

「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略(案)」についてお寄せいただいたご意見及び
ご意見に対する岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会としての考え方

意見募集期間:平成26年2月18日(火)～3月19日(水)

■ご意見をいただいた人数及び件数 : 9人、 69件

| | | |
|---------|---------------------|-----|
| ■ご意見の内容 | ○全般に関するもの | 16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 | 3件 |
| | ○観光振興・まちづくり戦略に関するもの | 16件 |
| | ○産業振興戦略に関するもの | 7件 |
| | ○基盤整備戦略に関するもの | 19件 |
| | ○今後の進め方に関するもの | 1件 |
| | ○その他 | 6件 |

| No. | 該当箇所 | 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 | (全般) | リニア工事は問題が山積しているにもかかわらず、「活用戦略」とは順序が違うのではないか。 岐阜県の自然は壊されて、下流域など汚染が広がる可能性がある。 自然を生かした施策を期待している。 | 本格的な人口減少社会を迎えるにあたり、人の交流を活発にすると考えられるリニア中央新幹線は、未来の岐阜県づくりにとって大きなチャンスであると考えられます。 リニアの効果を県内全域に波及させるために、地域づくりの戦略を立てて臨むことは必要です。大規模なプロジェクトであるがゆえに、長期的な視点に立った戦略が必要となります。 リニア中央新幹線事業に係る環境への影響については、環境影響評価法に基づき、別途適切に手続きが進められています。 リニア活用戦略(案)では、岐阜県の自然が生み出す「飛山濃水」といわれる日本らしい風景、景観などを、独自のかげがえのない地域資源と捉えており、戦略の視点として位置付けています。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|------|--|---|
| 2 | (全般) | 冒頭に知事の想いや考え方の記述がないので、内容が県の方針に合っているかどうか不明である。構想や戦略レベルは知事の見解や方針が関わって戦略を設定すべきであり、県民や県に縁のある関係者もそれを期待している。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略をとりまとめたものです。 |
| 3 | (全般) | 活用戦略(案)は、ほぼ全編が「リニア中央新幹線でひらける素晴らしい未来」というトーンで貫かれ、「懸念」としてはただ1カ所、「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』の指摘もある」として、いわゆる「ストロー現象」への懸念を述べているだけである。こういう「活用戦略(案)」には、「住民をミス・リードする」という危険性が色濃く表れていると、言わなければならない。 | 岐阜県において、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ます。 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す。 こうしたことから、リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略をとりまとめたものです。 |
| 4 | (全般) | 「活用戦略(案)」で「岐阜県独自の資源活用」をうたい、「街道観光」の振興に「街道の歴史・文化に加え陶磁器産業など地場産業の要素を取り入れ」と言うのなら、その前に、歴史的な古窯群を破壊する危険が明らかに指摘されているリニア中央新幹線計画に対し、まず「待った」というべきではないだろうか。 | リニア中央新幹線事業に係る環境への影響については、環境影響評価法に基づき、別途適切に手続きが進められています。 |
| 5 | (全般) | 県民が声をあげて「不安」や「疑問」を訴えている問題について、まともに向き合おうともしないJRに一言の批判もせず、「活用戦略(案)」でも県民の不安の声に全く触れることもせず、それらの問題点が「解決したあと」にしかありえないはずの「開業後」の「活用」だけを喧伝するなら、県もまた、JR東海と同等に、「聞く耳を持たない」ものとして、いまと後世の歴史の厳しい審判を免れることはできないだろう。 | リニア中央新幹線事業については、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会(事務局:県)とJR東海が共催で地元説明会を開催するなど、丁寧な対応に努めているところです。今後とも、JR東海に対して沿線住民の皆さんの疑問に対する丁寧な説明を働きかけるなど、適切な対応に努めてまいります。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|------|--|--|
| 6 | (全般) | 企業ではない地方自治体としての本来の役割と責任に真摯に立ち向かい、国民的大義のないリニア中央新幹線の「活用戦略」をあれこれする前にまず、住民の思いを置き去りにして計画推進をはかるJRの横暴・身勝手さを許さないという県民の立場に、県もともに立つべきである。 | リニア中央新幹線計画は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国により平成23年5月に整備計画が決定されており、今後も同法に沿って事業が進められます。 リニア中央新幹線事業については、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会(事務局:県)とJR東海が共催で地元説明会を開催するなど、丁寧な対応に努めているところです。 今後とも、JR東海に対して沿線住民の皆さんの疑問に対する丁寧な説明を働きかけるなど、適切な対応に努めてまいります。 |
| 7 | (全般) | 中津川・恵那地域の“地方中枢拠点都市”化を目指す。現状は岐阜市1つであるが、これでは駆動力不足であり、エンジンを双発にするべきである。リニア駅を核にしよう1つ増やしたい。 | 中津川・恵那地域のまちづくりにつきましては、リニア岐阜県駅周辺に業務系の業種・施設を誘致することや、車両基地従業員らの定住のための条件整備などを行うことなどを重点的に展開する施策として掲載しており、今後具体的な検討にあたって参考とさせていただきます。 |
| 8 | (全般) | リニアの岐阜県駅周辺に第二県庁機能を設定して強化する。現在の県庁機能はそのまま強化するとして、新しい時代を象徴する役割として、観光・アート・自然エネルギー・生涯学習・子育て環境整備などの司令塔を住み分け設置出来ると良い。飛騨地域との関係性も有効活用可能。 | 新たな県庁機能を設置する場合、費用の他、用地の確保の問題、県民や住民の利便性に考慮すべきという地方自治法上の規定もあり、議論・検討を深めることが必要です。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 9 | (全般) | 地域差別化戦略として「西濃、東濃、飛騨」の3つの地域分割を行い、それぞれの地域の特性や地域資源に、リニアの機能を絡ませて差別化を図る。 中津川・恵那地域を広義のアートセンター化(文化含む)する。(西濃;政治・経済の中心、飛騨;自然を活かした観光、東濃;自然を活かしたアート系産業) | リニア活用戦略(案)は、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重要であるとの認識のもと、整理しているところです。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 10 | (全般) | 新駅は東の玄関、つまり出入口であると共に、顔でもある。何を情報発信出来るか、他から注目される「新しい価値」とは何であるかが期待されている。従って、交流を基本にして新しい価値をどのように生み出すのか。期待したいのは、リニアのイメージで「高度な知やアート」を呼び寄せることである。 ここから、高度な研究機関の呼び込みや設立が浮かび上がってくる。誘致する為には、先に自前の事例を示す必要がある。呼び水こそ県に期待される環境整備の足がかりである。県から国、市、民間へと展開出来ることがイメージされる。しかし、財政的に課題があり、コストダウンに体裁を気にしない発想や工夫が必要になる。 | リニア活用戦略(案)では、産業振興戦略の重点的に展開する施策として、研究機関・教育機関の誘致をすることにしていきます。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--------|---|---|
| 11 | (全般) | <p>「II 戦略の視点」中か、もしくは別の章立てで、JR東海リニア中央新幹線事業の活用戦略の大前提として、同事業の工事及び共用によって県民生活や自然環境、文化遺産が脅かされないために、県が工事及び共用による影響について厳しく監視を行うこと、及びその具体的な項目及び担当課を明記するよう求める。環境影響評価項目に取り上げられている項目は当然であるが、特に発生土についてはこまめに立ち入りを行って、その土質、浸出水、排水等の採取、分析(ウラン、トリウムを含む)を行うこと、そして、未だ環境影響評価項目とされていない磁界については、同事業を推進する県が責任を持って共用時にこまめに測定を行うこと、さらに中津川市長意見に従って磁界の影響についての第三者機関を県が設置して検証を行っていくこと、そして、それらの情報は速やかにHPで公開すること等を明記すること。</p> <p>また、現在、まだ環境影響評価準備書の審査も終わっていない段階であるが、岐阜県区間だけをとり、アセス図書の不備や住民や自治体の意見に対応できていない問題が山積している。他県においても、既に有識者による審査会等でJR東海に対して大変厳しい意見が出されていることが伝えられているところである。岐阜県においては、黄鉄鉱やウラン等の有害物質を含む残土が発生するおそれや、磁界による影響の検証、可児市久々利大萱地区の桃山陶史跡の保存等、問題が積み残されたままである。そこで、これらの問題が解決しないまま、JR東海が着工を急ぐことがないよう県として強く同社に求めることを明記すること。</p> <p>リニア中央新幹線の活用よりも県民の生活や自然環境を守ることが重要との姿勢を明確に示すよう強く求める。</p> | <p>リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略をとりまとめたものです。</p> <p>リニア中央新幹線事業に係る環境への影響については、環境影響評価法に基づき、別途適切に手続きが進められています。</p> |
| 12 | (全体構成) | <p>リニア活用戦略は、基本戦略を受けて立てるものであり、資料の各大項目の冒頭に基本戦略等の概要・要点を記述し、見る人が理解し易い様式にして頂きたい。</p> | <p>リニア活用戦略策定にあたっては、基本戦略等を踏まえた上で、リニア活用戦略研究会内に「観光振興・まちづくり」、「産業振興」、「基盤整備」の3つの部会を設置し、それぞれの視点で、リニア開業効果を県内全域で広く波及させるために必要と考えられる施策を検討してまいりました。</p> <p>各部会での議論を踏まえ、リニア活用戦略(案)としてとりまとめております。</p> |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--------|--|--|
| 13 | (全体構成) | 今回の「リニア活用戦略」は、内容は「活用アイデア」の域を出ていないので、このままの内容なら名称を「アイデア集」に変更する方が良い。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略、総論としての大きな方向性をとりまとめたものです。 今後、一つ一つの戦略について、具体的な取組みを進めてまいります。 |
| 14 | (全体構成) | 現状の気になる点は、様式の不備、デザイン思考の薄さ、戦略の理解度不足(アイデアレベルは戦略ではない、実務から発想すべき)、インフラ中心過ぎる(活用に関連が濃い部署の総動員必要(目的ベース))、つまり、地域づくり研究会との連携不足に受け取れる(メンバーの偏向性)、関係者への落とし込み戦略欠如(首長、議員、業界、各種委員長、区長/住民)。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略、総論としての大きな方向性をとりまとめたものです。 リニア活用戦略研究会では「観光振興・まちづくり」、「産業振興」、「基盤整備」の3つの部会において、それぞれ有識者を座長とし、各分野の実務担当者の視点で、必要と考えられる施策を検討しております。 |
| 15 | (全体構成) | 資料作りの基本的な考え方に「デザイン思考」が適用されていないため実現性が低い。 もう一つは現場実務を知らない人が多いように感じられる。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略、総論としての大きな方向性をとりまとめたものです。 リニア活用戦略研究会では「観光振興・まちづくり」、「産業振興」、「基盤整備」の3つの部会において、それぞれ有識者を座長とし、各分野の実務担当者の視点で、必要と考えられる施策を検討しております。 |
| 16 | (全体構成) | 市民の意見以外に、東京県人会のメンバー(東濃会なるグループがある)なども早急にボランティアで動員する。特に実務が出来る企業人やその卒業生で東濃地区を良く知っている人などを動員(東京で会合)して衆知を集めることが急務と受け取った。なお、専門家向け課題に関しては、秘密の部分もあり得るので、不特定に呼びかけることは難しいと考える。何らかのパートナーシップを組む必要がある。 | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|------------|-------------------------------|--|--|
| 戦略策定の背景と目的 | | | |
| 17 | I 戦略策定の背景と目的 1 リニア中央新幹線の開業 | p.1 「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)」の「2027(平成 39)年度、東京-名古屋間でリニア中央新幹線が開業する予定である。」は、事業主体が不明なので、「JR東海による」などの字句を挿入すること。 | ご意見を参考に、1頁を次のとおり修正します。 (2027(平成39)年度の開業) 2027(平成39)年度の東京-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。 |
| 戦略の視点 | | | |
| 18 | II 戦略の視点 2 大都市機能を分担 | 大都市機能や首都機能以前に、岐阜県内で県庁機能の分担を議論すべきである。あるいは、別項を立てて記述すべきである。ただし、首都機能問題は展都の一環として国に提案するのは大賛成である。 | 県庁の機能の一部移転について、現状では既に振興局をはじめ、各現地機関が各地域においてその役割を果たしており、必要に応じて現地機関の強化することも一つの選択肢であると考えられます。また、新たな庁舎を建設する場合、費用の他、用地の確保の問題、県民や住民の利便性に考慮すべきという地方自治法上の規定もあり、議論・検討を深めることが必要です。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 19 | II 戦略の視点 3 岐阜県独自の魅力を発揮 | 独自の資源を時代に合わせて魅力あるものに仕立てるには、研究・開発による革新が必須である。新しい研究機関を期待したい。 新しい研究機関であるが、既に設立されている機能があれば何処を活用するのか、保有ポテンシャルを明確化した上で可能性を評価しての技術開発戦略が基本にあるべきである。 | リニア活用戦略(案)では、産業振興分野において重点的に展開する施策として、研究機関・教育機関の誘致をすることとしています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 20 | II 戦略の視点 | JR東海によるリニア中央新幹線事業は、安全面、環境面、経済面等において多くの不確実性や疑問、反対の声を抱えている事業である。岐阜県が推進、活用一辺倒で取り組むのは大変リスクが大きい。「戦略の視点」には冷静な視点が必要である。「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」や推進に関わる組織ではない常設の第三者機関による監視、検証が求められている。同事業に批判的な有識者や県民も含めた監視委員会、検証委員会の設置を明記すること。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略をとりまとめたものです。 リニア中央新幹線事業に係る環境への影響については、環境影響評価法に基づき、別途適切に手続きが進められています。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|--------------|-------------------------------------|--|---|
| 観光振興・まちづくり戦略 | | | |
| 21 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 | 岐阜県には、白川郷や高山祭りなどの素晴らしい民族遺産があるものの、観光資源に恵まれた県とは言いがたい。恵那峡下りなども、三峡下りと比較すれば箱庭以下の規模であり外国人にアピールする力をもっていない。 地球は狭くなり、僅かの時間で世界文化遺産を目にすることが出来るようになった。宿泊料金の高い日本国では、外国人観光客の来日も長続きしそうにもなく、「おもてなしの心」も、独りよがりになる可能性がある。リニア新駅の開設を観光活性化につなげることは至難の業であり、従来感覚の対応には厳しさが求められていると考える。 | ご意見のとおり、本県には、白川郷や高山祭のほかにも、中山道の宿場町や、東濃地方の地歌舞伎と歌舞伎小屋などの文化遺産が残されています。リニア活用戦略(案)では、こういったリニア岐阜県駅周辺に存在する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ため、リニア岐阜県駅からの新たな東西観光軸「いにしえ街道」として、また、南北方向へは「東美濃ふるさと街道」として、観光振興に取り組んでいくこととしております。 |
| 22 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 | リニア鉄道構想は、東濃地方は勿論のこと、下呂温泉や高山など飛騨地方に第二の夜明けをもたらす。その最たるものが「観光」であり、観光客を誘致するためには、今以上に大きな魅力が必要となってくる。 魅力づくりに今まで以上に真剣に取り組まなければならない。10数年先のことではない。待ったなしの今すぐ取り組まなければならない課題である。 | ご意見のとおり、観光はリニア開業効果が最も顕著に表れる分野であると考えられます。 そのため、リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅から東西、南北への新たな観光軸を展開するなど、本県の魅力づくりに取り組んでいくこととしております。 |
| 23 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 | リニア駅からは、東西南北に十字形で魅力的な観光地が多くある。明智鉄道を利用する計画も、それらの観光地を結ぶものとして計画に入っていることは非常に良いと考える。 東濃地方には中山道が東西に延び、妻籠や馬籠などの宿場町が点在し、大きな観光資源となっている。しかし、中津川市落合宿から関ヶ原町の今須宿までを見ると、往時の面影がまったくない。 滋賀県境の寝物語の里から先は柏原宿など、しっかり宿場の佇まいが残っている。長野県側も、馬籠宿(今は岐阜県に編入されているが)から先は、しっかりと残っている。岐阜県内はなぜ、こうした中山道の宿場町が残っていないのか、今までの取組みに疑問を呈するところである。 馬籠宿から西の岐阜県内の中山道を、観光資源として魅力をどう造って行くのかも関連する重要な事項である。 | リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅を中心とした半径50km圏内について集中的に観光振興の取組みを進めていくこととしております。中山道の観光資源としての活用については、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、地域の連携と統一コンセプトづくりを進め、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などし、中山道、東山道など歴史ある街道を活かした街道観光を振興することとしております。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--|--|--|
| 24 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 | リニア開業を見据えて、それぞれの観光地の魅力づくりの取り組みと並行して、岐阜DESTINATIONキャンペーンを積極的に展開することも必要である。 岐阜県は、平成19年度に行っているが、最低でも10年に1回は行うべきである。リニア開業の10年前、5年前は勿論のこと、間近になったら毎年でも行うことが必要ではないかと考える。 | リニア活用戦略(案)では、観光振興を進めるうえで、特に首都圏を対象としたプロモーションを重点的に実施することとしております。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 25 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 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 | 明知鉄道からのJR直通は恵那駅構内のポイント再設置および信号設備変更だけで可能であるため、県の予算や鉄道近代化補助制度を活用して実施すべきと考える。 | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 26 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 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 | SL列車の乗り入れは、現在JR東海は客車列車の乗り入れを認めていない。これはJR東海が機関車乗務員を養成しない方針となったためであり、本計画を実施するに当たってはJR貨物の機関車と乗務員を使うことを想定すべきと考えられる。 幸い中央西線にはJR貨物の定期貨物列車が設定されているため、容易に対処できるのみならず、現在東海道線などで頑なに客車列車の乗り入れを認めない現状に楔を打つことができ、結果として岐阜県域全体の観光列車誘致や夜行列車復活などに寄与できる。 | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 27 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 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 (2)いにしえ街道 | 東濃地方には掘り起こし不足、PR不足の観光資源が数多くある。これらを歴史的遺産として、しっかりと位置づけ世に出す工夫をやり直す必要がある。 岩村や苗木城址は、山城として希有な存在である。地歌舞伎、古い芝居小屋、半原・大井・付知・川上・真桑の文楽、佐藤一斎、三好學、下田歌子、前田青邨、熊谷守一、荒川豊蔵、塚本快示、加藤卓夫、加藤顕清、鈴木藏などの学者芸術家などと共に、伝統的な祭り行事などの地域に根ざした遺産を価値高いものとして認めてもらうことが肝要と考える。 さらに、観て楽しむ観光から味を楽しむ観光の充実も図りたい。地域に根差す味の文化をもう一度見直し、全国に発信する必要がある。味の観光は決して寂れることがないことを銘記すべきである。 | リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅を中心とした新たな南北観光軸「東美濃ふるさと街道」及び新たな東西観光軸「いにしえ街道」を形成し、観光振興を図ることとしています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 味を楽しむ観光に関するご意見については、19頁の『＜重点的に施策する施策＞ ○リニア岐阜県駅からの東西観光軸「いにしえ街道」づくり』に次のとおり追記します。 ・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。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|---|---|---|
| 28 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策(2)いにしえ街道 | 中山道の一里塚と一里塚の間で早籠を競争する催しで、市内各町対抗(年齢別)を手始めに県大会、全国大会に発展させる狙いを持っていく。このイベントには、古来の運輸に関するすべてを街道行列として再現し、運輸の変遷を市民にアピールしたい。 | リニア活用戦略(案)では、東濃や南木曾の中山道の宿場町を中心に、首都圏からの誘客を進めるため、リニア岐阜県駅を中心とした新たな東西観光軸「いにしえ街道」を形成し、歴史ある街道を活かした街道観光の振興や、インフラ整備やイベント開催に向けた支援体制の構築を施策として掲載しているところです。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 29 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策(3)リニア中央新幹線の観光資源としての活用 | 名前は悪いが、雲助はかつて運輸業の立役者であった。日本民族が培ってきた運輸に対する知恵の殿堂(雲助会館)を中津川市か恵那市に建設する。御所車、大名かご、姫かご、早かご、牛車、馬車、人力車、荷車、大八車、うば車、一輪車、二輪車、三輪車、肩車、川かご等から現代の自動車に至るまで、あらゆる輸送の手段として使われた機具や方法を、ロボットを利用して展示する巨大な展示館としたい。そして、子どもたちには実際に乗って貰う体験コーナーを設ける。馬子が引く、鈴の鳴る馬に乗った「馬籠への旅」を想像すると楽しくなる。 | リニア活用戦略(案)では、リニア中央新幹線の観光資源としての活用につきましても、戦略として掲載しており、リニアを活用した産業観光ルートの開発、商品造成についても施策として掲載しているところです。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 30 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策(3)リニア中央新幹線の観光資源としての活用 | 「リニアの見える丘公園」については、「道の駅」機能を含んだ場所にすると良い。 公園法に縛られることが無いような配慮が必須である。当然、農産物の他に、工芸家の作品や地元の趣味人の作品紹介の場など、多面的な活用を考えたい。但し、規模の大きなものや、県や市の全体像をアピールする施設などはリニア駅に置き、車で来る人をまちづくりコンセプトに誘導する動線設計も考えたい。 | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 31 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策(4)岐阜県全域への観光振興効果の波及 | アジアと欧米では言語以上に観光文化が違うので、類型化して戦略を立てる必要がある。「関心事の違いや個人/団体の違いは大きい」ので、これを認識してかかることが重要と言える。 | ご意見を参考に、15頁(広域観光による観光誘客)に次のとおり追記します。 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。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|---|---|---|
| 32 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (5)観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大 | 東京、大阪から30～40分で結ばれると、本宅を東濃にして、勤務先や別荘を東京や大阪に求める人々が増えてくると思われる。庭園、小農園付き住宅は、老後の安らいの住まいとして最適であり、農園付戸建の住宅開発が脚光を浴びる時代が来ると考える。そこで、今からその需要に応える開発計画を樹立しなくてはならない。老人村の出現を危惧する向きもあるが、人が集まれば活力が生まれる。 | ご意見を参考に、15頁(観光から移住・定住人口の拡大へ)に次のとおり追記します。 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。 |
| 33 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (5)観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大 | リニア新幹線のスピードに対抗し、スローライフの生活をアピールしては、どうであろうか。明知鉄道にC型機関車を走らせる。暖房は薪ストーブ、カンテラを灯りに求める生活、囲炉裏のある生活、繭や綿や羊毛を紡いで糸をつくり簡単な衣類を作る生活、囲炉裏を使って食材加工をする生活、薪を使った窯でご飯を炊いて伝統の五平餅やほうば寿司などを作って食する生活。藁工芸や竹工芸に挑み、ぞうりや竹かごなどを自給する生活、時間に暇がない田舎古来の生活を体験してもらい、自然と共に生き、自然のままに生きる生活の営みを、リニア新幹線を降りる人に味わって貰っては、どうであろうか。人間の生き様の見直しがあってこそ、これからの人類社会は繁栄するものと確信する。 | リニア活用戦略(案)は県内全市町村、経済団体、観光団体、有識者、県を構成員として、平成23年9月に設置しました「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、2年半にわたって、まさにオール岐阜で議論を進めるなどコンセンサスを得ながら、リニア開業効果を県内に広く波及させるための大局的な戦略をとりまとめたものです。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 34 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (5)観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大 | アーティストやエグゼクティブが田舎暮らしを願って移住してくれる可能性はあると考える。環境作りに努めたいものである。思いつきではなく、コスパを評価しながらの検討に期待したい。 | 移住・定住につきましては、リニア活用戦略(案)においても、「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」旨記載しているところです。 |
| 35 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (5)観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大 | ありきたりのツアーでは移住への動機付けは生まれにくい。体験型が謳ってあるが、更に戦略的な視点が必要である。それは、着地型と云う地域にとって極めて重要なキーワードである。 地元が中心になって、アトラクション・コースやプログラムを企画・開発・運営することが出来る地元の観光会社を設立し、ガイドなども養成しながら大手を集客の下請けに使うなど、発想転換が必要であることによる。地域でお金が循環する仕組みが重要である。 | ご意見を参考に、22頁の『<重点的に展開する施策> ○ ニーズ調査の実施等』に次のとおり追記します。 ・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。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|--------|--|---|---|
| 36 | Ⅲ 観光振興・まちづくり戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (6)空き家のオフィス活用 | 先祖伝来の家や田畑はめったなことでは他人に貸したくないのが本音である。知らない人には貸したくない。貸すことへの積極的な理由が無い場合が多く、これを越える動機付けが必要である。 行政が何らかの形で間接的にでも関わって行く必要があり、ここに戦略性が求められる。空き家の活用は極めて重要であり、夏場の一次的な利用などもリゾート感覚の活用にも有効であり、2住居型の暮らしにも有用と考える。移住への動機付けが生まれる取り組みとなる。 | ご意見を参考に、22頁の『<重点的に展開する施策> ○空き家情報の提供等』に次のとおり追記します。 ・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り組みとして検討する。 |
| 産業振興戦略 | | | |
| 37 | Ⅳ 産業振興戦略 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 | 災害が発生すれば、都市集中型の大病院はその機能を失い、被災者の救急対応は災害に強い東濃に建設された病院に頼るしかない。少なくとも、中津川市と恵那市に二つの大総合病院を建設する必要があると考える。リニアで30～40分で搬送されることを考えれば、十分に緊急対応が可能である。研究機関の大学設置もできれば、地域の活力も生まれる。 現在、全国にある1,000～2,000床を上回る老人病院ができれば、安心して老いた肉親を預けることが可能となる。規模は3,000～5,000床が望ましい。東京、名古屋、大阪の高齢者にとっても入院可能である。 各病棟には「看取りの部屋」を併設し、血族、親族、縁者が肉親の最期を見届けられるようにする。料金は、ビジネスホテル並みの料金をいただき、経営は民間に委ねる。 | リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅周辺は、高速移動手段により、大都市の住民をターゲットにした広範囲の集客を求められることができると考えられることから、リニア岐阜県駅周辺への高度医療施設などの誘致を進めることとしています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 38 | Ⅳ 産業振興戦略 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 | 業務機能・本社機能の誘致や、リニア中央新幹線に利用される技術に係る研究・開発機関誘致の候補地としては、恵南地域・恵北地域の発展のため、濃飛横断自動車道および三河東美濃連絡道路沿線も含めて欲しい。 | リニア活用戦略(案)では、業務機能誘致、本社機能誘致については、今後沿線市町における事業所適地について詳細な調査を実施していくこととしております。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--|--|---|
| 39 | IV 産業振興戦略 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 (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 | 人間は自然に対して謙虚にならなくてはならない。いかに科学技術が発達しても、自然の連続的な巨大エネルギーに対抗する力を持っていない。 自然災害の少ない内陸部への「命の預託所」を移転することこそ、コンクリートで囲まれた巨大都市の急務の課題である。電気を失った数十階のビルの災害対応を考えるだけでも怖い。 リニア新幹線でより近くなった田舎は、巨大都市を救うメッカである。 | リニア活用戦略(案)では、東京圏と同時被災の可能性が低いことや、東京圏とのアクセスが容易かつ確実であることから、リニア岐阜県駅周辺は、大都市の機能や行政の中核機能のバックアップ場所として優位性があると考えており、今後、その優位性をアピールしながら、国等の動向を注視し、検討を進めていくことを施策として掲載しているところです。 また、リニア岐阜県駅周辺に、高度医療施設など大都市に居住する人をターゲットにする業種・施設の誘致を進めることとしています。 |
| 40 | IV 産業振興戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (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 | 国宝、文化財などは大都市集中型となっている。東京に大地震や大津波が襲来したら、貴重な文化遺産はひととまりもなく災害に遭い消滅してしまう恐れがある。そこで、最近の複製技術が極めて高度になっていることを考え、既存の美術館には複製を展示し、本物は被害の少ない東濃に保管するようにしては、どうであろうか。年に一度「本物展」を東濃で開催すれば、観光客で地域は潤う。穴掘り技術も飛躍的に進歩しているので、地下式保管庫の建設も進めたい。 | リニア活用戦略(案)では、東京圏と同時被災の可能性が低いことや、東京圏とのアクセスが容易かつ確実であることから、リニア岐阜県駅周辺は、大都市の機能や行政の中核機能のバックアップ場所として優位性があると考えています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 41 | IV 産業振興戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (3)工場誘致 | 東濃に大型の物流拠点をづくり、いざという時には、リニア新幹線を利用して生活物資を搬送するために東濃に生活物資の備蓄拠点をづくり、緊急対応時に備える。 また、ネット販売の進展は、大都市の百貨店の全ての商品を僅か数日でお客様に届けることが可能になり、都会に行かなくてもブランド品が手に入る時代となってきた。東濃に〇〇百貨店の小さな支店を設けるだけで、生活者ニーズが満足させられる時代であることを、認識した上でのまちづくりが必要である。 | リニア活用戦略(案)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周辺に、大規模物流センターなどを誘致することを重点的に展開する施策として掲載しているところです。 |
| 42 | IV 産業振興戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (4)車両基地の経済効果波及 | 県立中津川工業高校に「リニア関連科」(仮称)開設し、併せて工業系の大学誘致を図り、岐阜県及び中津川あげて、「リニアのまち」となるよう計画に盛り込んで頂きたい。 | リニア活用戦略(案)では、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こととしています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|--------|--|---|--|
| 43 | IV 産業振興戦略 2 活用戦略と重点的に展開する施策 (5)建設段階の経済効果波及 | 空き家の活用は極めて重要であり、リニア工事関係者の短期利用も重要な観点である。 | ご意見を参考に、30頁の『<重点的に展開する施策> ○工事従事者、見学者への働きかけの仕組みづくり』に次のとおり追記します。 ・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。 |
| 基盤整備戦略 | | | |
| 44 | V 基盤整備戦略 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 | 岐阜県大物産館を建設し、岐阜県で生産されているあらゆる物産、食品、工芸品などを展示販売する。出店料は電気料金と整備料金程度とし、出店者の経営負担の軽減を図り、安定的運営を目指す。新駅へ行けば、岐阜県の物産は何でも手に入るとなれば、観光の目玉の一つになるだろう。 | ご意見のとおり、リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅に岐阜県産品を中心とした物産販売店を整備することについて掲載しているところです。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 45 | V 基盤整備戦略 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 | 美乃坂本駅は当然の事として抜本的改修が必要である。改修に当たっては、リニア利用者の利便性確保も必要であるが、事業者JR 東海とも協議して、駅南北の地域交通の確保も含めて、坂本地区住民の利便性を、向上させる観点での取組みを盛り込んで頂きたい。 | ご意見のとおり、駅利用者の利便性向上のために美乃坂本駅の改修が必要であると考えており、リニア活用戦略(案)にもその旨掲載しているところです。 駅改修のための具体的な整備手法や取組み等については、今後検討してまいります。 |
| 46 | V 基盤整備戦略 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 | リニアの地権者や美乃坂本駅周辺住民の、将来の暮らしに配慮した記述が見られない。リニアの地権者や駅周辺住民が将来にわたって「住んでよし」となるよう、駅周辺のまちづくりに関する具体的な取組みを、建設業に関する記述以上に優先して盛り込んで頂きたい。 | リニア岐阜県駅周辺のまちづくりに関しては、今後、地元の皆さんとともに、検討を進めることとしております。 |
| 47 | V 基盤整備戦略 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 | 美乃坂本駅南の既存商店街と、リニア駅北に開発される新市街とを一体化した坂本中心市街地を形成し、その市街地に包まれ、融和したリニア駅にするとの考え方を盛り込んで頂きたい。(お客様が駅に来られたのではなく、美乃坂本のまちを訪れた感覚を持つことのできるような駅に！駅が美乃坂本のまちの一部になっているような駅にすること) | リニア岐阜県駅周辺のまちづくりに関しては、今後、地元の皆さんとともに、検討を進めることとしております。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|---|---|--|
| 48 | V 基盤整備戦略 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 | 駅と直結性すべき美濃坂本駅との連結性は、まちづくりに活かしたい。そこで、リニア駅を「知恵の駅」とし、駅前広場と連結道周辺に新しく構築する機能を「知恵の宿場町」と称して、知恵に関わる各種機能を逐次整備して行きたい。当然、昔の宿場町であり、今も中山道をキーにする現状の中心市街地との機能分担あつてのことである。 最近議論されている「地方中枢拠点都市;二十万人」への申請は、現状では遠いが、恵那市その他を考慮し、更に人口増を見ながら検討する。 | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 49 | V 基盤整備戦略 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 | リニアの駅前に岐阜県及び立地地域である中津川市の地域性(飛山濃水、山紫水明)をシンボル化した「ランドマーク」を創り、これからの県全体のまちづくりの方向性を示すことで、ブランドが固まっていくと考える。県の東の玄関と云うには、その県やまちが一目でわかるファザードを意識したい。立地する中津川市の基本精神である「おいでんさい」を核にした物語を基本にして、ランドマークをシンボルとした「地域ブランド」を構築出来ると良い。キーワードは、「木造、山紫水明、自然化、上質化、知恵」などを核とすることが出来る。 この項目はデザイナーを活用し、公募なども視野に入れたい。駅の近くを小川が流れているので、これを上手くデザインに組み込むと有効な気がする。 | リニア活用戦略(案)では、駅及び駅前広場に関し、岐阜県が独自の魅力を発信するランドマークとして整備を図ることとしています。 ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| 50 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2) アクセス道路整備 | リニア新駅を最大限に活用するためには、新駅を中心とした交通アクセスの整備が、先ずもって肝要であり、中央道中津川・恵那インターと新駅を大動脈で結ぶことの必要性を提言したい。 県道苗木恵那線は、道幅も狭く、曲道も多く大型車の通行が困難だけでなく、明知鉄道とも交差しており危険度が高い。そこで、恵那駅前から金沢町で行き止まりになっている道を拡幅して中央道の下を潜り、坂本農協横で中央線と立体交差して新駅横をとおり、苗木と結んで国道257線につなぎ変えるのである。 また、中津川インターからの路線もできるだけ直線化し、新駅と直結することが望ましい。 | リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅の南北アクセス軸を形成するために、リニア開業時まで濃飛横断自動車道を整備することとしています。この道路は、リニア岐阜県駅の南側で中央自動車道と接続され、中央自動車道からリニア岐阜県駅近辺まで直接乗り入れることが可能となります。 恵那市や中津川市の中心市街地とリニア岐阜県駅を結ぶ道路については、リニア岐阜県駅の広域的活用のため重要でありますので、整備の時期や手法について今後検討してまいります。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--|---|--|
| 51 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | リニア岐阜県駅北側から東西方向へ向けた「東西軸の主要な道路新設」を、坂本付近では極力新幹線北側に沿わせた形で、リニア開通に合わせ実現する計画を盛り込んでいただきたい。これは恵那市、中津川市を一体的に直結するルートであり、極めて必然性が高く両市の発展にとって不可欠と考える。また、坂本地域において新駅は予測される構築物の高さから推測すると近隣住民は日照面で多大な犠牲を迫られることが考えられ、この面からも日陰犠牲を減少させる効果は大である。 | ご意見のとおり、恵那市や中津川市の中心市街地とリニア岐阜県駅を結ぶ道路については、リニア岐阜県駅の広域的活用のために重要であると考えており、リニア活用戦略(案)にその旨掲載しているところです。 整備の時期や手法については、今後検討してまいります。 |
| 52 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | 財政の制約を考えれば段階的整備はやむを得ないが、リニア停車が想定されていない従来からの計画を段階的に整備するのではなく、世界に誇ることの出来る鉄道の駅へのアクセスにふさわしい「4車線規格」を要望しているが、これが困難であれば「幅員13.5m規格の南北高速道路計画」を盛り込むなど、将来に夢のもてる計画を段階的に整備するようにして頂きたい。 | 濃飛横断自動車道については、アクセス道路として必要となる規格で整備を進めてまいります。 |
| 53 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | 第三次整備計画の広域アクセス整備により走行速度がどうなり、名古屋駅と飯田駅と岐阜県駅の3駅の駅勢圏は、現状からどれだけ広がるのかを明らかにして頂きたい。 | 第三次整備計画道路については、名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討するものであり、現時点で走行速度等を明らかにすることは困難です。 |
| 54 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | P39の「アクセス道路図」で赤く表示された(第一次整備計画道路)の南北方向と東西方向のバランスに着目すると、中央道という高速道路がすでにあり、速達性が優れているとされた東西方向の整備延長が約13kmであるのに対して高速道路が無く、速達性が不十分で高規格な道路ネットワーク整備が必要とされた、南北方向の整備延長が約5kmと半分以下でバランスが取れていない。 よって南北方向の第一次整備計画道路は、北への濃飛横断自動車道と南への三河東美濃連絡道路を高規格な幅員13.5mの高速道路とし、瑞浪恵那道路より長い13km以上の整備延長として頂きたい。 | リニア岐阜県駅へのアクセス道路については、限られた財源の中、優先順位を勘案し、整備を進めていくこととしております。 三河東美濃連絡道路については、名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討する「第三次整備計画道路」として位置付けております。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|--|---|--|
| 55 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | P39のアクセス道路図で美乃坂本停車場線の東側に並行する既存の南北農道を南伸させ、工業団地入口の深沢交差点の西側にあるオーバーブリッジあたりで中央道に連結させれば、より少ない費用と少ない犠牲で、より短期間に原案の濃飛横断自動車道とほぼ同じ効果を出すことができると考える。 | ご意見の市道は、地域の生活道路としての機能を担う道路である一方で、濃飛横断自動車道はリニア岐阜県駅からの広域の道路ネットワークを担う道路として整備するものとなります。 |
| 56 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | P40 図面で示された南北道路(濃飛横断自動車道)については、 ア. 千旦林地区は車両基地で南北に分断され、リニア駅で南北に分断されるため、車両基地とリニア駅の間に濃飛横断道を整備しても沿線の発展可能性は低い。 イ. 福岡地区の付知川東岸には現在国道257号が通っており、新たに高速道路を通し難いうえ、災害時には2路線が同時に被災する恐れが残る。 ウ. また、原案では三河東美濃連絡道路は根上の西側を長大トンネルで抜ける必要があり、費用がかかるなど課題が多い。それらの課題を解消し、南北方向の速達性を実現するため、濃飛横断自動車道と三河東美濃連絡道路の南北道路ルートとしては、付知川西岸から木曾川を渡り、リニア岐阜県駅の西側を通過して、恵那峡SA付近を経由して県道大井阿木線にタッチするルートとして頂きたい。 | 濃飛横断自動車道については、リニア中央新幹線名古屋開業を見据えて整備する「第一次整備計画道路」として、リニア活用戦略(案)で概略ルートを示しているところです。 三河東美濃連絡道路については、名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討する「第三次整備計画道路」として位置付けております。 |
| 57 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | P38の「アクセス道路整備」に木曾川右岸道路(南木曾→坂下→苗木→蛭川)を地域高規格道路として位置づけ、段階的に整備して頂きたい。 | リニア岐阜県駅へのアクセス道路については、限られた財源の中、優先順位を勘案し、整備を進めていく必要のある道路を位置付けたところです。 |
| 58 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (2)アクセス道路整備 | 中央道の恵那ICと瑞浪ICの間隔が長いので、速達性に欠けるので、まずは恵那市の工業団地付近に、追加ICを設置することを計画に盛り込んで頂きたい。 | リニア活用戦略(案)では、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、整備の優先順位を勘案し、3つの段階に分けて整備を進めていくこととしております。 |
| 59 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (3)県内鉄道交通ネットワーク強化 | 美乃坂本駅に特急「しなの」を停車させることで、諏訪・松本方面の需要を取り込める可能性がある。ダイヤ設定次第では現在の特急「あずさ」利用より早く松本～東京を移動できる可能性がある。自県域のみならず、より広域での連携・乗換えを考慮すべきと考える。 | リニア活用戦略(案)においても、特急「しなの」のリニア岐阜県駅停車は、リニア岐阜県駅を中心とした観光振興にとって重要であり、JR東海に働きかけていきたいと考えており、重点的に展開する施策として掲載しているところです。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|---|--|--|
| 60 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (3) 県内鉄道交通ネットワーク強化 | <p>太多線の電化を急ぎ、岐阜～美濃太田～多治見～美乃坂本～中津川の直通列車を運行すべきである。必ずしも快速列車である必要はなく、既存の普通列車を組み合わせたかたちであれば人件費も増えないため、JR東海を説得しやすいと考えられる。</p> <p>また特急「ひだ」の一部車両を切り離し、太多線経由でリニアアクセスとすることや、可能ならば長良川鉄道からの直通も視野に入れたい。</p> | <p>リニア活用戦略(案)においても、岐阜駅～美乃坂本駅間の直通列車の運行について、JR東海へ働きかけていくこととしております。</p> <p>ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。</p> |
| 61 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (3) 県内鉄道交通ネットワーク強化 | <p>リニア新駅から国道257号までのつなぎの区間を整備し、国道257号を部分改良すれば「自動車道」は必要ないと考えます。自動車道に代わるものとして、リニア新駅から下呂駅まで「鉄道の新設」がベストと考える。</p> <p>鉄道には多くのメリットがある。大量輸送が出来ること、時間が正確であること、乗り継ぎが簡単であることなどである。そして地域への貢献も大きい。</p> <p>デメリットは鉄道の建設費、駅の管理や保線などのランニングコストが発生すること。しかし、沿線の市民の利用や、観光路線として名古屋からの直通運行もでき、JR高山線のバイパスともなることからそのメリットはデメリット以上に非常に大きい。</p> | <p>仮に、南北交通アクセス軸として鉄道を新たに敷設することができれば、その優位性をさらに拡大できることが想定されますが、リニア中央新幹線開業までに残された時間や鉄道の新規敷設にかかる費用等を勘案し、リニア活用戦略(案)では、まずは南北交通アクセス軸としては、濃飛横断自動車道等の道路整備によるバス等の速達性の向上を目指すとともに、リニア岐阜県駅における二次交通への乗換えも短時間で出来るよう、速達性や利便性を高める検討を進めることとしております。</p> |
| 62 | V 基盤整備戦略 3 活用戦略と重点的に展開する施策 (4) リニア岐阜県駅からのバスネットワーク整備 | <p>飛騨の観光は、当地にとって大きな産業となっている。</p> <p>リニア新幹線が、中津川に来るといふ事になると、観光で訪れる方も多くなると考えられる。</p> <p>については、国道41号の整備促進と高速バスの整備など、二次交通の促進を促していただき、岐阜県内を観光いただくお客様の満足度アップにつながるよう、ご考慮いただきたい。</p> | <p>リニア活用戦略(案)では、リニア岐阜県駅を、県内あるいは長野県への観光地への長距離観光バス拠点として整備することとしています。</p> <p>国道41号につきましては、国の事業で順次整備が進められているところです。</p> |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|--------|-----------|--|--|
| 今後の進め方 | | | |
| 63 | VI 今後の進め方 | <p>各市町村、その中の各地区に実行計画を落とし込み埋め込んでいく工夫が重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> * 各市町村→地区→住民 * 業界別;農工商学など * 行政の機能別 <p>PDCAサイクルには着眼されているので、その中でまず木目細かい計画(P)を意識したい。マトリックスをも意識すると、</p> <ul style="list-style-type: none"> * まち全体の統合 * 地域別計画 * 業界別計画 * 大きなテーマ別の計画 <p>など、やる事は山ほどある。行政が当事者意識を十分もって「D;Do」に関わっていくことが重要であり、自分たちも主体者としてパートナーの一員であるとの立場で取り組むことが必須と考える。各種活動の環境作りは重要な職務として期待されている。</p> | ご提案につきましては、今後、施策を具体的に検討する際に参考とさせていただきます。 |
| その他 | | | |
| 64 | その他 | <p>地下式のリニア新幹線により井戸水への影響が心配されている。水源が変わることは間違いないが、新幹線周辺部に湧水の貯水池をつくり、上水として利用することを考えてはどうだろうか。湧水は川の水とは違い、そのままでも飲用に供することが出来るほどきれいである。浄化も楽であり、湧水も厄介者として位置づけないですみ、井戸利用者への補償にも役立たせることができる。</p> | ご提案につきましては、リニア中央新幹線の建設主体であるJR東海の判断によるものです。 |
| 65 | その他 | <p>リニア新幹線は、車内の滞在時間も短いので豪華さを追求する必要はなく、機能本位で、安全ベルトは必要である。</p> | リニア中央新幹線の車内の様々な設備やサービスは、事業主体であるJR東海が、開業までに検討を行い決定していくものです。 |
| 66 | その他 | <p>リニア中央新幹線は車椅子の乗り入れを可能にし、障害者用特別座席を設ける必要がある。</p> | リニア中央新幹線の車内の様々な設備やサービスは、事業主体であるJR東海が、開業までに検討を行い決定していくものです。 |
| 67 | その他 | <p>リニア中央新幹線は、ベッド搬送、コンテナ搬送が可能な車両配置は申すまでもないが、更に緊急医療対応車両の配備も望ましい。</p> | リニア中央新幹線の車内の様々な設備やサービスは、事業主体であるJR東海が、開業までに検討を行い決定していくものです。 |

| No. | 該当箇所 | ご意見の内容(要旨) | ご意見に対する研究会の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 68 | その他 | リニア中央新幹線の料金を心配する向きが強いが、利用客アップで既設新幹線並みの料金が良い。 | 運賃・料金体系については、事業主体であるJR東海が開業までに検討を行い決定していくものです。 |
| 69 | その他 | 企業の従業員用の駅周辺住宅地開発も必要であるが、リニア用地提供のために移転を余儀なくされる、地権者の移転先宅地の確保が優先されるべきである。岐阜県駅を充実させるためには地権者の協力を得るため、彼らの移転先宅地確保の考え方を示して頂きたい。 | リニア中央新幹線建設に伴い生ずる建築物の移転については、事業者であるJR東海が対応するものです。 |