・地域間幹線バス路線の運行に対する支援
- ・廃止代替コミュニティバスを運行する市町に対する支援

イ 多様な担い手による交通手段の確保

輸送需要の低い地域や交通空白地では、市町や地域コミュニティで構成される協議会などによる自主的な生活交通の維持確保の先導的な取組、さらに不特定多数を対象にした公共交通ではなく利用者や対象地域を限定した福祉的あるいは共助的な輸送サービスなども活用しながら、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。

【取り組む施策】

- ・地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討
- ・地域コミュニティ等による自主的な生活交通維持確保の先導的な取組への支援

(2) バス利用を促進する環境整備

地域公共交通ネットワークの中心的存在であるバス交通の利用を促進する環境を整備します。

ア 生活拠点をカバーするバス路線網の形成

県民の参画によるバス路線検討により、利用の見込みに応じたきめ細やかなバス停留所設置を促し、生活の拠点からバス路線網へのアクセス性を向上させることで、バスの利用機会拡大を図ります。

【取り組む施策】

- ・コミュニティバス路線の検討への県民の参画の促進

イ バス利用の利便性向上

すべての人に使いやすいバス交通を目指して、バス停留所や車両のバリアフリー化を進めます。また、鉄道や自転車等の交通手段との連携の強化、バス停留所環境の改善など、バス利用の利便性の向上を図ります。

【取り組む施策】

- ・自転車からバスへの円滑な乗換えを促す駐輪場整備の支援やサイクル・アンド・ライドの推進
- ・自転車を持ち込み、積載可能なサイクルバスの活性化
- ・交通事業者間の連携による乗継ぎの向上や異なる路線間の直通乗入れの促進
- ・バス停留所、車両のバリアフリー化や、バス停留所環境改善の促進
- ・ICカード等の導入や交通事業者間での共通化の促進
- ・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

ウ バスの定時性を確保するための道路環境改善

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、公共車両優先システム（PTPS）の検討など、バス交通を支援し走行環境改善につながる道路における対策を推進します。

【取り組む施策】

- ・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

(3) 関係者の役割分担による公共交通の維持

コスト削減等交通事業者による経営努力、行政による運行支援、県民による積極的な利用など、関係者の連携と役割分担により地域の公共交通を維持していきます。また、企業においても、県民と同様に交通サービスの利用者として、事業活動や従業員の通勤における公共交通の積極的な利用を進めるよう促していきます。

【取り組む施策】

- ・県民、交通事業者、行政が連携した公共交通の確保維持
- ・地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討

(4) 県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域交通体系

地域公共交通会議への県民の主体的参画を促しながら、地域の実情に合った交通のあり方を地域自らが検討することを通じて、県民、交通事業者、行政の連携による地域交通体系づくりを進めていきます。

【取り組む施策】

- ・地域公共交通会議への県民参画による地域の交通のあり方に関する検討
- ・地域コミュニティ等による自主的な生活交通維持確保の先導的な取組への支援

3 まちづくりと一体となった交通の整備

(1) 地域が主役の交通まちづくり

各行政分野の連携強化を図るとともに、市町と連携しながら、地域の特性に応じて地域のまちづくりと一体となって、地域交通の維持、充実を図ります。

【取り組む施策】

- ・ 県と市町との連携による地域特性に応じた交通体系づくり
- ・ 地域産業や観光など地域のまちづくりと一体となった交通施策
- ・ 湖上交通の活性化
- ・ 在来線鉄道の新たな駅やLRT、BRT等都市型の新たな交通システムを視野に入れた地域のまちづくりへの支援

(2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通

人と人がふれあう社会生活の舞台である公共交通を、県民にとってより身近なものとしていきます。

【取り組む施策】

- ・ 地域公共交通会議への県民参画による地域の交通のあり方に関する検討
- ・ マイレール運動²⁰など公共交通を身近にするための住民活動への支援

(3) 安全・安心な交通網の整備

交通事故を抑制するとともに、異常気象や災害に強い安全・安心な交通網の整備を進めます。

ア 交通安全対策

安全な道路環境の提供のため、「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を推進します。また、「滋賀県交通安全計画」に基づき、陸上交通の総合的な安全対策を推進します。

【取り組む施策】

- ・ 通学路を中心とした歩道整備の推進による歩行空間の充実
- ・ 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
- ・ 生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するバイパス整備

イ 災害時に備えた強い交通網の整備

災害発生時にも交通機能が維持されるよう、地震、風水害による被害が想定される既存交通網の強靱性の強化、新たに整備される交通網の強靱性の確保、交通ネットワークの万一の破断への備えおよび代替輸送路の確保に取り組みます。特に、地震直後から発生する緊急輸送を円滑確実に実施するために必要な道路として優先度が高い緊急輸送道路網については、耐震性の確保や代替輸送路の確保に取り組みます。また、湖北地域などでは雪害への対応も求められることから、雪害時にも機能する交通網の確保に取り組みます。

²⁰ マイレール運動：地域にとっての鉄道の重要性を行政や住民が改めて認識し、「自分たちの鉄道」との意識を高めながら、利用促進や活性化の取組を通じて、地域の鉄道を地域自らが守り育てていこうとする運動。

【取り組む施策】

- ・ 既存交通網、新規整備を行う交通網の強靱性の確保
- ・ 緊急輸送道路網の耐震性の確保
- ・ 湖上交通の活用等災害発生時における代替輸送路の確保
- ・ 道路網における冬期の雪害対策の充実

ウ 既存交通インフラの再生と長寿命化

効率的で効果的な維持管理を実現する手法として、アセットマネジメントの考え方を取り入れ、県の既存交通インフラの再生、長寿命化に取り組めます。

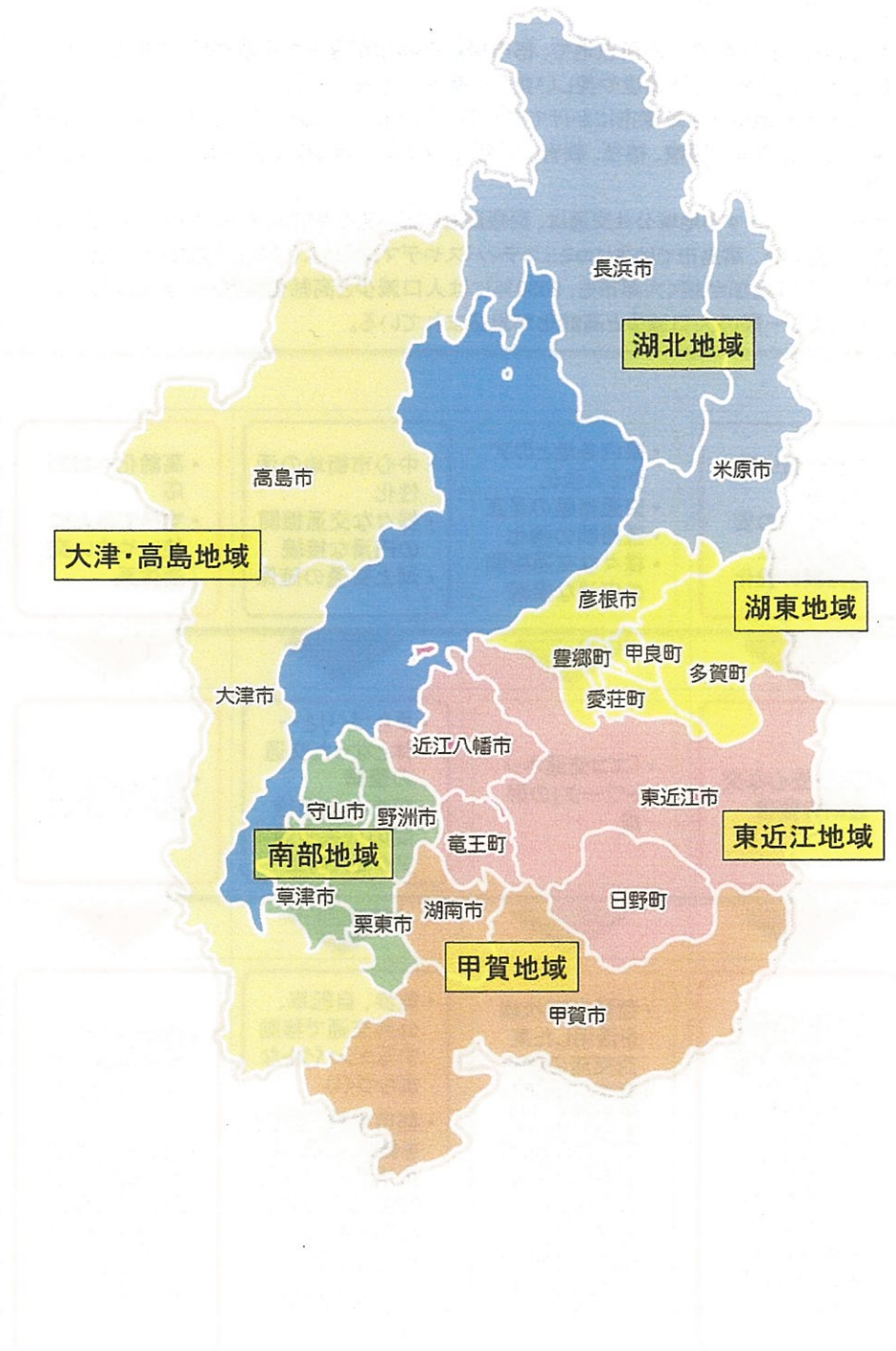
【取り組む施策】

- ・ アセットマネジメントの考え方を導入した県の既存交通インフラの再生、長寿命化

第6章 地域別施策

本章では、第5章に示した課題解決のための施策をもとに、地域ごとの特性を踏まえて整理しました。ただし、地域の課題はこれに尽きるものではありません。多岐にわたる地域の交通課題を抽象化し、極力簡略に示したひとつの見方ですので、本章は今後それぞれの地域において、地域の交通のあり方を議論するためのベースとなるものです。

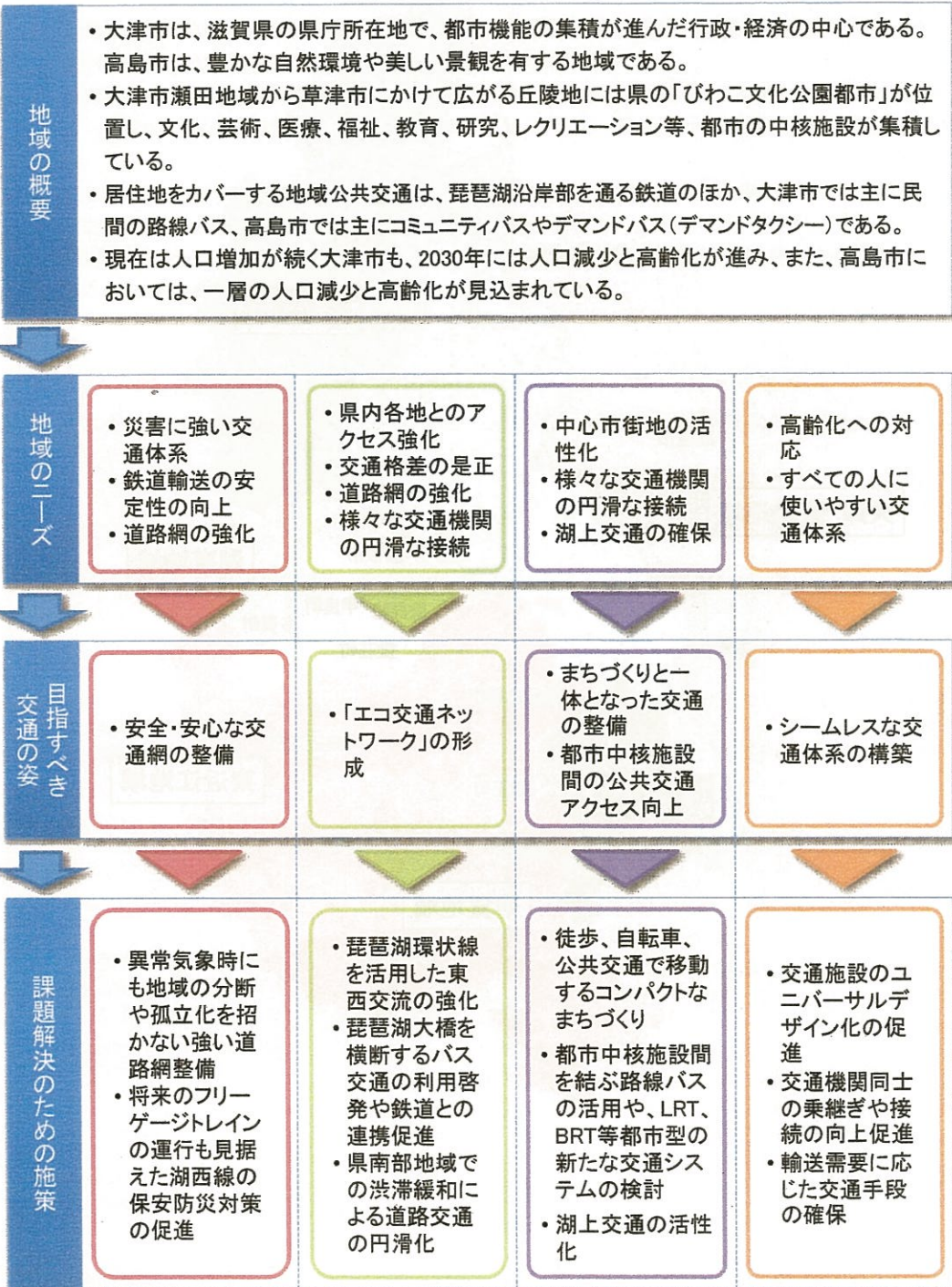
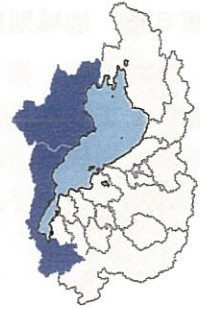
図6-1 地域区分図



第1 大津・高島地域

1 大津・高島地域の概要

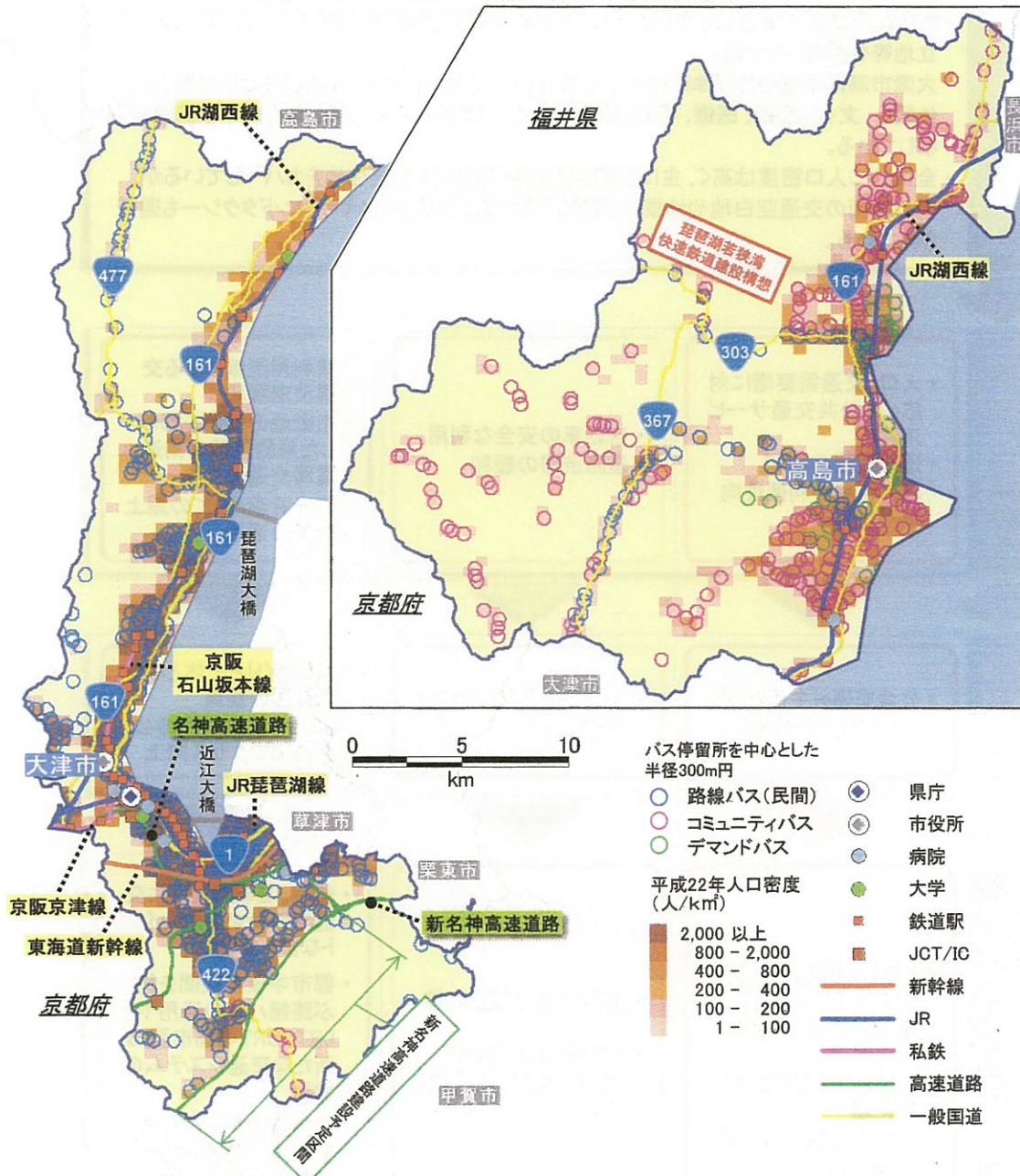
大津・高島地域は、大津市および高島市からなり、琵琶湖南岸から西岸に位置し、湖西線、国道161号等が地域を南北に結んでいます。これらの路線は、近畿圏と北陸圏をつなぐ広域幹線の役割も果たしています。主に南部地域や京都市方面への流動が多い地域ですが、平成18年(2006年)の琵琶湖環状線開業によって、湖北地域との交通利便性も大きく向上しています。



2 目指すべき交通の姿

大津・高島地域では、混雑や渋滞など交通集中の課題と公共交通の利用者減少など需要低下の課題の両方を有しており、デマンド交通など需要に応じた輸送形態も活用しながら、すべての人が利用可能な移動手段である公共交通網を維持していきます。また、車社会を前提とした商業施設等の郊外への拡散により中心市街地の活力が低下していることから、徒歩、自転車、公共交通で移動する駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指します。さらに、新幹線や高速道路などの全国交通ネットワークが県東部を經由していることから、東西交通を担う鉄道や道路の機能向上を図ります。

図 6-2 大津・高島地域の交通環境

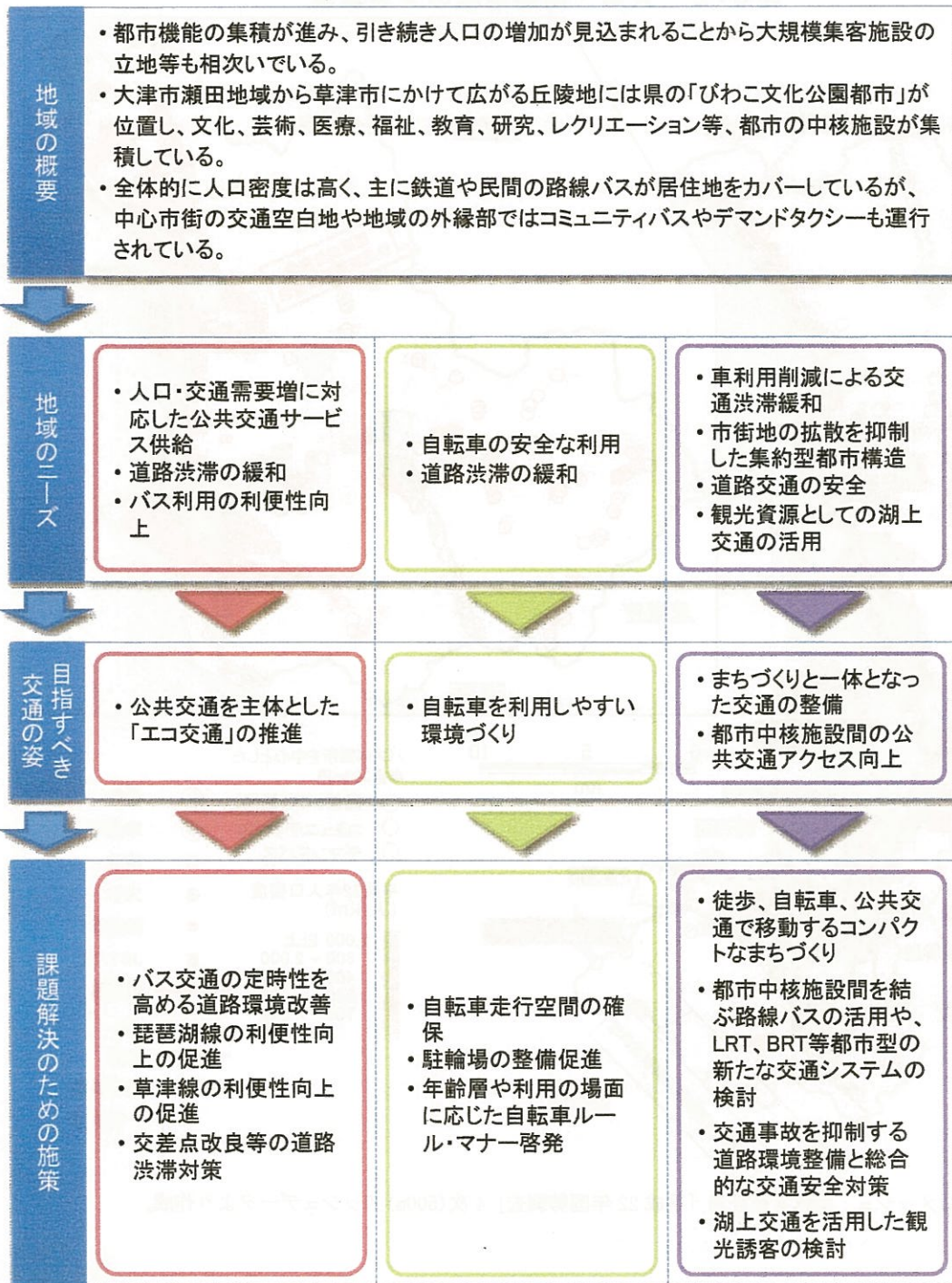
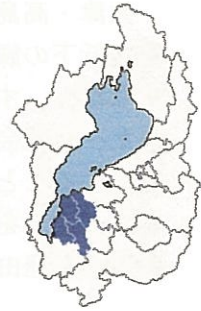


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第2 南部地域

1 南部地域の概要

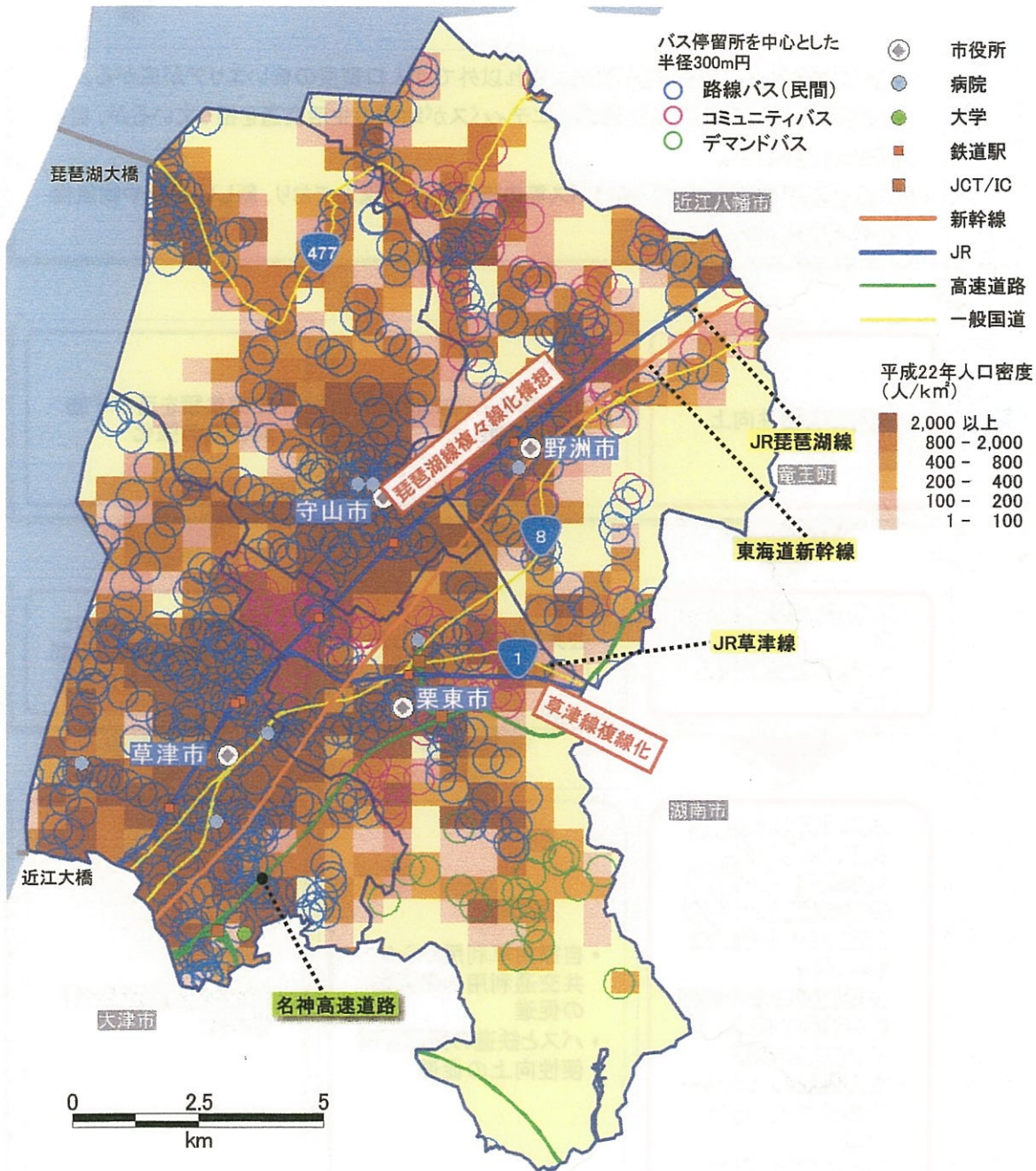
南部地域は、県南部の琵琶湖東岸平野地帯に位置する草津市、守山市、栗東市および野洲市からなる地域です。琵琶湖線と草津線、名神高速道路と新名神高速道路、国道1号と8号、さらには琵琶湖西岸からの交通が交差する利便性を背景に都市機能の集積が進み、今後も人口の増加が見込まれています。



2 目指すべき交通の姿

南部地域では、人口や産業の集積による交通渋滞が多発しており、産業活動にとって大きな経済的、時間的損失となっています。道路の機能向上等による渋滞対策とともに、人の移動については自家用車から公共交通への転換を図ることが重要です。比較的充実した公共交通網を活かして自家用車への過度の依存を改め、徒歩、自転車、公共交通で移動する駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指します。

図 6-3 南部地域の交通環境

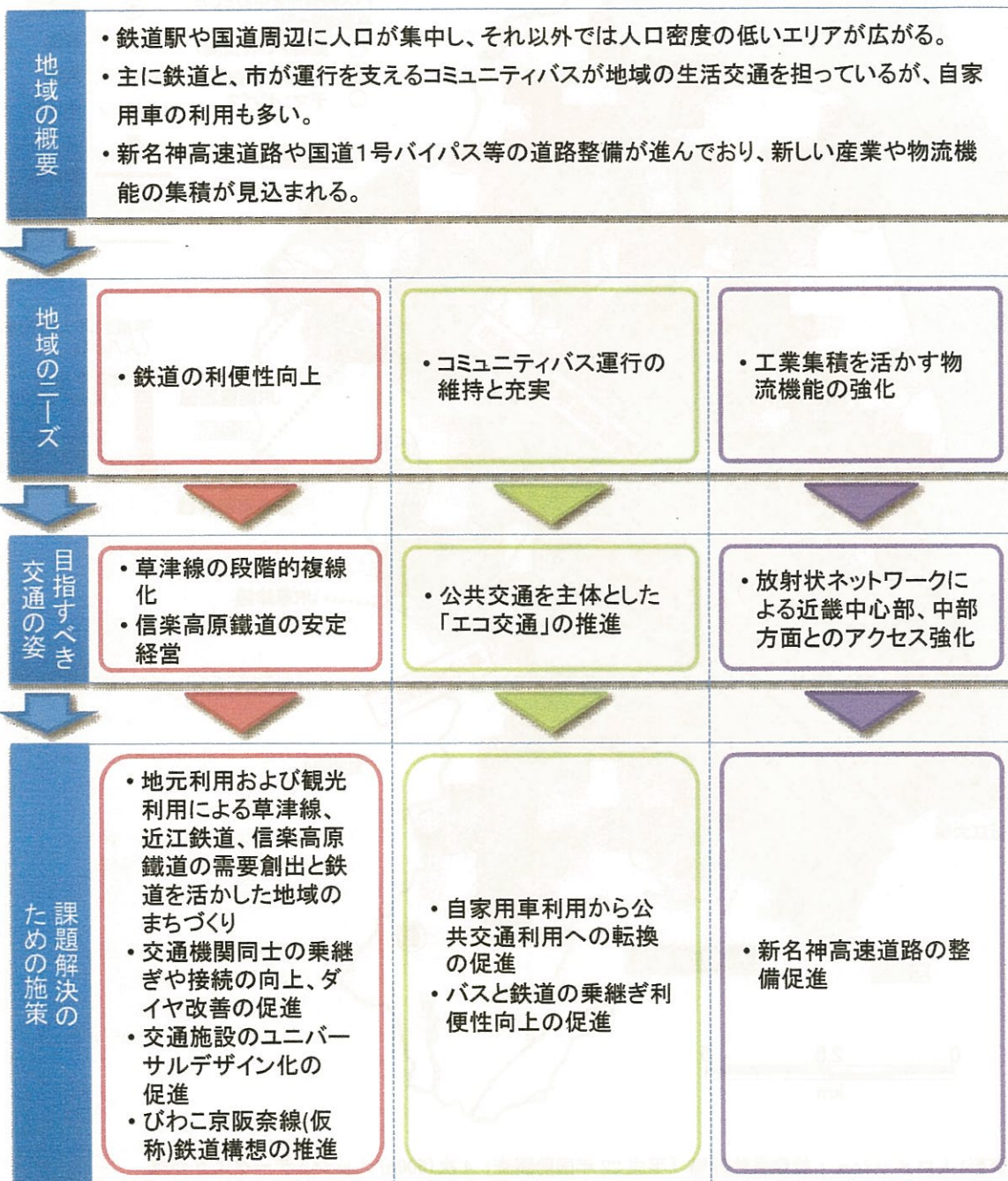
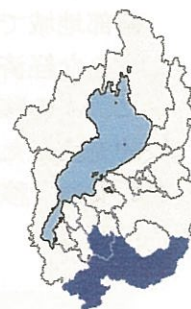


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第3 甲賀地域

1 甲賀地域の概要

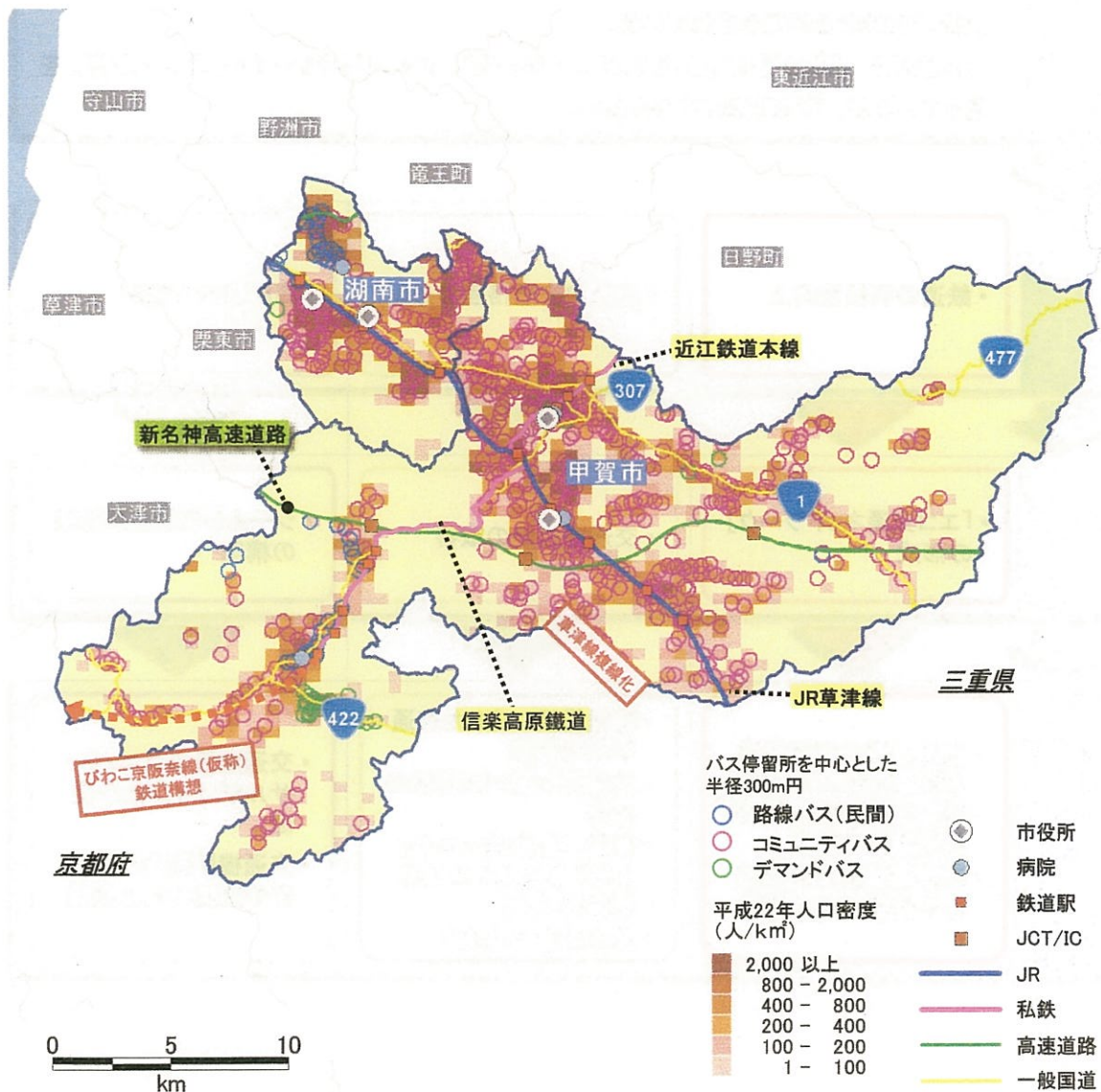
甲賀地域は、県南東部に位置する甲賀市および湖南市からなる地域です。草津線、近江鉄道、信楽高原鐵道が地域の東西南北を結び、また、国道1号、新名神高速道路といったわが国の幹線道路が経由し、近畿圏と中部圏をつなぐ立地特性から、県下有数の工業集積地となっています。



2 目指すべき交通の姿

甲賀地域を東西に結ぶ草津線は、県南部や京阪神方面への通勤通学輸送を担うとともに、将来のリニア中央新幹線開業後には、県内から中部圏へのアクセス手段としての役割も期待されます。しかし、単線であるため現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいことから、県および関係市町では滋賀県草津線複線化促進期成同盟会を組織し、複線化に向けた取組を進めています。草津線は、県内の他の鉄道路線と比べて沿線人口に対する乗車人数の割合が低く、このことは、利便性の差が利用率に影響しているともみられる一方で、草津線の需要拡大に対する沿線のポテンシャルを示すものとして、利用の促進と輸送サービス向上の両面から、甲賀地域の基幹交通としての草津線の充実を図ります。

図6-4 甲賀地域の交通環境

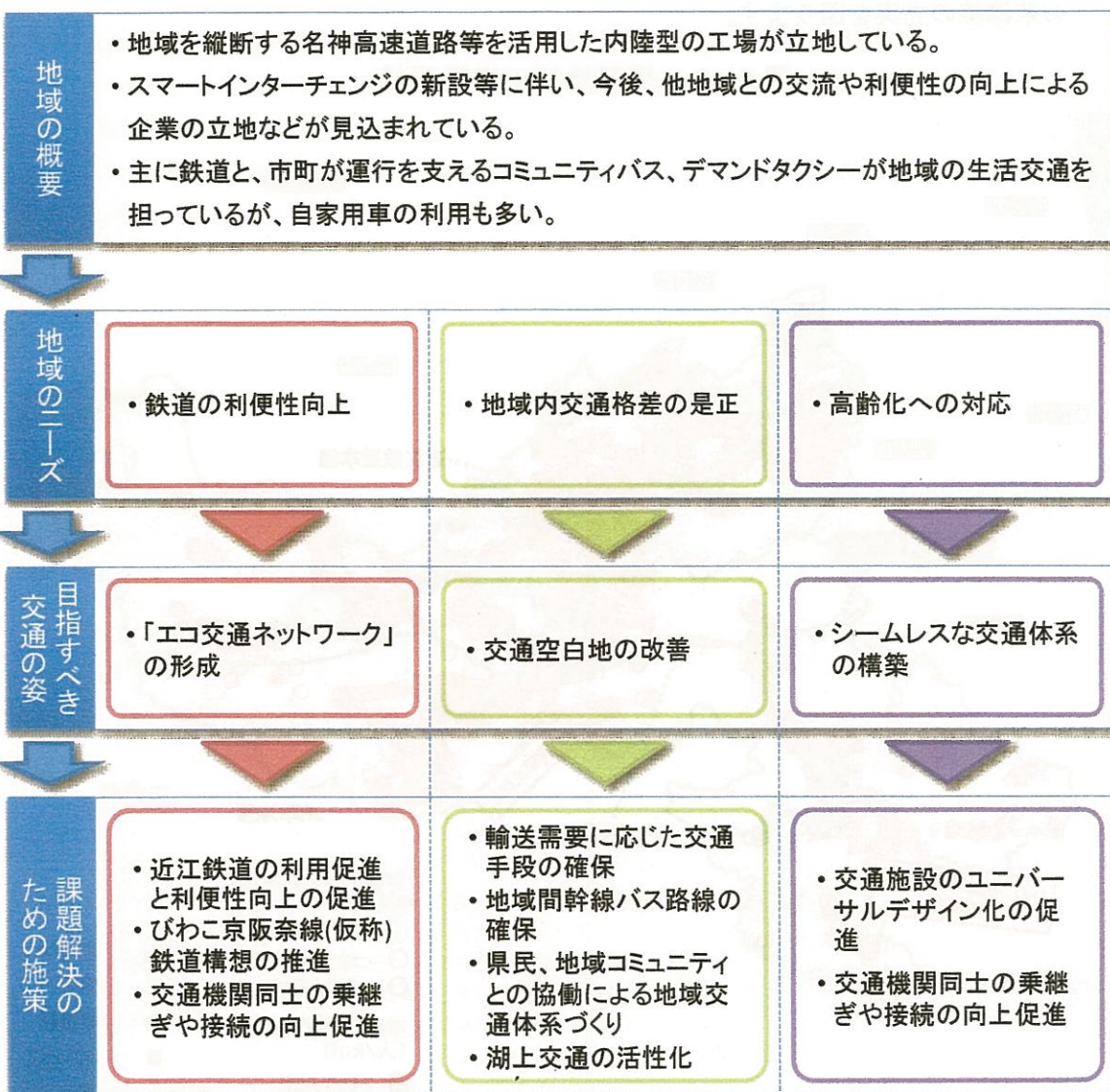
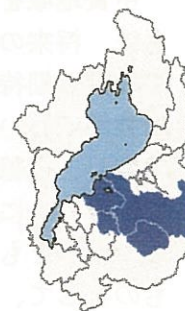


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第4 東近江地域

1 東近江地域の概要

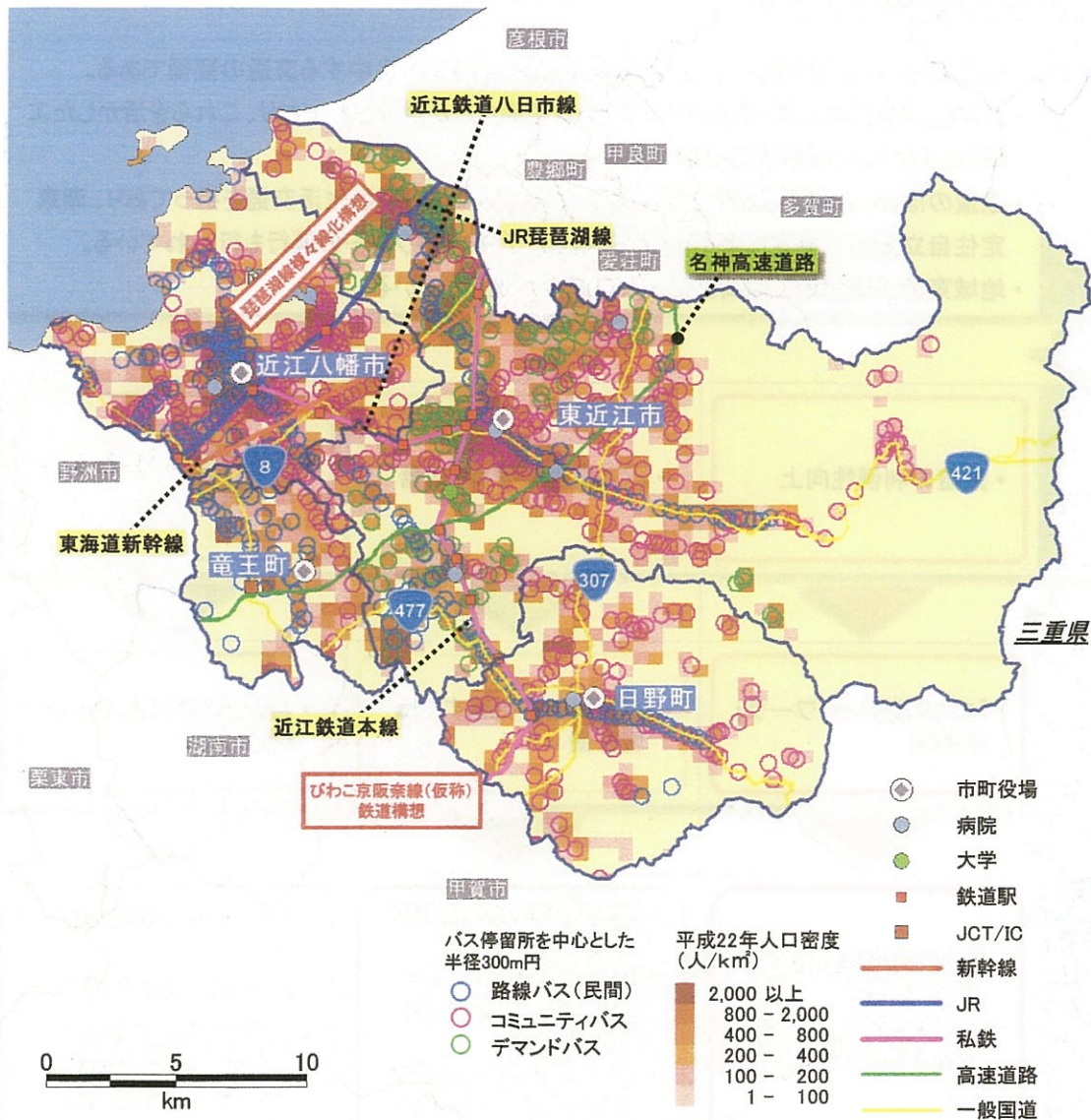
東近江地域は、琵琶湖東岸の平野地帯から県東部の鈴鹿山系にかけて位置する近江八幡市、東近江市、日野町および竜王町からなる地域です。琵琶湖線、近江鉄道、名神高速道路、国道8号等の主要交通が地域を南北に縦断し、工業立地が進んでいます。また、国道421号石榑峠道路の開通や、今後の名神高速道路スマートインターチェンジ新設により、県外地域との交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

東近江地域では、びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進を通じて、鉄道、バス等の地域公共交通の活性化を図り、沿線地域の発展を促すため、JR東海、JR西日本とも連携した首都圏、京阪神からの誘客や地域住民の日常利用による近江鉄道の利用促進と、安全施設整備等の機能向上を進めます。また、地域公共交通会議等により地域の実情に合った交通のあり方を地域自らが検討しながら、デマンド交通など輸送需要の低下に対応した手法も活用し、地域の生活に密着した公共交通サービスの確保を目指します。

図6-5 東近江地域の交通環境

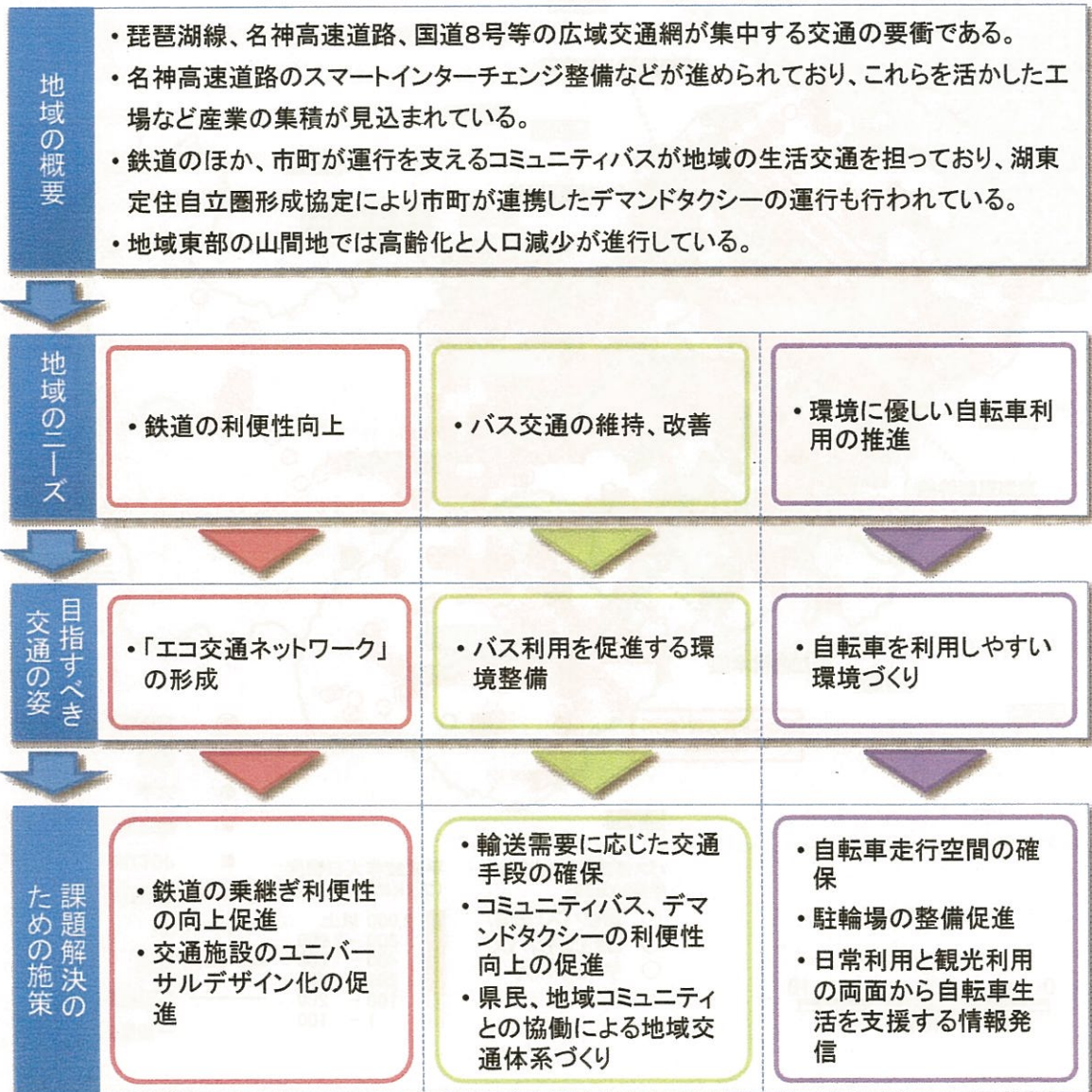
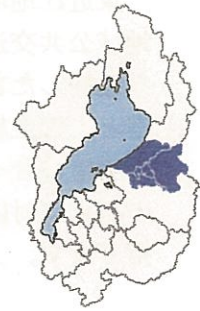


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第5 湖東地域

1 湖東地域の概要

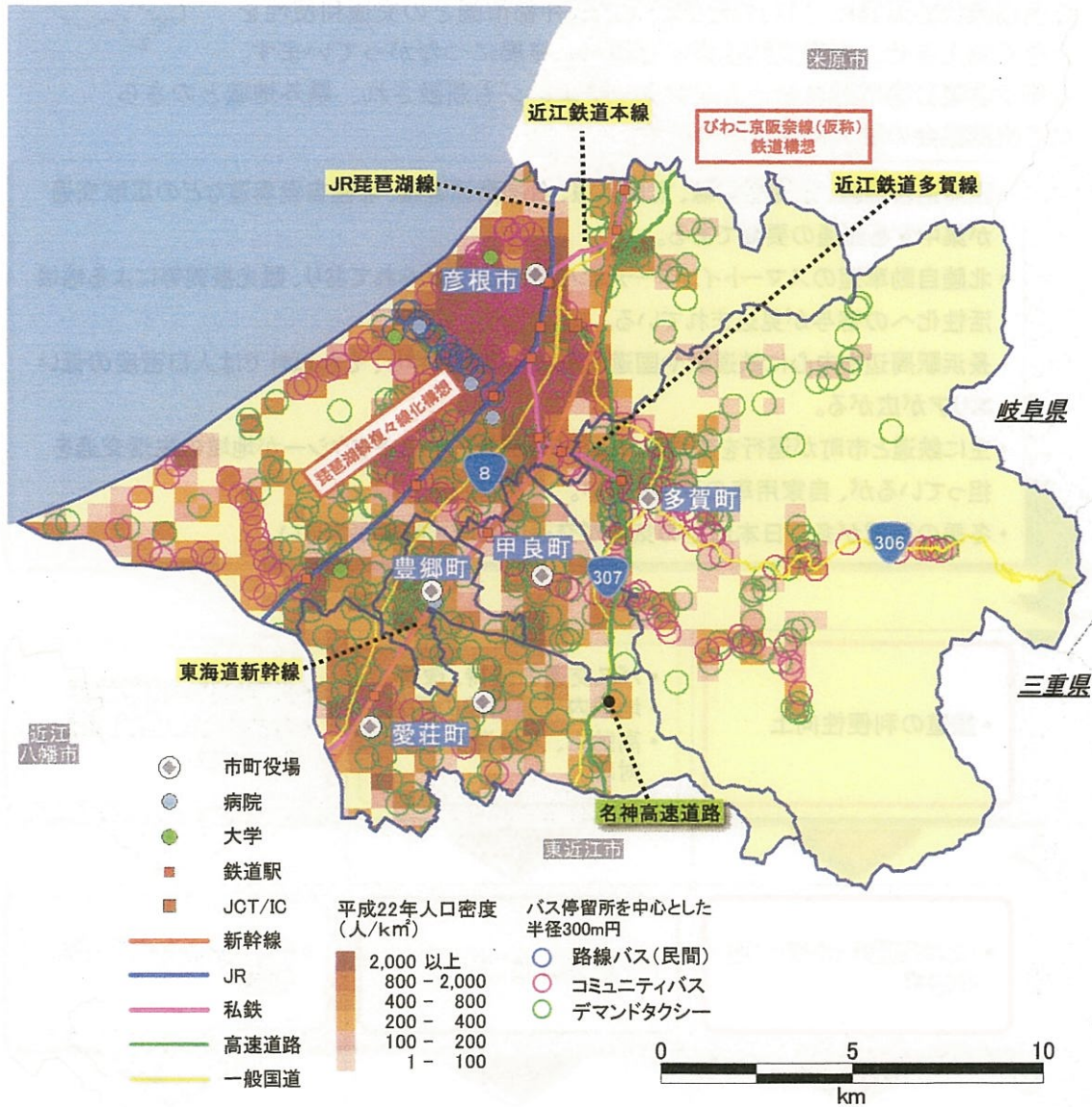
湖東地域は、琵琶湖東岸の平野地帯から県東部の鈴鹿山系にかけて位置する彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町および多賀町からなる地域です。琵琶湖線、近江鉄道、名神高速道路、国道8号等の主要交通が地域を南北に縦断しています。また、近畿、中部、北陸の人、物、情報が行きかう交通の要衝として、古くから商工業や地場産業を含む産業が発展してきました。東海道新幹線駅にも近く、今後は名神高速道路スマートインターチェンジも新設され、県外地域とのさらなる交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

湖東地域の1市4町では、湖東定住自立圏を形成し、圏域全体の総合的な地域公共交通ネットワークの構築が進められています。地域公共交通会議等により圏域の実情に合った交通のあり方を圏域自らが検討しながら、デマンド交通など輸送需要の低下に対応した手法も活用し、地域の生活に密着した公共交通サービスの確保を目指します。

図 6-6 湖東地域の交通環境

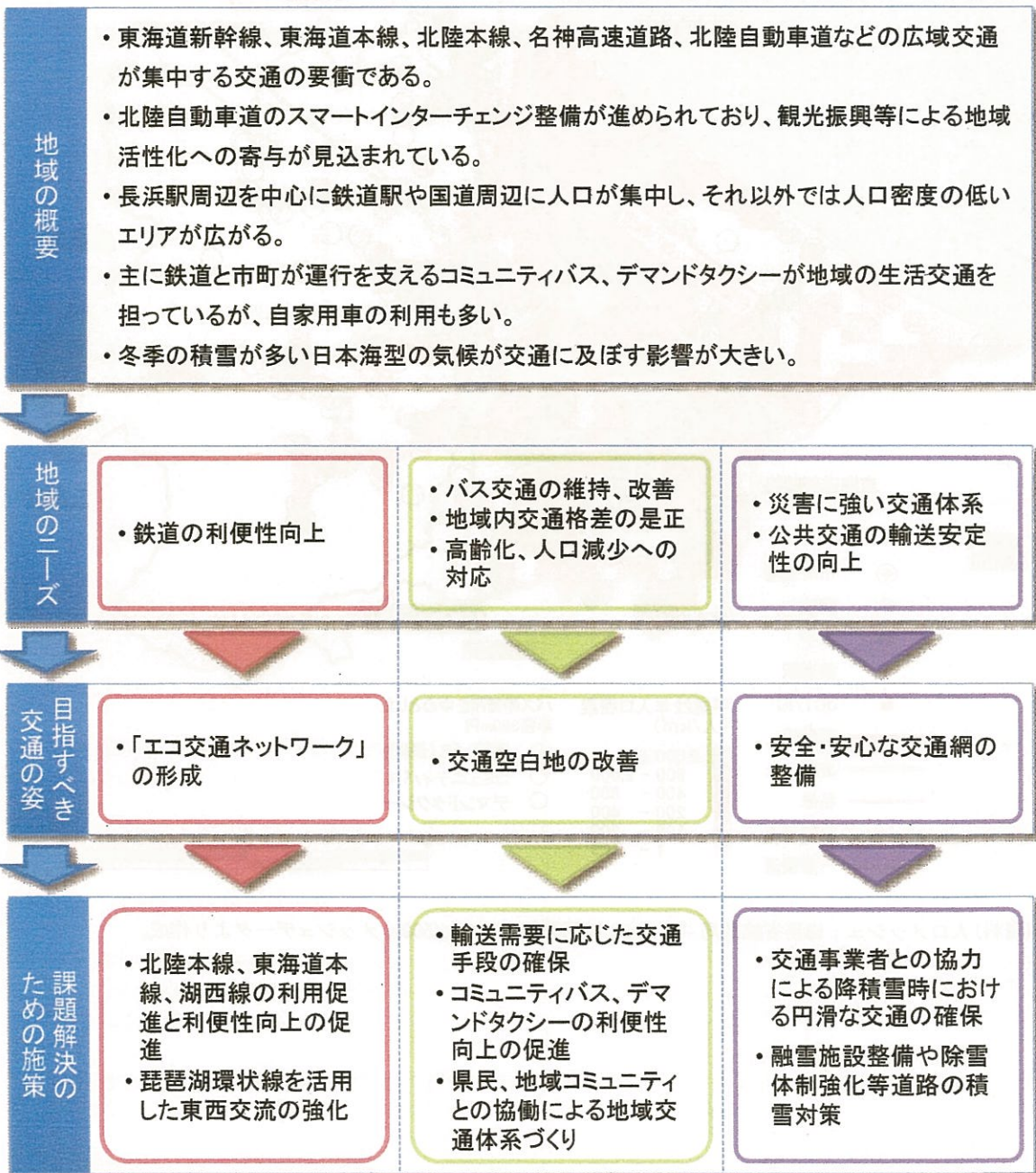
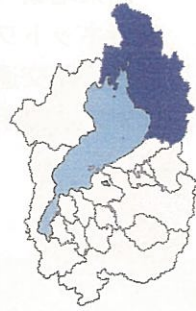


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第6 湖北地域

1 湖北地域の概要

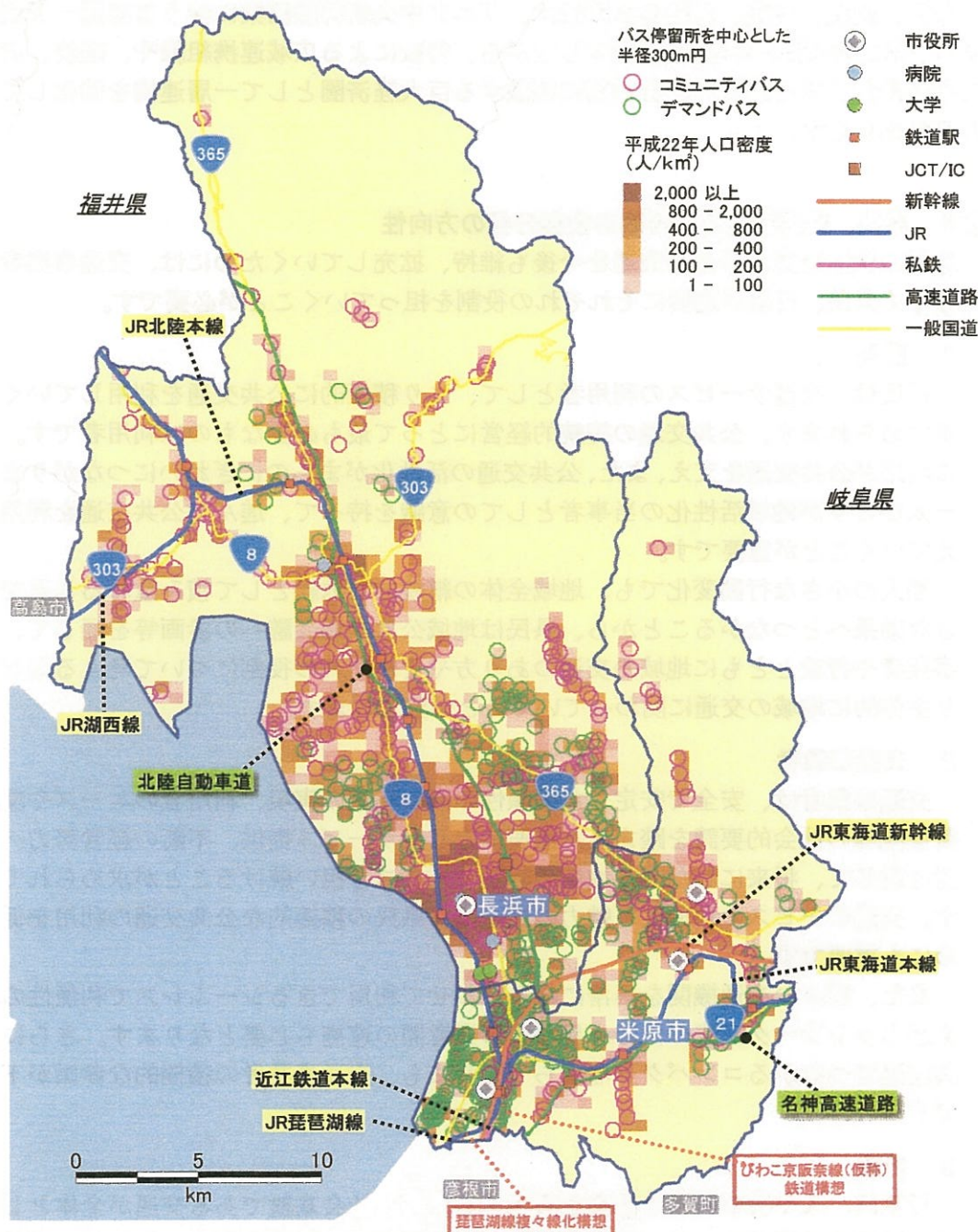
湖北地域は、琵琶湖北東岸に位置する長浜市および米原市からなる地域です。鉄道では、県内唯一の新幹線停車駅を有するとともに、JR在来線各路線および近江鉄道が県内各地や近畿、中部、北陸の各方面へと延び、また、道路では名神高速道路と北陸自動車道が接続するなど、県内外との交通が交差する要衝です。平成18年（2006年）の琵琶湖環状線開業は、県内の他地域や京阪神都市圏との交通利便性を大きく向上させ、観光交流拡大など地域の発展につながっています。今後は北陸自動車道スマートインターチェンジも新設され、県外地域とのさらなる交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

湖北地域では、中部圏および北陸圏と近畿圏の結節点としての地理的特性および新幹線や高速道路など全国交通ネットワークと接続する充実した広域交通基盤を活かし、在来線鉄道の利便性向上による県内各地域との交流強化によって、県の東の玄関口としての機能を充実していきます。また、人口減少等の社会情勢も踏まえ、低密度輸送に対応したデマンド交通などの手法も活用しながら、広大な市域に分散する居住地をカバーする地域公共交通サービスの確保を目指します。

図6-7 湖北地域の交通環境



(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第7章 施策推進に向けて

第1 交流拠点から広がる県全体の活性化

広域交通のクロスポイント形成、強化による県外地域との交流拡大を、各行政分野の横断的な取組や市町と県との連携によって、産業、観光等の振興やまちづくりに結び付けます。また、活性化は広域交流の拠点だけのものではなく、そこからつながる地域交通ネットワークによって県全体へと効果を広げていきます。

第2 近畿、中部、北陸の広域連携

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、行政による広域連携組織や、経済、産業、文化等民間交流を通じて、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。

第3 県民、交通事業者、行政の役割分担の方向性

地域の生活を支える公共交通を今後も維持、拡充していくためには、交通事業者だけでなく県民、行政が適切にそれぞれの役割を担っていくことが必要です。

1 県民

県民は、交通サービスの利用者として、より積極的に公共交通を利用していくことが求められます。公共交通の持続的経営にとって最も必要なものは利用者です。県民の利用が公共交通を支え、また、公共交通の活性化がまちのにぎわいにつながります。一人ひとりが地域活性化の当事者としての意識を持って、進んで公共交通を利用し支えていくことが重要です。

個人の小さな行動変化でも、地域全体の継続的な取組として積み重ねることで、大きな効果へとつながることから、県民は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交通のあり方やそれぞれの役割について考えるなど、より主体的に地域の交通に関わっていくことが望まれます。

2 交通事業者

交通事業者は、安全で安定した信頼性の高い輸送の実現、利用者のニーズや環境負荷低減等の社会的要請を踏まえた需要に応じたサービス提供、不断の経営努力への取組を通じて、将来にわたって地域の輸送サービスを担い続けることが求められています。交通サービスの利便性と魅力の向上は、県民の積極的な公共交通の利用を促すためにも重要です。

また、様々な交通機関を円滑に組み合わせて利用できるシームレスで利便性の高い交通ネットワーク形成のため、異なる事業者間の連携も必要となります。さらに、公共交通でつながるコンパクトなまちづくりにも、交通事業者の積極的な参画が不可欠です。

3 行政

行政は、人や物の円滑な移動を実現する重要な社会基盤である交通が全体として適切に機能を発揮するよう、鉄道、道路、港湾等の公共交通に関する施設を計画的に整備するとともに、より良いまちづくりを目指して交通事業者と連携しつつ、県民の公

公共交通利用を促していくことが求められます。各行政分野の連携強化を図るとともに、市町と県が連携しながら、地域の特性に応じて地域のまちづくりと一体となって、地域交通の維持、充実を図ります。

(1) 市町

市町は、地域交通に関する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。そのため、県や国との適切な役割分担のもと、公共交通の輸送力強化や利便性向上に必要な施設を整備するとともに、徒歩、自転車、公共交通で移動するコンパクトなまちづくりを推進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。

(2) 県

県は、交通事業者、市町等と意見交換を行いながら、広域交通および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、市町、他府県との広域連携組織や国との適切な役割分担のもと、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基盤を計画的に整備していくことや、全県的な公共交通の確保、維持、機能向上のための総合的な調整および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。

第4 財源や整備手法の検討

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踏まえ、県民、事業者、市町、県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、多様な民間活力を最大限に活用する仕組みを検討します。PFI²¹・PPP²²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。

²¹ PFI: Private Finance Initiative の略称。公共施設等の建設、維持管理、運営等について、民間の資金、経営能力、技術的能力などを活用して行う手法。

²² PPP: Public Private Partnership の略称。官民のパートナーシップ(協働)による公共サービスの提供手法。

参考資料

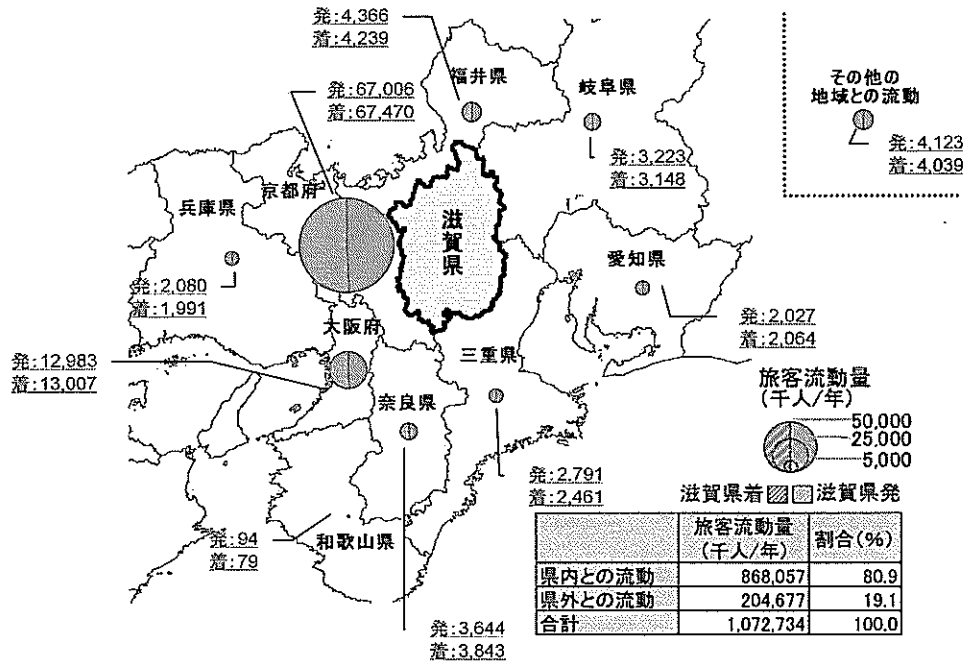
[目次]

1	補足資料	61
	(1) 滋賀の現状と課題	62
	(2) 全国高速交通基盤整備の動向	62
	(3) 滋賀交通ビジョンアンケート調査結果	74
	(4) 滋賀県自転車利用促進協議会提言概要	106
	(5) 滋賀県新交通システム検討協議会提言概要	108
	(6) 滋賀県と交通事業者との包括的連携協定	115
2	策定経過	116
	(1) 滋賀交通ビジョン懇話会における審議経過	116
	(2) 県民、市町等からの意見聴取	116
3	滋賀交通ビジョン懇話会委員名簿	118
4	滋賀交通ビジョン懇話会設置要綱	120
5	諮問文・答申文	121
6	索引・用語解説	123

1 補足資料

(1) 滋賀の現状と課題

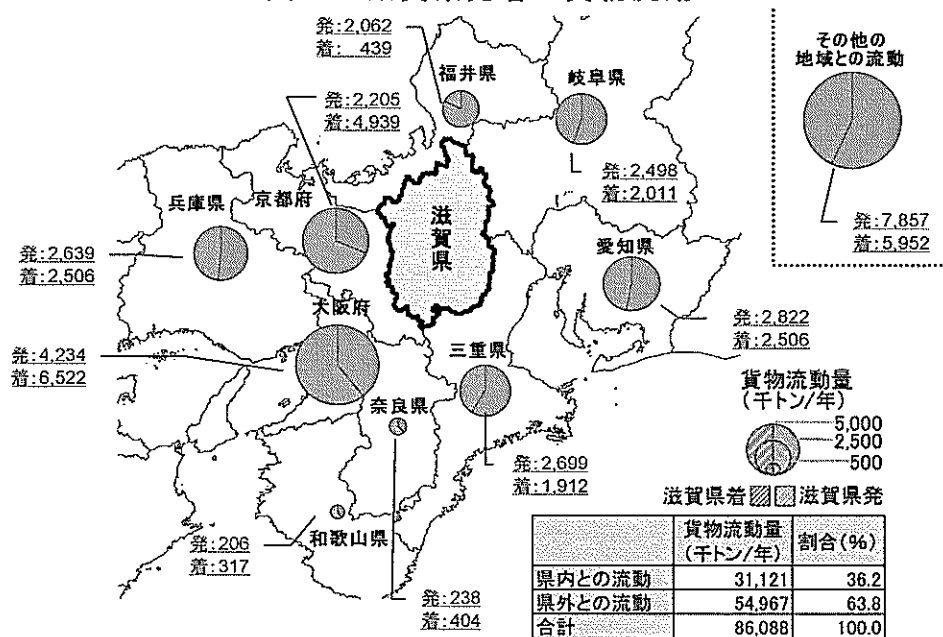
図1 滋賀県発着の旅客流動



(資料) 国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」H19～21年度平均

※滋賀県を発着する人の動きは、県内での移動が約8割で、県外との移動の相手方は京都府と大阪府がほとんどを占める。

図2 滋賀県発着の貨物流動



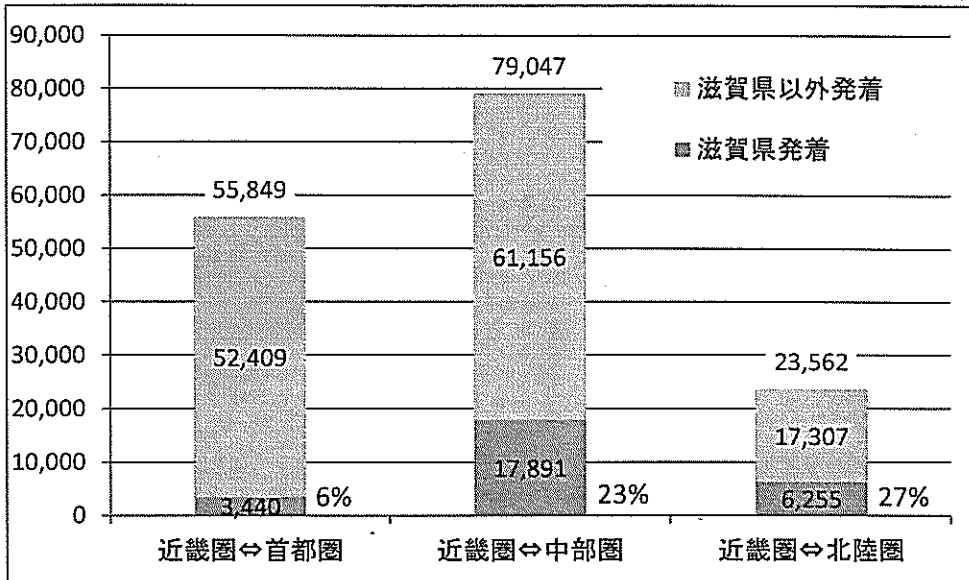
(資料) 国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」H19～21年度平均

※滋賀県を発着する物の動きは、県内移動が約4割で、県外との移動の相手方は各方面に分散する。

図3 圏域間の交通流動に占める滋賀県発着割合

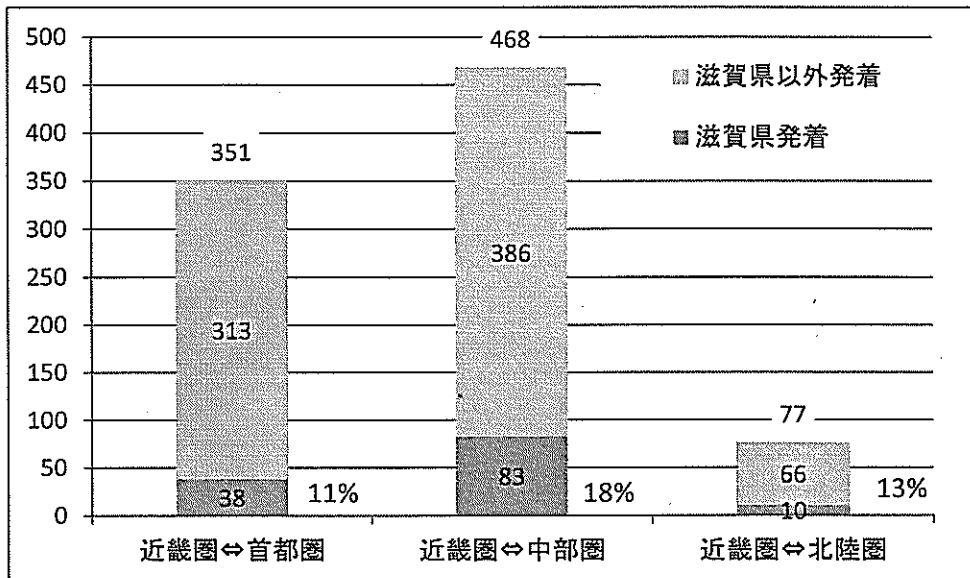
[旅客]

(千人/年)



[貨物]

(千トン/3日)

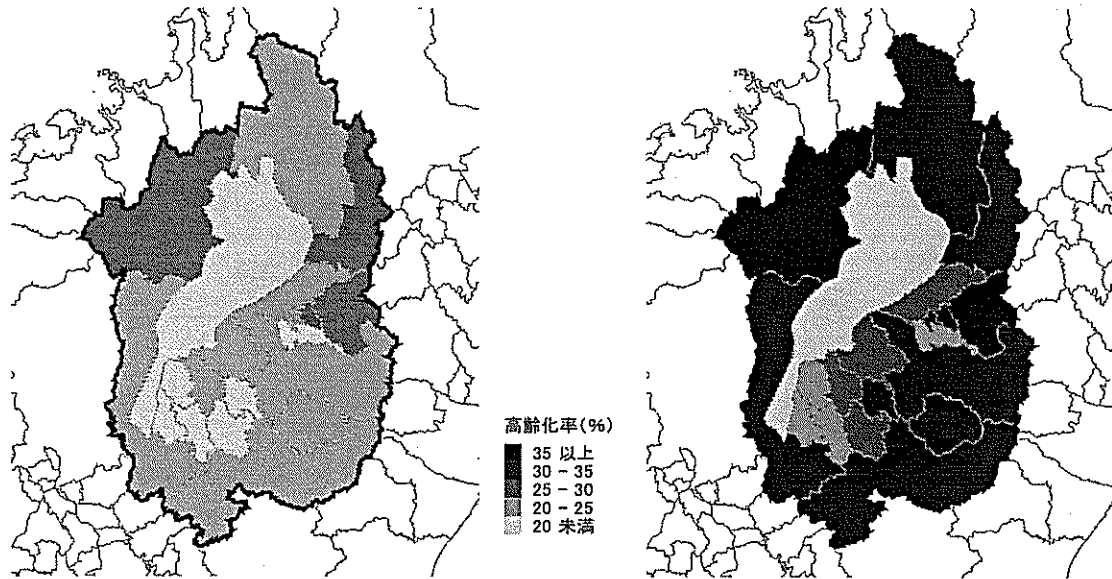


(資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2010年、出発地から目的地への流動表(年間))」、
国土交通省「全国貨物純流動調査(2010年、都道府県間流動量)」より作成。

(注釈) 割合は、近畿圏発着旅客・貨物流動量に対する滋賀県発着旅客・貨物流動量の割合。

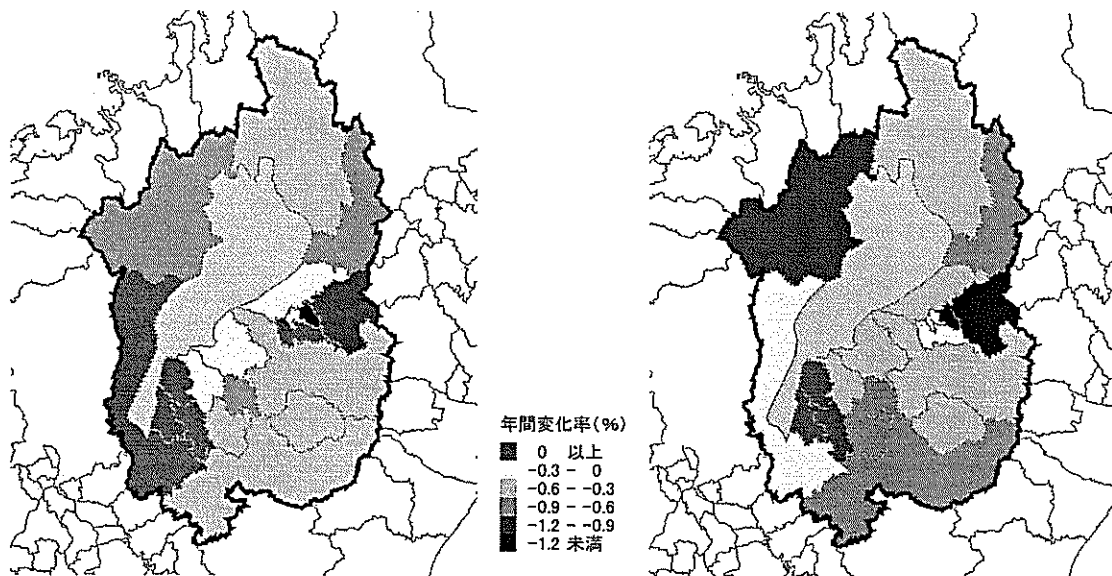
※滋賀県を經由する各圏域間の交通量の割に、県内を目的地とする交通は少ない。

図4 市町別高齢化率の将来見通し



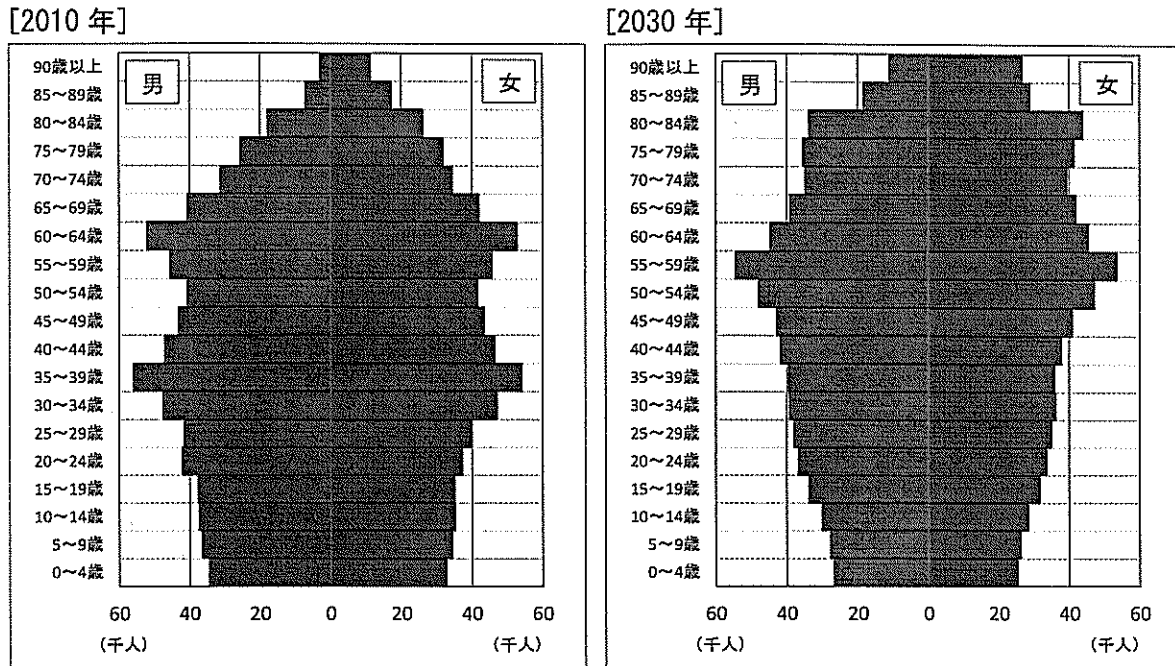
(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」平成 25 年 3 月推計より作成。
 ※2030 年には県内のほとんどの地域が超高齢社会（高齢化率 21%超）となる。

図5 市町別人口の将来見通し



(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 25 年 3 月推計より作成。
 ※2030 年には県内のほとんどの地域で人口が減少に転じている。

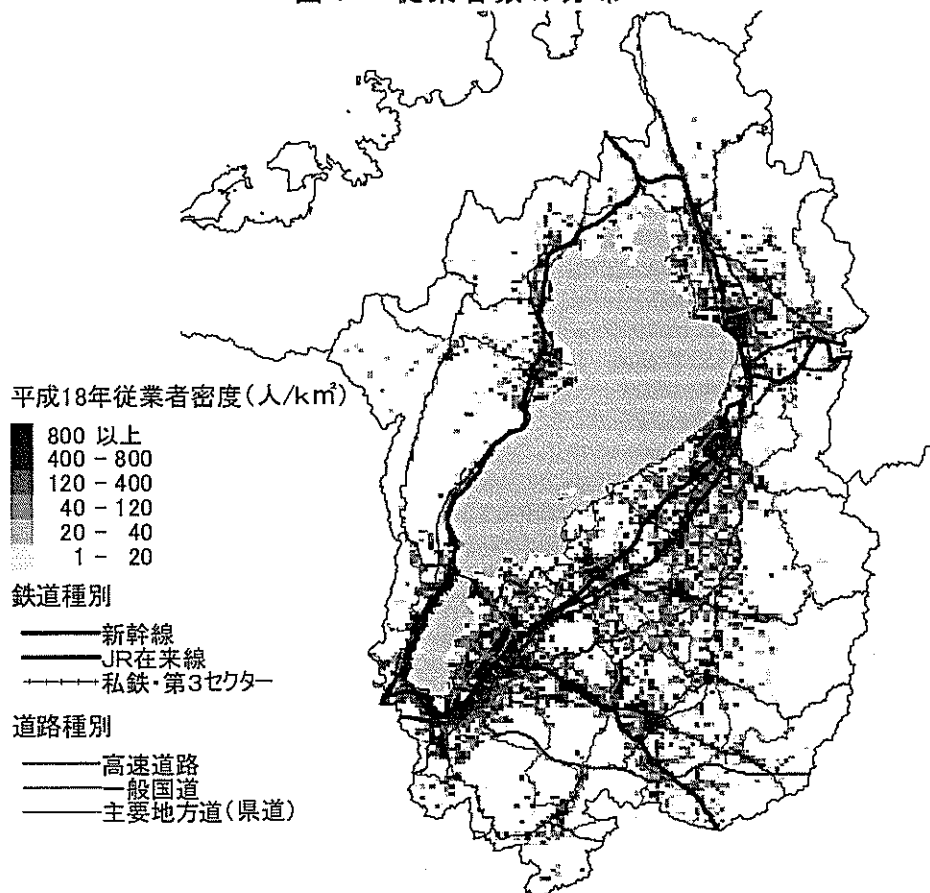
図6 滋賀県の人口構造の変化



(資料) 総務省統計局「平成22年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」(平成25年3月推計)より作成。

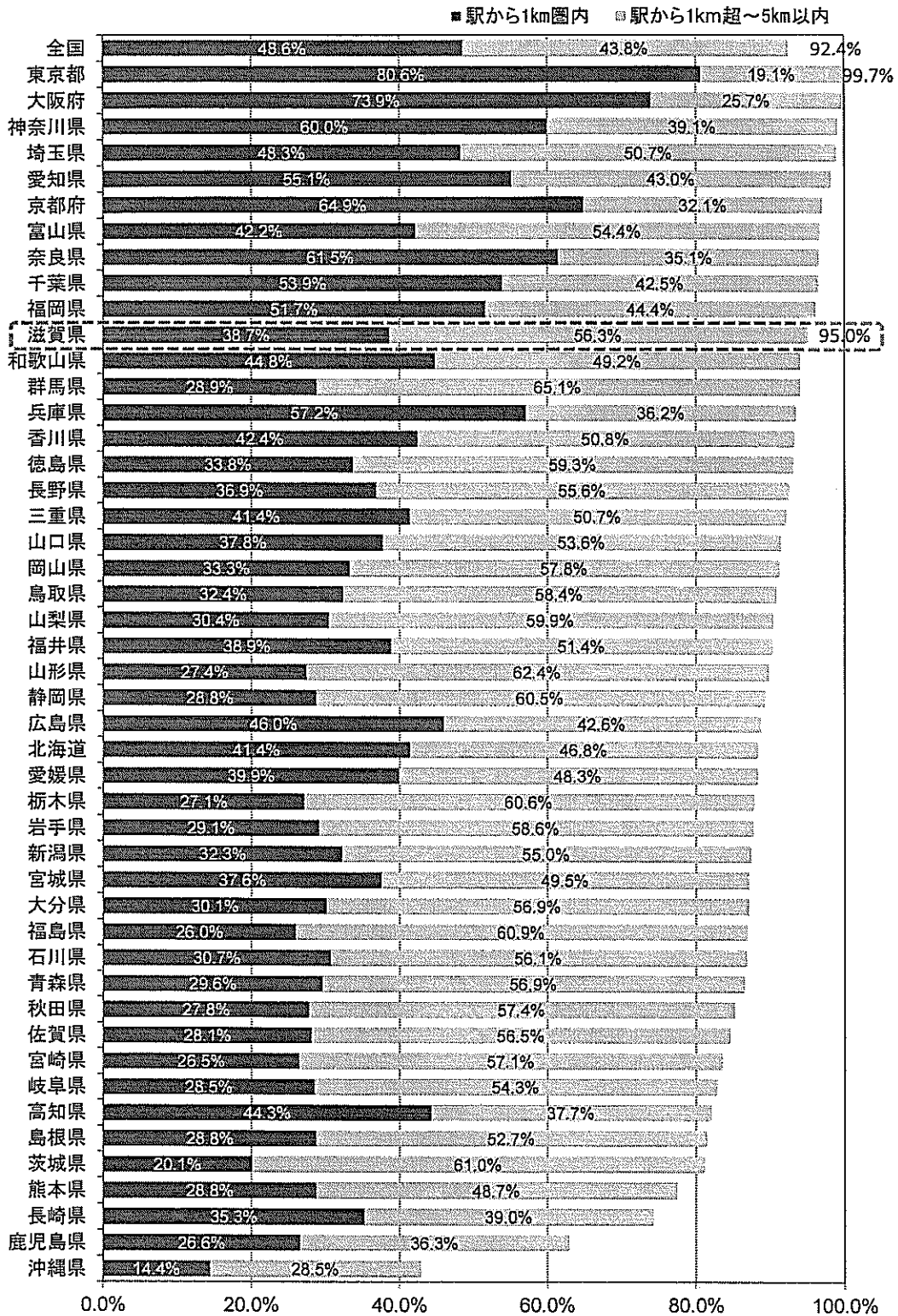
※今後、人口構造の大きな変化が見込まれる。

図7 従業者数の分布



(資料) 総務省統計局「平成18事業所・企業統計調査」4次メッシュデータより作成。
 ※従業者密度を見ると、鉄道や幹線道路の沿線で事業所の集積が厚い。

図8 都道府県別鉄道の人口カバー率



(資料) 国土交通省「国土数値情報 JGIS 準拠データ (鉄道データ) および総務省統計局「平成 22 国勢調査」4 次メッシュデータより作成。

※滋賀県内における鉄道駅から 1 km 圏内の人口カバー率は約 39% で、全国平均と比較して低い水準に留まる。ただし 5 km 圏内で見ると人口カバー率は約 95% となり、駅から居住地までを結ぶ地域内交通ネットワークの役割が重要であると言える。

図9 滋賀県内の道路交通量

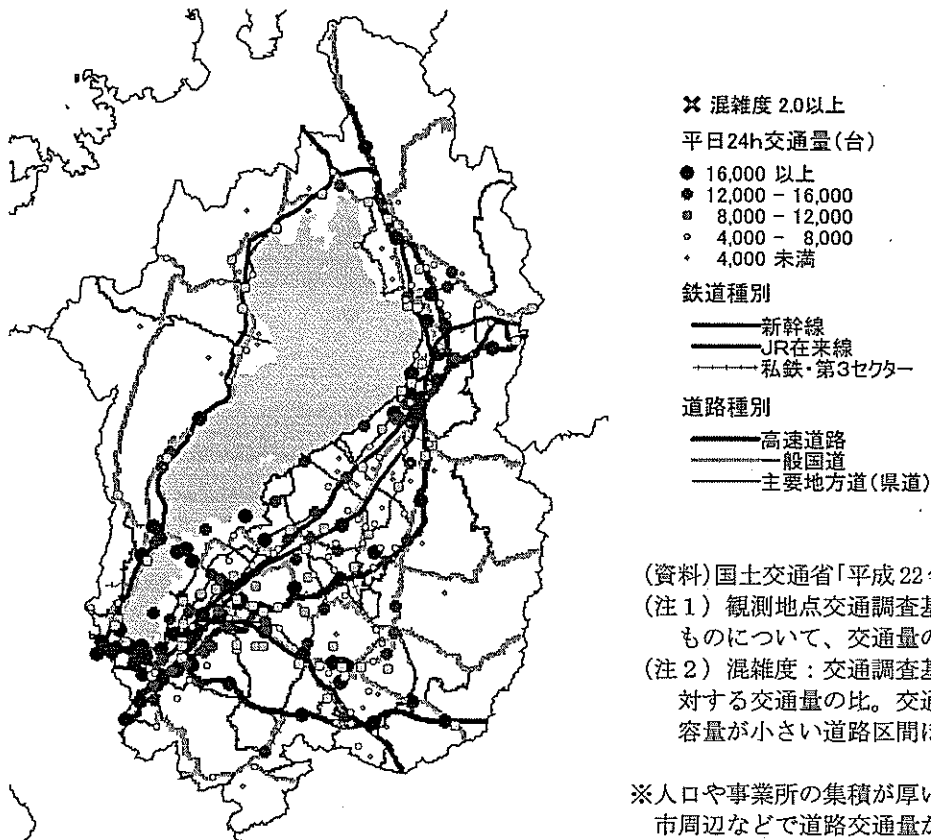


図10 滋賀県内の交通危険箇所

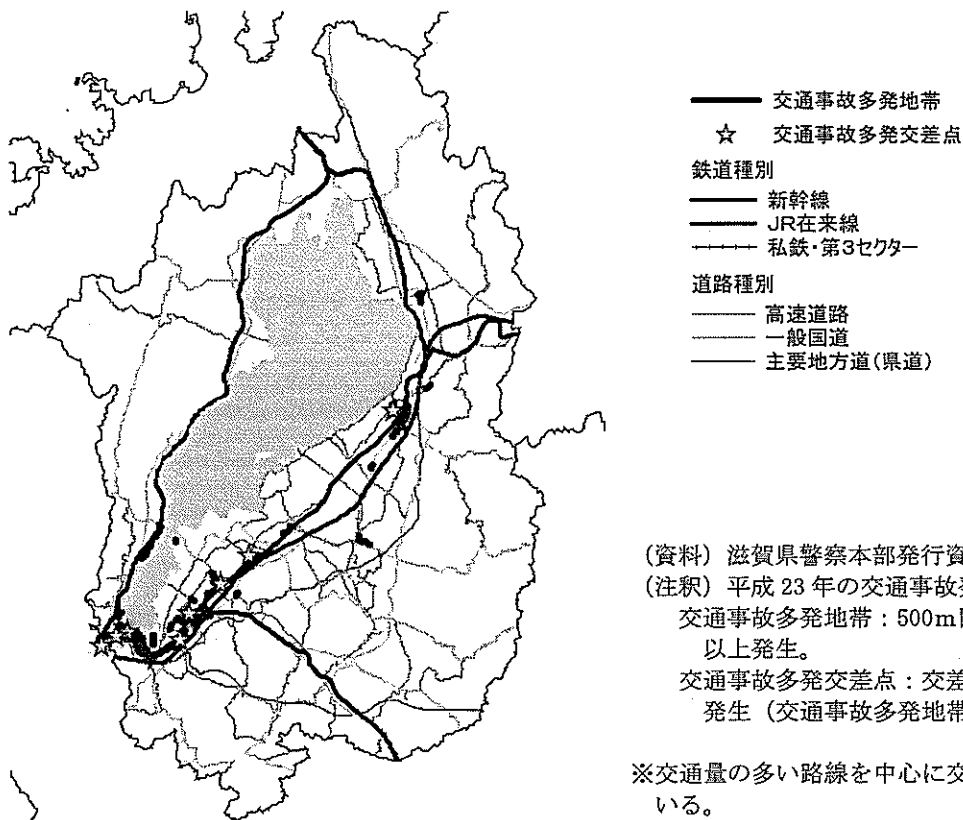
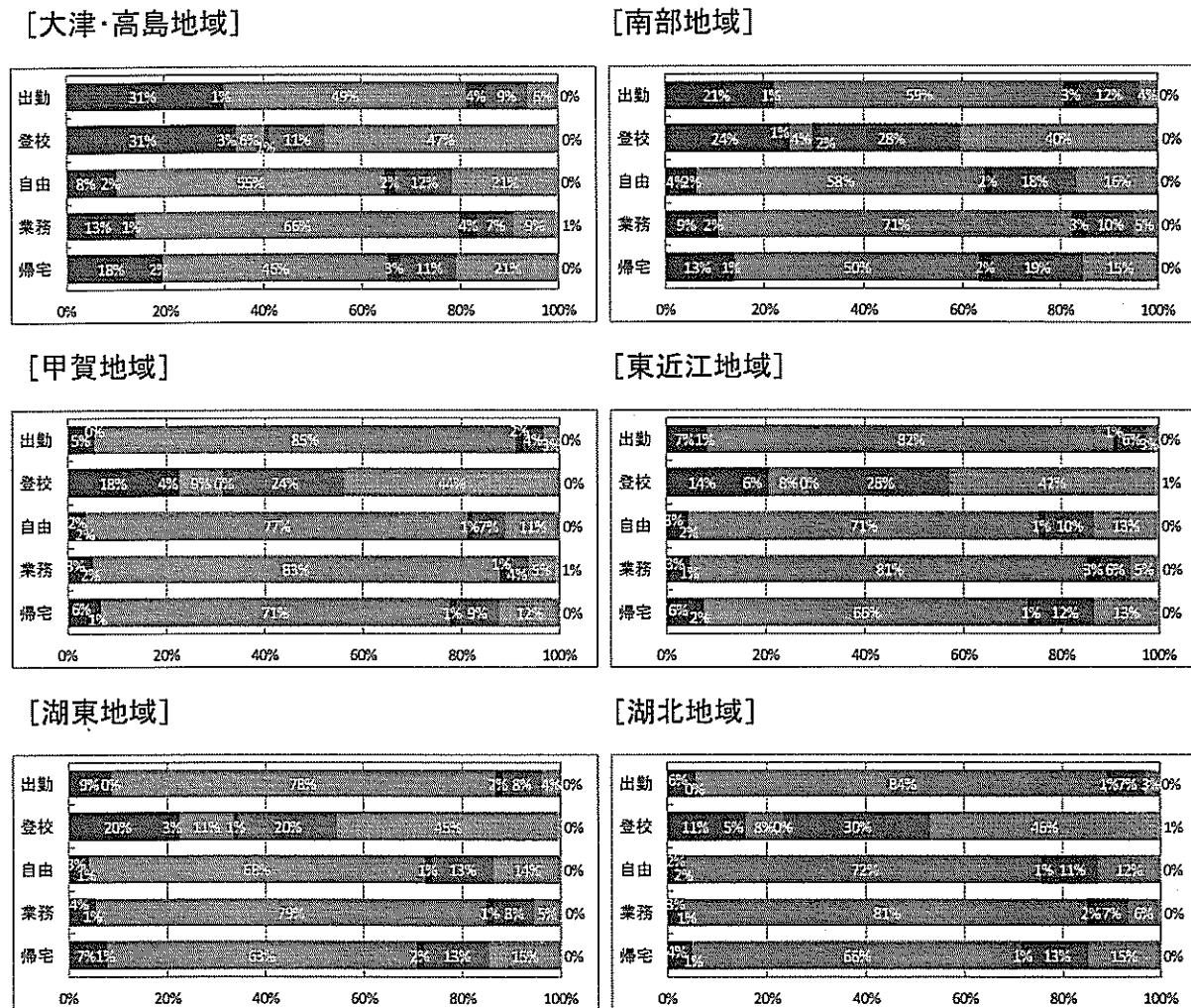


図 1 1 地域別目的別交通手段



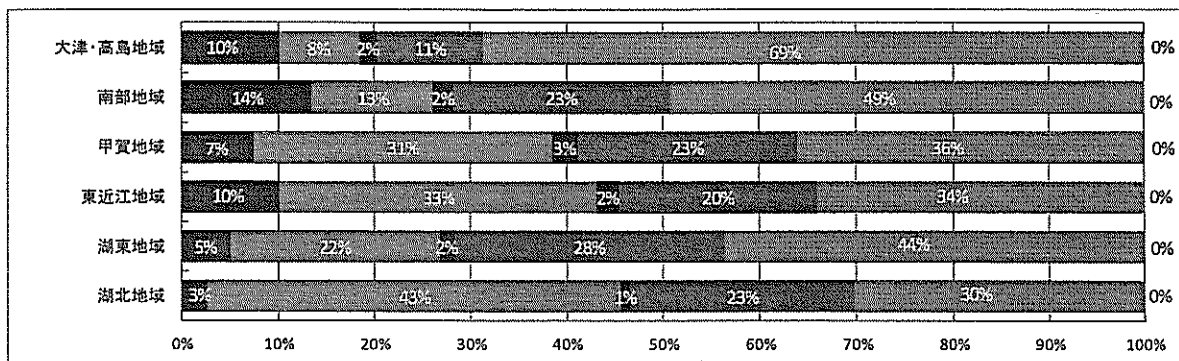
■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

(資料) 第 5 回 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査 (速報版)

(注釈) 代表交通手段: 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としている。

※「登校」目的以外では、いずれの地域でも自動車利用が最も多い。

図 1 2 地域別鉄道駅端末交通手段 (駅への交通手段)

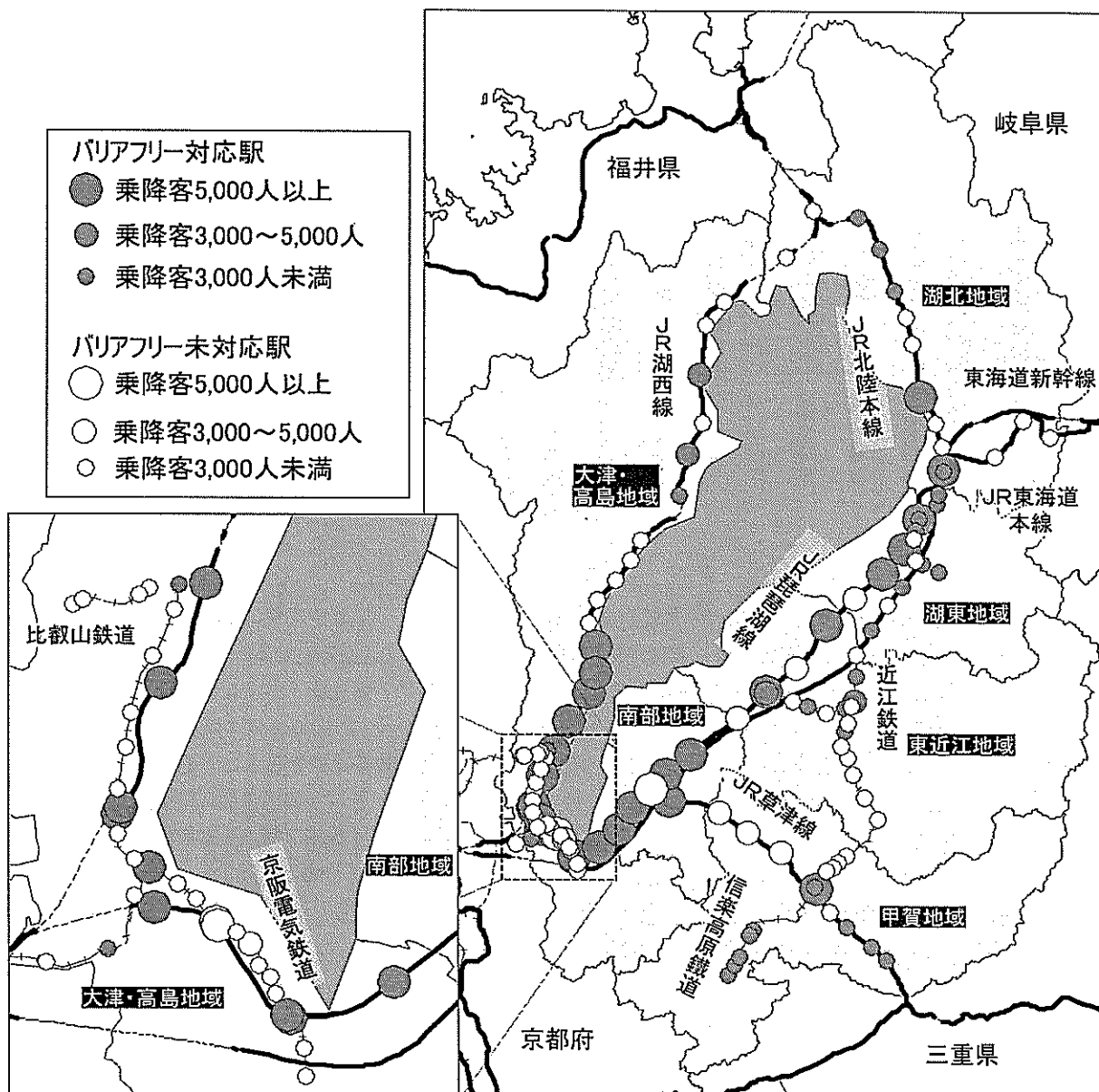


■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ バス

(資料) 第 5 回 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査 (速報版)

※大津・高島地域や南部地域では、徒歩で鉄道駅に行く人が多いが、甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車の利用が多い。

図 1 3 鉄道駅バリアフリー化整備状況

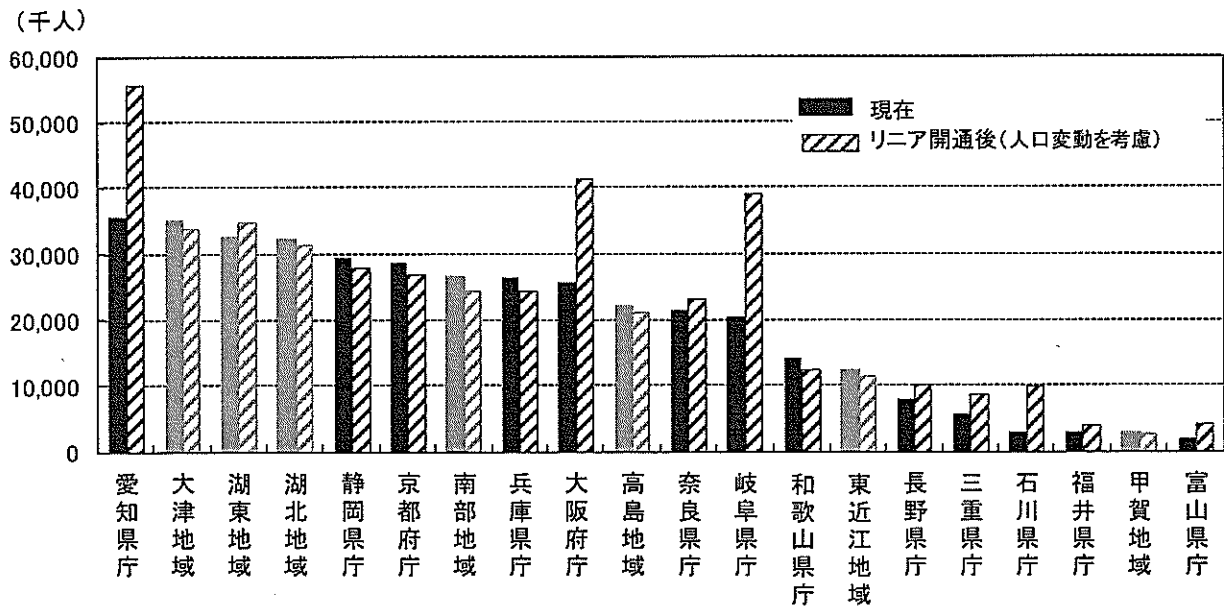


(資料) 滋賀県土木交通部交通政策課 平成 24 年 3 月 31 日現在 (駅乗降客数は平成 22 年度実績を元に算定)

(注釈) バリアフリー対応駅とは、乗降場ごとに高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路が 1 つ以上確保されている駅をいう。

※県内 125 駅のうち、乗降客数 5,000 人以上の駅のバリアフリー整備率は 90.0%である。また、乗降客数 3,000 人以上 5,000 人未満の駅の整備率は 36.4%、3,000 人未満の駅の整備率は 33.3%となっている。県交通体系の基幹を担う輸送手段として、鉄道のバリアフリー化を着実に進めていく必要がある。

図 1 4 鉄道による 2 時間圏人口



(資料) 国土交通省が開発したNITAS (総合交通分析システム) Ver. 1.10 をを用いて鉄道所要時間を算出し、各起点からの 2 時間圏人口を全国幹線旅客純流動調査 207 生活圏単位で集計。各生活圏内人口は、現状：総務省統計局「平成 22 年国勢調査」による総人口、リニア開通後：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)による 2030 年人口を整理。

(注釈) 滋賀県内では各地域中心都市市役所最寄り駅、県外では府県庁最寄り駅を起点とする。リニア中央新幹線は品川—大阪間開通後、北陸新幹線は敦賀まで開通後を想定。リニア開通区間の所要時間は、品川—名古屋間を 40 分、品川—大阪間を 67 分と設定。北陸新幹線は、既整備区間の所要時間・区間延長などをもとに設定。試算結果には運行頻度に伴う待ち時間が考慮されている。

※日帰り圏人口 (2 時間圏人口) の多さは、滋賀の地理的優位性のひとつであるが、リニア中央新幹線の開業によってこの優位性が相対的に低下する懸念がある。

(2) 全国高速交通基盤整備の動向

図15 国の新幹線鉄道整備スケジュール

年度	リニア中央新幹線		北陸新幹線			九州新幹線		北海道新幹線	
	東京-名古屋	名古屋-大阪	長野-金沢	金沢-敦賀	敦賀-大阪	武雄温泉-諫早	諫早-長崎	新青森-新函館	新函館-札幌
2011(H23)年度			建設中			建設中		建設中	
2012(H24)年度				新規着工			新規着工		新規着工
2013(H25)年度									
2014(H26)年度	着工予定								
2015(H27)年度			長野-金沢 開業予定 (2014年度)					新青森-新函館 開業予定 (2015年度)	
2016(H28)年度									
2017(H29)年度									
2018(H30)年度						武雄温泉-諫早 開業予定 (2018年度)			
2019(H31)年度									
2020(H32)年度									
2021(H33)年度									
2022(H34)年度									
2023(H35)年度									
2024(H36)年度									
2025(H37)年度									
2026(H38)年度				金沢-敦賀 開業予定 (2025年度)					
2027(H39)年度					フリーゲージトレイン運行 (暫定的な接続向上策)				
2028(H40)年度	東京-名古屋 開業予定 (2027年)								
2029(H41)年度									
2030(H42)年度									
2031(H43)年度									
2032(H44)年度									
2033(H45)年度									
2034(H46)年度									
2035(H47)年度									
2036(H48)年度									
2037(H49)年度									
2038(H50)年度									
2039(H51)年度									
2040(H52)年度									
2041(H53)年度									
2042(H54)年度									
2043(H55)年度									
2044(H56)年度									
2045(H57)年度									
2046(H58)年度		名古屋-大阪 開業予定 (2045年)							
2047(H59)年度									
2048(H60)年度									
2049(H61)年度									
2050(H62)年度									新函館-札幌 開業予定 (2035年度)

(資料) 国土交通省およびJR東海の公表資料を参考に作成。

平成25年4月25日
関西広域連合

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針

関西広域連合では、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成24年3月25日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、開業までの期間や費用対効果（時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等）、開業による波及効果などの検討を進めてきた。

これらの結果を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、下記のとおり取り組むこととする。

記

1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、

- ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの3ルートともほぼ同等であり、
- ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
- ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

（※）「米原ルート案」は、敦賀から米原を通り、新大阪に至るルートであって、リニア中央新幹線の大阪開業までは米原駅で東海道新幹線に乗り換え、リニア中央新幹線開業後は乗り入れるものとする。

2. 「米原ルート案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業についても、国やJR東海に対し求めていく。

3. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生するコスト負担のあり方については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、国と地方の費用負担のあり方や地域の受益の程度などを勘案し、引き続き、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図る。

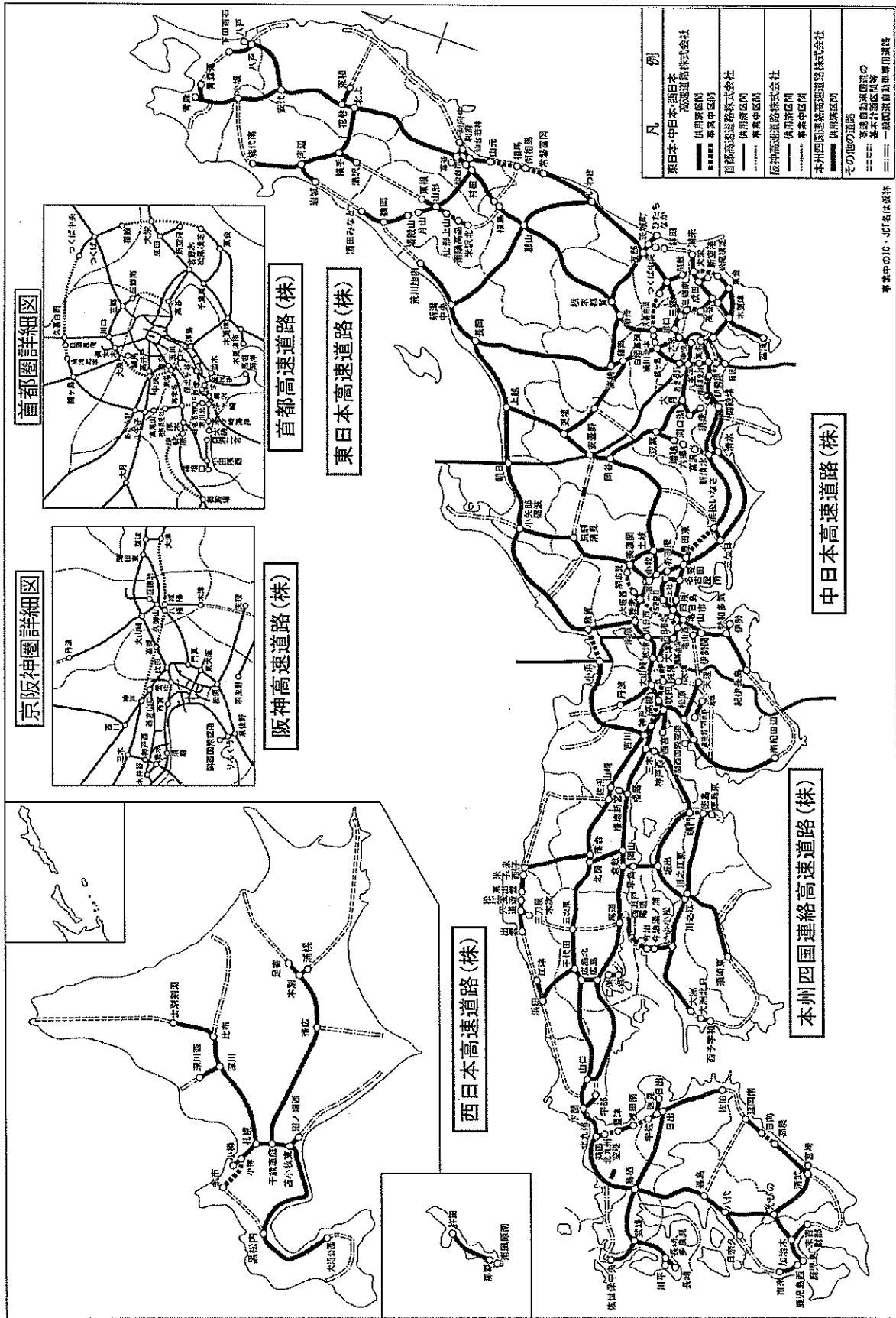
4. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営がJR西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国やJR西日本に求めていく。

5. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、関西広域連合は、国やJR西日本、JR東海等が積極的な対応を図るよう求めていく。

6. なお、日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。

（資料）平成25年4月25日第32回関西広域連合委員会資料

図16 全国高速道路路線概図



(資料) 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

※滋賀県周辺では、今後も全国道路ネットワークへとつながる高速道路の供用が進む。

(3) 滋賀交通ビジョンアンケート調査結果

ア 調査の概要

(ア) 調査の背景と目的

「滋賀交通ビジョン」の策定にあたり、交通サービスの利用者の視点を反映するため、県民の日常生活における交通行動や、交通に対するニーズや意識、意見の把握を目的とする県民アンケートを実施した。

(イ) 調査の概要

- ・調査方法: 県内各市町に居住する20歳以上の県民3,150名への郵送での配布および回収
- ・調査期間: 平成24年1月13日(金)～1月23日(月)の11日間
- ・回収状況: 1,447件(回収率:45.9%)

(ウ) 調査結果の見方

- ・調査結果の分析に当たっては、有効回答数をN数として表示している。
- ・百分率(%)は原則として少数第2位を四捨五入し、少数第1位までを表示している。四捨五入の結果、個々の比率の合計と全体を示す数値が一致しないことがある。
- ・グラフおよび分析結果における設問名称については、調査票の設問名称を趣旨が変わらない範囲内で簡略化し表示している箇所がある。
- ・地域別比較は、単純集計結果(全体平均)と地域別集計結果をもとに比較を行っている。

イ 調査結果

(ア) 概要

回答者の属性											
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の回収率が高い(60歳以上が半数) ● 地域ごとの回収率はおおむね同じ割合 											
車社会について	公共交通の役割について										
<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車を「週5日以上利用」する人が約6割(うち8割は自分で運転)→P77 ● 車社会を「今のままでよい」と感じる人が半数近く→P77-78 	<ul style="list-style-type: none"> ● 7割弱が公共交通の役割は重要と認識→P79-82 ● 理由は、「交通手段がない人がいる」、「通勤通学等の大量輸送が可能」が多い→P80 										
交通手段の利用状況											
<ul style="list-style-type: none"> ● 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」が最も多く、40%から60%を占める→P82-83 《地域別の特徴》 <ul style="list-style-type: none"> ● 甲賀地域、湖北地域では通勤・通学時に「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高く、5割前後→P83 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>外出のケース</th> <th>上位3つの交通手段</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤・通学の時</td> <td>①「自家用車・バイク」41%、②「鉄道」10%、③「自転車」5%</td> </tr> <tr> <td>買物や食事に行くとき</td> <td>①「自家用車・バイク」67%、②「送迎の自家用車・バイク」11%、③「自転車」5%</td> </tr> <tr> <td>通院の時</td> <td>①「自家用車・バイク」62%、②「送迎の自家用車・バイク」9%、③「自転車」5%</td> </tr> <tr> <td>観光・レジャーなどの余暇</td> <td>①「自家用車・バイク」42%、②「鉄道」23%、③「送迎の自家用車・バイク」14%</td> </tr> </tbody> </table>	外出のケース	上位3つの交通手段	通勤・通学の時	①「自家用車・バイク」41%、②「鉄道」10%、③「自転車」5%	買物や食事に行くとき	①「自家用車・バイク」67%、②「送迎の自家用車・バイク」11%、③「自転車」5%	通院の時	①「自家用車・バイク」62%、②「送迎の自家用車・バイク」9%、③「自転車」5%	観光・レジャーなどの余暇	①「自家用車・バイク」42%、②「鉄道」23%、③「送迎の自家用車・バイク」14%
	外出のケース	上位3つの交通手段									
	通勤・通学の時	①「自家用車・バイク」41%、②「鉄道」10%、③「自転車」5%									
	買物や食事に行くとき	①「自家用車・バイク」67%、②「送迎の自家用車・バイク」11%、③「自転車」5%									
通院の時	①「自家用車・バイク」62%、②「送迎の自家用車・バイク」9%、③「自転車」5%										
観光・レジャーなどの余暇	①「自家用車・バイク」42%、②「鉄道」23%、③「送迎の自家用車・バイク」14%										
鉄道利用											
《全体傾向》 <ul style="list-style-type: none"> ● 7割弱が「全く利用しない」または「年に数日利用」→P84 ● 余暇活動時は2割強が鉄道利用→P82 ● 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は、「自家用車・バイクを自分で運転」が4割、「徒歩のみ」又は「自転車」をあわせて3割強→P85 ● 改善要望は、「運賃」、「運行本数」、「乗継・乗換」の順に多い→P86-87 	《地域別の特徴》→P84-87 <ul style="list-style-type: none"> ● 南部地域: 鉄道利用は他地域より多い ● 湖北地域: 「全く利用しない」または「年に数日利用」が8割弱、鉄道駅まで「自家用車・バイクを自分で運転」が過半数 ● 大津・高島地域: 鉄道駅まで「バス」が他地域より多い ● 湖東地域: 鉄道駅まで「自転車」が他地域より多い 										

バス(デマンドタクシー含む)利用

<p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 6割強が「利用しない」、2割強が「年に数日利用」→P87 ● 自宅から最寄りのバス停までの交通手段は「徒歩のみ」が8割強→P88 ● 改善要望は、「運行本数」、「運賃」、「鉄道との乗継」、「路線拡大」の順に多い→P89 	<p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 湖北地域:4分の3が「利用しない」→P88 ● 南部地域:バス停まで「徒歩のみ」が9割強→P89 ● 東近江地域:バス停まで「自転車」が他地域より多い(1割強)→P89
---	--

タクシー利用

<p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5割強が「利用しない」、4割弱が「年に数日利用」→P91 ● 改善要望は、「運賃」、「高齢者等向け割引」の順に多い→P92 	<p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 甲賀地域:6割強が「利用しない」→P91 ● 湖東地域:「高齢者等向け割引」の要望が他地域より多い→P93
--	--

自転車利用

<p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 3割強が「利用しない」が、3割弱が「週に1日以上は利用」→P93 ● 改善要望は、「専用道整備」と「マナー向上」が突出→P94-95 	<p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 南部地域:4割強が「週1日以上は利用」→P93 ● 甲賀地域:過半数が「利用しない」→P93
---	---

滋賀県の交通の望ましい将来の姿

<p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「自家用車に頼らなくても移動が容易」、「交通格差の是正」、「安全通行できる道路環境」の順で多い→P96 	<p>《地域別の特徴》→P97</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大津・高島地域:「災害に強い交通体系」 ● 南部地域:「道路渋滞緩和」、「安全通行できる道路環境」 ● 湖北地域:「県外への移動利便性」が他地域より多い
---	--

望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み

<p>《全体傾向》→P97-98</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 6割強が「公共交通機関同士の連携強化」、5割弱が「自転車専用道の整備」と多い ● 続いて、3割前後で「コミバス、デマンドタクシーの支援」と「道路網の強化」 	<p>《地域別の特徴》→P99</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大津・高島地域:「湖上交通」と「道路網強化」 ● 南部地域と湖東地域:「自転車専用道の整備」 ● 甲賀地域:「新名神高速道路大津以西の早期開通」 ● 湖北地域:「北陸新幹線へのアクセス向上」が他地域より多い
---	--

地域の公共交通維持のための考え方

《全体傾向》→P99-100

- 「行政負担が増えても路線維持を維持すべき」が過半数
- 「住民はもっと公共交通を利用すべき」が4割弱

公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持すべき

これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持すべき

利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方がない

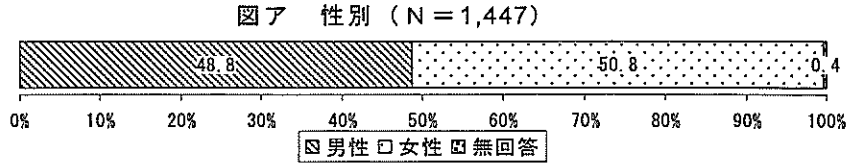
住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用すべき

考え方	割合
行政負担が増えても路線維持を維持すべき	51.8
これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持すべき	32.8
利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方がない	15.4
住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用すべき	35.9
その他	5.6
無回答	7.1

(イ) 回答者属性

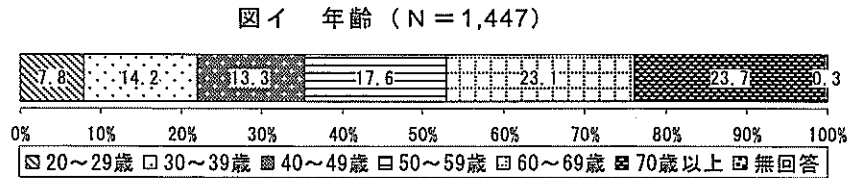
a 性別 (問1)

回答者の性別は、「男性」(706件、48.8%)、「女性」(735件、50.8%)であった。



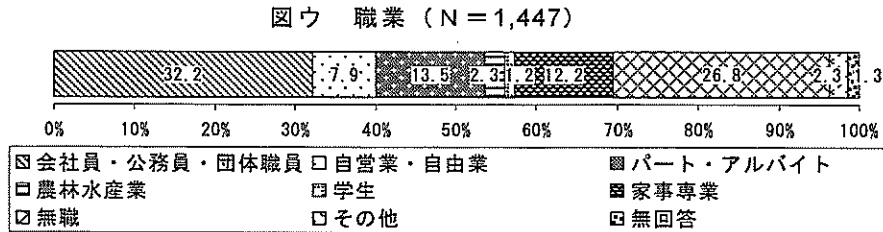
b 年齢 (問1)

回答者の年齢は、「70歳以上」(343件、23.7%)が最も多く、「60~69歳」(334件、23.1%)、「50~59歳」(255件、17.6%)と続いている。



c 職業 (問1)

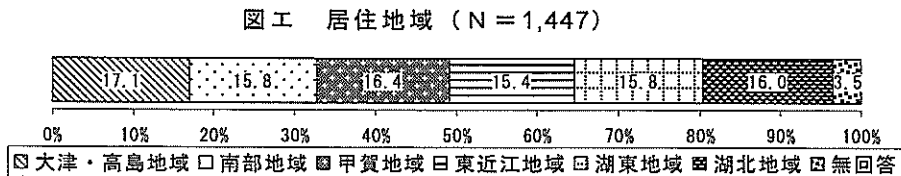
回答者の職業は、「会社員・公務員・団体職員」(466件、32.2%)が最も多く、「無職」(388件、26.8%)、「パート・アルバイト」(196件、13.5%)と続いている。



【その他 (34件)】
 ・嘱託職員 (5件) ・僧侶 (2件) ・その他 (17件) ・無回答 (10件)

d 居住地域 (問1)

回答者の居住地域は、「大津・高島地域」(247件、17.1%)が最も多く、「甲賀地域」(237件、16.4%)、「湖北地域」(232件、16.0%)と続いている。



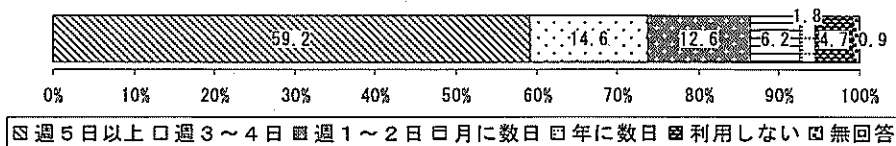
(ウ) 車社会について

a 自家用車の利用頻度 (問2)

自家用車の利用頻度は、「週5日以上」(857件、59.2%)が最も多く、「週3~4日」(211件、14.6%)、「週1~2日」(182件、12.6%)と続いている。

地域別では、【甲賀地域】・【湖北地域】において「週5日以上」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、自動車への依存が高いと言える。

図オ 自家用車の利用頻度 (N=1,447)



表ア <地域別> 自家用車の利用頻度 (N=1,396)

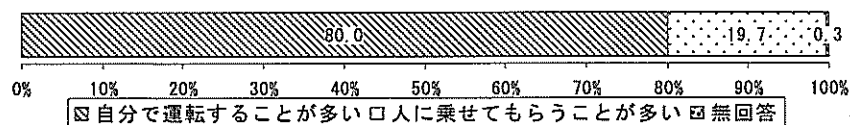
	合計	①週5日以上	②週3~4日	③週1~2日	④月に数日	⑤年に数日	⑥利用しない	⑦無回答
全体	100.0	59.2	14.6	12.6	6.2	1.8	4.7	0.9
大津・高島地域	100.0	60.3	10.5	12.6	7.7	1.6	6.1	1.2
南部地域	100.0	60.4	17.1	13.9	6.6	1.8	3.9	1.3
甲賀地域	100.0	65.0	14.8	10.1	5.9	0.4	3.0	0.8
東近江地域	100.0	54.3	17.0	12.1	6.3	3.1	6.7	0.4
湖東地域	100.0	59.0	14.4	11.4	6.1	0.9	7.0	1.3
湖北地域	100.0	67.7	12.9	9.9	3.9	3.0	2.2	0.4

※ 濃い色: 全体平均より5%以上高いことを示す (以下同様)

b 自家用車の利用方法 (問3)

自家用車の利用方法は、「自分で運転することが多い」(1,093件、80.0%)が8割を占め、「人に乗せてもらうことが多い」(269件、19.7%)であった。

図カ 自家用車の利用方法 (N=1,366)



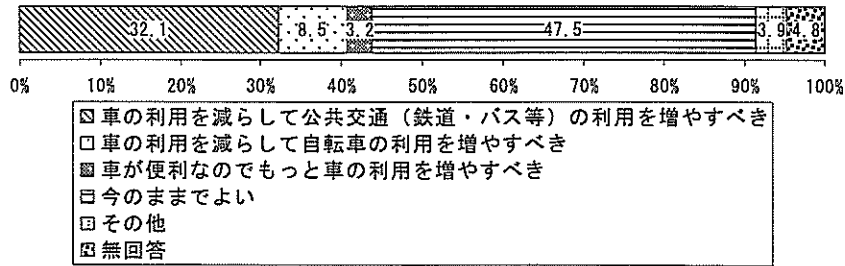
c 車社会について感じる事 (問4)

車社会について感じる事は、「今のままでよい」(687件、47.5%)が最も多く、「車の利用を減らして公共交通(鉄道・バス等)の利用を増やすべき」(465件、32.1%)、「車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき」(123件、8.5%)と続いている。

地域別では、【湖北地域】では「車の利用を減らして公共交通(鉄道・バス等)の利用を増やすべき」が低く、一方で、「今のままでよい」が全体平均よりも高い傾向にある。

【湖東地域】では、「車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき」が全体平均よりも高い傾向にある。

図キ 車社会について感じること (N=1,447)



【その他 (57件)】

- ・公共交通機関がない・不便・改善希望 (14件)
- ・道路整備を進めてほしい (5件)
- ・地域性を考慮すべきである (3件)
- ・わからない (1件)
- ・車は必要である (10件)
- ・エコカーの推進 (5件)
- ・その他 (18件)
- ・無回答 (5件)

表イ <地域別>車社会について感じること (N=1,396)

	合計	①車の利用を減らして公共交通（鉄道・バス等）の利用を増やすべき	②車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき	③車が便利なのでもっと車の利用を増やすべき	④今のままでよい	⑤その他	⑥無回答
全体	100.0	32.1	8.5	3.2	47.5	3.9	4.8
大津・高島地域	100.0	33.6	5.7	3.6	44.5	4.9	7.7
南部地域	100.0	36.0	12.3	2.6	40.8	3.9	4.4
甲賀地域	100.0	34.6	5.5	2.1	48.9	5.1	3.8
東近江地域	100.0	34.5	7.6	2.7	47.1	2.2	5.8
湖東地域	100.0	31.0	13.5	6.1	44.1	1.3	3.9
湖北地域	100.0	22.4	7.8	1.7	59.5	5.2	3.4

d 車の利用を減らすべきと考える理由 (問4-1)

車の利用を減らすべきと考える理由は、「自動車は地球温暖化や大気汚染など地球環境に与える負荷が大きい」(410件、69.7%)が最も多く、「自動車が増えると交通事故が増える」(305件、51.9%)、「自動車が増えると交通渋滞が発生する」(265件、45.1%)と続いている。

【南部地域】では、「自動車は地球温暖化や大気汚染など地球環境に与える負荷が大きい」、「自動車が増えると交通事故が増える」が全体平均よりも高い傾向にある。

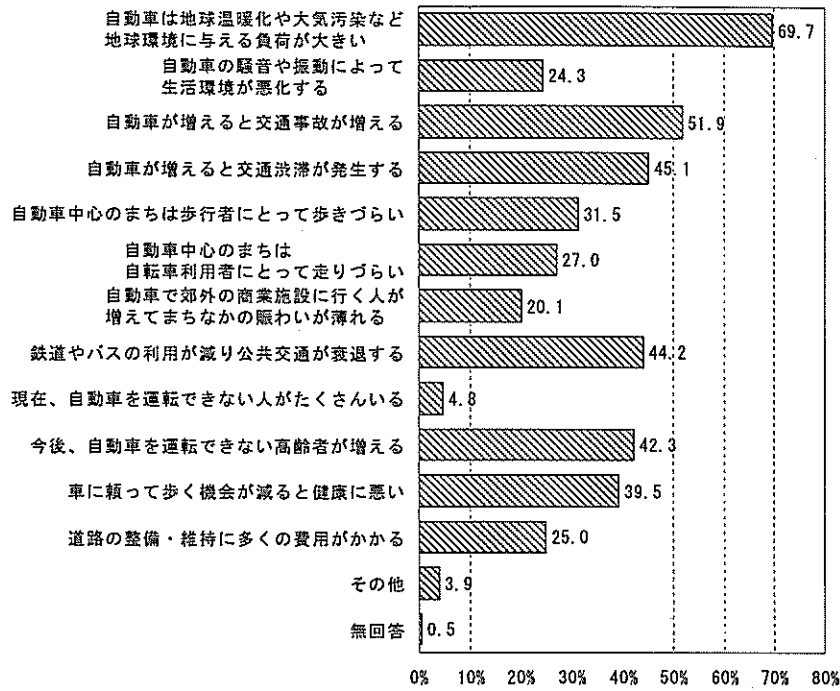
【甲賀地域】では、「郊外の商業施設に行く人が増えてまちなかの賑わいが薄れる」、「今後、自動車を運転できない高齢者が増える」が全体平均よりも高い傾向にある。

【東近江地域】では、「自動車が増えると交通事故が増える」が多い。

【湖東地域】では、「自動車中心のまちは自転車利用者にとって走りづらい」、「郊外の商業施設に行く人が増えてまちなかの賑わいが薄れる」が多い。

【湖北地域】では、「自動車中心のまちは歩行者にとって歩きづらい」、「鉄道やバスの利用が減り公共交通が衰退する」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ク 車の利用を減らすべきと考える理由 (N=588、複数回答)



【その他 (23件)】

- ・高齢者の運転が危険である (5件)
- ・公共交通が不便・改善希望 (4件)
- ・車の維持費がかかる (4件)
- ・その他 (9件)
- ・無回答 (2件)

表ウ <地域別>車の利用を減らすべきと考える理由 (N=568、複数回答)

	合計	① 地球環境への負荷が大きい	② 生活環境が悪化する	③ 交通事故が増える	④ 交通渋滞が発生する	⑤ 歩行者にとって歩きづらい	⑥ 自転車利用者にとって走りづらい	⑦ まちなかの賑わいが薄れる	⑧ 公共交通が衰退する	⑨ 現在、自動車を運転できない人がたくさんいる	⑩ 今後、自動車を運転できない高齢者が増える	⑪ 健康に悪い	⑫ 道路の整備・維持に費用がかかる	⑬ その他	⑭ 無回答
全体	100.0	69.7	24.3	51.9	45.1	31.5	27.0	20.1	44.2	4.8	42.3	39.5	25.0	3.9	0.5
大津・高島地域	100.0	73.2	26.8	50.5	48.5	36.1	26.8	20.6	48.5	7.2	44.3	41.2	28.9	2.1	0.0
南部地域	100.0	74.5	30.9	50.0	53.6	30.0	26.4	13.6	31.8	2.7	44.5	43.6	26.4	4.5	0.9
甲賀地域	100.0	72.6	21.1	47.4	42.1	28.3	22.1	25.3	47.4	5.3	55.6	29.5	20.0	7.4	0.0
東近江地域	100.0	62.8	18.1	58.5	41.6	29.8	27.7	13.8	40.4	5.3	37.2	22.3	4.3	0.0	
湖東地域	100.0	68.6	25.5	55.9	44.1	29.4	32.4	25.5	46.1	4.9	36.3	43.1	22.5	0.0	1.0
湖北地域	100.0	65.7	20.0	51.4	31.4	27.1	21.4	22.9	37.1	4.3	25.7	40.0	27.1	4.3	1.4

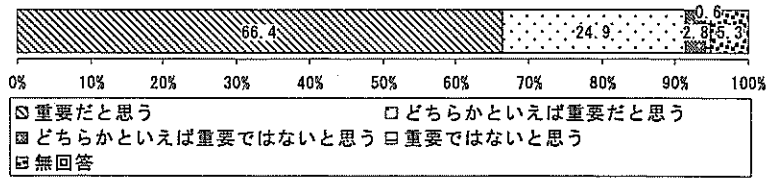
(I) 公共交通について

a 公共交通 (鉄道・バス等) が果たしている役割について (問5)

公共交通が果たしている役割については、「重要だと思う」(961件、66.4%)が最も多く、「どちらかといえば重要だと思う」(360件、24.9%)と続いている。

地域別でも、大きな違いはなく、全地域で公共交通が「重要だと思う」が60%を超えている。

図ケ 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）



表エ <地域別> 公共交通（鉄道・バス等）が果たしている役割について（N=1,396）

	合計	①重要だと思う	②どちらかといえば重要だと思う	③どちらかといえば重要ではないと思う	④重要ではないと思う	⑤無回答
全体	100.0	66.4	24.9	2.8	0.6	5.3
大津・高島地域	100.0	67.6	23.1	3.6	0.0	5.7
南部地域	100.0	69.3	22.4	2.6	0.0	5.7
甲賀地域	100.0	67.5	25.7	2.1	0.0	4.6
東近江地域	100.0	65.0	27.4	1.3	1.8	4.5
湖東地域	100.0	64.6	28.4	2.6	0.9	3.5
湖北地域	100.0	64.7	23.7	3.4	0.9	7.3

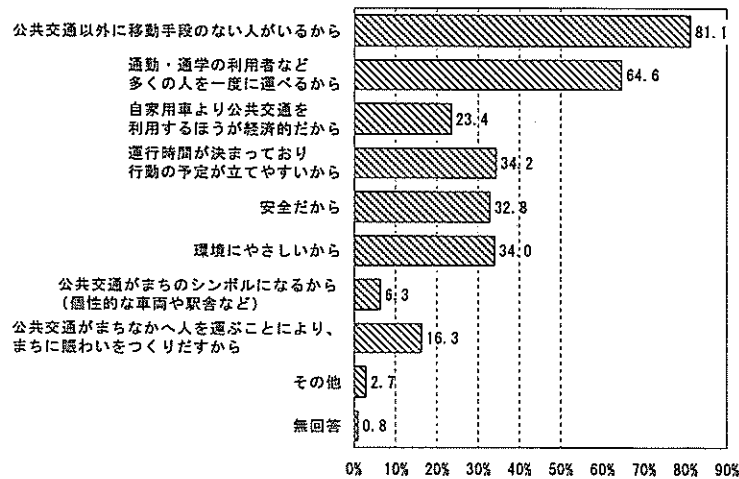
b 公共交通の役割を重要だと思う理由（問5-1）

公共交通の役割を重要だと思う理由は、「公共交通以外に移動手段のない人がいるから」（1,071件、81.1%）が最も多く、「通勤・通学の利用者など多くの人を一度に運べるから」（853件、64.6%）、「運行時間が決まっており行動の予定が立てやすいから」（452件、34.2%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】では「運行時間が決まっており行動の予定が立てやすいから」、「安全だから」、「環境にやさしいから」が全体平均よりも高い傾向にある。

【湖北地域】では、「安全だから」が全体平均よりも高い傾向にある。

図コ 公共交通の役割を重要だと思う理由（N=1,321、複数回答）



- 【その他（36件）】
- 公共交通が不便・改善希望（5件）
 - 高齢者の為（4件）
 - 都市部への移動に便利・必要（3件）
 - マナーの向上・コミュニケーション（2件）
 - その他（11件）
 - 遠距離移動に便利・必要（5件）
 - 飲酒時の為（4件）
 - 駐車場が要らない（2件）
 - 大量輸送が可能である（2件）
 - 無回答（1件）

表オ <地域別>公共交通の役割を重要だと思う理由 (N=1,278、複数回答)

	合計	①公共交通以外に移動手段のない人がいるから	②多くの人を一度に運べるから	③公共交通を利用するほうが経済的だから	④運行時間が決まっておりの行動の予定が立てやすいから	⑤安全だから	⑥環境にやさしいから	⑦公共交通がまちのシンボルになるから	⑧まちに賑わいをつくりだすから	⑨その他	⑩無回答
全体	100.0	81.1	64.6	23.4	34.2	32.8	34.0	6.3	16.3	2.7	0.8
大津・高島地域	100.0	83.0	65.6	25.9	40.6	39.3	40.2	5.8	18.8	2.7	0.9
南部地域	100.0	81.3	67.9	20.6	36.8	28.7	37.3	7.2	16.3	2.9	0.5
甲賀地域	100.0	81.9	67.0	20.8	35.7	32.1	32.6	9.0	14.9	2.3	0.0
東近江地域	100.0	81.6	60.7	23.8	31.1	25.7	30.1	5.8	16.5	3.4	1.0
湖東地域	100.0	75.1	59.2	21.6	33.8	31.0	32.4	7.0	17.4	2.3	1.4
湖北地域	100.0	82.4	67.8	24.9	24.4	38.5	32.7	2.9	15.6	2.4	0.5

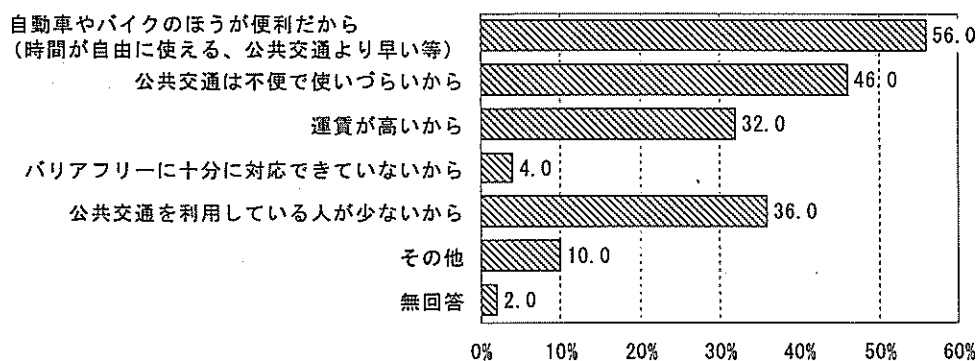
c 公共交通の役割を重要でないと思う理由 (問5-2)

公共交通の役割を重要でないと思う理由は、「自動車やバイクのほうが便利だから (時間が自由に使える、公共交通より早い等)」(28件、56.0%)が最も多い。

地域別では、【大津・高島地域】では「バリアフリーに十分に対応できていないから」が、【南部地域】・【湖東地域】では、「自動車やバイクのほうが便利だから (時間が自由に使える、公共交通より早い等)」、「公共交通は不便で使いづらいから」、「運賃が高いから」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【湖北地域】では、「公共交通を利用している人が少ないから」が全体平均よりも高い傾向にある。

図サ 公共交通の役割を重要でないと思う理由 (N=50、複数回答)



【使いづらい理由 (23件)】

- ・本数が少ない (10件)
- ・近くに駅またはバス停がない (4件)
- ・その他 (3件)
- ・無回答 (9件)

【その他 (5件)】

- ・近くに駅がない
- ・皆の利用時間帯にあまり運行していない為
- ・バスは回数が少ないので外出すると一日かかる 等

表カ <地域別>公共交通の役割を重要でないと思う理由 (N=45、複数回答)

	合計	①自動車やバイクのほうが便利だから	②公共交通は不便で使いづらいから	③運賃が高いから	④バリアフリーに対応できていないから	⑤公共交通を利用している人が少ないから	⑥その他	⑦無回答
全体	100.0	56.0	46.0	32.0	4.0	36.0	10.0	2.0
大津・高島地域	100.0	33.3	44.4	33.3	11.1	33.3	22.2	0.0
南部地域	100.0	83.3	100.0	50.0	0.0	33.3	0.0	0.0
甲賀地域	100.0	20.0	20.0	20.0	0.0	40.0	20.0	0.0
東近江地域	100.0	57.1	28.6	14.3	0.0	28.6	0.0	0.0
湖東地域	100.0	62.5	62.5	37.5	0.0	0.0	12.5	0.0
湖北地域	100.0	50.0	30.0	30.0	10.0	50.0	10.0	10.0

(オ) 外出時に最もよく利用する交通手段 (問6)

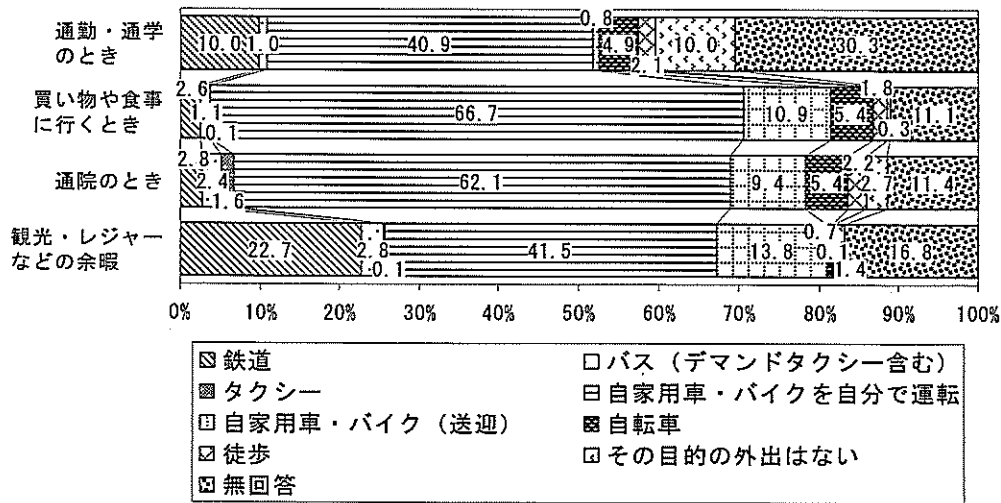
いずれの外出時においても「自家用車・バイクを自分で運転」が最も多く、40%から60%を占めている。

観光・レジャーなどの余暇の際は、「鉄道」(328件、22.7%)、「自家用車・バイクで送迎してもらう」(200件、13.8%)の割合も多くなっているが、依然として「自家用車・バイクを自分で運転」(601件、41.5%)が最も多い。

地域別では、通勤・通学時に【甲賀地域】・【湖北地域】で「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高く、日常生活における自家用車の依存度が高いことが分かる。

また、【南部地域】では通勤・通学時の「自転車」利用が全体平均よりも高いことから、自転車利用者向けの施策の充実が求められるものと考えられる。

図シ 外出時に最もよく利用する交通手段 (N=1,447)



表キ <地域別>外出時に最もよく利用する交通手段 (N=1,396)

【通勤・通学】

	合計	①鉄道	②バス (デマ ン ドタク シー含 む)	③タク シー	④自家用 車・バイ クを自分 で運転	⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う	⑥自転車	⑦徒歩	⑧その目 的の外 出は ない	⑨無回答
全体	100.0	10.0	1.0	0.0	40.9	0.8	4.8	2.1	10.0	30.3
大津・高島地域	100.0	13.8	1.2	0.0	33.2	1.2	4.5	1.2	15.0	30.0
南部地域	100.0	14.3	1.8	0.0	36.3	0.9	10.5	3.5	9.6	21.9
甲賀地域	100.0	5.5	1.7	0.0	51.1	0.8	2.1	0.8	7.6	30.4
東近江地域	100.0	12.6	0.9	0.0	43.0		3.6	1.3	8.5	30.0
湖東地域	100.0	9.2	0.4	0.0	34.1	0.9	3.9	3.5	10.5	27.6
湖北地域	100.0	5.2	0.0	0.0	47.4	1.3	4.3	2.0	9.9	29.3

【買い物・食事】

	合計	①鉄道	②バス (デマ ン ドタク シー含 む)	③タク シー	④自家用 車・バイ クを自分 で運転	⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う	⑥自転車	⑦徒歩	⑧その目 的の外 出は ない	⑨無回答
全体	100.0	2.6	1.1	0.1	66.7	10.9	5.4	1.8	0.3	11.1
大津・高島地域	100.0	4.5	2.8	0.0	61.9	10.1	7.3	2.0	0.8	10.5
南部地域	100.0	4.4	0.4	0.0	61.8	13.2	7.9	2.2	0.0	10.1
甲賀地域	100.0	3.0	0.8	0.0	70.9	11.4	1.7	1.3	0.4	10.5
東近江地域	100.0	0.9	1.3	0.4	69.1	10.8	4.9	2.2	0.0	10.3
湖東地域	100.0	0.9	0.9	0.0	68.6	7.9	5.7	2.6	0.9	12.7
湖北地域	100.0	2.2	0.4	0.0	69.0	12.9	4.3	0.0	0.0	11.2

【通院】

	合計	①鉄道	②バス (デマ ン ドタク シー含 む)	③タク シー	④自家用 車・バイ クを自分 で運転	⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う	⑥自転車	⑦徒歩	⑧その目 的の外 出は ない	⑨無回答
全体	100.0	2.8	2.4	1.6	62.1	9.4	5.4	2.2	2.7	11.4
大津・高島地域	100.0	7.7	3.2	1.6	57.1	9.7	4.5	2.8	2.8	10.5
南部地域	100.0	3.5	1.3	0.9	59.6	8.3	8.8	4.4	3.5	9.6
甲賀地域	100.0	0.8	1.3	0.0	67.1	10.5	3.8	3.0	1.3	12.2
東近江地域	100.0	1.8	4.0	2.7	62.8	9.0	5.8	0.4	2.2	11.2
湖東地域	100.0	2.2	4.4	2.6	63.3	7.9	6.1	0.9	3.1	9.6
湖北地域	100.0	0.0	0.4	0.9	65.1	11.6	3.9	1.3	3.9	12.9

【観光・レジャー】

	合計	①鉄道	②バス (デマ ン ドタク シー含 む)	③タク シー	④自家用 車・バイ クを自分 で運転	⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う	⑥自転車	⑦徒歩	⑧その目 的の外 出は ない	⑨無回答
全体	100.0	22.7	2.8	0.1	41.5	13.8	0.7	0.1	1.4	16.8
大津・高島地域	100.0	25.1	3.2	0.0	38.5	8.9	0.4	0.0	2.4	21.5
南部地域	100.0	24.1	2.2	0.0	43.0	17.5	0.4	0.0	1.3	11.4
甲賀地域	100.0	23.6	2.1	0.4	42.6	16.5	0.4	0.0	0.8	13.5
東近江地域	100.0	18.8	4.9	0.4	42.6	14.8	0.4	0.0	1.8	16.1
湖東地域	100.0	23.1	2.2	0.0	42.8	12.7	2.2	0.4	0.9	15.7
湖北地域	100.0	21.1	3.0	0.0	39.2	15.1	0.0	0.0	1.3	20.3

(カ) 鉄道の利用について

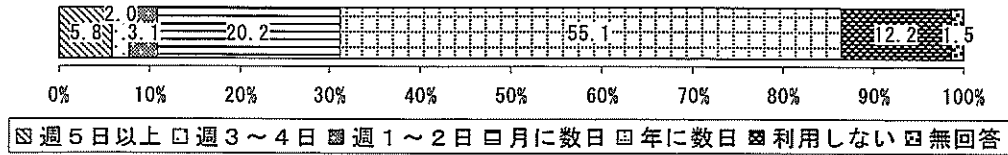
a 鉄道の利用頻度 (問7)

鉄道の利用頻度は、「年に数日」(798件、55.1%)が最も多い。

地域別では、【南部地域】で「週5日以上」の割合が全体平均よりも高く、鉄道への依存度が高いことが分かる。

一方、【湖北地域】では「年に数日」、【東近江地域】では「利用しない」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、鉄道への依存度が低いと言える。

図ス 鉄道の利用頻度 (N=1,447)



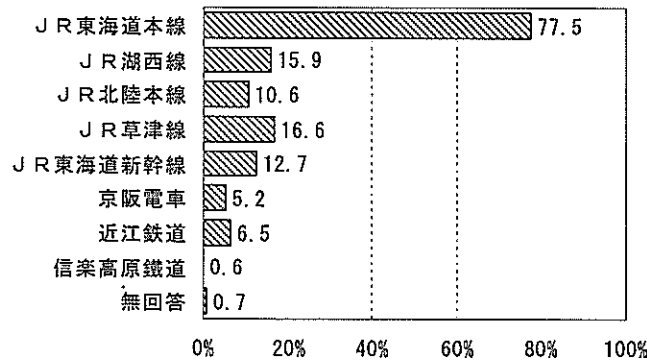
表ク <地域別>鉄道の利用頻度 (N=1,396)

	合計	①週5日 以上	②週3~ 4日	③週1~ 2日	④月に数 日	⑤年に数 日	⑥利用し ない	⑦無回答
全体	100.0	5.8	2.0	3.1	20.2	55.1	12.2	1.5
大津・高島地域	100.0	8.1	3.6	5.3	23.9	47.0	10.6	1.6
南部地域	100.0	11.8	1.8	7.5	23.7	49.1	6.7	0.4
甲賀地域	100.0	3.4	0.8	2.5	20.7	58.6	12.7	1.3
東近江地域	100.0	7.2	3.6	1.8	17.0	52.0	17.5	0.9
湖東地域	100.0	3.5	0.4	1.3	20.5	58.5	13.5	2.2
湖北地域	100.0	2.2	1.7	0.9	16.4	63.4	13.8	1.7

b よく利用する県内の鉄道路線 (問8)

よく利用する県内の鉄道路線は、「JR東海道本線」(968件、77.5%)が最も多く、「JR草津線」(207件、16.6%)、「JR湖西線」(199件、15.9%)と続いている。

図セ よく利用する県内の鉄道路線 (N=1,249、複数回答)



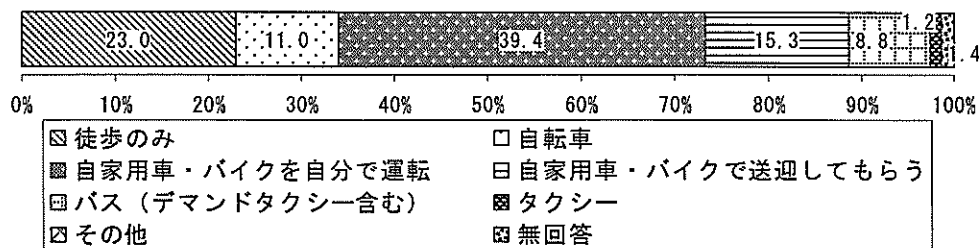
c 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（問9）

自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は、「自家用車・バイクを自分で運転」（492件、39.4%）が最も多く、「徒歩のみ」（287件、23.0%）、「自家用車・バイクで送迎してもらう」（191件、15.3%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】・【南部地域】で「徒歩のみ」が全体平均より高い傾向にある。また、【大津・高島地域】は、「バス（デマンドタクシー）」の割合も全体平均より高い傾向にある。

【湖東地域】は「自転車」が、【湖北地域】は「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ソ 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（N=1,249）



表ケ <地域別> 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（N=1,206）

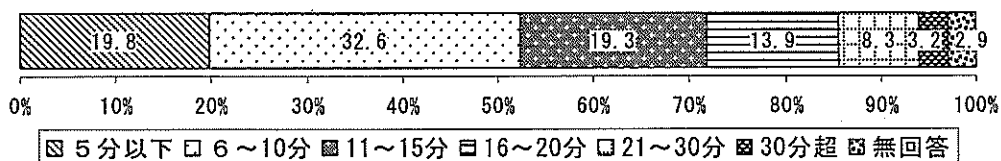
	合計	①徒歩のみ	②自転車	③自家用車・バイクを自分で運転	④自家用車・バイクで送迎してもらう	⑤バス（デマンドタクシー含む）	⑥タクシー	⑦その他	⑧無回答
全体	100.0	23.0	11.0	39.4	15.3	8.8	1.2	0.0	1.4
大津・高島地域	100.0	29.6	11.5	33.2	9.7	15.7	0.9	0.0	0.5
南部地域	100.0	28.5	15.4	24.8	15.9	12.1	1.9	0.0	1.4
甲賀地域	100.0	22.5	6.4	43.6	18.6	7.8	0.5	0.0	0.5
東近江地域	100.0	20.9	10.4	44.0	12.1	9.9	0.5	0.0	2.2
湖東地域	100.0	17.6	16.6	37.3	18.1	5.7	2.1	0.0	2.6
湖北地域	100.0	18.9	4.1	55.1	16.8	1.5	1.0	0.0	1.5

d 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間（問10）

自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間は、「6～10分」（402件、32.6%）が最も多く、「5分以下」（244件、19.8%）、「11～15分」（238件、19.3%）と続いている。

地域別では、【東近江地域】で「21分～30分」の割合が全体平均よりも高く、鉄道の利用促進に向けては、鉄道駅までの利便性向上が課題であると考えられる。

図タ 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間（N=1,232）



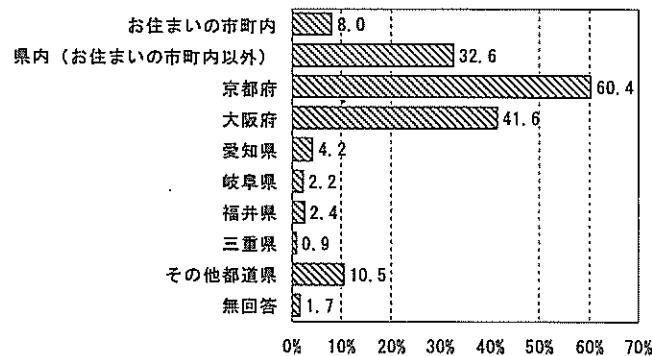
表コ <地域別> 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間 (N = 1,189)

	合計	①5分以下	②6~10分	③11~15分	④16~20分	⑤21~30分	⑥30分超	⑦無回答
全体	100.0	19.8	32.6	19.3	13.9	8.3	3.2	2.9
大津・高島地域	100.0	23.1	34.3	18.1	9.7	6.0	3.2	5.6
南部地域	100.0	18.0	33.2	25.1	14.2	6.2	1.4	1.9
甲賀地域	100.0	21.7	26.6	21.7	17.2	9.4	2.6	1.0
東近江地域	100.0	15.2	28.7	16.9	12.9	15.2	7.3	3.9
湖東地域	100.0	20.7	36.7	19.7	13.8	5.9	1.1	2.1
湖北地域	100.0	20.7	36.3	14.0	16.1	6.7	3.1	3.1

e 鉄道でよく行く目的地 (問 11)

鉄道でよく行く目的地は、「京都府」(755件、60.4%)が最も多く、「大阪府」(519件、41.6%)、「県内(お住まいの市町内以外)」(407件、32.6%)と続いている。

図子 鉄道でよく行く目的地 (N = 1,249、複数回答)



- 【その他都道府県 (131件)】
- ・東京都 (54件) ・兵庫県 (23件) ・石川県 (5件) ・奈良県 (5件)
 - ・神奈川県 (5件) ・千葉県 (4件) ・福岡県 (4件) ・埼玉県 (3件)
 - ・岡山県 (2件) ・鳥取県 (2件) ・熊本県 (2件) ・富山県 (2件)
 - ・鳥取県 (2件) ・九州 (2件) ・その他 (12件) ・無回答 (24件)

f 鉄道について改善が必要な点 (問 12)

鉄道について改善が必要な点は、「運賃を安くする」(683件、47.2%)が最も多く、「運行本数を増やす」(573件、39.6%)と続いている。

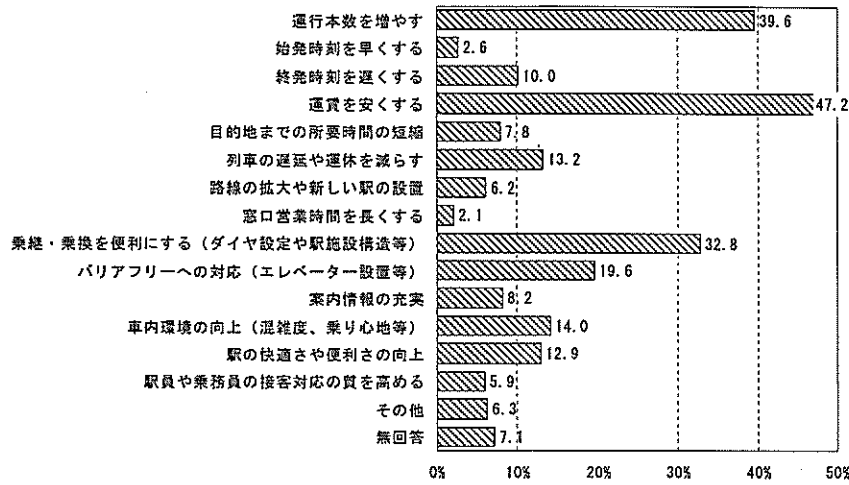
地域別では、【大津・高島地域】で「運行本数を増やす」、「列車の遅延や運休を減らす」、「バリアフリーへの対応(エレベーター設置等)」の割合が全体平均よりも高い。特に、バリアフリー化に関する要望は全地域の中で最も高い。

【南部地域】では、「運賃を安くする」、「列車の遅延や運休を減らす」、「車内環境の向上(混雑度、乗り心地等)」の割合が全体平均よりも高い傾向にある。

【甲賀地域】では、「運行本数を増やす」、【東近江地域】では、「運賃を安くする」が全体平均よりも高く、両者ともに全地域の中で最も高い。

【湖北地域】では、「運行本数を増やす」、「乗継・乗換を便利にする(ダイヤ設定や駅施設構造等)」が全体平均よりも高い傾向にあり、特に乗継・乗換に関する要望は全地域の中で最も高い傾向にある。

図ツ 鉄道について改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)



【その他 (91件)】

- ・安全面 (11件)
- ・駅前駐車場の整備・改善 (6件)
- ・駅までのアクセス向上 (4件)
- ・喫煙者への配慮 (3件)
- ・運休や遅延時の情報提供 (3件)
- ・その他 (20件)
- ・特になし・わからない・利用しない (21件)
- ・停車駅の変更 (6件)
- ・複線化 (4件)
- ・車両数の変更 (4件)
- ・痴漢対策 (3件)
- ・駅前駐輪場の整備 (2件)
- ・現状でよい (7件)
- ・無回答 (2件)

表サ <地域別> 鉄道について改善が必要な点 (N=1,396、複数回答)

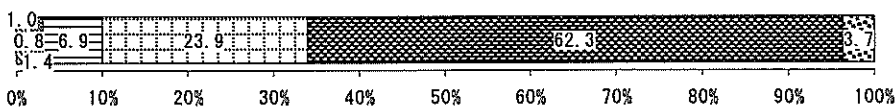
	合計	① 運行本数の増便	② 始発時刻の繰上げ	③ 終発時刻の繰下げ	④ 運賃の引下げ	⑤ 所要時間の短縮	⑥ 遅延や運休の減少	⑦ 路線拡大や新駅設置	⑧ 窓口営業時間の延長	⑨ 乗継・乗換利便性の向上	⑩ バリアフリー化の推進	⑪ 案内情報の充実	⑫ 車内環境の向上	⑬ 駅の快適さや便利さの向上	⑭ 駅員や乗務員の接客対応の向上	⑮ その他	⑯ 無回答
全体	100.0	39.8	2.8	10.0	47.2	7.8	13.2	6.2	2.1	32.8	19.6	8.2	14.0	12.9	5.9	6.3	7.1
大津・高島地域	100.0	48.0	3.8	6.5	42.9	12.1	25.5	4.9	1.6	28.3	25.9	5.7	13.4	8.1	5.7	5.7	5.7
南部地域	100.0	21.1	1.3	11.0	53.5	3.9	18.9	4.4	3.5	28.3	19.7	11.8	20.9	17.5	7.9	6.1	7.0
甲賀地域	100.0	51.9	2.1	11.8	40.5	8.9	3.0	9.7	1.3	37.1	19.4	8.0	10.5	11.0	5.1	6.3	5.8
東近江地域	100.0	33.8	3.1	8.1	53.8	5.8	10.8	9.9	3.8	28.9	21.5	8.5	17.5	13.5	4.5	6.7	6.7
湖東地域	100.0	30.8	3.9	9.8	50.2	9.2	8.7	5.7	0.4	33.2	19.2	10.5	11.8	15.7	5.2	7.0	7.4
湖北地域	100.0	48.3	2.2	13.8	43.1	7.8	8.2	3.0	2.6	47.4	12.5	5.2	10.8	13.4	7.3	4.7	8.8

(キ) バス (デマンドタクシーを含む) の利用について

a バス (デマンドタクシーを含む) の利用頻度 (問13)

バスの利用頻度は、「利用しない」(902件、62.3%)が最も多く、特に【湖北地域】で「利用しない」割合が高い傾向にある。

図テ バス (デマンドタクシーを含む) の利用頻度 (N=1,447)



☑ 週5日以上 ☐ 週3~4日 ☐ 週1~2日 ☐ 月に数日 ☐ 年に数日 ☐ 利用しない ☐ 無回答

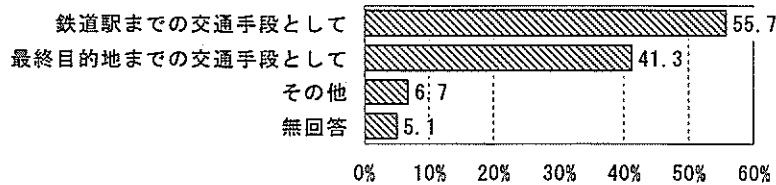
表シ <地域別>バス（デマンドタクシーを含む）の利用頻度（N=1,396）

	合計	①週5日 以上	②週3～ 4日	③週1～ 2日	④月に数 日	⑤年に数 日	⑥利用し ない	⑦無回答
全体	100.0	1.0	0.8	1.4	6.9	23.9	62.3	3.7
大津・高島地域	100.0	1.2	1.6	2.8	9.3	23.9	56.3	4.9
南部地域	100.0	2.2	0.4	1.8	8.8	30.7	53.9	2.2
甲賀地域	100.0	0.8	0.4	0.8	7.2	23.6	64.1	3.0
東近江地域	100.0	1.8	1.3	2.2	4.9	26.0	58.3	5.4
湖東地域	100.0	0.4	0.0	0.0	3.3	21.4	67.2	2.6
湖北地域	100.0	0.0	0.4	0.9	2.6	17.7	75.0	3.4

b バス（デマンドタクシーを含む）の利用目的（問14）

バスの利用目的は、「鉄道駅までの交通手段として」（274件、55.7%）が最も多く、「最終目的地までの交通手段として」（203件、41.3%）と続いている。

図ト バス（デマンドタクシーを含む）の利用目的（N=492、複数回答）



【その他（33件）】

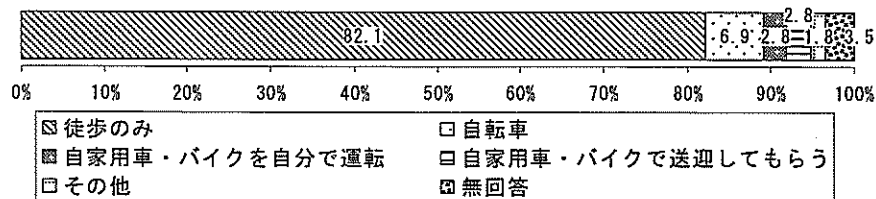
- ・観光・レジャー（7件）
- ・外出先で利用（6件）
- ・飲酒時（4件）
- ・病院（4件）
- ・買い物（3件）
- ・その他（8件）
- ・わからない（1件）
- ・無回答（3件）

c 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段（問15）

自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段は、「徒歩のみ」（404件、82.1%）が最も多く、「自転車」（34件、6.9%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】・【南部地域】で「徒歩のみ」が全体平均よりも高い傾向にある。また、【東近江地域】では「自転車」が全体平均よりも高く、バスの利用促進、利便性を高めるため、バス停における駐輪場の設置等が求められる。

図ナ 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段（N=492）



【その他（9件）】

- ・電車（2件）
- ・最寄りのバス停は利用しない（3件）
- ・最寄りにバス停がない（2件）
- ・無回答（2件）

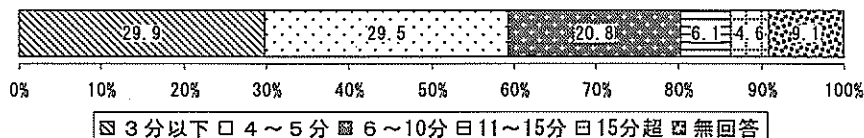
表ス <地域別> 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段 (N=474)

	合計	①徒歩のみ	②自転車	③自家用車・バイクを自分で運転	④自家用車・バイクで送迎してもらう	⑤その他	⑥無回答
全体	100.0	82.1	6.9	2.8	2.8	1.8	3.5
大津・高島地域	100.0	87.5	4.2	4.2	3.1	0.0	1.0
南部地域	100.0	91.0	5.0	0.0	1.0	0.0	3.0
甲賀地域	100.0	82.1	3.8	5.1	1.3	5.1	2.6
東近江地域	100.0	75.3	12.3	0.0	6.2	1.2	4.9
湖東地域	100.0	78.3	4.3	4.3	2.9	4.3	5.8
湖北地域	100.0	78.0	8.0	4.0	2.0	2.0	6.0

d 自宅から最寄りのバス停までの所要時間 (問16)

自宅から最寄りのバス停までの所要時間は、「3分以下」(142件、29.9%)が最も多く、「4~5分」(140件、29.5%)、「6~10分」(99件、20.8%)と続いている。

図二 自宅から最寄りのバス停までの所要時間 (N=475)

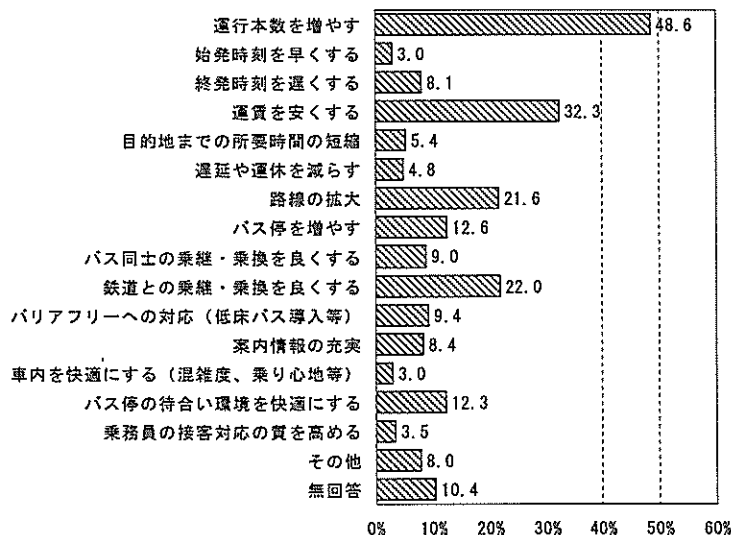


e バス(デマンドタクシーを含む)について改善が必要な点 (問17)

バスの改善点は、「運行本数を増やす」(703件、48.6%)が最も多く、「運賃を安くする」(468件、32.3%)、「鉄道との乗継・乗換を良くする」(319件、22.0%)と続いている。

地域別では、【南部地域】で「運賃の引下げ」、【甲賀地域】は、「鉄道との乗継・乗換を良くする」、【湖東地域】は、「路線の拡大」がそれぞれ全体平均よりも高い傾向にある。

図ヌ バスについて改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)



【その他 (116件)】

- ・車両の改善 (小型化・エコ化) (4件)
- ・バスは不便・わかりにくい (4件)
- ・ダイヤ通りの運行 (2件)
- ・バスは必要ない (6件)
- ・特になし・わからない・利用しない (63件)
- ・デマンド化 (4件)
- ・利用促進 (3件)
- ・その他 (21件)
- ・現状でよい (4件)
- ・無回答 (5件)

表セ <地域別>バスについて改善が必要な点 (N=1,396、複数回答)

	合計	①運行本数の増便	②始発時刻の繰上げ	③終発時刻の繰下げ	④運賃の引下げ	⑤所要時間の短縮	⑥遅延や運休の減少	⑦路線の拡大	⑧バス停の増設	⑨バス同士の乗継・乗換 利便性の向上	⑩鉄道との乗継・乗換 利便性の向上	⑪バリアフリー化の推進	⑫案内情報の充実	⑬車内環境の向上	⑭乗降場における待合 環境の向上	⑮乗務員の接客対応の 向上	⑯その他	⑰無回答
全体	100.0	48.6	3.0	8.1	32.3	5.4	4.8	21.6	12.6	9.0	22.0	9.4	8.4	3.0	12.3	3.5	8.0	10.4
大津・高島地域	100.0	47.0	3.2	8.1	29.1	5.7	8.8	17.4	12.8	8.1	23.5	13.4	5.3	2.8	13.0	4.5	8.5	11.7
南部地域	100.0	51.3	2.6	11.4	42.1	3.8	7.5	23.2	8.2	8.1	15.4	8.3	11.0	3.9	12.7	6.1	7.9	7.9
甲賀地域	100.0	51.9	3.0	8.0	24.9	7.8	3.8	21.8	15.8	12.2	23.7	9.3	8.0	3.0	7.2	1.3	8.4	10.5
東近江地域	100.0	43.5	4.5	9.9	35.0	4.9	3.8	17.9	13.0	6.7	18.4	9.0	5.8	2.2	18.8	3.1	7.2	13.5
湖東地域	100.0	48.7	4.4	6.8	31.9	2.2	3.9	30.8	14.4	9.8	22.3	8.3	8.3	2.8	12.7	3.1	7.9	8.7
湖北地域	100.0	51.7	1.3	5.2	31.8	8.0	3.4	18.4	11.2	10.3	22.8	6.9	13.4	2.8	10.3	2.8	6.8	11.2

(7) 公共交通のバリアフリー化について

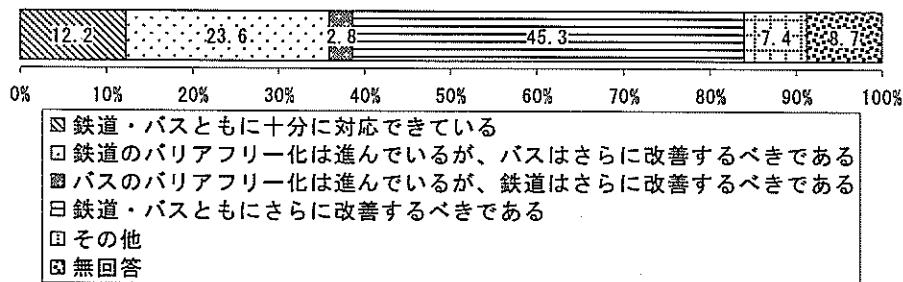
a 公共交通機関（鉄道やバスなど）のバリアフリー化の対応について（問 18）

公共交通機関（鉄道やバスなど）のバリアフリー化の対応については、「鉄道・バスともにさらに改善するべきである」（655 件、45.3%）が最も多く、「鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである」（341 件、23.6%）、「鉄道・バスともに十分に対応できている」（177 件、12.2%）と続いている。

地域別では、【湖北地域】で「鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである」の割合が全体平均より高い傾向にある。

また、【甲賀地域】では「鉄道・バスともにさらに改善するべきである」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、今後、一層バリアフリー化を進めていくことが公共交通の利用促進を検討する上で重要な課題であると言える。

図ネ 公共交通機関のバリアフリー化の対応について (N=1,447)



【その他 (107 件)】

- ・鉄道の改善を希望 (7 件)
- ・鉄道は進んでいるが、バスはわからない (4 件)
- ・現状でよい・不便を感じない (6 件)
- ・特になし・わからない・利用しない (74 件)
- ・その他 (8 件)
- ・無回答 (9 件)

表ソ <地域別> 公共交通機関のバリアフリー化の対応について (N=1,396)

	合計	①鉄道・バスともに十分に対応できている	②鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善すべきである	③バスのバリアフリー化は進んでいるが、鉄道はさらに改善すべきである	④鉄道・バスともにさらに改善すべきである	⑤その他	⑥無回答
全体	100.0	12.2	23.6	2.8	45.3	7.4	8.7
大津・高島地域	100.0	15.0	19.3	2.8	45.3	6.5	10.5
南部地域	100.0	11.4	26.8	3.1	47.4	5.7	5.7
甲賀地域	100.0	8.9	18.6	3.8	54.4	7.2	7.2
東近江地域	100.0	10.3	24.2	2.2	44.4	7.6	11.2
湖東地域	100.0	14.4	22.3	3.1	43.2	9.6	7.4
湖北地域	100.0	12.1	29.3	2.6	39.2	7.8	9.1

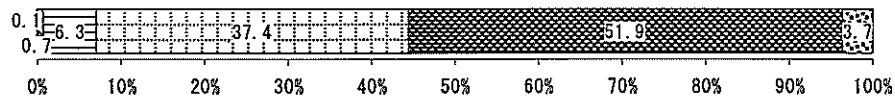
(ケ) タクシーの利用について (デマンドタクシーを除く)

a タクシーの利用頻度 (問 19)

タクシーの利用頻度は、「利用しない」(751件、51.9%)が最も多く、「年に数回」(541件、37.4%)、「月に数回」(91件、6.3%)と続いている。

地域別では、全地域を通じて利用が少ない中、【南部地域】で「年に数回」利用する割合が高く、一方で、【甲賀地域】で「利用しない」割合が高い傾向にある。

図ノ タクシーの利用頻度 (N=1,447)



☒ 週5回以上 ☐ 週3~4回 ☒ 週1~2回 ☐ 月に数回 ☐ 年に数回 ☒ 利用しない ☐ 無回答

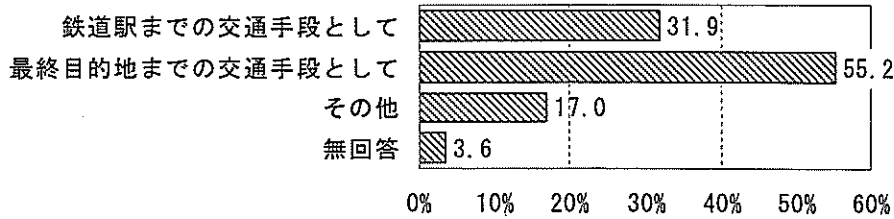
表タ <地域別> タクシーの利用頻度 (N=1,396)

	合計	①週5回以上	②週3~4回	③週1~2回	④月に数回	⑤年に数回	⑥利用しない	⑦無回答
全体	100.0	0.0	0.1	0.7	6.3	37.4	51.9	3.7
大津・高島地域	100.0	0.0	0.0	1.2	6.5	37.2	50.6	4.5
南部地域	100.0	0.0	0.0	0.0	9.2	50.0	39.5	1.3
甲賀地域	100.0	0.0	0.0	0.8	2.5	27.4	64.6	4.6
東近江地域	100.0	0.0	0.0	0.9	5.4	35.9	53.8	4.0
湖東地域	100.0	0.0	0.0	0.4	7.9	39.3	48.0	4.4
湖北地域	100.0	0.0	0.4	0.4	6.5	36.2	53.9	2.6

b タクシーの利用目的 (問 20)

タクシーの利用目的は、「最終目的地までの交通手段として」(355件、55.2%)が最も多く、「鉄道駅までの交通手段として」(205件、31.9%)と続いている。

図ハ タクシーの利用目的 (N=643、複数回答)



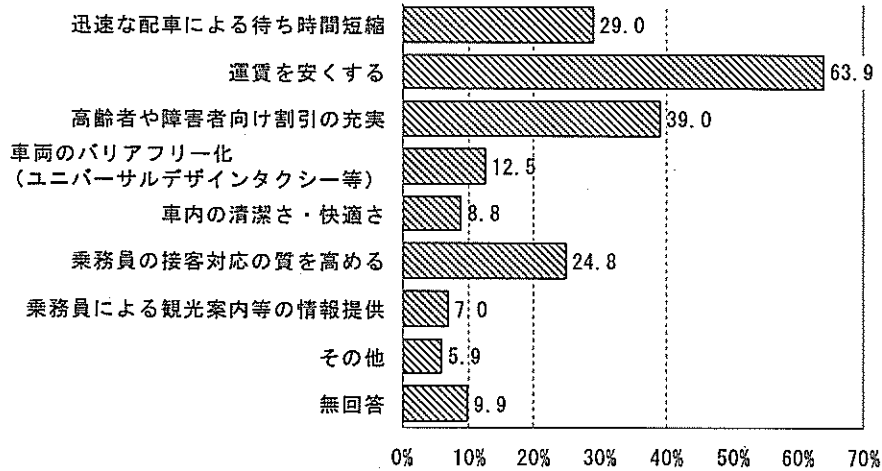
- 【その他 (109件)】
- ・飲酒時・飲酒する予定がある時 (32件)
 - ・駅から自宅まで (14件)
 - ・病院 (5件)
 - ・駅から目的地まで (4件)
 - ・天候が悪い時 (3件)
 - ・その他 (13件)
 - ・他の交通手段がない時 (25件)
 - ・自宅まで (8件)
 - ・緊急時 (4件)
 - ・旅行・観光の時 (4件)
 - ・体調不良の時 (2件)
 - ・無回答 (13件)

c タクシーについて改善が必要な点・期待する機能や役割 (問 21)

タクシーについて改善が必要な点・期待する機能や役割は、「運賃を安くする」(924件、63.9%)が最も多く、「高齢者や障害者向け割引の充実」(565件、39.0%)、「迅速な配車による待ち時間短縮」(419件、29.0%)と続いている。

地域別では、【湖東地域】で「高齢者や障害者向け割引の充実」が全体平均よりも高い。

図ヒ タクシーの改善点・期待する機能や役割 (N=1,447、複数回答)



- 【その他 (85件)】
- ・乗務員が道を知らない (5件)
 - ・乗務員の態度が悪い (3件)
 - ・禁煙の徹底 (3件)
 - ・タクシーは必要ない (6件)
 - ・特になし・わからない・利用しない (30件)
 - ・運賃 (5件)
 - ・迅速な配車 (3件)
 - ・カーナビの設置 (2件)
 - ・現状でよい (1件)
 - ・安全運転 (5件)
 - ・その他 (19件)
 - ・無回答 (3件)

表チ <地域別> タクシーの改善点・期待する機能や役割 (N=1,396、複数回答)

	合計	①待ち時間の短縮	②運賃の引下げ	③高齢者や障害者向け割引の充実	④車両のバリアフリー化	⑤車内の清潔さ・快適さ	⑥乗務員の接客対応の向上	⑦乗務員による観光案内等の情報提供	⑧その他	⑨無回答
全体	100.0	29.0	63.9	39.0	12.5	8.8	24.8	7.0	5.9	9.9
大津・高島地域	100.0	25.1	61.5	40.1	13.4	10.5	27.1	4.0	6.5	11.7
南部地域	100.0	25.4	66.7	36.0	8.8	12.7	27.2	3.9	7.5	9.6
甲賀地域	100.0	31.6	59.9	38.4	13.1	8.0	21.5	7.6	5.5	12.7
東近江地域	100.0	28.7	65.0	33.2	12.6	6.3	27.4	9.9	4.9	9.0
湖東地域	100.0	33.6	63.3	45.9	10.0	8.3	21.4	7.4	4.8	7.9
湖北地域	100.0	29.3	65.9	40.1	17.2	6.9	24.6	9.1	6.9	7.3

(3) 自転車の利用について

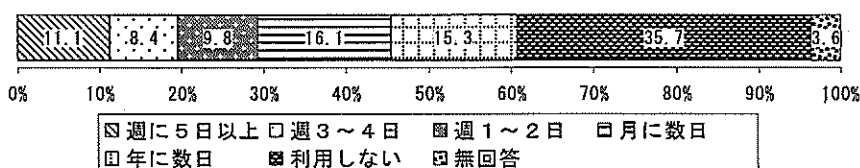
a 自転車の利用頻度 (問 22)

自転車の利用頻度は、「利用しない」(517件、35.7%)が最も多く、「月に数日」(233件、16.1%)、「年に数日」(221件、15.3%)と続いている。

地域別では、【南部地域】で「週5回以上」の割合が全体平均より高い傾向にある。

一方、【大津・高島地域】・【甲賀地域】・【湖北地域】では「年に数日」や「利用しない」が全体平均よりも高い傾向にある。

図フ 自転車の利用頻度 (N=1,447)



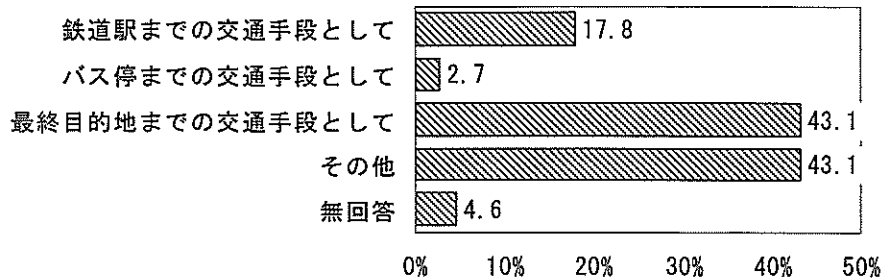
表ツ <地域別> 自転車の利用頻度 (N=1,396)

	合計	①週5日以上	②週3~4日	③週1~2日	④月に数日	⑤年に数日	⑥利用しない	⑦無回答
全体	100.0	11.1	8.4	9.8	16.1	15.3	35.7	3.6
大津・高島地域	100.0	10.1	6.5	6.5	14.2	12.6	45.7	4.5
南部地域	100.0	16.2	12.3	11.4	18.0	13.6	28.1	0.4
甲賀地域	100.0	4.2	3.4	8.4	13.1	10.5	54.9	5.5
東近江地域	100.0	13.0	10.3	9.4	13.9	16.6	32.7	4.0
湖東地域	100.0	13.5	13.1	10.5	17.5	17.0	24.5	3.9
湖北地域	100.0	8.6	5.2	13.8	19.4	21.6	28.9	2.6

b 自転車の利用目的 (問 23)

自転車の利用目的は、「最終目的地までの交通手段として」(378 件、43.1%) が最も多く、「鉄道駅までの交通手段として」(156 件、17.8%)、「バス停までの交通手段として」(24 件、2.7%) と続いている。

図へ 自転車の利用目的 (N=878、複数回答)

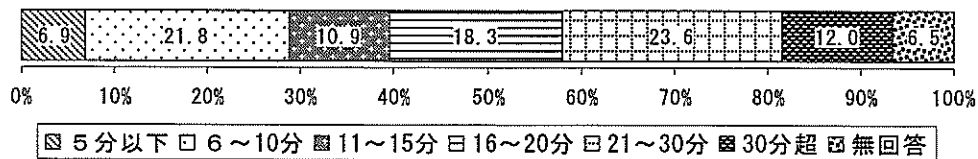


- 【その他 (378 件)】
- ・近隣への移動 (買い物除く) (103 件)
 - ・健康・運動のため、趣味 (39 件)
 - ・田畑・農園 (22 件)
 - ・用事 (役所・銀行等) (16 件)
 - ・観光・レジャー (10 件)
 - ・子どもの送迎 (6 件)
 - ・無回答 (53 件)
 - ・買い物 (103 件)
 - ・仕事・通勤・通学 (22 件)
 - ・散歩・遊び (14 件)
 - ・病院 (8 件)
 - ・ゴミ出し (5 件)
 - ・その他 (18 件)

c 自転車の時間による移動範囲 (問 24)

自転車の時間による移動範囲は、「21~30分」(207 件、23.6%) が最も多く、「6~10分」(191 件、21.8%)、「16~20分」(161 件、18.3%) と続いている。

図ホ 自転車の時間による移動範囲 (N=878)



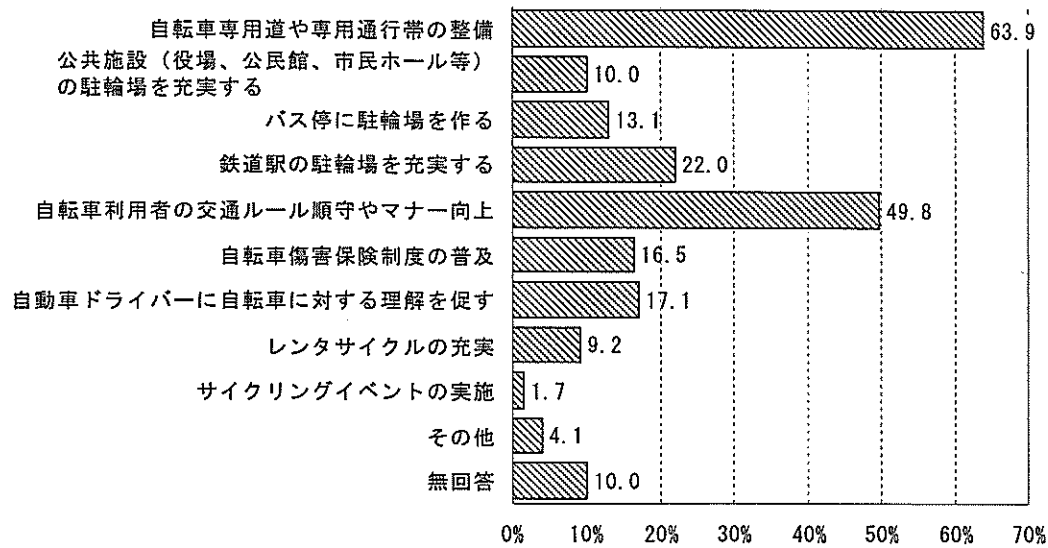
d 自転車利用について改善が必要な点 (問 25)

自転車利用について改善が必要な点は、「自転車専用道や専用通行帯の整備」(924 件、63.9%) が最も多く、「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」(720 件、49.8%)、「鉄道駅の駐輪場を充実する」(319 件、22.0%) と続いている。

地域別では、【南部地域】で「自転車専用道や専用通行帯の整備」、「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【甲賀地域】でも「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」が、【東近江地域】ではバス停までの主な移動手段が「自転車」(問 15 参照)であることを受け、「バス停に駐輪場を作る」の割合が全体平均よりも高い傾向にある。

図マ 自転車利用について改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)



【その他 (60件)】

- ・道路 (10件)
- ・積雪時の対応 (4件)
- ・盗難防止 (3件)
- ・特になし・わからない・利用しない (20件)
- ・ルール・マナー (4件)
- ・駐輪場 (3件)
- ・その他 (12件)
- ・無回答 (6件)

表テ 自転車利用について改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)

	合計	①自転車専用道や専用通行帯の整備	②公共施設の駐輪場整備	③バス停の駐輪場整備	④鉄道駅の駐輪場整備	⑤自転車利用者のマナー向上	⑥自転車傷害保険制度の普及	⑦自動車ドライバーの自転車意識の向上	⑧レンタサイクルの充実	⑨サイクリングイベントの実施	⑩その他	⑪無回答
全体	100.0	63.9	10.0	13.1	22.0	49.8	16.5	17.1	9.2	1.7	4.1	10.0
大津・高島地域	100.0	57.1	8.5	10.1	21.1	49.0	20.2	15.4	10.9	1.6	5.3	10.5
南部地域	100.0	70.2	13.2	12.7	26.3	56.1	13.6	18.0	10.5	1.3	3.1	6.6
甲賀地域	100.0	63.3	7.6	13.5	17.3	55.3	16.5	18.1	9.7	2.1	2.1	11.8
東近江地域	100.0	62.8	7.2	19.7	24.2	45.3	18.4	16.6	8.1	1.3	5.4	10.3
湖東地域	100.0	66.8	10.5	10.5	24.9	47.2	18.3	21.4	10.0	2.2	6.1	7.4
湖北地域	100.0	64.2	13.4	10.8	18.5	47.4	13.4	14.2	6.5	1.7	2.6	12.5

(甲) 滋賀県における、今後の交通政策・施策について

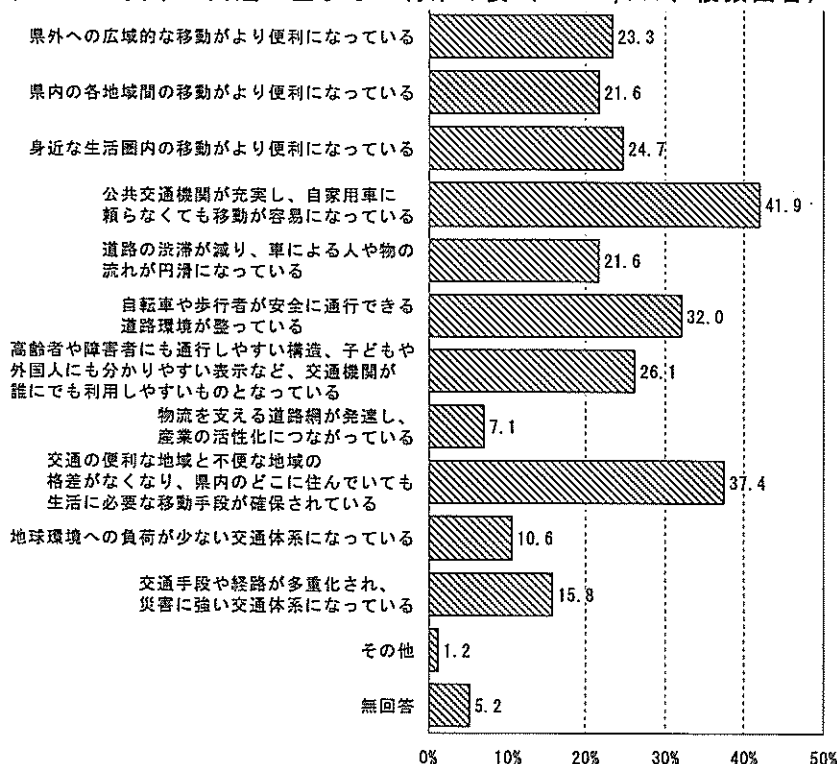
a 滋賀県の交通の望ましい将来の姿 (問 26)

滋賀県の交通の望ましい将来の姿は、「公共交通機関が充実し、自家用車に頼らなくても移動が容易になっている」(607件、41.9%)が最も多く、「交通の便利な地域と不便な地域の格差がなくなり、県内のどこに住んでいても生活に必要な移動手段が確保されている」(541件、37.4%)、「自転車や歩行者が安全に通行できる道路環境が整っている」(463件、32.0%)と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】で「交通手段や経路が多重化され、災害に強い交通体系になっている」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【南部地域】では「道路の渋滞が減り、車による人や物の流れが円滑になっている」、「自転車や歩行者が安全に通行できる道路環境が整っている」が、【湖北地域】では、「県外への広域的な移動がより便利になっている」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ミ 滋賀県の交通の望ましい将来の姿 (N=1,447、複数回答)



【その他 (18件)】

- ・過疎地は変化なしと思われる
- ・理想であり実現にはまだ格差がある
- ・今までよりは少し良くなるくらい
- ・運賃を安くする、高齢者フリーパス配布
- ・交通事故が減ることを望んでいる
- ・甲南町から県外(三重、奈良)は不便
- ・スローな社会、スローな生活、スローな移動がベター
- ・米原⇄名古屋間の交通を便利にする(特に朝夕の通勤時、鉄道増便)
- ・緊急避難時の経路が複数確保されている
- ・道路環境はもちろんであるが、車社会人(ドライバー)の養成が急務
- ・主要道路の車線多重化
- ・自転車に乗る子供達へ交通ルールをきちんと学んでほしい
- ・JR東海道線が止まっても、京都へ出られる様に
- ・特になし・わからない(5件)

表ト <地域別>滋賀県の交通の望ましい将来の姿 (N=1,396、複数回答)

	合計	① 県外への広域移動利便性の向上	② 県内地域間の移動利便性の向上	③ 生活圏内の移動利便性の向上	④ 公共交通機関の充実	⑤ 道路渋滞の減少	⑥ 安全に通行できる道路環境整備の充実	⑦ 高齢者や障害者等誰にでも利用しやすい交通の確立	⑧ 道路網の発達による産業活性化	⑨ 交通格差の是正による移動手段の確保	⑩ 地球環境への負荷が少ない交通体系の確立	⑪ 災害に強い交通体系の確立	⑫ その他	⑬ 無回答
全体	100.0	23.3	21.6	24.7	41.9	21.6	32.0	26.1	7.1	37.4	10.6	15.8	1.2	5.2
大津・高島地域	100.0	26.3	20.6	21.5	40.1	21.1	27.1	22.7	6.5	37.7	8.1	23.5	0.0	8.5
南部地域	100.0	20.6	25.4	25.9	41.2	28.1	37.7	27.6	5.3	29.8	12.7	14.0	1.8	2.6
甲賀地域	100.0	26.6	18.6	27.0	45.1	23.6	26.6	28.3	8.0	38.0	8.4	16.9	0.4	5.5
東近江地域	100.0	17.0	23.8	20.6	45.3	18.4	35.9	21.5	6.3	41.7	13.5	11.7	1.8	6.3
湖東地域	100.0	18.8	20.1	26.2	43.2	19.2	35.4	30.6	9.2	39.3	10.0	11.4	1.3	5.2
湖北地域	100.0	31.5	20.3	26.7	37.9	19.4	29.3	25.9	7.3	38.8	12.1	15.9	1.7	2.6

b 望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み (問 27)

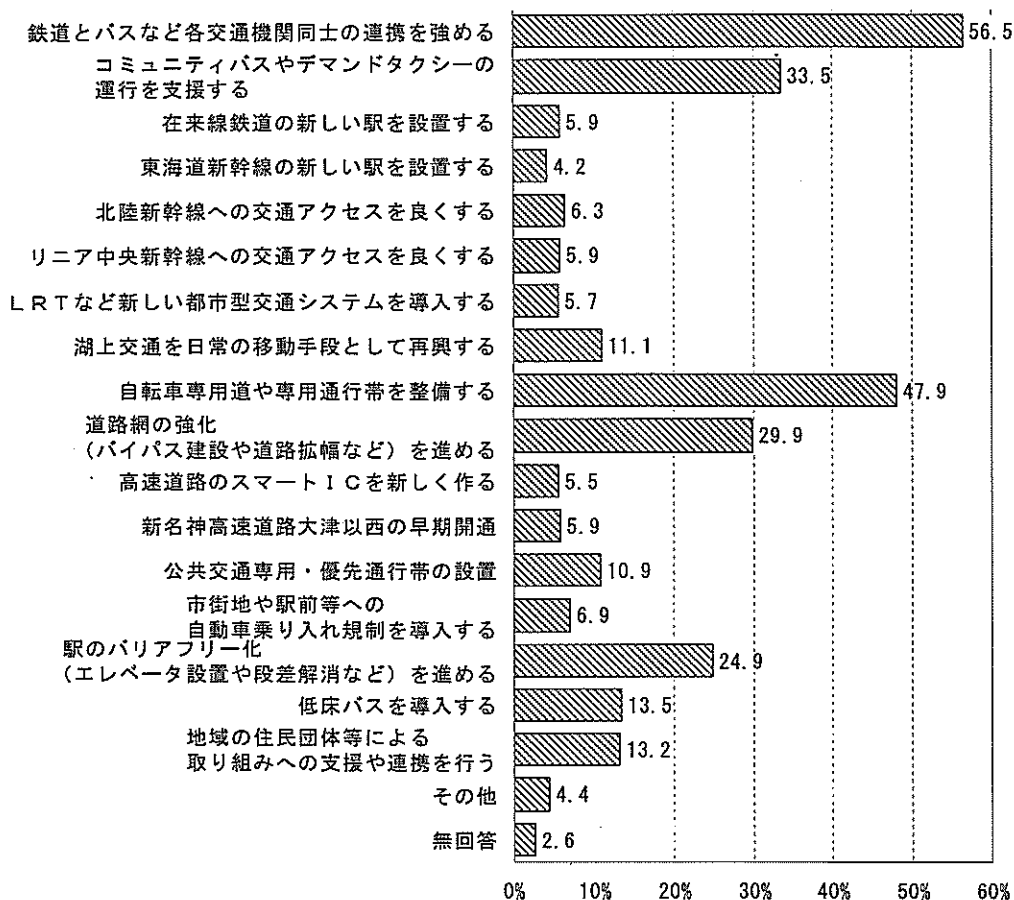
望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組みは、「鉄道とバスなど各交通機関同士の連携を強める」(775件、56.5%)が最も多く、「自転車専用道や専用通行帯を整備する」(657件、47.9%)、「コミュニティバスやデマンドタクシーの運行を支援する」(459件、33.5%)と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】で「湖上交通を日常の移動手段として再興する」、「道路網の強化(バイパス建設や道路拡幅など)を進める」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【南部地域】・【湖東地域】では「自転車専用道や専用通行帯を整備する」が全体平均よりも高い傾向にある。

【甲賀地域】では「新名神高速道路大津以西の早期開通」が、【湖北地域】では「北陸新幹線への交通アクセスを良くする」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ム 望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み (N=1,372、複数回答)



【その他 (60件)】

- 鉄道について (16件)
 - ・JR草津線の複線化
 - ・鉄道の本数、時刻、ダイヤの改善 等
- 道路について (14件)
 - ・渋滞をおこす信号機の見直し
 - ・建物内だけでなく、道路や歩道など、まち全体のバリアフリー化 等
- バスについて (8件)
 - ・バス路線の拡大、充実
 - ・高齢になるとバスの利用も増えるので回数を増やしてほしい 等
- 公共交通について (5件)
 - ・利用料金を安くし、車の移動より安くする 等
- タクシーについて (2件)
 - ・タクシー等のCO₂排出半減 等
- エコカーへの減税・助成 (2件)
 - ・クリーンエネルギー (電気) の自動車への減税 等
- その他 (8件)
 - ・自然環境を出来るだけ残す施策が必要である 等
- 特になし・わからない (4件)
- 無回答 (5件)

表ナ <地域別>望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み(N=1,324、複数回答)

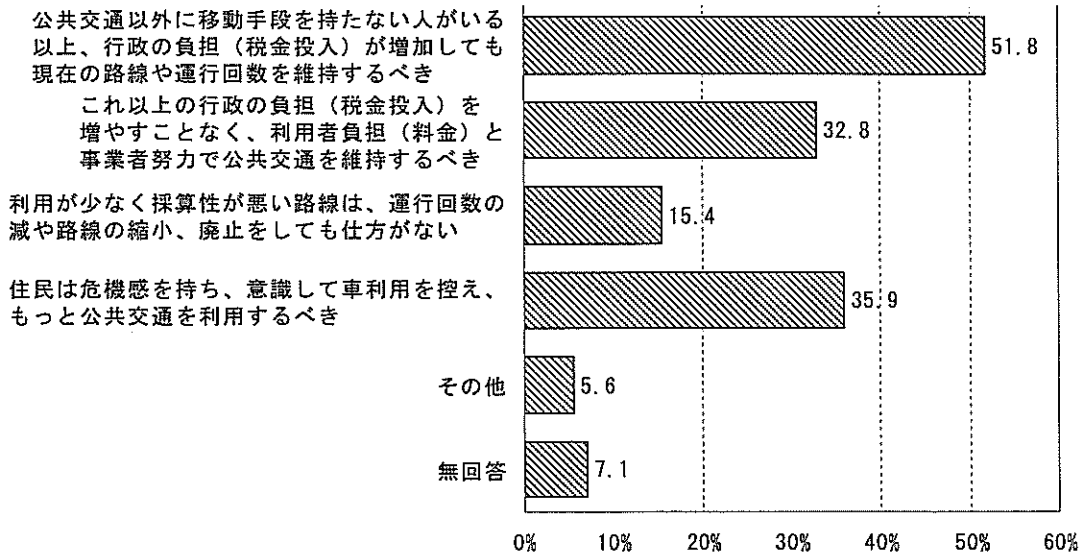
	①交通機関同士の連携強化	②コミュニティバスなどの運行支援	③在来鉄道の新駅設置	④東海道新幹線の新駅設置	⑤北陸新幹線へのアクセス向上	⑥リニア中央新幹線へのアクセス向上	⑦LRTなど都市型交通システムの導入	⑧湖上交通の再興	⑨自転車専用道や専用通行帯の整備	⑩道路網の強化	⑪スマートICの整備促進	⑫新名神高速道路大津以西の早期開通	⑬公共交通専用・優先通行帯の設置	⑭市街地や駅前等への自動車乗入規制の導入	⑮駅のバリアフリー化	⑯低床バスの導入	⑰地域住民団体等による取り組みへの支援	⑱その他	⑲無回答	
全体	100.0	66.5	33.5	5.9	4.2	6.3	5.9	5.7	11.1	47.9	20.9	6.5	6.9	10.9	8.9	24.8	13.5	13.2	4.4	2.6
大津・高島地域	100.0	57.1	33.2	4.4	1.3	6.6	4.9	3.5	20.4	42.9	39.7	1.8	7.5	11.6	9.7	28.8	15.0	11.1	5.3	1.9
南部地域	100.0	54.1	37.9	5.4	4.5	4.1	8.6	9.5	9.8	57.2	26.1	2.3	5.0	14.0	6.8	20.7	11.3	10.9	3.8	2.7
甲賀地域	100.0	60.3	37.1	10.7	7.6	1.3	6.7	4.9	4.5	40.6	29.0	3.6	13.4	7.1	5.4	28.0	18.1	13.8	4.8	2.7
東近江地域	100.0	54.1	34.9	6.7	7.2	1.8	5.3	3.8	9.1	49.3	30.6	8.1	2.4	9.1	6.7	21.5	13.9	12.0	4.8	2.9
湖東地域	100.0	56.2	32.3	4.1	2.3	6.5	3.7	8.3	10.6	58.5	25.8	8.9	4.6	14.3	8.3	24.4	12.0	15.7	2.8	1.4
湖北地域	100.0	58.0	25.7	4.0	2.2	17.7	7.1	5.3	13.7	38.4	29.2	9.3	3.1	8.8	4.9	23.0	11.1	18.8	4.9	3.5

c 地域の公共交通維持のための考え方 (問 28)

公共交通維持のためには、「公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持するべき」(749件、51.8%)が最も多く、「住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用するべき」(520件、35.9%)、「これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持するべき」(475件、32.8%)と続いている。

地域別で大きな差はなく、全地域で「公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持するべき」が多い。

図メ 地域の公共交通維持のための考え方 (N=1,447、複数回答)



【その他 (81 件)】

- ・公共交通の維持・改善 (26 件)
- ・行政の努力が必要 (8 件)
- ・バス・タクシーの利用割引 (6 件)
- ・行政の負担を軽減する (4 件)
- ・サービス (配達等) の多様化 (2 件)
- ・特になし (2 件)
- ・デマンドタクシーの推進 (8 件)
- ・住民の意見を調査・反映 (8 件)
- ・車両の小型化・エコ化 (5 件)
- ・利用促進 (PR 等) (2 件)
- ・その他 (16 件)
- ・無回答 (8 件)

表二 <地域別>地域の公共交通維持のための考え方 (N=1,396、複数回答)

	合計	①行政負担が増加しても現在の機能を維持すべき	②行政負担を増やさず関係者が努力すべき	③採算性を踏まえた廃止・縮小を検討すべき	④住民はより一層公共交通を利用すべき	⑤その他	⑥無回答
全体	100.0	51.8	32.8	15.4	35.9	5.6	7.1
大津・高島地域	100.0	54.3	34.8	12.6	37.7	8.5	6.1
南部地域	100.0	49.6	33.3	13.2	36.4	2.6	9.2
甲賀地域	100.0	52.3	31.6	16.5	40.1	4.6	5.1
東近江地域	100.0	47.5	33.6	15.7	33.2	6.3	8.5
湖東地域	100.0	55.9	30.6	15.3	37.6	3.9	7.0
湖北地域	100.0	51.3	34.5	19.8	31.0	6.5	6.0

(シ) 滋賀県の交通について (問 29)

本調査では、滋賀県の交通について 496 件のご意見が寄せられた。

なお、複数の項目についてご意見いただいた回答は以下の 13 項目に振り分けている。主な意見 (多数寄せられている意見、特徴的な意見) は以下の通りである。

- 道路について (歩道・自転車道を含む) (192 件)
 - ・ 滋賀の道路整備は遅れている。道路の拡幅、バイパスの敷設、四車線化を進めてほしい。
 - ・ 車道と歩道・自転車道の区別 (特に国道・県道) と確保を進めてほしい。
 - ・ 道路標識の表示がわかりにくい所がある。 等
- 鉄道について (140 件)
 - ・ 湖西線を利用させてもらうことが多いが、とにかく本数が少なすぎて、電車の時間を考えて行動しないといけないところが不便でいつも困っている。
 - ・ 草津線の本数を増やしたり、車両編成、複線化を考えたりしてほしい。
 - ・ 湖西線は強風でよく止まるので、通勤に使うのは難しい。
 - ・ エレベーターの設置のない駅があるので、早く設置を願いたい。
 - ・ 草津線と琵琶湖線の連携や地域のコミュニティバスと JR の連携がうまくいってない時間帯があるので改善される事を望む。 等
- バス (デマンドタクシー含む) について (131 件)
 - ・ 運転免許返上者に対するバス等の割引はよいと思う。もっと拡充してほしい。
 - ・ コミュニティバスの姿を見かけるが、いつどこでどの様に利用すればいいのかわかりにくい。 等
- 車利用について (マナーを含む) (97 件)
 - ・ 車の運転マナーが悪い。
 - ・ 時間にゆとりをもって、車の利用を減らすことが環境にも優しく、体力づくりにもつながるため、一石二鳥の取り組みになるのかなと感じた。
 - ・ スピード違反だけでなく、歩行者や対向車、緊急時の通行車等に対してのマナーが悪い車の取り締まりもしてほしい。 等

- ▶ 公共交通について (64 件)

 - ・ 無駄な運行をなくし、一部負担が増えたとしてもみんなが利用し、守っていける様な公共交通を整備してもらえたらいいと思う。
 - ・ 駅周辺にもっと商業施設があれば、公共交通を利用すると思う。
 - ・ 今後ほとんどの人が自動車を運転出来なくなり、頼りは公共交通である。各自の負担は当然であるが、それにも限界があり、市政と共に県においても更なる地域住民の利便性確保に十分な検討、解決策をお願いしたい。 等
- ▶ 交通全体について (49 件)

 - ・ 山間部の人口減少はやはり交通の不便さが大きい。どうしても子供の通学等から考えて便利のよい所へ移住していく若者若夫婦がいるのが現状だと思う。
 - ・ 商業施設 (日用品、食料品) が近くにないと、今後老人が増えると移動手段がなくなる。交通体系は店と共に計画すべきである。 等
- ▶ 自転車について (35 件)

 - ・ 自転車走行のルールや、マナーについて厳重に罰則を設けてもらいたい。特に右側通行、夜間無灯火等。 等
- ▶ 積雪・凍結時の対応について (15 件)

 - ・ 除雪業者の技術向上をしてほしい (除雪幅が狭く、対向が危険)。
 - ・ 除雪が車中心なので徒歩の人も自転車の比とも走りにくい。したがって、人も車道を歩かざるを得ず危険である。 等
- ▶ タクシーについて (9 件)

 - ・ バス、タクシーをもっと手軽に使いたい。
 - ・ バス・タクシー等の運転があらく、利用したいと思わない。
 - ・ タクシーは高いので、つつい車ですらで駅まで行く。 等
- ▶ 湖上交通について (6 件)

 - ・ 水上交通 (琵琶湖) を簡便、利用しやすいものにする。
 - ・ ヘリや湖上交通の利用等災害の為の交通体系を考えてほしい。
 - ・ 長浜、彦根、近江八幡から今津、安曇川に行く湖上定期船があれば良いと思う。 等
- ▶ まちづくりについて (6 件)

 - ・ もっと歩行者や、バス等が行き交う街並みの整備を進めてほしい。
 - ・ 滋賀県は自動車がないと不便な地域の発展化が進んでいる。もっと歩行者が集まる街並みを作り、自動車では入れない滋賀県独自の「県」に変革してほしい。
 - ・ 通過県にならない様な”都市づくり”をしっかりと進めてほしい。 等
- ▶ 観光・イベント等について (4 件)

 - ・ 最近自転車ブームと琵琶湖の自然のため、多くの自転車が走るようになった。ロードバイクの大会や自転車ロードを再整備して、滋賀県の売りにはどうか。
 - ・ 他県にもっと観光案内等をアピールして1人でも多く滋賀県に来てもらう。 等
- ▶ その他 (17 件)

 - ・ 東側と西側 (湖の) のつながりをもっと深くするべきだと思う。湖東から感じることは、湖西側は別県の様にも思える。
 - ・ コミュニティバスやLRT、デマンドバス等分らない言葉が多い。使い方や料金についてももっと周知すべき。
 - ・ 北陸新幹線が敦賀までは着工の見込みがつかいましたが経済 (建設費用など) 面からも米原への接続をのぞみます。
 - ・ 高齢化等により交通関係に支障を来す人は増加するだろう。地域に結びついた日常生活を手助け出来る行政を心掛けて欲しい。 等

滋賀交通ビジョンアンケート調査票

あなたご自身のことについて

問1 あなた（回答者ご本人）のことについてお聞きします。

※回答結果を統計的に分析するためにお聞きするもので、個人が特定されることはありません

あなたの性別 (○は1つ)	1 男性	2 女性				
あなたの年齢 (○は1つ)	1 20～29歳	2 30～39歳	3 40～49歳	4 50～59歳	5 60～69歳	6 70歳以上
あなたの職業 (○は1つ)	1 会社員・公務員・団体職員	2 自営業・自由業	3 パート・アルバイト	4 農林水産業	5 学生	6 家事専業
	7 無職	8 その他()				
あなたのお住まい (○は1つ)	〒	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/> (郵便番号のみご記入ください)

車社会について

<車社会の現状>

自動車は、人の移動手段として、あるいは物流など経済活動の基盤として広く普及し、私たちの生活になくてはならないものとなりました。
滋賀県においても、平成21年における滋賀県内の運転免許保有者が約93万人（県人口の約7割）、自家用、営業用を合わせた自動車保有台数が約95万台（県民1人あたり0.69台、全国は1人あたり0.62台）と、「車社会化」が進んでいます。

問2 自家用車をどの程度利用されますか。(自分で運転しない場合も含む) (○は1つ)

1 週5日以上	4 月に数回
2 週3～4日	5 年に数回
3 週1～2日	6 利用しない →問4へ

問3 自家用車をどのように利用されることが多いですか。(○は1つ)

1 自分で運転することが多い	2 人に乗せてもらうことが多い
----------------	-----------------

ウ 調査票

問4 車社会についてどのようなように感じていますか。(○は1つ)

1 車の利用を減らして公共交通(鉄道・バス等)の利用を増やすべき →問4-1へ
2 車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき →問4-1へ
3 車が便利なのでもっと車の利用を増やすべき →問5へ
4 今のままでよい →問5へ
5 その他(具体的に:) →問5へ

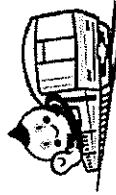
問4-1 【問4で1または2を選択した方へお尋ねします】車の利用を減らすべきと考える理由は何ですか。(あてはまるものすべてに○)

1 自動車は地球温暖化や大気汚染など地球環境に与える負荷が大きい
2 自動車の騒音や振動によって生活環境が悪化する
3 自動車の増えと交通事故が増える
4 自動車が増えると交通渋滞が発生する
5 自動車中心のまちは歩行者にとって歩きづらい
6 自動車中心のまちは自転車利用者にとって走りづらい
7 自動車で郊外の商業施設に行く人が増えてまちなかの賑わいが薄れる
8 鉄道やバスの利用が減り公共交通が衰退する
9 現在、自動車を運転できない人がたくさんいる
10 今後、自動車を運転できない高齢者が増える
11 車に頼って歩く機会が減ると健康に悪い
12 道路の整備・維持に多くの費用がかかる
13 その他(具体的に:)

公共交通について

問5 公共交通(鉄道・バス等)が果たしている役割についてどのようなように考えますか。(○は1つ)

1 重要だと思ふ	→問5-1へ
2 どちらかといえば重要だと思ふ	→問5-1へ
3 どちらかといえば重要ではないと思ふ	→問5-2へ
4 重要ではないと思ふ	→問5-2へ



問5-1 【問5で1または2を選択した方へお尋ねします】公共交通の役割を重要だと思う理由は何ですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 公共交通以外に移動手段のない人がいるから
- 2 通勤・通学の利用者が多くの人を一度に運べるから
- 3 自家用車より公共交通を利用するほうが経済的だから
- 4 運行時間が決まっておりに行動の予定が立てやすいから
- 5 安全だから
- 6 環境にやさしいから
- 7 公共交通がまちのシンボルになるから (個性的な車両や駅舎など)
- 8 公共交通がまちなかへ人を運ぶことにより、まちに賑わいをつくりだすから
- 9 その他 (具体的に:)

問5-2 【問5で3または4を選択した方へお尋ねします】公共交通の役割を重要ではないと思う理由は何か。(あてはまるものすべてに○)

- 1 自動車やバイクのほうが便利だから (時間が自由に使える、公共交通より早い等)
- 2 公共交通は不便で使いたくないから (具体的に:)
- 3 運賃が高いから
- 4 バリアフリーに十分に対応できていないから
- 5 公共交通を利用している人が少ないから
- 6 その他 (具体的に:)

問6 外出時に最もよく利用する交通手段は何ですか。外出の目的ごとに1つずつお選び下さい。なお、複数の交通手段を利用する場合は、最も移動時間の長い交通手段に○をつけてください。(○は外出の目的ごとに1つ)

交通手段	外出の目的			
	通勤・通学 のとき	買い物や食事 に行くとき	通院のとき	観光・レジャー などの余暇
鉄道				
バス(デマンドタクシー を含む)*				
タクシー				
自家用車(バイクを自分 で運転)				
自家用車(バイクで送迎 してもらおう)				
自転車				
徒歩				
その他の外出はない				

それぞれの本特内ごとに、○は1つだけ。
* デマンドタクシー: 車両予約制によるご利用のニーズに応じて運行する乗合型のタクシー

鉄道の利用について

問7 鉄道をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5日以上
- 2 週3~4日
- 3 週1~2日
- 4 月に数回
- 5 年に数回
- 6 利用しない
- 7 年間12ヶ月

問8 よく利用する駅内の路線はどれですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 J R 東海道本線
- 2 J R 湖西線
- 3 J R 北陸本線
- 4 J R 草津線
- 5 J R 東海道新幹線
- 6 近畿電車
- 7 近江鉄道
- 8 信濃高原鉄道

問9 ご自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は何ですか。(○は1つ)

- 1 徒歩のみ
- 2 自転車
- 3 自家用車・バイクを自分で運転
- 4 自家用車・バイクで送迎してもらおう
- 5 バス (デマンドタクシーを含む)
- 6 タクシー
- 7 その他 ()

問10 問9で選んだ交通手段を利用した場合、ご自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間はどれくらいかかりますか。



約 時間 分 (数字を記入下さい)

問11 鉄道でよく行く目的地はどこですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 お住まいの市町村内
- 2 県内 (お住まいの市町内以外)
- 3 東京都府
- 4 大阪府
- 5 愛知県
- 6 岐阜県
- 7 福井県
- 8 三重県
- 9 その他都道府県 (具体的に:)

問12 鉄道について改善が必要だと思う点は何か。(重要なものから3つまでに○)

- 1 運行本数を増やす
- 2 始発時刻を早くする
- 3 終発時刻を遅くする
- 4 運賃を安くする
- 5 目的地までの所要時間の短縮
- 6 列車の遅延や運休を減らす
- 7 路線の拡大や新しい線の設置
- 8 窓口営業時間を長くする
- 9 乗継・乗換を便利にする (ゲイヤ設定や駅施設増設等)
- 10 パワertoへの対応 (スマホ設置等)
- 11 案内情報の充実
- 12 車内環境の向上 (混雑度、乗り心地等)
- 13 駅の快適さや便利さの向上
- 14 駅員や乗務員の接客対応の質を高める
- 15 その他 ()

バス(デマンドタクシーを含む)の利用について

問 13 バス(デマンドタクシーを含む)をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5日以上
- 2 週3~4回
- 3 週1~2回
- 4 月に数回
- 5 年に数回
- 6 利用しない →問 17へ

問 14 バス(デマンドタクシーを含む)をどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 最終目的地までの交通手段として
- 3 その他 ()

問 15 ご自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段は何ですか。(○は1つ)

- 1 徒歩のみ
- 2 自転車
- 3 自家用車・バイクを自分で運転
- 4 自家用車・バイクで送迎してもらう
- 5 その他 ()

問 16 問 15 で選んだ交通手段を利用した場合、ご自宅から最寄りのバス停までの所要時間はどれくらいかかりますか。

約 時間 分 (数字を記入下さい)

問 17 バス(デマンドタクシーを含む)について改善が必要だと思われる点は何か。(重要なものから3つまでに○)

- 1 運行本数を増やす
- 2 始発時刻を早くする
- 3 終発時刻を遅くする
- 4 運賃を安くする
- 5 目的地までの所要時間の短縮
- 6 遅延や運休を減らす
- 7 路線の拡大
- 8 バス停を増やす
- 9 バス同士の乗継・乗換を良くする
- 10 狭道の乗継・乗換を良くする
- 11 バス停への対応(車庫バス導入等)
- 12 案内情報の充実
- 13 車内を快適にする(混雑度、乗り心地等)
- 14 バス停の待合スペースを快適にする
- 15 乗務員の接客対応の質を高める
- 16 その他 ()

公共交通のバリアフリー化について

問 18 あなたがよく利用する公共交通機関(鉄道やバスなど)は、バリアフリー化に十分に対応できていると思いますか。(○は1つ)

- 1 鉄道・バスともに十分に対応できている
- 2 鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである
- 3 バスのバリアフリー化は進んでいるが、鉄道はさらに改善するべきである
- 4 鉄道・バスともにさらに改善するべきである
- 5 その他(具体的に:)

タクシーの利用について(デマンドタクシーを除く)

問 19 タクシーをどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5回以上
- 2 週3~4回
- 3 週1~2回
- 4 月に数回
- 5 年に数回
- 6 利用しない →問 21へ

問 20 タクシーをどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 最終目的地までの交通手段として
- 3 その他 ()

問 21 タクシーについて改善が必要だと思われる点や、期待する機能や役割は何ですか。(重要なものから3つまでに○)

- 1 混雑な状況による待ち時間短縮
- 2 運賃を安くする
- 3 高齢者や障害者向け割引の充実
- 4 車内のバリアフリー化(ユニバーサルデザイン等)
- 5 車内の清潔さ・快適さ
- 6 乗務員の接客対応の質を高める
- 7 乗務員による観光案内等の情報提供
- 8 その他 ()

※ユニバーサルデザインとは、高齢者や障害者、車いす車イスを備えるなど、誰もが利用しやすいように作られたタクシーを指す

自転車の利用について

問 22 自転車をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週に5日以上
- 2 週3~4回
- 3 週1~2回
- 4 月に数回
- 5 年に数回
- 6 利用しない →問 25へ

問 23 自転車をどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 バス停までの交通手段として
- 3 最終目的地までの交通手段として
- 4 その他 ()

問 24 自転車での移動範囲は、時間にしてどの程度ですか。

約 時間 分までの範囲

問 25 自転車利用について改善が必要だと思われる点は何か。(重要なものから3つまでに○)

- 1 自転車専用道や専用通行帯の整備
- 2 公共施設(役場、公民館、市民ホール等)の駐輪場を充実する
- 3 バス停に駐輪場を作る
- 4 鉄道駅の駐輪場を充実する
- 5 自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上
- 6 自転車保管設備制度の普及
- 7 自動車ドライバーに自転車に対する理解を促す
- 8 レンタサイクルの充実
- 9 サイクリングイベントの実施
- 10 その他 ()

法賀県における、今後の道賀県の交通は、どのような姿になっていることが望ましいと思いますか。
 (重要なものから3つまでに○)

- 1 県外への広域的な移動がより便利になっている
- 2 県内の各地域間の移動がより便利になっている
- 3 身近な生活圏内の移動がより便利になっている
- 4 公共交通機関が充実し、自家用車に頼らなくても移動が容易になっている
- 5 道路の渋滞が緩和し、車による人や物の流れが円滑になっている
- 6 高齢者や障害者にも通行しやすい構造、手どもや外国人にも分かりやすい表示など、交通機関が誰にでも利用しやすいものとなっている
- 7 物流を支える道路網が発達し、商業の活性化につながっている
- 8 交通の便利な地域と不便な地域の格差がなくなり、県内のどこに住んでいても生活に必要な移動手段が確保されている
- 9 地球環境への負担が少くない交通体系になっている
- 10 交通事故や経路が多重化され、災害に強い交通体系になっている
- 11 その他(具体的に:)

問 27 問 26 で○をつけた望ましい将来の姿を実現するためには、交通分野において今後どのような取り組みが必要だと思いますか。(重要なものから4つまでに○)

- 1 鉄道とバスなど各交通機関間士の連携を強める
- 2 コミュニティバスやデマンドタクシーの運行を支援する
- 3 在来線鉄道の新しい駅を設ける
- 4 東海道新幹線の新しい駅を設ける
- 5 北陸新幹線(浜)への交通アクセスを良くする
- 6 リニア中央新幹線(浜)への交通アクセスを良くする
- 7 LRTなど新しい都市型交通システムを導入する
- 8 湖上交通を日常の移動手段として再興する
- 9 自転車専用道や歩道帯を整備する
- 10 道路網の強化(バイパス建設や道路幅員など)を進める
- 11 高速道路のスマートICを新しく作る
- 12 新幹線高速道路等以遠の早期開通
- 13 公共交通機関・観光通行人の設置
- 14 市街地や駅前等への自動車乗り入れ規制を導入する
- 15 駅のバリアフリー化(エレベーター設置や段差解消など)を進める
- 16 低床バスを導入する
- 17 地域の住民団体等による取り組みへの支援や連携を行う
- 18 その他(具体的に:)

※ リニア中央新幹線: 東京と大阪を結ぶ1時間弱の鉄道。2027年、名古屋～大阪間が2045年に開業予定。
 ※ 北陸新幹線: 東京と大阪を結ぶ、北陸地方で結ぶ新幹線計画で、東京～長野間は開業済み、長野～新潟間は2015年開業予定。米吉工区間のうち敦賀～大塚間は、詳細な建設ルートは未定(総務省)で、計画では前浜野が市道建設予定となっている。

問 28 山間部など人口減少地域では、公共交通の利用促進によって撤退した交通事業者に代わって自治体の財政負担によりコミュニティバスやデマンドタクシーが運行されている場合がありますが、地域の公共交通を維持していくための考え方として、最も近いものはどれですか。(重要なものから2つまでに○)

- 1 公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持するべき
- 2 これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持するべき
- 3 利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方がない
- 4 住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用するべき
- 5 その他(具体的に:)

法賀県の交通について

問 29 道賀県の交通について御意見がございましたら、自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。
 お答えいただいた調査票は同封の封筒に入れ、切手を貼らずに平成24年1月23日(月)までに郵便ポストに投函してください。

(4) 滋賀県自転車利用促進協議会提言概要

滋賀交通ビジョン懇話会での検討と並行して、「滋賀県自転車利用促進協議会」において、自転車と公共交通を組み合わせたと環境に優しい交通体系への転換を図るための推進方策の検討が行われた。

自転車でかえる湖国の暮らし プラスサイクル +cycle推進プラン 提言概要

I. 趣旨

- マイカー中心の交通体系
- ・交通渋滞
 - ・交通事故
 - ・環境への負荷

人と環境にやさしい、
利便性の高い
交通体系へ

- 自転車は
人と環境にやさしい乗り物
- ・健康増進
 - ・経済的
 - ・環境負荷の軽減
 - ・緊急・災害時の有用性

私的な移動手段から、
地域における公共交通
体系への位置づけ

+cycle

(プラスサイクル)



+++++

- ・暮らしのなかで、常に自転車を選択肢のひとつとして考えてみましょう、という考え方。
- ・自転車だけを強調するのではなく、自転車の可能性を考えたり、自転車という選択肢を常にあるものとしてとらえていこう、という考え方。

II. 自転車の利用における現状と課題

【現状】

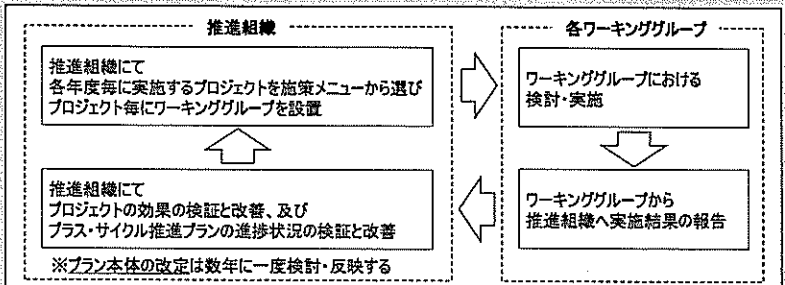
- ・交通分担率(2000年): 自転車 12.0%・自家用車 54.1%
- ・自転車の保有台数 81.7万台/全国 21位(2008年)
→1980年以降横ばいも、自家用車は増加。
- ・交通事故は減少しているが、自転車事故は減っていない。
- ・県内の主なサイクリングロード: 自転車道
→びわ湖よし笛ロード(1986年)・びわ湖レイクサイド自転車道(1987年)

【課題】

- ・歩行者が安心して歩道を歩ける環境づくり
- ・自転車が安心して車道を走れる環境づくり
- ・駐輪場整備および放置自転車対策、ルール・マナー、交通安全教育の浸透
- ・自転車通勤を支援する環境づくり ・レンタサイクルなどによる利用機会の創出
- ・目的、用途に応じた自転車車体の選択と整備 ・自転車の観光利用
- ・自転車をとりまくさまざまな情報の集約と発信

IV-1. プランの推進に向けた実施体制

- ・推進にあたって、市民、市民団体、行政、企業等の協働による推進組織を設置する
- ・推進するプロジェクト毎に、特に関係する団体・企業・市町・県各機関によるワーキンググループを設置する

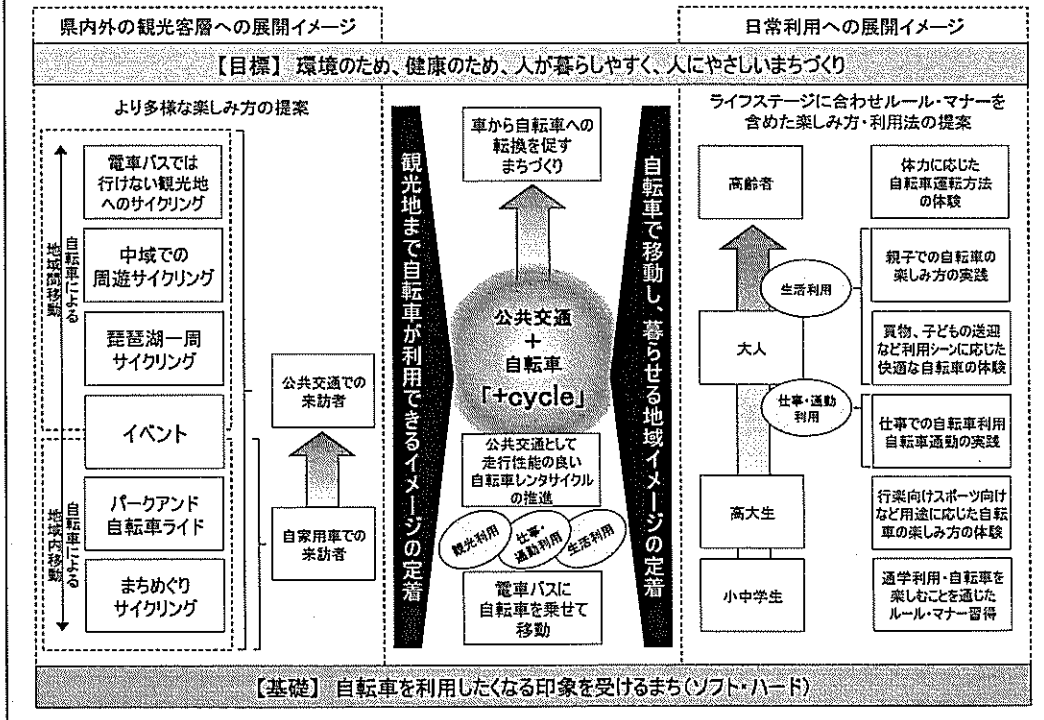


検討結果は提言書としてまとめられ、平成24年3月29日開催の滋賀交通ビジョン懇話会第3回地域交通分科会へ報告されるとともに、平成24年4月11日に滋賀県知事あて提出された。

滋賀県自転車利用促進協議会

III. 基本的な考え方

【基礎】 滋賀のまちを見た時に、自ずと自転車を利用したくなる印象を受けるまちづくり
 【日常利用の目標】 「自転車で移動し暮らせる地域イメージの定着」
 【観光利用の目標】 「観光地まで自転車を利用できるイメージの定着」
 →利用者のニーズと目的にあった質の高いレンタサイクルや、電車・バスに自転車を乗せての移動などを推進しながら、「公共交通＋自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指し、自転車を公共交通体系の中に位置づけます。



IV-2. 重点メニュー (3つの柱)

1. ルール・マナー・安全(自転車をもっと安全に乗るために)

自転車の車道左側通行の徹底/ライフステージ・利用シーンに応じた自転車の楽しみ方・快適な乗り方と共にルール・マナー啓発/自動車ドライバーを対象とした自転車のルール・マナーの啓発

2. 情報発信(自転車をもっと楽しむために)

日常利用・観光・ルート案内・自転車利用のメリット・事故発生状況と事例・自転車通勤事例など、県内のあらゆる自転車情報を集約したホームページによる情報発信/サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルジグの活性化/サイクルステーションの設置

3. 環境整備(自転車をもっと利用するために)

自転車走行空間の確保に向けた検討/サイクリングルートのサイン(路面含む)表記の県内共通化に向けた検討

(5) 滋賀県新交通システム検討協議会提言概要

滋賀交通ビジョン懇話会での検討と並行して、「滋賀県新交通システム検討協議会」において、LRT等都市型の新たな交通システムや琵琶湖を活かした湖上交通の活用可能性の検討が行われた。検討結果は提言書としてまとめられ、平成24年3月29日開催の滋賀交通ビジョン懇話会第3回地域交通分科会に報告された。

ア 新交通システム導入検討部会提言概要

1 目的

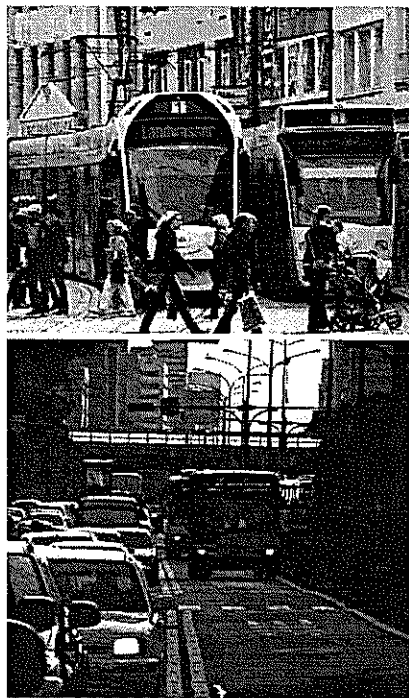
滋賀県では、低炭素社会実現に向けて「公共交通利便性向上」を目指し、具体的な取り組みのひとつとして「新たな公共交通の導入」を掲げています。新たな公共交通の導入は、車中心から公共交通を利用するライフスタイルの転換を促進し、地球環境問題の改善やあらゆる人が豊かさを実感できる都市・地域社会の構築等が期待されます。

本提言書は、滋賀県新交通システム検討協議会の新交通システム検討部会での検討内容を踏まえ、身近な公共交通手段も活かした環境負荷の低い「新たな交通システム」の導入に向けた提言を行うものです。

[本提言書が定義する「新たな交通システム」とは]

本提言で定義する「新たな交通システム」とは、中心市街地の衰退や環境問題への対応、高齢者や身体障害者が自由に移動できる活力ある成熟社会の形成など、都市が抱える様々な課題を、質の高い都市交通を提供することで解決するものです。

この、「新たな交通システム」は、ハード整備（新たな交通機関の整備等）に限らず、パーク&ライド設備の設置等のソフト施策までを幅広く含んでおり、まちづくりと連携して、戦略的に装置性をもって整備してこそ能力を発揮する都市交通システムです。



(写真)上段:ドイツ フライブルク、下段:台湾 台北

2 新たな交通システムの導入検討地域

瀬田川を挟んで、西側と東側の2つの地域にわけて導入検討を行います。

■ 瀬田川以西の地域：既存公共交通機関のさらなる活性化

旧市街地が集積する瀬田川以西では、既存市街地の活性化が喫緊の課題です。この課題解決に向けて、当該地域の基幹公共交通を担ってきた京阪電気鉄道の京津線・石坂線の更なる活性化が大きく貢献するものと考えられます。

これまで、交通事業者サイドで様々な利用増進施策が取り組まれてきたとともに、大津の京阪電車を愛する会など市民団体等においても同路線の利用促進や活性化に向けた取り組みが行われてきました。

これからは、自治体等が果たすべき役割を含め、まちづくりと交通システムを一体的に検討していく必要があります。

■ 瀬田川以東の地域：新しい中量輸送機関の導入

新興市街地が広がる瀬田川以東に位置する JR 瀬田駅、南草津駅では、通勤・通学時間帯において、道路の交通渋滞も相俟って、特に各駅での降車客による山手方面に向けた交通需要が公共交通サービスの供給水準を大きく上回り、同駅利用者においては過大な負担を強いられている状況にあります。

この状態を解決するための方策の一つとして、これらの交通需要に対応可能な供給力を有する、新しい中量輸送機関の導入が有効な手段と考えられます。

3 ロードマップ（新交通システム導入に向けた進行計画）

3-1 短期的取り組み

2012年（平成24年）～2014年（平成26年）の3か年の取組み計画。

【新たな交通システム導入実施計画策定に向けた検討】

- 「新交通システム導入検討推進協議会」（仮称）を立ち上げ（2012年度）
- 導入検討エリアの絞込や導入空間等の検討（2013～2014年度）

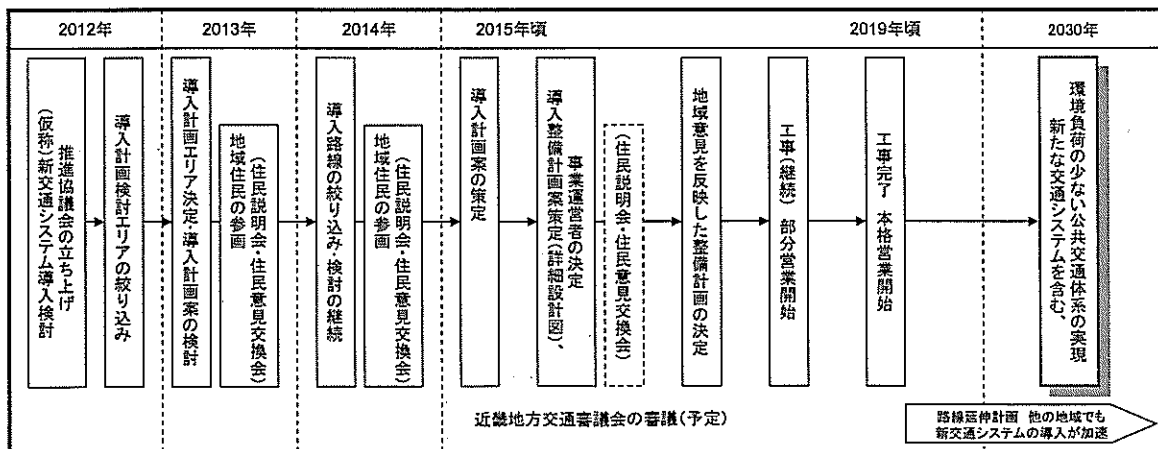
【新たな交通システムの導入に向けた気運醸成を目的とした取り組み】

- モビリティ・マネジメント施策、社会実験等の実施
- 地域とのコミュニケーション 等

3-2 中長期的取り組み

「2030年に温室効果ガス排出量50%削減の実現」に向けて、滋賀県が策定した「滋賀県低炭素社会実現のための行程表」に基づいて、新たな交通システムを早期に開業を目指す取り組み行程表を想定プランとして示します。

<「滋賀県低炭素社会実現のための行程表」に基づく想定プラン>

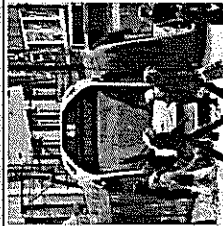


新交通システム導入検討の整理

検討にあたって

- 背景・目的
- 滋賀県、2030年に温室効果ガス排出量を1990年比で50%の削減目標
 - 公共交通利便性向上の4施策のうちの一つとして、「新たな公共交通の導入」掲げる
 - 地球環境問題の改善、資源枯渇リスク抑制、自動車から公共交通への転換が必要
 - 身近な公共交通手段も活かした環境負荷の低い「新たな交通システム」の導入に向けた提言を行う

- 提言書における「新たな交通システム」の定義
- 地域の公共交通の基幹を担う交通システム
 - 自家用車による移動に頼らない公共交通システム
 - 多様なソフト施策・ハード施策を組み合わせた利便性の高い公共交通システム



「新たな交通システム」の意義

- まちをスムーズにつなぐ移動手段
- ライフスタイルを転換しまちづくりを推進
- まちの持続的な発展を支える役割

検討の視点

- 環境負荷の低い交通体系の実現
- まちづくりとの連携
- 長期的な視点での地域課題解決への取り組み

＜これまでの検討経緯＞

- 「新交通システム導入構想検討調査」(平成13年14年)→大津市・草津市エリアにおいて一定の条件下において実現性あり
- 滋賀県南部地域において「LRTの導入可能性について検討を進める」(近畿地方交通審議会(答申第8号平成16年10月8日))

瀬田川を挟む両地域共通の地域課題

- 自動車利用から公共交通への利用転換
 - 高齢化への対応
 - 公共交通を基本としたまちづくりの推進
- 瀬田川以西における地域課題
- 公共交通機関同士の乗り継ぎのシームレス化
 - 駅周辺への施設集約・既存市街地の活性化、駐輪場の整備

瀬田川以东における地域課題

- 人口・交通需要急増に対応した公共交通サービスの供給
- 既存市街地の土地利用の高度化・高密度化
- スプロール化(郊外の無秩序な開発)の抑制または計画的な誘引きの見直し
- 将来の人口動向・土地利用動向を見越した交通体系構築

換付地域における地域課題と解決方法

- 方策1: 車利用の制御・公共交通の利用促進
- パーク&ライド
 - モビリティ・マネジメント
 - トランジットモール
 - ロードプライシング
 - 公共交通車両優先システム(PTPS)
 - 基幹バスシステム
 - バス専用(優先)レーン
- 方策2: まちづくりと一体となった公共交通システム
- 居住地や都市施設等の誘導
 - TOD(Transit Oriented Development)、景観に配慮した公共交通システム

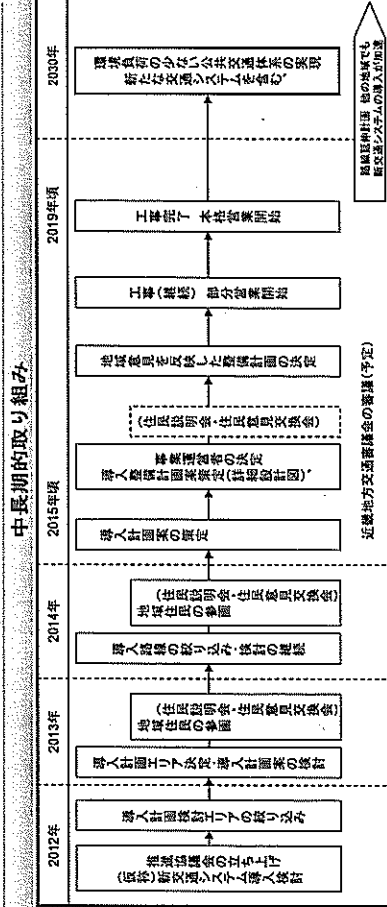
新たな交通システムの導入に向けて

瀬田川以东における新しい中量輸送機関の導入

瀬田川以西における既存公共交通機関のさらなる活性化

ロードマップ「新交通システム導入に向けた進捗計画」

- 短期的取り組み
- ＜実施計画策定に向けて＞
 - 新交通システム導入検討推進協議会」(仮称)を立ち上げ(2012年度)
 - 導入検討エリアの絞りや導入空間等の検討(2013～2014年度)
 - ＜公共交通への利用転換促進に向けて＞
 - モビリティ・マネジメント施策、社会実験等の実施
 - 地域とのコミュニケーション



イ 湖上交通導入検討部会提言概要

1 目的

湖上交通の活性化は、県民全体の意識を琵琶湖に振り向け、県民を琵琶湖に誘い、琵琶湖への想いを醸成することで、「暮らしと湖の関わり」を再生する（近い水）ための効果的な取り組みの1つと位置づけることができます。

以上を踏まえ、本提言書では、琵琶湖における湖上交通の活性化に焦点を当て、その戦略について提言を行うものとしします。

2 湖上交通の将来像と基本方針

2-1 湖上交通の将来像

湖上交通が有効に活用されるライフスタイルへの転換を目指し、「暮らしの中に湖上交通が深く関わっている状態」を将来像として設定します。

2-2 基本方針

「暮らしの中に湖上交通が深く関わっている状態」を実現させるため、3つの基本方針を掲げ湖上交通の導入・活性化に取り組みます。

- Tourism：世界を見据えた湖上交通の活性化
- Network：まちづくりと連携した湖上交通の構築
- Innovation：持続可能な低炭素社会に向けた取り組み

3 戦略・ロードマップ（湖上交通導入・活性化に向けた進行計画）

3-1 短期的な取り組み

短期的には「湖上交通利用への機運醸成」、「琵琶湖と湖上交通を取り巻く魅力の情報発信」に取り組みます。

【主な施策】

- ①湖上交通利用への機運醸成
 - ・魅力的な観光地を結ぶ新規ツアーコースの開設・実施
 - ・湖上交通をテーマとした体験型ツアーコースの開設
- ②琵琶湖と湖上交通を取り巻く魅力の情報発信
 - ・HPの開設、パブリシティによる広報活動
 - ・陸上交通との連携（乗船前後の乗り継ぎ改善、分かりやすい時刻表の作成）
 - ・発着港周辺の観光素材の整理・発信

3-2 中長期的な取り組み

2030年を見据え、現状の「遠い水」に留まっている琵琶湖が「近い水」と感じられる社会の実現に向けて、個々人のライフスタイルの変換と合わせて3つの基本方針に基づき取り組みを進める必要があります。

3-2-1 Tourism

琵琶湖という世界に通じる観光資源を核に、京阪神地区をはじめとする国内外から観光客を呼び込むため、観光客の利便性向上に向けて湖上交通と陸上交通の連携の充実化等を推進します。

3-2-2 Network

生活交通での利用要望などに応じた試行的運航などを通じて湖上交通の可能性を広げていきます。さらに、港を中心としたまちづくり施策を推進していく中で、陸上交通と湖上交通が一体化した総合交通ネットワークの構築を目指します。

3-2-3 Innovation

持続的に発展可能な社会に向けた湖上交通の低炭素化を推進するため、先進事例・技術を取り入れながら、船舶や港湾施設の省エネルギー化、自然・未利用エネルギー活用を推進します。

【主な施策】

①Tourism

- ・ 港周辺の地域資源をと連携した航路・ツアーの開発
- ・ 湖上クルーズ・湖上コンベンション等の企画・営業
- ・ 湖上交通と陸上交通、レンタルサイクル事業とのネットワークの充実化

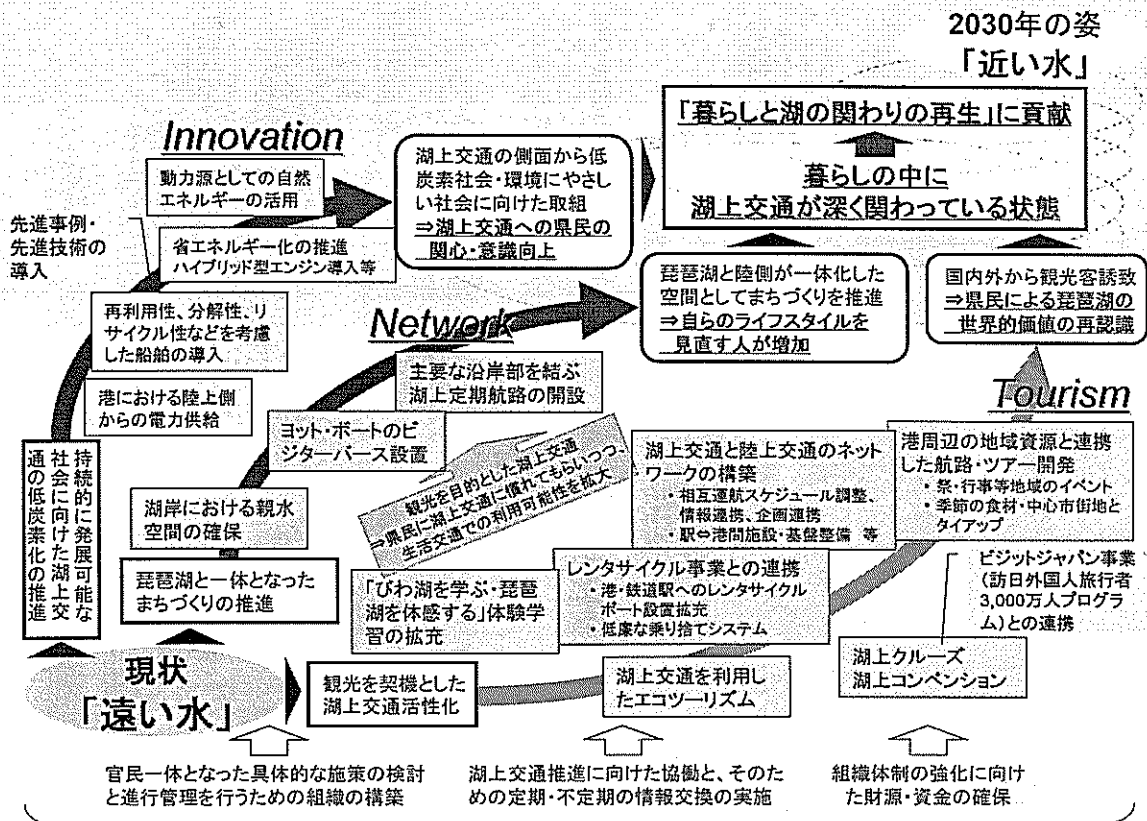
②Network

- ・ 湖岸における親水空間の確保
- ・ ヨット、ボートのビジターバースの設置・充実
- ・ 「琵琶湖を学ぶ・体験する」体験学習やイベントの充実

③Innovation

- ・ 船舶の省エネルギー化（ハイブリッド型エンジンや電力船の導入）
- ・ 港湾施設の省エネルギー化（陸上電源の活用）
- ・ 自然エネルギーの活用

[中長期的な取り組みのイメージ]



推進体制構築と協働の推進

3-3 湖上交通導入に向けた推進体制

湖上交通導入に向けて、短期的には、湖上交通事業者に加え、陸上交通事業者、観光協会、宿泊業者、商店街、観光施設、レンタサイクル業者、マスメディア、行政など様々な主体が参画する推進会議（仮称）を設置し、協議と進行管理を実践していくとともに、中長期的には「Tourism」「Network」「Innovation」の観点にたって、多くの様々な人々が参画して協議できる場を設ける必要があります。

4 結論

本提言では、「暮らしの中に湖上交通が深く関わっている状態」を将来像とし、その実現に向けた基本方針と戦略・ロードマップを構築しました。

今後、ここに示した戦略が実行に移されることにより、琵琶湖の湖上交通のさらなる活性化が促進され、人々のライフスタイルの変換を促すことが、暮らしの中に湖上交通が深く関わり、暮らしと湖の関わりの再生に貢献するものと考えます。

・新交通システム導入検討の整理＜湖上交通＞

検討にあたって

- 琵琶湖と滋賀県民の歴史的な関係
- 琵琶湖と滋賀県民の意をわらしたは和文・弥生時代から密接な関係
 - 明治2年(1869年)琵琶湖に初の蒸気船「一番丸」就航
 - 明治15年(1882年)東浜～大津間の鉄道連絡線会社誕生
 - 明治22年(1889年)東海道線全線開通による湖上交通利用の大幅減少
 - 昭和47年(1972年)琵琶湖総合開発(湖岸堤の建設)
 - 琵琶湖が滋賀県民の日常生活にとって遠い存在(「遠い水」)

県民を琵琶湖へ誘う(いざなう)

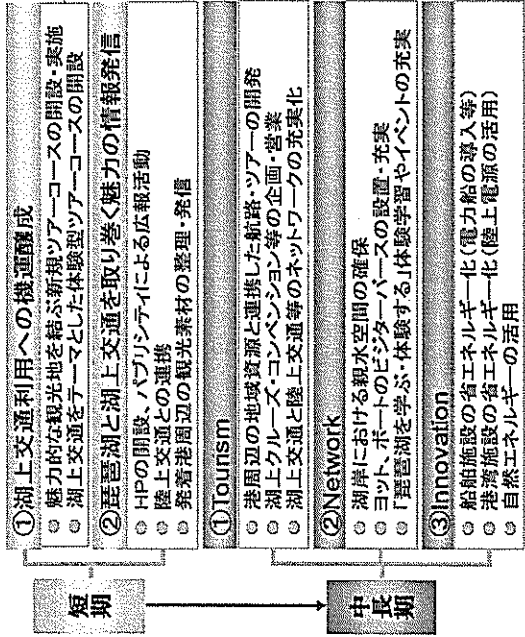
- 湖上交通の活性化により琵琶湖が有する普遍的価値を再発見
- 県民全体の琵琶湖への意識醸成
- 「暮らしと湖の関わり」を再生(「近い水」)

湖上交通の将来像と基本方針

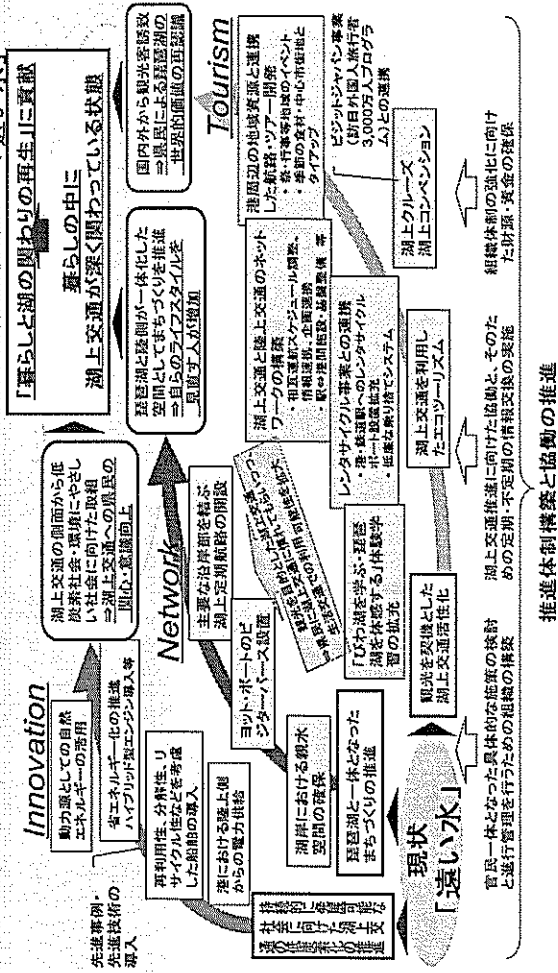
「暮らしの中に湖上交通が深く関わっている状態」

- 「暮らしの中に湖上交通が関わっている状態」とは??
 - 県民が、湖上交通の経験を通じて、琵琶湖が有する世界的価値を再認識し、自らのライフスタイルを具現する人が増加している状態であり、琵琶湖が有する文化・歴史・環境等を保全・再生する活動が活発化している状態
- ① Tourism・・・世界を見据えた湖上交通の活性化
 - 「琵琶湖は世界的価値を有する」との認識のもと国内外からの観光客を惹きつけた湖上交通の活性化
 - 琵琶湖のブランド価値・海外評価の向上
 - 県民による琵琶湖を持つ世界的価値の再認識
- ② Network・・・まちづくりと連携した湖上交通の構築
 - 湖上交通と陸上交通の有機的なネットワークの形成
 - 琵琶湖を含むまちづくりと連携した総合的な交通システムの構築による湖上交通の活性化
- ③ Innovation・・・持続可能な低炭素社会に向けた取り組み
 - 環境先進県であることを活かして湖上交通を通じて低炭素社会、環境にやさしい社会の実現

戦略・ロードマップ 湖上交通導入活性化に向けた進行計画



湖上交通導入に向けた中長期的な取組のイメージ



(6) 滋賀県と交通事業者との包括的連携協定

滋賀県と交通事業者が、双方の資源を有効に活用した協働の取り組みを推進することにより、地域活性化や県民サービスの向上、高速道路利用者の利便性や満足度の向上、鉄道の持続的発展等を図るため、包括的な連携と協力に関する協定を締結している。

中日本高速道路株式会社（平成22年2月8日締結）

【連携事項】

1. 地産地消および滋賀県オリジナル商品の販売やキャンペーン実施に関する事
2. 県産の農林水産物、加工品、工芸品の販売・活用に関する事
3. 高齢者・障害者支援に関する事
4. 子ども・青少年育成に関する事
5. 観光情報および観光振興に関する事
6. 環境保全に関する事
7. 災害対策に関する事
8. 高速道路の交通事故防止に関する事
9. その他、地域の活性化・住民サービスの向上に関する事

西日本旅客鉄道株式会社（平成23年2月14日締結）

【連携事項】

1. 駅を核としたまちづくりに関する事
2. 駅を中心としたアクセス改善に関する事
3. 低炭素社会の実現と環境保全に関する事
4. 観光・文化の振興・交流に関する事
5. 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援に関する事
6. 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策に関する事
7. その他、滋賀・びわ湖ブランドの推進、県民サービスの向上および地域と鉄道の持続的発展に関する事

西日本高速道路株式会社（平成23年12月20日締結）

【連携事項】

1. 防災・災害対策など地域の安全・安心の向上に関する事
2. 観光・文化・産業の振興など地域社会の活性化に関する事
3. 環境保全に関する事
4. 交通安全に関する事
5. 高速道路等の利便性向上・利用促進に関する事
6. 技術交流に関する事
7. その他本協定の目的に沿う事

2 策定経過

(1) 滋賀交通ビジョン懇話会における審議経過

今後の県交通政策の指針となる新しい交通基本構想の策定について検討するため、滋賀交通ビジョン懇話会が平成23年8月26日に設置された。懇話会では、知事からの諮問を受けて審議を重ね、2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望した「滋賀交通ビジョン案」をまとめ、平成25年4月23日に知事へ答申した。

開催年月日	審議等内容	
平成23年8月26日	第1回懇話会	滋賀交通ビジョンの策定について(諮問)
平成23年10月13日	第1回広域交通分科会	広域交通の現状と課題について
平成23年10月17日	第1回地域交通分科会	地域交通の現状と課題について
平成24年2月7日	第2回広域交通分科会	広域交通をめぐる課題の整理と対応の方向性について
平成24年3月8日	第2回地域交通分科会	地域交通をめぐる課題の整理と対応の方向性について
平成24年3月13日	第3回広域交通分科会	広域交通の目指すべき姿(中間整理)について
平成24年3月29日	第3回地域交通分科会	地域交通の目指すべき姿(中間整理)について
平成24年5月1日	第2回懇話会	滋賀交通ビジョン検討の中間報告について
平成24年8月8日	第4回広域交通分科会	滋賀交通ビジョン原案(広域交通関係)について
平成24年8月20日	第4回地域交通分科会	滋賀交通ビジョン原案(地域交通関係)について
平成24年12月11日	第5回広域交通分科会	滋賀交通ビジョン原案(追加の検討)について
平成25年2月15日	第3回懇話会	滋賀交通ビジョン原案について
平成25年3月21日	第4回懇話会	滋賀交通ビジョン答申案について
平成25年4月23日	滋賀交通ビジョンの策定について(答申)	

(2) 県民、市町等からの意見聴取

滋賀交通ビジョンの策定に当たって、交通サービスの利用者である県民や、地域交通政策の第一の担い手である市町の意見を懇話会の議論に反映するため、次のような取り組みを行った。

ア 県民、市町との意見交換会の開催

県内6か所で、県民との意見交換会および市町交通政策担当課との意見交換会を併せて開催した。

開催年月日	会場	内容
平成23年11月16日	甲賀地域(甲賀市水口社会福祉センター)	<第1部>市町担当課との意見交換会 ・公共交通の問題点や課題 ・滋賀交通ビジョンに関する要望
平成23年11月18日	湖北地域(長浜市市民交流センター)	
平成23年11月22日	南部地域(草津市市民交流プラザ)	<第2部>県民との意見交換会 ・交通について感じていること ・将来望ましい交通の姿 ・滋賀交通ビジョンへの期待や要望 ・北陸新幹線について
平成23年11月25日	大津・高島地域(大津市和通すこやか相談所)	
平成23年11月29日	湖東地域(大学サテライトプラザ彦根)	
平成23年11月30日	東近江地域(東近江市役所別館)	

イ 県民アンケートの実施

県内に居住する20歳以上の県民約3,000名を対象に、日常生活における交通行動や、交通に対する意識について、アンケート形式の調査を行った。（調査結果はP74～P105）

ウ 事業所アンケートの実施

県内の大規模事業所を対象に、公共交通の利用実態や整備へのニーズ、エコ通勤等の取組意向について、アンケート形式の調査を行った。

- ・ 調査方法：県内の製造業事業所のうち従業員数概ね500名以上の大規模事業所42社のうち、アンケート協力に了解を得られた35社への郵送での配布および回収
- ・ 調査期間：平成24年3月2日～12日
- ・ 回収状況：期限までに21社から回答を得た（回収率60%）

エ 県民政策コメント制度による意見募集の実施

懇話会答申を踏まえて県が作成した「滋賀交通ビジョン原案（平成25年6月）」を県民に公表し、意見や情報をいただいた。

- ・ 実施期間：平成25年7月1日～31日
- ・ 意見等の提出人数：9者（個人、法人等）
- ・ 意見等の提出件数：34件

オ 市町への意見照会の実施

「滋賀交通ビジョン検討中間報告書（平成24年6月）」および「滋賀交通ビジョン原案（懇話会答申案・平成25年2月）」および「滋賀交通ビジョン原案（県原案・平成25年6月）」に対する各市町への意見照会を実施した。

カ その他

- ・ 各市町長への説明（滋賀交通ビジョンの策定および県民との意見交換会の開催について、平成24年10月6日～11月4日）
- ・ 滋賀県自治創造会議：第12回（懇談テーマ「琵琶湖を活かした滋賀らしい活性化策の推進について」、平成24年4月10日）、第13回（懇談テーマ「北陸新幹線整備に係る県及び各市町の情報共有等について」、平成24年8月7日）、第16回（懇談テーマ「北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて」、平成25年4月9日）、第17回（懇談テーマ「滋賀交通ビジョン原案について」、平成25年8月5日）
- ・ 経済団体との意見交換：日本青年会議所滋賀ブロック協議会（平成24年1月24日）、滋賀経済団体連合会（平成24年2月22日）、滋賀経済団体連合会（平成24年5月14日）、滋賀経済同友会交通インフラ研究会（平成25年1月16日）、滋賀経済団体連合会（平成25年7月10日）
- ・ 福井県との意見交換（平成23年11月14日、平成24年6月8日、12月25日、平成25年5月17日）
- ・ 第97回中部圏知事会議（協議話題「新たな高速鉄道を活かした中部圏の活性化について」、平成24年8月6日）

3 滋賀交通ビジョン懇話会委員名簿

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 経済学研究科 教授	
	中川 大	京都大学大学院 工学研究科 教授	
	塚口 博司	立命館大学理工学部 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 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 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 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 執行役員近畿統括本部京都支社長	～平成24年6月21日
	藏原 潮	西日本旅客鉄道株式会社 執行役員近畿統括本部京都支社長	平成24年6月22日～
	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 高島市長	～平成25年2月12日
	藤澤 直広	滋賀県町村会 日野町長	
国	江橋 英治	国土交通省近畿地方整備局建政部長	～平成24年3月31日
	山田 俊哉	国土交通省近畿地方整備局建政部長	平成24年4月1日～
	森 宏之	国土交通省近畿運輸局企画観光部長	

【広域交通分科会】

区分	氏名(敬称略)	所属・役職	備考
学識経験者	中川 大	京都大学大学院工学研究科 教授	
経済団体	浅野 邦彦	社団法人滋賀経済産業協会 理事 明日の滋賀を創造する委員会所属	
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 常務理事	
交通事業者	平野 剛	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長	
	塩梅 崇	中日本高速道路株式会社名古屋支社 総務企画部企画調整チームリーダー	
	兼澤 秀和	西日本高速道路株式会社関西支社 総務企画部企画調整課長	
市町	宮本 和宏	滋賀県市長会 守山市長	
国	大嶋 勝彦	国土交通省近畿地方整備局企画部広域計画課長	平成24年2月7日～
	山本 慎一郎	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	～平成24年3月31日
	吉澤 勇一郎	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	平成24年4月1日～
	浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長	～平成24年7月19日
	加納 陽之助	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長	平成24年7月20日～
	山本 勝	国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長	

【地域交通分科会】

区分	氏名(敬称略)	所属・役職	備考
学識経験者	塚口 博司	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授	
経済団体	田中 ひろ子	滋賀県商工会議所女性会連合会 副会長	
福祉団体	猪飼 立子	社会福祉法人滋賀県社会福祉協議会 地域福祉部相談支援担当 課長心得	
	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	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	平野 剛	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長	
	尼田 賢光	京阪電気鉄道株式会社 大津鉄道部長	
	辻 利秋	近江鉄道株式会社 取締役常務執行役員	
	前田 潤	信楽高原鉄道株式会社 常務取締役	
	樋口 俊助	社団法人滋賀県バス協会 専務理事	
	加茂 学	一般社団法人滋賀県タクシー協会 専務理事	
市町	久保 久良	滋賀県町村会 多賀町長	
国	山本 慎一郎	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	～平成24年3月31日
	吉澤 勇一郎	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	平成24年4月1日～
	浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長	～平成24年7月19日
	加納 陽之助	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長	平成24年7月20日～
	阪部 光雄	国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長	

4 滋賀交通ビジョン懇話会設置要綱

(設置の目的)

第1条 近畿、北陸、中部の結節点に位置する滋賀県が、交通をめぐる情勢の変化に対応し、国土交通の要衝地として引き続き地理的優位性を発揮するとともに、急速な少子高齢化への対応や地球温暖化対策としての低炭素社会づくりなど、様々な課題、要請に応えつつ、県民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されるよう、今後の県交通政策を総合的、計画的に進めるための指針となる新しい交通基本構想として、2030年頃を展望した「滋賀交通ビジョン」の策定について検討するため、滋賀交通ビジョン懇話会（以下「懇話会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 懇話会は、知事の求めに応じて、2030年頃の滋賀県の目指すべき交通の姿を展望した「滋賀交通ビジョン」の策定に係る事項について調査および協議を行い、意見を述べる。

(組織)

第3条 懇話会は、委員34人以内で組織する。

- 2 前項の委員数には、第5条第1項各号に定めるいずれかの分科会にのみ出席する委員を含む。
- 3 委員は、学識経験を有する者その他必要と認められる者のうちから、知事が依頼する。
- 4 委員の任期は、就任の日から平成25年3月31日までとする。ただし、第4条に定める座長の任期は、懇話会が知事の求めに応じて意見を述べるまでとする。

(座長)

- 第4条 懇話会に座長を置き、委員の互選によって定める。
- 2 座長は、懇話会を代表し、会務を総理する。
 - 3 座長は、懇話会の会議を招集し、会議の議長を務める。

(分科会)

第5条 懇話会に、次の分科会を置く。

- (1) 広域交通分科会 主に、県全域あるいは県外との広域交通に係る課題を検討する。
 - (2) 地域交通分科会 主に、県内各圏域の地域交通に係る課題を検討する。
- 2 分科会は、座長が指名する委員で構成する。
 - 3 分科会に分科会長を置き、座長の指名によって定める。
 - 4 分科会の運営に関し必要な事項は、座長が懇話会に諮り定める。

(庶務)

第6条 懇話会の庶務は、滋賀県土木交通部交通政策課において処理する。

(雑則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、懇話会の運営その他必要な事項は、座長が定める。

付 則

- この要綱は、平成23年7月4日から施行する。
この要綱は、平成25年3月29日から施行する。

5 諮問文・答申文

滋 交 政 第 2 7 6 号
平成23年(2011年)8月26日

滋賀交通ビジョン懇話会座長 様

滋賀県知事 嘉田 由紀子

滋賀交通ビジョンの策定について（諮問）

滋賀の目指すべき交通の姿を展望し、県の交通政策を総合的、計画的に進めるための基本的な指針として、「滋賀交通ビジョン」を策定したいと考えますので、この適切な施策について、下記のとおり貴懇話会の意見を求めます。

記

本県では、平成2年に「滋賀県総合交通ネットワーク構想」を策定し、他圏域との全方位的連携強化（放射状軸）および県内各地域間の相互連携強化（環状軸）からなる「環びわこ放射状ネットワーク」の形成を基本的方策とした交通体系の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、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」が実現しました。

この「滋賀県総合交通ネットワーク構想」については、策定後20年を経過し、この間に社会情勢や交通環境は大きく変化しております。そこで、交通をめぐる諸課題に適切に対応しつつ、これからの県の交通政策を総合的、計画的に進めるため、2030年頃の滋賀県のあるべき交通の姿を展望した新しい交通基本構想として、「滋賀交通ビジョン」を策定したいと考えています。

これについて、貴懇話会の意見を求めます。

平成25年4月23日

滋賀県知事 嘉田 由紀子 様

滋賀交通ビジョン懇話会

座長 文 世一

滋賀交通ビジョンの策定について（答申）

平成23年(2011年)8月26日付け滋交政第276号で諮問のありました滋賀交通ビジョンについては、当懇話会で慎重に審議を重ね、別添のとおり滋賀交通ビジョン案を取りまとめましたので答申します。

当ビジョンの策定および諸施策の実施によって、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体系づくりが着実に推進されるよう期待します。

6 索引・用語解説

ア行

アセットマネジメント 36、44

サービス水準を長期的視点で効率的・効果的に維持するための計画的な資産管理手法のこと。交通インフラを資産ととらえ、構造物の点検手法・評価手法の見直しや、損傷の早期発見・補修による資産状態の把握、予算管理などを通して、資産の長寿命化、ライフサイクルコストの最小化、投資額の平準化など資産価値の最大化を図る。

新たな交通システム 17、18、29、43、108～110

滋賀県新交通システム検討協議会が平成24年(2012年)3月に取りまとめた提言によると、中心市街地の衰退や環境問題への対応、すべての人が円滑に移動できる活力ある成熟社会の形成など、都市が抱える様々な課題の解決を、質の高い都市交通の提供によって支えていくため、LRTやBRTなどの新たな交通機関の整備に限らず、パーク・アンド・ライドやモビリティ・マネジメントなどの交通需要管理(TDM)の手法、公共車両優先システム(PTPS)など、ハード施策とソフト施策を総合的に組み合わせ、まちづくりと連携して運用される都市型交通システム。

交通需要管理(TDM=Transportation Demand Management)：都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、車の利用者の交通行動の変更を促す手法の体系。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。

公共車両優先システム(PTPS=Public Transport Priority System)：信号制御や優先レーン等の設定により公共車両を優先的に運行させるシステムのこと。

駅勢圏 5、6

駅を中心とした空間的広がりの中で、その駅の利用者が存在するとみられる範囲。周辺人口や道路整備状況、接続するバス交通の状況などによっても変わるが、本稿では便宜的に次のような駅からの等距離圏を想定している。

駅から5km圏＝バス等の公共交通や、自動車、自転車等で駅まで到達できる範囲

駅から1km圏＝徒歩や自転車で駅まで到達できる範囲

(参考資料P66 図8「都道府県別鉄道の人口カバー率」)

また、バス停についても同様の等距離圏を想定し、公共交通の人口カバー率を求めた。

駅またはバス停から1km圏＝徒歩や自転車で身近な公共交通にアクセスできる範囲

駅またはバス停から300m圏＝子供や高齢者も想定した低速の徒歩で身近な公共交通にアクセスできる範囲

(本文P6 図1-3「鉄道・バスの人口カバー率」)

エコ交通 27、37～40

鉄道やバスなどの公共交通機関と自転車や徒歩などを組み合わせた、人と環境にやさしく魅力と利便性の高い交通。

LRT (= Light Rail Transit) 17、108～110

主に都市部で運用される比較的低コストな中小規模の鉄道交通。騒音が少なく、静かで速い、低床式で乗り降りがしやすいといった特徴ある車両を用いた路線もあり、従来の路面電車のイメージを一新した、新しい交通機関として注目を集めている。環境問題や交通渋滞・駐車場不足に悩む都市の交通政策の新しい試みとして、ヨーロッパなどで積極的に導入されてきている。

カ行

草津線複線化 23、32～33、34、37～38

滋賀県内のJR線で唯一の単線である草津線を複線化し、輸送力強化を図る構想。県および関係市町で構成する滋賀県草津線複線化促進期成同盟会では、需要動向に合わせた段階的整備の基本方針のもと、地元利用と観光誘客の両面から鉄道利用の促進と啓発を行うとともに、国やJRに対する要望活動を展開している。

車社会（自動車中心社会） 7～9、10、16～17

生活における移動手段として自動車が必要品となっている社会。わが国においては、高度経済成長に伴って地方部を中心に自家用自動車の普及が進んだ。また、車利用の一般化を前提とした道路等社会資本の整備や都市機能の拡散は、自動車の必需品化をさらに加速させることとなり、交通事故や交通渋滞、環境負荷、地域公共交通の衰退等の問題を抱えつつも、現在では自動車中心の車社会が定着している。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法） 10～11、16、23、25、33、38、42、69

平成6年に施行された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）と、平成12年に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）を統合し平成18年に施行された。通称バリアフリー新法。高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資するため、バリアフリー化のための最低の基準として「利用円滑化基準」、バリアフリー化の好ましいレベルとして「利用円滑化誘導基準」の2つの基準が設定されている。

バリアフリー：高齢者、障害者等が社会生活を送る上で、物理的、社会的、制度的、心理的および情報面で支障となることがらを除去するという考え方。公共交通においては、高齢者、障害者等が円滑に利用できるように、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法、前述）に基づきながら、あるいは交通事業者による積極的な取組、自治体による条例の制定等などを通してバリアフリー化が進められている。
ユニバーサルデザイン：年齢、障害、能力の違いなどに関わらず、誰でも容易に利用できるよう、施設や製品、情報を設計、デザインすること。バリアフリーの考え方をさらに広げて、対象を高齢者や障害者などに限定せず、すべての人にとってのわかりやすさ、使いやすさを追求する。

港湾（国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾） 2、35

国際戦略港湾：長距離の国際海上コンテナ貨物輸送網の拠点となり、かつ国内海上貨物輸送網との結節機能が高い港湾で、国際競争力を重点的に強化すべき港湾として政令で定めるもの。阪神港（大阪港、神戸港）および京浜港（東京港、横浜港、川崎港）の計5港が指定されている。

国際拠点港湾：国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。近畿では堺泉北港、和歌山下津港、姫路港の3港が指定されている。

重要港湾：海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。近畿では舞鶴港、阪南港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港、日高港が指定されている。

湖上交通 18、26、29、36、38、111～114

船舶により沿岸地域および島間を連絡し、あるいは周遊する琵琶湖ならではの交通手段。滋賀県新交通システム検討協議会が平成24年(2012年)3月に取りまとめた提言では、「暮らして湖の関わりの再生」の観点から、観光資源としての活用、湖に親しむまちづくり、船舶等の低炭素化の3項目の中長期的な取り組みによる湖上交通活性化の道筋を描く。

コミュニティバス 5、40～41

住民の生活交通確保のため、自治体等が運行するバス、または自治体等が事業主体となり、バス事業者等に運行を委託しているバス。

デマンド方式：利用者がある場合のみ車両を走らせる乗合運送のしくみ。需要(Demand)に応じて運行するため、輸送密度が低い路線でのコスト削減につながるとされる。少人数の輸送を想定し、タクシー車両を活用して運行される例も多い。

コンパクトシティ 28、58～59

郊外の開発を抑制し、都心部や駅周辺に集中した居住形態を形成することにより、周辺部の環境保全、中心市街地の商業活性化を図るとともに、道路、上下水道等の社会資本整備費用や自治体の行政サービスコストの節約を図ることを目的とした都市政策。

サ行**サイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド** 38、42

自宅から自転車や自家用車で最寄りの駅またはバス停留所まで行き、バスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。公共交通との組み合わせや自転車利用への転換により、自動車交通需要を抑制する効果が期待されている。

滋賀県環境総合計画 10

滋賀県環境基本条例に基づいて策定される、環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。平成21年12月に策定された第三次滋賀県環境総合計画では、持続可能な滋賀社会の実現を図るため、「低炭素社会の実現」と「琵琶湖環境の再生」という2つの長期的な目標を掲げる。

滋賀県基本構想 19～20

県政各分野の部門別計画やビジョンの基本となる県政経営の総合的指針。平成23年3月策定。ほぼ一世代後となる平成42年(2030年)頃の滋賀の姿を展望し、長期的視点から滋賀の将来の姿を描く「長期ビジョン編」と、平成26年度(2014年度)までに中期的・重点的に取り組むべき施策を掲げる「プロジェクト編」で構成される。

滋賀県交通安全計画 29、43

交通安全対策基本法第25条第1項の規定により、滋賀県交通安全対策会議が国の交通安全基本計画に基づき定める、県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定める計画。平成23年7月に第9次滋賀県交通安全計画(平成23年度～平成27年度)が策定され、「高齢者および子どもの安全確保」、「歩行者および自転車の安全確保」、「生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保」の3つを重点に、人命尊重の理念のもと、究極的には交通事故のない滋賀を目指し、交通安全対策が進められている。

滋賀県総合交通ネットワーク構想 1

平成2年に策定された県の交通基本構想。21世紀初頭を展望し、他圏域との全方位的連携強化(放射状軸)と県内各地域間の相互連携強化(環状軸)からなる「環びわ湖放射状ネットワーク」を提唱。国内外多重交通体系の形成と全国1日交通圏の構築、県内各生活圏間を概ね1時間程度で結べる効率的な交通体系(県土1時間交通体系)の形成、利便性のみならず快適性、安全性においてもより質の高い交通体系の形成を目指した。

滋賀県低炭素社会づくり推進計画 10

地球温暖化対策の推進に関する法律および滋賀県低炭素社会づくりの推進に関する条例に基づき、平成24年3月に策定された、低炭素社会づくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。「生活」「交通・運輸」「まちと建物」「産業活動」「再生可能エネルギー」「森林保全」の6つの分野別に、県民や事業者に期待される取組例、県の取組の方向性を掲げるとともに、東日本大震災の影響を踏まえた県の重点取組を示す。

滋賀県道路整備マスタープラン 23～24、29、32、43

概ね20年間を対象とした滋賀県の道路整備の基本方針。各地域の道路整備計画は、この基本方針等を受けて、滋賀県道路整備アクションプログラムとして公表している。

滋賀県道路整備アクションプログラム:10年間の事業種別(メニュー)、路線名、箇所名、実施時期を地域別に示した道路整備の実行計画。

シームレス化 38、58

交通サービスの「継ぎ目」をなくすこと。異なる交通機関同士の接続の「継ぎ目」や、階段、段差など交通施設内での移動の「継ぎ目」を、乗継ぎ向上やバリアフリー化等によって解消することで、出発地から目的地まで、様々な交通機関を円滑に組み合わせて利用できるようにすること。

スマートインターチェンジ 25、34～35

通行可能な車両をETC(自動料金収受システム)搭載車両に限定しているインターチェンジ。料金所施設の簡略化、無人化を可能にするとともに、高速道路の本線だけでなく、サービスエリア、パーキングエリア、バスストップなどの施設を活用して設置されること

によって、従来のインターチェンジに比べて建設・管理コストの削減が図れるメリットがある。既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化につながる事が期待されている。

夕行

だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例 10～11

平成6年に制定された「滋賀県住みよい福祉のまちづくり条例」の内容を見直し、平成16年に改正施行された。あらゆる人々が個人として尊重され、住み慣れた家庭や地域社会でいきいきと生活し、完全参加と平等を享受できる社会の実現を目指して、だれもが自らの意思で自由に行動でき、安全で快適に生きがいを持って暮らすことができる福祉のまちづくりを進める。そのための県、県民および事業者の責務を明らかにするとともに、高齢者、障害者等にとって安全かつ快適な生活環境の整備を図るなど、施策の基本的事項を定める。

地域公共交通会議 40、41、42、43

地域住民の交通利便性を確保・向上することを目的とし、地域の需要に応じた乗合運送サービスを提供するため、地域の実情に踏まえた適切な乗合運送旅客運送のサービス水準、自治体によって運営される公共交通の必要性などを協議するために設定される会議。

中央新幹線（リニア中央新幹線） 11～14、23、31～32、35、70、71

全国新幹線鉄道整備法に基づき整備が進められている新幹線鉄道のひとつ。平成23年5月に決定された整備計画によると、東京都と大阪市を起終点に、甲府市付近、赤石山脈中南部、名古屋市付近、奈良市付近を主要な経過地とし、超電導リニア方式での建設が予定されている。東京から名古屋までは2027年、大阪までは2045年の開業が予定されている。

TDM（交通需要管理） →新たな交通システム

デマンド方式（デマンド交通） 5、16、18、41

利用者がある場合のみ車両を走らせる乗合運送のしくみ。需要（Demand）に応じて運行するため、輸送密度が低い路線でのコスト削減につながる。少人数の輸送を想定し、タクシー車両を活用して運行される例も多い。

東海道物流新幹線構想 35

新東名高速道路や新名神高速道路の中央分離帯などを活用することにより、東京～大阪間に物流専用の鉄軌道を敷設し、貨物列車を運行する構想。

ハ行

バリアフリー →高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

BRT（= Bus Rapid Transit） 17

従来の路線バスよりも高速で快適な運行を行うため、定時性・速達性の確保（専用走行路や専用・優先レーンの設置、公共車両と連動した交通信号制御）、利便性・快適性の向上（ノンステップバスや接続バスの運行、バス停留所の機能向上、バス現在地情報提供、ICカード乗車券導入）、最適な交通ネットワーク形成（急行便設定、路線再編）などサービスを高度化し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。

PFI（= Private Finance Initiative） 59

公共施設等の建設、維持管理、運営等について、民間の資金、経営能力、技術的能力などを活用して行う手法。

PPP（= Public Private Partnership） 59

官民のパートナーシップ（協働）による公共サービスの提供手法。

琵琶湖環状線 1、37

JR琵琶湖線、北陸本線、湖西線を経由して琵琶湖の周囲を環状に結ぶ鉄道網を、滋賀県では琵琶湖環状線と呼称している。平成3年（1991年）に北陸本線米原～長浜間、平成18年（2006年）に北陸本線長浜～敦賀間および湖西線永原～近江塩津間の直流化工事が完成したことにより実現。県北部と京阪神方面との直通利用、山科駅および近江塩津駅での乗

換えによる環状利用が可能となった。

PTPS (公共車両優先システム) →新たな交通システム

琵琶湖横断エコバス 37～38

琵琶湖大橋経由でJR琵琶湖線守山駅とJR湖西線堅田駅を結んで運行されるバス路線。近江鉄道と江若交通の2社共同運行により、バス会社の区別なく乗車券を利用できる共通乗車システムを取り入れている。

びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想 25、34、35、38

近江鉄道本線と信楽高原鐵道を経て、新たな鉄道路線によってJR学研都市線に接続し、滋賀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する鉄道構想。県と関係市町で組織するびわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会では、沿線および京都府下関係市町での機運醸成や既存鉄道の利用促進等の取組を進めている。

+cycle (プラス・サイクル) 構想 27、39、106～107

滋賀県自転車利用促進協議会が平成24年(2012年)3月に取りまとめた自転車利用の促進にあたっての提言「自転車がかえる湖国の暮らし～+cycle (プラス・サイクル) 推進プラン～」による。提言では、「環境のため、健康のため、人が暮らしやすく、人にやさしいまちづくり」を目標に、生活利用と観光利用の両面における自転車利用の提案と展開を通じて、「公共交通+自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指す。

フリーゲージトレイン (軌間可変電車) 14、37

レール幅の異なる新幹線と在来線を直通で運転するため、車輪の間隔を自動的に変更できる特殊な台車を備えた電車。2022年度開業予定の九州新幹線長崎ルートへの導入を目指し、実用化に向けた開発と試験が進められている。

北陸新幹線 14～15、22～23、24、25、31、33、34、71

全国新幹線鉄道整備法に基づき整備が進められている新幹線鉄道のひとつ。昭和48年11月に決定された整備計画によると、東京都と大阪市を起終点に、長野市付近、富山市付近、小浜市付近が主要な経過地とされる。東京から長野までは平成9年に開業。現在は長野から敦賀までが工事中で、金沢までは2014年度、敦賀までは2025年度の開業が予定されている。

マ行

マイレール運動 43

地域にとっての鉄道の重要性を自治体や住民が改めて認識し、「自分たちの鉄道」との意識を高めながら、利用促進や活性化の取組を通じて、地域の鉄道を地域自らが守り育てていこうとする運動。

モーダルシフト 26、35

人の移動、貨物の輸送における交通手段(モード)の転換を推進すること。環境に優しい鉄道輸送へのモーダルシフトによって、CO₂排出量の削減による地球温暖化の抑制、大気汚染等公害の削減が図られるとともに、交通渋滞の緩和や交通事故の防止にもつながる。

モビリティ・マネジメント 40

一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、対話型手法を中心とした交通政策。

ヤ行

ユニバーサルデザイン →高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

ラ行

リニア中央新幹線 →中央新幹線