

參考資料

目次

岐阜県とリニア中央新幹線	1
リニア開業を見据えた岐阜県の取組み	2
森のまちづくり構想について	3
東美濃の森林や伝統文化を活かし、創造性あふれる若者が集まるまちづくり	4
スタートアップへの支援について（行政及び大学の取組み）	5
中部大学恵那キャンパスでの地域連携に向けた取組みについて	6
リニア建設工事の盛土（残土）の対策について	7
リニア新幹線と中山間地域	8
都市計画区域外での乱開発防止に向けた取組みについて	9
交通のハブとしてのリニア岐阜県駅の役割	10
中部ブロック広域道路ネットワーク計画図	11
リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針案パブリックコメントについて（主な意見）	12
中津川市リニア岐阜県駅周辺デザイン会議資料（概要）について	13
新駅整備計画への提言	14
M a a S の事例について	23
女性や若者の働きがいのある職場の確保、教育環境の充実	24
徳島県神山町の取組みについて	25
県立中津川工業高校の概要	26
リニア活用戦略の見直しに向けた有識者へのヒアリングについて	27



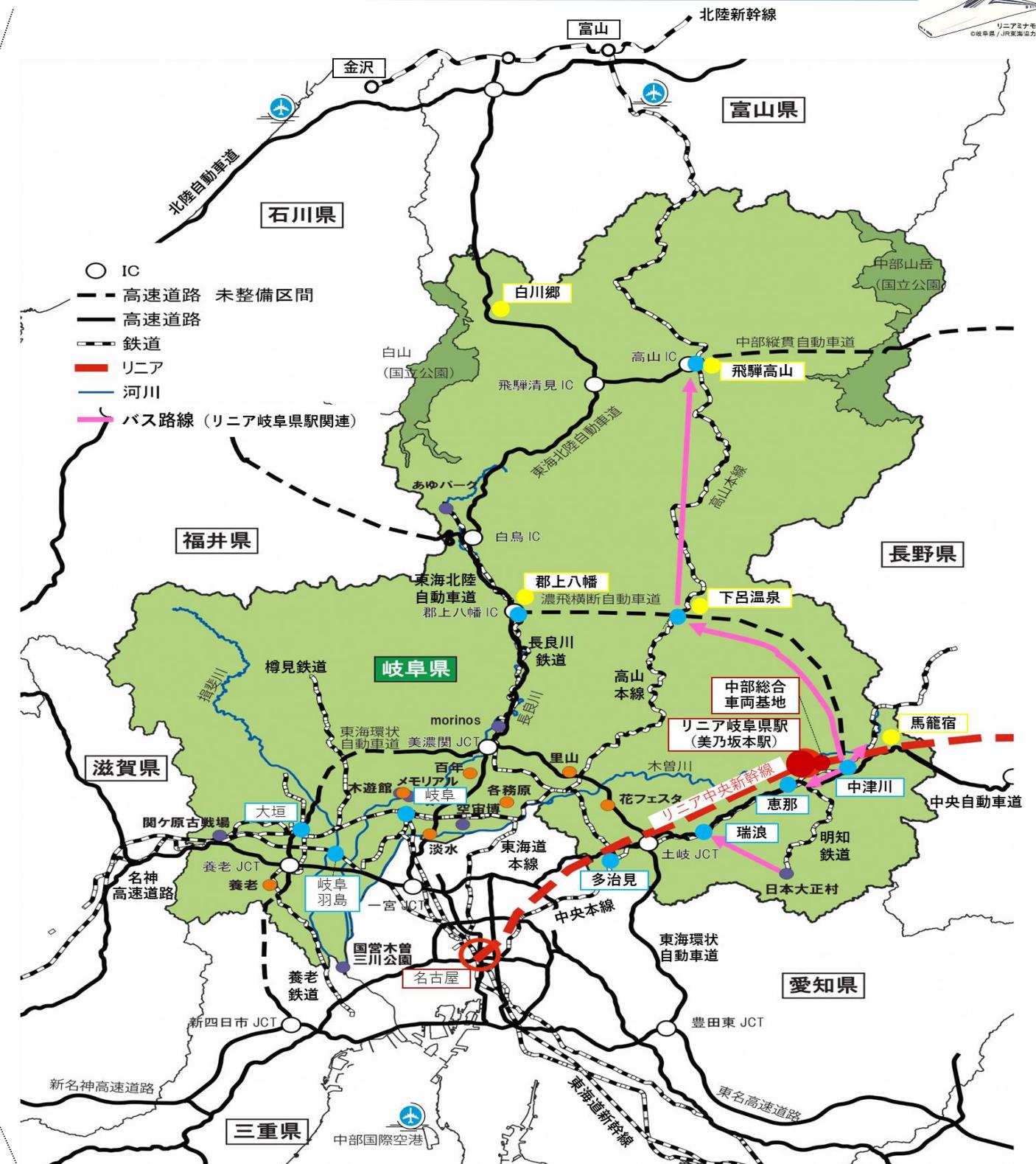
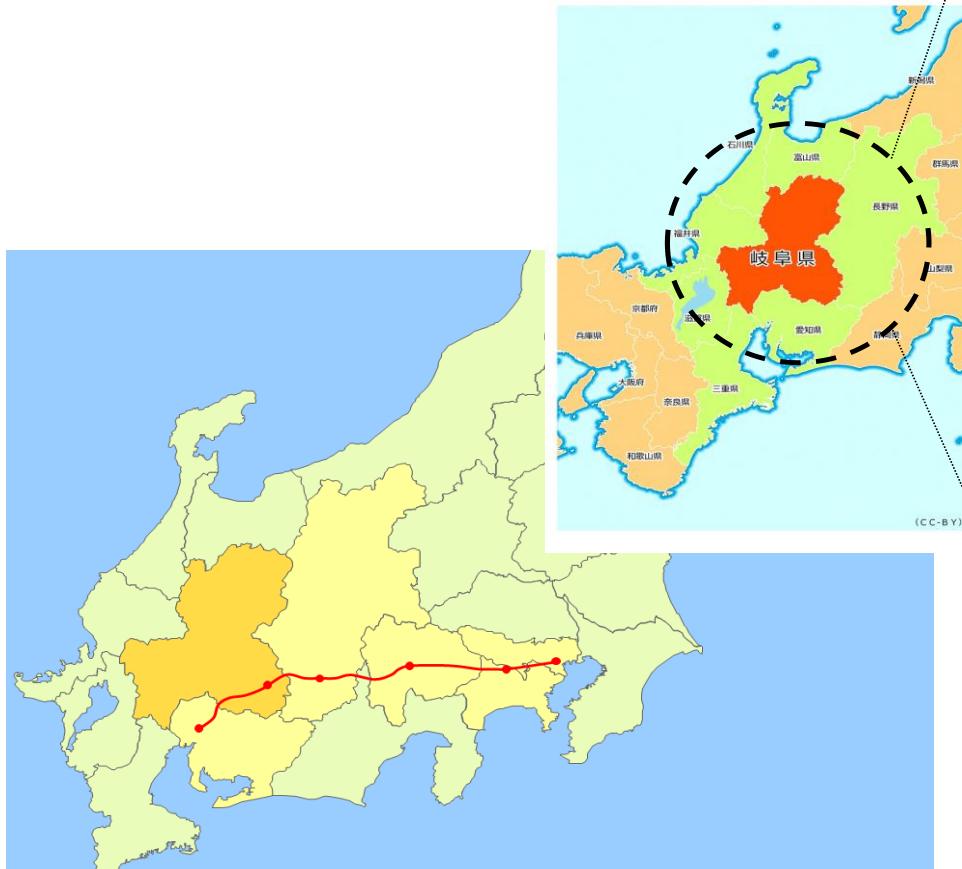
岐阜県とリニア中央新幹線

リニア岐阜県駅

- 中津川市千旦林地区に設置される地上駅
- JR中央本線の美乃坂本駅に近接して設置
- ノンストップの場合、東京へは34分、名古屋へは13分と試算

中部総合車両基地（工場）

- 東京-名古屋間で2か所設置される車両基地のうち、唯一工場が付帯





リニア開業を見据えた岐阜県の取組み

リニア中央新幹線活用戦略（H26.3策定）

戦略の視点

広域的に効果を波及



- 既存交通ネットワークとの連携や再構築等を進め、リニア岐阜県駅の県内アクセス圏域を拡大
- 名古屋市ターミナル駅の活用も視野
- リニア岐阜県駅に近い長野県南西部や愛知県北東部からの利用も念頭に

大都市機能を分担



- リニアで3大都市圏が約1時間で結ばれ、巨大な都市集積圏域が形成
- 東京圏中枢機能のバックアップ場所として、リニア岐阜県駅周辺は優位

岐阜県独自の魅力を発揮



- 行き先として選択されるため、地域独自の魅力を発揮
- 「清流の国ぎふ」の風景や景観、千年を超える伝統の地場産業や文化など県独自の地域資源を積極的に採用

リニア開業効果の波及が期待される下記3分野において、地域づくりの方向性を検討

観光振興・まちづくり戦略

《施策》

- 新たな南北・東西観光軸
- ▲リニアの観光資源としての活用
- ▲岐阜県全域への観光振興効果の波及
- 観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大
- ▲空き家オフィス活用

産業振興戦略

《施策》

- ◎業務機能誘致、本社機能誘致
- ▲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
- ◎工場誘致
- ▲車両基地の地域経済への波及効果
- 建設段階の経済効果波及

基盤整備戦略

《施策》

- リニア岐阜県駅及び駅周辺整備
- アクセス道路整備
- ▲県内鉄道交通ネットワーク強化
- ▲リニア岐阜県駅からのバスネットワーク整備

《取組み指標》 ◎：成果あり ○：取組み推進中 ▲：取組み強化が必要

<主な視点>

- これからのモノづくりは、大きくて重い工業製品から、軽いもの、飛行機での運搬が可能であるハイテクな工業製品へのシフトを想定。
- モノづくりの中心は自動車産業が盛んな三河地方から、今後は航空産業が盛んな尾張地方や美濃地方に産業の軸足が移る。その流れを見据え、岐阜県は、クリエイティブ産業の創出や誘致の推進が必要。
- クリエイティブ産業の創出には、最先端のリニア中央新幹線と中山道などの伝統的な古い街並みが、概念的にクロスするエリアが必要。
- リニア開業に伴う駅及び駅周辺の魅力のみでは、クリエイティブなまちづくりの推進は不可能。アカデミックな中核施設との連携も必要であり、例えば、中部大学の恵那キャンパスの活用について、検討の余地あり。
- 自然や文化資源などを活かしたまちづくりの推進にあたって、過剰な投資を防ぐための土地の用途規制が必要。地域としてのまちづくりの目標を定め、計画的な投資を呼び込む仕掛けが必要。
- ソフィア・アンティポリスは、豊かな森林に恵まれた広大な敷地に、IT、生命科学、環境科学などのクリエイティブ産業や教育機関等が集積。
- ここでは、研究機関をはじめとしたクリエイティブな人材が集まることにより、産業クラスターが発生し、その後、行政等がインフラを整備。今や、多くのクリエイティブな人材の集積により、世界有数のイノベーション創出拠点。
- 中津川周辺は、良質な森林や川をはじめとした豊かな自然、中山道などの伝統文化に恵まれており、大同特殊鋼（株）などの研究開発部門が進出。中津川周辺は、ソフィア・アンティポリスのような、イノベーション創出拠点に変貌する可能性。
- 中津川周辺がイノベーション創出拠点となるには、豊かな自然に囲まれたストレスフリーな環境の整備による研究機関等の企業誘致、従事者の移住定住の促進及びアカデミックな中核施設との産学官連携が必要。

<ソフィア・アンティポリスの概要>



ソフィア・アンティポリスは、フランスの上院議員ピエール・ラフィッテにより設計され、ヴァルボンヌ市内の広大な高原にテクノロジーパークを建設。

全体面積は2,300ヘクタール。（9割が緑地）

- 1969年：ソフィア・アンティポリス財団設立
- 1974年：最初の企業進出
- 2019年：2,500社、38,000人の従業員、業績は56億ユーロ

現在、ソフィア・アンティポリスが、革新的な能力を維持・統合しつつ、ビジネス競争力と魅力を維持できるよう、2040年に向けた「ソフィア2040」プロジェクトが進行中。

- 中心部の広場、建築物の再生などテクノポリスの改良
- バストラム、自動運転シャトルなどモビリティの充実
- バイオテクノロジー、AI、スポーツ研究のための最先端のインフラ整備
- 建築、環境に関する品質の確保

[ソフィア・アンティポリス財団HPより]

東美濃の森林や伝統文化を活かし、創造性あふれる若者が集まるまちづくり

中京大学経済学部 客員教授 内田 俊宏

<地方創生が各地で進む中での差別化戦略>

- ・リニアやセントレアの整備により、大都市圏マーケットだけでなく、インバウンドを含む海外マーケットへのアクセス時間の短縮は、他地域にないアドバンテージ。メインターゲットを意識したマーケティング戦略が不可欠。
- ・人口減社会の中で、どの地域も地方創生の取り組みを行っている。東濃ならではの特徴を生かした定住や集客に向けたまちづくりが出来るかがカギ。
- ・東濃の自然や歴史資源のほか、当面、日本に1つしかないリニア総合車両整備基地といった観光資源を生かすことができれば、交流人口の増加から定住人口増や東濃での起業などに繋がる可能性も高まる。

<脱炭素社会に貢献する先進的なまちづくり>

- ・SDGsやESGへの関心が高い若者世代への訴求力を高めるようなインパクトのある創造性あふれるまちづくりを進め、大都市圏へ転出超過となっている女性や若者を吸引することが県の持続可能性に不可欠。
- ・例えば、中津川の自然に囲まれたエリアに、県が「森の中のスタートアップ拠点」を整備するなどし、研究機関やスタートアップ企業を呼び込み、集積を図ることで、雇用創出だけでなく、既存産業の高付加価値化を図ることが可能。
- ・歴史的な古民家が立ち並ぶ、馬籠のような風情のある町並みに調和する形で、先端的なハイテク施設を整備し、他県が真似しようとしても出来ないような新旧が融合したスタートアップ拠点を整備できないか。景観と機能のギャップはインパクト大。

<IT人材の獲得や交流の盛んなエリア整備>

- ・あらゆる企業が新たなビジネスモデルの再構築や新規市場の開拓をめざす上で、IT人材は必須であり、いかに確保できるかが重要になってくるが、そのほとんどは東京を中心とした大都市圏に集中している。
- ・官民でIT人材の取り合いになる中、岐阜県出身で地元貢献したいと考えるIT人材のUターンを促進させる取り組みが必要。
- ・また、愛知県が展開している「Station Ai」との連携を模索し、名古屋駅と13分で接続する東濃エリアで、スタートアップエコシステムのグローバルネットワークのメリットを享受できないか。名大と岐阜大のネットワーク活用。
- ・STATION Aiが立地する鶴舞周辺での展開が難しい、ワーケーションやサテライトオフィスとしての補完機能を提供する。

スタートアップへの支援について（行政及び大学の取組み）

行政（愛知県）

<STATION Aiプロジェクト>

- ・スタートアップの創出・誘致・展開を柱とする「Aichi-Starup戦略」を策定。
- ・スタートアップの起業に至るまでの各段階に対応した支援を実施するため、「STATION Ai」を設置することとし、ソフトバンク等へ整備・運営委託。

【STATION Aiの概要】

所在地：名古屋市昭和区鶴舞（県勤労会館跡地）

開業：2024（令和6）年10月（予定）

機能：スタートアップ企業等向けオフィス（1,000社）

テックラボ（実験、試作品製作スペース）

宿泊・研修施設（42室、7階）

託児施設、行政支援窓口、レストラン等の民間収益施設

◎愛知県は、スタートアップ総合支援体制を構築するため、STATION Aiの整備に先駆けて、2020年1月に「STATION AI 早期支援拠点」を設置、機能拡充・強化のうえ、2021年4月「PRE-STATION Ai」を開設。

<PRE-STATION Ai事業>

【支援内容】

- ・スタートアップ関連事業の展開
オフィス等の提供、起業支援、製品開発、資金調達 など
- ・統括マネージャーの配置

【入居者の主な事業内容】

- ・AIを活用したシステム開発
手作業代替システム（教育×AI）
製造業向けプラットフォーム（製造業×AI）
家族の声のアルバム「AIレコーダー」（感情分析×AI）
健康水準向上サポート（体作り・サプリ×AI）
- ・アプリ開発
eSports大会の開催、運営アプリ
職場風土づくりを目的としたコミュニケーションアプリ
健康管理アプリ
- ・その他
高機能ソイル栽培システム開発

[愛知県HPより県作成]

大学（名古屋大学等）

<Tongali（トンガリ）※プロジェクト>

※Tokai Network for Global Leading Innovators

- ・東海地区5大学（名古屋大学、豊橋技術科学大学、名古屋工業大学、岐阜大学、三重大学）による起業家育成プロジェクト。
- ・2016年、上記大学を対象としたファンドの創設を契機にプロジェクトが発進。

- ・東海地区の大学の在籍者、卒業生、教職員等を対象に、次世代の起業家を育成、支援する多面的なプログラムを提供。

ひと：起業経験者などによる助言、実務支援等

もの：各大学のインキュベーション施設等

資金：各種基金・ファンド等

情報：起業に必要な情報・ノウハウ等

[TongaliプロジェクトHPより県作成]

中部大学恵那キャンパスでの地域連携に向けた取り組みについて

<中部大学と東濃5市との連携>

- ・ 中部大学では、2021年7月、「環境保全教育研究センター」を学内に設置。
- ・ 同大学恵那キャンパスを舞台に、以下の「3つの課題解決」に向けて、東濃5市との今後の連携を模索。

- 地域CO2ゼロエミッション
- 農林業 里山環境再生 里山文化の継承
- 地域の初等中等教育との連携

- ・ 研究活動は、5つのユニットに分かれて実施。

- ユニット1 「野生生物保全と共存」
希少生物保全、新しい獣害対策
- ユニット2 「ゼロエミッション社会実現」
バイオマス、再生可能エネルギー
- ユニット3 「里山文化継承」
農村歌舞伎、産業遺跡、新時代の建物の提案（都市計画）
- ユニット4 「食文化」
伝統料理継承、健康増進
- ユニット5 「農業・林業再生」
AI、ロボットによる人手不足改善、特産品の開発

<第1回中部大学・東濃5市連絡協議会の開催>

- ・ 日 時：令和3年6月25日（金）
- ・ 場 所：中部大学恵那キャンパス内（中部大学研修センター）
- ・ 参加者：中部大学、東濃5市（多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、土岐市）、県
- ・ 内 容：東濃5市の広域的な課題の解決に向けた今後の連携を確認
今後、大学が具体的な連携テーマを設定し、5市に提案

<中部大学恵那キャンパスの位置図>

恵那市武並町竹折字西川原田985-1 敷地面積：344,594㎡



[中部大学提供]



[多治見砂防国道事務所HPより県作成]

リニア建設工事の盛土（残土）の対策について

現 状

- ・ 本年7月の熱海市での盛土崩落事故もあり、リニア建設工事に伴う盛土（残土）対策など、自然環境や災害への配慮に対する注目度が上昇。

【盛土の規制】

- 「岐阜県埋立て等の規制に関する条例」により、盛土の構造等の基準を定めているが、国、地方公共団体、公共的団体（JR東海など）は規制の対象外であり、県条例に準じる形で規制を実施。
- 工事着手前後のアセス手続き※1において、必要な規制※2を実施。

※1 工事着手前：JRによる環境影響の検討後、県は、有識者の審査結果などを踏まえた知事意見を提出。

工事着手後：環境保全計画書に従った、JRによるモニタリングの実施、その結果などを踏まえ、必要に応じて知事意見を提出。

※2 知事の意見を反映した環境保全計画書の作成。

今後の対応

- ・ JR東海のリニア建設工事の安全・安心な工事遂行に向けた取り組み状況について、定期的に沿線自治体等と情報共有する場を確保。
- ・ 盛土の規制に関する国の法案整備の動向を踏まえ、県としての対応を検討。

国の動向

- ・ 国土交通省は、盛土の規制について、全国一律での安全対策や、違反業者への罰則強化を盛り込んだ関連法案を、来年の通常国会に提出する方針。
- ・ 関連法案は、事業者には排水設備設置や自治体による完了検査の義務付けや、安全対策が不十分な場合に、自治体が是正命令や勧告を可能とする方向。

課 題

- ・ （有識者等の意見交換から）リニア建設工事が本格化する中、安全対策について、沿線地域への一層丁寧な説明と情報提供が必要。

SMR リニア新幹線

この価値は、次の時代に向けた競争力に！
「地域性を大切にすること」が競争力になる時代
消費者の価値観の変化（ex. エシカル消費）
投資家の価値観の変化（ex. ESG投資）

地方の活性化にどう活かすか？

- 観光収入を地域でまわす仕組みをつくることで**経済効果**を何倍にもする。
※材料、加工、販売を地域内で。
- その際、「**良い循環**」が生まれる**仕組み**をつくることで、経済、環境、社会がともによくなることを期待できる。
※農業、環境、観光の総合的な発展

【目指すべき方向性】
多様性、地方毎の個性、Quality of Lifeを重視する**価値観**
（これが地方に人を引き寄せる力になる。）

多様性、地方毎の個性とは？ 新たに作るのではなく、地域の環境、気候、文化等と密接に結び付いた産業、暮らし方、その表象としての景観
→**持続可能な暮らし、持続可能な発展**

多様性や地方の個性を生み出す政策
（価値観は政策によって創出できる）

中山間地域の魅力を引き出すために （農村、食糧分野）

世界的な認識

大量生産・大量消費のための農業が地域の均質化や環境負荷の増大、中山間地域の過疎化につながっている

例）・品種の減少と土地との乖離

流通しやすい均質になるように調整された品種が台頭し、それぞれの土地が育んできた「伝統種」と呼ばれるような品種が消滅してきている。

→生物多様性の減少のみならず、調整された品種に栽培環境を合わせるため、ハウス栽培などが増え、環境負荷の増大や地域ならではの風景の消滅といった問題もある

- ・単一栽培や機械化

効率化のために単一栽培を行い、機械化を促進。

（農地を「生産の場」としてしかとらえない）

→生物多様性の減少、CO2排出の増大

- ・規模の農業から小農への**回帰**
- ・農村環境は、**生産、流通、消費を包括的に検討**

※規模の勝負下では中山間地域は「**条件不利地**」に現在の「条件不利」は土地条件ではなく、効率化を求めた社会における位置づけ

実現するための政策（方向性）

土地とのつながりを担保する仕組みの構築

（具体例）

- 生産：土地に根差した農産物生産を誘導（認証制度、補助）
- 流通・消費：学校給食やふるさと納税の返礼品等に上記の農産物を採用するなど、公共調達からはじめる
- 観光：上記の農産物を提供するなど土地とのつながりを重視した宿の認証 等

【参考】

EUの共通農業政策（CAP）

1985年に環境破壊の要因の一つに共通農業政策があることを認め、約20年かけて制度改革
→**持続可能性、生物多様性などを重視**

- 第一の柱 農産物の生産
- 第二の柱 農村発展

直接支払に環境要件
グリーンング支払い
環境支払い

補助金を受けるプロジェクトに
環境要件を賦課

Ex.作物の多様化
伝統種の栽培
環境用地の設置
（段畑の石垣なども）

EUのFarm to Fork Strategy (2020)

生産から流通までを含めた持続可能なフードシステムの構築を目指す戦略。

EU圏内に限らず、輸出入にも適用予定。

→商品の売り方、価値づけ方などにも言及。

欧州の観光客の価値観が変わる可能性大。

イタリアのアグリツーリズム法

農村の宿に対し、土地に根差した食、建物であること、生産過程や農地を見学可能にすることを規定した法律。
観光は農業の補助的位置づけ。

※これらを結び付ける根本となる理念がない
※農業と土地の結びつきを無視しているので、すべてが表層的、上滑りな状態

目指すべき姿

土地に根差した持続可能な農業

収入の一部

結果として

農村観光

資源

特色ある農業景観
地方色のある食文化

▲ばらばらな政策から統合的な政策へ

現状	農業	農産物	景観	観光
	↓	↓	↓	↓
	効率化	ブランド化	文化財	交流、集客

都市計画区域外での乱開発防止に向けた取組みについて

リニア中間駅が同様に設置される山梨県の都市計画マスタープランを参照すると、都市計画区域外の土地利用のあり方について、以下の記載あり。

- 土地利用規制が相対的に緩く、地形が比較的平坦な地域を対象に、「**土地利用コントロール検討区域**」を設定
- 土地利用コントロールの方法は、都市計画区域の指定・拡大、景観法による景観計画等の活用など、**地域の状況等を踏まえながら、適切な手法を検討**

土地利用コントロール検討区域

<定義>

- ・山梨県では別荘開発、高速道路 I C 周辺、及び比較的市街地に近い農地などにおいて、都市計画区域外における開発や建築行為が及ぶ傾向あり。
- ・都市計画区域外のうち、土地利用規制が相対的に緩く、地形が比較的平坦な地域を対象に「**土地利用コントロール検討区域**」を設定。
(国有林、自然公園特別地域・特別保護地区、自然環境保全地域等は除外)

【土地利用コントロール検討区域（一例）】

- 地 形：平坦地や緩やかな傾斜地が多い
- 人 口：都市計画区域に隣接する地域で人口密度の高い地域があり、人口増加している地域もみられる
- 規 制：土地利用規制の緩い地域（農振白地地域等）も分布
- 開発状況：開発は行われているが、規模は比較的小さい、住宅と水田による土地利用の混在がみられる
- そ の 他：新山梨環状道路（都決済）が事業中で、I C 設置予定

<土地利用コントロールの方法>

- ・都市計画区域の指定・拡大、景観法を活用した建築行為の制限、独自に定める条例などや、さらにこれらを複合的に組み合わせることが考えられる。
- ・**地域の住民や住民意向等を踏まえ、適切な手法を選択する必要がある。**

[山梨県都市計画マスタープランより県作成]

参 考

<事業用太陽光発電設備の設置に関するトラブル事例（中津川市）>

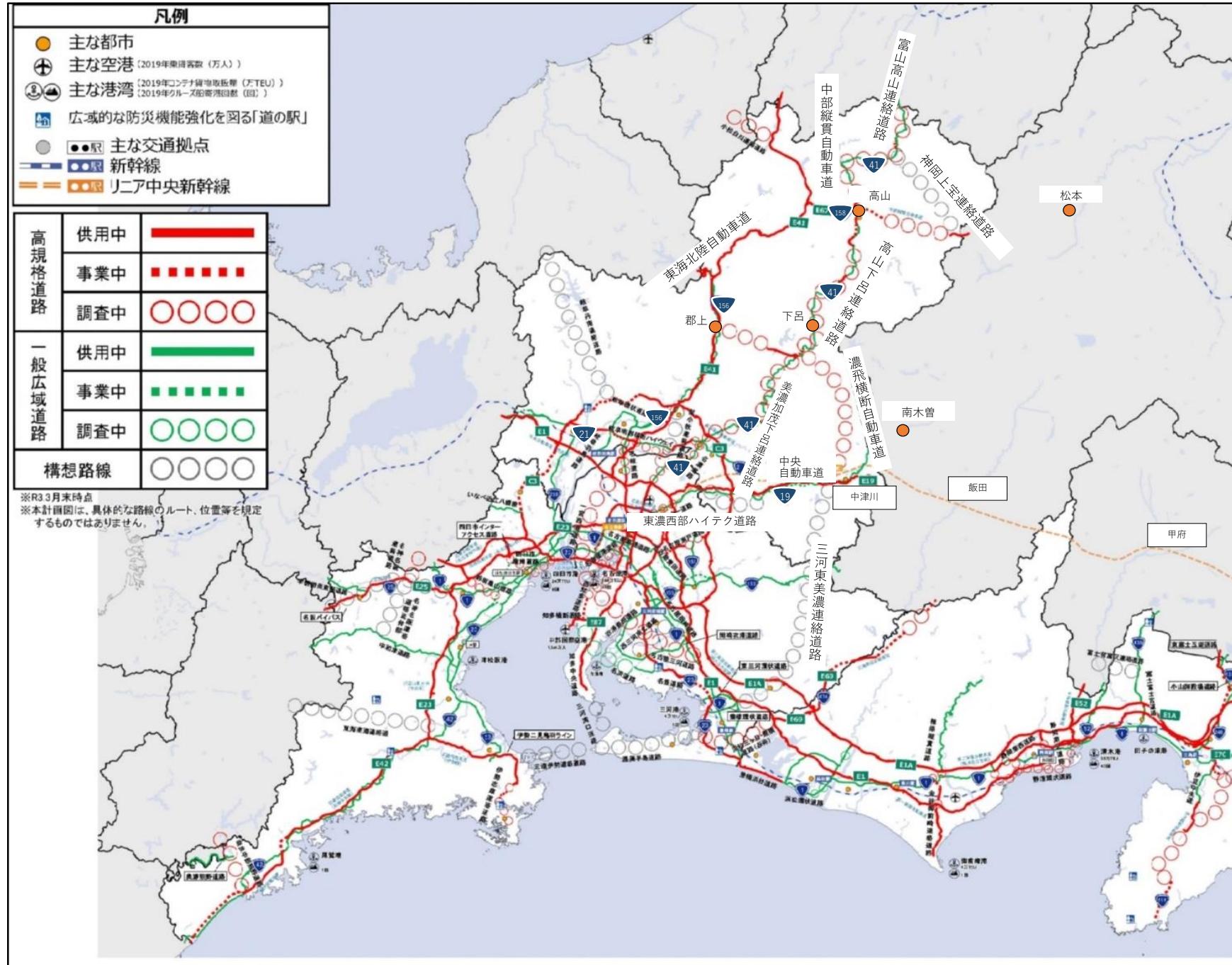
- ・傾斜地への太陽光発電設備設置工事の際、造成工事（山林伐採、圃場の切盛り）後の長雨によって、道路へ土砂が流出。
- ・別の地域で行った同様の工事の際には、排水処理の不備により、道路側溝が土砂で埋まり、道路へ土砂が流出。
- ・中津川市は関連条例を改正し、規制を強化。（主なもの）
届出対象面積の撤廃（従来1,000㎡超）、市への申請前に、全件地元説明会を開催（従来1,000㎡超）、適正な管理の義務付け（新規）

- この地域には、東から天竜川、木曾川、飛騨川、長良川と大河川があり、それらの谷と谷の間には険しい山地があり、谷筋同士を分断している。
- リニア新幹線は、天竜川谷の飯田と木曾谷の中津川をつなぐもので、この山越えはすでに道路では中央道の恵那山トンネルでつないでいる。
- 中央道は名古屋方面から木曾谷沿いに走っているが、中津川で東にルートを変えて恵那山トンネルを経て、天竜川谷にルートを変えている。
- 木曾谷には、JR中央西線と中津川までは中央道と国道19号線という高いサービスレベルの交通路があるが、中津川以北は、中央西線もダイヤが減り、道路も中央道が無くなり、一挙に交通路のサービスレベルが低くなる。ただ、この谷沿いには中山道の宿場町や木曾川の溪谷美があり観光地としてのポテンシャルは高い。
- 飛騨川谷は、JR高山線と国道41号線が通り、下呂、高山、飛騨古川という大きな観光資源がある。鉄道も道路もサービスレベルはさほど高くない。
- 長良川谷は、鉄道は無いが、東海北陸自動車道があり、郡上八幡や白川郷といった観光資源がある。
- このように中津川は、リニア開通後は、関東方面だけでなく、天竜川谷とのつながりが一挙によくなる。一方、中津川以北の木曾谷や、飛騨川谷、長良川谷との移動利便性は低いままであり、この改善がリニア岐阜県駅の生命線になる。
- この課題を大きく改善するのが、中津川と飛騨川谷、長良川谷を結ぶ濃飛横断自動車道であり、リニア効果を岐阜県に行き渡らせるには早期の全線整備に全力を使うべきであろう。
- また、大雨で度々被災して通行止めとなった下呂以北の国道41号の耐災性の強化と、中津川以北の国道19号線のサービスレベルアップにも力を注ぐべきではないか。
- このような魅力的な谷筋の町に便利にアクセスできることが、観光だけでなく、リニア岐阜県駅周辺への研究機関やサテライトオフィス等の誘致にも効果があろう。

中部ブロック広域道路ネットワーク計画図

- ・ 新たな国土構造の形成、新型コロナウイルス感染症の拡大等の新たな社会・経済の変化への対応、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据え、中部地方整備局は、中長期的な観点から、広域的な道路交通の今後の方向性を定める新広域道路交通ビジョン（中部ブロック版）を策定。
- ・ 同ビジョンに掲載されている中部ブロック広域道路ネットワーク計画図は以下のとおり。

＜中部ブロック広域道路ネットワーク計画図＞



[出典：中部地方整備局HP]

リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針案パブリックコメントについて（主な意見）

- ・中津川市は、有識者等との意見聴取を踏まえ、「リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針案（中間とりまとめ）」を作成。
- ・令和4年1月に同案のパブリックコメントを実施したところ、146項目の意見が提出されたため、主な意見を以下のとおり整理。（その他、市内3か所で住民説明会を実施）

全般的なもの

<岐阜らしさ>

- ・駅から広がるまち、まちから駅へ繋がる岐阜の駅らしさ。
- ・地域伝統を踏まえ、近未来形リニアを活かす、新たな産業、交流文化の集積。
- ・人材の移転、定住を想定した都市設計。
- ・地元の材料（木材、石）、産品（焼物）の活用。
- ・風景、かおり、水のきらめき、すがすがしさなど自然景観を活かすデザイン。
- ・中津川の街並みや食文化、木曾川や中山道の歴史、清流などの反映。
- ・草本類を含めた、森のある空間。
- ・岐阜、中津川らしさを保つための景観計画の策定。

<施設配置・動線>

- ・リニア駅からの二次交通の手段（バス、タクシー、レンタカー、レンタルキャンピングカー等）や持続性を踏まえた、駅周辺デザインの検討。
- ・外国人を含めた、来訪者にわかりやすい交通動線やサイン等。
- ・駐車場の位置や規模の検討。
- ・市民の利用も想定した、商業施設、飲食施設、宿泊施設、公共施設の立地。
- ・駅と河川を結ぶ動線の強化。
- ・乗換動線の最小化の中、交流や駅前の賑わいの創出。

<施設デザイン>

- ・建築家の協力も得、地域のシンボルとなるような、考え抜いた建築。
- ・何十年後の都市部のロールモデルになるような、価値ある構造物の創出。
- ・リニアのコンクリート高架橋の壁の威圧感・重量感を軽減するデザイン。
- ・ユニバーサルデザイン、DX、SDGs等の観点について、事業計画を考える中で検討し、デザインとして反映。

<運営・管理>

- ・全体事業費と維持管理費を見通し、市として相応しい事業規模の検討。
- ・民間の活用。

個別的なもの

<駅前広場>

- ・恵那山への眺望の維持。
- ・来訪者のほか、地元の皆が集える場所。
- ・北側と南側、異なる景観を楽しめる工夫。
- ・都市の駅とは異なる、地方の駅の利用者に見合ったスケール感。
- ・広場だけでなく、交通機能部分への景観・環境空間の融合。
- ・自然の風景の中、アンジュレーション（起伏）のある広場。
- ・災害時の一時避難所としての利用。
- ・シンボリックな植栽や大きな岩など設置。
- ・星空の綺麗な夜空を望めるよう、照明への配慮。

<親水公園>

- ・千旦林川は、上下流も含めて清流化、多・近自然とすべき。
- ・水生生物や昆虫、植物、鳥類など生物多様性の創出。
- ・かわまちづくりとしての人流や、交流の場としての工夫。
- ・河川の直線化に伴う、環境面、水害対策、砂防等への配慮。

<連絡施設>

- ・この施設は、駅舎との調和が大切。
- ・駅は出会いと別れの場であり、ドラマチックな空間。
- ・直線だけの固いイメージではなく、自然が入りこみ、ランドシャフト（景観）を感じる空間。
- ・美乃坂本駅の規模や、内外装の程度問題。
- ・踏切廃止に伴う、南北の行き来（徒歩、自転車）への配慮。

■ 駅周辺エリアデザイン基本コンセプト

【広域交通拠点における空間デザイン】

- ①コンパクトな空間に必要な機能を備えた、利用しやすい駅や駅前広場
- ②駅利用者が二次交通と円滑に乗換できる交通結節機能
- ③駅利用者のニーズに対応した段階的な整備
- ④技術革新（自動運転など）を踏まえた交通空間の構築
- ⑤利用規模に応じた「名古屋駅」との機能分担
- ⑥各種施設・空間の多機能化(イベント時・災害時など)

【景観・環境デザイン】

- ①千旦林川を活用し「清流の国ぎふ」のイメージをアピールできる親水性のある空間づくり
- ②駅からの眺望を重視し恵那山などの自然景観との融合した駅前空間
- ③都会との違いを創出
- ④地元の素材を活用し、地域の魅力を発信
- ⑤リニア利用者と地元住民が集う賑わい空間を創出
- ⑥中津川で営まれてきた歴史や文化を演出

■ 駅周辺エリア整備方針

○連絡施設イメージ 【広交③④】 【景環②③】



北口駅前広場

- ・私的交通中心、隣接して駐車場機能を配置(自動運転など技術革新を見据えたスペースも確保)



リニア駅南口



リニア駅改札前

- ・「清流の国ぎふ」への来訪者を出迎える空間
- ・中山道の街並みと同調
- ・地元産材を活用



駅周辺エリア整備イメージ



美乃坂本駅

- ・リニア駅南口や北口と一体的なデザイン

○親水公園イメージ 【景環①】



親水公園

- ・千旦林川沿いに親水性のある斜面広場と公園を整備
- ・河川沿いに小道を作り、回遊できる空間を確保

○駅前広場イメージ 【広交①②⑤⑥】 【景環④⑤⑥】



中央駅前広場



恵那山の眺望

- ・景観、自然に配慮したコンパクトな駅前広場
- ・バリアフリーで二次交通へ円滑な乗換
- ・イベント会場や災害時一時避難場所
- ・地元の樹木や産材を配置

第2回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
新駅整備計画への提言
令和3年12月24日

田中一雄
株式会社GKデザイン機構
代表取締役社長/CEO

明日に生きるリニア駅のために

リニア岐阜県駅整備については、これまでも駅周辺概略設計や周辺土地区画整備計画等で計画が進められてきたところではある。

この提言は、既存計画にも含まれている要素もあるが、より明確な「新駅の個性化」と「高機能化」を推進するために、重視すべき視点について述べる。

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。（国交省：日本版MaaSの推進より）

● 高速交通アクセスネットワーク

リニアの高速性を考えると、駅に到着後に観光地等までのアクセスに時間がかかっては、リニアの意味が失われる。リニア駅からのアクセスは、「空港シャトルバス」のようなターミナルから**目的地までのダイレクトで、高効率なアクセスシステム**が必要だ。

● 駅舎と一体となった自然の中の駅

乗降客数が少ないリニア岐阜駅は、都市型の駅周辺開発が成功するとは言えないのではないか。従来型の商業施設やホテルが交通ターミナルを囲むような計画では「岐阜羽島」の二の舞となりかねない。むしろ岐阜の特性に基づき**徹底的に自然を活かすことで強い個性化を図る**べきではないか。

● MaaS対応ステーション

リニアは21世紀の基幹交通であるが、交通拠点計画がバス・タクシーロータリーを中心としたものでは20世紀のままではないか。今後急速に発展していく**MaaS視点を積極的に取り込み**、先進的でフレキシブルな拠点機能づくりが望まれる。

高速交通アクセスネットワーク

リニアの高速性を考えると、駅に到着後に観光地等までのアクセスに時間がかかるとは、リニアの意味が失われる。リニア駅からのアクセスは、「空港シャトルバス」のようなターミナルから目的地までのダイレクトで、高効率なアクセスシステムが必要だ。

■多様な目的地へ快適に直結

空港シャトルバスの価値は、エアラインで到着した乗客が、ホテル等の当面の目的地にまで、乗り換え等のストレスなく直接快適に到着できることにある。この関係性は、例えばリニア駅と馬籠宿などの直結と同じである。また、出来るだけ多様な目的地の設定も望まれる。



<https://rankup.jp/travel/haneda-budokan3.html>

■シームレスな乗り換え

シャトルバスなどの乗り換えには、時間的接続性のみならず、空間的にも良好な接続性が求められる。リニアを降りた乗客が、一旦屋外の駅前広場に出てから乗り場を探すことは、利用者視点に立たない20世紀型計画だ。

富山LRTでは、新幹線駅の直下に電停が設置され、新幹線改札口の目の前に乗り場があり、大変わかり易く天候にも影響を受けない設計となっている。

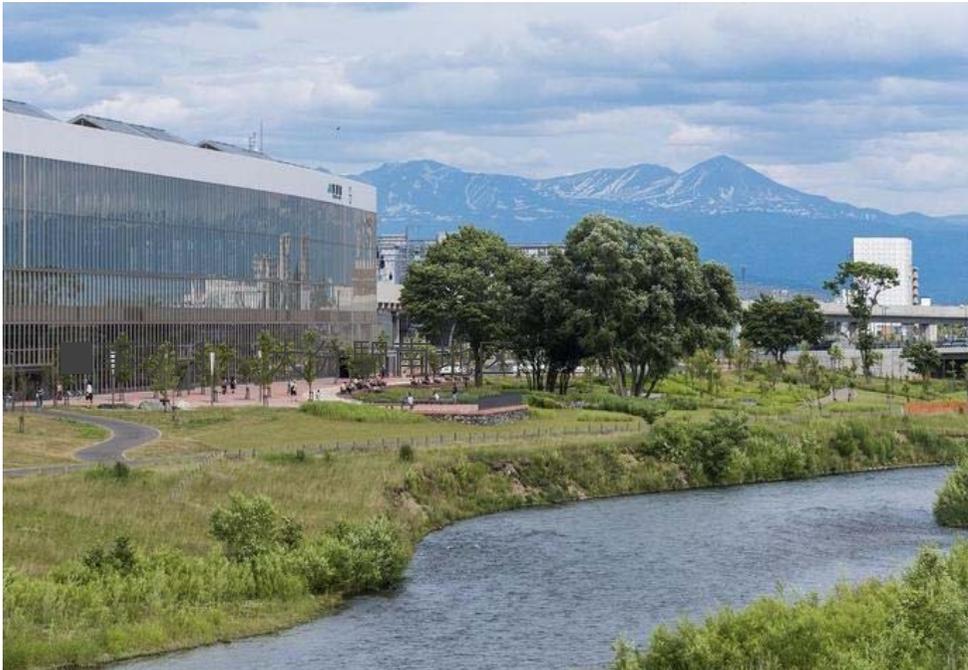


<https://www.tetsudo.com/report/226/>

自然の中の駅 事例2：北彩都あさひかわ地区(旭川駅前)

2015年度都市景観大賞「大賞」国土交通大臣賞
2015年度土木学会デザイン賞「最優秀賞」

<https://www.teikin.co.jp/case/detail/000020.html>



北彩都あさひかわは、国鉄跡地を中心とした約82haの土地区画整理事業、旭川駅の高架化、旭川地方合同庁舎の建設、隣接する忠別川の河川環境整備そして、鉄道立体化と対となる忠別川への新橋の架橋を同時一体的に進めたプロジェクトである。その実施にあたっては旭川市は民間の都市プランナーに総括を委ねた。

この総括調整者によりプロジェクトは組み立てられ、具体化されていった。事業主体による事業具体化のための取り組みかた景観形成の調整まで、調整者はこの地区形成に必要な事項の全てに関与し、コントロールした。この総合的な都市デザインが当地区の最大の特徴となる。
(土木学会デザイン賞サイトより)

2021.12.24

GK Design Group

MaaS対応ステーション：参考事例「未来のハブステーション」

リニアは21世紀の基幹交通であるが、交通拠点計画が**バス・タクシーのロータリーを中心としたものでは20世紀のままではないか**。今後急速に発展していくMaaS視点を積極的に取り込み、先進的でフレキシブルな拠点機能づくりが望まれる。

MaaSへの対応には、ICTを通じた多様な交通システムの連携構築が必要であり、将来を見据えたハードとソフト両面での計画が求められる。その対象は、**AIオンデマンド交通、カーシェア、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル、超小型モビリティ、自動運転車両**などの導入が考えられる。

ここに紹介するのは(株)オランダ鉄道が作成したMaaS計画レポート「Journey to the future」に掲載されている地域のハブ・ステーションイメージだが、「緑の中MaaS対応駅」の姿として参考にすべき点が多い。

Source: "Journey to the Future" N.V. Nederlandse Spoorwegen





MaaS対応ステーション：参考事例「未来のハブステーション」

Source: "Journey to the Future"
N.V. Nederlandse Spoorwegen

この図は、前項のハブステーションの地上部イメージ例である。緑に囲まれた駅舎全体は、大規模木造構造体で設計され、屋根全面は半透明ソーラーパネルに覆われている。

駅に直結した「AIオンディマンド交通ターミナル」では、無人自動運転車両が行き来し、タクシーの姿はない。

「ハブパーキング」は、シェアカー、シェアサイクル、グリーンスローモビリティなどのサービスステーションとパーキングが一体化した施設だが、20世紀に見られた、個人所有の自家用車駐車場は大きく数を減らしている。この場も駅舎に立体的接続され、カフェテリアが併設されている。

Pod boarding zone ・ AIオンディマンド交通ターミナル



Hub Parking ・ ハブパーキング



2021.12.24

GK Design Group

明日に生きるリニア駅のために

- 高速交通アクセスネットワーク
 - ・ 主要目的地への直通シャトルバスの整備
 - ・ 駅舎に直結した、わかり易く快適な乗降場の整備
- 駅舎と一体となった自然の中の駅
 - ・ 駅舎を含む周辺地区の一体的デザインコントロール
 - ・ 駅舎と、親水公園、駅前広場の一体的設計
 - ・ 「森の中の駅」の実現
- MaaS対応ステーション
 - ・ 20世紀型駅前整備の抜本の見直し
 - ・ MaaS視点に基づく将来的可変性、拡張性の取り込み

MaaSの事例について

交通事業者

<新たなモビリティサービス等への取組み>

- ・近年の技術革新の進展により、AIオンデマンド交通やMaaS (Mobility as a Service) ※等の新たなモビリティサービスが登場している。
- ・MaaSは、観光、小売等の目的地における移動以外のサービスとも連携し、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
- ・MaaSの推進には、交通事業者間にとどまらず、様々な分野の関係者の連携・協力が重要。

※スマートフォンアプリ等を活用し、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能にするサービス

行政

<公共交通の利用促進に向けた取組み（一例）>

- ・目的地までの快適な移動と公共交通の利用促進などを目的とし、一部の地方公共団体では、MaaSの取組みが始まっている。
- ・愛知県岡崎市では、名古屋鉄道(株)とのMaaS実証実験「おかざきもっと楽しむマース (MaaS) キャンペーン～岡崎×MaaS＝スマートな体験を～」が行われた。(R4.1～2月)

事例

【事例（名鉄グループ及びJR東海）】

(事例) エリア版MaaS (名鉄グループ)

エリア版MaaSの実現に向けての取組みを推進する

【エリア版MaaSアプリ】

2022年3月リリース予定のエリア版MaaSアプリは、中部圏広域のMaaSアプリとして交通・生活・観光サービスを繋ぐと共に、各地域内の「マイクロMaaS」を繋げる役割も果たす

全国版MaaS

エリア版MaaSアプリ (ダウンロードアプリ版)

地域内MaaS (マイクロMaaS)

マイクロMaaSとは？

▶ 地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化等の課題解決へ向けた各地域における自治体・事業者等によるMaaSの取組み

エリア版MaaSアプリ (ダウンロードアプリ版) は 2022年3月リリースに向けて計画通り開発を推進中

Copyright © Nagoya Railroad Co., Ltd.

[出典：名古屋鉄道(株)提供資料]

(事例) EX-MaaS (仮称) (JR東海)

別紙1 EX-MaaSの概要

現在 (2021年4月)

EXサービス

新幹線

ホテル

二次交通

観光プラン

各々のサイトで予約 (決済)

2023年夏～

EX-MaaS

シームレス!

特別な体験や優先入場プランも!

※2021年秋より、沿線の各種コンテンツを紹介するサイトを開設します。

※サービス内容はイメージです。詳細は、決まり次第お知らせします。

※サービス料金は別途です。

▶ EXサービスの簡単さ・便利さをそのままに、ご旅行全体をシームレスに予約することが可能となります

[出典：東海旅客鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)資料より引用 (2021.4.27付)]

【事例（岡崎エリアでのMaaS実証実験）】

岡崎市×名古屋鉄道によるMaaS実証実験

おかざきもっと楽しむマースキャンペーン

実施期間 2022年 1月7日(金)～2月6日(日)

岡崎エリア版MaaSアプリ (WEB版) で様々な移動手段を組み合わせる

主な特徴

- 地点検索・マルチモーダル検索
- 周辺情報 (観光地・観光情報・ホテル・レストランの検索など) 検索可能
- 名鉄電車主要駅の運賃情報
- モバイルクーポン紹介 …etc

QRコードを読み取ってアプリに今すぐアクセス!

※ 詳細は本実験実施期間中のお問い合わせページをご覧ください

観光周遊モビリティ (ワゴンタイプ)

岡崎市内に点在する車庫公のり場を結びます。

停留所：岡崎公園、おの八丁停留所、伊賀八幡宮、大塚寺、浅山寺

※ 土曜日の運行

※ 1日券300円～400円

※ www.maa.jp

水世代型電動椅子WHILL 乗車体験

WHILL株式会社製の次世代型電動椅子 (2名) を岡崎公園内で試乗できます。

※ 年齢や障害の有無に関係なく、どなたでも試乗可能です。

※ 乗車体験の日程は後日ご案内します。

飲食店等のデジタルクーポン配信

岡崎市内の各店舗と連携し、アプリ上で取得できるデジタルクーポンを対面店舗でも利用できます。

サブスクリプションサービス連携

名古屋大学附属スクエア企業である株式会社 Sonoligo (ソノリゴ) と連携し、一定料金の負担で、岡崎市内の様々な観光施設への入場や宿泊、スポーツ、アートの文化イベントへ参加できるようになります。

Coupon

岡崎市 × MEITETSU

- 岡崎エリア版MaaSアプリ (WEB版) 鉄道、バスなど様々な移動手段を組み合わせる複数の移動ルートを提示 等
- 観光周遊モビリティ (ワゴンタイプ) 岡崎市内の観光地周遊 (土日祝のみ)
- 飲食店等のデジタルクーポン配信 岡崎市内の各店舗と連携し、デジタルクーポンをアプリ上で取得可能
- サブスクリプションサービス連携 一定料金の負担で、岡崎市内の様々な観光施設等への入場可能

[愛知県岡崎市HPより県作成]

女性や若者の働きがいのある職場の確保、教育環境の充実

W A m a z i n g（株） 代表取締役CEO 加藤 史子

＜女性や若者が重要な理由＞

- ・民間の研究組織「日本創成会議」が2014年、「消滅可能性都市」を発表し、それを契機に第2次安倍政権は「地方創生」を打ち出した。
- ・消滅可能性自治体をリストアップした通称「増田レポート」は多くの自治体に衝撃を与えた。
- ・指摘内容は、「40年までに全国の約半数の896自治体で20～39歳の女性が50%以上減り、将来は消滅する可能性がある」というものだった。
- ・女性は「産む性」であるので女性が地域内から流出すると地域内で次世代は育たない。また男性も女性のいない地域内では未婚のままとなり次世代は育たない。
- ・結婚出産など家庭を持ちたい男性は地域内に女性がいないと、地域外に流出せざるを得なくなる。
- ・増田レポートでも女性の対象を「20歳～39歳」としているように若い世代というのが基本的に次世代を生む世代となる。
- ・また若い世代というのは、労働生産人口の残り時間（ライフタイムバリュー＝LTV）が長い世代ということになる。
- ・自治体の税は、基本的には所得に対して課税されている。（固定資産税など例外はあるが）地域内から労働生産人口である現役世代が流出すると、高齢者は一般的に若年層より資産家であるが資産に課税ができない自治体の財政にとって税収が少なくなり、高齢者医療・福祉などの財源がかさみ、地域財政がひっ迫していく。（悪化していくと地域財政破綻となる）

＜女性や若者を地域内に留めるのは魅力的な仕事・職場＞

- ・ペティ・クラークの法則「経済発展に伴い一国の産業構造の比重が第1次産業より第2次産業へ、ついで第3次産業へ移るという法則」
- ・第一次産業→農林水産業など、第二次産業→鉱業、製造業、建設業など、第三次産業→金融・保険業、情報通信業、小売業、サービス業など。
- ・日本は労働生産人口の約7割が既に、第三次産業に従事している。
- ・特に女性や若者は第三次産業従事比率が高い。
- ・地方は、第一次産業や第二次産業の職場があっても、第三次産業の魅力的な仕事・職場が少ない。
- ・第三次産業は人口密集している場が有利のため、地方は不利であったがコロナ禍を契機にデジタル技術を活用すれば、地方でも第三次産業が十分成り立つようになった。
- ・そこで各地方自治体では、「IT企業誘致」「スタートアップ起業促進・企業誘致」「ワーケーション」などを促進しはじめた。

- ・しかし企業誘致のあてもないのに、先に「箱モノ」整備から入る事例も多く目につく。例えば、空き家をリノベーションして「器（オフィス）」だけを作っても、ワーケーションや企業誘致につながらない。
- ・ベンチャー企業やスタートアップ企業にとって、常に人材確保は課題であり、現地で有能な人材を確保できることが、これらの企業の誘致につながっていく。
- ・岐阜県内の産学が連携して、岐阜県出身の優秀な人材を育成し、岐阜県への進出希望がある企業とのマッチングを自治体主導で行い、採用と「器」の整備はセットとすべき。

＜地域外に流出した若者や女性を地域内に戻す仕掛けの重要性＞

- ・また、一度岐阜県を出ることによって、地元の良さを認識した若者が、できるだけ早い段階（20代～30代）で岐阜にUターンを促すような仕組みを検討すべき。Uターン年齢は若ければ若いほどよい。
- ・現代は、平均結婚年齢が20代後半である。結婚し子供ができると、家を買ったり、子供が学区の小学校に進学したりしてUターンの難易度は非常に高くなる。
- ・生活基盤が都市部に固定されてしまい、仮にUターンを検討したとしても、次に戻れるのは定年退職後や、子供の経済的自立後となってしまう。
- ・自治体が「成人式」を契機として地域内の若者とスマホを通じてつながり地域版CRM（カスタマーリレーションシップマーケティング）を実施していくべき。

＜地域内の魅力的な教育＞

- ・首都圏のクリエイティブ人材や、子育て世代が移住を検討する際には、移住先の教育環境を重視し、決め手になることも多い。地方の魅力である受験にがんじがらめにならない、ユニークで自由でありつつも、優秀な人材が育つような教育環境の整備が重要。
- ・「奇跡の田舎」といわれる、徳島県神山町は山に囲まれた人口約5,000人の過疎地だが、IT起業家等の輩出を目指して、私立の工業高等専門「神山まるごと高専」が2023年4月に開校する予定である。開校に向けて、徳島県内の企業10社が企業版ふるさと納税を用いた寄付を実施するなど、地元の支援も得られている。開校によって、多くの学生や教職員が神山町に移住したり、行き来したりすることで、関係人口の増加等で、経済効果も期待され、岐阜県でもこうしたユニークな取組みを実施できないか。

徳島県神山町の取組みについて

神山まるごと高専

<経緯>

- ・2023年4月1日に「テクノロジー×デザイン×起業家精神」をコンセプトにした高等専門学校「神山まるごと高専」開校予定。
- ・「神山から未来のシリコンバレーを生み出す」とのビジョンを掲げ、以下の起業家3人を中心に、神山まるごと高専設立に奔走。
 - 寺田 親弘 理事長（予定）
（2007年にSansan(株)起業、2010年、神山町にサテライトオフィスを開設）
 - 大蔵 峰樹 学校長（予定）
（福井高専出身、現在、ZOZOテクノロジーズ取締役）
 - 山川 咲 クリエイティブディレクター（予定）
（完全オーダーメイドのウェディングブランドを起業）
- ・設立準備金については、クラウドファンディングサービスを用いた寄付や、企業版ふるさと納税（徳島県に所縁のある企業10社）を活用。

<概要>

- ・定員数：1学年40人（全寮制）
- ・教員数：20人（講師除く）
- ・開校予定地：徳島県神山中学校校舎、新築校舎

<徳島県神山町に開校する理由>

- ・自然の中で学ぶ。
- ・イノベティブ（＝創造的）な町を体感。（神山町は日本の里山でありながら独自かつ最先端の取組みを成功）
⇒ITベンチャー、映像会社など場所を選ばない企業の誘致
- ・町と交流しながら共に学ぶ。
⇒仕事を持ち、将来町に必要なと考えられる働き手など誘致

[R3.11.30 日経産業新聞などにより県作成]

徳島県で進むサテライトオフィス事業

<背景・要因>

- ・東日本大震災により、オフィスの東京集中を改める機運。
- ・徳島県神山町内全域に光ファイバー網を導入済み。
- ・田舎ならではの生活環境の良さ、町おこしに取り組む人的資源の存在。

<施策・展開>

- ・徳島県神山町のNPO法人主導で始まった試みが他の町へも拡大。徳島県もこれを推進。
- ・H14年、NPO法人グリーンバレーが、仕事を持つ人を神山町へ呼び込み。
- ・H23年、県が新規性のある技術を持った企業へオフィススペースを安く貸し出す「ベンチャールーム」を徳島市内に設置。
- ・H24年、県とIT企業の官民協働で「とくしまサテライトオフィス・プロジェクト」を開始。
- ・H25年、県が相談窓口の案内や地域の優位性、サテライトオフィスの魅力を伝える、ワンストップのWEBサイトを開設。

<取組みの工夫等>

- ・オフィス開設のための古民家改修費や通信費等に対する徳島県の手厚い支援
⇒H23年には初めて「社会増」が「社会減」を超過
- ・メンターの存在
⇒地元のNPO法人理事長の熱意により、自治体をうまく巻き込みながら数々の課題を克服

[内閣官房・内閣府総合サイト地方創生などにより県作成]

課題

- ・神山町は都市計画区域外であるとともに、景観法に基づく景観計画を策定していないため、開発を制限する手段が（啓発活動しか）ない。
- ・まずは、今までずっと繋いできた神山の暮らし方がどのように景観を作っているのか、地域住民に理解してもらうことが必要。

[都市計画350号などにより県作成]

県立中津川工業高校の概要

<中津川工業高校の位置図> 岐阜県中津川市千旦林1521番地の3



[(c) 岐阜県]

- ・美乃坂本駅からの距離は約1kmと比較的近い。
- ・生徒の2/3が、JR中央本線を利用し美乃坂本駅から徒歩で通学。

<沿革>

- 昭和19年 中津町実戸に中津工業学校として開校
- 昭和38年 中津川工業高等学校として土木建築・機械・電気の学科を設置
- 昭和39年 千旦林の新校舎に移転

<学科定員・合格者数>

課程	全日程			
	機械科	電気科	建設工学科	電子機械科
学科	1学級	1学級	1学級	1学級
学級数	1学級	1学級	1学級	1学級
定員	40人	40人	40人	40人
R3合格者数	37人	31人	31人	38人
R2合格者数	38人	40人	40人	39人
H31合格者数	40人	34人	37人	40人

<出身中学の状況 (R3年現在) >

- ・全校生徒：430人（うち女子：38人）

【内訳】

中津川市内：269人	(62%)	} 中津川・恵那出身が約90%
恵那市：116人	(27%)	
瑞浪市：26人	(6%)	
土岐市：12人	(2%)	
多治見市：4人	(1%)	
県外その他：1人	(1%)	
県外：2人	(1%)	

<卒業後の進路 (R2年度末) >

- ・就職：119人（進学：20人）

【就職先内訳】

中津川市内：52人	(44%)	} 中津川・恵那に約50%が就職
恵那市内：9人	(8%)	
県内その他：16人	(13%)	
愛知県：39人	(33%)	
県外その他：3人	(2%)	

[中津川工業高等学校要覧等により県作成]

リニア活用戦略の見直しに向けた有識者へのヒアリングについて

- ・事務局（県）では、リニア活用戦略の策定から8年が経過し、社会情勢が大きく変更したことを踏まえ、今後、リニアを活用した地域づくりをどのように推進すべきか検討するため、令和3年8～12月の間に「交通」「観光」「二地域居住」など、34名の様々な分野の有識者に個別ヒアリングを実施。
- ・ヒアリング結果などを踏まえ、「新たに検討が必要な事項」及び「現活用戦略について強化が必要な事項」について整理。

(50音順・敬称略)

氏名	役職
青柳 みどり	国立研究開発法人国立環境研究所 主席研究員
青山 節児	中津川市長
内田 俊宏	中京大学経済学部 客員教授 ほか
奥野 信宏	(公財)名古屋まちづくり公社上席顧問 ほか
加藤 淳司	土岐市長
加藤 秀行	(株)日本政策投資銀行東海支店次長
加藤 史子	WAmazing (株) 代表取締役/CEO
仮屋崎 圭司	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
川端 光昭	岐阜工業高等専門学校 助教
岸野 吉晃	(一社)岐阜県観光連盟 前会長
倉内 文孝	岐阜大学工学部 教授
呉本 勝男	可児市観光協会 会長
黒田 秀樹	岐阜県タクシー協会 専務理事
小坂 喬峰	恵那市長
真田 純子	東京工業大学環境・社会理工学院 准教授
沢田 和秀	岐阜大学工学部附属インフラマネジメント技術研究センター長 教授
杉本 潤	中津川商工会議所 会頭

(50音順・敬称略)

氏名	役職
高木 朗義	岐阜大学社会システム経営学環 教授
田代 達生	(株)十六総合研究所 主任研究員
田代 正美	多治見商工会議所 会頭
田中 敦	山梨大学生命環境学部 教授
田中 一雄	株式会社GKデザイン機構 代表取締役社長
谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域 教授
富田 成輝	可児市長
中津 功	(一社)日本旅行業協会中部事務局 事務局長
中村 紘子	(株)OKB総研調査部 主任研究員
萩本 範文	(公財)南信州・飯田産業センター 専務理事 ほか
馬場 未織	NPO法人南房総リパブリック 代表理事
林 直樹	(公社)岐阜県バス協会 専務理事
古川 雅典	多治見市長
堀江 幸司	岐阜県レンタカー協会 事務局長
水野 光二	瑞浪市長
森川 高行	名古屋大学未来社会創造機構 教授
山田 拓	(株)美ら地球 代表取締役

計34名