

## 参 考 资 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】

- ・ 県内全市町村の副市町村長等

### 【産業経済界関係者】

- ・ 岐阜県商工会議所連合会副会長（多治見商工会議所会頭）
- ・ 岐阜県商工会議所連合会副会長（関商工会議所会頭）
- ・ 岐阜県商工会連合会副会長（中津川北商工会会長）
- ・ 岐阜県商工会連合会副会長（関市東商工会会長）
- ・ 岐阜県経済同友会代表幹事（東濃地区代表幹事）  
（沿線の商工会議所）
- ・ 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

### 【観光関係者】

- ・ 岐阜県観光連盟副会長（東濃観光連盟代表）  
（東濃5市及び飛騨地区・南飛騨地区の観光協会の代表）
- ・ 多治見市観光協会会長
- ・ 中津川市観光協会会長
- ・ 瑞浪市観光協会会長
- ・ 恵那市観光協会会長
- ・ 土岐市観光協会会長
- ・ 飛騨高山観光コンベンション協会会長
- ・ 下呂温泉観光協会会長

### 【有識者】

- ・竹内 伝史 岐阜大学名誉教授
- ・鈴木 誠 愛知大学地域政策学部教授
- ・高木 朗義 岐阜大学工学部教授
- ・倉内 文孝 岐阜大学工学部教授

### 【岐阜県】

- ・副知事（都市建築部担当）
- ・商工労働部長
- ・県土整備部長
- ・都市建築部長
- ・東濃振興局長
- ・観光交流推進局長

### 【アドバイザー】

- ・リニア中央エクスプレス建設促進岐阜県議会議員連盟

### 【オブザーバー】

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

## (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） <ul style="list-style-type: none"><li>・リニア中央新幹線について</li><li>・リニア中央新幹線活用戦略研究会について</li></ul>                     |
| 10月24日 | 産業振興部会（第1回） <ul style="list-style-type: none"><li>・リニア中央新幹線を活かした産業振興について</li></ul>  |
| 10月24日 | 観光振興・まちづくり部会（第1回） <ul style="list-style-type: none"><li>・岐阜県における観光施策、移住・定住施策について</li></ul>  |
| 10月27日 | 基盤整備部会（第1回） <ul style="list-style-type: none"><li>・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</li></ul>  |
| 12月1日  | リニア中央新幹線活用戦略研究会（第2回） <ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・「リニア活用戦略研究会」における検討について</li></ul> |
| 12月26日 | 基盤整備部会（第2回） <ul style="list-style-type: none"><li>・リニアを活用するための基盤整備について</li></ul>  |
| 3月23日  | 基盤整備部会（第3回） <ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・リニア岐阜県駅の位置について</li></ul>                    |

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

## 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

### 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。総会后、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。総会后、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。総会后、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。総会后、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東海との共催で開催（中津川市）

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開催（恵那市）

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東海との共催で開催（多治見市）
- 5月27日 全国同盟会総会を開催。総会后、国土交通大臣に要望活動を実施
- 6月28日 県同盟会総会を開催。総会后、立教大学兼任講師 清水慎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

### 3 リニア中央新幹線計画の概要

#### (1) 全体概要

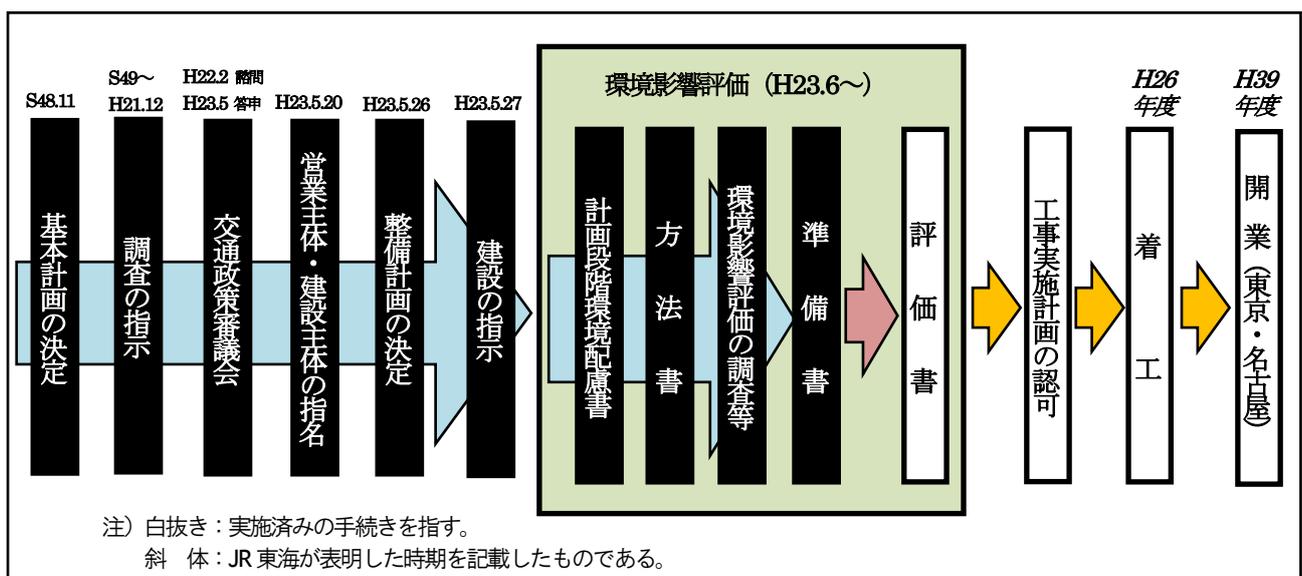
リニア中央新幹線は、東京-大阪間（約 438km）を、超電導磁気浮上式リニアモーターカーにより、67分で結ぶ構想。

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（平成 39）年度の東京-名古屋間の開業を目指し、手続きを実施している。

＜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) 開業に向けた今後の手続き

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）を実施しており、手続き完了後、国土交通大臣による工事实施計画の認可を経て、着工に至る予定である。



### (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

〔「あらし」より抜粋〕

#### 1) 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、木曾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曾川国定公園をできる限り回避するとともに、可児市臯ヶ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。

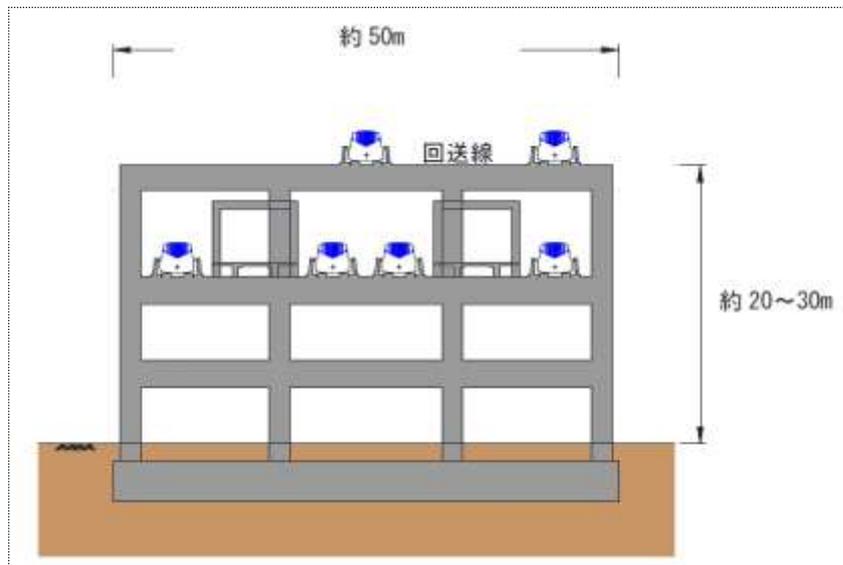
- 中部車両基地（工場）は、恵那峡県立自然公園及び岩屋堂のシデコブシ群生地を回避し、約 65ha で中津川市千旦林地区の丘陵地に計画した。

構造種別（路線延長）と主な施設

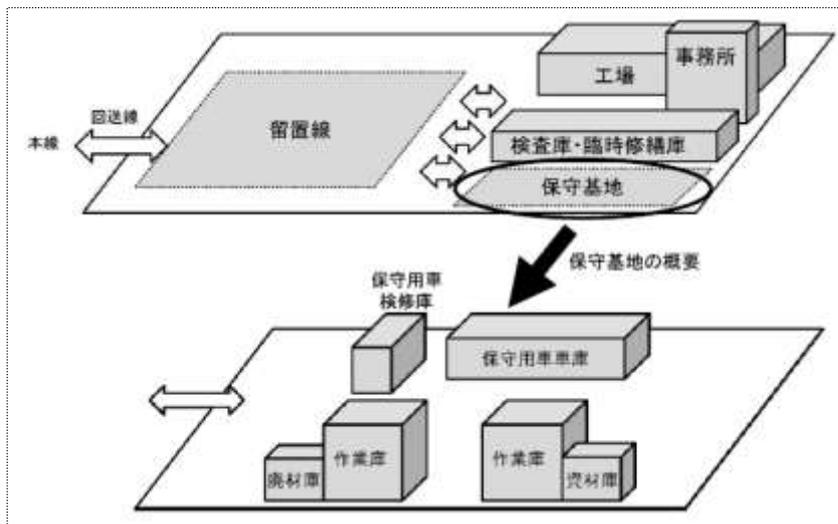
種別	地上部	トンネル	駅	車両基地 (工場、保守基地含む)	変電施設	非常口 (山岳部)
数量	6.5km	48.6km	1 箇所	1 箇所	2 箇所	7 箇所

※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



### ■ 中部車両基地（工場）の概要



【出典：JR 東海ホームページ】



## (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には、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してとりまとめた。

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す、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切と考えられるが、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の見通しに基づいて、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)

## 4 リニア中央新幹線開業時の社会情勢

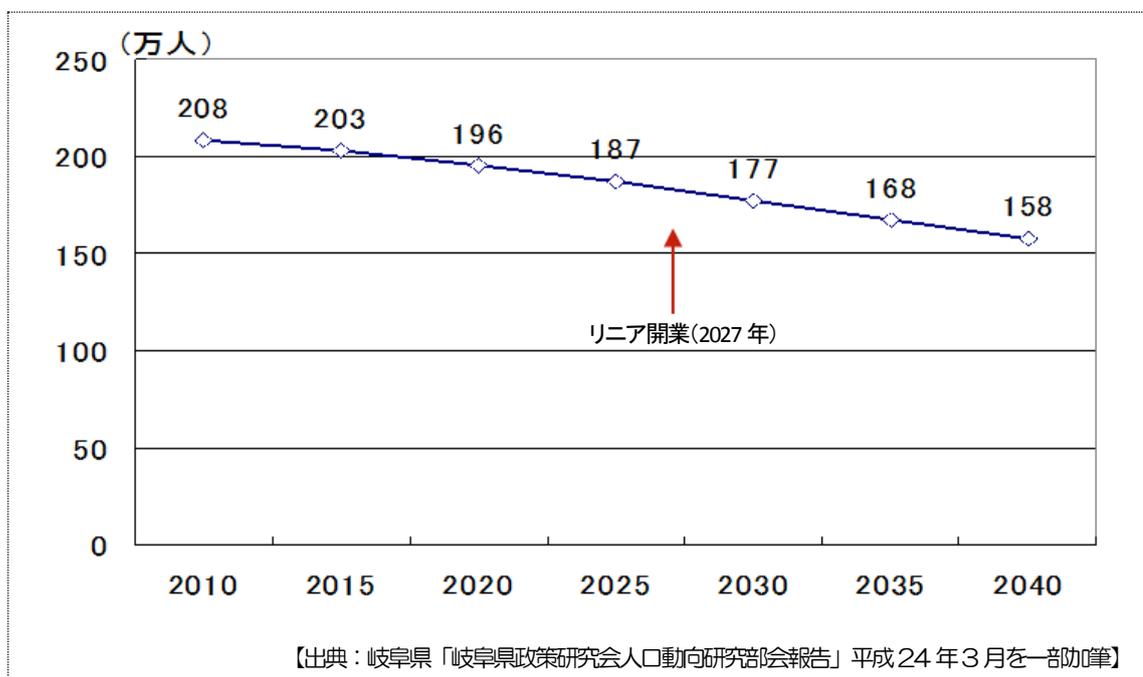
### (1) 人口の状況

#### ①岐阜県の将来人口

岐阜県の人口は、2030（平成 42）年には177万人（2010（平成 22）年比 ▲31万人 ▲14.8%）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。

#### ■2030年には岐阜県人口は15%減

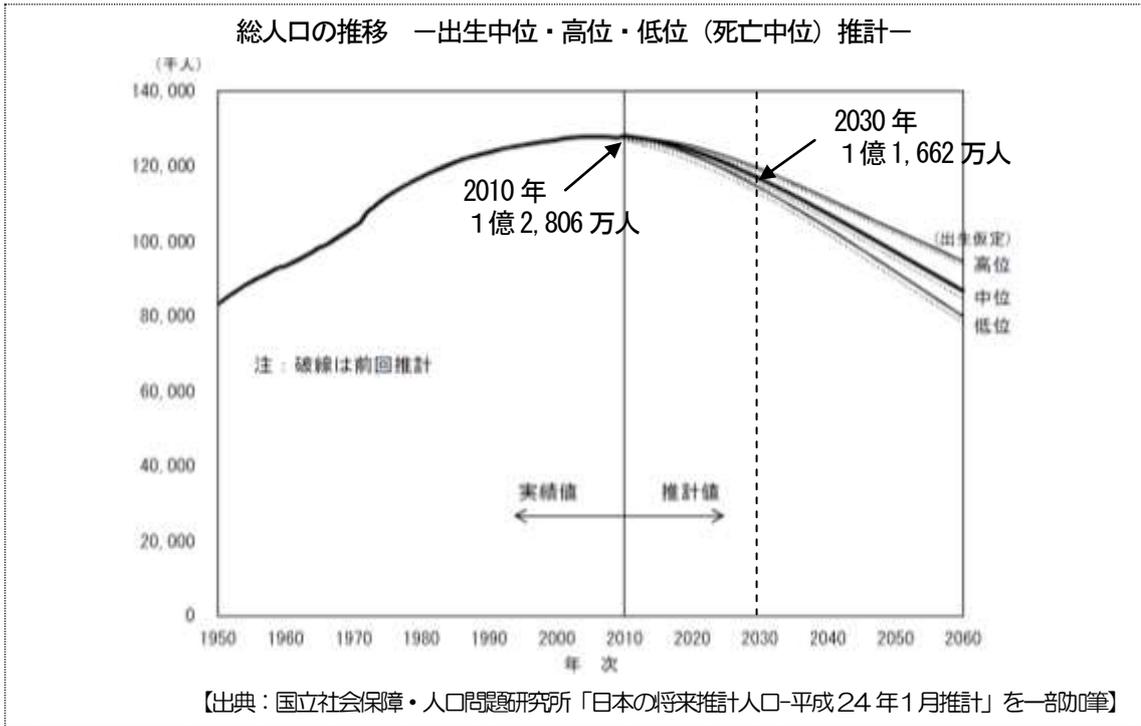


#### ②日本の将来人口

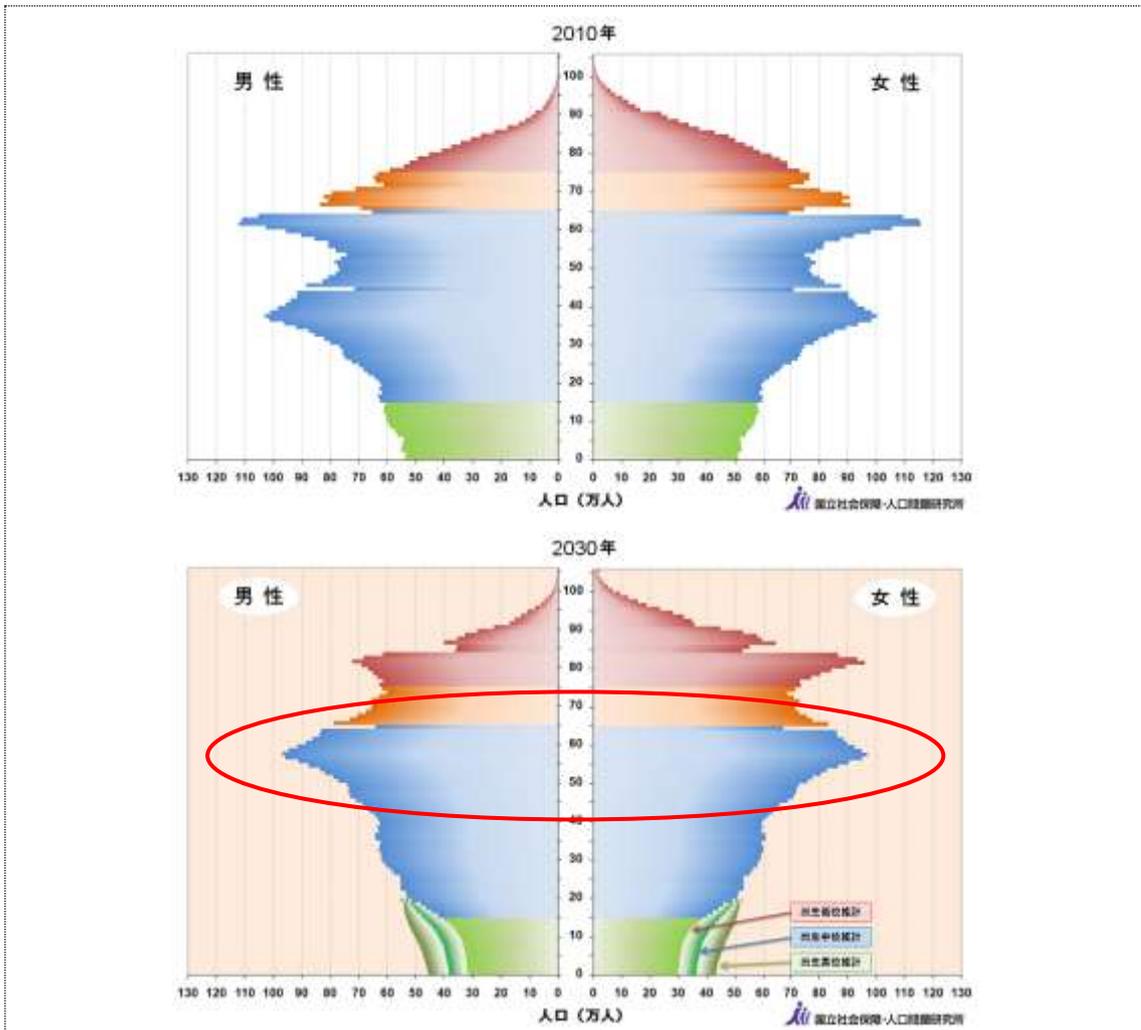
日本の将来人口は、2030（平成 42）年には1億 1,662 万人（2010（平成 22）年比 ▲1,144 万人 ▲8.9%）になると推計され、その後も減少すると予想されている。

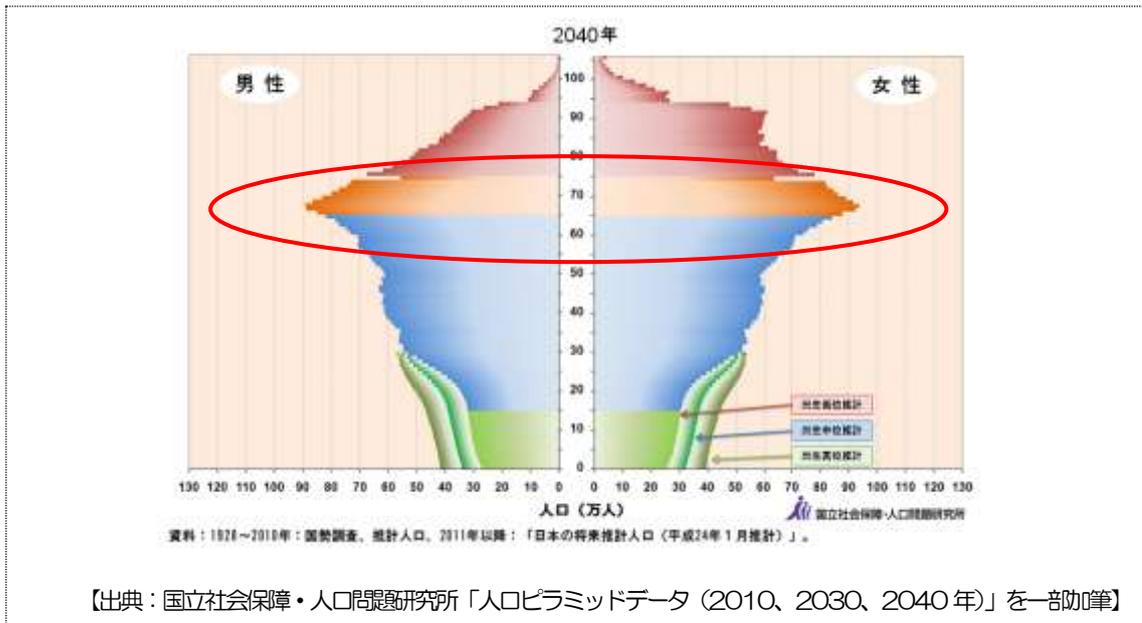
人口ピラミッド(年齢別の人口構成)をみると、2030（平成 42）年は第 2 次ベビーブームで生まれた 50 歳から 60 歳が最も多い世代となるほか、団塊の世代である 80 代も多くなると予想されている。

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る。



■2030年には、50～60歳代が最も多い世代に

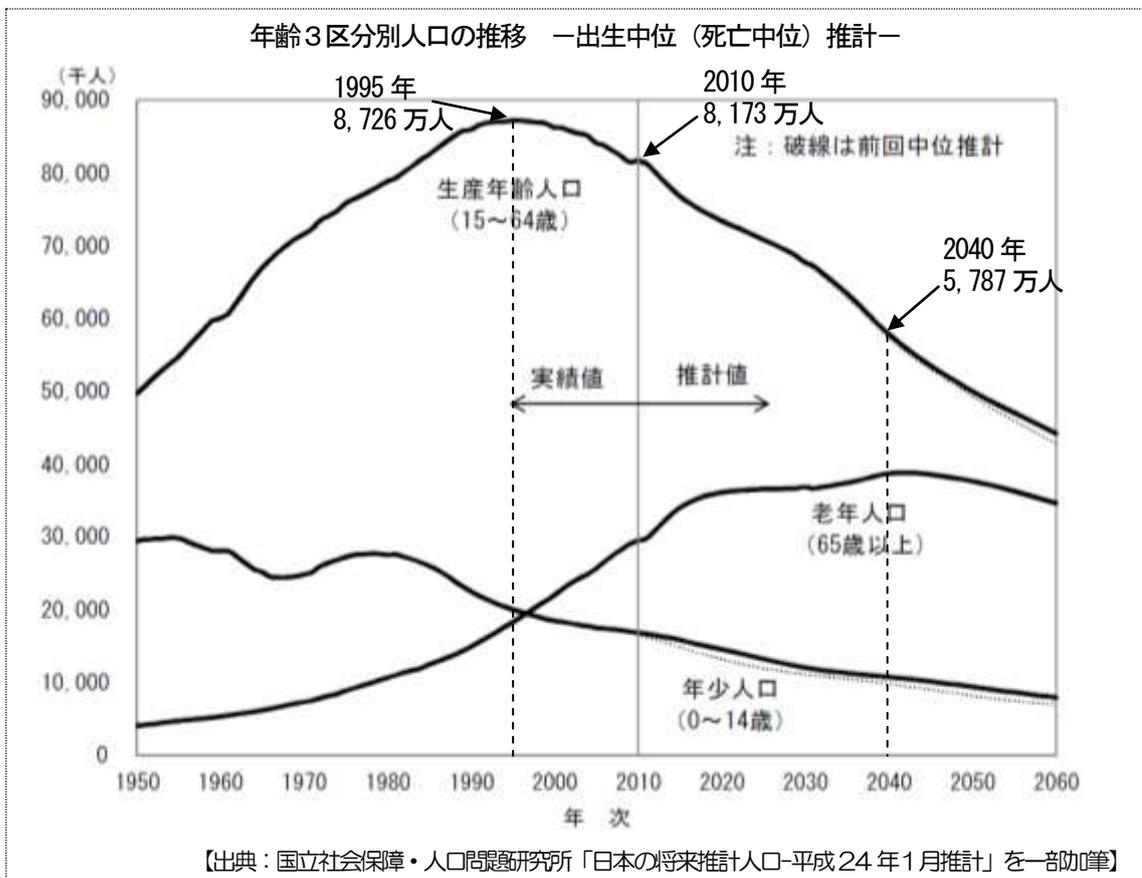




### ③生産年齢人口の減少

生産年齢（15～64歳）人口は、2030（平成42）年には、6,772万人（2010（平成22）年比 ▲1,400万人 ▲17.1%）、さらに2040（平成52）年には、5,787万人（2010（平成22）年比 ▲2,386万人 ▲29.2%）になると推計されており、経済社会を支える労働力の確保が重要な課題となっている。

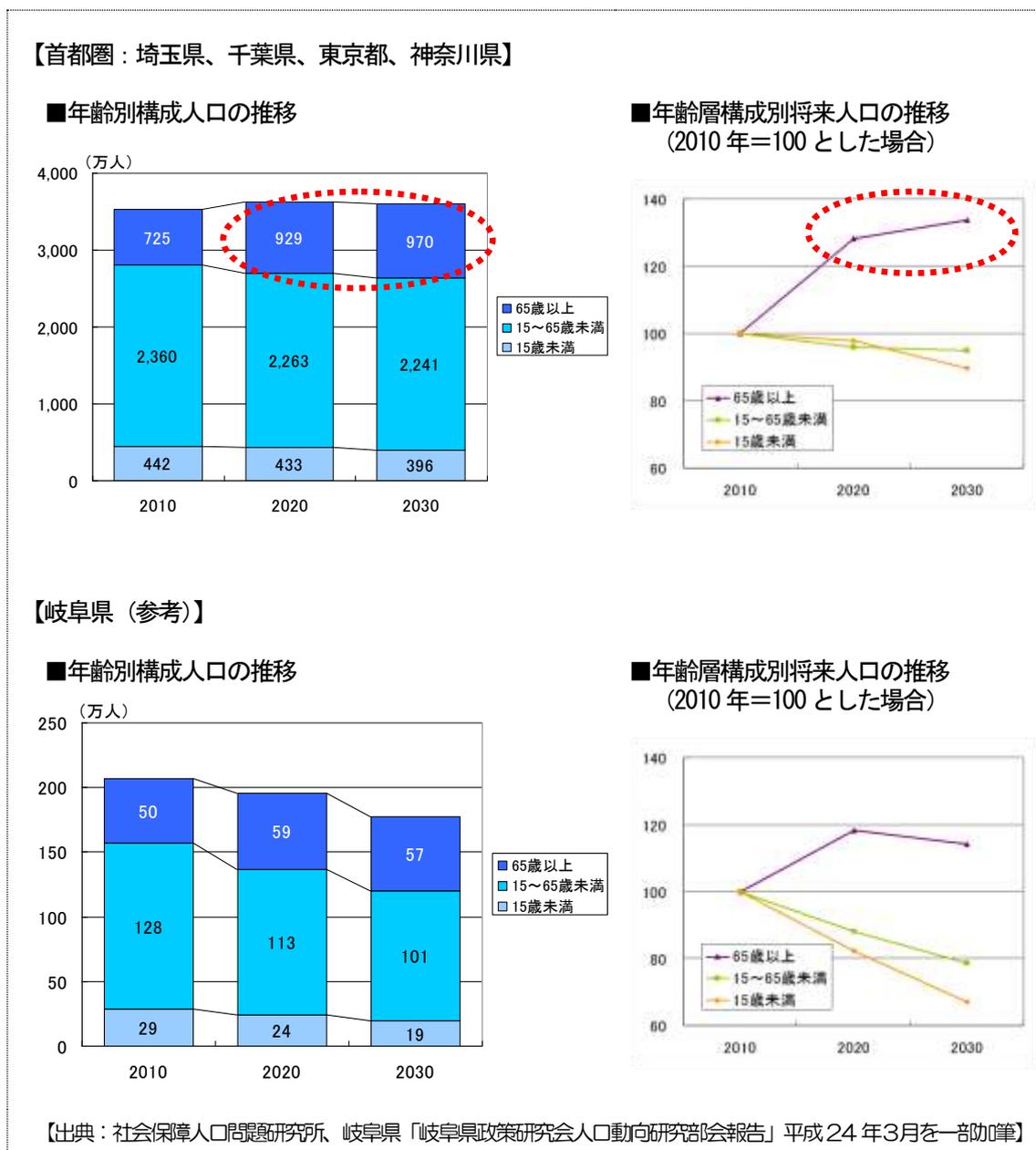
#### ■生産年齢人口は急激に減少



#### ④首都圏における高齢者の増加（大都市圏高齢者市場の誕生）

首都圏の高齢者は、2030（平成42）年には、970万人（2010（平成22）年比 +245万人 +33.8%）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。

この大都市圏高齢者層を新たなターゲットとし、岐阜県内に呼び込むための取組みが求められる。



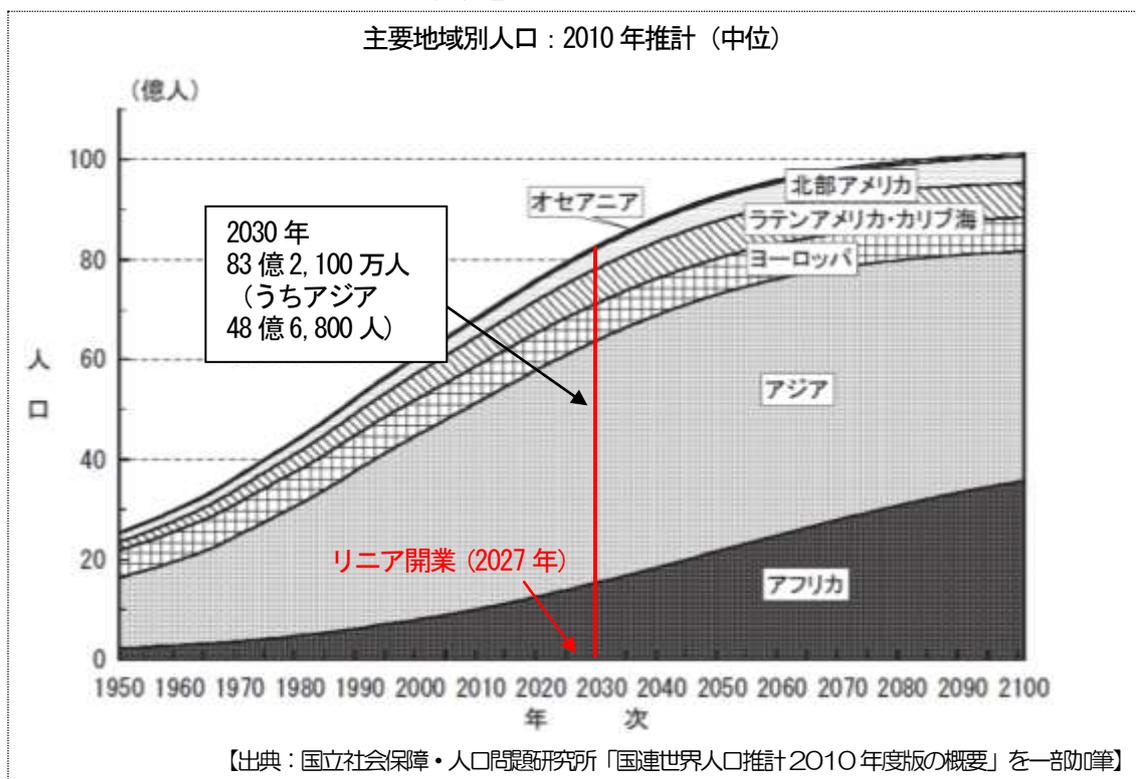
## (2) 国際化の進展

### ①世界の将来人口

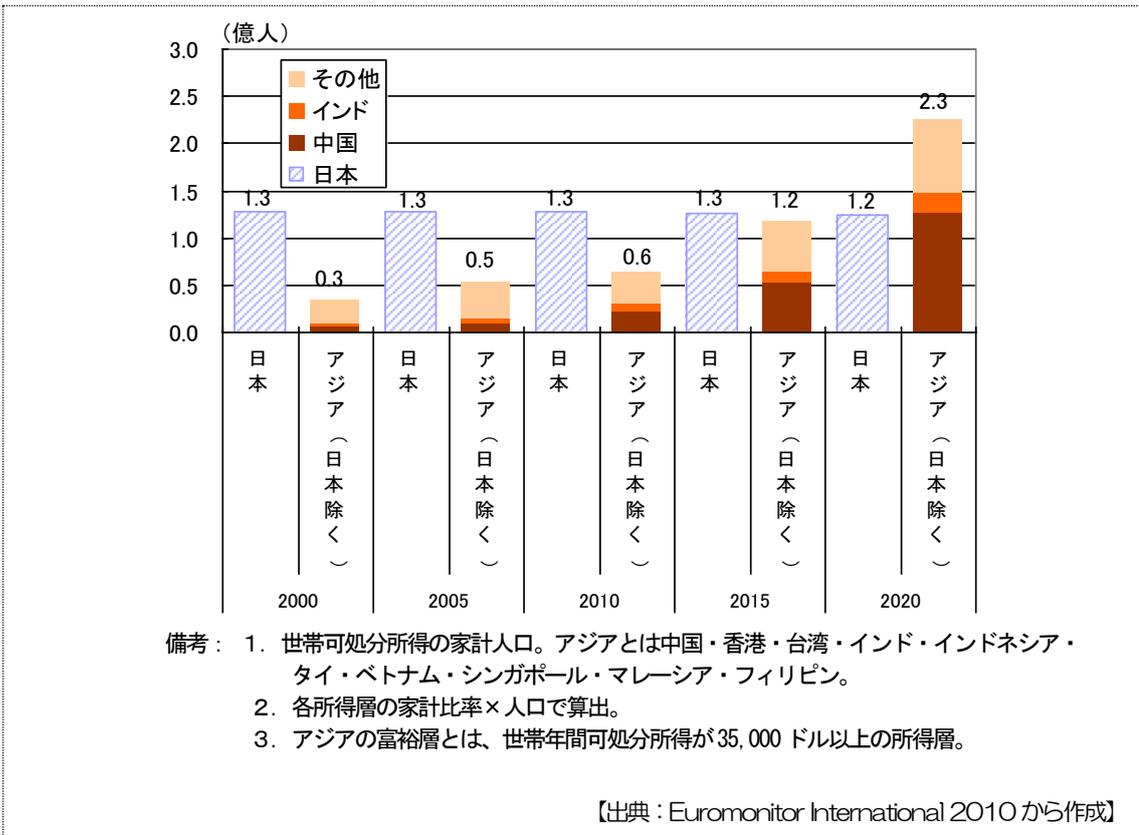
世界の将来人口は、2030(平成 42)年には 83 億 2,100 万人 (2010 (平成 22) 年比 +14 億 2,500 万人 +20.6%)になると推計され、以降も増加傾向が続くことが予想される。特に、アジア・アフリカにおける人口増加が顕著となっている。

アジア諸国においては、今後富裕層が急速に拡大し、2020 (平成 32) 年には、日本の総人口の2倍以上となる2億3千万人になると推計されている。

#### ■アジア地域の人口シェアは過半数を超える



■2020年のアジア富裕層は日本の総人口の約2倍に



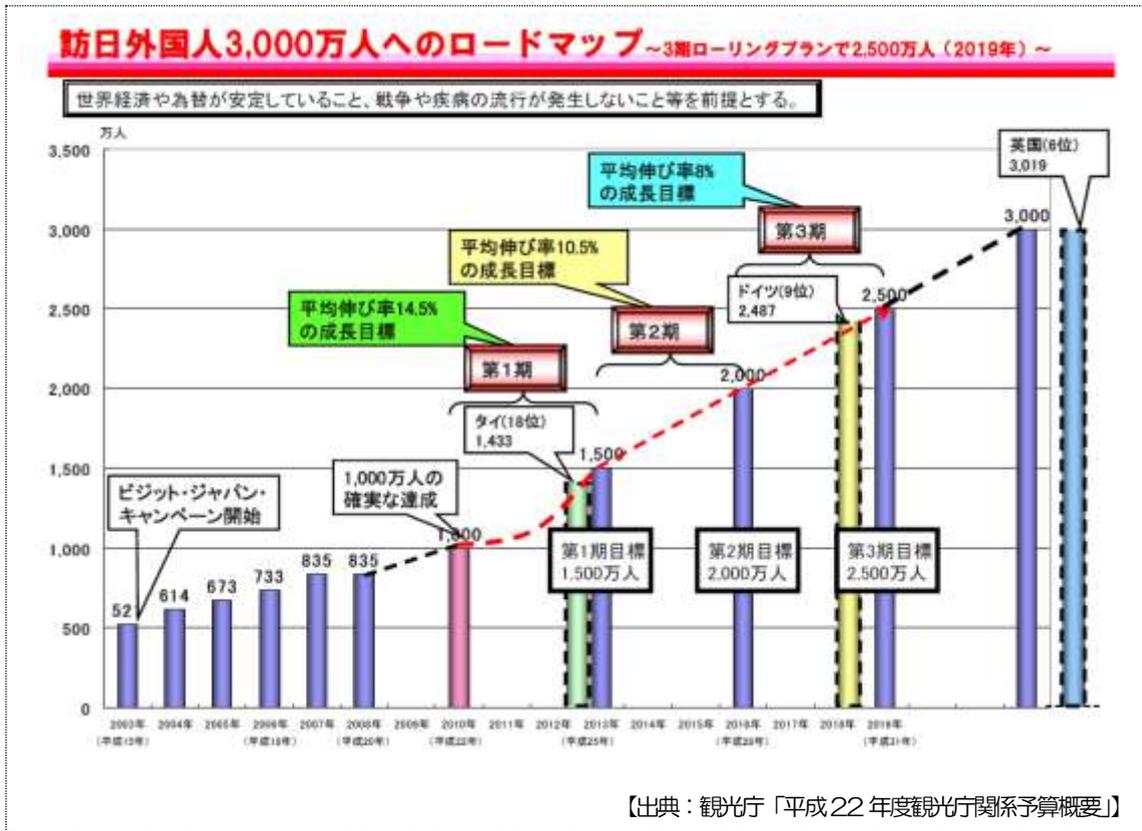
②訪日外国人の増加

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、今後も訪日外国人の拡大が期待されている。

■ビジットジャパンキャンペーン以降訪日外国人は増加傾向



## ■観光庁による訪日外国人 3,000 万人プログラムの展開



### (3) 経済の動向

内閣府の経済財政の中長期試算によると、我が国の実質成長率は、「日本再興戦略」の「三本の矢」の効果が着実に発現する「経済再生コース」で平均2.1%、内外経済がより緩やかな成長経路となる「参考ケース」で平均1.3%と見通されている。

それに対してアジア諸国の潜在成長率は、2020年代では日本が0.4%に対し、中国では7.9%、インド、インドネシア、フィリピンでは5%以上の成長率が見込まれている。

### ■成長戦略シナリオでは、実質成長率は平均1.8%



■経済成長が進むアジア諸国

主要国・地域の潜在成長率：アジアは高い成長率  
 <トレンドを延長した試算>

	実質GDP 成長率 2000年代 (a)	潜在成長率 2010年代 (b)	潜在成長率 2020年代 (c)	00~10年代 変化 %ポイント (b-a)	10~20年代 変化 %ポイント (c-b)
(%)					
<b>アジア</b>					
中国	10.0	9.1	7.9	(▲0.8)	(▲1.2)
インド	7.2	6.9	5.7	(▲0.3)	(▲1.3)
インドネシア	5.2	5.7	5.0	(0.5)	(▲0.7)
マレーシア	5.5	5.2	4.8	(▲0.2)	(▲0.4)
フィリピン	5.0	5.0	5.0	(▲0.0)	(0.0)
タイ	4.8	4.9	4.6	(0.1)	(▲0.3)
シンガポール	5.5	4.6	2.7	(▲0.9)	(▲1.9)
香港	5.0	3.9	3.0	(▲1.1)	(▲0.9)
韓国	4.4	3.9	2.8	(▲0.5)	(▲1.1)
台湾	4.0	2.2	1.7	(▲1.8)	(▲0.5)
日本	1.4	0.7	0.4	(▲0.7)	(▲0.3)
<b>北米・中南米</b>					
アルゼンチン	3.9	4.3	3.4	(0.4)	(▲0.9)
ブラジル	3.7	3.4	2.5	(▲0.3)	(▲0.8)
メキシコ	2.8	2.2	1.2	(▲0.6)	(▲1.1)
カナダ	2.7	2.1	1.2	(▲0.5)	(▲0.9)
アメリカ	2.4	2.2	1.6	(▲0.2)	(▲0.6)
<b>ヨーロッパ</b>					
英国	2.5	1.9	1.3	(▲0.6)	(▲0.6)
ドイツ	1.4	0.9	0.1	(▲0.5)	(▲0.9)
フランス	1.9	1.1	0.7	(▲0.8)	(▲0.4)
イタリア	1.2	0.5	0.0	(▲0.7)	(▲0.4)
<b>その他地域</b>					
南アフリカ共和国	4.1	3.0	3.1	(▲1.1)	(0.1)
オーストラリア	3.3	2.0	0.9	(▲1.3)	(▲1.1)

(備考) 2000年代については、00~08年における実質GDP成長率の年平均値。

【出典：国立社会保障・人口問題研究所「国連世界人口推計2010年度版の概要」を一部引用】

## 5 リニア岐阜県駅の利用者数推計

2012（平成24）年度に民間シンクタンクにより、リニア岐阜県駅の利用者数(乗車人数)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。

### (1) 2027（平成39）年度 東京一名古屋間 開業時

利用者属性		1日あたりの利用者数
リニア開業時の利用者数	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
リニア開業時の利用者数 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—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】

(2) 2045 (平成 57) 年 東京－大阪間 開業時

利用者属性		1日あたりの利用者数
リニア開業時の利用者数	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
リニア開業時の利用者数 合計		5,226 人

【中央コンサルタンツ(株)による推計】

## 6 岐阜県におけるリニア中央新幹線開業効果

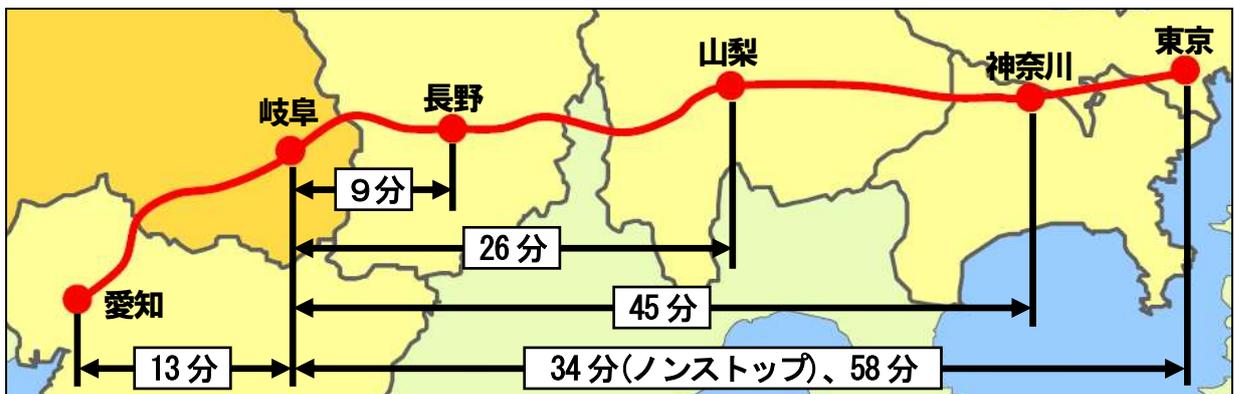
※本章の数字・データは、全て三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)の試算による

### (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。

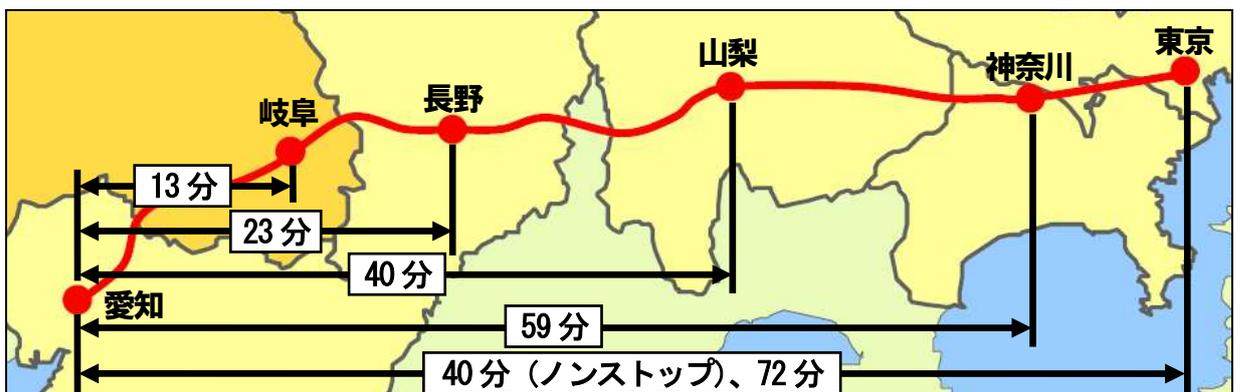
また、現在、東海道新幹線のルート上にない、リニア沿線地域(長野県、山梨県)との鉄道アクセス利便性も大幅に向上する。

#### ■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

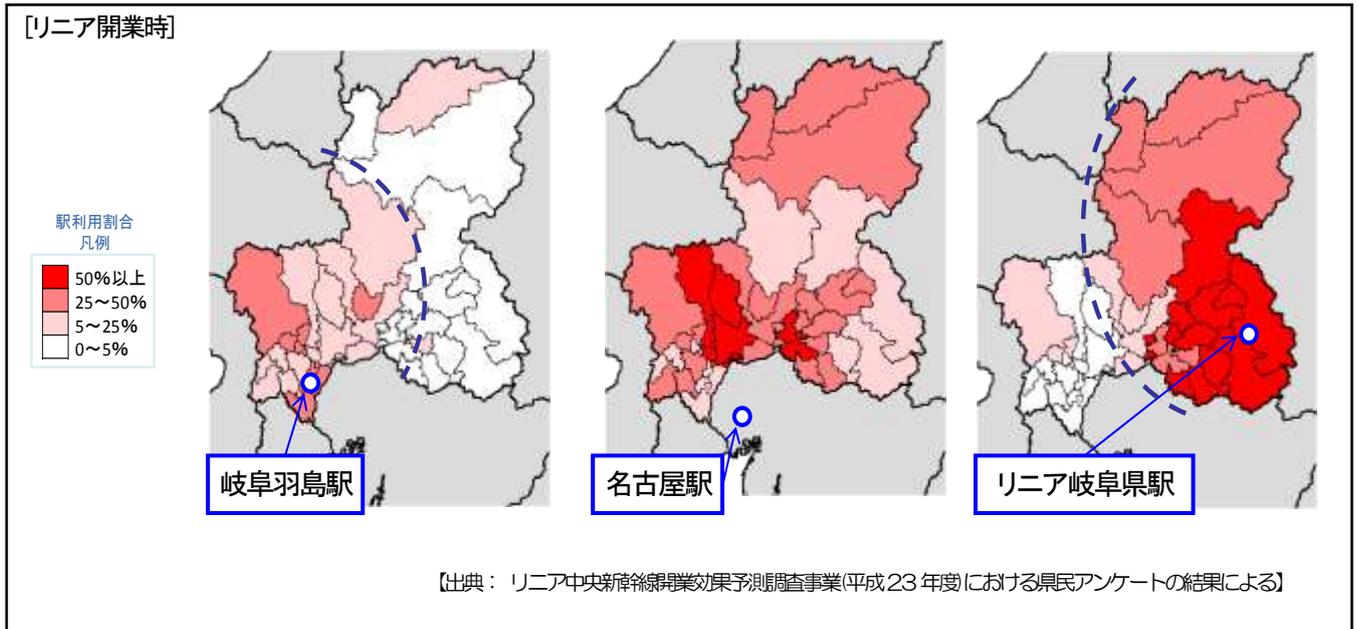


※「ノンストップ」と表示したもの以外は、各駅停車の所要時間

## (2) 駅勢圏の変化

リニア開業後は、「リニア岐阜県駅」が、本県の首都圏から最も近い「新しい東の玄関口」となり、「岐阜羽島駅」や「名古屋駅」とともに、本県―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。

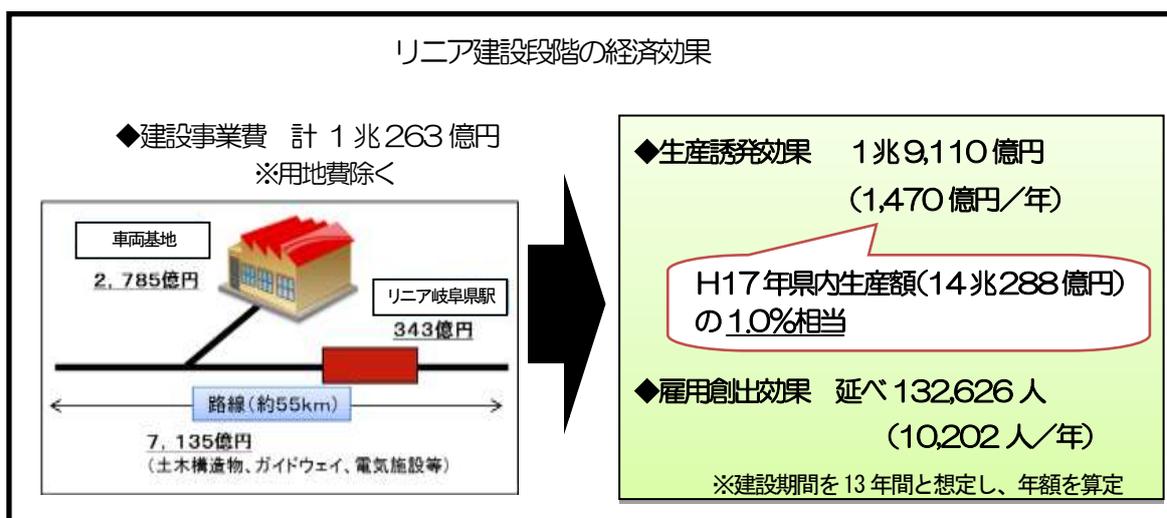
### ■ リニア開業後の圏域別玄関口利用割合（対首都圏）



### (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。

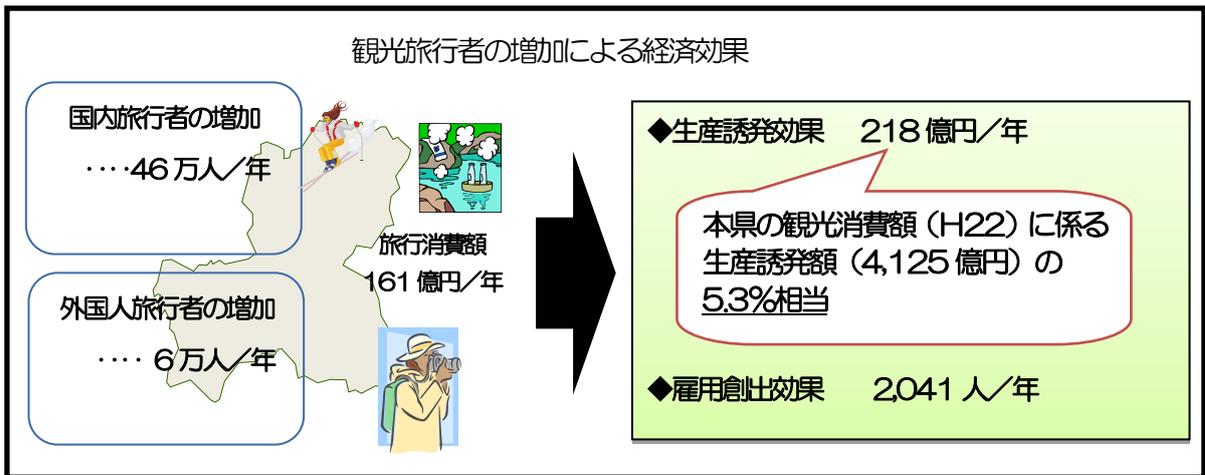


#### (4) 開業後の経済波及効果

##### 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。

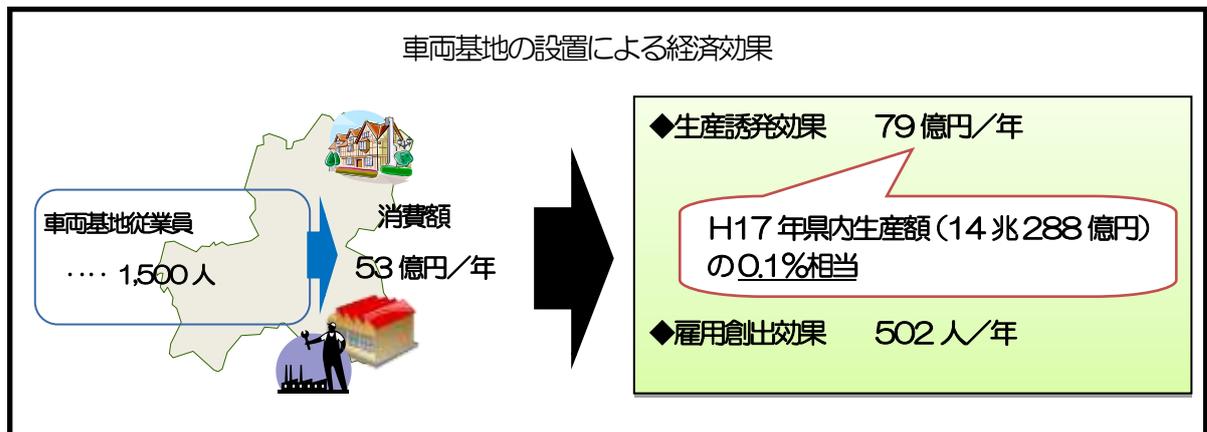
2011（平成23）年度に実施したシンクタンクの調査によれば、国内旅行者が年間46万人、外国人旅行者が年間6万人増加し、旅行消費額が年間161億円増加すると試算された。これによる生産誘発効果は、年間218億円、雇用創出効果は、年間2,041人と試算された。



##### ② 中部車両基地の設置による経済効果

岐阜県内への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。

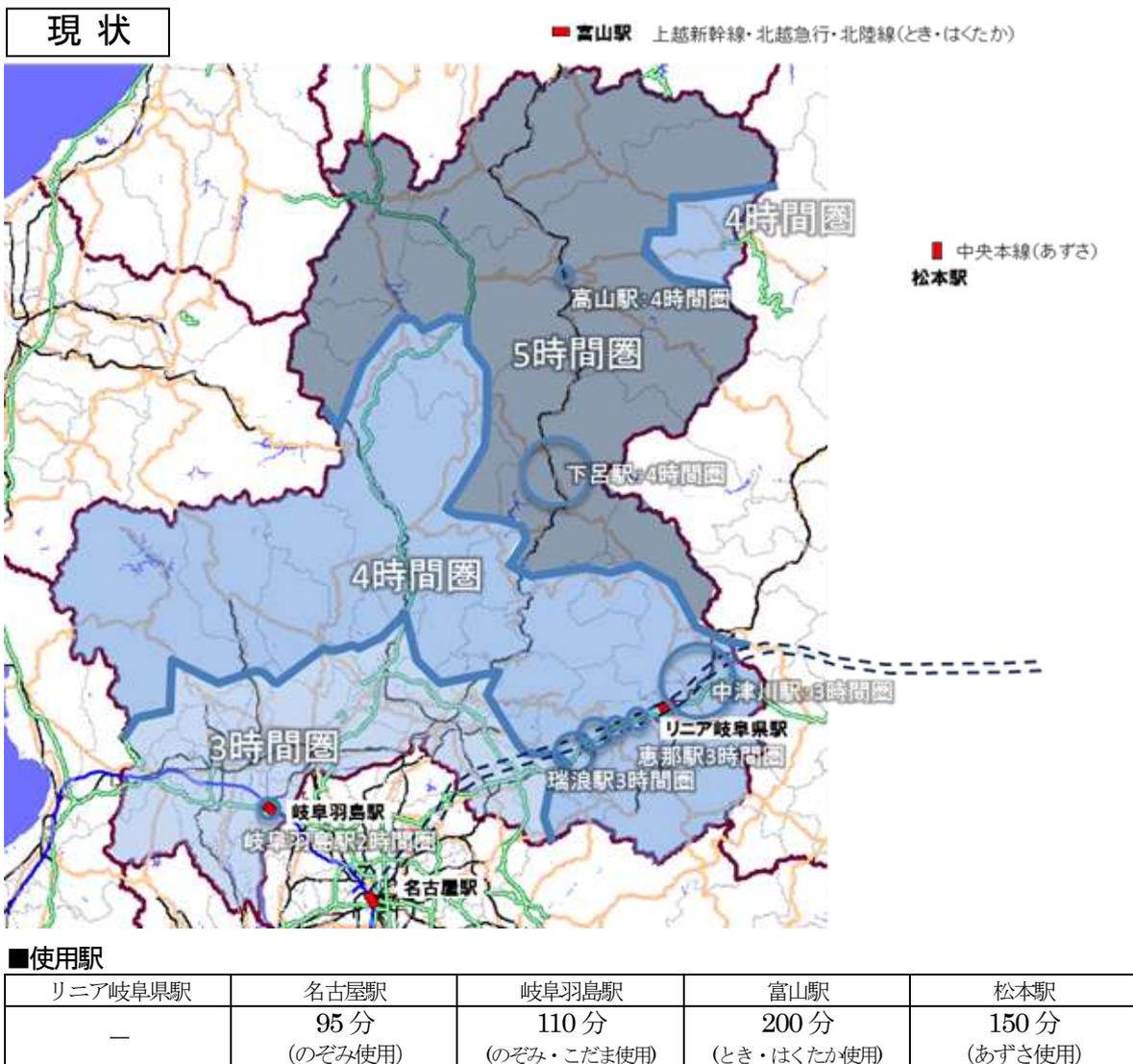


## (5) 現状及び名古屋開業後の東京からの等時間圏

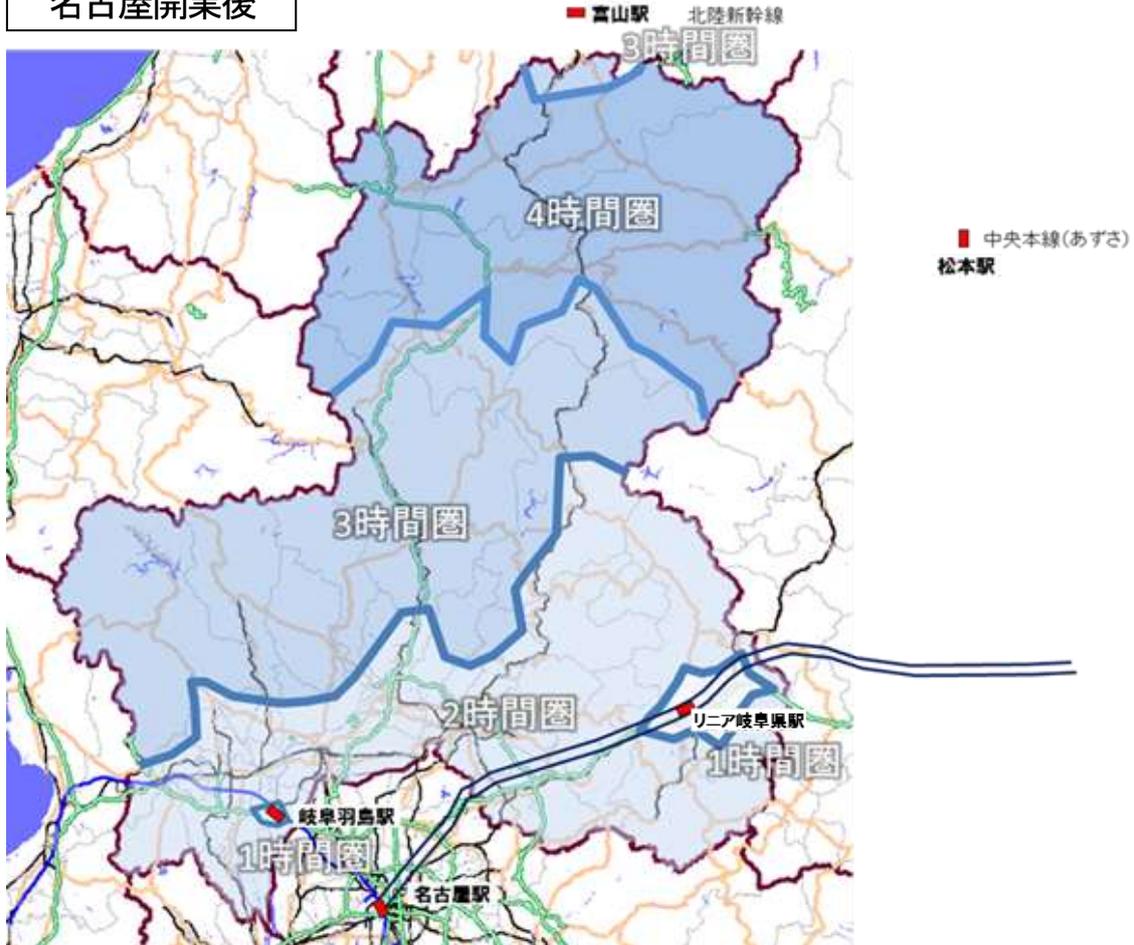
リニア中央新幹線の開業により、首都圏からの所要時間が大幅に短縮する。県内各市町村における所要時間の変化を調査したところ、リニア開業後はほぼ全域で1時間以上の短縮効果が見られ、2～3時間圏が拡大し、全県が4時間圏内に入ることになった。

### \*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：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、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。



## 名古屋開業後



### ■使用駅

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

### ■市町村ごとの比較

時間圏	現 状	名古屋開業後
1時間圏	なし	羽島市、中津川市、恵那市
2時間圏	羽島市 (岐阜羽島駅のみ)	岐阜市、各務原市、山県市、瑞穂市、本巣市、岐南町、笠松町、北方町、大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ヶ原町、安八町、輪之内町、揖斐川町、大野町、神戸町、池田町、関市、美濃市、美濃加茂市、可児市、富加町、坂祝町、御嵩町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村、多治見市、瑞浪市、土岐市、下呂市
3時間圏	岐阜市、羽島市、各務原市、山県市、瑞穂市、本巣市、岐南町、笠松町、北方町、大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ヶ原町、安八町、輪之内町、揖斐川町、大野町、神戸町、池田町、関市、美濃市、美濃加茂市、可児市、富加町、坂祝町、御嵩町、川辺町、多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、土岐市	郡上市、高山市 (旧荘川村、久々野町、宮村)、飛騨市 (旧神岡町、宮川村)
4時間圏	郡上市、七宗町、八百津町、白川町、東白川村、下呂市、高山市 (旧高山市、荘川村、上宝村、丹生川村)	高山市 (旧高山市、国府町、清見村、朝日村、高根村、上宝村、丹生川村)、飛騨市 (旧古川町、河合村)、白川村
5時間圏	高山市 (旧国府町、清見村、朝日村、高根村、久々野町、宮村)、飛騨市、白川村	

## 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

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名古屋市ターミナル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			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 在来線（JR 及び名鉄）は、有料特急を使用しないものとする。</li> <li>・ 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。</li> </ul>			
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
リニア名古屋市ターミナル駅	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	比較項目	「リニア岐阜県駅」経由の場合					「リニア名古屋駅」経由の場合					差 (D)-(H)	優位性のある リニア駅	備考
		〔在来線〕 発着駅～ 美乃坂本駅間		⇔ 乗継 時間	〔リニア〕 岐阜県駅 ～品川駅間	合計 (D)=(A)+ (B)+(C)	〔在来線〕 発着駅～ 名古屋駅間		⇔ 乗継 時間	〔リニア〕 名古屋駅 ～品川駅間	合計 (H)=(E)+ (F)+(G)			
		(A)	乗換駅	(B)	(C)*		(E)	乗換駅	(F)	(G)				
鵜沼	所要時間	76分	10分	10分	34分	130分	30分	—	15分	40分	85分	45分	名古屋駅	(E) 名鉄 新鵜沼駅 から出発
	料金	1,110円	多治見・ 美濃太田	—	10,100円	11,210円	590円	—	—	11,480円	12,070円	-860円	岐阜県駅	
美濃太田	所要時間	65分	5分	10分	34分	114分	41分	10分	15分	40分	106分	8分	同等	岐阜県駅
	料金	950円	多治見	—	10,100円	11,050円	790円	新鵜沼 (名鉄)	—	11,480円	12,270円	-1,220円		
可児	所要時間	56分	5分	10分	34分	105分	43分	5分	15分	40分	103分	2分	同等	(E) 名鉄 新可児駅 から出発
	料金	950円	多治見	—	10,100円	11,050円	840円	犬山 (名鉄)	—	11,480円	12,320円	-1,270円	岐阜県駅	
多治見	所要時間	35分	—	10分	34分	79分	35分	—	15分	40分	90分	-11分	岐阜県駅	岐阜県駅
	料金	650円	—	—	10,100円	10,750円	650円	—	—	11,480円	12,130円	-1,380円		

※ 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	比較項目	「リニア岐阜県駅」経由の場合					「リニア名古屋駅」経由の場合					差 (D)-(H)	優位性 のある リニア駅	備考
		〔在来線〕 発着駅～ 美乃坂本駅間		⇔ 乗継 時間 (B)	〔リニア〕 岐阜県駅 ～品川駅間 (C)*	合計 (D)=(A)+ (B)+(C)	〔在来線〕 発着駅～ 名古屋駅間		⇔ 乗継 時間 (F)	〔リニア〕 名古屋駅 ～品川駅間 (G)	合計 (H)=(E)+ (F)+(G)			
		(A)	乗換駅				(E)	乗換駅						
鵜沼	所要時間	56分	-	10分	34分	100分	30分	-	15分	40分	85分	15分	名古屋駅	(E) 名鉄 新鵜沼駅 から出発
	料金	1,110円	-	-	10,100円	11,210円	590円	-	-	11,480円	12,070円	-860円	岐阜県駅	
美濃太田	所要時間	47分	-	10分	34分	91分	40分	5分	15分	40分	100分	-9分	同等	岐阜県駅
	料金	950円	-	-	10,100円	11,050円	1,110円	岐阜	-	11,480円	12,590円	-1,540円	岐阜県駅	
可児	所要時間	41分	-	10分	34分	85分	43分	5分	15分	40分	103分	-18分	岐阜県駅	(E) 名鉄 新可児駅 から出発
	料金	950円	-	-	10,100円	11,050円	840円	犬山 (名鉄)	-	11,480円	12,320円	-1,270円	岐阜県駅	
多治見	所要時間	28分	-	10分	34分	72分	35分	-	15分	40分	90分	-18分	岐阜県駅	岐阜県駅
	料金	650円	-	-	10,100円	10,750円	650円	-	-	11,480円	12,130円	-1,380円	岐阜県駅	

※ 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】

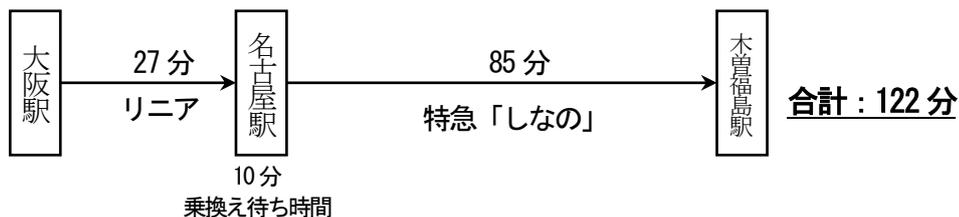
: (1)の試算と比較して変化した箇所

## (2) 特急「しなの」の美乃坂本駅停車による木曾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、木曾方面へ向かうには、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。

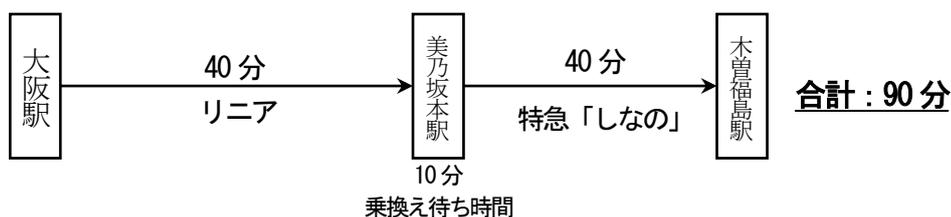
### 〈大阪駅～木曾福島駅間における比較検討〉

#### 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】



大阪駅から木曾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。

## 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

### 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

〔事務局〕

〒500-8570 岐阜市藪田南 2-1-1

岐阜県都市建築部公共交通課

TEL 058-272-1111 (代表)

FAX 058-278-2765

E-MAIL c11134@pref.gifu.lg.jp