

# 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<sup>1</sup>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、J R 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<sup>2</sup>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、首都圏の三大都市圏は、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。

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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、駅の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）。

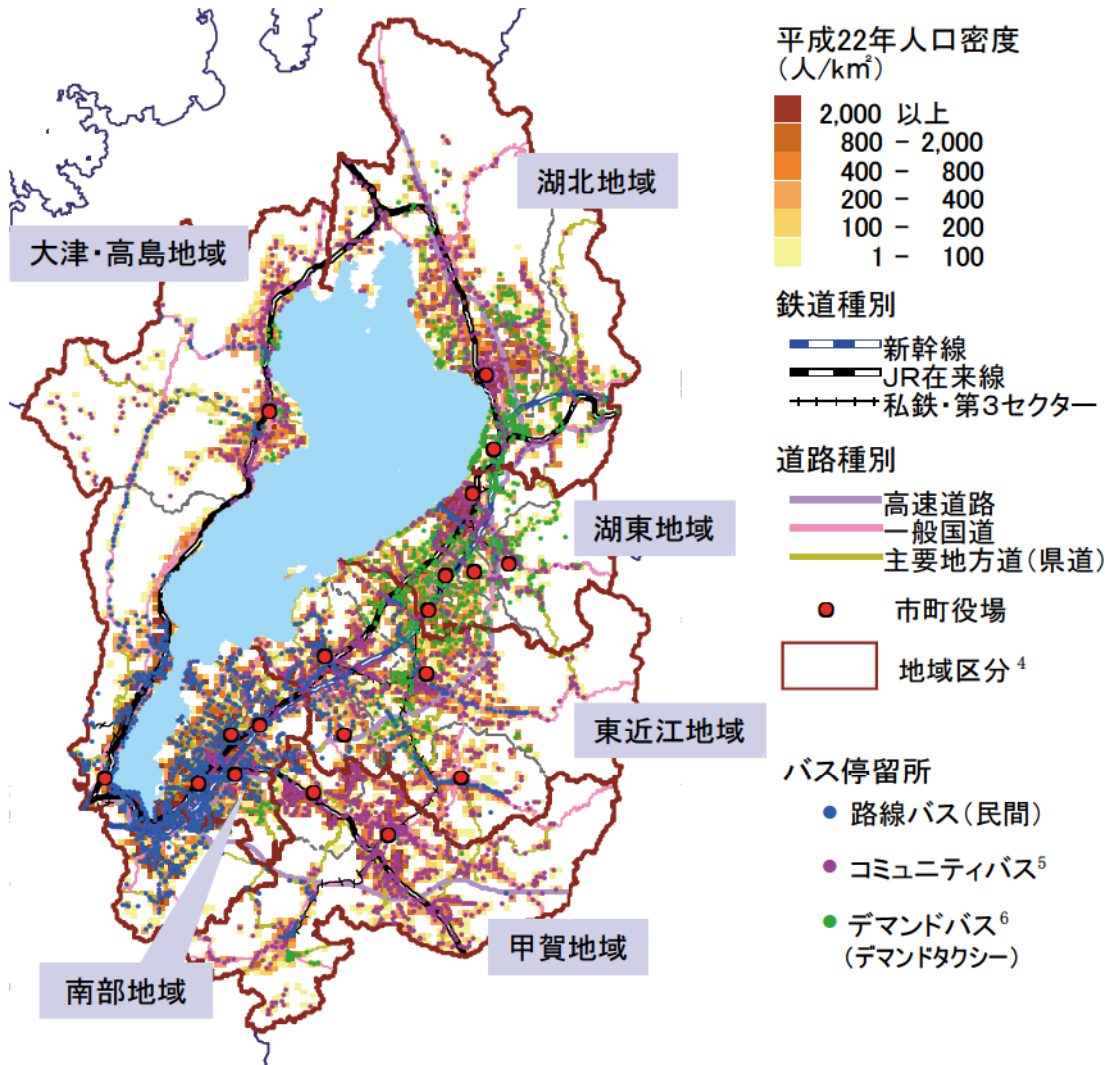
また、人口の変化率は、県全体では 2015 年頃をピークに総人口が減少に転じ、2030 年には、3 市町を除いて人口が減少しているものと見込まれます。さらに、高齢化率<sup>3</sup>を見ると、現在は人口密度の低い山間部を有する市町において高齢化率が高い状況となっています。これが 2030 年には、県内のほとんどの地域が高齢化率 21% を超える超高齢社会となり、一部は 35% を超える高齢化が見込まれます。

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見ると、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

<sup>3</sup> 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。

大きく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。

<sup>4</sup> 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)	平成37～42年度 (2025～2030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) 滋賀県および全国の域内総生産(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とどまっています。(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<sup>5</sup>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<sup>6</sup>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

<sup>5</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

なっています。

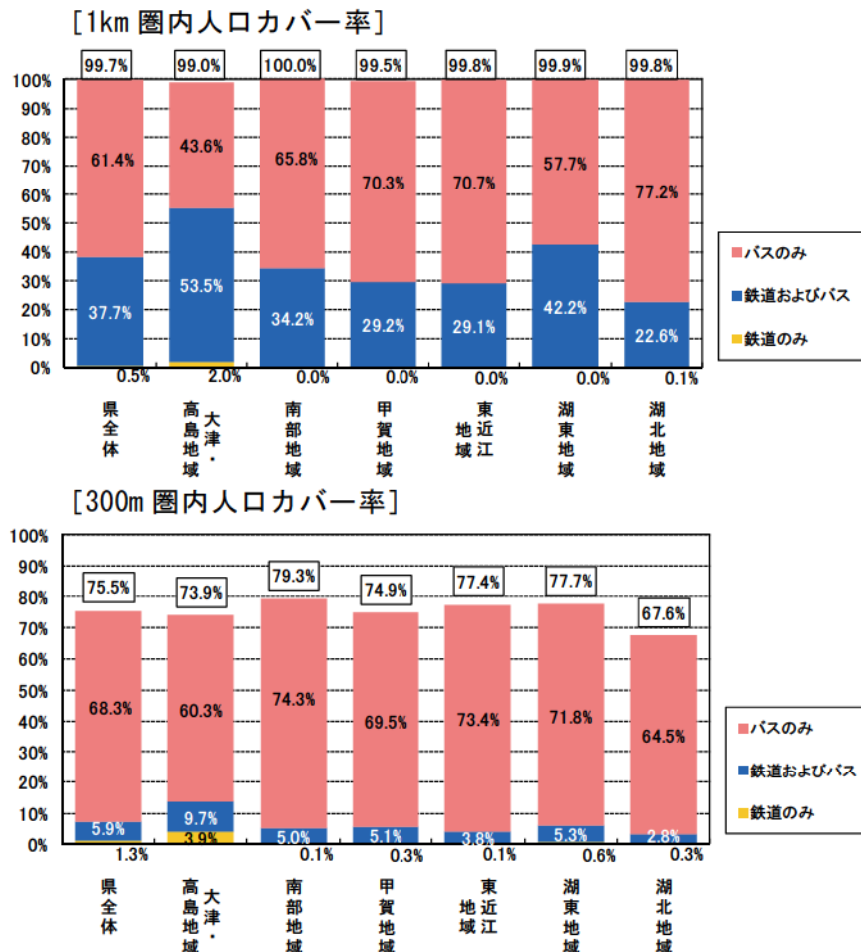
また、道路交通量の多い大津市、草津市、彦根市周辺などでは、混雑度が非常に高い路線があり、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発など、社会的、経済的に大きな影響を及ぼしています。(参考資料 P67 図9「滋賀県内の道路交通量」、図10「滋賀県内の交通危険個所」参照)

(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圏内では、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を整理。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 : 駅のみから等距離圏内。
- ②鉄道およびバス : 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。

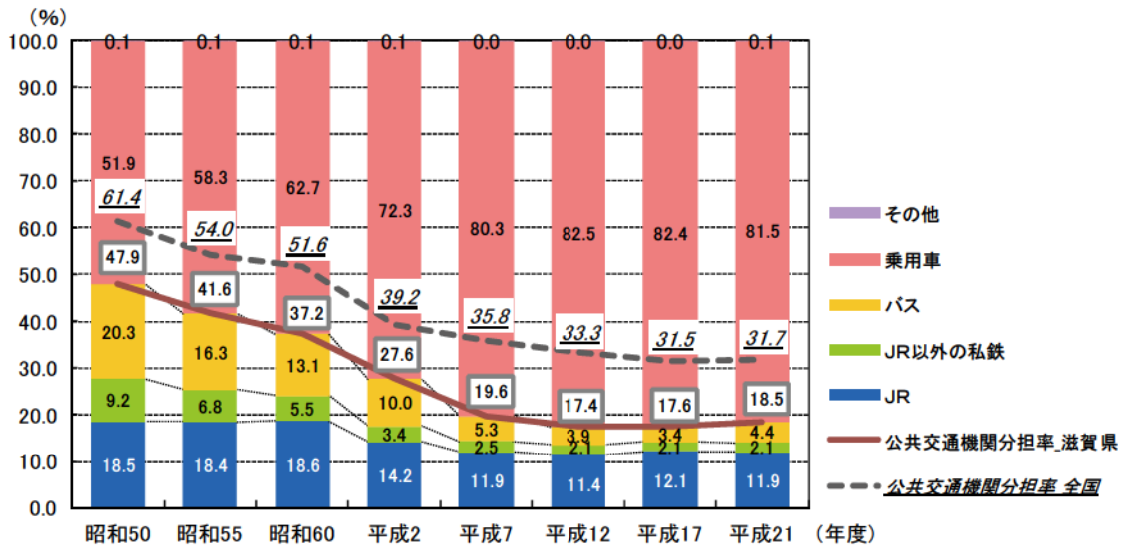
### 3 公共交通の利用状況

#### (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」

(注釈) 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。

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) 駅までの交通手段

居住地から駅に行くための交通手段を見ると、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の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、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。(P7 図1-4、県民アンケートの結果は参考資料 P78～P109)

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