

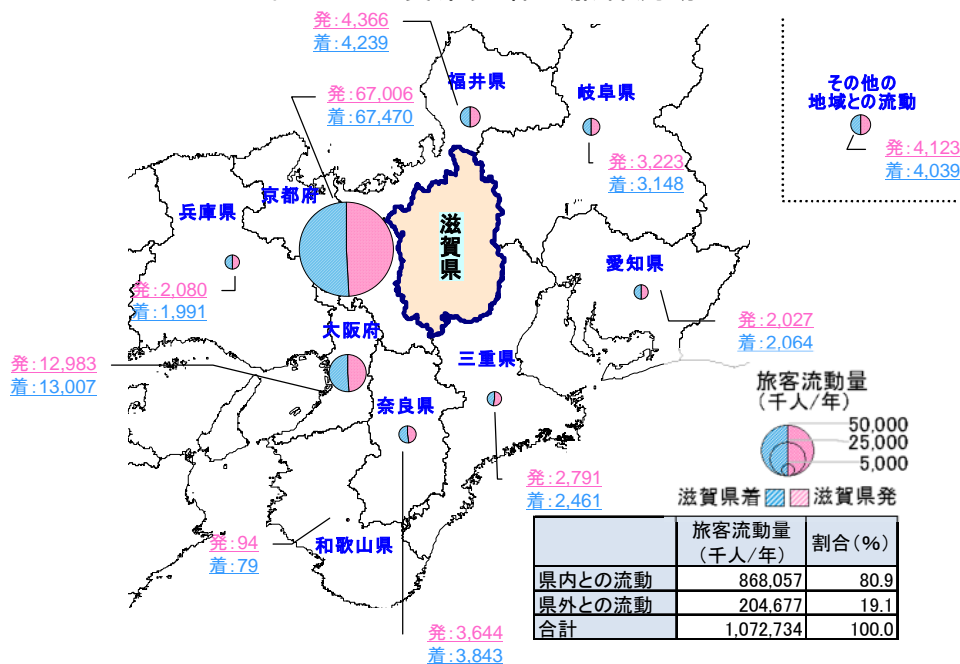
参 考 資 料

1 補足資料	62
(1) 滋賀の現状と課題	62
(2) 全国高速交通基盤整備の動向	71
(3) 滋賀交通ビジョンアンケート調査結果	78
(4) 滋賀県自転車利用促進協議会提言概要	110
(5) 滋賀県新交通システム検討協議会提言概要	112
(6) 滋賀県と交通事業者との包括的連携協定	119
2 策定経過	120
(1) 滋賀交通ビジョン懇話会における審議経過	120
(2) 県民、市町等からの意見聴取	120
(3) 滋賀県議会	122
3 滋賀交通ビジョン懇話会	124
(1) 滋賀交通ビジョン懇話会委員名簿	124
(2) 滋賀交通ビジョン懇話会設置要綱	126
(3) 諮問文・答申文	127
4 索引・用語解説	129

1 補足資料

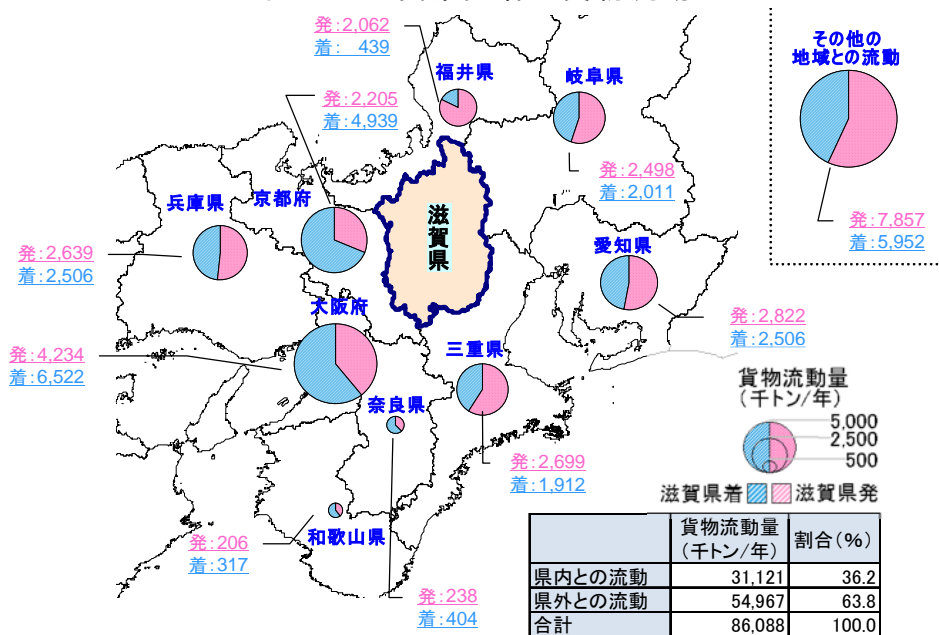
(1) 滋賀の現状と課題

図1 滋賀県発着の旅客流動



(資料) 国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」H19～21年度平均
 ※滋賀県を発着する人の動きは、県内での移動が約8割で、県外との移動の相手方は京都府と大阪府がほとんどを占める。

図2 滋賀県発着の貨物流動

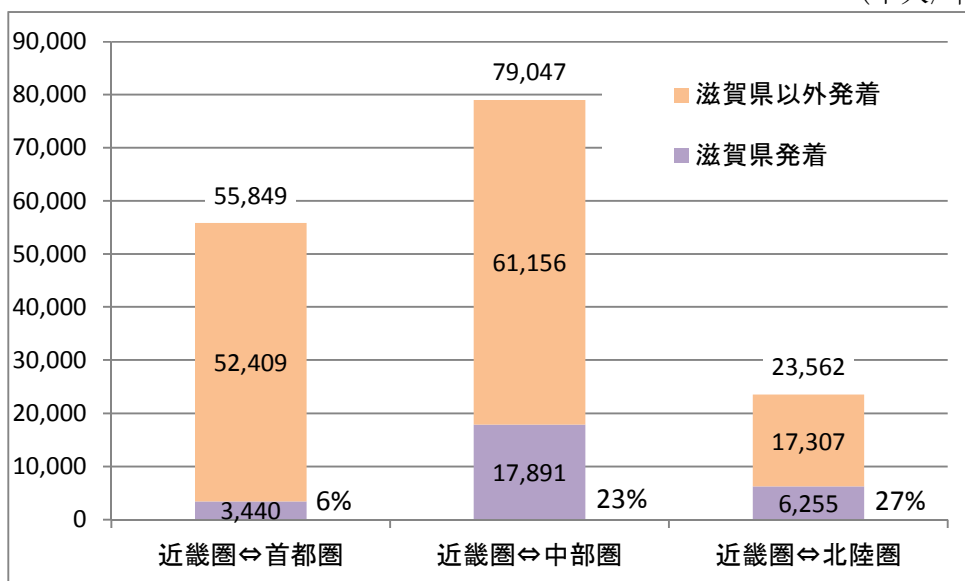


(資料) 国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」H19～21年度平均
 ※滋賀県を発着する物の動きは、県内移動が約4割で、県外との移動の相手方は各方面に分散する。

図3 圏域間の交通流動に占める滋賀県発着割合

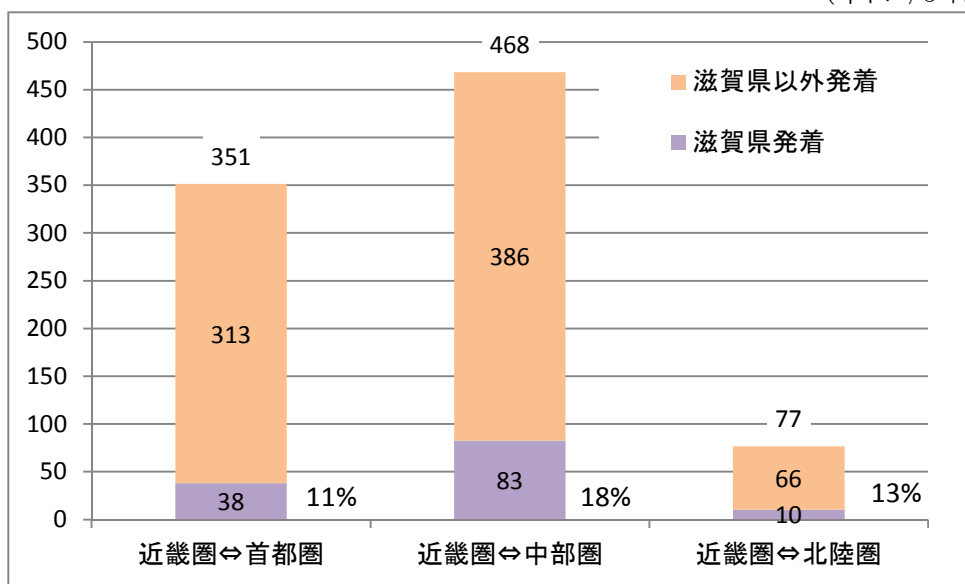
[旅客]

(千人/年)



[貨物]

(千トン/3日)

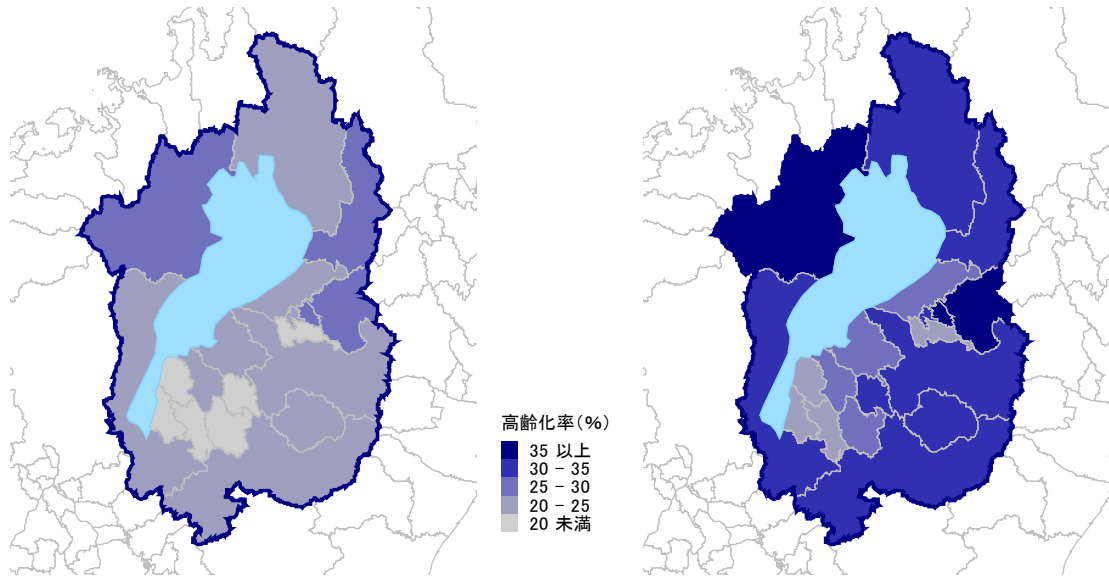


(資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2010年、出発地から目的地への流動表(年間))」、
国土交通省「全国貨物純流動調査(2010年、都道府県間流動量)」より作成。

(注釈) 割合は、近畿圏発着旅客・貨物流動量に対する滋賀県発着旅客・貨物流動量の割合。

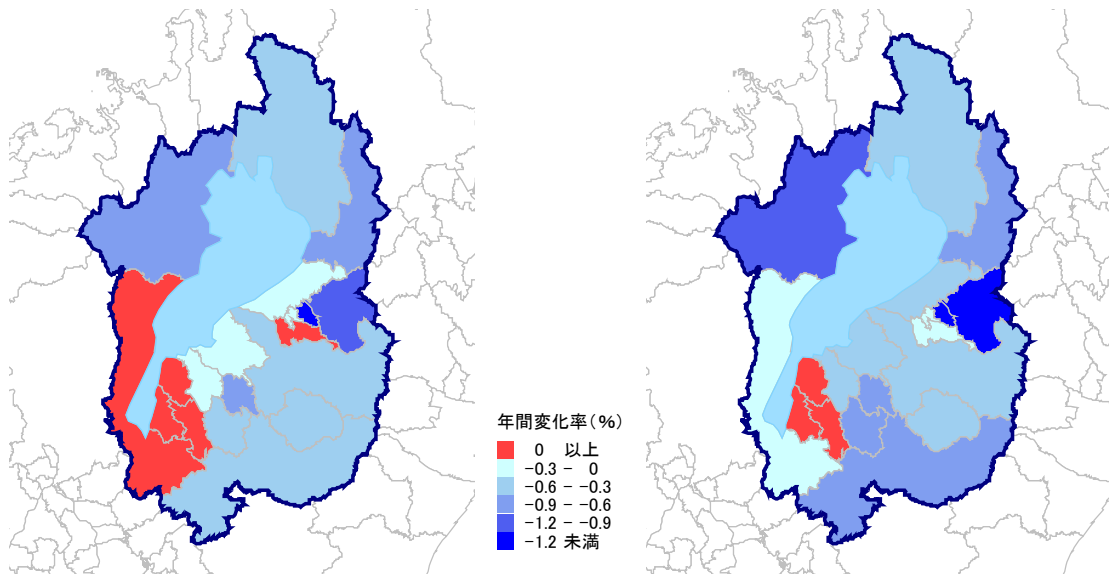
※滋賀県を經由する各圏域間の交通量の割に、県内を目的地とする交通は少ない。

図4 市町別高齢化率の将来見通し



(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」平成25年3月推計より作成。
※2030年には県内のほとんどの地域が超高齢社会(高齢化率21%超)となる。

図5 市町別人口の将来見通し

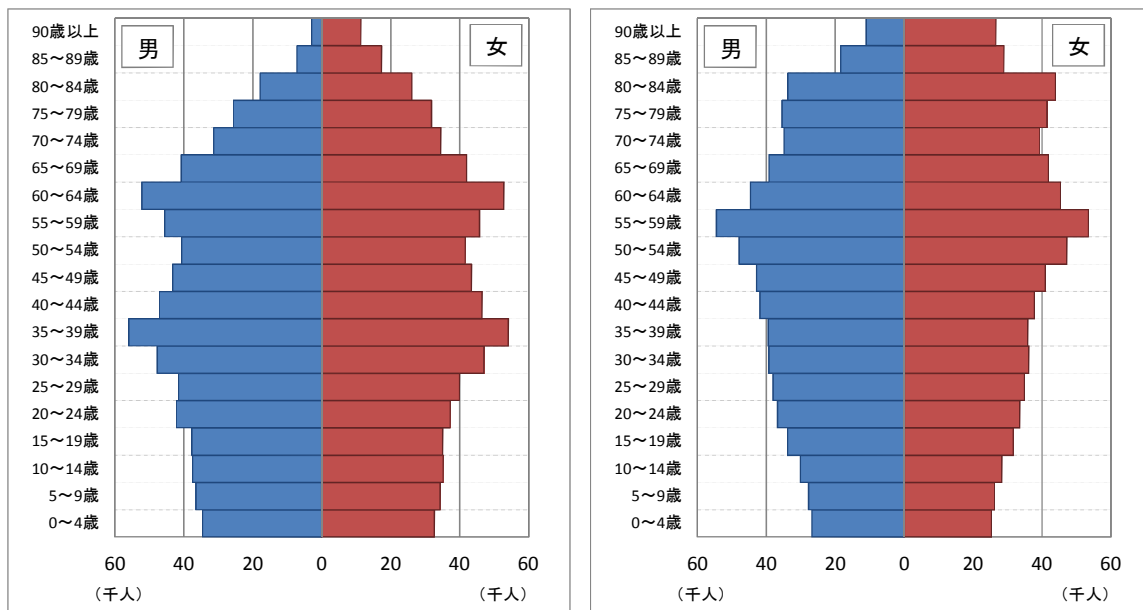


(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」平成25年3月推計より作成。
※2030年には県内のほとんどの地域で人口が減少に転じている。

図6 滋賀県の人口構造の変化

[2010年]

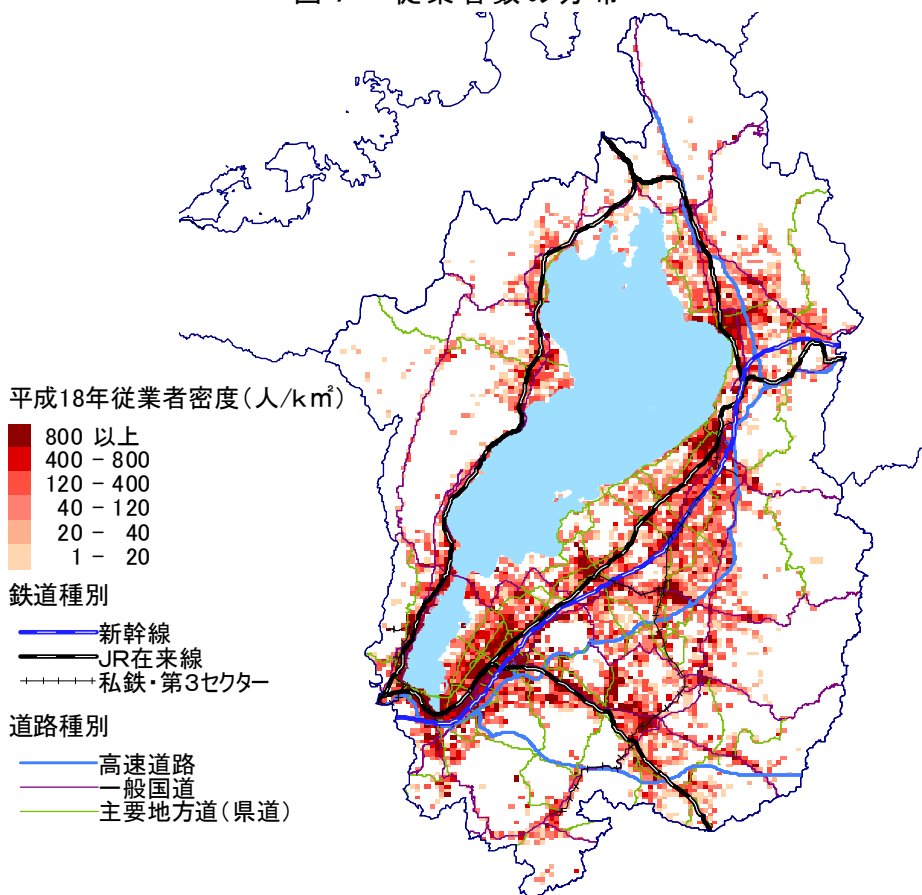
[2030年]



(資料) 総務省統計局「平成22年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」(平成25年3月推計)より作成。

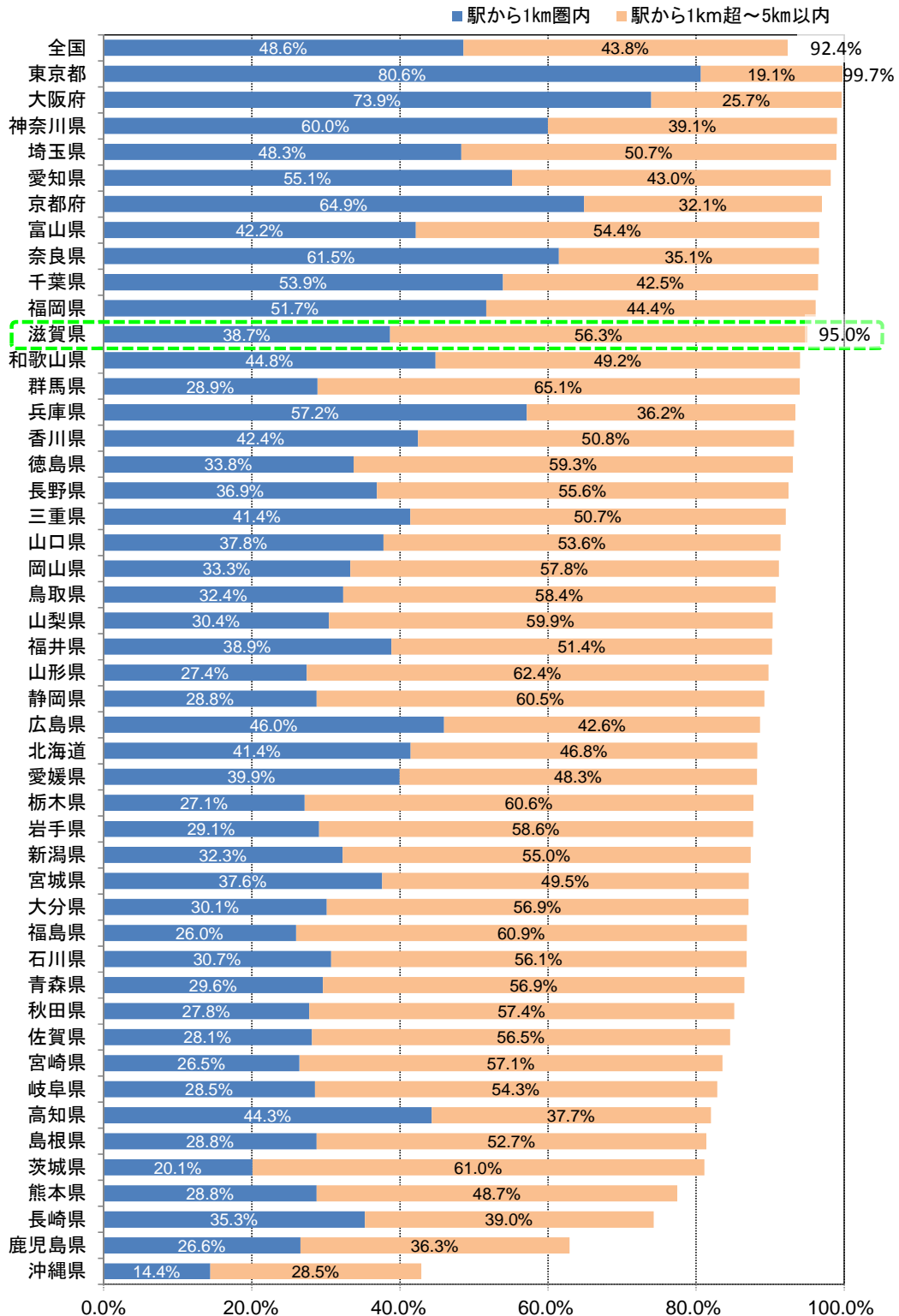
※今後、人口構造の大きな変化が見込まれる。

図7 従業者数の分布



(資料) 総務省統計局「平成18年事業所・企業統計調査」4次メッシュデータより作成。
 ※従業者密度を見ると、鉄道や幹線道路の沿線で事業所の集積が厚い。

図8 都道府県別鉄道の人口カバー率



(資料) 国土交通省「国土数値情報 JGIS 準拠データ (鉄道データ) および総務省統計局「平成 22 年国勢調査」4 次メッシュデータより作成。

※滋賀県内における鉄道駅から 1 km 圏内の人口カバー率は約 39%で、全国平均と比較して低い水準に留まる。ただし 5 km 圏内で見ると人口カバー率は約 95%となり、駅から居住地までを結ぶ地域内交通ネットワークの役割が重要であると言える。

図9 滋賀県内の道路交通量

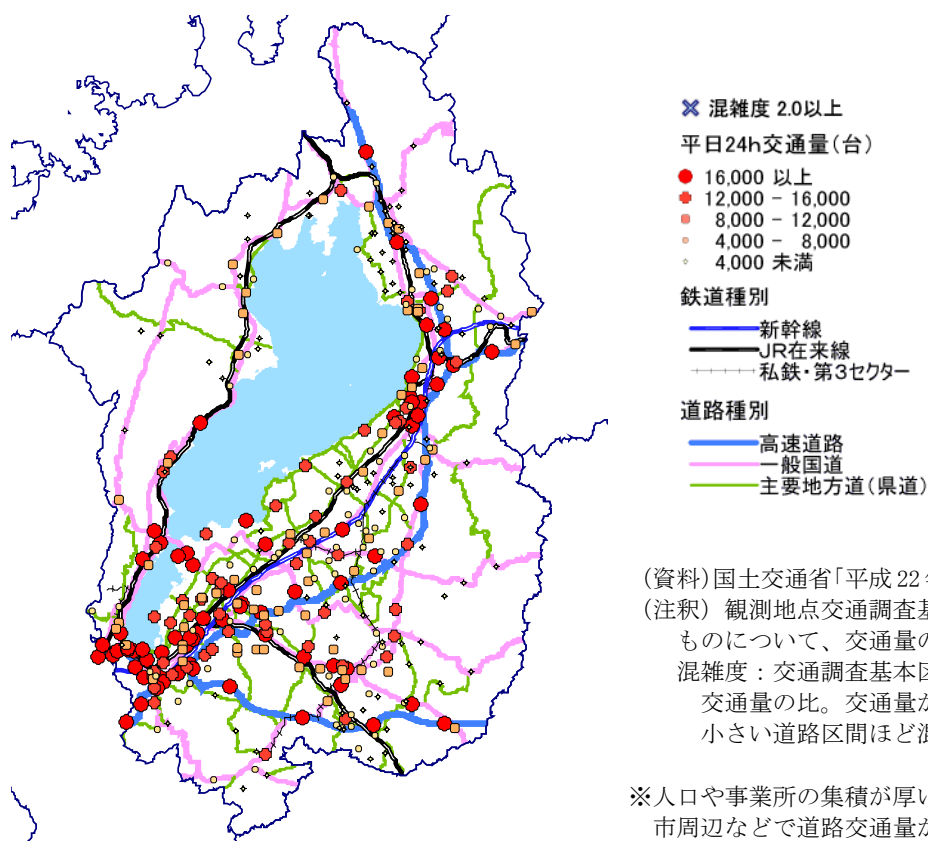


図10 滋賀県内の交通危険箇所

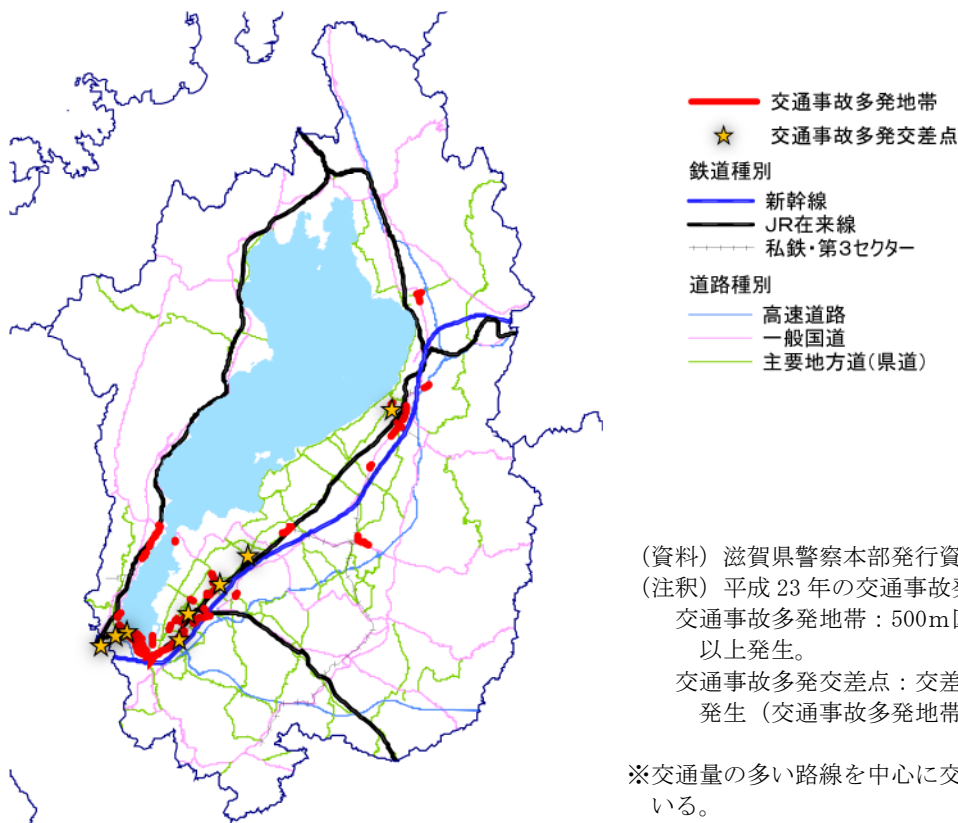
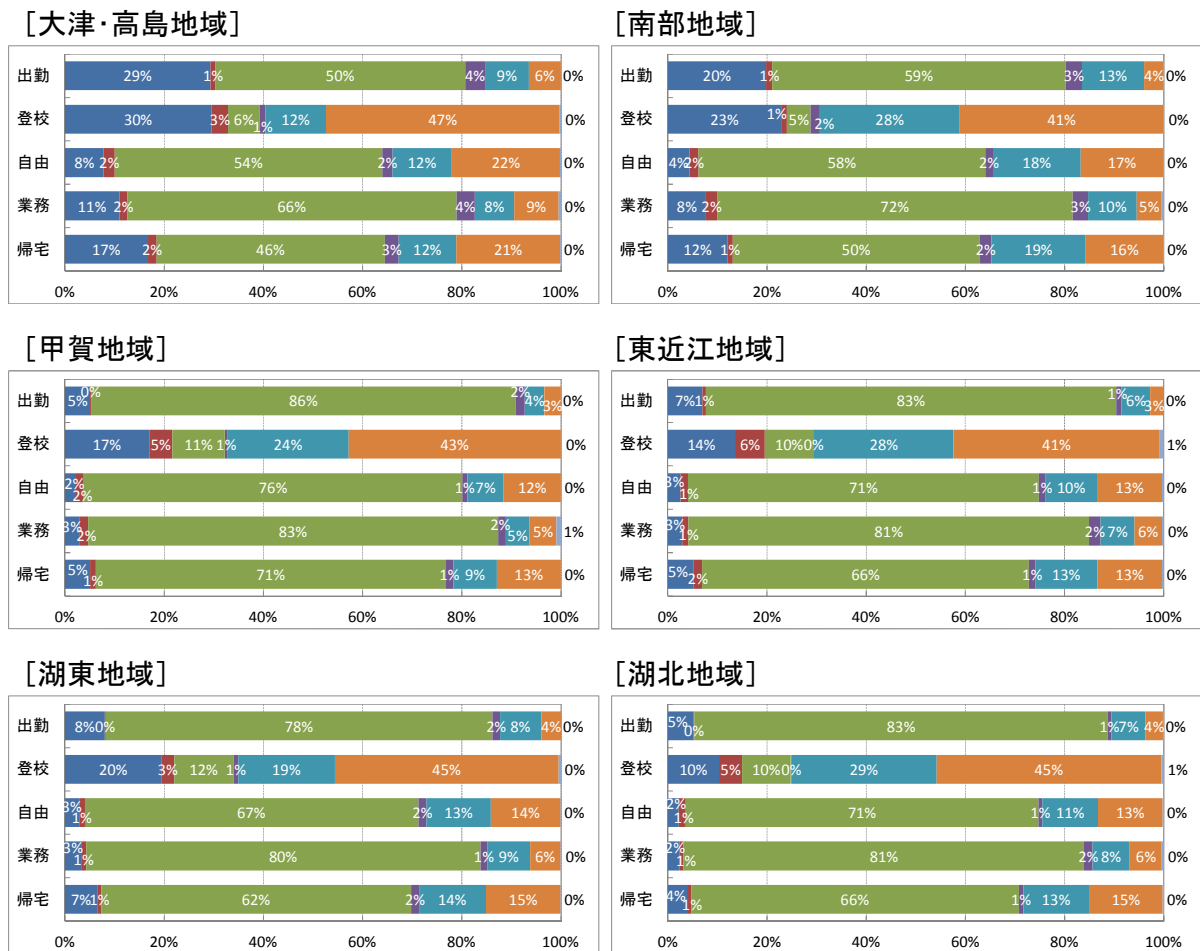


図 1 1 地域別目的別交通手段



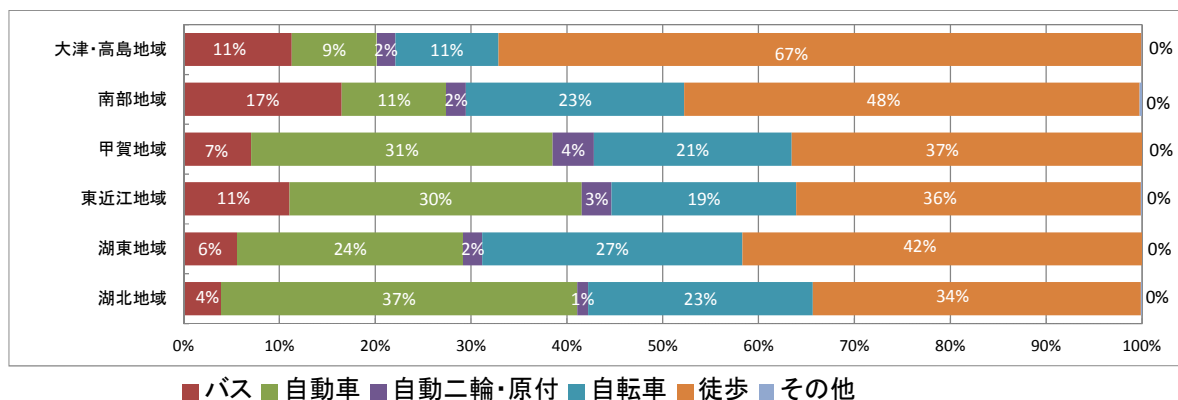
■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

(資料) 第 5 回 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

(注釈) 代表交通手段：1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としている。

※「登校」目的以外では、いずれの地域でも自動車利用が最も多い。

図 1 2 地域別鉄道駅端末交通手段 (駅への交通手段)

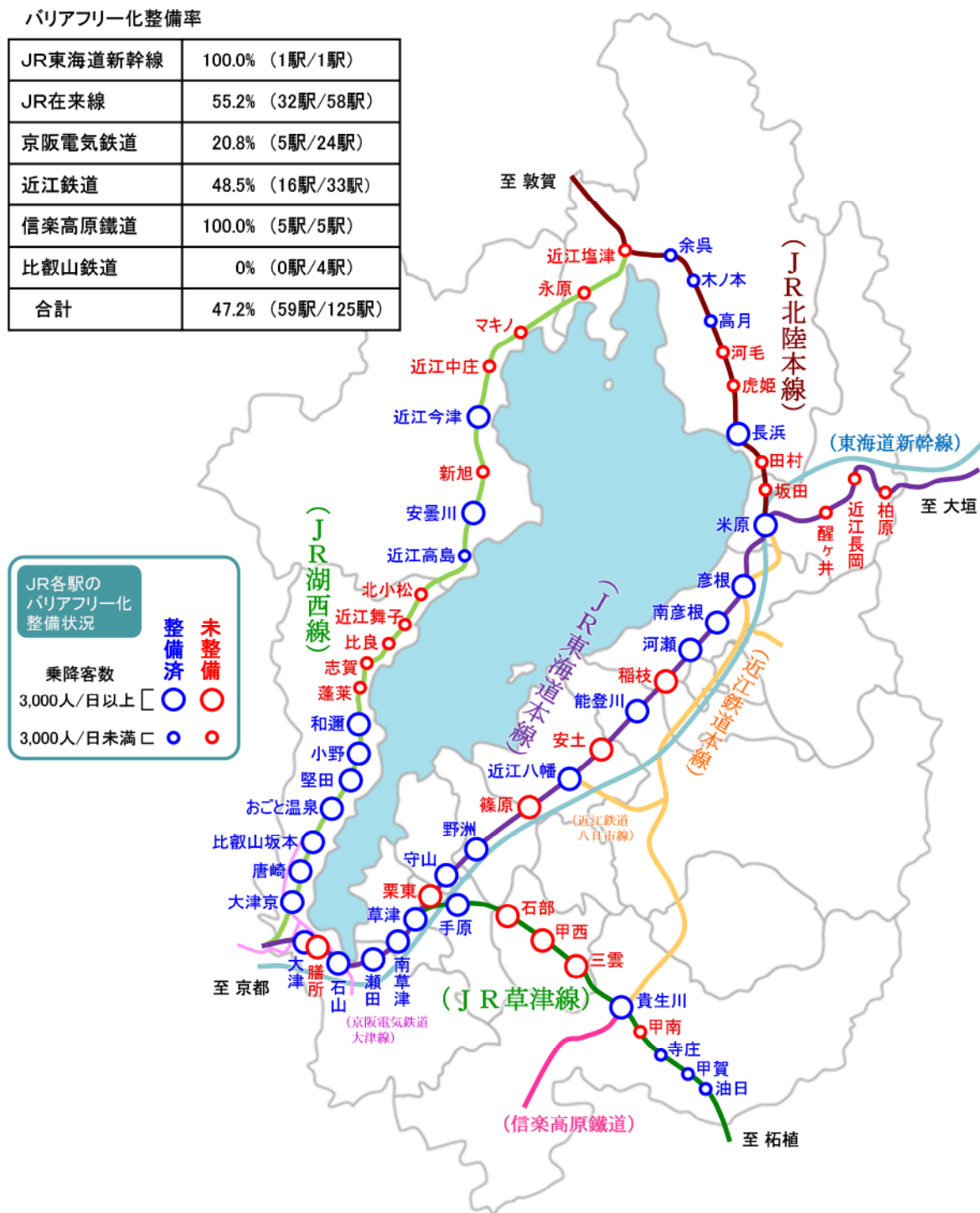


■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

(資料) 第 5 回 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

※大津・高島地域や南部地域では、徒歩で鉄道駅に行く人が多いが、甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車の利用が多い。

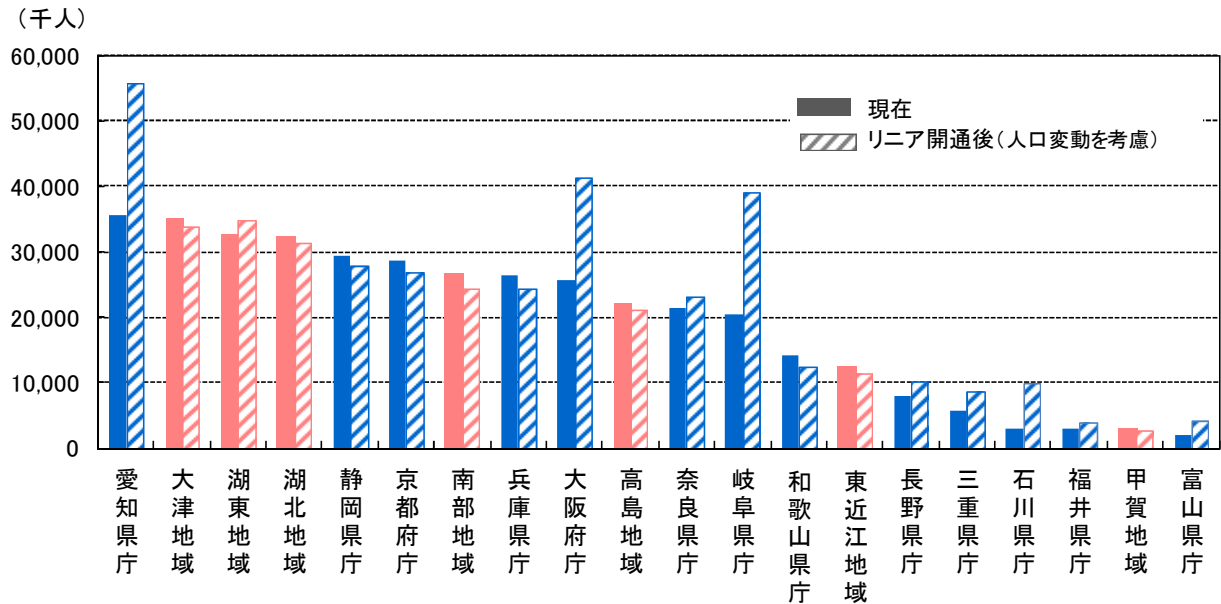
図 1 3 鉄道駅バリアフリー化整備状況



(資料) 滋賀県土木交通部交通政策課 平成 25 年 12 月 1 日現在 (駅乗降客数は平成 23 年度実績を元に算定)
 (注釈) バリアフリー整備駅とは、乗降場ごとに高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路が 1 つ以上確保されている駅をいう。

※県内 125 駅のバリアフリー整備率は 47.2%である。内訳は、乗降客数 3,000 人/日以上 の 41 駅のバリアフリー整備率が 75.6%、乗降客数 3,000 人未満の駅の整備率が 33.3%である。県交通体系の基幹を担う輸送手段として、鉄道のバリアフリー化を着実に進めていく必要がある。

図 1 4 鉄道による 2 時間圏人口



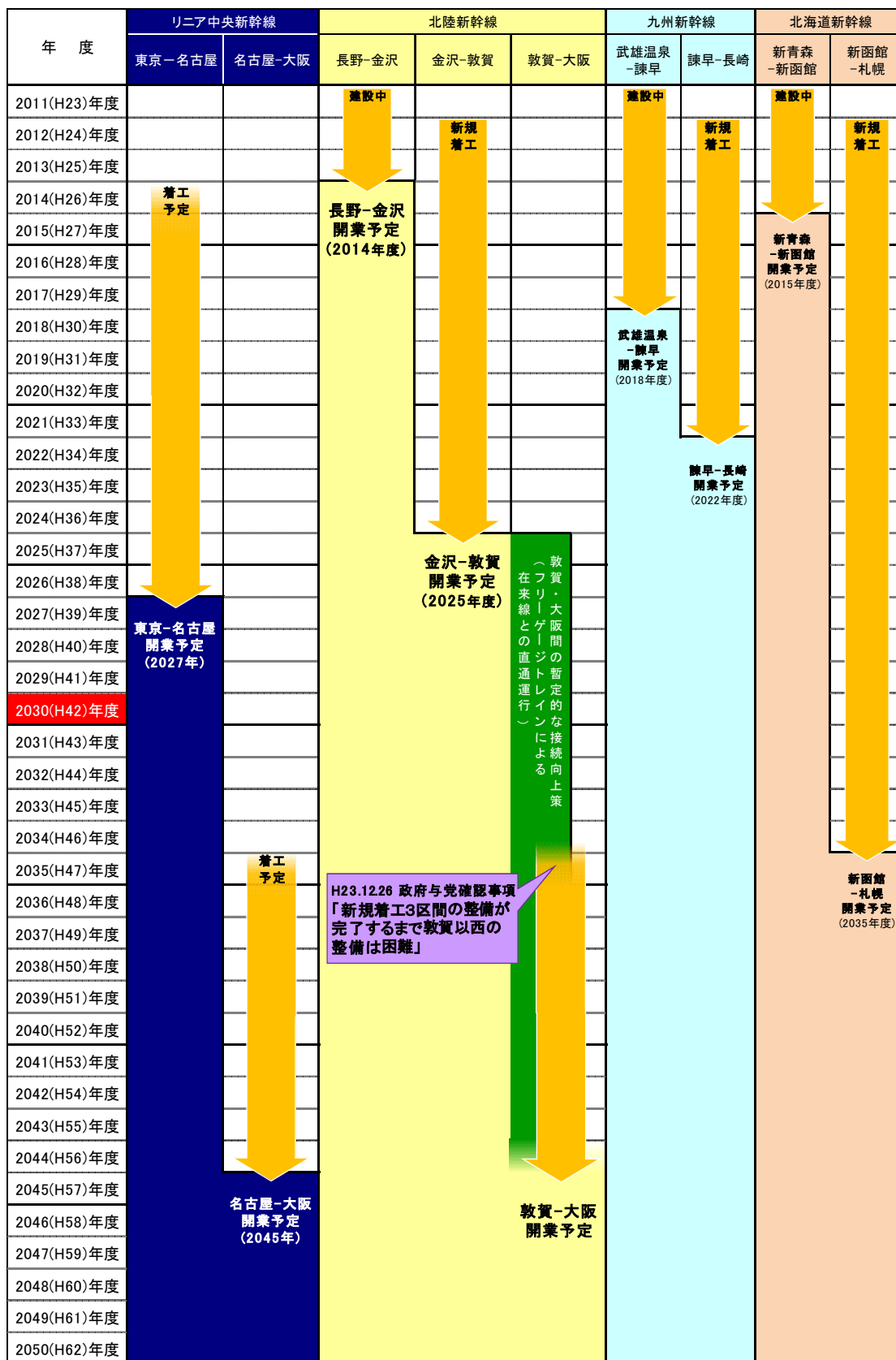
(資料) 国土交通省が開発したN I T A S (総合交通分析システム) Ver. 1.10 をを用いて鉄道所要時間を算出し、各起点からの 2 時間圏人口を全国幹線旅客純流動調査 207 生活圏単位で集計。各生活圏内人口は、現状：総務省統計局「平成 22 年国勢調査」による総人口、リニア開通後：国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』(平成 20 年 12 月推計) による 2030 年人口を整理。

(注釈) 滋賀県内では各地域中心都市市役所最寄り駅、県外では府県庁最寄り駅を起点とする。リニア中央新幹線は品川—大阪間開通後、北陸新幹線は敦賀まで開通後を想定。リニア開通区間の所要時間は、品川—名古屋間を 40 分、品川—大阪間を 67 分と設定。北陸新幹線は、既整備区間の所要時間・区間延長などをもとに設定。試算結果には運行頻度に伴う待ち時間が考慮されている。

※日帰り圏人口 (2 時間圏人口) の多さは、滋賀の地理的優位性のひとつであるが、リニア中央新幹線の開業によってこの優位性が相対的に低下する懸念がある。

(2) 全国高速交通基盤整備の動向

図 1 5 国の新幹線鉄道整備スケジュール



(資料) 国土交通省およびJR東海の公表資料を参考に作成。

北陸新幹線に関する整備計画

全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第七条第一項の規定に基づき、新幹線鉄道建設に関する整備計画を別紙のとおり決定する。

昭和四十八年十一月十三日

運輸大臣 新谷 寅三郎

別紙

整備計画

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額（車両費を含む）	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
(中略)							
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動による電車方式	260 キロメートル/時	11,700 億円	日本鉄道建設公団	長野市付近 富山市付近 小浜市付近	東京都、高崎市間は上越新幹線を共用する。
(後略)							

(注) 建設に要する費用の概算額には利子を含まない。

中央新幹線に関する整備計画

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年5月18日法律第71号）第7条第1項の規定に基づき、中央新幹線に関する整備計画を下記のとおり決定する。

平成23年5月26日

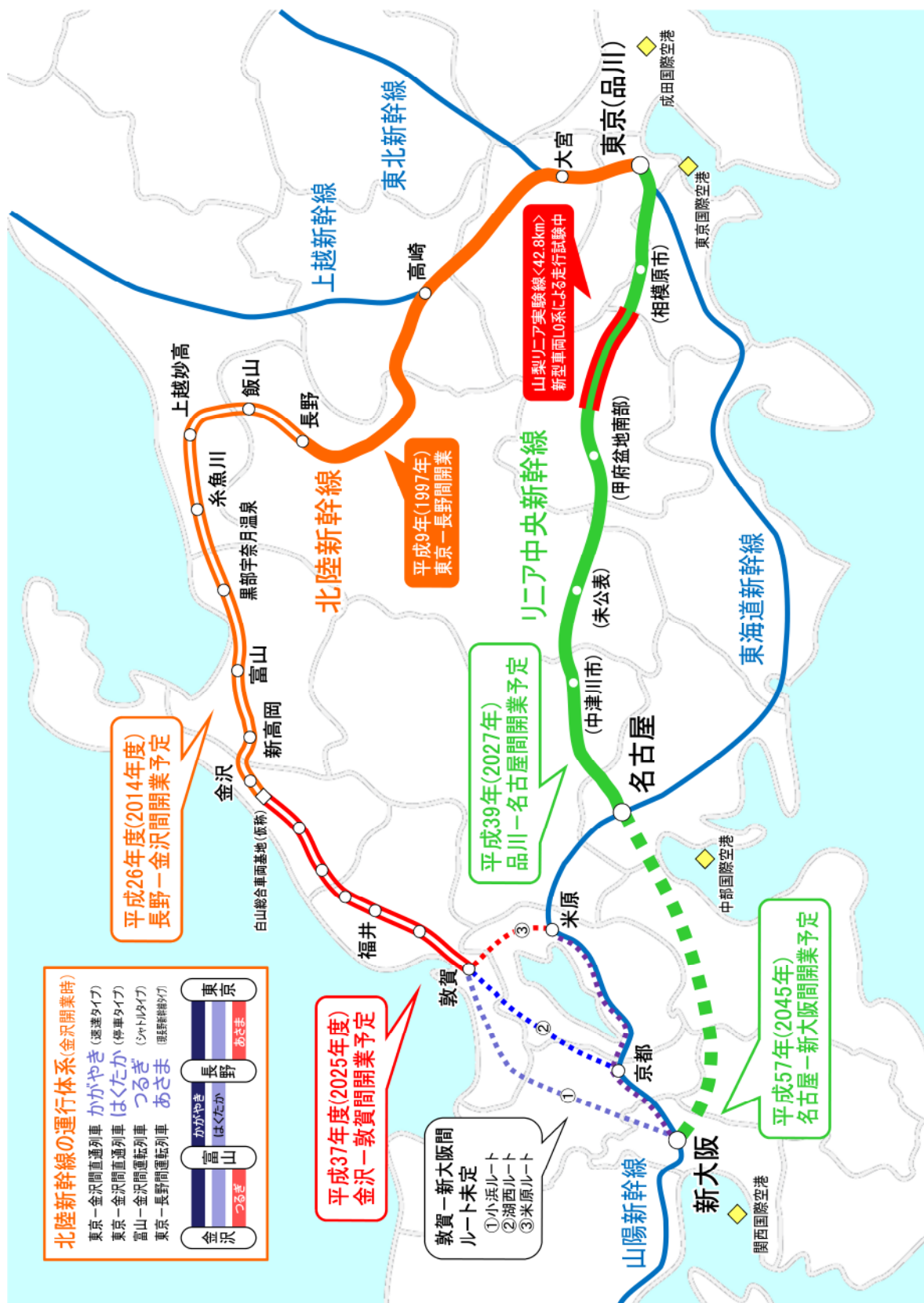
国土交通大臣 大畠 章宏

記

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。

図 1 6 新幹線路線図



平成25年4月25日
関西広域連合

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針

関西広域連合では、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成24年3月25日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、開業までの期間や費用対効果（時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等）、開業による波及効果などの検討を進めてきた。

これらの結果を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、下記のとおり取り組むこととする。

記

1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、
 - ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの3ルートともほぼ同等であり、
 - ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
 - ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

（※）「米原ルート案」は、敦賀から米原を通り、新大阪に至るルートであって、リニア中央新幹線の大阪開業までは米原駅で東海道新幹線に乗り換え、リニア中央新幹線開業後は乗り入れるものとする。

2. 「米原ルート案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業についても、国やJR東海に対し求めていく。
3. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生するコスト負担のあり方については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、国と地方の費用負担のあり方や地域の受益の程度などを勘案し、引き続き、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図る。
4. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営がJR西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国やJR西日本に求めていく。
5. 上記1により提案するルートの整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、関西広域連合は、国やJR西日本、JR東海等が積極的な対応を図るよう求めていく。
6. なお、日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。

（資料）平成25年4月25日第32回関西広域連合委員会資料

北陸新幹線（敦賀以西）ルートに関する提案

北陸新幹線は大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、北陸圏及び北関東・信越圏と関西圏とを結ぶ国土政策として極めて重要であることから、早急な大阪までのフル規格による整備が必要である。

関西広域連合では、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、「開業までの期間」や「費用対効果」、「開業による波及効果」などの調査検討を行い、これらを総合的に判断した結果、「『米原ルート案』が最も優位である」ととりまとめ、「平成26年度 国の予算編成等に対する提案(H25.6)」において、「米原ルートによる大阪までの整備方針の明確化」を提案しているところ。

ついては、これらを踏まえ、敦賀以西の建設促進に向け、次の点について、積極的に対応することを強く要請する。

1. リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業の実現

「米原ルート案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業を実現すること。

2. 北陸新幹線敦賀以西の整備に係る詳細な全体事業費の提示等

北陸新幹線の敦賀以西の整備に係る詳細な全体事業費を提示すること。

また、地方の費用負担については、地域の受益の程度などを勘案し、関西広域連合として、関西全体で解決を図ることとしていることから、費用負担のあり方について、国としても検討すること。

3. 並行在来線が経営分離されないための必要な措置の実施

北陸新幹線の敦賀以西の整備に伴い発生する並行在来線については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として重要な役割を果たしていることから、当該並行在来線の経営がJR西日本から分離されることは受け入れられず、分離されることのないよう国において必要な措置を講じること。

4. 東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題の解決

北陸新幹線の敦賀以西の整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、積極的な対応を図ること。

5. 日本海国土軸の観点からの今後の高速鉄道網等の整備検討

日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論すること。

平成25年11月8日

関西広域連合

連合長	兵庫県知事	井戸 敏三
副連合長	和歌山県知事	仁坂 吉伸
委員	滋賀県知事	嘉田 由紀子
委員	京都府知事	山田 啓二
委員	大阪府知事	松井 一郎
委員	鳥取県知事	平井 伸治
委員	徳島県知事	飯泉 嘉門
委員	京都市長	門川 大作
委員	大阪市長	橋下 徹
委員	堺市長	竹山 修身
委員	神戸市長	矢田 立郎

(資料) 平成25年11月7日関西広域連合報道発表資料

リニア中央新幹線全線同時開業に関する要請

リニア中央新幹線は、三大都市圏間を1時間で結ぶことにより、我が国の経済の活性化や国際競争力の向上に大きく資するものであり、さらに、東海道新幹線の代替機能を果たし、災害に強い国土づくりを進める国土強靱化の観点からも極めて重要な社会基盤である。

リニア中央新幹線については、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定され、東海旅客鉄道株式会社に対して建設指示が出された。本年9月18日には、東京都・名古屋市間について、駅位置や詳細なルートなどを盛り込んだ環境影響評価準備書が沿線自治体に提出されたところである。

東海旅客鉄道株式会社は、東京・名古屋間を2027（平成39）年、東京・大阪間をその18年後の2045（平成57）年、の二段階で開業する方針を示している。

しかしながら、平成23年5月の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の答申において、リニア中央新幹線の整備は、「東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業」であると指摘されていることから、その整備効果を最大限発揮させるためには、大阪までの全線同時開業が不可欠である。

については、以下の事項を強く要請するとともに、関西広域連合と十分協議されたい。

- 1 国家プロジェクトとして、大阪までの乗り入れを推進すること
- 2 東京・大阪間の全線同時開業を実現すること

平成25年11月8日

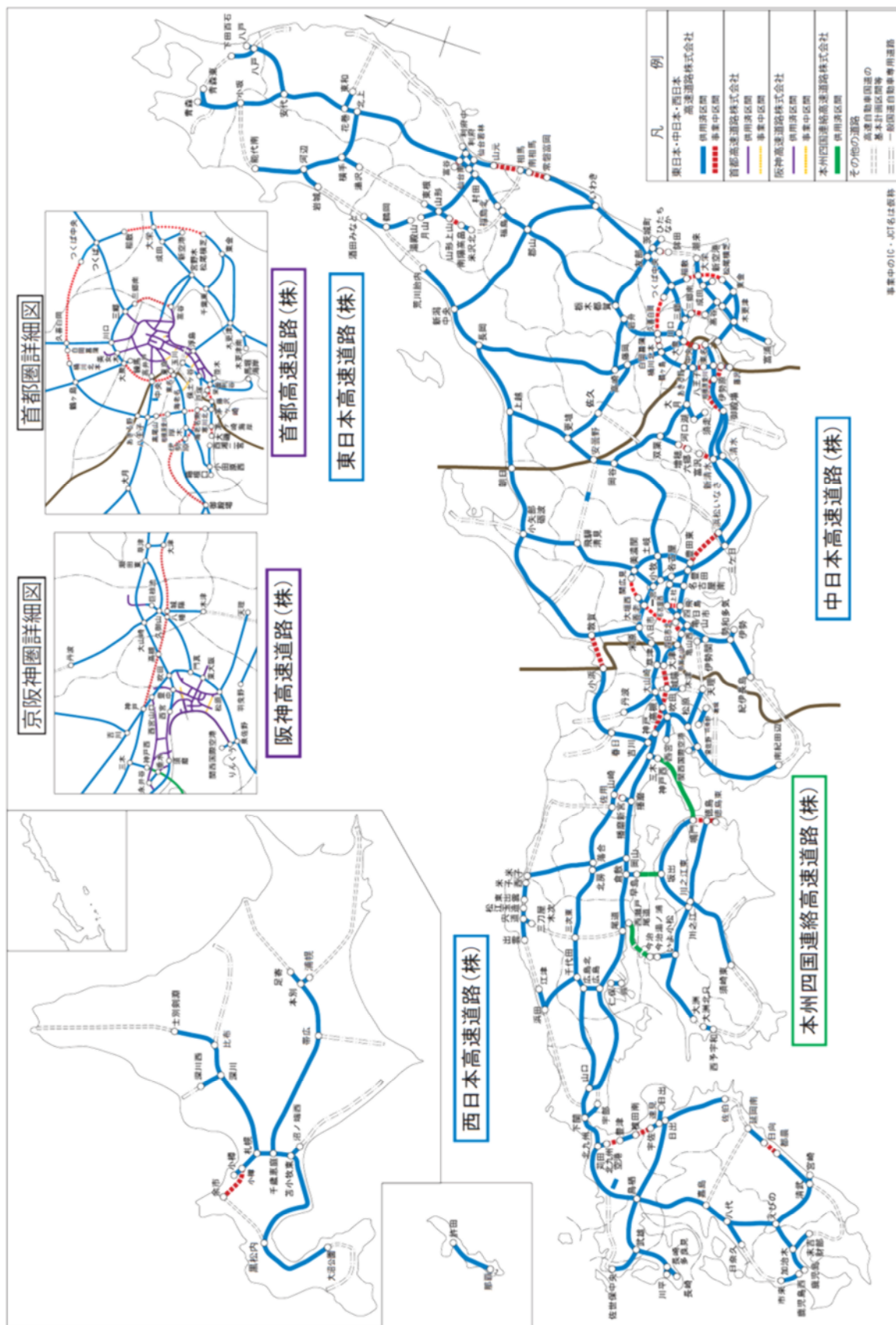
関西広域連合

連合長	兵庫県知事	井戸 敏三
副連合長	和歌山県知事	仁坂 吉伸
委員	滋賀県知事	嘉田 由紀子
委員	京都府知事	山田 啓二
委員	大阪府知事	松井 一郎
委員	鳥取県知事	平井 伸治
委員	徳島県知事	飯泉 嘉門
委員	京都市長	門川 大作
委員	大阪市長	橋下 徹
委員	堺市長	竹山 修身
委員	神戸市長	矢田 立郎

（資料）平成25年11月7日関西広域連合報道発表資料

図 1 7 全国高速道路路線網図

全国高速道路路線網図



(資料) 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構
 ※滋賀県周辺では、今後も全国道路ネットワークへとつながる高速道路の供用が進む。