

(2) 中間駅を中心とする新たな圏域形成

リニア中央新幹線の開業により、中間駅を中心に、東京、名古屋へのアクセスが飛躍的に向上する圏域が県境を越えて広がる。この圏域は、一定の人口規模を有しており、新たな圏域として形成されることが期待される。中間駅からの自動車を利用した場合について、各メッシュから最寄りの中間駅とその所要時間をみると、現況道路ネットワークにおいても、中間駅からの60分圏、90分圏の圏域は、50km圏を越えた拡がりを示している(図-3)。現況道路ネットワークによる中間駅を中心とする圏域人口を合計すると、現況人口で、60分圏域が1134万人、90分圏で1379万人となる。

また、リニア中央新幹線の開業に伴い、東京駅、大阪駅から中間駅周辺までの交通手段は、現状とは異なり、最短交通手段がリニア中央新幹線となる。リニア中央新幹線利用の中間駅からの圏域は、県境を越え、日本海側まで広がる。特に、大阪駅からの圏域に着目すると、山梨県駅の圏域は軽井沢周辺まで、長野県駅の圏域は、日本海側まで広がる(図-4)。

(3) 中間駅周辺エリアに立地すべき機能(案)

中間駅を中心とする新たな広域中核地方圏の形成を図るためには、①居住に不可欠な機能やレジャー・レクリエーション・文化施設を含む生活サービス機能、②リニア中央新幹線とデジタル技術の活用により、大都市圏と遜色のない環境を創出する医療・教育機能、③④中間駅周辺地域と大都市圏の産業・人材連携、イノベーションネットワークを展開することを目指した地域の雇用に関連する産業機能と研究開発機能等を中間駅周辺地域に配置することが求められる。また、中間駅周辺地域の基盤として、訪問者、周辺住民の両面に対応し、後背圏域への玄関口(ゲートウェイ)として機能する⑤交通拠点機能、エネルギー自立型エリアの構築とともに、大都市の代替機能・防災機能を有する⑥エネルギー・レジリエンス、高速デジタル技術を活用可能とする⑦通信・スマートインフラ等が想定される(表-1)。

このような中間駅周辺地域に立地すべき具体的な施設は、現状の中間駅周辺地域のポテンシャルを活かすとともに、大都市圏や後背圏域と中間駅周辺地域の連携を勘案して設定していくことが望ましい。

表-1 代表的な機能と立地が想定される施設

代表的な機能	後背圏域	中間駅周辺エリア	大都市
①生活サービス(文化含む)		・生活拠点施設 ・大規模娯楽消費施設 ・文化教育施設 ← 最先端QOL居住エリア ← 2拠点居住 →	
②医療・教育	・地域の医療施設 ・地域の教育施設	・高次医療施設 ・高次教育施設	・最先端医療・教育
③雇用(産業等)	・生産現場 ・関連産業の広がり	・基幹産業拠点 ・サテライトオフィス ・チャレンジングなベンチャー	・大都市企業、金融、市場 ・ベンチャー企業、VC
④雇用(研究開発)	・研究拠点バックアップ ・実証フィールド	・先端研究開発拠点 ・人材交流拠点 ・インキュベーション施設	・大学、研究機関
⑤交通拠点等(観光含む圏域内外の移動)	地域内交通網 広域幹線交通網	ノード&モビリティ	リアップ
⑥エネルギー・レジリエンス	・再エネ創出	・大都市代替機能 ・防災拠点機能	・送エネ
⑦通信・スマートインフラ			

3 リニア中間駅周辺圏域の方向性

リニア中央新幹線による移動時間の短縮とデジタル技術の両者を組み合わせることにより、中間駅周辺地域の活性化に加えて、中間駅の周辺地域の相互連携による新たな効果も期待される。特に、中間駅周辺をデジタル変革推進先導区域とすることで、研究機関等の立地、地域産業の特性を活かしたイノベーション拠点化など、産業の活性化のきっかけとし、複数地域に跨がる異業種連携を進めることが必要である。

また、デジタル化をはじめとする中間駅周辺の各種機能の向上、地域間のエネルギーの相互補完によるレジリエンスの確保等により、企業等の大都市圏からの移転や災害時の拠点となることも想定される。神奈川県駅周辺では、立川広域防災基地を核として、立川市、八王子市、多摩市等の周辺地域との連携による防災機能の強化も考えられる。さらに、中間駅の後背圏域を相互に結ぶ新たな広域の観光周遊ゴールデンルートの形成による地域活性化も進めていく。以下に、リニア中間駅周辺圏域における具体的な方向性を示す。

(1) 分野横断的な圏域間連携

品川駅周辺、名古屋駅周辺では、羽田空港、中部国際空港とも直結を含め、国際交流拠点の形成の観点から、都市基盤のリニューアルと各種機能の集積が進められており、今後、分野横断的なイノベーションの一大連携拠点となることが期待される。このように、中間駅は、大都市及び海外(空港)との高速な接続性と各圏域の強みを活かし、一体的な日本のドライビング・フォースの形成とクリエイティブなイノベーション創出の場(新しいアイデアや創造力の集積、分野横断的

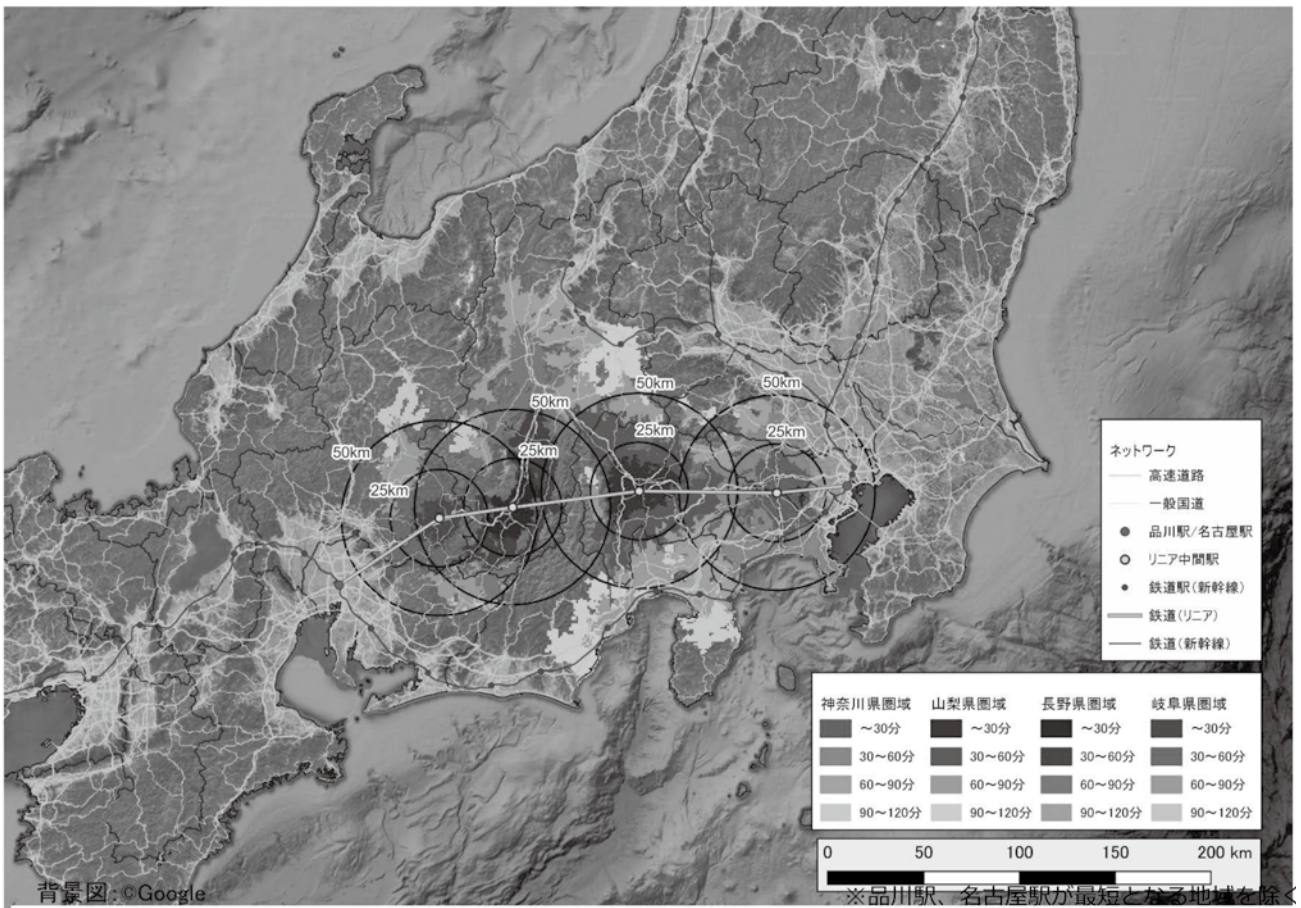


図-3 中間駅（神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅）からの所要時間圏域

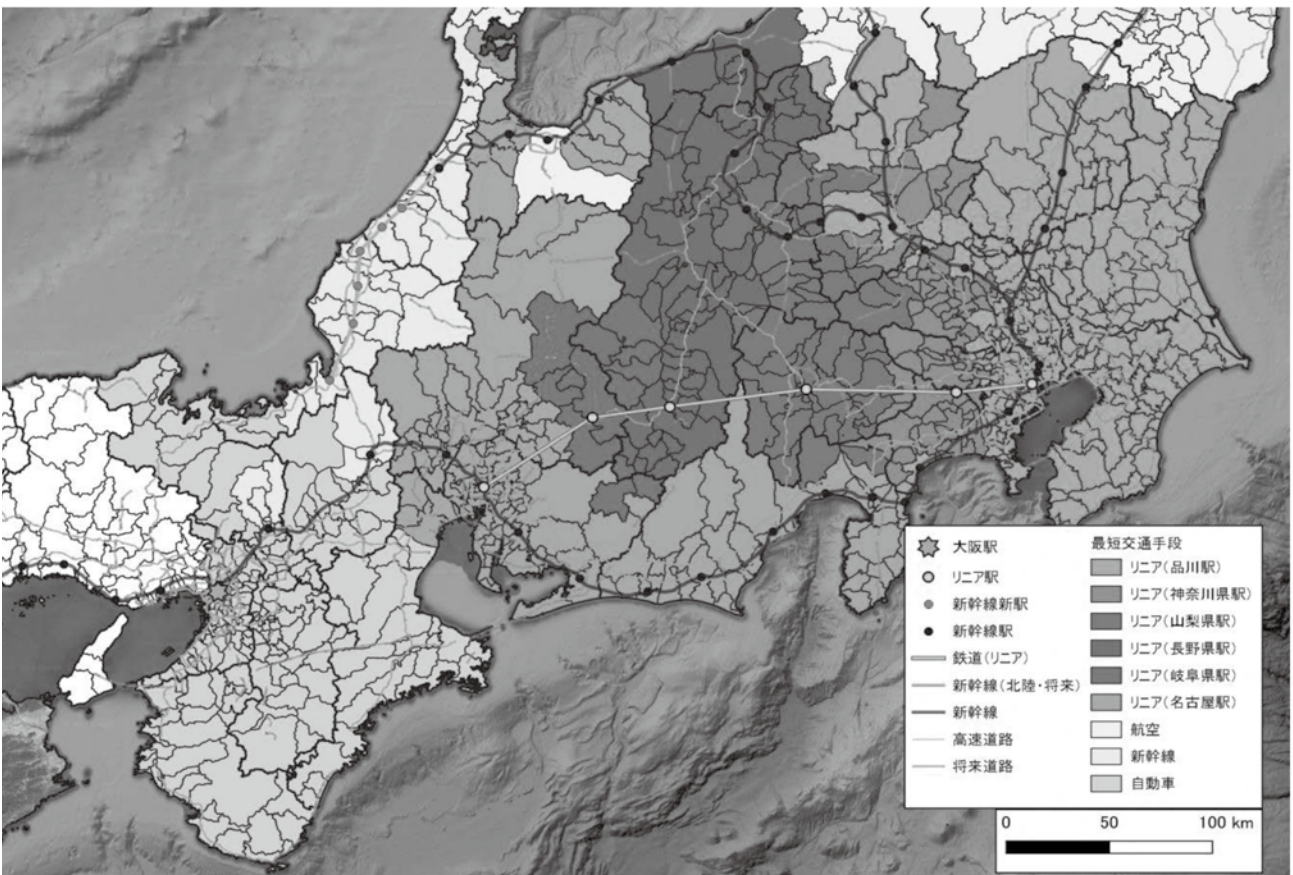


図-4 大阪駅を起点として最短交通手段となるリニアを利用した中間駅の後背圏

な連携等)となることで、相乗効果的なサイクルを生み出していく。

研究開発フェーズにおいては、技術・人材・資金を豊富に要する大都市圏に加え、それぞれの地域資源・施設を持つ各駅背後圏での相互連携を行う。また、実証フェーズにおいても、大都市、地方都市の特徴を生かし、それぞれの実証フィールドを連携することで、早期の実導入につなげることが可能となる。

(2) 中間駅を中心とした階層的ハブ・ネットワーク

中間駅周辺、中間駅を中心とした後背圏域が持つ特性を最大限に活かすために、中間駅を中心とした交通体系として、①リニア駅中心地区から各種機能地区を結ぶネットワーク(圏域内交通)、②各地区間を結ぶネットワーク(地区間交通)、③エリア外の広域拠点と連結する幹線ネットワーク(広域交通)の3つで構成する。それぞれのアクセシビリティ特性、利用ニーズに対応したモビリティを導入するとともに、モビリティ間の乗り継ぎの効率を徹底的に追求する。

リニア中間駅からの広域的な交通体系として、高規格幹線道路等との連携を重視する。スマートIC化されたSA・PAや高速バスのバス停、道の駅等におけるモビリティハブの形成、二次交通ネットワークの形成も想定する。モビリティハブでは、カーシェア・レンタカーデポの設置、周辺の観光地、事業所・居住地等を周遊するバス等の運行も考えられる。また、幹線ネットワークに加えて、地区内ネットワークにおいても、自動運転車両の活用を想定する。

(3) 圏域間連携によるレジリエンス向上

中間駅から一定範囲の地域において、行政・企業等の事業継続拠点として、有事の際に機能する一体的な基盤インフラ等(スマートインフラを含む)を予め整備しておくことで、国土軸のレジリエンス向上を担うことが考えられる。各圏域において、エネルギーマネジメントシステム(EMS)を構築し、効率的なエネルギーの運用による災害に強い地域を実現するとともに、圏域間の連携により、さらなるレジリエンス向上を進める。

(4) 地域ブランディング

リニア中央新幹線の中間駅は、神奈川県駅から岐阜県駅まで相当の距離があるため、開業後の観光プロ

モーションとして、沿線地域を地理的、文化的特徴や独自資源を持つ地域として一体的にアピールすることが有効である。沿線地域が、日本特有の丘陵地、盆地、河岸段丘などの地形と眺望を有することに着目し、例えば圏域全体を「ジャパンテラス(仮称)」と称して、祭りや食などの文化的特徴やストーリーも含めてブランディングしていく。

(5) デジタル技術の活用

中間駅周辺圏域において、分野横断的な圏域間連携、中間駅を中心とした階層的なハブ・ネットワーク、圏域間の連携によるレジリエンス向上、地域ブランディングを推進するためには、デジタル技術の活用ならびに高速デジタルインフラ整備が求められる。

リニア中央新幹線の開業による大都市圏との時間短縮のメリットに、デジタル技術の活用によるメリットを組み合わせることにより、中間駅を中心とする圏域の活性化が期待される。例えば、デジタル技術の活用により、スマート農業による1次産業の活性化、スタートアップ企業等との連携、イノベーション拠点の形成、サテライトオフィスの立地等による新たな産業の創出、移住定住・二拠点居住の促進や賑わい創出の仕掛けによる関係人口の創出、エネルギーに着目した域内循環経済の構築、MaaS等による地域の交通体系の改善を行っていく。

4 おわりに

本稿では、リニア中間駅(4駅)を中心とする地域活性化に関する検討委員会での議論の内容の一部を紹介した。この委員会での議論のより具体的かつ詳細な成果については、2023年夏頃に公表予定である。

参考文献

- 1) 国土交通省,国土の長期展望専門委員会:「国土の長期展望」,
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000243.html
- 2) 一般財団法人計量計画研究所:「リニア中間駅(4駅)を中心とする地域活性化に関する検討委員会」,
<https://www.ibs.or.jp/archives/3351>