

広域のまちづくりに関する調査研究業務
報告書

平成 22 年 12 月
中 津 川 市

目 次

序 調査概要	1
序-1 目的	1
序-2 調査内容	1
1. リニア中央新幹線の開業により想定される効果の体系	3
1.1 事業効果と施設効果	3
1.2 リニア開業による時間距離の変化	6
1.3 地方都市圏において期待される事項と課題視すべき事項	9
2. 中長期的将来の時代潮流の展望	12
2.1 15年、30年後の時代潮流の概略整理	12
2.2 中津川市の現状	23
3. リニア時代における中津川市の広域的発展のシナリオ検討	36
3.1 リニア開業による中津川市への影響	36
3.2 時代の趨勢 ^{すうせい} からみたまちづくりに関するマイナスとなる要素	36
3.3 中津川市に求められる持続的発展に向けた地域づくりの視点	37
3.4 中津川市の発展シナリオ	38
4. 総合的なまちづくり展開のイメージ	42
4.1 発展シナリオと関連分野の対応関係	42
4.2 発展シナリオを実現するために必要な取り組み	43
5. 今後の取り組みの進め方	61
5.1 各分野の取り組みの位置づけ	61
5.2 分野別にみた具体的なスケジュール	62
5.3 今後の取り組みの進め方	64

序 調査概要

序-1 目的

リニア中央新幹線（以下、リニアという）については、**JR 東海**が自己資金により東京一名古屋間を**2027年**（当初**2025年**）に開業させることを表明し、国の交通政策審議会により本格的な審議が始まった。

平成**23年**には、国は交通政策審議会からの諮問を受けて整備計画の決定をする見込みであるが、リニア開業は、大幅な移動時間の短縮により日本社会全体に大きな影響を与え、特に、沿線地域に及ぼす波及効果は大きい。この移動時間の短縮は、単なる交通利便の向上に留まらず市民の暮らしの幅を広げるほか、波及効果を活用することで観光をはじめとする各分野の産業活性化につなげることが期待できる。さらに、人口減少時代、高齢化の進展という地方都市が活力を維持していくには非常に厳しい情勢にあるなか、リニア開業という千載一遇のチャンス得起爆剤として広域的な観点でまちづくりに取り組んでいかなければならない。

そのため、リニア沿線地域にある中津川市として、この波及効果をまちづくりに最大限活用していくために、様々な分野の取り組みの位置づけを明確にした上で、長期的な観点で事業実施をどのタイミングでどのように進めていくのかについて、その考え方をまとめる必要がある。

本調査は、中津川市においてリニア開業効果を広域的に活用するための視点を整理するとともに、これを踏まえたリニア時代のまちづくりシナリオを構築するものであり、以て中津川市の中長期的発展に資することを目的とするものである。

序-2 調査内容

①リニア中央新幹線の開業により想定される効果の体系整理

リニア開業により、沿線地域は多大な時間短縮効果を楽しむことが見込まれる。このため、駅設置候補地域には時間短縮を最大限に活用した地域振興への期待が高まっているが、時間短縮の発現に伴う地域経済社会へのインパクトは多様であることが想定され、効果の規模の大小やプラス・マイナス面を考慮した地域づくりの検討が必要となる。そのため、リニア開業による地方都市圏における効果の体系について、期待される事項と課題視すべき事項の両面から整理した。

②中長期的将来の時代潮流の概略整理

リニア開業後の施設効果は、中長期にわたって発現するため、時代潮流の変化の影響を受けることも想定される。このため、**15年**、**30年**後の人口動向、環境技術、情報通信技術等を念頭において概略的に整理した。あわせて、これら時代潮流の変化が中津川市に与える影響を想定するため、中津川市の現状（地域特性）についても整理した。

③リニア時代における中津川市の広域的発展のシナリオ検討

中津川市へのリニア開業効果は、着実な取り組みによって効果の発現を確実に引き出すことが可能であり、何もしなければマイナスの影響が地域に波及する可能性もある。特に、リニア開業効果は、中長期にわたって発現すること、時代の潮流変化の影響を受けることが想定されるため、①、②を踏まえて広域的発展のシナリオを検討した。

④総合的なまちづくり展開のイメージ

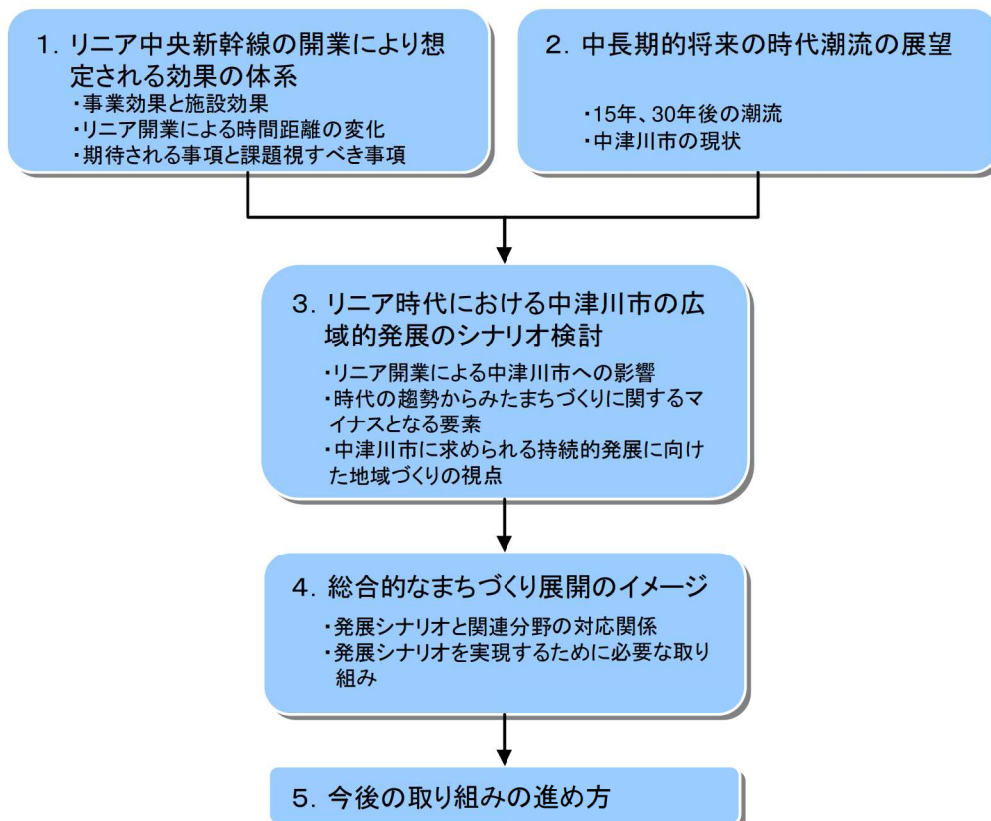
③で検討された中津川市の発展シナリオを実現するための取り組みと中津川市の魅力を高める関連分野の対応関係を整理し、分野毎の発展シナリオを実現するための取り組みについて整理した。

⑤今後の取り組みの進め方

④で整理した関連分野の位置づけを示すとともに、取り組みのタイミングの考え方について整理した。また、分野毎に具体的なスケジュールを示し、今後の取り組みの進め方についてまとめた。

(調査フロー)

以下のフローに従い、調査を実施した。



図序-1 調査フロー

1. リニア中央新幹線の開業により想定される効果の体系

リニア中央新幹線は、2027年頃を目途とした品川～名古屋間の営業開始に向けて、建設整備に関する検討が進められているところである。リニア中央新幹線は、超電導技術を活用した高速鉄道で、その速度は航空機に匹敵する水準に達することから、沿線地域は多大な時間短縮効果を楽しむことが見込まれる。

このため、駅設置候補地域には時間短縮を最大限に活用した地域振興への期待が高まっているが、時間短縮の発現に伴う地域経済社会へのインパクトは多様であることが想定され、効果の規模の大小やプラス面・マイナス面を考慮した地域づくりの検討が必要となる。

1.1 事業効果と施設効果

- ・交通整備事業などの社会資本整備の効果は、事業効果（フロー効果）と施設効果（ストック効果）に大別される。
- ・事業効果とは、供用開始前の建設段階で発生する効果のことで、リニア建設に必要な原材料や雇用の増加が関連産業の生産増加につながることによってもたらされる効果やこれら生産増加による雇用者所得の増加が新たな需要を発生させる効果などをいう。これは、建設段階のみに発生する一時的な効果である。
- ・施設効果とは、リニアが整備され機能することによって、生み出される効果であり、時間距離が短縮されることによって引き起こされる全ての効果である。これには、単に経済的な効果だけでなく、快適、余暇時間のゆとりといった心理的な満足度も含まれる。
- ・さらに、施設効果は、直接効果と間接効果に分けられる。直接効果とは、時間短縮効果によるもので、節約される時間費用のほか、安全性や快適性の向上などを表したものである。間接効果とは、2次的、3次的に波及する効果であり、移動時間の短縮がもたらす企業進出や既存産業の生産拡大、さらには交流の増大がもたらす技術革新まで多岐にわたる。

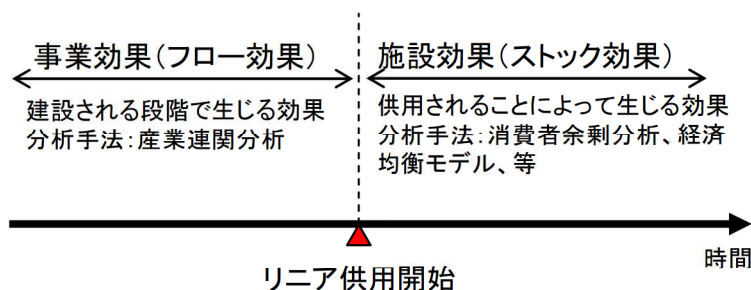


図 1-1 事業効果と施設効果の発生タイミング

<事業効果>

デモンストレーション効果	所得再分配効果
教育効果	雇用誘発効果
乗数効果	環境へのインパクト
生産誘発効果	

<施設効果>

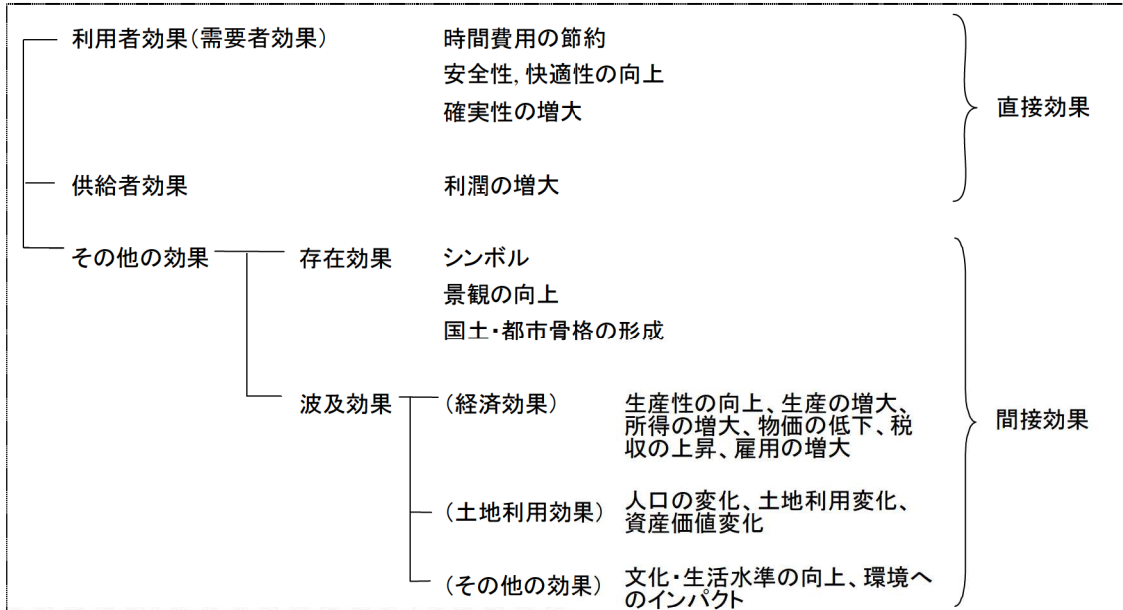


図 1-2 交通基盤整備の事業効果と施設効果

出典：土木工学ハンドブック

【事業効果】

- ・リニア建設に必要な原材料の購入や雇用の増加などの関連産業の生産増加、それに伴う雇用者所得の増加による新たな需要の発生など、建設段階で効果が波及する。

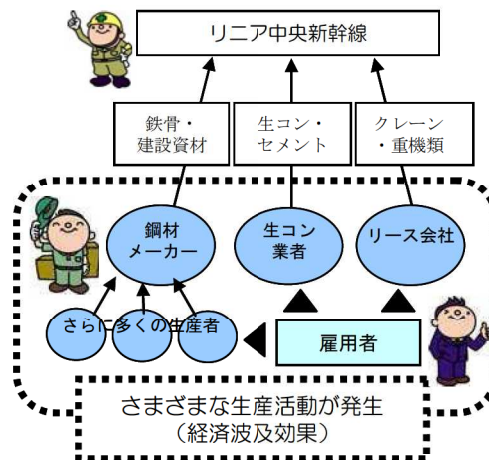


図 1-3 事業効果のイメージ

【施設効果】

- リニアによる所要時間短縮は企業の業務交通コストを低下させ、それに伴い生産コストが低下し、企業の利潤が増大する。この利潤の増大は世帯の所得を増大させ、世帯は消費を拡大することが可能となる。このため、世帯の観光関連の消費も増加し、さまざまな消費が可能となることで、世帯の満足度（所得上昇に伴う効用水準）が上昇する。
- 政策評価で用いられる「費用便益分析」でいう便益は、この施設効果に該当する。
- リニアの経済効果（施設効果）を計測する場合は、運賃に所要時間を貨幣換算した金額を加えた「一般化費用」をインプットデータとして、数値シミュレーションを行うことができる。

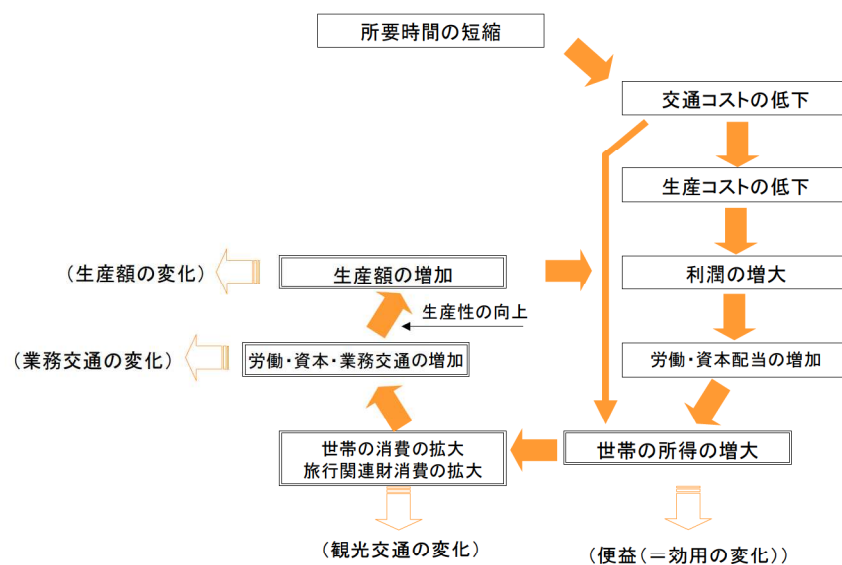


図 1-4 所要時間短縮による企業・世帯への主な影響

1.2 リニア開業による時間距離の変化

①リニアの主な諸元

- ・リニアのルートは 3 案検討されているが、以下では、所要時間が最も短い南アルプスルートを想定する。東京都～名古屋市間の距離は 286km、所要時分は直行タイプで 40 分、各駅停車タイプで 72 分となっている。
- ・中間駅は 1 県 1 駅とにおいて、1 時間あたり 1 本と想定されている。ただし、実際のダイヤは、開業直前に、その時点における人の動きや他交通機関の関係など、リニアをとりまく環境を全て踏まえて想定できる現実の需要に基づいて決めるとしている。

表 1-1 リニアの主な諸元

	東京都～名古屋市附近間
路線の長さ	286km
所要時分	直行タイプ：40 分、各駅停車タイプ：72 分
運賃	—

出典：「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書」2009.12.24 等より作成

②中津川市と大都市圏間の所要時間

【現状】

- ・中津川市と東京※の所要時間をみると、名古屋経由のしなのーのぞみ利用で最速 2 時間 38 分、塩尻経由のしなのーあずさ利用で最速 3 時間 35 分となる。
- ・中津川市と名古屋市の所要時間みると、しなの利用最速で 48 分となる。

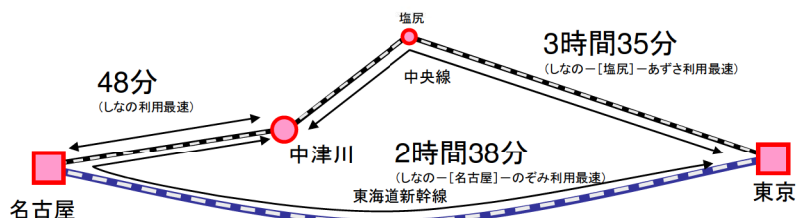


図 1-5 現状の中津川市と東京・名古屋の所要時間

【リニア開業】

- ・中津川市と東京の所要時間は、リニア利用で約 50 分（各駅停車タイプ）、名古屋との所要時間は約 10 分と想定される。
- ・東京との所要時間は、約 110 分の短縮、名古屋との所要時間は、約 40 分の短縮となる。

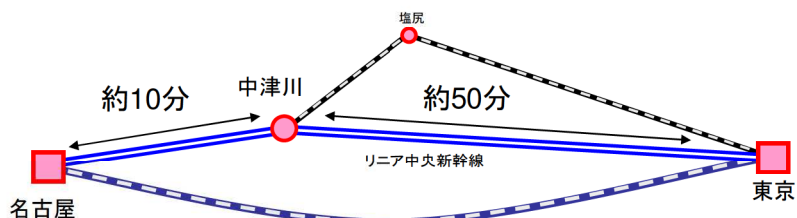


図 1-6 リニア開業時の中津川市と東京・名古屋の所要時間

※東京は山手線の各駅までの所要時間とした。（新宿、品川）

※現状の所要時間は時刻表より作成、リニア開業の所要時間はリニア公表データを参照に算出。仮に中津川市内に駅ができた場合を想定。

③中津川市と拠点空港の所要時間

【現状】

- ・中津川市と拠点空港までの所要時間は、名古屋経由で中部国際空港までが約 80 分、羽田空港が約 190 分、成田空港が約 240 分となる。

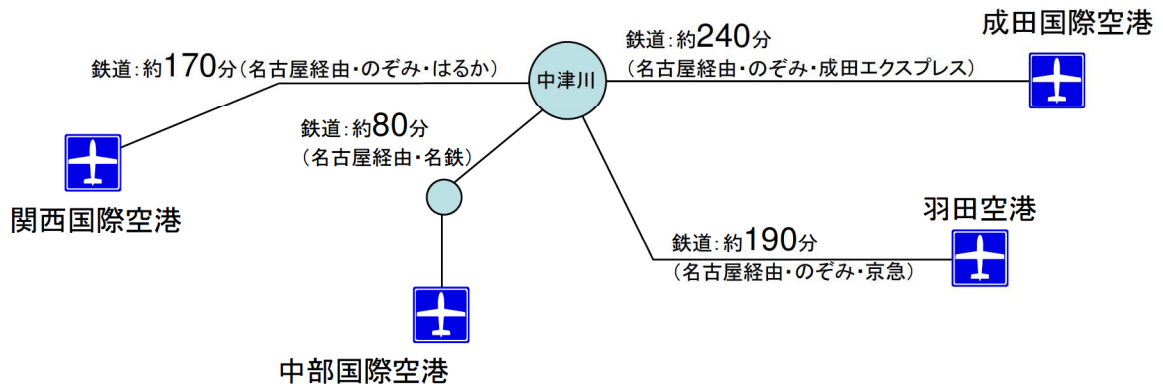


図 1-7 現状の中津川市と拠点空港の所要時間

【リニア開業】

- ・リニア利用では、中部国際空港まで約 50 分、羽田空港まで約 80 分、成田空港まで約 130 分と現在の半分程度の所要時間で行き来することが可能となる。

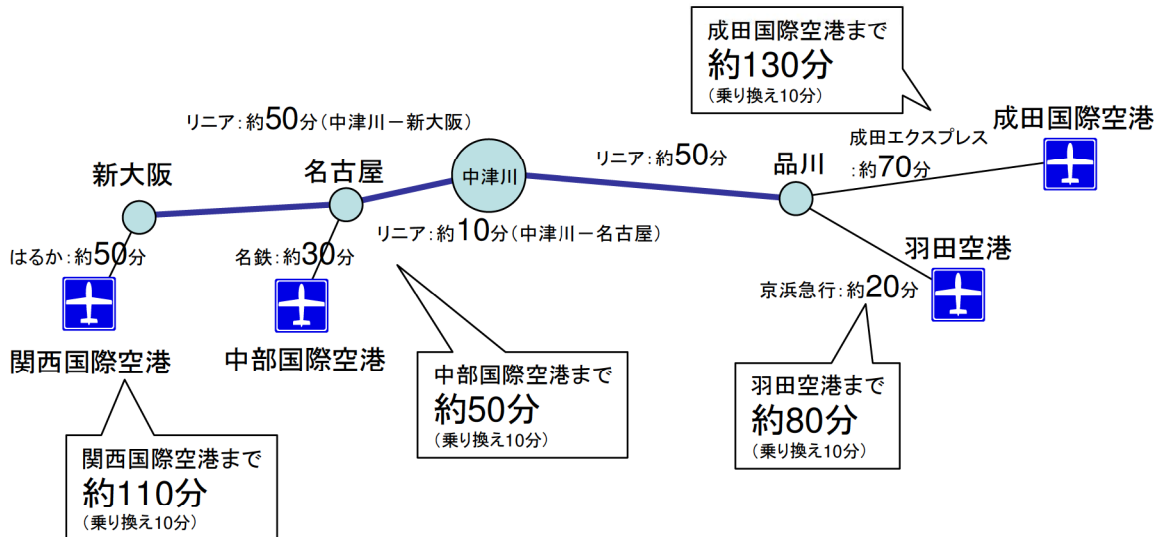


図 1-8 リニア開業時の中津川市と拠点空港の所要時間

④東京からみた中津川市の時間距離

- ・現在、中津川市は東京からみて 2 時間 40 分となっており、東北新幹線や山形新幹線を利用した盛岡市や山形市との時間距離と同程度となっている。
- ・これがリニア開業後は、中津川市は東京 50 分圏に含まれることから、八王子市、高崎市、宇都宮市などの首都圏近郊都市と同じ時間圏となり、これまで不可能だった通勤・通学も可能な位置関係となる。
- ・東京 60 分圏の主な都市及び東濃地域の都市の住宅地平均地価及び商業地最高地価をみると、いずれも東濃地域の各都市の地価は相対的に低い。
- ・リニア開業後は、東京に時間的に近くて安い地価のある地域として、新たな企業立地、住宅立地の魅力が高まると考えられる。

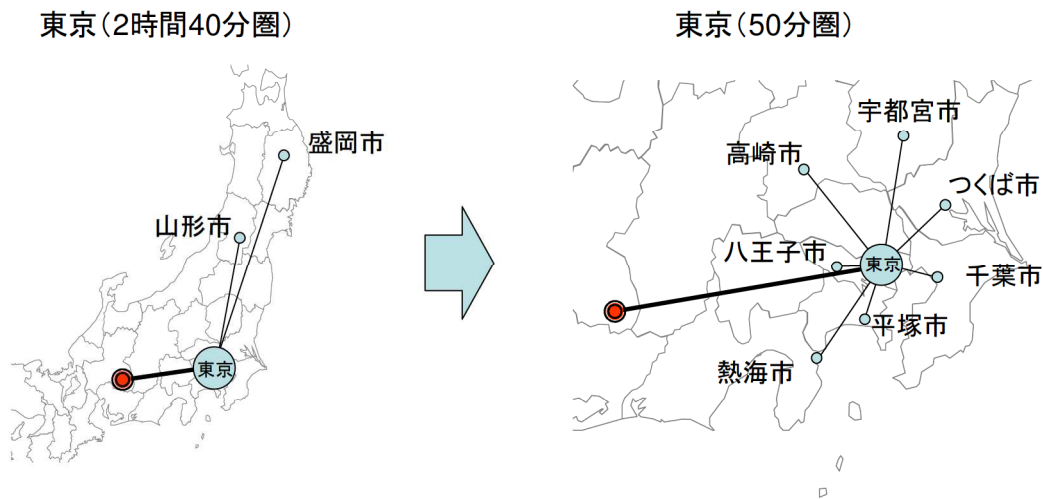


図 1-9 東京からみた中津川市の時間距離

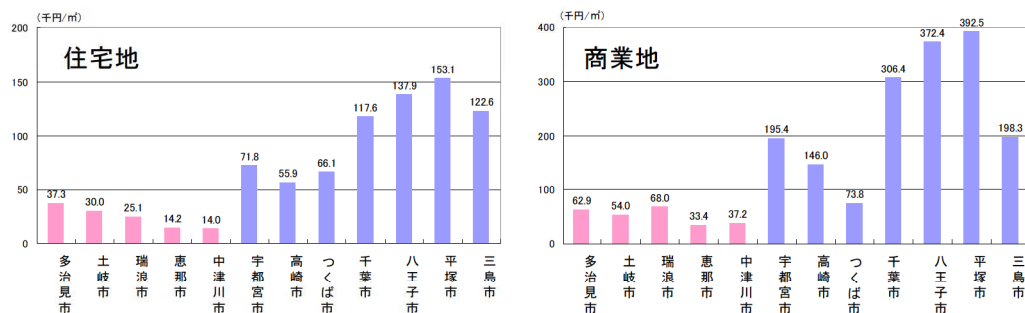


図 1-10 東京 60 分圏の主な都市及び東濃地域の都市の住宅地平均地価と商業地最高地価 (2007)

出典：都道府県地価調査より作成

1.3 地方都市圏において期待される事項と課題視すべき事項

①新幹線開業によるプラス影響・マイナス影響

- ・近年開業した長野新幹線、九州新幹線、東北新幹線における新幹線開業による効果を整理した。
- ・プラス効果として、「企業の生産性向上」、「新たな企業立地」、「観光ポテンシャルの向上」、「新しい交流の集積」があげられている。たとえば、長野新幹線では集客範囲・商圏・営業範囲の拡大といった「企業の生産性向上」や、大型店舗の進出といった「新たな企業立地」の事例がある。また、東北新幹線の八戸開業ではホテル宿泊者数が対前年同月比 118.9%、九州新幹線ではコンベンション開催件数が開業 1 年前 125 件から開業 2 年後 180 件に増加するなど「観光ポテンシャルの向上」への影響がみられる。
- ・一方、マイナス効果としては、「商業機能の流出」、「在来線利用者の減少」、「観光スタイルの変化」があげられている。たとえば、長野新幹線では、在来線駅周辺の商業機能の流出、宿泊者減少やアクセスのよくない観光施設へのマイナス効果がみられる。

表 1-2 産業面、観光・まちづくり面別にみた効果

	プラス面の効果	マイナス面の効果
産業面	<p>(企業の生産性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内企業の営業エリアの拡大。 ・人的交流による情報量拡大。 ・情報処理分野にプラス効果。 <p>(新たな企業立地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅と高速道路と工業用地の整備で相乗効果。特に製造業に寄与。 ・大型店舗の進出等民間投資の拡大。 ・新幹線駅近接のリサーチパーク等企業間合せ増加。 ・企業誘致を後押し。 ・企業進出・人口増加による税収の増加。 	<p>(商業機能の流出)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線駅周辺商業機能の衰退及び買回品小売の売上減少。 ・商業・サービスの地域間格差。 <p>(在来線利用者の減少)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行在来線への対応が急務。新幹線による利用者の急減。
観光・まちづくり面	<p>(観光ポテンシャルの向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の増加。特に駅周辺。 ・観光客増加に伴う県内消費額の増大。 ・個人客や年配顧客層への効果大。 ・年間を通じた安定した観光客数の確保。 ・コンベンション機会の増大。 <p>(新しい交流の集積)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大都市圏からの移住者増加。 ・通勤・通学スタイルの変化。 ・生活圏や商圏の拡大。 	<p>(観光スタイルの変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の日帰り化。 ・観光宿泊客数・単価等の減少。 ・観光ルートの変化。 ・遠地の観光地の衰退。

出典：国土交通省「平成 14 年新幹線を含めた広域交通ネットワーク形成等による都市連携モデル調査」、国土交通省「平成 15 年国土交通白書」、財団法人鹿児島観光コンベンション協会資料、高岡商工会議所青年部「北陸新幹線の経済効果～2014 年北陸新幹線開通～」、掛川市「新幹線掛川駅開業 20 周年記念誌」より作成

- ・新幹線駅開業が地域に与える影響について、飯田市では新幹線駅のある都市（65 都市）に対して、まちづくりに関する 17 項目をあげ、各項目に対する新幹線駅開業の影響度を把握したアンケート調査*を実施している。
- ・この結果を整理すると、「知名度」、「交流人口」、「通勤通学」、「ビジネス流動」、「観光関連業」は、新幹線駅開業の影響を大きく受けやすく、プラスとなりやすい項目としている。
- ・一方、「若年層人口」、「商業」、「中心市街地」、「農林水産業」は、新幹線駅開業の影響は小さく、プラスとなりにくい項目としている。また、分析では、各項目とも人口規模が小さいほどプラスとなりにくい傾向があるとしている。

表 1-3 新幹線駅開業が地域に与える影響

	17 項目
①新幹線駅開業の影響は大きく、かつ、プラスとなりやすい項目	知名度、交流人口、通勤通学、ビジネス流動、観光関連業
②新幹線駅開業の影響は小さいが、プラスとなりやすい項目	事業所立地、コンベンション誘致、工業、教育施設誘致、定住人口、産業構造、財政面、市街地郊外
③新幹線駅開業の影響は小さく、プラスとなりにくい項目	若年層人口、商業、中心市街地、農林水産業

出典：飯田市資料より作成

※アンケートでは、17 項目毎に新幹線の影響の「大きさ（大きいと思うか、小さいと思うか）」と「内容（プラスか、マイナスか）」を担当職員に伺い、その回答をスコア化して集計し、影響度を横軸、内容を縦軸に置いてプロットしている。上表は、スコアの平均値を基準にして①から③に分類し、それにあてはまる項目を表に整理したものである。

②都市規模と新幹線駅の有無による比較

- ・図 1-11 は、人口規模と経済データの伸び（人口、製造品出荷額、商品販売額）の関係を新幹線有無別にみたものである。
- ・人口の伸びをみると、人口規模が大きい程、全国平均の伸びを上回る都市割合が高くなる傾向となる。新幹線有無で比較すると、新幹線有の都市割合は新幹線無よりも総じて低い。これは、新幹線有の都市は新幹線開業により大都市との結びつきが強まることで、大都市への人口流出も多くなり人口の伸びが限定的になったためと考えられる。
- ・製造品出荷額の伸びをみると、人口規模が小さい程、全国平均の伸びを上回る都市割合が高くなる傾向となる。新幹線有無で比較すると、特に 5～15 万人の都市では、8 割以上が全国を上回る伸びを示している。しかし、製造品出荷額は物流活動への関連が強いいため、高速道路 IC の有無、港湾との近接性、大都市圏との近接性、産業構造、地理的制約などの新幹線開業以外の影響も含まれている可能性があることに留意が必要となる。
- ・商品販売額（小売業）の伸びをみると、人口と同様に、人口規模が大きい程、全国平均の伸びを上回る都市の割合が高くなる傾向となる。新幹線有無で比較すると、50 万人以上の大都市では、新幹線無を上回るが、これより人口規模の小さい都市では、新幹線有の都市の方が全国の伸びを上回る割合が低い。このことから、大都市以外の都市では大都市へ商業機能が流出する、いわゆる「ストロー現象」が発生する可能性がある。

- ・以上のことから、中津川市においては、工業機能へのプラス影響が想定される一方、人口や商業機能の流出といったマイナスの影響が懸念される。

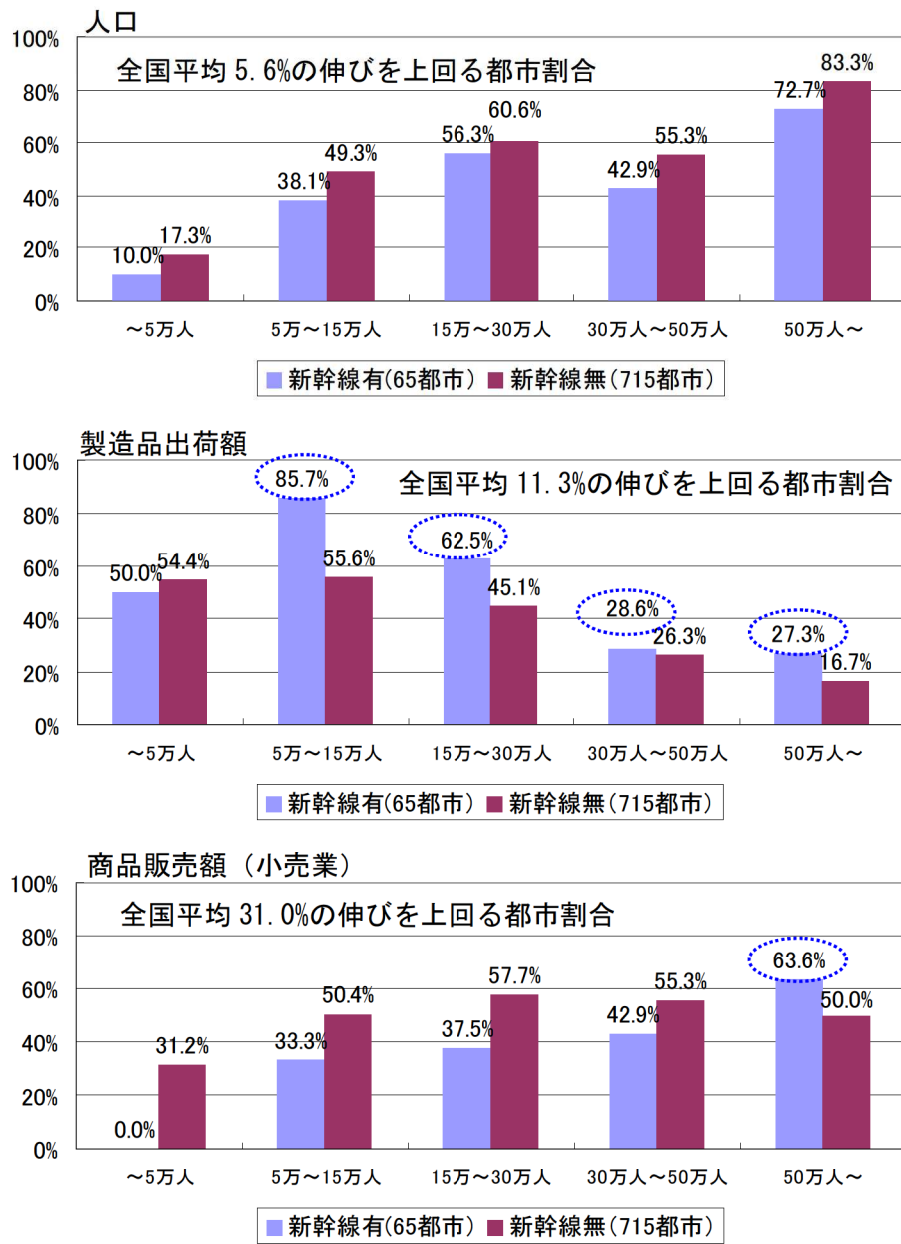


図 1-11 都市規模別にみた新幹線駅有無と経済データの伸びの関係（全国平均を上回る都市割合）

※各社会経済データを用いて、1985年と2005年の伸びを算出し、全国平均を上回る都市割合を求めた。

※楕円で囲んだ箇所は、新幹線有の都市割合が高いもの。

※対象都市は2010年現在市制施行している都市で、新幹線駅のある岩手町、湯沢町、みなかみ町、軽井沢町の4町を含む。新幹線有・無ともに東京都区部、三大都市圏の政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市）及び新幹線無の町村は除く。人口規模は2005年時点のもので、各規模の都市数は下表のとおり。

	5万人未満	5万~15万人	15万~30万人	30万~50万人	50万人以上	計
新幹線有	10	21	16	7	11	65
新幹線無	237	363	71	38	6	715
合計	247	384	87	45	17	780

出典：「人口（国勢調査）」、「製造品出荷額」（工業統計）、「商品販売額（小売業）」（商業統計）

2. 中長期的将来の時代潮流の展望

2.1 15年、30年後の時代潮流の概略整理

①人口と労働力の減少、若年層・高齢者層の大都市への集中

(人口減少)

- ・わが国の人口の推移をみると、2004年の1億2,779万人をピークに減少となっており、現在の15年後の2025年には1億2,000万人を下回り、2040年には1億人程度となると推計されている。(図2-1)
- ・地方部においては、雇用環境や教育環境等が限界に直面し、生産年齢層の都市部への集中が加速することが想定される。(図2-2)

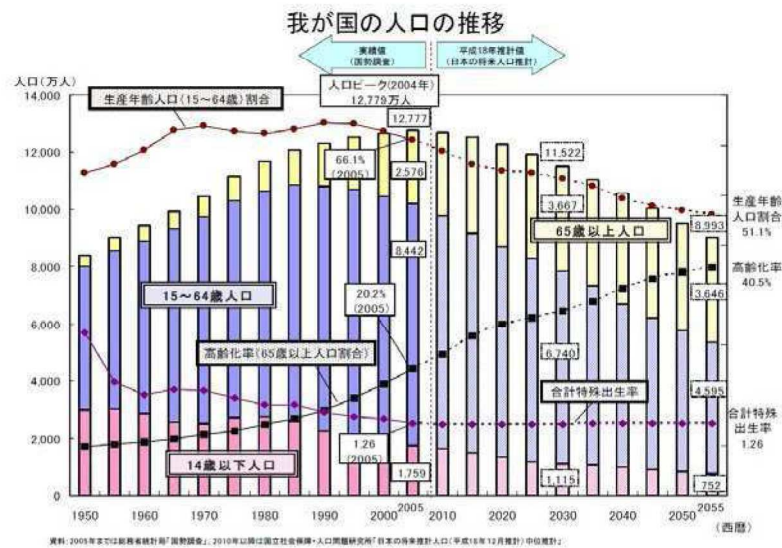


図 2-1 わが国の人口の推移

出典：厚生労働省社会保障審議会 人口構造の変化に関する特別部会（第3回）資料

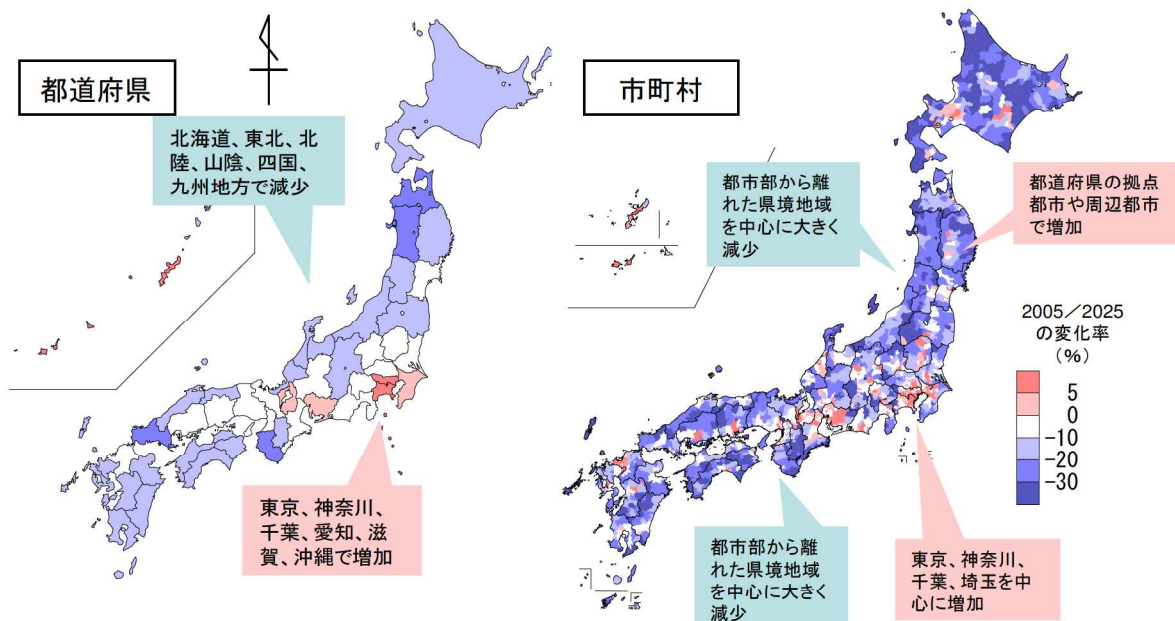


図 2-2 将来人口変化率（2005/2025）

出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所（平成20年12月推計）

(労働力人口の減少)

- 労働力人口に限定してみると、人口以上に減少が進み、2030年で2006年の16%減少することが見込まれている。このため、大都市圏だけの労働力では経済活動を維持・向上することが困難となり、地方の労働力の活用や、外国人による対内直接投資や国内消費の拡大が必要となる。(図2-3)

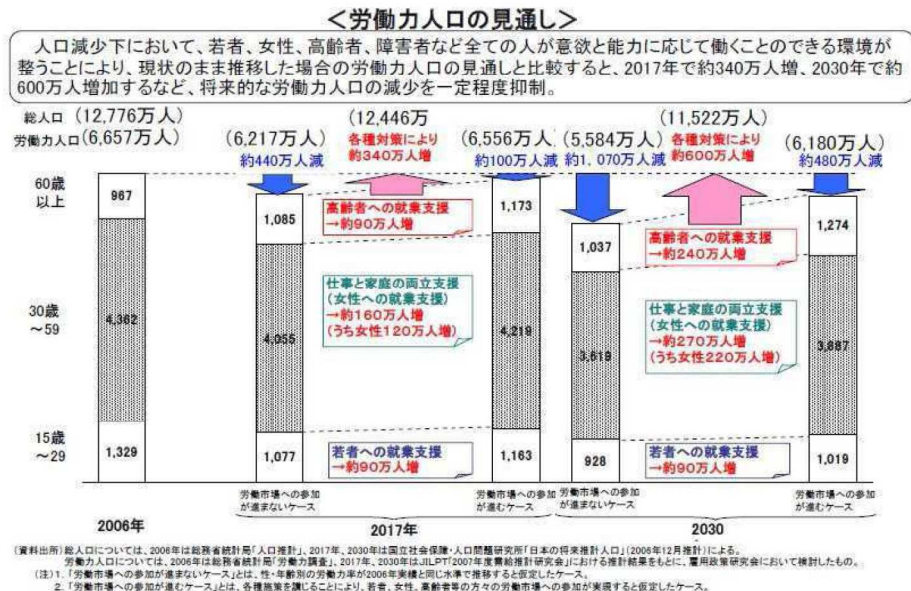


図 2-3 わが国の労働力人口の見通し

出典：厚生労働省 経済前提専門委員会第2回社会保障審議会年金部会資料7

(若年層の大都市への集中：若年層人口の変遷(1990年の15～19歳人口を1.0として整理))

- 都道府県別にみると、1995年(20～24歳)をみると、宮城県を除く東北地方、福岡県を除く九州地方、四国地方を中心に1990年の(15～19歳)と比べ、若年層が1割以上減少し、流出している。
- 逆に、東京都、神奈川県、京都府では1割以上増加しており、大都市圏を中心に若年層の集中が進んでいる。
- 2000年(25～29歳)をみると、1995年と比較して、1990年比は全体的に1.0に近いが、北東北や九州(福岡県を除く)では、依然として1割以上減少しており、若年層が流出したままとなっている。
- 東京都や神奈川県では、若年層が集中したままとなっているほか、周辺近隣県(埼玉県、千葉県、静岡県など)は若年層のUターンとみられる若年層の増加がみられる。
- 2005年(30～34歳)をみると、2000年と同様、北東北及び九州地方では、若年層が流出したまま戻らない状況となっており、東京都、神奈川県、滋賀県では、人口の定着を伺わせる状況となっている。
- 市町村別にみると、若年層の流出が進む道県においても、県庁所在都市など拠点都市には若年層が集中する傾向が見られる。
- 2000年、2005年をみると、主に、大都市圏郊外部で若年層が増加している状況がみられる。

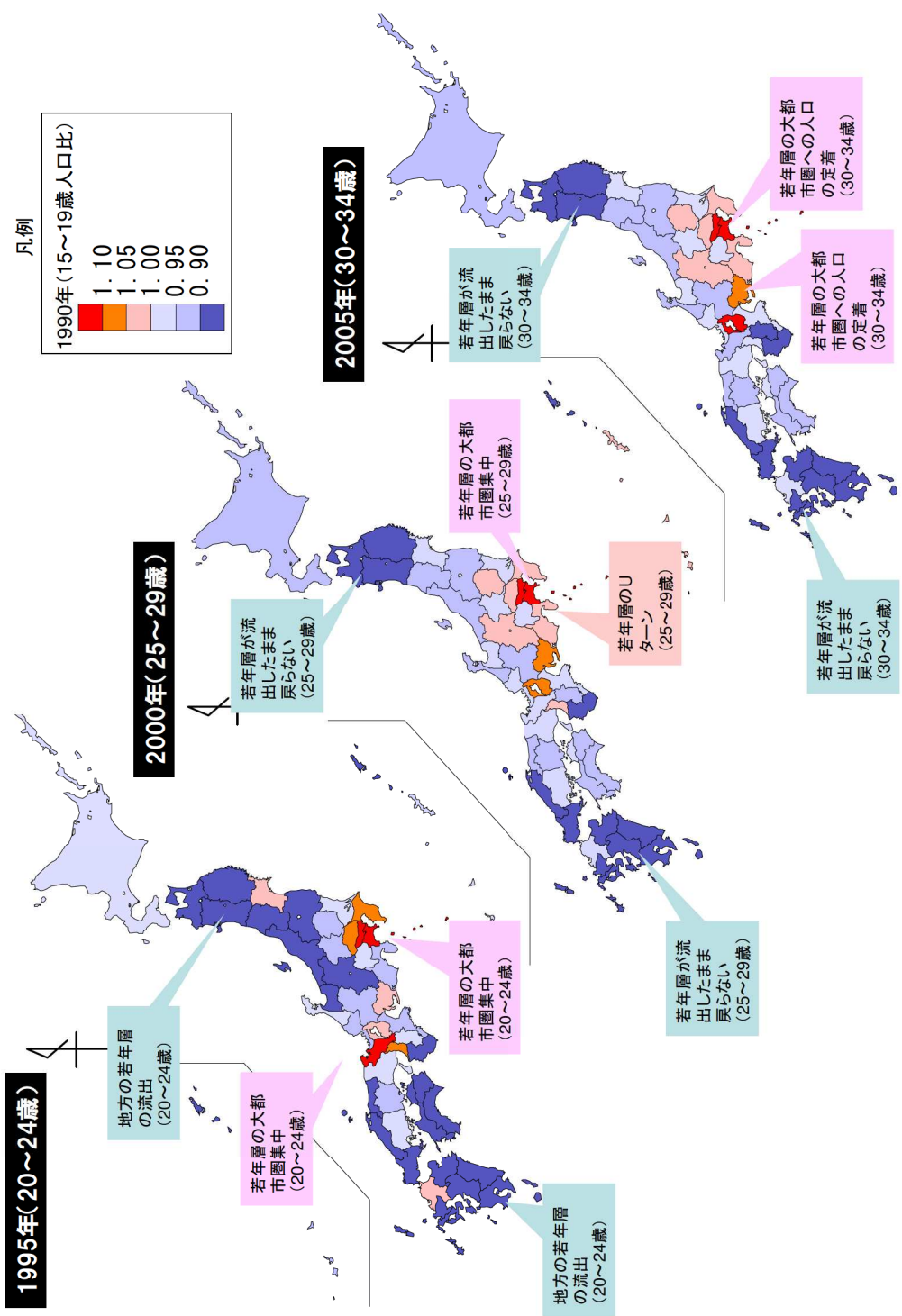


図 2-4 都道府県別にみた1990年の15~19歳人口を1.0とした場合の1995~2005年の該年齢の人口比の推移

出典：国勢調査

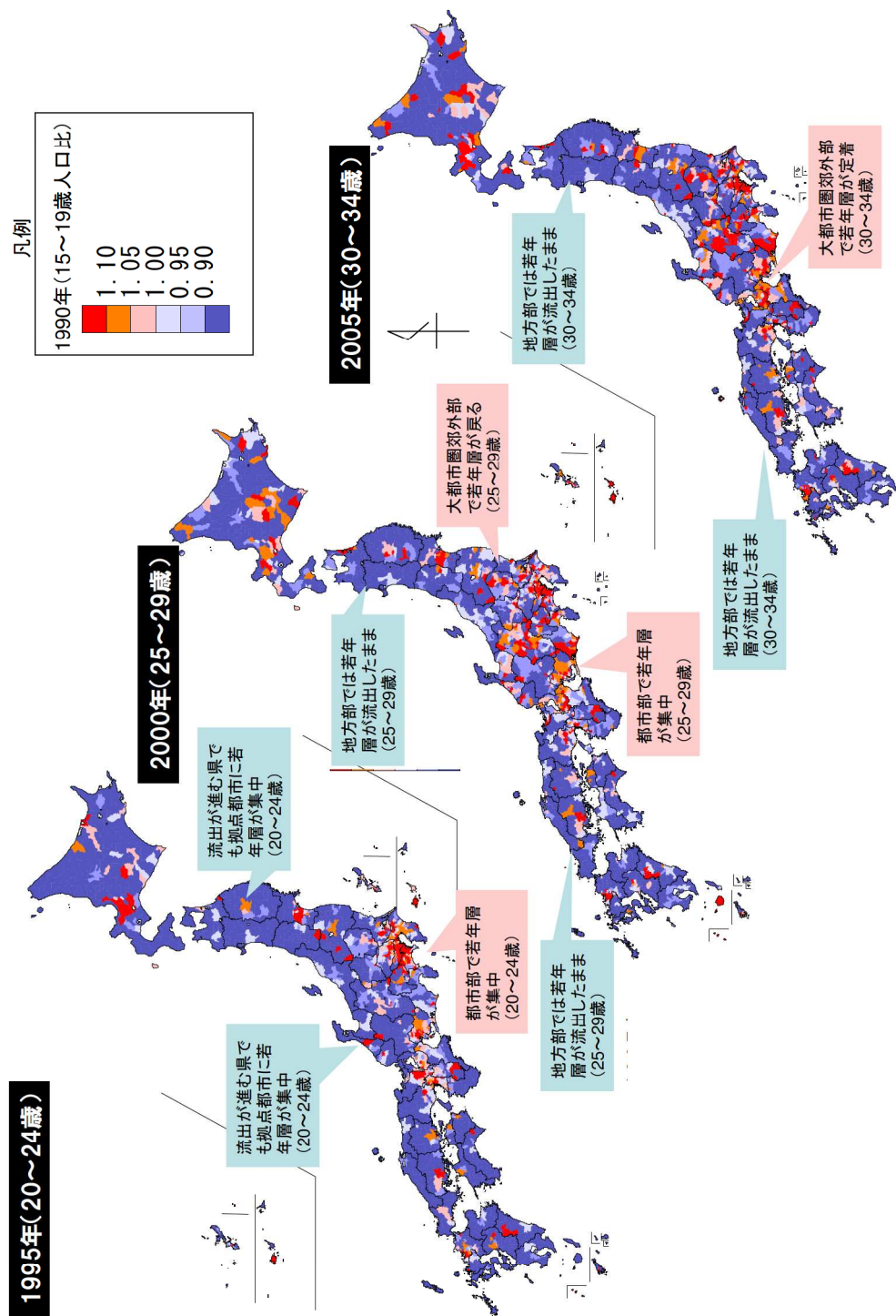


図 2-5 市町村別にみた 1990 年の 15～19 歳人口を 1.0 とした場合の 1995～2005 年の該当年齢の人口比の推移

出典：国勢調査

(高齢者層の大都市集中)

- わが国の 65 歳以上の高齢者人口は、首都圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、愛知県、大阪府で増加すると見通されている。人口減少下においても、大都市の高齢者は増加すると見通されているため、新たなマーケットとして、大都市の高齢者をターゲットとした戦略が重要となる。(図 2-6)

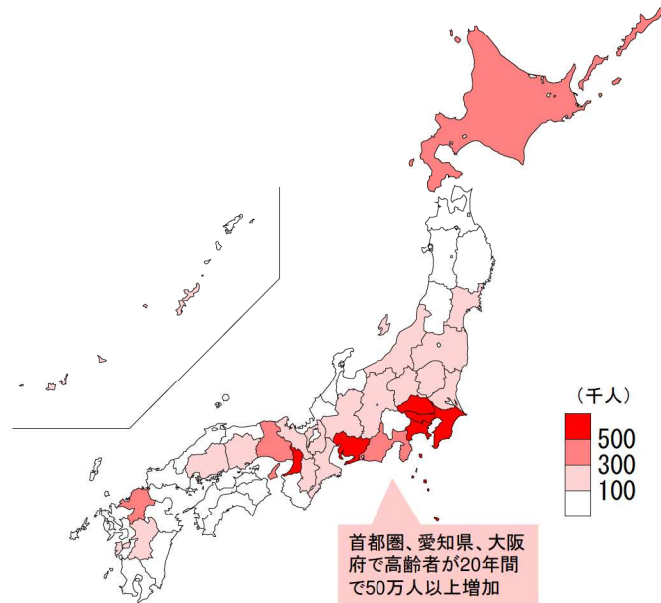


図 2-6 都道府県別 65 歳以上人口の見通し (2005 年～2025 年の増加数)

出典：国立社会保障人口問題研究所（平成 20 年 12 月推計）

②環境技術の動向

- ・わが国では、低炭素型国土の構築が模索されていくこととなり、この一環として、人流・物流の低炭素型ネットワーク化が進展することが想定される。
- ・「温室効果ガス 2050 年 80%削減のためのビジョン」をみると、運輸部門では、近距離では乗用車から都市鉄道交通、長距離では航空からリニアなどの高速鉄道へのモーダルシフトが想定されている。(図 2-7)
- ・また、拠点都市から地方圏へのデリバリーや生活圏では電気自動車の普及が想定されていることや、中心市街地などにおいて、電動スクーターや電動車いすなどを貸し出し、街を散策する手段と環境を支援する取り組みとして、タウンモビリティが導入されてきており、都市内交通や周辺地域との交通においても低炭素型の交通体系に向けた対応も求められていくと考えられる。(図 2-7)
- ・長期的には、広域的な人流では航空からリニア（無人運転）への転換、広域的な物流では電気自動車等による高速無人輸送システム（例えば、新東名の活用）が検討されている。(図 2-8)

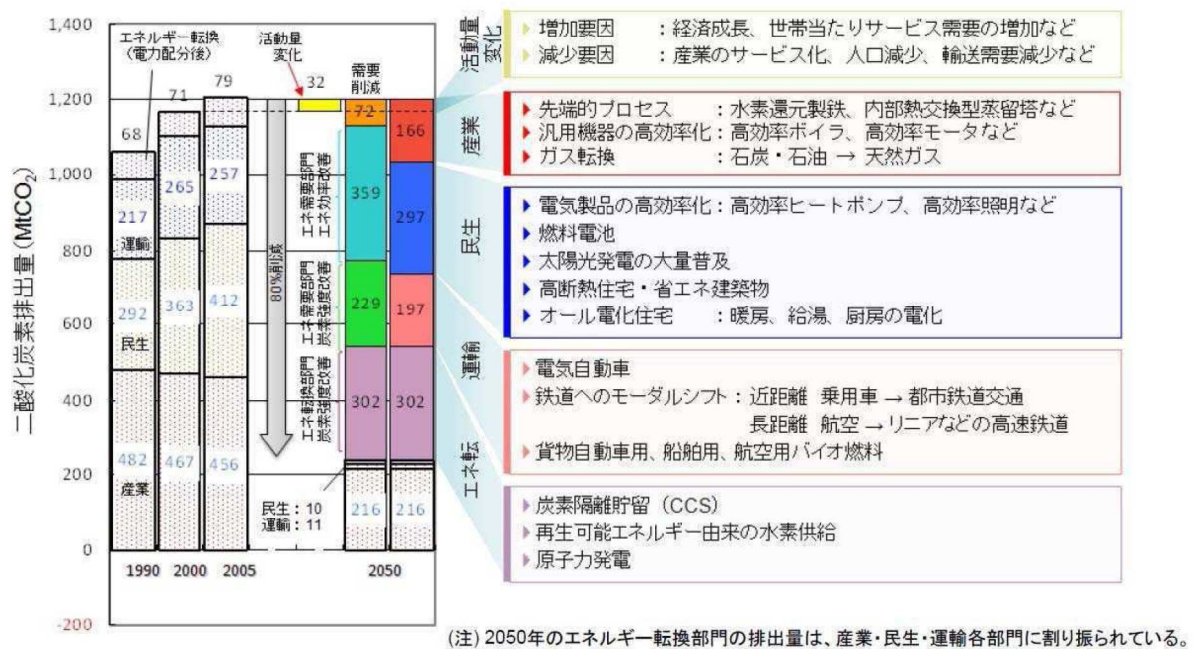


図 2-7 温室効果ガス 2050 年 80%削減のためのビジョンにみる社会の姿

出典：環境大臣「温室効果ガス 2050 年 80%削減のためのビジョン」平成 21 年 8 月

2. ロードマップの検討 2-4. 車両について

NEXCO

③ 車両のコンセプトの概要

(財)日本自動車研究所資料より

目的及び実用化時期を考慮した2種類のコンセプトを策定

(注)コンセプトAは前頁のコンセプト①に相当し、コンセプトBは前頁のコンセプト②に相当する。



主な項目	コンセプト A	コンセプト B
システム	一般車との混合交通での自動隊列走行	専用レーンでの自動隊列走行
狙い	・省エネ化(約10%の燃費, CO ₂ 削減) ・運転負荷軽減	・省エネ化(約15%の燃費, CO ₂ 削減) ・人件費削減
隊列形態	2~3台での隊列走行	3台以上の長大隊列走行
ドライバの有無	全車ドライバ乗車 役割:部分的運転操作または安全確認および異常時の操作	先頭車のみドライバ乗車 役割:安全確認および異常時の操作

1

2. ロードマップの検討 2-5. ロードマップ(案)

NEXCO

マイルストーン	2010	2020	20XX
	実証実験 一部区間供用開始	全線供用(暫定4車線)	6車線供用開始
本線利用	実証実験による検討	運用検討及びインフラ整備	運用開始
ターミナル	機能検討・整備	一般貨物車が利用	本格運用開始
車両	実証実験・車両開発	車両開発(安全面の検証)	連絡走行及び後続車有人隊列走行 隊列走行(後続車無人)
その他	制度検討、採算性・運用方法検討		



11

図 2-8 新東名高速を活用した高速無人輸送システムの検討

出典：中日本高速道路(株)第5回新東名夢ロード懇談会、2009年4月

③情報通信技術（ICT）の動向

- ・現在のテレビ会議やネットショッピングはさらに進化したし、居ながらにして仕事や買い物が可能となる社会へと変化していくことが想定される。(図 2-9)
- ・情報通信技術では、電子会議、SCM、輸配送システムなどで人や物の不必要な移動がなくなる、POS、在庫管理、物流センターなどで倉庫など空間を効率的に利用できるなど効率化が進む。また、e-文書化や電子出版、音楽電子配信などペーパーレスやメカレス（CD やレコードプレーヤを使わない）による資源・エネルギーを削減できるようになる。(図 2-9)
- ・また、テレワークの進展が進めば遠距離労働が可能になり、地方に住む大企業人、地方に住むエンジニア、地方に住む研究者等が増加していく可能性がある。(図 2-10)



図 2-9 情報通信技術による環境負荷低減の例

資料：第 7 回環境省中央環境審議会中長期ロードマップ小委員会資料



図 2-10 テレワークによって実現する働き方

資料：総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、関係各省におけるテレワーク推進に係る施策進捗状況、平成 20 年 2 月

SCM (supply chain management) は商品の生産・物流・販売までの業務を管理する手法。
 POS (Point of sale system) は店舗で商品を販売するごとに商品の販売情報を記録し、集計結果を在庫管理やマーケティング材料として用いるシステムのこと。

④価値観の変化

- ・わが国の価値観は多様化しており、昭和 55 年以降、「物の豊かさ」よりも「心の豊かさ」を求めるようになってきている。(図 2-11)
- ・また、農村の過疎化・高齢化に対する意識では、重視すべきものとして、「経済性・効率性の観点を重視すべきである」よりも、「国土・環境保全などの機能も重視すべきである」に移行してきている。これらの傾向は今後も顕著になってくるものと想定される。(図 2-12)
- ・こうしたことから、今後、これまでにない多様な価値観が現れてくることが想定され、とりわけ、豊かな自然の中で癒しや安らぎを求める人々が増加していくものと考えられ、金銭にこだわらない価値観重視の傾向が高まっている。

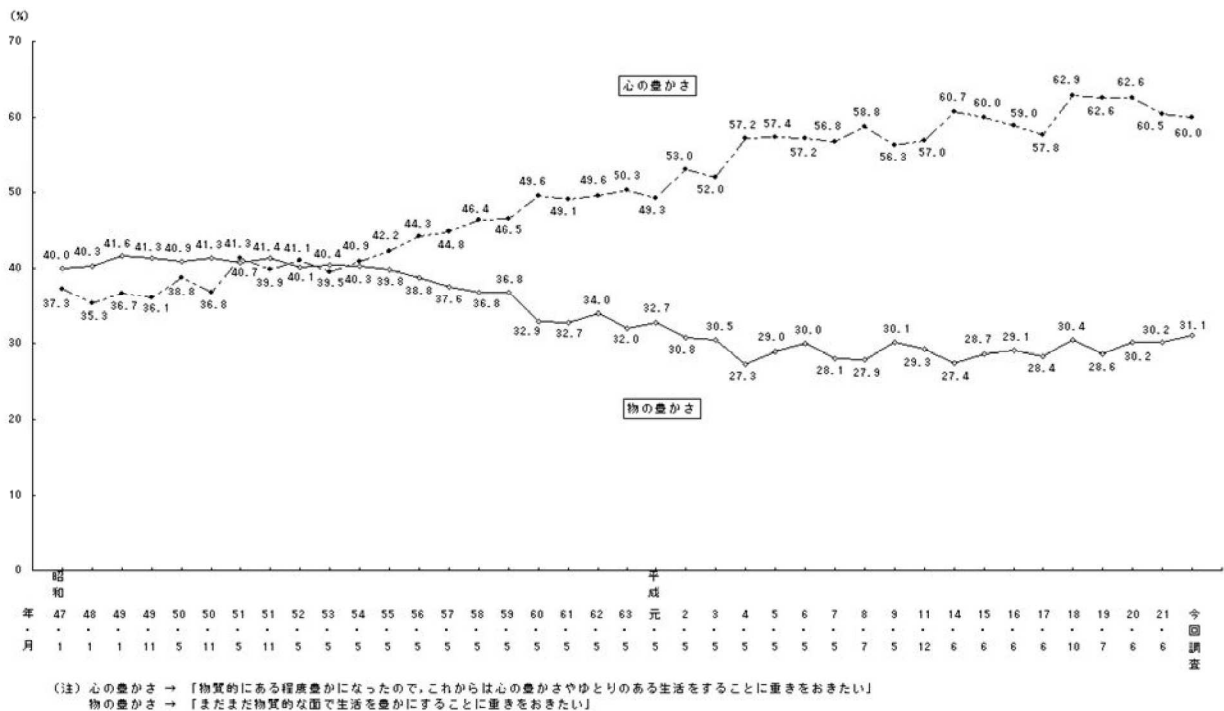


図 2-11 「物の豊かさ」と「心の豊かさ」の推移

出典：国民生活に関する世論調査（平成 22 年 6 月調査）

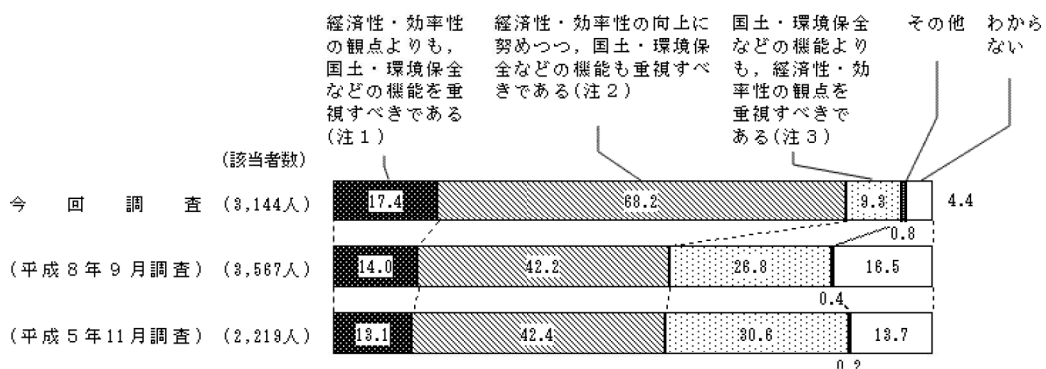


図 2-12 「経済性・効率性の向上の観点」か「国土・環境保全などの機能」か

出典：食料・農業・農村の役割に関する世論調査（平成 20 年 9 月調査）

⑤グローバル化の進展

- ・2003年のビジットジャパンキャンペーン開始以降、日本を訪れる外国人は顕著に増加している。特に、アジアからの訪日が約7割を占めている。(2009年の減少は新型インフルエンザの流行が影響によるものと考えられる。) (図2-13)
- ・アジアではASEANを中心にEPA/FTA網の構築による地域経済統合が進みつつある。広域経済統合の進展は、域内の工程間分業の促進、生産拠点の集約・最適配置、規模の経済を通じた経済全体の効率性を上昇させるなど、域内産業の国際競争力強化が期待されており、広域経済統合実現に向けた動きが活発化してきている。(図2-14)
- ・また、外国人労働者数は着実に増加しており、2009年では56.3万人となり、10年間で2倍以上となっている。(図2-15)
- ・このように、訪日外客数の増加、広域経済統合の動きの活発化、外国人労働者数の増加等わが国のグローバル化が進展している。とりわけ、アジア地域とのつながりは強まると考えられる。

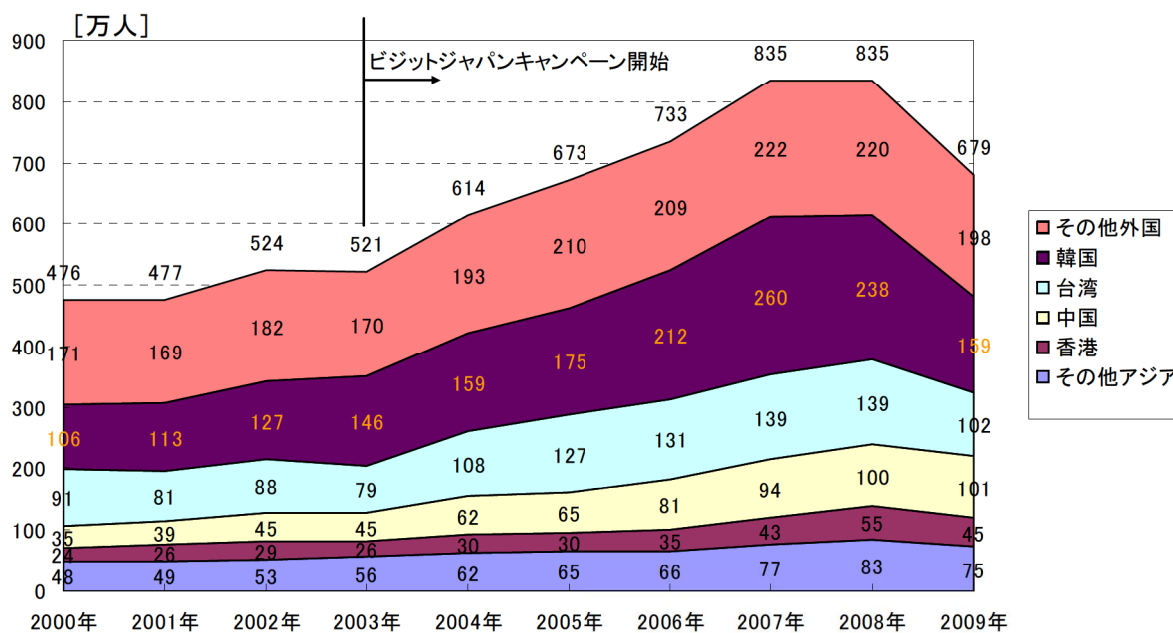


図 2-13 訪日外客数の推移

出典：日本の国際観光統計（国際観光振興機構（J N T O））

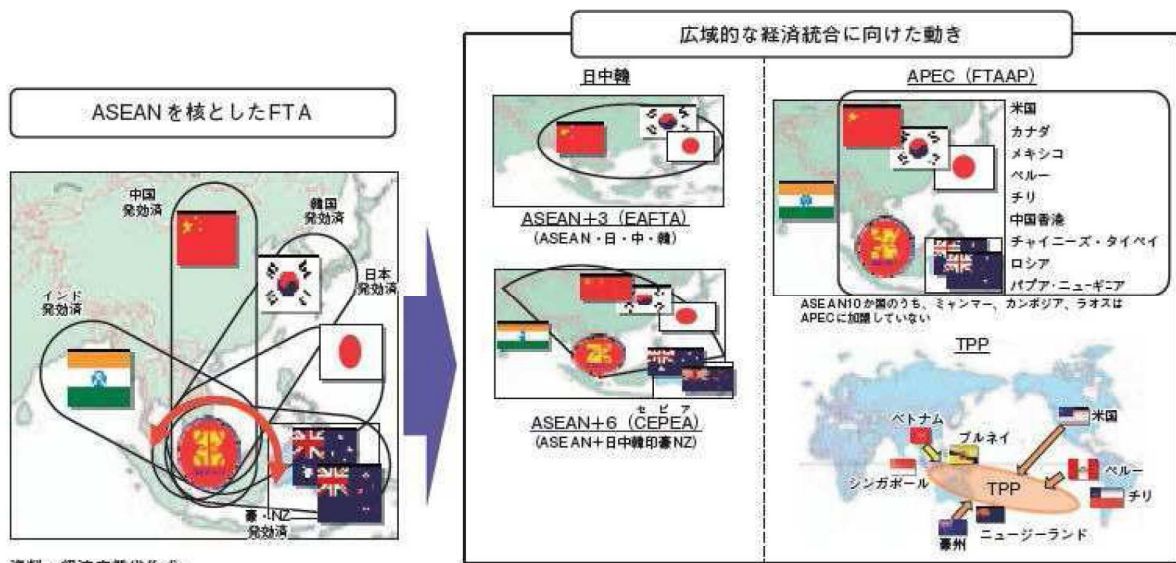


図 2-14 広域経済統合の動き（アジア太平洋地域における主要 FTA/EPA の状況）

※EPA（Economic Partnership Agreement）は、経済条約の一つで、自由貿易協定（FTA）を柱として、関税撤廃、締約国間での経済取引の円滑化、経済制度の調和など連携強化・協力の促進などを含めたもの。

※FTA（Free Trade Agreement）は、物品の関税、その他の制限的な通商規則など、自由貿易地域の結成を目的とした2国間以上の国際協定。

出典：経済産業省「通商白書 2010」

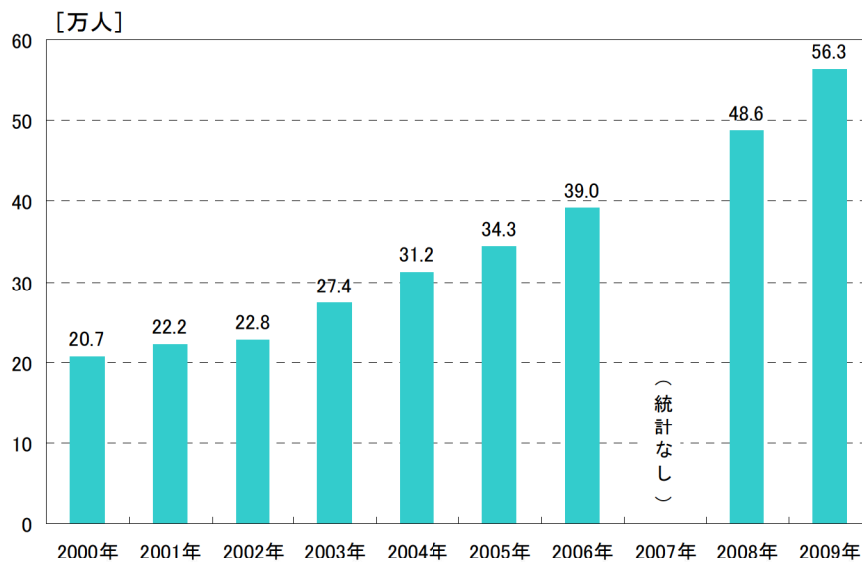


図 2-15 外国人労働者数の推移

出典：厚生労働省「外国人雇用状況報告」（2000年～2006年）、「外国人雇用状況の届出状況」（2008年、2009年）

2.2 中津川市の現状

①中津川市の人口推移・高齢化

- ・中津川市の人口は、1995 年の 8.5 万人をピークに減少傾向が強まっており、15 年後の 2025 年には 7.4 万人（2005 年の 12.1%減）、2035 年には、6.7 万人（同 20.0%減）と推計されている。（図 2-16）
- ・中津川市の 65 歳以上の高齢化率は、全国を 2～5 ポイント上回っており、中津川市の 2005 年の高齢化率は、全国の 2015 年と同程度である。中津川市の高齢化率は全国と比較して 10 年程度進展速度が速い状況にある。（図 2-17）

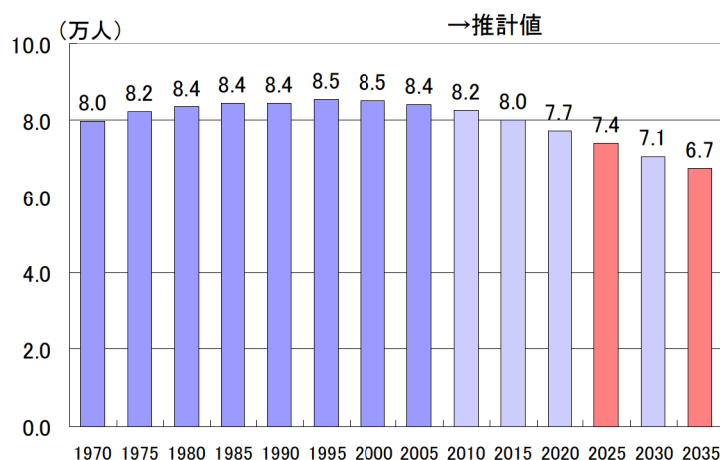


図 2-16 中津川市の将来人口推移

出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所（平成 20 年 12 月推計）

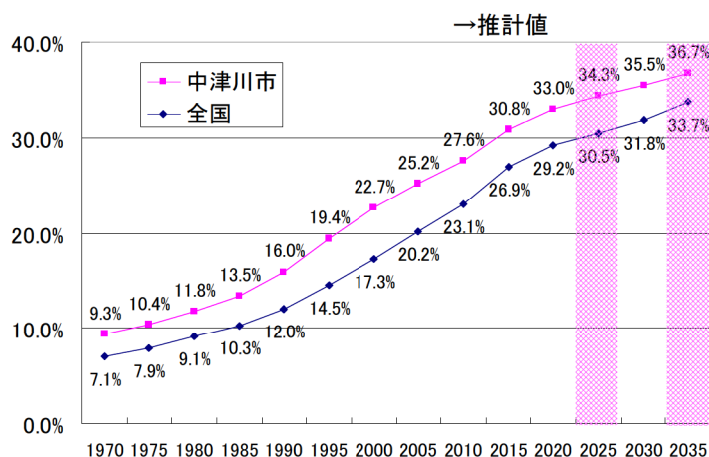


図 2-17 中津川市の高齢化率（65 歳以上）の推移

出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所（平成 20 年 12 月推計）

- ・中津川市の年齢階層別人口の推移をみると、中津川市の1995年における10～14歳及び15～19歳の人口の5年後の2000年の人口は、600～1,000人減少している。こうした若い世代では、就学・就業によって市外に流出していることを示している。一方、1995年における25～29歳及び30～34歳の人口の5年後の2000年の人口は、100人程度増加している。この年代は、世帯形成している年代でありこの年代以降の社会流出は少ない。こうしたことから、いかに若い世代（10代後半）の社会流出を防ぐか、及びいかに世帯形成期（20代後半～30代）に中津川市に呼び戻すかが持続的な発展をしていくためには重要となる。（図2-18）
- ・また、中津川市人口の自然動態と社会動態について、自然動態をみると、2000年から2001年にかけて自然増から自然減に転換し、2009年には274人減少している。社会動態をみると、1993年、1994年で転入超過となったものの、それ以降は、ほぼ転出超過の状況となり、自然減と社会減の両方の減少によって、市全体の人口が減少している状況にある。（図2-19）

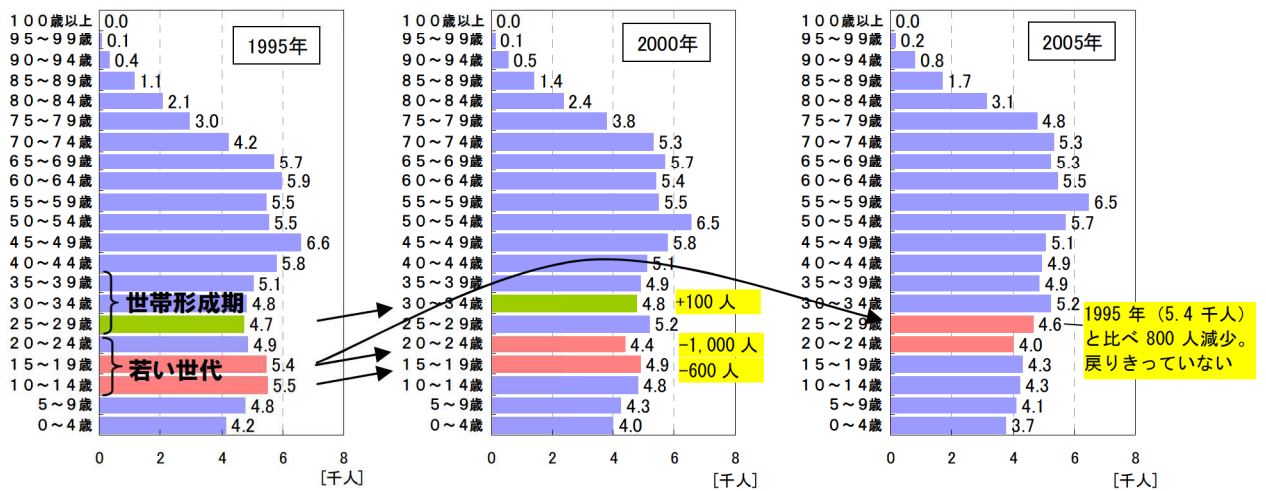


図 2-18 中津川市の年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査

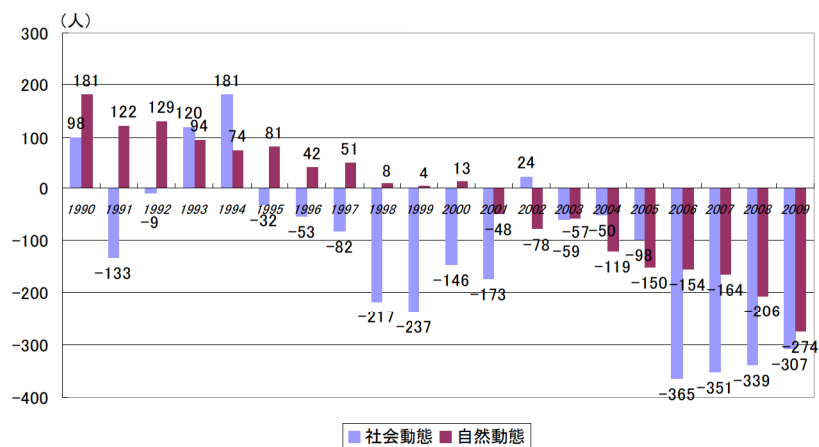


図 2-19 中津川市人口の自然動態と社会動態

出典：住民基本台帳

②中津川市の産業構造の変遷

- ・中津川市の産業構造の変遷をみると、平成 8 年度以降、製造業の占める割合が拡大し、平成 18 年度には 49.2%に達している。しかし、平成 19 年度では、その割合が 40.8%に縮小している。
- ・サービス業についてみると、平成 8 年度以降 12.2%から平成 19 年度で 15.7%と若干ながら割合を高めている。
- ・割合が低くなった産業部門は、建設業、卸売・小売業となっており、特に建設業は 8 年度の 10.0%から平成 19 年度の 5.3%と大きく縮小している。
- ・また、中津川市の地場産業として、付知や加子母地域等のひだの匠の流れを汲む伝統技術を活かした木工業、建築業、製造業が存在し、東濃ひのきを活かした生産活動が地場産業としてあげられる。
- ・そのほか、蛭川や苗木地域等の花崗岩を利用した石材業も地場産業としてあげられる。石材業では、建築物の内外装等の建築用資材、神社の鳥居や墓石、燈籠、オブジェなどの様々な「みかげ石製品」のブランド化が進められている。

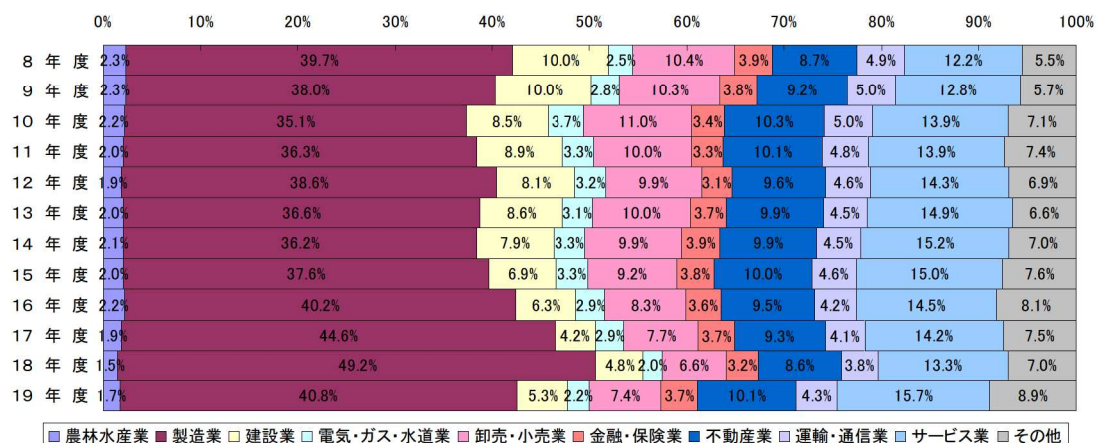


図 2-20 中津川市内総生産にみる産業部門別構成割合の変遷

出典：平成 19 年度市町村民経済計算結果

③中津川市の基盤整備の状況

(交通基盤)

- ・中津川市は、古くから東西、南北の交通軸が交差し、街道を往き来する人の荷物を運び、宿を提供することなどを生業として栄えるとともに様々な文化がもたらされてきた。また、中山道や木曾川沿いの地域と飛騨街道や付知川沿いの地域を結ぶ経済拠点としてまちが形成され、そこに商業、運送業、金融業が成長し、近年では中央本線や国道 19 号、中央自動車道などの交通アクセスの向上や中核工業団地の整備などが相まって、県内でも上位の製造品出荷額を誇る工業都市として発展してきている。
- ・これに加え、岐阜県のゲートウェイとなり得る、リニア中央新幹線が整備されることで、他地域からの交流を支える拠点となると想定される。

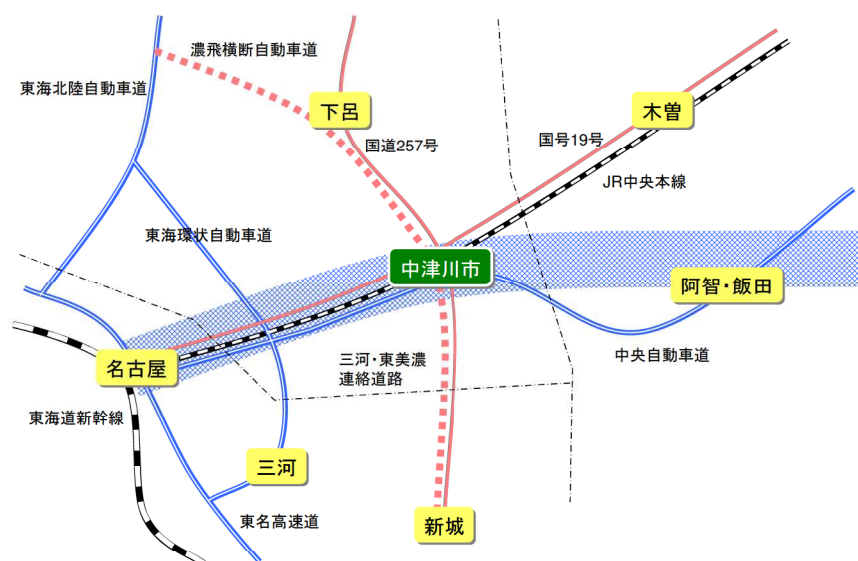


図 2-21 交通の要衝である中津川市

(情報通信技術)

- ・中津川市では、市内のどこに住んでも格差のない良好な情報通信環境を整備するため、西日本電信電話株式会社（NTT 西日本）との業務提携により、全国でも例の少ない公設民営の手法で、平成 19 年度から平成 21 年度までの 3 年間で、市内全域に光ファイバー網を整備した。
- ・これにより、市民は、高速回線を利用したインターネットサービスなどをストレスなく利用することができ、企業では、海外とのやり取りなど様々な企業活動で活用されている。
- ・今後も、防災、医療や各種行政サービスなど様々な分野での活用が期待されている。

全市光ファイバー活用イメージ

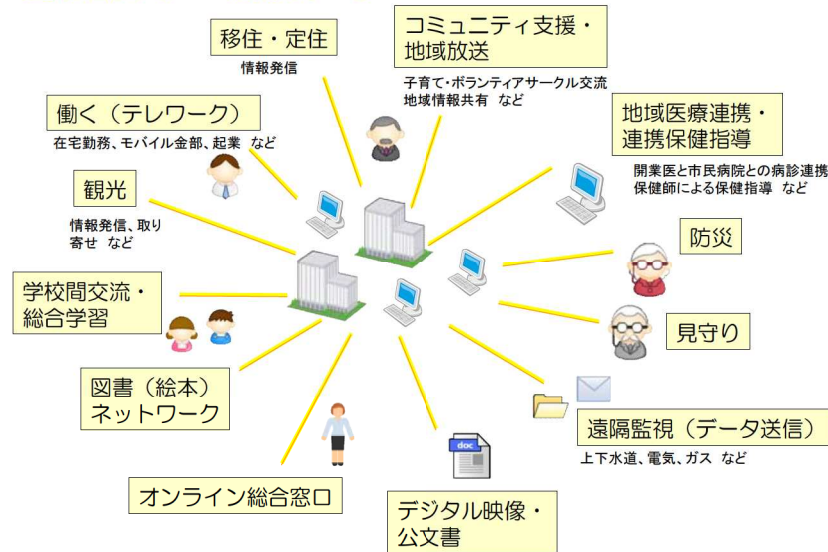


図 2-22 中津川市光ファイバー活用イメージ

(環境技術)

- ・環境省の「チャレンジ 25 地域づくり事業」(二酸化炭素排出量 1990 年比 25%削減のために効果的対策を集中的に導入して地域づくりを行う地域)の実証事業の選定先(全国 6 箇所)として、中津川市が選定され、焼却施設の排熱や、地中熱など未利用エネルギー活用の新技術を、環境負荷の高い病院に導入し、化石燃料の代替エネルギーとしての実現可能性を実証し、かつ、全国へ発信するとしている。

④中津川市と周辺地域とのつながり

(東濃東部の拠点都市)

- ・中津川市のある東濃地域は、古くは中山道、現在では中央自動車道、国道 19 号、中央本線などが基盤となり、通勤・通学圏や医療圏、商圏など人々が相互に交流している一体的な生活圏を形成している。
- ・また、中津川市は東濃地域内のみならず、木曽、下伊那、飛騨や三河などの周辺地域とも産業、雇用、観光等、様々な分野で交流・連携を行い、都市と農村の両面性を併せ持つ、優れた地域資源と都市機能を有する東濃東部の拠点都市として発展してきた。

(木曽地域)

- ・木曽地域とは国道 19 号や中央本線で結ばれており、馬籠宿と妻籠宿との連携や木曽十一宿という枠組みで中山道観光を通じた強い連携、県際交流事業などを通じて広域観光に取り組んでおり、木曽南部地域は中津川市の商圏の一部となっているほか、木曽地域から中津川市への通勤者も多くみられる。

(下伊那地域)

- ・下伊那地域とは恵那山を挟んで隣接しているが、中央自動車道で結ばれており、神坂峠、

恵那山トンネル、富士見台を介した阿智村との観光交流や飯田市と災害時相互応援協定を締結している。

(飛騨地域)

- ・下呂市とは国道 257 号で結ばれており平成 22 年に観光連携協定を締結し、広域観光連携に取り組んでいるほか、国道を介したつながりや濃飛横断自動車道建設などの道路面の課題に取り組んでいる。中津川市の北部地域は、下呂市の商圏の一部となっており、中津川市から下呂市への通勤・通学者もみられる。

(三河地域)

- ・三河地域とは中央自動車道・東海環状自動車道、国道 363 号などで結ばれており、中津川市内には三河地域の自動車関連産業を支える多くの企業がある。稲武町（現豊田市）とは名古屋市とともにふれあい協定を結び、行政、民間レベルでの交流を続けているほか、豊田市との災害時相互応援協定も締結している。

(名古屋都市圏)

- ・名古屋都市圏とは約 1 時間の近からず遠からずのほどよい距離にあり、中津川市はものづくり回廊である東海環状自動車道の外側に位置している。中央本線、中央自動車道が名古屋都市圏と結ばれており、中津川市から名古屋都市圏への通勤・通学者も多い。

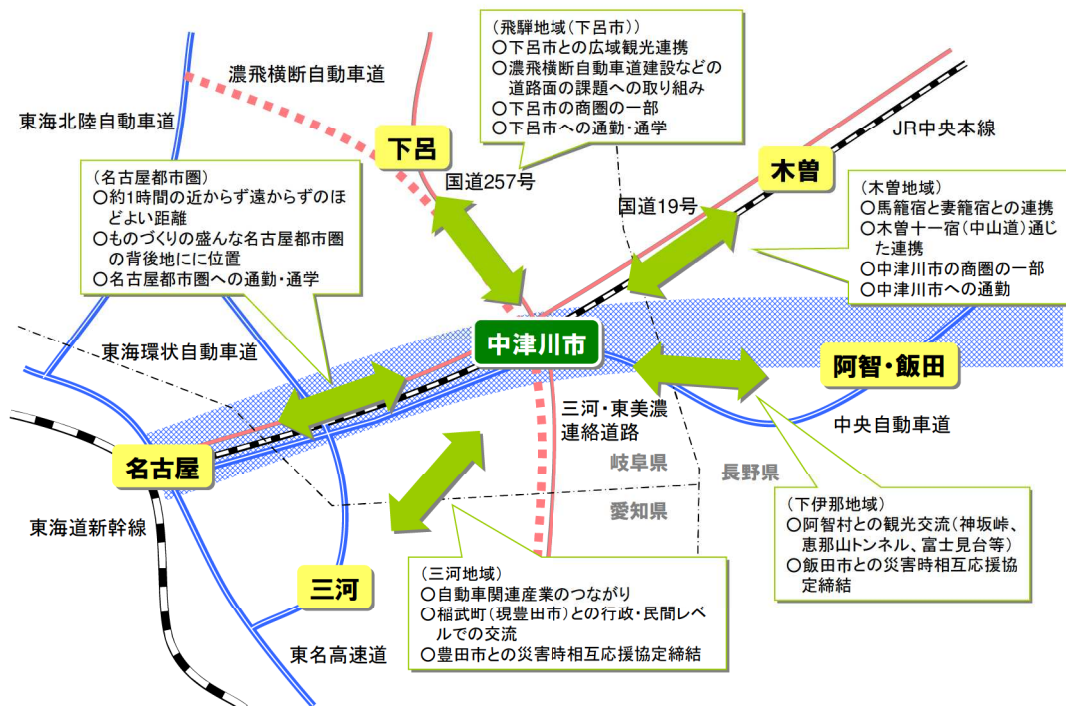


図 2-23 中津川市と周辺地域とのつながり

⑤中津川市における観光や交流の状況

(観光)

- ・東濃圏域における居住地別観光客数は、県内が 56.8%と最も高く、東海地方が 32.8%と続いており、近隣からの観光客が多い。関東地方からは 3.6%と少ない。(図 2-24)
- ・中津川市への平成 21 年の観光客は、年間約 391 万人となっており、近年は増加傾向にある。しかし、宿泊者数は、約 22 万人となっており、減少傾向にある。(図 2-25、図 2-26)
- ・主要観光地の観光客は、馬籠宿が 58.3 万人と最も多く、次いで、中山道の 32.6 万人、岐阜中津川ちり村が 18.0 万人となっている。(図 2-27)
- ・目的別にみると、「文化・歴史」が約 100 万人と最も多く、ついで、「レクリエーション」となっている。近年は、「産業観光」や「イベント」が増加傾向となっている。(図 2-28)
- ・外国人宿泊者数は、平成 21 年で約 1,500 人と平成 20 年の 1.7 倍となっている。(図 2-29)

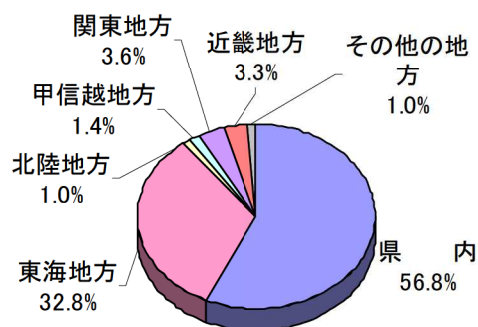


図 2-24 東濃圏域における居住地別観光客数（平成 21 年）

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

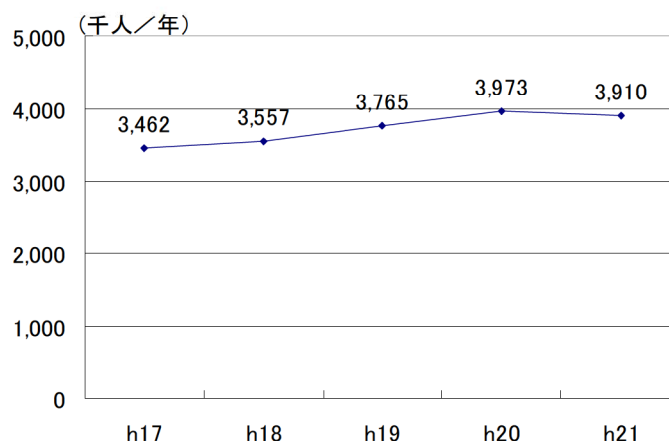


図 2-25 中津川市の観光客（総数）の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

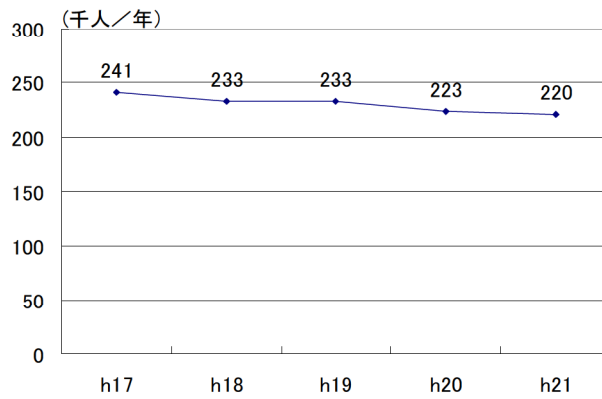


図 2-26 中津川市の宿泊客数の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

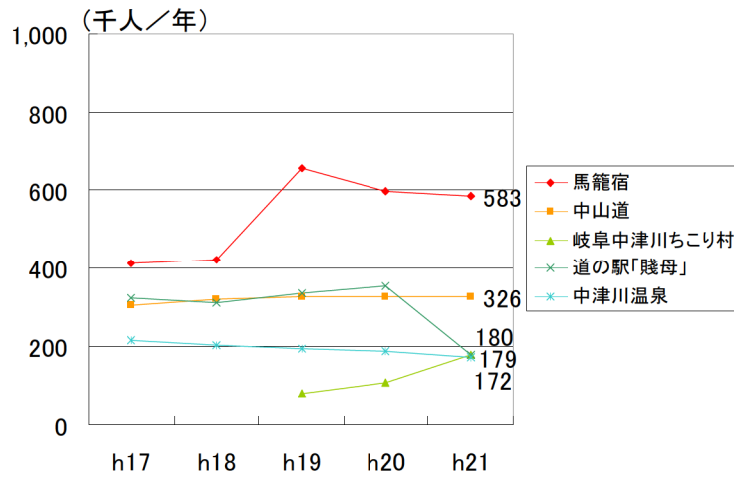


図 2-27 中津川市の主要観光地の観光客の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

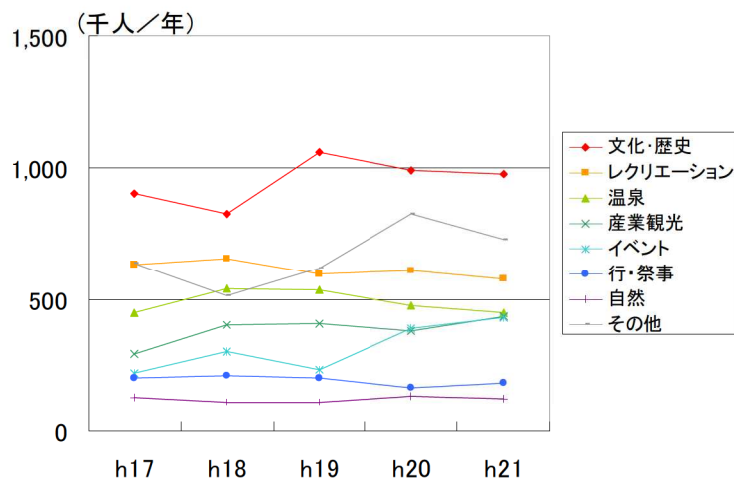


図 2-28 中津川市の目的別観光客の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

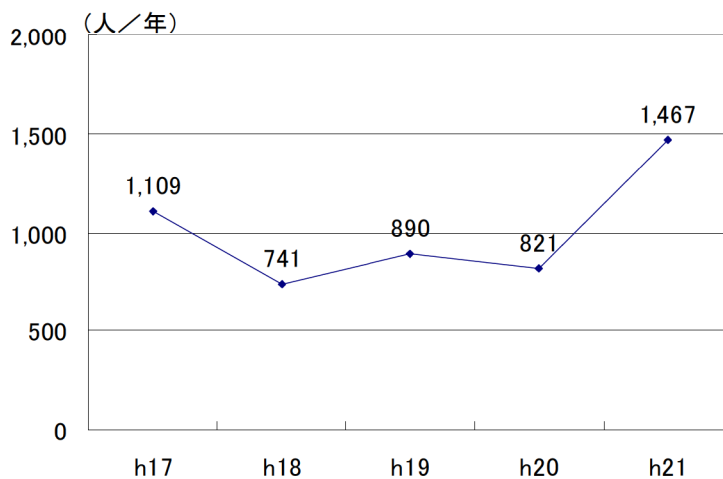


図 2-29 中津川市の外国人宿泊者数の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

(交流)

- ・ 通勤通学の状況を見ると、恵那市との流動が最も多く、中津川市と恵那市は相互に約 4,000 人の通勤・通学がみられる。
- ・ 瑞浪市、土岐市、多治見市の東濃地域の都市、下呂市、長野県南木曾町においても 200 人以上の通勤・通学が相互にみられる。また、中津川市の約 1,200 人が名古屋市に通勤・通学している。

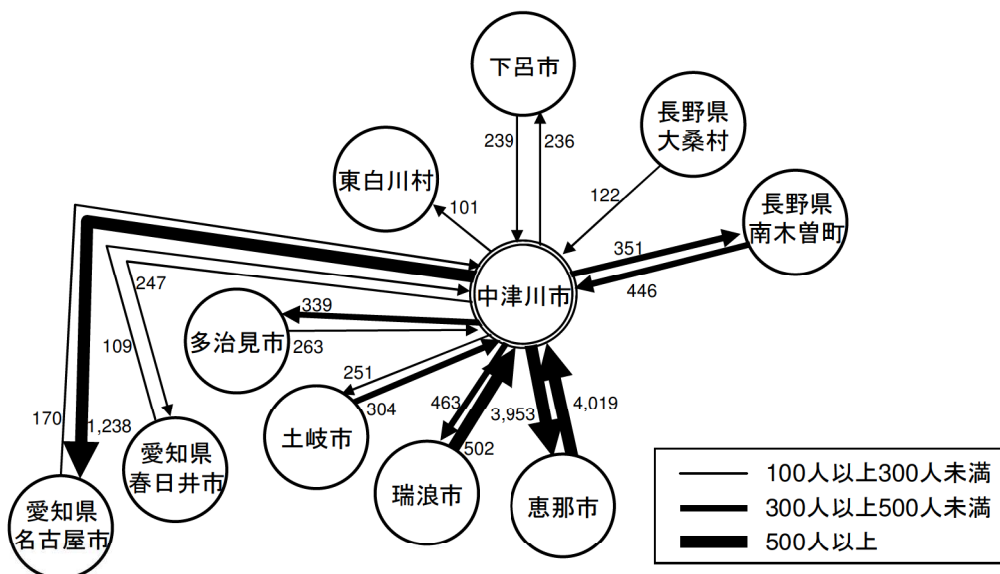


図 2-30 中津川市との通勤・通学流動の状況 (100 人以上)

※中津川市との通勤・通学の流動が 100 人以上の都市のみを表示。

出典：H17 国勢調査

(幹線旅客純流動調査にみる広域的流動) (2005 年)

- ・ 幹線旅客純流動調査は、5 年毎に公表されている統計で、都道府県を越える流動を対象としている。
- ・ 航空旅客動態調査や幹線鉄道旅客流動実態調査、全国道路交通情勢調査、幹線旅客船流動調査、幹線バス流動調査、国際航空旅客動態調査といった交通機関別の調査を用いて一つに処理された統計である。
- ・ 中京圏においては、岐阜県、愛知県、三重県の相互の流動は同じ大都市圏内流動として明確になっていないことに注意が必要となる。

1) 目的別

- ・ 東濃圏域に訪れる流動を目的別にみると、平日では観光が 42.5%、仕事が 25.0%、休日では、観光が 45.1%、私用が 30.6%となっている。平日の仕事目的の割合が高い。

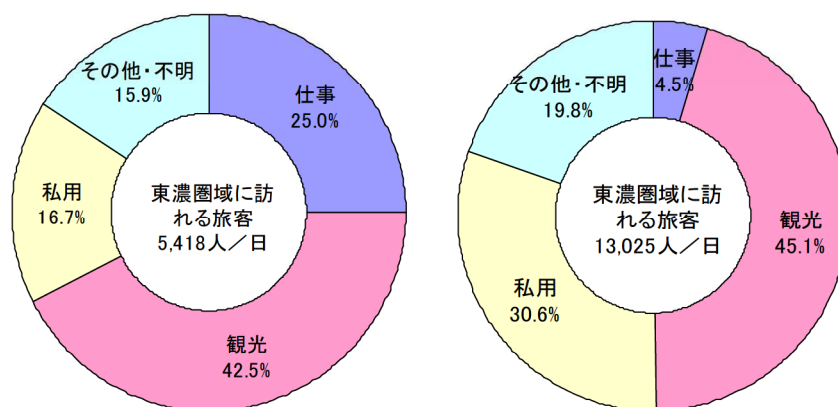


図 2-31 東濃圏域に訪れる旅客の目的別流動量割合 (平日 (左)、休日 (右))

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

2) 地域別

- ・ 東濃圏域に訪れる流動を地域別にみると、平日、休日ともに、長野県が最も高い。首都圏は平日が 8.5%、休日は 6.9%となっている。

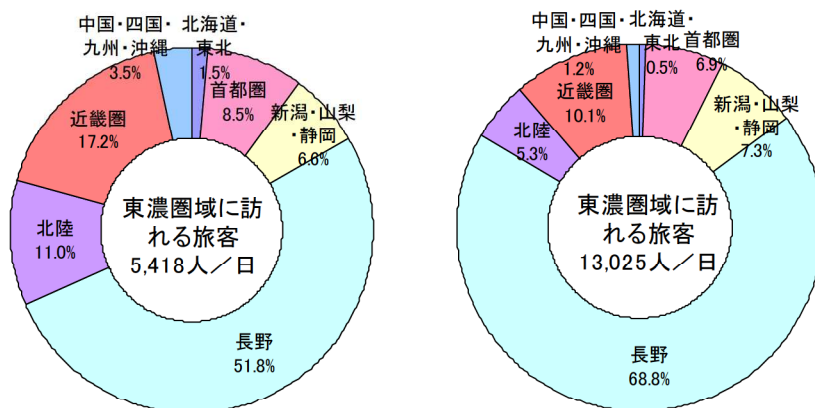


図 2-32 東濃圏域に訪れる旅客の地域別流動量割合 (平日 (左)、休日 (右))

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

3) 交通機関別

・東濃圏域に訪れる流動を交通機関別にみると、平日、休日ともに、乗用車等が 8 割程度となっている。鉄道は、平日で 17.2%、休日で 10.3%となっている。

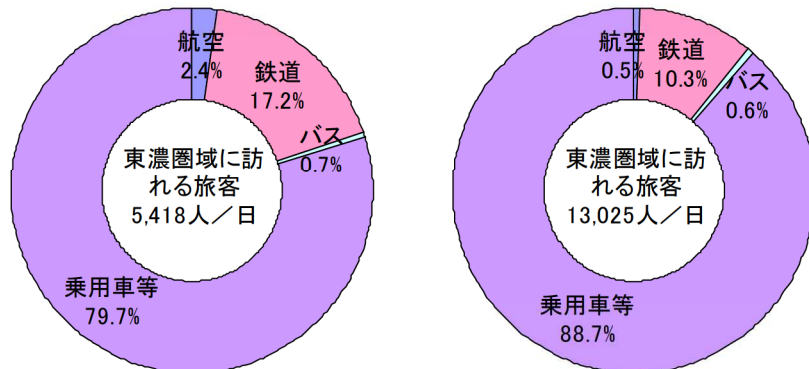


図 2-33 東濃圏域に訪れる旅客の交通機関別流動量割合（平日（左）、休日（右））

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

4) 首都圏からの目的別・交通機関別

・首都圏から東濃地域に訪れる流動を目的別にみると、平日は仕事が 52.0%と最も多く、休日は私用が 44.5%と最も多い。交通機関別にみると、鉄道が平日で 68.9%、休日で 59.3%と最も多い。

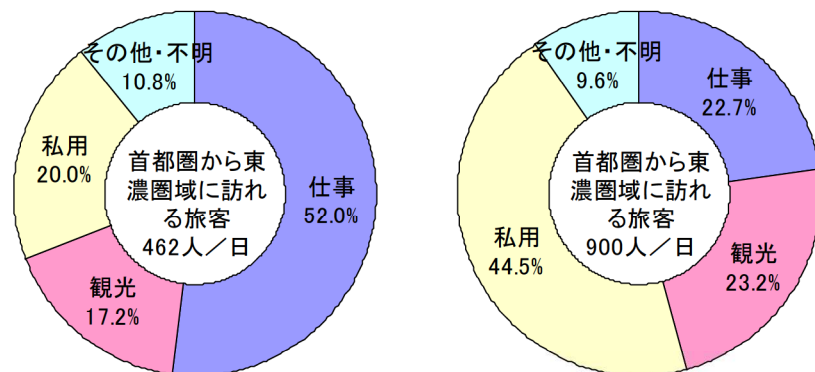


図 2-34 首都圏から東濃圏域に訪れる旅客の目的別流動量割合（平日（左）、休日（右））

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

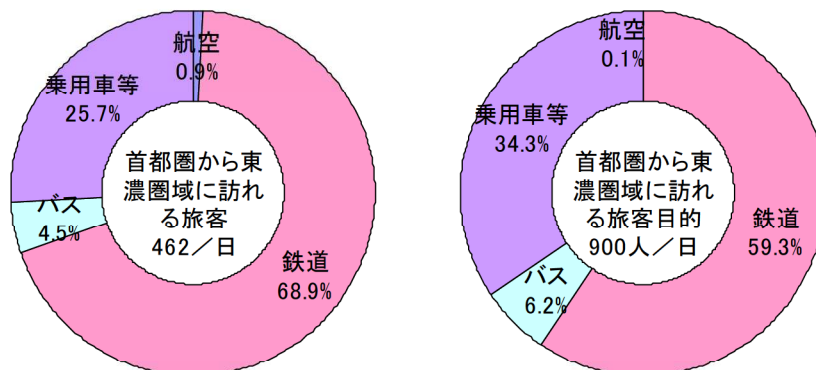


図 2-35 首都圏から東濃圏域に訪れる旅客の交通機関別流動量割合（平日（左）、休日（右））

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

5) 観光目的の地域別流動量

- ・全国幹線旅客純流動調査の観光目的の地域別流動量をみると、長野県の割合が平日、休日ともに 50%以上と最も多く、首都圏は平日で 3.5%、休日で 3.6%、近畿圏は平日 20.0%、休日 10.5%となっている。また、岐阜県観光レクリエーション統計をみると、県内と東海地方をあわせると約 90%にのぼる。
- ・統計データにより、集計するデータの性質が異なるため数値が異なるが、以下の 3 点について整理することができる。
 - i) 県内及び近隣地域（東海地域や長野県）からの観光客の割合は高い。
 - ii) リニア開業により首都圏からの所要時間が短縮され流動増加が期待される。
 - iii) 県内及び長野県とのセットの観光戦略が考えられる。

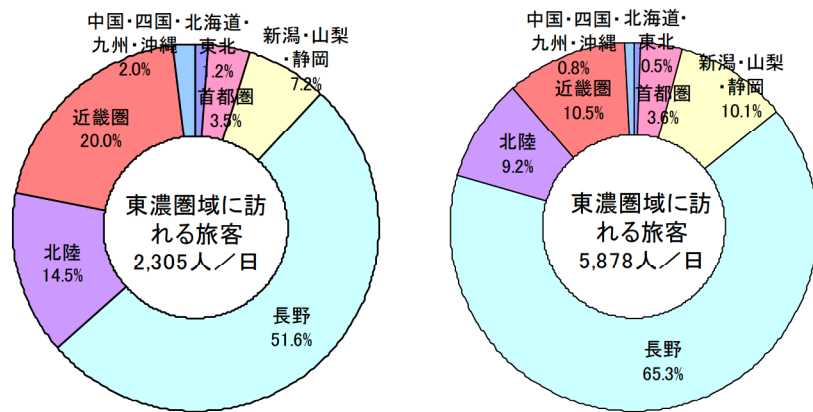


図 2-36 観光目的の地域別流動量割合 (平日 (左)、休日 (右))

出典：幹線旅客純流動調査(2005)

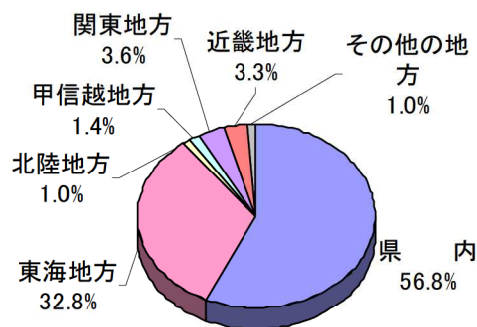


図 2-37 東濃圏域における居住地別観光客数 (平成 21 年) (再掲)

出典：岐阜県観光レクリエーション統計

- ※岐阜県レクリエーション統計の数値と幹線旅客純流動調査の結果の違いについては、以下の点で、集計データが異なるため数値が異なる。
- ・岐阜県レクリエーション統計は、主要な観光地・宿泊地ベースで集計されており、居住地域は 5 年毎のアンケート調査により把握している。一方、幹線旅客純流動調査では各交通機関別の流動調査結果をもとに、利用者ベースで処理しているところに大きな違いがあり、観光レクリエーション統計で対象としている主要観光地に必ずしも訪れていない数値が含まれている場合がある。

⑥東濃地域及び岐阜県における研究開発機関

- ・東濃地域には、中央自動車道沿線に工業用地や4年制の大学が立地しているほか、「(株)日本無重量総合研究所」や「核融合科学研究所」「(株)超高温材料研究所」「(独)日本原子力研究開発機構東濃地科学センター」などの公的試験研究所が立地している。
- ・東濃地域には、高度な学術機関は少ないが、研究機関が多く点在しており、リニアは岐阜県の東の玄関口として、こうした大学や研究所に関連する人材交流を支える交通機関になると想定される。
- ・また、中津川市では全国の中学生を対象に1995年から、光通信技術研究の先駆者で第一人者である東京工業大学名誉教授の末松安晴氏（元東京工業大学長・本市名誉市民）をはじめとする日本を代表する科学者を講師に迎え、「岐阜サマー・サイエンス・スクール（GSSS）」を毎年開催している。近年ではノーベル化学賞受賞者からの講義も行われるなど、科学の楽しさを学び興味関心を高める取り組みを行っている。

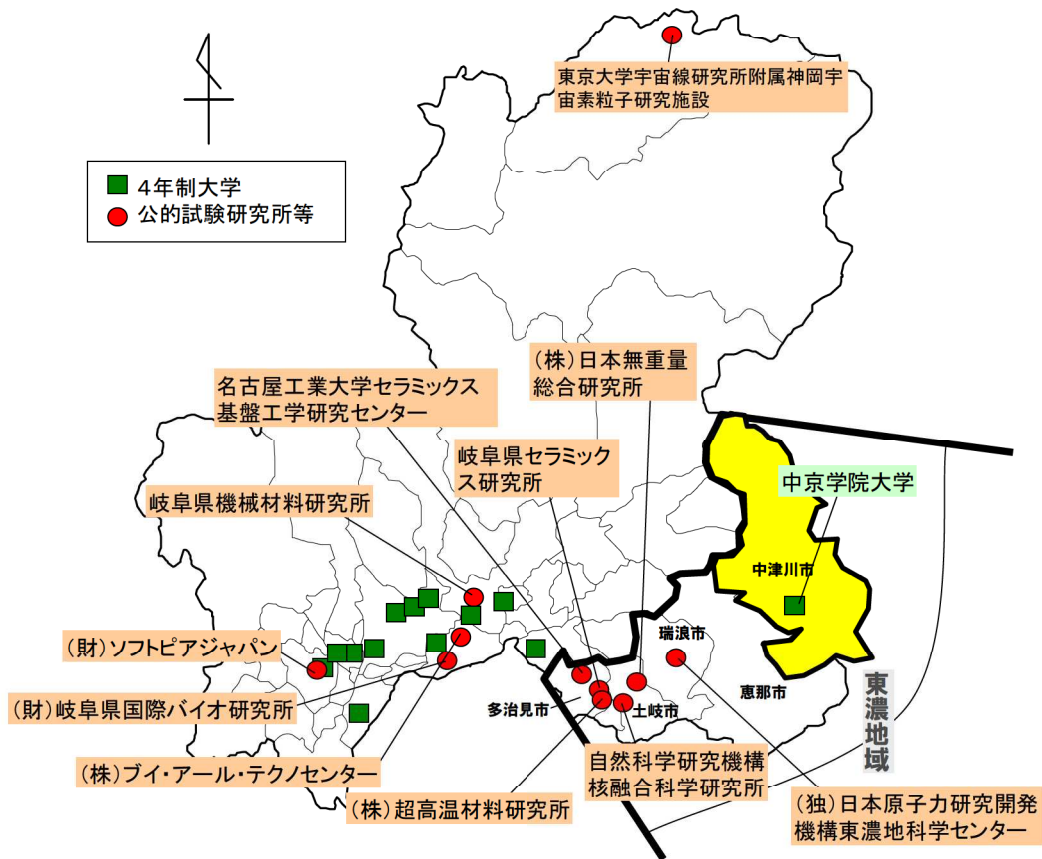


図 2-38 東濃地域及び岐阜県内の研究開発機関の分布

出典：企業立地ガイド岐阜 2009 を参考に作成

3. リニア時代における中津川市の広域的発展のシナリオ検討

中津川市へのリニア開業効果は、着実な取り組みによって効果の発現を確実に引き出すことが可能であり、何もしなければマイナスの影響が地域に波及する可能性も否めない。特に、リニアの効果は、中長期にわたって発現すること、時代の潮流変化の影響を受けることが想定されるため、これを踏まえた広域的発展のシナリオを検討していく必要がある。

3.1 リニア開業による中津川市への影響

中津川市の人口の推移をみると、中津川市は 1995 年をピークに自然減と社会減の両方によって市全体の人口が減少している。特に、若年層（10 代後半）の流出の影響が大きく、世帯形成期（20 代後半～40 代）の人口が回復しきれていない状況にある。中津川市の産業をみると、主要産業は工業であり、地場産業として東濃ひのきやみかげ石製品などの農林業や石材業がある。また、観光は、馬籠宿に代表される歴史資源や付知峡などの自然資源などの観光資源をもち、名古屋都市圏や長野県からの観光客が多い。さらに、東濃地域には研究開発機関が多く点在している。

中津川市はこれら地域特性に加え、古くから交通の要衝であったことや周辺地域とのつながりにより発展してきた。

このような中津川市に東京まで約 50 分、名古屋まで約 10 分で結ばれるリニアが開業する予定となっている。これまでの新幹線開業事例から想定される効果としては、企業の生産性の向上、新たな企業立地や観光客の増加などのプラスの効果があげられている。一方で、若年層人口の流出や商業機能の流出などのマイナスの影響が懸念される。

3.2 時代の^{すうせい}趨勢からみたまちづくりに関するマイナスとなる要素

リニア開業予定となる今後 15 年から 30 年後の時代潮流を概観すると、本格的な人口減少の到来、低炭素社会に対応した環境技術の進展、テレワーク等を可能にする情報通信技術の進展、物から心の豊かさに代表される価値観の変化、外国人観光客の増加や経済統合などにみられるグローバル社会の進展等が、中長期的に起きると想定される。

このような時代の趨勢と中津川市の特性を踏まえると、積極的に適切な取り組みをおこなわない場合は以下に示すマイナス要素が顕在化してくる可能性がある。

○若年層の大都市流出に拍車がかかる

東京との時間距離が縮まり、身近に感じられるようになる。そのため、若年層は大都市に就業や就職で出ていくばかりで戻ってこなくなる現状の傾向がさらに強まる。

○新しい産業形態が生まれない

リニアにより大都市との関係が強まるなかで、新しい産業形態が生まれる可能性を秘めているが、それを活かせずむしろ他地域との格差が広がり衰退する。

○地域産業が衰退する

高齢化の進展とともに若年層の流出による担い手の減少、地域間競争の進展等より、地場産業や中津川市の主要産業が衰退する。

○通過型観光により観光が衰退する

リニア開業により大都市との所要時間が大幅に短縮されることから、岐阜県の東の玄関口として、観光目的の利用が増加すると想定される。しかしながら、中津川市の観光魅力を高めていない場合は単なる通過地域となり観光客増加による効果を失うことになる。

○グローバル社会への対応ができない

リニア開業により、中部国際空港、羽田空港等のアクセス利便性が格段に向上する。そのため、海外の人々や企業が中津川市に訪れやすくなる。海外を意識した取り組みを進めないとグローバル社会の対応ができなくなる。

○二次交通手段の不足による限定される効果

リニアは地域間の所要時間を飛躍的に縮めるが、その分、リニア駅と周辺地域の二次交通が十分機能しないとその速達効果は限定的となり、企業活動や観光行動に影響を与える。

3.3 中津川市に求められる持続的発展に向けた地域づくりの視点

リニアの効果を最大限に活かした地域づくりによる象徴的なアウトカムは、「交流の促進」による地域経済の活性化と「定住人口の維持」による地域の持続的発展（人口減少の抑制）にある。そのため、この2つの視点で求められる地域づくりを整理すると以下の通りとなる。

①交流の促進

「交流の促進」では、観光交流とビジネス交流に大別され、観光交流では、大都市圏、周辺地域、外国人の各観光客による地域資源に絡んだ消費促進、ビジネス交流では、東濃地域に点在する研究開発機能や既存企業の流動ニーズに応じた交通利便性や宿泊機能等の消費促進が重要となる。求められる地域づくりとして、観光交流の面では、和菓子、木工製品、みかげ石製品などの地場産品の活用や、馬籠宿に代表される中山道の宿場町やまちなみといった資源の活用、外国人向け観光資源の魅力の向上が重要となる。また、ビジネス交流の面では、リニア駅との二次交通を充実させた地域内移動利便性の向上などが重要な要素となる。

②定住人口の維持

「定住人口の維持」では、地域の若者が就学・就業を機会に大都市に流出した後にはふる

さとに回帰する「U ターン者の増加」と他地域の人口が転入する「I ターンの誘致」に焦点を当てる必要がある。多様な能力発揮の機会や多様なビジネススタイル・ライフスタイルを支える環境づくり、安心して世帯形成できる環境づくりの視点が重要となる。求められる地域づくりとして、U ターン者の増加では、若者に「ふるさと DNA」を情操した上で、地域の若者が就学・就業を機会に大都市に流出した後にふるさとに回帰することができるように企業誘致や起業などの多様な能力発揮の機会を与える必要がある。I ターン者の誘致では、多様なライフスタイルやビジネススタイルを支える環境整備によって働く場所・住む場所の魅力を高めることが必要となる。こうした U ターン者、I ターン者を増やすことで、20 代～30 代の世帯形成を図っていくことが定住人口を維持していくために必要となる。そして、安心して世帯形成ができる環境を用意しておくことが重要になる。

いずれも大都市と直結する地方都市というポジションを活かした視点が重要になる。

3.4 中津川市の発展シナリオ

中津川市の持続的発展に向けたまちづくりを進めていくためには、発展シナリオとして、交流を促進させる「訪れてよし」と定住人口を維持する「住んでよし」の二つの面から描く必要がある。

「訪れてよし」では、リニアを直接利用した交流に関連が強いと思われる①～④の4つの発展シナリオを描くことができ、「住んでよし」では、中津川市への定住に関連が強いと思われる⑤～⑧の4つの発展シナリオを描くことができる。(表 3-1)

表 3-1 発展シナリオ

<p>(訪れてよし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①中津川市が岐阜県の東の玄関口・木曽地域の玄関口となる ②大都市圏・周辺地域からの観光訪問が多くなる ③中部国際空港・羽田空港等を利用した外国人が増加する ④東濃地域にある研究開発施設に研究者が多く往来する <p>(住んでよし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑤各地から多様な形態の業種の就業機会を創出する ⑥若年層が研鑽を積み中津川市に戻ってくる ⑦新しい価値観をもった人が中津川市で働く ⑧大都市圏からの移住者や週末居住者がみられる
--

(訪れてよし)

①中津川市が岐阜県の東・木曽地域の玄関口となる

・岐阜県の東の玄関口（特に飛騨地域の玄関口）、木曽地域の玄関口として、様々な

人々が中津川市を起点に交流を行うとともに、周辺地域との連携により観光周遊性が高まる。

- ・周辺地域へ行く人々の立ち寄り先として、中津川市の観光スポットや地域資源である東濃ひのきやみかげ石、和菓子などに関心が高まり、観光消費が促される。
- ・広域的な交通基盤が整い、リニア駅から各地への移動利便性が高まる。また、行きたい場所に目的に応じた形で、路線バス、レンタカー、タクシーなど、安全・快適に到達できる多様な二次交通のネットワークが構築される。

②大都市圏・周辺地域からの観光訪問が多くなる

- ・中津川市周辺の知名度が向上して、広く地域情報が知れ渡る。
- ・豊かな自然の中での癒しや安らぎを求め、大都市圏や周辺地域から、山や川を活用した農村型都市を舞台とする農村体験やエコ体験などの体験型の観光客が多くなる。
- ・木曾路と美濃路を結んだ馬籠宿など中津川市ならではの歴史的まちなみや街道文化への観光客が多くなる。
- ・リニア開業を契機として、地元産品や観光資源が洗練され、周辺地域からの観光客が増加する。
- ・観光客の増加により、中津川市限定の自然や地場産品の消費が活発になり、地域産業が活性化する。
- ・リニア駅からの二次交通手段を充実させるなどにより、中津川市周辺の回遊性も高まり、周辺観光地と一体となった観光事業が展開される。

③中部国際空港・羽田空港等を利用した外国人が増加する

- ・中津川市では、外国人の観光ルート（いわゆるゴールデンルート）の一部として活用されるなど、馬籠宿などすでに外国人観光客を集めている観光地を中心に、中津川市に立ち寄る機会が増える。
- ・飛騨地域に訪れる外国人のゲートウェイとして、中津川市を經由した観光交流が増加する。
- ・国際コンベンションの開催による交流が増加する。
- ・情報発信、立ち寄る機会の増大により、地場産品のよさを知り、地域資源の消費が促され、地域産業が活性化する。

④東濃地域にある研究開発施設に研究者が多く往来する

- ・中津川市を拠点にして、東濃地域の研究開発施設・企業に関連したビジネス流動が生まれる。
- ・リニア駅からの二次交通手段を充実させるなどにより、大都市圏からの研究者の来訪が多くなり、研究開発活動が盛んになる。

(住んでよし)

⑤各地から多様な形態の業種の就業機会を創出する

- ・テレワーク技術とリニアを利用した **face to face** を実現しやすい地域となることで国内の大都市圏はもとより、海外からの企業が立地する環境が整っている。
- ・医療・福祉や住みよい住宅環境が整うなど、海外企業の進出を後押しする国籍を問わない新たな就労形態が展開され、様々な業種の就業機会が創出される。
- ・ものづくり産業の背後圏としての補完機能が高まり、企業の生産性が向上する。
- ・豊かな自然に恵まれ、環境負荷の低減に努める当市に環境イメージを意識した企業も立地する。
- ・地元農産物を活用した産業も盛んとなる。
- ・研究開発企業やリニア関連企業などのほか多様な形態の企業の進出が可能となり、多くの雇用機会が確保できる。
- ・教育の充実により、進出企業にとって、優秀な人材が確保できる。

⑥若年層が研鑽を積み中津川市に戻ってくる

- ・各地からの多様な形態の企業の進出により、安定的かつ多様な雇用の機会が生まれることで、一旦大都市圏に流出した若年層（20代後半～30代）が人的ネットワーク・技術等を持ち、中津川市で世帯形成が図られる。
- ・中津川市に愛着を持ち、ふるさと意識の強い若者が育ち、中津川市を居住地として活躍する人が増加する。

⑦新しい価値観をもった人が中津川市で働く

- ・医療・福祉、安全・安心な生活環境、ゆとりのある住宅環境が整い、地域外との交流も容易にできる中津川市で、多様なビジネスが生まれ働く人が見られる。
- ・豊かな自然環境のもとで働く意志の強い人が、豊かな自然があり、大都市圏や海外への移動のしやすい中津川市を居住地として選び、世帯形成が図られる。

⑧大都市圏からの移住者や週末居住者がみられる

- ・福祉・教育や安全・安心などの高度な都市機能が形成されることにより、安心して世帯形成できる環境が整うことに加え、リニアを利用して大都市の機能を得ることができるなど、中津川市の定住魅力が高まる。
- ・地域内の移動利便性が高まり、生活しやすい環境が整う。
- ・価値観の多様化に伴い、経済利便性だけでなく、豊かな自然・景観やゆったりとした時間に価値を見いだす人々が移住する。

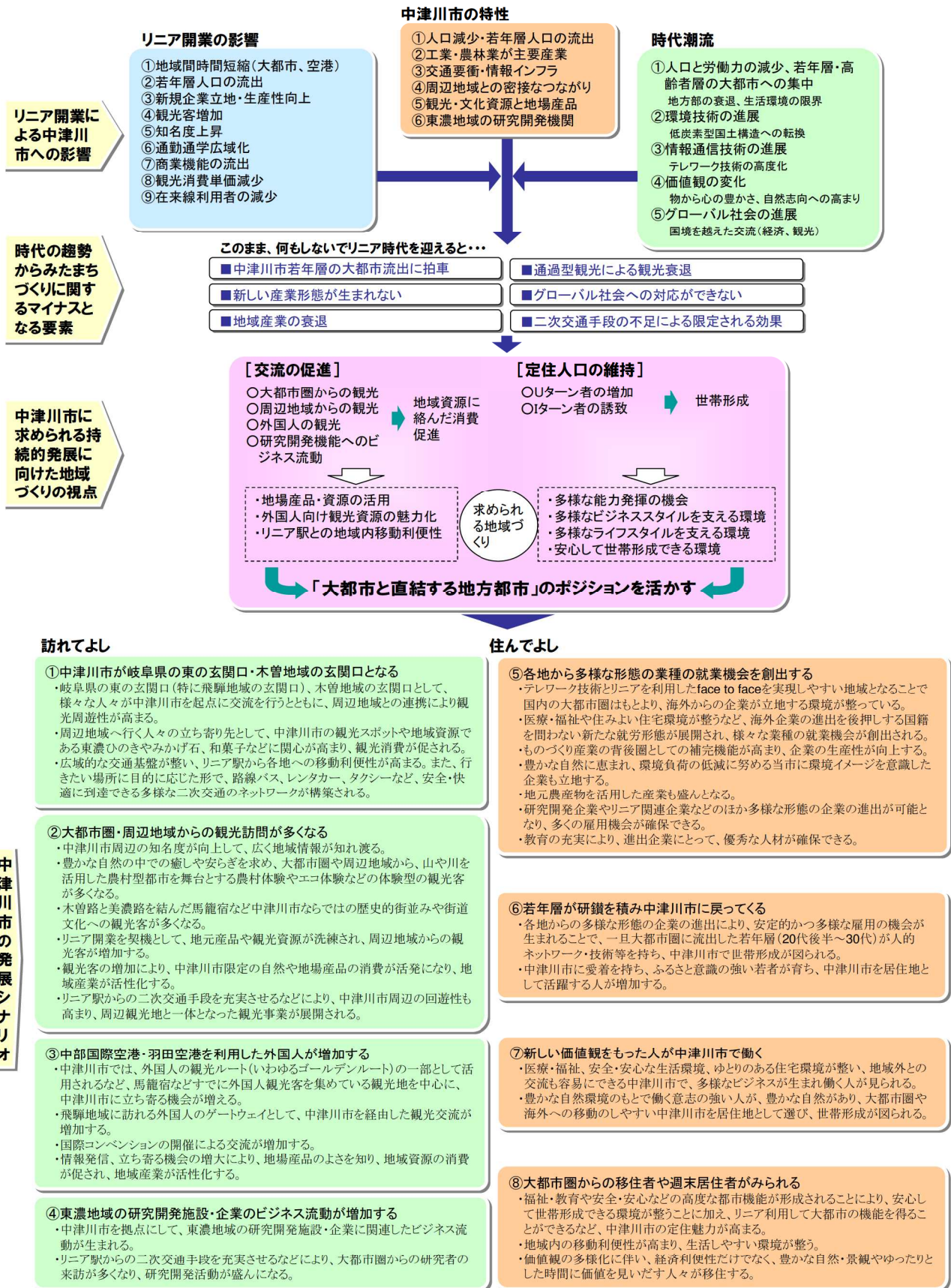


図 3-1 中津川市の発展シナリオ

4. 総合的なまちづくり展開のイメージ

4.1 発展シナリオと関連分野の対応関係

総合的なまちづくりの展開イメージとして、「訪れてよし」と「住んでよし」の発展シナリオと中津川市の魅力を高める関連分野の対応関係を以下に示す。

ここで、中津川市の魅力を高める関連分野は、「産業」、「観光」、「地場産品」、「環境・自然・景観」、「歴史・文化」、「人づくり・人育て」、「住宅」、「安全・安心」の8分野とし、各発展シナリオと関連性を結びつけている。そして、これら8分野の様々な活動を支える分野として、「道路」、「交通」、「情報」、「その他分野」を基盤整備として4分野とした。

次節以降に分野毎の発展シナリオを実現するための取り組みについて整理した。

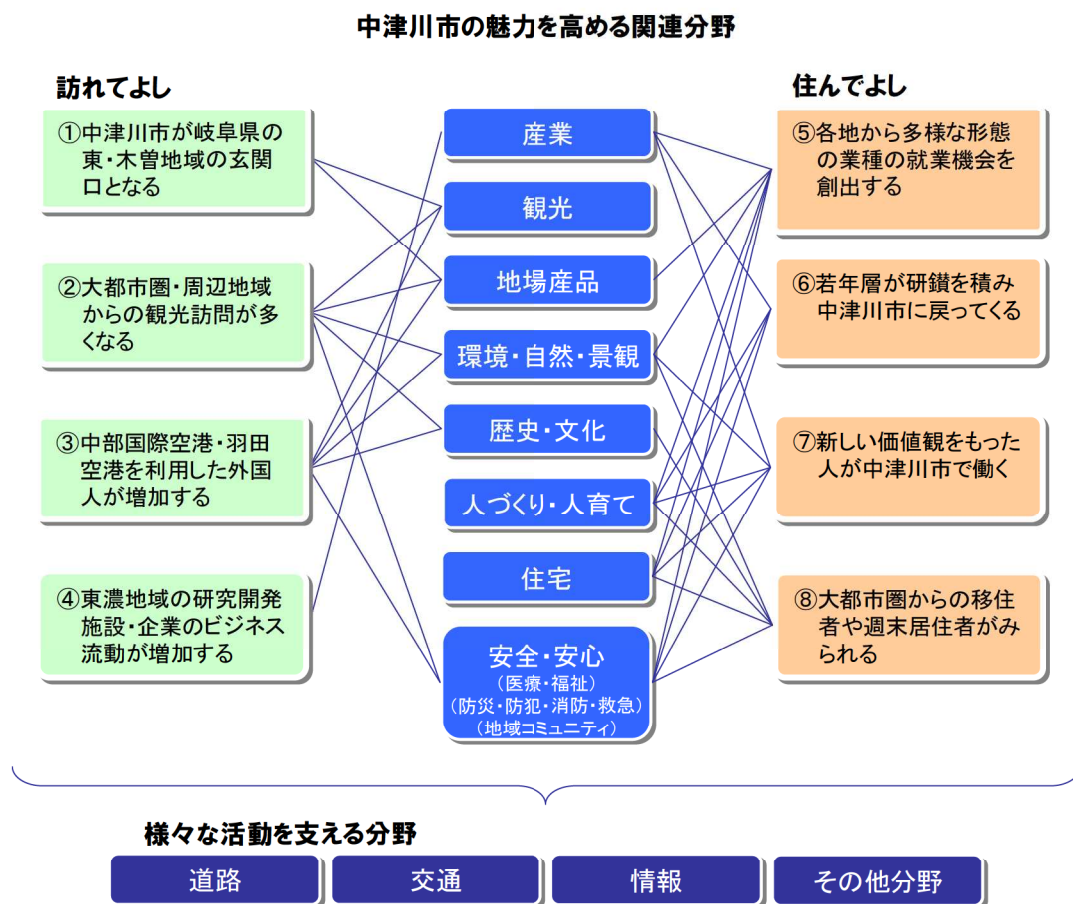


図 4-1 中津川市の発展シナリオと関連分野の対応関係

4.2 発展シナリオを実現するために必要な取り組み

①リーディング部門とフォロー部門による整理

リニア開業の効果を最大限活用するにあたり、リニア利用によって直接的な活性化が期待される分野と、リニアのあり・なしに関わらず、総合的な機能としてまちの魅力を高める分野に整理することができる。

直接的な活性化が期待される分野として「産業」、「観光」、「地場産品」があげられる。これら分野をまちづくりの活力を牽引する意味で「リーディング部門」とした。また、まちの魅力を高める分野として「環境・自然・景観」、「歴史・文化」、「人づくり・人育て」、「住宅」、「安全・安心」があげられる。これら分野を、まちの活力を支え、長く持続的な発展に寄与する意味で「フォロー部門」と整理した。そして、これら分野を支える「道路」、「交通」、「情報」、「その他分野」を基盤整備とした。

②リーディング部門

この部門は、リニアを活用することによって初めて発揮される分野であり、リニア開業に向けて、開業前から取り組むことで効果をより大きくできる分野といえる。つまり、他地域からの交流人口を増加させることで地域経済を活性化させることに主眼を置いている。

③フォロー部門

この部門は、リニア開業による波及効果を活かす上で必要な分野であり、リニアにより中津川市を知った人や訪れた人が中津川市に住んでもよい、あるいは住みたいと思わせる「住む」ことに主眼を置いている。したがって、この分野に関する取り組みは、短期的なものではなく、リニア開業前から開業後にわたって中長期的に取り組むべき分野といえる。

④様々な活動を支える分野

基盤整備となる「道路」、「交通」、「情報」、「その他分野」は、「リーディング部門」と「フォロー部門」の活動を支える分野として整理される。

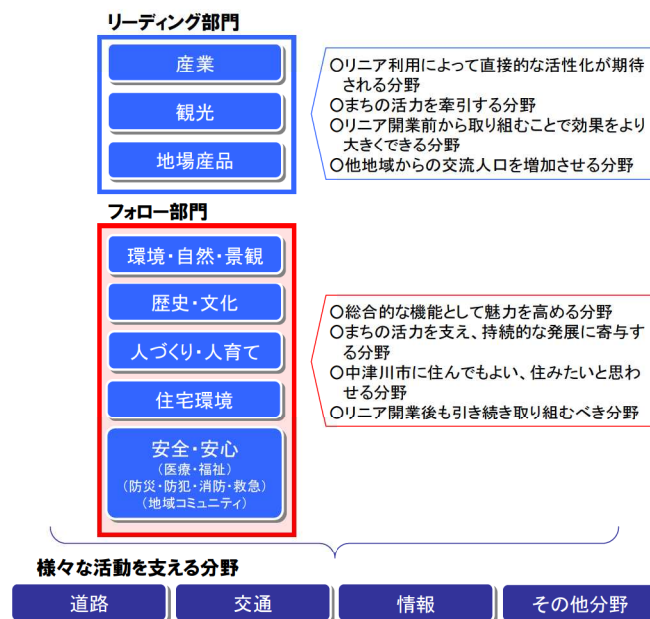


図 4-2 リーディング部門とフォロー部門

①リーディング部門

産業

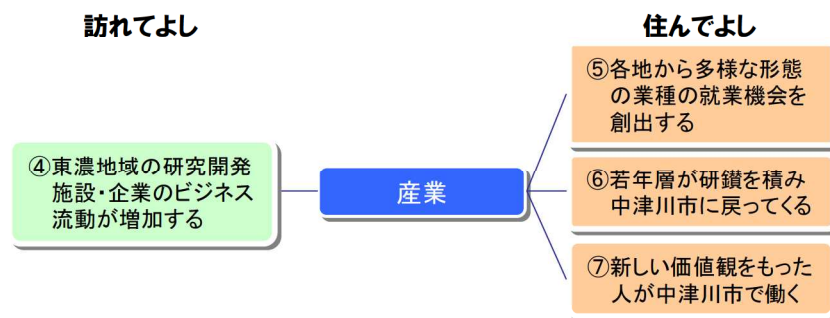
【中津川市の発展シナリオ】

リニアを活用した産業振興の方向として、研究施設・企業のビジネス流動を活発化させ、競争力の強い製品開発や基幹産業である製造業の活性化、知的所有権の保護やインキュベーター機能の強化によるソフト関連も含めた多様で新しいものづくりの機能集積を図っていく必要がある。また、街道文化を引き継ぐ商業やサービス業、地域の自然・風土に根ざした農林業の活性化を図っていく必要がある。

このことにより、各地から多様な形態の業種の就業機会が創出されることになる。そして、大都市圏に流出した若年層が人的ネットワーク・技術を持ち U ターン者数が増加し、また、豊かな自然環境のもとで働く意思の強い人が I ターンとして住み、中津川市での世帯形成が図られることにつながる。

参考とすべき事例としては、掛川市や北上市などがあげられる（※p43 コラム参照）。掛川市では高速道路や新幹線等の交通アクセスの良さを活かし積極的な企業誘致を進めており、新幹線駅開業年 1988 年以降、全国や静岡県 of 製造品出荷額が微増傾向であるのに対し、掛川市は 3 倍以上の伸びとなっている。また、北上市は新幹線や高速道路網の整備による交通結節点となったことが企業誘致をさらに加速した例である。製造品出荷額の推移を見ても、全国や岩手県を上回る伸びを示している。現在は企業誘致による産業集積を活かし、地域産業の技術力の向上や新製品開発の活発化、人材育成支援等を工業振興の重点として取り組んでいる。これらの都市に共通することは古くからの交通の要衝であること、高速道路が早い段階で整備されていること、新幹線開業前から企業誘致に積極的に取り組んでいたことなどがあげられる。

中津川市においても、基幹産業が製造業であり、中山道や飛騨街道が交わる地域、中央自動車道が整備されている地域であることから、リニアを活用した企業誘致により産業を活性化していくことが有効となる。



[工業]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 優秀な人材や知名度、道路網・光ファイバー網を活かして、市内既存企業において現在行っている取引の拡大や生産性が向上し、活力が向上している。また、名古屋ものづくり圏の背後地としての交流の活発化により産業が活性化している。	<p>既存企業の円滑な事業活動と持続的な成長を図るため、市内交通アクセス性を高めることや技術の高度化や事業分野の特化を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や情報インフラ整備や公共交通の充実 ・既存企業の活力アップに向けた企業ニーズ（用地、財政、人材）に基づく支援制度の創設 ・産官学連携や有識者・異業種との連携支援 ・技術展や見本市への出展等のPR活動
2) 新たな企業立地により、新たな雇用機会が創出され、地域産業が活性化している。	<p>本市のものづくり産業基盤を確固たるものにするため、企業誘致を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京やものづくり圏との近接性、割安の地価といった優位性を活かしたPR ・企業誘致に向けた各種支援制度の情報発信 ・企業ニーズの把握とそれに対応した誘致メニューの設定 <p>企業の求める人材を量的・質的に確保するための取り組みを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実践的な技術・技能や多様な資格取得等の職業能力開発 ・UI ターン者向けの就労支援 ・企業展の開催やインターンシップ制度の導入
3) 研究者の交流、新たな発想・企画、ソフト産業関連企業の新たな産業集積が進んでいる。	<p>ものづくりのまちとして更なる求心力を高めるため、研究開発機能の誘致やそれを支える新たな事業分野の誘致を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発施設を活かした産官学連携による人的ネットワークの構築 ・経済団体等と連携した財務・法務等の起業支援 ・新エネルギー導入など低炭素化活動への支援や環境先進都市としての情報発信

[商業]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 既存の空き店舗が消え、定期的なイベントなど魅力的な商店街づくりが展開され、商店街に活気が戻っている。	<p>商店街の賑わいを創出するための取り組みを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街の統一的な整備・活動や市内宿場町を活用した散策路の整備 ・空き店舗解消に向けた情報収集・発信 ・イベントの定期的開催 ・新しい拠点から商店街へのスムーズな誘導に向けた交通案内表示の充実
2) 新たな拠点では、地場産品や当地グルメが提供される場所が形成されて賑わっている。	<p>新たな拠点の賑わいを創出するために地場産品を活かした集客を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ワンストップ型商業機能の整備 ・地場産品を活かした食に関する研究会等の創設
3) 市民の商店街を中心にした商品やサービスの購入がしやすくなる。	<p>市内商業を活性化するため、市民が利用しやすい商業機能を高める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の充実や電動スクーター、電動自転車などタウンモビリティの導入 ・地域ポイント創設など商店街活性化策の推進

[農林業]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 大都市や海外等から訪れた人による東濃ひのきや和菓子、飛騨牛などの地場産品のブランド化が進む。また、中津川市に訪れた人が地場産品を気に入り、旅行後も取り寄せ・産地直送として消費されている。	本市の地場産品をブランド化し、消費を促すための取り組みを進める。 ・生産方式や品質の規格統一支援や品質向上に向けた農産物の管理、検査体制の構築 ・地場産業のブランド化支援 ・情報発信コンテンツの作成・展開
2) 中津川市に魅力を感じ、ツーリズムなどの農業体験型サービスを行う人が増えている。また、市内事業者の連携などにより、大都市の人々をマーケットとした地場産品の生産から加工、流通・販売までの6次産業化が進み消費が促されている。	農林業の消費を促すための農業体験型サービスや6次産業化を進める。 ・観光企画とのタイアップによる体験ツアー・オーナー制度等の機会の創出支援 ・官民連携による情報発信、販売方法等の活動支援 ・東濃ひのきを活用した次世代型環境住宅の実証実験
3) 農林畜産業や地場産業の高い技術、人材の情報交流や人的交流が盛んに行われ、山間地域の就労環境が整い、後継者の確保につながっている。	後継者を確保するため、人材の情報交流や人的交流を進める。 ・耕作放棄地や荒廃山林を活用した農林業体験活動の支援体制の構築 ・耕作放棄地情報の提供や休耕地の貸出しサービス支援

※コラム

[掛川市の事例]

- 交通アクセスの良さを示した工業団地への企業誘致を行っている。
- 製造品出荷額は新幹線駅開業の1988年以降、全国や静岡県が微増傾向であるのに対し、掛川市は3倍以上の伸びとなっている。

【企業誘致のパamフレット】

静岡県掛川市新エコボリス第2期工業団地
国道1号線・1号線バイパス・東名高速・新東名・新幹線
日本の主要幹線路が交差する掛川

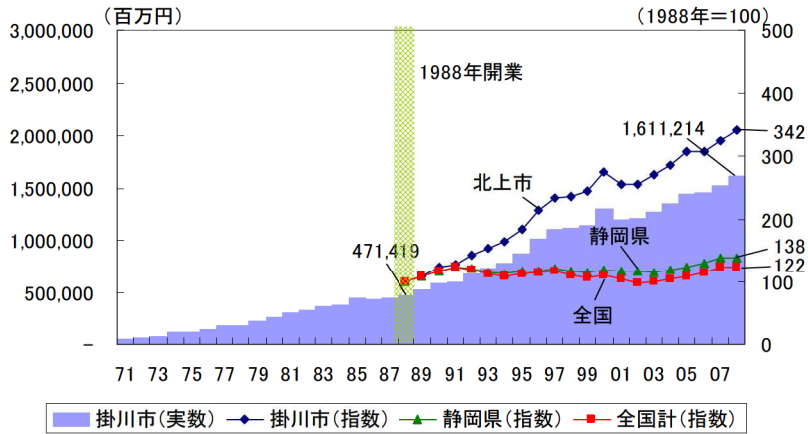
静岡県掛川市新エコボリス第2期工業団地
国際時代にふさわしい交通アクセス

交通アクセス
東名高速道路掛川ICまで約5km(車で8分)
国道1号線千原ICまで約1km(車で1分)
東海高速新幹線掛川駅まで約4km(車で7分)
静岡空港まで約18km(車で20分)
新東名・平成24年度一部供用開始予定

HP: <http://portal.city.kakegawa.shizuoka.jp>

出典：掛川市ホームページ

【掛川市の製造品出荷額の推移】



出典：工業統計

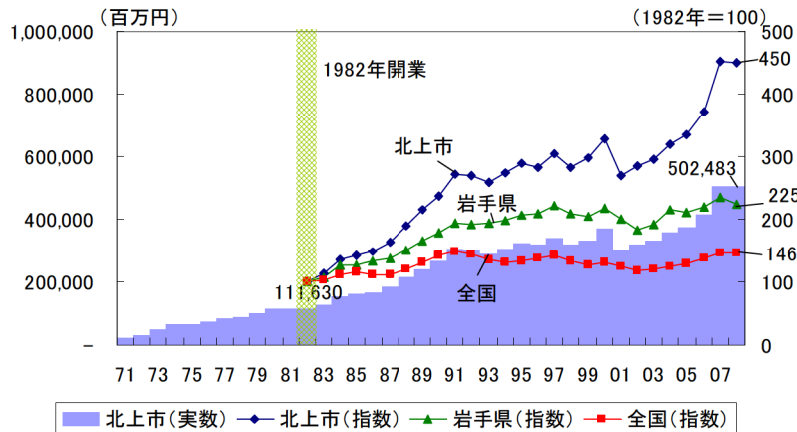
[北上市の事例]

- 新幹線や高速道路の高速交通網の整備が企業誘致を加速させた。
- 地域産業の技術力の向上や新製品開発の活発化、新たな産業おこしにチャレンジしようとする人材（起業家）を支援することを北上市の工業振興の重点としている。
- 製造品出荷額は新幹線駅開業の1982年以降、全国や岩手県を上回る伸びで推移している。

◆ 北上市工業の歴史ミニ物語
 ～工業団地開発が牽引する北上市の工業～
 北上市は、古くは、北上川で盛んだった舟運の中継港や宿場町として栄えました。
 また、その当時から、豊かな水と北上平野を背景に農業が主要産業となっていました。
 北上市の工業は、平坦で広大な平野や豊富な水、優秀な労働力を「産業振興」による市の発展に活かすための受け皿となる工業団地を整備することからはじまります。
 これは昭和30年代にはじめられたものですが、当時は全国的に臨海型の大規模工業用地の開発が進められており、各地に先駆ける形で内陸型の工業団地の造成・整備に着手したものです。
 その後、東北新幹線、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道と相次ぐ高速交通網の整備により、南北・東西の交通の結節点となったことが、企業誘致をさらに加速し、現在では、製造品出荷額等が岩手県第1位となっています。
 こうした企業誘致による産業集積を活かして、地域産業の技術力の向上や新製品開発の活発化、新たな産業おこしにチャレンジしようとする人材（起業家）を支援することがこれからの北上市の工業振興の重点です。

出典：北上市ホームページ

【北上市の製造品出荷額の推移】



出典：工業統計

観 光

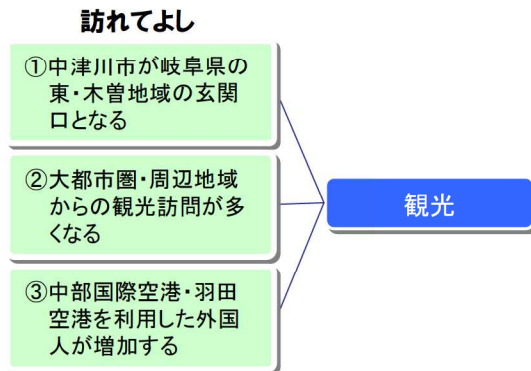
【中津川市の発展シナリオ】

リニア開業により、首都圏をはじめとする沿線地域、中部国際空港や羽田空港などとのアクセスが飛躍的に向上する。そのため、リニアを活用した観光振興の方向として、岐阜県の東の玄関口、飛騨地域の玄関口として、周辺地域との連携や交通アクセス機能を高め、首都圏をはじめとする沿線地域からの国内観光客、中部国際空港や羽田空港等に降り立った外国人観光客をターゲットとした取り組みが必要となる。

このことにより、広域的な交通基盤が整い中津川市を起点に周辺地域への観光客の増加、市内の馬籠宿をはじめとする観光スポットや地域資源である東濃ひのきやみかげ石、和菓子などの地場産品の消費が促される。また、農村型都市を舞台とする農村体験やエコ体験などの体験型の観光客や木曽路や美濃路の結節点である馬籠宿など中津川ならではの歴史的まちなみや街道文化への観光客が多くなるとともに、こうした観光地に外国人観光客が立ち寄る機会が多くなり消費が促されることで地域産業の活性化が図られることになる。

参考とすべき事例としては、八戸市があげられる（※p46 コラム参照）。八戸市では、市内交通の乗り放題券の販売、首都圏をターゲットとした調査の実施、民間企業とタイアップした情報発信等、積極的に取り組んでいる。観光入り込み客数の推移をみると、新幹線開業前は 4 百万人/年以下であったのが、開業後 5 百万人/年以上で推移するなど効果が得られている。

中津川市においても、首都圏をターゲットとした全国的な催しの開催・支援や周辺地域との連携による観光周遊性の向上、二次交通の充実を進めていくことで、観光客増加が促される。



リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 街道文化や伝統芸能、豊かな自然など、中津川市の観光資源が注目され、県内及び周辺地域からの観光客が増える。	中津川市の観光資源への注目を高めるため、市内の観光資源の見直しや発掘を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・市内の観光地や事業者の連携促進支援 ・街道文化や伝統芸能などの観光資源の見直し ・地場産業と連携した観光資源の発掘

<p>2) 周辺地域やリニア沿線地域との連携により、中津川市との周遊性の高い観光ルートが形成され、観光地としての魅力が高まり、首都圏をはじめとした観光客が訪れている。また、国際的な会議や見本市、国内のスポーツ大会やイベント、ロケ地など、全国規模の催事が行われ、来訪者が増える。</p>	<p>首都圏をはじめとした観光客を増やすため、体験型ツアーなど、市内の観光資源と周辺地域が連携した取り組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然、食、歴史等多様な観光ニーズに対応した旅行プランの提案 ・農業体験、歴史体験な体験型観光ツアーの設定 ・リニア沿線地域の広域的な地域連携を通じた観光プランの設定（周遊プラン、JR 等関係機関との連携） <p>中津川市の観光魅力の向上や消費を促すため、国際的、全国的な催事を誘致する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンベンション機能の整備 ・全国的イベントの誘致
<p>3) リニア駅との二次交通が充実し、宿泊先や移動手段の手配、観光情報などのサポートがあり、来訪者がまた訪れたいと思う人が増えている。</p>	<p>観光リピーターを増やすため、観光地への新たな二次交通・案内情報の充実、市民のもてなし意識を高める取り組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域との連携による交通網の整備（観光地（下呂、飛騨地域等）への直行バスの運行、等） ・二次交通の充実 ・観光関係者や市民へのおもてなし講座の開催 ・標識、看板等道路案内の整備
<p>4) 成田・羽田空港、中部国際空港とのアクセス向上により、外国人観光客が増えている。</p>	<p>外国人観光客を増やすため、外国人をターゲットとした取り組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光業者と連携した広域観光ルート（中部国際空港－羽田空港を活用したルート）の開発 ・外国人への対応（案内表示、言語対応） ・インターネットを活用した情報発信（海外観光業者との連携等）

※コラム

[八戸市の事例]

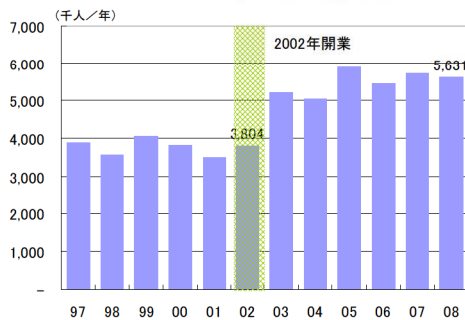
- 新幹線駅から降り立った人に対して、タクシー観光や市内 JR・バスの乗り放題券の発行など、観光地への二次交通の充実を図る取り組みが行われている。
- 八戸市の観光入り込み客数は新幹線開業前のは 4 百万人/年以下であったのが、開業後は 5 百万人/年以上で推移している。

[市内 JR・バスの乗り放題券]



出典：八戸市ホームページ

[八戸市の観光客数の推移]



出典：青森県観光統計概要

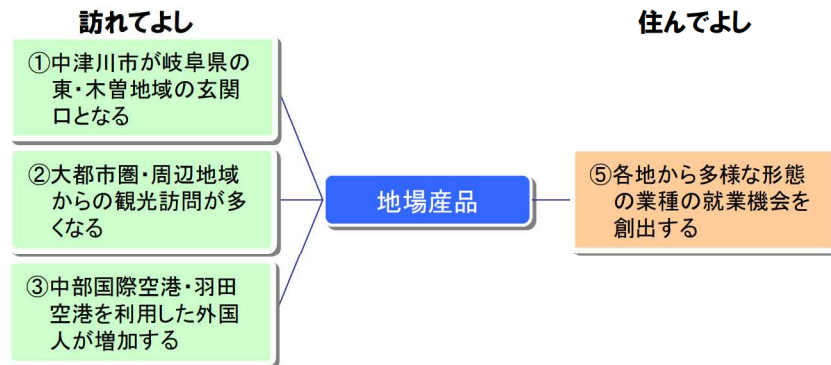
地場産品

【中津川市の発展シナリオ】

中津川市の農業、林業、畜産業、石材業、木材業は、地域の自然風土、歴史に根ざした先人から引き継がれてきた多様な技術から生まれてきており、独自性の高い地場産品を生み出している。リニアを活用した地場産品の消費促進の方向として、中津川市の知名度アップとあわせたブランド化、商業や観光関連産業との連携による情報発信や国内・外国人観光客の増加を活かした取り組みが必要となる。

参考とすべき事例としては、三島市の地場産品のブランド化への取り組みなどがあげられる。(※p48 コラム参照) 三島市には東海道新幹線駅があり、富士山、伊豆、箱根に近い。三島市では商工会議所が主体となって、「三島ブランド認定事業」を実施し、全国に誇り得る資源を発掘し、広く発信 PR する取り組みをおこなっている。面積あたりの商品販売額の伸びが県や全国を上回っており、こうした取り組みが地元の消費を促していると考えられる。

このことにより、中津川市の東濃ひのきやみかげ石、和菓子などへの関心が高まり、地場産品の生産量の拡大が図られるだけでなく、過疎化傾向が強い山間地域等の雇用、農地や森林等の自然環境保全につながる。また、多くの観光客が訪れることで地場産品が洗練され、地域産業の活性化が図られる。



リニア開業後の目標とする将来イメージ	求められる施策
1) 中津川市の知名度アップとあわせて、中津川市の地場産品がブランド化され、全国・海外の注目が集まり、販路が拡大している。	中津川市の地場産品への注目を高めるため、更なるブランド化や資源のブラッシュアップ※を図る。 ・地場産品を活かした商品開発の研究支援 ・官民連携による研究開発やブランド化支援 ・地場産品の PR とマッチング&管理システムの構築
2) 地場産品と観光の連携が進み、地場産品を直接触れる機会が多くなることで消費が進む。	地場産品の消費を促すため、地場産品を販売する仕組みや情報発信コンテンツを作成しやすい環境を整える。 ・道の駅や直売所など地場産品を販売する朝市・イベントの実施 ・官民連携による情報発信コンテンツの作成・展開
3) 中津川市の地場産品を活かした新たな事業が活発化する。	中津川市の地場産品を活かした事業を活発化させるため、異業種間の連携を促す取り組みを行う。 ・農林業と観光業者、住宅メーカー、食品加工メーカー、商店街等の異業種間の情報交換の場の整備 ・異業種間の連携による後継者の育成

※ブラッシュアップ…磨き上げること

※コラム

[三島市の事例]

- 商工会議所が主体となって、「三島ブランド認定事業」を実施し、全国に誇り得る資源を発掘し、広く発信 PR する取り組みをおこなっている。
- 面積あたりの商品販売額(小売業)は横ばいで推移しているものの、全国や静岡県を上回る伸びを示している。

[三島ブランド認定事業]

第2期三島ブランド募集！！

三島商工会議所では、三島から全国へ誇れる三島ブランドを発信していこうと昨年より三島ブランド認定事業を開始致しました。昨年度は16品目を認定し、今年度につきましてはブランドフェアの開催や各種イベントへの参加、認定品のPRパンフレットの作成をし、広く三島ブランドをPRしていきます。

「三島ブランド」とは三島における「特産品」や「隠れている優れた製品」をはじめ、地域の優れた素材・技術などを活かした三島らしい魅力ある地域産品など、全国へ誇り得る資源を発掘し、三島ブランドとして認定をし発信していく事業です。



応募期間 平成22年6月15日(火)～7月31日(土)

※各種特典ございます！
詳細は裏面に掲載しています。

事業目的

三島における「特産品」や「隠れている優れた製品」をはじめとした三島らしい魅力ある地域産品など、全国に誇り得る資源を発掘し、広く発信PRすることにより、三島市全体のイメージを高め、地域産品の向上・普及と、新たな地域産品等の開発を促し地域間競争の差別化を図り、より豊かな地域づくりを推進して、三島市の産業振興と発展に寄与することを目的としています。

応募資格

三島市内において活動している個人・法人・団体
なら誰でも応募できます。
※自薦・他薦は問いません。

応募対象

- (1) 三島市を感じさせる素材、製法、技術等を用いた「産品」・「製品」・「サービス」。
- (2) 三島市において生産、収穫、加工された「農林水産物」。
- (3) 三島の特徴ある文化財、催し、ビジネスモデル。
- (4) その他三島らしさを感じさせるもの。

応募方法

所定の応募用紙に必要事項を記入のうえ、添付書類とともに三島商工会議所あてに提出して下さい。

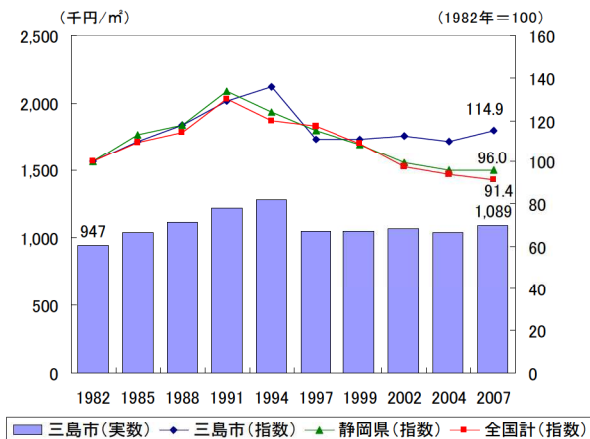
選考基準

- (1) 三島市で生産され、三島の素材、名勝、歴史が活かされていること。
- (2) 三島が連想される取組みやエピソードがあり、三島のPRに繋がる物語が感じられるもの。
- (3) 独自性・独創性があり、事業の広がりや新たな需要を喚起できるもの。
- (4) 生産者・製造者のこだわりがあり、品質が確かなもの。
- (5) 三島市が連想される景観・催し物であるもの。

※応募用紙>
三島商工会議所ホームページ上からダウンロードするか、三島商工会議所へご請求下さい。
(<http://www.mishima-coc.or.jp>)
※添付書類>
会社案内や該当製品カタログなどのPR資料、あるいは申請に関する紹介記事(ホームページ・新聞・雑誌・書籍などの写し等)をご提出下さい。
※申請書は【産品・製品用】と【景観・催し物用】の2種類がありますのでどちらか該当する申請書にて応募して下さい。

出典：三島商工会議所

[面積あたりの商品販売額(小売業)の推移]



出典：商業統計

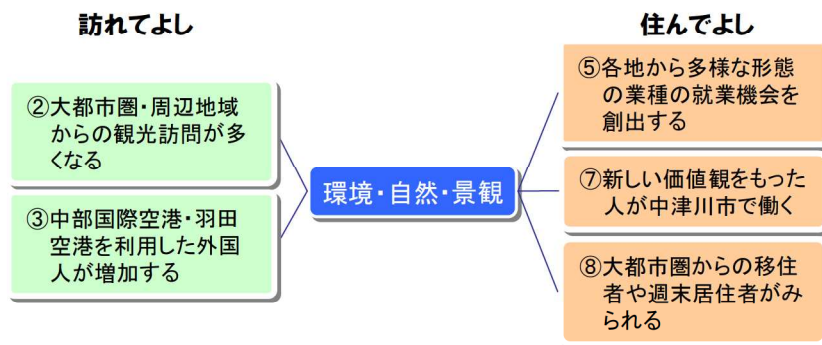
②フォロー部門

環境・自然・景観

【中津川市の発展シナリオ】

リニア時代においては、大都市にない中津川市の豊かな自然や美しい景観は、市民や他地域から訪れた人の共通財産であることから、大切に守られるべきものとして取り組むことが必要となる。

このことにより、豊かな自然に恵まれ、環境負荷の低減に努める当市に環境イメージを意識した企業の立地の促進にも寄与する。また、豊かな自然環境のもとで働く意志の強い人がリニア利用によって大都市や海外への移動のしやすい中津川市を居住地として選ぶこと、また、大都市圏に住む人々の中で、価値観の多様化に伴って経済利便性だけでなく豊かな自然や美しい景観に重きを置きゆったりとした時間に価値を見出す人々が移住することなど、定住、週末居住、二地域居住などの多様なライフスタイルを支える環境が形成される。さらに、中津川市やその周辺の自然資源に触れる目的で訪れた観光客が増える。



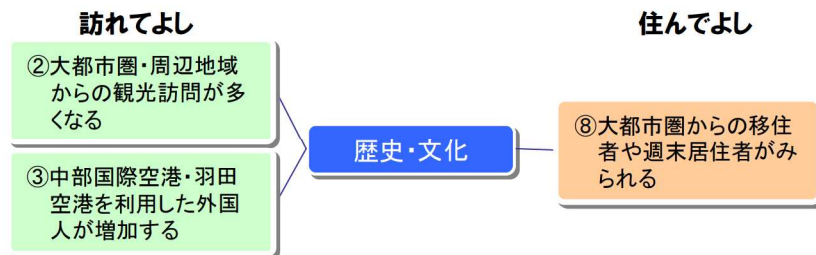
リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 環境に関する意識醸成や環境保全活動が推進され、全ての世代が環境に対する高い意識を持っている。	全ての世代が環境に対する高い意識を持つため、環境に関する教育プログラムの開発や種々の市民活動を支援する。 ・自然環境意識を高める教育プログラムの開発 ・市民で行う植樹や清掃活動機会の創出や自然環境保全に関する市民活動への支援
2) 低炭素型の先進都市として、市民の暮らしや企業活動と環境との両立が図られている。	低炭素型の先進都市となるために、市内交通体系の見直しや低炭素型住宅の普及、企業支援を図る。 ・電動スクーター、電気自転車等の普及 ・低炭素型住宅の普及支援 ・環境負荷低減活動している企業への活動支援
3) 新たな住宅開発や企業進出による周辺の自然への影響が抑えられ、自然環境と共存した良好な環境・景観が保たれている。	駅周辺地域の自然環境や景観を保つための取り組みを行う。 ・都市計画・景観計画に基づく自然環境・景観保全 ・耕作放棄地や荒廃林野の解消
4) 宿場町の面影を残す中心市街地の雰囲気や市民の日常生活の場としての都市機能が整備されている。	宿場町の雰囲気や市民の日常生活の場としての都市機能が整備されている。 ・歴史的景観の保存・保全 ・道しるべや古木の保全、外観・色調の奨励、路地や水路との調和を図る緑化の推進
5) 中津川市や木曾路等の豊かな自然資源に触れることを目的とした観光客が増えている。	豊かな自然資源を保全しつつ、観光資源として活用する。 ・トレッキング、ハイキング等の豊かな自然環境に触れられる場の整備

歴史・文化

【中津川市の発展シナリオ】

中津川市の歴史・文化は、街道文化として地域が守り育ててきた貴重な財産である。リニア時代では他地域との交流が活発化することで、中津川市の歴史・文化のよき・貴重さが再認識され、地域の主体的な保護、保存との両立を前提に、観光振興等のまちづくりに活かしていくことが必要となる。

このことにより、市民の中津川市の歴史・文化に対する意識が高まり活動の幅がひろがるほか、リニアにより移住してきた新しい住民も溶け込み地域の伝統の継承が図られる。また、点在している史跡等と観光ルートを組み合わせた歴史探訪ルートや企画展などと結びつき、情報発信されることで、国内外からの観光客の増加が図られる。



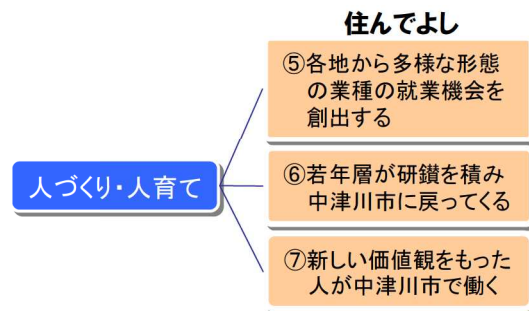
リニア開業後の目標とする将来イメージ	求められる施策
1) 中津川の歴史・文化に対する市民の意識が高まり、中津川市のこれまで培われてきた風習や文化が継承され、中津川市の歴史・文化に対する市民の意識（郷土愛）が高まっている。	中津川市の歴史・文化に対する市民の意識を高めるため、体験学習機会の充実やデータベース化・情報発信に取り組む。 ・学校教育や生涯学習の場を活用した学習や体験イベントの機会の充実 ・歴史・文化のデータベース化及び図書・インターネットによる地域内外への情報発信 ・歴史・文化の関係団体のネットワーク形成や研修会の実施
2) 史跡やまちなみが地域や関係団体において守られて継承されている。新しい住民も溶け込み地域の伝統が受け継がれている。	地域の伝統を受け継ぐため、歴史文化への担い手の育成や伝統行事の参加促進、市民活動を支援する。 ・歴史・文化の担い手の育成 ・地域の祭りや伝統行事の参加促進や市民活動への支援 ・首都圏の歴史・文化に関連する人的交流の場の設置
3) 歴史文化と観光のタイアップにより、観光ルートが形成され、国内外からの観光客が訪れている。	歴史資源を活用した観光振興を図るため、市内街道文化や伝統芸能、地場産品を組み合わせた取り組みを行う。 ・歴史文化遺産の観光資源化及び街道文化を活用した観光ルートの設定 ・市内の祭りや伝統芸能と地場産品を組み合わせた観光商品化 ・外国語表記などの環境整備

人づくり・人育て

【中津川市の発展シナリオ】

リニア開業により首都圏との時間的障壁が小さくなり、これまでにない交流が発生する。とりわけ、若年層の大都市への流出はさらに顕著になることが想定される。まちの持続的な発展に最も重要な原動力となる子どもたちの基礎教育の充実と合わせて、一旦大都市に流出した若者が世帯形成期に中津川市に戻ってくるように「ふるさと DNA」を子どものうちから培っておくことが必要となる。

このことにより、中津川市に立地する企業にとって優秀な人材が確保でき、多様な形態の業種の創出を後押しする。また、中津川市に愛着を持ち、ふるさと意識の強い若者が育ち、中津川市を居住地として活躍する人が増加している。



リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 子どもたちは首都圏や沿線地域との交流が活発になる機会が増え、幅のある人間形成がされる。	中津川市の子どもたちの幅のある人間形成を高めるため、他地域との交流の場を提供する。 ・姉妹校提携等による沿線地域との交流機会の充実 ・教職員の相互交流 ・沿線地域のスポーツ団体や文化団体の試合、合宿、発表会の機会の充実
2) 研究者が相互に往来し、セミナーや講演会が開催されるなど教育分野における多様な機会が創出されて、子どもたちの刺激となっている。	中津川市の子どもたちに先端技術、科学などへの興味を高めるための取り組みを実施する。 ・サテライトキャンパスの誘致 ・大都市の講師による特別講義・教室・セミナーの開催 ・子供向け技術シンポジウムの開催
3) 郷土の産業、自然などに触れる体験型学習、地域行事を通じた地域住民と触れ合う機会が創出され、ふるさとへの愛着や誇りに思う気持ち（ふるさと DNA）が育っている。	中津川市の子どもたちのふるさと DNA を育むため、ふるさとを知る体験学習などの場を提供する。 ・祭りや運動会等の地域行事への参加やふるさとのよさを知る体験学習メニューの開発 ・学校間交流や姉妹都市連携等、地域を再発見する取り組みの実施 ・子どもと高齢者のふれあう機会の場の設置
4) 若い世代の U・I ターン者を中心に地域活動が活発化し、地域の総合力が向上している。	中津川市を居住地として活躍する人を増やすため、多様な就業形態を誘致するとともに企業と人材のマッチングを図る。 ・多様な就業形態の雇用の場の確保 ・企業展の開催やインターンシップ制度の導入

住 宅

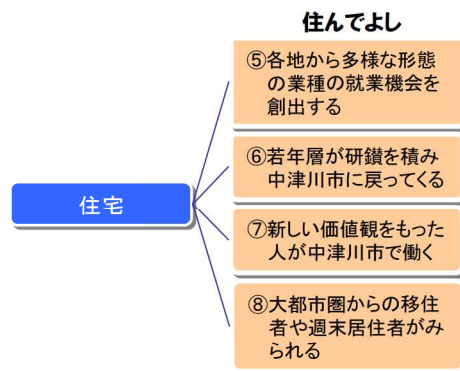
【中津川市の発展シナリオ】

豊かな自然環境、大都市にも行きやすい利便性、先進的な情報基盤などを備えた中津川市において、名古屋都市圏や首都圏から新たに立地した企業の従業者向け、大都市への通勤者向け、二地域居住者やテレワークをする人向けなど多様なライフスタイルを支える住宅環境を展開することが必要となる。

このことにより、中津川市への新たな定住が促進される。特に、山間地等に点在する空き家や耕作放棄地などの有効活用を図ることや、東濃ひのきの産直住宅が盛んな土地柄を活かして環境共生住宅の先進モデル地域を目指す取り組みも可能となる。

参考すべき事例としては、湯沢町や熱海市などがあげられる（※p53 コラム参照）。熱海市では、交通利便性の良さや観光資源の近接性を売りに、都心に住む人を対象とした移住・二地域居住への取り組みを行っており、市全体の人口減少は進んでいるものの、2002年以降は転出数よりも転入数が上回る流入超過となっている。これらの都市に共通することは、首都圏から1時間程度と近いこと、豊かな自然を活かした観光資源があることなどがあげられ、大都市圏をターゲットとして、田舎暮らしのメリットの情報発信や自然とのふれあい体験などの支援をおこなっている。

中津川市においても、これらの共通条件が備わっており、住宅環境の整備と合わせて、名古屋都市圏や首都圏に情報発信をしていくことが定住促進に向けて有効となる。



リニア開業後の目標とする将来イメージ	求められる施策
1) 駅周辺に都市圏通勤者の集合住宅や戸建て住宅への居住が増えている。	駅周辺に新たな居住者を増やすため、居住環境の整備や生活しやすい都市機能を配置する。 <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用計画に基づいた適切な誘導 ・分譲マンションや戸建て住宅や日常的商業機能の整備 ・地域内の道路や歩道、自転車道の整備
2) ゆったりとした広さのある住宅の立地や新たな企業進出に伴う従業者の住宅が建っている。	新たな企業進出に伴う従業者が住みやすい居住環境の充実を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・広めの区画設定とした住宅の整備 ・医療福祉サービスと連携した高齢者用住宅等の整備
3) 二地域居住者やテレワークをしている人の住宅が建っている。	二地域居住やテレワークなど多様なライフスタイルを支えるための情報発信と受け皿を整備する。 <ul style="list-style-type: none"> ・空き家や有休農地の活用情報、大都市へのアクセス性、充実した情報技術環境、大都市住民向けの居住環境の発信 ・環境共生住宅の先進モデル地域としての情報発信

※コラム

[熱海市の事例]

■交通利便性の良さ、観光資源の近接性を売りに、都心に住む人を対象とした移住・二地域居住への取り組みを行っている。

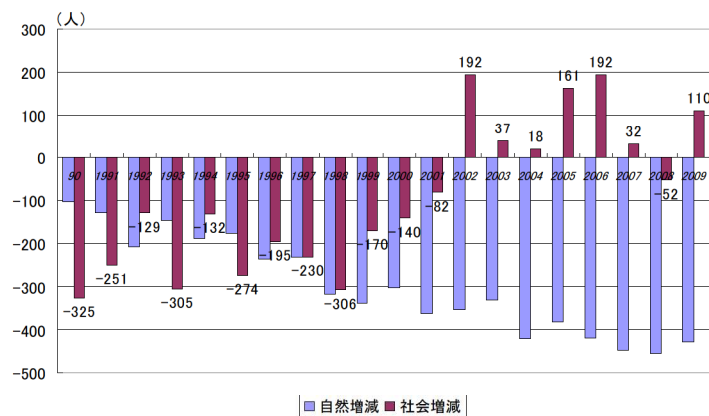
■近年の人口の転出数・転入数をみると、転出数よりも転入数が上回る社会増加が進んでいる。

[熱海市の移住・二地域居住のパフレット]



出典：熱海市ホームページ

[人口の社会増減数の推移]

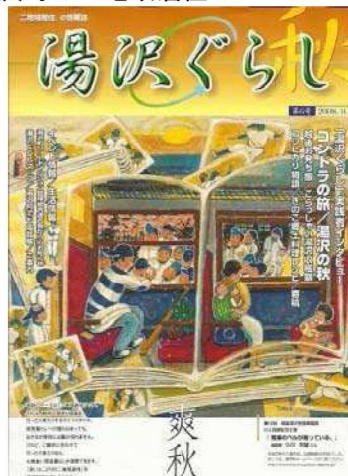


出典：住民基本台帳

[湯沢町の事例]

■大都市の住民に対して、湯沢町での二地域居住を目的としたイベント情報や生活情報を提供している。

[湯沢町の二地域居住のパフレット]



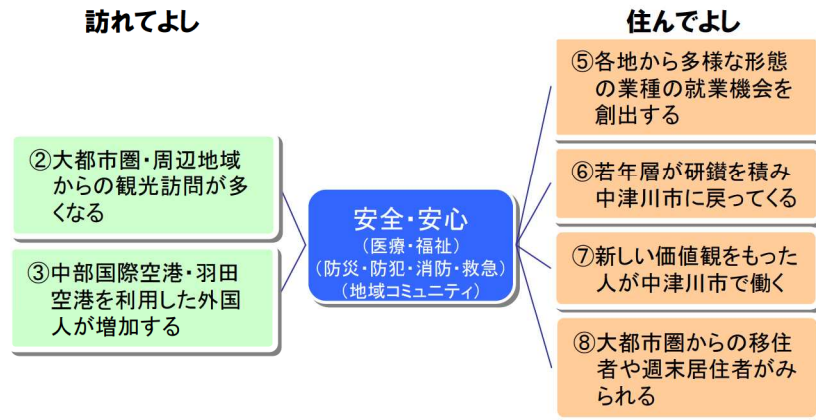
出典：湯沢町ホームページ

安全・安心

【中津川市の発展シナリオ】

まちの安全・安心は、市民の市外流出を抑制しつつ、大都市圏からの移住・定住を促進させる。リニア時代において、市民が住み続けたい中津川市、市外の人たちが住みたい中津川市とするためには、「医療・福祉」、「消防・救急」、「防災・防犯」、「地域コミュニティ」など日々の暮らしに直接関係する分野を中心に、これら機能を高めていくことが必要となる。

このことにより、医療・福祉など安全安心な生活環境が整うことで、地域外との交流も容易にできる中津川市において、国内はもとより海外からの企業の進出を後押しする。また、中津川市で育った若年層の U ターンを促すほか、多様なビジネスが生まれ働く人の移住・定住が図られる。さらには、安全安心な都市機能が整うことに加え、リニアを利用して大都市の機能を得ることができるなど、中津川市の定住魅力が高まる。



【医療・福祉】

リニア開業後の目標とする将来イメージ	求められる施策
1) 中高年、子ども、障がい者等、全ての市民が安心して暮らすことのできる医療が充実して安心した生活を送っている。	全ての市民が安心した生活を送れるように医療・福祉との関連機関の連携強化や健康づくり活動を推進する。 <ul style="list-style-type: none"> 情報基盤を活用した市内医療機関の連携強化や大都市圏医療機関との連携支援 臨床研修プログラムや奨学金制度の充実による医師等の医療従事者の確保 居住環境としての医療環境の良さのPR マラソン大会など健康づくり活動の推進
2) 介護・福祉関連分野の多様で質の高いサービスが提供され、安心した暮らしが出来ている。また、子育てのしやすい環境が整っている。	介護や子育てのしやすい環境を整えるため、介護福祉の関係機関の連携強化や人材確保、相談窓口の充実、バリアフリー等の導入を図る。 <ul style="list-style-type: none"> リニア沿線地域の介護・福祉の関係機関の連携による人材の養成・確保 子育て世代の交流の場の提供 相談窓口の充実 バリアフリー・ユニバーサルデザインの導入促進

[防災・防犯・消防・救急]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 交流人口の増加に伴う生活環境の変化に応じた備えが強化されるとともに、地域の人材による取り組みにより事故、災害、犯罪に対する安心感が向上している。	<p>市民の安心感を向上させるため、緊急時の体制の構築を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消防・救急の体制や大震災、パンデミック等の緊急時の初動体制の整備構築 ・周辺地域関係機関との連携による防災訓練の実施 ・リニア沿線地域間の広域的な災害時相互協力体制の強化 ・外国語表示等の防災機能の充実 <p>市民の安心感を向上させるため、減災に向けたハード整備や交通安全への取り組み、防犯意識を高める活動を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オープンスペースの確保、公共施設の耐震化、防災備蓄倉庫の整備 ・交通安全施設や歩道の整備、交差点の改良 ・防犯意識を高める活動の支援

[地域コミュニティ]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 市民の互助・共助により、地域行事や風習が継承されるほか、一人暮らしの高齢者世帯や子どもの見守りなど、地域の防犯力が強化される。	<p>地域コミュニティ力を高めるために、互助・共助を深める活動を支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防犯パトロールなど地域における多様なボランティア活動の推進 ・互助・共助を深める地域の祭りや伝統行事の参加促進支援
2) 中津川市民と大都市から新たに移り住む人々が交流しあい相互理解が進み、新たな地域コミュニティが形成される。	<p>新たな地域コミュニティを形成しやすくするため、交流の場の提供や地域リーダーを育成する取り組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・祭り、行事、清掃活動等の交流の場、情報交換の機会の充実 ・地域リーダーの育成

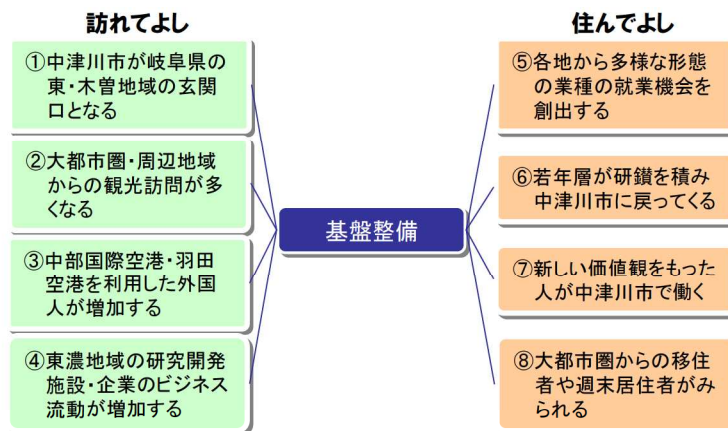
③活動を支える基礎分野

基盤整備

【中津川市の発展シナリオ】

県内はもとより県境を越えた圏域の新たなゲートウェイとして、また、リーディング部門及びフォロー部門の分野の活動を最大限に活かすために、「道路」、「二次交通」、「情報基盤」、「まちなみ整備」など新たな拠点の発展を見据えた基盤整備を進めていく必要がある。

このことにより、リニアを活用した様々な取り組みによる効果が発揮されやすくなり、「産業」、「観光」、「市民生活」に関連した交流の活発化を支える。「訪れてよし」や「住んでよし」の各分野の取り組みと相まって、市外からの来訪者や市民にとって、訪れやすく、住みやすいまちとして位置づけられることになる。



[道路]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 新たな拠点からの交通ネットワークが整備され、生活や観光など広域的な地域連携による取り組みにより交流が活発となる。	活発な交流を支えるために、道路網の整備や情報案内の充実を図る。 ・南北アクセスを容易とする高規格道路や主要国道を結ぶ幹線道路の整備 ・スマートインターチェンジの建設 ・道路情報、観光情報等の情報案内板の充実

[交通]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) リニア駅を起点に、在来線との連絡、路線バス、タクシー、レンタカー、駐車場など二次交通が充足し、訪問者、市民の全ての人々が移動しやすい交通環境がある。	市民や来訪者の移動を支えるため、リニア駅から乗換や利用しやすい二次交通を充実する。 ・バリアフリー化やユニバーサルデザインの採用 ・バス、レンタカー、タクシー等ニーズに合わせた交通機関の充実 ・外国人への対応を含めた案内表示の充実
2) 低炭素型交通に対応した道路ネットワークが構築され、環境負荷が小さくなる。	移動に伴う環境負荷を小さくするための基盤整備を進める。 ・電動スクーターや車いす等が利用しやすい基盤整備 ・電気自動車の普及に向けた充電施設の整備・支援

[情報]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 行政窓口、図書館、防災情報など、光ファイバー網の充実により、欲しい情報がいつでも手に入る利便性の高い市民生活ができています。	<p>快適な市民生活ができるように市民がいつでも情報を得られる環境の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民向けの地域情報や防災情報など、情報コンテンツの作成 ・図書情報など誰でも利用しやすい環境の整備 ・行政サービスの電子申請の整備
2) 地域の情報発信や他地域の情報収集が容易となっている。	<p>情報発信や情報収集をしやすくする環境の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域放送に向けたコンテンツの作成 ・全市光ファイバーを活用した情報提供

[その他分野]

リニア開業後の目標とする 将来イメージ	求められる施策
1) 計画的な土地利用やまちなみ整備により、既存の都市機能が活かされるなど、バランスのとれた都市機能が配置され、快適な市民・企業活動が行える。	<p>バランスのとれた魅力的な地域とするため、都市計画による適切な都市機能の誘導や、立地を促進するための優遇策・各種助成策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画・景観計画に基づく自然環境・景観保全 ・住宅、店舗、事業所の立地促進のための税制面、金融面の各種助成策の実施 ・官民連携や民間資本の活用 <p>快適な市民・企業活動を支えるため、新しい拠点からの交通利便性の向上や移動支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーク＆ライドやキス＆ライドのニーズに対応した駐車場や駐車場の整備 ・新しい拠点から商店街へのスムーズな誘導に向けた交通案内、案内表示の充実

5. 今後の取り組みの進め方

5.1 各分野の取り組みの位置づけ

①各分野の位置づけ

これまでに整理した「訪れてよし」、「住んでよし」と「リーディング部門」、「フォロー部門」、「基盤整備」に含まれる各分野との位置づけを図 5-1 に示す。

「訪れてよし」には、リーディング部門の「観光」、「産業」、「地場産品」を中心に構成され、それを支える分野として、フォロー部門の「環境・自然・景観」、「歴史・文化」、「安全安心」が含まれている。

「住んでよし」には、フォロー部門の「人づくり、人育て」、「住宅」を中心に、「環境・自然・景観」、「歴史・文化」、「安全・安心」を中心に構成され、リーディング部門の「産業」、「地場産品」が含まれる。

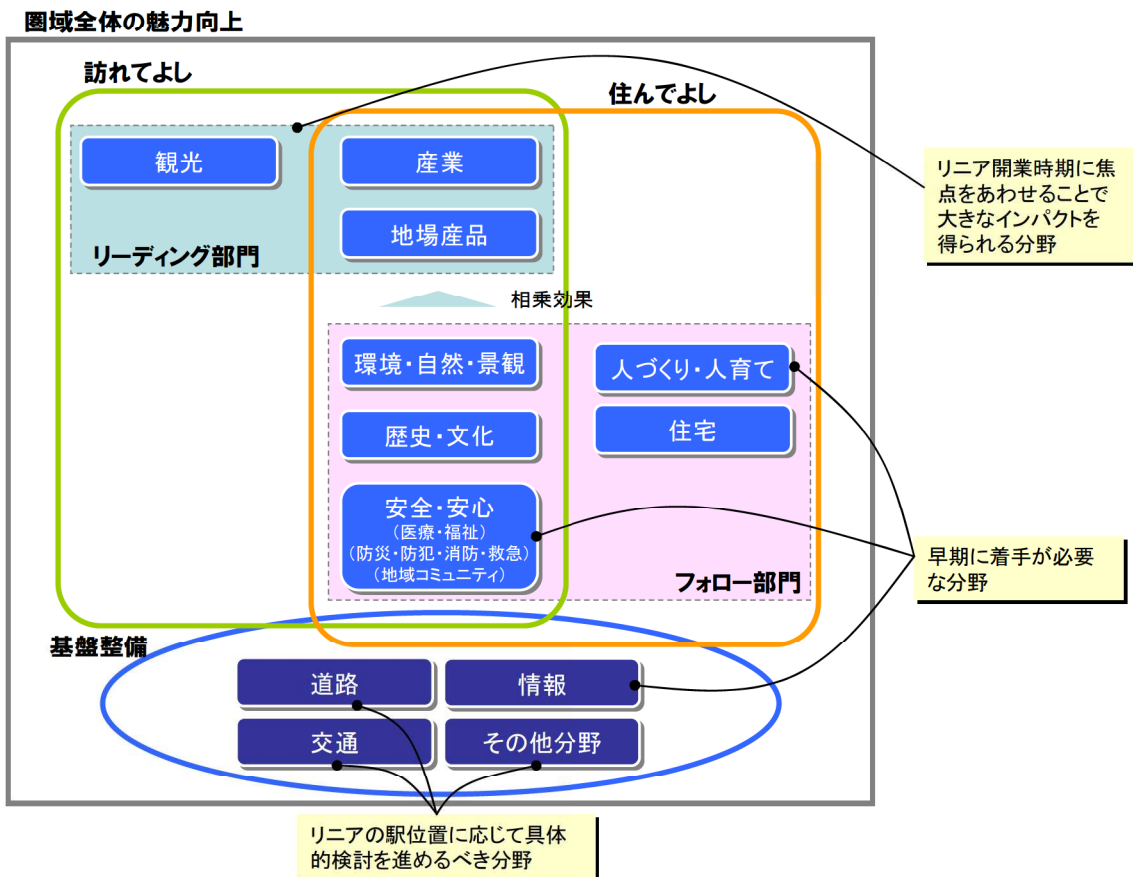
各分野が複合的に関係し合うことで相乗効果が期待される。

②タイミングの考え方

今後の取り組みスケジュールについて、「観光」、「産業」、「地場産品」といったリーディング部門では、リニア開業時期に焦点を合わせることで大きなインパクトを得られる分野であり、そのタイミングを逃すことなく進める必要がある。

また、「人づくり・人育て」、「安全・安心」、「情報」は、中津川市の持続的な発展に向けて重要な分野であること、リーディング部門における分野の効果を高めるために必要な分野であることから、早期に着手し開業後にこれらの効果が発揮できるようにしていくことが効果的である。

さらに、基盤整備である「道路」、「交通」、「その他分野」では、リニアの駅位置に応じて具体的検討を進めるべき分野といえ、リーディング部門、フォロー部門を支える分野とあわせて取り組んでいくことが必要となる。



5.2 分野別にみた具体的なスケジュール

発展シナリオを実現するために必要な取り組みを適切に実施していくために、分野毎に、現在から約 15 年後のリニア開業時、約 30 年後（開業後 15 年後）を見据えた中長期的なスケジュールについて、「検討段階」、「計画段階」、「事業実施」、「更新・改善」の 4 つの段階を設定して整理した。

「検討段階」とは、駅位置が確定しないと具体的計画の検討ができない段階である。新駅の位置に関係が深い産業誘致や道路整備などがこれにあたる。「計画段階」とは、取り組みを実施する具体的な対象地域、ターゲット、予算や規模などの議論ができる段階となる。「事業実施」とは、実際に取り組みを開始する段階であり、分野毎にその適切なタイミングは異なる。「更新・改善」とは、企業誘致や観光振興など、主に社会情勢の変化に強く影響を受ける分野に対して、リニア利用状況等を踏まえて更新・改善（見直し）を行っていく段階である。

これを踏まえると、「訪れてよし」に含まれる「産業」、「観光」、「地場産品」の取り組みに対する効果はリニアが開業して初めて大きく発現する分野であるため、それに対応したスケジュールが必要となる。具体的には、駅の位置が確定しない場合は取り組みを実施

する重点エリアやターゲットなどが確定できないため、駅位置確定まで検討段階とし、開業数年前に事業実施ができるようなスケジュールとなる。

「住んでよし」に含まれる「環境・自然・景観」、「歴史・文化」、「人づくり・人育て」、「住宅」、「安全・安心」の取り組みに対する効果は、リニア開業時に際立って発現されるものではないが、リニア開業効果を持続的に保つために中長期的に対応したスケジュールが必要となる。特に「歴史・文化」、「人づくり・人育て」、「安全・安心」については、早い段階からリニア開業を見据えた取り組みが可能で、仮にリニア開業が遅れた場合となっても進めておく必要がある。特に「人づくり・人育て」、「安全・安心」については、早期に着手することで、中津川市の発展に向けた助走をつけることが可能となる。

基盤整備については、リーディング部門及びフォロー部門を支えるものとして、各分野の取り組みの実施段階にあわせて、事業を進めていくことが効果的となる。まず、先行して整備が進んでいる「情報」に着手して進めることが効果的である。

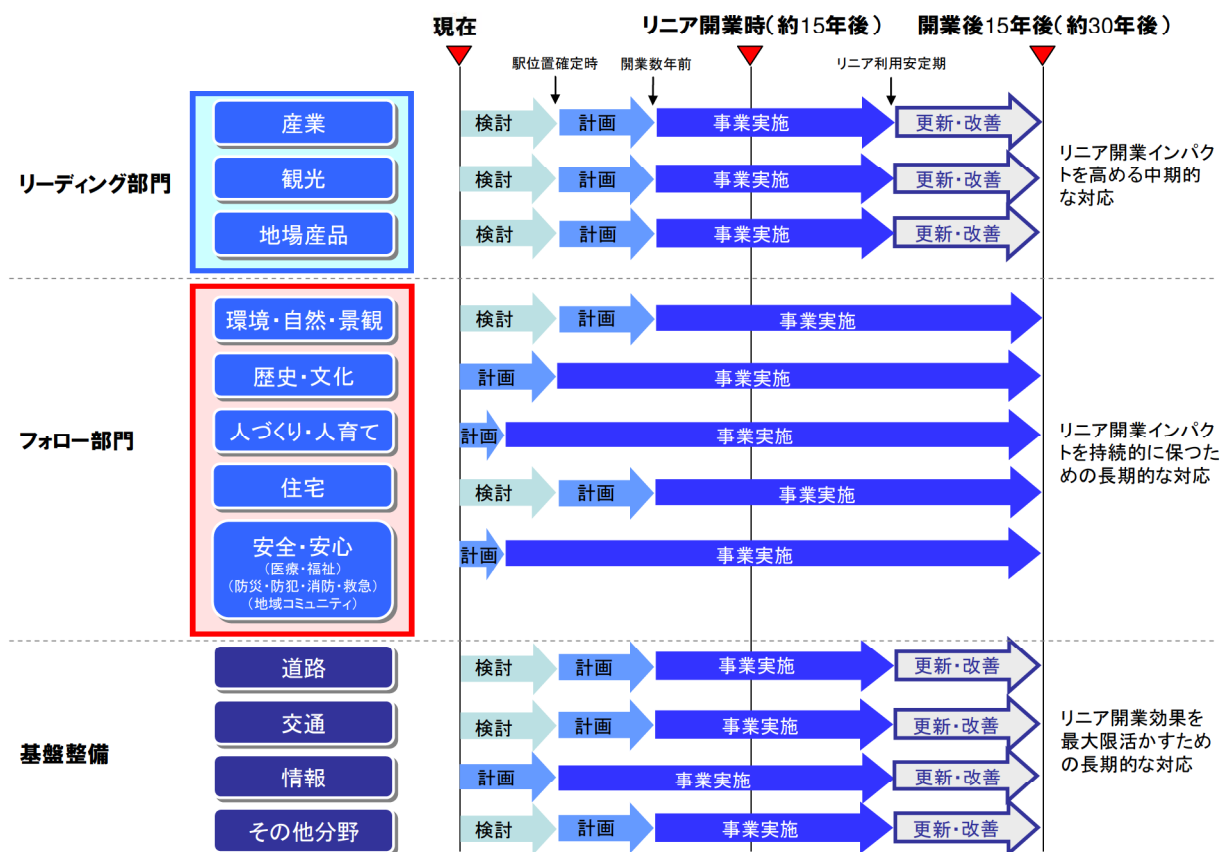


図 5-2 分野別にみた対応方向

5.3 今後の取り組みの進め方

以上より整理された「各分野の位置づけ」や「分野別の対応方向」に基づいて取り組みを円滑に進めていくためには、市が全庁的な取り組み体制を整えるとともに、市を中心とした関係機関・主体との連携を強め、全市的な取り組み体制を構築することが重要となる。

この際、リニア開業を見据え、中長期にわたる取り組みの継続性と一貫性を担保するために、市を推進役とする関係団体との認識共有・意見交換を図る協議の場を設けることが考えられる。

また、時代変化や財政的負担を考慮し、各分野が複合的に関係し合うことによる相乗効果が発揮できるよう段階的な取り組みを進めていくことが必要となる。そして、この初期の取り組みによって得られた効果を次段階に活かして進めていくといった取り組みによる効果の波及性を強めていくために、取り組みの進捗管理を通じた効果の確認や検証を行いつつ進めていくことが望ましい。