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

（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
・（一社）岐阜県経済同友会筆頭代表幹事
（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
・御嵩町商工会会長

【観光関係者】

・（一社）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）
・（一社）多治見市観光協会理事長
・中津川市商工観光部観光課長
・（一社）瑞浪市観光協会会長
・（一社）恵那市観光協会会長
・（一社）土岐市観光協会会長
・（一社）可児市観光協会会長
・御嵩町観光協会会長
・（一社）飛騨・高山観光コンベンション協会会長
・（一社）下呂温泉観光協会会長

【岐阜県】

・知事
・理事
・総合企画部長
・商工労働部長
・観光文化スポーツ部長
・県土整備部長
・都市建築部長
・リニア未来都市局長
・西濃県事務所長
・揖斐県事務所長
・中濃県事務所長
・可茂県事務所長
・東濃県事務所長
・恵那県事務所長
・飛騨県事務所長

【オブザーバー】

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

（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

１１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

１２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

３月　「リニア中央新幹線活用戦略研究会」により「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」を策定

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

１１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

１２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みについて

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

１１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

１１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

１２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

１０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

１１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月２７日　　地域を担う人づくり検討会（第２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

２月　　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）〔書面開催〕
・第２次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略最終案について

３月　３日　　岐阜県らしいリニア駅・周辺整備検討会（第２回）
・岐阜県らしいリニア駅・周辺整備に向けて

３月　　リニア中央新幹線活用戦略研究会（第８回）〔書面開催〕
・第２次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略の策定について
（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含む）

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く意見を聞くため、「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 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）及び第２回（２月）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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、立教大学兼任講師 清水愼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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、WAmazing 株式会社代表取締役/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）
総会後、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）
総会後、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
総会後、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
総会後、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
総会後、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環境学部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

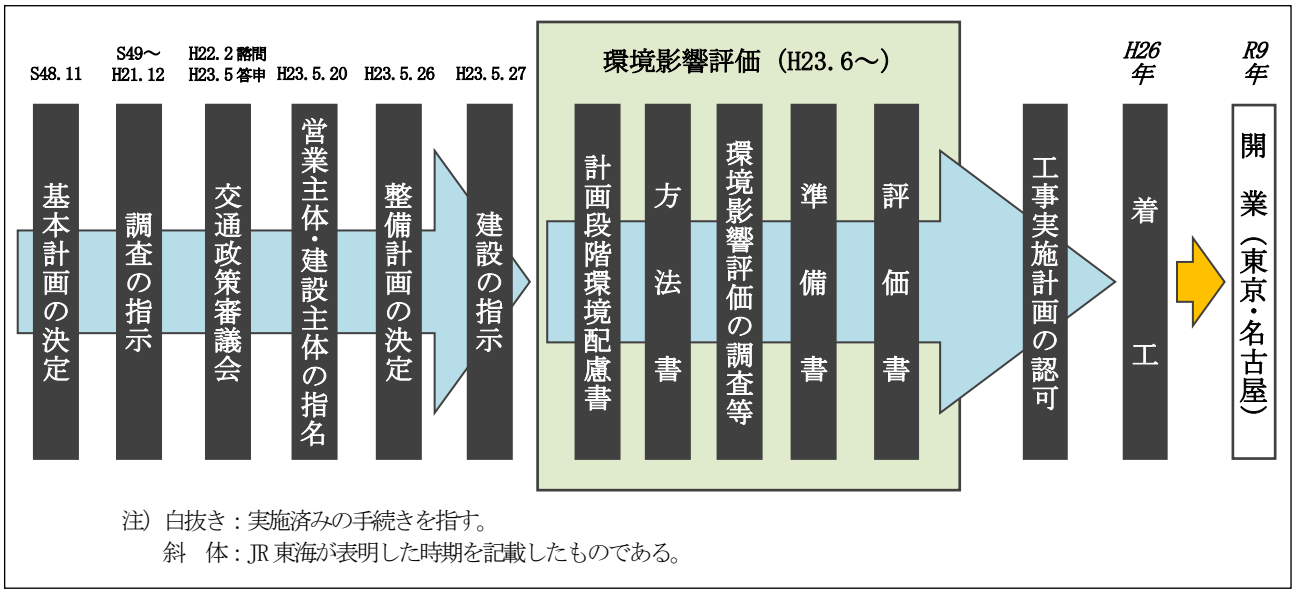
リニア中央新幹線は、東京-大阪間（約 438km）を、超電導磁気浮上式リニアモーターカーにより、67 分で結ぶ構想。

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ＪＲ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、ＪＲ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実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

〔「あらまし」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、木曽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曽川国定公園をできる限り回避するとともに、可児市皐ケ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。

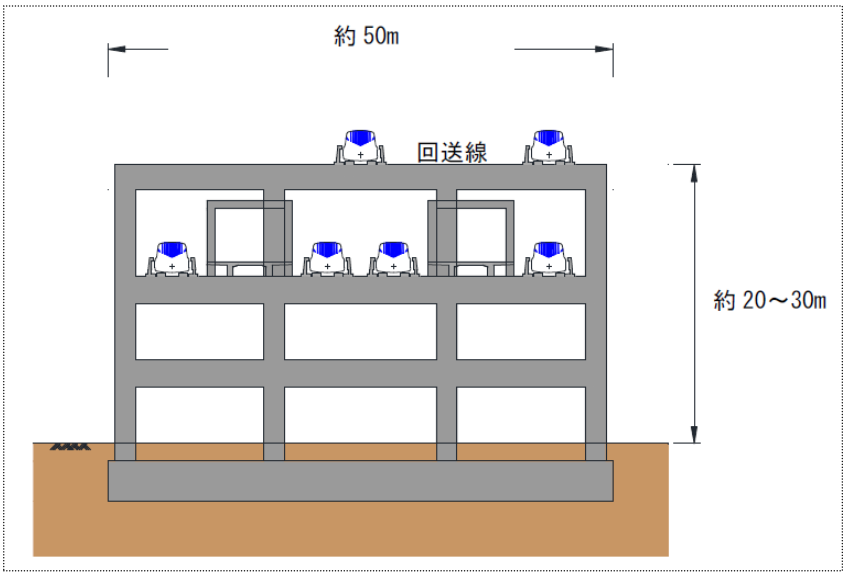
・中部車両基地（工場）は、恵那峡県立自然公園及び岩屋堂のシデコブシ群生地を回避し、約 65ha で中津川市千旦林地区の丘陵地に計画した。

構造種別（路線延長）と主な施設

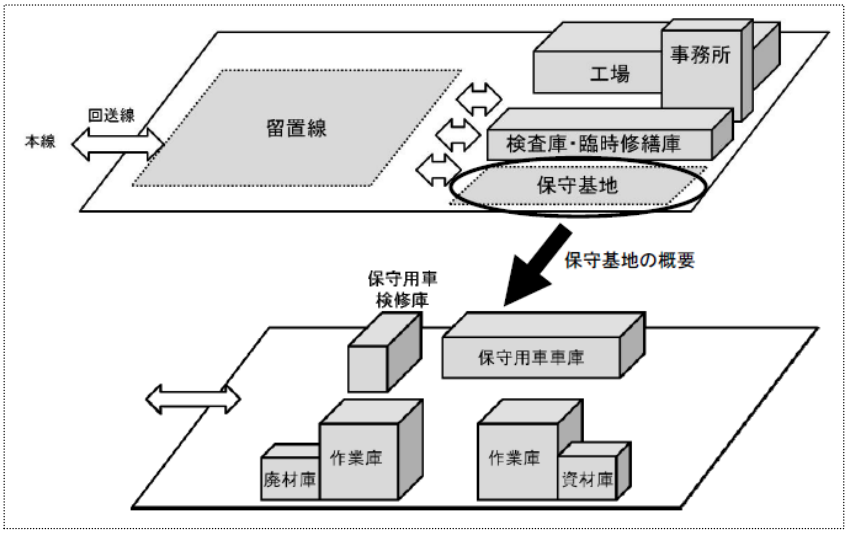
種別	地上部	トンネル	駅	車両基地 （工場、保守基地含む）	変電施設	非常口 （山岳部）
数量	6.5km	48.6km	１箇所	１箇所	２箇所	７箇所

※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



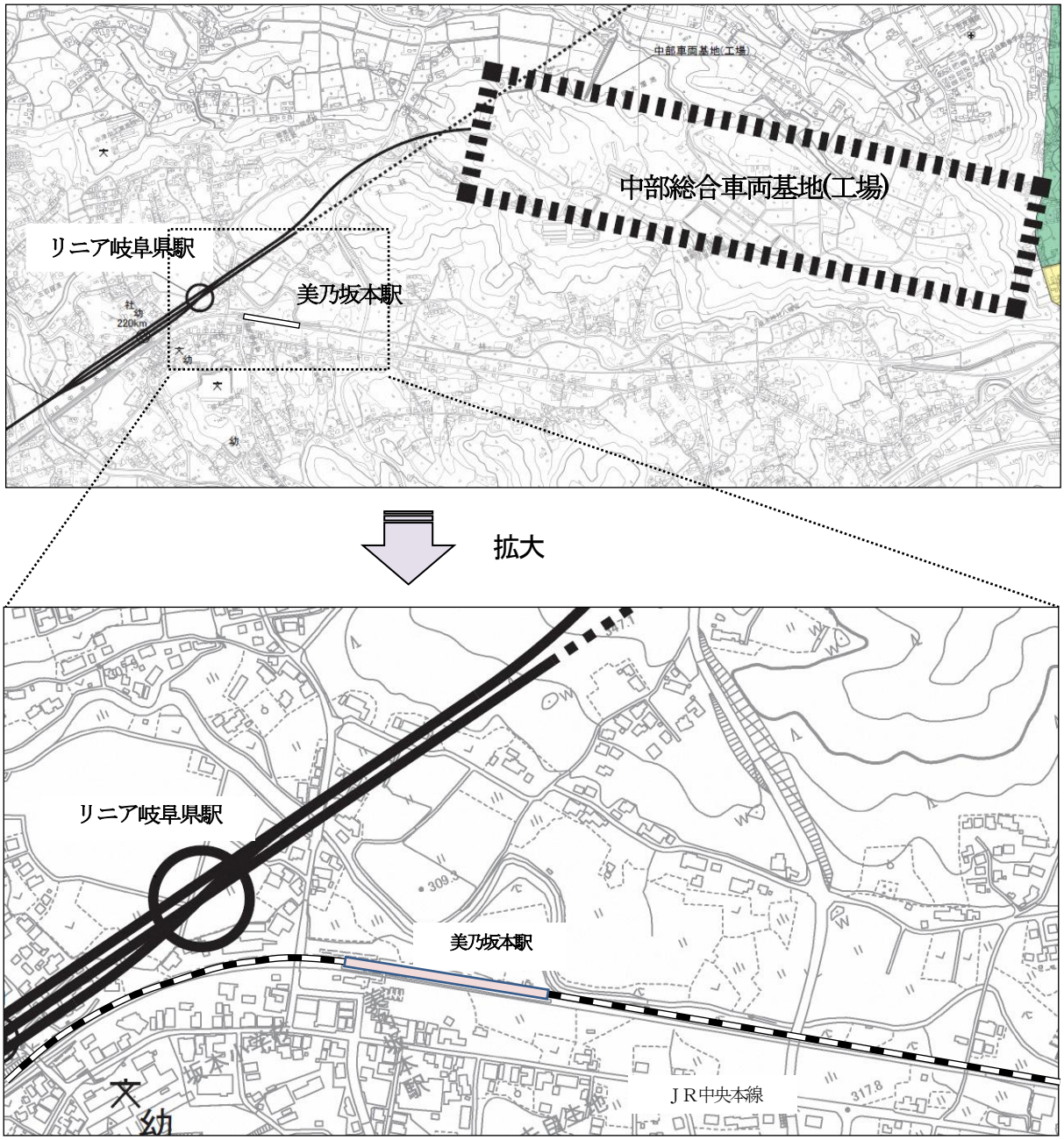
【出典：JR 東海ホームページ】

（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 1 km 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ととりまとめた。

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の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し、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、三大都市圏間の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．営業主体及び建設主体について

営業主体及び建設主体については、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当と考えられるが、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、営業主体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東海の建設主体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的見通しに基づいて、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

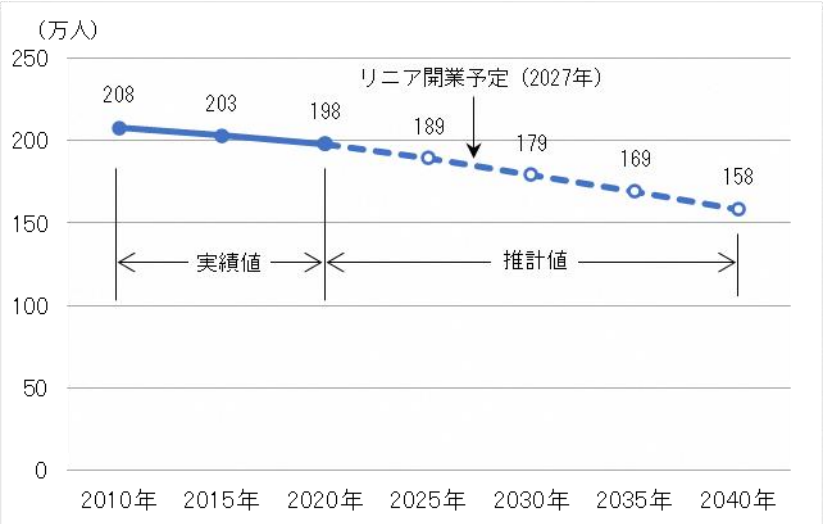
（１）人口の状況

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】

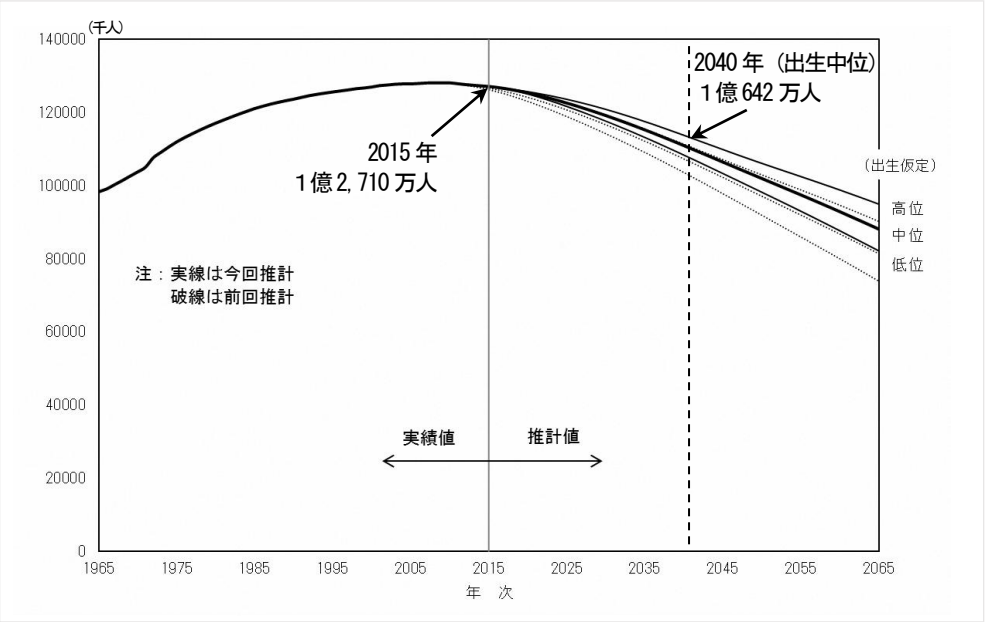
②日本の将来人口

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 ▲2,068 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。

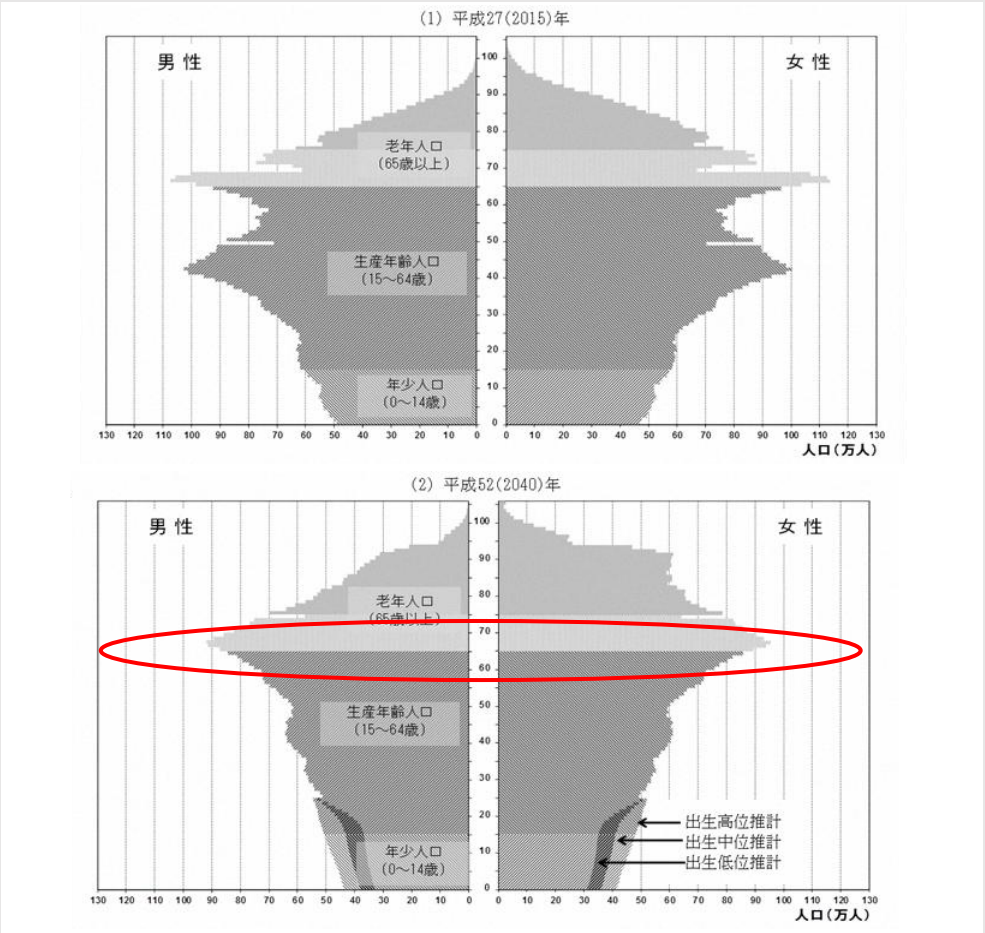
日本全体でも人口が減少するとともに、少子高齢化が更に進んでいく。

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

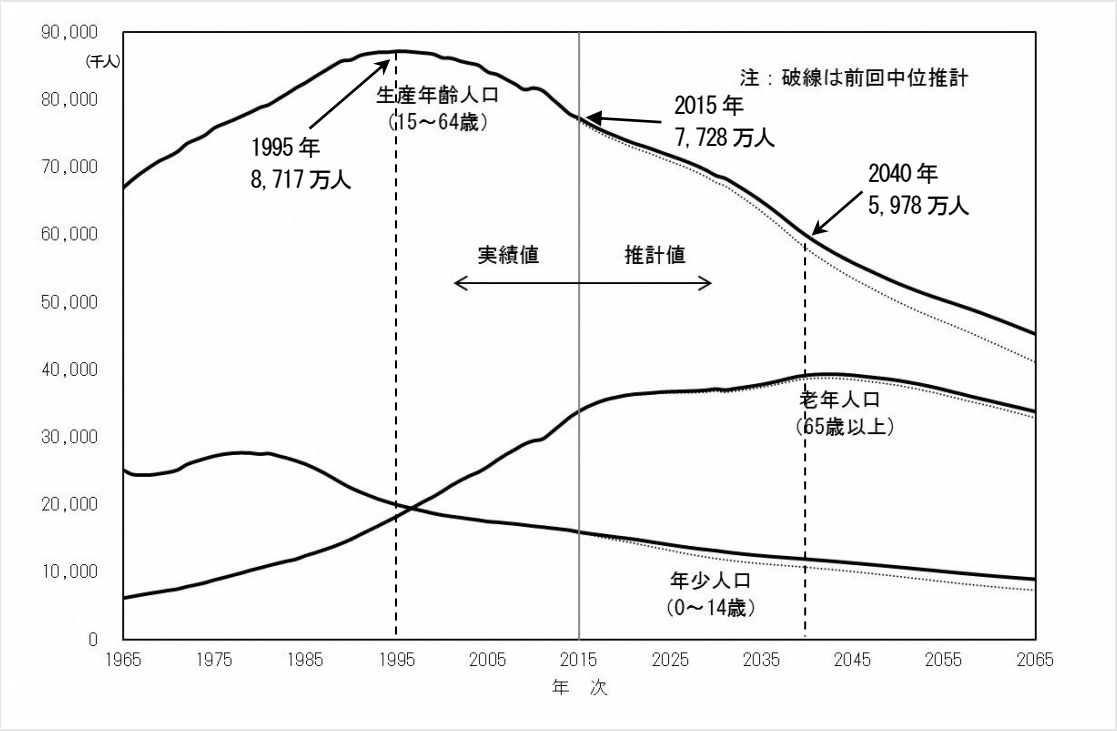


【出典：国立社会保障・人口問題研究所「人口ピラミッドデータ（2015、2040 年）」を一部加筆】

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、社会経済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



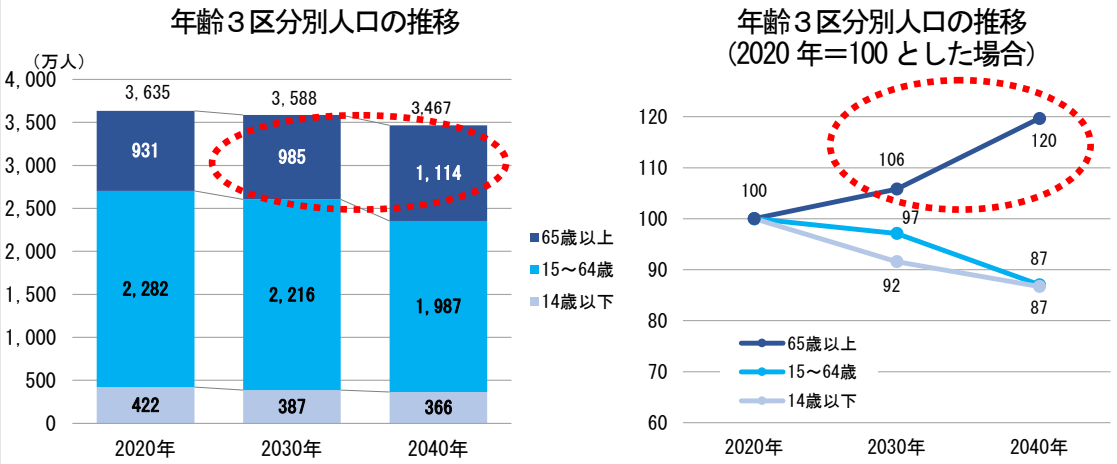
【出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年推計）」を一部加筆】

④首都圏における高齢者の増加

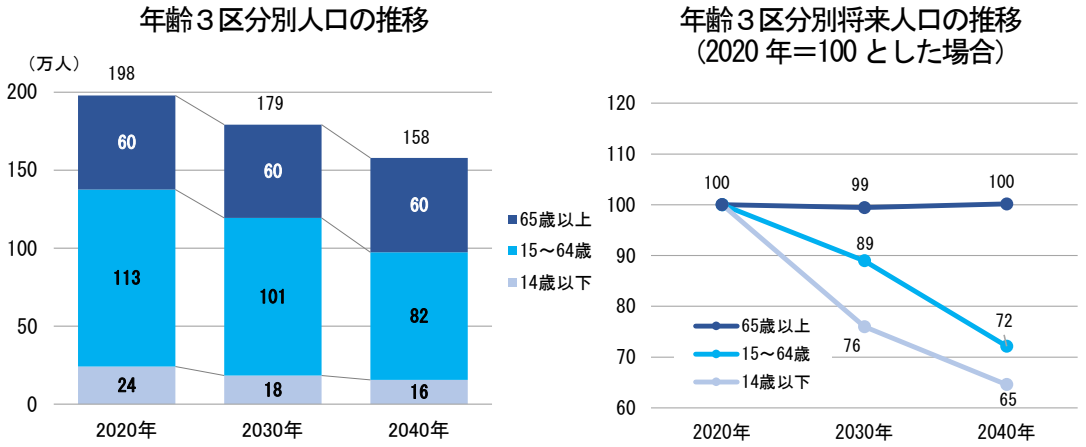
首都圏の高齢者は、2040（令和22）年には、1,114万人（2020（令和2）年比 ＋183万人 ＋19.7%）になると推計され、急激に増加することが予想されている。

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。

【首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県】



【岐阜県（参考）】



【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】

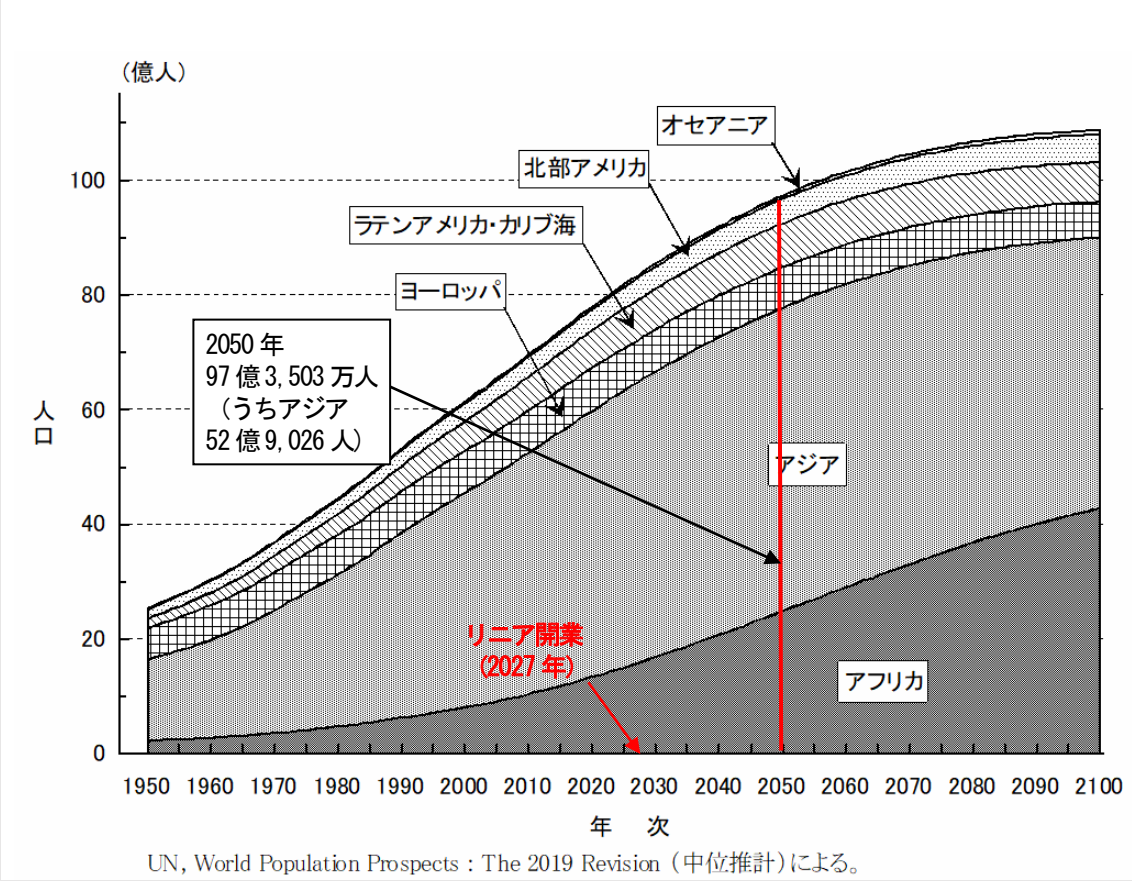
（２）国際化の進展

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。

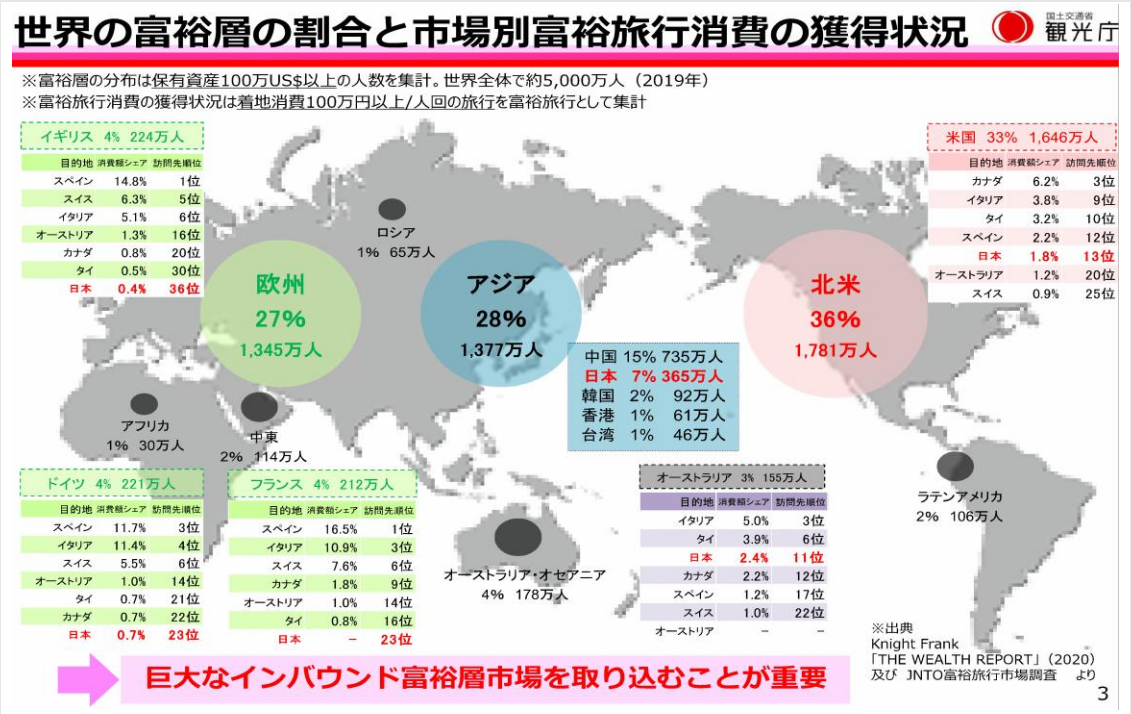
アジア諸国においては富裕層が増加しており、2019（令和元）年には、欧米、北米とほぼ同じ人口となっている。

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

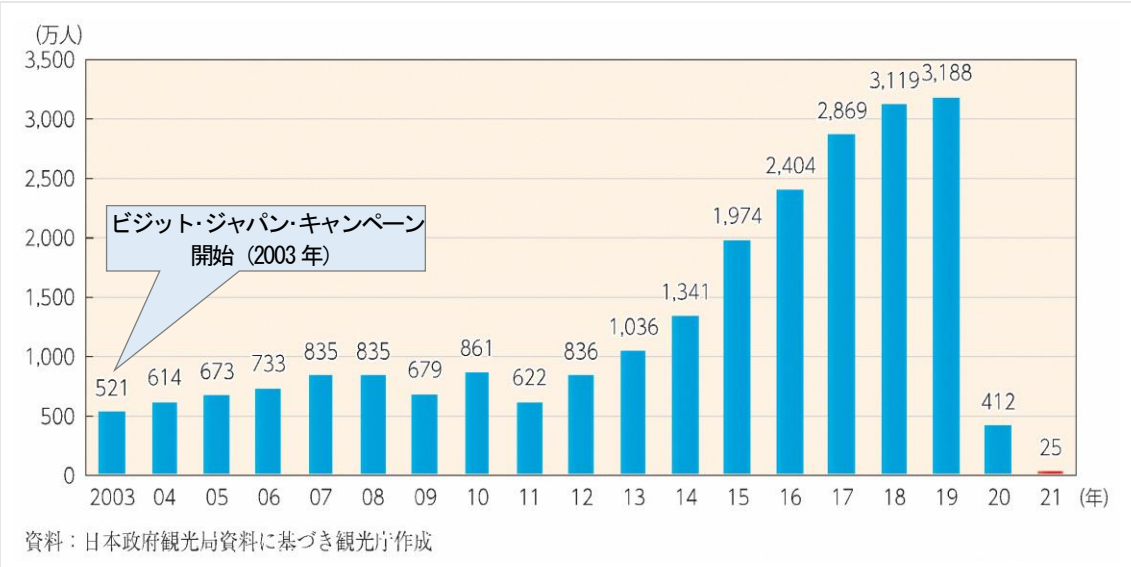


【出典：観光庁 上質なインバウンド観光サービス創出に向けた観光戦略検討委員会資料（2020 年）】

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



【出典：国土交通省「令和４年版 観光白書」】

政府による訪日外国人旅行に関する目標値

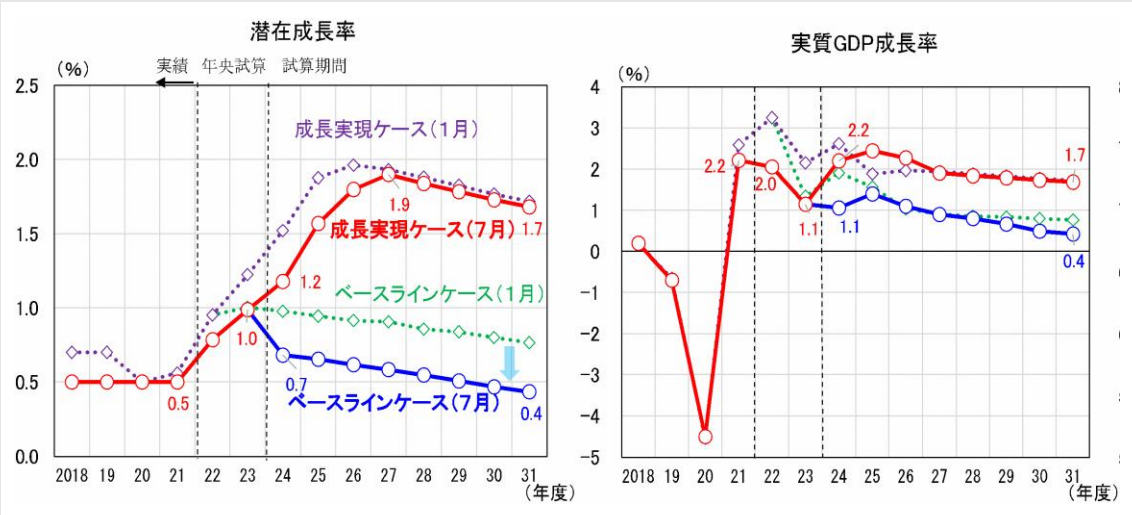
【出典：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議「明日の日本を支える観光ビジョン 施策集」(2016 年)】

（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渡って推移する「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 品川ー名古屋間 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（高崎駅ー長野駅間）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 品川ー大阪間 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

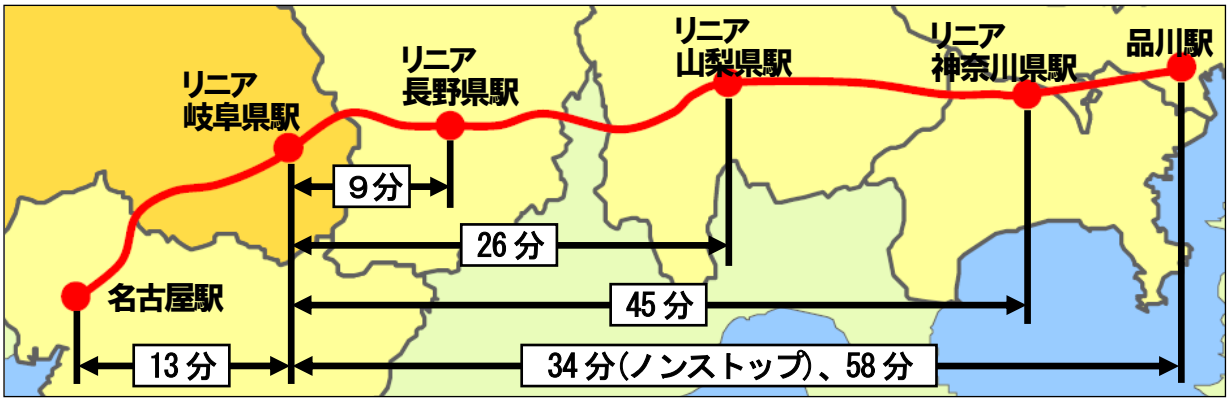
※本章の数字・データは、三菱UFJリサーチ＆コンサルティング㈱の試算を基にして時点修正

（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。

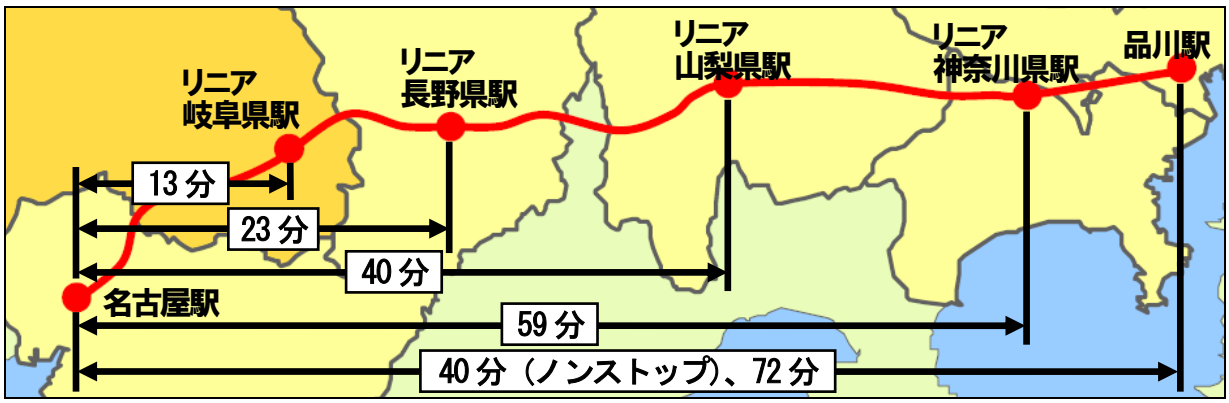
また、現在、東海道新幹線のルート上にない、リニア沿線地域（長野県、山梨県）との鉄道アクセス利便性も大幅に向上する。

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

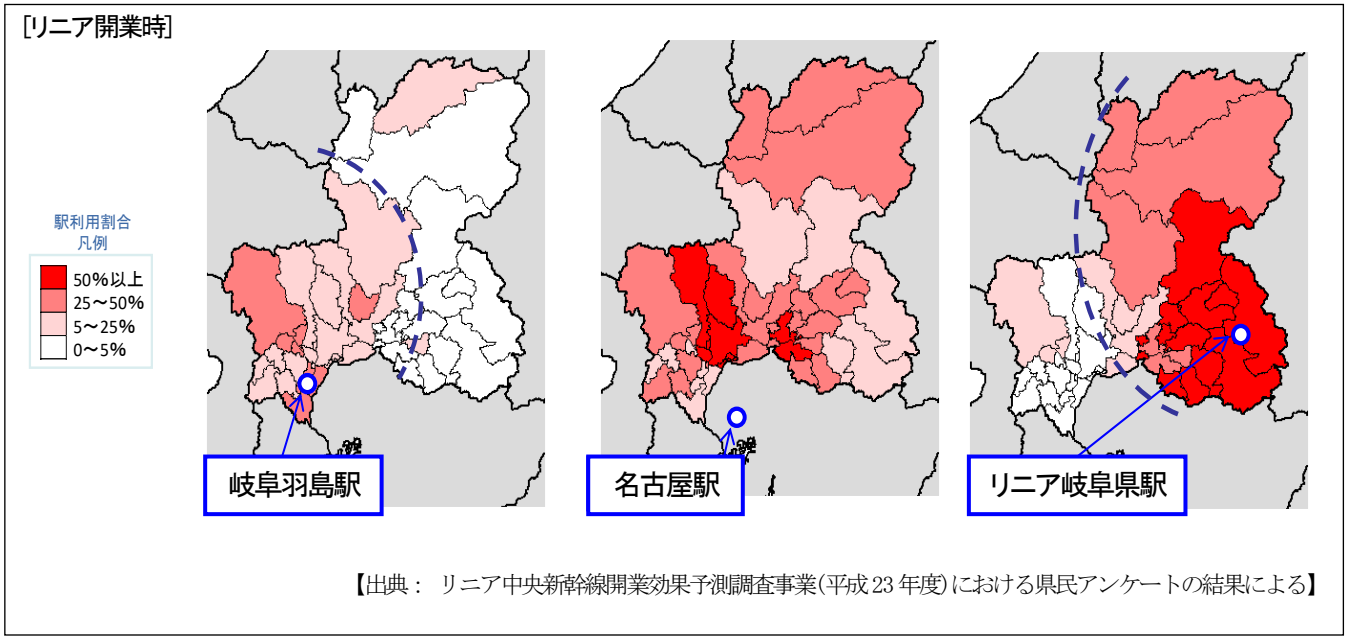


※「ノンストップ」と表示したもの以外は、各駅停車の所要時間

（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）



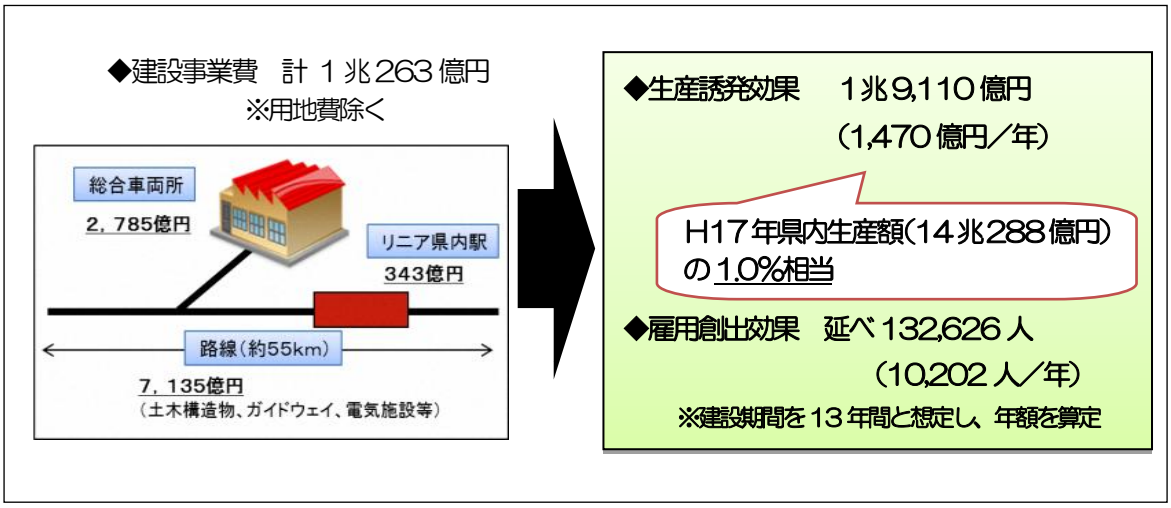
【出典： リニア中央新幹線開業効果予測調査事業(平成23年度)における県民アンケートの結果による】

（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



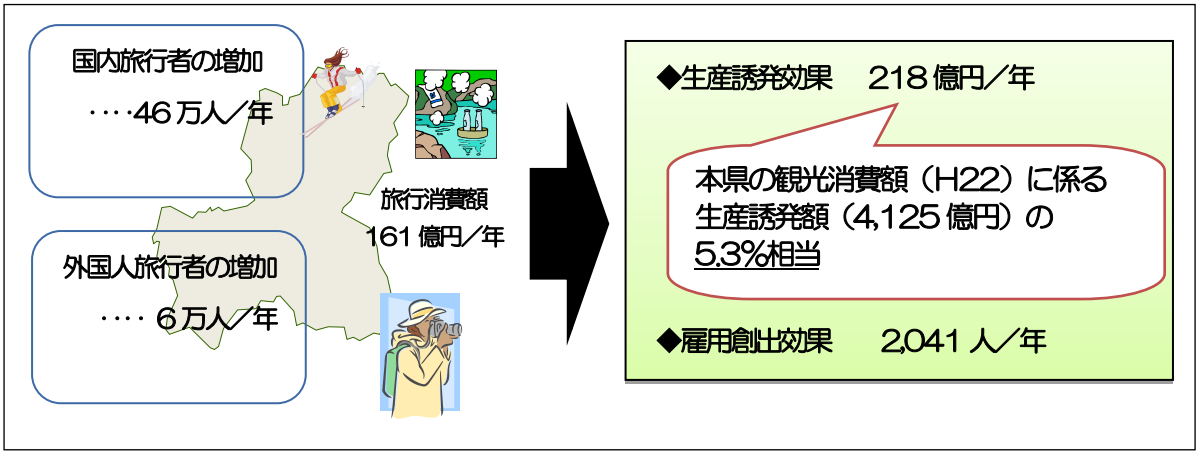
（4）開業後の経済波及効果

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、国内旅行客が年間 46 万人、外国人旅行客が年間 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

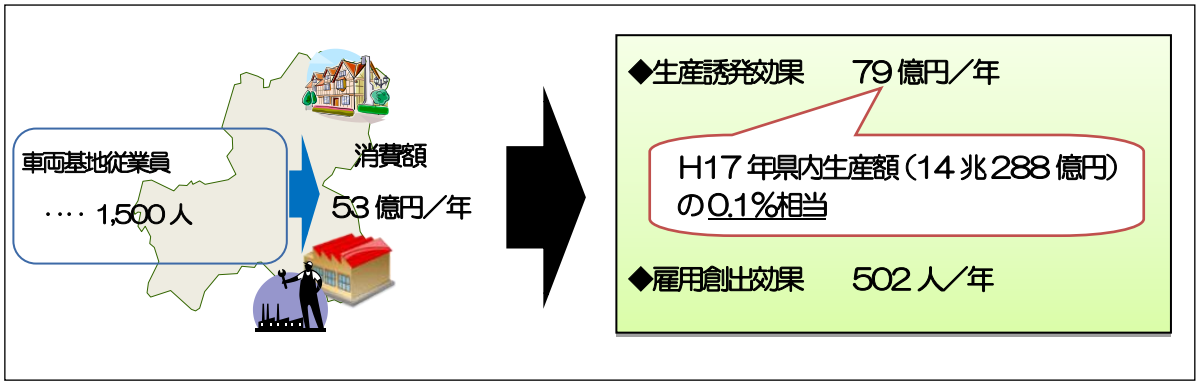


②中部総合車両基地の設置による経済効果

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。

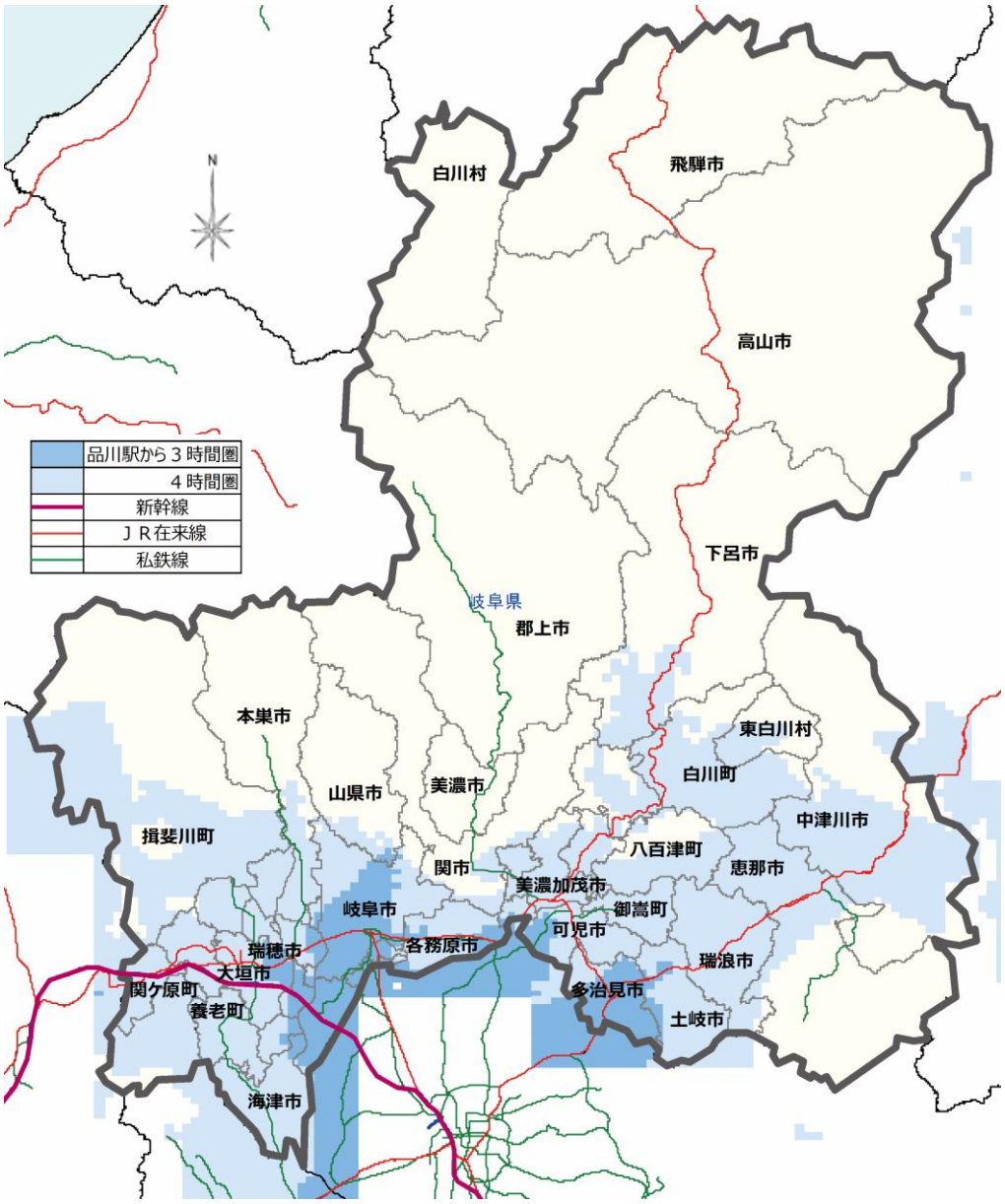
総合車両基地の設置による経済効果



（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

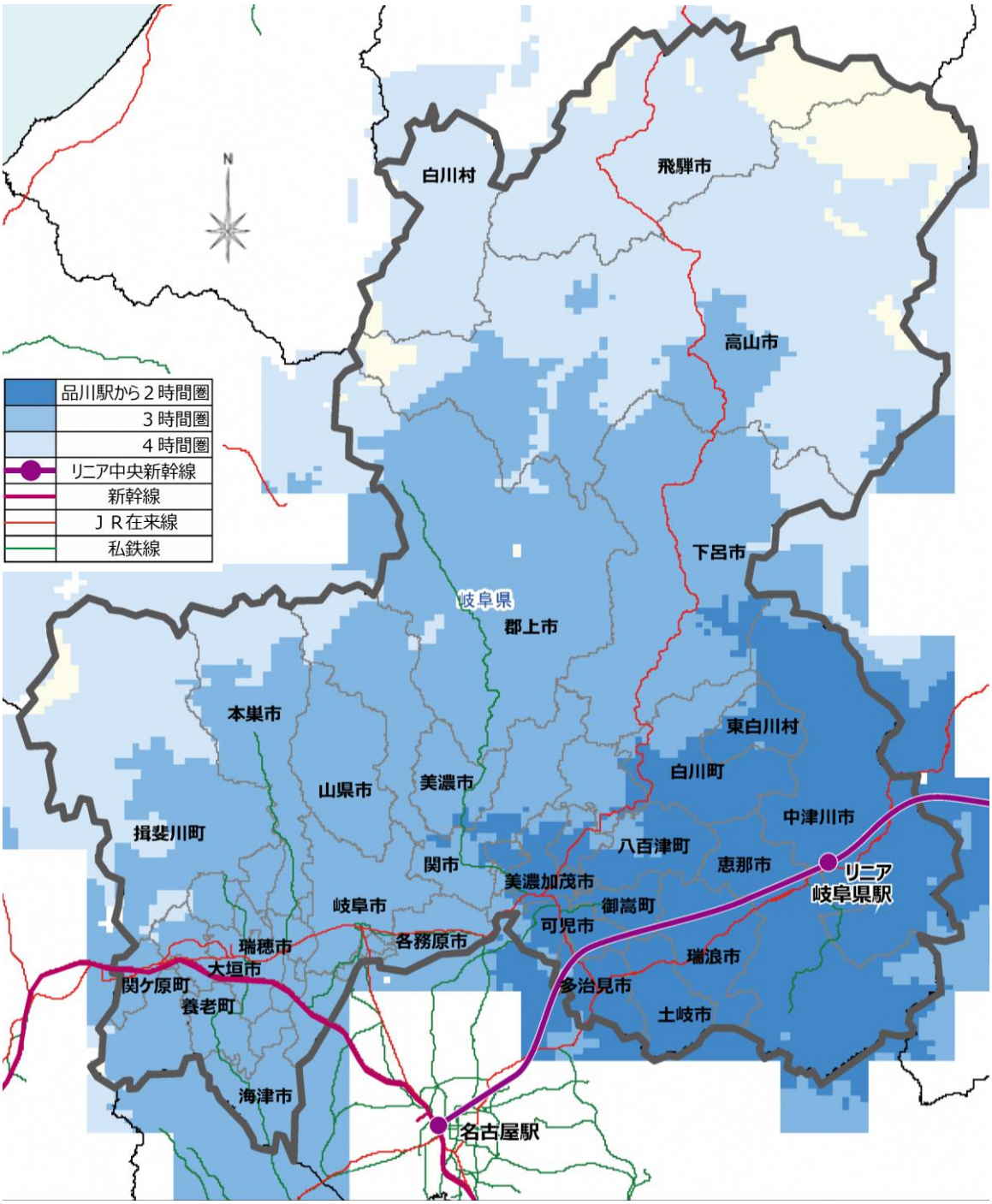
リニア中央新幹線の品川ー名古屋間の開業により、首都圏からの所要時間が大幅に短縮する。県内各市町村における所要時間の変化を調査したところ、リニア開業後はほぼ全域で短縮効果が見られ、2 時間圏の登場、3～4 時間圏の大幅な拡大がみられる。

現 状



※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			鵜沼		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 新鵜沼（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） 名鉄新鵜沼駅から出発				（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】

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			鵜沼		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）	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」経由の場合	〔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）名鉄新鵜沼駅から出発				（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】

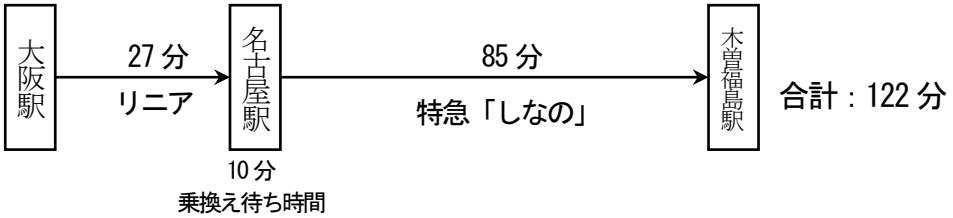
：①の試算と比較して変化した箇所

（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を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。

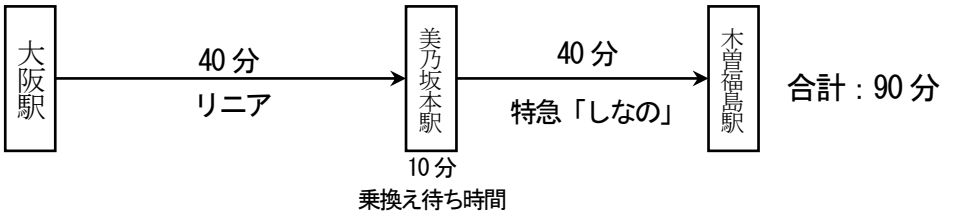
大阪駅～木曽福島駅間における比較検討

① 名古屋駅で特急「しなの」に乗り換え



② 美乃坂本駅まではリニア、美乃坂本駅で特急「しなの」に乗り換え

【美乃坂本駅に特急「しなの」が停車すると想定】



大阪駅から木曽福島駅間の所要時間を比較すると、①と比較し②の方が約 30 分の短縮となるため、②が主要な鉄道アクセスパターンとなると推定される。

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「名古屋ー岐阜ー中濃ー飛騨」と「名古屋ー東濃ー木曽」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、名古屋ー岐阜ー中濃ー飛騨、名古屋ー東濃ー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（リニア品川ー名古屋間開業後）

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「北陸ー飛騨ー東濃」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

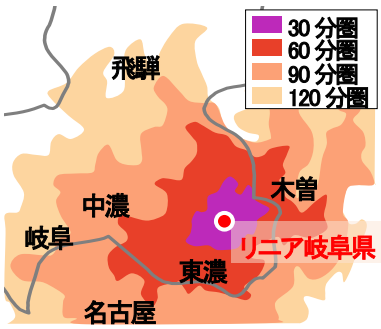
⇒リニア岐阜県駅と県内の地域間を結ぶアクセス「東西軸」等強化が必要
⇒リニア岐阜県駅の周辺地域や飛騨地域をカバーするフリーパスの創設が必要

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



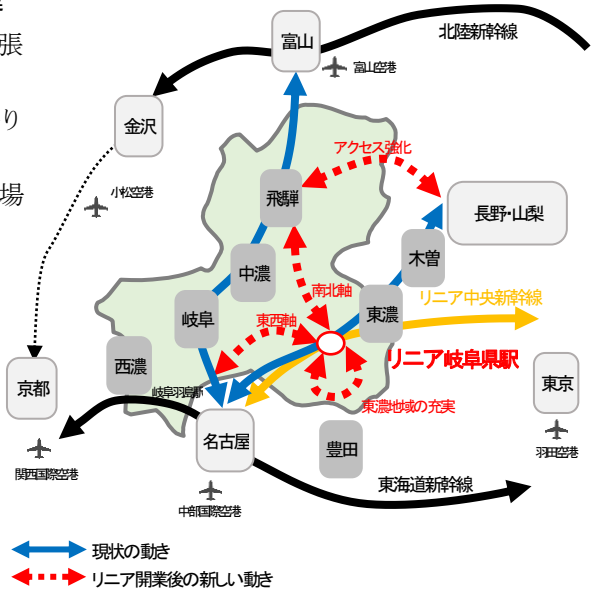
④東濃地域内企業のリニア岐阜県駅利用を促進

・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