

清流の国ぎふ

第2次

岐阜県リニア中央新幹線活用戦略(案)



リニアミナモ

©岐阜県/JR東海協力

令和 年 月

岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会

目 次

I 戦略策定の背景と目的	1
1 はじめに	1
2 リニア中央新幹線を活用した戦略的な地域づくり	2
○地域づくりへの活用と戦略	2
○リニア活用戦略	3
○リニア中央新幹線開業を見据えた岐阜県の取組み状況	3
II 戦略の視点	8
1 新たな社会情勢の変化への対応	8
○新次元の地方分散	8
○SDG s の推進	8
○盛土、残土などの環境対策	8
2 広域的な効果の波及	9
○県内アクセス整備	9
○リニア名古屋駅及び岐阜羽島駅の活用	9
○隣接県からの利用	9
3 大都市機能の分担	11
○スーパー・メガリージョンの進化（新たな国土形成計画より）	11
○首都機能の分担	12
4 岐阜県独自の魅力の発揮	12
○地域独自の魅力の重要性	12
○岐阜県独自の魅力	12
○森のまちづくり	13
III 戦略の基本的方向性	14
1 観光振興・まちづくり戦略	14
○リニア岐阜県駅半径約 50km 圏域の集中的な観光振興	14
○リニア岐阜県駅から東西南北への観光軸の形成	14
○リニア岐阜県駅周辺から県全体、隣接県への観光振興	15
○広域観光による海外誘客の推進	17

○リニア中央新幹線、総合車両基地の観光資源としての活用	17
○観光から移住・定住人口の拡大	18
○移住・定住の推進	20
○人口流出の抑制	20
○人材育成の強化	21
2 産業振興戦略	21
○企業誘致の促進	21
○事業継続の観点からの都市代替機能の誘致	22
○総合車両基地の活用	23
○建設段階経済効果の享受	23
○クリエイティブ人材の呼び込み	24
○持続可能な地域づくりの推進	25
3 基盤整備戦略	25
○岐阜県らしい駅及び駅周辺の整備	25
○駅からの道路ネットワークの整備	27
○駅からの鉄道ネットワークの整備	31
○駅からのバスネットワークの整備	31
IV 重点的に展開する施策	32
1 観光振興・まちづくり戦略	32
2 産業振興戦略	33
3 基盤整備戦略	35
V 今後の進め方	36
1 推進体制	36
2 財源確保	36
3 進捗管理	36
4 目指す姿	37
5 随時見直し	37

参考資料

1	岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会の概要	参 1
(1)	会員	参 1
(2)	検討経過	参 3
2	岐阜県リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会の概要	参 1 1
3	その他関係団体（リニア中央新幹線建設促進期成同盟会・リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会）の活動状況	参 1 2
4	リニア中央新幹線計画の概要	参 1 7
(1)	全体概要	参 1 7
(2)	開業に向けた手続き	参 1 7
(3)	中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書の概要	参 1 8
(4)	リニア岐阜県駅等の位置	参 2 1
(5)	交通政策審議会中央新幹線小委員会答申	参 2 2
5	リニア中央新幹線の開業時の社会情勢	参 2 6
(1)	人口の状況	参 2 6
(2)	国際化の進展	参 3 0
(3)	経済の動向	参 3 2
6	リニア岐阜県駅の乗降者数推計	参 3 4
7	岐阜県におけるリニア中央新幹線開業効果	参 3 6
(1)	時間短縮効果	参 3 6
(2)	駅勢圏の変化	参 3 7
(3)	建設段階における経済波及効果	参 3 8
(4)	開業後の経済波及効果	参 3 9
(5)	現状及びリニア中央新幹線開業後の東京からの等時間圏	参 4 0
8	鉄道アクセスによる所要時間の比較	参 4 2
(1)	J R高山本線及びJ R太多線主要駅から品川駅までの所要時間・料金の比較	参 4 2
(2)	特急「しなの」の美乃坂本駅停車による木曽方面への所要時間の比較	参 4 5
9	リニア岐阜県駅開業後における二次交通に関する調査・分析の概要	参 4 6
(1)	岐阜県民及び首都圏・関西圏居住者の流動分析（現状）	参 4 6
(2)	リニア岐阜県駅利用者の流動分析（リニア品川―名古屋間開業後）	参 4 7

I 戦略策定の背景と目的

1 はじめに

東海旅客鉄道株式会社（JR東海）により建設が進められているリニア中央新幹線は、東京都から甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市付近を經由し大阪までの約438kmを約1時間で結ぶ高速交通機関である。

JR東海は、2027（令和9）年に品川－名古屋間、2045（令和27）年全線開業を表明しているが、国の財政投融资の活用により、全線開業の最大8年の前倒しを目指している。岐阜県中津川市には駅に加え、品川－名古屋間で2か所の車両基地の1つが設置される。この車両基地（中部総合車両基地）は唯一整備工場が付帯、約65haの敷地規模が見込まれている。

2027（令和9）年の品川－名古屋間のリニア中央新幹線開業を見据え、岐阜県では他の沿線都府県に先駆けて、2014（平成26）年3月、「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（以下「活用戦略」という。）」を策定した。

活用戦略の策定から約9年が経過し、社会情勢の大きな変化を踏まえ、改めて、リニア中央新幹線が私たちの暮らしなどにどのような変化をもたらすのか、今後その開業効果をより高く得るためにも、岐阜県の目指すべき姿について十分検討し、地力を高めるための取組みを加速していかなければならない。

また、活用戦略策定後の2015（平成27）年9月に国連サミットで採択されたSDGs^{※1}の達成に向けた取組みも必要である。

さらに2021（令和3）年7月、静岡県熱海市で盛土崩落事故が発生したが、今後、リニア建設工事において、大量の建設発生土が生じること等を鑑みれば、自然環境や災害への十分な対策を取られることが、リニア中央新幹線の早期実現に向けて求められている。

リニア中央新幹線の整備は、岐阜県にとっても未来を開くビッグプロジェクトであり、「愛されるインフラ」の実現に向け、プロジェクトへの県民の理解を高める取組みも欠かせない。

今後、社会構造が大きく変わることが見込まれる中、岐阜県の潜在能力を十分活かし、岐阜県の地力を高めるため、本書のとおり活用戦略を改訂し、リニア中央新幹線を活用したまちづくりをさらに強力で推進することとする。

※1：Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2015（平成27）年9月に国連で採択された2030（令和12）年までの国際開発目標で、17の目標と169のターゲット達成により、誰一人取り残されない社会の実現に向け、途上国及び先進国で取り組むもの。

2 リニア中央新幹線を活用した戦略的な地域づくり

○地域づくりへの活用と戦略

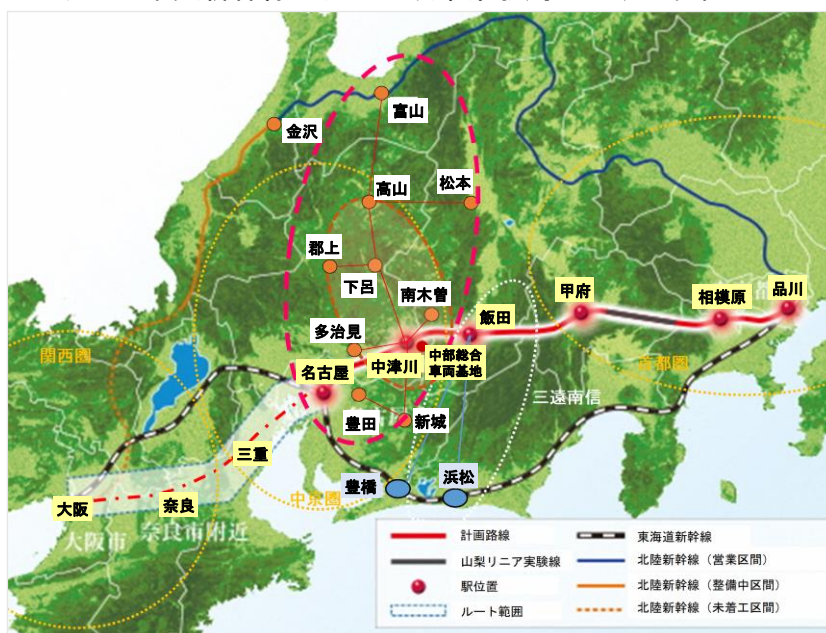
これから本格的な人口減少社会、少子高齢社会を迎える中で、岐阜県において、新しい地域づくりの展開を可能にするリニア中央新幹線の開業は、県勢発展にまたとないチャンスといえる。

このチャンスを活かし、開業すれば自ずと地域が活性化するというものではないとの認識に立ち、地域全体で知恵を絞りながら、開業効果をリニア岐阜県駅から東美濃地域、県内全域、そして隣接県へ最大限に波及させるため、リニア中央新幹線を活用して、岐阜県の地域づくりを戦略的に進めることが必要である。

リニア中央新幹線のルート及び駅位置図（品川～名古屋間）



リニア中央新幹線における岐阜県駅周辺地域の位置づけ



出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP より岐阜県作成

○リニア活用戦略

岐阜県では、2009（平成 21）年 7 月に、県、関係市町村、経済界、観光関係者、有識者で構成する「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を設置し、リニア開業後の目指す姿や、リニア中央新幹線を活用した具体的な施策展開の方向性を検討してきた。そして、2 年あまりの検討を経て、2011（平成 23）年 5 月に「リニア基本戦略」としてとりまとめた。

この戦略の中では、3 つの基本戦略として、「リニアを活かした観光交流人口の拡大」、「リニアを活かした新たな住まい方の実現」及び「リニアを活かした産業活性化と地域づくりを支える基盤づくり」を掲げた。

2014（平成 26）年のリニア中央新幹線工事実施計画認可を目前に、リニア基本戦略を継承しつつ、2014（平成 26）年 3 月に新たに「リニア活用戦略」を策定した。この戦略では、開業効果の波及が期待される「観光振興・まちづくり」、「産業振興」及び「基盤整備」の 3 分野において地域づくりの方向性を検討し、活用戦略とそれを実現するため重点的に展開する施策をそれぞれ列挙して、取組みを進めることとした。

検討組織は「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会（以下、「研究会」という。）」に改め、市町村構成員を県内 42 の全市町村に拡大したほか、隣県の愛知県及び長野県、事業主体の J R 東海、そして国土交通省にオブザーバーとして、リニア中央新幹線建設促進岐阜県議会議員連盟加盟議員にアドバイザーとして参加いただくこととした。

○リニア中央新幹線開業を見据えた岐阜県の取組み状況

<観光振興・まちづくり戦略>

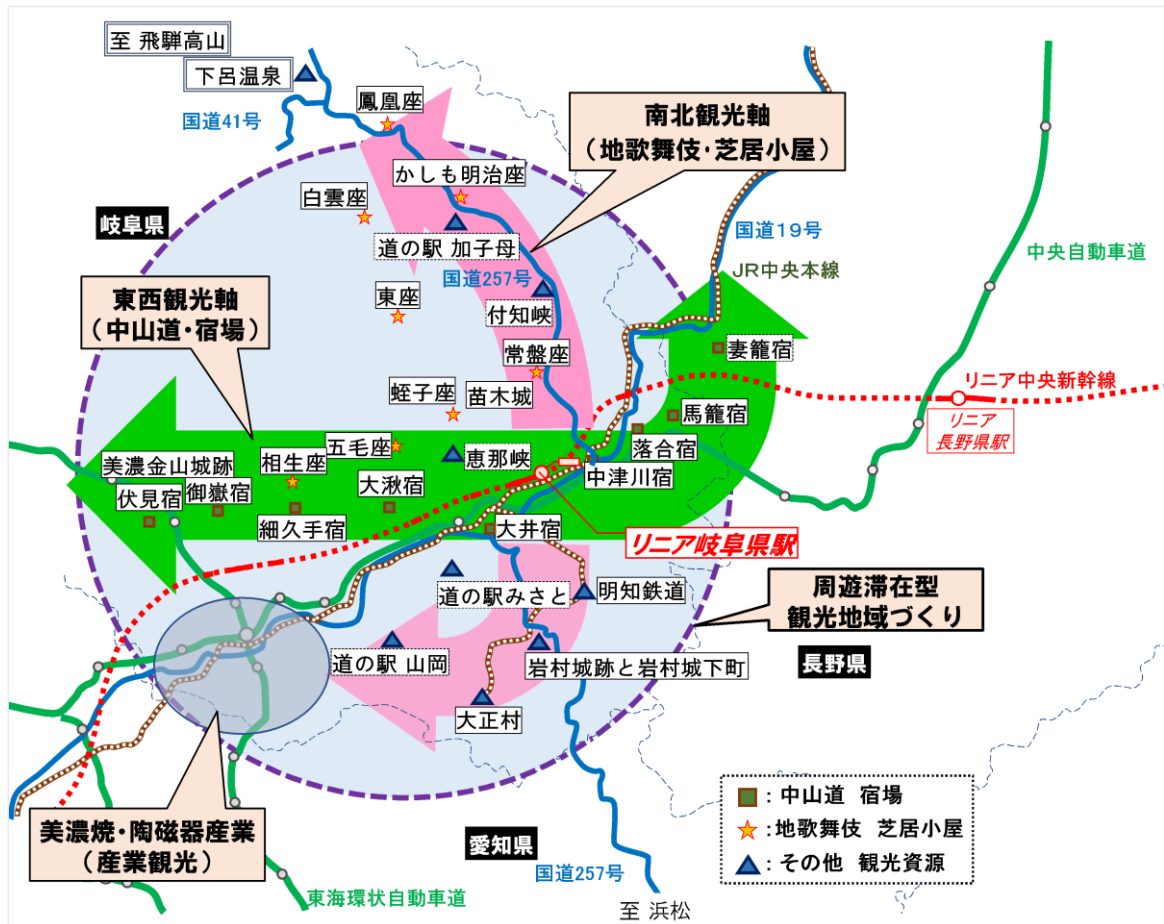
（新たな南北・東西観光軸）

リニア岐阜県駅を起点とした南北方向には、地歌舞伎と芝居小屋などの観光資源が存在し、さらに北に足を延ばせば、下呂温泉や飛騨高山、白川郷といった全国、そして世界に知られる観光地にアクセスできる。また、東西方向には、江戸時代の五街道のひとつ、中山道が横断し、馬籠宿をはじめ風情ある宿場町が繋がっているほか、苗木城跡や岩村城跡などの山城といった歴史資源が豊富に存在し、多治見や土岐などの西部地域は、美濃焼をはじめ、全国有数の陶磁器産業が盛んな地域として知られている。

こうした特性がある南北・東西の観光軸を一体とするべく、リニア沿線市町（多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、土岐市、可児市、御嵩町）とその観

光協会で構成する東美濃歴史街道協議会において、「中山道・宿場」や「東美濃の山城」の活用、「地歌舞伎の魅力発信」、「戦国武将観光」や「美濃焼産業観光」に取り組んでいる。

東美濃の観光資源の磨き上げ

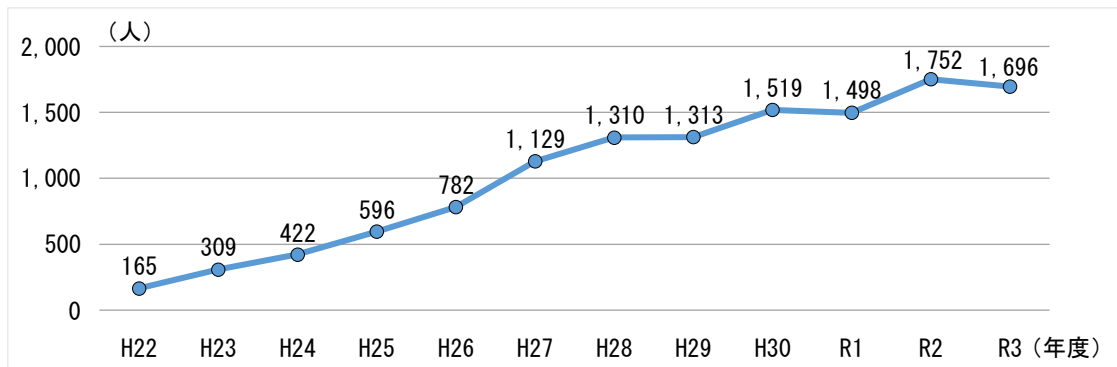


(移住・定住人口の拡大)

2020（令和2）年度の岐阜県への移住定住者数の実績が1,752人と過去最高を記録し、2021（令和3）年度の実績も1,696人で過去2番目の多さとなった。移住者（世帯主）の年齢構成は、子育て世代・若年層（20・30代）の割合が7割程度と高い。東濃地域への移住者は、全体の3割程度を占めている。

テレワーク環境の整備、市町村の住宅取得支援制度や子育て世代支援制度等の移住定住施策、2020（令和2）年度に創設した「清流の国ぎふ移住支援補助金」により、移住検討者の移住決断の後押しを図っている。

岐阜県への移住者数



<産業振興戦略>

(業務・本社機能、工場誘致)

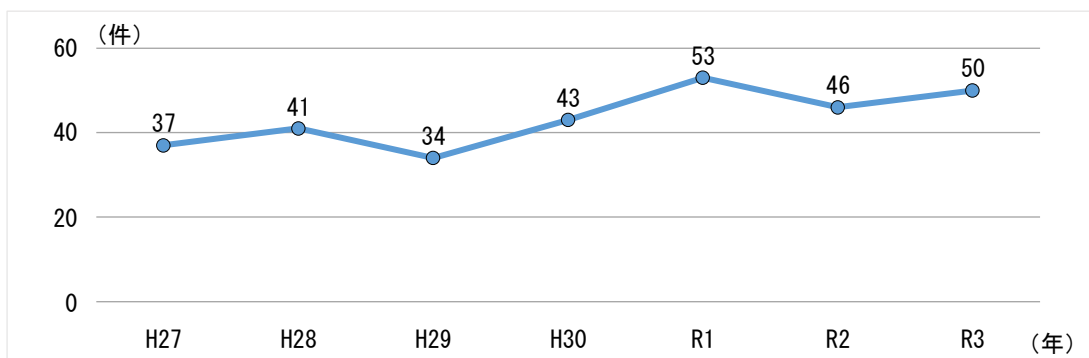
岐阜県では、東海環状自動車道、中央自動車道及びリニア中央新幹線が交差する地域を東濃クロスエリア（多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、土岐市、可児市、御嵩町）と位置付け、優れた交通アクセス、内陸地の強固な地盤、将来のリニア中央新幹線開業による三大都市圏からの時間短縮等の地域の優位性を背景に企業誘致を進めている。

県内への工場立地（製造業）の実績は、近年全国上位を維持しており、特に東濃クロスエリアでは大規模な誘致案件が複数成立している。また、研究開発部門などの本社機能の一部移転実績もある。

【2021（令和3）年の実績】

- ・立地件数 全国3位（県50件、うち東濃クロスエリア15件、約30%）
- ・立地面積 全国3位（県75.5ha、うち東濃クロスエリア13.0ha、約17%）

岐阜県への工場立地件数



(建設段階の経済効果波及)

岐阜県では、リニア中央新幹線沿線の商工会議所・商工会、建設業協会、市町、岐阜県で構成する「建設段階経済効果波及協議会」を組織し、県内企業の

受注拡大及び資材等の県内調達に係る働きかけや、衣食住を中心とする需要を地域内で受け止めるための取組みの検討等、建設段階の経済効果波及に向けた取組みを進めている。

<基盤整備戦略>

(アクセス道路の整備)

リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア岐阜県駅を岐阜県の東の玄関口と位置付け、アクセス道路の整備に取り組んでいる。

同駅の東西方向は、中央自動車道をはじめ高速道路ネットワークが整備されていることから、インターチェンジ間の一般道の速達性を確保するため、国道19号瑞浪恵那道路の整備を促進している。

一方、南北方向は、高速道路ネットワークが整備されていないため、東海北陸自動車道と中央自動車道をつなぐ、高規格道路の濃飛横断自動車道の整備を推進している。

リニア岐阜県駅周辺のアクセス道路



【国道 19 号瑞浪恵那道路】

- ・ 2015（平成 27）年度 瑞浪～恵那武並間（8.2 km）事業化
- ・ 2018（平成 30）年度 恵那武並～恵那長島間（4.3 km）事業化

【濃飛横断自動車道】

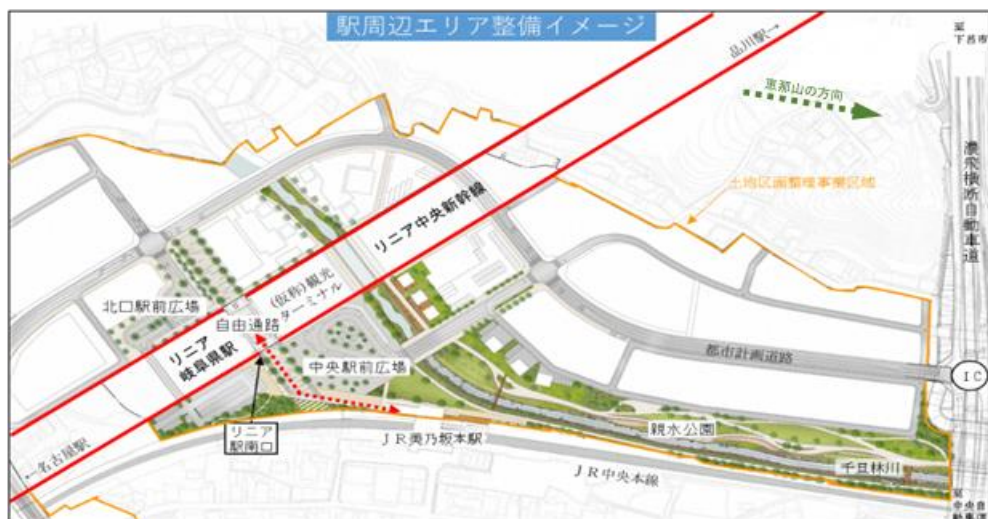
- ・ 2012（平成 24）年度 金山～下呂間（5.1 km）暫定供用
- ・ 2015（平成 27）年度 和良～金山間（3.0 km）完成供用
- ・ 2016（平成 28）年度 中津川工区（約 5.0 km）事業化

（リニア岐阜県駅周辺整備）

リニア中央新幹線を活用したまちづくりに向け、地元中津川市では、2017（平成 29）年度から土地区画整理事業を実施しており、2021（令和 3）年度には仮換地指定を行い、工事に着手している。また、この事業にあわせて商業施設やホテル等の誘致が検討されている。

同市では、2019（令和元）年度に「リニア岐阜県駅周辺デザイン会議」を設置、隣接する JR 在来線の美乃坂本駅との連絡施設、二次交通への乗り換え機能を含む駅前広場、自然を活かした親水公園などの検討を進め、2021（令和 3）年度に「リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針（デザインブック）の中間とりまとめ」を行っている。

リニア岐阜県駅周辺エリア整備イメージ（中津川市中間とりまとめ）



出典：「リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針（デザインブック）中間とりまとめ」より岐阜県作成

II 戦略の視点

1 新たな社会情勢の変化への対応

○新次元の地方分散

新型コロナウイルスの感染拡大を契機に、都市部の人口集中のリスクが顕在化するとともに、情報通信技術を活用した場所に捉われないテレワークなどの新たな働き方が広がり、地方への移住や就業に対する人々の関心が高まっている。

この地方回帰の流れは、従来の移住・定住とは質的に異なったものであることから、岐阜県ではこれを「新次元の地方分散」と捉えている。

こうした中、地方創生の取組みをさらに力強く推進していくためには、これまでの地方創生の取組みの成果を最大限に活用しつつ、リニア中央新幹線開業を契機に、取組みを大きく進化させ、限られた人材・財源の中で高度かつ効率的に地方の課題を解決し、魅力を向上することが必要である。

○SDGsの推進

SDGsの達成に向けて、日本各地の地域づくりにおいても積極的な取組みが展開されているところであるが、リニア中央新幹線の圧倒的な時間短縮効果は、人々の生活様式に多様な選択肢をもたらし、さらに豊かで持続可能な社会の実現に貢献するものであると考えられる。

本戦略に基づく各種施策の実施にあたっては、SDGsの理念を取り入れ、イノベーション（これまでの常識が一変するような新たな価値の創造）の推進、安全でかつ強靱なインフラの構築、気候変動の影響軽減等、経済・社会・環境をめぐる広範な課題解決に統合的に取り組む必要がある。

○盛土、残土などの環境対策

2021（令和3）年7月、静岡県熱海市で発生した盛土崩落事故は、リニア建設工事での自然環境や災害への十分な対策を求める契機となった。

今後のリニア中央新幹線建設促進にあたっては、環境保全及び防災対策の両面から、各種法令に基づき、景観との調和、騒音振動及び地下水・土壌汚染など環境対策、発生土の運搬等に係る生活環境への配慮に加え、地盤の保全や工事施工中の安全対策、発生土の適正処分の徹底などが必要である。

2 広域的な効果の波及

○県内アクセス整備

リニア岐阜県駅は、岐阜県の東の玄関口と位置付けられるものであり、得られる時間短縮効果を高めるためには、リニア岐阜県駅からの県内アクセス圏域を格段に拡大することが求められる。

そのため、高速道路などの高規格道路、在来線鉄道、広域バス路線網など、様々な既存の交通ネットワークとの連携や再構築、さらには交通隘路の克服を進める必要がある。

○リニア名古屋駅及び岐阜羽島駅の活用

岐阜県から利用できるリニア中央新幹線の駅は、中津川市に設置されるリニア岐阜県駅のほか、岐阜・西濃地域とのアクセスがよい、名古屋市に設置されるリニア名古屋駅がある。このため、リニア中央新幹線の活用にあたっては、リニア名古屋駅も同時に視野に入れて検討する。

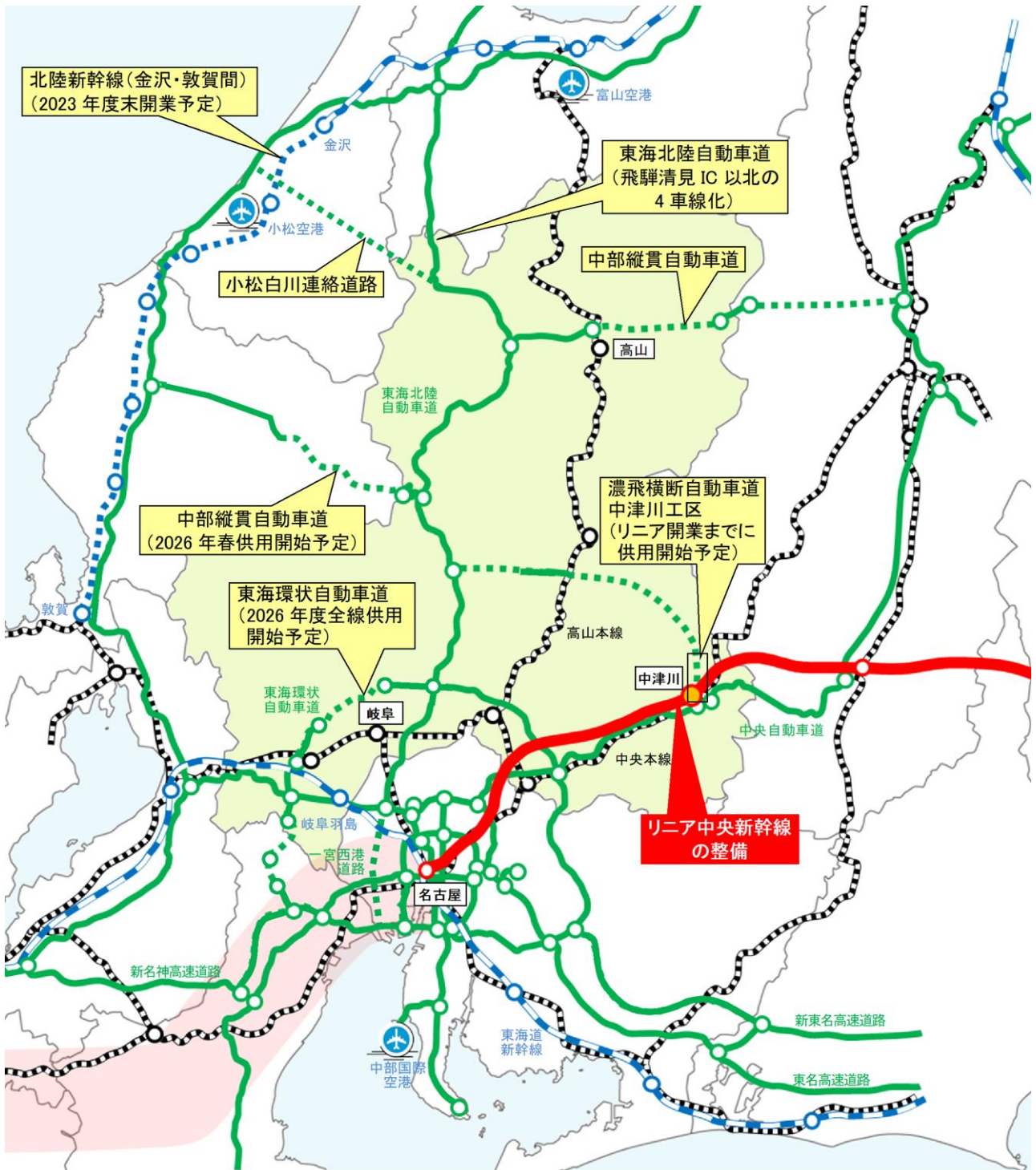
また、リニア中央新幹線の全線開業後、東海道新幹線は「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり・こだま」中心のダイヤとなり、現在の「ひかり・こだま」の停車駅にもより多くの新幹線が停車し、利便性の大幅な向上が見込まれることから、岐阜羽島駅の活用も視野に入れて検討する。

○隣接県からの利用

リニア岐阜県駅は、岐阜県の南東部に位置することから、長野県南西部及び愛知県北東部と近い距離にある。リニア名古屋駅の場合とは逆に、長野県や愛知県からリニア岐阜県駅の利用や、同地域での活用が図られることも予想される。

また、北陸新幹線のうち、2015（平成27）年に長野ー金沢間が開業し、2023（令和5）年度末には金沢ー敦賀間が開業する予定であり、北陸三県から岐阜県への新たな人の流れの創出が見込まれるため、リニア中央新幹線を活用したまちづくりにあたっては、こうした隣接県からの利用も念頭に検討を進める必要がある。

隣接県からの交通ネットワークの状況



3 大都市機能の分担

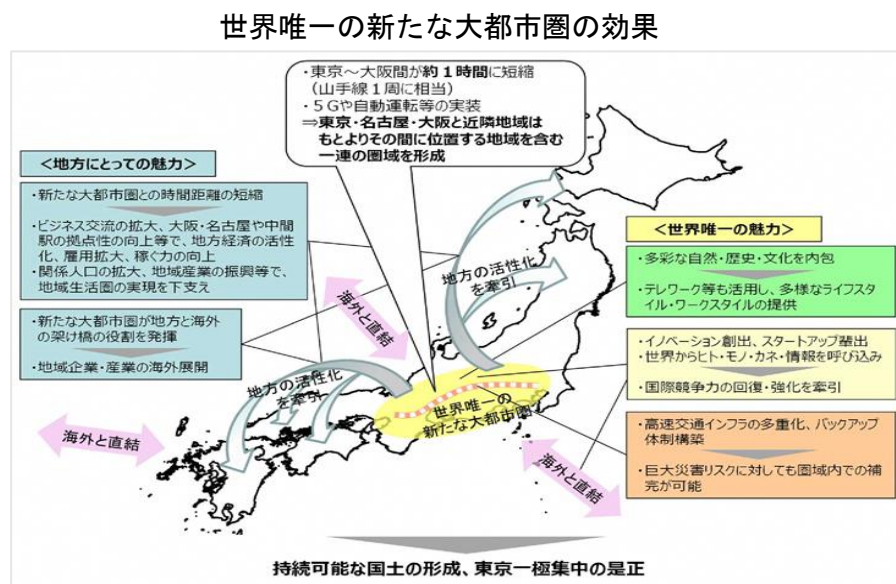
○スーパー・メガリージョンの進化（新たな国土形成計画より）

現行の第二次国土形成計画（2015年8月）では、リニア中央新幹線が1時間程度で結ぶ東京・名古屋・大阪、専らこの圏域の経済的優位性に着目して、2019年（令和元年）にリニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョン^{※2}の形成を掲げたが、この大都市圏の魅力は経済的なものに留まらない。

現在国で検討中の新たな国土形成計画の中間報告では、スーパー・メガリージョンの考え方を一歩進め、この地域の豊かな自然、古くからヒトやモノの大動脈として育まれた歴史や文化を踏まえて、その魅力を再構築し、多様なニーズに応じたあらゆる暮らし方と経済活動を可能にする、世界に例のない新たな大都市圏として打ち出していくべきとしている。

また、持続可能な国土の形成や東京一極集中の是正に向けて、様々な機能を国土に分散させ、地方の活性化につなげていくべきとも提言している。

こうした点も踏まえて、地域資源が再認識され、アフターコロナにおける産業の国内回帰・分散化に向けた動きや新たな働き方・暮らし方を実現させるような取組みを念頭に検討を進める必要がある。



出典：国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ（令和4年7月）国土審議会計画部会

※2：人口減少下における日本において、リニア中央新幹線による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、日本全体の持続的な成長につなげていく中核となるもの。各地域を活力ある関係で結び、新たな価値の創造を起こしていくことで、経済発展と社会的課題の解決を一体的に達成し、人口減少にうちかつ新たな成長の実現を目指した。

○首都機能の分担

2012（平成24）年4月に、国の「東京圏の中核機能のバックアップに関する検討会」二次とりまとめが公表され、東京圏の中核機能のバックアップ（代替方策）の確保について基礎的な検討が行われた。この中で、バックアップ体制の構築に関して、バックアップ場所等にどのような要件（制約）があるかも論点となっている。

バックアップ場所等は、

- ・東京圏と同時被災の可能性が低いこと
- ・東京圏とのアクセスが容易かつ確実であること
- ・国の行政中核機能の業務を非常態勢下においても遂行できる能力を有する代替要員が確保されること
- ・活用しうる既存の代替施設・設備等が多く存在すること

が要件として考えられているが、特に前2項目について、リニア岐阜県駅周辺は優位性が高いものと考えられる。

4 岐阜県独自の魅力の発揮

○地域独自の魅力の重要性

品川－名古屋間でリニア中央新幹線が開業された場合、その高速性から、ターミナル駅から各中間駅までの時間距離には大きな差は生じない。したがって、その地域が行き先として選択されるためには、地域独自の魅力が重要な要素となると考えられる。

また、海外などからの訪問客にとって、比較的短時間で移動できるエリアにおいて、複数の観光地に他と差別化できる個性があれば、周遊、さらには宿泊する可能性も大きくなる。

リニア中央新幹線を地域づくりに活用するにあたっては、地域独自の魅力を発揮することが、これまで以上に求められている。

○岐阜県独自の魅力

岐阜県は、「飛山濃水」といわれるように、日本らしい風景、景観を代表するところである。また岐阜県の地場産業も、それを支える文化とともに、1,000年を超える伝統を持っている。

こうした岐阜県独自のかけがえのない地域資源を、地域づくりのモチーフ（着眼点）として積極的に採用し、リニア岐阜県駅が岐阜県の東の玄関口となり、国内外の訪問者に「清流の国ぎふ」という岐阜県のイメージを強力に発信していくことが必要である。

○森のまちづくり

これからのモノづくりは、大きくて重い工業製品から、軽いもの、飛行機での運搬が可能であるハイテクな工業製品へのシフトが想定され、岐阜県においても、クリエイティブ産業^{※3}の創出や誘致を検討する必要がある。

リニア岐阜県駅が立地する中津川周辺は、最先端のリニア中央新幹線と良質な森林や川をはじめとした豊かな自然、中山道の古い街並みなどに見られる歴史や伝統文化が交差する地域であって、すでに研究開発部門進出の実績もあり、この地域を中心に、ソフィア・アンティポリス^{※4}のような、クリエイティブ産業が集積したイノベーション創出拠点に変貌する可能性がある。

そのためには、リニア岐阜県駅及び駅周辺エリアの魅力向上のみならず、豊かな自然に囲まれたストレスフリーな環境の整備による研究機関等の企業誘致、従事者の移住定住の促進及びアカデミックな中核施設との産学官連携を推進する必要がある。

また、自然や歴史文化資源などを活かしたまちづくりに向けて、過剰な投資を防ぐための土地の用途規制とともに、地域としてのまちづくりの目標を定め、計画的な投資を呼び込む仕掛けが求められる。

東美濃地域での「住みたい岐阜県」の実現に向けて、豊かな自然環境や伝統文化等を十分に活かしながら、クリエイティブな人材を呼び込み、イノベーションが生まれやすい地域づくり（「森のまちづくり」）を推進していく。

※3：創造性や技能・技術が作品の主要価値を生み、文化を形成し得る産業分野の総称。

※4：フランスヴァルボンス市内の広大な高原にあるテクノロジーパーク。森林に恵まれた広大な敷地に、IT、生命科学、環境科学などのクリエイティブ産業や教育機関等が集積。

ここでは、研究機関をはじめとしたクリエイティブな人材が集まることにより、産業クラスターが発生し、その後、行政等がインフラを整備。今や、多くのクリエイティブな人材の集積により、世界有数のイノベーション創出拠点となっている。

Ⅲ 戦略の基本的方向性

1 観光振興・まちづくり戦略

○リニア岐阜県駅半径約 50km 圏域の集中的な観光振興

リニア中央新幹線の開業は、首都圏から岐阜県に新たな観光誘客を図る大きな好機であり、まずは岐阜県の東の玄関口としてリニア岐阜県駅での発着を促進するべく、周辺地域の魅力の向上や官民連携による受入体制の整備を進めることが重要である。

また、魅力の向上や受入体制の整備にあたっては、岐阜県の強みであり、世界的な潮流であるサステイナブル・ツーリズム^{※5}を軸とした観光地域づくりやブランド力の底上げ、コロナ禍での新たな旅行形態への対応などが重要となってくる。

そこで、リニア岐阜県駅を中心に豊富な地域資源を有する半径約 50km 圏域において、新たな観光ブランドの創造や、観光誘客の拡大による地域経済循環の構築を図るなど、集中的な観光振興の取組みを進めていく。

○リニア岐阜県駅から東西南北への観光軸の形成

岐阜県調査^{※6}によると、リニア岐阜県駅から北に向かっては、下呂温泉や飛騨高山といった全国的にも有名な観光地があることから、リニア岐阜県駅の開業により、飛騨方面へのさらなる人の流れが見込まれる。

また、リニア岐阜県駅から東西方向へは中山道が岐阜県を横断し、馬籠宿や大井宿、大湫宿など岐阜の宝ものである 17 宿が点在するほか、東美濃の山城など、観光資源が豊富にある。さらに東に向かえば、妻籠宿などの長野県の観光資源とも結ばれ、これら観光資源を活用した南北・東西観光軸の形成が重要となる。

そこで、この南北・東西観光軸の形成に向けて、2017（平成 29）年に設立した東美濃歴史街道協議会が中心となり、リニア岐阜県駅を起点とし東美濃歴史街道観光の確立を進めていく。

※5：訪問客、産業、環境、受け入れ地域の需要に適応しつつ、現在と未来の環境、社会文化、経済への影響に十分配慮した観光。

※6：リニア岐阜県駅開業後における二次交通に関する調査・分析委託業務報告書（令和 3 年 3 月 岐阜県）

○リニア岐阜県駅周辺から県全体、隣接県への観光振興

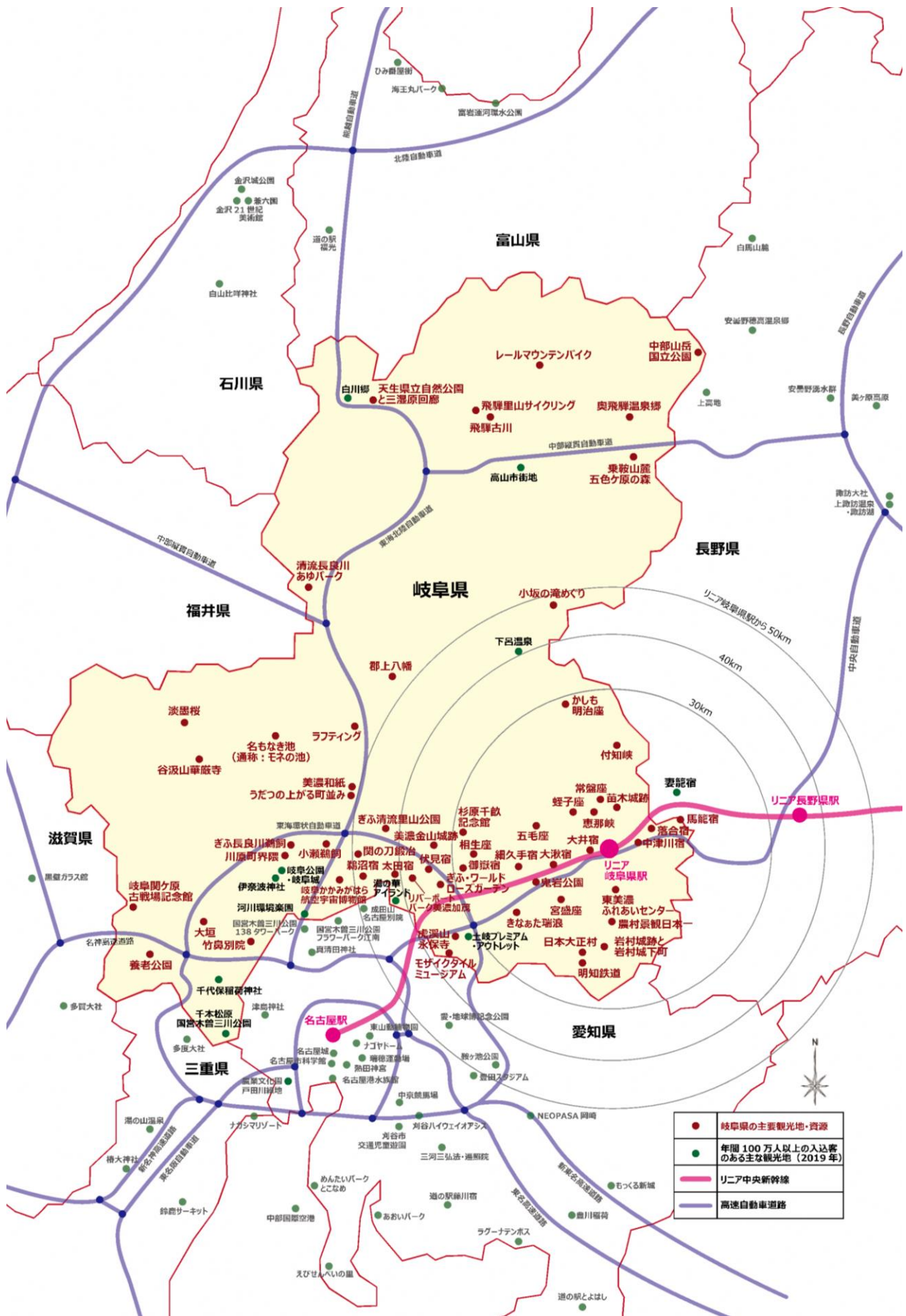
リニア岐阜県駅のほかりニア名古屋駅や東海道新幹線の停車本数の増加が見込まれる岐阜羽島駅を利用した岐阜県への誘客が期待される。

そこで、白川郷や飛騨高山、奥飛騨温泉郷、下呂温泉、郡上八幡、長良川鶉飼といった主要観光地はもとより、和紙や刃物、陶磁器、木工などの世界が認める匠の技、関ヶ原古戦場、ぎふワールド・ローズガーデン、養老公園、岐阜かかみがはら航空宇宙博物館、杉原千畝記念館といった岐阜県が誇る観光資源を有機的に組み合わせるとともに、東美濃歴史街道協議会や長良川流域観光推進協議会、木曾川中流域観光振興協議会、飛騨地域観光協議会など各地域の連携組織も含め、オール岐阜で県内周遊観光を促進していく。

さらには、隣接県とテーマに合わせた連携を進め、国内大都市圏向けの情報発信を強化するなど、県境を越えた新たな広域周遊観光の創出を進める。

また、東海道新幹線（太平洋）、北陸新幹線（日本海）の間を運行するリニア中央新幹線、濃飛横断自動車道、中部縦貫自動車道をはじめとする高速道路ネットワークとの連結性の強化により、これまでの名古屋駅を起点とする人の流れを考慮した施策に加え、リニア岐阜県駅一下呂・高山・郡上ー北陸ー関西の新たな人の流れを見据えた施策を推進していく。

岐阜県、隣接県の主要観光資源



○広域観光による海外誘客の推進

新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、観光産業、特にインバウンド（訪日外国人旅行）は大打撃を受けたことから、本格的なインバウンド復活に向けて取組みを強化させる必要がある。

リニア中央新幹線は、首都圏の国際空港（羽田空港、成田空港）と名古屋圏とを短時間で結ぶことにも寄与することから、岐阜県への外国人観光客のさらなる拡大が期待されるとともに、岐阜県の空の玄関口である中部国際空港からのリニア中央新幹線の利用も見込まれる。

また、外国人観光客は、複数県を周遊する傾向にあることから、広域連携による誘客促進が効果的である。

そこで、昇竜道プロジェクト^{※7}をはじめとした広域連携に加え、リニア中央新幹線沿線において、日本の大自然に触れる機会を提供できる長野県や山梨県などとも連携し、豊かな自然に恵まれた地域特性を活かした海外誘客を推進するとともに、サステイナブル・ツーリズムの国際基準を取り入れた岐阜県ならではの観光プログラム「NEXT GIFU HERITAGE～岐阜未来遺産～」なども活用し、世界に向けて岐阜県の魅力を発信していく。

○リニア中央新幹線、総合車両基地の観光資源としての活用

岐阜県内に存在する自然や文化などの観光資源に加えて、リニア中央新幹線そのものを、岐阜県の新たな観光資源として活用することが考えられる。

リニアの走行する姿や総合車両基地へ回送される姿を見ること、総合車両基地の内部を見学することができれば、大きな集客が望めるのではないかと期待できる。さらに、世界に誇る最先端技術の乗り物であるリニア中央新幹線に体験乗車する旅行者や、自国の交通インフラとして導入しようと視察に訪れる海外からの訪問者も予想される。

このように産業観光資源として活用できるようにするため、ルート沿いのビューポイントを整備したり、総合車両基地の一般公開を引き続きJR東海に対して働きかけていく。

※7：中部運輸局、北陸信越運輸局及び中央日本総合観光機構が、中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等と協働して中部北陸圏の知名度向上を図り、海外からのインバウンドを推進する取組み。

○観光から移住・定住人口の拡大

新型コロナウイルスの感染は都市部を中心に拡大したことから、地方への移住や就業に対する人々の関心が向上するとともに、テレワークや買物・教育・医療などにおけるオンラインサービスの普及により、転職なき移住が可能となった。

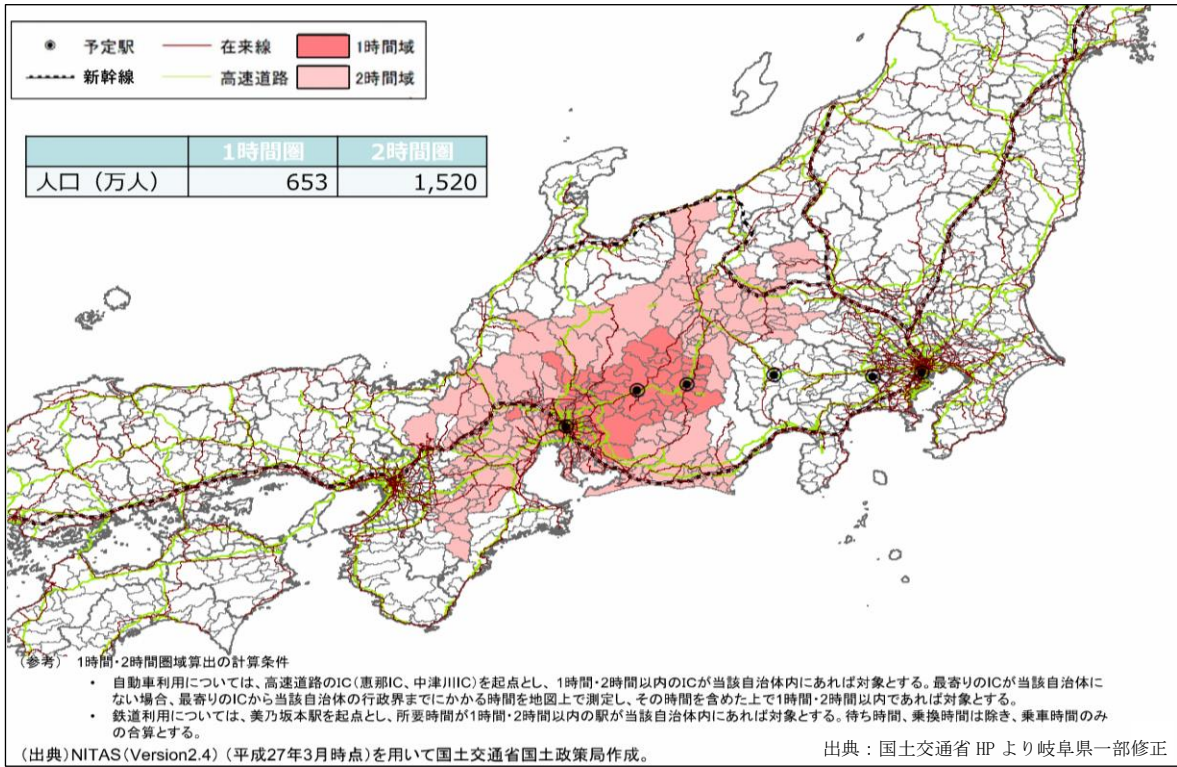
また、首都圏との時間距離が大幅に短縮されるリニア中央新幹線の開業により、リニア岐阜県駅周辺が、移住・定住や二地域居住の対象地域となる可能性が見込まれる。

加えて、旅行形態はモノからコト消費へと変化しつつあり、少人数の体験型が主流となりつつある中、観光客が旅行先で仕事をする新たなスタイルや、農業・林業体験などを通じて岐阜県での暮らしの一端に触れることの他に、岐阜県の知名度の向上により、岐阜県が首都圏等からの移住・定住先の選択肢となることが期待できる。

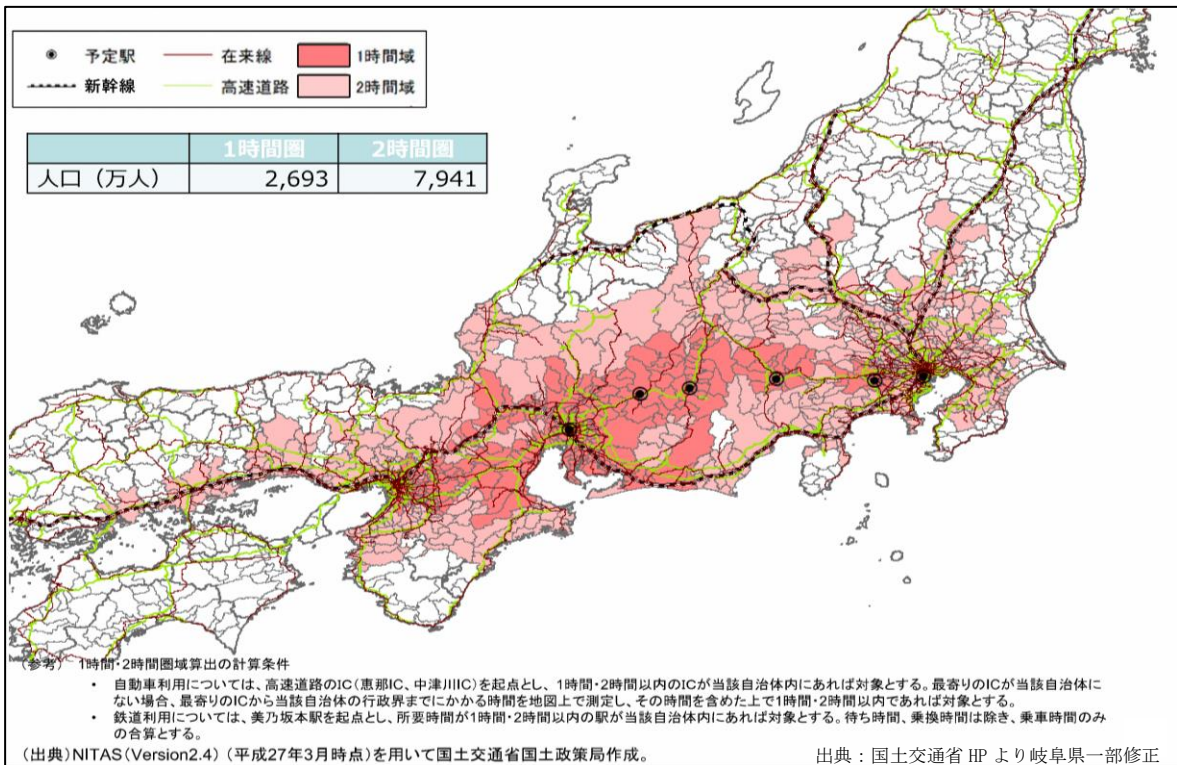
このため、岐阜県が全国から移住・定住先に選ばれるよう、農村地域の豊かな自然・棚田等の資源を活用した農村ワーケーション^{※8}、県営都市公園のワーケーションスペースの活用など多様なワーケーションの推進のほか、移住・定住の可能性が考えられる層に対して、「清流の国ぎふ」の魅力を積極的に情報発信していく。

※8：Work(仕事)とVacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすこと。

リニア開業前におけるリニア岐阜県駅からの時間距離



リニア開業後におけるリニア岐阜県駅からの時間距離



○移住・定住の推進

移住・定住を促進するためには、観光をきっかけとした「交流人口」のみならず、地域と多様に関わる「関係人口」の創出・拡大を図ることも重要である。

また、新次元の地方分散の流れを踏まえ、地方回帰の受け皿づくりの実現により、引き続き首都圏等からの移住・定住を推進していく。

地方の豊かな自然環境に関心を持つ人を惹きつけるためには、岐阜県においても都市部と同じように仕事ができる高速ネットワークの環境整備や移住者を採用する企業が一定数存在することが重要である。

また、首都圏に比べて通勤時間が短く、鉄道の混雑が少ない、住宅地の地価が安いなど、ゆとりある生活環境の実現性を積極的に情報発信するとともに、例えば、移住先の住まいの候補として、空き家の情報管理など移住・定住に資する支援制度の充実を図っていく。

あわせて、進学や就職を機に県外へ流出した若者に対して、Uターン就職の促進や離職、結婚、子どもの就学などライフステージの変化を機にUターンを促すような仕組みづくりの検討も必要である。

デジタル技術を活用した遠隔医療、リニア中央新幹線による首都圏の医療機関での受診など、都市部とおおよそ同様の医療サービスの享受、さらに、豊かな自然環境を活かした健康に対する意識が高い人の移住・定住を呼び込むには、生活の安心感を醸成する県内の医療提供体制の充実が重要である。

○人口流出の抑制

地域の持続可能性を高めるためには、人口流出の抑制を図る必要があり、特に女性や若年層に対する取組みを促進していく。

女性流出の抑制を図るためには、子育て世代の女性が働きながら安心して妊娠、出産し、仕事と育児を両立できるような職場環境の整備や地域・社会による子育て支援などが必要である。

また、若年層にとって地元で求職しても希望の職種が見つからず、結果的に選択肢の多い都市部で就職せざるを得ないという実情を踏まえ、魅力的な働き場の確保や企業と人材との出会いの場の創出も推進していく。

今後、テレワークなどの新たな働き方が定着すれば、リニア中央新幹線を活用して、岐阜県から住所を移すことなく生活しながら、週のうち何日かは東京で働くといった二地域居住も可能になる。これは、県内若年層の県外転出の抑制にも効果があると考えられる一方、二地域居住を維持するための経

済的な負担が支障となる懸念があるため、例えば、拠点間の交通費を軽減する支援等の検討が必要である。

○人材育成の強化

子育て世代が移住を検討する際には、移住先の教育環境が重視されるため、ユニークかつ自由でありつつも、優秀な人材が育まれる岐阜県ならではの魅力的な教育環境の充実を図っていく。

また、リニアという鉄道最高峰の技術分野に、県内の人材を供給することも見据えた教育環境の整備が必要である。さらには、リニア総合車両基地等の建設を契機として、新たな雇用の創出をはじめ、様々な分野にわたる産業の振興が期待される場所であり、そうした幅広いニーズに応える人材の供給に向けて、地元の教育環境の充実も図っていく。

あわせて、地域に愛着を持っている女性や若者が地域内に留まれるよう、情報通信産業などの第三次産業の魅力的な職場の充実や近年の都市部から地方へ移住する「田園回帰」の機運の高まりを活かして、中山間地域での集住を図るための小さな拠点の整備を推進していく。

そして、地域住民が地域内に留まって、移住者の受け皿づくりを担ったり、地域の課題を自ら解決できる人材の育成や、まちづくり推進のためのNPO等の中間支援組織の育成等を促進していく。

2 産業振興戦略

○企業誘致の促進

リニア中央新幹線の開業は、新幹線利用者だけでなく、沿線地域にとっても、大都市をターゲットとした事業の可能性が高まる。

民間調査^{※9}によると、2021（令和3）年の首都圏の本社移転について、転出が判明した企業は351社、転入が328社であり、23社の転出超は11年ぶりとなっている。同調査では、テレワークなどの新たな働き方を導入する企業では、首都圏におけるオフィス維持のメリットが薄れるなどの前向きな移転需要が高まったと分析している。

※9：首都圏・本社移転動向調査（2021年）（2022年2月 株式会社帝国データバンク）

内陸に位置し、首都圏と同時被災の可能性が低い岐阜県は、本社機能の移転や大都市機能の再配置に係る条件が整っており、ここに、リニア中央新幹線の開業により、様々な機能が集中する首都圏との往来がしやすいという重要な条件が加わる。さらに、「環境保全性」「安定供給性」を兼ね備えた純国産エネルギーである水力発電のためのダムが多く存在し、電力を安定的に供給できる地域であることから、誘致の可能性がより高まるため、引き続き、大都市から岐阜県への再配置が可能となる業種・施設（本社または本社機能の一部、企業のバックアップ施設、研究機関、教育機関、データセンターなど）の誘致を推進していく。

また現在、関連企業や機関が集積・連携して、地域の強みを活かして新産業・新事業を創出する動きがあり、東濃クロスエリアでは、リニアテクノクラスターや次世代自動車クラスター、他のエリアでもそれぞれの特性に応じたクラスターの形成が推進されている。

今後は、リニア中央新幹線による大都市圏との近接効果として、例えば、航空宇宙分野の研究拠点同士の連携による共同開発や、大学のサテライトキャンパスの開設や誘致などアカデミックな機関との連携強化等が考えられる。

さらに、先述のとおり、新型コロナウイルスの感染拡大により、これまでの働き方が制約される一方、地方への移住や就業に対する関心が向上しており、テレワークなどの新たな働き方の広がりにより、転職なき移住が可能となったため、都市部に本社を有する企業等のサテライトオフィス誘致を推進するとともに、県外からのサテライトオフィス入居企業と地元企業等とのマッチングを図ることで、入居企業の定着を推進していく。

あわせて、移住する従業員の生活環境に対する支援（子育て支援など）の充実を図っていく。

○事業継続の観点からの都市代替機能の誘致

従業員が出勤できず事業継続に支障を生じさせるリスクや、南海トラフや首都直下などの巨大地震の切迫、風水害を中心とした自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、一部の企業では事業継続の観点からの地方分散が進んでいる。

また、先述のとおり、リニア岐阜県駅周辺は、東京圏と同時被災の可能性が低いことや、リニア中央新幹線や中央自動車道等によって、東京圏とのアクセスが容易かつ確実であることから、都市代替機能の誘致場所として適地であると考えられる。引き続き、本社機能移転やサテライトオフィスの誘致を図るだけではなく、政府の大規模災害時のバックアップ機能、行政中枢機能（緊急

災害対策本部の一時受入など）及び交通・物流中枢機能（中部国際空港を活用した海外諸国からの支援物資受入拠点など）の誘致を推進していく。

さらに、岐阜県が非常時の都市代替機能の受入能力の保有を立証する大きなアピールポイントとなるよう、通信ネットワークの強靱化等の観点からのデータセンターの誘致、光ファイバや5Gなどの通信インフラの整備等の平時からの機能分散の受入れを推進していく。

加えて、ターミナル（終着駅、交通路線が集中する発着所）となるリニア名古屋駅のバックアップとなりうるようリニア岐阜県駅及び駅周辺の整備を検討する。

○総合車両基地の活用

岐阜県に設置が予定されているリニア中央新幹線の総合車両基地は、車両基地だけでなく、車両の整備工場が併設される。これによる1,000人規模の新たな雇用が創出されると言われており、地元での雇用に向けて支援を促進していく。

なお、リニア中央新幹線の総合車両基地が立地することは、国内で初めての事例となるため、これに伴って進出する可能性のある事業所や研究機関の把握にも努める必要がある。

今回設置される総合車両基地は、類似の車両基地などから推定すると、その従業員数は約1,500名程度と考えられる。この従業員に定住してもらうために、住宅の取得をはじめ、医療や福祉など、現地に良好な生活環境の整備を図っていく。

○建設段階経済効果の享受

2011（平成23）年度の民間シンクタンクの調査によると、岐阜県の駅、車両基地及び路線建設に係る経済効果は、1兆9,110億円と試算されており、この効果を少しでも多く県内にもたらしように取り組んでいく必要がある。そのため、JR東海に対して、リニア中央新幹線建設工事の県内企業への受注機会の確保・拡大や県産品の活用に配慮するよう、継続的に働きかけていく。

リニア中央新幹線は、開業後はもちろん、建設段階においても観光資源となる可能性がある。このため建設段階から観光客を呼び込むイベントを地域と一体となって進め、岐阜県の知名度向上を図るとともに、これを地域振興に繋げていく。

特に、最先端技術を活用したリニアの建設現場であることを考えると、小中高生の教育の場及び県外からの教育旅行の場として、活用していくことも考えられる。

○クリエイティブ人材の呼び込み

新型コロナウイルスの感染拡大を契機としたデジタル化の急速な進展や自動車産業の大変革期（CASE^{※10}・Maas^{※11}）の潮流に加え、カーボンニュートラル（温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡）の実現に向けた産業構造の円滑な転換（新たな技術開発や設備投資による産業構造の変化）等に向けて、新たなビジネスモデルの構築につながるイノベーションの創出が必要である。

イノベーションの創出には、クリエイティブ人材の呼び込みが必要なため、東美濃地域では、企業の研究所の誘致が進みつつあることもある中、ストレスを解消させるリアルな自然を活かしながら、情報通信産業やバイオなどの先端科学の研究機関等の誘致を積極的に推進していく。

また、イノベーションの創出にはオンラインだけでなく、リアル（対面）でのコミュニケーションが有効であり、リニア中央新幹線の開業による交流機会の拡大により、東美濃地域に新たなイノベーションが次々と生まれる可能性がある。

現在、新たなビジネスモデルを構築するスタートアップ企業の動きが活発化していることを見据え、豊かな自然や伝統的なまちなみを活かした、創造性あふれる若者、クリエイティブな人材を岐阜県に誘致する「森の中のスタートアップ拠点(仮称)」の整備を推進していく。

なお、スタートアップ企業は急成長・急拡大を目指す企業だけでなく、持続可能な成長を掲げ、利益と社会貢献の両立を目指す企業もあり、地域の課題解決のキーパーソンとなり得る可能性がある。

さらに、企業の独創的なアイデアをビジネスモデルとするために、大学などの学術的支援や行政による活動拠点の提供など、産学官連携による支援も必要である。

※10:「Connected(コネクテッド(インターネットとの接続機能))」「Autonomous(自動運転)」「Shared & Service(シェアリング(共有)とサービス)」「Electric(電動化)」の頭文字を繋げた造語。

※11: Mobility as a Service の略称。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を途切れなく1つのアプリケーションソフトウェアで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

○持続可能な地域づくりの推進

2021（令和3）年7月の静岡県熱海市での盛土崩落事故もあり、自然環境や災害への対応に対する社会の注目度は高まっており、今後本格化するリニア建設工事にあたっては、環境保全及び防災対策の両面から十分な対策と、沿線地域に対し丁寧な説明及び情報提供を行うよう、JR東海へ引き続き求めていく。

カーボンニュートラルの実現やSDGs推進の観点から、経済のグリーン化（環境に配慮した経済活動）を経済成長の支障とする時代は終わり、成長の機会と捉える時代になったといえる。例えば、土地に根差した持続可能な農業が特色ある農業景観を生み出し、その観光資源によって得た観光収入を、地域経済へ循環させ、経済波及効果を高める仕組みの構築や、脱炭素社会の実現に向けたバイオマス（再生可能な生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの）産業都市のまちづくりなどを検討していく。

また、東美濃地域の「強み」である豊かな自然や伝統文化が、リニア中央新幹線の開業を契機に失われることがないように、地域としてのまちづくりのビジョンを定め、地域の開発余地、開発計画の可視化を図ったうえで、地域の特性に応じた秩序ある開発を段階的に進めていくことが重要であり、必要に応じて、都市計画区域外での乱開発を防止するための具体的な規制手法を検討していく。

一方、人口減少が進み、土地の無秩序な開発の抑制とは別に、中山間地域では担い手不足により、農地・森林等が管理不全になる可能性を踏まえ、地域住民自身が地域の課題を把握し、土地等の管理のあり方について検討する取り組みを促進していく。

3 基盤整備戦略

○岐阜県らしい駅及び駅周辺の整備

リニア中央新幹線の開業により、首都圏と東濃地域は最短30分程度で結ばれ、岐阜県は時間距離で新たに首都圏に入ることから、岐阜県の東の玄関口となるリニア岐阜県駅を「交通のハブ（交通結節点）」とするため、同駅を起点とした道路ネットワークやバスネットワークの強化により、東美濃地域から県内全域、そして隣接県への新たな人の流れの創出を目指していく。

リニア岐阜県駅到着後、目的地までのアクセスに多大な時間を要することと

なれば、リニア中央新幹線の高速性の意義が失われるため、リニア岐阜県駅及び駅周辺の整備にあたっては、例えば、駅から主要目的地への直通バスや、わかりやすく快適な乗降場など、目的地までダイレクトかつ乗換が容易な交通ネットワークの整備、いわばシームレスな二次交通が不可欠であり、その実現に向けて調整を進めていく。

そして、シームレスな移動の実現ツールとしてのMaaSが世界的に台頭していることを踏まえ、まずはこの地域でリニア中央新幹線、在来線鉄道と目的地を繋ぐMaaSの導入に向けた取組みを促進していく。

また、岐阜県らしさを図るため、豊かな自然を活かした駅舎と親水公園、駅前広場の一体的設計や、駅舎を含む周辺地区の一体的なデザインコントロールにより、「自然の中の駅」を基本コンセプトにした、個性的な空間の整備を図っていく。

さらに、従来のバスやタクシーのロータリー中心の整備から、次世代技術の率先的導入による「高度モビリティエリア」^{※12}として、新たなモビリティに対応した「人が主役」のリニア岐阜県駅・駅周辺の将来的可変性、拡張性を見据えた整備を目指す。

高架下の活用については、観光案内所、物産販売店、飲食店などの整備が考えられるが、地元が負担して整備する施設については、県と関係市町において整備に関する役割分担を協議していく。

駅舎はJR東海が費用を負担して建設するとされているが、効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指した設備内容となっていることから、駅にどのような機能を備えるべきかについて、引き続きJR東海、県、関係市町との間で協議していく。

なお、駅及び駅周辺整備においては、限られた財源のもと、過剰な機能を整備することを回避するため、ニーズに対応した段階的な整備を基本として計画することが必要である。具体的には、駅機能の根幹に関わる駅舎や駅前広場、美乃坂本駅の改修、同駅との連絡施設、バス乗降場、駐車場はリニア開業を見据えながら整備し、駐車場の拡張、商業施設などは、開業後の状況を見ながら、段階的な整備を目指していく。

※12：AI オンデマンド交通（AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム）、カーシェアリング、グリーンスローモビリティ（時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス）、シェアサイクル、超小型モビリティ（1人～2人乗り程度の車両）、自動運転車両、空飛ぶクルマ等の乗降に対応したエリア。

また、リニア岐阜県駅は、ヒトやモノの流れを大きく変えるようなポテンシャルを備えており、まちづくりの拠点として重要な施設であるため、駅周辺地域のみならず、中津川市及び恵那市などの既存中心市街地を含めた広域のまちづくりを計画的に進め、駅の整備効果を最大限に発揮させる必要がある。

○駅からの道路ネットワークの整備

リニア岐阜県駅周辺の速達性について、東西方向は高速道路ネットワークが整備されているため優れているが、各インターチェンジ間の一般道などでは不十分な地域も存在しており、一般道における速達性の確保が必要となる。

また、南北方向は高速道路ネットワークが整備されておらず、速達性が不十分な状況であることから、速達性を確保できる高規格な道路ネットワークの整備が必要である。

リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及させるためには、駅のアクセス圏域をできるだけ拡大させることが必要である。とりわけリニア岐阜県駅では、名古屋などのターミナル駅に比べて、アクセス圏域の拡大に向けて道路ネットワークの果たす役割が大きい。

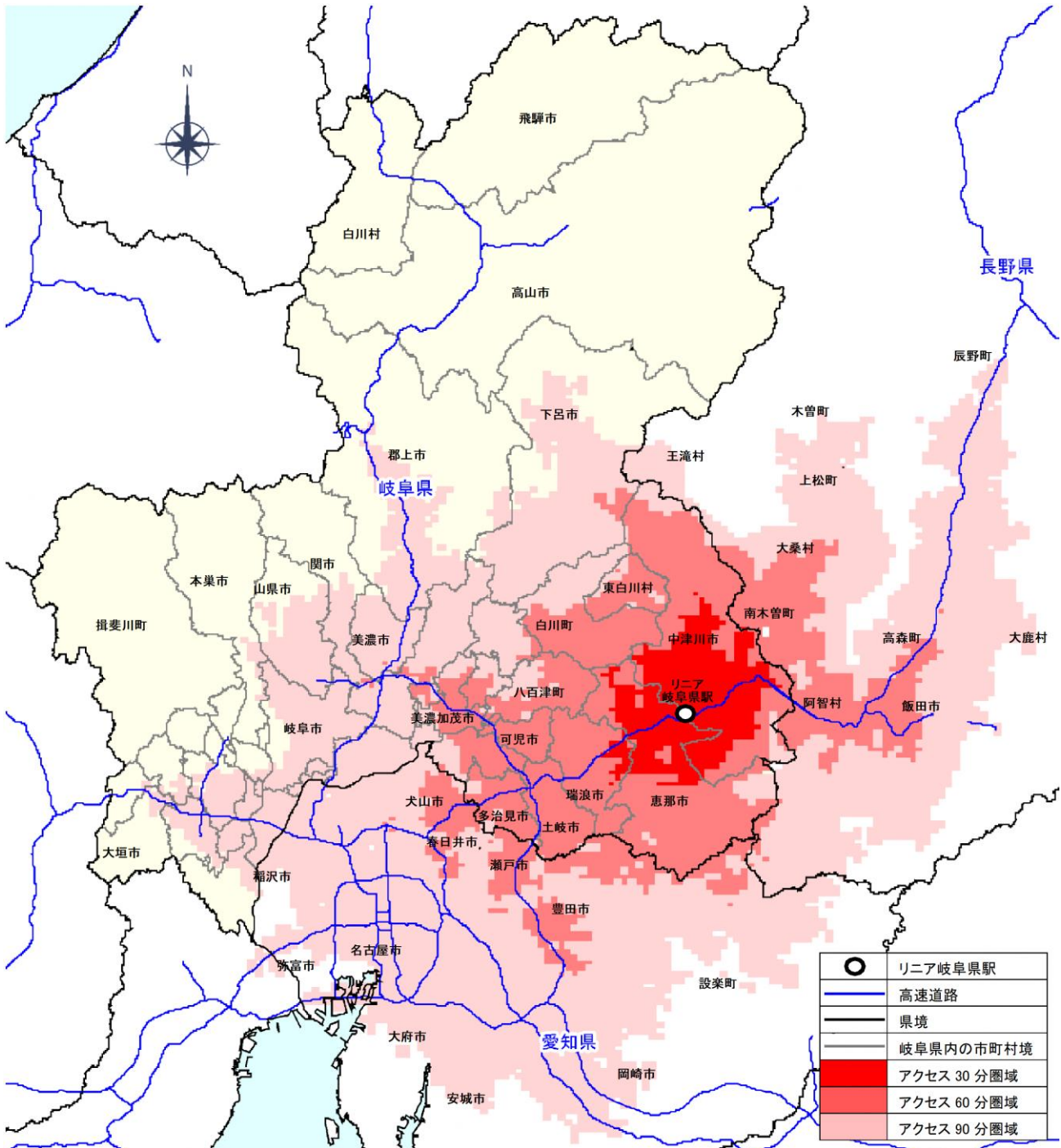
現在脆弱な南北アクセスの打開を図るため、濃飛横断自動車道の整備のほか、東西アクセスの強化のため、一般国道19号瑞浪恵那道路の整備を促進していく。

濃飛横断自動車道は、途中のランプ^{※13}でリニア岐阜県駅に直接乗り入れることができるとともに、南部において中央自動車道と接続する計画としている。これにより、リニア岐阜県駅と中央自動車道が、濃飛横断自動車道でスムーズに結ばれることから、リニア岐阜県駅は、広域の高速交通結節点としての機能を発揮することが可能となる。

これ以外の道路は、優先度を勘案しながら、駅のアクセス圏域拡大のための道路整備を計画的に進めていく。なお、安定した道路ネットワークの確保のためには、大雨で度々被災する中津川市以北の国道19号や下呂市以北の国道41号の耐災害性の強化の検討も必要となる。

※13：ランプ(Ramp)とは、道路を立体交差とする場合において、交差接続する道路相互を連結する道路。「インターチェンジ」や「ジャンクション」の構造の一部となる。

リニア岐阜県駅を基点とする道路ネットワークと所要時間



※上図の所要時間は、国土交通省「総合交通分析システム (NITAS:Ver. 2. 8)」を活用して岐阜県が最短所要時間を算出。

計算条件は次のとおりとした。

- ・対象ネットワーク：令和3年3月時点のネットワーク
- ・旅行速度は平均旅行速度として設定

平均旅行速度：平成27年度道路交通センサスの箇所別基本表から求めた全国の道路種類別の混雑時旅行速度に対する平均旅行速度の平均比率を混雑時旅行速度に乗じて設定

【アクセス道路整備】

リニア岐阜県駅から県内全域への道路アクセスを強化するため、整備の優先度を勘案し、次の3つの段階に沿って整備を進める。

第一次整備計画道路

リニア名古屋開業を見据えて整備

●濃飛横断自動車道（中津川工区）

- ・リニア岐阜県駅の南北アクセス軸を形成するため整備する。
- ・景観に十分配慮しつつ、リニア岐阜県駅からのアクセスを考慮し、駅東側のできる限り駅に近接したルートとする。
- ・リニア岐阜県駅からの東西アクセスを考慮し、南側は中央自動車道及び国道19号に接続する。
- ・整備により一定の効果を発揮させることを考慮するとともに、名古屋開業時までに残された時間を勘案し、2027（令和9）年度までに、北側は木曾川（県道苗木恵那線美恵橋）の手前までの約5kmを整備する。

●東濃東部都市間連絡道路（国道257号～坂本264号線付近）

●一般国道19号瑞浪恵那道路

- ・リニア岐阜県駅の東西アクセス軸を強化するために整備する。
- ・瑞浪市と恵那市を結ぶ延長約13kmを整備する。

第二次整備計画道路

名古屋開業後の状況を見ながら整備

●濃飛横断自動車道（木曾川美恵橋以北）

●東濃西部都市間連絡道路（土岐津・下石工区）

●東濃東部都市間連絡道路（中津川市街地～国道257号）

第三次整備計画道路

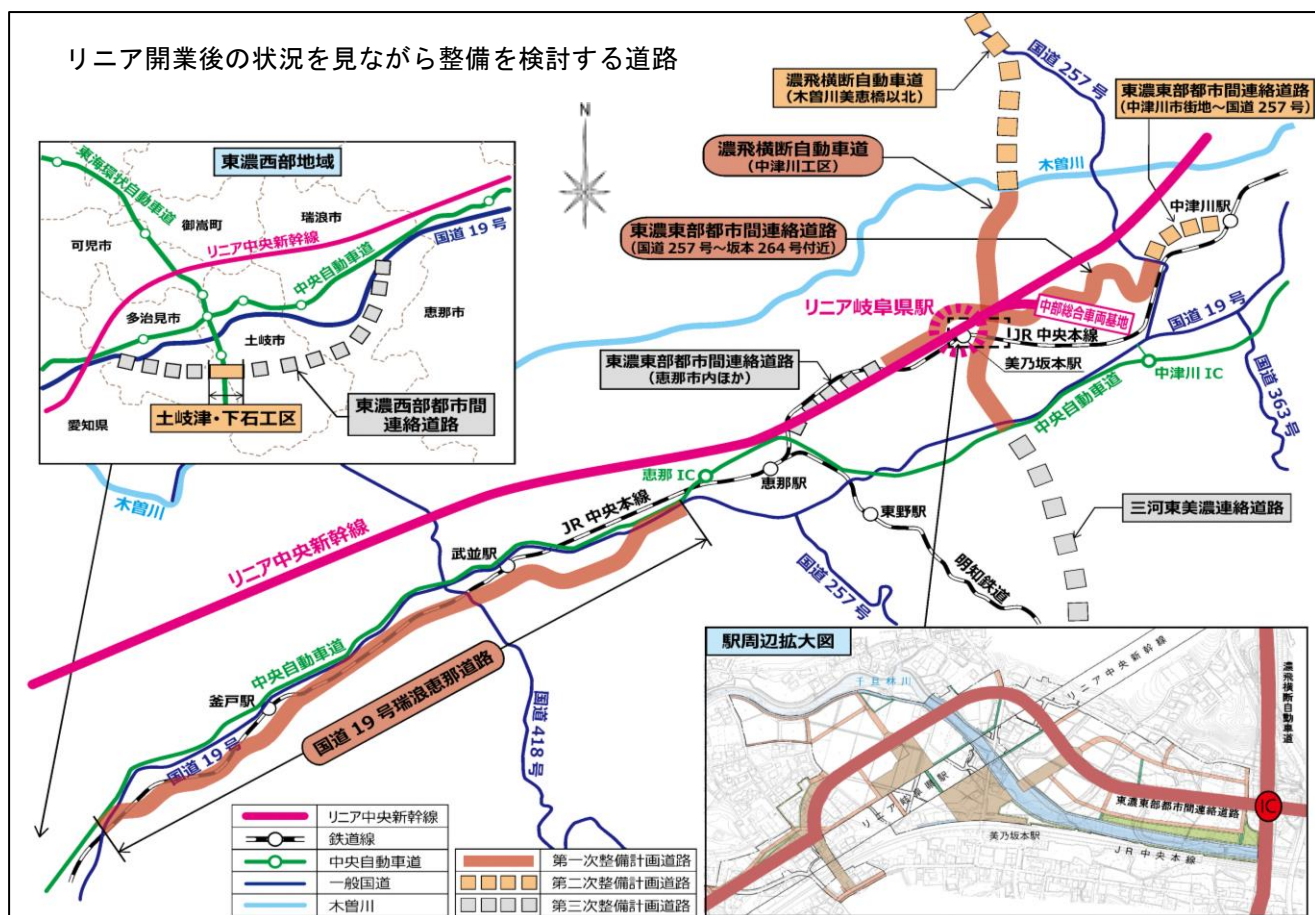
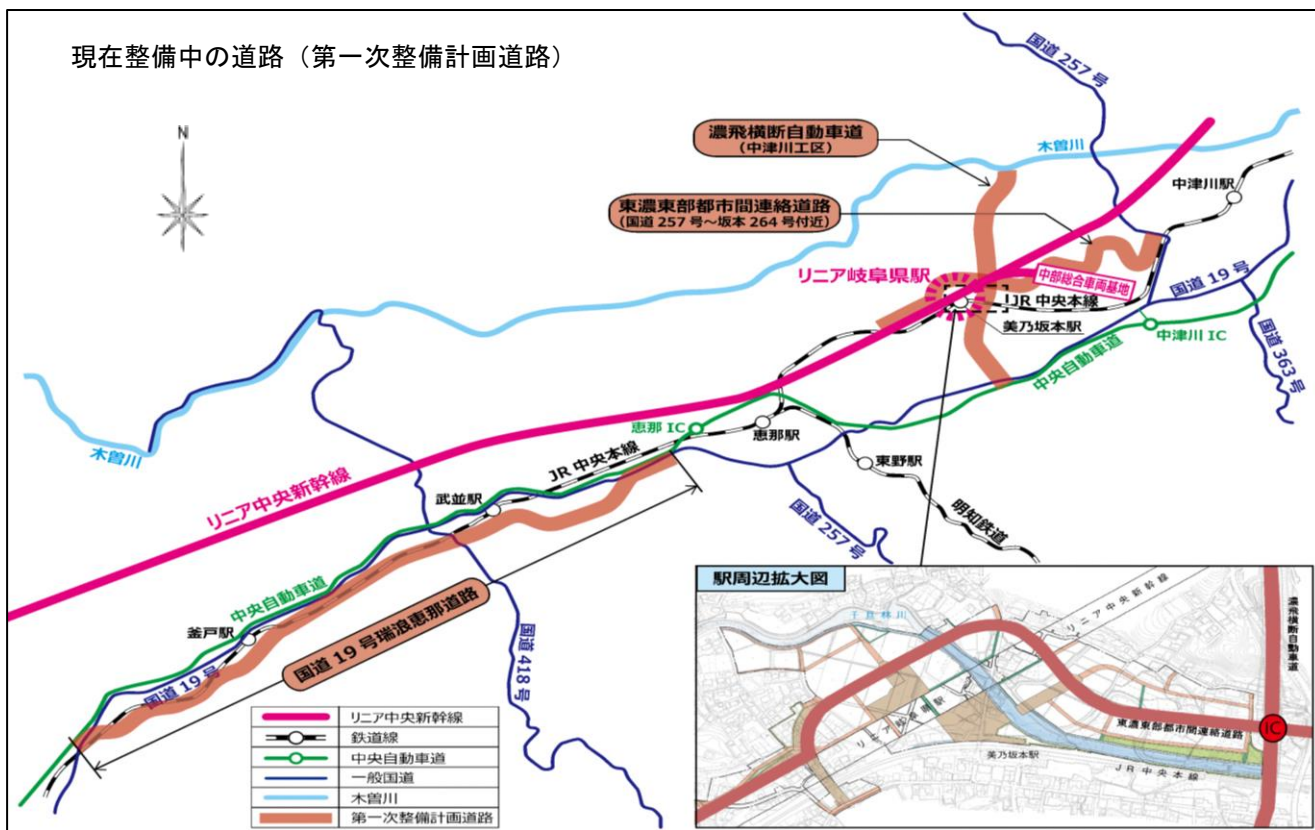
名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討

●三河東美濃連絡道路

●東濃西部都市間連絡道路（土岐津・下石工区以外）

●東濃東部都市間連絡道路（恵那市内ほか）

リニア岐阜県駅からのアクセス道路図



○駅からの鉄道ネットワークの整備

リニア岐阜県駅における運行ダイヤは、産業振興及び観光振興に大きく影響する要素であり、観光誘客の取組みとあわせ、停車本数やリニア岐阜県駅からリニア名古屋駅までの回送列車の利用機会の確保、リニア岐阜県駅で乗換えとなるJR中央本線のダイヤの充実など駅の利便性を高めるよう、引き続きJR東海へ働きかけていく。

また、美乃坂本駅から岐阜駅までは、美濃太田駅経由で、途中乗換えのうえ約2時間程度を要するなど利便性に欠ける状況にあるため、リニア岐阜県駅と中濃・岐阜地域相互間のアクセス利便性の向上や、リニア中央新幹線の全線開業後、東海道新幹線は「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり・こだま」中心のダイヤとなることから、利便性向上のために岐阜羽島駅の停車本数が増加するようあわせてJR東海へ働きかけていく。

なお、駅の利便性を高めるためには、移動手段を自動車に大きく依存する県民性や隣接県からの利用も見据えて、パーク&ライドに供する駐車場の整備が必要となる。また、第三セクター鉄道、路線・観光バス、タクシー、レンタカーなど各種モビリティとのシームレスな二次交通の実現に向けて調整を図っていく。

○駅からのバスネットワークの整備

リニア岐阜県駅から下呂・高山方面へは、鉄道ネットワークがない。そのためリニア岐阜県駅を「交通のハブ」とするには、バスネットワークの構築が必要であり、リニア開業を見据えて整備を促進していく。

また、リニア中央新幹線での時間短縮効果を東美濃地域の周遊に充ててもらえるよう、点在する観光資源をつなぐ巡回バス路線も有効と考えられる。

現在、県内の観光地への高速バスは多くは名古屋駅を起点としているが、リニア岐阜県駅が開業した場合、ここを起点として濃飛横断自動車道、東海北陸自動車道、中央自動車道、東海環状自動車道を活用すれば大きな遜色はない。リニア中央新幹線の乗換えの簡単さ、旅情の継続、座席の確保のしやすさなどは、リニア岐阜県駅に優位性があり、その特色を活かすべきである。

さらにリニア岐阜県駅は、長野県の観光地への拠点、ひいては日本の大自然への玄関として、ターミナル機能を発揮できるものと考えられる。

なお、駅からの交通手段はバスのほか、他の交通手段もあることから、利用者のニーズを踏まえ、シームレスな二次交通の実現に向けて、多様な交通手段の確保について調整を図っていく。

IV 重点的に展開する施策

限られた資源で活用戦略の着実な推進を図るには、施策の優先順位付けを行い、優先順位の高いものから重点的に展開する必要がある。

活用戦略では、「観光振興・まちづくり戦略」「産業振興戦略」「基盤整備戦略」それぞれについて、従前の活用戦略を踏襲しつつ、施策の進捗状況や新たな社会情勢の変化等を踏まえ、18の「重点的に展開する施策」を以下のとおり設定する。

1 観光振興・まちづくり戦略

(1) 観光による地域経済循環

観光誘客の拡大により、地域経済の好循環を図るなど、「住んでよし、訪れてよし」の持続可能な観光地域づくりを推進する。



(2) 東美濃地域内の観光資源の更なる掘り起こし、磨き上げ

東美濃地域の観光資源を磨き上げ、新たな観光ブランド化・魅力の発信により、東美濃歴史街道観光の確立に向けた取組みを推進する。



(3) 東美濃地域からの広域周遊観光の創出

リニア岐阜県駅周辺から県全域、隣接県を含めた新たな広域周遊観光の創出に向けた取組みを推進する。



(4) リニア中央新幹線を活用した産業観光ルートの開発、商品造成

リニア中央新幹線自体を観光資源ととらえ、今後見込まれる需要に応じた商品の開発を図る。



(5) 移住・定住の推進

新次元の地方分散の流れを踏まえ、地方回帰の受け皿づくりを進め、若者や女性、子育て世代を中心とした移住・定住を推進する。



(6) リニアを活かす関係人口の拡大

デジタル化による働き方・暮らし方の選択肢の増加を踏まえ、リニア中央新幹線を活用した岐阜の魅力の発信により、関係人口の創出・拡大に向けた取組みを推進する。



(7) 職の選択肢の拡大や教育の充実等による地域を担う人づくり

幅広い人材供給のニーズに応える地元の教育環境や岐阜県ならではの魅力的な教育環境の充実、女性や若者にとっての魅力的な職場の確保や中山間地域の小さな拠点の整備を通じ、地域の人材育成を推進する。



2 産業振興戦略

(8) サテライトオフィス誘致の推進

地方移住・就業への関心の高まりと新たな働き方の広がり注目されているサテライトオフィスの誘致を推進するとともに、県外からの入居企業の定着を促進する。



(9) 都市機能の一部代替を担うインフラの整備促進

事業継続の観点からの企業等の地方分散の動きを見据え、同時被災の低い可能性や容易なアクセスを活かし、都市代替機能の誘致を推進する。



(10) 地域の特性に応じた産業クラスターの集積、構築の推進

地域の特性に応じた企業誘致を進めるとともに、先端科学のクリエイティブな人材の集積に向けた取組みを推進する。



(11) 総合車両基地の地域経済への効果波及

総合車両基地の設置効果を地域経済へ最大限に波及させるために、地元の受入体制の整備を促進する。



(12) 建設段階の経済効果波及

建設段階の経済効果波及に向けて、工事での地元企業や県産品の活用や、従事者などの地域内消費を促進する。



(13) 東美濃の森林や伝統文化を活かし、創造性あふれるまちづくり

東美濃地域の豊かな自然環境等を活かした研究機関等の誘致や、「森の中のスタートアップ拠点（仮称）の整備」及び産学官連携による支援を推進する。



(14) 防災や環境に配慮した安全・安心なまちづくり

リニア建設工事の進捗に伴う環境保全及び防災対策の徹底、開発と規制のバランスがとれた地域づくり、カーボンニュートラルの実現やSDGs推進の観点からの経済のグリーン化を推進する。



3 基盤整備戦略

(15) リニア岐阜県駅及び駅周辺の「岐阜県」らしさの追求

リニア岐阜県駅を起点とした道路・バスネットワーク強化やシームレスな二次交通実現による交通のハブ化、駅及び駅周辺の「岐阜県らしさ」を追求した個性的な空間や、次世代の新モビリティを見据えた整備を推進する。



(16) リニア開業を契機とする交通インフラの強化

リニア岐阜県駅から県内全域への道路アクセスを強化するため、計画的に道路ネットワークを整備する。



(17) リニア岐阜県駅の利用需要の確保

リニア岐阜県駅でのパーク＆ライドに供する駐車場の整備のほか、在来線等の利便性向上により、リニア岐阜県駅の利用需要を確保する。



(18) 持続可能な二次交通の整備

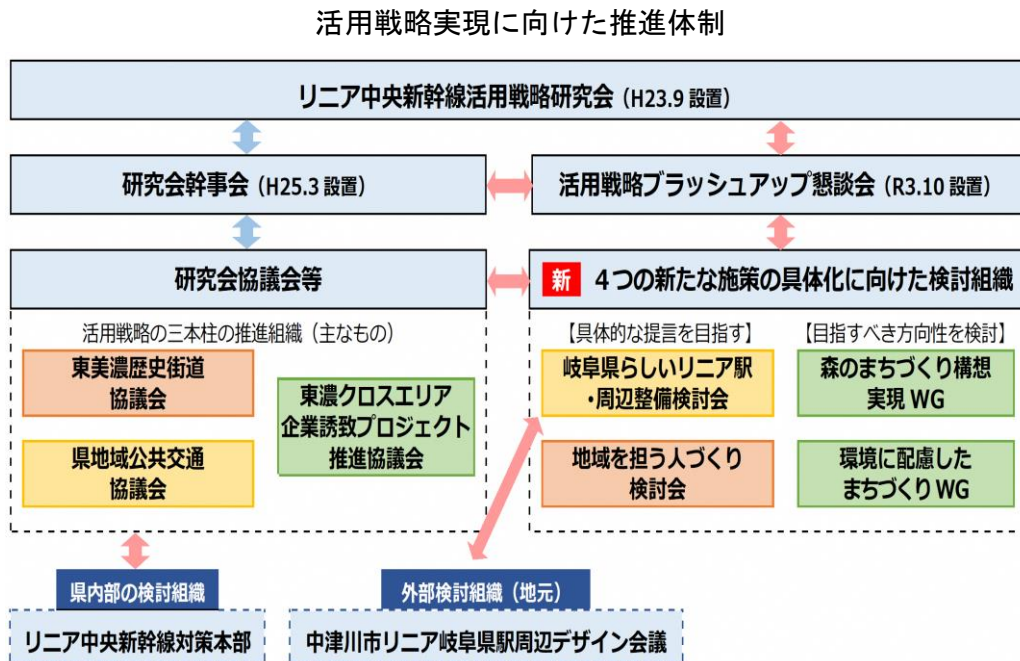
路線バスなどの従来の二次交通のほか、次世代の新モビリティも見据えた多様な交通手段の確保により、持続可能な二次交通の整備を推進する。



V 今後の進め方

1 推進体制

研究会、リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会（以下、「懇談会」という。）を中心に、「オール岐阜体制」で取組みを推進する。



2 財源確保

限られた財源の中、活用戦略の実現に向けた施策を確実に推進するため、岐阜県や市町村は、国費や民間資金などの活用を十分検討し、財源確保に努める。

3 進捗管理

活用戦略の実現にあたっては、その進捗状況を適切に把握するため、重点的に展開する施策の進捗管理が必要となる。

したがって、同施策の具体化に向けた今後の対応・事業方針を「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略アクションプラン」としてとりまとめ、毎年度、進捗状況を把握するとともに、必要に応じて今後の対応・事業方針を見直すこととする。

研究会は、活用戦略の実現に向けた取組みを行ううえで、目指すべき達成目標

を設定し、その達成に向けたロードマップの作成により進捗管理を図る。

ロードマップに係る取組みについて、懇談会へ報告後、研究会にて進捗状況の検証を行い、必要に応じてスクラップ&ビルドを実施し、取組みの改善につなげていくことにより、活用戦略の着実な進捗を確保していく。

4 目指す姿

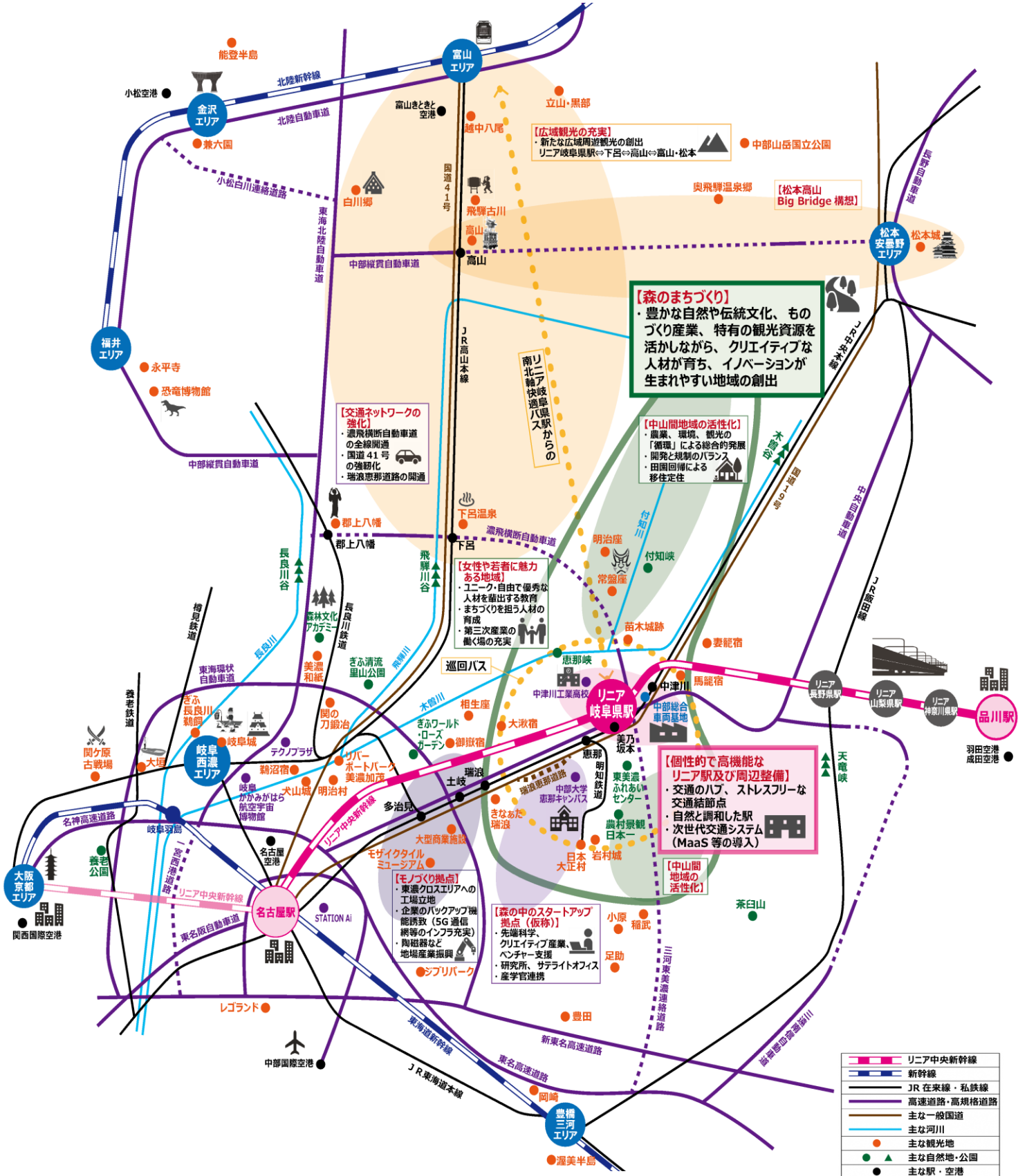
本書では、活用戦略実現後のビジョンを、後述のとおり「リニア中央新幹線を活用した地域づくり」として図式化し、リニア開業効果をリニア岐阜県駅から東美濃地域、県内全域、そして隣接県へ波及させることを目指す。

5 随時見直し

研究会は、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて活用戦略の見直しを図るとともに、名古屋までのリニア中央新幹線開業を迎えた段階にて、これまでの活用戦略の進捗状況の効果検証を行うこととする。

リニア中央新幹線を活用した地域づくり ～東美濃地域を中心とした20XX年の姿～

リニア開業効果をリニア岐阜県駅から東美濃地域、県内全域、そして隣接県へ波及させることを目指す



参 考 资 料

1 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会の概要

(1) 会員

【市町村関係者】

- ・ 県内全市町村長

【産業経済界関係者】

- ・ 岐阜県商工会議所連合会会長
- ・ 岐阜県商工会連合会会長
- ・ 岐阜県経済同友会代表幹事（東濃5市及び可児市、可児郡の商工会議所、商工会）
- ・ 多治見商工会議所会頭
- ・ 中津川商工会議所会頭
- ・ 瑞浪商工会議所会頭
- ・ 恵那商工会議所会頭
- ・ 土岐商工会議所会頭
- ・ 可児商工会議所会頭
- ・ 笠原町商工会会長
- ・ 中津川北商工会会長
- ・ 恵那市恵南商工会会長
- ・ 兼山町商工会会長
- ・ 御嵩町商工会会長

【観光関係者】

- ・ 岐阜県観光連盟会長（東濃5市及び可児市、可児郡、飛騨圏域の観光協会の代表）
- ・ 多治見市観光協会会長
- ・ 中津川観光協会会長
- ・ 瑞浪市観光協会会長
- ・ 恵那市観光協会会長
- ・ 土岐市観光協会会長
- ・ 可児市観光協会会長
- ・ 御嵩町観光協会会長
- ・ 飛騨・高山観光コンベンション協会会長
- ・ 下呂温泉観光協会会長

【岐阜県】

- ・ 知事
- ・ 清流の国推進部長
- ・ 商工労働部長
- ・ 県土整備部長
- ・ 都市公園整備局長
- ・ 観光国際局長
- ・ 可茂県事務所長
- ・ 東濃県事務所長
- ・ 恵那県事務所長

【アドバイザー】

- ・ リニア中央新幹線建設促進岐阜県議会議員連盟

【オブザーバー】

- ・ 愛知県
- ・ 長野県
- ・ 東海旅客鉄道株式会社
- ・ 国土交通省中部地方整備局

(2) 検討経過

平成23年度

- 5月27日 前身の「リニア中央新幹線地域づくり研究会」により「リニア基本戦略」を策定
- 9月6日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第1回）
・リニア中央新幹線について
・リニア中央新幹線活用戦略研究会について
- 10月24日 産業振興部会（第1回）
・リニア中央新幹線を活かした産業振興について
- 10月24日 観光振興・まちづくり部会（第1回）
・岐阜県における観光施策、移住・定住施策について
- 10月27日 基盤整備部会（第1回）
・岐阜県の道路アクセス及び鉄道・バスアクセスの現状と課題について
- 12月1日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第2回）
・リニア中央新幹線の費用負担に関するJR東海の提示案について
・リニア活用戦略研究会における検討について
- 12月26日 基盤整備部会（第2回）
・リニアを活用するための基盤整備について
- 3月23日 基盤整備部会（第3回）
・リニア岐阜県駅を広域的に活用するための道路整備について
・リニア岐阜県駅の位置について

平成24年度

- 4月2日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第3回）〔書面開催〕
・JR東海への申し入れについて

- 7月11日 産業振興部会（第2回）
 - ・リニア中央新幹線開業による開業効果について

- 7月12日 観光振興・まちづくり部会（第2回）
 - ・リニア中央新幹線開業による開業効果について

- 7月19日 基盤整備部会（第4回）
 - ・リニア中央新幹線開業による開業効果について

- 11月 8日 「市民公開講座（リニア中央新幹線と岐阜県のまちづくりを考える）」
 - ※ 公益社団法人岐阜県不動産鑑定士協会との共催

- 12月21日 産業振興部会（第3回）
 - ・産業振興部会中間報告(案)について

- 12月25日 観光振興・まちづくり部会（第3回）
 - ・観光振興・まちづくり部会中間報告(案)について

- 1月 8日 基盤整備部会（第5回）
 - ・基盤整備部会中間報告(案)について

- 2月22日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第4回）
 - ・各部会の中間報告について
 - ・「リニア活用戦略（一次案）」(案) について

平成25年度

- 5月24日 基盤整備部会（第6回）
 - ・リニア岐阜県駅周辺のアクセス道路整備について
 - ・リニア中間駅のイメージについて

- 11月15日 観光振興・まちづくり部会（第4回）
 - ・リニア岐阜県駅を起点とした新たな観光軸での観光振興について
 - ・観光の観点からリニア岐阜県駅に求められる機能について
 - ・移住・定住、二地域居住の推進について

- 1 1月29日 産業振興部会（第4回）
・産業振興分野における現状と活用戦略の方向性について
・具体的な取組内容について
- 1 2月 2日 基盤整備部会（第7回）
・リニア岐阜県駅周辺のアクセス道路整備について
・駅に必要な機能について
- 1月27日 産業振興部会（第5回）
・部会最終とりまとめについて
- 1月29日 観光振興・まちづくり部会（第5回）
・部会最終とりまとめについて
- 2月 7日 基盤整備部会（第8回）
・部会最終とりまとめについて
- 2月17日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第5回）
・「リニア活用戦略」（案）について

平成26年度

- 7月24日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第1回）
・建設発生土の活用方法や工場立地について
- 8月21日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第1回）
・リニア岐阜県駅の周辺整備について
- 8月27日 東美濃ふるさと街道協議会（第1回）
・国道257号・明知鉄道・地歌舞伎等の活用について
- 8月27日 いにしえ街道協議会（第1回）
・中山道活用の取組みについて
- 8月29日 建設段階経済効果波及協議会（第1回）
・リニア建設段階における経済効果波及について

- 1 1月27日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第6回）
- ・活用戦略の推進体制について
 - ・リニア中央新幹線事業の計画と施策の検討状況について
- 1月 9日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第2回）
- ・リニア岐阜県駅の周辺整備について
- 2月16日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第3回）
- ・基本計画について
- 3月23日 基盤整備部会（第9回）
- ・「リニア岐阜県駅周辺整備基本計画」の策定
- 平成27年度**
- 5月22日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第2回）
- ・本社機能移転について
- 8月10日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第4回）
- ・駅周辺施設等のレイアウトの検討について
- 8月26日 東美濃ふるさと街道協議会（第2回） ・いにしえ街道協議会（第2回）
（合同会議）
- ・リニア中央新幹線開業に向けた観光振興に関する取組みについて
- 8月28日 建設段階経済波及効果協議会（第2回）
- ・北陸新幹線開業が富山県に及ぼす影響について
- 1 2月21日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第5回）
- ・駅周辺施設等のレイアウトの修正案について
 - ・賑わい創出施設（案）について
- 2月29日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第6回）
- ・駅前広場の概略イメージについて
 - ・概算費用について

- 3月22日 基盤整備部会（第10回）
・リニア岐阜県駅周辺整備概略設計（案）について

平成28年度

- 6月10日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第3回）
・企業誘致施策について
- 9月1日 建設段階経済波及効果協議会（第3回）
・他県の建設段階の経済波及効果に関する状況について
- 9月13日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第7回）・東美濃ふるさと街道協議会（第3回）・いにしえ街道協議会（第3回）合同協議会
・にぎわい創出施設基本調査計画について
・県の観光振興に関する取組について
- 12月16日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第8回）
・にぎわい創出施設基本調査の中間報告について
- 3月1日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第9回）
・にぎわい創出施設基本調査結果の報告について
- 3月23日 基盤整備部会（第11回）
・にぎわい創出施設基本調査結果の報告について

平成29年度

- 5月31日 建設段階経済効果波及協議会（第4回）
・JVに対するヒアリング結果について
- 6月7日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第4回）
・県の工場立地の現状と課題について
- 7月13日 ひがしみの歴史街道協議会（第1回）
・設立総会（設置要綱の承認、県の観光施策の取組み）

2月28日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第10回）
・にぎわい創出施設に関する先行事例調査について

3月1日 ひがしみの歴史街道協議会（第2回）
・各部会の取組み状況の報告

平成30年度

4月6日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第1回）
・本社機能の移転・拡充に対する支援制度について

5月14日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第2回）
・本社機能移転誘致活動の目的について

7月23日 東美濃歴史街道協議会（第3回）
・「東美濃歴史街道エリア」の観光地域づくりの更なる加速化

8月30日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第5回）
・県の工場立地の現状と課題について

12月19日 建設段階経済効果波及協議会（第5回）
・受注機会確保に向けた最近の動向について

3月25日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第3回）
・本社機能移転誘致の企業訪問結果について
・岐阜県（特に東濃クロスエリア）の認知度向上等について

令和元年度

4月22日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第6回）
・県の工場立地の現状と課題について

5月23日 東美濃歴史街道協議会（第4回）
・大河ドラマ「麒麟がくる」を活用した観光振興の取り組みについて

6月28日 リニア岐阜県駅周辺整備協議会（第11回）
・「(仮称) 清流の国ぎふ観光ターミナル」整備について

- 1 1月20日 東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第7回）
 - ・企業誘致の現況、本社機能移転PRツールについて
- 1月15日 建設段階経済効果波及協議会（第6回）
 - ・協議会の取組みに関する意見照会結果と対応方針（案）について

令和2年度

- 5月27日 東美濃歴史街道協議会（第5回）
 - ・YouTubeを活用した広告配信及びマーケティング事業等報告
- 9月18日 建設段階経済効果波及協議会（第7回）
 - ・今後の要望活動についての意見照会結果について
- 11月25日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第4回）
 - ・本社機能移転につながるサテライトオフィス誘致について

令和3年度

- 5月21日 東美濃歴史街道協議会（第6回）
 - ・「東美濃観光パスポート」を活用したクーポン事業等報告
- 8月11日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第5回）
 - ・データセンターの誘致について
- 10月6日 建設段階経済効果波及協議会（第8回）〔書面開催〕
 - ・地元企業の受注機会拡大について
- 10月12日 リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会（第1回）
 - ・リニア中央新幹線活用戦略のブラッシュアップについて
- 11月2日 リニア中央新幹線活用戦略研究会幹事会（岐阜・西濃）（第1回）
 - ・リニア中央新幹線活用戦略のブラッシュアップについて
- 11月4日 リニア中央新幹線活用戦略研究会幹事会（飛騨・中濃）（第1回）
 - ・リニア中央新幹線活用戦略のブラッシュアップについて

- 1 1月 8日 リニア中央新幹線活用戦略研究会幹事会（東濃）（第1回）
 - ・リニア中央新幹線活用戦略のブラッシュアップについて
- 1 2月 24日 リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会（第2回）
 - ・新たに検討が必要な事項
 - ・現活用戦略について強化が必要な事項
- 3月 22日 リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会（第3回）
 - ・リニア中央新幹線活用戦略のブラッシュアップに向けた改訂方針の提言（案）

令和4年度

- 4月 25日 リニア中央新幹線活用戦略研究会（第7回）
 - ・岐阜県リニア中央新幹線活用戦略の改訂方針について
- 5月 24日 東美濃歴史街道協議会（第7回）
 - ・東美濃周遊観光フォトコンテスト等について
- 8月 8日 東濃クロスエリア本社機能移転推進会議（第6回）・東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト推進協議会（第8回）
 - ・データセンター誘致の取組みについて
- 8月 18日 岐阜県らしいリニア駅・周辺整備検討会（第1回）
 - ・岐阜県らしいリニア駅・周辺整備に向けて
- 9月 2日 地域を担う人づくり検討会（第1回）
 - ・地元教育環境の充実とまちづくりの課題解決に関わる人材育成に向けて
- 1 0月 17日 建設段階経済効果波及協議会（第9回）〔書面開催〕
 - ・地元企業の受注機会拡大に向けたJR東海への要望について
- 1 1月 25日 リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会（第1回）
 - ・第2次リニア中央新幹線活用戦略（案）について
 - 4つの新たな施策の具体化に向けた検討組織について

2 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会の概要

学識経験を有する者等から幅広い分野の有識者からなる「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会」を令和3年10月に設置。

岐阜県リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会 委員名簿

氏名	役職等
青山 節児	中津川市 市長
内田 俊宏	中京大学経済学部 客員教授
加藤 史子	WAmazing 株式会社 代表取締役/CEO
上手 繁雄	元岐阜県副知事
真田 純子	東京工業大学環境・社会理工学院 准教授
田中 一雄	株式会社 GK デザイン機構 代表取締役社長
村瀬 幸雄	岐阜県商工会議所連合会 会長
森川 高行	名古屋大学未来社会創造機構 教授
涌井 史郎	東京都市大学環境学部 特別教授

(五十音順・敬称略、2023 (令和4) 年度末現在)

本活用戦略の策定にあたり、2021 (令和3) 年度は第1回 (10/12)、第2回 (12/24) 及び第3回 (3/22)、2022 (令和4) 年度は第1回 (11/25) を開催。

3 その他関係団体（リニア中央新幹線建設促進期成同盟会・リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会）の活動状況

平成22年度

3月22日 リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会（県同盟会）において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進を要望

平成23年度

5月31日 リニア中央新幹線建設促進期成同盟会（全国同盟会）総会を開催
総会后、民主党幹事長、国土交通省政務官に要望活動を実施

6月 9日 県同盟会総会を開催
総会后、JR東海による説明会を開催

8月29日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進を要望

11月11日 全国同盟会において、リニア中間駅の建設費用に関するJR東海への申入れ

平成24年度

4月11日 県同盟会総会を開催
総会后、JR東海による説明会を開催

4月18日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と駅位置に関する事項等を要望

6月 5日 全国同盟会総会を開催
総会后、民主党幹事長、国土交通省政務官に要望活動を実施

6月13日 リニア中央新幹線計画に関する説明会を、県同盟会とJR東海との共催で中津川市にて開催

9月 5日 「リニア中央新幹線を活かした地域づくりシンポジウム」を研究会と県同盟会の共催で恵那市にて開催

平成25年度

5月25日 リニア中央新幹線計画に関する説明会を、県同盟会とJR東海との共催で多治見市にて開催

5月27日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

6月28日 県同盟会総会を開催
総会后、立教大学兼任講師 清水慎一氏による講演を開催

8月 6日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と駅位置に関する事項等を要望

平成26年度

6月 4日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

6月 9日 県同盟会総会を開催
総会后、東光石油株式会社代表取締役会長 CEO、元熊本県新幹線元年委員会・観光立県県民会議委員長の石原靖也氏による講演を開催

8月 4日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進等を要望

平成27年度

6月 4日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

8月25日 県同盟会総会を開催
総会に先立ち、石川県観光総合プロデューサーで株式会社TYO 専務取締役の早川和良氏による講演を開催

11月25日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進等を要望

平成28年度

6月2日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

7月21日 県同盟会総会を開催
総会后、国土交通省交通政策審議会委員で株式会社宣伝会議取締役メディア・情報統括の田中里沙氏による講演を開催

9月27日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進等を要望

平成29年度

7月13日 県同盟会総会を開催
総会后、同志社大学商学部教授で（公財）鉄道総合技術研究所理事の青木真美氏による講演を開催

8月31日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

10月12日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進等を要望

平成30年度

6月6日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

7月23日 県同盟会総会を開催
総会后、政策研究大学院大学教授で国土交通省スーパー・メガリージョン構想検討会座長の家田仁氏による講演を開催

11月19日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県における円滑な事業の推進等を要望

令和元年度

- 6月 6日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施
- 7月11日 県同盟会総会を開催
総会后、WAmazing 株式会社代表取締役社長 CEO で国土交通省スーパー・メガ
リージョン構想検討会委員の加藤史子氏による講演を開催
- 11月 5日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県に
おける円滑な事業の推進等を要望

令和2年度

- 5月28日 全国同盟会総会を開催（新型コロナウイルスの感染拡大防止のため書面開催）
総会后、関係省庁等に要望活動を実施
- 7月29日 県同盟会総会を開催（新型コロナウイルスの感染拡大防止のため書面開催）
- 11月16日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現と本県に
おける円滑な事業の推進等を要望

令和3年度

- 6月 4日 全国同盟会総会を開催（新型コロナウイルスの感染拡大防止のため書面開催）
総会后、関係省庁等に要望活動を実施
- 7月15日 県同盟会総会を開催
総会后、東京工業大学環境・社会理工学院准教授で国土交通省スーパー・メ
ガリージョン構想検討会委員の真田純子氏による講演を開催
- 11月29日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現、工事の
安全対策や本県における円滑な事業の推進等を要望

令和4年度

- 6月 3日 全国同盟会総会を開催
総会后、関係省庁等に要望活動を実施

- 7月14日 全国同盟会に静岡県が加盟
- 7月25日 県同盟会総会を開催
総会后、県リニア中央新幹線活用戦略ブラッシュアップ懇談会座長の東京都市大学・特別教授の涌井史郎氏による講演を開催
- 8月 9日 全国同盟会臨時総会を開催
静岡県の加盟報告、構成都市府県の知事等による情報提供と意見交換を実施
- 11月28日 県同盟会において、JR東海に対してリニア中央新幹線の早期実現、工事の安全対策の確実な実施、岐阜県らしい駅及び駅周辺整備の推進等を要望

4 リニア中央新幹線計画の概要

(1) 全体概要

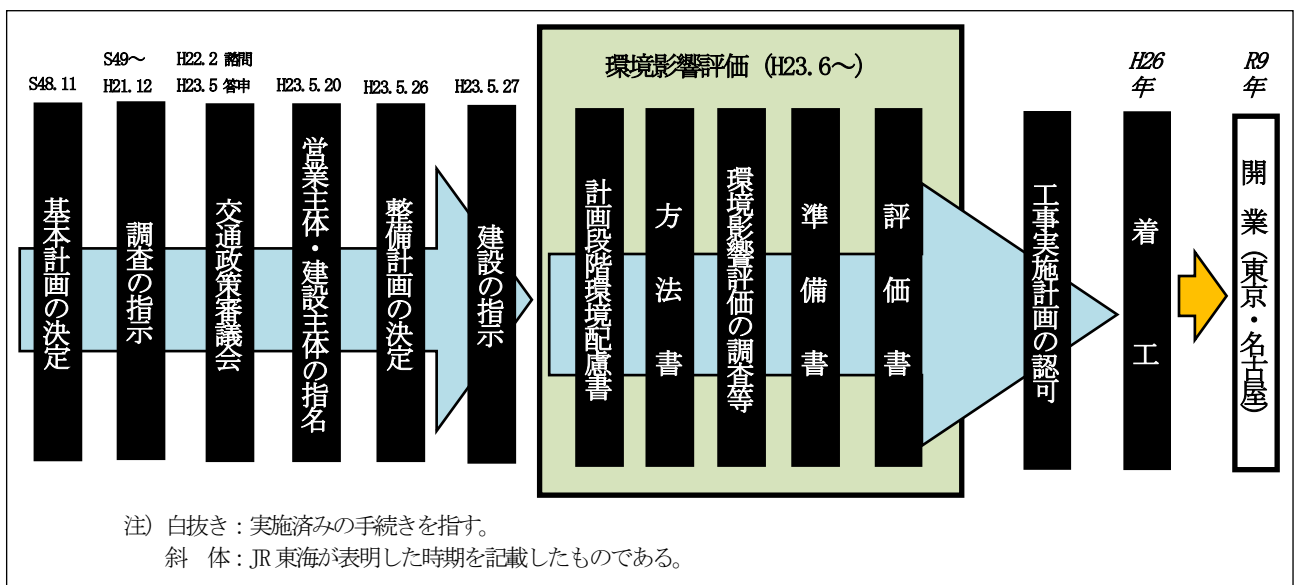
リニア中央新幹線は、東京-大阪間（約 438km）を、超電導磁気浮上式リニアモーターカーにより、67 分で結ぶ構想。

全国新幹線鉄道整備法に基づき、2011（平成 23）年 5 月 26 日に国土交通大臣が整備計画を決定し、現在、営業主体及び建設主体に指名された J R 東海が、2027（令和 9）年の東京-名古屋間の開業を目指し、工事等を実施している。

＜中央新幹線の整備計画（H23. 5. 26 国土交通大臣決定）＞	
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

(2) 開業に向けた手続き

現在、J R 東海が、環境影響評価法に基づく手続き（環境影響評価）、国土交通大臣による工事实施計画の認可を経て、着工している。



(3) 中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書の概要

〔「あらし」より抜粋〕

○中央新幹線(東京都・名古屋市間)の概要

1. 路線の絞り込み

1) 超電導リニアの技術的制約条件等

- ・起点の東京都から名古屋市まで、概略の路線内において、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本とする。
- ・主要な線形条件として、最少曲線半径は8,000m、最急勾配は40‰(パーミル)で計画する。

2) 地形・地質等の制約条件

- ・活断層は回避、もしくは通過延長をできる限り短くし、近接して並行することは避けて計画する。
- ・トンネル抗口はできる限り地形、地質的に安定した箇所を選定する。
- ・地上部で交差する主要河川は、約60度以上の交差角とすることを基本とする。
- ・湖をできる限り回避する。

3) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境、自然環境、水環境、土壌環境、文化財等への影響をできる限り回避・低減する。
- ・市街化、住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。
- ・自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避する、もしくはやむを得ず通過する場合でもトンネル構造とするなどできる限り配慮する。

2. 駅位置の絞り込み

- ・選定した路線上において、技術的に設置可能であること、利便性が確保されること、環境への影響が少ないことに加えて地方自治体からの要望に配慮して計画する。

3. 岐阜県内の対象鉄道建設等事業実施区域

- ・長野県境から阿木川までは、木曾川をできる限り短い距離で渡河し、苗木城址(国指定史跡)、坂本のハナノキ自生地(国指定天然記念物)及びJR中央本線南側の集落、恵那市の中央自動車道以南の中心市街地、恵那峡県立自然公園を回避し、阿木川をできる限り短い距離で渡河する計画とした。
- ・阿木川から愛知県境までは、主にトンネル構造とし、ウラン鉱床、防災ダム等

を回避し、重要湿地（沖ノ洞・上ノ洞、大湫）（環境省：日本の重要湿地 500）、松野湖周辺の飛騨木曾川国定公園をできる限り回避するとともに、可児市臈ヶ丘と桂ヶ丘の間を通過し、愛知県境に至る計画とした。

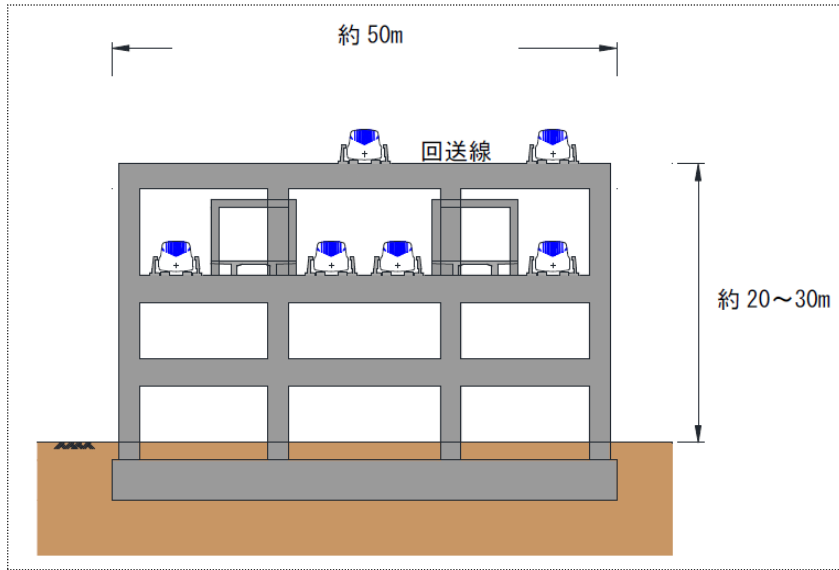
- ・岐阜県駅は、JR 中央本線美乃坂本駅に近接する中津川市千旦林地区に計画した。
- ・中部車両基地（工場）は、恵那峡県立自然公園及び岩屋堂のシデコブシ群生地を回避し、約 65ha で中津川市千旦林地区の丘陵地に計画した。

構造種別（路線延長）と主な施設

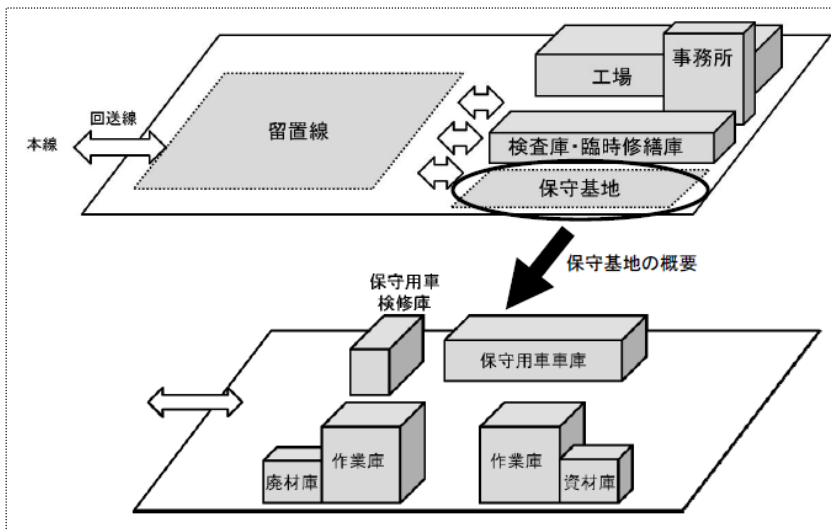
種別	地上部	トンネル	駅	車両基地 (工場、保守基地含む)	変電施設	非常口 (山岳部)
数量	6.5km	48.6km	1箇所	1箇所	2箇所	7箇所

※変電施設は、中津川市駒場付近、多治見市大針町付近に計画する。

リニア岐阜県駅の概要



中部総合車両基地（工場）の概要



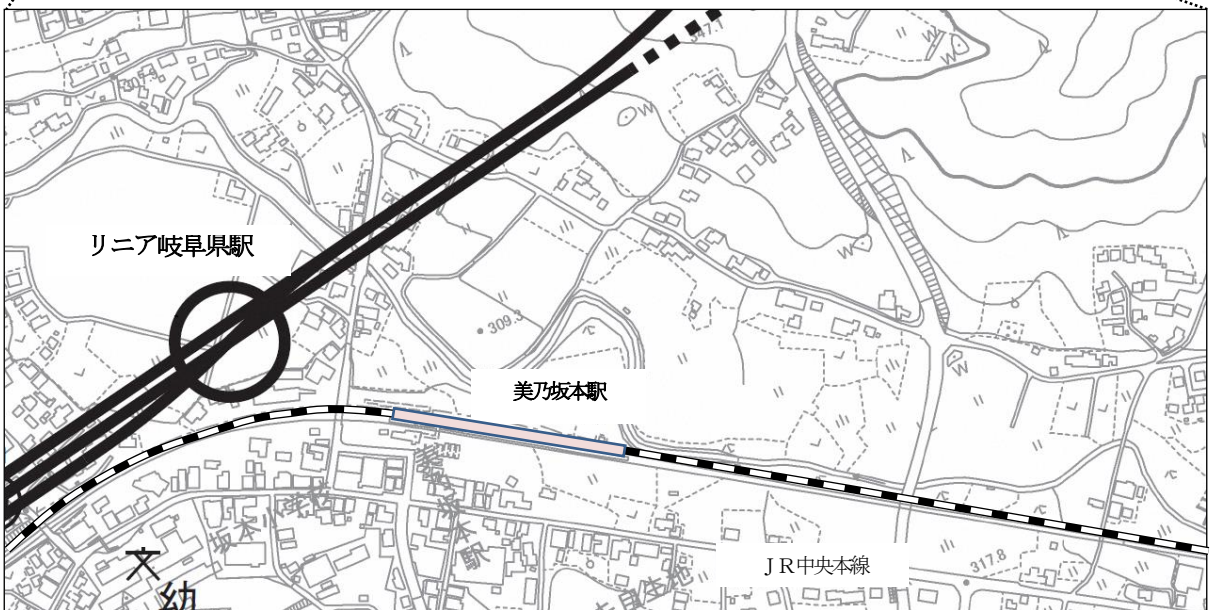
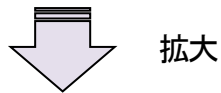
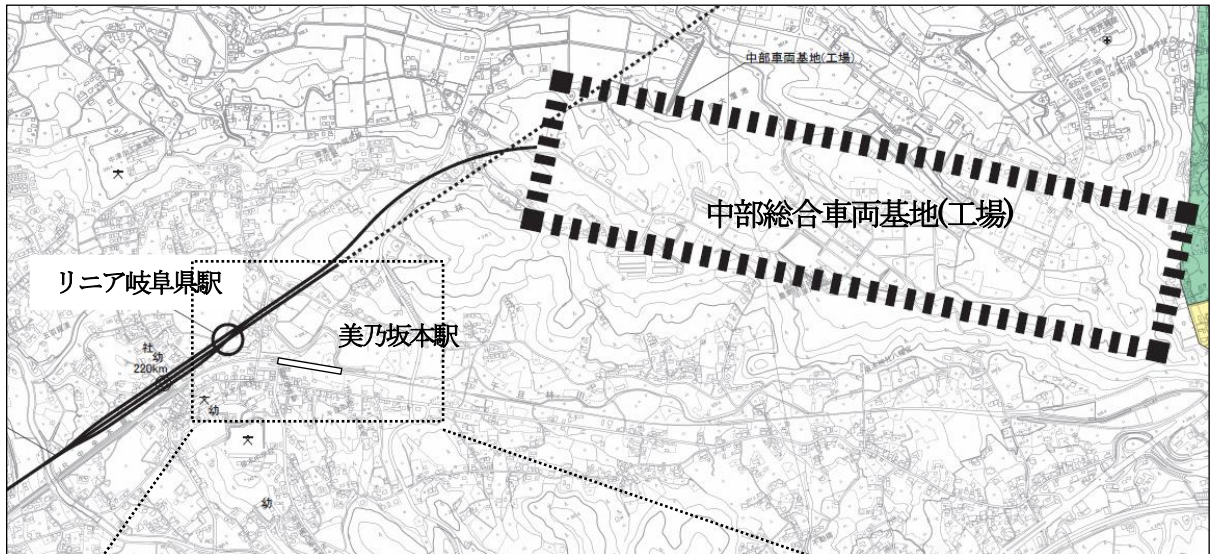
【出典：JR 東海ホームページ】

(4) リニア岐阜県駅等の位置

リニア岐阜県駅は、JR 中央本線美乃坂本駅の北側に近接（約 100～200m）して設置される。

また、中部総合車両基地(工場)は、リニア岐阜県駅の東約 1km のあたりに設置される。

リニア岐阜県駅及び中部総合車両基地(工場)の位置



【出典：JR 東海 「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書(岐阜県)」 の図面を一部加筆】

(5) 交通政策審議会中央新幹線小委員会答申

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
「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」
答申(抜粋)

(平成23年5月12日)

1. はじめに

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」）の規定に基づく手続きが進められてきており、平成22年2月24日に国土交通大臣から交通政策審議会に対して「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」について諮問されたことを受け、3月以降、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された中央新幹線小委員会（以下「小委員会」）において集中的に審議を行ってきた。

小委員会では、中央新幹線の整備について、関係者や有識者等から幅広く意見を伺いながら、その意義をはじめとする様々な視点・論点について、慎重に審議を重ねてきた。その結果、昨年12月の時点において、基本的事項である営業主体、建設主体、走行方式及びルートについて委員の見解がまとまりつつあったことから、中間とりまとめを実施してこれらの方向性を示すとともに、審議過程で浮上した重要事項については付帯意見として提示した。

その後もパブリックコメント等を通じて各方面からの意見を踏まえながら、中間とりまとめの内容に基づき、残された論点について審議を重ねてきた。本年3月の東日本大震災の後には、東北新幹線の被災状況等も踏まえながら、中央新幹線の整備について、その意義や防災対策などについて改めて確認を行った。

このように慎重に検討を重ねた結果、基本的事項について小委員会として結論を得るとともに、付帯意見についても更に委員の間で議論を深めたことから、最終答申としてまとめた。

2. 中央新幹線整備の意義について

中央新幹線は、全幹法上の「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線」として、昭和48年に基本計画が定められた路線であるが、小委員会では中央新幹線整備の現代社会における国民的・国家的意義について改めて検討し、特に下記のような意義が期待されるものにとりまとめた。

なお、下記のうち特に④と⑤については、走行方式として超電導磁気浮上方式（以下「超電導リニア方式」）を採択することにより顕著になると考えられる事項である。

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我が国の三大都市圏（東京圏、

名古屋圏及び関西圏)は、世界でも有数の人口集積地域であり、これまで主として東海道新幹線が担ってきた三大都市圏間的高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義が期待されるのみならず、中央新幹線及び東海道新幹線による大動脈の二重系化をもたらす、東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。今般の東日本大震災の経験を踏まえても、大動脈の二重系化により災害リスクに備える重要性が更に高まった。

また、東海道新幹線の施設の将来の経年劣化に適切に対応するため予定されている大規模改修工事についても、中央新幹線の整備により施工手順の選択肢が増え、東海道新幹線の運行に及ぼす影響を低減することが可能となる効果が期待される。

このように、中央新幹線の整備は、三大都市圏間的高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家経済にとって極めて重要である。

② 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

中央新幹線の整備は、三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏と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。例えば、豊かな自然に恵まれた地域特性を活用し、大都市圏から容易に大自然に触れる機会を提供する自然型観光都市や環境モデル都市などとして、独自性と先進性の高い地域づくりを進める機会をもたらすものと期待される。こうした挑戦的な取り組みが地域の魅力を向上させ、さらには我が国の国際的なアピールにもつながるものと期待される。

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

中央新幹線が整備され、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に転移することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、現在「のぞみ」型が停車しない駅における東海道新幹線の利用機会を増加させるほか、新駅の設置などの可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される。

④ 三大都市圏を短時間で直結する意義

超電導リニア方式を採択した場合、中央新幹線の整備によって三大都市圏は相互に約1時間で結ばれ、我が国の人口の約半数(6,000万人)が含まれる世界にも類例のない巨大な都市集積圏域が形成されることとなり、三大都市圏それぞれが地域の活性化方策を適切に進めることとあいまって、我が国の国土構造を変革するとともに、国際競争力を大きく向上させる好機をもたらすものと期待される。

また、移動時間の大幅な短縮により、交流の機会及びライフスタイルの転換の可能性が拡大することも期待される。

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

超電導リニア方式は、我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術であり、同方式による中央新幹線の整備は、高速鉄道のイノベーションとして、世界的に我が国の鉄道技術を発信するとともに、周辺産業の活性化にも大きく寄与する可能性がある。さらに、国民に技術立国としての自信・自負と将来社会への大きな希望を与えることも期待される。

(中略)

5. 営業主體及び建設主體について

営業主體及び建設主體については、JR東海が一部の駅の建設費用を除き、自己負担で東京・大阪間の整備を行う意思を表明していることを踏まえ、中央新幹線の事業特性及びJR東海の事業遂行能力の観点から審議を行った。その結果得られた見解は以下のとおりである。

① 中央新幹線の事業特性

中央新幹線の整備は、我が国の三大都市圏間の大動脈輸送を担う東海道新幹線を代替・補完するとともに、速達性を飛躍的に向上させることを目的とする事業であり、財務的な観点からも、民間企業が中央新幹線の建設及び運営を自己負担で行うとすれば、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことによって可能となる事業である。さらに、当事業には東海道新幹線の大規模改修工事がその運行に及ぼす影響を低減する効果も期待され、これらを勘案すれば、東海道新幹線の経営と一体的に行われることが合理的である。

また、中央新幹線については、上記の通り超電導リニア方式の採択が適切と考えられるが、日本国有鉄道が昭和37年から開始した超電導リニア技術の開発は、国鉄改革以降、公益財団法人鉄道総合技術研究所及びJR東海が実施してきた経緯がある。

② JR東海の事業遂行能力

JR東海は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主體としての事業遂行能力を有すると考えられる。さらに、東海道新幹線の運営費用低減に関して得た蓄積を中央新幹線の運営に活用することが期待される。

JR東海の建設主體としての事業遂行能力について、技術的な観点からは、平成2年以降山梨実験線を建設し、現在も延伸工事等を行っていること、走行試験など実験を重ねてきたことなどを勘案すれば、超電導リニア方式による鉄道技術を有するものと認めら

れる。また、財務的な観点からは、同社が東京・大阪間の中央新幹線建設に関する計画として示した長期試算見通しを小委員会が独自に行った需要予測に基づき検証した結果、現段階で想定できる範囲内では、JR東海は十分慎重な財務の見通しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成39年（2027年））および大阪開業時期（平成57年（2045年））を設定しているものと判断される。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも期待できる。一方、今後仮に今般の東日本大震災のような不測の事態が発生し、一時的な収入の低下や設備投資費用の増加などの事態が生じたとしても、我が国の三大都市圏間の高速かつ大量の旅客輸送を担う東海道新幹線の安定的な収益力を踏まえれば、債務残高を一定の水準に抑制しつつ、投資のタイミングを適切に判断することにより、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能と考えられる。

以上を総合的に勘案し、東京・大阪間の営業主体及び建設主体としてJR東海を指名することが適当である。

(以下 略)

5 リニア中央新幹線の開業時の社会情勢

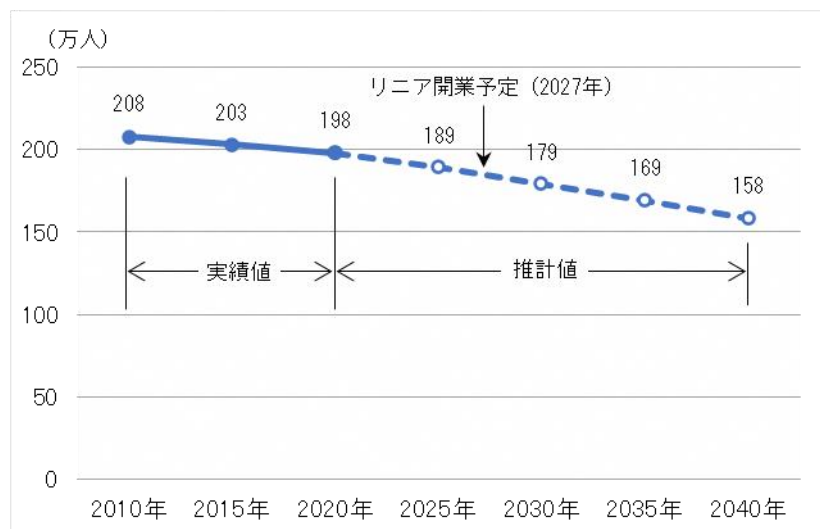
(1) 人口の状況

①岐阜県の将来人口

岐阜県の人口は、2040（令和22）年には158万人（2020（令和2）年比 ▲40万人 ▲20.3%）になると推計され、その後も減少すると予想されている。

こうしたことから、個人消費・地域内消費の減退、経済成長の鈍化、地域活動の担い手の減少などが懸念されている。

岐阜県の人口推計



【出典：岐阜県政策研究会人口動向研究部会「岐阜県の将来人口推計（令和4年3月）」を一部加筆】

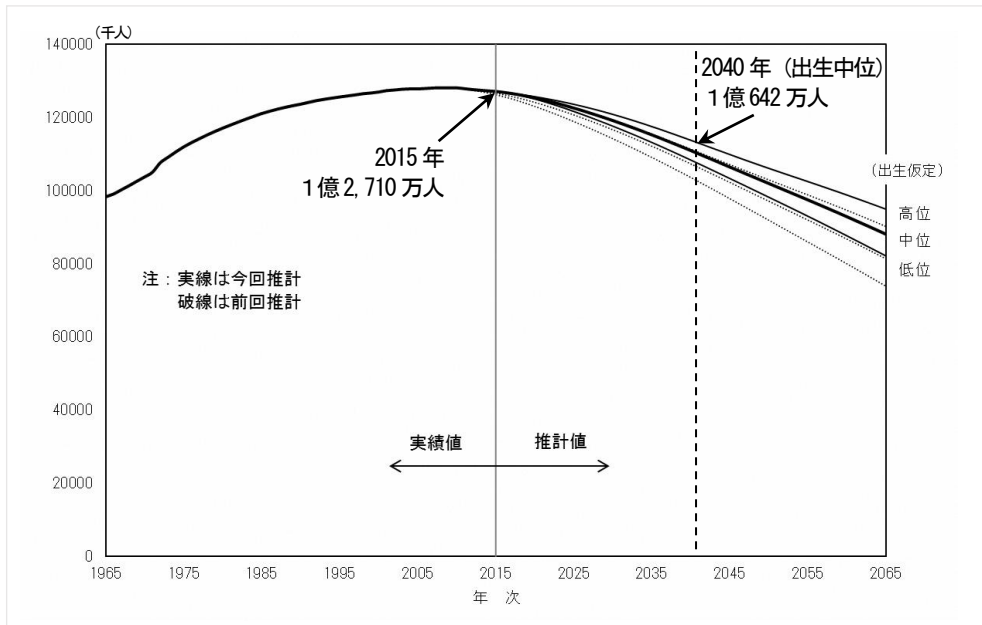
②日本の将来人口

日本の将来人口は、2040（令和22）年には1億642万人（2015（平成27）年比 ▲2,067万人 ▲16.3%）になると推計され、その後も減少すると予想されている。

人口ピラミッド(年齢別の人口構成)をみると、2040（令和22）年は第2次ベビーブームで生まれた60歳から70歳が最も多い世代となると予想されている。

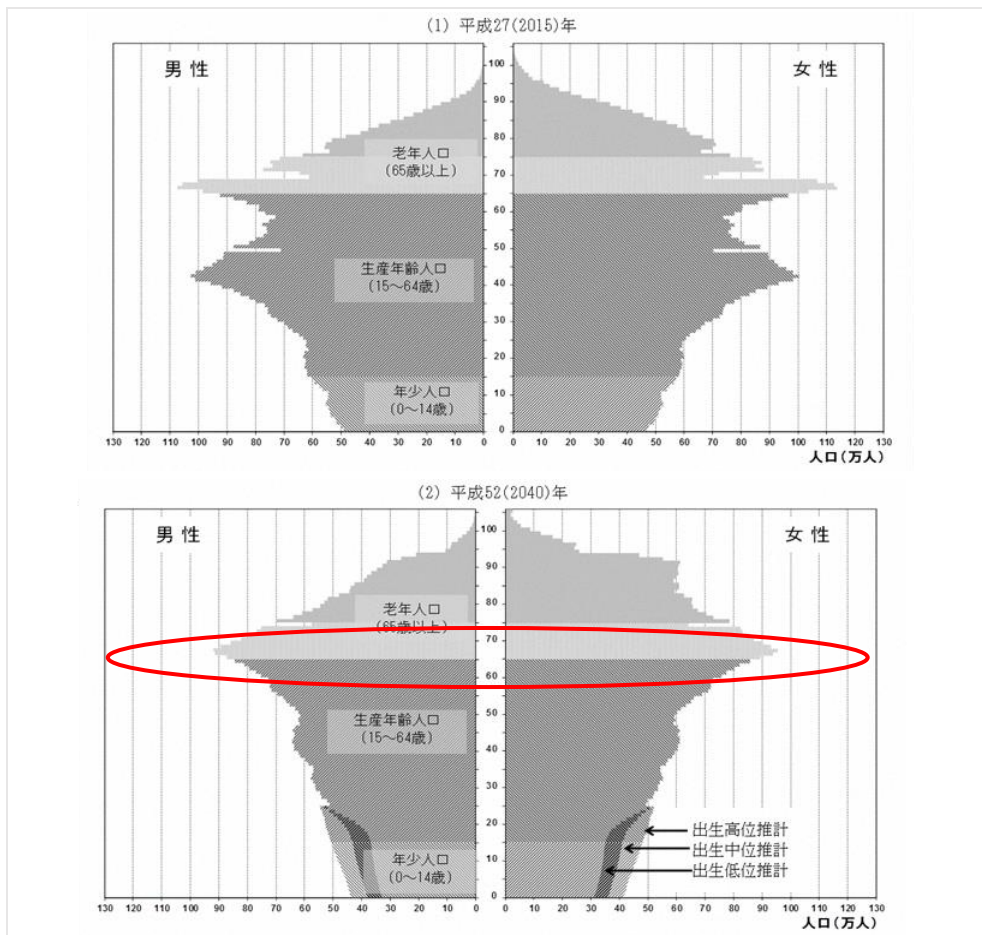
日本全体でも人口が減少するとともに、少子高齢化が更に進んでいく。

日本の将来推計人口



【出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」を一部加筆】

人口ピラミッドデータ

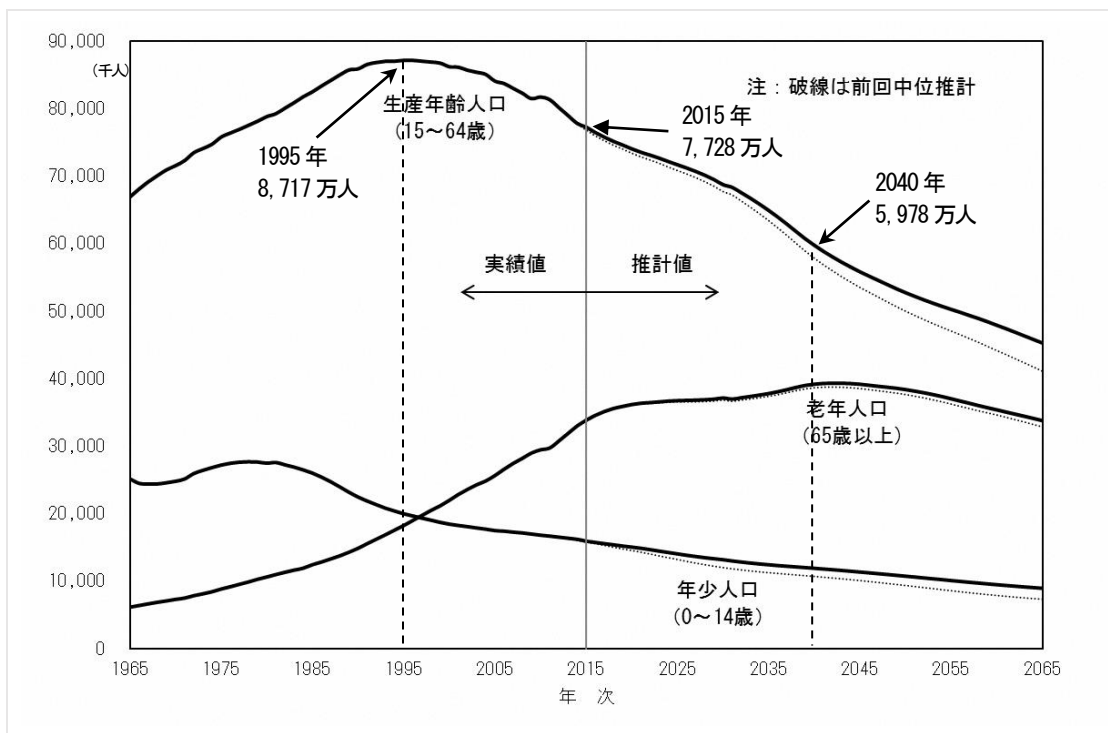


【出典：国立社会保障・人口問題研究所「人口ピラミッドデータ（2015、2040年）」を一部加筆】

③生産年齢人口の減少

生産年齢（15～64歳）人口は、2040（令和22）年には、5,978万人（2015（平成27）年比 ▲1,750万人 ▲22.7%）になると推計されており、経済社会を支える労働力の確保が重要な課題となっている。

年齢3区分別人口の推移

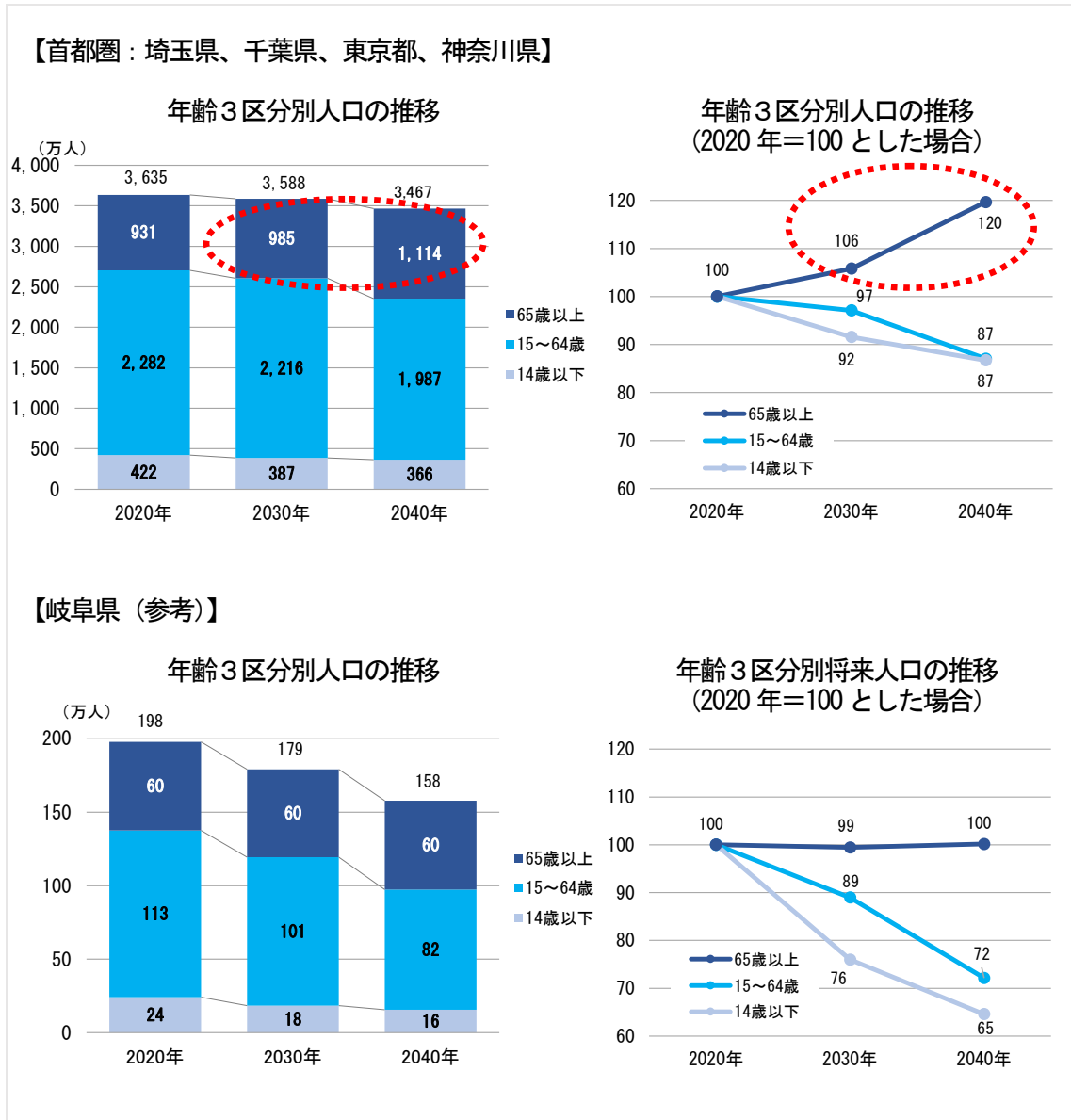


【出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」を一部加筆】

④首都圏における高齢者の増加

首都圏の高齢者は、2040（令和22）年には、1,114万人（2020（令和2）年比 +183万人 +19.7%）になると推計され、急激に増加することが予想されている。

高齢者の就労や社会参加を促すための取組みが求められる。



【出典：社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

岐阜県政策研究会人口「岐阜県の将来人口推計（令和4年3月）」を一部加筆】

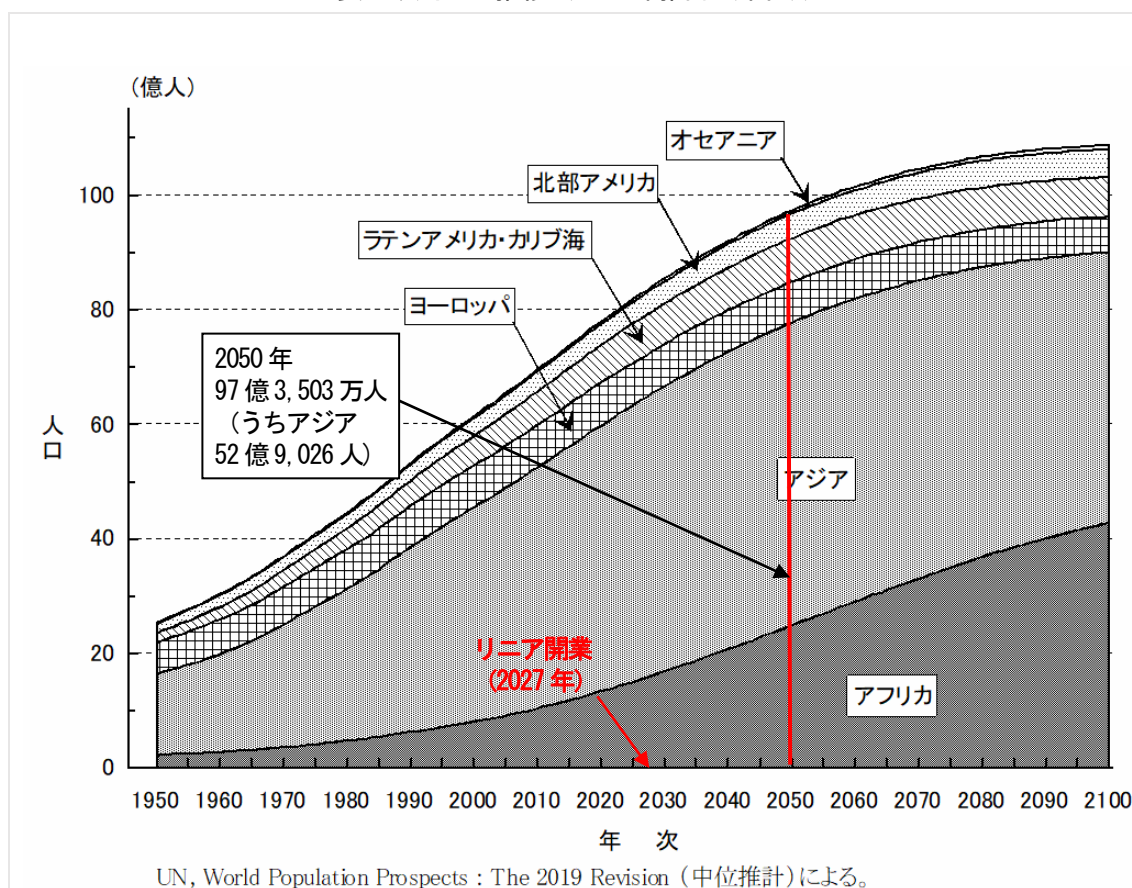
(2) 国際化の進展

①世界の将来人口

世界の将来人口は、2050（令和32）年には97億3,503万人（2020（令和2）年比+19億4,024万人 +24.9%）になると推計され、以降も増加傾向が続くことが予想される。特に、アジア・アフリカにおける人口増加が顕著となっている。

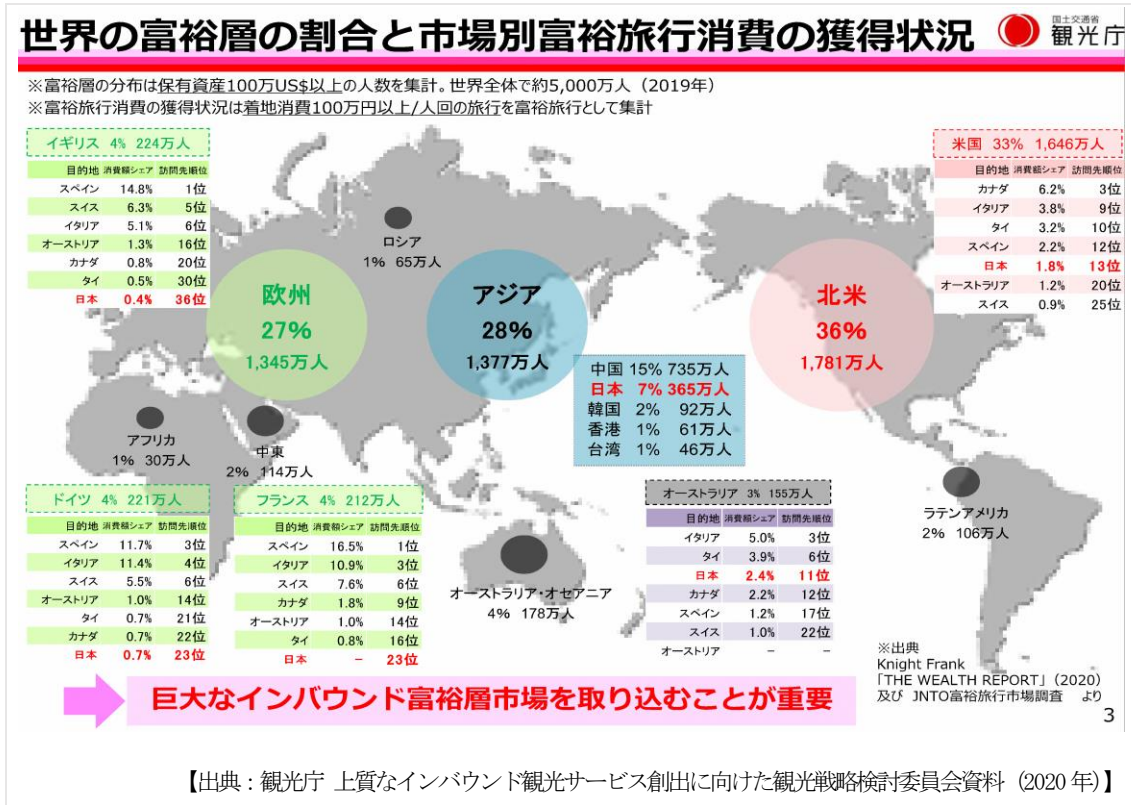
アジア諸国においては富裕層が増加しており、2019（令和元）年には、欧米、北米とほぼ同じ人口となっている。

主要地域別人口推移（2019年推計（中位））



【出典：国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集2022年版」を一部加筆】

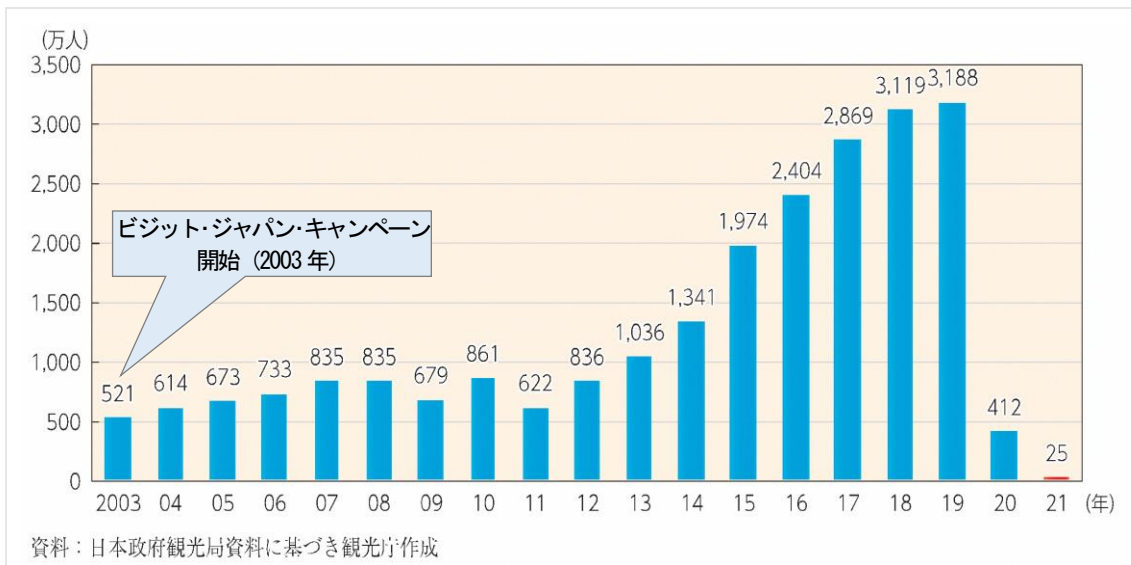
世界の富裕層の割合



②訪日外国人の増加

訪日外国人旅行者数はビジット・ジャパン・キャンペーン（訪日旅行促進事業）を開始した2003（平成15）年以降、増加傾向が強まっており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により一時的に減少しているものの、今後も訪日外国人の拡大が期待されている。

訪日外国人旅行者数の推移



政府による訪日外国人旅行に関する目標値



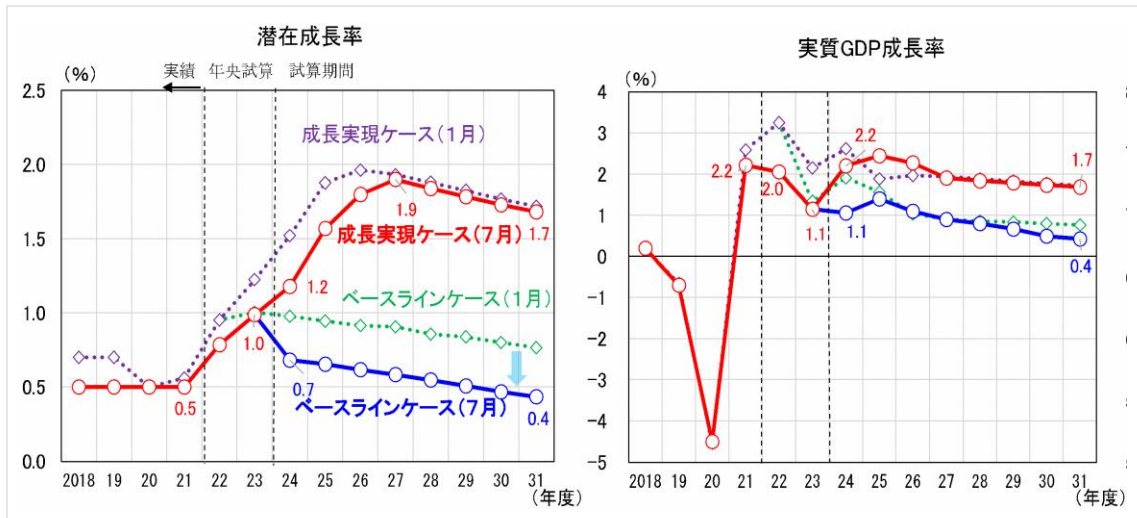
【出典：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議「明日の日本を支える観光ビジョン 施策集」(2016年)】

(3) 経済の動向

内閣府の経済財政の中長期試算によると、我が国の実質 GDP 成長率は、政府が掲げるデフレ脱却・経済再生という目標に向けて、政策効果が過去の実績も踏まえたペースで実現する「成長実現ケース」で2%程度、経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移する「ベースラインケース」で1%程度と見通されている。

アジア諸国の実質 GDP 成長率は、2022年では日本が1.7%に対し、インド6.8%、バングラデシュ7.2%、フィリピン6.5%、ベトナム7.0%の他、インドネシア、マレーシア、カンボジアでも5%以上の成長率が見込まれており、今後も日本を上回る成長が見込まれている。

潜在成長率及び実質GDP成長率



【出典：内閣府「中長期の経済財政に関する試算（令和4年7月29日経済財政諮問会議提出）」】

アジア各国の実質GDP成長率

	2021年(実績)	2022年(予測)	2023年(予測)
インド	8.7%	6.8%	6.1%
中国	8.1%	3.2%	4.4%
シンガポール	7.6%	3.0%	2.3%
バングラデシュ	6.9%	7.2%	6.0%
台湾	6.6%	3.3%	2.8%
フィリピン	5.7%	6.5%	5.0%
ネパール	4.2%	4.2%	5.0%
韓国	4.1%	2.6%	2.0%
インドネシア	3.7%	5.3%	5.0%
スリランカ	3.3%	-8.7%	-3.0%
マレーシア	3.1%	5.4%	4.4%
カンボジア	3.0%	5.1%	6.2%
ベトナム	2.6%	7.0%	6.2%
ラオス	2.1%	2.2%	3.1%
日本	1.7%	1.7%	1.6%
モンゴル	1.6%	2.5%	5.0%
タイ	1.5%	2.8%	3.7%
香港	0.3%	-0.8%	3.9%
ブルネイ	-1.6%	1.2%	3.3%
ミャンマー	-17.9%	2.0%	3.3%

【出典：IMF 国際通貨基金「アジア太平洋地域経済見通し」（2022年10月）】

6 リニア岐阜県駅の乗降者数推計

2012（平成24）年度に民間シンクタンクにより、リニア岐阜県駅の乗降者数の推計を実施した。この調査は、全国幹線旅客純流動調査（H17）、国勢調査（H17）、パーソントリップ調査（第4回（H13））のデータ等を用いるとともに、2011（平成23）年度に実施した岐阜県及び首都圏住民へのアンケート結果を踏まえて推計したものである。

2027（令和9）年 品川—名古屋間 開業時

属性		1日あたりの乗降者数
リニア開業時の乗降者数	岐阜県	2,830人
	岐阜県+豊田地域*・木曽地域 (+687人)	3,517人

※豊田地域：豊田市、瀬戸市、春日井市、小牧市、犬山市

観光誘客等の取組み等を行った場合

①外国人旅行者の増加	+158人
②リニアがあることによる外国人旅行者の増加	+68人
③国内旅行者の増加（10%） 3,031人 × 10%	+283人
④利用促進に向けた取組みによる増加（32%） 3,720人 × 32%	+906人
小計	+1,415人
リニア開業時の乗降者数 合計	4,932人

取組み等の考え方

- ① ビジットジャパン事業における訪日外国人旅行者数3,000万人が達成された時の岐阜県における外国人訪問者数を84万人/年とし、岐阜県を訪れる外国人の空港利用率、岐阜県へ移動する際のリニア利用率、リニア岐阜県駅利用率を掛け合わせ算出
- ② 訪日外国人の過去5年間の平均訪問率を用い、岐阜県と同様な観光資源を持ちながらも首都圏と新幹線で直接結ばれている長野県の訪問率と、岐阜県の訪問率との差分を「リニアがあることによる外国人旅行者の増加」分とし算出
- ③ 首都圏住民アンケートにおける「リニア開業に伴う旅行頻度の変化」の調査結果について、「増えると思う」と回答した割合約10%を「国内旅行者の増加」分とし算出
- ④ 長野新幹線（高崎駅—長野駅間）の開業後9年目における利用者増加率42%から③の「国内旅行者の増加分」10%を除いた32%を「利用促進に向けた取組みによる増加」分とし算出

【中央コンサルタンツ(株)による推計】

2045（令和27）年 品川—大阪間 開業時

属性		1日あたりの乗降者数
リニア開業時の乗降者数	岐阜県	3,031人
	岐阜県+豊田地域*・木曽地域 (+689人)	3,720人

※豊田地域：豊田市、瀬戸市、春日井市、小牧市、犬山市

観光誘客等の取組み等を行った場合

①外国人旅行者の増加		+165人
②リニアがあることによる外国人旅行者の増加		+68人
③国内旅行者の増加（10%）	3,031人 × 10%	+303人
④利用促進に向けた取組みによる増加（32%）	3,720人 × 32%	+970人
小計		+1,506人
リニア開業時の乗降者数 合計		5,226人

【中央コンサルタンツ(株)による推計】

7 岐阜県におけるリニア中央新幹線開業効果

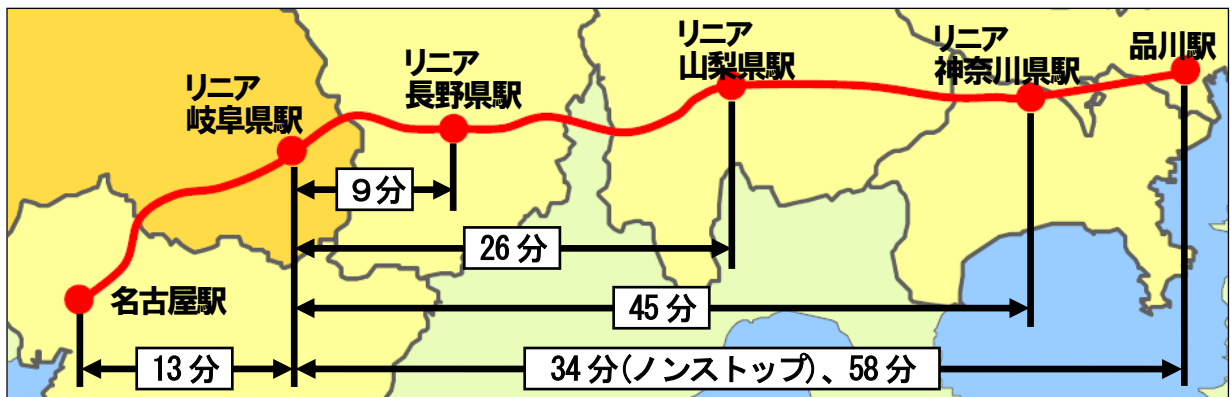
※本章の数字・データは、三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)の試算を基にして時点修正

(1) 時間短縮効果

リニア中央新幹線の開業により、リニア岐阜県駅—品川駅間の所要時間は最短で30分程度でのアクセスが可能となり、宇都宮市、高崎市、つくば市といった首都圏近郊都市と同じ東京1時間圏(通勤・通学等の日常的な行動範囲)となる。

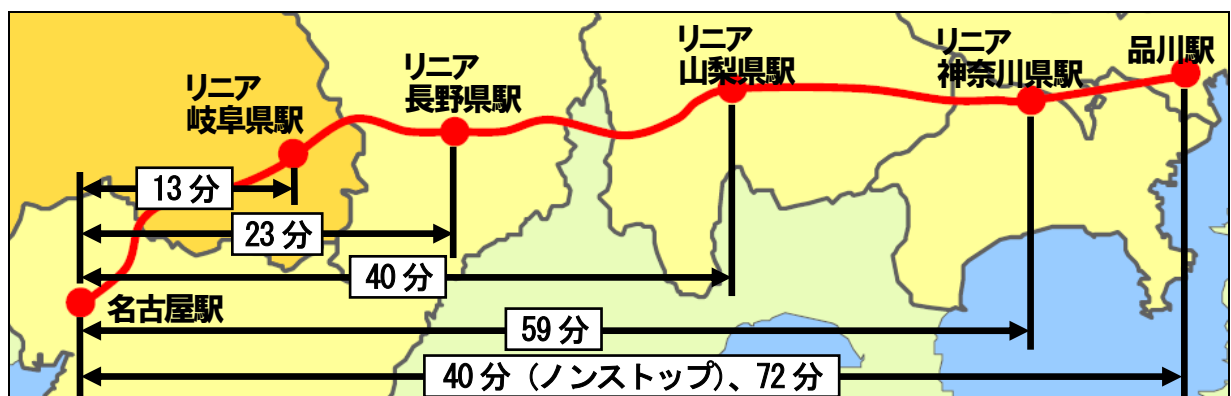
また、現在、東海道新幹線のルート上にない、リニア沿線地域(長野県、山梨県)との鉄道アクセス利便性も大幅に向上する。

リニア岐阜県駅を起点とする所要時間



※「ノンストップ」と表示したものの以外は、各駅停車の所要時間

名古屋市ターミナル駅を起点とする所要時間

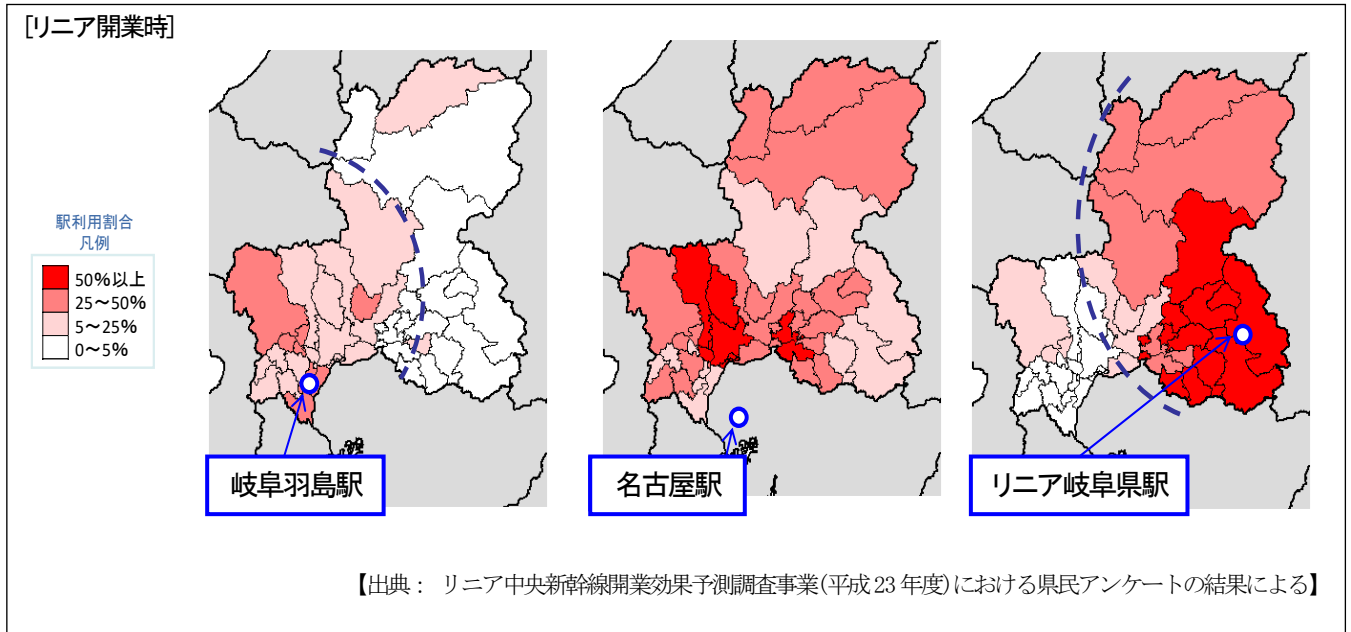


※「ノンストップ」と表示したものの以外は、各駅停車の所要時間

(2) 駅勢圏の変化

リニア開業後は、「リニア岐阜県駅」が、岐阜県の首都圏から最も近い「東の玄関口」となり、「岐阜羽島駅」や「名古屋駅」とともに、岐阜県―首都圏間を行き来する旅客の新たな交通結節点となることが期待される。

リニア開業後の圏域別玄関口利用割合（対首都圏）

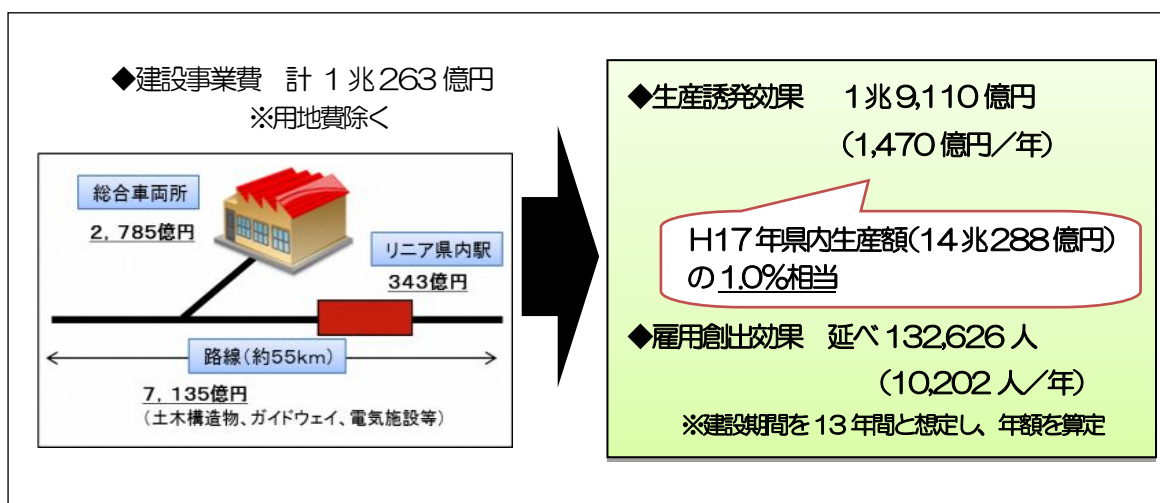


(3) 建設段階における経済波及効果

リニア中央新幹線の建設は、本体工事だけでも岐阜県内で約1兆円の建設投資が見込まれる。この建設投資による生産誘発効果、雇用誘発効果について、2005（平成17）年岐阜県産業連関表(34部門)を用いて計測した。

岐阜県内における路線（土木構造物、ガイドウェイ、電気設備等）及び駅、車両基地の建設によってもたらされる生産誘発効果は、1兆9,110億円（年間1,470億円）、雇用創出効果は、延べ13万2,626人（年間1万202人）と試算された。

リニア建設段階の経済効果



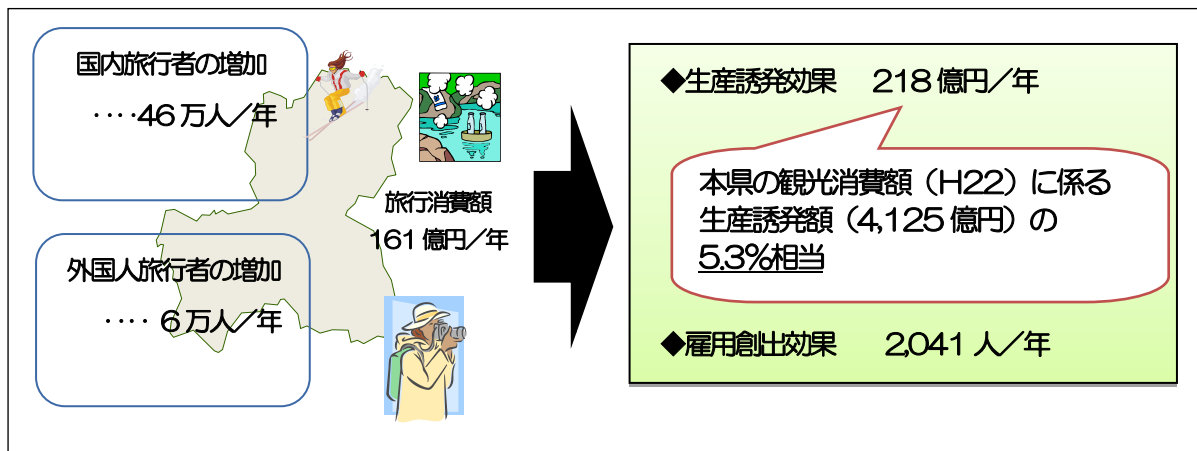
(4) 開業後の経済波及効果

①観光利用者の増加による経済効果

リニア中央新幹線の開業により県内への旅行者の増加が期待される。

2011（平成 23）年度に実施したシンクタンクの調査によれば、国内旅行者が年間 46 万人、外国人旅行者が年間 6 万人増加し、旅行消費額が年間 161 億円増加すると試算された。これによる生産誘発効果は、年間 218 億円、雇用創出効果は、年間 2,041 人と試算された。

観光旅行者の増加による経済効果

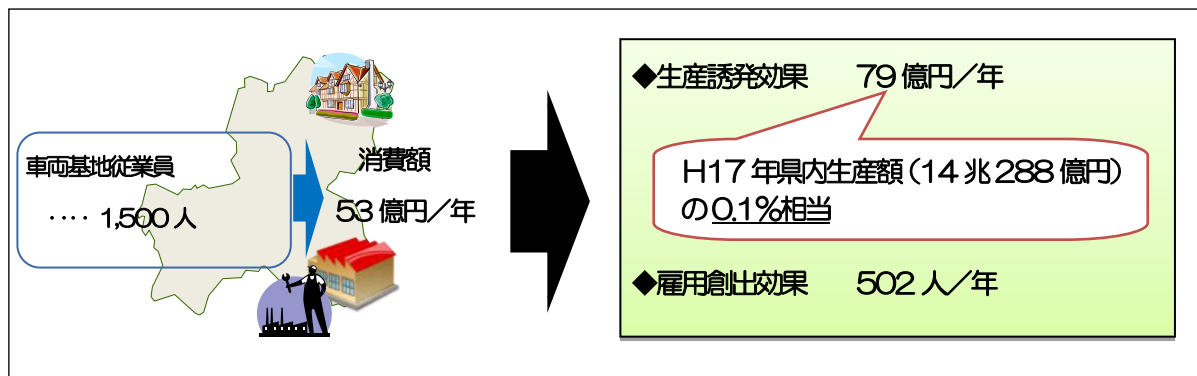


②中部総合車両基地の設置による経済効果

岐阜県内への総合車両基地の設置に伴い、新たな雇用が発生する。具体的な従業員数は現時点では明らかになっていないが、類似の車両基地などを参考に、従業員数を約 1,500 名と推定し、そのすべてが家族とともに県内に居住したと仮定すると、年間の消費額は 53 億円となる。

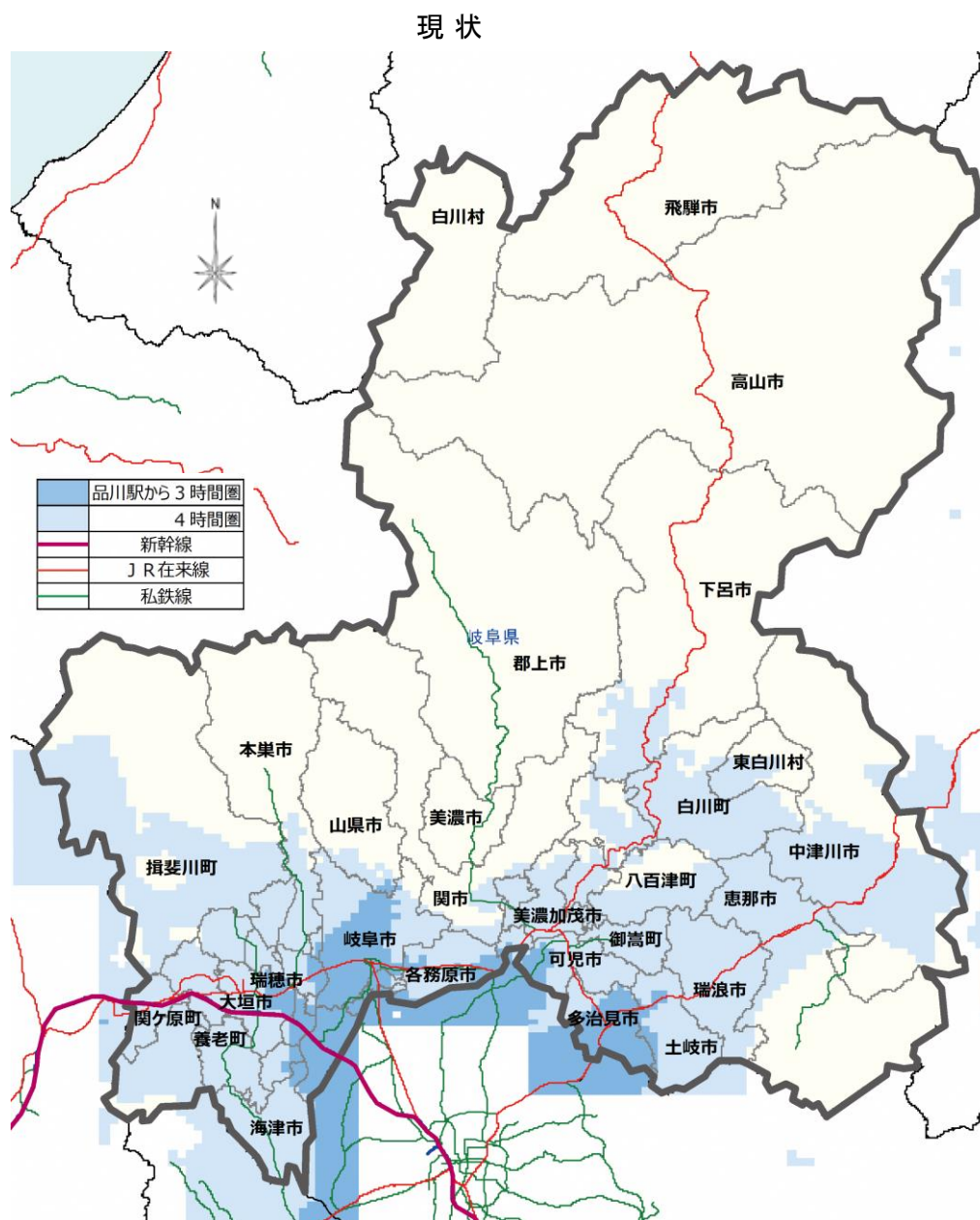
これによる生産誘発効果は、年間 79 億円、雇用創出効果は、年間 502 人と試算された。

総合車両基地の設置による経済効果



(5) 現状及びリニア中央新幹線開業後の東京からの等時間圏

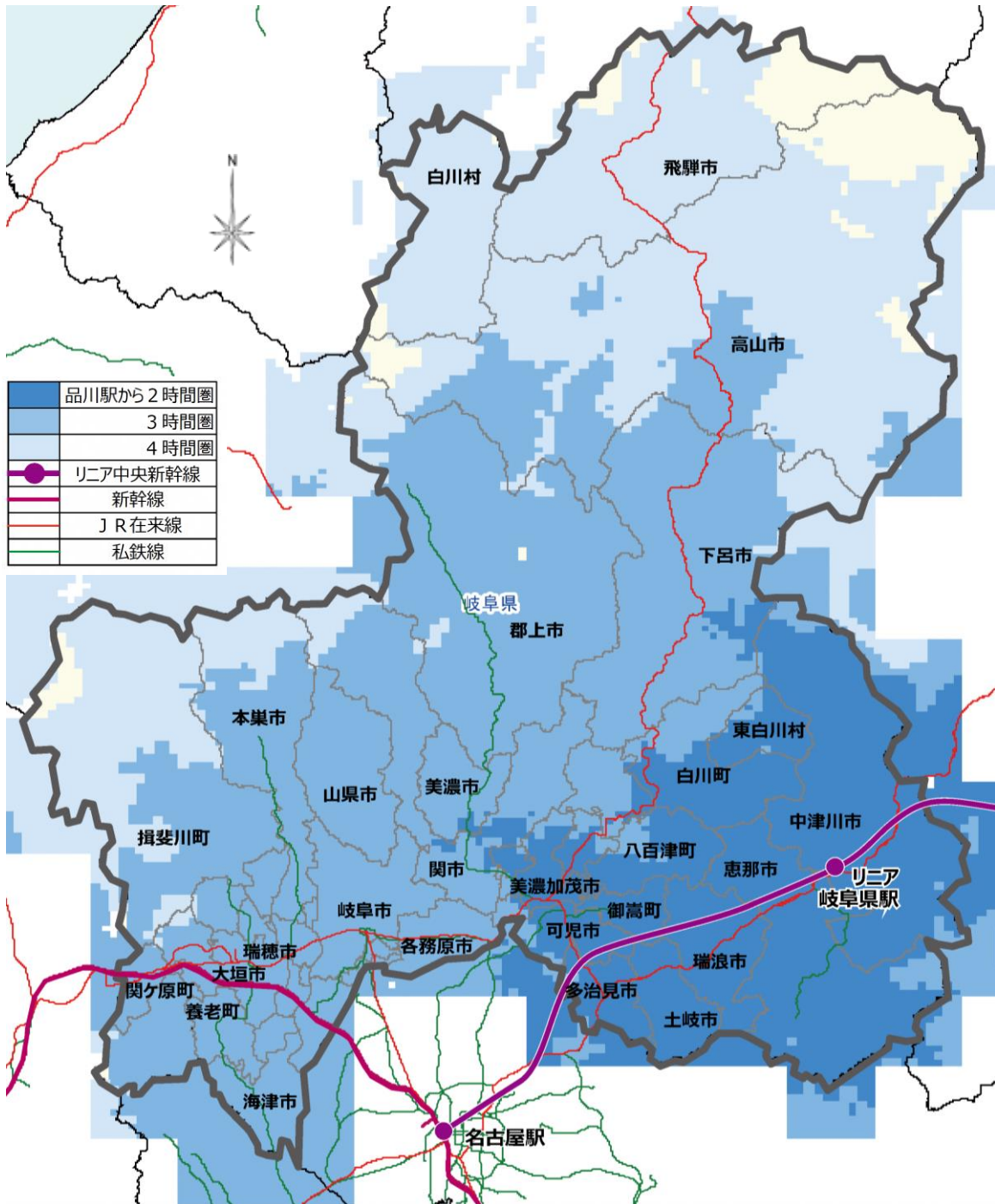
リニア中央新幹線の品川ー名古屋間の開業により、首都圏からの所要時間が大幅に短縮する。県内各市町村における所要時間の変化を調査したところ、リニア開業後はほぼ全域で短縮効果が見られ、2時間圏の登場、3～4時間圏の大幅な拡大がみられる。



※上図の所要時間は、国土交通省「総合交通分析システム (NITAS: Ver. 2.8)」を活用して岐阜県が算出。

- ・品川駅からの鉄道+道路 (自動車) の所要時間を図示
- ・対象ネットワーク: 2021 (令和3) 年3月時点のネットワーク

リニア開業時（リニア岐阜県駅経由）



※上図の所要時間は、国土交通省「総合交通分析システム (NITAS:Ver. 2.8)」を活用して岐阜県が推計。
 ・品川駅からの鉄道+道路（自動車）の所要時間を図示

8 鉄道アクセスによる所要時間の比較

(1) JR 高山本線及び JR 太多線主要駅から品川駅までの所要時間・料金の比較

JR 高山本線及び JR 太多線の主要駅から品川駅までの所要時間・料金について、以下の条件によりリニア岐阜県駅を経由した場合とリニア名古屋駅を経由した場合の比較検討を行った。

また、JR 在来線の岐阜駅－美乃坂本駅間を直通快速列車が運行した場合についても同様に比較検討を行った。

算出に当たっての条件

- ・ JR 在来線の所要時間について、美濃太田駅・多治見駅等での現行ダイヤにおける乗継時間は時間帯によってバラツキがあるため、駅での乗換所要時間は一律「同一駅間：5分・鵜沼駅-新鵜沼駅間：10分」とし、所要時間を計算した。
- ・ 名鉄については、乗換駅での現行ダイヤにおける乗継時間が3～5分であることから、所要時間が最短のものを採用した。
- ・ 直通快速列車の停車駅は、恵那駅、瑞浪駅、土岐市駅、多治見駅、可児駅、鵜沼駅の7駅と想定して所要時間を計算した。
- ・ 在来線（JR 及び名鉄）は、有料特急を使用しないものとする。
- ・ リニアの所要時間及び料金については、以下のとおりの想定とする。

発着駅	品川駅までの所要時間		品川駅までの料金
	速達型	各駅停車型	
リニア岐阜県駅	34分	58分	10,100円
リニア名古屋駅	40分	—	11,480円

【所要時間・料金は三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)の試算による】

※優位性の判定については、所要時間の差が10分以上ある場合に優位性があるものとし、差が±10分以内の場合を「同等」とした。

JR 高山本線及び JR 太多線主要駅から品川駅までの所要時間・料金の比較

① 現状の在来線体系を基に試算した場合 【リニア岐阜県駅～品川駅間：速達型】

発着駅		鶯沼		美濃太田		可児		多治見	
比較項目		所要時間	料金	所要時間	料金	所要時間	料金	所要時間	料金
「リニア岐阜県駅」経由の場合	[在来線] 発着駅～美乃坂本駅間 (A)	71分	1,170円	61分	990円	54分	990円	34分	680円
	乗換駅	10分 多治見・美濃太田		5分 多治見		5分 多治見		—	
	◇ 乗継時間 (B)	10分	—	10分	—	10分	—	10分	—
	[リニア] 岐阜県駅～品川駅間 (C)*	34分	10,100円	34分	10,100円	34分	10,100円	34分	10,100円
	合計 (D)=(A)+(B)+(C)	125分	11,270円	110分	11,090円	103分	11,090円	78分	10,780円
「リニア名古屋駅」経由の場合	[在来線] 発着駅～名古屋駅間 (E)	29分	620円	39分	830円	44分	880円	36分	680円
	乗換駅	—		10分 新鶯沼 (名鉄)		5分 犬山 (名鉄)		—	
	◇ 乗継時間 (F)	15分	—	15分	—	15分	—	15分	—
	[リニア] 名古屋駅～品川駅間 (G)	40分	11,480円	40分	11,480円	40分	11,480円	40分	11,480円
合計 (H)=(E)+(F)+(G)	84分	12,100円	104分	12,310円	104分	12,360円	91分	12,160円	
差 (D)-(H)	41分	-830円	6分	-1,220円	-1分	-1,270円	-13分	-1,380円	
優位性のあるリニア駅	名古屋駅	岐阜県駅	同等	岐阜県駅	同等	岐阜県駅	岐阜県駅	岐阜県駅	
備考	(E) 名鉄新鶯沼駅から出発			(E) 名鉄新可児駅から出発					

※リニア岐阜県駅～品川駅間を各駅停車型で試算する場合は、(C)の所要時間は58分(+24分)となる。

【中央コンサルタント(株)による調査及び試算】

② 岐阜駅－美乃坂本駅間を直通快速列車が運行される想定で試算した場合 【リニア岐阜県駅～品川駅間：速達型】

発着駅		鶺沼		美濃太田		可児		多治見	
比較項目		所要時間	料金	所要時間	料金	所要時間	料金	所要時間	料金
「リニア岐阜県駅」 經由の場合	[在来線] 発着駅～美乃坂本駅間 (A)	56分	1,170円	47分	990円	41分	990円	28分	680円
	乗換駅	-		-		-		-	
	⇕ 乗継時間 (B)	10分	-	10分	-	10分	-	10分	-
	[リニア] 岐阜県駅～品川駅間 (C)*	34分	10,100円	34分	10,100円	34分	10,100円	34分	10,100円
合計 (D)=(A)+(B)+(C)	100分	11,270円	91分	11,090円	85分	11,090円	72分	10,780円	
「リニア名古屋駅」 經由の場合	[在来線] 発着駅～名古屋駅間 (E)	29分	620円	40分	990円	44分	880円	36分	680円
	乗換駅	-		5分 岐阜		5分 犬山 (名鉄)		-	
	⇕ 乗継時間 (F)	15分	-	15分	-	15分	-	15分	-
	[リニア] 名古屋駅～品川駅間 (G)	40分	11,480円	40分	11,480円	40分	11,480円	40分	11,480円
合計 (H)=(E)+(F)+(G)	84分	12,100円	100分	12,470円	104分	12,360円	91分	12,160円	
差 (D)-(H)	16分	-830円	-9分	-1,380円	-19分	-1,270円	-19分	-1,380円	
優位性のあるリニア駅	名古屋駅	岐阜県駅	同等	岐阜県駅	岐阜県駅	岐阜県駅	岐阜県駅	岐阜県駅	
備考	(E) 名鉄新鶺沼駅から出発			(E) 名鉄新可児駅から出発					

※リニア岐阜県駅～品川駅間を各駅停車型で試算する場合は、(C)の所要時間は58分 (+24分) となる。

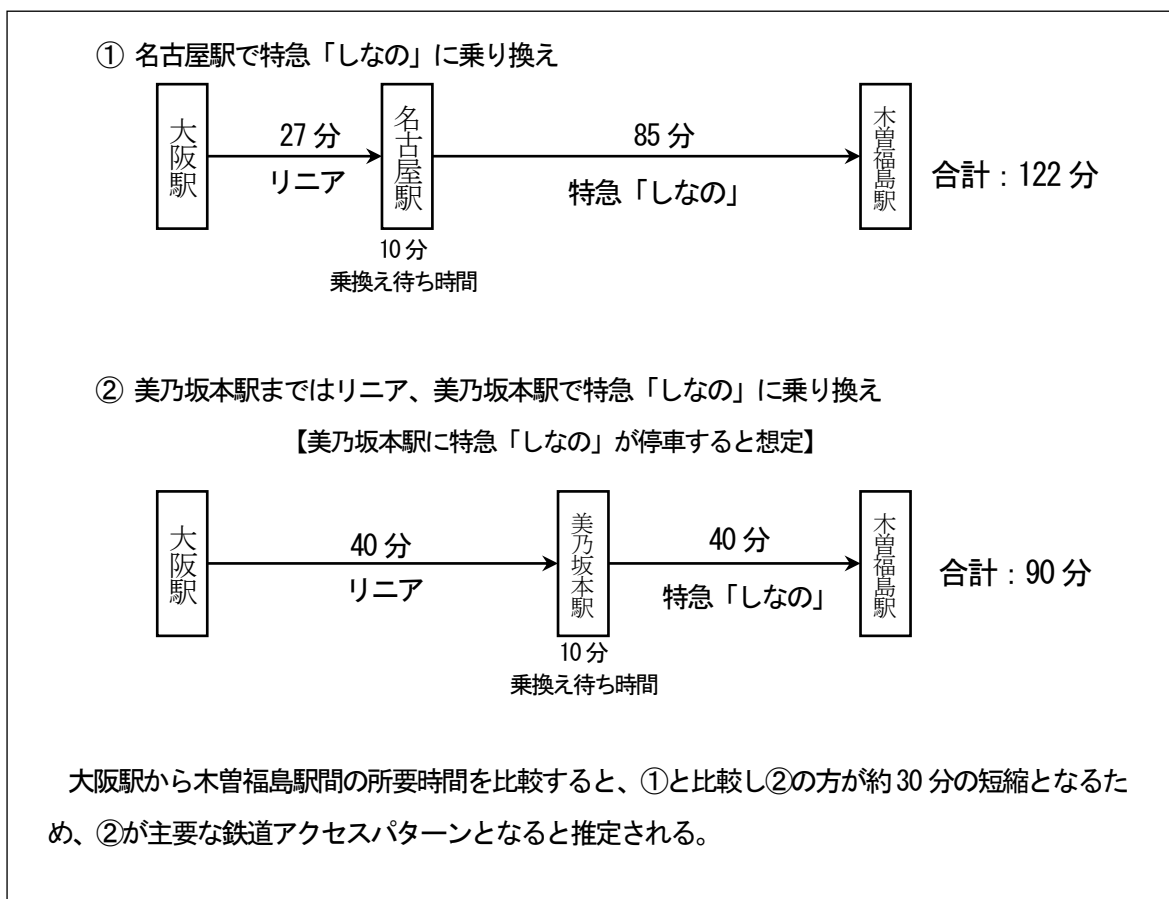
【中央コンサルタンツ(株)による調査及び試算】

: ①の試算と比較して変化した箇所

(2) 特急「しなの」の美乃坂本駅停車による木曽方面への所要時間の比較

現在、特急「しなの」は美乃坂本駅には停車しないため、木曽方面へ向かうには、名古屋駅で特急「しなの」に乗り換えるか、リニア岐阜県駅で下車し、美乃坂本駅から在来線乗り継いで中津川駅で特急「しなの」に乗り換える必要がある。

大阪駅～木曽福島駅間における比較検討



9 リニア岐阜県駅開業後における二次交通に関する調査・分析の概要

○調査目的

リニア岐阜県駅開業後の人の流れの変化を踏まえた二次交通にかかる課題の整理と移動サービス等の向上に向けた調査・分析

(1) 岐阜県民及び首都圏・関西圏居住者の流動分析（現状）

①岐阜県内の旅客流動は地域間を跨ぐ周遊は多くない

（岐阜県各地域と首都圏・関西圏の移動は名古屋駅経由が主要経路）

- ・首都圏とのアクセスは、県内各地域とも名古屋駅経由の鉄道利用が所要時間・頻度ともに優位
- ・飛騨地域は名古屋駅経由に加え、鉄道利用の富山駅経由、高速バス利用も優位
- ・関西圏とのアクセスは、県内各地域とも名古屋駅経由の鉄道利用が所要時間・頻度ともに優位

（岐阜県内観光地の周遊は鉄道、高速道路で結ばれている「名古屋－岐阜－中濃－飛騨」と「名古屋－東濃－木曽」の流れがメイン）

- ・県内観光地に訪問する観光客の周遊行動は各地域内において見られるが、地域を跨ぐ周遊行動は少なく、交通ネットワークの状況から、名古屋－岐阜－中濃－飛騨、名古屋－東濃－木曽のつながりが強い傾向

（隣接県とのアクセスがよく岐阜県内に訪れた観光客は県外に出してしまう傾向）

- ・首都圏及び関西圏からの観光客の次の訪問地について、高山市街地や白川郷に訪れた6～7割の人は北陸や長野・山梨方面に訪問
- ・馬籠宿や恵那峡に訪れた6～7割は長野・山梨方面に訪問

②外国人観光客の移動は東海道新幹線に沿った流動が多い

- ・羽田空港を行きのみを利用して岐阜県に訪れた外国人観光客の流動は「ゴールデンルート」として名古屋駅経由の東海道新幹線に沿った流動が多い
- ・東濃地域と比べて、高山市や下呂市は多くの外国人観光客が訪問
- ・外国人観光客にはフリーパスが人気

③東濃・木曽地域と首都圏間は「特急」利用が優位

- ・首都圏から東濃地域は名古屋駅経由の東海道新幹線と特急しなの利用が所要時間（2時間40分程度）、頻度に優位
- ・木曽地域は塩尻駅経由の特急あずさの利用が料金で優位
- ・下り普通列車は多治見駅、瑞浪駅、中津川駅を境として本数が大きく減少、木曽方面へは特急列車利用以外は中津川駅で乗り継ぎが必要

④東濃地域の事業者は約2万

- ・東濃地域の企業立地は、中津川市が最も多く、次いで多治見市、土岐市
- ・首都圏と東濃地域間の出張頻度は、従業員規模の大きい企業ほど多い。

リニア岐阜県を起点とした
現状の交通ネットワーク

現状の周遊の2つの流れ
「名古屋－岐阜－中濃－飛騨」
「名古屋－東濃－木曽」を結ぶ



(2) リニア岐阜県駅利用者の流動分析（リニア品川―名古屋間開業後）

①リニア岐阜県駅と飛騨地域とのアクセス強化で周遊ルートを開発

- ・首都圏発飛騨地域への移動は、所要時間としては「高山市周辺部」がリニア岐阜県駅と名古屋駅経由の境界
- ・リニア岐阜県駅の乗降人数の約1割は飛騨地域と推計、その約7割が鉄道やバスを利用見込み
- ・飛騨地域と東濃地域を公共交通で結ぶことで、飛騨地域への観光客の「北陸―飛騨―東濃」周遊ルートの可能性

⇒東濃地域と飛騨地域間の旅客流動を早く快適に結ぶ公共交通「南北軸」が必要

②外国人観光客の移動はリニア中央新幹線にシフト

- ・所要時間短縮により、首都圏や関西圏の国際空港からの外国人観光客の移動がリニア中央新幹線にシフトする可能性
- ・リニア岐阜県駅周辺の各観光協会はリニア岐阜県に対する誘客への期待が高く、連携の意向
- ・観光事業者は、公共交通利用が多い外国人観光客に対しフリーパスがあると進めやすいとの意見

⇒リニア岐阜県駅と県内の地域間を結ぶアクセス「東西軸」等強化が必要

⇒リニア岐阜県駅の周辺地域や飛騨地域をカバーするフリーパスの創設が必要

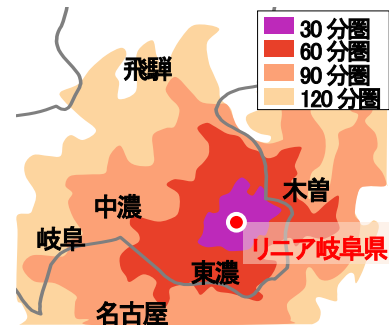
③東濃地域の新しい交通結節点としてのリニア岐阜県駅の実現

- ・リニア岐阜県駅からの時間圏（自動車利用）は中津川市や恵那市の中心部が30分圏、東濃地域は60分圏
- ・首都圏から東濃地域や木曽地域へリニア岐阜県駅を利用すると、他の方法より1時間以上早く到達可能
- ・首都圏発東濃地域への移動は、所要時間としては「土岐市、多治見市周辺部」がリニア岐阜県駅と名古屋駅経由の境界
- ・リニア岐阜県駅の乗降人数の約8割は東濃地域と推計、その約6割が鉄道やバスを利用する見込み

⇒リニア岐阜県駅利便性向上に向け、東濃・木曽方面の移動手段の充実が必要

⇒リニア岐阜県駅の利便性の確保と特性の創出が必要

リニア岐阜県駅からの時間圏



④東濃地域内企業のリニア岐阜県駅利用を促進

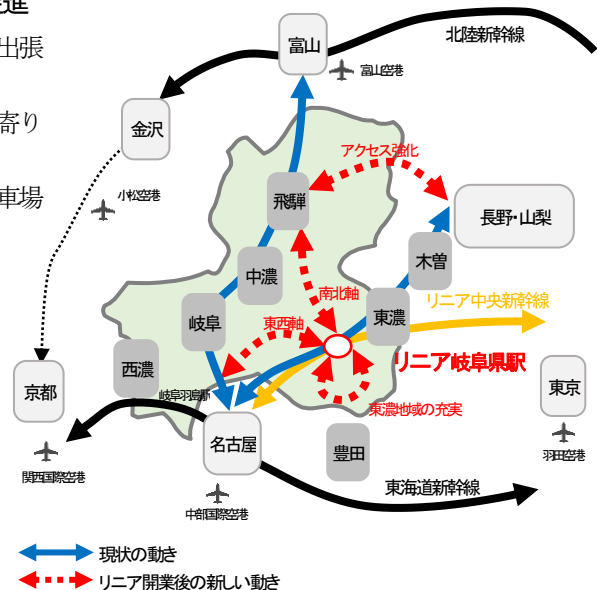
- ・東濃地域内企業のリニア岐阜県駅を利用した出張可能性を確認
- ・アクセスは直接車、車やバス・タクシーで最寄り駅へ行き、鉄道で乗り継ぐケースを想定
- ・東濃地域の JR 中央本線の多くの駅前には駐車場が整備されており、P&R は可能

⇒リニア岐阜県駅前の駐車場整備が必要

⇒P&R や最寄り駅までの交通手段の充実や乗り継ぎがしやすくなる施策が必要

リニア岐阜県駅開業後の交通ネットワーク

現状の周遊の2つの流れに
リニア岐阜県駅を起点とした
「南北軸」「東西軸」の形成



清流の国ぎふ憲章

～ 豊かな森と清き水 世界に誇れる 我が清流の国 ～

「清流の国ぎふ」に生きる私たちは、

知 清流がもたらした自然、歴史、伝統、文化、技を知り学びます

創 ふるさとの宝ものを磨き活かし、新たな創造と発信に努めます

伝 清流の恵みを新たな世代へと守り伝えます

平成26年1月31日 「清流の国ぎふ」づくり推進県民会議

第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

〔事務局〕

〒500-8570 岐阜市藪田南 2-1-1

岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課

TEL 058-272-1111 (代表)

FAX 058-278-2765

E-MAIL c11134@pref.gifu.lg.jp