



令和7年5月28日

都市再生本部会議資料

リニア中央新幹線開業等を見据えた 滋賀県南部地域の連携・活性化に向けて

都市計画部 都市地域戦略課

目次

1. リニア中央新幹線開業等を見据えた滋賀県南部地域の連携・活性化に向けて

1-1. リニア中央新幹線と滋賀県を繋ぐ、北部・南部東西移動軸の創設

1-2. JR草津線を活用した広域連携まちづくり

1-3. 新名神高速道路（草津PA）を活用した広域連携まちづくり

1. リニア中央新幹線開業等を見据えた滋賀県南部地域の連携・活性化に向けて

【背景】

- ✓リニア中央新幹線について、2034年以降の品川～名古屋間の先行開業が見込まれている中、2037年以降には、名古屋～大阪間を含む全線開業が予定されており、**国土における移動軸が大きく変化することが見込まれる。**
- ✓新名神高速道路において、2028年度以降の全線開通が予定されていることに加え、長期的には滋賀京都連絡道路や平野南笠線の整備が予定されており、**滋賀県南部地域における人や物の流れが大きく変化することが見込まれる。**
- ✓更なる人口減少・超高齢社会の進展に向けて、**国において広域連携の取り組みの積極的な推進を進められている。**

【今後の見通しと課題解決】

- ✓滋賀県はリニア中央新幹線の計画ルートから外れるため、**リニア全線開業後の人流・物流の変化により、交通優位性が相対的に低下することが懸念される。**
- ✓更なる人口減少・超高齢社会の進行が見込まれ、**県内各市町においても単独での都市機能や公共交通の維持が困難となる**ことが懸念される。



- ✓リニア中央新幹線の整備効果を、滋賀県が享受するため、**滋賀県とリニア中央新幹線とを結ぶ鉄道、高規格道路によるシームレスな交通接続の形成が必要。**
- ✓県南部地域の活性化と、持続可能な地域経営を図るため、**公共交通で繋がる広域都市圏の形成に向けて、県内各市町が連携・協力することが重要。**

【方向性】

- ✓リニア中央新幹線開業による人や物の流れの変化をプラスに転換させ、人口減少・超高齢社会の進展による都市環境の悪化に対応するため、**広域交通網を軸に、県南部地域の連携・活性化を推進する。**

②JR草津線を活用した広域連携まちづくり

JR草津駅周辺が、接続するJR草津線沿線の都市機能を補完し、鉄道を活かす広域拠点として、周辺都市との相互連携により拠点連携型都市構造を目指す。

③新名神高速道路（草津PA）を活用した広域連携まちづくり

草津PA周辺が有する高規格道路網による広域交通のポテンシャルを、リニア中央新幹線三重県駅との接続により最大化し、新たな滋賀県南部地域のゲートウェイとして、草津PAと連携した連携拠点の創出を目指す。

①リニア中央新幹線と滋賀県を繋ぐ 北部・南部東西移動軸の創設

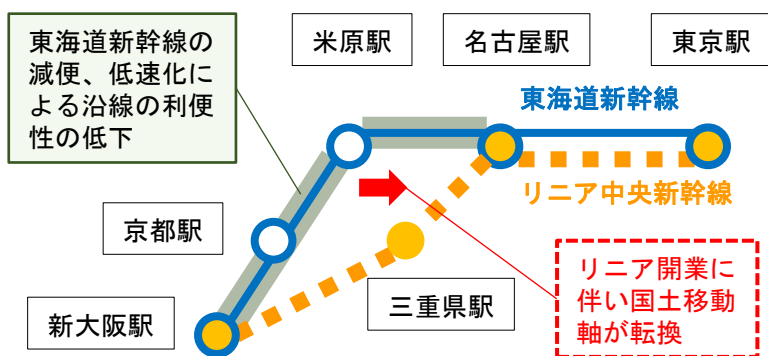
リニア中央新幹線へのアクセス性を高める、鉄道・高規格道路を活かした多重交通網となる「北部・南部東西移動軸」の創設を目指す。



1-1. リニア中央新幹線と滋賀県を繋ぐ北部・南部東西移動軸の創設

- ✓リニア中央新幹線は2034年以降の名古屋までの先行開業、2037年以降の全線開業が予定され、三重県亀山市内に中間駅が設置予定。
 - ✓滋賀県はリニア中央新幹線の計画ルートから外れるため、全線開通後の東海道新幹線の減便・低速化などの影響を受ける。
 - ✓首都圏とのアクセス性の他県との相対的低下により、企業立地や観光産業等の下振れの懸念。（共有すべき危機感）
- ⇒リニア全線開通後の**新たな国土移動軸の変化に対応**するため、**新たに中京圏とのシームレスな交通環境**を目指す。

【リニア開業に伴う国土移動軸の変化】



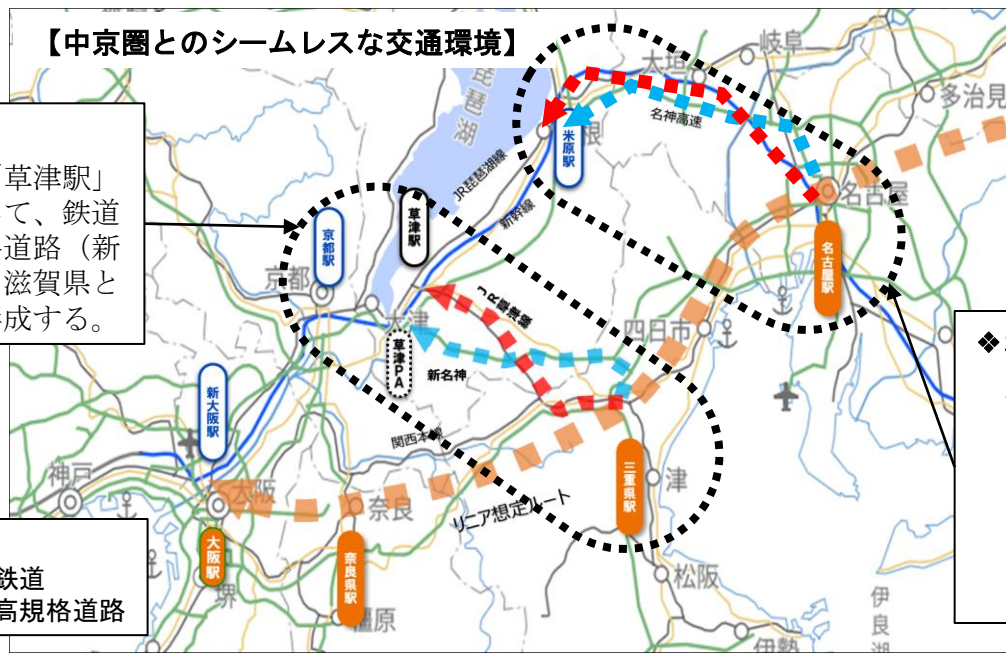
【県への要望内容】

- リニア名古屋駅の先行開業、リニア三重県駅の整備を見据え、鉄道・高規格道路で形成される新たなアクセス軸として、
『北部・南部東西移動軸』の整備・確保について、滋賀県として、県内各市町や交通事業者、大学、企業など、関係者を交えた「リニアを活かしたまちづくり」勉強会の開催
- 三重県とのリニア三重県駅についての情報交換など、県内外における滋賀県へのリニア中央新幹線の開業効果の享受に向けた取組みの推進

【中京圏とのシームレスな交通環境】

◆南部東西移動軸

県南部地域においては「草津駅」と「草津PA」を核として、鉄道（JR草津線）と高規格道路（新名神高速道路）により、滋賀県と中京圏を繋ぐ移動軸を形成する。



◆北部東西移動軸

県北部地域においては名古屋までの先行開業に備えて「米原駅」と「多賀SA」を核として、鉄道（東海道新幹線・JR東海道本線）と高規格道路（名神高速道路）により滋賀県と中京圏を繋ぐ移動軸を形成する。

[凡例]

-  : 鐵道
 : 高規格道路

1-2. JR草津線を活用した広域連携まちづくり

- ✓人口減少・超高齢社会の進行を見据え、草津駅周辺の役割に「県南部地域を牽引する活力の源泉」を掲げ、未来ビジョンを策定。
 - ✓JR草津駅は、滋賀県南部地域の交通結節点。駅周辺には、大規模商業施設やスポーツ施設など、広域商圏の都市機能が集積。
 - ✓南部東西移動軸の理念共有の下、JR草津線沿線市が連携。草津駅が各駅の都市機能を補完する草津線を活かした広域都市圏を形成。
- ⇒草津駅周辺への広域都市機能誘導に向け、国による「都市再生緊急整備地域」指定を目指す。

- ✓草津駅周辺のまちづくりについて官民共通の進むべき指針として『草津駅周辺エリア未来ビジョン』を策定（R7.3）

役割
(ミッション)
草津駅周辺が
果たすべき使命



県南部地域を
牽引する活力の源泉

将来像
(ビジョン)
目指す将来像

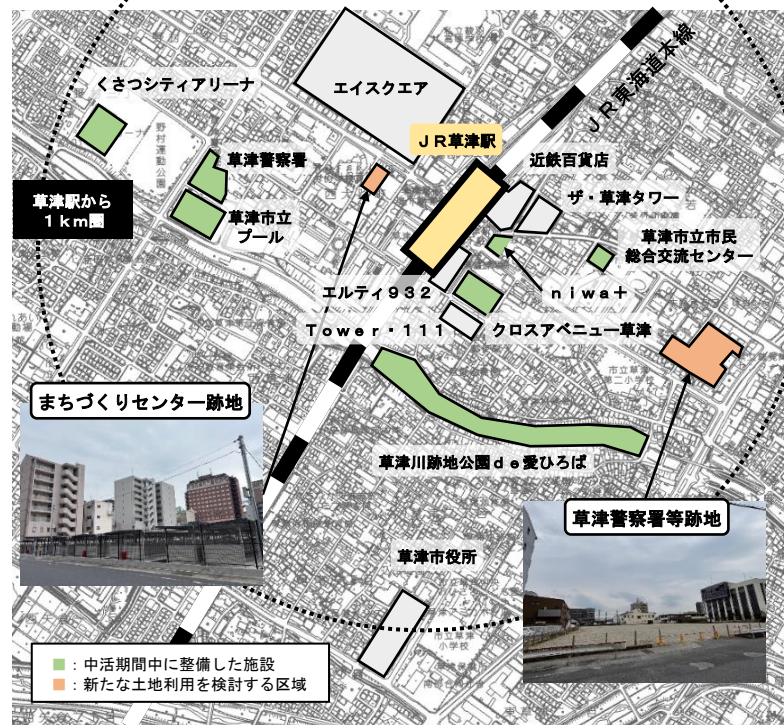


共創と挑戦が循環
健やかな暮らしが実現するまち

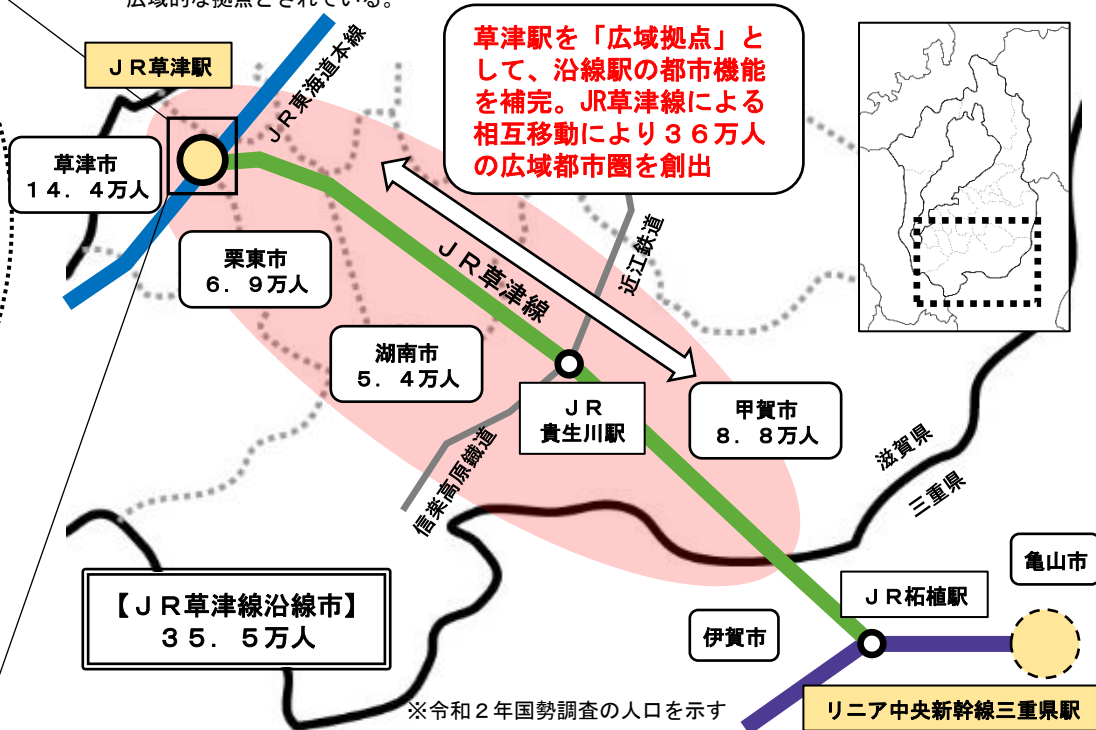
【県への要望内容】

- 「滋賀県都市計画基本方針」において、JR草津駅周辺を「主な拠点」の中の「広域拠点※」として、位置づけを明確化
- JR草津駅周辺を「広域拠点」とするJR草津線沿線市町と連携した「広域立地適正化計画」等の検討について、関係市町への働き掛けなど、「拠点連携型都市構造」の具体化に向けた県としての役割等の推進

※広域拠点とは、滋賀県の自立的発展を図るため、利用圏域が他府県にまたがるような機能を有する広域的な拠点とされている。



※まちづくりセンター跡地は令和7年3月31日まで市営駐輪場として利用

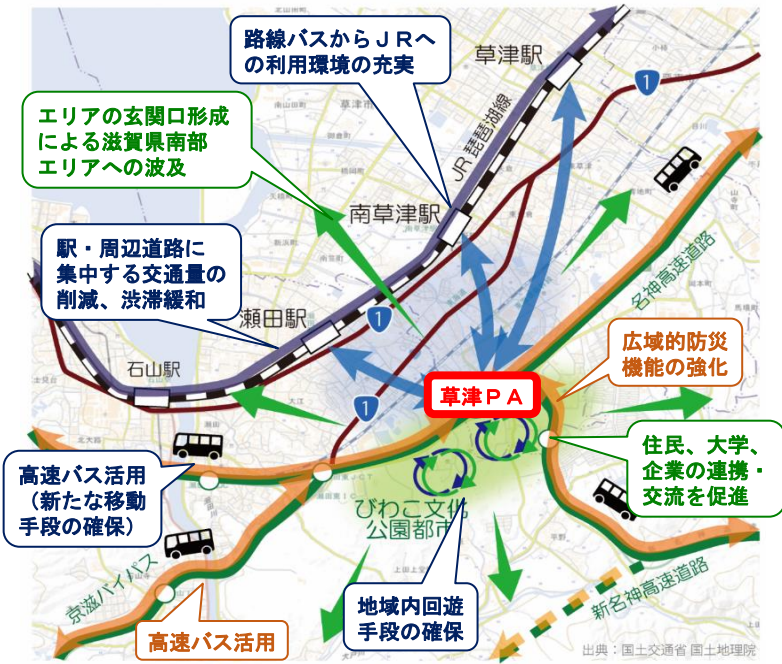


1-3. 新名神高速道路（草津PA）を活用した広域連携まちづくり

- ✓草津PA周辺には、名神・新名神高速道路、山手幹線などの広域的な道路ネットワークが集積し、また、企業や大学を始め、スポーツ、文化、医療、福祉等、多様な施設が集積するびわこ文化公園都市が隣接するなど、高いポテンシャルを形成。
 - ✓将来的には、新名神高速道路を介したリニア三重県駅から滋賀県への玄関口となり得る立地であるとともに、滋賀京都連絡道路や平野南笠線の整備により、当該エリアの持つポテンシャルはさらに高まる見込み。
- ⇒新たな交通拠点を創出し、**リニア中央新幹線三重県駅からの滋賀県への新たなゲートウェイの形成**と併せて、**瀬田・南草津周辺の地域公共交通等の利便性向上**と、**びわこ文化公園都市内の回遊性向上を推進し、滋賀県南部エリアの活性化**を図る。

【基本構想 概念図】

- ✓草津PA周辺エリアのポテンシャルを最大限に活用し、その効果を広く波及させることによって、滋賀県南部地域の活性化を推進するため、『**草津PAと連携した滋賀県南部エリア活性化基本構想**』を策定 (R5.6)



【県への要望内容】

- 「びわこ文化公園都市将来ビジョン」に掲げる**移動の自由の実現に向けたタスクフォースによる検討**
- 大学等の施設間連携の促進やびわこ文化公園都市周辺での公共交通の検討など、**部局間における施策連携の推進**

【草津PA周辺の将来の交通ネットワーク】



重点要望(新規)

要望先：滋賀県総合企画部 企画調整課
滋賀県土木交通部 交通戦略課、都市計画課



リニア中央新幹線三重県駅と草津市とを繋ぐ南部東西移動軸の創設について【県への要望】

要望内容

リニア中央新幹線は、2034 年以降に品川⇄名古屋間の先行開業が見込まれているが、近畿地方整備局が現在策定を進める「関西広域地方計画」では、名古屋止めによる関西の空洞化を懸念し、名古屋⇄大阪間の早期着手、早期開業を強く要請されている。

滋賀県は、リニア中央新幹線の計画ルートから外れるため、全線開業後は、東海道新幹線の減便、低速化等の国土移動の変化により、立地企業や大学等の県外移転、または観光産業の下振れなど、悪影響が懸念される。

また、滋賀県が描くリニア中央新幹線と県とのアクセスは、今後の当市の都市形成における重要な要素と捉えており、リニア全線開業後は、今以上に産業、観光、学術研究等において中部圏との連携を意識したまちづくりが必要と考えている。

については、滋賀県と中部圏とを結ぶ移動インフラである「鉄道」と「高規格道路」による 2 つの移動軸として、『湖北湖東地域』では、名古屋駅までの先行開業を見据え、「米原駅」と「多賀 SA」を核とした JR 東海道本線と東海道新幹線および名神高速道路で形成される『北部東西移動軸』を考えていく一方、『湖南甲賀地域』では、リニア三重県駅を見据え、「草津駅」と「草津 PA」を核とした JR 草津線、新名神高速道路で形成される『南部東西移動軸』の重点的な整備・確保について、滋賀県として、県内各市町や交通事業者、大学、企業など、関係者を交えた勉強会の開催、沿線市町の広域連携の調整、また、三重県とのリニア三重県駅についての意見交換など、県内外において、滋賀県へのリニア中央新幹線の利益確保に向けた取組みを推進いただくよう、特段の配慮をお願いしたい。

位置図



【凡例】

- 東海道新幹線
- 名神高速道路
- JR 草津線
- 新名神高速道路

現状と課題

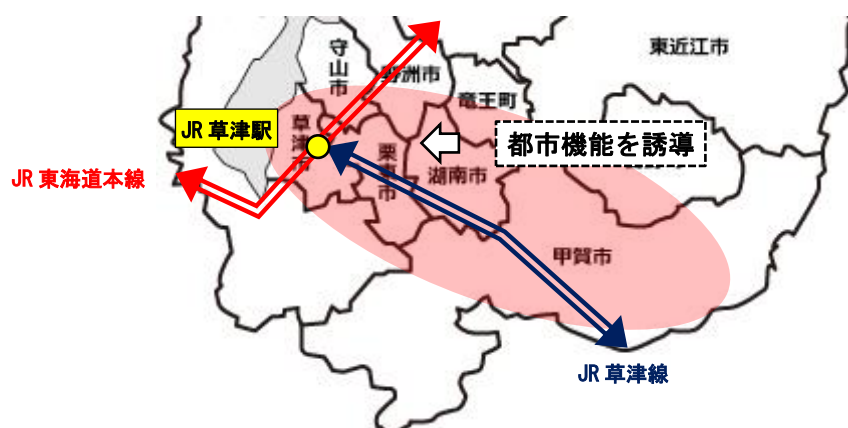
- ・国土交通省「関西広域地方計画」において、名古屋⇄大阪間のリニア中央新幹線の早期着手を掲げ、大阪を起点とする地方経済の拡大・波及を想定されており、名古屋駅や三重県駅など、中部圏駅に隣接する関西都市（滋賀県、京都府）へのアクセスについて議論されていない。
- ・ＪＲ東海は、リニア中央新幹線全線開業後、並行する東海道新幹線の過密ダイヤ対策として、東京⇄大阪間の「のぞみ」を減便し、「ひかり」のような静岡県で停車する便を増加させることを方針として打ち出している。
- ・滋賀県「滋賀地域交通ビジョン」には、リニア中央新幹線の整備によるストロー効果の懸念が記載されているものの、具体的な対策は記載されていない。
- ・リニア中央新幹線の名古屋駅先行開業により、湖北振興が期待されるが、リニアから新幹線に乗り継ぐ場合、新たに米原⇄名古屋間の割高な特急料金が発生するため、リニアと新幹線の乗継時には新幹線の特急料金が割引される等、利用者負担の軽減の仕組みが求められる。
- ・三重県ではリニア中央新幹線の開業がもたらす効果を最大限に活かすため、既に戦略プラン等の策定が進んでいるが、滋賀県にとっても重要な議論であるものの、現在参加できていない。
- ・三重県のリニア中央新幹線駅候補として、亀山市があげられ、亀山駅周辺の３つのエリアで現在検討が進められている。
- ・草津線複線化促進期成同盟会においてＪＲ草津線とリニア三重県駅の接続について話題に上がっているものの、議論が広がっていない。

事業実施による効果

- ・リニア中央新幹線名古屋駅、三重県駅といった中部圏から滋賀県へのアクセス性を高めることは、県民のリニア利用の利便性向上と同時に、関東・中部方面からの利用者の利便性の確保に繋がり、湖北振興、南部振興を通じた滋賀県の価値向上、持続可能な発展に寄与することができる。
- ・先行開業するリニア名古屋駅からの乗継が便利な米原駅（北部東西移動軸）をデザインすることで、湖北振興だけでなく、県南部の産業や大学などの立地価値を高めることに繋がる。
- ・リニア三重県駅を見据えた南部東西移動軸を創設することで、ＪＲ草津線沿線都市に加え、びわこ文化公園都市の価値向上に寄与することができる。

担 当：都市計画部 都市地域戦略課

TEL：０７７－５６１－６９３１



現状と課題

- ・都市再生緊急整備地域の指定は、原則として、三大都市圏および中枢中核都市とされており、当市においては、その外形的要件を満たしていないものの、内閣府公表の「都市再生緊急整備地域の指定の考え方」には、上記外形的要因は示されていない。
- ・内閣府より、地域指定に向けては、県による広域的視点から当該地域の中心的な位置づけが明確であることに加え、当該位置づけを支える具体的な取り組み（「広域立地適正化計画」の策定など）が必要との意見あり。
- ・令和３年度策定の「滋賀県都市計画基本方針」においては、「拠点連携型都市構造」を支える拠点を「広域拠点」、「地域拠点」と定義し、２つを合わせた「主な拠点」として県内主要鉄道駅周辺等を指定されているが、各駅周辺等での「広域拠点」か「地域拠点」かの整理はされていない。
- ・当市では、ＪＲ草津駅周辺が「広域拠点」としての役割を担うために、ＪＲ草津駅周辺に残された草津警察署跡地等への広域的都市機能の誘導、広域での立地適正化計画等の策定を検討しており、ＪＲ草津線沿線市で広域政策の議論を進める必要がある。
- ・ＪＲ草津線においては利用者が減少傾向にあり、ＪＲ西日本が減便を検討される中、「草津線複線化促進期成同盟会」においても、草津線の複線化を始め、活性化に向けた利用促進の議論を進めており、その中で、リニア三重県駅の候補地が亀山市となっており、ＪＲ関西本線、ＪＲ草津線の活性化に対し、期待が高まっている。

事業実施による効果

- ・ＪＲ草津駅の都市再生緊急整備地域への指定により、ＪＲ草津駅周辺にＪＲ草津線沿線住民の生活拠点機能、広域都市機能の誘導が進むことで、「滋賀県都市計画基本方針」で定める持続可能で質の高い「拠点連携型都市構造」が実現できるとともに、ＪＲ草津線を使った暮らしの日常化により、ＪＲ草津線の利用者増に寄与することができる。
- ・ＪＲ草津駅とＪＲ草津線を活かした広域のまちづくりを関係市町が連携して取り組む体制を構築しておくことで、将来のリニア三重県駅に向けた連携した地域活性化の取組みに繋げることができる。

担 当：都市計画部 都市地域戦略課

TEL：０７７－５６１－６９３１

重点要望(継続)

要望先：滋賀県総合企画部 企画調整課
滋賀県土木交通部 交通戦略課、道路整備課



草津PAと連携したびわこ文化公園都市周辺のエリアの活性化に向けた取組について【県への要望】

要望内容

名神高速道路の草津PAは、広域交通において、近畿圏、中京圏、北陸圏から流入する多くの高速道路利用者に利用され、将来的には、新名神高速道路を用いたりニア三重県駅から滋賀県への玄関口となり得る立地であるとともに、県内交通においても今後延伸される都市計画道路山手幹線に隣接し、加えて、JR琵琶湖線からも比較的近距离であるなど多様なリンクが集積する交通結節点である。また、大学を始め、スポーツ、文化、芸術や医療、福祉、都市公園等、多様な施設が集積するびわこ文化公園都市に隣接し、滋賀県南部エリアの活性化に寄与するポテンシャルを有している。

草津市では、これらのポテンシャルを最大限に活用し、その効果を広く波及すべく、国や県等の関係機関の支援をいただきながら、リンク・ノード・マネジメントの視点から草津PAとの交通連携拠点（ノード）の創出を柱とする「草津PAと連携した滋賀県南部エリア活性化基本構想」を令和5年6月に策定した。

については、基本構想の実現に向け、「びわこ文化公園都市将来ビジョン」に掲げる移動の自由について、タスクフォースでの検討や、自由な移動による大学等の施設間連携の促進、加えて、びわこ文化公園都市周辺での公共交通の検討など、部局間における施策連携について、特段の配慮をお願いしたい。

位置図



現状と課題

- ・ J R 南草津駅、瀬田駅周辺の国道周辺等では慢性的な渋滞が発生し、路線バスの定時性が確保できない状況にある中、都市計画道路山手幹線の延伸により、更なる交通の集積が進むことから、当該地域住民における自動車から公共交通への転換が求められている。
- ・ 滋賀県では「びわこ文化公園都市将来ビジョン」に基づき、公共交通、施設間移動、バリアフリーといった「移動の自由」に関するプラットフォームを設置し、各施設が連携し、課題解決を進められている。
- ・ 滋賀県では「道路アクションプログラム 2023」に基づき、都市計画道路平野南笠線の設計が進められている。
- ・ 滋賀県では今年度、びわこ文化公園都市における公共交通の研究を進めていただくとしている。
- ・ 「滋賀地域交通ビジョン」には、リニア中央新幹線の整備によるストロー効果の懸念が記載されているものの、具体的な対策は記載されていない。
- ・ びわこ文化公園都市周辺への通勤・通学者の多くを占める J R 利用者について、大規模災害等により J R が被災した際の帰宅手段等（リダンダンシー）が十分に確保されていない。
- ・ びわこ文化公園は、「滋賀県地域防災計画」において広域陸上輸送拠点として位置付けられ、隣接する草津 P A（下り線）は国土交通大臣により「防災拠点自動車駐車場」に指定されている。また、滋賀医科大学医学部附属病院を始め、医療・福祉等の機能が集積しているなど、防災資源が集積しているものの、面的に有効活用される仕組みが構築されていない。
- ・ びわこ文化公園都市周辺の草津市域は、日常に利用できるスーパー等の生活施設が不足している。

事業実施による効果

- ・ 新たな交通連携拠点（ノード）の創出と公共交通の充実により、広域スケールでは、将来のリニア中央新幹線から滋賀県への新たな玄関口として、産業、観光、学術研究等において、県南部地域の発展に寄与することが期待されるとともに、地域スケールでは、びわこ文化公園都市内の大学間の交流、公園や文化施設の利用者確保、公共交通による医療・福祉等施設への移動の確保などにより、びわこ文化公園都市の価値向上に寄与することができる。
- ・ 草津 P A 周辺に集積している医療・福祉等施設と高速道路・一般道路のネットワークの連携を創出することで、県内のみならず、広域防災拠点としての役割を担うことができる。
- ・ リニア三重県駅から、新たな交通連携拠点を經由し、J R 琵琶湖線（京都方面）への移動を想定することで、びわこ文化公園都市周辺の公共交通において、新たな需要を創出することができる。