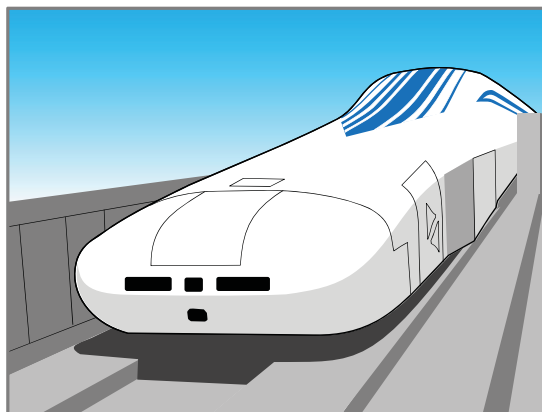


第1章 リニアが中津川市に来る

1-1 リニア中央新幹線事業の概要

リニアに関する取り組みは、リニアモーターカーの研究が開始された今から約半世紀前に遡ります。

その後、地形や地質に関する調査、国土交通省によるリニア技術の実用化に向けた評価などが行われ、2007(平成19)年に東海旅客鉄道(株)(以下「JR東海」という。)が自己負担を前提とした首都圏～中京圏での営業開始目標を発表しました。2011(平成23)年5月には、国土交通大臣が営業主体および建設主体にJR東海を指名し、整備計画を決定した後、建設の指示を行いました。



これを受けて、同年6月にJR東海は建設に向けての手続きの一環として公表した「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」(以下「配慮書」という。)のなかで、岐阜県内の駅位置に中津川市西部を選定し、市内に車両基地(工場含む)を設置する計画を明らかにしました。

リニアには、時速500kmの超高速性を活かした大幅な時間距離の短縮と我が国の三大都市圏を結ぶ東海道新幹線のバイパスとしての機能が期待されています。特に、リニアと東海道新幹線による二重化は、先の東日本大震災の経験を踏まえ、東海道新幹線の沿線地域に存在する災害リスクへの備えとしてその必要性がさらに高まりました。東海道新幹線は営業開始から間もなく50年を迎え、施設の経年劣化に適切に対応するために予定されている大規模改修工事についても、リニアの整備により施工手順の選択肢が増え、東海道新幹線の運行に及ぼす影響を低減することが期待されています。また、リニアには沿線地域の新たな地域振興に寄与することが期待されており、リニアの波及効果は駅設置地域だけでなく、駅周辺の広い範囲にまで及びます。さらに、三大都市圏がリニアによりこれまで以上に短時間で結ばれることで日本の約半数の人口が含まれる巨大な都市集積圏域が形成され、国土構造の変革や国際競争力を大きく向上させる好機をもたらすものと期待されています。

このように、リニアは日本全体に効果が及ぶ国家的プロジェクトであると同時に、リニアの駅が設置され大幅な時間距離短縮と三大都市圏と直結という効果を楽しむ本市にとって、交流人口の拡大とそれによる観光や産業などの振興、暮らしの利便性向上や移住・定住の促進など、地域活性化の千載一遇のチャンスと期待が膨らみます。

整備計画による決定事項

建設線	中央新幹線
区間	東京都・大阪市
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505km/時
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	90,300億円(利子含まず)
その他必要な事項	主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、 名古屋市附近、奈良市附近

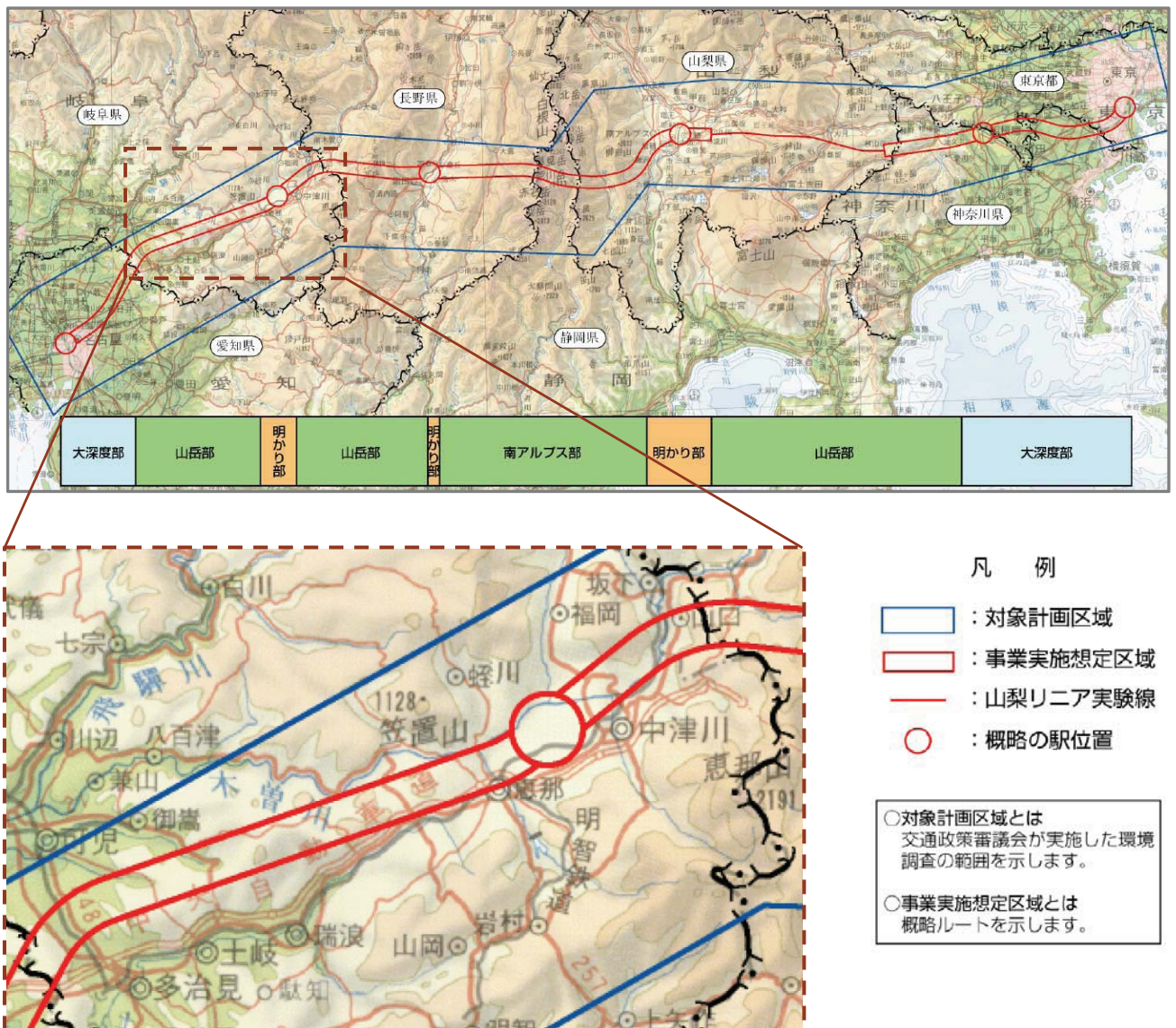


(1) ルートおよび施設の構造

配慮書に盛り込まれた東京都一名古屋市間の想定ルートは、東京都内の東海道新幹線品川駅を起点として、山梨実験線、甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部を経て、東海道新幹線名古屋駅附近に至る全長約286kmの区間となっており、事業実施想定区域として概略ルートが幅3kmで示され、概略ルート選定の際には、リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本とすることや主要な線形条件として、最小曲線半径8,000m、最急勾配4%で計画されています。

東京都一名古屋市間のルートや駅の詳細位置は、2013(平成25)年秋以降に公表される予定の「環境影響評価準備書」(以下「準備書」という。)で明らかになる予定です。

リニアの対象計画区域および事業実施想定区域



出典:中央新幹線(東京都・名古屋間)計画段階環境配慮書の要約(2011年8月・JR東海)

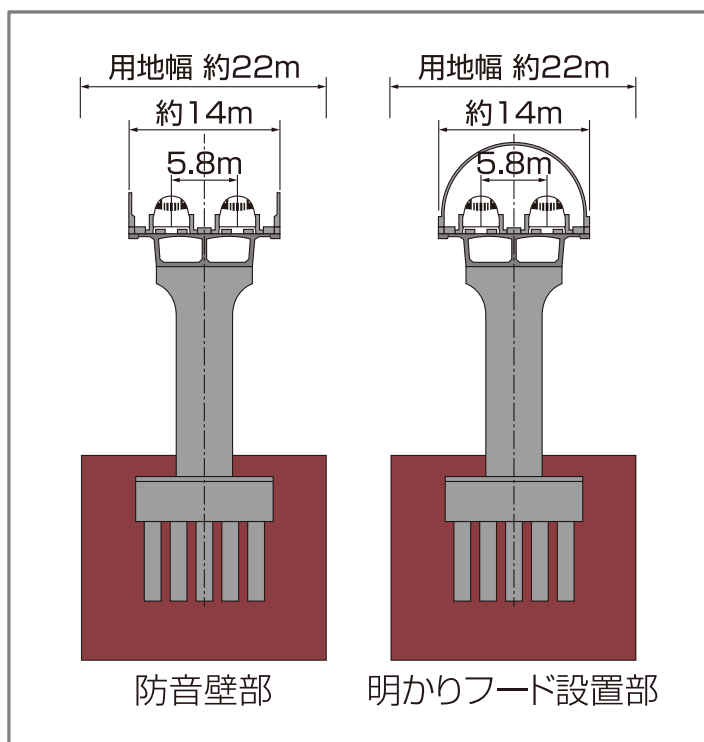
本市内の想定ルートは、トンネルにより長野県側から恵那山の北側を抜けて山口地区に入り、木曾川を橋りょうで渡り、苗木地区を通過して再び橋りょうで木曾川を横断し、中津西地区から坂本地区にかけての駅想定区域を通過し、恵那市に至ると考えられます。



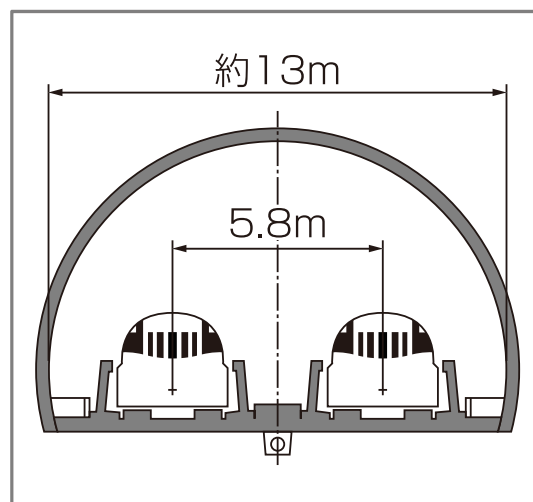
本線の高架橋、橋りょうについては、用地幅約22m、構造物の幅は約14mで、場所によって左右を防音壁のみで囲うものと、フードによりすべて覆ってしまうタイプの2種類とされています。

また、山間部を多く通過するために8割以上がトンネル区間となり、トンネル断面積は既存新幹線よりやや大きめとなります。なお、トンネル施工に伴い設置する斜坑は、供用後には災害時などの避難用通路、保守用通路や換気施設となる予定です。

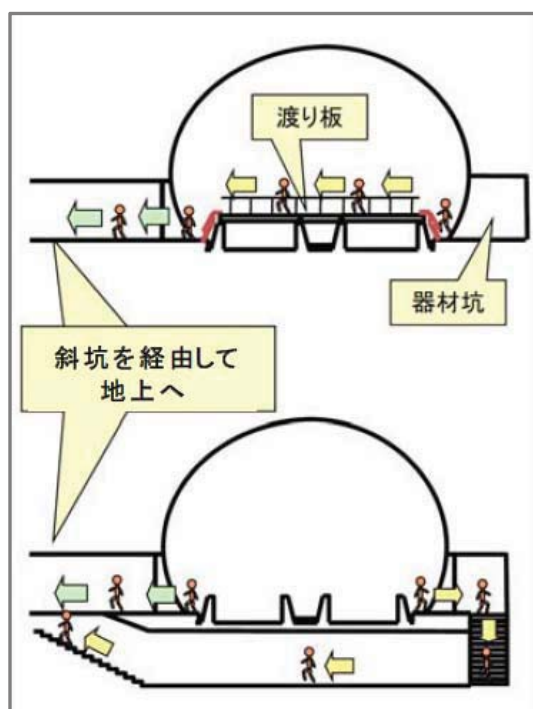
高架橋の標準的な断面図



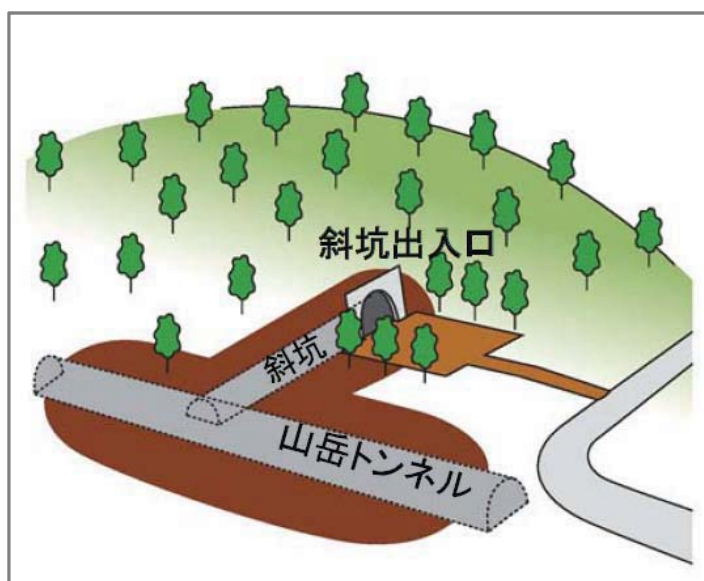
山岳トンネルの標準的な断面図



災害時の斜坑の利用イメージ



斜坑のイメージ



出典：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】(2011年9月・JR東海)

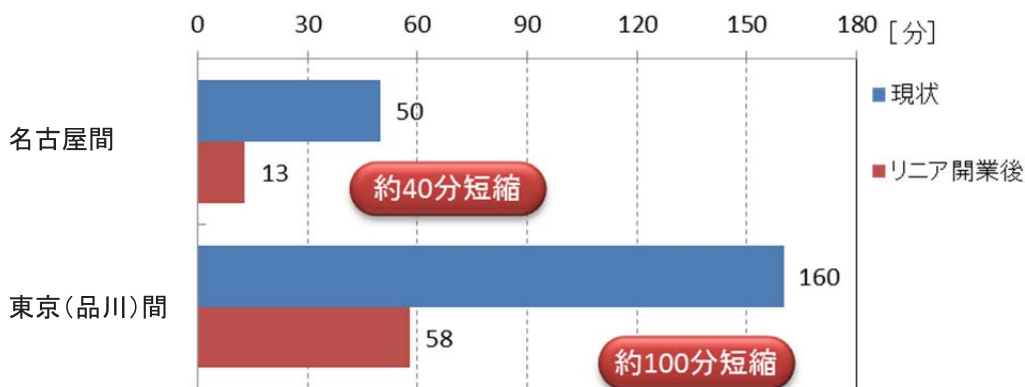


(2) リニア開業後の所要時間

超高速で走行するリニアは、東京－名古屋間を40分、東京－大阪間を67分程度で結びます。また、中津川－東京間は58分、中津川－名古屋間は13分程度で結ばれると想定されます。

現状では、本市と東京を行き来するには、名古屋経由でJR中央本線特急しなのと東海道新幹線のぞみを乗り継いで約2時間40分(160分)を要しますが、リニアは58分程度で結びます。そのため、現在よりも所要時間は1時間40分(100分)程度短縮され、3分の1となります。同様に名古屋までは、現状では、特急しなのので約50分を要しますが、リニアでは13分程度となり、40分程度短縮されます。

本市から名古屋・東京(品川)までの所要時間【リニア開業前後】



出典:岐阜県リニア活用戦略(一次案)を参考に中津川市推計

注) 現状の所要時間は、中津川－名古屋間は特急しなの、名古屋－東京間は東海道新幹線のぞみ利用にて算出
本ビジョンにおけるリニアの所要時間等において、「東京」の表示は「品川駅」、「大阪」の表示は「新大阪駅」を指すものとする

(3) 市内に設置されるリニア駅

リニア駅は、沿線となる1県に1駅設置される計画で、岐阜県においては、本市西部が候補地として選定されています。

JR東海は、下表の考え方にに基づき駅候補地を選定し、岐阜県においては、検討段階では本市西部が対象とされ、検討の結果、技術的設置可能性として、JR中央本線と並行する形で約20mの高さの地上駅で計画可能であること、利便性として、JR中央本線の既存駅に近接していること、また、中央自動車道とのアクセスが容易であること、用地の確保では、農地が主体となっていることなどの理由により駅候補地に選定されました。

駅として必要な機能、設置の条件

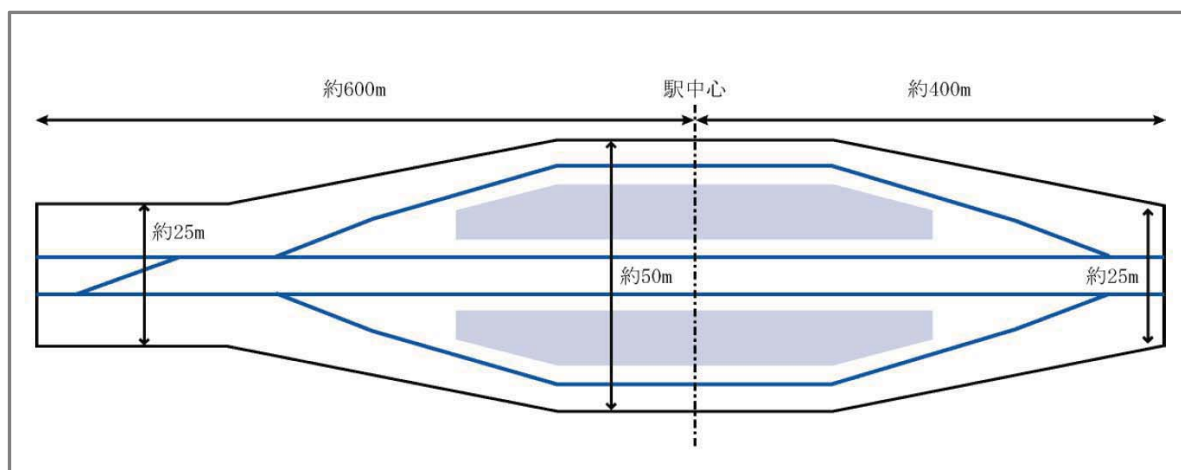
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅については、起終点をできる限り直線に近い形で結ぶ概略ルート上で、1県1駅とする。 ・駅として必要な機能および条件を満たす位置で計画する。 ・大深度地下を使用できる地域を除き、地上駅を基本とする。
技術的設置可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・概略ルート上にあること。 ・駅の形態は、2面4線島式ホームと上下互り線を設置できること。そのため、平面線形として直線で約1km確保可能で、縦断線形として原則レベル区間であること。
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・広域からアクセスが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など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。
環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・地上駅の場合、電波障害、日照障害などの生活環境や景観などへの影響をできる限り低減するため、駅前を含め、著しく高い高架構造とならないこと。
用地の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・駅およ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&ライド*駐車場など、多様な交通に対応できる交通広場・駐車場などの用地の確保が可能であること。



駅は、地上駅で軌道までの高さが約20m、敷地として延長約1km、最大幅約50m、面積約3.5haと想定されています。

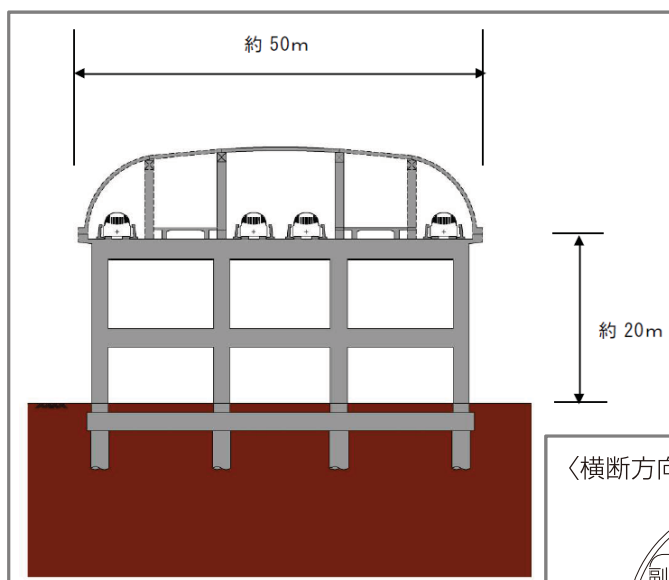
駅位置の詳細は、ルートと同様に2013(平成25)年の秋以降に明らかになる見込みですが、岐阜県では、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会(会長:古田肇岐阜県知事)が、リニア駅が交通結節点として、県における東の玄関口として機能するため、2012(平成24)年4月、JR東海に対して「リニア駅は、在来線との乗継利便性を考慮し、在来線既存駅(美乃坂本駅)に併設、若しくはできる限り近接して設置すべき」との申し入れを行っています。

駅のイメージ(平面)



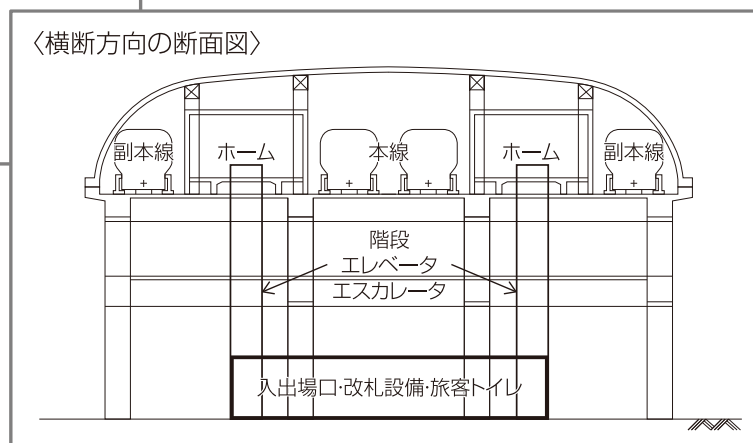
出典:中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書(2011年8月・JR東海)

地上駅のイメージ(断面)



出典: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】(2011年9月・JR東海)

〈横断方向の断面図〉



出典:当社が用意する中央新幹線の間駅のイメージについて(2013年5月13日・JR東海)



(4) 市内に設置される車両基地

配慮書では、本市内にリニアの車両基地を設置する計画を明らかにしています。神奈川県相模原市内にも設置されますが、工場機能が含まれるのは本市内に設置される車両基地だけであり、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書」（以下「方法書」という。）によれば、規模は延長約2.5km、最大幅約500m、面積約70haと広大な施設が計画されています。

一般的に車両基地は、路線ごとに設置され、現行新幹線の車両基地を例にみると規模、機能も様々で、「車両所」と呼ばれ複数の留置線、車両検修施設を備え仕業・交番検査を行うものや、「工場」と呼ばれ全般検査、車両の改造・修理などを行うもの、夜間停泊などのための留置線だけの小規模なものなどがあります。

九州新幹線熊本総合車両所全体イメージ図



車両基地の設置には大きな波及効果が期待されます。JR東海の東海道新幹線浜松工場では約1,500人、JR東日本の新幹線総合車両センター（宮城県利府町）では約1,200人が働くなど、車両基地は多くの雇用を生み出し、定住化に貢献しています。また、毎年それぞれの車両基地で開催されている見学会には多くの人々が訪れ、地域の活性化につながっています。



浜松工場新幹線なるほど発見デー（JR東海）



1-2 リニア中央新幹線事業の取り組みの経緯

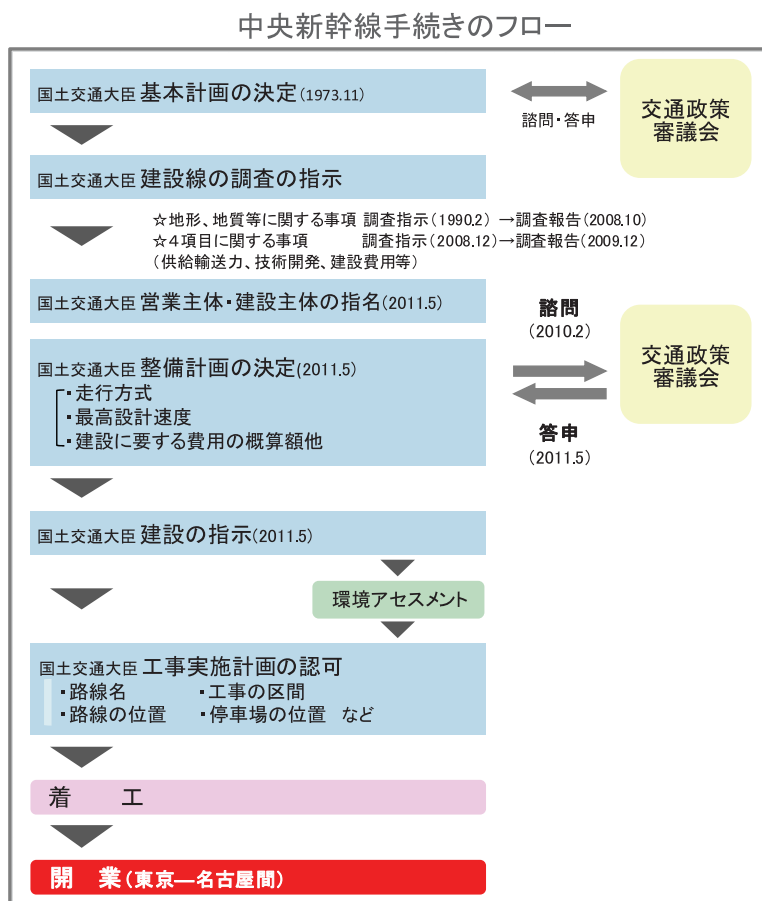
(1) 国・JR東海の取り組み

リニアに関する取り組みは、今から約半世紀も前となる1962(昭和37)年に国鉄・鉄道技術研究所を中心に21世紀の新しい高速交通としてリニアモーターカーの研究を開始したところから始まりました。

その後、1973(昭和48)年に全国新幹線鉄道整備法上の基本計画路線として位置付けられ、法に基づく地形・地質調査などが進められました。2007(平成19)年12月には、JR東海が首都圏～中京圏間の営業運転開始の目標を2025(平成37)年[後に2027(平成39)年に変更、また中京圏～大阪間は2045年]として自己資金により建設を推進することを表明し、リニア計画が夢から現実へと大きく舵を切り、具体化に向けて動き出しました。

2011(平成23)年5月には、中央新幹線小委員会答申に基づき、国土交通大臣が営業主体および建設主体にJR東海を指名し、整備計画を決定するとともに建設指示を行い、これを受け同年6月、JR東海が公表した配慮書のなかで、岐阜県内の駅位置に中津川市西部を選定し、市内(西部)に車両基地(工場含む)を設置する計画であることが明らかになりました。

また、同年9月には、JR東海が方法書を公表し、現在は、事業実施に向けた環境影響評価が行われており、その結果が、準備書として2013(平成25)年秋以降には公表される見込みです。



中央新幹線小委員会答申に盛り込まれた主な内容

リニア中央新幹線の意義

- ① 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実
- ② 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果
- ③ 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展
- ④ 三大都市圏を短時間で直結する意義
- ⑤ 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立および他の産業への波及効果

付帯意見

- ① 大阪までの早期開業のための検討
- ② コストダウンの重要性
- ③ 国際拠点空港との結節性の強化
- ④ 環境への配慮
- ⑤ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の技術力等の活用
- ⑥ 駅のアクセス圏拡大等および沿線地域の協力の重要性
- ⑦ 戦略的な地域づくりの重要性
- ⑧ 中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策および交通政策全般の検討



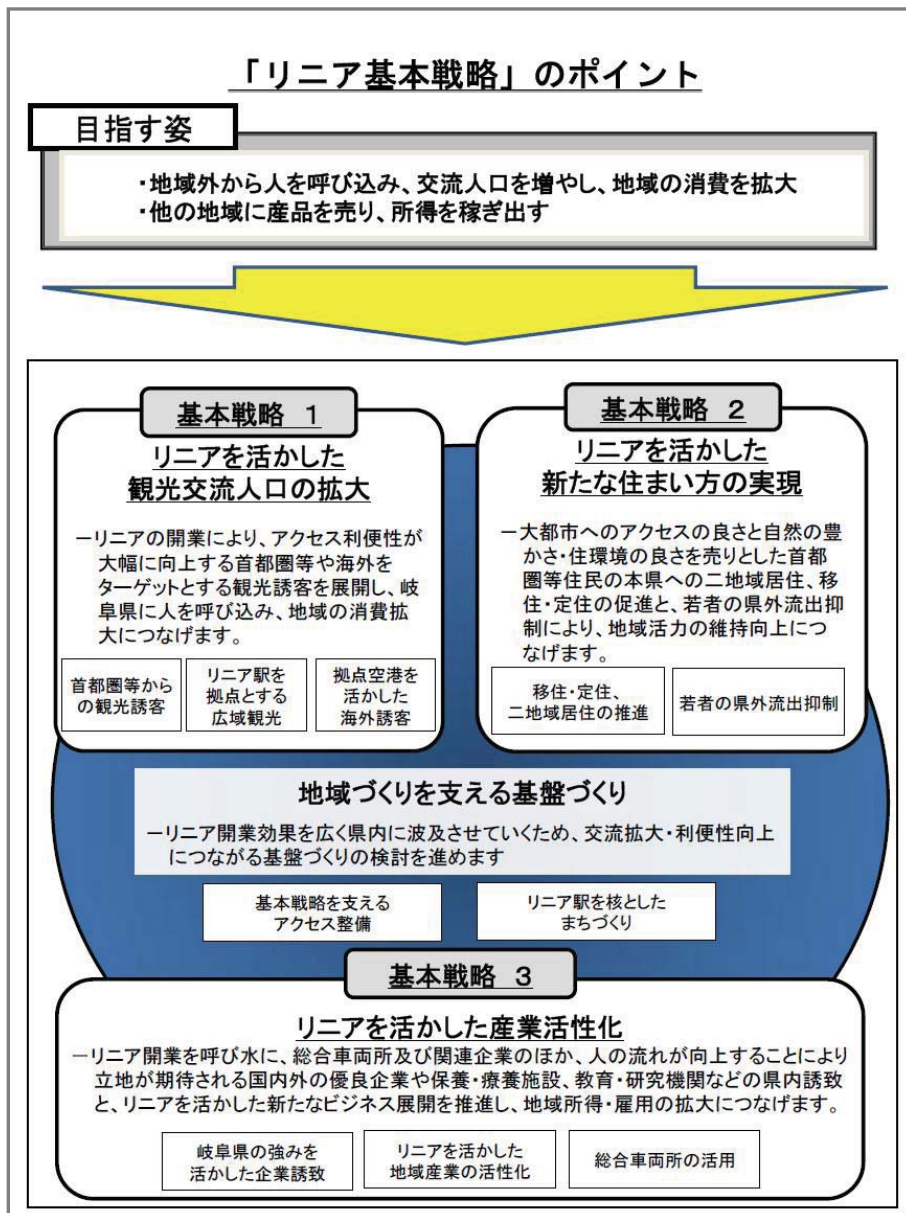
(2) 岐阜県の取り組み

岐阜県においては、1978(昭和53)年、沿線の他府県に先駆けて、中央新幹線のJR中央本線沿いの建設と県内停車駅設置を目的に、県および県内市町村により県レベルの組織として「リニア中央エクスプレス建設促進岐阜県期成同盟会」(会長:岐阜県知事、現在は「リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会」)を設立し、シンポジウムや講演会の開催、関係機関への要望など、積極的な誘致活動をスタートさせました。

また、2007(平成19)年のJR東海の建設推進表明を受けて、県・関係市町村、経済界、観光関係者、有識者で構成する「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を設立し、リニアの活用策の調査・検討に着手し、2011(平成23)年5月「リニア基本戦略」を策定しました。さらに、同年6月、県内の概略ルートや本市が停車駅の候補地に選定されたことを受けて、次のステップとして、県内全域に組織を拡大した「リニア中央新幹線活用戦略研究会」を設置し、観光振興・まちづくり、産業振興、基盤整備の三つの部会による具体的な活用戦略づくりに着手し、2013(平成25)年度末を目途に策定作業が進められています。



県期成同盟会定期総会



(3) 経済界の取り組み

経済界の取り組みとしては、中津川商工会議所と中津川北商工会が中心となって積極的な活動を展開しています。1991(平成3)年、沿線の他地域に先駆けて、リニア中央新幹線の早期建設と東濃東部への停車駅設置の促進を目的に、東濃東部、飛騨、木曽圏域の商工会議所および商工会により「東濃東部リニア停車駅誘致期成同盟会」(会長:中津川商工会議所会頭)が設立されました。

本同盟会は、山梨実験線試乗会の開催、リニア通信の発行、PR看板の設置などによる広報活動、関係方面へ要望陳情活動や大会・シンポジウムへの参加など積極的な事業を展開し、この圏域における誘致活動の中核的な役割を担ってきました。駅概略位置公表以降には、近隣の経済団体との意見交換や濃飛横断自動車道などの早期実現に向けた活動などが進められています。

また、2010(平成22)年3月には、東濃5市と可児市の商工会議所が中心となり、「リニア中央新幹線岐阜東濃駅設置促進協議会」が設置され、東濃地域全体が一枚岩となったリニアの早期建設と東濃地域に停車駅の設置を促進する運動が進められました。駅の概略位置公表後の2011(平成23)年9月には「リニア中央新幹線を活かした地域活性化協議会」と名称変更し、活動目的にリニア駅を活用した地域産業の活性化を加え、JR東海などへの要望活動や講演会・シンポジウムの開催などの事業が展開されています。



経済界主催による講演会の様子



中津川駅西側に設置されているリニア啓発看板



(4) 中津川市の取り組み

本市の取り組みは、市議会が他に先駆け、「中央新幹線下呂線中津川線建設促進特別委員会」(現在は「リニア中央新幹線対策特別委員会」)を設置した1978(昭和53)年に遡ります。特別委員会は、他の市町村議会や経済団体などとの連携を図りつつ、関係機関への陳情要望活動や懇談会開催など積極的な活動を推進してきました。また、2000(平成12)年には、市民レベルでの停車駅誘致に取り組む「リニア中央新幹線建設促進中津川市民の会」(現在は「リニア中央新幹線まちづくり推進中津川市民の会」)が設立され、経済界、行政と連携した取り組みが進められています。

行政では、これまで、国・県・周辺市町村、経済界や市民とともにリニア停車駅の誘致などに積極的に取り組んできましたが、JR東海による建設推進表明後は、その動きに対応するため、2009(平成21)年4月、リニア専任部署として企画部内にまちづくり課を設置し、リニアの波及効果やまちづくりの基本的な方向に関する調査研究を進め、2011(平成23)年10月には、まちづくり課のリニア推進課への改称および職員の増員と庁内の部長級職員による庁内推進本部の設置、2012(平成24)年4月には、リニア中央新幹線推進局の設置と職員の増員、2013(平成25)年4月には、新たにリニア対策課を設置して2課体制により取り組みを本格化させています。

また、2012(平成24)年6月、本市におけるリニア事業の円滑な推進を図るため、市長を本部長とし、経済界、市民団体などの代表者で組織する「リニアのまちづくり推進本部」を立ち上げ、同時にリニア中央新幹線開業に伴う効果を最大限活用したまちづくりのビジョンを策定するため、有識者、経済界、関係団体、市民などで構成する「リニアのまちづくりビジョン策定委員会」を立ち上げ、ビジョン策定に向けて検討を進め、本ビジョン策定に至りました。策定委員会には、実務レベルの検討組織となる幹事会のほか、地域の意見や幅広い層の意見を反映していくため、地域委員会(市内15地域の地域協議会の代表者で構成)および女性・若者委員会(若者世代や女性団体の代表者などで構成)を設置し、活発な議論ときめ細かな意見集約に努めてきました。

リニアのまちづくり関係組織図

