

リニア中央新幹線の早期実現に向けて



長良川の鶺鴒



養老の滝

リニア中央新幹線

全線の早期実現と
岐阜県内停車駅の設置を!

航空機のスPEEDと
新幹線の輸送力

東京⇄大阪間を約1時間!
新たなライフスタイルを提案

地球にやさしい、
“エコ”時代の交通機関

平成22年6月4日

岐 阜 県



世界遺産・白川郷



郡上おどり



中山道・馬籠宿

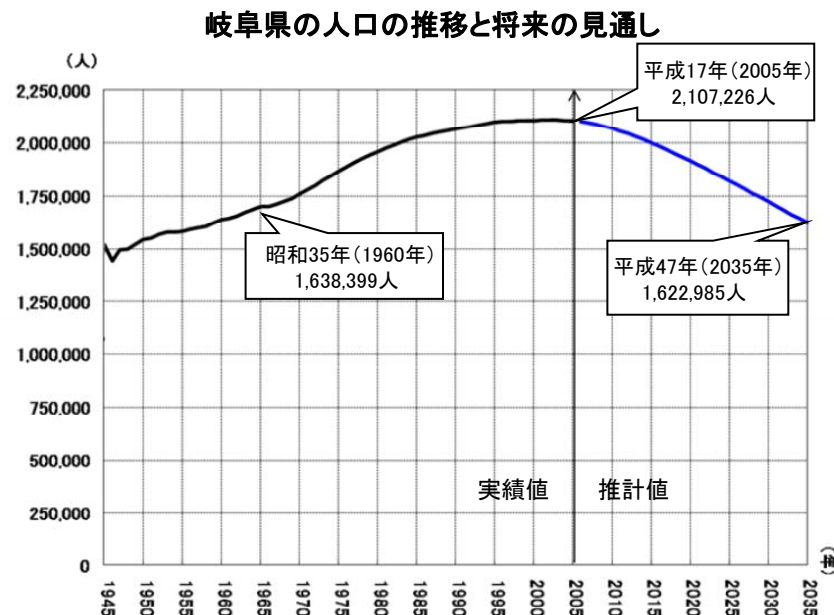
1 岐阜県の概要

- ◆人口：約210万人
- ◆面積：約1万600km²(全国7位) うち、8割が森林
- ◆産業：モノづくり立県(製造業が産業の中心)
 - GDPは約7兆円(全国22位)
うち、製造業は約2兆円と全体の1/4を占める
 - 雇用面でも製造業のウエイトが高い
事業所数：製造業割合 15.1%(全国1位)
従業者数： // 24.9%(全国6位)
- ◆観光：豊かな自然と伝統文化
 - 「飛山濃水」の地
飛騨：3000m級の北アルプス
美濃：木曾三川に囲まれた海拔0mの水郷地帯
 - 世界遺産白川郷
 - ミシュランで三つ星に格付けされた飛騨高山
 - 1300年の歴史ある長良川鵜飼
 - 日本三名泉の下呂温泉
 - 全国的に人気の高山祭・郡上おどり

2 人口減少時代への対応

○岐阜県の人口は、2005年頃
をピークに減少局面入り
2035年には、現在より50万人
減の160万人に

○人口減少下では、地域内の消費
が減少し、地域の活力が失われ
る懸念



◆地域外から人を呼び込み、交流人口を増やし、
地域の消費を拡大することが重要

- ・観光交流人口の増大
- ・移住定住、二地域居住の拡大

◆他の地域に産品を売り、所得を稼ぎ出すことが重要

- ・様々な産業の集積

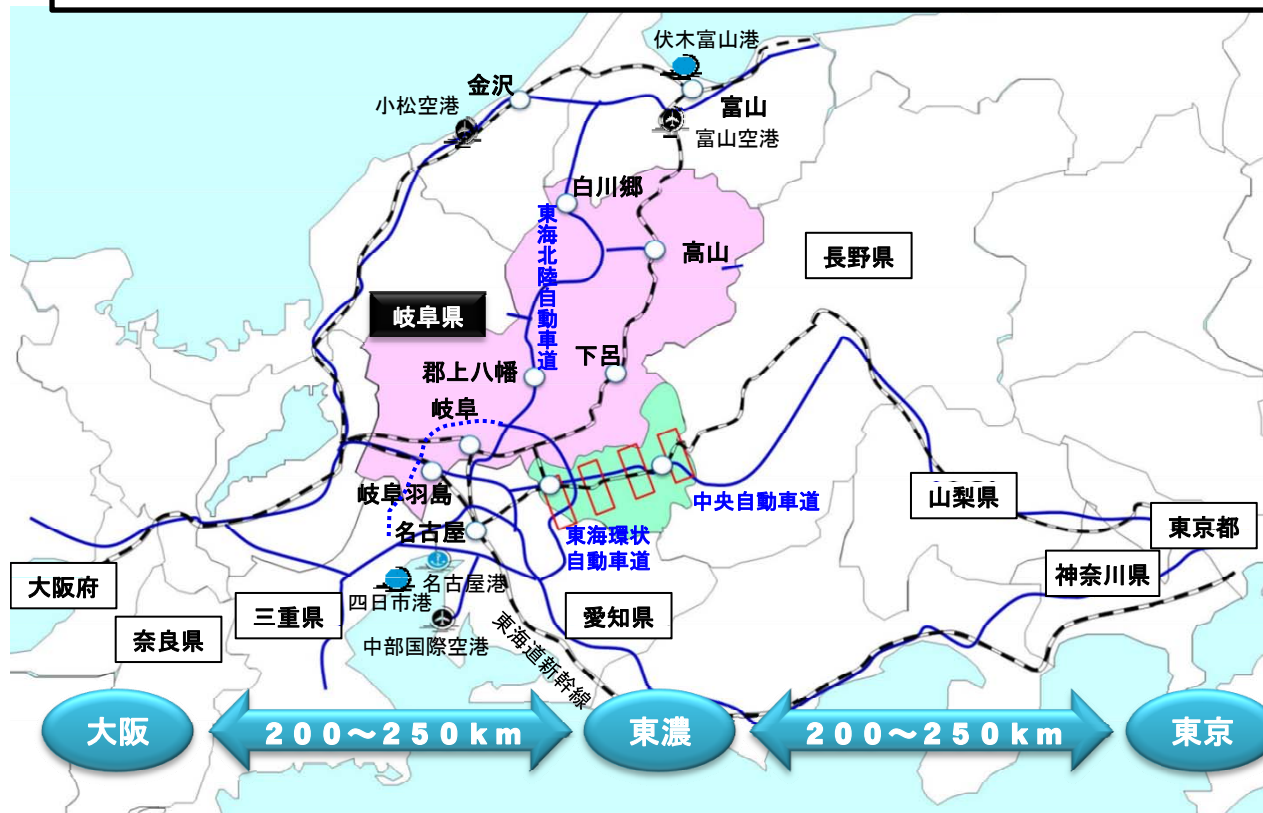
3 リニア中央新幹線の意義

(1) 交流拡大をもたらすリニア

◆本県は東西南北の要衝。東京－大阪のほぼ中間地点

リニア開業により

◆ 観光、企業活動を中心に人の交流がさらに活発化
⇒“岐阜県が首都圏に”



- ▶ 高速道路ネットワーク
東名・名神高速道路
中央自動車道
東海北陸自動車道
東海環状自動車道 等
- ▶ 新幹線・在来線などの幹線鉄道網
東海道新幹線、東海道本線
中央本線、高山本線 等
- ▶ 国内外へのアクセス
中部国際空港、
小松空港、富山空港、
名古屋港、四日市港、
伏木富山港 等

3 リニア中央新幹線の意義

(2) 観光へのインパクト①

—首都圏からの気軽な1泊旅行が可能に—

○伊豆・箱根と同じ感覚で、首都圏から気軽な1泊旅行が可能に！

<「岐阜の宝もの」を巡る旅>

◆ 1日目

- ・リニアで東濃へ
- ・東濃地歌舞伎を鑑賞
- ・中山道・宿場町めぐり
- ・日本三名泉・下呂温泉泊

◆ 2日目

- ・小坂の滝めぐり
- ・美濃焼窯場めぐり、作陶体験
- ・夕食後、リニアで帰京



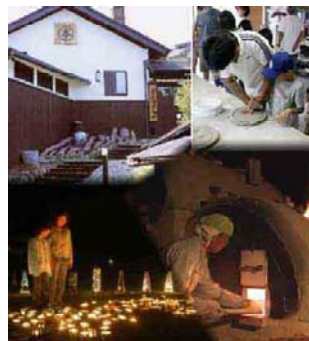
小坂の滝めぐり



下呂温泉(日本三名泉)



東濃地歌舞伎／芝居小屋



美濃焼窯場めぐり



中山道の宿場町



リニアで東京から

リニアで東京へ

3 リニア中央新幹線の意義

(2) 観光へのインパクト②

—北陸新幹線などを活用した広域観光の展開—

- 北陸新幹線、東海北陸自動車道などを使えば、北陸を含めた広域観光も可能！

<「世界が認めた岐阜」の旅>

◆ 1日目

- ・リニアで東濃へ
- ・東濃地歌舞伎を鑑賞
- ・中山道・宿場町めぐり
- ・日本三名泉・下呂温泉泊

◆ 2日目

- ・飛騨高山散策
- ・世界遺産・白川郷散策
- ・北陸新幹線で帰京



世界遺産・白川郷



3 リニア中央新幹線の意義

(2) 観光へのインパクト③

—リニア×国際空港×観光資源で、外国人観光客の誘致！—

○中部や羽田・成田、関西、北陸の空港を駆使

リニア乗車体験と観光資源を組み合わせ、多様なコース設定が可能

<伝統文化>

- 世界遺産・白川郷
- 長良川の鶺鴒
- 高山祭
- 郡上おどり

<豊かな自然>

- 小坂の滝
- 北アルプス

<産業観光>

- 紙すき体験
- かかみがはら航空宇宙科学博物館

<温泉・レジャー>

- スキー場(郡上市)
- 奥飛騨温泉郷

北アルプス 奥飛騨温泉郷

スキー場(郡上市)

成田国際空港 まで約140分

東京国際空港(羽田) まで約90分

中部国際空港 まで約50分

関西国際空港 まで約110分

東濃

名古屋

大阪

東京

岐阜

郡上八幡

スキー場(郡上市)

高山

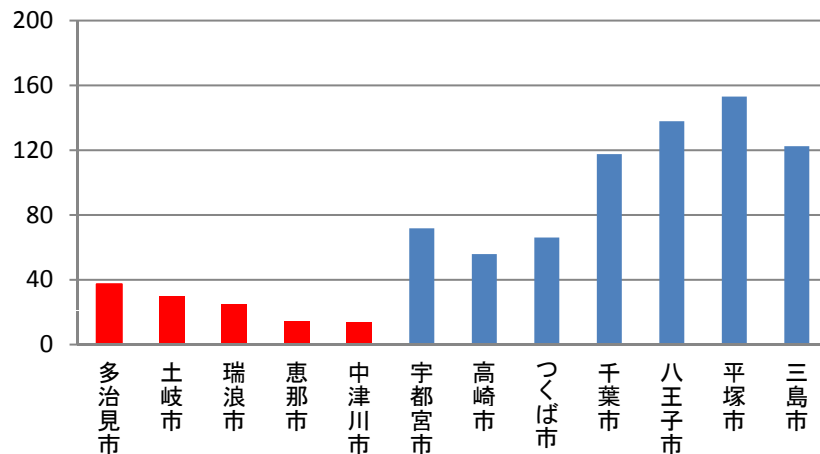
小松空港

富山空港

3 リニア中央新幹線の意義 (3) 新たな住まい方の提案

- ◆ 東京への利便性と豊かな自然が両立
- ◆ 首都圏に比べ相対的に安い地価

都心1時間圏都市の住宅地平均地価(2007年)



都心1時間圏の主な都市



◆ 恵まれた住環境

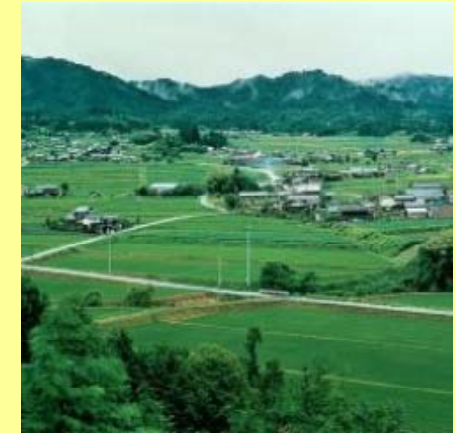
- 持ち家住宅率 73.9%(全国5位)
- 一戸建の割合 75.4%(全国11位)
- 一住宅あたりの居住用の部屋の広さ 43.78畳(全国5位)

リニア開業により

◆大都市を仕事の場としつつ、週末や休暇に地方に滞在する「二地域居住」先として、

例えば、このような暮らし方が可能に。

- ✓ 自然豊かな所で子どもを育てたい「子育て世代」。
 - － 家族は岐阜に住む。
 - － お父さんは平日は東京で仕事。
金曜夜から月曜朝まで岐阜で家族と過ごす。
- ✓ 平日は首都圏に居住。週末は岐阜に滞在し、農業を体験しながら、地元の人々との交流を楽しむ。



農村景観日本一地区(恵那市)

◆本格的な「移住・定住」先として、

例えば、このような方にオススメ。

- ✓ 東濃にオフィスを構え、週2～3回東京や大阪で商談や打ち合わせを行う必要のある経営者。
- ✓ 退職後は都会を離れてのんびり暮らしたい。
でも、時々東京に出かけたいシニア世代。



世界有数の7,000品種のバラ園
「花フェスタ記念公園」(可児市)

3 リニア中央新幹線の意義

(4) 企業活動へのインパクト

＜本県の優位性＞

- ◆ 東京、名古屋、大阪が1時間圏内
- ◆ 中央自動車道など道路ネットワークが充実
- ◆ 中部国際空港、名古屋港に近い
- ◆ 広く安い土地の確保が容易

リニア開業により

- ◆ 地域の産業にとって、
 - 業務効率の向上
 - ・国内外の事業拠点、顧客先への移動時間が短縮
 - 新たなビジネスチャンスの拡大
 - ・商圈、販路の拡大

◆ 新たな産業立地の可能性

- 新たな事業拠点(オフィス、研究所、工場)立地の可能性
 - ・三大都市圏への利便性と土地確保のしやすさが両立

(例) 都心－東濃間は、高崎や宇都宮、千葉などと同じ時間距離

現在も、東海環状自動車道東回りの周辺地域に工業用地が豊富に集積。



4 リニア中央新幹線に関する岐阜県の取り組み

(1) 早期実現に向けた取り組み

◆ 全国で一番早く、昭和53年に「リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会」を結成

- 県・市町村など230団体余りが参加



21年度同盟会総会(H21.7.24)

◆ 通過が想定される東濃地域は一枚岩

- 地元東濃5市の市長・市議会議長が東濃一丸となって、県内駅設置に取り組んでいくことを確認(平成20年11月)

◆ 民間の取り組みも活発

- 今年3月、地元6商工会議所を中心に「リニア中央新幹線岐阜東濃駅設置促進協議会」を設立

岐阜、愛知、長野の
46の商工会議所・商工会で構成



4 リニア中央新幹線に関する岐阜県の取り組み (2) リニアを活かした地域づくり

◆ 県全体で、官民挙げて、リニアを活用した地域活性化を目指す 昨年7月、「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を立ち上げ

- 県、市町村、産業経済団体、観光団体、有識者で構成
- 実務者レベルで構成する「産業振興」及び「観光振興・まちづくり」の2部会を設置



第1回地域づくり研究会 (H21. 7. 21)

<研究会における主な意見>

(1) リニアを活用した地域づくりについて

- 従来とは発想を変えるべき。狭いエリアの「駅周辺の活性化」ではなく、「県土づくり」として考えるべき。
- 東京に吸収されないよう、東濃のアイデンティティを再考すべき。

(2) アクセス整備について

- 在来線、高速道路との連携が重要。

(3) リニア駅の利用者について

- 東アジアからも利用者を取り込むことを考えるべき。

地域づくりの進め方

第1段階：基本戦略の策定（23年度末頃）

22年度内に、基本戦略の骨子(案)を取りまとめ

<基本戦略骨子(案)のイメージ>

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| a)産業振興 | ・リニアを活用した企業立地、雇用創出 |
| b)観光振興と人の交流拡大 | ・リニア技術を活用した地域産業のイノベーション |
| | ・地の利を生かした広域観光の拠点化 |
| | ・移住、二地域居住の促進 |
| c)リニア駅を中心としたまちづくり | ・駅周辺整備、アクセス交通のあり方 |
- など



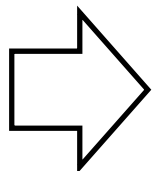
駅・ルートが確定・公表するタイミングで移行

第2段階：「リニア活用戦略」の策定（25年度末頃）

駅・ルートの確定に基づき策定



第3段階：活用戦略に基づく取り組みの展開



リニアを活かした産業振興と交流拡大で、県経済を活性化
⇒「定住人口減少の抑制」と「交流人口の拡大」を実現

5 リニア中央新幹線に関する提案・要望

(1) 総合車両所（整備工場＋車両基地）の岐阜県内への設置

- ◆ 岐阜県は、東京－大阪のほぼ中間地点
- ◆ 当面の終着地名古屋にも近い
- ◆ 東濃地域は開発に適したなだらかな丘陵地が多い
- ◆ 総合車両所×中部のものづくり産業（素材、航空機etc）で、新たな産業の創造も期待。

＜企業立地・岐阜県の魅力＞

- ・強固な地盤
- ・豊富な水・自然
- ・安価な地価
- ・豊富で良質な人材
- ・優れた住環境

など



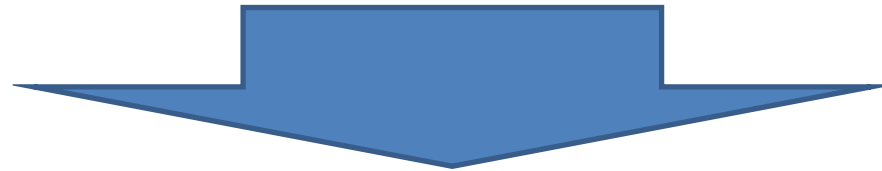
県内企業で開発・製造された航空機

◆ 本県への総合車両所（整備工場＋車両基地）の設置を提案

5 リニア中央新幹線に関する提案・要望

(2) 駅建設費用の負担軽減

- ◆ リニアは国家的プロジェクト
- ◆ 駅設置により、JR東海にもメリット
- ◆ 岐阜県内駅は、愛知県三河地方、長野県木曾地方へのゲートウェイ。効果は岐阜県にとどまらず広範囲に波及
- ◆ 全国新幹線鉄道整備法第13条第4項によれば、沿線自治体は、用地取得など様々な協力が想定される
→岐阜県としても積極的に協力する考え



- ◆ 駅建設費用の適切な負担割合について、JR東海と地元に加えて、国も交えて協議すべき（全額地元負担は受け入れ難い）

5 リニア中央新幹線に関する提案・要望

(3) 東海道新幹線の活用

- ◆ 現状の東海道新幹線の運行ダイヤは非常に過密
 - 「のぞみ」を中心とした3大都市圏の輸送が中心
 - 「のぞみ」が停車しない中間駅にとって、不便さがある

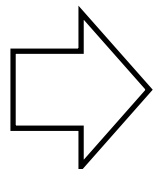
例えば、

- ✓ 岐阜羽島－新大阪以西との直通列車が少なく、山陽方面に行く場合、乗り換えが必要
- ✓ 岐阜羽島－静岡、浜松など、中間駅間の行き来が不便

リニア開業後

◆ 東海道新幹線・岐阜羽島駅の活性化の提案

- 岐阜羽島駅への「ひかり」停車本数の増加
- 岐阜羽島－静岡、浜松などの中間駅間を結ぶ「ひかり」の増発
- 岐阜羽島－新大阪以西の直通列車の増発 など



東海道新幹線の利用者、岐阜県の交流人口とも増加につながる

ま と め

- 1 リニア中央新幹線は、岐阜県の観光、ライフスタイル、産業を大きく変える可能性**
- 2 地域が一丸となり、取り組みを推進**
 - 県内停車駅の実現
 - リニアを活用した地域づくり
- 3 リニア中央新幹線に関する提案・要望**
 - 総合車両所の岐阜県内への設置
 - 駅建設費用の負担軽減
 - 東海道新幹線の活用