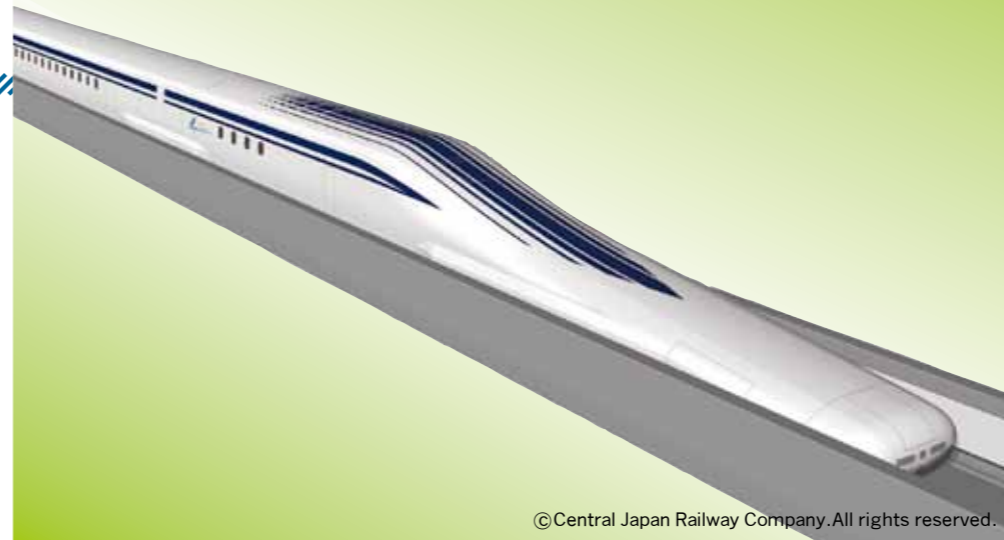


リニアの開通を好機に 新たなまちづくりを模索



▲リニアの営業用として開発された第1世代「L0（エルゼロ）系」車両
©Central Japan Railway Company. All rights reserved.

JR東海が平成39年の開業を目指しているリニア中央新幹線。県内の中間駅は、中津川市西部に設置される見込みです。この地区は、恵那市境からわずかに約2キロの距離。リニアの開通は、当市にとって100年に1度の大きな好機です。市では現在、リニア中央新幹線の開通を新たなまちづくりにつなげていくため、リニアまちづくり構想市民委員会などで検討を行っています。

ことしの秋以降には、具体的な路線ルートも示される予定で、いよいよ計画が本格化します。ここでは、リニアの開通での影響やまちづくり構想の取り組みなどについてお知らせします。

□問い合わせ リニアまちづくり室（内線332）

秋以降に路線の提示を予定

JR東海は、平成23年6月、リニア中央新幹線（以下リニア）の中間駅と、市内の大井町や長島町、武並町を通る路線ルートを3キロの幅で示しました。また中津川市西部には、総合車両所が建設されることも示しています。本紙では、平成23年7月

1日号で、その概要をお知らせしました。

現在は、JR東海が中間駅や路線ルートを中心として、事業が環境にどのような影響を及ぼすかなどの調査や予測、評価を行っています。その結果は、公表して国民や地方公共団体などから意見を聴きます。この手続きは「環境アセスメント」と呼

ばれています。

市内でも風向きや風速、騒音、振動などを測定したり、調査員が徒歩で移動しながら動植物の調査を行ったりしています。

この調査結果は、環境影響評価準備書として、ことしの秋以降に公告される予定です。この準備書は、縦覧が行われ、環境保全の観点から意見のある人は誰でも意見を提出することができ、また説明会も開催されます。準備書の内容の中では、具体的な路線も示されると思われます。

本紙では、環境影響評価準備書が公告された段階で、当市に係る

内容を報告する予定です。

開業の効果は多方面に影響

リニアの開通や近くに駅ができることは、明治35年に中央本線が開通したときのように、当市には非常に大きな効果や影響が生じると思われます。県リニア基本戦略では、リニアの開業がもたらす効果として、次のようなことを挙げています。

- ①県内各地と東京間の所要時間の短縮
 - ②目的での滞在時間が増加
 - ③拠点空港への交通手段利便性の向上
 - ④アナウンスメント効果による知名度や印象の向上
- 一方では、リニアの開業で、地域

駅の費用もJR東海が負担

JR東海では当初、中間駅本体に

間競争が激化し、人、物、金、より求心力のある大都市に吸い取られる「ストロー現象」の発生が懸念されます。

県では、これらの効果を活用した県全域のまちづくりの検討も行われています。当市でも、交流人口を増やし、移住や定住に結び付ける施策をさらに進めていくこととしています。

県リニア活用戦略研究会での開業効果の主な試算は、左の表に挙げています。

開業効果の試算

駅の利用者は1日約5,000人

県リニア活用戦略研究会では、リニアの開業効果の試算を次のように行っています。

●リニア岐阜県駅の利用者数（乗車人員）

- ①名古屋開業時（2027年） 4,932人/日
 - ・県内圏域 + 豊田・木曽・春日井・小牧・犬山方面の利用者
 - ・交通手段の流動圏域は全国で試算
 - ・新たな旅行者や利用促進に向けた取り組みを反映
- ②大阪開業時（2045年） 5,226人/日
 - ・人口減少や大阪開業効果などを加味

●リニアがもたらす地域経済の活性化

- 国内旅行者が年間46万人、海外旅行者が年間6万人増加
- 観光旅行者の増加による旅行消費額は、年間161億円
- 生産誘発効果は、年間218億円
- 雇用創出効果は、年間約2,000人

●総合車両所の設置による経済効果

- 年間の消費額は、約50億円増加
- 生産誘発効果は、年間79億円
- 雇用創出効果は、502人
 - ・県内に設置される総合車両所の従業員数を1,500人と仮定し、従業員全員が家族と県内に住んだ場合の経済効果で推計

●リニア建設事業による経済効果

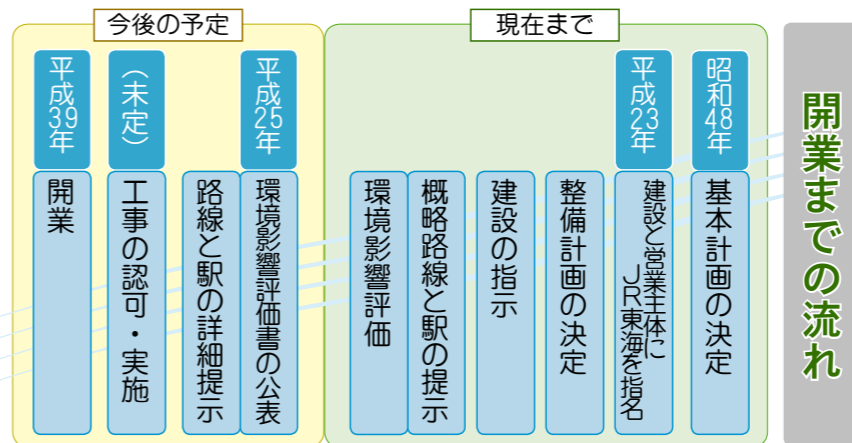
- 用地費を除いた建設事業費は、13年間で1兆0,263億円
- 生産誘発効果は、1兆9,110億円（年間1,470億円）
- 雇用創出効果は、132,626人（年間10,202人）

整備中は掘削土が多く発生

東京―名古屋間286キロのうち、約8割はトンネルで整備されます。市内では、阿木川を横断するときは、地上を通過すると、平成23年に示された環境影響評価方法書に明記されています。阿木川以外の通過方法は、まだ明確にはなっていませんが、路線の多くはトンネル部分になると思われます。

トンネル工事では、掘削時に大量の掘削土が発生することが予想されます。この掘削土の活用について、JR東海では「事業内での再利用や他の公共事業などへの有効活用を考えています。また新たに発生土の処分地が生じる場合には、周辺環境への影響をできる限り回避、軽減するよう努めます」との方針を示しています。

当市でも、発生土を施設整備などに活用できないかなど、地域協議会を通じて検討が始まっています。



伝するといいななどの意見があります。また有害鳥獣といわれるイノシシなどを「食」に活用してはどうかという話もありました。

■**観光・まちづくりリグループ**
観光交流人口の拡大、都市と都市に二つの住居を構える人や移住者の受け入れ、恵那らしい景観の維持・形成というキーワードで話を進めています。まちづくりは各地域で進められています。一部の人は地域でやっているという雰囲気がある中で、活動の情報共有が必要ではないかとの意見が出ました。また観光が多様化し、こだわりを重視する人が増えているので、対応できる対策が必要だとの意見もありました。

■**基盤整備グループ**
広域での道路網は、濃飛横断自動車道の計画がありますが、南へ向け、三河・東美濃連絡道路や国道418号、県道豊田明智線を活用して、新城市や豊田市方面との交通手段も考えることができます。

恵那インターチェンジからリニアの駅への道は、恵那峡方面へ向かう北側の道路と、恵那峡サービスイリアにスマートインターチェンジを設置し、リニア駅へ向かう南側の道路を検討していきます。中山道は古道として保存していきたいという意見がありました。



▲さまざまな意見が交わされるリニアまちづくり構想市民委員会

市民委員が構想を策定中

市では、リニアの開通に向けて、その効果をまちづくりに最大限生かすよう準備。あらゆる角度から分析したり、意見をもらったりしています。昨年6月に発足した「リニアまちづくり構想市民委員会」では、皆さんの意見を取り入れながら、まちづくりの構想を策定中です。ここでは、リニアまちづくり構想市民委員会の取り組みや、「市長、中学生と語る会」、出前講座などで出された意見などを紹介します。

三つの部会に分かれて検討

リニアまちづくり構想市民委員会

市では、「リニアまちづくり構想」の策定を行っています。これは、リニアの開業のプラス効果を上げて、マイナス効果を最小限にとどめていくための取り組みをしていくための構想です。平成25年度までの2年間で策定する予定です。この構想は、今後策定する平成28年度からの新総合計画へ反映させることとしています。

策定作業を行っているのは、昨年6月に発足した「リニアまちづくり構想市民委員会」。地域代表や経済界、有識者など19人の委員で構成されています。委員の他、県や中津川市の関係者も参加しています。

「基盤整備」の三つのテーマごとに部会を設けて検討をしています。リニアまちづくり構想市民委員会では、3回の全体会議と各分野のグループごとに数回の会議を行いました。会議では、将来のまちづくりのイメージが始めたところ。今後さらに議論を深め、平成26年3月までに構想を作り上げます。

検討の結果は、中間報告として、3月下旬ごろ、市ウェブサイト (<http://www.city.ena.lg.jp>) などで報告する予定です。

市民委員会の意見の一部を紹介

■産業振興グループ

企業誘致や資源の再発見、ブランド力の強化、農林業の活性化に分類しました。東京からの時間距離や自然災害の少なさ、日本の真ん中を宣

若者の視点でまちを語る

市長、中学生と語る会

昨年8月に行われた「第8回市長、中学生と語る会」では、「リニアを生かしたまちづくり」をテーマに、市長と意見が交わされました。この語る会で出された主な意見を紹介します。

■**交流人口を増加**

- ・恵那市は自然豊かなまちであり、岩村城や恵那峡などの観光地もある。
- ・都会の人に恵那の農業や地場産物を体験してもらう。



▲リニアへの意見を中学生が市長に提言

若者の就業場の拡大

- ・恵那から出ていってしまうのを防ぐためには働く場所が必要。
- ・企業誘致、若者の流出を防ぐことが必要。
- ・若者に魅力のあるまちづくり
- ・大型の商業施設があれば、働く場所としてもいいし、多くの若者が集まる。
- ・駅周辺にはアパートなどの居住地が必要。

自然を大切に

- ・多くの観光客が来るようになると、自然破壊が心配。
- ・日本一の農村風景など田舎を売りにするといふ。

市民が勉強会を自主開催

市では、「リニア中央新幹線とまちづくり」と題した、出前講座を行っています。この講座では、リニアの仕組みや、山梨リニア実験線の現場状況の紹介、リニアによる効果を生かしたまちづくり構想を策定していく説明などを行っています。この講座でも、いろんな意見や質問などが出されています。

現在までに任意グループや自治会など大井町を中心に、4回開催し、延べ98人の参加がありました（1月末現在）。

出前講座

リニアへのよくある質問

出前講座などで、リニアに関してよく質問されたものを紹介します。

沿線で、磁界（電磁波）の心配はありませんか

中 中央新幹線計画の説明会が昨年、沿線の県で行われました。その説明資料では、磁界は国際的なガイドライン（ICNIRPのガイドライン）以下では、健康への影響はなく、超電動リニアでは、このガイドライン以下に磁界を管理することとしています。山梨リニア実験線の実測結果でも、ガイドラインを下回る値だったとのこと。またリニアから発生する磁界の周波数は0から12ヘルツで、電磁波の波の性質はほとんどないとのこと。

説明資料は、JR東海のウェブサイトで公開されています。

騒音は大丈夫ですか

J JR東海の資料によると、山梨リニア実験線での

測定結果は、車両から25メートルの地点では4両編成で実測67・5デシベル。16両編成に換算すると、70デシベルです。新幹線騒音に係る環境基準では、住宅地で70デシベル（掃除機の音程度）以下となっています。

工事で起きる利点と欠点がありますか

山 梨リニア実験線では、工事現場に1000人規模の作業員が来たといえます。その人たちの食事やレンタカーなどの需要があつたようです。欠点としては、工事用車両が多く走ることで、安全対策は、交通量や通学路の調査、地元説明会、誘導員の配置などの対策が行われます。

提案募集中

リニアを生かしたまちづくりにアイデアなどあれば、提案ください。構想市民委員会での検討材料にさせていただきます。

□申し込み方法 ①直接提出②郵送③ファクス④電子メール

〒509-7292（住所不要）リニアまちづくり室
25-6150、kikaku@city.ena.lg.jp