

恵那市議会委員会行政視察報告書

1. 委員会名 リニア中央新幹線対策特別委員会
2. 視察年月日 ①平成27年 6月10日
 ②平成27年11月 4日
 ③平成27年11月17日・18日 2日間
3. 視察委員名 ①平成27年 6月10日
 西尾 努、小澤 建男、荒田 雅晴（副議長）
 随 行 者 議会事務局 書記 島崎 美樹
- ②平成27年11月 4日
 町野 道明、柘植 羌、堀 誠（議長）
 随 行 者 議会事務局長 渡辺 厚司
- ③平成27年11月17日・18日 2日間
 西尾 努、橋本 平紀、深萱 安信、小澤 建男、
 町野 道明、柘植 羌
 （欠席：後藤 康司）
 委員外参加 堀 誠（議長）、荒田 雅晴（副議長）
 随 行 者 議会事務局長 渡辺 厚司、同書記 島崎 美樹
 リニアまちづくり課長 光岡 伸康

4. 視察地及び視察事項の概要

月日	視察地	視察事項の概要
6月10日 11月4日	山梨県都留市（視察先：山梨県実験センター） 【JR東海超電導リニア体験乗車】	別紙のとおり
11月17日	神奈川県相模原市（視察先：相模原市役所） 【リニア中央新幹線相模原市における 事業概要について】 【リニア中央新幹線神奈川県駅 周辺整備事業について】	

11 月 18 日	北陸新幹線乗車（高崎～飯山間） 新潟県上越市（視察先：上越市役所） 【北陸新幹線上越妙高駅周辺まちなみ整備について】	
--------------	--	--

上記及び別紙のとおり報告します。

平成 2 7 年 1 2 月 2 1 日

恵那市議会リニア中央新幹線対策特別委員会

委 員 長 小 澤 建 男

恵那市議会議長 堀

誠 様

リニア中央新幹線対策特別委員会行政視察報告

リニア中央新幹線対策特別委員会は、今後、予測される当市における検討課題の調査研究のため、下記現地を行政視察したのでその内容を報告します。

平成27年6月10日・11月4日

○「JR東海超電導リニア体験乗車」

【山梨実験センター／山梨県都留市】

平成27年11月17日・18日 2日間

○「リニア中央新幹線相模原市における事業概要について」

「リニア中央新幹線神奈川県駅周辺整備事業について」

【神奈川県相模原市／相模原市役所】

○「上越妙高駅周辺まちなみ整備について」

【新潟県上越市／上越市役所】

1. 「JR東海超電導リニア体験乗車」

山梨実験センター（山梨県都留市）

1) 視察の目的

リニア中央新幹線に体験乗車することでよりリニアを身近に感じ、当市に及ぼす影響などを確認し、改めて当市における今後の課題等について調査・研究のため、視察を実施した。

2) 調査事項

① JR東海超電導リニアの体験乗車

JR東海では、山梨リニア実験線にて超電導リニア走行試験が実施されており、走行試験の一部スケジュールを活用して、高速走行の体験乗車ができる。体験できる走行距離は42.8km。この間に、乗車場所となる実験センターがあり、500km/hの世界が体験できる。

リニアへの乗車にあたっては、搭乗口（乗車口）は新幹線のようなホームではなく、飛行機へ搭乗する時のタラップのような感じであった。建物とリニアとの間には外の磁気と風を防ぐために作られた頑丈な壁に覆われている。

座席は左右2列で新幹線の座席より少し狭く、スピードを重視してか簡素化した作りに感じられた。前方には液晶モニターが用意され、リニアの先端部に付けられたカメラの映像や現在の時速、場所などが映し出された。

走行に関して、実験センターを出発し 150～160 km/h くらいまでは車輪走行を行い、それをすぎると浮上走行へとなり、タイヤの音がなくなり浮上走行であることを感じられた。500 km/h 走行へ向かうにつれ、音と振動で加速しているのが体感でき、浮上走行から車輪走行へと変わる時には、飛行機が着陸した時のような揺れと音を感じた。実験線内には最大40%の勾配や、最小曲線半径 8000m の急カーブがあり、走行中はまったく勾配やカーブは感じられなかったが、上下の揺れが少し気になった。

走行中のほとんどがトンネルであり、新幹線より少し小さめの窓からは、新幹線のように外の景色が見えることはほとんど無く、トンネルのライトの光でスピードの速さを感じられた。

②体験乗車をして

体験したことのない 500 km/h という世界は、スピードを感じるものの、新幹線とほぼかわりのない乗り心地であった。品川～名古屋間の時間を最短で 40 分となれば、ビジネスマンを中心に多くの利用が見込まれる。

この短時間の移動が出来るメリットを活かし、恵那市への観光客の誘致や、リニアを利用した通勤者の定住などに繋がることを目指していく必要がある。



【体験乗車したリニア】

「リニア中央新幹線相模原市における事業概要

神奈川県駅周辺整備事業について」

相模原市役所（神奈川県相模原市）

1) 視察の目的

平成27年は、建設発生土活用候補地第1次検討、リニア中央新幹線用地取得等事務の市町への委託契約の締結、中部電力（株）による関係地域への電力供給計画の説明、文書による市道等とリニア軌道の交差にかかる交差協議の開始、リニアの通過を予定する他市町村の一部地域では中心線測量が始まるなど、リニア中央新幹線の開業に向け現実的に動き始めました。

一方で6月に地域協議会から工事着工における課題について、リニア中央新幹線に関する東海旅客鉄道株式会社への要望書が市長へ提出されるなど課題が多く、当委員会としても、地域住民の意見や要望の把握に努め、今後も引き続き環境対策等を中心とした問題について調査・研究をするため、神奈川県駅ができ計画路線のほとんどをトンネル部分で占める相模原市と取り組みについて視察を行った。

2) 調査事項

（1）相模原市の概要

相模原市は、神奈川県内では横浜市、川崎市について第3位の人口規模を擁するまちで、平成19年3月の2町の編入合併により人口は70万人を越え、全国の市で第18位の人口である。非県庁所在地では5番目、戦後に市制施行された都市では初の政令指定都市の誕生となり、平成21年に移行した岡山市に次ぐ19番目の政令指定都市となった。

県内他市よりも東京都、特に多摩地域と繋がりが強い。東京都心まで電車で35～40分程度であり、ベッドタウンとしての一面が強まっている。



2. 現在の状況

平成 26 年 8 月に環境影響評価書が公表され、11 月から市区単位の説明会として 6 箇所を実施し 950 人が参加。市区単位の説明会終了後、各地域の事業内容に応じた地区単位の説明会を 9 会場 10 箇所を実施し、560 人が参加。中心線測量に入るに当たり、直接影響のある自治会等を対象とした説明会を開催。(25 回) 1,100 人が参加をした。平成 27 年 7 月 24 日より、理解を得られた地域から順に中心線測量を開始している。

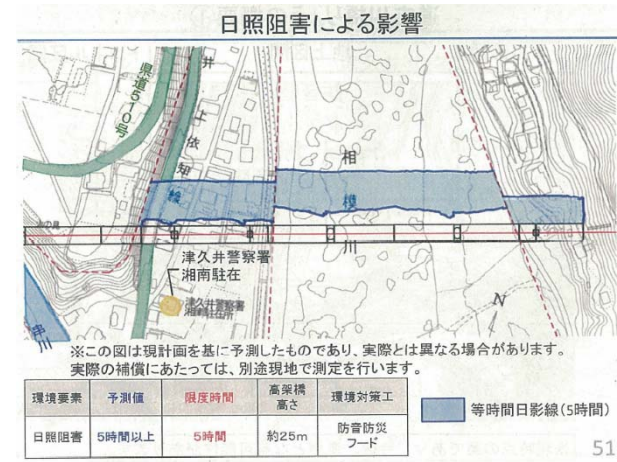
3. 騒音・振動・日照問題について

相模原市で通過を予定するルート of 23 km のうち、約 90% がトンネル（地下部分）を占める予定で、地上部分は 1.3 km でその多くを橋りょうが占める予定である。



自治会より要望書が提出

○住宅や農地の交渉にあたっては、残地や日照障害を受ける範囲を含め、地権者の意向に沿った代替地や補償のお願い。
○車両走行に伴う騒音が 77 dB と規制基準値を越えていることから、基準内にすること。

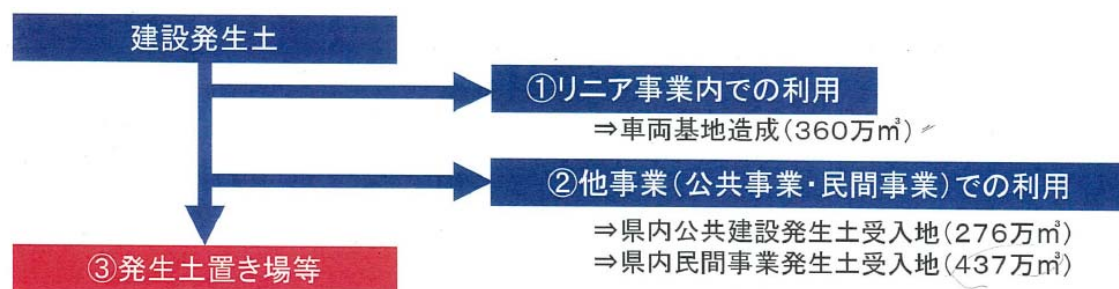


出典:リニア中央新幹線に関する事業概要説明会資料

4. 工事概要

(1) 発生土について

	駅部、車両基地、変電施設等	トンネル工事
建設発生土量(県内)	480万 ³ m	660万 ³ m
うち相模原市内	480万 ³ m	396万 ³ m
主な発生地	駅部 115万 ³ m 車両基地 360万 ³ m	非常口 273万 ³ m 橋梁部 123万 ³ m



出典:リニア中央新幹線に関する事業概要説明会資料

事業内での再利用または公共事業、その他民間事業等での有効利用のいずれの方法でも発生土の処分が困難な場合、新たな発生土置き場等が必要になる。
 県内で発生した建設発生土は、県内で処分することが基本である。
 現在は県が窓口となってＪＲと検討を行っており、相模原市としては、現在協議等は行っていない。

(2) 工事にかかる工事車両などについて

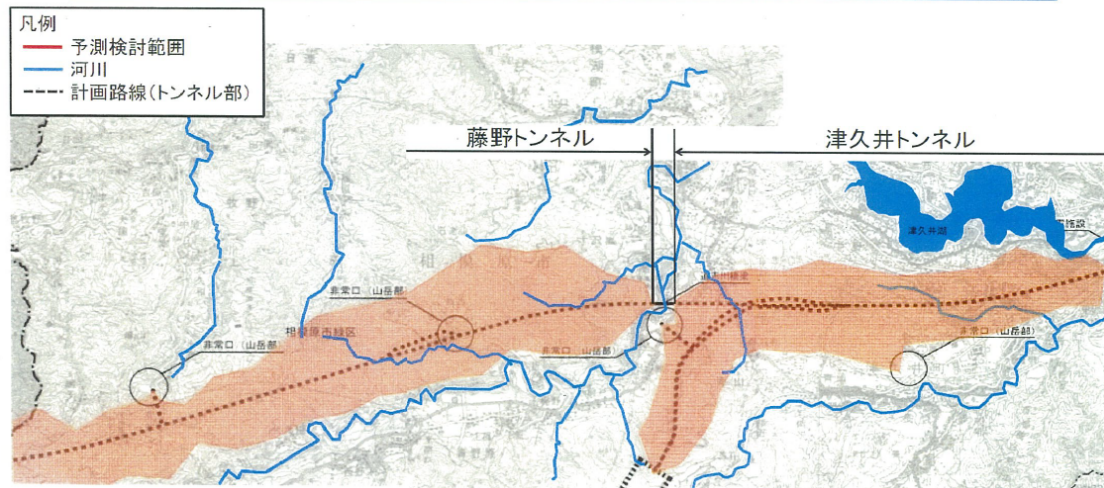
相模原市は政令指定都市であることから、全ての道路（国道・県道・市道）の管理を市で行っている。駅部、車両基地、橋りょう部、非常口からは多くの建設発生土が出ると予想され、特に山間部に予定される非常口について道路が狭く、歩道も未整備の箇所が多く危険であるため、今後道路を拡幅するか、工事専用道路を整備する必要がある。

通学路となっている道路には、通学時間帯に工事車両は通さないようにして欲しい、工事時間まで大型車が路上で待機すると交通の妨げになるといった意見が出ており、市としては安全が確保出来なければＪＲへ要望をしていくとのことであった。

(3) 水枯れについて

都市トンネル部では、駅構築・トンネルによる地下水位への影響は少ないと予測している。一方で、山間部の破碎帯や土被りの小さい箇所等の周辺の一部については、過去の導水路整備の際に水枯れが起こっている、今回の工事でも地下水位への影響の可能性が高いと考えられる。

トンネル周辺の表流水・地下水の予測検討範囲



※色の付いた部分が影響が考えられる箇所

出典:リニア中央新幹線に関する事業概要説明会資料

水枯れへの対策として、環境影響評価法に基づくトンネル計画路線周辺の主な井戸、湧水、河川の事後調査を行う予定。

J R東海としても、非常口（都市部）及び地下駅付近の主な井戸で、自主的な取り組みとしてモニタリング調査を行う予定で、国のルールに従って補償を実施することとしている。

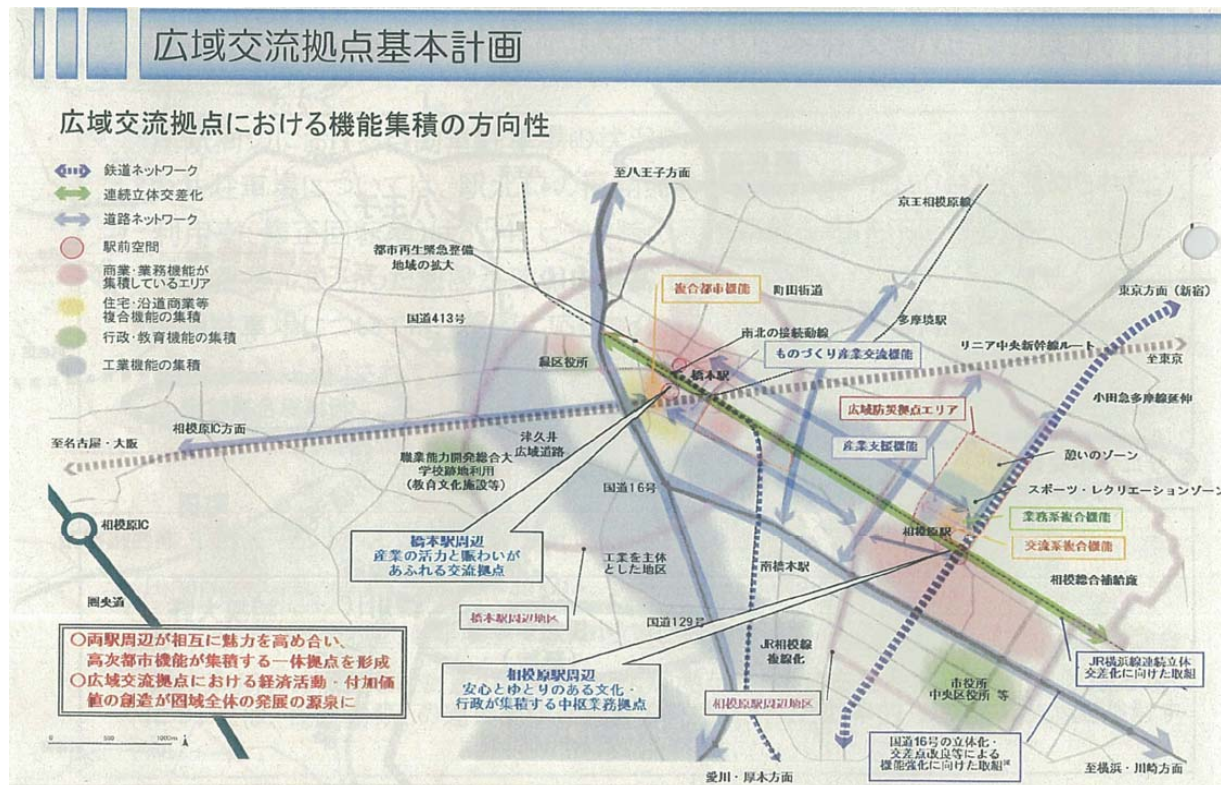
水枯れが起こってからでは遅いので、事前に別の水源を確保して欲しい。営業用に水を使用しており、水量・水質に変化があると死活問題である。国の基準による生活用水の補償期間は 30 年で、それ以降の水の補償についてなど意見が出ている。

(2) 神奈川県駅周辺整備事業について

1. 広域交流拠点における機能の集積

橋本駅周辺地区及び相模原駅周辺地区エリアを中心とした広域交流拠点やその周辺では、リニア中央新幹線の建設（神奈川県駅の設置・車両基地設置の計画）、相模総合補給廠の一部返還及び共同使用、小田急多摩線の延伸構想、圏央道（さがみ縦貫道路）の開通といった大規模なプロジェクトが進行している。平成 39 年のリニア中央新幹線名古屋開業までを第 1 ステージと捉え、橋本・相模原両駅周辺における市街地整備や必要な交通ネットワーク整

備を行い、その後、平成 57 年のリニア中央新幹線全線開通に向けて、橋本・相模原両駅縁辺部の市街地整備や都市機能の集約化、広域交通ネットワークのさらなる充実に取り組んでいく。



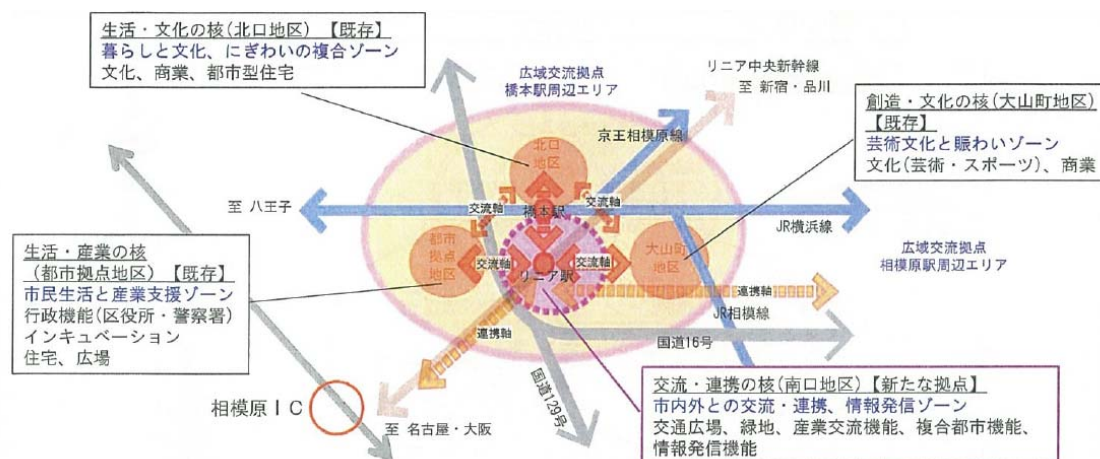
2. 橋本駅周辺地区の土地利用計画

橋本駅周辺には、北口地区をはじめ核となる地区3つが存在しており、今後、リニア駅開業等を見据え、駅南口に新たな核の形成を図る。圏央道相模原インター方面等と広域的な連携軸で結び、ターミナル機能や、人、情報、文化の交流や集積を促進する機能を整えることにより、「交流・連携の核」として拠点性を高める。相互に交流軸で結び、それぞれの核が有する機能・魅力を相互に高め合う関係を生み出すことで、駅周辺の「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」としての拠点形成を図る。



【神奈川県駅予定地周辺】

圏央道相模原インターから駅までは約5 km。アクセスはいいが、主とする幹線道路は国道16号線だけであり、市内には片側2車線の道路が少ない。駅周辺は建物が入り組み非常に狭い。今後、国道16号線を中心とした道路機能の強化や駅周辺の土地利用などが課題である。



3. 駅周辺の駐車場の状況について

公共駐車場については、駅北口の再開発に併せた整備が行われ、利用率（修正回転率）は3.54、ピーク時の利用率は60%を下回っており、概ね需要に見合った施設が確保されている。民間駐車場についても、重要に応じたコインパークなどを含め駅周辺に多く配置されており、十分な駐車場の確保が出来ていると思われる。



（３）まとめ

相模原市は、リニアの通過ルートのをほとんどをトンネル（地下部分）で占めるが、橋りょうを通過する際の騒音や振動の問題、建設発生土の問題、工事に伴う環境の問題など、恵那市が抱える問題に共通する部分が多く感じられた。地域の意見や要望に対して、ＪＲ東海の対応は環境影響評価書で示された以上のものはなく、これらの課題について、沿線の県や市町村が連携してＪＲ東海に対し、適切な対応を求めていく必要がある。

駅周辺のまちづくりについては、相模原市は人口 70 万人の政令指定都市であり、既に北口については開発が終了しているなど、規模の大きさの違いを感じた。しかし、2 つの駅を活かした広域交流拠点における機能の集約など、広域でのまちづくりを進めており、相模原インターから駅周辺へと繋ぐ交通機能の強化が必要と思われる。恵那市でも、交通アクセスの充実、恵那～中津川都市間道路の整備等など、インフラの整備と駅周辺だけではなく、広域で考えたまちづくりの整備が必要である。

「上越妙高駅周辺まちなみ整備事業について」

上越市役所（新潟県上越市）

1）視察の目的

北陸新幹線は東京を起点として、高崎-軽井沢-長野-上越-富山-金沢など主要都市を経由し、平成 9 年 10 月に先行して、高崎-長野間で、平成 27 年 3 月に長野-金沢間で営業を開始しました。

上越妙高駅は、上越市の南部に位置し、北陸新幹線とえちごトキめき鉄道が乗り入れしており、道路網に関しては、駅から上越高田インターまで約 2.8 km、国道 18 号線までは約 1.6 km と交通アクセスの面で利便性の高い駅である。駅周辺は主要幹線道路の整備とそれに伴う土地利用、二次交通を利用した観光客の誘致、新幹線開業に効果などについて視察を行った。

2）調査事項

（１）上越市の概要

上越市は古くから相互補完の関係を築いてきた高田市と直江津市が、昭和 46 年 4 月に新

設合併して発足。平成 17 年 1 月に周辺 13 町村を編入合併した。面積は合併前と比較して 4 倍となり、佐渡市を越えた。市町村の合併の特例等に関する法律（合併特例法）に基づく地域自治区制度を初めて導入した市である。13 町村の編入合併時には人口約 21 万人を擁していたが、近年は少子高齢化と社会減による人口減が著しく、合併以降年間 1,000 人前後の減少が継続している。過疎地域促進特別措置法の条件を満たしていることから、過疎地域に指定されており、上越市は過疎地域に指定された市町村の中で最も人口が多い自治体でもある。



当市との比較	上越市		恵那市	
人 口	198,468	人	52,377	人
世帯数	74,191	世帯	19,606	世帯
面 積	973.81	K m ²	504.24	K m ²

平成 27 年 12 月 1 日現在

（２）上越妙高駅周辺のまちなみ整備について

上越妙高駅について

上越市南部に所在し、上越市高田市街と妙高市新井市街のほぼ中間点に位置する。北陸新幹線の開業に合わせて在来線（当時の信越本線）の移設が進められ、平成 26 年 10 月 19 日から旧駅舎西側 120m の地点に建設された現在の橋上駅舎の運用が開始され、平成 27 年 3 月 14 日には同新幹線の長野駅～金沢駅間が延伸開業し、新幹線駅舎の運用が開始された。また同日付で信越本線が並行在来線として J R 東日本から経営分離され、第三セクター鉄道のえちごトキめき鉄道へ移管し、駅名を脇野田駅から上越妙高駅に改称した。

※えちごトキめき鉄道

信越本線区間を「妙高はねうまライン」、北陸本線区間を「日本海ひすいライン」とした。

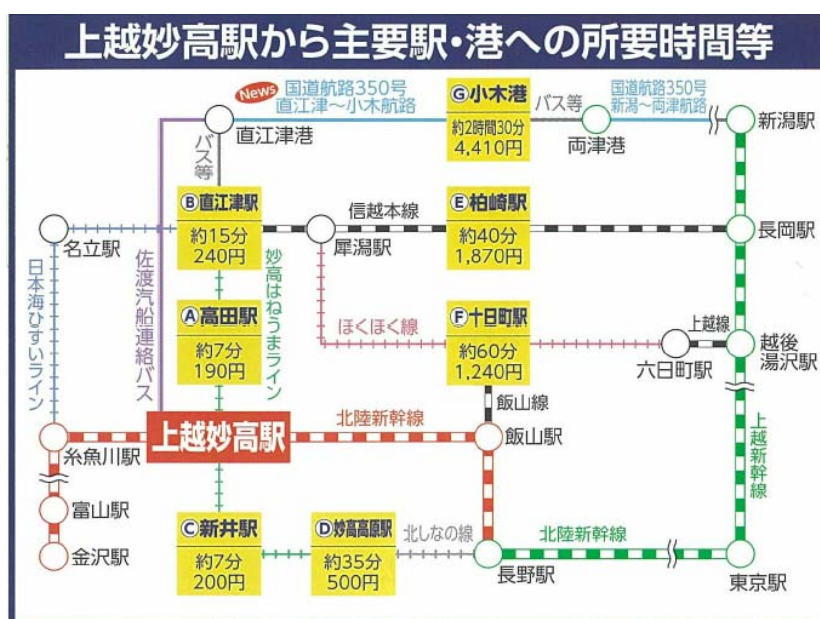
1. 北陸新幹線上越妙高駅開業に伴う効果

平成 27 年 3 月 14 日、長野～金沢間での北陸新幹線が開通した。

4 月は高田城の観桜会が開かれ、過去最高の 133 万人の来訪者を記録した。新幹線の利用に関しても、東京方面から午前中を中心に多くの人の上越妙高駅で下車をした。上越妙高駅から乗車する人の動向を見ても、夜桜を楽しんで最終便の東京行で帰る人が多かった。秋のシルバーウィーク中においても、春の桜のシーズンと同等の乗降客数となった。駅から出る貸し切りバスの調査では、長野・東京方面からの来訪者は上越妙高駅で下車をし、貸し切りバスで上越や長野方面に向かう人が多く、関西・北陸方面からの来訪者は佐渡や北陸方面へ向かう人が多かった。

始発・最終便の乗降者を調査すると、始発や 7 時台の東京行きに関してはビジネス出張で東京へ向かう人が多かったが、7 時台の長野行きに関しては聞き取り調査を行った 44% の人が長野方面への移動で、その多くがビジネス出張や通勤といった結果になった。

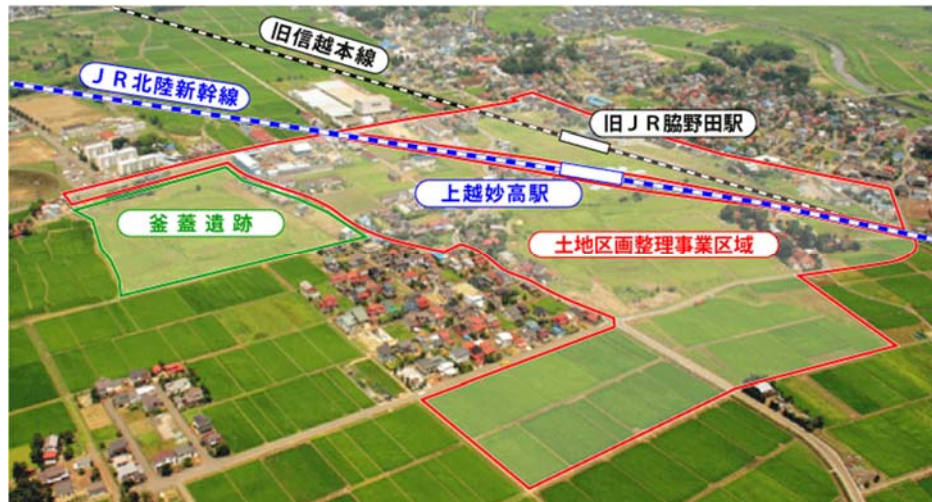
上越妙高駅からの二次交通・三次交通の利用に関しても、上越市内や佐渡行きのフェリーへ乗船するために直江津へ向かう観光客や市民・観光客による二次交通の利用、直江津港から佐渡への高速カーフェリーの利用により、運賃収入の増収へ繋がっている。



2. 上越妙高駅まちなみ整備

(1) 土地利用方針の位置づけ

上越市では、平成 26 年度長野～金沢間の北陸新幹線開業に向け、上越妙高駅周辺地区の様々な調査や計画委員会を展開し、平成 16 年度より上越市新幹線駅地区土地地区画整理事業（約 30ha）に着手した。



・第5次総合計画・上越市（平成16年～26年度）

第5次総合計画では上位計画とし、上越妙高駅周辺地区をゲートウェイ（玄関口）と位置づけ、観光や業務等を目的とした来訪者をもてなすにふさわしい環境整備とともに、都市拠点をはじめ市内の円滑な移動を実現する交通施設（駅、駐車場等）の整備、駅周辺の住宅地については、隣接する既存の住宅地との調和に配慮しながら良好な住環境を整備をとした。

・上越都市計画区域マスタープラン・新潟県（平成16年～32年度）

上越妙高駅周辺地区を、上越都市計画区域への新しい玄関口として恵まれた交通利便性を活かし、商業・業務系を中心とした土地利用を図る。

・上越市都市計画マスタープラン・上越市（平成11年～平成27年度）

海と湊のまちづくり地区（直江津地区）、城と桜のまちづくり地区（高田地区）等の連携による交通機能の強化。幹線道路網の形成による交通機能の強化。近隣商業、行政、福祉等市民の日常生活の様々なサービス機能の充実を図り、質の高い都市空間、環境共生型都市の形成を図る。

（2）土地利用方針

1. 新幹線駅利用者の利便性確保

- ・在来線や路線バス等、公共交通機関へのスムーズな交通手段の変更ができる交通施設（駅、駅前広場等）の整備など乗換機能の配置。
- ・情報発信施設や宿泊対応施設、駅利用者への物販飲食施設などサービス機能の配置。
- ・来街者に対して高いホスピタリティ（歓迎の意識）を提供すべく、周辺の自然環境や上越らしい景観に配慮したまちづくり。

2. 広域的（北信越地域）な拠点性の強化

- ・上越市は高速道路網において北信越地域の重要な結節点に位置しており、新幹線の開業により上越と富山・金沢との時間距離が短縮され、鉄道網の面からも結節点として重要性が高まり、北信地域における高速交通体系の拠点として位置づけを確立し、拠点性を高める施設の誘致をし、交流人口の増加を目指す。

3. 中心市街地との適正な機能分担

- ・中心市街地の商業施設等と適正な機能分担と既に立地している様々な施設との連携。

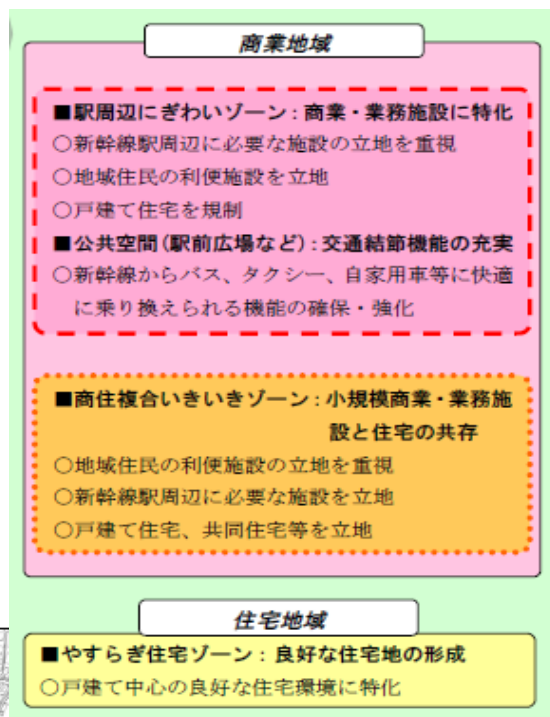
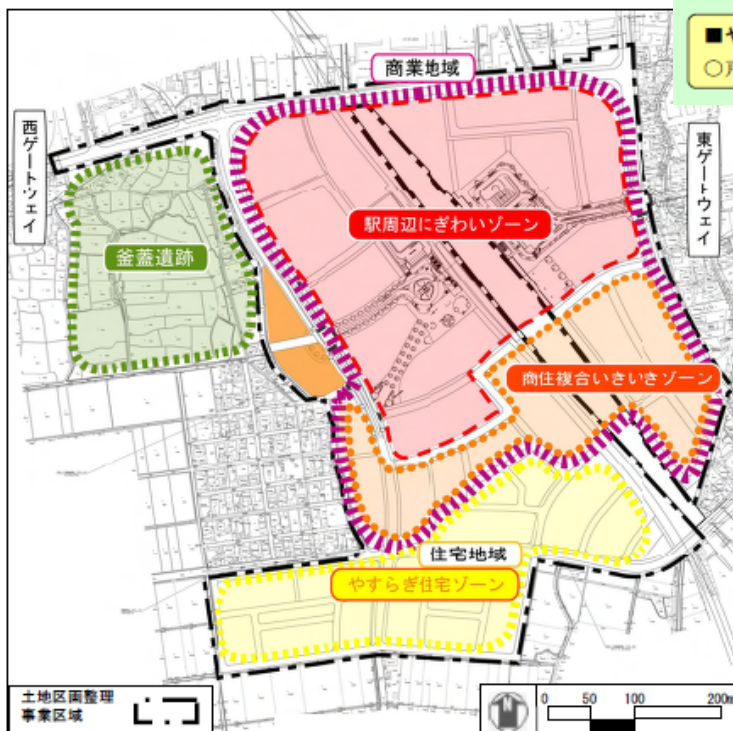
（3）新幹線新駅周辺地区の基本的方針を基に、ゾーニングエリアの計画

- ・土地区画整理事業計画と整合した適正な規模・機能の商業・業務施設の誘導（渋滞・夜間騒音等の防止）
- ・一定の遊技施設や風俗系店舗を制限
- ・釜蓋遺跡を活かす機能、釜蓋遺跡に至る動線等の配置

釜蓋遺跡・・・平成 17 年に新幹線新駅土地区画整備事業に先立つ試掘調査で発見された遺跡。（弥生時代中期～古墳時代前期）→新幹線開業に合わせ史跡公園として整備。周辺地域の賑わい創出への相乗効果を高める事業の目的とする。

■地区全体のゾーニング図

面 積	・土地区画整理事業区域	： 28.47ha
	内宅地面積	： 14.14ha
	・釜蓋遺跡公園	： 5.30ha



1. 上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業の状況

施工前は、既存の工業施設や一般住宅が点在する他は、ほとんどが農用地であり、地区の人口は約 300 人で人口密度は 10.5 人／ha であった。既存市街地の基盤整備にあたり、整備にかかる住宅については住宅用地への移転を行った。

駅西側には、妙高連峰や田園風景などの大自然が広がり、訪れた方がそれらの眺望、上越のシンボルである桜を楽しめる公園のような空間、東側には、路線バスの乗降場を設置し市街地へと結ぶ交通の場所になっている。

駐車場については、駅西口駐車場には普通自動車 95 台、マイクロバス 6 台、送迎などの短期駐車場 28 台、東口駐車場には普通自動車 170 台の市営駐車場を整備した。

駅西側の土地区画整備については、釜蓋遺跡公園の整備、駐車場の整備、道路の整備を平成 26 年度までに完了し、現在はレンタカーの店舗 2 店舗、マンション 12 階建てが 1 棟、アパート 5 棟、その他事務所等が建設されている。また、上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業の保留地（宅地）の販売を行い、保留地売り払い情報提供報奨制度（提供された情報により成約した場合、売却価額の 100 分の 1 の報奨金（上限 100 万円）を情報提供者に支払う制度）や保留地売払い促進業務委託（宅地建物取引業者への媒介業務委託により成約した場合、売却価額の 100 分の 3 の委託（上限 1,000 万円）を受託者に支払う制度）を設け、促進を行っている。

駅周辺の民有地においても、地権者組織で立ち上げた上越市新幹線駅周辺地区商業地域土地利用促進協議会を立ち上げ、市と連携して企業誘致を行っている。最近では、アジアの富裕層を対象とした超高層マンションと商業施設の計画などの話もあり、コンパクトシティの構想なども示されている。

東側については、上越妙高駅の建設に伴い移転した脇野田駅跡地の整備等により、平成 25 年から本格的な整備が行われている最中で、周辺道路と駐車場の整備については新幹線開業までに完了している。



【駅西口の様子】

2. 幹線道路の整備

上越市内へのアクセスとなる国道 18 号は 4 車線化を行い、駅周辺の県道についても新幹線の開業に合わせ整備を行った。インターから駅東口までを結ぶ県道、特に駅西口から市街地や妙高市を結ぶ県道については、一部区間で道幅が狭いなど課題が残る。

(3) まとめ

上越市では、「百年まちづくり」(一期一会のころもちでもてなし、上越のこの地に百年先も住み続けたい、何度も訪れたいまちづくり)をコンセプトに新幹線駅周辺整備を行っている。

駅周辺の国道・県道の整備、旧信越本線の移設による新駅への併設による利用者への利便性、地域の特色を活かした駅のデザインなど、上越妙高駅を中心とした交通アクセスの整備と地域の特色を活かした駅舎は、観光で訪れる人だけでなく、地域に住む住民に対しても住みやすく、地域に愛着がもてるまちづくりであると感じられた。

駅周辺の整備については、整備が完了した駅西側は今後、土地の分譲、企業や店舗の誘致が行われ、発展することが期待される。新幹線駅とアクセス道を活かした商業用地や住宅地の整備は、企業誘致や定住促進にも繋がると考えられる。

新幹線開業後の状況については、4 月の高田城の観桜会やお盆、シルバーウィークなどの大型連休には推計値を超える乗降者を記録し、市民や観光客の二次交通、三次交通の利用による増収など、二次交通、三次交通を活かした取り組みについて、当市としても岐阜県駅からいかに二次交通、三次交通を活かして人を取り入れるかが課題である。

リニア岐阜県駅においても、駅周辺の整備をはじめ、アクセスの整備など駅が設置される中津川市と連携し、リニアを活かした観光振興・産業振興、地域づくりを支える基盤整備について取り組んでいく必要がある。



【上越市役所にて】