

リニア中央新幹線の中間駅整備と沿線地域開発

岐阜大学名誉教授

公益財団法人中部圏社会経済研究所研究顧問 竹内伝史



はじめに

リニア中央新幹線の建設工事が、いよいよ始まった。四半世紀にわたって、この構想の実現の道を議論してきた者にとって、まさに感無量である。このうえは、予定通りの10年余で開通の日を迎えられるように、工事の順調な展開を祈念したい。しかし、このようなインフラ整備の目的は、建設自体にあるのではなく、運用開始後の我が国経済の発展と沿線地域の振興にあることは言うまでもない。その意味では、着工後も沿線地域への整備効果を最大限に引き出すための努力は続けられねばならない。

ここではこの機会をとらえて、リニア中央新幹線の整備目的を改めてふり返り、それを活用した中部の地方地域の、なかんずく岐阜県の沿線地域の地域振興のあり方について、その企図するところを紹介し、今後のあるべき姿勢を論じてみたい。

1. 中央新幹線の国土計画的位置づけ

～東海道新幹線のバイパス路線として～

私たちが中央新幹線学会会議を組織した1992年には、このリニア中央新幹線は単に「中央新幹線」と呼ばれていた。たしか同じ頃設立された沿線都府県による期成同盟会は「リニア」を冠していたと思うが、一応インフラ整備論の専門家を意識する我々は、この第1の意義は東海道新幹線に並行する新幹線路線を整備することに在るのであって、「リニアモーターカー」方式の列車を走らせることではない、という認識を持っていたからである。

「リニアモーター」という名称自体も、後述のように技術開発問題の本質を表すものとは言えず、それを言うなら「超電導型磁気浮上鉄道(MAGLEV)」と呼ぶ方が適切である。また、その開発を議論する委員会は別に組織されていた。20世紀の末期、この中央新幹線の国土計画的、技術的検討を進める東海旅客鉄道株式会社(以下、「JR東海」)の内部では、この構想を「バイパス新幹線」と呼んでいたほどである。

バブル経済期ほどではないにせよ、ほとんど満席状態が続く東海道新幹線には、当時、次の4つの限界があることが指摘され、その克服方法を探るのが、私どもをはじめ我が国の鉄道網の将来像を考える関係筋の課題であった。

① 輸送容量の限界

東海道新幹線は2000年には397億人キロの輸送実績を挙げている。座席定員確保のため食堂車やビュッフェ車を廃し、全16両を座席車とした列車の本数は、最頻時で13本/hとなり、これはもう線路容量の限界に達していた。折から若干の航空路線へのシフトも見られたが、首都圏空港の容量制約も深刻なものがあつた、経済の低迷による旅客需要増加の伸び率逡減は救いにこそなれ、先行きは楽観できない情勢であつた。

② 東海大地震被災復旧対策への対応

今日では、南海トラフ性地震の一環として論じられているが、当時最も直近に警戒を要する大地震は「東海大地震」とされていた。東海道新幹線はまさにこの地震域の中を通過している。もちろん、「ユレダス」など当時最先端の地震予知体制と緊急列車停止システムが整備されており、地震時、列車は緊急停止ないしは減速が可能であり、列車運行自体に大した被害は生じない見込みであるが、線路施設には大きな被害が生じる可能性がある。その復旧には相当の日数が掛かるものと考えられ、この間、列車運行は休止せざるを得ない。

東海道ベルト地帯の1日59万人の移動のうち23万人が東海道新幹線を利用している。この大

動脈が数日ならばともかく、長きにわたって遮断される事態は、我が国の経済や人々の暮らしに重大な被害を生じさせることとなろう。

③ 施設老朽化への抜本対策の必要性

東海道新幹線は1964年の開業以来半世紀余り、ほとんど休むことなく走り続けてきている。50年という年月だけではない。上に述べたような運行頻度は、当初の設計荷重には無かった条件であり、実質的には100年分にも達する列車荷重が線路上を走行したことになる。当然、橋梁や高架構造物を始め諸施設は、予定外の老朽化が起きている。

もちろん、これまでに必要に応じて施設・設備の更新はなされており、開業当初の構造物は、もはや何もない、とも言われている。しかし、これまでに行われてきた施設・設備の更新は、いわば「長寿化工事」であり、そろそろ2回目の、あるいは抜本的な施設更新を検討しなければならない時期を迎えている。これまでの修復工事は、列車を走らせながら、1、2日の運休を取り付けた工事であった。本格的な施設更新を行うには数週間から数か月の運休が避けられ

ない。それは、上で述べたように、この国土幹線で許容されるものではない。近い将来に、バイパス路線ができるのであれば、それまでは「長寿化工事」で切り抜けることが可能であろう。

④ サービスの不十分な沿線地域への対応

上述のように輸送容量の限界に挑戦していることもあって、現在の東海道新幹線の運行計画は、そのほとんど（13本中10本）を中間駅に停車しない「のぞみ」とする偏った方式になっている。この影響で、駅が在りながら新幹線のサービスを十全に享受できていないのが、小田原から三河安城の間と岐阜羽島、米原の各駅である。また、神奈川・静岡両県下の新駅設置の要望も今のところそ上に載せることすらできない状況である。

バイパス新幹線ができれば、直行型の運行は、この新線が主力を担うことになるから、静岡、浜松、豊橋、米原などの主要中間駅に停車、東京・名古屋・大阪に速達できる「ひかり」型の運行を増設することができる。これによって、沿線地域がこれまで被ってきた不利益を克服す

図1 リニア中央新幹線ルート概念図



（出典）リニア中央新幹線建設促進期成同盟ホームページより

ることができる。また、空港の下に新駅を設置したり、北陸新幹線を乗り入れさせるなどの、沿線の地域づくりと結びついた、いわゆるフレキシブルな路線改良策を検討することもできるようになるのではないか。

すなわち、中央新幹線は東京と名古屋、大阪を高速で直結する大輸送容量の国土幹線級路線として、国土計画的使命を持たされている東海道新幹線の機能を、長期にわたって持続的に維持するための補強システムとして構想された。したがって、当初計画から、超電導磁気浮上式リニアモーター列車を採用し、時速500kmを超える速度で運用することが前提とされていたわけではない（図1）。

しかし、この中央新幹線計画が着想された頃（1990年前後）には、新幹線の最高速度は270km/h程度が限界と認識されており、それ以上の高速列車をいわゆる粘着抵抗による車輪走行で走らせることは無理だという認識が一般的であった。したがって、1964年の東海道新幹線開業に先立って、日本国有鉄道（以下、「国鉄」）と鉄道技術研究所では、次期高速鉄道として時速500kmを目標に、磁気浮上式リニアモーターカー（以下、「MAGREV」）の開発研究が開始されている（1962）。世界の超高速鉄道技術の開発競争の中、1970年には我が国は超電導磁気浮上方式を採用することとなり、宮崎の日豊線に並行した実験線が建設され、無人走行ではあったが、500km/hへの挑戦が開始された（1977）。1995年には、有人走行で411km/hを達成している。このプロジェクトは国鉄の分割民営化（1987）にともない財団法人鉄道総合技術研究所（現在は公益財団法人）とJR東海に引き継がれ、国は運輸省（現、国土交通省）に「超電導磁気浮上式鉄道検討委員会」を設置、1989年、実用型MAGREVの走行実験を行うために、山梨の中央新幹線計画ルート上に新実験線の建設を決定した。1996年には「超電導磁気浮上式鉄道山梨実験センター」が発足している。

このように、中央新幹線沿線学会が議が発足した時期には、MAGREVの実用開発と実験は緒に

就いたばかりであったが、車両開発と走行実験は順調に進み、1997年から翌年にかけて『MLX01』型列車が、451km/h、531km/h、552km/hと相次いで鉄道の世界最高速度記録を更新、高速すれ違い試験など走行実験を重ね、ついに2000年3月には、運輸省「磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」が「実用化に向けた技術上のめどが立った」との表明をすところとなった。こうして、中央新幹線はこの超電導磁気浮上式鉄道MAGREVの採用が決まった。従来、世上ではこの鉄道形式を「リニアモーターカー」と通称することが多かったので、中央新幹線も「リニア中央新幹線」と、在来型の新幹線（変な言い方だが）と区別して呼ぶことになった。

元来、時速500kmで走ることが、この中央新幹線整備の目的ではなかったとはいえ、航空機の速度に並ぶ高速を陸上で達成することは、その沿線地域に経済的・社会的な巨大な影響を与えずにはおかない。とくに両端と名古屋で東海道新幹線と接続・連携しつつ東京・大阪間を1時間で結ぶことは我が国中心部地域の一層の一体化をもたらすであろう。そして、東海道・リニア中央新幹線複合体は、その必要不可欠のインフラとなるのである。

また、この「超電導磁気浮上」技術は極めて最先端に位置づけられるものであって、その波及効果は、鉄道開業後、世界的に広がることが期待される。したがって、沿線地域、とくに総合車両基地などの立地する地域は、その点を考慮に入れた地

図2 リニア中央新幹線



（提供）東海旅客鉄道株式会社

域づくりが望まれるところである（図2）。

2. 中間駅の地元地域と沿線の地域づくり、そして県土計画

上に述べたように、国土幹線級インフラとしての中央新幹線は、山梨・長野・岐阜・三重の各県土については、ただ線路を経過させることが必要なだけである。いわゆる中間駅と呼ばれる駅も、速達性確保の観点からは邪魔なだけだ。しかし、線路が敷かれる地元地域にとっては、ただ通過されるだけではつまらない。せっかく線路用地の取得に協力し、地域社会の分断や、少ないとはいえ生活環境の劣化を甘受するのであれば、地域の人々も新幹線を利用でき、人口減少で停滞に悩む沿線地域社会に、できるだけ地域振興効果をもたらすようにすべきであろう。このような観点から、沿線各県は当初から、新幹線の整備に協力する見返りとして、中間駅の設置を要求してきた。その結果として、リニア中央新幹線整備計画は、その当初から路線の通る各県に1つの中間駅を設置することになっている（図3）。

しかし、駅を設置すれば直ちに沿線地域に地域振興効果が生じるものではない。列車が^と停まらなければ意味はないことは当然だが、乗降客があって初めて、その乗降客を通じて沿線地域社会に影響が及ぶ、という原理は改めておさえておく必要がある。この「乗降客」には、駅の地元地域の住民や企業がリニアを使って首都圏や外の地域に出

かけるものと、地域の外の人々や企業の従業員が当該地域を訪ねて来る来訪者の2つがある。前者はその駅を使う範囲という意味で、後者は来訪者の訪問先の広がりという意味で、駅勢圏の大きさが乗降客数の多寡を左右する。もっとも、前者と後者では駅勢圏の形成のされ方が違っており、前者は駅が立地する地域の既存の地域社会構造と交流の実態による制約が大きく、中間駅の場合、周辺地域の人口もさほど多くないので、一般に乗降客に与える影響力は限られている。これに対し、後者の場合は、新幹線新駅に接続する在来線鉄道網や高速道路網（「2次交通体系」と呼ぶことがある）のあり方いかんによって、大きく乗降客の創出を見込むことができる。とくに、2次交通体系によってカバーできる圏域の中に、魅力的な観光地や大規模な産業地帯が在る場合には、その効果は大きい。ここに、新幹線新駅を県土交通体系のなかにしっかりと位置づけて、効果的な広域交通結節拠点とすることの意義が存する。

とはいうものの、中間駅は東京・名古屋・大阪を最短時間で結ぶ路線の上に配置されるわけだから、県土交通網計画の観点から最適な位置に立地できるわけではない。県土への位置づけや地理条件、県都や主要大都市との位置関係は選択が許されるものではなく、駅立地上の既与条件、いわば「素質」ということになる。在来鉄道網、高速道路網との関係の可能性も似たようなものではあるが、これは一定のインフラ投資を行うことによって、条件を改善し、主要拠点へのアクセス時間の短縮を図ることが可能である。すなわち、新幹線新駅の設置は、県土整備計画の中に適切かつ明確な位置づけを確立することが肝要である。

また、新幹線駅と在来交通体系との結節拠点施設の整備と、それを中心とする新駅周辺整備のあり方は、駅勢圏の効率の拡大のみならず、駅周辺地区の地域振興にもおおきな効果をもたらす。上記の県土交通体系インフラへの追加投資とともに、周辺道路整備や土地区画整理などの基盤整備事業を計画的に推進することが望ましい。もっとも、こういった新駅周辺地区の整備事業は、その事業

図3 リニア中央新幹線ルートイメージ



（提供）参考文献②より

規模が大きくなるほど、新規に生まれる商業集積が、隣接する都市の既存商業集積にプラス・マイナスを問わず大きな影響を及ぼすことが考えられる。県土計画のみならず、地元市町村の総合計画や都市計画の上で、慎重な議論を踏まえた適切な計画に則った事業推進が必要である。

ただ、もともと幹線鉄道網計画に従って既与条件として与えられる新駅立地であるから、上のような努力にもかかわらず、新駅設置と駅周辺地区の整備計画は全県的に支持されるとは限らない。新駅設置効果は必ずしも全県土に及ぶものではないから、「全県を挙げて駅誘致」とはならないのが通例である。それだけに、新駅周辺整備事業を県事業として進めることには限界が生じる。100%県費負担の事業としては、駅設置効果を全県土に及ぼすための在来線鉄道路線の整備や線路改良と優等列車運行計画、高速道路網（地域高規格級）や主要地方道の整備などのインフラ整備ぐらいが関の山ではないか。

いわゆる駅周辺地区整備に関しては、地元市町村（1つとは限らない）が積極的な整備構想を持ち、開発事業の推進に意欲的な姿勢を示すことが不可欠である。もちろん、このような大事業は市町村の単独（単費）事業で達成されるべくもないが、地元の前向きな姿勢が無くては、県費や国費の補助が付くことが無いのも現実である。また、最近ではPFI事業など、民間資金・活力導入の途も開かれつつあるが、これととも、地元地域の積極

的姿勢があってはじめて動き出すものと考えられるべきであろう。もっとも地元地域の広がりにはケースに応じて多様であり、複数の市町村にまたがることも多い。実際、こういった開発効果の波及範囲は行政区域とは無縁である。それゆえ、地元市町村の連携や連帯を引き出していくことこそ、県行政の役割と考えるべきであろう。

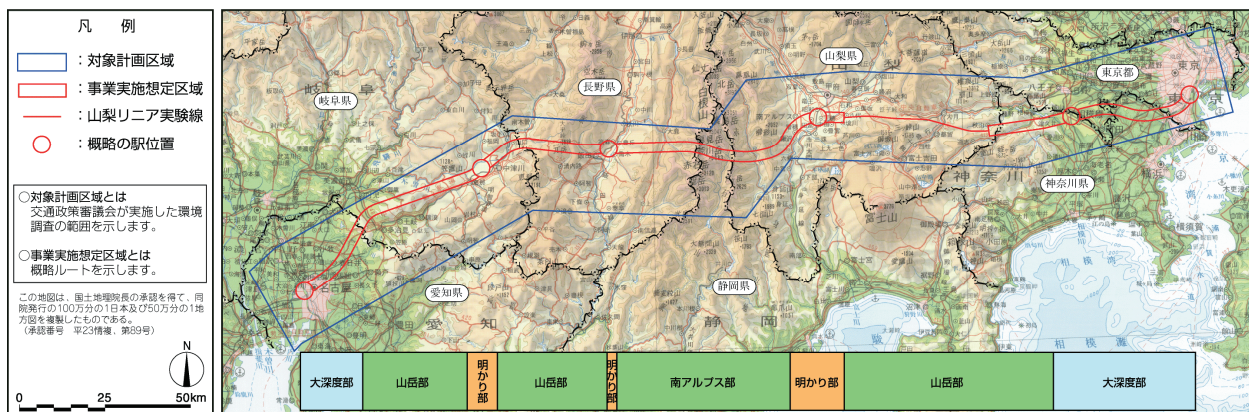
3. 沿線地域の地域づくりと中間駅立地点、各論

(1) ターミナル駅と中間駅

ところで、新駅周辺地域整備を中心とする沿線地域開発の適切なあり方は、先に述べた当該駅の県土計画上の位置づけのほか、その駅の路線計画上の位置づけによっても大きく異なってくる。今回の東京（品川）－名古屋先行開業区間においても、品川と名古屋が、いわゆるターミナル（終点駅：多くの既存交通路線につながる）として、ほかの中間駅とは比較にならない大きな地域開発効果を及ぼすことは間違いないが、中間駅の中でも神奈川新駅（相模原）は他の3駅とは別格と考えるべきである（図4）。

東海道新幹線の場合、「新横浜」は現在、列車によっては「東京」よりも乗降客が多いといわれるほど大きな位置づけを得ている。新横浜駅は西に偏重した首都圏の西部に位置し、JR、民鉄を含め在来線鉄道網の大きな結節拠点となっている。朝、西方（名古屋・関西など）に向かうことの多いビジネス客のうち、首都圏西半に住む人々にとっ

図4 対象計画区域および事業実施想定区域



(出典) 資料③より

ては、「東京」に戻るよりも、「新横浜」に向かう方が、自宅を出る時刻は随分遅くできる。座席指定が普通になった今日、始発駅から乗車するメリットは何もない。こういった状況を踏まえて、「のぞみ」は全列車、新横浜に停まるようになった。これとともに新横浜駅周辺は大都市の新しい副都心地区が形成された。このような現象を、私たち交通計画家は「新横浜効果」と呼んでいる。

(2)「相模原」新駅(神奈川県)の場合

神奈川県新駅「相模原」は、この「新横浜効果」によって中間駅ではなくターミナルになると考えるべきであろう。「相模原」新駅はJR在来線の横浜線と相模線、それに京王電鉄相模原線が交差する橋本駅の近傍に設置されると思われる。この横浜線は八王子と横浜市街地を結んで、東海道新幹線新横浜駅ともつながっており、小田急線、東急田園都市線、同東横線との連絡もあって、今や首都圏西部の大集客幹線となっている。これらの沿線には、東京都・神奈川県両都県にわたって、多摩ニュータウンや川崎市・横浜市のベッドタウンがぶら下がっているのであって、この新駅はまさに首都圏の西の玄関になりうる位置づけになっている。田園都市線と横浜線の乗り継ぎ改良や、横浜線の輸送容量増強対策は必要であるが、「相模原」新駅はJR在来線・私鉄の各駅と一体となって、一大拠点ターミナルを形成し、この周辺地区に首都圏西部の副都心市街地をもたらすことは、ほぼ間違いないのである。これは、とてもほかの中間駅と同列に論じられる新駅ではない。

これと似た現象は、計画中(立地点および整備計画未策定)の「奈良」駅についても考えられる。新駅の立地位置、歴史的に発達した私鉄とJR在来線の路線網の再編整備のいかんによっては、関西国際空港へのアクセス機能も含めて、「奈良」新駅も近畿都市圏の東の玄関口を形成することは不可能ではない。しかし、近畿都市圏のポテンシャルは、首都圏のそれとは比べものにならないし、アクセス交通網への追加投資も相当大きなものになることが予想される。それに、一般中間駅と考

えられる三重県新駅と並んで、リニア新幹線の延伸路線計画も、ましてや駅立地位置も、いまだ決まっていないのであるから、これらについて論ずることは、今は避けるべきであろう。

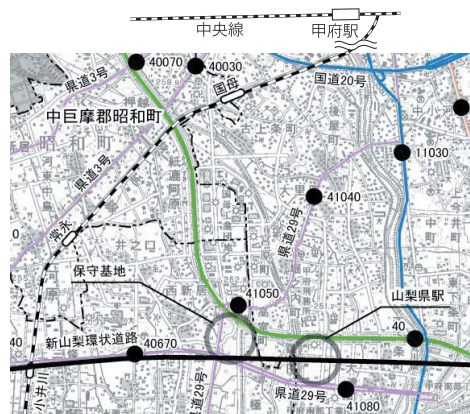
(3)「甲府」新駅(山梨県)の場合

何度も言うが、中間駅を沿線地域振興に結びつける秘訣は、在来線鉄道網と地域高規格道路網とに密接に結びつけることだと、私は思う。その意味で、山梨(甲府)・長野(飯田)・岐阜(東濃)各県の中間駅のうち、「甲府」と「飯田」は駅立地点に恵まれなかった。

「甲府」新駅は、せっかく県都に近く位置しながら、JR在来線の幹線である中央本線からは遠く南に外れた甲府市域の外であり、その甲府駅に結ぶ身延線の駅からも随分離れて立地している。甲府南ICには近いが、高規格道路網が県都をはじめ主要な都市に密接に連絡できる体勢は整っていない(図5)。過日、現甲府駅前の商店街でヒアリングしたところでは、この新駅と現甲府駅を結ぶバスサービスをいかに整備するか、に議論が集中していた。

彼らは往時、リニア中央新幹線をこの現甲府駅近傍に持ってくることに反対したのだという。それは伝統的な既成駅前市街地を破壊するおそれがある、というのである。甲府(舞鶴城)は江戸時代以来、江戸の奥座敷として栄えてきた。首都から見て甲府の奥(西)の地域に配慮は及ばない。

図5 甲府駅の立地点



東海旅客鉄道株式会社より提供図面に筆者加筆

関心はないのである。逆に、江戸・東京に向かっては最大限の意を払い、アクセス路の確保に努めてきた（江戸・東京側から配慮してくれた）。甲州街道の整備や、中央本線の敷設、中央高速道路の整備がそれである。それによって、甲州商人と甲州人は国家中央に重きをなしてきたのである。

それが、リニア中央新幹線問題では仇になったと見ることができる。県下に実験線の整備がなされ、実験走行が始まっているのに、「あれは東京と西日本を結ぶものであって、甲府には関係がない。わざわざ乗りに行っても、東京への所要時間は中央本線で行く場合と有意な差はない。むしろ、在来線の特急の増発とスピードアップをJRには期待したい」ということであった。そこには、リニアと中央本（東）線の、同じJRとはいっても経営体（会社）の違い（「東海」と「東日本」）が影響したかもしれない。

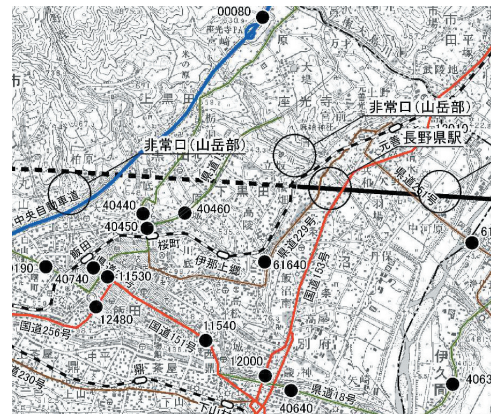
今になって、甲府の人々は、リニア中央新幹線が名古屋や西日本から甲府観光の客を運んで来る効果に気が付いた。そして、新駅と既成駅前市街地との連絡を心配する。意外に、新駅前に出現するかもしれない新しい市街地集積には心配していないようだ。それだけ、新駅周辺と現駅前とはポテンシャルが違うということであろう。また、全国から集まる「武田信玄」ファンの観光客の関心は、甲斐の国全般に及ぶから、「甲府宰相」ファンの多い首都圏の人々ほどには甲府の街にこだわらないのかもしれない。そうであれば「リニア中央新幹線は甲府には関係ない」とした甲府の街の人々の判断は、案外、当を得ているのかもしれない。

（４）「飯田」新駅（長野県）の場合

その点、長野県は当初、リニア中央新幹線のルートとして諏訪盆地・松本平を経過することを求めていたこともあって、それに反して決定された「飯田」の新駅は、あらかじめ全県的視点が放棄されており、南信濃、伊那谷を勢力圏とする駅と見なされている。その中心都市、飯田市内に位置し、在来線（飯田線）の中央駅である飯田駅を含む既成都市市街地の縁端部にあって、都心との連

絡は、いわゆる都市計画的施策を推進することでのかなりの改善ができるものと思われる。もちろん、伊那谷全域に広がる広域的アクセスを確保するためには、中央自動車道や国道153号などの道路網とJR飯田線との関係確保が肝要である（図6）。

図6 飯田駅の立地点



（提供）東海旅客鉄道株式会社

実は当初、リニア中央新幹線のルートは飯田線の元善光寺駅近傍で同線と交差することが企図された節がある。しかし、同地点に隣接して史跡公園（風致地区）が指定されることになったため、現地点に決定されたものようだ。したがって、広域からの鉄道によるアクセスは、現飯田駅を経由しなければならないこととなり、それだけに一層、現・新両飯田駅の連絡を装置的に密接なものとする必要が生じている。逆に、高規格な道路網からのアクセスは、新駅が市街地の縁端部に出たことによって、国道153号バイパスとの連絡が取りやすくなった。あとは北方、伊那谷上流地域からの道路整備が課題であろう。

現・新両駅間の連絡改良については、両駅間は5 kmほど距離があり、高低差もかなり大きいので、徒歩による連絡に期待するのは無理である。やはり、シャトルバスのような短距離高頻度の公共交通サービスを導入する必要がある。幸いこの両駅間には古い街道（現 国道229号）に面した商店街の痕跡が残っており、御多分に漏れず昨今疲弊が激しいが、周囲には歴史的建造物もみられる。改めてこの沿道に歴史的町並み整備による町おこしを構想

し、併せて歩道整備とバス専用レーンの導入を図り、新世代バスシステム・BRT（あるいはLRT）を走らせて、新しい市街地形成の軸を作ることに成功すれば、沈滞した街道沿いのにぎわう通りの、ひいては飯田市の再活性化にも役立つかもしれない。このような都市計画的施策を体系的に展開することによって、リニア中央新幹線の新駅設置を、南信濃広域圏の中心、飯田市の都市づくりの文字通り「起死回生の策」としていくことができるのではないか。

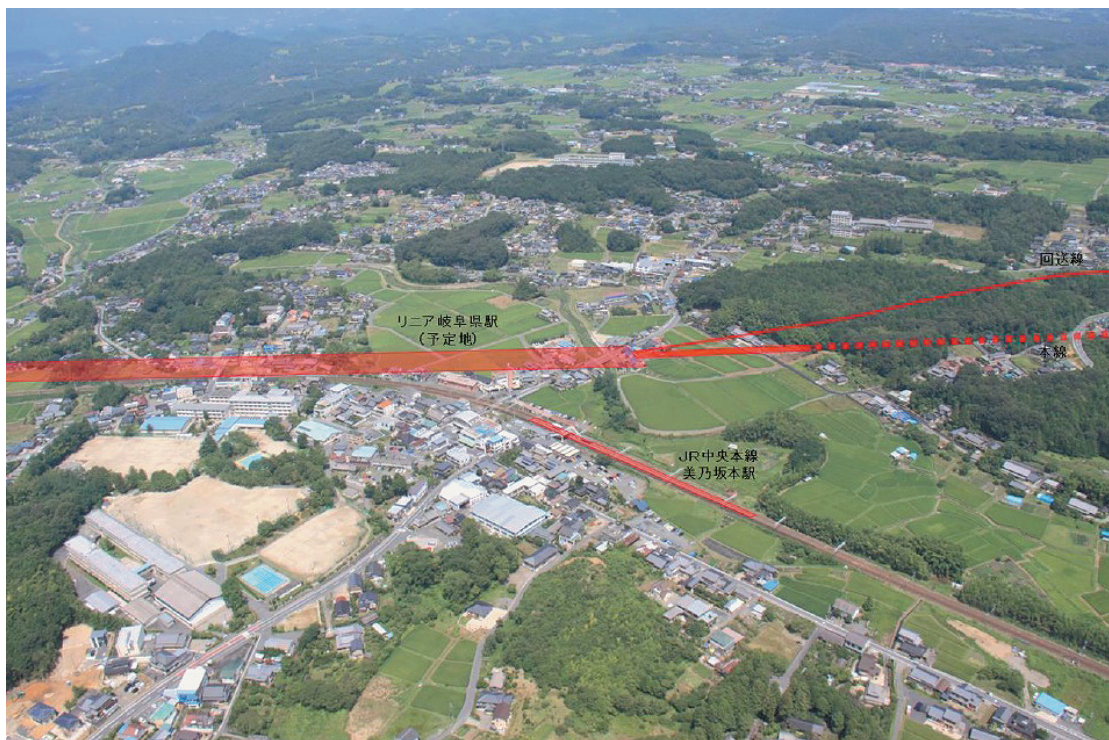
（５）「リニア岐阜県駅」の場合

以上述べてきたように、中間駅とその周辺地域整備のあり方は、その地域の特性と駅立地点の位置づけによって、それぞれ独自に個性的な計画が立案されるべきである。また、何度も言うように線路計画は地形条件を勘案しつつ最短経路を求めて策定されるので、駅位置が理想的な立地条件に恵まれることは、実はまれである。すなわち駅周辺地区の地域計画に一般的な正解、ましてや理想解はないというべきである。そのなかでは、岐阜

県東美濃（「東濃」と呼んでいる）地方の中津川市に立地が決まった岐阜県新駅は、岐阜全県土の中心的地域ではないが、東濃地方と飛騨南部というかなり広い地域を勢力圏に納めて、県土の東の玄関口になりうる、そしてJRの幹線である中央西線の在来線駅にも至近距離にある、比較的条件に恵まれた新駅ということが出来る（図7）。

新駅は、東濃地方の中津川市域内、中央西線「美乃坂本」駅の北百数十mの地点に計画された。中津川市内ではあるが、西に隣接する恵那市との市境に近く、中央線の駅としても「恵那」と「中津川」に挟まれている。また、歴史的にはこの両市からなる地域は「恵那郡」と称されており、中津川市は「恵北」、恵那市は「恵南」と呼ばれている。こんな事情で新駅名の命名は極めて難しい。伝統的かつ有名な地名は「恵那」である。しかし、隣の市の名を付けるのは駅の所在する中津川市民の感情が許さないであろう。私は、駅頭に立てば眼前に眺めることができ、この地域の人々がこよなく愛する秀峰の名にあやかっ、「恵那山」とするのがよいと思っているのだが。いずれにして

図7 リニア岐阜県駅予定地の周辺



(出典) 参考文献◎より

も、新駅名称が円滑に決まるか否かは、リニア新駅が開業するまでの十余年にわたる事業展開のプロセスが、いかに地元両市民の共感を得つつ進められるかどうかにかかっているであろう。

したがって、問題は駅名よりも、県の東の玄関として、広域な地域の交通結節拠点にふさわしい新駅（在来駅との複合体として）とその周辺地域の整備計画をいかに策定するかということであろう。幸いにして、私はこの新駅立地点選定や新駅周辺地域整備構想の立案にも、親しく付き合ってきた立場にあるので、以下には、この「リニア岐阜県駅」の県土計画における位置づけと、その駅周辺地域の地域づくり、インフラ整備の構想について、やや詳しく述べることにしたい。

4. 岐阜県の県土づくりにおけるリニア活用戦略

(1) 二正面作戦が避けられない岐阜県

まず、県土づくりにリニア中央新幹線を活用することを考えるにあたって、岐阜県の場合、大切なのは影響を与える駅が2つあることである。上にも述べたように、「岐阜県駅」は当然に岐阜県土に大きな影響をもたらす。しかし、一大ターミナルである「名古屋」も岐阜県土、とくに西濃地域と県都岐阜の都市圏にとっては最寄りの駅になる。しかも、「名古屋」に停車する列車本数は圧倒的に多い。全県土的視点でいえば、リニア新設の効果は「岐阜県駅」よりも「名古屋」の方が大きいといえよう。東濃に属していても多治見市などは、「名古屋」を利用すると言っている(図8)。

すなわち、岐阜県としてはリニア中央新幹線に対する姿勢としては、東濃正面と名古屋正面の二正面作戦で挑んでいく必要がある。もちろん「名古屋」駅は既存の名古屋駅に併設され、現在でも岐阜県南部は名古屋駅勢力圏に含まれていると見なせるから、名古屋正面に関しては、東濃正面のように新たに対策を打たねばならないことは、あまり多くはない。東海道線の列車本数増強と名古屋都市高速道路網の名古屋駅・岐阜地域間の接近性の改良ぐらいであろうか。前者は、東海道線穂積駅に樽見鉄道線を直結することができれば西濃

図8 岐阜県に二正面作戦を強いる「東京からの等時間圏」



(出典) 参考文献⑧の図に筆者加筆

地域の名古屋への連絡が大幅に改善されることも付け加えておきたい。また、後者に関しては、リニア名古屋駅サイドの整備方針論で、盛んに都市高速による豊田方面との接近性改良が議論されているが、岐阜方面からのそれも重要な課題であり、この点は、岐阜県側からの問題提起がもっとなされてしかるべきではないかと考えている。

一方、東濃正面の方は全く新駅の設置であるから、新たに「岐阜県駅」の勢力圏を構築する姿勢で当該地域の地域づくりに取り組む必要がある。

(2) 鉄道網と道路網で駅勢力圏を形成

地域づくりにおいて勢力圏を形作るものは地形と風土、歴史や文化などがあるが、今日では鉄道網、道路網などの交通網とその結節拠点の効果が大きい。というのも、交通網は新設もしくは改良ができるからである。とくにJR在来線と高速道路(地域高規格道路を含む)の影響は大きい。また、この東濃地域の場合、東濃5市と呼ばれる地域のうち、名古屋に近い多治見市を除く地域は、いわば本来的な勢力圏に属する。そして、中津川・恵那両市からなる旧「恵那郡」地域は、歴史的、地形的に当然、新駅の地元地域である。

交通網整備による駅勢力圏拡張にあたって大事なものは、恵北(裏木曾とも呼ぶ)地域に隣接する、

古来の名湯「下呂温泉」（下呂市）である。「飛騨」はなかなか難しい地域で、高山を中心とする北部は分水嶺の向こう（日本海側）であるのに対し、下呂市をはじめとする南部は伊勢湾にそそぐ飛騨川（木曾川の大支流）の流域である。この地域を新駅に結び付けることは、首都圏からの来訪客を誘致するうえで決定的意味がある。岐阜県では構想のみで休眠していたきらいのある「濃飛横断自動車道」（飛騨金山を通過して東海北陸道の郡上と中央道の中津川を結ぶ）の整備計画に着手することにした。木曾川南岸と新駅近傍の中央道ジャンクションまでは、既に計画決定がなされている。

次に、多治見から各務原までJR太多線に沿って並ぶ中濃地域は、太多線にこの新駅と県都の岐阜駅を結ぶ「県都連絡快速列車」を走らせることで、勢力圏に取り込みたい。この地域は、「東海環状自動車道」も走っているから、「中央自動車道」や「東海北陸自動車道」につながって、飛騨北部をも新駅に結び付ける効果を発揮させる重要な回廊地区でもある（図9）。

ただし、勢力圏は、必ずしも岐阜県内に限られるわけではない。旧中山道（木曾路）の馬籠宿は中津川市域にあるが、それに続く妻籠宿は長野県である。木曾路は深く長野県に入り込んでおり、JR中央線と国道19号を活用して、新駅の勢力圏

に取り込むべきであろう。

逆に、恵南地域に隣接するのは愛知県の豊田市である。先にも少し触れたが、トヨタ自動車株式会社を中心とする西三河の産業地帯とわが国の国土幹線（具体的には名古屋駅）を密接に結びつけることは意外に難しい問題である。発達した名古屋都市圏の高速道路網のICと名古屋駅の間には名古屋の市街地が横たわっており、とくに自動車でのアクセスは意外に時間がかかる。現況でも、豊田地域から東京に向うビジネス旅客の多くは、高速道路で岐阜羽島まで走り、東海道新幹線の「こだま」や「ひかり」に乗り、次の名古屋で「のぞみ」に乗り継ぐ方法を取っているといわれる（これを、我々は「岐阜羽島現象」と呼んでいる）。今、リニア中央新幹線の「岐阜県駅」と豊田産業地帯の間を結んでいる主要地方道を改良できれば（現況は、とくに愛知県側の道路線形が悪い）、この新駅に「岐阜羽島現象」による乗客を誘致することができるかもしれない。

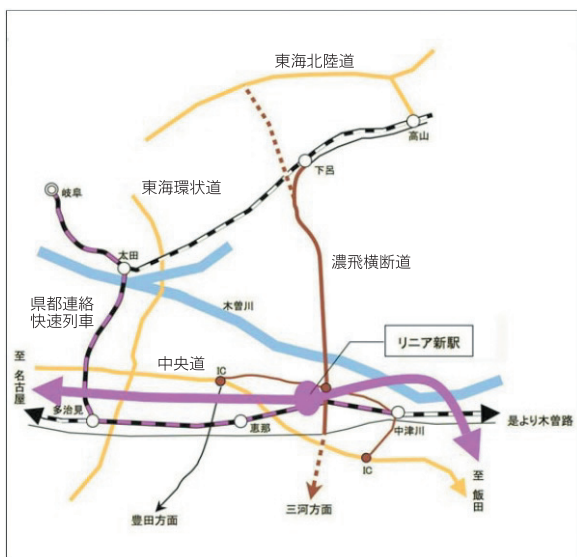
このように、新駅の勢力圏は県境にこだわることなく、有利な条件を最大限に活かすよう、高速道路や国道、主要地方道を取り込んだ道路網の改良を持続的に検討していくことが求められる。

（3）「裏木曾」の地の利を活かす

東濃地方の中津川から北へ、木曾川の支流の付知川に沿って廻り、舞台峠を越えて飛騨の金山、下呂温泉に至る街道を古くは「裏木曾街道」と呼んだ。そのいわれは知らない。この一帯が、リニア中央新幹線の岐阜県の駅ができることで、注目を浴びることになった。地元の地域づくりの側からすれば、これを最大限利用したいところである。首都圏をはじめとする都会に生活する人々にとって、「青い山脈」と「清流の国」に象徴されるこの里山地域が、わずか1時間足らずで来訪可能となることの意義は大きい。

東京からノンストップなら半時間ちょっと、中央アルプスのトンネルを出て、あっという間に清流木曾川を二度渡って、この「岐阜県駅」に列車が滑り込むと、駅頭の遠景には恵那山、後ろには

図9 岐阜県駅を結節拠点とする広域交通体系



（出典）参考文献④より筆者作成

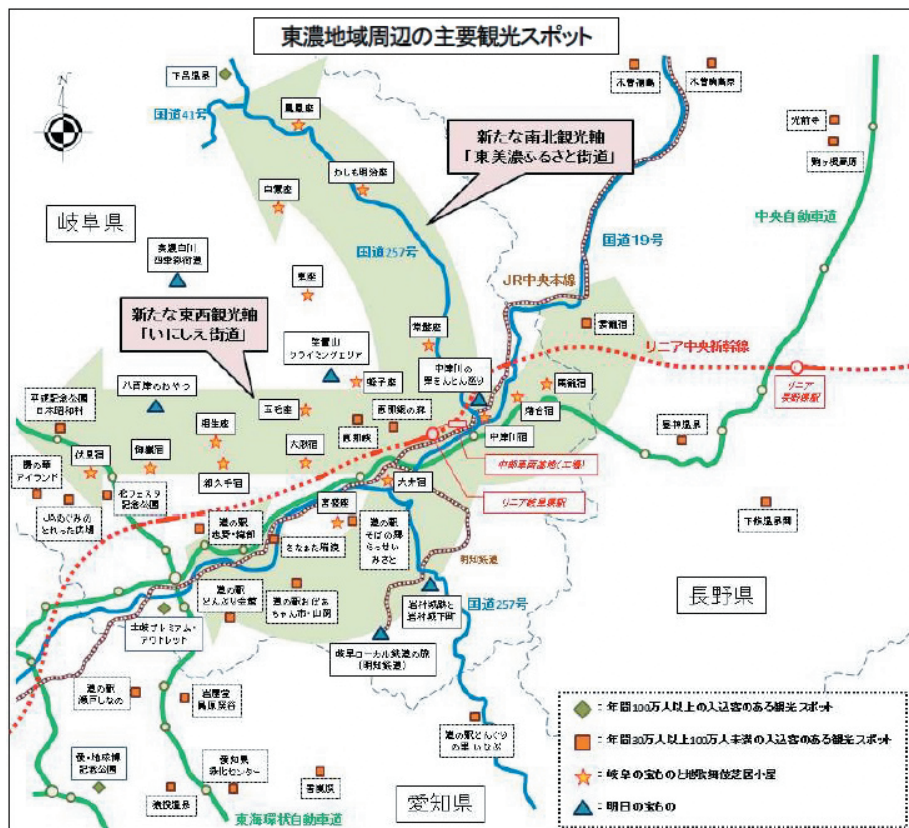
笠置山の秀峰が望まれ、駅の周辺は里山の景色が広がり、眼下には小川が流れる。都会の生活には期待できない「癒やし」と「和み」の雰囲気が即座に楽しめる。駅前から車（バス、レンタカー）を利用すれば、半時間で上述の裏木曾街道に達することができる。この地域は里山の雰囲気だけでなく、「木曾五木」の美林地帯であり付知川の溪流を楽しむことができる。そして、さらに半時間車を進めれば、万葉の名湯（林羅山名付けるところの「日本三名泉」の一）下呂温泉に至る。すなわち、東京を出発して2時間弱で名湯に浸かることができるのである。

この地域の魅力は、天然の情景ばかりではない。何世紀にもわたる歴史に培われた史跡と文化の精華を鑑賞することができる。この新駅自体が、ほとんど旧中山道上に位置するのであるが、その街道跡をたどれば文化・文学の薫りが高い。上述のように、有名な宿場、馬籠・妻籠に始まる木曾路にも至近距離にあり、それは島崎藤村の「夜明け

前」に代表される文学散歩の地でもある。時代をさかのぼれば、木曾川右岸の苗木城址をはじめ中世の遠山一族の故地に事欠かない。先に触れた付知川の支流の溪谷一帯は、江戸の振袖大火復興の資材としての材木調達の集落遺跡が今に残っている。また、今は恵那市に併合された岩村は、江戸は湯島聖堂、昌平黌の塾頭、佐藤一斎を輩出したということで、各戸に儒教の教えの短歌（一斎作）の短冊を今も掲げる珍しい伝統的建造物群の町である（図10）。

これらの観光拠点は、いずれもスケールとしては小ぶりのものが多く、いわゆる奇観絶景ではない。しかし、それらが一帯の自然と情景とに融合して、いわば地域の人々の暮らしの中に溶け込んでいるところがこの地域の特徴である。この特徴は観光客の誘致のみならず、高齢化した成熟社会の今日、新しい交流人口の創出にも大きな力を発揮するのではないか。「新しい国土のグランドデザイン」では「二地域居住」の概念が提唱されて

図10 リニア岐阜県駅で交差する「東美濃ふるさと街道」と「いにしえ街道」



(出典) 参考文献◎より

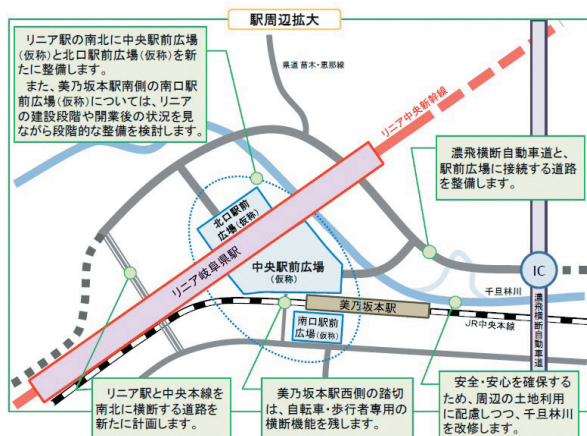
いる。老後の人生を、あるいは都会の生活に疲れた週末や長期休暇を、自然豊かで和やかな地方地域で過ごしたいという人々が増えているという。彼ら彼女らは、「土に親しみたい」と感じているようだ。現住所の近傍に家庭菜園を求めることが多いが、都会ではその需給関係も逼迫気味という。リニア中央新幹線の開業を機に、「別荘つき市民農園（ロシアの例に倣って「ダーチャ」とでも呼ぼうか）」を、この裏木曾地域に用意するのはいかがであろうか。地元農協の主体的な取り組みが必須である。土に慣れない農業希望者のために、農機具を貸し、農事指導を行い、不在時の営農管理をする。そしてそれを産業化することが肝要である。都会人はその顧客として、週末を土に親しみ、地方の人々との交流を楽しむ。この地域なら、労働に疲れたあとの温泉を楽しむことができる。農作業が嫌な家族は、上述のように歴史や文化の鑑賞散策の題材に事欠かない。

いかがであろうか。リニア中央新幹線を活用した地域づくり戦略は、この地域で、このように夢を広げることが可能である。

5. リニア岐阜県駅の交通結節拠点構想と駅周辺地区の整備

上にも述べたように、リニア岐阜県駅は東濃地域（多治見を除く）と下呂方面（飛騨南部）、そして長野県木曾路方面を当然の駅勢圏とし、その

図11 岐阜県駅の複合駅と交通結節拠点構想



(出典) 参考文献⑩より

交通結節拠点の機能を果たさなければならない。さらに、できれば県都岐阜市までの中濃圏域と奥美濃および飛騨全域、そして愛知県の豊田方面にも、影響力を行使できる県土の「東の玄関」になりたい。そのためには、この新駅を次のような条件を備えた複合交通拠点として、県土交通体系の中に位置づける必要がある(図9)。

- ① リニア新駅と中央(在来)線美乃坂本駅を密接に連絡できる統合駅として整備し、中央線、太多線、高山線を経過して直通で岐阜駅に結ぶ県都連絡快速列車を運行する。
- ② 上記の広域勢力圏に広がる高速道路体系につながる「濃飛横断自動車道」を、新駅直近を通るルートで整備し、新駅最寄りにICを設け、駅前広場に緊結するアクセス道路を新設する。
- ③ この駅周辺地区を支える地元市街地は、中津川市と恵那市の既成駅前市街地である。この新駅前と両市街地を結んで東西に走る県道級の道路整備が必要である。既存農道を拡充することも可能であるが、東(中津川)側にはリニア中央新幹線の総合車両基地が計画されており、これと上記の濃飛横断自動車道ICを経過するように整備すべきであろう。
- ④ 新駅と在来線駅を緊結する連絡施設(屋根付き)を整備し、これに合わせて整備する複合駅施設には、岐阜県全域の総合観光案内所、物産販売所、レンタカーや路線バス(急行バス)の案内所と発券窓口などを配置するとともに、交流促進(にぎわい創出)施設の整備を考慮する。
- ⑤ 駅前広場は、恵那山などの景観確保に配慮しつつ、レンタカーやタクシー、定期バス、貸し切り観光バスの乗降場を適切に配置する。駐車場はこれらとアクセス路を分離するとともに、地元コミュニティと広域からの利用者の分離にも配慮して適切な量の施設整備を計画する。

交通結節拠点として駅前広場、連絡施設を含む複合駅施設に具備すべき機能として岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会では、次に列挙する項目が議論されている(図11)。

- ① 新幹線・在来線乗降場
- ② 新幹線と在来線駅の連絡施設
- ③ 路線（急行）バス・観光バス乗降場
- ④ 総合交通・観光案内所（発券所・予約センター）
- ⑤ 県土物産・土産販売所
- ⑥ 休憩所・喫茶店・飲食店
- ⑦ レンタカー案内・契約窓口と配車場（待車プールは別に）
- ⑧ 一般車乗降場（新幹線口、在来線口）
- ⑨ 一定限の（短時間）駐車場
- ⑩ にぎわい創出（交流）施設
- ⑪ ホテル

このうち、⑩の「にぎわい創出（交流）施設」は、来訪（観光等）客対象の集会・催事場のほか、リニア中央新幹線関連施設によって分断の被害を受ける可能性のある地元コミュニティへの代償措置としてのコミュニティ施設を含んでいる。交流施設として両者が兼用できるようであれば、それも結構である。また、⑪の「ホテル」については、必要性、事業成立性について疑義が出されており、結論が出ていない。⑨にいう「一定限」を超えた駐車場と共に、複合駅施設とは切り離し、隣接する民地での民間事業による立地を促した方が良いかもしれない。

連絡施設は、100mを超える新駅と在来駅との

距離を、距離抵抗を最小限に抑えて結ぶ大変重要な意味を持った施設である。現在、在来線の駅は地平駅であり、近傍の踏み切りの廃止が望まれるから、この際、在来駅に自由通路を新設、橋上駅化して、これと連絡施設を直結することが望ましい。さらに、連絡施設には屋根が不可欠であり、先の「にぎわい創出（交流）施設」と一体化して、大部分を屋内に取り込むことが考えられる。乗り換え乗客は、地域総合案内所や地元物産販売所を眺めながら歩くことで距離感の短縮が可能になる。ただ、次に述べるように、この駅前からの景観は絶佳であるから、連絡施設の片側の窓からは「恵那山」の眺望を確保しなければならない。

駅前広場の最重要機能はどこでもアクセス交通の広場である。ここでは、バスやタクシーなどの公共交通車輦と地域住民および広域来訪客の一般車との錯そう排除が肝要である。この一般車の駐車場については、その需要は際限なく増加するおそれがあり、いわゆる駅前交通広場のなかで用意すべきか否かは、議論の分かれるところである。少なくとも、公共空間としての駅前広場内では、地元地域の短時間駐車需要に対処することにとどめ、その余の駐車場は周辺民地で需給状況に併せて供給することにすべきであろう。さらに、この駅前広場は、来訪客が駅に降り立った途端、この

図12 広域交通結節拠点駅の周辺地区整備基本計画

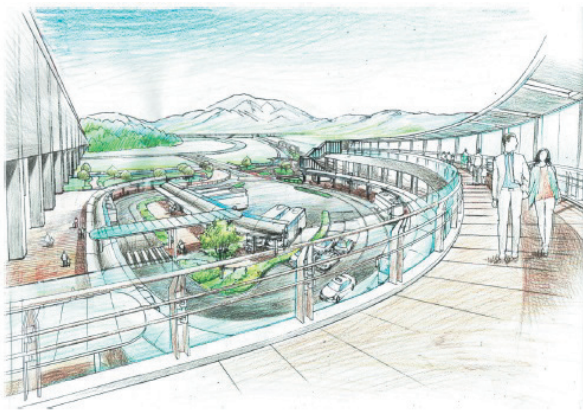


(出典) 参考文献⑨より

地の好きを感じ得るように、景観広場としての機能を最大限に発揮させるべきである。東南東の方向に眺められる「恵那山」の眺望を遮らないような工夫が必要であるし、駅前を流れる小河川、千旦林川を活かした多目的（修景）広場を整備することも面白い。

このような議論を受けて、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会が取りまとめた駅周辺地区整備計画が図12である。また、新駅の中央駅前広場からの眺望は図13のようなものになることが期待される。

図13 複合駅連絡施設からの景観のイメージ



（出典）参考文献◎より

6. 駅周辺整備プロジェクトの推進と課題

このようなリニア岐阜県駅および同駅周辺地区の整備事業の内容と事業形態を決めるには、多くの関係事業者や行政の横断的な連携体制の確立が必要である。岐阜県の場合、県が随分早くから「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を立ち上げ、県土計画としてのリニア中央新幹線の意義を検討してきたが、2011年には全県協議体としての「リニア中央新幹線活用戦略研究会」を発足、都市建築部公共交通課にリニア推進室を新設して、文字通り「戦略」の研究を推進した。2014年には報告書「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」をとりまとめている。ここでは、リニア新駅を、岐阜県の東の玄関口と位置づけるとともに、基盤整備戦略として「濃飛横断自動車道」のルートのリニア新駅近傍に変更して整備促進を図り、あわせて

関連道路整備の基本計画を検討している。これによって、この事業は全県的な同意を得た事業（費用負担の問題は未定であるが）として企画・推進すべき体勢が整った。また駅周辺地区の整備についても、県が「リニア岐阜県駅周辺整備協議会」を組織し、地元自治体とともに基本計画の策定と概略設計を進めることにした（2015；「基本計画」、2016；「概略設計」公表）。5章の記述はおおむねこの成果によっている。

一方、地元の中津川市は2012年には「中津川市リニアのまちづくり策定委員会」を立ち上げ（事務局としてリニア中央新幹線推進局を新設）、2013年に報告書「中津川市リニアのまちづくりビジョン」を公表している。リニア新駅に隣接する恵那市でも2012年、「リニアまちづくり構想市民会議」を組織し、2014年「リニアまちづくり構想」を策定した。これらの委員会などには幾人かの委員が兼務（私もそのうちの一人）しており、基本的な情報と方針に齟齬そごの無いように配慮されている。

リニア新駅開設の影響を最も大きく被るのは地元地域（とくに中津川市）であるが、リニア新駅名の仮称にも見る通り、かなり広範な地域全体にもその影響は波及する。また、影響はより広く大きく及ぼさねばならない。それゆえ、岐阜県が整備計画推進の主導権をとるのは避けられないことであった。しかし、直接的影響を受ける地元住民の詳細な事情を把握している地元自治体が、県の計画策定を待つ消極的受け身の姿勢であってはならないであろう。その意味で、こういった同時併行的に重複した委員会等の進行は極めて適切なことであったと言えよう。

とはいえ、計画策定の議論は必ずしも順調であったわけではない。実際、計画の内容を内々に議論して妥当な調整案を策定することは比較的容易である。しかし、計画推進にあたっての事業分担、とくに事業費の負担区分のことを先読みして考えると、主張すべき見解も発言されずに過ぎてしまう。「もの言えは資金負担が被さってくる」との警戒心が先に立つのである。資金力は地元市に比

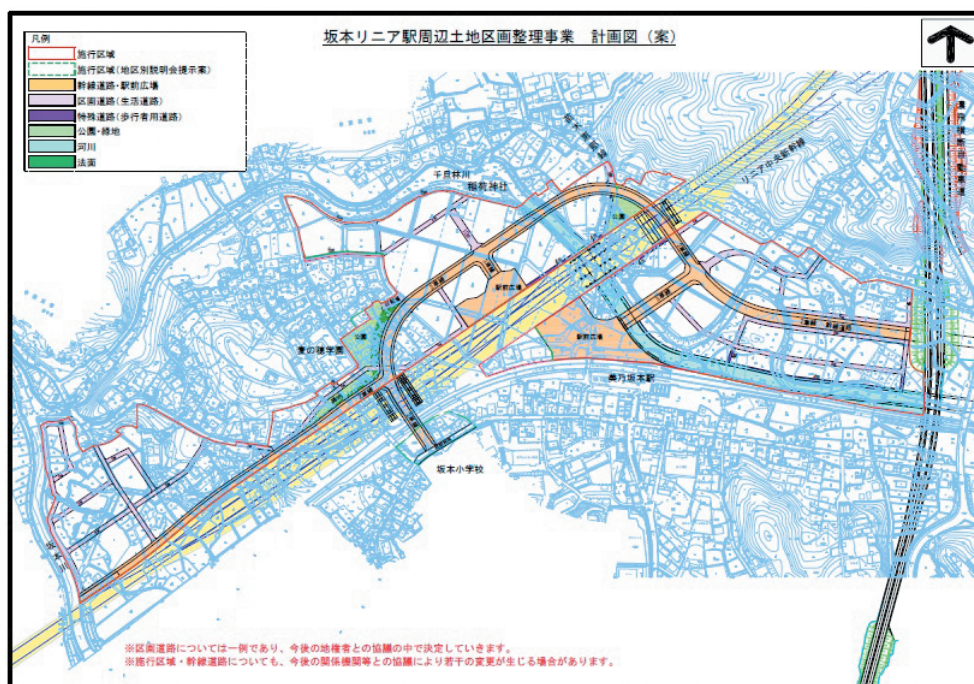
して県が圧倒的に強い。また、国やJRに対する発言力も県が圧倒的である。しかし、県は全県下の行政に責任を持っているのであり、先の「基本計画」が全県協議会で承認されているとはいえ、1 地方地域に過剰に偏った資金投入が許されるわけではない。また逆に、この資金分担の足かせを外した途端、自治体行政は、地元権利者の要望に押されて無制限に事業規模を拡大させるおそれなしとしない。実際、地元経済界も地主権利者たちも「県がやってくれるなら、あれもこれも」との構えである。ましてや、今回のケースには関係行政体だけでなく、JR東海という強力な事業主体が立ちはだかっている。こうして議論は、多くの事業関係者間の駆け引きに委ねられ、小田原評定に陥りやすい。結局、事業費負担の話は棚上げにして各委員の期待観に委ね、利害関係を持たない学識委員などの意見を中心に、できるだけ理想的、合理的な計画策定に努めた結果が上述の基本計画と概略設計である。

しかし、いよいよ事業実施の段階に入ってくれば、事業主体の問題を回避し続けるわけにはいかない。「濃飛横断自動車道」の段階的整備と、そ

のICからリニア新駅前広場への取り付け道路整備は県が積極的に関与を進めており、駅周辺地区の県道整備への県の基本的姿勢（主に、駅前から東西に伸ばして恵那と中津川の市街地を結ぶ道路と、在来線とリニア新線を南北に一気に横断する県道の付け替え整備の2つ）が明らかになるにつれて、2016年には上記の駅周辺整備協議会で、事業スキームの検討が始まっている（図12）。

図12に見るような基盤整備と駅周辺の民地の整備を同時に進めるためには土地区画整理事業などの市街地整備を施行する必要がある（図14）。しかし、中津川市にはそのような事業の経験がない。このため、独立行政法人都市再生機構（または系列のコンサルタント）などに施行を委託することも考えられたが、結局は市が県や国土交通省中部地方整備局の指導を得つつ、現在、事業の準備を進めている。道路や河川などの基盤施設整備はさらなる分担交渉を重ねつつも県と中津川市の手で推進されるものと思われるが、区画整理事業の範囲については、中津川市が地権者間の調整を行いつつ、定見をもってこれにあたるのが大切である。

図14 駅周辺整備事業の推進計画の検討



(出典) 中津川市ホームページより

問題はこの用地の上に展開される上述の「新幹線・在来線駅連絡施設」、「にぎわい創出（交流）施設」と「駅前広場」などの整備（と運用）である。これらの整備財源を全部公共に期待する（いわゆる公共事業で実施する）のは適当でないし、実際無理である。事業戦略のいかんによっては、駅の乗降客や誘発客の集客成果とその消費活動によってかなりの収益が期待できる。また、これらの施設がもたらすことになる公共サービスに対しては、公共サービス購入費として市財政からの経年的支出が可能である。一方、事業運営に民間資本の企業経営感覚を導入できれば、地主や大資本の要望で大風呂敷となりがちな公共事業の拡大による過大投資にも掣肘^{せいちゆう}が加えられる。このような理由から、目下、PFI（民間資金主導型）事業も念頭に置いた事業スキームが追究されている。PFI事業の典型的プロジェクトとしては「にぎわい創出（交流）施設」を中心に検討が進められているが、この施設と一体構造になると思われる「新幹線・在来線駅連絡施設」や、リニア中央新幹線構造物の底地・床利用の面も一体化して事業化されることが望ましい。また、上述の公共サービス購入型のPFI方式を考えるならば、この施設群に外部経済効果をもたらす「駅前広場」や河川を含む多目的広場（修景広場）と駐車場なども、このPFIスキームに包含した「ハイブリッド型PFI」が考えられる。これにより、当該事業に安定的収入を確保することが可能になるからである。

もちろん、PFI事業の推進に課題がないわけではない。なによりも、安定的に見込むことのできる顧客（乗降客+ α ）の量は、手堅く見積もれば、決して多くはない。この α を増やそうとすれば、いきおいプロジェクトは大規模集客施設の誘致に動きがちである。しかし、それは中津川・恵那の既成市街地商店街の意向とは相容れない。彼らは大規模ショッピングセンターの進出には拒否反応を示すであろう。また、このプロジェクト地区の底地の権利関係（PFIの原理では単一の公共団体所有が前提とされている）がどのように決着するかも未定である。

まずは、駅周辺地区の範囲確定を地元行政の手で進める中、また、道路などインフラ整備の事業計画が策定されるとともに、駅施設・駅周辺地区整備の事業スキームと事業計画が確立されていくことになるだろう。リニア中央新幹線の開業までには10余年の歳月が残されているというが、都市計画決定の手続きなどを考えると、時間的余裕はほとんど無いに等しい。実際、リニア中央新幹線の建設工事は、既にあちこちで着工されている昨今である。

【参考文献】

- ①中央新幹線学会会議；「リニア中央新幹線で日本は変わる」、PHP研究所、2001
- ②リニア中央新幹線建設期成同盟会；「LINEAR CHUO SHINKANSEN」、2012
- ③「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書の要約」、JR東海、2011
- ④竹内伝史；「リニア中央新幹線の整備と中部の地域づくり」、JCCA図夢in中部、vol.31、2013
- ⑤「中津川市リニアのまちづくりビジョン」、中津川市企画部リニア中央新幹線推進局、2013
- ⑥リニアまちづくり構想市民委員会；「恵那市リニアまちづくり構想」、恵那市企画部リニアまちづくり課、2014
- ⑦岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会；「リニア岐阜県駅及び駅周辺整備等のあり方に関する調査業務委託」、岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課、2014
- ⑧岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会；「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」、岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課、2014
- ⑨岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会基盤整備部会；「リニア岐阜県駅周辺整備概略設計」、岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課、2016
- ⑩岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会基盤整備部会「リニア岐阜県駅周辺整備基本計画」、2015