

【期待される波及効果】

岐阜県では、2023年3月に第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略が策定される等、リニア開業の効果を東濃地域、岐阜県全域、そして隣接県へ最大限に波及させるため、地域づくりが戦略的に推進されており、2.1~4の道路整備によりそれら効果を拡大できる。

(1) 観光振興

岐阜県は、リニア岐阜県駅を起点としたとき、北方向には、下呂温泉や飛騨高山、白川郷といった全国的にも有名な観光地がある。また東西方向には、中山道が横断し、馬籠宿をはじめ風情ある宿場町が繋がっているほか、苗木城跡や岩村城跡等の山城といった歴史資源が豊富に存在する。これらへの誘導等の取り組みが進められており、リニア岐阜県駅を起点とした東西南北への観光軸の形成と活性化が期待される。

(2) まちづくり

岐阜県は、全国から移住・定住先に選ばれるよう、農村地域の豊かな自然・棚田等の資源を活用した農村ワーケーション、県営都市公園のワーケーションスペースの活用など多様なワーケーションの推進のほか、移住・定住の可能性が考えられる層に対して、積極的に情報発信している。

(3) 産業振興

岐阜県は、東海環状自動車道、中央自動車道およびリニア中央新幹線が交差する地域を東濃クロスエリアと位置付け、優れた交通アクセス、内陸地の強固な地盤、将来のリニア中央新幹線開業による三大都市圏からの時間短縮等の地域の優位性を背景に企業誘致を進めている。東濃クロスエリアでは、リニアテクノクラスターや次世代自動車クラスター、他のエリアでもそれぞれの特性に応じたクラスターの形成が推進されている。

大都市から岐阜県への再配置が可能となる業種・施設（本社または本社機能の一部、企業のバックアップ施設、研究機関、教育機関、データセンター等）の誘致を推進している。

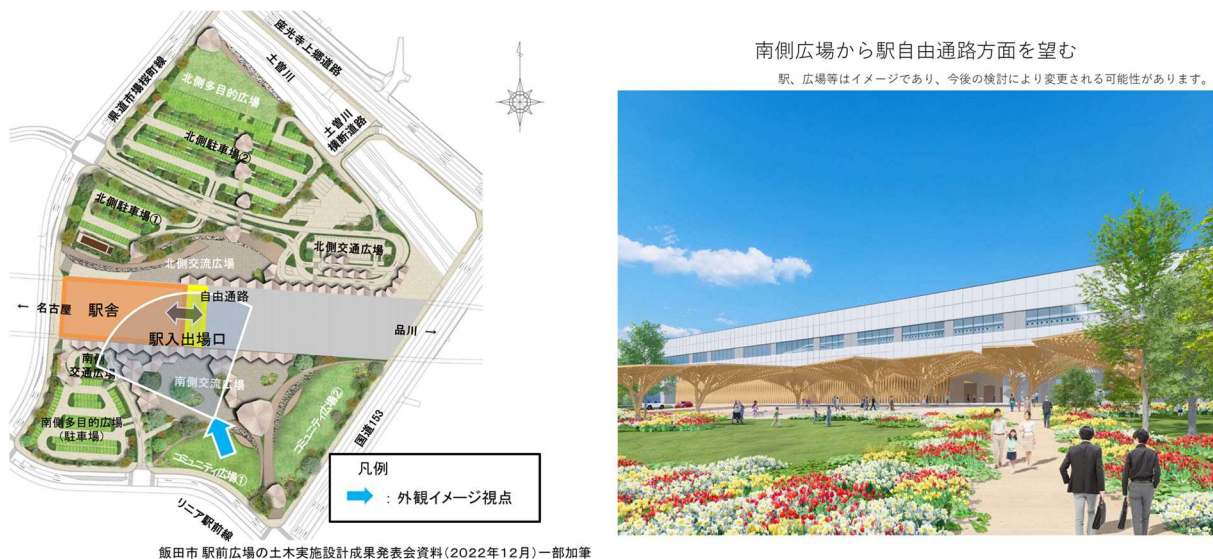
3 リニア長野県駅

リニア長野県駅は、飯田市街地から北東に約 3km の地点、飯田市上郷飯沼付近に設置される（図表 2-1, 15, 16）。飯田地域はリニア中央新幹線で東京圏と 45 分程度、また東京国際空港および中部国際空港に 1 時間程度でアクセス可能となる。この得られる時間短縮効果をさらに高めるために、リニア長野県駅へのアクセス道路や高規格幹線道路の整備が求められる。

飯田地域はリニア開業により、中央自動車道や長野自動車道を通じて長野県の南の玄関口として機能をもつほか、「三遠南信自動車道」や「浜松湖西豊橋道路」を早期に整備することにより、三遠南信地域の北の玄関口として機能し、長野県全体への波及効果が期待される。

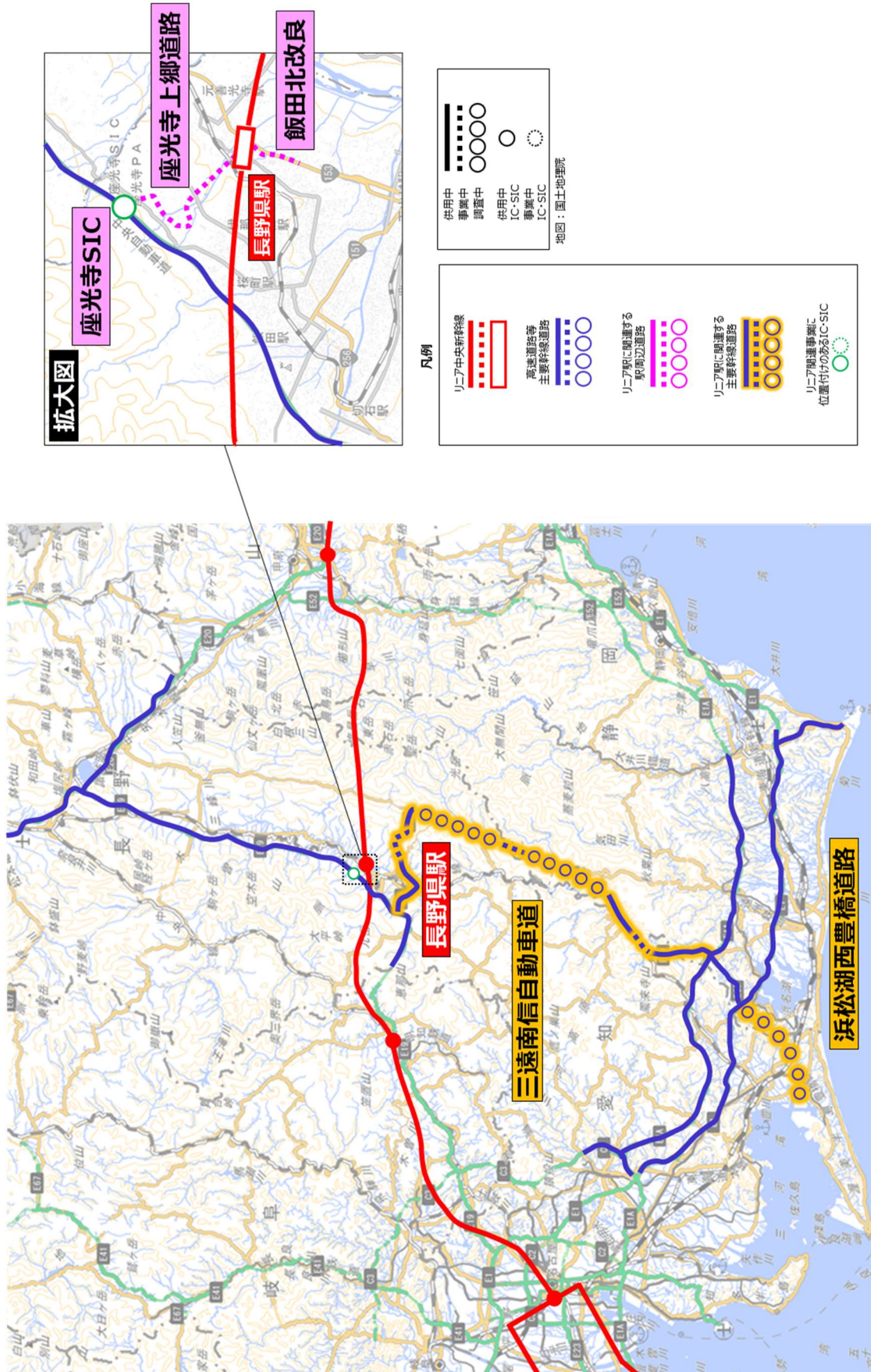
また、リニア長野県駅と高規格幹線道路のアクセス性を高めるために、中央自動車道座光寺 PA に「座光寺 SIC (スマートインターチェンジ)」が 2021 年 3 月に供用しており、座光寺 SIC とリニア長野県駅の間にはこれらを結ぶ「座光寺上郷道路」を、駅周辺では「一般国道 153 号の飯田北改良」を早期に整備する必要がある。

《図表 2-15 リニア長野県駅のイメージ図》



(出典) JR 東海より提供

《図表 2-16 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（長野県版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路およびアクセス道路を対象



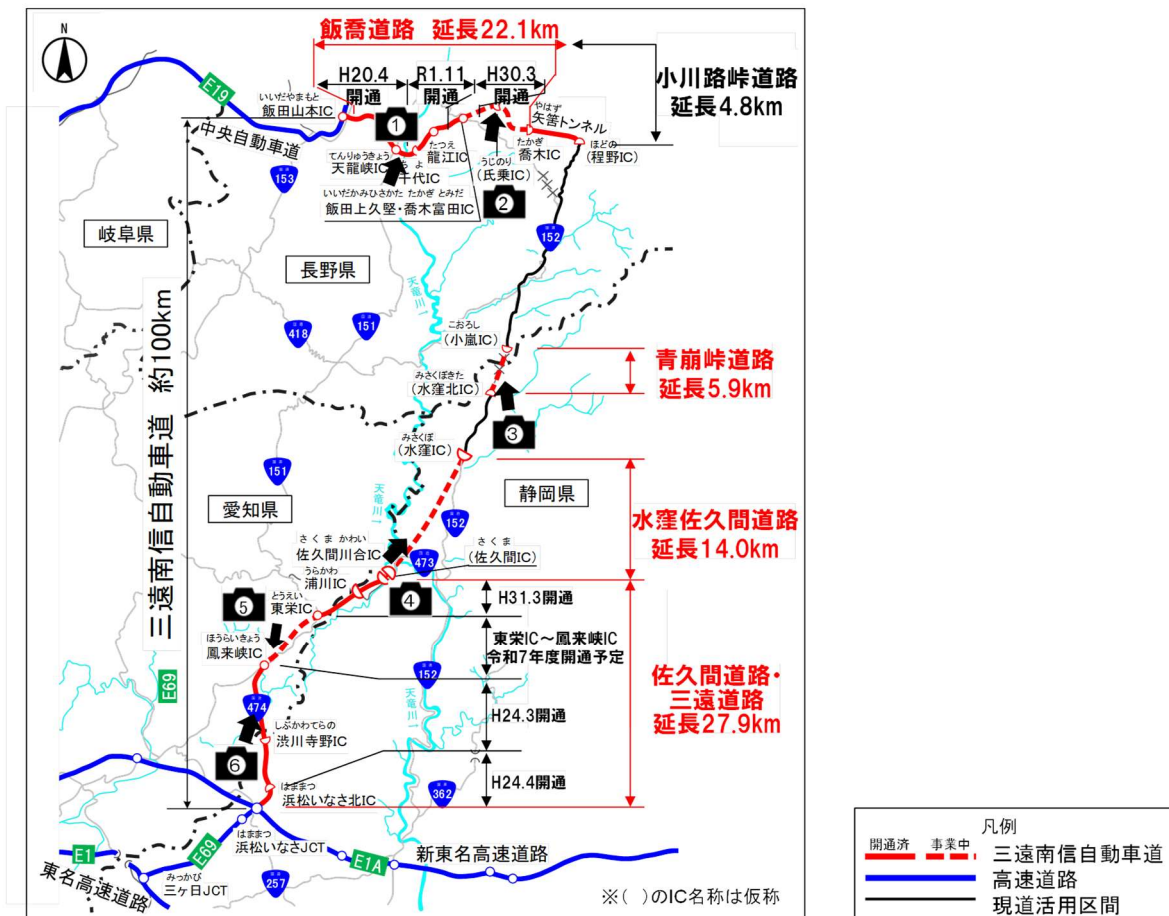
3.1 三遠南信自動車道

三遠南信自動車道は、長野県飯田市（中央自動車道の飯田山本 IC）を起点とし、静岡県浜松市（新東名高速道路の浜松いなさ JCT）に至る延長約 100km の高規格幹線道路である（図表 2-17）。

現在の整備状況は、飯田山本 IC～飯田上久堅・喬木富田 IC 間（図表 2-17 の写真①）、喬木 IC～程野 IC 間、佐久間川合 IC～東栄 IC 間、鳳来峡 IC～浜松いなさ JCT 間（写真⑥）が開通済み、他区間（写真②～⑤）は事業中あるいは現道活用区間であり、東栄 IC～鳳来峡 IC 間が 2025 年度に開通予定である。

三遠南信自動車道の整備により、産業面では、航空宇宙産業や輸送機器をはじめとしたものづくり企業の地域連携、農産物の消費地拡大、三河港からの海外輸出増加等が考えられる。観光面でも、クルーズ船の観光客は 1 日で観光地を周遊してくる必要があり、三河港を起点に、奥三河や南信州、中央アルプス、スキー場等、太平洋側と山岳地域をセットとした観光ルートの設定や、飯田市のリニア長野県駅を利用した周遊ルートの設定も期待される。防災面では、三遠南信自動車道の整備により災害時のリダンダンシーも高まり、南海トラフ地震の際には地盤の強い内陸との避難や緊急物資輸送ルートとして活用や、日常的にも救急病院への搬送等に活用が可能となる。

《図表 2-17 三遠南信自動車道の整備状況》



《図表 2-17 三遠南信自動車道の整備状況》



① 供用状況(飯喬道路) 出典: 飯田国道事務所HP



② 施工状況(飯喬道路) 出典: 中部地方整備局より提供



③ 施工状況(青崩峠道路) 出典: 飯田国道事務所HP



④ 現況(水窪佐久間道路) 出典: 中部地方整備局より提供



⑤ 施工状況(佐久間道路・三遠道路) 出典: 浜松河川国道事務所HP



⑥ 供用中(鳳来峡IC～浜松いなさ北IC) 出典: 浜松河川国道事務所HP

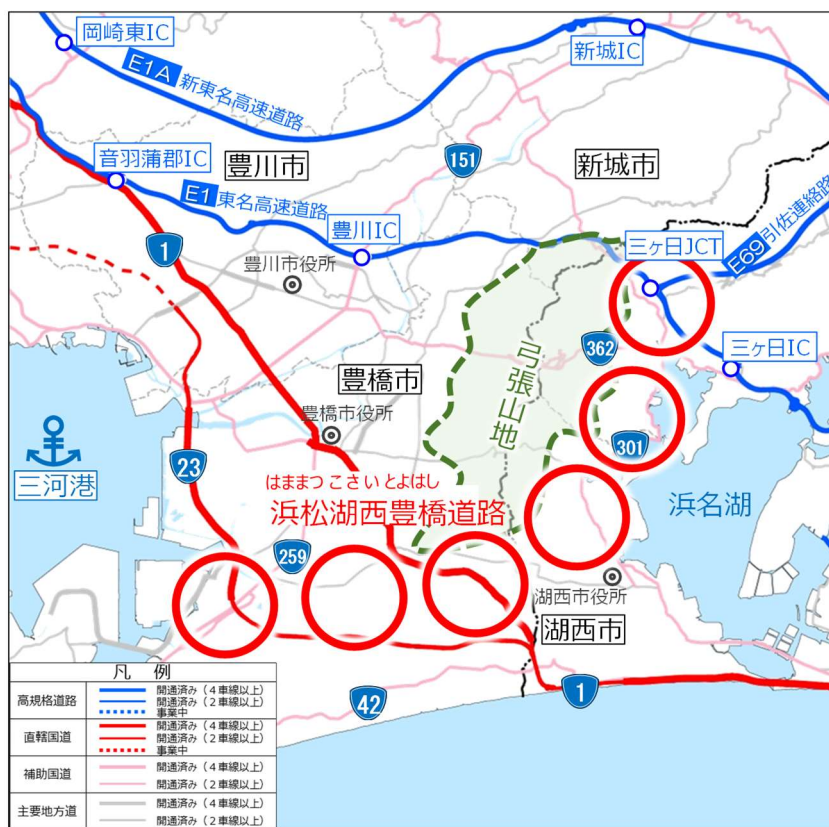
3.2 浜松湖西豊橋道路

浜松湖西豊橋道路は、東名高速道路の三ヶ日 JCT と三河港を結び、弓張山地の東側を経過地とする延長約 26km の道路である (図表 2-18)。

現在、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査を実施している。

浜松湖西豊橋道路は、三遠南信自動車道、東名高速道路・新東名高速道路および名豊道路と広域幹線道路ネットワークを形成し、高規格幹線道路の空白地域である三遠南部地域と三河港を、高速交通体系に組み込むことにより、地域の産業の物流効率化や連携強化、災害時における支援活動の強化に寄与する重要な路線である。

《図表 2-18 浜松湖西豊橋道路の概要》



概要図

出典：名四国道事務所HP

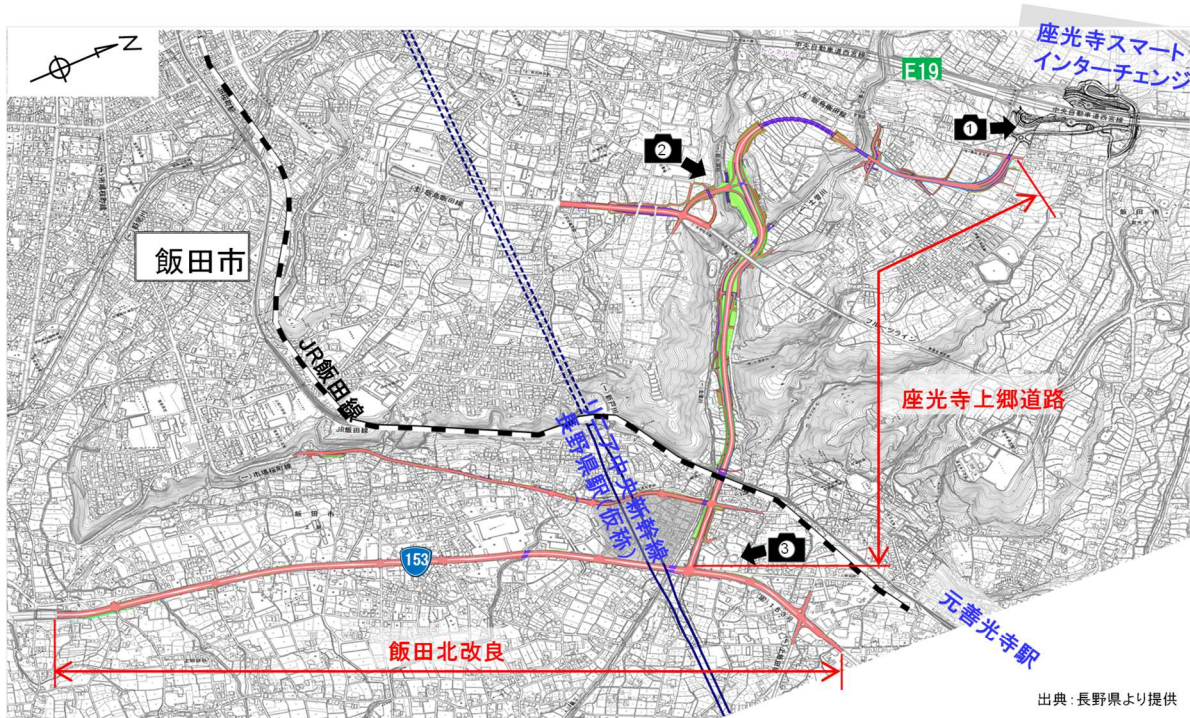
3.3 中央自動車道 座光寺 SIC

中央自動車道の飯田 IC～松川 IC 間の距離は約 16km あり、これら既存の高速 IC からリニア長野県駅までは 5km 以上離れている。

座光寺 SIC は 2021 年 3 月に供用開始したところである (図表 2-19 の写真①)。

座光寺 SIC の整備により、リニア長野県駅へのアクセス向上のほか、物流の効率化による地域産業の生産性の向上および活性化、観光地へのアクセス性・利便性向上による観光客の増加、災害・救急医療活動における緊急輸送道路の確保による周辺地域の防災機能の強化が期待される。

《図表 2-19 中央自動車道 座光寺 SIC 等の整備状況》



概要図



供用状況(座光寺SIC) 出典:飯田市HP



施工状況(座光寺上郷道路) 出典:長野県より提供



施工状況(飯田北改良) 出典:長野県より提供

3.4 座光寺上郷道路および一般国道 153 号 飯田北改良

座光寺上郷道路は、リニア長野県駅—中央自動車道の座光寺 SIC 間約 3km を結ぶ道路である（**図表 2-19 の写真②**）。現在、座光寺上郷道路は事業中であり、リニア長野県駅へのアクセス道路としての機能が期待されている。

一般国道 153 号は、名古屋市から飯田市、塩尻市に至る路線である。一般国道 153 号の一部にあたる飯田北改良は、リニア長野県駅へのアクセス道路としての機能の強化を図るとともに、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保が期待されている（**図表 2-19 の写真③**）。現在、飯田北改良は事業中である。

【期待される波及効果】

長野県では、2014 年 3 月に長野県リニア活用基本構想が策定され、2016 年 2 月にリニアバレー構想が示される等、リニア開業の波及効果を最大化する地域づくりが推進されており、3.1~4 の道路整備によりそれら効果がさらに拡大できる。

(1) 産業振興

長野県は、高い精密加工技術を有する企業の集積、外資系企業やグローバル企業の本社、学術・研究開発機能といった中枢機能の立地や移転受入を促進している。

産業振興と人材育成の拠点である、エス・バードの機能を活用して、地域産業の高付加価値化に取り組んでいる。

また、航空宇宙産業集積地である名古屋大都市圏と伊那谷との連携強化を図り、長野県の強みである微細精密加工技術を活用した航空宇宙産業クラスターの形成を促進している。

(2) 災害時バックアップ機能

首都圏と中部圏の中間に位置し、リニア中央新幹線を活かした時間短縮効果を最大限発揮できる地の利をいかすことで、首都圏のバックアップや食料供給・医療提供の拠点となる機能を果たすことが期待されている。

(3) ライフスタイル

長野県は、都市圏への通勤や二地域居住、週末農業など新たなライフスタイルを提案するとともに、豊かに暮らすための地域づくりや魅力ある自然環境の保全と景観の形成を進めている。

伊那谷の伝統文化や自然環境を守る等、住民が伊那谷で豊かに暮らすための取り組みを進めている。

(4) 観光振興

長野県は、南アルプス、中央アルプスといった山岳高原や多彩な伝統文化を活かして、美しい信州の原風景や文化にふれあう等、インバウンドも含めた広域観光の推進により交流人口が拡大する感動のフィールドを目指している。

4 リニア山梨県駅

リニア山梨県駅は、甲府駅から約7kmの甲府市南部に設置される（**図表 2-1, 20, 21**）。リニア山梨県駅は、リニア中央新幹線で東京圏から約25分、名古屋圏から約45分で結ばれ、この得られる時間短縮効果をさらに高めるために、リニア山梨県駅へのアクセス道路や高規格幹線道路の整備が求められる。

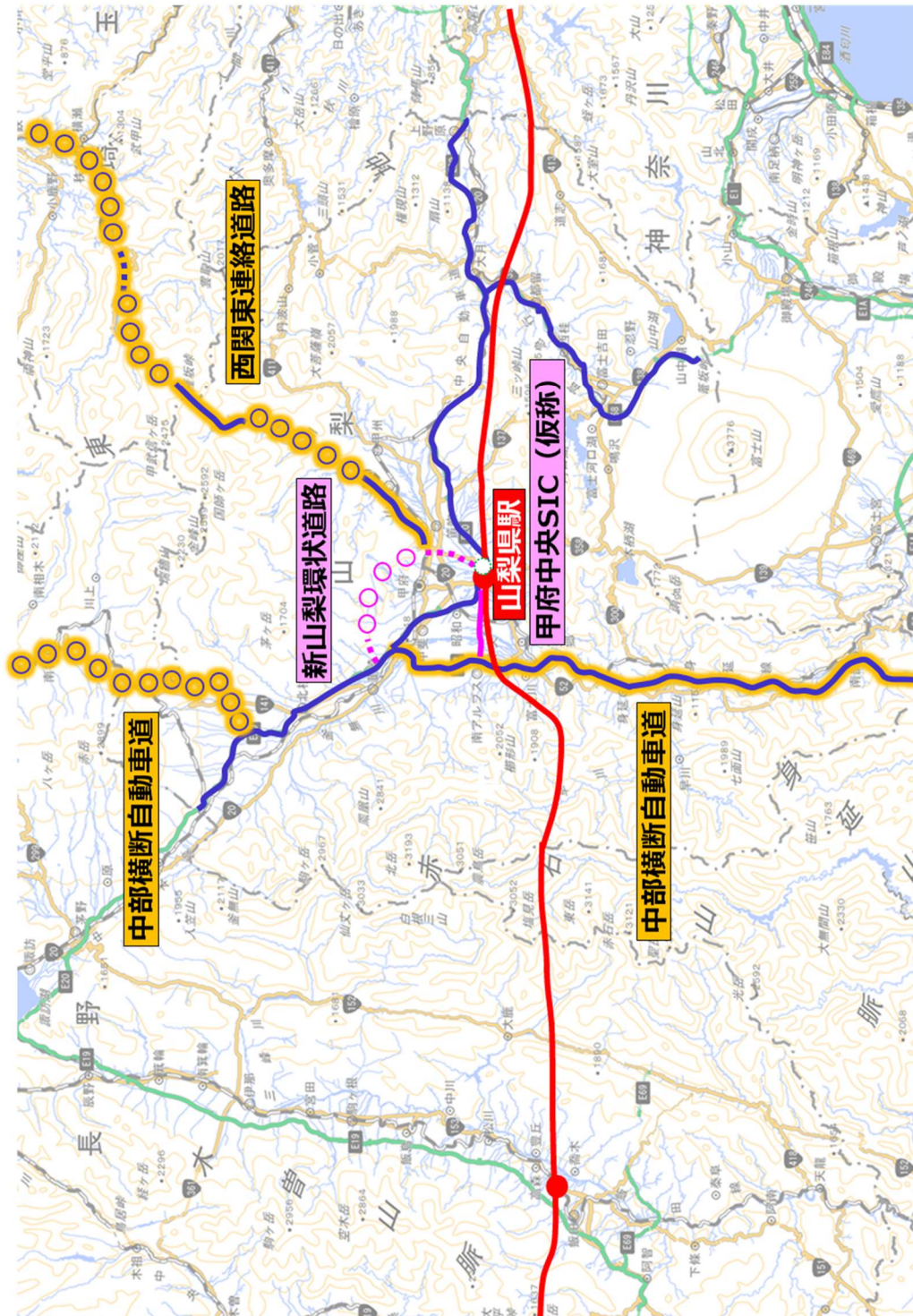
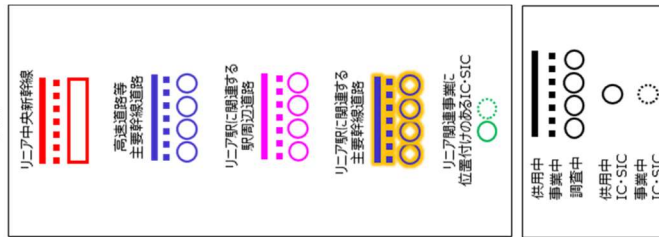
山梨県内外への高規格幹線道路として、静岡県や長野県とを結ぶ「**中部横断自動車道**」や関越自動車道に連絡する「**西関東連絡道路**」を整備するとともに、リニア山梨県駅へのアクセス道路として、リニア山梨県駅に直結する中央自動車道の「**甲府中央SIC**」や「**新山梨環状道路**」を整備することにより、リニア開業の波及効果の広域的拡大が期待される。

《**図表 2-20** リニア山梨県駅のイメージ図》



（出典）山梨県、リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針），2021.3

《図表 2-21 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（山梨県版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路およびアクセス道路を対象



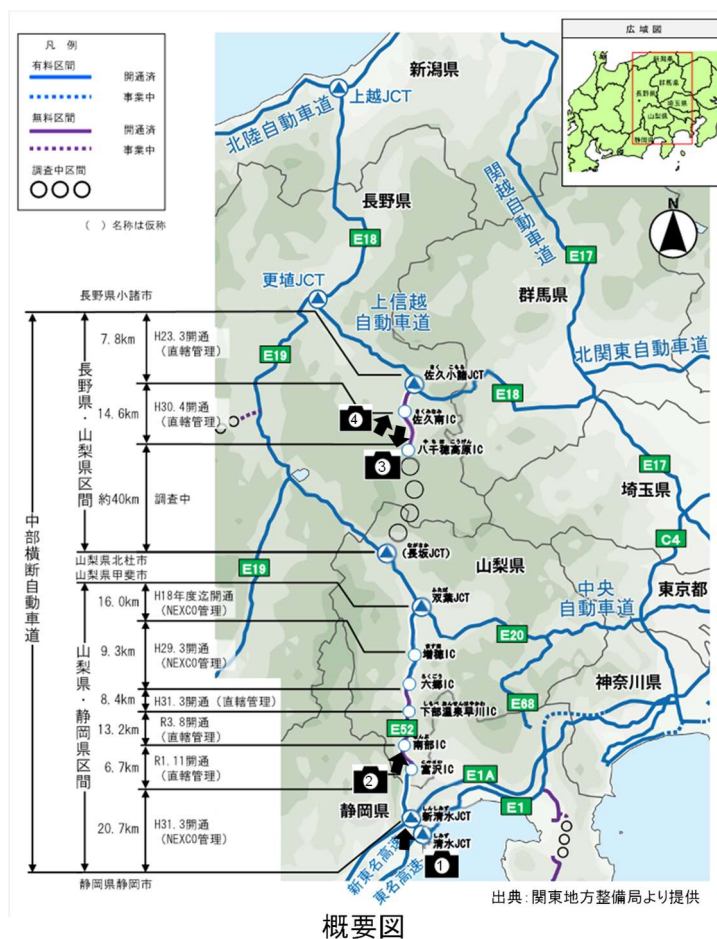
4.1 中部横断自動車道

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点とし、山梨県甲斐市を經由し、長野県小諸市に至る総延長約 132km の高規格幹線道路である（図表 2-22）。

現在の整備状況は、静岡～山梨県間（図表 2-22 の写真①～②）は 2021 年 8 月に全線開通、山梨～長野県間は八千穂高原 IC～佐久小諸 JCT 間（写真③～④）が開通しており、残る長坂 JCT（仮称）～八千穂高原 IC 間が未事業化区間である。

山梨～長野県間の未事業化区間の全線開通により、長野県佐久市や小諸市等の東北信地域の清水港へのアクセスが横浜港よりも短縮し、東北信地域の資本ストック効果が高まるとともに、清水港の拠点性がより高まる。長野県の製造業輸出額は全国 9 位の規模であり、今後中部横断自動車道の全線開通により、清水港におけるコンテナ輸出货量がさらに増加することが期待される。

《図表 2-22 中部横断自動車道の整備状況》



《図表 2-22 中部横断自動車道の整備状況》



供用状況(新清水JCT) 出典:山梨県HP



供用状況(南部IC) 出典:甲府河川国道事務所HP



供用状況(佐久臼田IC) 出典:関東地方整備局より提供



供用状況(佐久南IC) 出典:関東地方整備局より提供

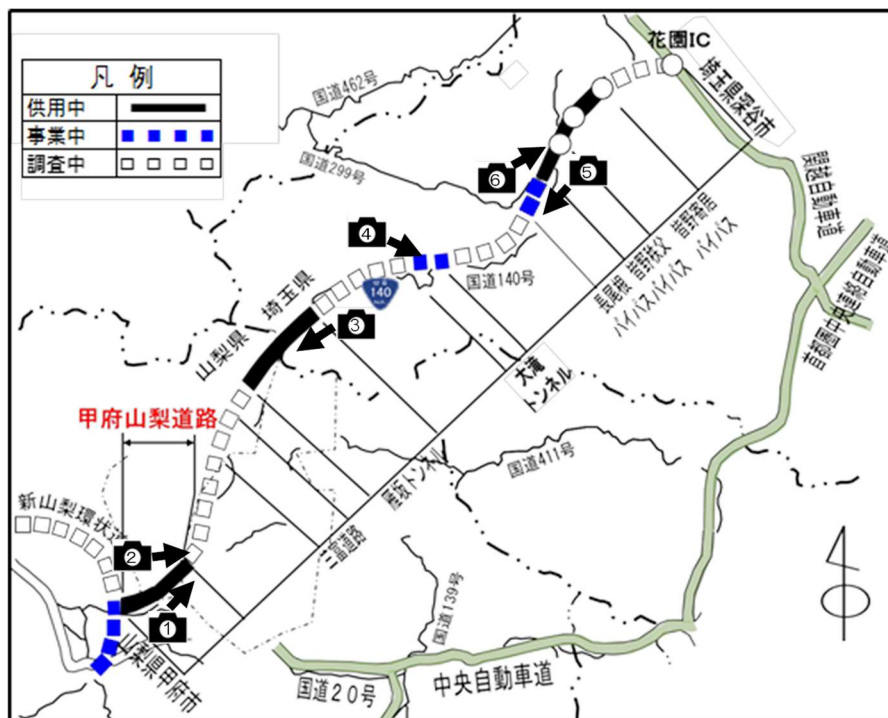
4.2 西関東連絡道路

西関東連絡道路は、埼玉県深谷市から山梨県甲府市に至る延長約 110km の地域高規格道路である（**図表 2-23**）。

現在の整備状況は、甲府山梨道路（桜井 JCT～岩手ランプ）（**図表 2-23** の**写真①～②**）、雁坂トンネル有料道路（**写真③**）、皆野秩父バイパス（上蒔田交差点～皆野大塚 IC）（**写真⑥**）および皆野寄居バイパス（皆野大塚 IC～末野大橋）が開通済みであり、大滝トンネル（**写真④**）および長尾根バイパス（**写真⑤**）が事業化済みであり、その他の区間は未事業化区間である。

西関東連絡道路の整備により、埼玉・山梨両県間の広域的なネットワークが形成され、北関東と甲信・東海地方の人やモノの交流を促進し、経済・環境等の活性化が期待される。

《**図表 2-23** 西関東連絡道路の整備状況》



概要図

出典：山梨県より提供

《図表 2-23 西関東連絡道路の整備状況》



1 供用状況 (Ⅰ期区間(桜井～万力)) 出典:山梨県より提供



2 供用状況 (Ⅱ期区間(万力～岩手)) 出典:山梨県より提供



3 供用状況 (雁坂トンネル) 出典:山梨県より提供



4 施工状況 (大滝トンネル) 出典:埼玉県HP



5 現況 (長尾根バイパス) 出典:埼玉県HP



6 供用状況 (皆野秩父バイパス) 出典:埼玉県HP

4.3 中央自動車道 甲府中央 SIC

リニア中央新幹線山梨県駅の近くに建設予定の中央自動車道の SIC であり、隣接する甲府南 IC から約 2.3km、甲府昭和 IC からは東に約 5.3km の位置となる（**図表 2-24**）。

現在、甲府中央 SIC は事業化済みである。

甲府中央 SIC の整備により、リニア山梨県駅と県内各地との交通結節機能を強化するとともに、様々な交流や活動の拡大が期待される。

《**図表 2-24** 中央自動車道 甲府中央 SIC の整備状況》



完成イメージ(甲府中央スマートIC)

出典:山梨県HP

4.4 新山梨環状道路

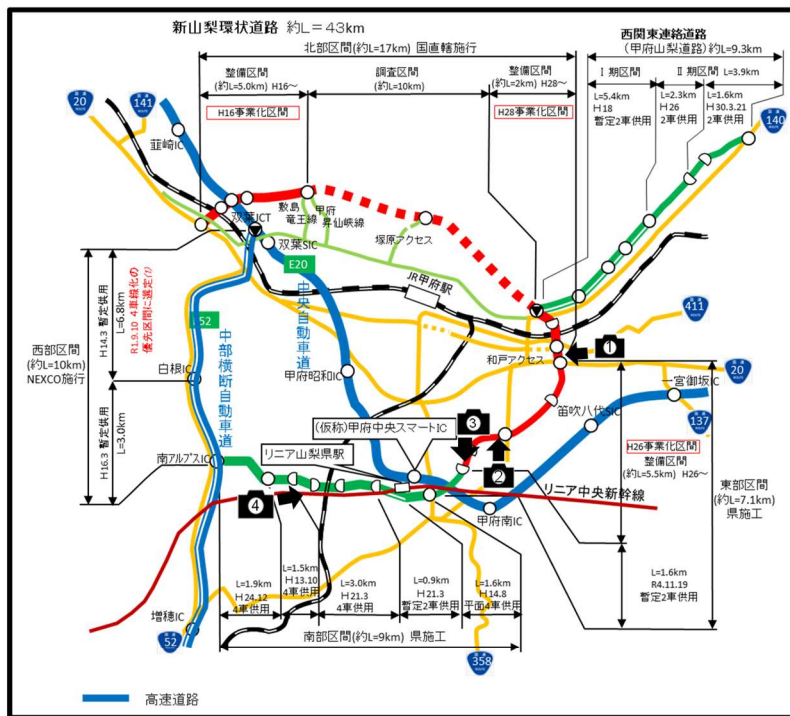
新山梨環状道路は、山梨県甲斐市を起点とし、南アルプス市、中央市等を経由し、甲斐市に至る、甲府都市圏を取り囲む全長約 43km の環状道路であり、地域高規格道路である（**図表 2-25**）。新山梨環状道路は、北部・東部・南部・西部の 4 つの区間で構成されている。

現在の整備状況であるが、北部区間は広瀬 IC（仮称）～桜井 JCT（仮称）間（**図表 2-25** の**写真①**）および牛匂 IC（仮称）～宇津谷交差点間が事業化済みで、その他の区間は未事業化区間である。東部区間は西下条 IC～落合西 IC 間（**写真③**）が開通済みで、残る落合西 IC～広瀬 IC（仮称）間（**写真②**）は事業化済みである。南部区間は全区間（南アルプス IC～西下条間）（**写真④**）開通済みであり、西部区間は中部横断自動車道の南アルプス IC～双葉 JCT 間が位置づけられており開通済みである。

新山梨環状道路により、甲府中心市街地の通過交通の排除や流入交通の分散により、甲府圏域内の幹線道路の慢性的な交通渋滞の緩和や事故の減少が期待される。さらに、リニア中央新幹線が開業すると、首都圏や中部圏から山梨県内観光地までのアクセスが

向上し、リニア山梨県駅発着の周遊型観光が促進される。

《図表 2-25 新山梨環状道路の整備状況》



概要図

出典：山梨県HP



現況 (北部区間)

出典：関東地方整備局より提供



施工状況 (東部区間Ⅱ期)

出典：山梨県より提供



供用状況 (東部区間Ⅰ期)

出典：山梨県より提供



供用状況 (南部区間)

出典：山梨県HP

【期待される波及効果】

山梨県では、2020年3月にリニアやまなしビジョンが策定され、リニア開業の波及効果を最大化するべく地域づくりが進められており、4.1～4の道路整備によりそれら効果がさらに拡大できる。

(1) 産業振興

山梨県では、水素・燃料電池関連技術の研究開発が産学官連携のもとで活発に行われ、既に世界最高レベルの基礎技術と研究実績が蓄積されている。関連産業の集積、育成に向けた取り組みを推進するとともに、関連産業の研究開発や技術実証を加速させている。

機械電子産業の医療機器関連分野への参入を促進する取り組みにより、県内全域で参入企業が増加している。医療機器の部材供給・研究開発支援を中心に、オープンイノベーションの推進や国際医療データを活用した製品創出を行う「高度化」、ヘルスケア分野等の振興を通じた「裾野拡大」、世界市場とその成長性を取り込む「海外展開」の3つの新たな軸から企業支援を行っている。

(2) テストベッド（先端技術の実証実験の場）

地域特性を活かした実証実験が盛んに行われる環境づくりを進め、次世代を拓く才能豊かな人材の交流によって新たなイノベーションが創発される「テストベッドの聖地」としての地位の確立を図っている。山梨県発の研究成果が社会課題の解決に大きな役割を果たしている状況をつくり出すとともに、国内外に向けて強力で情報発信していく山梨の実現に向けて取り組んでいる。

(3) 観光振興

世界文化遺産富士山等の豊かな自然、果樹農業やワイナリー等の地域資源を利用した多様なツーリズムをさらに推進するとともに、観光の魅力が国内外の観光客に正確に伝わるように効果的な情報発信に取り組んでいる。

5 リニア三重県駅

リニア三重県駅は、三重県より亀山市内の候補地3案が示されている（図表 2-1, 26）。リニア三重県駅は、リニア中央新幹線で東京圏から約 60 分、大阪圏から約 20 分で結ばれる（出典：三重県 HP）。候補地の交通ネットワークとしては、東名阪自動車道、伊勢自動車道、新名神高速道路、名阪国道等の幹線道路が既に整備されており優位性を有しているが、さらに事業中の「**鈴鹿亀山道路**」が整備されることにより、より優位性が高まる。

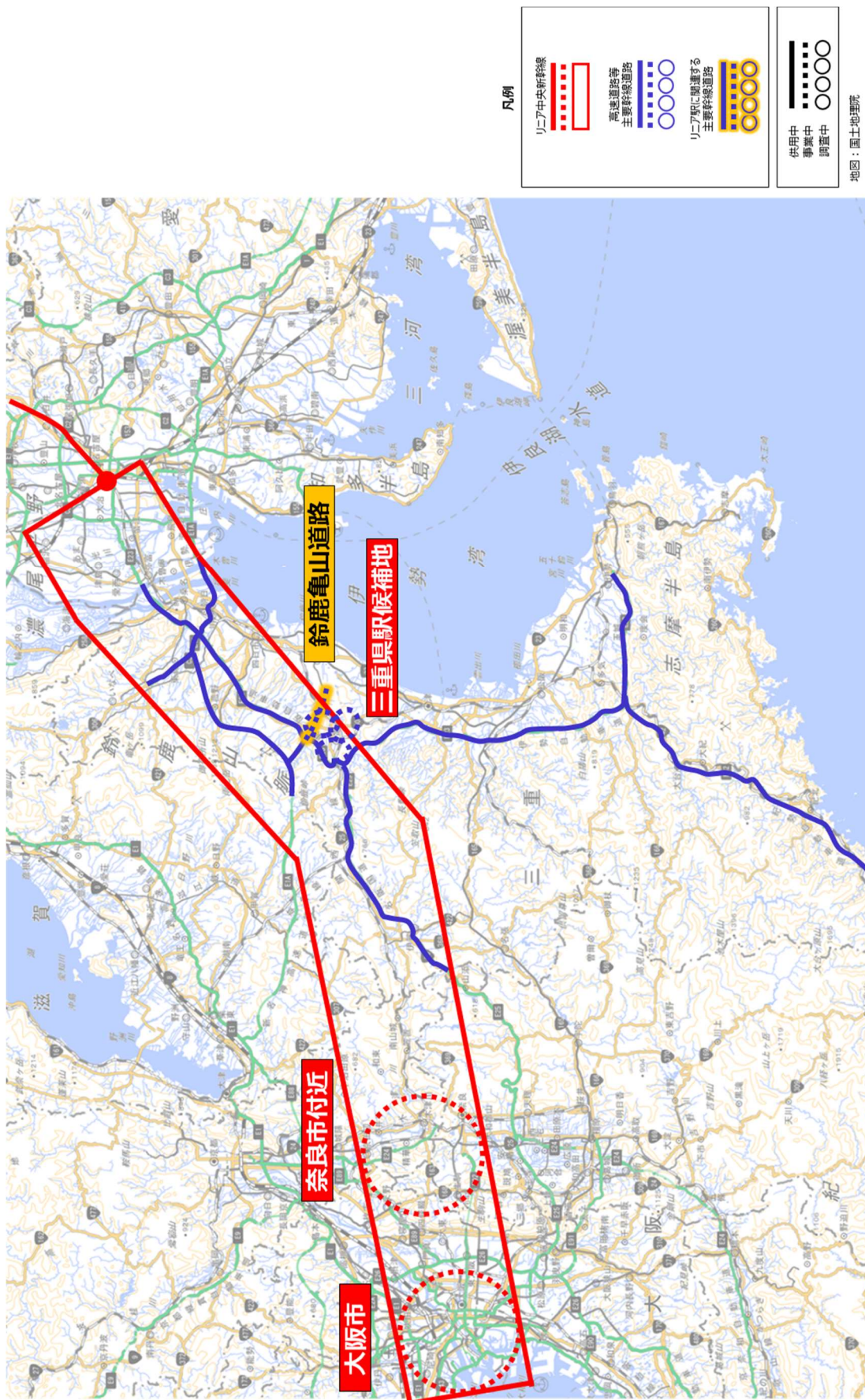
5.1 鈴鹿亀山道路

鈴鹿亀山道路は、鈴鹿市内の鈴鹿四日市道路から亀山市内の東名阪自動車道および新名神高速道路の亀山 JCT にかけて計画されている、延長約 10.5km の地域高規格道路である（図表 2-27）。

鈴鹿亀山道路（図表 2-27 の写真①～②）は、2022 年度に事業化済みである。

北勢地域南部の内陸部と四日市港、中部地域を、接続する鈴鹿四日市道路等を通じて結ぶことにより、地域の産業の物流効率化や連携強化に資するとともに、南海トラフ地震時の沿岸部への緊急物資輸送ルートとしても機能し、さらに北勢地域の南北軸の新名神高速道路や東名阪自動車道、鈴鹿四日市道路等を連絡することでリダンダンシー機能も期待される。

《図表 2-26 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（三重県版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路およびアクセス道路を対象



《図表 2-27 鈴鹿亀山道路の整備状況》



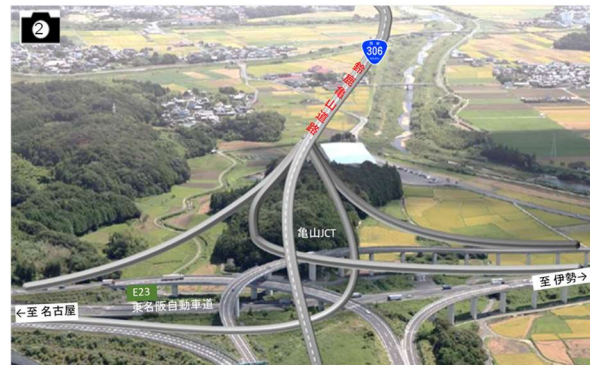
概要図

出典：三重県より提供



計画ルート

出典：三重県より提供



完成イメージ(亀山JCT)

出典：三重県より提供

【期待される波及効果】

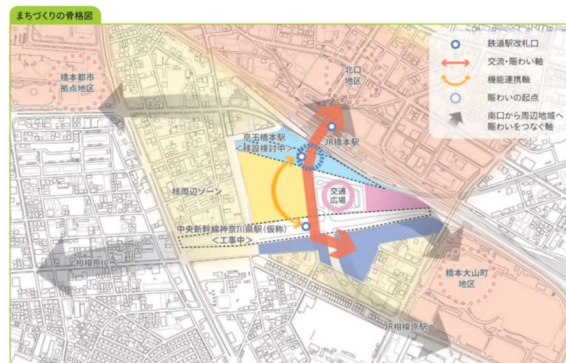
三重県では、リニア開業の効果を三重県全域へ波及・発展させていくため、地域づくりの指針である三重県リニア基本戦略（仮称）の策定作業が進められており、5.1の道路整備によりそれら効果がさらに拡大できる。

三重県では、効果として、転職なき移住・二地域居住等、都市と地方にまたがる地域独自のライフスタイルの創出、周遊観光・多様なツーリズムの促進やワーケーション&ブレッジャーの推進、地域の強みを活かした産業の育成、行政研究機関等・企業の機能移転・分散等が期待されている。

6 リニア神奈川県駅

リニア神奈川県駅は、相模原市の中心拠点の一つであり複数の鉄道在来線が結節する橋本駅に隣接する地点に設置され、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の相模原 IC から約 5km という立地にある（図表 2-1, 28）。リニア神奈川県駅は、リニア中央新幹線で東京圏から約 10 分、名古屋圏から約 60 分で結ばれ、この得られる時間短縮効果をさらに高めるために、リニア神奈川県駅へのアクセス道路として、「**大西大通り線**」の整備が求められる。

《図表 2-28 リニア神奈川県駅のイメージ図》



（出典）相模原市, 相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン（案）, 2023

6.1 大西大通り線

圏央道の開通および市内 2 カ所のインターチェンジの開設により、研究機能や物流機能が集まる湘南、八王子、つくば等首都圏郊外の主要都市へのアクセス性が向上した。圏央道の相模原 IC からリニア神奈川県駅へのアクセス道路として、大西大通り線を整備することにより、さらなるアクセス性の向上が期待される（図表 2-29）。

《図表 2-29 大西大通り線の概要》



(出典) 相模原市, 相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン (案), 2023

【期待される波及効果】

神奈川県では、リニア開業を見据えた地域づくりが推進されており、6.1の道路整備によりそれら効果がさらに拡大できる。

(1) 産業振興

リニア神奈川県駅は、神奈川県が推進するさがみロボット産業特区内にあり、生活支援ロボットの実用化と普及が促進され、ロボット開発企業や研究関連施設の集積が進むことが期待される。また、沿線地域との交流が活発になることで、新たな産業や立地特性を生かした業務機能等の集積が進むことが期待される。

(2) ライフスタイル

相模原市は、広大で美しい山なみや豊富な水資源を有しており、この豊かな自然環境とリニア神奈川県駅周辺の都市部との連携により、環境共存型のライフスタイルの実現が期待されている。