

## 第3章 リニアが中津川市にもたらすもの(地域活性化に一条の光)

リニアは、東京・名古屋・大阪の三大都市間を時速500kmで結び、時間距離を大幅に短縮するとともに、これまで東海道新幹線が担っていた1日40万人の輸送を分担することにより、人の流れに大きな変化をもたらします。

リニアにより三大都市間が約1時間で結ばれることで巨大な都市集積圏域が形成され、我が国の国土構造に大変革をもたらすとともに、東海道新幹線とリニアによる人流の大動脈の二重系化という災害リスクへの備えにもなります。

これらの効果は、リニアの沿線を中心とした広い地域に及びますが、駅と車両基地が設置される本市には、極めて多くの効果や可能性をもたらします。

駅の設置は、市民や地元企業などの交通利便性を向上させ、活動範囲やライフスタイルを広げると同時に、新たな移住・定住、産業立地や観光客の増加などの可能性を広げます。加えて、本市の周辺地域と首都圏をはじめとする国内の各地域とがリニア駅を介して結ばれるため、多くの人が行き交い、本市の交通結節の拠点性が高まります。

また、車両基地にも、雇用の拡大、勤務者の定住、関連企業の立地、市内事業者の基地関連業務への参入、観光施設としての活用など、多くの波及効果が見込まれます。

さらに、駅と車両基地があるまちとして「なかつがわ」の知名度やブランド力が向上することによる様々な効果、建設段階における地元企業の参入や従事者による消費といった効果とともに、本市の地域構造や名古屋都市圏との関係、首都圏や大阪都市圏との関係も変わってくるのが想定されます。

一方、スロー効果\*による人・消費・企業などの流出、自然・景観などへの影響、磁界や騒音といったリニアという新しい乗り物に対する不安などの懸念もあるため、これらを払拭するための取り組みも重要です。

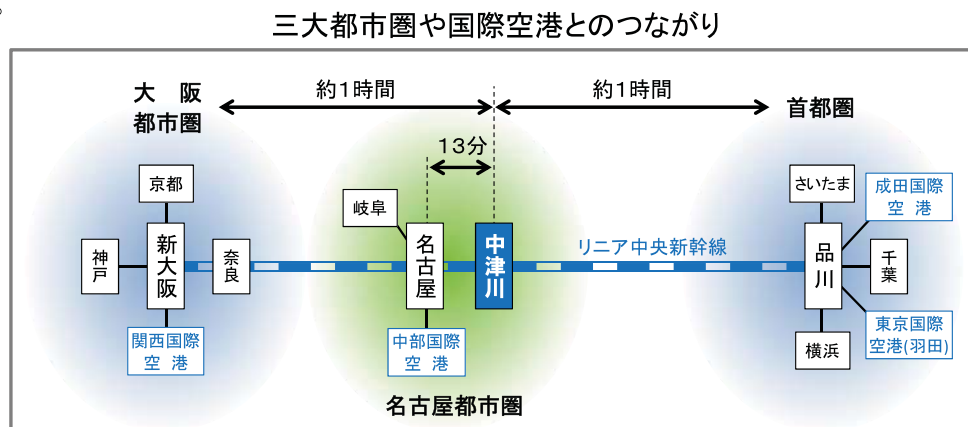
### 3-1 リニアがもたらす波及効果

#### (1) リニア駅設置による波及効果

##### ① 市民の利便性の向上と行動範囲の拡大効果

リニア駅設置により、本市は東京と約1時間(各駅停車型の場合)、全線開業後は大阪とも約1時間で結ばれるため、所要時間の大幅な短縮により、東京や大阪へ出掛けることが容易になります。このため、レジャーや買い物をはじめ、東京や大阪が持つ様々な文化や情報に触れる機会も増え、市民のライフスタイルの多様化につながります。

ビジネス面でも、出張などの負担軽減により営業先・取引先の範囲が広がり、新たなビジネスチャンスが生まれるとともに、こうした交流によりリアルタイムの情報収集、技術習得や異業種





交流の機会が増えるなど、幅広い分野で企業活動が促進されます。

また、国内の主要な交通拠点である三大都市と直接つながることで、そこからさらに国際空港などを介して全国や世界の大都市ともつながり、行動範囲が飛躍的に広がるとともに、名古屋とは13分程度で行き来できることから一層身近な存在となり、通勤・通学、レジャー、買い物など暮らしの充実や企業活動の活性化も期待されます。

## ② まちづくりにもたらす波及効果

### ②-1 移住・定住の促進の可能性

リニアによる交通利便性の向上や多様なライフスタイルの実現は、本市の居住地としての魅力を高め、都市部からの移住・定住につながる事が考えられます。自然豊かな「なかつがわらしい」環境のなかで、都会の喧騒とはかけ離れた生活を送りながらも、リニアを使えば、都市ならではの充実したサービス(アミューズメント、先進医療、教育など)を享受することが可能になります。

本市から、東京・大阪へは約1時間、名古屋へは13分程度で移動できることになれば、名古屋はもちろん、東京・大阪への通勤・通学や新しい就労形態としてテレワーク\*などにより本市に住んだまま都会で働く可能性も生まれます。都市部と比べ本市の住宅地価は圧倒的に安く、これにより広い庭付きのマイホームを持つことや、都市部の環境とは異なる豊かな自然のなかで暮らすことも可能です。

また、本市と都市部を頻繁に行き来できることから、都市部とこの地域の両方に住まいを持つ二地域居住により、「平日は都会で働き、週末は中津川でのんびり過ごす」といった新しいライフスタイルを実現することも可能です。

### ②-2 新たな産業などの立地の可能性

本市は、我が国のモノづくりをリードする名古屋都市圏の一員として、優れた技術を有する地元企業とこれを支える人材、物流を支える高速道路網などを活かした製造業が盛んな地域です。

リニア開業後の本市は、三大都市に1時間以内で行き来できる交通利便性と東京と大阪のほぼ中央に位置するという地理的優位性を有し、特に三大都市圏との人の行き来が盛んな企業・施設などが立地するには非常に魅力的な地域となります。

また、「リニア駅・車両基地が立地するまち」という話題性や地価の安さをアピールするとともに、東日本大震災以降高まっている地震や津波などの災害リスクに備える企業・行政機関の拠点分散化(事業継続計画\*)の動きなどから、新たな企業・施設などが立地する可能性が見込まれます。

これらのことから、製造業だけでなく、リニアのつくりだす新たな人流を活かした企業・施設や、本社機能・研究開発機能・営業拠点・データセンター\*など今までなかったタイプの機能の立地も考えられます。

### ②-3 観光客など来訪者の増加の可能性

本市の観光客は東海地方からが多く、首都圏や大阪都市圏からの観光客は決して多くはありませんが、リニアによる交通利便性の向上により、首都圏や大阪都市圏を中心とした巨大なマーケットが相手にできるとともに、そこから全国各地や世界の大都市へと、さらに大きなマーケットが生まれる可能性もあります。

また、本市周辺には、隣接する恵那市をはじめとする東濃地域や高山・下呂・木曾といった全国的にも知名度の高い観光地があり、これらの観光地を訪れる駅利用者が、市内の観光地に立ち寄ることが考えられます。また、1日40万人の東海道新幹線利用者がリニアにシフトすることも考えられるため、これらの一部が途中下車し、本市を観光する可能性も広がります。

さらに、移住・定住の促進による親戚・友人の来訪や産業立地の促進によるビジネスマンの増加など、観光以外の分野でも来訪者が増加することが考えられます。

【参考】近年開業した長野・九州・東北の各新幹線における開業効果の整理  
(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	(企業の生産性向上) ・県内企業の営業エリアの拡大  (新たな企業立地) ・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 ・企業進出 ・人口増加による税収の増加	(商業機能の流出) ・商業・サービスの地域間格差 ・在来線駅周辺の商業機能の衰退  (在来線利用者の減少) ・新幹線による利用者の急減
観光・まちづくり面	(観光ポテンシャルの向上) ・観光客増加に伴う県内消費額の増大 ・年間を通じた安定した観光客数の確保  (新しい交流の集積) ・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	(観光スタイルの変化) ・観光客の日帰り化・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年度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

## (2) リニア車両基地立地による波及効果

### ① 雇用の増加

本市に計画されている車両基地は、車両の留置や始業前の日常的な検査を行う「車両所」機能に加えて、車両の改造・修理や車体を分解して定期的に詳細な検査を行う「工場」機能を有するため、多くの人が勤務することになります。

そのため、この地域に住む人たちが就職により市外から移住する若者などの就労の場として、また、いったんは外に出てしまった人たちのUターン就職の場として大いに期待されます。

### ② 従業者の定住化

車両基地の従業者には専門的な知識と技術が求められ、当初は、山梨実験線や東海道新幹線の車両基地などで専門的なスキルを身に付けた人たちを中心に、車両基地の運営が行われることが予想され、こうした人たちがその家族が市内に移住してくることが見込まれます。

また、新たに雇用される市外の若者などが、車両基地の近郊に居住することにより、定住が促進されることも期待されます。

### ③ 関連産業の立地の可能性

リニアの車両やその運行を支える様々な施設・設備には、多くの最先端技術が使われており、整備や修理にはこれらの専門的な知識と技術を有する企業の協力が必要です。また、車両を運行するうえで必要になる清掃やリネン供給など様々な関連業務も発生します。

車両基地周辺では、これらの専門技術を有する企業や関連業務を行うための企業が立地することも大いに期待されます。



#### ④ 市内企業などへの波及効果

車両の整備や点検などを行う大規模な車両基地が設置されれば、市内企業にも、様々な関連業務への参入や、間接的な波及効果が生まれます。

市内企業の優れたモノづくり技術を活かした部品・資材・原材料の供給や大規模な施設を管理・運営していくための消耗品の供給、清掃や食堂といったサービス部門など、幅広い分野で市内企業に参入のチャンスが生まれます。

また、多くの基地従業者が家族を含め定住することも考えられるため、これらの人たちによる消費の増大が市内企業などに及ぼす波及効果も期待されます。

#### ⑤ 産業観光施設としての活用

車両基地は、多くの人を呼び込むことができる魅力的な観光資源としての可能性を秘めています。

全国の新幹線車両基地では、鉄道ファンをはじめ多くの人たちが車両基地とその周辺を訪れ、車両や基地の見学を行うなど、観光スポットとしての活用が行われている所もあります。また、JR東海の東海道新幹線浜松工場やJR東日本の新幹線総合車両センター(宮城県利府町)では、1年に1回開催される見学会に家族連れや鉄道ファンなどの多くの人を訪れます。

特に、本市に設置される車両基地は、工場機能を有する唯一のリニアの車両基地であり、また、その周辺はリニアが低速走行する数少ないポイントになると思われ、国内はもとより世界各国からの集客も期待されます。

車両基地を観光施設として活用できるよう整備することで、本市は新たに大きな観光拠点を持つことになり、多くの人を本市に呼び込むことができるようになります。

### (3) その他の波及効果

#### ① 本市の知名度アップ

リニアの駅は、東京、名古屋、大阪のターミナル駅を含め九つの駅が設置されるのみで、本市にはそのうちの1駅と車両基地(工場含む)が設置されます。

リニア事業は、国内だけでなく世界的にも注目を集めているため、開業前・開業後を問わず、テレビや新聞、インターネットなど幅広いメディアで取り上げられるとともに、視察・見学などで世界の人たちが本市を訪れることも考えられます。

リニアは、国内はもとより世界に本市をアピールし知名度を上げる絶好の機会であり、知名度の向上は、観光客の増加、地場製品の販売促進、市内企業のビジネスチャンスの拡大をはじめ、移住・定住や産業振興などの幅広い分野における波及効果を生み出すことが期待できます。

#### ② 建設工事に伴う波及効果

リニア中央新幹線の建設費は、JR東海の試算によると品川から名古屋間で約5兆円、大阪までの全線で約9兆円とされています。

本市周辺でも、トンネルや高架橋などの路線や駅・車両基地などのJR東海の実施する工事から、駅前整備・道路整備などの関連工事による経済効果が長期にわたり見込まれます。

直接的な効果としては、上記の様々な工事への市内の建設関連企業の参入が期待され、関係事業者にとって大きなビジネスチャンスとなります。

また、間接的な効果として、工事期間中は多くの工事関係者が市内に滞在することから、市内での宿泊、飲食、買い物などの消費拡大が期待されるとともに、リニアは全国から注目を集める最先端技術を駆使した事業であり、工事現場などの視察・見学に全国各地から多くの方々が訪れることも予想され、これによる経済効果も期待されます。

建設段階でのこうした経済効果も大きいことから、この効果を逃すことなく最大限、市内に取り込んでいくことが重要であり、これを一時的な効果に終わらせることなく、開業以降の事業展開に活かすことや地域の定住促進につなげていくことが大切です。



山梨リニア実験線延伸工事(山梨県笛吹市内)

## 3-2 リニアがもたらす変化

### (1) 地域構造の変化

本市では、古くから中津川駅が交通結節の拠点として中心的な役割を担い、中津川駅を拠点として現在の中心市街地が形成され発展してきました。しかし、リニアが開業するとリニア駅と中津川駅がそれぞれの機能に応じて役割分担をすることになります。リニア駅は新たな広域の玄関口として、本市や周辺地域と首都圏をはじめとする全国各地とを結ぶ交通結節点の役割を果たし、これまで中津川駅が担ってきた広域的な役割の一部を担うことになります。一方、中津川駅と中心市街地は、これまでも担ってきた通勤や通学など市内・周辺地域の交通結節の拠点としての役割と、暮らしの拠点やにぎわいの拠点としての役割を引き続き担っていくことになります。

また、2012(平成24)年9月に実施した市民アンケート調査から、現状における市民の日常行動の傾向をみると、日常の買い物や通院などの交流は本市中心部や恵那市中心部が多くなっていることや縁故・知人との交流は自地域内や隣接地域内が多くなっているという特徴がみられます。こうした日常生活における行動の変化はリニアが開業しても大きくないと考えられますが、リニアにより観光誘客などが活発化すれば、これまで他の地域で就業していた人が地域内で働くことができるようになったり、ある地域の観光スポットの人気が高まれば市内の各地域からも出掛ける人が出てきたりと、市内における人の動きも変化することが考えられます。また、市民の通勤・通学、スポーツや文化などの日常的な活動や観光などの非日常的な余暇活動の範囲拡大に伴って、市内各地域から二つの拠点への人の動きも変わってきます。このように、本市は役割の異なる二つの拠点を有することになり、それにより地域構造も次第に変化していくと考えられます。

### (2) 名古屋都市圏と一体となった発展

名古屋都市圏は、これまでもモノづくり地域として我が国の産業を牽引し、三大都市圏の一つとして発展してきました。また、リニアの開業により名古屋と東京は40分程度で結ばれ、東日本大震災以降高まっている災害時のリスク回避のため、首都圏のバックアップ機能として都市機能、政府機能や企業の拠点機能が備わっていくことにより、さらなる発展を遂げることも考えられます。

これまで名古屋都市圏の一員として名古屋と深い結び付きのある本市は、日常的な往来が可能な程よい距離感という特性を活かし、モノづくりの一翼を担うとともに、レジャーやレクリエーションの受け皿としての役割を担ってきました。

リニア開業により本市と名古屋は13分程度で結ばれることから、今後はこれまで以上に結び付きを強化

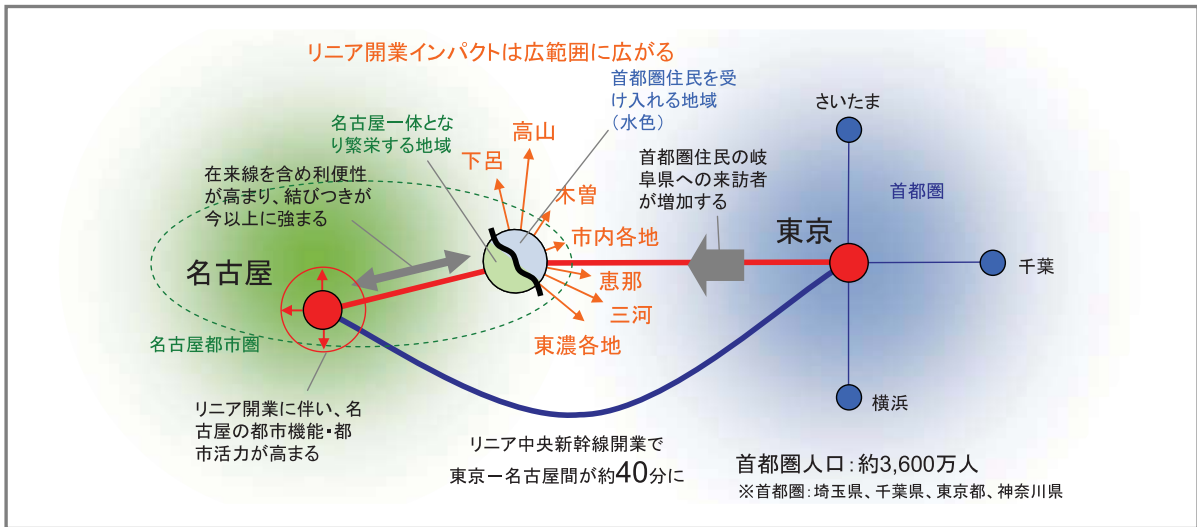
### 第3章

リニアが中津川市にもたらすもの



し、リニアによる名古屋への波及効果を名古屋都市圏の一部として取り込むような戦略のもとに、名古屋都市圏と一体となって発展していくことが期待されます。

リニア開業後は二つの位置付けを持つ中津川市(名古屋開業時)



### (3) 首都圏・大阪都市圏との直結による新たな可能性

本市は、約5,000万人もの人口を抱える首都圏や大阪都市圏の真ん中に位置し、リニアにより両都市圏と約1時間で結ばれることから、これを活かした様々な交流の促進により、新たな活力がもたらされます。

現在、本市と首都圏・大阪都市圏の関わりは、名古屋都市圏とのそれと比べて決して大きいとは言えませんが、今後はリニアによる時間距離短縮効果により結び付きが強くなっていくことが予想され、本市にとって、幅広い分野の魅力ある巨大マーケットが誕生することが期待されます。

首都圏・大阪都市圏のマーケット規模は本市とは比較にならないほど巨大であり、観光や企業立地などの分野において、そこからわずかでも波及効果があれば、それは本市にとっては大きな波及効果となり、たくさんの可能性が生まれることが期待されます。

首都圏・大阪都市圏と直接結ばれて来訪者が増加(大阪開業時)

