

第6章 地域別施策

本章では、第5章に示した課題解決のための施策をもとに、地域ごとの特性を踏まえて整理しました。ただし、地域の課題はこれに尽きるものではありません。多岐にわたる地域の交通課題を抽象化し、極力簡略に示したひとつの見方ですので、本章は今後それぞれの地域において、地域の交通のあり方を議論するためのベースとなるものです。

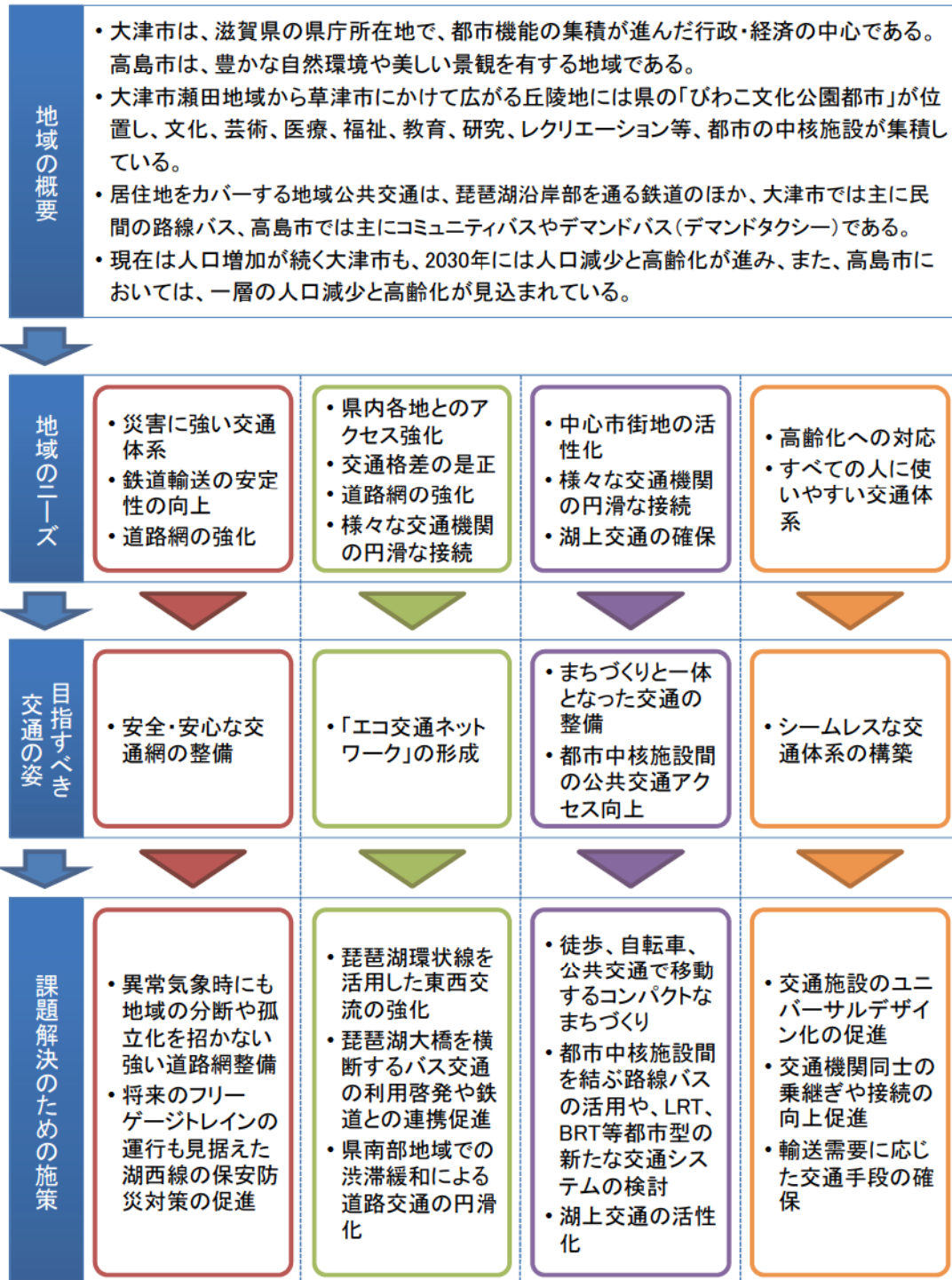
図 6 - 1 地域区分図



第1 大津・高島地域

1 大津・高島地域の概要

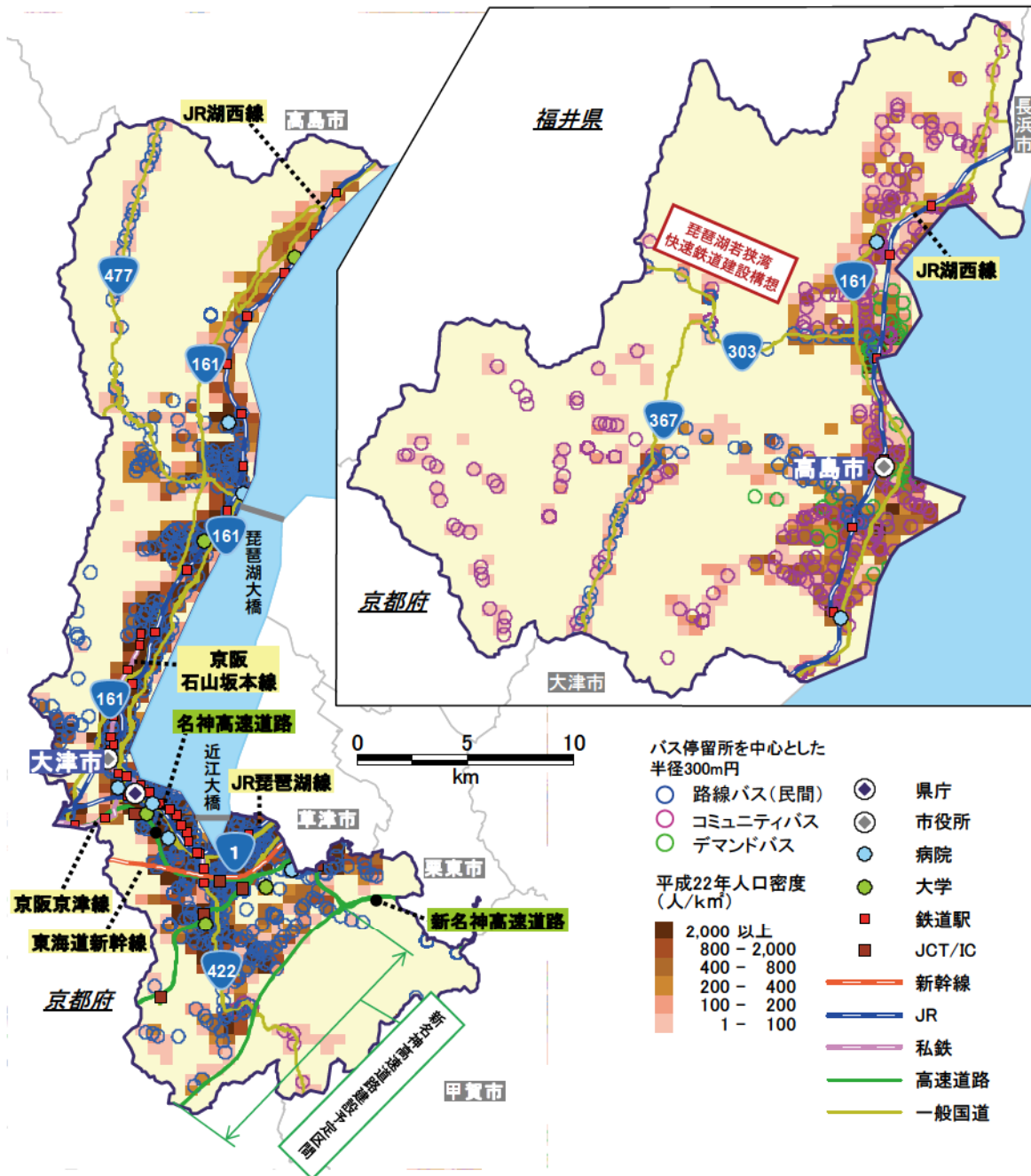
大津・高島地域は、大津市および高島市からなり、琵琶湖南岸から西岸に位置し、湖西線、国道161号等が地域を南北に結んでいます。これらの路線は、近畿圏と北陸圏をつなぐ広域幹線の役割も果たしています。主に南部地域や京都市方面への流動が多い地域ですが、平成18年（2006年）の琵琶湖環状線開業によって、湖北地域との交通利便性も大きく向上しています。



2 目指すべき交通の姿

大津・高島地域では、混雑や渋滞など交通集中の課題と公共交通の利用者減少など需要低下の課題の両方を有しており、デマンド交通など需要に応じた輸送形態も活用しながら、すべての人が利用可能な移動手段である公共交通網を維持していきます。また、車社会を前提とした商業施設等の郊外への拡散により中心市街地の活力が低下していることから、徒歩、自転車、公共交通で移動する駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指します。さらに、新幹線や高速道路などの全国交通ネットワークが県東部を經由していることから、東西交通を担う鉄道や道路の機能向上を図ります。

図 6-2 大津・高島地域の交通環境

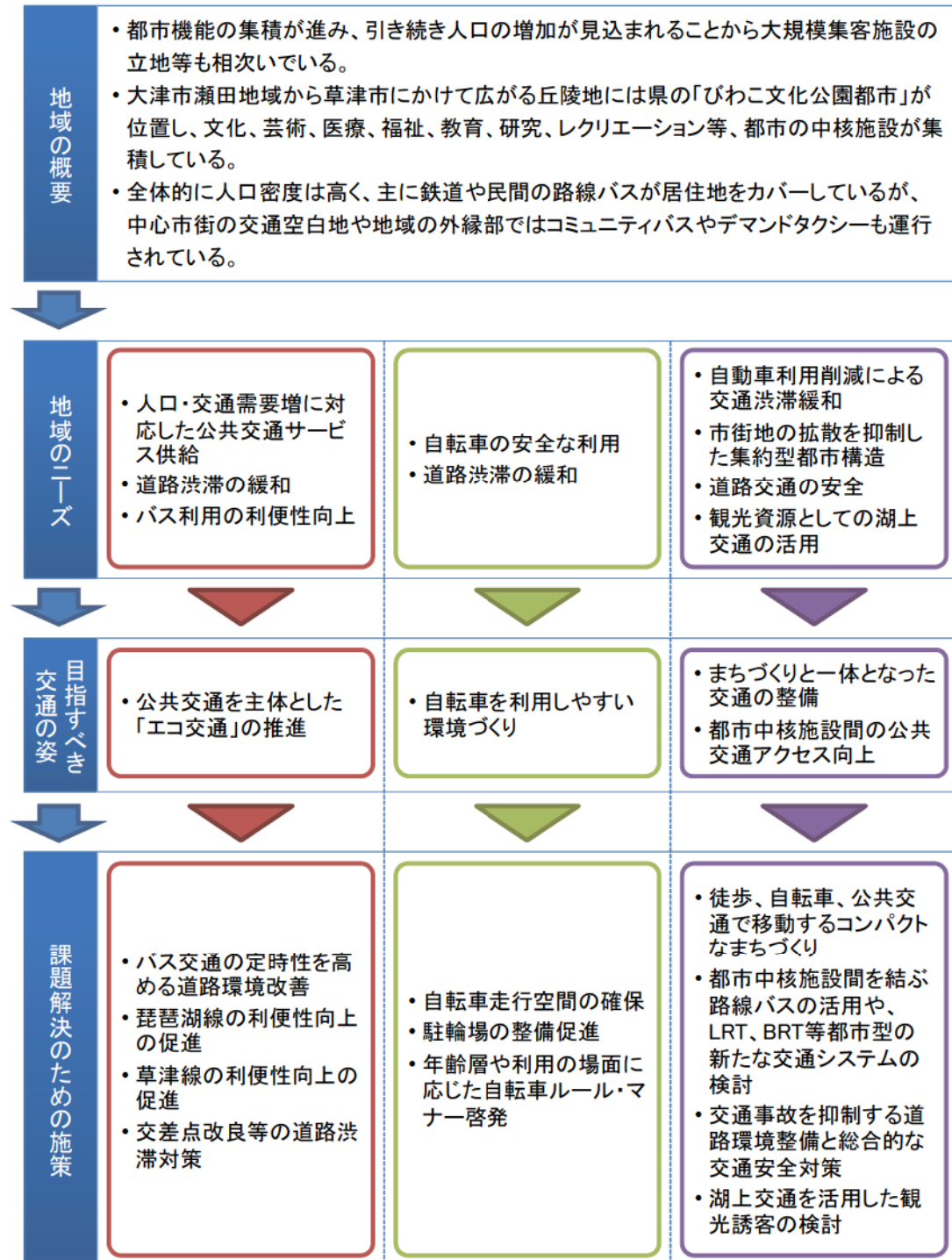
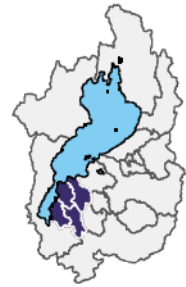


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第2 南部地域

1 南部地域の概要

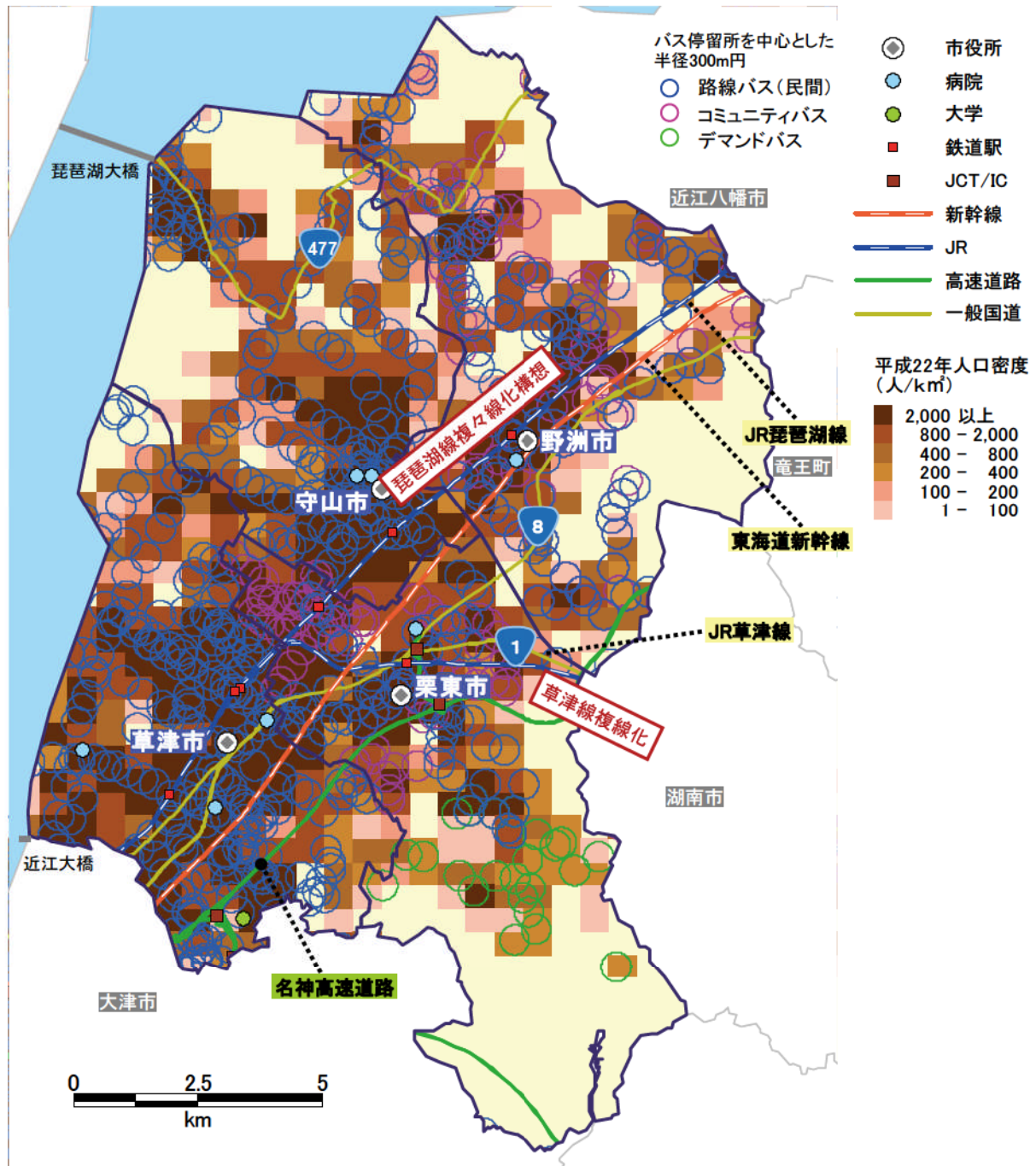
南部地域は、県南部の琵琶湖東岸平野地帯に位置する草津市、守山市、栗東市および野洲市からなる地域です。琵琶湖線と草津線、名神高速道路と新名神高速道路、国道1号と8号、さらには琵琶湖西岸からの交通が交差する利便性を背景に都市機能の集積が進み、今後も人口の増加が見込まれています。



2 目指すべき交通の姿

南部地域では、人口や産業の集積による交通渋滞が多発しており、産業活動にとって大きな経済的、時間的損失となっています。道路の機能向上等による渋滞対策とともに、人の移動については自家用車から公共交通への転換を図ることが重要です。比較的充実した公共交通網を活かして自家用車への過度の依存を改め、徒歩、自転車、公共交通で移動する駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指します。

図 6-3 南部地域の交通環境

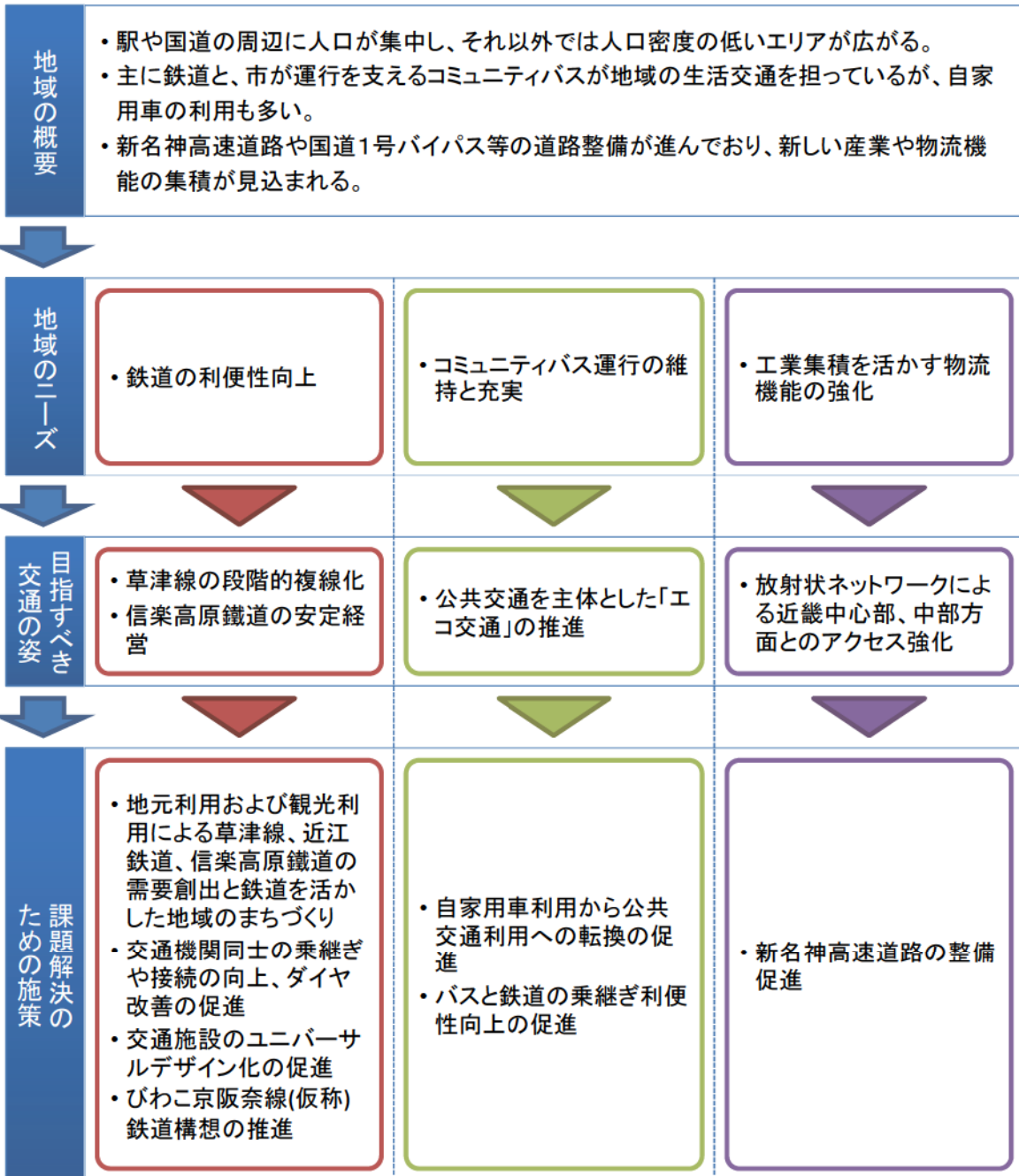


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第3 甲賀地域

1 甲賀地域の概要

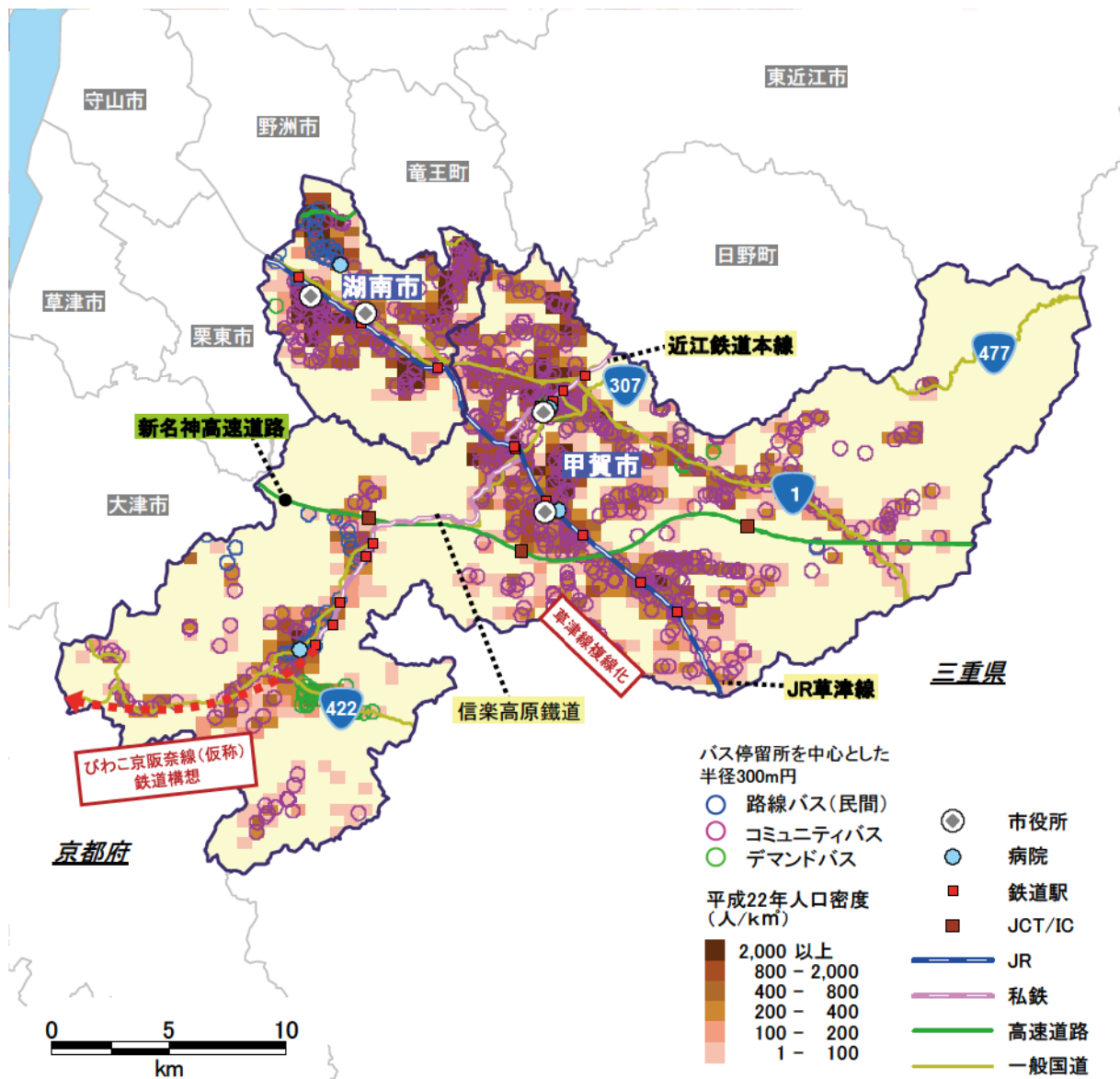
甲賀地域は、県南東部に位置する甲賀市および湖南市からなる地域です。草津線、近江鉄道、信楽高原鐵道が地域の東西南北を結び、また、国道1号、新名神高速道路といったわが国の幹線道路が経由し、近畿圏と中部圏をつなぐ立地特性から、県下有数の工業集積地となっています。



2 目指すべき交通の姿

甲賀地域を東西に結ぶ草津線は、県南部や京阪神方面への通勤通学輸送を担うとともに、将来のリニア中央新幹線開業後には、県内から中部圏へのアクセス手段としての役割も期待されます。しかし、単線であるため現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいことから、県および関係市町では滋賀県草津線複線化促進期成同盟会を組織し、複線化に向けた取組を進めています。草津線は、県内の他の鉄道路線と比べて沿線人口に対する乗車人数の割合が低く、このことは、利便性の差が利用率に影響しているともみられる一方で、草津線の需要拡大に対する沿線のポテンシャルを示すものとして、利用の促進と輸送サービス向上の両面から、甲賀地域の基幹交通としての草津線の充実を図ります。

図 6-4 甲賀地域の交通環境

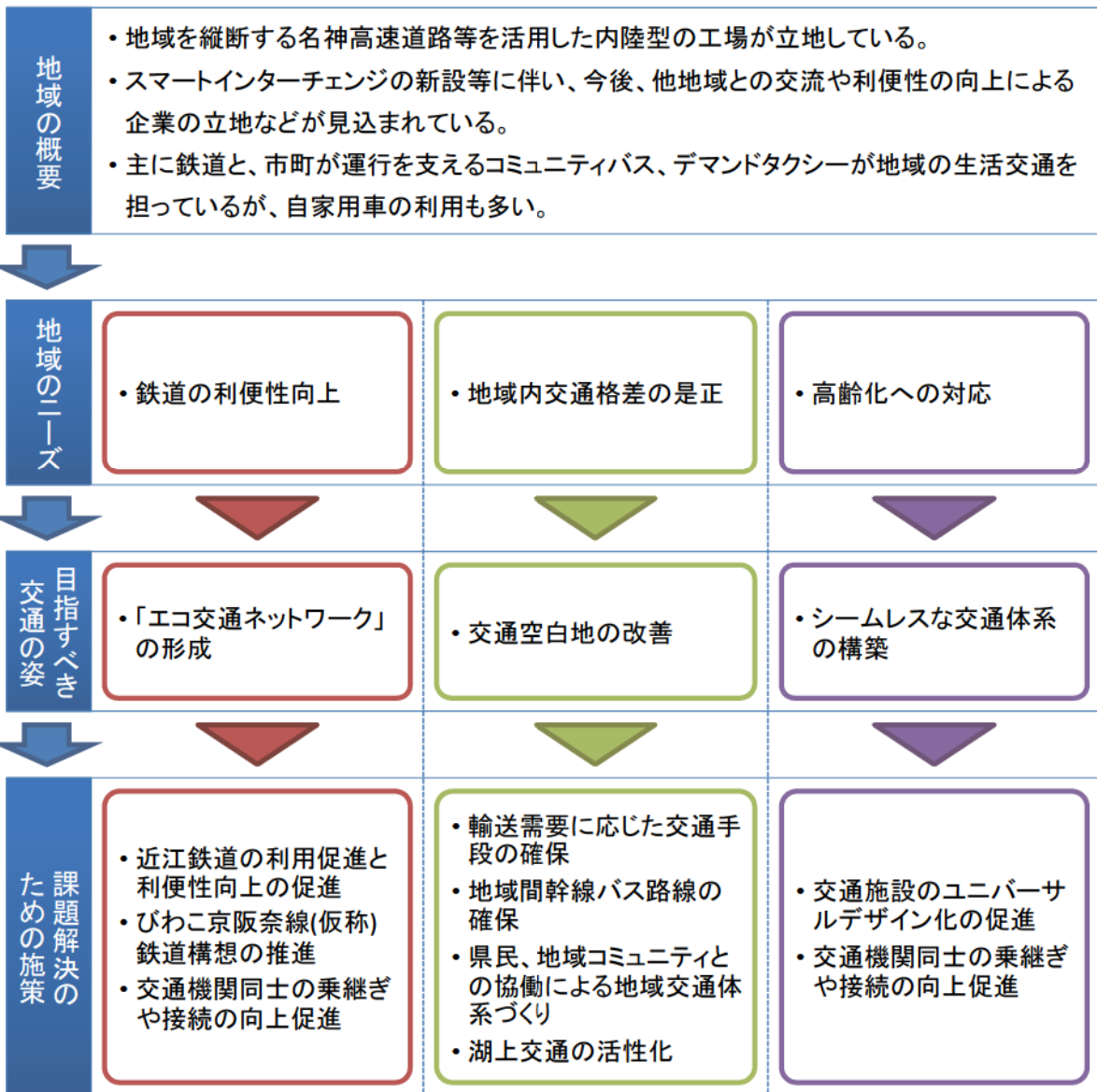
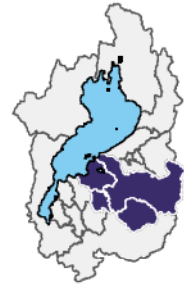


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第4 東近江地域

1 東近江地域の概要

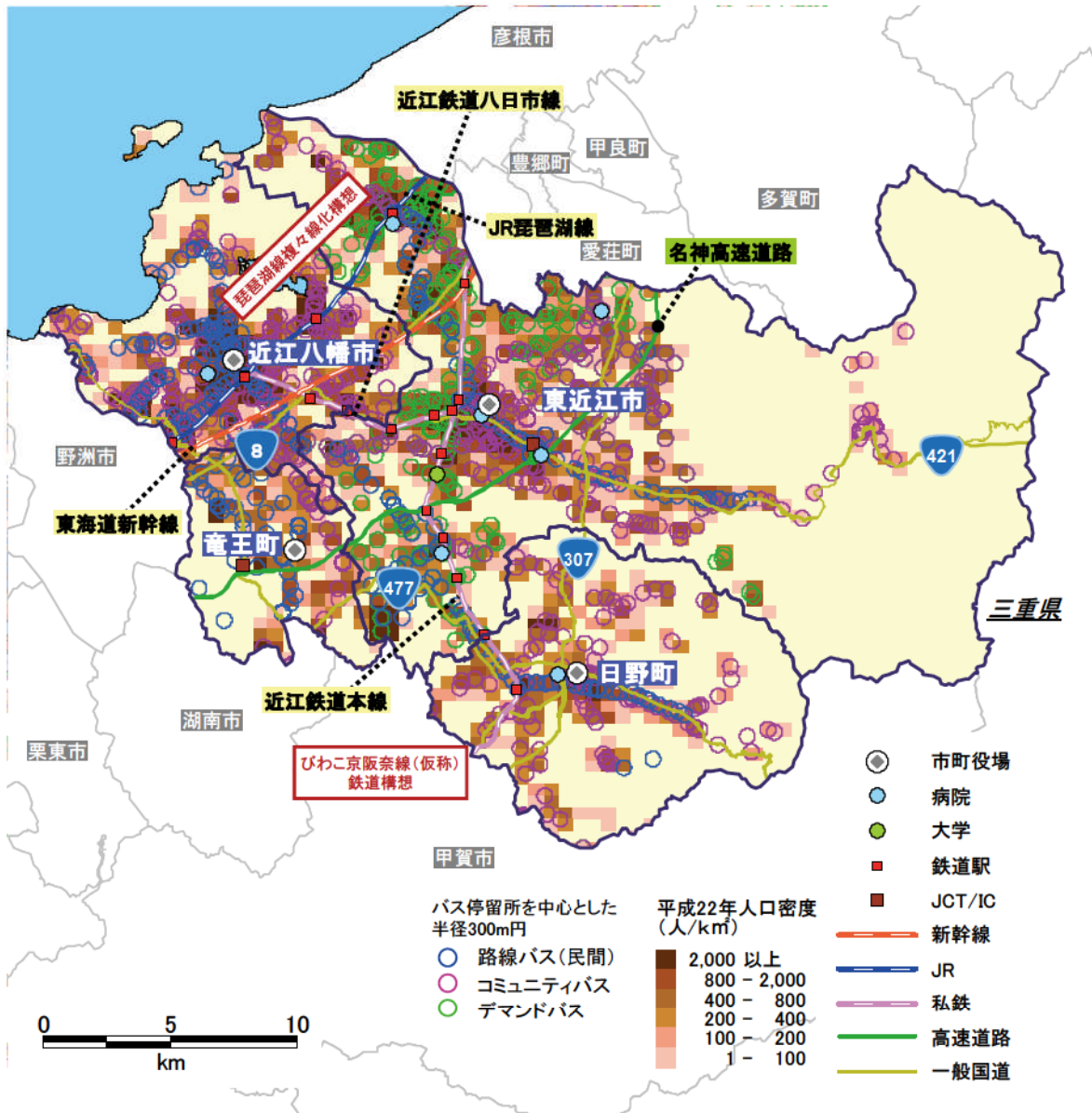
東近江地域は、琵琶湖東岸の平野地帯から県東部の鈴鹿山系にかけて位置する近江八幡市、東近江市、日野町および竜王町からなる地域です。琵琶湖線、近江鉄道、名神高速道路、国道8号等の主要交通が地域を南北に縦断し、工業立地が進んでいます。また、国道421号石榑峠道路の開通や、今後の名神高速道路スマートインターチェンジ新設により、県外地域との交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

東近江地域では、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を通じて、鉄道、バス等の地域公共交通の活性化を図り、沿線地域の発展を促すため、JR東海、JR西日本とも連携した首都圏、京阪神からの誘客や地域住民の日常利用による近江鉄道の利用促進と、安全施設整備等の機能向上を進めます。また、地域公共交通会議等により地域の实情に合った交通のあり方を地域自らが検討しながら、デマンド交通など輸送需要の低下に対応した手法も活用し、地域の生活に密着した公共交通サービスの確保を目指します。

図 6-5 東近江地域の交通環境

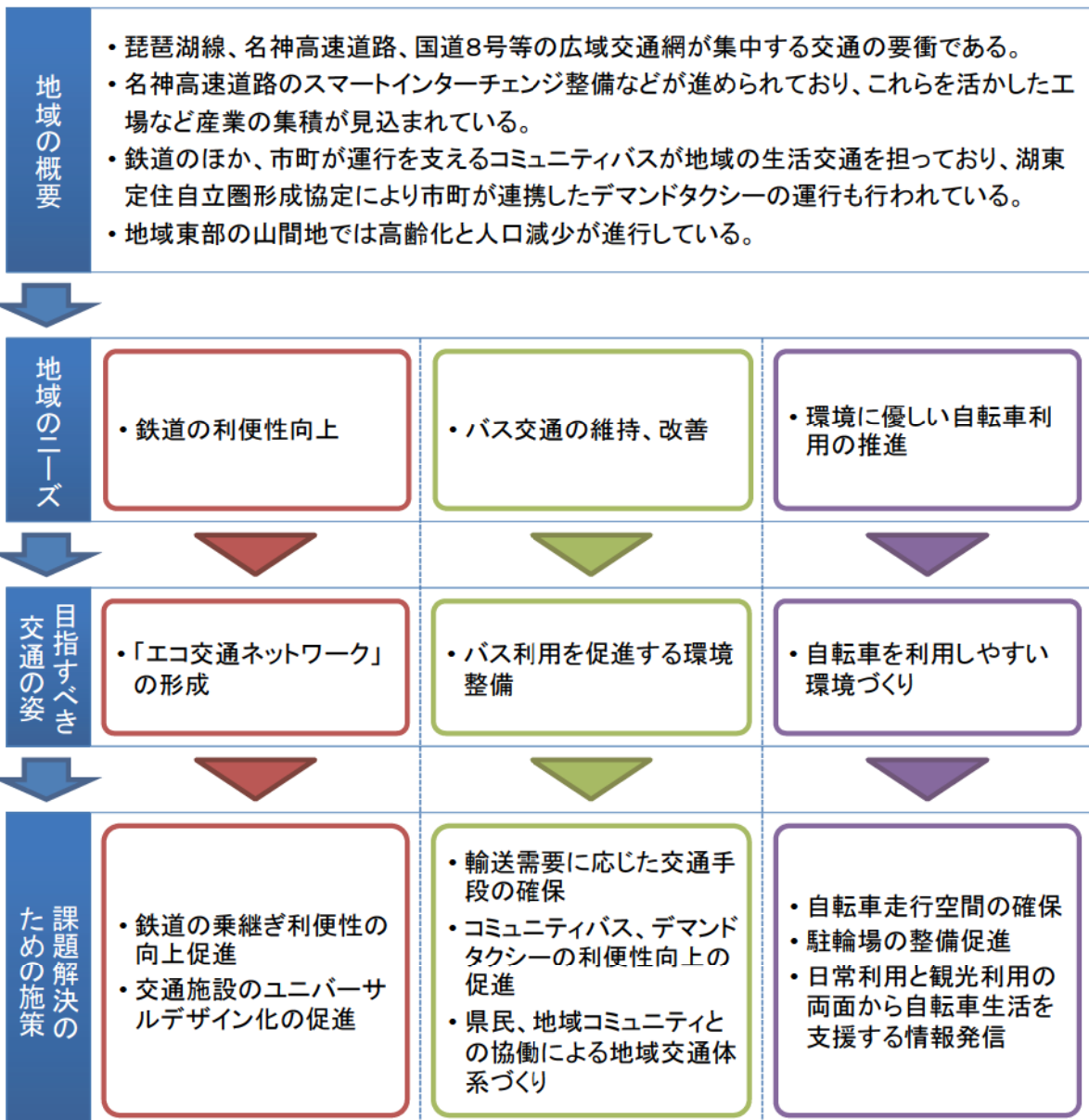
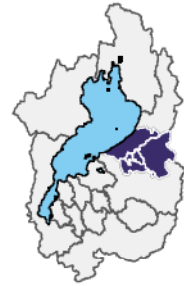


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第5 湖東地域

1 湖東地域の概要

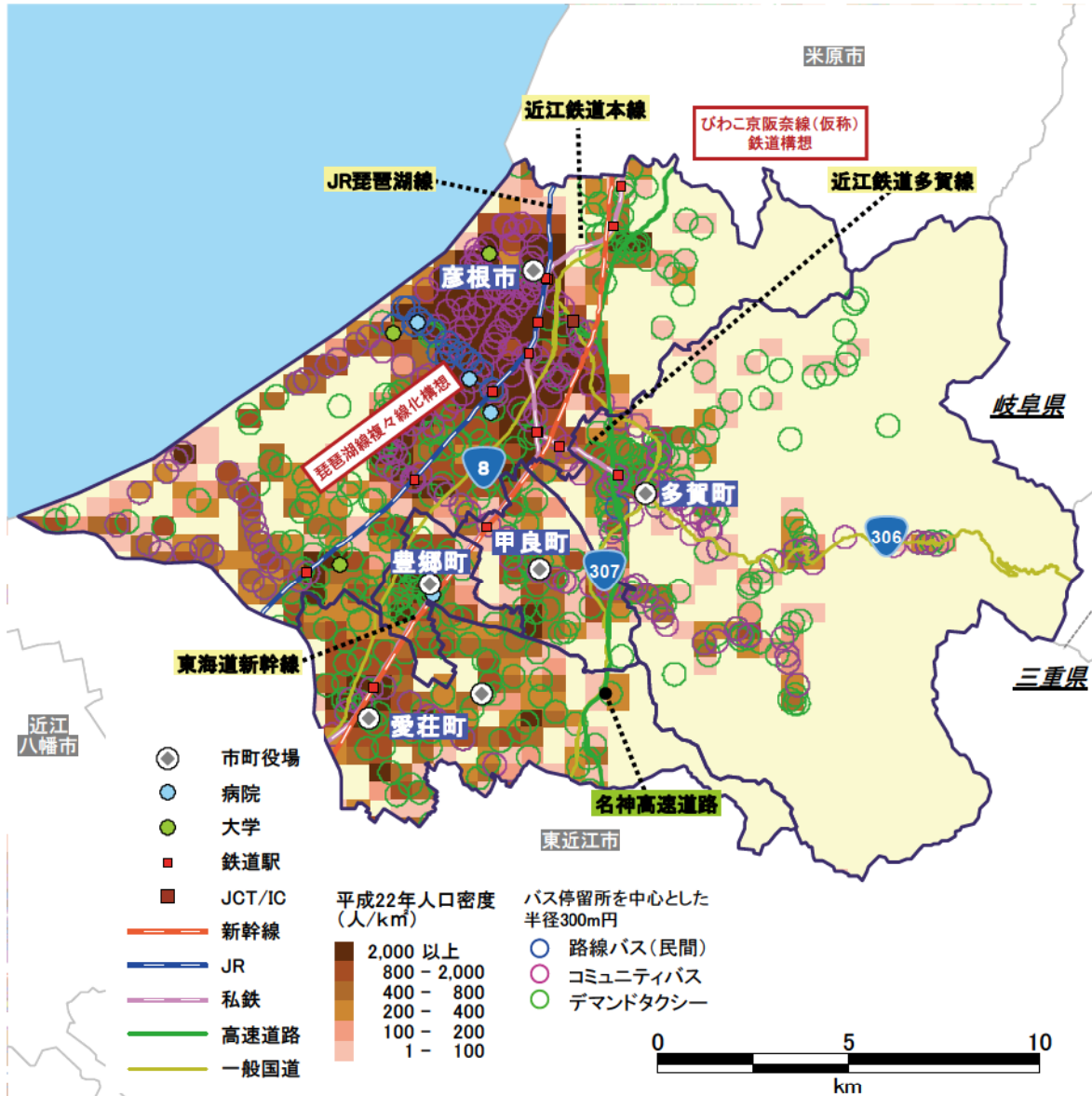
湖東地域は、琵琶湖東岸の平野地帯から県東部の鈴鹿山系にかけて位置する彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町および多賀町からなる地域です。琵琶湖線、近江鉄道、名神高速道路、国道8号等の主要交通が地域を南北に縦断しています。また、近畿、中部、北陸の人、物、情報が行きかう交通の要衝として、古くから商工業や地場産業を含む産業が発展してきました。東海道新幹線駅にも近く、今後は名神高速道路スマートインターチェンジも新設され、県外地域とのさらなる交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

湖東地域の1市4町では、湖東定住自立圏を形成し、圏域全体の総合的な地域公共交通ネットワークの構築が進められています。地域公共交通会議等により圏域の実情に合った交通のあり方を圏域自らが検討しながら、デマンド交通など輸送需要の低下に対応した手法も活用し、地域の生活に密着した公共交通サービスの確保を目指します。

図6-6 湖東地域の交通環境

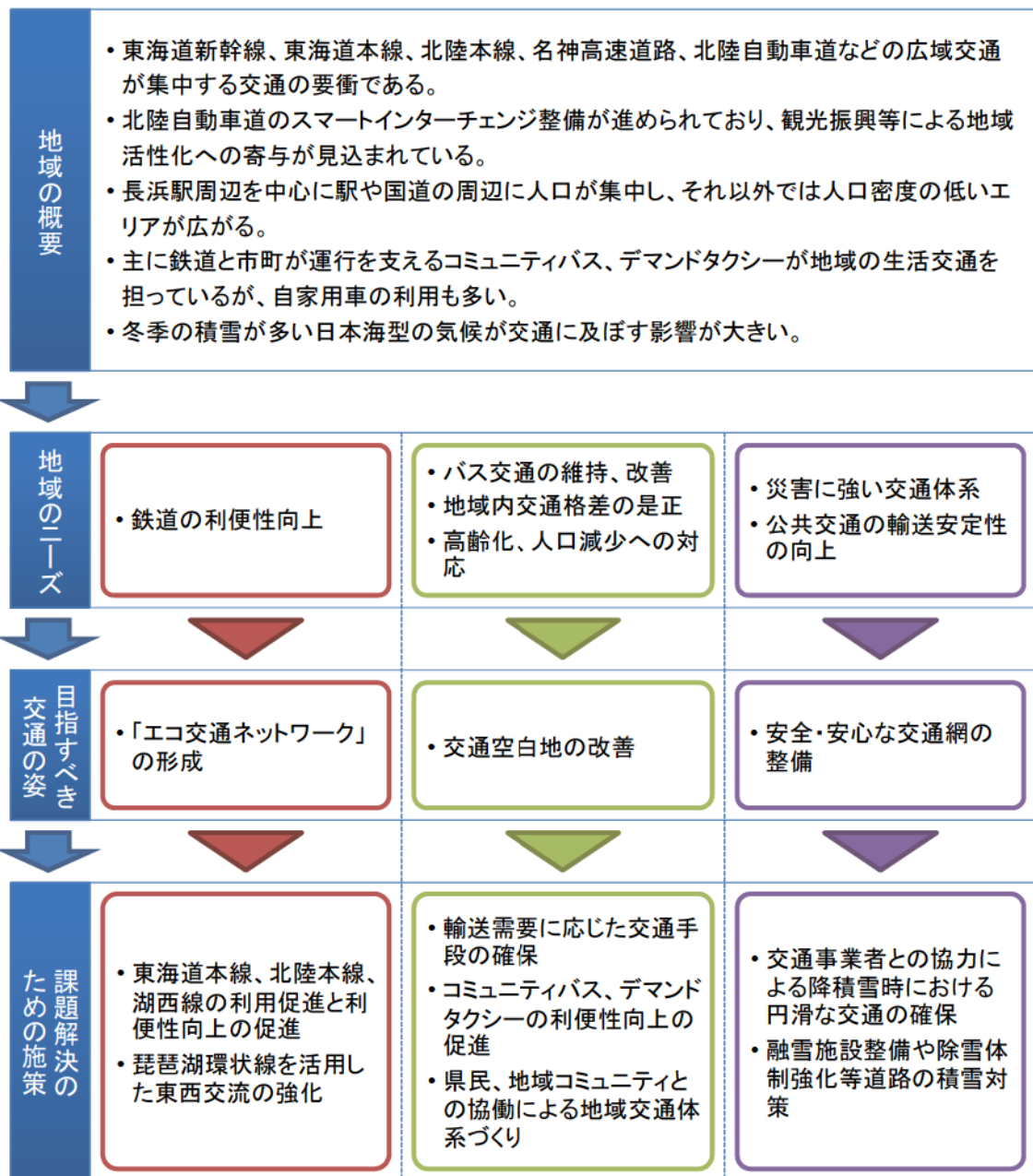
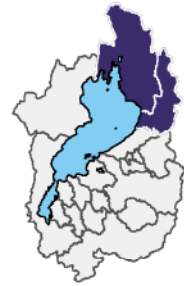


(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。

第6 湖北地域

1 湖北地域の概要

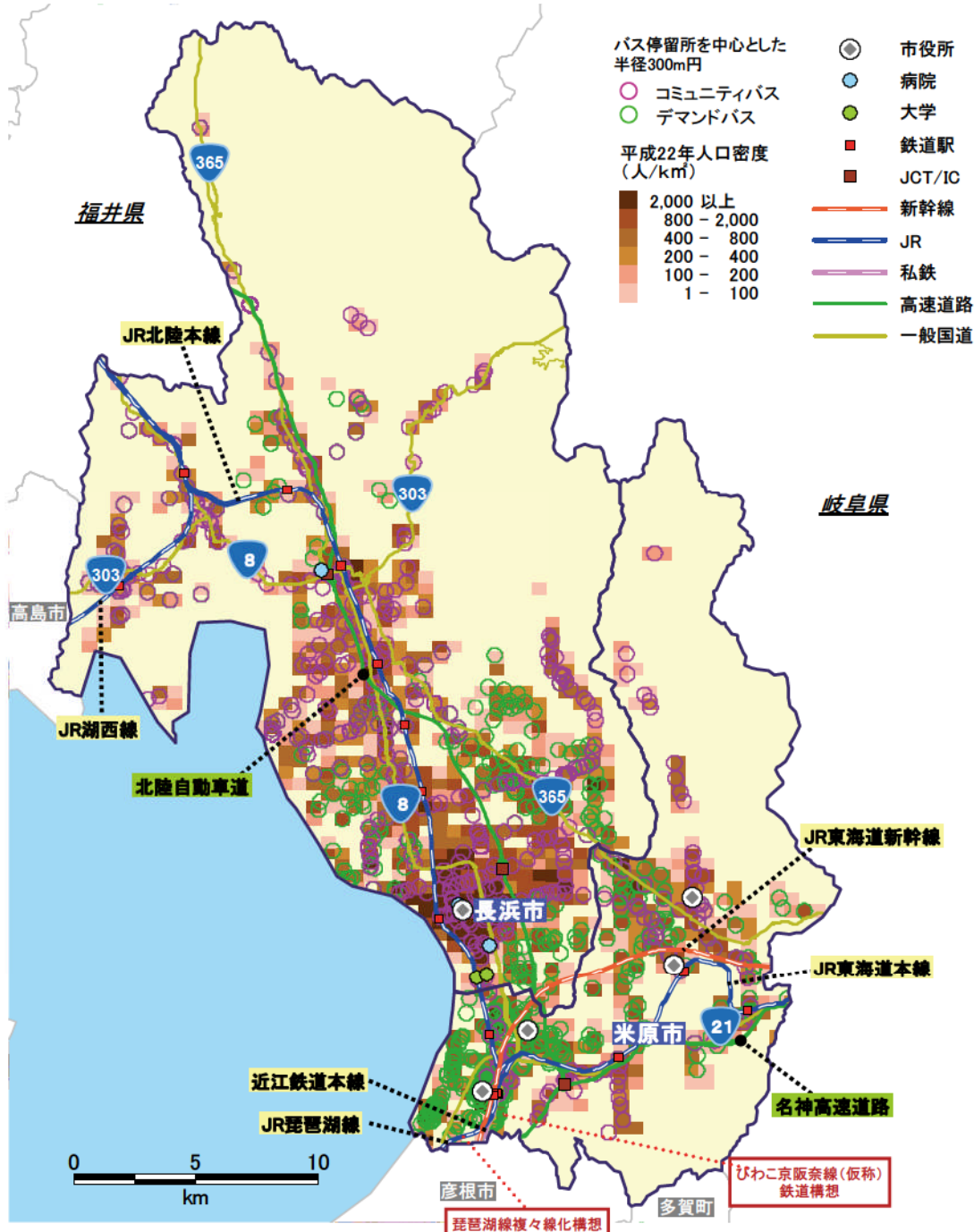
湖北地域は、琵琶湖北東岸に位置する長浜市および米原市からなる地域です。鉄道では、県内唯一の新幹線停車駅を有するとともに、JR在来線各路線および近江鉄道が県内各地や近畿、中部、北陸の各方面へと延び、また、道路では名神高速道路と北陸自動車道が接続するなど、県内外との交通が交差する要衝です。平成18年（2006年）の琵琶湖環状線開業は、県内の他地域や京阪神都市圏との交通利便性を大きく向上させ、観光交流拡大など地域の発展につながっています。今後は北陸自動車道スマートインターチェンジも新設され、県外地域とのさらなる交流機会の拡大が期待されます。



2 目指すべき交通の姿

湖北地域では、中部圏および北陸圏と近畿圏の結節点としての地理的特性および新幹線や高速道路など全国交通ネットワークと接続する充実した広域交通基盤を活かし、在来線鉄道の利便性向上による県内各地域との交流強化によって、県の東の玄関口としての機能を充実していきます。また、人口減少等の社会情勢も踏まえ、低密度輸送に対応したデマンド交通などの手法も活用しながら、広大な市域に分散する居住地をカバーする地域公共交通サービスの確保を目指します。

図 6-7 湖北地域の交通環境



(資料)人口メッシュ：総務省統計局「平成22年国勢調査」4次(500m)メッシュデータより作成。