

亀山市議会議長 森 美和子 様

調査研究報告書

会 派 名	結
報 告 議 員 名	森 英之 (参加議員：森 英之、草川 卓也、鈴木 達夫)
調 査 日	令和5年7月12日～13日
調査目的等	<ul style="list-style-type: none">・リニア中間駅誘致決定までの経緯・リニア誘致によるまちづくりについて・リニア誘致の財政面について
<p>【調査研究結果の概要】</p> <p>【1日目】</p> <p>事前に質問を送付したところ、別紙にて丁寧に回答いただいた。</p> <p>また、当日、午後からリニア岐阜県駅が建設され在来線と接続される美乃坂本駅の現地を見させていただいた。</p> <p>リニア中間駅に入ってくるため木曾川を越えるための2箇所の高架橋、トンネル部分、美乃坂本駅周辺の再開発事業が一部着手している場所も見学できた。</p> <p>その後、車両基地建設予定箇所を見学させていただいた。県の農業試験場跡周辺の広大な敷地で一部が谷になっていることから、トンネル掘削から出た残土も盛り土に活用するとのこと。約50haの広さであった。</p> <p>神坂スマートICの工事箇所は車窓から確認できた。</p> <ul style="list-style-type: none">・リニア中央新幹線関連道路整備事業 約85億円・リニア駅周辺土地区画整理事業 約90億円・その他、リニア中央新幹線対策事業、リニア駅周辺整備事業 <p>当初予算総額で250億円規模の超大型事業である。</p> <p>平成23年度に「リニア中央新幹線まちづくり基金」を設置し約40億円を積み立て、令和2年度からは、リニア関連事業（土地区画整理事業、リニア駅周辺エリアデザイン業務、都市計画道路用地購入、VR作成業務など）の財源として活用を始め、令和4年度までに約5.3億円を充当した。（一般会計へ繰り入れ）</p> <p>観光地である旧長野県山口村の馬籠宿に移動した。旧中山道の宿場町として栄えた町並みを再現しており、下の路面は石畳となっている。別途確認は必要だが、景観と耐久性、強度からも有利かもしれない。</p> <p>最後に7月15日（土）にオープンする「中津川市ひと・まちテラス」に立ち寄った。中津川駅から徒歩約10分と中心市街地に図書館と子育て支援センターを複合施設して、新規に建設を行った。</p>	

テナントには、地元の民間事業者のカフェが入っており、開店準備に追われたいた。視聴覚室、ダンス、その他イベントや交流が可能なスペースが作られている。亀山市立図書館の多目的室が複数作られている感じであるが、スペースや目的別使用など種類や部屋数も多く、市民交流の場作りに力を入れている。子育て支援センターは、保育士が常駐しており予約制で時間単位で利用が可能となっている。子育て中の市民には嬉しい施設である。図書館を単に本を読む、借りるだけではなく、世代を超えて多くの市民に利用してもらいたいという思いを感じる施設であった。既にカフェが入っているところは何とも羨ましい。

【2日目】

2日目は、中津川市議会の櫛松直子議員に加わっていただき、前日に視察させていただいた内容を踏まえ、質疑、討議を行い整理、まとめを行った。

中津川中間駅というより岐阜県駅との意向が強くなっている。

期成同盟会が強く中間駅誘致を要望をしたわけではなく、JRの基本計画決定を受けた形で事業が推進された。岐阜県との連携、関わりが強い。

三重県駅として、亀山からも県に色々と日常的に連携を図っておく必要があり、まだまだこの点が亀山市にはできていないように思う。市民のリニア中間駅誘致にまちづくりの醸成を推進するとともに三重県を通じて県内全域に醸成を図る必要性を強く感じた。これにより、予算配分、スケジュールに大きな差が出てくるのではないか。

中間駅位置は鈴鹿市、津市をまたぐと負担軽減に繋がるのか検討が必要である。

マンパワーについては、リニア都市政策部の3つの課（リニア対策課、駅周辺企画課、区画整理課）の人員（約25人）と、岐阜県の担当部局に中津川市から派遣し、情報共有、連携を図っている。また、国交省から1名派遣されている。（県からの派遣はない。）駅周辺再開発の拠点として中間駅近くに坂本事務所を設置して、現場近くで業務ができるようにしている。

必要事項

① いかに国、県とのパイプを太くするか

恵那市出身、古谷衆議院議員を通じて情報の収集を行っている。

国、県からの十分な予算、手当を望んでいる。

（道路は約1/2が国、県、市が1/2の割合である）

駅舎はJRが作成している。周辺整備は自治体が行うことの棲み分けが、平成23年に中央新幹線計画段階環境配慮書で方針が決定された。（中部車両基地 約50ha）

車両の洗浄等でかなりの水の利用が見込まれる。水道引き込みの建設費は交渉して県に負担していただく方向で進めている。浜松市の新幹線車両基地で水がかなり必要となった経験がある。

費用負担をどうするか決めておく必要がある。当初は水道工事も市が負担することになっていたようだ。

市全体で水道使用量が上がるが人口減で給水量は低下するため、水道料金が上がることが予想される。岐阜県から県水を利用しており、長良川水を活用している。

企業会計で料金を上げざるを得ない状況である。

中津川西部テクノパーク（工業団地）には、大同特殊鋼（自動車部品事業）の誘致が決まっている。

また、国・県だけでなく、東濃地区5市（多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市、中津川市）との連携も重要である。これにより道路網の整備、雇用拡大、産業集積、観光資源、税収増などが見込まれる。

濃飛横断自動車道について、下呂市、郡上市へ中津川市から延伸することで、リニア鉄道の東西沿線に対し、既存の中央自動車道、東海北陸自動車道を結んだ高規格道路が整備され、南北方向からのアクセスが可能となり、ストック効果の最大化が見込める。

長野県の渚町からのアクセスも充分考慮し、連携している。また、国道整備として木曾川右岸道路の整備について、県を超えた連携を図っている。

また長野県大鹿村では、川の整備、道の駅整備事業など残土を村の整備に活用してもらい、道路整備も進んでいる。他の市への貢献で近隣の自治体が活用可能な残土の持ち込みを行なっている。ただし、ダンプの交通量が増えることが予想されるため、対策が必要である。

今後は滋賀、奈良との連携も必要になる。

→三重県主導で近隣の自治体と連携を図ることができる環境づくりが必要である。

なお、恵那市にリニア用コイル工場の誘致が決定している（雇用確保、税収アップにつながると思われる。）

② 区画整備事業をどう進めるか

特に駐車場の整備をどうするか考えておく必要がある。（場所、アクセス方法、駐車台数）

③ 在来線との接続、接道をどうするか

特定用途制限地域については、中津川駅周辺を都市計画上、住宅、商店の整備を優先しており、今後も総合計画の通り変更の予定は無い。

④ 明確なビジョンを示すべき

大学誘致、学研都市、健康都市に関係するもの、製薬会社、研究機関、生涯スポーツ、競技スポーツの環境整備（競技場）など、様々な施設の誘致の可能性を考え、亀山駅で降りるメリットを示す必要がある。

⑤ 市民対策

苦情、安全対策、情報提供や、近隣の自治会長への毎月挨拶回りなど、市民への対策が必要である。

また、「リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業工事だより」などの広報を行っている。JV（事業者）が工事だよりを作成、発行している。

回覧文書を作成、展開し、工事調整会議への参画と情報提供を行い、中津川市HPでも工事だよりを掲載している。そのため、苦情も大分少なくなってきたように思われるとのこと。

※特記事項

区画整理事業の参考例：佐久市（長野新幹線）、高岡、敦賀（北陸新幹線）、白山（車両基地）、東北新幹線 青森駅（区画失敗例）

精通した人材育成と連携（大きなプロジェクト）：山梨笛吹市