

リニア中央新幹線中間駅 設置・開業による影響把握調査

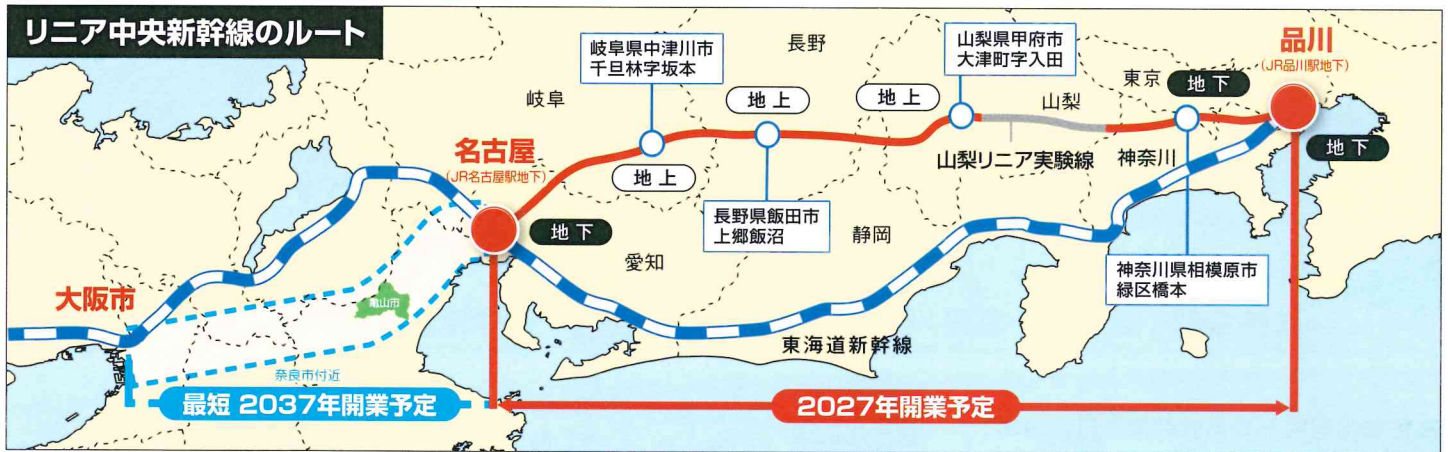
〈概要版〉 三重県亀山市



○ 調査概要

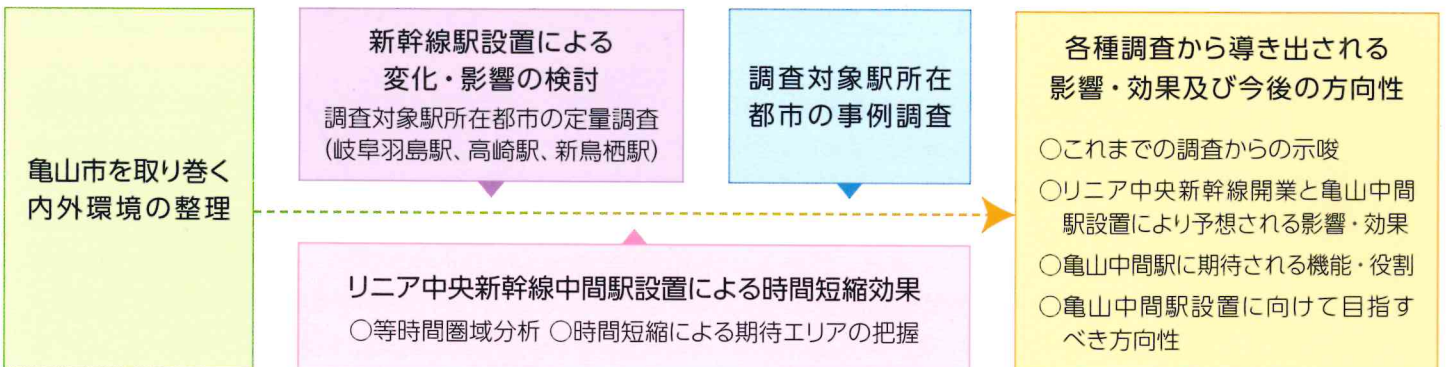
リニア中央新幹線については、2027年に先行開業を目指す東京-名古屋間において各所で工事が着々と進んでいる。また、名古屋-大阪間の整備についても、2045年の開業予定となっていたが、2016年度から早期の全線開業に向けて財政的支援が行われ、最大で8年間前倒しされる可能性が生じてきている。

本調査は、リニア中間駅の誘致活動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亀山市内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・分析を行ったものである。



○ 調査内容

亀山市における人口、産業、交通インフラ等の内部環境、また、国、三重県、亀山市周辺地域など本市を取り巻く外部環境について整理した。また、既存新幹線停車駅所在都市の状況について定量的に整理するとともに、ヒアリングを行い、新幹線駅設置による変化・影響を検討した。さらに、リニア亀山中間駅の設置により想定される時間短縮効果及び時間短縮によりリニア亀山中間駅利用が期待できるエリア等の把握を行った。最後に、これら調査等から浮かび上がる事象をSWOT分析の手法で整理し、調査のまとめとして、リニア中間駅の設置により予想される影響・効果やリニア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・検討事項についてとりまとめた。

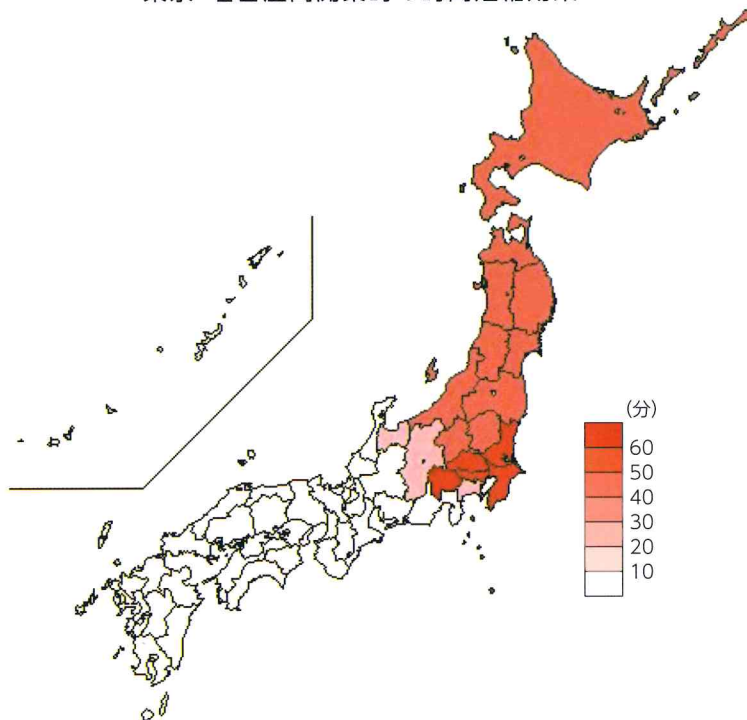


※概要版では、リニア中央新幹線中間駅設置による時間短縮効果、リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置により予想される影響・効果、亀山中間駅設置に向けて目指すべき方向性について紹介します。

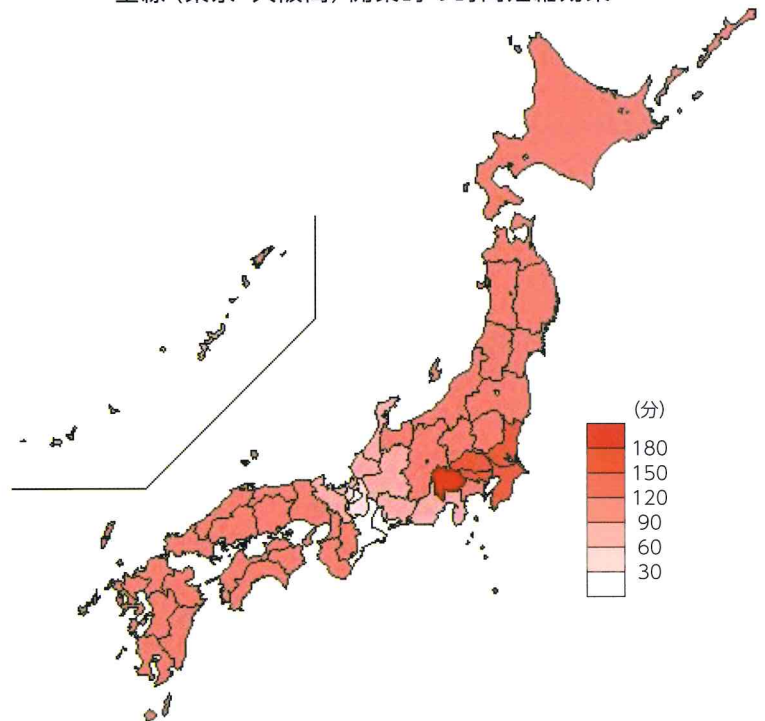
リニア中央新幹線駅中間駅設置による時間短縮効果

○ 亀山市から各都道府県への所要時間の短縮効果

東京-名古屋間開業時の時間短縮効果



全線（東京-大阪間）開業時の時間短縮効果



■ 主な都府県への所要時間と短縮時間

	現 在	東京 - 名古屋間開業時		全線（東京 - 大阪間）開業時 （リニア亀山中間駅利用）	
	所要時間	所要時間	短縮時間	所要時間	短縮時間
宮城県	5時間49分	5時間05分	44分	3時間56分	1時間53分
東京都	4時間03分	3時間06分	57分	1時間57分	2時間06分
山梨県	5時間34分	3時間36分	1時間58分	2時間11分	3時間23分
富山県	6時間13分	5時間45分	28分	4時間36分	1時間37分
奈良県	2時間20分	2時間20分	—	38分	1時間42分
大阪府	2時間56分	2時間56分	—	1時間09分	1時間47分
福岡県	5時間49分	5時間49分	—	4時間00分	1時間49分

リニア中央新幹線の東京-名古屋間の開業により、亀山市からの所要時間は、北海道・東北地域、関東地域、中部地域の一部、北陸地域の一部において短縮する見込みである。所要時間が最も短縮されるのは、山梨県であり、このほか、東京など東日本方面において30分～1時間程度の短縮効果が見込める。

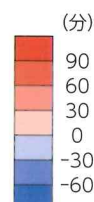
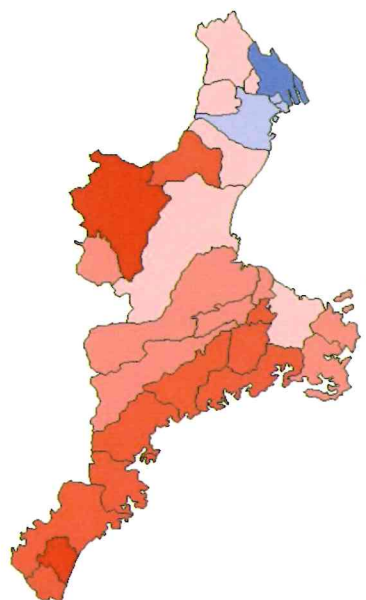
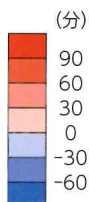
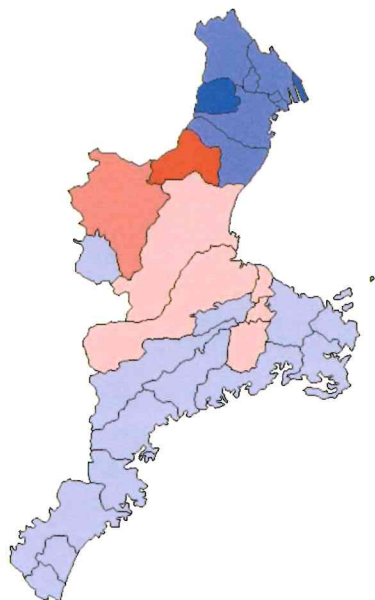
一方、リニア中央新幹線の全線（東京-大阪間）開業によりリニア亀山中間駅が設置された場合には、三重県を除く全ての都道府県への所要時間が短縮する見込みである。東京-名古屋間の移動が新幹線からリニア中央新幹線に切り替えられることに加え、名古屋-亀山間、亀山-大阪間の所要時間が短くなるのが大きな要因である。所要時間が最も短縮されるのは山梨県であり、それ以外の都道府県では、東日本方面、西日本方面とも1～2時間程度の短縮効果が見込める。

注釈： ・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 ・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
 ・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

○ 三重県内の各市町から東京への所要時間の短縮効果〈全線（東京 - 大阪間）開業時〉 （リニア亀山中間駅利用とリニア名古屋駅利用を比較した場合）

リニア亀山中間駅までのアクセスを鉄道利用とした場合

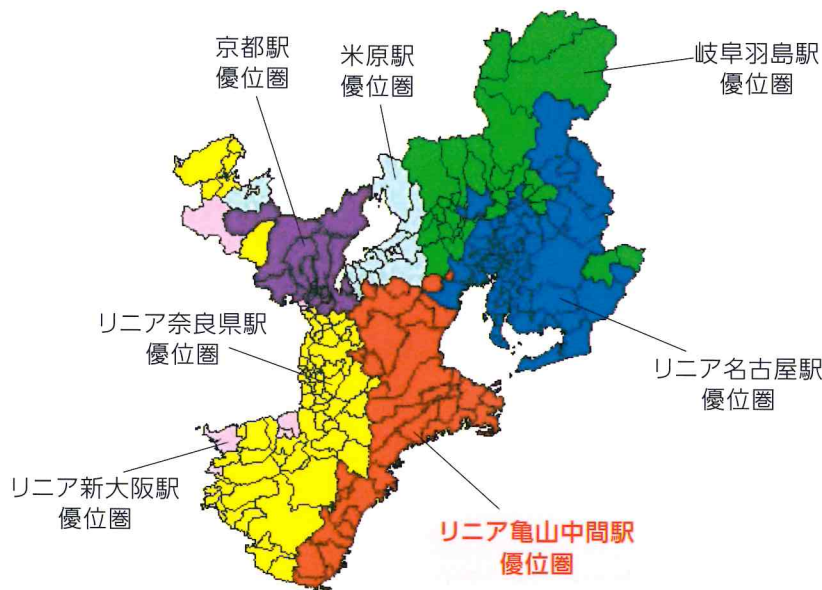
リニア亀山中間駅までのアクセスを鉄道もしくは自動車利用とした場合



リニア中央新幹線が全線（東京-大阪間）開業した際の三重県内の各市町から東京への所要時間については、リニア亀山中間駅までの交通手段を鉄道利用とした場合（左図）は、リニア名古屋駅利用と比較し、伊賀市、中南勢地域の一部、伊勢志摩地域の一部で短縮する見込みである。一方、リニア亀山中間駅までの交通手段を鉄道もしくは自動車とした場合（右図）には、北勢地域の一部を除き全ての市町で所要時間の短縮が期待でき、リニア名古屋駅を利用する場合と比較し、30分～1時間程度短縮される見込みである。

注釈
 ・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
 ・亀山中間駅までの経路は各市役所・町役場から亀山市役所までの経路とする
 ・マイナス値は、名古屋駅を利用する場合よりも所要時間が長いことを示している

○ 東京への所要時間からみた新幹線・リニア駅の優位圏〈全線（東京 - 大阪間）開業時〉



リニア中央新幹線の全線（東京-大阪間）開業の際にリニア亀山中間駅が設置された場合のアクセス性の向上は、亀山市や三重県にとどまらず、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ことが期待できる。東京への所要時間が周辺の新幹線駅やリニア駅利用時よりも短くなる亀山中間駅優位圏は三重県の北勢地域の一部を除く全ての県内市町と、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。

注釈
 ・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
 ・各市市区町村について、どの新幹線駅・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、当該市区町村の乗車駅優位圏としている

リニア中央新幹線開業とリニア亀山中間駅設置により予想される影響・効果

○人口拡大の可能性

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

リニア亀山中間駅の設置は、発着にとどまらず、乗り換え等にも利用されることが考えられるため、リニア及び在来線の駅利用者増が見込まれ、亀山地域への交流人口の増加が期待できる。また、リニア駅設置による他地域への時間距離が短縮されることから、通勤・通学エリアの拡大やこれによる居住人口の増加につながることを期待できる。

○経済・産業への波及

大都市近接

商業・ビジネスニーズの発生

本社・管理機能の立地、移転

インフラ整備需要

リニア中央新幹線の開業により、首都圏、関西圏との時間距離が大幅に短縮することから、リニア亀山中間駅を利用した往来が活発になり、亀山地域の商業・ビジネスニーズが増大することが見込まれるとともに、各都市圏や全国へのアクセスの利便性向上による企業の本社・管理機能部門が立地することも想定される。また、リニア亀山中間駅の建設や駅周辺整備などのインフラ整備の需要が高まると考えられる。

○都市機能の拡大・整備の必要性

三重県の玄関口としての存在

交流・滞在のハブ拠点化

都市機能の必要性拡大

ブランドイメージ向上

災害時リダンダンシー効果

リニア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、三重県内、近隣県に至るまで幅広く及ぶことから、三重県の玄関口としての役割を担い、各目的地とを結ぶハブ拠点化することや会議やイベント、スポーツ大会などの国・県レベルでの都市機能ニーズが生まれることが考えられるとともに、都市のブランドイメージの向上も期待できる。さらに、災害時のリダンダンシー（代替経路）としての役割が期待されるとともに、危機管理の視点からも駅周辺に新拠点の設置や従来拠点からの移転の可能性が生じる。

リニア亀山中間駅設置に向けて必要となる事項

