

「令和時代の湖国総合交通体系の整備について」

湖南市長 谷畑英吾

- 国においては交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」（平成 26 年度～令和 2 年度）の改定時期に当たっている。また、折しも「第 4 次社会資本整備重点計画」（平成 27 年度～令和 2 年度）の計画期間も終期を迎え、国全体の交通政策が社会資本整備の一環として議論される時期に差し掛かっている。この時期に、湖国の総合交通体系のあり方について、各首長が思いを述べることは意義があるものと思われる。
- 「第 5 次社会資本整備重点計画」の骨子（イメージ）では、国民生活や社会経済の変化として、自然災害の質の変化、経済状況の変化、デジタル革命の本格化などが数えられ、重点目標として「自然災害から国民のいのちと暮らしを守る社会づくり」、「予防保全に基づく持続可能なインフラ管理の実現」、「コンパクトで活力ある魅力的な地域づくり」、「経済の成長力を底上げする基盤の整備による人流・物流の拡大」、「情報技術の利活用・新技術の社会実装によるインフラの価値の発現」、「インフラ空間の多面的・複合的な利活用による生活の質の向上」が掲げられている。
- 今後の社会資本整備においては、とりわけ、「ストック効果を最大にしていくことが重要」であり、「持続可能なインフラ管理を実施」することに加え、情報技術・新技術の活用やインフラ空間の多面的・複合的利活用など「新たな視点を追加」して「新たなストック効果を発現」するとしている。
- 交通政策を取り巻く環境変化としては、人口面からみれば、人口減少社会への突入とともに人口構成の変化は交通体系の根本的見直しを求めてくる。総人口減少による移動需要全体の縮小だけでなく、生産年齢人口の減少による通勤通学需要の縮小、高齢者人口増加に伴う近郊移動需要の増加など、これまでと異なる局面を迎えることは不可避である。しかも、人口変化は地域ごとに異なるため、中長期的構想を立てるにあたっては、メッシュ別減少率に注意が必要である。
- 経済面からは、わが国の国際的な競争優位性の低下が著しいばかりか、人口減少や所得格差拡大に伴う内需縮小により、将来的な物流ネットワークの構築には戦略的な視点が求められる。
- さらに、頻発する自然災害に対して強靱な交通インフラとしての整備が求められてくる。南海トラフ巨大地震への備えとともに、毎年のように全国各地で被害を生じている風水害や豪雪では、鉄道、道路インフラへの破滅的被害が随所で見られ、復興どころか復旧にすら辿り着けていない。著しい社会資本の老朽化がそれを妨げる場合もある。
- その他、気候変動対策としてパリ協定で定められた温室効果ガスの長期削減目標への対応、国連の持続可能な開発目標（SDGs）に対する貢献、Society5.0 社会を受けた自動運転やドローンによる宅配などの IoT 技術、AI 技術の活用等、交通政策を取り巻く環境変化の動きは加速化している。
- 新型コロナウイルス感染症に伴う交通分野への影響では、「三密」回避や接触機会削減、

デジタルトランスフォーメーションや省力化、自動化への対応を、需要減少を受けながら基礎的ソフトインフラとしての公共交通をどう確保するかは、極めて現代的かつ深刻な課題である。

- 東西交流の結節点であり、古来交易の中心地として発達した近江においては、近代化後も国道1号、国道8号、東海道本線、名神高速道路、東海道新幹線など、滋賀県を通らなければ関東、中京地域と近畿地域の経済や文化は発展することができなかつた。こうした地の利を得た滋賀県は、戦後、内陸型工業団地が整備され、モノづくりの一大拠点として人口が倍増し、一人当たり県民所得もわが国有数の地域となった。
- しかし、こうした産業を支えるインフラである交通体系は昭和時代に整備されたままであり、かろうじて新名神高速道路が開通しただけである。道路については、湖西道路の一定の進展を見たものの、国道1号、国道8号のバイパス化が一部進み、名神名阪連絡道路の計画が芽を出し始めただけである。県域を俯瞰してもものづくり県土を効率的効果的に結び、Society5.0時代に即し、冗長化や強靱化した広域道路ネットワークを構築し直す必要がある。
- また、鉄道については、東海道新幹線（仮称）南びわ湖駅計画が中止となり、北陸新幹線の米原接続がなくなった今、SDGsの観点からもモーターレゼーションに対して鉄道の在り方を見直す必要がある、草津線複線化や近江鉄道の存廃問題、信楽高原鉄道や湖西線、北陸本線の利便性向上など、地域住民の生活の質を向上させるための鉄道政策の抜本的な見直しが求められる。
- 広域的な人や物の流れは県内で完結するものではなく、中部、阪神、北陸の3方面とのシームレスなつながりを確保し、中部国際空港、関西国際空港、大阪空港、神戸空港、名古屋港、四日市港、阪神港、敦賀港、舞鶴港など、国内外への移動を円滑化するインフラに対する越境交通体系の整備など、内向きではない視点も見逃されるべきではない。
- さらには、乗り合いバス・タクシー事業の規制緩和を受けた近郊移動手段の確保や、京阪電鉄、リニア新幹線、湖上交通、自転車、ドローン宅配等も含め、各市町が自らの地域に留る個別的観点からだけでなく、県土全域の広域的な視点から、全国や世界を睨みながら、令和時代に目指すべき道路や鉄道等で結ぶ湖国の移動運搬手段の将来構想について、知事、市長、町長がフラットな立場でフリーに協議することは重要である。
- なお、滋賀県には、ぜひ湖国の総合交通政策のあり方を規定する（仮称）総合交通政策基本条例の制定を願いたい。滋賀県の交通政策は、平成2年の『滋賀県交通ネットワーク構想』から20年以上見直しがされなかつた。平成25年12月に制定された『滋賀交通ビジョン』も、制定時の県議会議決時の附帯決議に「北陸新幹線敦賀以西ルートの決定、リニア中央新幹線全線開業の早期化等、本県の交通を取り巻く状況が大きく変化したときは、（中略）本ビジョンの変更その他の必要な措置を講ずること」とあり、米原ルートの実現がなくなったにもかかわらず見直しがされていない。急速な高齢化や人口減少、新しい生活様式への対応など、社会経済情勢が目まぐるしく変化するなかで、常に計画に見直しを加えるべく、基本条例の制定は必須であると考ええる。