

2. 地域の活力を支え人と自然にやさしい県土基盤づくり

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要 (目標設定の理由または必要性、内容等)	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成24年度)		
	<p>広域交通基盤の整備と脱温暖化対策</p> <p>・魅力ある滋賀交通ネットワークの構築 (滋賀交通ビジョンの策定)</p> <p>未来戦略プロジェクト(4)</p>	<p>住民、産業界・商業界等幅広く見を聞きながら交通ビジョンの策定を進める。</p> <p>懇話会の開催 3回/年間</p> <p>住民との意見交換会の開催 6回/年間</p> <p>市町との意見交換会の開催 6回/年間</p>	<p>滋賀交通ビジョンの策定</p>	<p>平成2年に策定した「滋賀県総合交通ネットワーク構想」では、構想の要となる最重要鉄道プロジェクトである琵琶湖環状線や新名神高速道路が開業し、「県土1時間交通体系」が実現。</p> <p>当構想は、策定後20年が経過しており、国の交通基本法の策定や県の低炭素社会行程表や低炭素社会づくり推進条例の策定にあわせて、これを抜本的に見直し、高齢化対応した地域公共交通の確保、持続可能な環境負荷低減につながる交通ビジョンを構築する必要がある。</p> <p>新しい交通ビジョンは、「2030年頃の滋賀県の目指すべき交通の姿」を示すもので、急速な少子・高齢化に対する今後の方向性を明確にし、地域交通施策を総合的・計画的に進めていくための基本的な指針とする。</p>	<p>人口推移、駅周辺の人口集積率、旅客等地域間流動、地域公共交通の現状等、本県の交通をとりまく現状について、昨年実施された国勢調査やパーソントリップ調査の最新のデータも活用しながら、整理を行い、議論の材料を揃える。</p> <p>有識者、交通事業者、国関係者等10名程度で構成する懇話会を立ち上げ、その中で、地域交通のあり方や高速交通ネットワークの整備、既存インフラの確保、公共交通機関の利用促進等、本県の交通が抱える課題の解決に向けて議論する。</p> <p>ビジョンの策定にあたっては、県民、経済界・商業界等から意見を聞き、生活者の視点や生活現場からの発想を盛り込む。 また、市町の意見も聞きながら、策定を進める。</p>

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要 (目標設定の理由または必要性、内容等)	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成26年度)		
	自転車利用の促進  未来戦略 プロジェクト(4)	ステージ1 1=協議会の設立、自転車利用促進の指標作成 2=自転車の利用促進のモデル事業の実施 3=コミュニティサイクル社会実験の実施	ステージ3	<p>マイカー中心の交通体系から、人にも環境にも優しい公共交通へのシフトを図るためには、幹線となる鉄道の駅から5km圏内の移動利便性を高めていく必要がある。 (駅から5km圏内に県民の約95%が居住)</p> <p>自転車は、環境負荷が小さく、なにより5km圏の移動利便性に優れた交通手段である。</p> <p>そこで、自転車の魅力を高め、利用しやすい環境の整備を通じて、自転車利用を促進し、合わせ、鉄道を含めた公共交通全体のネットワーク機能の強化を図ることで、低炭素社会実現に向けた一助とする。</p>	H23年度事業 自転車利用促進協議会の設置 自転車の利用促進に関する団体等が、問題点の共有や意見交換、今後の自転車利用の促進にあたってのプランについて議論する場の設定 自転車利用の促進のためのプラン作成 自転車利用の促進のための指標となるプランの作成 鉄道沿線レンタサイクル推進モデル事業 鉄道沿線を軸としたレンタサイクルを整備し、公共交通と二次アクセスとしての自転車の組み合わせによりマイカーからの転換を図る 自転車クラブ(仮称)推進事業 自転車の利用しやすい体制の整備として、自転車クラブ(仮称)を設置し、会員制で保険やメンテナンスのサポート、情報提供、商店等との連携による利用促進等を行う。

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成 年度)	(目標設定の理由または必要性、内容等)	
	琵琶湖環状線の 利便性向上  未来戦略 プロジェクト(5)	小学生体験学習プログラム支援事業参加者数 9,000名 (県内の小学生 6,000人、京都府 および大阪府の 小学生 3,000人 を 目標)		<p>課題 近江塩津駅での乗換ダイヤの充実 平成18年の長浜 - 永原間直直化により山科駅と近江塩津駅での乗換による環状運行(琵琶湖環状線)が実現したが、近江塩津駅での乗換ダイヤは北陸本線方面へ14本/日(内、1本は直通)、湖西線方面へ15本/日とまだまだ利便性が低く、利用需要も高まっていない。今後のダイヤ充実につなげるためにはさらなる利用促進に努める必要がある。</p> <p>当面の目標 小学生体験学習プログラムの支援事業の対象を県外に拡大し琵琶湖環状線の一層の利用促進を図る</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・数値目標 H23年度 県内 6,000人 県外 3,000人(新規) 計 9,000人</li> <li>・補助実績 H19年度 50校 4,099人 H20年度 59校 4,477人 H21年度 64校 5,153人 H22年度 72校 5,504人</li> </ul>	<p>小学生体験学習プログラム支援事業の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各小学校には早期に募集を開始(4月初旬)</li> <li>・各市町教育委員会に対して参加協力を要請</li> <li>・学校関係者が集まる会議で事業内容を説明</li> <li>・学校に対して、アンケート調査の意見や参考となる過去の実施プランを提供</li> <li>・教育委員会「教育しが(電子版)」等への体験談掲載により情報発信を強化</li> <li>・県外への対象拡大のため、京都府および大阪府の交通担当部局の理解と協力を得て、琵琶湖下流域小学校に事業を周知</li> </ul> <p>地元駅利用促進策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸本線・湖西線乗換利用に便利なオリジナル時刻表の作成</li> <li>・琵琶湖一周鉄道の旅補助の拡大</li> <li>・啓発活動、免許返納高齢者へのICOCA普及等を通じた地元利用者のマイルール意識の醸成</li> <li>・観光キャンペーンの実施</li> <li>・北びわこ周遊観光キャンペーンを地元NPOと協働開催</li> <li>・平成23年のNHK大河ドラマ放映を契機とした地域観光資源の魅力発信</li> <li>・レンタサイクルの利用拡大</li> <li>・琵琶湖一周ウォーキングの誘発推進</li> <li>・「琵琶湖一周初めの一步ウォーキング」によるウォーキング初心者層の取り込み</li> <li>・県ウォーキング協会が開催する「琵琶湖一周健康ウォーキング」の支援</li> <li>・「琵琶湖一周健康ウォーキング」HPで各回の開催結果やコース情報を発信し、途中参加者や「びわこ観光ウォーキング認定」挑戦者の完歩達成を支援</li> </ul>

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要 (目標設定の理由または必要性、内容等)	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成25年度)		
-	草津線複線化に向けた取り組み	<p>手原駅～油日駅 間乗車人員 16,223人/日 (市町の利用客目 標達成プログラム H23年度目標 値)</p> <p>草津線のレタサイクル 整備駅数 既設7駅 8駅</p> <p>レタサイクル乗り捨て システム本格導入</p> <p>草津線輸送力 増強の実現</p> <p>ステージ4 ステップ1</p> <p>1=JR要望 2=勉強会 3=前提条件整理 4=正式協議(JRから輸送 改善計画提示) ステップ1=混雑解消 ステップ2=バリアフリー化 ステップ3=用地取得 5=基本合意 6=工事協定</p>	<p>24年度 16,551人/日 25年度 16,886人/日</p> <p>ステージ5</p>	<p>草津線沿線住民の利便性向上のためには草津線の複線化実現が重要であり、そのためには、草津線の利用者増を図り、輸送密度を高めていくことが必要である。</p> <p>課題1 継続的な利用者増の実現 当面の目標 市町の利用客目標達成プログラム実施を支援し、JR発足後の利用ピークを更新する。 ・乗車人員推移 S62年度 10,836人/日 H10年度 16,447人/日 H20年度 16,376人/日 H21年度 15,902人/日 ・目標 H25年度 16,886人/日</p> <p>課題2 駅からの二次交通アクセス充実 当面の目標 草津線県内10駅にレンタサイクルを整備し、相互乗り捨てシステムを導入 ・現状 7駅設置 2地域4駅で乗り捨て限定実施 ・目標 H23年度 8駅設置 乗り捨て実施駅の拡大 H24年度 9駅設置 乗り捨て実施駅の拡大 H25年度 10駅設置 乗り捨てシステムの全面实施</p> <p>課題3 甲西駅行き違い設備整備への展望を拓く ステップ1 朝の混雑ピーク解消のための輸送改善 ステップ2 草津-貴生川駅間全駅のバリアフリー化見込 ステップ3 甲西駅行き違い設備用地取得</p>	<p>新・利用客目標達成プログラム(平成23年度策定) ・沿線自治体による積極的な利用促進策の実施</p> <p>地元利用促進策 ・草津線複線化サポーターとの連携事業の強化 ・自動車利用者等に対して、鉄道利用の啓発 ・学校行事等における鉄道利用の推進</p> <p>観光キャンペーンの実施 ・地域観光資源を活用した誘客事業を展開によって、駅を起点とした周遊観光を活性化し、鉄道、バス、レタサイクルの需要を創出</p> <p>需要の動向に合わせた輸送力改善のための「段階的整備」 ・第1段階として、甲西駅行き違い設備の整備を進め、1時間当たりの線路容量を6本から8本へ増強(現在、湖南省が用地を先行取得中)。 ・第1段階に向けたさらなる利用促進のため、コストの極力かからない輸送改善として、ダイヤの工夫による朝ラッシュの緩和策を検討 コンパクトシティ推進ワーキング ・各駅周辺のまちづくり検証と課題整理を進める ・湖南省で「生活交通ネットワーク計画」の策定支援 費用負担 ・費用負担検討委員会において、各市町間の負担割合を調整 ・基金の創設について検討 JR要望の実施、勉強会の開催</p>

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要 (目標設定の理由または必要性、内容等)	目標達成に向けての手段・方法
		(平成23年度)	(平成25年度)		
-	生活交通セーフティネット事業（地域の实情に応じた生活交通確保の取組に対する支援）	公共交通利用可能自治会等の数 / 県内各市町の自治会等の総数 [ 3,297(2008年) ] <H23 目標実態の把握>	公共交通利用可能自治会等の数 / 県内各市町の自治会等の総数  <目標値：100 %>	<p>モータリゼーションの進展により、生活利便性は飛躍的に向上したが、排気ガスによる環境への悪影響や地球温暖化、交通渋滞など様々な問題が生じている。</p> <p>また、公共交通機関の利用は減少し、廃止された民間バス路線の代替として市町が運行するコミュニティバスも、維持、確保が困難になりつつある。</p> <p>一方で、高齢化の進展等により、マイカーを使えない地域の高齢者等が日々の医療や買い物など、日常生活に必要な移動にも困難をきたしている現状がある。</p> <p>そのため、それぞれの地域で生活を営む上で必要な一定レベルの公共交通については、地域での实情に応じた形で確保・提供されることが必要である。</p> <p>また、地域自らが、それぞれの地域での生活交通について考え、実践的な取り組みについて議論できる場として、全市町において、地域公共交通会議等が設置されている状況が求められる。</p>	<p>1．地域住民が生活を営む上で必要な一定レベルの公共交通（生活交通セーフティネット）を確保するため、地域がそれぞれの地域の实情に応じて取り組む事業に対する支援を行います。</p> <p>交通不便地デマンド交通運行補助 地域の交通不便地を対象として、市町が実施するデマンド型交通（デマンドバス・デマンドタクシー）の運行事業に補助を行います。</p> <p>地域自主事業補助 市町や地域コミュニティで構成される協議会や業界団体等から、デマンドタクシーの実証運行実験や公共交通の利用促進に向けた取り組みなど、自主的な生活交通の維持、確保のための事業提案を募集し、実施経費について支援します。</p> <p>2．持続可能な生活交通の実現に向けて、地域自らが考え、取り組む場として、全市町での地域公共交通会議（協議会）の設立を働きかけます。</p>
]		地域公共交通会議等が設置されている市町数 / 県内全市町数 <現状：17/19 = 89.5 %>	地域公共交通会議等が設置されている市町数 / 県内全市町数 <目標値：19/19 = 100 %>		

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要 (目標設定の理由または必要性、内容等)	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成32年度)		
-	鉄道駅の バリアフリー化	平均利用者数 3千人/日以上 の駅のうち、バ リアフリー化済 駅  72.1%  県内のバリア フリー化済駅  48.0%  【参考】 H22年3月末現在 バリアフリー化済 5千人/日以上駅  滋賀県86.7% (26駅/30駅) 全国76.9% (2,160駅/2,808駅)  バリアフリー化済駅 公共交通移動円 滑化基準第4条の 適合施設により段 差解消されている 駅	100%  70%	【課題・必要性】 国の整備基準見直しに合わせ、県の整備 目標を改訂するとともに、駅の段差解消の 考え方を国と共通にする必要がある。 誰もが安全で快適な生活環境を実現する ため、鉄道を利用した移動の利便性および 安全性の向上を促進する鉄道駅のバリアフ リー化を図る。  【内容等】 バリアフリー新法では、平成32年度末ま でに、1日あたりの平均的な利用者数が 3,000人以上ある鉄道駅について、バリアフ リー化を実施することが目標として定めら れていることから、利用者3,000人以上 (3,000人未満であっても高齢化率換算等 により同様の駅を含む)で、または新築・大 規模改築を実施する駅のバリアフリー化を 目指す。  【算出方法】 鉄道駅におけるエレベーター、スロープ等の整備 による段差解消割合  (H22実績) 利用者数3千人/日以上駅数：43駅 バリアフリー化済駅数：31駅 $31 / 43 \times 100 = 72.1\%$ 県内鉄軌道駅数：125駅 バリアフリー化済駅数：58駅 $58 / 125 \times 100 = 46.4\%$ (H23目標) 利用者数3千人/日以上駅数：43駅 バリアフリー化済駅数：31駅 $31 / 43 \times 100 = 72.1\%$ 県内鉄軌道駅数：125駅 バリアフリー化済駅数：60駅(近江高島、甲西) $60 / 125 \times 100 = 48.0\%$	H23年度事業 近江高島駅：エレベーター設置 ・H24年2月末に完成するよう、工事の進行管 理および鉄軌道関連施設整備費補助金の交付。 甲西駅：エレベーター設置 ・年度内の国庫補助の採択をめざし、JR西日本 および湖南市との調整を行う。 ・湖南市3駅の「生活交通ネットワーク計画」 の策定を支援する。 H24年度以降の事業 膳所駅・稲枝駅・篠原駅・安土駅・三雲駅 ・JRとの協定締結に向けた協議や国庫補助の活 用に係る調整、バリアフリー基本構想等の策 定について、進捗状況の把握を行うとともに、 情報提供や助言等を行っていく。

番号	組織目標	目標値	計画目標値	目標設定の概要	目標達成に向けての手段・方策
		(平成23年度)	(平成27年度)	(目標設定の理由または必要性、内容等)	
-	交通安全教育の推進 (交通事故死者の抑止)	<p>交通事故総数および年間死者数を前年に対比して減少させます。</p> <p>年間交通事故死者数 73人以下</p> <p>年間交通事故死傷者数 11,100人以下</p>	<p>交通事故死者 55人以下</p> <p>交通事故死傷者 8,800人以下</p>	<p>真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、県民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。</p> <p>そのためには、悲惨な交通事故を防止し、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと事故そのものの減少にも積極的に取り組む必要があります。</p> <p>なお、第9次滋賀県交通安全計画では、平成27年度までに交通事故死者数を55人以下、交通事故死傷者数を8,800人以下に抑止することを目標に掲げており、当面は、この計画に沿って、死者数、死傷者数を減少させていくこととします。</p>	<p>交通安全関係機関・団体と連携して、積極的な「交通安全県民総ぐるみ運動」を展開します。</p> <p>特に、高齢者の交通事故防止は重要な課題となっていることから、各地域で交通安全教育を実施することができる交通安全指導員を養成し、これら交通指導員が実施する交通安全教室により地域の高齢者の交通事故防止を図るとともに、高齢者を取り巻く運転者のマナーを向上させるなど高齢者を守る運動を推進するほか、シートベルト着用の徹底、自転車利用者に対する安全利用指導等、各種安全対策を積極的に推進します。</p> <p>1 高齢者に対する安全指導の徹底                      (1) 高齢者の交通安全実地体験の促進 ...目標 1,000人                      (2) 免許を持たない高齢者世帯訪問事業の展開 ...目標 5,000世帯                      (3) シバ-無事故運動の展開 ...目標 2,000人</p> <p>2 運転者の交通ルール・マナー向上の徹底                      (1) 前照灯早め点灯参加の促進 ...目標 150団体                      (2) 職域別無事故運動の展開 ...目標 900団体                      (3) シートベルト着用率の向上 ...目標 97%</p> <p>3 安全な自転車利用の徹底                      (1) 自転車安全利用デー(毎月1日)の設定と啓発                      (2) 県下一斉啓発活動の実施...5月25日、10月25日</p> <p>4 その他                      (1) 交通安全サポート事業所等制度の推進 ...目標 150事業所                      (2) 交通安全推進大会の開催...9月2日(金)                      (3) 各期の交通安全運動の展開                      (4) テレビ、ラジオ等各種広報媒体を活用した交通安全教育、啓発の推進</p>