

第6章 リニアのまちづくりを支える基盤整備と土地利用

本章では、第5章に示したリニアのまちづくりに向けた各分野における取り組みを効果的に進めるとともに、リニアを利用する人たちの利便性を向上し、さらには、この地域に暮らす人たちが快適に生活するために必要なリニアのまちづくりを支える基盤整備と土地利用について、

1. リニアのまちづくりの骨格となる「交通アクセス」
2. リニアのまちづくりの顔となる「リニア駅と駅周辺」
3. 地域の活力につながる「車両基地と秩序ある開発」
4. なかつがわらしさを守る「まちづくりのルール」

の四つに分け、基本的な考え方とあるべき姿について整理します。

なお、本章では基盤整備のあり方を検討するにあたり、リニア駅の位置をJR美乃坂本駅の周辺と仮定します。これは、2012(平成24)年4月に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)および東濃5市市長からJR東海に対して行われた「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されたい。」との申し入れに基づくもので、具体的な整備の検討については、駅詳細位置の公表後に行います。

6-1 リニアのまちづくりの骨格となる「交通アクセス」

<基本的な考え方>

「より広い地域」の「より多くの人」にリニア駅を活用してもらうための交通アクセスの整備
 「道の未来は生活の未来」、駅を利用する人と地域の人とともに快適な交通アクセスの整備

本市のリニア駅には、本市だけでなく県内はもとより周辺地域の活性化を図るといふ広域的な役割があることから、より広い地域のより多くの人たちに駅を利用してもらえよう、また、駅に降り立つ人たちが、それらの地域にスムーズに行くことができるように円滑なアクセスを確保することが重要です。

名古屋駅は、中部最大の交通結節点であることから広い駅勢圏[※]を持っており、県内でも岐阜圏域をはじめ西濃や中濃などの多くのエリアがそこに含まれます。そのため、本市に設置されるリニア駅の駅勢圏[※]は県内でも東濃と飛騨の一部、県境を越えた木曽南部など限られたエリアにとどまります。

こうしたことから、本市のリニア駅を本当の意味で「岐阜県の東の新たな玄関口」として、広い駅勢圏[※]を持つ「広域の駅」として機能させるため、広域道路網、広域道路へのアクセス道路(以下「広域アクセス道路」という。)をはじめとする交通アクセスについて、国・県や関係市町村と連携して充実を図ります。

また、リニアなどのルート上にあたる地域では、高架などにより地域内の交流が妨げられることも考えられるため、市域内の道路整備にあたっては地域住民の声に耳を傾け、駅利用者だけでなく、市民や地元の人たちにとっても便利で・使いやすく・安全で、なおかつ地域の環境や住民の暮らしに溶け込むようなものにしていきます。



<必要な機能とあるべき姿>

(1) 広域道路網と広域アクセス道路

① 広域道路網

広域道路網は高速道路、国道、県道などの主要幹線道路からなり、県や市をまたぐ広域の人や車の動きを支える道路です。リニア駅の駅勢圏^{*}は、駅を中心に中央自動車道、国道19号、JR中央本線などの「東西軸」と、国道257号や早期の全線整備が期待される濃飛横断自動車道の「南北軸」に沿って広がっていますが、両軸とも機能的に十分でない箇所を強化することで定時性・速達性を格段に向上させることができます。

そのため、「東西軸」「南北軸」の強化について、国・県や関係市町村と連携し整備の促進を図ることとし、特に、鉄道アクセスや高規格道路^{*}のない南北軸の強化が駅勢圏^{*}の飛躍的な拡大をもたらし、さらには日本海側の北陸地方と太平洋側の三河地方とを結ぶ新たな交通軸と交流圏の形成につながることから、長期的な視点により整備に向け、事業の促進に取り組んでいきます。

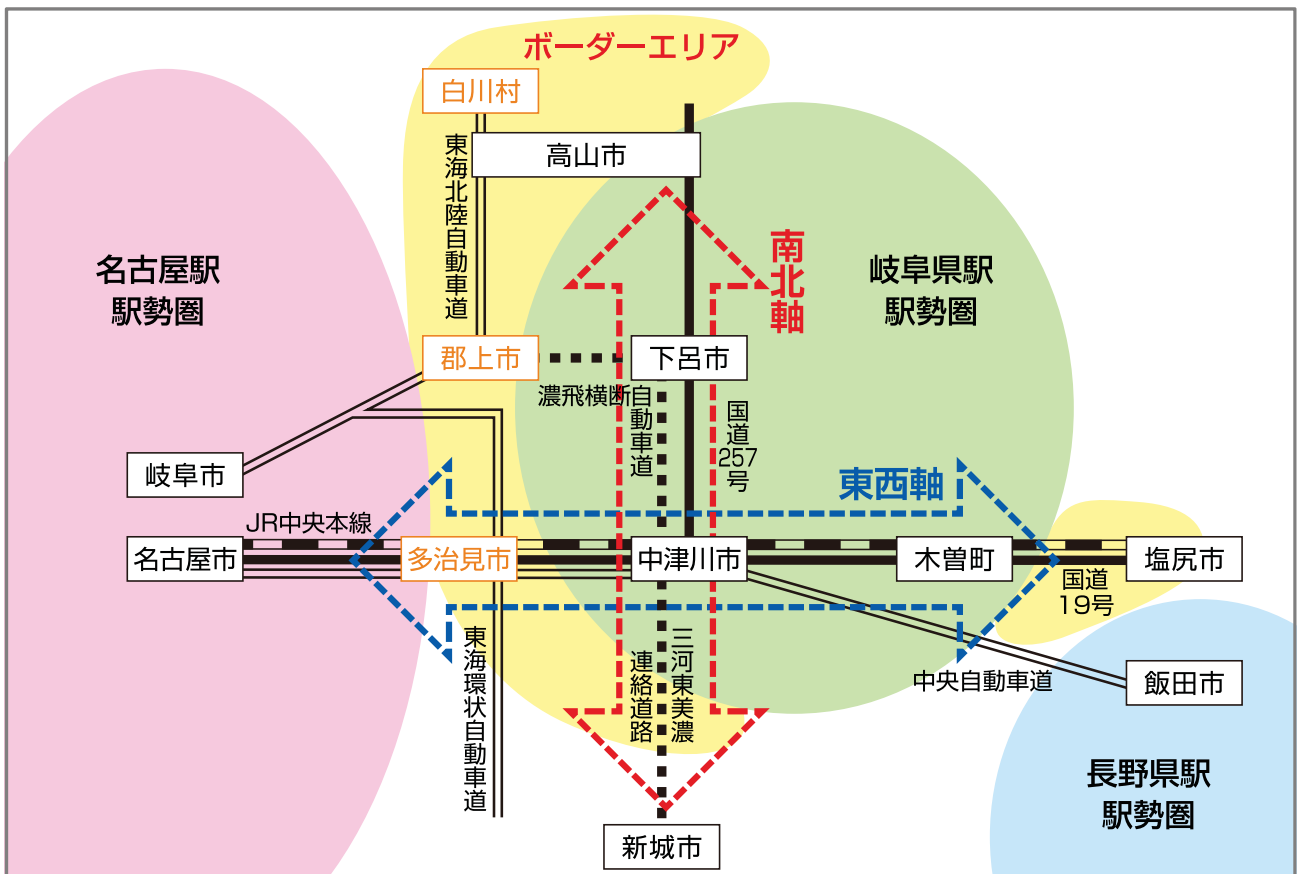
①-1 東西軸

東濃地域および長野県木曾地域は、国道19号や中央自動車道によって本市と結ばれています。

国道19号は、市内の恵中拡幅事業や中津川バイパス事業をはじめ多くの区間で整備・改良が進み、東濃・木曾地域における物流・人流の大動脈としての役割を果たしていますが、これらの地域との結びつきをこれまで以上に深め、リニアの開業による効果を最大限に活かすためには、広域道路網のさらなる強化を図る必要があります。

本市では、リニア駅の広域的な活用のために必要となる「瑞浪恵那道路」などの東西軸の強化に関係機関と連携しながら事業の促進に取り組んでいきます。

広域道路網とリニアの駅勢圏



①-2 南北軸

現在、下呂・高山方面へのアクセスは、国道257号を利用するのが一般的ですが、本市から北に下呂市を経由して郡上市へとつながる地域高規格道路※「濃飛横断自動車道」が計画され、郡上一下呂の一部の区間では既に供用が開始されています。今後のリニア開業を見据え、上記の地域をはじめとする広いエリアでリニア駅を快適に利用できるよう、国道257号の強化および濃飛横断自動車道の整備に向け、事業の促進に取り組んでいきます。

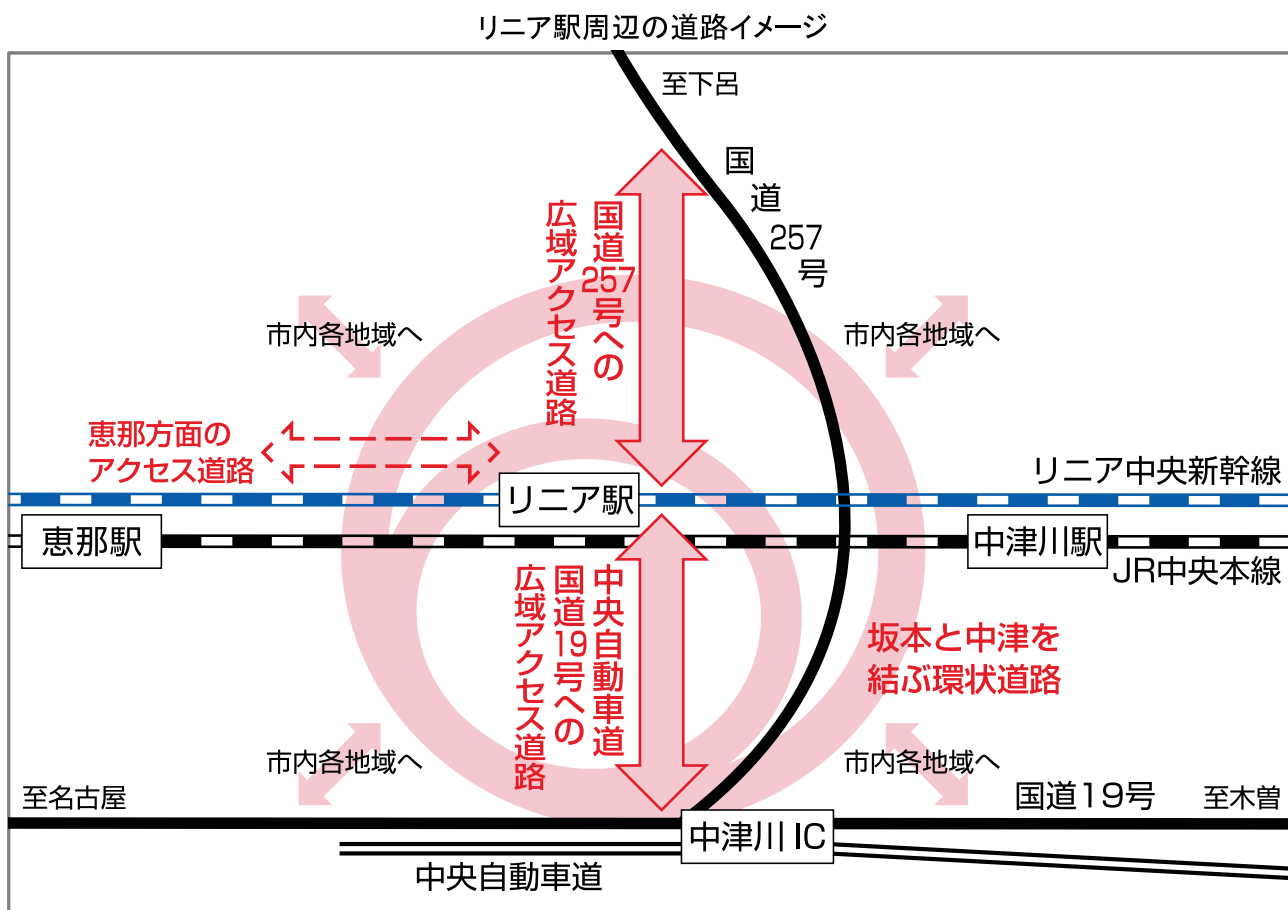
国道257号の強化については、混雑区間のバイパス化、上り勾配の強い区間の登坂車線の整備などによる定時性・速達性の確保が必要であり、また、濃飛横断自動車道の整備については、国道257号の活用や沿線地域の活性化と定時性・速達性の確保とを両立させる効果的な整備手法の検討が必要です。

また、阿木や恵那市南部などリニア駅南側のエリアや、現在は交流の少ない愛知県三河地域へのアクセス向上を図るため、愛知県新城市へとつながる三河東美濃連絡道路の将来的な整備に向け、事業の促進に取り組んでいきます。

② 広域アクセス道路

①の広域道路網はリニア駅と直結しているわけではないことから、「岐阜県の駅」としてより広い地域の人たちにリニア駅を利用してもらうには、広域道路網の整備に加え、リニア駅と広域道路とを結ぶアクセス道路を整備し、これらをネットワーク化する必要があります。

特に、美乃坂本駅周辺は、広域道路である中央自動車道や国道19号、国道257号から離れた場所に位置していることから、周辺の道路状況や、県のリニア中央新幹線活用戦略研究会における濃飛横断自動車道の検討状況を踏まえて、リニア駅と広域道路との効果的な結節について検討していきます。





②-1 リニア駅と中央自動車道および国道19号のアクセス

本市の近隣地域を除く県内各地とリニア駅とのアクセスを考えた場合、中央自動車道を利用する割合が高いことが想定されます。中央新幹線小委員会答申の付帯意見(⑥中央新幹線の整備効果拡大のための駅の整備のあり方について)にも、「高規格道路※との結節性に十分配慮する必要がある」との考え方が盛り込まれており、リニア駅と高規格道路※の結節は極めて重要です。そのため、中央自動車道とリニア駅とを円滑に結ぶアクセス道路の確保が必要であり、市内はもとより木曾や東濃など比較的近い地域からの主となるアクセス道路で、中央自動車道と近い位置関係にある国道19号との結節についても併せて検討していきます。

現在、美乃坂本駅周辺から中津川ICや国道19号へのアクセスは一車線の市道によるルートと二車線の県道(美乃坂本停車場線)によるルートの二つに限られ、しかも沿道には住宅が連なり現道の拡幅も困難なため、地域の生活道路であるこれらの道路とは別に、新たな駅へのアクセスルートを確保する必要があります。その際、中津川IC、中心市街地、馬籠宿や木曾地域などへの東方面のアクセスと恵那市をはじめ東濃や県内の各地などへの西方面のアクセスとの両面から定時性・速達性の確保を図るとともに、今後、詳細位置が判明する車両基地へのアクセスなども踏まえた効果的なルートを検討します。

なお、ルートの検討にあたっては、自然や地域住民の生活環境への影響を抑制するとともに地域の利便性向上や沿線開発の可能性に配慮するものとします。

②-2 リニア駅と国道257号のアクセス

南北に長い本市の北部地域や下呂・高山をはじめとする飛騨地域とリニア駅とを結び付けるには、国道257号とリニア駅とのアクセスルートが重要です。国道257号は、坂本の北に位置する福岡・苗木から中津地区へとつながっており、リニア駅と国道257号を南北に結ぶルートは、苗木並松交差点から県道(苗木恵那線)により美恵橋を経由した後、曲がりくねった峠道を通るルートしかありません。このルートでは、リニア駅と南北軸である国道257号との広域アクセスを担うことが困難なため、リニア駅と国道257号とをダイレクトに結ぶアクセスの確保が必要となります。

その際、中央自動車道や国道19号とリニア駅とを結ぶアクセス道路や、車両基地へのアクセス道路などとの結節も踏まえた効果的なルートを検討するとともに、②-1と同様、自然や地域住民の生活環境への影響の抑制、地域の利便性向上や沿線開発の可能性に配慮するものとします。

(2) 地域内道路網と生活道路


① 地域内道路網

地域内道路は、主に市内における地域間の移動・交流などに利用される住民の生活に密着した幹線道路で、生活利便性の向上と併せ、市街地とその周辺部との地域間格差是正の役割も担っています。

地域内道路の整備は、各地域における重要な課題であり、主要幹線道路を整備することによりリニア開業に向けた地域内道路網の強化を図り、地域間移動の速達性を確保することが必要です。特に、交通結節点となる坂本地区と本市の中心である中津地区を有機的に結び付け、一体として機能させることのできるような地域内道路網の整備が必要です。

①-1 坂本地区と中津地区を結ぶ環状道路

リニアのまちづくりにおいて、リニア駅周辺は交通結節点であり、広域および地域の玄関口としての役割を担います。一方、中津地区は、中心市街地であり、産業・経済の中心として、引き続き本市の中核としての役割を担っていくことになるため、新しいまちづくりでは、この二つの地域を有機的に結び付ける必要があります。



そのため、現在は狭幅員の生活道路が入り組んでいる美乃坂本駅周辺を中心とした環状道路を整備することにより、地域の生活道路に入り込むことなく坂本地区と中津地区を行き来することを可能にし、さらにそこから周辺の地域へ円滑に移動できる道路ネットワークの整備、中津地区の都市計画道路や恵那方面へのアクセス道路の整備などにより、市全体の道路網のレベルアップを図っていきます。

なお、整備にあたっては、既存の道路や広域道路網を活用しながら不足する部分について新設・改良を行うことにより、環状機能の構築を図ります。

①-2 工事中道路の安全確保と有効活用

リニア駅、車両基地、トンネル、高架橋などの工事に伴い、周辺をたくさんの工事中車両が通行します。工事中道路については、既存の幹線道路の活用、既存道路の改良、新設により確保することになりますが、いずれの場合も工事中車両が住民生活の支障となることがないように工事中道路と生活道路の適切な役割分担と安全確保のための対策を講じます。

また、新設・改良などを行った工事中道路については、工事完了後、地域内道路網の一部や生活道路として有効活用を図っていきます。

② 生活道路(坂本地区)

生活道路は、地域内の日常の生活に利用される住民の生活に最も密着した道路です。現在の坂本地区は、美乃坂本駅に接続する幹線道路と生活道路の役割分担がなされておらず、地域外の駅利用者が生活道路を通過して駅にアクセスするような状況です。

リニア開業後の坂本地区では大幅な交通量の増加が見込まれ、駅へのアクセス道路と生活道路が混在するような現在の状況では、広域の玄関口としての機能を果たすことはできないため、前述の広域アクセス道路を整備することにより、アクセス道路と生活道路の機能分担を図り、地域外の車が生活道路に流入することのないような道路ネットワークの構築を図っていきます。

また、地域住民にとって、広域アクセス道路は、生活道路と広域道路網を結ぶ手段としても重要であることから、生活道路と広域アクセス道路の接続や地域内の生活動線の確保にも十分配慮する必要があります。

また、交通量の増加に伴う通学路の安全確保対策やリニアの本線や車両基地などにより地域が分断されることのないよう、横断を確保するなどの対策についても実施していきます。

(3) 公共交通など

① 鉄道

リニア駅への広域アクセスは自動車だけでなく、JR中央本線などの鉄道によるアクセスも大きなウェイトを占めるため、これを利用して少しでも広い地域の人たちが本市のリニア駅を利用できるような環境を整えることが必要です。

名古屋駅と本市の間に位置する東濃・中濃地域や長野県塩尻市周辺の鉄道沿線の人たちがどこのリニア駅を利用するかには、リニア駅までの時間距離だけでなく、目的地までの料金や乗り換えに要する時間、在来線やリニアの発着本数などの様々な要因が影響します。そのため、名古屋方面はもとより木曽方面の中央本線ダイヤの充実や在来線駅への特急列車の停車などについて、JR東海に働きかけていきます。

また、リニア駅が岐阜県の東の新しい玄関口となることから、県都岐阜市と本市を結ぶ直通電車「県都連絡快速列車」により、沿線の岐阜・中濃・東濃地域といった広い地域のリニア利用者の利便性を高めるとともに岐阜県としての一体感を醸成するよう運行を働きかけていきます。



② バス、タクシー

現在、美乃坂本駅に乗り入れている路線バスは、市民病院を經由して中津地区の中心市街地と日に数本、恵那駅と中津川駅方面に毎時1本程度の運行で、これ以外の地域とは結ばれていません。そのため、高齢者・子どもなどの交通弱者や公共交通機関を使って観光を楽しみたい人たちの利便性を高めるため、路線バス網の拡充を図っていきます。

また、リニア駅から県内に向けた観光ルートの柱となる下呂・高山方面へは鉄道路線がないため、直通バスによるアクセスについても検討する必要があります。

タクシーは、観光・ビジネスを目的とした利用が主となりますが、特に観光については、通常の料金設定だけでなく、乗務員が観光案内を行う観光タクシーの充実やJR東海・旅行会社とタイアップした旅行プランの設定などにより需要の拡大を図ることも必要です。

③ レンタカーなど

公共交通機関のあまり整備されていない本地域においては、移動手段としてのレンタカーの役割も重要です。レンタカーには、時間や行動範囲の制限が少ないといったメリットがあり、観光・ビジネスともに多くの利用が想定されます。

そのため、駅周辺のわかりやすく利便性が高い場所にレンタカーの事務所を誘致するなど、民間事業者ではありますが、交通広場に必要機能の一部として位置付け、機能的な配置を行います。

6-2 リニアのまちづくりの顔となる「リニア駅と駅周辺」

<基本的な考え方>

豊かな自然、文化や景観など「清流の国ぎふ」「なかつがわらしさ」が感じられる
「リニアのまちづくりの顔」となる駅と駅周辺

交通結節点として便利で利用しやすく、必要な機能がコンパクトにまとまった駅と駅周辺

本市のリニア駅は、「岐阜県の東の新しい玄関口」であり、癒しを求めて都会からやって来る人たちをあたたかくお迎えできるよう、豊かな自然、文化や景観などの「なかつがわらしさ」を前面に出した「癒しの非日常空間」を彷彿させる空間をつくっていきます。

そのため、リニア駅と駅周辺が一体となって、自然豊かな「なかつがわらしさ」の感じられる空間、「清流の国ぎふ」をアピールできる空間となるよう、恵那山をイメージする森や木、木曾川・付知川をイメージする川や水、そして田園集落をイメージする田畑や里山をコンセプトにしたまちづくりを進めていきます。

また、コンパクトな空間に必要な機能を凝縮した便利で利用しやすいリニア駅と駅周辺にしていきます。交通結節点としての様々な機能を充実することによる駅と駅周辺の利便性の向上は、道路網の整備と同様、駅勢圏*の拡大につながります。

なお、整備にあたっては、JR東海や県・市など各事業の事業主体による整備だけでなく、PFI(Private Finance Initiative)*などの民間の資金やノウハウを活用した施設の整備、都市計画などのルールに基づく民間活力を活用した秩序ある企業用地・住宅用地の整備などについても検討していきます。

<必要な機能とあるべき姿>

(1) 駅と交通広場

多くの人にリニア駅を利用してもらうためには、交通アクセスだけでなく、駅および交通広場機能の充実を図り、自家用車やバス・タクシー、電車を降った後、スムーズにリニアに乗り込めるような環境を整える必要があります。

また、旅行の際、土産物の購入、周辺の観光案内や各種のサービス利用など、来訪者が「楽しく・便利に」利用できる旅の拠点となる施設をつくっていきます。

ここでは具体的な施設の配置などでなく、導入すべき機能や基本的な考え方について整理し、駅位置が確定し次第、具体化に向けての検討を進めていきます。

① 整備のコンセプトとイメージ

駅と駅前が機能一辺倒のどこにでもあるようなものになっては来訪者にこの地域をアピールすることはできません。そこで、駅と交通広場、駅周辺が一体となって岐阜県の玄関口に相応しい雰囲気を感じてもらえるよう、森や木、川や水、田畑や里山といった「なかつがわらしさ」を前面に出した整備を行い、この地域の自然や田園風景とマッチした居心地の良い空間を創造していきます。たとえば、外からのお客様をお迎えするメインの交通広場は、恵那山の眺望が望める側に設け、逆に地域の皆さんが多く利用する駐車場は眺望よりも乗り換え利便性を重視した配置を行うなど、目的に応じた施設配置を行い、交通結節点としての役割と景観に配慮した施設整備を行います。

東口来訪者用交通広場イメージ





また、交通広場は、公園・緑地と歩道やその他の施設を明確にエリア分けすることなく、交通広場と憩いの空間を融合・一体化させることにより、交通広場全体として十分な余裕のあるスペースを確保し、同時に周囲の自然・景観ともマッチした空間を創造していきます。

これ以外にも、本市の自然や環境を広くアピールするため、小水力や風力、太陽光などの自然エネルギーをシンボリックに取り入れた環境を意識した駅と交通広場としていきます。

② 交通結節点として必要な五つの機能

②-1 乗り換えがしやすい連絡通路など

リニアに乗って短時間で移動できたのに駅に降りてからの乗り換えに余分な時間を使ってしまうのは、リニアによる時間短縮効果が薄れてしまいます。

そこで、リニアから在来線、バス・タクシー、自家用車などへの乗り換えが速やかにできるよう交通結節点としての機能を重視した整備が必要です。駅構内からバスターミナル・駐車場などの各施設へ、車道をわたることなく短い距離で移動できるような施設配置と在来線駅をはじめとする各施設間を連絡通路で結び、一体的な利用を可能にすることが不可欠です。

また、高齢者などが利用しやすいような施設のバリアフリー化や在来線駅も含めたホームなどにおける安全確保は当然のことながら、案内も見やすさに配慮したユニバーサルデザイン^{*}を導入する必要があります。

西口送迎用交通広場、パーク&ライド駐車場イメージ



②-2 気軽に利用できる駐車場

地域の人たちがリニア駅を利用する際、駅までの交通手段は自家用車が圧倒的に多く、これらの人たちが気軽に安心して駐車し、素早くリニアに乗って出掛けられるような利用しやすいパーク&ライド*型の駐車場を整備します。

利用しやすい駐車場の条件として、まず、「いつ来ても駐車できる」「安い料金で駐車できる」ことが重要です。そのため、十分な駐車台数の確保や安価な料金設定、料金プラン・割引制度を導入し、いつでも気軽に利用できる駐車場とします。

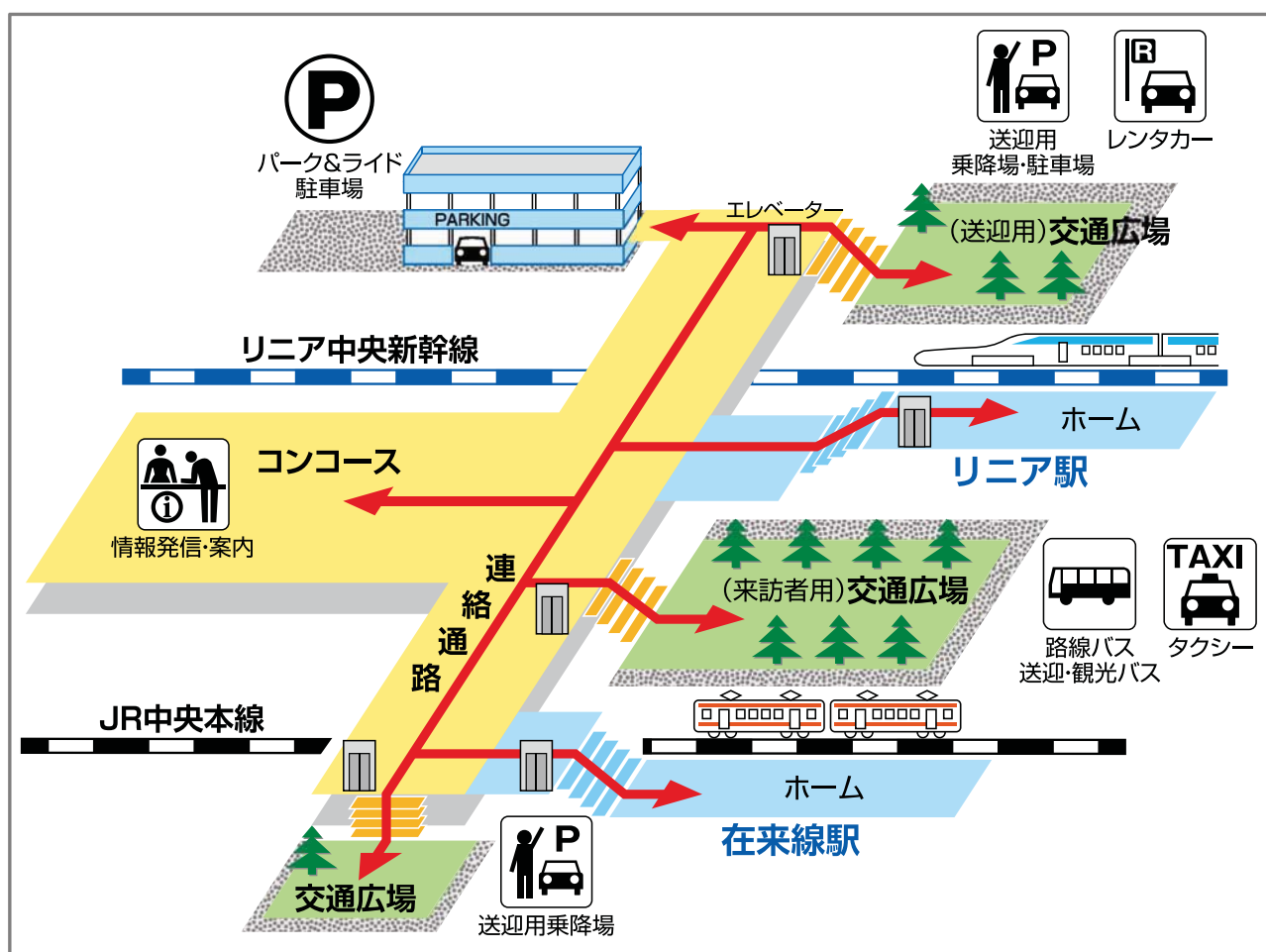
整備形態としては、たとえば、すべてを平面駐車場とした場合、駅前に広大な駐車場が拡がり周辺の景観を阻害するおそれがあることや、悪天候時や防犯面で安心して利用できる駐車場にする必要があることから、立体駐車場を整備することもメリットが大きいと考えられます。また、大阪開業による利用者増を想定し、一部を平面駐車場にするなど、長期的な視点で必要な備えをしておくことも大切です。

②-3 送迎に便利な乗降スペースなど

駅と行き来するのは路線バスやタクシーだけではなく、自家用車による送迎やホテルの送迎バス・観光バスの利用も多いことから、これらの待機スペースや乗降場、キス&ライド*型の送迎用駐車場についても十分に余裕を持った交通広場とします。

また、リニアの発着するピーク時の混雑をできるだけ解消するため、出口やロータリーを利用者や機能ごとに分けるなどの方法で、安全性と利便性を確保していきます。

駅および交通広場に必要な機能とイメージ





②-4 情報発信と案内機能を併せ持つ利便施設

リニア駅は岐阜県および広域の玄関口であり、来訪者の求める情報やサービスが的確に提供されるとともに、ここから県内や周辺地域に出発される人たちに岐阜県をPRできるような施設とします。

観光案内所をはじめとする利便施設は、県内や周辺地域の観光・歴史文化・食・特産品などに関する情報を提供する博物館のような駅「ミュージアムステーション」をコンセプトに、本市はもとより岐阜県全体の素晴らしいところをどんどん紹介していきます。

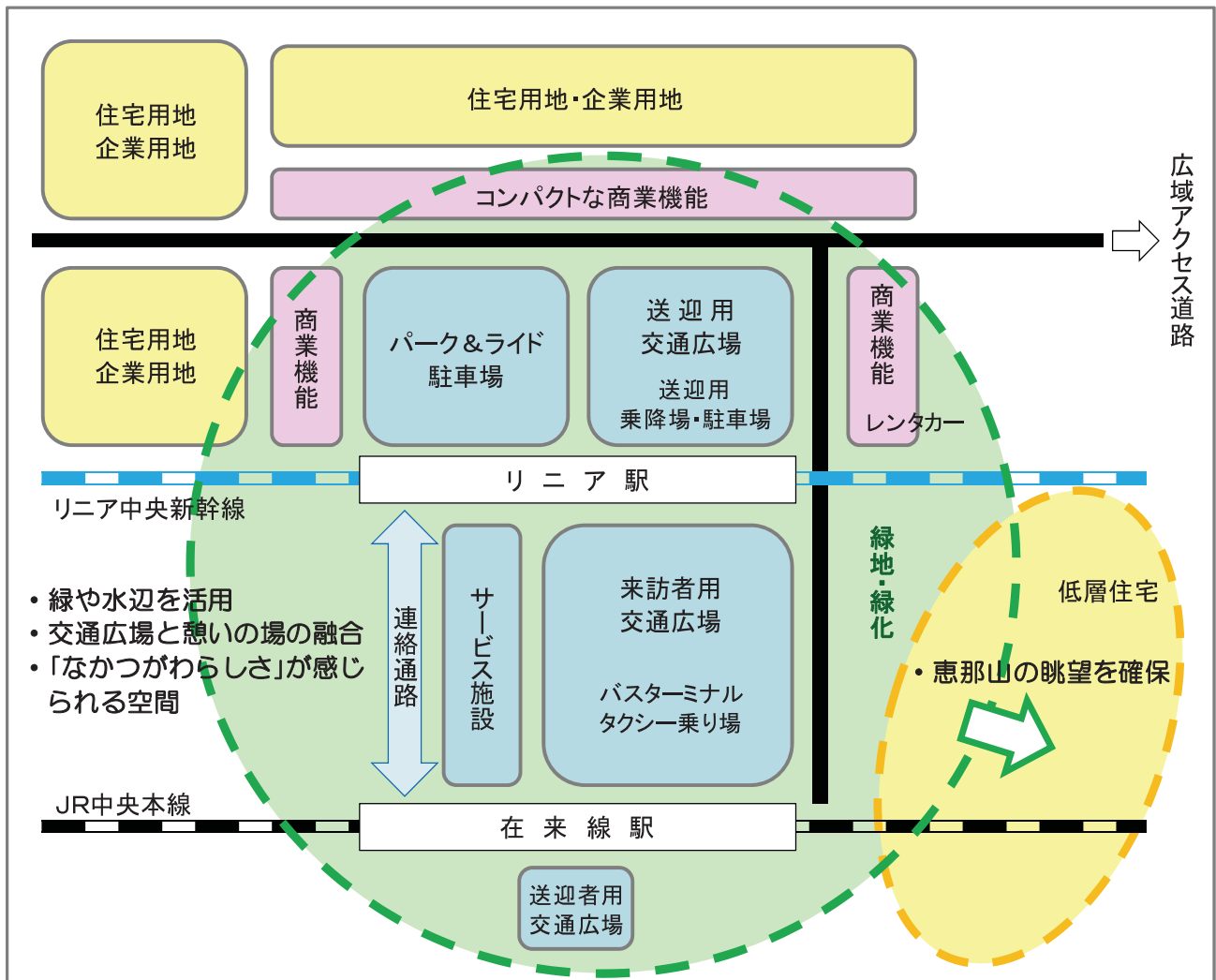
また、県内や周辺地域で行われるツアーの申し込みや施設予約、各種手続きなど、来訪者が必要とする様々なサービスを提供できるコンシェルジュ*のような機能を併せ持つ施設にしていきたいと考えています。

②-5 楽しく土産物を買う物販スペース

リニア駅には、乗り換え、送迎などでたくさんの方が集まります。本市のリニア駅に停まる列車は、1時間に上り下りそれぞれ1～2本程度で、発着までの間、駅周辺で多少の時間を過ごすことが想定されます。これを逆手に取り、旅を終えて帰路に就く人たちが、旅の最後に楽しく便利に地元の特産品などの土産物を買うような施設を整備していきます。

しかし、単なる駅の土産物屋ではなく、たとえば、連絡通路や交通広場に町家風の店舗を集め宿場町の雰囲気をつくるなど、地域の特性に合ったテーマがある施設の整備を駅舎のなかだけにこだわらず検討していきます。

駅周辺に必要な機能とイメージ





(2) リニア駅周辺

リニア駅周辺では交通結節点としての機能を確保するため、駅および交通広場の整備と併せ、土地区画整理などによる街区および道路の整備を進めていきます。

ただし、広域を商圈とするショッピングモールなど大規模商業施設の誘致は行わず、あくまでも交通結節点として必要な機能確保のためのコンパクトな商業機能を整備するとともに、需要に応じて地域特性にあった機能・施設を誘致するための企業用地・住宅用地の整備を、民間活力も活用しながら段階的に実施していきます。

また、文教地区の指定など、坂本地区で検討されている様々なまちづくりの課題については、混乱を避けるためにもリニア駅周辺の整備とはいったん切り離し、今後、地域の中で一つ一つじっくりと検討を行っていきます。

① 「なかつがわらしさ」が感じられるまち

駅周辺についても交通広場と同様、自然豊かな「癒しの非日常空間」に相応しい「なかつがわらしさ」が感じられる空間としていきます。

そのためには、駅から東側に恵那山を眺望することができるよう、高層建築を抑制するとともに、一面に駐車場が広がるような駅前にならないためにも民間の駐車場は必要最小限に抑え、木々の緑や水辺を活かしながら、この地域の自然や田園風景と融合するようなまちをつくっていきます。

② 交通結節点に特化したコンパクトな商業機能

リニア駅の周辺は交通結節点に特化したまちづくりを行い、産業・経済の中心である中津地区との機能分担を図ります。そのため、大規模商業施設の誘致は行わず、遊戯施設・風俗施設などについても立地を制限するなど商業機能はコンパクトに抑え、例えば、コンビニエンスストア・飲食店などの交通結節点として必要な商業機能を配置します。

また、公共交通機関、自家用車以外の交通手段として重要なレンタカーの事務所については、できるだけ駅に近い場所に配置します。

③ 交通結節点としてのメリットを活かした駅周辺居住

東京・大阪・名古屋にすべて1時間圏内という極めて高い交通利便性を活かし、リニア駅の近くに住むという発想でもまちづくりを考えます。

しかし、本市に住んでもらうためには都会とは明らかに違う住環境を提供し、都市部の住宅地との差別化を図る必要があります。そのためには、この地域の特徴である自然や景観に十分配慮するとともに、敷地に十分余裕を持たせるなどの特色を持たせた、都会とは違う「なかつがわらしい住環境」を提供する必要があります。

整備手法については土地区画整理だけにこだわらず、建築・開発にかかるルールとセットの民間開発についても検討していきます。また、リニア関連事業による建物移転対象者の代替用地についても確保していきます。



6-3 地域の活力につながる「車両基地と秩序ある開発」

<基本的な考え方>

リニアの交通利便性や車両基地を活かし地域特性にマッチした秩序ある開発
 既存ストック*や民間活力も活用した先行投資型でないオンデマンド*型の開発・斡旋

地域の活性化のためには、リニアによる交通利便性や車両基地を最大限活かし、リニア駅周辺だけでなく市全域で、様々な企業・施設などの誘致による雇用の拡大とこれを活かした定住推進に取り組んでいきます。

しかし、利用する見込みのないまま先行投資的に開発を行い、そこに何でもいから誘致するといった従来型のまちづくりは、私たちの考えている「リニアのまちづくり」ではありません。できるだけ既存ストック*や民間活力を活用しながら、従来の大規模土地区画整理のような先行投資型でなく、ある程度確実な需要に基づく「オンデマンド*型」の開発・斡旋を行っていかねばなりません。

また、これと併せて、中央自動車道、国道19号、JR中央本線などにリニアが加わったことで飛躍的に高まった交通利便性や都市部と比較して圧倒的に安い地価をアピールし、各地域の特性にあった様々な企業・施設などの誘致を進めていかねばなりません。

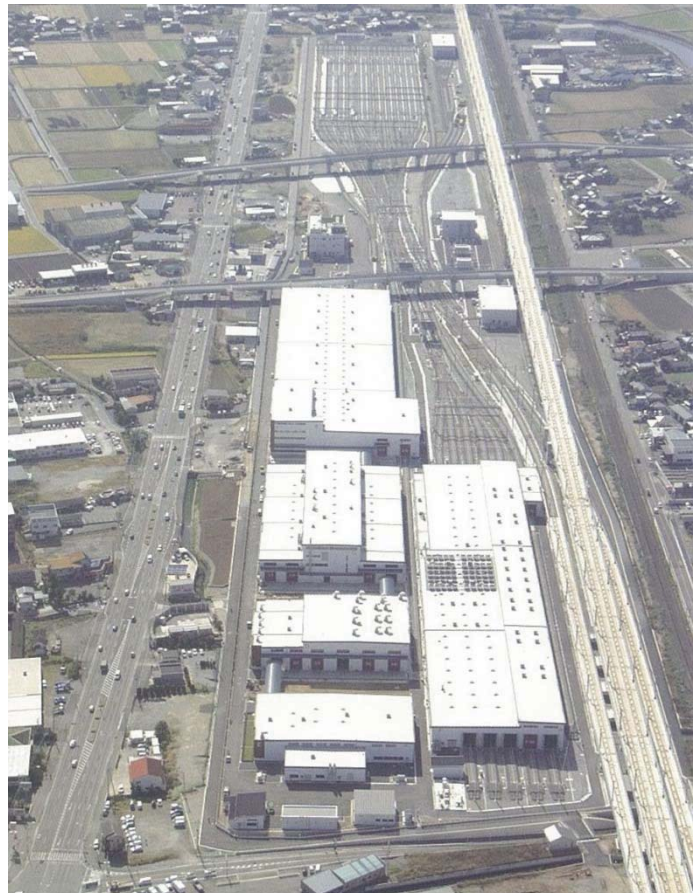
<必要な機能とあるべき姿>

(1) 車両基地およびその周辺

① 車両基地

車両基地の建設にあたっては、規模が大きく広大な面積が必要なことから、景観法や工場立地法に基づく緑化などにより、周辺の環境・景観の「なかつがわらしさ」と融合した施設にする必要があるとともに、車両基地により地域が分断されることのないよう、車両基地の横断道路などを整備することにより、できる限り地域の交通と環境を維持するよう努めます。

九州新幹線熊本総合車両所



出典:熊本総合車両所パンフレット(JR九州)



② 車両基地周辺

リニアの車両基地は最先端技術の集積地であり、これに関連する企業の立地も考えられます。また、車両基地の従業者をターゲットとした住宅やアパート、社宅などの需要も発生します。車両基地周辺ではこれらの用地確保が必要となるため、周辺環境に配慮しながら需要に応じた適正な開発を誘導していきます。

ただし、先行投資的な大規模土地区画整理ではなく、需要に応じた適正な規模の開発を段階的に進めることや市の土地利用方針に沿った民間活力による土地開発を推進するため、地権者との「土地利用協定」や様々な土地利用にかかる規制解除を行政が支援する仕組み・組織を整えることにより、需要に素早く対応できる用地供給のシステムを構築し、需給のマッチングを図っていきます。

また、車両基地はリニアのまちづくりにおいて他にはない大きな地域資源となるため、これを観光の目玉として活用するための施策・環境整備に対する協力などについて、JR東海や関係機関に求めています。

(2) 市域全域における住宅用地・企業用地などの開発

① 企業用地など

地域の活性化のためには、リニア駅および車両基地の周辺に限らず、市全域で地域特性にマッチした企業・施設などの誘致を図る必要があります。

中津・坂本地区については都市計画の用途地域に基づき、土地利用のゾーニングに合致した企業・施設の誘致を図っていきます。これ以外の地域についても、都市計画・景観計画などのルールに基づき、周囲の環境・景観など「なかつがわらしき」を損ねることのない手法で、地域特性にマッチした企業・施設を誘致し、地域の活性化につなげていきます。

② 住宅用地

②-1 勤労者向け住宅用地

前述のとおり、リニア駅周辺では交通利便性を活かした住宅用地、車両基地へのアクセスが良い地域では従業者向けの社宅やアパートなどの住宅用地を確保する必要があります。

企業などの誘致、産業の活性化がもたらす定住推進により生じる住宅用地需要については、市街地周辺では、土地区画整理や民間による土地開発の手法により確保するとともに、その外側の地域では、道路・下水道など既存の社会インフラを活用できる比較的住宅などの集まった地域で確保していきます。

セールスポイントとしては、買い物の便利さよりも、安価で自然に囲まれ、区画にも余裕のある都会とは違った環境の良さをアピールして行きます。

②-2 二地域居住者向け住宅用地

本市には、恵那峡・胞山・裏木曾の三つの県立自然公園があり、市周辺部では里山や田園風景が広がります。通勤などには少し不便でも、豊かな自然に囲まれ農地が豊富な「田舎暮らし」に適した地域では、その特性を活かした二地域居住者向け住宅の立地を図ります。

リニアを活用すれば、平日は都市部に住んで働き、週末はこの地域で畑などの土いじりに興ずるといった二地域居住も十分可能になることから、こうした人々を積極的に受け入れるための住宅用地を確保することが必要です。そのため、地域に点在する空き家、空き地や遊休農地などを活用して、居住者が地域に溶け込みながら二地域居住できるような仕組みを整えるとともに、新たな開発については、自然・景観などの「なかつがわらしき」を破壊することのないよう、ルールに基づいた用地確保を図ります。



③ 用地確保のための手法

本市の財政健全性の維持といった観点からも、行政主導の期待需要に基づいた先行投資的な大規模開発ではなく、需要に応じた適正な規模の開発を段階的に進めるとともに、市の土地利用方針に沿った民間活力による土地開発を支援・推進していきます。そのため、開発需要が顕在化した時点で、速やかに必要な基盤整備や規制解除を行える仕組み・組織の整備や地権者との「土地利用協定」などにより素早い用地供給ができるようなシステムを構築し、用地確保を進めていきます。

リニア建設工事に伴い発生するトンネル残土についても、用地確保のための手法の一つとして有効活用し、環境への影響に十分配慮しながら埋立てなどの実施について検討します。また、中心市街地や市の周辺部には空き家や空き地も増えてきており、まちなか居住や空き家活用の推進と併せて、必要な住宅用地の確保を図っていきます。

また、これらの手法により確保した用地を活用し、JR東海の実施するリニアの本線・駅・車両基地等の整備、県や市の実施する道路などの整備に伴い取得する事業用地の代替用地、建物の移転用地等を確保することにより円滑な事業推進を図るとともに、移転される方が納得できる移転先の確保について、市が率先して取り組んでいきます。

6-4 なかつがわらしさを守る「まちづくりのルール」

<基本的な考え方>

「つくるものはつくる・守るものは守る」という明確な意志とルールに基づくまちづくり
 現行の規制を活用しながら足りない部分について新たなルールづくり

リニア開業に向け、リニア駅が設置される中津川市西部(坂本地区)だけでなく、市全域で開発需要が高まる可能性があります。

地域の活性化のためにも各地域におけるまちづくりの方針にマッチした必要な開発については積極的に進めていきますが、これと併せて豊かな自然、文化や景観など本市の持つ「なかつがわらしさ」を守っていかなくてはなりません。まちづくりにあたっては、後世に残していかなくてはならないものと必ずしもそうでないものをきちんと分け、「つくるものはつくる・守るものは守る」という明確な意志とルールに基づくまちづくりを進めることが必要です。

本市には現在、都市計画や景観計画をはじめとして、自然・環境・農地などの様々な規制がかけられています。これら現行の規制を活用しながら、リニアのまちづくりを行っていくうえで不足する部分について、新たなルールづくりを考えていかなければなりません。

また、投機的な土地取引による地価の高騰を防止し、円滑にリニアのまちづくりを進めていくためにも、土地の取引について一定の監視を行っていきます。

<必要なルールとあるべき姿>

(1) 駅周辺

駅周辺では、駅および交通広場の整備と併せ、土地区画整理などの手法により、交通結節点として必要な商業機能をコンパクトに整備する必要があります。



また、駅前の環境、景観などを維持、保全するため用途地域の指定と併せ、必要に応じて用途地域よりもさらにきめ細かい「オーダーメイドの規制」を行うための地区計画あるいは景観計画重点区域の指定を検討していきます。

例として、駅から恵那山を望む東側の地域では、恵那山の眺望を確保するための建築物の高さ規制、駅前商業地域における用途地域よりも詳細な建築物の用途規制(たとえば、遊戯施設・風俗施設などの立地規制)、住宅地における良好な居住環境を確保するための敷地面積の最低限度の指定、魅力ある街なみをつくるために建築物のデザインを統一するなどの規制が考えられます。

また、駅周辺に限らず、土地区画整理や一定規模以上の民間開発により整備された住宅地などについても、地区計画などの手法によりきめ細かな規制を行っていくことが考えられます。

(2) 坂本地区

現在、坂本地区では中核工業団地周辺のみが用途地域の指定を受けています。

今後、坂本地区では土地の需要が高まり民間による開発なども進むことが考えられるため、たとえば、静かな住宅地の真ん中に工場が立地したりすることのないよう、エリアごとに土地利用のゾーニングを行い、これに基づく用途地域などの指定を行う必要があります。

特に、坂本地区には車両基地が設置されることから、車両基地周辺については工業系の用途の指定を検討していく必要があります。

(3) 都市計画区域

現在、本市の都市計画区域は、中津・苗木・坂本・落合(一部を除く)の四つの地域が指定されています。都市計画区域外の地域では、建築時の建ぺい率・容積率の指定など基本的なまちづくりのルールや敷地の接道義務もないため、将来的なまちづくりを行っていくうえで多くの問題を生じることが懸念されます。

リニア駅の設置される坂本地区に隣接あるいは近接する地域においては、今後、土地の需要が高まる可能性があり、基本的なまちづくりのルールを定めるため、必要に応じて都市計画区域の指定についても検討する必要があります。

また、都市計画区域内の無指定(白地)地域については、建築物の用途指定がないため、地域の環境に悪影響を及ぼすような施設が建築される可能性もあります。そのため、必要に応じて特定用途制限地域の指定を検討し、たとえば遊戯施設・風俗施設やホテルなどの立地を制限することも検討します。

(4) 市全域

現在、本市は市域全域が景観法および中津川市景観条例に基づく景観計画区域に指定され、1,000㎡以上の大規模建築物の色彩および3,000㎡以上の大規模開発の際の緑化の規制が行われています。

今後、リニア開業に伴う開発需要の増大に伴い、本市の持つ豊かな自然景観・農村集落景観などに影響が出るおそれもあります。そのため、景観計画区域である市域全域を対象に、現行の規制を強化する必要があります。具体的には、大規模建築物の高さ規制や現行規制の適用面積を小さくし対象となる建築物・開発の範囲を拡大するなど規制の強化が考えられます。



既存のルールと今後検討が必要なルール

