

# 滋賀交通ビジョン 総括



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

2030年に向けて  
 世界が合意した  
 「持続可能な開発目標」17



## 滋賀交通ビジョンの全体像

平成26年度から  
 令和3年度にかけ、  
 延べ96施策を実施

基本理念

将来像

交通政策の方向性

課題解決のための施策

滋賀と周辺地域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通

<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

【基本的な視点】

低炭素型交通体系の構築

すべての人にとって使いやすい交通の確保

交通の安定的な機能維持

<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、まちを結ぶ」交通

<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

2 クロスポイントの形成に向けた取組

3 強くしてしなやかな広域交通ネットワークづくり

<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

2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

3 まちづくりと一体となった交通の整備

- ①北陸新幹線の整備のあり方検討
- ②リニア中央新幹線開業を見据えた広域交通のあり方検討
- ③道路インフラ整備の促進
- ④中部方面とのアクセスの確保
- ⑤北陸方面とのアクセスの確保
- ⑥近畿中心部方面とのアクセスの確保

- ①人流のクロスポイント形成
- ②物流のクロスポイント形成

- ①国土軸の代替性確保
- ②既存交通インフラの再生と長寿命化
- ③陸上交通遮断時の湖上交通の活用

- ①「エコ交通ネットワーク」の形成
- ②自転車を利用しやすい環境づくり
- ③公共交通の利用促進と県民の意識変革
- ④自動車利用のエコ化推進

- ①県全域における交通空白域の改善
- ②バス利用を促進する環境整備
- ③関係者の役割分担による公共交通の維持
- 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

- ①地域が主役の交通まちづくり
- ②人と人とのふれあいを生み出す公共交通
- ③安全・安心な交通網の整備

## 滋賀交通ビジョン策定(H25)以後の主な外部環境の変化

- 滋賀県人口が、H25の142万人をピークに減少に転じる
- 北陸新幹線敦賀以西ルート検討  
→ 小浜京都ルートについて与党決定 (H28)
- 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上  
→ 近江鉄道線のあり方検討開始 (H28~)
- 自動運転、MaaS等の新しい技術・仕組みの開発  
→ エリア内のさまざまな交通サービスの検索・予約・決裁を一括で行うMaaSが世界で実用化 (例えばフィンランドがH28にアプリ「Whim」を開発)  
自動車大手が2020年代に自動運転の実用化を表明 (トヨタ: 2020年代前半。  
ホンダ: 2025年ごろをめどにレベル4技術確立)
- 新型コロナウイルス感染症の拡大  
→ 人々の移動の自粛が求められ、交通事業者の経営環境が極めて悪化 (R2~)

ビジョンに基づく取組について、**現時点での総括**を行い、外部環境の変化に対応した**新たな計画への見直し**につなげる

## 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けん引する交通

### 1 放射状ネットワークの強化に向けた取組



### 主な施策の実績

- リニア中央新幹線開業における交通流動の変化を評価し、中部圏との交流促進に向けた検討・分析を実施。
- 北陸新幹線ルートについて、政府・与党が提示する諸条件に対応し、敦賀以西に並行在来線が存在しないことの理論を構築し、政府・与党に対して主張。(関西広域連合が最優位とまとめた「米原ルート案」は実現せず)
- 3圏域とのアクセス確保に向け、リレー快速の導入等の方策を検討し、国やJRへ提案するとともに、道路インフラ整備を促進。

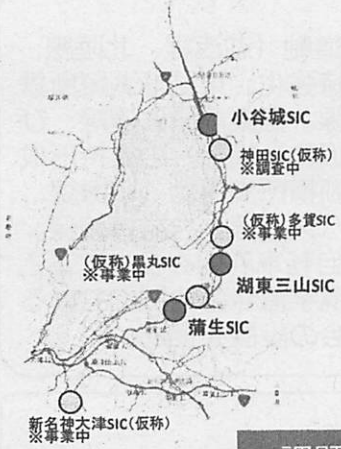
- 自治体の意向を広域交通施策へ反映することは困難な状況
- 交通流動の変化を踏まえた、JR在来線の維持確保および高速鉄道基盤との有機的結合

### 今後の対応

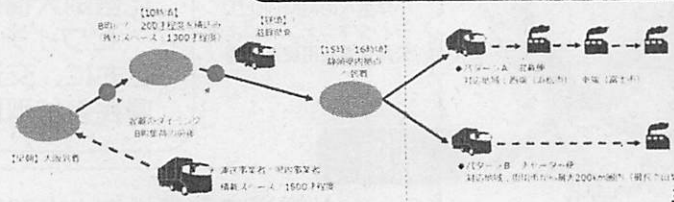
- 北陸新幹線敦賀延伸や、リニア開業をさらなる発展の機会として最大限活かせるよう、交通流動の変化を見据え適切に対応する。
- 湖西線、草津線も含めた北陸中京鉄道アクセスの維持・向上、琵琶湖線区の「駅を中心としたまちづくり」や、新名神高速道路および国道等主要道路の整備促進、名神名阪連絡道路の整備実現等に取り組み、広域交通の放射状ネットワークのさらなる強化を進める。

2 クロスポイントの形成に向けた取組

主な施策の実績



- スマートインターチェンジの設置等が進み、高速道路と一般道路のアクセスが充実し、道路ネットワークが強化。
- 物流効率化に向け、関係者とともに2つのモデルスキームを構築。



ミルラン型スキームによる物流効率化モデルルート

課題

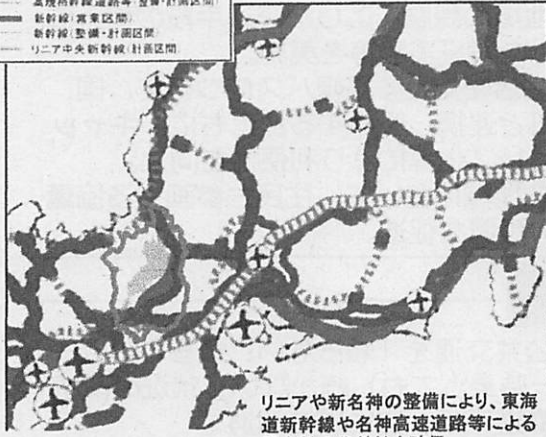
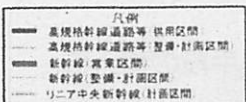
- 人流・物流のクロスポイントの形成・強化による「通過交通」から「本県を目的とした交通」へのさらなる転換

今後の対応

- 鉄道、道路ネットワークの強化を進め、にぎわい創出等により本県を目的地とした交通量のさらなる増加等に取り組み、人流のクロスポイントの形成を進める。
- コロナ禍を受けた物流の動向やCO2ネットゼロに向けた物流の変容等について調査し、必要な取組を進める。

3 強くてしなやかな広域ネットワークづくり

主な施策の実績



リニアや新名神の整備により、東海道新幹線や名神高速道路等による国土軸の代替性を確保

(「国土のグランドデザイン2050 参考資料」を一部改変)

- リニアの早期開通に向けた取組や、新名神等の道路ネットワーク整備により、国土軸の代替性確保を促進。
- 長寿命化修繕計画に基づく既存交通インフラの計画的な修繕を実施。

国道1号 粟東水口道路 I



国道8号 塩津バイパス開通式



課題

- 既存の代替となる新たな国土軸の早期整備と、本県への効果波及

今後の対応

- リニアの早期開業、新名神供用開始や国道等主要道路の整備促進により交通基盤を多重化し、国土軸の代替性の確保を進めるとともに、本県への効果波及を図る。
- 既存交通インフラについて、引き続き長寿命化修繕計画に基づき計画的に修繕を実施しながら、予防保全への早期移行を図る。

## 1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進



サイクルトレイン等による鉄道利用促進

琵琶湖大橋横断バス路線

### 課題

- 公共交通の利便性向上と利用促進
- 公共交通、自家用車、自転車等の「ベストミックス」の実現

### 主な施策の実績

- 琵琶湖環状鉄道軸（湖西線、北陸線、琵琶湖線）の維持強化、東琵琶湖縦断鉄道軸（近江鉄道線、信楽高原鉄道線、びわこ京阪奈線（仮称）構想）の維持形成とともに、琵琶湖横断交通軸（草津線、琵琶湖大橋横断バス路線）を維持確保。
- ビワイチ等の自転車利用を促進するとともに、交通環境学習や各地域における県民参加型協議会の設置を促進。

### 今後の対応

- コロナ禍により利用者が減少する中で、事業者、住民と自治体が協働で利用促進、利便性向上に取り組むことで、琵琶湖環状および東琵琶湖縦断鉄道軸ならびに琵琶湖横断交通軸の維持を図る。
- 一層の自転車活用や、住民の意識変革と交通政策への参加を促し、公共交通、自家用車、自転車等による「ベストミックス」の実現を進める。

## 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



新たなデマンド型交通  
チョイソコリゅうおう(電王町)

地域の実態に合った  
交通手段の実証実験

道の駅を拠点とした  
自動運転サービス(東近江市)

近江鉄道沿線地域公共交通  
再生協議会

### 主な施策の実績

- 地域の課題に応じた交通手段の導入に向けた実証実験等を実施。
- 生活を支える路線バスについて、国、市町と連携し維持するとともに、キャッシュレス化等により利便性を向上。
- 各地域において、住民も参画する協議体の設置を促進。

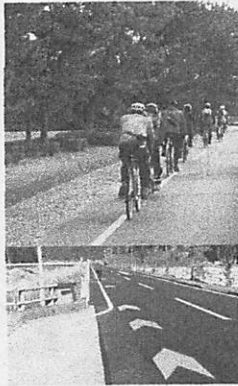
### 課題

- 公共交通を「知らない、乗らない、(一時乗っても)続かない」状況の改善
- 交通不便・空白域の解消
- 地域鉄道、路線バス等の維持確保と持続可能な仕組みの構築

### 今後の対応

- 自動運転やMaaS等の新しい技術の革新や仕組みの実用化を見据え、新たなデマンド型交通等による移動不便の改善を図る。
- 福祉輸送、事業者送迎サービスなど地域のあらゆる交通手段を活用し、地域鉄道やバス等の公共交通と合わせた利便性の高い交通ネットワークの構築と、それを住民等の皆で利用して支える仕組みを構築する。

### 3 まちづくりと一体となった交通の整備



自転車走行空間整備



甲南駅  
バリアフリー化



港・湖上交通を活用した  
災害時物資輸送訓練

#### 主な施策の実績

- 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の促進等による、道路交通網の強靱性確保を推進。
- 道路整備アクションプログラムや自転車活用推進計画等に基づき、通学路の歩道整備、自転車走行空間確保等を推進。
- 地域が主体となる交通まちづくりの取組推進と、災害時に道路が途絶したときのバックアップ機能を拡充。

#### 課題

- 都市政策と交通政策のさらなる融合
- 住民との協働による交通まちづくりの推進

#### 今後の対応

- 都市政策に沿い「拠点連携型都市構造」の実現に向けた交通政策を進めるとともに、地域住民と協働で駅を中心とする利便性の高いまちづくりを進める。
- 既存インフラの耐震対策や計画的な修繕の実施、災害時の代替輸送路確保などにより、安全、安心な交通網の整備を進める。

## 滋賀交通ビジョン総括

- 広域交通として、広域高速鉄道と鉄道在来線との有機的な結合に向けた検討や、広域高速道路など道路インフラ整備を進めることで、放射状交通ネットワークを強化するとともに、人や物の流動を支える新たな国土軸の形成に寄与。  
国政レベルの広域鉄道施策については、自治体の意向を反映できるよう、複数県の連携等の枠組みも活用し、国に対し効果的に提案・要望を行うとともに、広域道路ネットワークの整備促進等については国と連携して取組を進めるなど、広域交通施策に対する県の関わり方を整理し、取り組んでいくことが必要である。
- 地域交通として、地域鉄道や路線バス等の維持確保を図るとともに、ビワイチ等の自転車利用の促進や、小学生等を対象とした交通環境学習を実施し、公共交通を主体とした「エコ交通」を推進。  
利用者の減少、運転手不足等に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域公共交通の維持は困難な状況であることから、一層の利便性向上と利用促進に取り組むとともに、地域公共交通を皆で支える仕組みの構築が必要である。

県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、社会情勢の変化に対応した、持続可能な地域公共交通の構築を目指し、ビジョンを見直していくことが必要

拠点連携型都市構造の実現と、持続可能な仕組みづくりを見据え、「滋賀交通ビジョン」を見直す。

- 地域公共交通は、人々のニーズに応じた移動サービスを提供することで、人々の「交わり」や「つながり」を生み、様々なレベルのコミュニティや経済圏の活発な活動を生み出す。移動により、人々の幸せと地域の健康が支えられ、文化が守り育まれることから、地域公共交通は欠かすことのできない社会インフラである。
- 地域の特性に応じた交通手段によって、居住地、病院や店舗等の生活拠点、観光地などに、誰もが行きたいときに、行きたいところに移動ができる公共交通の姿を目指す。

### 目指す公共交通ネットワークのイメージ



- ・地域では、公共交通とあらゆる交通手段を活用し、集落と拠点や拠点間をつなぐ交通網を形成。
- ・公共交通の利用促進により、自動車事故の経済的損失や運輸部門における二酸化炭素排出量の削減に寄与。

### 役割分担

- 採算ベースに乗る路線は、民間事業者が更なるサービス向上に努め、利便性を向上させながら持続的に営業。
- 不採算路線や交通不便地域は、事業者補助、デマンド交通や自動運転の導入など、地域特性に応じた手段により、自治体が住民とともに支える。

・鉄道を中心に路線バスが補完する形で、県内と県外を、また県内各地域間を結ぶ交通軸を形成。

# 想定スケジュール

