

第1回リニアまちづくり構想市民委員会 会議録

平成24年6月14日(木)

午後1時30分から午後3時40分

恵那市中央図書館2階セミナールーム

【会議次第】

〔委嘱書交付〕

市長あいさつ

自己紹介

[協議・報告事項]

1. 委員長、副委員長の選任
2. リニア中央新幹線の現状について
3. リニアまちづくり構想策定にあたっての視点と今後のスケジュールについて
4. 意見交換
5. その他
 - ・次回会議日程について

[委員学習会]

「リニア中央新幹線と地域づくり」 講師 竹内伝史 氏

司会(事務局) 本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。時間となったので、第1回委員会を開催する。
本会議は公開で行うこととする。
はじめに皆様へ委嘱書の交付を行う。各委員様はその場でご起立いただくようお願いする。

〔委嘱書交付〕

司会(事務局) それではここで市長よりあいさつを申し上げます。

市長あいさつ 皆さまこんにちは。本日はリニアまちづくり構想市民委員会を開催したところ、暑い中、お集まりいただきありがとうございます。今後はリニアを生かしたまちづくりについていろいろと検討していただくことになるのでよろしく願います。

さて、リニアの駅は中津川市に出来るが、私たちにとってもそんなに距離はなく、影響は大きいと考えている。隣町に出来るということだけでなく、この大きなプロジェクトが夢になる。これをいかに活用するかが課題だ。先日、東濃西部のある方から「リニアは中津川まで行かなくても名古屋に行けば簡単に乗れる」と言われた。私はこの地域の人に乗るのだけではなく、首都圏から来ていただく、駅を活用しながら地域に滞留していただく。このようなことが重要だと思う。多くの人に来ていただける。皆さまには、こういう視点から考えていただきたい。

この委員会は市民の皆さまから意見をいただきたい。いろんな角度から意見をいただきたい。このような大きなプロジェクトは今後ない。このチャンスを生かしたい。そのためには市民を挙げて考えていかなくてはならない。

恵那のまちが中津川市と一体となってどうリニアを活用していくか、この地域を活性化、発展させるかということだ。いろんなご意見があろうかと思うが、私はこのチャンスを逃すべきではないと思う。

例えば東北新幹線で駅が出来た所とそうでない所の格差がある。駅によるストロー減少現象があることもある。そうならないように考えていただきたい。

また、駅が出来ることによって交通渋滞の無いようにアクセスもしっかりと考えていただきたい。

本日お越しの磯部先生は恵那市の都市計画審議会の会長であり、平成17年から恵那市のバリアフリー基本構想を作っていただき、いろいろと関わっていただいている。恵那市を十分ご存知だ。

アドバイザーになっていただいた竹内先生は、現在は中津川のリニアのまちづくり策定委員会の委員長をやってみえる。中央新幹線の沿線学会の会員でもある。私はいろんな所でご高説を聞いている。恵那市との関わりは長く、平成5年から恵那市の新まちづくり計画、平成13年の総合計画の会長でもある。恵那市のことは私よりも知ってみえる。リニアの構想については竹内先生の右に出る方はいないということだ。

皆さまには大変お世話になるがよろしく願います。

司会（事務局） ここで、皆さまの自己紹介をいただきたい。順に願います。

自己紹介 （各自自己紹介）

1. 委員長、副委員長の選任

司会(事務局)	委員長、副委員長を選任していただくが、要綱により互選で行うことになっている。どなたか立候補あるいは推薦などあるか。
委員	私から推薦したいと思う。都市計画ともつながりがあるので、磯部先生に委員長、副委員長には経済界の山本副会頭をお願いしたらと思う。推薦の提案をする。
司会(事務局)	ただ今、提案をいただいたが、これについてのご意見などあるか。 (異議なし)の声
司会(事務局)	「異議なし」とのことだが、委員長に磯部友彦様、副委員長に山本好作様をお願いしたいと思うが、いかがだろうか。 (拍手)
司会(事務局)	では、委員長、副委員長席をご用意しているので、席の移動をお願いする。 委員長、副委員長就任のあいさつをお願いする。
磯部委員長	委員長に選任された磯部です。よろしくお願ひしたい。リニアはすぐに出来るものではなく、長い間かかって完成していく。まちづくりはもっと長くかかって出来あがっていくということかもしれないので、早めの準備をして、取り掛かって行く必要があるかもしれないという状況にある。でも、すぐに作る必要もない。皆さんのまちづくりのスピード感と調整しながら進めていくのがいいのかなと思う。
山本副委員長	山本です。皆様方の意見がたくさん出るようにということを考えてまいりたい。駅の建設、路線の建設、さらにまち、それを生かすさまざまなこと。それらを皆様方といいまちづくりができることを望んでいる。よろしくお願ひする。
司会(事務局)	以後の議事進行については委員長にお任せする。
２．リニア中央新幹線の現状について	
司会(委員長)	それでは議事を進める。まず、リニア中央新幹線の現状について、客観的な情報を皆さんで共有しなければいけない。これについて事務局の説明をお願いする。
事務局	説明の前に竹内先生からお持ちいただいた動画がある、見ていただきたい。(ビデオ上映)
事務局	(パワーポイントで説明) <ul style="list-style-type: none"> ・中央新幹線整備の手続きについて ・在来型新幹線の概要について ・リニア中央新幹線の特徴について ・山梨リニア実験線延伸工事現場について ・岐阜県内の路線概要について
司会(委員長)	ただ今は、JR 東海さんが行っている整備の概要を市の方が代わりに説明していただいたということだ。次は恵那市がどう考えているのかを説明していただきたい。

3．リニアまちづくり構想策定にあたっての視点と今後のスケジュールについて

事務局

(パワーポイントで説明)

- ・リニアまちづくり構想市民委員会と各委員会との関係

市の方向性を示す総合計画(平成27年までの計画)の進行管理として、総合計画推進市民委員会というものがある。ここに主要プロジェクトとして、行財政改革審議会と人口減少対策専門部会がある。この委員会は、この主要プロジェクトと同様の位置づけで進めたい。構想は次の平成28年からの総合計画に反映させたい。

- ・県のリニア基本戦略について

構想を策定するにあたっては県が進めるリニア基本戦略を念頭に進めていく。また、市の中に市職員によるリニア研究会を立ち上げており、ここではこの委員会で検討された夢を実現させるための方法を研究していきたい。その他、関係する事柄は関連の都市計画審議会などに報告をしていくことになる。また、ここでの意見は県の研究会へ届け、そこから県の期成同盟会を通じてJR東海へ要望するということも考えられる。

- ・スケジュールについて

2年間で構想を策定していただく。今年度の予定は講演会とあと3回ほどの会議を予定している。あくまで予定なので、変更はある。来年度は1年間かけて進めていただきたい。

4．意見交換

司会(委員長)

ありがとうございました。簡単にまとめると、リニアはなぜ必要かということ、まず国の政策、国全体のバランスから必要だと決めたのが国だ。今回JR東海が行ったのは技術開発。技術開発と政策が決まり、次に県とJR東海とで駅などの決定をしている。

地元では頭の上を走るだけではだめなので、地域としてどのように考えていくのかを考えなければならない。国、JR東海は地域のことは細かく分かっているかといえれば分かっている。ここで皆さんで考えてやらなければならない。リニアが通ることは決まっている、何か役に立つことはないか、迷惑ではないか、利用できないか、いろんな視点からリニア新幹線を活用しなければならない。そのことは地元の皆さんしか分からないこともある。

いろいろな活発な意見をいただきたい。今日のところはこんなテーマで会議を進められたらというような提案がいただければいい。

こういう情報が欲しいなども含めて何かあったらお願いします。

副委員長

私の立場でこういうことを申しあげるのはおかしいかもしれないが、この委員会の位置づけがはっきりしていない。先ほどの説明の中で、構想を総合計画審議会にというような矢印があった。この委員会は審議会ではない。また、意見集約した上で、審議会へ提案するとい

	うことだが、委員会の位置づけをもう少しはっきりとさせていただきたい。
司会(委員長) 事務局	関係をもう少し丁寧に説明をお願いする。 総合計画の主要プロジェクトの中に2つの専門部会があるということをお話させていただいたが、この委員会はこの3つ目になるという位置を考えている。
司会(委員長)	これは、行政側の都合であって、これだけの市民の皆様がお集まりいただいているので、市民側からの意見と両方が絡みあわないといけないと思う。総合計画のための下請け的なところでは寂しいので皆様に検討していただきたい。
委員	市民を巻き込んで進めていくことになるが、早く市民へフィードバックすることが必要。その役割をどこが担うかをあらかじめ決めておいたほうがいい。
司会(委員長)	意見という形で、事務局で整理していただきたい。 中津川市さんはどのようなことをやられているのが気になるので中津川市さんから状況を説明して欲しい。
オブザーバー	中津川市では推進本部、策定委員会、地域委員会と市役所内部の組織がある。来年、駅位置が発表されるが、その時に市としての方向性を示しておく。それをもって整備などを考えていく予定である。
委員	この組織は市民委員会ということなので、この中で話し合われたことを地域に返しながらか進めていくといい。地域協議会では都市計画マスタープランについても会議の中で説明を頂いた。都市計画では20年先のプランにしては何もないのではという意見もあった。むしろ何も無いほうがいいのではという意見もあった。 人口減少や高齢化、将来的な財政難という課題がある。こういう機会でそのことを話し合うのもいい。リニアが出来てもストローされる部分もあるかもしれないが、されない部分は緑と水と空気。これをうまく活用したまちづくりを行わなければならない。こういうことを議論すべき。 スケジュールが決まっているので、何から議論すべきかを決めてやっていくとよい。議論が進む中で、市民や私ども地域協議会の方へ返し、やりとりをしなければならない。説明図にあるように都市計画審議会・総合計画などともやりとりしなければならない。 2年で方向付けるということは1回のテーマを決めてやっていくのがいい。
司会(委員長)	これまでの意見を踏まえ、事務局側で整理検討するというごことをお願いする。 都市計画審議会で話していると恵那の魅力、例えば日本一なんかいろいろとある。ただそれは地域の人しか知らないというようなこと

もある。それを外に広めるための方法論を検討する、などをしていけばいい。そういった準備があって、世界へ広げていくということができる。

先ほど、恵那に戻ってこられたという話があったが、どういう風にしたら戻ってこられるのか、流出してしまう人口をいかに食い止めるか、逃がさないかということがある。さらに二地域居住というようなことがある。そのうちに、都会をやめて移住する。などのパターンもある。そういった魅力を煮詰める、どうやって発信するか、が地域の課題。こういうこともテーマになるかと思う。

竹内先生の方からアドバイスがあればお願いしたい。

竹内アドバイザー

総合計画の策定に対しての矢印でいいのか。というような質問があった。中津川市は市役所の中にアクションを進めるような組織がある。それと比べると、恵那市の場合は、総合計画審議会に反映するという事になっている。これは置かれている立場が違う。

中津川市はすぐに駅位置、車両基地の位置を決める話がある。下工作や交渉が始まっていることもあるかもしれない。市として、意思表示をしなければいけないという状況にある。だから、組織が早く示す必要がある。

恵那市では、それに比べて影響は波及効果の段階で出てくる。そういう意味で恵那市は少し時間的余裕がある。従って今はゆっくり話し合っていこうということで、総合計画、都市マスでこれでいいのか、新しい環境下でのやり方を変えたらいいのでは、などという方針を次の総合計画の策定が始まる前までに打ち出して話し合っておけば、総合計画の策定で話し合っただけ。そういう余裕がある。という意味でこの位置づけでいいと思う。

計画行政では、この委員会も、現行の総合計画の制約を受ける。しかし、話し合っているだけなので受けるも受けないもない。白紙の中からいろいろと話していける委員会としていけばよい。

ここで話していることは 10 年後ぐらいから進め、開業した 15 年後から動き出す。など伸び伸びとしたところでビジョンを語る委員会というご理解でいいのではと思う。

司会(委員長)

他にこの委員会のあり方などご意見はあるか。

委員

私だけかもしれないが、リニアについていろいろな観点からの考え方があると思う。今の説明であえて答えを出さなくてもいいということであるが、どういうことを考えるべきかとうことすらあまり分かっていない。

県の方針の中で三つの方針があるがそれをテーマに少人数で勉強を兼ねて意見の集約を図るのもいい。この大テーブルで意見を出せといわれてもなかなか出ない。もう少し、資料を含めて勉強できるといい。

もっと夢の語れるようなところであればいい。

司会(委員長) 分科会などをつくる。などという検討も事務局にお願いする。
その他いろいろなことがあれば、事務局へ直接言っていただいても構わない。
この後、竹内先生の講演を聞いていただきたい。

5 . その他

司会(事務局) ありがとうございます。本日は磯部先生は他の会議が重なっており、ここで退席される。
8月8日に竹内先生による市民向けの勉強会を開催する計画をしている。本日はその中からエッセンスだけをお話していただくかと思う。資料は8月に予定しているものそのまま。よろしく願います。

6 . 委員学習会

竹内アドバイザー 今、事務局からご説明いただいたように8月8日に市民向けという事でお話をさせていただく。そのための資料を作ったのでそれを流用しながら前置きのところ、リニア中央新幹線とは一体何であるかというお話をしたいと思う。この資料で話すと1時間半かかる。先日、中津川市でお話させていただいたものを恵那市民向けに換えるとどうなるかといことで、恵那向けに換えている。特に恵南地域に対する認識を新たにしたところもある。そのように作ったものだから大変長い資料が出来てしまった。

今日はリニア新幹線とはどういうものかということと話したい。リニア中央新幹線はこの恵那地域を通過するが、この東濃地域をどうかしようということで整備されたものではない。ということだ。どうせ通るならそれを地域づくりに利用しようということだ。

まずはどういうものかということを知っていただきたい。リニア中央新幹線は国土幹線社会基盤である。つまり日本の国の経済が必要とした。ということ。リニアというのは先ほど説明があったように駆動装置がリニアモーターであるからリニアと言う。この列車は動かすのがリニアモーターというのが大事ではない。この駆動方式を利用しているのは東京・大阪の地下鉄にある。それは車輪で走っているがリニアモーターで推進している。

このリニアの特徴は名古屋にあるリニモもそうだが、磁気浮上だ。列車を浮上させて磁気の反発で走らせる。これが大事だ。車輪がいらぬ。それをコントロールしながら走らせる。これはリニアモーターというよりも始めはマグレブ・Magnetic levitation の頭文字をとっている。マグレブと呼ぼうと言っていた。当時20年くらい前だが、マスコミの記者がマグレブというと、何か恐ろしそうなイメージがあるからやめましょう。「リニアモーターにしよう」ってことで、リニアになった。中央新幹線沿線学会議では、中央新幹線という名前を使って

いる。

初めはこのマグレブのリニアモーターカーが使い物になるか疑問があった。ものすごい電力がいるのではないかというようなことを書いた新聞もあった。そういうことがないということが分かって磁気浮上式の列車が国の審議会で認められることになった。

今ではリニア新幹線だが、始めた当時は在来型の新幹線技術でもいからこのルートに新幹線がいるというのが、われわれの議論の最初だった。この中央新幹線はJR 東海の中ではバイパス新幹線と言っている。バイパスがいるというところから話が始まっていて、それには4つの理由がある。

1つは東海道新幹線はもうパンクしているということだ。最近はあまり立たされることはなくなったが、バブルの時期はしょっちゅう立たされた。それでも1時間に10何本、多いときは14本走っている。今は経済が少し沈滞しているが、また活性化すれば、東海道新幹線は大変なことになる。なんとかしなければいけない。

もうひとつは東海大震災の被災地帯のど真ん中を中央新幹線は走っている。地震の予知システムはしっかりしている。予知して電源を落として新幹線を止める。本震がくる前に新幹線は相当速度を落として止まることができる。いわゆる第1次災害の被災はあまり起こらないだろうとみている。しかし、阪神淡路大震災のとき東海道新幹線と山陽新幹線の一部が被害を受けた。運転していない時間だったのでよかったが、復旧に時間がかかった。東海道新幹線を復旧のために1週間止める、地震の復旧だと1週間では済まない。東北のときは1カ月以上かかった。そのくらい東海道新幹線が止まると、日本経済にとって大変な衝撃だ。今、関西と首都圏の間を1日50万人が動いて経済を支えているが、そのうち23万人が東海道新幹線を使っている。これが止まると大変なこと。そうなった時に別の線を通るようなことは用意しておくべき。これが2つ目。

3つ目が、東海道新幹線はだいぶ老朽化している。開通して48年。土木構造物は48年でだめになるかということそうではない。これは想定した条件が変わってきている。想定では新幹線は1時間に6本走らせればいい。という計算だった。それが13本。初めは新幹線使って夜行列車を走らせるとしていたがそれはいらぬ。では、夜間は貨物列車を走らせるというような計画があった。それぐらいだったのが、夜間の列車が止まっている間の5時間で線路補修を必死にやっている。こういう施設の老朽化は何年というものではなく、加重の繰り返し回数が大きく響いてくる。それは当初に予定したものに換算すると、とっくに100年を超えている。だから、だいぶ老朽化している。それでまで走らせて大丈夫かということ、大丈夫だ。開業当時の施設はすべ

で残っていない。走らせながら、あるいは25年ぐらい前に新幹線の水木運休というのをやったことがある。水曜日、木曜日に時々半日ぐらい止めて工事を行う。また、先ほど申し上げた夜間に工事を行っている。が、また更新が必要になってきた。これをだましましやっていくのではなく、抜本的に替えることができるのであれば、15年ぐらい走らせておける。だましましであれば、もう工事を行わなければいけない。従って15年後ぐらいにバイパスができるのであれば、バイパスを使ってしばらく東海道新幹線は休ませて、工事をやることができる。その分かれ目だ。

JRが急いでいるのは、国から少しばかりお金をもらってやるよりも、今自分でやってしまった方が結果的にJRにとっては安いのではということだ。

それから4つ目は、中央新幹線が出来ると、どこが一番メリットを受けるかということ、私は静岡県と滋賀県だと思っている。実は東海道新幹線で不利益をこうむっているのが静岡県と滋賀県だ。駅はあってもほとんど止まらない。「のぞみ」がほとんどなので、止まらない。これを地元でサービスを受けれなければいけないということがある。「こだま」や「ひかり」のようにあちこちの駅に交代にとまっていくという列車を運転できるようにしたい。バイパス新幹線が出来れば東海道新幹線に線路容量が増えてくるので、ひかり型運転ができるようになる。

そういうような理由があり、バイパス新幹線としての中央新幹線がぜひほしかった。超電導磁気浮上式である必要はなかったけど、その技術はしっかり確立されたので、500キロで走れる超電導磁気浮上式でいいのではということ。

地元として考えなければいけないのは、超電導磁気浮上式というのは究極のハイテク技術だ。この列車を走らせることを支援するという体制は先端産業の集積であるから、そういうものが立地するというのは大変有利なことだ。特に関係してくるのが車両基地だ。車両基地は初め岐阜県に来るのは無理だろうと思っていた。こういのはターミナルの端の方に造るものだ。東京から名古屋ということは名古屋の西側にもってくるのが常とう手段だが、JR東海がなぜ岐阜県に造ると言ったのかは私はいまだに首をかしげている。あるいはこの超電導磁気浮上の技術というのは、土岐にあるプラズマ技術と通じるものがある。そういうものが既に岐阜県に立地しているというメリットがある。これは結果としては地域の産業振興に非常に重要なものだ。豊田市の産業地域と恵那市が接しているというメリットも考えられるかも知れない。

もうひとつは、中部国際空港とリニア中央新幹線とを連携させるこ

とによって、日本のゲートウェイと呼ばれる国際空港、成田、関空、セントレアこの3つを連携させる秘けつがリニア中央新幹線。というのが私の主張だ。3つの空港を一体的に利用できるものにするということで中央新幹線は日本全体のものであるという話をしてきた。これで造ることになった。

JR 東海は初め、国に資金を出してもらえるように考えていたが、国は現在行っている整備新幹線5線ができないと中央新幹線の着工はできない、と言っていた。

いずれにしても、岐阜県を通ることになったので、これを活用しよう、ということを考えなければいけない。

20年前から東濃の駅という話があった。どこに造るのという時に多治見を中心とした西部と、恵那・中津川の連合で手が挙がった。当時は私は多治見側、こちらがいいのではと思っていた。多治見より少し土岐に寄せて、東海環状自動車道とできるだけ近くして、先ほどの豊田との連携が密になる。そのことを話したこともある。が、いろいろあってその後は具体的なことは話さないことにした。

結果的に中津川になった。それをどうやって生かして地域づくりに結びつけるか。その観点を考えるのがこの委員会の役割でもある。

大事な観点はどういうことかということ、駅前に新しい街が出来ると思わないほうがいい。東海道新幹線、あれは高度経済成長のまっただ中に整備を行ったが、岐阜羽島駅の駅前に新しい街が出来たわけではない。新横浜駅のようにものすごい街が出来た例もある。が、一般的に言えば、新しい街が出来るというものではない。

この地域を岐阜県県土全体の地域起こしのためにうまく使うのが必要だ。それによって地域周辺が波及効果を受ける。という2段階の考え方をするといい。

県土のために何が大事かということ、高速道路網と駅との関係をすっきりと整理する。もうひとつは在来線の鉄道とうまく結びつける。

中津川の委員会が始まる以前に県の委員会で話をさせていただいたのは、在来線の美乃坂本駅と新駅は重ねる。合同の駅舎にするのが望ましい。不可能ということであれば150m以内に設置しないとだめだよ、ということを経験している。

在来線と県都岐阜駅を結ぶ太多線、高山線を結ぶ快速列車を走らせる。目標としては1時間で結びたい。ということを経験している。

地元が受けるメリットは中央新幹線が止まるだけではない。止まることによって在来線(中央線)のサービスが恵那市民にどれだけ良くすることができるかということが大事。そういう発想が大事。

皆さんの話を聞いていて思うことは、自分の生活を愛しておられる。もちろん、自分たちの生活がこの中央新幹線ができることによってど

うという影響・被害を受けるか、どういうプラスになるか、被害を受けると考えるタイプの人と、積極的にどういうメリットがあるかと考える人があるが、メリットで考えると、若い人に多いと思うが、TDLに早く行けるようになる。しかしそれは大した影響ではない。

首都圏に住んでいる人たちがこの地域をどうつかまえているかを注目して、首都圏の人たちや経済活動をどれくらいこちらに引っ張り込むかということを考えることが、地域起こしに重要なことだ。それは、敵を知ること。要するに首都圏の人たちがこの地域をどうみているか、どれで売りこんだら駅で降りてここへ行ってみようということになるか。私は下呂温泉が注目だ。また、木曾路でハイキングしたいなんていうのもある。もうひとつは岩村だ。岩村の町の中に佐藤一斎による儒学の教えが書いてある。昌平坂学問所の塾長だったのが佐藤一斎であれば、江戸では重要な位置をもっている湯島聖堂。主は岩村藩出身だ。また、下田歌子も有名。そういう人たちが首都圏の人たちはみんな知っている。そういう由緒ある観光地がある、というといい。

昔は大井ダム、阿木川ダム。一番古いダムと当時、新しいダムの両方を抱えているまち、近代文化遺産を映画の青い山脈とひっかけて PR するといいといていた。自分たちが何が好きかではなく、首都圏の人たちが何に魅力を感じるのかを感じながら、地域起こしを考えていくといい。

もうひとつ大事なものは、観光というものが地場産業として重要になる。観光を積極的に売り込むことによって地域起こしができる時代だということ。昭和30年ごろにやっていた観光地づくりではだめ、観光産業に従事する人たちの暮らしを切り詰めて、貧乏な生活をしながら、金さえ稼げばといいとして、観光客を呼び込む。温泉旅館は従業員の宿舎は隠す、見えない所にある。そうではなく観光で成り立っている世界中を見てみると、自分たちの生活がリッチだ。お金持ちということではなく、自然に親しんで心豊かな地域の暮らしをしている。その暮らしを観光客に見てもらおう。これが地元にお金が落ちる秘けつだ。そういうことで、自分たちの生活も豊かになりながら、観光産業で地域を活性化させる、それは多分、人口減少対策にもつながっていく。白川村はすごい、奥様方に地元の人たちはいない、全国から結婚相手が入ってくる村だ。そういう所も岐阜県内にある。そういう観点から議論を進めてもらおうといい。時間となった。今日はここまでとする。

司会(事務局)

ありがとうございました。また8月8日にお話を聞きたいと思う。次回委員会については9月ごろで日程調整をしてお案内する。その間に皆さまからご意見をいただくようなことをやらせていただく。それで次回の進め方などを考えていきたい。本日はありがとうございました。これで委員会を閉じさせていただきます。