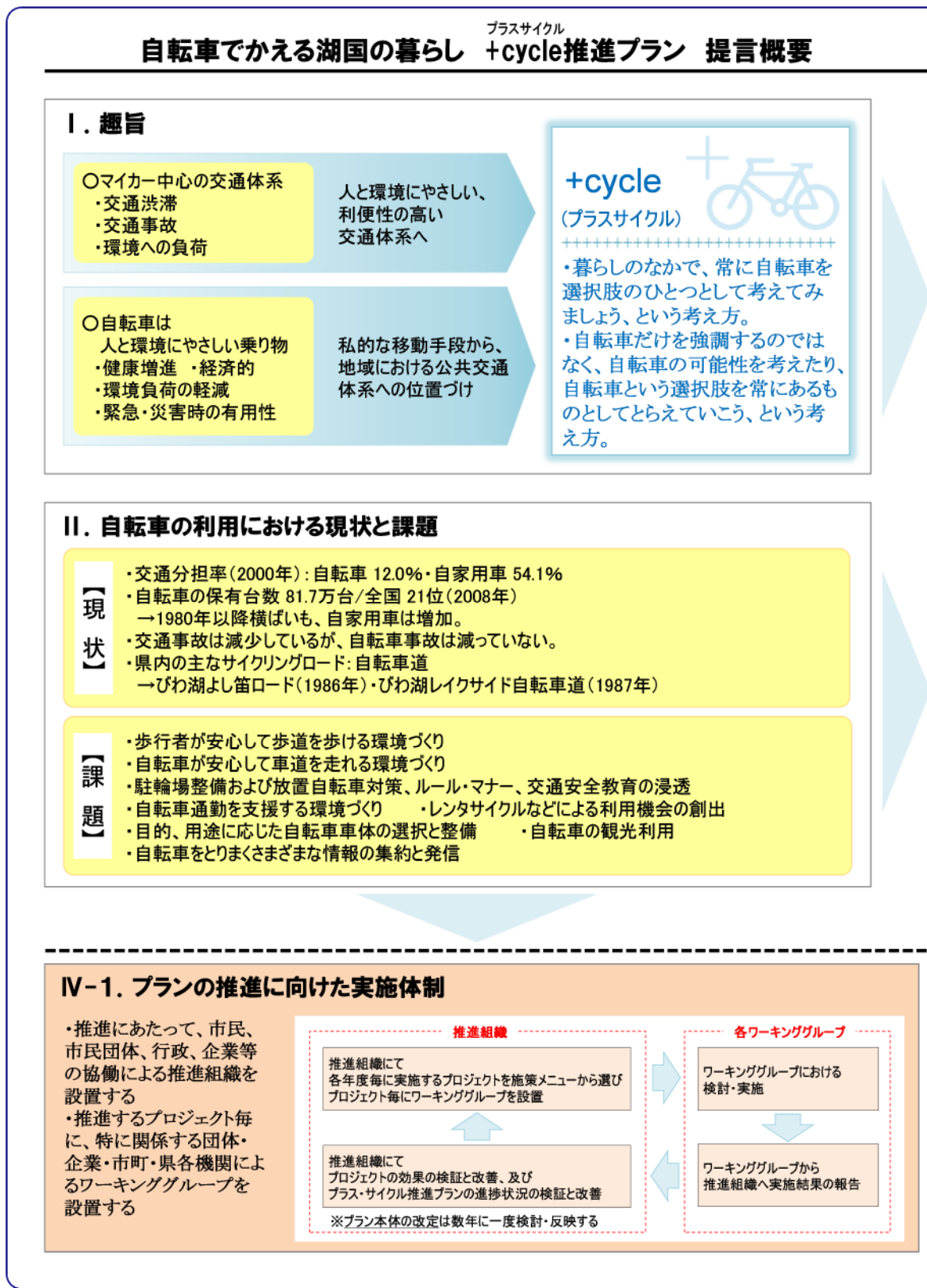


#### (4) 滋賀県自転車利用促進協議会提言概要

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。

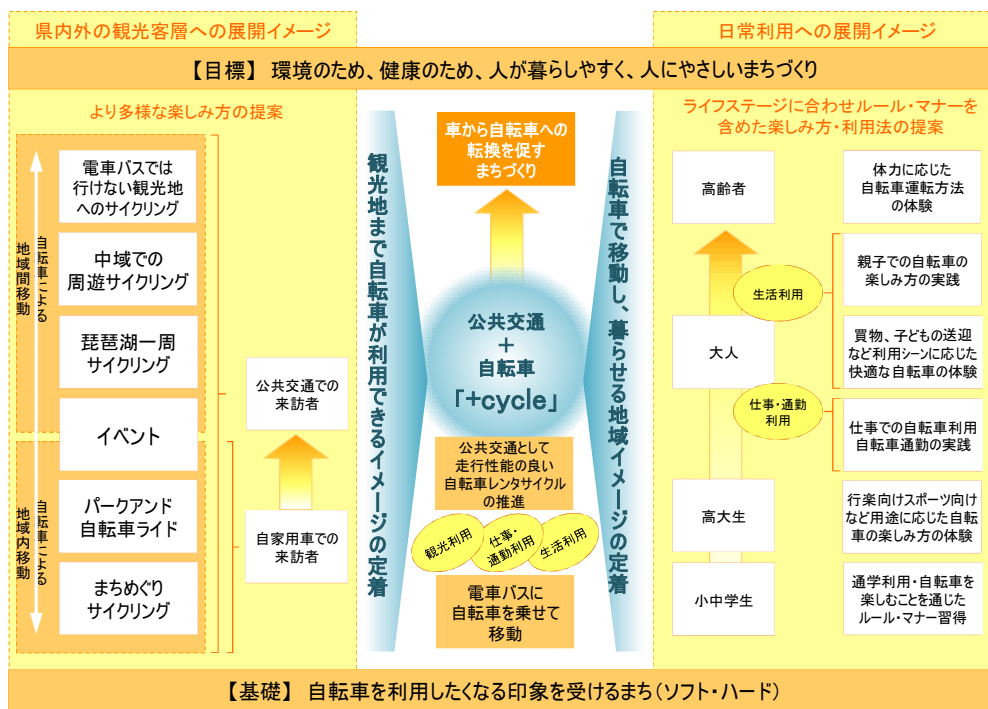


検討結果は提言書としてまとめられ、平成 24 年 3 月 29 日開催の滋賀交通ビジョン懇話会第 3 回地域交通分科会へ報告されるとともに、平成 24 年 4 月 11 日に滋賀県知事あて提出された。

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】 「観光地まで自転車が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、サイクルーティングの活性化／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

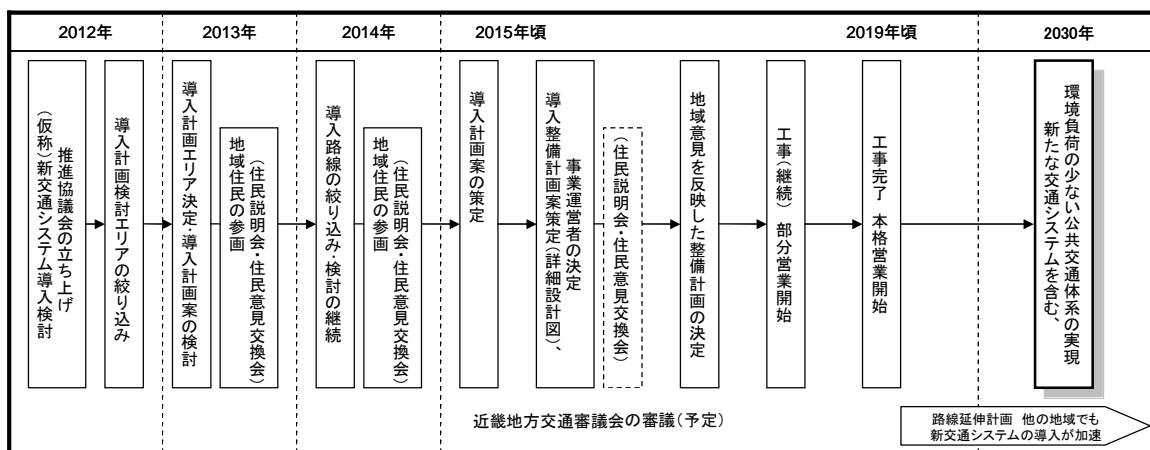
2012年（平成24年）～2014年（平成26年）の3か年の取組み計画。

<p><b>【新たな交通システム導入実施計画策定に向けた検討】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「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）</li> <li>○ 導入検討エリアの絞り込みや導入空間等の検討（2013～2014年度）</li> </ul> <p><b>【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組み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ モビリティ・マネジメント施策、社会実験等の実施</li> <li>○ 地域とのコミュニケーション 等</li> </ul>
--

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」を掲げる
- 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採算性あり
- 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))

#### 検討地域における地域課題と解決方法

##### 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線引きの見直し
- 将来の人口動向・土地利用動向を見越した交通体系構築

##### 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 等

##### 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 等

#### 新たな交通システムの導入に向けて

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

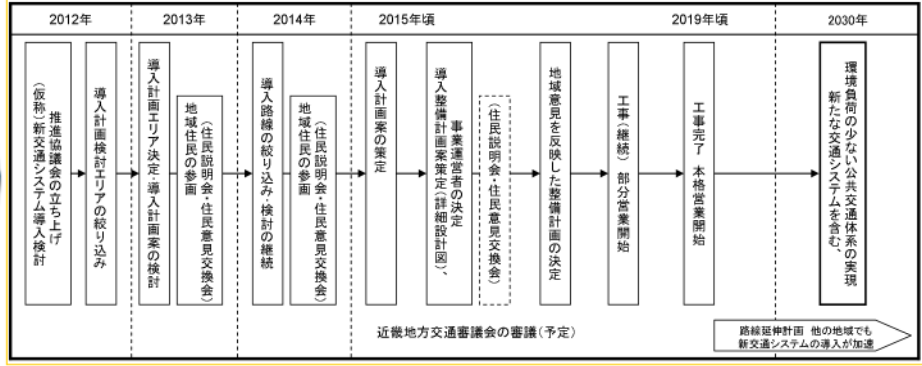
瀬田川以东における新しい中量輸送機関の導入

#### ロードマップ(新交通システム導入に向けた進行計画)

##### 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込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 等

##### 中長期的取り組み



## 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<sup>いざな</sup>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

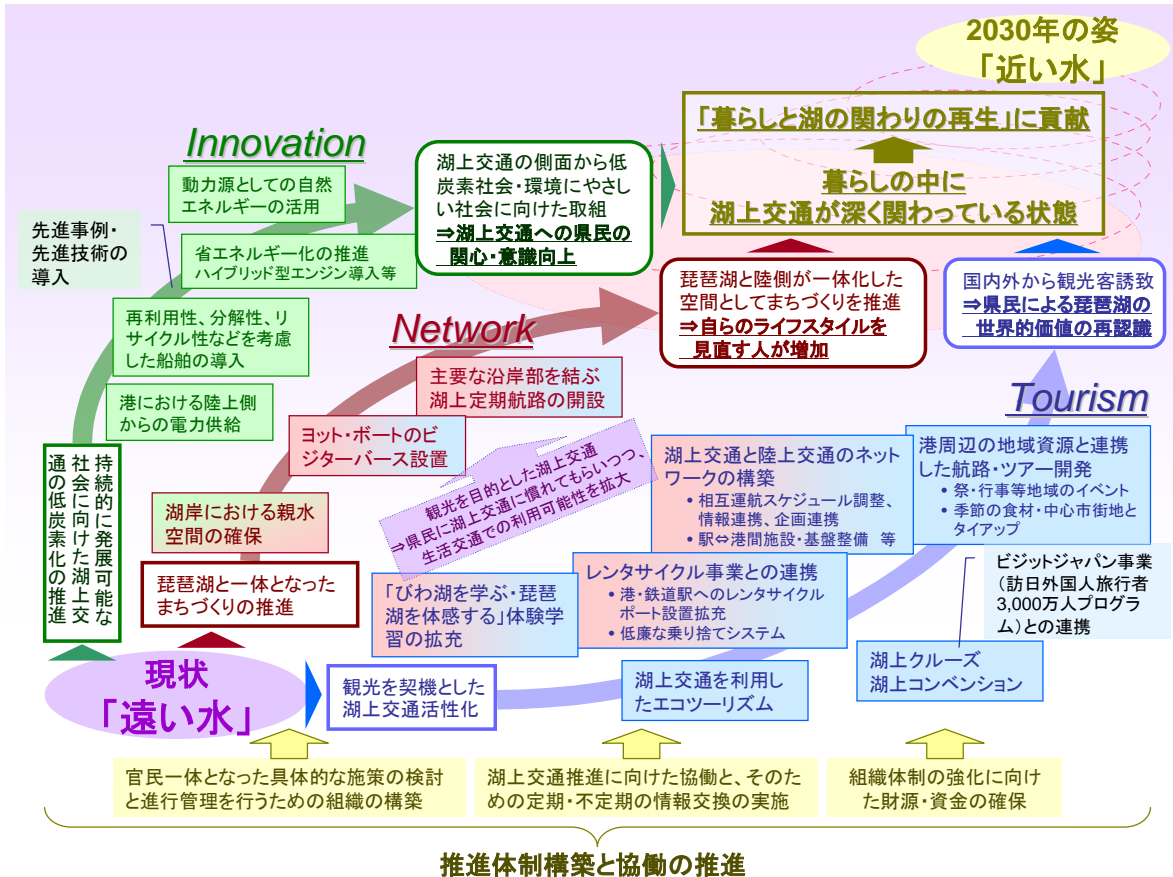
#### ②Network

- ・ 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]



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。

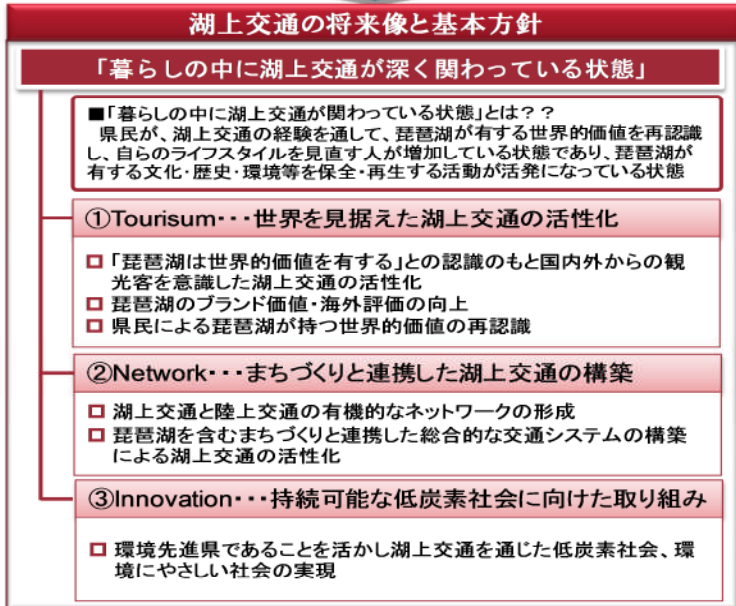
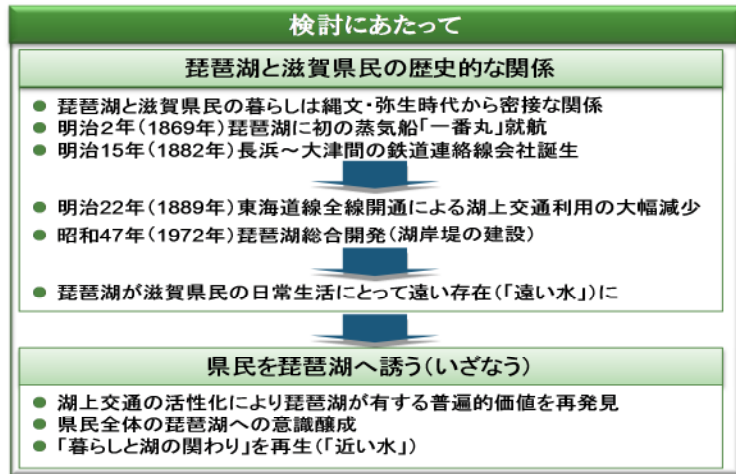
4 結論

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。

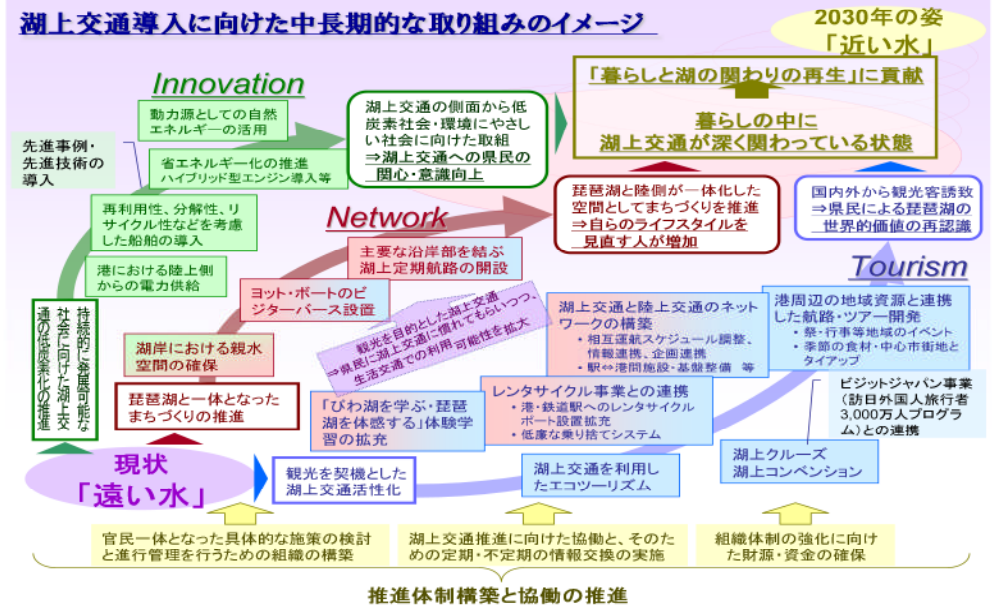
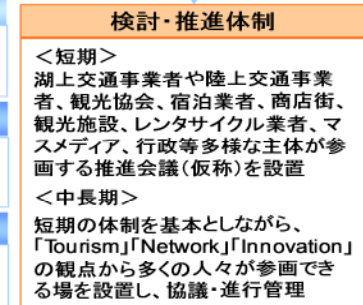
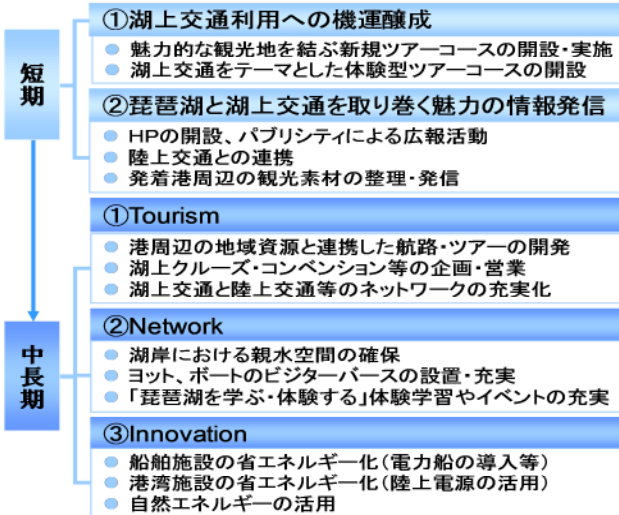
今後、ここに示した戦略が実行に移されることにより、琵琶湖の湖上交通のさらなる活性化が促進され、人々のライフスタイルの変換を促すことが、暮らしの中に湖上交通が深く関わり、暮らしと湖の関わりの再生に貢献するものと考えます。



・新交通システム導入検討の整理<湖上交通>



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)



## (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組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こと
2. 県産の農林水産物、加工品、工芸品の販売・活用に関すること
3. 高齢者・障害者支援に関すること
4. 子ども・青少年育成に関すること
5. 観光情報および観光振興に関すること
6. 環境保全に関すること
7. 災害対策に関すること
8. 高速道路の交通事故防止に関すること
9. その他、地域の活性化・住民サービスの向上に関すること

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こと
2. 駅を中心としたアクセス改善に関すること
3. 低炭素社会の実現と環境保全に関すること
4. 観光・文化の振興・交流に関すること
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こと
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こと
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こと

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こと
2. 観光・文化・産業の振興など地域社会の活性化に関すること
3. 環境保全に関すること
4. 交通安全に関すること
5. 高速道路等の利便性向上・利用促進に関すること
6. 技術交流に関すること
7. その他本協定の目的に沿うこと

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する「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、次のような取組を行った。

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)	
平成 23 年 11 月 25 日	大津・高島地域(大津市和邇すこやか相談所)	<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 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P78～P109）

## 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23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：滋賀経済団体連合会（平成24年2月22日、5月14日、平成25年7月10日）、日本青年会議所滋賀ブロック協議会（平成24年1月24日）、滋賀経済同友会交通インフラ研究会（平成25年1月16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、平成25年11月20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) 滋賀県議会

#### ア 本会議

滋賀交通ビジョンの策定について、「滋賀県行政に係る基本的な計画の策定等を議会の議決事件として定める条例」に基づき、平成25年9月定例会への立案過程報告を経て11月定例会での議決に付し、平成25年12月20日開催の本会議において全会一致で可決された。また、滋賀交通ビジョンの実行に当たり講ずべき措置についての附帯決議（P123参照）が併せて可決された。

##### ①平成25年9月定例会

（報第13号）滋賀交通ビジョンの策定状況について

##### ②平成25年11月定例会

（議第263号）滋賀交通ビジョンの策定につき議決を求めることについて

#### イ 議会運営委員会

滋賀交通ビジョンに係る政策・土木交通常任委員会の調査経過および結果が報告され、滋賀交通ビジョンが議会の議決すべき基本計画に該当すると決定された。

平成25年9月11日 滋賀県行政に係る基本的な計画の策定等を議会の議決事件として定める条例に係る基本計画について

#### ウ 政策・土木交通常任委員会

懇話会における審議、県民等からの意見聴取など、滋賀交通ビジョンの検討過程において、随時、所管委員会への報告、説明を行った。

平成23年10月4日 滋賀交通ビジョンの策定について

12月15日 県民、市町との意見交換会の概要について

平成24年5月16日 滋賀交通ビジョンの策定について

6月13日 滋賀交通ビジョン検討の中間報告について

平成25年3月11日 滋賀交通ビジョンの検討経過について

5月15日 平成25年度に策定予定の計画について（懇話会答申説明）

6月24日 滋賀交通ビジョン原案について

9月9日 原案に対する意見募集結果について（滋賀交通ビジョン案説明）

10月7日 滋賀交通ビジョンの策定状況について

12月13日 滋賀交通ビジョンの策定につき議決を求めることについて

議第 263 号

**滋賀交通ビジョンの策定につき議決を求めることについて**

上記の議案を提出する。

平成 25 年 11 月 28 日

滋賀県知事 嘉田 由紀子

---

滋賀交通ビジョンの策定につき議決を求めることについて

滋賀交通ビジョンを別冊滋賀交通ビジョンのとおり策定することにつき、滋賀県行政に係る基本的な計画の策定等を議会の議決事件として定める条例（平成 17 年滋賀県条例第 37 号）第 3 条の規定に基づき、議決を求める。

別冊（略）

**議第 263 号滋賀交通ビジョンの策定につき議決を求めることについて  
に対する附帯決議（平成 25 年 12 月 20 日）**

知事は、滋賀交通ビジョンの実行に当たり、交通に関する諸情勢の変化に的確に対応するとともに、同ビジョンの目的であるエコ交通の推進を効果的に達成するため、次の措置を講ずべきである。

- 1 北陸新幹線敦賀以西ルート決定、リニア中央新幹線全線開業の早期化等、本県の交通を取り巻く状況が大きく変化したときは、適時に所管の委員会に報告するとともに、本ビジョンの変更その他の必要な措置を講ずること。
- 2 職員によるエコ通勤の実践を推奨するなど、県自らが率先して公共交通機関の利用に取り組むこと。
- 3 自家用車への過度の依存を改め、自動車、自転車および公共交通機関を効果的に組み合わせた交通手段のベストミックスの構築が図られるよう、県民の意識と行動の変革を促すための広報、啓発その他の必要な措置を講ずること。

3 滋賀交通ビジョン懇話会

(1) 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 専務理事	
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 取締役専務執行役員	
	前田 潤	信楽高原鐵道株式会社 専務取締役	
	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	



## (2) 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。

(3) 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。

## 4 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、バス停留所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。

駅またはバス停留所から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

駅またはバス停留所から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** 26～27、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。

**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制度。

**ノーマイカーデー**：特定の日や曜日を定め、自家用車の利用を控えて公共交通での移動を推進する取組。

**MM (= Mobility Management) →モビリティ・マネジメント****LRT (= Light Rail Transit) 17、112～114**

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。

力行

**軌間可変電車 →フリーゲージトレイン**

**草津線複線化** 23、32～34、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）** 8、10、16～17

生活における移動手段として自動車が必要不可欠となっている社会。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生活が広く県民に定着している。

**交通政策基本法**

平成25年12月4日法律第92号。国民生活および経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する基本理念を定め、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者および国民等の責務を明らかにし、国及び地方公共団体の交通に関する基本的施策について定める。

**交通系ICカード** 38～39、42

無線による非接触型通信が可能なICチップを組み込んだカード型の乗車券によって運賃等の精算を行う仕組み。電子マネーとして交通以外での電子決済にも用いられるほか、全国の交通事業者間での相互利用サービスもスタートし、利用が拡大している。

**高齢化率** 3～4、16

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。

**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、地方公共団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** 17、18、26、29、36、38、115～118

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、「暮らしと湖の関わりの再生」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組による湖上交通活性化の道筋を描く。

#### **コミュニティバス** 4～5、41～42

住民の生活交通確保のため、地方公共団体等が運行するバス、または地方公共団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** 28～29、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地方公共団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**

#### **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、44

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。

**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。

**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。

#### **滋賀県道路整備マスタープラン** 23～24、29、32、44

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。

#### **新幹線鉄道** →全国新幹線鉄道整備法

##### **新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）** 1、2、5、15、26、32、34、35～36

愛知県名古屋市を起点に、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経て兵庫県神戸市に至る高速道路。名神高速道路等とともに近畿圏と中部圏を結ぶ多重の高速道路網を形成することによって、混雑緩和、災害や事故の際の代替性確保等が期待される。四日市JCT以東は伊勢湾岸自動車道として供用中。平成20年2月に亀山JCT～草津田上IC間が新たに開通。四日市北JCT～亀山西JCT間および大津JCT～神戸JCT間は事業中。

##### **スマートインターチェンジ** 25、34～35

通行可能な車両をETC（自動料金收受システム）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ことを期待されている。

#### **全国新幹線鉄道整備法** 14

昭和45年5月18日法律第71号。国が主導的に新幹線鉄道網整備を立案、推進することで全国的な高速輸送体系の形成を図り、国民経済の発展および国民生活領域の拡大ならびに地域の振興に資することを目的として制定された。新幹線鉄道を「主たる区間を列車が200km/h以上の高速度で走行できる幹線鉄道」と定義し、国土交通大臣による基本計画、整備計画の決定や、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う新幹線建設費用の地元負担などについて規定する。同法に基づいて、昭和46年から48年にかけて全国で18路線の基本計画が示され、このうち東北新幹線、上越新幹線、九州新幹線（鹿児島ルート）および北陸新幹線東京－長野間が開業済み、北海道新幹線、北陸新幹線延伸区間および九州新幹線（長崎ルート）が建設中、中央新幹線が環境影響評価手続中である。

**新幹線鉄道構造規則**：全国新幹線鉄道整備法による新幹線の輸送に用いるための施設および車両の構造に関する政令。高速走行を前提とした線路、建造物、車両や運転保安設備等の規格を定めている。

**フル規格**：新幹線鉄道構造規則に基づく新幹線の規格。在来線の改良によって新幹線との直通運転を行う「ミニ新幹線」（山形新幹線、秋田新幹線）と区別してこのように呼ばれる。

## タ行

#### **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** 40～43

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、地方公共団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）** 1、11～14、23、31～32、35、70、71～76

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（南アルプス）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。

**リニアモーター**：回転子を持たない電気モーター。通常のモーターが電気エネルギーを回転運動に変換するのに対し、リニアモーターは平行運動に変換する。駆動力にリニアモーターを用いた鉄道車両がリニアモーターカーで、レールと車輪の摩擦によらず磁力によって直接車両を推進させるため、加減速性能や登坂能力に優れる。車輪で常時接地しながら走行する鉄輪式と、磁力で浮上しながら走行する磁気浮上式とがある。

**磁気浮上式鉄道**：磁力による反発力、吸引力によって浮上走行する鉄道の総称。軌道と車体が接触しないことから（車両への接触給電を行う方式もある）、騒音や振動の軽減、乗り心地の向上、摩耗部品の保守コスト低減などが図れるとされる。

**超電導リニア方式（超電導磁気浮上方式）**：中央新幹線において採用された走行方式。同じ磁気浮上式鉄道として現在営業運行が行われている愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）や中国の上海トランスラピッドが通常の（常電導）電磁石を利用するのに対し、超電導電磁石の強力な磁力により、世界最高速度での走行を可能にするのと同時に、約10cmの大きな浮上高（リニモ等は約1cm）と軌道中心への強い車両保持力を得ることが特徴。これらは、ガイドウェイ側壁に囲まれた軌道構造と合わせて、地震の際の脱線阻止など安全確保上の利点ともなる。また、わが国が昭和30年代後半から技術開発を進めてきた独創性の高い超電導リニア方式による先進的な超高速鉄道の実現は、わが国の鉄道技術全般の国際競争力向上と海外展開推進の観点からも大いに期待されている。

**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）** 4～5、16、18、41

利用者がある場合に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。

**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。

**ナ行****乗合バス** 4～6、8、18、27～28、37～38、41～42

道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得て、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業。一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどのほか、地方公共団体等が運行を確保するコミュニティバスや予約制のデマンド交通など、乗合運送の形態は多様化している。

**ハ行****パーク・アンド・ライド** 39、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。

**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、都市の幹線交通を担うバスシステム。

**PF I** (= 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、湖西線を經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)に北陸本線米原ー長浜間、平成18年(2006年)に北陸本線長浜ー敦賀間および湖西線永原ー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、36、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、110~111

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。また、2025年度に北陸新幹線が敦賀まで開業してから全線開業までの間の敦賀ー大阪間の接続向上のため、暫定的にフリーゲージトレインを活用する方針が示されている。

**フル規格 (新幹線) →全国新幹線鉄道整備法**

**並行在来線** 14~15、23、31

新幹線が開業することにより特急等の優等列車が新幹線に移る在来線の線区。平成2年12月24日の政府・与党申合せにより、整備新幹線の建設着工区間の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することとされている。

**北陸新幹線** 1、14~15、22~23、31、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地方公共団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、CO<sub>2</sub>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

