

県リニア中央新幹線活用戦略研究会資料

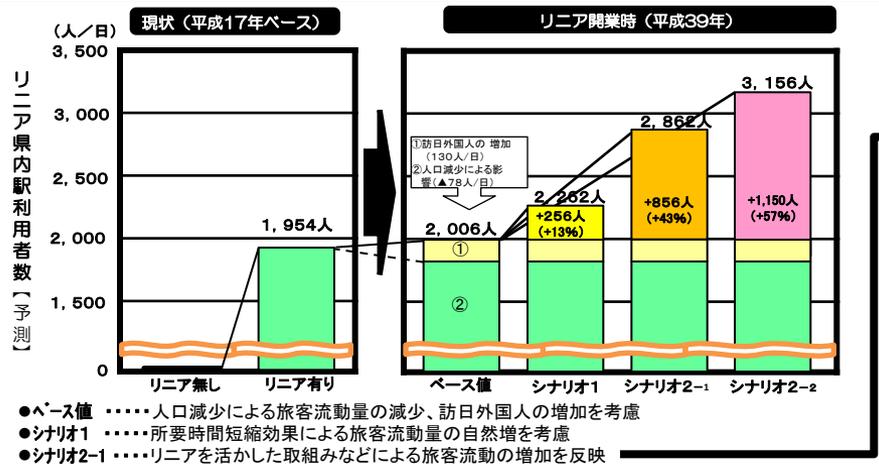
- ・ 開業効果 リニア県内駅利用者数、経済波及効果など . . . 1
- ・ リニア中央新幹線活用戦略研究会の進め方 4
- ・ 観光・まちづくり部会の検討課題について 5
- ・ 産業振興部会の検討課題について 6
- ・ 基盤整備部会の検討課題について 9

リニア中央新幹線開業効果について -リニア県内駅利用者数、経済波及効果-

(三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社による試算)

1 リニア開業時の旅客流動の変化 (岐阜県⇄首都圏)

「リニア県内駅」の利用者数(乗車人員)は、1日あたり約3,200人と予測



- ベース値人口減少による旅客流動量の減少、訪日外国人の増加を考慮
- シナリオ1所要時間短縮効果による旅客流動量の自然増を考慮
- シナリオ2-1リニアを活かした取組みなどによる旅客流動の増加を反映
- シナリオ2-2シナリオ2-1に、豊田・木曽地域の利用者数を加算

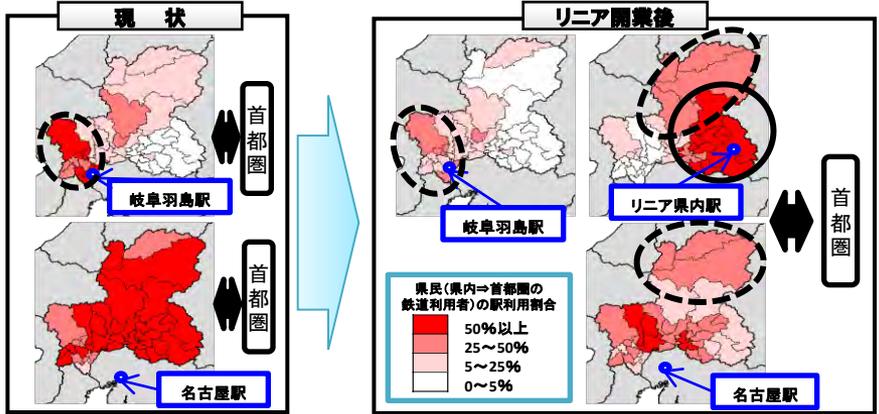
岐阜県⇄首都圏間の1日あたり利用者数(乗車人員) (人/日)

	現状(平成17年ベース)		リニア開業時(平成39年)			
	リニア無し	リニア有り	ベース値	シナリオ1	シナリオ2-1	シナリオ2-2
リニア県内駅	-	1,954	2,006	2,262	2,862	3,156
岐阜羽島駅	1,028	1,005	999	1,113	1,422	1,422
名古屋駅	6,146	4,966	4,919	5,475	7,001	7,001
合計*	7,501	8,061	8,055	8,994	11,471	11,765
下段:現状(リニア無し)と比較した場合の増加率	-	+8%	+7%	+20%	+53%	-

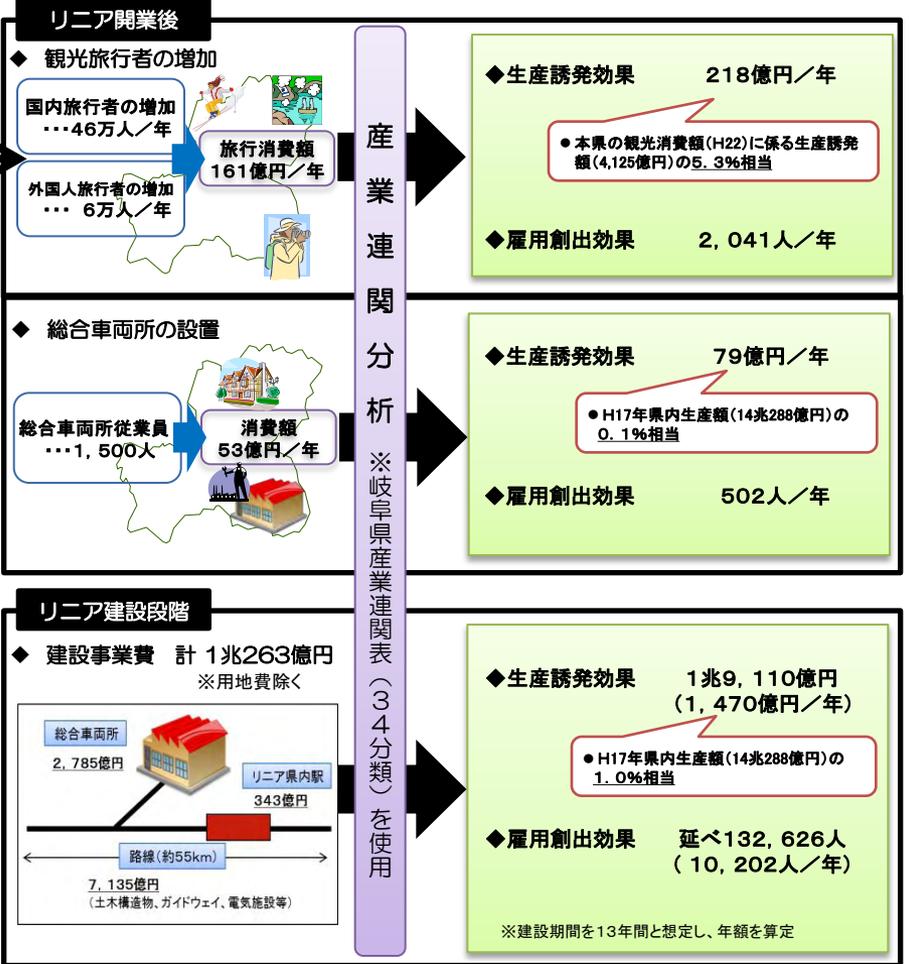
※その他の駅(富山駅、松本駅等)の利用者を含む。

2 リニア開業による圏域別玄関口駅利用割合の変化

リニア県内駅が開業することにより、東濃及び中濃の大部分と下呂市がリニア県内駅を主に利用
飛騨北部や郡上市は、リニア県内駅と名古屋駅に分散



3 リニア建設及び開業による経済波及効果



【参考】リニアの路線、駅、総合車両所に係る固定資産税

- ◆ 総合車両所: 土地、家屋
 - ◆ 総合車両所: 土地、家屋
- ◆ リニア県内駅: 土地、家屋
- ◆ 路線: 土地、償却資産

<想定した施設等の規模(開業1年目)>

- ・土地(路線、駅、総合車両所) ... 224億円
- ・家屋(駅、総合車両所) ... 2,219億円
- ・償却資産(路線) ... 7,135億円

◆ 固定資産税(市町村税) 1,468億円(30年間)

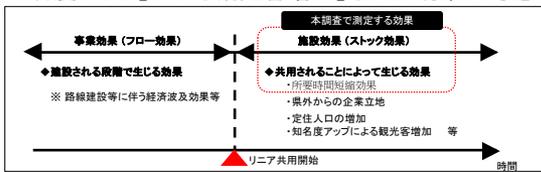
→48.9億円/年

● H22年度の東濃5市の市税(434億円)の11.3%相当

リニア中央新幹線開業効果について - 経済モデル分析結果 -

<経済効果試算方法>

- リニアによる所要時間短縮がもたらす効果を、経済モデルを用いて計測
 - ・現在の経済活動を前提に、リニアの所要時間短縮によって生じる効果を計測したもの
 - ・この試算では、建設段階で発生する効果(事業効果)や、新規の「企業誘致」「移住・定住」、「知名度アップ」による観光客増加などの効果は考慮されていない。



- 本調査は、リニア開業効果の一部を計測したもの
 - ・加味されていない効果を引き出すことで、計測された経済効果は大きく変わる

<設定条件等>

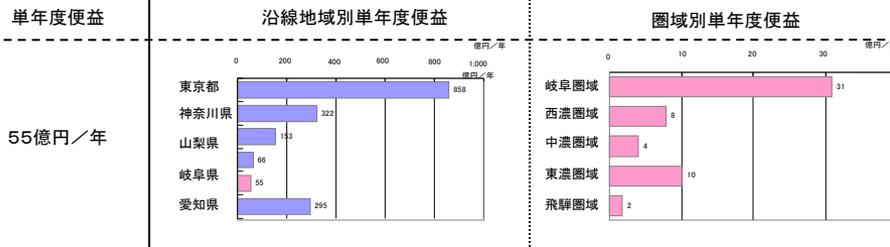
- JR東海によるルート・駅位置の公表結果等を踏まえ、次のとおり、具体的な条件(所要時間、料金)を設定しより、経済効果を試算

設定条件	内 容
分析対象区域	・5区分(5圏域別)
所要時間の設定	・駅位置を中津川市と想定し、所要時間を計算 ・各駅停車型/速達型の2パターンそれぞれの掲載効果を試算

<調査結果>

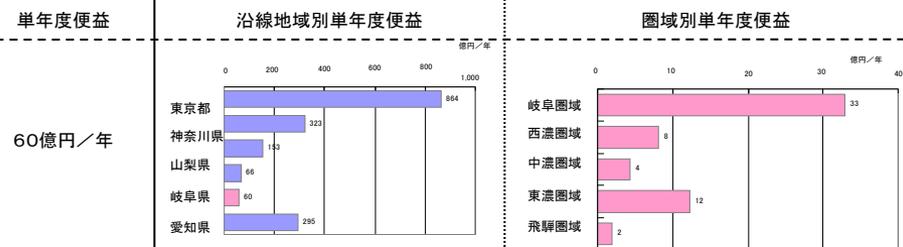
各駅停車型(東京-東濃:58分)

(1)単年度便益は、55億円/年

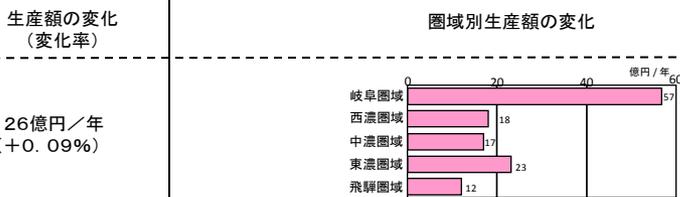


速達型(東京-東濃:34分)

(1)単年度便益は、60億円/年

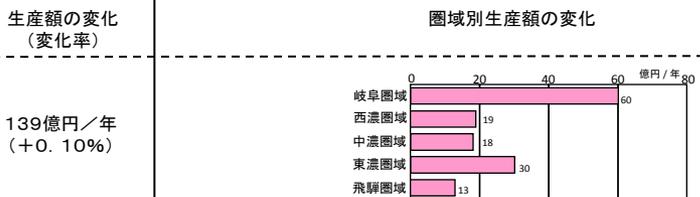


(2)生産額は、126億円/年の増加



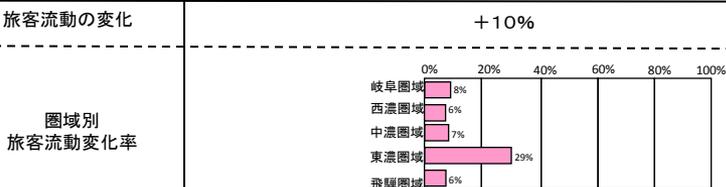
126億円/年
 (+0.09%)

(2)生産額は、139億円/年の増加



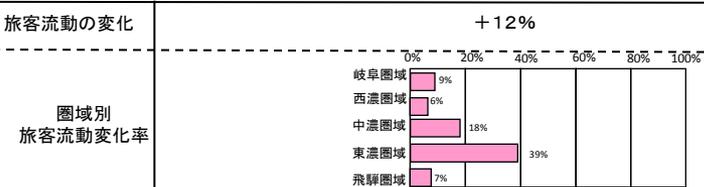
139億円/年
 (+0.10%)

(3)旅客流動率(業務目的+観光目的)の変化率は、+10%



圏域別
 旅客流動変化率

(3)旅客流動率(業務目的+観光目的)の変化率は、+12%



圏域別
 旅客流動変化率

リニア中央新幹線開業効果について -リニア開業効果の定性分析結果-

■リニア岐阜県内駅機能及び駅へのアクセスに関するニーズ

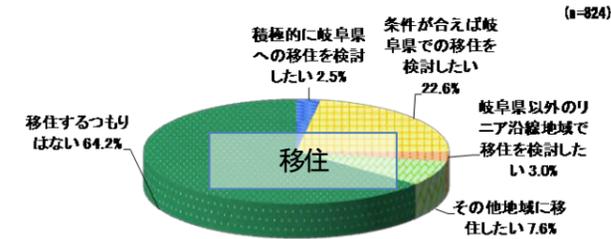
・リニア岐阜県内駅機能及び駅へのアクセスに関して、以下の傾向が確認できた。

- (駅機能)
- 岐阜県民が重視する機能は「レストランなどの飲食店」、「自家用車向けの駐車場」が半数を占める。
 - 首都圏住民が利用したいと思う機能は「レストランなどの飲食店」、「県内の特産品が並ぶ店」が 5 割弱となる。「ホテル・旅館などの宿泊施設」や「観光名所を紹介する観光案内所」が 3 割みられる。
- (駅へのアクセス)
- 岐阜県民では「十分な容量の駐車場」、「各地域とリニア岐阜県内駅を結ぶ道路」、「在来線の快速列車」が重要と判断する人が約7割見られる。
 - 首都圏住民では 6 割以上の人が「在来線の快速列車」、「観光地を結ぶバス」、「主要都市を結ぶ快速バス」があれば積極的にリニア岐阜県内駅を利用すると回答している。

■リニア開業によるライフスタイルの変化

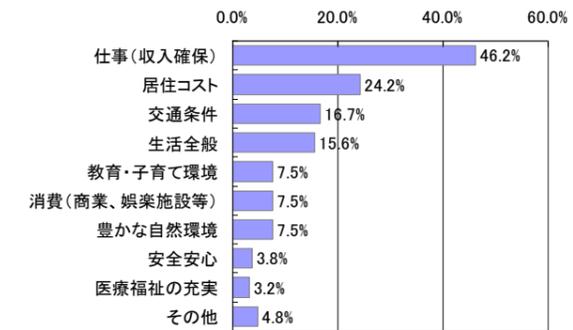
[首都圏住民の二地域居住・移住の意向]

○首都圏住民の岐阜県への移住意向をみると、移住、二地域居住ともに 2.5%の人が「積極的に検討したい」としている。



[移住の条件の自由回答]

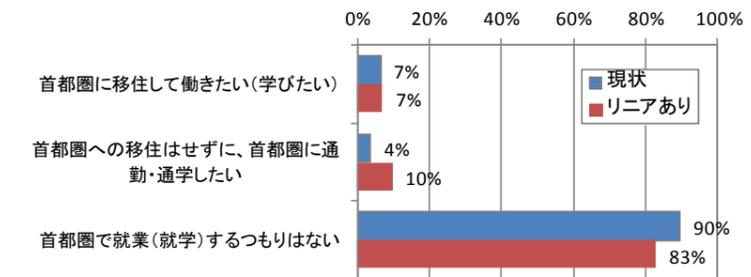
○移住条件について、自由回答を集計すると、「仕事(収入確保)」、「居住コスト」、「交通条件」などの声が多かった。



[県民の就業先]

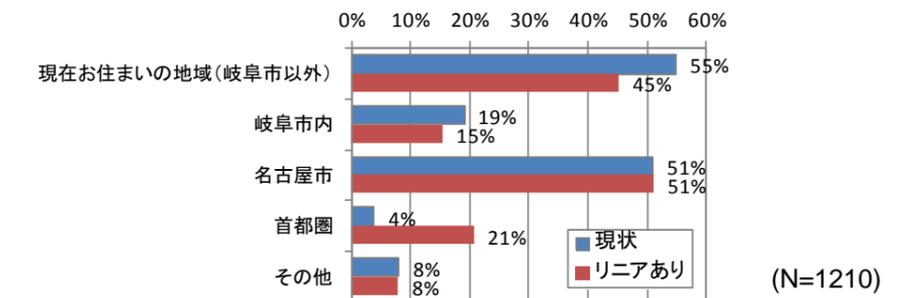
○首都圏に移住して働きたい(学びたい)の割合は現状とリニアありで変わらない。

○一方、首都圏への通勤・通学したいと回答した割合は現状 4%からリニアありで 10%と人口流出抑制に働く可能性がある。



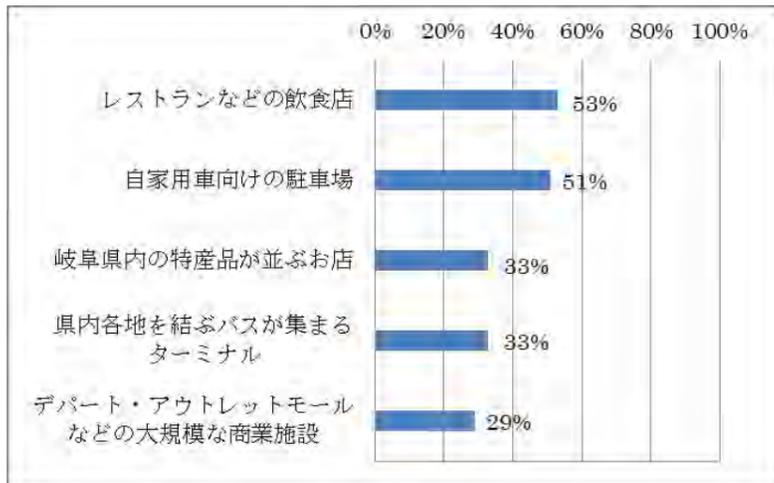
[県民の買い物行動]

○買い物先として、リニアがある場合は岐阜県内の利用割合が小さくなり、首都圏の利用割合が 4%~21%と大きくなることから、買い物の流出による県内商業のストロ一現象が懸念される。

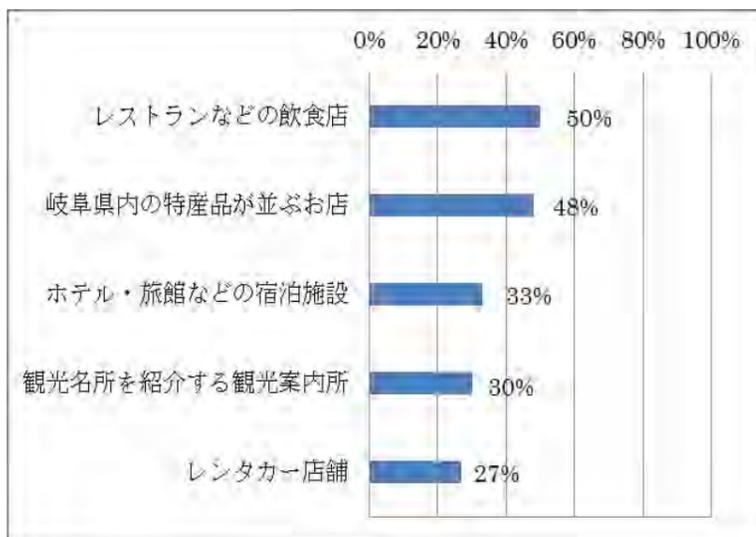


<リニア県内駅の機能に関するニーズ>

(1) 県民が重視するもの (n=1210)

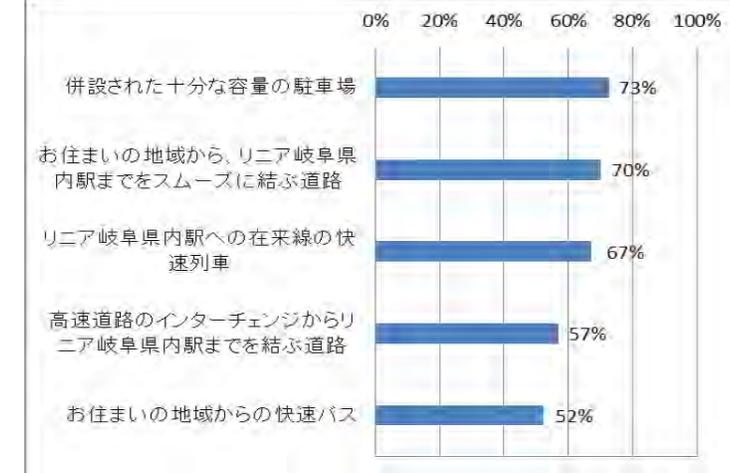


(2) 首都圏住民(来訪者)が重視するもの (n=824)

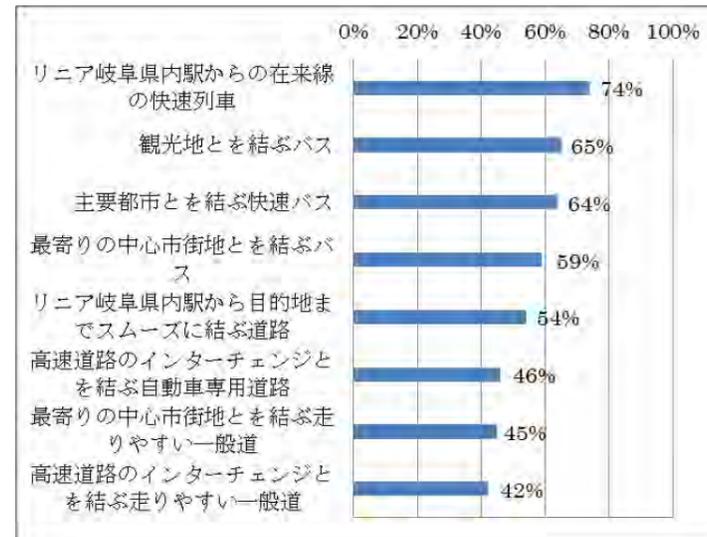


<リニア県内駅へのアクセスに関するニーズ>

(1) 県民が重視するもの (n=1210)



(2) 首都圏住民(来訪者)が重視するもの (n=824)



観光振興・まちづくり部会の検討課題について（案）

検討課題1 リニア開業による観光交流人口の拡大

重点課題

①首都圏等からの観光誘客のための仕組みづくり

- （例えば）
- ・地場産品や地域の食を活かした観光メニューやツアー等の仕掛けづくり
 - ・観光資源別の客層に合わせたPR方法の考案

②リニア駅を拠点とする広域観光体制づくり

- （例えば）
- ・リニア駅を発着点とする日帰り、一泊ツアーの検討
 - ・東濃地域や高山方面の他、豊田や長野方面などの広域観光ルートの整備

③拠点空港からの海外誘客のための仕組みづくり

- （例えば）
- ・沿線の国際観光地と連携した海外誘客宣伝の強化
 - ・中部、北陸、上越、信州圏域での外国人向け広域観光の推進

検討課題2 リニア開業による新たな住まい方の実現

重点課題

①リニア開業による移住・定住を確実にする受け入れ体制の整備

- （例えば）
- ・「田舎暮らし体験事業」等、移住・定住を見据えた商品の開発
 - ・地域の世話役の各市町村での育成

②若者にとって魅力的な地域づくりの方策

- （例えば）
- ・県内企業の社長等による就職相談会での県内企業の魅力周知
 - ・首都圏とのアクセスの良さを活かしたUIターン者向けの企業店の開催やインターンシップの促進等による就労支援

検討課題3 観光振興に効果的な駅・駅周辺整備のあり方

重点課題

①観光交流人口の拡大のために必要な駅・駅周辺整備

- （例えば）
- ・総合観光案内所、広域観光案内所の設置
 - ・二次交通の整備
 - ・観光地とリニア駅との交通確保

②新たな住まい方の実現のために必要な駅・駅周辺整備

- （例えば）
- ・公共交通網の充実
 - ・パーク＆ライド用の駐車場や駐輪場の整備

産業振興部会の検討課題について（案）

検討課題 1 リニア開業を活かした産業活性化

『リニア基本戦略』における位置づけ

【基本戦略 3】 リニアを活かした産業活性化

《戦略の方向性》 本県の強みを活かした地域産業の活性化
(取り組みの方向性) 情報発信と誘致活動
受け入れ体制の充実（企業ニーズの把握）

《戦略の方向性》 リニアを活かした地域産業の活性化
(取り組みの方向性) 新たなビジネス展開の促進
県産品のブランド化と販路拡大

研究会等における主な意見

- ・どのような産業や行政機関の誘致が可能かの検討
- ・進出可能性のある業界の検証
- ・製造業の企業誘致は、道路交通を通じた市場や取引先企業へのアクセスが重視されており、鉄道網は考慮されていない。
- ・リニアが人流のインフラであることを十分に認識した上で、物流を必要としない事業所（研究機関など）やリニアの開通によって必然的に必要となる事業所（総合車両センターなど）を誘致することが必要。



< 内容（案） >

リニア開業を活かして誘致する業種の検討

リニア開業による首都圏との人流の活発化により、どのような業種の進出の可能性があるか、どのような業種を誘致していきたいか検討する。

具体的な調査項目（例）

既存の新幹線、空港等における取り組み事例
リニア関連技術とその波及効果 など

検討課題2 地域産業の活性化に効果的な駅・駅周辺整備のあり方

『リニア基本戦略』における位置づけ

地域づくりを支える基盤づくり

《戦略の方向性》 基本戦略を支えるアクセス整備
(取り組みの方向性) 鉄道・道路ネットワークの充実
二次交通の確保

《戦略の方向性》 基本戦略を支えるアクセス整備
(取り組みの方向性) 交流拡大につながる駅機能整備

研究会等における主な意見

- ・リニアの駅はターミナル駅であって、中津川・恵那の町の方が今以上に賑わいを取り戻す方がよい。



< 内容（案） >

(1) 産業活性化のための駅・駅周辺整備のあり方

人口減少下において、リニア県内駅の交通結節機能を高めながら、いかに既存の中心市街地に人を流し、商業機能を高めていくかについて検討する。

具体的な調査項目（例）

- 産業活性化に役立つリニア駅・駅周辺整備のあり方 など
- 既存の新幹線駅周辺の賑わい状況の調査
- 新幹線駅の周辺環境の類型化と課題の検討

検討課題3 総合車両所の活用方策

『リニア基本戦略』における位置づけ

【基本戦略3】 リニアを活かした産業活性化

《戦略の方向性》 総合車両所を活かした地域経済の活性化
(取り組みの方向性) 関連企業の誘致
観光資源としての活用

研究会等における主な意見

(総合車両所の関連企業の誘致について)

- ・車両製造企業・毎日の運行に必要なサービス事業所の立地
- ・メンテナンス関連会社の誘致
- ・総合車両所関連企業との早めのコンタクトが必要

(車両基地の観光資源としての活用について)

- ・リニア関連施設を観光客等が見学、観光ができるような整備の依頼
- ・海外からの視察も視野に入れた見学場所やコースについて検討を、JR東海サイドと、早期に行なうことが必要



< 内容 (案) >

- (1) 総合車両所を活かした産業活性化策
- (2) 総合車両所の観光資源としての活用策

沿線他地域には無い本県の特徴である「総合車両所(車両基地+車両工場)の活用方策について、あらゆる角度から調査・検討する。

具体的な調査項目(例)

- 総合車両所の産業観光への活用策の検討
- 建設現場の小中学生の見学の検討
- 既存の総合車両所による関連企業の進出、地元雇用への影響の調査
- 関連企業の誘致のための方策、地元雇用の促進策の検討
- 新たに見学施設等の設置の検討 など

リニア開業効果の定性分析から見た今後の検討の方向性について

※ データは三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)の調査結果による。

リニア開業効果の定性分析結果に基づき、以下の2点について検討を行った。

- 1 リニア駅及び駅周辺整備について
- 2 リニア駅にかかるアクセスについて

1 リニア駅及び駅周辺整備について

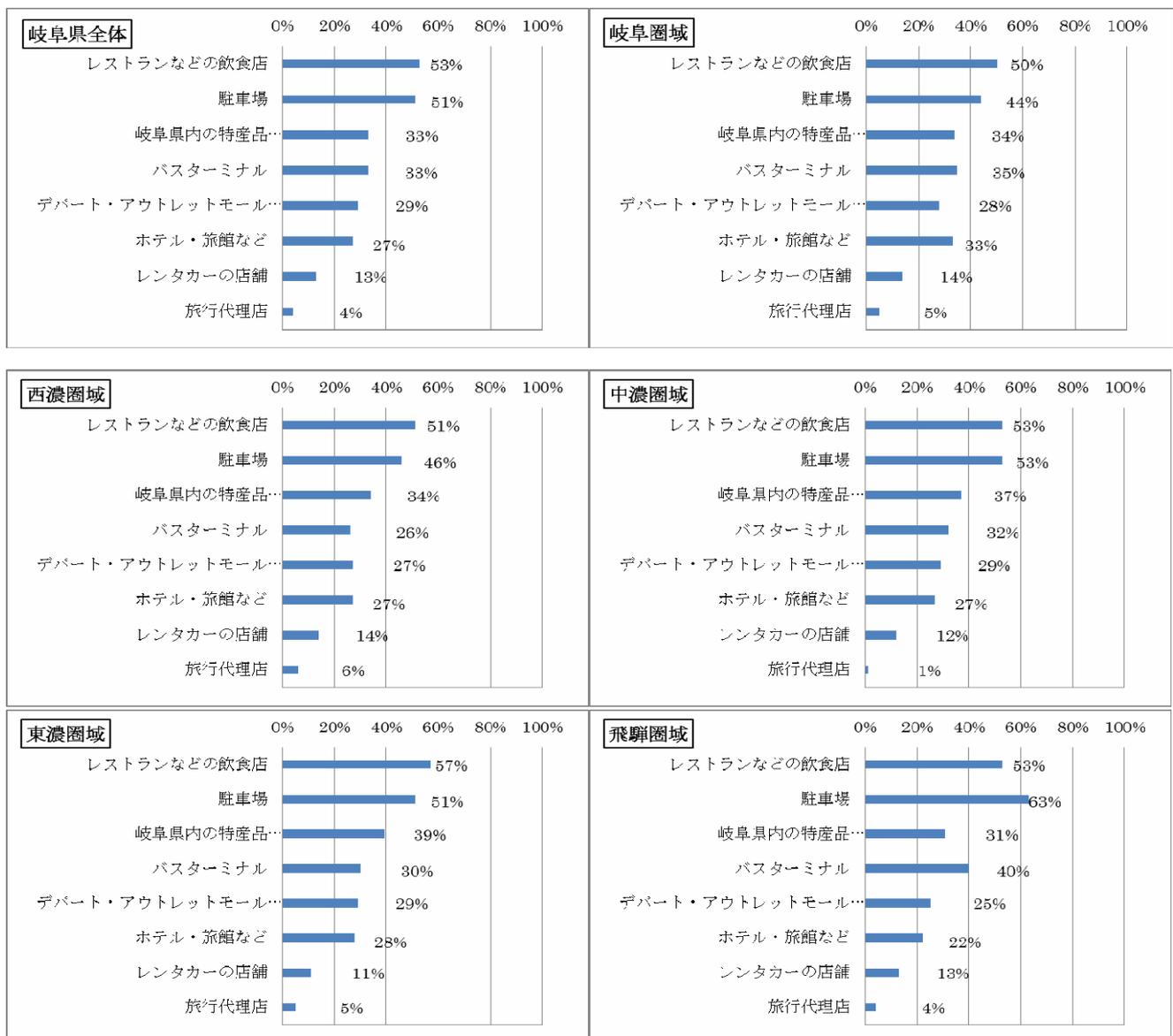


図1 リニア駅にふさわしいと思う機能（岐阜県民） 複数回答最大3つ

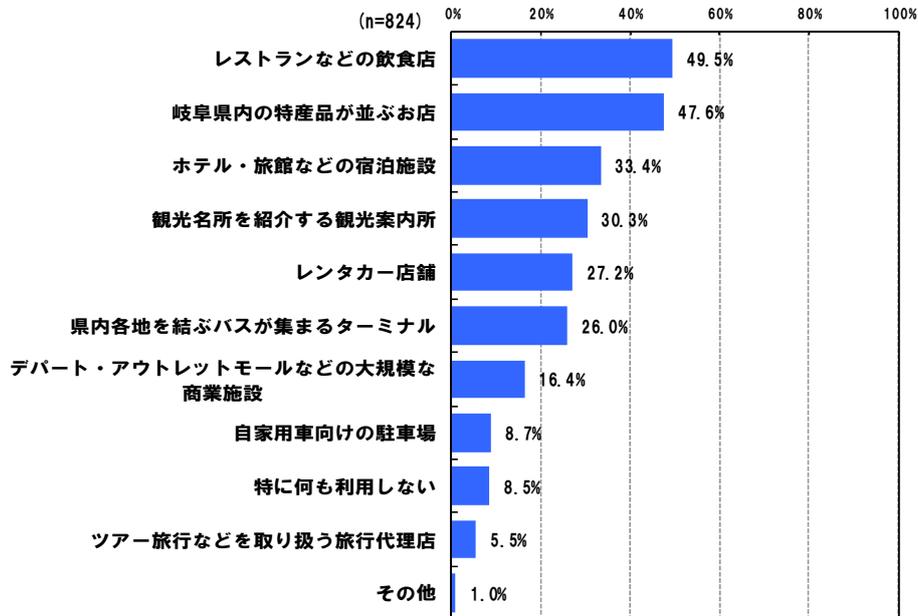


図2 リニア駅にふさわしいと思う機能（首都圏住民） 複数回答最大3つ

【 傾向 】

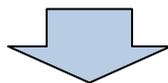
（岐阜県民）

- ・全体では、「レストランなどの飲食店」が 52.6%と最も高く、次いで「自家用車向けの駐車場」が 51.2%と 5 割以上。一方、「旅行代理店」は 4.1%、「レンタカー店舗」は 12.6%と低い。
- ・地域別にみると、飛騨圏域は「自家用車向けの駐車場」が 6 割を超えるほか、「県内各地を結ぶバスが集まるターミナル」が 4 割と交通結節点としての機能を希望。また、中濃圏域や東濃圏域では「岐阜県内の特産品が並ぶお店」が他の地域より相対的に高い。

（首都圏住民）

- ・首都圏住民が利用したいリニア岐阜県内駅の機能は、「レストランなどの飲食店」が 49.5%、「岐阜県内の特産品が並ぶお店」が 47.6%、「ホテル・旅館などの宿泊施設」が 33.4%、「観光名所を紹介する観光案内所」が 30.3%と上位を占める。
- ・一方、「旅行代理店」や「自家用車向けの駐車場」を利用したいとする割合は 1 割以下。「大規模な商業施設」も 16.4%と低い。

課題：より多くの人に利用してもらえるような魅力ある駅空間の整備が必要
 県民及び（首都圏等からの）来訪者双方のニーズに合った駅機能整備が必要



【今年度の検討事項】

- ・リニア岐阜県内駅のあり方（基本コンセプト）の検討
- ・必要な駅及び駅周辺機能のリストアップ（第2回基盤整備部会での意見も集約し反映）
- ・想定される旅客数に基づく各機能(施設)の規模や数量、整備手法の検討
- ・上記に関する様々なケース、パターンの想定

2 リニア駅にかかるアクセス整備について

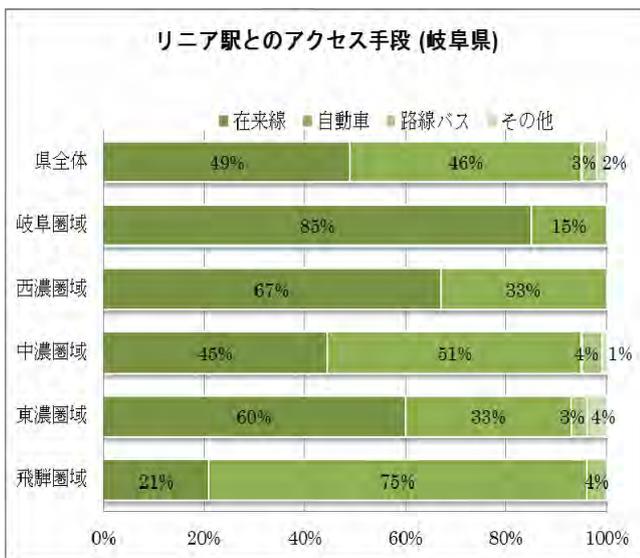


図3 リニア駅とのアクセス手段 (岐阜県民)

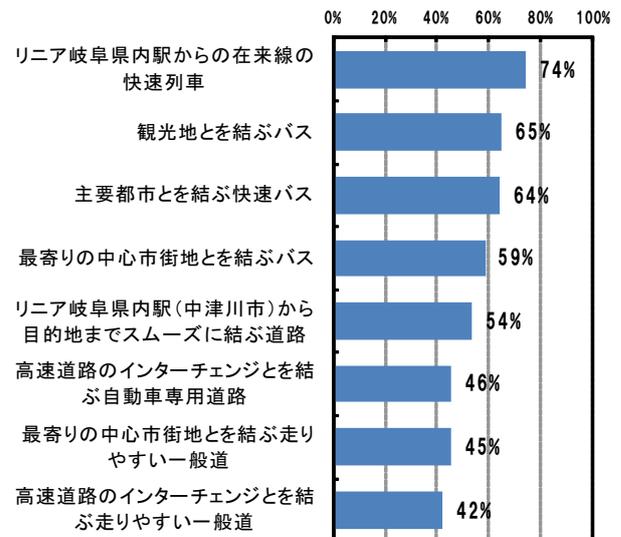
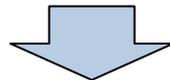


図4 リニア駅を積極的に使用する条件 (首都圏住民)

図3、4のとおり、岐阜県民が想定するリニア駅までのアクセスについては、鉄道(在来線)と自動車によるアクセスが圧倒的に多く、首都圏からの利用者については、さらにバスによるアクセスを想定する割合も高いものとなっている。



このため、リニア開業までに「道路」、「鉄道」、「バス路線等の二次交通」のアクセスについて検討が必要

(1) 道路アクセスの整備

【 傾向 】

(岐阜県民)

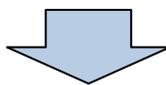
- ・ 飛騨圏域(75%)及び中濃圏域(51%)が、アクセス手段として自動車を選ぶ割合が最も高い。

※飛騨、中濃圏域はリニア駅を利用する割合が、東濃に次いで高い地域。

(首都圏住民)

- ・ 駅の積極的な利用条件として、道路整備を望む声が 40～55%程度。

課題：自家用車利用割合の高い中濃・飛騨方面との道路アクセスの整備
自家用車利用者のための駅周辺整備（パーク&ライド、キス&ライド等）のあり方
（首都圏等からの）本県来訪者の利用を考慮した道路アクセス整備



【今年度の検討事項】

- ・ 県内各地（特に中濃・飛騨方面）とのアクセス道路整備のあり方の整理
→上記整備による時間短縮効果の調査
- ・ 道路利用者のための駅及び駅周辺機能の整備
→パーク&ライド用駐車場、キス&ライド用駐停車スペース（県民）
県内各地、主要観光施設への案内表示の整備（県外利用客）

※ 参考

パーク&ライド：自家用車を駅近くの駐車場等に停め、交通機関を利用するシステム。

キス&ライド：家族等に自家用車で駅まで送迎してもらい、交通機関を利用するシステム。

(2) 鉄道アクセスの整備

【 傾向 】

(岐阜県民)

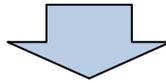
- ・ 飛騨圏域を除き、各圏域で鉄道を選ぶ割合が高い(60~85%)。

(首都圏住民)

- ・ 首都圏からの旅行者からは、最も期待されているアクセス手段(74%)である。

課題：県民、(首都圏等からの) 本県来訪者双方のニーズ(所要時間、費用、乗換回数、乗継利便性等)を把握し、アクセス整備のあり方を検討する必要がある。

鉄道に係るハード整備については、整備内容、費用負担等に関する事業主体(JR 東海等)との協議が必要となる。 ※調整に時間を要する



【今年度の検討事項】

- ・ 県民、(首都圏等からの) 本県来訪者双方のニーズ(所要時間、費用、乗換回数、乗継利便性等)を把握
- ・ リニア駅⇄在来線各駅間の所要時間の目標設定
- ・ 上記の目標達成に必要なハード整備(軌道改良等)のメニュー、整備費用の試算
- ・ 利便性向上のためのソフト整備(ダイヤ等)のメニュー検討
(※第2回基盤整備部会での意見も参考とする)

(3) バス路線等（バス以外の二次交通を含む）の整備

【 傾向 】

(岐阜県民)

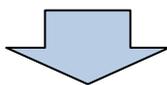
- ・アクセス手段としての路線バスの割合はいずれの圏域も低い（4%以下）。

(首都圏住民)

- ・一方、首都圏からの旅行者の約60%が路線バスの整備に期待。

課題：（首都圏等からの）本県来訪者が期待するバス路線を把握するとともに、県民の利用を高めるための方策を検討する必要がある。

バス以外の二次交通（タクシー、レンタカー、自転車等）の整備のあり方についても、併せて検討する必要がある。



【今年度の検討事項】

- ・バス路線（リニア駅⇄県内各地、主要観光地等）の想定
→所要時間、運賃、他交通機関との比較
- ・バス路線整備に必要な道路整備、駅及び駅周辺機能整備のあり方
→様々なケース、パターンを想定しそれぞれの費用比較
- ・バス以外の二次交通（タクシー、レンタカー、自転車等）の整備（駅及び駅周辺機能整備）