

交通政策における重点的な取り組みについて

- 1 大津湖南エリアにおける地域公共交通活性化について P1
- 2 人口減少を見据えた公共交通のあり方検討について P2
- 3 北陸新幹線敦賀以西ルート検討を巡る動向について P3
- 4 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例について P7

1 大津湖南エリアにおける地域公共交通活性化について

大津湖南地域は京阪神への通勤・通学圏として、開発が進み人口が集積したDID区域が拡大

* DID=Densely Inhabited District 人口集中地区

特に、瀬田駅・南草津駅から「びわこ文化都市公園」を取り囲むエリアは、企業や大学・研究機関、病院、図書館や美術館等の施設や住居地区が集積する地域

人口減少局面において、地域の活力を減退させないためには、持続可能な公共交通網の整備が必要。

○拡大したDID区域と集積した人口の維持・地域の活性化が必要

～持続可能な社会を目指して～

地域公共交通網形成計画の策定による、歩いて暮らせるまちづくりの実現へ

交通事業者・地元市・関係団体等と連携して「大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会」を設置して検討

【策定期間】H28～H29

【目的】

歩いて暮らせるまちづくりの実現・BRTの導入促進

公共交通サービスの改善・新交通システム導入検討

【具体的施策案】

BRTの徹底活用(BRT導入ルート of 拡大・BRT次期導入計画検討)

バスネットワーク再構築・バスロケ等バス利用環境改善実施計画の検討

新交通システム導入における課題と実現可能性の検討

UTMS(新交通管理システム)を活用した道路交通管制の充実化検討



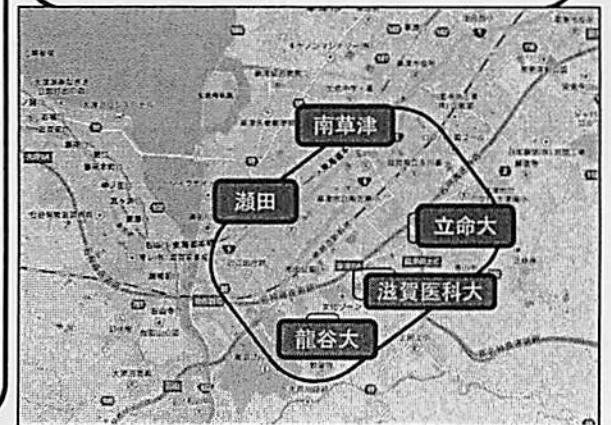
～課題の解決を目指して～

大学と連携した調査研究

(立命館大学、龍谷大学)

✓LRT等の新交通システム検討

✓公共交通活性化策等、モビリティ・マネジメントの実施



2 人口減少を見据えた公共交通のあり方検討事業

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」を踏まえ、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するため、将来にわたって持続可能な本県の公共交通のあり方について、公共交通推進条例のあり方も含め検討を行う。

1 現状と課題

(1) 人口減少の進行

142.0万人 ⇒ 137.5万人
(2015年) (2030年)

※参考: 国立社会保障・人口問題研究所推計

(2) 公共交通利用者の減少

・鉄道・・・約1/2に減少
・バス・・・約1/4に減少

※1975年と2009年との比較(交通分担率)

(3) 交通空白地域の現状

・1km圏内人口カバー率 99.7%
・300m圏内人口カバー率 75.5%

※鉄道・バスの人口カバー率 2000年

2 「あり方検討」の進め方

人口減少を見据えた公共交通のあり方検討協議会の設置 (座長: 立命館大学 塚口教授)

【ステップ1】 データ分析 (人口減少が公共交通に与える影響調査)

【ステップ2】 議論 (3つのテーマ)

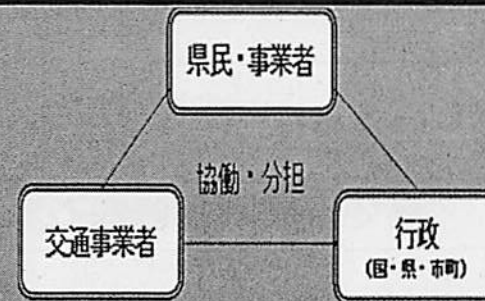
① 公共交通の維持および利用促進

- 人口減少社会における公共交通の役割
- 公共交通として交通事業者が果たす役割
- 交通事業者への支援のあり方
- 公共交通機関の利用促進策
- エコ通勤・通学の推進
- 公共交通に対する県民の意識の変革

② 県民の移動手手段の維持確保

- 高齢者等移動制約者に係る生活交通の確保
- 交通空白地および交通不便地への対応
- 輸送需要に応じた交通手段の確保
- 多様な担い手による交通手段の確保
- バリアフリーおよびユニバーサルデザイン化の促進

③ 各主体の役割



【ステップ3】 手段の検討

3 スケジュール(平成28年度)

- (1) あり方検討協議会(年間5回程度)
- (2) 委託調査・ヒアリング調査

3 北陸新幹線敦賀以西ルート検討を巡る動向について

1. 新幹線の整備スキーム

(1) 上下分離

鉄道建設・運輸施設整備支援機構が新幹線施設を建設・保有し、営業主体であるJRに対して施設を貸し付ける上下分離方式により運営。

(2) 地方自治体負担

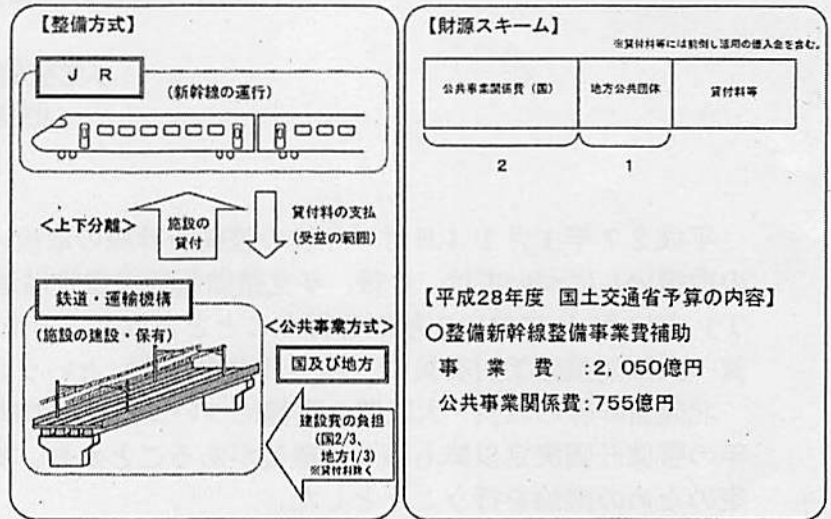
財源については、既存整備新幹線等の貸付料収入を充てた残りの部分について、国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担。

(3) 着工5条件

「整備新幹線の整備に関する基本方針」(H21.12.24 整備新幹線問題検討会議決定)に基づき、以下の基本的な5つの条件を満たしていることを確認したうえで、着工することとしている。

- ①安定的な財源見通しの確保、②収支採算性、③投資効果、④営業主体であるJRの同意、⑤並行在来線(※)の経営分離についての沿線自治体の同意

(※)整備新幹線の建設に伴い、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る線区



2. 北陸新幹線敦賀以西ルート検討について

(1) 現在、与党検討委員会において敦賀～大阪間のルートを検討中。4月27日に「中間とりまとめ」がなされ、国土交通省による詳細調査を経たうえで、年内にルート案を決定する方針。

【与党北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会】

※敬称略

- 自由民主党 西田 昌司 [参] (京都・委員長)、うえの賢一郎 [衆] (滋賀)、佐々木 紀 [衆] (石川)
橋 慶一郎 [衆] (富山)、中山 泰秀 [衆] (大阪)、滝波 宏文 [参] (福井・事務局長)
- 公明党 漆原 良夫 [衆] (比例北信越)、佐藤 茂樹 [衆] (大阪府)、山本 香苗 [参] (比例)

(2) 与党検討委員会「中間とりまとめ」(平成28年4月27日)

別紙参照

「中間とりまとめ」で絞り込まれた3ルート案

- ①米原ルート (敦賀～米原)
- ②小浜・京都ルート (敦賀～小浜～京都～新大阪)
- ③小浜・舞鶴・京都ルート (敦賀～舞鶴～京都～新大阪)

京都～新大阪は以下の2案が存在

- ①箕面市附近をとる「北回り」
- ②学研都市をとる「南回り」

○国土交通省による今秋頃までの詳細調査を経て、与党検討委員会が年内に最終ルート案を決定。

3. 本県の考え方

- 費用対効果、開業までの期間などデータをもとに総合的に判断し、最適なルートとして「米原ルート」をすすめる。
- 北陸本線、湖西線は、多額の地元負担により直流通工事を実施し、京阪神地域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おり、JR西日本からの経営分離は認められない。

平成28年4月27日

中間とりまとめ（案）

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

平成27年1月14日付「今後の整備新幹線の取扱いについて」において、「未着工区間の取扱い」については、今後、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（以下「与党PT」という。）において検討を行うこととされたことを受け、与党PTの下に北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会（以下「本委員会」という。）が設置された。

北陸新幹線の敦賀・大阪間の整備については、その前提となるルートについて、昭和48年の整備計画決定以降も様々な議論があることから、本委員会は、このルートの速やかな決定のための議論を行うこととした。

本委員会においては、国土交通省、関係地方自治体、JR、経済界、有識者等からのヒアリングや委員間での議論を行い、平成27年8月6日の第1回以降、計15回の委員会を開催し、精力的に検討を重ねてきた。その結果、本委員会としての候補ルートは3ルートであり、これらについて、以下の通り国土交通省に調査を求め、その結果を踏まえつつ、最終的なルートを決定すべきとの結論を得た。

国土交通省において、以下の3ルートについて、所要時分、路線延長、概算事業費、需要見込み等の将来の着工の判断に資する項目の調査を半年間程度の期間で行い、本年秋頃を目途に、本委員会に対して報告を行うことを求める。

なお、ルートごとに、地域活性化への貢献、他の新幹線ネットワークとの接続による社会・経済的意義など、費用対効果の計算において定量的に算入されない要素がある場合は、それらについても併せて報告されたい。

- ①小浜舞鶴京都ルート：敦賀駅 - 小浜市附近 - 舞鶴市附近 - 京都駅 - 新大阪駅
- ②小浜京都ルート：敦賀駅 - 小浜市附近 - 京都駅 - 新大阪駅
- ③米原ルート：敦賀駅 - 米原駅

（米原駅で乗換。米原駅－京都駅－新大阪駅は東海道新幹線を利用。）

注1 詳細な経過地、駅の設置、工法・工程等については、技術的・専門的な見地から、国土交通省及び建設主体である鉄道・運輸機構において、営業主体であるJR西日本とも調整しつつ、適切に設定されたい。その際、京都・新大阪間については、本委員会の議論を踏まえ、関西文化学術研究都市附近を経由するルートについても参考として調査されたい。調査においては、整備新幹線が公共事業方式で整備されていることに鑑み、地域開発効果についても十分に考慮されたい。また、インフラの効率的な利用を図るとともに、北陸新幹線が日本海側と太平洋側を連絡する重要路線であることも考慮し、将来的なものを含めて他の日本海側の幹線鉄道網との関係についても配慮されるべきである。

注2 本委員会での検討の過程において、空港アクセスの利便性の確保やインバウンド観光客の沿線地域への取り込みを目的として、北陸新幹線は関西国際空港にアクセスさせることが望ましいとの議論があった。関西国際空港へのアクセスは北陸新幹線の整備計画の範囲外であるが、喫緊に調査すべき課題であり、本委員会とは別の場において早急に検討すべきである。

北陸新幹線敦賀以西ルート案

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会
中間とりまとめ(H28.4.27)

北陸新幹線
平成34年度(2022年度)
金沢ー敦賀間 開業予定

③ 米原ルート
敦賀駅ー米原駅
距離:44km ^{H25}
建設費:約3,600億円
(関西広域連合試算)

② 小浜京都ルート
敦賀駅ー小浜市附近
ー京都駅ー新大阪駅
敦賀~小浜 約33km
小浜~京都 約57km
計 約90km
(地図計測)

**① 小浜舞鶴
京都ルート**
敦賀駅ー小浜市附近
ー舞鶴市附近ー京都駅
ー新大阪駅
敦賀~小浜 約33km
小浜~舞鶴 約38km
舞鶴~京都 約67km
計 約138km
(地図計測)

ア 北回りルート
京都駅ー箕面市附近
ー新大阪駅
約42km
(地図計測)

イ 南回りルート
京都駅ー関西文化学術研究都市附近
ー新大阪駅
約56km
(大阪産業大学/波床教授試算)

リニア中央新幹線
平成39年(2027年) 品川ー名古屋間 開業予定
平成57年(2045年) 名古屋ー新大阪間 開業予定

国交省の調査にあたっての詳細な経過地、駅の設置、工法・工程等は、技術的・専門的な見地から、国交省と鉄道・運輸機構がJR西日本と調整して適切に設定(「中間とりまとめ」より)

検討委員会中間とりまとめ・関西広域連合調査報告書等をもとに作成
2040年人口推計は社人研報告(H25.3)

滋賀県自転車の 安全で適正な利用の 促進に関する条例

平成28年2月26日施行

自転車
損害賠償保険
の加入義務

(平成28年10月1日施行)

自転車の
点検整備
および防犯対策
(防犯登録、施錠)

幼児・児童・
生徒・高齢者の
ヘルメット着用

自転車を利用した
観光の推進

自転車道路環境
の整備



 滋賀県

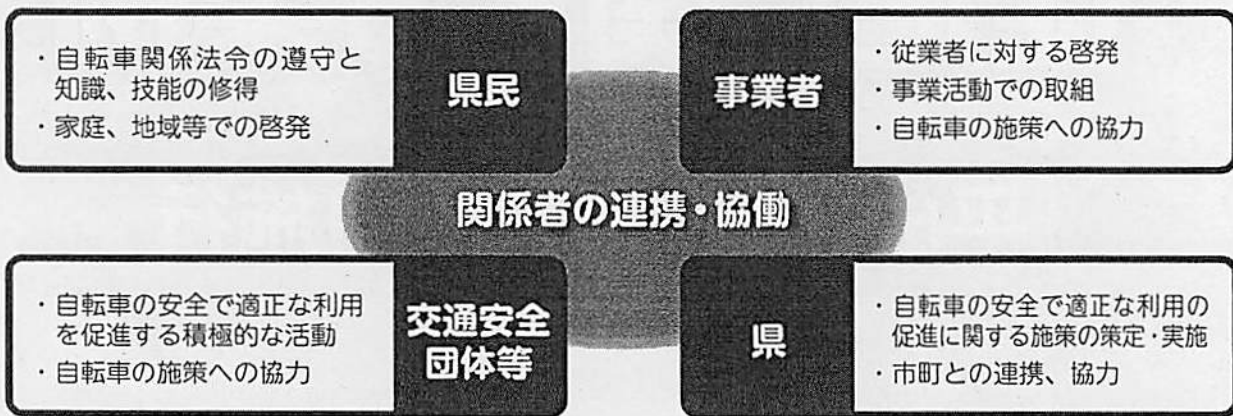
滋賀県イメージキャラクター
キャッフィー

滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 とは

滋賀県全体で自転車の安全で適正な利用の促進に関する運動を展開し、自転車の関係する交通事故の防止を図り、県民が安心して暮らすことのできる地域社会の実現を目的としています。

***** 条例の主な内容 *****

関係者の責務・役割 (第1章)



自転車交通安全教育 (第2章)

<p>● 学校における自転車交通安全教育</p>  <p>発達の段階に応じた自転車交通安全教育を実施。</p>	<p>● 家庭、地域における自転車交通安全教育</p>  <p>幼児、児童、生徒と高齢者はヘルメットを着用しましょう。</p>	<p>● 事業者による自転車交通安全教育</p>  <p>自転車を利用する従業者に、自転車交通安全教室を実施しましょう。</p>
--	---	---

自転車の安全で適正な利用に関する取組 (第3章)

<p>● 自転車損害賠償保険等の加入義務 (平成28年10月1日施行)</p>  <p>自転車事故の損害を補償する保険に加入しましょう。</p>	<p>● 自転車の点検整備および防犯対策</p>  <p>自転車の定期的な点検と防犯登録および施錠の実施。</p>	<p>● 自転車の安全で適正な利用</p>  <p>夜間のライト点灯、傘差し運転等の禁止、歩行者の保護。</p>	<p>● 道路環境の整備</p> <p>● 自転車を利用した観光の推進</p> 
---	--	--	---