

リニア中央新幹線中間駅を核とする
「新たな広域中核地方圏」の形成

令和5年7月

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

【巻頭言】

リニア中央新幹線の開業が日本の国土構造の変革をもたらすことへの期待は大きいですが、その多くは、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が1時間圏となることに着目したものである。スーパー・メガリージョンの出現が強調され、橋本駅近傍・甲府市内・飯田市内・中津川市内に設置される中間駅を核とする広域的な圏域構造の改変についての議論は少なく、設置される各駅についての三大都市圏への近接性がもたらす駅周辺開発効果に議論がとどまる傾向にあった。



しかし、リニア中央新幹線開業後、名古屋・大阪からの長野市、上越市、柏崎市への最短時間経路は飯田市内に設置されるリニア中間駅経由の高速道路利用であり、軽井沢への最短時間経路は甲府市内に設置されるリニア中間駅経由となる。関西や名古屋から不便だった長野県への時間距離が、大阪からは1時間程度短縮、名古屋からは30分程度短縮される効果は大きい。更に中津川・松本間の新たな高速道路が整備されれば、その効果は利便性向上等に加えて、防災上も大きな意味を持つ。甲府市内に設置される中間駅は、品川駅から25分程度となり、時間距離として中野駅より近くなる。リニア中央新幹線の開業によって、東京からの最短時間経路が各中間駅経由～高速道路利用となる地域も大きく広がる。リニア中間駅の駅勢圏は全国の地方空港の圏域より大きく、各中間駅が拠点性を発揮すれば、それぞれの地域が「新たな広域中核地方圏」として活性化され、その活性化が国土構造を大きく変革し得るのである。

本委員会は、中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏」の形成と、そのための中間駅周辺開発の方策を検討することを目的として議論を重ねてきた。

それぞれの中間駅と広域中核地方圏が目指すべき方向は、各県知事の地域戦略により決められるべきものであるが、これに係る各省庁の支援メニューは多様であり、中間駅周辺地域の開発の要点となる以下の項目についての可能性と必要性を本報告書が示している。

1. 国内、海外からの投資の誘致
2. 広域中核地方圏の生活サービスの向上や経済活性化に資する機能集積
3. 先端的ITインフラの整備：高次遠隔医療や車の自動運転、多様な遠隔教育など
4. リニア中央新幹線と連携する高規格道路網の形成
5. 三大都市圏及び広域中核地方圏の災害に備えた防災拠点形成
6. 土地利用・街区形成に向けたアプローチ
7. 意思決定に係る組織体のあり方

今夏策定予定の第3次国土形成計画では「シームレスな拠点連結型国土」が掲げられ、リニア中央新幹線等の基幹インフラにより結ばれる「日本中央回廊」が位置付けられようとしている。具体的には、①広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造、②ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保、③新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成、④全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等、⑤東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮が提起されている。これら各項目について、リニア中央新幹線に設置される中間4駅を核として、どのような地域戦略を持てるかが問われているのである。

本報告書は、それぞれの分野を代表する専門家、政府各省とURの幹部、地元自治体の代表者などによる委員会・分科会の議論と、計量計画研究所、三菱総合研究所の協力でとりまとめられたものである。各位のご協力に感謝するとともに、引き続きのご支援をお願いしたい。

2023年7月

委員長 森地茂

リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核都市地方圏」の形成
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

目次

設立趣旨	1
序章	3
0.1 拠点都市に係る政策経緯.....	3
0.2 リニア中央新幹線について	5
0.3 「ひと中心のまちづくり」を支えるデジタル	7
1. 活力ある拠点都市圏域の形成	9
1.1 圏域の空間的分析、資源とポテンシャル	9
1.2 中間駅周辺エリアに立地すべき機能（案）	12
1.3 各中間駅のケーススタディ	19
1.4 リニア沿線で形成される拠点圏域のイメージ	28
2. 後背圏域へ広がる中間駅の拠点性	39
2.1 リニア中央新幹線の開業に伴う中間駅の後背圏の拡大	39
2.2 ノード機能と効果の広域化等.....	43
2.3 広域中核地方圏が創り出す新たな方向性	47
3. リニア中間駅周辺圏域の方向性	51
3.1 戦略と総論.....	51
3.2 分野横断的な圏域間連携.....	53
3.3 中間駅を中心とした階層的なハブ・ネットワーク	55
3.4 圏域におけるエネルギーとレジリエンス向上	58
3.5 地域ブランディング	60
3.6 デジタル技術の活用	61
4. まとめと今後の課題（提言）	63
4.1 全国計画との関係性.....	63
4.2 幾つかの論点のとりまとめ	68
4.3 今後の課題.....	80

付属資料

設立趣旨

日本の国土は交通網の発達とともに発展を遂げてきた。とりわけ 1964 年の東京～名古屋～新大阪をつなぐ東海道新幹線の開業が、その後の日本経済の成長に与えた影響は大変大きいものであった。

激化する国際競争の中で、日本が今一度輝きを取り戻し存在感を発揮するために、国土軸を発展的に強化する基幹インフラの整備が望まれる。リニア中央新幹線は 2014 年に大臣認可を受け、着工以降、各地で工事が進められているところである。

まちづくりや広域交通ネットワークの整備等には相応の期間を必要とする。品川駅周辺や名古屋駅周辺では各種の基盤整備が意思決定され進められようとしているが、中間駅予定地における拠点化の動きは未だ限定的な範囲に留まっている。

品川駅～名古屋駅間に設置されるリニア中央新幹線の 4 つの中間駅が拠点性を持ち、周辺圏域におけるハブ機能を持ちながら、その地域特性を活かした未来デザインを中間駅設置エリアを中心に描き、それを実現していくことが望ましい。リニア中央新幹線整備により飛躍的な空間的直結性を手に入れる中間駅周辺圏域が各々パワーアップし、それら相互をつなぐネットワークがインテグレートされることが国土軸の強化に果たしていく役割は大変大きなものになると思われる。

D X の重要性が浸透し、今後の更なる I C T の進展は、都市間高速交通網と連携して相乗効果を発揮していくものと考えられるべきである。次代を切り拓き担う産業、次代を創り支え発展させていく研究開発拠点等が、大都市の集積と連携しながら中間駅周辺圏域に立地していくことは、国土軸を含む圏域全体のポテンシャルを高めていくと考えられる。

残念ながら今日、国際競争社会における日本の国力の地盤沈下傾向は顕著である。今後の日本において、国土軸が発展的に強化され、国土軸圏域全体が高度な連携を持つことで、日本の国力をエンパワーメントしていくことが重要な方向性であると考えられる。

その具体的方策を立案するために、本検討委員会をスタートさせるものである。

2022 年 3 月

※本文中におけるリニア中央新幹線の間駅名称（神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅）はいずれも仮称である。

序章

0.1 拠点都市に係る政策経緯

- ・ 活力ある地域の維持、各種機能の享受等の観点から、国は、これまで、以下のような拠点都市とその周辺の市町村から構成される圏域を設定してきている。

(1) 地方生活圏（平成 2 年～）

- ・ 新全国総合開発計画（新全総）で提案された広域生活圏の形成を図るための構想で、大都市地域及び沖縄県を除く全国において、一定規模の都市を中心に、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域である。
- ・ 中心部に総合病院、各種学校、中央市場などの広域利用施設のある 15 万人以上の中心都市から半径 20～30km、時間距離バス 1～1.5 時間の圏域である。
- ・ 平成 4 年 12 月時点、179 圏域が設定された。

(2) 二層の広域圏（平成 17 年）

- ・ 都道府県を越えた、欧州の中規模一国に匹敵する「地域ブロック」、交通 1 時間圏・人口 30 万人前後の「生活圏域」から構成される、新しい国のかたち“二層の広域圏”を提案したものである。
- ・ 「生活圏域」は、人口減少下にあっても、生活関連サービスの維持や地域社会の活力を保っていくことができる圏域として、全国で 82 圏域が設定された。

(3) 定住自立圏（平成 20 年～）

- ・ 「中心市」の都市機能と「近隣市町村」がそれぞれの魅力を活用し、相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する政策である。
- ・ 中心市の要件は、人口 5 万人程度以上、昼夜間人口比率 1 以上である。
- ・ 令和 3 年 4 月時点、全国で 129 圏域が協定締結又は定住自立圏形成方針を策定済である。

(4) 連携中枢都市圏（平成 26 年～）

- ・ 地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する政策である。
- ・ 中心都市の要件は、昼夜間人口比率概ね 1 以上の指定都市、中核市である。
- ・ 令和 3 年 11 月時点、34 地域がビジョン策定済である。

(5) 中枢中核都市（平成 30 年～）

- ・ 「地域魅力創造有識者会議」報告書（2018（平成 30）年 12 月 18 日地域魅力創造有識者会議）のとりまとめを受け、政令指定都市、県庁所在都市、中核市や旧特例市などから「中枢中核都市」を 82 市選定した。東京圏への人口流出を抑止する機能の発揮が期待される中枢中核都市に対して支援策を実施している。
- ・ 新たな国土形成計画の策定にあたり、新型コロナウイルス感染症の流行後のテレワークをはじめとするデジタル化の進展を踏まえ、国土審議会計画推進部会国土の長期展望専門委員会の「国土の長期展望」最終とりまとめにおいて、「国土の長期展望のデジタルとリアルが融合した地域生活圏」が提案された。

(6) デジタルとリアルが融合した地域生活圏（令和 3 年）

- ・ これまで、概ね百貨店や総合病院といった都市的機能をフルセットで維持・提供することを前提に、それを可能とする「人口規模で 30 万人前後、時間距離で 1 時間前後のまとまり」を目安と考えていたが、①都市的機能の整備が進展し、人口 10 万人前後の圏域でも概ね提供できること、②デジタル技術の進展を踏まえると、情報基盤等を充実させれば、都市的機能をデジタルで提供できること、③高規格道路等の整備による行動範囲が広域化していること等を踏まえ、人口 10 万人前後の圏域を一つの目安として、地域生活圏を維持・強化していくことが適当であるとした。

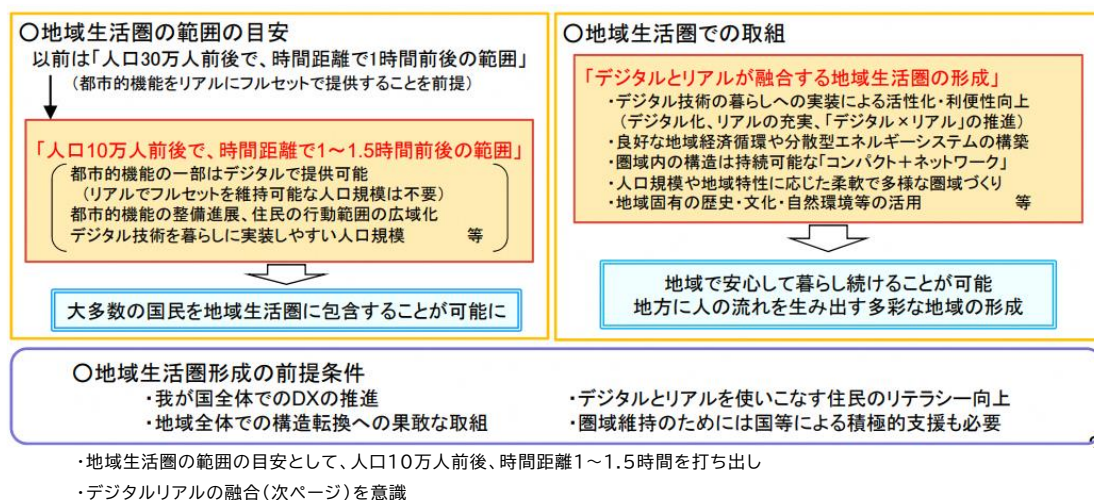


図 地域生活圏のイメージ

出所) 国土交通省「デジタルを前提とした国土の再構築～「国土の長期展望」最終とりまとめ」

0.2 リニア中央新幹線について

- リニア中央新幹線が開業すると、その圧倒的な空間的直結性が発揮されることにより、例えば甲府市内に設けられる山梨県駅と品川駅は 25 分程度で結ばれることになる。各中間駅と大都市圏との大幅な時間短縮は、産業、生活、観光等の各分野において新たな流れを生み出し、各中間駅を中心とした圏域にはこれまでになく大きなポテンシャルが生まれることになる。

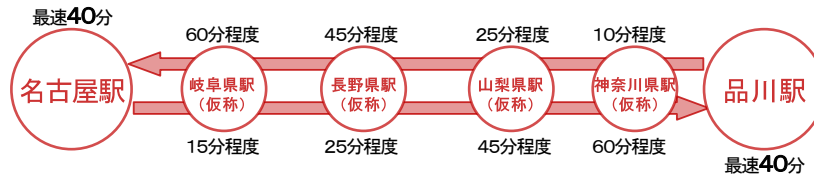


図 リニア中央新幹線開業後の所要時間

- リニア中央新幹線開業は、圏域形成に大きなインパクトを与えることになる。例えば、甲府から全国各地の拠点へのアクセス性は飛躍的に高まる。

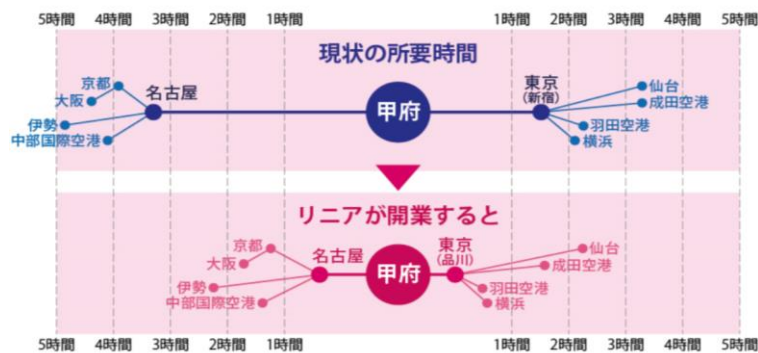


図 甲府からの所要時間

出所) 山梨県「リニアやまなしビジョン」

- 長野県においては南信地域の中核都市である飯田市に中間駅の建設が進められている。飯田市役所から霞が関への所要時間は、実に 4 時間以上短縮される。

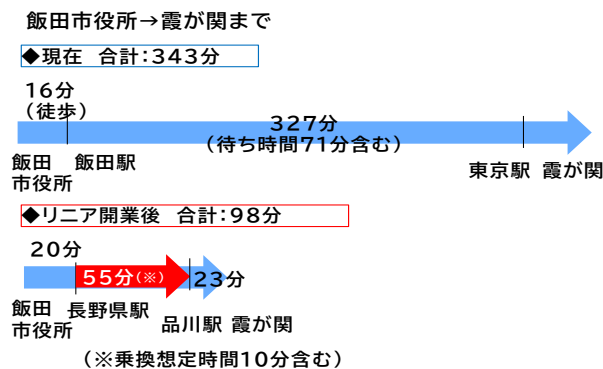


図 飯田市役所から霞が関の所要時間

- ・ リニア中央新幹線は後述する新たな国土形成計画において「日本中央回廊」の基幹インフラとして日本の国土軸を強固にする役割を果たす。
- ・ 東海道新幹線開業がその後の日本経済の発展を支えてきたように、リニア中央新幹線開業によりその効果が広域に波及していくことが期待される。
- ・ またリニア中央新幹線が全線開業した後は、東海道新幹線は「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり」「こだま」中心のダイヤになり、東海道新幹線沿線都市の利便性が大幅に向上する。



図 リニア中央新幹線のルート

- ・ 現在、日本の国土軸の輸送を中心的に担っている東海道新幹線は沿岸部を路線域としており東海・東南海・南海地震が発生した際のダメージが懸念される。
- ・ リニア中央新幹線により東京—名古屋—大阪を結ぶ日本の国土軸の二重系化が図られ、レジリエントな国土の骨格が形作られていくことになる。

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図

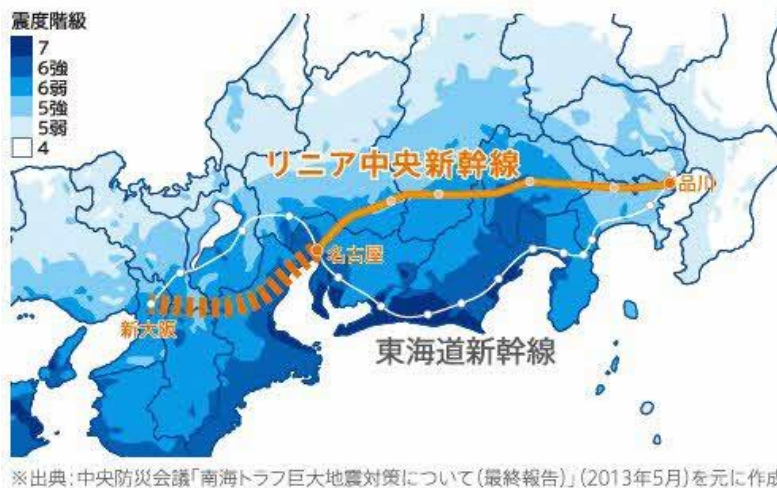


図 南海トラフ巨大地震の想定震源域と震度の最大値の分布図

出所) JR東海リニア中央新幹線パンフレット

- ・ 工事実施計画認可(2014年)以降、各地で開業に向けて工事が進められている。

0.3 「ひと中心のまちづくり」を支えるデジタル

- ・ リニア中央新幹線の間駅のまちづくりについては、それぞれの個性・特長を活かしたまちづくりに取り組むとともに、中間駅4地域および品川・名古屋が相互に連携・補完しあうことでリニア中央新幹線の沿線全体の地域創生に資する相乗効果を発揮することが重要である。
- ・ そのためには、リニア中間駅に暮らすひと、働くひと、訪れるひと等、ひと中心のまちづくりを進め、デジタルはそれらを支えるサポート役として活用することが重要である。例えば、地域資源とデジタル技術の融合による産業振興、デジタル技術の徹底活用により安心して暮らし続けることができる地域の形成や関係人口の拡大等によって、リニア中間駅周辺地域における活性化の実現が期待される。



図 リニア開業後におけるリニア中間駅での生活のイメージ

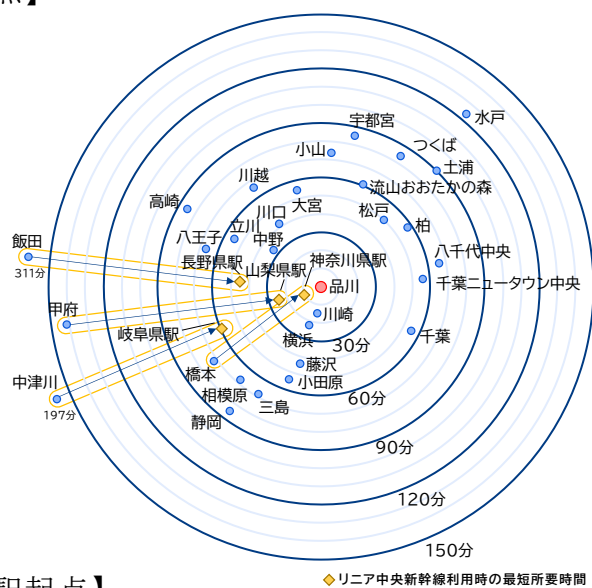
1. 活力ある拠点都市圏域の形成

1.1 圏域の空間的分析、資源とポテンシャル

(1) リニア中央新幹線の開業による東京圏・名古屋圏の圏域の形成

- ・ リニア中央新幹線の開業により、品川駅との所要時間は、神奈川県駅 10 分、山梨県駅 25 分、長野県駅 45 分、岐阜県駅 60 分と短縮され、中間駅周辺地域が東京圏の通勤圏となり得る。
- ・ 同様に、名古屋駅との所要時間は、岐阜県駅 15 分、長野県駅 25 分、山梨県駅 45 分、神奈川県駅 60 分と短縮され、名古屋圏の通勤圏となり得る。

【東京圏：品川駅起点】



【名古屋圏：名古屋駅起点】

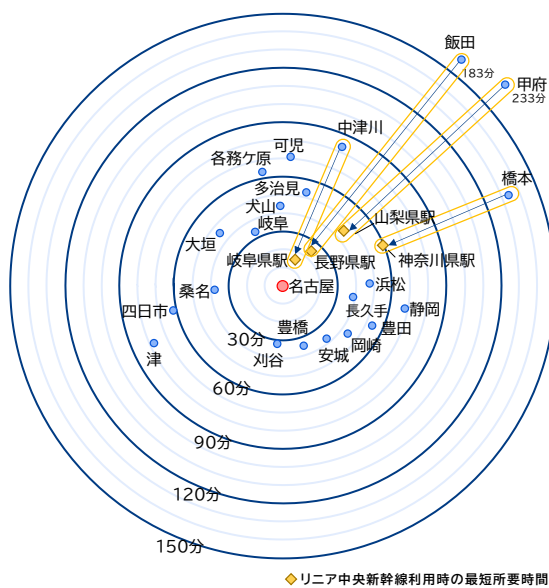


図 品川駅・名古屋駅までの最短所要時間

(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、今後、各種機能が立地すること等により「広域中核地方圏」として新たな圏域を発展的に形成していくことが期待される。
- ・ 中間駅からの交通手段が自動車の場合について、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、中間駅の圏域は、県境を越えて広がっている。
- ・ 現況道路ネットワークによる中間駅を中心とする圏域を合計すると、現況人口で、60分圏域が1,134万人、90分圏で1,379万人となる。

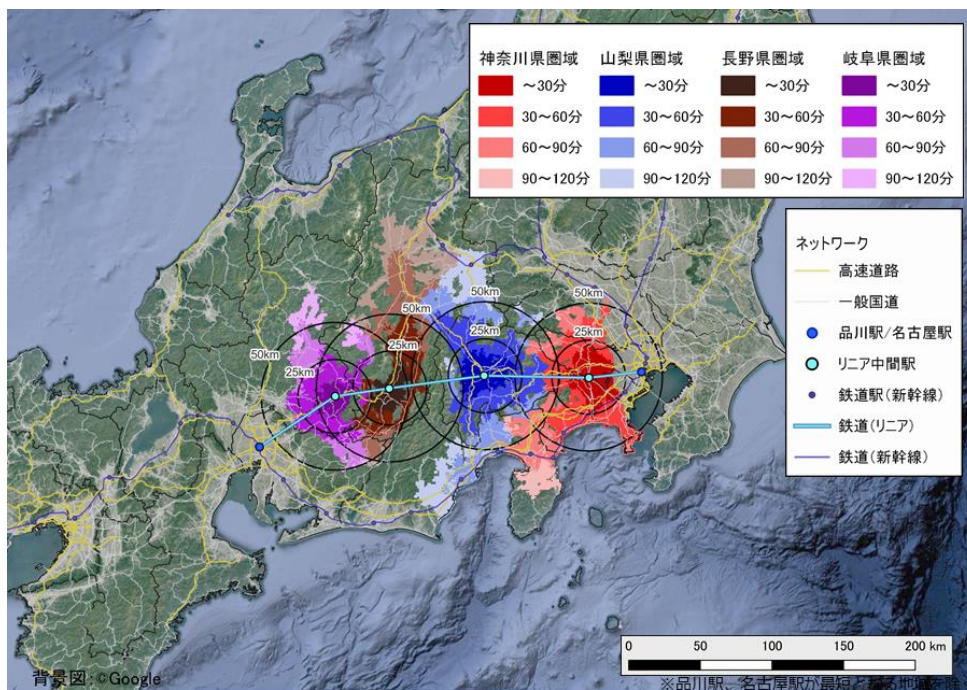


図 中間駅からの所要時間（圏域）

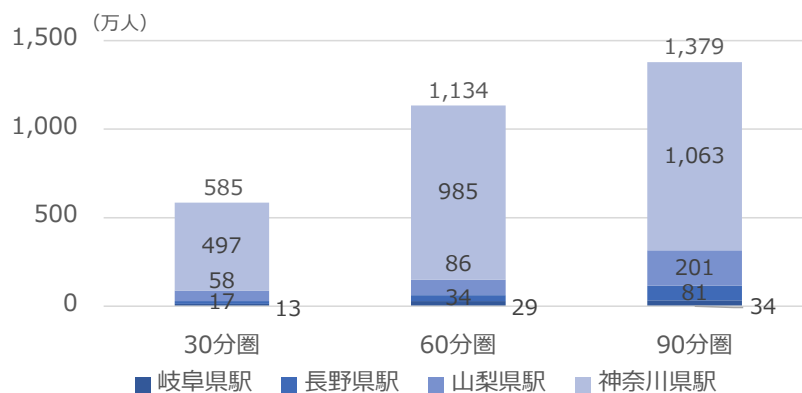


図 中間駅の時間圏域別の人口

※中間駅までの所要時間は、品川駅、名古屋駅からの所要時間が最短となる圏域を除いている。

(3) 中間駅周辺地域のポテンシャル

- ・ リニア中央新幹線の沿線 4 県では、付加価値額 1 位の産業が製造業である市町村が多く、特に、製造業の中でも、はん用機械、電子部品ほか、電気機械、情報通信機器、輸送用機器等の付加価値額が高い地域が多い。

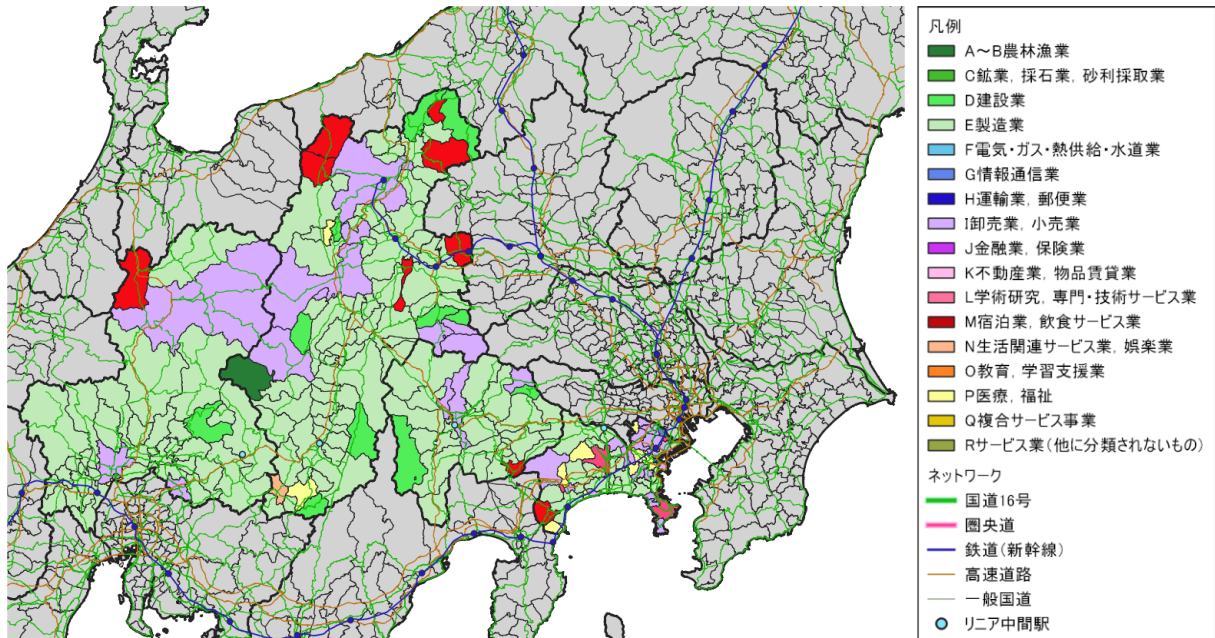


図 中間駅周辺地域の付加価値額 1 位の産業

出所) 経済センサス・活動調査 (2016 年)

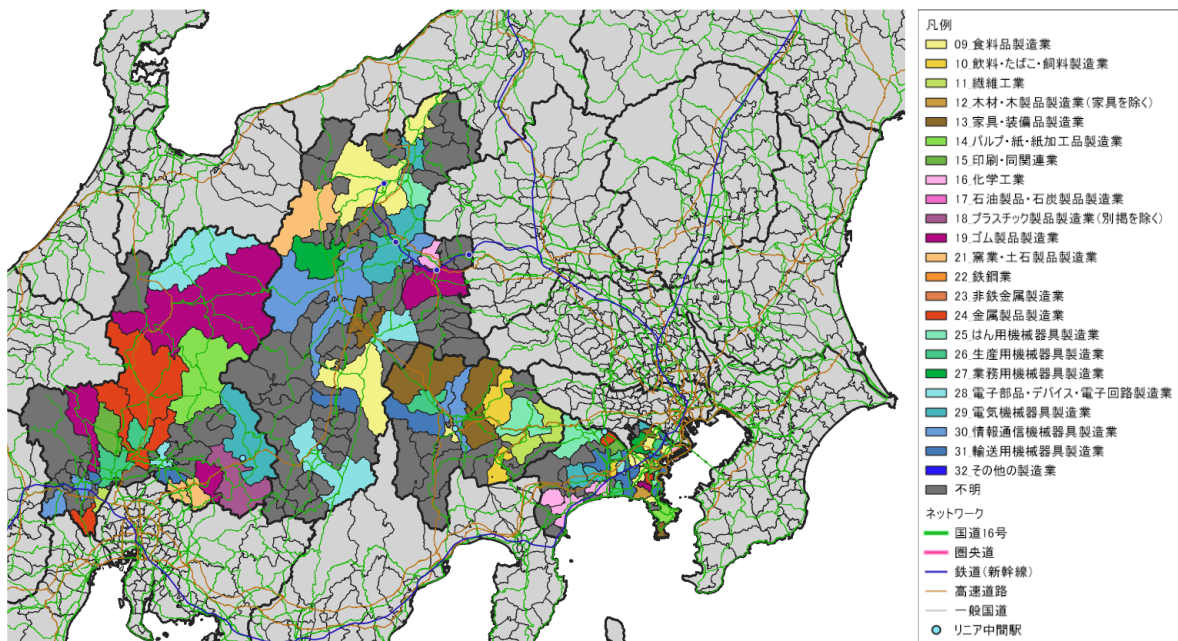


図 中間駅周辺地域の製造業の付加価値額 1 位の業種

出所) 工業統計 (2016 年)

1.2 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、以下のような機能を中間駅周辺地域に配置することが求められる。
- ・ 中間駅周辺地域に立地すべき代表的な機能として、居住に不可欠な機能である①生活サービス、②医療・教育機能の他に、地域の雇用に関連する③産業機能、④研究開発機能等が想定される。
- ・ 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する⑤交通拠点機能の他に、⑥エネルギー・レジリエンス、⑦通信・スマートインフラ等が想定される。
- ・ 中間駅周辺地域に立地すべき具体的な施設については、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、その機能・果たすべき役割を検討のうえ、計画されていくべきと考える。

表 代表的な機能と中間駅周辺地域に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)		<ul style="list-style-type: none"> ・生活拠点施設 ・大規模基幹消費施設 ・文化教養施設 <p>・最先端QOL居住エリア ←<二拠点居住></p>	
②医療・教育	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の医療施設 ・地域の教育施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設 ・高次教育施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・最先端医療・教育
③雇用 (産業等)	<ul style="list-style-type: none"> ・生産現場 ・関連産業の広がり 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市企業、金融、市場 ・ベンチャー企業、VC
④雇用 (研究開発)	<ul style="list-style-type: none"> ・研究拠点バックアップ ・実証フィールド 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・大学・研究機関
⑤交通拠点等 (観光含む圏域内外の移動)	<ul style="list-style-type: none"> 地域内交通網 広域幹線交通網 	<ul style="list-style-type: none"> ノード&モビリティ 	<ul style="list-style-type: none"> リエア
⑥エネルギー・ レジリエンス	<ul style="list-style-type: none"> ・再エネ創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市代替機能 ・防災拠点機能 ・EMS・BCD 	<ul style="list-style-type: none"> ・送エネ
⑦通信・スマートインフラ			

(1) 生活サービス

1) 住居・生活サービス

- ・若年層・子育て世代・女性などの地域への定住・移住・滞在型居住を促す、サステイナブルで魅力的な生活環境の提供を目指す。
- ・先進環境住宅、先進バリアフリー住宅等の先進技術が日常に溶け込むQOLの高い住宅、地域交流拠点が立地する安心して生活できるコミュニティ、大都市と対等な選択肢を提供する商業（ショッピング）施設・飲食施設、大都市よりゆとりのある子育て環境を提供する子育て家庭支援施設などが想定される。

●住宅

- ・先進環境住宅（ゼロエミッション住宅、ネットゼロエネルギー住宅（NZEH））
- ・先進バリアフリー・高齢者住宅
- ・空き家活用

**先端技術が日常に溶け込む
QOLの高い暮らし**

●コミュニティ・交流施設

- ・地域交流施設、ネイバーフッドハブ（地域生活拠点）
- ・広域交流ネットワーク拠点
- ・外国人共生支援施設（支援施設、交流の場）
- ・まち全体のチャットボットシステム
- ・グリーンスローモビリティ

安心して生活できるコミュニティ

●ショッピング・飲食

- ・地域の人にも使える道の駅
- ・ECショーウィンドー、EC物流拠点
- ・レジ無しスーパー
- ・複合商業施設・総合小売施設
- ・地産地消レストラン
- ・ミシュラン級のレストラン

大都市と対等な選択肢

●子育て

- ・託児所付きサテライトオフィス
- ・子育て家庭支援施設（集合施設、遊び場）
- ・多様な託児・保育受け入れ施設
- ・AR・VR体感型学習塾

大都市よりゆとりのある子育て環境

2) レジャー・レクリエーション

- ・ 都心と近郊の魅力を併せ持つ魅力的なライフスタイルの創出を目指す。
- ・ ワイナリー、農業体験施設等の自然環境や地場産業を活かした自然共生型レジャー・レクリエーション施設、次世代バーチャル技術を活用したここにしかない先端的な体験を提供する施設などが想定される。

●自然共生型レジャー・レク施設

- ・ ワイナリー・ビール工場体験(飲食)施設
- ・ 簡易農園、農業体験施設
- ・ 温泉・リラクゼーション施設
- ・ グランピング施設
- ・ ペット共生施設(ドッグガーデン)

自然環境や地場産業を活かした
居住者にも訪問者にも魅力的な施設

●文化施設・その他レジャー・レク施設

- ・ フィジカル&バーチャルスポーツ施設
- ・ DTC 活用世界名画美術館
- ・ 光回線低遅延世界同時コンサート・パブリックビューイング施設
- ・ アニメーション聖地施設
- ・ コンテンツ世界発信地区
- ・ バーチャル型最新アミューズメント施設

ここにしかない先端的な体験を提供

(2) 医療・教育

- ・ 地方部の課題である医療・教育の提供については、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し、居住者や移住者の不安を払拭することを目指す。
- ・ 医療関係では、都心と連携した総合医療施設、最先端医療・介護機器の実証ができる施設、教育関係では、大都市や海外の大学の分校、教育水準の高い基礎教育施設などが想定される。
- ・ これらの施設は、地域の教育水準、医療水準の向上とともに、人材育成、スタートアップ育成、先端技術の実証の場として、新たな地域産業形成に貢献することが期待される。

●医療健康関係

- ・ 都心と連携した総合医療施設
- ・ 最先端医療・介護機器実証の場
- ・ 遠隔医療対応施設
- ・ 遠隔操作ロボット手術機関
- ・ 認知症防止・リハビリ改善トレーニングエリア
- ・ 自然活用のウェルビーイング
- ・ 最先端がん治療施設（重粒子線等）
- ・ ドローンによる薬の配送

●教育関係

- ・ 大都市・海外大学等のリアル・バーチャル分校
- ・ 地域内外と ICT でつながるレベルの高い基礎教育施設
- ・ 社会人向け大学院、大学院大学
- ・ 就業体験施設

地方部の課題である医療・教育の提供について
リニアと ICT の活用で大都市と遜色のない環境を創出
居住者・移住者の不安を払拭

(3) 雇用（産業、研究施設、その他）

- ・ 産業関連施設、研究関連施設については、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す。
- ・ 産業関連施設では、地域産業の情報発信や交流拠点となる施設、サテライトオフィスやシェアオフィス、職業訓練・リスクリング教育施設、研究関連施設では、実証実験フィールド、オープンラボやレンタルラボ、公設試験研究機関のサテライト施設、大学のサテライトキャンパスなどが想定される。

<p>●産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域産業の発信・交流拠点（医療・健康産業、ロボット、新エネルギー、機械系、素材系産業、光学、航空宇宙産業、木質バイオ、食品等） ・ コンベンション施設 ・ 産業団地（本社・工場移転等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サテライトオフィス ・ ベンチャーオフィス ・ シェアオフィス（メンター制度） ・ 職業訓練・リスクリング教育施設
<p>地域と大都市の産業・人材連携、イノベーションネットワークの展開</p>	
<p>●研究施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験フィールド（ロボット、医療・健康・介護、農林業DX、Maas、航空宇宙、木質バイオ、水素エネルギー、省エネ・再エネ等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オープンラボ・レンタルラボ ・ 公設試験所サテライト ・ 大学サテライトキャンパス ・ インキュベーション施設
<p>●その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再エネ、次世代エネ設備、水素燃料、木質バイオ発電、再エネを活用した分散型電源設備 	

◇代表的な圏域の資源等

神奈川	山梨	長野	岐阜
<ul style="list-style-type: none"> ・ ロボット産業特区 ・ ライフイノベーション特区 ・ JAXA ・ さがみはら産業創造C 	<ul style="list-style-type: none"> ・ テストベッド ・ 国母、甲府南部工業団地 ・ メディカル・デバイス・コリドー ・ ウェルビーイング 	<ul style="list-style-type: none"> ・ エス・バード ・ 航空宇宙産業拠点 ・ 特色ある食品産業拠点 ・ 農林業拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東濃クロスエリア ・ 中津川工業団地 ・ 林業等の拠点 ・ セラミック・窯業の拠点

(4) 交通拠点等（観光・インバウンド・交通）

- ・ 中間駅は、世界からの訪問客を迎えるリニア中央新幹線の後背圏域への玄関口（ゲートウェイ）として機能することが必須である。
- ・ ゲートウェイ機能として、後背圏域全体を対象とした総合案内所、広域MaaSの活用による情報提供やワンストップ予約・決済等も想定される。
- ・ 後背圏域全体の地域産品を扱う物販施設、道の駅、地域の食を体験できるレストラン・フードコート等の設置により、中間駅周辺自身も魅力的な目的地となることが期待される。

●ビジター・ゲートウェイ施設

- ・ 後背圏エリア全体の総合観光案内所（広域周遊のゲートウェイ）
- ・ 観光・交通ワンストップ予約・決済
- ・ 旅行移動支援機能・広域MaaS
- ・ VR 観光体験
- ・ インバウンド向け多言語対応宿泊施設
- ・ 後背圏エリア全体の地域産品を扱う物販施設、道の駅

後背圏全体のゲートウェイとしての機能／次世代のサービス提供

(5) エネルギー・レジリエンス

- ・ 中間駅周辺地域の資源を活用した再生可能エネルギーの確保、地域間のエネルギーの相互補完等を通じて、エネルギー面で自立できる地域を構築し、環境とレジリエンスが両立した先導型エリアの実現を目指す。
- ・ エネルギー自立型エリアの構築により、持続可能な企業活動を支援し、都心の企業の誘致も想定する。また、大規模災害時における企業等の疎開拠点、災害対応の支援拠点として機能することも期待される。

●エネルギー・防災

- ・ 再生可能エネルギー発電・受送電設備
- ・ 自立型の面的エネルギー供給設備（電気・熱供給）
- ・ エネルギー蓄設備
- ・ 企業の災害時疎開拠点・近郊移転の受け皿
- ・ EV充電ステーション（災害時接続）
- ・ 水素ステーション
- ・ 行政の災害時活動拠点・近郊移転の受け皿
- ・ 災害時も継続活動可能なデータセンター

環境とレジリエンスが両立した先導型エリアの実現

◇代表的な圏域の資源等

神奈川	山梨	長野	岐阜
<ul style="list-style-type: none"> ・ 立川防災拠点との連携 ・ 揚水発電（城山ダム） ・ 駅隣接公園施設の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ Nesrad・水素技術センター等（米倉山） ・ 燃料電池バレー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太陽光発電・豊富な森林資源・木質バイオマス ・ 豊富な水資源、小水力発電 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地盤条件等における安定性 ・ 太陽光発電・小水力発電・木質バイオマス

1.3 各中間駅のケーススタディ

- ・ 1.2 で整理した中間駅周辺地域に立地すべき機能、現在、中間駅周辺地域に立地する関連施設、産業等の地域資源を勘案し、神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅の直近地域、広域の後背圏域に立地する機能の配置を想定するケーススタディを実施した。

① 神奈川県駅周辺

- ・ 神奈川県駅の周辺では、相模原市内各地に産業機能を配置し、相模原駅周辺、町田駅周辺との業務核都市としての連携を想定する。教育・研究開発機能では、JAXA相模原キャンパスや多摩地域との連携、相模総合補給廠の返還エリアへの教育・研究開発機能の立地も想定する。神奈川県駅の西側の地域では、城山の揚水発電の活用、ワーク・イン・ライフや二地域居住に対応した居住機能の配置も想定される。

② 山梨県駅周辺

- ・ 山梨県駅の周辺では、周辺の工業地域、工業専用地域に産業機能を、駅周辺に居住機能を配置するとともに、甲府駅周辺の既存市街地、周辺の市役所・町村役場等の生活機能を有する地域拠点の連携が想定される。山梨県駅の直近に立地するアイメッセ山梨、山梨県産業技術センターとの連携、米倉山の水素技術センターとの連携、山梨大学医学部・医学部附属病院の医療・教育機能との連携も想定される。

③ 長野県駅周辺

- ・ 長野県駅の周辺では、直近（約 1.5 km）に産業振興と人材育成の拠点「エス・バード」があり、航空機産業に関連する試験研究機能や信州大学航空機システム研究講座（大学院）が設置されていることから、エス・バード周辺及び中央自動車道座光寺S I C周辺に、次世代モビリティ（ドローン、空飛ぶクルマなど）に関連する研究機関や企業（オフィス）を配置する。JR飯田線飯田駅周辺の既存市街地の都市機能や周辺の町村の生活拠点機能を連携させる拠点連携型のまちづくりを行い、天竜川両岸に眺望を生かしたセカンドハウス等の居住エリアを配置することも考えられる。

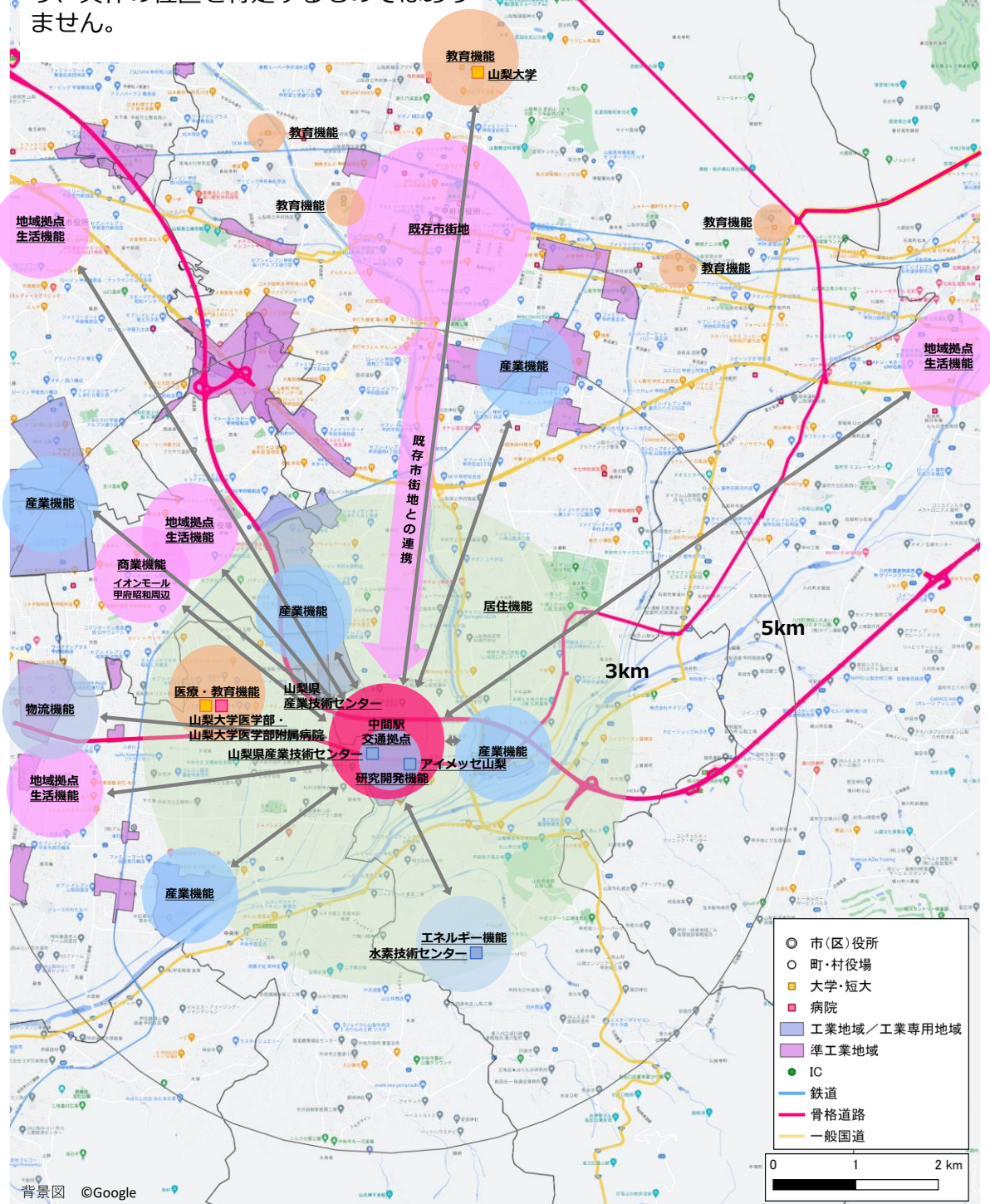
④ 岐阜県駅周辺

- ・ 岐阜県駅の周辺では、中津川駅周辺の既存市街地や、周辺の市役所・町村役場等の生活機能を有する地域拠点との連携、周辺地域におけるワーク・イン・ライフや二地域居住に対応した居住機能の配置も想定される。また、工業地域、工業専用地域に産業機能の配置も想定する。

圏域図

山梨県駅

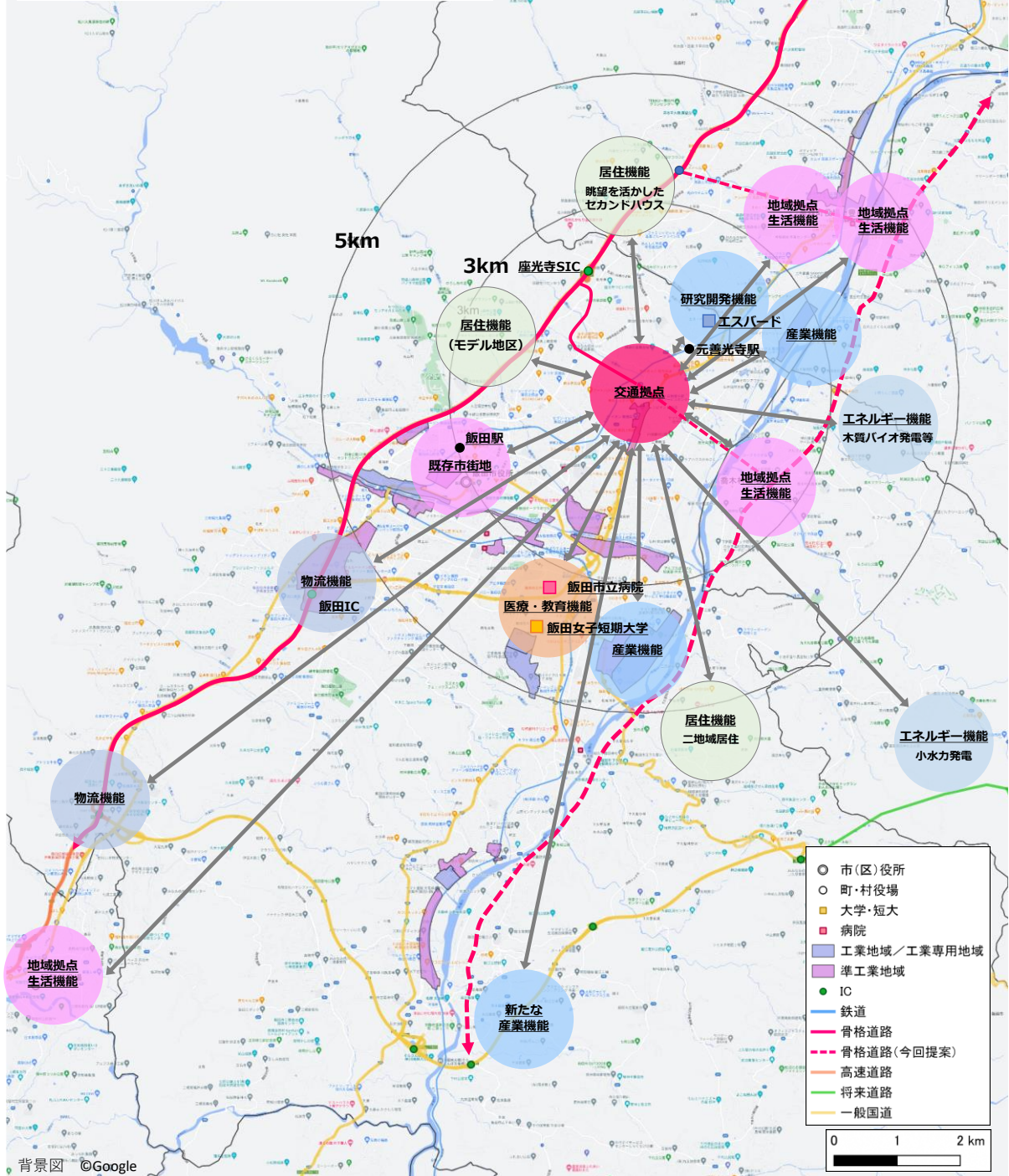
本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、**具体的な位置を特定するものではありません。**



圏域図

長野県駅

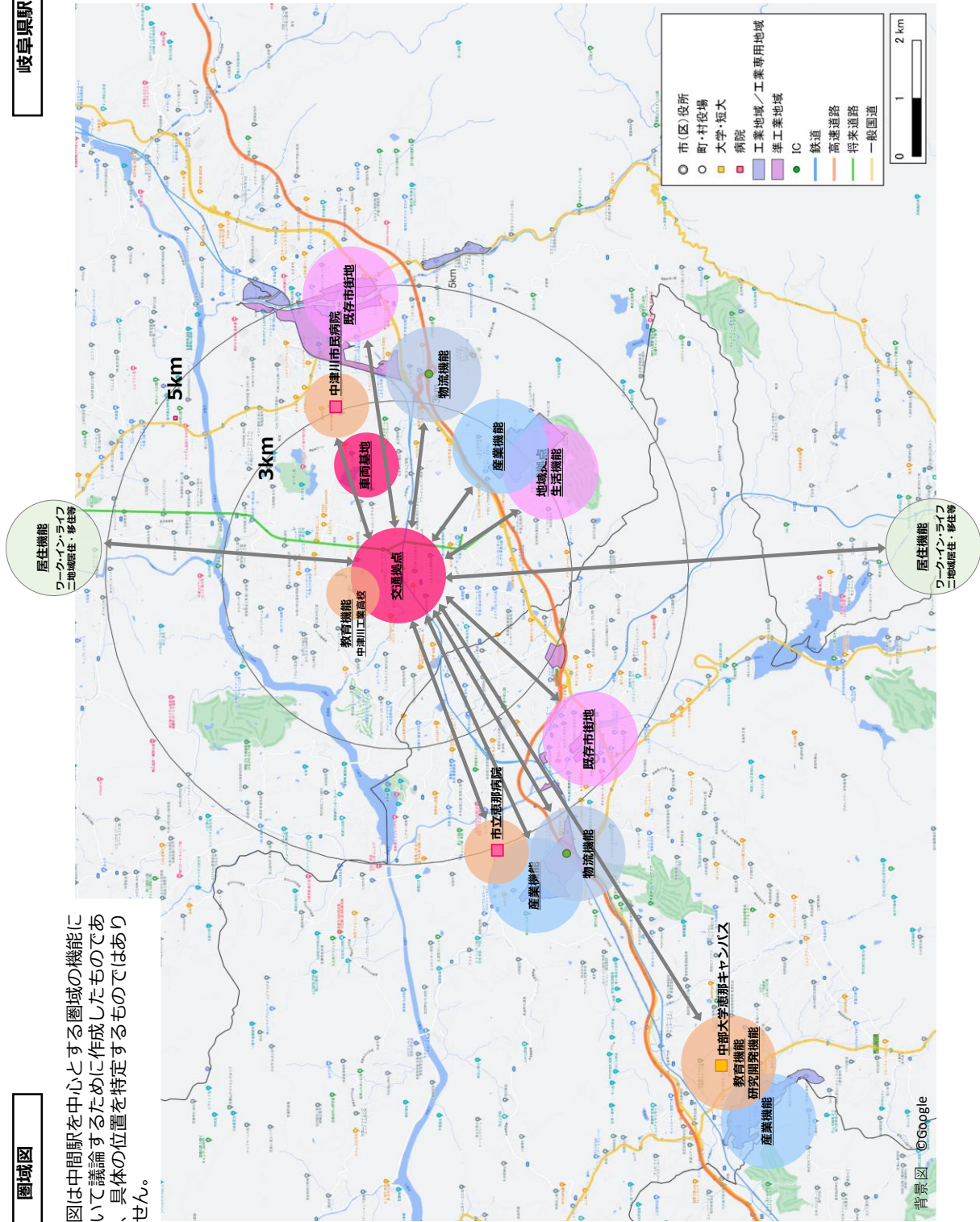
本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、具体的な位置を特定するものではありません。



岐阜県駅

圏域図

本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、具体的位置を特定するものではありません。

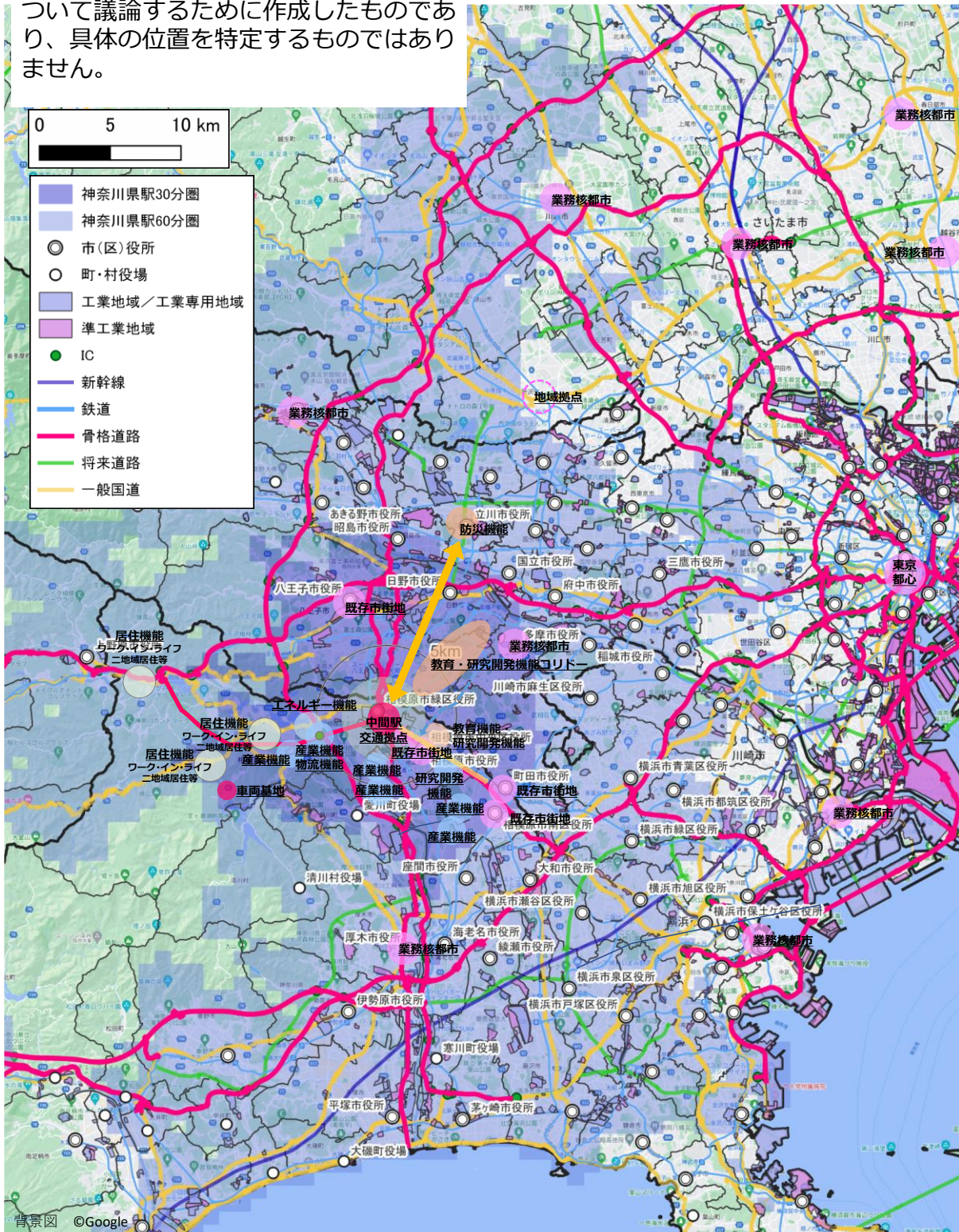


以下は、各中間駅からの到達時分により 30 分圏・60 分圏を図化したものである。

広域図

神奈川県

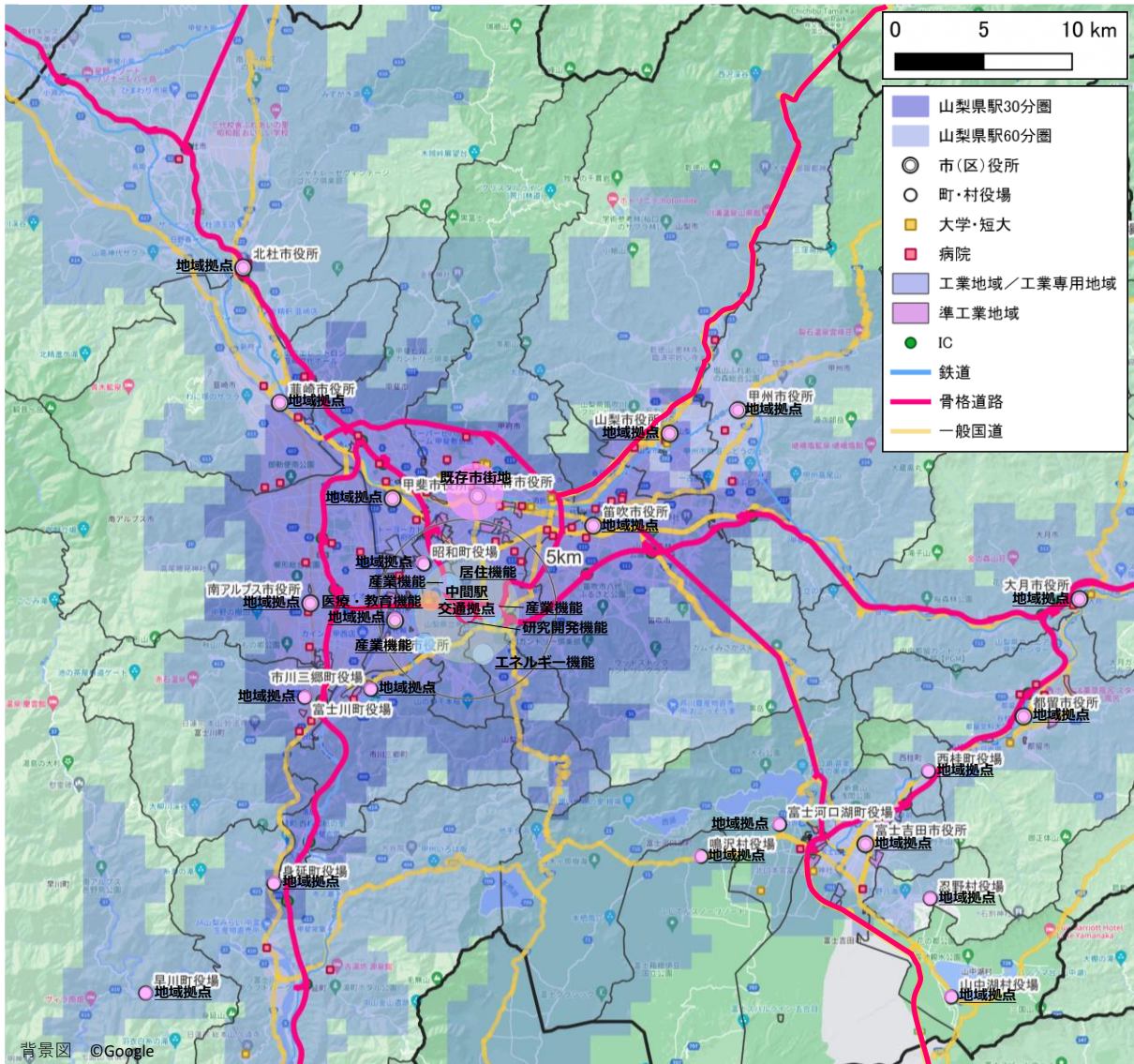
本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、具体の位置を特定するものではありません。

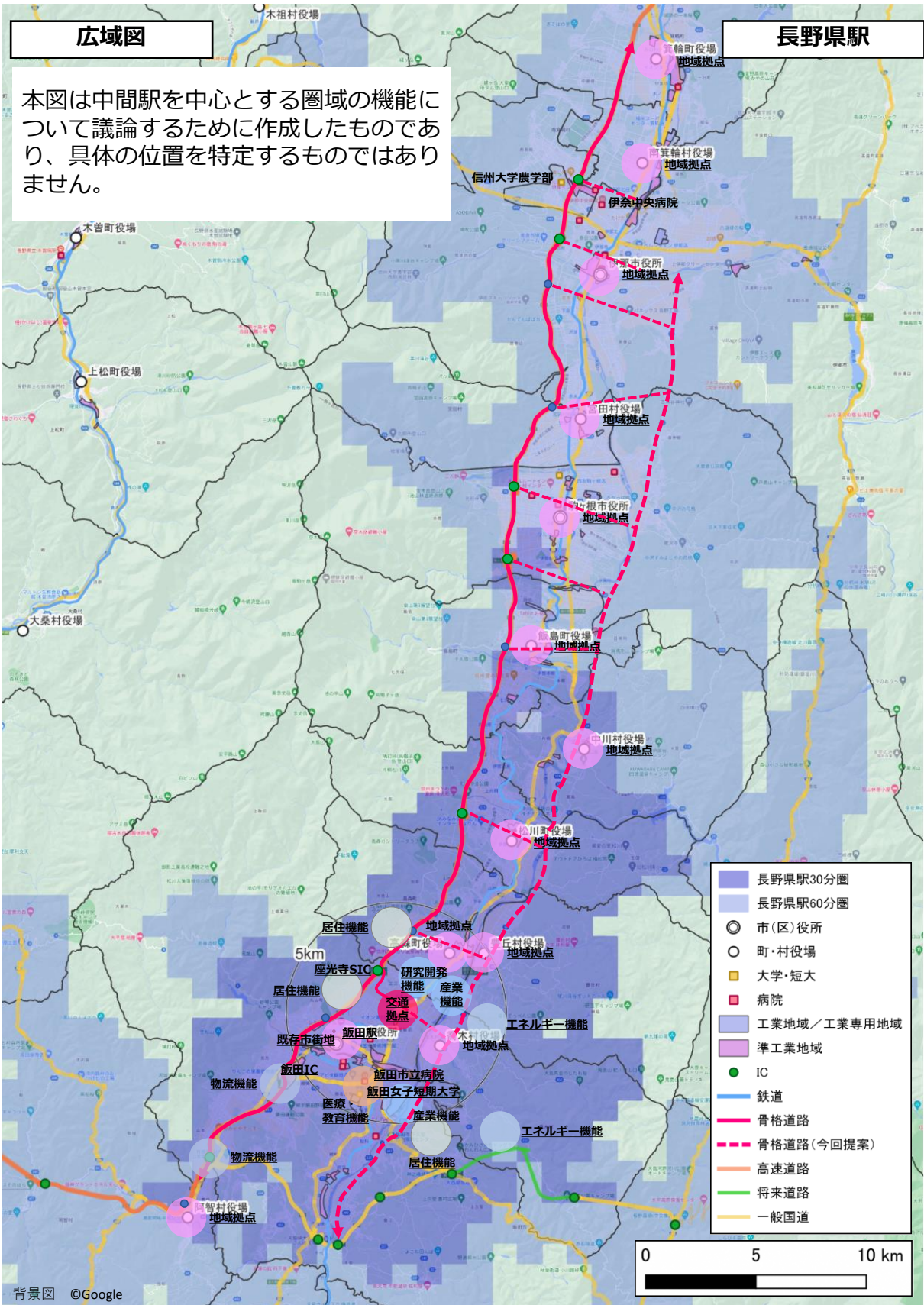


広域図

山梨県駅

本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、**具体の位置を特定するものではありません。**

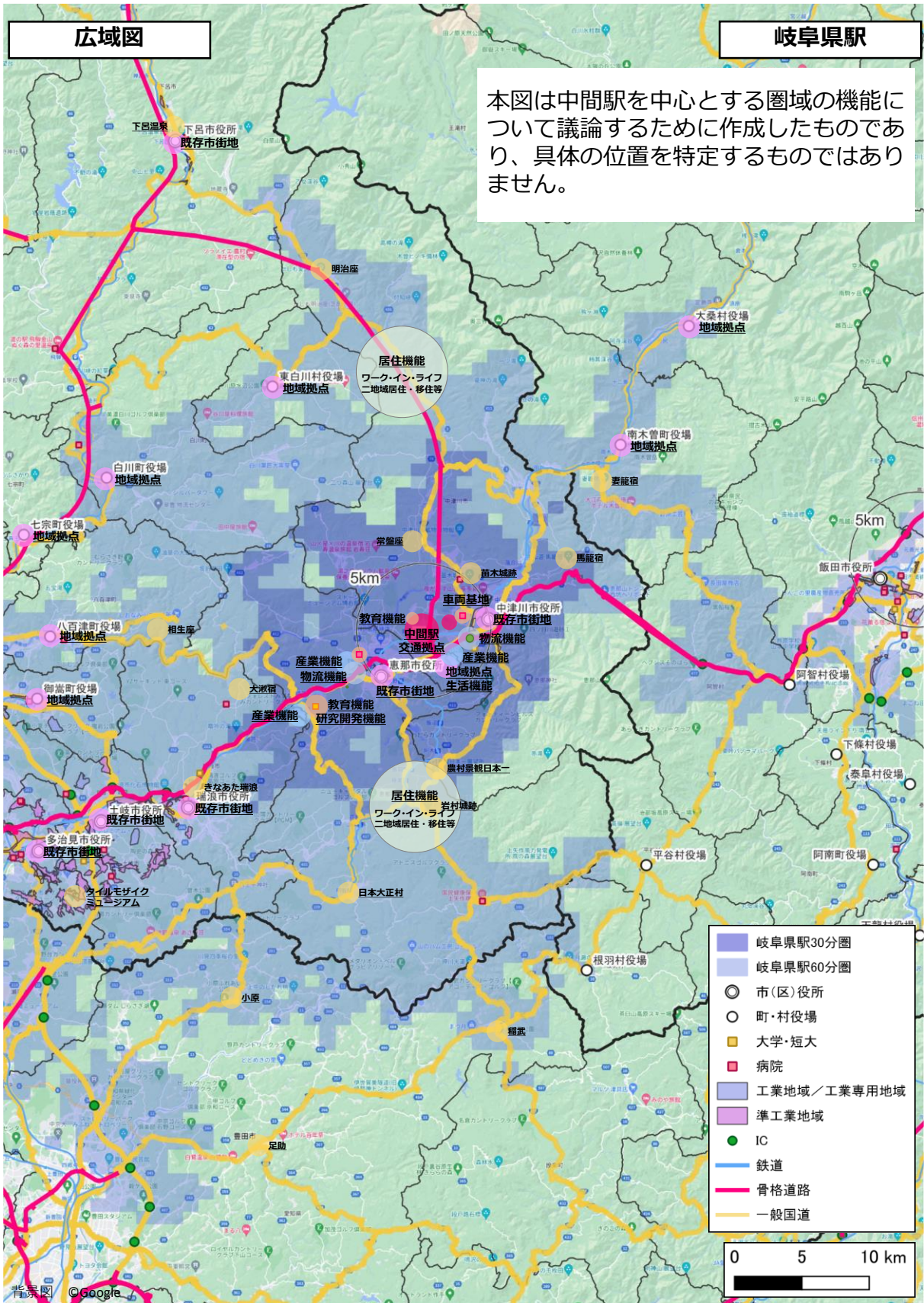




広域図

岐阜県駅

本図は中間駅を中心とする圏域の機能について議論するために作成したものであり、具体的な位置を特定するものではありません。



1.4 リニア沿線で形成される拠点圏域のイメージ

(1) 中間駅周辺の拠点圏域形成イメージ

- 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、新たな企業立地、研究開発をはじめとする産業機能の強化、医療や教育を含めた生活機能の強化、地域交通への補助や新技術の導入促進によるモビリティ機能の強化、道路ネットワークによる広域的な連携等を通じて、中間駅を中心とする新たな拠点圏域を地方部の地域づくりの先進モデルとする。

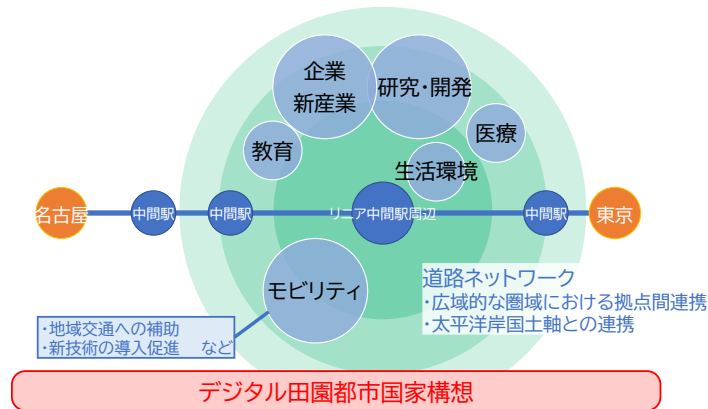


図 新たな拠点圏域のイメージ①

(2) 圏域の範囲と拠点圏域の形成方針

- リニア中央新幹線の開業によって実現する、大都市圏と中間駅周辺エリアの時間短縮を活用し、大都市圏と沿線の人的交流を拡大し、大都市圏等からの永住者や一時移住者、訪問者を受け入れて、新たなリニア広域生活圏を形成する。
- 広域をカバーする高規格道路網と連携するとともに、ロジスティクスの優位性も踏まえ、利便性の高い圏域を形成する。
- 新しい生活圏では、移住者や訪問者、既存の地元住民が共存し、新しいライフスタイルを実現できる環境を創造する。

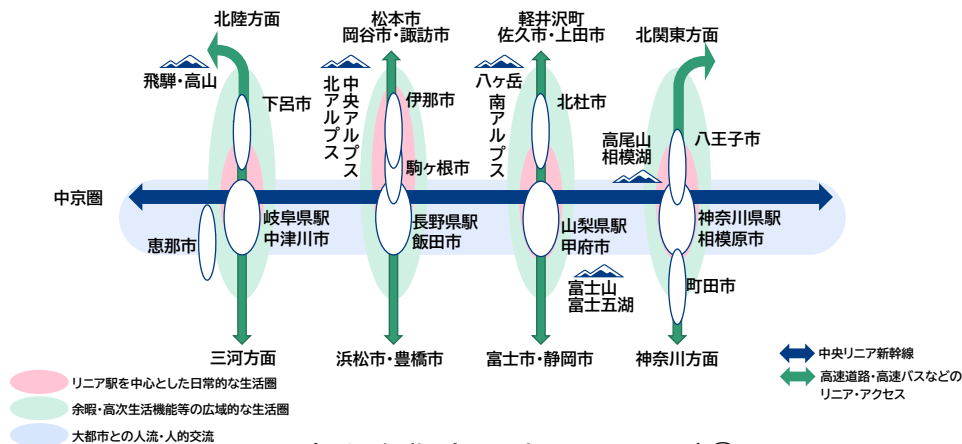


図 新たな拠点圏域のイメージ②

(3) 生活、産業、交通などの多層的なネットワークにより形成される圏域

- 生活、産業レベルのそれぞれで、大都市圏ー中間駅周辺地域の広域ネットワーク、中間駅を中心とした新たなエリアネットワークを形成し、両者が、働き方やライフスタイルで相互に関連して、新しい都市圏を形成していくことを目指す。
- それらをリニアやMaaSなどの最先端の交通ネットワークや、情報・物流などの基幹インフラが支えることを想定する。

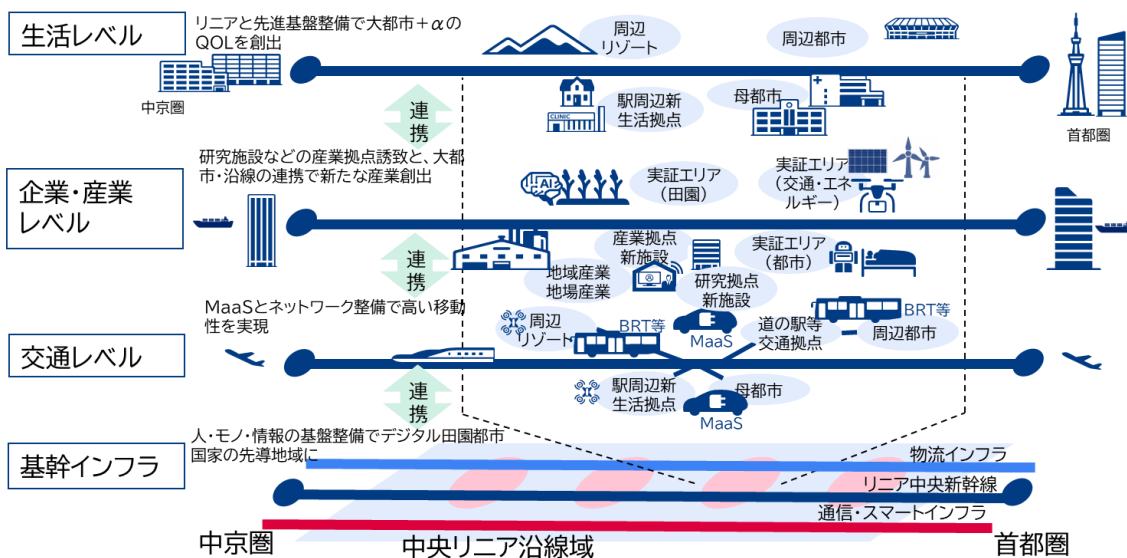


図 生活、産業、交通、基幹インフラのイメージ

(4) 圏域形成の概念的整理

1) 生活圏

- ・ 中間駅周辺では、モビリティやドローン、eコマースなど新たな技術も活用しながら、日常生活圏の質を高める。
- ・ リニア中央新幹線、中間駅からの二次交通を活用することにより、県庁所在都市や周辺の大都市へのアクセスを確保し、週末の買い廻り、高次教育機能、高次医療機能を享受できる広域的な相互補完生活圏を形成する。
- ・ この他、リニア中央新幹線を利用して気軽に中間駅周辺から大都市に移動し、特別な買物、趣味・娯楽などが享受できる都心余暇移動圏、観光資源、文化・自然等の多様な資源を享受し、ワーケーション等でも利用できる多自然余暇移動圏を形成することが考えられる。

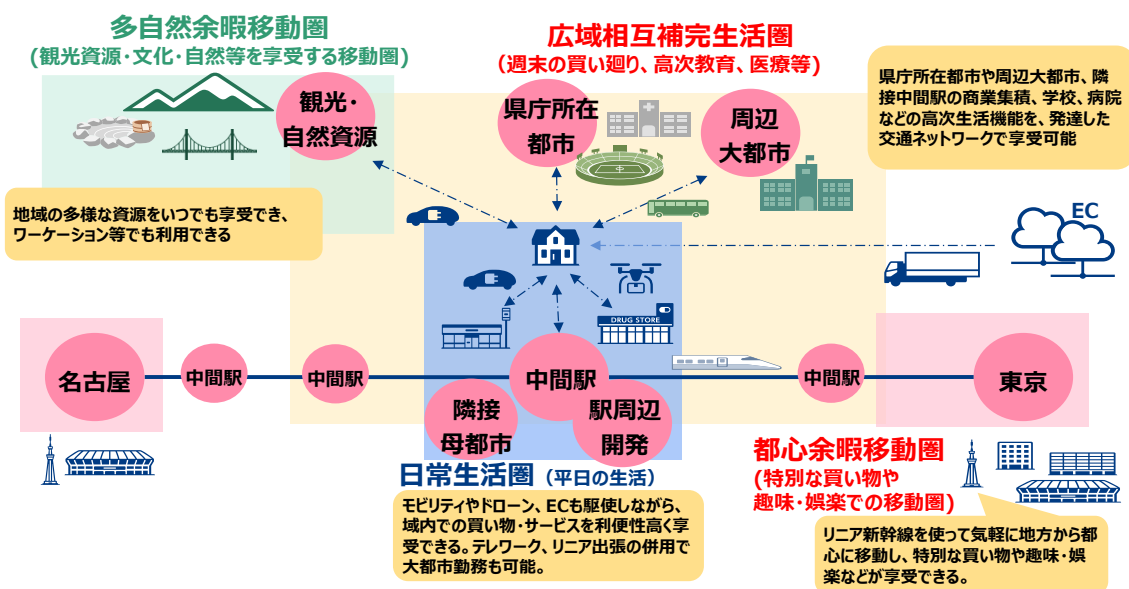


図 目指す圏域形成のイメージ

② 山梨県駅周辺

- 山梨県駅周辺では、「メディカル・デバイス・コリドー」「水素・燃料電池バレー」など既存の集積・戦略を活かし、リニア開通を好機として、高度人材との交流を促進し、交流機能・テスト機能を拡充することが想定される。開発・製品化・マーケティングの促進や、他分野(例：AI・モビリティ)との融合で医療機器を出発点とした多角化・新たな基幹産業の創出が期待される。
- 既存の集積で知見を有する予防医療・介護分野、クリーンエネルギー分野だけでなく、暮らしサポート(例：中山間地域での買い物支援・無人配送)などの分野も組み合わせ、心身ともに豊かに暮らしが送れるエリアづくりと、それを支える事業・産業創出が期待される。

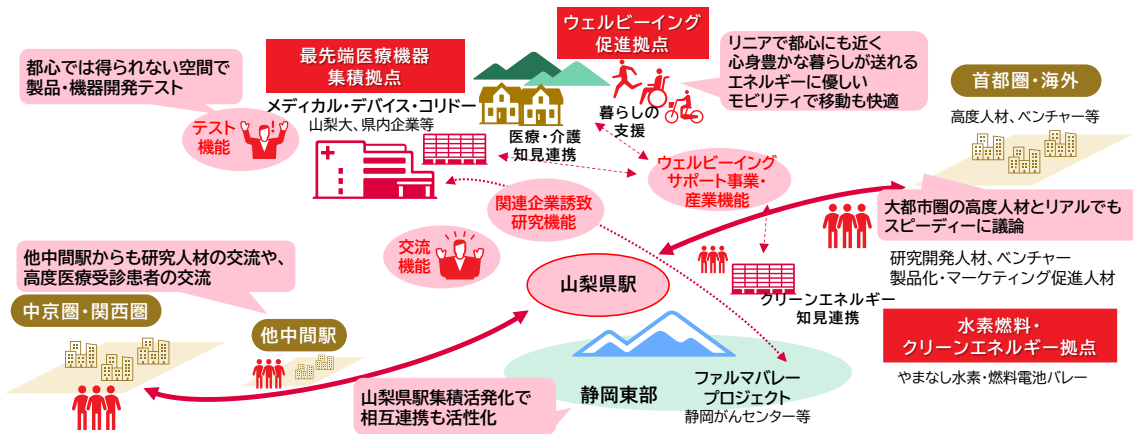


図 山梨県駅周辺の産業のイメージ

③ 長野県駅周辺

- ・ 長野県駅周辺では、エス・バード（産業振興と人材育成の拠点）を核とする大学・研究機関・企業による研究開発機能の集積を拡充し、次世代を担う航空・交通技術（例：空飛ぶクルマ、自動運転）、メディカルバイオ関連技術等を高めることが期待される。
- ・ その上で、これらの研究をさらに地域の暮らしの豊かさづくりにつなげる取り組み（中山間地域での買い物支援・無人配送）等の分野と組み合わせ、心身ともに豊かな暮らしを送ることができるエリアづくりと、それを支える事業・産業創出が期待される。
- ・ また、厳しい水準が要求される航空宇宙産業の技術や精密技術を他分野に応用し、サテライトオフィス等も活用したリニア中央新幹線による人材交流の促進で、多様な分野でのイノベーションに寄与することが期待される。
- ・ 加えて、多種多様な果物をはじめとする農林産品、豊かな森林資源、第一次産業関連の企業や研究機関の立地を活かし、食品、発酵技術、木質バイオ関連事業等の新たな産業の立地も期待される。

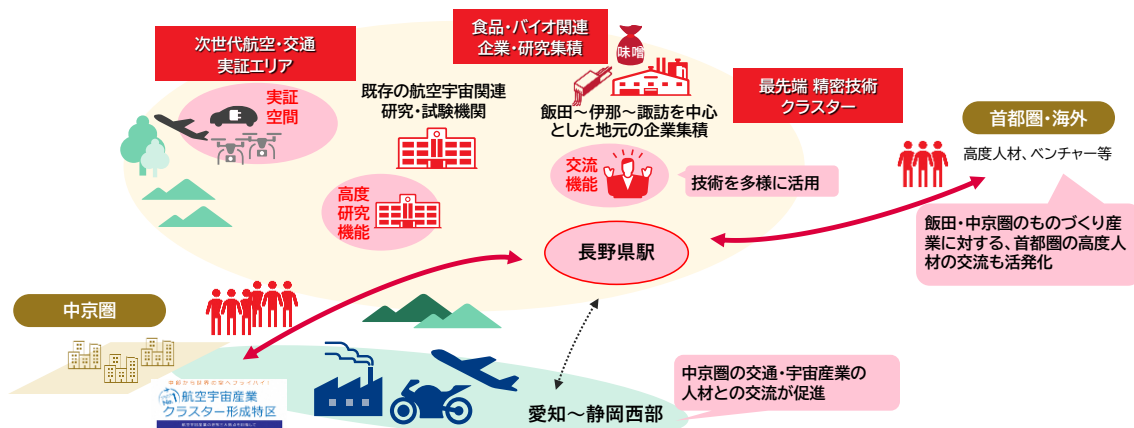


図 長野県駅周辺の産業のイメージ

④ 岐阜県駅周辺

- 第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略では、モノづくり拠点や森の中のスタートアップ拠点（仮称）形成等により、リニア中央新幹線の開業効果を岐阜県駅から東美濃地域、県内全域、隣接県へ波及させることを目指すとしている。

リニア中央新幹線を活用した地域づくり
～東美濃地域を中心とした20XX年の姿～

リニア開業効果をリニア岐阜県駅から東美濃地域、県内全域、そして隣接県へ波及させることを目指す

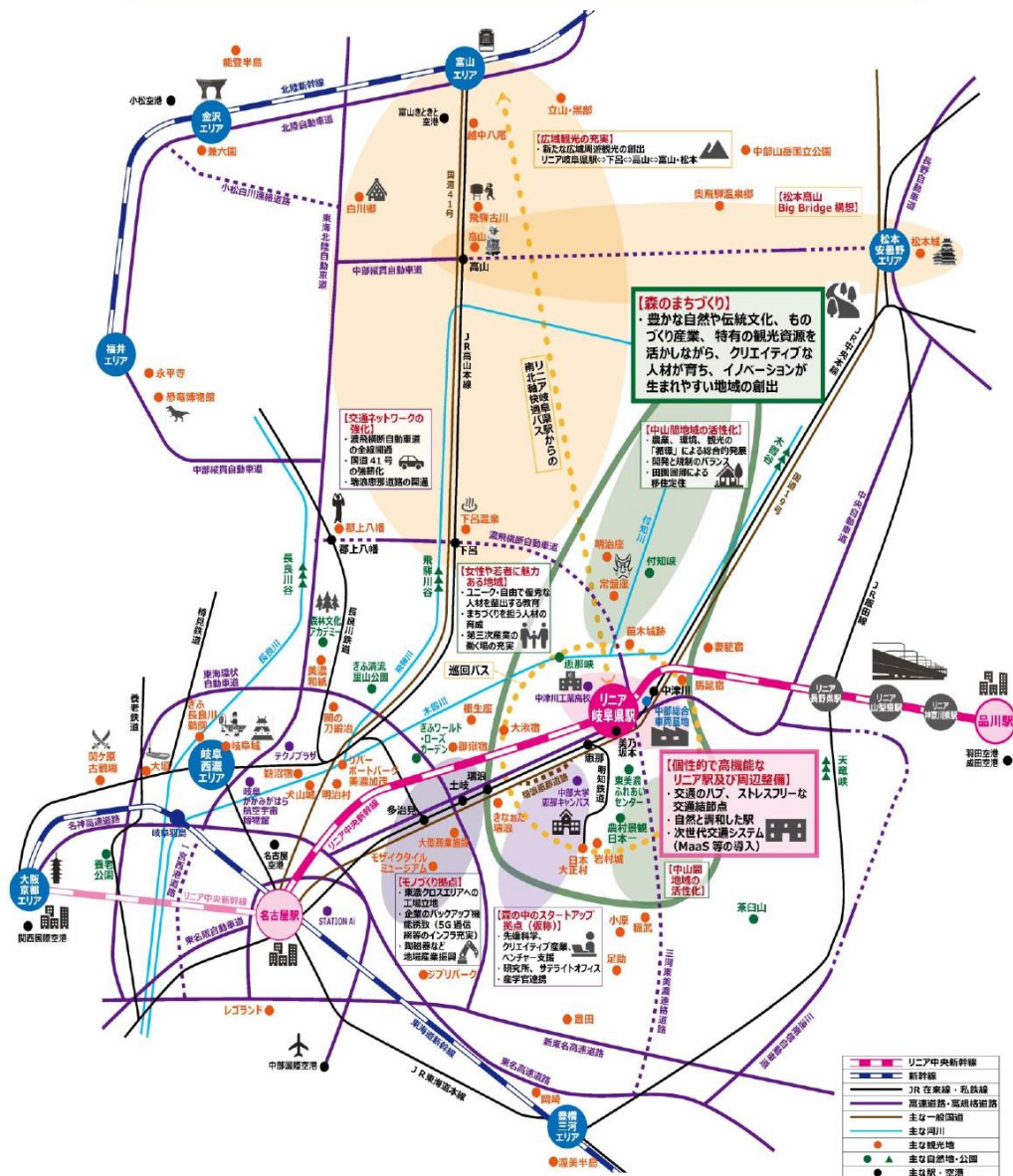


図 第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略 地域づくりイメージ図（抜粋）

(5) 県境を越える圏域のポテンシャル（神奈川県駅周辺のケーススタディ）

- ・ 神奈川県駅の圏域となる圏央道・国道 16 号周辺では、付加価値額 1 位の産業が製造業である市町村が広がっており、特に、製造業の中でも、電気機械、情報通信機械、輸送用機械等の付加価値額が高い地域が多い。

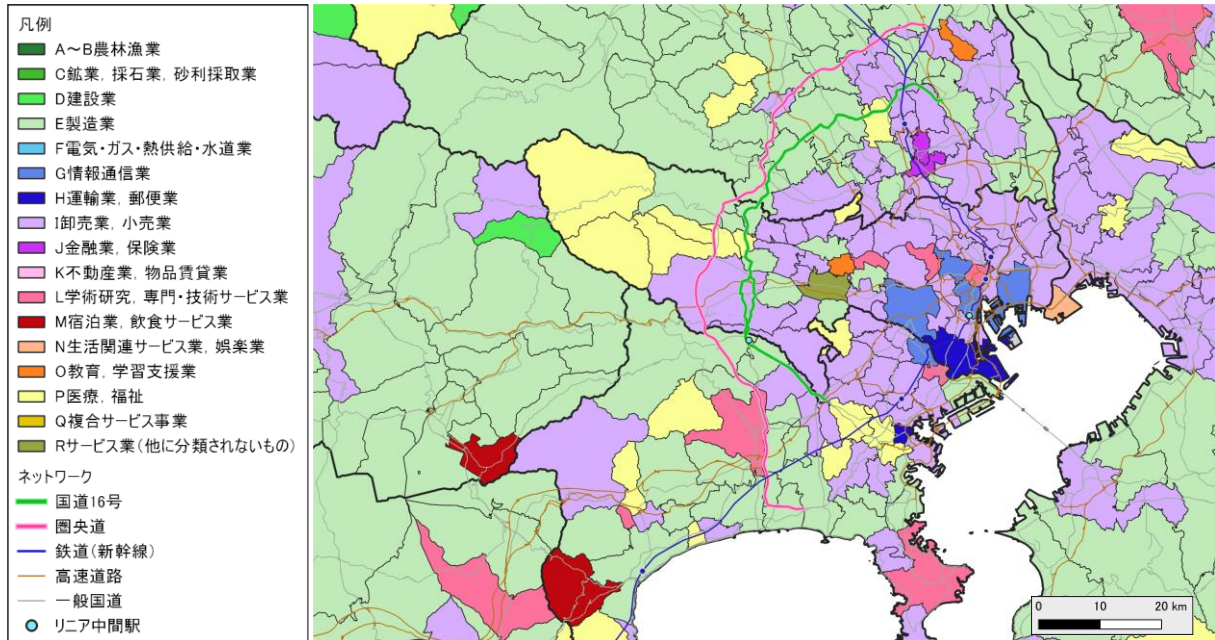


図 神奈川県駅周辺地域の付加価値額 1 位の産業

出所) 経済センサス・活動調査 (2016 年)

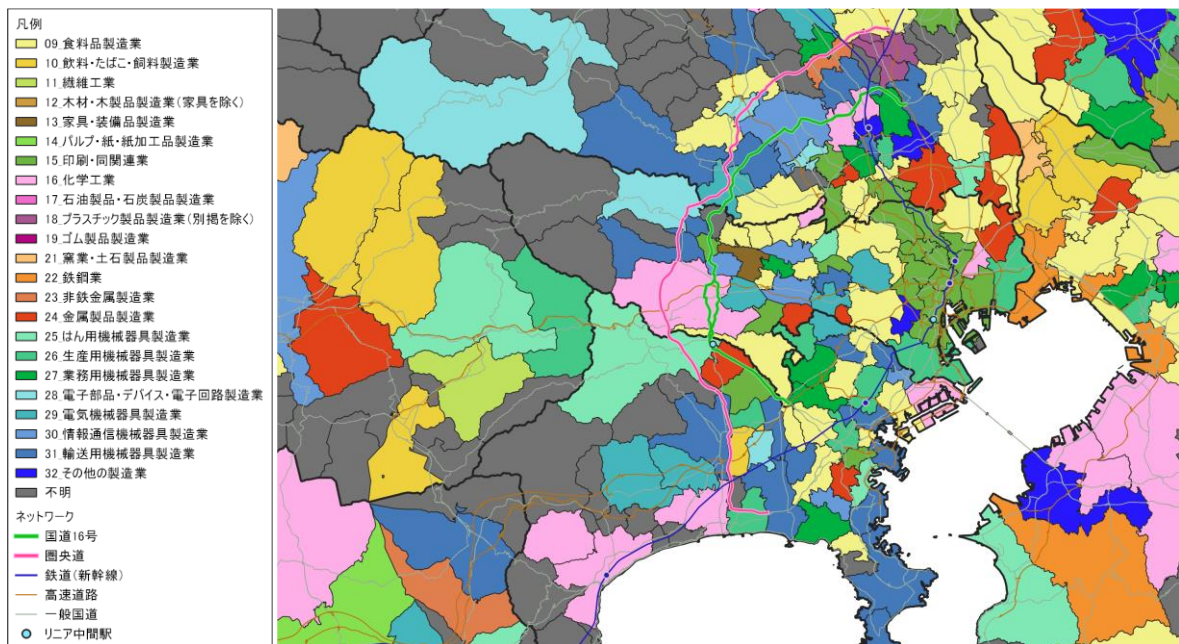


図 神奈川県駅周辺地域の製造業の付加価値額 1 位の業種

出所) 工業統計 (2016 年)

- ・ 神奈川県駅の周辺地域には高等教育機関や研究機関が多数立地している。ロボット産業特区の取り組みが進められること等により関連産業分野の企業立地が進み、これらの機関や企業の立地等が生み出す相乗効果による地域の活性化が期待される。
- ・ 後述するとおり、神奈川県駅と直結する幹線道路の沿線エリアが持つポテンシャルは大きく、神奈川県駅の開業とともに大きな波及効果が生み出されることが期待される。

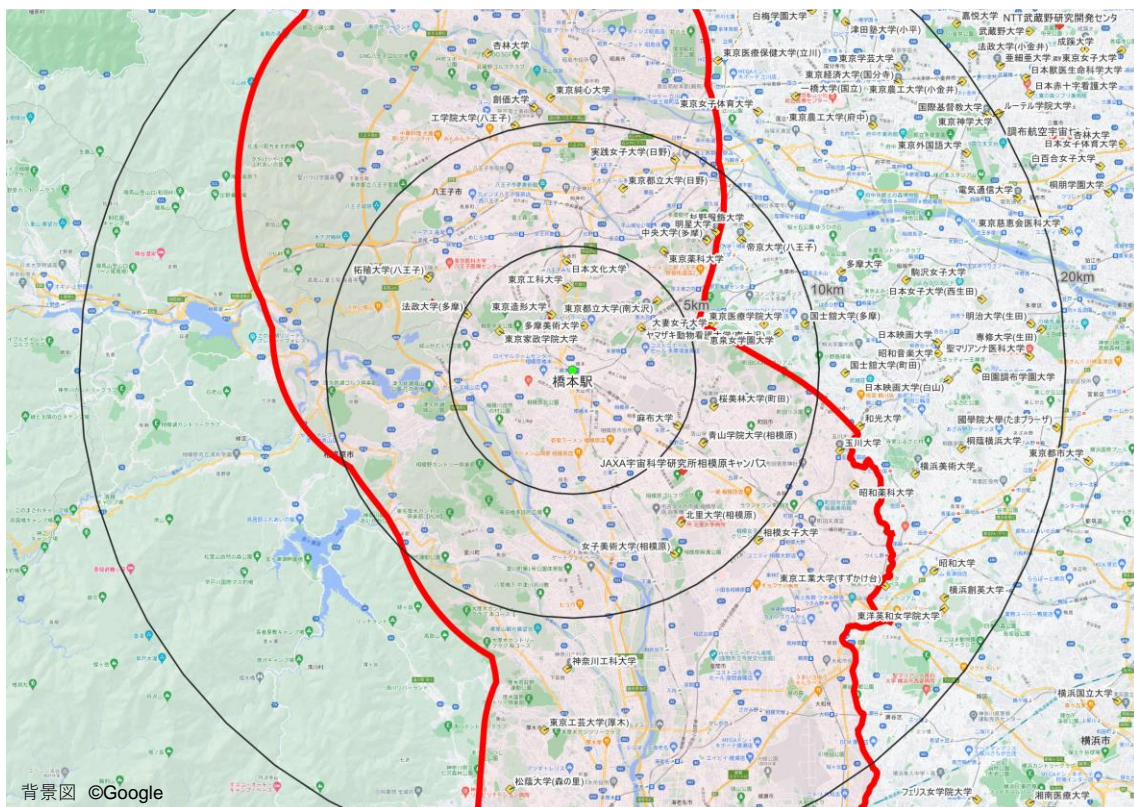


図 神奈川県駅周辺地域の高等教育機関・研究機関の立地状況

※図で示した範囲は、圏央道・国道16号・国道129号から5kmのエリアである。

- 神奈川県駅の周辺にあたる圏央道・国道16号・国道129号周辺のベルト地帯の従業者数は、ベルト地帯北側で約150万人、ベルト地帯南側で約115万人に達し、政令指定都市に匹敵する規模を有する。

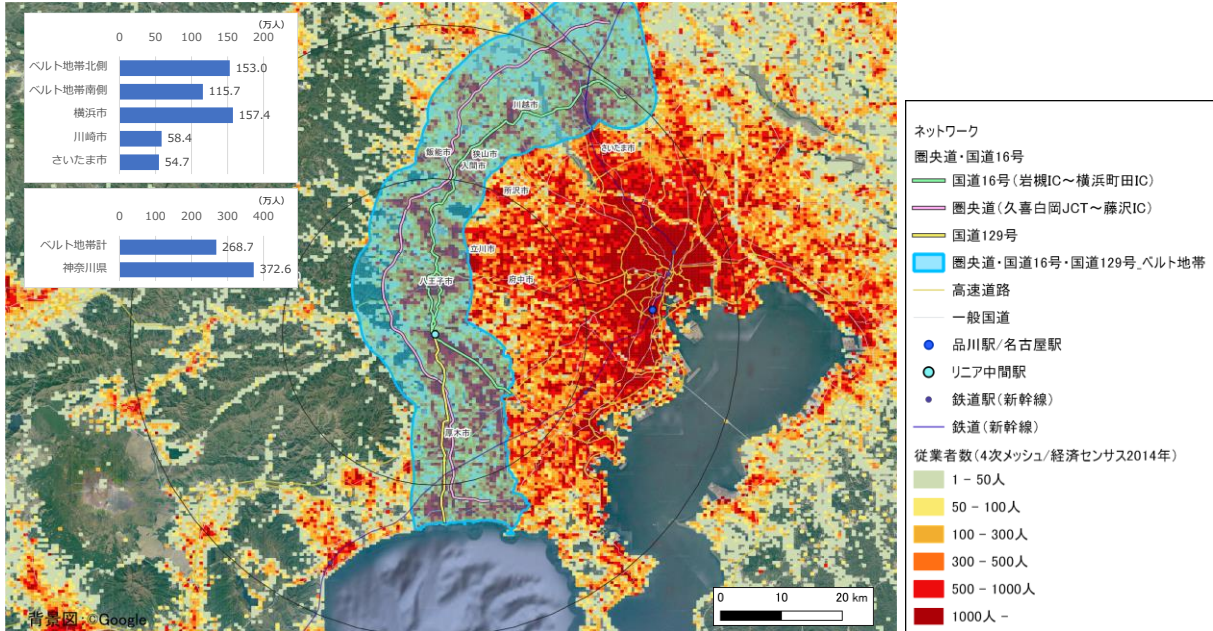


図 神奈川県駅周辺地域の従業者数分布

- 橋本駅から概ね30分圏の鉄道沿線の従業者数は、沿線合計で180万人前後の規模を有している。

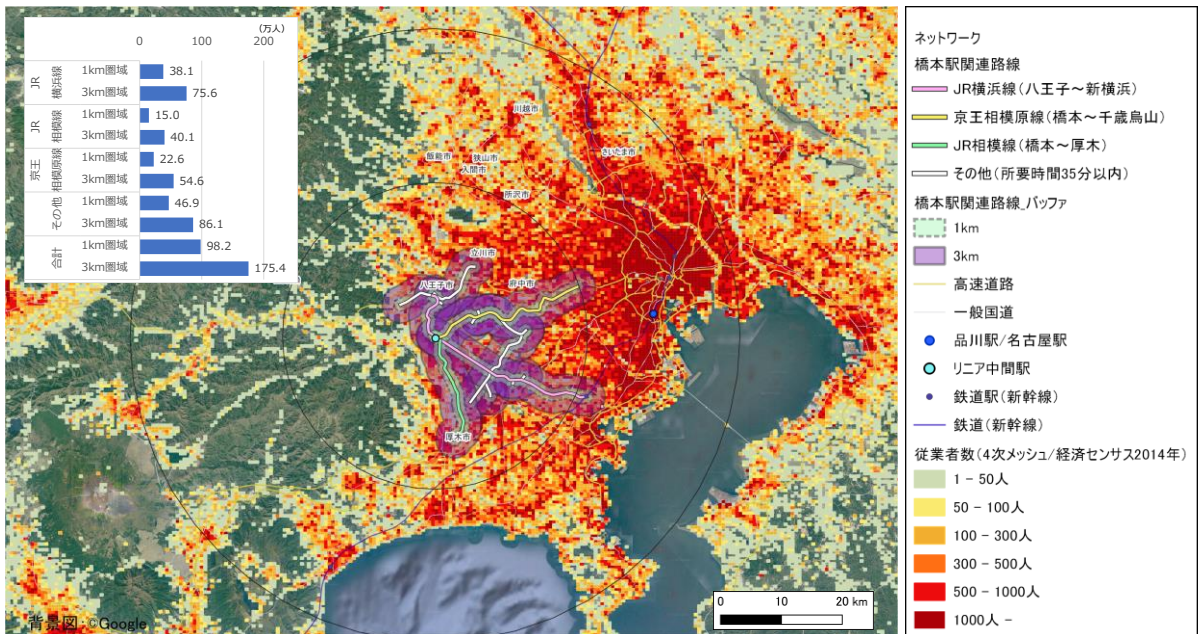


図 神奈川県駅周辺地域の従業者数分布 (橋本駅から概ね30分圏)

【参考】神奈川県駅を中心とした圏域の人口分布

- 神奈川県駅の周辺にあたる圏央道・国道16号・国道129号周辺のベルト地帯人口は、ベルト地帯北側で約380万人、ベルト地帯南側で約300万人に達し、政令指定都市に匹敵する規模を有するとともに、橋本駅から概ね30分圏の鉄道沿線の人口は、沿線合計で500万人に迫る規模を有している。

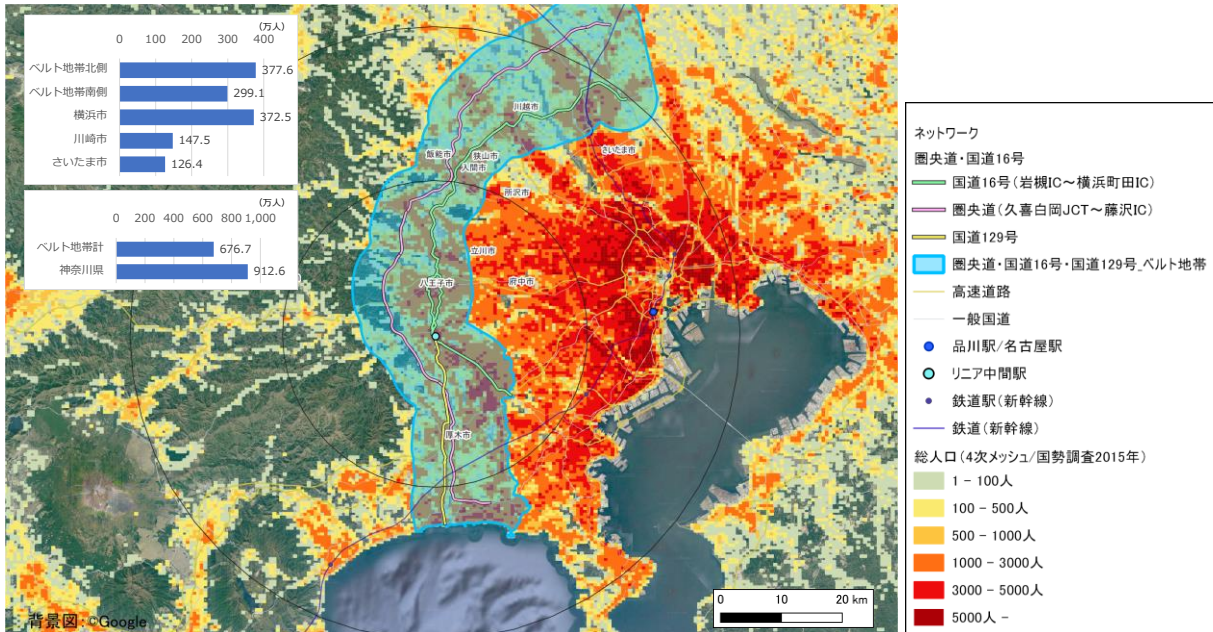


図 神奈川県駅周辺地域の人口分布

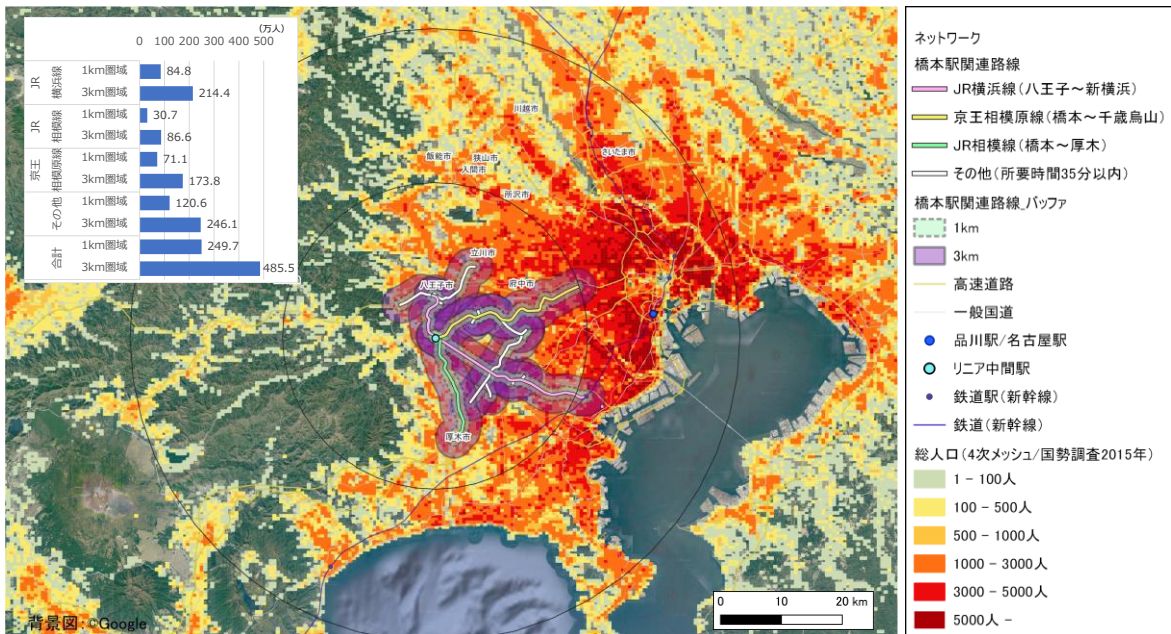


図 神奈川県駅周辺地域の人口分布(橋本駅から概ね30分圏)

2. 後背圏域へ広がる中間駅の拠点性

2.1 リニア中央新幹線の開業に伴う中間駅の後背圏の拡大

- ・ 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最短交通手段はリニア中央新幹線となり、中間駅の圏域は、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。

【現状：大阪駅起点】

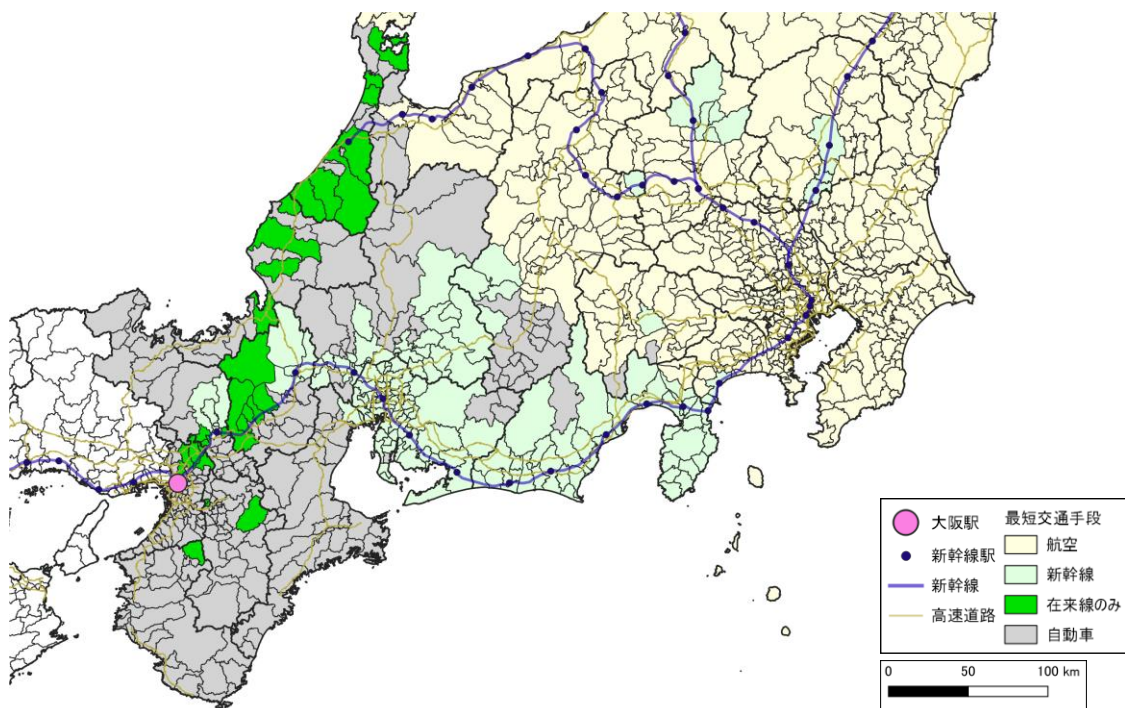


図 現状の最短交通手段（大阪駅起点）

【リニア開業後①：大阪駅起点】

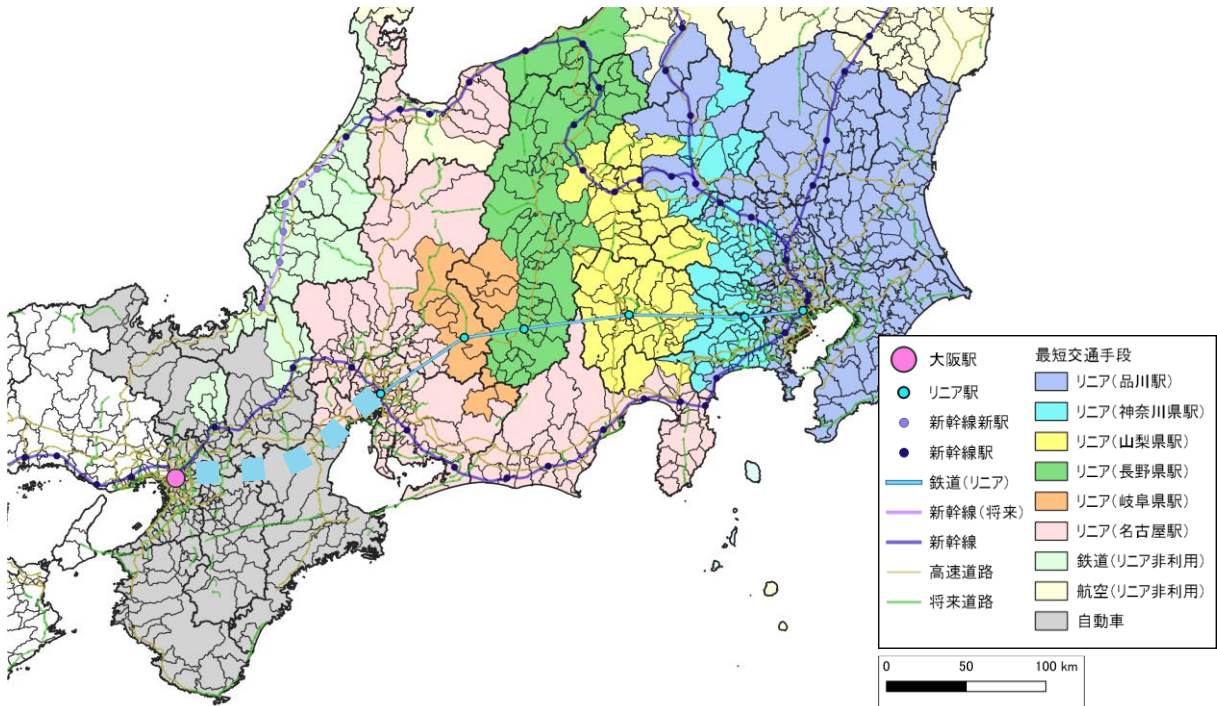
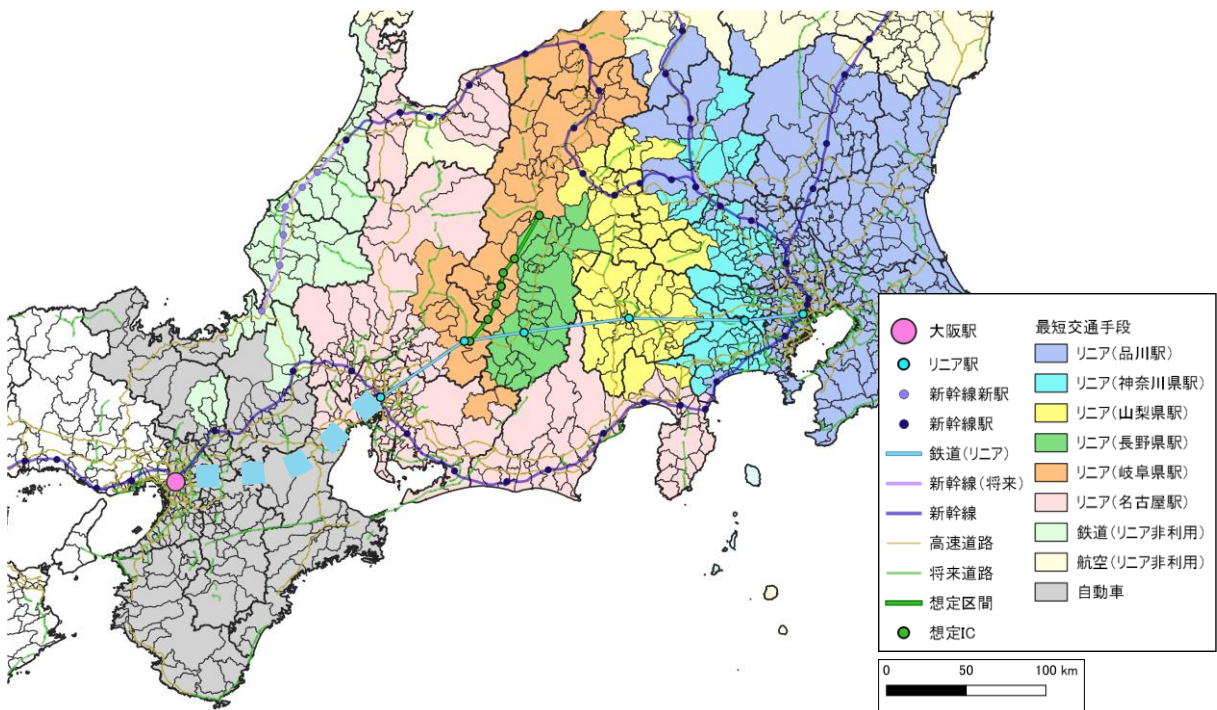


図 リニア開業後の最短交通手段（大阪駅起点①）

【リニア開業後② 中津川—松本間に新たな道路を整備した場合：大阪駅起点】



※中津川—松本間に 100km/h で走行可能な新たな道路を整備した場合を想定

図 リニア開業後の最短交通手段（大阪駅起点②）

【現状：東京駅起点】

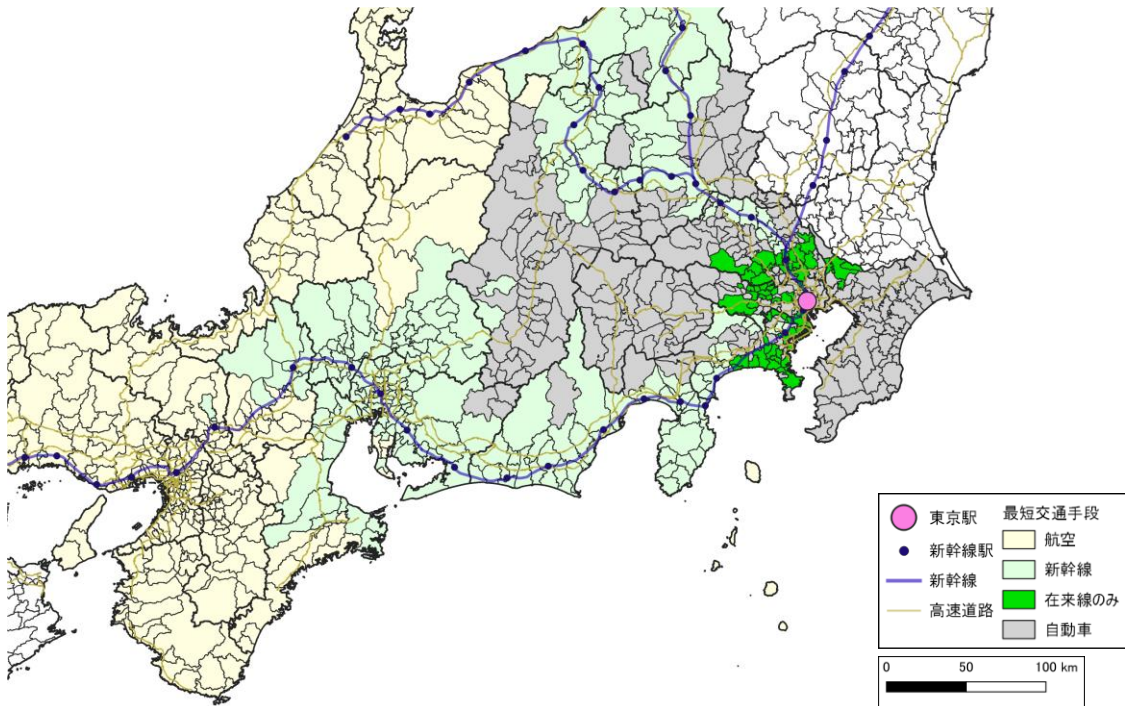


図 現状の最短交通手段（東京駅起点）

【リニア開業後①：東京駅起点】

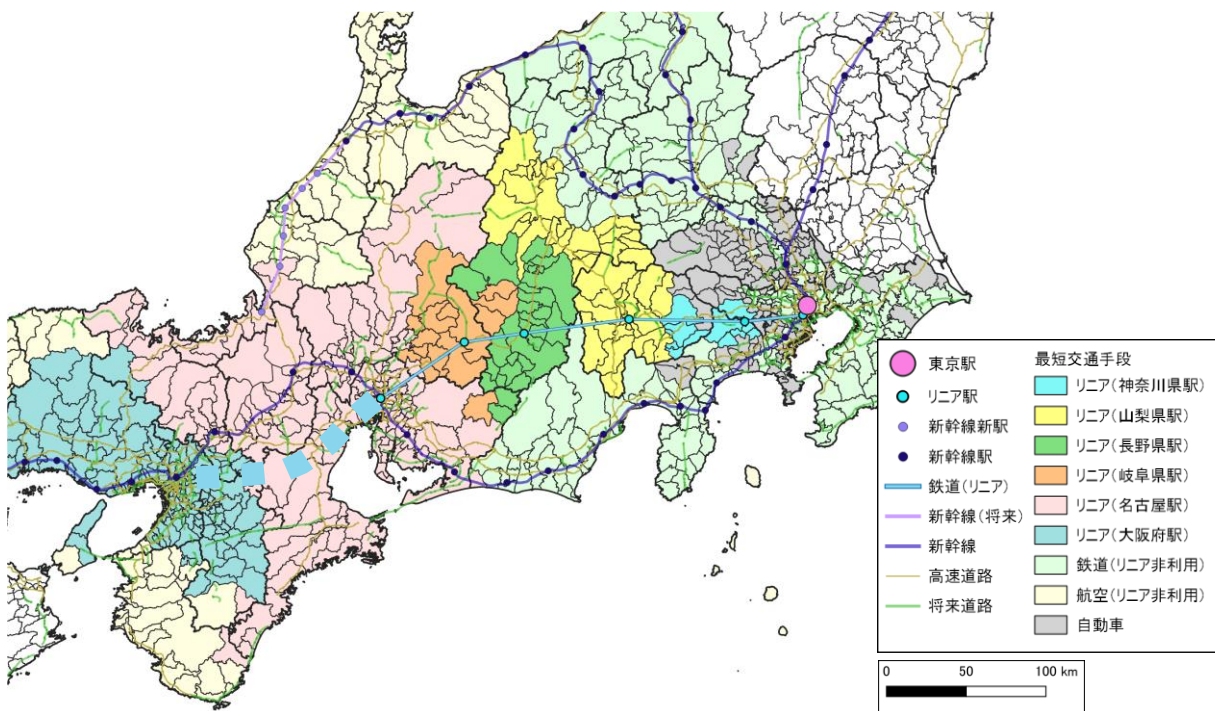
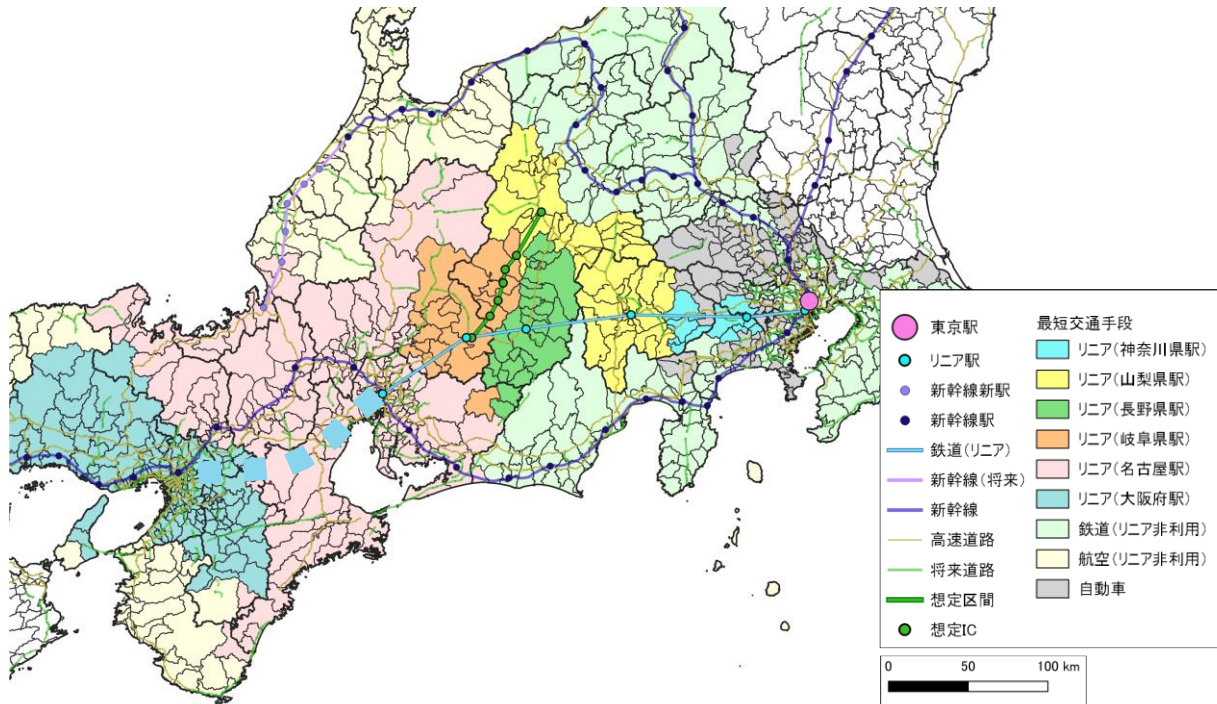


図 リニア開業後の最短交通手段（東京駅起点①）

【リニア開業後② 中津川－松本間に新たな道路を整備した場合：東京駅起点】



※中津川－松本間に 100km/h で走行可能な新たな道路を整備した場合を想定
 図 リニア開業後の最短交通手段（東京駅起点②）

【分析の条件】

- 国土交通省の総合交通分析システム（NITAS）を用いて、交通手段別に起点から各市町村までの所要時間を算出し、最短となる交通手段を表示。NITAS 上では、神奈川県駅は、橋本駅と接続し、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅の端末交通手段は、自動車のみと想定。なお、自動車の所要時間は、平均旅行速度を用いて算出。
- リニア開業後は、NITAS 上の将来道路ネットワーク※1の全てを利用できると想定。将来道路ネットワークにおける所要時間は NITAS 上の設定速度を用いて算出。リニア開業後②では、NITAS 上の将来道路ネットワークに加えて、塩尻－中津川間の国道 19 号沿い※2に 100km/h で走行可能な道路を整備した場合を想定。

※1 NITAS 上の将来道路ネットワークは、「新広域道路交通計画」に掲載されている高規格道路の全てと、過去の NITAS に含まれていた一般広域道路、構想路線、地域高規格道路を含む。一般道路は、現況と同一。

※2 IC は沿線の町村役場近傍に設定。

2.2 ノード機能と効果の広域化等

(1) 乗り継ぎ機能の強化

- ・ リニア中央新幹線の開業によって、中間駅を中心とした県境を越える后背圏域が新たに誕生する。中間駅における后背圏域の玄関口としての機能を高め、リニア中央新幹線の効果をさらに広域化させることが求められる。
- ・ 中間駅に、バス、レンタカー、自家用車等の多様な交通手段を対象とした交通拠点を整備し、乗り換え経路等の物理的な乗り継ぎの利便性、運行ダイヤや運賃によるソフト面による乗り継ぎ利便性を高めることにより、リニア中央新幹線から二次交通へのシームレスな乗り継ぎを実現する。

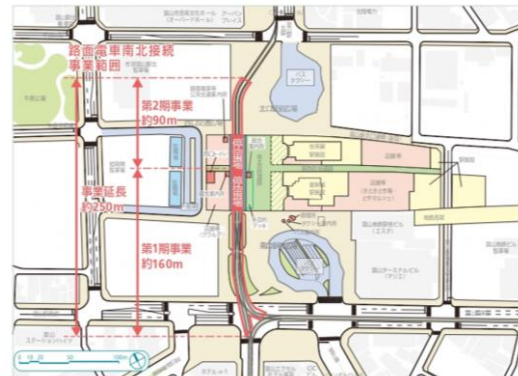
【事例】 富山駅：新幹線と路面公共交通の乗り継ぎ円滑化

- ・ 富山駅では、新幹線・在来線高架下に停留場を設置し、路面電車の駅構内乗り入れを実現するとともに、富山駅南側の富山軌道線と北側の富山港線を接続させ、新幹線・在来線から市内交通へのアクセスを大幅に改善している。

【南口駅前広場全景】



【事業概要図】



【南口駅前広場】



【富山駅停留場】



【北口駅前広場】



図 富山駅における新幹線と路面公共交通の乗り継ぎ円滑化（事例）

出所) グッドデザイン賞ホームページ、富山市路面電車事業概要

【事例】広島駅：新幹線と路面公共交通の乗り継ぎ円滑化

- ・ 広島駅では、駅ビルの建替えとあわせて、駅ビル2階に路面電車を乗り入れ、広島駅中央口改札や新幹線口改札からフラットに繋がり、地域交通へのアクセスを大幅に改善させる計画が進められている。

【南口全景イメージ】



【駅ビル内イメージ】



【配置図】



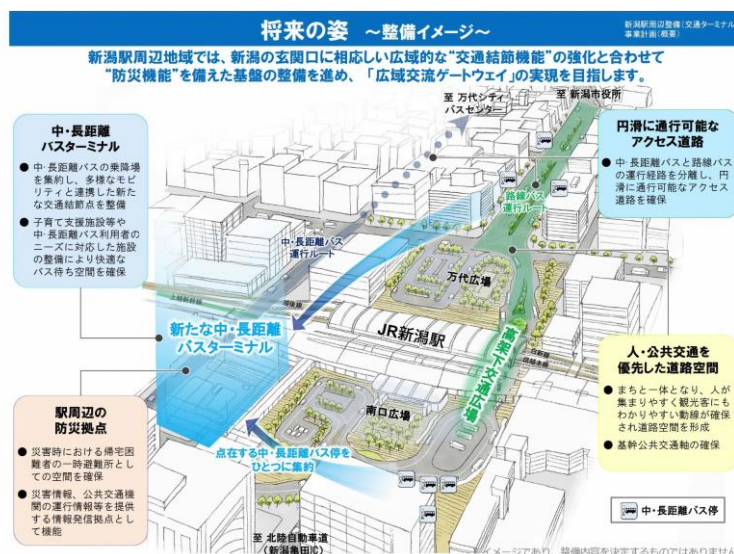
図 広島駅における新幹線と路面公共交通の乗り継ぎ円滑化（事例）

出所) JR 西日本ホームページ

【事例】新潟駅バスターミナルの計画概要

- ・ 新潟駅では、中・長距離バスターミナルを整備して、中・長距離バスの乗降場を集約するとともに、高架下交通広場（路線バスターミナル）を整備することで、鉄道からバス等へのアクセスを改善させる。

【整備イメージ】



【ターミナルのイメージ】

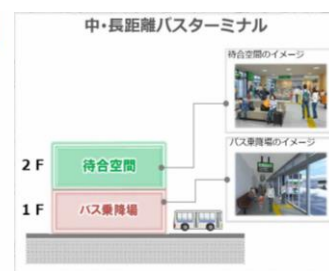


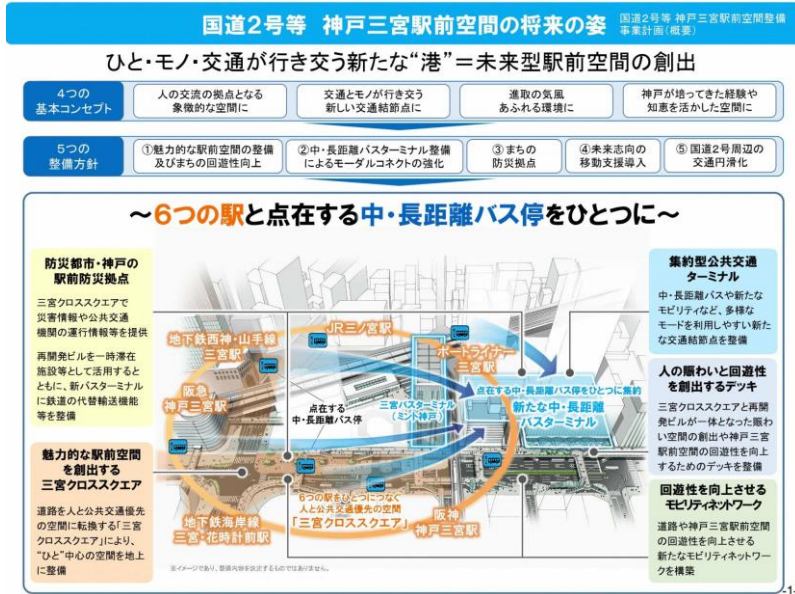
図 新潟駅バスターミナルの計画概要（事例）

出所) 新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画

【事例】神戸三宮駅バスターミナルの計画概要

- 神戸三宮駅では、中・長距離バスターミナルを整備して、点在する中・長距離バスの乗降場を集約することにより、鉄道から中・長距離バス等へのアクセスを改善させる。

【整備イメージ】



【ターミナルのイメージ】



図 神戸三宮駅バスターミナルの計画概要（事例）

出所) 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画

(2) 広域をカバーするエントランスゲート機能の整備

- ・ 中間駅を中心として広がる後背圏域に対応して、観光の観点からリニア中間駅の直近に備える機能として、観光エリアの広がりやを考慮した広域観光案内所、地域産品を扱う物販施設、地域の食を体験できるレストラン・フードコート、敷地内で貸出・返却ができるレンタカー発着所などの立地が望まれる。
- ・ また、地域住民等を対象とした会議室やシェアオフィス等を設置し、日常的に活気のある場所としていく取り組みも進められるべきである。

■土産物販売ブース



写真:ASTY京都ホームページ

観光エリアの広がりを考慮した
広域の特産物の販売ブース

■観光案内所



写真:羽田空港ホームページ



建物イメージ

■レンタカー発着所



写真:佐賀空港ホームページ

敷地内でのレンタカーの貸出・返却

■レストラン・フードコート



写真:ASTY新大阪ホームページ

地域の食を体験できるレストラン
やフードコート

■農産物直売所



写真:道の駅 南信州とよおか
マルシェホームページ

■会議室・シェアオフィス



写真:羽田空港ホームページ

訪問者だけでなく地域住民も対象
とした会議室・シェアオフィス

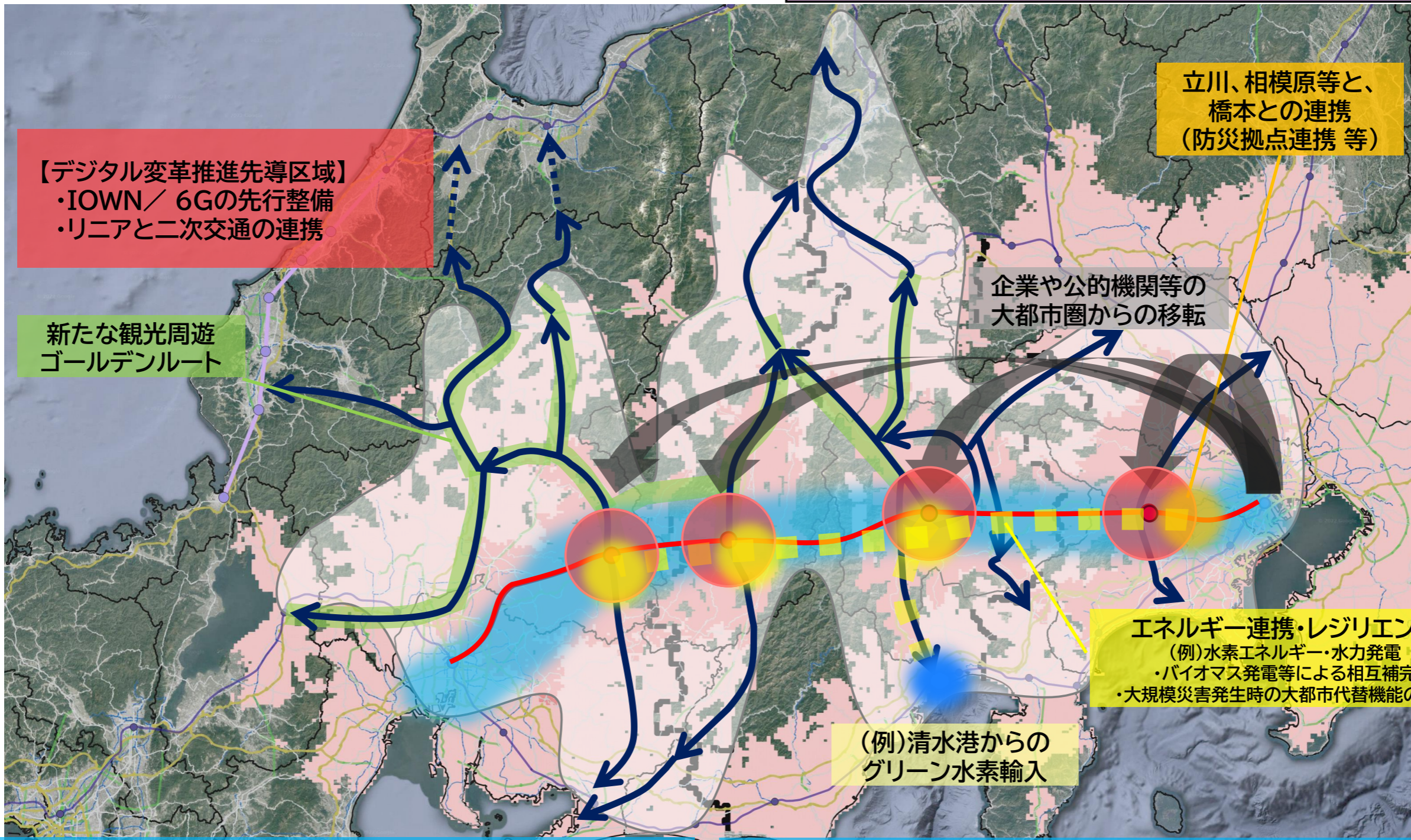
図 観光の観点等からリニア中間駅の直近に備えるべき機能の例

2.3 広域中核地方圏が創り出す新たな方向性

- ・ リニア中央新幹線による圧倒的な移動時間の短縮とデジタル変革による先進的な技術を組み合わせることにより、中間駅周辺エリアでは劇的なポテンシャルの向上が図られる。活性化された中間駅周辺圏域の相互連携により新たな効果がもたらされる。
- ・ 広域中核地方圏として中間駅周辺圏域を「デジタル変革推進先導区域」と位置付け、先導的に IOWN / 6G 等のデジタルインフラ整備を推進することにより、研究機関の立地やイノベーション拠点化等が促され、広く周辺地域の核となる圏域形成が推進されていく。地域の産業が活性化されることに加え、新たな基軸産業の立地が進むことで、広域的な異業種連携が進み、裾野の広い産業分野を牽引する国土の基幹となっていくことが期待される。
- ・ 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、中間駅周辺エリアは企業等の大都市圏からの移転や災害時の拠点となっていくことも想定される。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、相模原市、八王子市等の周辺地域との連携による防災機能の強化が考えられる。
- ・ 中間駅からつながる豊富な観光資源を新たに結ぶ広域観光ゴールデンルート
の形成が期待され、国内外からの地域への流動が飛躍的に増大することで、地域の活性化が革新的かつ創造的に図られる。

※IOWN/6G : IOWN(Innovative Optical and Wireless Network)/6G(第 6 世代移動通信システム)
超高速・大容量、超高信頼・超低遅延、超低消費電力、超多接続、超カバレッジ拡張等を実現する次世代光伝送ネットワークおよび無線通信

【地域活性化】一極集中の改善、広域地方拠点の整備



複数地域に跨る異業種連携/研究機関等の立地促進
(例)精密機械産業・ロボット産業・エネルギー産業・航空宇宙産業等

各圏域をイノベーション拠点とした連携
品川:世界とつながる分野横断的なイノベーション拠点
中間駅:各圏域の持つ特性・アドバンテージを活かした実証・イノベーション創出拠点

図 広域中核地方圏 連担イメージ図

3. リニア中間駅周辺圏域の方向性

3.1 戦略と総論

(1) 人口減少、一極集中是正

人口減少時代を迎える中、日本のプレゼンスを高めるために生産性を上げ、国力をエンパワーメントしていくために、国土軸である三大都市圏を画期的なスピードでつなぐインフラ（超高速鉄道）の実現は次世代において極めて重要である。次世代を描く中で、ターミナル駅のみならず、今後の広域的な発展が見込める広域中核地方圏の活性化が望まれる。中間駅周辺では、一定規模の人口を持ち、生産年齢人口を含む多世代が豊かに暮らすことができる都市の形成が望まれる。

広域中核地方圏における都市形成において、周りの都市等からの人口移動は、それら周りの都市域の衰退を招き、必ずしも望ましいものではない。人口集中等により暮らしに豊かさを感じにくくなっているエリア等からの移住等により一定規模の人口を有する都市圏域の形成を描いていきたい。また、多様な文化交流・共生を生み出す人口構成を実現していく必要がある。さらに中間駅周辺の多様な居住環境を活かした潤いのある日常生活の実現により、若い世代の定住と就業を両立させ、将来的に人口の自然増が見込める圏域の構築を目指していきたい。

(2) 国土強靱化・地方創生

首都直下地震や富士山噴火等、ひとたび発生すれば日本経済が甚大な被害を受けるであろう災害が現実的に懸念されている。基幹的な機能等が大都市部に集中していることに起因している。

都市間高速鉄道ネットワークと、圏央道・中部横断道・三遠南信道・濃飛横断道をはじめとした高規格道路網とが連携し相乗効果を発揮することで、東海道国土軸と中央国土軸、さらには北陸国土軸がレジリエンス・パフォーマンスを発現させ、日本の国土全体としての強靱さを持つことが重要な戦略であるべきと考える。

中間駅周辺圏域は、広域的な圏域形成のポテンシャルを有しており、有事の際の受け皿として機能するために、一定規模の人口集積と整備された都市経済基盤を持つことが望まれる。

副次的効果として、日本へ降り立ったインバウンド旅客が新たなゴールデンルートとなるべき観光流動に交通ネットワークを活用することも想定できる。地域活性化・地方創生につながる視点である。

(代表例) 岐阜県駅～下呂・高山・郡上～世界遺産エリア～北陸～関西

(3) デジタル変革等

2030年代には、あらゆる産業領域にデジタルが浸透することになる。6Gに代表されるデジタルの進展等は先進的な成長分野を生み出す力を秘めており、日本が国際競争において飛躍的な経済成長を手に入れるカギとなる。デジタル田園都市国家構想の下、中間駅周辺圏域に先行的に高速ネットワークインフラを整備し、リニア中央新幹線とともに国土の骨格を形成することで日本の国力向上を牽引する役割を期待すべきと考える。先に述べたように、対災害性の観点からも中間駅周辺圏域が持つアドバンテージは大きく、先導的な推進区域としてデジタル変革に係るインフラ整備を進めるべきである。

中間駅周辺圏域には若い世代が子どもを産み活発に育てるために、潤いにあふれた日常生活を送る素地もある。中間駅周辺圏域がデジタル変革の利点を取り込み、産業面でも生活面でも最大限活かしていける形としたい。行政からのソフト面の取り組みも絡めながら魅力ある居住・生活環境を戦略的に整備し、国土軸の圏域全体が発揮するパワーを、日本の国力向上につなげていく方向性を明確化させたい。

(4) 次世代モビリティハブ等

リニア中央新幹線の速達性を中間駅の設置圏域に最大限波及させるために、幹線道路網等と連携した効率的なネットワークを構築し、次世代のモビリティを快適に整備していく方向性としていく。ノードとなる中間駅の乗換ポイントを効率的に配置するほか、地域交通がつなぐハブを圏域内に適切に整備し、地域の方が快適・便利に利用できる交通網の構築を目指したい。

地域交通が地元で根差した次世代サービスを展開できるようなフレームが望まれる。

さらにはリニア中央新幹線と都市交通基盤の整備効果波及の広域化のため、高規格道路ネットワークと連携し、圏域外の主要拠点との効果的な連結性を高めていきたい。

3.2 分野横断的な圏域間連携

- ・ 品川駅周辺や名古屋駅周辺においては各種基盤整備や民間開発の集積が大きなスケールで進んでおり、今後、分野横断的なイノベーションの一大連携拠点となっていくことが期待される。国際的な空港にも直結している。
- ・ 中間駅周辺圏域は大都市との接続性と各圏域としての強みを活かし、クリエイティブなイノベーション創出の場となっていくことができる。大都市と中間駅周辺圏域との間で、相乗効果的なサイクルが生まれていくことが想定される。
- ・ 圏域が相互に連携し、産業・イノベーション等において高速で混じりあうことにより、国土軸において、一体となって日本のドライビング・フォースを形成していくことが広域中核地方圏の形成をリードする。

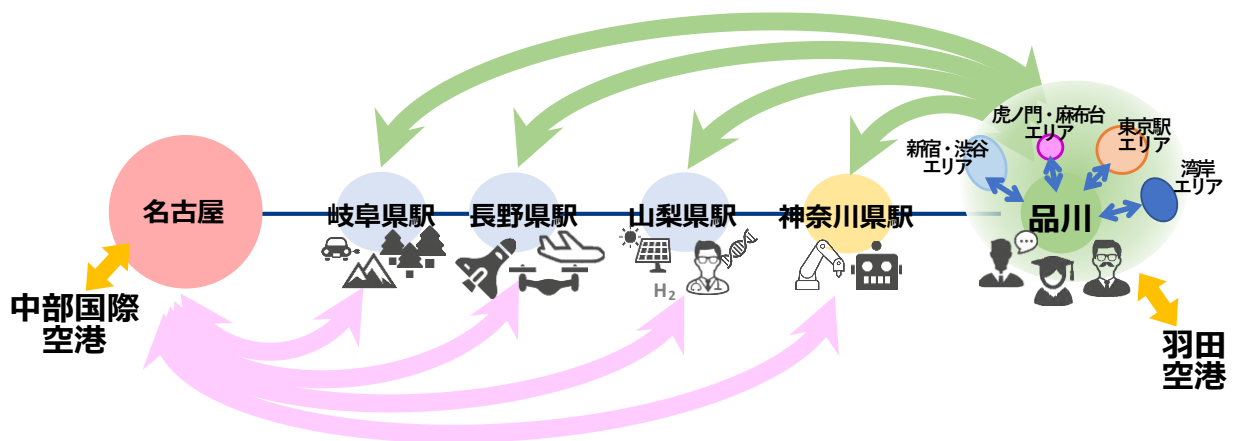


図 リニア中央新幹線沿線における連携のイメージ①

- ・ 中間駅周辺地域は、圏域ごとに特性・アドバンテージ、自然環境、居住環境を活かしたクリエイティビティを有する。
- ・ 大都市圏や海外諸国との連携により、中間駅周辺地域にイノベーション拠点が形成されることにより、新しいアイデアや創造力の集積、分野横断的な連携が期待される。
- ・ 研究開発フェーズにおいて、技術・人材・資金等を豊富に要する大都市圏と、それぞれの地域資源・施設を持つ中間駅エリアとの相互連携が期待される。実証フェーズでは、大都市・地方都市の各特徴を生かしてそれぞれ実証フィールドを持ち、相互に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。
- ・ リニア中央新幹線の沿線圏域全体で、概念・価値・展開それぞれの段階における実証フィールドとして機能することが期待される。

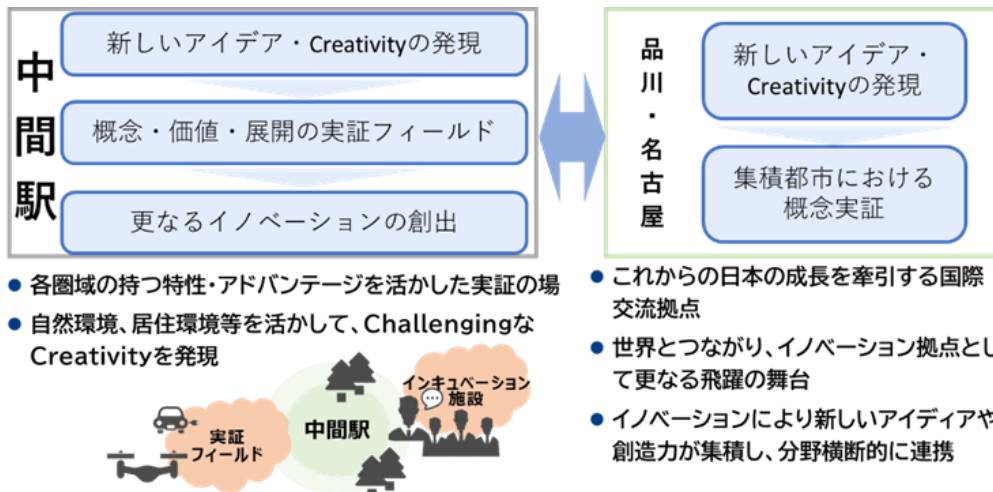


図 リニア中央新幹線沿線における連携のイメージ②

	大都市	神奈川県駅背後圏	山梨・長野・岐阜県駅背後圏
・研究開発拠点 ・PoC:概念実証	研究開発連携 母体となる大企業 ベンチャー企業 大学・研究機関 金融機関	ロボット研究開発拠点 研究・開発用実証フィールド 地域産業・大学・地域金融	医療・健康、再生可能エネルギー、第一次産業、航空産業などの特色ある研究開発拠点、研究・開発用実証フィールド 地域産業・大学・地域金融
・PoV:価値実証	実証フィールド連携 大都市型実証フィールド 	大都市近郊型実証フィールド 	地方都市・田園型実証フィールド、リビングラボ  
・PoB:ビジネス実証 ・実導入	大規模再開発等での導入	特区による規制緩和、国制度活用による支援	

出所) ロボスタ「69チームの自動運転ロボットがつくば市街地を走行」<https://robotstart.info/2022/11/02/tsukuba-self-driving-robot.html>
 徳洲会「第2回近畿HAL研究会発表」<https://www.tokushukai.or.jp/media/newspaper/1151/article-12.php>
 Iza「[フォトギャラリー]ドローンで過疎地域へ新聞配送 山梨で実証実験」<https://www.iza.ne.jp/gallery/20171027-DXGCDIK6KFOZ2KAHXLX2EC2MKM/>
 農研機構プレスリリース「果実収穫ロボットのプロトタイプを開発」https://www.naro.go.jp/publicity_report/press/laboratory/nifts/137793.html

図 リニア中央新幹線沿線における実証フィールドのイメージ

3.3 中間駅を中心とした階層的なハブ・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。

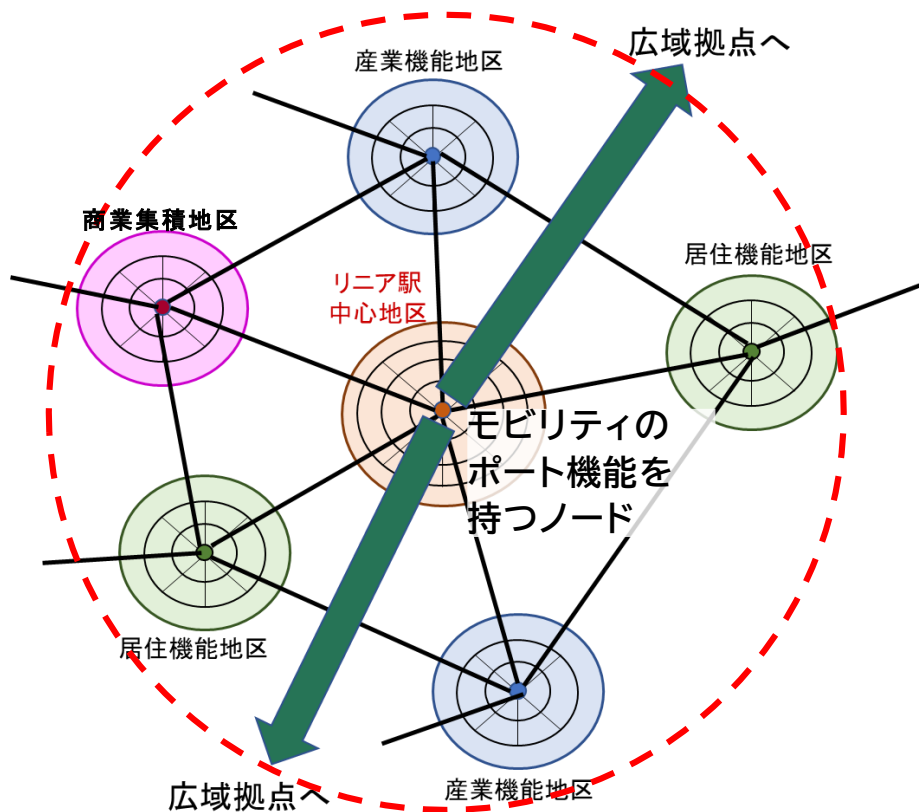


図 中間駅を中心とした交通体系のイメージ

(地区中心を拠点とした地区内ネットワーク)

- ・ 自動車を使えない人でもいつでも外出できる環境を創出する。人と自動車の共存も想定するとともに、500m 程度の間隔で地域を網羅する。
 - 小型相乗り自動運転車両 (3~4 人で荷物も可)
定時・低速 (30km/h 以下)・高頻度
⇒グリーンスローモビリティ等

(各地区間を結ぶネットワーク)

- ・ 拠点間移動者の利便性に配慮したネットワークを構築する。
 - 中型相乗り自動運転車両
定時・利用動向により頻度調整 (ラウンドダイヤ)
⇒地区間の移動特性 (通勤、通学、通院、業務等) に合わせて、複数の地区間を周遊
 - カーシェア・ライドシェア (乗用車・自転車等)

(エリア外の広域拠点と連結する幹線ネットワーク)

- ・ 新たな周遊観光ルート創出も視野に入れた広域幹線ネットワークを構築する。
 - 中型~大型シェアライド
リニア中間駅とダイレクトにつながる高規格道路網の利用

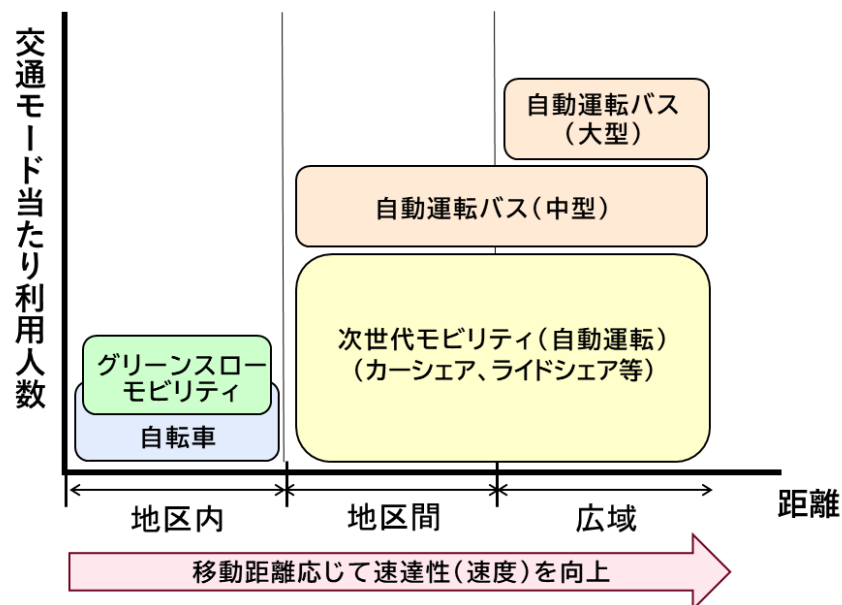


図 中間駅を中心とした交通モードのイメージ

- ・ リニア中間駅からの広域的な交通体系として、高規格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される。
- ・ 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。
- ・ 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が想定される。

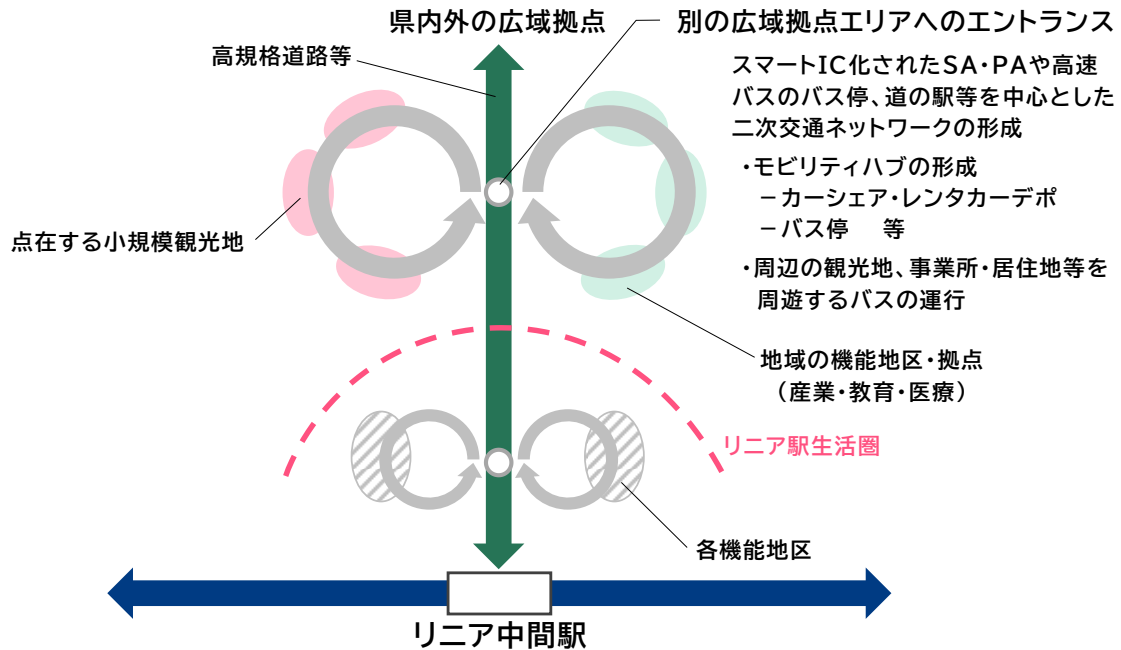


図 広域的な交通体系のイメージ

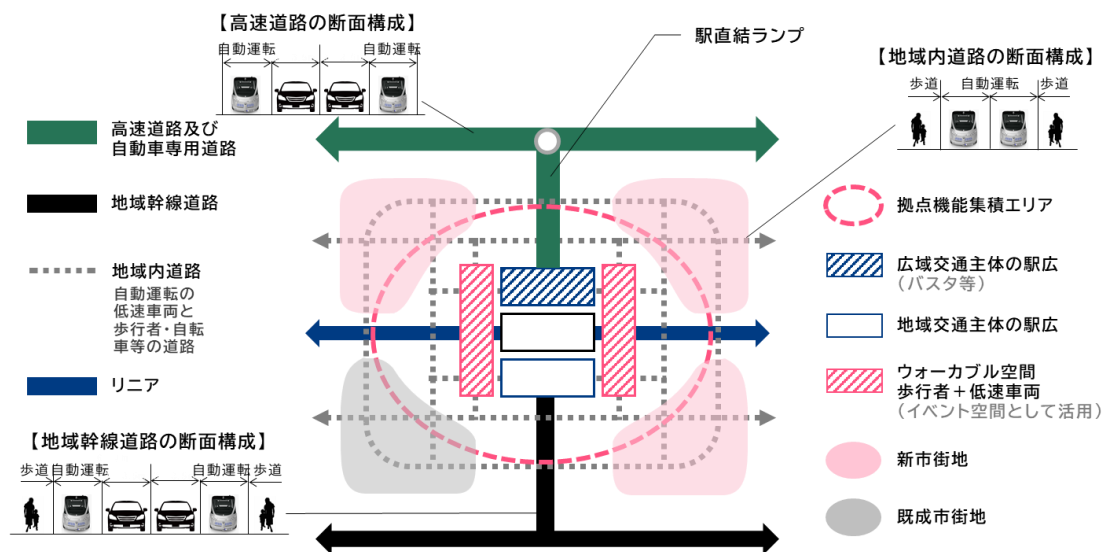


図 中間駅周辺のサービス道路等のイメージ

3.4 圏域におけるエネルギーとレジリエンス向上

- ・ 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。

(1) エネルギーマネジメントシステム等について

- ・ 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。また、圏域間の連携により、さらなるレジリエンス向上が期待される。

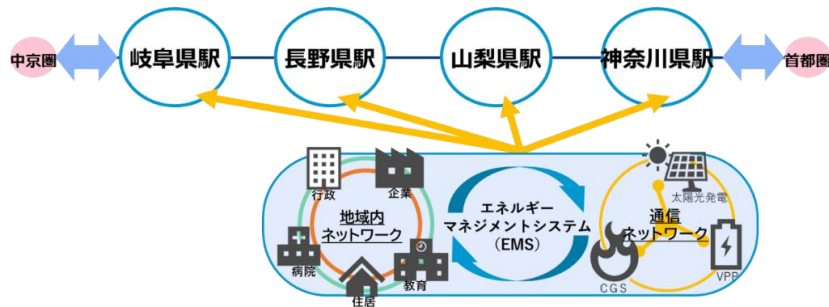


図 中間駅周辺エリアにおけるエネルギーに強い拠点形成イメージ

(2) 「地域と共生した」再生可能エネルギーの大量導入に向けた取り組み

- ・ 2030年の再生可能エネルギー比率 36～38%と 2050年カーボンニュートラルに向けて、事業規律強化を行った上で、「地域と共生した」再生可能エネルギー導入をS+3Eを前提に実現していく取り組みが進められる。

※S+3E…安全性(Safety)・自給率(Energy Security)・経済効率性(Economic Efficiency)・環境適合(Environment)

電源	適地への最大限の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅等の屋根、公共施設、空港、工場・倉庫等への太陽光拡大。 ・ 改正温対法により各自治体が指定する促進区域等での再エネ導入 ・ 再エネ海域利用法の入札見直し等による洋上風力の早期導入
	既存再エネの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既設再エネへの蓄電設置促進や、長期電源化に向けた増出力・長期運転促進
	再エネの市場電源化／自立化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4月から制度開始したFIP制度の活用や、需要側と発電側が一体となった再エネ導入（PPA）による新規開発
系統	再エネ適地等を踏まえた系統整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海底直流送電の検討加速化による風力発電等の早期導入 ・ マスタープランの策定を踏まえたプッシュ型の計画的な系統形成
	系統運用の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンファーム型接続による既存系統への最大限の再エネ導入
産業化	再エネ分野での産業・人材育成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次世代型太陽電池（ペロブスカイト）等について、スピーディーに課題を解決し、市場獲得に向けた企業育成・生産体制を構築 ・ 太陽光のサプライチェーン高度化等を支える人材育成

図 「地域と共生した」再生可能エネルギーの大量導入に向けて

出所) 経済産業省

- カーボンニュートラルに資する太陽光発電に関しては、日本発の技術であるペロブスカイト太陽電池等により、地域と共生した再生可能エネルギーの大量導入・利活用が期待される。

ペロブスカイト太陽電池の市場分類別の考え方

産業構造審議会グリーンイノベーションプロジェクト部会グリーン電力の普及促進分野ワーキンググループ第3回資料（抜粋）

- ペロブスカイト太陽電池の市場は**目的・用途により大きく3つに大別される。**
- 軽量・フレキシブル型**については、**開発に一定の進展が見られ、エネルギー政策・産業競争力強化の観点からもよりスピーディな開発実現に向けた取組を進めることが不可欠。**また、**屋内・小型**についてもペロブスカイトの特性を活かした利用ニーズが聞かれているところ、従来太陽電池が使用されなかった**新市場への展開が期待される。**
- なお、**超高効率型**については、**高いエネルギー密度が求められる分野（交通・航空等）**での利用が想定され、これらの市場ニーズに対応できるよう開発することが必要。他方、ペロブスカイト単体の技術開発に加え、接合技術等の様々な技術要素があることから、GI基金とは別に取り組み。

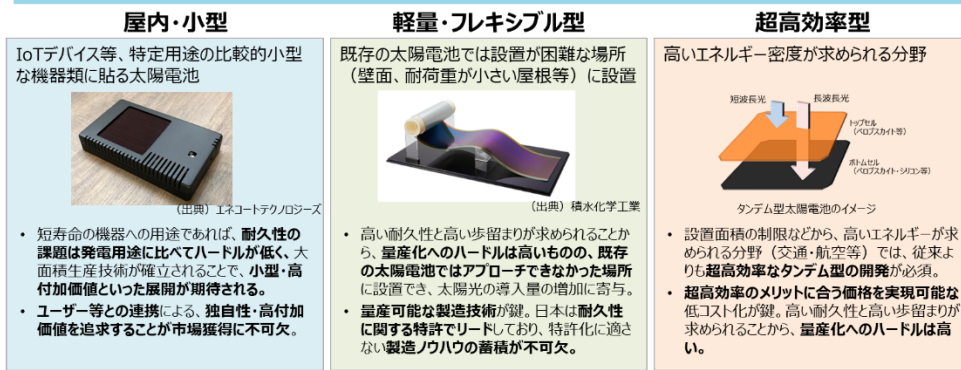


図 ペロブスカイト太陽電池の市場分類別の考え方

- ペロブスカイト太陽電池の活用に向けた取り組みは以下のとおり進められているところである。

第47回 再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会 資料2 より加工・抜粋（2022年12月）

- 立地制約の克服等に寄与するペロブスカイト等の次世代型太陽電池については、GI基金を活用した研究開発により、**既に実証段階に近い開発状況**にある企業も存在。
- 開発の進展により**ユーザー企業の関心が高まっており、今後市場の広がりが期待されるが、早期社会実装を進める上では、重点的な分野を定めてユーザーとの連携を進め、市場規模や将来的な展開等を踏まえた量産化に取り組むことが重要。**
- 特に**日本発の技術であるペロブスカイト太陽電池**については、**エネルギー政策・産業政策の観点から取り組むことが重要。**その際、**量産技術を早期に確立した上で、生産体制の整備と需要の創出についても同時に進めていくことが必要不可欠である。**



図 ペロブスカイト太陽電池の活用に向けた取り組み

3.5 地域ブランディング

- ・ これまで、新幹線の開業にあわせ沿線地域で連携して、観光プロモーションが行われてきた。
- ・ リニア中央新幹線の間接駅は神奈川県駅～山梨県駅～長野県駅～岐阜県駅まで相当の距離がある。そのため、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歴史的ストーリー等を含めて一体としてブランディングしていくことが考えられる。

景観

テラス(眺望の良い観光名所)






祭り






食






①相模川(上野原, 八王子)相模原段丘群	神奈川県	相模原市
②相模川, 桂川段丘群	神奈川県	相模原市
③相模川, 道志川段丘群	神奈川県	相模原市
④桂川河岸段丘	山梨県	上野原市
⑤塩川河岸段丘	山梨県	北杜市
⑥笛吹川(牧丘)段丘	山梨県	山梨市, 甲州市
⑦下伊那郡西地域・竜東地域	長野県	飯田市, 下伊那郡高森町・喬木村・豊丘村
⑧千曲川上流域	長野県	南佐久郡川上村
⑨梓川段丘群	長野県	松本市
⑩高原川河岸段丘	岐阜県	飛騨市, 高山市
⑪中津川付近の河岸段丘	岐阜県	中津川市

圏域内の河岸段丘(リバーテラス)

出所:「河川的作用による地形」国土地理院より作成

出所:各県、観光協会等ウェブサイト

図 ジャパンテラス（仮称）のイメージ

3.6 デジタル技術の活用

- ・ 中間駅を中心とする圏域において、前述の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ネットワーク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。
- ・ バーチャルとリアルが融合することにより、例えば、リニア中間駅の資源等を活かした現地実証とスマートファクトリーによる産業活性化、スタートアップ企業等との連携による新たな産業創出、イノベーション拠点形成やサテライトオフィスの立地・移住定住・遠隔医療等の生活機能の整備による新たな働き方・暮らし方、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、バーチャル体験をきっかけとした観光客の誘致、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も期待される。



図 高速デジタルインフラのイメージ

- ※DTC (Digital Twin Computing : デジタルツインコンピューティング)
実世界におけるモノ・ヒト・社会に関する高精度なデジタル情報を掛け合わせることで、従来の ICT の限界を超えた大規模かつ高精度な未来の予測や新たな価値を持った高度なコミュニケーションの実現をめざすもの
- ※APN (All-Photonics Network : オールフォトニクスネットワーク)
ネットワークから端末まで、すべてにフォトニクス (光) ベースの技術を導入し、これにより現在のエレクトロニクス (電子) ベースの技術では困難な、圧倒的な低消費電力、高品質・大容量、低遅延の伝送を実現



図 神奈川県駅周辺におけるデジタル技術の活用のイメージ



図 山梨県駅・長野県駅・岐阜県駅周辺におけるデジタル技術の活用のイメージ

4. まとめと今後の課題（提言）

4.1 全国計画との関係性

(1) 国土形成計画（全国計画）における「日本中央回廊」の位置づけ

- ・ 2023年夏に策定される予定の新たな国土形成計画（全国計画）において、リニア中央新幹線はシームレスな拠点連結型国土を形作る「日本中央回廊」の基幹インフラとして位置付けられる。
- ・ 新たな国土形成計画（全国計画）において、国土構造の基本構想は『シームレスな拠点連結型国土』と位置付けられる。さらに、広域的な機能の分散と連結強化を進めるうえで地方活性化、国際競争力強化を図るために「リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ『日本中央回廊』の形成」が位置付けられる。
- ・ ①広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造、②ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保、③新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成、④全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大等、⑤東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮について言及されている。

新たな国土形成計画(全国計画)(案) 概要

新たな国土の将来ビジョン 計画期間：2050年までにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- ・巨大災害リスクの切迫(水害等の激甚化・増悪化、大地震、津波、火山噴火、雪害等)
- ・気候危機の深刻化(2060年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ・テレワークの進展による転機なき移住等の場面に伴わない暮らし方・働き方
- ・新たな地方・田舎回帰の動き、地方での暮らしの魅力

激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ・DX、GXなど深化する国際競争の中での競争力の低下
- ・エネルギー、食料の海外依存リスクの高まり
- ・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多様な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための未来に希望を有する国土の将来ビジョンが必要

目指す国土の姿 「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

デジタルとリアルとの調合による活力ある国土づくり

～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上～

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する自民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横串の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

〈広域的な機能の分散と連結強化〉

- ◆ 中核都市等を核とした広域的な自立発展、日本海側・太平洋側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- ◆ リニア中央新幹線、新東名、新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を中心とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 地方の豊かさ(都市の利便性)の融合
- ◆ 生活圏人口10万人以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- ◆ 「共」の視点からの地域経済(サービスマネジメント)の形成、集約、繋げる、繋げる、繋げる、繋げる
- ◆ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- ◆ デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上
 - デジタルイノベーション推進基盤、デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療、教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
 - 移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- ◆ 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経済主体の創出・拡大

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

持続可能な産業への構造転換

- ◆ GX、DX、経済安全保障を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- ◆ 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた、基幹産業拠点の強化・再生
- ◆ スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- ◆ 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30%/30%の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワースク化)
- ◆ カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネルギー導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- ◆ 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ◆ 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ◆ 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域での安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化

- ◆ 防災、減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の促進
- ◆ 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ◆ 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ◆ 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域を支える人材の確保・育成

- ◆ 防災、減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の促進
- ◆ 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ◆ 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ◆ 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

《国土の刷新に向けた重点テーマ》

相互連携による発展

- ◆ 相互連携による発展
- ◆ 相互連携による発展
- ◆ 相互連携による発展

持続可能な産業への構造転換

- ◆ GX、DX、経済安全保障を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- ◆ 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた、基幹産業拠点の強化・再生
- ◆ スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- ◆ 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30%/30%の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワースク化)
- ◆ カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネルギー導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- ◆ 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ◆ 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ◆ 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

新しい資本主義 デジタル 田園都市国家構想の実現

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクトネットワーク、黒山麓村、案件の速い地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー食料の安定供給等)
- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインターネット
- 防災、減災、国土強靱化
- 国土資源及び領域の利用と保全(農地、森林、健全な環境、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の效果的推進 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントツールと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

図 新たな国土形成計画(全国計画)(案) 概要 出所) 国土交通省

(①広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造)

- ・ リニア駅を核とした広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」と各圏域のつながりを強化し、圏域を越えた人流や企業の取引関係、物流の更なる拡大・強化を通じたイノベーションの創造を図る。

(②ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保)

- ・ リニア中央新幹線の開業は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに、高規格道路ネットワーク等とシームレスにつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する。
- ・ リニア中央新幹線を始めとする高速交通ネットワークの強化により、人流・物流が多重的に確保されることは、東京圏と名古屋圏・大阪圏相互の更なる機能補完・連携の強化とも相まって、東京に集中する中枢管理機能のバックアップ体制の強化にも寄与する。

(③新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成)

- ・ リニア中央新幹線による移動時間の短縮効果と、5G等のデジタル技術の活用が相まって、地方の魅力と大都市の魅力を融合させた、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢が提供可能となる。
- ・ 特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成を図る。

(④全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等)

- ・ 新たな交流圏域内にとどまらず全国各地との時間距離短縮の効果を活かし、ビジネスや観光等の人流の一層の促進を図る。全国各地の地域資源を活かし、「日本中央回廊」と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大につなげることで、国土全体にわたる地方の活性化や国際競争力の強化につなげる。

(⑤東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮)

- ・ 東海道新幹線沿線地域は、リニア中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」の利用がリニア中央新幹線に部分的・段階的にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができ、「ひかり」、「こだま」の増加が期待できる。これにより、東海道新幹線沿線の神奈川県、静岡県、愛知県における各駅での新幹線利用の利便性が高まり、沿線地域において、テレワークと組み合わせた新たな暮らし方・働き方の可能性が広がるとともに、企業の新規立地や観光交流の拡大など、地域の活性化につながる大きな効果が及ぶこととなる。
- ・ 加えて、中部横断自動車道等で東海道新幹線沿線とリニア中央新幹線沿線の地域間が結ばれることで、広域的な地域間の交流や経済的なつながりが増大することなどによって、更なる利便性の向上と圏域の一体性の強化が図られる。

(2) 国土形成計画（全国計画）を踏まえた中間駅周辺の圏域方向性

1) デジタルとリアルの融合による活力ある国土づくり

- ・ 中間駅周辺圏域においては中間駅を核とした交通ネットワーク強化とデジタル技術を活用した新たな暮らし方・働き方の先導モデルを形成することが求められる。例えば、①テレワークの普及等による転職なき移住や二地域居住等の推進、②地域内外の民間事業者・スタートアップ等による地方公共団体等と連携したビジネスモデルの創出等が期待される。
- ・ デジタルをはじめとする先端技術サービスの早期実装とそのための基盤整備を行うことが求められる。例えば、① I O W N / 6 G、光ファイバ、データセンター等のデジタル基盤を官民連携・分野横断によって推進、②新たなモビリティ社会の実現（レベル4での自動運転移動サービスの実装を加速化等）と地域公共交通のリ・デザイン推進、③遠隔医療を活用した地域医療の確保、遠隔・オンライン教育を活用した質の高い教育環境の提供等が期待される。

2) 巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり

- ・ 中間駅を拠点として、高規格道路ネットワーク等を介して太平洋側と日本海側の拠点都市への連結性が高まり、広域的な地域連携が期待される。被災時における補給拠点として中間駅周辺圏域が機能することができれば、南北の高規格道路網を介してヒト・モノ等を被災地に供給することが可能になる。中間駅相互と品川・名古屋はリニア中央新幹線で高速に結ばれ、全体として強固な国土軸としての強靭性を発揮することができる。



図 高速鉄道と幹線道路による有機的なネットワークのイメージ

- ・ 中間駅の立地アドバンテージを活かし、大都市圏のバックアップ拠点を中間駅周辺エリアに整備すること等により、レジリエンスの観点から国土構造が強化されることが期待される。例えば、①有事の際に機能する行政・企業等の事業継続拠点としてのスマートインフラを含む基盤の整備、②エネルギーマネジメントシステム（EMS）構築等を進めることにより、災害時に強い地域を中間駅周辺に形成することが期待される。

3) 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む個性豊かな国土づくり

- ・ リニア中央新幹線は自然豊かな内陸部を路線域とする。中間駅を核として効率的なモビリティネットワークが整備され、中間駅周辺エリアのみならず、広く観光資源等の立地するエリアとのアクセス性を高めることが望まれる。中山道を代表とする歴史文化の連なり等との関係性も親和的であり、自然・文化を保全しつつ、新たなゴールデンルートの創出も含めた観光流動の一層の活発化が期待される。

4) シームレスな拠点連結型国土に向けて

- ・ 中間駅周辺エリアを核として広域な都市圏域を効果的に形成していくことにより、行政界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏「広域中核地方圏」の形成が期待される。
- ・ 各県や各市が広域的に連携し、実力のある意思決定の組織体（例：国も関与する地域連合）を創設していくことが、国土軸のさらなる強化・日本の国力の向上につながっていくと期待される。

4.2 幾つかの論点のとりまとめ

(1) 国内、海外からの投資の誘致

- ・ 中間駅周辺圏域が広域中核地方圏としてパワーを持つていくためには、地域のポテンシャルを活かした産業の集積推進、大都市圏からの近接性等を活かした投資促進、大学・研究機関等を核とした産業クラスター形成等が重要である。
- ・ 現在、国内企業だけではなく世界中の企業において最適な場所に立地しようとする動きが進んでいる。リニア中央新幹線の開業により中間駅は大都市圏と飛躍的に短い時間で結ばれることとなり、自然豊かで有用な土地・空間が新たに企業等の立地適地として市場に提供されることとなる。

1) 立地に当たってのインセンティブ要素の整備

- ・ 中間駅周辺圏域に拠点となる機能・施設が立地することは相乗効果を生み、中間駅のポテンシャルを一層高める。
- ・ 現状、積層された産業構造が乏しいエリアにおいて、大学・研究施設等が立地することは、広がりのある産業クラスターを形成していくうえで、強力な先鞭となる。
- ・ 公的研究機関（大学、公設研究機関等）が先ず立地し、その基礎研究成果をもとに民間研究機関が研究開発を行っていきける素地が整うことで、関連の民間研究開発施設・工場の立地・誘致を促す流れができていくことが期待される。
- ・ 企業誘致については、自治体等による用地準備、税制等各種優遇措置等が基本スキームとなるが、国の研究所等の核となる施設の立地や、新たな産業の基盤となる次世代の高速ネットワークインフラの先行整備、優れた交通・エネルギーインフラ整備等も誘致要因となる。
- ・ オープンイノベーションのための環境が充実していること、実証実験の場等の空間的余裕があることもアドバンテージとなる。

〈大学・研究施設、企業等の立地・誘致においてアドバンテージとなる要素〉

- ①大都市とのアクセスに優れる
- ②空間的余裕があり、研究機関と研究開発工場等が立地しやすい
- ③専門人材が育ちやすい



図 大学・研究施設等の立地事例

2) 各圏域をイノベーション拠点とした連携

- 品川駅周辺や名古屋駅周辺においては各種基盤整備や民間開発の集積が大きなスケールで進んでおり、今後、分野横断的なイノベーションの一大連携拠点となっていくことが期待される。国際的な空港にも直結している。
- 中間駅周辺圏域は大都市との接続性と各圏域としての強みを活かし、クリエイティブなイノベーション創出の場となっていくことができる。大都市と中間駅周辺圏域との間で、相乗効果的なサイクルが生まれていくことが想定される。
- 圏域が相互に連携し、産業・イノベーション等において高速で混じりあうことにより、国土軸において、一体となって日本のドライビング・フォースを形成していくことが広域中核地方圏の形成をリードする。

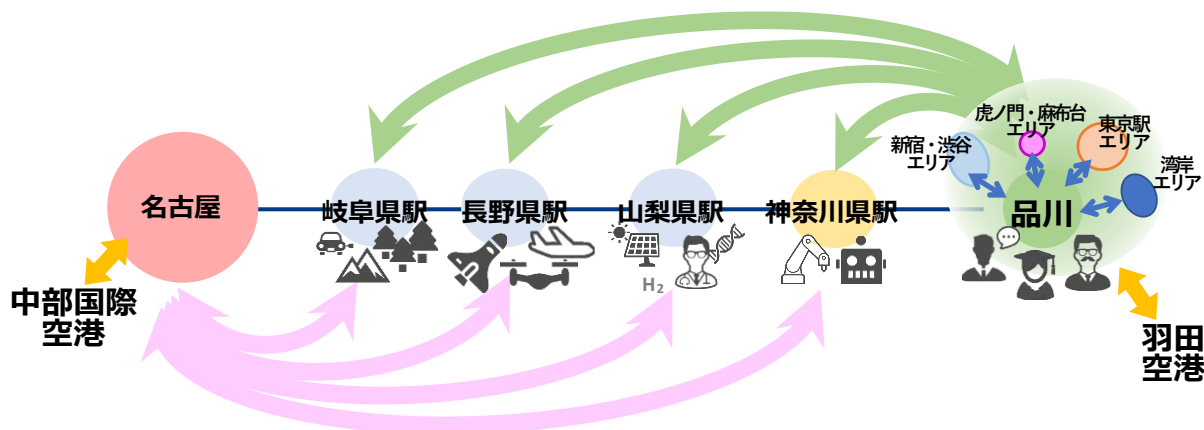


図 リニア中央新幹線沿線における連携のイメージ①

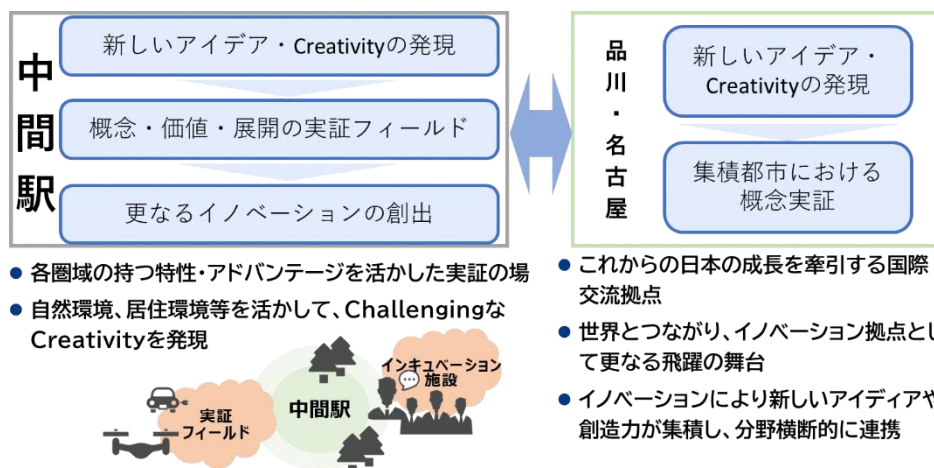


図 リニア中央新幹線沿線における連携のイメージ②

- 国土交通省では、地方都市のイノベーション力強化と大都市の国際競争力強化に向けた都市再生の取り組みを推進しており、モデルプロジェクトに対して、集中的・重点的な支援を行っている。
- 各地域の産業基盤強化の観点では、自治体が地域の強みを活かして重点的に育てていく産業を特定することで、その分野に投資する企業に集中的な支援を図る、地域未来投資促進法の活用も有効である。面的開発に留まらず、圏域全体での産業誘致に活用可能である。
- また、革新的事業連携型国家戦略特区は、地理的な連坦性にとらわれずに指定するものであり、この活用も視野に入れるべきである。

(2) 広域中核地方圏の生活サービスの向上や経済活性化に資する機能集積

- ・ 広域中核地方圏においては、技術革新がもたらす遠隔医療や遠隔教育を活かす高次拠点等の立地促進、圏域製品の販売・ロジスティクス拠点整備による地域経済の活性化を図っていく必要がある。

1) 新たな高次地域医療拠点の整備

- ・ 地域における二次医療拠点としての役割に加え、高度最先端医療を行う拠点を中間駅周辺に整備し、広範囲をカバーする高次地域医療拠点を中間駅周辺圏域において構築していくべきである。
- ・ 中間駅周辺にそうした高次医療拠点が立地していれば、大都市からのアクセス性に優れるアドバンテージを活かせる。高次地域医療拠点が、遠隔医療の進歩とともに進化した役割を果たしていくことを想定すれば、リモートで代替されない医療行為を行う拠点は大都市からのアクセス性に優れていることが望ましく、中間駅周辺地域は特色ある高次医療拠点の立地適地である。

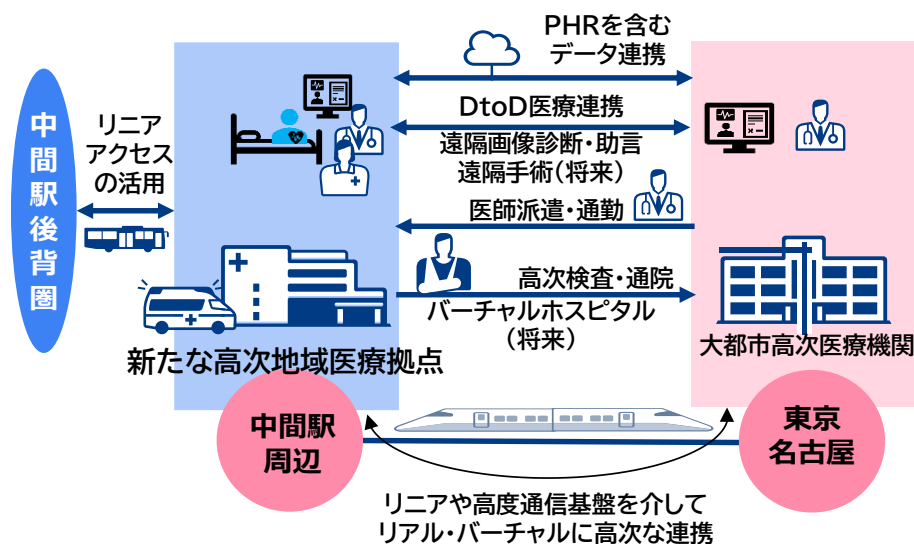


図 新たな高次地域医療拠点のイメージ

2) 新たな高度教育拠点の整備

- ・ 大都市からのアクセス性、先行整備が想定される高速ネットワークインフラ等を活かすことで、中間駅周辺圏域は大都市に拠点のある国内大学や海外の大学等の分校、教育水準の高い基礎教育施設等の立地適地となる。教育機能が整うことで大都市圏から移住や進学への促進も期待され、地域に立地していく産業等への人材提供にも資することになる。

3) 後背圏の資源を活用する拠点の整備

- ・ リニア中央新幹線整備と関連する交通ネットワーク整備等により、例えば観光交通に係る流動の強化が図られることで、その成果が圏域外に広く波及していくことが期待される。それにより広い範囲で地域経済の活性化が図られ、圏域におけるQOL向上ももたらされていく。
- ・ 中間駅の後背圏において、広域観光ビジットセンター、圏域産品の販売拠点・開発拠点等の機能が立地し、ロジスティクスの拠点が整備されていくこと等で、地域の経済活性化は更に促進される。
- ・ 都市再生緊急整備地域の枠組みは、東京一極集中是正の観点から、地方都市でも活用できるように運用されており、関連する事業での活用も想定される。

(4) リニア中央新幹線時代の新たな高規格道路網の形成

- ・ 超高速鉄道整備により駅間の圧倒的な移動時間短縮が図られる。その効果をさらに高めるために、中間駅周辺におけるモビリティハブやスマートインターチェンジの整備をはじめ、乗り継ぎ利便性の徹底的な強化を図るとともに、圏域拡大と圏域内移動の利便性を高める新たな高規格道路の整備も視野に入れることで、南北にも広がる新たな国土軸の形成が可能となる。
- ・ 高速道路については、既存・新規含め自動運転車両の通行帯を確保するなど、新たなモビリティ社会に向けた改変も必要となる。
- ・ 長野県は西日本からの利便性に恵まれず、松本市・長野市への中央道は飯田・諏訪経由と迂回しているのみならず、恵那山トンネルが危険物輸送を禁じられているため、中津川・松本間の既存道は大型車両で混雑している。この区間に新たな高速道路を整備すれば、西日本から長野市や北アルプスの観光地等への所要時間は短縮される。また、圏央道、中部横断道、三遠南信道、濃飛横断道などもリニア中間駅の拠点性を高め、広域中核地方圏の骨格を形成する。

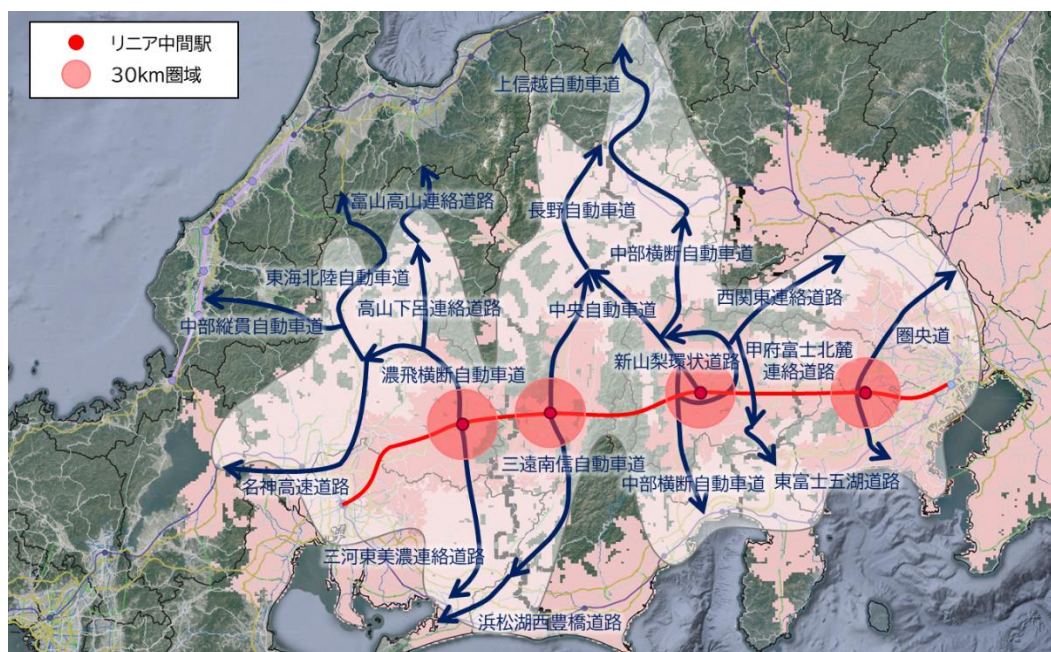


図 中央新幹線を軸とした高規格道路ネットワークとの連携イメージ

- ・ リニア中央新幹線開業により中間駅の大都市との接続性は飛躍的に向上する。速達性効果をさらに高めるために、中間駅から周辺地域へのアクセスを充実させる必要がある。高規格道路へのスマートインターチェンジ接続等に加え、例えばロングランプを整備すること等により既存市街地との直結性を図ることが考えられる。また地域交通を担うモビリティとの乗り継ぎ利便性を徹底的に高め、ストレスなく目的地に到達できるトリップ連続性を交通において実現していく必要がある。新幹線駅における拠点間地域交通との接続の優れた例とし

て新八代駅と宮崎駅を結んでいる「B&Sみやざき（高速バス）」がある。様々な工夫が取り入れられており、これらを参考にしつつニア中間駅においては次代におけるモビリティ拠点を革新的に実現していく取り組みが求められる。

□新幹線駅における拠点間地域交通との接続の優れた例

【B&Sみやざき 運行ダイヤ】

- ・ 高速バスと新幹線の乗り継ぎ時間：上り 15 分、下り 8 分

上り					下り				
B&S みやざき		B&S 542		B&S 410	九州新幹線		つばめ 309		さくら 569
	宮崎駅	5:13	…	20:31		博多駅	6:45	…	20:57
	新八代駅	7:33	…	22:51		新八代駅	7:46	…	21:51
乗継時間		0:15		0:15	乗継時間		0:08		0:08
九州新幹線		さくら 542		さくら 410	B&S みやざき		B&S 309		B&S 569
	新八代駅	7:48	…	23:06		新八代駅	7:54	…	21:59
	博多駅	8:42	…	23:55		宮崎駅	9:59	…	0:04

図 B&Sみやざき 運行ダイヤ

【拠点における物理的乗り継ぎ利便性】

- ・ 高速バスへの分かりやすい案内表示や、エスカレーター・エレベータの設置、上屋のあるバス乗降場等により乗り継ぎ利便性を向上。



図 B&Sみやざき 案内表示、乗降場

出所) J R九州ホームページ、

B & S みやざき導入プロセス分析：運輸総合研究所研究報告会（2016 年秋）

(5) 三大都市圏及び広域中核地方圏の災害に備えた防災拠点形成

- ・ 国土のレジリエンスを高めるために、大規模災害被災時における企業等の機能維持のためにバックアップ拠点を整えるほか、データセンターや救援物資を他地域に供給する拠点として機能することも広域中核地方圏が果たしていくことのできる役割である。
- ・ 先述のとおり、広域中核地方圏はデータセンターの立地適地である。さらに有事に大都市圏において発揮されていた機能を代替する拠点となり救援物資供給を支えるシステムを先駆的に整備することにより、レジリエンス強化の軸となるエリアとなっていく。

1) 立川防災拠点のパワーアップ（橋本等との連携）

- ・ 神奈川県駅と立川市に立地している立川広域防災基地は空間距離的に近い。神奈川県駅周辺を立川広域防災基地と連携させ、災害時の首都機能を代替する役割をパワーアップする方策が図られることが期待される。これにより、国家及び首都圏のレジリエンス向上が果たされる。

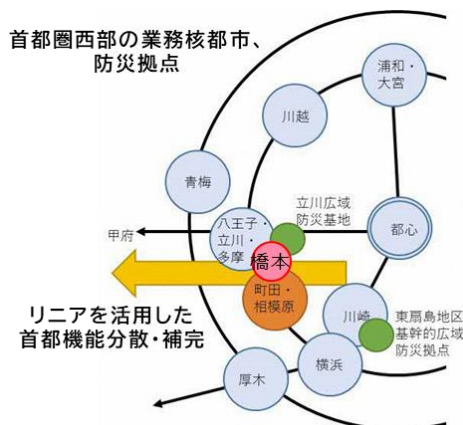


図 立川広域防災基地との連携イメージ

2) 中間駅周辺圏域におけるバックアップ拠点整備

- ・ 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）を中間駅周辺圏域に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できる。
- ・ 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って災害に強い地域を実現することができる。

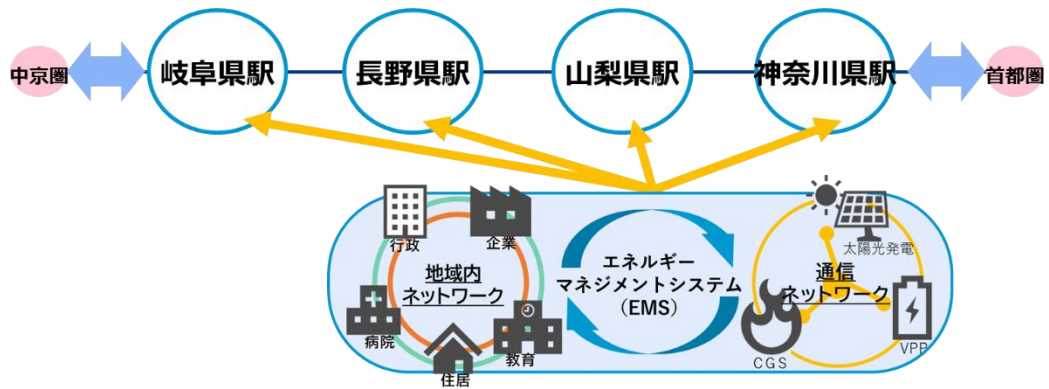


図 中間駅周辺エリアにおけるエネルギーに強い拠点形成イメージ

- ・ 国土交通省の都市構造再編集中支援事業では、防災性の高い自立分散エネルギーシステムの構築に対する助成を行っている。

(6) 土地利用・街区形成に向けたアプローチ

- ・ 広域中核地方圏においては、圏域の拠点として広い範囲の人々にその恩恵が行き渡るかたちでの街区形成が中間駅周りで進められることが重要である。
- ・ 次世代型の都市を形成するためには、インフラ整備に合わせた開発地区と開発規制地区を計画的に展開することが不可欠である。
- ・ 新たに駅が造られるエリアにおいては、努めて計画的な機能配置が望まれる。一部の新幹線停車駅では、駐車場の展開等が優先される余り、駅を中心とした拠点性が発揮しにくい状況となっている例がある。
- ・ 大都市の集積拠点（品川駅・名古屋駅）との圧倒的な直結性を活かし、圏域の拠点として広い範囲において人々がその恩恵を実感できる街区形成が行われていくことが望ましい。

(7) 意思決定に係る組織体のあり方

- 行政区域を超えた開発を理想的に展開するための意思決定ができる組織体の形成が必要であり、国と複数の県・市町村の連携を可能とする仕組みが望まれる。
- リニア中央新幹線沿線では、産業・イノベーション、防災・レジリエンス、交通、移住・定住、観光、地域ブランディングなど、多様な分野において連携が図られることが期待される。このような多様な分野の連携を促進させるためには、ステークホルダーを束ねるマネジメント機能の構築が不可欠である。

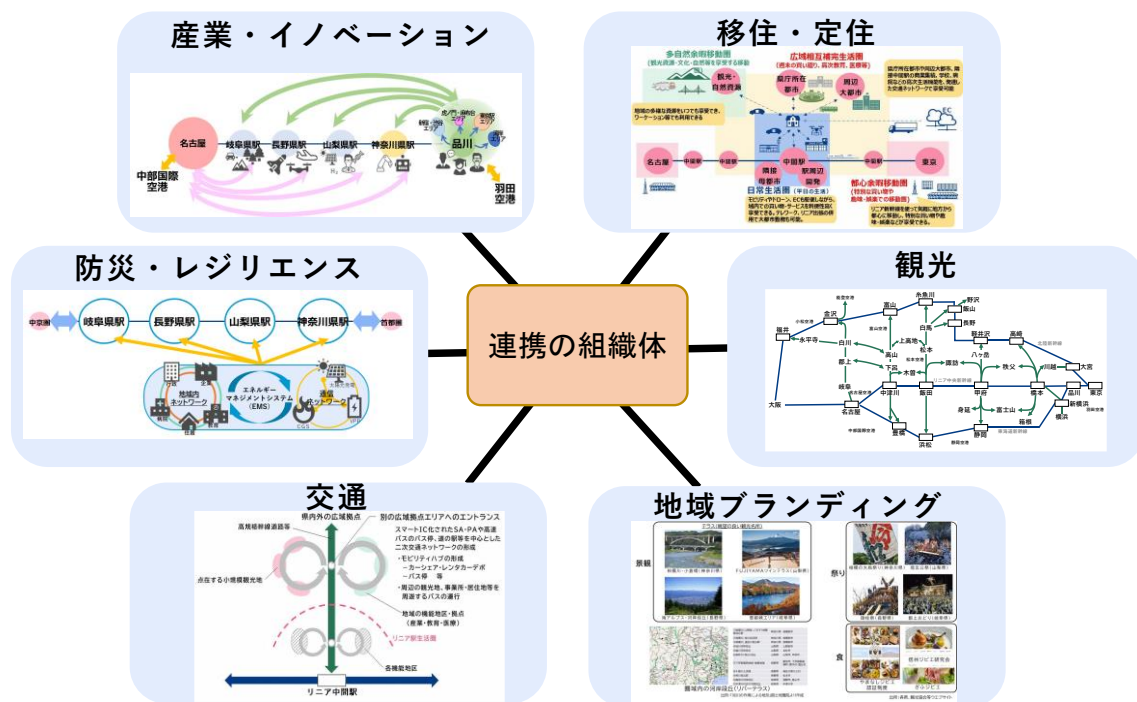


図 連携の組織体イメージ

- 例えば、けいはんな学研都市における取り組みのように、核となる団体等がICT活用を絡めて継続的な連携を推進していくこと等が効果的と考えられる。さらに、関西広域連合のような広域連合体を設立し、圏域において多岐にわたる施策展開を行っていくことが望ましい。
- これに加えて、ワンストップサービス体制の充実、各省庁が連携した支援等、国としての推進体制が充実されることも期待される。

4.3 今後の課題

(1) 圏域を超えた連携が図られていく継続的・発展的な仕組みの構築

- ・ リニア中央新幹線の間際を中心とする圏域は拠点化が強力に図られるべきであり、その効果は広範に及んでいくと想定される。各県境や従来の生活圏等の圏域構成にとらわれず、広域かつ多層的に連携が図られていくべきである。
- ・ 新たな国土形成計画の議論は、今後、広域地方計画（ブロック計画）が策定されるステージに移っていく。「日本中央回廊」において、圏域を超えた連携が図られていくことが期待される。
- ・ 地域連携組織として、関西広域連合のような広域連合組織の事例がある。日本の国土軸においては、各県により日本の将来を見据えた強力な合意形成が為されるべきである。それにより日本を牽引する圏域が形成されていく。そこでは新たな広域連合体が継続的・発展的に機能していく仕組みの構築が望まれる。

(2) 中間駅周辺における拠点圏域形成に資する土地利用コントロール

- ・ 中間駅周辺における拠点圏域形成を円滑に推進するためには、その妨げとなる無秩序な開発の抑制が求められる。短期的な視点での開発は抑制されるべきであり、拠点形成を図るための計画的な合意形成が為されていく仕組みが必要である。圧倒的な時間短縮効果等をもたらすリニア中央新幹線整備の効果を広域に波及させていくためには、戦略的な機能拠点等の配置が為されていくべきであり、それは国土構造の変革をも実現し得るものである。
- ・ 基盤整備には計画段階を含め相応の期間を要する。拠点形成に向けた各自治体の取り組みはビジョンを持って早期にスタートされることが望ましい。土地を確保し戦略的な機能拠点等を立地させていくための自由度の高い仕組みがあれば、各自治体の取り組みが加速し、効果の発現が早期にもたらされ圏域はその便益を早く長期にわたって享受できることになる。連携・拠点化の観点から、行政界を跨いだ広域調整が積極的に図られていくべきである。
- ・ 拠点圏域形成に資する土地利用コントロールとして、立地適正化計画の策定等に加え、計画的な地区計画及び地区整備計画の策定を予め一定の圏域に掛けておき、段階的に機能配置を図りつつ都市計画手続きを重ねていく等の手法が考えられる。また、PFI等の手法を活用しつつ公的な開発主体が土地を予め取得したうえで機能配置を進め、コンセッション方式等も視野に入れながら、実務的に土地利用のコントロールを行っていく等の手法も考えられる。また主体として都市再生機構がその推進役となり、各ステークホルダーの調整を積極的に行って効果的な拠点形成を効率的に進めていくことも考えられる。

上記2つの事柄を記述したが、各自治体が地域の特性を活かしつつ戦略を持って拠点圏域の形成に取り組む際、日本中央回廊において強固で発展的な国土軸が強化・構築されていくために、その方向性に応じた各省庁からの適切な支援・バックアップ等が為されることを強く期待する。