

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

亀山市

I. 調査概要	1
1. 調査の目的	1
2. 調査内容（調査フロー）	1
II. 亀山市を取り巻く内外環境の整理	3
1. 亀山市の状況（内部環境調査）	3
（1）土地利用の状況	4
（2）各種計画の整理	5
（3）人口状況等	13
（4）経済・産業の状況	17
（5）交通ネットワーク	30
2. 国・中部圏・三重県における施策の方向性（外部環境調査）	33
（1）わが国における経済社会の潮流と施策の方向性	33
（2）中部圏の方向性	39
（3）三重県の状況	42
（4）周辺市の状況	53
3. この章のまとめ	57
（1）内部環境調査	57
（2）外部環境調査	58
III. 新幹線駅設置による変化・影響の検討（調査対象駅所在都市の定量調査）	61
1. 調査対象駅と影響把握調査	61
（1）選定の切り口と対象駅	61
（2）調査対象駅の位置と情報	62
（3）調査対象駅所在都市の統計データ	75
2. この章のまとめ	111
（1）人口	111
（2）製造業	111
（3）商業（卸売・小売業）	113
（4）まとめ	114
IV. 調査対象駅所在都市の事例調査	117
1. 岐阜羽島駅	117
2. 高崎駅	128
3. 新鳥栖駅	136
4. この章のまとめ	144
（1）調査対象駅別のまとめ	144
（2）類型別のまとめ	150
【参考】先進自治体ヒアリング（リニア岐阜駅）	152

V. リニア中央新幹線中間駅設置による時間短縮効果	155
1. 等時間圏域の分析	155
(1) 亀山市から全国47都道府県への所要時間の変化	156
(2) 三重県内29市町から東京・大阪への所要時間の変化	165
2. 時間短縮による期待エリアの把握	180
(1) 亀山中間駅と周辺新幹線・リニア駅との位置関係	180
(2) 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	181
3. この章のまとめ	201
(1) 「亀山市から全国47都道府県への所要時間の変化」からの示唆	201
(2) 「時間短縮による期待エリアの把握」からの示唆	202
VI. 各種調査から導出される影響・効果及び今後の方向性	203
1. これまでの調査からの示唆	203
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	210
3. 亀山中間駅に期待される機能・役割	217
4. 亀山中間駅設置に向けて目指すべき方向性	220

I. 調査概要

1. 調査の目的

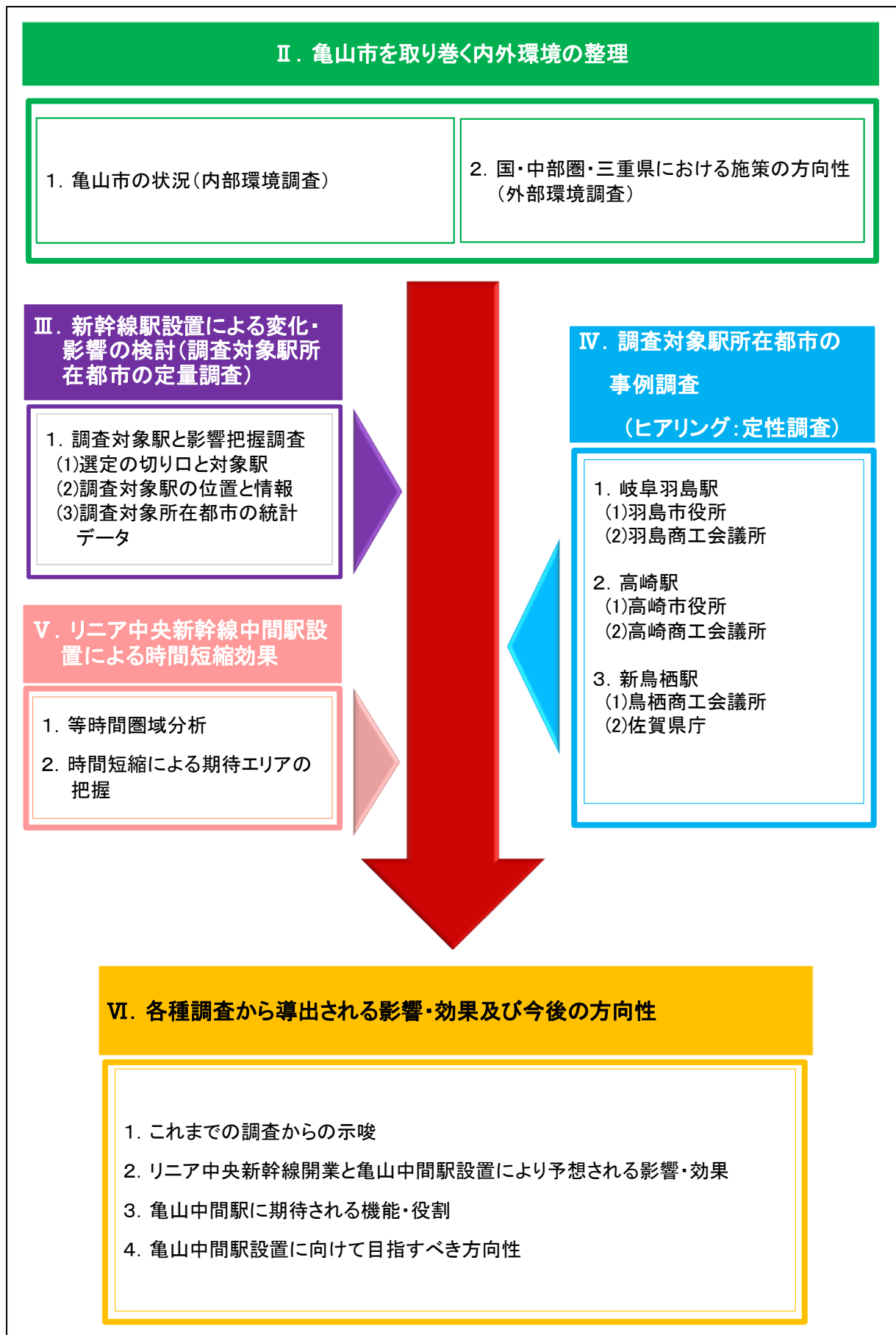
リニア中央新幹線については、2027年に先行開業を目指す東京・名古屋間において各所で工事が着々と進んでいる。また、名古屋・大阪間の整備についても、2045年の開業予定となっていたが、昨年度から早期の全線開業に向けて財政的支援が行われており、最大で8年間前倒しされる可能性が生じてきている。本市としても、これらの動向を契機として、リニア中央新幹線市内停車駅の誘致に向けた活動を積極的に展開しているところである。

本調査は、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基礎的資料として、先行開業を予定する東京・名古屋間の開業及び東京・大阪間の全線開業の際に本市に停車駅が設置された場合の社会・経済的な影響・効果について調査・分析を行うものである。

2. 調査内容（調査フロー）

- (1) 亀山市における人口、産業、交通インフラ等の内部環境を概観・整理する。
- (2) わが国の社会・経済の潮流、三重県及び亀山市周辺地域の状況や計画など亀山市を取り巻く外部環境面について概観・整理する。
- (3) 新幹線駅設置による変化・影響を検討するために既存新幹線停車駅所在都市の状況について人口動態、産業等の側面を定量的に整理する。
- (4) 上記で定量的な分析を行った停車駅所在都市へヒアリングを行い定性的な影響・変化を整理する。
- (5) リニア中央新幹線亀山市内停車駅（以下、「亀山中間駅」という）の設置により想定される時間短縮効果を等時間圏域図等を用いて確認し、時間短縮による期待エリア等の把握を行う。
- (6) (1)～(5)の調査から浮かび上がる事象を整理することで、導かれた事項をキーワード的に抽出し、SWOT分析の手法を用いて整理する。
- (7) 調査のまとめとして、リニア中央新幹線中間駅の設置により予想される影響・効果や亀山中間駅に求められる機能・役割及び目指すべき方向性・検討項目について確認する。

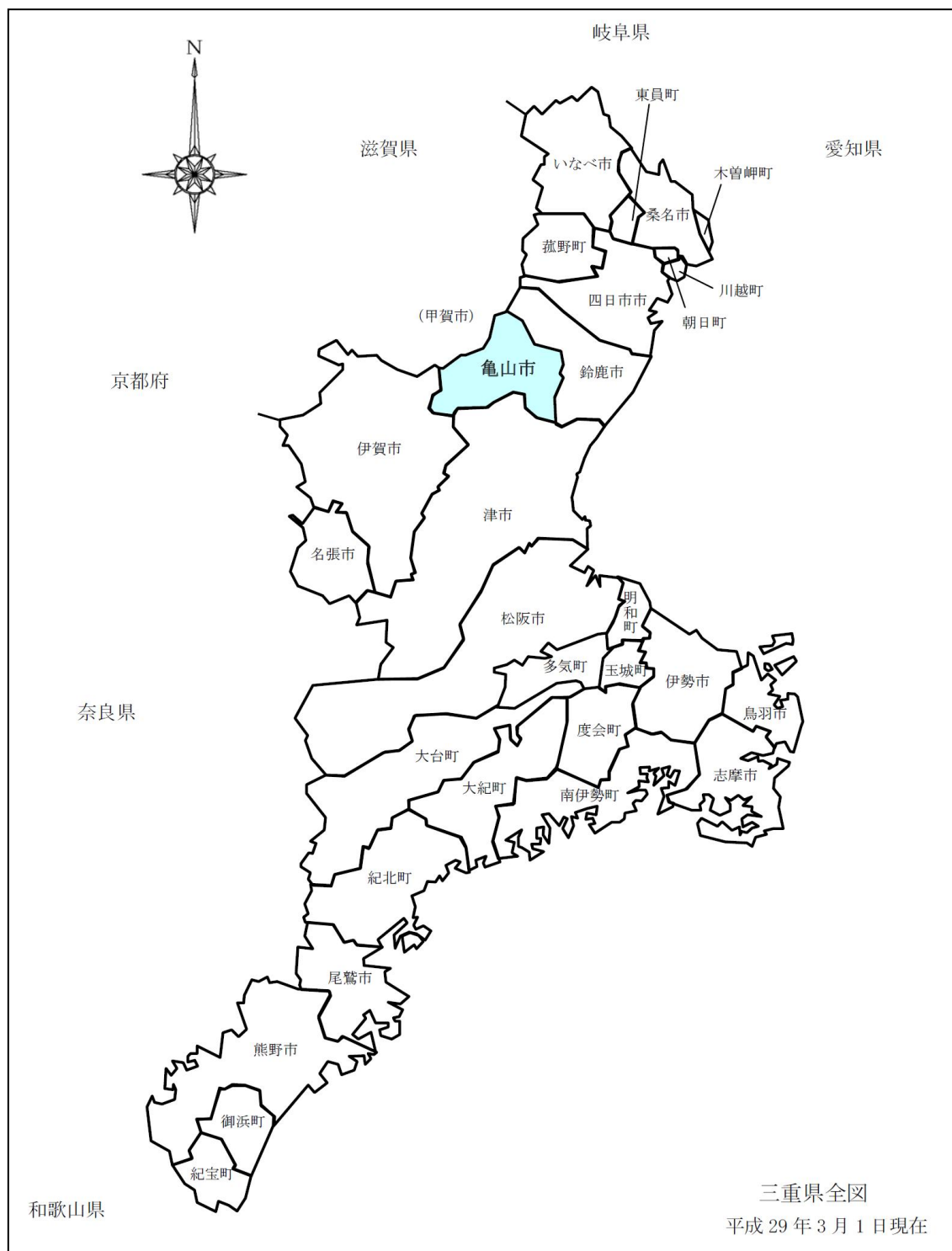
＜調査フロー図＞



Ⅱ. 亀山市を取り巻く内外環境の整理

1. 亀山市の状況（内部環境調査）

図表Ⅱ－1－1 三重県地図と亀山の位置



（資料）亀山市「数字でみる亀山市」

(1) 土地利用の状況

①自然・地理的環境

亀山市は三重県の中北部に位置し、県庁所在地である津市や県内最大人口の四日市市、製造業を中心とした産業都市である鈴鹿市からは概ね 20km 圏内にある。

また、県外との位置関係を見ても、愛知県の名古屋市からは約 60km、大阪府大阪市からは約 100km の距離にあるなど、中京圏と関西圏のほぼ中間に位置している。

古くから東西交通の要衝となっていることから人・もの・情報の交流が進み、それらがまちの発展を支えている。

面積は、191.04 k m²であり、市の北西部には、標高 500m から 900m 前後の山々が連なる鈴鹿山脈がある。東方面にかけては、伊勢平野へと続く傾斜面の丘陵地や台地が形成され、中央部には、伊勢湾へと注ぐ鈴鹿川と中ノ川が東西に流れている。

2013 年の年間平均気温は 15.2℃、冬季（2014 年 1 月）の平均気温は、4.0℃と伊勢湾内陸部の温暖な気候である。

②土地利用の状況

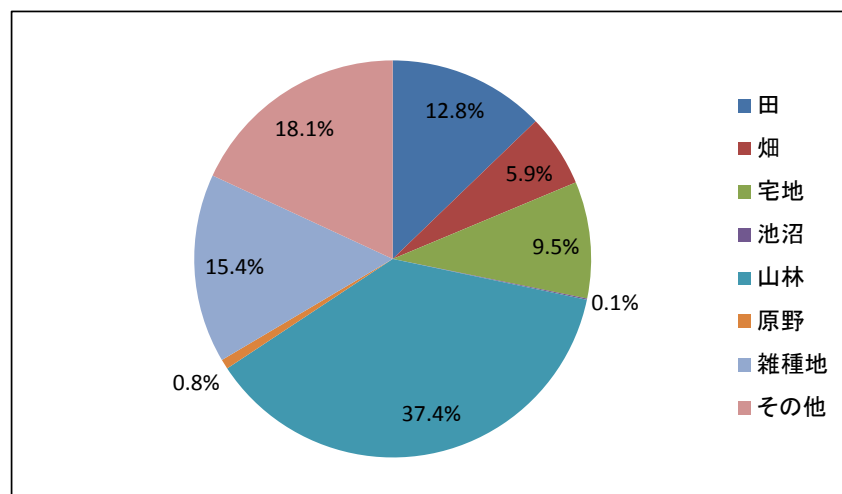
亀山市の地積をみると、全体 90 k m²のうち山林が 45.3 k m²と最も多く宅地は 11.8 k m²となっている。土地利用の状況を見ると、山林が全体の 37.4%、宅地が 9.5%となっている。

図表Ⅱ－1－2 亀山市の地積の状況

(単位:k m²)

	田	畑	宅地	池沼	山林	原野	雑種地	その他	計
地積	16.2	7.4	11.8	0.0	45.3	1.0	7.8	0.5	90.0

図表Ⅱ－1－3 亀山市の土地利用の状況



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

（２）各種計画の整理

①総合計画

(1) 将来都市像

2025 年までを計画期間とする第 2 次亀山市総合計画『グリーンプラン 2025』を 2017 年 3 月に策定している。

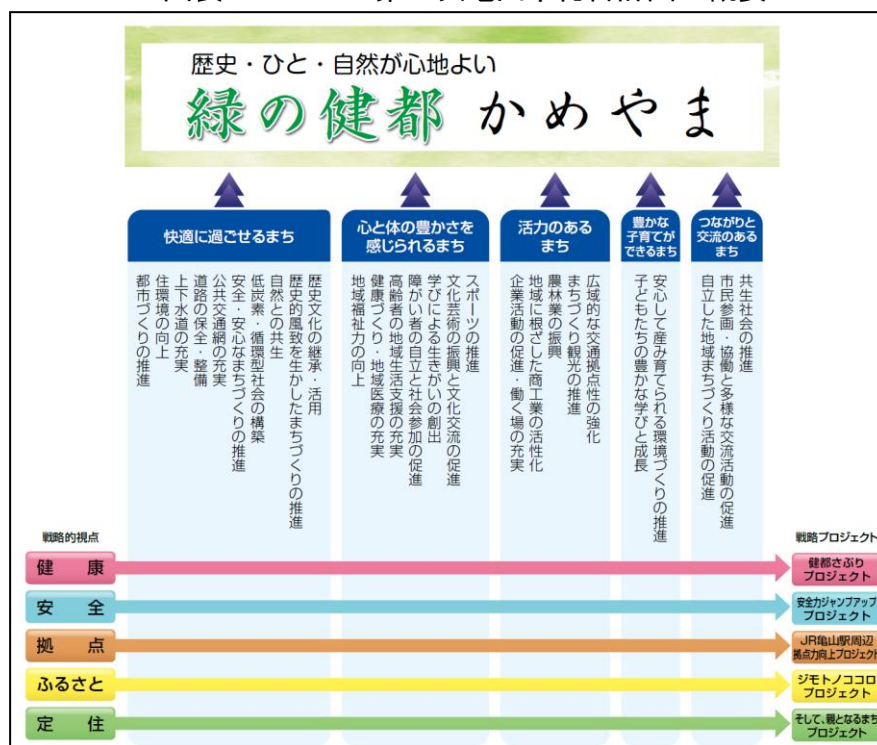
そのなかで、亀山市は、これまで顔の見える5万都市として、小さいながらも「暮らしやすさ」や「心地よさ」を備えた活力のある都市へと成長しており、今後も亀山市の魅力である豊かな緑や歴史文化と共生しながら、交通拠点性を高め、持続的に成長する都市であることを目指している。

亀山市の心地よさを「まち」も「ひと」も健康な状態であると捉え、それをさらに高め、次代へつなげるため、持続的に発展し続けられる「健康都市」でありたいという想いを、将来都市像『歴史・ひと・自然が心地よい 緑の健都 かめやま』として示している。

(ロ) 目指すまちのイメージ

将来都市像の実現に向けたまちづくりを進めるため、そこから導かれるまちのイメージとして、①快適に過ごせるまち、②心と体の豊かさを感じられるまち、③活力のあるまち、④豊かな子育てができるまち、⑤つながりと交流のあるまち、の5つを掲げ、それぞれの視点による亀山らしいまちづくりを目指している。

図表Ⅱ-1-4 第2次亀山市総合計画の概要



(資料) 亀山市「第2次亀山市総合計画 グリーンプラン 2025」

(ハ) まちづくりの基本方針

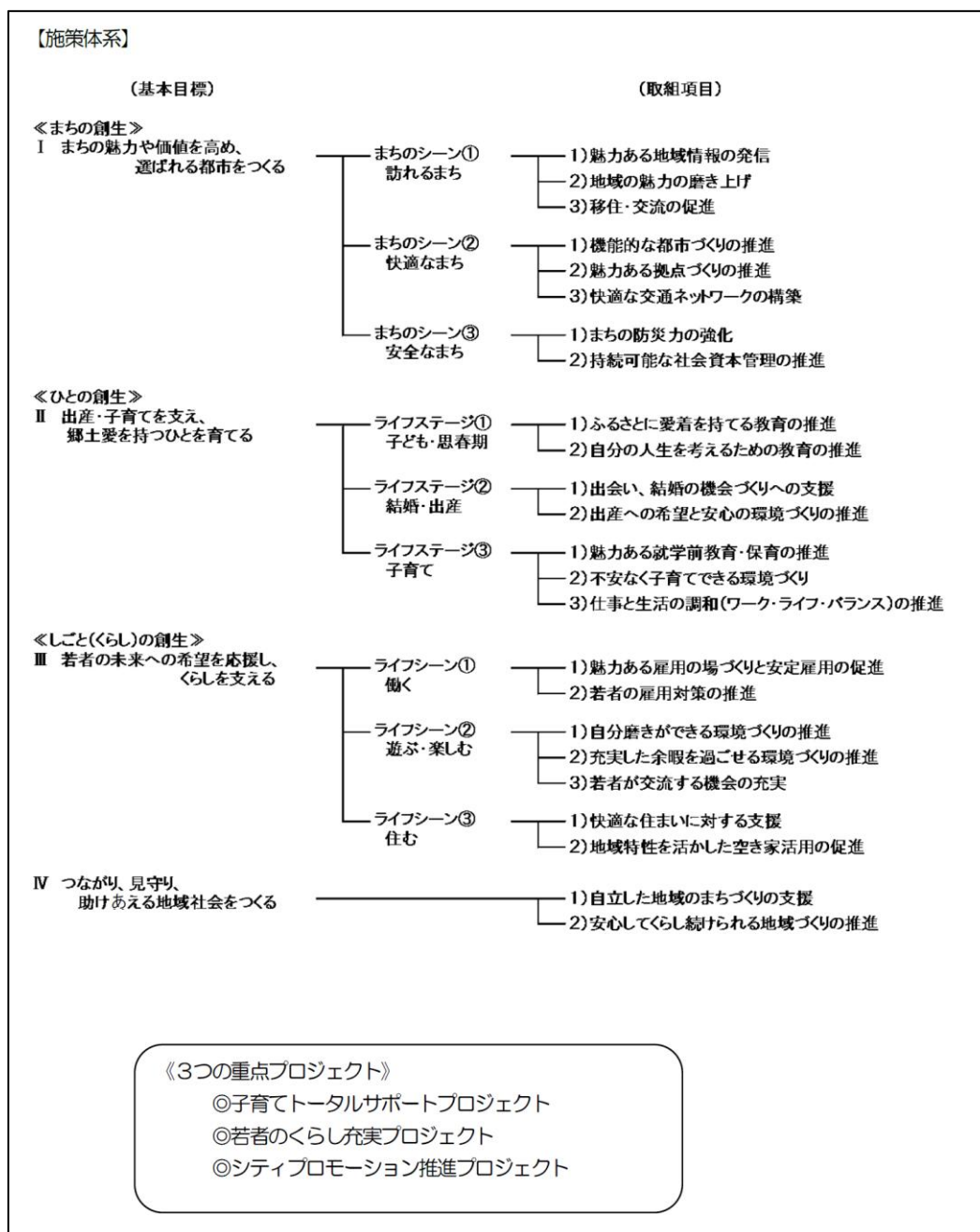
将来都市像の具現化を図るためには、市民・団体・地域・事業者など亀山市に関わるすべての主体がそれぞれの持つ力を合わせ、連携・協働してまちづくりを進めることが重要となる。市民と地域の持つ力を生かし、輝かせるまちづくりとして、『市民力・地域力が輝くまちづくり』を、まちづくりの基本方針として位置づけている。

②総合戦略

2016年2月に「亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定した（2017年2月改訂）。2015年度から2019年度までの5年間を計画期間としている。

総合戦略では、①まちの魅力や価値を高め、選ばれる都市をつくる、②出産・子育てを支え、郷土愛を持つひとを育てる、③若者の未来への希望を応援し、暮らしを支える、④つながり、見守り、助けあえる地域社会をつくる、という4つの基本目標のもと施策を進めている。

図表Ⅱ－1－5 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略の政策体系



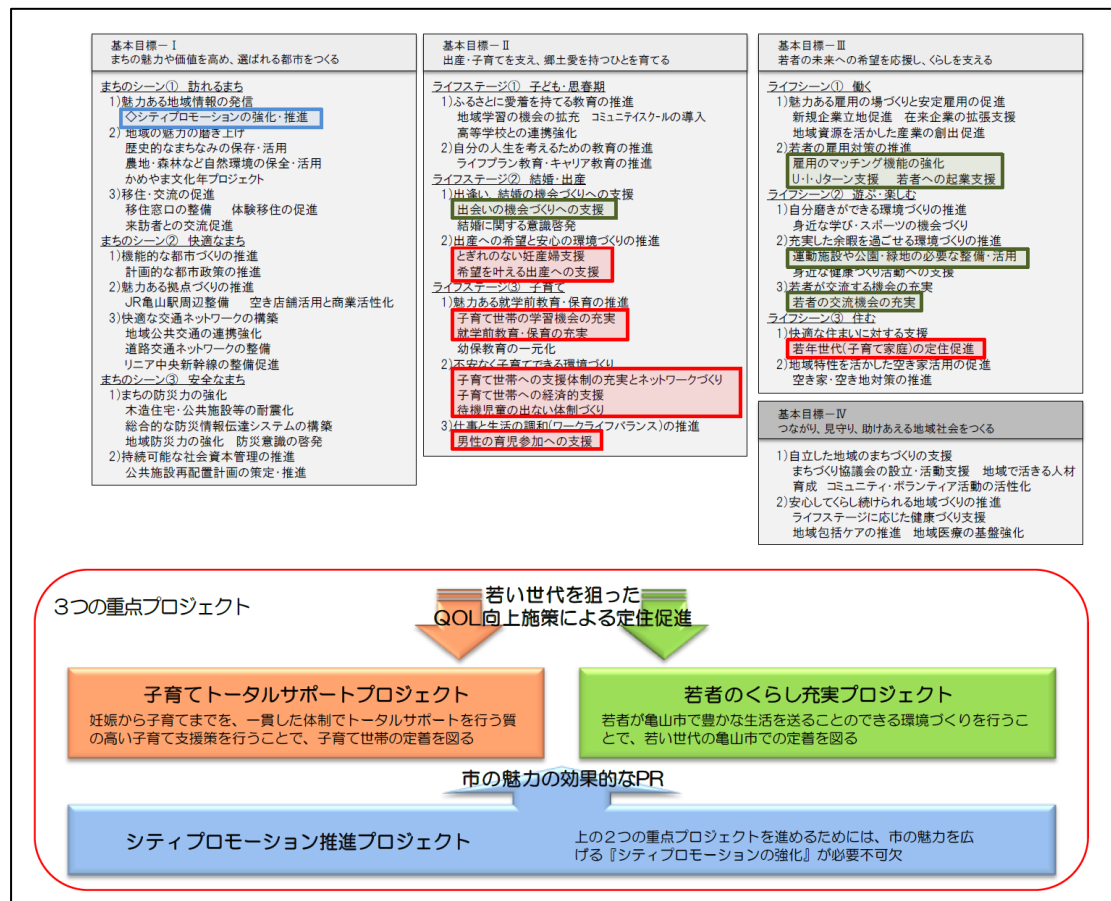
（資料）亀山市「亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

また、総合戦略の期間内に進める施策の中でも、特に重点を置き、行政資源の配分を行い、積極的に進めるものを重点プロジェクトとして位置づけている。

重点プロジェクトは、「若い世代の定住促進」と「市民のくらしの質を高める取組」をポイントとして捉え、ターゲットを絞り込んだ取組を進めることで、若い世代の定住促進を図る。これらの取組の推進にあたっては、市民のくらしの質の向上につなげることを意識した取組とする。

更に、これら取組を効果的に推進するため、市の魅力を積極的に市内外にアピールしていく。こうした考え方に基づく3つの重点プロジェクトが、①子育てトータルサポートプロジェクト、②若者のくらし充実プロジェクト、③シティプロモーション推進プロジェクト、となる。

図表Ⅱ-1-6 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要



③都市マスタープラン

2010年に策定した「亀山市都市マスタープラン」において、亀山市における土地利用の方針として以下のようなゾーンを設定している。

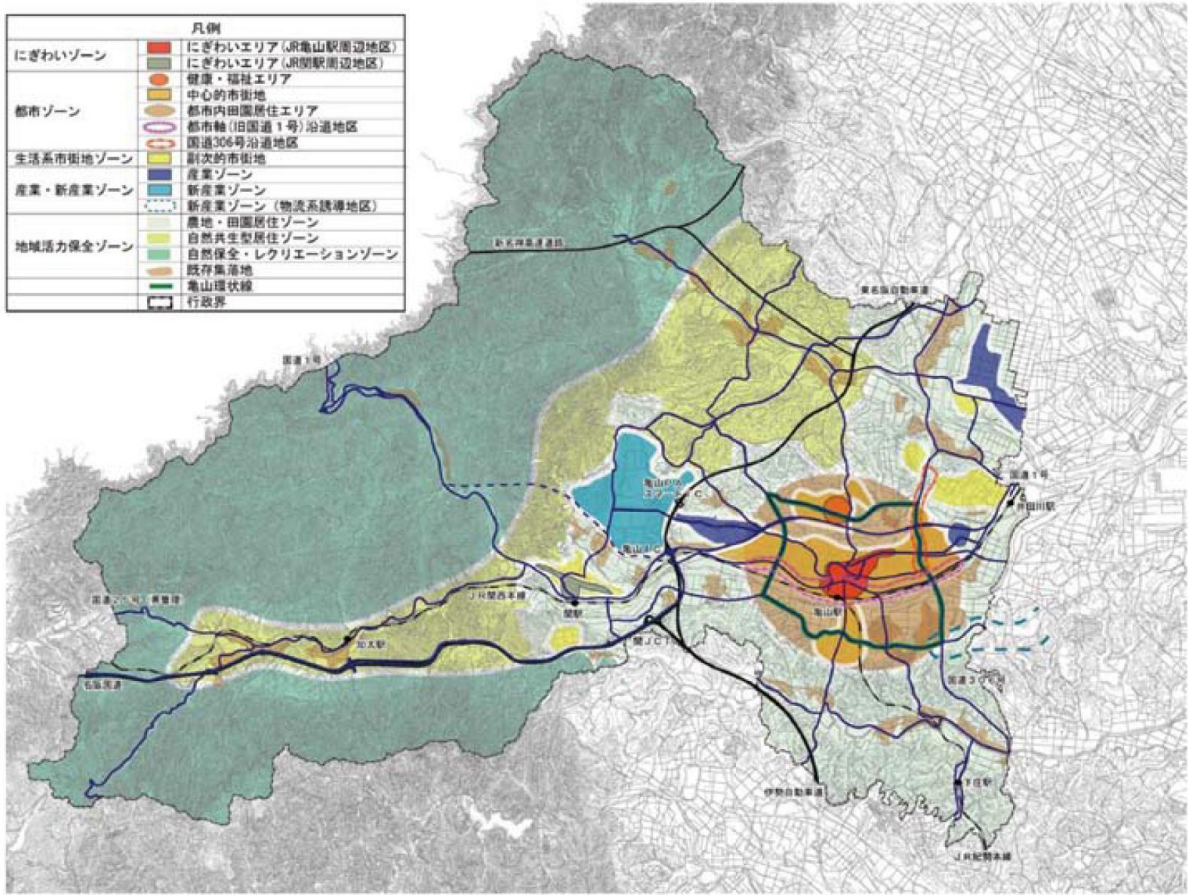
図表Ⅱ-1-7 亀山市都市マスタープランの概要

● にぎわいゾーン ① にぎわいエリア（JR亀山駅周辺地区） 居住機能や公共公益施設などが一体的に配置された活気ある市街地としての整備・再生を進めます。  【市街地整備の方針】 ・JR亀山駅周辺の整備・再生 ・商店街が持つ基盤を活かした活動の支援 ② にぎわいエリア（JR関駅周辺地区） 歴史文化に触れることのできるにぎわい拠点づくりを進めます。 【市街地整備の方針】 ・関駅及びその周辺を含めた景域全体の景観形成 ◆にぎわいをつくる産業（商業）の立地誘導 ● 都市ゾーン ① 健康・福祉エリア 地域の魅力の向上を図るとともに、住環境への負荷の大きな施設を規制するなど地域の位置づけにふさわしい周辺環境の確保に努めます。 ② 中心的市街地 自然環境や歴史文化と共生した美しい市街地を形成します。 【市街地整備の方針】 ・用途地域内未利用地の活用 ・狭隘道路の整備 ・空き家・空き地の活用 ③ 都市内田園居住エリア 市街地と調和した適正な維持・活用を図ります。 ④ 都市軸沿道地区 沿道サービス施設の誘導を図るなどにぎわいの創出に努めます。 ⑤ 国道306号沿道地区 既存住宅団地等の市街地と連携した沿道サービス施設の集積を促進します。	● 生活系市街地ゾーン ① 副次的市街地 幅広い世代が安心・安全に暮らせる良好な住宅市街地の整備・再生を図ります。 ◆市街地及び集落地内の未利用地及び空き家の活用 ● 産業・新産業ゾーン ① 産業ゾーン 新産業ゾーンと連携した産業基盤の充実を図ります。 【市街地整備の方針】 ・長期的な視点での適正な住工共存の環境創出 ② 新産業ゾーン 新産業ゾーンを形成して、県土の振興に結びつく拠点づくりを進めます。 高速交通網の充実や地域特性を活かし、新産業ゾーンへの産業集積を進めます。 【市街地整備の方針】 ・新たに必要な産業用地の確保については、インターチェンジ周辺等の適正な場所への集約 ● 地域活力保全ゾーン ① 農地・田園居住ゾーン 自然や農業環境と調和のとれた適切な保全と活用に努めます。 ② 自然共生型居住ゾーン 自然と共生した魅力的な居住地域の形成をめざします。 ③ 自然保全・レクリエーションゾーン 豊かな水を守るとともに、森林の持つ公益的機能を発揮できるよう森林の保護・育成を図ります。バイオマスや太陽光発電など、地域特性を活かした自然エネルギーの活用場として検討します。 都市計画区域の見直し（準都市計画区域の検討） 用途地域の見直し（用途変更・指定等）
--	---

（資料）亀山市「亀山市都市マスタープラン」

亀山市都市マスタープランにおいて策定された土地利用配置図は以下の通り。

図表Ⅱ－1－8 亀山市都市マスタープランの土地利用配置図



(資料) 亀山市「亀山市都市マスタープラン」

④公共交通利用計画

亀山市が目指すべき姿の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、2017 年 10 月に 亀山市地域公共交通計画【亀山市地域公共交通網形成計画】を策定しており、その中では、以下の基本方針のもと政策を進めていくこととしている。

基本方針① 亀山市が目指すべき交通体系の目標像の共有化

- 住民、行政、交通事業者が三位一体で亀山市の公共交通ネットワークを形成・維持していくにあたり、目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図ります。

基本方針② まちづくりと連携した市内全域で活用できる合理的な公共交通ネットワークの形成

- 個々の公共交通の役割と確保すべきサービス水準を明確にするとともに、各公共交通を維持していくための主体を明確に位置づけることにより、コンパクトシティのまちづくりと連携し、コミュニティバスのみでなく、鉄道、営業路線バス、廃止代替路線バス、乗合タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネットワークを形成します。

基本方針③ 地域の利用者ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減

- 住民の移動需要特性を的確にとらえる中で、定時定路線型のバス運行に限らず、福祉施策とも連携し、市民生活を支援する乗合タクシー運行システムの導入を図ります。
- コミュニティ系バス路線の再編にあたっては、現状程度の財政負担の範囲内で利便性を確保することとし、効率的・効果的な運用をします。
- 各バス路線の機能・利用環境及びサービス水準に応じた利用者負担（バス運賃）の見直しを実施します。

基本方針④ サービス水準の確保と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開

- 共通回数券の充実や環境や利用者に配慮したバス車両の改善など利用促進を誘導する施策を展開します。
- バス路線の評価・検証については、目標数値（総利用者数・乗車率・バス停乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適正に評価し、必要に応じて見直し（改善）をします。（PDCAの実施）
- バス路線維持のための欠損補助的な公的資金投入という視点から脱却し、民間交通事業者と経営指標の共通化を図ります。

基本方針⑤ 地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

- 地域生活バスについては、地域のニーズに応じた交通システムを地域が支えていく仕組みを構築する必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- 各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。

図表Ⅱ－１－９ 亀山市地域公共交通計画における市内公共交通現状図

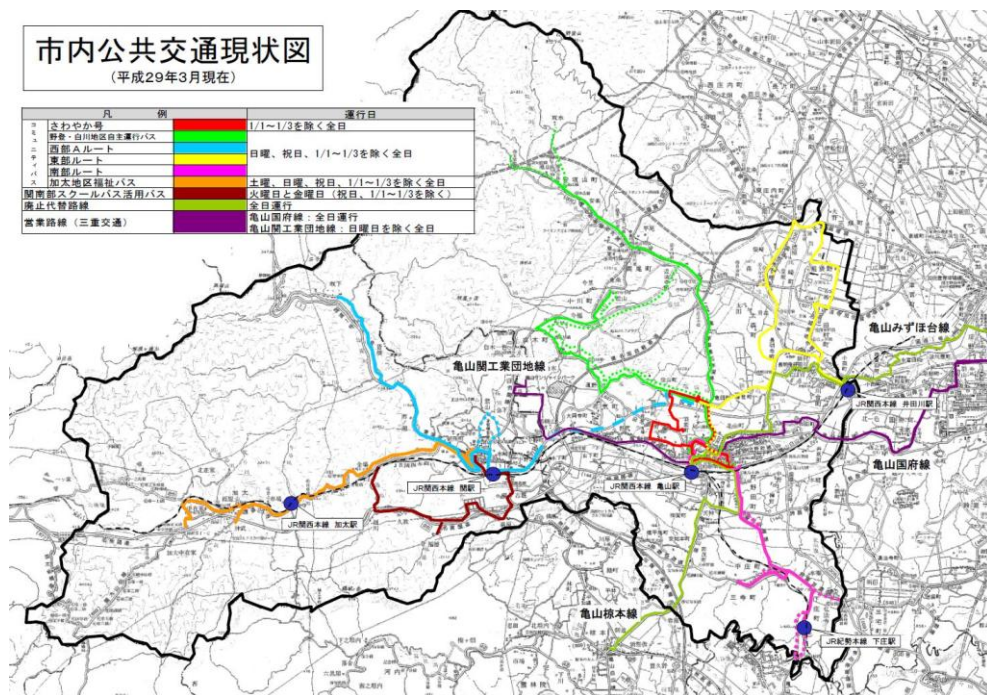
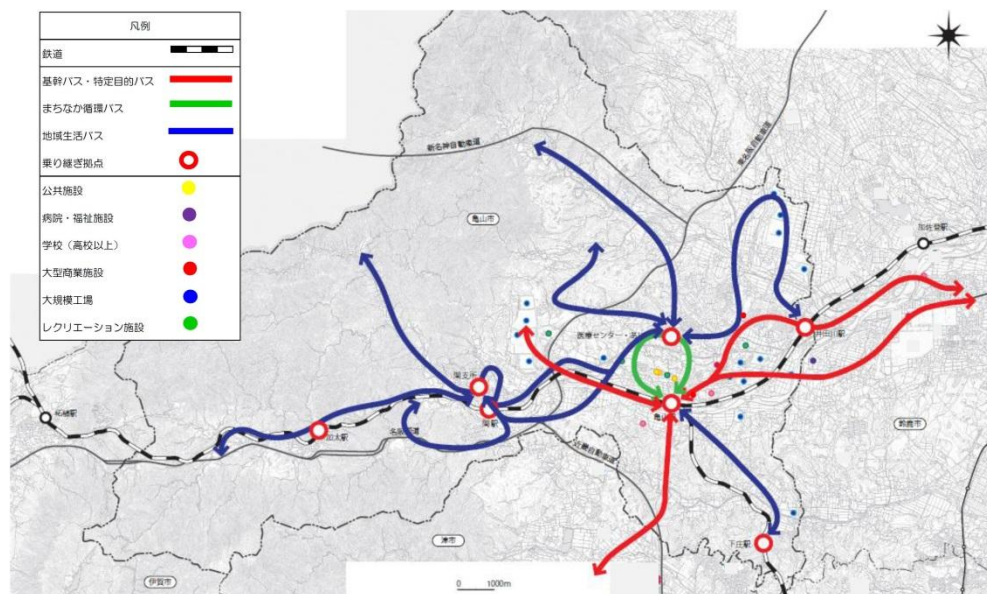


図 公共交通維持確保改善の考え方に基づく公共交通の将来イメージ図(平成33年度)



(資料) 亀山市「亀山市地域公共交通計画」

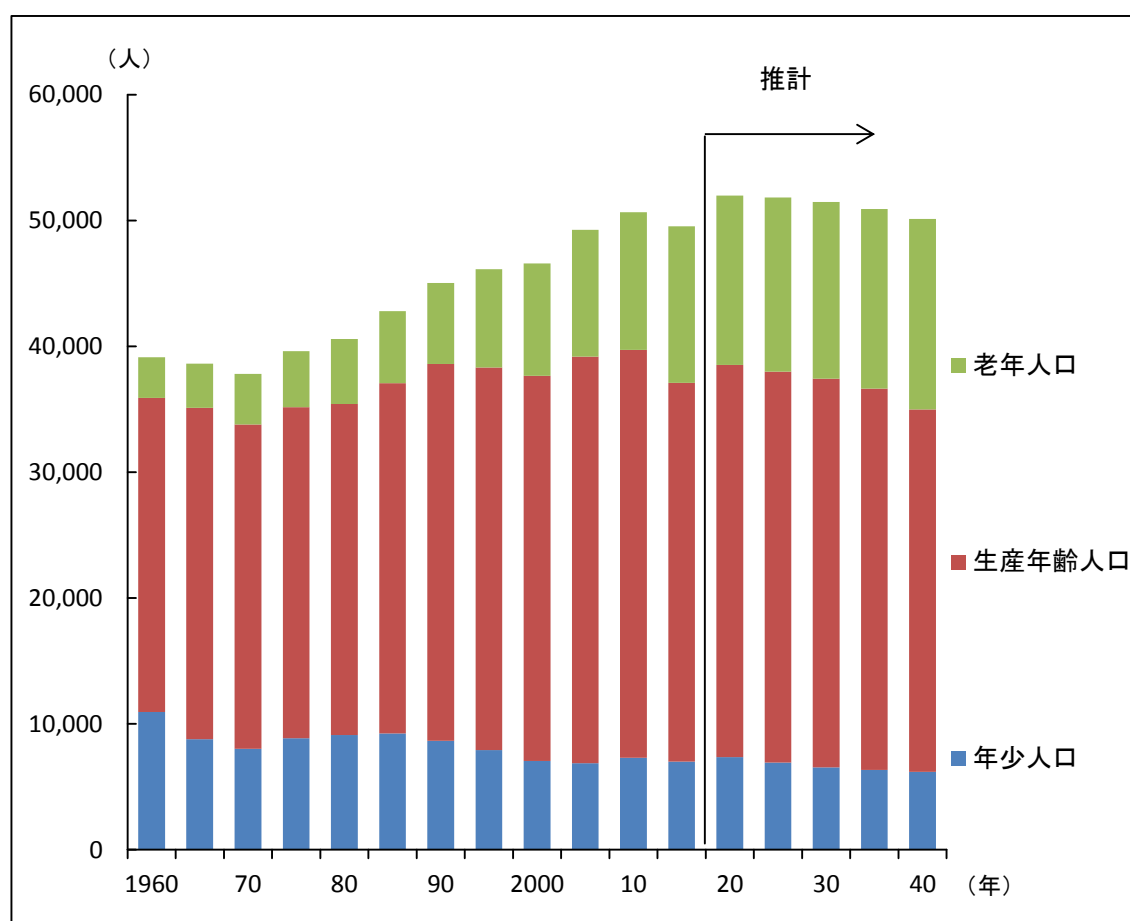
(3) 人口状況等

①人口推移

亀山市の人口は年少人口の減少により 1970 年にかけて減少したがその後は増加基調で推移し、1980 年には 4 万人を、2010 年には 5 万人を超えた。もっとも、2015 年には 45 年ぶりに人口が減少した。年齢階層別の人口構成をみると、老年人口の割合が拡大している。

人口の将来推計をみると、今後の人口はわずかに減少傾向となり、老年人口の拡大は続く見通しである。

図表Ⅱ－1－10 亀山市の人口推移（将来推計人口を含む）



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

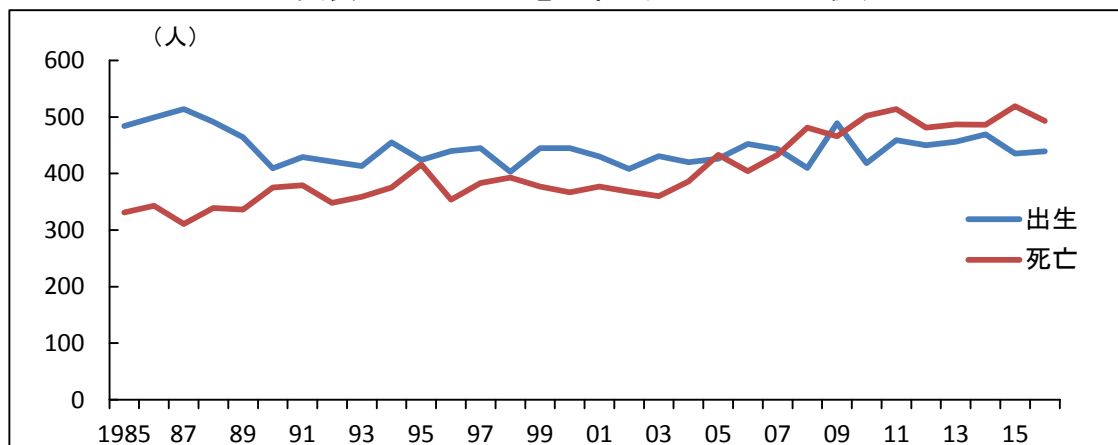
②人口増減（自然増減、社会増減）

(イ) 自然増減（出生、死亡）

1985 年以降の亀山市の出生数の推移をみると、1987 年の 514 人をピークに減少し、1990 年代以降はほぼ横ばい圏での推移となっている。

一方、死亡数は 1980 年代の 300 人台から徐々に増加しており、2015 年には 519 人と 500 人台を超えている。

図表Ⅱ－1－11 亀山市の出生・死亡の状況



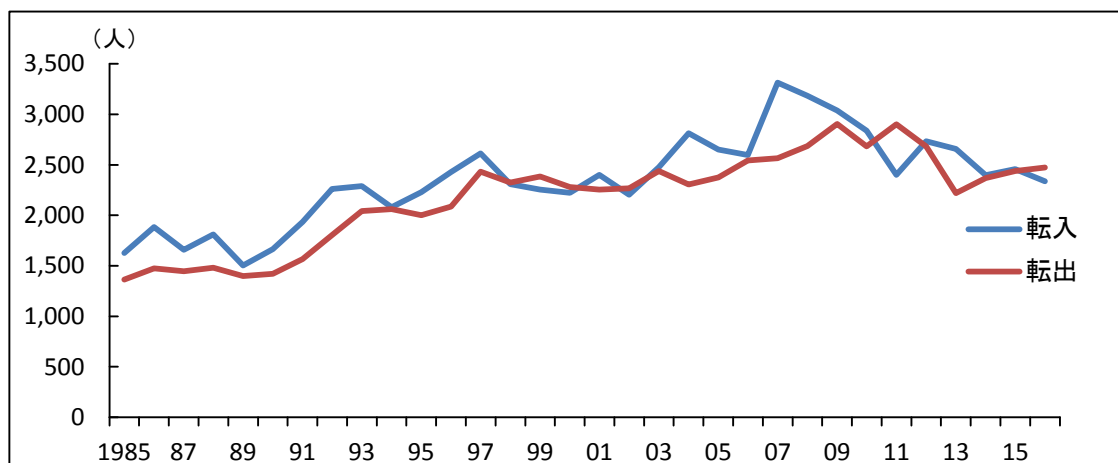
(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

(ロ) 社会増減（転入、転出）

1985 年以降の亀山市の転入数の推移をみると、1990 年以降は増加基調で推移し、特に 2000 年代前半から半ばにかけて増加ペースが強まり、2007 年には 3,315 人とピークに達した。もっとも、その後は減少基調となっている。

転出数は 1980 年代から増加基調で推移し、2011 年に 2,903 人となったが、その後は減少から横ばい圏で推移している。

図表Ⅱ－1－12 亀山市の転入・転出の状況



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

③亀山市人口ビジョンによる人口推計（「亀山市人口ビジョン」より）

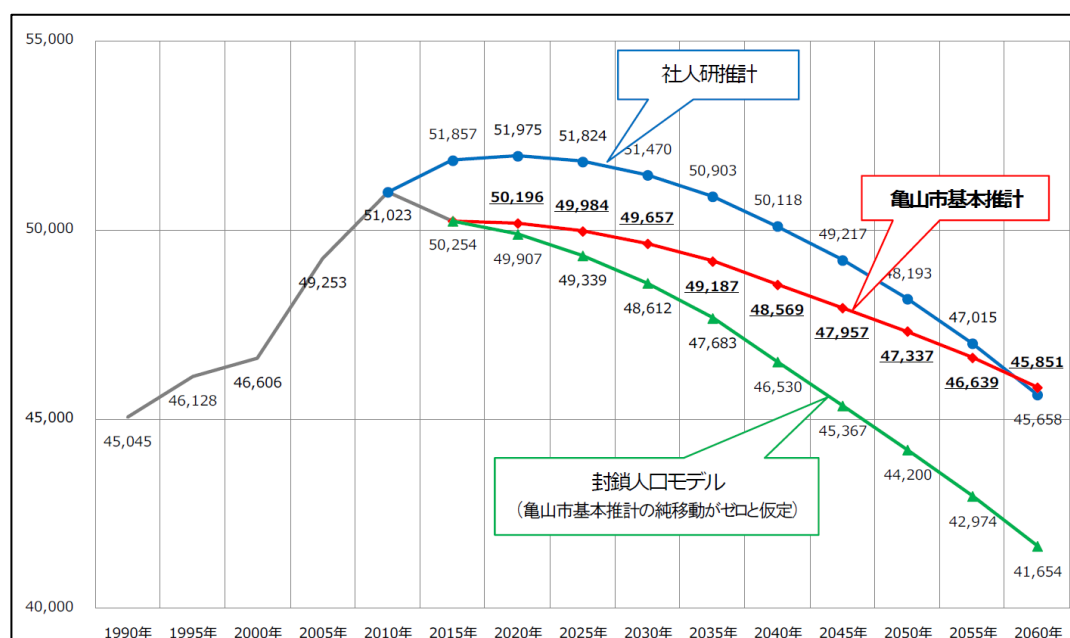
(イ) コーホート要因法による人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計は、2020 年まで人口が増加し、それ以降減少に転じているのに対して、亀山市基本推計の減少カーブは国立社会保障・人口問題研究所の推計よりも緩やかになっている。

2040 年には2015 年よりも約1,700 人減の48,569 人、2060 年には約4,400 人減の45,851 人になると推計されている。

亀山市基本推計における純移動をゼロと仮定する封鎖人口モデルで再計算すると、2060 年で亀山市基本推計よりも約4,000 人少ない41,654 人の推計となる。

図表Ⅱ－1－13 コーホート要因法による人口推計



国立社会保障・人口問題研究所推計：2010 国調人口を起点に、2005 国調人口との差を今後の推計の基準として算定

亀山市基本推計：2015 国調人口を起点に、2014 年までの住民基本台帳人口の推移と社人研推計の乖離を調整するため、純移動数の増加が突出していた2005 年～2010 年を除いた期間の変動状況を基準に算定

亀山市推計(封鎖人口)：亀山市基本推計において、純移動数をゼロと仮定して算定

(資料) 亀山市「亀山市人口ビジョン」

(d) 亀山市における人口の将来展望

本ビジョンにおける亀山市の将来人口の推計（亀山市基本推計）では、地方自治法における市の要件の一つである人口 50,000 人を 2040 年までは維持するものの、2020 年をピークにその後、人口は減少し続けることが見込まれている。

こうした状況を踏まえ、本市の行政基盤の根本である人口を可能な限り維持していくためには、自然減・社会減の対策をバランス良く進める必要がある。

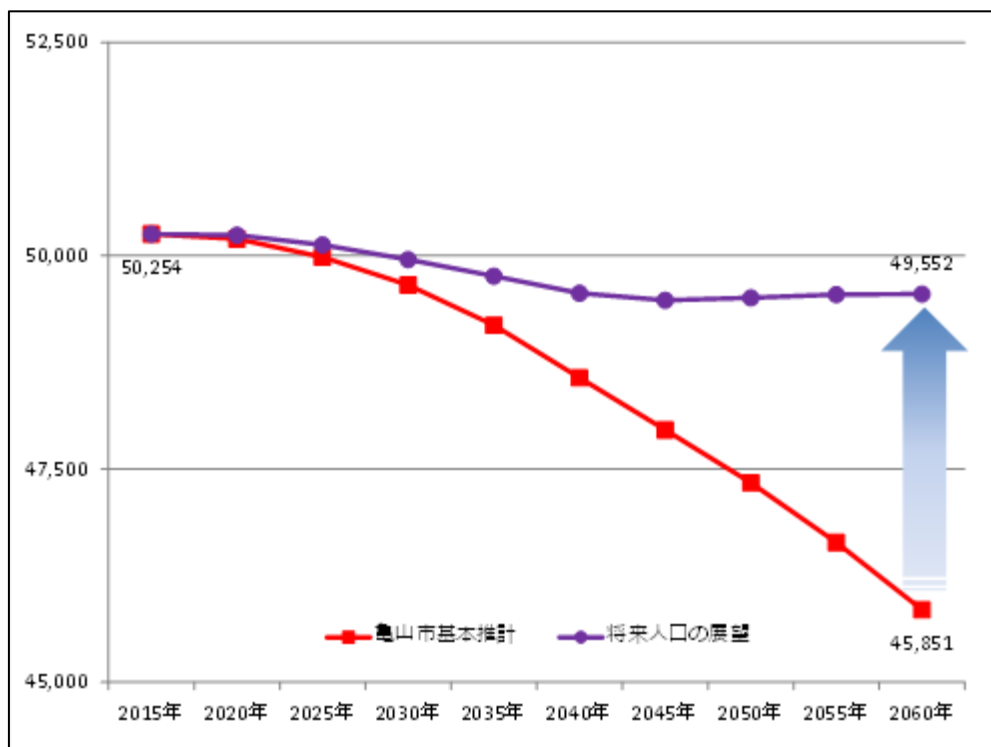
○人口展望

中長期的に見ても、本市が人口減少の局面へと推移することは避けがたい状況であるが、今後、人口減少対策を推進することにより、人口減少の進行を抑制することは可能であると考えられる。

そして、少しでも早く人口減少対策に取りかかることができれば、早期に人口減少社会からの脱却を図ることが可能になる。

亀山市においては、自然減・社会減対策を効果的に進めることにより、3,700 人の人口減少の抑制効果を発揮させ、2060 年に概ね 50,000 人の総人口確保をめざす展望を定める。

図表Ⅱ－1－14 亀山市の将来人口の基本推計と将来展望



(資料) 亀山市「亀山市人口ビジョン」

(4) 経済・産業の状況

①経済の構造（地域経済循環）

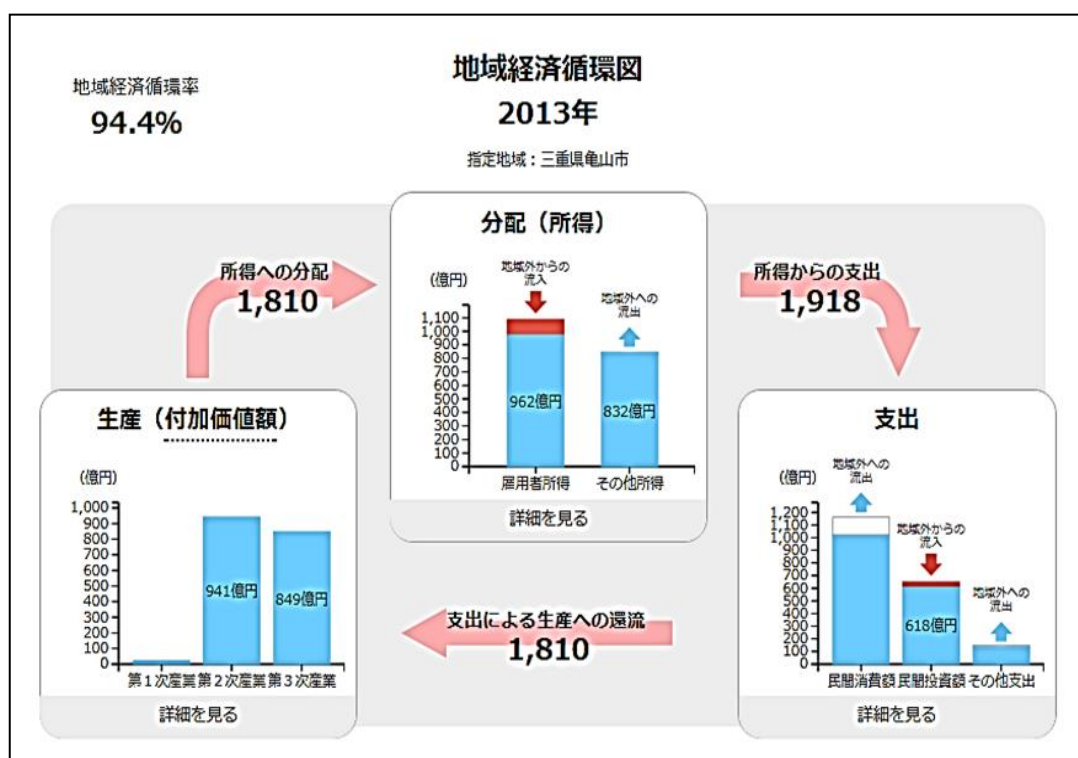
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、亀山市の地域経済循環率は94.4%となっており、概ね地域内の所得と生産のバランスがとれた状態になっている。

分配（所得）面をみると、地域外からの所得の流入がみられる。

支出面をみると地域外から流入している金額に比べて、地域外へ流出している金額の方が多くなっている。

生産（付加価値額）面をみると、第1次産業は小さく、第2次産業と第3次産業がほとんどを占めている。

図表Ⅱ－1－15 亀山市の地域経済循環図（2013年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

「その他支出」は、「政府支出」＋「地域内産業の移輸出－移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

②主な産業の動向

(イ) 第一次産業

亀山市は気候や土質が茶の栽培に適しており、古くから茶の生産が盛んであった。全国第3位の生産量を持つ三重県の中でも亀山市は有数のお茶どころとなっている。また、国産紅茶第1号品種「べにほまれ」を活用した亀山紅茶のブランド化を目指した活動が進んでいる。

(ロ) 第二次産業

生糸やローソクなどの地場産業が古くから盛んであった。1963年に、低開発地域工業開発促進法の地域指定を受け、製造業を中心とした内陸工業都市として発展してきた。

本田技研工業(株)鈴鹿製作所の取引関係により、非鉄金属産業などの自動車関連産業が多く立地しており、特に大きな割合を占めてきた。

2002年には「クリスタルバレー構想」の核企業となる世界的大手液晶関連企業が誘致されたことにより、FPD（フラットパネルディスプレイ）製造関連企業が県内に多く操業しており、亀山市内では「亀山・関テクノヒルズ」を中心に立地している。

以降、液晶関連産業の工業出荷額は増加したものの、世界的規模での市場の競争により生産が大きく左右されるため、デジタル市場での競争の市況を受けやすい産業構造となっている。

また、2016年3月には、航空機部品の製造を行う企業の本地域への進出に伴い、亀山市としてはじめて国際戦略総合特区「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の指定を受けている。

(ハ) 第三次産業

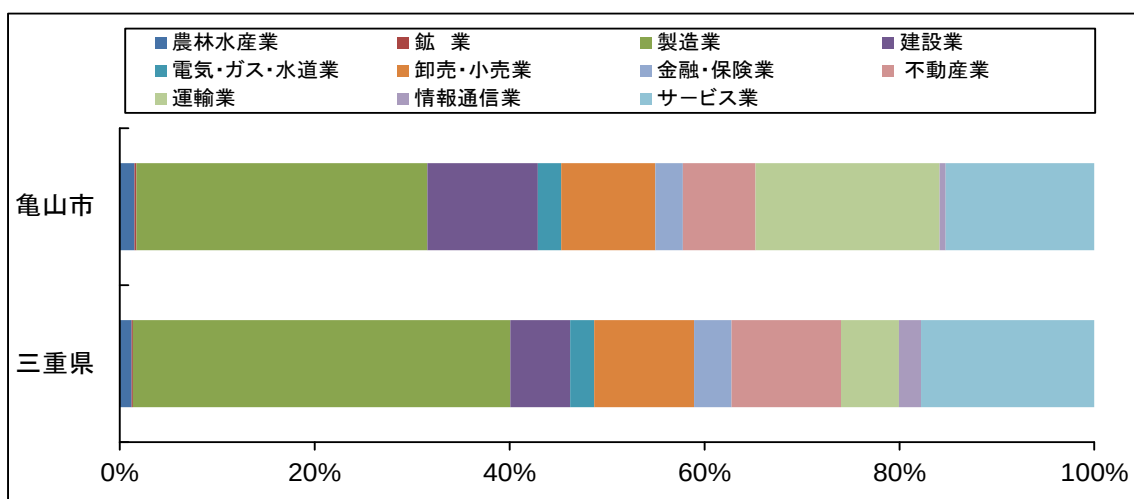
旧東海道沿いに商店街が形成され、それに隣接してショッピングセンターが立地している。もっとも、近年では隣接する鈴鹿市などに大規模な郊外型ショッピングセンターが立地していることも影響し、市外への消費流出が目立っている。

③産業構造

産業構造をみるために、県民経済計算における総生産額（産業部門）の数値を用いて三重県と亀山市の産業別の構成比をみると、亀山市は三重県全体に比べて製造業、不動産業、サービス業のウェートが小さくなっている。一方、建設業、運輸業のウェートが大きくなっており、特に運輸業のウェートは三重県全体に比べて3倍程度となっている。

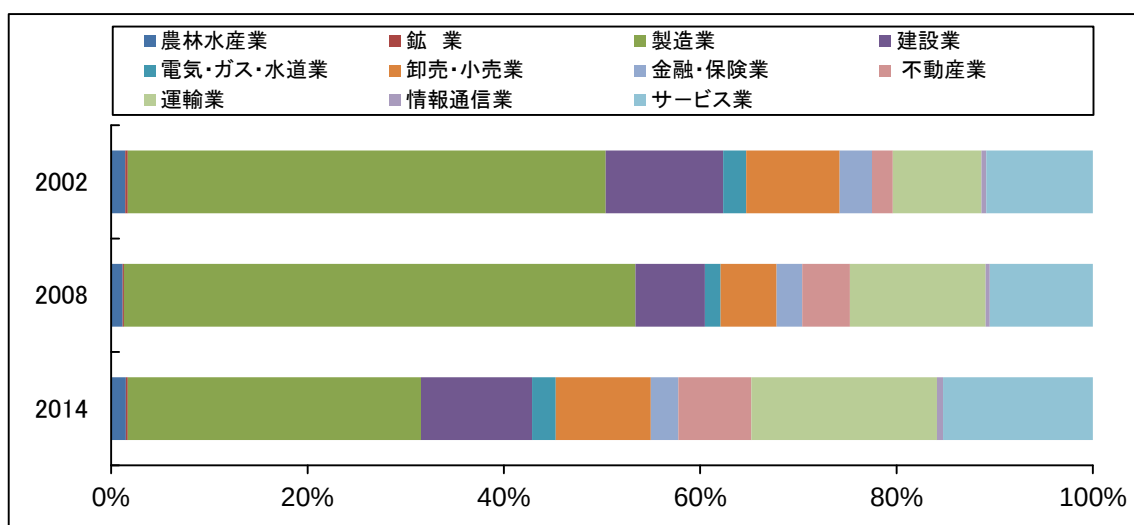
市内総生産額を用いて亀山市の産業構造を経年で比較すると、製造業のウェートは2002年から2008年にかけて上昇した後、2014年には大幅に低下している。建設業、卸売・小売業、サービス業は2002年から2008年にかけて低下した後、2014年には再び拡大している。不動産業、運輸業は2002年、2008年、2014年と徐々に拡大している。

図表Ⅱ－1－16 三重県と亀山市の産業構造の比較



(資料) 三重県「県民経済計算」「三重県の市町民経済計算」

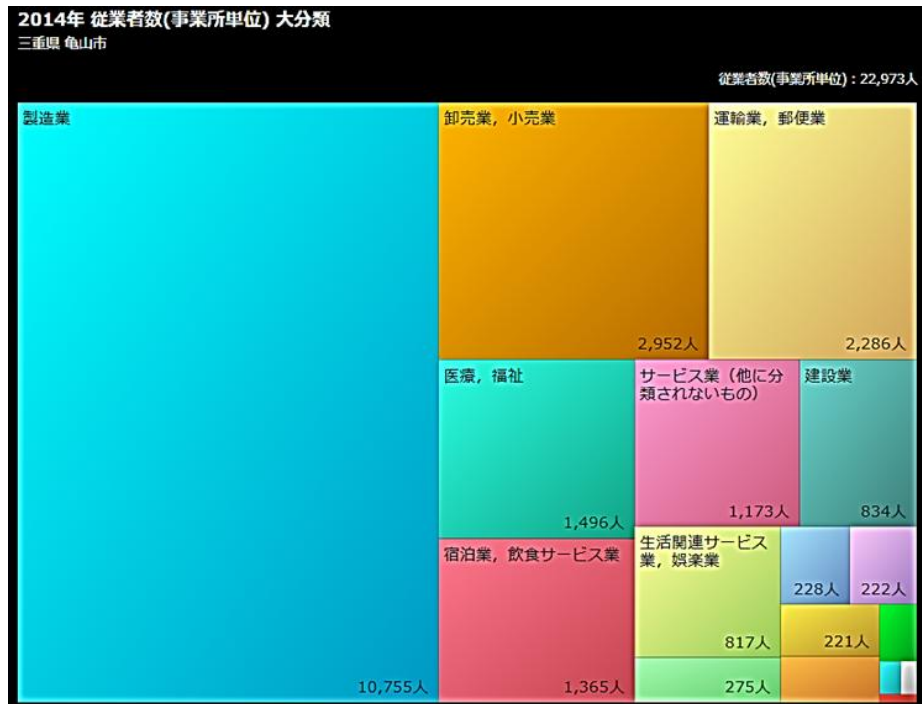
図表Ⅱ－1－17 亀山市の産業構造の変遷



(資料) 三重県「三重県の市町民経済計算」

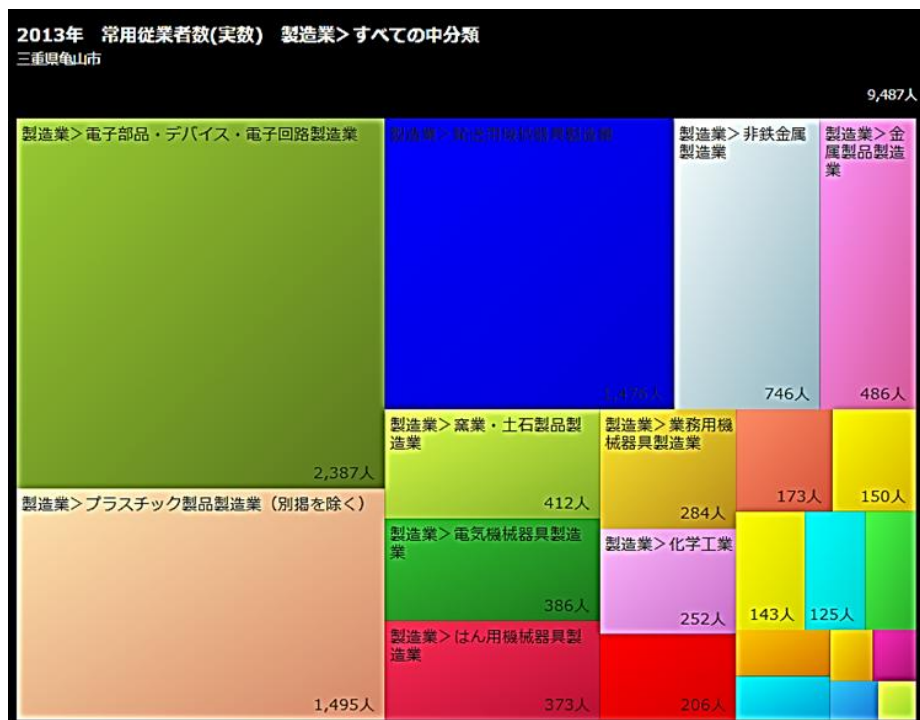
＜RESASによる産業構造図表＞

図表Ⅱ－1－18 亀山市の従業者数にみる産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅱ－1－19 亀山市の従業者数にみる製造業の産業構造（2013 年）



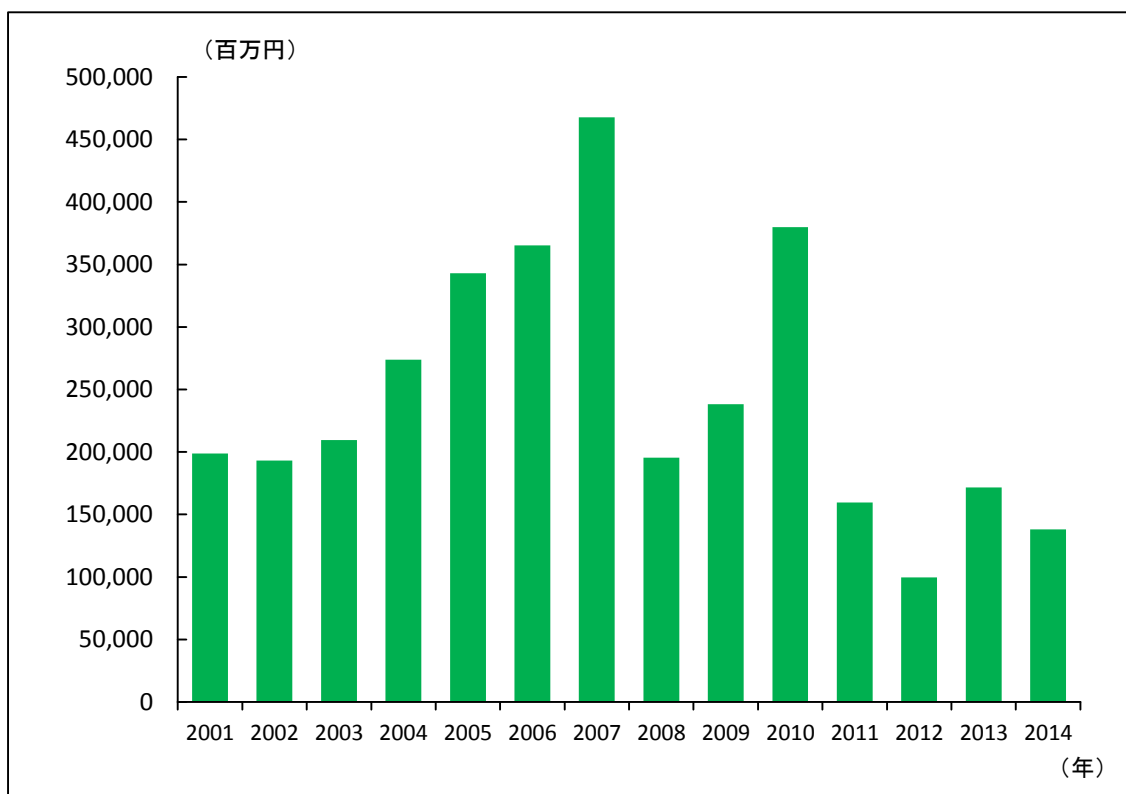
（資料）内閣府「地域経済分析システム」

④総生産

亀山市の経済活動の規模の変化をみるために、2001 年以降の市内総生産額の推移をみると、市内総生産額は 2001 年から 2003 年にかけて 200,000 百万円前後で推移していたが、2004 年以降は大幅に増加し、2007 年には 467,797 百万円と 2001 年の 2 倍以上の規模まで拡大している。

その後は、リーマンショック等の影響もあり、2008 年に再び大幅に低下し、2010 年にかけて持ち直したものの、2011 年以降は 2000 年代前半の規模を下回る水準で推移している。

図表Ⅱ－1－20 亀山市の市内総生産の推移



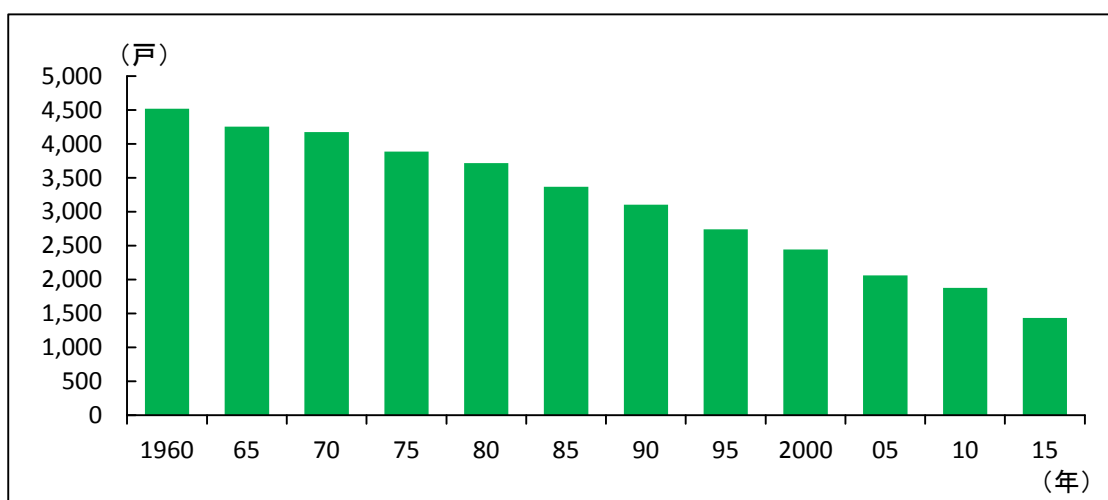
(資料) 三重県「三重県の市町民経済計算」

⑤農林業

1960 年以降の亀山市の農家数の推移をみると、1960 年は 4,518 戸と 4,500 戸を超えていたが、年々減少基調で推移しており、2015 年には 1,435 戸と 1960 年の 3 割程度の水準まで減少している。

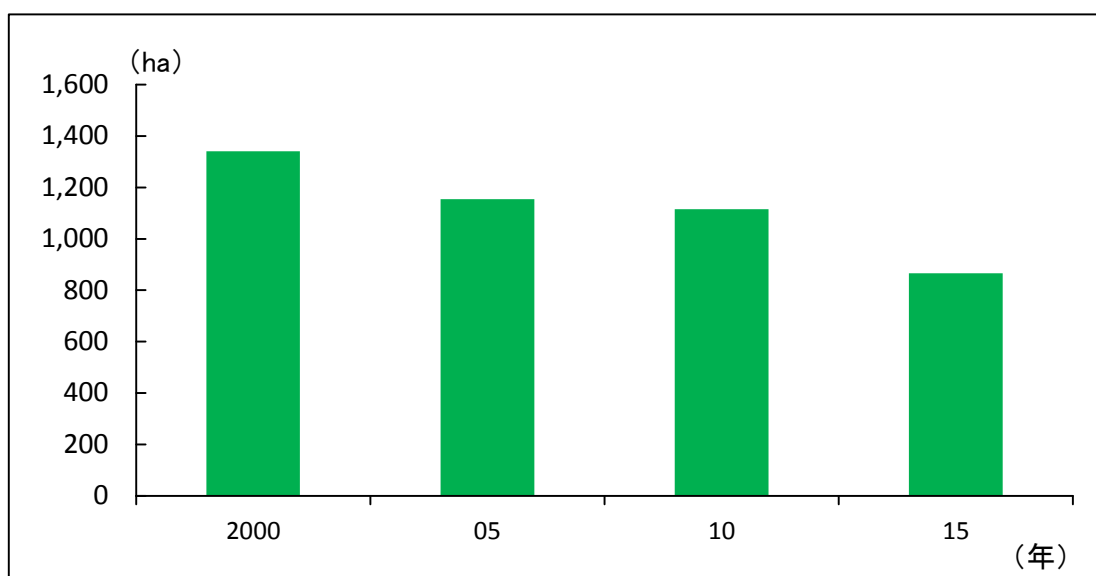
2000 年以降の経営耕地面積（販売農家）の推移をみると、2000 年は 1,341ha と 1,000ha を超えていたが、減少基調で推移しており、2015 年には 866ha と 1,000ha を割り込み、2000 年の 6 割強の水準まで減少している。

図表Ⅱ－1－21 亀山市の農家数の推移



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

図表Ⅱ－1－22 亀山市の経営耕地面積（販売農家）の推移



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

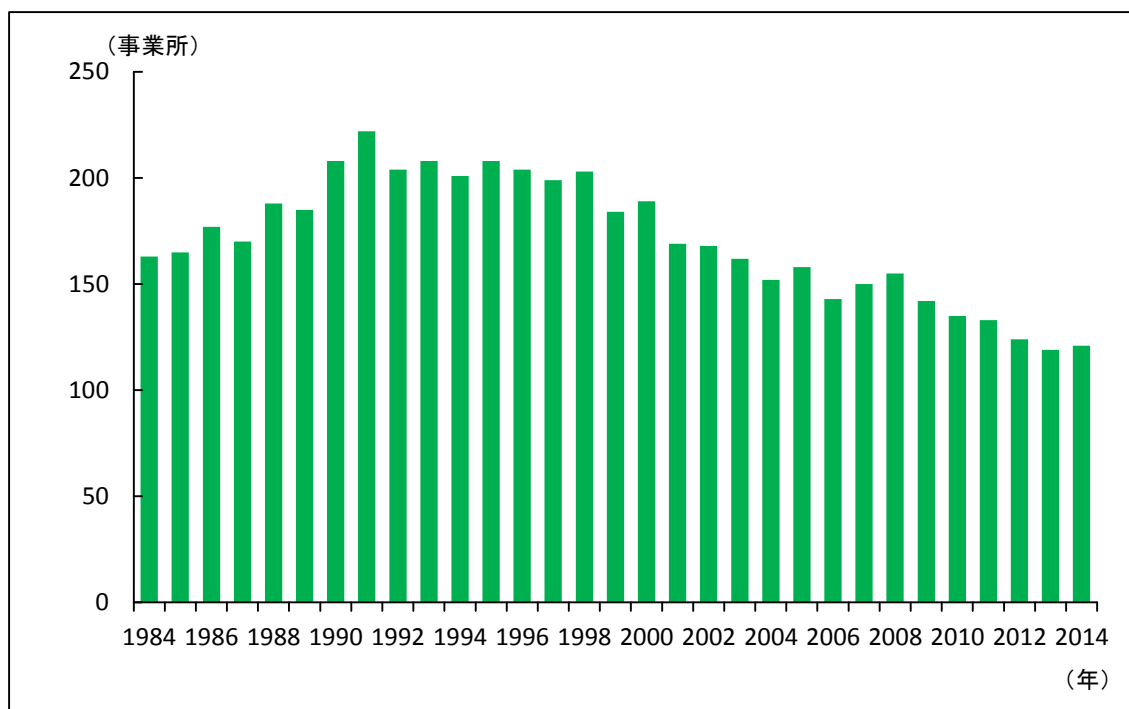
⑥製造業

亀山市の製造業事業所数について1984年以降の推移をみると、1984年から1991年にかけては概ね増加基調で推移している。その後、1998年までは概ね200事業所前後で推移したが、2000年代前半以降は減少基調で推移している。2014年の事業所数は121事業所とピーク時の概ね6割程度の水準となっている。

製造業従業者数は1984年の6,091人から1991年の8,651人まで増加した後、2003年にかけては緩やかな減少基調で推移した。2004年から2008年にかけては再び増加基調で推移し、2008年には12,438人となった。もっとも、2009年に10,657人と大幅に減少した後は、緩やかな減少基調で推移し、2014年にはわずかに持ち直したものの、9,701人となっている。

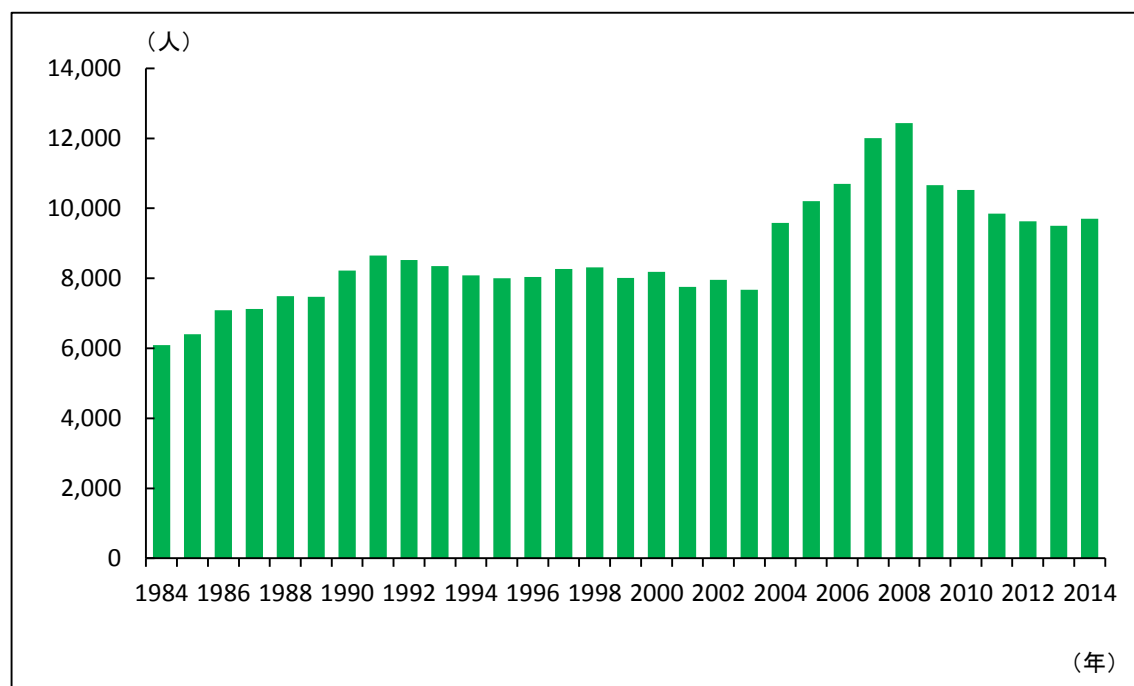
製造品出荷額等は1991年にかけて緩やかに増加した後、2003年まで概ね300,000百万円台で推移した。2004年以降は大幅に増加に転じ、2008年は1,384,314百万円と2004年からの4年間で4倍の水準まで増加した。その後、2011年には624,749百万円とピーク時の半分程度の水準となったが、2012年以降は再び増加に転じ、2014年は1,049,467百万円となった。

図表Ⅱ－1－23 製造業事業所数の推移



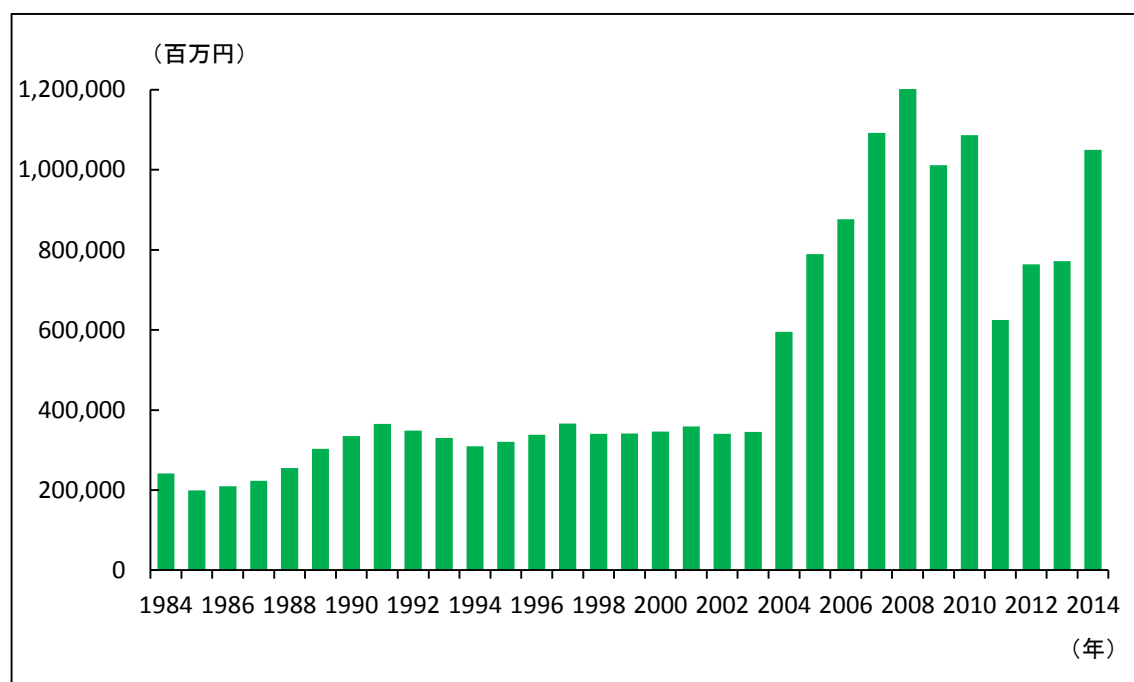
(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ－１－24 亀山市の製造業従業者数の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ－１－25 亀山市の製造品出荷額の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

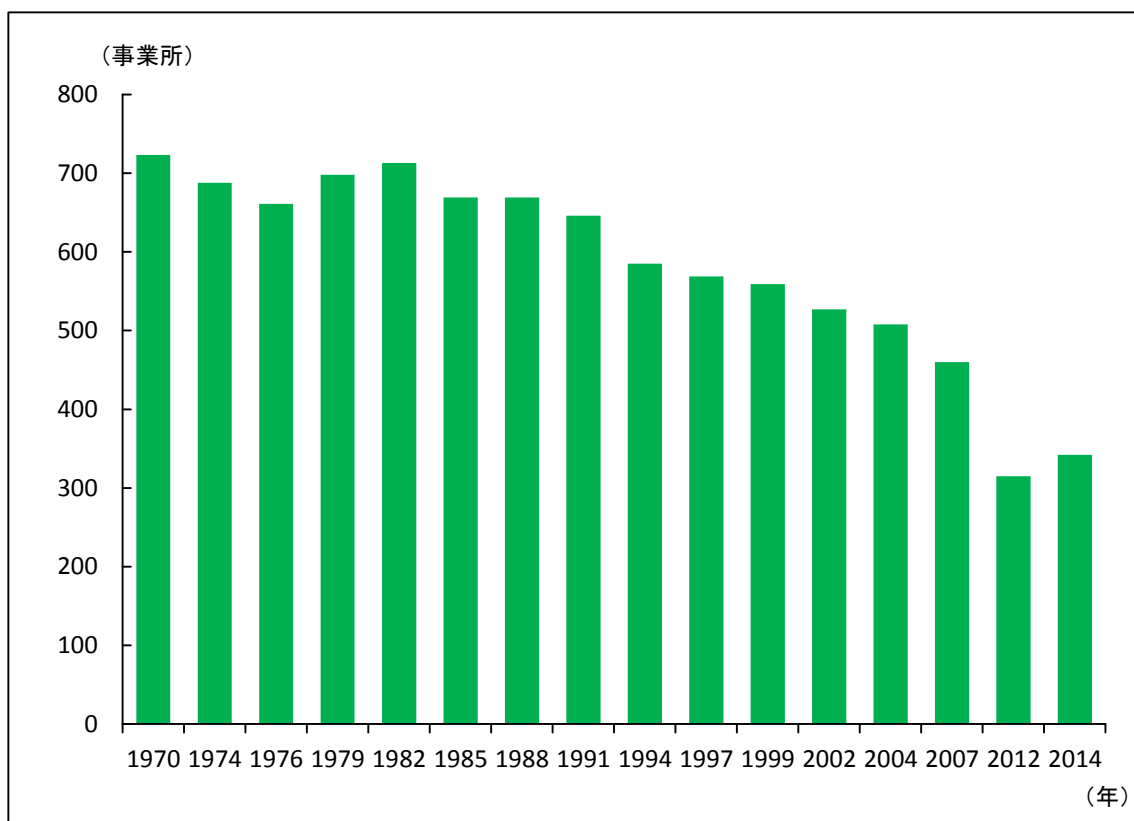
⑦商業

亀山市の卸売業・小売業の事業所数について 1970 年以降の推移をみると、1970 年から 1988 年にかけては 700 事業所前後で推移したが、1991 年以降は緩やかに減少し、2007 年には 500 事業所を割り込んで 460 事業所となった。さらに、2012 年には大幅に減少し 315 事業所となっている。もっとも、2014 年にはわずかに持ち直し 342 事業所となっている。

従業者数は 1970 年から 1985 年にかけては 2,200 事業所前後で推移した後、1988 年から 2007 年にかけて概ね増加基調で推移し、2007 年には 2,955 人となった。もっとも、2012 年に 2,055 人と大幅に減少したのち、2014 年にはわずかに持ち直し、2,241 人となっている。

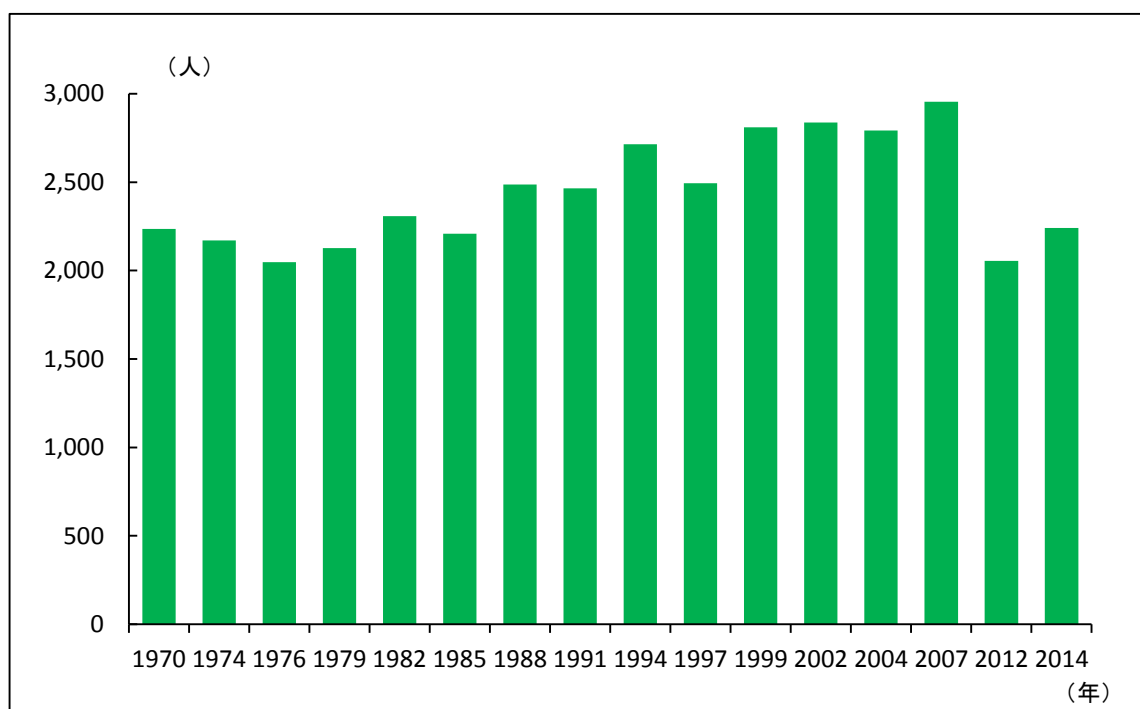
年間商品販売額は 1970 年 9,615 百万円から 1994 年の 64,748 百万円まで増加基調で推移したものの、1997 年にかけて減少に転じた。もっとも、2002 年に 106,215 百万円、2004 年に 119,557 百万円と大幅に増加した。2007 年以降は再び減少し、2014 年は 2004 年の半分以上の水準となる 54,372 百万円となっている。

図表Ⅱ－1－26 亀山市の卸売業・小売業事業所数の推移



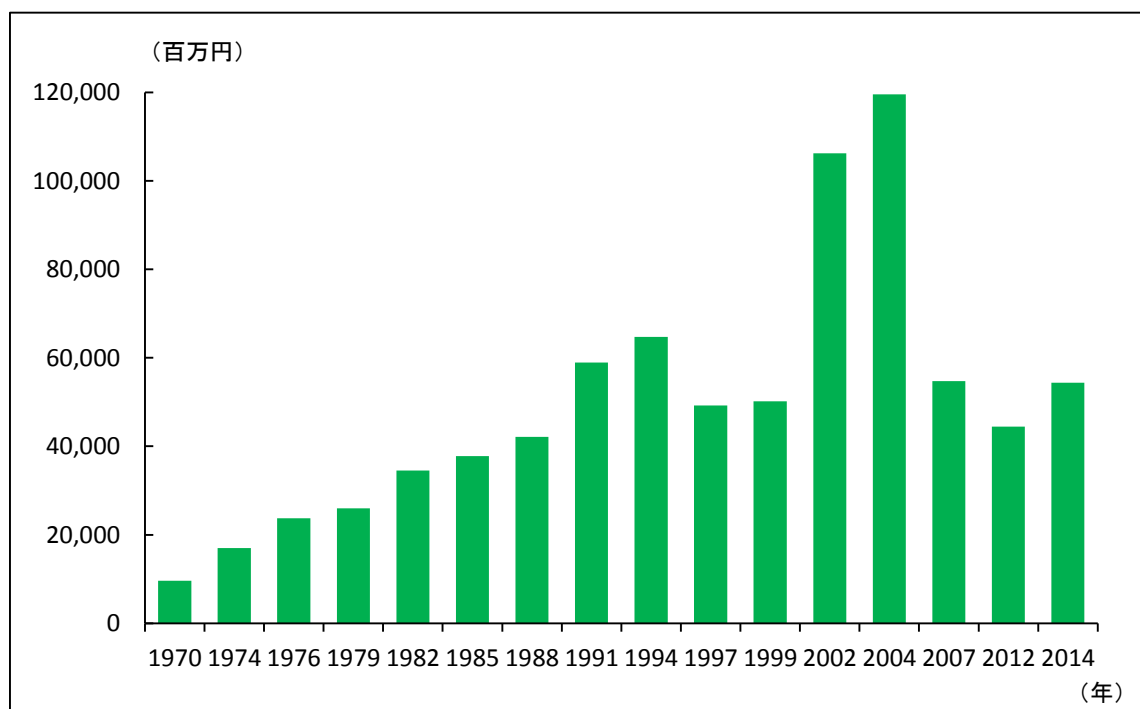
(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ－1－27 亀山市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ－1－28 亀山市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

⑧産業支援策

(イ) 亀山市産業振興条例

産業振興条例における奨励措置の対象事業及び施設は以下のものである。

■奨励措置の対象事業

物品の製造に係る事業、物流機能を有する保管施設事業、ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業、デザイン業、エンジニアリング業、研究開発支援検査分析業、その他市長が認める事業

■奨励措置の対象施設

新設、増設又は移設を伴う事業所に係る土地、建物、償却資産（奨励措置指定施設として市が指定したもの）

図表Ⅱ－1－29 奨励措置の内容

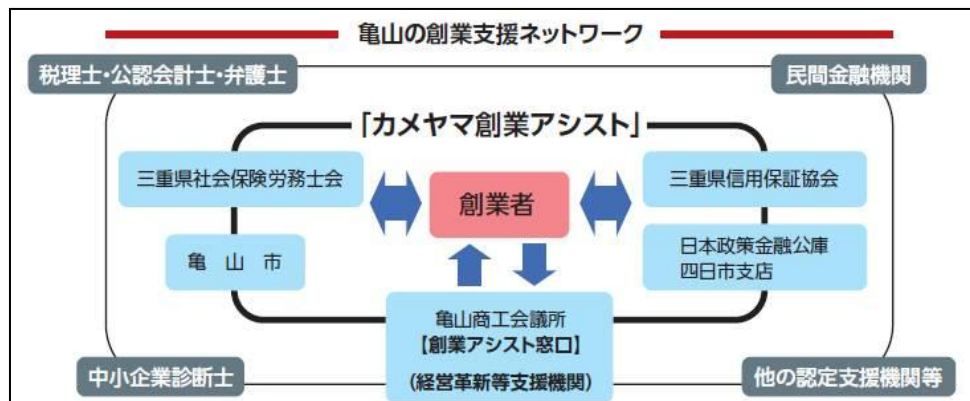
奨励措置対象条件					奨励措置		
事業区分	事業者区分	立地区分	投下固定資産総額	新規雇用者等	奨励金額	各年度限度額	奨励期間
製造業等	中小企業者以外	新設増設移設	5億円以上	10人以上	①土地取得価額相当額 ×25/100×1/3	1億	3年
	中小企業者	新設		5人以上	②指定施設に係る各年度の固定資産税相当額 ×50/100		
		増設移設	1億円以上	増設・移設前の雇用者数以上	※①または②のいずれか		
物流関係	区分なし	新設増設移設	5億円以上	10人以上	指定施設に係る各年度の固定資産税相当額 ×50/100		

(資料) 亀山市HP

(ロ) 創業支援体制

地域の創業支援機関等が連携し総合的な創業相談やスキルアップなどの場の提供を行うものに「カメヤマ創業アシスト」がある。

図表Ⅱ－1－30 カメヤマ創業アシストの概要



(資料) 亀山商工会議所HP

⑨産業の展望（現状の産業政策の方向性及び企業支援施策の状況）

(イ) 地域産業活性化基本計画による産業集積の方向性

当地域は、高速道路が結節する交通アクセスの利便性や中部・関西両圏の中間に位置する地理的優位性を生かし、亀山・関テクノヒルズや名阪亀山・関工業団地等を中心に内陸工業都市として発展を遂げてきた。2014 年工業統計調査によると、1 事業所あたり及び従業員 1 人あたりの製造品出荷額等は全国 9 位の三重県において、いずれも県内 1 位となっており、ものづくり産業の集積は、本地域の産業の特徴でもある。

一方、本地域の基幹産業である液晶関連産業や自動車関連産業は、グローバル競争の影響を受けやすく、また、国内においては、企業の生産拠点の海外流出によるものづくり産業の空洞化が懸念されている。

こうした現状や今後の人口減少社会をふまえ、本市の産業の持続性を高めていくためには、経済情勢の変化にも対応できる多様な産業集積を図っていく必要があることから、既存産業の更なる集積や高度化により、それらの産業をより強靱なものにするとともに、今後の成長が見込まれ地域資源を生かした産業創出も期待できる産業や、本地域の地理的優位性を生かした産業の集積を図り、さらには、2015 年 10 月に国の認定を受けた地域再生法に基づいた地域再生計画「三重県企業拠点強化（本社機能移転等）促進プロジェクト」において、本地域も地方活力向上地域に設定されていることから、企業の本社機能の移転や拡充を促進していくこととする。

以上のことから、亀山地域産業活性化基本計画においては、次の産業分野の集積を目指すとしている。

a) 液晶パネル等電子部品関連産業の集積

本地域に一定の産業集積があり、核企業であるシャープ(株)の新事業展開による同社亀山工場の更なる拠点性向上も期待できることから、液晶関連をはじめとした電子部品関連産業の更なる集積や事業高度化を図る。

b) 自動車等輸送機械関連産業の集積

本地域の基幹産業の一つでもある自動車関連産業は産業の裾野が広く、また航空関連産業については、今後の成長も期待できることから、輸送機械関連産業の更なる集積や事業高度化を図る。

c) 環境・エネルギー・健康関連産業の集積

環境・エネルギー対策や少子高齢化対策などの社会的課題等を背景に今後の成長が見込まれ、地域資源と連携した事業展開も期待できることから、環境・健康関連産業の集積を図る。

d) 物流関連産業の集積

本地域の地理的条件を活かし、製造業の流通機能を支える物流関連産業の更なる集積を図る。

図表Ⅱ－1－31 亀山地域産業活性化基本計画の概要



（資料）亀山地域産業活性化協議会「亀山地域産業活性化基本計画」

(d) 上位計画との連携

中部地域及び三重県で進められている広域的な産業振興施策においては、次項にて概略を確認するが、亀山地域では主にそれらの施策の中で以下のような取組が進められている。

中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン
中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン
中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン
国際拠点化にかかる取り組み
産業防災にかかる取り組み
みえライフイノベーション総合特区

(5) 交通ネットワーク

①道路

(イ) 既存道路について

東西に国道1号と名阪国道、南北に東名阪自動車道と伊勢自動車道を有し、これら幹線道路が亀山インターチェンジで結節するという恵まれた環境にある。

2018年度には新名神高速道路の本線開通を控え、更なる広域幹線道路ネットワークの拡充が見込まれるとともに、慢性的な渋滞の解消が期待される。

また、亀山パーキングエリアのETC専用スマートインターチェンジ設置により、亀山・関テクノヒルズ（民間産業団地）や名阪亀山・関工業団地（公的工業団地）は、高速道路網に直結した交通利便性に優れた立地条件となっている。

(ロ) 計画道路について

都市計画道路 鈴鹿亀山道路（仮称）は、鈴鹿市街地と東名阪自動車道や新名神高速道路を結ぶ道路で、北勢バイパス付近から亀山JCT付近をつなぐ延長約10kmの地域高規格道路である。

当該地域は、産業集積地にあるものの、高速道路へのアクセスに時間を要し、新たに整備される新名神高速道路等の機能を十分に活かすことができない状況にあり、企業活動や新たな企業誘致等を支援するために高速道路への所要時間を短縮し、定時性を確保する道路整備が必要となっている。

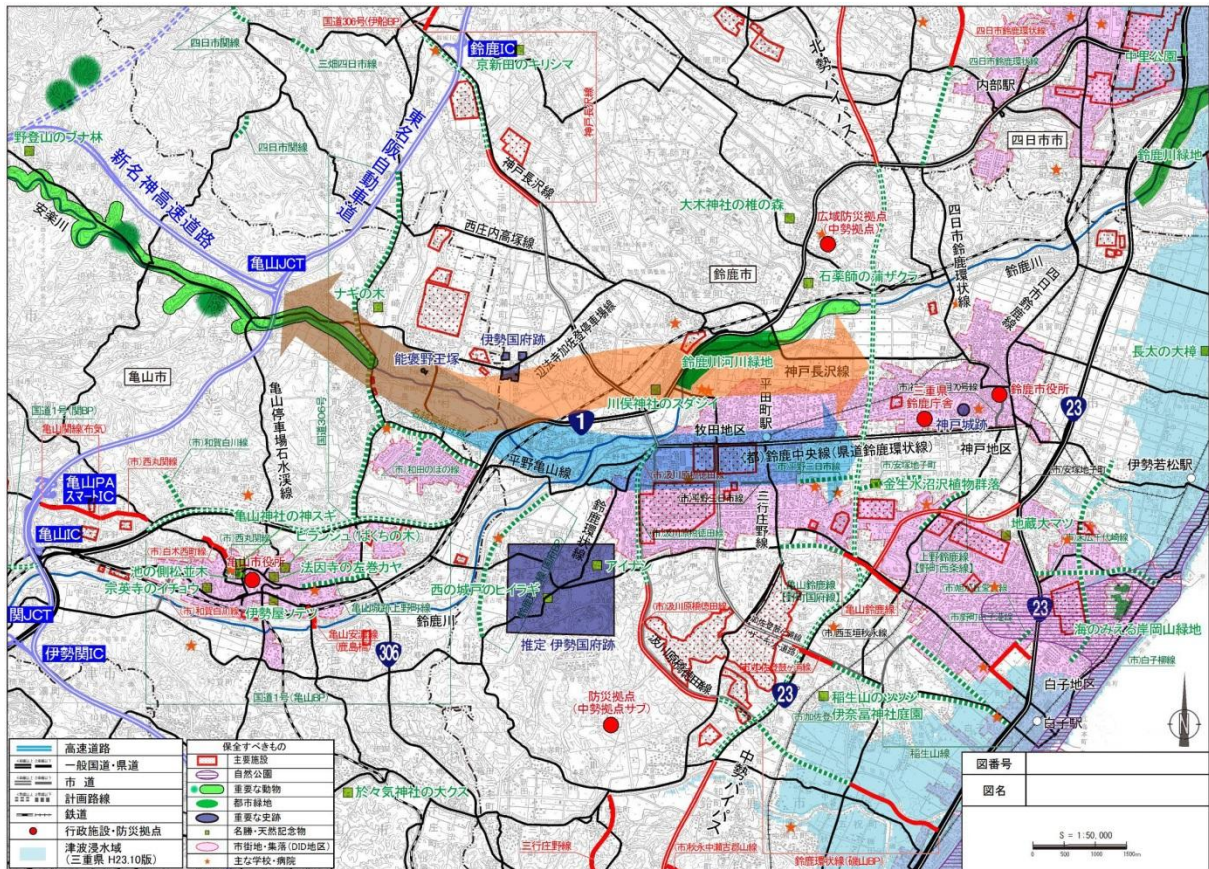
また、南海トラフ巨大地震発生時に沿岸部にて津波等による甚大な被害が想定されるなか、沿岸部の人口・産業の集積地と内陸部の高速道路を結ぶ、災害に強い東西軸の道路整備が必要となる。

当該地域において解決が必要な課題と求められる機能から、当該道路の目的を、

- ・ 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実
- ・ 中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワーク確保
- ・ 災害時にも社会経済活動を持続し、地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化

として、企業活動を支え災害時にも機能する経済的・効果的な道路ネットワークの早期実現を目指している。

図表Ⅱ－1－32 鈴鹿亀山道路のルート案地図



(資料) 三重県HP

②鉄道網

J R 亀山駅は中部・関西経済圏を結ぶ J R 関西本線と J R 紀勢本線の分岐点である。リニア中央新幹線については、停車駅の市内設置を目指し、「LINEAR TO KAMEYAMA～新たなステージ、夢から現実へ!!」を合言葉に「リニア中央新幹線・J R 複線電化推進亀山市民会議」を通じた誘致活動を行っている。

③港湾

四日市港までの所要時間は、当地域から高速道路を利用し約 30 分である。四日市港は、国際拠点港湾に指定されており、国際海上貨物輸送網の拠点として、県内の輸出入産業に大きく貢献している。

（６）地域資源の状況

図表Ⅱ-1-33 亀山市内の文化財等の状況

種類	指定種別	文化財
建造物	国指定文化財	地藏院本堂・鐘楼・愛染堂
	県指定文化財	亀山城本丸東南隅櫓
重要伝統的建造群保存地区	国指定文化財	亀山市関宿伝統的建造物保存地区
彫刻	国指定文化財	慈恩寺木造阿弥陀如来像
	県指定文化財	遍照寺木造阿弥陀如来像
		遍照寺木造観音菩薩坐像・勢至菩薩立像
登録文化財	国指定文化財	鈴鹿峠自然の家
		白川小学校校舎
		森家住宅主屋
史跡	国指定文化財	正法寺山荘跡
		野村一里塚
	県指定文化財	鹿伏兔城跡
		峯城跡
		旧亀山跡多門櫓
古文書	県指定文化財	紙本墨書石上寺文書
		波多野文書
無形文化財	県指定文化財	亀山藩御流儀心形刀流武芸形
無形民俗文化財	県指定文化財	加太のかんこ踊り
天然記念物	県指定文化財	鈴鹿山の鏡岩
		宗英寺のイチョウ
		野登山のブナ林

図表Ⅱ-1-34 亀山市内の観光資源の状況



(資料) 亀山市「亀山市観光振興ビジョン」

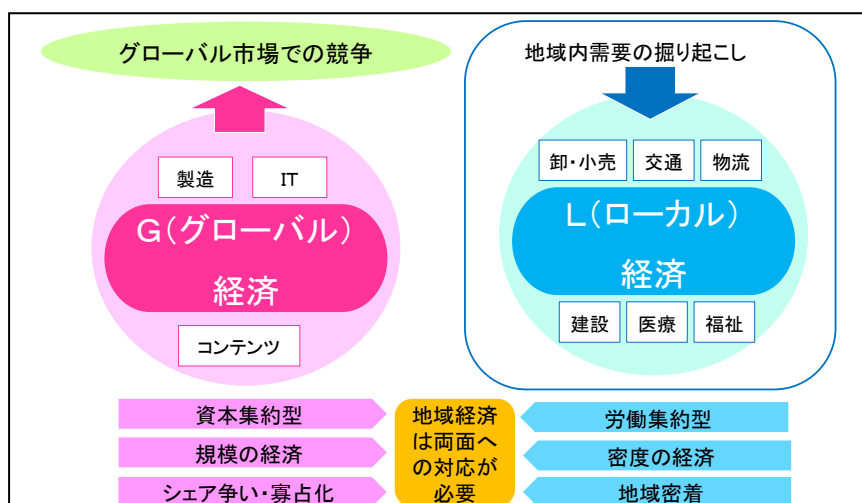
2. 国・中部圏・三重県における施策の方向性（外部環境調査）

（1）わが国における経済社会の潮流と政策の方向性

①経済社会の時代潮流

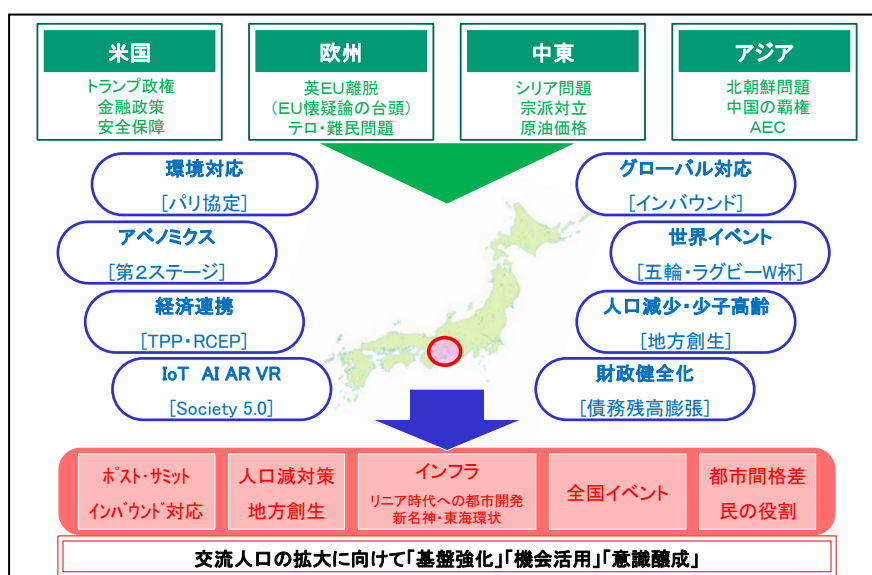
わが国が直面する経済社会の環境及び時代の潮流を概観すると、グローバル経済社会への展開と地域により密着したローカル経済社会への対応が同時に迫られる時代となっている。

図表Ⅱ-2-1 グローバル経済・地域経済の関係イメージ



今後の地域の経済社会を見通す場合にも、世界の政治・経済・社会情勢の変化によってわが国が受ける影響と、人口減少、環境問題への対応、デジタル社会の進展などわが国に構造的に生じている事象が地域にどのような影響を及ぼすかを検討する必要がある。

図表Ⅱ-2-2 地域経済を取り巻く外部環境のイメージ



図表Ⅱ－2－3 今後の生活環境の変化を見通す主なキーワード

今後の社会変化のキーワード	主な社会環境変化の内容
人口・労働の変化	日本における総人口・労働力人口の減少
	新興国における総人口・労働力人口の増加
	高齢労働者の割合の増加
	労働者の多様化(性別、年齢、国籍等)
	働き方の多様化(テレワーク、共働き、バーチャルオフィス等)
消費の変化	長寿・高齢化
	価値観の多様化(ニーズのパーソナル化・高度化等)
	価値観の変化(環境・健康意識の高まり、所有から体験・共有へ)
	EC(電子商取引)、デジタルマーケティングへのシフト
社会・経済の変化	グローバル化(経済、サプライチェーン等)
	先進国市場の成熟
	新興国市場の拡大、モータリゼーション
まちの変化	都市圏の都市化
	地方圏の過疎化
	社会インフラの老朽化
	スマートシティ化、スマートグリッド化
環境・エネルギー変化	環境配慮関連の規制の強化
	エネルギー(原油、天然ガス、石炭等)の調達競争の激化
	エネルギー価格の上昇
デジタル化の進展	生活情報(ヒト、家庭、交通、小売等)の流通量の増加
	生活情報・トレーサビリティ情報の活用の拡大
	情報処理能力の向上、クラウド化・サーバーレス化
	モバイル端末などの情報端末の個人持ち
製品の変化、IoTの普及	製品への通信機能の搭載化
	製品・部品単位におけるサイバーセキュリティの強化
	製品へのバッテリーの搭載化、エネルギーハーベスティングの増加
	製品の自律化(車の自動運転等)
スマートファクトリー化	スマートファクトリー化
	インダストリー4.0への対応
	スマートロボットの普及(多能工、協調作業、人アシスト等)
	3Dプリンタ・付加製造(AM)の利用の拡大
人工知能(AI)の技術革新・普及	ビッグデータ解析の利用の拡大
	人工知能(AI)の利用の拡大
	調達・生産・販売等の計画の予測、最適化・自動化
材料の技術革新	軽量材料への代替(アルミ・樹脂・炭素系材料等)
	レアメタルレス・レアメタルフリーな材料への代替
	インテリジェント材料の利用の拡大(自己修復、自己診断等)
	材料の設計革新(分子シミュレーション等)
	材料の設計革新(高機能バイオマテリアル等)
ヒト支援の端末・デバイス普及	モバイル端末の普及
	ウェアラブルデバイスの普及
	AR(拡張現実)の普及
	VR(仮想現実)の普及

(資料) 中部経済産業局「グローバル・トレンド2016年版 ver1.1 (未来洞察データ集)」

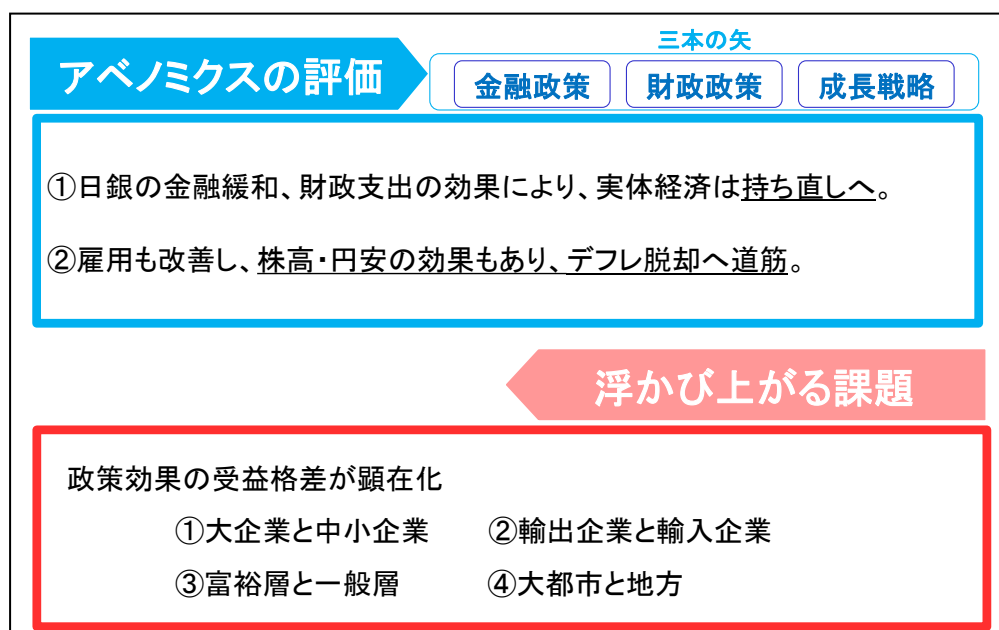
②政策の方向性

(イ) 政府による経済・産業政策

a) 経済政策

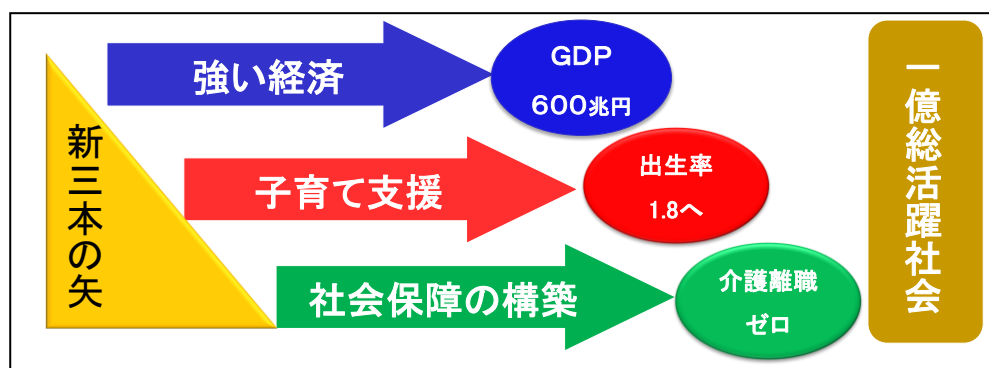
2012年末に発足した安倍政権は経済再生を政権の旗頭として、金融緩和、財政政策、民間活力の促進の3本の矢によるアベノミクスと呼ばれる経済政策を実施した。こうした政策の実施は株高、円安を通じて実体経済の持ち直しにつながったが、一方で大企業と中小企業や大都市と地方などの様々な受益の格差を生み出すこととなった。

図表Ⅱ－2－4 アベノミクスの評価と課題



そこで、2015年9月にはアベノミクス第2ステージとして、「強い経済」、「子育て支援」、「社会保障の構築」からなる新三本の矢を打ち出し、一億総活躍社会を目指す政策を新たに打ち出している。

図表Ⅱ－2－5 アベノミクスの新三本の矢



現在は引き続き、賃金上昇や岩盤規制の改革、潜在成長力の拡大などを中心とした成長戦略に取り組むとともに、人手不足対応と生産性向上およびワークライフバランスの実現による消費拡大を目指す「働き方改革」や人口減少社会における地方の自立的な活力を実現する「地方創生」などの政策を進めている。

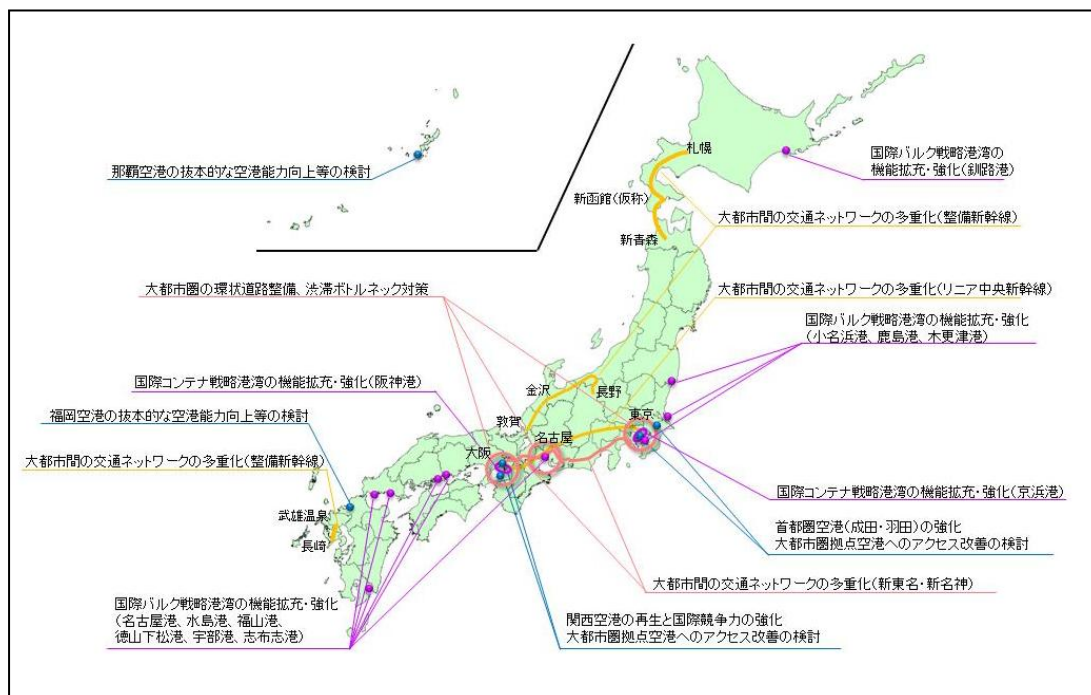
図表Ⅱ－2－6 国の主要政策の方向性

成長戦略	①賃金上昇、②岩盤規制改革、③潜在成長力の拡大、 に向けて経済体質の強化へ。
働き方改革	人手不足対応としての生産性向上とワーク・ライフ・バ ランス実現による消費の活性化。
地方創生	少子・高齢化と人口減少を克服し、地方創生に向けた ローカルアベノミクスの実現。

(d) 交通インフラ整備の方向性

国土交通省によると、政府の空港、港湾、鉄道道路等の交通インフラの整備方針については以下の図表の通り。国際競争力の強化に向けて空港、港湾等の整備を図るとともに、鉄道、道路等において国内的な交通ネットワークの強化が図られる見通しである。

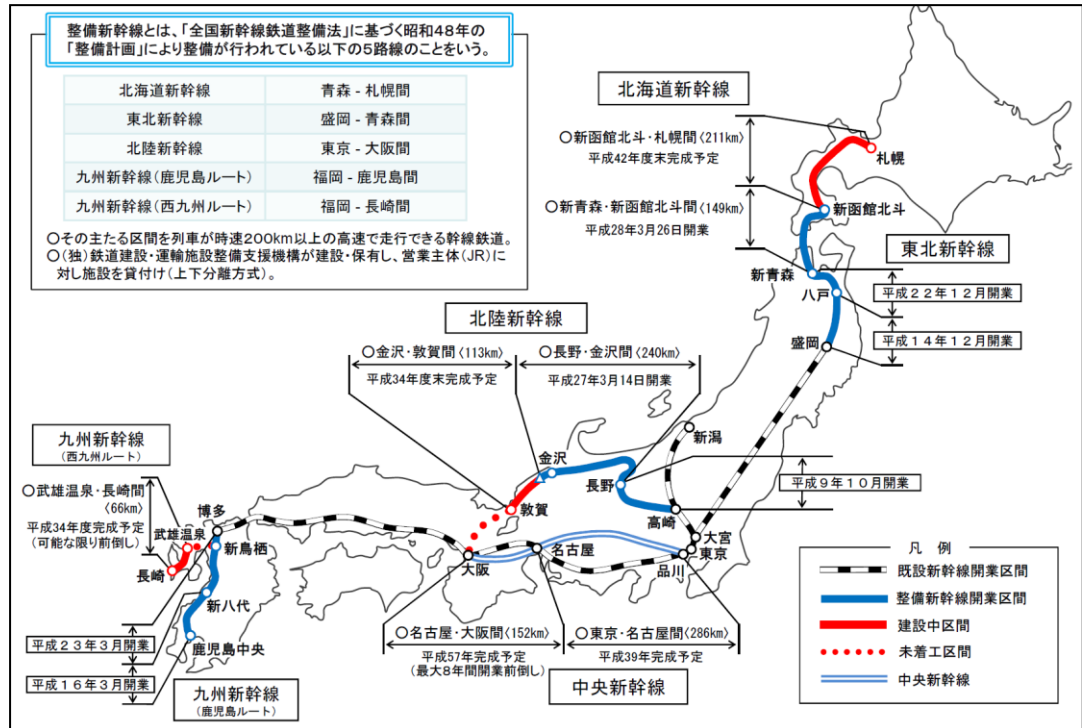
図表Ⅱ－2－7 国が進める交通インフラ・ネットワーク機能の拡充・強化



(資料) 国土交通省HP

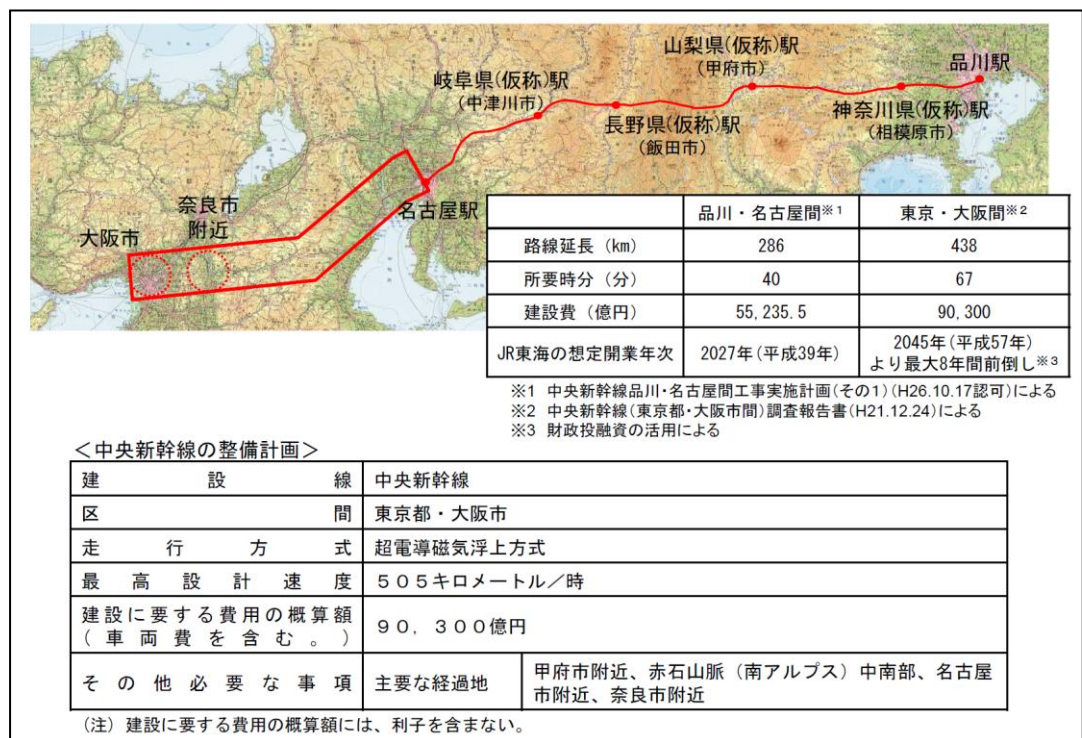
上記方針の中で大都市間の交通ネットワークの多重化として、整備新幹線及びリニア中央新幹線の整備が位置付けられている。

図表Ⅱ－2－8 全国の新幹線鉄道網の現状



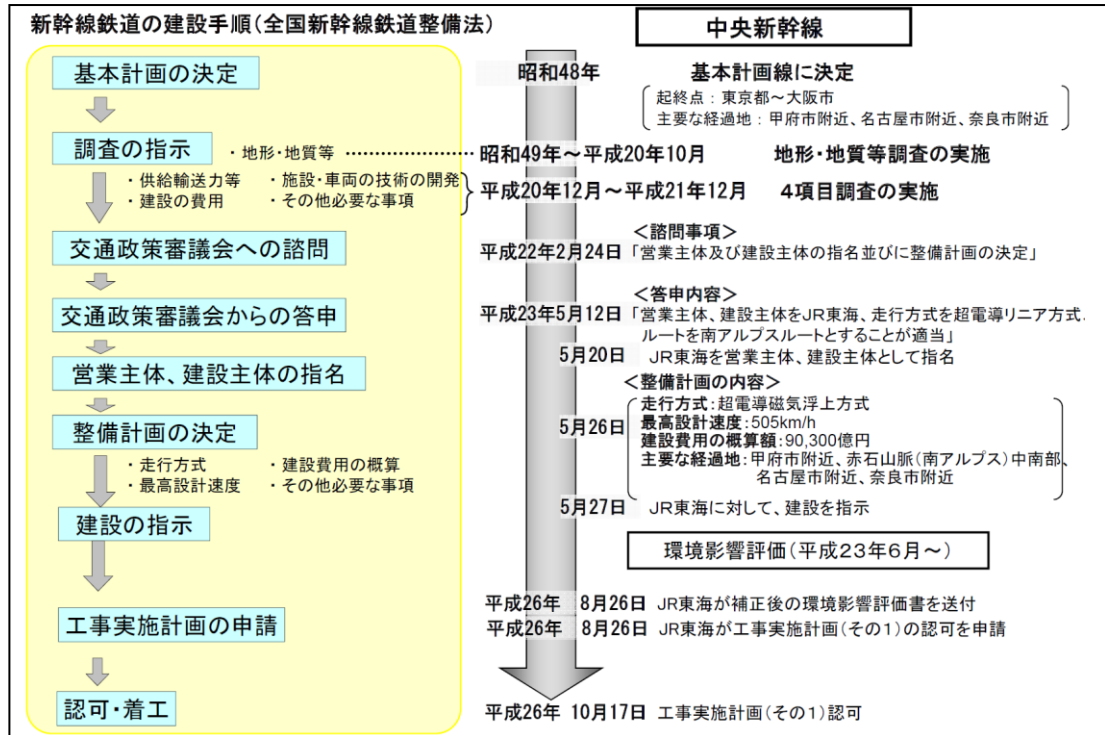
（資料）国土交通省HP

図表Ⅱ－2－9 リニア中央新幹線の概要



（資料）国土交通省HP

図表Ⅱ－2－10 リニア中央新幹線の整備手続きの流れ



(資料) 国土交通省HP

(2) 中部圏の方向性

①経済・産業の政策

現在、中部圏において進められている政策について、主なものは以下の通りとなっている。

図表Ⅱ－2－11 中部圏で進められている政策・ビジョン

政策・ビジョン等	主な内容
中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン	中部地域の基幹産業として今後発展が見込まれる次世代自動車関連産業について、中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン」に取り組んでいる。
中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン	今後発展が期待される航空宇宙関連産業について、航空宇宙関連産業の集積地である中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン」を策定している。
アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区	エリアをこれまでの愛知県・岐阜県から三重県まで広げつつ、中堅・中小企業を特区区域の対象に加えた国際戦略総合特区「アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区」が国の指定を受けている。
中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン	今後発展が見込まれる医薬品、医療・福祉機器等ヘルスケア関連産業について、中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン」の基本合意を行っている。

(資料) 中部経済産業局資料

②インフラ整備のビジョン

一般社団法人中部経済連合会では、2016 年 4 月に「中部圏交通ネットワークビジョン～我が国経済を牽引する中部の新たな基盤づくり～」を策定している。

本ビジョンの定義は以下の通りとなる。

○ビジョンの目的

中部圏が我が国経済を牽引し続けるために、交通インフラのさらなる整備・強化が不可欠であるとの認識のもと、財政逼迫など厳しい現状も念頭に置きつつ、既存インフラ活用を前提に、整備すべきインフラの必要性和優先順位を提示

○位置付け

当会会員をはじめ、国・自治体等の関係者との認識の共有化や議論、インフラ整備のための諸活動に活用

○対象地域

本会の活動エリアである長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の 5 県とする。
これをビジョンでは「中部圏」と言う

○交通機関

港湾、空港、鉄道（リニアを含む）、道路（高規格幹線道路、地域高規格道路を中心）の 4 種類の交通モード

※基本的にインフラ整備を対象とし、料金設定やサービス形態などについては主に考えない

○交通ネットワーク

広域幹線系を主とし、市街地や地域内の交通体系は基本的には対象外

○想定年次及び期間

①短期（～2020 年）、②中期（2021 年～2027 年）、③中長期（2028 年～2040 年）、④長期（2041 年～）

※中期については、リニア中央新幹線の開業予定（2027 年）までに整備すべきという観点から 2027 年と定義

○国・自治体との整合

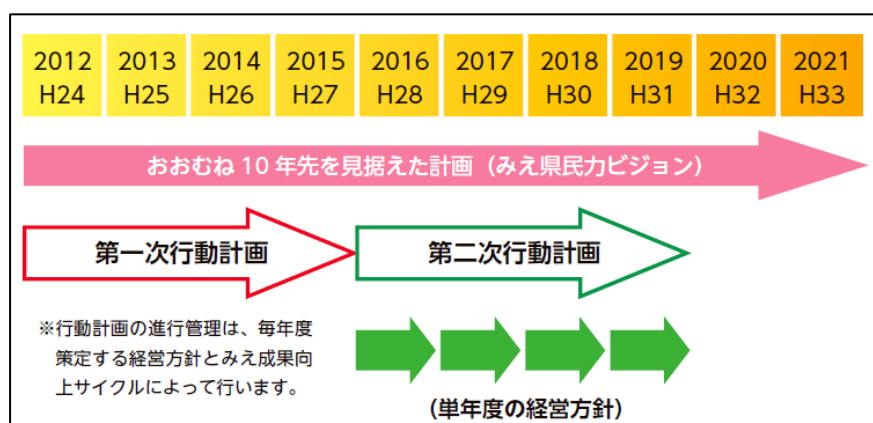
本ビジョンは国・自治体等の関係機関が検討・公表している取組み等と整合を図りながら策定

(3) 三重県の状況

①総合計画（みえ県民力ビジョン：第二次行動計画）

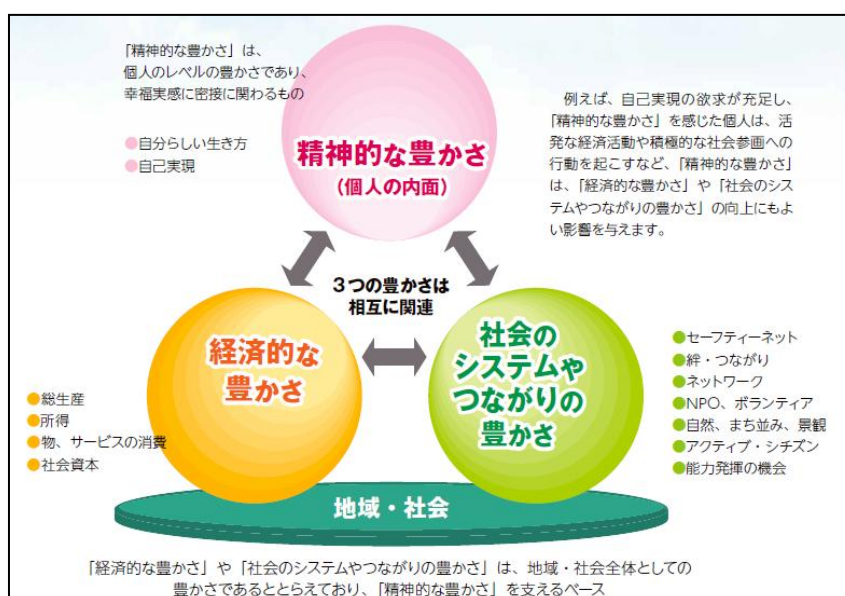
三重県では2012年4月に総合計画である「みえ県民力ビジョン」を策定している。これは、長期的な視点から、三重のあるべき姿を展望し、県政運営の基本姿勢や政策展開の方向性を示す、2012年度からおおむね10年先を見据えた県の長期的な戦略計画となる。同時に具体的な政策の指針となる第一次行動計画が策定された。2016年4月には、第一次行動計画の取組の成果と課題を検証するとともに、時代の環境の変化などを見極めつつ、「みえ県民力ビジョン」が掲げる「県民力でめざす『幸福実感日本一』の三重」という基本理念を具体化するための取組を示す第二次行動計画を策定している。

図表Ⅱ-2-13 みえ県民力ビジョンと行動計画の関係



(資料) 三重県「みえ県民力ビジョン 第二次行動計画」

図表Ⅱ-2-14 県民力ビジョンの三重づくりのイメージ



(資料) 三重県「みえ県民力ビジョン 第二次行動計画」

第二次行動計画では、「守る」、「創る」、「拓く」という 3 つの政策展開の基本方針のもと、15 の政策と 61 の施策が政策体系として位置付けられている。

図表Ⅱ－2－15 みえ県民カビジョン 第二次行動計画の政策体系

政策展開の 基本方向	政策	施策
Ⅰ 守る	1. 防災・減災	災害から地域を守る人づくり
		防災・減災対策を進める体制づくり
		治山・治水・海岸保全の推進
	2. 命を守る	地域医療提供体制の確保
		介護の基盤整備と人材の育成・確保
		がん対策の推進
	3. 共生の福祉社会	こころと身体の健康対策の推進
		障害者の自立と共生
		支え合いの福祉社会づくり
	4. 暮らしの安全を守る	犯罪に強いまちづくり
		交通事故ゼロ、飲酒運転ゼロをめざす安全なまちづくり
		消費生活の安全の確保
	5. 環境を守る	薬物乱用防止と動物愛護の推進等
		食の安全・安心の確保
		感染症の予防と拡大防止対策の推進
Ⅱ 創る	1. 人権の尊重と多様性を認め合う社会	地球温暖化対策の推進
		廃棄物総合対策の推進
		豊かな自然観光の保全と活用
		大気・水環境の保全
	2. 学びの充実	人権が尊重される社会づくり
		あらゆる分野における女性活躍の推進
		多文化共生づくり
		夢や希望をかなえる学力と社会参画力の育成
		健やかに生きていくための身体の育成
		自立と社会参画をめざして特別支援教育の推進
		笑顔あふれる安全で安心な教育環境づくり
		地域に開かれ信頼される学校づくり
	3. 希望がかなう少子化対策の推進	地域と若者の未来を拓く高等教育機関の充実
		文化と生涯学習の振興
		少子化対策を進めるための環境づくり
	4. スポーツの推進	結婚・妊娠・出産の支援
		子育て支援と家庭・幼児教育の充実
		児童虐待の防止と社会的擁護の推進
	5. 地域の活力の向上	競技スポーツの推進
		地域スポーツと障がい者スポーツの推進
		南部地域の活性化
		東紀州地域の活性化
		中山間地域・農山漁村の振興
Ⅲ 拓く	1. 農林水産業	移住の促進
		協創のネットワークづくり
		市町との連携による地域活性化
	2. 強靱で多様な産業	農林水産業のイノベーションを支える人材育成と新たな価値の創出
		農業の振興
		林業の振興と森林づくり
		水産業の振興
		中小企業・小規模企業の振興
	3. 世界に開かれた三重	ものづくり・成長産業の振興
		「食」の産業振興
		地域エネルギー力の向上
	4. 雇用の確保と多様な働き方	戦略的な企業誘致の推進と県内再投資の促進
		国際展開の推進
		観光の産業化と海外誘客の促進
	5. 安心と活力を生み出す基盤	三重の戦略的な営業活動
		次代を担う若者の就労支援
		多様な働き方の推進
		道路網・港湾整備の推進
		公共交通の確保と活用
		安全で快適な住まいまちづくり
		水資源の確保と土地の計画的な利用

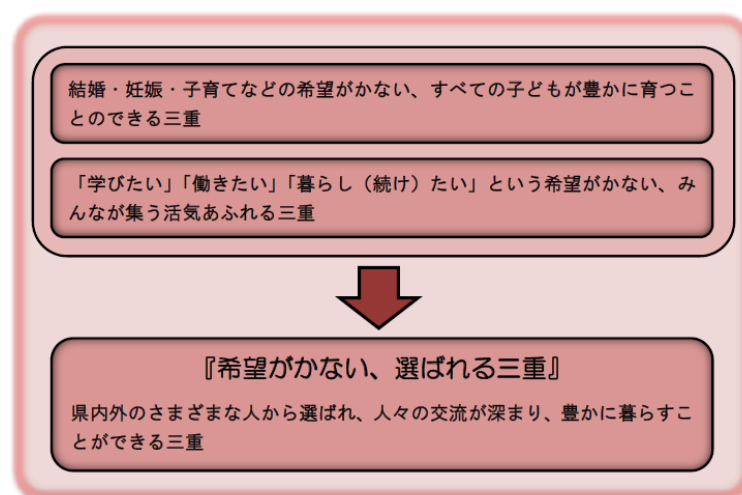
(資料) 三重県「みえ県民カビジョン 第二次行動計画」

②まち・ひと・しごと創生総合戦略

三重県では2015年10月に「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、2017年3月には改訂版を策定している。

本総合戦略では、『希望がかない、選ばれる三重』をめざす姿とし、その実現に向けて自然減対策および社会減対策それぞれに目標を掲げ、車の両輪として推進している。

図表Ⅱ-2-16 三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略のイメージ



(資料) 三重県「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」

(イ) 自然減対策について

「結婚・妊娠・子育てなどの希望がかない、すべての子どもが豊かに育つことのできる三重」は、自然減対策のめざす姿である。

三重県は2015年3月に「希望がかなうみえ子どもスマイルプラン」を策定しており、このプランをベースに、結婚・妊娠・子育てなどの希望がかなうよう、「子ども・思春期」・「若者/結婚」・「妊娠・出産」・「子育て」の4つのライフステージごとに、「働き方」も含めた切れ目のない取組を推進していく。

本戦略における自然減対策については、スマイルプランに掲げたこれらの取組を中心に推進することとし、本県人口の動向等をふまえ、これまでの取組の充実・強化を図る。

(ロ) 社会減対策について

「『学びたい』『働きたい』『暮らし(続け)たい』という希望がかない、みんなが集う活気あふれる三重」は、社会減対策のめざす姿である。

社会減対策については、「みえ産業振興戦略」を策定し、県内産業の振興と雇用の創出に取り組むとともに、南部地域において市町と連携し移住・定住の促進に注力するなど取組を推進しているが、現状では人口の減少に歯止めがかかっていない状況にある。

近年の人口移動の状況を見ると、15 歳から 29 歳の転出超過が大きく、大学等への進学や就職などが背景にあると考えられることから、県内の若者が、三重県で「学びたい」、「働きたい」という希望がかなうよう取り組んでいく。

また、県内の若者に限らず、幅広い年齢層で転職などによる人口移動も大きいと考えられることから、しごとの創出や産業の育成を進めるとともに、働く場の魅力向上や選択肢拡大に資する取組を進めることで、県内での就労促進につなげていく。その際、三重ならではの観光資源や地域固有の資産を磨き上げ、活用し、交流人口の増加を図っていく視点も重要となる。

さらに、県内外の人びとに三重県で「暮らしたい」という思いを持って貰い、U・I ターンなど暮らし続けることができるようにすることも重要であり、地域における安全・安心の確保、魅力の向上など、暮らしに関わるさまざまな分野で対策を進めていく。

このように、県外への流出抑制と県内への流入促進を図るため、「学ぶ」・「働く」・「暮らす」のライフシーンごとに、社会減対策に取り組んでいく。

図表Ⅱ－2－17 まち・ひと・しごと創生総合戦略の体系

自然減対策

【子ども・思春期】

- 1 ライフプラン教育の推進
- 2 子どもの貧困対策
- 3 児童虐待の防止
- 4 社会的養護の推進

【若者／結婚】

- 5 若者の雇用対策
- 6 出逢いの支援

【妊娠・出産】

- 7 不妊に悩む家族への支援
- 8 切れ目のない妊産婦・乳幼児ケアの充実
- 9 周産期医療体制の充実と在宅での療育・療養支援

【子育て】

- 10 保育・放課後児童対策などの子育て家庭の支援
- 11 男性の育児参画の推進
- 12 発達支援が必要な子どもへの対応

社会減対策

【学ぶ】

- 13 若者の県内定着の促進
- 14 子どもの能力の育成と人口減少に対応する教育体制の確保

【働く】

- 15 しごとの創出
- 16 産業人材の育成
- 17 働く場・働き方の質の向上

【暮らす】

- 18 総合的な移住の促進
- 19 暮らしの安全・安心の確保
- 20 いきいきと豊かに暮らせる地域づくり
- 21 地域資源の活用による交流人口の拡大

(資料) 三重県「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」

③インフラ整備

(イ) 三重県の道路整備

a) 道路を取り巻く現状・課題

三重県では、幹線道路をはじめとする社会インフラの整備により、県内の社会経済活動が支えられてきた。

しかし、県内の都市部では依然として慢性的な渋滞が発生しており、移動時間のロスによって物流の円滑性や生活の快適性が損なわれている。

また、災害時に支援物資の輸送、緊急車両の通行、災害復旧及び復興等に必要幹線道路ネットワークにおいては、未開通の区間（ミッシングリンク）が残っている。

三重県内の道路交通を円滑化し、大規模自然災害に備えた安全・安心のための道路ネットワークの早期確保が課題になっている。

b) 取組方針

三重県では県民の利便性や企業活動の生産性を向上するとともに、災害時に機能する基幹的な道路ネットワークの構築に向け、国やNEXCO中日本、関係市町と共に、高い投資効果が認められる効率的・効果的な道路整備を進めている。

(ロ) 三重県の道路整備の開通状況と開通予定

2016年度から2018年度にかけて開通した、または開通予定の道路は以下の通りであり、これらの道路の開通により、三重県内の道路ネットワークは大幅に改善される。既存の渋滞区間を解消し、交通を円滑化するとともに、拠点間を結ぶ時間の短縮により、物流・観光・医療・防災等の面において、様々な経済効果等を三重県園域にもたらすことが期待される。

2016年度は、三重県内で初めてとなる東海環状自動車道の新四日市JCTから東員IC、新名神高速道路の四日市JCT、国道42号松阪多気バイパスの一部区間が開通した。

2017年度は、国道167号鶴方磯部バイパス及び国道422号三田坂バイパスが全線開通しており、国道42号松阪多気バイパスも全線が開通となる。

2018年度は、新名神高速道路の三重県区間が全線開通、東海環状自動車道の東員ICから大安IC（仮称）及び中勢バイパスの一部区間が開通する予定となっている。

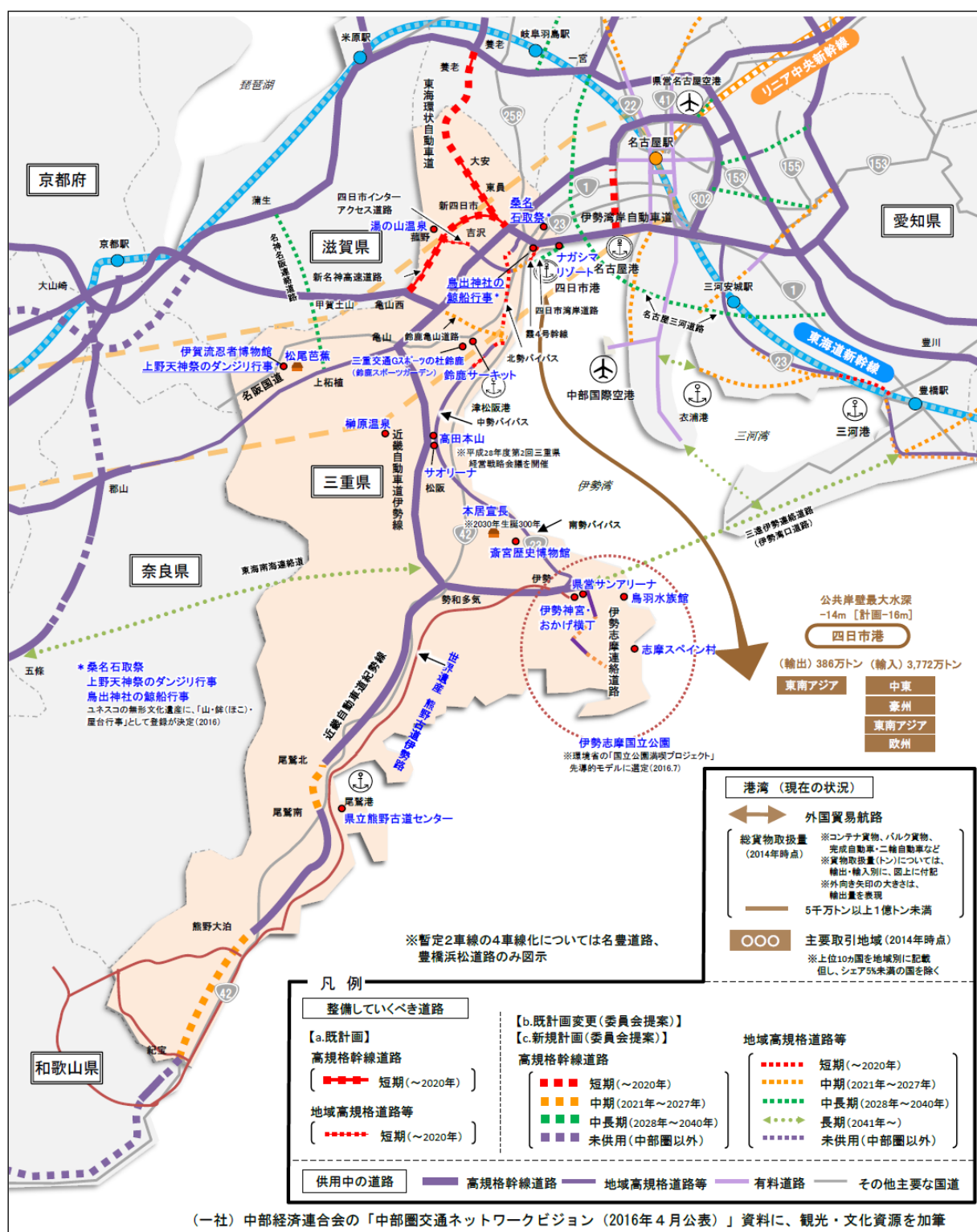
図表Ⅱ－2－18 三重県の主な道路整備の状況

道路名	道路の位置付け	整備内容
新名神高速道路	首都圏、近畿圏、中部圏を結ぶ大動脈。	2018 年度には新四日市 JCT から亀山西 JCT（仮称）間 23.4km の三重県内区間前線が開通予定。 菰野 IC（仮称）と東名阪自動車道四日市 IC、四日市市内を結ぶアクセス道路である国道 477 号四日市湯の山道路などもあわせて開通する予定。
東海環状自動車道	三重県と愛知県、岐阜県を環状道路で結び、新東名、新名神と広域的なネットワークを形成。	2018 年度には東員 IC から大安 IC（仮称）間の 6.1km が開通予定。 大安 IC（仮称）から北勢 IC（仮称）については、2014 年度に開通する予定。
国道 1 号 北勢バイパス	国道 1 号と国道 23 号の渋滞解消を目的に川越町南福崎から四日市市采女町に至る幹線道路。	川越町南福崎から四日市市山之一色町までの区間が既に開通し、現在は国道 477 号バイパス（同市菅井町）までの区間においてトンネル工事が進められている。 未事業化区間である鈴鹿四日市道路（四日市市采女町から鈴鹿市稲生町までの区間）の早期事業化が望まれている。
国道 1 号 関バイパス	国道 1 号の増加する交通量への対応や地域発展の産業振興を目的に、亀山市太岡町から関町に至る幹線道路。	2007 年度には名阪国道と直結するランプ部の整備により太岡寺交差点で慢性的に発生していた朝夕の渋滞が改善。現在事業が進められている区間の早期開通とともに未事業化区間の早期事業化が求められる。
国道 23 号 中勢バイパス	国道 23 号の渋滞解消を目的に、鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る幹線道路。	2018 年度には鈴鹿市御園町から津市河芸町を結ぶ区間が開通予定。
国道 42 号 松阪多気バイパス	松阪市街地の渋滞解消や多発する交通事故防止を目的に、松阪市古井町と多気郡多気町仁田を結ぶ幹線道路。	2018 年 3 月に松阪市下蛸路町から八太町間が開通。これにより全線が暫定 2 車線となる。
国道 306 号 伊船バイパス	三重県津市と滋賀県彦根市を結ぶ幹線道路。	鈴鹿スマート IC へのアクセス強化を目的に伊船バイパスと椿一宮工区で道路整備を進める。

近畿自動車道 紀勢線	道路のルートが船の錨の形に似ていることから、紀伊半島アンカールートと呼ばれ、近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震などの大規模災害時の救援・救助やその後の復旧・復興活動に重要な役割を担う幹線道路。	熊野尾鷲道路では工事が最盛期を迎えているとともに、新宮紀宝道では2017年12月に工事着手。
国道168号		五條新宮道路は2018年3月に一部区間が開通。
国道169号		奥瀬道路が2017年度に新規事業化。
国道167号 鵜方磯部バイパス	志摩市の阿児町鵜方と磯部町迫間を結ぶ、近鉄志摩磯部駅や鵜方駅周辺の混雑緩和を目的に計画された道路。	2017年12月19日に鵜方磯部バイパスが全面開通。緊急搬送時間の短縮や防災機能の強化、観光産業への効果などが期待される。
国道422号 三田坂バイパス	滋賀県大津市を起点に伊賀市を経由し、県内の内陸部を南北に縦断する重要な幹線道路。	2018年の三田坂バイパスお全線開通により大型車が通行可能に。新名神高速道路へのアクセスが向上。
国道260号 船越バイパス	伊勢志摩地域と東紀州地域を結ぶ海岸線を走る唯一の道路。	船越バイパスは2014年度に事業着手。

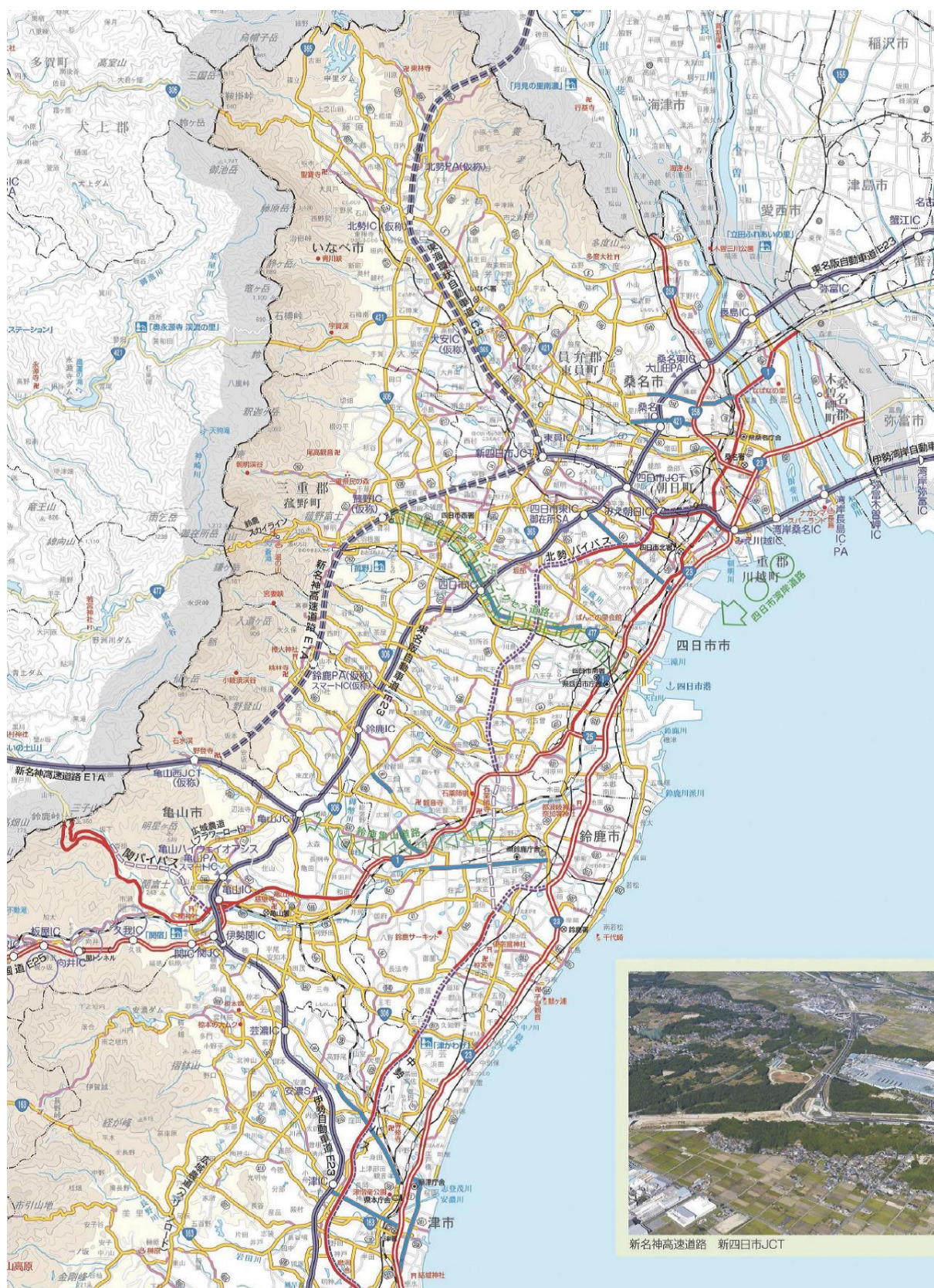
(資料)2018年2月25日付 毎日新聞をもとに三重銀総研作成

図表Ⅱ-2-19 三重県全域にわたるインフラ・開発プロジェクトマップ



(資料)三重県「2016年度三重県経営戦略会議 配布資料」

図表Ⅱ－2－20 三重県北勢地域を中心とした道路関係整備計画



(資料) 三重県県土整備部「三重県 ROAD MAP」

④三重県における経済・産業の現況

三重県の経済は大きく北勢、中南勢、伊勢志摩、伊賀、東紀州の5地域に分類でき、それぞれに特徴を持った経済・産業構造となっている。

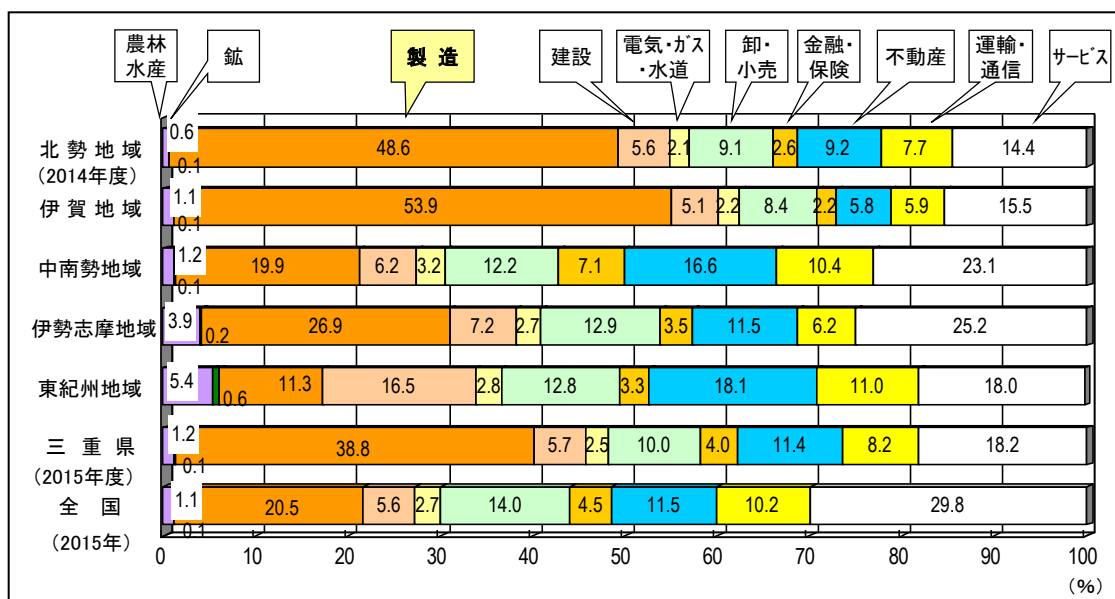
特に亀山市の位置する北勢地域については、県内でも四日市市や鈴鹿市等と並んで製造業の集積が進む地域である。

三重県の産業構造をみると、全国に比べて製造業のウェートが高く、その中でも北勢地域はさらに製造業のウェートが高くなっている。

さらに製造業の内訳をみると、輸送機械工業、電子部品・デバイス工業、石油化学関連の3業態で約7割のウェート占めている。

もっとも、こうした製造業の集積は地域経済の動向において振幅の激しい状態を生じさせている。すなわち、大規模な製造業はグローバルな展開をしており、国内の要因だけでなく、海外経済や為替等の外部要因によって影響を受け易く、また在庫変動等の動きもあることから、外政的なショックによって景気変動の振幅が大きいという特徴がある。

図表Ⅱ-2-21 三重県の地域別産業構造



(資料) 内閣府「国民経済計算」、三重県「三重県民経済計算」、「三重県の市町民経済計算」

(イ) みえ産業振興戦略

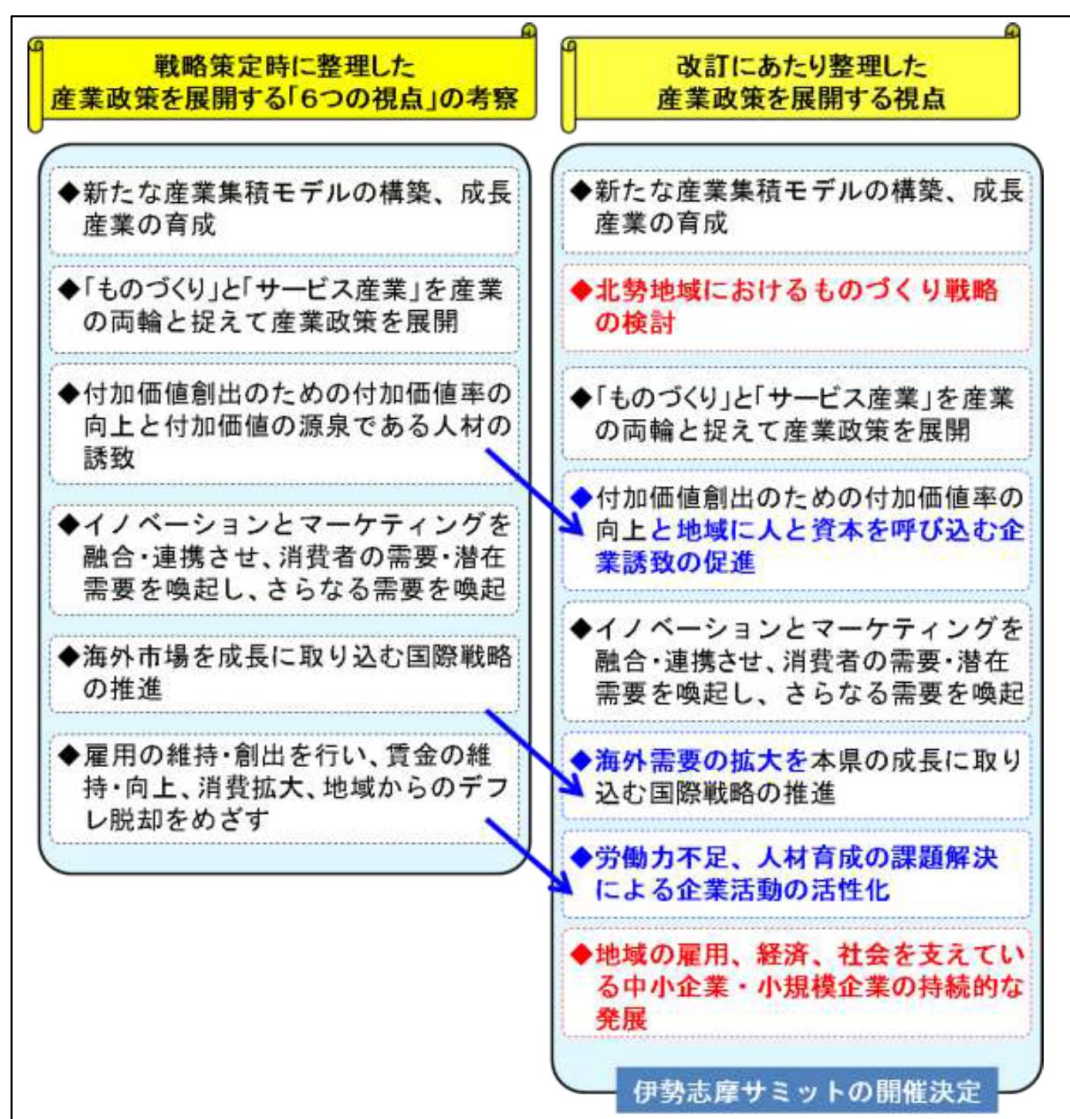
三重県においては、2012年7月に「みえ産業振興戦略」を策定した。その目的としては、三重県経済において、①何を成長産業と位置づけ、何で雇用を生み出していくのか、②多様で強じんな産業構造をどのような方向で構築していくのか、③地域の成長戦略（地域がけん引する日本経済の進むべき方向性）を提示、することとしている。

戦略の手法・特徴としては、①企業の方々の「肌感覚」に近い、「使える」戦略、②策定とともに具体的なプロジェクトなどの取組が動き出す（策定前の先行営業を実施）、③世界の流れを捉えた戦略、④日本一現場に飛び込み、公私融合で働く産業政策を展開、としている。

また、検討のプロセスで構築されたネットワークを継続的に維持し、今後もその時々雇用情勢を踏まえて、戦略を更新・改訂（ローリング）し、フォローアップしている。戦略としては、今後取り組むべき11の課題を挙げている。

その後、2016年3月には戦略策定後の経済社会の環境変化を踏まえ、新たに取り組むべき課題を整理し「みえ産業振興戦略」の改訂版を策定している。

図表Ⅱ－2－22 みえ産業振興戦略の概要



（資料）三重県「みえ産業振興戦略（改訂版）」

(4) 周辺市の状況

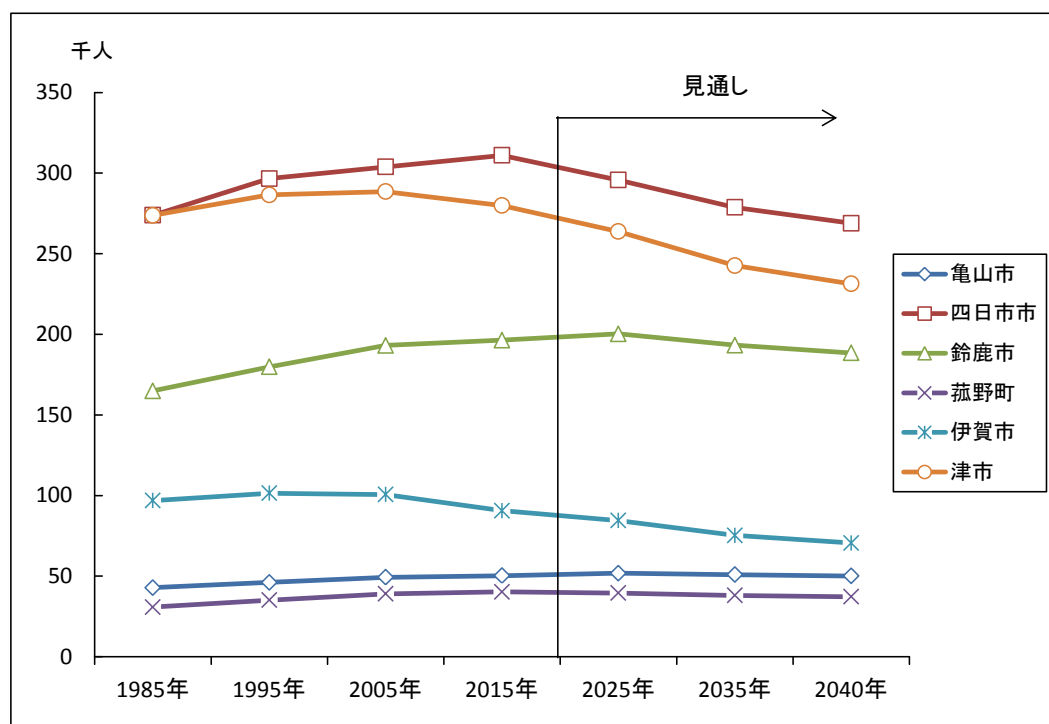
①人口の状況

亀山市周辺市町の人口の動向をみると、北勢地域にある四日市市、鈴鹿市の人口は概ね亀山市と同様の増加ペースとなり、三重県全体の伸びを上回っている。一方、津市の人口はやや増加、伊賀市では1985年対比でマイナスとなっている。

将来推計人口をみると、四日市市、伊賀市、津市で亀山市より減少幅が大きくなっている。

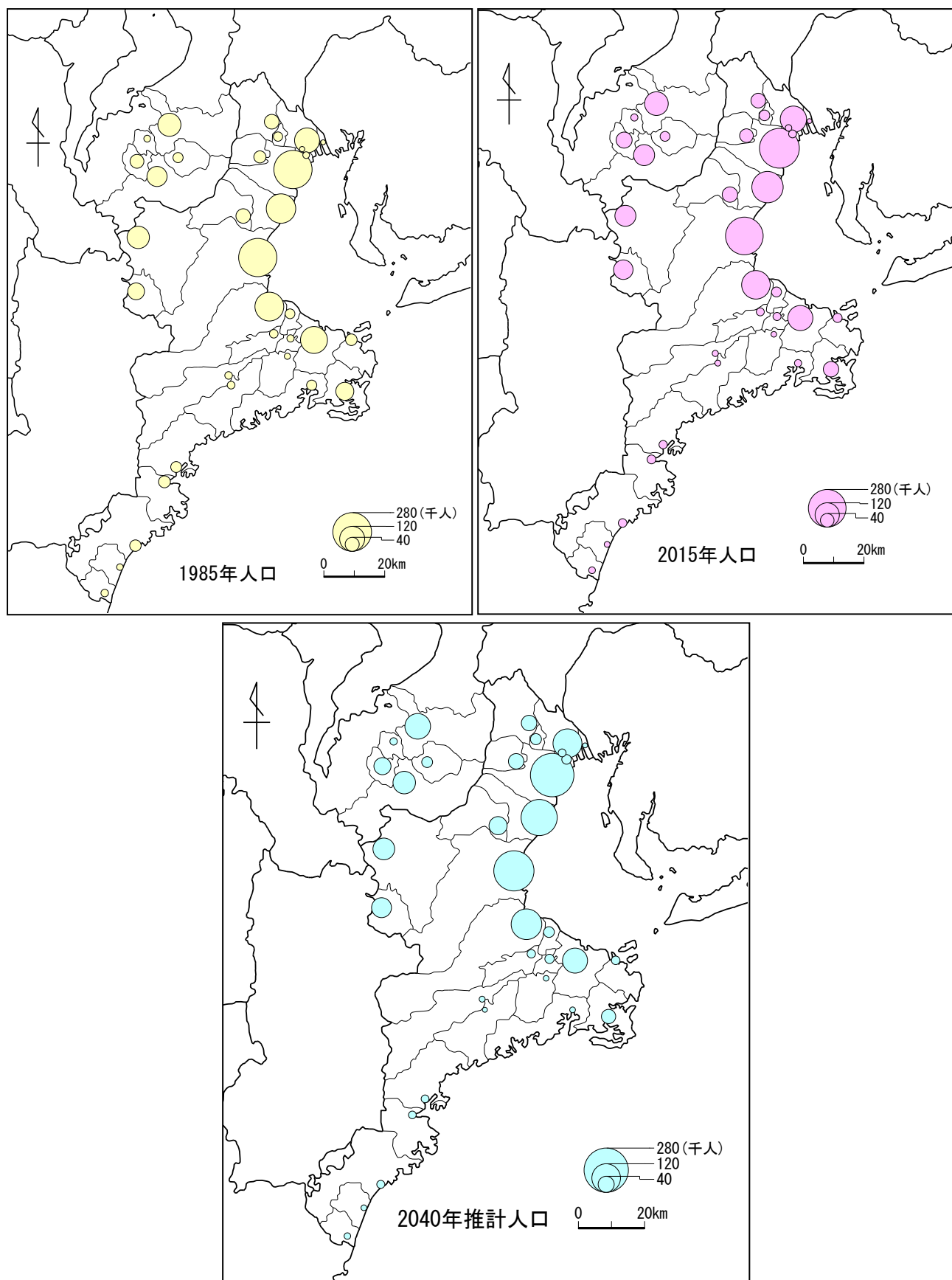
図表Ⅱ-2-23 亀山市および周辺市の人口推移（将来推計人口を含む）

		←実績 推計→					(単位:千人)			
		1985年	1995年	2005年	2015年		2025年	2035年	2040年	
						1985年比				2015年比
三重県		1,747	1,841	1,867	1,816	3.9	1,715	1,580	1,508	▲ 17.0
北勢地域		718	784	824	841	17.1	820	780	755	▲ 10.2
	亀山市	43	46	49	50	17.4	52	51	50	▲ 0.3
	四日市市	274	297	304	311	13.6	296	279	269	▲ 13.5
	鈴鹿市	165	180	193	196	19.1	200	193	188	▲ 4.1
	菰野町	31	35	39	40	30.7	40	38	37	▲ 7.5
	伊賀市	97	101	101	91	▲ 6.5	85	75	71	▲ 22.1
	津市	274	287	289	280	2.2	264	243	231	▲ 17.4



(資料) 総務省「国勢調査報告」国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図表Ⅱ-2-24 三重県各市町の人口変化



(資料) 総務省「国勢調査報告」国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

②製造業の状況

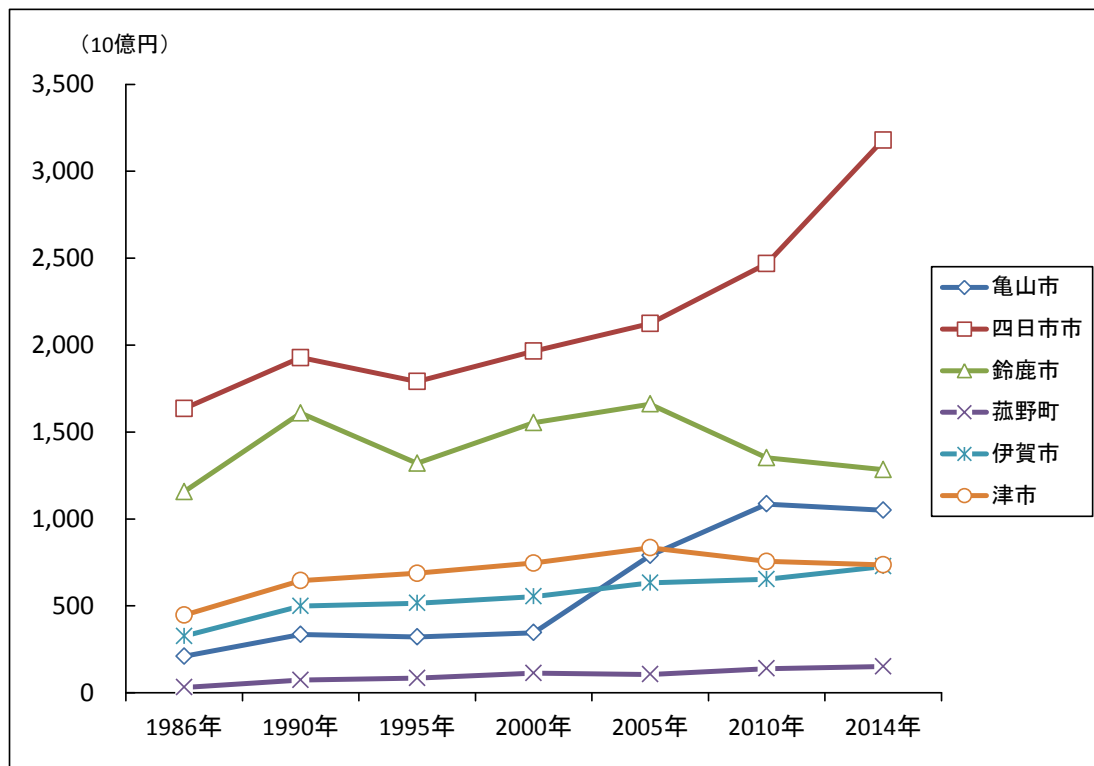
亀山市周辺市町の製造品出荷額の動向について、2005年時点で1986年との比較をみると、菰野町で亀山市と同水準の伸びとなっているが、四日市市、鈴鹿市、伊賀市、津市ではいずれも亀山市の伸びを下回る水準となっている。

2014年時点で2005年との比較をみると、四日市市、菰野町で亀山市の伸びを上回っているが、伊賀市では亀山市の伸びを下回り、鈴鹿市と津市ではマイナスとなっている。

図表Ⅱ－2－25 亀山市および周辺市の製造品出荷額の推移

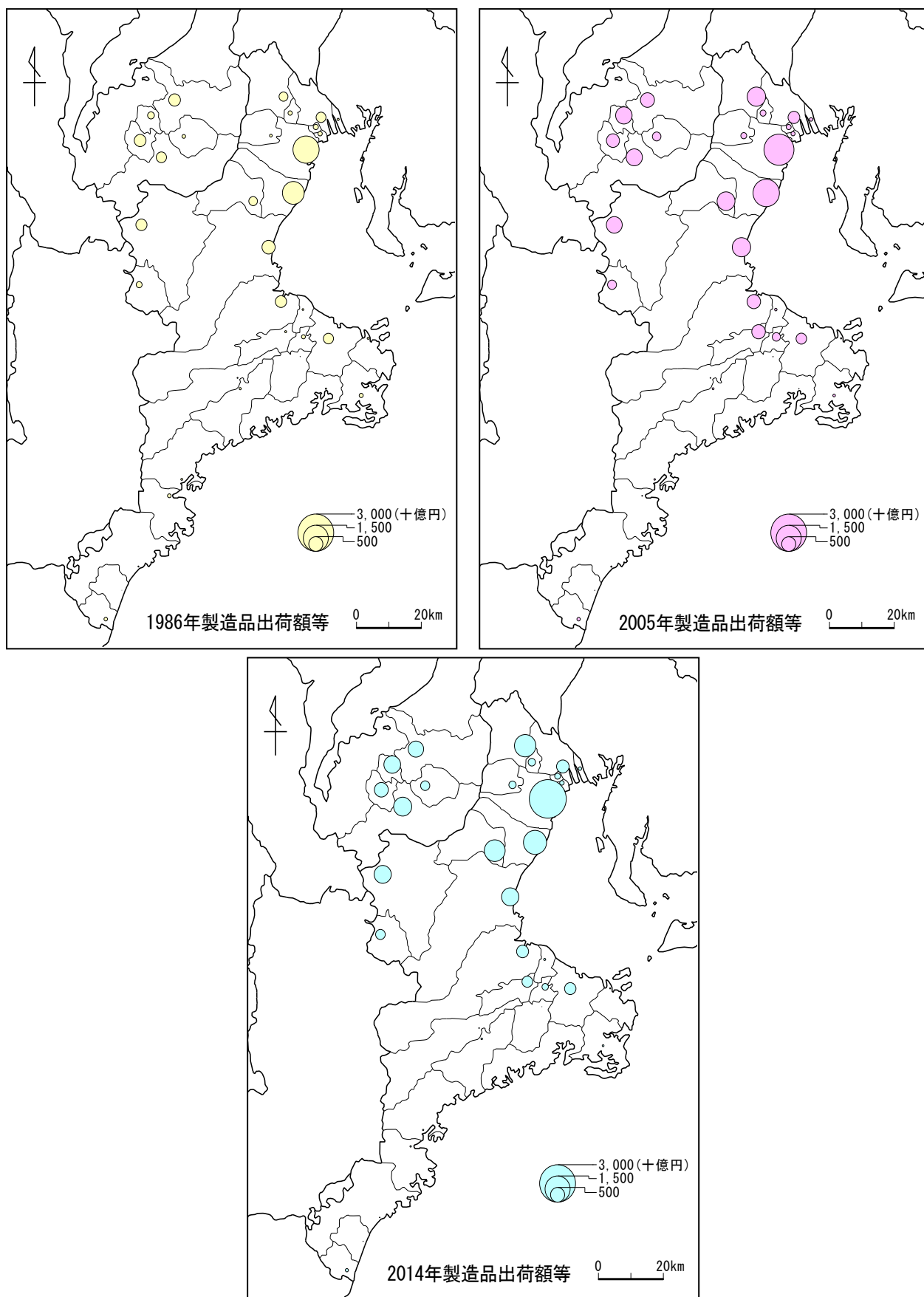
(単位:十億円)

		1986年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2014年		
							1986年比		2005年比	
三重県		5,577	7,493	7,219	8,089	9,458	69.6	9,769	10,543	11.5
北勢地域		3,744	4,924	4,568	5,154	6,164	64.6	6,810	7,536	22.3
	亀山市	209	335	321	346	790	276.9	1,086	1,049	32.9
	四日市市	1,635	1,928	1,791	1,966	2,124	29.9	2,469	3,180	49.7
	鈴鹿市	1,156	1,609	1,320	1,554	1,660	43.6	1,352	1,283	▲ 22.7
	菰野町	31	74	84	113	106	242.4	139	151	42.4
	伊賀市	326	499	516	554	632	94.1	652	726	14.9
	津市	447	646	687	746	835	86.8	756	736	▲ 11.8



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅱ－2－26 三重県各市町の製造業出荷額の変化



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

3. この章のまとめ

(1) 内部環境調査

①地理・人口特性

- ・地理的特性として中部圏と近畿圏のほぼ中間に位置しており、交通の結節点となっている。
- ・人口5万人ながらも「暮らしやすさ」「心地よさ」を備えた活力ある都市であり、市民・団地・地域・事業者などが連携・協働してまちづくりを進めている。
- ・総合戦略の重点プロジェクトとして、若い人の定住促進をかける。
- ・まちづくりについては、亀山駅周辺を「にぎわいエリア」としており、総合計画の重点プロジェクトとしても「JR亀山駅周辺拠点力向上」がある。
- ・人口は1970年にかけて減少したのち、2010年にかけて増加したものの、2015年には減少に転じている。将来推計人口は他市比較で人口の減少幅は小さく、人口ビジョンにおける将来展望では減少幅を小さくとどめている。
- ・人口動態は近年では死亡数が出生数を上回っており、また2000年代は概ね転入が転出を上回っていたが、直近では転出が転入をやや上回っている。

②経済・産業特性

- ・地域経済循環率は94.4%と所得・支出・生産のバランスがとれた構造である。
- ・産業構造は二次産業が中心であるが、近年では二次産業のウェートが低下し、運輸業、サービス業のウェートが拡大している。中心である製造業の中では、特に電子部品・デバイスのウェートが高く、次いでプラスチック製造業、輸送用機械器具製造業が高くなっている。
- ・経済活動全体の規模を表す市内総生産は2000年代半ばのピークから落ち込んでおり、2014年には3分の1程度の規模となっている。
- ・農業は農家数、経営耕地面積とも構造的に減少している。
- ・製造業は大手電機メーカーの進出により製造品出荷額等と従業者数は2000年代半ばにかけて大きく上昇したが、足元では減少から横ばい圏となっている。
- ・商業（卸売・小売）は事業所数、従業者数、年間販売額のいずれも2000年代に比べて減少している。
- ・今後の産業活性化方策は、地域の地理的優位性を活かして、既存産業の更なる集積・高度化や今後の成長が見込まれる地域資源を活かした産業創出を図ることとしている。具体的には、液晶パネル等電子部品関連産業、自動車等輸送機械関連産業、環境・エネルギー・健康関連産業、物流関連産業などである。

③インフラ特性

- ・交通ネットワークについては、東名阪自動車道、伊勢自動車道、新名神高速道路、名阪国道、国道1号などの幹線道路を有する優位性を持ち、さらに鈴鹿亀山道路などの計画も期待されている。

(2) 外部環境調査

①国の状況

- ・わが国経済は激しい国際競争にさらされるグローバル化が進む一方で、より地域に密着したローカル経済社会への対応が求められている。
- ・不安定な国際情勢が国内の経済社会に大きな影響を与えるとともに、人口減少・少子高齢化、持続可能社会の構築、財政の健全化、インバウンド、経済連携協定など様々な諸問題に直面している。
- ・今後の生活環境は、人口・労働の変化、消費の変化、まちの変化、デジタル化の進展、製品の変化、AIなどの技術革新・普及などの大きな変化・進化によって影響を受けることになる。
- ・国の政策としては、アベノミクスのもとで、成長戦略、働き方改革、地方創生などが進められている。
- ・交通インフラの整備方向としては、空港、港湾等の国際競争力強化の動きとともに、国内では整備新幹線、リニア中央新幹線の整備が進められており、国内のネットワーク強化に寄与するものとみられる。

②中部圏の状況

- ・中部圏はものづくり産業の全国的な集積地であり、今後も自動車、航空宇宙、ヘルスケアなどの産業分野で連携した取り組みが期待される。
- ・インフラについては、首都圏と関西圏の中間に位置する地理的特性を活かして、空港、港湾、鉄道、道路の整備が進められている。特に都市間を連携する交通ネットワークが期待されている。

③三重県の状況

- ・三重県では「守る」「創る」「拓く」という3つの政策展開の基本方針のもとで政策が進められている。
- ・総合戦略においては、「希望がかない、選ばれる三重」をめざす姿として、人口の自然減対策、社会減対策を両輪として行っている。
- ・インフラ整備については、特に道路インフラで整備が進んでおり、特に新名神高速道路の三重県区間での全線開通によりヒト・モノの流れが活性化することが期待される。また、2024年度には東海環状自動車道の三重県区間での全線

開通が予定され、他の高速道路とのシナジー効果を背景とした物流機能の強化により経済活性化への期待がある。また、国道1号、国道23号のバイパス整備や幹線道路へのアクセス道路の整備も期待される。

- 三重県の産業構造は製造業が主力となっており、特に亀山市を含む北勢地域は国際競争力のある大手メーカーの事業所が集積している。
- 主力の製造業の内訳をみると、自動車などの輸送機械工業、電子・部品デバイス、石油化学工業の3業態で全体の7割を占めている。
- 変化する産業界の実体にあわせて産業振興の戦略も柔軟に対応しており、加速化するデジタル産業への対応やI o Tなどを活用した生産性の向上、食を活用した産業の取り組みに加え、インバウンド観光への対応なども進められている。
- 亀山市の周辺市である津市、鈴鹿市、四日市市などの状況をみると、概ね人口増加は三重県全体のペースを上回っており、今後の人口減少幅も三重県全体より緩やかになるとみられるなど、活力を維持する地域となっている。また、各市とも製造業の集積が進んでいる傾向にある。

Ⅲ. 新幹線駅設置による変化・影響の検討（調査対象駅所在都市の定量調査）

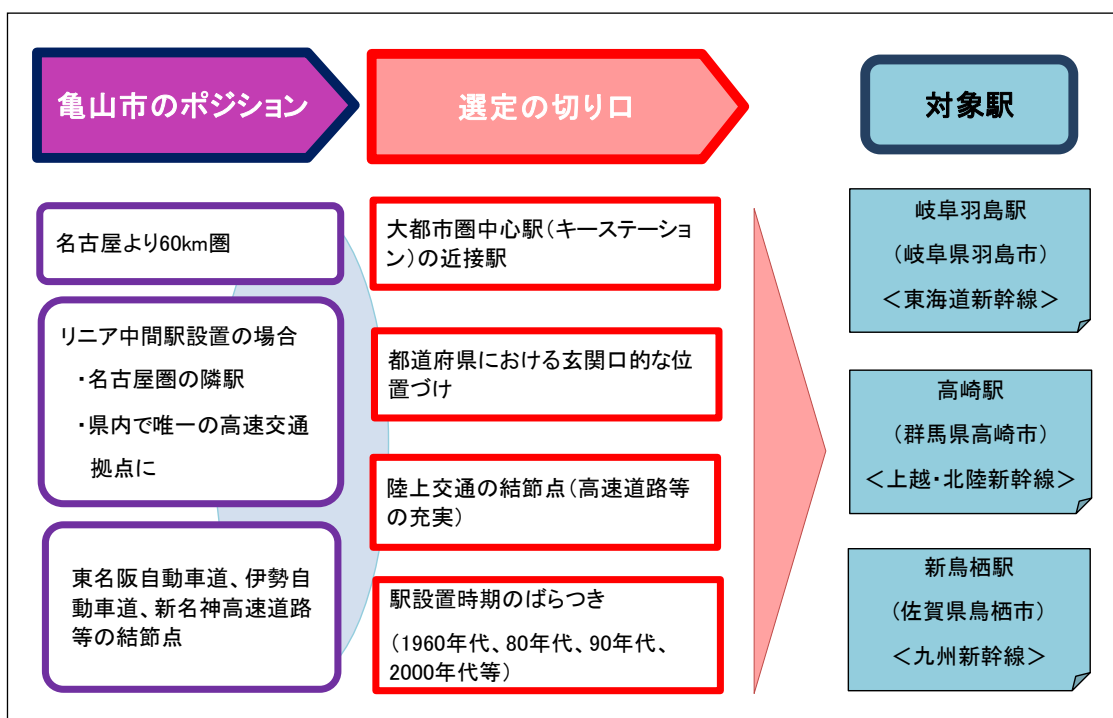
1. 調査対象駅と影響把握調査

（1）選定の切り口と対象駅

事例調査対象駅については、リニア中間駅が設置された場合の特性、①大都市圏である名古屋駅の近接駅となること、②現在、三重県にはない空港・新幹線駅等の高速交通拠点の唯一の立地となり、三重県の玄関口となることが期待されていることなどに加え、③複数の高速道路や国道等の結節点であるなど陸上交通の要衝であること、等を踏まえて対象駅を選定した。

また、対象駅の設置された時期が分散することや路線が重ならないことなども考慮し、岐阜羽島駅（岐阜県羽島市：東海道新幹線）、高崎駅（群馬県高崎市：上越新幹線、北陸新幹線）、新鳥栖駅（佐賀県鳥栖市：九州新幹線）の3駅を対象駅として選定した。

図表Ⅲ－1－1 調査対象駅選定の切り口と対象駅



(2) 調査対象駅の位置と情報

今回、調査対象駅とした3駅の日本全国における位置関係は地図に示す通り。

岐阜羽島駅は1964年に開業した東海道新幹線において、開業当初から設置された駅であり、名古屋駅から新大阪方面に向かって次の駅となる。

高崎駅は1982年に開業した上越新幹線において、開業当初から設置された駅であり、東京駅から新潟に向かって5つめの駅となる。なお、高崎駅からは1997年に長野新幹線（後に延伸され北陸新幹線）が分岐し停車駅となっている。

新鳥栖駅は2011年に開業した九州新幹線において、開業当初から設置された駅であり、博多駅から鹿児島中央方面に向かって次の駅となる。

図表Ⅲ-1-2 全国の新幹線路線図

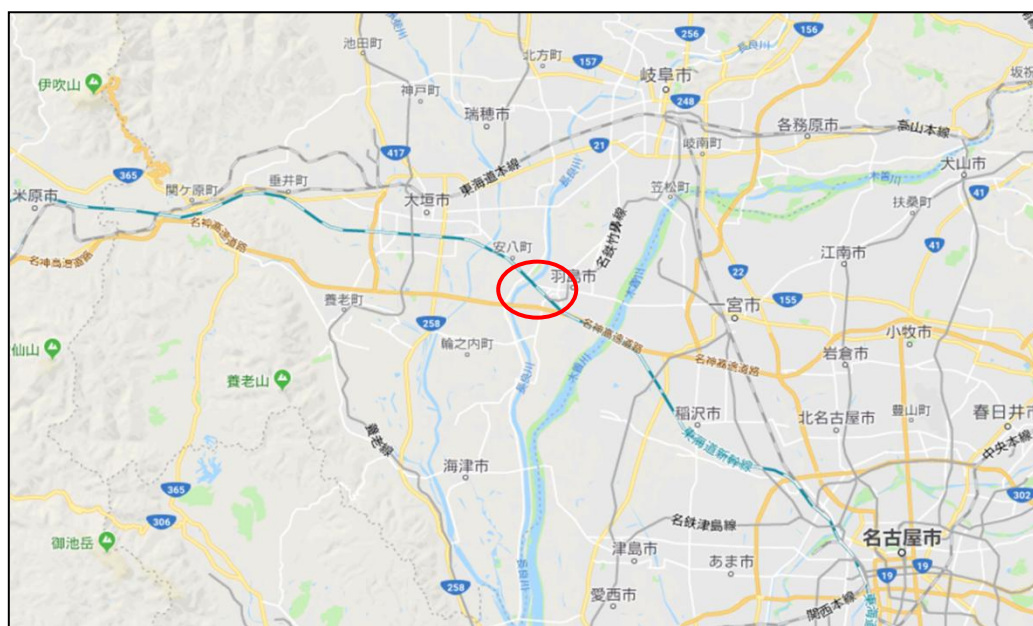


(資料) Wikipedia

①岐阜羽島駅

所在地	岐阜県羽島市福寿町
乗入れ路線	東海道新幹線（名鉄羽島線：新羽島駅 隣接）
開業時期	1964 年
新幹線隣駅	名古屋 ⇄ 岐阜羽島 ⇄ 米原
乗車人員数	1 日平均 2,845 人（2015 年度）
周辺施設	【商業施設】コストコ、バロー 【ホ テ ル】ホテルルートイン、東横イン、アパホテル 【公共施設】羽島市役所、岐阜県立看護大学、羽島中央公園
立地企業	長谷虎紡績（本社、平方工場）、文溪堂
道路網	県道 1 号、県道 18 号、県道 46 号、県道 151 号、県道 194 号、 名神高速道路（岐阜羽島 I C）

図表Ⅲ－1－3 岐阜羽島駅周辺広域地図



（資料）Google Map

図表Ⅲ－1－4 岐阜羽島駅周辺地図



(資料) Google Map

【岐阜羽島駅周辺の様子】

＜岐阜羽島駅北口＞



<岐阜羽島駅南口>



②高崎駅

所在地	群馬県高崎市八島町
乗入れ路線	上越新幹線、北陸新幹線、JR 高崎線・上越線・信越本線、上信電鉄
開業時期	1884 年（駅として） 上越新幹線：1982 年 北陸新幹線：1997 年（当初は長野新幹線）
新幹線隣駅	上越新幹線：本庄早稲田 ⇄ 高崎 ⇄ 上毛高原 北陸新幹線：（本庄早稲田 ⇄）高崎 ⇄ 安中榛名
1 日平均乗車人員数	新幹線：14,208 人（2016 年度）、在来線：29,960 人（2016 年度）、上信電鉄：2,215 人（2016 年度）
周辺施設	【駅ビル】イーサイト高崎（39 店舗）、高崎モントレイ（81 店舗） 【商業施設】ヤマダ電機、高島屋 【ホテル】ホテルメトロポリタン高崎（高崎モントレイ内）、高崎ワシントンホテルプラザ、その他各種ビジネスホテル 【公共施設】高崎市役所、高崎地方合同庁舎、高崎シティギャラリー、群馬音楽センター、高崎アリーナ、城南運動公園、高崎公園、独立行政法人国立病院機構高崎総合医療センター、高崎市総合保険センター、高崎競馬場跡地（平成 32 年春にコンベンション施設がオープン） 【その他】高崎タワー21 （超高層マンション＋オフィステナント＋美術館）
立地企業	沖電気工業高崎事業所、ヤマダ電機本社
道路網	東毛広域幹線道路（国道 354 号）、国道 17 号、関越自動車道（高崎 I C）

図表Ⅲ－1－5 高崎駅周辺広域地図



(資料) Google Map

図表Ⅲ－1－6 高崎駅周辺地図



(資料) Google Map

【高崎駅周辺の状況】

＜高崎駅東口＞



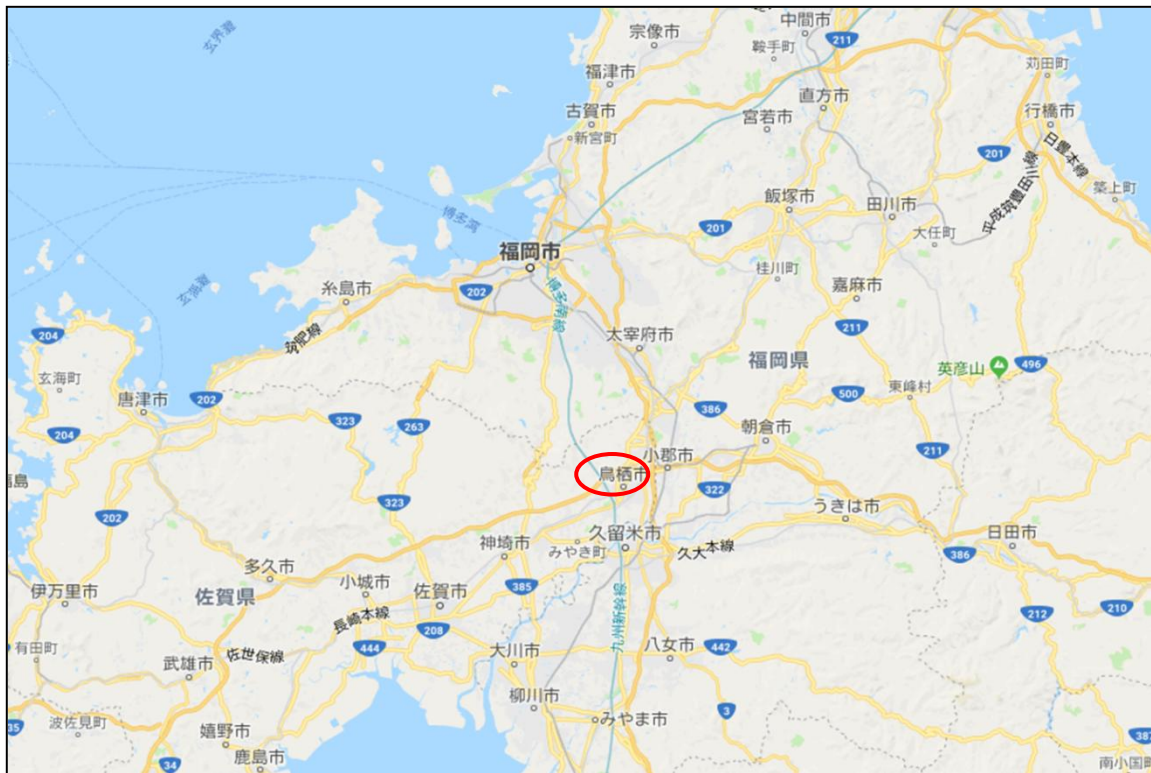
<高崎駅西口>



③新鳥栖駅

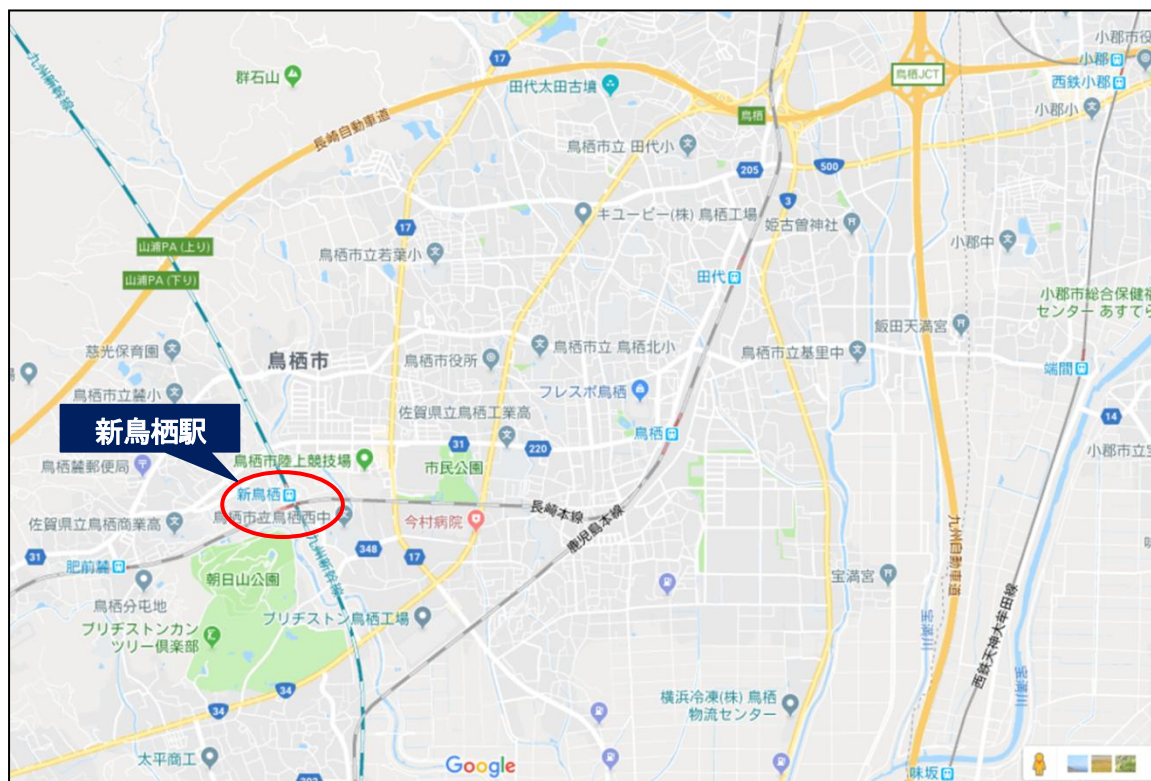
所在地	佐賀県鳥栖市原古賀町
乗入れ路線	九州新幹線、ＪＲ長崎本線
開業時期	2011 年（新幹線・在来線同時新設駅）
新幹線隣駅	博多 ⇄ 新鳥栖 ⇄ 久留米
乗車人員数	1 日平均 1,486 人（新幹線＋在来線）（2016 年）
周辺施設	【商業施設】フレスポ鳥栖 【公共施設】鳥栖市役所、市民公園、ベストアメニティスタジアム、鳥栖市陸上競技場、九州国際重粒子線がん治療センター 【レジャー】ブリヂストンカンツリー倶楽部（朝日山） 【そ の 他】国立研究開発法人産業技術総合研究所九州センター
立地企業	大石膏盛堂（本社、山浦工場） 【轟木工業団地】九州セキスイハイム工業、ブリヂストン、コカ・コーラ ウェストプロダクツ、フランスベッド、山下医科器械、レンゴー 等 【鳥栖西部工業団地】関西酵素、アイリスオーヤマ 【鳥栖商工団地】昭栄化学工業、森永デザート、キーコーヒー、トーホー、伊藤ハム、鳥栖倉庫、ミズホメディー、神明、ポオトデリカトオカツ、データプラス、ティ・アイ・エス 等
道路網	国道 43 号、県道 17 号、県道 31 号、九州自動車道、大分自動車道、長崎自動車道（鳥栖ＩＣ）

図表Ⅲ－1－7 新鳥栖駅周辺広域地図



(資料) Google Map

図表Ⅲ－1－8 新鳥栖駅周辺地図



(資料) Google Map

【新鳥栖駅周辺の状況】

＜新鳥栖駅東口＞



<新鳥栖駅西口>



(3) 調査対象駅所在都市の統計データ

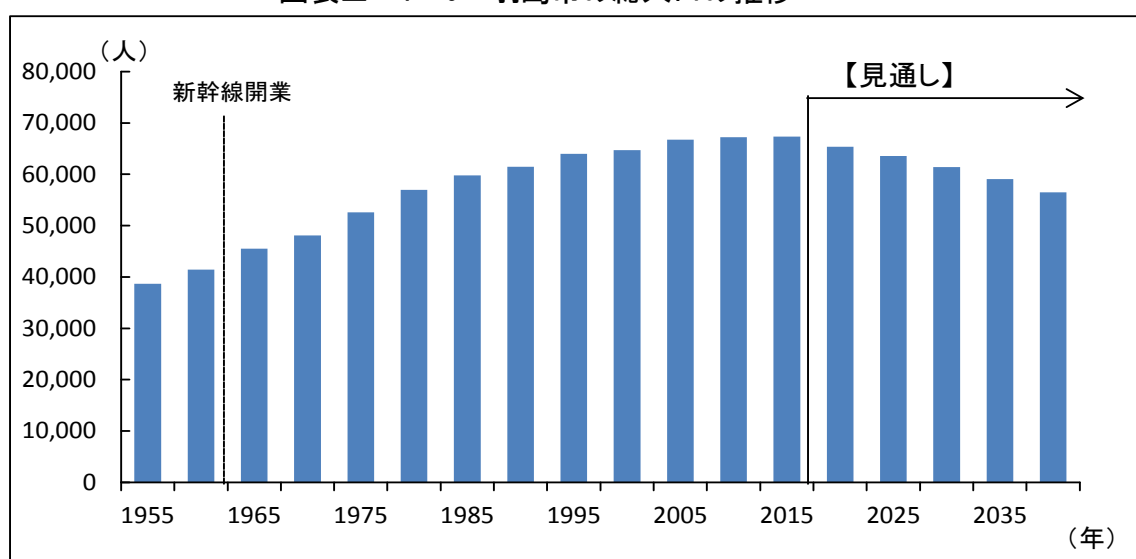
①岐阜羽島駅

(イ)人口

羽島市における1955年以降の人口の推移をみると、人口は1955年の38,672人から増加基調で推移しており、2015年には67,337人となっている。

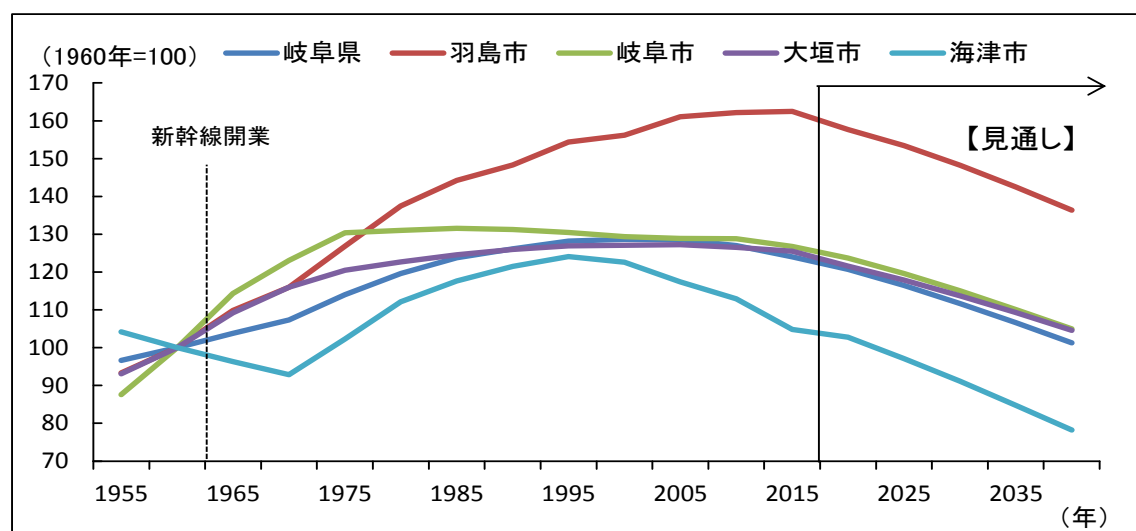
岐阜県内の主要都市、近隣都市と人口推移を比較すると、他都市に比べて羽島市の人口増加ペースが大幅に拡大して推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－1－9 羽島市の総人口の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－10 羽島市と比較都市の指数の推移



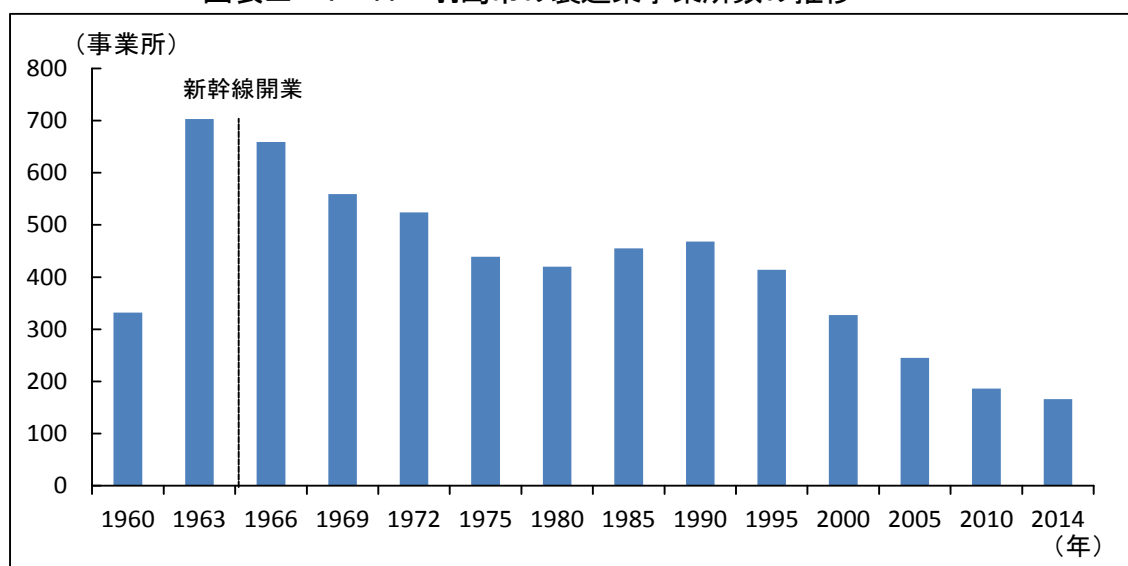
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

(d) 製造業
 <事業所数>

羽島市における1960年からの製造業事業所数の推移をみると、1960年から1963年にかけて大幅に増加している。その後は1980年にかけて減少傾向となり、1990年に一度持ち直したが、2014年には166事業所となり、ピーク時の2割強の水準となっている。

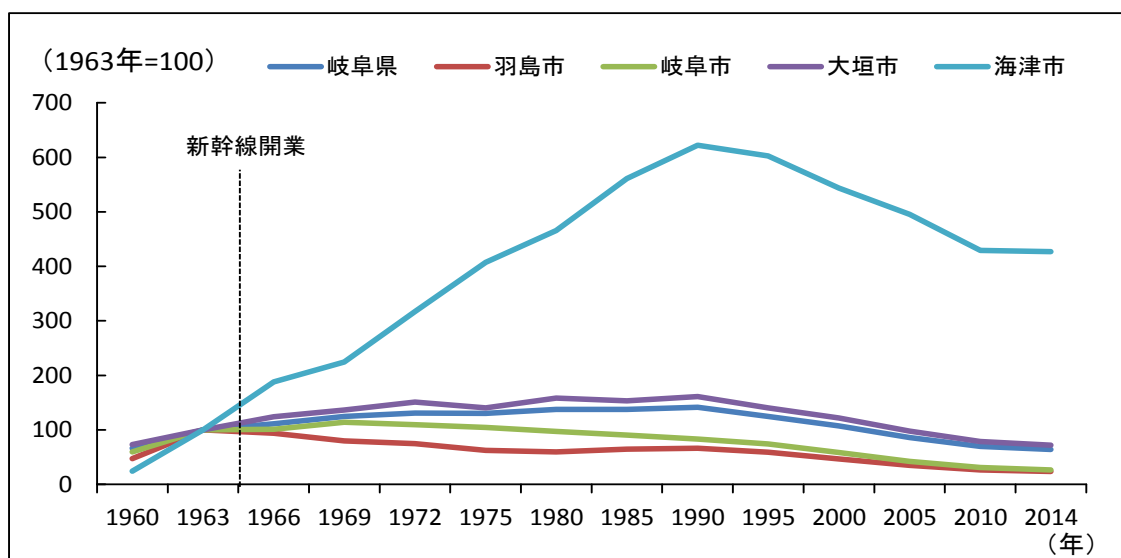
岐阜県内の他都市と事業所数の推移を比較すると、羽島市は概ね低調に推移している。

図表Ⅲ－1－11 羽島市の製造業事業所数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－12 羽島市と比較都市の指数の推移



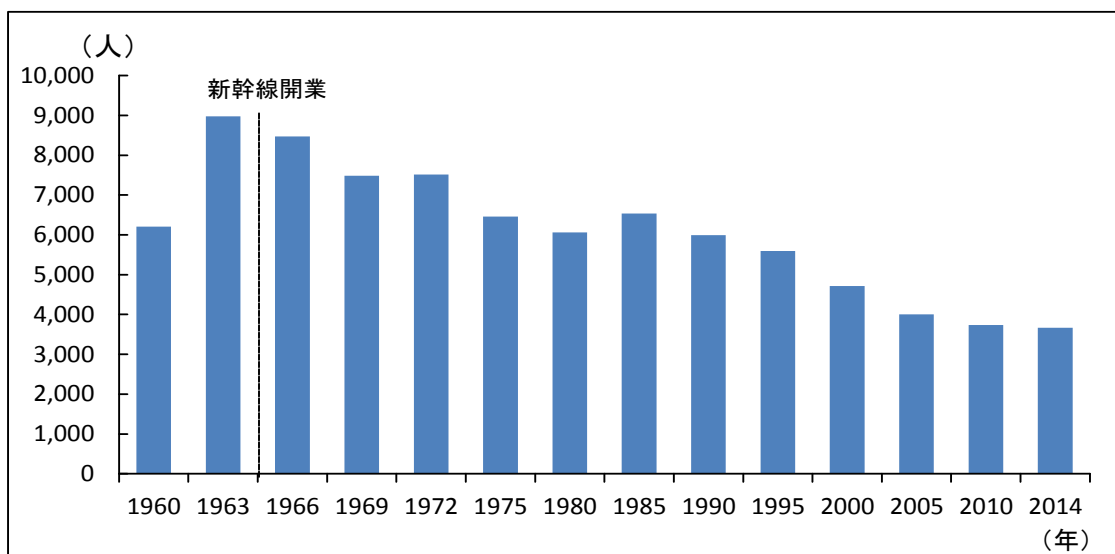
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<従業者数>

羽島市における1960年からの製造業従業者数の推移をみると、1960年から1963年にかけて大幅に増加したが、その後は1980年にかけて減少傾向となり、1990年に一度持ち直したが、2014年には3,670人となり、ピーク時の4割程度の水準となっている。

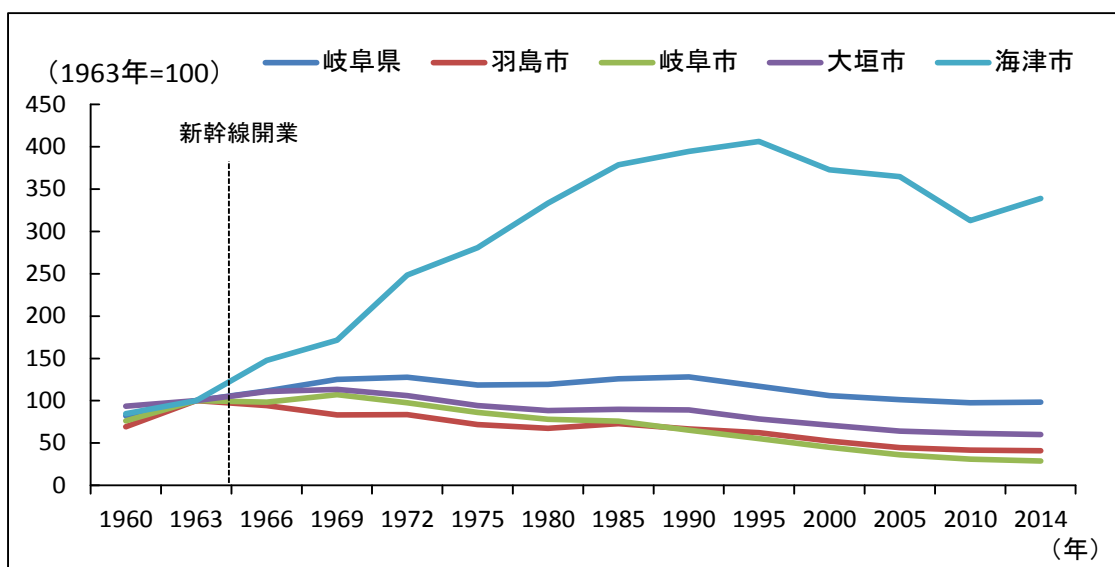
岐阜県内の他都市と従業者数の推移を比較すると、羽島市は岐阜市と並んで概ね低調に推移している。

図表Ⅲ－1－13 羽島市の製造業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－14 羽島市と比較都市の指数の推移



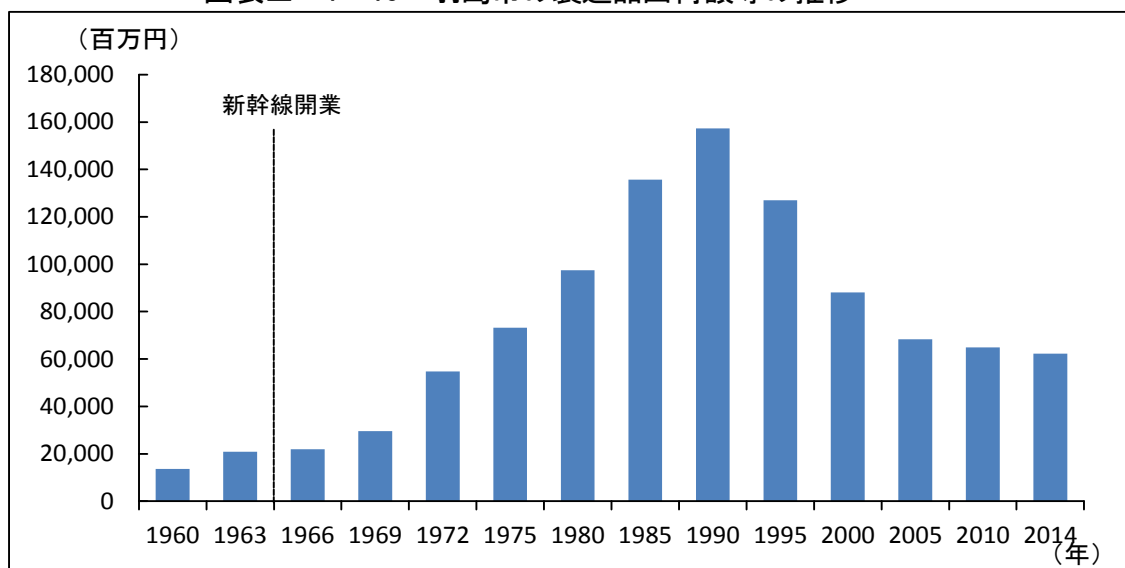
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<製造品出荷額>

羽島市における1960年からの製造品出荷額等の推移をみると、1990年にかけて大幅に増加しており、1990年の製造品出荷額等は157,296百万円と1960年の12倍弱の水準となっている。その後は徐々に減少し、2005年以降は横ばい圏で推移し、2014年は62,248百万円となっている。

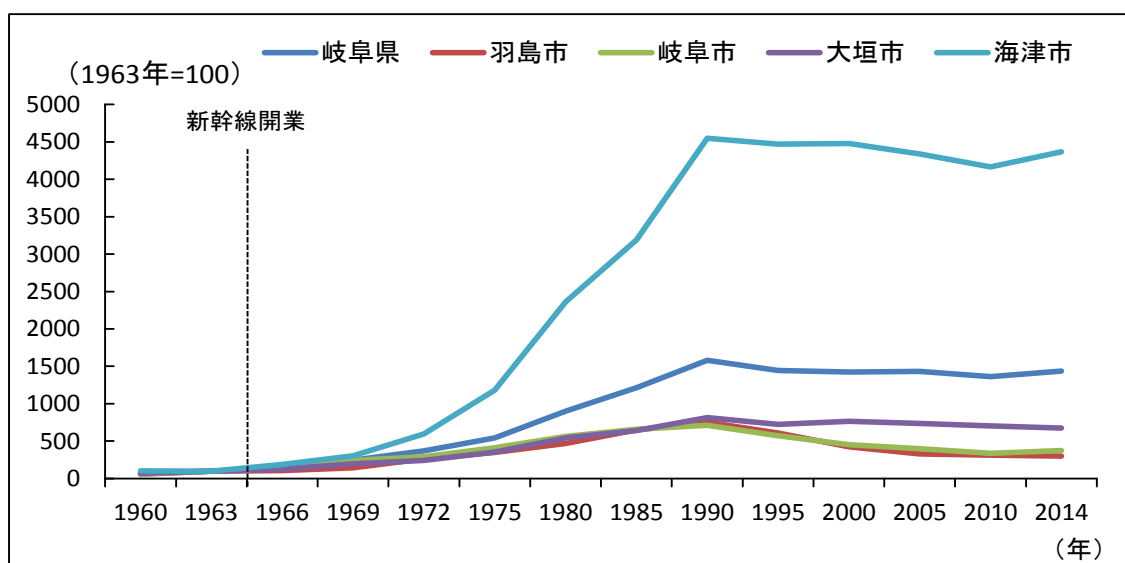
岐阜県内の他都市と製造品出荷額等の推移を比較すると、1990年までは岐阜市、大垣市とほぼ同水準の増加ペースとなっていたが、1995年以降は岐阜市と並んでやや低調に推移している。

図表Ⅲ－1－15 羽島市の製造品出荷額等の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－16 羽島市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

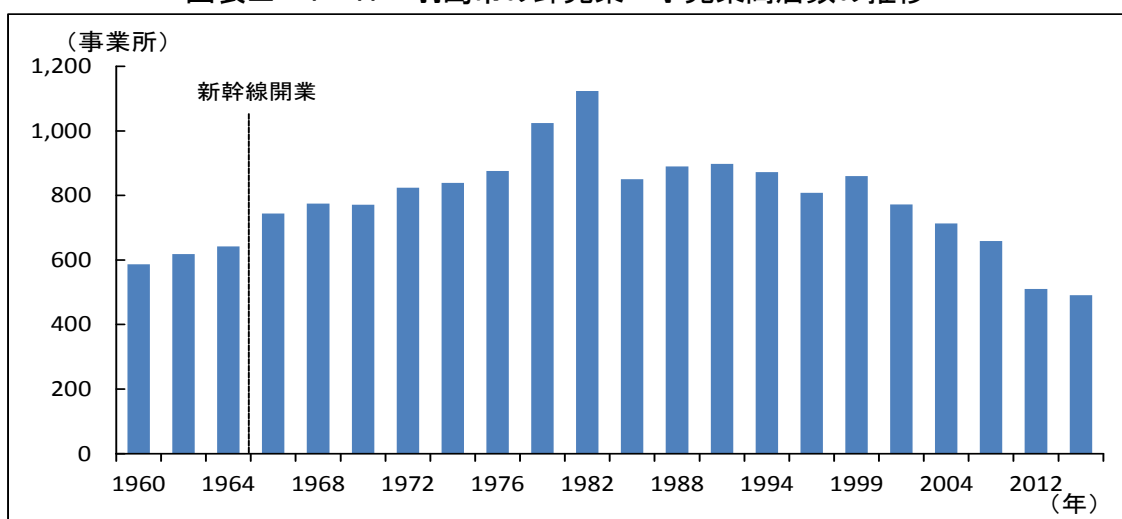
(ハ) 商業

<卸売業・小売業商店数>

羽島市における1960年からの卸売業・小売業商店数の推移をみると、1980年代前半にかけて増加基調で推移し、1982年には1,124事業所となった。もともと、その後は減少傾向で推移し、2014年は591事業所となり、1960年の水準を下回っている。

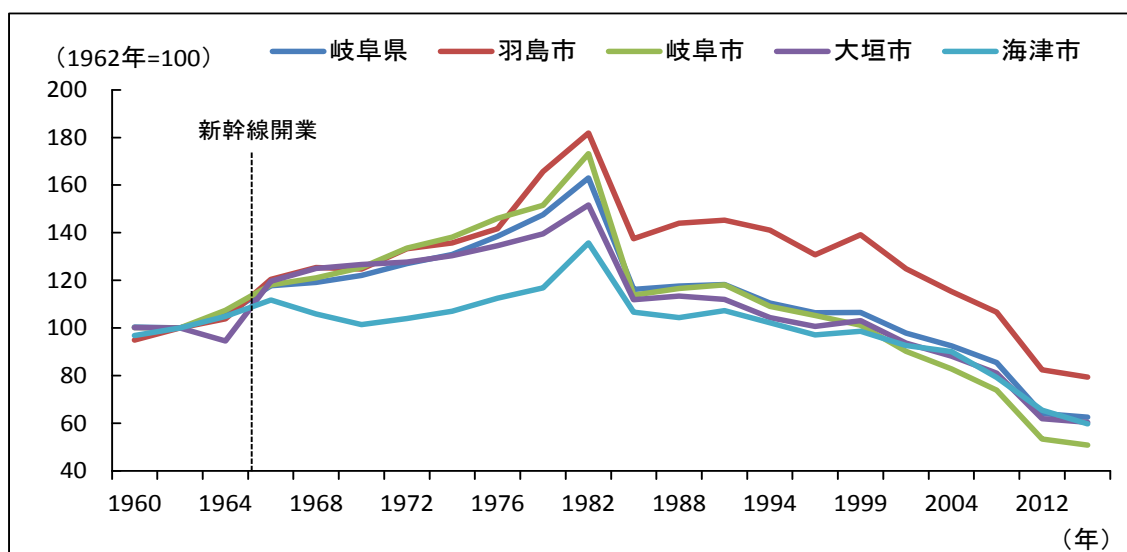
岐阜県内の他都市と卸売業・小売業商店数の推移を比較すると、1980年前後は他都市を上回る水準の増加ペースとなった。その後は減少基調となったが、1962年を基準とした指数では他都市を上回る水準が続いている。

図表Ⅲ－1－17 羽島市の卸売業・小売業商店数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－18 羽島市と比較都市の指数の推移



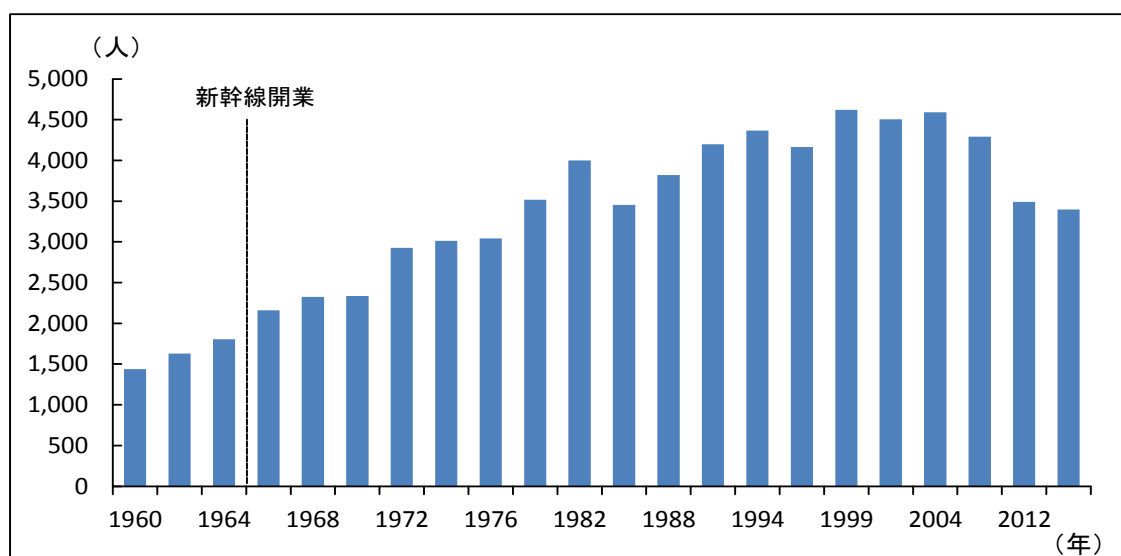
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業従業者数＞

羽島市における 1960 年からの卸売業・小売業従業者数の推移をみると、2000 年代前半にかけては概ね増加基調で推移し、2004 年には 4,590 人となった。もっとも、その後は減少傾向で推移し、2014 年は 3,396 人となり、1980 年以前の水準まで減少している。

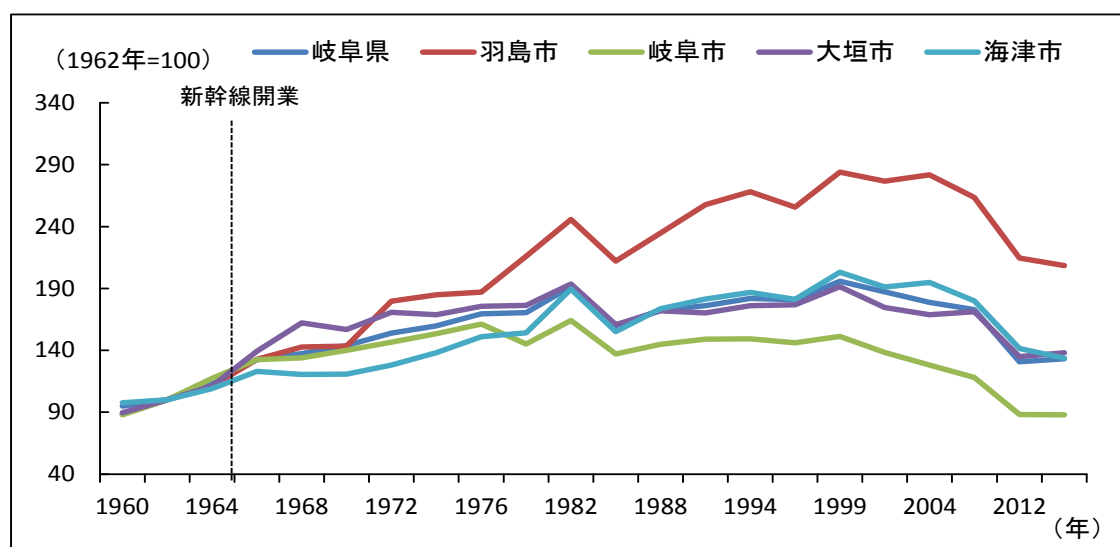
岐阜県内の他都市と卸売業・小売業従業者数の推移を比較すると、1970 代以降は一貫して他都市を上回る水準の増加ペースとなった。その後は減少基調となったが、1962 年を基準とした指数では他都市を上回る水準が続いている。

図表Ⅲ－1－19 羽島市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－20 羽島市と比較都市の指数の推移



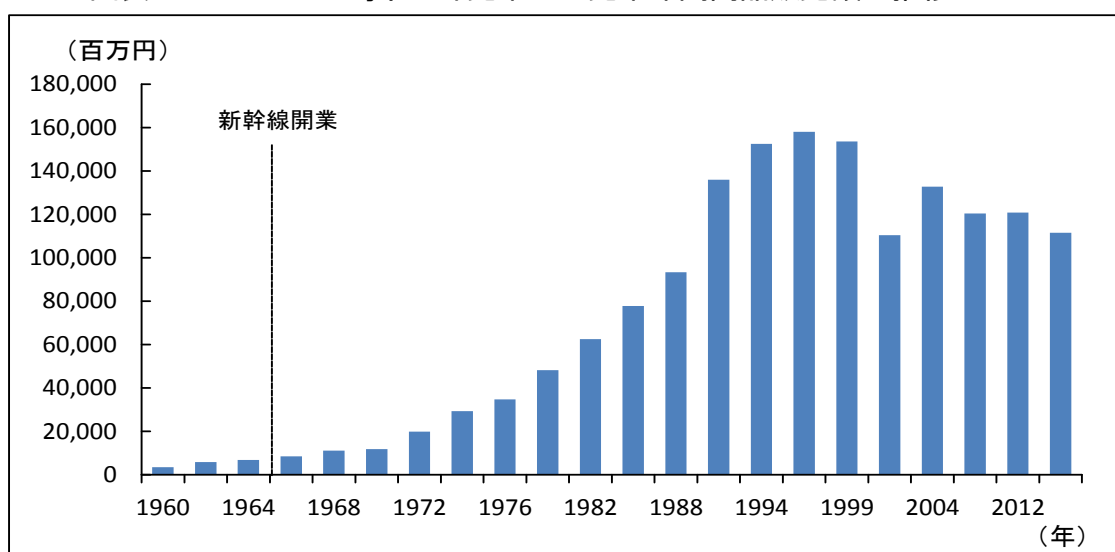
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業年間商品販売額＞

羽島市における 1960 年からの卸売業・小売業年間商品販売額の推移をみると、1990 年代後半にかけて増加基調で推移し、1997 年には 158,092 百万円となった。もっとも、その後は一旦減少したのち、横ばい圏で推移し、2014 年は 111,551 百万円となっている。

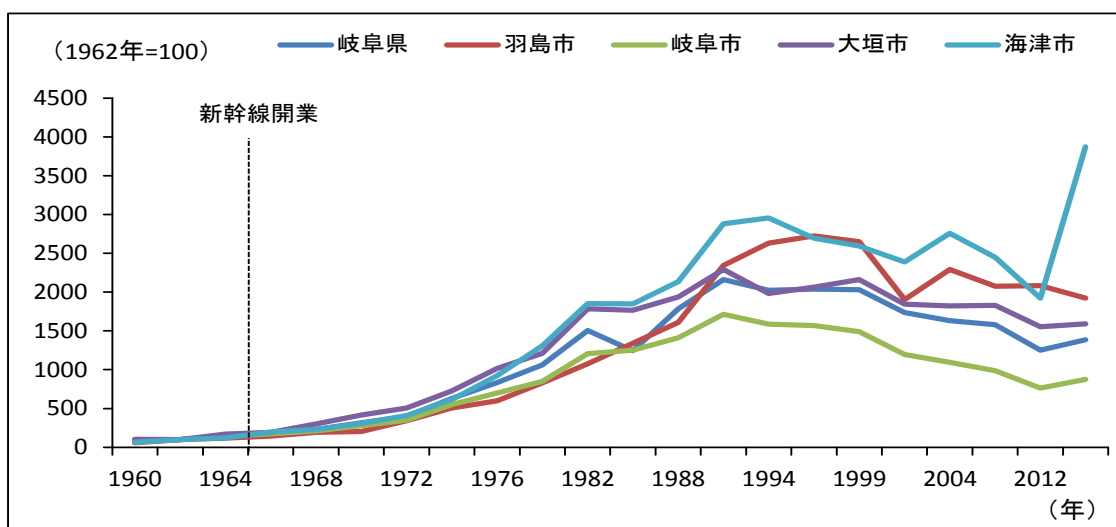
岐阜県内の他都市と卸売業・小売業年間商品販売額の推移を比較すると、1990 年代以降は大垣市や岐阜市を上回る水準の増加ペースとなった。その後は減少基調となったが、1962 年を基準とした指数では岐阜県全体、岐阜市、大垣市を上回る水準で推移している。

図表Ⅲ－1－21 羽島市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－22 羽島市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜RESAS（地域経済分析システム）による分析＞

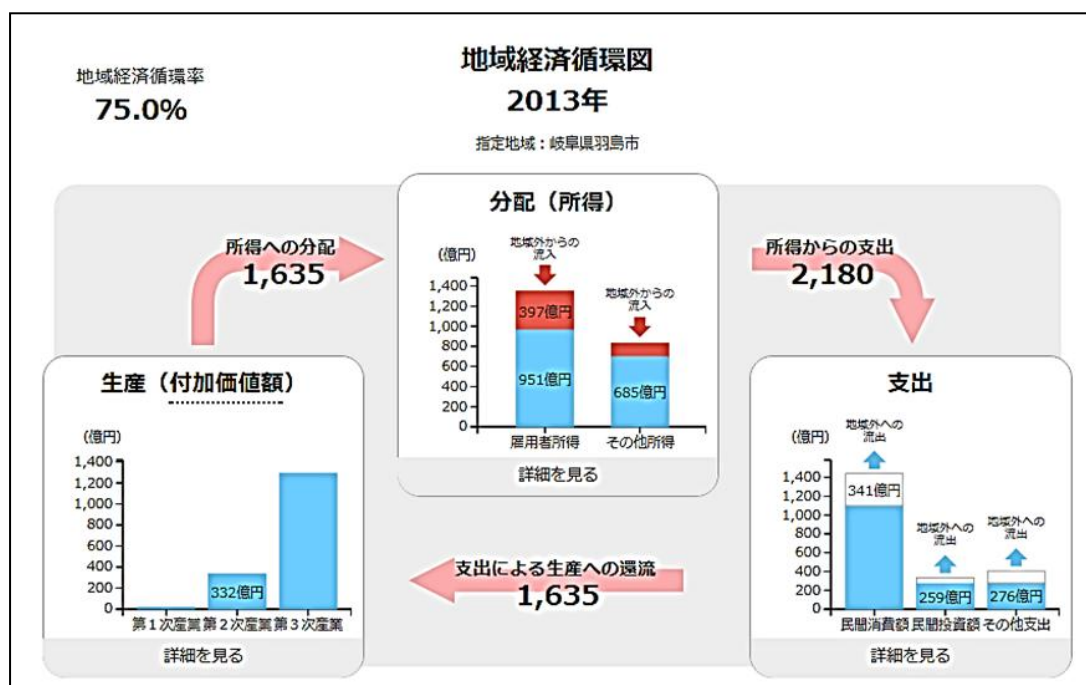
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、羽島市の地域経済循環率は75.0%となっており、地域経済循環率は亀山市の94.4%を下回り、地域内での経済循環が低い状況となっている。

分配（所得）面をみると、雇用者所得、その他所得ともに地域外からの所得の流入が相当程度みられる状況となっている。

支出面をみると、民間消費、民間投資、その他投資のすべてにおいて、地域外へ流出している金額が相当程度みられる状況となっている。特に民間消費の地域外への流出が多くなっている。

生産（付加価値額）面をみると、第1次産業はほとんどなく、第2次産業の規模は小さく、第3次産業がほとんどを占めている。

図表Ⅲ－1－23 羽島市の地域経済循環図（2013年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

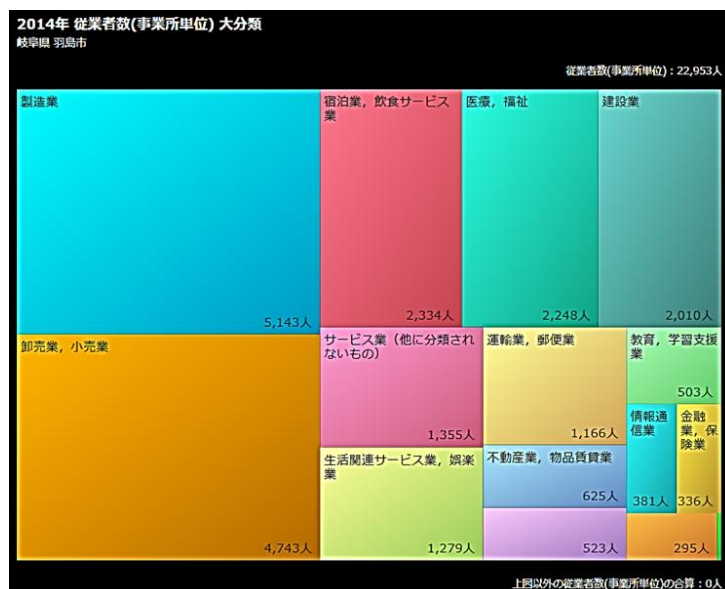
「その他支出」は、「政府支出」＋「地域内産業の移輸出－移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

羽島市の産業構造を従業者数の構成で見ると、全体 22,953 人のうち製造業が 5,143 人と最も多く、次いで卸売・小売業（4,743 人）、宿泊業・飲食サービス業（2,334 人）、医療・福祉（2,248 人）、建設業（2,010 人）となっている。上記、5 業種で全体の約 7 割を占めている。

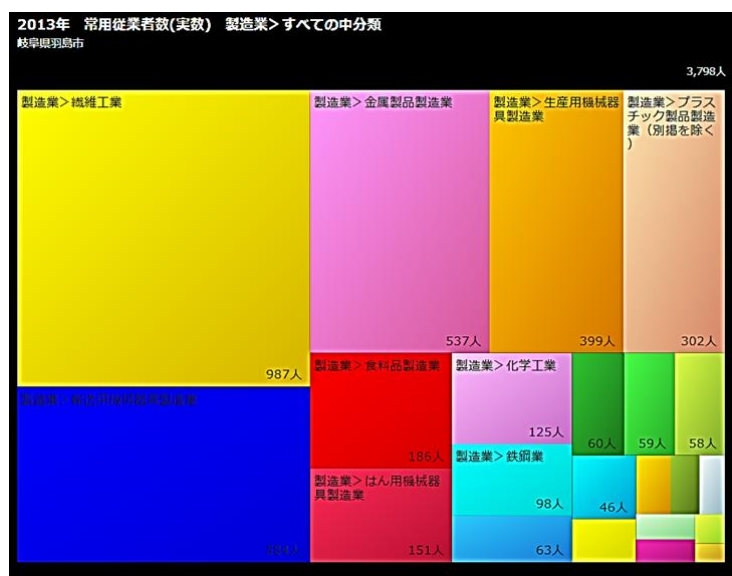
図表Ⅱ－1－24 羽島市の従業者数にみる産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

羽島市の製造業の構造を従業者数の構成で見ると、全体 3,798 人のうち繊維工業が 987 人と最も多く、次いで輸送用機械器具製造業（584 人）、金属製品製造業（537 人）、生産用機械器具製造業（399 人）、プラスチック製品製造業（302 人）となっている。上記、5 業種で全体の約 7 割強を占めている。

図表Ⅱ－1－25 羽島市の従業者数にみる製造業の産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

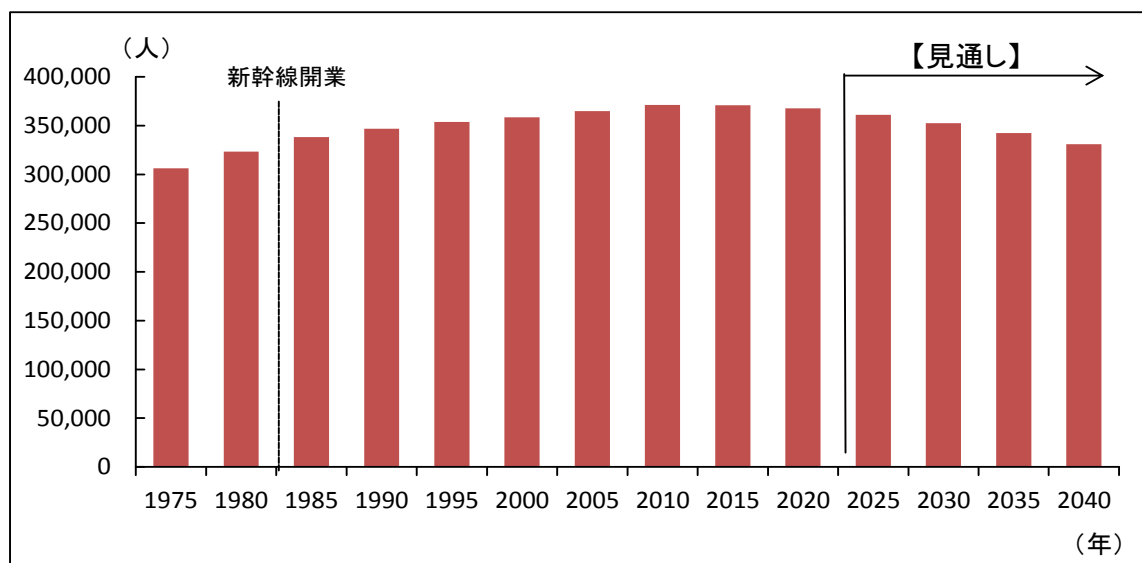
②高崎駅

(イ)人口

高崎市における 1975 年以降の人口の推移をみると、人口は 1975 年の 306,094 人から増加基調で推移しており、2015 年には前年からやや減少したが 370,884 人となっている。

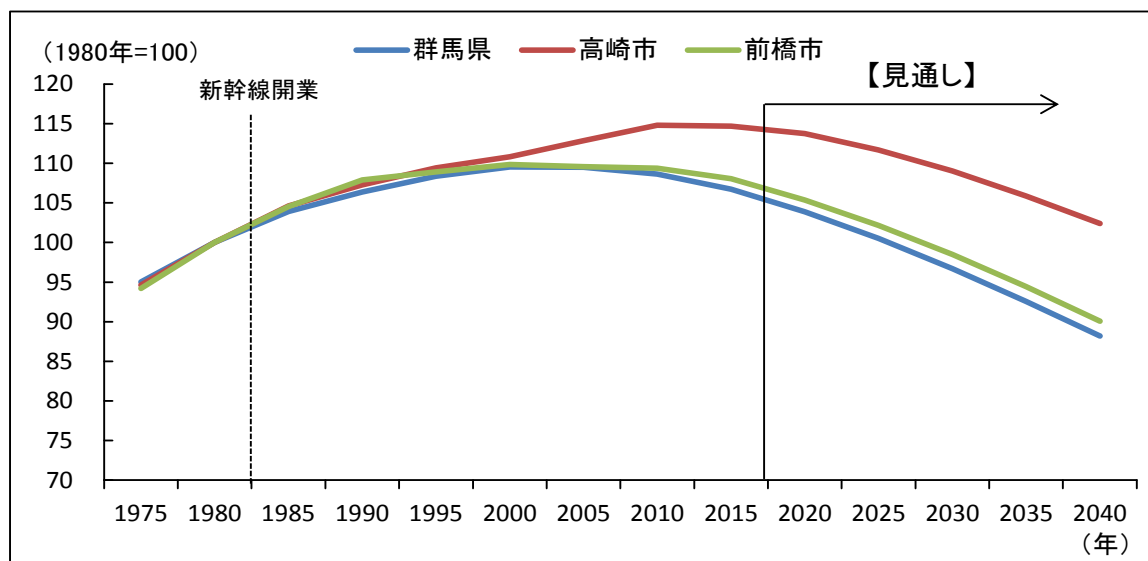
群馬県全体、県庁所在地の前橋市と人口推移を比較すると、2000 年代以降、高崎市の人口増加ペースが他都市を上回って推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－1－26 高崎市の総人口の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－27 高崎市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

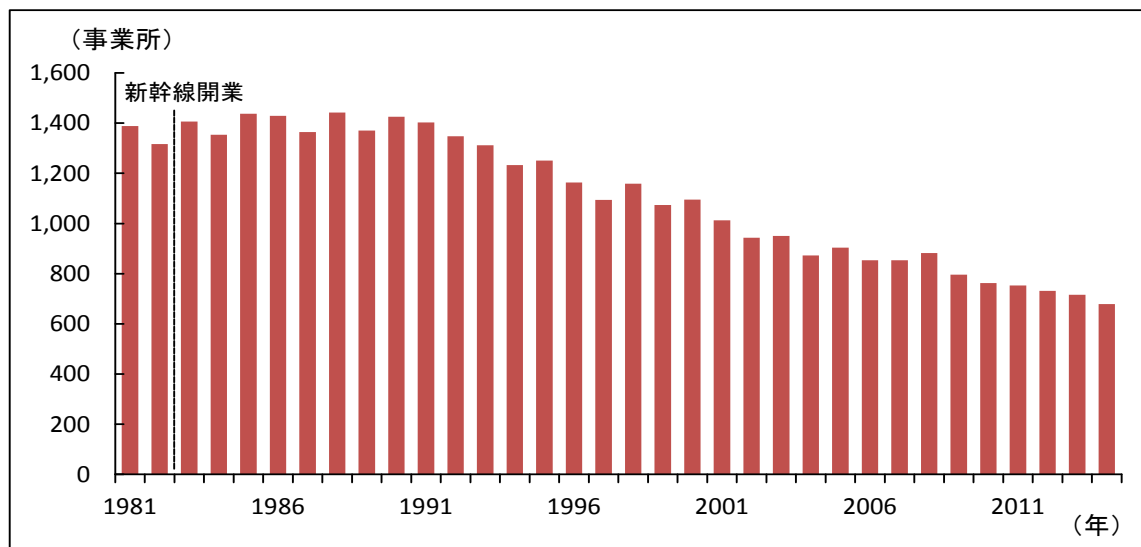
(ロ) 製造業

<事業所数>

高崎市における1981年からの製造業従業者数の推移をみると、1991年にかけては概ね1,400事業所前後で推移したが、その後は1997年にかけて減少傾向となった。2000年前後に一度持ち直したが、その後は横ばい圏で推移している。

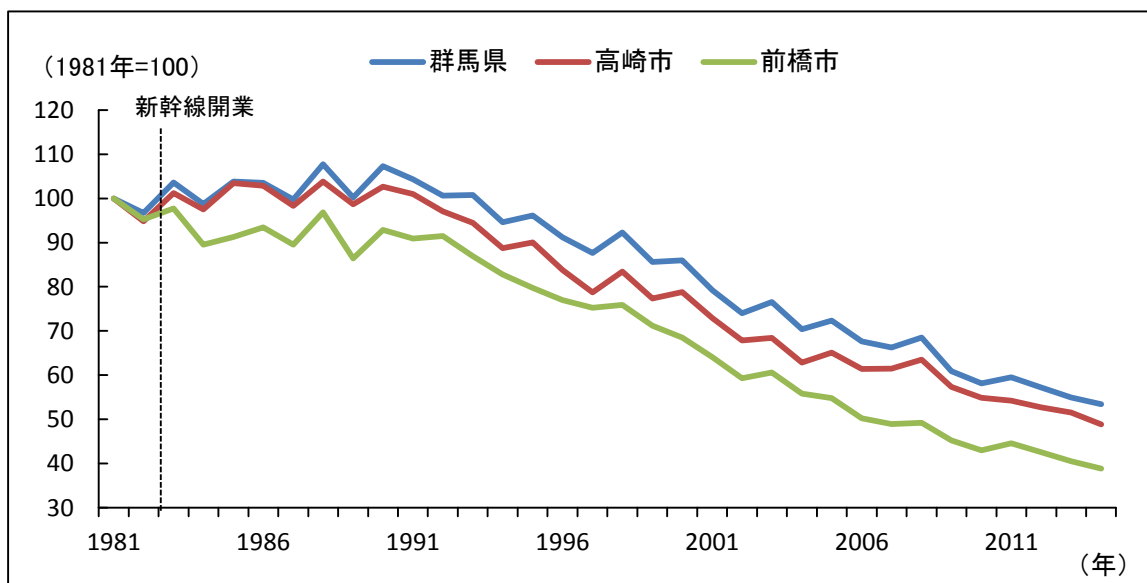
群馬県全体及び前橋市と従業者数の推移を比較すると、高崎市は前橋市と同様に群馬県全体を概ね下回る水準で低調に推移している。

図表Ⅲ－1－28 高崎市の製造業事業所数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－29 高崎市と比較都市の指数の推移



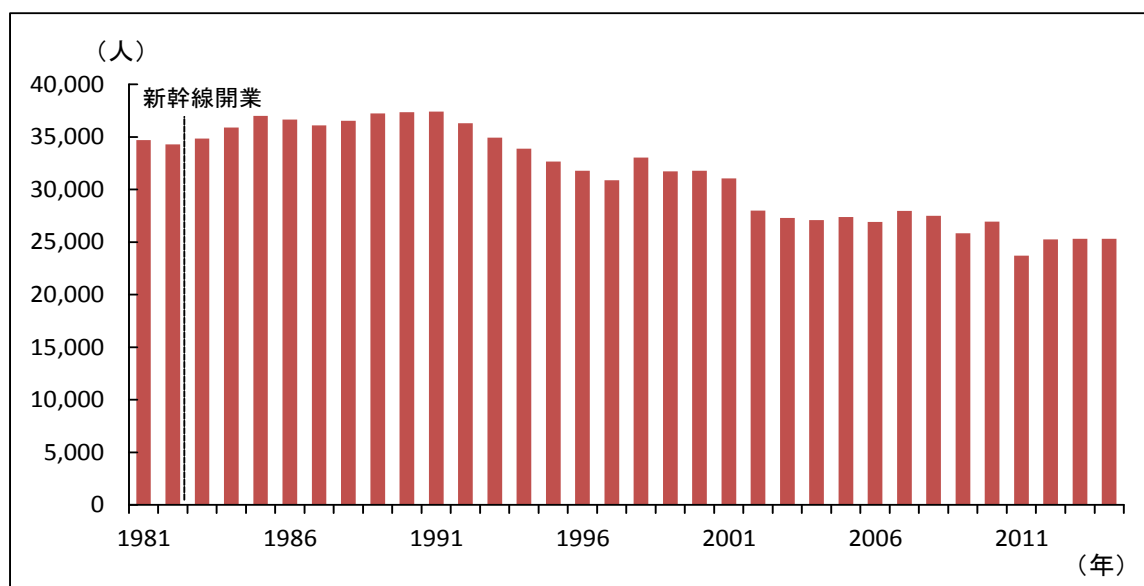
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜従業者数＞

高崎市における 1981 年からの製造業従業者数の推移をみると、1991 年にかけては概ね 35,000 人前後で推移したが、その後は 1997 年にかけて減少傾向となった。2000 年前後に一度持ち直したが、その後は横ばい圏で推移している。

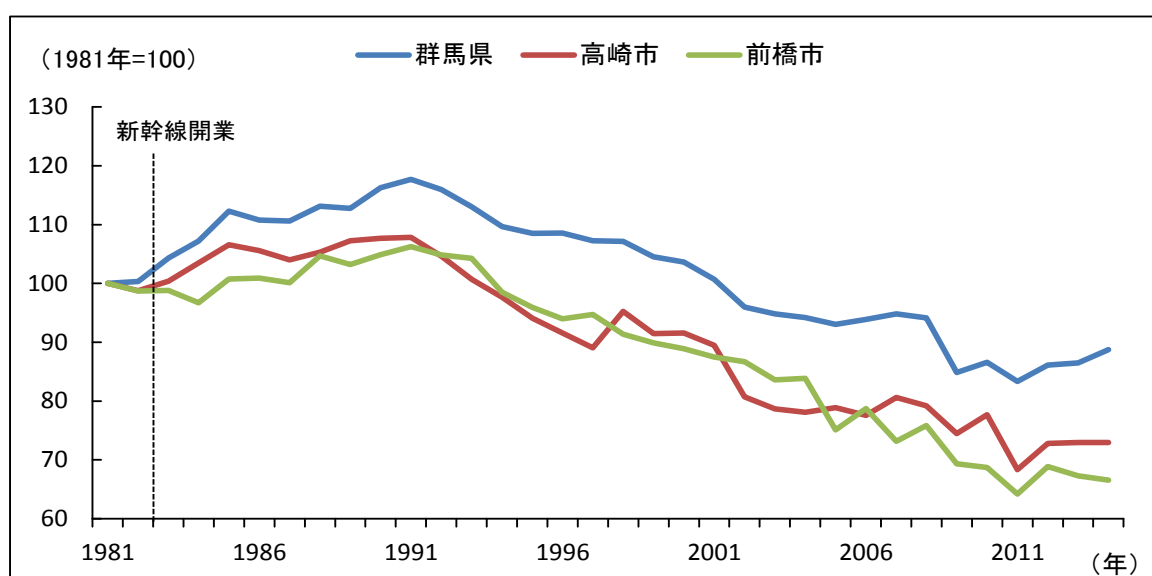
群馬県全体及び前橋市と従業者数の推移を比較すると、高崎市は前橋市と同様に群馬県全体を概ね下回る水準で低調に推移している。

図表Ⅲ－1－30 高崎市の製造業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－31 高崎市と比較都市の指数の推移



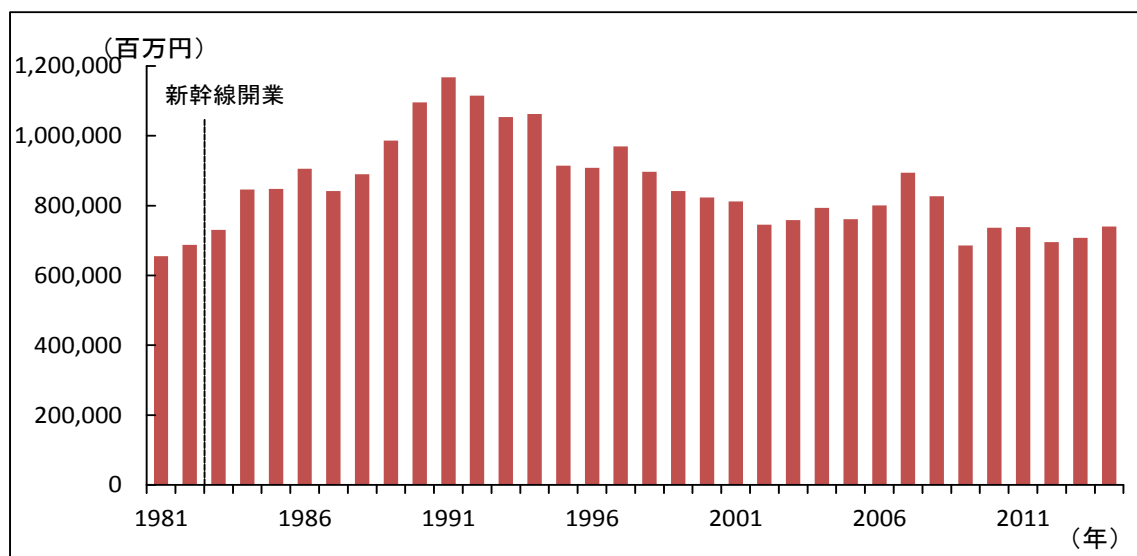
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<製造品出荷額等>

高崎市における1981年からの製造品出荷額等の推移をみると、1991年にかけて大幅に増加しており、1991年の製造品出荷額等は1,167,424百万円と1975年の3倍強の水準となっている。その後は徐々に減少し、2007年にかけて一度持ち直した後は横ばい圏で推移し、2014年は740,400百万円となっている。

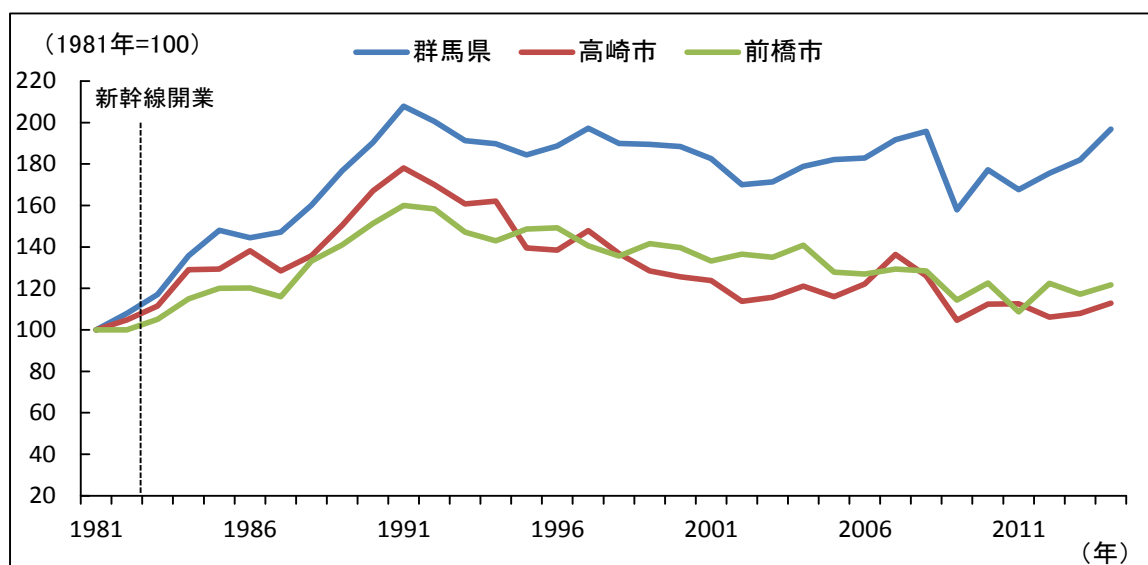
群馬県全体及び前橋市と製造品出荷額等の推移を比較すると、高崎市は前橋市と同様に群馬県全体を概ね下回る水準で低調に推移している。

図表Ⅲ－1－32 高崎市の製造品出荷額等の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－33 高崎市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

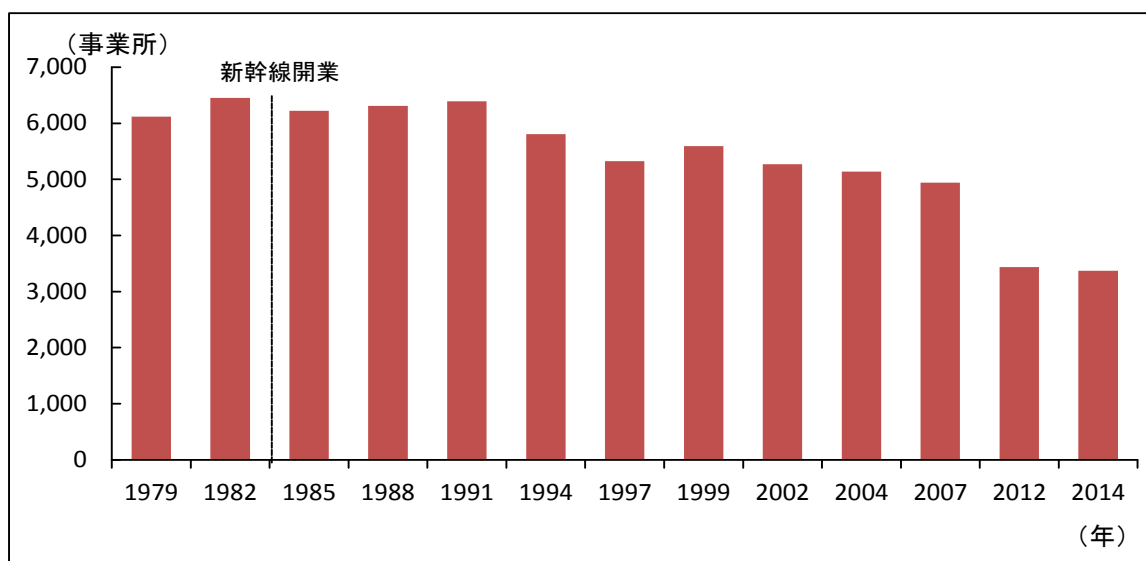
(ハ) 商業

<卸売業・小売業商店数>

高崎市における 1979 年からの卸売業・小売業商店数の推移をみると、1990 年代前半にかけては概ね横ばい圏で推移したが、1994 年以降は小幅減少、2012 年には大幅に減少し、2014 年には 3,371 事業所となった。

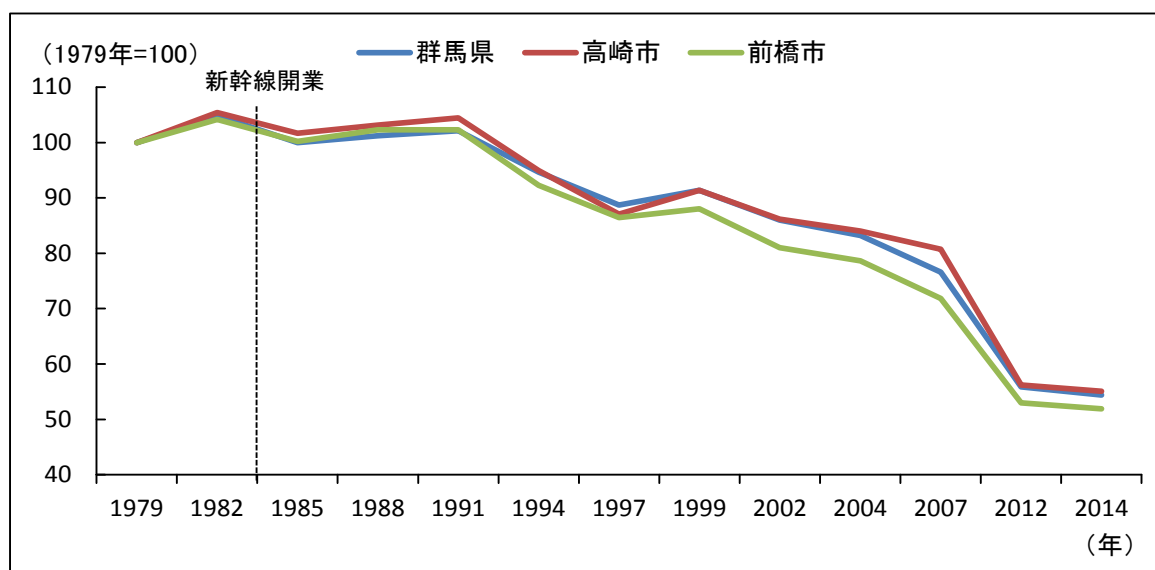
群馬県全体及び前橋市と卸売業・小売業商店数の推移を比較すると、傾向としてはほぼ同様の動きとなるなかで、前橋市を概ね上回る水準で推移している。

図表Ⅲ－1－34 高崎市の卸売業・小売業商店数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－35 高崎市と比較都市の指数の推移



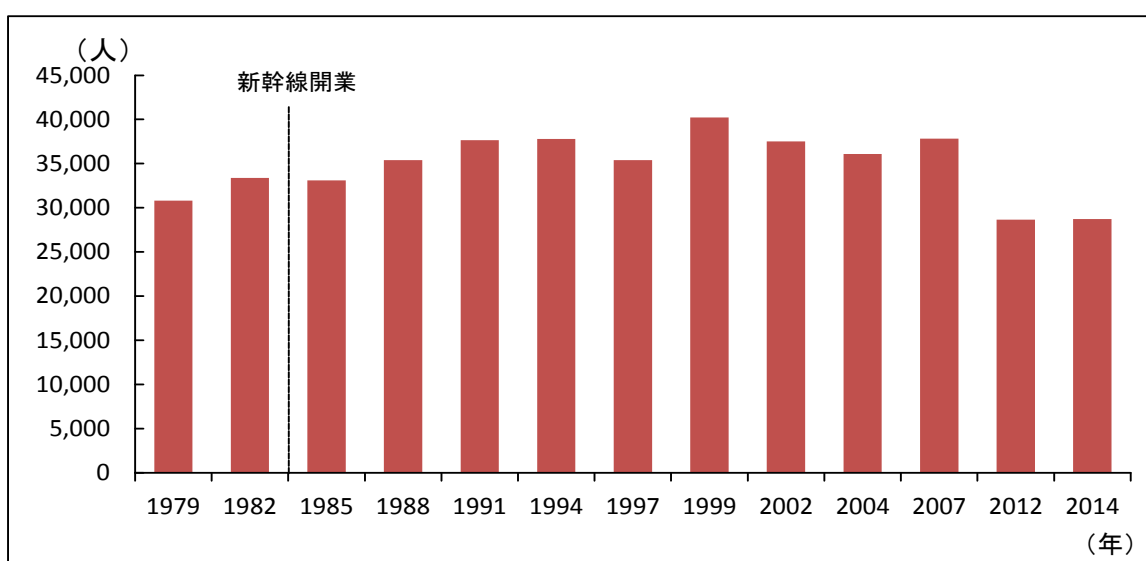
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<卸売業・小売業従業者数>

高崎市における1979年からの卸売業・小売業従業者数の推移をみると、1994年にかけては概ね増加基調で推移し、その後、減少する局面があったものの、概ね35,000人前後で推移していた。もっとも、2012年以降は減少し、2014年は、28,711人と3万人を下回る水準まで減少している。

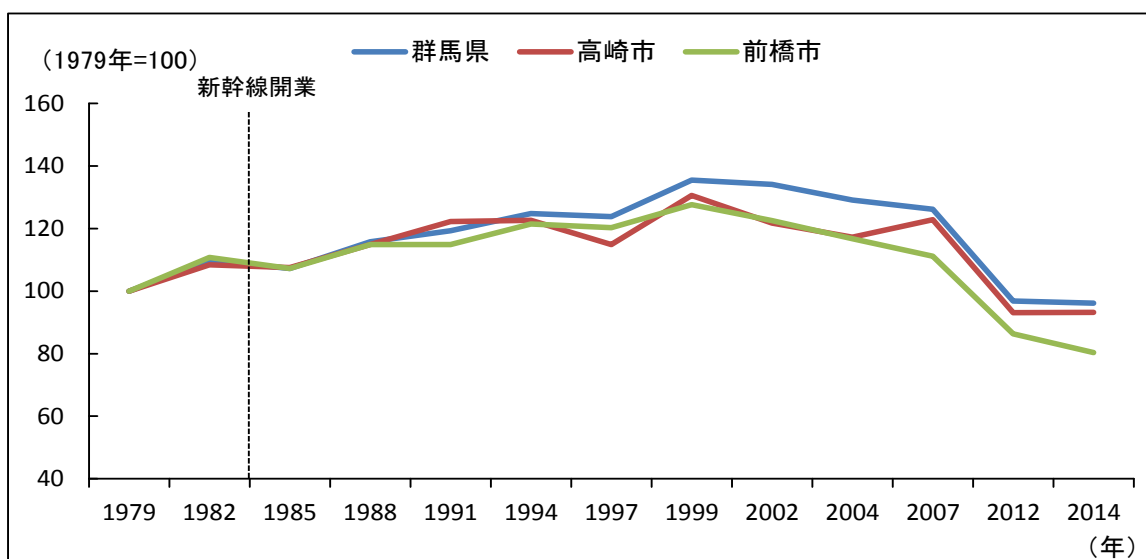
群馬県全体及び前橋市と卸売業・小売業従業者数の推移を比較すると、傾向としてはほぼ同様の動きとなるなかで、岐阜県全体を下回り、前橋市を概ね上回る水準で推移している。

図表Ⅲ－1－36 高崎市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－37 高崎市と比較都市の指数の推移



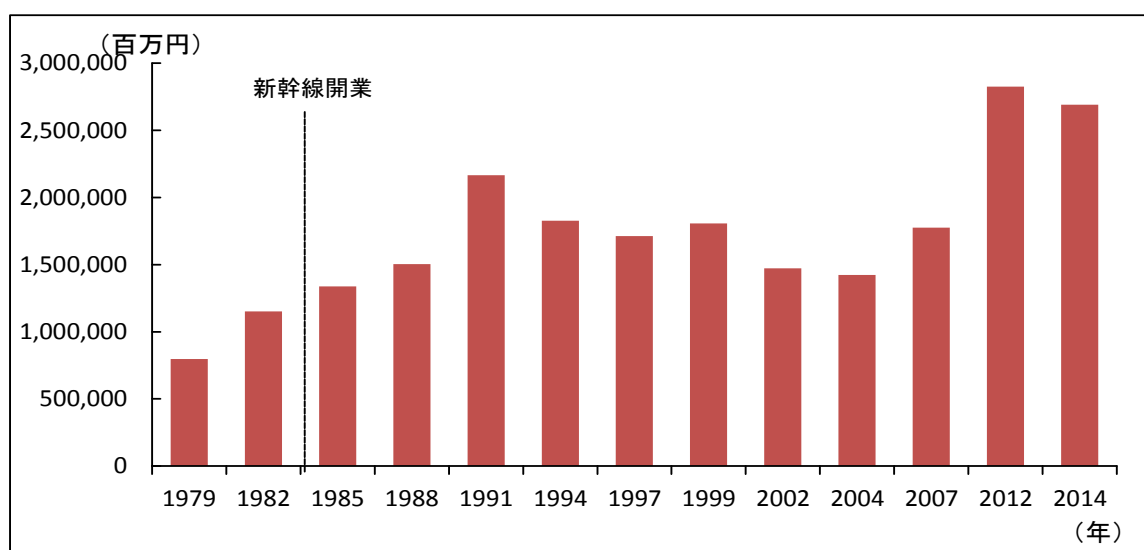
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業年間商品販売額＞

高崎市における1979年からの卸売業・小売業年間商品販売額の推移をみると、1991年にかけて増加基調で推移したものの、その後は2004年にかけて減少に転じた。もっとも、2007年に増加に転じたのち、2012年には大幅に増加し、2014年は2,691,062百万円となった。

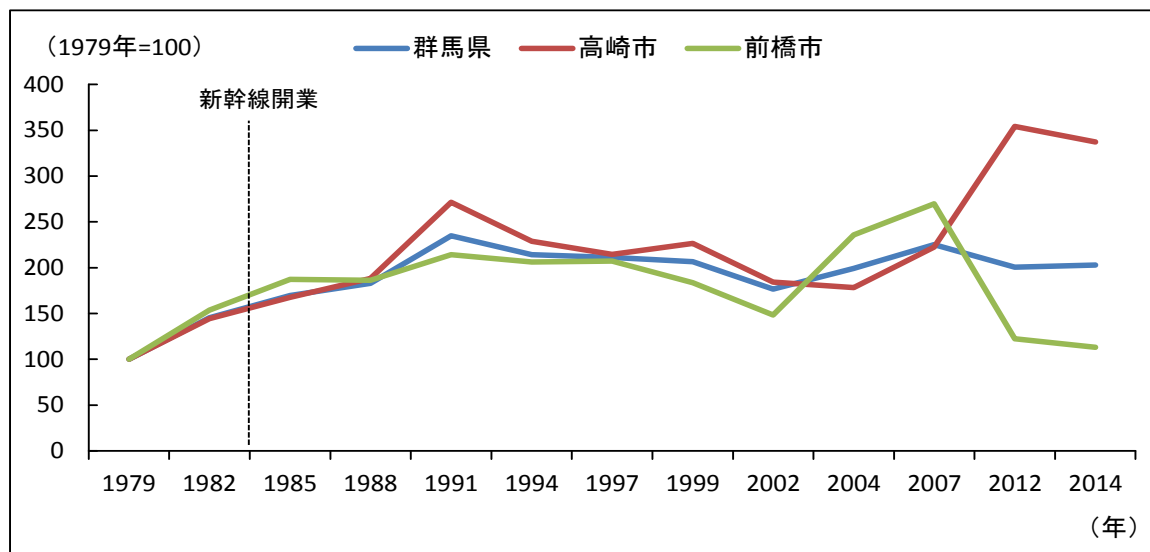
群馬県全体及び前橋市と卸売業・小売業年間商品販売額の推移を比較すると、2007年までは概ね群馬県全体と同様の動きとなっていたが、2012年以降は大型家電量販店の本店が前橋市から高崎市に移転したこともあり、他都市を上回る水準の増加ペースとなっている。

図表Ⅲ－1－38 高崎市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－39 高崎市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜RESAS（地域経済分析システム）による分析＞

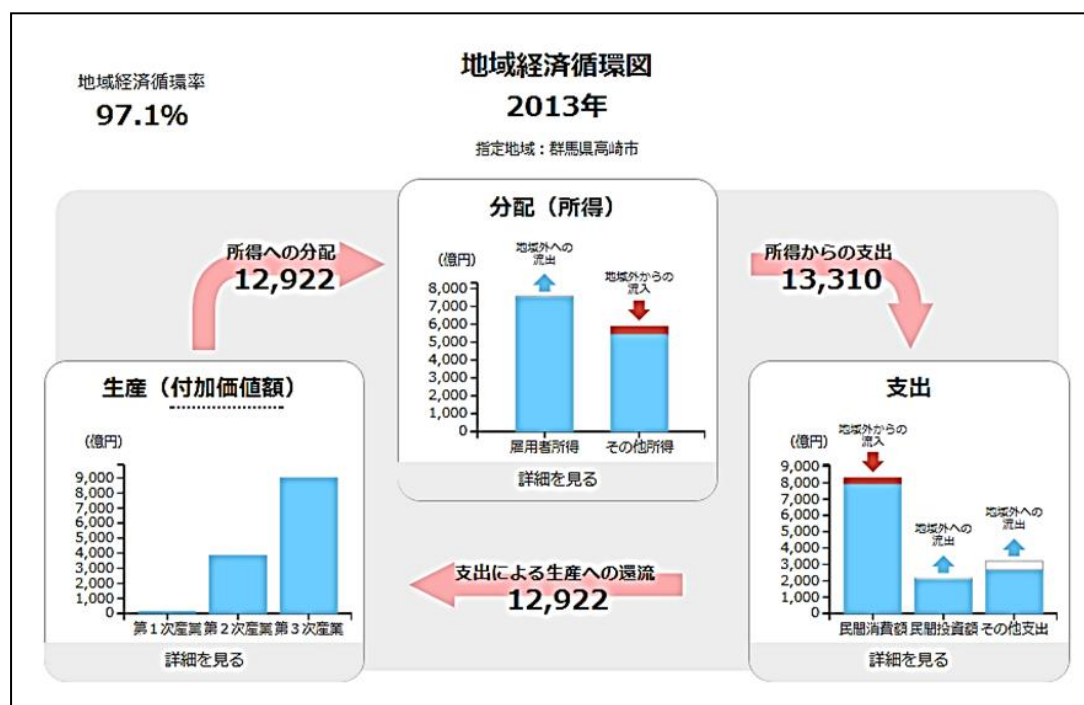
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、高崎市の地域経済循環率は 97.1%となっており、地域経済循環率は亀山市の 94.4%を上回り、地域内での経済循環はバランスのとれた状態となっている。

分配（所得）面をみると、雇用者所得で地域外への流出がややみられる一方で、その他所得において、地域外からの流入がみられる状況となっている。

支出面をみると、民間投資、その他投資において、地域外へ流出している金額があるものの、民間消費において地域外からの流入がみられる。

生産（付加価値額）面をみると、第1次産業はほとんどなく、第2次産業の規模は小さく、第3次産業がもっとも大きくなっている。

図表Ⅲ－1－40 高崎市の地域経済循環図（2013 年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

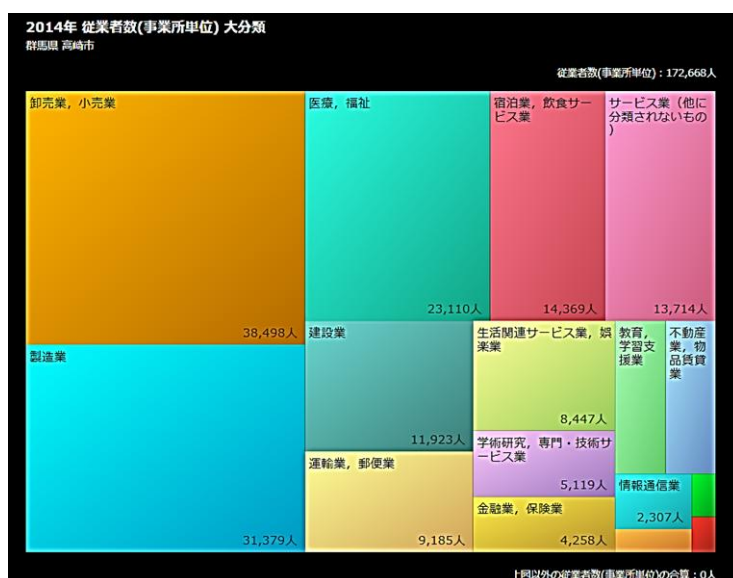
「その他支出」は、「政府支出」＋「地域内産業の移輸出-移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

高崎市の産業構造に従業者数の構成でみると、全体 172,668 人のうち卸売・小売業が 38,498 人と最も多く、次いで製造業 (31,379 人)、医療・福祉 (23,110 人) となっている。上記、3 業種で全体の約 5 割強を占めている。

図表Ⅱ－1－41 高崎市の従業者数にみる産業構造 (2013 年)



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

高崎市の製造業の構造に従業者数の構成でみると、全体 25,316 人のうち食料品製造業が 5,486 人と最も多く、次いで金属製品製造業 (2,796 人)、はん用機械器具製造業 (2,565 人)、生産用機械器具製造業 (2,194 人) となっている。上記、4 業種で全体の約 5 割を占めている。

図表Ⅱ－1－42 高崎市の従業者数にみる製造業の産業構造 (2013 年)



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

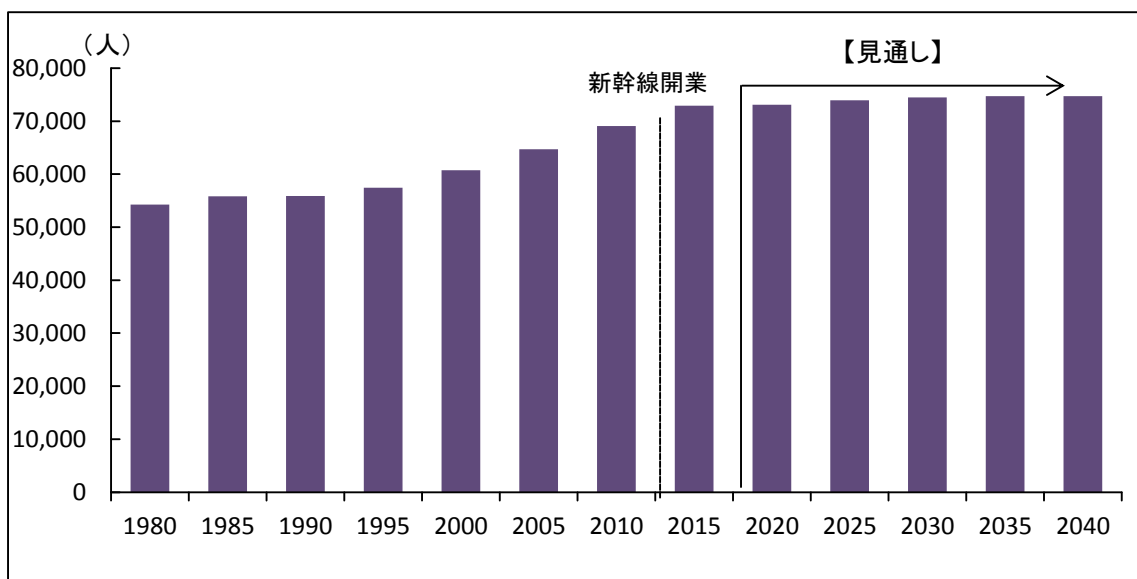
③新鳥栖駅

(イ)人口

鳥栖市における1980年以降の人口の推移をみると、人口は1980年の54,254人から増加基調で推移しており、2015年には72,902人となっている。

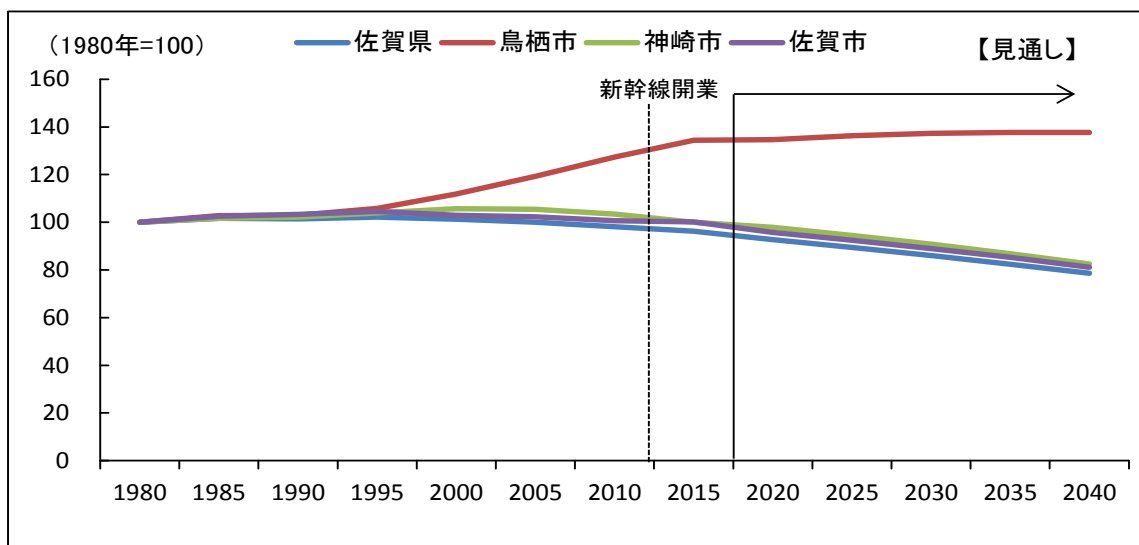
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神崎市と人口推移を比較すると、他都市に比べて鳥栖市の人口増加ペースが大幅に拡大して推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－1－43 鳥栖市の総人口の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－44 鳥栖市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

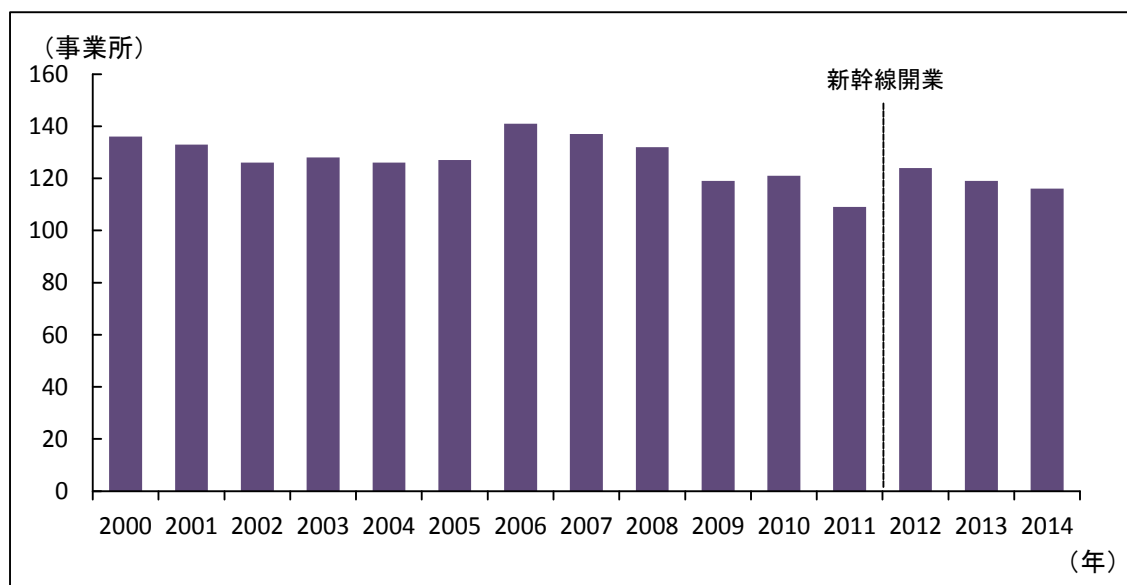
(ロ) 製造業

<事業所数>

鳥栖市における2000年からの製造業事業所数の推移をみると、2000年から2005年にかけては減少から横ばい圏で増加している。2006年に一旦増加に転じたが、その後は再び減少し、2012年に増加したが、2013年から減少している。

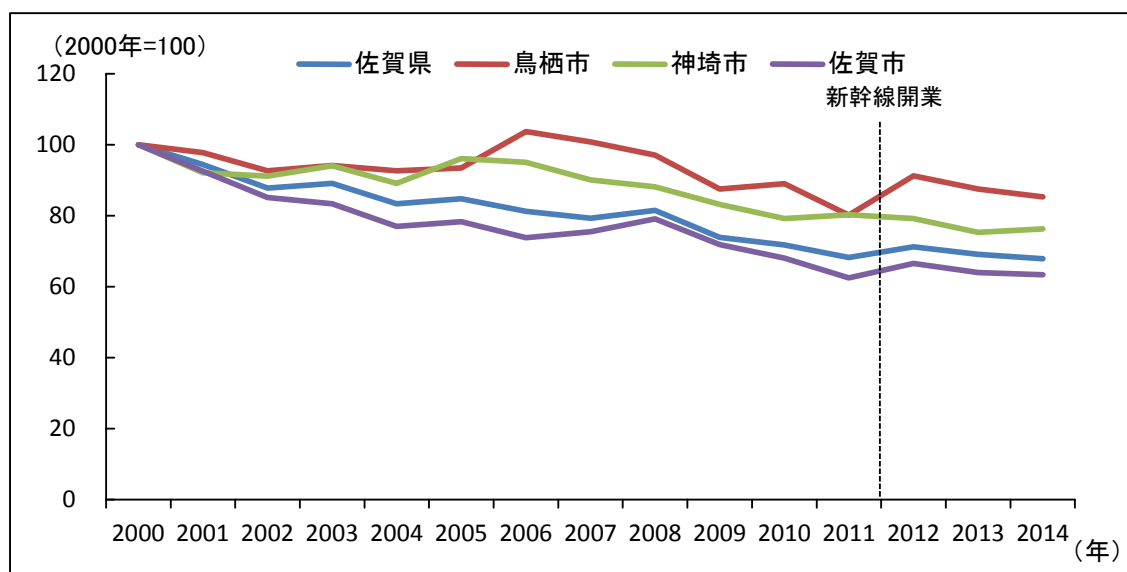
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神埼市と製造業事業所数を比較すると、鳥栖市の増加ペースは概ね他都市を上回って推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－1－45 鳥栖市の製造業事業所数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－46 鳥栖市と比較都市の指数の推移



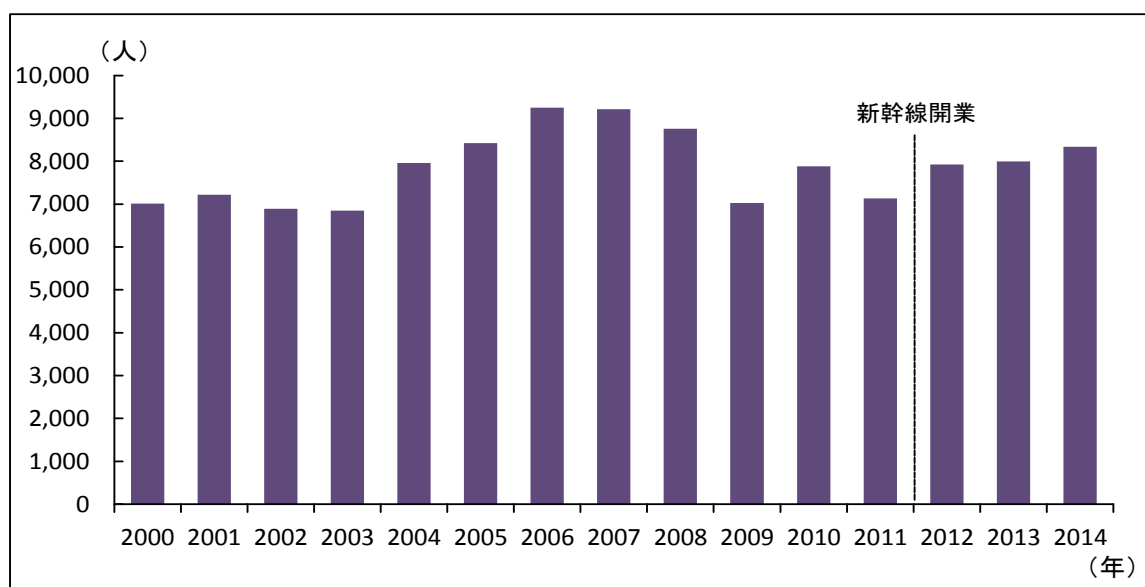
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<従業者数>

鳥栖市における 2000 年からの製造業従業者数の推移をみると、2000 年代半ばにかけて増加傾向で推移したが、2009 年に大きく落ち込んだが、2012 年以降は概ね増加傾向で推移している。

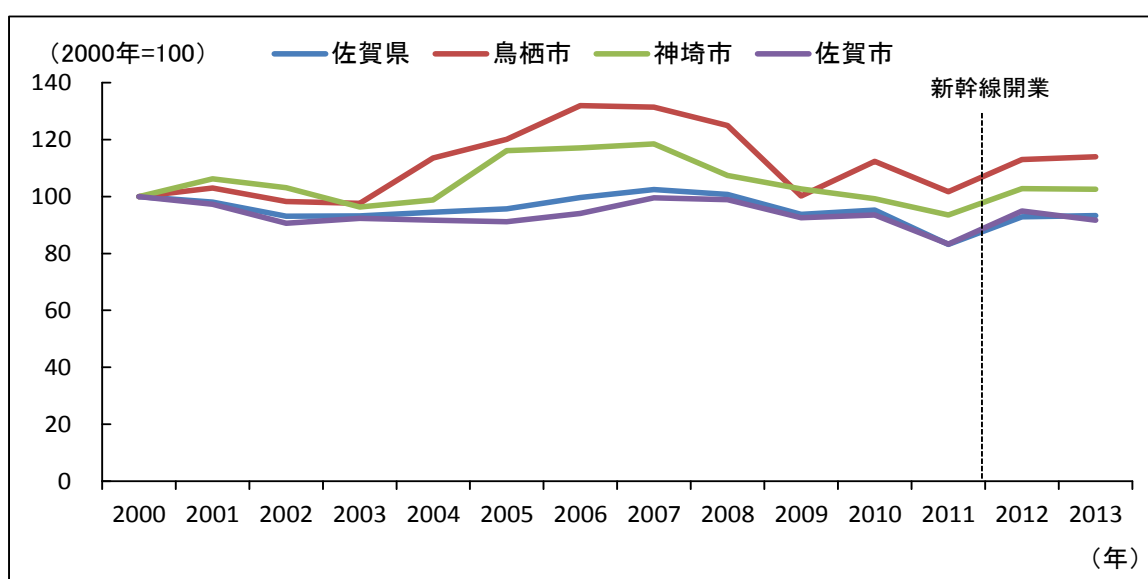
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神崎市と製造業従業者数を比較すると、鳥栖市は神崎市と並んで増加ペースが佐賀県全体、佐賀市を上回って推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－１－４７ 鳥栖市の製造業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－１－４８ 鳥栖市と比較都市の指数の推移



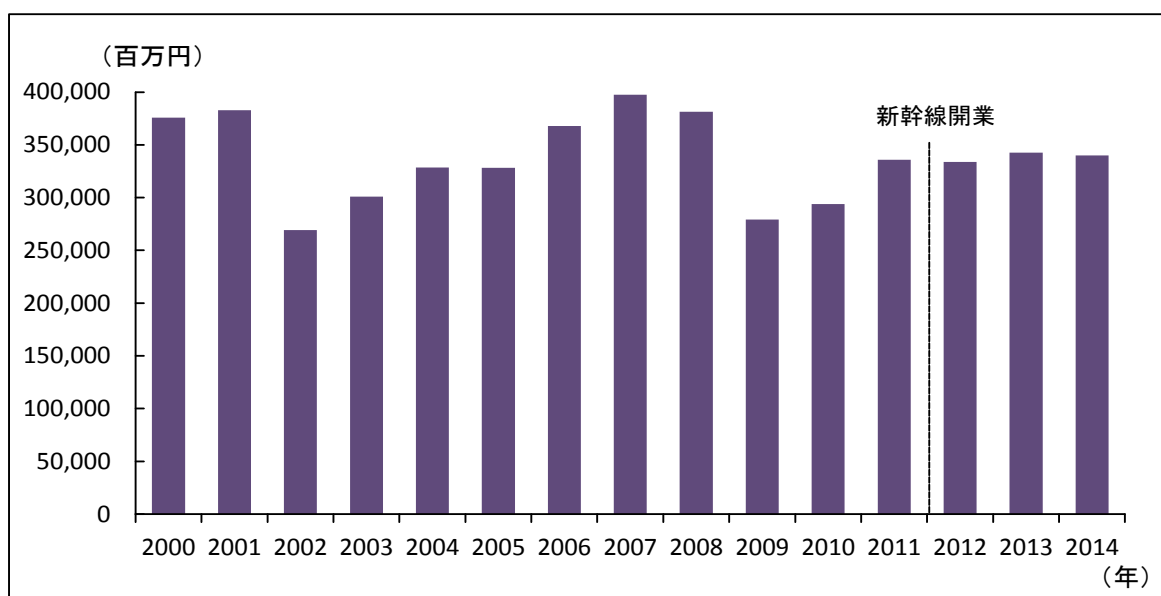
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

<製造品出荷額等>

鳥栖市における2000年からの製造品出荷額等の推移をみると、2002年に大幅に落ち込んだ後、再び増加基調に転じ、2007年には397,504百万円となった。その後は再び2009年に大幅に落ち込んだ後、回復に向かい2011年以降は概ね横ばい圏で推移している。

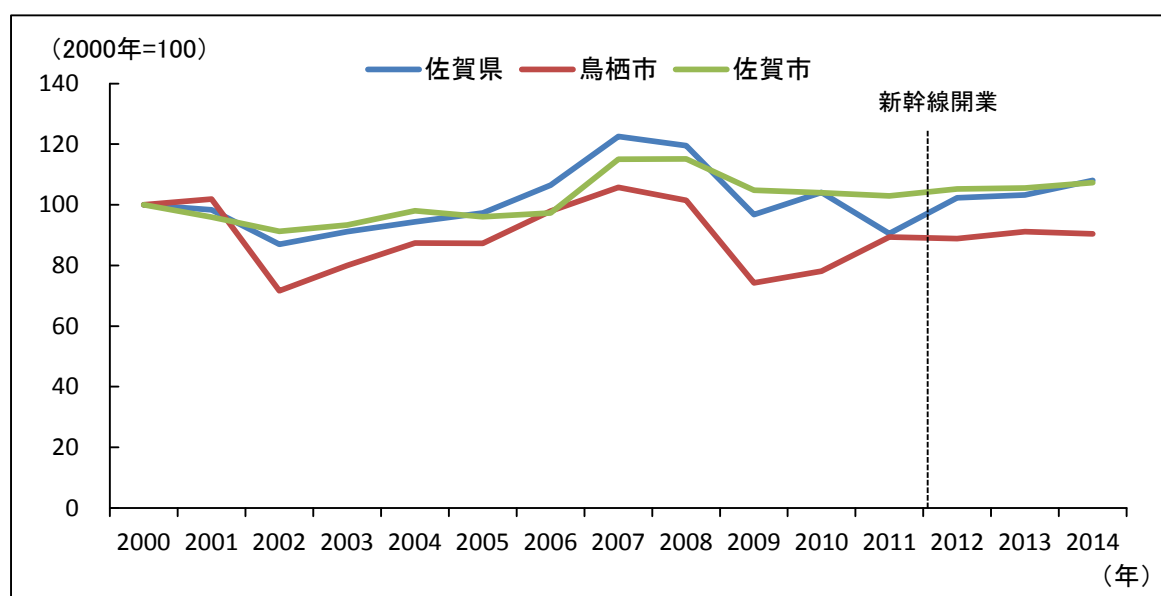
佐賀県の県庁所在地である佐賀市と製造品出荷額等を比較すると、鳥栖市は概ね佐賀県全体を下回り、佐賀市を上回るペースで推移してきたことがみてとれる。

図表Ⅲ－1－49 鳥栖市の製造品出荷額等の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－50 鳥栖市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

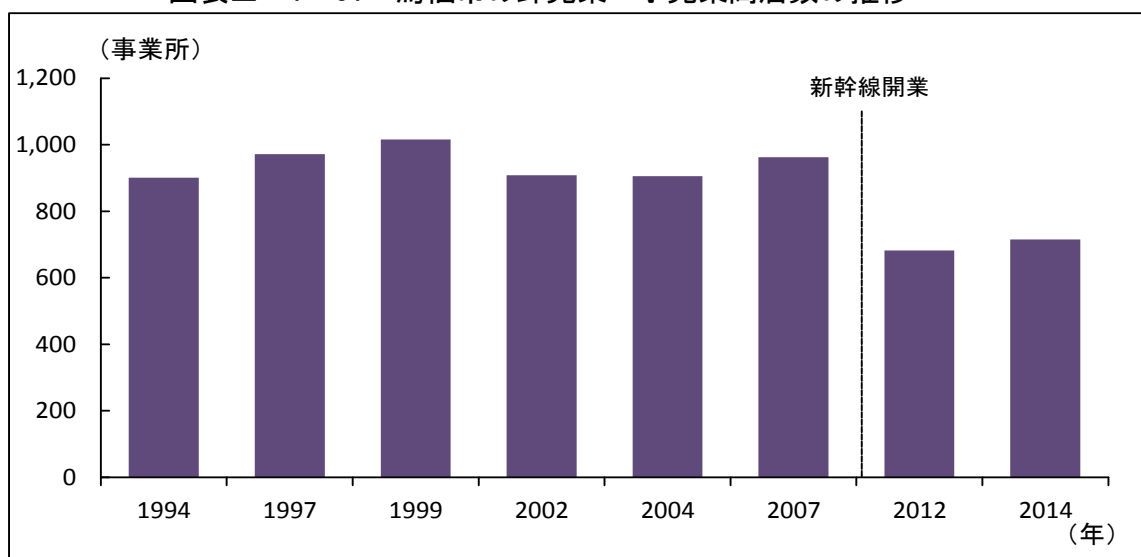
(ハ) 商業

<卸売業・小売業商店数>

鳥栖市における 1994 年からの卸売業・小売業商店数の推移をみると、2007 年にかけては概ね 1,000 前後の事業所数で推移してきたが、2012 年には大幅に減少し、2014 年は 715 事業所となった。

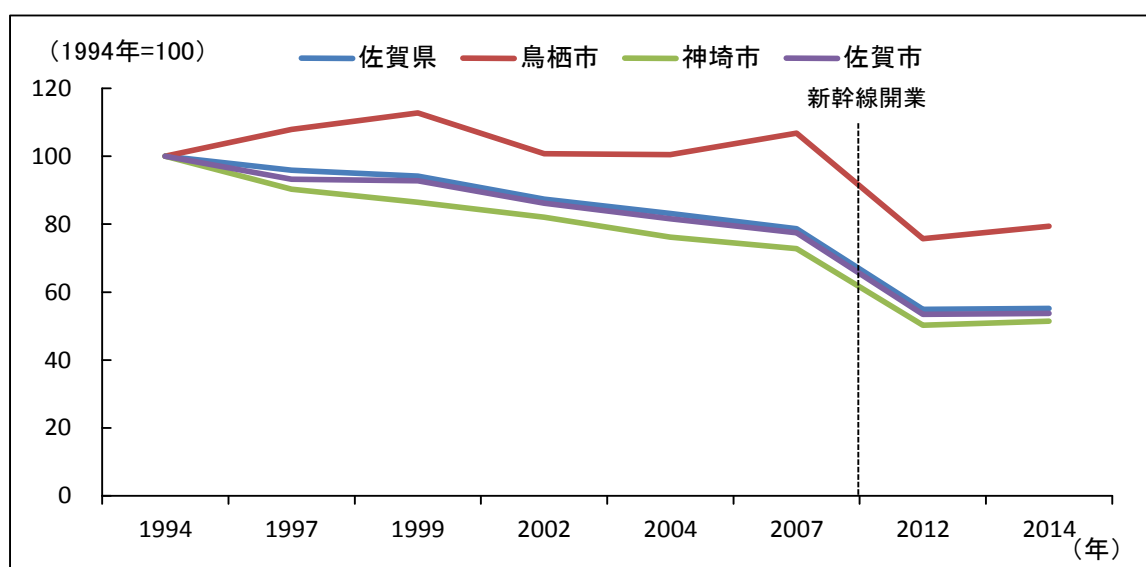
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神崎市と卸売業・小売業商店数を比較すると、鳥栖市は佐賀県全体、佐賀市、神崎市のいずれをも上回るペースで推移している。

図表Ⅲ－1－51 鳥栖市の卸売業・小売業商店数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－52 鳥栖市と比較都市の指数の推移



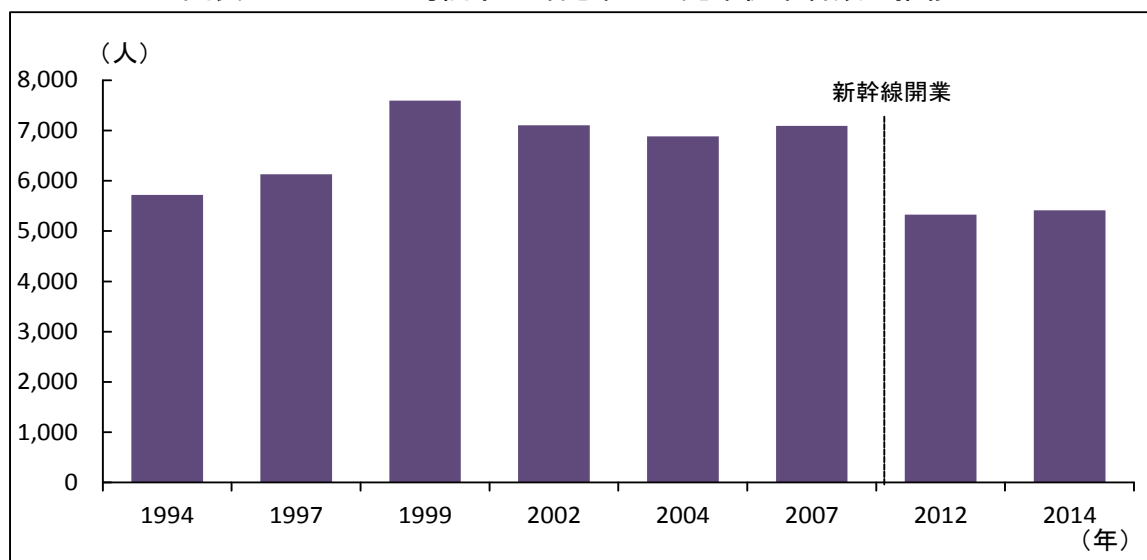
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業従業者数＞

鳥栖市における1994年からの卸売業・小売業従業者数の推移をみると、1994年から1997年までは6,000人前後で推移していたが、1999年に大幅に増加し、1999年から2007年にかけては7,000人前後で推移した。2012年には再び減少し、2014年は5,414人となった。

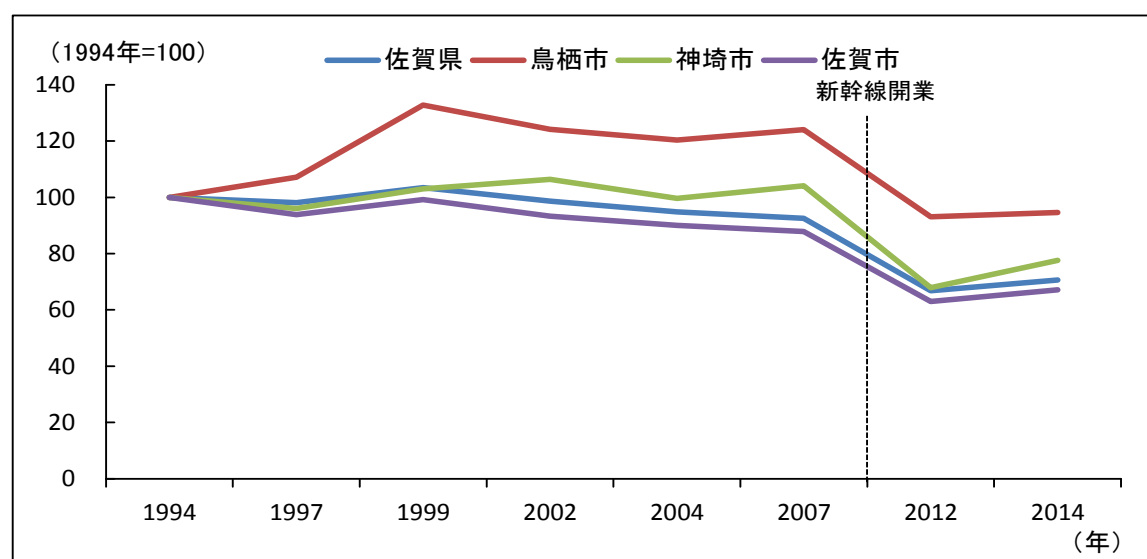
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神埼市と卸売業・小売業従業者数を比較すると、鳥栖市は佐賀県全体、佐賀市、神埼市のいずれをも上回るペースで推移している。

図表Ⅲ－1－53 鳥栖市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－54 鳥栖市と比較都市の指数の推移



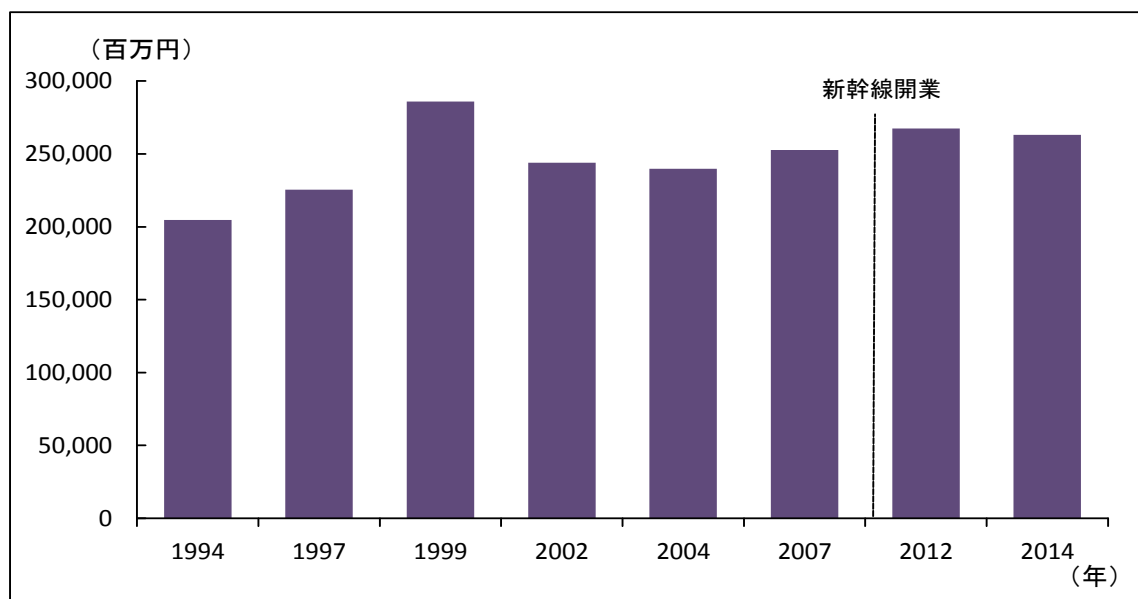
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業年間商品販売額＞

鳥栖市における1994年からの卸売業・小売業年間商品販売額の推移をみると、1990年代後半にかけて増加基調で推移し、1999年には285,918百万円となった。もっとも、その後は一旦減少したのち、横ばい圏で推移し、2014年は262,981百万円となっている。

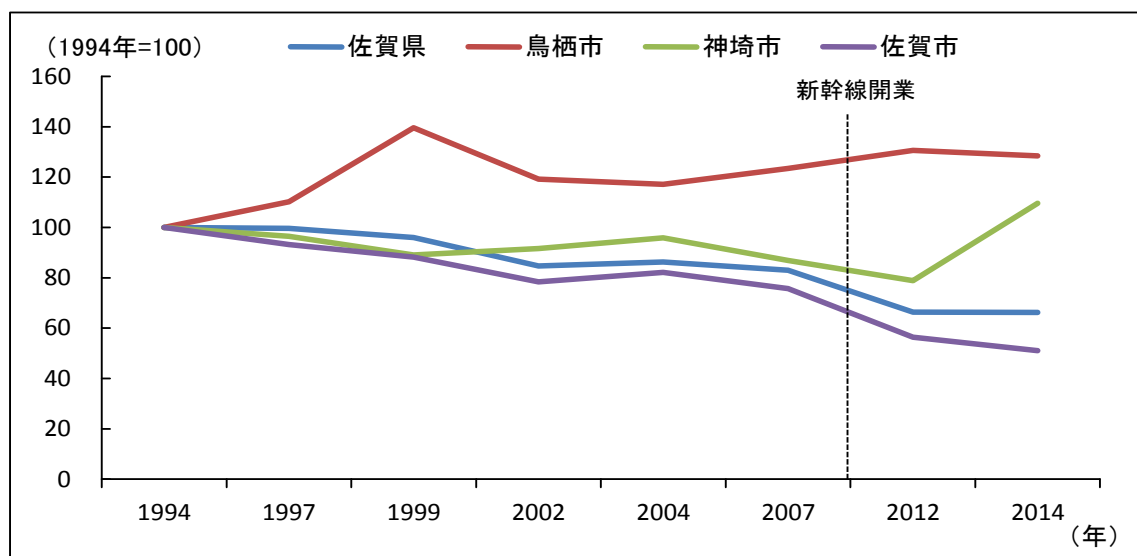
佐賀県の県庁所在地である佐賀市、近隣の神崎市と卸売業・小売業年間商品販売額を比較すると、鳥栖市は佐賀県全体、佐賀市、神崎市のいずれをも大幅に上回るペースで推移している。

図表Ⅲ－1－55 鳥栖市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－56 鳥栖市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜RESAS（地域経済分析システム）による分析＞

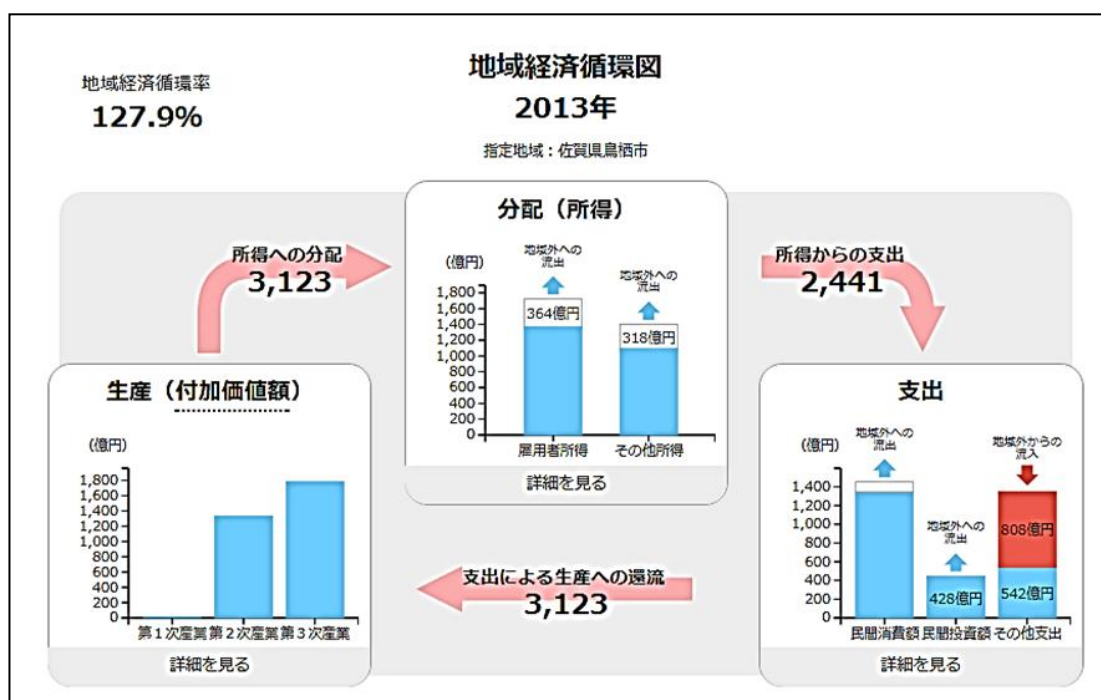
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、鳥栖市の地域経済循環率は127.9%となっており、地域経済循環率は亀山市の94.4%を大幅に上回り、地域内での経済循環は高い状況となっている。

分配（所得）面をみると、雇用者所得、その他所得で地域外への流出がみられる状況となっている。

支出面をみると、民間消費において地域外へ流出している金額があるものの、その他支出において大きく地域外からの流入がみられる。

生産（付加価値額）面をみると、第1次産業はほとんどないものの、第2次産業と第3次産業がバランスのとれた状況となっている。

図表Ⅲ－1－57 鳥栖市の地域経済循環図（2013年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

「その他支出」は、「政府支出」＋「地域内産業の移輸出－移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

鳥栖市の産業構造に従業者数の構成でみると、全体 39,557 人のうち製造業が 8,491 人と最も多く、次いで卸売・小売業（8,111 人）、運輸業・郵便業（6,231 人）、医療・福祉（5,214 人）となっている。上記、4 業種で全体の約 7 割を占めている。

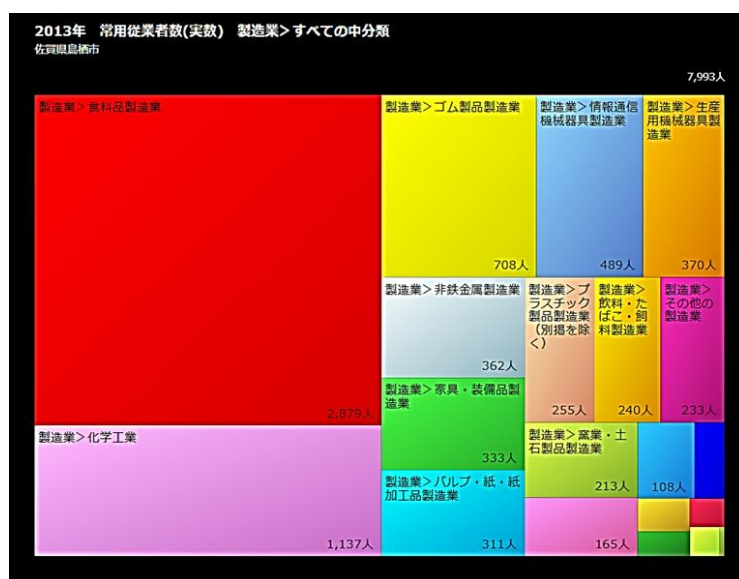
図表Ⅱ－1－58 鳥栖市の従業者数にみる産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

鳥栖市の製造業の構造に従業者数の構成でみると、全体 7,993 人のうち食料品製造業が 2,879 人と最も多く、次いで化学工業（1,137 人）、ゴム製品製造業（708 人）、情報通信機械器具製造業（489 人）、生産用機械器具製造業（370 人）となっている。上記、5 業種で全体の約 7 割を占めている。

図表Ⅱ－1－59 鳥栖市の従業者数にみる製造業の産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

＜参考＞掛川駅

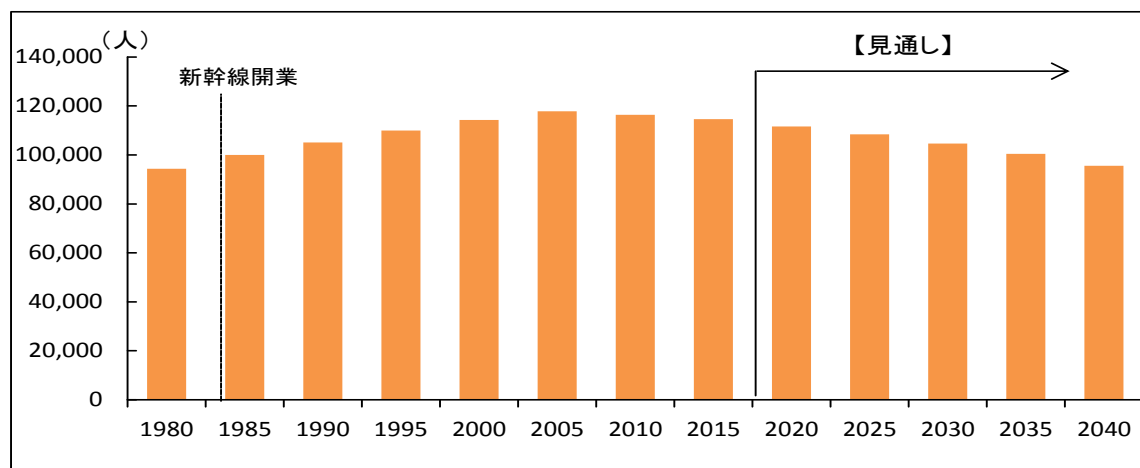
ここでは、「リニア中央新幹線駅誘致のための検討調査」（1997年3月）にて、調査対象駅の一つとした掛川駅について、今回の調査対象駅と同様のデータ分析を行うものとする。

(イ) 人口

掛川市における1980年以降の人口の推移をみると、1980年の94,398人から2005年の117,857人まで増加した後は減少し2015年には114,602人となっている。

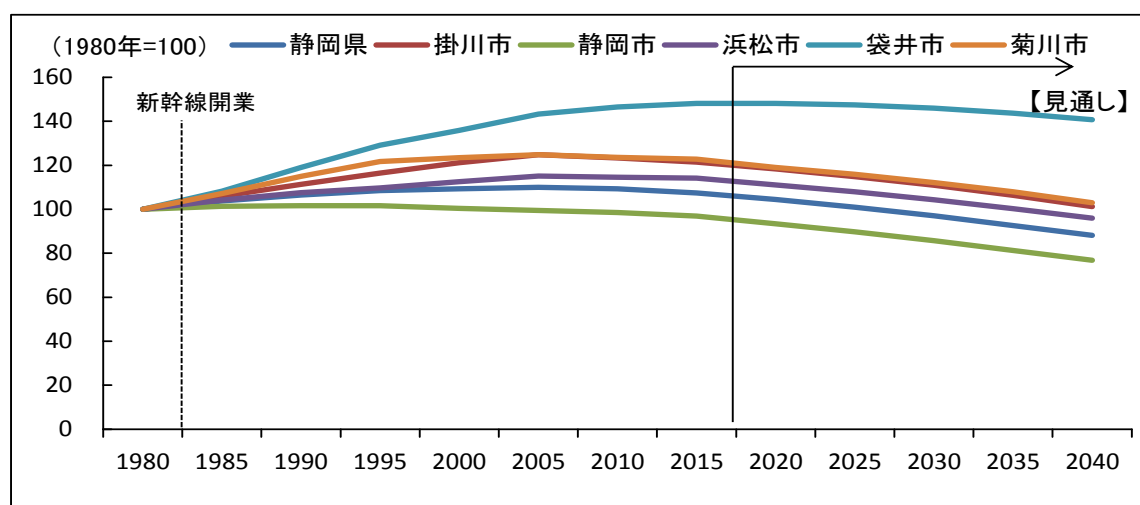
静岡県内の県庁所在地である静岡市や浜松市よりは上回って推移しているものの、近隣の袋井市は下回り、菊川市とはほぼ同じような推移をしている。

図表Ⅲ－1－60 掛川市の総人口の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－61 掛川市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

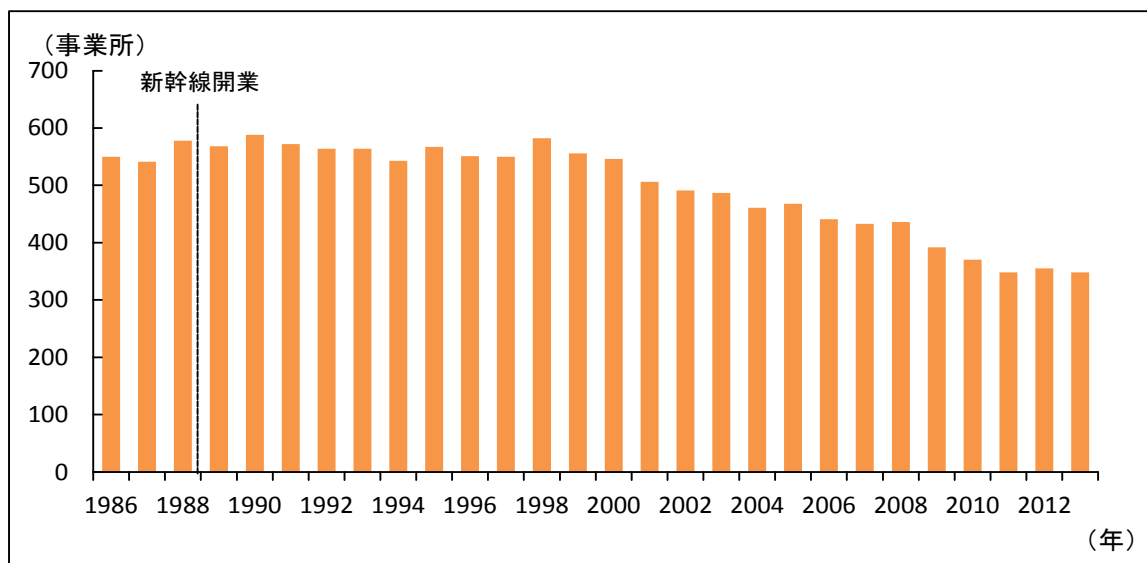
(D) 製造業

<事業所数>

掛川市における1986年からの製造業事業所数の推移をみると、2000年くらいまでは500～600事業所の間で推移していたが、2000年に500を下回り、2009年以降は400を下回って推移している。

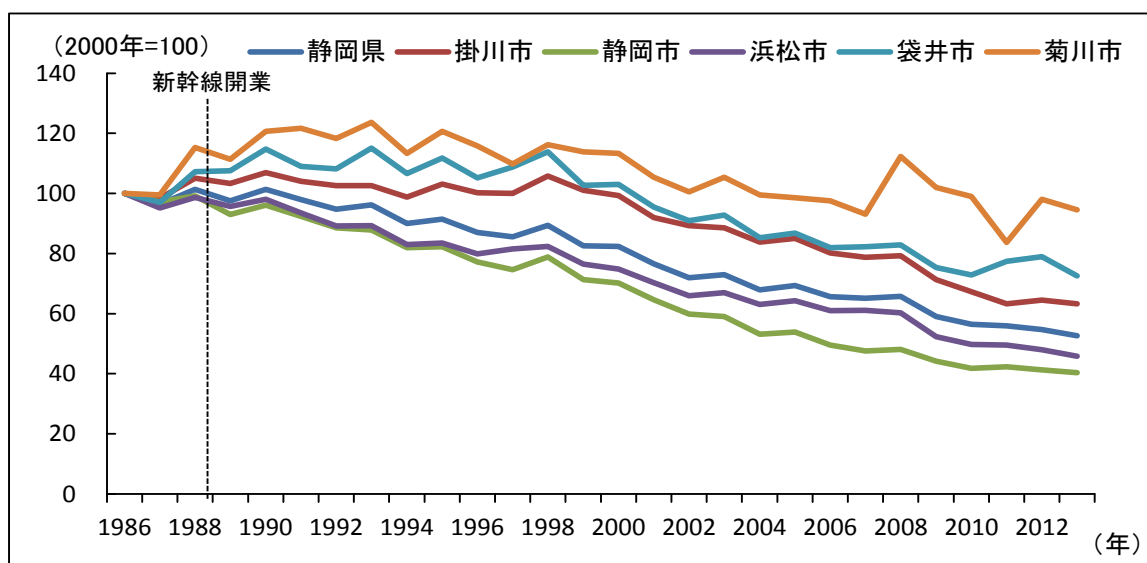
静岡県全体や静岡市、浜松市より減少ペースは大きくないが、菊川市を下回り、袋井市と同じようなレベルで推移している。

図表Ⅲ－62 掛川市の製造業事業所数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－63 掛川市と比較都市の指数の推移



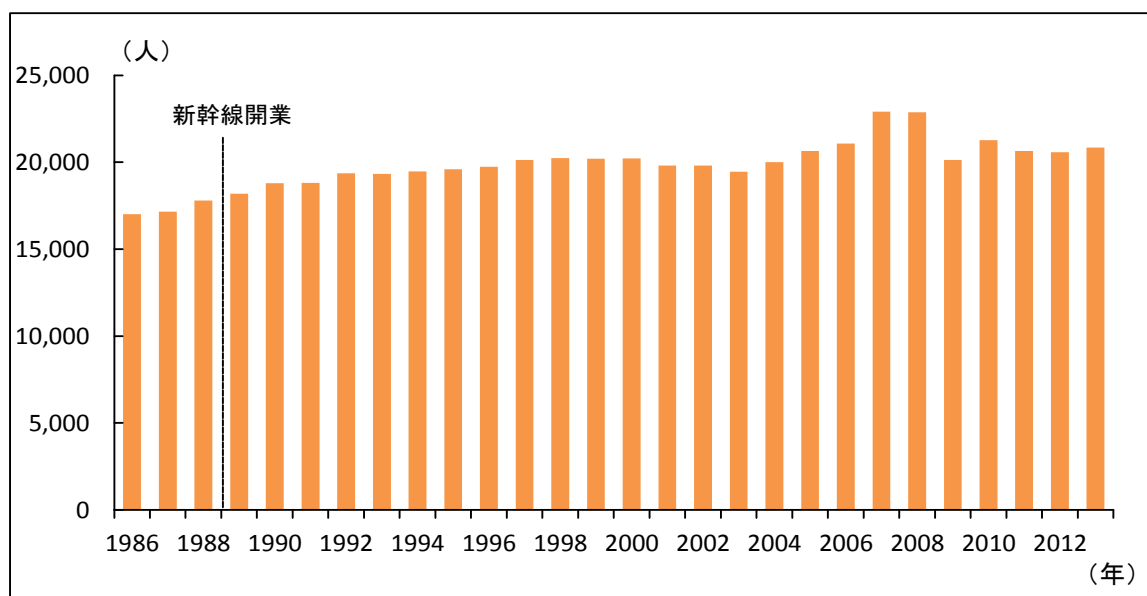
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜従業者数＞

掛川市における1986年からの製造業従業者数の推移をみると、2000年までは緩やかに増加した後、やや減少したが、2004年以降は再び増加し、2007年から2008年にかけてピークとなった。その後は20,000人をやや上回る水準で推移している。

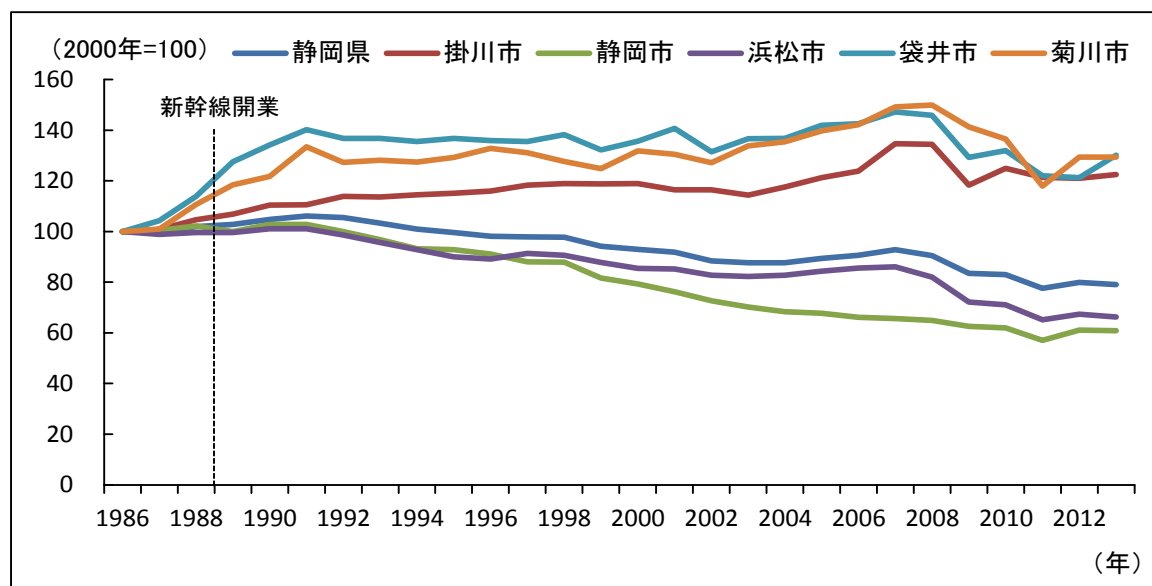
静岡県全体、静岡市、浜松市を上回り、菊川市、袋井市をやや下回るペースで推移してきた。

図表Ⅲ－1－64 掛川市の製造業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－65 掛川市と比較都市の指数の推移



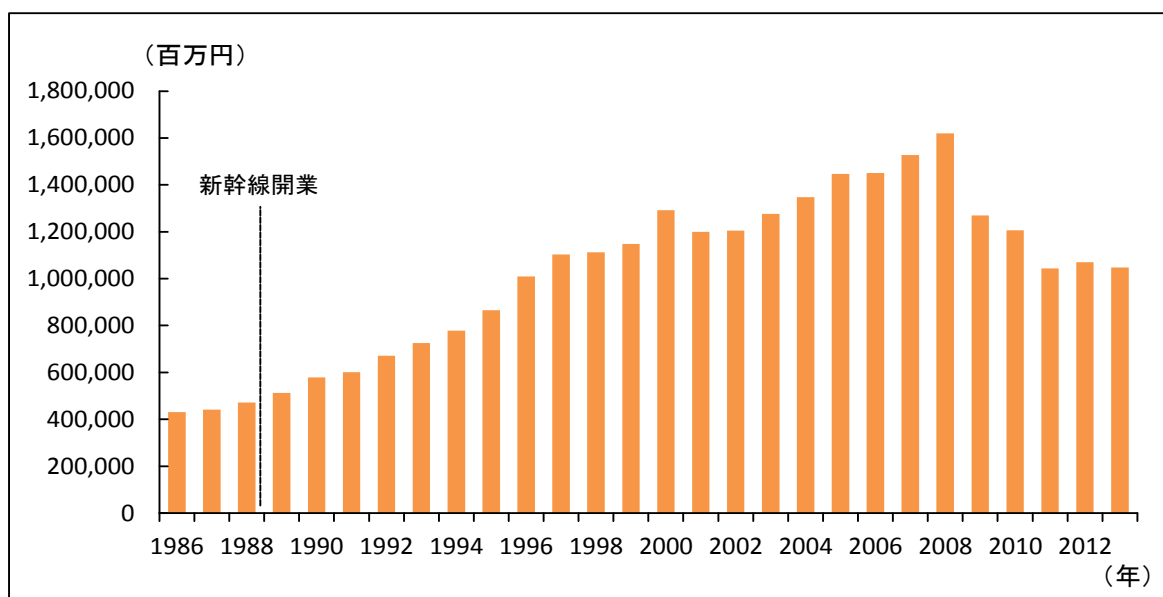
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜製造品出荷額等＞

掛川市における1986年からの製造品出荷額等の推移をみると、2008年までは概ね増加基調で推移したが、2008年にピークに達した後、2009年から2011年にかけては大幅に落ち込んだ。その後はほぼ横ばい圏で推移している。

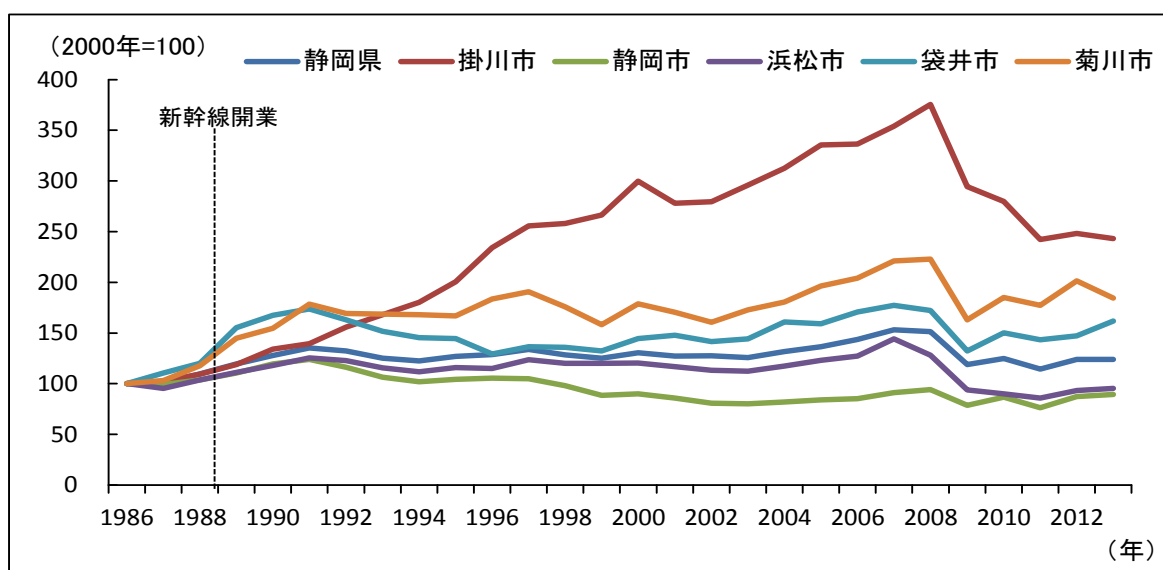
掛川市は1990年代の半ば以降、静岡県 の県庁所在地である静岡市や政令指定都市である浜松市、近隣の菊川市、袋井市を大幅に上回るペースで増加しており、2009年以降も他都市に比べて落ち込み幅は小さい。

図表Ⅲ－66 掛川市の製造品出荷額等の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－67 掛川市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

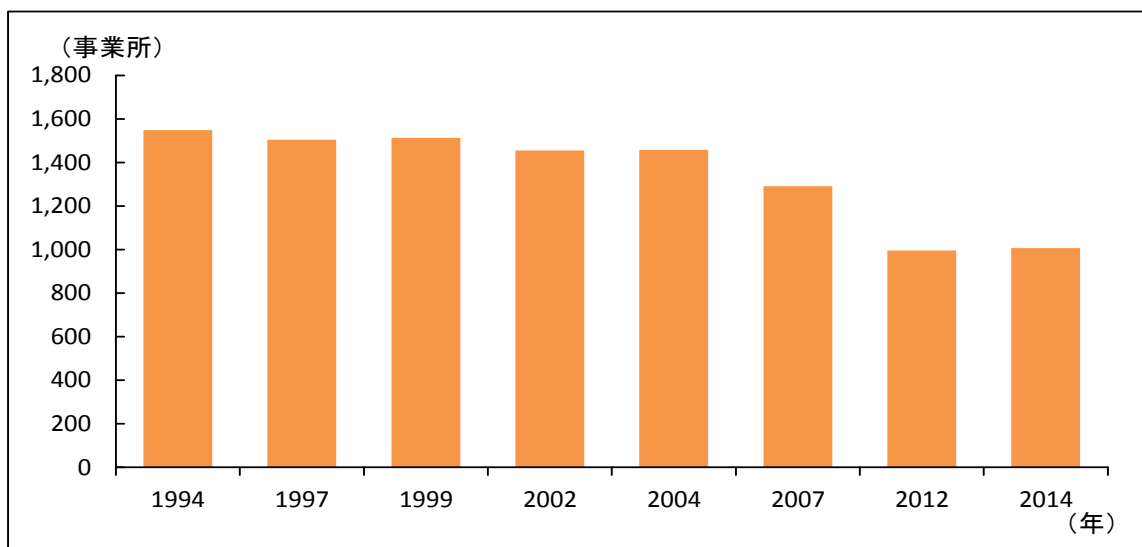
(ハ) 商業

＜卸売業・小売業商店数＞

掛川市における 1994 年からの卸売業・小売業商店数の推移をみると、2004 年にかけては概ね 1,500 前後の事業所数で推移してきたが、2007 年以降は大きく減少し、2012 年は 1,000 事業所を割り込んだ。もともと、2014 年は少し持ち直し、1,006 事業所となった。

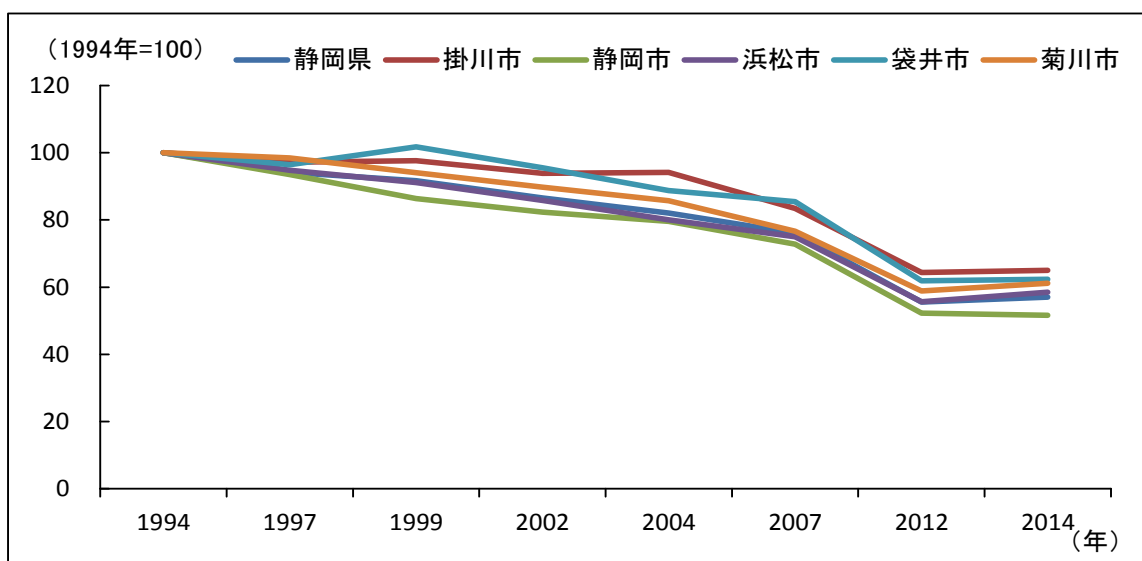
静岡県全体、他都市と推移を比較すると、ほぼ同様の方向感となったが、袋井市と並んで減少ペースは小さい。

図表Ⅲ－1－68 掛川市の卸売業・小売業商店数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－69 掛川市と比較都市の指数の推移



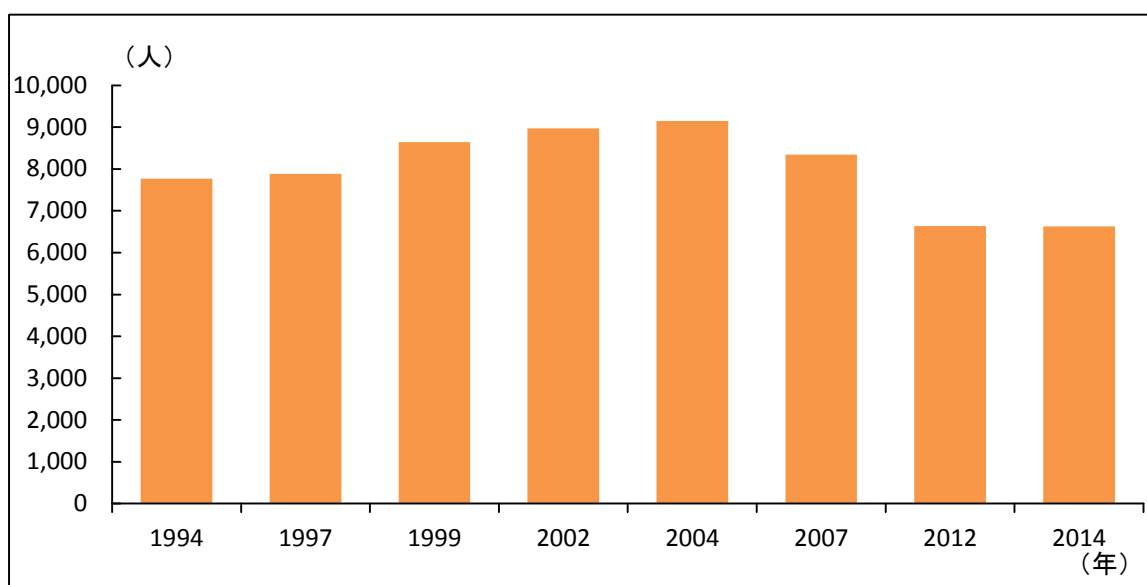
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業従業者数＞

鳥栖市における 1994 年からの卸売業・小売業従業者数の推移をみると、2004 年にかけて緩やかに増加した後、2004 年に 9,148 人とピークに達した。2007 年、2012 年と落ち込んだが、2014 は 6,662 人でほぼ横ばいとなった。

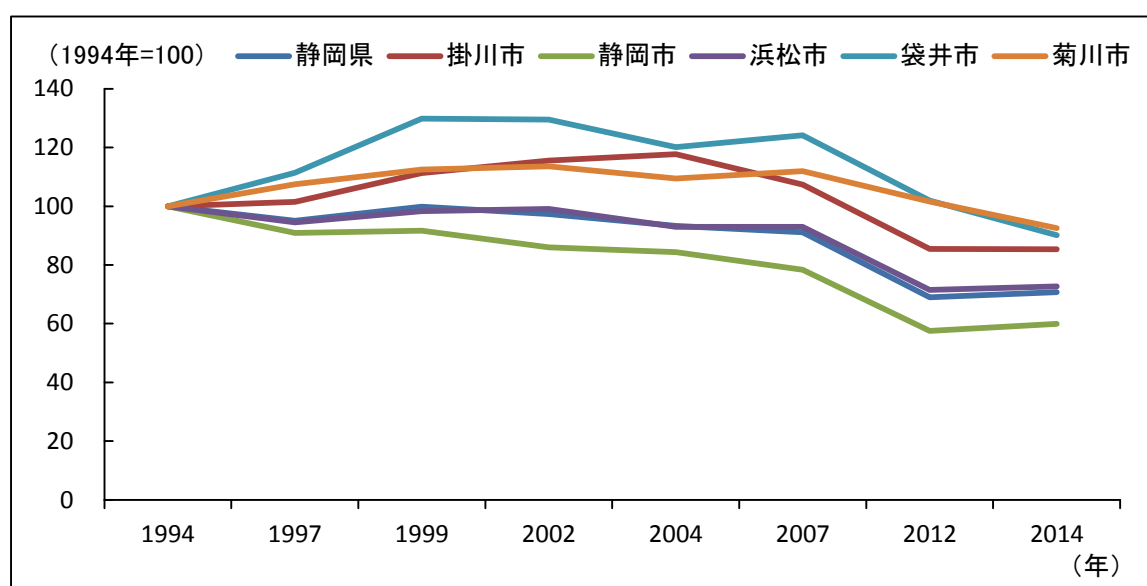
静岡県全体、静岡市、浜松市を上回り、袋井市をやや下回るペースで、菊川市と同様のペースで推移してきた。

図表Ⅲ－1－70 掛川市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－71 掛川市と比較都市の指数の推移



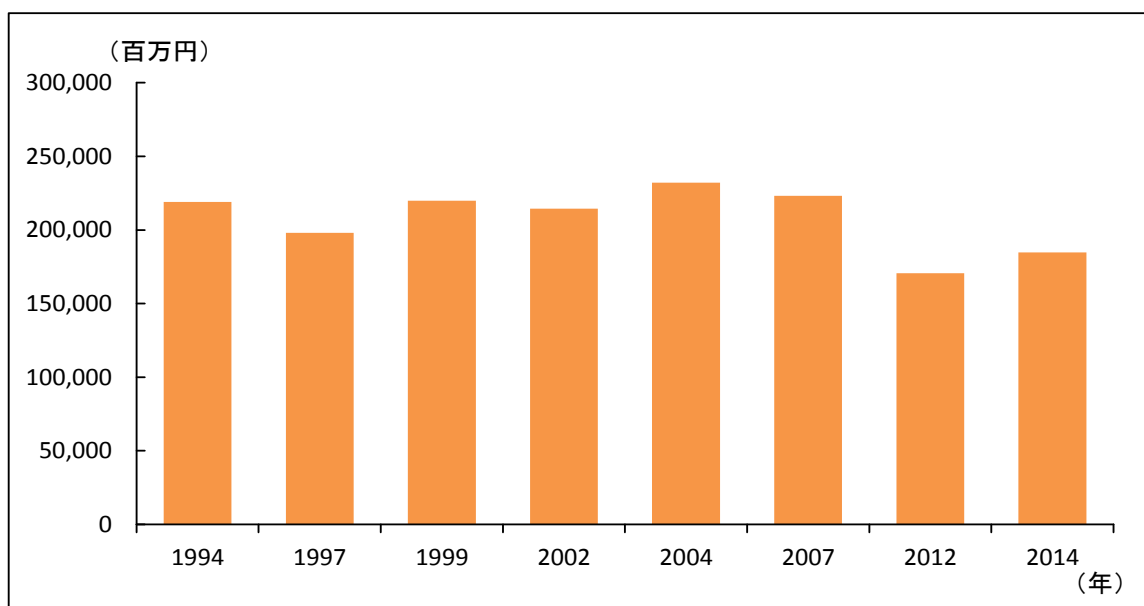
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜卸売業・小売業年間商品販売額＞

掛川市における1994年からの卸売業・小売業年間商品販売額の推移をみると、浮き沈みはあるものの、2007年までは概ね200,000百万円前後で推移してきた。2012年に大幅に減少したが、2014年にやや持ち直しの動きとなり、184,733百万円となった。

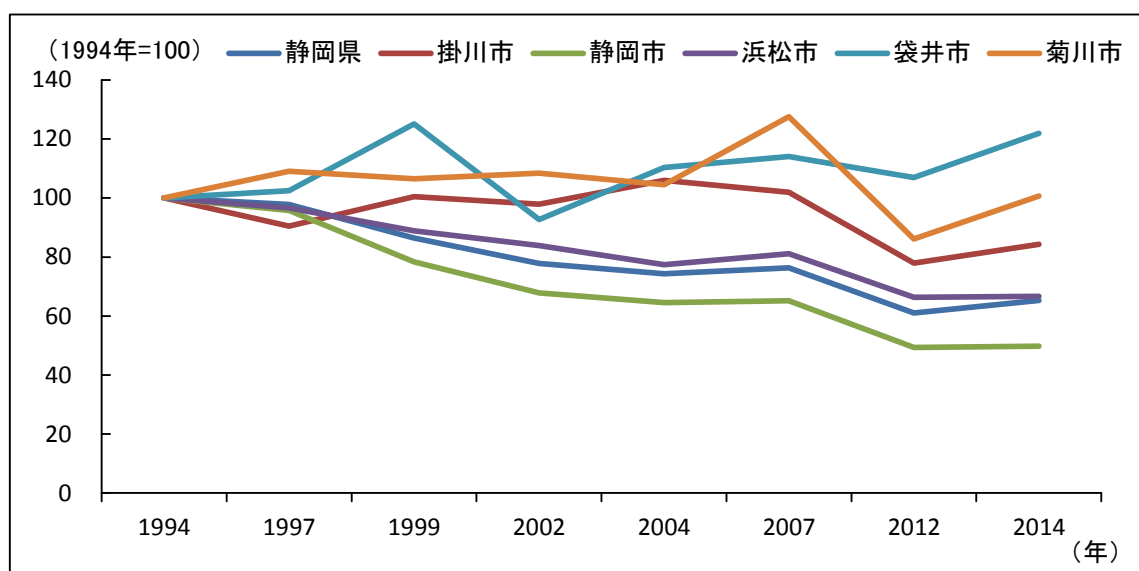
静岡県全体および静岡県内の他都市と比較すると、掛川市は静岡市、浜松市を上回るものの、袋井市、菊川市をやや下回るペースで推移してきた。

図表Ⅲ－1－72 掛川市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅲ－1－73 掛川市と比較都市の指数の推移



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

＜RESAS（地域経済分析システム）による分析＞

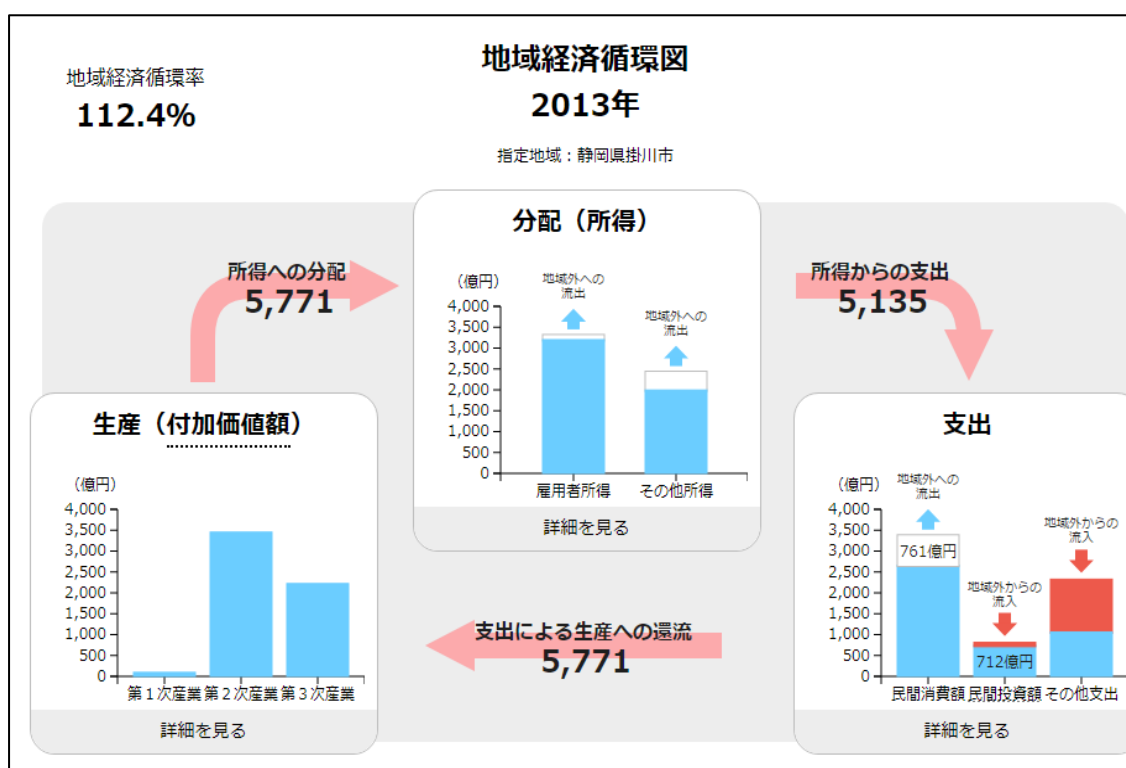
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、掛川市の地域経済循環率は112.4%となっており、地域経済循環率は亀山市の94.4%を大幅に上回り、地域内での経済循環は高い状況となっている。

分配（所得）面をみると、その他所得で地域外への流出がみられる状況となっている。

支出面をみると、民間消費において地域外へ流出している金額がある一方で、その他支出において大きく地域外からの流入がみられる。

生産（付加価値額）面をみると第2次産業のウェートが高い状況となっている。

図表Ⅱ－1－74 掛川市の地域経済循環図（2013年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

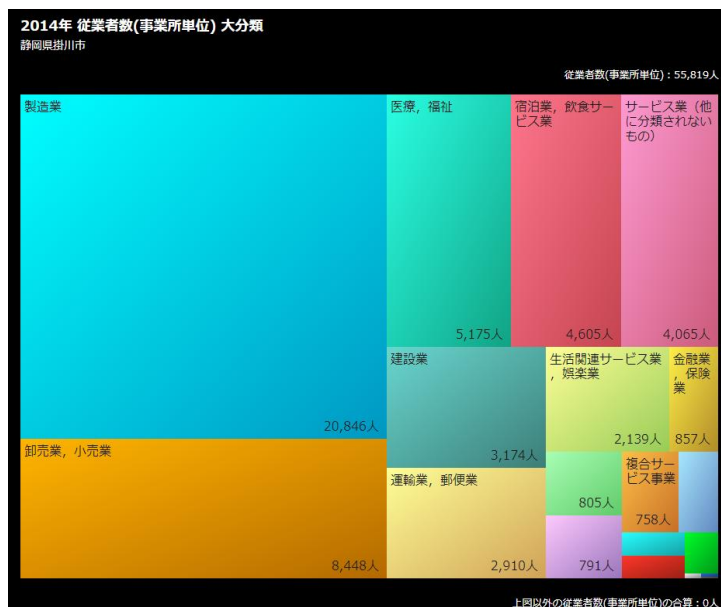
「その他支出」は、「政府支出」＋「地域内産業の移輸出-移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

掛川市の産業構造に従業者数の構成でみると、全体 55,819 人のうち製造業が 20,846 人と最も多く、次いで卸売・小売業（8,448 人）、医療・福祉（5,175 人）、宿泊・飲食サービス（4,605 人）となっている。上記、4 業種で全体の約 7 割を占めている。

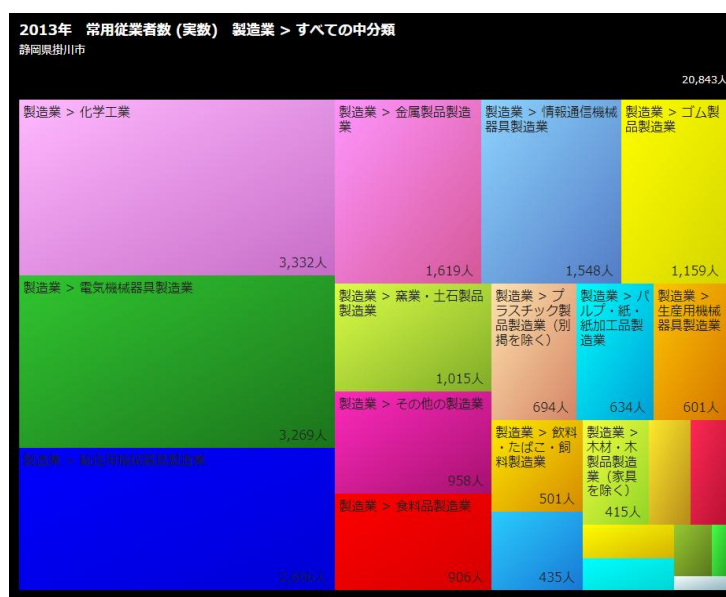
図表Ⅱ－1－75 掛川市の従業者数にみる産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

掛川市の製造業の構造に従業者数の構成でみると、全体 20,843 人のうち化学工業が 3,332 人と最も多く、次いで電気機械器具製造業（3,269 人）、輸送用機械器具製造業（2,696 人）、金属製品製造業（1,619 人）、窯業・土石製品製造業（1,015 人）となっている。上記、5 業種で全体の約 6 割を占めている。

図表Ⅱ－1－76 掛川市の従業者数にみる製造業の産業構造（2013 年）



（資料）内閣府「地域経済分析システム」

2. この章のまとめ

(1) 人口

①人口推移

調査対象駅の所在都市である羽島市、高崎市、鳥栖市の人口は、いずれも新幹線開業以降は増加している。

②所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は岐阜県全体及び比較都市である岐阜市（県庁所在地）、大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）のいずれの都市も大きく上回る増加ペースで推移している。
- ・高崎市は群馬県全体及び比較都市である前橋市（県庁所在地）を大きく上回る増加ペースで推移している。
- ・鳥栖市は佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）、神崎市（周辺市）を大きく上回る増加ペースで推移している。

(2) 製造業

①事業所数

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業時期に向けて大幅に増加した後、減少基調で推移している。
- ・高崎市は新幹線開業後、横ばいで推移したが、1990年代以降は緩やかに減少している。
- ・鳥栖市は新幹線開業以降、増加したが、その後はわずかに減少している。

(ロ) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は岐阜県全体及び比較都市である岐阜市（県庁所在地）、大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）のいずれの都市も下回っている。
- ・高崎市は群馬県全体を下回って推移していたが、前橋市（県庁所在地）の減少ペースよりは緩やかとなっている。
- ・鳥栖市は佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）を大きく上回る増加ペースで推移し、新幹線開業後も他都市に比べて堅調に推移している。

②従業者数

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業時期に向けて大幅に増加した後、事業所数の推移と同様に減少基調で推移している。
- ・高崎市は新幹線開業後、1991 年にかけて増加したが、1990 年代以降は緩やかに減少した。その後は 1990 年代後半から 2000 年代前半を除き、概ね減少基調で推移している。
- ・鳥栖市は新幹線開業、増加傾向で推移している。

(ロ) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は岐阜県全体及び比較都市である岐阜市（県庁所在地）、大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）のいずれの都市よりも下回っている。
- ・高崎市は群馬県全体を下回って推移していたが、前橋市（県庁所在地）の減少ペースよりは緩やかとなっている。
- ・鳥栖市は佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）を上回る増加ペースで推移し、新幹線開業後も他都市を上回る増加ペースとなっている。

③製造品出荷額等

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業後、1990 年にかけて大幅に増加した後、その後は 2000 年代半ばにかけて減少したのち足元は横ばいで推移している。
- ・高崎市は新幹線開業後、1991 年にかけて大幅に増加したが、その後は 2000 年前後にかけて減少し、以降は概ね横ばいで推移している。
- ・鳥栖市は新幹線開業時期にかけて増加した後、横ばいで推移している。

(ロ) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は岐阜県全体及び比較都市である大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）を下回り、岐阜市（県庁所在地）とほぼ同様のペースで推移している。
- ・高崎市は新幹線開業、群馬県全体を下回り、前橋市（県庁所在地）と同様のペースで推移している。
- ・鳥栖市は新幹線開業以前も以降も概ね佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）を下回る増加ペースとなっている。

(3) 商業（卸売・小売業）

①事業所数

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業後、1982 年にかけて増加した後、減少に転じ、1980 年代半ば以降から 1990 年代にかけては横ばい、その後は減少している。
- ・高崎市は新幹線開業前後、横ばいで推移したが、1994 年以降は概ね減少基調で推移している。
- ・鳥栖市は新幹線開業以降、減少から横ばいで推移している。

(ロ) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は 1984 年以降、減少基調で推移しているが、そのペースは岐阜県全体及び比較都市である大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）、岐阜市（県庁所在地）に比べて緩やかとなっている。
- ・高崎市は概ね群馬県と前橋市（県庁所在地）と同様のペースで推移している。
- ・鳥栖市は佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）、神崎市（周辺市）を上回るペースで推移している。

②従業者数

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業後、概ね 2004 年頃まで増加した後、減少に転じている。
- ・高崎市は新幹線開業前後以降は概ね緩やかに増加したが、2012 年に減少に転じ、以降は横ばいで推移している。
- ・鳥栖市は新幹線開業以降、減少から横ばいで推移している。

(ロ) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は 1972 年以降、岐阜県全体及び比較都市である大垣市（主要都市）、海津市（周辺市）、岐阜市（県庁所在地）に比べて大幅な増加ペースで推移している。
- ・高崎市は、1990 年代後半から 2000 年代半ばにかけては前橋市（県庁所在地）と、2007 年以降は群馬県と同様のペースで推移している。
- ・鳥栖市は、佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）、神崎市（周辺市）を上回るペースで推移している。

③商品年間販売額

(イ) 推移

- ・羽島市は新幹線開業後、1990 年代後半まで増加した後、減少に転じている。
- ・高崎市は新幹線開業前後以降、概ね緩やかに増加したのち 1994 年に減少に転じたが、2012 年に大幅に増加している。

- ・鳥栖市は新幹線開業以降、増加したのち横ばいで推移している。

(d) 所在県及び主力・周辺都市との比較

- ・羽島市は 1990 年代以降、岐阜県全体及び比較都市である大垣市（主要都市）、岐阜市（県庁所在地）を上回るペースで推移している。
- ・高崎市は 2007 年までは群馬県全体及び比較都市である前橋市（県庁所在地）と同様のペースで推移したが、2012 年以降は大幅に増加ペースが拡大している。
- ・鳥栖市は佐賀県全体及び比較都市である佐賀市（県庁所在地）、神崎市（周辺市）を上回るペースで推移している。

(4) まとめ

人口については概ね 3 都市ともに新幹線開業以降は増加している。

産業については、都市によってばらつきはあるが、製造業よりも商業（卸売・小売業）において、新幹線開業後に堅調な動きを示す例がみられる。

①人口

- ・調査対象駅所在都市である 3 都市の人口はいずれも新幹線開業時期以降、増加しており、それぞれの所在県及び比較都市（県庁所在市、周辺市）を上回る増加ペースで推移するなど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。

②産業

(i) 製造業

- a)羽島市では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がみられた。
- b)高崎市では事業所数、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。
- c)鳥栖市では事業所数、従業者数、製造品出荷額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。

(ii) 商業（卸売・小売業）

- a)羽島市では事業所数、従業者数、商品年間販売額が新幹線開業後に増加傾向がみられ、概ね群馬県全体を上回るペースで推移した。
- b)高崎市では事業所数、従業者数、年間商品販売額が新幹線開業前後に増加傾向がみられた。

c)鳥栖市では事業所数、従業者数が新幹線開業後に減少し、商品年間販売額はわずかに増加傾向がみられたが、いずれも佐賀県全体及び比較都市を上回る水準で推移した。

IV. 調査対象駅所在都市の事例調査（ヒアリング：定性調査）

1. 岐阜羽島駅

（1）羽島市役所

日 時	2017 年 12 月 14 日（木） 13:30～14:30
場 所	羽島市役所 3 階会議室
聴 取 先	羽島市 企画部 総合政策課 同 建設部 都市企画課 都市計画課

①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・第6次総合計画 : 岐阜羽島駅周辺及び岐阜羽島 I C 周辺を「にぎわい創出エリア」に位置付け。
- ・区域マスタープラン : 中心商業地区として「利便性を生かした複合産業空間の創出」を目指す。
- ・市マスタープラン : 「まちづくりの基本理念と目標」では『活力に満ちた元気のあるまちづくり』、「将来都市構造の設定」では『新都心核』として中核的機能を集積する地区に位置付け。

工業、商業、観光等における位置付け

- ・商 業 : 駅周辺の大部分が市街化区域・商業地域に指定、市内でも比較的高層のホテルなどが立地。
- ・観 光 : 2014 年度より駅前公園から駅北の県道 400m を歩行者天国にし、大規模イベント「なまずまつり」を開催（これまでは市街地で開催）。
- ・駅周辺は「にぎわい創出エリア」という位置付けで、公共交通機関の結節点としての強化、情報発信機能の強化を行い、駅構内に観光情報のブースを設置している。

市民生活の中での位置付け

- ・駅周辺及び岐阜羽島 I C 周辺は都市計画マスタープランで「新都心核」に位置付けられ、土地区画整理事業や地区計画等により基本的な都市基盤整備が行われている。
- ・「岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想」、「岐阜羽島駅新都心地区土地利用調整計画」などの計画により総合的なまちづくりを推進している。
- ・新幹線利用で名古屋まで 10 数分で移動でき、さらに駅周辺の駐車場が安価であることから、それほど多くはないが通勤、通学の手段としての利用もみられる。
- ・市内公共交通機関の結節点であり、名鉄羽島線、市内コミュニティバス、海津市コミュニティバス、輪之内町コミュニティバス、名阪近鉄バスへの乗り換えが可能である。

②岐阜羽島駅は大都市駅（名古屋駅）の隣駅であることや岐阜県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・県内唯一の新幹線駅は羽島市民の誇り、自慢である。
- ・名古屋まで 10 数分、東京まで 2 時間弱であり、日帰りで東京出張が可能。ビジネスや観光の面で近隣住民の行動範囲が大きく広がった。

③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・駅周辺について、当該地区の利便性を生かし、業務・デザイン・研究開発・サービス機能などによる複合的産業空間の形成を目指す。

市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・それほど多くはないが、新幹線を利用して名古屋方面へ向かう通勤、通学のスタイルが出てきている。家賃と比べて安くつくため、関西（京都、大阪）の大学への通学に利用しているという話も聞く。

交通状況（鉄道、バス、タクシー等）

- ・鉄 道：市内には名鉄竹鼻線、羽島線が運行。新羽島駅の乗降者数は毎年増加傾向にある。市の南部へ通じていた区間（江吉良駅から大須駅）は2001年に廃線。
- ・バ ス：市内循環コミュニティバス、名阪近鉄バス、海津市コミュニティバス、輪之内町コミュニティバスが岐阜羽島駅に乗り入れており、バスにおいても岐阜羽島駅が1つの拠点になっている。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・昼夜間人口比率 85.68%（夜間人口より昼間人口が約1万人少ない）と100%を割り込んでいる。昼間の人口吸引力が弱く、岐阜市、大垣市、岐南町への流出比率が高い。
- ・ただし、岐阜羽島駅のある福寿町は区画整理などから人口が増加傾向にある。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・早期に土地区画整理が行われた駅南には繊維問屋街が整備された。もともと繊維産業の衰退により現在は空きビルが多く発生している状況である。その他、新幹線駅があることで、工場、事務所、オフィスビルが多く立地したとは言えない。
- ・最近注目を集める要因として、コストコの立地が大きい。I C周辺への企業誘致により6社が立地した。商業施設についても、駅北本郷土地区画整理地（大垣一宮線沿道）内に民間ディベロッパーが飲食店街を開発した。ディベロッパーからはコストコの立地がアナウンスされてから出店希望が増えたと聞いている。
- ・開業当初の岐阜羽島駅周辺は田んぼばかりで、商店街などはなかった。
- ・既存の商店街はシャッター街になり住居化しているため、駅から商店街へ人を往来させるということは考えていない。
- ・商業用地は県道岐阜羽島線、大垣一宮線沿線に集中しており、ロードサイド型の店舗が立ち並んでいる。岐阜羽島駅周辺はビジネスホテルなどの宿泊施設、駐車場が多い。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅前にビジネスホテルが集積（東横イン、ルートインなど 8 店舗）。2007 年に東横インが建設されてから、それ以降全く立地がなかったが、昨年度末にニチニチ製菓の事務所跡がホテルに改装された。今年度は既存のホテルを利用してアパホテルが進出したほか、新規でホテルが 1 つ建つ予定である。
- ・ホテル利用者は大半がビジネス客。レンタカーを借りて、羽島市よりも近隣の企業へ向かう。
- ・名古屋で泊まれない人が岐阜羽島駅に流れてきている。関西からの観光客も大阪、京都、滋賀に泊まらず、羽島市に流れてきているという話もある。
- ・羽島市単独での観光振興は難しい。広域という視点で、岐阜羽島駅を出発点とする県内観光が展開できると良い。
- ・岐阜羽島駅の年間総乗客数は 2002 年度にピーク（137 万人）となって以降、近年 100 万人台まで減少。東海道新幹線で乗客数がワースト 1、2 の駅と言われているが、公表値は団体客の数字が入っていない。観光バスからの乗り換え客や修学旅行生の利用を考えるともっと多いはず。

住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅前の福寿町では、駅北本郷土地区画整理事業を行い、人口が増加している。
- ・マンション開発はあまりないが、学校の近い駅北エリアに建売や注文住宅が建っている。岐阜市や名古屋へ通勤する動きがみられる。

④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・岐阜羽島駅周辺土地区画整理事業は 1963 年に都市計画決定されたが、インター北地区、駅北本郷地区は現在も完了していない。
- ・地価の上昇により当初の想定ほど企業や店舗の進出が進まず、近隣の未線引き地域に流出してしまった。
- ・新幹線駅が 1 番の要因となって、人の流入が増えたとは断定できない。
- ・当時は新幹線に対する期待が大きく人口 100 万人都市を夢見たが、田んぼの中にできた駅で、旧市街地の整備に加え新幹線駅周辺の開発もしなければならない状況になった。人口 6 万人の市で財政的にも苦しい面もあり、一気に開発ということもできない。50 年かけてようやく区画整理が終わりかけてきた。新幹線駅が出来たことで苦しむ面も、ありがたい面も、生かさなければならないプレッシャーもある。

⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・アクセス道路は都市計画道路として、岐阜羽島線、岐阜羽島駅南線、本郷三ツ柳線を整備している。
- ・駐車料金の安い岐阜羽島駅に駐車し、新幹線で名古屋や大阪に移動する人が多い。逆に岐阜羽島駅を降りてレンタカーを利用することも可能。ただし、岐阜市の人は岐阜羽島駅ではなく電車で名古屋駅まで行き、新幹線を利用する。
- ・岐阜羽島駅の駐車場には長野ナンバーの車が止まっていることもあった。今後は長野新幹線、リニアの飯田駅や中津川駅があるので状況は変化するだろう。
- ・岐阜羽島駅を降りてバスに乗り換え、岐阜羽島 I C から県内各地（特に飛騨方面）へ向かう観光ツアーのニーズがある。このことから、「岐阜羽島駅周辺観光・交流拠点形成計画」を2006年度に策定し、バスターミナルの整備構想を取りまとめた。岐阜羽島駅は広域拠点であるため、岐阜圏域県議団や地方自治連絡協議会を通じて県に要望している。
- ・公共交通機関の結節点である岐阜羽島駅周辺において、スムーズな乗り換えができるよう機能の強化を目指す。
- ・リニアが開通した場合には、新幹線の本数増加、料金の低下にも期待している。

駅周辺再開発等の状況

- ・駅開業当初より区画整理を進め、2023年ごろにすべて完了する予定。
- ・2001年度より、インター北土地区画整理事業を施行中。
- ・2005年度より、駅北本郷土地区画整理事業を施行中。
- ・羽島市平方第二地区土地区画整理事業を組合施行で立ち上げ（2015年～2014年）。
- ・インター南部東地区計画（市街化調整区域）。
- ・「岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅前道路のバリアフリー化、2011年度に東海道新幹線岐阜羽島駅生活交通改善事業を活用して、駅エレベーターを設置。
- ・繊維問屋街では再開発はやっておらず、区画整理をやっているのみ。

⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・2023 年頃に駅周辺の土地区画整理事業がすべて完了する予定であり、企業や店舗が進出しやすい状況になる。
- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島 I C という 2 つの広域交通拠点を持っており、岐阜県の玄関口となっている。この恵まれた立地特性を生かして、商工業などの広域的な機能集積を図り、利便性の高い良好な住環境や、南部や北部の農業地域などの地域の特徴を生かした、市の全体で調和のとれたまちづくりを目指す。
- ・人・もの・情報の交流の場づくりを進めるとともに、商店街の活性化を図り、地域密着型の商業空間を形成していく。

⑦その他

岐阜県との関係性

- ・岐阜県政の中で、岐阜羽島駅が大きく位置付けられてはいない。岐阜県の観光パンフレットをみても、岐阜へのアクセスは名古屋が始点になっている。県内単独駅だが、県内の他地域へのアクセスが弱く、そういう位置付けになるのは仕方がない面もある。
- ・岐阜羽島駅停車促進協議会を、岐阜県、羽島市、周辺市町と広域で設立した。今も啓蒙活動や J R への要望活動を行っている。リニアも新幹線も広域公共交通機関なので、駅所在市の単独では立ちいかないところがある。

(2) 羽島商工会議所

日 時	2017 年 12 月 14 日 (木) 11:00~12:00
場 所	羽島商工会議所 打合せスペース
聴 取 先	羽島商工会議所 中小企業相談所 同 総務振興課

①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・総合計画、自治体の自主計画を作るという考え方ができたのが 1970 年代くらい。その頃は人口動態という基本的な考えが自治体になかった。人口が 1 万人増えれば、住宅、学校、下水、ごみ処理といったインフラ関係が整備されないといけないが、自治体にそういった考えがなかった。

②岐阜羽島駅は大都市駅（名古屋駅）の隣駅であることや岐阜県の玄関口としてのポジヨニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・岐阜県の表玄関と言っているが、岐阜市の人には名古屋駅から新幹線を利用する。岐阜羽島駅は羽島市から西部や祖父江町（稲沢市）、愛西市の人が利用する。

③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・開業当時、駅周辺は道路が整備されただけで、農地ばかりの何もない土地だった。
- ・開業当初はまちづくり、都市計画、総合計画、自主計画という言葉がなかった。これらの言葉が現れたのは、国が自治体に計画を作るように言い始めた 1970 年以降。
- ・羽島市は川に挟まれた V 字型の地形で、小さい町が合併して出来た市であるため行政区画が複雑。看護大学やコストコなど、新幹線線路の南側あたりは開発が進んでいるが、それ以外は昔と変わらず農地のままだ。
- ・駅周辺の区画整理をたくさん行ったが、本来、区画整理は商業地域にするためだとか、住宅政策に基づいてやるべきものだ。それに関わらず、地権者は区画整理された土地でそのまま農業をやっている。区画整理された土地は宅地並み課税をして、3 世代したらゼロになるというぐらいの税制改正をやらなければならないが、羽島市はそこまでやっていない。坪 100 万円の土地が田んぼのままである。

市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・岐阜羽島駅に停車する新幹線は、ひかりが1時間に1本、こだまが1時間に1本の計2本であり、東京へ行くのにも便利になった。
- ・岐阜羽島駅の周辺には安い有料駐車場がたくさんある。岐阜市の人は電車で名古屋から新幹線に乗るが、羽島市から西側の人は車で岐阜羽島駅に来て、新幹線を利用する。
- ・名古屋から岐阜羽島駅までの運賃は新幹線で1,440円、名鉄で約700円。一方で時間は新幹線が10分で、名鉄が1時間弱となっており、時間をお金で買うイメージ
- ・新幹線運賃を1,000円にすると、もっと利用者は増えるだろうが、JRに要望してもなかなかやってもらえない。岐阜羽島駅には競合路線がないため、安くなりづらいところもある

交通状況（鉄道、バス、タクシー等）

- ・岐阜羽島駅乗客数は2003年度の120万人から2011年度には100万人を切るまで減ったが、足もとは少しずつ増えている。また、名鉄の乗降者数は定期利用を中心に大きく増えている。背景に若者の市内への流入が挙げられる。
- ・岐阜羽島ICの利用についても、モータリゼーションを背景に650万台から750万台に増えている。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・若者が市内に流入している背景には地価が安いことと、交通の便が良く名古屋まで1時間で着くことがある。
- ・彼らの中には名古屋や岐阜市に働き行く人も多く、通勤は車を利用している。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・古くは竹鼻城の城下町、伊勢街道が通る宿場町、河川の港町等を使った商業の町として栄えており、竹鼻の商店街には賑わいがあった。交通機関が発達していないため、海津や輪之内など周辺の自治体からみれば、岐阜市や名古屋のような存在だった。
- ・製造業では繊維産業が盛んであったが、小規模な家内工業が中心で工場や企業は少なかった。近年は後継者不足、消費流通経済の変革、地形的な問題等から廃業等が進んでいる。このほか、機械工業、電気、電子等の近代産業への転換等も遅れている。製造業で伸びているものは、鉄鋼、トヨタ関連の自動車、工作機械などである。
- ・ICまでの土地は調整区域で開発ができるのだが、そこから先は農地で簡単に開発ができない。岐阜羽島IC近くの土地は都市計画設定して区域決定されているため、コストコを始め、いくつかの企業が進出した。
- ・看護大学には県内5つの候補地があったが、新幹線駅が存在が要因の1つとなり羽島市に決定した。大学の教授は全国を移動するため、移動手段として新幹線が一番便利である。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・羽島市は「円空生誕の地」「薩摩義士」等の歴史的な観光資源、「レンコン」「銀杏」「酪農」等の農産物資源を有効に生かせていない。
- ・4 年前から駅前で「なまずまつり」を開催しており、規模もどんどん大きくなっている。ＪＲとしても岐阜羽島駅への集客に頭を悩ませており、このようなイベントの開催を喜んでくれた。駅前に高さ 8m の円空仏を建てて円空の町をＰＲした際も、本来新幹線の駅前でそういうことをやるのは難しいのだが、駅側は歓迎してくれた。
- ・ビジネスホテルの利用者が、宿泊料金の高い名古屋から流れてくる。
- ・新幹線の利用者は基本的にビジネス客が多いが、あるシーズンでは新幹線と観光バスを併用する観光客もみられる。特に関西地方の人は岐阜羽島駅を降りた後、観光バスに乗って、岐阜羽島ＩＣから高山方面へ行く。このため通過交通の拠点とも言える。
- ・新幹線を利用するツアー客は乗り遅れを防ぐため、駅で約 40 分の滞留時間がある。「円空などの観光資源があるから、羽島市に 1 時間～1 時間半滞留してくれ」と旅行会社に頼んだことがあるが、旅行会社は売り込みに行けば必ず来てくれる。羽島市には 1 週間で 150 台の観光バスが来た。

住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅の周辺、特に平方地区に住宅が増えている

④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・岐阜羽島駅の開通と同じくして名神高速道路岐阜羽島ＩＣが 1984 年に供用開始となり岐阜県の表玄関となったが、周辺開発は大きく遅れ、水田・空地・住宅・事務所・工場が混在している。
- ・1969 年頃に駅の南側に繊維問屋街が出来たが、今では耐震基準に適合せず大半が空き家・倉庫となり問題となっている。問屋街が出来た当初、市が準備したものでは規模が小さく、繊維問屋から「この 3 倍の広さが欲しい」、「これでは商売できない」とはっきり言われた。市は自然発生的に進出企業が増えるだろうと考えていたが、地価が高騰して進出するにはリスクを伴う土地となった。残った企業は商売ができず、倉庫になり、建て替えもできない状況にある。市が駅周辺の都市計画化について、早めに区画整理、公有地化に取りかからないといけない。羽島市の場合、地価が上がってから取りかかったために地権者が賢くなって何もできなくなっていた。

⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・新幹線駅とＩＣが近いことのメリットはあると思うのだが、羽島市はそれを活用してこなかった。新幹線は旅客、高速道路は物流であり、２つが重なったにも関わらずうまく活用できなかったことは失敗だと思う。

駅周辺再開発等の状況

- ・繊維問屋街も再利用して活性化したいと考えたが、耐震性がなく危険なため手付かずの状態である。

⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島ＩＣに囲まれた地域の区画整理も終えたことにより、事務系の企業、製造工場、流通企業と引き合いがあり、一層の発展が進むと考えられる。
- ・商店街については、消費流通経済をもとにするばかりでなく、人が恒常的に集まる形態として福祉・教育等への考察が必要となっている。
- ・イベントは点の集合体であり、そこから線や面の展開へ広げる方策が重要である。

⑦その他

岐阜羽島駅開業の経緯

- ・岐阜羽島駅は政治駅と言われたり、名古屋からわずか 20km の距離に駅は不要と言われたりすることが多いが、基本的にはそうではないと考える
- ・東海道新幹線は名古屋から京都へ向けて、養老山脈を通す計画だったが、技術的に山をくり抜くことは難しく、関ヶ原の峠を抜けることとなった。さらに、岐阜市へ向けて蛇行するよりも、直線的に羽島市を通過するほうが良いという判断になった。
- ・また、関ヶ原は雪が多く、岐阜県内に雪下ろしなどのための中継地点を作ったほうが良いという考えがあった。さらに、単なる中継地点ではなく駅としたほうが良いという話が大野伴睦氏と国鉄の間であり、岐阜羽島駅となった。関ヶ原までの直線状には大垣市もあるが、羽島市以上に地盤が緩く駅を作るのが困難だった。
- ・羽島市通過により、名古屋からの線路と既存道路と斜めに交わることになり、多くの三角地ができてしまった。岐阜市へ走らせればこの問題は生じなかったかもしれないが、逆に高い営業補償などの問題が発生する。駅候補地として岐阜市、羽島市、大垣市の３つがあったが、羽島市が１番適切だった。

新幹線駅が所在する自治体の役目

- 新幹線駅が設置されたからまちが発展するというものではない。リニア駅を誘致するのであれば、自治体が駅設置に合わせて都市計画などの計画をしっかりとって網をかけないといけない。自治体が計画を持たないとお金もついていかない。
- リニア乗降客の購買力、消費能力に期待しすぎないことだ。それ以上に、リニアを活用して周辺をどうしていくかを自治体考えるべき。良い例になるのは三河安城駅で、駅周辺はトヨタ関連の会社が多いが、区画整理も自治体がセットバックしてきちんと建物を建てており、路上駐車は一切ない。
- 亀山市のリニア駅で1日何人の人が降りるのか。降りた人がどこへ行くのか。どういう利用形態なのか。これらをきちんと予測することが重要だ。500人ずつ降りてくれば観光も見えてくるがそんなことはあり得ない。観光としての利用なのか、通過交通としての利用なのかをしっかりと見極める。亀山であれば産業関係が名阪国道や国道1号沿いなどにあり、ビジネスは多く、観光は少ないということが考えられる。
- 現在は幸いにも羽島市の政策も進んでいるが、これは行政が動き回ったからだ。例えばコストコの誘致は1つの例で、スーパーや家電量販店の売り上げが相乗効果で伸びた。コストコが立地したら自然発生的に商業機能が良くなるだろうと考えるのではなく、コストコからどのように派生して、それを活用するかということを自治体考えた成果である。
- 区画整理がほぼ終わり、今は民間主導で飲食店街を整備している。今後はそれをどうやって発展していくかということになるが、民間だけではある一定のところで限度を迎える。民間の力は大きい、行政が入るともっと違った形になったと思う。今後は行政と民間のタイアップをどうしていくかが1番の問題。民間の力は後押しとして必要だが、こういう大きなものは自治体がある程度のスキームを作り、民間が協力するという形が良い。企業誘致でも市が用地を全部買い取るのであれば、これは難しいことではない。民有地のままというのは、企業側で地権者一人ひとりと交渉しろと言っているようなものだ。市が投資すれば土地の資産価値は何倍にもなる。

2. 高崎駅

(1) 高崎市役所

日 時	2018 年 2 月 1 日 (木) 11:00~12:15
場 所	高崎市役所 11 階会議室
聴 取 先	高崎市 都市整備部 都市計画課

①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・高崎駅のまちづくりは高速道路（関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道）と上越新幹線、北陸新幹線（以前の長野新幹線を含む）という高速交通網の整備に合わせて行われてきた。
- ・高崎市のまちづくりにおいて、新幹線駅のある高崎駅は都市機能の中核的拠点となっている。
- ・各種の都市機能は高崎駅を中心に集約されており、駅を中心としたまちづくりが進められている。
- ・当初、高崎駅は西口と東口にまちの機能が分断されてきたが、2005 年に東西の改札口を統合することによって東西の行き来がスムーズとなった。また、東西の出口にはペデストリアンデッキが設けられ、駅と周辺の都市施設との連携が進んだ。

工業、商業、観光等における位置付け

- ・商業機能は高崎駅周辺に集中しており、高崎市の中核的存在である以上に群馬県内でも中心となっている。
- ・工業は新幹線駅の影響はあまりないが、高速道路の I C 新設で高崎駅と I C を結ぶところに工場団地を造成したことで近年進出がみられる。
- ・観光については、高崎にはあまり著名な観光地がなく、高崎よりもう少し北の地域が中心となっている。

市民生活の中での位置付け

- ・高崎駅周辺の都市機能を集約するようなまちづくりの計画があり、それに沿って集約を進めている。
- ・駅の西口と東口を結ぶコンコースやペデストリアンデッキによって高崎駅を中心に様々な都市施設を結びつける、いわゆるコンパクトシティのようなまちづくりを進めている。

②高崎駅は大都市駅（東京駅、大宮駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・もともと高崎市は北関東の一地方都市に過ぎないポジションにあったが、新幹線が開通し、高崎駅ができたことにより大きな範囲で捉えた首都圏の一角を占めるポジションに格上げされた。
- ・北関東でも東京から 100 k m 圏内の都市は、高崎の他にも前橋市（群馬県）、宇都宮市（栃木県）、水戸市（茨城県）、甲府市（山梨県）などがあるが、これらの間でも新幹線駅のある高崎、宇都宮と新幹線駅のない前橋、水戸、甲府などでは都市・商業機能の集積・発展で格差が出ており、地価やマンション価格などで新幹線駅のある都市の方が優勢である。

③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・高崎駅が都市の 1 番の中核となり、商業施設、公共施設が集積していることから人の集まる拠点となっている。
- ・駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約されている。
- ・新幹線開業時から一貫して都市機能を駅周辺にまとめていく計画を実行しており、新幹線駅が街の中核となり、街のにぎわいを創出している。
- ・駅の 2 階にある新幹線駅の改札を中心にペデストリアンデッキが伸びるような形に整備を進めており、駅と駅周辺の都市機能の連携を図っている。

市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・高崎駅は市民の通勤・通学の拠点となっている。また、周辺市町村にとっても高崎駅で乗り換えて首都圏に向かうハブ的な拠点となっている。
- ・新幹線による首都圏への通勤・通学が増えており、新幹線定期の割合が増加している。
- ・同じ群馬県の前橋市と比べても首都圏への通勤・通学の数が多い。新幹線停車駅とそうではない駅との差が出ている。

交通状況（鉄道（並行在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・鉄 道：長野新幹線（現在の北陸新幹線）の開業によって、高崎駅と長野駅の間で一部の在来線が無くなった。一方、高崎と東京間においては引き続き在来線の高崎駅が残り、乗車状況も比較的良い。新幹線と在来線の利用客層や目的が違うので併存している。
- ・バ ス：循環バスなどは高崎駅を拠点として比較的多く運行している。高崎駅を目的地として周辺の商業施設や公共施設に用のある人と高崎駅で乗り換えるために利用している人のそれぞれに多くに利用者がいる。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・昼夜間人口比率は 100%を超えている。新幹線で首都圏へ向かう通勤・通学客は多いが、それ以上に周辺の市町村から高崎へ流入している。首都圏のベッドタウン的な存在になりつつある一方で、周辺市町村からは核都市として人が入ってくる。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・駅周辺には商業施設が多く、現在も増えている。
- ・オフィスビルのニーズもあるが、用地不足でなかなか建設が進まない。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅周辺でビジネスホテルの建設が進んでいる。
- ・駅周辺には 2016 年に高崎アリーナが開業し、2019 年には高崎文化芸術センター、2020 年には群馬県コンベンション施設（G メッセ群馬）などの集客施設が開業する予定であり、ホテルなどの数もまだまだ足りない状況。

住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・マンションは駅周辺に集まっており、まだまだニーズは根強い。
- ・アンケート結果によれば、高崎でマンションを買った人の中には、その前は東京や神奈川に住んでいたという人も比較的多くみられる。また、新幹線で通勤しやすいという理由で高崎を選んだ人も散見される。

④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・基本的に大きなギャップはない。
- ・上越新幹線の開業と高崎駅の設置を控えて、高崎市としては 1973 年に「高崎駅周辺整備構想」という計画を策定した。
- ・その後もこの計画をグランドデザインとして、市街地再開発計画が進められており、バブル崩壊やリーマンショックなどの経済的な外部環境の変化に伴う計画の遅れ等はあったが、概ね当初の計画に沿ってまちづくりが進められている。

⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・高崎駅周辺には駐車場がかなり多い（1.5 万台程度）。駅まで車で来て、新幹線に乗る人が多い。また、駐車料金は比較的リーズナブルであったが、最近の駐車場不足から料金が値上がり傾向にある。
- ・市当局としては車でのアクセス性が高いことは利便性にもつながるとみており、駐車場を排除する方向にはない。

駅周辺再開発等の状況

- ・計画に基づいて着々と公共施設の整備は行われており、それらをつなぐペデストリアンデッキもますます延伸している。
- ・民間開発も活況であるが、用地不足がボトルネックとなりつつある。

⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・新幹線開業時に策定した計画通りに都市機能の駅周辺への集積を進めている。
- ・高崎駅とその周辺の都市機能が向上することで、さらに高崎市の北関東における存在感が高まり、高崎への人とモノの流れが進むことを目指している。
- ・駅周辺への都市機能集積によりコンパクトシティとしての行政効率化にもつながる。

(2) 高崎商工会議所

日 時	2018 年 2 月 1 日 (木) 14:00～15:10
場 所	高崎商工会議所 2 階会議室
聴 取 先	高崎商工会議所 中小企業相談所 同 地域振興課

①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・総合計画や都市計画のことについては正確に分からないが、高崎のまちづくりにおいて新幹線駅の果たす役割は大きいのではないかと。
- ・従来から高崎線は在来線が複数乗り入れる鉄道のハブ機能を持っており、「鉄道都市」とも言える存在であったが、上越新幹線と北陸新幹線（従前の長野新幹線を含む）とう 2 つの新幹線に加え、3 つの高速道路の結節点となり、「交通拠点都市」ともいえる存在になった。

工業、商業、観光等における位置付け

- ・高崎は基本的に商業の都市であり、新幹線駅の開通によってさらにその傾向に拍車がかかった。
- ・もっとも、2014 年に高崎駅の東側に関越自動車道の高崎玉村スマート I C が出来たことに伴い周辺に工場団地、物流団地が整備され、製造業の進出も増加している。
- ・観光については、市内に有名な観光地がなく、苦戦している。

市民生活の中での位置付け

- ・高崎駅は市民の交通の拠点であり、通勤・通学の中心駅となっている。
- ・駅周辺に商業施設が多く、通勤・通学以外の市民の交流拠点としての機能もある。
- ・2017 年には駅西口にイオンの都市型店舗「高崎オーパ」が完成し、若者を中心にますます集客機能を高めている。

②高崎駅は大都市駅（東京駅、大宮駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・新幹線駅が出来て高崎が群馬の玄関口の役割を果たすようになり、県庁所在地である前橋市から様々な都市機能が高崎へとシフトしている。
- ・東京から 100 k m 圏内の大東京圏を考えた場合に高崎がその北西の玄関口としての役割を担っている。
- ・国策として国の行政機関の関東の出先機関が大宮へ移っており、その大宮に近い北関東の都市として高崎のパフォーマンスも上がってきている。
- ・一方で、上越新幹線の開業により東京まで 1 時間弱という時間的近接性が向上したため、高崎にあった企業の支社・支店が撤退してしまう時期もあった。しかし、上越新幹線の他に長野新幹線（後の北陸新幹線）という 2 軸目ができたことで、高崎の重要性が見直され、支社・支店が再び戻りつつある。

③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・新幹線駅により高崎駅の拠点性がさらに重要なものとなり、官民ともに各種の都市機能が高崎駅周辺に集積する状況が進んでいる（これについても、行政が計画として誘導している）。

市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・新幹線通勤・通学で東京方面に向かう人が増えている。
- ・また、周辺の都市からも高崎駅で新幹線に乗り換えて東京方面に通勤・通学する人も増えており、高崎駅が東京に向かう人々のハブの役割を担っている。

交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・高崎駅は新幹線以外の在来線も、J R の高崎線、両毛線、上越線、信越本線、八高線の 5 線と私鉄の上信電鉄が乗り入れており、地域交通のハブとなっている。
- ・在来線を通じて、高崎周辺の都市から高崎へ人が来ている。
- ・新幹線と在来線はもともと客層が異なるため、新幹線開通による在来線への影響はほとんどないのではないか。
- ・最近では、高崎線が東京で東海道線などともつながるほか、信越線での新駅設置が計画されており、さらに利便性を増している。
- ・バスは市営バス（コミュニティバス）が市内循環や高崎駅をハブに放射線状に走っており、鉄道網とバス路線の連携も取れている。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・首都圏への通勤・通学によって多くの人が昼間には流出している一方で、高崎周辺の都市から高崎へ通勤・通学する人も多く、昼夜間人口をみると昼間人口がわずかに超過している状況が続いている。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・市内中心部にはあまり工場などがなかったが、高崎玉村スマート I C の開通に合わせて工場団地と物流団地を整備。引き合いはかなり強い状況である。
- ・オフィスビルについては、もともとあまり多くなかったが、近年の高崎周辺への都市機能の集積によりオフィスビルが足りない状況が続いている。
- ・商業施設については、高島屋のほかにヤマダ電機の本店が 2008 年に駅西口直結のところに移転してきた。2017 年にはイオンの都市型商業施設「高崎オーパ」が開業するなど駅周辺への集積が進んでいる。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅周辺に A P A ホテル、ホテルメトロポリタン、ワシントンプラザ、東横イン、ドーミーインなどが立地している。
- ・ホテル客のほとんどビジネス客で観光客は少ない。
- ・ホテル需要は根強く近年はホテルの建設ラッシュともなっている。

住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅周辺は多くのマンションが建っている。
- ・マンションを建てれば直ぐに売れる状況であるが、最近はマンション用地が不足し、ネックとなっている。
- ・東京まで新幹線で 1 時間圏内にあり、時間距離では都内や埼玉の駅と競争できるうえに、都内や埼玉に比べると群馬という立地上、かなり安くマンションを購入できることが人気の理由。
- ・高崎市でも郊外の一戸建てではなく、高崎駅周辺のマンションの人気の高い。

④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・行政が上越新幹線の高崎駅開業に合わせて長期的なまちづくりの計画を立てた。
- ・計画上の時期と実際に実行できた時期に多少の時間的な遅れはあったかもしれないが、概ね計画通りに進められている。
- ・そのため、期待と現実の間に大きなギャップはないと考えている。

⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・高崎駅と関越自動車の高崎 I C を結ぶ道路がかなり渋滞してきたので、高崎 I C の南側に高崎玉村 I C が設置された。これにより高崎駅と高速道路のアクセス性がかなり向上し、また合わせて工場団地、物流団地を設置したことで経済的な付加価値が上がった。
- ・高崎駅まで車で来て、高崎駅から新幹線に乗り換える動きも多く、近年では駅周辺の月極め駐車場が不足しつつある。

駅周辺再開発等の状況

- ・新幹線駅開業以来、着々と開発が進んでおり、引き続き駅周辺への都市機能集積に向けた開発が行われている。
- ・近年では2016年に「高崎アリーナ」、2017年に商業施設「高崎オーパ」が駅周辺に開業し、今後も2019年には「高崎文化芸術センター」、2020年には群馬県のコンベンション施設である「Gメッセ群馬」が開業予定である。

3. 新鳥栖駅

(1) 鳥栖商工会議所

日 時	2018 年 2 月 28 日（水） 11:00～11:50
場 所	鳥栖商工会議所 1 階会議室
聴 取 先	鳥栖商工会議所 事務局 中小企業相談所

①鳥栖市の状況

- ・鳥栖市は昔から九州の中でも交通の要衝にあり、1950 年代頃から工場団地も形成され、多くの製造業が立地してきた。工業出荷額は九州の都市の中でも上位にあり、その結果として企業の従業員や家族などの人が集まってきた。
- ・一方で、小売りなど商業面では大都市の博多や 30 万都市の久留米などに集積しているため、鳥栖市からは人が流出している面もある。
- ・高速道路のクロスジャンクションがあり、九州全域への交通アクセスが優れていることからスーパーなど小売業の倉庫などが鳥栖に多く立地している。

②新鳥栖駅、鳥栖駅の状況

- ・鳥栖市内には J R の駅が 6 か所あり、小さい都市にしては多い。そのため J R 利用者も鹿児島線、長崎線の双方において多い。
- ・長崎から本州に向かう場合、九州新幹線が開業する前は博多駅で新幹線に乗り換えるのが一般的であったが、九州新幹線の開業により新鳥栖駅で乗り換えてそのまま新幹線で本州の方へ行く人が増えた。そのため、新鳥栖駅の利用客は比較的多く、人口 30 万都市である隣の久留米駅にも劣らない利用客数となっている。
- ・鳥栖市内には大型のアウトレットモールがあり、550 万人くらいの客数のうち 1 割程度がインバウンド観光客だと聞いている。感覚的には将来的にもっと増えてくると思う。

③新鳥栖駅は大都市駅（博多駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・現在、九州では福岡に人や機能が集まっている。鳥栖は福岡に収まらないものの受け皿となっていくことで、より成長していくための良い核ができています。鳥栖で働く人材も本来であれば福岡で働くレベルの人材が来ているところもある。
- ・博多という大都市に近接しているため、以前から慢性的に博多の方に人が流れており、新幹線が整備されたから人が流出したわけではない。
- ・もともと鉄道や高速道路で九州内の縦の軸は便利であったが、九州新幹線ができたこと一層便利になった。今後は横の軸を活発化させる必要があるが、その意味でも九州新幹線の長崎ルートへの期待は大きい。

④新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・新鳥栖駅が整備されたことにより新鳥栖駅周辺の地価が上がった。
- ・新鳥栖駅前にはドラッグストアとレンタカー営業所、アパートなどが立地している。
- ・新鳥栖駅前にはまだまだ寂しい感じで賑わいが足りない。

市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・九州新幹線の開業時に鳥栖から熊本へ通勤・通学する人は新幹線を使う人が増えると予想しており、実際にその通りになっているように感じる。もともと、九州新幹線は久留米より南の方の駅では苦戦しているようだ。
- ・鳥栖は在来線の鹿児島本線と長崎本線が入ってくるので、1時間に6本くらいの特急が入って来ていた。新幹線が整備されたことにより鹿児島本線の特急は廃止されたが、それでも1時間あたり3本の特急が運行している状況にある。在来線と新幹線で複線化されたことによって災害時等の代替路線が確保できたことは新幹線開業により鳥栖市民にとっては大きなメリットとなるのではないかと。西日本鉄道と合わせると博多と鳥栖間で3ルートの鉄道を確保できるので、利便性も増している。
- ・新幹線という交通手段が増えたことで市民が足軽に何処へでも行けるようになった。

交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・新鳥栖駅と鳥栖駅は鉄道で結ばれているので、バス路線等はない。
- ・最近では大分県西部の人が新鳥栖駅まで自動車に来て、そこから博多方面へ向かうという流れが増えてきている。
- ・バスの動きをみると、路線バスは鳥栖駅を拠点として路線網ができており、新鳥栖駅は観光バスの拠点となりつつある。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・新鳥栖駅の開業により新鳥栖駅周辺の人口が増加している。
- ・他都市との距離感で言えば、特に鹿児島に1時間半で行けるようになった。
- ・新鳥栖駅ができたことで鳥栖駅から新鳥栖駅へと乗降客が流れているなどの動きはあるが、鳥栖市内全体としてのJRの乗降客は増えている。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・新鳥栖駅前に九州国際重粒子がん治療センター（サガハイマツト）が整備されたことにより地域のイメージやブランドが上がっているのではないかと。サガハイマツトは九州全域で大学の先生などが候補地を探して鳥栖に決定したようだが、新幹線停車駅になるというのも立地決定にあたって大きく影響したのではないかと。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・鳥栖市は佐賀県の東の玄関口の役割を果たしており、鳥栖駅周辺にはビジネスマンの宿泊需要が根強い。鳥栖市内には宿泊施設の部屋数が1,200室程度あり、30万都市の久留米とあまり変わらない。福岡で大きなイベントが開催されるような時には、福岡で吸収しきれない人が鳥栖や久留米に流れてくることも多い。ヤフオクドームなどでイベントがある場合は鳥栖の宿泊施設も満室になる。
- ・サッカーチームであるサガン鳥栖の試合があるときには鳥栖に福岡など他の県から人が流れ込むので、飲食店も潤っているという話を聞く。

住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・鳥栖市内での新鳥栖駅の位置付けとしては今後、優先的に開発を進めて人口を増やしていくという地域になっている。
- ・住宅政策などでは非常にうまくいっているのではないかと。
- ・鳥栖市内のマンションは博多へ通勤する人のニーズが多く、最近の調査では鳥栖市内へ流入してくる人の半分以上は福岡からという結果も出ている。博多に勤務する人が以前は福岡県の西部に住居を求めている動きが、鳥栖で住居を探す人が増えてきている。近年は子育て世代の流入が多く、人口構成的にも若い人が多い。

⑤新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・新鳥栖駅ができたことにより地域への良い影響はあっても、特にデメリットをもたらすようなことは思い当たらない。
- ・商工会議所においても会頭を中心にいくつかの委員会を作って新幹線開業を睨んだビジョンづくりのようなことを進めてきており、現在のところはそこで挙げられたことが徐々に具体化しているという印象を持っている。
- ・新鳥栖駅開業前に期待していた姿と現実の状況についてはそれほど大きなギャップはないのではないか。少なくともマイナスに作用しているような面はない。新鳥栖駅の乗降客の動きも当初の想定と変わらないのではないか。

⑥新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・新鳥栖駅前の駐車場は1日で100円とかなり安く、常時満車に近い状態であったため、料金を引き上げたが、それでも駐車台数は減っていない。
- ・久留米駅周辺は駐車場が不足していることから、新幹線駅まで車でアクセスする人は駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人も多い。
- ・商工会議所でも「よこたび」という冊子を作って新鳥栖駅を拠点として、九州の東西への移動のしやすさをアピールする動きを進めている。
- ・長崎の方からは人を呼び込むために新鳥栖駅で新幹線を下りて、バスで長崎へ来てもらいたいという希望がある。現在の鳥栖ジャンクションまでは新鳥栖駅から20分くらいかかるので、新鳥栖駅から2kmくらいのところにある山浦PAにスマートICを設置して欲しいという要望があるが、なかなか実現していない。
- ・今後の新幹線効果を出していくためには、自動車とのリンケージを進めて縦（南北）ではなく横（東西）への移動を促進していく必要がある。新幹線という乗り物は修学旅行や団体旅行との親和性が高いので、同じく親和性の高い観光バスと連携して取り組みをもっと進められれば良いのではないか。一般に本州方面から九州に来る団体客は博多駅で下車して、観光バスに乗り換える例が多いが、博多駅もバスの駐車スペースなども限界に来ている。博多を通り越して新鳥栖駅まで新幹線に来て、駐車スペースに余裕のある新鳥栖駅でバスに乗り換え、鳥栖から高速道路に入ってもらい動きがもっと進められれば良い。

(2) 佐賀県庁

日 時	2018 年 2 月 28 日 (水) 14:00～14:55
場 所	佐賀県庁 7 階会議室
聴 取 先	佐賀県 地域交流部 新幹線・地域交通課

①新鳥栖駅誘致の背景

- ・もともと九州新幹線は佐賀県内を通るかどうかがぎりぎりのところで線路計画がなされていたが、なんとか佐賀県内に新幹線を通じて人を呼び込みたいという思いから線路と駅の誘致活動を行っていた。
- ・鳥栖駅に新幹線を停車させずに新鳥栖駅を作ったのはルート上の問題である。
- ・九州の中心に位置する鳥栖に駅を設置して、そこから佐賀県内に人を呼び込む仕掛けとして新鳥栖駅が設置された。

②新鳥栖駅設置計画時の構想

- ・観光バスとの連携性を図ることにも重点が置かれた。これまでは博多駅が大型観光バスの拠点として新幹線乗降客を九州各地に送り出す役割を担っていたが、近年は博多駅前の駐車スペースの問題などで限界が来ており、あふれ出た部分を新鳥栖駅で拾い、九州各地へ送り出す。そのために、新鳥栖駅前に観光バスの駐車スペースを 20 台設置した。
- ・九州新幹線鹿児島ルートは鹿児島や熊本であり、新鳥栖は目的地とならない。しかし、熊本駅などからレンタカーを借りて阿蘇山や湯布院などを回る人も多いので、そうした人たちが最後に新鳥栖でレンタカーを乗り捨てて、新鳥栖から新幹線で帰るというお客さんの取り込みを図ろうという動きも考えていた。そして、鉄道旅行のお客さんは道中の荷物になるので、お土産物はたいてい最後に買う方が多いことも想定して、新鳥栖駅に九州中のお土産を集めるプランも考えたが、それは実現に至っていない。

③新鳥栖駅は大都市駅（博多駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・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いっていない部分がある。
- ・玄関口という意味では九州新幹線長崎ルートが新鳥栖駅から分岐して運行するようになれば、さらに期待は膨らむ。
- ・新鳥栖駅を玄関口として佐賀県内に人を呼び込む動きがどこまでできているかは分からない。
- ・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。佐賀空港の羽田便は1日3便から5便に増えているし、成田便も就航している。国際線も上海、ソウル、台湾などアジア便が充実してきている。
- ・大きい都市の近くは不利だと感じる面がある。大阪から団体客を呼ぶ場合に博多ではなく、新鳥栖まで来てもらってバスで乗り換えてもらう方が便利だと思っているが、大阪―博多間は割引幅が大きく、新鳥栖に比べると割安になるので、この割引制度が新鳥栖駅に人を呼ぶのにネックになっている。
- ・大規模な都市に近い分、鳥栖から都市部へ出ていく人（転出や買い物など）も多いが、周辺の都市から鳥栖に入ってくる人も多い。
- ・経済規模の大きい福岡市や久留米市などに近く、大都市に比べて地価が安く住みやすいので鳥栖がベッドタウン化しているのは以前からの傾向。
- ・佐賀のプロサッカーチームのサガンツスが鳥栖をホーム拠点としている理由の1つに県庁所在地の佐賀市に比べて鳥栖市の方が福岡に近く選手（相手チーム含む）やお客さんにとって便利というのも大きな理由である。

④新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・新鳥栖駅ができたことで鳥栖駅周辺が寂れたということはない。

交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・新幹線で通勤する人は車を使って駅まで来るので、新鳥栖駅周辺の駐車場はかなり利用されている。駐車料金が1日100円と安かったので月極駐車場のよう利用する人が多い。そのため、駐車料金を引き上げているが、それでも利用客は減っていないようだ。一般の新幹線利用客が駐車できないという事態も生じてきている。

人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・鳥栖は九州北部の各都市へのアクセス性が優れているので人が集まりやすい。博多、久留米、佐賀などに直ぐに行ける。新幹線が開業する以前から人口は増加基調にある。

工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツ）が新鳥栖駅前に誘致できたことは新鳥栖駅という新幹線駅に近いことが大きな要因となっている。サガハイマツを核として他の医療機関等の施設も集積することが理想。

観光・集客（ホテル投資、稼働率など）・住宅など

- ・現状、新鳥栖駅周辺にはマンションやホテルは殆どなく、鳥栖駅の周辺の方が多い。

⑤新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・新鳥栖駅の利用客数は想定範囲内である。
- ・佐賀県の東の玄関口としての期待については、まだ機能を果たしていないかもしれないが、九州新幹線長崎ルートが開通した場合には玄関口としての機能は高まるのではないかと。

⑥新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・現状、一番近い鳥栖ICへのアクセス道路は特に整備していない。山浦PAにスマートICを設置すると非常に高速道路とのアクセスが良くなるが、いろいろと事情があって実現はしていない。

⑦その他

- ・九州新幹線も南八代より南の駅になると、駅前にビジネスホテルが1つあるくらいで閑散としている。これは、未利用農地に駅を作ったために、農地規制等の関係で他の施設を建設できないという事情がある。新鳥栖駅もその点は同じ。
- ・新幹線駅の設置にあたって佐賀県と鳥栖市は当然協力して進めてきたが、鳥栖市は非常に恵まれた立地環境にあったことで、新幹線駅を核にして積極的にまちづくりを進めていかなければいけないというような危機感がそれほどないようにも感じた。
- ・インフラはあくまで手段であり、人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力がないと上手くいかない。例えば、湯布院や黒川温泉には新幹線が通っていないが人は集まっている。

4. この章のまとめ

(1) 調査対象駅別のまとめ

①岐阜羽島駅

○主な利用者

- ・新幹線通勤、通学の手段としての利用も多くはないが存在。関西（京都、大阪）の大学への通学にも利用。
- ・市内公共交通機関の結節点であり、バスでも1つの拠点。
- ・県内唯一の新幹線駅は羽島市民の誇り、自慢。
- ・日帰り東京出張が可能となり、ビジネスや観光の面で近隣住民の行動範囲が大きく拡大。
- ・岐阜市の人々は岐阜羽島駅ではなく電車で名古屋駅まで行き、新幹線を利用。
- ・岐阜羽島駅は羽島市から西部や祖父江町（稲沢市）、愛西市の人が利用。
- ・新幹線と観光バスを併用する観光客も。特に関西地方の人は岐阜羽島駅を降りた後、観光バスに乗って、岐阜羽島ICから高山方面へ。

○人の流動状況

- ・昼間の人口吸引力が弱く、岐阜市、大垣市、岐南町への流出比率が高い。
- ・新幹線駅が要因となって、人の流入が増えたとは断定できない。
- ・地価が安く、交通の便が良いことが若者が市内に流入している背景。
- ・名古屋で泊まれない人が岐阜羽島駅に流れている。関西の観光客も大阪、京都、滋賀に泊まらず、羽島市に流入してきている状況。

○駅周辺及び開発の状況

- ・人口6万人の市で財政的にも苦しく、一気に開発はできない。
- ・岐阜羽島駅周辺はホテルなどの宿泊施設が多く、大半がビジネス客。
- ・ホテル利用者はレンタカーを借りて近隣の企業へ。
- ・利便性を生かし、業務・デザイン・研究開発・サービス機能などによる複合的産業空間の形成を目指す。
- ・開発にあたって農地の規制がネックとなっている部分も。

○駐車場

- ・駅周辺に安い有料駐車場が多い。羽島市から西側の人が車で岐阜羽島駅に来て、新幹線を利用。

○交通拠点

- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島ICという2つの広域交通拠点を有しており、岐阜県の玄関口の役割も。

○アクセス

- ・アクセス道路は都市計画道路として、岐阜羽島線、岐阜羽島駅南線、本郷三ツ柳線を整備。

○県内における位置付け

- ・岐阜羽島駅が大きく位置付けられてはいない。岐阜県観光パンフレットをみても、岐阜へのアクセスは名古屋が始点。

○都市機能の集積

- ・看護大学には県内5つの候補地があったが、新幹線駅が存在が要因の1つとなり羽島市に決定した。大学の教授は全国を移動するため、移動手段として新幹線が最も便利。

○新幹線駅とまちづくり

- ・新幹線駅が設置されたからまちが発展するわけではない。
- ・自治体が駅設置に合わせてまちづくりのビジョンを持つことが必要。

○その他

- ・リニア乗降客の購買・消費力に期待しすぎてはいけない。
- ・リニアを活用して周辺をどうしていくかを自治体考えるべき。
- ・観光としての利用なのか、通過交通としての利用なのかをしっかりと見極める。

②高崎駅

○主な利用者

- ・高崎駅は市民の通勤・通学の拠点。周辺市町村民にとっても高崎駅で乗り換えて首都圏に向かうハブ的な拠点に。
- ・新幹線による首都圏への通勤・通学が増えており、新幹線定期の割合が増加。

○人の流動状況

- ・昼夜間人口比率は100%を超えている。新幹線で首都圏へ向かう通勤・通学客以上に周辺の市町村から高崎へ流入。
- ・高崎市が首都圏のベッドタウン的な存在になりつつある一方で、周辺市町村からは核都市として人が流入。

○駅周辺及び開発の状況

- ・駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約。
- ・オフィスビルについては、もともとあまり多くなかったが、近年の高崎周辺への都市機能の集積によりオフィスビルが足りない状況が続いている。もっとも、用地不足でなかなか建設が進まずにいる。
- ・ホテル需要は根強く、近年はホテルの建設ラッシュに。利用客のほとんどビジネス客で観光客は少ない。
- ・マンションは駅周辺に集まっており、まだまだニーズは根強い。都内周辺に比べると群馬という立地上、かなり安くマンションを購入できることから、そうした地域から移り住む例も。マンションを建てれば直ぐに売れる状況であるが、最近では用地不足がネックに。
- ・各種の都市機能は高崎駅を中心に集約。駅を中心としたまちづくりが進められる。

○駐車場

- ・高崎駅まで車で来て、高崎駅から新幹線に乗り換える動きも多く、高崎駅周辺には駐車場がかなり多い（1.5万台程度）。駅まで車で来て、新幹線に乗る人が多い。近年では駅周辺の月極め駐車場が不足しつつある。

○交通拠点

- ・従来の在来線のハブ機能に加え、近年は2つの新幹線と3つの高速道路の結節点となり「交通拠点都市」ともいえる存在に。
- ・市営バス（コミュニティバス）が市内循環や高崎駅をハブに放射線状に運行しており、鉄道網とバス路線の連携も取れている状況。

○アクセス

- ・高崎駅と関越自動車の高崎ICを結ぶ道路の渋滞が慢性化してきたため、高崎ICの南側に高崎玉村ICを設置。これにより高崎駅と高速道路のアクセス性がか

なり向上。

○首都圏及び県内における位置付け

- ・もとは北関東の一地方都市に過ぎなかったが、新幹線の開通により首都圏の一角を占めるポジションに格上げ。
- ・北関東の東京から 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も。
- ・新幹線開通で高崎が群馬の玄関口の役割を果たしており、県庁所在地の前橋市から様々な都市機能がシフト。
- ・商業機能は高崎駅周辺に集中。高崎市の中核的存在だけでなく、群馬県内の中心に。

○都市機能の集積

- ・基本的に商業都市であったが、新幹線駅開通によりその傾向に拍車。
- ・駅周辺に商業施設が多く、通勤・通学以外の市民の交流拠点としての機能も。
- ・新幹線駅で高崎駅の拠点性がさらに高まり、官民ともに各種の都市機能が集積。

○新幹線駅とまちづくり

- ・新幹線開業時から一貫して都市機能を駅周辺にまとめていく計画を実行しており、新幹線駅が街の中核となり、まちのにぎわいを創出。
- ・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。
- ・いわゆるコンパクトシティのようなまちづくりを進める。

○工業機能

- ・工業に新幹線駅の影響はあまりないが、高崎駅にアクセスしやすい場所に新しい I C を設置し、その間に工場団地を造成したことで、近年、工場の進出がみられる。

③新鳥栖駅

○主な利用者

- ・従来は博多駅で新幹線に乗り換えるのが一般的であったが、九州新幹線の開業により従来の博多ではなく、新鳥栖駅で乗り換えて本州に向かう人が増加。
- ・大分県西部の人が新鳥栖駅まで自動車に来て新幹線を利用する例が増加。

○人の流動状況

- ・商業面では博多や久留米にこれから人が流出。
- ・福岡で大きなイベントがある場合に吸収しきれない人が流れてくることも。
- ・鳥栖から博多や久留米に出る人も多いが、周辺都市から鳥栖への流入も多い。
- ・大都市に比べて地価が安く住みやすい。
- ・新鳥栖駅の開業により新鳥栖駅周辺の人口が増加。

○駅周辺及び開発の状況

- ・新鳥栖駅ができたことにより新鳥栖駅周辺の地価が上昇したが、駅前はまだまだ寂しい感じで賑わいが足りない。
- ・鳥栖市内のマンションは博多へ通勤する人のニーズが多く、最近の調査では鳥栖市内へ流入してくる人の半分くらいは福岡からという結果も。
- ・現状、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。

○駐車場（パーク＆ライド）

- ・新幹線で通勤する人は車を使って駅まで来るので、新鳥栖駅の駐車場は多くの利用あり。
- ・久留米駅周辺は駐車場が不足しており、車で駅へ行く人は駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人も多い。
- ・従来、博多駅が大型観光バスの拠点として新幹線乗降客を九州各地に送り出す役割を担っていたが、近年は博多駅前の駐車スペースの問題などで限界が来ており、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がある。
- ・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。
- ・新大阪―博多間は新幹線の割引幅が大きく、新大阪―新鳥栖間に比べると割安となる。この割引制度が新鳥栖駅に人を呼ぶのにネックに。

○交通拠点

- ・路線バスは鳥栖駅を拠点に、観光バスは新鳥栖駅を拠点に。

○アクセス

- ・現在の新鳥栖駅から鳥栖 J C T まで 20 分くらいかかる。新鳥栖駅から 2 k m くらいのところにある山浦 P A にスマート I C を設置して欲しいという要望も。

○九州及び県内における位置付け

- ・九州全域への交通アクセスが優れており、倉庫などが多く立地。
- ・鉄道や高速道路で九州内の縦の軸は便利であったが、九州新幹線により一段と良化。
- ・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、現在のところ佐賀空港の方が役割としては大きい。

○都市機能の集積

- ・九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツト）が新鳥栖駅前に誘致できたことは新鳥栖駅が新幹線駅であることが大きな要因に。サガハイマツトを核として他の医療機関等の施設も集積することが理想。

○新幹線駅とまちづくり

- ・新鳥栖駅周辺は今後、優先的に開発を進めて人口を増やす位置付けの地域。

○その他

- ・在来線と新幹線で複線化されたことによって災害時等の代替路線が確保できたことは鳥栖市民にとっては大きなメリット。
- ・インフラはあくまで手段であり、人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力がないと上手くいかない。

(2) 類型別のまとめ

①共通の示唆

- ・いずれの駅も大都市駅近接駅というポジショニングから、大都市であふれた人員の宿泊施設等の受け皿としての役割を果たすことが多い。
- ・高崎駅周辺では従来から人の集まる地域としての拠点性を持っており、新幹線開業後はさらに拍車がかかったことから、ビジネスホテル、マンション等の建設が進む。
- ・岐阜羽島駅周辺では名古屋から流れてきたビジネス客や近年ではインバウンド観光に増加に伴う観光客等の受け入れを行う例も。
- ・新鳥栖駅では周辺開発が進んでおらず、鳥栖駅周辺がその受け皿に。
- ・近年のモータリゼーションの普及により新幹線駅まで自動車使用のニーズが高く、いずれの駅周辺でも駐車場の利用者が多い。
- ・いずれの駅も地域のハブ拠点駅としての役割を担っており、駅を中心とした地域公共交通の充実に力を入れている状況。
- ・いずれの都市も複数の高速道路が近くを通っており、高速道路 I C とのアクセス性確保と新幹線と高速道路の相互連携をスムーズに進める動き。
- ・いずれの駅も各県の玄関口としての役割を担っているが、その役割を果たしているかどうかについての実態はばらつきがある（高崎駅は機能を発揮、岐阜羽島駅、新鳥栖駅では十分に機能を発揮できているとは言えない）。
- ・いずれの駅でも新幹線駅という拠点性を発揮して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。

②時代区分による示唆

- ・岐阜羽島駅の設置は 1964 年と古く、当時はまだまちづくりのビジョンや計画が自治体に浸透していなかったこともあり、駅周辺の明確なまちづくりビジョンを持たないまま経過してきたことが駅周辺の都市機能の集積が進まなかったことの要因。
- ・高崎駅では新幹線駅設置に合わせて高崎市全体の中で駅を中心としたまちづくりのビジョンが構想されており、その着実な実行が駅周辺への都市機能の集積を生む結果に。
- ・新鳥栖駅は設置後まだ 7 年と経過年数は浅く、駅周辺への都市機能の集積は進んでおらず、今後の開発が期待。

③都市特性による示唆

- ・岐阜羽島駅の所在都市である羽島市の産業が製造業、商業ともに岐阜県内の主力拠点とはなっていなかった。こうした地域への企業、人の集積を生みにくい

状況であったため、新幹線駅を経済・産業の発展と結び付ける動きが欠けているところも。

- ・高崎駅の所在都市である高崎市は従来から一定の商業機能の集積がみられていた。地理的には東京 100km 圏という北関東の一角であったが新幹線開業により東京から 1 時間圏内という時間距離となったことから、膨張する首都圏から流入する需要の受け皿となった。また、新幹線が商業機能との親和性が高いことも作用して、新幹線駅を活用して首都圏の一角を占めるポジションの獲得に成功。
- ・新鳥栖駅の所在都市である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として工場の集積やアクセス性を生かした物流倉庫の立地がみられた。製造業、物流業は主に道路等の陸路を交通手段とするため、新幹線駅の設置による製造業への影響はあまりみられていない。また、商業機能については博多や久留米などの大都市に流出している傾向があるため、周辺都市からの新幹線利用者の取り込みを図り都市機能の充実につなげていくことが求められている状況。

④駅特性による示唆

- ・岐阜羽島駅はもともと新幹線駅として設置され、その後、名鉄が新羽島駅を設置して乗り入れを行っている。そのため、並行在来線や複数の路線が乗り入れる鉄道のハブ拠点としての機能はなく、乗降客も限定されている。もっとも、近年では自動車と新幹線によるパーク＆ライドの形が進んでいることから、こうした利用客を中心に宿泊施設などの集積も。
- ・高崎駅は従来から複数の J R 線が乗り入れており、また新幹線についても上越新幹線に加え、北陸新幹線も乗り入れているなど鉄道のハブ拠点としての機能が充実している。そのため、高崎駅を乗り換え拠点とする乗降客も多く、また市役所や各種公的施設などの都市機能が集積していることから、市内外から人の流入が多くみられる。こうした人の流入が商業施設やホテルなどの更なる集積につながるという循環的な構造。
- ・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た駅であり、新幹線とクロスする形で通過していた J R 在来線の停車駅ともなった。鳥栖市の中心駅であり、従来より都市機能が集積していた鳥栖駅とは電車で 1 駅分離れたところに建設。
- ・そのため、駅周辺の開発についても土地区画整理事業など最初からスタートしてまちづくりが進められている。また、農地規制の関係もあり、土地の利用・開発が十分に進んでいない状況。

【参考】先進自治体ヒアリング（リニア岐阜駅）

日 時	2017 年 11 月 1 日（水）13:00～14:45
場 所	中津川市役所 会議室
聴 取 先	中津川市 リニア都市政策部 リニア対策課 同 リニア駅周辺整備課

1. 中津川市のリニアのまちづくり

- ・リニア岐阜県駅の位置：美乃坂本駅から西へ約 200m の位置にある
- ・中部総合車両基地：工場等の機能、面積約 65 ヘクタールとかなり広大である。

【中津川市の取組】

- ・広域のまちづくりに関する調査研究業務（2010 年、2011 年）を経て、2012 年から 2013 年にかけて「中津川市リニアのまちづくりビジョン」策定した。
- ・ビジョンの理念としては「訪ねてよし・住んでよし（車両基地立地の強み、都会へのアピール）」を掲げている。
- ・ビジョンの戦略としては、①地域での視点、②名古屋圏としての視点、③首都圏・大阪圏に向けた視点、の 3 点を挙げている。
- ・2015 年 3 月に、①中津川市都市計画マスタープラン、②都市交通マスタープラン、を策定した。

【岐阜県の取組】

- ・2009 年に「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を設立
- ・2011 年に「リニア基本戦略」を策定
- ・2011 年に「リニア中央新幹線活用戦略研究会」に発展
- ・2014 年に「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」を策定し、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会（県内 21 市町村、県）による JR へ要望
- ・2012 年に在来線駅との隣接・近接を要望

【経済界の取組】

- ・経済界においても、東濃東部リニア停車駅誘致期成同盟会（東濃東部、飛騨、木曽圏域の商議所・商工会）やリニア中央新幹線岐阜東濃駅設置促進協議会（東濃 5 市＋可児市の商工会議所）などの団体を結成してリニア推進に取り組んできた。

【リニアを盛り上げる取組】

- ・中津川商工会議所、中津川青年会議所において、自販機の売上をリニアの見える丘公園建設基金へ寄付している。
- ・中津川商工会議所、リニア中央新幹線まちづくり推進中津川市民の会では、看板の設置、グッズの作成、親子見学会、市内高校へのリニア活動助成事業、などを行っている。

【リニア駅周辺整備】

- ・2015 年 3 月にリニア岐阜県駅周辺整備基本計画を策定し、2016 年 3 月にはリニア岐阜県駅周辺整備概略設計を策定した。

- ・リニア岐阜県駅と美乃坂本駅の間に中央駅前広場（バス・タクシーへの乗り換え）を設置したり、リニア岐阜県駅の北側に北口駅前広場（マイカーの長時間駐車場等）を設置する計画を立てている。
- ・周辺設備の3つの機能として、①にぎわい創出（観光地や特産品の紹介する施設）、②清流の国ぎふ創出（千旦林川沿い、公園の整備）、③駐車機能（長時間駐車場）、を想定している。
- ・2021年には、周辺土地区画整理事業の工事に着手している。

2. なかつがわりニアまちづくり計画

- ・リニア非常口は市内に3か所（山口、瀬戸、駒場）を設置する予定である。
- ・リニア軌道製作工場の立地を予定している。
- ・中津川市としては、①駅周辺の区画整理、②道路新設（東濃東部都市間連絡道路：恵那市と、市道坂本58号、264号）、③土地利用（残土による造成、中津川西部テクノパーク）、を行っていく予定である。

V. リニア中央新幹線中間駅設置による時間短縮効果

1. 等時間圏域の分析

リニア中央新幹線は、2027年に品川駅－名古屋駅間が開業し、その後、2037～45年に名古屋駅－新大阪駅間が開業する予定である。リニア中央新幹線の開業により、亀山市を始め、三重県から全国各地へのアクセス性は飛躍的に向上すると見込まれる。

この章では、亀山市や三重県内29市町などから全国各地への経路について、「鉄道利用による所要時間」をリニア中央新幹線の開業進捗度合に沿ってそれぞれ計測し、地域に与えるアクセス性向上の効果を定量的に把握する。

所要時間を計測する経路として、以下では次の2つのパターンを取り上げる。

計測経路1：亀山市から全国47都道府県への経路

計測経路2：三重県内29市町から東京・大阪への経路

なお、それぞれの出発地は市役所・町役場、目的地は都道府県庁とする。

また、リニア中央新幹線の開業進捗度合による変化をみるため、現在時点および次の2つの時点と比較する。

計測時点1：品川駅－名古屋駅間 開業時（2027年）

計測時点2：名古屋駅－新大阪駅間 開業時（2037～45年）

すなわち、計測時点1では、品川駅－名古屋駅間でのリニア中央新幹線利用のみを考慮し、計測時点2では、全区間（品川駅－名古屋駅－大阪駅）でのリニア中央新幹線利用を考慮する。

所要時間が最短となる経路の探索には、主に、国土交通省が開発した「NITAS（全国総合交通分析システム）」を利用し、リニア中央新幹線での移動時間やリニア駅の位置に対する仮定を置いたうえで、所要時間を計測する。

リニア中央新幹線開業による効果を把握するため、将来の時点においても、リニア中央新幹線の利用以外はNITASで設定された現在時点（道路：2015年3月時点、その他交通：2016年2月時点）の経路を通過するものとする。

(1) 亀山市から全国 47 都道府県への所要時間の変化

ここでは、計測経路 1（亀山市から全国 47 都道府県への経路）について、所要時間を計測し、全国各地へのアクセス性の変化を定量的に把握する。

なお、計測経路において、出発地は亀山市役所、目的地は 47 都道府県庁とする。

①品川駅－名古屋駅間 開業時

リニア中央新幹線の「品川駅－名古屋駅」間が開業すると、北海道・東北地域、関東地域、中部地域の一部（新潟県、山梨県、長野県）、北陸地域の一部（富山県）において、亀山市からの所要時間が短縮する見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、東京・名古屋間の移動が、新幹線（名古屋駅－東京駅間の所要時間：約 1 時間 40 分）からリニア中央新幹線（名古屋駅－品川駅間の所要時間：約 40 分）に切り替わったことなどが考えられる。なお、リニア中央新幹線利用における乗車駅・降車駅は、山梨県を除き「名古屋駅乗車－品川駅降車」となっている。

所要時間が最も短縮するのは山梨県で、現在の「5 時間 34 分」から「3 時間 36 分」まで短縮（短縮時間：1 時間 58 分）する見込みである。このほか、東京都（短縮時間：57 分）や埼玉県、千葉県（同：52 分）など、東日本方面への所要時間において 30 分～1 時間程度の短縮効果が見込まれる。

一方、近畿地域、中国地域、四国地域、九州・沖縄地域では、所要時間に変化はみられない。

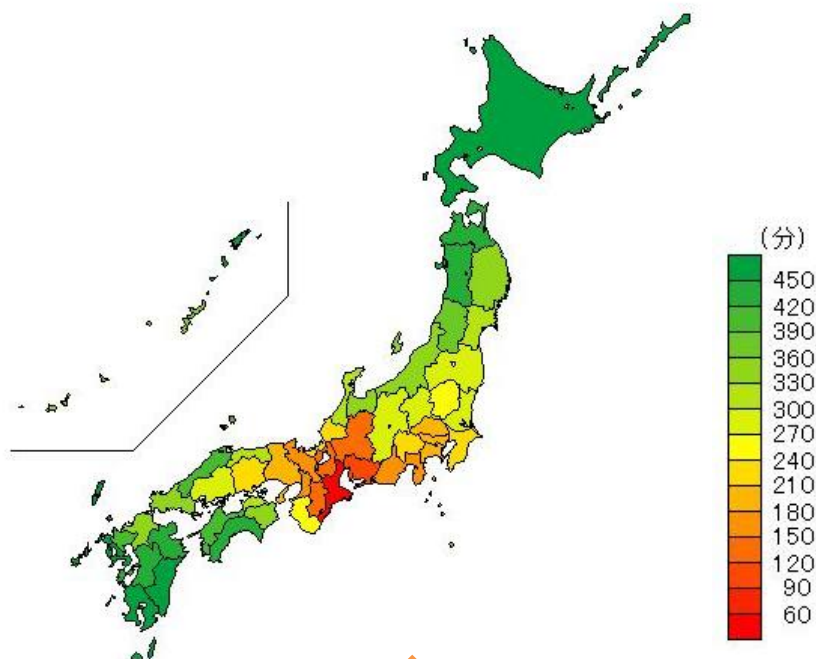
図表Ⅴ－１－１ 亀山市から全国 47 都道府県への所要時間の変化
【品川駅－名古屋駅間 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	降車駅
北海道	13 時間 47分	13 時間 03分	44分	品川駅
青森県	7 時間 53分	7 時間 09分	44分	品川駅
岩手県	6 時間 24分	5 時間 40分	44分	品川駅
宮城県	5 時間 49分	5 時間 05分	44分	品川駅
秋田県	8 時間 03分	7 時間 19分	44分	品川駅
山形県	7 時間 03分	6 時間 19分	44分	品川駅
福島県	5 時間 43分	4 時間 59分	44分	品川駅
茨城県	5 時間 37分	4 時間 46分	51分	品川駅
栃木県	4 時間 49分	4 時間 05分	44分	品川駅
群馬県	5 時間 31分	4 時間 47分	44分	品川駅
埼玉県	4 時間 18分	3 時間 26分	52分	品川駅
千葉県	4 時間 32分	3 時間 40分	52分	品川駅
東京都	4 時間 03分	3 時間 06分	57分	品川駅
神奈川県	3 時間 34分	3 時間 06分	28分	品川駅
新潟県	6 時間 30分	5 時間 46分	44分	品川駅
富山県	6 時間 13分	5 時間 45分	28分	品川駅
石川県	5 時間 12分	5 時間 12分		
福井県	3 時間 55分	3 時間 55分		
山梨県	5 時間 34分	3 時間 36分	1 時間 58分	山梨県駅
長野県	5 時間 15分	4 時間 50分	25分	品川駅
岐阜県	2 時間 20分	2 時間 20分		
静岡県	2 時間 52分	2 時間 52分		
愛知県	1 時間 51分	1 時間 51分		
三重県	53分	53分		
滋賀県	2 時間 21分	2 時間 21分		
京都府	2 時間 39分	2 時間 39分		
大阪府	2 時間 56分	2 時間 56分		
兵庫県	3 時間 09分	3 時間 09分		
奈良県	2 時間 20分	2 時間 20分		
和歌山県	4 時間 11分	4 時間 11分		
鳥取県	5 時間 25分	5 時間 25分		
島根県	6 時間 47分	6 時間 47分		
岡山県	3 時間 52分	3 時間 52分		
広島県	4 時間 42分	4 時間 42分		
山口県	5 時間 42分	5 時間 42分		
徳島県	5 時間 34分	5 時間 34分		
香川県	5 時間 07分	5 時間 07分		
愛媛県	6 時間 58分	6 時間 58分		
高知県	7 時間 03分	7 時間 03分		
福岡県	5 時間 49分	5 時間 49分		
佐賀県	6 時間 47分	6 時間 47分		
長崎県	8 時間 10分	8 時間 10分		
熊本県	7 時間 13分	7 時間 13分		
大分県	7 時間 10分	7 時間 10分		
宮崎県	9 時間 31分	9 時間 31分		
鹿児島県	7 時間 60分	7 時間 60分		
沖縄県	5 時間 34分	5 時間 34分		

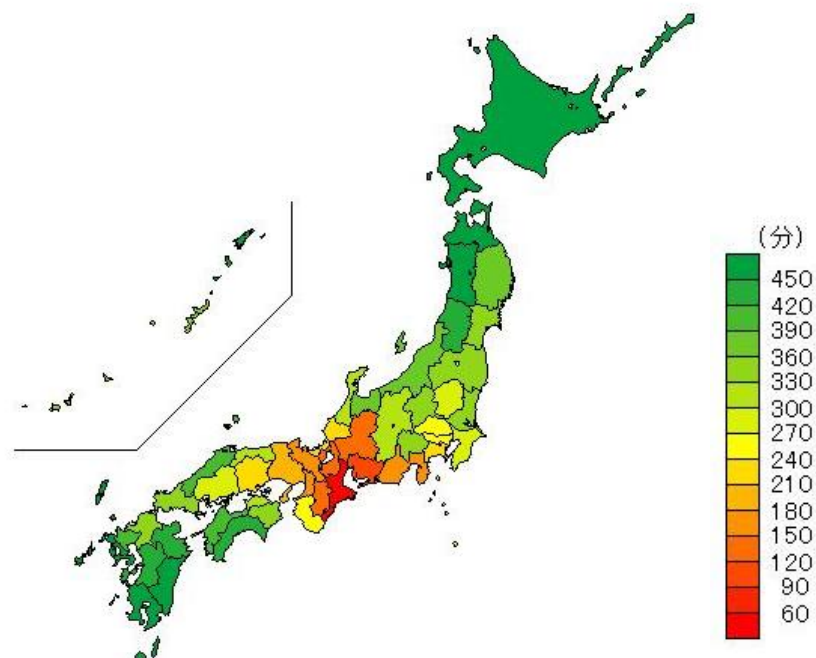
(資料) 国土交通省「NITAS (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道＋航空) モード」を利用。

図表V－1－2 亀山市から全国47都道府県への所要時間
【品川駅－名古屋駅間 開業時】



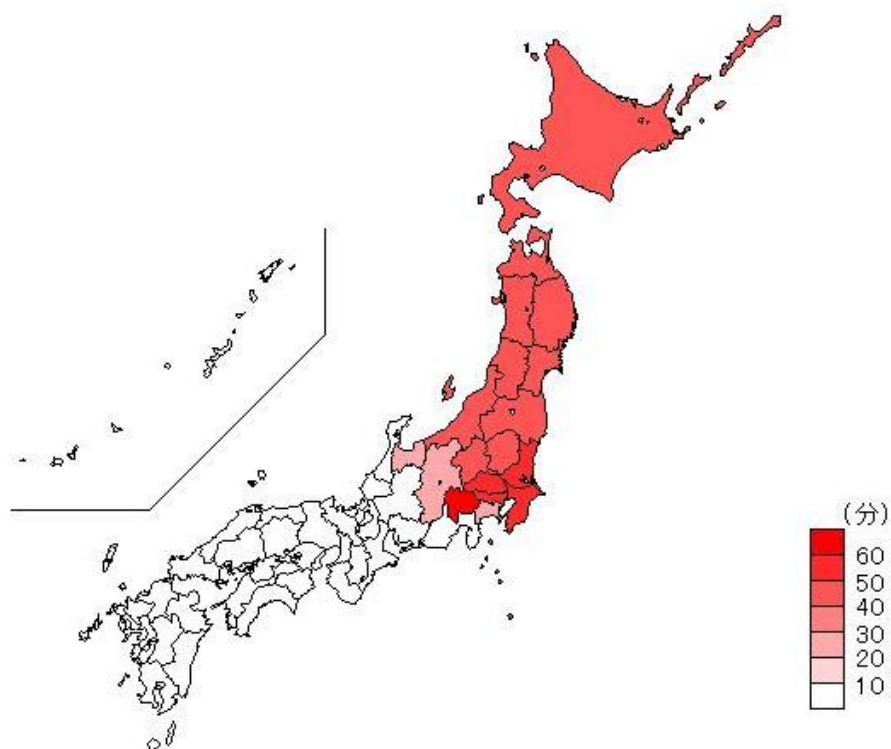
(参考：現在時点)



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道＋航空) モード」を利用。

図表Ⅴ－１－３ 亀山市からの所要時間における短縮効果
【品川駅－名古屋駅間 開業時と現在時点との差】



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道＋航空) モード」を利用。

②リニア（名古屋駅－新大阪駅間） 開業時

リニア中央新幹線の「名古屋駅－新大阪駅」間が開業すると、三重県（亀山市役所から三重県庁（津市）への所要時間を計測）を除く全ての都道府県において、亀山市からの所要時間が短縮する見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、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ったことに加え、亀山中間駅の開業により、①亀山・名古屋間の所要時間が短縮すると見込まれること（約 1 時間短縮すると仮定）、②亀山・大阪間の所要時間が短縮すると見込まれること（約 1 時間 40 分短縮すると仮定）、などが考えられる。なお、リニア中央新幹線利用における乗車駅・降車駅をみると、東海・北陸を除く東日本方面では「亀山中間駅乗車－品川駅降車」、東海・北陸方面では「亀山中間駅乗車－名古屋駅降車」、西日本方面では「亀山中間駅乗車－新大阪駅降車」が多くなっている。

所要時間が最も短縮するのは山梨県で、現在の「5 時間 34 分」から「2 時間 11 分」まで短縮（短縮時間：3 時間 23 分）する見込みである。このほか、東京都（短縮時間：2 時間 6 分）や埼玉県、千葉県（同：2 時間 1 分）など、東日本方面への所要時間において、1～2 時間程度の短縮効果が見込まれる。

他方、西日本方面への所要時間においては、熊本県や宮崎県、鹿児島県（短縮時間：1 時間 58 分）など、1～2 時間程度の短縮効果が窺える。

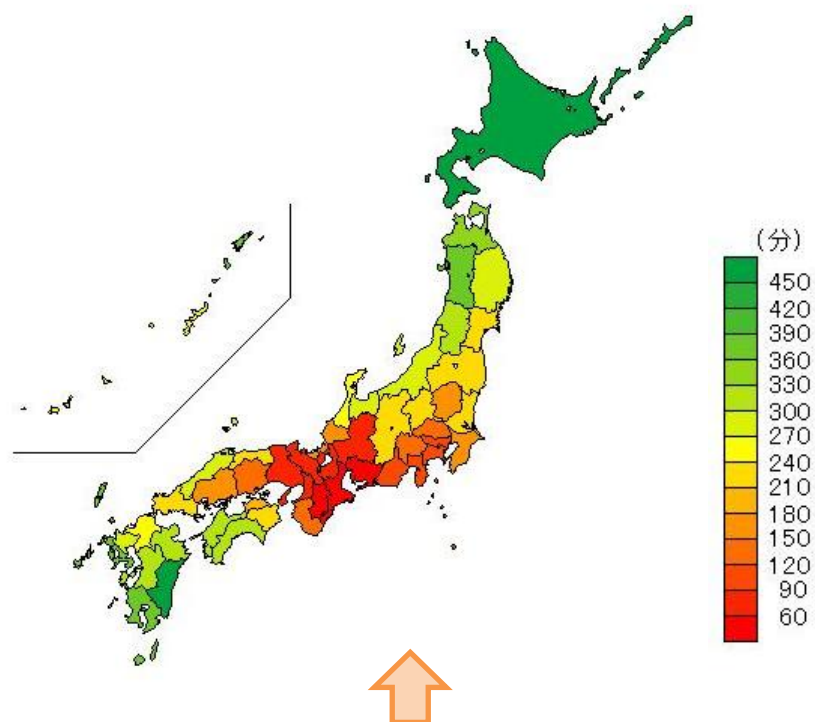
図表Ⅴ－１－４ 亀山市から全国 47 都道府県への所要時間の変化
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	降車駅
北海道	13 時間 47分	11 時間 54分	1 時間 53分	品川駅
青森県	7 時間 53分	5 時間 60分	1 時間 53分	品川駅
岩手県	6 時間 24分	4 時間 31分	1 時間 53分	品川駅
宮城県	5 時間 49分	3 時間 56分	1 時間 53分	品川駅
秋田県	8 時間 03分	6 時間 10分	1 時間 53分	品川駅
山形県	7 時間 03分	5 時間 10分	1 時間 53分	品川駅
福島県	5 時間 43分	3 時間 50分	1 時間 53分	品川駅
茨城県	5 時間 37分	3 時間 37分	2 時間 00分	品川駅
栃木県	4 時間 49分	2 時間 56分	1 時間 53分	品川駅
群馬県	5 時間 31分	3 時間 38分	1 時間 53分	品川駅
埼玉県	4 時間 18分	2 時間 17分	2 時間 01分	品川駅
千葉県	4 時間 32分	2 時間 31分	2 時間 01分	品川駅
東京都	4 時間 03分	1 時間 57分	2 時間 06分	品川駅
神奈川県	3 時間 34分	1 時間 57分	1 時間 37分	品川駅
新潟県	6 時間 30分	4 時間 37分	1 時間 53分	品川駅
富山県	6 時間 13分	4 時間 36分	1 時間 37分	品川駅
石川県	5 時間 12分	4 時間 03分	1 時間 09分	名古屋駅
福井県	3 時間 55分	2 時間 46分	1 時間 09分	名古屋駅
山梨県	5 時間 34分	2 時間 11分	3 時間 23分	山梨県駅
長野県	5 時間 15分	3 時間 41分	1 時間 34分	品川駅
岐阜県	2 時間 20分	1 時間 11分	1 時間 09分	名古屋駅
静岡県	2 時間 52分	1 時間 43分	1 時間 09分	名古屋駅
愛知県	1 時間 51分	42分	1 時間 09分	名古屋駅
三重県	53分	53分		
滋賀県	2 時間 21分	1 時間 27分	54分	新大阪駅
京都府	2 時間 39分	1 時間 24分	1 時間 15分	新大阪駅
大阪府	2 時間 56分	1 時間 09分	1 時間 47分	新大阪駅
兵庫県	3 時間 09分	1 時間 20分	1 時間 49分	新大阪駅
奈良県	2 時間 20分	38分	1 時間 42分	奈良県駅
和歌山県	4 時間 11分	2 時間 25分	1 時間 46分	新大阪駅
鳥取県	5 時間 25分	3 時間 36分	1 時間 49分	新大阪駅
島根県	6 時間 47分	4 時間 58分	1 時間 49分	新大阪駅
岡山県	3 時間 52分	2 時間 03分	1 時間 49分	新大阪駅
広島県	4 時間 42分	2 時間 53分	1 時間 49分	新大阪駅
山口県	5 時間 42分	3 時間 53分	1 時間 49分	新大阪駅
徳島県	5 時間 34分	3 時間 41分	1 時間 53分	新大阪駅
香川県	5 時間 07分	3 時間 18分	1 時間 49分	新大阪駅
愛媛県	6 時間 58分	5 時間 09分	1 時間 49分	新大阪駅
高知県	7 時間 03分	5 時間 14分	1 時間 49分	新大阪駅
福岡県	5 時間 49分	4 時間 00分	1 時間 49分	新大阪駅
佐賀県	6 時間 47分	4 時間 58分	1 時間 49分	新大阪駅
長崎県	8 時間 10分	6 時間 21分	1 時間 49分	新大阪駅
熊本県	7 時間 13分	5 時間 15分	1 時間 58分	新大阪駅
大分県	7 時間 10分	5 時間 21分	1 時間 49分	新大阪駅
宮崎県	9 時間 31分	7 時間 33分	1 時間 58分	新大阪駅
鹿児島県	7 時間 60分	6 時間 02分	1 時間 58分	新大阪駅
沖縄県	5 時間 34分	4 時間 25分	1 時間 09分	名古屋駅

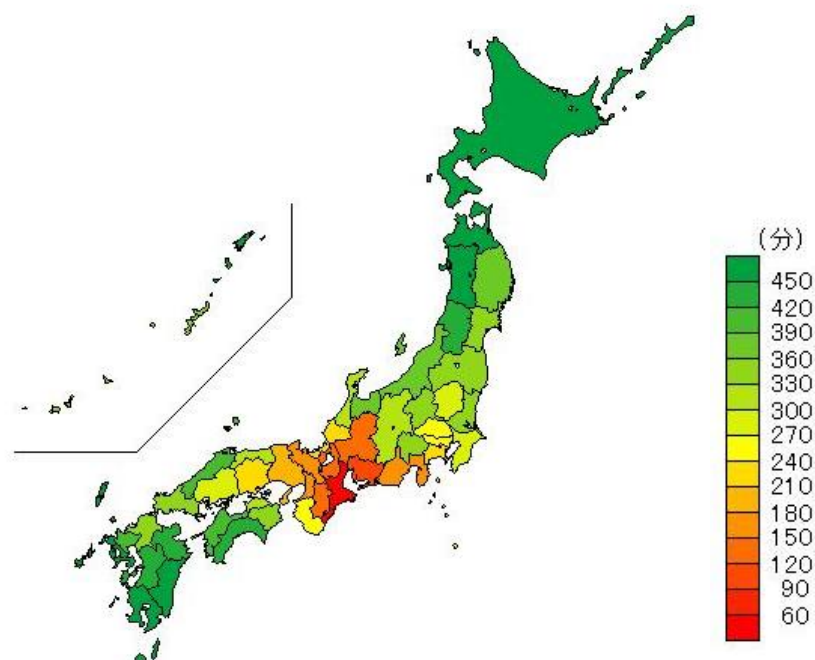
(資料) 国土交通省「NITAS (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道+航空) モード」を利用。

図表V－1－5 亀山市から全国47都道府県への所要時間
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】



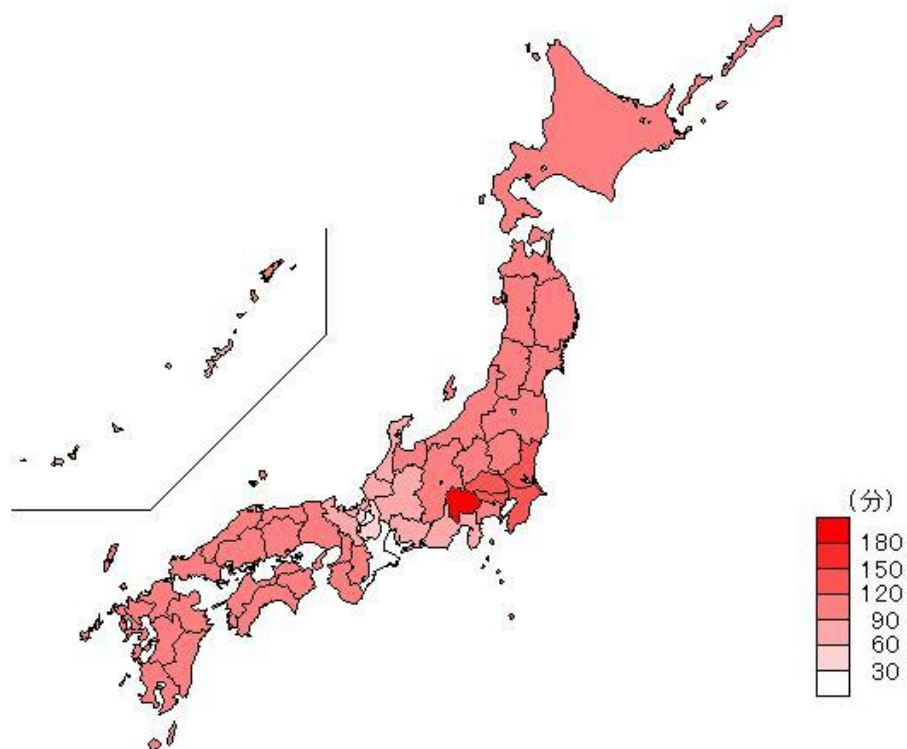
(参考：現在時点)



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道+航空) モード」を利用。

図表Ⅴ－１－６ 亀山市からの所要時間における短縮効果
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時と現時点との差】



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、沖縄県を除き「鉄道モード」を利用。沖縄県のみ「(鉄道+航空) モード」を利用。

【参考】 亀山市からリニア中間駅所在市への所要時間の変化

①、②での計測結果をみると、亀山市から全国 47 都道府県への経路において、品川駅・名古屋駅・新大阪駅を除く「リニア中間駅」で降車、かつ所要時間が最短となる経路は、山梨県（山梨県駅降車）および奈良県（奈良県駅降車）への経路の 2 つにとどまっている。この背景として、現在時点での鉄道網や鉄道ダイヤではリニア中間駅が所在する県であっても、リニア中間駅と県庁とのアクセス性が良いとは言えず、品川駅を経由する「迂回ルート」で所要時間が最短となっていることが窺える。

そこで、リニア中間駅降車による所要時間の短縮効果を把握するため、参考として、リニア中間駅の設置が決定している自治体 4 市（神奈川県相模原市、山梨県甲府市、長野県飯田市、岐阜県中津川市）を取り上げ、リニア中央新幹線開業時の亀山市からの所要時間を計測する。

なお、計測する経路の出発地は亀山市役所、目的地は 4 市役所とする。

- (イ) 品川駅－名古屋駅間が開業すると、4 市ともに亀山市からの所要時間が短縮する見込みである。所要時間が最も短縮するのは飯田市で、現在の「4 時間 58 分」から「2 時間 47 分」まで短縮（短縮時間：2 時間 11 分）する見込みである。他の市についても 40 分～2 時間程度の短縮効果が見込まれる。
- (ロ) 名古屋駅－新大阪駅間が開業すると、4 市ともに亀山市からの所要時間がさらに短縮する見込みである。所要時間が最も短縮するのは飯田市で、「1 時間 22 分」まで短縮（短縮時間：3 時間 36 分）する見込みである。他の市をみると、中津川市への所要時間は 1 時間を切る見込みである。

図表 V－1－7 亀山市からリニア中間駅所在市への所要時間の変化

【品川駅－名古屋駅 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	降車駅
相模原市	3 時間 53 分	3 時間 08 分	45 分	神奈川県駅
甲府市	5 時間 34 分	3 時間 36 分	1 時間 58 分	山梨県駅
飯田市	4 時間 58 分	2 時間 47 分	2 時間 11 分	長野県駅
中津川市	3 時間 03 分	2 時間 20 分	43 分	岐阜県駅

【名古屋駅－新大阪駅 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	降車駅
相模原市	3 時間 53 分	1 時間 43 分	2 時間 10 分	神奈川県駅
甲府市	5 時間 34 分	2 時間 11 分	3 時間 23 分	山梨県駅
飯田市	4 時間 58 分	1 時間 22 分	3 時間 36 分	長野県駅
中津川市	3 時間 03 分	55 分	2 時間 08 分	岐阜県駅

(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、「鉄道モード」を利用。

(2) 三重県内 29 市町から東京・大阪への所要時間の変化

ここでは、計測経路 2（三重県内 29 市町から東京・大阪への経路）について、所要時間を計測し、三重県内各地から東京・大阪へのアクセス性の変化を定量的に把握する。

なお、計測経路において、出発地は 29 市役所・町役場、目的地は東京都庁および大阪府庁とする。

①東京への所要時間の変化

(イ) 品川駅－名古屋駅間 開業時

リニア中央新幹線の「品川駅－名古屋駅」間が開業すると、全ての市町において、東京への所要時間が 1 時間程度短縮する見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、東京・名古屋間の移動が、新幹線（名古屋駅－東京駅間の所要時間：約 1 時間 40 分）からリニア中央新幹線（名古屋駅－品川駅間の所要時間：約 40 分）に切り替わったことが考えられる。なお、リニア中央新幹線利用における乗車駅・降車駅は、全ての市町において「名古屋駅乗車－品川駅降車」となっている。

図表Ⅴ－１－８ 三重県内 29 市町から東京への所要時間の変化
【品川駅－名古屋駅間 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間
北勢地域			
亀山市	4 時間 03分	3 時間 06分	57分
四日市市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分
桑名市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分
鈴鹿市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分
いなべ市	4 時間 00分	3 時間 03分	57分
木曽岬町	3 時間 08分	2 時間 11分	57分
東員町	3 時間 54分	2 時間 57分	57分
菰野町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分
朝日町	3 時間 28分	2 時間 30分	58分
川越町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分
伊賀地域			
名張市	4 時間 30分	3 時間 33分	57分
伊賀市	5 時間 23分	4 時間 25分	57分
中南勢地域			
津市	3 時間 50分	2 時間 53分	57分
松阪市	4 時間 12分	3 時間 15分	57分
多気町	4 時間 20分	3 時間 23分	57分
明和町	4 時間 37分	3 時間 40分	57分
大台町	4 時間 50分	3 時間 53分	57分
伊勢志摩地域			
伊勢市	4 時間 24分	3 時間 27分	57分
鳥羽市	4 時間 55分	3 時間 58分	57分
志摩市	5 時間 06分	4 時間 09分	57分
玉城町	4 時間 55分	3 時間 58分	57分
度会町	5 時間 07分	4 時間 09分	57分
大紀町	4 時間 56分	3 時間 59分	57分
南伊勢町	5 時間 15分	4 時間 18分	57分
東紀州地域			
尾鷲市	5 時間 38分	4 時間 41分	57分
熊野市	6 時間 06分	5 時間 09分	57分
紀北町	5 時間 18分	4 時間 21分	57分
御浜町	6 時間 52分	5 時間 55分	57分
紀宝町	6 時間 35分	5 時間 38分	57分

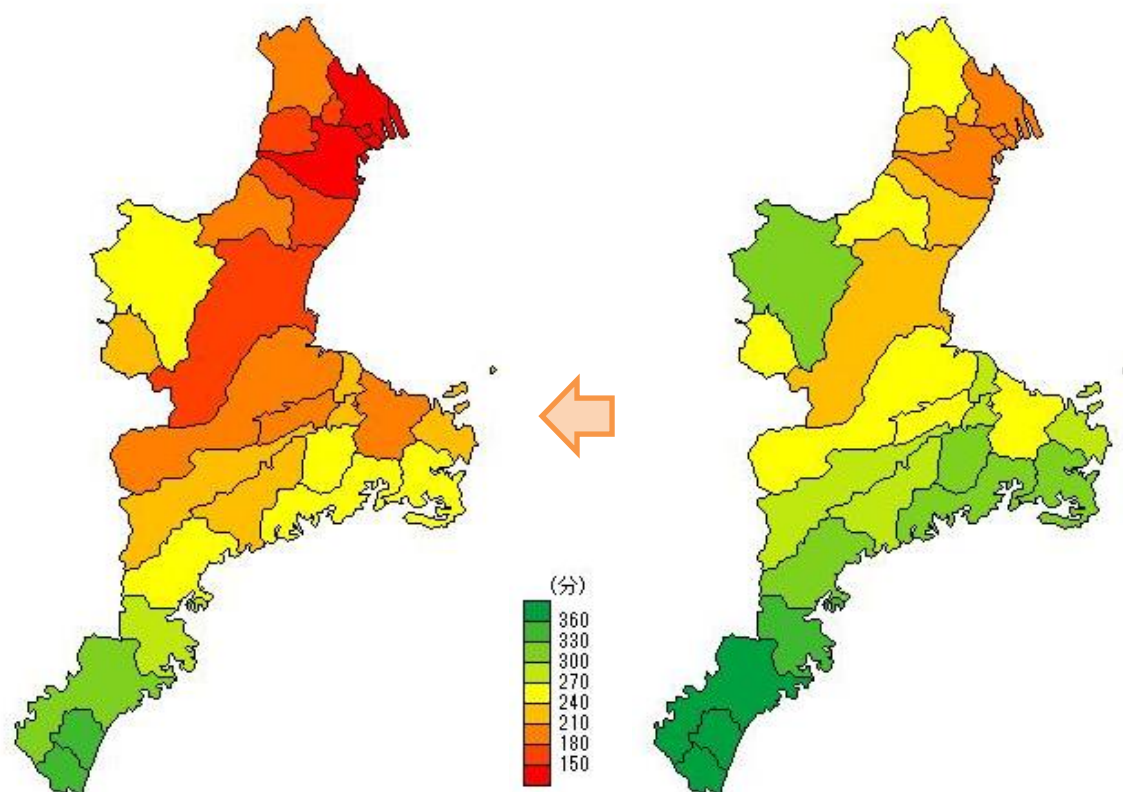
(資料) 国土交通省「NITAS (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、「鉄道モード」を利用。

図表V－1－9 三重県内 29 市町から東京への所要時間

【品川駅－名古屋駅間 開業時】

(参考：現在時点)



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索には、「鉄道モード」を利用。

(d) 名古屋駅－新大阪駅間 開業時

リニア中央新幹線の「名古屋駅－新大阪駅」間が開業すると、所要時間が最短となる経路として、a. 名古屋駅乗車でリニア利用（品川駅－名古屋駅間 開業時と同じ経路）、b. 亀山中間駅乗車でリニア利用、の2つが考えられる。

また、亀山市にリニア中間駅を設置する利点として、亀山中間駅でのパーク＆ライド（駅までは自動車を利用、自動車を駐車させた後は鉄道などを利用して目的地に移動するシステム）による時間短縮効果が考えられる。そこで、c. 亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク＆ライド実施）、についても考察する。

名古屋駅乗車時と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅までは鉄道を利用）

経路 a、b を比較すると、名古屋駅乗車時に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、亀山市、伊賀市、中南勢地域の一部（津市、明和町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町）となっている。なお、名古屋駅乗車時との所要時間の差をみると、亀山市が1時間9分、伊賀市が41分、その他が5～10分程度となる見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、これらの市町から名古屋への移動において、リニア中央新幹線を利用しない伊勢湾沿岸部経路（現時点の経路）に比べ、「亀山中間駅－名古屋駅」間のリニア中央新幹線利用を含めた内陸部経路の所要時間が短くなっていることが考えられる。

名古屋駅乗車時と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅でのパーク＆ライドを考慮）

経路 a、b、c を比較すると、名古屋駅乗車時に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、北勢地域の一部（四日市市、桑名市、木曽岬町、朝日町、川越町）を除く全ての市町となっている。とりわけ、亀山中間駅までは、鉄道などを利用する経路に比べ、パーク＆ライドを実施する経路の所要時間が短くなっている。

名古屋駅乗車時との所要時間の差をみると、パーク＆ライドを実施する経路で伊賀市が1時間54分、御浜町が1時間44分となっており、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町、大紀町、南伊勢町）や東紀州地域を中心に、亀山市と同程度の短縮効果が見込まれる。

所要時間短縮の背景を探ると、これらの市町から名古屋への移動において、鉄道などによる伊勢湾沿岸部経路（現時点の経路）に比べ、亀山中間駅までの自動車利用および「亀山中間駅－名古屋駅」間のリニア中央新幹線利用を含めた内陸部経路の所要時間が短くなっていることが考えられる。

図表V-1-10 三重県内29市町から東京への所要時間の変化

【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

経路a：名古屋駅乗車でリニア利用（品川駅－名古屋駅間 開業時から変化なし）

経路b：亀山中間駅乗車でリニア利用

経路c：亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク&ライド実施）

	現在時点	経路a	経路b	経路c
北勢地域				
亀山市	4 時間 03分	3 時間 06分	1 時間 57分	1 時間 58分
四日市市	3 時間 19分	2 時間 22分	2 時間 54分	2 時間 33分
桑名市	3 時間 08分	2 時間 11分	3 時間 10分	2 時間 42分
鈴鹿市	3 時間 41分	2 時間 44分	3 時間 20分	2 時間 22分
いなべ市	4 時間 00分	3 時間 03分	4 時間 02分	2 時間 52分
木曽岬町	3 時間 08分	2 時間 11分	3 時間 26分	2 時間 48分
東員町	3 時間 54分	2 時間 57分	3 時間 56分	2 時間 43分
菰野町	3 時間 51分	2 時間 54分	3 時間 59分	2 時間 30分
朝日町	3 時間 28分	2 時間 30分	3 時間 05分	2 時間 38分
川越町	3 時間 26分	2 時間 29分	3 時間 08分	2 時間 41分
伊賀地域				
名張市	4 時間 30分	3 時間 33分	3 時間 53分	2 時間 53分
伊賀市	5 時間 23分	4 時間 25分	3 時間 45分	2 時間 31分
中南勢地域				
津市	3 時間 50分	2 時間 53分	2 時間 49分	2 時間 26分
松阪市	4 時間 12分	3 時間 15分	3 時間 15分	2 時間 44分
多気町	4 時間 20分	3 時間 23分	3 時間 33分	2 時間 50分
明和町	4 時間 37分	3 時間 40分	3 時間 40分	2 時間 60分
大台町	4 時間 50分	3 時間 53分	4 時間 02分	2 時間 54分
伊勢志摩地域				
伊勢市	4 時間 24分	3 時間 27分	3 時間 36分	2 時間 58分
鳥羽市	4 時間 55分	3 時間 58分	4 時間 10分	3 時間 10分
志摩市	5 時間 06分	4 時間 09分	4 時間 31分	3 時間 28分
玉城町	4 時間 55分	3 時間 58分	3 時間 47分	2 時間 55分
度会町	5 時間 07分	4 時間 09分	3 時間 58分	2 時間 54分
大紀町	4 時間 56分	3 時間 59分	4 時間 09分	2 時間 55分
南伊勢町	5 時間 15分	4 時間 18分	4 時間 40分	3 時間 11分
東紀州地域				
尾鷲市	5 時間 38分	4 時間 41分	5 時間 03分	3 時間 26分
熊野市	6 時間 06分	5 時間 09分	5 時間 31分	3 時間 59分
紀北町	5 時間 18分	4 時間 21分	4 時間 43分	3 時間 08分
御浜町	6 時間 52分	5 時間 55分	6 時間 17分	4 時間 11分
紀宝町	6 時間 35分	5 時間 38分	5 時間 60分	4 時間 22分

1 時間 00分：所要時間が最も短い

1 時間 00分：所要時間が2番目に短い

（資料）国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

（注）経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

図表Ⅴ－１－１１ 三重県内 29 市町から東京への所要時間の経路別比較
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

経路a：名古屋駅乗車でリニア利用（品川駅－名古屋駅間 開業時から変化なし）

経路b：亀山中間駅乗車でリニア利用

経路c：亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク＆ライド実施）

【現在時点からの短縮時間】

【名古屋駅乗車時(a)との所要時間の差】

	経路b	経路c
北勢地域		
亀山市	2 時間 06分	2 時間 06分
四日市市	25分	46分
桑名市	(02分)	26分
鈴鹿市	21分	1 時間 19分
いなべ市	(02分)	1 時間 08分
木曽岬町	(18分)	21分
東員町	(02分)	1 時間 11分
菰野町	(08分)	1 時間 21分
朝日町	23分	50分
川越町	18分	46分
伊賀地域		
名張市	37分	1 時間 37分
伊賀市	1 時間 38分	2 時間 51分
中南勢地域		
津市	1 時間 01分	1 時間 24分
松阪市	57分	1 時間 28分
多気町	47分	1 時間 31分
明和町	57分	1 時間 37分
大台町	49分	1 時間 57分
伊勢志摩地域		
伊勢市	48分	1 時間 26分
鳥羽市	45分	1 時間 45分
志摩市	35分	1 時間 38分
玉城町	1 時間 08分	2 時間 01分
度会町	1 時間 08分	2 時間 12分
大紀町	47分	2 時間 00分
南伊勢町	35分	2 時間 04分
東紀州地域		
尾鷲市	35分	2 時間 12分
熊野市	35分	2 時間 07分
紀北町	35分	2 時間 10分
御浜町	35分	2 時間 41分
紀宝町	35分	2 時間 13分

	経路b	経路c
北勢地域		
亀山市	1 時間 09分	1 時間 09分
四日市市	(32分)	(11分)
桑名市	(59分)	(31分)
鈴鹿市	(36分)	22分
いなべ市	(59分)	11分
木曽岬町	(1 時間 15分)	(37分)
東員町	(59分)	14分
菰野町	(1 時間 05分)	24分
朝日町	(35分)	(08分)
川越町	(39分)	(12分)
伊賀地域		
名張市	(20分)	39分
伊賀市	41分	1 時間 54分
中南勢地域		
津市	04分	27分
松阪市	00分	31分
多気町	(10分)	34分
明和町	00分	40分
大台町	(09分)	60分
伊勢志摩地域		
伊勢市	(09分)	29分
鳥羽市	(12分)	48分
志摩市	(22分)	41分
玉城町	11分	1 時間 03分
度会町	11分	1 時間 15分
大紀町	(10分)	1 時間 03分
南伊勢町	(22分)	1 時間 07分
東紀州地域		
尾鷲市	(22分)	1 時間 15分
熊野市	(22分)	1 時間 10分
紀北町	(22分)	1 時間 13分
御浜町	(22分)	1 時間 44分
紀宝町	(22分)	1 時間 16分

（資料）国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

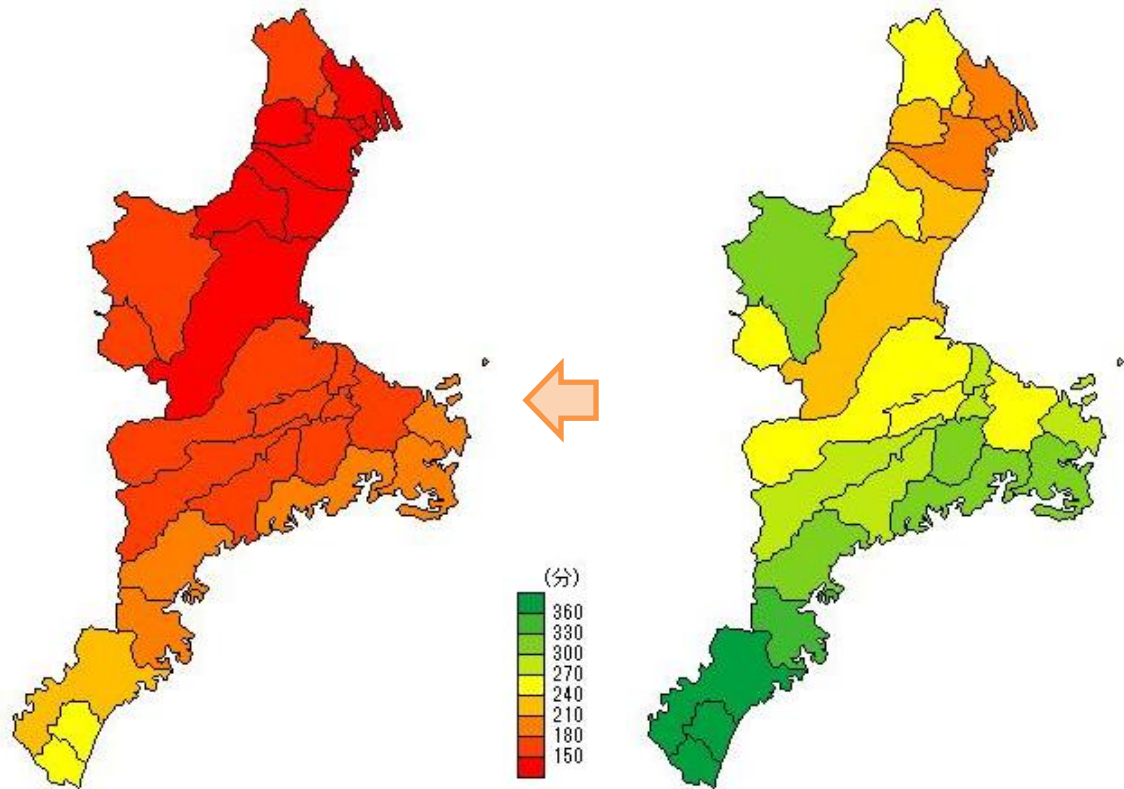
（注1）経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

（注2）括弧のある値はマイナスであり、比較対象より経路b、cの所要時間が長いことを示している。

図表V－1－12 三重県内29市町から東京への所要時間

【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

(参考：現在時点)

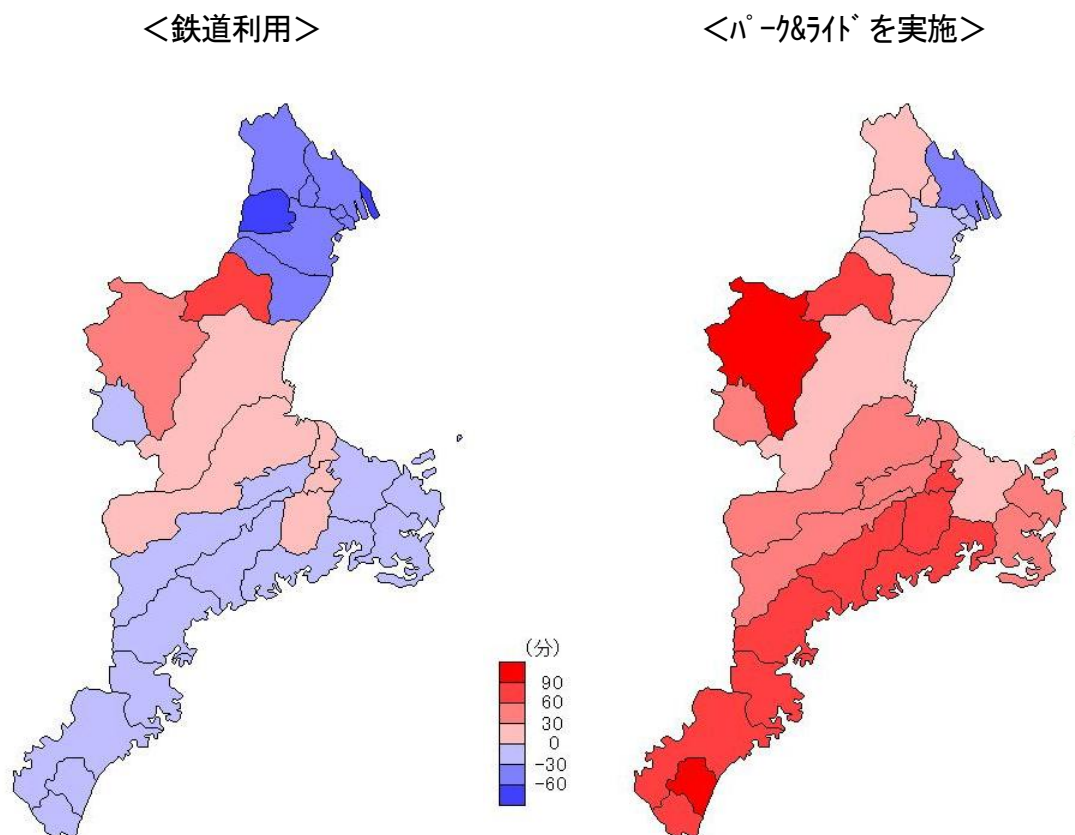


(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

(注2) a、b、cの3経路のうち、最も短い所要時間を示している。

図表V－1－13 東京への所要時間における亀山中間駅乗車時の短縮効果
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時、名古屋駅乗車時との所要時間の差】



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

(注2) マイナス値は、比較対象より経路b、cの所要時間が長いことを示している。

②大阪への所要時間の変化

(イ) 品川駅－名古屋駅間 開業時

リニア中央新幹線の「品川駅－名古屋駅」間が開業した場合、全ての市町において、リニア中央新幹線利用により大阪への所要時間が最短となる経路はなく、結果として所要時間に変化はみられない。

図表V－１－１４ 三重県内 29 市町から大阪への所要時間の変化
【品川駅－名古屋駅間 開業時】

	現在時点	リニア開業時	短縮時間
北勢地域			
亀山市	2 時間 56分	2 時間 56分	00分
四日市市	2 時間 23分	2 時間 23分	00分
桑名市	2 時間 12分	2 時間 12分	00分
鈴鹿市	2 時間 45分	2 時間 45分	00分
いなべ市	3 時間 04分	3 時間 04分	00分
木曽岬町	2 時間 12分	2 時間 12分	00分
東員町	2 時間 57分	2 時間 57分	00分
菰野町	2 時間 55分	2 時間 55分	00分
朝日町	2 時間 32分	2 時間 32分	00分
川越町	2 時間 30分	2 時間 30分	00分
伊賀地域			
名張市	1 時間 36分	1 時間 36分	00分
伊賀市	2 時間 24分	2 時間 24分	00分
中南勢地域			
津市	2 時間 12分	2 時間 12分	00分
松阪市	2 時間 22分	2 時間 22分	00分
多気町	3 時間 00分	3 時間 00分	00分
明和町	2 時間 47分	2 時間 47分	00分
大台町	3 時間 32分	3 時間 32分	00分
伊勢志摩地域			
伊勢市	2 時間 33分	2 時間 33分	00分
鳥羽市	3 時間 03分	3 時間 03分	00分
志摩市	3 時間 10分	3 時間 10分	00分
玉城町	3 時間 14分	3 時間 14分	00分
度会町	3 時間 25分	3 時間 25分	00分
大紀町	3 時間 39分	3 時間 39分	00分
南伊勢町	3 時間 20分	3 時間 20分	00分
東紀州地域			
尾鷲市	4 時間 21分	4 時間 21分	00分
熊野市	4 時間 49分	4 時間 49分	00分
紀北町	4 時間 01分	4 時間 01分	00分
御浜町	5 時間 21分	5 時間 21分	00分
紀宝町	4 時間 40分	4 時間 40分	00分

(資料) 国土交通省「N I T A S (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。

(d) 名古屋駅－新大阪駅間 開業時

リニア中央新幹線の「名古屋駅－新大阪駅」間が開業すると、所要時間が最短となる経路として、現在時点の経路のほか、a. 名古屋駅乗車でリニア利用、b. 亀山中間駅乗車でリニア利用、の2つが考えられる。

また、東京への所要時間についての分析と同様、c. 亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク＆ライド実施）、についても考察する。

現在時点と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅までは鉄道を利用）

現在時点の経路および経路bを比較すると、現在時点に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、北勢地域の一部（亀山市、四日市市、鈴鹿市、朝日町、川越町）、中南勢地域の一部（津市、多気町、大台町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町、大紀町）、東紀州地域の一部（尾鷲市、熊野市、紀北町）となっている。なお、現在時点からの短縮時間をみると、亀山市（1時間47分）を除き10～20分程度となる見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、現在時点で大阪への経路が、①名古屋駅乗車で新幹線を利用する経路、②松阪経由で近鉄大阪線を利用する経路、となっている市町の一部において、「亀山中間駅－新大阪駅」間のリニア中央新幹線利用により、わずかながら所要時間が短縮したと考えられる。

一方、伊賀地域では、所要時間に変化はみられない。

現在時点と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅でのパーク＆ライドを考慮）

現在時点の経路、経路b、cを比較すると、現在時点に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、名張市を除く全ての市町となっている。とりわけ、亀山中間駅までは、鉄道などを利用する経路に比べ、パーク＆ライドを実施する経路の所要時間が短くなっている。

現在時点からの短縮時間をみると、パーク＆ライドを実施する経路で御浜町が1時間58分、亀山市が1時間47分、尾鷲市が1時間43分、紀北町が1時間41分となっており、東紀州地域を中心に、亀山市と同程度の短縮効果が見込まれる。

所要時間短縮の背景を探ると、鉄道利用による亀山への移動距離が、道路利用よりも長くなっている市町において、パーク＆ライド実施により所要時間が短縮したと考えられる。

名古屋駅乗車時と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅までは鉄道を利用）

経路 a、b を比較すると、名古屋駅乗車時に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、亀山市のほか、伊賀・中南勢・伊勢志摩・東紀州地域の全ての市町となっている。なお、名古屋駅乗車時との所要時間の差をみると、亀山市が 1 時間 37 分、伊賀市が 1 時間 9 分となる見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、これらの市町から名古屋への移動において、リニアを利用しない伊勢湾沿岸部経路（現時点の経路）に比べ、「亀山中間駅－名古屋駅」間のリニア中央新幹線利用を含めた内陸部経路の所要時間が短くなっていることが考えられる。

名古屋駅乗車時と亀山中間駅乗車時との比較（亀山中間駅でのパーク＆ライドを考慮）

経路 a、b、c を比較すると、名古屋駅乗車時に比べ、亀山中間駅乗車時の所要時間が短い市町は、北勢地域の一部（桑名市、木曽岬町）を除く全ての市町となっている。とりわけ、亀山中間駅までは、鉄道などを利用する経路に比べ、パーク＆ライドを実施する経路の所要時間が短くなっている。

名古屋駅乗車時との所要時間の差をみると、パーク＆ライドを実施する経路で伊賀市が 2 時間 22 分、御浜町が 2 時間 12 分となる見込みである。

所要時間短縮の背景を探ると、これらの市町から名古屋への移動において、鉄道などによる伊勢湾沿岸部経路（現時点）に比べ、亀山中間駅までの自動車利用および「亀山中間駅－名古屋駅」間のリニア中央新幹線利用を含めた内陸部経路の所要時間が短くなっていることが考えられる。

図表V-1-15 三重県内29市町から大阪への所要時間の変化

【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

経路a：名古屋駅乗車でリニア利用

経路b：亀山中間駅乗車でリニア利用

経路c：亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク＆ライド実施）

	現在時点	経路a	経路b	経路c
北勢地域				
亀山市	2 時間 56分	2 時間 46分	1 時間 09分	1 時間 10分
四日市市	2 時間 23分	2 時間 02分	2 時間 06分	1 時間 45分
桑名市	2 時間 12分	1 時間 51分	2 時間 22分	1 時間 54分
鈴鹿市	2 時間 45分	2 時間 24分	2 時間 32分	1 時間 34分
いなべ市	3 時間 04分	2 時間 43分	3 時間 14分	2 時間 04分
木曽岬町	2 時間 12分	1 時間 51分	2 時間 38分	1 時間 60分
東員町	2 時間 57分	2 時間 37分	3 時間 08分	1 時間 55分
菰野町	2 時間 55分	2 時間 34分	3 時間 11分	1 時間 42分
朝日町	2 時間 32分	2 時間 10分	2 時間 17分	1 時間 50分
川越町	2 時間 30分	2 時間 09分	2 時間 20分	1 時間 53分
伊賀地域				
名張市	1 時間 36分	3 時間 13分	3 時間 05分	2 時間 05分
伊賀市	2 時間 24分	4 時間 05分	2 時間 57分	1 時間 43分
中南勢地域				
津市	2 時間 12分	2 時間 33分	2 時間 01分	1 時間 38分
松阪市	2 時間 22分	2 時間 55分	2 時間 27分	1 時間 56分
多気町	3 時間 00分	3 時間 03分	2 時間 45分	2 時間 02分
明和町	2 時間 47分	3 時間 20分	2 時間 52分	2 時間 12分
大台町	3 時間 32分	3 時間 33分	3 時間 14分	2 時間 06分
伊勢志摩地域				
伊勢市	2 時間 33分	3 時間 07分	2 時間 48分	2 時間 10分
鳥羽市	3 時間 03分	3 時間 38分	3 時間 22分	2 時間 22分
志摩市	3 時間 10分	3 時間 49分	3 時間 43分	2 時間 40分
玉城町	3 時間 14分	3 時間 38分	2 時間 59分	2 時間 07分
度会町	3 時間 25分	3 時間 49分	3 時間 10分	2 時間 06分
大紀町	3 時間 39分	3 時間 39分	3 時間 21分	2 時間 07分
南伊勢町	3 時間 20分	3 時間 58分	3 時間 52分	2 時間 23分
東紀州地域				
尾鷲市	4 時間 21分	4 時間 21分	4 時間 15分	2 時間 38分
熊野市	4 時間 49分	4 時間 49分	4 時間 43分	3 時間 11分
紀北町	4 時間 01分	4 時間 01分	3 時間 55分	2 時間 20分
御浜町	5 時間 21分	5 時間 35分	5 時間 29分	3 時間 23分
紀宝町	4 時間 40分	5 時間 18分	5 時間 12分	3 時間 34分

1 時間 00分：所要時間が最も短い

1 時間 00分：所要時間が2番目に短い

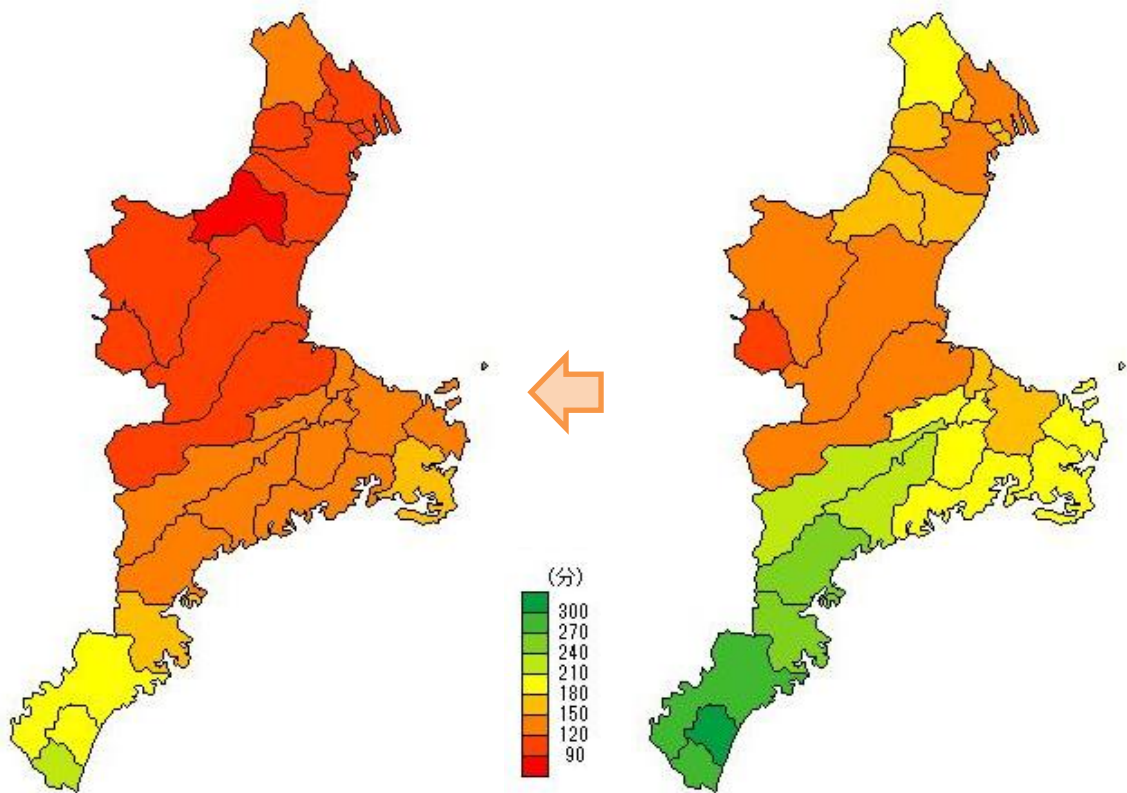
(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

図表V－1－16 三重県内29市町から大阪への所要時間

【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

(参考：現在時点)



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

(注2) 現在時点、a、b、cの4経路のうち、最も短い所要時間を示している。

図表Ⅴ－１－１７ 三重県内 29 市町から大阪への所要時間の経路別比較
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時】

経路a：名古屋駅乗車でリニア利用

経路b：亀山中間駅乗車でリニア利用

経路c：亀山中間駅乗車でリニア利用（亀山中間駅でパーク＆ライド実施）

【現在時点からの短縮時間】

【名古屋駅乗車時(a)からの短縮時間】

	経路b	経路c
北勢地域		
亀山市	1 時間 47分	1 時間 47分
四日市市	17分	38分
桑名市	(10分)	18分
鈴鹿市	13分	1 時間 11分
いなべ市	(10分)	1 時間 00分
木曽岬町	(26分)	13分
東員町	(10分)	1 時間 03分
菰野町	(16分)	1 時間 13分
朝日町	15分	42分
川越町	10分	37分
伊賀地域		
名張市	(1 時間 29分)	(30分)
伊賀市	(33分)	41分
中南勢地域		
津市	11分	34分
松阪市	(05分)	26分
多気町	15分	58分
明和町	(05分)	35分
大台町	18分	1 時間 26分
伊勢志摩地域		
伊勢市	(15分)	23分
鳥羽市	(19分)	40分
志摩市	(33分)	30分
玉城町	15分	1 時間 07分
度会町	15分	1 時間 19分
大紀町	18分	1 時間 31分
南伊勢町	(32分)	57分
東紀州地域		
尾鷲市	06分	1 時間 43分
熊野市	06分	1 時間 38分
紀北町	06分	1 時間 41分
御浜町	(08分)	1 時間 58分
紀宝町	(32分)	1 時間 06分

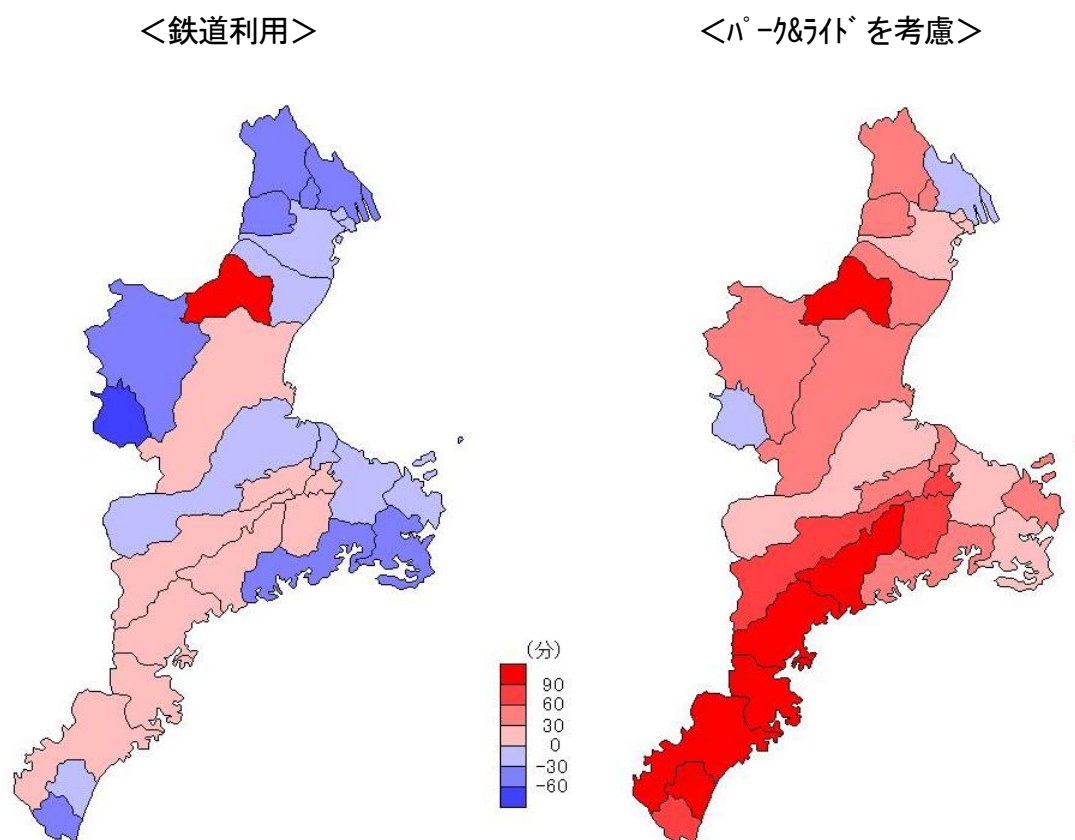
	経路b	経路c
北勢地域		
亀山市	1 時間 37分	1 時間 37分
四日市市	(04分)	17分
桑名市	(31分)	(03分)
鈴鹿市	(08分)	50分
いなべ市	(31分)	39分
木曽岬町	(47分)	(09分)
東員町	(31分)	42分
菰野町	(37分)	52分
朝日町	(07分)	20分
川越町	(11分)	16分
伊賀地域		
名張市	08分	1 時間 07分
伊賀市	1 時間 09分	2 時間 22分
中南勢地域		
津市	32分	55分
松阪市	28分	59分
多気町	18分	1 時間 02分
明和町	28分	1 時間 08分
大台町	20分	1 時間 28分
伊勢志摩地域		
伊勢市	19分	57分
鳥羽市	16分	1 時間 16分
志摩市	06分	1 時間 09分
玉城町	39分	1 時間 31分
度会町	39分	1 時間 43分
大紀町	18分	1 時間 31分
南伊勢町	06分	1 時間 35分
東紀州地域		
尾鷲市	06分	1 時間 43分
熊野市	06分	1 時間 38分
紀北町	06分	1 時間 41分
御浜町	06分	2 時間 12分
紀宝町	06分	1 時間 44分

（資料）国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

（注1）経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

（注2）括弧のある値はマイナスであり、比較対象より経路b、cの所要時間が長いことを示している。

図表V－1－18 大阪への所要時間における亀山中間駅乗車時の短縮効果
【名古屋駅－新大阪駅間 開業時、現在時点もしくは名古屋駅乗車時との所要時間の差】



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、経路cについては、「道路モード」で29市役所・町役場から亀山中間駅までの所要時間を再計測。

(注2) 比較対象は、現在時点の経路および経路aのうち所要時間が短い経路。

(注3) マイナス値は、比較対象より経路b、cの所要時間が長いことを示している。

2. 時間短縮による期待エリアの把握

リニア中央新幹線の名古屋駅―新大阪駅間開業に伴い、亀山市内に亀山中間駅が設置された場合、同駅利用によるアクセス性の向上は亀山市や三重県に留まらず、滋賀県や奈良県の一部のエリアなど、隣接府県にも波及すると見込まれる。

以下では、亀山市内にリニア中間駅が設置された場合の周辺新幹線・リニア駅との位置関係を確認したうえで、同駅の利用により東京・大阪への所要時間が短縮される「期待エリア」を示し、亀山中間駅設置の効果がどのように波及するのかを把握する。

（１）亀山中間駅と周辺新幹線・リニア駅との位置関係

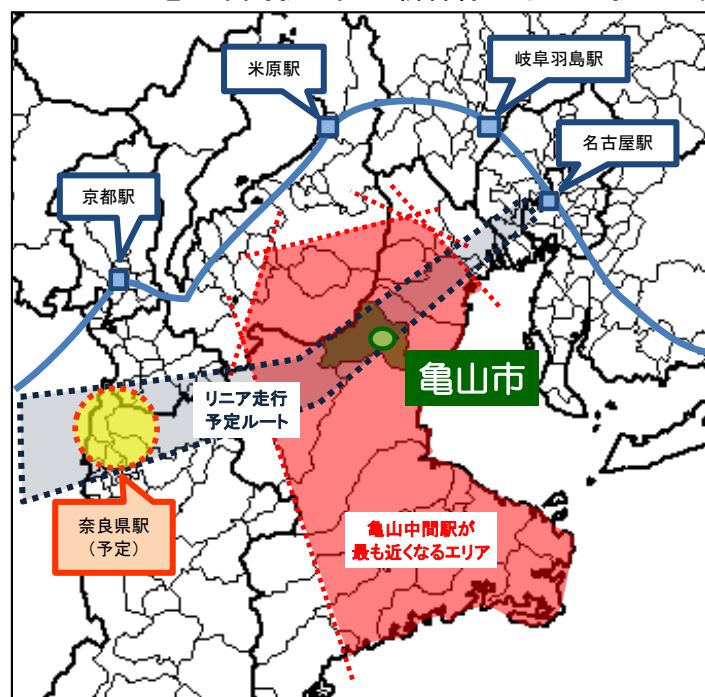
亀山中間駅と周辺の既存新幹線駅（名古屋駅、岐阜羽島駅、米原駅、京都駅）およびリニア中央新幹線の奈良県駅（奈良市、大和郡山市、生駒市の３市が設置を要望）との位置関係をみると、次のようなことが窺える。

亀山市は名古屋駅と奈良県駅設置予定エリアとを結ぶ直線上にあり、亀山中間駅が設置されると、両駅のほぼ中間に位置することになる。また、周辺の既存新幹線駅から一定程度の距離があり、亀山中間駅は新幹線駅の「空白エリア」に設置されることになる。

これらを踏まえ、三重県内でのリニア駅設置について考察すると、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既存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、などの点から、亀山市がリニア中間駅の設置に適した土地であることが窺える。

直線距離で周辺新幹線・リニア駅より亀山中間駅が近くなるエリアは下図の通りとなる。このエリアには、三重県のほか、滋賀県の一部（甲賀地域など）が含まれる。

図表Ⅴ－２－１ 亀山中間駅と他の新幹線・リニア駅との位置関係



（２）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

時間短縮による期待エリアを把握するため、亀山中間駅乗車による東京・大阪への所要時間が、周辺の新幹線・リニア駅乗車時よりも短くなるエリア（以下、亀山中間駅優位圏）について考察する。

東京・大阪への所要時間を算出するにあたり、対象となる地域は、三重県および隣接府県（岐阜県、愛知県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県）の全市区町村とする。なお、計測経路の出発地は対象地域の市区役所・町村役場、目的地は東京都庁・大阪府庁とする。

比較対象となる新幹線・リニア駅は、①名古屋駅－新大阪駅間のリニア駅（名古屋駅、奈良県駅、新大阪駅）、②名古屋駅－新大阪駅間の既存新幹線駅（名古屋駅、岐阜羽島駅、米原駅、京都駅、新大阪駅）とする。このため、リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない点に留意する必要がある。

リニア中央新幹線の開業進捗度合については、品川駅－名古屋駅間、名古屋駅－新大阪駅間ともに開業しているものとする。

亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅で乗車する経路については、鉄道利用による乗車駅への移動に加えて、地方部に駅を設置することの利点として、パーク＆ライドによる所要時間の短縮効果を考慮する。

所要時間が最短となる経路の探索には、主に、国土交通省が開発した「N I T A S（全国総合交通分析システム）」を利用し、リニア中央新幹線での移動時間やリニア駅の位置に対する仮定を置いたうえで、所要時間を計測する。

リニア中央新幹線開業による効果を把握するため、将来の時点においても、リニア中央新幹線の利用以外はN I T A Sで設定された現在時点（道路：2015年3月時点、その他交通：2016年2月時点）の経路を通過するものとする。

①東京への所要時間からみた亀山中間駅優位圏

(イ) 新幹線・リニア駅まで鉄道を利用する場合

東京への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、亀山市、伊賀市、中南勢地域の一部（津市、松阪市、明和町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町）、滋賀県甲賀市、奈良県御杖村の9市町村となっている。

現在時点からの短縮時間をみると、亀山市が2時間6分、伊賀市が1時間38分、甲賀市、御杖村が57分となっている。

周辺新幹線・リニア駅の優位圏における市区町村数をみると、名古屋駅が136、奈良県駅が32、新大阪駅が40、岐阜羽島駅が3、米原駅が15、京都駅が29となっており、三重県、岐阜県、愛知県を中心に名古屋駅優位圏が広い範囲を占めている。一方、亀山中間駅優位圏は米原駅優位圏と同程度の範囲を占めている。

(ロ) 亀山中間・奈良県・岐阜羽島・米原駅でのパーク＆ライドを考慮する場合

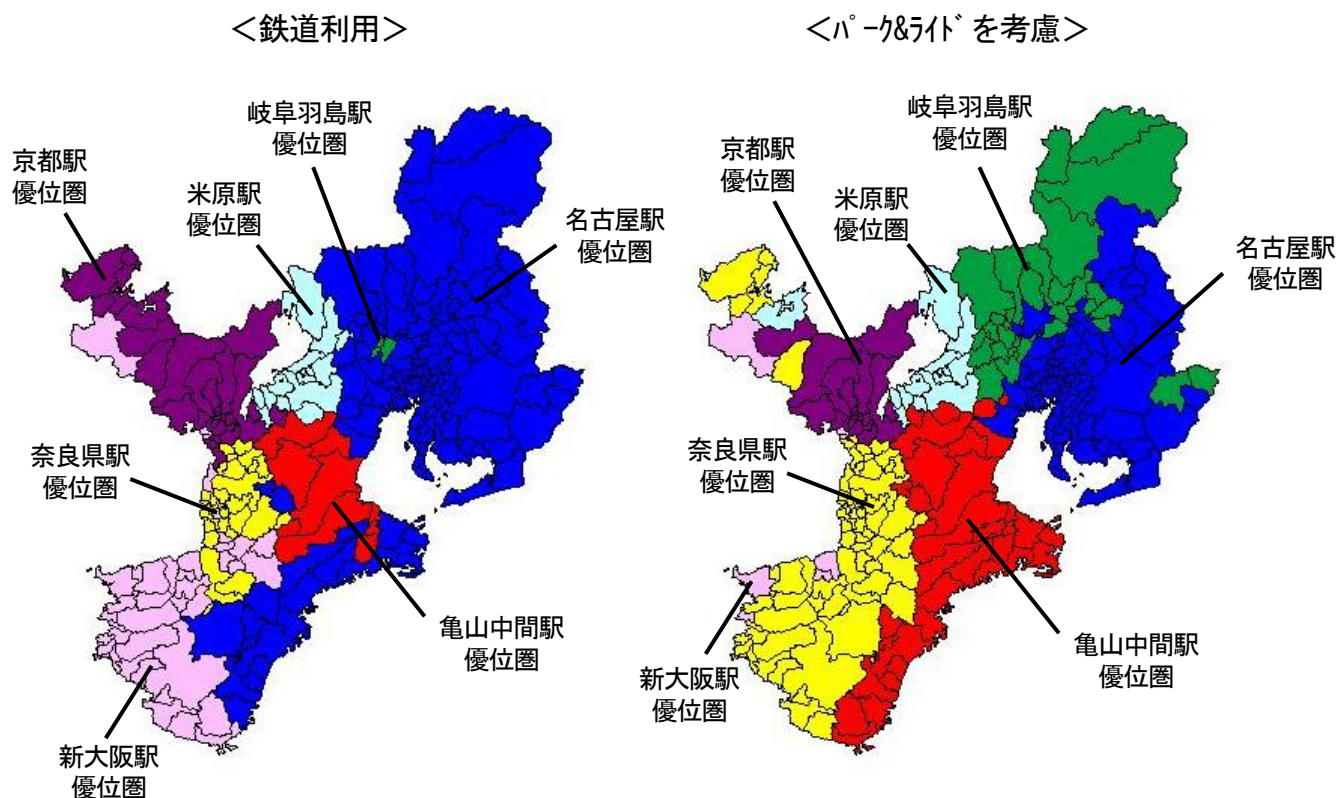
東京への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、北勢地域の一部（四日市市、桑名市、いなべ市、木曽岬町、朝日町、川越町）を除く三重県の全ての市町と、滋賀県の一部（甲賀市、湖南市、日野町）、奈良県の一部（山添村、御杖村、下北山村）、和歌山県の一部（新宮市、那智勝浦町、太地町、古座川町、北山村、串本町）の35市町村となっている。

パーク＆ライドを考慮しない場合と比較すると、亀山中間駅優位圏は南に向けて範囲が広がっており、紀伊半島南端（和歌山県内）にまで達している。

現在時点からの短縮時間をみると、亀山市が2時間6分、伊賀市が2時間2分、甲賀市が1時間27分、御杖村が2時間1分、新宮市が1時間57分となっている。

周辺新幹線・リニア駅の優位圏における市区町村数をみると、名古屋駅が86、奈良県駅が72、新大阪駅が7、岐阜羽島駅が31、米原駅が14、京都駅が19となっており、パーク＆ライドを実施することで、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅の優位圏の範囲が広がっている。

図表V－2－2 東京への所要時間からみた新幹線・リニア駅の優位圏



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

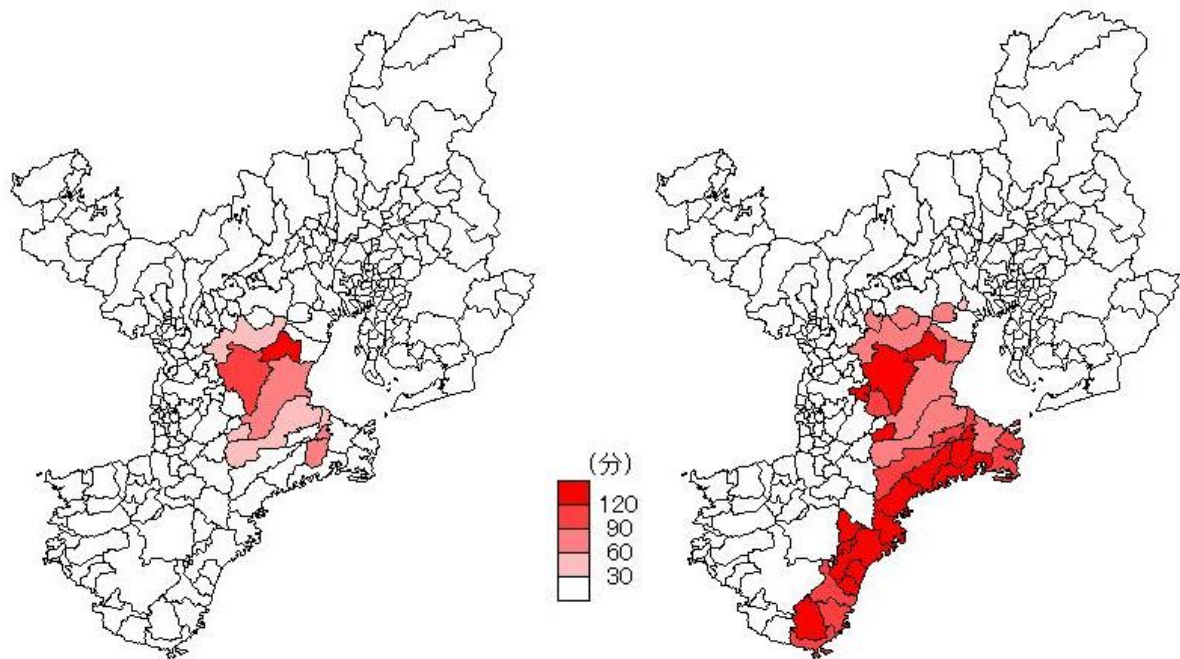
(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図表Ⅴ－２－３ 東京への所要時間からみた亀山中間駅優位圏
【現在時点からの短縮時間】

<鉄道利用>

<パーク&ライドを考慮>



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図表V－2－4 対象地域の市区町村から東京への所要時間

【東京への所要時間】
＜鉄道利用＞

＜パーク＆ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク＆ライド実施

		現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅			現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅
岐阜県	岐阜市	3 時間 06分	2 時間 09分	57分	名古屋駅	岐阜県	岐阜市	3 時間 06分	2 時間 09分	57分	名古屋駅
	大垣市	3 時間 16分	2 時間 19分	57分	名古屋駅		大垣市	3 時間 12分	2 時間 15分	57分	岐阜羽島駅※
	高山市	5 時間 11分	4 時間 27分	44分	名古屋駅		高山市	4 時間 57分	3 時間 59分	57分	岐阜羽島駅※
	多治見市	3 時間 23分	2 時間 26分	57分	名古屋駅		多治見市	3 時間 23分	2 時間 26分	57分	名古屋駅
	関市	4 時間 35分	3 時間 38分	57分	名古屋駅		関市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分	岐阜羽島駅※
	中津川市	3 時間 54分	2 時間 57分	57分	名古屋駅		中津川市	3 時間 54分	2 時間 57分	57分	名古屋駅
	美濃市	4 時間 50分	3 時間 53分	57分	名古屋駅		美濃市	3 時間 37分	2 時間 40分	57分	岐阜羽島駅※
	瑞浪市	3 時間 37分	2 時間 40分	57分	名古屋駅		瑞浪市	3 時間 37分	2 時間 40分	57分	名古屋駅
	羽島市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分	岐阜羽島駅		羽島市	2 時間 58分	2 時間 01分	57分	岐阜羽島駅※
	恵那市	3 時間 44分	2 時間 47分	57分	名古屋駅		恵那市	3 時間 44分	2 時間 47分	57分	名古屋駅
	美濃加茂市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分	名古屋駅		美濃加茂市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分	名古屋駅
	土岐市	3 時間 31分	2 時間 34分	57分	名古屋駅		土岐市	3 時間 31分	2 時間 34分	57分	名古屋駅
	各務原市	3 時間 33分	2 時間 36分	57分	名古屋駅		各務原市	3 時間 26分	2 時間 29分	57分	岐阜羽島駅※
	可児市	3 時間 40分	2 時間 43分	57分	名古屋駅		可児市	3 時間 40分	2 時間 43分	57分	名古屋駅
	山県市	3 時間 51分	2 時間 54分	57分	名古屋駅		山県市	3 時間 38分	2 時間 41分	57分	岐阜羽島駅※
	瑞穂市	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅		瑞穂市	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅
	飛騨市	4 時間 58分	4 時間 46分	12分	名古屋駅		飛騨市	4 時間 57分	3 時間 00分	57分	岐阜羽島駅※
	本巣市	4 時間 15分	3 時間 18分	57分	名古屋駅		本巣市	3 時間 32分	2 時間 34分	57分	岐阜羽島駅※
	郡上市	5 時間 33分	4 時間 36分	57分	名古屋駅		郡上市	3 時間 57分	2 時間 00分	57分	岐阜羽島駅※
	下呂市	4 時間 35分	3 時間 38分	57分	名古屋駅		下呂市	4 時間 35分	3 時間 38分	57分	名古屋駅
	海津市	3 時間 54分	2 時間 57分	57分	名古屋駅		海津市	3 時間 14分	2 時間 17分	57分	岐阜羽島駅※
	岐南町	3 時間 17分	2 時間 19分	57分	名古屋駅		岐南町	3 時間 17分	2 時間 19分	57分	名古屋駅
	笠松町	3 時間 14分	2 時間 16分	57分	名古屋駅		笠松町	3 時間 12分	2 時間 15分	57分	岐阜羽島駅※
	養老町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分	名古屋駅		養老町	3 時間 20分	2 時間 23分	57分	岐阜羽島駅※
	垂井町	3 時間 36分	2 時間 41分	57分	名古屋駅		垂井町	3 時間 24分	2 時間 27分	57分	岐阜羽島駅※
	関ヶ原町	3 時間 42分	2 時間 45分	57分	米原駅		関ヶ原町	3 時間 25分	2 時間 28分	57分	岐阜羽島駅※
	神戸町	3 時間 46分	2 時間 51分	57分	名古屋駅		神戸町	3 時間 19分	2 時間 22分	57分	岐阜羽島駅※
	輪之内町	3 時間 06分	2 時間 09分	57分	岐阜羽島駅		輪之内町	3 時間 06分	2 時間 09分	57分	岐阜羽島駅※
	安八町	3 時間 00分	2 時間 03分	57分	岐阜羽島駅		安八町	3 時間 00分	2 時間 03分	57分	岐阜羽島駅※
	揖斐川町	4 時間 04分	3 時間 07分	57分	名古屋駅		揖斐川町	3 時間 30分	2 時間 32分	57分	岐阜羽島駅※
	大野町	4 時間 15分	3 時間 18分	57分	名古屋駅		大野町	3 時間 27分	2 時間 29分	57分	岐阜羽島駅※
	池田町	3 時間 55分	2 時間 58分	57分	名古屋駅		池田町	3 時間 29分	2 時間 31分	57分	岐阜羽島駅※
	北方町	4 時間 06分	3 時間 09分	57分	名古屋駅		北方町	3 時間 21分	2 時間 24分	57分	岐阜羽島駅※
	坂祝町	3 時間 42分	2 時間 44分	57分	名古屋駅		坂祝町	3 時間 42分	2 時間 44分	57分	名古屋駅
	富加町	4 時間 25分	3 時間 28分	57分	名古屋駅		富加町	3 時間 46分	2 時間 48分	57分	岐阜羽島駅※
	川辺町	4 時間 24分	3 時間 27分	57分	名古屋駅		川辺町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分	岐阜羽島駅※
	七宗町	4 時間 16分	3 時間 19分	57分	名古屋駅		七宗町	4 時間 00分	3 時間 03分	57分	岐阜羽島駅※
	八百津町	4 時間 10分	3 時間 13分	57分	名古屋駅		八百津町	4 時間 01分	3 時間 04分	57分	岐阜羽島駅※
	白川町	4 時間 04分	3 時間 06分	57分	名古屋駅		白川町	4 時間 04分	3 時間 06分	57分	名古屋駅
	東白川村	4 時間 20分	3 時間 23分	57分	名古屋駅		東白川村	4 時間 20分	3 時間 23分	57分	名古屋駅
	御嵩町	4 時間 03分	3 時間 06分	57分	名古屋駅		御嵩町	3 時間 54分	2 時間 57分	57分	岐阜羽島駅※
	白川村	6 時間 24分	6 時間 19分	06分	名古屋駅		白川村	4 時間 58分	4 時間 01分	57分	岐阜羽島駅※
愛知県	名古屋市中千種区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中千種区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 40分	1 時間 43分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 47分	1 時間 50分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 47分	1 時間 50分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 43分	1 時間 46分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 43分	1 時間 46分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 32分	1 時間 35分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 32分	1 時間 35分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 35分	1 時間 38分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 35分	1 時間 38分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 46分	1 時間 49分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 46分	1 時間 49分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 49分	1 時間 52分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 49分	1 時間 52分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 48分	1 時間 51分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 48分	1 時間 51分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 43分	1 時間 46分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 43分	1 時間 46分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 55分	1 時間 58分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 55分	1 時間 58分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 50分	1 時間 53分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 56分	1 時間 59分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 56分	1 時間 59分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 54分	1 時間 57分	57分	名古屋駅
	名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅		名古屋市中区	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅
	豊橋市	2 時間 50分	2 時間 24分	25分	名古屋駅		豊橋市	2 時間 50分	2 時間 24分	25分	名古屋駅
	岡崎市	3 時間 09分	2 時間 21分	48分	名古屋駅		岡崎市	3 時間 09分	2 時間 21分	48分	名古屋駅
	一宮市	2 時間 53分	1 時間 56分	57分	名古屋駅		一宮市	2 時間 53分	1 時間 56分	57分	名古屋駅
	瀬戸市	3 時間 14分	2 時間 17分	57分	名古屋駅		瀬戸市	3 時間 14分	2 時間 17分	57分	名古屋駅
	半田市	3 時間 37分	2 時間 34分	57分	名古屋駅		半田市	3 時間 37分	2 時間 34分	57分	名古屋駅
	春日井市	3 時間 02分	2 時間 05分	57分	名古屋駅		春日井市	3 時間 02分	2 時間 05分	57分	名古屋駅
	豊川市	3 時間 03分	2 時間 38分	25分	名古屋駅		豊川市	3 時間 03分	2 時間 38分	25分	名古屋駅
	津島市	3 時間 11分	2 時間 13分	57分	名古屋駅		津島市	3 時間 11分	2 時間 13分	57分	名古屋駅
	碧南市	3 時間 29分	2 時間 32分	57分	名古屋駅		碧南市	3 時間 29分	2 時間 32分	57分	名古屋駅
	刈谷市	3 時間 03分	2 時間 06分	57分	名古屋駅		刈谷市	3 時間 03分	2 時間 06分	57分	名古屋駅
	豊田市	3 時間 26分	2 時間 29分	57分	名古屋駅		豊田市	3 時間 26分	2 時間 29分	57分	名古屋駅
	安城市	3 時間 09分	2 時間 12分	57分	名古屋駅		安城市	3 時間 09分	2 時間 12分	57分	名古屋駅
	西尾市	3 時間 31分	2 時間 34分	57分	名古屋駅		西尾市	3 時間 31分	2 時間 34分	57分	名古屋駅
	蒲郡市	2 時間 59分	2 時間 24分	35分	名古屋駅		蒲郡市	2 時間 59分	2 時間 24分	35分	名古屋駅
	大山市	3 時間 16分	2 時間 19分	57分	名古屋駅		大山市	3 時間 16分	2 時間 19分	57分	名古屋駅
	常滑市	3 時間 18分	2 時間 21分	57分	名古屋駅		常滑市	3 時間 18分	2 時間 21分	57分	名古屋駅
	江南市	3 時間 05分	2 時間 08分	57分	名古屋駅		江南市	3 時間 05分	2 時間 08分	57分	名古屋駅
	小牧市	3 時間 17分	2 時間 20分	57分	名古屋駅		小牧市	3 時間 17分	2 時間 20分	57分	名古屋駅
	稲沢市	3 時間 04分	2 時間 07分	57分	名古屋駅		稲沢市	3 時間 04分	2 時間 07分	57分	名古屋駅
	新城市	3 時間 43分	3 時間 18分	25分	名古屋駅		新城市	3 時間 43分	3 時間 18分	25分	名古屋駅
	東海市	3 時間 05分	2 時間 08分	57分	名古屋駅		東海市	3 時間 05分	2 時間 08分	57分	名古屋駅
	大府市	3 時間 56分	1 時間 59分	57分	名古屋駅		大府市	3 時間 07分	1 時間 59分	57分	名古屋駅
	知多市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅		知多市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅
	知立市	3 時間 11分	2 時間 13分	57分	名古屋駅		知立市	3 時間 11分	2 時間 13分	57分	名古屋駅
	尾張旭市	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅		尾張旭市	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅
	高浜市	3 時間 20分	2 時間 23分	57分	名古屋駅		高浜市	3 時間 20分	2 時間 23分	57分	名古屋駅
	岩倉市	3 時間 01分	2 時間 04分	57分	名古屋駅		岩倉市	3 時間 01分	2 時間 04分	57分	名古屋駅
	豊明市	3 時間 09分	2 時間 12分	57分	名古屋駅		豊明市	3 時間 09分	2 時間 12分	57分	名古屋駅
	日進市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅		日進市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅
	田原市	3 時間 22分	2 時間 25分	25分	名古屋駅		田原市	3 時間 22分	2 時間 25分	25分	名古屋駅
	愛西市	3 時間 13分	2 時間 16分	57分	名古屋駅		愛西市	3 時間 13分	2 時間 16分	57分	名古屋駅
	清須市	2 時間 47分	1 時間 50分	57分	名古屋駅		清須市	2 時間 47分	1 時間 50分	57分	名古屋駅
	北名古屋	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅		北名古屋	2 時間 59分	2 時間 02分	57分	名古屋駅
	弥富市	3 時間 02分	2 時間 05分	57分	名古屋駅		弥富市	3 時間 02分	2 時間 05分	57分	名古屋駅
	みよし市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分	名古屋駅		みよし市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分	名古屋駅
	あま市	3 時間 04分	2 時間 07分	57分	名古屋駅		あま市	3 時間 04分	2 時間 07分	57分	名古屋駅
	長久手市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅		長久手市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分	名古屋駅
	東郷町	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅		東郷町	3 時間 10分	2 時間 13分	57分	名古屋駅
	豊山町	3 時間 15分	2 時間 18分	57分	名古屋駅		豊山町	3 時間 15分	2 時間 18分	57分	名古屋駅
	大口町	3 時間 13分	2 時間 16分	57分	名古屋駅		大口町	3 時間 13分	2 時間 16分	57分	名古屋駅

【東京への所要時間】
＜鉄道利用＞

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅
愛知県 (続き)	扶桑町	3 時間 13分	2 時間 16分	57分 名古屋駅
	大治町	2 時間 47分	1 時間 49分	57分 名古屋駅
	簗江町	2 時間 53分	1 時間 56分	57分 名古屋駅
	飛島村	3 時間 00分	2 時間 03分	57分 名古屋駅
	阿久比町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分 名古屋駅
	東浦町	3 時間 20分	2 時間 23分	57分 名古屋駅
	南知多町	4 時間 03分	3 時間 06分	57分 名古屋駅
	美浜町	3 時間 43分	2 時間 46分	57分 名古屋駅
	武豊町	3 時間 48分	2 時間 36分	1 時間 12分 名古屋駅
	幸田町	3 時間 08分	2 時間 23分	45分 名古屋駅
	設楽町	4 時間 52分	4 時間 26分	25分 名古屋駅
	東栄町	4 時間 39分	4 時間 14分	25分 名古屋駅
三重県	豊根村	5 時間 13分	4 時間 48分	25分 名古屋駅
	津市	3 時間 50分	2 時間 49分	1 時間 01分 亀山中間駅
	四日市市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分 名古屋駅
	伊勢市	4 時間 24分	3 時間 27分	57分 名古屋駅
	松阪市	4 時間 12分	3 時間 15分	57分 亀山中間駅
	桑名市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分 名古屋駅
	鈴鹿市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分 名古屋駅
	名張市	4 時間 30分	3 時間 33分	57分 名古屋駅
	尾鷲市	5 時間 38分	4 時間 41分	57分 名古屋駅
	亀山市	4 時間 03分	1 時間 06分	2 時間 06分 亀山中間駅
	鳥羽市	4 時間 55分	3 時間 58分	57分 名古屋駅
	熊野市	6 時間 06分	5 時間 09分	57分 名古屋駅
滋賀県	いなべ市	4 時間 00分	3 時間 03分	57分 名古屋駅
	志摩市	5 時間 06分	4 時間 09分	57分 名古屋駅
	伊賀市	5 時間 23分	3 時間 45分	1 時間 38分 亀山中間駅
	木曽岬町	3 時間 08分	2 時間 11分	57分 名古屋駅
	東員町	3 時間 54分	2 時間 57分	57分 名古屋駅
	菟野町	3 時間 51分	2 時間 54分	57分 名古屋駅
	朝日町	3 時間 28分	2 時間 30分	58分 名古屋駅
	川越町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分 名古屋駅
	多気町	4 時間 20分	3 時間 23分	57分 名古屋駅
	明和町	4 時間 37分	3 時間 40分	57分 亀山中間駅
	大台町	4 時間 50分	3 時間 53分	57分 名古屋駅
	玉城町	4 時間 55分	3 時間 58分	1 時間 08分 亀山中間駅
京都府	度会町	5 時間 07分	3 時間 58分	57分 名古屋駅
	大紀町	4 時間 56分	3 時間 59分	57分 名古屋駅
	南伊勢町	5 時間 15分	4 時間 18分	57分 名古屋駅
	紀北町	5 時間 18分	4 時間 21分	57分 名古屋駅
	御浜町	6 時間 52分	5 時間 55分	57分 名古屋駅
	紀宝町	6 時間 35分	5 時間 38分	57分 名古屋駅
	大津市	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	彦根市	3 時間 20分	2 時間 33分	57分 米原駅
	長浜市	3 時間 25分	2 時間 28分	57分 米原駅
	近江八幡市	3 時間 35分	2 時間 38分	57分 米原駅
	草津市	3 時間 39分	2 時間 51分	48分 京都駅
	守山市	3 時間 43分	2 時間 46分	57分 米原駅
京都府	栗東市	3 時間 48分	2 時間 57分	51分 米原駅
	甲賀市	4 時間 55分	3 時間 58分	57分 亀山中間駅
	野洲市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分 米原駅
	湖南市	4 時間 09分	3 時間 12分	48分 京都駅
	高島市	3 時間 58分	3 時間 10分	48分 京都駅
	東近江市	4 時間 02分	3 時間 05分	57分 米原駅
	米原市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分 米原駅
	日野町	4 時間 55分	3 時間 58分	57分 米原駅
	竜王町	3 時間 10分	2 時間 13分	57分 米原駅
	愛荘町	3 時間 53分	2 時間 55分	57分 米原駅
	豊郷町	3 時間 34分	2 時間 37分	57分 米原駅
	甲良町	3 時間 45分	2 時間 48分	57分 米原駅
京都府	多賀町	3 時間 45分	2 時間 47分	57分 米原駅
	京都市北区	3 時間 26分	2 時間 38分	48分 京都駅
	京都市上京区	3 時間 22分	2 時間 34分	48分 京都駅
	京都市左京区	3 時間 29分	2 時間 41分	48分 京都駅
	京都市中京区	3 時間 20分	2 時間 31分	48分 京都駅
	京都市東山区	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	京都市下京区	3 時間 10分	2 時間 22分	48分 京都駅
	京都市南区	3 時間 15分	2 時間 27分	48分 京都駅
	京都市右京区	3 時間 29分	2 時間 41分	48分 京都駅
	京都市伏見区	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	京都市山科区	3 時間 27分	2 時間 39分	48分 京都駅
	京都市西京区	3 時間 31分	2 時間 43分	48分 京都駅
京都府	福知山市	4 時間 56分	4 時間 07分	48分 新大坂駅
	舞鶴市	5 時間 11分	4 時間 23分	48分 京都駅
	綾部市	4 時間 42分	3 時間 54分	48分 京都駅
	宇治市	3 時間 38分	2 時間 50分	48分 京都駅
	宮津市	5 時間 23分	4 時間 34分	48分 京都駅
	亀岡市	3 時間 46分	2 時間 59分	48分 京都駅
	城陽市	3 時間 43分	2 時間 46分	57分 奈良県駅
	向日市	3 時間 26分	2 時間 38分	48分 京都駅
	長岡京市	3 時間 23分	2 時間 32分	51分 新大坂駅
	八幡市	3 時間 46分	2 時間 57分	48分 京都駅
	京田辺市	3 時間 38分	2 時間 50分	48分 京都駅
	京丹後市	5 時間 52分	5 時間 04分	48分 京都駅
京都府	南丹市	4 時間 02分	3 時間 14分	48分 京都駅
	木津川市	3 時間 56分	2 時間 35分	1 時間 21分 奈良県駅
	大山崎町	3 時間 29分	2 時間 30分	58分 新大坂駅
	久御山町	3 時間 46分	2 時間 58分	48分 京都駅
	井手町	3 時間 49分	2 時間 36分	1 時間 13分 奈良県駅
	宇治田原町	3 時間 58分	2 時間 48分	1 時間 10分 奈良県駅
	笠置町	4 時間 22分	2 時間 46分	1 時間 10分 奈良県駅
	和束町	4 時間 22分	2 時間 46分	1 時間 39分 奈良県駅
	精華町	3 時間 44分	2 時間 45分	59分 奈良県駅
	南山城村	4 時間 53分	3 時間 16分	1 時間 36分 奈良県駅
	京丹波町	4 時間 55分	4 時間 07分	48分 京都駅
	伊根町	5 時間 54分	5 時間 06分	48分 京都駅
京都府	与謝野町	5 時間 39分	4 時間 51分	48分 京都駅

＜パーク&ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク&ライド実施

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅
愛知県 (続き)	扶桑町	3 時間 13分	2 時間 16分	57分 名古屋駅
	大治町	2 時間 47分	1 時間 49分	57分 名古屋駅
	簗江町	2 時間 53分	1 時間 56分	57分 名古屋駅
	飛島村	3 時間 00分	2 時間 03分	57分 名古屋駅
	阿久比町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分 名古屋駅
	東浦町	3 時間 20分	2 時間 23分	57分 名古屋駅
	南知多町	4 時間 03分	3 時間 06分	57分 名古屋駅
	美浜町	3 時間 43分	2 時間 46分	57分 名古屋駅
	武豊町	3 時間 48分	2 時間 36分	1 時間 12分 名古屋駅
	幸田町	3 時間 08分	2 時間 23分	45分 名古屋駅
	設楽町	4 時間 52分	4 時間 01分	50分 岐阜羽島駅※
	東栄町	4 時間 39分	4 時間 14分	25分 名古屋駅
三重県	豊根村	5 時間 13分	4 時間 29分	44分 岐阜羽島駅※
	津市	3 時間 50分	2 時間 26分	1 時間 24分 亀山中間駅
	四日市市	3 時間 19分	2 時間 22分	57分 名古屋駅
	伊勢市	4 時間 24分	2 時間 58分	1 時間 26分 亀山中間駅
	松阪市	4 時間 12分	2 時間 44分	1 時間 28分 亀山中間駅
	桑名市	3 時間 08分	2 時間 11分	57分 名古屋駅
	鈴鹿市	3 時間 41分	2 時間 22分	1 時間 19分 亀山中間駅
	名張市	4 時間 30分	2 時間 53分	1 時間 37分 亀山中間駅
	尾鷲市	5 時間 28分	3 時間 26分	2 時間 01分 亀山中間駅
	亀山市	4 時間 03分	1 時間 07分	2 時間 06分 亀山中間駅
	鳥羽市	4 時間 55分	3 時間 10分	1 時間 45分 亀山中間駅
	熊野市	6 時間 00分	3 時間 59分	2 時間 01分 亀山中間駅
滋賀県	いなべ市	3 時間 37分	2 時間 40分	57分 岐阜羽島駅※
	志摩市	5 時間 06分	3 時間 28分	1 時間 38分 亀山中間駅
	伊賀市	4 時間 33分	2 時間 31分	2 時間 02分 亀山中間駅
	木曽岬町	3 時間 08分	2 時間 11分	57分 名古屋駅
	東員町	3 時間 41分	2 時間 43分	58分 亀山中間駅
	菟野町	3 時間 51分	2 時間 50分	1 時間 21分 亀山中間駅
	朝日町	3 時間 28分	2 時間 30分	58分 名古屋駅
	川越町	3 時間 26分	2 時間 29分	57分 名古屋駅
	多気町	4 時間 20分	2 時間 50分	1 時間 31分 亀山中間駅
	明和町	4 時間 37分	2 時間 40分	1 時間 38分 亀山中間駅
	大台町	4 時間 50分	2 時間 54分	1 時間 57分 亀山中間駅
	玉城町	4 時間 55分	2 時間 55分	2 時間 01分 亀山中間駅
京都府	度会町	4 時間 56分	2 時間 54分	2 時間 01分 亀山中間駅
	大紀町	4 時間 56分	2 時間 55分	2 時間 01分 亀山中間駅
	南伊勢町	5 時間 13分	3 時間 11分	2 時間 01分 亀山中間駅
	紀北町	5 時間 09分	3 時間 08分	2 時間 01分 亀山中間駅
	御浜町	6 時間 13分	4 時間 11分	2 時間 01分 亀山中間駅
	紀宝町	6 時間 24分	4 時間 22分	2 時間 01分 亀山中間駅
	大津市	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	彦根市	3 時間 17分	2 時間 20分	57分 米原駅
	長浜市	3 時間 21分	2 時間 24分	57分 米原駅
	近江八幡市	3 時間 35分	2 時間 38分	57分 米原駅
	草津市	3 時間 39分	2 時間 51分	48分 京都駅
	守山市	3 時間 43分	2 時間 46分	57分 米原駅
京都府	栗東市	3 時間 48分	2 時間 57分	51分 米原駅
	甲賀市	4 時間 08分	2 時間 41分	1 時間 27分 亀山中間駅
	野洲市	3 時間 41分	2 時間 44分	57分 米原駅
	湖南市	4 時間 09分	2 時間 55分	1 時間 14分 亀山中間駅
	高島市	3 時間 58分	3 時間 10分	48分 京都駅
	東近江市	3 時間 44分	2 時間 46分	57分 米原駅
	米原市	3 時間 07分	2 時間 10分	57分 米原駅
	日野町	3 時間 57分	2 時間 46分	1 時間 11分 亀山中間駅
	竜王町	3 時間 53分	2 時間 56分	57分 米原駅
	愛荘町	3 時間 42分	2 時間 45分	57分 米原駅
	豊郷町	3 時間 34分	2 時間 37分	57分 米原駅
	甲良町	3 時間 30分	2 時間 33分	57分 米原駅
京都府	多賀町	3 時間 25分	2 時間 28分	57分 米原駅
	京都市北区	3 時間 26分	2 時間 38分	48分 京都駅
	京都市上京区	3 時間 22分	2 時間 34分	48分 京都駅
	京都市左京区	3 時間 29分	2 時間 41分	48分 京都駅
	京都市中京区	3 時間 20分	2 時間 31分	48分 京都駅
	京都市東山区	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	京都市下京区	3 時間 10分	2 時間 22分	48分 京都駅
	京都市南区	3 時間 15分	2 時間 27分	48分 京都駅
	京都市右京区	3 時間 29分	2 時間 41分	48分 京都駅
	京都市伏見区	3 時間 25分	2 時間 37分	48分 京都駅
	京都市山科区	3 時間 27分	2 時間 39分	48分 京都駅
	京都市西京区	3 時間 31分	2 時間 43分	48分 京都駅
京都府	福知山市	4 時間 56分	4 時間 07分	48分 新大坂駅
	舞鶴市	4 時間 57分	4 時間 00分	57分 米原駅
	綾部市	4 時間 42分	3 時間 54分	48分 京都駅
	宇治市	3 時間 38分	2 時間 50分	48分 京都駅
	宮津市	5 時間 21分	4 時間 21分	1 時間 00分 奈良県駅
	亀岡市	3 時間 46分	2 時間 59分	48分 京都駅
	城陽市	3 時間 40分	2 時間 40分	1 時間 03分 奈良県駅
	向日市	3 時間 26分	2 時間 38分	48分 京都駅
	長岡京市	3 時間 23分	2 時間 32分	51分 新大坂駅
	八幡市	3 時間 46分	2 時間 49分	56分 奈良県駅
	京田辺市	3 時間 38分	2 時間 35分	1 時間 03分 奈良県駅
	京丹後市	5 時間 51分	4 時間 51分	1 時間 00分 奈良県駅
京都府	南丹市	4 時間 02分	3 時間 14分	48分 京都駅
	木津川市	3 時間 56分	2 時間 27分	1 時間 29分 奈良県駅
	大山崎町	3 時間 29分	2 時間 30分	58分 新大坂駅
	久御山町	3 時間 46分	2 時間 46分	1 時間 00分 奈良県駅
	井手町	3 時間 49分	2 時間 36分	1 時間 13分 奈良県駅
	宇治田原町	3 時間 58分	2 時間 48分	1 時間 10分 奈良県駅
	笠置町	4 時間 22分	2 時間 41分	1 時間 10分 奈良県駅
	和束町	4 時間 22分	2 時間 43分	1 時間 39分 奈良県駅
	精華町	3 時間 44分	2 時間 44分	1 時間 15分 奈良県駅
	南山城村	4 時間 52分	2 時間 49分	2 時間 03分 奈良県駅
	京丹波町	4 時間 55分	3 時間 29分	2 時間 26分 奈良県駅
	伊根町	5 時間 52分	4 時間 51分	1 時間 00分 奈良県駅
京都府	与謝野町	5 時間 32分	4 時間 31分	1 時間 00分 奈良県駅

【東京への所要時間】
＜鉄道利用＞

＜パーク＆ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク＆ライド実施

		現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅			現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅
奈良県	奈良市	3 時間 58分	2 時間 16分	1 時間 42分	奈良県駅	奈良県	奈良市	3 時間 58分	2 時間 16分	1 時間 42分	奈良県駅
	大和高田市	4 時間 29分	2 時間 60分	1 時間 30分	奈良県駅		大和高田市	4 時間 29分	2 時間 59分	1 時間 30分	奈良県駅※
	大和郡山市	3 時間 57分	2 時間 27分	1 時間 30分	奈良県駅		大和郡山市	3 時間 57分	2 時間 27分	1 時間 30分	奈良県駅
	大塚市	4 時間 17分	2 時間 45分	1 時間 32分	奈良県駅		大塚市	4 時間 17分	2 時間 39分	1 時間 38分	奈良県駅※
	橿原市	4 時間 12分	3 時間 02分	1 時間 10分	奈良県駅		橿原市	4 時間 12分	2 時間 55分	1 時間 17分	奈良県駅※
	桜井市	4 時間 28分	2 時間 59分	1 時間 29分	奈良県駅		桜井市	4 時間 28分	2 時間 58分	1 時間 30分	奈良県駅※
	五條市	5 時間 21分	3 時間 48分	1 時間 33分	奈良県駅		五條市	5 時間 21分	3 時間 28分	1 時間 52分	奈良県駅※
	御所市	4 時間 55分	3 時間 22分	1 時間 33分	奈良県駅		御所市	4 時間 55分	3 時間 06分	1 時間 49分	奈良県駅※
	生駒市	4 時間 06分	2 時間 45分	1 時間 21分	新大阪駅		生駒市	4 時間 06分	2 時間 33分	1 時間 33分	奈良県駅※
	香芝市	4 時間 26分	2 時間 19分	1 時間 34分	奈良県駅		香芝市	4 時間 26分	2 時間 51分	1 時間 35分	奈良県駅※
	葛城市	4 時間 52分	3 時間 19分	1 時間 33分	奈良県駅		葛城市	4 時間 52分	3 時間 03分	1 時間 49分	奈良県駅※
	宇陀市	4 時間 41分	3 時間 26分	1 時間 15分	奈良県駅		宇陀市	4 時間 41分	3 時間 03分	1 時間 38分	奈良県駅※
	山添村	4 時間 47分	3 時間 50分	57分	名古屋駅		山添村	4 時間 39分	2 時間 38分	2 時間 02分	亀山中間駅※
	平群町	4 時間 28分	2 時間 54分	1 時間 35分	奈良県駅		平群町	4 時間 28分	2 時間 41分	1 時間 48分	奈良県駅※
	三郷町	4 時間 19分	2 時間 38分	1 時間 41分	奈良県駅		三郷町	4 時間 19分	2 時間 38分	1 時間 41分	奈良県駅
	斑鳩町	4 時間 26分	2 時間 34分	1 時間 51分	奈良県駅		斑鳩町	4 時間 26分	2 時間 34分	1 時間 51分	奈良県駅
	安堵町	4 時間 10分	2 時間 34分	1 時間 36分	奈良県駅		安堵町	4 時間 10分	2 時間 34分	1 時間 36分	奈良県駅
	川西町	4 時間 16分	2 時間 59分	1 時間 17分	奈良県駅		川西町	4 時間 16分	2 時間 44分	1 時間 32分	奈良県駅※
	三宅町	4 時間 22分	3 時間 05分	1 時間 17分	奈良県駅		三宅町	4 時間 22分	2 時間 45分	1 時間 45分	奈良県駅※
	田原本町	4 時間 06分	2 時間 56分	1 時間 10分	奈良県駅		田原本町	4 時間 06分	2 時間 48分	1 時間 18分	奈良県駅※
	曾爾村	5 時間 03分	3 時間 55分	1 時間 08分	奈良県駅		曾爾村	5 時間 03分	3 時間 19分	1 時間 44分	奈良県駅※
	御杖村	6 時間 32分	5 時間 35分	57分	亀山中間駅		御杖村	5 時間 16分	3 時間 15分	2 時間 01分	亀山中間駅※
	高取町	4 時間 40分	3 時間 26分	1 時間 14分	奈良県駅		高取町	4 時間 40分	3 時間 10分	1 時間 30分	奈良県駅※
	明日香村	4 時間 26分	3 時間 16分	1 時間 10分	奈良県駅		明日香村	4 時間 26分	3 時間 08分	1 時間 18分	奈良県駅※
	上牧町	4 時間 25分	2 時間 51分	1 時間 34分	奈良県駅		上牧町	4 時間 25分	2 時間 51分	1 時間 34分	奈良県駅
	王寺町	4 時間 17分	2 時間 36分	1 時間 41分	奈良県駅		王寺町	4 時間 17分	2 時間 36分	1 時間 41分	奈良県駅
	広陵町	4 時間 34分	2 時間 11分	1 時間 23分	新大阪駅		広陵町	4 時間 34分	2 時間 52分	1 時間 43分	奈良県駅※
	河合町	4 時間 27分	2 時間 56分	1 時間 31分	奈良県駅		河合町	4 時間 27分	2 時間 45分	1 時間 42分	奈良県駅※
	吉野町	5 時間 08分	3 時間 54分	1 時間 14分	新大阪駅		吉野町	5 時間 08分	3 時間 19分	1 時間 49分	奈良県駅※
	大淀町	4 時間 59分	3 時間 45分	1 時間 14分	新大阪駅		大淀町	4 時間 59分	3 時間 21分	1 時間 38分	奈良県駅※
	下市町	5 時間 02分	3 時間 48分	1 時間 14分	新大阪駅		下市町	5 時間 02分	3 時間 28分	1 時間 34分	奈良県駅※
	黒滝村	5 時間 28分	4 時間 14分	1 時間 14分	新大阪駅		黒滝村	5 時間 28分	3 時間 43分	1 時間 45分	奈良県駅※
	天川村	5 時間 40分	4 時間 30分	1 時間 10分	奈良県駅		天川村	5 時間 40分	3 時間 52分	1 時間 48分	奈良県駅※
	野迫川村	6 時間 26分	5 時間 01分	1 時間 25分	新大阪駅		野迫川村	6 時間 26分	4 時間 24分	2 時間 02分	奈良県駅※
	十津川村	8 時間 01分	7 時間 04分	57分	名古屋駅		十津川村	6 時間 50分	4 時間 45分	2 時間 04分	奈良県駅※
	下北山村	6 時間 48分	5 時間 51分	57分	名古屋駅		下北山村	6 時間 23分	4 時間 22分	2 時間 01分	亀山中間駅※
	上北山村	6 時間 51分	5 時間 54分	57分	名古屋駅		上北山村	6 時間 18分	4 時間 06分	2 時間 12分	奈良県駅※
	川上村	5 時間 22分	4 時間 07分	1 時間 14分	新大阪駅		川上村	5 時間 22分	3 時間 33分	1 時間 49分	奈良県駅※
	東吉野村	5 時間 28分	4 時間 14分	1 時間 14分	新大阪駅		東吉野村	5 時間 26分	3 時間 22分	2 時間 04分	奈良県駅※
和歌山県	和歌山市	5 時間 03分	3 時間 36分	1 時間 27分	新大阪駅	和歌山県	和歌山市	5 時間 03分	3 時間 36分	1 時間 27分	新大阪駅
	海南市	5 時間 06分	3 時間 41分	1 時間 25分	新大阪駅		海南市	5 時間 06分	3 時間 40分	1 時間 26分	奈良県駅※
	橋本市	4 時間 55分	3 時間 30分	1 時間 25分	新大阪駅		橋本市	4 時間 55分	3 時間 30分	1 時間 25分	新大阪駅
	有田市	5 時間 18分	3 時間 53分	1 時間 25分	新大阪駅		有田市	5 時間 18分	3 時間 53分	1 時間 25分	新大阪駅
	御坊市	6 時間 16分	4 時間 51分	1 時間 25分	新大阪駅		御坊市	6 時間 16分	4 時間 12分	2 時間 04分	奈良県駅※
	田辺市	6 時間 10分	4 時間 45分	1 時間 25分	新大阪駅		田辺市	6 時間 10分	4 時間 32分	1 時間 38分	奈良県駅※
	新宮市	6 時間 26分	5 時間 29分	57分	名古屋駅		新宮市	6 時間 26分	4 時間 29分	1 時間 57分	亀山中間駅※
	紀の川市	5 時間 37分	4 時間 12分	1 時間 25分	新大阪駅		紀の川市	5 時間 37分	3 時間 37分	2 時間 00分	奈良県駅※
	岩出市	5 時間 31分	4 時間 06分	1 時間 25分	新大阪駅		岩出市	5 時間 31分	3 時間 32分	1 時間 59分	奈良県駅※
	紀美野町	5 時間 39分	4 時間 14分	1 時間 25分	新大阪駅		紀美野町	5 時間 39分	3 時間 48分	1 時間 50分	奈良県駅※
	かつらぎ町	5 時間 27分	4 時間 02分	1 時間 25分	新大阪駅		かつらぎ町	5 時間 27分	3 時間 38分	1 時間 49分	奈良県駅※
	九度山町	5 時間 10分	3 時間 45分	1 時間 25分	新大阪駅		九度山町	5 時間 10分	3 時間 45分	1 時間 25分	新大阪駅
	高野町	6 時間 04分	4 時間 39分	1 時間 25分	新大阪駅		高野町	6 時間 04分	4 時間 08分	1 時間 56分	奈良県駅※
	湯浅町	5 時間 26分	4 時間 01分	1 時間 25分	新大阪駅		湯浅町	5 時間 26分	3 時間 57分	1 時間 29分	奈良県駅※
	広川町	5 時間 27分	4 時間 02分	1 時間 25分	新大阪駅		広川町	5 時間 27分	3 時間 58分	1 時間 29分	奈良県駅※
	有田川町	5 時間 28分	4 時間 03分	1 時間 25分	新大阪駅		有田川町	5 時間 28分	3 時間 50分	1 時間 38分	奈良県駅※
	美浜町	6 時間 23分	4 時間 58分	1 時間 25分	新大阪駅		美浜町	6 時間 18分	4 時間 13分	2 時間 04分	奈良県駅※
	日高町	5 時間 45分	4 時間 20分	1 時間 25分	新大阪駅		日高町	5 時間 45分	4 時間 07分	1 時間 38分	奈良県駅※
	由良町	5 時間 53分	4 時間 28分	1 時間 25分	新大阪駅		由良町	5 時間 53分	4 時間 08分	1 時間 45分	奈良県駅※
	印南町	6 時間 30分	5 時間 05分	1 時間 25分	新大阪駅		印南町	6 時間 17分	4 時間 13分	2 時間 04分	奈良県駅※
	みなべ町	6 時間 02分	4 時間 37分	1 時間 25分	新大阪駅		みなべ町	6 時間 02分	4 時間 24分	1 時間 39分	奈良県駅※
	日高川町	5 時間 45分	4 時間 20分	1 時間 25分	新大阪駅		日高川町	5 時間 45分	4 時間 05分	1 時間 40分	奈良県駅※
	白浜町	6 時間 29分	5 時間 03分	1 時間 25分	新大阪駅		白浜町	6 時間 29分	4 時間 45分	1 時間 43分	奈良県駅※
	上富田町	6 時間 31分	5 時間 06分	1 時間 25分	新大阪駅		上富田町	6 時間 31分	4 時間 38分	1 時間 53分	奈良県駅※
	すまみ町	6 時間 41分	5 時間 15分	1 時間 25分	新大阪駅		すまみ町	6 時間 41分	5 時間 08分	1 時間 32分	奈良県駅※
	那智勝浦町	6 時間 43分	5 時間 46分	57分	名古屋駅		那智勝浦町	6 時間 43分	4 時間 48分	1 時間 56分	亀山中間駅※
	太地町	7 時間 22分	6 時間 13分	1 時間 09分	新大阪駅		太地町	6 時間 57分	4 時間 56分	2 時間 01分	亀山中間駅※
	古座川町	7 時間 21分	5 時間 56分	1 時間 25分	新大阪駅		古座川町	7 時間 12分	5 時間 10分	2 時間 01分	亀山中間駅※
	北山村	6 時間 39分	5 時間 42分	57分	名古屋駅		北山村	6 時間 21分	4 時間 20分	2 時間 01分	亀山中間駅※
	串本町	7 時間 11分	5 時間 46分	1 時間 25分	新大阪駅		串本町	7 時間 11分	5 時間 16分	1 時間 55分	亀山中間駅※

（資料）国土交通省「N I T A S（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

（注１）経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

（注２）各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅とする。また、その所要時間を、当該市区町村におけるリニア開業時の所要時間とする。

（注３）リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

②大阪への所要時間からみた亀山中間駅優位圏

(イ) 新幹線・リニア駅まで鉄道を利用する場合

大阪への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、亀山市、中南勢地域の一部（津市、多気町、大台町）、伊勢志摩地域の一部（玉城町、度会町、大紀町）、東紀州地域の一部（尾鷲市、熊野市、紀北町）、奈良県の一部（下北山村、上北山村）、和歌山県北山村の13市町村となっている。

現在時点からの短縮時間をみると、亀山市が1時間47分、大台町、大紀町が18分、下北山村、上北山村、北山村が6分となっている。

周辺新幹線・リニア駅の優位圏における市区町村数をみると、名古屋駅が115、奈良県駅が4、岐阜羽島駅が3、米原駅が9、京都駅が15となっており、三重県北勢地域、岐阜県、愛知県を中心に名古屋駅優位圏が広い範囲を占めている。一方、亀山中間駅優位圏は京都駅優位圏と同程度の範囲を占めている。

(ロ) 亀山中間・奈良県・岐阜羽島・米原駅でのパーク＆ライドを考慮する場合

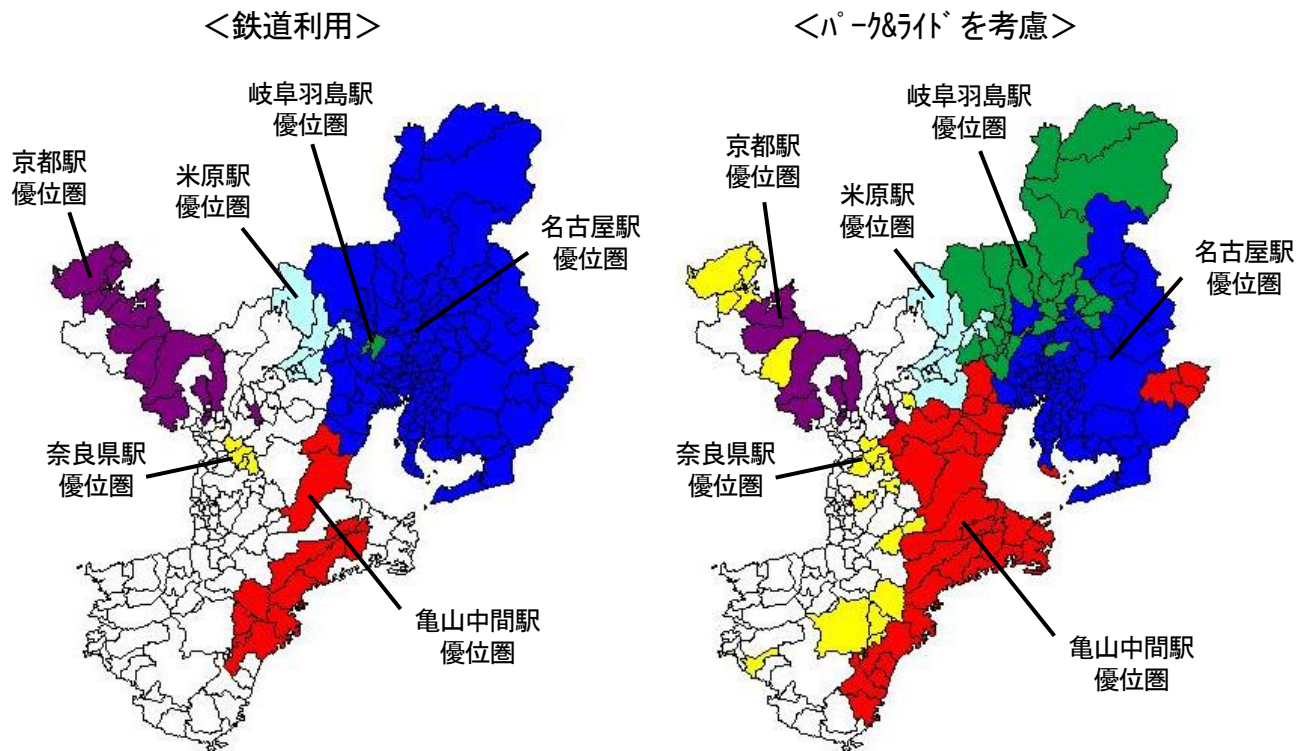
大阪への所要時間が周辺新幹線・リニア駅乗車時よりも短い亀山中間駅優位圏は、桑名市、名張市、木曽岬町を除く三重県の全ての市町と、愛知県の一部（南知多町、設楽町、東栄町、豊根村）、滋賀県の一部（甲賀市、日野町）、和歌山県の一部（新宮市、那智勝浦町、太地町）の35市町村となっている。

パーク＆ライドを考慮しない場合と比較すると、亀山中間駅優位圏は、奈良県のエリアが外れたものの、三重県のほぼ全域に広がっている。さらに、高速道路などの利用により、滋賀県や愛知県にも優位圏が広がっている。

現在時点からの短縮時間をみると、亀山市が1時間38分、大台町、大紀町が1時間26分、南知多町、東栄町が9分、甲賀市が28分、新宮市が50分となっている。

周辺新幹線・リニア駅の優位圏における市区町村数をみると、名古屋駅が77、奈良県駅が21、岐阜羽島駅が29、米原駅が11、京都駅が10となっており、パーク＆ライドを実施することで、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅の優位圏の範囲が広がっている。

図表V－2－5 大阪への所要時間からみた新幹線・リニア駅の優位圏



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

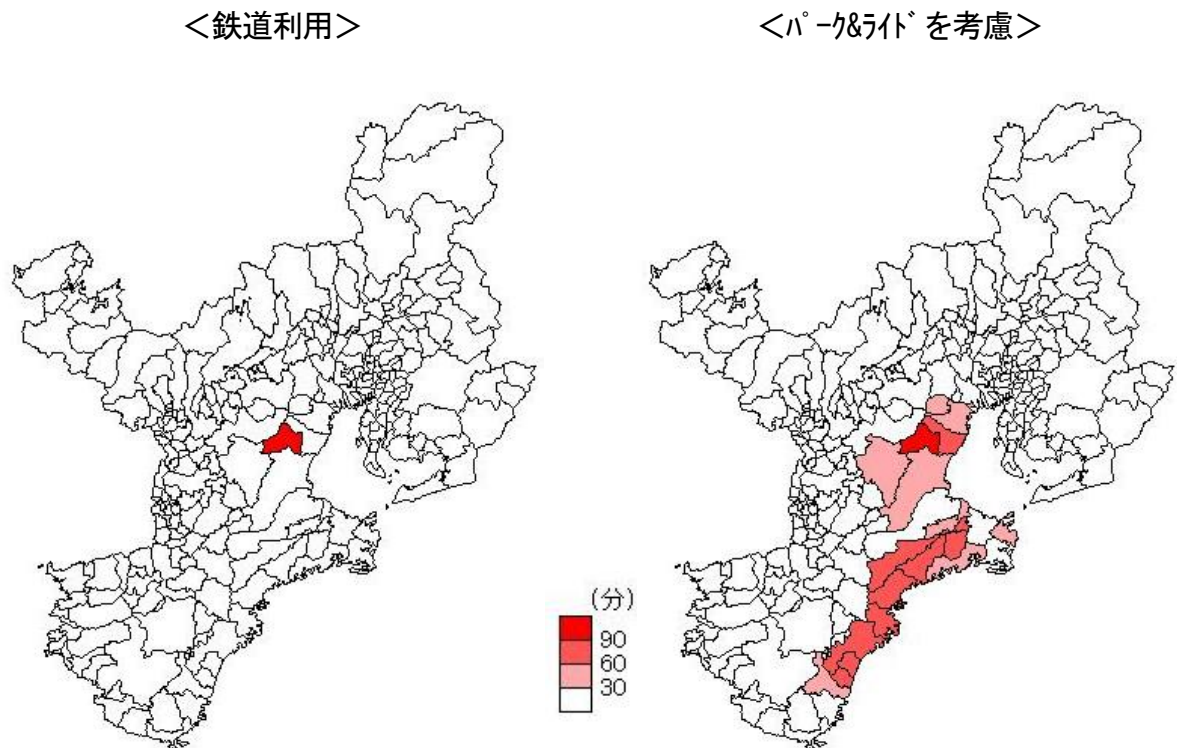
(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、大阪への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

(注4) 色分けしていないエリアの市区町村は、新幹線・リニアを利用しない現時点の経路において、所要時間が最も短くなる。

図表Ⅴ－２－６ 大阪への所要時間からみた亀山中間駅優位圏
【現在時点からの短縮時間】



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、大阪への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図表Ⅴ－２－７ 対象地域の市区町村から大阪への所要時間

【大阪への所要時間】
＜鉄道利用＞

＜パーク＆ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク＆ライド実施

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅		現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅		
岐阜県	岐阜市	2 時間 10分	1 時間 49分	21分	名古屋駅	岐阜県	岐阜市	2 時間 00分	1 時間 49分	12分	名古屋駅
	大垣市	2 時間 10分	1 時間 59分	11分	名古屋駅	岐阜県	大垣市	1 時間 49分	1 時間 49分		岐阜羽島駅※
	高山市	4 時間 28分	4 時間 07分	21分	名古屋駅	岐阜県	高山市	3 時間 33分	3 時間 33分		岐阜羽島駅※
	多治見市	2 時間 27分	2 時間 06分	21分	名古屋駅	岐阜県	多治見市	2 時間 19分	2 時間 06分	13分	名古屋駅
	関市	3 時間 39分	3 時間 18分	21分	名古屋駅	岐阜県	関市	2 時間 18分	2 時間 18分		岐阜羽島駅※
	中津川市	2 時間 58分	2 時間 37分	21分	名古屋駅	岐阜県	中津川市	2 時間 48分	2 時間 37分	11分	名古屋駅
	美濃市	3 時間 54分	3 時間 33分	21分	名古屋駅	岐阜県	美濃市	2 時間 14分	2 時間 14分		岐阜羽島駅※
	瑞浪市	2 時間 41分	2 時間 20分	21分	名古屋駅	岐阜県	瑞浪市	2 時間 27分	2 時間 20分	08分	名古屋駅
	羽島市	1 時間 45分	1 時間 45分		岐阜羽島駅	岐阜県	羽島市	1 時間 35分	1 時間 35分		岐阜羽島駅※
	恵那市	2 時間 48分	2 時間 27分	21分	名古屋駅	岐阜県	恵那市	2 時間 39分	2 時間 27分	11分	名古屋駅
	美濃加茂市	2 時間 44分	2 時間 24分	21分	名古屋駅	岐阜県	美濃加茂市	2 時間 24分	2 時間 24分	01分	名古屋駅
	土岐市	2 時間 35分	2 時間 14分	21分	名古屋駅	岐阜県	土岐市	2 時間 24分	2 時間 14分	10分	名古屋駅
	各務原市	2 時間 37分	2 時間 16分	21分	名古屋駅	岐阜県	各務原市	2 時間 03分	2 時間 03分		岐阜羽島駅※
	可児市	2 時間 44分	2 時間 23分	21分	名古屋駅	岐阜県	可児市	2 時間 32分	2 時間 23分	09分	名古屋駅
	山県市	2 時間 54分	2 時間 34分	20分	名古屋駅	岐阜県	山県市	2 時間 15分	2 時間 15分		岐阜羽島駅※
	瑞穂市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	岐阜県	瑞穂市	1 時間 49分	1 時間 49分		岐阜羽島駅※
	飛騨市	4 時間 47分	4 時間 26分	21分	名古屋駅	岐阜県	飛騨市	3 時間 34分	3 時間 34分		岐阜羽島駅※
	本巣市	3 時間 09分	2 時間 58分	11分	名古屋駅	岐阜県	本巣市	2 時間 08分	2 時間 08分		岐阜羽島駅※
	郡上市	4 時間 37分	4 時間 16分	21分	名古屋駅	岐阜県	郡上市	2 時間 34分	2 時間 34分		岐阜羽島駅※
	下呂市	3 時間 39分	3 時間 18分	21分	名古屋駅	岐阜県	下呂市	3 時間 21分	3 時間 18分	03分	名古屋駅
	海津市	2 時間 58分	2 時間 37分	21分	名古屋駅	岐阜県	海津市	1 時間 51分	1 時間 51分		岐阜羽島駅※
	岐南町	2 時間 09分	1 時間 59分	10分	名古屋駅	岐阜県	岐南町	1 時間 56分	1 時間 56分		岐阜羽島駅※
	笠松町	1 時間 57分	1 時間 56分	01分	名古屋駅	岐阜県	笠松町	1 時間 49分	1 時間 49分		岐阜羽島駅※
	養老町	2 時間 45分	2 時間 34分	11分	名古屋駅	岐阜県	養老町	1 時間 57分	1 時間 57分		岐阜羽島駅※
	垂井町	2 時間 02分	2 時間 02分		米原駅	岐阜県	垂井町	1 時間 51分	1 時間 51分		米原駅※
	関ヶ原町	1 時間 55分	1 時間 55分		米原駅	岐阜県	関ヶ原町	1 時間 43分	1 時間 43分		米原駅※
	神戸町	2 時間 42分	2 時間 31分	11分	名古屋駅	岐阜県	神戸町	1 時間 56分	1 時間 56分		岐阜羽島駅※
	輪之内町	1 時間 43分	1 時間 43分		岐阜羽島駅	岐阜県	輪之内町	1 時間 43分	1 時間 43分		岐阜羽島駅※
	安八町	1 時間 37分	1 時間 37分		岐阜羽島駅	岐阜県	安八町	1 時間 37分	1 時間 37分		岐阜羽島駅※
	揖斐川町	2 時間 58分	2 時間 47分	11分	名古屋駅	岐阜県	揖斐川町	2 時間 06分	2 時間 06分		岐阜羽島駅※
	大野町	3 時間 09分	2 時間 58分	11分	名古屋駅	岐阜県	大野町	2 時間 03分	2 時間 03分		岐阜羽島駅※
	池田町	2 時間 49分	2 時間 38分	11分	名古屋駅	岐阜県	池田町	2 時間 04分	2 時間 04分		米原駅※
	北方町	3 時間 00分	2 時間 49分	11分	名古屋駅	岐阜県	北方町	2 時間 58分	1 時間 58分		岐阜羽島駅※
	坂祝町	2 時間 45分	2 時間 24分	21分	名古屋駅	岐阜県	坂祝町	2 時間 22分	2 時間 22分		岐阜羽島駅※
	富加町	3 時間 29分	3 時間 08分	21分	名古屋駅	岐阜県	富加町	2 時間 22分	2 時間 22分		岐阜羽島駅※
	川辺町	3 時間 28分	3 時間 07分	21分	名古屋駅	岐阜県	川辺町	2 時間 28分	2 時間 28分		岐阜羽島駅※
	七宗町	3 時間 20分	2 時間 59分	21分	名古屋駅	岐阜県	七宗町	2 時間 37分	2 時間 37分		岐阜羽島駅※
	八百津町	3 時間 14分	2 時間 53分	21分	名古屋駅	岐阜県	八百津町	2 時間 38分	2 時間 38分		岐阜羽島駅※
	白川町	3 時間 07分	2 時間 46分	21分	名古屋駅	岐阜県	白川町	2 時間 48分	2 時間 46分	01分	名古屋駅
	東白川村	3 時間 24分	3 時間 03分	21分	名古屋駅	岐阜県	東白川村	3 時間 04分	3 時間 03分	01分	名古屋駅
	御嵩町	3 時間 07分	2 時間 46分	21分	名古屋駅	岐阜県	御嵩町	2 時間 31分	2 時間 31分		岐阜羽島駅※
	白川村	6 時間 20分	5 時間 59分	21分	名古屋駅	岐阜県	白川村	3 時間 35分	3 時間 35分		岐阜羽島駅※
愛知県	名古屋市中千種区	1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中千種区	1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅
	名古屋市中区	1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中区	1 時間 44分	1 時間 23分	21分	名古屋駅
	名古屋市北区	1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市北区	1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅
	名古屋市西区	1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市西区	1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅
	名古屋市中村区	1 時間 36分	1 時間 15分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中村区	1 時間 36分	1 時間 15分	21分	名古屋駅
	名古屋市中区	1 時間 39分	1 時間 18分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中区	1 時間 39分	1 時間 18分	21分	名古屋駅
	名古屋市昭和区	1 時間 50分	1 時間 29分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市昭和区	1 時間 50分	1 時間 29分	21分	名古屋駅
	名古屋市瑞穂区	1 時間 53分	1 時間 32分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市瑞穂区	1 時間 53分	1 時間 32分	21分	名古屋駅
	名古屋市熱田区	1 時間 52分	1 時間 31分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市熱田区	1 時間 52分	1 時間 31分	21分	名古屋駅
	名古屋市中川区	1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市中川区	1 時間 47分	1 時間 26分	21分	名古屋駅
	名古屋市港区	1 時間 59分	1 時間 38分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市港区	1 時間 59分	1 時間 38分	21分	名古屋駅
	名古屋市南区	1 時間 54分	1 時間 33分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市南区	1 時間 54分	1 時間 33分	21分	名古屋駅
	名古屋市守山区	2 時間 03分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市守山区	2 時間 03分	1 時間 42分	21分	名古屋駅
	名古屋市緑区	1 時間 60分	1 時間 39分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市緑区	1 時間 60分	1 時間 39分	21分	名古屋駅
	名古屋市名東区	1 時間 58分	1 時間 37分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市名東区	1 時間 58分	1 時間 37分	21分	名古屋駅
	名古屋市天白区	2 時間 02分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	愛知県	名古屋市天白区	2 時間 02分	1 時間 42分	21分	名古屋駅
	豊橋市	2 時間 20分	2 時間 04分	16分	名古屋駅	愛知県	豊橋市	2 時間 20分	2 時間 04分	16分	名古屋駅
	岡崎市	2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅	愛知県	岡崎市	2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅
	一宮市	1 時間 57分	1 時間 36分	21分	名古屋駅	愛知県	一宮市	1 時間 53分	1 時間 36分	17分	名古屋駅
	瀬戸市	2 時間 18分	1 時間 57分	21分	名古屋駅	愛知県	瀬戸市	2 時間 18分	1 時間 57分	21分	名古屋駅
	半田市	2 時間 41分	2 時間 14分	27分	名古屋駅	愛知県	半田市	2 時間 41分	2 時間 14分	27分	名古屋駅
	春日井市	2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅	愛知県	春日井市	2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅
	豊川市	2 時間 34分	2 時間 18分	16分	名古屋駅	愛知県	豊川市	2 時間 34分	2 時間 18分	16分	名古屋駅
	津島市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	愛知県	津島市	2 時間 03分	1 時間 53分	10分	名古屋駅
	碧南市	2 時間 33分	2 時間 12分	21分	名古屋駅	愛知県	碧南市	2 時間 33分	2 時間 12分	21分	名古屋駅
	刈谷市	2 時間 07分	1 時間 46分	21分	名古屋駅	愛知県	刈谷市	2 時間 07分	1 時間 46分	21分	名古屋駅
	豊田市	2 時間 30分	2 時間 09分	21分	名古屋駅	愛知県	豊田市	2 時間 30分	2 時間 09分	21分	名古屋駅
	安城市	2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅	愛知県	安城市	2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅
	西尾市	2 時間 35分	2 時間 14分	21分	名古屋駅	愛知県	西尾市	2 時間 35分	2 時間 14分	21分	名古屋駅
	蒲郡市	2 時間 25分	2 時間 04分	21分	名古屋駅	愛知県	蒲郡市	2 時間 25分	2 時間 04分	21分	名古屋駅
	大山市	2 時間 20分	1 時間 59分	21分	名古屋駅	愛知県	大山市	2 時間 16分	1 時間 59分	17分	名古屋駅
	常滑市	2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅	愛知県	常滑市	2 時間 22分	2 時間 01分	21分	名古屋駅
	江南市	2 時間 09分	1 時間 48分	21分	名古屋駅	愛知県	江南市	2 時間 08分	1 時間 48分	20分	名古屋駅
	小牧市	2 時間 21分	1 時間 60分	21分	名古屋駅	愛知県	小牧市	1 時間 58分	1 時間 58分		岐阜羽島駅※
	稲沢市	2 時間 08分	1 時間 47分	21分	名古屋駅	愛知県	稲沢市	1 時間 59分	1 時間 47分	11分	名古屋駅
	新城市	3 時間 14分	2 時間 58分	16分	名古屋駅	愛知県	新城市	3 時間 14分	2 時間 58分	16分	名古屋駅
	東海市	2 時間 09分	1 時間 48分	21分	名古屋駅	愛知県	東海市	2 時間 09分	1 時間 48分	21分	名古屋駅
	大府市	2 時間 00分	1 時間 39分	21分	名古屋駅	愛知県	大府市	2 時間 00分	1 時間 39分	21分	名古屋駅
	知多市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	愛知県	知多市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅
	知立市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	愛知県	知立市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅
	尾張旭市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	愛知県	尾張旭市	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅
	高浜市	2 時間 24分	2 時間 03分	21分	名古屋駅	愛知県	高浜市	2 時間 24分	2 時間 03分	21分	名古屋駅
	岩倉市	2 時間 05分	1 時間 44分	21分	名古屋駅	愛知県	岩倉市	1 時間 60分	1 時間 44分	16分	名古屋駅
	豊明市	2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅	愛知県	豊明市	2 時間 13分	1 時間 52分	21分	名古屋駅
	日進市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	愛知県	日進市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅
	田原市	2 時間 52分	2 時間 37分	16分	名古屋駅	愛知県	田原市	2 時間 52分	2 時間 37分	16分	名古屋駅
	愛西市	2 時間 17分	1 時間 56分	21分	名古屋駅	愛知県	愛西市	2 時間 07分	1 時間 56分	11分	名古屋駅
	清須市	1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅	愛知県	清須市	1 時間 51分	1 時間 30分	21分	名古屋駅
	北名古屋	2 時間 03分	1 時間 42分	21分	名古屋駅	愛知県	北名古屋	1 時間 56分	1 時間 42分	14分	名古屋駅
	弥富市	2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅	愛知県	弥富市	2 時間 06分	1 時間 45分	21分	名古屋駅
	みよし市	2 時間 23分	2 時間 02分	21分	名古屋駅	愛知県	みよし市	2 時間 23分	2 時間 02分	21分	名古屋駅
	あま市	2 時間 08分	1 時間 47分	21分	名古屋駅	愛知県	あま市	2 時間 06分	1 時間 47分	20分	名古屋駅
	長久手市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅	愛知県	長久手市	2 時間 11分	1 時間 50分	21分	名古屋駅
	東郷町	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅	愛知県	東郷町	2 時間 14分	1 時間 53分	21分	名古屋駅
	豊山町	2 時間 19分	1 時間 58分	21分	名古屋駅	愛知県	豊山町	2 時間 00分	1 時間 58分	02分	名古屋駅
	大口町	2 時間 17分	1 時間 56分	21分	名古屋駅	愛知県	大口町	2 時間 05分	1 時間 56分	09分	名古屋駅

＜鉄道利用＞

＜パーク＆ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク＆ライド実施

		現在時点	U-2開業時		短縮時間	乗車駅				現在時点	U-2開業時		短縮時間	乗車駅	
愛知県 (続き)	扶桑町	2時間17分	1時間56分	21分		名古屋駅		愛知県 (続き)	扶桑町	2時間12分	1時間56分	16分		名古屋駅	
	大治町	2時間50分	1時間29分	21分		名古屋駅		大治町	1時間50分	1時間29分	21分		名古屋駅		
	笠江町	1時間57分	1時間36分	21分		名古屋駅		笠江町	1時間57分	1時間36分	21分		名古屋駅		
	飛鳥村	2時間04分	1時間43分	21分		名古屋駅		飛鳥村	2時間04分	1時間43分	21分		名古屋駅		
	阿久比町	2時間30分	2時間09分	21分		名古屋駅		阿久比町	2時間30分	2時間09分	21分		名古屋駅		
	東浦町	2時間24分	2時間03分	21分		名古屋駅		東浦町	2時間24分	2時間03分	21分		名古屋駅		
	南知多町	2時間07分	2時間46分	21分		名古屋駅		南知多町	2時間45分	2時間35分	09分		亀山中間駅※		
	武浜町	2時間47分	2時間26分	21分		名古屋駅		武浜町	2時間41分	2時間26分	15分		名古屋駅		
	武豊町	2時間52分	2時間16分	36分		名古屋駅		武豊町	2時間40分	2時間16分	24分		名古屋駅		
	幸田町	2時間24分	2時間03分	21分		名古屋駅		幸田町	2時間24分	2時間03分	21分		名古屋駅		
	股楽町	4時間22分	4時間06分	16分		名古屋駅		股楽町	3時間35分	3時間30分	05分		亀山中間駅※		
	東栄町	4時間10分	3時間54分	16分		名古屋駅		東栄町	4時間02分	3時間52分	09分		亀山中間駅※		
	豊根村	4時間44分	4時間28分	16分		名古屋駅		豊根村	4時間03分	3時間60分	03分		亀山中間駅※		
	三重県	津市	2時間12分	2時間01分	11分		亀山中間駅		三重県	津市	2時間12分	1時間38分	34分		亀山中間駅※
四日市市		2時間23分	2時間02分	21分		名古屋駅		四日市市	2時間23分	1時間45分	38分		亀山中間駅※		
伊勢市		2時間33分	2時間33分					伊勢市	2時間33分	2時間10分	23分		亀山中間駅※		
松阪市		2時間22分	2時間22分					松阪市	2時間22分	1時間56分	26分		亀山中間駅※		
桑名市		2時間12分	1時間51分	21分		名古屋駅		桑名市	2時間12分	1時間51分	20分		名古屋駅		
鈴鹿市		2時間45分	2時間24分	21分		名古屋駅		鈴鹿市	2時間45分	1時間34分	1時間11分		亀山中間駅※		
名張市		1時間36分	1時間36分					名張市	1時間36分	1時間36分			名古屋駅		
尾鷲市		4時間21分	4時間15分	06分		亀山中間駅		尾鷲市	4時間04分	2時間38分	1時間26分		亀山中間駅※		
亀山市		2時間56分	1時間09分	1時間47分		亀山中間駅		亀山市	2時間48分	1時間09分	1時間38分		亀山中間駅		
鳥羽市		3時間03分	3時間03分					鳥羽市	3時間03分	2時間22分	40分		亀山中間駅※		
熊野市		4時間49分	4時間43分	06分		亀山中間駅		熊野市	4時間37分	3時間11分	1時間26分		亀山中間駅※		
いなべ市		3時間04分	2時間43分	21分		名古屋駅		いなべ市	2時間14分	2時間04分	10分		亀山中間駅※		
志摩市		3時間10分	3時間10分					志摩市	3時間10分	2時間40分	30分		亀山中間駅※		
伊賀市		2時間24分	2時間24分					伊賀市	2時間24分	1時間43分	41分		亀山中間駅※		
木曽岬町		2時間12分	1時間51分	21分		名古屋駅		木曽岬町	2時間12分	1時間51分	21分		名古屋駅		
東員町		2時間52分	2時間37分	21分		名古屋駅		東員町	2時間18分	1時間55分	23分		名古屋駅		
菟野町		2時間55分	2時間34分	21分		名古屋駅		菟野町	2時間31分	1時間42分	50分		亀山中間駅※		
朝日町		2時間32分	2時間10分	22分		名古屋駅		朝日町	2時間22分	1時間50分	32分		亀山中間駅※		
川越町		2時間30分	2時間09分	21分		名古屋駅		川越町	2時間21分	1時間53分	28分		亀山中間駅※		
多気町		3時間00分	2時間45分	15分		亀山中間駅		多気町	3時間00分	2時間02分	58分		亀山中間駅※		
明和町		2時間47分	2時間47分					明和町	2時間47分	2時間12分	35分		亀山中間駅※		
大台町		3時間32分	3時間14分	18分		亀山中間駅		大台町	3時間32分	2時間06分	1時間26分		亀山中間駅※		
玉城町		3時間14分	2時間59分	15分		亀山中間駅		玉城町	3時間14分	2時間07分	1時間07分		亀山中間駅※		
度会町		3時間25分	3時間10分	15分		亀山中間駅		度会町	3時間25分	2時間06分	1時間19分		亀山中間駅※		
大紀町		3時間39分	3時間21分	18分		亀山中間駅		大紀町	3時間34分	2時間07分	1時間26分		亀山中間駅※		
南伊勢町		3時間20分	3時間20分					南伊勢町	3時間20分	2時間23分	57分		亀山中間駅※		
紀北町	3時間01分	3時間55分	06分		亀山中間駅		紀北町	3時間26分	2時間20分	1時間26分		亀山中間駅※			
御浜町	5時間21分	5時間21分					御浜町	4時間50分	3時間23分	1時間26分		亀山中間駅※			
紀宝町	4時間40分	4時間40分					紀宝町	4時間40分	3時間34分	1時間06分		亀山中間駅※			
滋賀県	大津市	1時間10分	1時間10分					滋賀県	大津市	1時間10分	1時間10分				
	彦根市	1時間33分	1時間30分	3分		米原駅		彦根市	1時間30分	1時間30分			米原駅※		
	長浜市	1時間38分	1時間38分			米原駅		長浜市	1時間34分	1時間34分			米原駅※		
	近江八幡市	1時間38分	1時間38分					近江八幡市	1時間38分	1時間38分					
	草津市	1時間24分	1時間24分					草津市	1時間24分	1時間24分					
	守山市	1時間28分	1時間28分					守山市	1時間28分	1時間28分					
	栗東市	1時間36分	1時間36分			京都駅		栗東市	1時間36分	1時間36分			京都駅		
	甲賀市	2時間39分	2時間39分					甲賀市	2時間21分	1時間53分	28分		亀山中間駅※		
	野洲市	1時間32分	1時間32分					野洲市	1時間32分	1時間32分					
	湖南市	1時間54分	1時間54分					湖南市	1時間54分	1時間54分					
	高島市	1時間43分	1時間43分					高島市	1時間43分	1時間43分					
	東近江市	2時間08分	2時間08分					東近江市	2時間56分	1時間56分			米原駅※		
	米原市	1時間20分	1時間20分			米原駅		米原市	1時間20分	1時間20分			米原駅※		
	日野町	2時間57分	2時間57分					日野町	2時間10分	1時間58分	12分		亀山中間駅※		
竜王町	2時間13分	2時間13分					竜王町	2時間06分	2時間04分	01分		奈良県駅※			
竜荘町	2時間05分	2時間05分			米原駅		竜荘町	1時間55分	1時間55分			米原駅※			
豊郷町	1時間47分	1時間47分			米原駅		豊郷町	1時間47分	1時間47分			米原駅			
甲良町	1時間58分	1時間58分			米原駅		甲良町	1時間43分	1時間43分			米原駅※			
多賀町	1時間57分	1時間57分			米原駅		多賀町	1時間38分	1時間38分			米原駅※			
京都府	京都市北区	1時間14分	1時間14分			京都駅		京都府	京都市北区	1時間14分	1時間14分			京都駅	
	京都市上京区	1時間06分	1時間06分					京都市上京区	1時間06分	1時間06分					
	京都市左京区	1時間17分	1時間17分			京都駅		京都市左京区	1時間17分	1時間17分			京都駅		
	京都市中京区	1時間07分	1時間07分			京都駅		京都市中京区	1時間07分	1時間07分			京都駅		
	京都市東山区	60分	60分					京都市東山区	60分	60分					
	京都市下京区	58分	58分			京都駅		京都市下京区	58分	58分			京都駅		
	京都市南区	1時間03分	1時間03分			京都駅		京都市南区	1時間03分	1時間03分			京都駅		
	京都市右京区	1時間16分	1時間16分			京都駅		京都市右京区	1時間16分	1時間16分			京都駅		
	京都市伏見区	50分	50分					京都市伏見区	50分	50分					
	京都市山科区	1時間12分	1時間12分					京都市山科区	1時間12分	1時間12分					
	京都市西京区	1時間01分	1時間01分					京都市西京区	1時間01分	1時間01分					
	福知山市	2時間23分	2時間23分					福知山市	2時間23分	2時間23分					
	舞鶴市	2時間59分	2時間59分			京都駅		舞鶴市	2時間59分	2時間59分			京都駅		
	綾部市	2時間30分	2時間30分			京都駅		綾部市	2時間30分	2時間30分			京都駅		
	宇治市	1時間08分	1時間08分					宇治市	1時間08分	1時間08分					
	宮津市	3時間10分	3時間10分			京都駅		宮津市	3時間10分	3時間03分			奈良県駅※		
	亀岡市	1時間34分	1時間35分			京都駅		亀岡市	1時間34分	1時間35分			京都駅		
	城陽市	1時間17分	1時間17分					城陽市	1時間17分	1時間17分					
	向日市	1時間02分	1時間02分					向日市	1時間02分	1時間02分					
	長岡京市	54分	54分					長岡京市	54分	54分					
	八幡市	48分	48分					八幡市	48分	48分					
	京田辺市	60分	60分					京田辺市	60分	60分					
	京丹波市	3時間40分	3時間40分			京都駅		京丹波市	3時間40分	3時間33分	07分		奈良県駅※		
	南丹市	1時間50分	1時間50分			京都駅		南丹市	1時間50分	1時間50分			京都駅		
	木津川市	1時間11分	1時間11分					木津川市	1時間11分	1時間09分	02分		奈良県駅※		
	大山崎町	56分	56分					大山崎町	56分	56分					
	久御山町	53分	53分					久御山町	53分	53分					
	井手町	1時間07分	1時間07分					井手町	1時間07分	1時間07分					
	宇治田原町	1時間38分	1時間30分	08分		奈良県駅		宇治田原町	1時間38分	1時間30分	08分		奈良県駅		
	笠置町	1時間31分	1時間28分	03分		奈良県駅		笠置町	1時間31分	1時間23分	08分		奈良県駅※		
	和束町	1時間31分	1時間28分	03分		奈良県駅		和束町	1時間31分	1時間25分	06分		奈良県駅※		
	精華町	1時間08分	1時間08分					精華町	1時間08分	1時間08分					
	南山城村	2時間01分	1時間58分	03分		奈良県駅		南山城村	2時間01分	1時間31分	31分		奈良県駅※		
	京丹波町	2時間43分	2時間43分			京都駅		京丹波町	2時間43分	2時間11分	32分		奈良県駅※		
伊根町	3時間42分	3時間42分			京都駅		伊根町	3時間42分	3時間33分	09分		奈良県駅※			
与謝野町	3時間27分	3時間27分			京都駅		与謝野町	3時間27分	3時間13分	13分		奈良県駅※			

【大阪への所要時間】
 ＜鉄道利用＞

＜パーク＆ライドを考慮＞

乗車駅の※はパーク＆ライド実施

	現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅		現在時点	リニア開業時	短縮時間	乗車駅
奈良県	奈良市	56分	56分			奈良市	56分	56分	
	大和高田市	59分	59分			大和高田市	59分	59分	
	大和郡山市	1 時間 01分	1 時間 01分			大和郡山市	1 時間 01分	1 時間 01分	
	天理市	1 時間 23分	1 時間 23分			天理市	1 時間 23分	1 時間 21分	02分 奈良県駅※
	橿原市	1 時間 02分	1 時間 02分			橿原市	1 時間 02分	1 時間 02分	
	桜井市	1 時間 09分	1 時間 09分			桜井市	1 時間 09分	1 時間 09分	
	五條市	1 時間 51分	1 時間 51分			五條市	1 時間 51分	1 時間 51分	
	御所市	1 時間 19分	1 時間 19分			御所市	1 時間 19分	1 時間 19分	
	生駒市	31分	31分			生駒市	31分	31分	
	香芝市	55分	55分			香芝市	55分	55分	
	葛城市	1 時間 14分	1 時間 14分			葛城市	1 時間 14分	1 時間 14分	
	宇陀市	1 時間 22分	1 時間 22分			宇陀市	1 時間 22分	1 時間 22分	
	山添村	1 時間 53分	1 時間 53分			山添村	1 時間 53分	1 時間 30分	23分 奈良県駅※
	平群町	53分	53分			平群町	53分	53分	
	三郷町	48分	48分			三郷町	48分	48分	
	斑鳩町	55分	55分			斑鳩町	55分	55分	
	安堵町	57分	57分			安堵町	57分	57分	
	川西町	1 時間 18分	1 時間 18分			川西町	1 時間 18分	1 時間 18分	
	三宅町	1 時間 16分	1 時間 16分			三宅町	1 時間 16分	1 時間 16分	
	田原本町	1 時間 12分	1 時間 12分			田原本町	1 時間 12分	1 時間 12分	
	曾爾村	1 時間 51分	1 時間 51分			曾爾村	1 時間 51分	1 時間 51分	
	御杖村	4 時間 42分	4 時間 42分			御杖村	3 時間 45分	2 時間 06分	1 時間 39分 奈良県駅※
	高取町	1 時間 20分	1 時間 20分			高取町	1 時間 20分	1 時間 20分	
	明日香村	1 時間 19分	1 時間 19分			明日香村	1 時間 19分	1 時間 19分	
	上牧町	54分	54分			上牧町	54分	54分	
	王寺町	46分	46分			王寺町	46分	46分	
	広陵町	1 時間 04分	1 時間 04分			広陵町	1 時間 04分	1 時間 04分	
	河合町	1 時間 06分	1 時間 06分			河合町	1 時間 06分	1 時間 06分	
	吉野町	1 時間 48分	1 時間 48分			吉野町	1 時間 48分	1 時間 48分	
	大淀町	1 時間 39分	1 時間 39分			大淀町	1 時間 39分	1 時間 39分	
	下市町	1 時間 42分	1 時間 42分			下市町	1 時間 42分	1 時間 42分	
	黒滝村	2 時間 07分	2 時間 07分			黒滝村	2 時間 07分	2 時間 07分	
	天川村	2 時間 25分	2 時間 25分			天川村	2 時間 25分	2 時間 25分	
	野迫川村	2 時間 60分	2 時間 60分			野迫川村	2 時間 60分	2 時間 60分	
	十津川村	6 時間 37分	6 時間 37分	06分 亀山中間駅		十津川村	5 時間 02分	3 時間 27分	1 時間 35分 奈良県駅※
	下北山村	5 時間 31分	5 時間 25分	06分 亀山中間駅		下北山村	5 時間 00分	3 時間 16分	1 時間 44分 奈良県駅※
	上北山村	5 時間 34分	5 時間 28分	06分 亀山中間駅		上北山村	4 時間 37分	2 時間 48分	1 時間 49分 奈良県駅※
	川上村	2 時間 01分	2 時間 01分			川上村	2 時間 01分	2 時間 01分	
	東吉野村	2 時間 08分	2 時間 08分			東吉野村	2 時間 08分	2 時間 04分	04分 奈良県駅※
和歌山県	和歌山市	1 時間 35分	1 時間 35分			和歌山市	1 時間 35分	1 時間 35分	
	海南市	1 時間 40分	1 時間 40分			海南市	1 時間 40分	1 時間 40分	
	橋本市	1 時間 29分	1 時間 29分			橋本市	1 時間 29分	1 時間 29分	
	有田市	1 時間 52分	1 時間 52分			有田市	1 時間 52分	1 時間 52分	
	御坊市	2 時間 50分	2 時間 50分			御坊市	2 時間 50分	2 時間 50分	
	田辺市	2 時間 44分	2 時間 44分			田辺市	2 時間 44分	2 時間 44分	
	新宮市	4 時間 31分	4 時間 31分			新宮市	4 時間 31分	3 時間 41分	50分 亀山中間駅※
	紀の川市	2 時間 11分	2 時間 11分			紀の川市	2 時間 11分	2 時間 11分	
	岩出市	2 時間 05分	2 時間 05分			岩出市	2 時間 05分	2 時間 05分	
	紀美野町	2 時間 13分	2 時間 13分			紀美野町	2 時間 13分	2 時間 13分	
	かつらぎ町	2 時間 01分	2 時間 01分			かつらぎ町	2 時間 01分	2 時間 01分	
	九度山町	1 時間 44分	1 時間 44分			九度山町	1 時間 44分	1 時間 44分	
	高野町	2 時間 38分	2 時間 38分			高野町	2 時間 38分	2 時間 38分	
	湯浅町	1 時間 60分	1 時間 60分			湯浅町	1 時間 60分	1 時間 60分	
	広川町	2 時間 01分	2 時間 01分			広川町	2 時間 01分	2 時間 01分	
	有田川町	2 時間 02分	2 時間 02分			有田川町	2 時間 02分	2 時間 02分	
	美浜町	2 時間 57分	2 時間 57分			美浜町	2 時間 57分	2 時間 55分	01分 奈良県駅※
	日高町	2 時間 19分	2 時間 19分			日高町	2 時間 19分	2 時間 19分	
	由良町	2 時間 27分	2 時間 27分			由良町	2 時間 27分	2 時間 27分	
	印南町	3 時間 04分	3 時間 04分			印南町	3 時間 04分	2 時間 55分	09分 奈良県駅※
	みなべ町	2 時間 36分	2 時間 36分			みなべ町	2 時間 36分	2 時間 36分	
	日高川町	2 時間 19分	2 時間 19分			日高川町	2 時間 19分	2 時間 19分	
	白浜町	3 時間 02分	3 時間 02分			白浜町	3 時間 02分	3 時間 02分	
	上富田町	3 時間 05分	3 時間 05分			上富田町	3 時間 05分	3 時間 05分	
	すさみ町	3 時間 14分	3 時間 14分			すさみ町	3 時間 14分	3 時間 14分	
	那智勝浦町	4 時間 15分	4 時間 15分			那智勝浦町	4 時間 15分	3 時間 06分	16分 亀山中間駅※
	太地町	4 時間 12分	4 時間 12分			太地町	4 時間 12分	4 時間 08分	04分 亀山中間駅※
	古座川町	3 時間 55分	3 時間 55分			古座川町	3 時間 55分	3 時間 55分	
	北山村	5 時間 22分	5 時間 16分	06分 亀山中間駅		北山村	4 時間 58分	3 時間 30分	1 時間 28分 奈良県駅※
	串本町	3 時間 45分	3 時間 45分			串本町	3 時間 45分	3 時間 45分	

（資料）国土交通省「N I T A S（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

（注１）経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

（注２）各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、大阪への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅とする。また、その所要時間を、当該市区町村におけるリニア開業時の所要時間とする。

（注３）リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

（注４）乗車駅欄が空白の市区町村は、新幹線・リニアを利用しない現在時点の経路において、所要時間が最も短くなる。

③亀山中間駅優位圏外の期待エリア

亀山中間駅優位圏外の期待エリアとして、東京・大阪への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリアをみると、次の通りとなる。

(イ) 東京への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリア

a. 新幹線・リニア駅まで鉄道を利用する場合

東京への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリアは、三重県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県内の23市町村となっている。

内訳をみると、10分以内のエリアは、伊勢市、多気町、大台町、大紀町の4市町である。

次いで、20分以内のエリアには、名張市、鳥羽市のほか、滋賀県の一部（湖南市、日野町）、京都府南山城村、奈良県山添村の6市町村が加わる。

さらに、30分以内のエリアには、伊勢志摩地域の一部（志摩市、南伊勢町）および東紀州地域のほか、奈良県の一部（3村）、和歌山県の一部（3市町村）の13市町村が加わる。

b. 亀山中間・奈良県・岐阜羽島・米原駅でのパーク＆ライドを考慮する場合

東京への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリアは、三重県、愛知県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県内の61市区町村となっている。

内訳をみると、10分以内のエリアは、朝日町のほか、滋賀県の一部（草津市、栗東市、竜王町）、京都府南山城村、奈良県の一部（宇陀市、曽爾村、東吉野村）の8市町村である。

次いで、20分以内のエリアには、四日市市、いなべ市、川越町のほか、愛知県の一部（3町村）、滋賀県東近江市、京都府の一部（8市町）、奈良県の一部（8市町村）の23市町村が加わる。

さらに、30分以内のエリアには、愛知県東栄町、滋賀県の一部（3市）、京都府の一部（8市区町）、奈良県の一部（17市町村）、和歌山県九度山町の30市区町村が加わる。

図表V-2-8 東京への所要時間からみた亀山中間駅優位圏外の期待エリア
【最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内】

【東京への所要時間】
＜鉄道利用＞

10分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	伊勢市	3 時間 27分	3 時間 36分	09分	名古屋駅
	多気町	3 時間 23分	3 時間 33分	10分	名古屋駅
	大台町	3 時間 53分	4 時間 02分	09分	名古屋駅
	大紀町	3 時間 59分	4 時間 09分	10分	名古屋駅

【東京への所要時間】

＜鉄道利用＞

20分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	名張市	3 時間 33分	3 時間 53分	20分	名古屋駅
	鳥羽市	3 時間 58分	4 時間 10分	12分	名古屋駅
滋賀県	湖南市	3 時間 21分	3 時間 32分	11分	京都駅
	日野町	3 時間 58分	4 時間 15分	17分	米原駅
京都府	南山城村	3 時間 16分	3 時間 28分	12分	奈良県駅
奈良県	山添村	3 時間 50分	4 時間 10分	20分	名古屋駅

30分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	尾鷲市	4 時間 41分	5 時間 03分	22分	名古屋駅
	熊野市	5 時間 09分	5 時間 31分	22分	名古屋駅
	志摩市	4 時間 09分	4 時間 31分	22分	名古屋駅
	南伊勢町	4 時間 18分	4 時間 40分	22分	名古屋駅
	紀北町	4 時間 21分	4 時間 43分	22分	名古屋駅
	御浜町	5 時間 55分	6 時間 17分	22分	名古屋駅
	紀宝町	5 時間 38分	5 時間 60分	22分	名古屋駅
奈良県	十津川村	7 時間 04分	7 時間 26分	22分	名古屋駅
	下北山村	5 時間 51分	6 時間 13分	22分	名古屋駅
	上北山村	5 時間 54分	6 時間 16分	22分	名古屋駅
和歌山県	新宮市	5 時間 29分	5 時間 51分	22分	名古屋駅
	那智勝浦町	5 時間 46分	6 時間 08分	22分	名古屋駅
	北山村	5 時間 42分	6 時間 04分	22分	名古屋駅

【東京への所要時間】

＜パーク＆ライドを考慮＞

10分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	朝日町	2 時間 30分	2 時間 38分	08分	名古屋駅
滋賀県	草津市	2 時間 51分	2 時間 59分	08分	京都駅
	栗東市	2 時間 57分	2 時間 57分	00分	米原駅
	竜王町	2 時間 56分	2 時間 59分	04分	米原駅
京都府	南山城村	2 時間 49分	2 時間 50分	01分	奈良県駅
奈良県	宇陀市	3 時間 03分	3 時間 05分	02分	奈良県駅
	曽爾村	3 時間 19分	3 時間 21分	02分	奈良県駅
	東吉野村	3 時間 22分	3 時間 24分	02分	奈良県駅

20分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
愛知県	南知多町	3 時間 06分	3 時間 23分	18分	名古屋駅
	設楽町	4 時間 01分	4 時間 18分	17分	岐阜羽島駅
	豊根村	4 時間 29分	4 時間 48分	19分	岐阜羽島駅
三重県	四日市市	2 時間 22分	2 時間 33分	11分	名古屋駅
	いなべ市	2 時間 40分	2 時間 52分	12分	岐阜羽島駅
	川越町	2 時間 29分	2 時間 41分	12分	名古屋駅
滋賀県	東近江市	2 時間 46分	3 時間 06分	20分	米原駅
京都府	綾部市	3 時間 54分	4 時間 14分	20分	京都駅
	宇治市	2 時間 50分	3 時間 08分	18分	京都駅
	宮津市	4 時間 21分	4 時間 37分	16分	奈良県駅
	京丹後市	4 時間 51分	5 時間 07分	16分	奈良県駅
	笠置町	2 時間 41分	2 時間 56分	14分	奈良県駅
	京丹波町	3 時間 29分	3 時間 46分	16分	奈良県駅
	伊根町	4 時間 51分	5 時間 08分	16分	奈良県駅
	与謝野町	4 時間 31分	4 時間 48分	16分	奈良県駅
奈良県	桜井市	2 時間 58分	3 時間 15分	17分	奈良県駅
	明日香村	3 時間 08分	3 時間 27分	20分	奈良県駅
	吉野町	3 時間 19分	3 時間 32分	12分	奈良県駅
	下市町	3 時間 28分	3 時間 48分	20分	奈良県駅
	黒滝村	3 時間 43分	3 時間 60分	17分	奈良県駅
	天川村	3 時間 52分	4 時間 12分	20分	奈良県駅
	上北山村	4 時間 06分	4 時間 16分	10分	奈良県駅
	川上村	3 時間 33分	3 時間 43分	10分	奈良県駅

【東京への所要時間】
 <パーク＆ライドを考慮>

30分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
愛知県	東栄町	4 時間 14分	4 時間 40分	27分	名古屋駅
滋賀県	大津市	2 時間 37分	3 時間 07分	30分	京都駅
	守山市	2 時間 46分	3 時間 09分	23分	米原駅
	野洲市	2 時間 44分	3 時間 12分	28分	米原駅
京都府	京都市山科区	2 時間 39分	3 時間 08分	29分	京都駅
	福知山市	4 時間 07分	4 時間 28分	21分	新大阪駅
	亀岡市	2 時間 59分	3 時間 29分	30分	京都駅
	八幡市	2 時間 49分	3 時間 14分	25分	奈良県駅
	南丹市	3 時間 14分	3 時間 39分	26分	京都駅
	久御山町	2 時間 46分	3 時間 11分	25分	奈良県駅
	宇治田原町	2 時間 48分	3 時間 08分	21分	奈良県駅
	和束町	2 時間 43分	3 時間 07分	24分	奈良県駅
奈良県	大和高田市	2 時間 59分	3 時間 24分	25分	奈良県駅
	天理市	2 時間 39分	3 時間 02分	23分	奈良県駅
	橿原市	2 時間 55分	3 時間 20分	25分	奈良県駅
	五條市	3 時間 28分	3 時間 54分	25分	奈良県駅
	御所市	3 時間 06分	3 時間 30分	25分	奈良県駅
	香芝市	2 時間 51分	3 時間 15分	24分	奈良県駅
	葛城市	3 時間 03分	3 時間 28分	25分	奈良県駅
	川西町	2 時間 44分	3 時間 07分	24分	奈良県駅
	三宅町	2 時間 45分	3 時間 10分	25分	奈良県駅
	田原本町	2 時間 48分	3 時間 13分	25分	奈良県駅
	高取町	3 時間 10分	3 時間 33分	24分	奈良県駅
	上牧町	2 時間 51分	3 時間 15分	24分	奈良県駅
	広陵町	2 時間 52分	3 時間 16分	25分	奈良県駅
	河合町	2 時間 45分	3 時間 09分	24分	奈良県駅
	大淀町	3 時間 21分	3 時間 43分	21分	奈良県駅
	野迫川村	4 時間 24分	4 時間 45分	21分	奈良県駅
	十津川村	4 時間 45分	5 時間 06分	21分	奈良県駅
和歌山県	九度山町	3 時間 45分	4 時間 10分	26分	新大阪駅

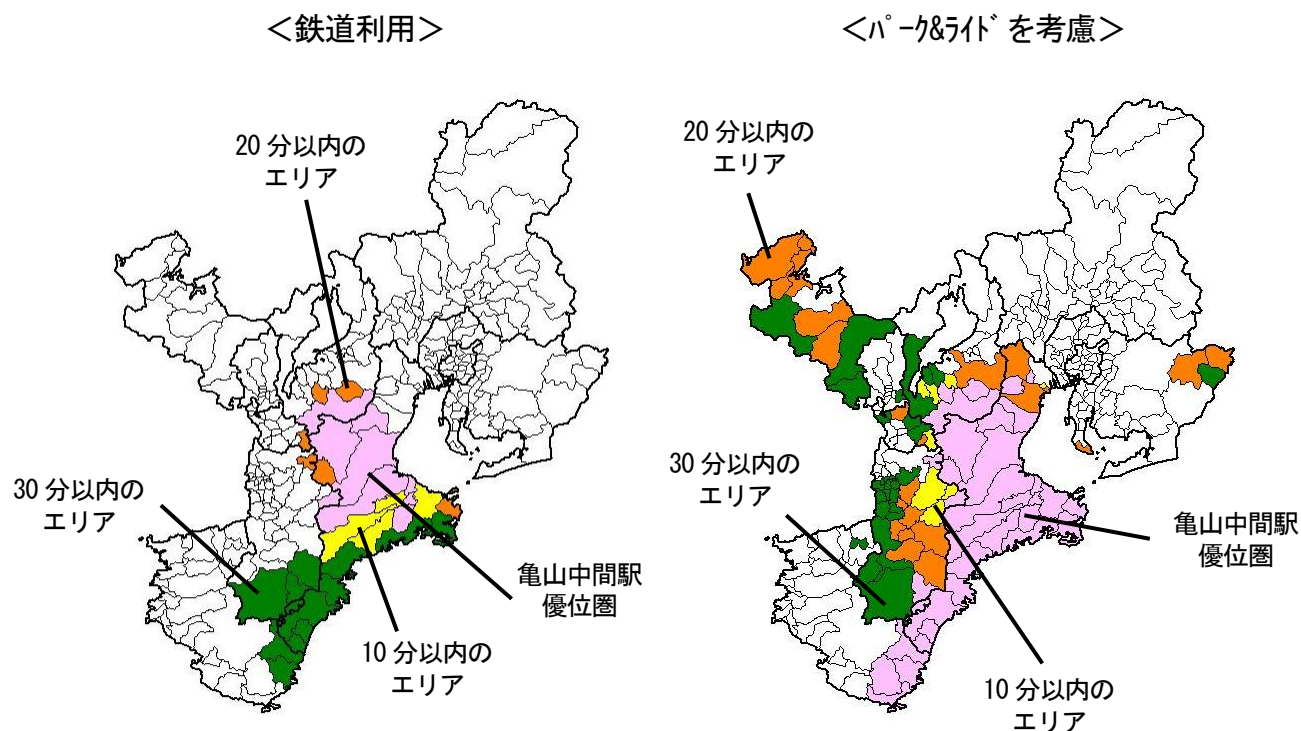
(資料) 国土交通省「N I T A S (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅(中津川市)や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

図表Ⅴ－２－９ 東京への所要時間による亀山中間駅優位圏外の期待エリア



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、東京への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

(ロ) 大阪への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリア

a. 新幹線・リニア駅まで鉄道を利用する場合

大阪への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリアは、三重県、滋賀県、奈良県内の12市町村となっている。

内訳をみると、10分以内のエリアは、北勢地域の一部（四日市市、鈴鹿市、朝日町）および中南勢地域の一部（松阪市、明和町）、御浜町のほか、奈良県の一部（御杖村、十津川村）の8市町村である。

次いで、20分以内のエリアには、伊勢市、鳥羽市、川越町の3市町が加わる。

さらに、30分以内のエリアには、滋賀県日野町が加わる。

b. 亀山中間・奈良県・岐阜羽島・米原駅でのパーク＆ライドを考慮する場合

大阪への最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内のエリアは、三重県、岐阜県、愛知県、滋賀県、奈良県、和歌山県内の37市町村となっている。

内訳をみると、10分以内のエリアは、桑名市、木曽岬町のほか、愛知県の一部（愛西市、美浜町）、滋賀県竜王町、和歌山県北山村の6市町村である。

次いで、20分以内のエリアには、岐阜県海津市、愛知県の一部（7市町村）、滋賀県湖南市、奈良県下北山村の10市町村が加わる。

さらに、30分以内のエリアには、名張市のほか、岐阜県の一部（3市町）、愛知県の一部（13市町）、滋賀県東近江市、奈良県の一部（2村）、和歌山県古座川町の21市町村が加わる。

図表V-2-10 大阪への所要時間からみた亀山中間駅優位圏外の期待エリア
【最短経路と亀山中間駅乗車経路との所要時間の差が30分以内】

【大阪への所要時間】

<鉄道利用>

10分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	四日市市	2 時間 02分	2 時間 06分	04分	名古屋駅
	松阪市	2 時間 22分	2 時間 27分	05分	
	鈴鹿市	2 時間 24分	2 時間 32分	08分	名古屋駅
	朝日町	2 時間 10分	2 時間 17分	07分	名古屋駅
	明和町	2 時間 47分	2 時間 52分	05分	
	御浜町	5 時間 21分	5 時間 29分	08分	
奈良県	御杖村	4 時間 42分	4 時間 47分	05分	
	十津川村	6 時間 37分	6 時間 38分	01分	

20分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
三重県	伊勢市	2 時間 33分	2 時間 48分	15分	
	鳥羽市	3 時間 03分	3 時間 22分	19分	
	川越町	2 時間 09分	2 時間 20分	11分	名古屋駅

30分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
滋賀県	日野町	2 時間 57分	3 時間 27分	30分	

【大阪への所要時間】
 <パーク＆ライドを考慮>

10分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
愛知県	愛西市	1 時間 56分	2 時間 03分	07分	名古屋駅
	美浜町	2 時間 26分	2 時間 32分	06分	名古屋駅
三重県	桑名市	1 時間 51分	1 時間 54分	03分	名古屋駅
	木曽岬町	1 時間 51分	1 時間 60分	09分	名古屋駅
滋賀県	竜王町	2 時間 04分	2 時間 11分	07分	奈良県駅
和歌山県	北山村	3 時間 30分	3 時間 32分	02分	奈良県駅

20分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
岐阜県	海津市	1 時間 51分	2 時間 10分	20分	岐阜羽島駅
愛知県	半田市	2 時間 14分	2 時間 33分	19分	名古屋駅
	津島市	1 時間 53分	2 時間 09分	16分	名古屋駅
	新城市	2 時間 58分	3 時間 12分	14分	名古屋駅
	弥富市	1 時間 45分	2 時間 01分	16分	名古屋駅
	飛島村	1 時間 43分	1 時間 59分	16分	名古屋駅
	阿久比町	2 時間 09分	2 時間 22分	13分	名古屋駅
	武豊町	2 時間 16分	2 時間 31分	15分	名古屋駅
滋賀県	湖南市	1 時間 54分	2 時間 07分	14分	
奈良県	下北山村	3 時間 16分	3 時間 34分	18分	奈良県駅

30分以内のエリア		最短経路	亀山中間駅乗車	所要時間の差	優位圏
岐阜県	美濃加茂市	2 時間 24分	2 時間 53分	29分	名古屋駅
	八百津町	2 時間 38分	3 時間 06分	29分	岐阜羽島駅
	御嵩町	2 時間 31分	3 時間 00分	29分	岐阜羽島駅
愛知県	碧南市	2 時間 12分	2 時間 39分	27分	名古屋駅
	豊田市	2 時間 09分	2 時間 38分	29分	名古屋駅
	西尾市	2 時間 14分	2 時間 41分	27分	名古屋駅
	小牧市	1 時間 58分	2 時間 27分	29分	岐阜羽島駅
	東海市	1 時間 48分	2 時間 11分	23分	名古屋駅
	知多市	1 時間 50分	2 時間 17分	27分	名古屋駅
	知立市	1 時間 53分	2 時間 22分	28分	名古屋駅
	豊明市	1 時間 52分	2 時間 18分	26分	名古屋駅
	みよし市	2 時間 02分	2 時間 31分	29分	名古屋駅
	あま市	1 時間 47分	2 時間 14分	27分	名古屋駅
	豊山町	1 時間 58分	2 時間 20分	21分	名古屋駅
	蟹江町	1 時間 36分	2 時間 04分	27分	名古屋駅
	東浦町	2 時間 03分	2 時間 24分	21分	名古屋駅
三重県	名張市	1 時間 36分	2 時間 05分	30分	
滋賀県	東近江市	1 時間 56分	2 時間 18分	22分	米原駅
奈良県	山添村	1 時間 30分	1 時間 50分	20分	奈良県駅
	御杖村	2 時間 06分	2 時間 27分	21分	奈良県駅
和歌山県	古座川町	3 時間 55分	4 時間 22分	28分	

(資料) 国土交通省「N I T A S (全国総合交通分析システム)」の経路探索結果などをもとに作成

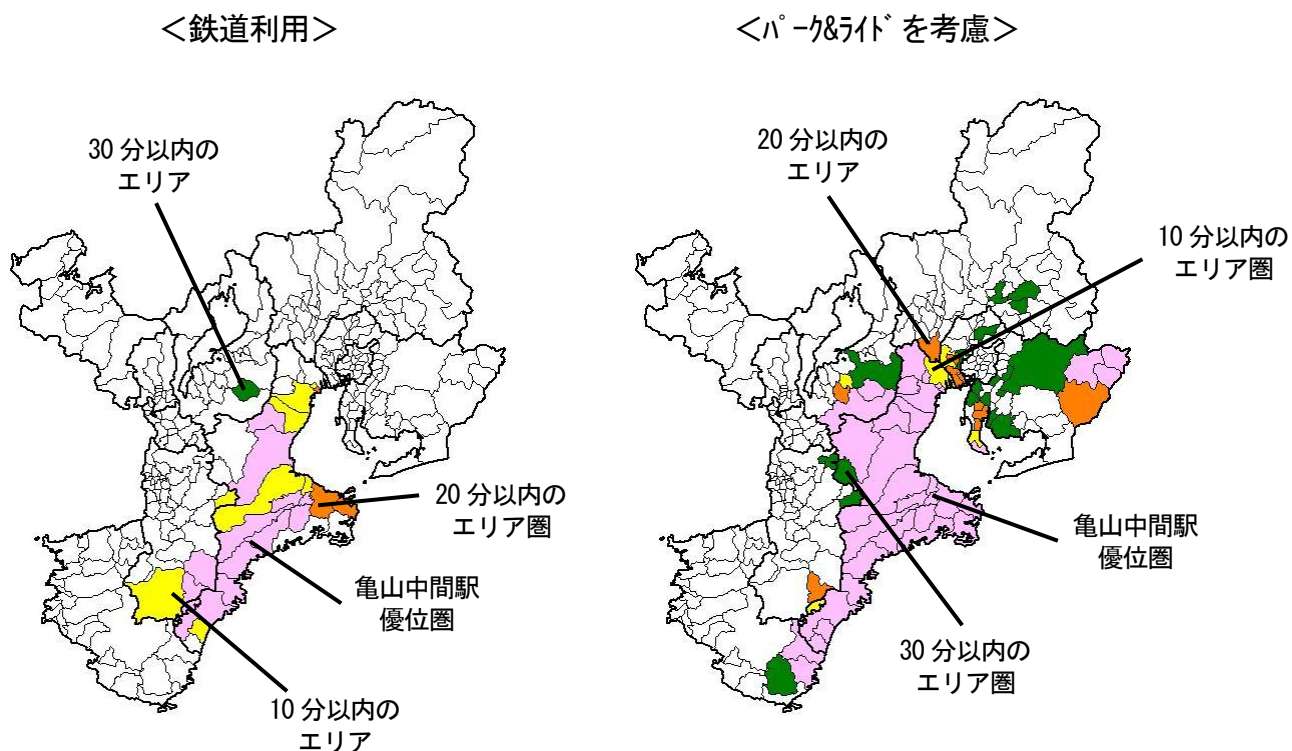
(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、大阪への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅(中津川市)や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

(注4) 優位圏欄が空白の市区町村は、新幹線・リニアを利用しない現時点の経路において、所要時間が最も短くなる。

図表V－2－11 大阪への所要時間による亀山中間駅優位圏外の期待エリア



(資料) 国土交通省「NITAS（全国総合交通分析システム）」の経路探索結果などをもとに作成

(注1) 経路探索は、「鉄道モード」を利用。ただし、亀山中間駅、奈良県駅、岐阜羽島駅、米原駅については、「道路モード」で各市区役所・町村役場からの所要時間を再計測。

(注2) 各市区町村について、どの新幹線・リニア駅から乗車すれば、大阪への所要時間が最も短くなるかを計測し、当該市区町村を乗車駅の優位圏とする。

(注3) リニア駅の岐阜県駅（中津川市）や既存新幹線駅の豊橋駅・三河安城駅、対象地域外の新幹線・リニア駅は、比較対象としていない。

3. この章のまとめ

(1)「等時間圏域の分析」からの示唆

①「亀山市から全国 47 都道府県への所要時間の変化」からの示唆

品川駅－名古屋駅間の開業により、所要時間の短縮効果は東日本方面への経路に波及

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である。

さらに、リニア中間駅（神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅）が開業することで、リニア中間駅所在市などへの所要時間も大きく短縮すると見込まれる。

名古屋駅－新大阪駅間の開業により、所要時間の短縮効果は全国各地への経路に波及

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すると見込まれる。結果として、品川駅－名古屋駅間の開業では東日本方面に限定されていた所要時間の短縮効果が、全国各地への経路に波及する見込みである。とりわけ、東京以北や大阪以西への所要時間において、大きな短縮効果が期待される。

②「三重県内 29 市町から東京・大阪への所要時間の変化」からの示唆

品川駅－名古屋駅間の開業により、所要時間の短縮効果は東京への経路で発現

名古屋駅－品川駅間でのリニア中央新幹線利用により、三重県内の全ての市町において、東京への所要時間は一律に 1 時間程度短縮すると見込まれる。

名古屋駅－新大阪駅間が開業した場合も、現在の鉄道網・鉄道ダイヤでは、所要時間の短縮効果は限定的なものに

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すると見込まれる。ただし、亀山市以外の市町をみると、東京への経路では、亀山中間駅乗車よりも、名古屋駅乗車経路の所要時間が短いケースが散見される。また、大阪への経路では、亀山中間駅乗車よりも、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される。

亀山中間駅乗車経路の所要時間を短縮するためには、①亀山駅との便数において増便を図ったり、特急、急行、快速の乗り入れによる時間短縮を図ったりするなど、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、が解決策として挙げられる。なお、亀山中間駅でのパーク＆ライドを実施した場合、亀山市以南を中心とする多くの市町で亀山中間駅乗車経路の所要時間が最短となる。

(2)「時間短縮による期待エリアの把握」からの示唆

①「亀山中間駅と周辺新幹線・リニア駅との位置関係」からの示唆

亀山市はリニア中間駅設置の適地

亀山市は、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既存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、などの点から、リニア中間駅の設置に適した土地であることが窺える。

②「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」からの示唆

現在の鉄道網・鉄道ダイヤでは、亀山中間駅優位圏の範囲は限定的なものに

東京への所要時間からみた新幹線・リニア駅の優位圏を図示すると、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含まれることになる。また、大阪への所要時間からみた優位圏を図示すると、リニアを利用しない現時点の所要時間が最短となる市町も多くみられ、亀山中間駅優位圏は限定的なものとなる。

このように、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と懸念される。亀山中間駅乗車経路の所要時間短縮には、①増便や特急、急行、快速の乗り入れなど、既存鉄道路線での亀山市へのアクセス性向上、②パーク&ライドに向けた整備など、高速バスや自家用車で亀山市へのアクセス性向上、を検討する必要がある。

パーク&ライドを考慮することで、亀山中間駅優位圏は三重県全域に拡大

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する。さらに、滋賀県や奈良県、和歌山県などの隣接府県においても、亀山中間駅優位圏の拡大が窺える。

亀山中間駅優位圏外の期待エリアは滋賀県、奈良県、京都府、愛知県に存在

東京への所要時間からみると、滋賀県、奈良県、京都府を中心に、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。また、大阪への所要時間からみると、愛知県を中心に同様のエリアが窺える。

新たな幹線道路の開通や鉄道網、鉄道ダイヤの改正などにより、今後、亀山市へのアクセス性が向上すれば、これらのエリアは亀山中間駅優位圏となる可能性があると言える。

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	○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	○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	○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）	○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	○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	○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 ○J R 関西本線の便数、利用客

		機 会	脅 威
外部 環境	国の状況	○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	○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	○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	○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	○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	○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	○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。 ○産業は都市についてばらつきはあり。 ○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。
	人口	○新幹線開業時期以降、3都市の人口はいずれも増加。 ○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。 ○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。
	製造業	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。 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。 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。
	産業	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。 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。 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。

		示 唆
ヒアリング・事例調査 (調査駅別)	岐阜羽島駅	○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が存在が要因の 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	○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	○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	○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	○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	○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	○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	○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	○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	○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経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経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、新幹線駅の中間駅がハブ拠点化し、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いえないが、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観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 B C P（業務継続計画）の観点からも、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