

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

第1 滋賀県基本構想

県政経営の総合的な指針である「滋賀県基本構想～未来を拓く8つの扉～」では、次のような滋賀の強みを活かし、地域や個人の自律と県民や各種団体、企業、行政の協働により人と人、人と自然が共生する社会を築き、次世代も幸せや豊かさを実感できる未来を拓くことを目指しています。

【滋賀の強み（3つの力）】

- ・人の力…人口増加県としての活力や、人と人とのつながりを大切にする県民性
- ・自然の力…琵琶湖の恵みと周辺の豊かな自然、美しい景観、多様な生態系
- ・地と知の力…産業や知的資源の集積を促す地理的優位性、歴史・自然・文化を守り伝える地域の伝統と知恵

【基本理念】

「未来を拓く共生社会へ ～人とともに 琵琶湖とともに～」

また、「滋賀県基本構想」では、長期的な視点から、ほぼ一世代後となる2030年頃の将来の望ましい姿について、県民の日々の生活活動に着目した「暮らしの将来の姿」と、時代の潮流の中で社会全体がどうあるべきかという「地域の将来の姿」の2つの面から描いています。

交通は、県民のあらゆる社会生活の基盤として、「滋賀県基本構想」が描く将来像の実現を全般にわたって支えるものと言えますが、特に交通と関わりの深いものを挙げると以下のとおりです。

暮らしの将来の姿

「健康」 いくつになっても活動的でいられ、幸せな最期を迎えられる社会

- ・身近にスポーツを楽しんだり、運動できる環境が整っています。
- ・生涯にわたり身近なところで心身の健康相談や健診、保健指導などが受けられる仕組みが整備されています。

「働く」 仕事と家庭や地域生活を両立できる社会

- ・住まいからの通勤が容易なところに安定して働くことができる場があります。

「住む」 歩いて暮らせる安全・安心で環境と共生する社会

- ・災害など危機事案への備えとともに、災害時等には速やかに対応し、復旧・復興ができる、災害等に強いまちづくりが行われています。
- ・障害のある人や高齢者などの暮らしを支える制度や地域の仕組みができています。
- ・自転車歩行者道や公共交通機関などが整備され、移動の利便性と安全性が向上しています。
- ・再生可能エネルギーの活用など、環境への負荷が少ない暮らしのスタイルが定着しています。

「学ぶ・育てる」 人間性や生きる力を育む社会

- ・地域に世代を超えた交流を行う機会や場があります。

「楽しむ」 伝統・文化や自然、地域に親しめる社会

- ・地域活動やボランティア活動などに参加する機会や場があります。

「つながる」 交流を深め、支え合う、つながりのある社会

- ・様々なところに、交流する場や支え合う仕組み、ネットワークなどができています。

地域の将来の姿

環境との共生を図りながら、地域特性を生かした産業が展開する資源循環型の地域社会で、自然災害に強く、安心して暮らせる社会

「経済・産業」

・第一次産業、第二次産業、第三次産業といった従来の産業分類にとらわれない、新たな産業システムの構築が推進されるとともに、産学官金民連携や地域間連携などの多様な連携により、相乗効果の高い産業振興が展開されています。

「環境」

・再生可能エネルギーの利用、身近な公共交通手段を組み合わせた環境負荷の低い交通体系など、温室効果ガスの排出を抑制する低炭素社会への転換が進んでいます。
・人の暮らしと琵琶湖の関わりが再生されています。
・全産業が環境に配慮しながら発展し、事業や生産、流通の現場では高効率で低炭素型の施設や設備が導入されています。

「県土」

・快適で安全な生活に向けて、公園や下水道、交通環境の整備などのまちづくりや情報通信技術の活用が進んでいます。
・これまで整備された様々な社会資本が、計画的かつ適切に保全管理されています。
・広域交流ネットワークが形成され、近隣の地域と行き交い、連携が進んでいます。
・自家用車などに頼らず、鉄道やバス、乗合タクシーなどの公共交通機関などにより、身近な移動が可能になっています。
・地震や風雪災害、土砂災害に強い県土づくりができています。

これらの将来の姿の実現に向けて、県では、地方主権改革の推進に取り組み、自らの権限と財源のもとで、滋賀の実情に応じた効果的かつ効率的な県政経営により、地方主権の時代を先導する県づくりを進めることとしています。

【県政経営の基本姿勢】

- ・市町とともに地域主権社会を担う存在感ある県政経営
- ・県民から信頼される県政経営
- ・滋賀の存在感を高める県政経営
- ・持続可能で活力ある県政経営

第2 滋賀の交通の将来像

1 広域交通の将来像

人や物を円滑に結びつけることによって暮らしを支える「交通」は、社会の活力増進の基盤となるものです。したがって、リニア中央新幹線がもたらす日本の幹線鉄道交通の大変革に対して、滋賀ではこれをさらなる発展の機会として最大限活かしつつ、「国土軸から外れる」ことへの大きな危機感を持って県土整備に取り組む必要があります。

しかし、滋賀の将来の発展は、本県単独の活力のみによって実現できるものではなく、近畿全体、あるいは近畿、中部、北陸の3圏域全体が広域的に交流、連携し、各地域が多様な特性と魅力を発揮しながら相互に補い合うことで、首都圏に比肩しうる経済圏として活力と競争力を高めていくことが必要です。

そのため、滋賀交通ビジョンで描かれるべき将来の滋賀の広域交通には、近畿、中部、北

陸の各圏域間の円滑な交流や連携をリードすることで、滋賀の活力増進を図りつつ3圏域全体の広域的な発展を牽引していく「要」の役割が求められていると言えます。

＜滋賀の広域交通の将来像＞

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交通

2 地域交通の将来像

人や物を円滑に結びつけることによって暮らしを支える「交通」は、県民のあらゆる社会生活の基盤となるものです。したがって、交通の機能を安定的に持続させることは、県民生活の安定を図る上で、欠かすことのできない重要な課題です。

しかし、車社会の進展による公共交通の衰退に伴って交通不便地、交通空白地が生じるなど、地域によっては交通の基本的な機能が損なわれつつあります。これからの地域交通サービスは、交通事業者の努力のみによって維持するのではなく、県民、交通事業者、行政が手を結び、将来の暮らしや環境問題等について考え、知恵を出し合いながら、地域に必要とされる交通サービスを協働で支えていくことが重要です。

そのため、滋賀交通ビジョンで描かれるべき将来の滋賀の地域交通は、県全域にわたって生活に必要な何らかの交通手段を確保することによって「人、暮らし、まちを結う」交通本来の役割を適切に果たすとともに、県民等との協働によってこれを支える仕組みづくりが求められていると言えます。

＜滋賀の地域交通の将来像＞

地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結う」交通

第3 滋賀交通ビジョンの基本理念

滋賀交通ビジョンでは、交通の現状や課題を踏まえ、広域交通と地域交通それぞれが求められる役割を果たしつつ「滋賀県基本構想」が描く将来の姿の実現を目指すため、「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」を基本理念に、これからの交通政策の指針を示していきます。

＜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

第4章 滋賀の交通政策の方向性

第1 広域交通政策の方向性

1 放射状ネットワークの強化に向けた取組

滋賀が、近畿圏、中部圏、北陸圏の連携の要としての機能を発揮し、3圏域全体の活性化に貢献するとともに、経済発展等、県内の活力増進を促していくため、滋賀と周辺府県とを結び、3圏域の交流に資する放射状の交通ネットワークを強化します。

(1) 鉄道インフラ整備

ア 北陸新幹線の整備のあり方

北陸新幹線は、首都圏から北関東、信越、北陸圏を経て近畿圏までを新幹線規格（フル規格）の高速鉄道で結び、新たな広域交流を促す幹線交通網として、また、東海道新幹線と合わせて国土軸の多重化に資する路線として、早期に全線開業することが近畿のみならず日本全体の利益となります。

そのため、関西広域連合では、北陸新幹線の整備を促進するための敦賀以西ルート提案に向けて、小浜、湖西、米原の3ルートを対象に比較検討調査が行われました。この調査結果の公表を受けて、本県としても、北陸新幹線が滋賀県内を経由するルートで整備された場合の便益、効果を見極めていく必要があります。

この調査によると、整備計画による小浜ルートは、敦賀―大阪間の3つのルート案の中では時間短縮効果が最も高くなりますが、全区間を新たに建設する必要があることから建設費が最大となります。滋賀県内を経由しないことから、本県に及ぼす便益、効果は極めて限られると考えられます。

湖西ルートは、湖西線に沿って高島市、大津市を通り、京都駅の東側で東海道新幹線に接続する経路が想定されています。時間短縮効果は小浜ルートよりも低くなりますが、建設距離が小浜ルートより短く、建設費の節減や建設期間の短縮が図れるとともに、京都への停車による波及効果が期待されます。滋賀県内を経由することで、特に琵琶湖西岸地域における全国高速交通網とのアクセスを向上させるものとみられます。

米原ルートは、北陸本線に沿って長浜市を通り、米原駅で東海道新幹線に接続する経路が想定されています。小浜ルート、湖西ルートに比べて運行距離が延びるため、時間短縮効果の点では他のルートに譲りますが、建設距離が最も短くて済むことから、一層の建設費節減や建設期間短縮が可能となります。また、中京方面への誘発需要が見込まれることから、開業による波及効果が最も高くなります。この調査結果から、関西広域連合では、米原ルートを最優位として提案する方針をまとめました。（参考資料 P74「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針」参照）

北陸新幹線が米原ルートで整備されることにより、北陸圏と近畿圏のみならず中部圏とのアクセスも向上することから、近畿、中部、北陸の3圏域の一層の交流拡大が促され、首都圏に匹敵するとともに国際的にも競争力のある強い経済文化圏の形成につながると考えられます。さらに、全国に広がる新幹線鉄道網の結節点が県内に形成されることで、県全体の発展可能性を大きく高めるものと期待されます。

ただし、受益に応じた費用負担と、在来線鉄道の安定的経営は、北陸新幹線の敦賀―大阪間の整備を考える上で前提となる課題です。そして、これらの課題は整備新幹線に関する現在の国の仕組みそのものに関わる問題でもあり、滋賀単独の力で解決すること

は困難です。

そこで、近畿圏全体の発展のためにも、北陸新幹線は早期に全線開業することが望ましいことから、敦賀―大阪間の整備の前提となる建設費用負担と並行在来線の課題については、近畿圏における広域交通インフラのあり方に関する課題として、近畿全体の広域的な連携の力で解決を図っていくこととします。

関西広域連合でも、ルート提案に係る取組方針をまとめるに当たって、コスト負担のあり方については、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図ること、並行在来線の経営が西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）から分離されることは受け入れられず、分離されないよう国やJR西日本に求めていくことを合意したところです。

イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通

リニア中央新幹線は、首都圏、中部圏、近畿圏を超高速鉄道で結ぶ将来の新国土軸で、三大都市圏間の安定輸送の確保による国民生活および日本経済の安定と、沿線地域のさらなる発展に貢献するものと期待されます。リニア中央新幹線の開業を本県の発展の機会として最大限に活かすためには、リニア沿線地域となる中部方面との広域交通アクセスの強化が必要です。

東海道新幹線は、速達性に優れ、アクセス手段の中心的な役割を担うものと見込まれます。国の交通政策審議会による答申（P11脚注参照）においても、リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の輸送形態の転換と利用機会の増加、新駅の設置の可能性について言及されており、県内停車便数の充実による利便性向上等、東海道新幹線の新たな活用について検討していきます。

また、三重県内にリニア中央新幹線の間駅が設置された場合、県内からのアクセス手段としてJR草津線、関西本線の役割が期待されます。これらの路線は単線のため、現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいと考えられることから、リニア中央新幹線の今後の整備動向を踏まえつつ、三重県とも連携しながら、複線化等の輸送力強化のあり方を検討していきます。また、安全・安定輸送対策の強化や駅のバリアフリー化など、草津線のサービス水準向上に向けた取組を推進していきます。

さらに、リニア中央新幹線駅との点的アクセスだけではなく、東海道本線や草津線などの在来線鉄道網を活かした中部圏との面的な交流拡大を図ります。

(2) 道路インフラ整備

「滋賀県道路整備マスタープラン」¹³の着実な推進により、3圏域との交流、連携の強化に資する放射状ネットワークとなる高速道路や一般国道など主要道路の整備を促進します。

「滋賀県道路整備マスタープラン」は、県内の道路ネットワーク（高速道路から主要な市町道までを含む）のあり方を念頭に県管理道路の整備方針を示すものです。概ね、今後20年間を対象としていますが、社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直すこととしています。

¹³ 滋賀県道路整備マスタープラン：「滋賀県道路整備マスタープラン」とその実行計画である「滋賀県道路整備アクションプログラム」にて個別の道路整備事業を具体化する。

「滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）」では、「滋賀県基本構想」の達成に向け、以下の4つの政策目標を掲げ、整備を進めます。

【滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）の4つの政策目標】

- 1 県内産業の活性化と地域文化の交流
- 2 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- 3 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- 4 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

互いに密接に関連する4つの政策目標を実現するためには、道路の持つ最も基本的かつ重要な機能であるネットワークの形成が不可欠です。

具体的には、本県の地理的条件および特性に留意しながら、次のような道路ネットワークの確立を目指します。

【政策目標を実現する道路ネットワークの形成】

- 1 地域間を連絡する環状道路網の形成
- 2 県外との交流を促進する放射状道路の整備
- 3 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
- 4 公共交通機関と連携した総合的な交通システムへの支援
- 5 人や自転車を主体としたネットワークの形成

(3) 中部方面とのアクセスの確保

滋賀から中部方面への鉄道ルートとして、東海道新幹線、東海道本線、草津線が運行されています。これらの既存の鉄道網を活用したアクセス向上について検討します。（「(1) イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通」参照）

(4) 北陸方面とのアクセスの確保

現在、滋賀から日本海側への鉄道ルートは北陸本線に限られています。しかし、北陸新幹線が県内ルートで整備されることで、停車のあり方にもよりますが、北陸方面へのアクセスが大きく向上します。（「(1)ア 北陸新幹線の整備のあり方」参照）

そして、北陸本線や湖西線は、現在は滋賀県内から敦賀を経て福井方面あるいは小浜方面へとつながる広域鉄道ネットワークの一部として、また、今後北陸新幹線が敦賀まで開業すると、北陸から信越、北関東へとつながる新しい広域高速鉄道網とのアクセス手段として、さらに北陸新幹線全線開業後は、全国新幹線鉄道網による広域交流の効果を県内各地域へと波及させるとともに、より地域に密着した生活交通として機能するなど、段階的に新たな役割を担うようになると考えられます。これらの路線が、各段階に応じた重要な役割を適切に果たしていくよう、利用の促進とサービス水準の維持向上を図っていきます。

また、湖西地域と福井県嶺南地域とを結ぶ鉄道構想として嶺南地域市町等が中心となって推進する琵琶湖若狭湾快速鉄道構想は、多額の建設投資や開業後の収支採算性等大きな課題がありますが、北陸方面への新たなアクセスルートとなります。そのため、福井県側と連携を図りながら事務レベルの意見交換を継続していきます。

また、若狭地域との自動車交通ルートの強化方策として、国道8号、161号、303号の整備を促進していきます。

(5) 近畿中心部方面とのアクセスの確保

滋賀から大阪方面への鉄道ルートである東海道本線は、輸送人員、運行本数とも県内鉄道輸送の主力を担う重要路線です。複々線化構想による輸送力の強化も期待されることから、まずは、鉄道の利便性を活かした駅中心のまちづくりによって沿線地域の発展を促しつつ、県土基幹交通としての鉄道の位置づけを一層高めていきます。そのためには、駅のバリアフリー化や新駅の設置、駅前広場の整備による交通結節機能の強化など、サービス水準の向上が重要です。

さらに、近江鉄道本線と信楽高原鐵道を経て、新線によってJR学研都市線に接続するびわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想は、東海道本線のバイパス機能を果たす路線として、また、本県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し、沿線地域の振興につながる路線として、その実現が期待されます。

また、大阪方面へのアクセス道路である名神高速道路は、特に、全国でも有数の交通集中区間である草津ジャンクション以西において渋滞が多発しており、今後の高速道路網全体の利便性向上に伴う交通量増大によって、さらなる状況悪化も懸念されることから、道路交通の国土軸機能を確保するための対策が必要です。

2 クロスポイントの形成に向けた取組

複数の交通機関や路線が交差する点（クロスポイント）は、交通利便性に優れることから、集客・交流、あるいは物流拠点として発展可能性の高い場所です。また、人や物の集積がさらなる交通の発達を促します。このため、県内において、広域的な人流、物流（人や物の交通流動）が交差、接続するクロスポイントの機能を強化し、あるいは新たなクロスポイントを形成していきます。

(1) 人流のクロスポイント形成

北陸新幹線が米原ルートで整備されることとなれば、全国に広がる新幹線鉄道網のクロスポイントが県内で形成され、駅周辺地域のみならず県全体の発展可能性は大きく高まります。北陸新幹線敦賀－大阪間については、関西広域連合によるルート提案も踏まえ、県民と情報を共有しながら本県へのメリットを見極めていくとともに、現在の整備新幹線スキームに起因する課題の解決を図っていきます。（「1(1)ア 北陸新幹線の整備のあり方」参照）

また、東海道新幹線は、本県と全国各地との交流を支える重要な交通機関であり、県内停車便数の充実等、県内での利用機会の拡大について検討していくことが重要です。（「1(1)イ リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通」参照）

さらに、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想による近畿中心部方面とのアクセス強化は、草津線による中部方面とのアクセス強化等と合わせて、広域鉄道網のクロスポイントの形成、強化につながります。

同様に道路交通についても、スマートインターチェンジの設置など、高速道路と一般道路とのアクセスポイント充実によって、高速道路の利便性を享受しやすい環境形成に向けた取組が必要です。

(2) 物流のクロスポイント形成

滋賀は、近畿圏、中部圏、北陸圏の3圏域の中心かつ日本全体から見た中心地域に位置し、広域物流においてコスト面の優位性が高くなっています。今後も阪神港、伊勢湾港、敦賀港、関西国際空港、中部国際空港といった隣接圏域の国際物流拠点を組み合わせ、選

択しながら利用できるよう、国際物流と連動した広域交通体系の整備が重要です。

また、国際貨物の集約輸送を可能とする拠点が整備されることで、産業の競争力はさらに高まるものと考えられます。

さらに、鉄道貨物の利用は、近隣府県との流動が多い本県物流の現状から極めて限定的なものとなっています。しかし、全国的には、CO₂排出量の少ない環境に優しい輸送手段としての鉄道貨物の特性や物流の効率化等の観点から、貨物輸送のモーダルシフト¹⁴が重要な課題とされており、本県においても鉄道貨物活用の可能性を考慮しておく必要があります。

3 強くしてしなやかな広域交通ネットワークづくり

災害等により広域流動を支える幹線交通に支障が生じると、その影響は広範囲に及びます。3圏域の連携の「要」となるべき滋賀の広域交通ネットワークづくりにおいて、異常気象や災害に対する強さと、万一の破断への対応力や回復性に優れたしなやかさを備えることは重要な視点です。

(1) 国土軸の代替性確保

東海道新幹線、名神高速道路、新名神高速道路など、県内を通る交通の大動脈に障害が起きると、その影響は広範囲に波及します。また、天候等による鉄道ダイヤの乱れは旅客輸送、貨物輸送に大きな影響を及ぼします。

万一の場合の代替経路としての機能を確保する必要があります。

(2) 既存交通インフラの再生と長寿命化

今後、交通インフラの老朽化問題の顕在化が予想されます。

限られた財源の中で、貴重な交通インフラをより長く、安全に利用していくには、計画的な維持管理が重要となります。

(3) 陸上交通遮断時の湖上交通の活用

災害等による陸上交通の遮断時には、湖上交通による代替的な機能が期待されます。そのためには、平常時から湖上交通を交通手段として有効に活用していくことが必要です。

第2 地域交通政策の方向性

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

交通による環境負荷の低減を図りつつ、すべての人にとって使いやすく利便性の高い交通サービスを提供することが求められていることから、これからの滋賀の交通体系において、環境に優しく誰もが利用可能な移動手段である公共交通が果たす役割は一層重要なものとなります。

また、自家用車から公共交通への転換が進むことで道路渋滞が緩和されれば、緊急自動車や路線バス、タクシー等の公共車両、産業活動に用いられる事業用車両等の円滑な通行にもつながります。

しかし、自家用車への過度の依存を改め、公共交通の利用を促進するためには、県民の交通行動の背景にあるライフスタイルや価値観そのものの変革を促すことが必要です。

¹⁴ モーダルシフト：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、CO₂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。

そのため、公共交通機関をはじめ低炭素型の交通手段を利用しやすい環境整備を目指すとともに、県民が、日常生活の様々な場面で公共交通利用を優先して考えるように啓発を行っていきます。

(1) 「エコ交通ネットワーク」の形成

「エコ交通」とは、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、人と環境に優しく魅力と利便性の高い交通のことです。

自家用車中心の生活から公共交通主体の「エコ交通」への転換を促すためには、それぞれの交通機関の利便性と魅力を一層高めるとともに、複数の交通手段の円滑な組み合わせにより、交通網全体としての機能向上を図ることが必要です。鉄道による基幹的交通軸とバス等による地域内交通網で構成される県全域の公共交通ネットワークと、これらに身近にアクセスする徒歩や自転車などの交通手段によって、県内のどこでも「エコ交通」を実践可能にする「エコ交通ネットワーク」の形成を目指します。

(2) 自転車を利用しやすい環境づくり

自転車は、子どもから高齢者まで誰もが容易に利用可能な交通用具で、徒歩よりも高速で広範囲の移動を実現しながらも、地球温暖化の原因となるCO₂を排出しない環境に優しい移動手段です。また、自動車に比べて公共交通との組み合わせにも馴染みやすく、「エコ交通ネットワーク」の形成には自転車の活用が必要不可欠です。

暮らしの中で常に自転車を選択肢のひとつとして考える「+cycle（プラス・サイクル）構想¹⁵」により、県民の日常利用と県外からの来訪者の利用の両面から自転車の利用環境づくりを進め、自転車を交通体系の中に位置づけていきます。

(3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革

地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量削減のため、化石燃料に依存しない低炭素型の交通体系づくりが求められています。交通部門における主要なCO₂排出源が自動車であることから、電気自動車の導入など自動車そのものの低炭素化と併せて、交通安全や渋滞緩和等の観点からも、根本的には公共交通利用への転換が必要です。また、人口減少が進む中で地域交通を維持していく上でも、自家用車からの転換による公共交通の利用拡大が非常に重要です。

個人の需要に応じて任意の発着地間を移動できる自家用車の利便性は高く、車依存の現状をただちに改めることは容易ではありませんが、低炭素社会を目指す環境先進県としての自負をひとつの大きな動機づけに、県民一人ひとりが、公共交通の維持には利用者の確保が不可欠であることを理解し、自ら地域交通活性化の当事者として進んで公共交通を利用するよう、意識と行動の変革を促す働きかけを行っていきます。

2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

超高齢社会の到来に伴って、すべての人が利用可能な移動手段である公共交通の役割はより重要になるものと考えられます。また、都市機能の拡散による中心市街地の活力低下と行政コストの増大への反省から、公共交通でつながるコンパクトなまちづくりが志向されてい

¹⁵ +cycle（プラス・サイクル）構想：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。

ます。

今後の社会環境を見通すと、将来にわたって県民の生活を支える重要な社会基盤として、県や市町は地域の公共交通ネットワークをしっかりと維持、充実していくことが必要です。また、県民もこれまでのように利用者としてだけではなく、地域交通の活性化のために主体的な役割を担っていくことが必要になっており、すでに各地域で県民参加の取組が始まっています。

そこで、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目指します。

(1) 県全域における交通空白域の改善

子どもや高齢者など自動車を運転しない人々が、買物や通学、通院など生活に必要な移動に不自由を来すことのないよう、鉄道、バスなど様々な方法によって、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します。

(2) バス利用を促進する環境整備

バスは、広域ネットワークにつながる鉄道と居住地とを結ぶ大変重要な役割を果たしています（P6 図1-3）。このため、バス交通を地域公共交通ネットワークの中心的な存在と位置づけ、バス利用を促進する環境を整備していきます。併せて、バス交通の定時性を確保するための道路環境改善を目指します。

(3) 関係者の役割分担による公共交通の維持

公共交通サービスは、交通事業者それぞれの経営方針に基づく営業活動により提供されることが基本ですが、今後人口減少等により経営環境が厳しさを増す中、採算性の低い路線も含めて公共交通を維持していくことは交通事業者の経営努力のみでは難しく、行政が補助金等によって支えざるを得ない場合もあります。コミュニティバスの運行のように行政の大きな負担となっているものもありますが、地域住民の生活を守り、より良いまちをつくる地方公共団体の責任として、複数の地方公共団体による連携も図りながら公共交通を確保していきます。

また、公共交通の維持には県民の利用が不可欠であることから、県民一人ひとりが地域交通を支える当事者として、進んで公共交通を利用するよう促していきます。

(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

これからの地域公共交通の維持には、交通事業者と行政だけではなく、県民や地域コミュニティの関与も必要になります。そこで、地域の実情に合った交通のあり方を地域自らが検討し維持していく仕組みの中で、県民の主体的な参画が促されるよう支援を行います。また、地域コミュニティを交通サービスの多様な担い手のひとつと位置づけ、交通事業者や行政とも連携をしながら、地域交通を維持していくことを目指します。

3 まちづくりと一体となった交通の整備

交通をめぐる課題は地域によって異なることから、それぞれの地域の特性や課題を適切に把握し、地域のまちづくりと一体となった安全で安心な交通環境の整備を図ります。

(1) 地域が主役の交通まちづくり

地域によっては、電車の混雑や道路の渋滞など交通需要の集中が課題となる場合もあれば、逆に利用者減少が続く中で公共交通をいかに維持するかといった課題もあるなど、地

域の抱える交通の課題は様々です。また、自転車や湖上交通の活用のほか、在来線鉄道の新たな駅やLRT、BRT等都市型の新たな交通システムなどの新しい要素を視野に入れた交通体系を検討している地域もあります。さらに、高齢者や障害者の円滑な移動の確保や観光誘客による地域の活性化などは、交通政策の枠を超えて、福祉、産業振興など他の行政分野とも関わりつつ県全体に共通する課題です。

これからの地域交通は、各地域の特性に応じて、地域のまちづくりと一体となって維持、充実を図っていくことが必要です。そのため、県は、各行政分野の連携強化を図り、市町と連携しながら、各地域に応じた施策を支援していきます。

(2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通

自家用車など私有の交通用具とは異なり、様々な人が乗り合わせて利用する公共交通は、人と人がふれあう場を提供します。公共交通は、単なる移動手段というだけではなく、それ自体がまちの一部として、県民の社会生活の舞台にもなっています。このことから、地域のまちづくりのひとつとして、県民一人ひとりが交通を通じて自分たちのまちを見つめていけるよう、公共交通を県民にとってより身近なものにしていきます。

(3) 安全・安心な交通網の整備

道路交通事故発生件数が多い状況で推移しており、交通事故の抑制は安全・安心なまちづくりにとって大きな課題です。

そのため、自動車交通だけではなく、相対的に弱い立場にある歩行者、自転車、車椅子利用者等にも安全な道路環境を提供できるよう「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を進めるとともに、「滋賀県交通安全計画」に基づき、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通の安全対策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通機関による輸送が安定的に行われることも、暮らしの安心になくてはならないものであり、広域交通と同様、地域交通においても、災害等に対する強さと万一の場合の回復性に優れたしなやかさを備えるとともに、交通インフラの老朽化に適切に対応し、交通の機能を安定的に維持していくことが重要です。

そのため、強風や大雨、積雪等の気象条件による鉄道やバス等の遅延および運休対策や、異常気象時等においても地域が分断や孤立化することのない災害に強い道路ネットワークづくりを進めます。

また、限られた財源の中で、貴重な交通インフラをより長く、安全に利用していくため、計画的な維持管理を行います。