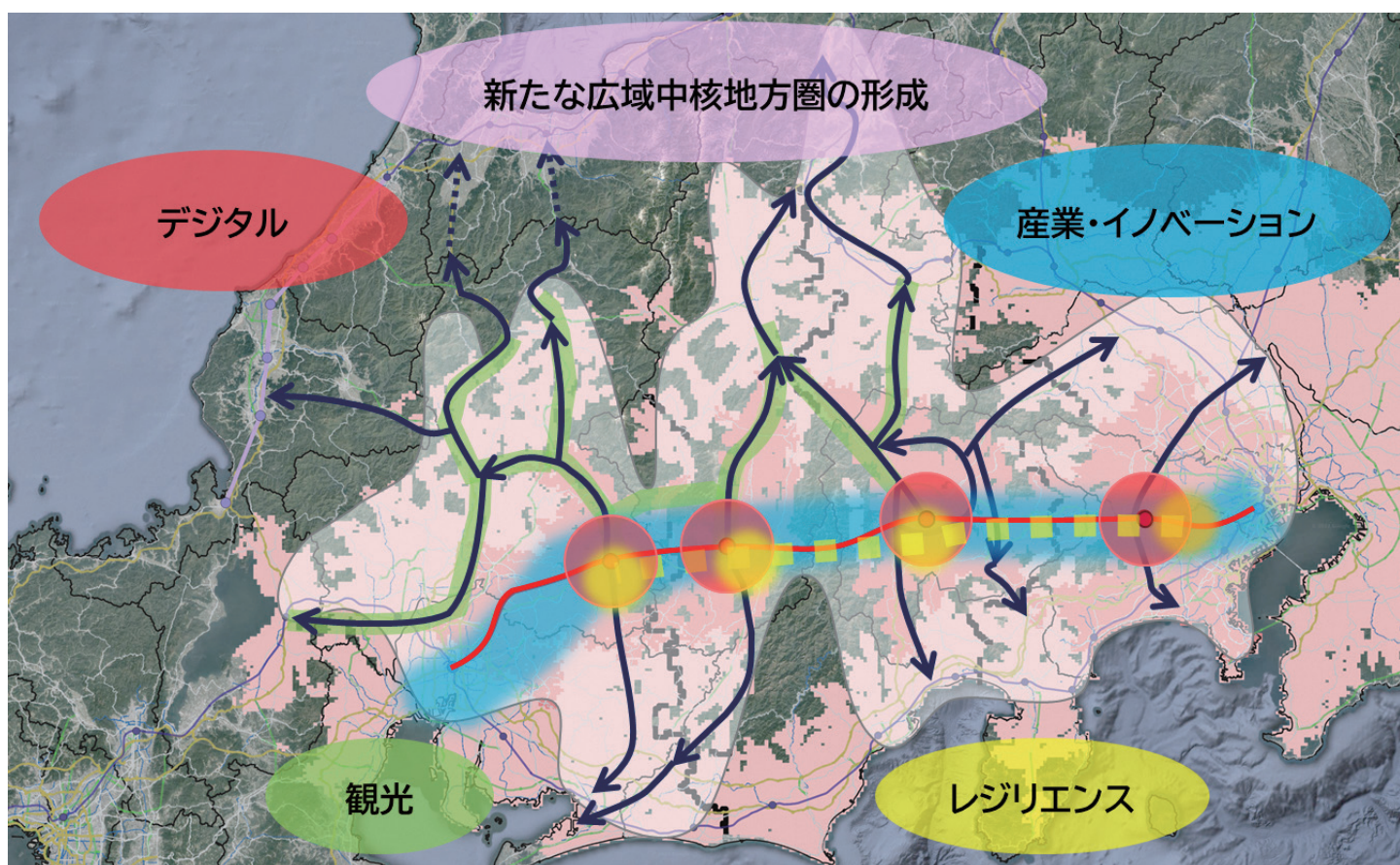


リニア中央新幹線中間駅を核とする 「新たな広域中核地方圏」の形成

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

令和5年10月



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。また、防災の観点から国土のレジリエンスを高めるために日本の国土軸を二重系化していく必要がある。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。

街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。

DXの重要性が浸透し、今後の更なるICT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

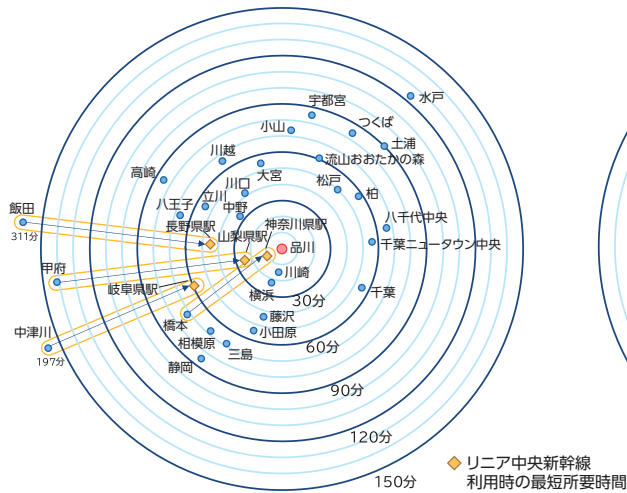
活力ある拠点都市圏域の形成

リニア中央新幹線開業により形成される新たな拠点圏域「広域中核地方圏」

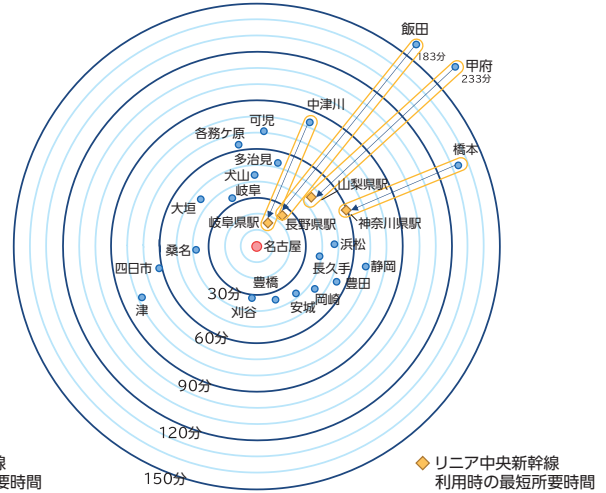
- リニア中央新幹線の開業により、品川駅との所要時間は、神奈川県駅10分、山梨県駅25分、長野県駅45分、岐阜県駅60分に短縮され、中間駅周辺地域には飛躍的なアクセス性の向上がもたらされる。
- 同様に、名古屋駅との所要時間は、岐阜県駅15分、長野県駅25分、山梨県駅45分、神奈川県駅60分に短縮される。

品川駅・名古屋駅までの最短所要時間

【東京圏：品川駅起点】

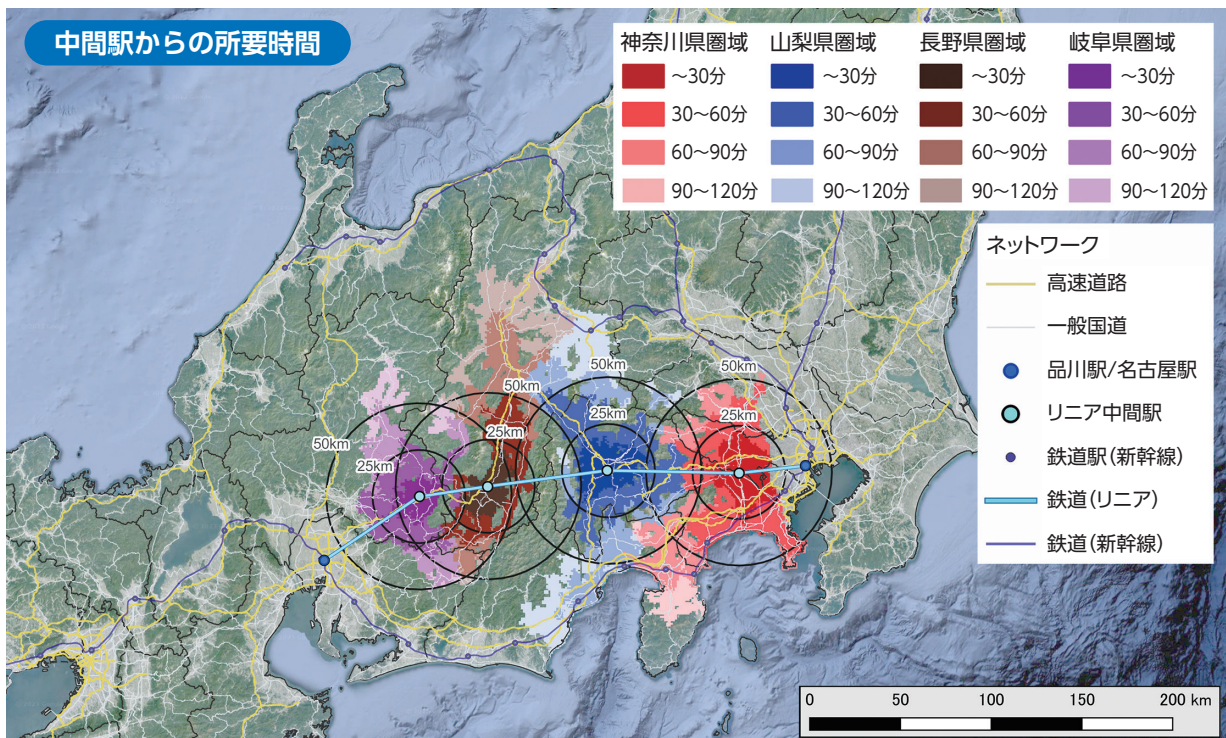


【名古屋圏：名古屋駅起点】



- リニア中央新幹線の開業により、中間駅周辺には拠点性を持った圏域が形成されていくことになる。この圏域はネットワークを介して広がりを持ち、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。

中間駅からの所要時間



背景図：©Google

※品川駅、名古屋駅が最短となる地域を除く

1 活力ある拠点都市圏域の形成

■ 中間駅周辺エリアに立地すべき機能(案)と拠点圏域の形成

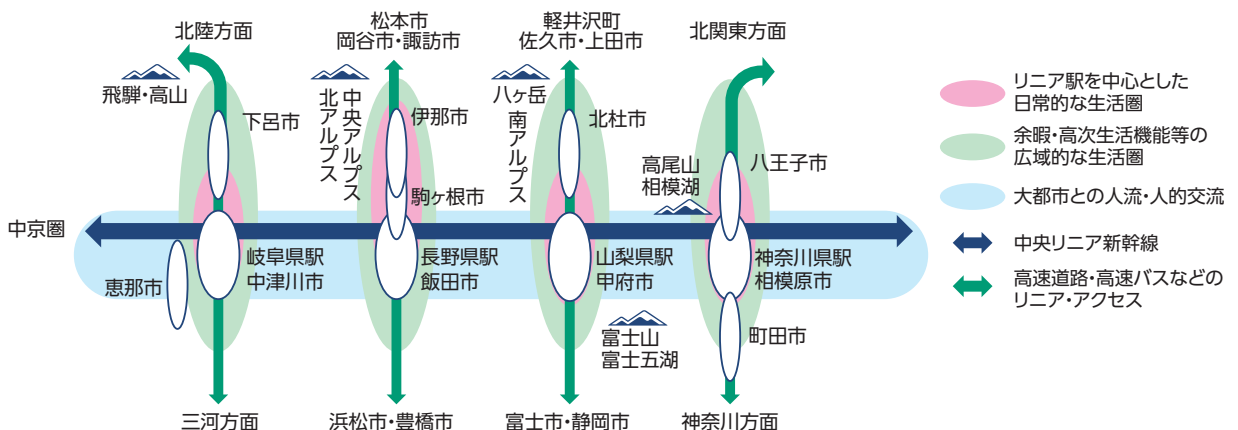
- 中間駅周辺エリアに立地すべき代表的な機能として、①生活サービス（文化含む）、②医療・教育機能、③産業等機能、④研究開発機能等が想定される。
- 中間駅周辺エリアの基盤として、移動を担う⑤交通拠点等機能の他に、⑥エネルギー・レジリエンス観点における機能、⑦通信・スマートインフラ等が想定される。

代表的な機能と中間駅周辺エリア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)		・生活拠点施設 ・大規模基幹消費施設 ・文化教養施設	
・最先端QOL居住エリア ← <二拠点居住> →			
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	リニア
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 ・EMS・BCD	・送エネ
⑦通信・スマートインフラ			

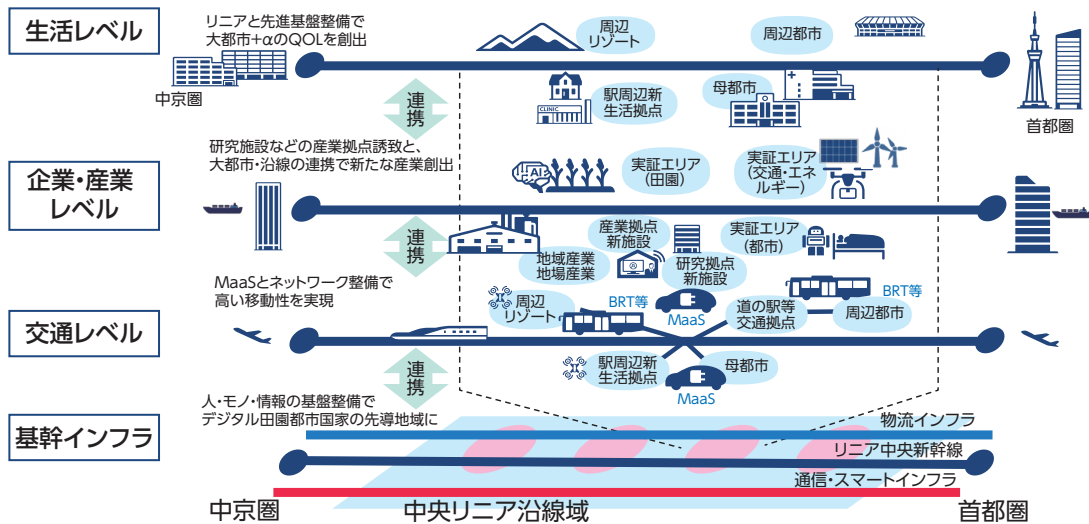
- リニア中央新幹線の開業によってもたらされる効果を広域に波及させるために、道路ネットワークと連携し、新たな拠点圏域を形成することを構想する。大都市圏と中間駅周辺エリアの時間短縮を活用し、大都市圏と中間駅周辺エリアの人的交流を拡大する。
- ロジスティクスの優位性も踏まえ、利便性の高い拠点圏域を形成する。

新たな拠点圏域形成：道路ネットワークとの連携



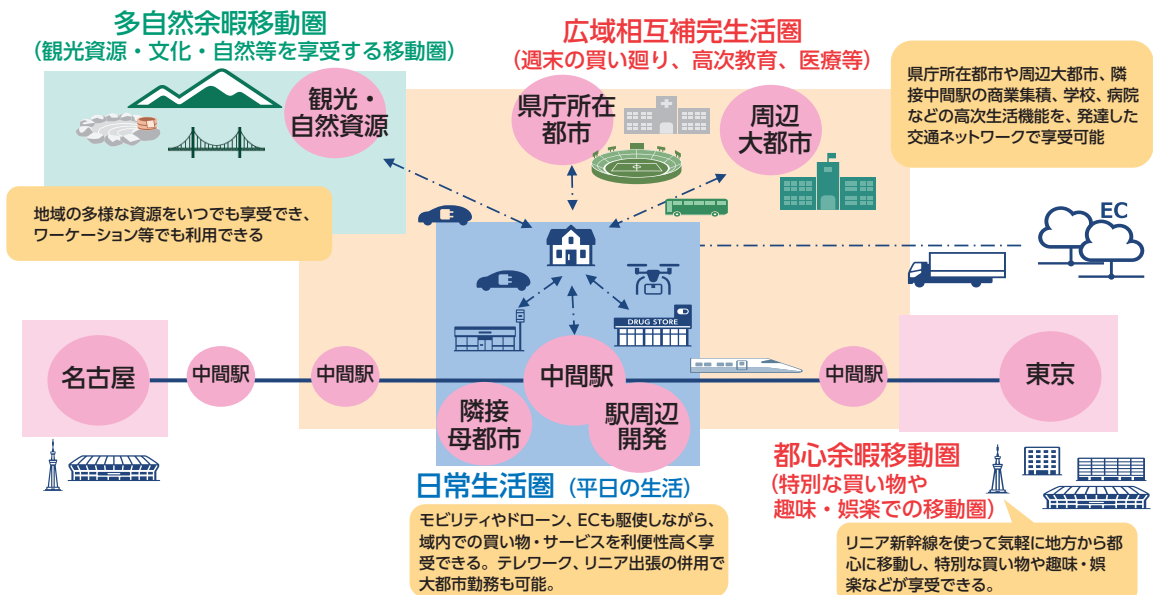
- 多層的なレベルそれぞれにおいて、大都市圏～中間駅圏域の連携と中間駅を中心に形成される新たなエリアネットワークが相互に関連して、圏域において有機的に機能していくことを目指す。

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のイメージ



- 新たな拠点圏域の中心となる日常生活圏は、新たな技術を活用することで質を高める。さらに県庁所在都市や周辺の大都市と一体的な圏域を形成し、圏域内で高次教育機能、高次医療機能等を楽しむことができる広域的な相互補完生活圏を形成する。
- 新たな拠点圏域からは、リニア中央新幹線を利用して気軽に大都市に移動し、趣味・娯楽などが多様に享受できる都心余暇移動圏をイメージする。
- また地域の豊かなバックボーンを活かし、観光・文化・自然等を楽しむ多自然余暇移動圏をイメージする。

多様な暮らし方が実現できる新たな生活圏の概念的整理



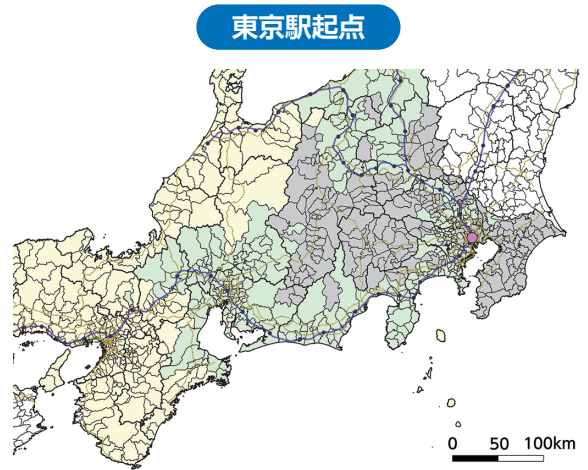
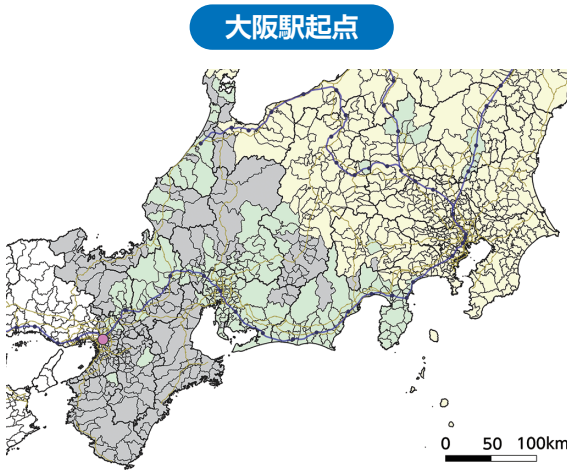
2

後背圏域へ広がる中間駅の拠点性

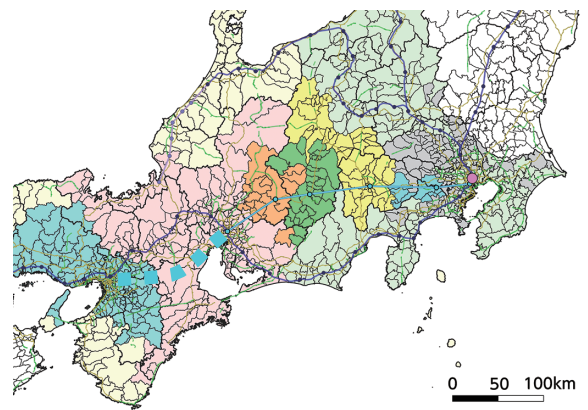
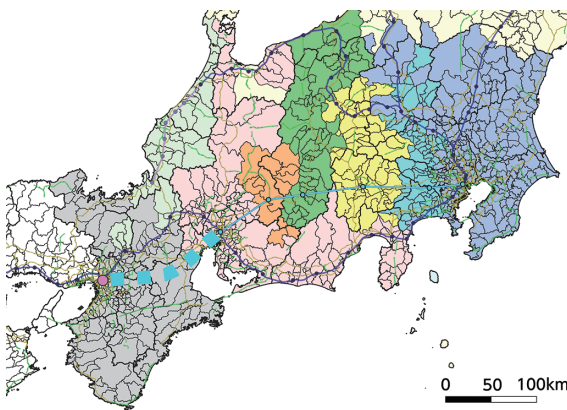
リニア中央新幹線の開業により国土構造は大きく改編される

- リニア中央新幹線の開業に伴い、各地への最短交通手段がリニア中央新幹線利用となる地域は広範に分布することになる。中間駅の後背圏域は、県境を越え、日本海側まで広がって大きな圏域を形成する。特に大阪駅起点の圏域分布に着目すると、山梨県駅経由の圏域は軽井沢周辺まで、長野県駅経由の圏域は日本海側まで広がる。

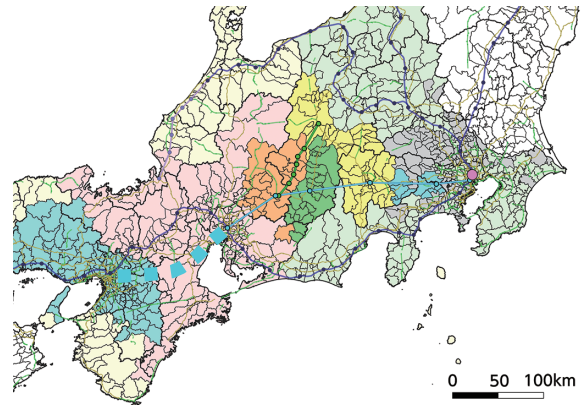
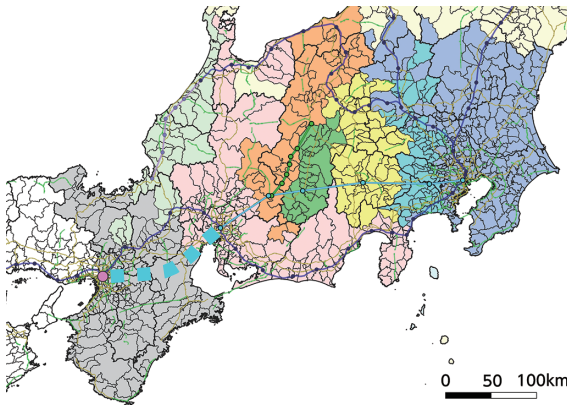
現状



リニア開業後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



【最短交通手段】

■ リニア(品川駅)	■ リニア(岐阜県駅)	■ 鉄道
■ リニア(神奈川県駅)	■ リニア(名古屋駅)	■ 航空
■ リニア(山梨県駅)	■ リニア(大阪府駅)	■ 自動車
■ リニア(長野県駅)		

【交通ネットワーク】

● 起点	● リニア駅	— 鉄道(リニア)	— 高速道路
● 新幹線新駅	— 新幹線(将来)	— 将来道路	
● 新幹線駅	— 新幹線	— 想定区間	● 想定IC

ノード機能と効果の広域化等

- 中間駅は広大な後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、乗換経路等の物理的な乗継ぎの利便性、運行ダイヤや運賃等の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を介した各拠点へのアクセスを向上させる。

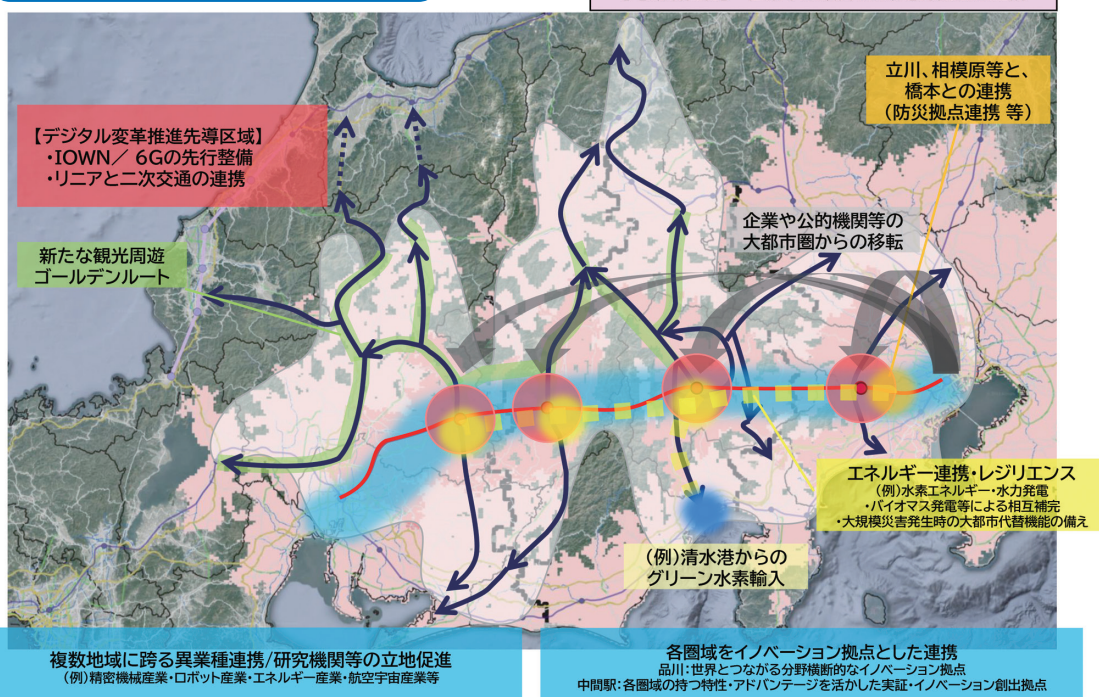
広域をカバーするエントランスゲート機能の整備

- 中間駅を中心に広がる後背圏域に対応して、中間駅周辺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、中間駅を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ことが望まれる。

広域中核地方圏が連担して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災害時の拠点となっていくこと等も想定される。
- 中間駅からつながる豊富な観光資源を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。

広域中核地方圏 連担イメージ図



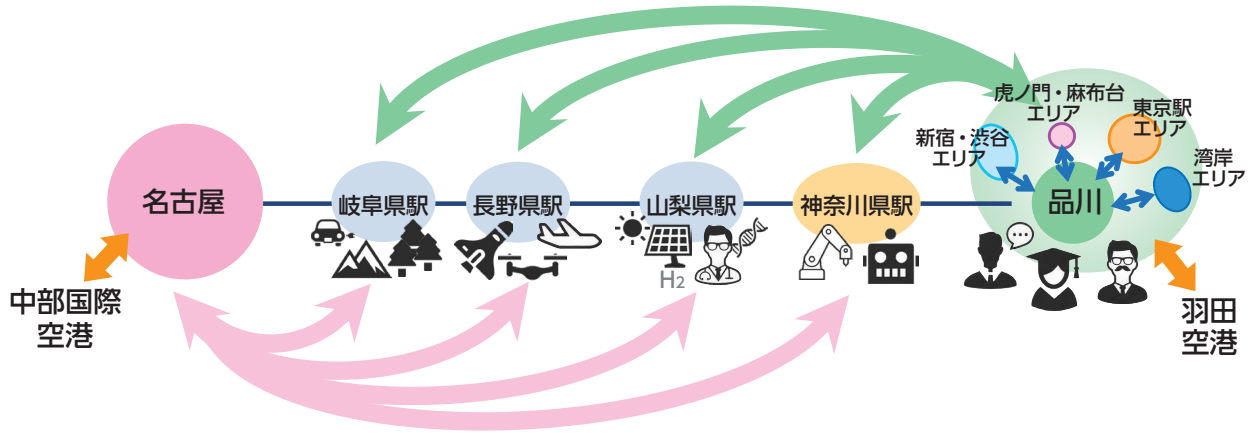
3

リニア中間駅周辺圏域の方向性

国土軸における新たなイノベーション創出の場の形成

- 大都市圏や海外との連携に優れる中間駅周辺圏域には新たな時代を牽引するイノベーション拠点の形成が期待される。空間的な広がりやイマジネーションを刺激する豊かな資源を活かすことで新しいアイデアが創出し、それらが集積されること等により、分野横断的な連携が期待される。
- 沿線圏域は概念・価値・展開の各段階における実証フィールドとして機能すること等が期待される。
- 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を持つ中間駅エリアとの相互連携により、国土の基幹を成す発展的な展開が望まれる。

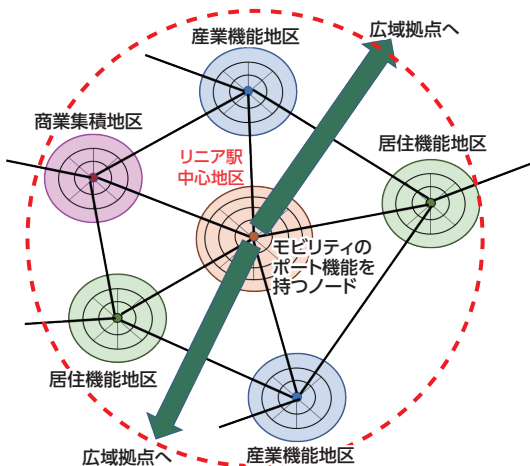
リニア中央新幹線沿線における連携のイメージ



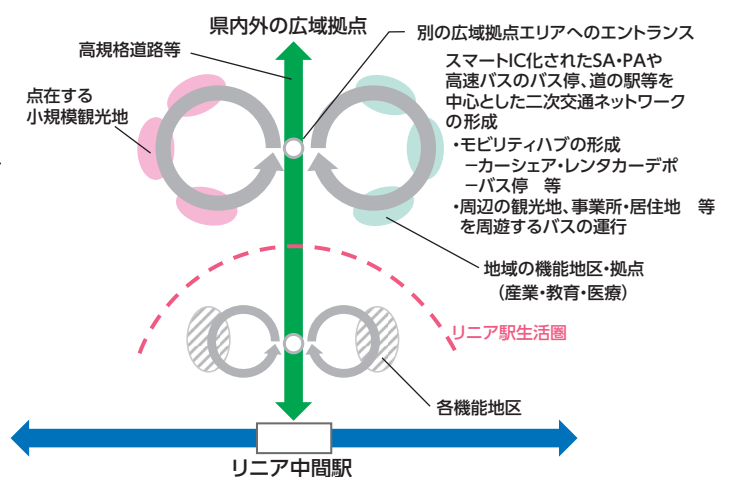
中間駅を中心とした階層的なハブ・ネットワークの形成

- 中間駅を中心とした交通体系を、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つで構成することをイメージする。
- 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ことで、エリア全体が生み出す力を最大化する。

中間駅を中心とした交通体系のイメージ



広域的な交通体系のイメージ



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。

地域ブランディング

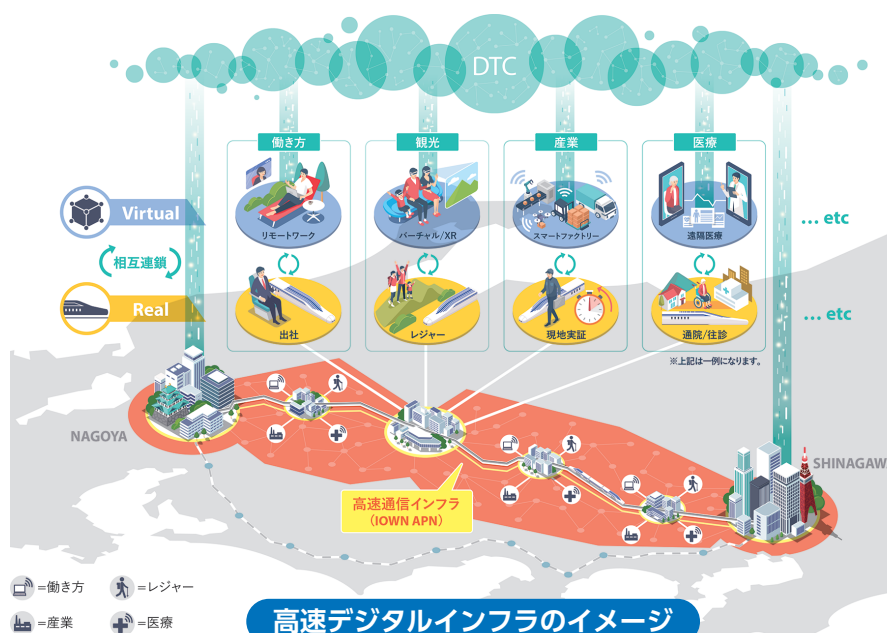
- 沿線地域が河岸段丘等の特徴的な地形と眺望を有することに着目し、例えば圏域全体を「ジャパンテラス（仮称）」と称して、祭りや食などの文化的特徴や歴史的ストーリー等を含めて一体としてブランディングしていくことが考えられる。

地域ブランディングのイメージ

景観  相模川・小倉橋 (神奈川県)	 FUJIYAMAツインテラス (山梨県)	 南アルプス・河岸段丘 (長野県)	 恵那峡エリア (岐阜県)
祭り  相模の大風祭り (神奈川県)	 信玄公祭 (山梨県)	 御柱祭 (長野県)	 郡上おどり (岐阜県)
出所：各県、観光協会等ウェブサイト			

バーチャルとリアルが融合した新たな働き方・暮らし方の実現

- 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でバーチャルとリアルが融合することにより、中間駅を中心とする圏域の活性化が期待される。



高速デジタルインフラのイメージ

4

まとめと今後の課題（提言）

国土形成計画（全国計画）との関係性

- 2023年夏策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た。
- 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は以下のとおりと考える。
 - 1) デジタルとリアルの融合による活力ある圏域づくり
 - 2) 巨大災害、気候危機等に対応する安全・安心な国土づくり
 - 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圏域づくり
 - 4) シームレスな拠点連結型国土に向けた「広域中核地方圏」の形成と圏域の広域的な連携

「新たな広域中核地方圏」の創造に向けた幾つかの論点について

(1) 国内、海外からの投資の誘致

- 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。

(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

- 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・ロジスティック拠点整備による地域経済の活性化などを図っていく必要がある。

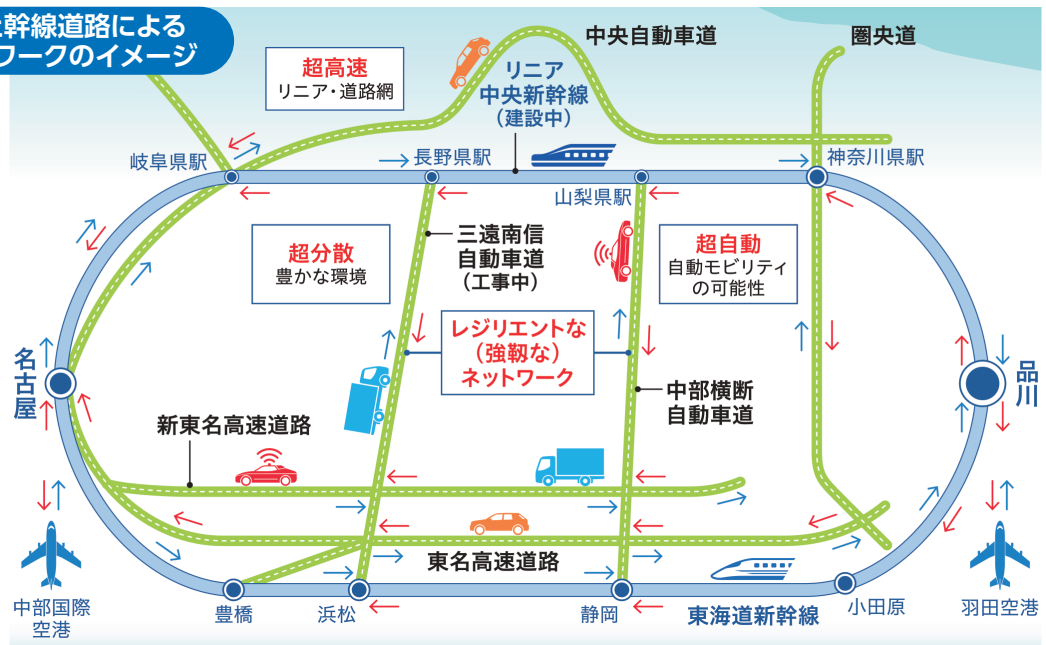
(3) 先端的デジタルインフラの整備

- 自動運転や多様な遠隔教育等を可能にするIOWN/6G等の通信インフラの先行整備により、圏域に研究開発機能集積・産業集積や居住人口増加を促す取り組みが期待される。

(4) リニア中央新幹線時代の新たな高規格道路網の形成

- 中間駅の拠点性、拠点間の連結性を重視した高規格道路等の幹線道路整備促進によりネットワーク性を高める取り組みが進められていくべきである。

(4) 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



(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

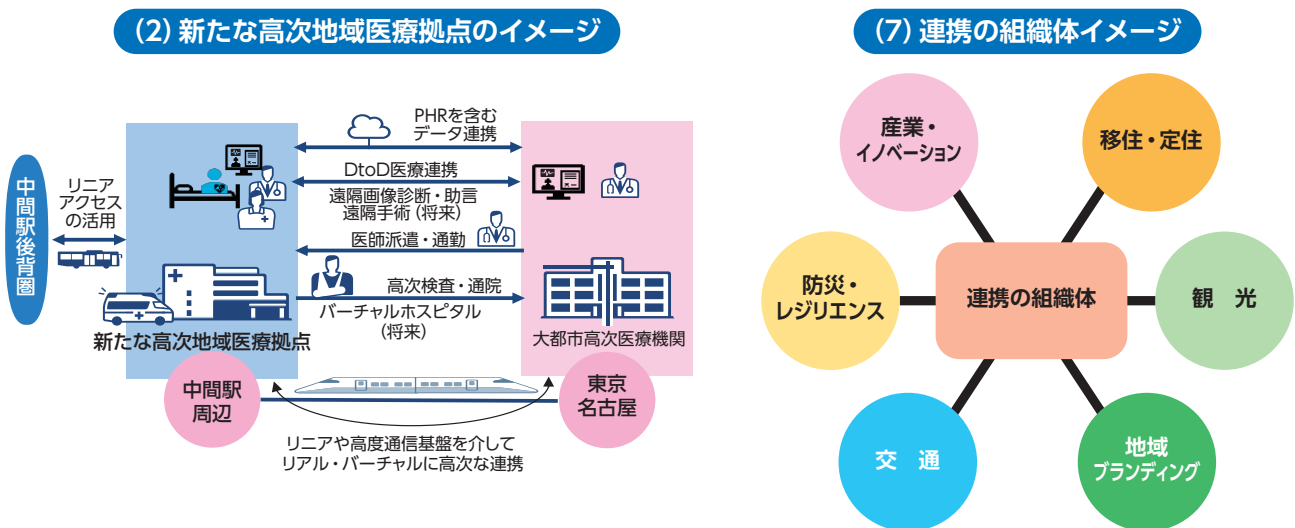
- 国土のレジリエンスを高めるために、大規模災害被災時における企業等の機能維持のためのバックアップ拠点を整えるほか、データセンターや救援物資を他地域に供給する拠点を整備する取り組みが期待される。

(6) 土地利用・街区形成に向けたアプローチ

- 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形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。

(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。
- 沿線では、産業・イノベーションをはじめ多様な分野において連携が図られることが期待される。



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中間駅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、それによ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圈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。多様な分野の連携が促進されていく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り、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かつ効果的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。計画的な合意形成と拠点形成が進められていくべきである。
- 拠点圏域形成に資する仕組みとして、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手法、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る手法等が考えられる。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。

【検討委員会】委員名簿 (2023/6/2 第5回委員会時点)

委員長	森地 茂	政策研究大学院大学 名誉教授
副委員長	岸井 隆幸	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
委員	和泉 洋人	東京大学大学院工学系研究科 特任教授
//	森川 博之	東京大学大学院工学系研究科 教授
//	羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科 教授
//	菊池 雅彦	国土交通省都市局 技術審議官
//	秋山 公城	国土交通省国土政策局 審議官
//	沓掛 敏夫	国土交通省道路局 企画課長
//	西中 隆	総務省自治行政局地域力創造G 地域政策課長
//	荒木 太郎	経済産業省地域経済産業G 地域企業高度化推進課長
//	中野 穰治	内閣府地方創生推進事務局 参事官 (都市再生担当)
//	土屋 修	独立行政法人都市再生機構 理事
//	佐藤 亮一	神奈川県 県土整備局長
//	石寺 淳一	山梨県 知事政策局長
//	斎藤政一郎	長野県建設部 リニア整備推進局長
//	舟久保 敏	岐阜県都市建築部 都市公園・交通局長
//	上野晋一郎	NTTアーバンソリューションズ株式会社 執行役員
//	中村 明彦	東海旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長

事務局 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 とりまとめ資料

▶▶ <https://www.ibs.or.jp/archives/4294>