

第2 地域交通の課題解決のための施策

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

(1) 「エコ交通ネットワーク」の形成

人と環境に優しい「エコ交通」を推進するため、徒歩や自転車などで身近な公共交通にアクセスすることで、バス等による地域内交通網と鉄道等による基幹的交通軸を組み合わせることで県内各地へ移動可能な「エコ交通ネットワーク」の形成を目指します。

「エコ交通ネットワーク」の基幹的交通軸として、「琵琶湖環状鉄道軸」、「琵琶湖横断交通軸」、「東琵琶湖縦断鉄道軸」の3つの交通軸を強化するとともに、様々な交通機関を円滑に組み合わせることで利用できるシームレスな（継ぎ目のない）交通体系を構築します。

図5-3 エコ交通ネットワークの基幹となる3つの交通軸



ア 琵琶湖環状鉄道軸

琵琶湖線、北陸本線、湖西線からなる、県土を環状にめぐるとなる交通軸です。県の南北を結ぶ幹線交通の役割に加えて、平成18年（2006年）の琵琶湖環状線開業により近江塩津駅での乗換えによる環状利用の利便性が向上したことにより、北回り、南回りの2つの経路で琵琶湖の東西を結ぶ路線としての役割も重要となっています。

鉄道の利便性は、まちの発展に大きく関わると言えますが、運行本数などのサービス水準には地域間で格差があることから、特に県北部地域において、東西交流の活性化を通じて北陸本線および湖西線の利用の促進を図りながら、琵琶湖環状線全体の利便性の向上を目指します。

また、湖西線については、強風等地域特有の気象条件に対応した安定運行確保のため、あるいは将来の北陸新幹線全線開業までの暫定的接続向上策としてのフリーゲージトレイン走行を見据えて、防風柵延伸等の保安防災対策を促進します。

【取り組む施策】

- ・ 琵琶湖線野洲以東の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・ 北陸本線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・ 湖西線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進、防風柵延伸等の保安防災対策の促進

イ 琵琶湖横断交通軸

琵琶湖大橋を経由し琵琶湖線と湖西線とを結ぶ琵琶湖横断エコバスと、草津線からなる、県土を東西に結ぶ交通軸です。本県の地勢上、琵琶湖を横断する東西交通は県交通体系を考える上での重要な要素であり、中でも琵琶湖大橋は、公共交通も通行する交通の要衝となっています。

琵琶湖環状鉄道軸との組み合わせにより琵琶湖沿岸地域への公共交通アクセスを担う路線として、琵琶湖大橋を横断するバス交通の充実を図ります。

また、草津線については、県内でも人口増加の著しい南部地域や産業集積の進む甲賀地域を經由する重要路線です。そのため、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、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ます。この同盟会の取組を通じて草津線の利用を促進し、利便性向上を図るとともに、段階的複線化の実現に向け、第1段階である甲西駅における列車行き違い設備の整備を目指します。

また、湖上交通については、陸上交通の代替経路としての恒常的な航路開設には、現状では事業採算性や需要喚起等課題が多いことから、暮らしと湖の関わりの再生を目指して、琵琶湖と一体となったまちづくりの推進による湖上交通の活性化を図ります。

【取り組む施策】

- ・琵琶湖大橋を横断するバス交通の利用啓発や鉄道との連携促進
- ・草津線の利用促進とダイヤ改善等の利便性向上の促進
- ・草津線の段階的複線化の推進
- ・湖上交通の活性化

ウ 東琵琶湖縦断鉄道軸

近江鉄道および信楽高原鐵道により、湖北地域から甲賀地域まで県東部を南北に結ぶ交通軸です。

琵琶湖環状鉄道軸、琵琶湖横断交通軸との組み合わせにより、県全域の基幹的公共交通軸を形成するため、近江鉄道および信楽高原鐵道の利用の促進と利便性の向上を図ります。

また、2つの鉄道と新線によって学研都市線に接続するびわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進に向けて、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による利用促進等の取組を通じて、公共交通を活かした沿線地域の活性化を図ります。

【取り組む施策】

- ・近江鉄道の利用促進と利便性向上の促進
- ・信楽高原鐵道の利用促進と利便性向上の促進
- ・びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設構想の推進

エ シームレスな交通体系の構築

交通施設内での移動や交通機関同士の接続等における「継ぎ目」の不便さの解消とともに、すべての人にとってわかりやすく使いやすい交通の実現に向けた交通施設のユニバーサルデザイン化の促進により、誰もが便利に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、シームレスな（継ぎ目のない）交通体系を構築します。

【取り組む施策】

- ・ 交通施設のユニバーサルデザイン化などによる移動円滑化の促進
- ・ 交通事業者間の連携による乗継ぎの向上や異なる路線間の直通乗入れの可能性の検討
- ・ 異なる交通機関の乗継ぎ利用を促進する統一運賃体系の可能性の検討
- ・ 自転車、自家用車から公共交通への円滑な乗換えを促す駐輪場、駐車場の整備促進やサイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド¹⁷の推進
- ・ ICカード等の導入や交通事業者間での共通化の促進
- ・ 自転車を持ち込み、積載可能なサイクルトレイン、サイクルバスの活性化

(2) 自転車を利用しやすい環境づくり

県民の日常生活における利用と観光客層による非日常的な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ます。

日常利用においては、年齢層に合わせたルールやマナー、自転車の楽しみ方や利用の提案によって、自転車で移動し暮らせる地域イメージの定着を図ります。観光客層に対しては、自転車による移動の多様な楽しみ方の提案、公共交通での来訪の楽しみ方の提案を通じて、観光地まで自転車が利用できるイメージの定着を図ります。これにより、「公共交通＋自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指します。

ア ルール・マナー・安全

交通ルールの順守による自転車の安全利用は、他のあらゆる自転車施策を活かす前提となります。歩行者に対しても自動車に対しても安全で快適な自転車の走行を実現するために、自転車利用者等のルール・マナー・安全の向上に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・ 自転車の車道における左側通行の徹底
- ・ 年齢層や利用の場面に応じたルール・マナー啓発
- ・ 自動車ドライバーへのルール・マナー啓発

イ 情報発信

自転車を利用した観光案内、道路や駐輪場の情報、ルール・マナー啓発など安全利用につながる情報などを集約し発信していきます。

【取り組む施策】

- ・ 自転車利用に関する情報を集約したホームページによる情報発信

ウ 環境整備

自転車を安全、快適に利用できる環境を整えるため、自転車走行空間の確保、駅やバス停留所への駐輪場の整備支援等の取組を行います。

¹⁷ サイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド：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。

【取り組む施策】

- ・ 自転車専用通行帯（自転車レーン）など車道における自転車走行空間の確保
- ・ 駅やバス停留所への駐輪場整備の支援
- ・ 自転車を持ち込み、積載可能なサイクルトレイン、サイクルバスの活性化
- ・ サイクリングルート案内表示の共通化の促進
- ・ レンタサイクルの普及促進

(3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革

公共交通の利用を促進するためには、交通機関側の利便性向上や魅力増進等による利用の誘発と、利用者側の意識変革を促す働きかけの、両面からの取組が必要です。

交通機関の側への取組の中には、地方公共団体が鉄道の増便等運行サービス向上コストを実験的に負担することによって新規需要の掘り起こしを図った、踏み込んだ施策の例もあります。

こうした県外の事例も参照しながら、経済的インセンティブによる誘導など、様々な利用促進の手法、方策を、交通事業者とも連携しつつ研究していきます。

また、利用者側への取組としては、公共交通が重要であるという県民の認識を、実際の行動における積極的な公共交通利用に結び付けていくため、モビリティ・マネジメント¹⁸の手法も活用しながら、県民一人ひとりが環境負荷の低い公共交通を選択することで地球環境に優しい低炭素型交通体系の構築につながるとともに、地域交通を活性化するという当事者意識の醸成を促します。また、次世代を担う子どもたちが公共交通に親しむ機会の提供を通じて、将来にわたって利用習慣の定着を図るとともに、公共交通に対する県民の理解と愛着を深め、公共交通の活性化につなげます。また、国土交通省により制定された「エコ通勤優良事業所認証制度」¹⁹を積極的に活用するなどにより、事業所におけるエコ通勤の普及を図ります。

【取り組む施策】

- ・ 交通事業者とも連携した、様々な公共交通利用促進手法、方策の研究
- ・ 人と環境に優しい「エコ交通」の普及啓発
- ・ 学校教育やその他の機会を通じた子どもたちへの公共交通利用促進啓発
- ・ 「エコ通勤優良事業所認証制度」等による企業へのエコ通勤への協力依頼
- ・ 地域公共交通会議への県民の主体的な参画の促進

(4) 自動車利用のエコ化推進

交通部門における主要な温室効果ガス排出源である自動車における対策として、電気自動車や低燃費車の普及啓発や、急な加減速や不要なアイドリングを減らして燃料消費を抑

¹⁸ モビリティ・マネジメント：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。

¹⁹ 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もの。

えるエコドライブの励行など、自動車利用のエコ化に向けた取組を進めます。

【取り組む施策】

- ・電気自動車など温室効果ガス排出量のより少ないエコカーの普及啓発
- ・エコドライブの普及啓発

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

(1) 県全域における交通空白域の改善

鉄道による基幹的交通軸と、これとつながるバス等による地域内交通網で構成される公共交通ネットワークを中心に、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。

ア 輸送需要に応じた交通手段の確保

地域内交通網については、輸送需要に応じた適切な交通機関によって、地域住民の生活に必要な移動手段が確保された状態を目指します。

輸送需要が多い都市部においては、民間の路線バスが支える地域として、地域間幹線ネットワーク等については国庫補助等も活用しながら、利便性の確保を促していきます。

輸送需要が少なく民間の路線バスが撤退した郊外部、農山村部においては、主に市町が運行するコミュニティバスが支える地域として、県は真に必要な生活交通路線について市町を支援しつつ、公共交通を維持していきます。

そのうち特に輸送需要の低い地域などについては、市町のコミュニティバスの中でも利用者の求めに応じて運行するデマンド方式など、より低密度低頻度の輸送に適した持続可能な運営形態も活用していきます。

なお、今後人口減少社会の到来によって輸送需要のさらなる低下が懸念される中、行政の支援を無制限に拡大させていくことは現実的ではありません。公共交通の持続的経営のため、自家用車からの転換等による公共交通の利用拡大等、交通サービスの収益性、自立性を高める交通事業者や市町の取組を促していきます。

【取り組む施策】

- ・地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討
- ・地域間幹線バス路線の運行に対する支援
- ・廃止代替コミュニティバスを運行する市町に対する支援

イ 多様な担い手による交通手段の確保

輸送需要の低い地域や交通空白地では、市町や地域コミュニティで構成される協議会などによる自主的な生活交通の維持確保の先導的な取組、さらに不特定多数を対象にした公共交通ではなく利用者や対象地域を限定した福祉的あるいは共助的な輸送サービスなども活用しながら、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。

【取り組む施策】

- ・地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討
- ・地域コミュニティ等による自主的な生活交通維持確保の先導的な取組への支援

(2) バス利用を促進する環境整備

地域公共交通ネットワークの中心的存在であるバス交通の利用を促進する環境を整備します。

ア 生活拠点をカバーするバス路線網の形成

県民の参画によるバス路線検討により、利用の見込みに応じたきめ細やかなバス停留所設置を促し、生活の拠点からバス路線網へのアクセス性を向上させることで、バスの利用機会拡大を図ります。

【取り組む施策】

- ・コミュニティバス路線の検討への県民の参画の促進

イ バス利用の利便性向上

すべての人に使いやすいバス交通を目指して、バス停留所や車両のバリアフリー化を進めます。また、鉄道や自転車等他の交通手段との連携の強化、バス停留所環境の改善など、バス利用の利便性の向上を図ります。

【取り組む施策】

- ・自転車からバスへの円滑な乗換えを促す駐輪場整備の支援やサイクル・アンド・ライドの推進
- ・自転車を持ち込み、積載可能なサイクルバスの活性化
- ・交通事業者間の連携による乗継ぎの向上や異なる路線間の直通乗入れの促進
- ・バス停留所、車両のバリアフリー化や、バス停留所環境改善の促進
- ・ICカード等の導入や交通事業者間での共通化の促進
- ・バス運行管理機能の向上や利用者への情報提供の充実につながるバスロケーションシステムの導入促進

ウ バスの定時性を確保するための道路環境改善

バス運行の定時性を確保するとともに輸送の安全性を高めるため、バス優先レーンの設置検討や、公共車両優先システム（PTPS）の検討など、バス交通を支援し走行環境改善につながる道路における対策を推進します。

【取り組む施策】

- ・バス交通の定時性、安全性確保に向けたバス専用、優先レーンの設置検討

(3) 関係者の役割分担による公共交通の維持

コスト削減等交通事業者による経営努力、行政による運行支援、県民による積極的な利

用など、関係者の連携と役割分担により地域の公共交通を維持していきます。また、企業においても、県民と同様に交通サービスの利用者として、事業活動や従業員の通勤における公共交通の積極的な利用を進めるよう促していきます。

【取り組む施策】

- ・ 県民、交通事業者、行政が連携した公共交通の確保維持
- ・ 地域公共交通会議による県民、交通事業者、行政を交えた地域の交通のあり方に関する検討

(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

地域公共交通会議への県民の主体的参画を促しながら、地域の実情に合った交通のあり方を地域自らが検討することを通じて、県民、交通事業者、行政の連携による地域交通体系づくりを進めていきます。

【取り組む施策】

- ・ 地域公共交通会議への県民参画による地域の交通のあり方に関する検討
- ・ 地域コミュニティ等による自主的な生活交通維持確保の先導的な取組への支援

3 まちづくりと一体となった交通の整備

(1) 地域が主役の交通まちづくり

各行政分野の連携強化を図るとともに、市町と連携しながら、地域の特性に応じて地域のまちづくりと一体となって、地域交通の維持、充実を図ります。

【取り組む施策】

- ・ 県と市町との連携による地域特性に応じた交通体系づくり
- ・ 地域産業や観光など地域のまちづくりと一体となった交通施策
- ・ 湖上交通の活性化
- ・ 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を視野に入れた地域のまちづくりへの支援

(2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通

人と人がふれあう社会生活の舞台である公共交通を、県民にとってより身近なものとしていきます。

【取り組む施策】

- ・ 地域公共交通会議への県民参画による地域の交通のあり方に関する検討
- ・ マイレール運動²⁰など公共交通を身近にするための住民活動への支援

²⁰ マイレール運動：地域にとっての鉄道の重要性を行政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。

(3) 安全・安心な交通網の整備

交通事故を抑制するとともに、異常気象や災害に強い安全・安心な交通網の整備を進めます。

ア 交通安全対策

安全な道路環境の提供のため、「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を推進します。また、「滋賀県交通安全計画」に基づき、陸上交通の総合的な安全対策を推進します。

【取り組む施策】

- ・通学路を中心とした歩道整備の推進による歩行空間の充実
- ・自転車専用通行帯（自転車レーン）など車道における自転車走行空間の確保
- ・生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するバイパス整備

イ 災害時に備えた強い交通網の整備

災害発生時にも交通機能が維持されるよう、地震、風水害による被害が想定される既存交通網の強靱性の強化、新たに整備される交通網の強靱性の確保、交通ネットワークの万一の破断への備えおよび代替輸送路の確保に取り組みます。特に、地震直後から発生する緊急輸送を円滑確実に実施するために必要な道路として優先度が高い緊急輸送道路網については、耐震性の確保や代替輸送路の確保に取り組みます。また、湖北地域などでは雪害への対応も求められることから、雪害時にも機能する交通網の確保に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・既存交通網、新規整備を行う交通網の強靱性の確保
- ・緊急輸送道路網の耐震性の確保
- ・湖上交通の活用等災害発生時における代替輸送路の確保
- ・道路網における冬期の雪害対策の充実

ウ 既存交通インフラの再生と長寿命化

効率的で効果的な維持管理を実現する手法として、アセットマネジメントの考え方を取り入れ、県の既存交通インフラの再生、長寿命化に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・アセットマネジメントの考え方を導入した県の既存交通インフラの再生、長寿命化