



湖西線等の高架駅の利便性向上について

【提案・要望先：国土交通省】

1. 提案・要望内容

(1) 鉄道の安定輸送を確保するため、「強風対策」に必要な体制や施設整備（防風柵設置）に対する国の制度的支援

- 「都市鉄道等の利用者の利便の増進に関する基本方針」に「安定輸送の確保」の項目を加え、強風対策を支援対象に追加

(2) 高架等に設置された鉄軌道駅のバリアフリー化推進

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の対象要件に「高架等の高所に設置された鉄軌道駅」を追加

2. 提案・要望の理由

- 本県の西部を南北に縦断するJR湖西線は、京阪神地域と一体となった鉄道ネットワークとして、地域の通勤通学利用者にとって必要不可欠な路線であり、関西―北陸を結ぶ優等列車が走行するなど、広域鉄道ネットワークとしても重要な路線。

(1) 鉄道の安定輸送の確保

- 湖西線は比良山系が琵琶湖に迫る地域を走行するため、冬季に北西から吹き降ろす季節風「比良おろし」や台風災害により定時運行・安定輸送を阻害。
- このため、「都市鉄道等の利用者の利便の増進に関する基本方針」に「安定輸送の確保」の項目を加え、強風等から地域住民の移動手段を守り、広域鉄道ネットワークの安定輸送を確保するため、強風対策（防風柵設置）への国による制度的支援が必要。

(2) 高架等に設置された駅のバリアフリー化

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、国、地方、施設設置管理者等が、移動等円滑化を進める対象の鉄軌道駅は、「平均的な利用者数が3,000人以上/日」。
- この「基本方針」により利用者数3,000人未満の鉄軌道駅でも、地元自治体（市町）が「自由通路整備」に関与することでバリアフリー化が進展。
- 一方、高架等に設置された駅では、「自由通路整備」の必要性が希薄。結果として、地元自治体がバリアフリー化に主体的に関与することが困難。

（JR湖西線では、3,000人未満駅9駅中7駅がバリアフリー未整備駅）

- 高架等に設置された鉄軌道駅は、昇降機等の設置が段差解消の唯一の手段。一方、これら設備は、主に旅客施設内となり、施設設置管理者の積極的関与が必要。
- このため、「基本方針」の対象要件に、「利用者数3,000人以上」のほか、『高架等の高所に設置された鉄軌道駅』を追加すること。

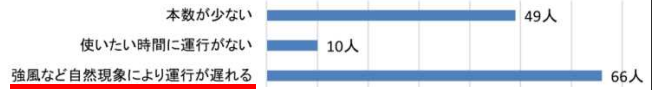
(本県の取組状況と課題)

(1) 湖西線の安定輸送のネックとなる「強風対策」が必要

○ 沿線住民の意見

- 沿線の高島市が実施した市政アンケートによると、「強風など自然現象により遅れる」ことが、湖西線を利用しにくいと感じる最大の原因。

Q 湖西線を利用しにくいと感じる部分は？



高島市政アンケート（平成 29 年 3 月）



○ 台風による被害状況

- 平成 29 年 10 月 23 日に台風 21 号の影響で、湖西線（比良駅－近江舞子駅間）で 9 本の電柱折損が発生。
- この影響で、2 日間にわたり、湖西線（堅田駅－近江塩津駅間）が運休。また、特急「サンダーバード」が東海道本線、北陸本線を迂回。



- 「強風」等による湖西線の遅延や運休は、地域住民の生活に支障を来すだけでなく、広域的な鉄道ネットワークにまで影響を与える。
- このため、都市鉄道の利便性の向上には、安定輸送の確保のための対策が必要。

(2) 鉄道駅のバリアフリー化の推進

- 湖西線の駅は、すべて高架に設置されているため、建物 3 階半に相当する長い階段を上り下りする必要。
- 高架駅での利便性向上のため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の対象要件に、『高架等の高所に設置された鉄軌道駅』を追加。

