

3. 関連プロジェクトの効果と影響

3.1 リニア中央新幹線供用の効果と影響

3.1.1 リニア中央新幹線計画概要

(1) リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて計画された、東京都を起点、大阪市を終点とする新幹線鉄道であり、2011(平成 23)年 5 月に決定された整備計画において、走行方式は超電導磁気浮上式(超電導リニア)とし、最高時速は 505km/時とすることが定められている。

リニア中央新幹線の整備には、次のような意義が期待されている(「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会」答申(2011(平成 23)年 5 月)。

① 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実

- ・ 中央新幹線は、3 大都市圏間の高速かつ安定的な旅客需要を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活および国家経済にとって極めて重要である。
- ・ 東日本大震災の経験により、大動脈の二重系化の重要性はさらに高まっている。

② 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

- ・ 三大都市圏以外の沿線地域においても、地域活性化方策と相まって地域振興に寄与する。

③ 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

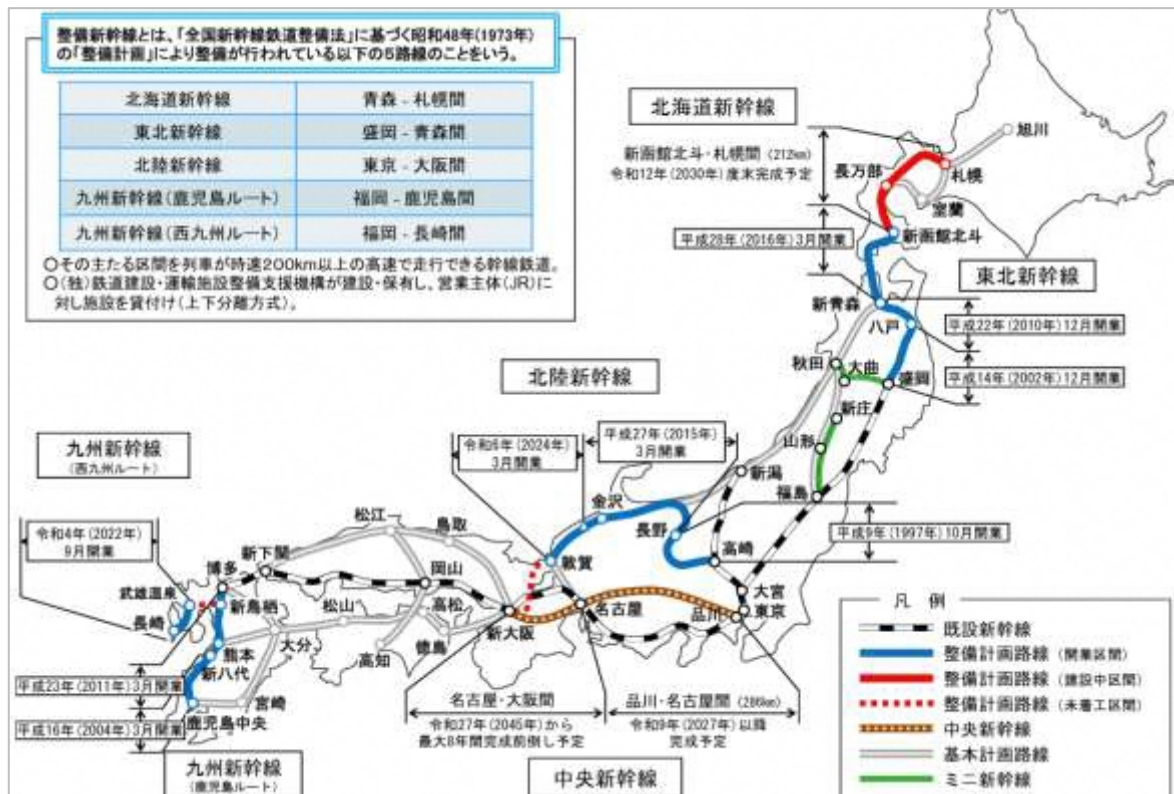
- ・ 「ひかり」、「こだま」の増加により、東海道新幹線沿線都市群の地域振興、再発展をもたらすことが期待される。

④ 三大都市圏を短時間で直結する意義

- ・ 三大都市圏間が約 1 時間で直結され、国土構造の変革、国際競争力の向上をもたらすことが期待される。

⑤ 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果

- ・ 我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術を世界的に発信し、周辺産業の活性化にも大きく寄与する可能性がある。



出典:国土交通省 HP(2024 年 3 月)

図 3.1.1 全国の新幹線鉄道網の現状



<中央新幹線の整備計画>※5

建設	線	中央新幹線
区間		東京都・大阪市
走行方式		超電導磁気浮上方式
最高設計速度		505キロメートル/時
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)		90,300億円
その他の必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋 市附近、奈良市附近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

※5 H23.5.26 国土交通大臣決定

出典:国土交通省 HP(2024 年 3 月)

図 3.1.2 リニア中央新幹線の概要

(2) 手続き等の経緯

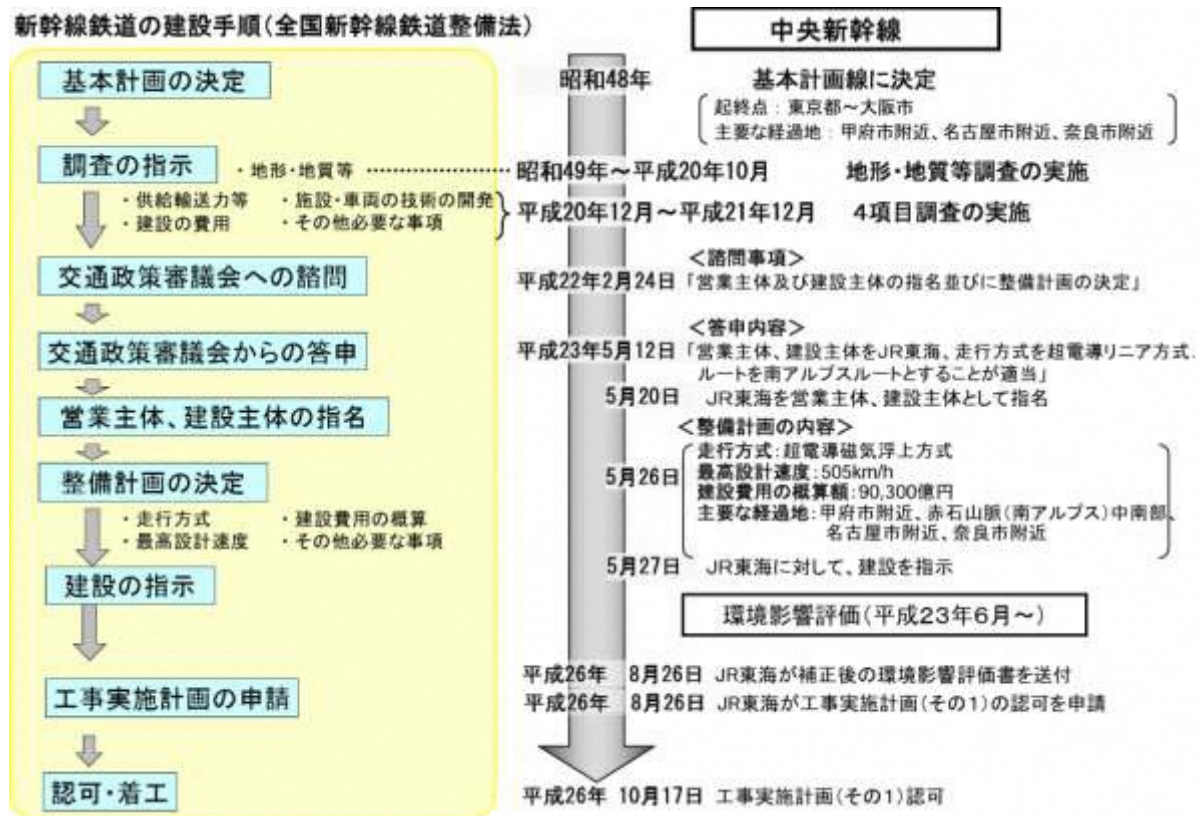
リニア中央新幹線は、1973(昭和 48)年に基本計画に位置付けられ、その後、同法に基づき必要な調査が行われてきた。2010(平成 22)年 2 月には国土交通大臣が交通政策審議会に対して諮問し、同審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会による検討を経て、2011(平成 23)年 5 月、営業主体及び建設主体として J R 東海を指名し、整備計画の決定並びに J R 東海に対する建設の指示を行った。

また、J R 東海は、東京都・名古屋市間について、環境影響評価の手続きを経て、2014(平成 26)年 8 月に工事実施計画(その 1)の申請を行い、国土交通大臣は、同年 10 月、同計画について認可を行った。

リニア中央新幹線の当初の計画では、品川・名古屋間の開業を 2027(令和 9)年、名古屋・大阪間の開業を 2045(令和 27)年とし、J R 東海は、2027(令和 9)年の品川・名古屋間開業後、経営体力を回復させるため、工事を行わない 8 年間の期間を経た上で、名古屋・大阪間の工事に着手することとされていた。

一方、2016(平成 28)年 6 月の「経済財政運営と改革の基本方針 2 0 1 6」、同年 8 月の「未来への投資を実現する経済対策」等を踏まえ、名古屋・大阪間の開業時期については、財政投融资の手法を積極的に活用・工夫することにより、品川・名古屋間開業後、連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手することで、全線開業の最大 8 年間の前倒しを図ることとした。

このため、2016(平成 28)年 11 月に「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の改正を行った。



出典：国土交通省 HP(2024 年 3 月)

図 3.1.3 リニア中央新幹線の概要 ～手続きのフロー～

（３） 滋賀県における広域交通政策の方向性とリニア中央新幹線の位置付け

滋賀県では、環境負荷の少ない低炭素型交通体系の構築、すべての人にとって使いやすい交通の確保、交通の安定的な機能維持といった基本的課題を土台に、私たちの日常の暮らしを支える地域交通と、府圏域をまたがる交流によって滋賀の活力づくりを促す広域交通、この２つの観点から将来を見通しながら、これからの交通政策を進めることとして、「滋賀地域交通ビジョン」滋賀県、2024(令和6)年3月を策定して、指針としている。

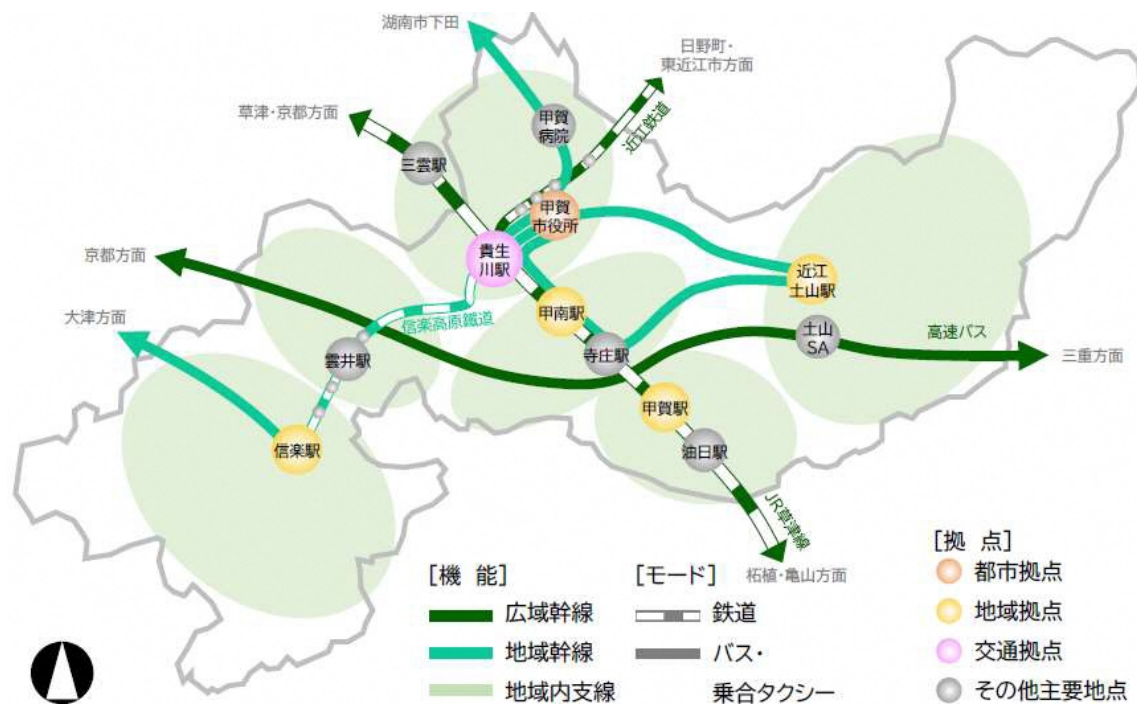
ここでは、リニア中央新幹線、北陸新幹線の滋賀県周辺で整備されることで、北陸・中部方面などからの来訪者増加が期待できるとしている。一方で、ストロー効果による影響も懸念されることなども踏まえて、整備の進展に応じて滋賀県への影響を予測して影響などを把握して、今後のめざすべき地域交通の姿・施策等の見直しに反映することとしている。

なお、「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、2023(令和5)年12月では、将来的なリニア中央新幹線に係る将来ネットワークでの位置付けは明示されていない。



出典:「滋賀地域交通ビジョン」滋賀県、2024(令和6)年3月

図 3.1.4 「滋賀地域交通ビジョン」における広域交通ネットワーク



出典:「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市, 2023(令和 5)年 12 月

図 3.1.5 「甲賀市地域公共交通計画」における将来の地域公共交通ネットワークのイメージ図

3.1.2 リニア中央新幹線中間駅設置・開業の効果と影響

(1) 検討概要

リニア中央新幹線が甲賀市に与える効果を勘案すると、答申で提示された整備の意義のうち「②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果」を検討することが望まれる。すなわち、三大都市圏へのアクセス利便性を向上させ、地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することとあいまって、地域振興に寄与することが期待される。

ここでは、まずリニア中央新幹線中間駅設置による3大都市圏へのアクセス時間短縮効果と影響を検討する。次に、地域振興・活性化という視点での効果と影響について、既存新幹線の中間駅としての類似駅と所在都市の事例調査結果を活用して、都市活動などの定量指標の把握分析、及び駅所在都市のヒアリングを通じた定性的な効果と影響を把握、整理する。

なお、分析の基礎資料は、国土交通省鉄道局におけるリニア中央新幹線関連資料と、亀山市が実施した「リニア中央新幹線中間駅設置・開業による影響把握調査報告書」亀山市、2018(平成30)年3月を活用する。

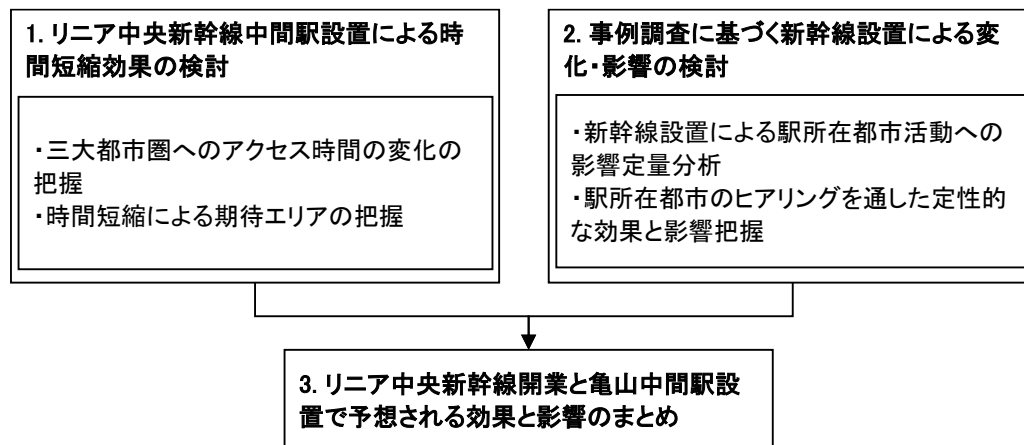


図 3.1.6 リニア中央新幹線中間駅設置・開業の効果と影響検討の構成

(2) リニア中央新幹線中間駅設置による時間短縮効果の検討

1) 時間短縮分析の概要

リニア中央新幹線開業に伴い亀山市内に亀山中間駅が設置された場合、同駅利用によるアクセス性の向上は亀山市や三重県に留まらず、甲賀市、滋賀県、奈良県の一部のエリアなど、隣接府県にも波及すると見込まれる。

ここでは、亀山市内にリニア中間駅が設置された場合の周辺新幹線・リニア駅との位置関係を確認したうえで、同駅の利用により甲賀市から東京・大阪への所要時間が短縮されることを示し、亀山中間駅設置の効果がどのように波及するのかを把握する。

所要時間が最短となる経路の探索には、主に、国土交通省が開発した「N I T A S（全国総合交通分析システム）」を利用し、リニア中央新幹線での移動時間やリニア駅の位置に対する仮定を置いたうえで、所要時間を計測する。リニア中央新幹線開業による効果を把握するため、将来の時点においても、リニア中央新幹線の利用以外はN I T A Sで設定された現在時点（道路：2015(平成 27) 年 3 月時点、その他交通：2016(平成 28) 年 2 月時点）の経路を通過するものとする。

2) 周辺新幹線駅・リニア駅との関係

甲賀市から亀山中間駅へのアクセス、亀山中間駅と周辺の既存新幹線駅（名古屋駅、米原駅、京都駅）との位置関係をみると、次のようなことが窺える。

亀山中間駅は、名古屋駅と奈良県駅設置予定エリアとを結ぶ直線上にあり、両駅のほぼ中間に位置することになる。また、周辺の既存新幹線駅から一定程度の距離があり、亀山中間駅は新幹線駅の「空白エリア」に設置されることになる。

これらを踏まえ、三重県内でのリニア駅設置について考察すると、①リニア中央新幹線の走行予定ルート上に位置すること、②既存新幹線駅へのアクセスに難がある甲賀市にとってリニア新幹線亀山中間駅が最も近接して利用しやすくなること、などの点から、甲賀市にとって亀山中間駅は非常に有用であることが窺える。

実際、現在のアクセス新幹線駅である米原駅、京都駅への所要時間は 51 分であるが、亀山駅への所要時間は 44 分と 7 分短縮される。リニア中央新幹線開業に伴って JR 草津線及び関西本線の利便性向上を図ることを勘案すると、新幹線駅へのアクセス所要時間は 10 分程度の短縮が期待される。



図 3.1.7 甲賀市・亀山中間駅と他の新幹線・リニア駅との位置関係

表 3.1.1 甲賀市・貴生川駅からの新幹線・リニア駅アクセス所要時間比較

起点駅		目的地駅		距離 (km)	所要時間 (分)	運賃 (円)	備考
草津線	貴生川駅	関西本線	亀山駅	35.3	44	680	柘植駅乗り換え
		東海道本線	京都駅	43.6	51	770	草津駅乗り換え
			米原駅	66.9	51	1170	草津駅乗り換え

2024年3月現在

3) 周辺新幹線・リニア駅との比較による亀山中間駅設置に伴う所要時間優位性の考察

時間短縮による期待エリアを把握するため、品川駅～新大阪駅間開業時の亀山中間駅乗車による東京・大阪への所要時間短縮効果を比較検討する。比較対象となる新幹線・リニア駅は、①名古屋駅～新大阪駅間のリニア駅（名古屋駅、奈良県駅、新大阪駅）、②名古屋駅～新大阪駅間の既存新幹線駅（名古屋駅、岐阜羽島駅、米原駅、京都駅、新大阪駅）とする。

① 東京への所要時間から見た亀山中間駅設置に伴う所要時間優位性

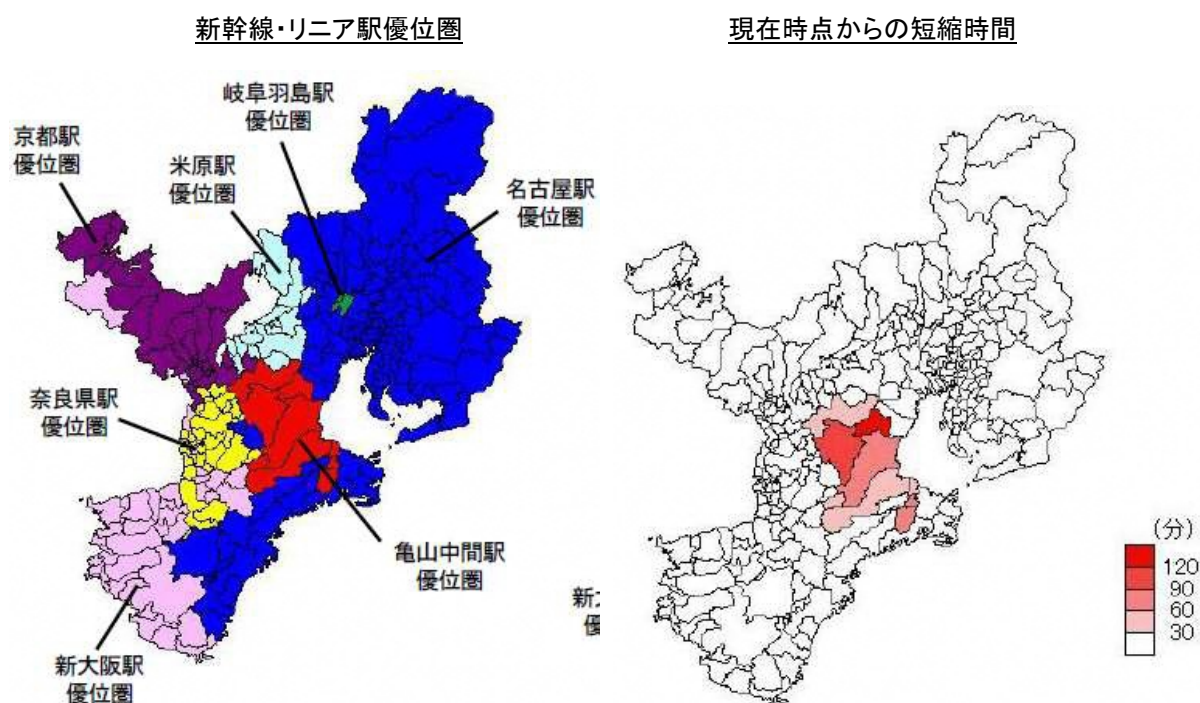
- ・ 東京への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、亀山市、伊賀市、中南勢地域の一部（津市、松阪市、明和町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町）、滋賀県甲賀市、奈良県御杖村の9市町村となっている。
- ・ 甲賀市から東京までの所要時間は、現時点からの短縮時間が57分と大きな効果が期待される。

② 大阪への所要時間から見た亀山中間駅設置に伴う所要時間優位性

- ・ 大阪への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、亀山市、中南勢地域の一部（津市、多気町、大台町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町、大紀町）、東紀州地域の一部（尾鷲市、熊野市、紀北町）、奈良県の一部（下北山村、上北山村）、和歌山県北山村の13市町村となっている。
- ・ 残念ながら、甲賀市から大阪までの所要時間短縮は、あまり期待できない。

③ 名古屋への所要時間から見た亀山中間駅設置に伴う所要時間優位性

- ・ 甲賀市から名古屋市までの所要時間は、現在時点からの短縮時間が約50分と大きな効果が期待される。
- ・ なお、現状では、競合する関西本線ルート(柘植駅乗り換え)と新幹線ルート(草津駅・米原駅乗り換え)を比較すると、所要時間、運賃共に関西本線ルートの方が優位であり、新幹線利用を選択する可能性は低く、リニア中央新幹線開業の意義が大きいと考えられる。



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

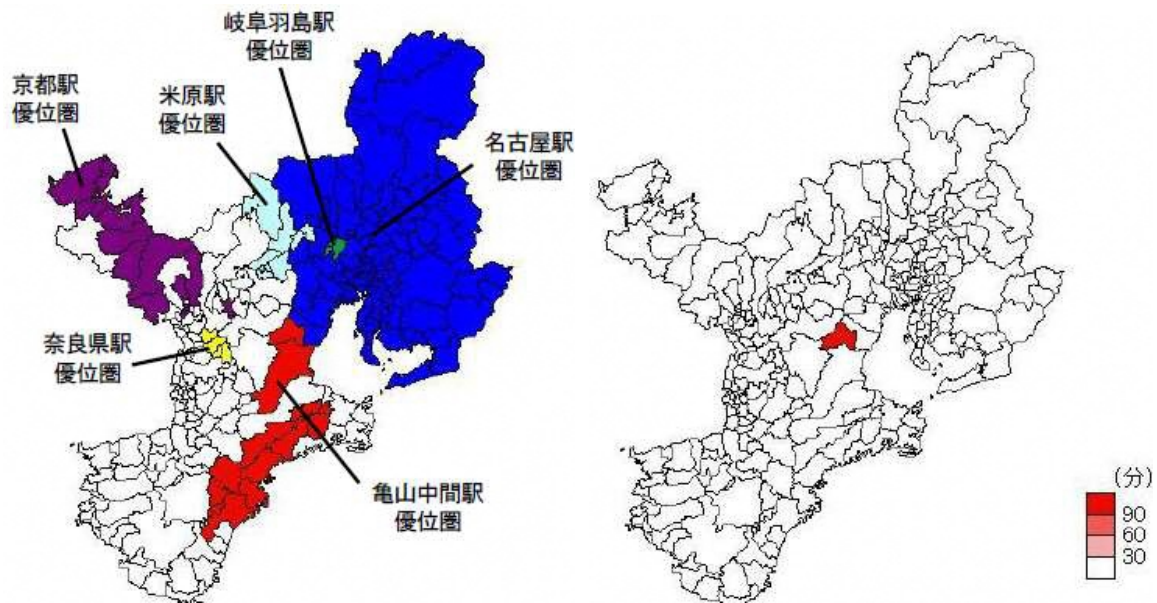
(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図 3.1.8 東京への所要時間から見た亀山中間駅の優位性

新幹線・リニア駅優位圏

現在時点からの短縮時間



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図 3.1.9 大阪への所要時間から見た亀山中間駅の優位性

表 3.1.2 名古屋への所要時間の比較

経路	起点駅		乗換駅		所要時間 (分)	運賃 (円)	備考
関西本線ルート	草津線	貴生川駅	関西本線	柘植駅	132	1,690	
新幹線ルート			東海道本線	草津駅・米原駅	154	6,880	指定席特急料金:3,470円
リニア新幹線ルート			関西本線	柘植駅・亀山駅	80	-	リニア所要時間:15分, 乗換時間:20分と仮定

注). 現状ルートの所要時間、運賃は、2024年3月現在。

表 3.1.2 対象地域の市町村から東京への所要時間比較

	存在地点	リニア開業時	短縮時間	備考		存在地点	リニア開業時	短縮時間	備考
岐阜県	岐阜市	3 時間 08分	2 時間 08分	57分	愛知県	扶桑町	3 時間 13分	2 時間 16分	57分
	大垣市	3 時間 16分	2 時間 19分	57分		大治町	2 時間 47分	1 時間 49分	57分
	高山市	3 時間 11分	4 時間 27分	44分		岡江町	2 時間 53分	1 時間 56分	57分
	多治見市	4 時間 25分	3 時間 28分	57分		岡崎町	3 時間 00分	2 時間 03分	57分
	岐阜市	3 時間 54分	2 時間 57分	57分		岡崎町	3 時間 20分	2 時間 23分	57分
	中津川市	4 時間 50分	3 時間 53分	57分		南知多町	4 時間 02分	3 時間 05分	57分
	美濃市	3 時間 37分	2 時間 40分	57分		美濃町	3 時間 43分	2 時間 46分	57分
	瑞浪市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分		岐阜市	3 時間 48分	2 時間 51分	57分
	羽島市	3 時間 44分	2 時間 47分	57分		森田町	3 時間 08分	2 時間 11分	57分
	美濃加茂市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分		稲津町	4 時間 52分	4 時間 55分	25分
	土岐市	3 時間 31分	2 時間 34分	57分		東栄町	4 時間 39分	4 時間 42分	25分
	各務原市	3 時間 33分	2 時間 36分	57分		豊根村	5 時間 12分	5 時間 15分	25分
	可児市	3 時間 40分	2 時間 43分	57分	三重県	津市	3 時間 50分	2 時間 49分	1 時間 01分
	山本町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分		四日市市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分
	瑞穂市	3 時間 10分	2 時間 13分	57分		伊勢市	4 時間 24分	3 時間 27分	57分
	瑞穂市	4 時間 58分	4 時間 46分	12分		松阪市	4 時間 12分	3 時間 15分	57分
	本巣市	4 時間 15分	3 時間 18分	57分		桑名市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分
	郡上市	5 時間 33分	4 時間 36分	57分		鈴鹿市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分
	下呂市	4 時間 35分	3 時間 38分	57分		名張市	4 時間 30分	3 時間 33分	57分
	海津市	3 時間 54分	2 時間 57分	57分		尾鷲市	5 時間 38分	4 時間 41分	57分
	岐阜市	3 時間 17分	2 時間 19分	57分		亀山市	4 時間 03分	1 時間 57分	2 時間 06分
	笠松町	3 時間 14分	2 時間 16分	57分		鳥羽市	4 時間 55分	3 時間 58分	57分
	美濃町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分		熊野市	6 時間 08分	5 時間 08分	57分
	瑞浪町	3 時間 38分	2 時間 41分	57分		いなべ市	4 時間 00分	3 時間 03分	57分
	瑞浪町	3 時間 42分	2 時間 45分	57分		志摩市	5 時間 08分	4 時間 08分	57分
	瑞浪町	3 時間 48分	2 時間 51分	57分		伊賀市	3 時間 23分	2 時間 26分	1 時間 45分
	瑞浪町	3 時間 05分	2 時間 08分	57分		木曽町	3 時間 08分	2 時間 11分	57分
	瑞浪町	3 時間 00分	2 時間 03分	57分		東員町	3 時間 54分	2 時間 57分	57分
	瑞浪町	4 時間 04分	3 時間 07分	57分		瑞穂町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分
	大野町	4 時間 15分	3 時間 18分	57分		新日町	3 時間 28分	2 時間 31分	38分
	津田町	3 時間 55分	2 時間 58分	57分		川越町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分
	北方町	4 時間 08分	3 時間 11分	57分		多気町	4 時間 20分	3 時間 23分	57分
	坂祝町	3 時間 42分	2 時間 45分	57分		瑞穂町	4 時間 37分	3 時間 40分	57分
	富加町	4 時間 25分	3 時間 28分	57分		大治町	4 時間 50分	3 時間 53分	57分
	川辺町	4 時間 24分	3 時間 27分	57分		玉城町	4 時間 55分	3 時間 58分	1 時間 06分
	七原町	4 時間 16分	3 時間 19分	57分		度会町	5 時間 07分	3 時間 58分	1 時間 06分
	八百津町	4 時間 10分	3 時間 13分	57分		大紀町	4 時間 56分	3 時間 59分	57分
	白川町	4 時間 04分	3 時間 07分	57分		南伊勢町	5 時間 15分	4 時間 18分	57分
	東白川村	4 時間 20分	3 時間 23分	57分		紀北町	5 時間 18分	4 時間 21分	57分
	御嵩町	4 時間 03分	3 時間 06分	57分		瑞穂町	6 時間 52分	5 時間 55分	57分
	白川村	6 時間 24分	6 時間 19分	05分		紀宝町	6 時間 35分	5 時間 38分	57分
愛知県	名古屋市中区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分	滋賀県	大津市	3 時間 25分	2 時間 27分	48分
	名古屋市中区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分		彦根市	3 時間 20分	2 時間 23分	57分
	名古屋市中区	2 時間 41分	1 時間 44分	57分		高島市	3 時間 25分	2 時間 28分	57分
	名古屋市中区	2 時間 43分	1 時間 46分	57分		近江八幡市	3 時間 35分	2 時間 38分	57分
	名古屋市中区	2 時間 32分	1 時間 35分	57分		草津市	3 時間 39分	2 時間 42分	48分
	名古屋市中区	2 時間 30分	1 時間 33分	57分		守山市	3 時間 43分	2 時間 46分	57分
	名古屋市中区	2 時間 46分	1 時間 49分	57分		栗東市	3 時間 42分	2 時間 45分	57分
	名古屋市中区	2 時間 49分	1 時間 52分	57分		甲賀市	4 時間 55分	3 時間 58分	57分
	名古屋市中区	2 時間 48分	1 時間 51分	57分		野洲市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分
	名古屋市中区	2 時間 42分	1 時間 45分	57分		湖南市	4 時間 09分	3 時間 12分	48分
	名古屋市中区	2 時間 45分	1 時間 48分	57分		高島市	3 時間 58分	3 時間 10分	48分
	名古屋市中区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分		東近江市	4 時間 02分	3 時間 05分	57分
	名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分		米原市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分
	名古屋市中区	2 時間 46分	1 時間 49分	57分		日野町	4 時間 55分	3 時間 58分	57分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		竜王町	4 時間 10分	3 時間 13分	57分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		豊田町	3 時間 53分	2 時間 56分	57分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		豊田町	3 時間 34分	2 時間 37分	57分
	名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分		甲賀市	3 時間 45分	2 時間 48分	57分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		多賀町	3 時間 45分	2 時間 48分	57分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分	京都府	京都市北区	3 時間 26分	2 時間 29分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		京都市上京区	3 時間 22分	2 時間 25分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		京都市左京区	3 時間 29分	2 時間 32分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		京都市中京区	3 時間 20分	2 時間 23分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		京都市東山区	3 時間 25分	2 時間 28分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		京都市南区	3 時間 10分	2 時間 13分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		京都市西京区	3 時間 15分	2 時間 18分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		京都市右京区	3 時間 29分	2 時間 32分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		京都市伏見区	3 時間 25分	2 時間 28分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		京都市山科区	3 時間 27分	2 時間 30分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		京都市西京区	3 時間 31分	2 時間 34分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		瑞穂市	4 時間 56分	3 時間 59分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		瑞穂市	4 時間 11分	3 時間 14分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		瑞穂市	4 時間 42分	3 時間 45分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		宇治市	3 時間 38分	2 時間 41分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		高津市	5 時間 23分	4 時間 26分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		亀岡市	3 時間 46分	2 時間 49分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		城陽市	3 時間 43分	2 時間 46分	57分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		向日市	3 時間 26分	2 時間 29分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		長岡京市	3 時間 23分	2 時間 26分	51分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		八幡市	3 時間 46分	2 時間 49分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		京田辺市	3 時間 38分	2 時間 41分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		京丹波市	4 時間 52分	3 時間 55分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		南丹市	4 時間 02分	3 時間 05分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		木津川市	3 時間 56分	2 時間 59分	1 時間 21分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		大山崎町	3 時間 29分	2 時間 32分	58分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		久美町	3 時間 46分	2 時間 49分	48分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		井手町	3 時間 49分	2 時間 52分	1 時間 13分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		宇治田原町	3 時間 58分	2 時間 61分	1 時間 10分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		安曇町	4 時間 22分	3 時間 25分	1 時間 36分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		和歌山町	4 時間 22分	3 時間 25分	1 時間 36分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		和歌山町	4 時間 44分	3 時間 47分	59分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		南山町	4 時間 53分	3 時間 56分	1 時間 36分
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分		京丹波町	4 時間 55分	3 時間 58分	48分
	名古屋市中区	2 時間 58分	2 時間 01分	57分		伊賀町	5 時間 54分	4 時間 57分	48分
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分		鳥羽町	5 時間 39分	4 時間 42分	48分

(資料) 国土交通省「NITAS (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計算。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計算し、当該市区町村を乗車駅とする。また、その所要時間を、当該市区町村におけるリニア開業時の所要時間とする。

(注3) リニア駅の岐阜駅 (中津川市) や既設新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

表 3.1.3 対象地域の市町村から大阪への所要時間比較

	現在地点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅		現在地点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅			
岐阜県	岐阜市	2 時間 10分	1 時間 48分	21分	名古屋駅	愛知県 (続き)	扶桑町	2 時間 17分	1 時間 56分	21分	名古屋駅	
	大垣市	2 時間 10分	1 時間 59分	11分	名古屋駅		大治町	1 時間 50分	1 時間 29分	21分	名古屋駅	
	高山市	4 時間 28分	4 時間 07分	21分	名古屋駅		蟹江町	1 時間 57分	1 時間 36分	21分	名古屋駅	
	多治見市	2 時間 27分	2 時間 06分	21分	名古屋駅		飛鳥村	2 時間 04分	1 時間 43分	21分	名古屋駅	
	関市	3 時間 59分	3 時間 18分	21分	名古屋駅		阿久比町	2 時間 30分	2 時間 09分	21分	名古屋駅	
	中津川市	2 時間 58分	2 時間 37分	21分	名古屋駅		東浦町	2 時間 24分	2 時間 03分	21分	名古屋駅	
	美濃市	3 時間 54分	3 時間 33分	21分	名古屋駅		南知多町	3 時間 07分	2 時間 46分	21分	名古屋駅	
	瑞浪市	2 時間 41分	2 時間 20分	21分	名古屋駅		桑名町	2 時間 47分	2 時間 26分	21分	名古屋駅	
	羽鳥市	1 時間 45分	1 時間 45分		岐阜羽鳥駅		成美町	2 時間 52分	2 時間 31分	36分	名古屋駅	
	恵那市	2 時間 48分	2 時間 27分	21分	名古屋駅		桑田町	2 時間 24分	2 時間 03分	21分	名古屋駅	
	美濃加茂市	2 時間 44分	2 時間 24分	21分	名古屋駅		殷栗町	4 時間 22分	4 時間 06分	18分	名古屋駅	
	土岐市	2 時間 35分	2 時間 14分	21分	名古屋駅		東栄町	4 時間 10分	3 時間 54分	16分	名古屋駅	
	各務原市	2 時間 37分	2 時間 16分	21分	名古屋駅		豊根村	4 時間 44分	4 時間 28分	16分	名古屋駅	
	可児市	2 時間 44分	2 時間 23分	21分	名古屋駅	三重県	津市	2 時間 12分	2 時間 01分	11分	亀山中間駅	
	山県市	2 時間 54分	2 時間 34分	20分	名古屋駅		四日市市	2 時間 23分	2 時間 02分	21分	名古屋駅	
	瑞穂市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅		伊勢市	2 時間 33分	2 時間 12分	21分	名古屋駅	
	飛騨市	4 時間 47分	4 時間 26分	21分	名古屋駅		松阪市	2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅	
	本巣市	3 時間 09分	2 時間 58分	11分	名古屋駅		桑名市	2 時間 12分	1 時間 51分	21分	名古屋駅	
	郡上市	4 時間 37分	4 時間 16分	21分	名古屋駅		鈴鹿市	2 時間 45分	2 時間 24分	21分	名古屋駅	
	下呂市	3 時間 39分	3 時間 18分	21分	名古屋駅		名張市	1 時間 36分	1 時間 36分		名古屋駅	
	瑞浪市	2 時間 58分	2 時間 37分	21分	名古屋駅		尾鷲市	4 時間 21分	4 時間 00分	06分	亀山中間駅	
	岐阜市	2 時間 09分	1 時間 58分	10分	名古屋駅		亀山市	2 時間 56分	1 時間 08分	1 時間 47分	名古屋駅	
	笠松町	1 時間 57分	1 時間 56分	01分	名古屋駅		鳥羽市	3 時間 03分	2 時間 43分	06分	名古屋駅	
	豊田町	2 時間 45分	2 時間 34分	11分	名古屋駅		熊野町	4 時間 48分	4 時間 32分	06分	名古屋駅	
	愛知県	新井町	2 時間 02分	2 時間 02分		米原駅	滋賀県	いなべ市	3 時間 04分	2 時間 43分	21分	名古屋駅
		関ヶ原町	1 時間 55分	1 時間 55分		米原駅		志摩市	3 時間 10分	3 時間 10分		名古屋駅
		神戸町	2 時間 42分	2 時間 31分	11分	名古屋駅		伊賀市	2 時間 24分	2 時間 24分		名古屋駅
		輪之内町	1 時間 43分	1 時間 43分		岐阜羽鳥駅		水尾町	2 時間 12分	1 時間 51分	21分	名古屋駅
		安八町	1 時間 37分	1 時間 37分		岐阜羽鳥駅		栗東町	2 時間 57分	2 時間 37分	21分	名古屋駅
		浅井川町	2 時間 58分	2 時間 47分	11分	名古屋駅		福野町	2 時間 55分	2 時間 34分	21分	名古屋駅
		大野町	3 時間 09分	2 時間 58分	11分	名古屋駅		朝日町	2 時間 32分	2 時間 10分	22分	名古屋駅
		池田町	2 時間 49分	2 時間 38分	11分	名古屋駅		川越町	2 時間 30分	2 時間 08分	21分	名古屋駅
		北方町	3 時間 00分	2 時間 49分	11分	名古屋駅		多気町	3 時間 00分	2 時間 45分	15分	名古屋駅
		坂祝町	2 時間 45分	2 時間 24分	21分	名古屋駅		明和町	2 時間 47分	2 時間 47分		名古屋駅
		富加町	3 時間 29分	3 時間 08分	21分	名古屋駅	大古町	3 時間 32分	3 時間 14分	18分	名古屋駅	
		川辺町	3 時間 28分	3 時間 07分	21分	名古屋駅	玉城町	3 時間 14分	2 時間 58分	15分	名古屋駅	
		七原町	3 時間 20分	2 時間 59分	21分	名古屋駅	度会町	3 時間 25分	3 時間 10分	15分	名古屋駅	
		八百津町	3 時間 14分	2 時間 53分	21分	名古屋駅	大紀町	3 時間 38分	3 時間 21分	18分	名古屋駅	
		白川町	3 時間 07分	2 時間 46分	21分	名古屋駅	南伊勢町	3 時間 20分	3 時間 20分		名古屋駅	
		東白川村	3 時間 24分	2 時間 03分	21分	名古屋駅	紀北町	4 時間 01分	3 時間 50分	06分	名古屋駅	
		御津町	3 時間 07分	2 時間 46分	21分	名古屋駅	御浜町	5 時間 21分	5 時間 21分		名古屋駅	
		田川村	6 時間 20分	5 時間 59分	21分	名古屋駅	紀宝町	4 時間 40分	4 時間 40分		名古屋駅	
		名古屋市中千区	1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅	京都府	大津市	1 時間 10分	1 時間 10分		米原駅
名古屋市中区		1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅	彦根市		1 時間 33分	1 時間 33分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅	長浜市		1 時間 38分	1 時間 38分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅	近江八幡市		1 時間 38分	1 時間 38分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 38分	1 時間 17分	21分	名古屋駅	草津市		1 時間 24分	1 時間 24分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 30分	1 時間 18分	21分	名古屋駅	守山市		1 時間 28分	1 時間 28分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 50分	1 時間 29分	21分	名古屋駅	栗東市		1 時間 36分	1 時間 36分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 53分	1 時間 32分	21分	名古屋駅	平賀市		2 時間 39分	2 時間 39分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 52分	1 時間 31分	21分	名古屋駅	京都市北区		1 時間 14分	1 時間 14分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅	京都市上京区		1 時間 06分	1 時間 06分		米原駅	
名古屋市中区		1 時間 59分	1 時間 38分	21分	名古屋駅	京都市左京区	1 時間 17分	1 時間 17分		米原駅		
名古屋市中区		1 時間 54分	1 時間 33分	21分	名古屋駅	京都市中京区	1 時間 07分	1 時間 07分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 03分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	京都市東山区	60分	60分		米原駅		
名古屋市中区		1 時間 40分	1 時間 19分	21分	名古屋駅	京都市南区	1 時間 03分	1 時間 03分		米原駅		
名古屋市中区		1 時間 38分	1 時間 17分	21分	名古屋駅	京都市右京区	1 時間 16分	1 時間 16分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 02分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	京都市伏見区	50分	50分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 20分	2 時間 04分	16分	名古屋駅	京都市山科区	1 時間 12分	1 時間 12分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅	京都市西京区	1 時間 01分	1 時間 01分		米原駅		
名古屋市中区		1 時間 57分	1 時間 36分	21分	名古屋駅	福知山市	2 時間 23分	2 時間 23分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 18分	1 時間 57分	21分	名古屋駅	舞鶴市	2 時間 58分	2 時間 58分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 41分	2 時間 20分	21分	名古屋駅	綾部市	2 時間 30分	2 時間 30分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 08分	1 時間 47分	21分	名古屋駅	宇治市	1 時間 08分	1 時間 08分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅	高津市	3 時間 10分	3 時間 10分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 05分	1 時間 44分	21分	名古屋駅	亀岡市	1 時間 34分	1 時間 35分		米原駅		
名古屋市中区		2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅	城陽市	1 時間 17分	1 時間 17分		米原駅		
名古屋市中区	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	向日市	1 時間 02分	1 時間 02分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 52分	2 時間 37分	16分	名古屋駅	長岡京市	54分	54分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 17分	1 時間 56分	21分	名古屋駅	八幡市	48分	48分		米原駅			
名古屋市中区	1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅	京田辺市	60分	60分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 03分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	京丹波市	3 時間 40分	3 時間 40分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅	南丹市	1 時間 50分	1 時間 50分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 23分	2 時間 02分	21分	名古屋駅	木津川市	1 時間 11分	1 時間 11分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 08分	1 時間 47分	21分	名古屋駅	大山崎町	56分	56分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	久美山町	53分	53分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	井手町	1 時間 07分	1 時間 07分		米原駅			
名古屋市中区	2 時間 19分	1 時間 58分	21分	名古屋駅	平治田原町	1 時間 38分	1 時間 38分	06分	奈良県			
名古屋市中区	2 時間 17分	1 時間 56分	21分	名古屋駅	安芸町	1 時間 31分	1 時間 28分	03分	奈良県			
名古屋市中区	2 時間 15分	1 時間 54分	21分	名古屋駅	和東町	1 時間 31分	1 時間 28分	03分	奈良県			
名古屋市中区	2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅	精華町	1 時間 08分	1 時間 08分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	南山城村	2 時間 01分	1 時間 58分	03分	奈良県			
名古屋市中区	2 時間 09分	1 時間 48分	21分	名古屋駅	京丹波町	2 時間 43分	2 時間 43分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 00分	1 時間 39分	21分	名古屋駅	伊根町	3 時間 42分	3 時間 42分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			
名古屋市中区	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	伊賀市	3 時間 27分	3 時間 27分		奈良県			

(資料) 国土交通省「NITAS (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽鳥駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計算。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計算し、当該市区町村を乗車駅とする。また、その所要時間を、当該市区町村におけるリニア開業時の所要時間とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅 (中津川市) や既設新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

(3) 事例調査に基づく新幹線設置による変化・影響の検討

1) 検討概要

リニア中央新幹線開業・亀山中間駅設置に伴う甲賀市への効果と影響を、既存新幹線整備に伴う駅設置都市の都市活動実績値に基づく変化、ヒアリング調査結果に基づいて検討する。

調査対象新幹線駅と都市は、東海道新幹線岐阜羽島駅(岐阜県羽島市)、上越新幹線・北陸新幹線高崎駅(群馬県高崎市)、九州新幹線新鳥栖駅(佐賀県鳥栖市)である。これらは、大都市圏に近接すること、空港・新幹線駅などの高速交通拠点からのアクセス性能が劣ること、複数の高速道路結節点などの陸上交通の要衝であることなどを勘案して選定している。

なお、これらの事例調査分析結果は、「リニア中央新幹線中間駅設置・開業による影響把握調査報告書」亀山市、2018(平成30)年3月に基づいている。



出典:「リニア中央新幹線中間駅設置・開業による影響把握調査報告書」亀山市、2018(平成30)年3月

図 3.1.10 全国の新幹線路線図と検討対象駅位置

2) 新幹線駅所在都市の都市活動に基づく定量分析

新幹線駅所在都市の都市活動を、人口、産業などの指標について開業前後の傾向を把握することと、新幹線駅設置に伴う効果と影響を検討すると、表 3.1.4 に示すとおりである。

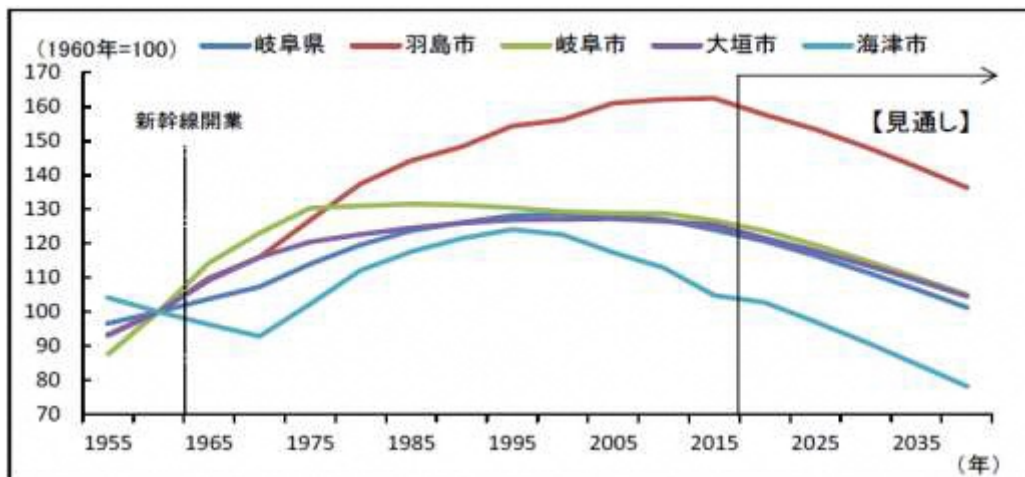
これらの結果からは、新幹線所在都市の人口は概ね増加傾向にあることがうかがわれ、製造業は都市によってばらつきがあるものの、商業(卸売・小売)活動は新幹線開業後に堅調な成長が羽化されるといった結果が示されている。

表 3.1.4 新幹線駅所在都市の都市活動に基づく定量分析結果のまとめ

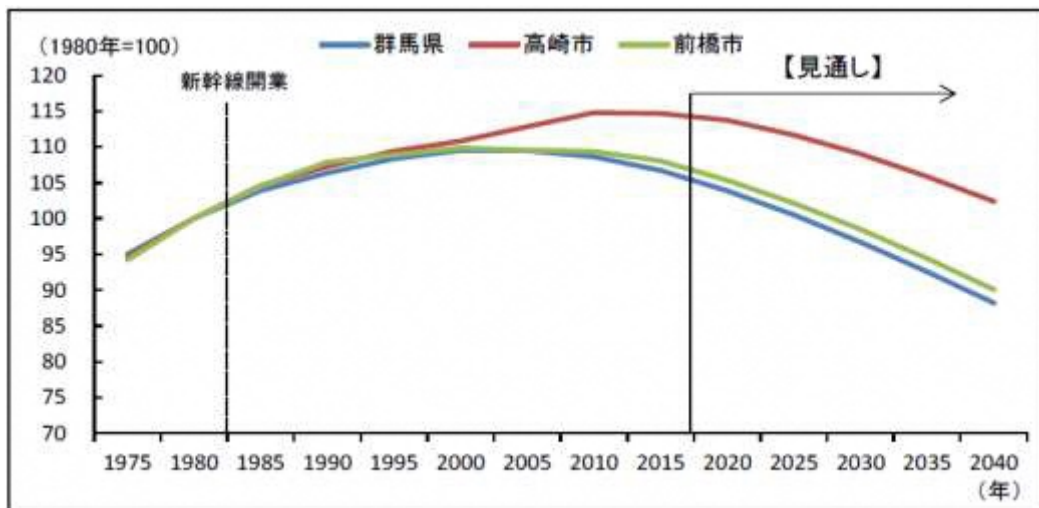
項目		都市	推計結果まとめ
総括			・ 新幹線開業以降、<u>対象駅所在都市の人口は概ね増加傾向</u>にある。 ・ 産業は、都市によってばらつきがある。 ・ 製造業では目立った新幹線駅設置効果は確認し難いが、<u>商業(卸売・小売業)は新幹線開業後に堅調な動きを示す例</u>もみられる。
人口			・ 新幹線開業時期以降、3 都市の人口はいずれも増加傾向にある。 ・ 3 都市の人口を、それぞれの所在県及び比較都市(県庁所在市、周辺市)と比べると、3 都市人口はそれらを上回る増加ペースで推移している。 ・ 従って、新幹線開業後に一定の人口集積が進んでいると考えられる。
産業	製造業	羽島市	・ 製造品出荷額等のみ、新幹線開業後かなりの年数を経て増加傾向にある。
		高崎市	・ 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加が新幹線開業後の当面の期間みられたが、概ね群馬県全体を下回るペースで推移した。
		鳥栖市	・ 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加が新幹線開業前後でみられ、概ね佐賀県全体及び比較都市を上回るペースで推移した。
	商業	羽島市	・ 新幹線開業後に事業所数、従業者数、商品年間販売額で増加傾向にあり、概ね群馬県全体を上回るペースで推移している。
		高崎市	・ 新幹線開業前後に事業所数、従業者数、年間商品販売額で増加傾向にある。
		鳥栖市	・ 新幹線開業後に事業所数、従業者数が減少し、商品年間販売額はわずかに増加傾向にあり、いずれも佐賀県全体及び比較都市を上回る水準で推移している。

出典:「リニア中央新幹線中間駅設置・開業による影響把握調査報告書」亀山市

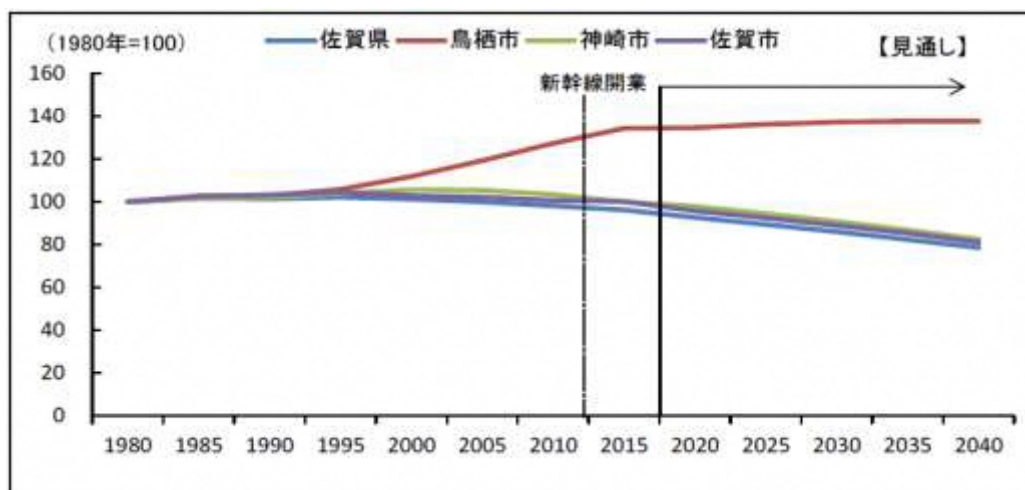
「岐阜県羽島市」



「群馬県高崎市」

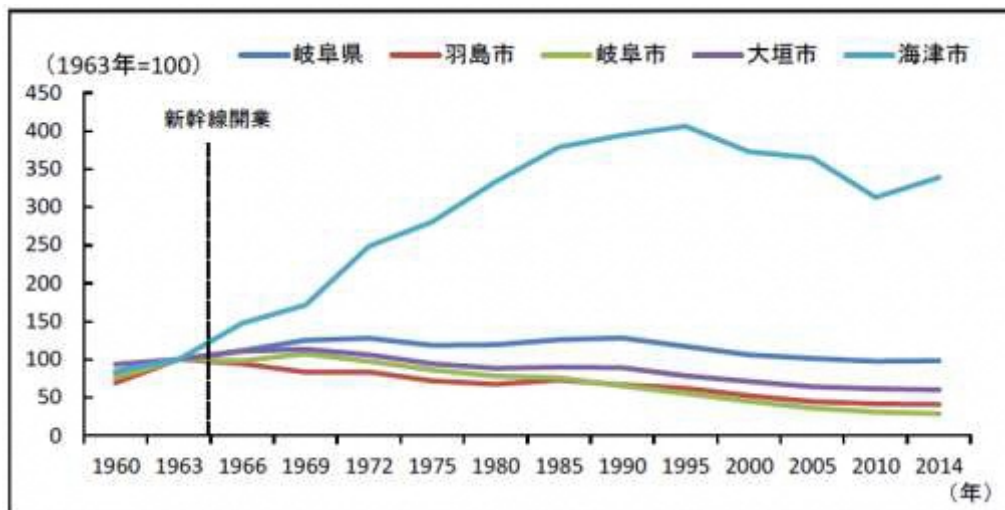


「佐賀県鳥栖市」

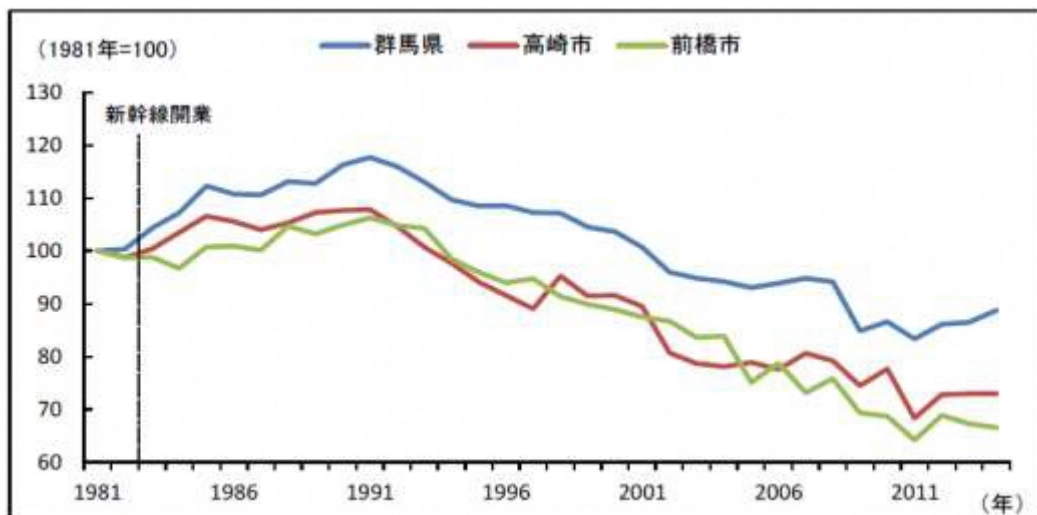


(資料)内閣府「地域経済分析システム」を活用した推計結果
図 3.1.11 新幹線駅設置都市と比較都市の人口指標の推移

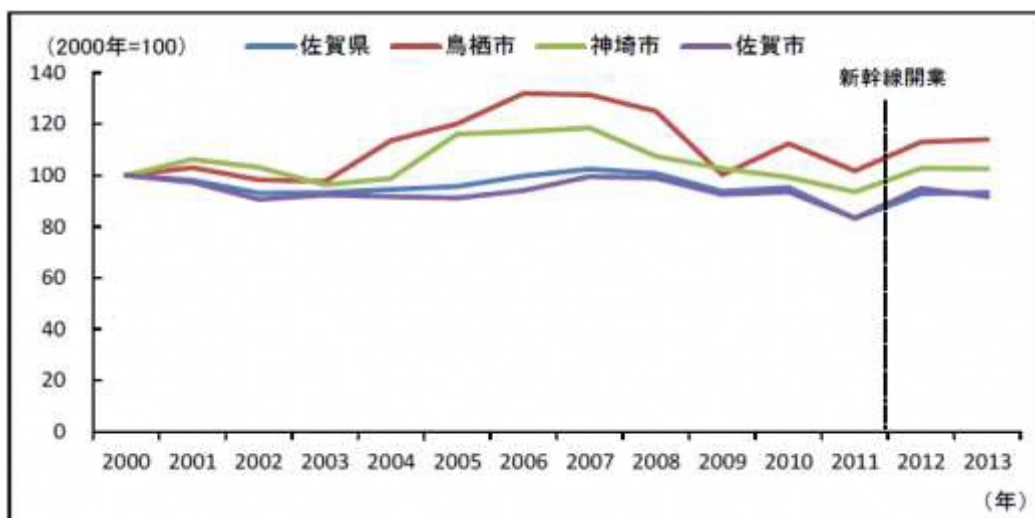
「岐阜県羽島市」



「群馬県高崎市」



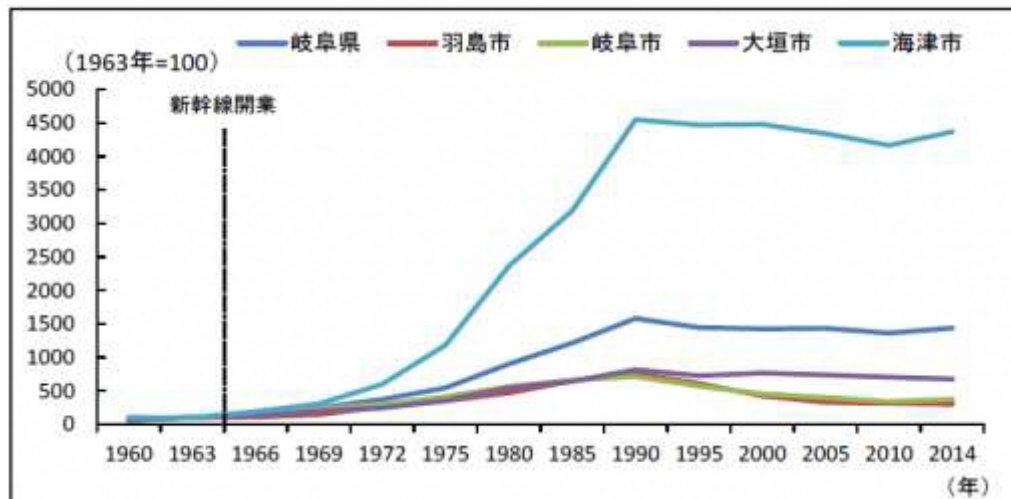
「佐賀県鳥栖市」



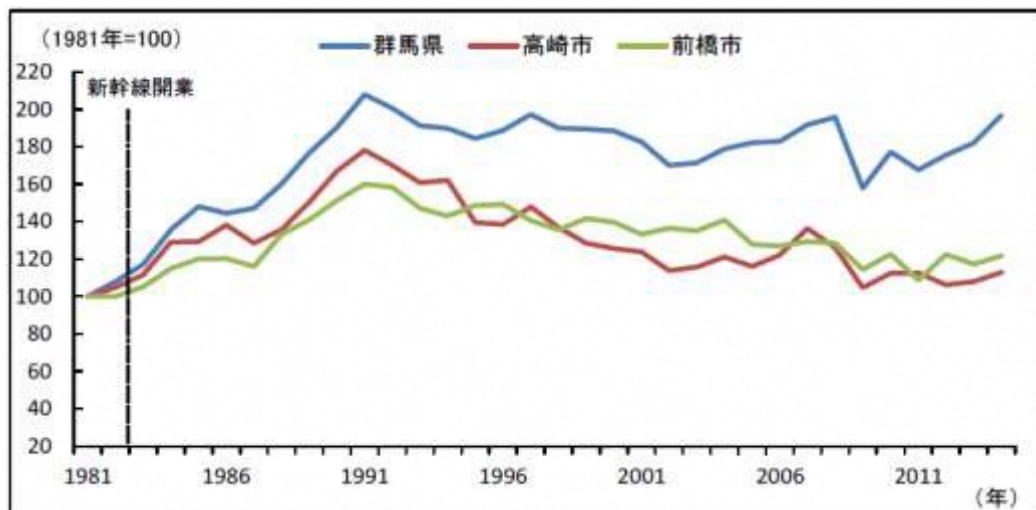
(資料)内閣府「地域経済分析システム」を活用した推計結果

図 3.1.12 新幹線駅設置都市と比較都市の製造業従業者数指標の推移

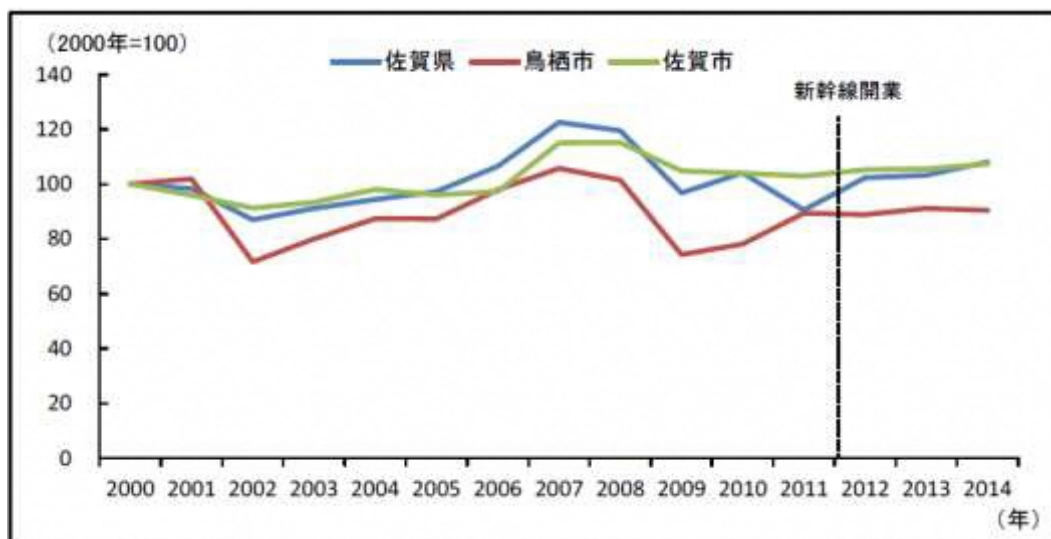
「岐阜県羽島市」



「群馬県高崎市」



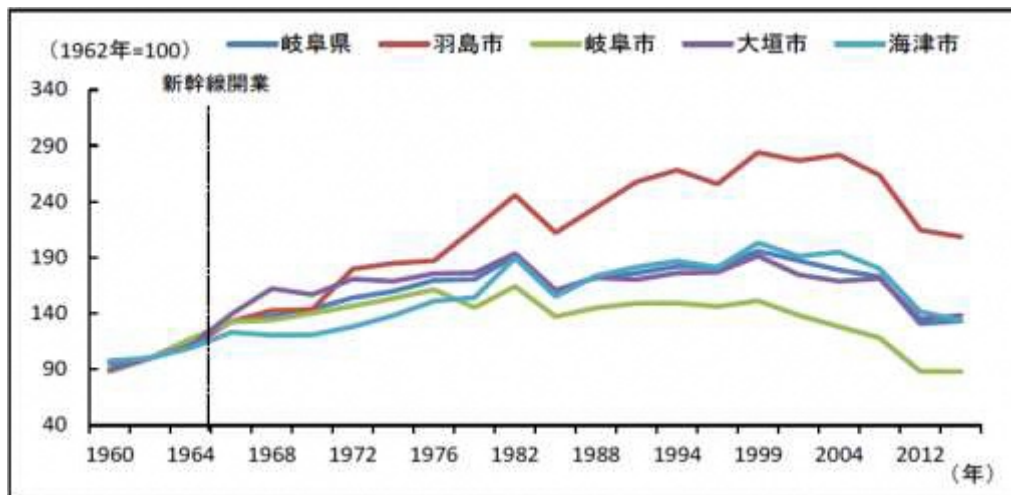
「佐賀県鳥栖市」



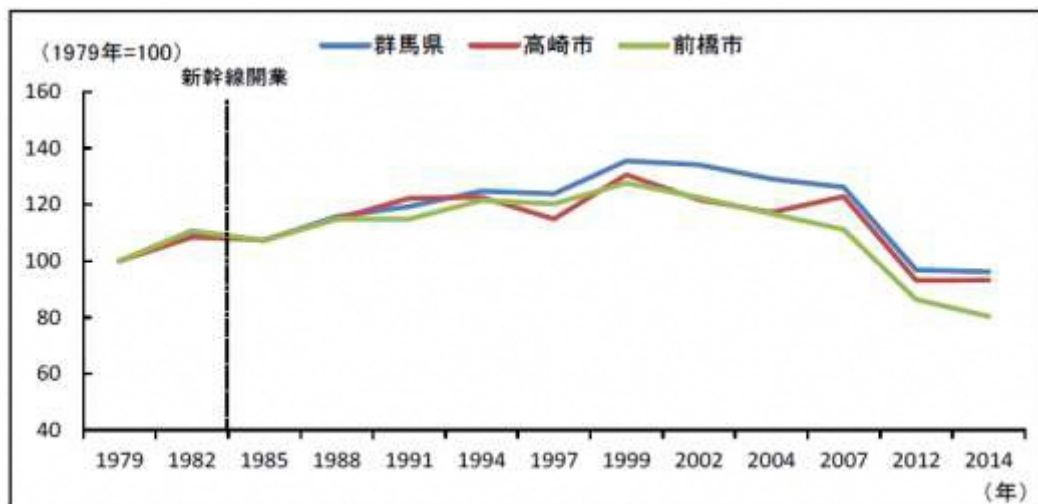
(資料)内閣府「地域経済分析システム」を活用した推計結果

図 3.1.13 新幹線駅設置都市と比較都市の製造品出荷額指標の推移

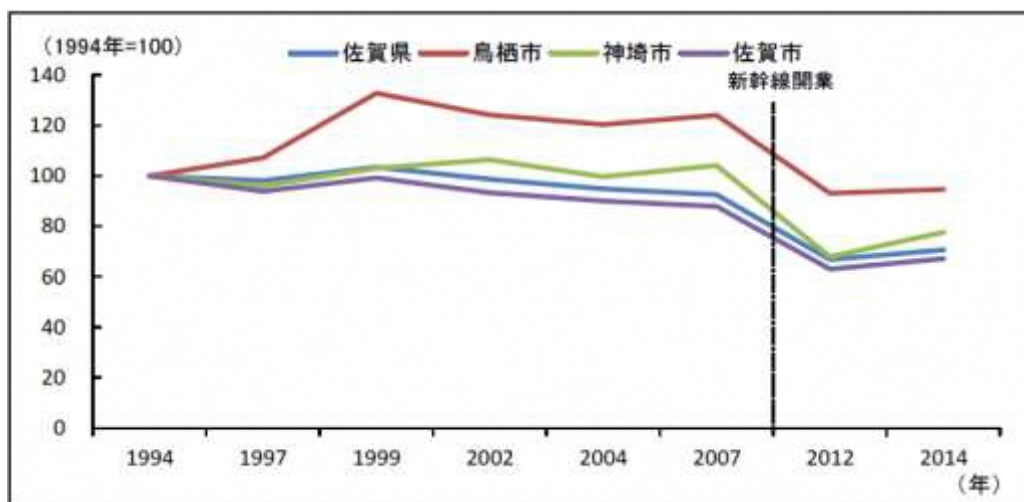
「岐阜県羽島市」



「群馬県高崎市」



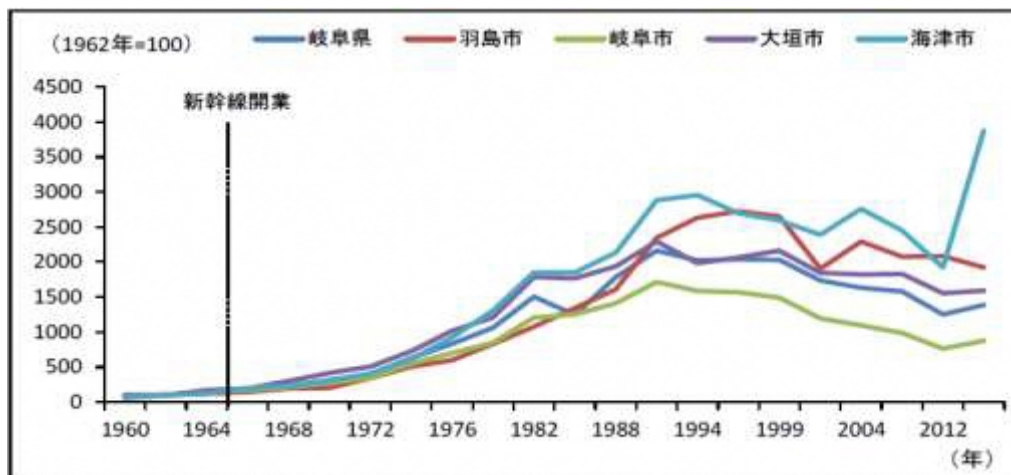
「佐賀県鳥栖市」



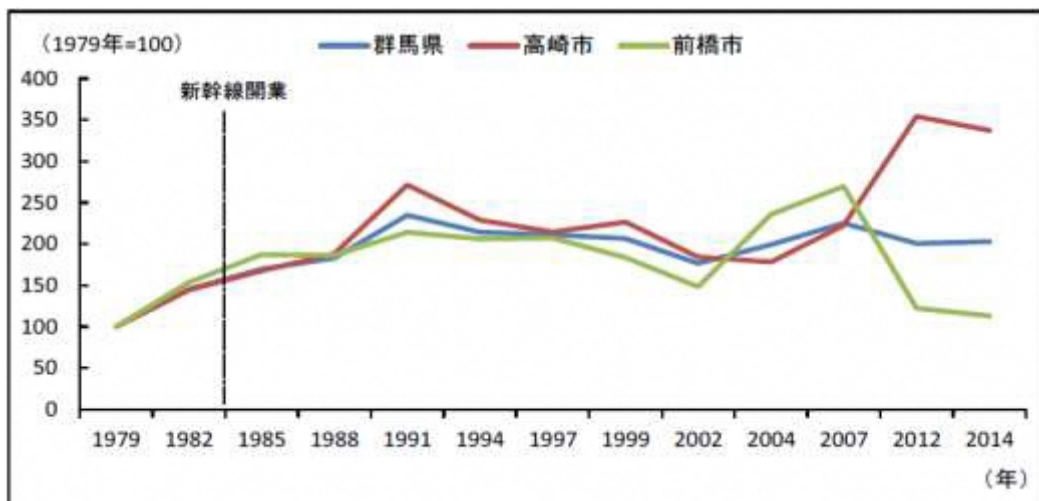
(資料)内閣府「地域経済分析システム」を活用した推計結果

図 3.1.12 新幹線駅設置都市と比較都市の商業従業者数指標の推移

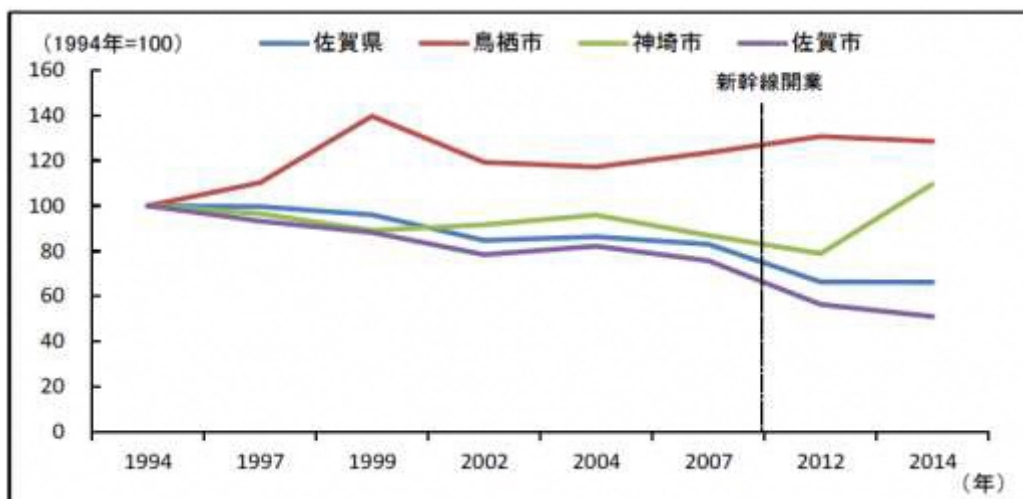
「岐阜県羽島市」



「群馬県高崎市」



「佐賀県鳥栖市」



(資料)内閣府「地域経済分析システム」を活用した推計結果

図 3.1.13 新幹線駅設置都市と比較都市の商品販売額指標の推移

3) 新幹線駅所在都市ヒアリングに基づく定性分析

新幹線駅所在都市へのヒアリング結果を表 3.1.5、表 3.1.6 に示す。

これらのヒアリング結果からは、新幹線駅設置に伴った観光バス等との連携を通じた観光客の増加や交通の利便性の高まりによる若者の流入、商業活動への好影響が挙げられる一方で、新幹線駅でのパーク&ライド利用の増加、新幹線駅のインパクトを考慮したまちづくりビジョンの必要性も指摘されている。

表 3.1.5 新幹線駅所在都市へのヒアリングに基づく定性分析結果のまとめ

新幹線駅	ヒアリングによる示唆
岐阜羽島駅	・ 新幹線通勤、通学の手段としての利用。 ・ 岐阜県東部は名古屋駅使用、西部地域が岐阜羽島駅使用。 ・ 新幹線と観光バスを併用する観光客も。近接の岐阜羽島ICを活用し、岐阜県北部の観光ルートへ。 ・ 若者の流入は地価が安く、交通の便が良いことが要因。 ・ 名古屋や関西(大阪・京都・滋賀)であふれた人が岐阜羽島に流れていることも。 ・ 岐阜羽島駅周辺はホテルが多く、大半がビジネス客。 ・ 開発にあたって農地がネックに。 ・ 駅周辺に安い有料駐車場が多く、羽島市から西側の人が岐阜羽島駅をパーク&ライド利用。 ・ 岐阜羽島駅と岐阜羽島ICの2つが広域交通拠点となり、岐阜県の玄関口に。 ・ 岐阜県において岐阜羽島駅の位置付けが低い。県の観光パンフレットでは岐阜へのアクセス始点が名古屋に。 ・ 県立看護大学の羽島市への移転は新幹線駅が存在が要因の1つ。 ・ 新幹線駅設置に合わせてまちづくりビジョンを持つ必要。 ・ 観光利用か通過交通の利用かをしっかり見極める。
高崎駅	・ 新幹線による首都圏への通勤・通学が増加。 ・ 高崎駅は市民の通勤・通学の拠点。周辺市町村民も高崎駅で乗り換えるハブ拠点。 ・ 高崎が首都圏のベッドタウン的な存在になる一方で、周辺市町村からは核都市として人が流入。 ・ 駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約。 ・ オフィスビル、マンションともに需要根強いが、用地不足がネック。 ・ ホテル建設ラッシュ。利用客はビジネス客が多く観光客は少ない。 ・ 都市機能は高崎駅を中心に集約し、駅を中心としたまちづくり。 ・ 自動車と新幹線のパーク&ライドの動きが多く、駅周辺に駐車場が多い。近年は駅周辺の月極め駐車場が不足。 ・ 在来線、新幹線、高速道路の結節点。 ・ 市営バスが高崎駅をハブに循環。 ・ 新たな高崎玉村IC設置により高速道路のアクセス性が向上。 ・ 東京100km圏内の都市でも、新幹線駅のある都市とない都市では格差。新幹線開通で高崎が群馬の玄関口の役割に。 ・ 上越新幹線の高崎駅開業に合わせて行政が長期的なまちづくり計画を立てて実行。
新鳥栖駅	・ 九州新幹線の開業により従来の博多駅ではなく、新鳥栖駅で乗り換えて本州に向かう人が増加。 ・ 大分県西部の人が自動車と新幹線のパーク&ライドの活用も。 ・ 鳥栖から博多や久留米に出る人も多いが、周辺都市から鳥栖に入ってくる人も多い。

	・ 新鳥栖駅周辺にはマンションやホテルは殆どなく、大半は鳥栖駅周辺に。マンションは博多へ通勤する人のニーズが多い。 ・ 久留米駅周辺は駐車場が不足しており、駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人が多い。新幹線通勤も自動車使用が多い。 ・ 近年は駐車スペースの問題で博多駅が限界に。あふれ出た部分を新鳥栖駅で拾い、九州各地へ送り出す。 ・ 自動車とのリンケージを進めて現状では弱い横(東西)への移動を促進する必要。 ・ 新幹線は修学旅行や団体旅行との親和性が高い。同じく親和性の高い観光バスと連携していく取り組みが効果的。 ・ 観光バスは新鳥栖駅が拠点に。 ・ 開業当初から新鳥栖駅には佐賀県の東の玄関口としての役割が期待されているが、実際のところ期待通りにはいっていない部分も。 ・ 佐賀県の玄関口という意味では今のところ佐賀空港の方が役割としては大きい。 ・ 九州国際重粒子線がん治療センターの新鳥栖駅前誘致は新幹線駅であることが大きな要因に。 ・ 在来線と新幹線の複線化により災害時等の代替路線が確保。 ・ 人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力が必要。
--	--

表 3.1.6 新幹線駅所在都市へのヒアリングに基づく定性分析結果のまとめ：問題意識

視点	駅設置都市	問題意識示唆
共通		・ 新幹線駅まで自動車使用のニーズが高く、駐車場利用者多い。 ・ 地域のハブ拠点駅としての役割のため、駅を中心とした地域公共交通の充実に力を入れる。 ・ 高速道路とのアクセス性確保と新幹線と高速道路の相互連携が鍵。 ・ 各県の玄関口としての役割を担う(実際の効果には差異)。 ・ 大学や国際的な研究機関、県の中核施設などの誘致を実現。
時代区分	羽島市	・ 岐阜羽島駅の設置時に 駅周辺の明確なまちづくりビジョンがなかった 。それが駅周辺への機能集積が進まなかった要因と考えられる。
	高崎市	・ 新幹線駅設置に合わせてまちづくりのビジョンを構想し、駅周辺への都市機能の集積につながる。
	鳥栖市	・ 経過年数が浅く、今後の開発に期待。
都市特性	羽島市	・ 経済面等において岐阜の中心都市ではなく 新幹線駅を経済・産業の発展と結び付ける動きが欠ける面 も指摘される。
	高崎市	・ 従来から一定の商業機能の集積あり。新幹線開業で東京から1時間圏内。首都圏から流入する需要の受け皿に。 新幹線と商業機能との親和性が高く 、首都圏の一角を占めるまでになったと思われる。
	鳥栖市	・ 古くから高速道路等の交通の要衝として内陸型製造業の拠点。製造業、物流業は陸路を交通手段とするため、新幹線駅の設置による影響はみられず。商業機能は博多や久留米に流出しており、 周辺都市からの新幹線利用者取り込みを図り都市機能を充実 させる必要がある。
駅特性	羽島市	・ 鉄道のハブ拠点としての機能はなく、乗降客も限定。近年は自動車と新幹線によるパーク&ライドの形が進んでおり、利用客を中心に宿泊施設などの集積もみられる。

高崎市	・ 鉄道のハブ拠点としての機能が充実。乗降客も多く、都市機能も集積しており、市内外から人の流入が多い。人の流入と都市機能の集積が循環する構造が必要である。
鳥栖市	・ 九州新幹線の開業に合わせて新しく設置され、従来から都市機能が集積していた鳥栖駅とは電車で1駅。駅周辺の開発も土地区画整理事業等最初からスタート。農地規制の関係で、土地の利用・開発が十分に進んでいない。

(4) リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置で予想される効果と影響

リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置に伴う効果と影響をとりまとめると、以下に示すとおりである。

これらの効果と影響は JR 草津線利用及び甲賀市にも帰属することが予想される。「首都圏・中部圏への利便性向上」は JR 草津線を介して甲賀市からの時間短縮は大きく、「定住・交流人口拡大の可能性」は高い。これに伴い、「経済・産業への波及効果」も期待され、あわせて「都市機能の拡大・整備の必要性」も高まるものと考えられる。

1) 首都圏・中部圏への利便性向上

- ・ リニア中央新幹線開業に伴う亀山中間駅利用により、首都圏及び中部圏との時間距離は大幅に短縮され、利便性が大きく向上すると予想される。ただし、大阪への所要時間短縮はあまり期待されない。

2) 定住・交流人口拡大の可能性

- ・ 事例調査によると、新幹線駅の設置に伴って大都市圏への時間距離が短縮され、居住人口及び交流人口が増加しており、リニア中央新幹線亀山中間駅の設置による定住・交流人口拡大の可能性が期待される。

3) 経済・産業への波及効果

- ・ 事例調査によると、製造業では目立った新幹線駅設置効果は確認し難いが、商業(卸売り・小売業)は新幹線開業後に堅調な動きを示す例もみられるため、リニア中央新幹線開業に伴う首都圏、中部圏への時間距離短縮に伴う経済・産業への波及効果の可能性は高いと思われる。
- ・ リニア中央新幹線開業に伴う首都圏及び中部圏への時間距離短縮は大きいため、事例調査では工業出荷額への波及効果は新幹線駅設置都市によりばらつきはあるものの、工業団地が集積する甲賀市にとっては、期待は大きい。

4) 都市機能の拡大・整備の必要性

- ・ リニア中央新幹線亀山中間駅の設置は、甲賀市への全国的なアクセス性能が高まることから、国レベル及び滋賀県レベルでの公的施設、学研究機関などの立地場所としての特性を備えることとなる。
- ・ 現在、陸上交通における大動脈として機能する新幹線や高速道路ネットワークにおいて、災害面のリダンダンシー確保といった視点からもリニア中央新幹線開業の意義は大きい。

3.2 甲西駅行違い施設整備の効果

3.2.1 甲西駅行違い施設整備の概要

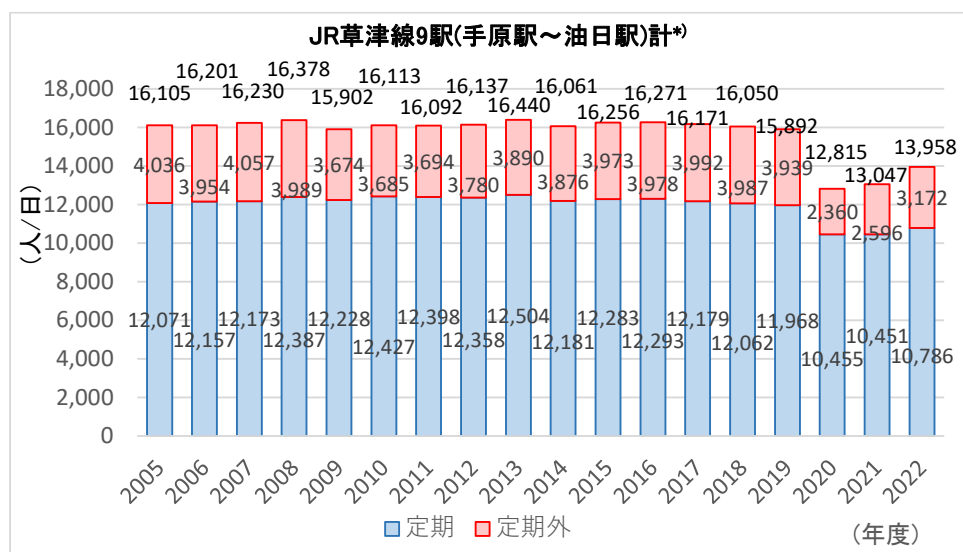
(1) JR 草津線の現状と問題意識

JR 草津線の乗車人員は、コロナ禍前までは概ね横ばいで推移し、コロナ禍後は回復基調にはあるものの、まだコロナ禍前までの利用者数までの回復には至っていない。

一方で、甲賀市民を対象とした意識調査では、現在の市内公共交通機関について最も求めることとして「JR 草津線の利便性向上」が最も多く、湖南市民を対象としたアンケート調査でも JR 草津線利用増加のための改善要望として「JR 草津線運行本数の増加」が最も多いことから、JR 草津線運行サービス水準の向上、すなわち運行本数の増加が求められている。

運行本数の増加によるサービス水準の向上に伴う利用者数の増加は、第 2 章の JR 草津線将来利用者数予測モデル分析でも統計的に有意に期待できることが知られている。また、湖南市調査では、旧甲西町域に居住する市民の約 60%は甲西駅を利用している状況にあるが、16%の市民が相対的に運行頻度が高い JR 東海道本線の野洲駅にアクセスしており^{注)}、JR 草津線の運行頻度の増加を図ることで、JR 草津線利用者の増加と野洲駅にアクセスする道路交通環境の改善も期待できることを示唆している。

以上から、JR 草津線運行本数の増加が期待される甲西駅行違い施設整備は、今後の JR 草津線利用促進や沿線地域の活性化に寄与するものと期待される。



注). 信楽高原鐵道: 2013(平成25)年9月～2014(平成26)年11月、台風18号の影響で鉄道運行休止

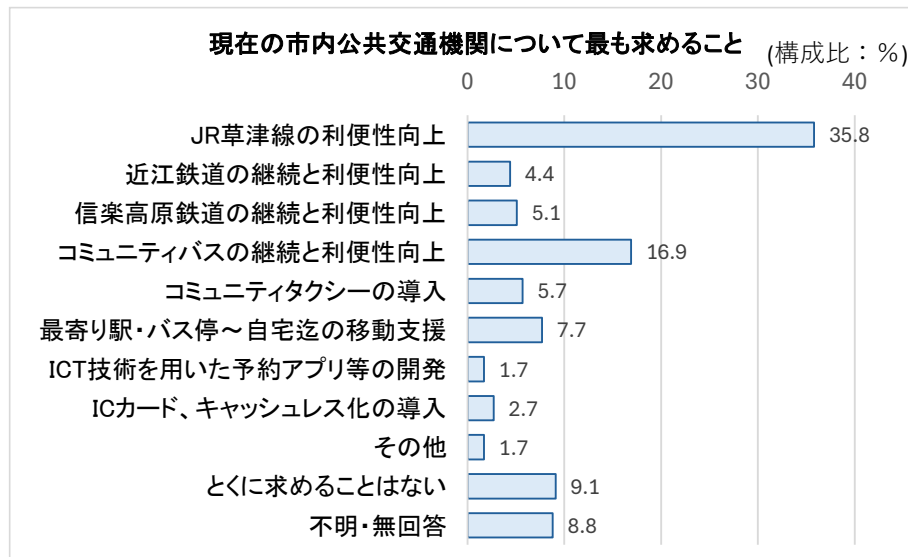
*) 9駅: 手原駅、石部駅、甲西駅、三雲駅、貴生川駅、甲南駅、寺庄駅、甲賀駅、油日駅

出典:「JR西日本」資料

図 3.2.1 JR 草津線 9 駅の定期・定期外別乗車人員の推移

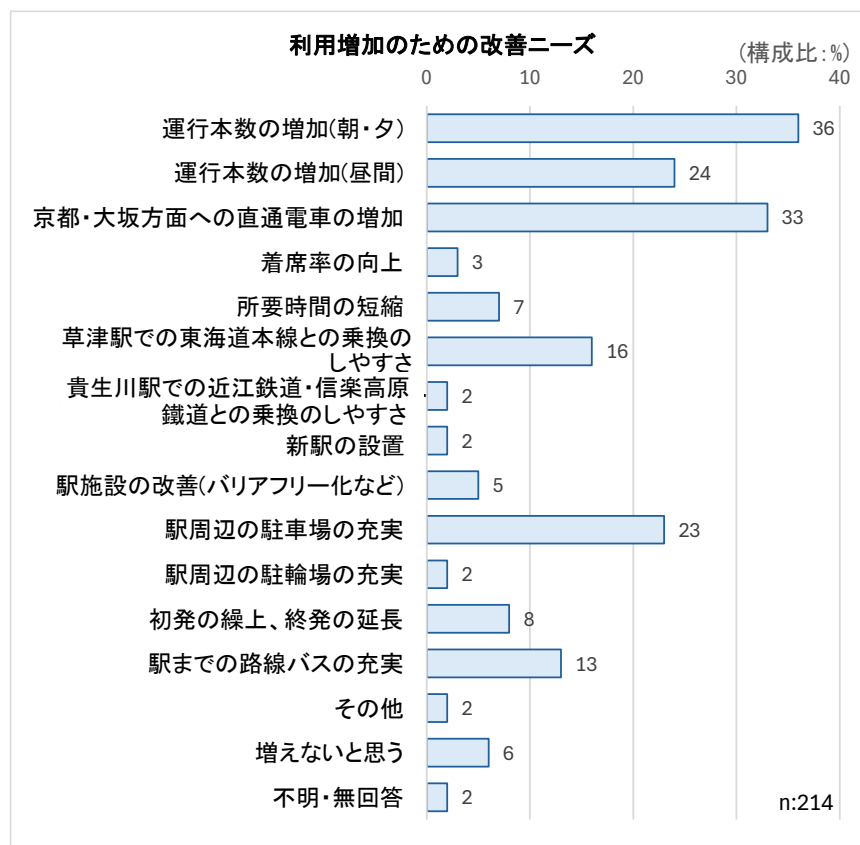
注). 出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会、

2010(平成 22)年 3 月



出典：「令和2年度第4回甲賀市市政に関する意識調査結果(その1)」

図 3.2.2 公共交通機関について最も求めること



出典：「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」

滋賀県草津線複線化促進期成同盟会，平成22年3月

図 3.2.3 JR 草津線利用増加のための改善ニーズ

（２） 甲西駅行違い施設整備の概要

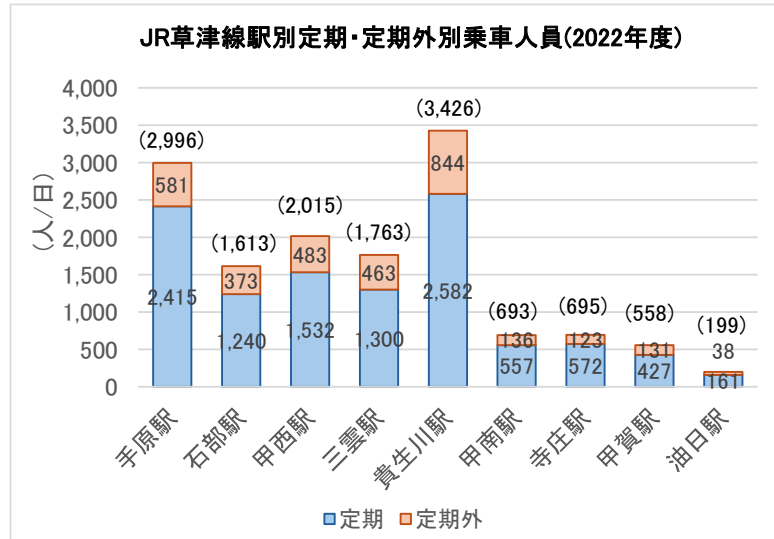
1) 甲西駅の現状

甲西駅は、比較的利用者の多い JR 草津線草津駅～貴生川駅の間に位置して、湖南省役所や甲西高校などにアクセスする湖南省域の商用駅として機能しており、利用者数も草津駅～貴生川駅間における中間駅の中では最も多い。

しかしながら、単線である JR 草津線草津駅～貴生川駅間の中間駅の中では、唯一行違い設備を有しない駅である。

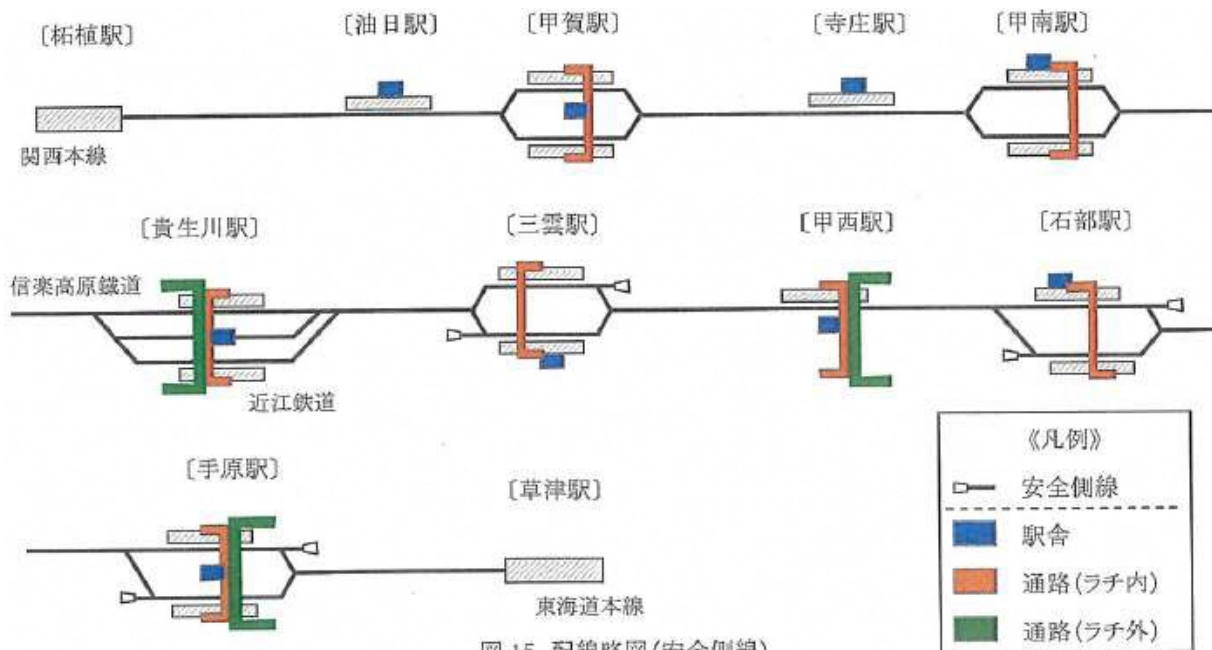


図 3.2.4 JR 草津線甲西駅位置図



出典:「JR西日本」資料

図 3.2.5 JR 草津線駅別定期・定期外別乗車人員



出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」

滋賀県草津線複線化促進期成同盟会, 平成 22 年 3 月

図 3.2.6 JR 草津線配線略図(安全側線)

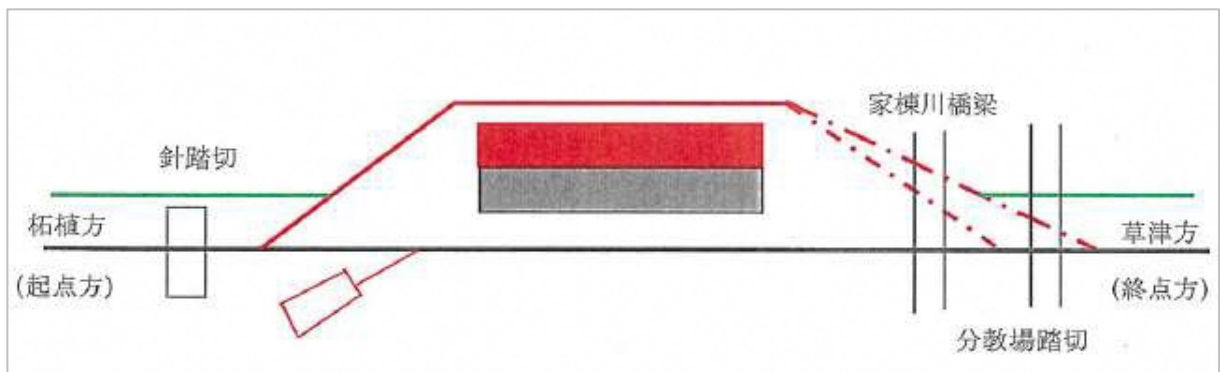
2) 甲西駅行違い設備計画概要

甲西駅行違い設備の計画を、「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会, 2010(平成 22)年 3 月において検討した結果に基づいて整理する。

検討の結果、下記の要件に基づいて、図 3.2.7 に示す設備が望ましいと提案されている。

- 現状の橋上駅舎構造・ホーム・階段形状に合わせて、駅舎の階段部分はホーム幅 6.0m を確保した計画とする。

- 終点方の分岐器は「分教場踏切」との競合を避け、踏切終点方 12 番分岐器を設置する。
- 終点方のホーム端をレベル区域(縦断曲線に係らない一)として、下り列車停止位置目標の位置を決める。
- 現在線の橋台と新設橋台の離隔を約 6m 程度に設定する。
- その結果、過走余裕が 122m 確保できるため、安全側線は設置しない。
- 起点方のホーム端は終点方のホーム端から 165m の位置とする。
- 上り列車の停止位置目標から、安全側線等の必要長を確保した位置に新設線路へ分岐する 12 番分岐器を設置する。
- 配線検討の結果、駅舎構造物及び針踏切への支障はない。
- 家棟川における現橋台と新設橋台との間隔は 6.1m である。
- 家棟川橋梁位置における線路中心は、将来線増線と同一線上となるためズレがない。



出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」

滋賀県草津線複線化促進期成同盟会, 2010(平成 22)年 3 月

図 3.2.7 甲西駅行違い設備計画の概要

3.2.2 甲西駅行違い駅施設整備に伴う運行ダイヤ改定の検討

(1) 現状運行本数とダイヤ

草津駅～貴生川駅間の運行頻度は、表 3.2.1 に示すとおりである(2024(令和 6)年 3 月現在)。

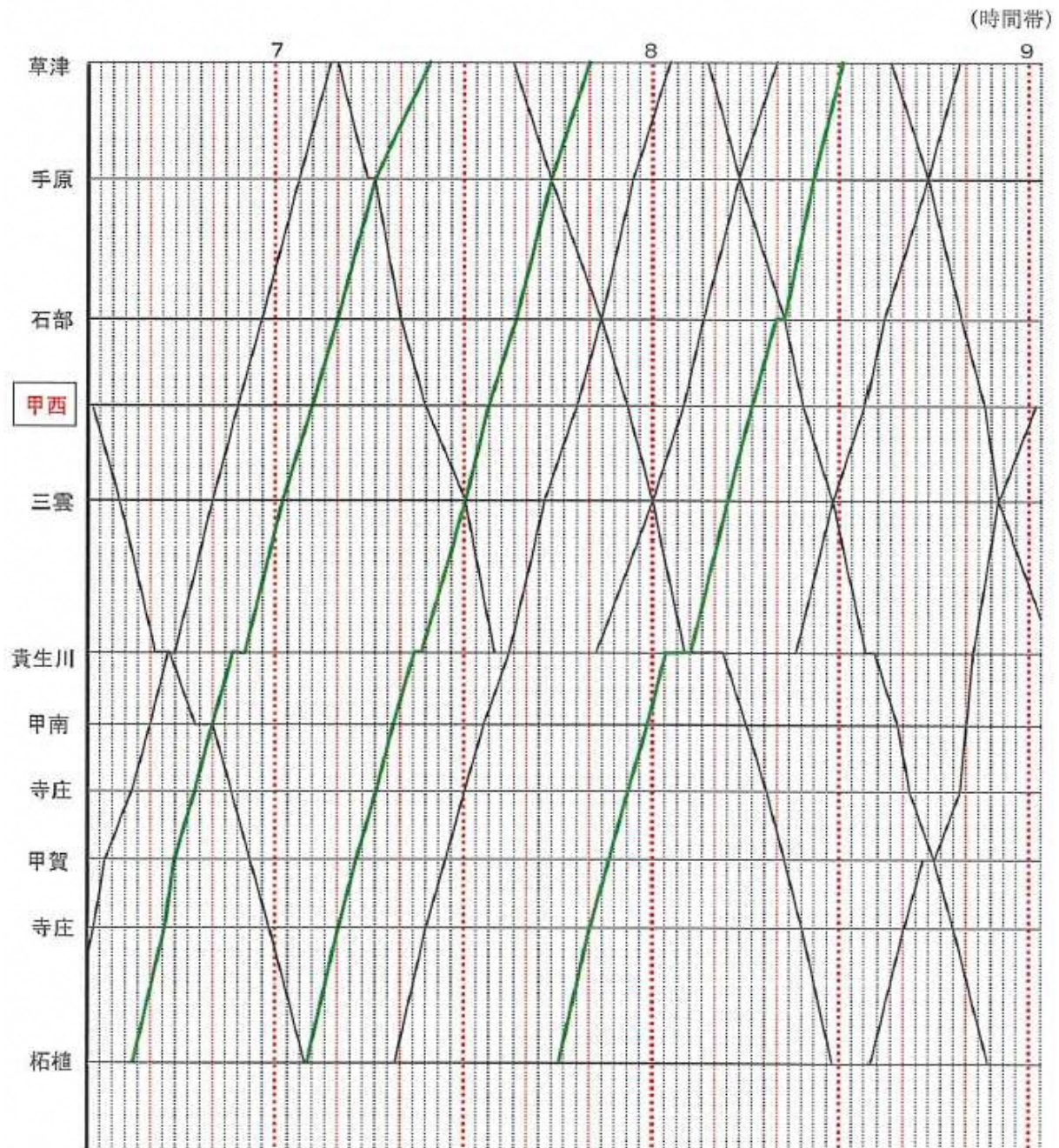
朝のピーク時 2 時間における運行頻度は、貴生川方面へは 4 本、草津方面へは 6 本が運行されている。夕方のピーク時 2 時間における運行頻度は、貴生川方面、草津方面ともに 5 本が運行されている(2024(令和 6)年 3 月現在)。

甲西駅行違い駅施設整備に伴う運行ダイヤ改定の検討は、「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会，2010(平成 22)年 3 月でなされている。ただし、この検討の基礎とする現状の運行本数は 2024(令和 6)年 3 月の現状と同じであるが、京都方面への直通列車が運行されていた。朝のピーク時の草津方面への 3 本が直通列車であり、夕方のピーク時の貴生川方面への 2 本が東海道本線からの直通列車である。

表 3.2.1 JR 草津線草津駅～貴生川駅間の現状運行本数

ピーク時間帯	草津方面行き	貴生川・柘植方面行き
朝時刻ダイヤ(7～9 時)	6 本	4 本
夕時刻ダイヤ(18 時～20 時)	5 本	5 本

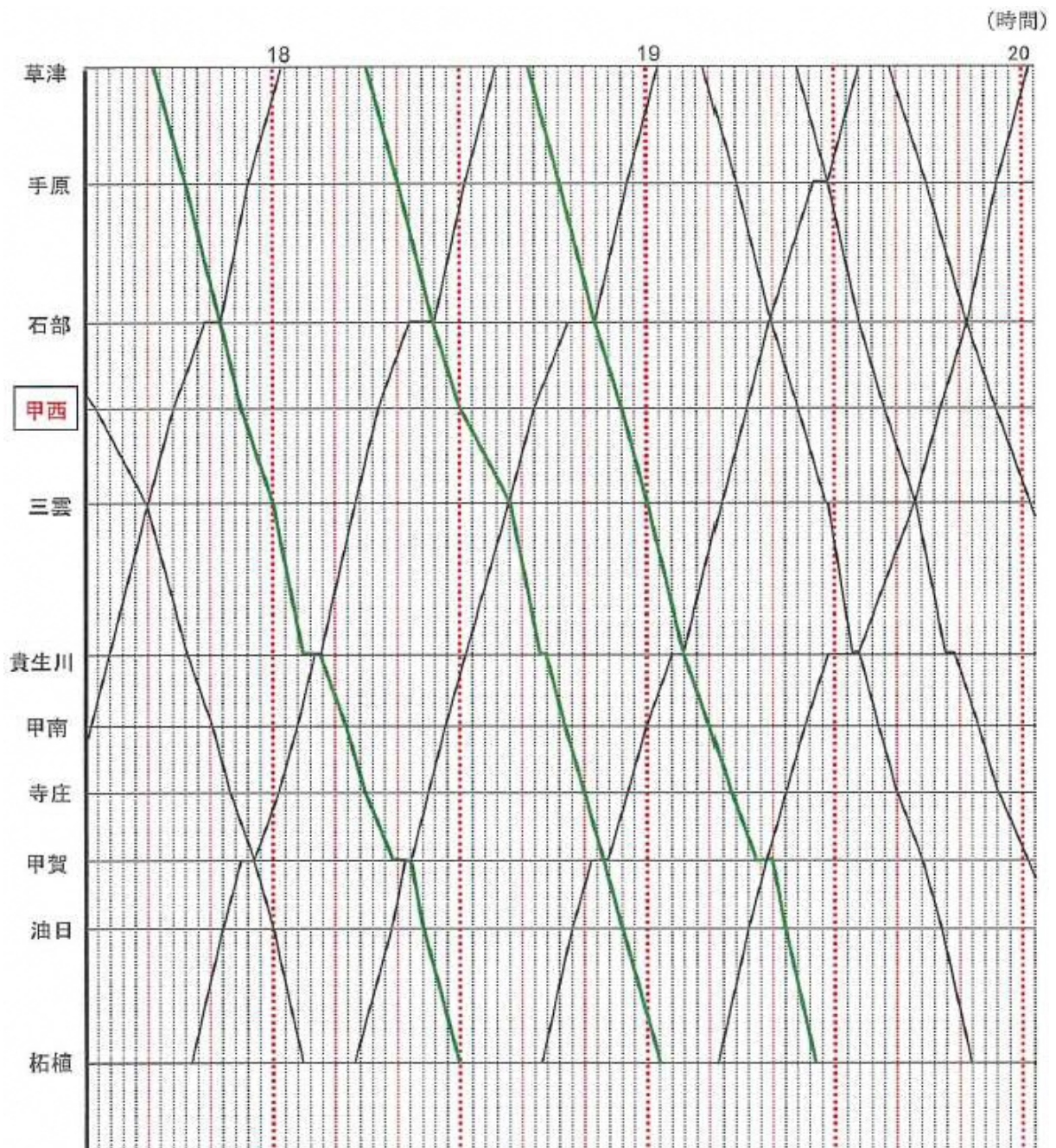
出典:JR おでかけネット(<https://www.jr-odekake.net/>)，2024(令和 6)年 3 月 1 日現在



注). 緑ダイヤは東海道線直通列車

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期同盟会,
2010(平成22)年3月

図 3.2.8(1/2) 現状の運行ダイヤ(その1:朝のピーク時)



注). 緑ダイヤは東海道線直通列車

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,

2010(平成22)年3月

図 3.2.8(2/2) 現状の運行ダイヤ(その2: 夕方のピーク時)

(2) 朝のピーク時における運行頻度増加の検討

従前の検討では、朝のピーク時においては、次の2ケースのような考え方で運行頻度増を目的としたダイヤの検討を行っている。

ケース1: 現状のダイヤ及び施設固定での増便検討

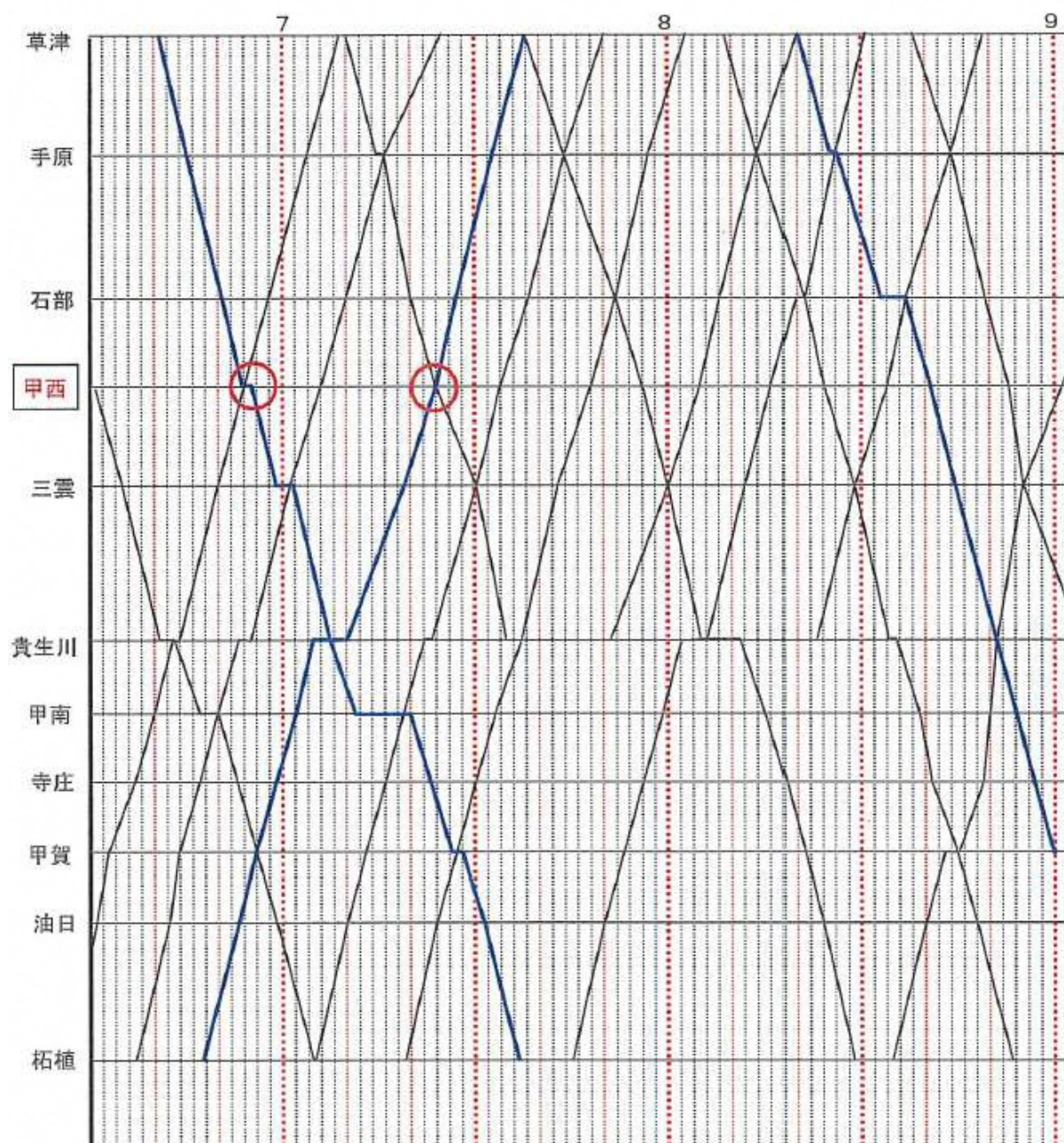
ケース2: 現状ダイヤ修正に基づく増便検討

ケース1: 現状のダイヤ及び施設固定での増便を検討する場合は、甲西駅の行き違い設備を活用して、貴生川駅～草津駅間の草津方面に1本、貴生川駅・柘植駅方面には2本の直通列車の増加が可能である(図3.2.9)。

ケース2: 現状のダイヤ修正に基づく増便を検討する場合は、大幅な修正は車両や運転手などの運用上の問題が発生する可能性があるため、現実的に若干の修正にとどめることとして検討を行っている。草津方面へは、草津駅～柘植駅間の全線にわたって2本の増加が可能である。しかし、柘植駅発8:04発列車は、貴生川駅、三雲駅、及び甲西駅において行き違いのために4～10分の待機が必要となる。また、柘植方面へは2本増となるが、草津駅発6:52列車は貴生川駅止めとなり、8:20発列車は石部駅において4分間の待機となる。さらに、草津駅発7:38列車は、草津方面列車と手原駅において退避できない可能性があり、大幅な修正が必要となる(図3.2.10)。

以上から、ケース1: 現状のダイヤ及び施設固定での増便が实际的であり、草津方面に1本、貴生川駅・柘植駅方面には2本の増便が可能である。

(時間帯)



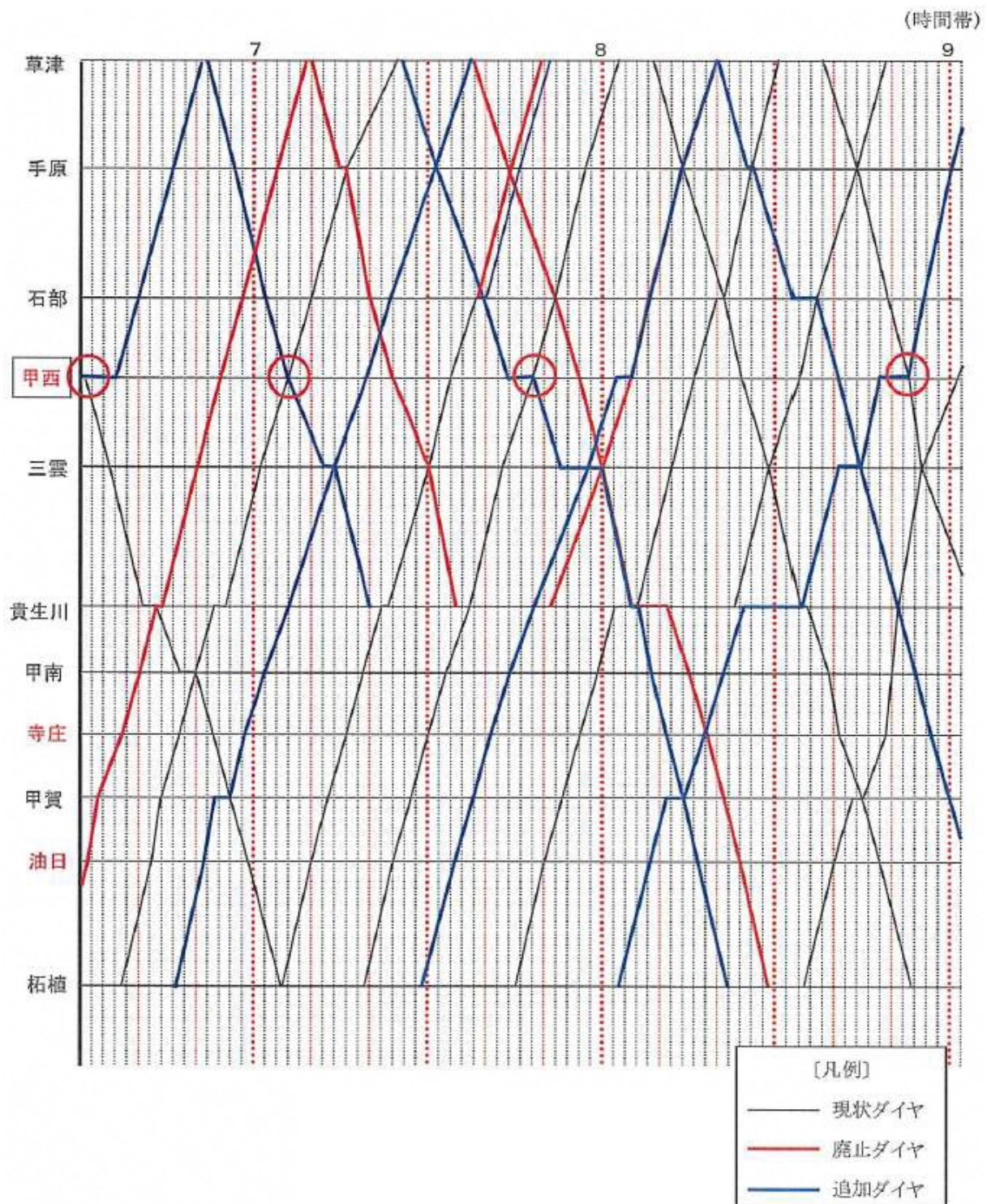
注 1). 青ダイヤは甲西駅での行き違い設備整備を前提

注 2). 新たなダイヤ設定に際して車両等の運用は考慮しない

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,

2010(平成 22)年 3 月

図 3.2.9 新たな運行ダイヤの設定(朝のピーク時、検討ケース 1)



注 1). 青ダイヤは甲西駅での行き違い設備整備を前提

注 2). 新たなダイヤ設定に際して車両等の運用は考慮しない

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,
2010(平成 22)年 3 月

図 3.2.10 新たな運行ダイヤの設定(朝のピーク時、検討ケース 2)

(3) 夕方のピーク時における運行頻度増加の検討

夕方のピーク時における運行頻度増加の検討に際しても、朝のピーク時と同様、次の 2 ケースのような考え方で運行頻度増を目的としたダイヤの検討を行っている。

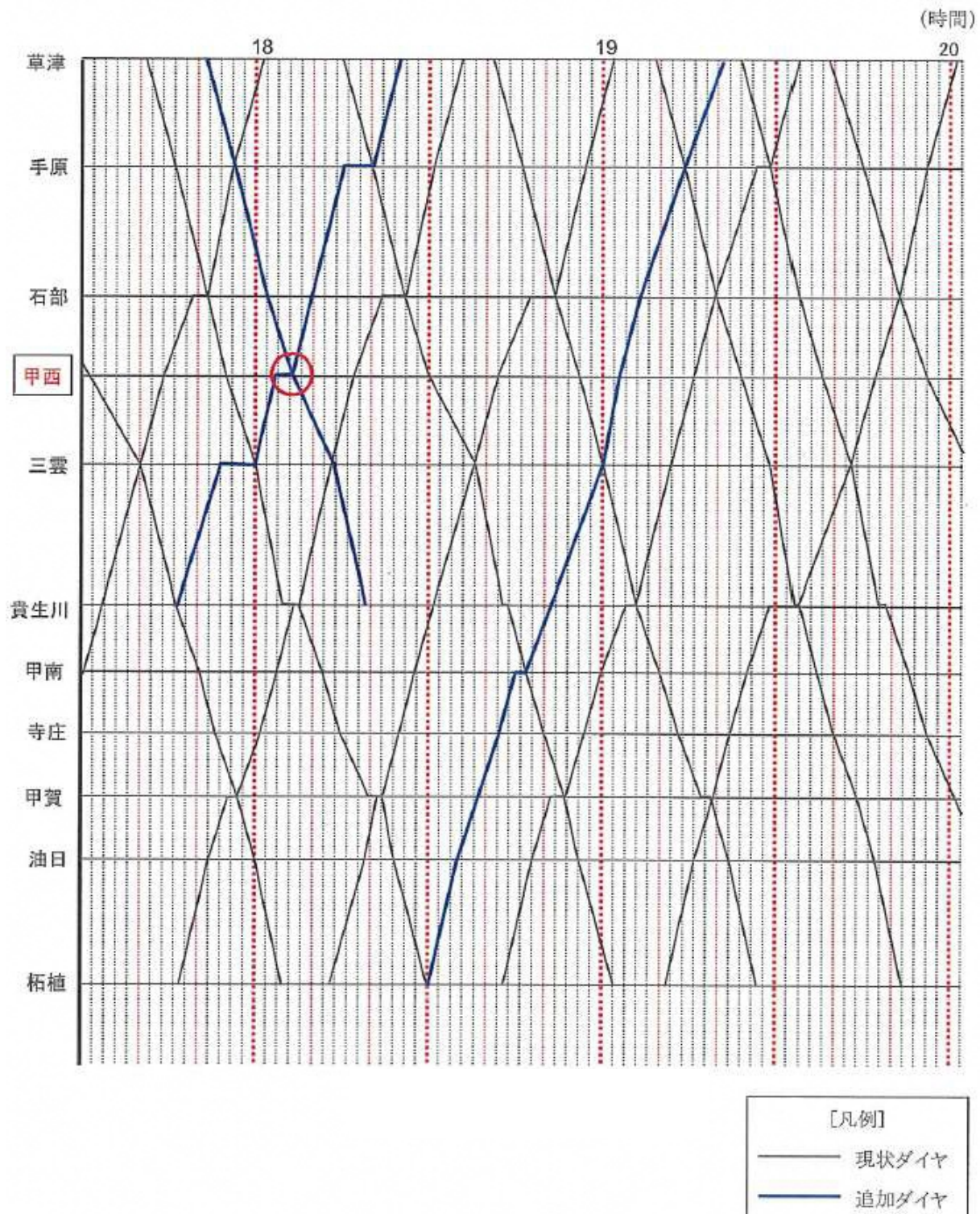
ケース 1：現状のダイヤ及び施設固定での増便検討

ケース 2：現状ダイヤ修正に基づく増便検討

ケース 1：現状のダイヤ及び施設固定での増便を検討する場合は、甲西駅の行き違い設備を活用して、草津駅～貴生川駅間の草津方面に 1 本、貴生川駅・柘植駅方面には 1 本、及び貴生川駅止まりではあるが 1 本、計 2 本の増加が可能である(図 3.2.11)。

ケース 2：現状のダイヤ修正に基づく増便を検討する場合は、現行ダイヤの修正にとどまり、柘植方面へは貴生川駅止まり列車の 1 本増発が可能である(図 3.2.12)。

以上から、ケース 1：現状のダイヤ及び施設固定での増便が实际的であり、草津駅～貴生川駅間の草津方面に 1 本、貴生川駅・柘植駅方面には 1 本、及び貴生川駅止まりではあるが 1 本、計 2 本の増加が可能である。

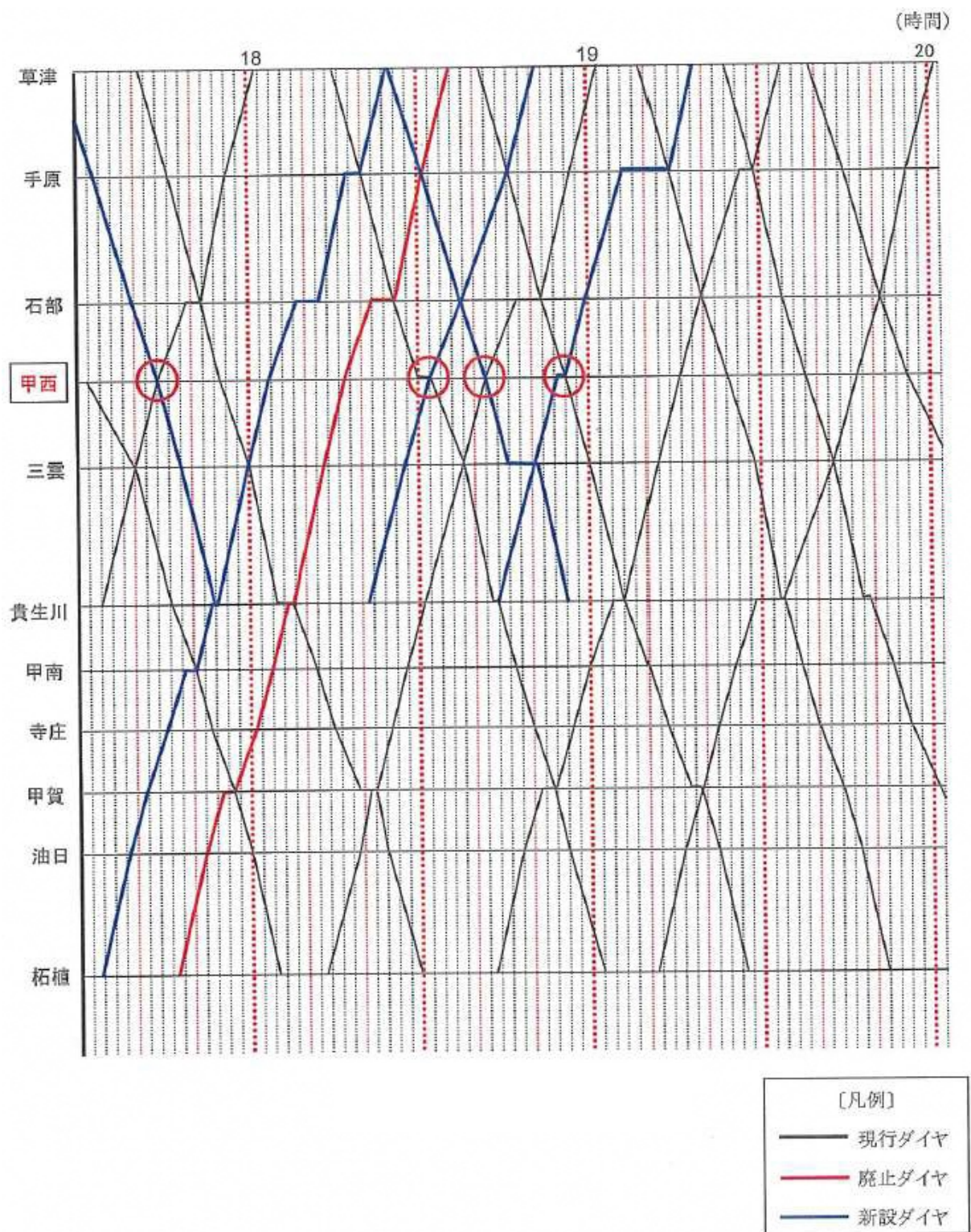


注 1). 甲西駅での行き違い設備整備を前提

注 2). 新たなダイヤ設定に際して車両等の運用は考慮しない

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,
 2010(平成 22)年 3 月

図 3.2.11 新たな運行ダイヤの設定(夕方方のピーク時、検討ケース 1)



注 1). 甲西駅での行き違い設備整備を前提

注 2). 新たなダイヤ設定に際して車両等の運用は考慮しない

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,
 2010(平成 22)年 3 月

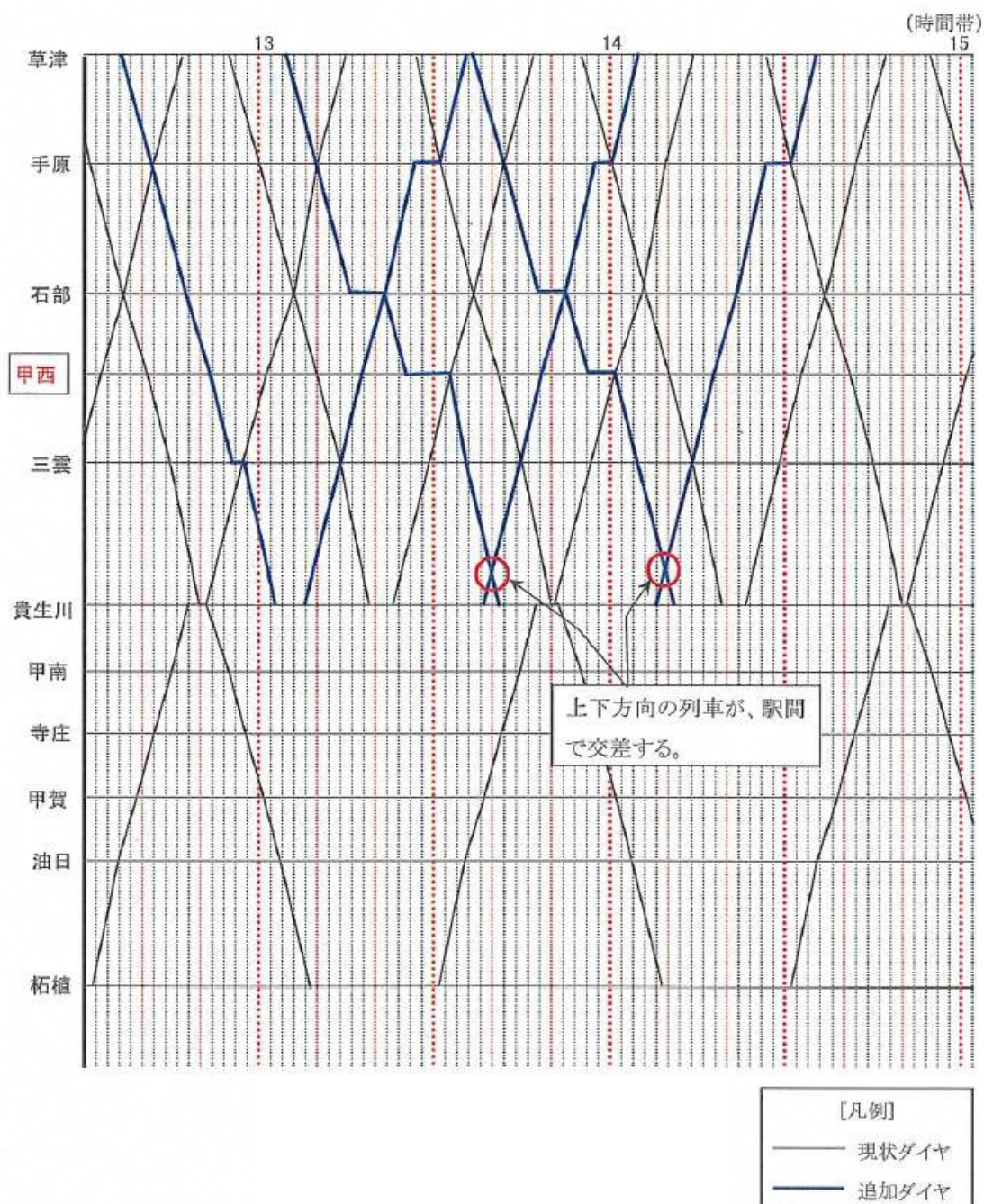
図 3.2.11 新たな運行ダイヤの設定(夕方方のピーク時、検討ケース 1)

(4) 昼間時間帯における運行頻度増加の検討(参考検討)

昼間時間については、概ね等時間のパターンダイヤが組まれている。

草津駅～貴生川駅間における増発の可能性は、貴生川駅発を優先するダイヤを設定すると、1時間当たり2本の増発が考えられる。

しかし、柘植駅方面では、貴生川駅付近(三雲駅～貴生川駅間)で草津方面列車と交差することとなり、増発の可能性は小さいものと想定される。



注 1). 甲西駅での行き違い設備整備を前提

注 2). 新たなダイヤ設定に際して車両等の運用は考慮しない

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,
2010(平成 22)年 3 月

図 3.2.12 新たな運行ダイヤの設定(参考:昼間時間帯)

1) 草津駅～柘植駅間

この場合は、草津方面に向かう列車の貴生川駅において 10 分程度の待ち時間を必要とするが、草津駅方面、柘植駅方面共に 30 分程度の間隔のダイヤが設定可能である。しかし、20 分程度以下の間隔では、行き違い設備が設置されていない寺庄駅と油日駅で両方向の列車が交差することとなるため、追加ダイヤ設定は困難である。

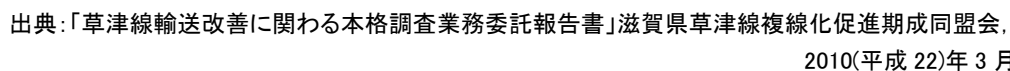
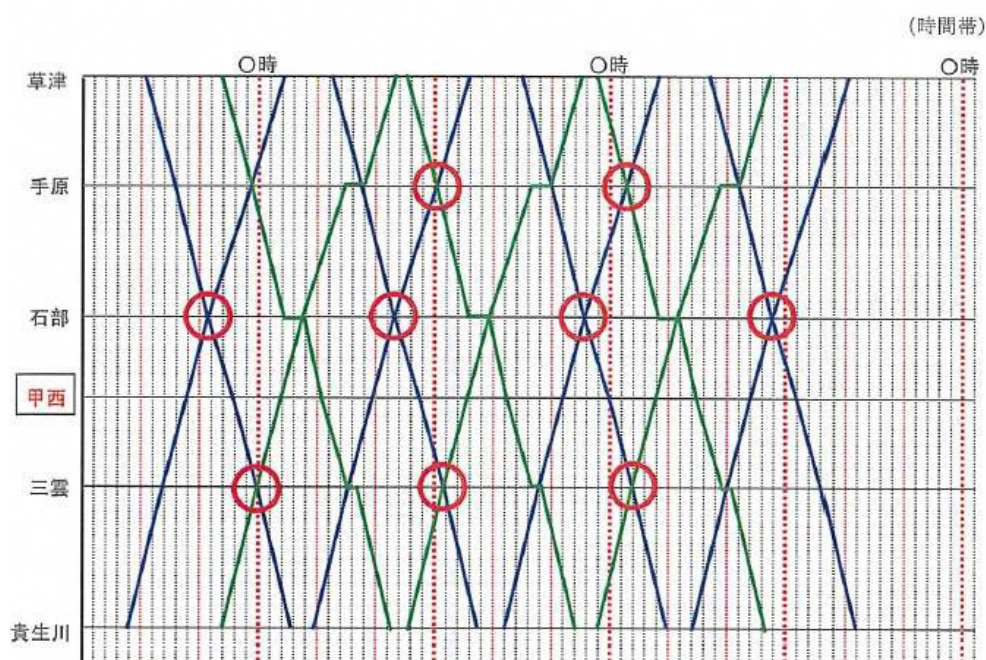


図 3.2.12 新たな運行ダイヤの設定(参考:昼間時間帯)

2) 草津駅～貴生川駅間

検討区間を草津駅～貴生川駅間に限定すると、寺原駅および石部駅において4分程度の退避時間を要するが、草津駅方面、貴生川駅方面共に10～20分間隔のパターンダイヤ設定が可能である。

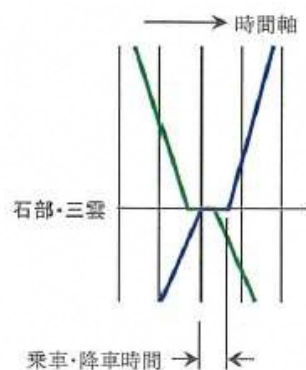
パターンダイヤ化について課題を挙げると、次のような状況から、列車の速度向上による到達時間を確保する必要がある。すなわち、図3.2.13に示すように、約30分間隔の基本パターンダイヤに対して、その中間付近にダイヤを追加すると、手原駅、石部駅において行き違い列車の待ち時間が生じる。また、ここでは、基本パターンダイヤ(青色)を固定し、その中間ダイヤ(緑色)を追加したものである。この場合、同時進入が可能な手原駅、石部駅、三雲駅において、上下列車が同時侵入することとなり、同時侵入の場合の乗車・降車時間確保を考慮すると、詳細なダイヤ設定においては交差するいずれかの列車の速度向上による到達時間の短縮を必要とする可能性がある。



注). 青ダイヤは優先列車を示す

出典:「草津線輸送改善に関わる本格調査業務委託報告書」滋賀県草津線複線化促進期成同盟会,
2010(平成22)年3月

図 3.2.13 白紙パターンダイヤ



注). 乗車・降車時間:30秒を想定

図 3.2.14 ダイヤ上の乗降時間

3) 甲西駅の行き違い設備を活用したパターンダイヤ化

概ね 30 分間隔のパターンダイヤ設定は十分可能である。

30 分間隔の基本パターンダイヤをもとに、その中間付近で甲西駅において行き違いするダイヤを追加すると(図 3.2.15 の緑色ダイヤ)、手原駅、三雲駅において待ち時間を必要とするダイヤ設定となるとともに、当該時間のパターンダイヤ設定が困難な状況となる。

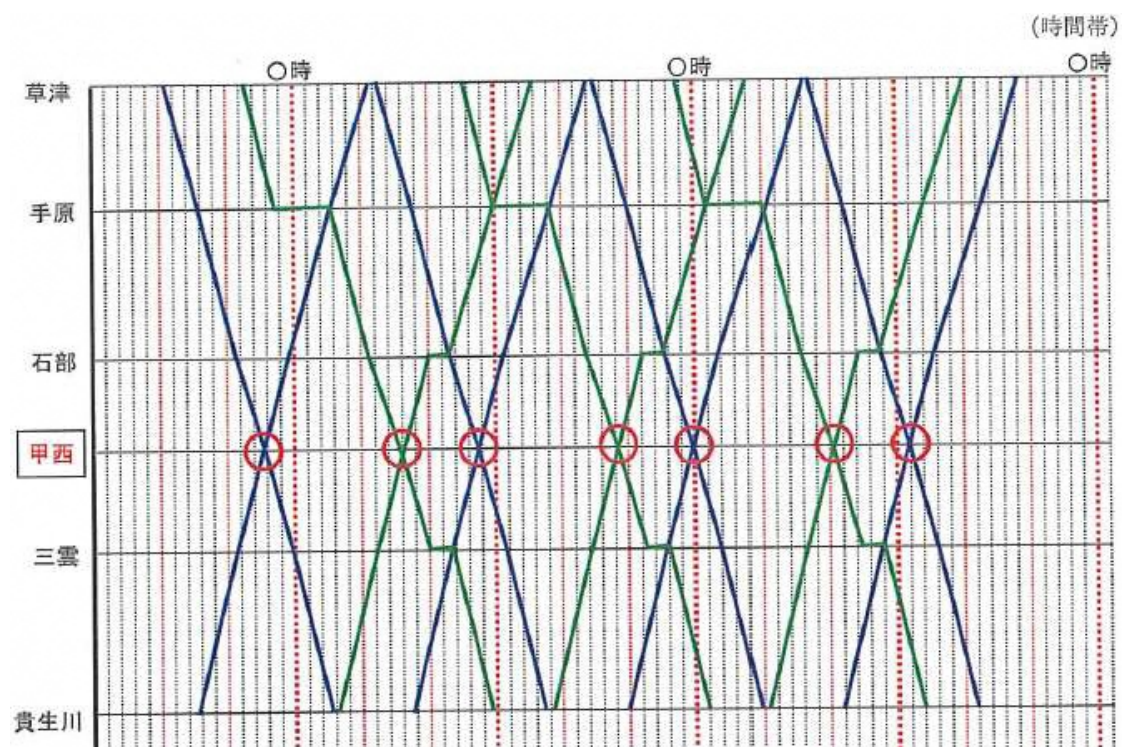


図 3.2.15 白紙パターンダイヤ(甲西駅の行違い設備活用)

3.2.3 甲西駅行違い施設整備の効果

甲西駅行違い施設整備に伴い、これを活用した増便検討結果をとりまとめて表 3.2.2 に示す。

まず、実質的な増便検討ケースとして、現行ダイヤをベースとした運行便数の増加を検討したところ、朝のピーク時では、現行でも密なダイヤ設定がされている草津駅方面で 1 本増、貴生川駅方面で 2 本の運行頻度の増加が期待される。夕方ピーク時では、現行で密なダイヤ設定が行われている貴生川駅方面で 1 本増、草津駅方面で 2 本の運行頻度の増加が期待される。

昼間時間帯については、30 分毎のパターンダイヤを固定した場合には、草津方面行きは 2 本の増便が可能であるが、貴生川駅方面行きは三雲駅～貴生川駅間で列車が交差することとなり、増発が極めて困難となる。

現行ダイヤを固定せずに白紙状態でパターンダイヤを検討すると、草津駅方面行き、貴生川駅方面行共に、6 本から最大 10 本(10 分～20 分間隔)の運行ダイヤ設定が可能である。ただし、この場合は、同時真宗が可能な安全側線が設置されている手原駅、石部駅、三雲駅において上下列車が同時侵入することとなるため、一定時間の乗車時間の確保や交差するいずれかの列車の速度向上による到達時間の短縮が必要であるとともに、列車及び運転手の運用の再検討、接続する草津駅での東海道本線ダイヤ及び柘植駅での関西本線ダイヤとの調整なども検討する必要がある。

表 3.2.2 JR 草津線草津駅～貴生川駅間の運行本数増加の可能性

時間帯	草津方面行き		貴生川・柘植方面行き	
	現状	増便可能性	現状	増便可能性
朝時刻ダイヤ(7～9 時) ^{*1)}	6 本	7 本(1 本増)	4 本	6 本(2 本増)
夕時刻ダイヤ(18 時～20 時) ^{*1)}	5 本	7 本(2 本増)	5 本	6 本(1 本増)
昼間時間帯(2 時間) ^{*2)}	4 本	6 本(2 本増)	4 本	4 本(-)
パターンダイヤベース(2 時間) ^{*3)}	-	6～10 本	-	6～10 本

()内は現状運行本数:JR おでかけネット(<https://www.jr-odekake.net/>), 2024(令和 6)年 3 月 1 日現在

*1). 現状ダイヤ固定の実質的なケース

*2). 現状の昼間時間帯における 2 便/時を固定した場合の増便検討結果

*3). 白紙状態での運行本数設定

