

広域のまちづくりに関する調査研究業務
(平成 23 年度 基礎調査)
報告書

平成 24 年 3 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. リニアを巡る様々な動きの整理	3
1.1 交通政策審議会にみるリニア中央新幹線中間駅に求められる結節機能	3
1.2 リニア中央新幹線の諸元整理	4
1.3 岐阜県におけるリニア基本戦略と総合交通体系	5
1.4 中津川市におけるリニア駅活用に向けた論点の整理	9
2. 中津川市の強み・弱みの分析	10
2.1 リニア中央新幹線中間駅をもつ自治体の人口・経済規模	10
2.2 分析対象都市の概要	14
2.3 中津川市と対象都市の比較	19
2.3.1 人口	20
2.3.2 産業	25
2.3.3 観光	52
2.3.4 地場産品	56
2.3.5 自然環境	57
2.3.6 歴史文化	59
2.3.7 人づくり・人育て	60
2.3.8 住宅	62
2.3.9 安全・安心	64
2.4 リニア中間駅都市の強み・弱み	67
2.4.1 リーディング部門の強み・弱み	67
2.4.2 フォロー部門の特徴	69
3. 発展戦略の具体化に向けた検討について	70
3.1 中津川市の強み・弱みとリニア開業の影響	70
3.2 各分野における中津川市の強み・弱みを活かしたプログラム例	77
4. 今後のまちづくりに向けた視点	82

序 調査概要

序-1 目的

JR 東海は、リニア中央新幹線の岐阜県内中間駅位置として、中津川市西部を選定し、路線や構造物の位置・規模等については、今後、計画を具体化していくとしている。

一方、中津川市では、平成 22 年度に「広域のまちづくりに関する調査研究業務」を実施し、リニア開業効果を広域的に活用するための視点を整理し、これを踏まえたリニア時代の発展シナリオ及び施策の方向性を整理した。

本調査は、リニア駅が市内に位置することを前提に、平成 22 年度調査で整理した方向性を踏まえ、より具体的な発展シナリオの構築に資することを目的とする。

序-2 調査内容

(1) リニアを巡る様々な動きの整理

リニアに関連する最新の動向を把握するため、各種検討資料を踏まえて中津川市におけるリニア駅活用に向けた論点を整理した。

(2) 中津川市の強み・弱みの分析

リニア開業効果を最大限活かす発展シナリオを検討するため、社会経済データを用いて、リニア中間駅（飯田市、甲府市）と都市及び都市圏比較を行い、中津川市のもつ強み・弱みについて相対的に客観的に把握した。

(3) 発展戦略の具体化に向けた検討

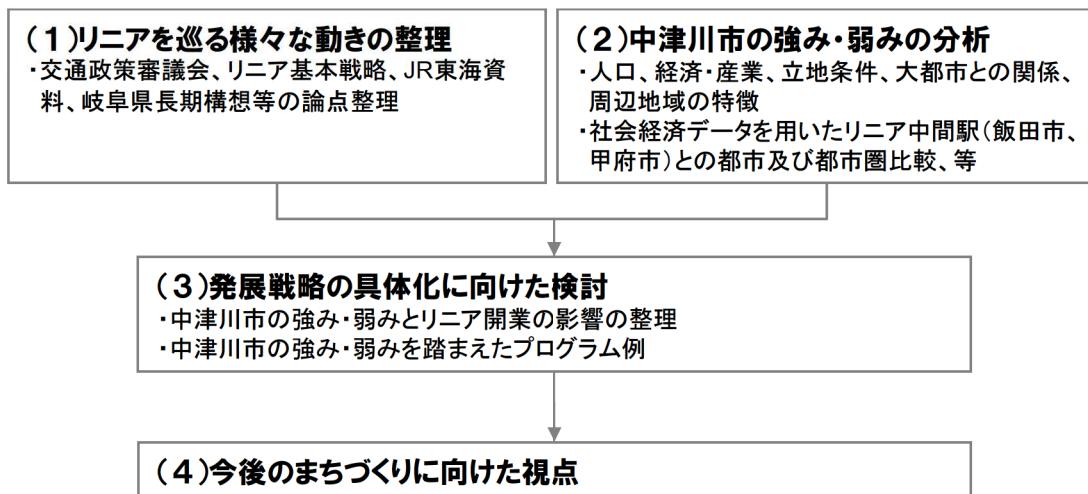
(2) の強み・弱みの分析結果を踏まえて、中津川市の発展シナリオの具体化に向けた基本条件を分野毎に整理した。

(4) 今後のまちづくりに向けた視点

(3) で整理した中津川市の強み・弱みを踏まえた発展戦略を支える「基盤整備」の考え方やまちづくりを検討する上で必要となる視点を整理した。

(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. リニアを巡る様々な動きの整理

本章では、平成 23 年度において、リニア中央新幹線に関連する動向を整理し、中津川市におけるリニア駅活用に向けた論点を整理した。

1.1 交通政策審議会にみるリニア中央新幹線中間駅に求められる結節機能

・交通政策審議会中央新幹線小委員会（H22～H23）では、中間駅に求められる結節機能として、以下の4点がポイントとして整理される。

- ① 駅のアクセス圏を従来駅に比べて格段に拡大すること
- ② 高規格道路との結節性やパーク&ライド用の駐車場確保の容易さに配慮すること
- ③ 在来線・高速バスなど他の交通機関、駐車場整備など「高度なトランジットハブ」として機能させること
- ④ 駅周辺整備や駅関連空間の高度利用が積極的に図られること

中間とりまとめ付帯意見⑥（抜粋）

<⑥ 駅のアクセス圏拡大等及び沿線地域の協力の重要性>

超電導リニア方式の超高速特性及び中央新幹線の整備効果を最大限に活かすためには、全幹法の趣旨に合致する範囲内で途中駅の設置数を最小限に留めると同時に、駅のアクセス圏を従来の鉄道駅に比べて格段に拡大することが重要である。

このため、途中駅の立地場所を選定する際には、既存市街地への近接性や在来鉄道との結節性のみならず、高規格道路との結節性やパーク&ライド用の駐車場空間確保の容易さなどにも十分に配慮する必要がある。また、中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト・ハード両面で結節性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要である。

加えて、三大都市圏に設置されるターミナル駅についても、今後の大都市圏の国際競争力強化及び地球環境保全等の必要性を踏まえ、駅周辺整備や駅関連空間の高度利用が積極的に図られることが望まれる。

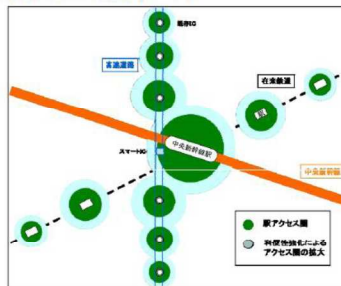
以上の駅の整備のあり方を踏まえつつ、中央新幹線の円滑かつ効果的な整備及び駅を中心とする地域の望ましい開発整備を実現するためには、沿線地域及び中央新幹線の建設主体等による協力関係を早期に構築することが極めて重要である。

(以下略)

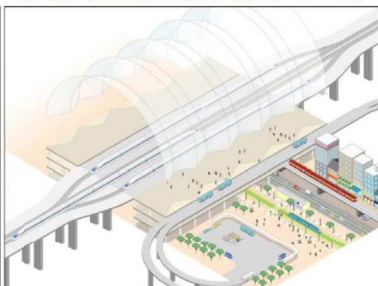
図 1.1 駅のアクセス圏の拡大の必要性

中央新幹線の駅アクセス圏拡大のイメージ

【駅アクセス圏拡大イメージ】



【駅アクセス圏拡大のための駅及び駅周辺のイメージ】



➢ 高速道路や在来線など既存交通機関との連携、乗り換え利便性を高める取り組みにより、中央新幹線駅のアクセス圏を格段に拡大。

➢ バスやタクシー、送迎用の自動車には、上下移動なく同一ホームで乗り換え可能。
➢ ロングランプなどにより、高速道路と直結。
➢ 高速バス路線やLRTが新設され、都市間、地域内の移動が容易に。
➢ 駐車場は駅の直下や周辺に整備され、パーク&ライドを容易に。

図 1.2 駅アクセス圏拡大イメージとそのための駅及び駅周辺のイメージ

1.2 リニア中央新幹線の諸元整理

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（岐阜県）」より、中津川市に関連する内容を以下に整理した。

①ルート・駅について

東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で 42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約 286km の区間としている。駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画としている。

②岐阜県内の駅・車両基地について

岐阜県内の駅は、道路、鉄道双方の利便性が高い中津川市西部に設置する計画とし、また、当該区間で本線と分岐して、中津川市西部の岐阜県内の駅付近に車両基地（工場含む）を設置する計画としている。

③岐阜県内の構造物について

岐阜県内の構造物の概要は以下のとおりとなる。

- ア) 東京都から名古屋市間の新幹線鉄道の建設延長約 286km のうち岐阜県内は約 50km。
- イ) 嵩上式（高架橋・橋梁）の構造物の幅は約 14m であり、用地幅約 22m。
- ウ) トンネルの内空有効断面積は約 74 m²である（幅約 13m）。
- エ) 地上駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 50m、面積約 3.5ha を想定している。
- オ) 車両基地（工場含む）は敷地として延長約 2.5km、最大幅約 500m、面積約 70ha を想定しており、車両基地は、車両の留置、検査、整備等を行うとしている。

④中間駅について

中間駅については、「起終点をできる限り直線に近い形で結ぶ概略ルート上で、1 県 1 駅とする。駅として必要な機能及び条件を満たす位置で計画する。大深度地下を使用できる地域を除き、地上駅を基本とする。」としている。必要な機能及び条件とは、以下のア) ～エ) としている。

ア) 技術的に設置可能であること

駅の形態は、2 面 4 線島式ホームと上下亘線を設置できること。そのため、平面線形として直線で約 1km 確保可能で、縦断線形として原則レベル区間であること。

イ) 利便性が確保されること

広域からアクセス可能となる高規格道路との結節が図られるようインターチェンジ等との距離ができる限り短いこと。既存の鉄道駅に近接していること。

り) 環境への影響が少ないこと

地上駅の場合、電波障害、日照障害などの生活環境や景観等への影響をできる限り低減するため、駅前後を含め、著しく高い高架構造とならないこと。

イ) 用地確保が可能であること

駅及び自動車乗降場やタクシー乗り場のほか、高速バスや観光バス乗り場、パークアンドライド駐車場など、多様な交通に対応できる交通広場・駐車場等の用地の確保が可能であること。

1.3 岐阜県におけるリニア基本戦略と総合交通体系

(1) リニア基本戦略

- ・リニア中央新幹線地域づくり研究会では、以下の3つの基本戦略と地域づくりを支える基盤づくりを示した「リニア基本戦略」を策定している。

基本戦略1：リニアを活かした観光交流人口の拡大

基本戦略2：リニアを活かした新たな住まい方の実現

基本戦略3：リニアを活かした産業活性化

地域づくりを支える基盤づくり

- ・今後は、この「リニア基本戦略」をもとに、「リニア活用戦略」を策定するとしている。

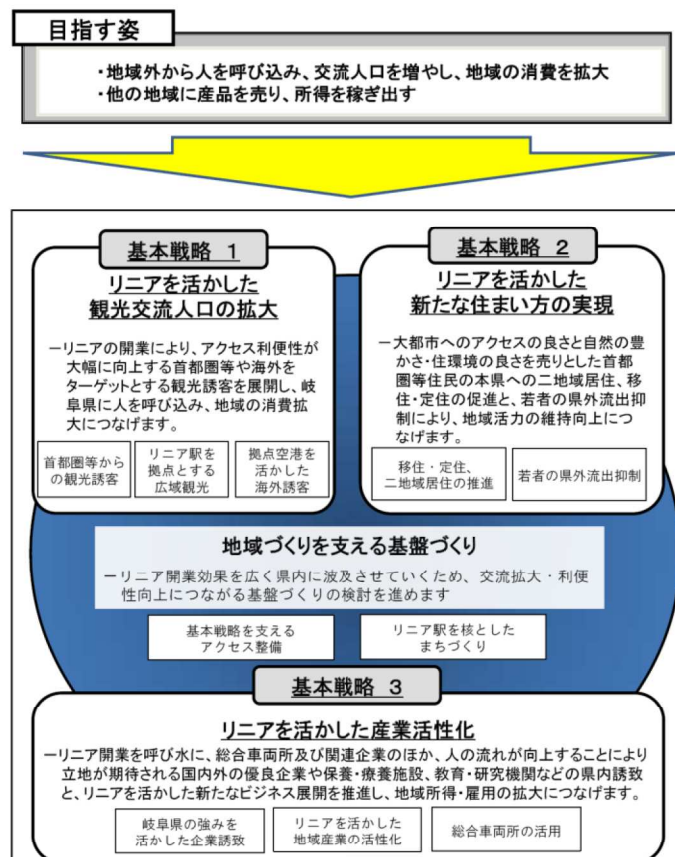


図 1.3 基本戦略（目指す姿、3つの基本戦略）

(2) 県土整備ビジョン・岐阜県総合交通体系指針

①道路ネットワーク

- ・ 県土整備ビジョンでは、県内の高規格道路、地域高規格道路、国道を軸に主要幹線ネットワークを位置づけている。
- ・ 中津川市周辺をみると、高規格道路では中央自動車道、地域高規格道路では濃飛横断自動車道、国道では国道 19 号、国道 257 号が主要骨格幹線ネットワークとして位置づけられている。



出典：県土整備ビジョン

②鉄道ネットワーク

- ・岐阜県総合交通体系指針（H17～H22）では、岐阜県内の鉄道整備状況を整理している。
- ・中津川市周辺をみると、中央本線が名古屋方面、長野方面を結び、明知線が恵那駅から明智駅までを結んでいる。

＜岐阜県内の鉄道路線＞

区分	事業者名	路線名
JR	東海旅客鉄道㈱	東海道新幹線、東海道本線、中央本線、高山本線、太多線
大手民鉄	名古屋鉄道㈱	名古屋本線、各務原線、竹鼻線、羽島線、広見線、犬山線
	近畿日本鉄道㈱	美濃線
第三セクター鉄道	神岡鉄道㈱	神岡線
	樽見鉄道㈱	樽見線
	明知鉄道㈱	明知線
	長良川鉄道㈱	越美南線

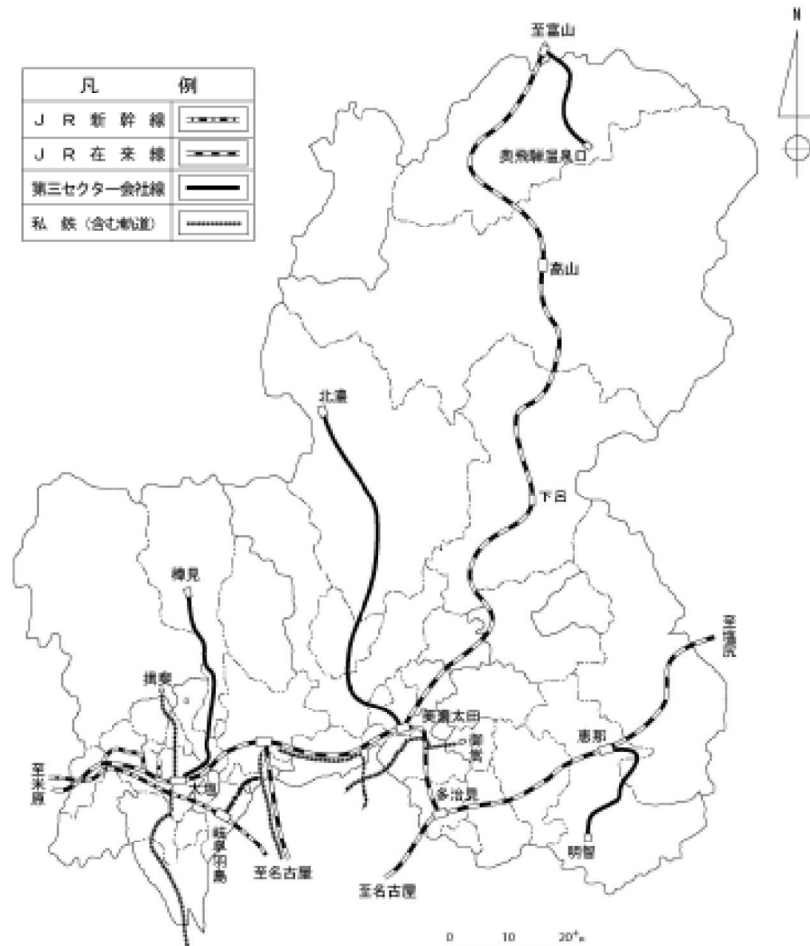


図 1.5 岐阜県総合交通体系指針（鉄道整備の状況）

出典：岐阜県総合交通体系指針

③高速バス路線網図

- ・岐阜県総合交通体系指針（H17～H22）では、岐阜県内を発着地とする高速バス路線を整理している。
- ・中津川市周辺をみると、中津川－東京間は 2 往復/全日、中津川－中部国際空港が 13 往復/全日、下呂・中津川－新宿が 2 往復/全日となる。

＜岐阜県内を発着地とする高速バス路線＞

発着	本数	発着	本数
岐阜－八幡	7 往復/全日	八幡－名古屋	2 往復/全日
岐阜－白鳥（八幡経由）	6 往復/全日	高山－大阪	2 往復/全日
岐阜－白川郷（荘川経由）	1 往復/休日※1	中津川－東京	2 往復/全日
白川郷（荘川経由）－名古屋	1 往復/全日※1	高山－金沢	2 往復/全日※2
岐阜・名古屋－東京（八重洲口）	1 往復/全日	高山－名古屋	8 往復/全日※3
岐阜－新宿	1 往復/全日	下呂・中津川－新宿	2 往復/全日
美濃－京都（岐阜経由）	2 往復/全日	中津川－中部国際空港	13 往復/全日
関－大阪（岐阜経由）	3 往復/全日	高山－新宿	4 往復/全日※4
岐阜－大阪	2 往復/全日	古川－名古屋（高山経由）	1 往復/全日
多治見－名古屋	22.5 往復/平日 15 往復/休日	可児－名古屋	9 往復/平日 7.5 往復/休日
美濃（関経由）－名古屋	8 往復/全日		
各務原－名古屋	1 往復/全日※1		

※1 4/1～11/30のみ運行（平成16年度）
 ※2 3/20～11/30のみ運行
 ※3 3/20～11/30の間、1往復を平湯温泉まで延長運転
 ※4 7/15～8/31の間、6往復/全日

＜高速バス路線網図＞

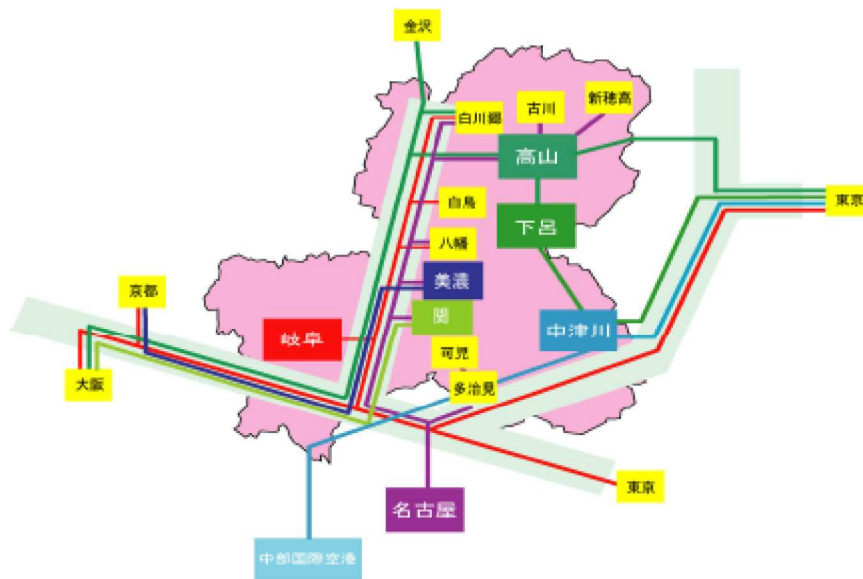


図 1.6 岐阜県総合交通体系指針（高速バス路線の状況）

出典：岐阜県総合交通体系指針

1.4 中津川市におけるリニア駅活用に向けた論点の整理

以上の公表資料に対して、中津川市におけるリニア駅活用に向けた論点は、以下のとおり整理される。

①交通政策審議会中央新幹線小委員会資料の中間駅の考え方より

- ・中津川市を中心としたアクセス圏の範囲の拡大について想定すると、飛騨・下呂方面、木曾方面、東三河方面といった各方面を意識した検討が必要となる。
- ・また、高速道路との結節や駅周辺の駐車場確保、在来線とのアクセス、高速バスとの連絡などの駅の交通結節機能のあり方とあわせて、駅周辺整備の駅関連空間の高度利用に関しての検討が必要となる。

②中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（岐阜県）より

- ・駅・車両基地が中津川市に設置されることで、まとまった用地が必要となることから、居住環境等への影響を踏まえた地域づくりをして行くことが必要となる。
- ・また、郊外に設置される見通しであり、広域的な交通結節点が中津川駅とリニア駅の2つとなることから、双方の交通結節機能をまちづくりの視点から位置づける必要がある。
- ・さらに、リニアの駅とあわせて車両基地（70ha）が設置されることで、産業面の活性化、観光資源としての活用、雇用の確保などへの期待が高まることから、これを踏まえた地域づくりも重要となる。

③岐阜県リニア基本戦略より

- ・リニア駅は岐阜県の東の玄関口となるため、広域的な観点で、観光面、移住定住面、産業面、それらを基盤整備のあり方について、中津川市においても検討していくことが重要となる。

④岐阜県の県土整備ビジョン等より

- ・中央自動車道及び計画道路である濃飛横断道路あるいは国道 257 号とのアクセスの仕方について検討が必要になるとともに、東三河方面との道路整備のあり方の検討が必要となる。また、在来線結節性や高速バスとの連絡性などリニア駅と多モードの結節についても検討することが必要となる。

2. 中津川市の強み・弱みの分析

本章では、まず、中間駅を持つ自治体について、人口・経済規模について整理した。その上で、大都市圏に含まれる相模原市を除いた中間駅を持つ自治体を対象として、統計データ等を収集し、分野毎に中津川市の強み・弱みを整理した。

2.1 リニア中央新幹線中間駅をもつ自治体の人口・経済規模

(1) 中間駅をもつ自治体の位置

- ・リニア中央新幹線駅中間駅をもつ自治体は、1 県 1 駅の条件から、名古屋側からみると、中津川市、飯田市、甲府市、相模原市の 4 市となる。これら自治体の人口・経済規模について整理し、分析対象都市を示した。

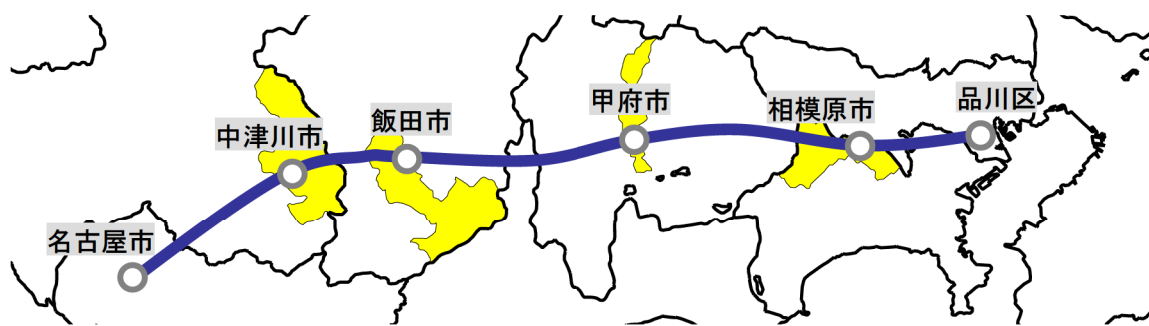


図 2.1 リニア中央新幹線の中間駅をもつ自治体の位置

(2) 中間駅をもつ自治体の人口・経済規模

- ・中津川市の人口・経済規模は中間駅を持つ自治体の中では最も小さい。また、中津川市の人口は平成 17 年から平成 22 年にかけてマイナス 3.8%の減少であり、4 都市の中で最も人口減少が顕著な都市である。
- ・中津川市は昼夜間人口比がほぼ 1.0 であることから、地方拠点都市として位置している。一方、相模原市の昼夜間人口比は 0.87、大都市への通勤・通学者数の割合は 12.8%と東京のベッドタウンの性格が強い。

①人口規模

- ・平成 22 年の人口をみると、中津川市は 8.1 万人と最も少なく、相模原市は 71.8 万人と中津川市の 10 倍程度の人口を持つ。

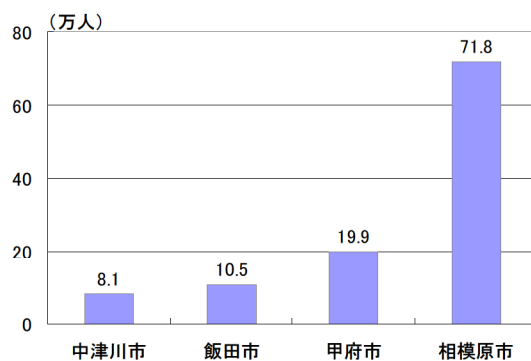


図 2.2 人口 (平成 22 年)

出典：国勢調査 (H22)

②人口変化率

- ・平成 17 年から平成 22 年の人口変化率をみると、中津川市では-3.8%の減少となる。飯田市も-3.1%と減少率は高く、甲府市も-0.6%と減少している。一方、相模原市は 2.3%の増加となっている。

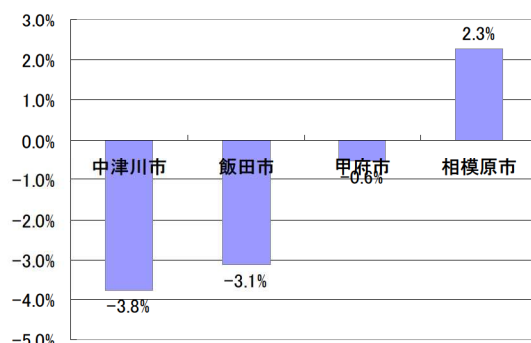


図 2.3 人口変化率 (平成 17 年から平成 22 年)

出典：国勢調査 (H22)

③昼夜間人口比

- ・昼夜間人口比をみると、中津川市は 0.99 であり、昼間人口と夜間人口がほぼ同じことから、地方の拠点都市の特徴をもつ。相模原市は 0.87 と東京のベッドタウンの性格の強い都市であるといえる。甲府市は山梨県の県庁所在都市として 1.16 と 4 都市の中では経済活動面での拠点的性格が強い都市といえる。

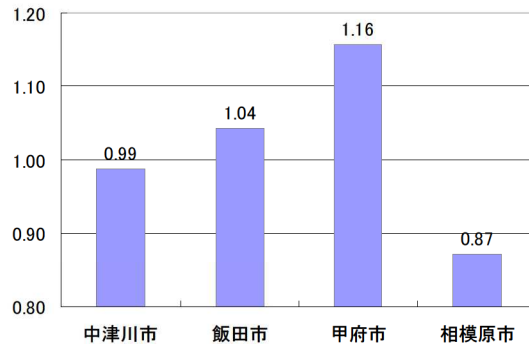


図 2.4 昼夜間人口比（平成 22 年）

出典：国勢調査（H22）

④大都市への通勤通学者数の状況

- ・2005 年の国勢調査より、大都市への通勤・通学者の状況をみると、中津川市は名古屋市へ 1,238 人（2.6%）となる。
- ・相模原市は東京都区部へ 43,493 人（12.8%）、甲府市は東京都区部へ 488 人（0.5%）である。飯田市は東京都区部あるいは名古屋市への通勤・通学者数はみられない。

	東京23区への 通勤通学者数(人、%)		名古屋市への 通勤通学者数(人、%)	
中津川市	-	-	1,238	2.6%
飯田市	-	-	-	-
甲府市	488	0.5%	-	-
相模原市	43,493	12.8%	-	-

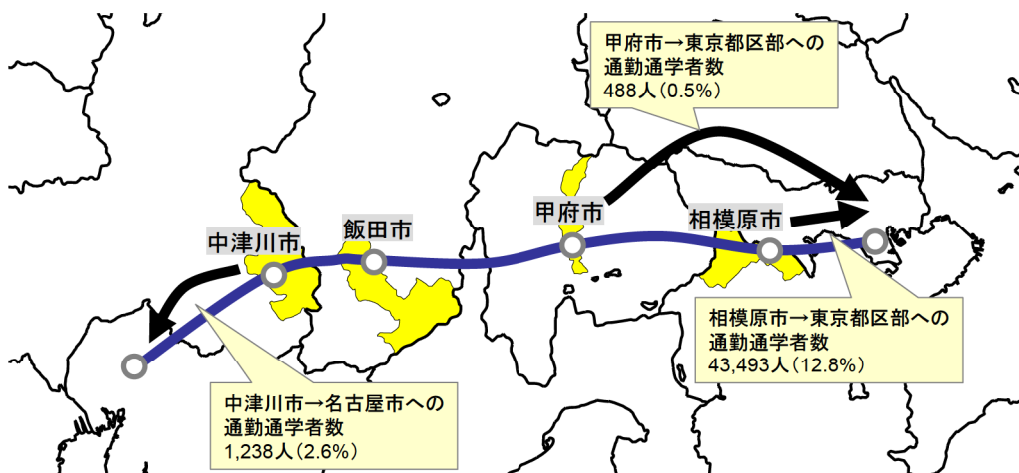


図 2.5 大都市への通勤通学者数（平成 17 年）

出典：国勢調査（H17）

※（）内は、全通勤通学者に対する大都市への通勤通学者数の割合

⑤市内総生産

- ・平成 20 年の地域内総生産をみると、中津川市は 3,100 億円と中間駅の自治体では最も少ない。

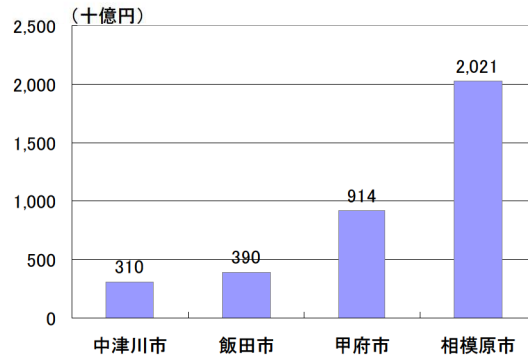


図 2.6 地域内総生産 (平成 20 年)

出典：各市市民経済計算 (H20)

※甲府市は平成 17 年度、それ以外の都市は平成 20 年度の数値

2.2 分析対象都市の概要

- ・ 2.1 で示した人口・経済規模や都市の性格（拠点性、ベッドタウン性）の違いから、中津川市の強み・弱み分析にあたっては、中津川市、飯田市、甲府市を対象とした。以下、中津川市、飯田市、甲府市の3都市を対象にデータ比較を行った。

(1) 気候・面積・土地利用

- ・ 中津川市は飯田市や甲府市と同様に標高が 300～600m 程度の内陸に位置して、気温は飯田市と甲府市の中間程度となる。降水量は比較的多く、日照時間は短い。
- ・ 市域の面積、可住地面積、土地利用の状況は飯田市と似ている。

①気候

- ・ 中津川市は標高 323m に位置する都市であり、甲府市 273m より高く、飯田市 516m より低い。
- ・ 2000～2010 年の気候データについてみると、中津川市の最高気温の平均は 36.9℃と、甲府市や名古屋市よりも低く、飯田市や東京都区部よりも高い。
- ・ 中津川市の最低気温の平均は-7.3℃と飯田市より若干高く、甲府市、東京都区部、名古屋市と比較して低い。
- ・ 降水量についてみると、中津川市では年間降水量は 1,732mm と比較的多い。それに関連して、日照時間は他の都市よりも少ない。

表 2.1 気候データ

	標高 (m)	最高気温 (°C)	最低気温 (°C)	降水量 (mm)	日照時間 (時)
中津川市	323	36.9	-7.3	1,732	1,693
飯田市	516	36.0	-8.7	1,649	2,036
甲府市	273	37.9	-6.7	1,195	2,204
東京都区部	6	36.5	-0.6	1,626	1,906
名古屋市	51	37.5	-2.9	1,539	2,093

出典：気象庁 ※2000～2010年の平均値

②面積・可住地面積

- ・面積を比較すると、中津川市は 676 km²で、飯田市の 659 km²とほぼ同規模となる。甲府市は 212 km²と中津川市の 1/3 程度である。
- ・可住地面積をみると、中津川市は 145 km²と飯田市や甲府市よりも大きい。可住地面積割合は中津川市で 21.4%と飯田市（17.9%）よりは高いが甲府市（35.6%）より低い。

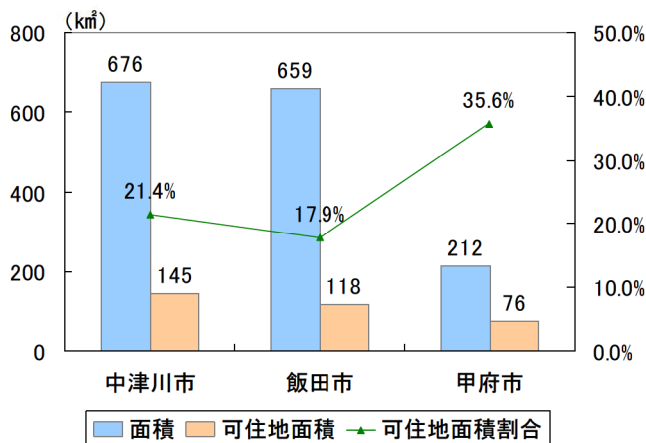


図 2.7 面積・可住地面積・可住地面積割合

出典：全国都道府県市区町村別面積調（H22）

③土地利用

- ・中津川市の土地利用は森林の割合が 78.7%と高く、飯田市と似た構成比となっている。甲府市は、宅地（37.4%）と農用地（28.7%）の割合が高く、森林の割合（27.2%）が小さい。
- ・②の面積を踏まえると、中津川市と飯田市は森林面積の広い地域といえることができる。

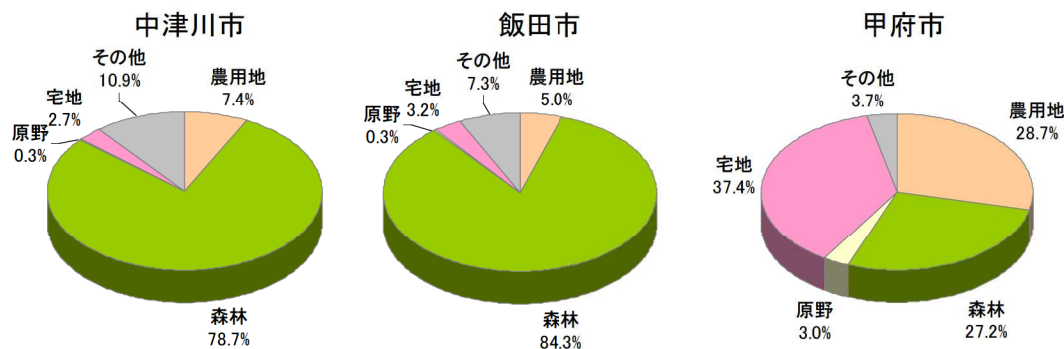


図 2.8 地目別面積割合

出典：各市統計書（H22）

(2) 交通インフラ

- ・鉄道基盤をみると、中津川市では名古屋－長野間を結ぶ特急しなのが 13 往復/日運行、名古屋との快速が 31 往復/日運行しており、名古屋との結びつきが強い。飯田市は他地域との鉄道の結びつきは相対的に弱く、甲府市は東京との結びつきが強い。中津川駅の利用者数は甲府駅の 1/4 程度と人口規模の 1/2 の差に対し少ない。また、飯田市や甲府市に比べ、名古屋駅への所要時間が最も短い。
- ・道路基盤をみると、いずれの都市も中央自動車道が通っており、東京方面や名古屋方面へのアクセスはよい。高速道路インターチェンジ利用台数は甲府市、中津川市、飯田市の順となる。中津川市は名古屋市内への所要時間が最も短い。
- ・リニア駅の概略の位置に含まれる在来線の駅と中心駅との距離が最も近いのは飯田市、最も離れているのは甲府市で、中津川市はその中間にある。

1) 鉄道

①鉄道基盤

- ・JR についてみると、中津川市には中央本線が通っており、現在では、名古屋－長野間を結ぶ特急しなのが 13 本/日運行している。
- ・飯田市には飯田線が通っており、飯田－豊橋間を結ぶ特急伊那路が 2 本/日運行しているが、約 130km を 150 分で結ぶ観光色の強い列車である。なお、飯田線の辰野方面（中央本線）への特急列車は運行していない。
- ・甲府市には中央本線と身延線が通っている。中央本線では、新宿-松本間の特急あずさが 18 本/日運行、新宿-甲府間の特急かいじが 12 本/日運行している。また、静岡方面を結ぶ身延線では甲府－静岡間の特急ふじかわが 7 往復/日運行している。
- ・中津川市は名古屋市と長野方面へのアクセス、飯田市は豊橋市とのアクセス、甲府市は東京方面、静岡方面へのアクセスが在来線を利用して可能である。

表 2.2 鉄道基盤

	中津川市	飯田市	甲府市
JR	【中央本線】 ・特急しなの（名古屋－長野） （13 往復/日）	【飯田線】 ・特急伊那路（飯田－豊橋） （2 往復/日）	【中央本線】 ・特急あずさ（新宿－松本） 18 往復/日 ・特急かいじ（新宿－甲府） 12 往復/日 【身延線】 ・特急ふじかわ（甲府－静岡） 7 往復/日

※区間は主な運行区間。

②中心駅利用者数

- ・各都市の中心駅の利用者数をみると、中津川駅は 1,256 千人/年、飯田駅は 387 千人/年、甲府駅は 5,072 千人/年である。

表 2.3 中心駅利用者数（2010 年）

	中津川市	飯田市	甲府市
駅名	中津川駅	飯田駅	甲府駅
乗車人員	1,256（千人/年）	387（千人/年）	5,072（千人/年）

③東京・名古屋までの所要時間（最短時間）

- ・東京までの所要時間をみると、中津川市は名古屋経由で 160 分、飯田市は高速バスで 240 分、甲府市は特急あずさで 90 分となる。名古屋までの所要時間をみると、中津川市は特急しなので 50 分、飯田市は高速バスで 120 分、甲府市は塩尻駅経由（特急あずさ、特急しなの）で 180 分となる。東京と名古屋の双方へのアクセスについて、中津川市は 3 都市の中では比較的所要時間は短い。

表 2.4 東京・名古屋までの所要時間（鉄道利用：最短時間）

	中津川市	飯田市	甲府市
発着駅	中津川駅	飯田駅*	甲府駅
東京都 区内	160 分 特急しなの－（名古屋）－新 幹線のぞみ	240 分 高速バス（飯田－新宿）	90 分 特急あずさ（甲府－新宿）
名古屋 市内	50 分 特急しなの（中津川－名古屋）	120 分 高速バス（飯田－名古屋）	180 分 特急あずさ－（塩尻）－特急 しなの

※国土交通省全国幹線旅客純流動調査（H17）によると、飯田市の県を越える広域的な主要交通アクセス手段は鉄道利用割合（1.7%）に対して高速バス利用割合（7.4%）が高いことから、高速バスの所要時間を示した。

2) 道路

①道路基盤

- ・いずれの都市も中央自動車道のインターチェンジを持ち、東京方面、名古屋方面にダイレクトに行くことができる。
- ・高規格道路として飯田市では三遠南信自動車道の一部、地域高規格道路として、甲府市では新山梨環状道路の一部が供用している。

表 2.5 道路基盤

	中津川市	飯田市	甲府市
高規格 道路	中央自動車道	中央自動車道 三遠南信自動車道（一部）	中央自動車道
地域高 規格道 路	—	—	新山梨環状道路（一部）
国道	国道 19 号 国道 256 号 国道 257 号 国道 363 号	国道 151 号 国道 256 号	国道 20 号 国道 52 号 国道 140 号 国道 411 号

②高速道路利用

- ・高速道路インターチェンジ利用台数をみると、中津川 IC は 11,797 台/日であり、甲府昭和 IC に次いで多い。リニア駅の概略の位置周辺の隣接 IC の利用台数をみると、恵那 IC は 7,425 台/日と、中津川 IC とあわせると、約 20,000 台/日が高速道路で出入りしている。

表 2.6 月あたり高速道路 IC 出入交通量（台/日）

IC 名	中津川市		飯田市			甲府市	
	恵那	中津川	飯田山本	飯田	松川	甲府昭和	甲府南
利用台数	7,425	11,797	2,770	8,137	5,482	14,209	9,455

出典：高速道路統計月報より、平成 23 年 7 月～12 月の各 IC の利用台数の平均値を示した。

③東京・名古屋までの所要時間（最短時間）

- ・中津川市と東京都区内の所要時間は 3 時間 49 分、名古屋市は 58 分、飯田市と東京都区内は 3 時間 17 分、名古屋市内は 1 時間 30 分、甲府市と東京都区内は 1 時間 34 分、名古屋市内は 3 時間 14 分である。
- ・中津川市の特徴として、三大都市圏（東京、名古屋、大阪）のうちのいずれかの都市までの所要時間が 1 時間程度と飯田市や甲府市と比較して短い。

表 2.7 東京・名古屋までの所要時間（道路利用：最短時間）

発着 IC	中津川市	飯田市	甲府市
	中津川 IC	飯田 IC	甲府昭和 IC
東京都区内	3 時間 49 分	3 時間 17 分	1 時間 34 分
名古屋市内	58 分	1 時間 30 分	3 時間 14 分

東京都区内：首都高速新宿ランプ、名古屋市内：名古屋高速黒川ランプ

出典：NEXCO 中日本ドライブコンパスより、平日の 10 時出発で検索

3) 「概略の駅位置」内に含まれる主な交通施設

- ・「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（岐阜県）」ではリニア中央新幹線の駅の位置について半径 5km の範囲で示されている。主な交通施設は以下の通りである。

表 2.8 リニア駅周辺の主な交通施設

	鉄道駅	高速道路と最寄り IC	最も近い鉄道駅と 中心市街地の距離
中津川市	美乃坂本駅	[高規格道路] 中央自動車道 中津川 IC [地域高規格道路] 濃飛横断自動車道（計画）	美乃坂本駅－中津川駅間 6.4km
飯田市	下市田駅 元善光寺駅	[高規格道路] 中央自動車道 飯田 IC、松川 IC 三遠南信自動車道（一部開通）	元善光寺駅－飯田駅間 4.5km
甲府市	常永駅 小井川駅 東花輪駅	[高規格道路] 中央自動車道 甲府南 IC、甲府昭和 IC [地域高規格道路] 新山梨環状道（一部開通）	常永駅－甲府駅間 9.5km

4) リニア駅・車両基地について

- ・「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（岐阜県）」によると、リニア中央新幹線の駅はいずれの都市も地上駅で約 3.5ha としている。
- ・中津川市においては市内に車両基地約 70ha の設置が示されている。車両基地の設置により、関連企業の立地、新たな雇用の発生、観光資源としての活用が想定される。

表 2.9 リニア駅・車両基地

	中津川市	飯田市	甲府市
リニア駅	地上駅約 3.5ha	地上駅約 3.5ha	地上駅約 3.5ha
車両基地	地上（工場含む）約 70ha	なし	なし

2.3 中津川市と対象都市の比較

- ・以下、「人口」とリーディング部門である「産業」、「観光」、「地場産品」については、各都市だけでなく、都市圏（図 2.9 参照、通勤・通学 5%圏）もあわせて比較する。
- ・フォロー部門「自然環境」、「歴史文化」、「人づくり・人育て」、「住宅」、「安全・安心」は各都市のみ比較する。

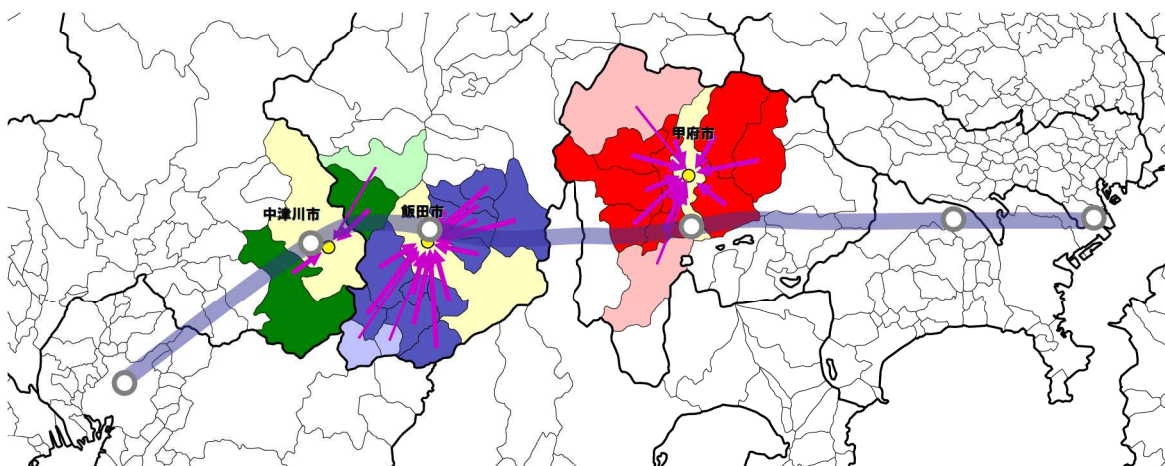


図 2.9 都市圏の設定（通勤通学者数 5%圏構成市町村）

※クリーム色は対象都市。濃い色は 10%圏構成市町村、薄い色は 5%圏構成市町村

表 2.10 都市圏に含まれる構成市町村名

	中津川市 2市1町1村	飯田市 1市3町9村	甲府市 9市3町
10%圏	南木曾町、恵那市	松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、下條村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村	山梨市、韮崎市、南アルプス市、甲斐市、笛吹市、甲州市、中央市、市川三郷町、富士川町、昭和町
5%圏	大桑村	根羽村、売木村	北杜市、身延町

2.3.1 人口

- 中津川市の人口は飯田市や甲府市と比較して小さく、特に甲府都市圏とは 2 倍以上の差がある。都市圏で見るとその差はさらに顕著になり、中津川都市圏は甲府都市圏の 1/4 程度となる。
- 中津川市の人口密度は最も小さい。都市圏で見れば飯田都市圏と同程度であり、人口減少率は 3 都市で最も高い。
- 高齢化率は飯田市と同様の傾向がみられ、甲府市の高齢化率が最も低い。年齢構成割合をみると、中津川市や飯田市は 20～24 歳の割合が低く、70 歳以上の割合は全国平均より高い。逆に甲府市は 20～24 歳の割合が高い。

①総人口

- 平成 22 年の中津川市の人口は 8.1 万人で対象都市の中で最も少ない。通勤通学圏 5%圏を含めた都市圏人口をみても、中津川市は 14.4 万人と最も少なく、甲府市は 66.3 万人と最も大きい。

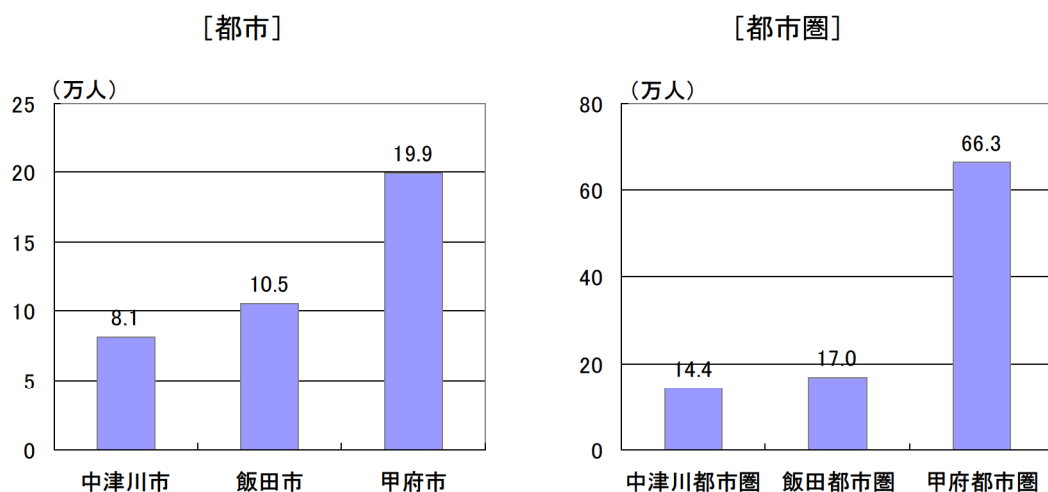


図 2.10 総人口

出典：国勢調査（H22）

②人口密度

- ・平成 22 年の中津川市の人口密度は 119.6 人/km²と最も小さい。飯田市は 159.9 人/km²と中津川市を若干上回り、甲府市は 936.8 人/km²と大きな差がみられる。
- ・都市圏で見ると、中津川都市圏の人口密度は 88.0 人/km²と飯田都市圏の 87.9 人/km²とほぼ同じである。甲府都市圏は 256.9 人/km²と郊外部を含め他都市圏でみても人口密度は比較的高い。

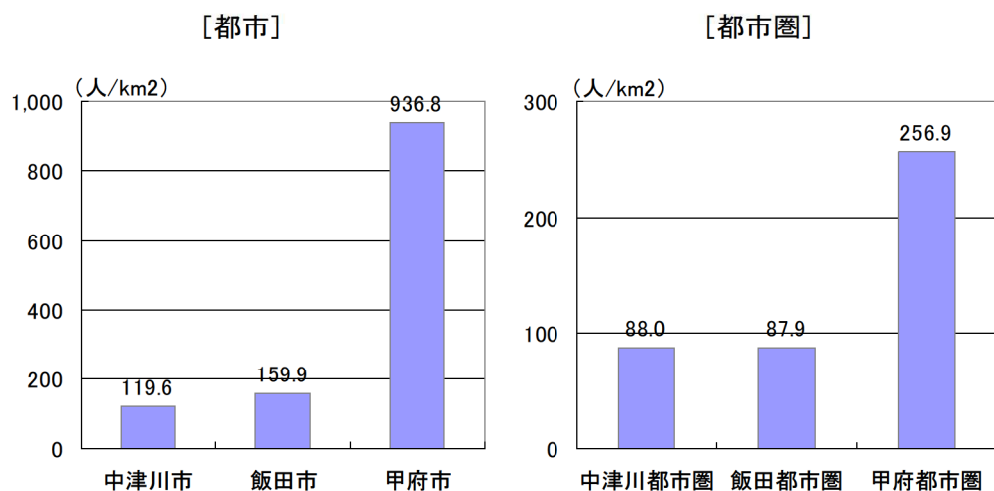


図 2.11 人口密度

出典：国勢調査（H22）

③人口増減

- ・人口増減（平成 17 年から平成 22 年）をみると、いずれの都市も人口減少局面に入っているが、中津川市は-3.8%と飯田市-3.0%や甲府市-0.6%を大きく上回る減少となる。
- ・都市圏で見てもその傾向は同様であり、中津川都市圏は-4.0%の減少率となる。

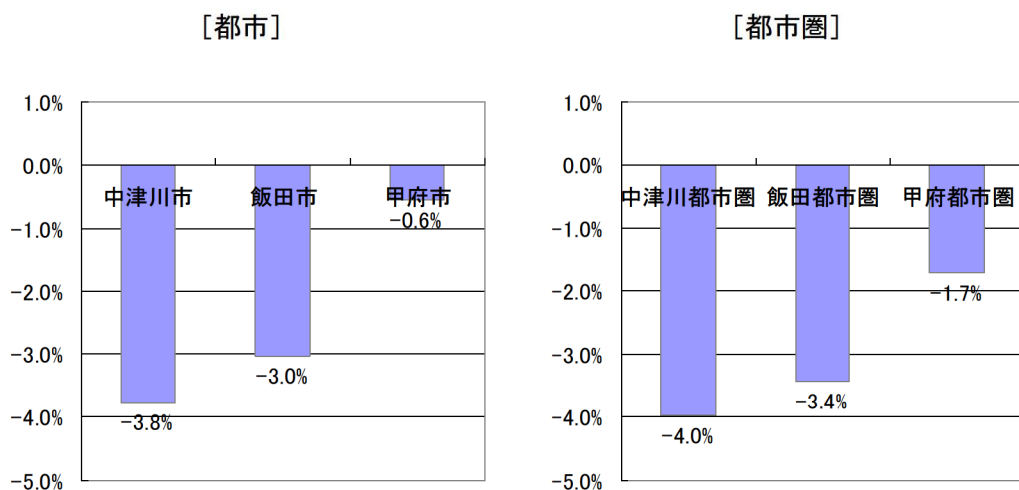


図 2.12 人口増減

出典：国勢調査（H22）

④高齢化率

- 平成 22 年の高齢化率（65 歳以上）をみると、中津川市は 27.8%であり、飯田市 28.0%と同程度、甲府市 24.6%を上回る。都市圏でみると、飯田都市圏で中津川都市圏の高齢化率を若干上回る。なお、甲府市では甲府都市圏よりも高齢化率が高いことが特徴的といえる。

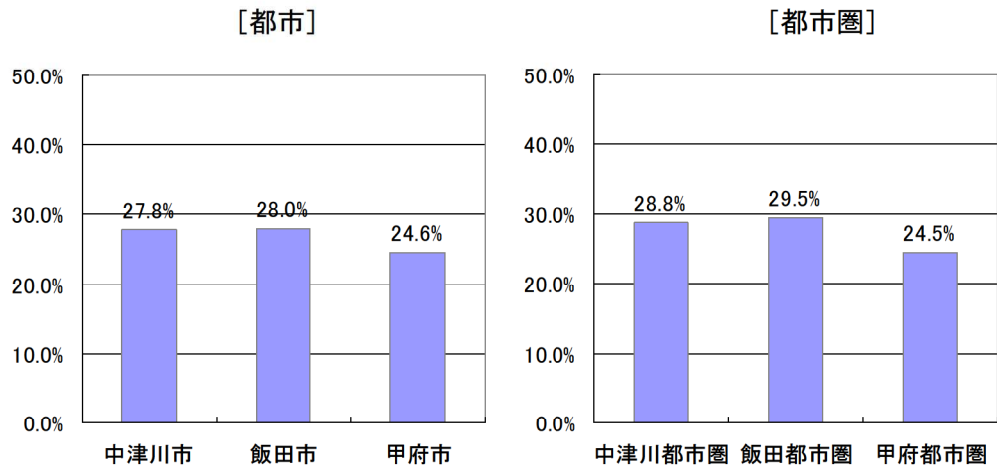


図 2.13 高齢化率

出典：国勢調査（H22）

⑤人口ピラミッド

- 平成 22 年の年齢階層別の人口をみると、中津川市や飯田市では 60～64 歳の人口が最も多く、次いで 35～39 歳となる。甲府市では 35～39 歳が最も多い。また、中津川市や飯田市では 20～24 歳が他の階層と比べて少ないことも特徴的である。
- 年齢階層別の構成比をみると、中津川市の 20～24 歳の割合は全国と比較して低い一方で、50 歳以上は全国を上回っているなど、若年層の割合が低く、中高年以上の割合が高いことが特徴となる。

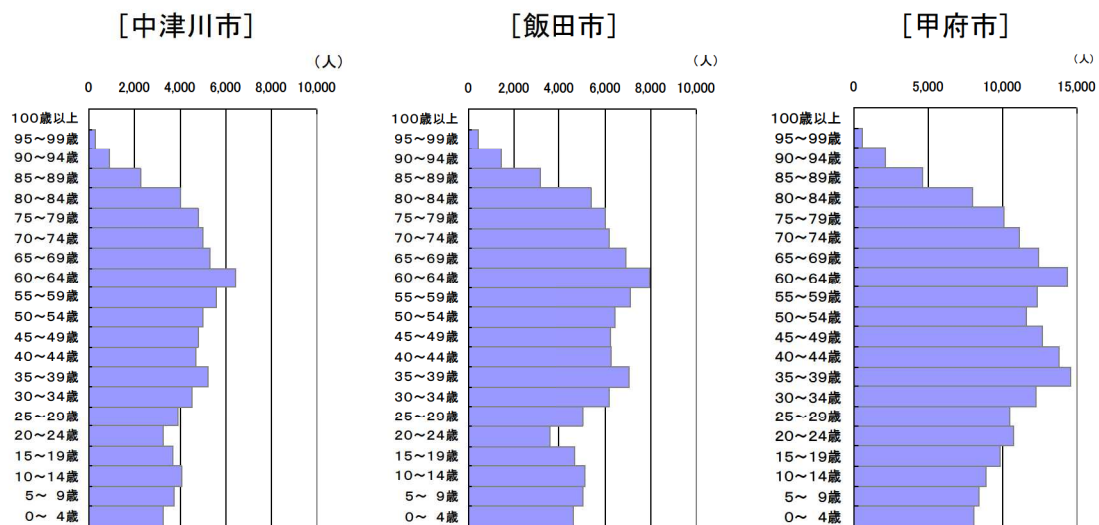


図 2.14 年齢階層別人口

出典：国勢調査（H22）

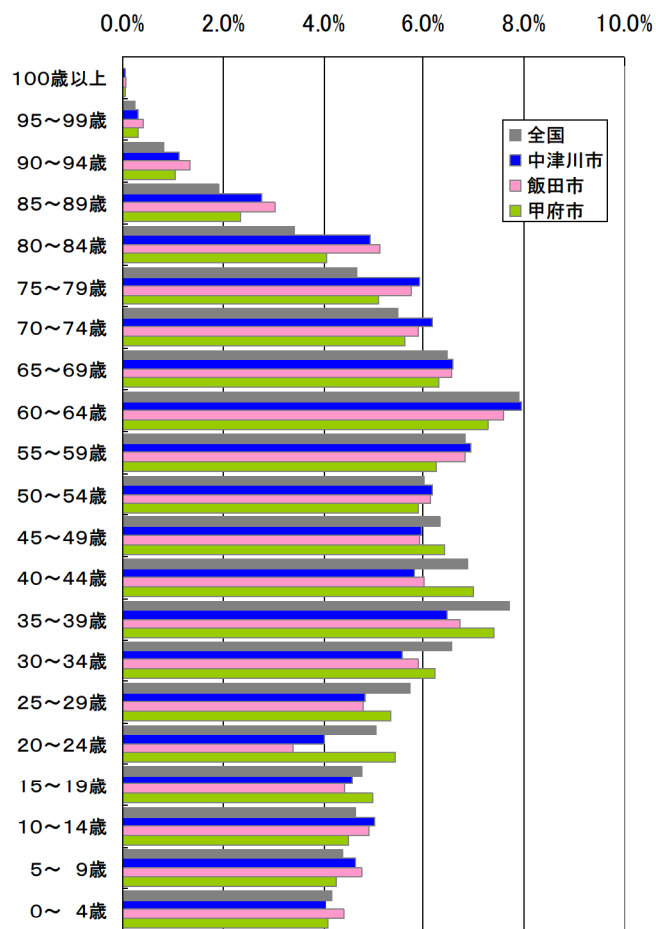


図 2.15 年齢階層別人口構成比

出典：国勢調査（H22）

⑥将来推計人口

- ・将来推計人口をみると、いずれの都市も人口が減少すると見通されており、2035年では中津川市は65,748人、飯田市では80,534人、甲府市では158,716人となる。
- ・2010年を1.0とした場合の推移をみると、総人口では中津川市は全国を下回る減少数であり、甲府市とはほぼ同様の推移をし、2035年には2割減少するものと見通されている。
- ・生産年齢人口も同様の傾向であるが、減少数はさらに大きく、2割以上の減少数となる。
- ・一方、高齢人口の推移をみると、中津川市では、2020年まで1割程度増加し、その後減少局面に入り、2035年には2010年水準となると見通されている。

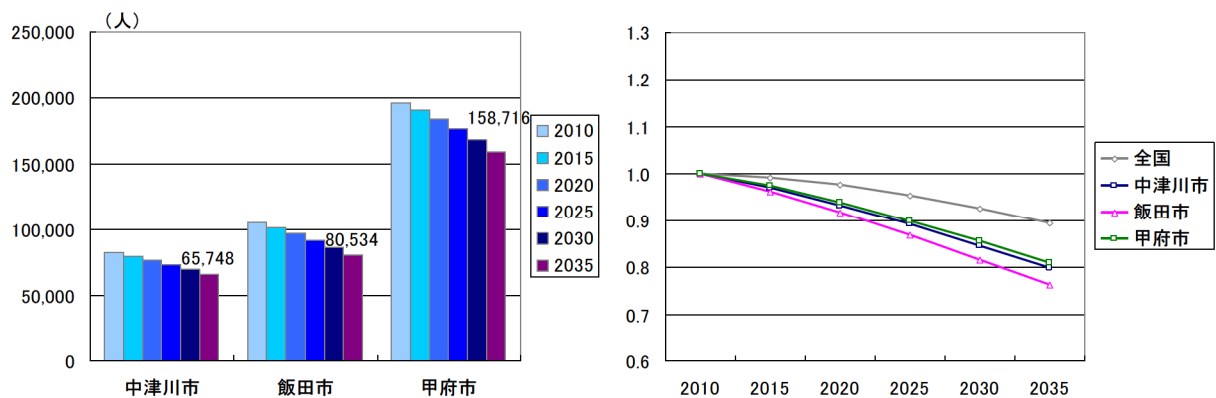


図 2.16 将来人口の推移（左：推計値、右：2010=1.0）

出典：日本の市区町村別将来推計人口』（平成 20 年 12 月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

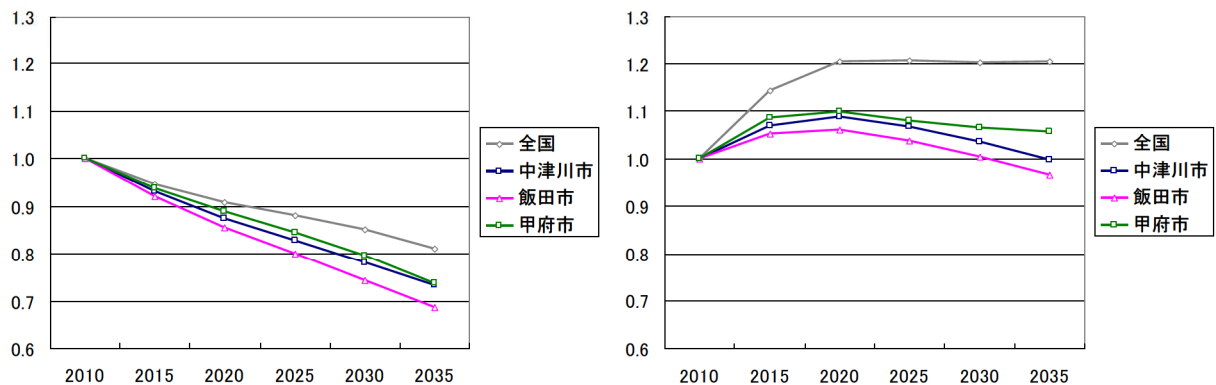


図 2.17 人口の推移（2010=1.0）（左：生産年齢人口、右：老年人口）

出典：日本の市区町村別将来推計人口』（平成 20 年 12 月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

2.3.2 産業

(1) 全般

- ・中津川市の市内総生産は飯田市や甲府市と比較して小さく、特に甲府市とは3倍程度の差がある。人口あたりの市内総生産は飯田市を上回り、全国平均とほぼ同じである。
- ・中津川市は平成18年度にかけて増加傾向を示したが、平成20年度では平成12年度水準となる。
- ・中津川市の産業構造をみると、製造業の従業者数は全体の35.1%を占めるなど、飯田市、甲府市、全国を大きく上回り、中津川都市圏でみても同様である。製造業に特化した地域といえ、また、ボリュームは大きくないが、農林漁業や鉱業に特化している地域でもある。

①市内総生産

- ・平成20年の市内総生産をみると、中津川市は3,100億円と飯田市とほぼ同規模となる。甲府市の数値は平成17年であるが、これと比較すると中津川市は甲府市の1/3の経済規模である。

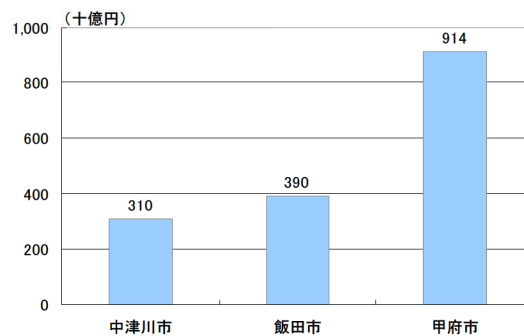


図 2.18 市内総生産 (2008 年)

出典：各市市民経済計算 (H20)、各市統計書 (H22)

※甲府市は平成17年度の値、中津川市、飯田市は平成20年度の値。

②人口あたり市内総生産

- ・中津川市の一人あたりの市内総生産は飯田市を上回り、全国と同水準である。

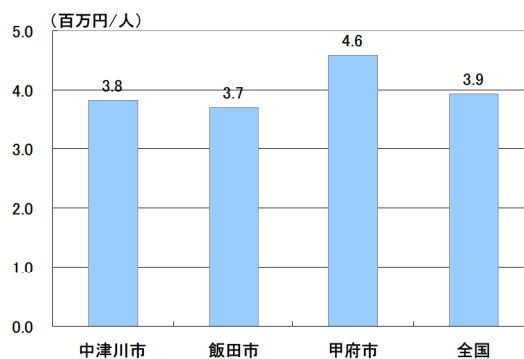


図 2.19 人口あたり市内総生産 (H20)

出典：各市市民経済計算 (H20)、国勢調査 (H22)

※人口は平成22年時点

③市内総生産の推移

- ・中津川市の市内総生産の推移をみると、製造業等の総生産の増加を中心に、平成 18 年まで増加し、その後、大きく減少している。

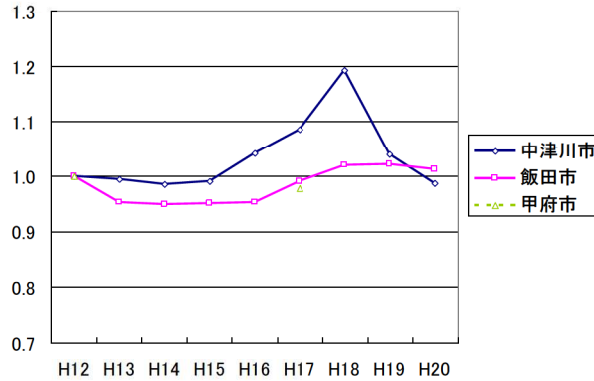


図 2.20 市内総生産の推移 (H12=1.0)

出典：各市市民経済計算 (H20)、各市統計書 (H22)

※甲府市は平成 12 年と平成 17 年のみ

④業種別従業者数

- ・平成 21 年の業種別従業者数をみると、中津川市では製造業が 1 万 3 千人と最も多く、次いで商業が 7 千人となる。中津川都市圏でも、製造業が最も多く、次いで商業となる。
- ・飯田市や甲府市では商業の従業者数が多い。都市圏で見ると、甲府都市圏では、商業と製造業の従業者数が突出して多い。

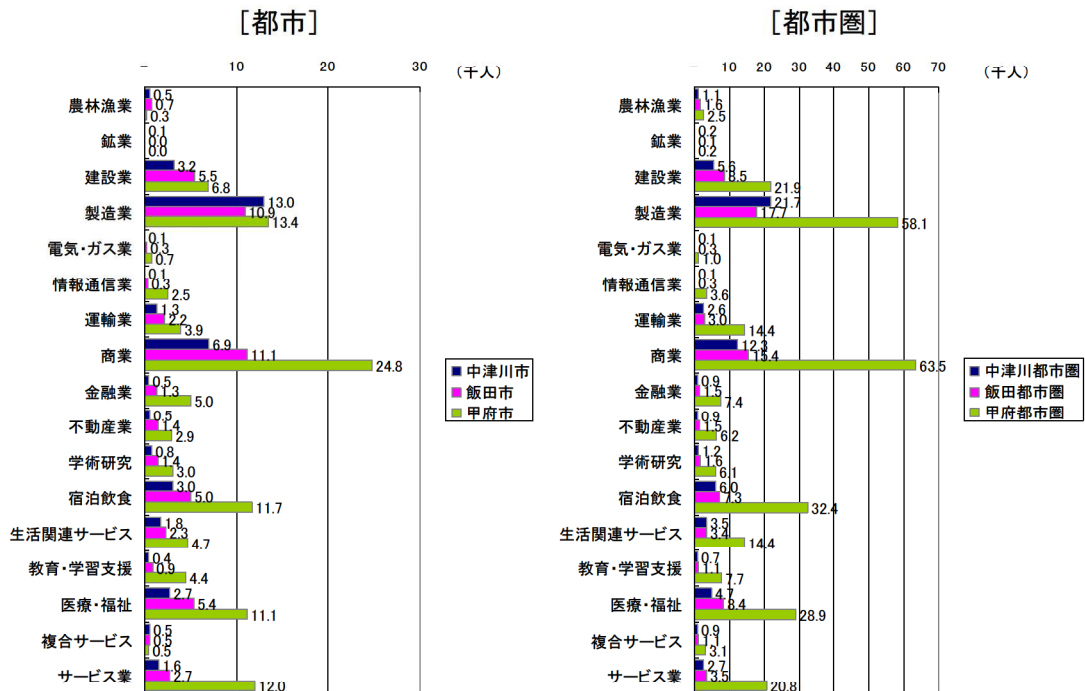


図 2.21 業種別従業者数 (大分類)

出典：経済センサス (H21)

⑤業種別従業者数の構成比

- ・平成 21 年の業種別従業者数の構成比をみると、中津川市は製造業が 35.1%と最も高く、次いで、卸売小売業が 18.8%である。製造業の割合は飯田市や甲府市、全国と比較しても高い。一方、卸売小売業の構成比は他の都市と比較して小さい。
- ・都市圏でも、中津川都市圏の製造業は 33.3%と最も高い。甲府市周辺に工業団地のある甲府都市圏で製造業の割合が高くなっている。

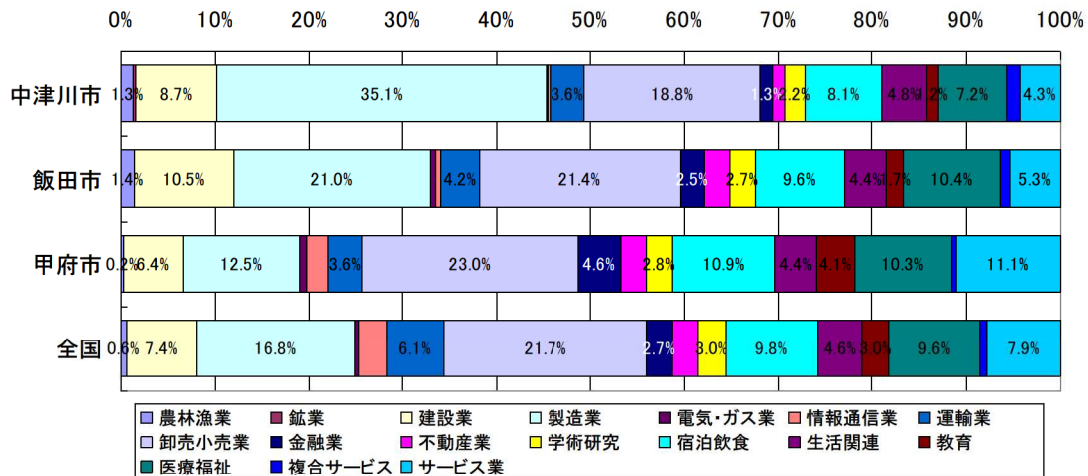


図 2.22 業種別従業者数の構成比（都市）

出典：経済センサス（H21）

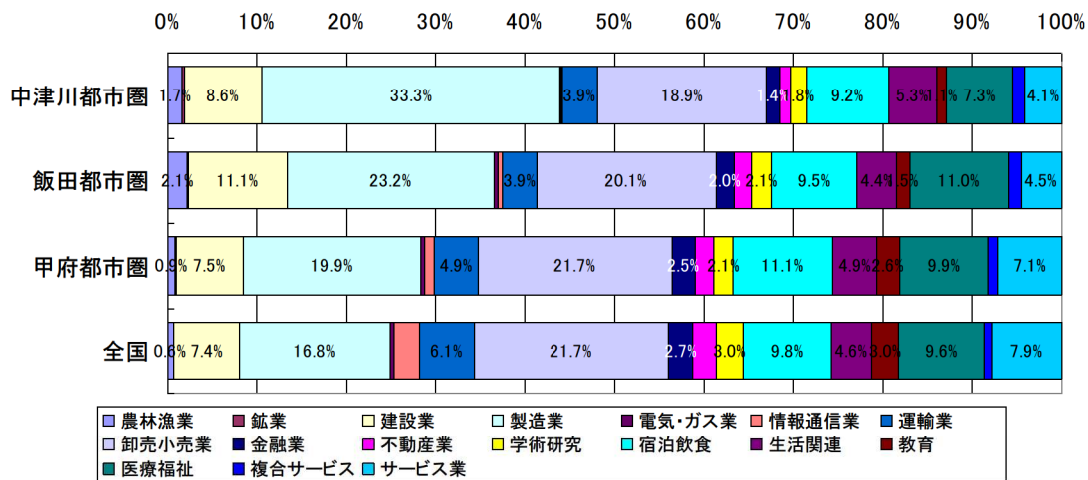


図 2.23 業種別従業者数の構成比（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑥業種別従業者数の特化係数

- ・平成 21 年の業種別従業者数の特化係数をみると、中津川市では農林漁業、鉱業、製造業、複合サービスが特化している。中津川都市圏でも、同様の傾向となる。
- ・飯田市では、農林漁業、複合サービス業、甲府市では、電気・ガス業、金融業で特化している。都市圏でみると、飯田都市圏は農林漁業や鉱業に特化し、甲府都市圏では特に特化した産業はみられない。
- ・なお、複合サービスとは協同組合、郵便局をさす。

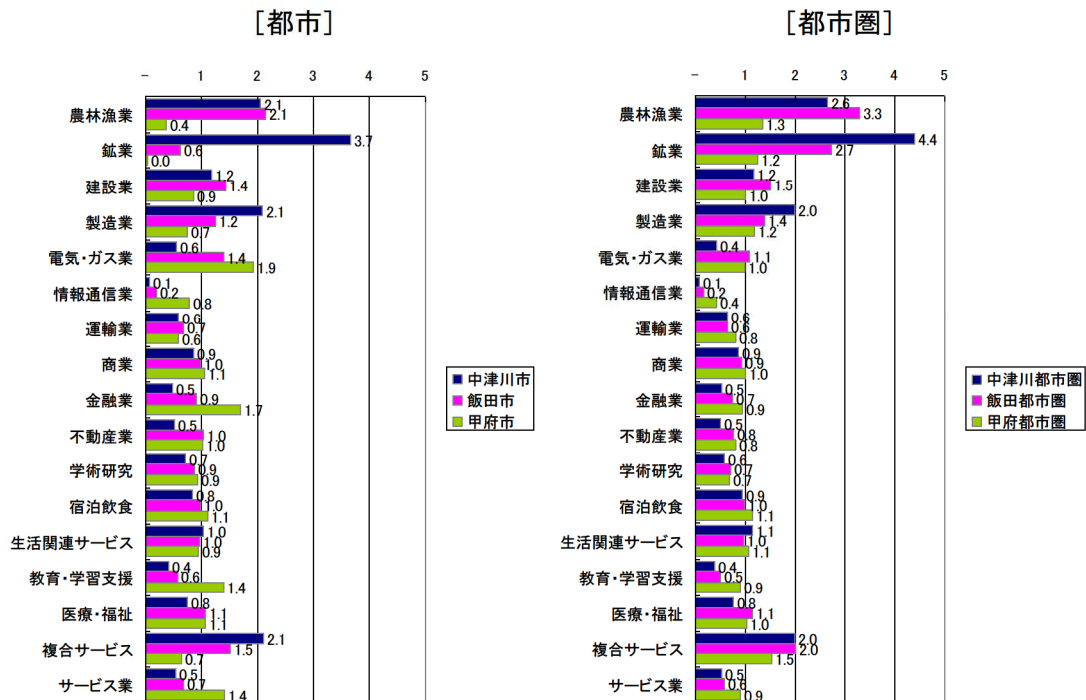


図 2.24 業種別従業者数（大分類）の特化係数

出典：経済センサス（H21）

(2) 農林業

- ・中津川市の生産農業所得額は、飯田市や甲府市と比較して最も大きい。しかし、都市圏でみると、周辺に果樹園のある甲府市の生産農業所得額が最も大きくなり、中津川市の9倍程度となる。推移をみると、いずれの都市も減少傾向である。
- ・中津川市は林業経営体数が飯田市や甲府市と比較して最も多い。林業が盛んな地域である。特に、中津川都市圏では育林業、林業サービス業に特化しており、樹種はヒノキの割合が高い。

①生産農業所得額

- ・平成18年の生産農業所得額をみると、中津川市は33.6億円と飯田市や甲府市と比較して大きい。都市圏でみると、中津川都市圏は48.6億円と大きくなるが、周辺に果樹園の多い甲府都市圏は突出して大きくなる。

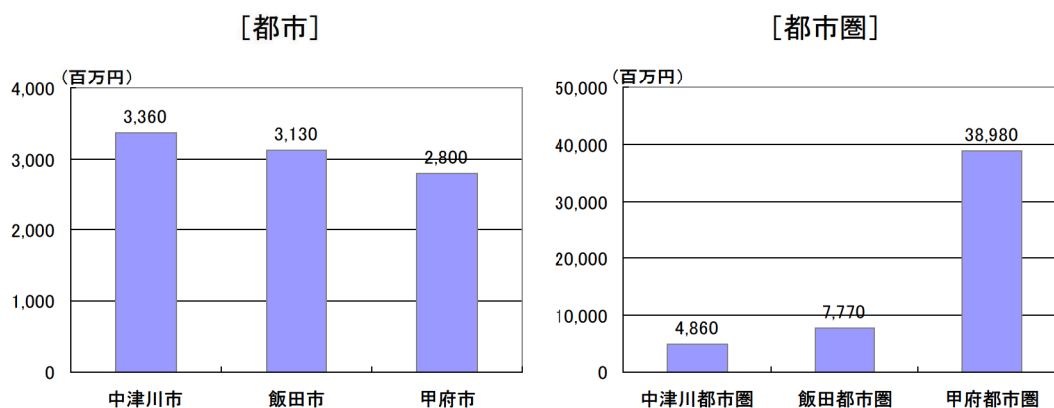


図 2.25 生産農業所得額

出典：生産農業所得統計 (H18)

②生産農業所得額の推移

- ・平成18年の生産農業所得額の推移について、平成14年を1.0としてみると、中津川市は平成17年に大きく減少している。都市圏でみると、中津川都市圏の減少幅は他の都市よりも大きい。

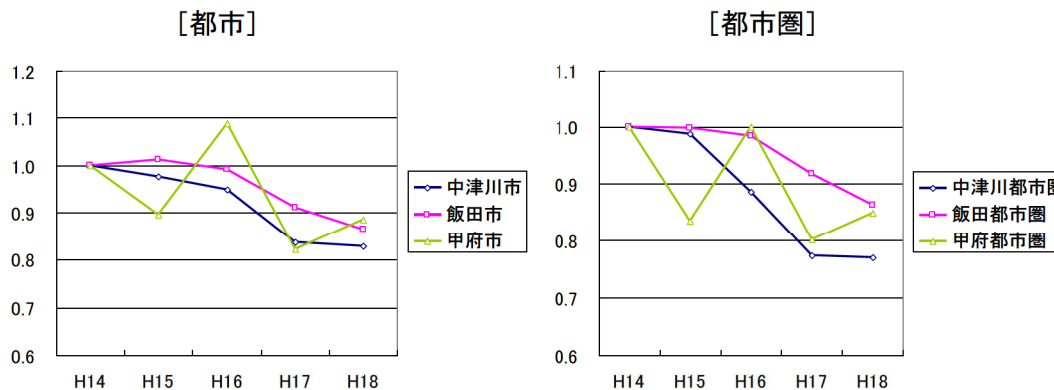


図 2.26 生産農業所得額の推移

出典：生産農業所得統計 (H18)

③林業経営体数

- ・平成 17 年の林業経営体数をみると、中津川市では 234 経営体であり、飯田市や甲府市と比べて多い。中津川都市圏でも、飯田市や甲府市と比べて多く、中津川市は林業が盛んな地域といえる。

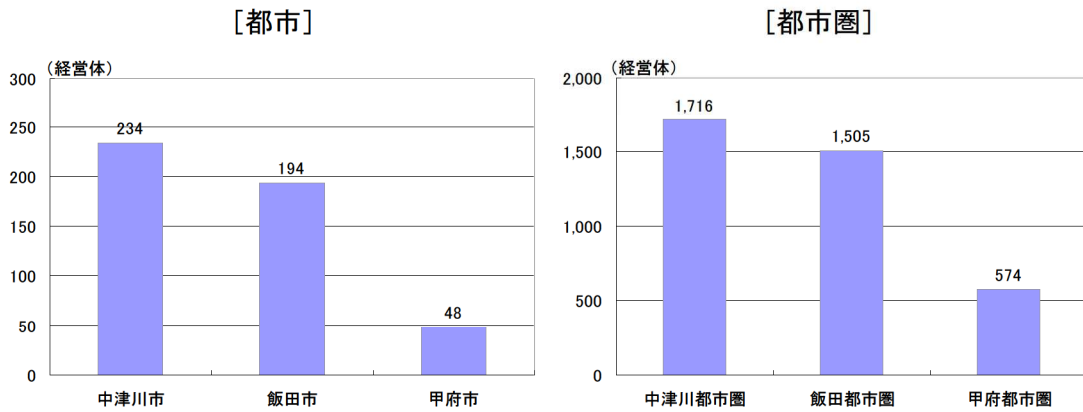


図 2.27 林業経営体数

出典：2005 年農林業センサス (H17)

④農林業従業者数

- ・平成 21 年の農林業従業者数をみると、中津川市では、耕種農業が 167 人と最も多く、次いで育林業が 108 人となる。中津川都市圏で見ると、育林業が 367 人と最も多くなる。
- ・飯田市では耕種農業が 263 人、甲府市では育林業が 135 人と最も多い。都市圏で見ると、飯田都市圏は育林業が 573 人と最も多く、甲府市では耕種農業が 1,032 人と最も多い。

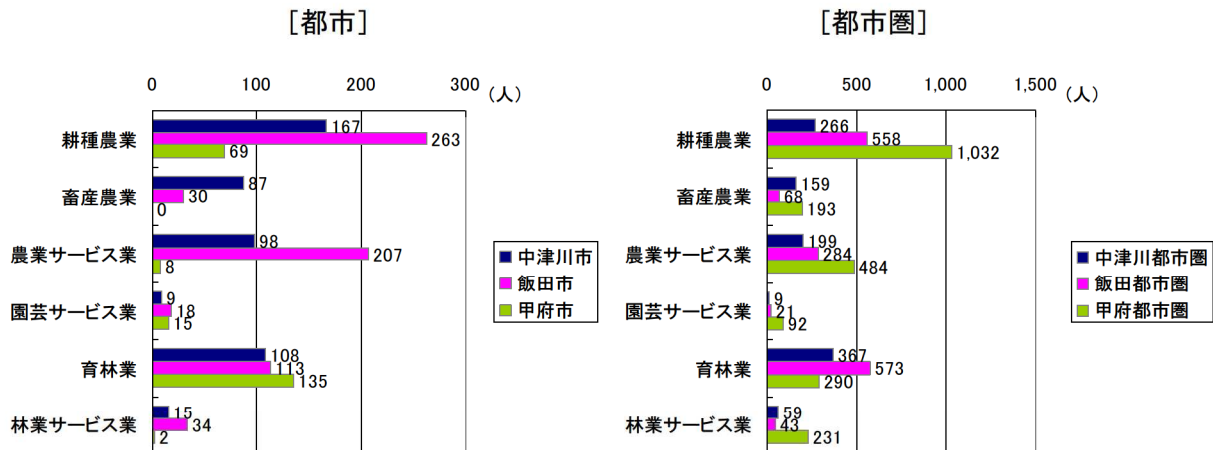


図 2.28 農林業従業者数 (小分類)

出典：経済センサス (H21)

⑤農林業従業者数構成割合

- ・平成 21 年の農林業従業者数の構成割合をみると、中津川市では、耕種農業の割合 34.5%と最も高い。また、育林業の割合が 22.3%と全国の構成割合よりも高い。飯田市は農業サービス業、甲府市は育林業の構成割合が高い。
- ・都市圏でみると、中津川都市圏では、育林業の割合が 34.7%と最も高い。飯田都市圏も育林業の割合が高く、甲府都市圏では耕種農業の割合が最も高い。

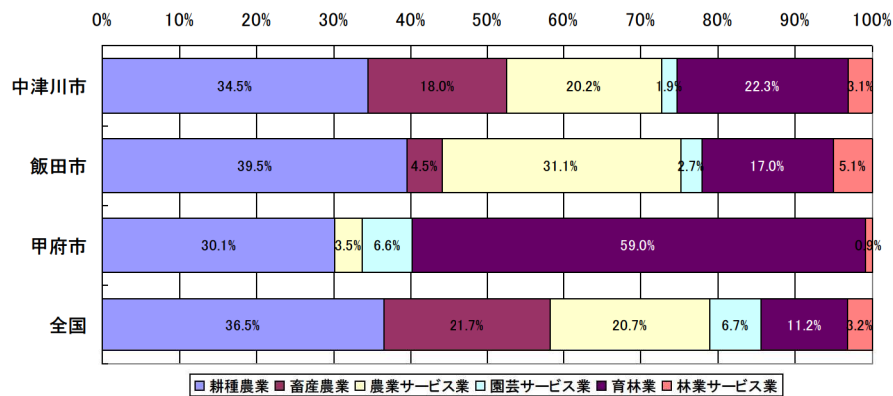


図 2.29 農林業の農林業従業者数の構成比（都市）

出典：経済センサス（H21）

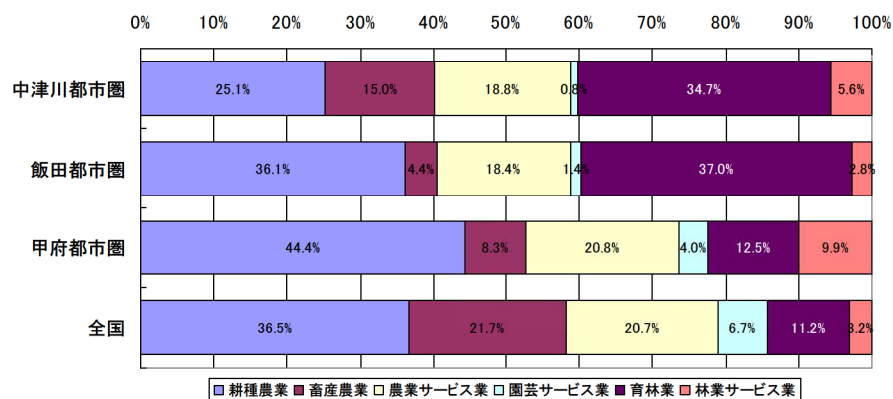


図 2.30 農林業従業者数の構成比（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑥農林業従業者数の特化係数

- ・平成 21 年の農林業従業者数の特化係数をみると、中津川市では育林業に特化している。中津川都市圏でみると、育林業や林業サービス業の特化傾向が強い。
- ・飯田市は、林業サービス業、育林業、農業サービス業の特化傾向が強い。飯田都市圏でみると、育林業、耕種農業、農業サービス業、林業サービス業に特化している。甲府市では、育林業、園芸サービス業、耕種農業に特化している。甲府都市圏では林業サービス業、耕種農業に特に特化している。

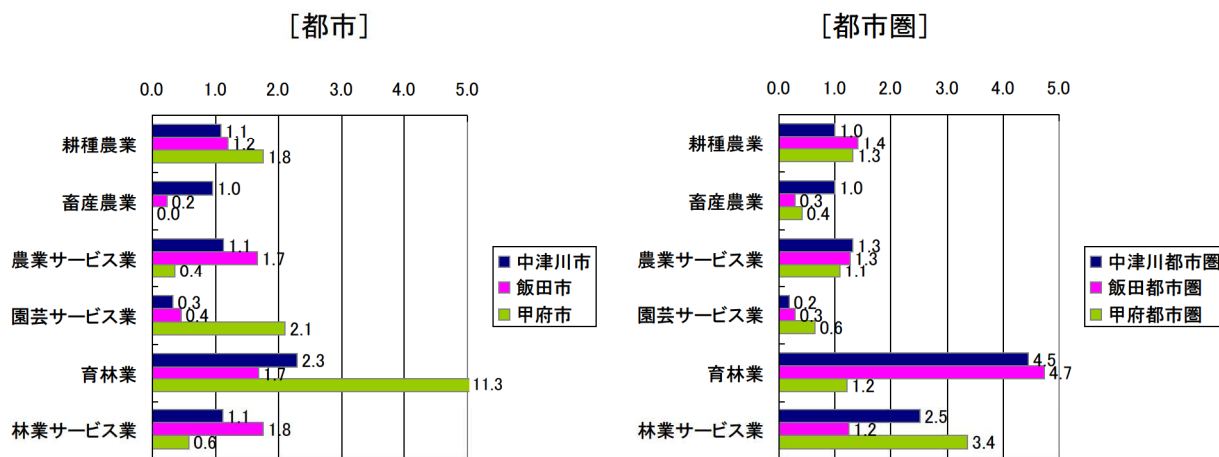


図 2.31 農林業従業者数（小分類）の特化係数

出典：経済センサス（H21）

⑦森林管理局が管理している樹種別面積

- ・平成 22 年の森林管理局が管理している樹種別面積をみると、中津川市はヒノキの割合が 42.4%と最も高く、次いでサワラの割合が 10.0%となる。飯田市はカラマツの割合が 22.0%と最も高く、次いでツガ類の割合が 20.8%、甲府市はヒノキの割合が 30.7%と最も高く、次いでスギの割合が 27.1%となる。

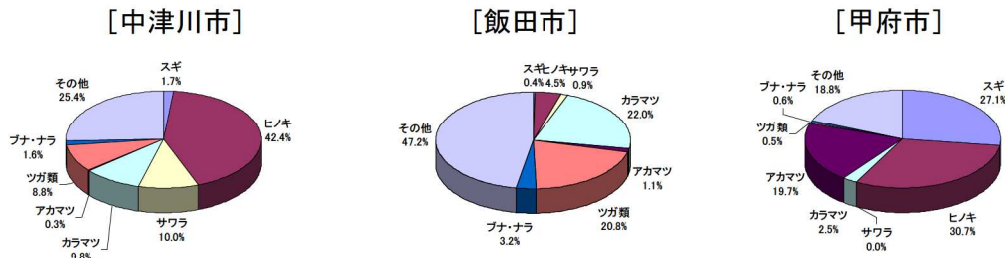


図 2.32 樹種別面積

出典：中部森林管理局、関東森林管理局（2010 年）

※中津川市は東濃、木曽、飯田市は南信、甲府市は山梨県全県の数値。

(3) 工業

- ・ 製造品出荷額等は中津川市が最も大きく、製造業を中心とした地域といえるが、都市圏でみると、甲府都市圏の規模の方が大きい。
- ・ 中津川市では、はん用機械器具、電気器具、金属製品が主力となっている。都市圏でみると、プラスチック製品、木材・木製品、パルプ・紙・紙加工品も盛んな地域といえる。飯田市・飯田都市圏は電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具が盛んな地域である。甲府市・甲府都市圏は、食料品、飲料・たばこ・飼料、電子部品・デバイス・電子回路が盛んな地域である。電気機械器具は3都市ともに特化係数が高い。
- ・ 工業地価は平均では中津川市が最も安い。

①製造品出荷額等

- ・ 平成 21 年の製造品出荷額等をみると、中津川市は 2,810 億円と飯田市や甲府市と比較して大きい。都市圏でみると、中津川都市圏は 4,750 億円と飯田都市圏よりも大きい。甲府市の周辺に工業団地の多い甲府都市圏の 1/3 程度となる。

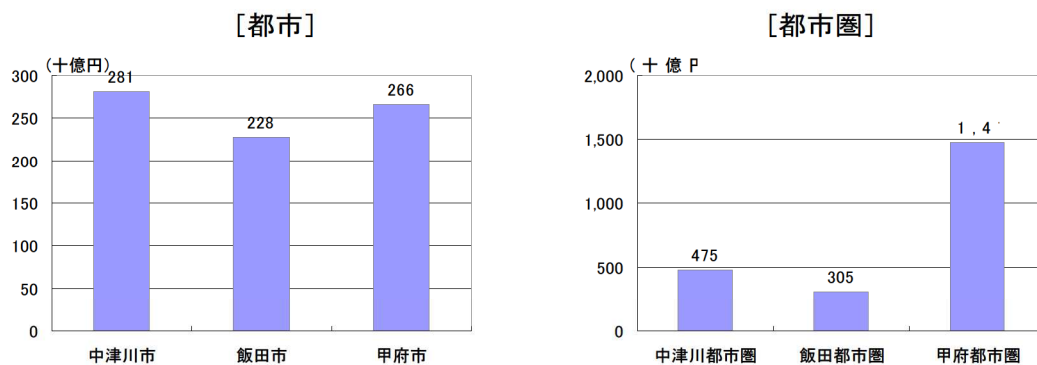


図 2.33 製造品出荷額等

出典：工業統計（II21）

②製造品出荷額等の推移

- ・ 平成 21 年までの製造品出荷額等の推移をみると、中津川市は平成 18 年以降減少傾向となる。中津川都市圏でみると、平成 20 年まで増加傾向である。
- ・ 平成 21 年はリーマンショック等により、全ての都市・都市圏で減少となる。

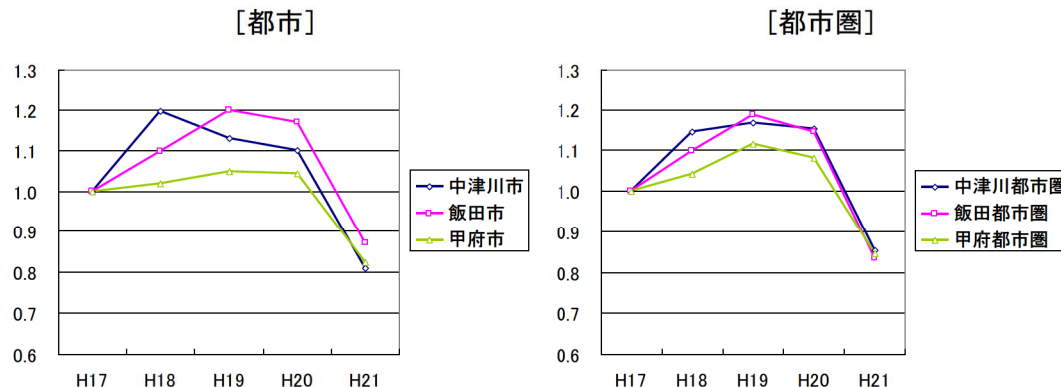


図 2.34 製造品出荷額等の推移

出典：工業統計（H21）

③製造業従業者数

- ・平成 21 年の製造業の従業者数をみると、中津川市ははん用機械器具、電気機械器具製造業、金属製品製造業、電子部品・デバイス・電子回路、金属製品製造業で 1,000 人を越える。中津川都市圏でみると、プラスチック製品製造業で 2,000 人を越える。
- ・飯田市では電気機械器具製造業、電子部品・デバイス・電子回路、食料品製造業、甲府市では、食料品製造業、電気機械器具製造業で 1,000 人を越える。都市圏でみると、飯田都市圏は飯田市と同様の傾向、甲府都市圏では、生産用器具製造業機械など多岐にわたる。

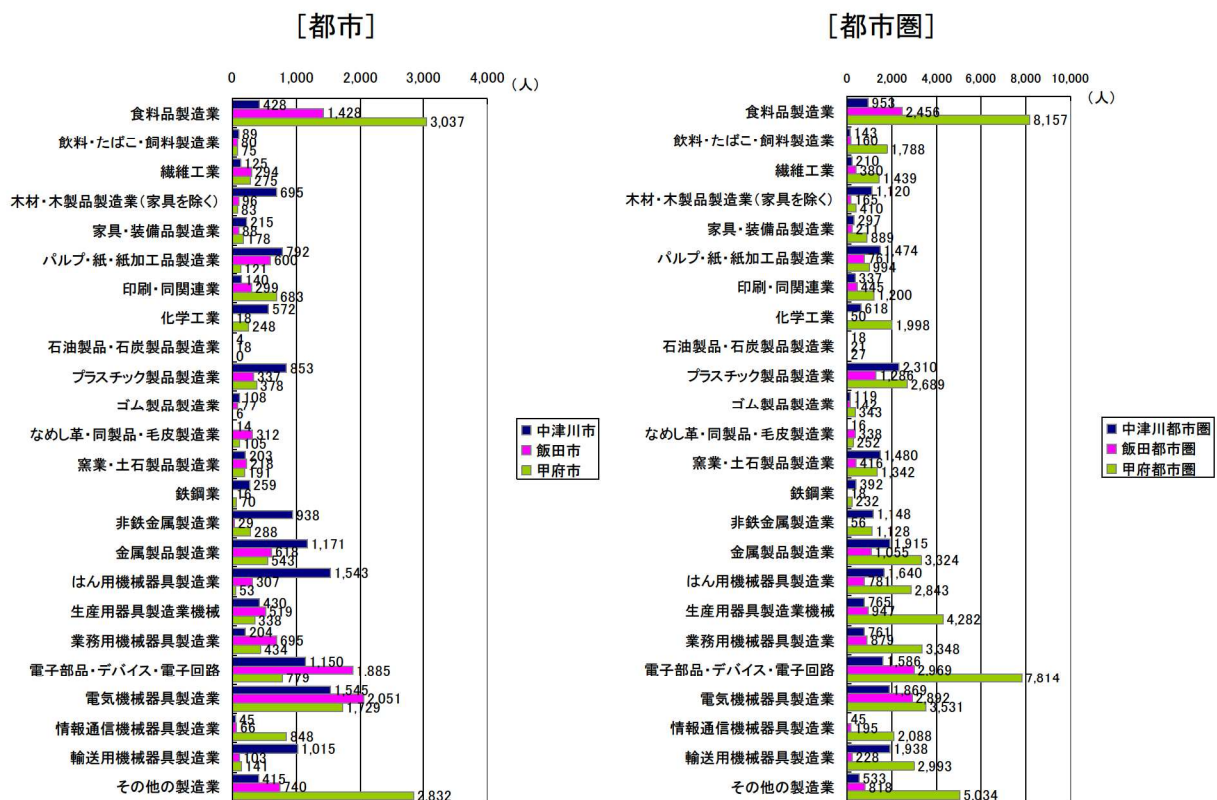


図 2.35 製造業従業者数（小分類）

出典：経済センサス（H21）

④製造業従業者数構成割合

- ・平成 21 年の製造業従業者数構成割合をみると、中津川市では、はん用機械器具、電気機械器具がともに 11.9%と最も高く、次いで、金属製品 9.0%である。いずれも全国の構成割合よりも高い。
- ・飯田市は、電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具の割合が高く、甲府市では食料品、その他の割合が高い。
- ・都市圏でみると、中津川都市圏では、プラスチック製品が 10.7%と最も高い。木材・木製品、パルプ・紙・紙加工品の割合も全国の構成比と比べ高い。飯田都市圏では飯田市と同様の傾向であり、甲府都市圏は、電子部品・デバイス・電子回路の割合が甲府市よりも高い。

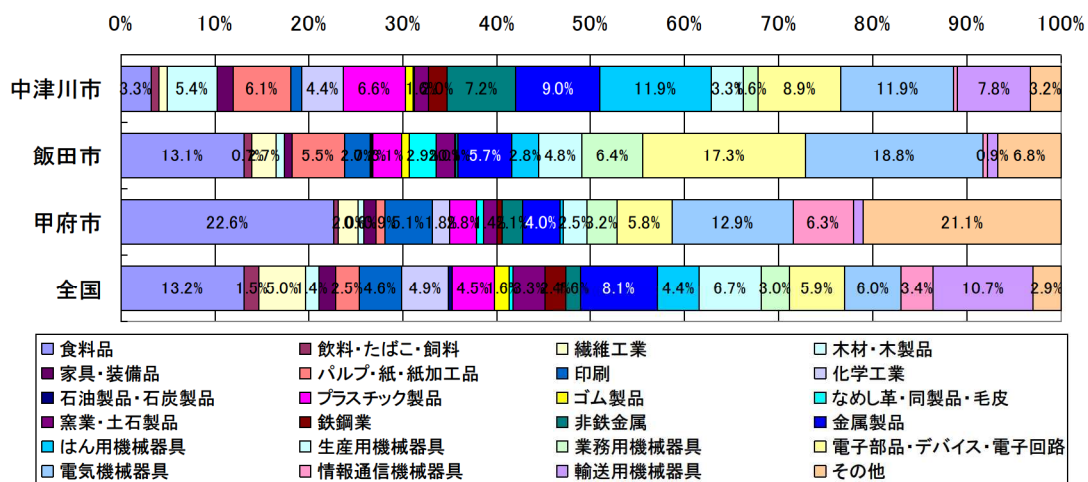


図 2.36 製造業の各部門従業者数の構成比（都市）

出典：経済センサス（H21）

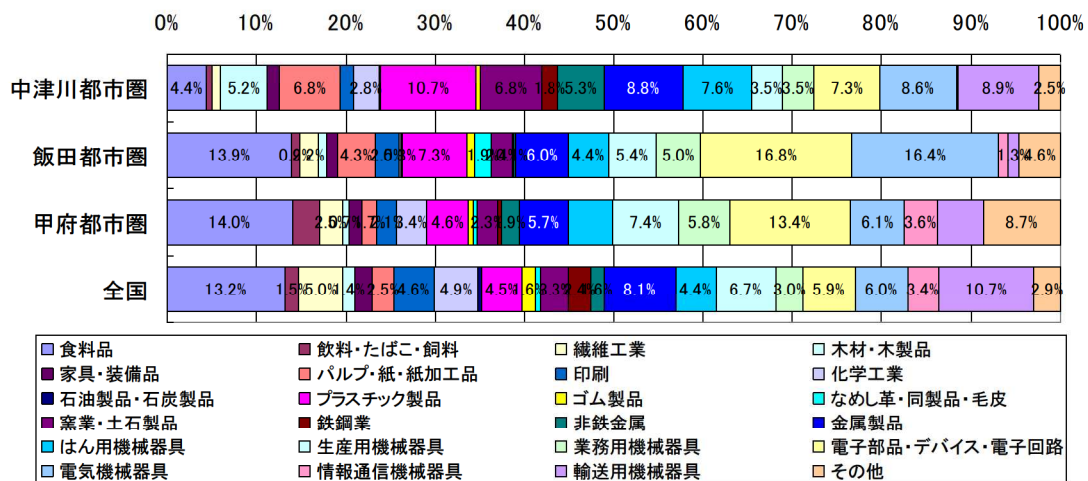


図 2.37 製造業の各部門従業者数の構成比（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑤製造業従業者数の特化係数

- ・平成 21 年の製造業従業者数の特化係数をみると、中津川市では非鉄金属、木材木製品、はん用機械器具、電気機械器具、電子部品・デバイス・電子回路、プラスチック製品など多くの部門で特化している。飯田市は、なめし革・同製品・毛皮、電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具等に特化、甲府市はその他、電気機械器具、情報通信機械器具等に特化している。
- ・都市圏でみると、中津川都市圏では、プラスチック製品、窯業・土石製品で中津川市より、特化係数が高くなる。甲府都市圏では、飲料・たばこ・飼料の特化係数が甲府市より高くなる。飯田都市圏では飯田市とほぼ同様の傾向となる。

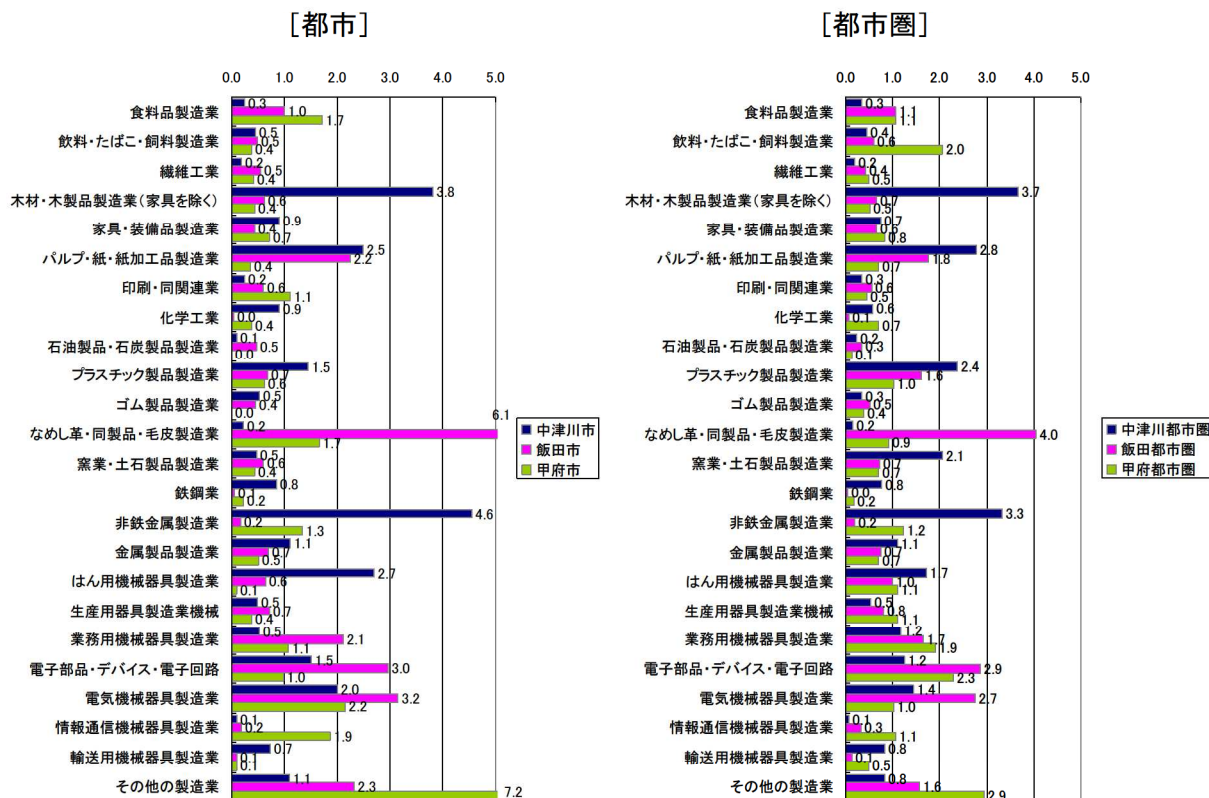


図 2.38 製造業従業者数（小分類）の特化係数

出典：経済センサス（H21）

⑥工業地価

・平成 23 年の工業地価をみると、中津川市では 2 箇所示されており、最大が 18,200 円/㎡、最小が 14,600 円/㎡である。飯田市の最大が 50,800 円/㎡、甲府市の最大は 70,200 円/㎡と中津川市と比べ高い。甲府市は、最小が 9,200 円/㎡と 3 都市で最も低い地点があり、価格の差が大きい。平均価格で見れば、中津川市が最も低い。

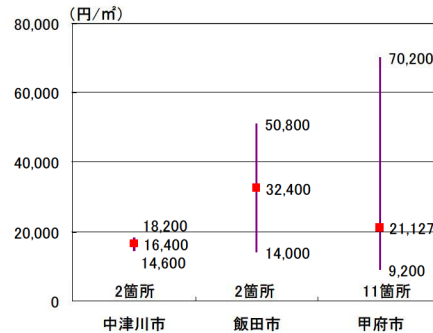


図 2.39 工業地価

出典：都道府県地価調査 (H23)

⑦工業団地及び主な立地企業

・中津川市には中津川中核工業団地 (75.6ha) に NTK セラミック(株)や富士精密(株)など、工業団地以外に三菱電機(株)中津川製作所や王子特殊紙(株)など、電気機械や輸送用機械関連の工業を中心に集積している。飯田市には天龍峡エコファクトリーパーク (10.3ha)、松尾竜水地区 (39.7ha)、桐林環境産業公園 (7.4ha) などの工業団地があり、電子・電機を中心とする機械系工業の集積、プラスチック製品などの機械関連の工業が集積している。甲府市には甲府南部工業団地 (26.3ha)、国母工業団地 (97.3ha)、山梨県食品工業団地 (14.3ha) などの工業団地があり、半導体製造、電気・電子機器部品、食品製造業などが集積している。

表 2.11 工業団地及び主な立地企業

中津川市	飯田市	甲府市
中津川中核工業団地 (75.6ha) ・NTK セラミック(株) ・(株)愛工機器製作所 ・(株)ヨコヤマ精工 ・富士通テン(株) ・アツタ起業(株) ・(株)DNP テクノパック東海 ・東レフィルム加工(株) ・(株)ソーワテクニカ ・日東工業(株) ・(株)ミットヨ ・美濃工業(株) ・富士化学(株) ・中日新聞印刷(株) ・富士精密(株) ・(株)ダイドー電子 ・(株)大同キャスティングス 三菱電機(株)中津川製作所 王子特殊紙(株) 等	天龍峡エコファクトリーパーク (10.3ha) ・パルスモ(株) ・(株)ジェイ・エム・シー ・かぶちゃん農園(株)、等 松尾竜水地区 (39.7ha) ・TDK 飯田(株) ・(株)スタンレー伊那製作所 ・(株)アコーデックス、等 桐林環境産業公園 (7.4ha) ・オムロン飯田(株) ・(株)赤羽製作所 ・(株)開発技研、等 多摩川精機(株) 喜久水酒造(株) 等	甲府南部工業団地 (26.3ha) ・NEC コンピューターテクノ(株) ・東洋アイテック(株) ・旭陽電機(株) ・(株)三工社、等 国母工業団地 (97.3ha) ・パイオニアマイクロテクノロジー(株) ・パナソニックファクトリー・ソリューションズ(株) ・住友電工デバイスイノベーション(株) ・(株)明電舎 ・横河電機(株)、等 山梨県食品工業団地 (14.3ha) ・(株)シャトレーゼ ・(株)テンヨ武田 ・よっちゃん食品工業(株) ・(株)かいはや 等

出典：各市資料、各工業団地 HP ※太字：工業団地、斜字：工業団地外の主な立地企業

(4) 商業

- 中津川市の商品販売額は飯田市や甲府市と比較して小さく、特に甲府都市圏とは 2 倍以上の差がある。都市圏で見るとその差はさらに顕著になり、中津川都市圏は甲府都市圏の 1/3 以下となる。中津川市では、駅周辺商業集積地の商品販売額の割合が高い特徴がみられる。
- 飯田市や甲府市の商品販売額が減少を続ける中、中津川市は平成 16 年から平成 19 年にかけて増加に転じている。
- 売り場面積あたりの商品販売額は中津川市が最も高いが、近年はどの都市も大規模店舗の郊外立地などにより小さくなっている。
- 中津川市は百貨店・デパートなどの各種商品小売業の集積が小さい。
- 商業地価は平均では中津川市が最も安い。

①商品販売額（小売業）

- 平成 19 年の中津川市の商品販売額は 920 億円と飯田市や甲府市と比べ最も小さく、甲府市の 1/2 以下の規模となる。
- 都市圏でも同様に、甲府都市圏の商業機能の集積は中津川市や飯田市と比較して高い。

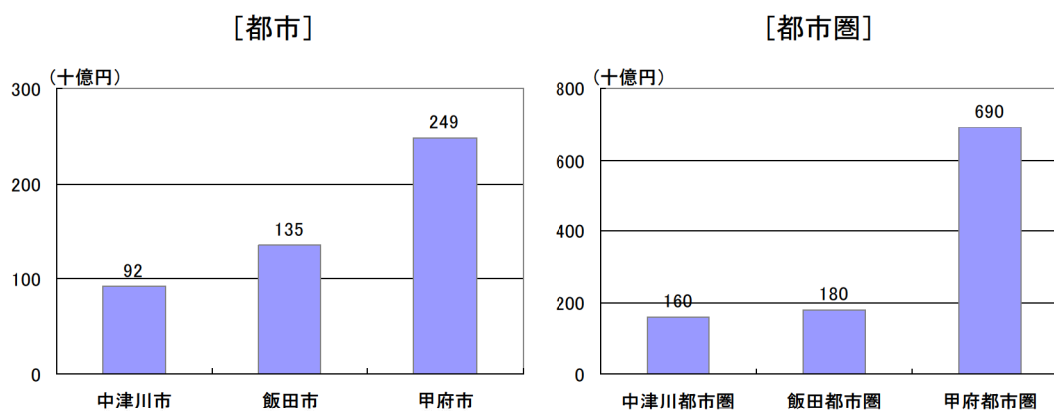


図 2.40 商品販売額（小売業）

出典：商業統計（H19）

②商店街の商品販売額

- 平成 19 年の商店街の商品販売額をみると、中津川市では 179 億円と甲府市と同規模となる。商品販売額が甲府市の 1/2 以下であることを踏まえると、中津川市は商店街の商品販売額の割合が高いといえる。

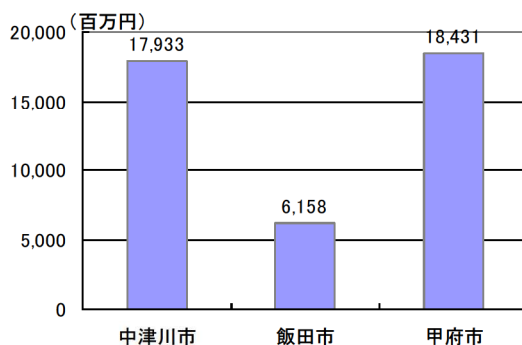


図 2.41 商店街の商品販売額

出典：商業統計 (H19)

※JR や私鉄などの駅周辺に立地する駅周辺型商業集積地区の商店街を対象。中津川市は中津川商店街、坂下町商店街の 2 商店街、飯田市は桜町商栄会、東和町商栄会、八幡商栄会、天龍峡商栄会、鼎駅付近商店街、駅前中央通り 4 丁目商栄会の 6 商店街、甲府市は甲府駅前東栄会、酒折町東栄会、甲府駅ビル、丸の内八番街商店街、甲府駅前平和通西側地区の 5 商店街。

③商品販売額の推移

- 平成 19 年の商品販売額の推移をみると、中津川市では、平成 16 年まで減少していたが、平成 19 年に増加に転じた。飯田市や甲府市では減少している。
- 都市圏でも同様の傾向を示している。

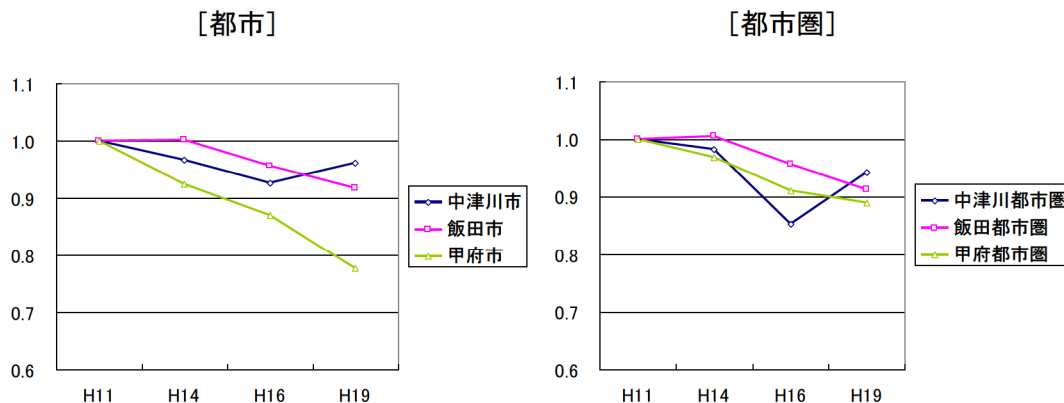


図 2.42 商品販売額 (小売業) の推移

出典：商業統計 (H19)

④売り場面積あたりの商品販売額の推移

- ・売り場面積あたりの商品販売額をみると、平成 19 年の中津川市は 83 万円/㎡であり、飯田市や甲府市と比較して大きい。都市圏でみても同様の傾向にある。
- ・しかしながら、年々大規模店舗の郊外立地などにより、いずれの都市も売り場面積あたりの商品販売額は小さくなっている。

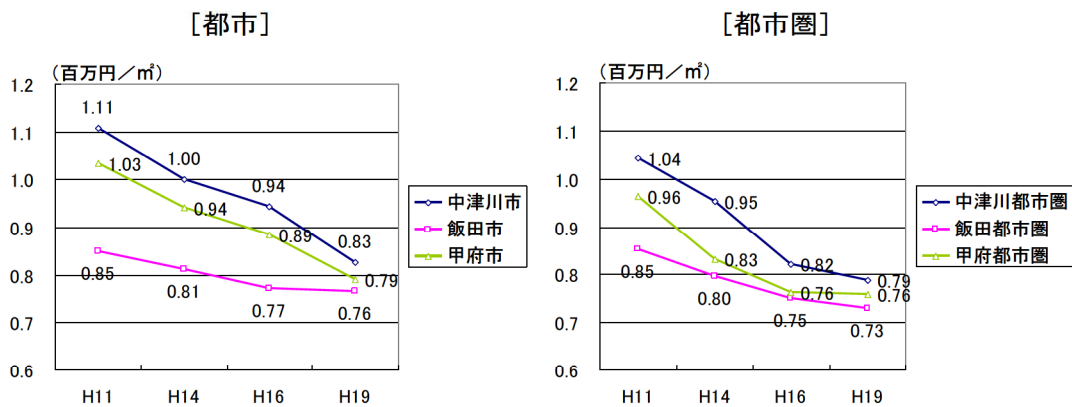


図 2.43 売り場面積あたりの商品販売額（小売業）の推移

出典：商業統計（H19）

⑤商業従業者数（小売業）

- ・平成 21 年の小売業の従業者数をみると、中津川市では、飲食料品、その他が 2,000 人を越えている。飯田市、甲府市も飲食料品、その他の従業者が多い。
- ・都市圏でみても同様の傾向である。

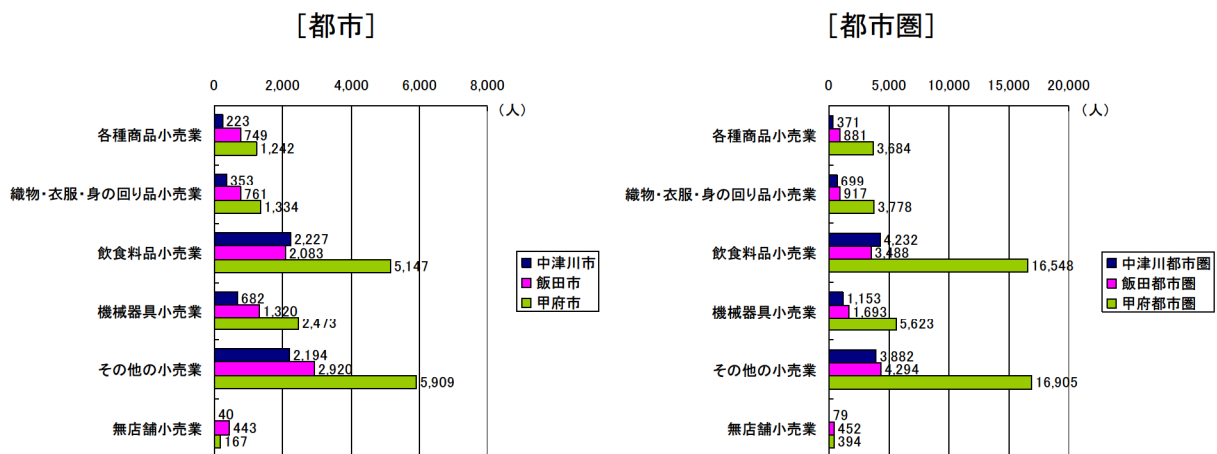


図 2.44 商業従業者数（小売業）

出典：経済センサス（H21）

※各種商品小売業：百貨店、デパートなど

⑥商業従業者数構成割合

- ・平成 21 年の商業従業者数の構成割合をみると、中津川市では、飲食料品の割合が 38.9%と最も高い。飯田市や甲府市ではその他の割合が最も高い。
- ・都市圏でも同様の傾向がみられる。

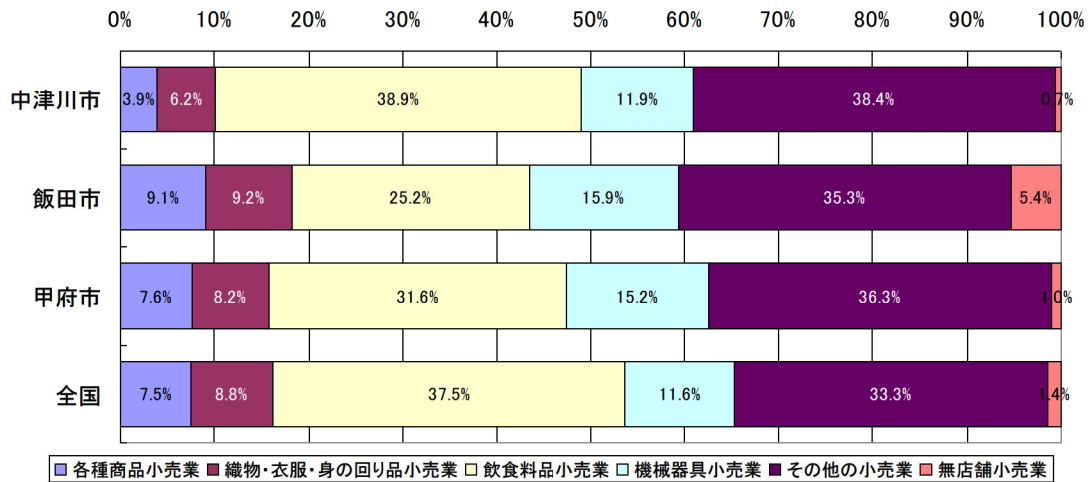


図 2.45 商業従業者数構成割合（都市）

出典：経済センサス（H21）

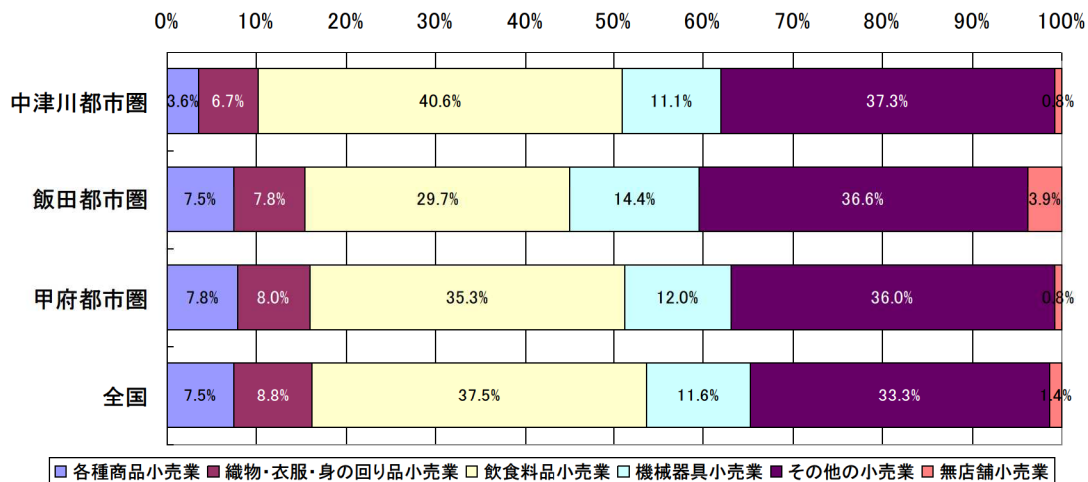


図 2.46 商業従業者数構成割合（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑦商業従業者数の特化係数

- ・平成 21 年の商業従業者数の特化係数をみると、中津川市では、飲食料、機械器具、その他で特化係数が 1.0 を越え特化している。飯田市は各種商品小売業、織物・衣服・身の回り品、機械器具、その他、無店舗で 1.0 を越え、特に無店舗の特化係数が高い。甲府市は、機械器具、その他が特化している。
- ・都市圏でも、同様の傾向がみられる。

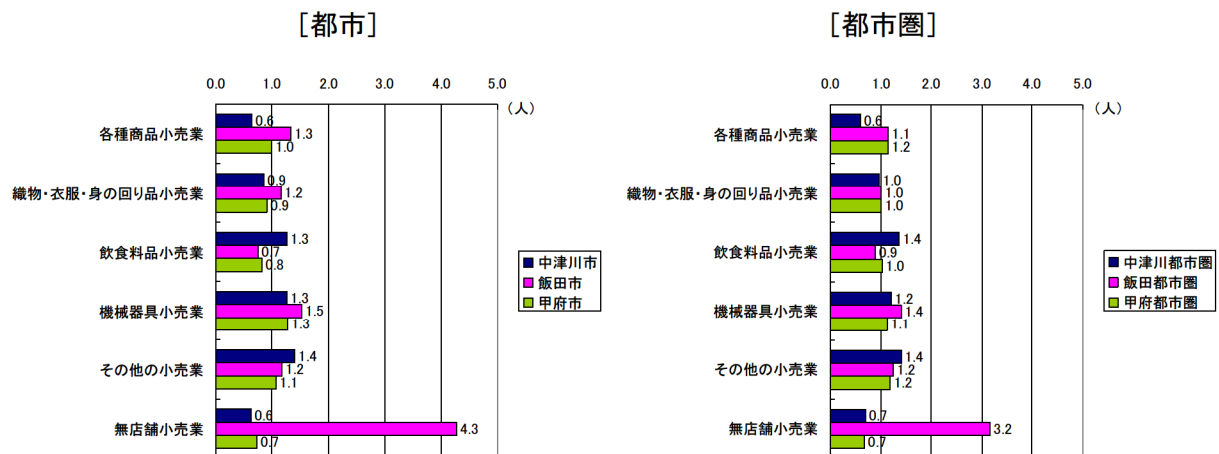


図 2.47 商業従業者数の特化係数

出典：経済センサス（H21）

※無店舗小売業：訪問販売、自動販売機販売

⑧商業地価

- ・平成 23 年の商業地価をみると、中津川市では 5 箇所示されており、最大が 70,300 円/㎡、最小が 19,900 円/㎡である。飯田市の最大が 93,700 円/㎡、甲府市の最大は 207,000 円/㎡と中津川市と比べ高い。平均価格で見れば、中津川市が最も低い。

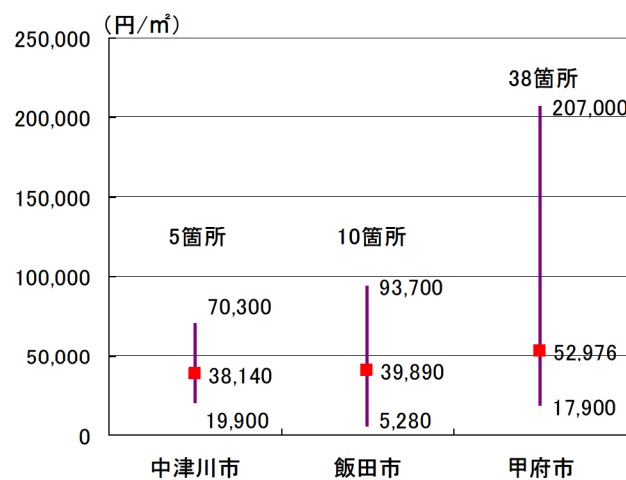


図 2.48 商業地価

出典：都道府県地価調査（H23）

(5) サービス業

- 中津川市のサービス業市内総生産は飯田市や甲府市と比較して小さく、特に甲府都市圏とは5倍以上の差がある。
- 中津川市のサービス業市内総生産は、平成12年以降増加傾向にある。
- 中津川市は、技術サービス業の従業者数が最も多いが、サービス業全体としての飯田市や甲府市と比較して集積が弱い。

① サービス業市内総生産額

- 平成20年の中津川市のサービス業市内総生産は520億円と飯田市や甲府市と比較して小さく、甲府市の1/5以下の規模となる。

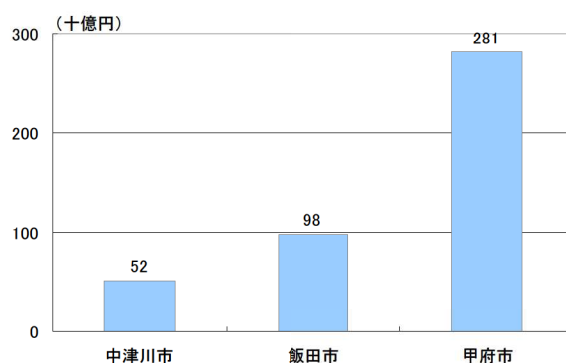


図 2.49 サービス業市内総生産額

出典：各市市民経済計算（H20）、各市統計書（H22）

※甲府市は平成17年の値

② サービス業市内総生産額の推移

- 平成20年のサービス業市内総生産額の推移をみると、中津川市は増加傾向を示しており、平成12年の1.1倍以上となり、市内産業のサービス化が進んでいる。飯田市や甲府市もサービス業総生産額は増加傾向である。

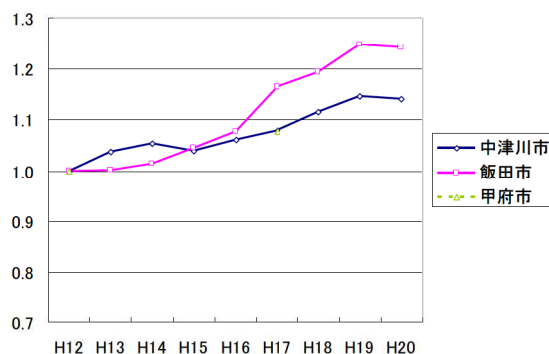


図 2.50 サービス業市内総生産額の推移

出典：各市市民経済計算（H20）、各市統計書（H22）

※甲府市は平成12年と平成17年のみ

③サービス業従業者数

- ・平成 21 年のサービス業従業者数をみると、中津川市は技術サービス業（土木設計、機械設計など）が 539 人と最も多い。飯田市は技術サービス業、甲府市は専門サービス業が最も多い。
- ・都市圏でみると、いずれの都市も技術サービス業の従業者数が最も多い。

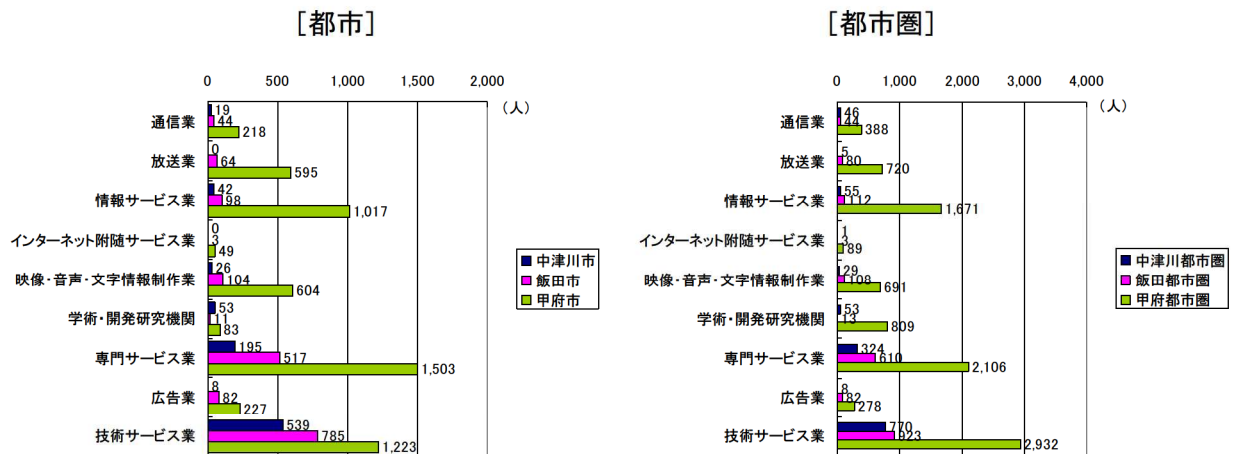


図 2.51 サービス業従業者数（小分類）

出典：経済センサス（H21）

④サービス業従業者数構成割合

- ・平成 21 年のサービス業従業者数の構成割合をみると、中津川市では、技術サービス業の割合が 61.1%と最も高い。飯田市は技術サービス業、専門サービス業の割合が高い。甲府市は専門サービス業の割合が高い。
- ・都市圏でみても同様の傾向がみられる。

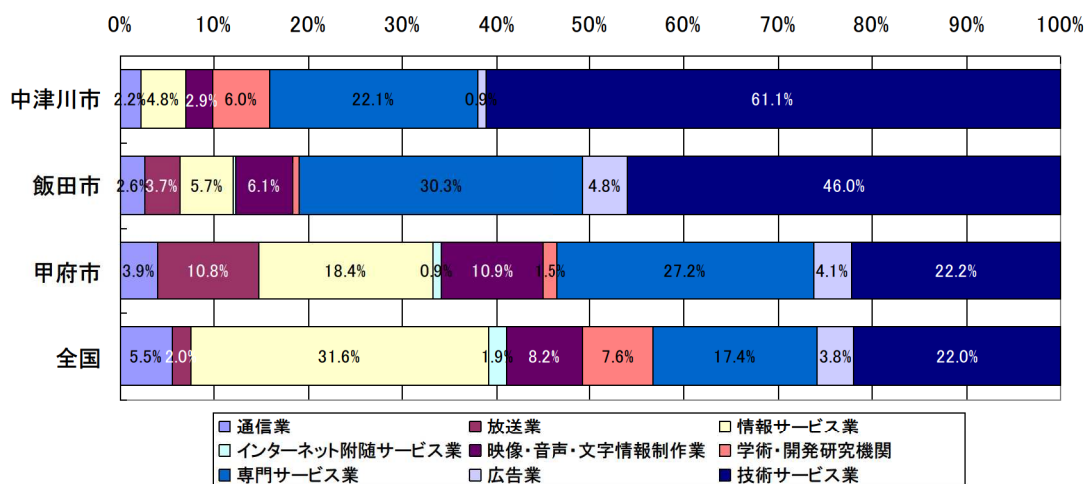


図 2.52 サービス業従業者数構成割合（都市）

出典：経済センサス（H21）

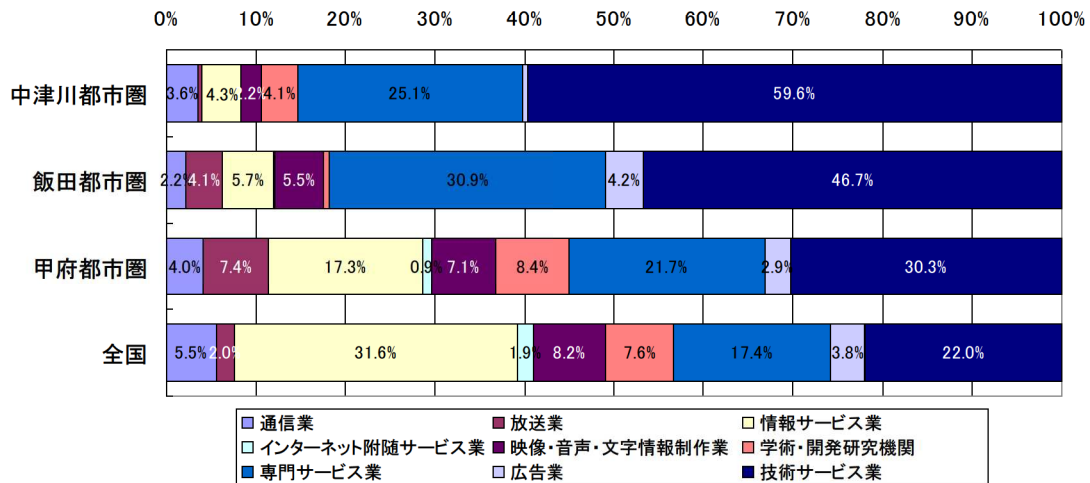


図 2.53 サービス業従業者数構成割合（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑤サービス業従業者数（小分類）の特化係数

- ・平成 21 年のサービス業従業者数の特化係数をみると、中津川市では技術サービス業に特化しているほかは、特化した業種はみられない。飯田市では、技術サービス業、専門サービス業で特化、甲府市では放送業、専門サービス業、映像・音声・文字情報制作業、広告業で特化している。
- ・都市圏でみると、いずれの都市圏も中心都市と同様の傾向である。

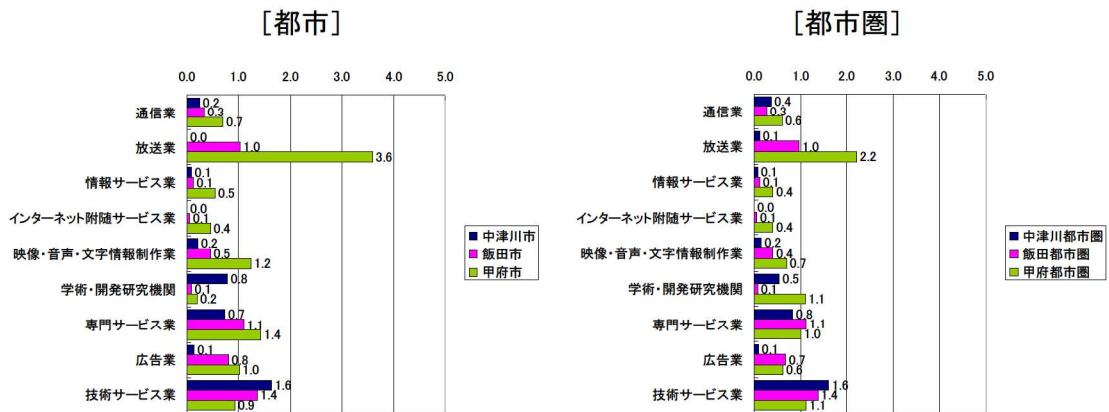


図 2.54 サービス業従業者数（小分類）の特化係数

出典：経済センサス（H21）

(6) 産業立地環境

- 中津川市は飯田市や甲府市と比較して、国際拠点港湾や国際空港までの道路利用による所要時間が最も短く、アクセス利便性が高い。
- 有効求人倍率は飯田市と甲府市の中間にある。
- 中津川市を中心にみると、飯田市や甲府市と比較して、人口規模、製造品出荷額等、商品販売額では 80km 圏内に名古屋市や三河地域が含まれ、経済活動の集積地に近い。なお、甲府市の生産農業所得額は甲府市及び甲府市周辺地域に集積している。

①最も所要時間が小さい国際拠点港湾（道路利用）

- 最も所要時間が小さい国際拠点港湾をみると、中津川市は名古屋港であり所要時間は 86 分である。飯田市は名古屋港、甲府市は東京港であり、中津川市と比べて、所要時間が長い。

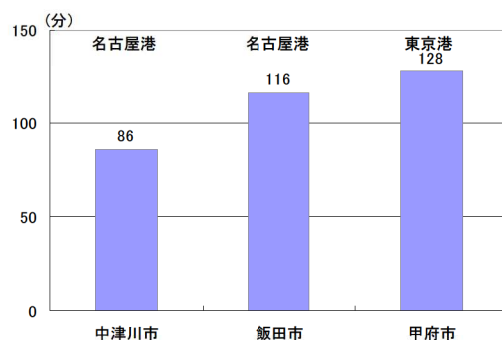


図 2.55 最も所要時間が小さい国際拠点港湾とその所要時間

出典：Navitime を用いて、各市役所から港湾までの所要時間を計測

②最も所要時間が小さい国際空港（道路利用）

- 最も所要時間が小さい国際空港をみると、中津川市は中部国際空港であり、所要時間は 102 分である。飯田市は中部国際空港、甲府市は成田空港であり、中津川市と比べて、所要時間が長い。

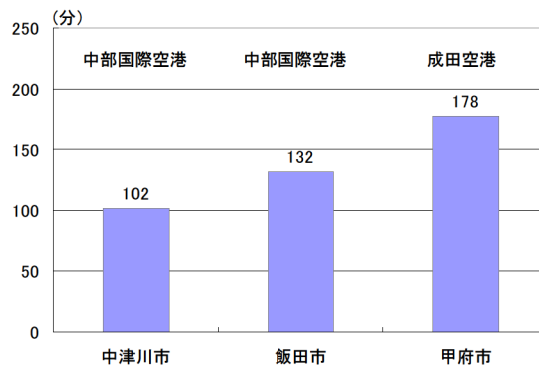


図 2.56 最も所要時間が小さい国際空港とその所要時間

出典：Navitime を用いて、各市役所から港湾までの所要時間を計測

③有効求人倍率の推移

- ・有効求人倍率をみると、中津川地域は平成 22 年度で 1.0 を下回る。飯田地域は 1.0、山梨全域は、0.5 を若干上回る。
- ・推移をみると、平成 20 年度までは飯田市と同様の傾向にあったが、平成 21 年度、平成 22 年度では飯田市を下回る。山梨全域は中津川地域と飯田地域よりも低い。

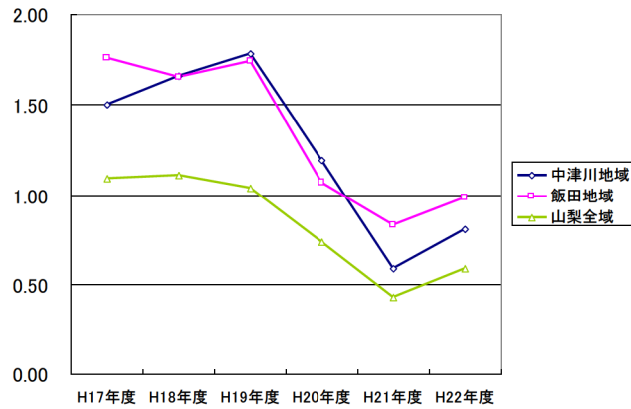


図 2.57 有効求人倍率の推移

出典：各県労働局

中津川地域：中津川市、飯田地域：飯田市、山梨全域：山梨県

⑤生産農業所得額

- ・各都市を中心とした等距離圏と生産農業所得額分布の関係を地図上で示した。
- ・生産農業所得額の大きい都市分布をみると、中津川市は 80km 圏に飛騨地域、西三河地域など、飯田市は 80km 圏に甲府地域など、甲府市は甲府市周辺や静岡市など生産農業所得額の大きい都市が分布している。

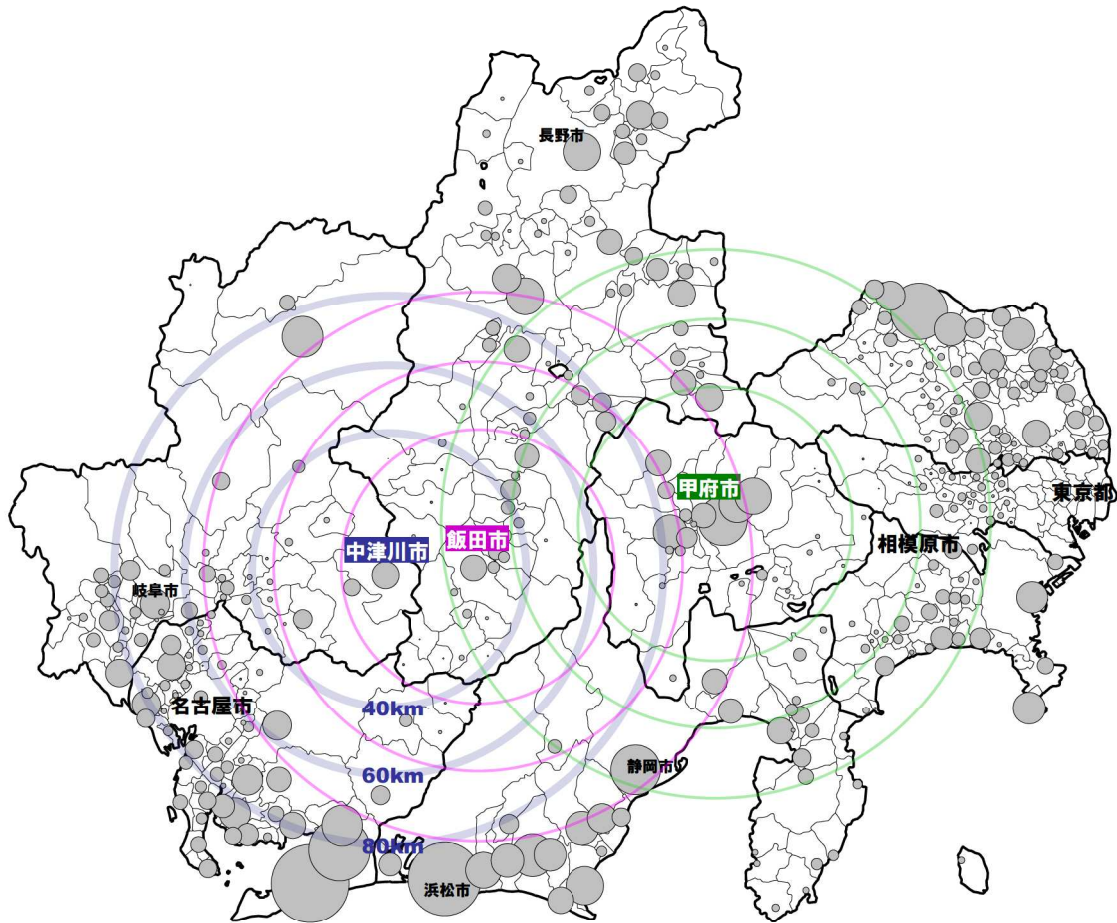


図 2.59 生産農業所得額の分布

出典：生産農業所得統計（H18）

⑥ 製造品出荷額等

- ・各都市を中心とした等距離圏と製造品出荷額等分布の関係を地図上で示した。
- ・製造品出荷額等の大きい都市分布をみると、中津川市は 80km 圏内に名古屋市や西三河地域など、飯田市は 80km 圏内に西三河地域、甲府市は 80km 圏内に神奈川県県央地域、静岡県東部・中部地域が分布している。

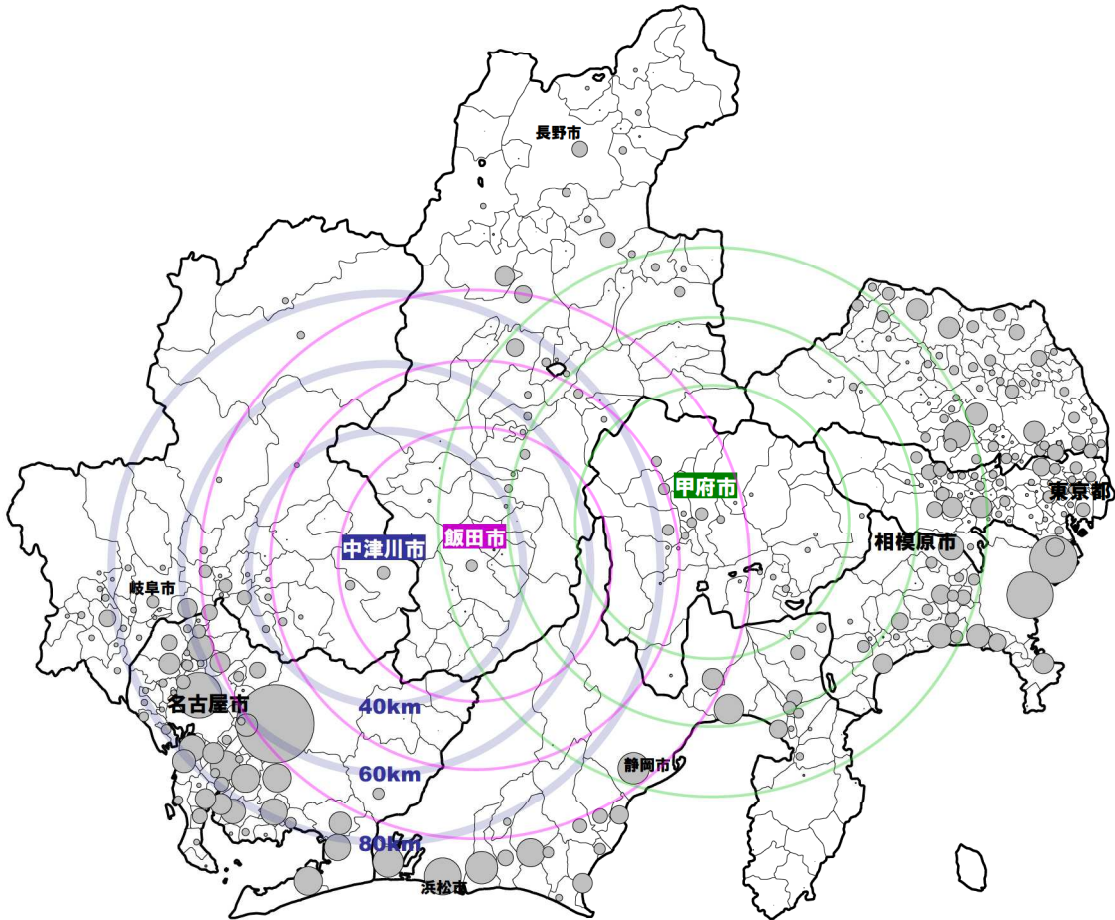


図 2.60 製造品出荷額等の分布

出典：工業統計（H21）

⑦商品販売額

- ・各都市を中心とした等距離圏と商品販売額分布の関係を地図上で示した。
- ・商品販売額の大きい都市分布をみると、中津川市は 80km 圏内に名古屋市など、飯田市は 80km 圏内に静岡市など、甲府市は 80km 圏内に相模原市や静岡市などが分布している。

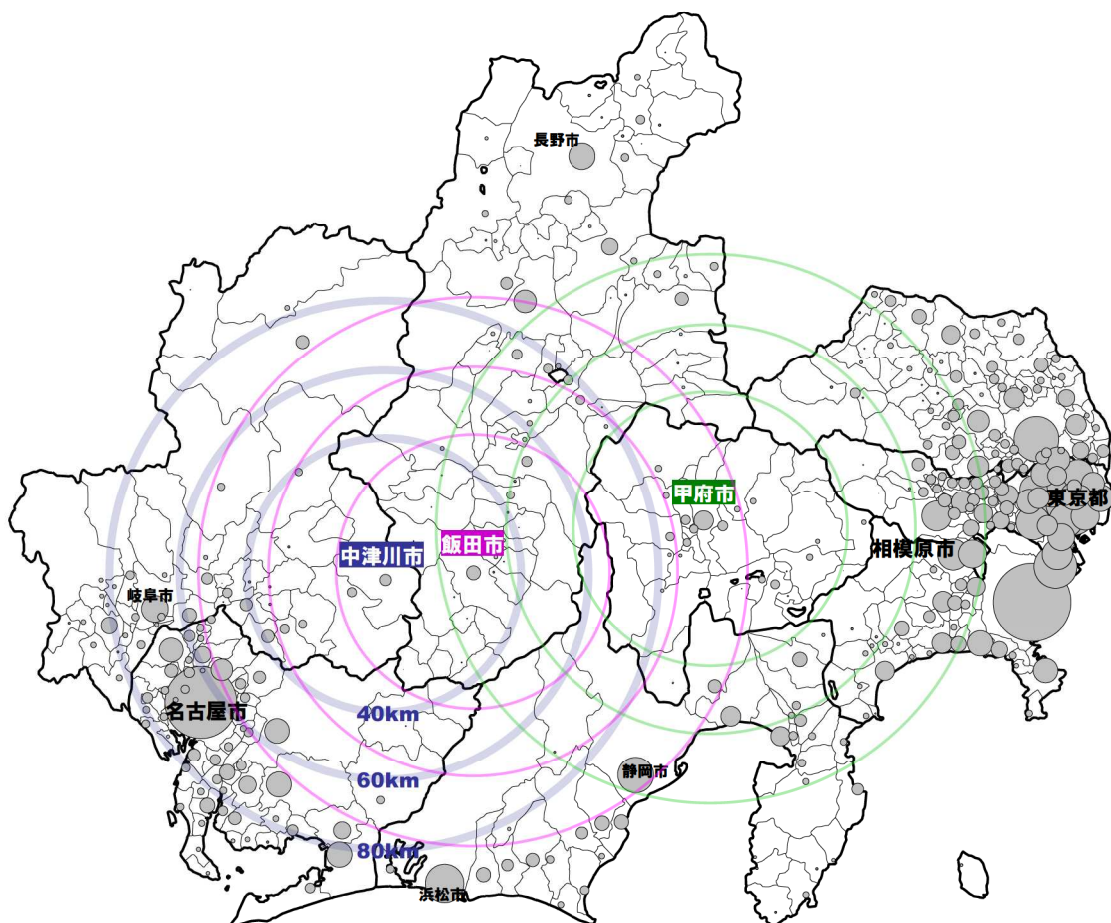


図 2.61 商品販売額の分布

出典：商業統計（H19）

2.3.3 観光

- ・中津川市の観光客数は、飯田市や甲府市と比較して少なく、特に甲府都市圏とは 3 倍以上の差がある。都市圏で見るとその差はさらに顕著になり、中津川都市圏は甲府都市圏の 1/5 程度となる。隣接する下呂市を含めると、1,000 万人/年の観光客数となる。
- ・中津川市の観光客数の推移をみると安定的な増加傾向を示している。
- ・中津川市は喫茶店や会社・団体の宿泊、リゾートクラブなどの宿泊業に特化した地域である。また、中津川市周辺には、下呂温泉や妻籠宿など集客力のある観光地も点在しているほか、ミシュラン一つ星以上の観光資源が複数分布している。

①観光客数

- ・平成 22 年の中津川市の観光客数 3,292 千人/年と、飯田市の 2 倍、甲府市の 1/3 程度である。都市圏で見ると、中津川都市圏では、7,584 千人/年であり、飯田都市圏と同規模となる。甲府都市圏は 41,856 千人/年と突出して多い。
- ・なお、隣接する下呂市を含めると、10,362 千人/年であり、飯田都市圏の 2 倍以上となる。

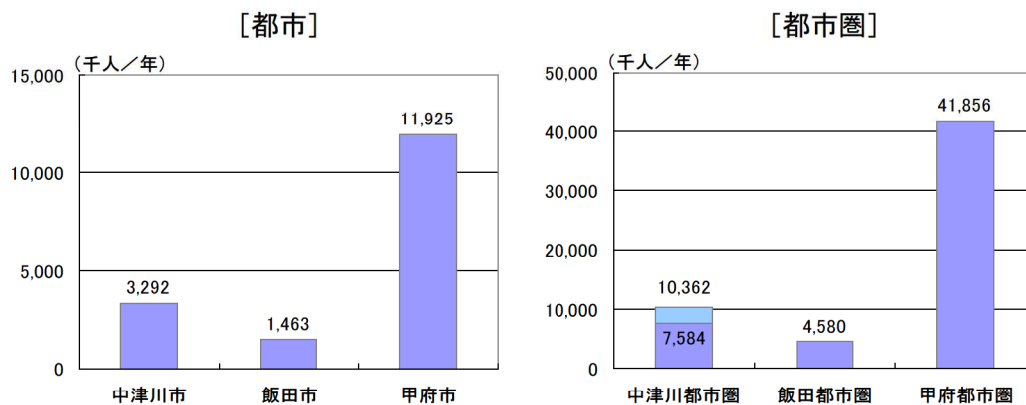


図 2.62 観光客数

出典：各県観光統計 (H22)

②観光客数の推移

- ・観光客数の推移をみると、中津川市は増加傾向にある。飯田市は平成 21 年で、甲府市は平成 19 年で大きな伸びがみられた。都市圏でも同様の傾向がみられる。

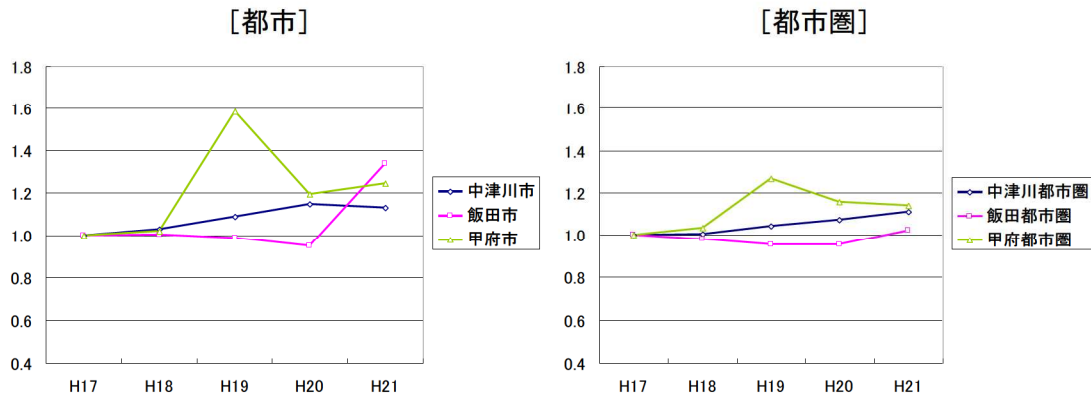


図 2.63 観光客数の推移

出典：各県観光統計 (H22)

③宿泊・飲食業従業者数

- ・平成 21 年の宿泊・飲食業従業者数をみると、中津川市では、専門料理店が 562 人と最も多く、次いで旅館ホテルが 528 人である。飯田市、甲府市も専門料理店が最も多い。
- ・都市圏でみると、中津川都市圏は旅館ホテルが 1,206 人と最も多く、次いで専門料理店が 1,100 人である。飯田都市圏は中津川都市圏と同様の傾向であり、甲府都市圏は専門料理店が最も多い。

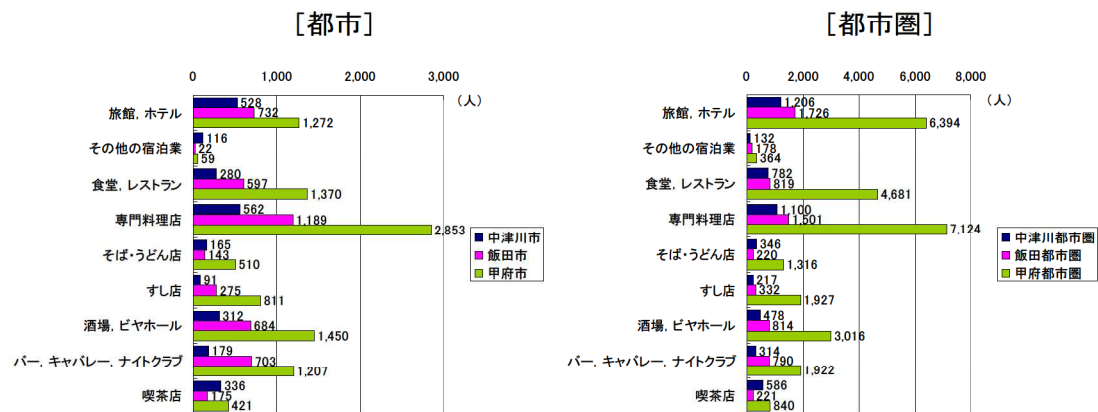


図 2.64 宿泊・飲食業従業者数

出典：経済センサス (H21)

④宿泊・飲食業従業者数構成割合

- ・平成 21 年の宿泊・飲食業従業者数の構成割合をみると、中津川市は専門料理店が 21.9%と最も高く、次いで旅館ホテルが 20.6%である。旅館ホテルは全国の構成割合よりも高く、また、その他の宿泊業や喫茶店の割合も全国より高い。
- ・都市圏でみると、旅館・ホテルの構成割合が 23.4%と最も高い。飯田都市圏も同様の傾向である。甲府都市圏は専門料理店が 25.8%と最も高い。

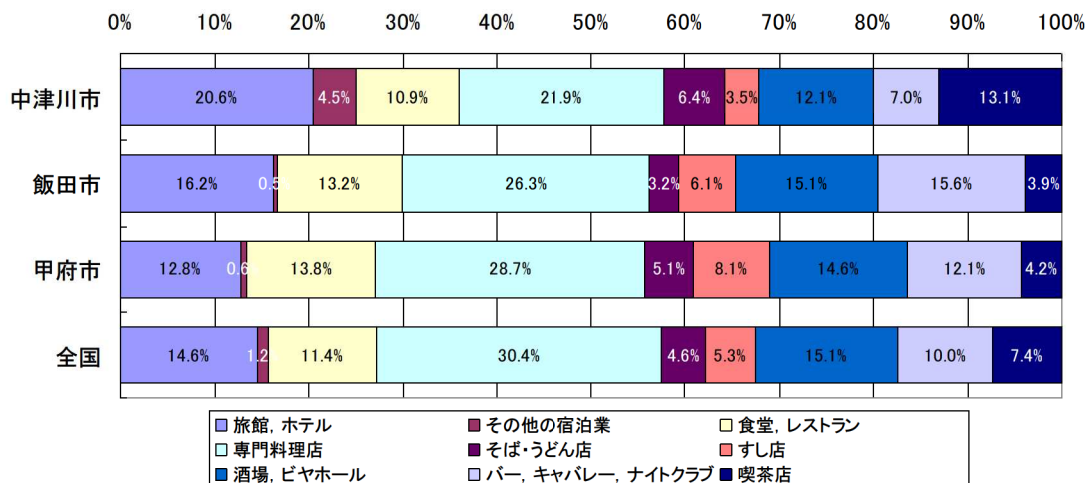


図 2.65 宿泊・飲食業従業者数構成割合 (都市)

出典：経済センサス (H21)

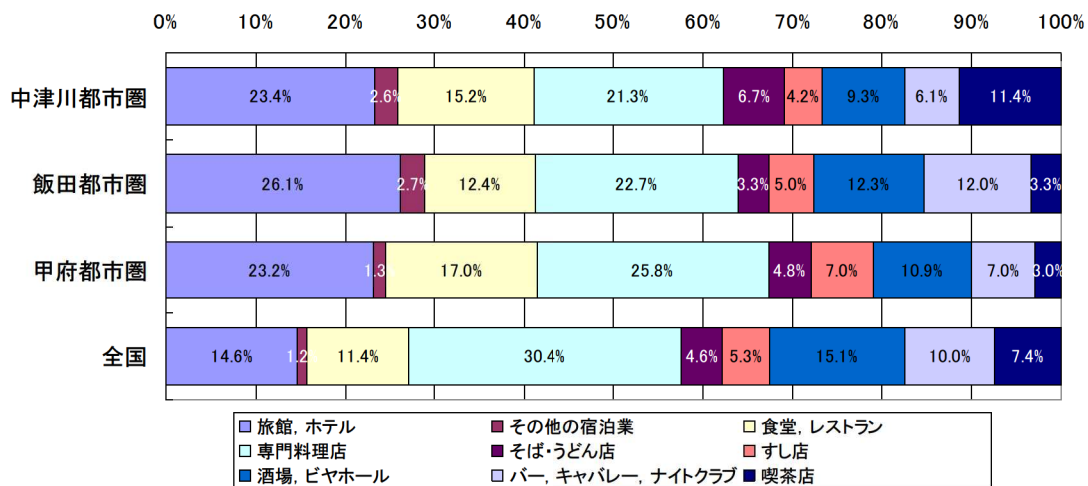


図 2.66 宿泊・飲食業従業者数構成割合（都市圏）

出典：経済センサス（H21）

⑤ 宿泊・飲食業従業者数の特化係数

- 平成 21 年の宿泊・飲食業従業者数の特化係数をみると、中津川市はその他の宿泊業、喫茶店、そば・うどん店、旅館ホテルで特化している。飯田市はバー・キャバレー・ナイトクラブ、すし店、旅館ホテル、食堂レストラン、酒場・ビヤホール、甲府市はすし店、食堂レストラン、バー・キャバレー・ナイトクラブ、そば・うどん店で特化している。
- 都市圏でみると、中津川都市圏では、食堂・レストラン、飯田都市圏ではその他の宿泊業、甲府都市圏では旅館ホテルの特化傾向が強まる。

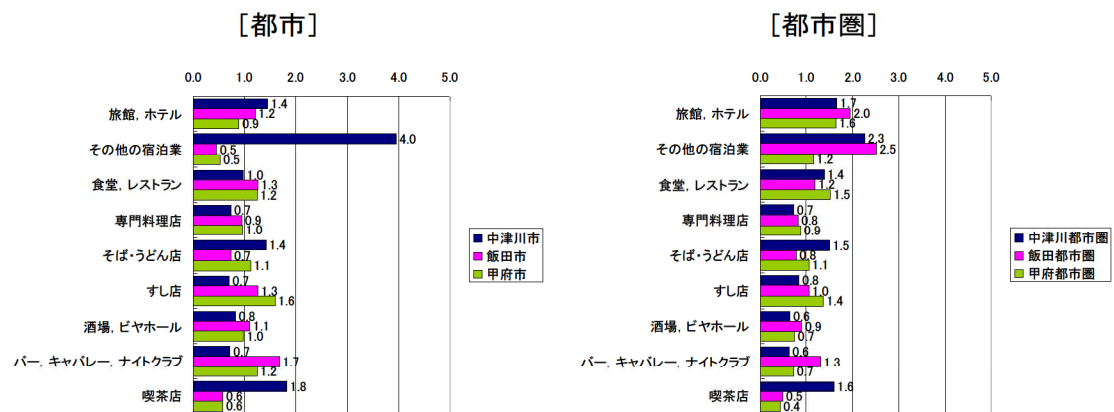


図 2.67 宿泊・飲食業従業者数の特化係数

出典：経済センサス（H21）

⑥主な観光資源

- ・中津川市の観光資源は、中山道、馬籠宿、ちこり村で観光客数が多く、飯田市では、天龍峡・天竜川下り、元善光寺、甲府市は昇仙峡・千代田湖、武田神社の観光客数が多い。
- ・中津川市周辺には、下呂温泉や妻籠宿など集客力のある観光地も点在している。
- ・なお、中津川市周辺には、ミシュラン一つ星以上の観光資源が複数存在しており、世界的にも観光ポテンシャルは高いといえる。

表 2.12 主な観光資源

	中津川市	飯田市	甲府市
自然資源	不動溪谷 根の上高原 付知川周辺 恵那山 富士見台 小秀山 二つ森山 夕森公園	南アルプス しらびそ高原 天龍峡 天竜川下り 大平高原 妙琴原高原 猿庫の泉 風越山	昇仙峡・千代田湖 ぶどう郷 金峰山 板敷溪谷 芦川溪谷
文化・歴史・施設	中山道 馬籠宿 藤村記念館 ふれあい牧場 苗木城跡 東山魁夷心の旅路館 中山道歴史資料館 熊谷守一記念館 鉦物博物館 苗木遠山史料館 阿木川湖パターゴルフ場 中津川観光栗園いがぐりの里 ストーンミュージアム博石館 恵那峡ワンダーランド 岐阜中津川ちこり村	元善光寺 野底山森林公園 伊那谷道中 下栗の里 大平宿 高岡第一号古墳 飯田市考古資料館 竹田扇之助記念国際系操り 人形館 上郷歴史民俗資料館 飯田市美術博物館 遠山郷土館・和田城	武田神社 甲斐善光寺 県立美術館 県立文学館 県立科学館 県地場センター 古墳群 考古博物館 不老園 舞鶴城公園
温泉	中津川温泉クアリゾート湯舟沢 付知峡倉屋温泉 渡合温泉 ローソク温泉	遠山温泉郷	湯村温泉郷 積翠寺温泉
周辺地域	下呂温泉 妻籠宿 阿寺溪谷 大正村 岩村城跡	昼神温泉 松川高原 まつかわ温泉 下條温泉郷 治部坂高原 平谷温泉	石和温泉 西沢溪谷・フルーツ公園 下部温泉 八ヶ岳高原 富士山・富士五湖
(参考) ミシュラン一つ星以上の観光資源	木曾谷 木曾平沢 奈良井 妻籠 馬籠 妻籠・馬籠の峠道	—	富士山 河口湖 河口湖ミュージアム 久保田一竹記念館

出典：各県観光統計、各市観光情報

2.3.4 地場産品

- ・地域産業資源活用事業計画の認定資源として、中津川都市圏には、東濃ヒノキ、恵那栗、加工紙、蛭川みかげ石といった地場産品がある。

①地域産業資源活用事業計画の認定内容

- ・地域産業資源活用事業計画の認定内容をみると、中津川都市圏では東濃ヒノキ、蛭川みかげ石、恵那栗、加工紙が認定されている。
- ・飯田都市圏では飯田水引、甲府都市圏では、果物などの農産物を中心とした資源、印傳、半導体装置、ワイン、洋ラン、ヒノキ、和紙、ゆばなど多彩な地場産品がある。

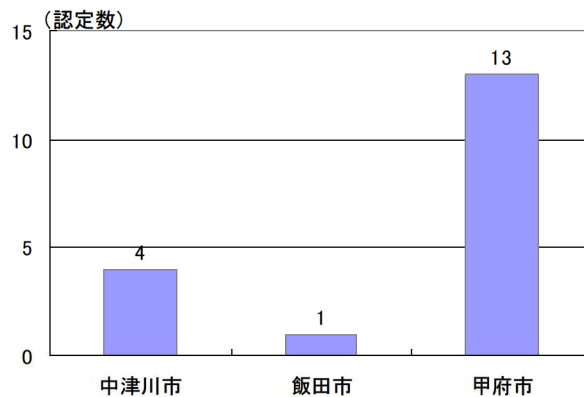


図 2.68 地域産業資源活用事業計画の認定数

出典：中小機構 独立行政法人 中小企業基盤整備機構（平成 24 年 2 月現在）

表 2.13 地域産業資源活用事業計画の認定の地場産品

	中津川都市圏	飯田都市圏	甲府都市圏
農 林 水 産 物	東濃ヒノキ(中津川市) 恵那栗(恵那市)	—	甲斐八珍果※(甲府市、中央市) 大豆加工飲料(北杜市) 米、紫黒米(北杜市) ぶどう(笛吹市、甲州市) 洋ラン(甲州市)
鉱 工 業 品	加工紙(中津川市、恵那市) 蛭川みかげ石(中津川市)	飯田水引(飯田市)	印傳(甲州印傳)(甲府市) 鮑の煮貝(甲府市) 半導体・液晶製造装置(韮崎市) 山梨県産ワイン(笛吹市、甲州市) 洋ラン育成用資材(甲州市) ヒノキ(中央市) 和紙(市川三郷町) ゆば(身延町)

※葡萄(ぶどう)/梨(なし)/桃(もも)/柿(かき)/栗(くり)/林檎(りんご)/石榴(ざくろ)/銀杏(ぎんなん)の総称

出典：中小機構 独立行政法人 中小企業基盤整備機構（平成 24 年 2 月現在）

2.3.5 自然環境

- ・中津川都市圏では、恵那山や付知峡などの自然景観資源をはじめ、中山道、岩村城などの人工建造物、五平もち、朴葉ずしなどの資源が多彩に分布している。

①主要日本百選箇所数

- ・主要日本百選箇所数をみると、中津川都市圏は28箇所と甲府都市圏の半分となる。
- ・中津川都市圏には、恵那山、田立の滝、付知峡、馬籠峠などの自然景観資源、大井ダム、中山道、岩村城といった人工建造物、五平もち、朴葉ずしなどの食べ物資源がある。特に、人工建造物に関する資源が多い。
- ・飯田都市圏では、木曾駒ヶ岳や中央構造線といった自然景観資源、昼神温泉などがあり、甲府都市圏は、自然景観資源、人工建造物、水・食べ物・温泉等、様々な日本百景が分布している。

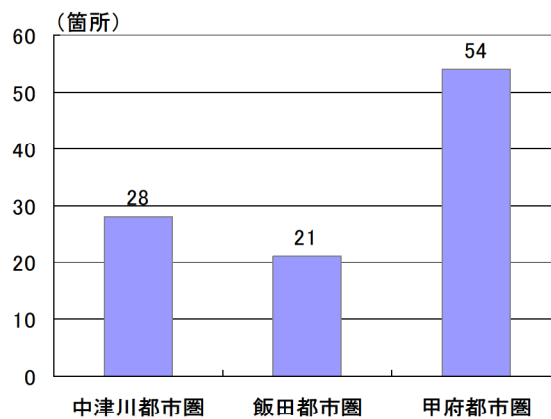


図 2.69 主要日本百選箇所数

出典：各種日本百選

表 2.14 日本百選一覧

		中津川都市圏(28箇所)	飯田都市圏(21箇所)	甲府都市圏(54箇所)
自然景観	かおり風景100選	加子母の檜とササユリ	飯田りんご並木	勝沼・一宮のぶどう畑とワイン
	夜景100選	—	—	笛吹川フルーツ公園
	日本百景	恵那峡、木曾田立滝	—	八ヶ岳平原
	人と自然が織りなす日本の風景百選	—	「日本のチロル」遠山郷の急傾斜畑	東京水道水源林、御岳昇仙峡水源の森、笛吹川水源の森
	美しい日本のむら景観百選	小郷	—	—
	ふるさといきものの里百選	堀田川のホタル 大妻籠花菖蒲園	飯田市ギフチョウ公園	国蝶オオムラサキ観察遊歩道、ホタルの里一色、小田川ほたるの里
	日本の自然100選	—	—	西沢渓谷
	日本さくら名所百選	—	—	大法師公園
	日本の紅葉百選	阿寺渓谷	—	四尾連湖畔、昇仙峡
	日本百名山	恵那山	木曾駒ヶ岳、空木岳、仙丈岳、塩見岳、赤石岳、聖岳、光岳	八ヶ岳、金峰山、瑞牆山、大菩薩岳、甲斐駒ヶ岳、仙丈岳、鳳凰山、北岳、甲武信岳、間ノ岳
	日本の滝百選	田立の滝	—	七ツ釜五段の滝、仙娥滝、北精進ヶ滝
	日本の地質百選	御嶽山	中央構造線(大鹿村)	—
	日本の秘境百選	岩村城跡、木曾路	遠山郷	—
	日本の百名峠	馬籠峠	青崩峠	—
	新日本名木百選	—	—	万休院の舞鶴マツ(松)、山高神代ザクラ(桜)
	森の巨人たち百選	神坂大檜(ヒノキ)、笠木(ヒノキ)	—	—
森林浴の森百選	付知峡	—	西沢渓谷歩道	
人工建造物	ヘリテージング100選	関西電力(株)大井ダム、読書発電所施設1構	—	甲府市藤村記念館
	近代水道百選	—	—	平瀬浄水場
	公共建築100選	—	浪合学校	山梨県立美術館
	ダム湖百選	恵那峡(大井ダム)、阿木川湖(阿木川ダム)	—	—
	新・日本街路樹100景	—	—	平和通り
	日本の都市公園百選	—	—	小瀬スポーツ公園
	日本の道百選	—	りんご並木通り	甲州街道
	遊歩百選	町並みと城址(岩村町)、中山道	—	オオムラサキ自然観察歩道、信玄棒道コース
	歴史の道百選	中山道	—	—
	日本百名橋	桃介橋	—	—
	疏水百選	—	—	村山六ヶ村堰疏水
	日本100名城	岩村城	—	甲府城、武田氏館(武田神社)
	日本の棚田百選	坂折の棚田	よこね田んぼ	—
水・食べ物・温泉等	名湯百選	—	—	石和温泉、下部温泉、増富温泉
	にっぽんの温泉100選	—	昼神温泉	西山温泉、石和温泉
	名水百選	—	猿庫の泉	八ヶ岳南麓高原湧水群、白州／尾白川
	平成の名水百選	—	観音霊水	御岳昇仙峡、西沢渓谷、金峰山・瑞牆山源流
	ふるさとおにぎり百選	五平餅、朴葉ずし	すがり(地蜂の子)ご飯 五平もち	百万遍、人參めし、やわいもごはん
	新日本旅行地100選	—	—	昇仙峡

2.3.6 歴史文化

- ・中津川市は、天然記念物、史跡、住宅、治山治水など多彩な国指定文化財を有している。

①国指定文化財リスト

- ・中津川都市圏では、天然記念物として、加子母のスギ、坂本のハナノキ自生地、垂洞のシダレモミ、ヒトツバタゴ自生地、史跡では苗木城跡、中山道、住宅では今井家住宅、大脇家住宅、治山治水では山神砂防堰堤、二ヶ滝第一砂防堰堤がある。
- ・飯田都市圏では開善寺山門等の重要文化財、天龍峡などのその他文化財、甲府都市圏では、精進の大スギなどの天然記念物、武田氏館跡などの史跡、塩沢寺地蔵堂などの重要文化財、甲府法人会館などのその他の文化財がある。

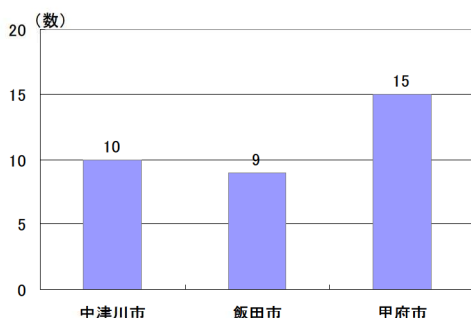


図 2.70 国指定文化財リスト掲載数

出典：文化庁 国指定文化財等データベース (H24)

表 2.15 国指定文化財リスト

	中津川都市圏	飯田都市圏	甲府都市圏
天然記念物	加子母のスギ 坂本のハナノキ自生地 垂洞のシダレモミ ヒトツバタゴ自生地	—	精進の大スギ 富岳風穴 富士風穴 本栖風穴
史跡	苗木城跡 中山道	—	武田氏館跡 銚子塚古墳附丸山塚古墳 要害山
住宅	今井家住宅主屋 大脇家住宅主屋	—	—
治山治水	山神砂防堰堤 二ヶ滝第一砂防堰堤	—	—
重要文化財	—	開善寺山門 旧小笠原家書院 白山社奥社本殿 文永寺五輪塔 文永寺石室	塩沢寺地蔵堂 旧睦沢学校校舎 穴切大神社本殿 高室家住宅(主屋・蔵 等) 旧富岡敬明家住宅
その他	—	天龍峡 下黒田の舞台 旧山本中学校杵原校舎 (管理教室棟、教室棟) 飯田市立追手町小学校 (校舎、講堂)	甲府法人会館(旧甲府商 工会議所) 山梨大学赤レンガ館 平瀬浄水場旧取水口門部 山梨県立美術館

出典：文化庁 国指定文化財等データベース (H24)

2.3.7 人づくり・人育て

- ・中津川市の人口あたりの教育費の歳出額は飯田市や甲府市と比べ高く、相対的に教育を重視した予算配分となっている。
- ・中津川市の合計特殊出生率は、全国平均を上回っている状況にある。
- ・人口あたりの図書館の貸出冊数は、甲府市よりも多い。
- ・中津川市には職業科をもつ高校が多い。

①教育費の歳出額

- ・平成 22 年度の教育費の歳出額をみると、中津川市は 41 億円と飯田市と同規模となる。
- ・人口一人当たりの教育費の歳出額をみると、51.2 千円/人と最も高い。

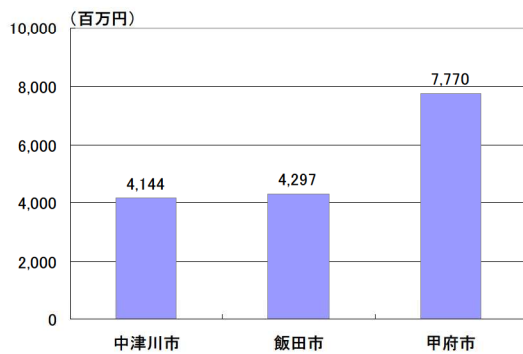


図 2.71 教育費の歳出額

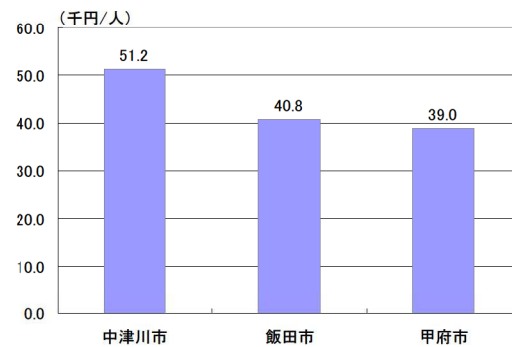


図 2.72 人口一人当たり教育費額

出典：地方財政統計年報（H22）

②合計特殊出生率

- ・平成 19 年の合計特殊出生率をみると、中津川市は 1.58 と飯田市より小さいが、全国平均を上回る。

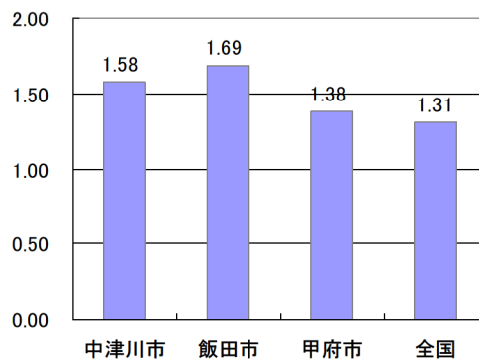


図 2.73 合計特殊出生率

出典：平成 15～平成 19 年 人口動態保健所・市区町村別統計の概況

③人口あたり図書館の貸出冊数

- 平成 21 年度の人口一人当たりの図書館の貸出冊数をみると、中津川市は年間 3.6 冊/人と飯田市より少なく、甲府市より多い。

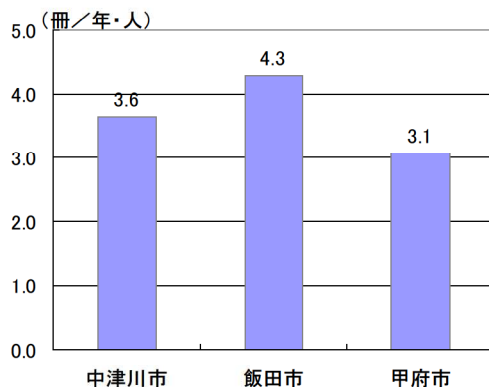


図 2.74 人口一人あたり図書館の貸出冊数

出典：各市町村統計書（平成 21 年度）

④高等学校

- 平成 23 年の高等学校数をみると、中津川市には 5 つの高等学校があるが、そのうち 4 校が職業科のある高校である。
- 10 万人あたりの高等学校数でみると、中津川市は 6.2 校/10 万人と飯田市よりも多い。職業科のある高等学校数についてみれば、4.9 校/10 万人と飯田市や甲府市と比較して多くある。

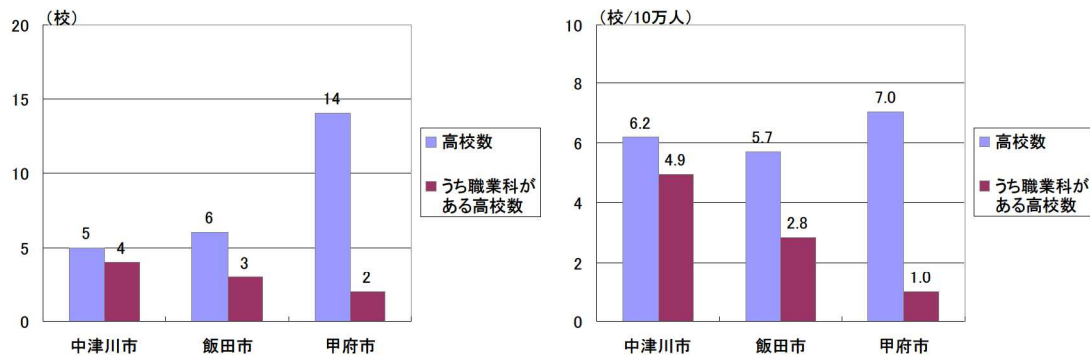


図 2.75 高等学校数（10 万人あたり高等学校数）

出典：全国学校総覧 2012 年版

2.3.8 住宅

- 中津川市の人口集中地区（DID）人口は少なく、比較的密度の低い市街地が形成されている。
- 1住宅当たりの面積も飯田市や甲府市より広く、全国平均を上回る。
- 住宅地価は飯田市や甲府市と比較して相対的に安価である。

①人口集中地区（DID）人口

- 平成 22 年の人口集中地区（DID）人口をみると、中津川市は、8 千人と飯田市や甲府市と比較して少ない。中津川市は飯田市の 1/4、甲府市の 1/20 の規模である。

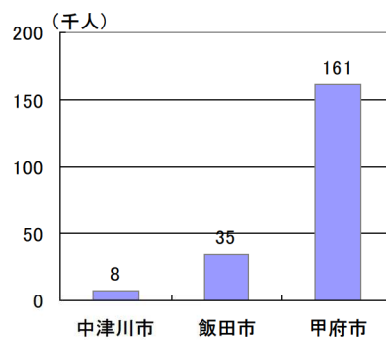


図 2.76 人口集中地区 DID 人口

出典：国勢調査（H22）

②人口集中地区（DID）人口密度の推移

- 平成 22 年の人口集中地区（DID）人口密度の推移をみると、いずれの都市も年々低密度化が進んでいる。すなわち、宅地の中心市街地の空洞化、郊外化の影響が大きい。

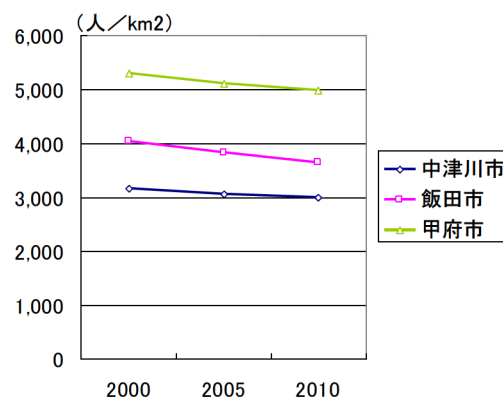


図 2.77 人口集中地区（DID）人口密度の推移

出典：国勢調査（H22）

※人口集中地区（DID）とは、人口密度約 4,000 人/km²以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、合わせて人口 5,000 人以上を有する地域をいう。

③1 住宅あたり延べ面積

・平成 20 年の 1 住宅あたり延べ面積をみると、中津川市は 136 m²と、飯田市や甲府市と比較して広く、全国平均も上回る。

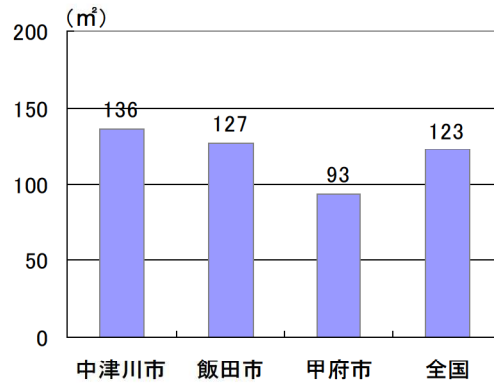


図 2.78 1 住宅あたり延べ面積

出典：住宅・土地統計調査 (H20)

④住宅地価

・平成 23 年の住宅地価をみると、中津川市では 28 箇所示されており、最大が 33,100 円/m²、最小が 3,500 円/m²である。飯田市は最大が 47,700 円/m²、甲府市は最大が 65,600 円/m²と中津川市と比べ高い。飯田市は最小が 1,910 円/m²と 3 都市で最も低い地点があり、価格の差が大きい。平均価格で見れば、飯田市が最も低い、全体的にみれば、中津川市も同水準となる。

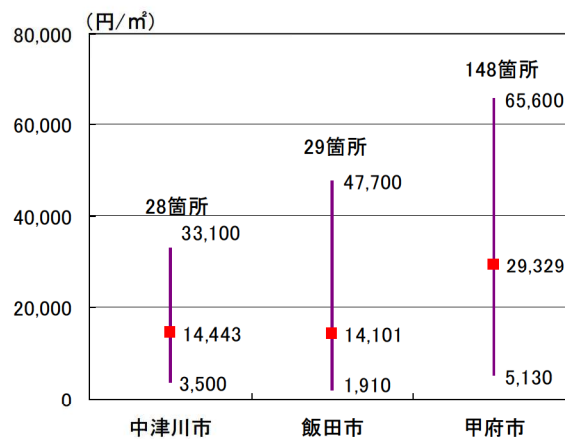


図 2.79 住宅地価 (2011 年)

出典：都道府県地価調査 (H23)

2.3.9 安全・安心

- ・中津川市は人口あたりの医師数、病院病床数、老人福祉施設定員が飯田市や甲府市と比較して少なく、全国平均と比較しても少ない。
- ・一方、人口あたりの児童福祉施設の定員は甲府市や全国平均と比較して多く、比較的充実している。
- ・中津川市の人口あたりの刑法犯認知件数や交通事故発生件数は飯田市や甲府市、全国平均と比較して少ない。

①医師数

- ・平成 20 年の人口あたりの医師数をみると、中津川市は 138 人/10 万人と、飯田市や甲府市と比べて少なく、全国と比較しても少ない。

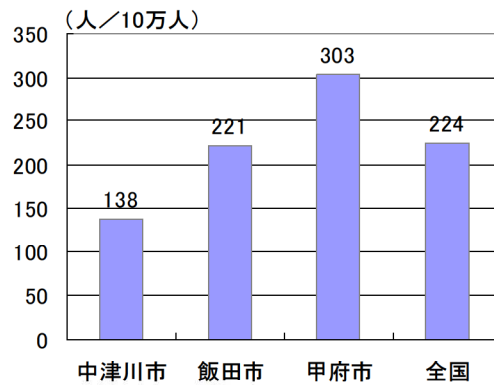


図 2.80 10 万人あたり医師数 (2008 年)

出典：医療・歯科医師・薬剤師調査 (H20)

②病院病床数

- ・平成 22 年の人口あたりの病院病床数をみると、中津川市は 790 床と、飯田市や甲府市と比べて少なく、全国と比較しても少ない。

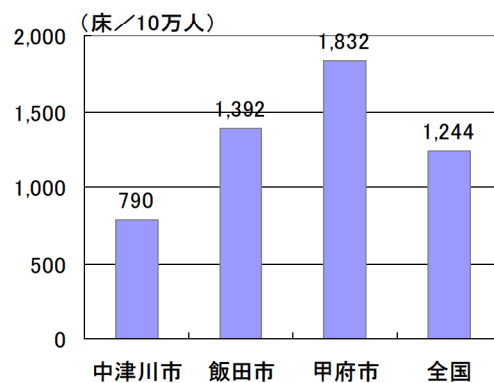


図 2.81 10 万人あたり病院病床数 (2010 年)

出典：地域保健医療基礎統計 (H22)

③老人福祉施設の定員

- ・平成 22 年の老人福祉施設の定員をみると、中津川市では人口 1,000 人あたり 0.8 箇所と飯田市や甲府市を大きく下回る。全国平均も若干下回る状況にある。

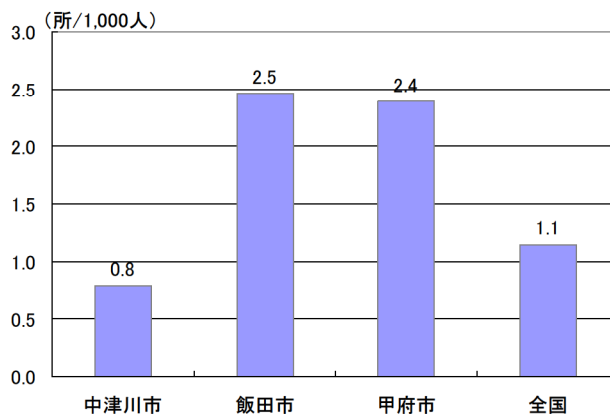


図 2.82 人口あたり老人福祉施設の定員 (2010 年)

出典：社会福祉施設等調査 (H22)

※老人福祉施設：養護老人ホーム (一般)、養護老人ホーム (盲)、軽費老人ホーム A 型、軽費老人ホーム B 型、軽費老人ホーム

④児童福祉施設の定員

- ・平成 22 年の児童福祉施設の定員をみると、中津川市では人口 1,000 人あたり 25.6 箇所と飯田市を下回るが、甲府市や全国平均を上回る状況にある。

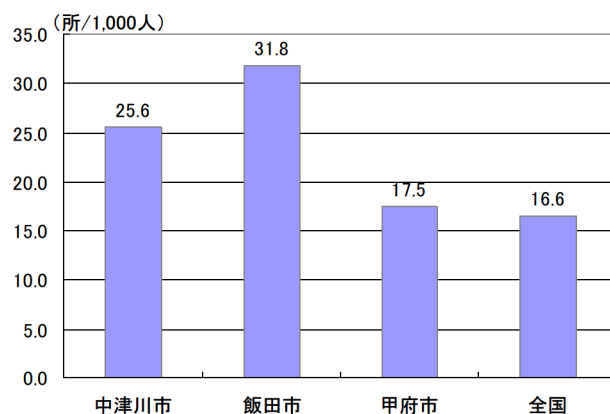


図 2.83 人口あたり児童福祉施設の定員 (2010 年)

出典：社会福祉施設等調査 (H22)

※児童福祉施設：助産施設、乳児院、母子生活支援施設、保育所、児童養護施設、等

⑤ 刑法犯認知件数

- 平成 21 年の人口あたりの刑法犯認知件数をみると、中津川市は 10 万人あたり 643 人と飯田市や甲府市、全国平均と比較して最も少ない。

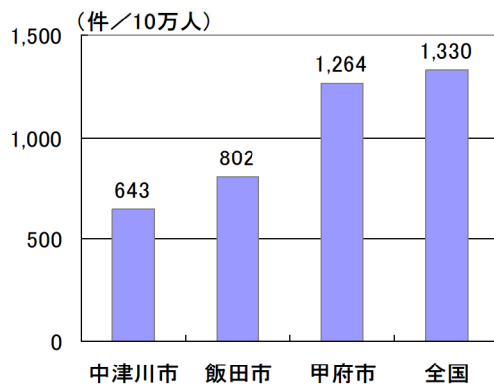


図 2.84 10 万人あたり刑法犯認知件数

出典：犯罪統計書 (H21)

⑥ 交通事故発生件数

- 平成 21 年の人口あたりの交通事故発生件数をみると、中津川市は 10 万人あたり 323 人と飯田市や甲府市、全国平均と比較して最も少ない。

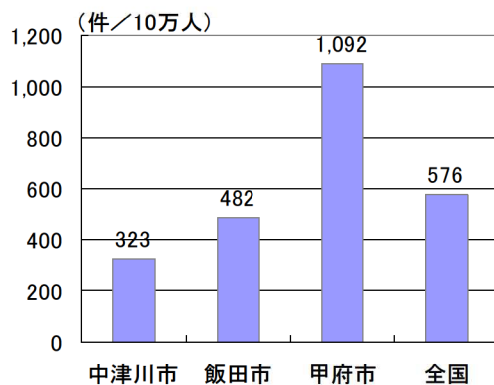


図 2.85 10 万人あたり交通事故発生件数

出典：交通統計 (H21)

2.4 リニア中間駅都市の強み・弱み

2.4.1 リーディング部門の強み・弱み

・2.3 までのデータにより、リーディング部門（産業、観光、地場産業）について、各都市の特徴（強み・弱み）を以下のとおり整理した。

表 2.16 リーディング部門における各都市の特徴（強みと弱み）①

		中津川市	飯田市	甲府市	
①基本	人口・経済規模	強み	・一人当たり総生産は全国並み	・市内総生産は着実に増加	・人口規模・経済規模が最も大きい ・一人当たり総生産は全国以上 ・若年層人口の割合が全国平均以上
		弱み	・人口規模・経済規模は最も小さい ・人口減少が最も進む ・若年層人口が少ない	・高齢化が最も進む ・若年層人口が少ない ・将来人口減少が最も進む	—
②産業	産業全般	強み	・農林漁業、鉱業、製造業、複合サービス業に特化 ・車両基地約 70ha が設置される	・農林漁業、建設業、製造業、複合サービス業に特化。 ・都市圏では鉱業に特化	・電気・ガス業、金融業、教育学習支援、サービス業に特化 ・都市圏では農林漁業に特化
		弱み	・情報通信業、教育学習支援、サービス業の集積は小さい	・情報通信業の集積は小さい	—
	農林業	強み	・生産農業所得額が最も大きい ・林業経営体数が最も多い ・育林業に特化 ・森林管理の樹種はヒノキの割合が高い ・ヒノキ、栗が有名	・農業サービス業、林業サービス業、耕種農業に特化 ・市田柿、日本なし、りんごが有名	・都市圏では生産農業所得額が最も大きい ・森林管理の樹種はヒノキの割合が高い ・ぶどう・桃が有名
		弱み	・近年の農業所得額の減少幅が最も大きい	—	・甲府市自体は農林業の集積は小さい
工業	強み	・製造品出荷額等は最も多い ・工業地価の平均が最も安価 ・非鉄金属、木材木製品、はん用機械器具、電子部品・デバイス・電子回路、プラスチック製品など多くの部門に特化 ・主な企業は三菱電機(株)、王子特殊紙(株)など	・なめし革・同製品・毛皮、電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具に特化。 ・主な企業は、多摩川精機(株)、喜久水酒造(株)など	・電気機械器具、情報通信機械器具に特化 ・都市圏に工業団地が集積 ・主な企業は横河電機(株)、(株)シャトレーゼなど	
	弱み	—	—	—	

表 2.17 リーディング部門における各都市の特徴（強みと弱み）②

		中津川市	飯田市	甲府市	
	商業・サービス業	強み	<ul style="list-style-type: none"> 駅前商店街の商品販売額が大きい 商品販売額の減少幅が小さい。 商業地価の平均が最も安価 サービス業総生産は着実に増加 技術サービス業に特化 	<ul style="list-style-type: none"> 訪問販売、自販機等の無店舗小売業に特化 	<ul style="list-style-type: none"> 商業販売額、サービス業総生産が最も大きい。
		弱み	<ul style="list-style-type: none"> 百貨店・デパートなどの小売業機能が弱い サービス業の集積が小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の商業集積が小さい 売り場面積あたりの商品販売額が小さく商業効率性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> 商品販売額の減少幅が大きい 売り場面積あたりの商品販売額が小さく商業効率性が低い
	立地環境	強み	<ul style="list-style-type: none"> 国際空港・港湾への所要時間が最も短い。 人口集積・経済集積のある名古屋への距離が最も近い 	—	<ul style="list-style-type: none"> 東京に最も近い
		弱み	—	<ul style="list-style-type: none"> 国際空港・港湾への所要時間が長い 大都市・拠点都市まで離れている 	—
③観光	強み	<ul style="list-style-type: none"> 観光客数は着実に増加 中津川市及び中津川市周辺に観光資源が広域に分布 ミシュランに掲載されるなど多彩な観光地が存在 宿泊業、喫茶店、そばうどん、旅館ホテルに特化 	—	<ul style="list-style-type: none"> 甲府市及び甲府市周辺に観光資源が広域に分布 	
	弱み	<ul style="list-style-type: none"> 関東方面からの観光客が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源が少ない 関東方面からの観光客が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋方面からの観光客が少ない 	
④地場産品	強み	<ul style="list-style-type: none"> 東濃ヒノキ、恵那栗、加工紙、蛭川みかげ石といった地場産品の存在 	<ul style="list-style-type: none"> 伝統ある飯田水引の存在 	<ul style="list-style-type: none"> 甲斐八珍果、大豆加工飲料、米、ぶどう、洋ラン、印傳、鮎の煮貝など多彩な地場産品 	
	弱み	—	—	—	

2.4.2 フォロー部門の特徴

・2.3 までのデータにより、フォロー部門（自然環境、歴史文化、人づくり・人育て、住宅、安全・安心）について、各都市の特徴を以下のとおり整理した。

表 2.18 フォロー部門における中津川市の特徴

	中津川市	飯田市	甲府市
①自然環境	<ul style="list-style-type: none"> ・自然景観、人工建造物で百選に選ばれる資源が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境で百選に選ばれる資源が多い ・人工建造物関係は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然景観、人工建造物、水、温泉関係で様々な自然環境資源が存在。
②歴史文化	<ul style="list-style-type: none"> ・天然記念物、史跡、住宅、治山治水など様々な国指定文化財を有する 	<ul style="list-style-type: none"> ・重要文化財が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・天然記念物、史跡、重要文化財等の国指定文化財が多い
③人づくり・人育て	<ul style="list-style-type: none"> ・一人当たりの教育費の歳出額が大きい ・合計特殊出生率は全国平均を上回る ・人口あたり図書館の貸出数は甲府市を上回る ・職業科のある高等学校が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・合計特殊出生率は3都市で最も高い。 ・人口あたり図書館の貸出数は3都市で最も高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・合計特殊出生率は低い ・人口あたり図書館の貸出数は3都市で最も低い ・職業科のある高等学校が少ない
④住宅	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区（DID）人口が小さく、3都市で最も低密度。 ・年々低密度化が進む。 ・1住宅あたり延べ面積は全国を大きく上回る ・住宅地価は相対的に低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・年々低密度化が進む ・1住宅あたり延べ面積は全国を上回る 	<ul style="list-style-type: none"> ・DID人口密度が最も高い。 ・年々低密度化が進む ・1住宅あたり延べ面積は全国を下回る ・住宅地価は相対的に高い
⑤安全・安心 （医療福祉、防災・防犯・消防・救急、地域コミュニティ）	<ul style="list-style-type: none"> ・人口あたりの医師数、病院病床数、老人福祉施設定員数が全国を大きく下回る ・人口あたりの児童福祉施設定員数は全国を上回る ・人口あたりの刑法犯認知件数、交通事故発生件数は最も少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口あたりの医師数、病院病床数が全国と同程度 ・人口あたりの老人福祉施設定員数、児童福祉施設定員数は全国を上回る ・人口あたりの刑法犯認知件数、交通事故発生件数は全国を下回る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口あたりの医師数、病院病床数、老人福祉施設定員数は全国を上回る ・人口あたりの児童福祉施設定員数は全国と同程度 ・人口あたりの刑法犯認知件数、交通事故発生件数は最も多い。

3. 発展戦略の具体化に向けた検討について

本章では、2. で整理した社会経済データでみた相対的な強み・弱みに対してのリニア開業の影響と期待について分野毎に整理した。

3.1 中津川市の強み・弱みとリニア開業の影響

(1) 産業

- ・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ト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。
- ・中津川市の産業の強みは、東濃ヒノキに代表される林業と、基幹産業である製造業である。林業は、海外の安い木材の国内流通に伴う低迷が続いているものの、リニア開業を契機にしたブランド化、大都市からの担い手確保、農業体験型サービスマーケットの拡大が期待される。また、これまで中津川経済を牽引してきた基幹産業の製造業については、モノづくり地域である名古屋大都市圏に隣接している優位性、リニア中央新幹線が利用できることによるメリットを活かした企業誘致により、地域経済の活性化が期待される。さらに、車両基地が設置されることから、関連企業の誘致や従業員が生活することなどによって新たな産業（工業や商業・サービス業）の立地が期待され、これを活用した地域経済の活性化も期待される。
- ・一方、中津川市の産業の弱みは、商業・サービス機能の集積の弱さである。商業・サービス業については、リニア開業により、東京とダイレクトに結ばれることで大都市住民や外国からの訪問者が増大することが見込まれることから、リニア開業効果を最大限取り込み、中津川市での新たな生活による消費や中津川市内に訪れ消費を促す取り組みを行うことにより、商業・サービス業の活性化が期待される。

表 3.1 産業における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
農林業	<ul style="list-style-type: none"> ・生産農業所得額が最も大きい ・林業経営体数が最も多い ・育林業に特化 ・森林管理の樹種はヒノキの割合が高い ・ヒノキ、栗が有名 	<ul style="list-style-type: none"> ・中津川市農林業（東濃ヒノキ）の認知度向上・ブランド性が高まる ・農林業の大都市からの担い手確保が容易になる ・農業体験型サービスマーケットの拡

	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の減少幅が最も大きい 	大が期待される
工業	<ul style="list-style-type: none"> ・製造品出荷額等は最も多い ・工業地価の平均が最も安価 ・非鉄金属、木材木製品、はん用機械器具、電子部品・デバイス・電子回路、プラスチック製品など多くの部門に特化 ・主な企業は三菱電機(株)、王子特殊紙(株)など ・市の経済は製造業に大きく影響 ・人口集積・経済集積のある名古屋への距離が近い ・車両基地が設置される 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地優位性を活かした既存企業の活性化に伴う新たな企業立地・集積が期待される ・大都市との研究開発機能の産官学連携が容易になる ・技術展や見本市への出展・開催が可能となる ・大都市からの新たな雇用確保が可能となる ・車両基地設置に伴う関連企業の立地や新たな産業立地と中津川市の高いモノづくり技術力があいまって、学術研究分野の集積の素地の確立が期待される。
商業・サービス業	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前商店街の商品販売額が大きい ・商品販売額の減少幅が小さい。 ・サービス業総生産は着実に増加 ・技術サービス業に特化 ・商業地価の平均が最も安価 ・百貨店・デパートなどの小売業機能が弱い ・サービス業が弱い ・国際空港・港湾への所要時間が最も短い ・車両基地が設置される 	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市住民による中津川市内の観光消費の拡大が期待される ・旅行者増加に伴う対個人サービスの活性化が期待される ・商業施設の新たな立地が期待される ・駅前商店街からリニア駅周辺への商業機能のシフトする可能性がある ・車両基地に働く従業員や車両基地へのビジネス来訪客に対する商業・サービス業の新たな消費需要が期待される

(2) 観光

- ・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ヒノキやみかげ石、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曾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。
- ・中津川市の観光の強みは、近年、中津川市の観光客数は着実に増加してきていることのほか、中山道をはじめとした中津川市ならではの観光資源、下呂、木曾など中津川周辺地域に集客力のある観光資源、ミシュランに掲載されるなど国際的にも著名な観光資源といった多彩な観光資源が存在することである。こうした観光資源を活用した取り組みにより、観光に関連する農林業、工業、商業・サービス業の活性化が期待される。また、車両基地が設置されることから、これを観光の一資源として活用（見学場所の設置や見

学コースの検討など) することによる誘客も期待される。

- 一方、中津川市の観光の弱みは、関東方面からの観光客が少ないことである。このことは、大きな障壁であった東京方面との交通アクセスがリニア開業により改善されるが、東京方面からの観光客を増やすためには、中津川市を大都市住民や外国人によく知ってもらうとともに、リニア駅からのアクセス利便性を高め、観光資源間を行きやすくすることが観光振興につながる。

表 3.2 観光における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
観光	<ul style="list-style-type: none"> 観光客数は着実に増加 中津川市及び中津川市周辺に観光資源が広域に分布 ミシュランに掲載されるなど多彩な観光地が存在 宿泊業、喫茶店、そばうどん、旅館ホテルに特化 関東方面からの観光客が少ない 車両基地が設置される 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏からのリニアを利用した観光客の増加が期待される 中部国際空港や羽田空港を利用した外国人観光客の増加が期待される リニア開業により、中津川市への関心が高まり認知度が向上する 観光に関連する地域産業の連携による新たな消費の拡大が期待される 車両基地の観光資源化による観光客の増加が期待される

(3) 地場産品

- 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。
- このことにより、中津川市の東濃ヒノキやみかげ石、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。
- 中津川市の地場産品の特徴は、地域に根ざした東濃ヒノキ、恵那栗、加工紙、蛭川みかげ石があることである。これら歴史のある資源を活かし、情報発信とブランド化を図ることで、地場産品が洗練され、地域産業の活性化が期待される。

表 3.3 地場産品における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
地場産品	<ul style="list-style-type: none"> 東濃ヒノキ、恵那栗、加工紙、蛭川みかげ石といった地場産品の存在 	<ul style="list-style-type: none"> リニア開業をきっかけとした首都圏等世界への売り込み・認知度が向上する。 首都圏、外国人の新たな消費が促進される

(4) 自然環境

- ・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。
- ・中津川地域の自然環境の特徴は、恵那山や付知峡に代表される自然景観のほか、中山道や岩村城など人口構造物、五平もちや朴葉ずしなどの食材など、自然に関連する資源が豊富に存在している。こうした自然環境資源は、大都市では手に入りにくいものであるが、リニア開業により、より身近なものとなり、新たな地域資源として大都市住民に認識されると考えられる。地域の自然資源を保全しつつ、活用して行くことで、中津川市に訪れたい、住みたいと思う大都市住民が増えていくと考えられる。

表 3.4 自然環境における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
自然環境	・自然景観、人工建造物で百選に選ばれる資源が多い	・豊かな自然に触れあいたいと思う大都市住民が中津川を訪れる ・新しい観光資源としての発掘・資源化への動きが加速する。

(5) 歴史文化

- ・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・文化のよさ・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。
- ・中津川市の歴史文化の特徴は、加子母のスギや坂本のハナノキ自生地などの天然記念物、苗木城や中山道といった史跡、今井家住宅や大脇家住宅といった住宅、山神砂防堰堤や二ヶ滝第一砂防堰堤といった治山治水が国指定文化財に指定されている。こうした資源

の良さを磨き上げ、情報発信されることで、国内外からの観光客の増加や中津川地域の歴史ファンの増加に結びつくことが期待される。

表 3.5 歴史文化における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
歴史文化	・天然記念物、史跡、住宅、治山治水の国指定文化財がある	・新しい観光資源としての発掘・資源化により、大都市への認知度・関心が高まる。

(6) 人づくり・人育て

- ・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。
- ・中津川市の人づくり・人育ての特徴は、教育面に重きをおいた市政運営、職業科を持つ高校が多く即戦力が確保できることが挙げられる。リニア開業により、大都市からの講師招へいや大都市の子どもたちとの交流などが容易になり、新たな活動も可能となり、教育環境の向上が期待される。また、車両基地設置に伴う関連企業の立地や新たな産業立地により、働く場が確保され、若者の地元定着の促進が期待される。

表 3.6 人づくり・人育てにおける中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
人づくり・人育て	<ul style="list-style-type: none"> ・一人当たりの教育費の歳出額が大きい ・合計特殊出生率は全国平均を上回る ・人口あたり図書館の貸出数は甲府市を上回る ・車両基地が設置される ・職業科のある高等学校が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市の講師招へい、体験旅行などを通じた教育環境の改善・向上が期待される ・車両基地設置に伴う関連企業の立地や新たな産業立地により、働く場が確保され、若者の地元定着の促進が期待される。

(7) 住宅

- ・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、東濃ヒノキ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。
- ・中津川市の住宅の特徴は、比較的密度の低くゆとりある市街地の形成、住宅地価が相対的に安価な地域ということが挙げられる。こうした住宅環境について、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で、定住が促進されることが期待される。また、車両基地設置に伴い、そこに働く従業員の新たな住宅需要が発生することから、前述した定住環境の整備を進めることで、中津川市内への居住が促進されると考えられる。

表 3.7 住宅における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
住宅	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区（DID）人口が小さく、3都市で最も低密度 ・年々低密度化が進む ・1住宅あたり延べ面積は全国を大きく上回る ・住宅地価は相対的に低い ・車両基地が設置される 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆとりある居住を求める大都市圏住民の新たな移住が期待される ・中津川市内に車両基地に働く従業員の住宅需要が発生する

（8）安全・安心

- ・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。
- ・中津川市の安全・安心の特徴は、人口あたりの児童福祉施設定員は多いが、医師数、病院病床数、老人福祉施設定員が相対的に少ないといった現状がある。こうした安全・安心を支える基盤を充実させることは人口流出や大都市からの移住・定住を促進させるものと考えられる。また、中津川市は人口あたりの刑法犯認知件数や交通事故発生件数が少ないといった良さをもった都市でもある。リニア開業により、交流増大が見通される中で、こうした安全・安心の環境が悪化しない対応を進めていくことで住みたいと思う中津川市が形成されると考えられる。

表 3.8 安全・安心における中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待

分野	中津川市の特徴	中津川市の特徴に対してのリニア開業の影響と期待
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・人口あたりの医師数、病院病床数、老人福祉施設定員数が全国を大きく下回る ・人口あたりの児童福祉施設定員数は全国を上回る ・人口あたりの刑法犯認知件数、交通事故発生件数は最も少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・移住や企業立地などのニーズに対応し、その環境を整えることで、市民の生活環境も向上し、市民の流出の抑制が期待される。 ・様々な交流増大に伴う治安悪化、交通事故の増加が懸念される

3.2 各分野における中津川市の強み・弱みを活かしたプログラム例

過年度調査で整理した取り組みの方向に対して、中津川市の強み・弱みの分析結果及びリニア開業の影響と期待を踏まえ、中津川市の強み・弱みを活かしたプログラム例を以下に示した。

表 3.9 分野毎にみたプログラム例

分野	取り組みの方向 (過年度調査結果)	中津川市の特徴(強み・弱み)に 対してのリニア開業の影響と期待	強み・弱みを活かしたプログラム例
農林業	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中津川市農林業(東濃ヒノキ)の認知度向上・ブランド性が高まる ・農林業の大都市からの担い手確保が容易になる ・農業体験型サービスマーケットの拡大が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・地場産品のブランド化支援 ・情報発信コンテンツの作成・展開 ・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 ・東濃ヒノキを活用した次世代型環境住宅の実証実験 ・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
工業	<ul style="list-style-type: none"> ○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の促進。 ○既存企業の円滑な事業活動と持続的な成長を図り、本市のものが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。 ○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。 ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地優位性を活かした既存企業の活性化に伴う新たな企業立地・集積が期待される ・大都市との研究開発機能の産官学連携が容易になる ・技術展や見本市への出展・開催が可能となる ・大都市からの新たな雇用確保が可能となる ・車両基地設置に伴う関連企業の立地や新たな産業立地と中津川市の高いモノづくり技術力があ 	<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 ・既存企業の活カ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 ・東京やものづくり圏との近接性、割安の地価、災害リスクの低い地域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 ・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ベンションシップ制度の導入 ・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

	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。	の素地の確立が期待される	<p>の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・車両基地を活用した企業誘致
商業・サービス業	<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> <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> <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進める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市住民による中津川市内の観光消費の拡大が期待される ・旅行者増加に伴う対個人サービスの活性化が期待される ・商業施設の新たな立地が期待される ・駅前商店街からリニア駅周辺への商業機能のシフトする可能性がある ・車両基地に働く従業員や車両基地へのビジネス来訪客に対する商業・サービスの新たな消費需要が期待される 	<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 ・駅前商店街などイベントの定期的開催による賑わい創出 ・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 ・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 ・地域ポイント創設など商店街活性化策の推進 ・車両基地を活用した企業誘致
観光	<p>○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。</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> <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> <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"> ・首都圏からのリニアを利用した観光客の増加が期待される ・中部国際空港や羽田空港を利用した外国人観光客の増加が期待される ・リニア開業により、中津川市への関心が高まり認知度が向上する ・観光に関連する地域産業の連携による新たな消費の拡大が期待される ・車両基地の観光資源化による観光客増加が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の観光地や事業者の連携促進支援 ・首都圏にない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 ・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） ・国際コンベンション機能の整備 ・全国的イベントの誘致 ・周辺地域との連携による交通網の整備（観光地（下呂、飛騨、木曽地域、等）への直行バスの運行、等） ・観光資源との二次交通の充実（整備面、運用面の双方） ・観光関係者や市民へのおもてなし講座の開催

	○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		<ul style="list-style-type: none"> ・標識、看板等道路案内の整備 ・観光業者と連携した広域観光ルート（中部国際空港ー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） ・車両基地の観光資源としての位置づけ・活用
地場産品	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア開業をきっかけとした首都圏等世界への売り込み・認知度が向上する。 ・首都圏、外国人の新たな消費が促進される 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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
自然環境	<p>○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</p> <p>○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。</p> <p>○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</p> <p>○宿場町の雰囲気保全し、地域魅力を高めるための取り組みを行う。</p> <p>○豊かな自然資源を保全しつつ、</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然に触れたいと思う大都市住民が中津川を訪れる ・新しい観光資源としての発掘・資源化への動きが加速する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・日本百選を活かした資源の情報発信、観光商品としての磨き

歴史 文化	<p>観光資源として活用。</p> <p>○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</p> <p>○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への参加促進、市民活動を支援する</p> <p>○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</p>	<p>・新しい観光資源としての発掘・資源化により、大都市への認知度・関心が高まる</p>	<p>上げ</p> <p>・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</p> <p>・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</p> <p>・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</p> <p>・歴史・文化の担い手の育成</p> <p>・地域の祭りや伝統行事の参加促進や市民活動への支援</p> <p>・首都圏の歴史・文化に関連する人的交流の場の設置</p> <p>・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</p> <p>・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</p> <p>・外国語表記などの環境整備</p>
人づく り・人 育て	<p>○中津川市の子どもたちの幅のあが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。</p> <p>○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。</p> <p>○中津川市の子どもたちのふるさとDNAを育むため、ふるさとを知らせる体験学習などの場を提供する。</p> <p>○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。</p>	<p>・大都市の講師招へい、体験旅行などを通じた教育環境の改善・向上が期待される</p> <p>・車両基地設置に伴う関連企業の立地や新たな産業立地により、働く場が確保され、若者の地元定着の促進が期待される</p>	<p>・姉妹校提携等による沿線地域との交流機会の充実</p> <p>・大都市の教職員間の相互交流</p> <p>・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</p> <p>・サテライトキャンパスの誘致</p> <p>・大都市の講師による特別講義・教室・セミナーの開催</p> <p>・子供向け技術シンポジウムの開催</p> <p>・祭りや運動会等の地域行事への参加やふるさとをよさを知らせる体験学習メニューの開発</p> <p>・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</p> <p>・子どもと高齢者のふれあう機会の場の設置</p> <p>・多様な就業形態の雇用の場の確保</p> <p>・企業展の開催やインターシップ制度の導入</p> <p>・即戦力となる高い技術・能力をもった人材育成</p>
住宅	<p>○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。</p> <p>○新たな企業進出に伴う従業者が</p>	<p>・ゆとりある居住を求め大都市圏住民の新たな移住が期待される</p> <p>・中津川市内に車両基地に働く従</p>	<p>・土地利用計画に基づいた適切な誘導</p> <p>・分譲マンションや戸建て住宅や日常的商業機能の整備</p> <p>・地域内の道路や歩道、自転車道の整備</p> <p>・広めの区画設定とした住宅の整備</p>

	<p>住みやすい居住環境の充実を図る。</p> <p>○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。</p>	<p>業員の住宅需要が発生する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・医療福祉サービスと連携した高齢者用住宅等の整備 ・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、安価な住宅としての情報発信 ・車両基地従業者の市内定住向けの住宅環境の充実・情報発信
<p>安心</p>	<p>○全ての市民が安心した生活を送れるように医療・福祉との関係機関の連携強化や健康づくり活動を推進する。</p> <p>○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。</p> <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> <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> <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> <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"> ・移住や企業立地などのニーズに対応し、その環境を整えることで、市民の生活環境も向上し、市民の流出の抑制が期待される。 ・様々な交流増大に伴う治安悪化、交通事故の増加が懸念される 	<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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・交流増大に対応した交通体系の構築

4. 今後のまちづくりに向けた視点

前章までは「リーディング部門」と「フォロー部門」に対する中津川市の「強み」、「弱み」を3都市の比較などを通じて整理した。これ以外に平成22年度調査では「リーディング部門」と「フォロー部門」を下支えする「基盤整備」について検討している。

本章では、この「基盤整備」についての基本的な考え方と、次年度以降に行う「目指すべき”まちの姿”」の検討する上での視点を示した。

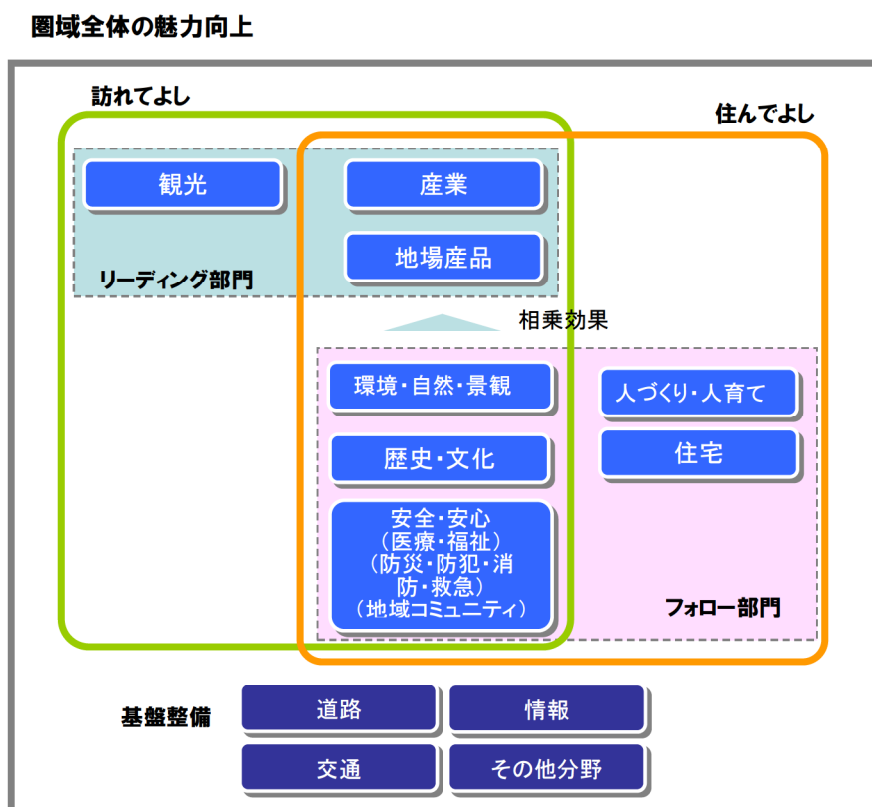


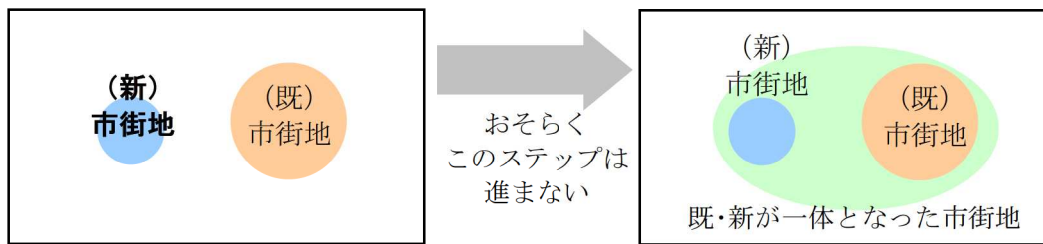
図 4.1 各分野の関係

(1) 基盤整備

a) 都市空間について

①認識

現状でも土地利用では需要よりも供給が上回っていると考えられ、その中でリニア開業によって美乃坂本駅周辺地区と中津川駅周辺地区（既存市街地）とを一体化する新市街地を形成するほどの土地利用需要は見込みにくいと思われる。



(中津川市の土地利用需要を示す現況指標)

- ・ 商業需要・・・1人あたりの商業床面積：1.37 m²/人
(一般に1 m²/人を超えるとオーバーストア状態にあるとされる)
- ・ 空き家率・・・15.2%
(全国平均 13.1%：転居等のため数%の空き家は必要とされる)
今後、世帯数減が予想される中では空き家は増加していく。

中津川市では都市計画区域が非線引きであることもあわせると、このままでは都市空間の無秩序化、低密度拡散型都市となる可能性が高いと思われる。

②対応

以上の認識より、以下の基本的な方針が必要と考える。

空間形成における基本的な方針：
既存のストックを利用し、いたずらに「都市化拡散を行わない」

なお、この方針は既存市街地以外の地域への投資を行わないことを意味しているのではない。例えば商業施設や住宅開発を行う場合、まずは既存市街地を第一候補として考え、そこで適地が見つからない場合（あるいは既存市街地では開発が不適当な場合）には、新規に宅地造成を行うといった優先度（シーケンシャル・アプローチ）を都市空間の開発において持ち込むことを意図している。

そして、これらは事前に明示しておく方が良く、市民の共通理解の上で運営されなければならない。運営の具体として、以下が考えられる。

物理的対応①：（都市計画的手法に基づく）規制の強化、開発のコントロール

例えば、無秩序に開発が進むおそれのある地域については早期に用途地域の指定を行い、また、白地地域については特定用途制限地域等の指定により良好な環境を維持する。

物理的対応②：リニアによる誘発需要を既存市街地に誘導していく。

ソフト的対応①：期待需要の火消し（希望的な憶測に基づいた開発は行わない）

ソフト的対応②：「土地は個人のものであるけど地域社会の共有資産でもある」意識の醸成（景観法、国土利用計画法）。

【参考】

・ 景観法

第二条 良好な景観は、美しく風格のある国土の形成と潤いのある豊かな生活環境の創造に不可欠なものであることにかんがみ、国民共通の資産として、現在及び将来の国民がその恵沢を享受できるよう、その整備及び保全が図られなければならない。

- 2 良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和により形成されるものであることにかんがみ、適正な制限の下にこれらが調和した土地利用がなされること等を通じて、その整備及び保全が図られなければならない。

・ 国土利用計画法

第二条 国土の利用は、国土が現在及び将来における国民のための限られた資源であるとともに、生活及び生産を通ずる諸活動の共通の基盤であることにかんがみ、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と国土の均衡ある発展を図ることを基本理念として行うものとする。

b) 道路・交通について

①リニア駅周辺の機能

駅の位置によっては、駅周辺で開発可能地が広くとれるケースも想定され得るが、無計画のままでは無秩序開発となるおそれがある。そこで、需要が顕在化するまでは開発を抑制し、需要顕在化後に開発許可を行うといったコントロールが必要となる。

例えば、駅周辺地域をリザーブ用地という側面も含めて位置づけておき、確実な需要が顕在化した段階で、地域社会に貢献し、持続可能性の高い良好と判断されうる民間計画のみを許可していく方法が考えられる。

また、リニア開業による需要予測がし難い中では、リニア駅周辺には開業時点では結節点機能（バスターミナル、駐車場、レンタカーサービスなど）があればよい。さらに、駅前広場はバスとタクシーの乗降場が必要となるが、これらは需要予測に基づくよりも、機能面（方面別のりばといった考え）で進めていかざるを得ない。駐車場整備についてはリザーブ用地を用意しておき、開業後の需要動向より開発を行っていく。

なお、河川（水路）のつけ替え等も伴うケースが想定され、それらを見越した工程管理が求められる。

②リニア駅とのアクセス

○国道 19 号、257 号へのアクセス

基本的には既存道路を利用（一部区間の改良や拡幅等）しながら、最短でアクセスしたい。ただ、費用制約や物理的制約（特に縦断勾配）を考慮する。

また、在来線駅（JR 美乃坂本駅）との乗換、バス（路線、観光）、タクシーやレンタカー等は駅位置の確定後に詳細な検討が必要である。

整備に伴う費用負担はもちろんだが、自然環境や景観への影響、維持管理費用も考慮

した議論が必要である。

○下呂、木曾方面へのアクセス

物理的には下呂方面には国道 257 号経由で、木曾方面には国道 19 号経由でアクセスすることになる。

下呂・木曾方面とは観光等のソフト事業の展開が期待される。そこでは物理的要素だけではなく、人的交流が不可欠であり、重視されなくてはならない。それには普段の地道な交流が必要であり、地道に進めていく他ない。

○中央自動車道へのアクセス

中央道には、国道 19 号経由で中津川 IC よりアクセスする方法が現実的と思われる。ただ、中央道にジャンクションを設け、リニア駅近くにロングランプ的なインターチェンジを設けることについては、その実現可能性について検討されてもよいと思われる。そのことで得られる時間短縮により、東海環状自動車道を中心にリニア駅の利用圏（例えば豊田市などの東三河方面）が拡大される可能性がある。

③車両基地とのアクセス

車両基地については位置が未定であるため、具体的な議論は今後となる。どの位置で整備されたとしても、車両基地への「通勤」、「業務」、「観光」目的のアクセスの確保が課題となる。

通勤については従業員規模にもよるが、中津川中核工業団地でも見られるピーク時による渋滞発生の懸念がある。また、業務については機材搬入等の大型車交通への対応（道路線形、舗装厚など）を考慮したアクセス路の検討が必要となる。

さらに、車両基地の一般開放は鉄道事業者で多く見られる（私鉄、九州新幹線や東北新幹線等）。これについては、JR 東海の意向確認が前提となるが、周囲を公園的にしつつ「リニア・パーク」とするなどの整備方向も可能性としてあげてよいだろう。

(2) 「目指すべき”まちの姿”」を考える上での視座

a) 中津川における不変的なもの

今後のまちづくりを考える上で、まず、“不変であらねばならぬこと”を明確にしておく必要がある。そのことで「何を変えていくか」が的確なものとなり、「強み」を活かしていく活動につながると考える。そして、この”譲れないもの”、“根幹となるべき価値観”は同時に中津川の魅力でもあるが、これを市民それぞれが再認識し、時間をかけて共有されていく作業こそが、今後のビジョン作成そのものであると理解したい。

<不変なるものの例>

ハード面	：	立体的	…	景観	恵那山への眺望	など
				平面的	…	土地利用
ソフト面	：	文化（地歌舞伎）				

例えば、中津川の起伏に富む地形的特質から、リニアの連続立体高架構造物（駅及び車両基地）による空間的（視覚的）影響は大きく、まさに市民にとって”目に見える”変化となる。この場合、何が譲れないものであるかを明確にした景観計画立案が必要と考える。

<共通認識を増していく>

「地域の魅力」を中津川の人々が再認識していくには、様々な方法が考えられるが、目標自体は「中津川が好きだ」という人を増やす」といった単純な方がいいと思われる。また、あくまで市民が行動主体であるので「市民全員が観光大使」等も掲げるには適当と思われる。

【参考：タイムレスなもの…サンフランシスコ市都市計画局の総合計画部長】

「……都市計画の中には、経済的状況がどうであっても変えることのできないタイムレス（timeless＝時代を超えた、永久的な）部分がある。それは、サンフランシスコがどういう都市でありたいか、ということに関わる部分であり、都市空間の配置、建物の景観、オープンスペースの保全、確保すべき住宅の量、交通サービスの水準などの内容である。これらはサンフランシスコの魅力に関わるものであり、それがまた、サンフランシスコを経済的に支えることになるものである」（1994年当時；大野 輝之「現代アメリカ都市計画－土地利用規制の静かな革命－」、p.149、学芸出版社、1997.）

b) 市民の意見・考えの反映

「まちづくり」の第一義的な行為者は、市民であることから、まちづくりのビジョン作成から市民意見の積極的な取り込みが必要である。

この時、①いわゆる「サイレント・マジョリティ」の意見の反映、②大衆迎合主義の危険性、への留意がある。この2つは相反する面があり、取扱いは難しいが関係者が試行錯誤しながら意見の取り込みを進めていく他ないと思われる。

結局のところ、多様な意見を尊重しながらも、中津川市における不変的な価値観に照らし合わせて、それぞれのプロジェクトについて地道に議論を進めていくことが重要と思われる。

c) リニア開業後を含めた工程表の必要

過去の新幹線整備や国家的プロジェクトの事例をみると、期待需要から過大な公共事業計画を掲げがちであり、結果的に荒涼とした土地と人も車もまばらな”道路しかない”まちを出現させてしまったという反省もみられる。また、こうした期待需要が開発投機的な土地売買や詐欺的行為による混乱を一部で生じさせてきた面も否めない。

リニア開業において、中津川市がこうした轍を踏まないためにビジョンが作成されるものと理解しておきたい。

この問題の根底には、プロジェクトがもたらす需要の受け止め方に差があると思われる

る。リニアにおいて関連需要を正確に予測することは難しいが、リニア開業は一過性のイベントではなく、需要は継続的に（あるいは開業後に飛躍的に）あり続ける性格である点に注目したい。

そうすると、(希望的) 期待需要に基づいて行動計画を立案・実施するのではなく、一方で潜在需要の掘り起こしや需要の誘発を地道に行いながら、他方で開発と保全とを両手に持った上で、需要が顕在化した時点で実施に移行する方法が適切と思われる。

例えば、リーディング部門やフォロー部門について、リニア開通までに間に合わせること、開業後でよいことに仕分けて考え、実施主体と共に工程表（ロードマップ）の作成を通じて整理していけば、リニア開業に伴う混乱を回避できることが期待できると考える。

d) 市の健全財政の堅持

先に示したリーディング部門とフォロー部門における取り組み内容を全て実行できればよいが、中津川市が主体となって全てを実行することは資金力の点から不可能である。民間ができることは民間に任せ、過剰な公共投資は避け、身の丈に合った整備に努めなければならない。

改めて、ここでは市財政の健全性の堅持をビジョン作成の前提とすることを確認しておきたい。そして具体には、①取り組むプロジェクトへの優先度の付与、②事業の対費用効果や適切な投資（整備）時期等の見極め等の必要性を指摘しておく。