

# リニア時代に向けた 岐阜県内交通ネットワーク

2027年の開業を目指す「リニア中央新幹線」の東京（品川）～名古屋間が2014年12月に着工し、本年から建設工事が本格化している。岐阜県中津川市に設置されるリニア岐阜県駅（仮称）も今後、駅周辺施設の設計などを経て「駅の姿」が具体化する。リニア岐阜県駅の整備効果を高めるには、他の交通機関とのアクセスを良くして、駅を拠点とした交通ネットワークを広げることが必要だ。岐阜県が策定したリニア活用戦略を踏まえて、リニア時代に向けた岐阜県内交通ネットワークのあり方について考察する。

## 1 リニア岐阜県駅の立地特性

リニア中央新幹線の建設主体であるJR東海の計画によると、リニア岐阜県駅は、中津川市千旦林のJR中央本線美乃坂本駅の北西一帯に設置される（図表1）。美乃坂本駅の駅舎と、計画上のリニア岐阜県駅の駅中心は、直線距離で約200m離れている程度だが、美乃坂本駅にリニア駅を併設する形はとらない。

美乃坂本駅は、中津川市の主要駅であるJR中津川駅と、直線距離で約5km離れている。中津川駅には特急「しなの」（大阪・名古屋～長野）が停車するが、美乃坂本駅には普通及び快速電車が1時間に上下各1～4本ずつ停車（平日）するのみで、特急は停車しない。

リニア中央新幹線計画において、品川と名古屋の両ターミナル駅を除く各県に設けられる「中間駅」は、在来線の主要駅とのアクセスが必ずしも優先されていない。リニア岐阜県駅のほか、リニア長野県駅（仮称、飯田市上郷飯沼）やリニア山梨県駅（同、甲府市大津町）も、それぞれ主要駅（JR飯田駅、JR甲府駅）から離れている。

この理由には、最高時速500kmで営業運転する超電導リニアの特性を生かすために、より直線に近いルートを採用していることが挙げられる。さらに、リニア中央新幹線計画の妥当性を検討した国土交通省の交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申（2011年5月12日）において、中央新幹線の整備は、「三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び関西圏）間的高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するもの」だと位置づけられた

ことが大きい。すなわち、東海道新幹線のバイパスとして、品川～名古屋間をできる限り短い時間で結び、また東海地震など大規模災害の備えになることが重視されているのだ。

一方で、同答申は、中央新幹線の整備は「三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ」て、地域振興に寄与することが期待されるとしている。中間駅は「駅のアクセス圏を従来の鉄道駅に比べて格段に拡大すること」が重要だとしており、岐阜県のリニア活用の視点も、この考え方を継承している。

さらに、同答申は中間駅について、在来鉄道との結節性のみならず、「高規格道路との結節性」や「パーク&ライド用の駐車場空間確保の容易さ」などにも配慮するよう求めている。中央新幹線と在来線及び高速バスなど他の交通機関との連携、駐車場や駅周辺施設の整備など、ソフト・ハード両面で結節性の強化を図り、中間駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要だと指摘している。

従って、中間駅の場所は、在来線駅とのアクセスだけにこだわらず、高速道路のインターチェンジ（IC）やサービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）と近接しているかなど、「リニア駅を拠点とした総合的な交通ネットワークを広げられるかどうか」に重きを置いて決められたと考えるべきである。

この点から改めてリニア岐阜県駅の立地を考えると、既存の高速道路・自動車道とのアクセスは、中央自動車道の中津川ICが比較的近い。

さらに岐阜県は、郡上市から下呂市を経由し中津川市

に至る、全長約80kmの地域高規格道路<sup>(注1)</sup>として整備中の「濃飛横断自動車道」において、リニア岐阜県駅の至近にICを設けて、そのまま中央自動車道に乗り入れられるようにする計画を進めている。

道路の新規開発は、自然や景観の保護など諸課題が伴うが、リニア岐阜県駅の場合は立地特性上、高速道路・自動車道とのアクセスを向上させることが、拠点機能を高めるベースとなるだろう。

## 2 リニア岐阜県駅と他の交通機関とのアクセス

ここからは、岐阜県が県内の市町村や経済団体、観光団体、有識者らとともに2014年3月に策定した「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」と、2015年3月に策定した「リニア岐阜県駅周辺整備基本計画」を中心に、リニア岐阜県駅と他の交通機関とのアクセス向上策について具体的に見ていく。

### (1) 高速道路・自動車道との接続

先に記した通り、リニア岐阜県駅と既存の高速道路・自動車道との接続は、中央自動車道の中津川ICが最も近く、直線距離で約3.5kmである。

しかし、リニア岐阜県駅と中津川ICの間の一般道はいわゆる生活道路で信号もあり、バスや車で移動する際にある程度時間がかかる。リニア開業によって予想される交通量の増加への対応も難しい。

また、リニア岐阜県駅を中心とした道路ネットワークを考えた場合、東西方向のアクセス軸としては中央自動車道と国道19号があるが、南北方向のアクセス軸となる道路はない。

そこで、「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」では、道路ネットワーク整備の優先度を考え、リニア岐阜県駅周辺について大きく3段階に分けて整備を進めるとしている(図表2)。

まず、2027年のリニア開業を見据えて整備する「第一次整備」は、濃飛横断自動車道の全長約80kmの計画のうち、リニア岐阜県駅周辺の約5km区間を中津川工区(リニア関連工区)として、2027年までの開通を目指すことがメインとなっている。これはリニア駅周辺の南北アクセス軸を作ることが狙いである。

中津川工区のルート案によると、ルートはリニア駅東側に行きながら中津川ICに近づき、駅前から接続道路(接続ランプ)経由で直接乗り入れられるようにする。そのまま南方向に約2km延伸して、中央自動車道及び国道19号に接続する。ICの料金所はこの約2kmの間に設ける。中央自動車道と

図表1 リニア岐阜県駅と既存鉄道・高速道路などの位置関係



出所:「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」よりOKB総研にて作成

リニア時代に向けた  
岐阜県内交通ネットワーク

濃飛横断自動車道の接続地点は、中津川ICより約3km名古屋寄り、リニア岐阜県駅により近いことから、リニア駅を拠点とした広域移動の際の時間短縮が期待できる。

また、東濃地域における国道19号の渋滞解消などを目的に、瑞浪市と恵那市を結ぶ国道19号バイパス「瑞浪恵那道路」の整備も計画しており、全長12.5kmのうち8.2km区間が事業化されたところである。

リニア開業後の状況を見ながら整備する「第二次整備」には、濃飛横断自動車道の他の未整備区間などが入っている。さらに中長期的な整備を検討する「第三次整備」には、三河東美濃連絡道路などが盛り込まれた。

このほか、リニア岐阜県駅を經由して中津川市・恵那市双方の中心市街地を結ぶ道路について、今後検討するとしている。

(2) 既存鉄道との接続

リニア岐阜県駅は、最寄りのJR美乃坂本駅に併設されないため、「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」は、

両駅を連絡する施設の整備が必要だとしている。

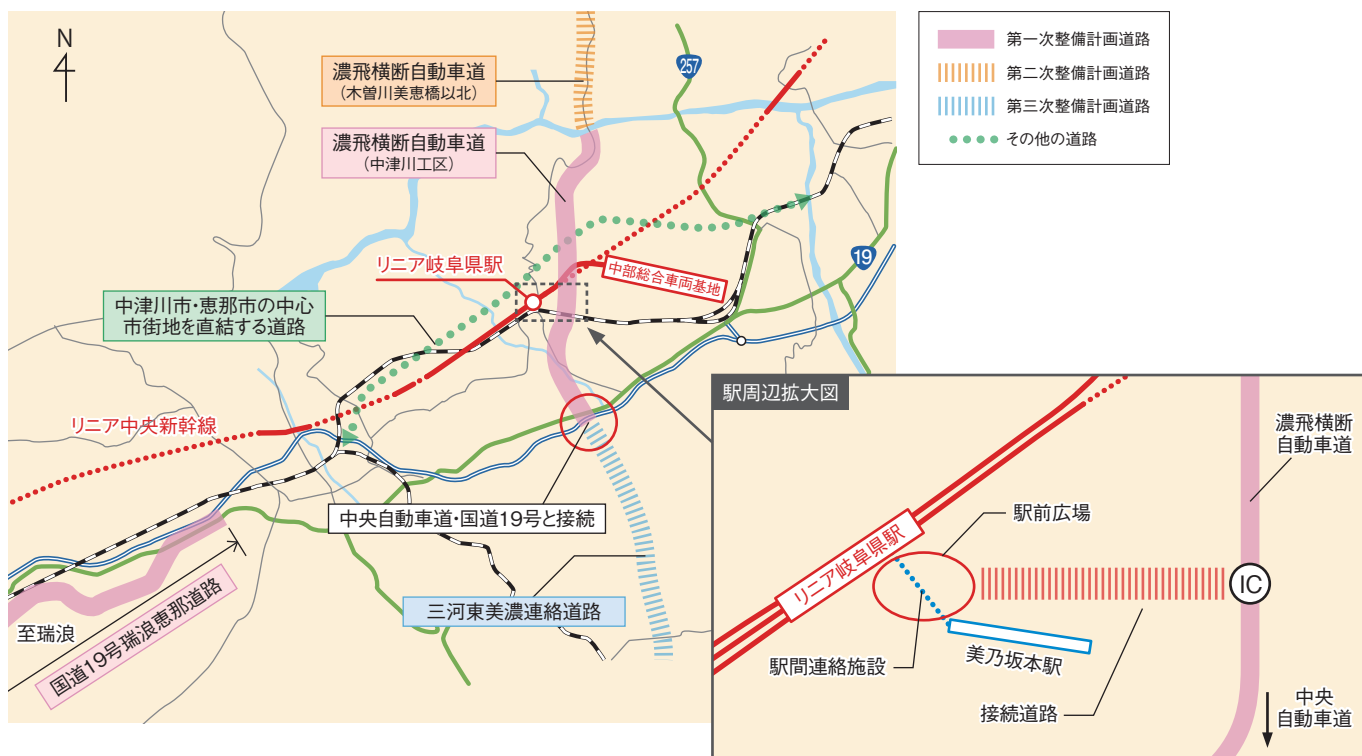
これに基づき、「リニア岐阜県駅周辺整備基本計画」では、**図表2の駅周辺拡大図**のように、リニア岐阜県駅と美乃坂本駅間の地上部分に、駅前広場を新たに整備し、両駅間を結ぶ連絡施設を配置するイメージを示している。同時に、美乃坂本駅の橋上化（橋上駅舎化）など改修も提案しており、橋上化が実現すれば、リニア駅との連絡施設は高架のコンコース同士をつなぐ連絡橋のようなものになることも考えられる。

JR東海は現時点で、リニア岐阜県駅～名古屋間のリニアの所要時間は各駅停車型で15分程度、リニア岐阜県駅～品川間は同60分程度と想定している<sup>(注2)</sup>。

リニア岐阜県駅へのリニア停車頻度は、JR東海の現時点の構想が維持されれば、毎時上下1本ずつ程度と見込まれる<sup>(注3)</sup>。それでも、現在の特急「しなの」の運行頻度（基本1時間に上下各1本のペース）とほぼ同じだと考えてみれば、交通利便性の向上効果は期待できる。

「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」では、JR東海に

図表2 リニア岐阜県駅へのアクセス道路整備計画



出所:「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」よりOKB総研にて作成



対して、リニアのダイヤ編成の考え方を早期に示すよう求めるほか、特急「しなの」の美乃坂本駅停車、JR岐阜駅～美乃坂本駅間の直通電車の運行などを働きかけるとしている。少なくとも特急「しなの」の美乃坂本駅停車は実現させて、リニア岐阜県駅と在来線との乗り継ぎ利便性を確保したいところだ。

### (3) 岐阜県を取り巻く広域交通ネットワーク

岐阜県やその周辺では、リニア開業予定の2027年に向けて高速道路や整備新幹線などの整備が進む(図表3)。

具体的には、本年3月に長野～金沢間が開業した北陸新幹線の敦賀延伸(2022年度末開業予定)<sup>(注4)</sup>、東海北陸自動車道の白鳥IC～飛騨清見IC間4車線化(2018年度供用開始予定)、濃飛横断自動車道の整備などである。

岐阜県や県内の市町村においては、こうした広域交通ネットワークをどのように活用していくかという意識を常に持って、地域の状況に即した「二次交通」(在来線、バ

ス、タクシーなどの公共交通や、レンタカーなど)の拡充・再編を進めることが地域活性化のカギになるだろう。

## 3 リニア時代に向けた県内交通ネットワーク

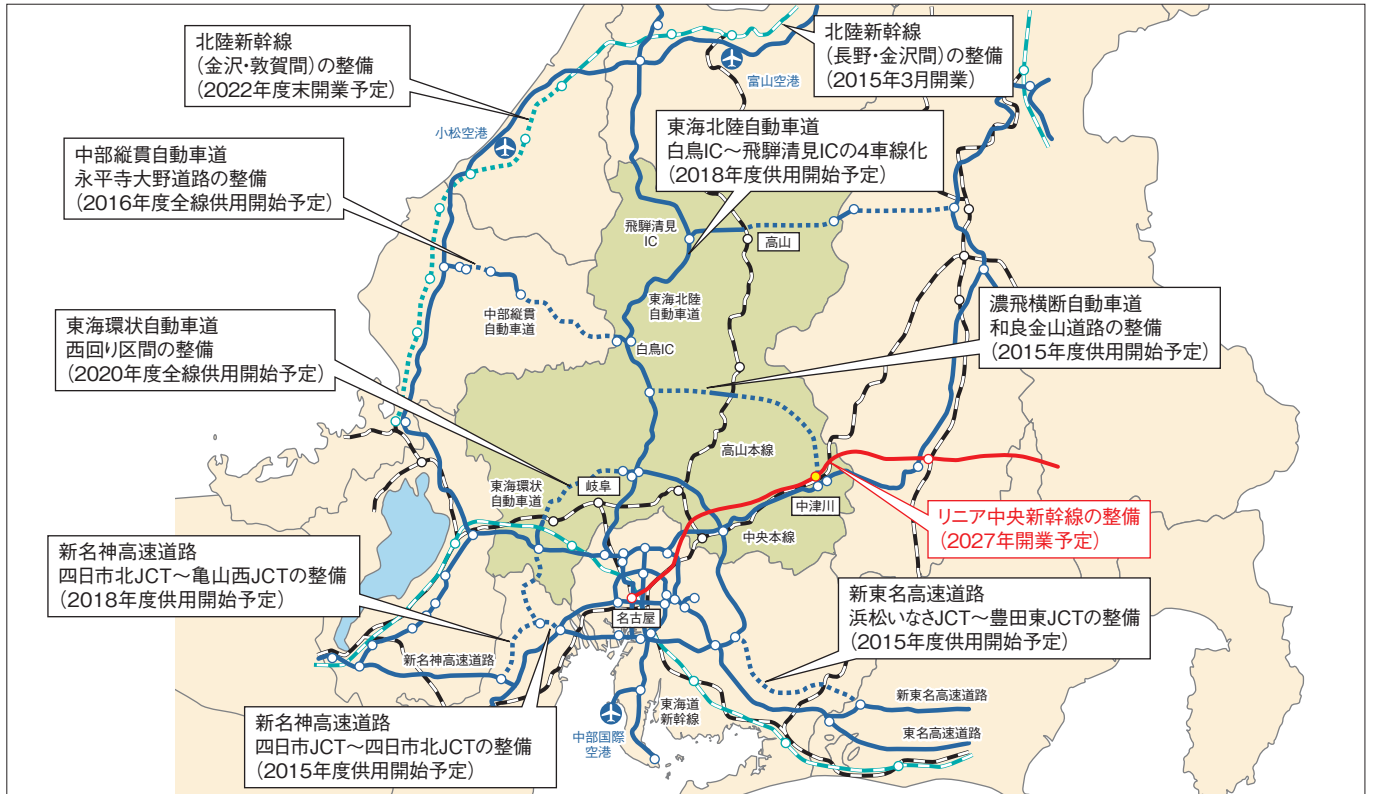
次に、リニア開業を見据えた県内交通のネットワークのあり方について考察、提案する。

### (1) リニア開業による首都圏からの所要時間の短縮効果

「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」では、リニア中央新幹線の名古屋開業後の、首都圏から岐阜県内各市町村までの所要時間の試算結果が公表されている(図表4)。

それによると、戦略策定時の「現状」と比べて、リニア開業後は、県内のほぼ全域で1時間以上の短縮効果(北陸新幹線開業による短縮効果を含む)が見られ、2～3時間圏が拡大し、全県が4時間圏内に入っている。

図表3 リニア開業までに整備される主な広域交通ネットワーク



出所:「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」よりOKB総研にて作成  
(注)供用・開業時期や予定は、2015年8月時点の内容に更新している。また、図中のJCTはジャンクションの略。

リニア時代に向けた  
岐阜県内交通ネットワーク

このような時間短縮効果を確実に実現していくためには、ハード面としてのリニア駅と他の交通機関とのアクセスを良くするだけでなく、ソフト面としての二次交通の充実や利用のしやすさ、駅の施設整備が必要になってくる。

なお、JR東海が現時点で想定しているリニアの所要時間は、同戦略の前提と一部異なっている。図表4はこの点について補足説明しているが、全体的に見て、首都圏から岐阜県内各市町村までの所要時間は、同戦略の試算結果と大きくは変わらないと考えられる。

(2)リニア名古屋駅、岐阜羽島駅の活用を視野に入れた「リニア・新幹線駅トライアングル」の提案

「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」では、リニア岐阜

県駅だけでなく、特に岐阜・西濃地域からのアクセスが良く、既存のJR名古屋駅に併設される「リニア名古屋駅」の活用も視野に入れて検討すると明記されている。

例えば、図表4の首都圏からの所要時間試算においても、岐阜・西濃地域は、リニア名古屋駅を使用・経由することによって時間短縮効果が期待できる。リニア名古屋駅の整備効果は、岐阜県にも波及することは明らかだ。

また、JR東海は、リニア開業後に東海道新幹線のダイヤ編成を見直し、停車駅の多い「ひかり」や「こだま」の運行本数を現在より増やす可能性を示唆している。このため、東海道新幹線の岐阜羽島駅も、現在より停車回数が増えることが期待できる。

図表4において、リニア開業後に首都圏から1～2時間

図表4 「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」におけるリニア開業後の首都圏からの所要時間試算結果と、「リニア・新幹線駅トライアングル」のイメージ



出所:「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」、中日本高速道路ホームページよりOKB総研にて作成

(注1)首都圏からの所要時間の考え方や前提は、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略に準じる。

(注2)中央自動車道中津川IC～名神高速道路岐阜羽島IC間の所要時間は、小牧JCTを経由した場合の距離(84.3km)を、時速80kmで走行すると仮定した。

圏に入る市町村数は38となり、岐阜県全体(42市町村)の9割に上る。38市町村の合計人口は約188万人と、こちらも岐阜県全体(約204万人)の約92%を占める<sup>(注5)</sup>。これは、リニア名古屋駅や、岐阜羽島駅があってこそ実現するものである。

また、リニア岐阜県駅、リニア名古屋駅、岐阜羽島駅の3つの駅は、相互移動も数十分以内で可能となり、岐阜県内のヒトやモノ、情報の交流・循環を活発化させる原動力となりうる。

従って、岐阜県や県内の市町村においては、この3駅を有機的に活用して、県内移動をスムーズにしていくような交通施策上の視点が求められる。本稿ではこのイメージを、「リニア・新幹線駅トライアングル」として図表4に併せて示した。

具体的には、まず、リニア開業によって首都圏から1~2時間圏になると試算された岐阜県内の市町村は、3駅のいずれかに、より短い時間で到達できるような二次交通を整備していくべきだ。

この際、特に名古屋市に距離的に近い自治体は、リニア開業後は名古屋駅地区に大都市の中核機能が集中することが避けられないことから、名古屋駅への速達性が「地域ブランド」を左右する要素になってくる。「名古屋へより速く行ける地元の足」となるような路線バスなどを考えていくべきだろう。

岐阜県中・北部の自治体については、市町村内の主要駅などを拠点として、コンパクトシティの考え方なども採り入れた二次交通を整備する一方、リニアと高速道路との接続の良さを生かして、リニア岐阜県駅行き・リニア名古屋駅行きの高速バスを充実させるなどしていきたい。

飛騨地域(高山市、飛騨市など)は、観光客誘致の視点から、すでに開業している北陸新幹線とのアクセス向上策を進めている。これは今後も有効だろう。

リニア岐阜県駅については、車やバス、タクシーなどにスムーズに乗り換えられるような、使いやすく分かりやすい構造の駅前施設の整備などが求められる。

## 4 おわりに

「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」は、リニアの開業効果の波及が期待される「観光振興・まちづくり」「産業振興」「基盤整備」の3分野について、地域づくりの方向性と戦略、実現のための重点的施策をまとめている。

本稿ではこのうち、「基盤整備」について具体的に考察してきた。リニアを含めた鉄道や道路などのインフラと、それらを生かした岐阜県内交通ネットワークの整備は、県民の移動手段の向上だけでなく、国内外の観光客向けの新たな旅行ルート開拓、物流時間の短縮など、他の分野の戦略や施策を支える基礎になることは言うまでもない。

岐阜県内の市町村は目下、地方創生を踏まえた「自分のまち」の長期戦略づくりを進めている。各市町村の長期戦略に、県のリニア活用戦略をうまく連携させていくためには、リニア開業による県内交通ネットワークの変化を、「自分のまちの中の交通」に生かすための具体的な視点を示すことが必要だと考えられる。本稿がその一助となれば幸甚である。

(注1) 地域高規格道路とは、高規格幹線道路(高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路)を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望ましい路線を指す。主に一般国道、主要地方道などのバイパス、拡幅などの事業を実施する際に、自動車専用道路、交差点立体、自動車歩行者分離などの手法を活用して、地域の実情に応じた高速度サービス(おおむね時速60km以上の走行サービス)を提供できる道路として整備する。

(注2) JR東海中央新幹線(品川~名古屋間)事業説明会スライド資料(中津川市会場、2014年11月7日開催)参照。

(注3) JR東海は現時点で、品川~名古屋間開業時の運行ダイヤを毎時上下各5本程度と想定し、内訳は品川~名古屋間の速達型(ノンストップ型)が上下各4本、各駅停車型が同1本としている。この場合、速達型の所要時間は品川~名古屋間で最速40分、各駅停車型は各中間駅で8分ずつの所要時間増を見込んで、品川~名古屋間で72分程度と計算している。

(注4) 北陸新幹線については、敦賀延伸に先立って金沢~福井間の先行開業を求める声もあり、2020年度の福井先行開業を目指して本年8月から与党の検討委員会で議論が始まった(日本経済新聞2015年8月7日付朝刊参照)。

(注5) 平成26年岐阜県人口動態統計調査結果(2014年10月1日現在人口)参照。

(2015.8.17) OKB総研 調査部 中村 絢子