

VI. 各種調査から導出される影響・効果及び今後の方向性

1. これまでの調査からの示唆

これまでの内外環境調査、先進事例調査、ヒアリング調査から浮かび上がってきた事象を整理し、亀山市におけるリニア中央新幹線中間駅設置に向けた事象をキーワードとして整理すると以下の通り。

		強み	弱み
内部環境	地理・人口特性	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏と関西圏の中間 ○コンパクトながら活力があり、暮らしやすく、心地よいまち ○若い人の定住促進 ○人口減少幅の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口5万人規模の都市 ○合併後のまちづくりの動向 ○産業の市場環境に伴う人口の転入出の変動 ○近年の死亡者数及び転出者数の増加
	経済・産業特性	<ul style="list-style-type: none"> ○地域経済循環率（生産、支出、所得）のバランス ○製造業（電子部品・デバイス工業等）の集積 ○成長産業の取り込み ○物流拠点としての躍進 ○大企業立地型構造による域際構造の優位性（移輸出） 	<ul style="list-style-type: none"> ○特定産業・大企業への依存による世界的経済環境による影響 ○中小製造業の底上げ ○地域資源を活かした観光取組 ○商業、サービス業等の第3次産業の活性化
	インフラ整備動向	<ul style="list-style-type: none"> ○東名阪自動車道、伊勢自動車道など既存高速道路の活用 ○新名神高速道路の新規開通による大動脈の確保 ○中勢・北勢バイパスの建設推進 ○鈴鹿亀山道路の計画による鈴鹿市及び沿岸部都市との連携 ○リニア中央新幹線中間駅誘致 	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋、大阪方面への既存鉄道によるアクセス性（便数、ルート等） ○内陸部と沿岸部の連携（港湾へのアクセス等） ○一般道路の渋滞緩和 ○地域内交通 ○JR関西本線の便数、利用客

		機 会	脅 威
外部 環境	国の状況	<ul style="list-style-type: none"> ○グローバル経済化 ○ローカル経済の創出 ○成長戦略 ○働き方改革 ○地方創生 ○インバウンドの取り込み ○デジタル経済への対応 ○技術革新の進展 ○消費、まちの変化 ○環境問題をビジネスチャンスと捉える動き ○リニア中央新幹線整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○少子高齢化、人口減少 ○財政・社会保障改革（財政健全化）への対応 ○持続可能社会の構築 ○地域間競争 ○経済連携協定 ○空港、港湾等の他都市での更なる整備促進
	中部圏の状況	<ul style="list-style-type: none"> ○モノづくり産業の全国的な集積地 ○成長産業分野の拠点 ○首都圏と関西圏の中間に位置する地理的メリット ○インフラ整備の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏、関西圏との競争 ○モノづくり産業の国際競争力の強化 ○サービス産業拡大への対応
	三重県の状況	<ul style="list-style-type: none"> ○総合計画、総合戦略による「新しい豊かさ」「選ばれる三重」の創造 ○モノづくり産業の集積と大規模事業所の立地 ○先端モノづくり産業の集積 ○食関連産業の推進支援 ○インバウンド観光推進 ○新名神高速道路、東海環状自動車道等の整備によるアクセス優位性の高まり ○北勢バイパス、中勢バイパス、臨港道路（霞4号幹線）等による渋滞緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ○財政状況 ○製造業（自動車など輸送機械産業、電子部品・デバイス工業、石油化学関連産業）への依存 ○国際競争力にさらされる産業の集積による景気変動の振幅が大きい ○第三次産業拡大への対応 ○空港、新幹線等の高速交通拠点の未整備 ○生活道路の渋滞 ○主要都市間の連携

		推計結果	
調査対象駅 所在都市 定量調査	総括	<p>○新幹線開業以降、調査対象駅所在都市である3都市ともに人口は概ね増加。</p> <p>○産業は都市についてばらつきはあり。</p> <p>○製造業では目立った新幹線駅の設置効果は確認し難いが、商業（卸売・小売業）の方は、新幹線開業後に堅調な動きを示す例も。</p>	
	人口	<p>○新幹線開業時期以降、3都市の人口はいずれも増加。</p> <p>○3都市の人口を、それぞれの所在県及び比較都市（県庁所在市、周辺市）と比べると、3都市人口はそれらを上回る増加ペースで推移。</p> <p>○従って、新幹線開業後に一定の人口集積が進んでいるとみられる。</p>	
	産業	製造業	<p>①羽島市 製造品出荷額等のみ、新幹線開業後かなりの年数を経て増加傾向。</p> <p>②高崎市 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加が新幹線開業後の当面の期間みられたが、概ね群馬県全体を下回るペースで推移した。</p> <p>③鳥栖市 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加が新幹線開業前後でみられ、概ね佐賀県全体及び比較都市を上回るペースで推移した。</p>
		商業	<p>①羽島市 新幹線開業後に事業所数、従業者数、商品年間販売額で増加傾向。概ね群馬県全体を上回るペースで推移。</p> <p>②高崎市 新幹線開業前後に事業所数、従業者数、年間商品販売額で増加傾向。</p> <p>③鳥栖市 新幹線開業後に事業所数、従業者数が減少し、商品年間販売額はわずかに増加傾向。いずれも佐賀県全体及び比較都市を上回る水準で推移。</p>

		示 唆
ヒアリング・事例調査 (調査駅別)	岐阜羽島駅	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線通勤、通学の手段としての利用。 ○岐阜県東部は名古屋駅使用、西部地域が岐阜羽島駅使用。 ○新幹線と観光バスを併用する観光客も。近接の岐阜羽島 I C を活用し、岐阜県北部の観光ルートへ。 ○若者の流入は地価が安く、交通の便が良いことが要因。 ○名古屋や関西（大阪・京都・滋賀）であふれた人が岐阜羽島に流れていることも。 ○岐阜羽島駅周辺はホテルが多く、大半がビジネス客。 ○開発にあたって農地がネックに。 ○駅周辺に安い有料駐車場が多く、羽島市から西側の人が岐阜羽島駅をパーク&ライド利用。 ○岐阜羽島駅と岐阜羽島 I C の 2 つが広域交通拠点となり、岐阜県の玄関口に。 ○岐阜県において岐阜羽島駅の位置付けが低い。県の観光パンフレットでは岐阜へのアクセス始点が名古屋に。 ○県立看護大学の羽島市への移転は新幹線駅の存在が要因の 1 つ。 ○新幹線駅設置に合わせてまちづくりビジョンを持つ必要。 ○観光利用か通過交通の利用かをしっかり見極める。
	高崎駅	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線による首都圏への通勤・通学が増加。 ○高崎駅は市民の通勤・通学の拠点。周辺市町村民も高崎駅で乗り換えるハブ拠点。 ○高崎が首都圏のベッドタウン的な存在になる一方で、周辺市町村からは核都市として人が流入。 ○駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約。 ○オフィスビル、マンションともに需要根強いが、用地不足がネック。 ○ホテル建設ラッシュ。利用客はビジネス客が多く観光客は少ない。 ○都市機能は高崎駅を中心に集約し、駅を中心としたまちづくり。 ○自動車と新幹線のパーク&ライドの動きが多く、駅周辺に駐車場が多い。近年は駅周辺の月極め駐車場が不足。 ○在来線、新幹線、高速道路の結節点。 ○市営バスが高崎駅をハブに循環。 ○新たな高崎玉村 I C 設置により高速道路のアクセス性が向上。 ○東京 100 k m 圏内の都市でも、新幹線駅のある都市とない都市では格差。新幹線開通で高崎が群馬の玄関口の役割に。 ○上越新幹線の高崎駅開業に合わせて行政が長期的なまちづくり計画を立てて実行。

新鳥栖駅

- 九州新幹線の開業により従来の博多駅ではなく、新鳥栖駅で乗り換えて本州に向かう人が増加。
- 大分県西部の人が自動車と新幹線のパーク&ライドの活用も。
- 鳥栖から博多や久留米に出る人も多いが、周辺都市から鳥栖に入ってくる人も多い。
- 新鳥栖駅周辺にはマンションやホテルは殆どなく、大半は鳥栖駅周辺に。マンションは博多へ通勤する人のニーズが多い。
- 久留米駅周辺は駐車場が不足しており、駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人が多い。新幹線通勤も自動車使用が多い。
- 近年は駐車スペースの問題で博多駅が限界に。あふれ出た部分を新鳥栖駅で拾い、九州各地へ送り出す。
- 自動車とのリンケージを進めて現状では弱い横（東西）への移動を促進する必要。
- 新幹線は修学旅行や団体旅行との親和性が高い。同じく親和性の高い観光バスと連携していく取り組みが効果的。
- 観光バスは新鳥栖駅が拠点に。
- 開業当初から新鳥栖駅には佐賀県の東の玄関口としての役割が期待されているが、実際のところ期待通りにはっていない部分も。
- 佐賀県の玄関口という意味では今のところ佐賀空港の方が役割としては大きい。
- 九州国際重粒子線がん治療センターの新鳥栖駅前誘致は新幹線駅であることが大きな要因に。
- 在来線と新幹線の複線化により災害時等の代替路線が確保。
- 人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力が必要。

		示 唆
ヒアリング・事例調査 (項目別)	共通	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅まで自動車使用のニーズが高く、駐車場利用者多い。 ○地域のハブ拠点駅としての役割のため、駅を中心とした地域公共交通の充実に力を入れる。 ○高速道路とのアクセス性確保と新幹線と高速道路の相互連携が鍵。 ○各県の玄関口としての役割を担う（実際の効果には差異）。 ○大学や国際的な研究機関、県の中核施設などの誘致を実現。
	時代区分	<ul style="list-style-type: none"> ○岐阜羽島駅の設置時に駅周辺の明確なまちづくりビジョンがなかった。それが駅周辺への機能集積が進まなかった要因。 ○高崎駅では新幹線駅設置に合わせてまちづくりのビジョンを構想。駅周辺への都市機能の集積につながる。 ○新鳥栖駅は経過年数が浅く、今後の開発に期待。
	都市特性	<ul style="list-style-type: none"> ○羽島市は経済面等において岐阜の中心都市ではなく新幹線駅を経済・産業の発展と結び付ける動きが欠ける面も。 ○高崎市は従来から一定の商業機能の集積あり。新幹線開業で東京から1時間圏内。首都圏から流入する需要の受け皿に。新幹線と商業機能との親和性が高く、首都圏の一角を占めるまでに。 ○鳥栖市は古くから高速道路等の交通の要衝として内陸型製造業の拠点。製造業、物流業は陸路を交通手段とするため、新幹線駅の設置による影響はみられず。商業機能は博多や久留米に流出しており、周辺都市からの新幹線利用者取り込みを図り都市機能充実に。
	駅特性	<ul style="list-style-type: none"> ○岐阜羽島駅は鉄道のハブ拠点としての機能はなく、乗降客も限定。近年は自動車と新幹線によるパーク&ライドの形が進んでおり、利用客を中心に宿泊施設などの集積も。 ○高崎駅は鉄道のハブ拠点としての機能が充実。乗降客も多く、都市機能も集積しており、市内外から人の流入が多い。人の流入と都市機能の集積が循環する構造。 ○新鳥栖駅は九州新幹線の開業に合わせて新しく設置され、従来から都市機能が集積していた鳥栖駅とは電車で1駅。駅周辺の開発も土地地区画整理事業など最初からスタート。農地規制の関係で、土地の利用・開発が十分に進まず。

		示 唆
等時間圏域 分析	亀山市から全国 47 都道府県への所要 時間の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○リニア中央新幹線「品川駅－名古屋駅」間が開業すると、東京・名古屋間の移動が新幹線からリニア中央新幹線に切り替わることで、東日本方面への所要時間は約 1 時間短縮する見込み。 ○リニア中間駅の開業についても、リニア中間駅所在市などへの所要時間短縮につながる。 ○「名古屋駅－新大阪駅」間、とりわけ亀山中間駅の開業により、亀山・名古屋間、亀山・大阪間の所要時間が大きく短縮。結果所要時間の短縮効果は全国各地への経路に波及する見込み。
	三重県内 29 市町から 東京・大阪への 所要時間の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋駅－品川駅間でのリニア中央新幹線利用により、全ての市町において、東京への所要時間は一律に 1 時間程度短縮。 ○亀山中間駅の開業により、亀山・名古屋間、亀山・大阪間の所要時間が大きく短縮。ただし、亀山市以外の市町をみると、亀山中間駅乗車よりも、名古屋駅乗車経路やリニアを利用しない経路の所要時間が短いケースが散見。 ○亀山中間駅乗車経路の所要時間を短縮するためには、①亀山駅との便数増便や、特急、急行、快速の乗り入れによる時間短縮など、既存の鉄道路線でのアクセス性を向上させること、②亀山中間駅でのパーク＆ライドに向けた整備など、高速バスや自家用車でのアクセス性を向上させること、などが解決策に。
周辺新幹線・リ ニア駅との比 較による亀山 中間駅優位圏 の考察	亀山中間駅と周辺 新幹線・リニア駅 との位置関係	<ul style="list-style-type: none"> ○亀山市がリニア中間駅を設置するうえでの利点に、①リニア中央新幹線の走行予定ルート上に位置すること、②新幹線駅へのアクセスが困難なエリアにおいて、リニア中央新幹線が利用しやすくなること、がある。
	周辺新幹線・リ ニア駅との比較による 亀山中間駅優位 圏の考察	<ul style="list-style-type: none"> ○東京への所要時間からみると、亀山中間駅まで鉄道を利用する場合、三重県内の多くの市町が名古屋駅優位圏に。また、大阪への所要時間からみると、リニアを利用しない経路の所要時間が最短となる市町も多くあり、亀山中間駅優位圏は限定的なものに。アクセス面において他の新幹線・リニア駅から後れをとることは、亀山中間駅の集客力低下にもつながる懸念。 ○パーク＆ライドを考慮すると、東京への所要時間からみた亀山中間駅優位圏、大阪への所要時間からみた亀山中間駅優位圏ともに、範囲はほぼ三重県全域に拡大。さらに、隣接府県においても、亀山中間駅優位圏が拡大。 ○隣接府県において、亀山中間駅と他の新幹線・リニア駅が競合するエリアが多くみられる。亀山市へのアクセス性向上により、これらのエリアが亀山中間駅優位圏となる可能性も。

2. リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置により予想される影響・効果

前章までの内外環境の調査、調査対象都市の統計調査及びヒアリング、等時間圏域分析等を総合的に勘案すると、リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置されることによる影響・効果として以下のものが想定される。

(1) 人口（交流・定住を含む）拡大の可能性

キーワード⇒駅利用者増加、交流人口増加

通勤・通学圏拡大、居住人口増加

○亀山市内の駅利用者の増加

等時間圏域分析によると、リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置されることによって、亀山中間駅を利用した場合の亀山市と他の都道府県の時間距離、および三重県内の多くの市町と首都圏、関西圏の時間距離は大幅に短縮されるとの推計結果となっている。

そのため、亀山中間駅の利用者は当駅を発着する場合にとどまらず、当駅を乗換駅とする利用者も多くなることが予想される。

従来の亀山駅の利用規模とは大きく異なる規模の利用者が亀山中間駅を利用するため、こうしたことを想定した駅の設置及び駅周辺の整備が必要となる。

○交流人口の増加（乗り換え客を含む）

亀山中間駅の利用者が増加することは、亀山地域への交流人口の増加につながるとみられる。

事例調査によると、新幹線を活用することで目的地に時間距離が近い場合、目的地の近くにある新幹線駅を目的地までの中継地点として滞在する場合も多い。

他地域から三重県の各市町に向かう場合や、三重県の各市町から他地域に向かう場合などにおいて、様々なリニア中央新幹線の利用者が亀山中間駅および亀山駅を活用する可能性がある。

○通勤・通学圏の拡大

新幹線駅の設置によって、他地域への時間距離が短縮されることになった場合、従来は通勤や通学に時間がかかっていたような場所への所要時間が短縮されることになる。

これは新幹線駅周辺の住民にとっては、通学・通勤圏域の拡大を意味することになる。

事例調査によれば、新幹線が開業するまでは在来線で長時間の通勤・通学を強いられていたケースや通学・通勤先の周辺に転居していたケースなどにおいて、新幹線を活用することで、自宅からの通勤・通学を行うなどの例も多くみられている。

亀山地域においても、亀山中間駅の設置が当地域の通勤・通学エリアの拡大をもたらす可能性は高いといえる。

○居住人口の増加

事例調査において、新幹線駅の設置が駅周辺地域の通勤・通学圏の拡大につながった結果、周辺の都市から駅周辺地域へ移ってくるなどの居住ニーズが高まった例が多くみられている。

リニア中央新幹線の亀山中間駅設置による、亀山地域の通学・通勤圏の拡大は、当地域においても、周辺都市の就業者および学生にとって亀山地域の魅力が高まるものとみられる。

そのため、こうした通勤・通学層にとって亀山中間駅周辺地域への居住に対するニーズが高まる可能性がある。

亀山地域は名古屋を中心とする中京圏、大阪を中心とする関西圏などの大都市圏の中間に位置している。こうした大都市圏での勤務者や学生が多く存在することを考慮すると、亀山地域への潜在的な居住ニーズが高まることも予想され、マンション等の建設が進む可能性がある。

(2) 経済・産業への波及

キーワード⇒大都市近接、商業・ビジネスニーズ

本社・管理機能、インフラ整備需要

○首都圏・関西圏との時間距離の短縮

等時間圏域分析によると、リニア中央新幹線の品川駅一名古屋駅間の開通によって、亀山地域と首都圏との時間距離は短縮するが、主にその効果が及ぶエリアは関東甲信地域を中心にそれ以北が中心となっている。

しかし、リニア中央新幹線が名古屋駅から新大阪駅まで延伸されると、その効果が及ぶ地域や及ぼす時間短縮効果は首都圏、関西圏はもちろんのこと、西日本全域へと広がりを見せ、また、時間距離も大幅に短縮することになる。

○亀山駅周辺地域での商業・ビジネス等各種ニーズの発生

亀山地域と全国との時間距離短縮に伴い、三重県各地から亀山中間駅を經由して他地域を訪問する際の利便性向上や時間コスト削減が予想される。また、全国各地から三重県を訪れる人々は亀山中間駅を經由することが予想される。

亀山地域の人が他地域へ行く場合や他地域から亀山地域を訪問する人も増加する可能性があり、亀山中間駅を出発地および目的地とする利用者の増加も予想される。

こうした亀山中間駅を乗り換え拠点として、または出発・到着の地として利用する人数が増加することで、駅周辺での個人の消費活動や企業人員による宿泊、飲食等のニーズが発生する可能性が高く、商業面での需要が増大することが予想される。

○企業の本社・管理機能の立地・移転の可能性

これまで亀山地域では、主に製造業で工場などの生産拠点の立地はあるものの、本社機能や管理機能を持った事業所の立地は多くみられなかった。

しかし、リニア中央新幹線の亀山中間駅ができた場合、全国規模の企業において、リニア中央新幹線を利用することで事業所間の移動がスムーズになり、総務・経理・企画などの管理的業務を行う人員が所在する拠点としての利便性が高まることが予想される。

こうした全国へのアクセスの利便性と時間コストの削減は、企業が本社・管理部門を置く場所として魅力が高まり、そうした機能を持つ事業所が亀山中間駅周

辺に立地・移転することも想定される。

○インフラ整備・建設需要の高まり

亀山中間駅が設置される場合、現在の亀山駅に併設して設置される場合と、現在の亀山駅とは別の場所に新駅を設置する場合の2つのケースが想定される。

事例調査においては、岐阜羽島駅と新鳥栖駅はこれまで路線のないところに新しく設置された駅であり、高崎駅は既存のJR高崎駅に併設された駅であったが、それぞれの特性から当初の駅周辺の開発やその後の都市機能の集積に違いが出ている。

既存の亀山駅に併設する場合には、新たな新幹線駅の駅舎の建設に加え、亀山駅全体の利用者が増加するための駅設備更新や駅周辺の新たな都市機能の建設などの建設需要が発生することが予想される。

現在の亀山駅と異なる場所にリニア中央新幹線の間接駅を設置する場合、現在の亀山駅とのアクセス路線の新設に加え、区画整理事業等を通じた大規模な再開発や新たな駅舎の建設などの建設需要が発生することになる。

また、新幹線駅の設置場所がいずれの形をとろうとも、新幹線駅の設置効果を上げるためには、高速道路や国道等の幹線道路とのアクセス整備が必要となるため、道路等のインフラ整備が必要となってくる。

(3) 都市機能の拡大・整備の必要性

キーワード⇒三重県の玄関口、ハブ拠点化、都市機能、
都市イメージ向上、災害時リダンダンシー

○三重県における玄関口（ゲートウェイ）としての存在

現在、三重県には空港や新幹線停車駅がないため、他地域から高速交通手段を活用して三重県を訪問する場合、中部国際空港や新幹線の名古屋駅を乗り換え拠点として、近鉄やJRを利用して三重県入りする状況となっている。

また、関西圏から三重県に来る場合は、近鉄を利用して津駅等から県内の拠点に入ることも多い。

しかしながら、等時間圏域分析によると、リニア中央新幹線が開業し、亀山中間駅が設置された場合には、他地域から亀山地域を訪問する場合にとどまらず、三重県の各市町を訪問する場合も、これまでの名古屋駅経由ではなく、亀山中間駅を三重県内の乗り換え拠点とする方が時間短縮になるとの推計結果が出ており、この意味では亀山中間駅が他地域から三重県各地を訪問する際の玄関口（ゲートウェイ）の役割を果たすとみられる（三重県各地から他地域を訪問する場合も同様である）。

今回、事例調査を行った3駅のいずれもが、各所在都道府県の玄関口としての役割を期待されて駅が設置されたという背景がある。もっとも、高崎駅はその機能を十分に発揮しているとみられる一方で、岐阜羽島駅については岐阜県自体がそれを十分に認識していると言えない状況（岐阜県の観光パンフレットの岐阜への起点が名古屋駅となっているなど）にあることから、最近では、インバウンド観光客の増加と岐阜羽島駅がバス利用に便利なことを生かし、組み合わせて岐阜県の玄関口的な役割を果たしつつある。

新鳥栖駅については、まだ設置から7年程度と期間が浅く、商工会議所等は活発に玄関口を意識した動きをしているものの、行政が当初期待したほどの機能を発揮しているとは言い難い。

等時間圏域分析の推計結果によると、亀山中間駅が設置された場合の時間短縮効果は亀山地域のみならず、三重県の中南勢地域、東紀州地域に至るまで幅広く及ぶとみられており、三重県の玄関口に相応しい効果を発揮するものとみられる。

○三重県内における交流・滞在のハブ拠点化

リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置されることによって、三重県から他地域へ行く場合や他地域から三重県を訪問する場合の乗り換え拠点として重要性が高

まると予想される。こうした他地域との往来にあたっての乗り換え拠点としてのポジションにより、亀山中間駅が中継地点として、ハブ拠点化していくことも予想される。

事例調査においても、高崎駅や岐阜羽島駅などではこうしたハブ拠点としての適性から駅周辺に多くのビジネスホテルが建設されており、また観光バスや自家用車の駐車場が整備され、レンタカーなどの営業所も立地している。

このように目的地までの中間滞在拠点としての役割が高まることで、亀山中間駅を滞在拠点にした企業の活動や観光客の滞在などのニーズが高まることも期待される。

○都市機能の必要性拡大（国・県レベルでの都市機能ニーズの高まり）

リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置された場合、この駅の位置付けとしては三重県の玄関口（ゲートウェイ）や他地域との往来にあたってのハブ拠点となることなどが予想される。

例えば、三重県の玄関口としての役割を担うようになった場合には、全国的な会議やイベント、スポーツ大会等における三重県開催の場合の会場として場所として亀山地域での開催も期待されるようになる。

こうしたことから、三重県レベルの公的施設などの都市機能や、民間の場合でも三重県で初出店する場合の候補地となることも想定される。

調査事例においても、高崎駅の首都圏 100km 圏で新幹線 1 時間以内という立地特性によって、駅周辺への県レベルのアリーナや文化会館など都市機能の集積が進んでいる。

また、国レベルの大学や研究施設においては、教官や研究者などは全国および全世界的な水準で大学や研究機関の間を移動して業務を行うことが多く、こうした施設の立地場所としては新幹線などの高速交通手段の拠点に近い場所が求められている。新鳥栖駅の事例では国立の研究所が新鳥栖駅の設置というものを 1 つの立地決定の要因としている。

このように、亀山中間駅においても国レベルでの学術・研究機関などの立地場所としての特性を備えることになる。

○道路整備・駐車場整備の加速

リニア中央新幹線の中間駅としての機能を十分に発揮するためには、新幹線との接続手段となる高速道路や国道等の幹線道路とアクセス性確保が求められる。

そのためには、既存の道路に加えて新たなアクセス道路の検討や既存道路の渋滞緩和措置などの政策が必要とされる。

また、新幹線駅の間接駅がハブ拠点化し、バスや自家用車との乗り換えニーズが高まった場合や、新幹線駅の利便性を期待して地域への居住人口が増加した場合には新幹線駅との接続手段に自動車がいられることが多くなるため、かなり

大規模な駐車場の整備が必要となることが予想される。

事例調査を行った 3 駅とも、駐車場ニーズの高まりから、駅周辺には多くの駐車場が整備されており、現状でも 3 駅いずれもが現在の駐車場では足りないという状況になっている。

○都市ブランド・イメージ（知名度）の向上

リニア中央新幹線の駅が設置されることで、駅の名称が多くのメディアで広報され、実際の利用にあたっては駅名称を意識する機会が増えるなど、駅名称の知名度が高まることになる。駅名とその所在都市名が同一であれば、その駅名の知名度向上は都市の知名度向上にもつながる。確かに、東海道・山陽新幹線や東北新幹線、上越新幹線に比べて、後発である北陸新幹線や九州新幹線、北海道新幹線などの全国鉄道整備法に基づく新幹線や、それ以外の山形新幹線、秋田新幹線などの駅名については、大都市以外はあまり知名度があるものばかりとは言い難いが、リニア中央新幹線の間駅は品川駅—名古屋駅間でも 4 駅（始終点を除く）、名古屋駅—新大阪駅間でも 2 駅（始終点を除く）をみられ、駅の少なさから一定の知名度向上は期待できる。

また、先端技術を集めた新幹線の駅というブランド性や中京圏や関西圏などの大都市圏へのアクセス性の良さなどによって、その駅の所在する都市としてのブランド力向上も期待される。

○東海道新幹線の災害時のリダンダンシー（代替経路）としての効果

現在、陸上交通において、東京と大阪間を結ぶ大動脈としては、新幹線や高速道路が中心的な役割を担っている。このうち、高速道路については、従来の東名高速や名神高速に加え、近年は新東名高速、新名神高速などが整備され、相当な区間において供用が開始されている。こうした新たな高速道路については、大規模な災害が発生した時の東京—大阪間のリダンダンシー（代替経路）としての役割が期待されている。

一方、新幹線については東海道新幹線が単独の鉄道の東西大動脈を担っているところであり、災害面のリダンダンシー確保の視点からもリニア中央新幹線の早期開業が求められている。

リニア中央新幹線が品川駅—新大阪駅間で開通した場合には、高速鉄道における大動脈が東海道新幹線と 2 本立てとなり、企業や国の危機管理やBCP（業務継続計画）の視点からも、新たな大動脈であるリニア中央新幹線沿線の駅に対する新拠点の設置や従来拠点からの移転を検討する動きが出てくる可能性がある。

3. 亀山中間駅に期待される機能・役割

これまでの調査から導出されたキーワードをベースに、亀山市へのリニア中央新幹線の亀山中間駅設置に求められる機能・役割を整理すると以下の通り。

機能・役割		主な項目
居住機能	マンション等の居住機能	他地域への通勤・通学のアクセス及び利便性が向上することで、リニア中央新幹線の亀山駅周辺への居住ニーズが高まる。
	職住近接型の都市機能	リニア中央新幹線の亀山駅周辺に業務施設等のニーズが高まり、マンション等の居住施設が建設されることによって、職住近接型の都市機能が必要とされる。
ビジネス・商業拠点機能	ビジネス・商業機能の集積	利用者の増加、都市機能の拡大による駅周辺への人の流入により、ビジネスや商業の機会獲得につながり、ビジネス・商業機能が集積する可能性。
	開発・企画・管理機能を持った事業所・工場の集積	開発者・研究者・管理業務従事者にとって移動の利便性が図られることから、従来型の生産機能のみの工場・事業所ではなく、開発機能や本社管理機能を持った事業者や工場の立地が促進される可能性。
	三重県内における支社・支店等の設置	三重県各地から首都圏・関西圏へのアクセス性が増すことから、三重県内企業における亀山への支社・支店等の機能の配置進む期待。

三重県におけるゲートウェイ（玄関口）機能	三重県のゲートウェイ（玄関口）としての機能	全国各地からの三重県へ訪問時にリニア中央新幹線の亀山中間駅が三重県の玄関口となることが期待されることに加え、三重県各地から首都圏・関西圏を訪問する場合の三重県内の出発の起点となる可能性が大きい。
	全国規模の会議・イベントの三重県での開催場所	リニア中央新幹線の亀山中間駅が他の都道府県から三重県に入る場合の玄関口となる場合、全国規模の会議やイベントを三重県で行う際の開催場所として利便性が良い。
ハブ拠点化機能	総合交通の結節点による交通ハブ拠点	リニア中央新幹線、JR在来線、高速道路等の組み合わせによるアクセス性の向上。
	団体旅行客等の乗り換えハブ拠点化	リニア中央新幹線と観光バスなど団体型旅行との親和性の高い交通手段同士の組み合わせによる利用者の拡大。
	物流のハブ拠点	高速道路等、JR貨物等の組み合わせによる物流利便性の向上による物流拠点としての機能拡大の可能性。
	観光のハブ拠点化	バス・自家用車などへの乗り継ぎを想定したリニア中央新幹線亀山中間駅をハブ拠点とした観光の推進。

都市機能	駅周辺への都市機能集約化	リニア中央新幹線駅が周辺からの乗り換え客などを含めて人を集める効果を発揮した場合、人の集まる場所への設置が便利な公的施設などの都市機能を駅周辺に配置することが利便性を高める。
	高次都市機能の拠点を中心とした関連施設の集積	駅利用者の増加など駅への人の集まりが増加することで、これまで亀山地域にはなかった高次都市機能をもった施設（高度医療施設）などが集積する可能性がある。
	都市ブランド向上による観光・ビジネスへの寄与	リニア中央新幹線の停車駅となることで、全国的な知名度の向上および都市イメージのアップにつながり、観光やビジネスの機会創出へ寄与する可能性。
学術・研究拠点機能	国家機関、国・大学等の研究機関など国家レベルの施設設置	国家レベルの機関や国・大学等の研究機関においては、関連する人員の移動が全国規模にわたるため、全国移動の利便性が高いリニア中央新幹線駅の周辺での立地ニーズが高まる。
災害対応機能	名古屋—大阪間における都市機能のバックアップ拠点	名古屋—大阪間で災害が発生した場合、両者の中間点であり、リニア中央新幹線等の高速移動手段が確保できる亀山駅周辺は都市機能のバックアップ拠点となる可能性がある。
	災害時の代替ルート	災害、東海道新幹線に不測の事態が生じた場合、リニア中央新幹線がその代替路線となるなど、災害時のリダンダンシー効果を持つ。

4. 亀山中間駅設置に向けて目指すべき方向性

前項では、リニア中間駅が設置された場合の社会・経済的な影響・効果について、これまでの調査結果をもとに検討を加え、それをベースに亀山中間駅に期待される機能・役割についてとりまとめた。

最後に上記の検討結果を踏まえ、誘致活動の実施及び市内停車駅設置後のまちづくり等を検討していく際の、目指すべき方向性について以下の通りまとめることとする。

(1) 亀山中間駅を三重県全体の玄関口と位置付けた 県との連携

等時間圏域分析によると、リニア中央新幹線開通後に三重県の各市町から首都圏、関西圏に向かう場合、亀山中間駅を乗り換え拠点とするルートが最短となる場合が多い。

当然、三重県外から三重県の各市町を訪れる場合も、亀山中間駅を経由するルートが最短になる場合が多いと考えられる。

こうしたリニア中央新幹線の亀山中間駅を設置することによる効果は亀山地域にとどまらず、三重県各地域にも及ぶことになる。

これらのことから、亀山中間駅が三重県と他地域との玄関口になることが想定されるため、県の各種機能を亀山中間駅に配置することも三重県全体にとって有効と考えられる。三重県各市町に効果を及ぼすことを考慮すると、亀山市だけでなく、広く三重県と連携して整備を進めていくことが期待される。

(2) 駅周辺への新たな都市機能の集積と駅との一体化

リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置されることにより、従来亀山駅を利用しなかったエリアからの利用者の拡大（乗り換え等）や、新たに亀山駅周辺への利用者、関係者等の流入が予想される。

高崎駅の事例でみられたように、駅周辺に市や県などの新たな都市機能を集積させることが、利用者の利便性拡大につながるとともに、都市機能の集積が新たな利用者呼び込む可能性がある。駅設置とともに都市機能を駅周辺に集約していくことや、新設していくことなどが亀山中間駅にとっても、亀山市にとっても、駅利用者増加と駅周辺の発展の好循環につながる。

なお、亀山中間駅がJR亀山駅や中心市街地から遠く離れた場所に設置される場合には、既存中心市街地の都市機能と亀山中間駅周辺に整備される都市機能が相互に役割分担を行い、アクセス整備等によりスムーズな連携ができるなど都市機能一体性を保持できるような形が求められる。

(3) 車社会との親和性を持った駅の機能（駐車場等）

事例調査によると、他の新幹線駅においては、新幹線利用者が駅まで自動車アクセスし、駅前に駐車した後、新幹線に乗り換えている事例（パーク&ライド）がみられている。

また、新幹線乗車駅を選定する際に、パーク&ライドのしやすさが駅を選定する要因の1つとなるケースもある。

加えて、団体旅行と親和性の高い新幹線と観光バスのスムーズな連携をいかに確保できるかということも、亀山中間駅が多くの人に利用されるかのポイントとなってくる。

このように、移動手段として自動車のウェートが高い現在においては、新幹線駅と自動車とのリンケージをどう確保していくかが、駅利用促進のための重要なポイントとなっており、そのためには駐車場機能の確保は最優先される事項重要となる。

(4) 高速道路等とのアクセス性強化

新幹線利用者にとっては、新幹線を下車した後に高速道路等を用いて目的地に向かうケースが多い。

新幹線駅の価値を高めるためには、高速道路へスムーズにアクセスできることが重要な要素となっている。

亀山には新名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢自動車道等の高速道路が通っており、高速道路等のアクセス性が高いというポテンシャルを有しており、それをさらに付加価値へと高めていくためには、高速道路のICへのアクセス性を高めていく必要がある。

そのためには、ICへのアクセス道路の整備やスマートICの設置などを進めていくことが有効となる。

(5) 新幹線駅と他都市とのアクセス性強化

等時間圏域分析によると、リニア中央新幹線が開業し、亀山中間駅が設置された場合、三重県内の多くの市町や亀山市周辺の他県都市において、これまでの名古屋駅経由等のルートより亀山中間駅を利用して首都圏、関西圏を向かうルートの方がより時間短縮効果が期待される。

こうした亀山中間駅を経由した時間短縮効果をより高いものにするためには、現在、亀山駅と県内各都市とを結ぶ交通ルートでは脆弱であり、より亀山駅と他都市を結ぶルートの高速化および利便性の向上が重要となる。

既存の鉄道路線の場合は亀山駅との便数において増便を図ったり、特急、急行、快速など既存路線における時間短縮が必要となる。

等時間圏域分析によれば、特に三重県の南部地域では、亀山駅までのアクセス手段として自動車を用いたケースの方でより時間短縮が図れるとの結果が出ており、高速バスや自家用車等でのアクセス性向上を図るような整備が求められる。

亀山中間駅と各地を結ぶ鉄道路線や高速バス等の交通ネットワークを充実させ、リニア中央新幹線とのスムーズな連携を進めることで、遠距離型の高速交通と地域型交通のターミナル的機能を持った駅としての展開も期待される。

(6) 新幹線駅と市内各地とのアクセス性確保（バス等）

リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置された場合、亀山市への交流・定住人口流入が予想される。亀山市を目的地として来訪するビジネス客・観光客の利便性確保を図るためにも、亀山中間駅と市内各地とのアクセス性を向上させる必要がある。

また、亀山市民にとってもリニア開通による他都市へのアクセス向上をより実感してもらうためにも、駅と市内各地とのアクセス道路やバス路線の充実を図っていく必要がある。

(7) 乗り換え拠点ではなく、目的地としてヒトを呼び込むための地域資源のアピール・ブラッシュアップ

リニア中央新幹線の亀山中間駅が設置された場合、首都圏や関西圏との時間距離の短縮により、三重県内の多くの市町や滋賀県の一部地域を含む期待可能エリアからの乗り換え拠点としての利用や県外他都市から三重県に来る際の乗り換え拠点（玄関口）としての役割が期待されることは既に見てきた。

もっとも、単なる乗り換え拠点としての役割を果たすだけでは、亀山中間駅は利用されても、駅周辺施設や市内への波及効果が小さくなることが懸念される。事例調査でも指摘があったように、新幹線駅ができたからと言っても、自然に人がやって来るわけではなく、地域自体が目的地となるような魅力を持つ必要がある。逆に、交通不便な地域でも、地域自体に魅力があれば、交流人口は拡大する。従って、亀山中間駅の設置に向けては、並行して地域資源のアピールやブラッシュアップ等を通じて、他地域から魅力あるまちづくりを進めていく必要がある。

(8) 商業・サービスニーズの拡大を地域活性化につなげる産業政策の展開

亀山地域の産業は、これまでも高速道路等の整備による交通アクセスの利便性等を活かして製造業の集積を高めるなど第2次産業を中心に発展してきた。一方で、商業・サービス業等の第3次産業の活性化は産業政策のうえでの課題となっている。

リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置により予想される影響・効果でも見たように、亀山中間駅が設置された場合には、いずれの場所に駅が設置されるにせよ、リニア駅・在来線駅の周辺地域において商業・サービス面でのニーズが発生する可能性が高い。また、プロモーション等を通じて観光等の産業への波及も期待されており、こうした機会を捉えて亀山地域における第3次産業の振興に結び付けていくような、商業活性化やサービス業支援などの産業政策の展開も求められる。

(9) 新幹線駅設置後のまちづくりビジョン・計画 の策定とその実行

事例調査によると、新幹線駅設置時点で明確な新幹線駅及び駅周辺におけるまちづくりビジョン・計画が策定されていなかった羽島市では駅設置後もスムーズな駅及び周辺開発が進まなかった一方で、明確なまちづくりのビジョン・計画が策定されていた高崎市では高崎駅を中心とした都市機能の集積が図られるなど、両者に大きな差異がみられた。

リニア中央新幹線の亀山中間駅設置にあたっては、駅及び駅周辺のまちづくりビジョン・計画を十分な検討を重ねて策定し、策定後はそのビジョン・計画に沿ったまちづくりを県や周辺市町と連携しながら進めていく必要がある。



リニア中央新幹線中間駅設置・開業による影響把握調査
報告書

2018年3月発行

発行者	亀山市
編集	亀山市 企画総務部 企画政策室
	〒519-0195 三重県亀山市本丸町 577 番地
	TEL 0595-84-5123
	FAX 0595-82-9685
	E-Mail kikaku@city.kameyama.mie.jp
調査受託	株式会社三重銀総研