

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

平成26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 リニア中央新幹線の開業 1
(2027 (平成 39) 年度の開業) (リニア中央新幹線の概要) (リニア岐阜県駅)
(中部車両基地) (利用者数推計)
- 2 2027 (平成 39) 年度の岐阜県の交通ネットワークの状況 5
(ネットワーク整備の進捗) (北陸新幹線) (東海北陸自動車道) (東海環状自動車道)
(濃飛横断自動車道) (中部縦貫自動車道などその他のネットワーク)
- 3 リニア中央新幹線を活用した戦略的な地域づくり 7
(地域づくりへの活用と戦略) (リニア基本戦略) (リニア活用戦略)

II 戦略の視点

- 1 広域的に効果を波及 9
(県内アクセス整備) (名古屋市ターミナル駅の活用) (愛知県、長野県からの利用)
- 2 大都市機能を分担 9
(三大都市圏の一体化) (首都機能の分担)
- 3 岐阜県独自の魅力を発揮 10
(地域独自の魅力の重要性) (岐阜県独自の魅力)

III 観光振興・まちづくり戦略

- 1 リニア中央新幹線の開業と観光振興・まちづくり 12
(リニア岐阜県駅 50km 圏域の集中的な観光振興)
(リニア岐阜県駅から東西南北への観光軸を新たに形成)
(リニア岐阜県駅周辺から県全体への観光振興へ) (広域観光による海外誘客)
(リニア中央新幹線、車両基地の観光資源としての活用)

(観光から移住・定住人口の拡大へ) (空き家を活用したビジネス)
(人口流出抑制)

2 活用戦略と重点的に展開する施策

- (1) 「東美濃ふるさと街道」(新たな南北観光軸) 18
- (2) 「いこしえ街道」(新たな東西観光軸) 18
- (3) リニア中央新幹線の観光資源としての活用 19
- (4) 岐阜県全域への観光振興効果の波及 21
- (5) 観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大 22
- (6) 空き家のオフィス活用 23

IV 産業振興戦略

1 リニア中央新幹線の開業と産業振興 24

(大都市機能との関係) (大都市に居住する人をターゲットにする業種・施設)
(大都市から岐阜県への再配置が可能となる業種・施設)
(名古屋都市圏に立地する業種、施設) (岐阜県の資源を活用する業種、施設)
(立地適地の状況) (行政中枢機能のバックアップ) (車両基地) (建設段階の経済効果)

2 活用戦略と重点的に展開する施策

- (1) 業務機能誘致、本社機能誘致 28
- (2) 行政中枢機能のバックアップ施設誘致、首都機能の一部移転 28
- (3) 工場誘致 29
- (4) 車両基地の地域経済への効果波及 29
- (5) 建設段階の経済効果波及 30

V 基盤整備戦略

1 駅及び駅周辺の戦略的整備 31

(駅及び駅前広場) (美乃坂本駅との連絡) (周辺整備) (観光案内所) (物産販売店・飲食店) (整備に係る役割分担) (段階的整備) (新駅を中心としたまちづくり)

2 リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及させる基盤整備

- (1) アクセス道路 32
(道路ネットワークの状況) (アクセス道路整備) (鉄道と高速道路との直結)
- (2) 鉄道ネットワーク 34

(鉄道ネットワークの状況) (鉄道ネットワークの強化)	
(3) バスネットワーク	34
(バスネットワークの状況) (観光バスターミナルの整備)	

3 活用戦略と重点的に展開する施策

(1) 駅及び駅周辺整備	37
(2) アクセス道路整備	38
(3) 県内鉄道交通ネットワーク強化	41
(4) リニア岐阜県駅からのバスネットワーク整備	41

VI 今後の進め方	42
-----------	----

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	参1
(2) 検討経過	参3

2 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

	参6
--	----

3 リニア中央新幹線計画の概要

(1) 全体概要	参8
(2) 開業に向けた今後の手続き	参8
(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	参9
(4) リニア岐阜県駅等の位置	参11
(5) 交通政策審議会中央新幹線小委員会答申	参12

4 リニア中央新幹線開業時の社会情勢

(1) 人口の状況	参16
(2) 国際化の進展	参20
(3) 経済の動向	参22

5 リニア岐阜県駅の利用者数推計

	参24
--	-----

6 岐阜県におけるリニア中央新幹線開業効果

- (1) 時間短縮効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参26
- (2) 駅勢圏の変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参27
- (3) 建設段階における経済波及効果・・・・・・・・・・・・参28
- (4) 開業後の経済波及効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参29
- (5) 現状及び名古屋開業後の東京からの等時間圏・・・・参30

7 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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参32
- (2) 特急「しなの」の美乃坂本駅停車による木曾方面への所要時間の比較・・参35

I 戦略策定の背景と目的

1 リニア中央新幹線の開業

(2027 (平成 39) 年度の開業)

2027 (平成 39) 年度の東京一名古屋間の開業を目指し、東海旅客鉄道株式会社 (JR 東海) によるリニア中央新幹線計画が進められている。開業時には、岐阜県中津川市に停車駅が設置される。さらに 2045 (平成 57) 年には、東京－大阪間が開業する予定である。

(リニア中央新幹線の概要)

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、超電導リニアによって、時速 500km という航空機なみのスピードで約 1 時間で結ぶ高速交通機関である。

2011 (平成 23) 年 5 月、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定され、東海旅客鉄道株式会社 (JR 東海) に対して建設の指示が出され、建設に向けた手続きが進められることとなった。現在、JR 東海による環境影響評価が進められており、2014 (平成 26) 年度には、事業に着工することが表明されている。

(リニア岐阜県駅)

2013 (平成 25) 年 9 月 18 日に JR 東海から岐阜県へ提出された、中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書によれば、東京一名古屋間約 286km の延長のうち、岐阜県を通過するのは約 55km である。県内区間の 88% がトンネル部分を走行するとされ、明かり (地上走行) 区間はわずかである。

東京一名古屋間には、神奈川、山梨、長野、岐阜の 4 県に駅が設置され、岐阜県中津川市に設置される駅は、山梨及び長野と同じく、地上駅となる。この駅は、JR 中央本線美乃坂本駅に近接して設置される。

ノンストップの場合、東京－リニア岐阜県駅間は 34 分、名古屋－リニア岐阜県駅間は 13 分と試算されている。なお、運行ダイヤについて JR 東海は、開業近くに様々な要素を勘案して決定するため、現時点では未定としている。

(中部車両基地)

中津川市には、沿線都府県に一つずつ設置される駅に加え、東京一名古屋間で 2 か所の車両基地の 1 つが設置される。この車両基地は、かねてから岐阜県が設置を働きかけてきた結果実現したもので、唯一整備工場が付帯しており、約 65ha の敷地規模である。車両基地は、約 1,500 人とも推定される雇用だけでなく、広く地域経済へ活力を呼び込

むものと期待されている。

(利用者数推計)

2012（平成24）年度に実施した民間シンクタンクの試算によれば、リニア岐阜県駅の利用者数推計は、2027（平成39）年度の名古屋開業時には一日あたり3,517人、2045（平成57）年の大阪開業時には一日あたり3,720人となっている。

さらに、観光誘客等の取組みを行った場合には、名古屋開業時には一日あたり最大4,932人の利用が推計されている。この推計値には、外国人旅行者の増加、国内旅行者の増加、利用促進に向けた取組みによる増加が含まれており、地域における取組みの重要性を示唆するものとなっている。

■ルート及び駅位置図（全国）



2 2027（平成 39）年度の岐阜県の交通ネットワークの状況

（ネットワーク整備の進捗）

リニア中央新幹線が開業する 2027（平成 39）年度に向けて、岐阜県やその周辺で高速道路や整備新幹線などの交通基盤の整備が計画的に進み、岐阜県が、中部圏さらには全国の交流の中心として、そのポテンシャルを大いに発揮できる条件が整うことが期待される。

（北陸新幹線）

北陸新幹線は、2015（平成 27）年春に長野—金沢間が、2025（平成 37）年度末には金沢—敦賀間が開業する予定である。この開業により、首都圏から北陸への観光客が飛騨高山など県内観光地を周遊する大きなチャンスとなるため、飛騨地域への観光客の増加が期待されているところであり、現在、観光展、旅行商品の造成、観光キャンペーンが進められている。

（東海北陸自動車道）

東海北陸自動車道は、2018（平成 30）年度に、白鳥 IC—飛騨清見 IC が 4 車線化される予定である。太平洋側と日本海側を結ぶ大動脈が、県内において如何なく機能を発揮することができる環境となることにより、人やモノの交流が一層促進されることが期待される。

（東海環状自動車道）

東海環状自動車道は、2020（平成 32）年度に、西回り区間が全線開通し、東海環状自動車道の全線が開通する予定である。

名古屋都市圏の外郭環状自動車道の完成により、大都市圏の機能を高めるための主要都市ネットワークが完成するほか、企業誘致をはじめとした地域経済への効果が期待される。

（濃飛横断自動車道）

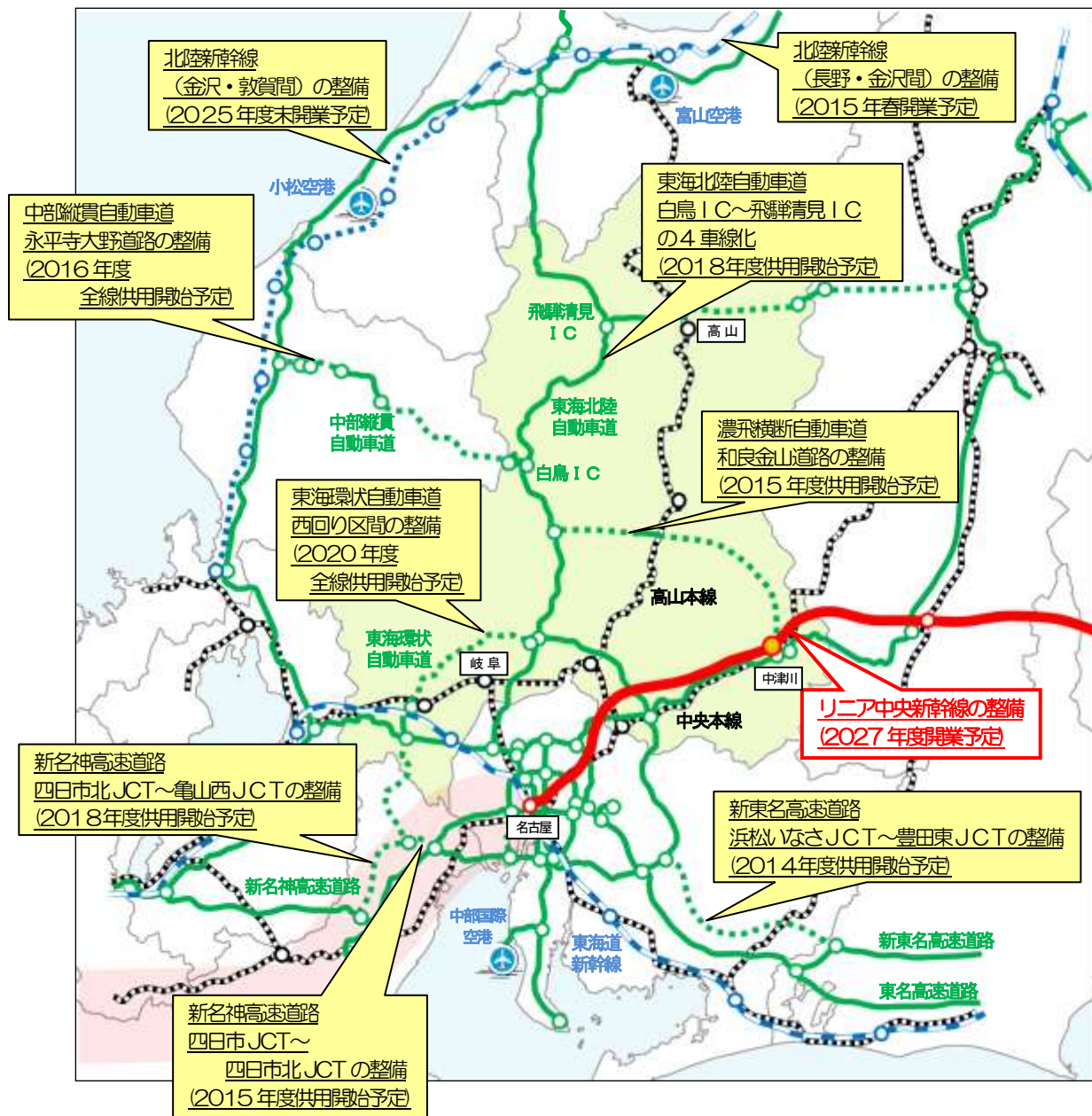
濃飛横断自動車道は、郡上市から下呂市を經由し中津川市に至る、全長約 80km の地域高規格道路として整備が進められている。2012（平成 24）年から、下呂市内の延長約 5 km が供用開始されているほか、2015（平成 27）年度の供用を目指して、郡上市と下呂市とを結ぶ延長約 3 km の和良金山道路が整備中である。

（中部縦貫自動車道などその他のネットワーク）

中部縦貫自動車道をはじめとして、岐阜県内やその周辺において高速交通ネットワー

クの整備が進み、リニア中央新幹線開業の際には、本県をとりまく交通ネットワーク環境は、高い水準に達していると思込まれる。

■交通ネットワークの状況



3 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)

1964（昭和39）年の東海道新幹線の開業の際には、当時の高度経済成長の時代背景を受けて、新幹線駅を中心とした周辺開発が盛んに推進されたが、その中には所期の目的を達成されていない事例もある。

リニア中央新幹線は、東海道新幹線当時とは全く異なった経済社会環境の中で整備が進められる。成長を前提とした従来の地域開発から、将来を展望し、人口減少時代の要請に応える地域づくりへの転換が求められている。

岐阜県においても、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、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、開業すれば必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、開業効果を県内全域に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。

(リニア基本戦略)

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、公表している。

リニア基本戦略の中では、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」を掲げている。

(リニア活用戦略)

今回策定する「リニア活用戦略」は、リニア基本戦略を継承して、2014（平成26）年度に予定されているリニア中央新幹線着工を前に、2013（平成25）年度時点で、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、それぞれ、活用戦略とそれを実現するために重点的に展開する施策をまとめたものである。

この間、2013（平成25）年9月の環境影響評価準備書の提出によって、詳細の駅位置やルートなどが明らかになったことも踏まえ、より具体的に、リニア中央新幹線の地域づくりへの活用を検討している。

検討組織は「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」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JR東海、そして国土交通省にオブザーバー参加をいただいたほか、県議会のリニア中央エクスプレス建設促進議員連盟加盟議員にアドバイザーとして参加いただいた。

II 戦略の視点

1 広域的に効果を波及

(県内アクセス整備)

リニア岐阜県駅は、岐阜県の東の新しい玄関口と位置付けるものであり、この効果発現にとって、まず、リニア岐阜県駅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。

そのためには、高速道路などの高規格道路、在来線鉄道、広域バスネットワークなど、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。

(名古屋市ターミナル駅の活用)

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、名古屋市に設置される名古屋市ターミナル駅があり、岐阜・西濃地域とのアクセスがよい。このため、リニア中央新幹線の活用にあたっては、名古屋市ターミナル駅も同時に視野に入れて検討する。

新幹線駅のように多数の旅客を運ぶ場合、県外駅であっても、その効果は広域的に及ぶことが期待され、関連した取組みが検討されることが多い。2015（平成27）年春に開通する北陸新幹線（長野一金沢間）の取組みは、今後のリニア中央新幹線名古屋市ターミナル駅開業の際の参考になると思われる。

(愛知県、長野県からの利用)

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。名古屋市ターミナル駅の場合とは逆に、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。

リニア岐阜県駅の機能の検討にあたっては、こうした隣接県の利用も念頭に検討を進める必要がある。

2 大都市機能を分担

(三大都市圏の一体化)

リニア中央新幹線については、2011（平成23）年に、国の交通政策審議会中央新幹線小委員会から答申された「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」において、「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、」と記されている。

その一方で、同答申の付帯意見では、「中央新幹線の整備は、三大都市圏間及び三大都市圏へのアクセスの利便性を飛躍的に向上させ、地域の活性化をもたらす可能性のある一方、さらなる東京一極集中を招く可能性も有している。」ともあり、様々な見方がなされている。

(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項目については、リニア岐阜県駅周辺は優位性が高いものと考えられる。

岐阜県及び関係市においては、平成23年度以降、「首都機能の分担に関する研究会」（会長：多治見市企画部長）において、東日本大震災を教訓として、首都機能の分担について関係者が意見交換している。この研究会では、行政機能のバックアップの視点から、名古屋都市圏の優位性が整理され、国の動向、考え方などを踏まえ、引き続き議論を続けていくこととしている。

2013（平成25）年9月、東濃5市と可児市の商工会議所が中心となった「リニア中央新幹線を活かした地域活性化協議会」から、首都機能の移転を含むグランドデザインが公表されている。本研究会においては、内陸に位置し、同時被災の可能性の低い岐阜県への大都市機能の再配置を念頭に事業所の立地を検討している。

首都機能の分担については、今後、リニア中央新幹線の開業により三大都市圏の関係がどのようになるかを見据えながら、引き続き議論を深めていく必要がある。

3 岐阜県独自の魅力を発揮

(地域独自の魅力の重要性)

東京一名古屋間で設置されるリニア中央新幹線は、その高速性から、東京や名古屋のターミナル駅から各中間駅までの時間距離に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、これまでになく求められている。

(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、景観を代表している。また、岐阜県の地場産業は、それを支える文化とともに、1000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として積極的に採用することにより、リニア岐阜県駅が岐阜県の東の玄関口として、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アピールしていく。

Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略

1 リニア中央新幹線の開業と観光振興・まちづくり

(リニア岐阜県駅 50km 圏域の集中的な観光振興)

リニア中央新幹線は、東海道新幹線の1日あたりの利用者約40万人に匹敵する旅客を運送すると予想される日本の大動脈であり、観光誘客の対象を首都圏や関西圏に拡大するチャンスであることから、観光は開業効果が最も顕著に表れる分野であると考えられる。

そこで、観光客を岐阜県へ呼び込む拠点となるリニア岐阜県駅を中心として、観光振興を図ることが効果的と考えられ、観光資源の分布や、これまでの活用状況から、半径約50km圏域について集中的に取り組を進めていく。

(リニア岐阜県駅から東西南北への観光軸を新たに形成)

国内旅行の取扱主要3社(JTB、日本旅行、近畿日本ツーリスト)とJR東海ツアーズを対象として、首都圏からの岐阜県への観光ツアーを調査すると、目的地のうち大半が、リニア岐阜県駅から北の下呂―飛騨高山の軸上にある。これらは、首都圏においてもその魅力が評価されている。

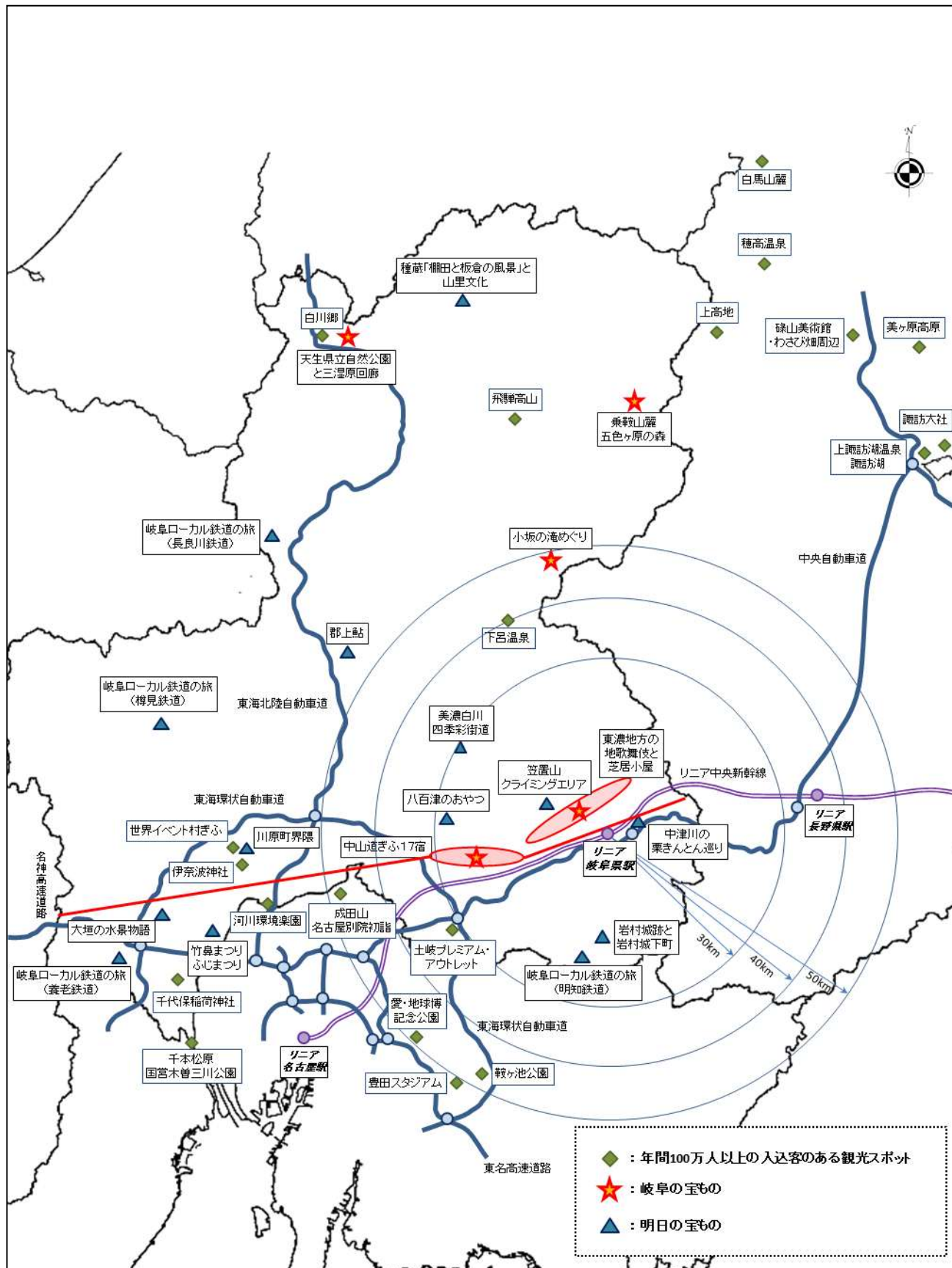
一方、リニア岐阜県駅から東西方向へは中山道が伸びている。西方向へは、岐阜県の西端まで横断しているとともに、東方向へは、長野県の妻籠宿など、有数の観光資源とも結ばれている。とりわけ、東濃から長野県南西部にかけての歴史的な風情は、中山道を新たな街道観光として振興していくのに適していると考えられる。

岐阜県が内外に誇る新たな観光資源として認定してきた「岐阜の宝もの」も、すべてがこの南北軸あるいは東西軸のいずれかの軸上に存在する。

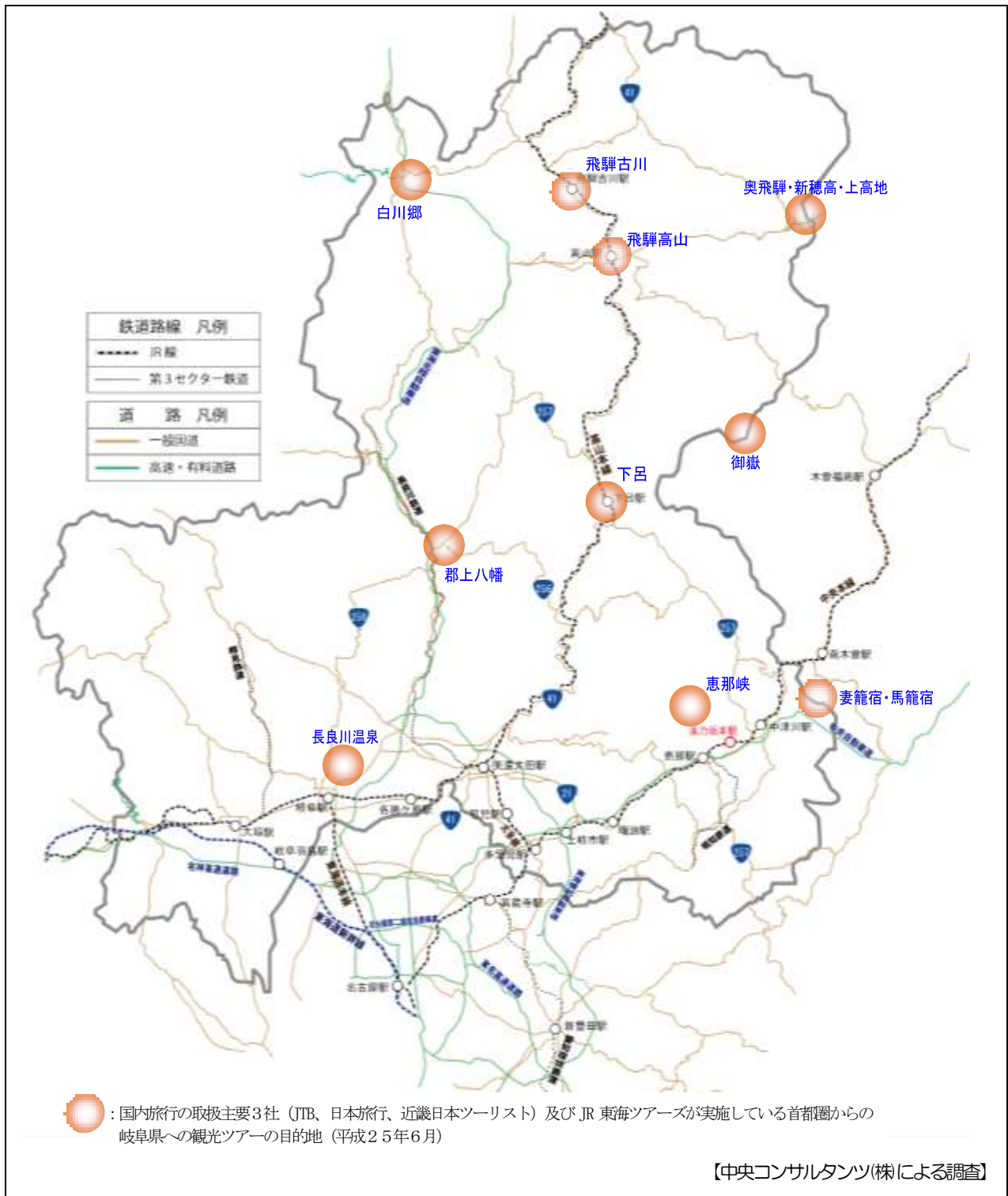
(リニア岐阜県駅周辺から県全体への観光振興へ)

こうしたことから、半径約50km圏内の観光資源と、南北方向、東西方向への観光軸を新たな観光エリアとして設定し、強化していく。さらに、その外側の上記の既存有力観光地のエリアとつないでいくことにより、県内全域へ観光効果を波及させることが必要である。

■岐阜県、愛知県、長野県の主要観光資源



■岐阜県への観光ツアーの状況



(広域観光による海外誘客)

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）と中部地方を短時間で結ぶことにも寄与することから、外国人観光客の沿線地域への誘客も期待される。

2020（平成32）年の東京オリンピック・パラリンピック開催の際には、訪日する外国人に対して、空港などでの沿線地域の情報発信が、リニア中央新幹線開業後の誘客にとって効果的な情報発信となると考えられる。その際、すでに活動している昇龍道プロ

プロジェクトとの連携はもちろんのこと、沿線県単独ではなく、リニア中央新幹線沿線において、豊かな自然に恵まれた地域特性を活用し外国人観光客に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、広域的な連携を図ることが効果的と考えられる。

さらに、比較的まとまった地域の観光資源が連携することにより、外国人旅行者の地域内での周遊を促し、当該地域での宿泊につながることを期待できる。

なお、例えばアジアと欧米では、言語以上に観光文化が異なることから、関心事の違いや、個人・団体旅行の違いを認識して誘客を図る必要がある。

(リニア中央新幹線、車両基地の観光資源としての活用)

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車両基地へ回送される姿を見ることができ、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、車両基地の一般公開をJR 東海に対して働きかけていく必要がある。

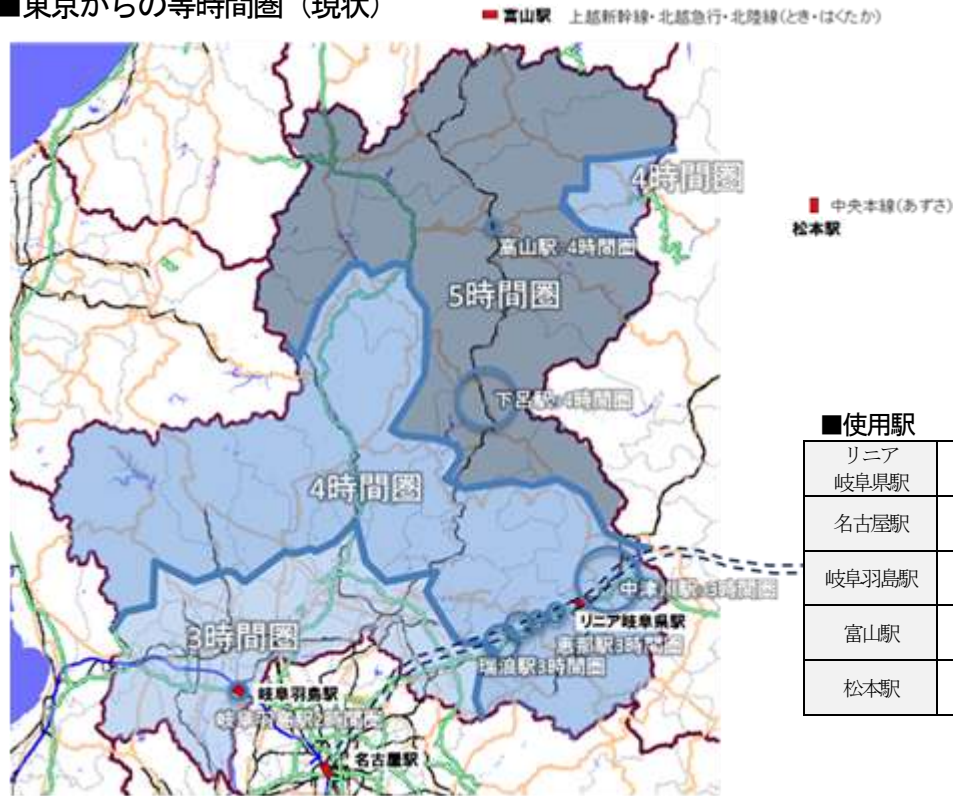
(観光から移住・定住人口の拡大へ)

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ある。本宅を東濃にして、勤務先等を東京や大阪に求める人々が増えることも考えられる。

また、観光客が農業体験や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や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、これまで東海地方を中心としていた移住・定住施策をリニア中央新幹線の開業状況に応じて、首都圏、関西圏へと順次拡大を図ることが必要である。その際、県内市町村への各都市圏からの時間距離などを勘案して、東京、大阪、名古屋の中で効果的な都市圏をターゲットにしていくことが重要である。

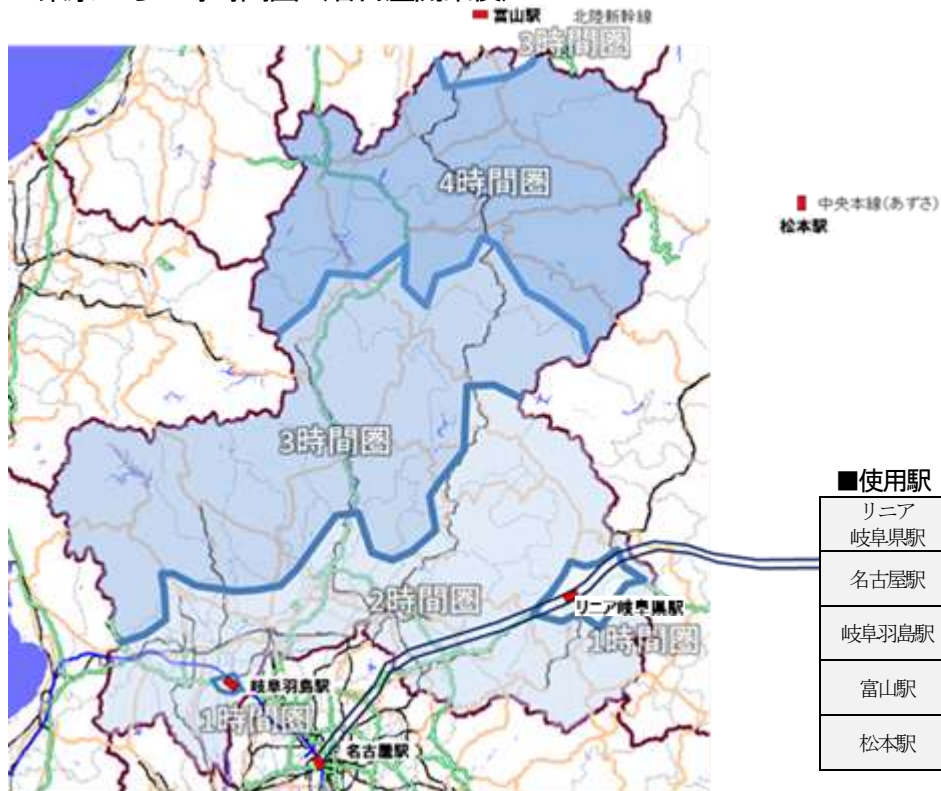
■東京からの等時間圏（現状）



■使用駅

リニア	—
岐阜県駅	—
名古屋駅	95分 (のぞみ使用)
岐阜羽島駅	110分 (のぞみ・こだま使用)
富山駅	200分 (とき・はくたか使用)
松本駅	150分 (あずさ使用)

■東京からの等時間圏（名古屋開業後）



■使用駅

リニア	35分 (リニア使用)
岐阜県駅	—
名古屋駅	40分 (リニア使用)
岐阜羽島駅	65分 (リニア・こだま使用)
富山駅	120分 (北陸新幹線使用)
松本駅	150分 (あずさ使用)

***等時間圏の考え方**

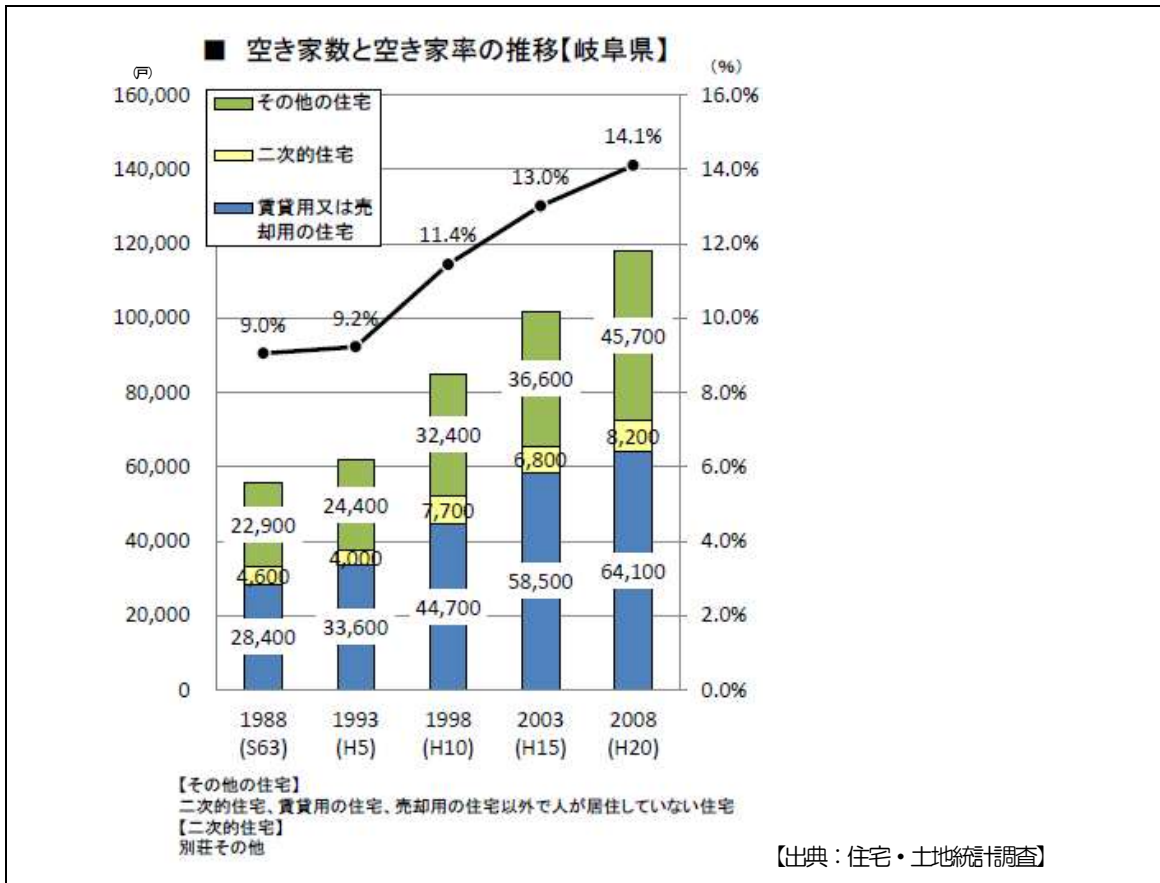
- ターミナル駅の東京駅、品川駅、新宿駅からの所要時間を図示。
- ・対象とする駅からの時間圏を計測（鉄道：ナビタイムジャパンデータ、道路：2010（平成22）年道路交通センサス）
- ※リニアからの乗換時間は名古屋市ターミナル駅で15分、リニア岐阜県駅は10分と仮定。
- ・1時間圏とは1時間未満、2時間圏とは1時間以上2時間未満、…と定義した。
- ・リニア開業時には、北陸新幹線が開業していることを前提とした。
- ・東海環状自動車道など、今後計画されている高速道路の影響は含まれない。

【三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)による調査】

(空き家を活用したビジネス)

移住・定住を促進するため、市町村において整備されている「空き家バンク」などのデータベースの活用が重要である。東日本大震災後、一極集中型の経済状況のリスクに対応する取組みの一つとして、情報通信手段を活用した場所や時間にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークや、事業所と離れた場所に事業所の一機能を受け持つ事務所などを設置するサテライトオフィスというワークスタイルが注目されており、このデータベースを活用して、オフィス・スペースを提供できると考えられる。

■空き家の状況



(人口流出抑制)

テレワークは比較的大規模の企業がワークスタイルの変化に対応すべく導入している。テレワークという働き方が定着すれば、リニア中央新幹線により首都圏と短時間で結ばれることから、例えば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本社で働くことも可能になる。

このことは、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。さらに、進学による人口流出を抑制するため、例えば通学定期の補助などにより、県内からの通学の促進を図ることなども考えられる。

2 活用戦略と重点的に展開する施策

(1) 「東美濃ふるさと街道」(新たな南北観光軸)

リニア岐阜県駅を中心とする新たな南北観光軸「東美濃ふるさと街道」を展開し、下呂や飛騨高山地域への誘客とつないで観光交流人口の拡大を図る。

<重点的に展開する施策>

○リニア岐阜県駅からの南北観光軸「東美濃ふるさと街道」づくり

- ・ 恵南地域への誘客を図るため、明知鉄道のリニア岐阜県駅への直結を検討するとともに、明知鉄道での蒸気機関車走行をはじめ、沿線の観光資源開発を図る。
- ・ 終点の明智駅からバス等により西方面へ連絡することにより、東濃西部地域への誘客を図る。
- ・ 下呂温泉の知名度を活かしながら、この地域への誘客、滞在を図るため、国道257号沿線の新たな観光拠点として、道の駅のリニューアルや新規整備、点在する地歌舞伎芝居小屋の活用を進める。
- ・ 街道の知名度を向上させるため、マラソン大会、グルメグランプリなどの開催あるいは誘致を進める。

○首都圏でのプロモーション

- ・ リニア中央新幹線開業までに、首都圏からの誘客を図るため、北陸新幹線の長野ー金沢間開業、東京オリンピック・パラリンピックの開催などのプロジェクトに合わせて効果的なプロモーションを行うなど、さらなる情報発信に努める。

(2) 「いにしえ街道」(新たな東西観光軸)

東濃や南木曽の中山道の宿場を中心に、リニア中央新幹線開業までに計画的に観光資源に磨きをかけ、首都圏から誘客するための取組みを進める。

<重点的に展開する施策>

- 街道沿線市町などで「岐阜いにしえ街道協議会」（仮称）を設置し、中山道、東山道などの歴史ある街道を活かした街道観光を振興
 - ・地域の連携と統一コンセプトづくりを進める。
 - ・インフラ整備やイベント開催に向けた支援体制を構築する。
- リニア岐阜県駅からの東西観光軸「いにしえ街道」づくり
 - ・岐阜の宝もの（中山道ぎふ17宿、東濃地方の地歌舞伎と芝居小屋）を活用する。
 - ・長野県の中山道の宿場（妻籠など）と連携して、街道観光の首都圏への情報発信を強化する。
 - ・街道の歴史、文化に加え、陶磁器産業など地域産業の要素を取り入れた観光資源を開発する。
 - ・地域に根差す味の文化を生かし、味を楽しむ観光の充実を図る。
- ウォーキングをテーマにした観光商品
 - ・「さわやかウォーキング」を開催するJR 東海との連携を強化する。
 - ・名古屋駅から、東海道本線沿い（中山道西部）への誘客のための取組みも併せて進める。
- JR 中央本線など在来線の所要時間の短縮や列車本数の増加、直通列車の運行、JR 高山本線、JR 太多線の輸送力強化
 - ・中山道に係る観光施策による乗客増を踏まえ、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会（県同盟会）から輸送力強化を要望する。
 - ・特急「しなの」を美乃坂本駅に停車するように働きかける。

(3) リニア中央新幹線の観光資源としての活用

車両基地の公開見学、車両の走行等を観賞できる公園の整備などにより、リニア中央新幹線自体を観光資源として活用する。

<重点的に展開する施策>

- リニア走行車両のビューポイントを整備
 - ・「リニアの見える丘公園」を整備する。
- 車両基地の一般公開
 - ・JR 東海に対して、中部車両基地内の見学施設の整備など、常設見学コースの設置の働きかけを行う。県同盟会などにおいて、公式に要望活動を行う。
 - ・リニア岐阜県駅から中部車両基地、さらに中津川市などの中心市街地を巡るコミュニティバス等によるアクセス確保を図る。
 - ・地域ぐるみでリニアに関する催しを実施するなど、地域の活性化に繋げる。

○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

- ・関係者のエクスカージョン（視察旅行）、名古屋からの一区間体験乗車を含んだ商品を開発する。
- ・リニア・鉄道館、トヨタ博物館、かかみがはら航空宇宙科学博物館など、交通機関をモチーフにした施設を観光ルートに組み込む。

○シンボルキャラクターなどによる情報発信

- ・リニア中央新幹線と「清流の国ぎふ」マスコットキャラクター「ミナモ」とを組み合わせたシンボルキャラクターなどを活用した情報発信を行う。
- ・看板や名刺・封筒等へのシンボルキャラクターの印刷などによるPR活動を実施する。



リニアミナモ ©岐阜県/JR東海協力

■東美濃ふるさと街道、いにしえ街道



■リニア岐阜県駅周辺の道の駅



(4) 岐阜県全域への観光振興効果の波及

広域観光、国際観光の視点から、リニア岐阜県駅周辺から岐阜県全体へ、リニア中央新幹線の観光振興効果を波及させる。

<重点的に展開する施策>

○リニア中央新幹線開業を契機とした商品開発

- ・開業を契機に、県産品を活用した土産物などの商品開発を進め、販路を開拓。

○広域観光ルートの設定

- ・リニア中央新幹線開業に伴う首都圏との時間短縮を活かし、リニア岐阜県駅や名古屋ターミナル駅、岐阜羽島駅のほか、北陸新幹線からの広域観光ルートを設定する。

- ・長野県、山梨県と連携し、首都圏からの誘客を実施するとともに、周遊商品を共同で開発する。

○海外誘客の推進

- ・リニア開業後の海外誘客に繋げるため、「清流の国ぎふ2020プロジェクト」と連携し、東京オリンピック・パラリンピック開催に合わせ、飛騨御嶽高原高地トレーニングエリアへ直通バスの試行運行を実施し、リニア岐阜県駅からのアクセスの課題を整理。
- ・東京オリンピック・パラリンピック開催時に、長野県や山梨県と連携し、首都圏、名古屋圏の国際空港において、白川郷、北アルプス、富士山など、沿線観光地を宣伝するとともに、観光商品を造成、試行販売。
- ・外国人観光客に配慮した案内板や、多言語表記のパンフレットによりきめ細やかな情報提供を図る。

○おもてなし意識の醸成

- ・リニア中央新幹線開業までに、県民・市民全体で、観光客をおもてなしする意識を醸成するため、研修や啓蒙活動を実施する。

(5) 観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大

移住・定住のターゲットエリアを大都市圏との時間距離などに応じて明確化し、観光誘客と連携して、移住・定住人口の拡大に繋げる。

<重点的に展開する施策>

○ニーズ調査の実施等

- ・首都圏住民等の移住などに関するニーズを正確かつ詳細に把握するための調査を実施する。
- ・農業体験、林業体験などの体験観光と連携し、移住・定住候補地としてPRする。
- ・着地型観光を進めるため、地元が中心となって観光商品を開発するほか、観光案内ガイドなどの養成に取り組む。

○空き家情報の提供等

- ・移住者ニーズ等に合った環境の整備や空き家情報の提供など、ハード・ソフト両面の条件整備を行う。
- ・住宅新築情報などについても、併せて情報提供する。
- ・夏場の一時的な利用など、移住や二地域居住の動機付けが生まれる取組みとして検討する。

○移住・定住に係る情報発信

- ・リニア中央新幹線と移住・定住をセットにした首都圏向け広報などについて、「岐阜県移住・定住推進会議」とも連携し、効果的な情報発信の方策を検討し実施す

る。

○誘致企業従業員の定住促進

- ・リニア開業により大きく発展することが予測される名古屋駅周辺に立地する企業の従業員等の定住促進のため、駅周辺の住宅地開発について、調査検討する。

(6) 空き家のオフィス活用

空き家をスモールオフィスに活用できるよう、空き家情報を整理・提供するとともに、通信などの環境整備を進める。

<重点的に展開する施策>

○空き家情報の活用支援

- ・移住・定住、起業などのニーズにワンストップで対応できる体制を整備する。
- ・対応できるコンシェルジュを育成、配置する。

○情報環境の整備

- ・高速ネットワークなど、オフィスの情報環境を整備する。

○起業希望者とのマッチング

- ・起業希望者と空き家データベースなどとのマッチングをモデル的に行う。

○テレワーク拠点のニーズ調査

- ・テレワークを導入している企業に対し、自宅以外のテレワーク拠点設置の意向などを調査する。

○サテライトオフィスの誘致

- ・本社機能の分散を検討する企業に対して、サテライトオフィスを誘致する。

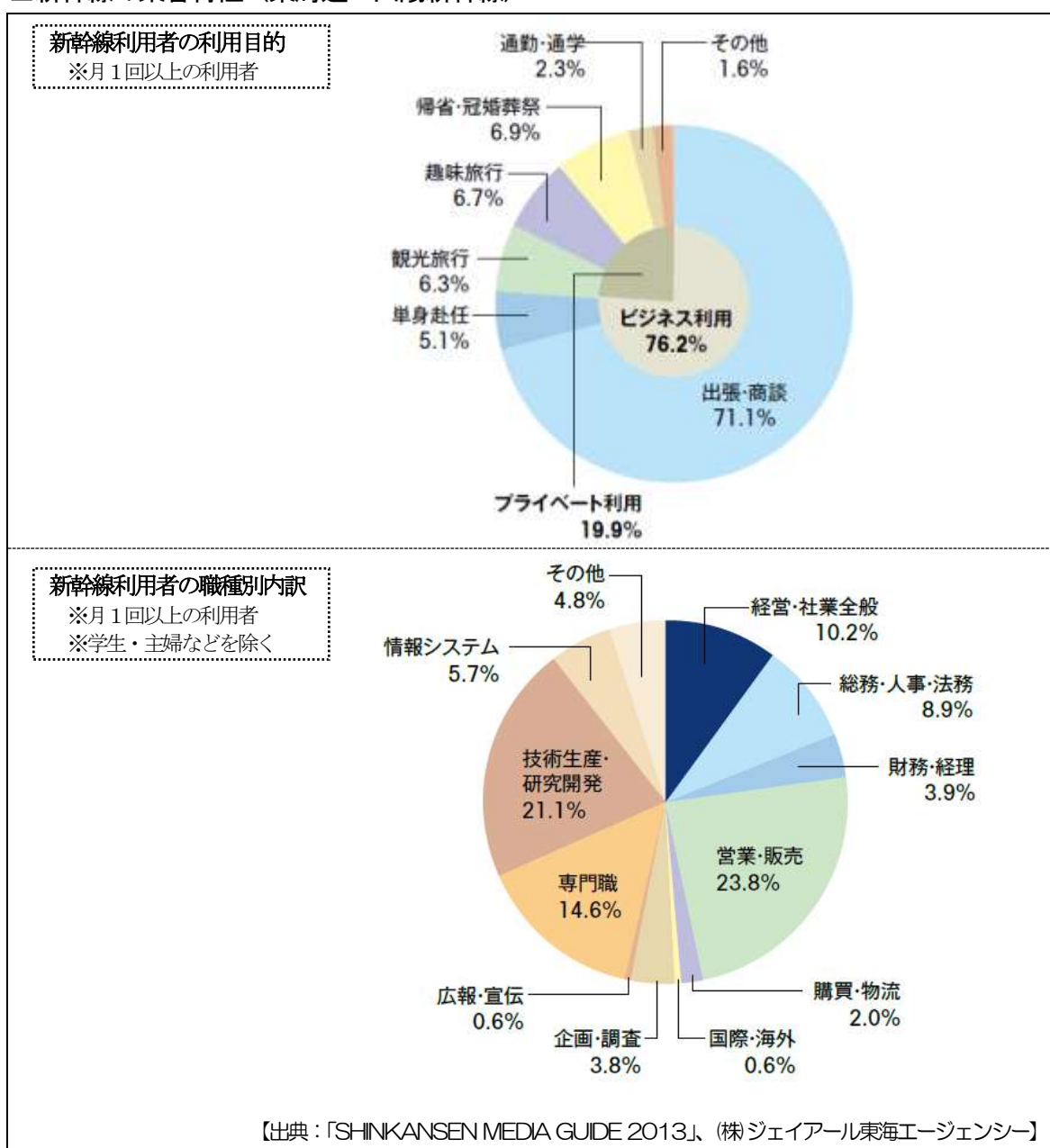
IV 産業振興戦略

1 リニア中央新幹線の開業と産業振興

(大都市機能との関係)

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。立地可能性の検討にあたっては、このメリットに沿って業種を類型化し整理したうえで、今後、ニーズ調査を続けるとともに、各地域の開発余地、開発計画を把握しておく必要がある。

■新幹線の乗客特性（東海道・山陽新幹線）



(大都市に居住する人をターゲットにする業種・施設)

この業種は、大都市の住民をターゲットとし、高速移動手段により広範囲からの集客を求めることができる。リニア中央新幹線を活用することで、これから首都圏の住民のニーズが高まる農業体験、福祉、医療などの分野において、岐阜県に存在する資源を提供することが可能となる。

例：サービス付き高齢者向け住宅、高度医療施設 など

(大都市から岐阜県への再配置が可能となる業種・施設)

民間調査によると、2012（平成24）年に本社移転が判明した企業は1万1,143社で、前年比4.9%増加している。前年2011（平成23）年は、過去5年で最多となっており、調査会社では、企業がより良い環境を求めて移転する動きが高まったと分析している。

内陸に位置し、首都圏との同時被災の可能性の低い岐阜県は、本社機能を移転したり、大都市機能を再配置するには条件が整っており、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、「環境性」「安定性」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、電力を安定供給できる地域であることから、誘致可能性が高まると考えられる。

例：本社移転、本社バックアップ、研究機関、教育機関、データセンター など

(名古屋都市圏に立地する業種、施設)

リニア中央新幹線開業による名古屋都市圏のポテンシャルアップに呼応するもので、モノづくりの地域の産業基盤をベースに新たな集積が期待できる。

例：製造業、卸売業、大規模物流センター など

(岐阜県の資源を活用する業種、施設)

リニア中央新幹線の開業による知名度の高まりを活かし、岐阜県独自の資源を活用することにより、他地域との差別化を図ることができると考えられる。

例：食料品、木材・木製品、パルプ・紙、窯業・土石製品 など

(立地適地の状況)

現在、リニア中央新幹線沿線7市町において、約40haを工場用地として分譲している。また今後、工業用地として開発を計画しているところもある。上述のような業種の立地可能性を探りながら、ニーズに対応した時期に、必要な面積の立地用地を、今後、計画的に確保していく必要がある。

沿線地域は、2005（平成17）年の東海環状自動車道の東回り区間開通に伴い、製造業の立地が急速に進んだ地域と、中央自動車道で直結している。このため、リニア岐阜

県駅の設置に伴い、新しい立地需要が起きてくることも予想される。

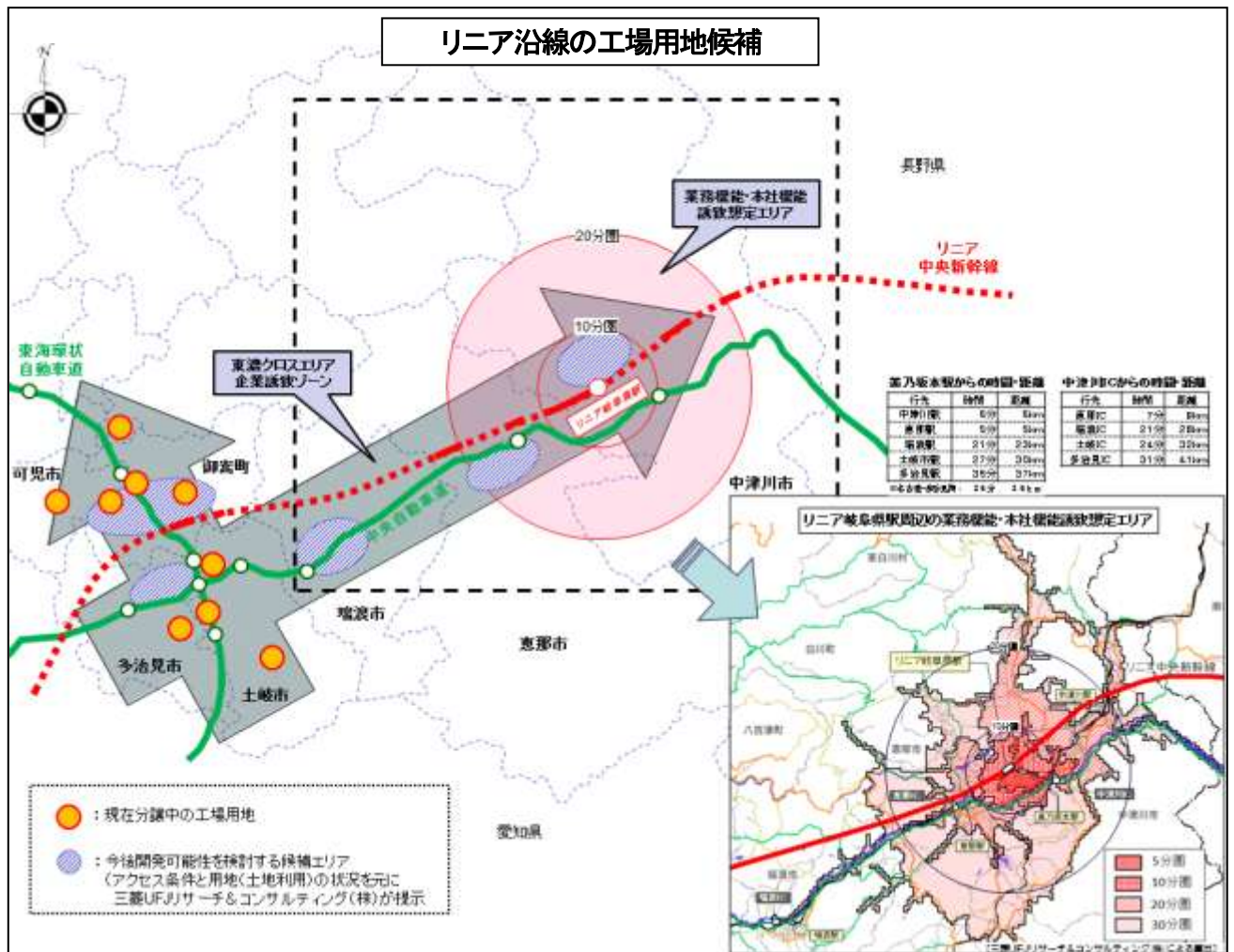
上述の優位性をアピールしながら、沿線が一体となった企業誘致活動をしていくことで、エリアの知名度も合わせた効果が期待できるものと考えられる。

■現在分譲中の工業団地等

(沿線市町分、平成25年12月24日現在)

自治体名	用地名	所在地	事業主体	分譲可能面積
多治見市	フロンティア・リサーチパーク	多治見市東町	多治見市 (多治見市土地開発公社)	7,128 m ²
土岐市	土岐プラズマ・リサーチパーク	土岐市土岐ヶ丘	都市再生機構	45,673 m ²
	土岐アクアシルヴァ	土岐市泉町久尻	(合同)土岐アクアシルヴァ	71,102 m ²
	下石工場用地	土岐市下石町	土岐市	42,926 m ²
可児市	可児柿田流通工業団地	可児市柿田	(株)センゾー	131,999 m ²
	可児市二野工業団地	可児市二野	(株)三恵技建開発	46,078 m ²
	可児市兼山工場用地	可児市兼山	(株)ホーコク	8,442 m ²
	岐阜県可児工業団地内工場跡地	可児市姫ヶ丘1丁目	岐阜県可児工業団地協同組合	21,393 m ²
御嵩町	グリーンテクノみたけ	可児郡御嵩町御嵩	御嵩町	19,664 m ²

■適地分布



(行政中枢機能のバックアップ)

国の「東京圏の中枢機能のバックアップに関する検討会」二次とりまとめ（2012（平成24）年4月）においては、バックアップ場所として特定の地域の選定を行うなどの具体的な検討は行われていない。しかしながら、首都直下地震の切迫性に鑑み、政府として速やかな対応が必要であるとしている。

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、行政中枢機能のバックアップ場所として適地であると考えられる。

(車両基地)

岐阜県に設置が予定されているリニア中央新幹線の車両基地は、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ことから、地元での雇用が重要である。

リニア中央新幹線の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努める必要がある。

今回設置される車両基地は、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を整備することが重要である。

(建設段階の経済効果)

2011（平成23）年度における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すように取り組んでいく必要がある。そのため、リニア中央新幹線建設のためにどのような建設技術が必要であり、県内の企業がどのような分野において受注が可能であるかについて調査を行うとともに、JR東海に対して、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必要がある。

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ことが必要である。

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として、活用していくことも考えられる。

2 活用戦略と重点的に展開する施策

(1) 業務機能誘致、本社機能誘致

<重点的に展開する施策>

○立地適地の分布状況を把握

- ・沿線市町における事業所立地適地を調査し、アクセス道路整備、土地利用の見直しや法規制の緩和などを検討するとともに、建設発生土を活用した用地造成を検討する。
- ・必要な基盤整備など、進出企業の受入れ体制の整備を進める。

○リニア岐阜県駅周辺に、業務系の業種・施設を誘致

- ・大都市に居住する人をターゲットにする業種・施設
例：サービス付き高齢者向け住宅、高度医療施設 など
- ・大都市から岐阜県への再配置が可能となる業種・施設
例：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

○本社機能移転促進に係る制度の創設

- ・リニア中央新幹線沿線駅周辺に本社機能の全部または一部を移転する企業に対して、税制、財政、金融上の支援措置や、対象地区の土地利用の見直しや関係規制の緩和、社員の定住促進支援などを含めた特区活用または制度創設を国に働きかける。
- ・東日本大震災以降の本社移転の動向を見極めつつ、固定設備の少ない業種を中心に、移転可能性調査を実施する。
例：ソフトウェア業、経営コンサルタント、土木建築サービス など

(2) 行政中枢機能のバックアップ施設誘致、首都機能の一部移転

<重点的に展開する施策>

○行政中枢機能のバックアップ施設誘致又は首都機能の一部移転

- ・行政中枢機能のバックアップに関して、国の動向、考え方などを踏まえ、沿線が共同して、リニア岐阜県駅周辺の立地優位性をアピールするとともに、バックアップ施設を誘致する。
- ・バックアップ施設建設のための条件等を整理する。
- ・首都機能の一部移転については、国の動向を注視しながら、引き続き検討を続ける。

(3) 工場誘致

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」と位置付け、重点的な工場誘致を進めるため「東濃クロスエリア企業誘致プロジェクト」として、沿線市町と一体となった推進体制を構築し、工場誘致を図る。

<重点的に展開する施策>

○推進体制の構築

- ・官民からなるプロジェクト推進組織を設置し、誘致に係る検討を行う。

○中央自動車道・東海環状自動車道のIC周辺に、工場系の業種・施設を誘致

- ・名古屋都市圏に立地する業種・施設

例：製造業、卸売業、大規模物流センター など

- ・岐阜県資源を活用する業種・施設

例：食料品、木材・木製品、パルプ・紙、窯業・土石製品 など

○人材育成

- ・進出企業の地元雇用を図るため、企業ニーズに応じた人材の育成・確保を進める。

(4) 車両基地の地域経済への効果波及

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、地元の受入れ体制を整える。

<重点的に展開する施策>

○車両基地関連企業の集積可能性調査

- ・リニア車両製造等に関連する企業の動向把握と、当該地域への進出に係る必要な支援を行う。
- ・リニアの車両基地は初めての事例となるため、進出する可能性のある事業所や研究機関の把握に努める。

○人材育成

- ・車両基地への地元雇用を促進するため、必要な人材の調査と地元雇用のための人材の育成を行う。

○社員の生活環境に関する支援

- ・従業員の定住のための住環境の整備や空き家情報の提供などの条件整備を進める。
- ・通勤に必要な道路整備、バス等公共交通機関の整備について、官民一体となって進める。

○リニア中央新幹線の技術に関連する大学・研究施設の誘致

- ・リニア中央新幹線に利用される技術に係る研究、技術開発機関の誘致

例：リニア中央新幹線に関する研究所（鉄道総研関連、JR 東海関連）、

(5) 建設段階の経済効果波及

建設段階の効果が県内にもたらされるよう、工事での地元企業や県産素材の活用や、従事者や見学者などの地域内消費の促進を図るための取組みを進める。

<重点的に展開する施策>

○県内企業の受注

- ・ 県内企業の受注のため、工事内容や技術に関する情報を収集し県内企業へ情報提供する。
- ・ JR 東海に対して、県内の建設関連企業の情報を積極的に提供し、県内企業の活用に繋げる。
- ・ 県内企業の受注機会拡大及び県産品の活用についての働きかけを行う。
- ・ 県内企業の受注拡大を図るため、技術勉強会を開催するなど、より一層の技術力の向上を図る。

○工事従事者、見学者への働きかけの仕組みづくり

- ・ 衣食住を中心とする工事関係者の需要を地域内で受け止め、地元業者による受注を図るため、情報を共有する仕組みを検討する。
- ・ 関係者へのクーポン発行などにより、幅広い業種への波及を図る。
- ・ リニア中央新幹線工事関係者が空き家を短期利用できるよう、情報提供を進める。
- ・ リニア建設現場を見学ポイントとして活用できるよう働きかけを行う。

○建設発生土の活用

- ・ リニア中央新幹線の工事に伴う県内における建設発生土について、適切な処分に取り組むとともに、住宅用地、工場用地などのために、有効活用を検討する。

V 基盤整備戦略

1 駅及び駅周辺の戦略的整備

(駅及び駅前広場)

駅及び駅前広場については、岐阜県の東の玄関口として備えるべき機能を整備する。意匠や素材について、清流の国ぎふをモチーフにして、県産素材を活用するなど、岐阜県独自の魅力を発信するランドマークとして整備を図る。

また、リニア中央新幹線と二次交通との間の乗換え利便性を確保するため、乗換え機能を重視した駅及び駅前広場の整備を行う。

高架下の整備手法については、JR 東海関連会社によるビル管理のほか、PFI など様々な手法があり、今後さらに比較検討を進めていく必要がある。

(美乃坂本駅との連絡)

リニア岐阜県駅と美乃坂本駅との乗換え利便性の向上を図るため、両駅を連絡する施設を整備する必要がある。これに伴い、美乃坂本駅の改修も必要となる。

(周辺整備)

リニア岐阜県駅は、愛知県北東部や長野県南西部からの自動車利用が多くなると考えられることから、駐車場は、広域的な駅利用者数推計結果を踏まえ、高架下などの活用も含め、必要な広さを確保する必要がある。

また、リニア中央新幹線の速達性から、ビジネス用途等で、二次交通としてのレンタカーの需要は高まるものと見込まれ、それに対応した整備が求められる。

この他、二次交通としての、バスやタクシーの公共交通への乗換えスペースを整備する。

(観光案内所)

県内各地や、愛知県、長野県の観光地へ向かう旅客を案内する観光案内所を整備する。

(物産販売店・飲食店)

岐阜県産の商品を中心に、物産販売店や飲食店を整備する。

(整備に係る役割分担)

駅舎はJR 東海が費用を負担して建設することとなっているが、駅の設備内容としては、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ており、引き続き、駅にどのような機能を備えるべきかについて、JR 東海、関係市町との間で協議していく。

また、地元が負担して整備する、観光案内や物販などの地域に活力を呼び込むための施設については、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。

(段階的整備)

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、ニーズに対応して段階的に整備すること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、美乃坂本駅との連絡施設、バス乗降場、駐車場は、開業を見据えて整備し、例えば、駐車場の拡張、商業施設などは、開業後の状況を見ながら、段階的に整備を進める。

(新駅を中心としたまちづくり)

新設されるリニア中央新幹線の駅は、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。

このためリニア岐阜県駅については、駅周辺地域のみならず、中津川市及び恵那市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。

また、こうしたまちづくりの方向性に沿った、駅と中心市街地を結ぶ道路など、必要な基盤整備を検討する必要がある。

2 リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及させる基盤整備

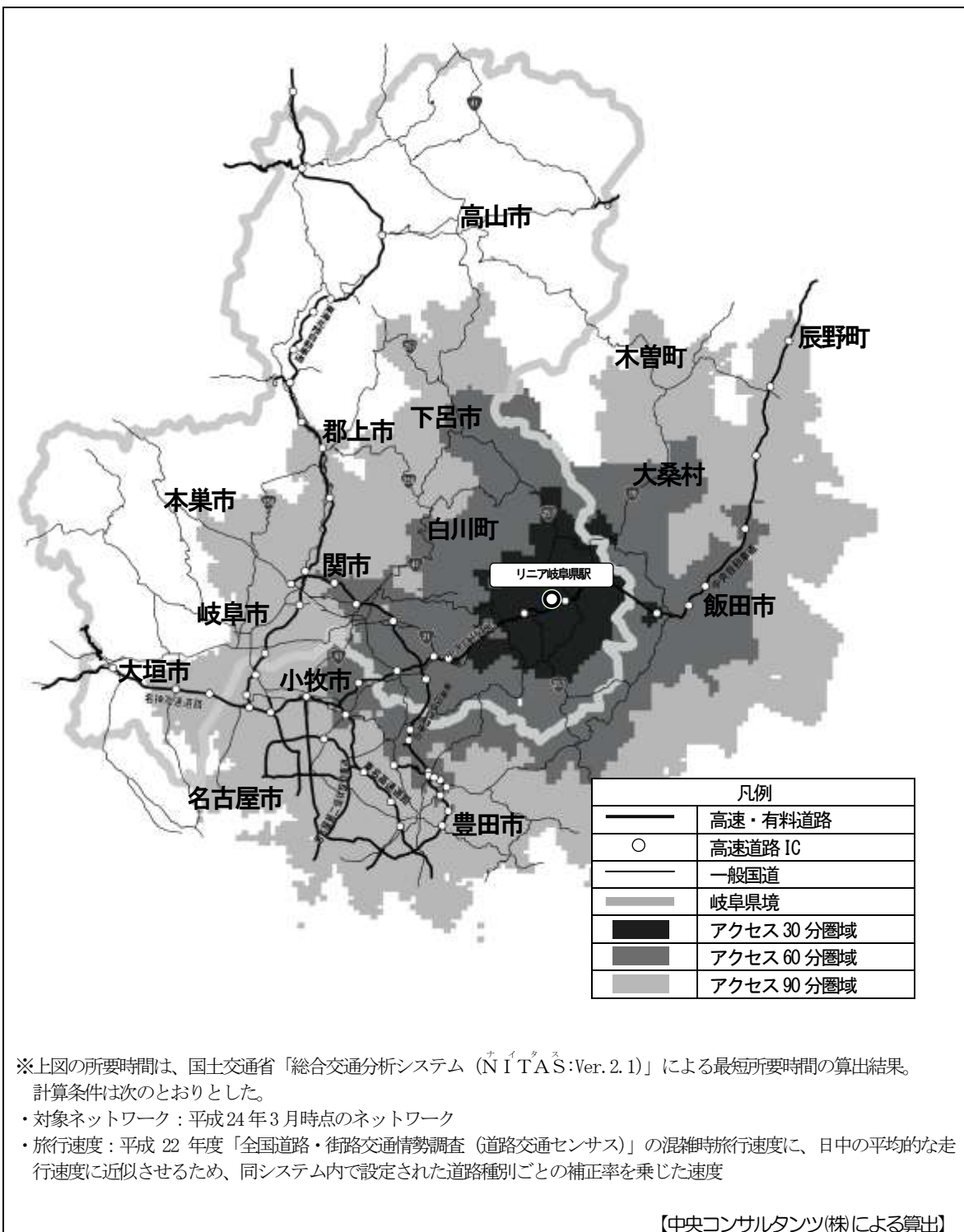
(1) アクセス道路

(道路ネットワークの状況)

リニア岐阜県駅周辺は、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速達性に優れているが、各インターチェンジ間の一般道などでは速達性が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整備が必要である。

■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



(アクセス道路整備)

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、駅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、濃飛横断自動車道を新たに建設するほか、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する。濃飛横断自動車道は、中央自動車道及び一般国道 19 号と接続し、東西南北の交通ネットワークを形成する。

これ以外は、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る。

(鉄道と高速道路との直結)

濃飛横断自動車道は、途中のランプ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とが、濃飛横断自動車道でスムーズに結ばれ、リニア中央新幹線は、リニア岐阜県駅において高速道路ネットワークと直結し、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。

(2) 鉄道ネットワーク

(鉄道ネットワークの状況)

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併せ、停車本数の確保など駅の利便性を高める取組みが必要である。

美乃坂本駅から岐阜駅までは、美濃太田駅経由で、途中 2 回の乗換えのうえ約 115 分を要するなど、利便性に欠ける状況にある。このため、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を高めるための取組みを行う必要がある。

(鉄道ネットワークの強化)

鉄道については、リニア岐阜県駅で乗換えとなる JR 中央本線のダイヤをはじめ、リニア岐阜県駅、名古屋駅からの二次交通ネットワークの強化を図る必要がある。

また、第三セクター鉄道など、路線バスを含めた地域公共交通は、その特性を踏まえ、観光や中部車両基地への通勤などの環境変化に対応しながら、活性化を図ることが期待される。明知鉄道は、設備使用上可能なことを活用し、リニア岐阜県駅へ直結させることを検討する。

(3) バスネットワーク

(バスネットワークの状況)

美乃坂本駅から観光地までのバス路線は現在整備されていない状況であるが、特に下

呂・高山方面へは、その所要時間から、リニア岐阜県駅からのバス路線が有効と考えられる。2011（平成23）年度にシンクタンクが実施したアンケート結果においても、リニア岐阜県駅からの二次交通としてバスのニーズが高い状況にある。このため、バス路線の整備により主要観光地までの利便性の向上を図ることが有効であると考えられる。

（観光バスターミナルの整備）

2013（平成25）年度に実施したヒアリング結果によれば、現時点で、リニア岐阜県駅から下呂、飛騨高山への直通バスを検討しているバス事業者がある。

現在、県内の観光地への路線バスは、多くは名古屋を起点としているが、リニア岐阜県駅が開業する場合、ここを起点として、濃飛横断自動車道、中央自動車道、東海環状自動車道を経由して、観光地に到着する時間を比較しても、大きな遜色はない。

リニア岐阜県駅の停車本数では優位性はないが、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、途中の立ち寄り場所などを工夫すれば、双方からの運転が可能となると考えられる。

さらに、リニア岐阜県駅は、長野県の観光地への拠点となることも可能であるから、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。

こうしたことから、さらに事業者のニーズや、観光地の意向を踏まえて、観光バスターミナルとして整備を進めていくことを検討する。

■リニア岐阜県駅、名古屋駅を起点とするバスの所要時間比較

首都圏からの観光ツアーとして需要が見込まれる岐阜県内の観光地までのアクセスについて、リニア岐阜県駅を経由し新規バス路線を使用する場合と、その他のリニア駅を経由する場合の想定される所要時間の比較検討を行い、新規バス路線の有効性の確認を行った。比較検討を行う県内の観光地は、旅行会社のうち、国内旅行の取扱主要3社（JTB、日本旅行、近畿日本ツーリスト）と、JR 東海ツアーズが実際に企画している観光ツアーの目的地とした。

目的地	品川駅から各目的地までの所要時間及び主要な経過地				差	優位性のあるリニア駅
	「リニア岐阜県駅」経由の場合		「リニア名古屋駅」経由の場合			
長良川温泉 (岐阜市長良)	125分	中津川IC～関広見IC	95分	名高名駅入口～岐阜各務原IC	30分	名古屋駅
	リニア 44分	直通バス 81分	リニア 55分	直通バス 40分		
郡上八幡 (郡上市役所)	128分	中津川IC～郡上八幡IC	119分	名高名駅入口～郡上八幡IC	9分	同等
	リニア 44分	直通バス 84分	リニア 55分	直通バス 64分		
飛騨古川 (飛騨市役所)	172分	国道257号、41号	182分	名高名駅入口～飛騨清見IC	-10分	同等
	リニア 44分	直通バス 128分	リニア 55分	直通バス 127分		
白川郷 (白川村役場)	191分	国道257号、41号 飛騨清見IC～白川郷IC	186分	名高名駅入口～荘川IC	5分	同等
	リニア 44分	直通バス 147分	リニア 55分	直通バス 131分		
高山 (高山市役所)	152分	国道257号、41号	183分	名高名駅入口～飛騨清見IC	-31分	岐阜県駅
	リニア 44分	直通バス 108分	リニア 55分	直通バス 128分		
下呂温泉 (下呂市役所)	99分	国道257号、41号	145分	岐阜駅、美濃太田駅	-46分	岐阜県駅
	リニア 44分	直通バス 55分	リニア 55分	JR 特急 90分		
恵那峡 (恵那市大井町)	55分	県道410号、401号	121分	名高名駅入口～恵那IC	-66分	岐阜県駅
	リニア 44分	直通バス 11分	リニア 55分	直通バス 66分		

目的地	品川駅から各目的地までの所要時間及び主要な経過地				差	優位性のあるリニア駅
	「リニア岐阜県駅」経由の場合		「リニア長野県駅」経由の場合			
上高地 (沢渡バスターミナル)	176分	国道19号、長野県道26号 国道158号	159分	飯田IC～伊那IC、国道361号 長野県道26号、国道158号	17分	長野県駅
	リニア 44分	直通バス 132分	リニア 40分	直通バス 119分		
馬籠宿 (中津川市馬籠)	66分	国道19号	102分	飯田IC～中津川IC	-36分	岐阜県駅
	リニア 44分	直通バス 22分	リニア 40分	直通バス 62分		

- ・ 優位性の判定は、所要時間の差が10分より大きい場合に優位性があるものとし、±10分以内の場合を同等とした
- ・ リニアの所要時間については、三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)の試算による
- ・ リニア以外の各所要時間は、現況の交通体系を前提とした
- ・ 直通バスの所要時間は国土交通省「総合交通分析システム (NITAS:ver. 2.1)」による検索 (所要時間が最短となる経路を選択)
- ・ 下呂温泉のJR 特急の所要時間については、平成25年11月末時点のダイヤにおける所要時間
- ・ リニアの所要時間については、以下のとおりの想定とした

駅名	品川駅間の所要時間 (リニア速達型) ※	二次交通への 乗換え所要時間	所要時間の合計	バス出発地の設定
名古屋市ターミナル駅	40分	15分	55分	名古屋駅
リニア岐阜県駅	34分	10分	44分	美乃坂本駅
リニア長野県駅	30分	10分	40分	元善光寺駅

※ 品川駅間を各駅停車型のリニアで試算する場合は、岐阜+24分、長野+16分を加算する

【中央コンサルタンツ(株)による調査及び試算】

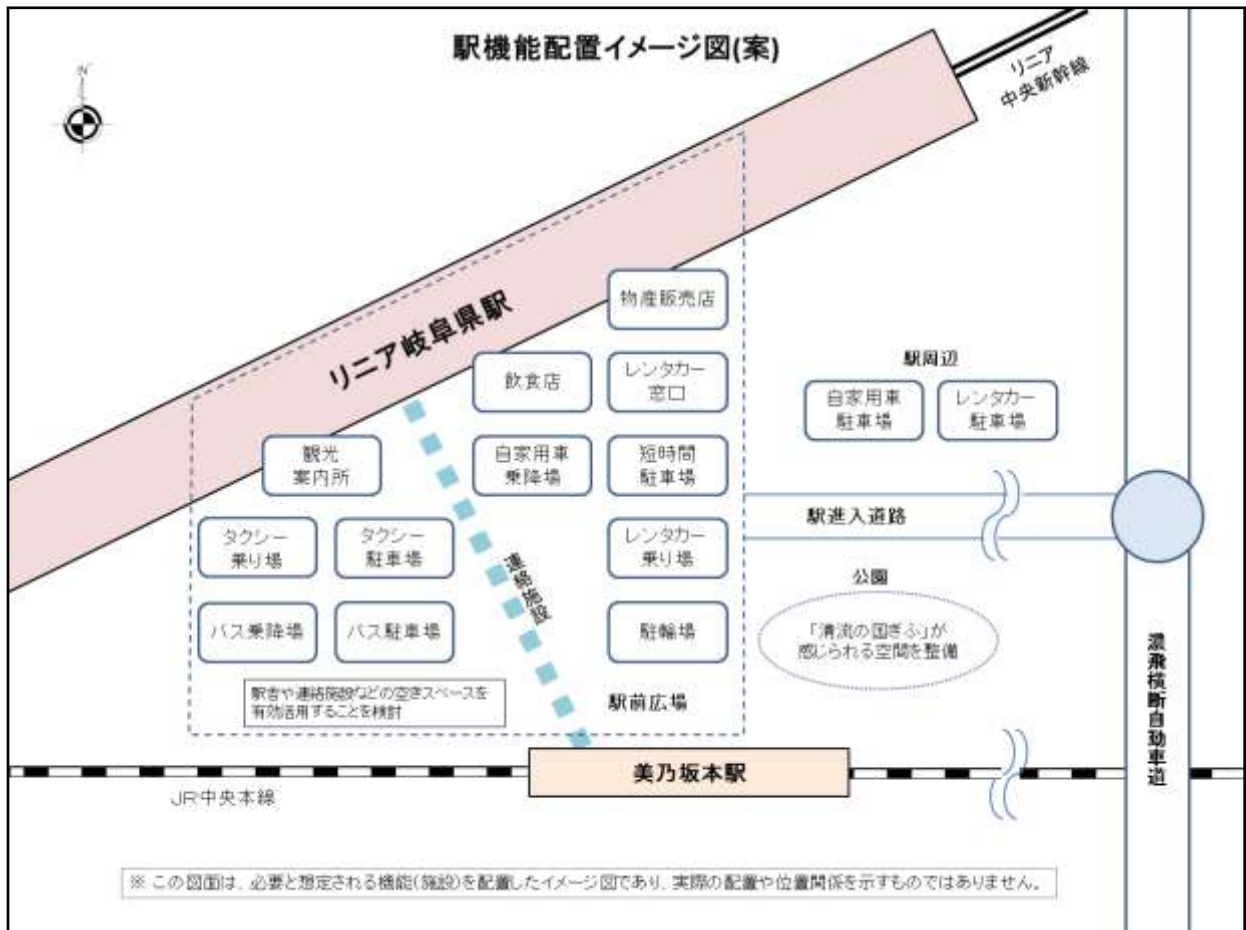
3 活用戦略と重点的に展開する施策

(1) 駅及び駅周辺整備

■施設規模概要 ※数値は概数

- | | |
|---------------------|----------------------|
| ◆ 美乃坂本駅との連絡施設 | |
| ◆ バス乗降場、駐車場 約 20 台 | ◆ タクシー乗降場、駐車場 約 10 台 |
| ◆ 自家用車駐車場 約 1,000 台 | ◆ レンタカー施設 |
| ◆ 観光案内所 | ◆ 商業施設 (物産販売店、飲食店) |
| ◆ 公園 | |

■駅機能配置イメージ



今後、行政、交通事業者、住民、有識者などからなる「リニア岐阜県駅・駅周辺整備検討委員会」(仮称)を設置し、駅及び駅周辺の整備計画を検討する。

(2) 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、道路ネットワークを整備する。整備の優先順位を勘案し、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

2027（平成39）年度の名古屋開業を見据えて整備

○濃飛横断自動車道（リニア関連工区）

- ・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。
- ・景観には十分配慮しつつ、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（平成39）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。

○濃飛横断自動車道からリニア岐阜県駅への進入道路

○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）

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）

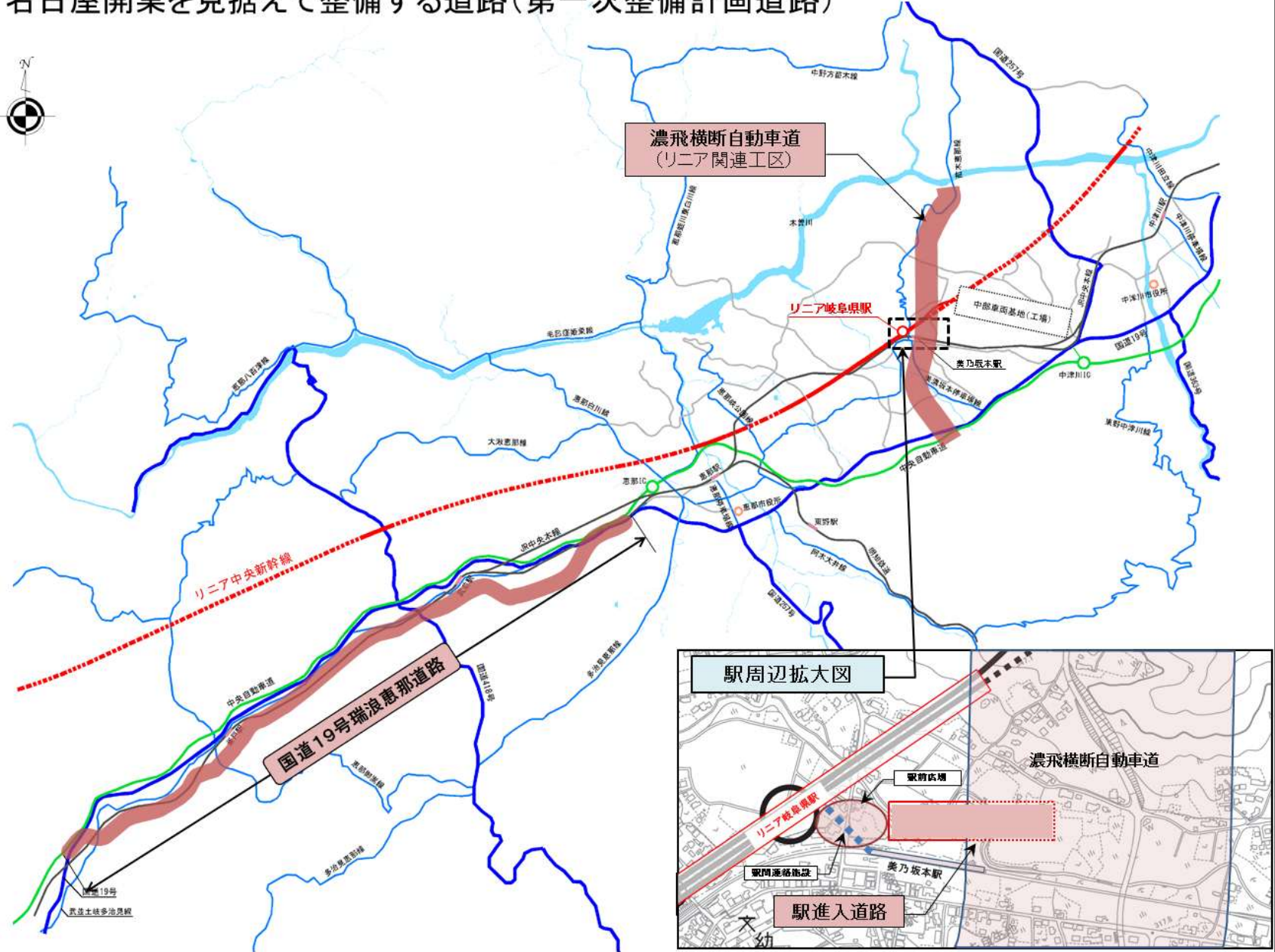
その他の道路

リニア岐阜県駅の広域的活用のため重要であるが、整備の時期や手法について今後検討

○リニア岐阜県駅を經由し中津川市・恵那市双方の中心市街地を直結する道路

■アクセス道路図

名古屋開業を見据えて整備する道路(第一次整備計画道路)



(3) 県内鉄道交通ネットワーク強化

リニア中央新幹線との乗換え利便性向上のため、リニア岐阜県駅及びリニア名古屋市ターミナル駅、さらに中部国際空港を視野に入れた、県内鉄道交通ネットワークの強化を図る。

<重点的に展開する施策>

- リニア中央新幹線にとって、リニア岐阜県駅への停車本数の十分な確保や、速達型の列車の停車は非常に重要であり、ダイヤ編成の考え方を早期に提示することを含め、**JR 東海**に対して働きかける。
- JR** 中央本線など在来線の所要時間の短縮や列車本数の増加、直通列車の運行、**JR** 高山本線及び**JR** 太多線の輸送力強化のために、**JR 東海**に対して働きかけていく。
 - ・岐阜駅－美乃坂本駅間の直通列車の運行
 - ・特急「しなの」の美乃坂本駅停車
- 駅のバリアフリー化を推進
 - ・現状で3,000人未満の駅についても、リニア開業による利用者増加への対応に伴い、高齢者や荷物を持つ旅行者にとっての段差解消を図る。
 - ・また、海外からの旅行者にとっての英語表記などを進める。
- JR** 中央本線多治見駅～中津川駅における駐車場確保
 - ・最寄駅でのパーク＆ライドができるよう、**JR** 中央本線沿線駅に一定規模の駐車台数を確保する。
- 名鉄岐阜駅周辺鉄道高架事業の推進
- 岐阜羽島駅の停車本数の増加

(4) リニア岐阜県駅からのバスネットワーク整備

路線バスなどとの連携を図り、リニア岐阜県駅周辺の交通ネットワークを再構築、活性化を図る。

<重点的に展開する施策>

- 観光バス拠点として整備
 - ・リニア岐阜県駅を、県内あるいは長野県の観光地への長距離観光バス拠点として整備する。
- 観光目的と生活目的を分離したバス乗降場の整備
 - ・観光目的、生活目的のそれぞれのバス乗降場の整備を進める。
- 地域公共交通ネットワークの再構築
 - ・岐阜県地域公共交通協議会において、リニア中央新幹線開業に伴う路線バスネットワークなどの検討を進める。

VI 今後の進め方

このリニア活用戦略は、2014（平成26）年度に予定されているリニア中央新幹線着工を前に、2013（平成25）年度時点でまとめたものであり、開業までの間のリニア中央新幹線計画や社会経済状況の変化に対応して、この活用戦略研究会において随時、見直しを行っていく。

今後は、各分野において、施策推進体制を整備し、順次、施策を実施していく。なお、産業振興分野における、本社機能誘致、行政中枢機能のバックアップ施設誘致及び首都機能の一部移転に関しては、さらに詳細な調査を経たうえで、具体的な施策の展開を図る。