

## 第2次

# 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略



リニアミナモ

©岐阜県/JR東海協力

令和5年3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        |
| <b>2 産業振興戦略</b>             | <b>21</b> |
| ○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        |
| <b>3 基盤整備戦略</b>             | <b>25</b> |
| ○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        |
| <b>IV 重点的に展開する施策</b>        | <b>32</b> |
| <b>1 観光振興・まちづくり戦略</b>       | <b>32</b> |
| <b>2 産業振興戦略</b>             | <b>33</b> |
| <b>3 基盤整備戦略</b>             | <b>35</b> |
| <b>V 今後の進め方</b>             | <b>36</b> |
| <b>1 推進体制</b>               | <b>36</b> |
| <b>2 財源確保</b>               | <b>36</b> |
| <b>3 進捗管理</b>               | <b>36</b> |
| <b>4 目指す姿</b>               | <b>37</b> |
| <b>5 随時見直し</b>              | <b>37</b> |

## 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 2 |
| 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 3 |
| 4   | リニア中央新幹線計画の概要  | 参 1 8 |
| (1) | 全体概要   | 参 1 8 |
| (2) | 開業に向けた手続き  | 参 1 8 |
| (3) | 中央新幹線（東京都・名古屋間）環境影響評価準備書の概要                          | 参 1 9 |
| (4) | リニア岐阜県駅等の位置  | 参 2 2 |
| (5) | 交通政策審議会中央新幹線小委員会答申                                   | 参 2 3 |
| 5   | リニア中央新幹線の開業時の社会情勢                                    | 参 2 7 |
| (1) | 人口の状況  | 参 2 7 |
| (2) | 国際化の進展   | 参 3 1 |
| (3) | 経済の動向  | 参 3 3 |
| 6   | リニア岐阜県駅の乗降者数推計                                       | 参 3 5 |
| 7   | 岐阜県におけるリニア中央新幹線開業効果                                  | 参 3 7 |
| (1) | 時間短縮効果   | 参 3 7 |
| (2) | 駅勢圏の変化   | 参 3 8 |
| (3) | 建設段階における経済波及効果                                       | 参 3 9 |
| (4) | 開業後の経済波及効果   | 参 4 0 |
| (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 1 |
| 8   | 鉄道アクセスによる所要時間の比較                                     | 参 4 3 |
| (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 3 |
| (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 6 |
| 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 7 |
| (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 7 |
| (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 8 |



# 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<sup>※1</sup>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

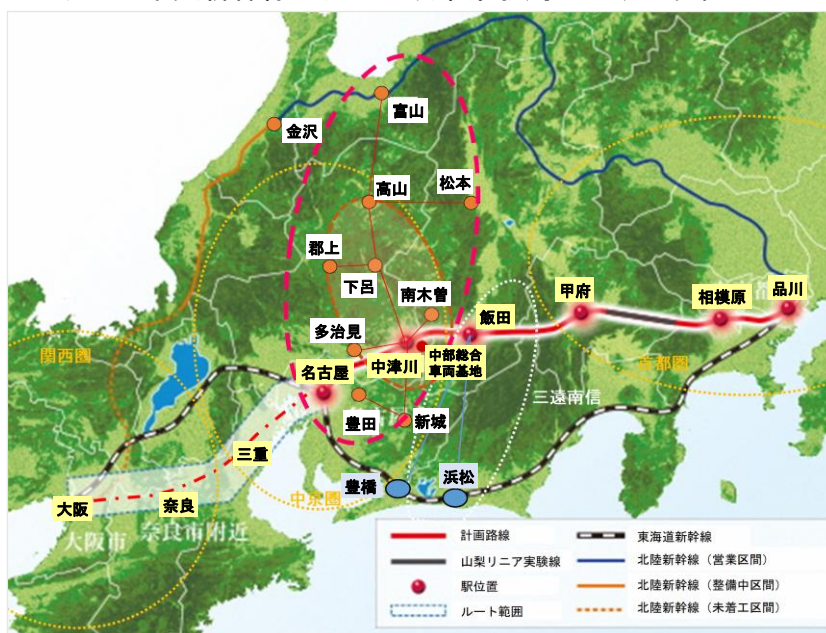
これから本格的な人口減少社会、少子高齢社会を迎える中で、岐阜県において、新しい地域づくりの展開を可能にするリニア中央新幹線の開業は、県勢発展にまたとないチャンスといえる。

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>

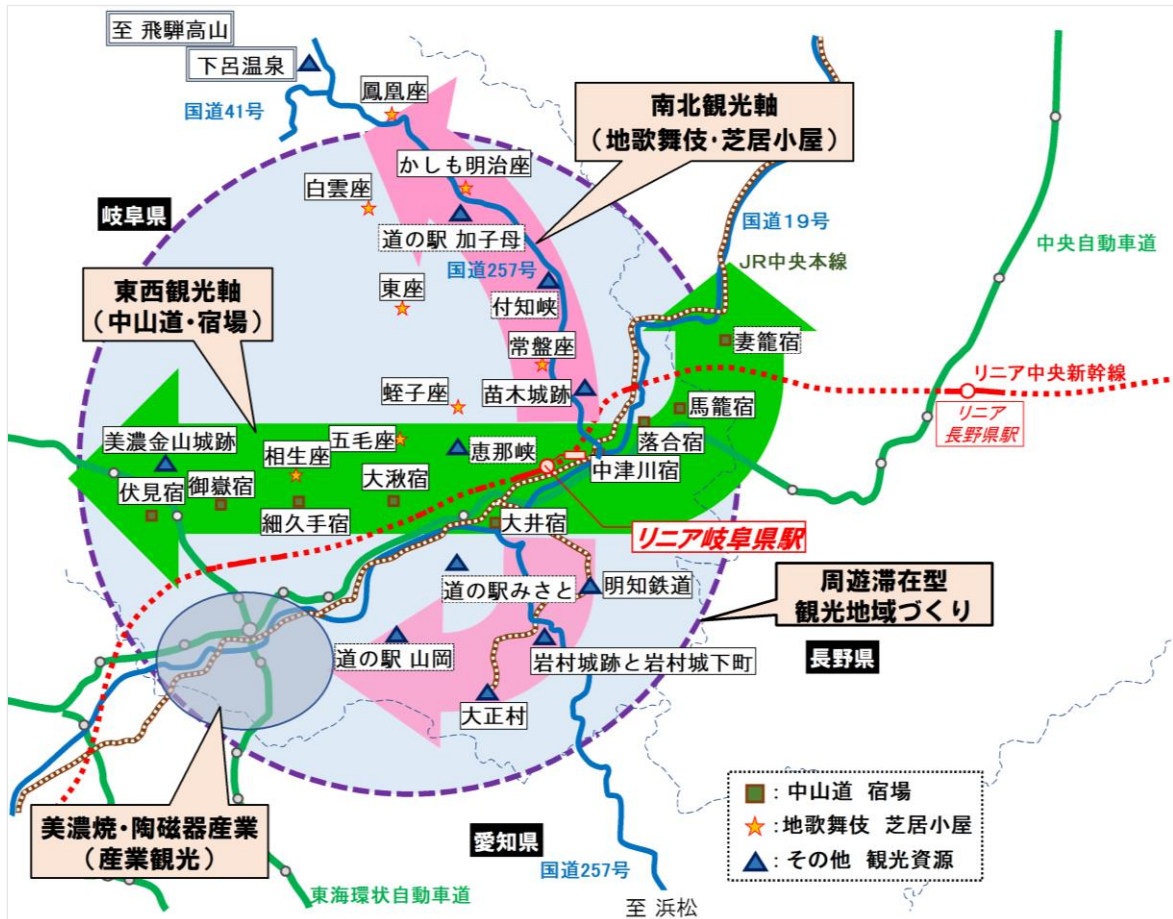
（新たな南北・東西観光軸）

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つながっているほか、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

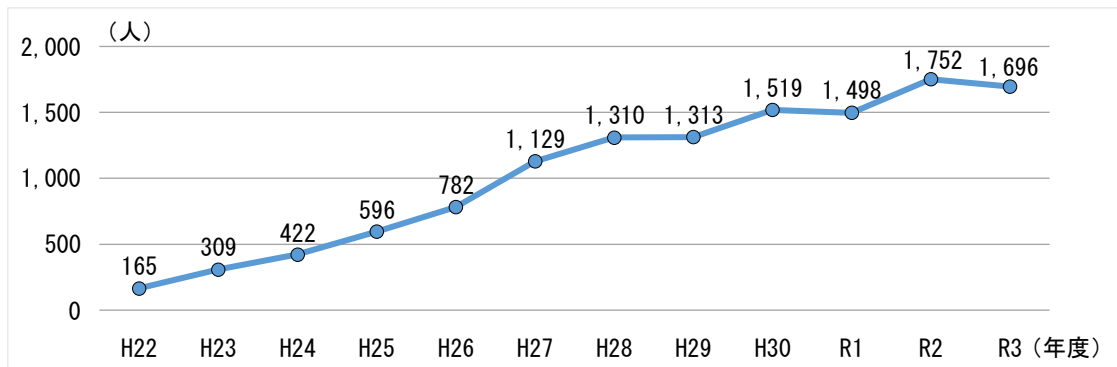


(移住・定住人口の拡大)

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)

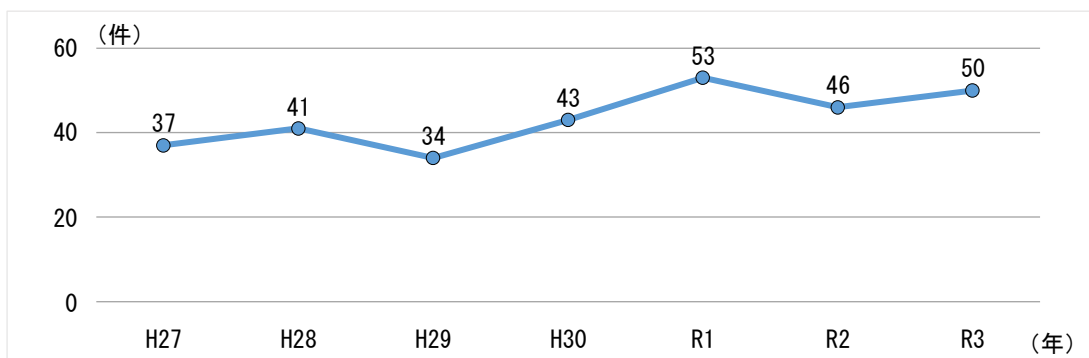
岐阜県では、東海環状自動車道、中央自動車道及びリニア中央新幹線が交差する地域を東濃クロスエリア（多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、土岐市、可児市、御嵩町）と位置付け、優れた交通アクセス、内陸地の強固な地盤、将来のリニア中央新幹線開業による三大都市圏からの時間短縮等の地域の優位性を背景に企業誘致を進めている。

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>

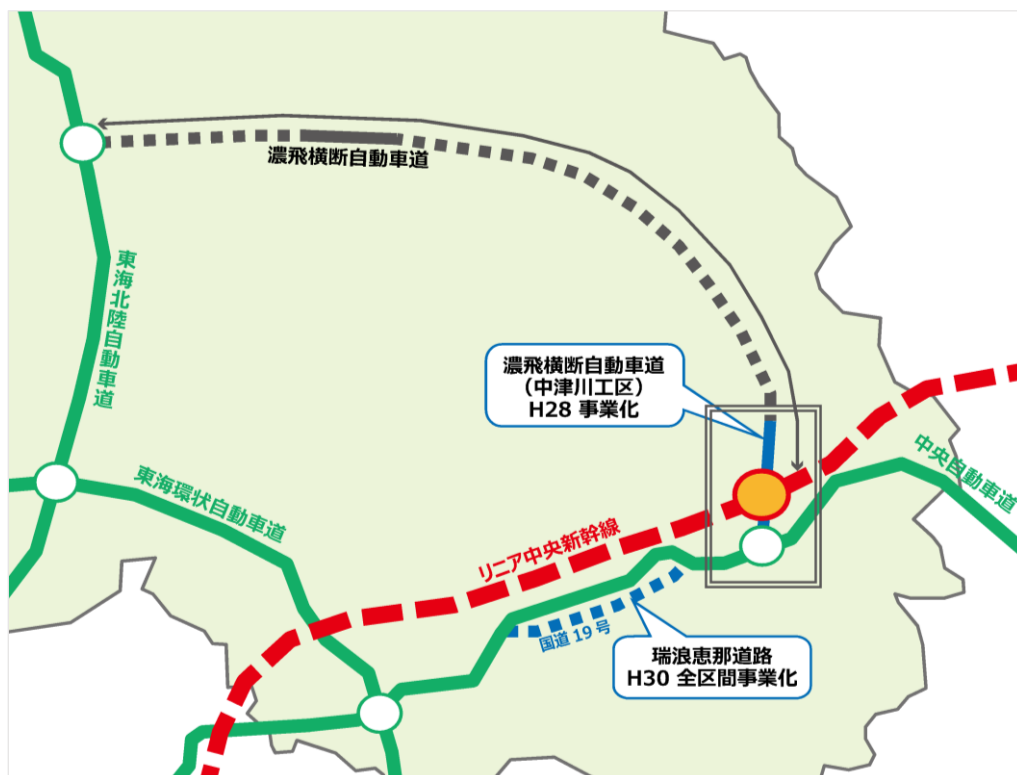
(アクセス道路の整備)

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）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良い、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。

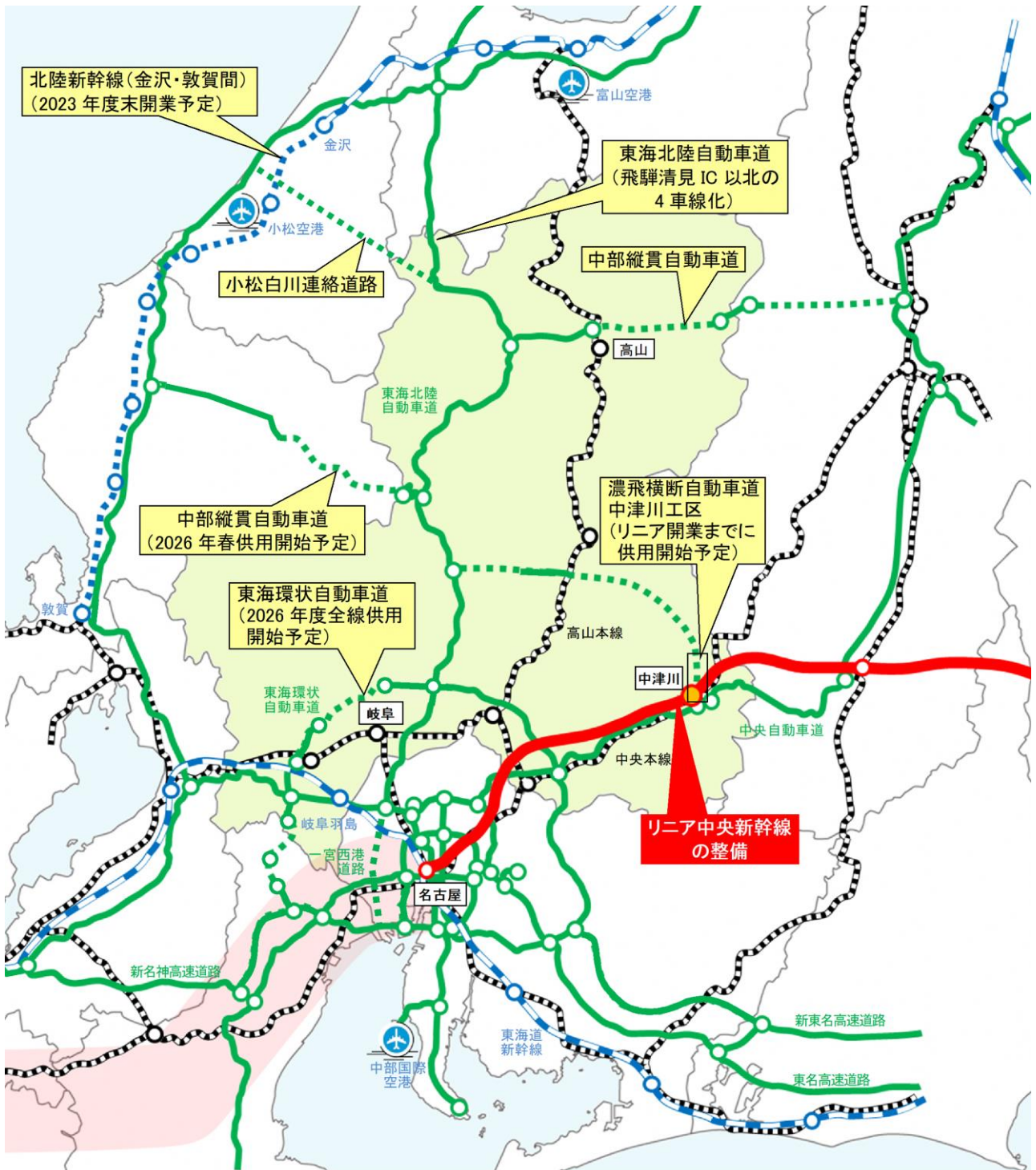
### ○隣接県からの利用

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－金沢間が開業し、2023（令和 5）年度末には金沢－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

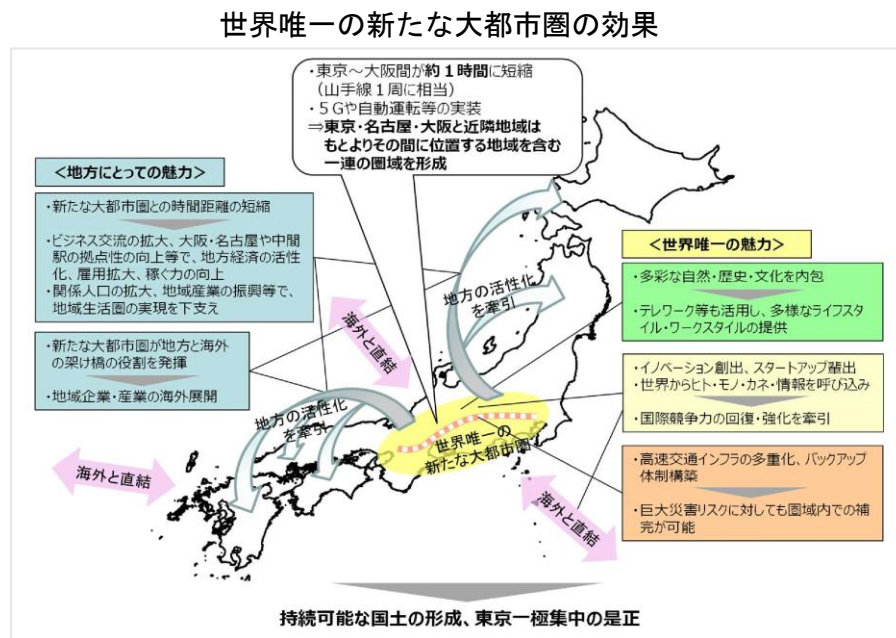
#### ○スーパー・メガリージョンの進化（新たな国土形成計画より）

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<sup>※2</sup>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<sup>※3</sup>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<sup>※4</sup>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：フランスヴァルボヌヌ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<sup>※5</sup>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<sup>※6</sup>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

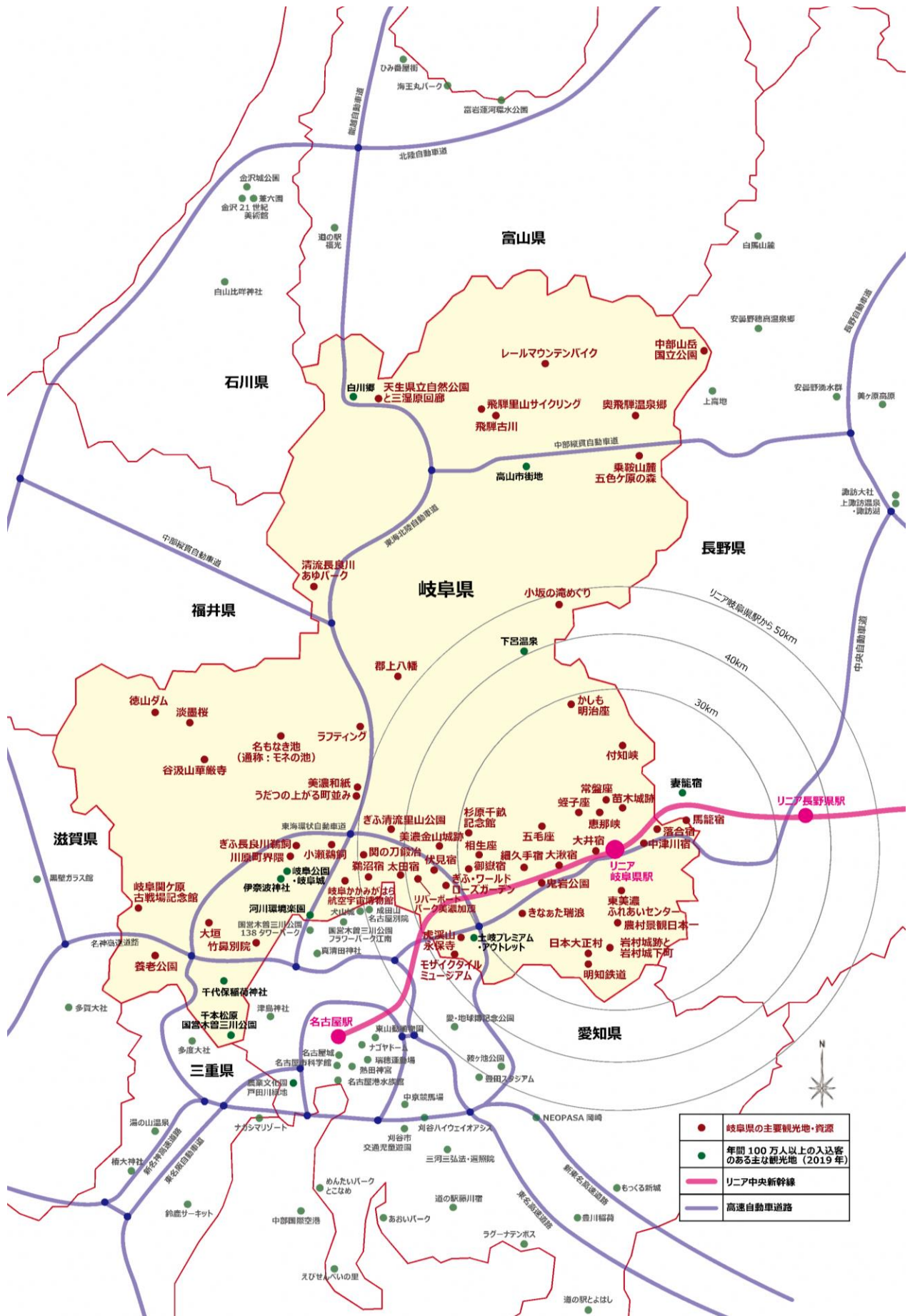
リニア岐阜県駅のほかりニア名古屋駅や東海道新幹線の停車本数の増加が見込まれる岐阜羽島駅を利用した岐阜県への誘客が期待される。

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、長良川鶺鴒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、昇龍道プロジェクト<sup>※7</sup>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。

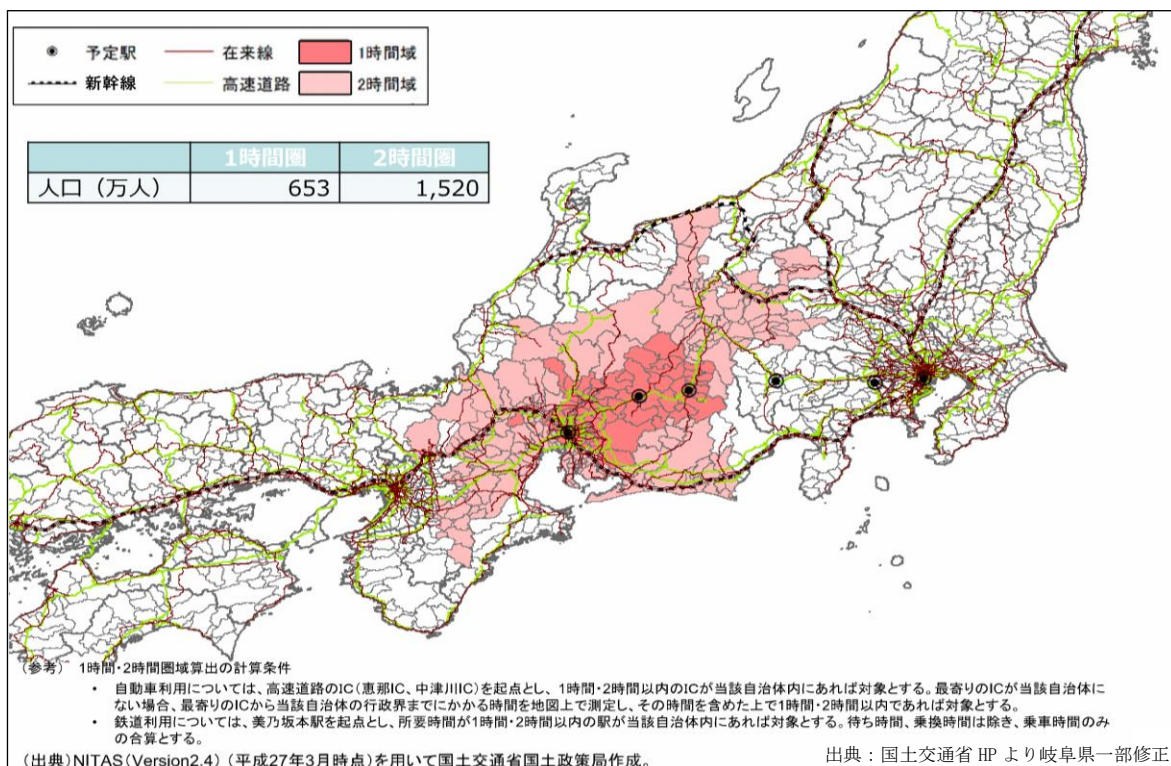
このため、岐阜県が全国から移住・定住先に選ばれるよう、農村地域の豊かな自然・棚田等の資源を活用した農村ワーケーション<sup>※8</sup>、県営都市公園のワーケーションスペースの活用など多様なワーケーションの推進のほか、移住・定住の可能性が考えられる層に対して、「清流の国ぎふ」の魅力を積極的に情報発信していく。

---

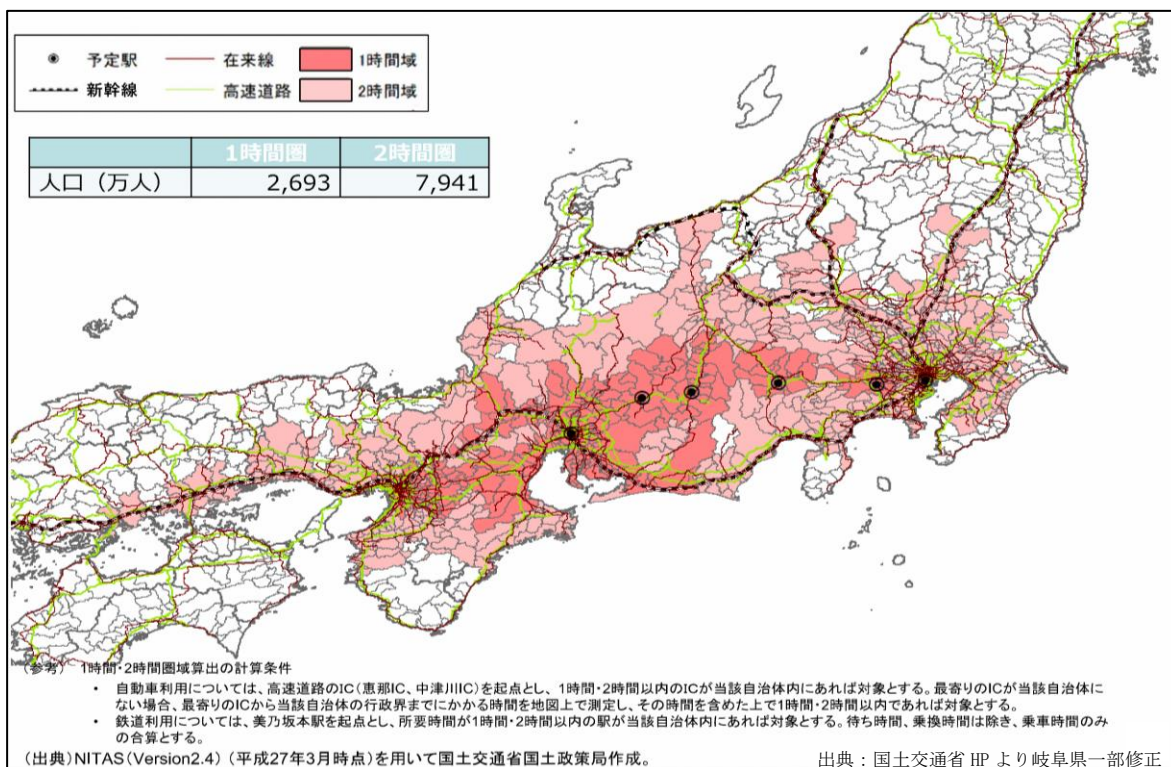
※8：Work(仕事)とVacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすこと。



## 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ることができるよう、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<sup>※9</sup>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、これを地域振興につなげていく。

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<sup>※10</sup>・Maas<sup>※11</sup>）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え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つなぐ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」<sup>※12</sup>として、新たなモビリティに対応した「人が主役」のリニア岐阜県駅及び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ことから、その整備効果を最大限に発揮させるため、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。

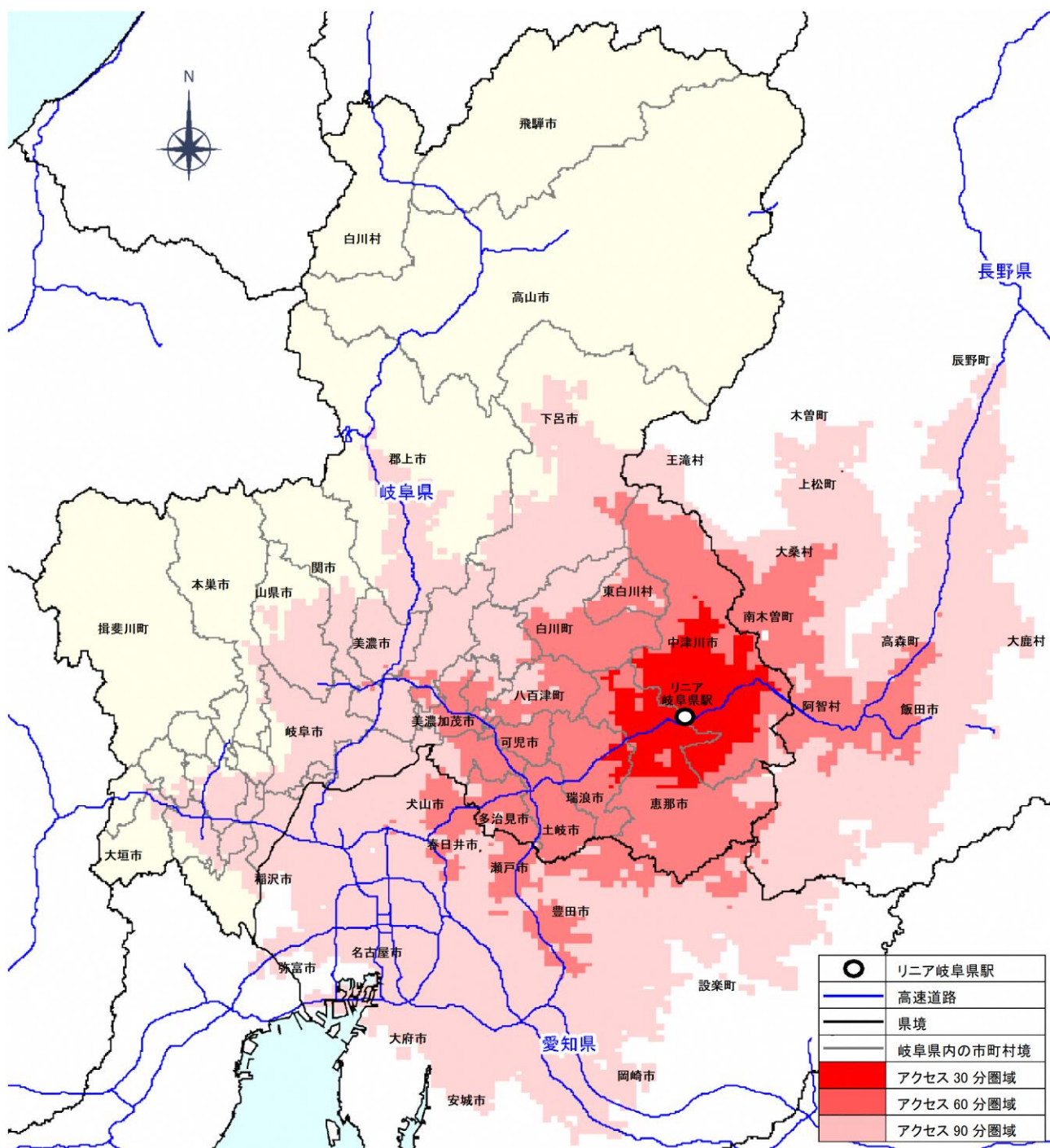
濃飛横断自動車道は、途中のランプ<sup>※13</sup>でリニア岐阜県駅に直接乗り入れることができるとともに、南部において中央自動車道と接続する計画としている。これにより、リニア岐阜県駅と中央自動車道が、濃飛横断自動車道でスムーズに結ばれることから、リニア岐阜県駅は、広域の高速交通結節点としての機能を発揮することが可能となる。

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

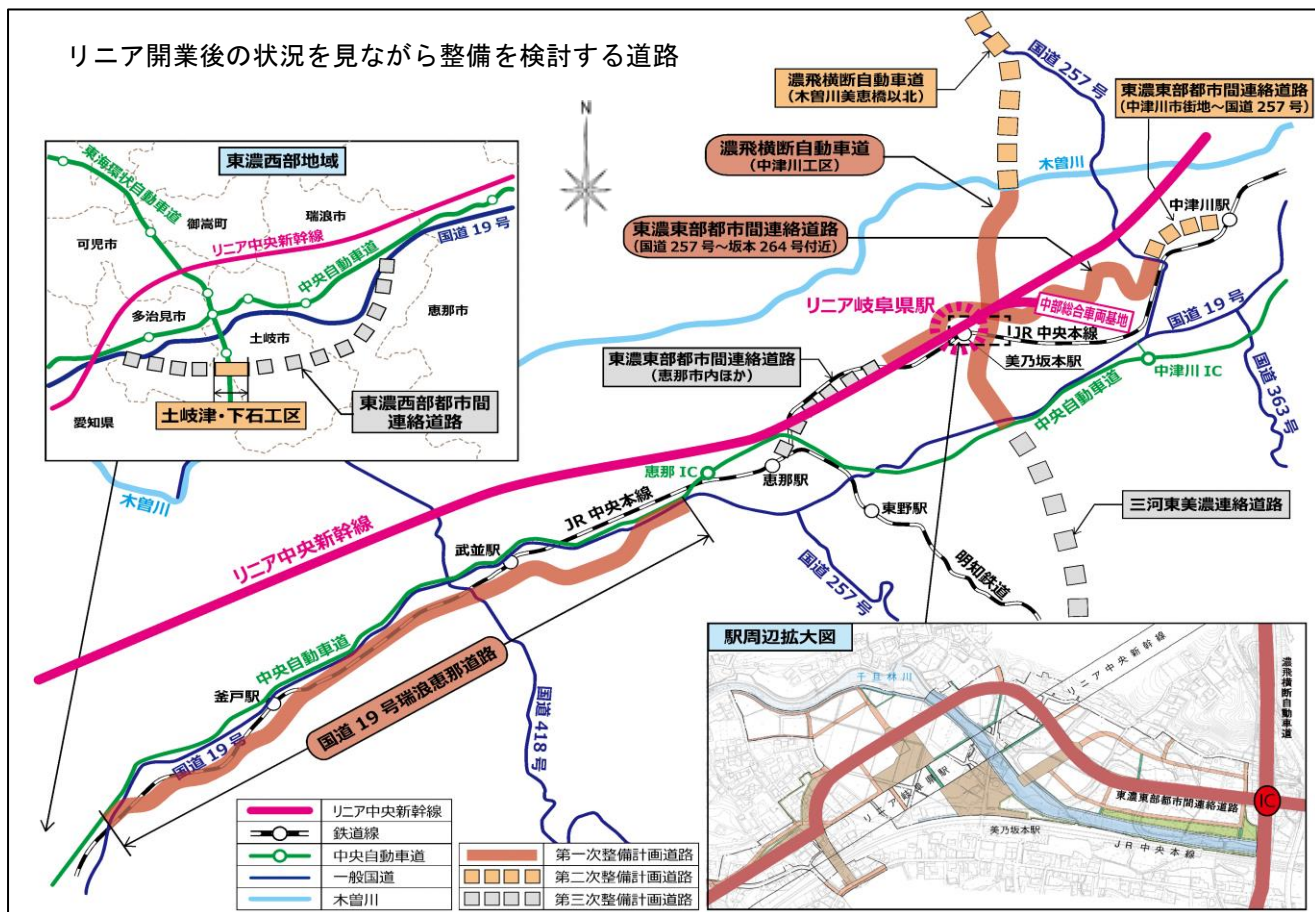
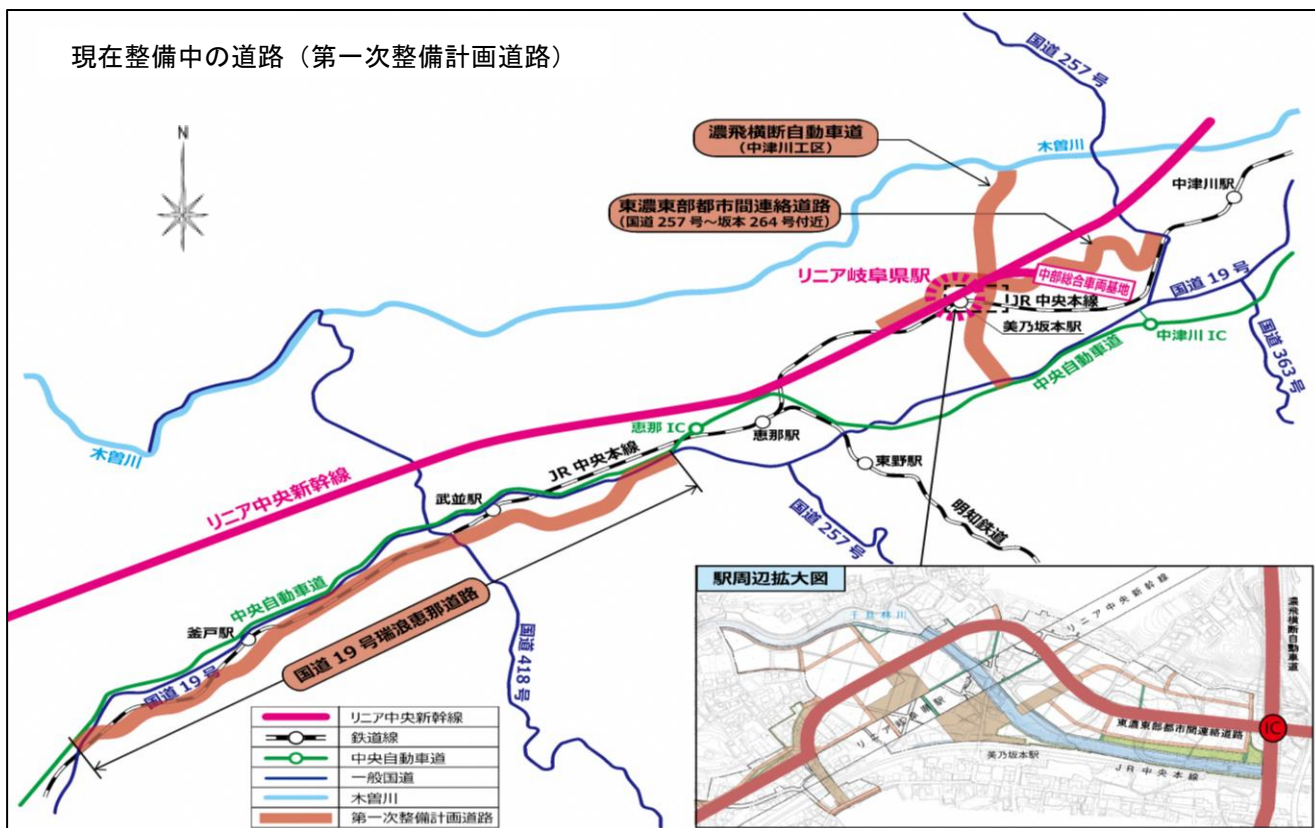
名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討

#### ●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県の魅力発信により、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、在来線鉄道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

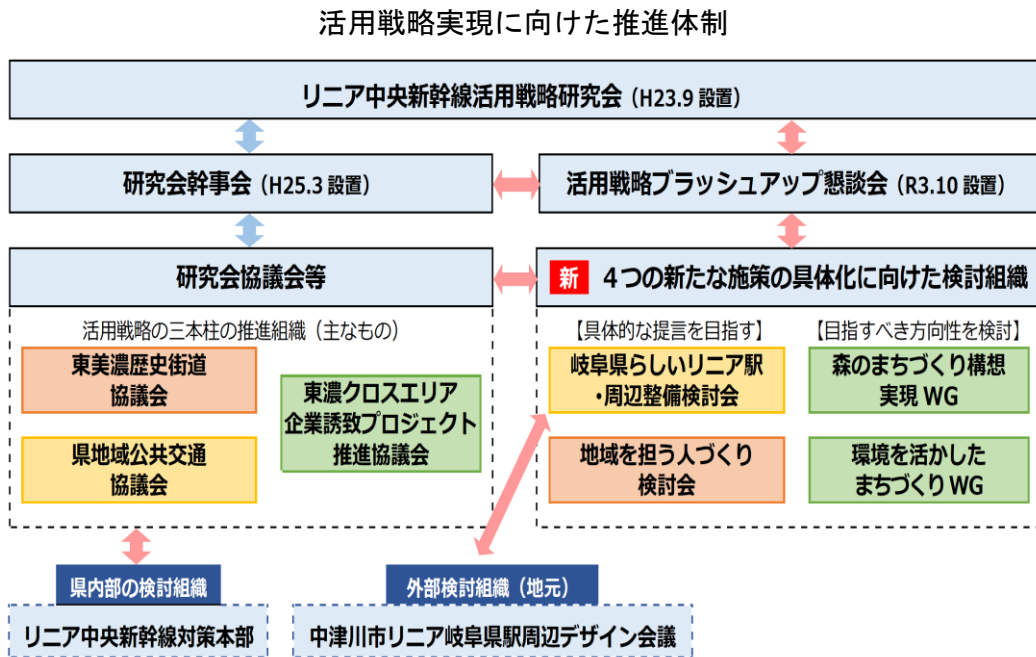
路線バスなどの従来の二次交通のほか、次世代の新モビリティも見据えた多様な交通手段の確保により、持続可能な二次交通の整備を推進する。



## 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

