

## 滋賀交通ビジョン原案について

県では、平成2年の「滋賀県総合交通ネットワーク構想」策定後の社会環境の変化と、交通をめぐる諸課題に対応するため、今後の総合的な交通政策のあり方を示す新しい交通基本構想として「滋賀交通ビジョン」の策定を進めているところです。

このたび、有識者による「滋賀交通ビジョン懇話会」からの答申を踏まえ、滋賀交通ビジョンの原案を作成しました。

今後、県民政策コメント制度により原案に対する意見募集を行い、その結果に基づいて所要の修正を加えたうえで、今秋をめどに県の計画としての滋賀交通ビジョンを策定することとしています。

### ○これまでの経過

- |             |  |
|-------------|--|
| 平成23年 8月26日 | 滋賀交通ビジョン懇話会設置（滋賀交通ビジョン策定諮問）<br>以降平成25年3月にかけて懇話会計4回、分科会計9回を開催 |
| 11月         | 県民、市町との意見交換会（県内6か所）  |
| 平成24年 1～3月  | 県民、事業所へのアンケート調査  |
| 6月13日       | 県議会政策・土木交通常任委員会（滋賀交通ビジョン検討の中間報告について）                         |
| 7月          | 市町への意見照会（懇話会中間報告書）   |
| 平成25年 3月    | 市町への意見照会（懇話会答申原案）  |
| 3月11日       | 県議会政策・土木交通常任委員会（滋賀交通ビジョンの検討経過について）                           |
| 4月23日       | 滋賀交通ビジョン懇話会答申  |
| 5月15日       | 県議会政策・土木交通常任委員会（今年度策定予定の計画について）                              |
| 6月10日       | 滋賀交通ビジョン原案作成（県政経営会議）   |

### ○今後の予定

- |          |                              |
|----------|------------------------------|
| 平成25年 7月 | 県民政策コメント募集（1か月間）、市町意見照会      |
| 9月       | 滋賀交通ビジョン案作成（県政経営会議）          |
| 9月       | 県議会政策・土木交通常任委員会（滋賀交通ビジョン案報告） |
| 10月      | 滋賀交通ビジョン策定                   |

### ○資料

- ・滋賀交通ビジョン原案の概要
- ・滋賀交通ビジョンの主な論点、現状等
- ・滋賀交通ビジョン原案

## 滋賀交通ビジョン原案の概要

### 1 基本的事項

#### (1) 滋賀交通ビジョンの性格

滋賀県基本構想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。

#### (2) 目標年次

2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望。

### 2 滋賀の交通をめぐる課題

#### (1) 基本的な課題

低炭素社会実現のため、交通による環境負荷の低減が求められている。また、超高齢社会を迎え、高齢者をはじめ、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。さらに、あらゆる社会経済活動を支える基盤として、交通の安定的な機能維持が重要。

#### (2) 広域交通の課題

リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備によって、将来にわたりわが国の高速交通体系が大きく変わっていきこうとする中で、滋賀の発展につながる広域交通のあり方が課題。

#### (3) 地域交通の課題

車社会化が一層進行し、地域によっては公共交通の存続が困難となっており、県民の生活を支える地域交通をどのように維持、活性化していくかが課題。

### 3 滋賀の交通の将来像と滋賀交通ビジョンの基本理念

#### (1) 滋賀県の交通の将来像

＜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広域交通＞

＜地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」地域交通＞

#### (2) 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＞

### 4 滋賀の交通政策の方向性

#### (1) 広域交通政策の方向性

ア 県外との活発な交流によって本県の活力を増進するため、新幹線、高速道路など様々な交通機関により、近畿、中部、北陸圏の交流に資する放射状ネットワークの強化を図る。

イ 広域交通同士が接続するクロスポイントの形成により、県内における人や物の交流機会を拡大し、「通過県」から「交流拠点県」への転換を図る。

ウ 交通網の多重化や交通施設の計画的な維持管理によって、異常気象や災害に対する強さと障害時の対応力や回復性を備えた強くてしなやかな広域交通ネットワークづくりを図る。

#### (2) 地域交通政策の方向性

ア 鉄道、バス等の地域内交通網、徒歩や自転車を組み合わせた「エコ交通ネットワーク」の形成による公共交通の利用環境整備と、県民自らが進んで公共交通を利用する意識変革により、公共交通を主体とした「エコ交通」を推進する。

イ 超高齢社会の到来、人口減少等の社会環境の変化に対応するとともに、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図る。

ウ 各地域の特性や課題に応じ、まちづくりと一体となった交通の整備を図る。交通ビジョンをひとつのたたき台に、それぞれの地域が目指す将来の姿と交通のあり方を考えていく。

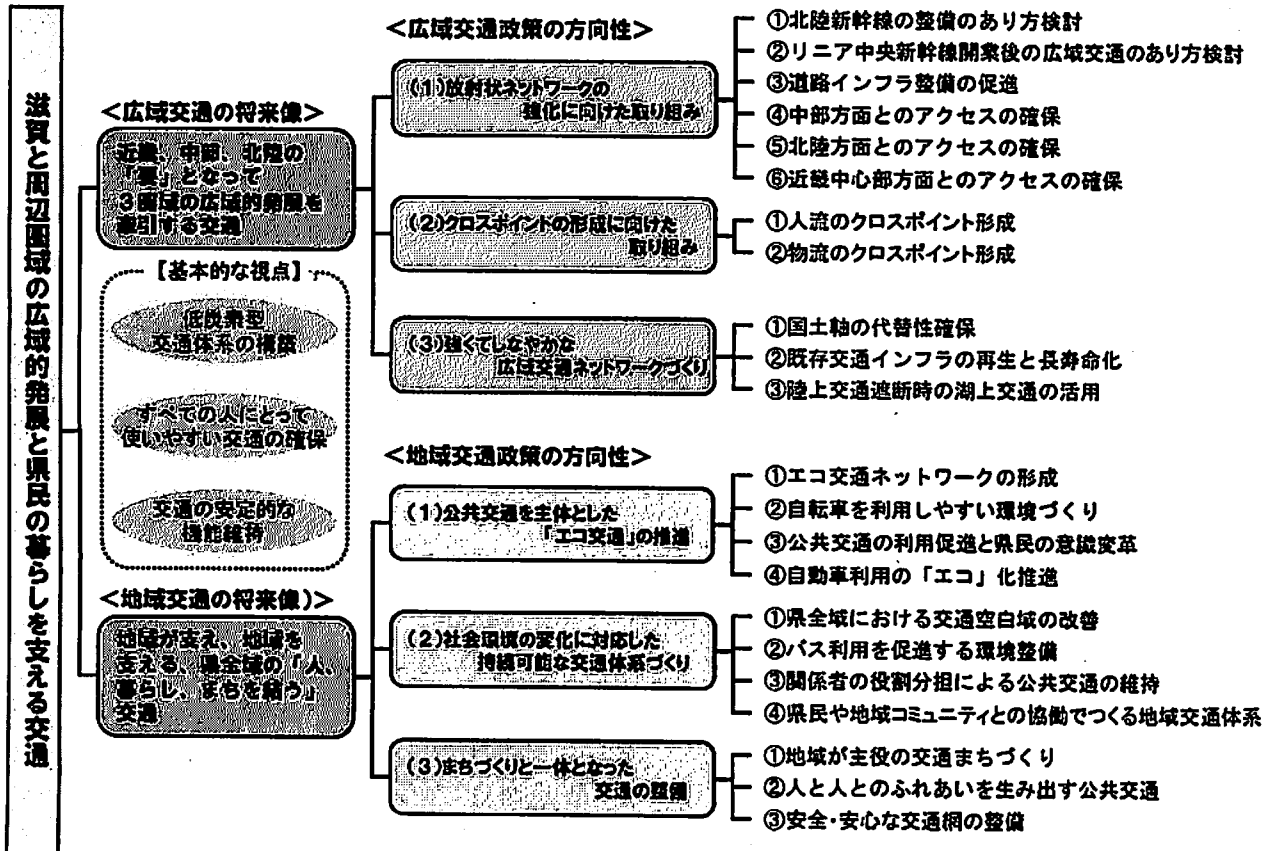
# 滋賀交通ビジョン原案の全体像

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



## 5 課題解決のための施策

### (1) 広域交通の課題解決のための施策

#### ア 放射状ネットワークの強化に向けた取り組み

##### ①北陸新幹線の整備のあり方検討

県内ルートでの整備効果を見極めつつ、「建設費の地元負担」と「並行在来線の経営分離」の2つの課題について、近畿圏全体の議論を通じて解決を図る。

##### 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

リニア沿線地域となる中部圏とのアクセス確保のため、東海道新幹線の新たな利活用や在来線鉄道の輸送力強化などを検討。

##### ③道路インフラ整備促進

各圏域との放射状ネットワークとして機能する高速道路や国道等主要道路の整備を促進。

##### ④中部方面とのアクセスの確保

東海道新幹線、東海道本線、草津線等既存鉄道網の活用を検討。

##### ⑤北陸方面とのアクセスの確保

北陸新幹線敦賀－大阪間の整備のあり方の検討、北陸本線および湖西線の利用促進とサービス水準の維持向上促進。

##### ⑥近畿中心部方面とのアクセスの確保

琵琶湖線の利便性を活かした沿線まちづくりとサービス水準向上促進、関係市町と連携したびわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想の推進、新名神高速道路の整備促進。

イ クロスポイントの形成に向けた取り組み

①人流のクロスポイント形成

北陸新幹線と東海道新幹線による全国新幹線鉄道網のクロスポイント形成、草津線複線化やびわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想による中部、近畿中心部との広域鉄道網のクロスポイント形成強化。交通結節点の利便性を活かしたまちづくりと交流機会拡大の取り組み。

②物流のクロスポイント形成

国際貨物の効果的な集配荷方策の研究、スマートインターチェンジを活用した物流基盤道路ネットワークの強化、鉄道貨物へのモーダルシフトや近隣港湾・空港の戦略的活用の研究。

ウ 強くしてしなやかな広域交通ネットワークづくり

①国土軸の代替性確保

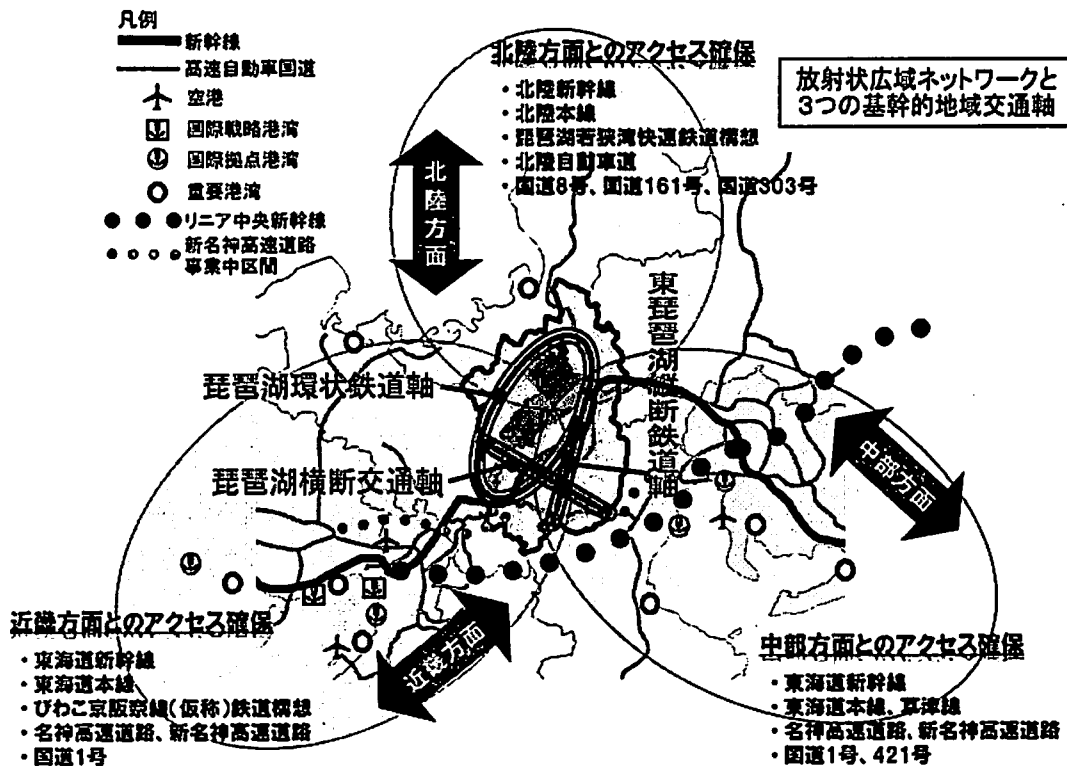
リニア中央新幹線、新名神高速道路等による国土幹線交通の多重化。

②既存交通インフラの再生と長寿命化

アセットマネジメントの手法による既存交通インフラの効率的で効果的な維持管理。

③陸上交通遮断時の湖上交通の活用

陸上交通の代替輸送手段として有効に機能させるため、平常時から湖上交通を活性化。



(2) 地域交通の課題解決のための施策

ア 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

「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つの基幹的交通軸の強化と、様々な交通機関を円滑に接続利用できるシームレスな交通体系の構築。

②自転車を利用しやすい環境整備

安全利用の啓発、様々な楽しみ方の提案、利用環境の整備により、公共交通と自転車で県内各地へ移動できる社会を目指す。

**③公共交通の利用促進と県民の意識改革**

交通機関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、公共交通の利用を促進。

**④自動車利用のエコ化推進**

電気自動車や低燃費車の普及啓発やエコドライブ励行の啓発により自動車のエコ化を推進。

**イ 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バス等による地域内交通網からなる公共交通ネットワークを中心に、輸送需要に応じた手法、多様な担い手の活用などにより、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す。

**②バス利用を促進する環境整備**

バス交通を地域公共交通ネットワークの中心的存在と位置づけ、他の交通機関との連携強化やバリアフリー化の推進などの利便性向上によってバスの利用を促進。

**③関係者の役割分担による公共交通の維持**

交通サービスを提供する交通事業者の経営努力に加えて、地域住民の生活を守り、よりよいまちをつくる自治体の責任として公共交通を確保。県民や企業による積極的な利用も促す。

**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**

地域公共交通会議への県民の主体的参画のもと、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、交通事業者、行政、県民の連携による地域交通体系づくりを進める。

**ウ 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や県と市町との連携により、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、充実を図る。

**②人と人とのふれあいを生み出す公共交通**

県民の社会参加の場としての公共交通を、県民にとってより身近なものとしていく。

**③安全・安心な交通網の整備**

交通安全対策による事故の抑制と、異常気象や災害に強い安全・安心な交通網の整備を進めるとともに、アセットマネジメントの手法による既存交通インフラの効率的で効果的な維持管理を行う。

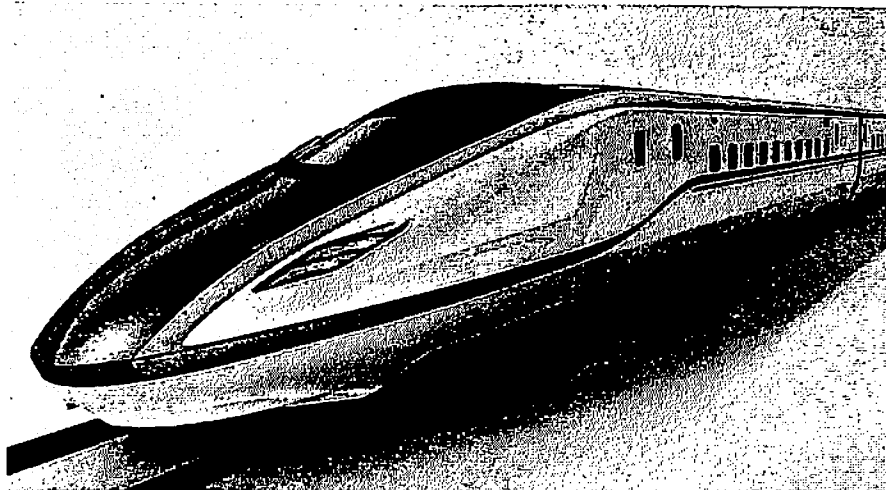
# 滋賀交通ビジョンの主な論点、現状等

## 1. 北陸新幹線の現状について

### (1) 長野～金沢間の概要

- ◇ 営業距離：約 228 km
- ◇ 開業時期：平成 26 年度末
- ◇ 設置駅名：長野－飯山－上越妙高－糸魚川－黒部宇奈月温泉－富山－新高岡－金沢  
※上越妙高、黒部宇奈月温泉、新高岡は新設駅(本年6月7日駅名決定)  
その他は、既存JR駅に新幹線ホームを増設
- ◇ 営業主体：長野～上越妙高は、JR東日本(営業距離 約60 km)  
上越妙高～金沢は、JR西日本(営業距離 約168 km)
- ◇ 開業効果：金沢～東京間所要時間 約3時間50分→約2時間30分  
※金沢～大阪間所要時間は、現行、約2時間30分

### (2) 新型車両の概要



- ◇ 型式：W7系
- ◇ 編成：12両
- ◇ 定員：934名
- ◇ 営業最高速度：260 km/h
- ◇ 現在、JRは列車名を募集中(5月31日～6月30日)

### (3) 金沢開業に向けた取組

- ◇ H25. 6. 4  
北陸3県とJRグループによる大型観光キャンペーン「北陸デスティネーションキャンペーン」(H26年10月～11月開催)実行委員会が発足
- ◇ H25. 6. 1  
JR西日本は、金沢支社に「北陸新幹線開設準備室」を新設
- ◇ H25. 4. 1  
JR東日本は、金沢駅前に、首都圏との新たな観光・ビジネス流動の創出を図るため「北陸営業センター」を開設

## 2. リニア中央新幹線の現状について

### (1) リニア中央新幹線の計画概要

区間	開業時期	路線延長 (トンネル区間)	建設費	運行本数	所要時間
東京～名古屋間	2027年 (平成39年)	約286 km (約87%)	5兆4300億円	ピーク時 5本/h	40分
東京～大阪間	2045年 (平成57年)	約438 km (約75%)	9兆300億円	ピーク時 8本/h	67分

出典：JR東海地元説明会(平成24年9月7日開催)資料等

### (2) 駅候補地の概要

品川駅(東京)-相模原市(神奈川)-甲府盆地南部(山梨)-未公表(長野)-  
-中津川市(岐阜)-名古屋駅(愛知)

※山梨、長野、岐阜3県の間駅は「地上駅」、その他は「地下駅」

駅建設費(地上駅350億円/1駅、地下駅2200億円/1駅)はJR東海が全額負担

### (3) 新型車両の概要

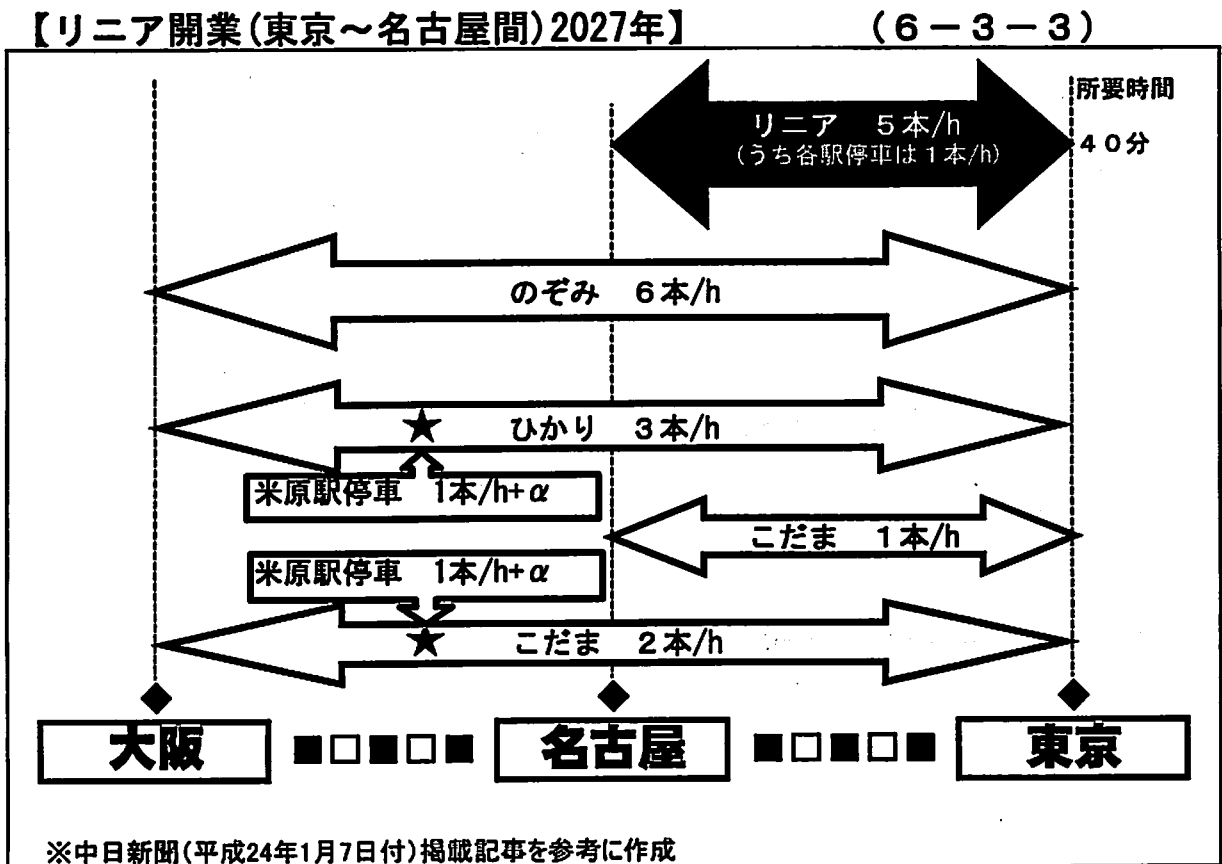
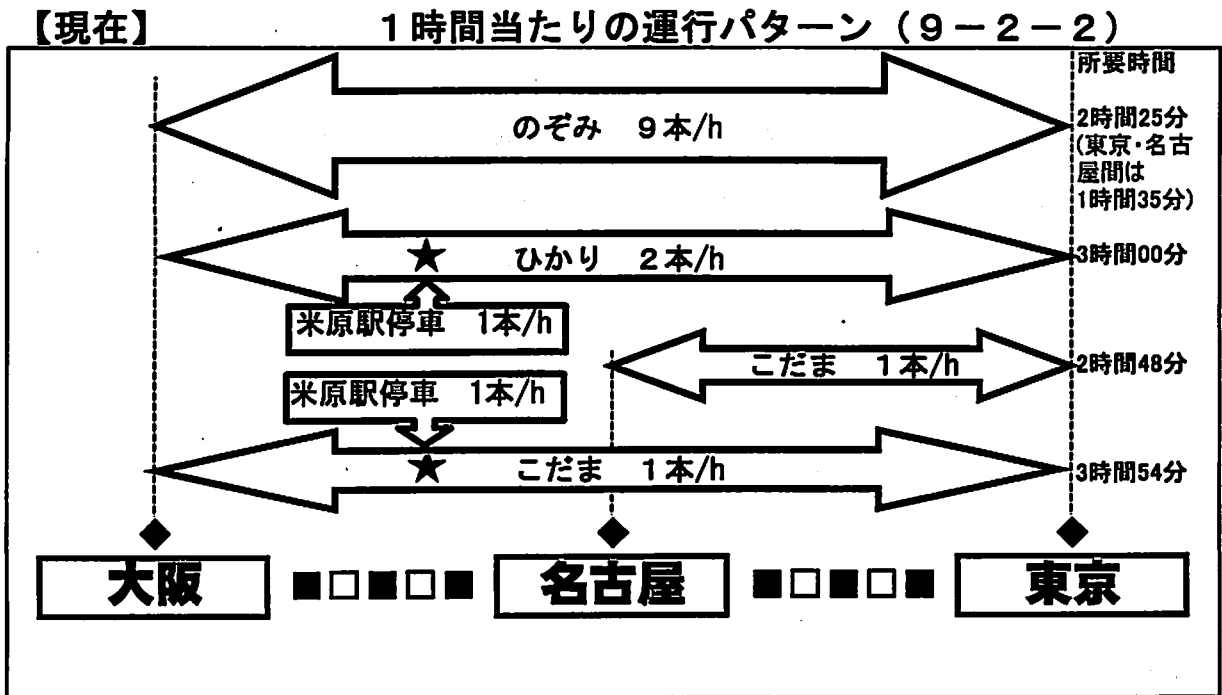


- ◇型式：L0系
- ◇編成：最長12両
- ◇定員：約800名(座席は1列4席)
- ◇営業最高速度：500km/h
- ◇運転台はなく、指令室から遠隔制御運転

### (4) 名古屋開業に向けた取組

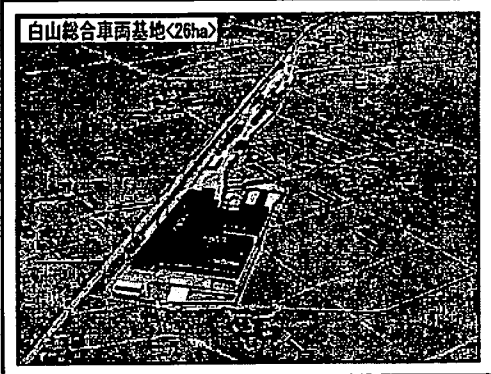
- ◇ 試験区間を18.4kmから42.8km(本年8月工事完成予定)に延長し、本年9月から、走行試験を再開予定  
※試験区間の延長により、東京～名古屋間の約1/7、東京～大阪間の約1/10が完成
- ◇ H25.6.4  
JR東海は、新型車両L0系の走行姿を報道陣に初公開
- ◇ 現在、環境アセスメントを実施中。近夏に現地調査が終了し、今秋には、準備書を公示予定

3. リニア開業後の東海道新幹線運行形態（イメージ）



**※ひかり、こだまの増発に伴い、米原駅停車回数の増加の可能性が高まる。**





長野—金沢間  
平成26年度開業予定

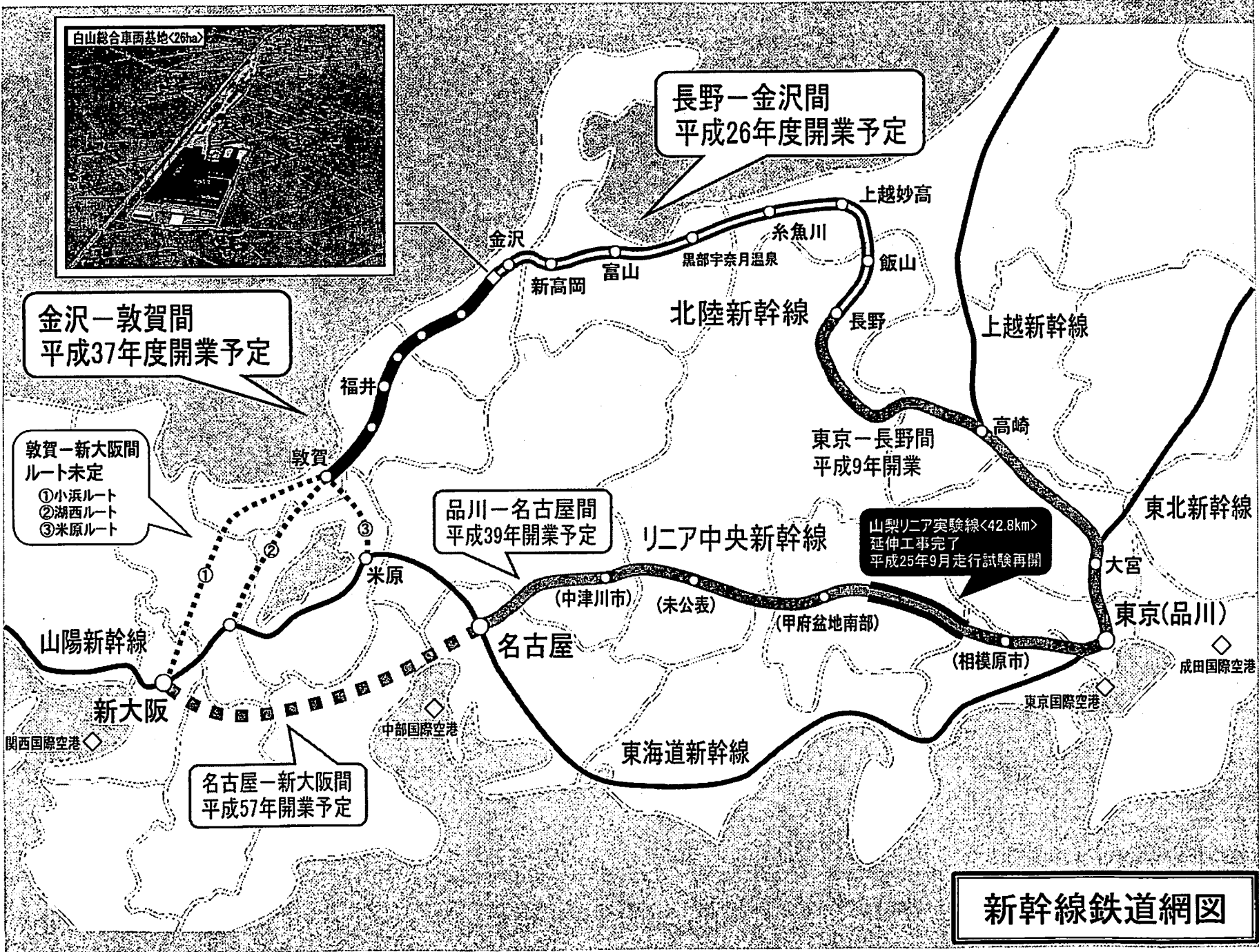
金沢—敦賀間  
平成37年度開業予定

敦賀—新大阪間  
ルート未定  
①小浜ルート  
②湖西ルート  
③米原ルート

品川—名古屋間  
平成39年開業予定

山梨リニア実験線<42.8km>  
延伸工事完了  
平成25年9月走行試験再開

名古屋—新大阪間  
平成57年開業予定



新幹線鉄道網図

# 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									
2027(H39)年度									
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									
2047(H59)年度									
2048(H60)年度									
2049(H61)年度									
2050(H62)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。

## 4. 地域交通の課題と主な施策

### (1) 地域交通の課題

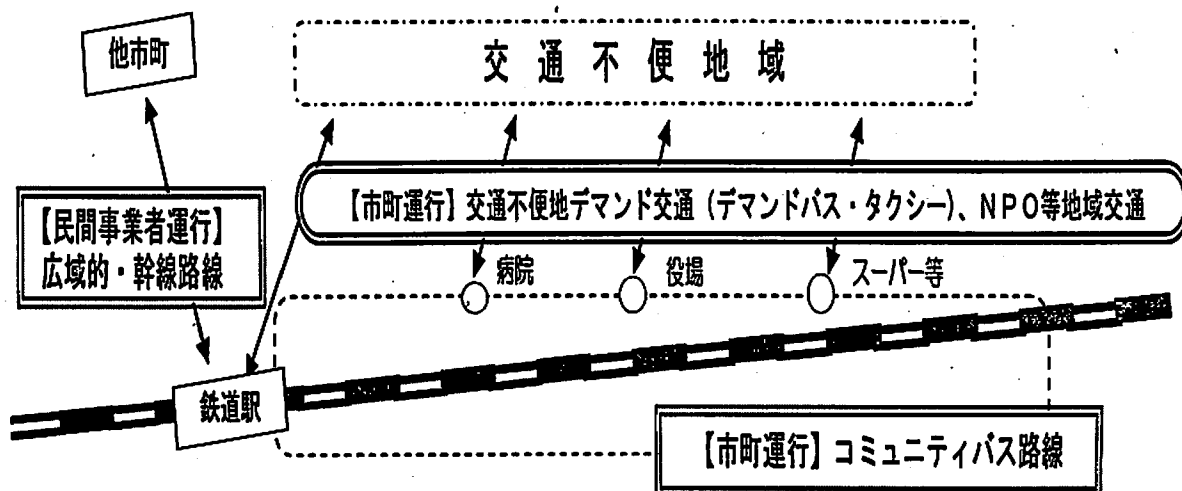
- ◇ 県全体の公共交通利用率は、平成7年度以降は約2割と低迷しており、公共交通の利用を促す意識変革が必要
- ◇ バス運行は鉄道駅と居住地を結ぶ重要な役割を担っているが、多くの地域では利用が少なく赤字路線
- ◇ 高齢化が進展する中、車両や施設のユニバーサルデザイン化などにより利用しやすい交通体系の構築が必要

### (2) 主な施策

#### ① 地方バス路線の維持確保による買物難民や交通空白地の解消

- ◇ 民間事業者運行：広域的・幹線路線（複数市町にまたがるもの）
- ◇ 市町運行：コミュニティバス（廃止路線代替運行）、デマンドバス・タクシー
- ◇ NPO等運行：実施事例
  - ・日野町商工会「お買い物バス」、山間地域と商店街を結ぶ送迎サービス
  - ・守山市中州学区「中州ふれあい交通」、登録会員を駅、病院等へ送迎
  - ・唐崎にバスを走らせる会「唐崎循環バス」、地区内20カ所の停留所を巡回

#### ※輸送需要に応じたバス運行イメージ



② 鉄道駅バリアフリー化による利用しやすい交通体系の構築

◇ 現在のバリアフリー化率： 県内全駅 47.2% (59/125)

うち利用者数3,000人以上の駅 75.6% (31/41)

◇ 今後のバリアフリー化の予定 (利用者数3,000人以上の10駅)

JR膳所駅	全面改築、橋上化、工期 (平成25年～27年度)
JR篠原駅	全面改築、橋上化、工期 (平成25年～26年度)
JR稲枝駅	全面改築、橋上化、工期 (平成26年～27年度)
JR甲西駅	エレベータ3基設置 (平成26年度)
JR安土駅	全面改築、橋上化、工期 (平成27年～28年度)
京阪膳所駅	JR膳所駅工事完了後に事業着手
京阪膳所本町駅	京阪膳所駅工事完了後に事業着手
JR三雲駅	湖南市とJR西日本とで協議中
JR栗東駅	栗東市とJR西日本とで協議中
JR石部駅	湖南市で検討中

※県内の鉄道駅とバリアフリー化整備状況

