

第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（案）に対するパブリック・コメント

- ・意見募集期間 : 令和5年1月18日 ~ 令和5年2月16日
- ・意見募集結果 : 8人 20件
- ・ご意見の内容 :
 - 全般に関するもの 1件
 - 戦略策定の背景と目的に関するもの 1件
 - 戦略の視点に関するもの 1件
 - 観光振興・まちづくり戦略に関するもの 2件
 - 基盤整備戦略に関するもの 5件
 - 今後の進め方に関するもの 1件
 - その他 9件

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
全般		
1	<p>2027年の品川－名古屋間における開業は不透明と報道されているが、地元中津川市ではリニア岐阜県駅の工事が着々と進んでおり、リニア開業は遠い未来の話ではないと感じている。</p> <p>これまでもリニア開業を見据えた取組みを進めているみたいだが、より一層その取組みを加速していただき、リニア開業効果の恩恵を地元にも広く波及させてもらいたい。</p>	<p>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クプロジェクトであり、その開業効果を県内全域に最大限波及させるために、2014年に「リニア活用戦略」を策定し、「観光振興・まちづくり」、「産業振興」及び「基盤整備」の3分野で取組みを展開し、着実に成果を上げてまいりました。</p> <p>戦略策定から9年が経過し、社会情勢の大きな変化がみられたことを踏まえ、現戦略策定時には無かった「新次元の地方分散への対応」、「SDGsの推進」、「盛土、残土などの環境対策」といった新たな視点を加え、この度全面改訂を行うこととしました。</p> <p>リニア開業は県勢発展にまたとないチャンスではありますが、開業すれば自ずと地域が活性化するものではないとの認識に立ち、改訂後の戦略に基づく取組みの実現に向けて、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ていきたいと考えています。</p>

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
I	戦略策定の背景と目的	
2	<p>現戦略の実績及び検証結果について教えてほしい。</p>	<p>現戦略に基づく取組み状況については、戦略P3～7に記載しています。</p> <p>「観光振興・まちづくり戦略」では、東美濃の観光資源の磨き上げのほか、移住・定住人口の拡大に取り組んでおり、令和2年度には、岐阜県への移住定住者数は過去最高の実績を記録しています。</p> <p>「産業振興戦略」では、東濃クロスエリアへの企業等の誘致に力を入れており、近年の県内への工場立地の実績は全国上位を維持しています。</p> <p>「基盤整備戦略」では、国道19号瑞浪恵那道路や濃飛横断自動車道をはじめとするアクセス道路の整備やリニア岐阜県駅周辺整備に向けた検討を着実に進めています。</p>
II	戦略の視点	
3	<p>リニア中央新幹線の開業により首都圏と岐阜県（東濃地域）が1時間で結ばれるのは劇的なインパクトだが、首都圏から1時間圏内と例えば長野県軽井沢町、静岡県熱海市などもあり、リニア岐阜県駅に付加価値がなければ競合エリアに負けてしまうのではないかと危惧している。</p> <p>岐阜県駅が埋没しないための取組みが必要だと思われる。</p>	<p>リニア岐阜県駅独自の魅力の発揮の必要性については、現戦略においても戦略の視点の一つに「岐阜県独自の魅力の発揮」を掲げており、地域資源の磨き上げ、発信に努めてきたところです。</p> <p>改訂後の戦略では、この取組みに加え、より岐阜県の地域資源を活かす取組みとして新たに「森のまちづくり」（戦略P13）の考え方を提案し、岐阜県の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を推進していくこととしています。</p> <p>これらの取組みをオール岐阜体制で強力に進め、他の地域との差別化を図っていきたいと考えています。</p>

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
III	戦略の基本的方向性	
1	観光振興・まちづくり戦略	
4	<p>地元の魅力的な観光スポットと言えば、苗木城跡、中津川宿、馬籠宿などがあり、北へ足を延ばせば下呂温泉、飛騨高山などがある。このような岐阜の宝ものをもっと磨き上げるとともに、新たな宝ものもどんどん発掘していく必要があると思うが、どのように取り組んでいくつもりか聞きたい。</p>	<p>リニア岐阜県駅を起点に豊富な観光資源が東西南北に存在しており、リニア開業によるさらなる人の流れを見越し、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になると考えています。</p> <p>そのため、2017年に設立した東美濃歴史街道協議会が中心となり、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を進めていくこととしています。（戦略P14、P32）</p> <p>また、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「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まいります。（戦略P17）</p> <p>更に、主要観光地はもとより、岐阜県が誇る各種観光資源を有機的に組み合わせるとともに、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まいります。（戦略P15）</p>
5	<p>中津川市にできるリニア中央新幹線の総合車両基地により「1,000人規模の雇用が創出されると言われており」と書かれており、地元雇用に期待を寄せている。</p> <p>戦略案P21には「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、（中略）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」と記載があるが、具体化に向けてどのように進めていくつもりか聞きたい。</p>	<p>人材育成の強化の実現のため、改訂後の戦略の「重点的に展開する施策」において新たに「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」を設け（戦略P33）、その具体化に向けた検討組織を設けることとしています。（戦略P36）</p> <p>実際に、昨年9月、地元経済界や教育関係者等で構成する「地域を担う人づくり検討会」を設置し、リニア関連企業や地元のモノづくり企業が求める人材供給を図るための方策等について検討を始めています。</p>

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
III 3	戦略の基本的方向性 基盤整備戦略	
6	「リニア岐阜県駅を交通のハブに」、「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」、「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」との記載があり、ぜひ具体化してほしいと考えるがどのように進めていくつもりか聞きたい。	岐阜県らしい駅及び駅周辺の整備に向けて、改訂後の戦略の「重点的に展開する施策」において新たに「リニア岐阜県駅及び駅周辺の『岐阜県らしさ』の追求」を設け（戦略P35）、その具体化に向けた検討組織を設けることとしています。（戦略P36） 実際に、昨年8月、景観、建築、デザイン等の専門家で構成する「岐阜県らしいリニア駅・周辺整備検討会」を設置し、県の東の玄関口にふさわしい個性的で高機能な駅であると同時に自然の中の駅を目指すとともに、交通のハブ、様々な移動サービスの統合といった良好な接続機能等について検討を始めています。
7	メガリージョンを進化させ、人・物・金の流動の活性化を図る上で、リニア岐阜県駅からのモビリティの強化が同時に必要だと思われる。カーシェアリングの導入や無人運転車両の実用化を見据えたバスターミナルの設計、十分なキャパシティのある駐車場の整備の検討をお願いしたい。	リニア岐阜県駅及び駅周辺の整備にあたっては、次世代の新モビリティに対応した将来的可変性、拡張性を見据えた整備（戦略P26）や、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を見据えたパーク＆ライドに供する駐車場の整備の必要性について記載しています。（戦略P31） 具体的な整備内容については昨年8月に設置した、景観、建築、デザイン等の専門家で構成する「岐阜県らしいリニア駅・周辺整備検討会」の中で検討を進めてまいります。
8	リニア岐阜県駅を降りてからすぐにバスやタクシーに乗ったり、レンタカーを借りることができなければ、岐阜県への新たな人の流れは生じないと思われる。 リニア中央新幹線を降りてからの交通手段をいかにして確保するのか。	リニア岐阜県駅及び駅周辺の整備にあたり、リニア中央新幹線の高速性を活かすためにも、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、いわゆるシームレスな二次交通が不可欠であり、その実現に向けてリニア中央新幹線と目的地を繋ぐMaaSの導入に向けた取組みの促進（戦略P26）や、利用者のニーズを踏まえた各種モビリティによる多様な交通手段の確保に向けて調整を図ってまいります。（戦略P31）

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
9	<p>駅の周りの開発だけではまちの魅力は発信ができない、広域のまちづくりを視野にすべきと考えるがそのような考えはあるか。</p>	<p>戦略案においてご指摘の考えは示しておりましたが、ご意見を踏まえ、次のとおり、よりわかりやすく記載します。</p> <p>「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。」（戦略P27）</p>
10	<p>リニア中央新幹線の建設にかかる駅舎や周辺道路の整備などにかかる岐阜県の負担額について知りたい。</p>	<p>改訂後の戦略P25～27「岐阜県らしい駅及び駅周辺の整備」に記載していますが、リニア開業を見据えた整備は、JR東海や関係市町と役割分担等を協議しながら段階的に行うこととしています。</p> <p>財政の持続可能性の確保にも配慮しながら、駅及び駅周辺に必要な機能を見極め、過剰整備で費用負担が大きくなりすぎないよう整備に取り組んでまいります。</p>
V 今後の進め方		
11	<p>目指すべき達成目標とロードマップとはどのようなものか。公表されているのか。こちらについても意見募集してもらいたい。</p>	<p>活用戦略の実現にあたり、重点的に展開する施策の具体化に向けた今後の対応・事業方針について、「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略アクションプラン」として別冊にとりまとめ、毎年度、進捗状況を把握するとともに、必要に応じて見直すこととしております。現在、とりまとめ作業を終えましたので、戦略と併せて公表しています。</p>

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
その他		
12	<p>「『重要湿地』の保全について、ＪＲ東海は希少植物のハナノキは幼木や稚樹を移植するが、候補地の湿地は残すことができないとの考えを改めて示した」との新聞記事があったが、希少植物はその地形に合っているから生息していることを踏まえ、移植ではなく、他の土地へ残土を持っていくべき。</p>	<p>リニア建設促進には、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と考えています。（戦略P8）</p>
13	<p>日吉トンネル工事に伴う残土に放射性物質のウランを含む残土が検出されたが、その残土はどうなったのか。</p> <p>ＪＲ東海は今になって御嵩町の重要湿地に残土を処分すると公表したが、その残土の汚染は誰が検査するのか。</p> <p>東濃ウラン鉱山の下を掘削する予定もあり、ウラン残土が出てきた時、県はどう対処するつもりか。</p>	<p>そのため、今後本格化するリニア建設工事にあたり、環境保全及び防災対策の両面からの十分な対策と、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ようにしてまいります。（戦略P25）</p>
14	<p>県民の健康、安全を一番に考え、何か事故事象が起きた時におけるＪＲ東海の実任の所在について県が調整を図るとともに、賠償や補償の事もＪＲ東海と確約し、県民に公表してほしい。</p>	
15	<p>リニアの電力消費量、リニアから発生する電磁波等が人体や環境に及ぼす影響、リニアがもたらすマイナス面、地震などの災害が発生した時の被害について知りたい。</p>	<p>ご質問の項目については、リニアプロジェクトをご理解いただくうえで重要な事項であり、ＪＲ東海に対して引き続き、皆様のプロジェクトへのご理解を深めるため丁寧に説明を行っていくよう求めてまいります。</p> <p>ちなみにＪＲ東海のホームページのFAQ（頻繁にある質問）には、リニアの電力消費量などリニア中央新幹線に関する説明が掲載されています。</p>
16	<p>静岡県工区未着工に対する岐阜県の取組みについて知りたい。</p>	<p>改訂後の戦略参考資料P17に記載のとおり、昨年7月、静岡県がリニア中央新幹線建設促進期成同盟会（全国同盟会）に加盟しました。</p> <p>リニア建設という一大プロジェクトを成し遂げるにあたっては、沿線の足並みを揃えた対応が必要であり、静岡県が全国同盟会に加わったことで、沿線自治体が同じ土俵に立って議論する体制が整ったと考えています。今後、粘り強く対話を積み重ね、事態解決の糸口につなげていきたいと考えています。</p>

No.	ご意見の内容（要旨）	ご意見に対する研究会の考え方
17	活用戦略本文以上に参考資料のボリュームが必要ですか。	戦略に関するこれまでの取組みや関連事項の理解を深める上で必要最小限の資料添付に留めていると考えています。
18	活用戦略実現に向けた推進体制の会議体の長について知りたい。	改訂後の戦略P36の「推進体制」に記載した組織については、活動状況に併せ、適宜県ホームページにて公表してまいります。
19	リニア中央新幹線は開業しないため、リニア開業を見据えた取組みは不要である。	リニア中央新幹線建設工事は、2014年10月に国土交通大臣により、品川－名古屋間を2027年工事完了とする工事実施計画が認可されています。
20	<p>リニア中央新幹線の工事では、自然環境、工事現場付近に住む人々の生活が破壊され、工事によって亡くなった作業員もいる。そして、大量の資源が費やされる上、完成後にも大量の電力を消費する。リニア中央新幹線の計画は、SDGsとは相容れない。インターネットの高速通信、オンライン会議、テレワークが一般的になった今、リニア中央新幹線を建設する必要性は無いと考える。</p> <p>リニア中央新幹線の工事では、大量の残土が発生し、残土には有害物質が含まれ、土壌汚染や水質汚染の危険性もある。残土の埋め立てを積極的に受け入れたい基礎自治体は無いだろう。重要湿地等の自然環境が豊かな場所に残土を埋め立てるのは論外であり、やってはいけない。</p> <p>また、工事によって河川の流量が減少し、水枯れが起こることが懸念される。実際、山梨リニア実験線の工事では水枯れが起こった。自然環境、人々の生命と暮らし、水資源を失うような計画をやるべきではない。</p> <p>リニア中央新幹線の計画自体を止めるべきと考える。</p>	<p>また、リニアの整備は、政府の「骨太の方針」にも位置づけられた国家プロジェクトであり、岐阜県にとっても未来を開くビックプロジェクトという評価を行っており、その開業効果を県内全域に最大限波及させるために、今般、活用戦略を改訂し、リニアを活用したまちづくりを協力を推進することとしています。</p> <p>なお、今後本格化するリニア建設工事にあたり、環境保全及び防災対策の両面からの十分な対策と、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ようにしてまいります。（戦略P25）</p>