

「みえりニア戦略プラン（仮称）」  
最終報告（案）

1	「みえリニア戦略プラン（仮称）」策定の趣旨	・・・2
2	リニアがもたらすインパクト	・・・3
3	リニアとともにめざす三重の姿	・・・12
4	めざす三重の姿に向けての3つの戦略	・・・13
	● 戦略の位置づけ	
	● 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	
	● 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大	
	● 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	
5	戦略を支える基盤づくり	・・・23
6	リニアとともに歩む「みえのリ・デザイン」リーディングプロジェクト	・・・28
	【フェーズⅠ】	
	● 都市と自然のハイブリッド環境を生かした産業振興と移住・定住の促進プロジェクト（北ブロック）	
	● お伊勢参りからはじまる自然、歴史、食のみえを隅々まで満喫するプロジェクト（中央ブロック）	
	● 固有の歴史・自然を生かした観光起点による産業振興と移住・定住への展開プロジェクト（南ブロック）	
	● リニア名古屋駅を核とした次世代の交通ネットワーク形成プロジェクト	
	【フェーズⅡ】	
	● リニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクト	
	● リニア三重県駅を核とした県内周遊を促す多モードネットワーク強化プロジェクト	
	● リニア三重県駅を核とした広域まちづくりプロジェクト	
7	ロードマップ	・・・41

## 2

## 2 リニアがもたらすインパクト

### ● リニア三重県駅の120分圏は先行開業により名古屋以東に拡大、全線開業により大阪以西に拡大

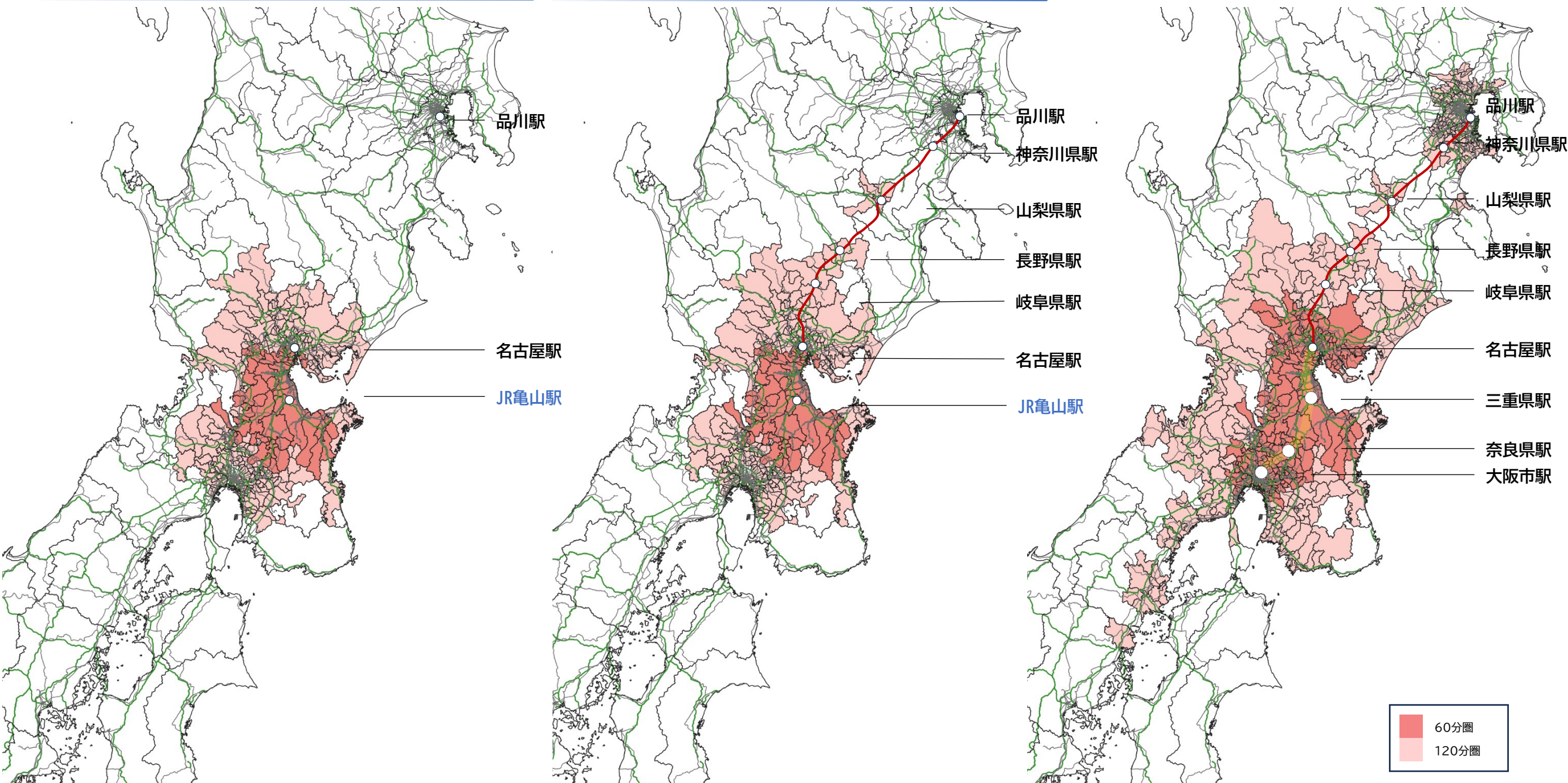
- ✓ 先行開業では、名古屋以東の中間駅及び品川駅を中心に拡大します。
- ✓ 全線開業では、大阪以西の兵庫県や和歌山県の西日本の一部まで拡大します。
- ✓ リニア三重県駅の120分圏人口は、リニアなしの約2,800万人に対して約2～3倍の約6,000万人に拡大します。

#### ◆リニア開業によるリニア三重県駅（JR亀山駅）起点の時間圏の広がり

リニアなし（JR亀山駅発）

先行開業（JR亀山駅発）

全線開業（JR亀山駅+10分発）



出典：「全国総合交通分析システム（NITAS）ver3.1」より作成。対象とする交通モードは鉄道・道路とし、リニアなしは2021（令和3）年3月時点のネットワーク、先行開業と全線開業は国土交通省及び各県が取りまとめた「新広域道路交通計画」（2021（令和3）年3月）に記載のある高規格道路（供用中、事業中、調査中）を含めて算出。

## 2 リニアがもたらすインパクト

### ● 品川起点の120分圏に含まれるカバー人口は、リニアなしは約2.7万人、全線開業は約133.5万人と約50倍に拡大します。

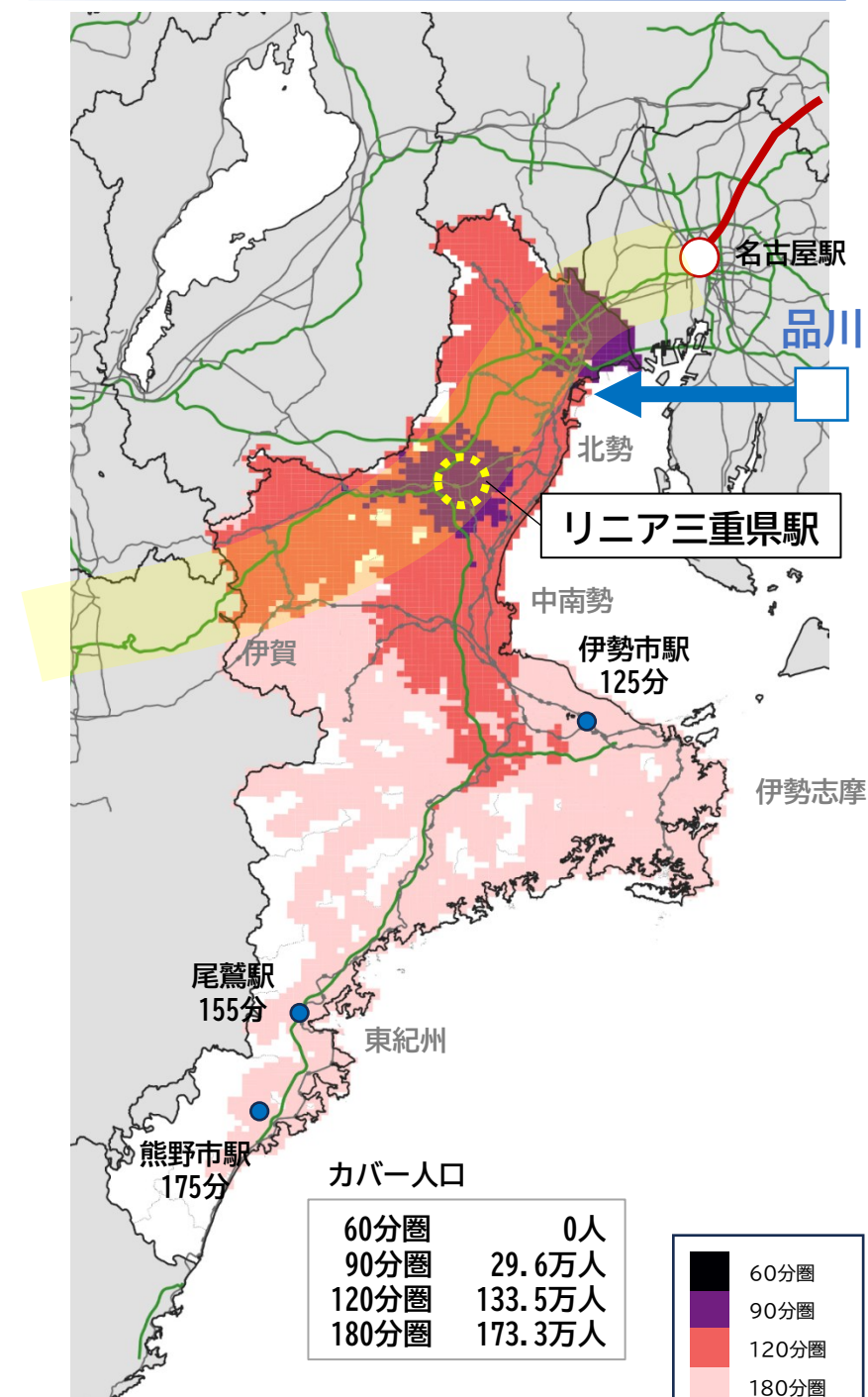
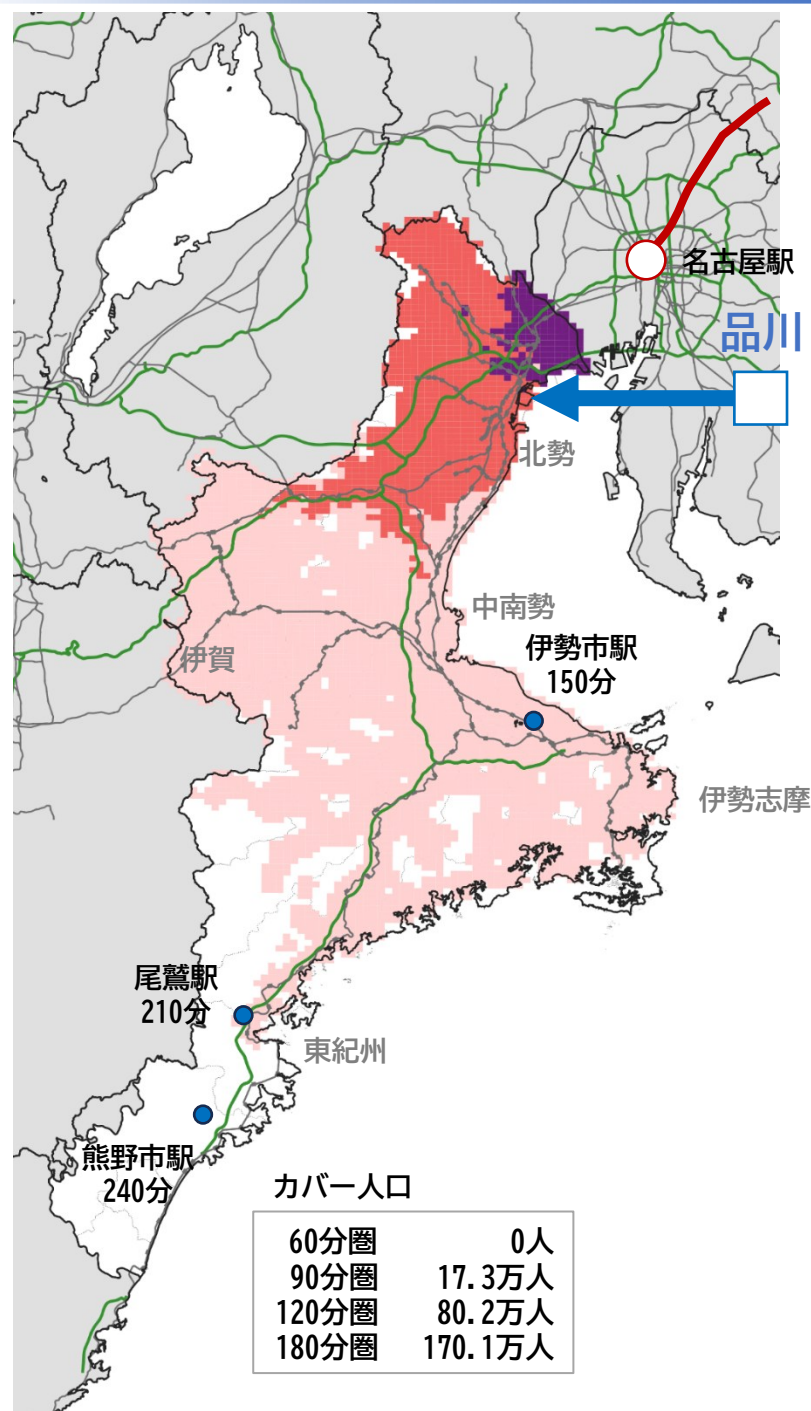
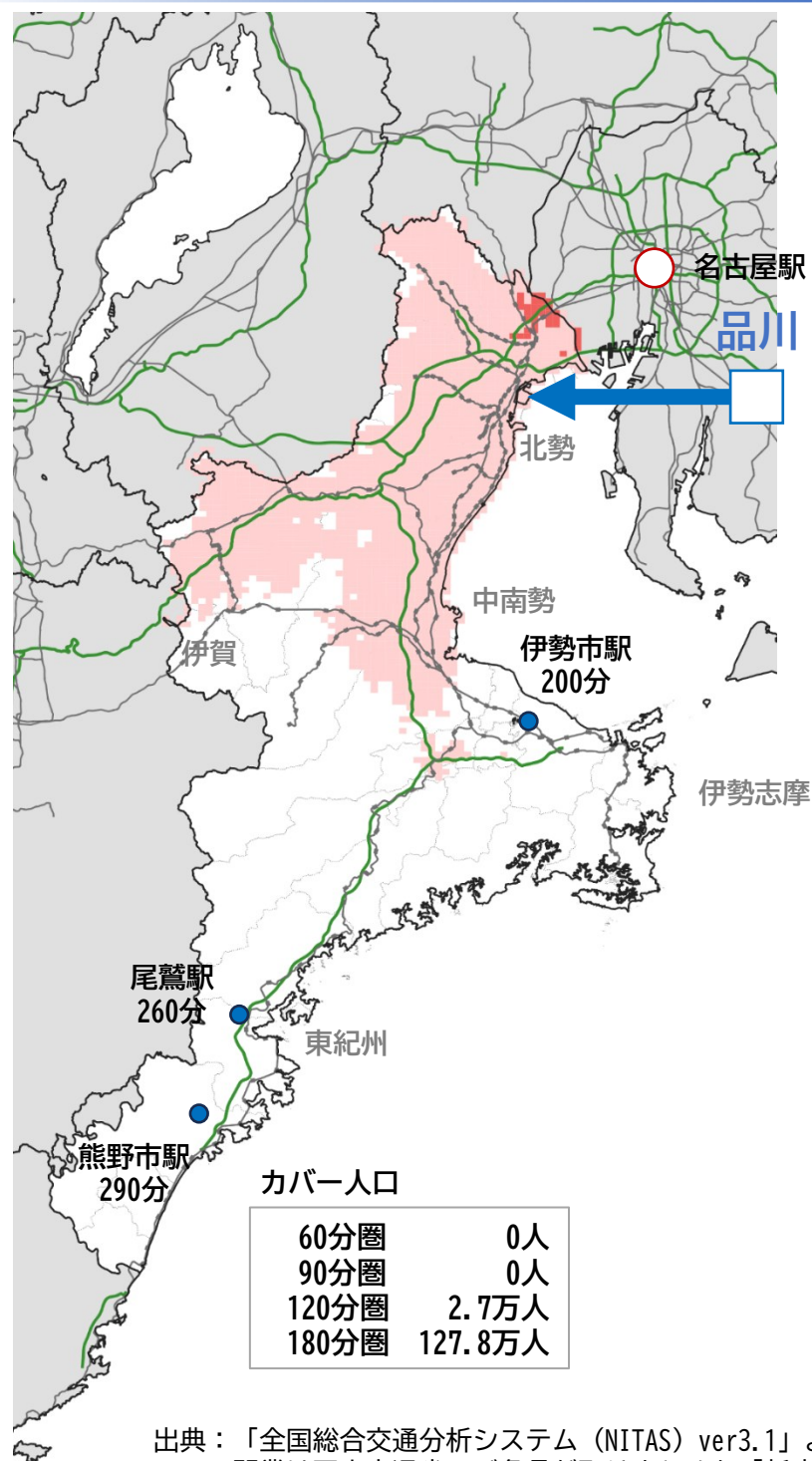
- ✓ 先行開業では品川120分圏は北勢地域まで拡大します。
- ✓ 全線開業では品川120分圏は伊賀地域、中南勢地域まで拡大します。

### ◆リニア開業による品川起点の時間圏の広がり

リニアなし

先行開業

全線開業



出典：「全国総合交通分析システム（NITAS）ver3.1」より作成。対象とする交通モードは鉄道・道路とし、リニアなしは2021（令和3）年3月時点のネットワーク、先行開業と全線開業は国土交通省及び各県が取りまとめた「新広域道路交通計画」（2021（令和3）年3月）に記載のある高規格道路（供用中、事業中、調査中）を含めて算出。人口は令和2年国勢調査の人口を参照。なお、上記時間圏図内の伊勢市駅、尾鷲駅、熊野市駅に記載している時間は鉄道利用のみの時間を表示。

## 2 リニアがもたらすインパクト

- 大阪起点の120分圏に含まれるカバー人口は、リニアなしは約84.0万人、全線開業は約171.4万人と約2倍に増えます。

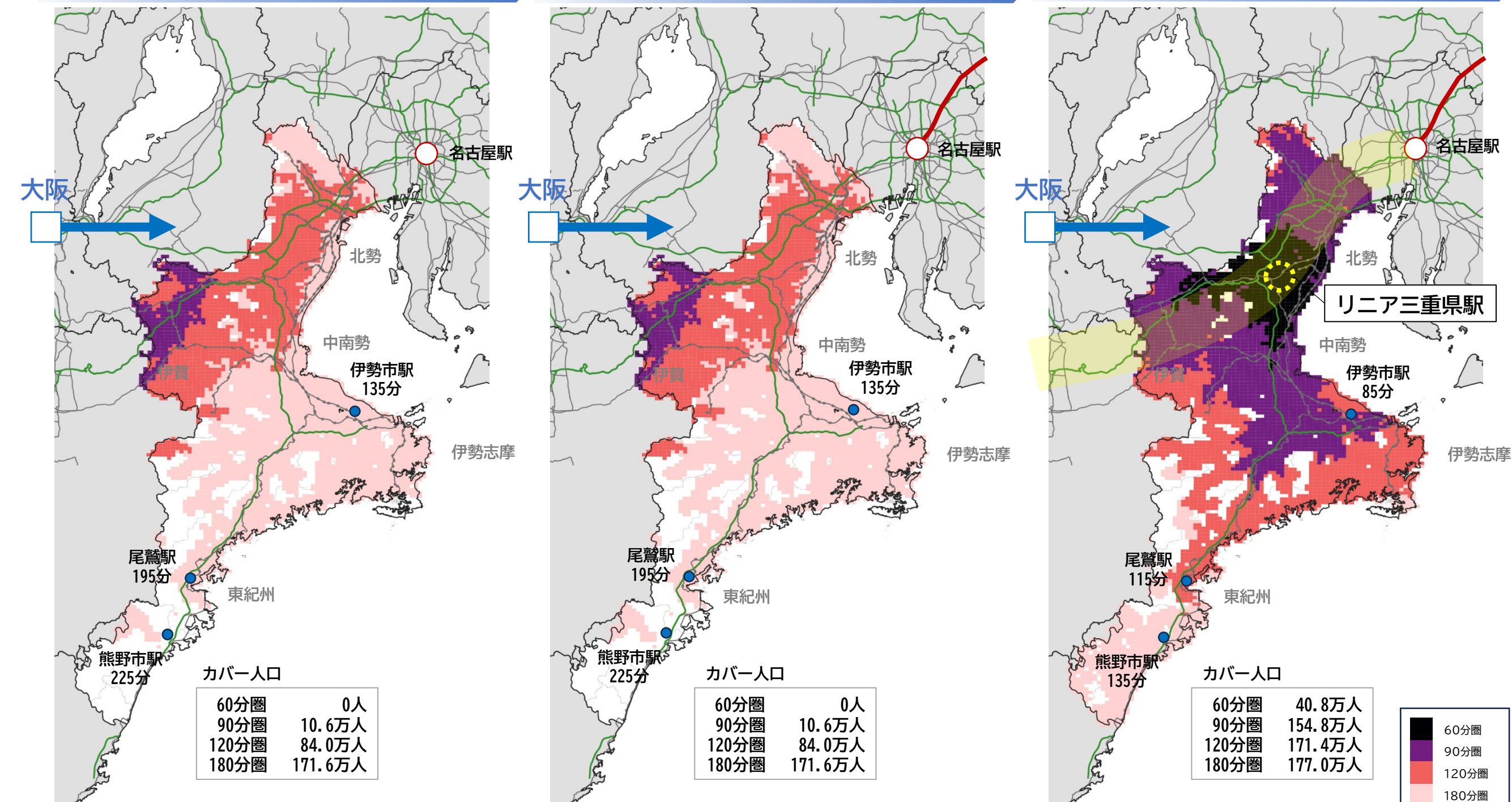
✓ 全線開業では大阪60分圏は北勢地域、中南勢地域、伊勢志摩地域まで拡大します。

### ◆リニア開業による大阪起点の時間圏の広がり

リニアなし

先行開業

全線開業



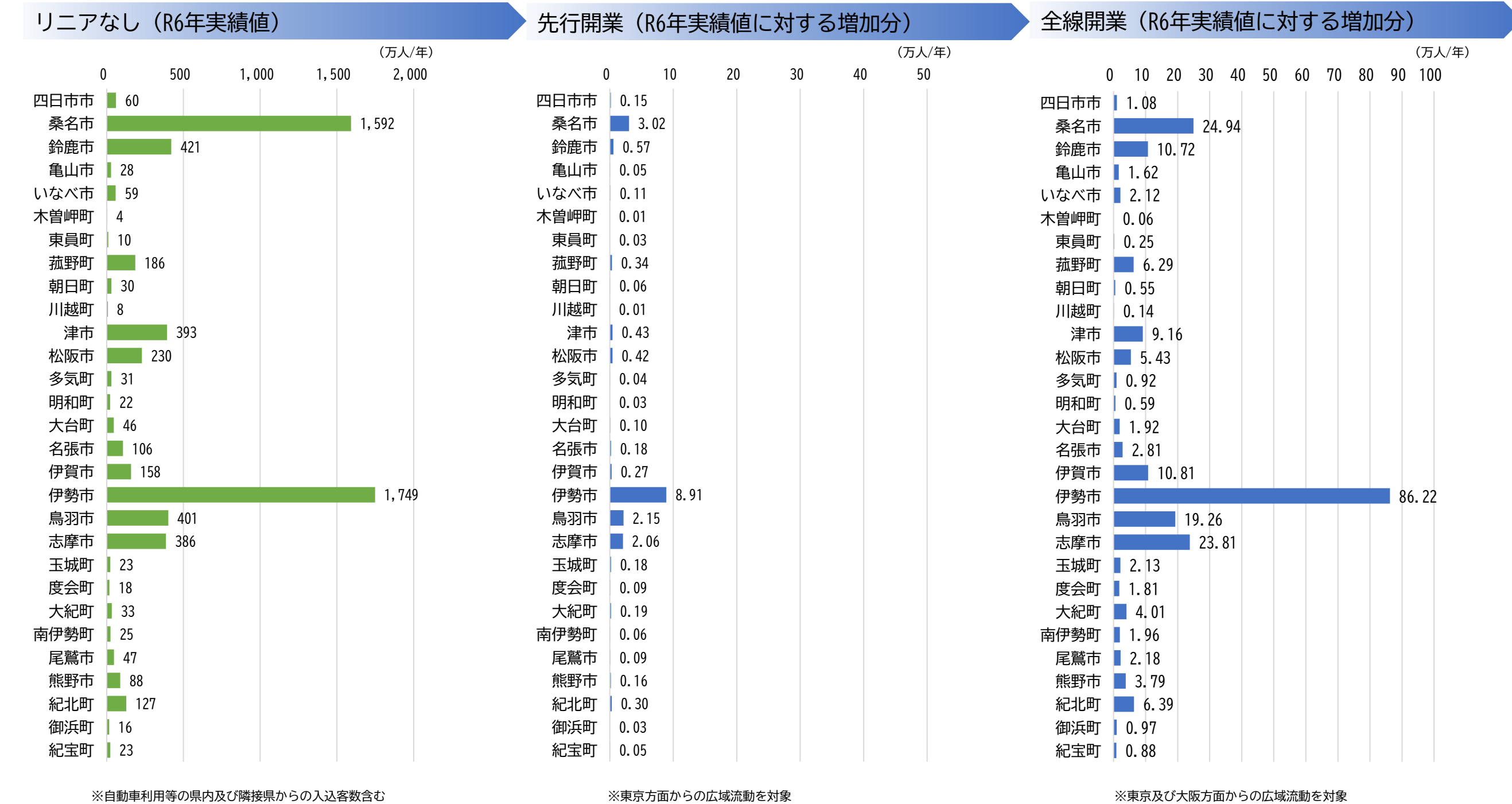
出典：「全国総合交通分析システム（NITAS）ver3.1」より作成。対象とする交通モードは鉄道・道路とし、リニアなしは2021（令和3）年3月時点のネットワーク、先行開業と全線開業は国土交通省及び各県が取りまとめた「新広域道路交通計画」（2021（令和3）年3月）に記載のある高規格道路（供用中、事業中、調査中）を含めて算出。人口は令和2年国勢調査の人口を参照。なお、上記時間圏図内の伊勢市駅、尾鷲駅、熊野市駅に記載している時間は鉄道利用のみの時間を表示。

2 リニアがもたらすインパクト

● 観光インパクト

- ✓ 国土交通省の全国総合交通分析システム（NITAS）によって求められたリニア全線開業による地域間の所要時間と、発着地の人口や観光関連従業者数の関係から、時間短縮による入込客数への影響を統計的に分析しました。
- ✓ 既存の入込客数のうちリニア利用が想定される広域流動を対象に推計すると、もともとの入込客が多くかつ広域流動の割合の高い地域で入込客数の増加が見込まれます。

■ リニア開業による時間短縮がもたらす入込客数延数への影響 – リニアによって増加する観光入込客数延数 –

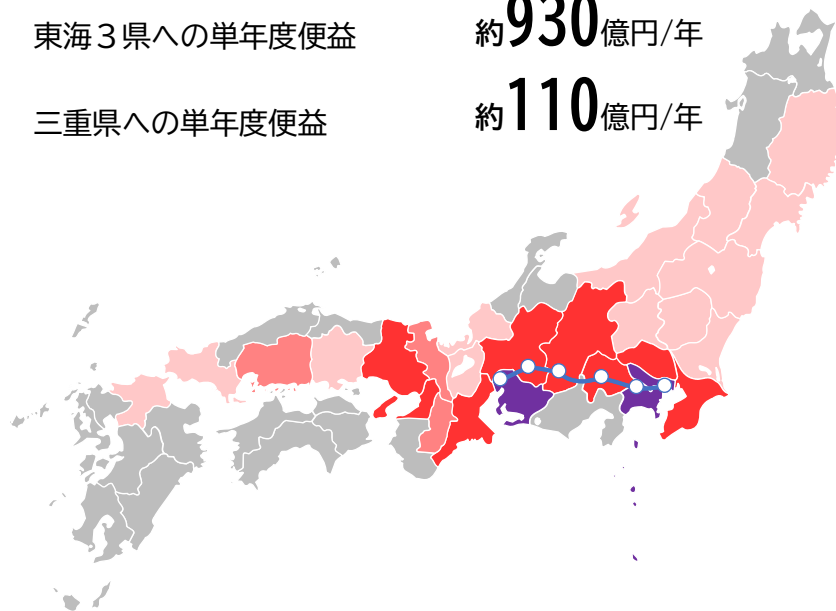


### ● リニアの経済効果（先行開業）は約11.0兆円、（全線開業）は約16.8兆円

- ✓ リニアの先行開業による経済効果（便益）は約11.0兆円といわれています。この経済効果は、時間短縮が大きく発現すること、産業・経済集積が大きい地域において大きく享受できます。
- ✓ リニアの沿線地域を始めとして経済活動を通じて広く経済効果が広がり、東海3県（岐阜県、愛知県、三重県）では経済効果の約2割を得ることが見通されています。
- ✓ 先行開業では、名古屋駅へのアクセス利便性が高い地域ほど時間短縮率は大きくなることから、三重県各地域と名古屋駅へのアクセス利便性の向上により、三重県においても大きな経済効果を得ることができます。
- ✓ 全線開業ではリニア三重県駅が設置されると、東京方面と大阪方面の時間短縮率が増し、三重県への経済効果は一層大きくなることが見込まれます。

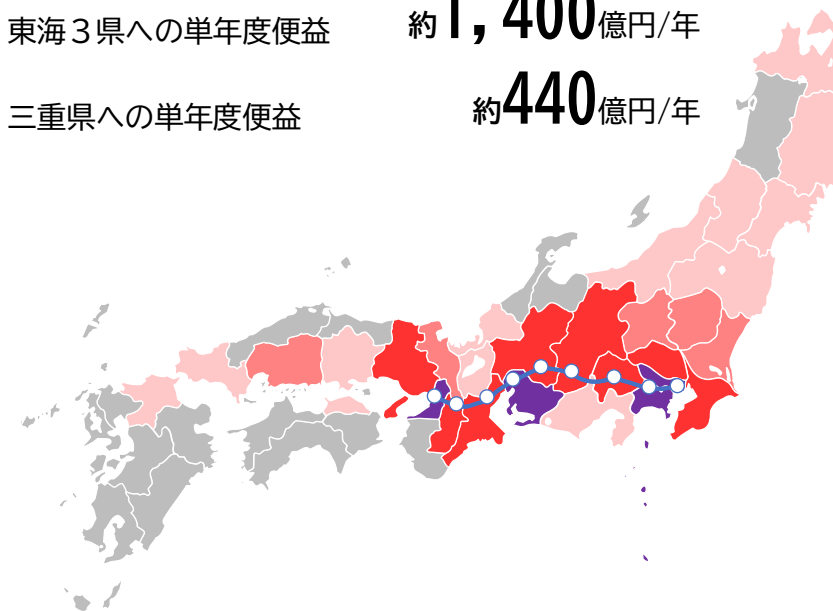
#### 先行開業

総便益（50年間）	約 <b>11.0</b> 兆円
東海3県への総便益	約 <b>2.1</b> 兆円
三重県への総便益	約 <b>0.2</b> 兆円
東海3県への単年度便益	約 <b>930</b> 億円/年
三重県への単年度便益	約 <b>110</b> 億円/年



#### 全線開業

総便益（50年間）	約 <b>16.8</b> 兆円
東海3県への総便益	約 <b>3.1</b> 兆円
三重県への総便益	約 <b>1.0</b> 兆円
東海3県への単年度便益	約 <b>1,400</b> 億円/年
三重県への単年度便益	約 <b>440</b> 億円/年



凡例：単年度便益  
■ 500億円/年以上  
■ 100億円/年以上  
■ 50億円/年以上  
■ 10億円/年以上  
■ 10億円/年未満

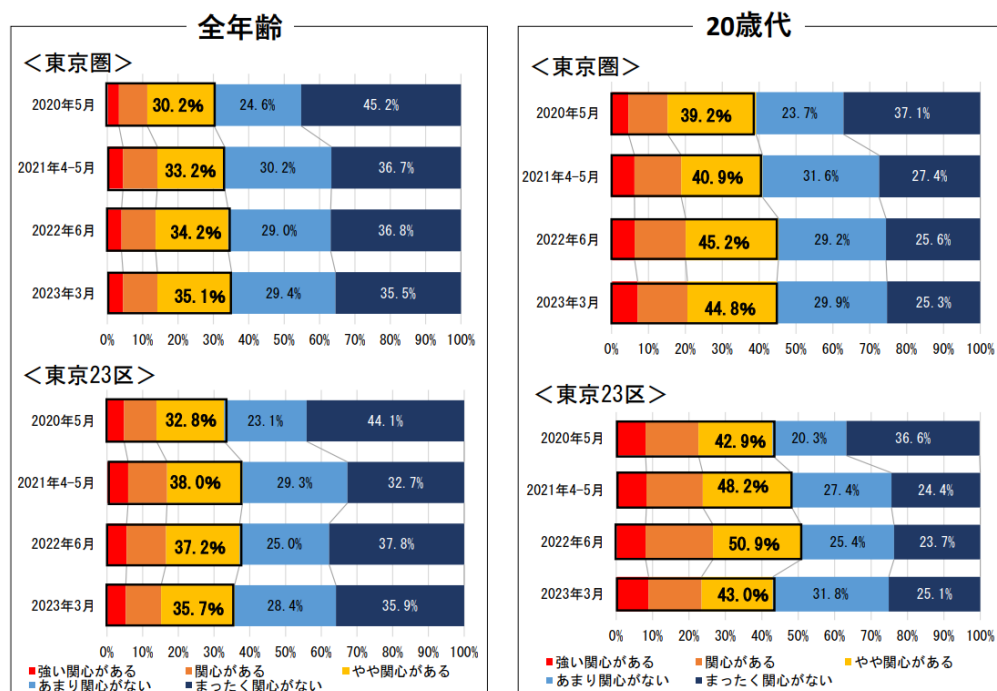
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社が「全国総合交通分析システム（NITAS）ver3.1」より求められた地域間所要時間を用いて試算したもの。

## 2 リニアがもたらすインパクト

## ● 新たな生活スタイル・ビジネススタイル

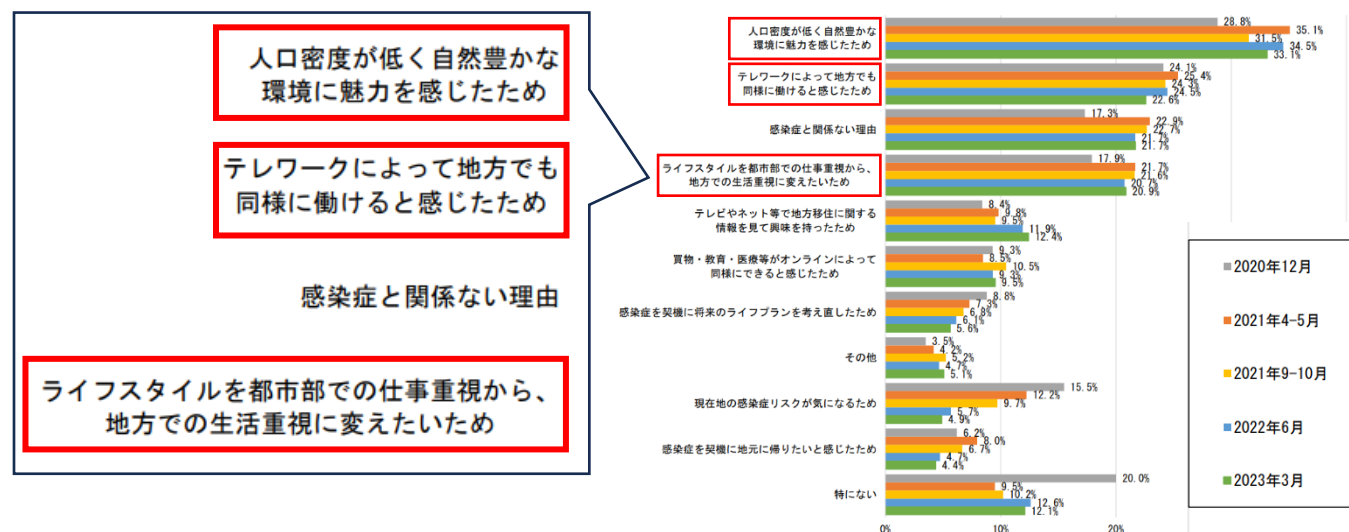
- ✓ コロナ禍以降、東京圏在住者の地方移住への関心が高まっています。その関心理由としては、「人口密度が低く自然豊かな環境への魅力」、「テレワークにより地方でも同様に働けること」、「仕事重視から生活重視への変更」が多くあげられています。
- ✓ 大都市圏在住の三重県出身者のアンケート結果をみると、「自然が豊か」「手頃な家賃で快適な住宅に住める」「アウトドアを楽しむことができる」などの魅力が現在住んでいる地域に比べ高い地域として捉えられています。
- ✓ リニアの先行開業により、都市・地方間の移動利便性が向上し、自然豊かな環境を持つ三重県を知ってもらえる機会が増え、新たなビジネススタイル・生活スタイルの創出が期待されます。

## ◆高まる地方移住への関心

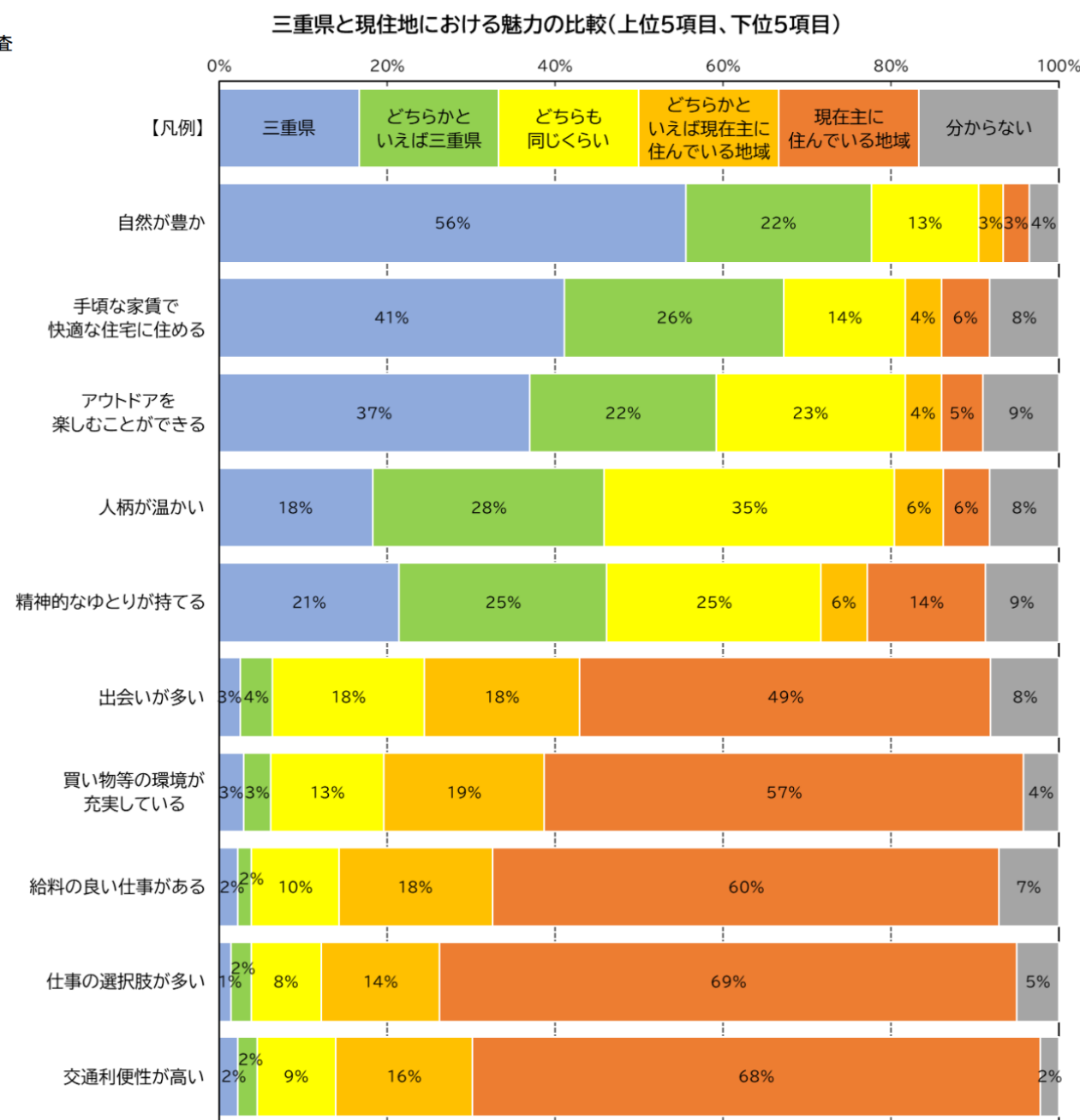


出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月）  
※東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

### ◆地方移住への関心理由の上位(東京圏在住で地方移住に関心がある人)



## ◆三重県の魅力



出典：三重県「大都市圏在住の三重県出身者へのアンケート」

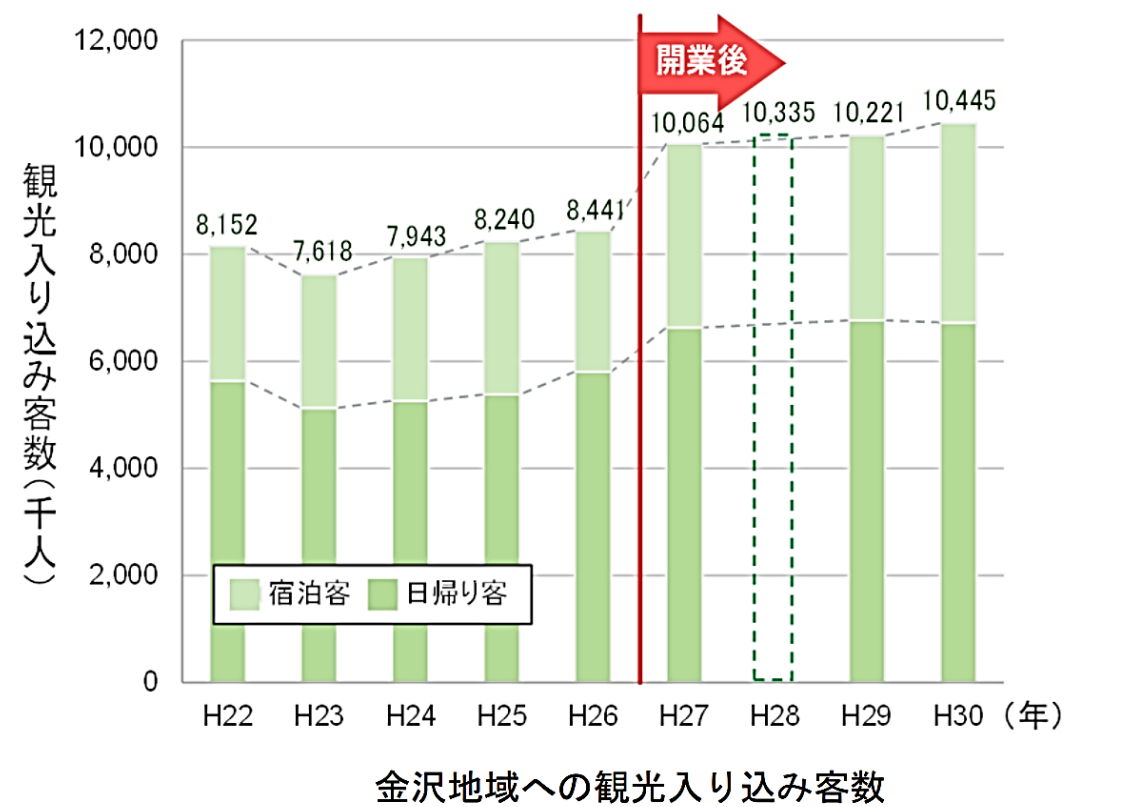
出典：「国土交通省「移住・二地域居住等専門委員会中間取りまとめ」(令和6年1月)より作成

出典：三重県「三重県人口減少対策方針」（令和5年8月）

● 人や情報の交流の活発化

- ✓ 北陸新幹線の福井・敦賀開業（2024（令和6）年3月）にみられるように、交通アクセスが改善すると時間短縮となる地域を中心に交流が活発化しています。
- ✓ リニアの先行開業により、東海エリアへの訪日外国人の増加が見込まれ、成田・羽田空港からの訪日外国人の獲得可能性も高まることが期待されます。
- ✓ 旅行者、訪問回数や周遊場所の増加が見込まれ、人や情報の交流が活発になり、新たなイノベーションが生まれます。

◆北陸新幹線観光交流の活発化(長野－金沢開業後)

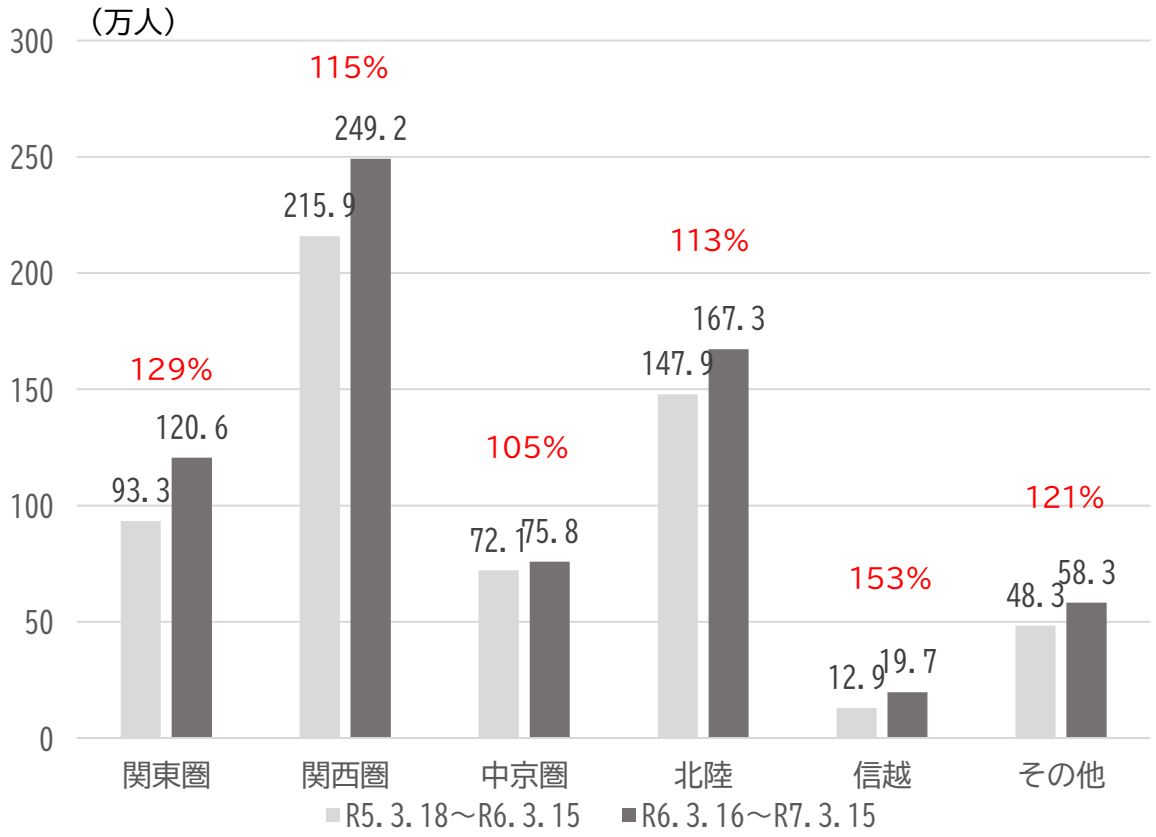


資料：金沢市作成資料を基に作成

※H28 は宿泊、日帰り別の調査未公表

出典：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書」(令和2年3月)

◆北陸新幹線(福井・敦賀開業)による新幹線駅周辺※の来訪者数比較 (※芦原温泉駅、福井駅、敦賀駅周辺)



※来訪者数は、いずれもKDDIが保有するビックデータを用いて算出した県推計値で、前年との比較が可能な芦原温泉駅周辺、福井駅周辺、敦賀駅周辺の合計値かつ延べ人数（来訪者数は、福井県民および訪日外国人を除く）  
関東圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県  
関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県  
中京圏：愛知県、岐阜県、三重県  
北陸：石川県、富山県（福井県を除く）  
信越：新潟県、長野県

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」  
※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

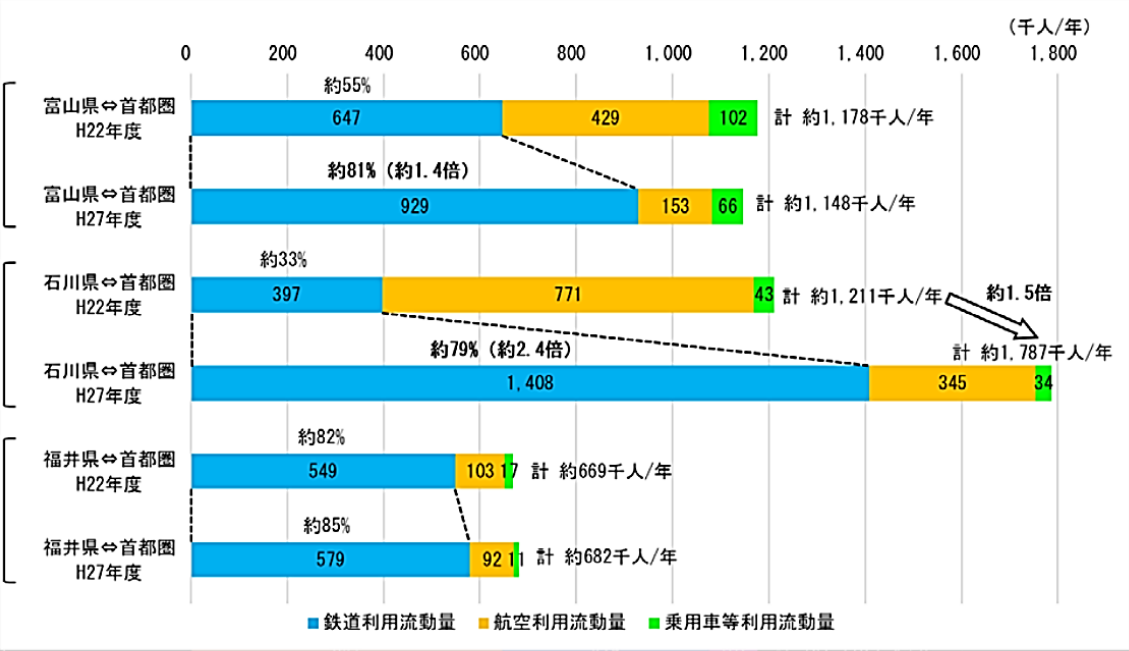
出典：福井県「北陸新幹線福井・敦賀開業後の1年間の状況」(令和7年4月知事記者会見資料)より作成

2 リニアがもたらすインパクト

● 産業活動の活性化

- ✓ 全国各地への交通アクセスが改善すると、ビジネス流動が活発化するほか、滞在可能時間が増加し、ビジネス機会増加につながっていきます。
- ✓ リニア開業により、リニア沿線地域を中心に経済効果が見込まれています。愛知県に隣接する三重県においては、愛知県とのつながりも強く、その効果は広域に広がります。
- ✓ 交流が活発になる環境や立地環境を向上させることで、ビジネス交流や販路の拡大、新たな産業・雇用の創出、若者・女性の定着が期待されます。
- ✓ リニアによって、大都市間とのアクセス利便性が向上し、三重県内にも大きな経済効果が期待されます。

◆北陸新幹線金沢開業によるビジネス流動の活発化

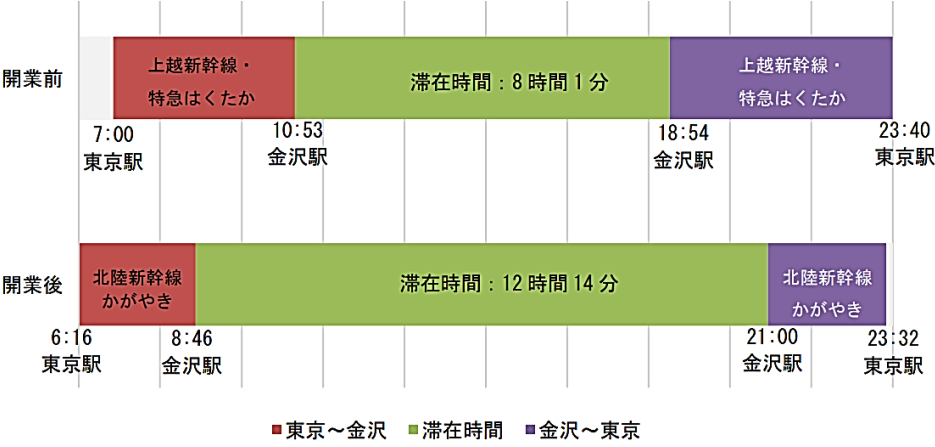


ビジネス目的での流動量および鉄道利用の割合の変化

資料：平成 22 年度、平成 27 年度「全国幹線旅客純流動調査」を基に作成

出典:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書」(令和2年3月)

◆滞在可能時間の増加



滞在可能時間の変化（東京・金沢間）

資料：JR 時刻表（平成 26 年（2014）4 月、平成 31 年（2019）4 月）を基に作成

出典:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書」(令和2年3月)

◆企業移転

本社機能を一部移転

BCPへの対応、北陸新幹線開業による首都圏とのアクセス向上等で、北陸に本社機能の一部や研究開発施設等の移転が進んでいます。



石川県小松市 コマツ

小松市に総合研修施設を整備し、本社教育機能を移転(2011年5月)

地方創生の取り組みの一環として、2011年に東京本社機能の一部を創業の地である小松市へ移転しました。これにより地域の雇用が創出され、都市部への若年層人口の流出歯止めの一躍となっているほか、全世界のグループ社員の人材育成拠点となる研修施設には、国内外から年間約3万人が訪れ、周辺の宿泊施設・飲食店の利用などによって、地域経済の活性化へと繋がっています。

コマツ コマツウェイ総合研修センタ



富山県黒部市 YKK株式会社 YKK AP株式会社

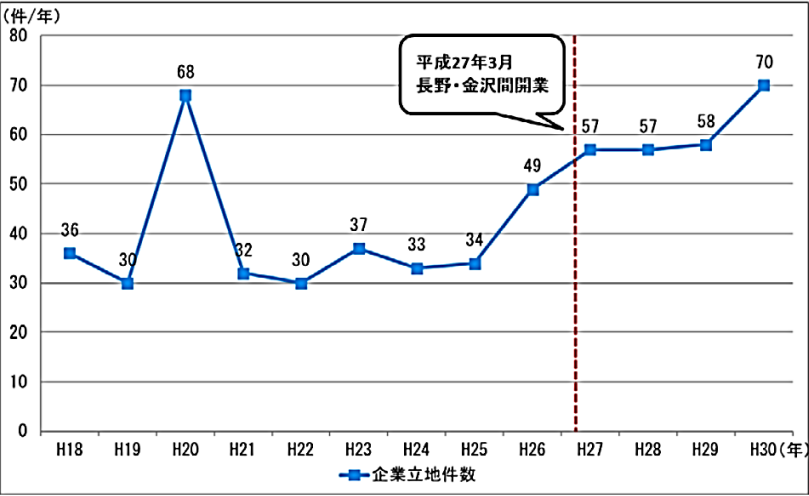
本社機能の一部を黒部に移転(2016年4月)

東日本大震災を教訓に、災害時のBCPも踏まえ、本社機能の分散を図るためYKKグループのものづくりの本拠地である黒部への本社機能の一部移転に着手。2015年4月から2016年4月までにYKKとYKK APの管理部門(経理、人事、購買、知的財産、国際部門など)の約230名が黒部事業所に異動。「技術の総本山」として部門、組織を超えた連携強化によるシナジーの最大化に取り組み、技術力・商品力の向上を進めています。

YKK株式会社 黒部事業所 広報グループ

出典:北陸電力株式会社「CENTER OF JAPAN」パンフレット(令和6年10月)

◆企業立地件数



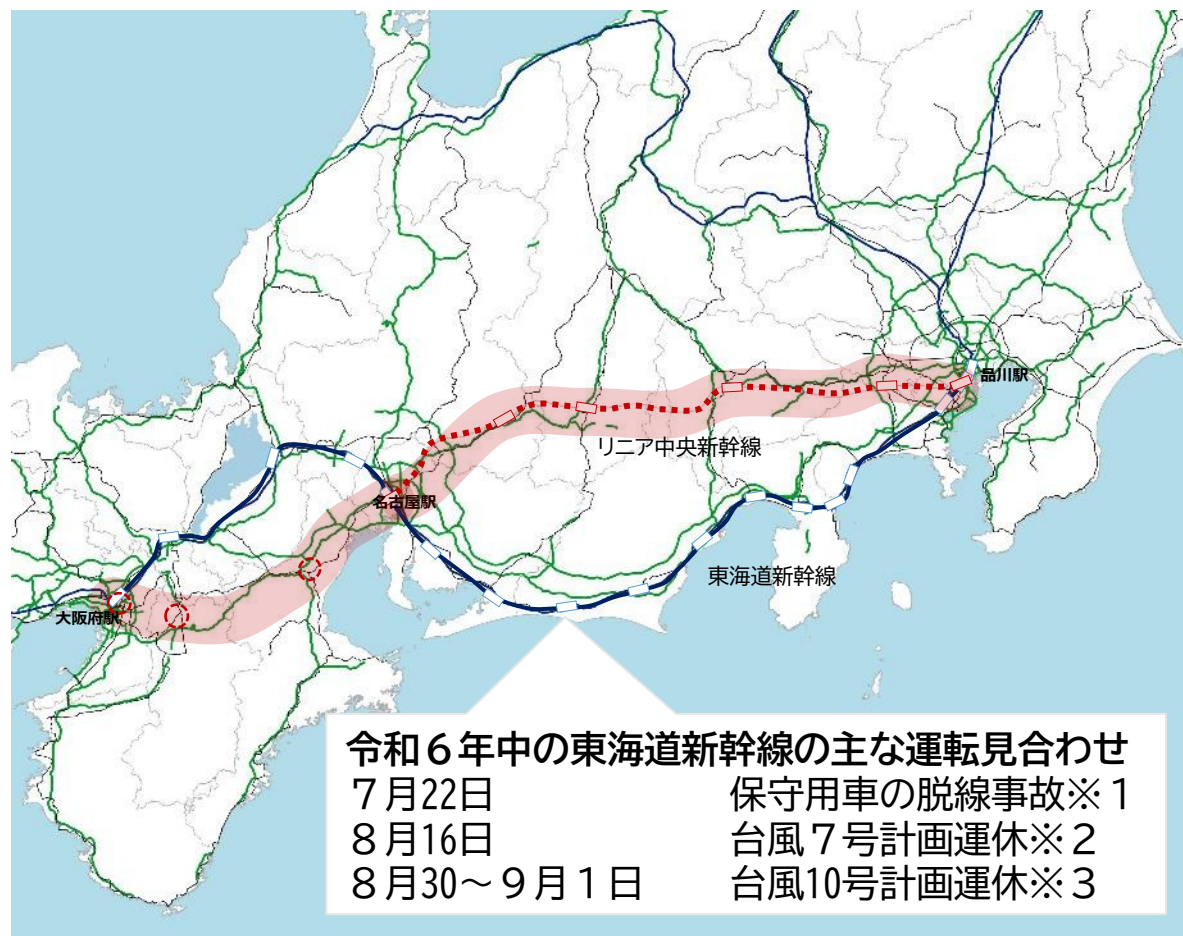
富山県内企業立地件数の推移

出典:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書」(令和2年3月)

### ● 災害リスクの分散

- ✓ 近年、台風、豪雨や地震の影響で、安全のために東海道新幹線の運転見合わせをするケースがみられています。
- ✓ 東海道新幹線は1日あたりの輸送力は約34万席となっており、運転見合わせによって多くの人が影響を受けることになります。
- ✓ 「リニア」と「鉄道・高速道路ネットワーク」の多重化・代替性の強化で、災害リスクが分散され、三重県で大規模災害が発生した際の人流や物流の途絶が回避されるとともに、他県で大規模災害が発生した際にも、被災地の復旧・復興の大きな力となるほか、大都市圏の中核機能のバックアップ拠点となる可能性が期待されます。

#### ◆東海道新幹線の運転見合わせによる影響



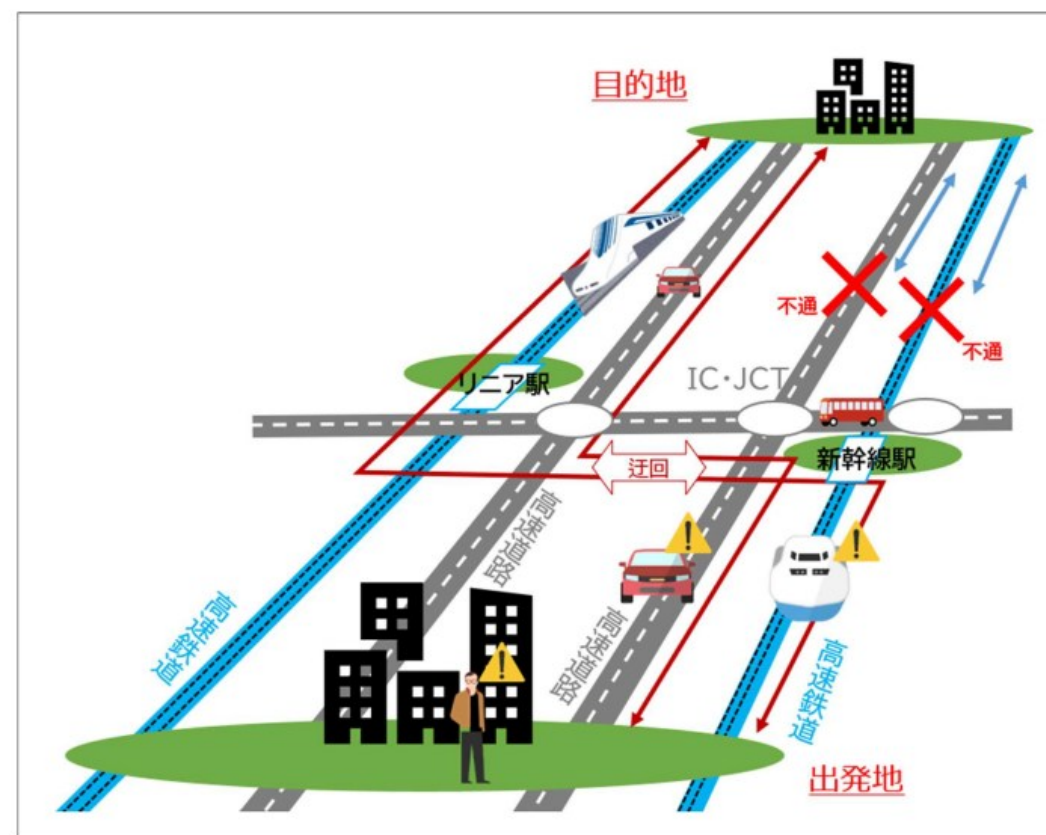
※1 上下合わせて328本が運休、影響は約25万人

※2 お盆中のUターン時期

※3 8月29日夜、上下線166本運休で約2万2千人に影響

#### ◆リニア開業による災害リスクの分散イメージ

総合的な高速交通の将来像として、「高速交通が多重的に整備され、大規模災害時においても人流や物流の途絶が回避されている。」としている。



出典:リニア中央新幹線建設促進期成同盟会リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会「リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像(最終とりまとめ)」(令和6年6月)

#### ◆南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)発表に伴う東海道新幹線への影響

令和6年8月8日19時15分、気象庁から南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表されました。それに伴い、東海道新幹線は、三島－三河安城間で速度を落として運転することとし、このため翌8月9日始発列車からの運行計画で少なくとも10分以上の遅れが見込まれ、更に遅れる可能性もある旨発表されました。その後、南海トラフ地震臨時情報「巨大地震注意」の呼びかけが8月15日17時をもって終了したことを受け、JR東海は8日から続けていた徐行規制を解除し、最高速度を285キロに戻しました。

3 リニアとともにめざす三重の姿

● リニアとともにめざす三重の姿

✓ 「三重県リニア基本戦略」では、以下のように「めざす三重の姿」として3つの姿と5つの視点を示しています。

【新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重となるために】

- リニア開業によって実現する大都市圏との広域ネットワークや、リニア三重県駅を中心とした県内の地域を結ぶネットワークを構築することで、新たなリニア広域生活圏を形成するとともに、リニア開業効果を県全体へ波及・発展させ、次の3つの姿を実現する、これからの時代に選ばれる三重をめざします。

3つの姿

①三重の豊かさを生かした新たなライフスタイルが創出されている

- 圧倒的な移動時間の短縮と先進的な技術を組み合わせることにより、三重の豊かさと大都市圏の多様さを手に入れるリニア時代の新たなライフスタイルを創出

②県内交通ネットワークの形成による観光・ビジネス交流が活発化している

- 都市部だけでなく、近隣県との連携が進み、実用化が進む自動運転や空飛ぶクルマなどの次世代交通に対応したリニア三重県駅と地域交通拠点とが効率的に結ばれ、県内外の観光・ビジネス交流が飛躍的に発展

③人々の「癒やしの空間」として存在感を示している

- 自然の恵みや歴史・文化、産業など南北に連なる県内各地の豊かな魅力と新たな玄関口が繋がることで、癒やしの空間「日本のサードプレイス」として、三重にしかない暮らしや、働き方、来訪スタイルを実現

【選ばれる三重となるために】

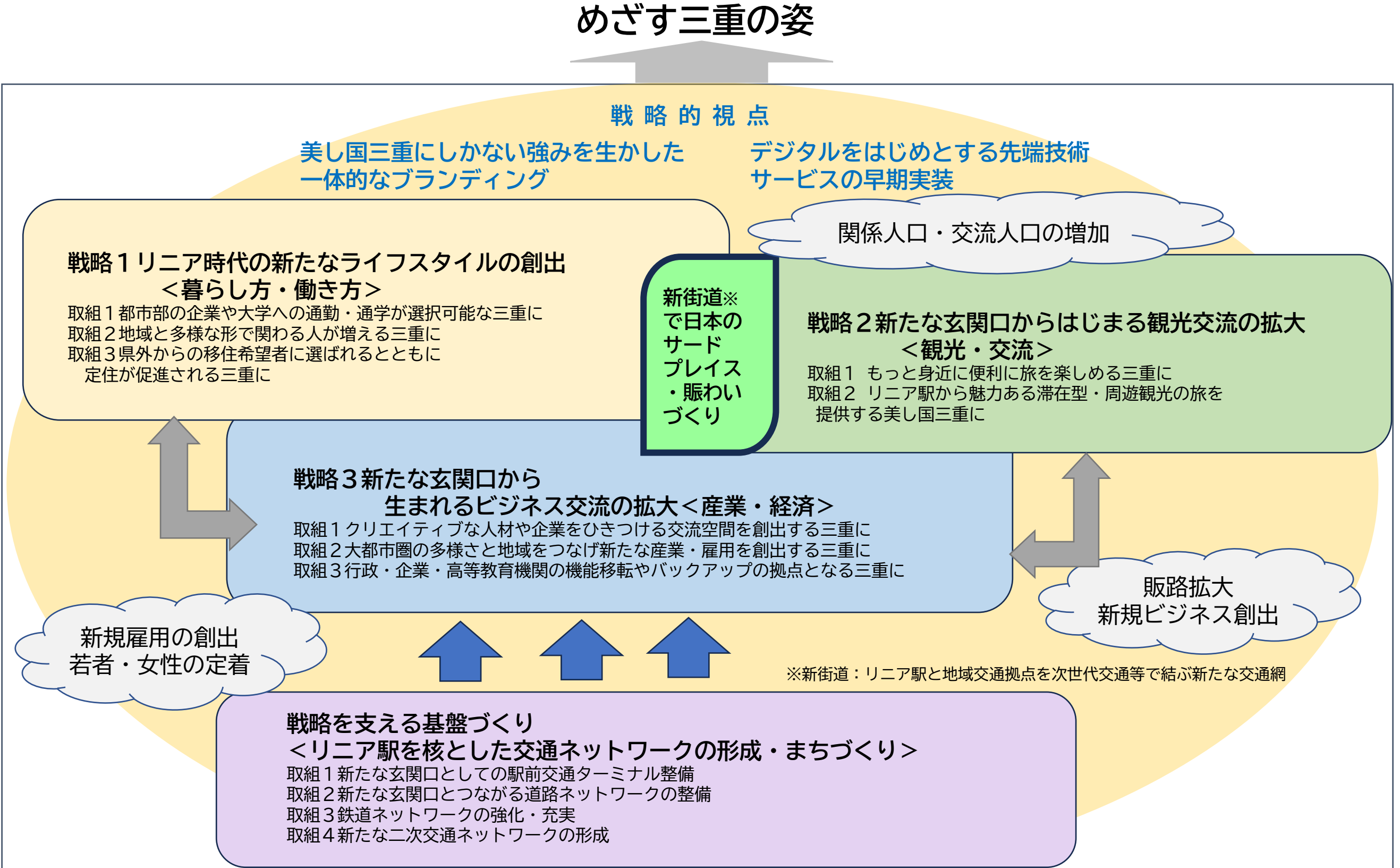
- 三重での暮らしをより快適にし、三重の魅力をもっと身近に便利にするために、次の5つの戦略的な視点をベースにして、めざす三重の姿に向けての戦略を策定します。

5つの視点

利便性の向上			魅力発信	
①リニア三重県駅周辺エリアの計画的な機能配置と戦略的な交通拠点の機能強化	②リニア駅と地域交通拠点を結ぶ次世代の交通ネットワークの形成	③デジタルをはじめとする先端技術サービスの早期実装	④訪れたくなるリニア三重県駅の独自性や魅力にあふれた駅まちデザイン	⑤美し国三重にしかない強みを生かした一体的なブランディング

● 戦略の位置づけ

- ✓ 戦略は以下のように位置づけています。
- ✓ 戦略の取組においては、行政、関係団体や交通事業者などさまざまな主体における状況を踏まえ、また民間事業者の採算性の確保など、経営の自主性を尊重しながら、具体化に向けて検討を進めます。



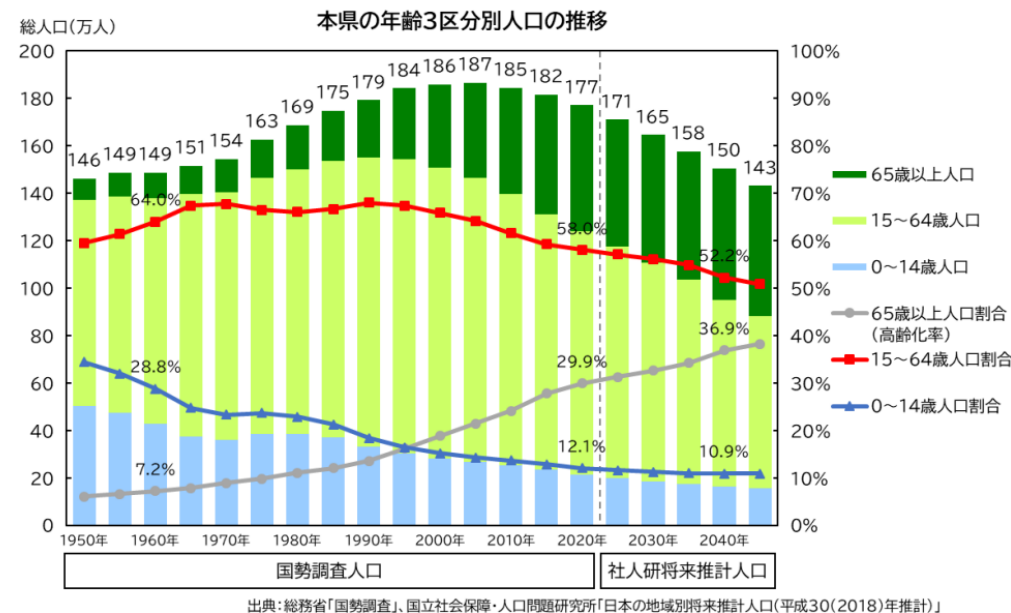
## 4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

## 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出

## 現状・課題

- 三重県は総人口187万人をピークに人口減少社会となっています。特に大学進学者の約8割が県外大学に進学しており、若者の人口減少の要因の一つとなっています。
- リモートワークが浸透するも、高速交通がない三重県では物理的距離のハードルが高く、地方に住みながら大都市で働くといった柔軟な暮らし方・働き方はそれほど進んでいません。
- リニアとデジタルをはじめとする先端技術サービスの早期実装によって、三重県から流出することなく、住む場所と進学・就職の選択肢が広がります。
- 一方で、大都市圏への企業や労働力、居住者などの流出といったストロー現象が懸念されるため、リニア開業に先んじて、県民生活の利便性向上や、県をまたぐ広域から人やモノを呼び込む取組を進めていく必要があります。

## ◆三重県人口の推移



出典：三重県「三重県人口減少対策方針」（令和6年4月）

### ◆県内高校を卒業(浪人含む)した大学進学者の地域別進学先

県内大学に進学する学生は約2割であり、県外大学には、愛知県に約4割、東京圏に約1割、関西圏に約2割の学生が進学しています。(単位:人)

	全体	県内大学	県外大学			
			うち愛知県	うち東京圏	うち関西圏	
R2 年	7,985	1,751	6,234	2,996	723	1,556
	－	21.9%	78.1%	37.5%	9.0%	19.5%
H31 年	7,859	1,746	6,113	2,947	691	1,527
	－	22.2%	77.8%	37.5%	8.8%	19.4%
H30 年	7,877	1,720	6,157	2,973	711	1,524
	－	21.8%	78.2%	37.7%	9.0%	19.3%
H29 年	8,299	1,704	6,595	3,207	826	1,634
	－	20.5%	79.5%	38.6%	10.0%	19.7%
H28 年	7,969	1,618	6,351	3,082	773	1,611
	－	20.3%	79.7%	38.7%	9.7%	20.2%

※文部科学省「学校基本調査」を基に三重県戦後企画部戦後企画総務課作成

※東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県　関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県

※割合は、県内高等学校卒業生全体に対する割合を示す。

出典:三重県「数字で見る三重県の若者の動き」(令和3年3月)

◆県内高等教育機関を卒業した就職者のうち、県内に就職した者の割合  
(県内就職率)

令和2年3月に県内高等教育機関の卒業生のうち県内に就職した者の割合は、48.2%と、前年と比較して減少し、若者の県内定着は難しい状況となっています。（単位：人）

		H27 (H28. 3卒)	H28 (H29. 3卒)	H29 (H30. 3卒)	H30 (H31. 3卒)	R1 (R2. 3卒)
全体の実績値		48. 9%	48. 8%	48. 9%	48. 9%	48. 2%
<div>県内からの就職者数</div> <div>全体の就職者数</div>		1, 475/3, 014	1, 506/3, 085	1, 551/3, 175	1, 550/3, 167	1, 553/3, 219
内     記	大学(7)	44. 7%	45. 4%	44. 9%	45. 2%	45. 2%
	<div>県内就職者数</div> <div>就職者数</div>	982/2, 195	997/2, 198	1, 017/2, 263	1, 057/2, 340	1, 075/2, 376
	短期大学(4)	83. 3%	83. 5%	83. 5%	80. 6%	78. 0%
	<div>県内就職者数</div> <div>就職者数</div>	430/516	436/522	454/544	425/527	426/546
	高等専門学校(3)	20. 8%	20. 0%	21. 7%	22. 7%	17. 5%
	<div>県内就職者数</div> <div>就職者数</div>	63/303	73/365	80/368	68/300	52/297

出典:三重県「数字で見る三重県の若者の動き」(令和3年3月)

## ◆デジタルをはじめとする先端技術サービスの早期実装の取組

## みえのデジタル社会の形成



各分野のDXを推進 → デジタル前提の社会へ → デジタル社会の「めざす姿」

出典：三重県「みえのデジタル社会の形成に向けた戦略推進計画」（令和4年12月）

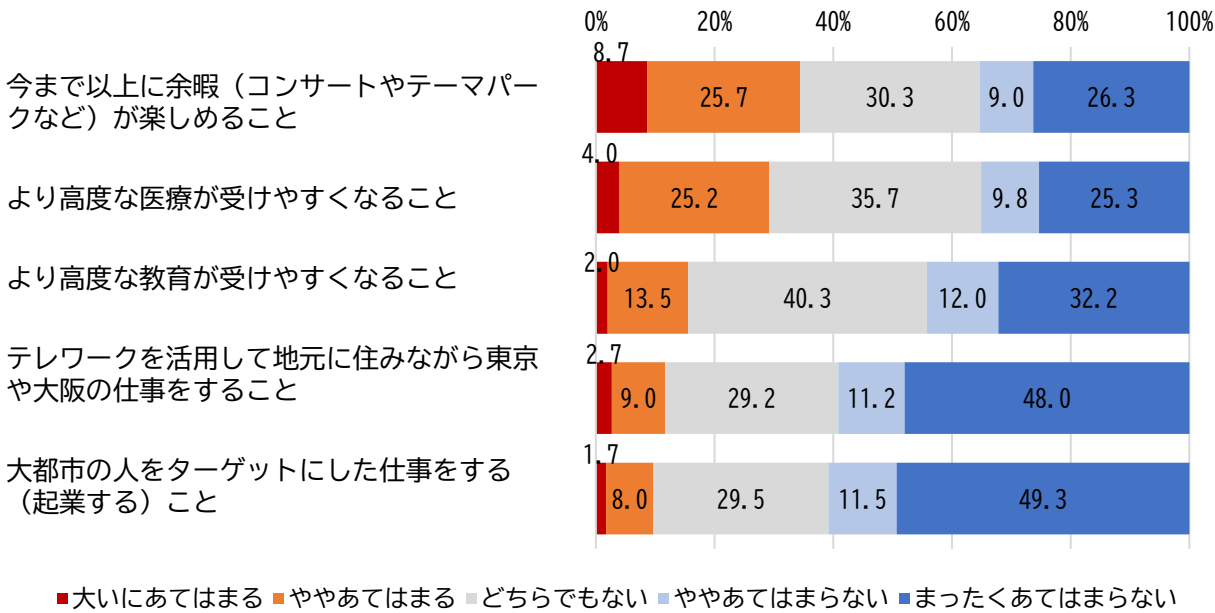
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出

リニアに関するアンケート調査結果

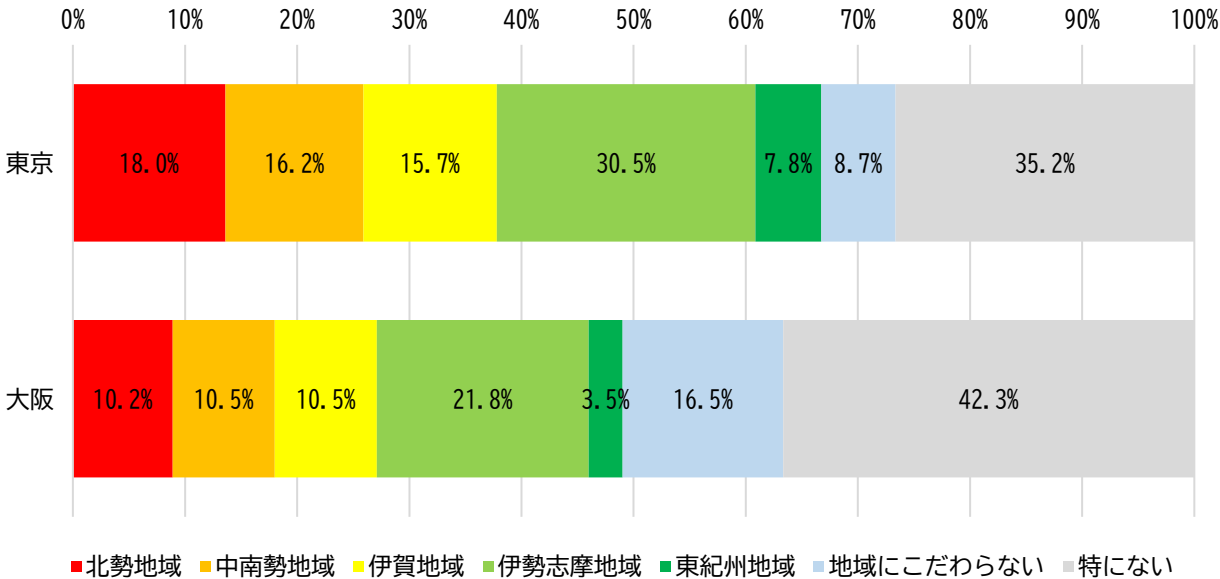
- 県民のリニアのあるライフスタイルへの関心は、「今まで以上に余暇（コンサート等）が楽しめること」の割合が最も高くなっています。
- 大都市住民が思う「一度は住んでみたい県内の地域」は、東京や大阪ともに「伊勢志摩地域」の割合が高い。次いで、東京は「北勢地域」、大阪は「地域にこだわらない」の割合が高くなっています。
- 移住を検討する際に特に重視することは「大都市との移動費の補助があること」の割合が最も多くなっています。

◆三重県民のリニアのあるライフスタイルへの関心



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

◆三重県に訪れた経験のある大都市住民の人が思う「一度は住んでみたい県内の地域」



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

戦略・取組検討のための「リニアに関するアンケート調査」の実施

【目的】移動実態やリニア駅に接続する交通手段ニーズを把握するために実施

【実施方法】WEBモニターを活用したWEBアンケート調査

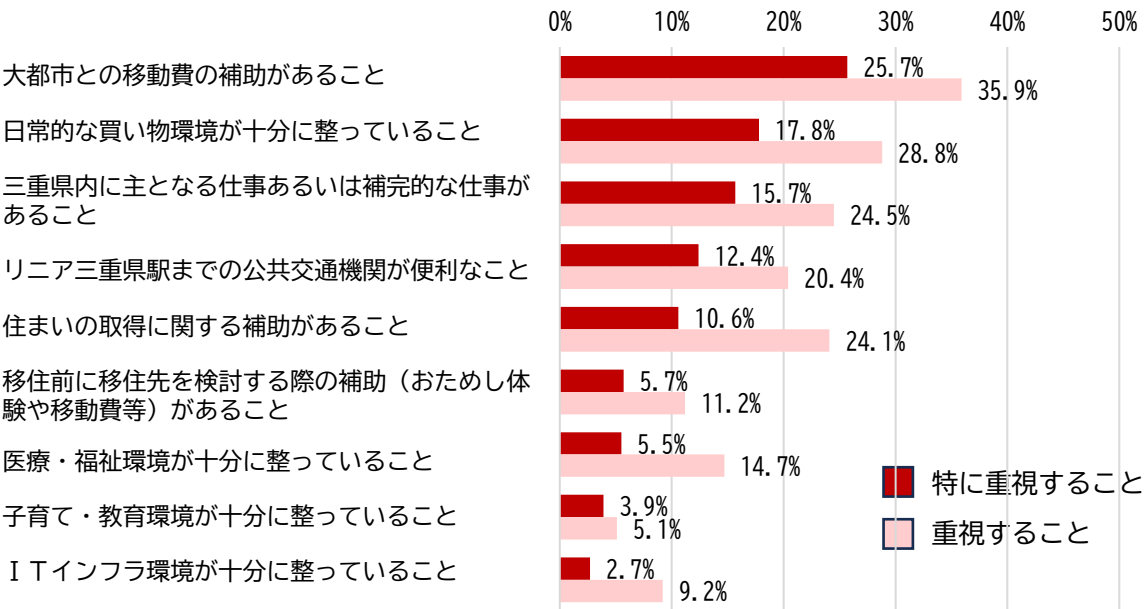
【実施日】2025年10月実施

【対象者とサンプル数】  
県民600サンプル  
大都市住民：東京400サンプル、大阪400サンプル※  
※大都市住民は過去3年間に三重県来訪経験のある人、リニア駅設置地域を踏まえ、東京は東京23区、横浜市、川崎市、相模原市、大阪は大阪市を対象とした

【設問】

- ・三重県民に対する直近の東京・大阪方面の交通手段
- ・三重県民に対するリニア全線開業への期待・興味
- ・三重県民に対するリニア三重県アクセスに対するニーズ
- ・東京・大阪住民に対する三重県への来訪目的
- ・東京・大阪住民に対するリニア三重県駅からの県内各地アクセスニーズ
- ・東京・大阪住民に対する滞在型広域観光の取組に関するニーズ
- ・東京・大阪住民に対するリニアを生かした三重県移住意向

◆大都市住民が移住を検討する際に重視すること



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

## 4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

### 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出

魅力ある三重での暮らしの選択肢を広げ、多様なニーズに応える新しいライフスタイルを発信します！

#### 取組1 都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重に

- ① リニアの速達性を生かした交通ネットワーク強化
  - リニア発着に合わせた定時性のある交通ネットワークの構築
  - 鉄道、高速バスなど複数交通モードにおけるリニア駅結節の強化
- ② 快適なリモートワークが可能なサードプレイス環境の創出
  - 地域交通拠点周辺におけるコワーキングスペースや電源・インターネット接続環境、個室スペースの確保
  - デジタル技術を活用した新たな暮らし方、働き方に資する環境づくり

#### 取組2 地域と多様な形で関わる人が増える三重に

- ① 来訪者や住民など多様な人々が行き交う場の創出
  - リニア三重県駅や地域交通拠点（人々が行き交う県内各地域の玄関口となる交通結節点）における民間投資が進む環境づくり（公民連携による駅再開発プロジェクトや駅ナカ・駅チカ商業施設の整備とテナント誘致、規制緩和・用途地域変更による開発促進など）
  - 大規模イベントや周年事業を契機とした誘客の推進
- ② 海辺から山麓エリアまで揃う三重ならではの体験の提供と賑わい創出の仕掛けづくり
  - 潮干狩りから森林セラピーなど、三重の様々な自然に触れる機会のPR
  - 多彩な自然環境を生かした既存資源のリノベーションの実施
  - 農林水産業などの地域のお手伝いをきっかけにした企業と地域の関係づくり
  - 関係人口の量的拡大と質的向上に向けた環境整備（事例：長野県小布施町の地域体験型プログラムの開発・運営、山梨県小菅村等のデジタルを活用した関係人口の拡大）

#### 取組3 県外からの移住希望者に選ばれるとともに定住が促進される三重に

- ① リニアの速達性を生かした移住・二地域居住の促進
  - 三重の自然や街並みと共存する景観形成の促進・保全やそのPR
  - 転職なき移住を支えるリニア通勤可能地域となることの首都圏・関西圏へのPR
  - 大都市の若者向けに三重県内の就職情報の発信
  - 移住・二地域居住者に対するリニアを活用した移動費負担の軽減（事例：佐久市、宇都宮市の交通費補助）
- ② 移住・二地域居住を支える快適なリモートワークが可能なサードプレイス環境の提供
  - 豊かな自然環境を生かしたコワーキング施設やインキュベーション施設の整備
  - 既存のコワーキング施設やインキュベーション施設を活用した利用者同士が交流できる場と仕組みづくり
- ③ 県外からの移住先の選択を高める交流の活発化
  - 三重県の魅力の情報発信・プロモーション
  - 地域交通拠点までの交通網の充実
- ④ 若年層・子育て世代の定住を促す働く場・子育て環境の創出
  - 若年層の働く場の確保のための地域一体で行う採用活動等の支援
  - 子育て中の女性が働きやすい職場づくり（セミナー開催、相談窓口設置）
  - 空き家の利活用など住宅取得の支援
  - 大都市でのコンサートやテーマパークなど余暇が楽しめる地域となることの情報発信（事例：静岡市の「移住支援情報」）
- ⑤ 高齢者も安心して暮らせる生活環境の充実
  - DXを活用した医療・健康管理の向上やコミュニケーション促進の環境づくり
  - ラストワンマイル配送や次世代モビリティ活用による移動手段の確保

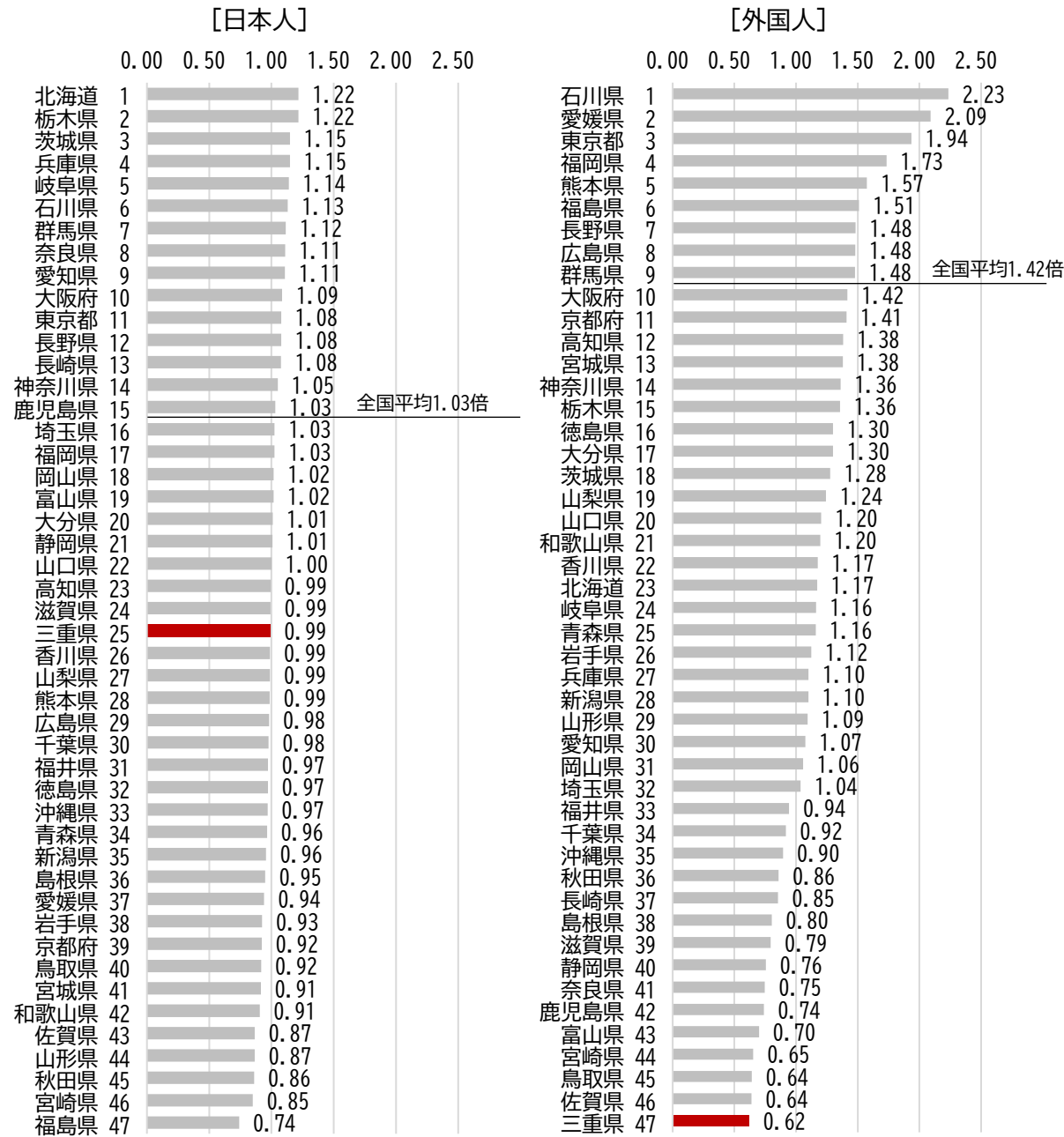
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大

現状・課題

- 本県における日本人延べ宿泊者数の伸びはコロナ禍前（2019（平成31/令和元）年）とほぼ同水準であるものの、外国人延べ宿泊者数はコロナ禍前の0.62倍に留まり、回復スピードが遅い状況（全国最下位）にあります。
- 国内における魅力度の都道府県ランキングをみると、三重県は23位と中位に位置している一方で、市区町村（1,000市区町村）ランキングでは伊勢市が13位にランクイン、そのほか、志摩市、松阪市、鳥羽市、熊野市、伊賀市、津市、鈴鹿市が300位以内であり、県内にも魅力度の高い地域が存在します。
- 魅力度はあるものの、訪問率の低さの要因の一つとして、空港や新幹線の高速交通が県内で接続していない点もあげられます。
- また、交通が便利になると観光客の増加が期待される一方、日帰り旅行者が増え、宿泊客が減ることも懸念されるため、県内における宿泊者数の増加に向けた取組を進める必要があります。

◆延べ宿泊者数のコロナ禍前2019年に対する2024年の伸び



◆三重県の魅力度（2025年）

都道府県ランキングでは三重県は47位中23位と中位に位置していますが、市町村ランキング（1,000市区町村）では、伊勢市13位を筆頭に300位以内は計8市町ランクインしています。

47都道府県ランキング

1位	北海道
2位	京都府
3位	沖縄県
...	
22位	山梨県
23位	三重県
24位	秋田県

市区町村ランキング(1,000市区町村)

1位	函館市
2位	札幌市
3位	京都市
...	
13位	熱海市
13位	伊勢市
15位	屋久島町

上位3割(300位以内)に  
ランクインする県内市町

54位	志摩市
127位	松阪市
134位	鳥羽市
209位	熊野市
234位	伊賀市
264位	津市
286位	鈴鹿市

出典：ブランド総合研究所「地域ブランド調査2025」(令和7年10月)

◆高速交通機関（空港、新幹線駅）がない都道府県（2025年）

空港及び新幹線駅が両方ない県は、山梨県、三重県、奈良県の3県です。この3県はリニア中央新幹線が通る県となっています。

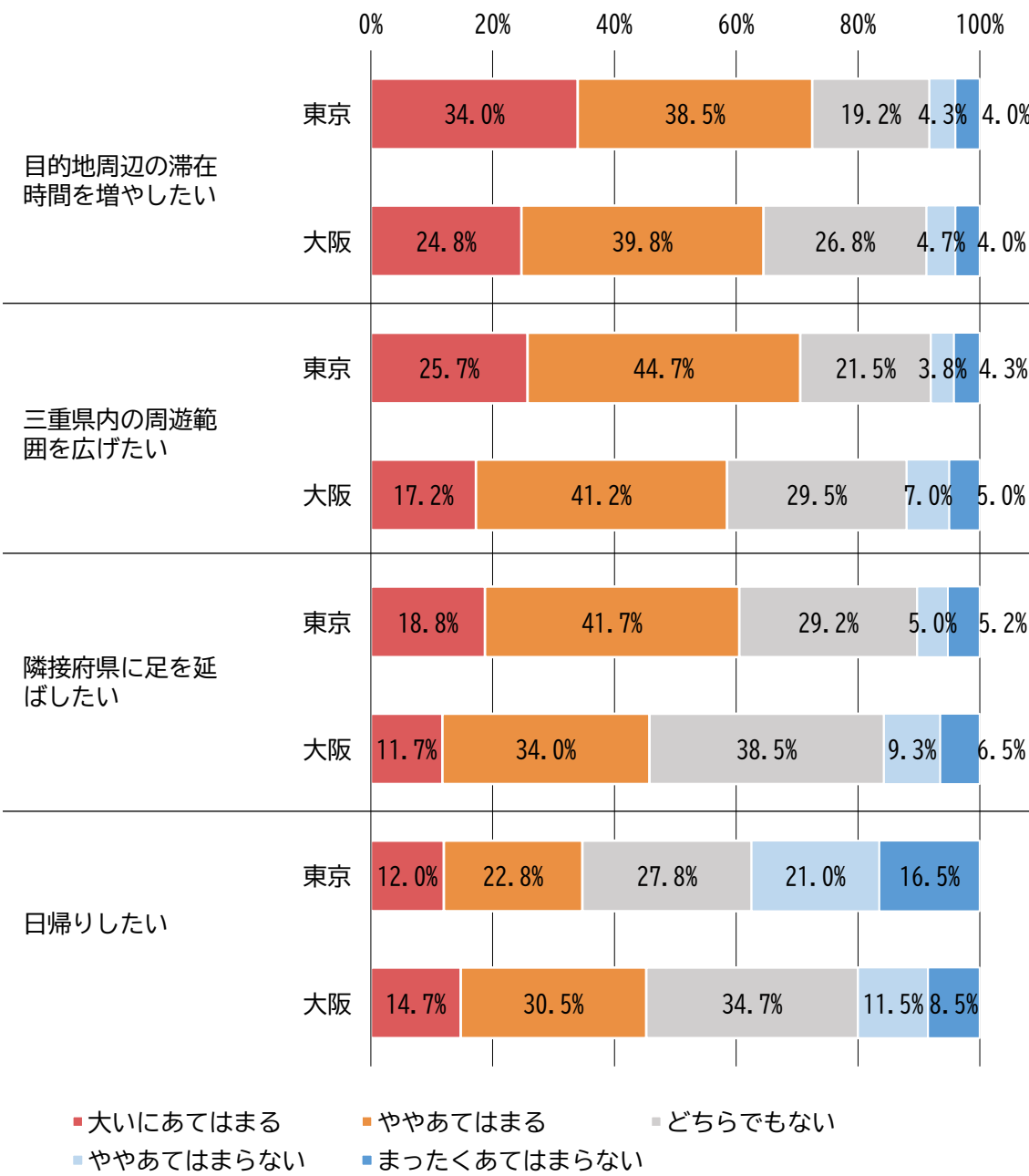


戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大

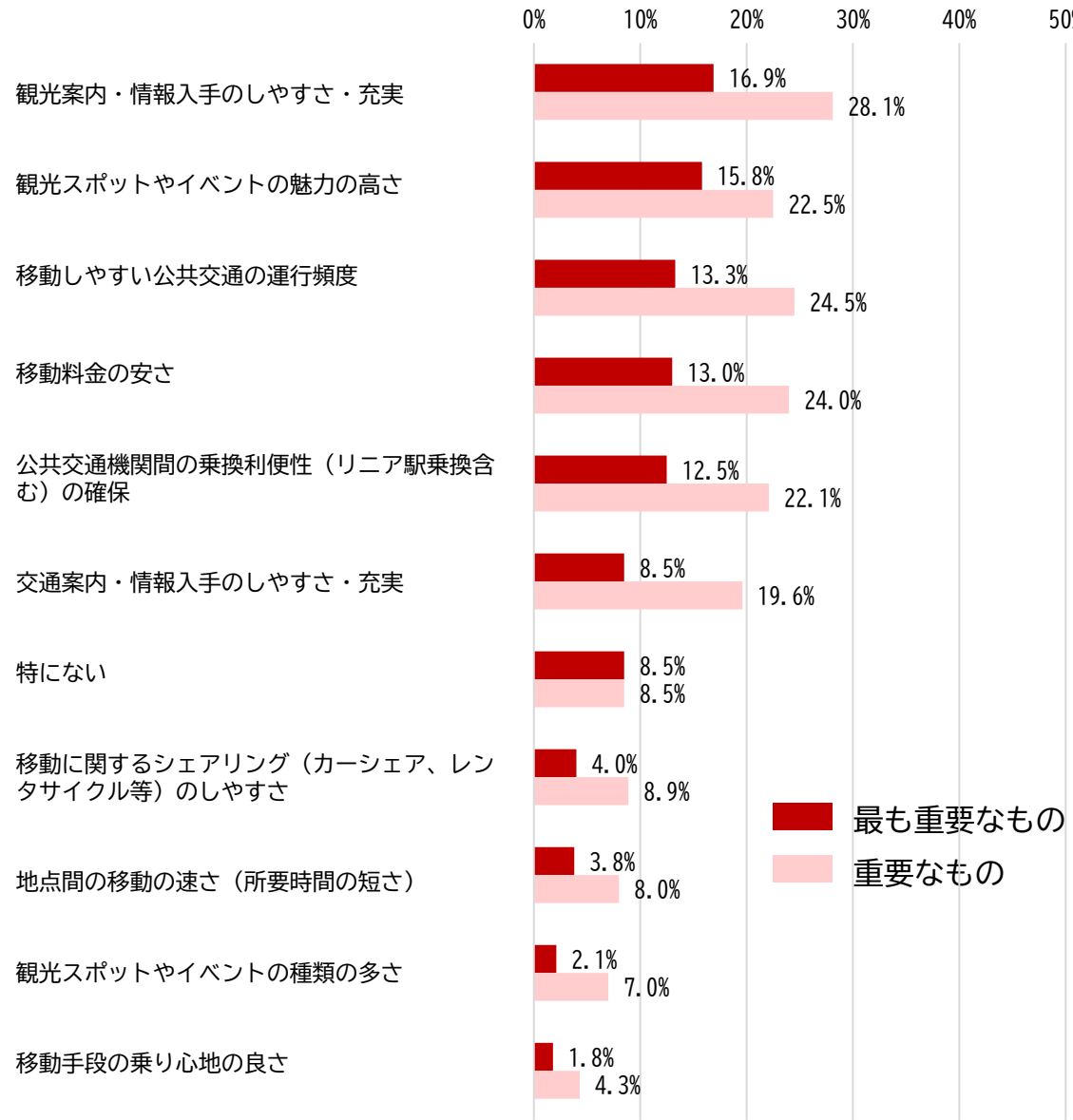
リニアに関するアンケート調査結果

- リニア全線開業の時間短縮による時間の使い方ニーズをみると、東京・大阪の住民ともに、「目的地周辺の滞在時間を増やしたい」、「三重県内の周遊範囲を広げたい」において、6割以上の人があてはまると回答しています。
- 距離的に近い大阪の住民は「日帰りしたい」と回答した人の割合が東京の住民よりも高い結果となっています。
- 滞在型観光に必要な取組ニーズとして、最も重要なものは、「観光案内・情報入手のしやすさ・充実」、「観光スポットやイベントの魅力の高さ」の順に割合が高くなっています。

◆県外大都市住民における時間短縮による時間の使い方ニーズ



◆県外大都市住民における滞在型観光に必要な取組ニーズ



# 4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

## 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大

リニア駅からの移動の利便性や快適性を向上させ、国内外からのみえへの旅立ちをサポートします！

### 取組1 もっと身近に便利に旅を楽しめる三重に

- ① 県内全域を対象とした総合交通・観光案内の充実
  - 県内の周遊に繋げる交通案内の充実
  - 県内各地域の交通・観光情報のリアルタイムの共有
- ② 広域M a a Sの活用による情報提供やワンストップ予約・決済等の提供
  - 鉄道ネットワークにおける交通系 I Cカード化の促進
  - 複数の交通機関で使えるクレジットカード決済の仕組みや一体的に予約ができる仕組み
- ③ リニア三重県駅や地域交通拠点の独自性・魅力の向上
  - 拠点周辺の資源を活用した体験メニューやイベント開催等の魅力発信
  - 地域ブランドとなる地場産品の販売場所の拡大
- ④ 地域交通拠点を中心とした観光地までの交通ネットワークの構築
  - 既存交通インフラの活用やそれらを補完する次世代モビリティの導入
  - バス路線の再編・集約、地域交通拠点と観光地間の移動環境の充実
- ⑤ 観光地内のサイズ感に応じたシェアリング型移動サービス
  - レンタカー、シェアサイクルなど、シェアリング型移動サービスの行政域を越えた広域的導入

### 取組2 リニア駅から魅力ある滞在型・周遊観光の旅を提供する美し国三重に

- ① 東海道や旧街道等を切り口とした観光エリアの形成
  - 東海道や旧街道と地域資源の結びつけによる周遊の促進
  - 既存鉄道を活用した周遊の促進
- ② 当地ならではの地場産業とコラボしたP Rの実施
  - 地場産業と特産物をセットにした商品開発・P R
- ③ 観光コンテンツの組合せによるプロモーションの展開
  - テーマパーク、公園、夜景、お祭りなど観光資源を活用したプロモーション・集客資源間のゾーン形成
  - 自然、文化、名所、スポーツ、古道、街道、まちなみ、神社仏閣など点在する共通資源や組合せによる資源の魅力向上
- ④ 周遊観光を可能にする旅行者のニーズに合わせた二次交通の充実
  - 鉄道との乗換が便利な二次交通の充実、ライドシェアの推進、既存コミュニティバスの観光への活用
- ⑤ インバウンド向けのプロモーションと多言語対応施設の充実
  - 花火大会や祭りなどの開催時期に併せたメニュー開発とプロモーションの実施
  - 観光コンテンツ造成や観光客向けの移動手段などの受け入れ環境整備及び多言語対応（案内の充実、人材の確保・育成）
- ⑥ 三重ならではの体験コンテンツの充実
  - 閑散期に提供できる体験コンテンツの充実、風土・文化の活用
  - 工芸、グルメ、アクティビティ（登山、サイクリング等）の体験ツアーの造成
  - 周遊観光促進に向けた県内の日本遺産（斎宮、伊賀・甲賀、鳥羽・志摩）の活用
- ⑦ ブレジャーやラーケーションなど新しい旅行スタイルを促進するための取組や観光メニューの充実
  - ブレジャーやラーケーション用観光メニューの開発
  - 地域交通拠点におけるブレジャー機能の導入
- ⑧ 滞在型観光を促す受入体制の充実
  - 既存宿泊施設の連携・活用、民泊や農泊など地域や繁閑にあわせた受け入れ体制の充実
  - 滞在型観光を促す宿泊、飲食、地域資源を組み合わせた観光パッケージの作成と販売

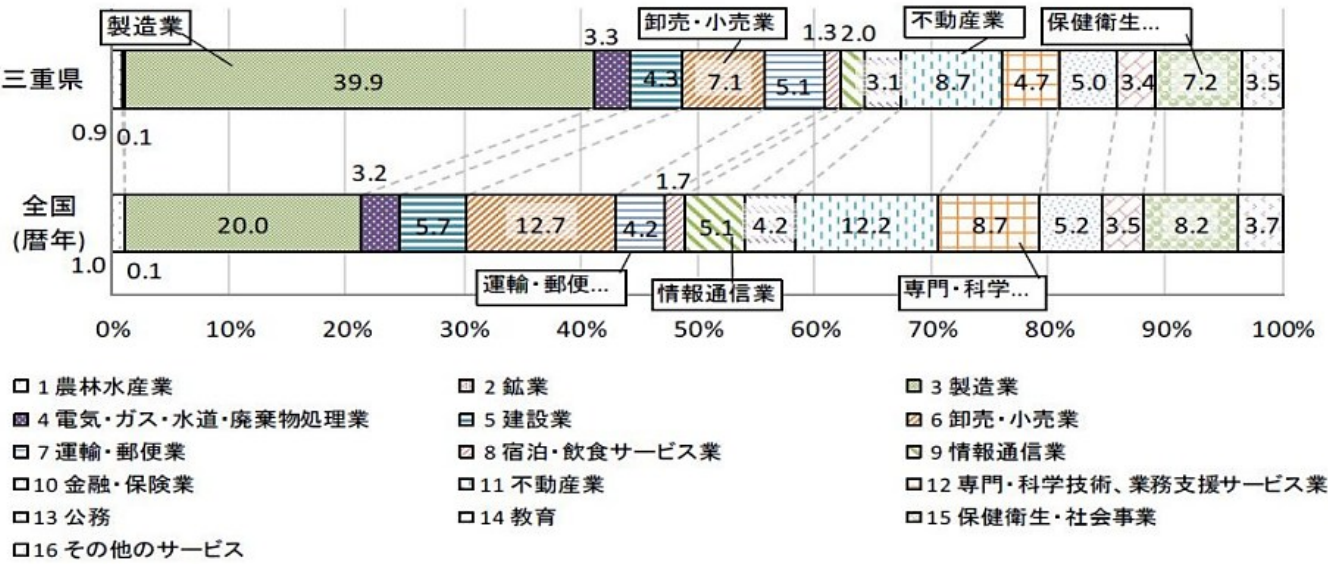
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

現状・課題

- 三重県の産業構造をみると、製造業の割合が高いものづくり地域であることが特徴となっています。特に電子部品・デバイス・電子回路製造業の製造品出荷額等は、全国1位となっています。
- 働く場所としての三重県について、学生のアンケート結果をみると、三重県と就職支援協定を締結している大学のUターン就職率は3割程度で推移しています。三重県内に規模の大きな企業がないこと、希望する業種・職種の仕事がないことがUターンしない理由となっています。
- 若者を惹きつけるクリエイティブな産業は大都市圏に集中する傾向がみられます。直近の大学生就職企業の人気ランキングをみると、「電子・電気機器」は上位に位置し、電子部品・半導体に強みのある三重県においてはこの強みが生かせる可能性があります。

◆三重県の産業構造



出典：経済産業省「2023年経済構造実態調査製造業事業所調査」

◆三重県出身学生の卒業後のUターン就職状況

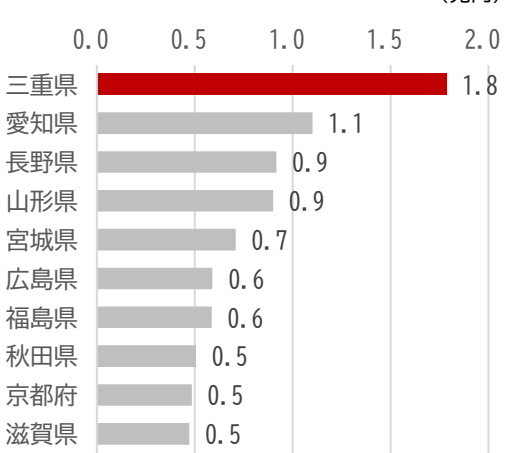
	H29.3卒	H30.3卒	H31.3卒	R2.3卒	R3.3卒	R4.3卒
対象校	H27締結3校	H27～28締結8校	H27～29締結12校	H27～30締結17校	H27～R1締結19校	H27～R2締結20校
三重県内就職者数／三重県出身卒業生（締結2年目※2以降）	58人／260人	250人／859人	378人／1,139人	350人／1,339人	418人／1,351人	397人／1,297人
就職支援協定大学三重県出身卒業生の県内就職率（締結2年目以降）	22.3%	29.1%	33.2%	26.1%	30.9%	30.6%

※1：就職支援協定締結校（令和4年7月21日現在、25校）  
立命館大学、近畿大学、龍谷大学、同志社大学、関西大学、愛知学院大学、中部大学、愛知大学、愛知工業大学、金城学院大学、至学館大学、京都女子大学、関西学院大学、名古屋学院大学、京都産業大学、立命館アジア太平洋大学、京都橘大学、専修大学、神戸学院大学、日本福祉大学、法政大学、椋山女学園大学、大阪経済法科大学、明治大学、大谷大学  
※2：締結初年度の卒業生には協定締結の効果は発現せず、締結2年目以降から効果が発現するとして算定

出典：三重県「若者の県内定着・人口環流に向けた産学官連携懇話会資料」資料1（令和5年12月）

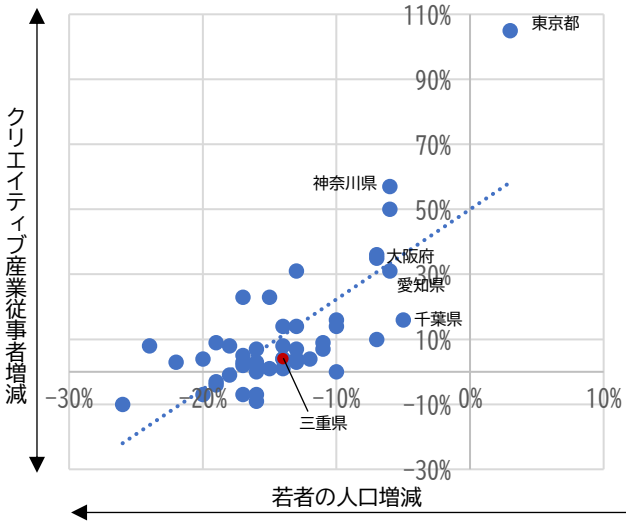
◆製造業が盛んな三重県

電子部品・デバイス・電子回路製造業の製造品出荷額等



出典：経済産業省「2024年経済構造実態調査製造業事業所調査」

◆「若者の人口増減」と「クリエイティブ産業従事者数増減」の比較



出典：総務省「令和3年経済センサス活動調査結果」、総務省「国勢調査」より作成

2010年～2020年間の若者の人口の増減とクリエイティブ産業従事者数の増減には相関関係がみられることから、クリエイティブ産業従事者数が大きく増加している地域に若者が流出している可能性が強い。

若者の人口：0～34歳人口  
クリエイティブ産業：東京都「クリエイティブ産業の実態と課題に関する調査」（平成27年3月）で定義されている業種を対象にした。芸術、舞台芸術、音楽、映画・ビデオ・写真、テレビ・ラジオ・報道、アニメ、ゲーム、ファッション、デザイン、広告、出版、情報サービス、日用品、工芸品・装飾品、観光・飲食、建築設計

◆大学生就職企業の人気ランキング

	業種カテゴリ	得票数の多い企業名
1位	食品・農林・水産	味の素、アサヒ飲料、サントリー、ヤクルト、明治
2位	建設・住宅・インテリア	ニトリ、一条工務店、積水ハウス、大和ハウス、セキスイハイム
3位	電子・電気機器	ソニー、アイリスオーヤマ、キヤノン、富士通、パナソニック
4位	ホテル・旅行	JTB、Plan・Do・See、ミリアルリゾート、星野リゾート、アパホテル
5位	スポーツ・ゲーム製品・その他メーカー	任天堂、バンダイナムコ、セガ、コナミ、スクウェア・エニックス
6位	ソフトウェア・ゲームソフト・ネット関連	Sky、NTTデータ、楽天、Cygames、富士ソフト
7位	総合商社・専門商社	伊藤忠商事、三菱商事、三井物産、住友商事、丸紅
8位	自動車・輸送用機器	トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、スズキ
9位	薬品・化粧品	資生堂、コーセー、大塚製薬、中外製薬、第一三共
10位	マスコミ・広告・出版	NHK、電通、博報堂、小学館、集英社

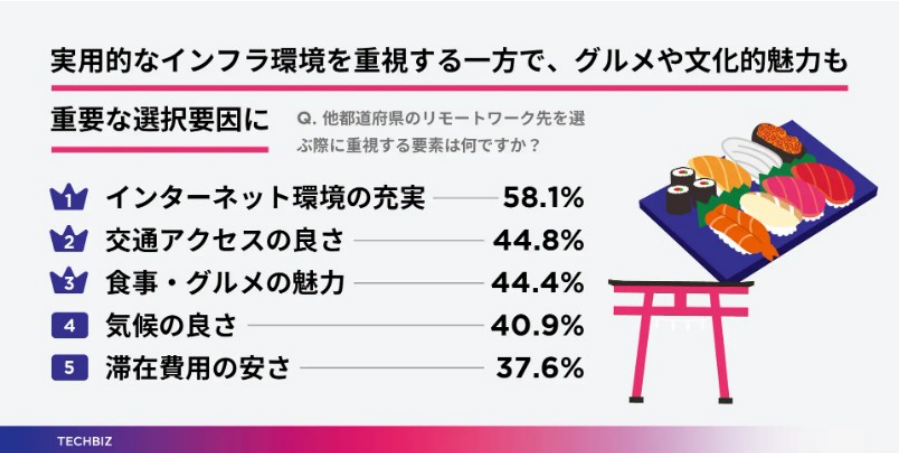
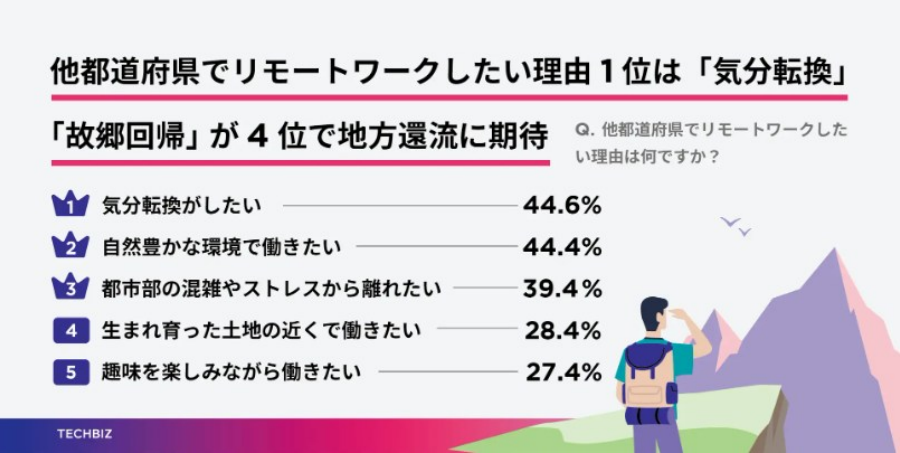
出典：株式会社マイナビ「マイナビ・日経2024年卒大学生就職企業人気ランキング」より作成。P12、p13の文理総合（10票未満または10位以降は未掲載）の得票数を業種ごとに集計して、独自に整理したもの。

戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

リニアに関するアンケート調査結果

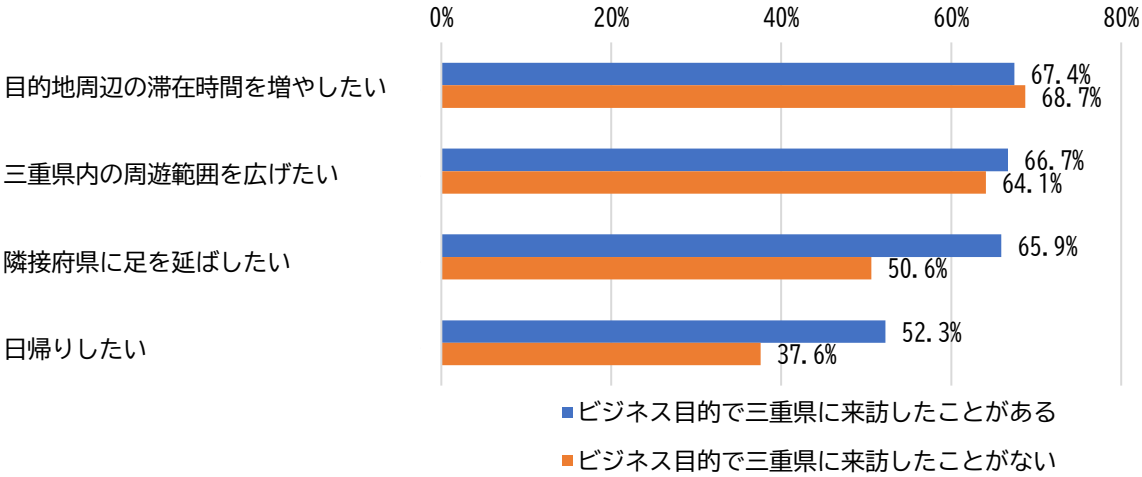
- フリーランスのリモートワークに関する調査結果をみると、他都道府県でリモートワークしたい理由1位の上位は「気分転換」「自然豊かな環境で働きたい」、また、他都道府県でのリモートワーク先を選ぶ上で重視する要素の上位は、「インターネット環境の充実」「交通アクセスの良さ」「食事・グルメの魅力」となっており、三重県においてもリニアで大都市部とダイレクトにつながればリモートワーク先として選ばれる可能性が高まります。
- 大都市からの三重県来訪者におけるリニアで短縮した時間の使い方ニーズとして「目的地周辺の滞在時間を増やしたい」「三重県内の周遊範囲を広げたい」が6割を超えています。
- ビジネス目的来訪者においては「隣接府県に足を延ばしたい」、「日帰りしたい」の回答も半数みられ、ビジネス視点から県内滞在させる取組が重要です。また、ビジネス目的で三重県に来訪したことがある人は、来訪したことがない人と比較して「観光案内や情報入手のしやすさ」「交通案内・情報入手のしやすさ」といった滞在時間を増やす取組を重視する傾向がみられます。

◆フリーランスのリモートワークに関する調査結果



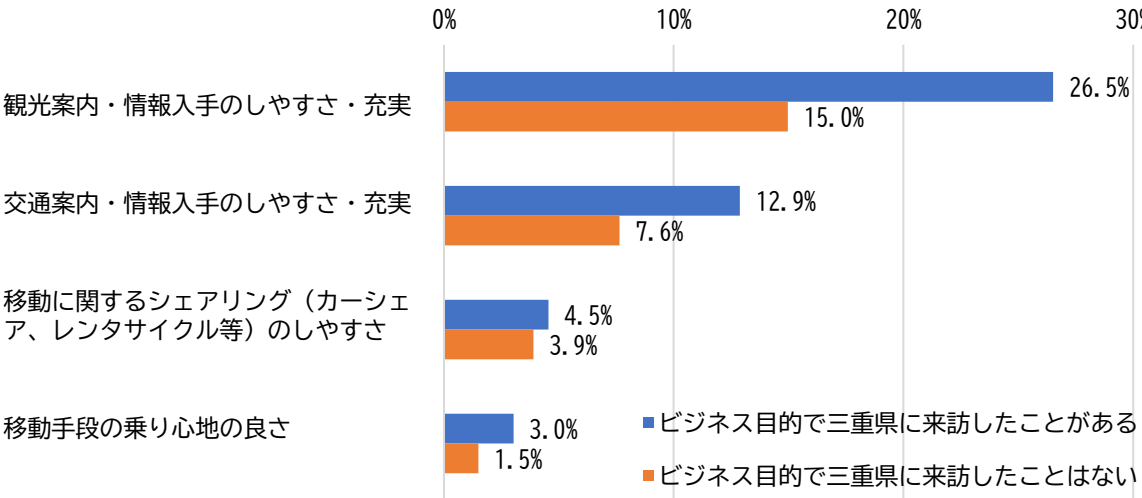
出典：株式会社テックビズ「フリーランスのリモートワークに関する調査」（令和7年8月）

◆大都市住民のビジネス目的三重県来訪有無別のリニア利用による短縮時間の使い方ニーズ



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

◆大都市住民のビジネス目的三重県来訪有無別の滞在時間を増やす取組へのニーズ



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

## 4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

### 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

移動時間の短縮とデジタル技術の融合により、クリエイティブな活動が活発になる環境をつくります！

#### 取組1 クリエイティブな人材や企業をひきつける交流空間を創出する三重に

- ① 地域産業の情報発信やビジネス交流の拠点となる機能の整備
  - 首都圏のビジネスパーソンとのマッチング機会の創出
  - 空きオフィスの活用など地域産業の情報発信機能やコワーキングスペースの整備
- ② 高速通信ネットワークなどのデジタルインフラの整備
  - W i F i 設備の設置やローカル5 Gの敷設、サテライトオフィスへの通信インフラの整備
  - 既存の情報システムやネットワークの安定運用、適切な情報セキュリティの確保
- ③ サテライトオフィス、シェアオフィス、ベンチャーオフィス環境の提供
  - サテライトオフィスやシェアオフィスの設置
  - オフィス環境提供とあわせた創業支援の実施
  - 都市圏からの滞在時に副業に活用できるビジネス拠点の確保
  - 従業者や研究者のストレス軽減やリフレッシュできる環境整備

#### 取組2 大都市圏の多様さと地域をつなげ新たな産業・雇用を創出する三重に

- ① スタートアップや新規事業の創出・業態転換等を支援するインキュベーション施設整備
  - 既存のインキュベーション施設の活用と成長を促す仕組みづくり
  - 空き店舗を活用したチャレンジショップなどの仕組みづくり
- ② 高付加価値型産業や成長分野となる可能性がある研究所・産業の誘致・促進
  - 観光と連携した産業観光の推進（地場産業や農産物等の活用）
  - 首都圏とのアクセス利便性の良さのPR
  - 立地を促す優遇税制措置の導入、国際的なビジネス展開の支援、研究機能の立地・強化を図るための制度導入
  - 高付加価値型産業に必要なスキルを持つ人材育成
  - 生産拠点が ある強みを生かした研究所の誘致・設置
  - 半導体産業の集積を生かした企業や研究開発拠点の誘致
  - ゼロカーボン、ネイチャーポジティブなど自然を生かした企業参画の促進
- ③ 革新的・先進的技術やサービスの社会実装実験場所の提供
  - 都市部では困難な社会実装に向けた実装エリアの提供、高専・大学等の実証の場所の提供
  - 資金面・人員面での研究協力による投資リスクの大きい研究開発に挑戦する企業の誘致
- ④ 公設試験研究機関のサテライト施設の誘致
  - 既存公設試験研究機関の機能拡充・活用
  - 三重県に関連性が高い気象（地震・雨）等をテーマとした研究の機能誘致
  - 林業が盛んな地域における例えば花粉症対策といった関連研究施設の整備

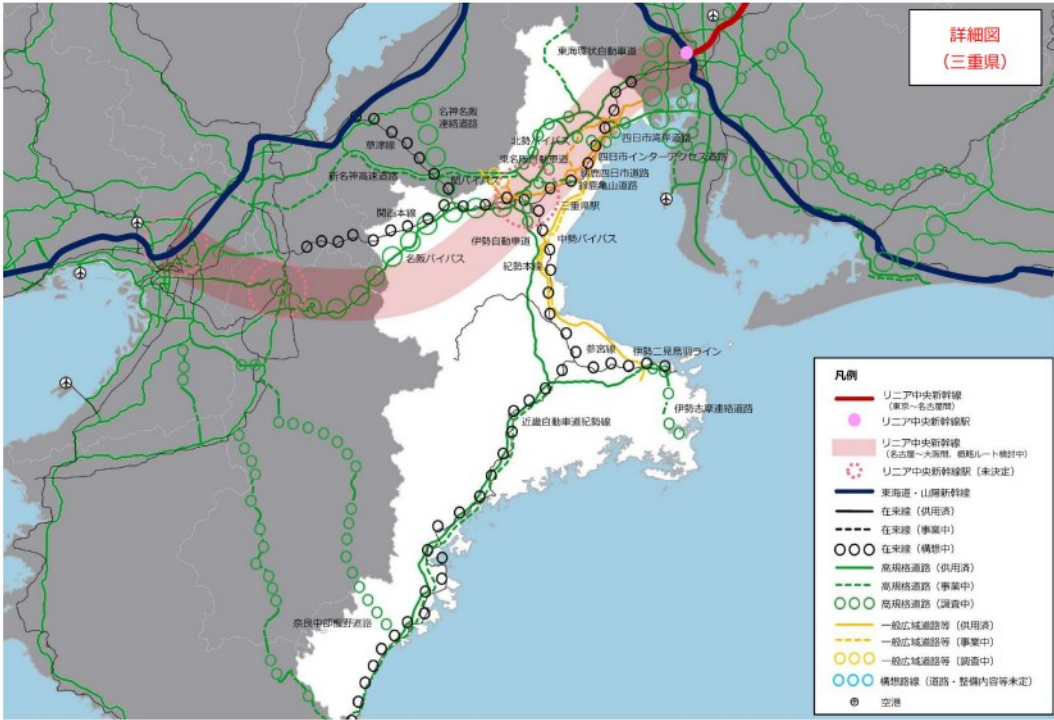
#### 取組3 行政・企業・高等教育機関の機能移転やバックアップの拠点となる三重に

- ① 防災を意識した行政・企業・高等教育機関の機能移転、バックアップ拠点の誘致
  - 企業の資産であるデータ関連のバックアップ拠点（特化型のデータセンター）の整備
  - 省庁の一部の誘致や政府関係機関の地方移転
  - 本社機能の移転、誘致（大都市立地企業のバックオフィスや研究開発拠点、製造業の技術開発拠点など）
  - 都市・地方間を含む大学間連携の強化（教育プログラムの共同開発・単位互換、学生・教職員の交流・人材育成など）

現状・課題

- リニアの開業効果を広域に波及させるためには、リニアの建設だけでなく、空港や高速道路など様々な交通手段やインフラである「高速交通」によるネットワーク化が重要となります。
- この「高速交通」は、多重的に整備され相互に連結されることで、より効率的で安全かつ快適な移動を実現します。また、人やモノの流れを変えるだけでなく、暮らしや働き方、ビジネスや観光など、さまざまな分野に影響を与えます。さらに、「高速交通」には、地域の特性やニーズに応じて柔軟に対応できることが求められます。
- 東京－名古屋－大阪を含めた広域的な視点と、三重県内の各地域を結ぶ視点の双方で、高速交通ネットワークの整備を進めていくことが重要となります。
- 三重県内においては、先行開業の効果を広く享受するために、在来線の鉄道ネットワークの強化、高規格道路及び一般広域道路等のネットワーク強化が求められます。これらにより、より効率的な安全かつ快適な移動を実現し、3つの戦略の各取組を支えます。

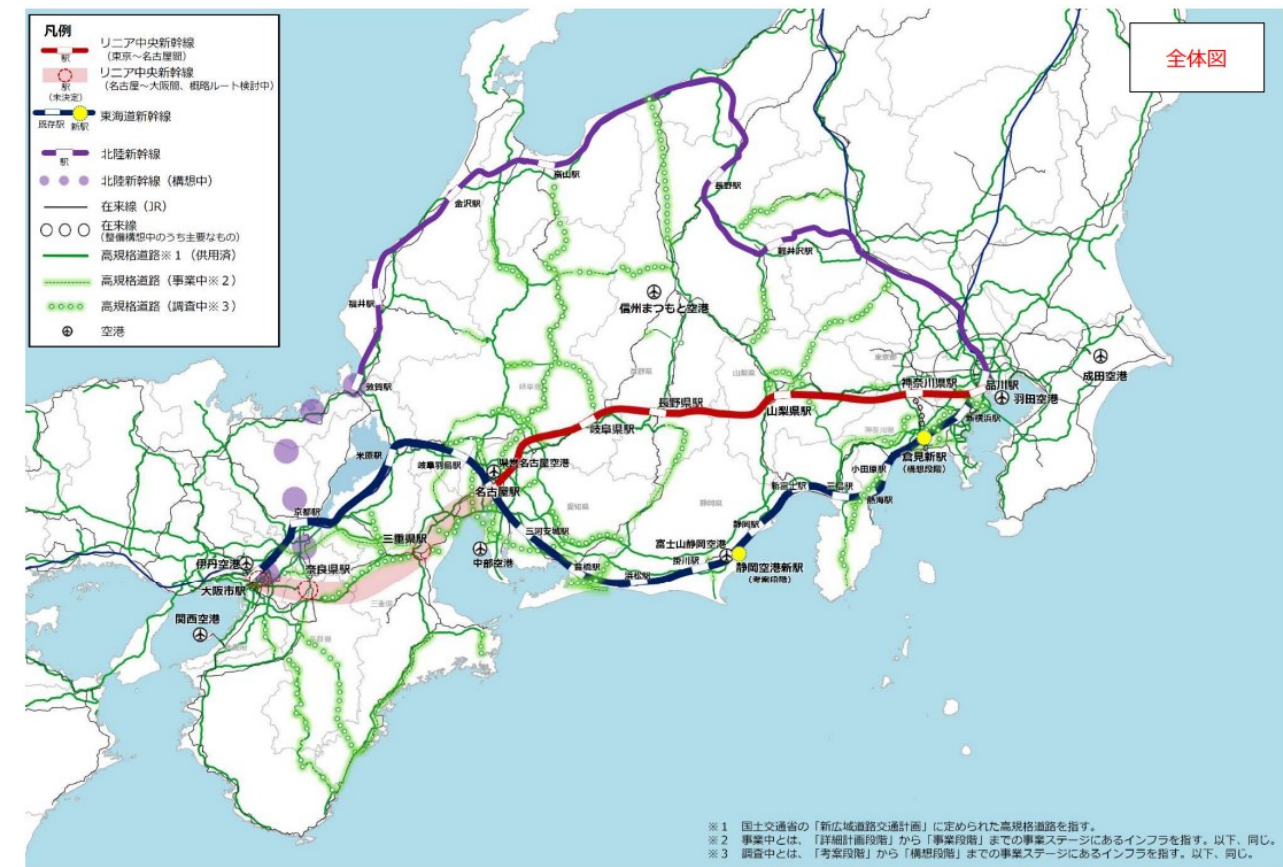
◆三重県の高速交通の将来像



◆高速交通及び拠点の整備・連結によって生まれる人やモノの流れのイメージ



◆広域にみた高速交通の将来像



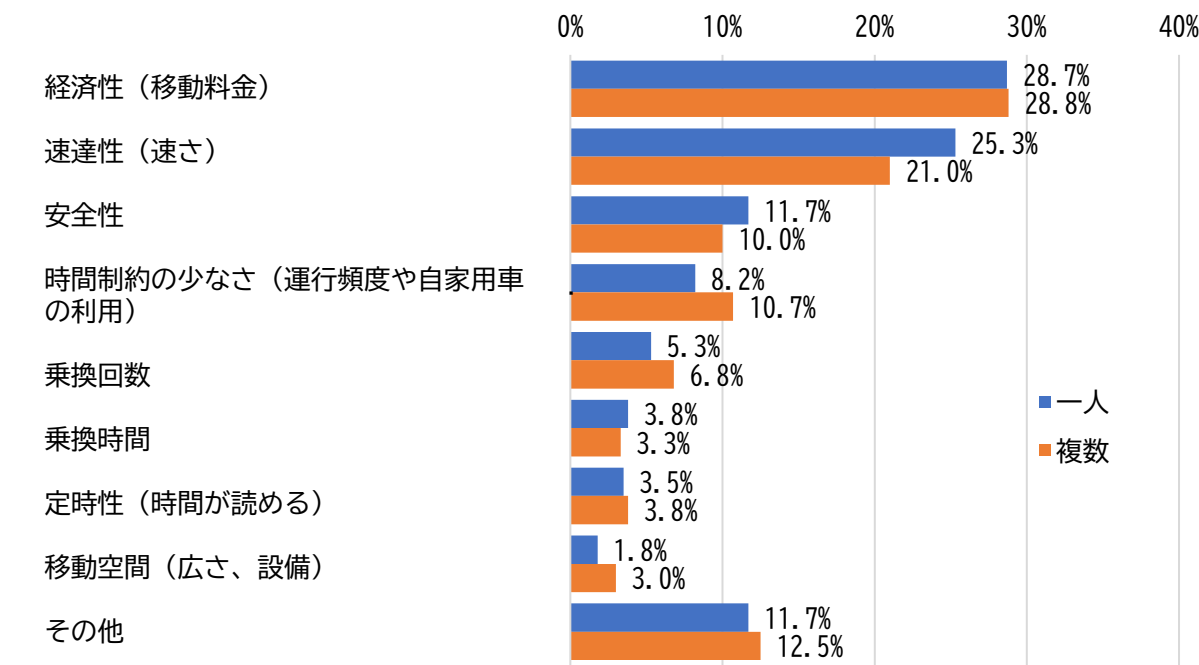
出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会「リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像(最終とりまとめ)」(令和6年6月)

5 戦略を支える基盤づくり

リニアに関するアンケート調査結果

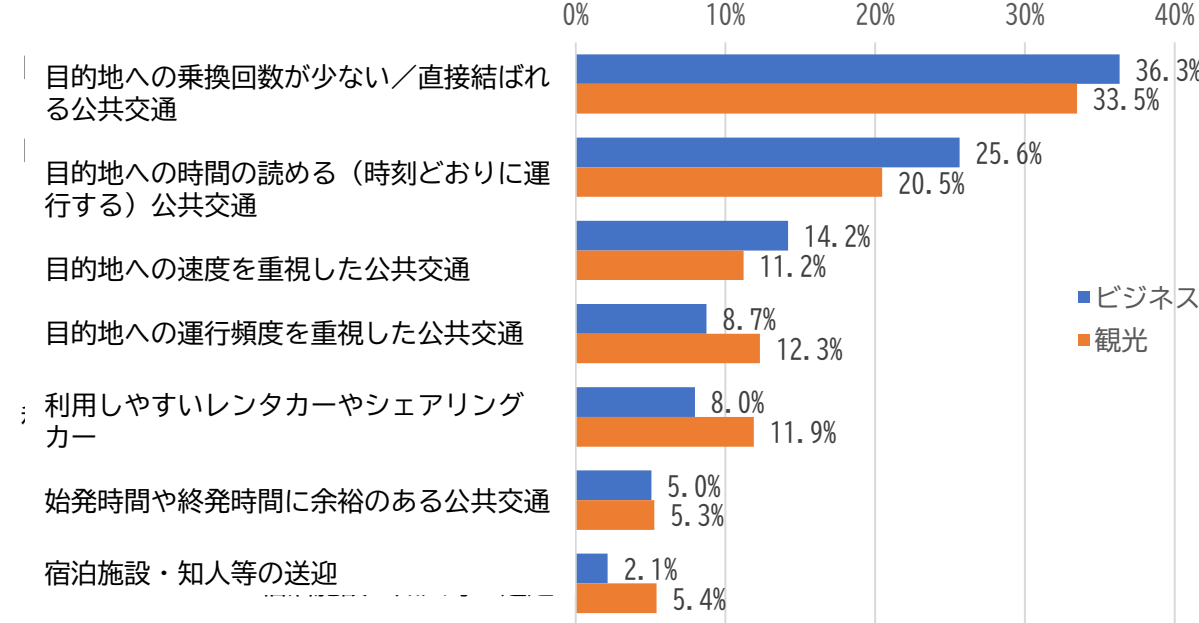
- 県民のリニア三重県駅とのアクセスで重視することは、「移動料金」の割合が最も高い。一人で移動する場合は「速さ」を重視する割合も高い。複数で移動する場合は、「時間制約の少なさ」や「乗換回数」の割合が一人で移動する場合に比べて高くなっています。
- また、公共交通アクセスでは「乗換回数が少ない／直接結ばれる公共交通」、自家用車・社用車アクセスでは「無料の駐車場がある」の割合が高くなっています。
- 大都市住民のリニア三重県から目的地への移動手段は「乗換回数が少ない／直接結ばれる公共交通」「時間の読める公共交通」に期待する割合が最も高くなっています。

◆県民のリニア三重県駅とのアクセスで重視すること



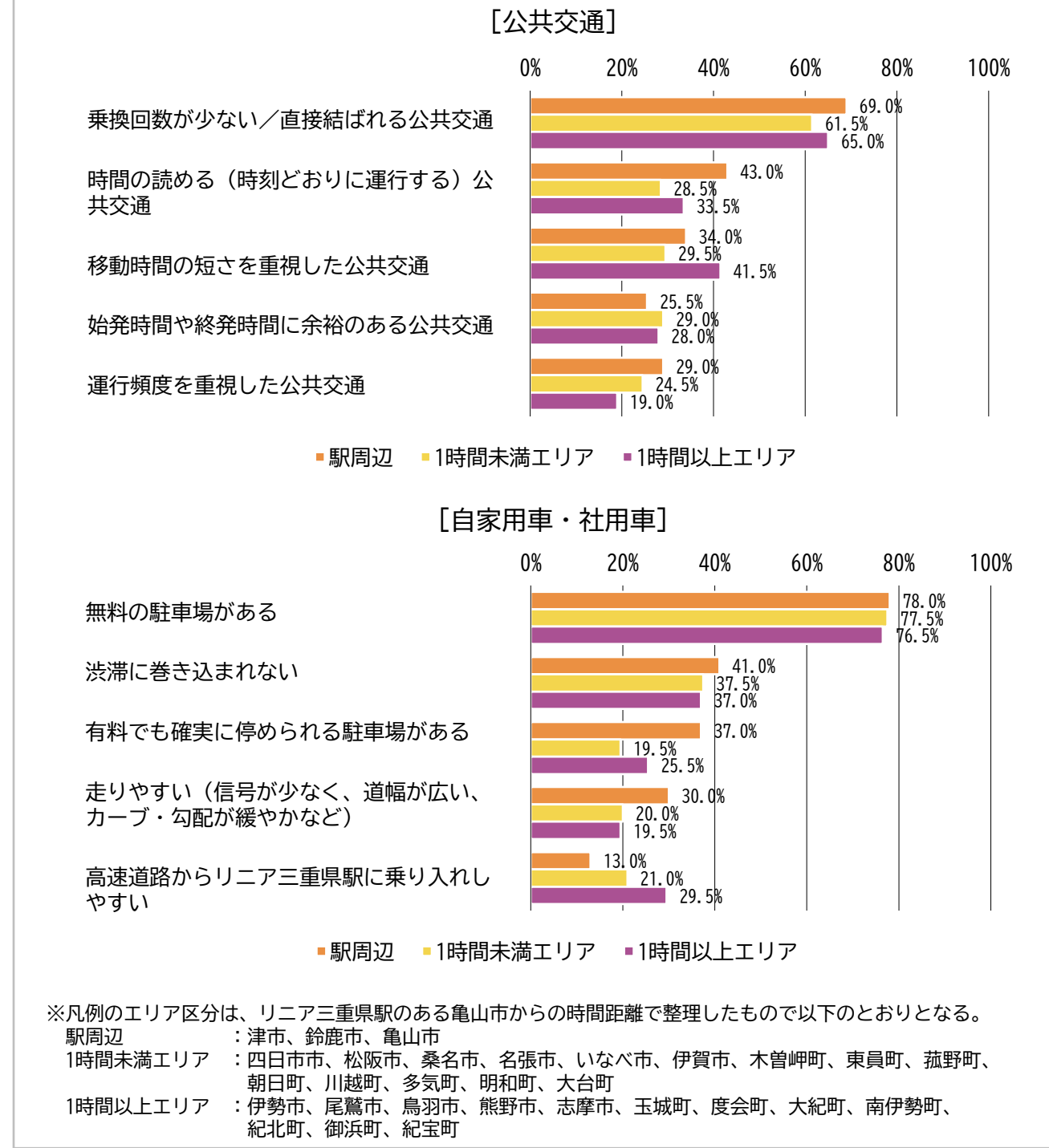
出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

◆大都市住民のリニア三重県駅から目的地への移動手段の期待



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

◆県民のリニア三重県駅に行く際に重視すること



出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

5 戦略を支える基盤づくり

県内外への玄関口としての機能を高め、リニアがもつ速達性の効果を県内全域に広げます！

(1) リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成

以下のとおり、「みえリニア戦略プラン（仮称）」で地域交通拠点(案)を位置づけます。  
※ただし、現時点でリニア三重県駅の位置が確定していないため、駅位置確定後、見直し調整することもあることに留意が必要です。

- 地域交通拠点の定義
  - ✓ 県内各地域の玄関口となる交通結節点で、地域の施設を結ぶ様々な交通手段の接続・乗継拠点
  - ✓ 地域交通拠点（3つの類型）
    - ① 広域拠点…各地域の玄関口となる交通結節点で、鉄道、高速バス、路線バス、航路等の接続・乗継の要となる拠点
    - ② 補完拠点…各地域を周遊するための広域拠点を補完する結節点で、広域拠点以外の特急停車駅、周遊を補完する複数路線、複数交通手段が確保される拠点
    - ③ 交流拠点…各地域の通年入込客が多い観光施設等かつ公共交通が接続する結節点
- ※③は単独拠点で広域・補完拠点で連携する交流拠点もある
- 選定のために参考とした各計画等
  - ✓ 三重県の圏域マスタープラン（都市計画区域マスタープランの一部）
  - ✓ 三重県地域公共交通計画
  - ✓ 三重県内の道の駅

地域交通拠点の交通サービス環境を高めるための取組

- ① 様々な交通手段が乗り入れるハブ機能の設置
  - 鉄道、バス、タクシー、レンタカー、シェアリング（車、自転車、キックボード）、Air TAXI 等次世代モビリティの発着機能
- ② 待合環境の充実
  - Wi-Fi 環境、観光・交通情報電子掲示、物販、飲食、コワーキングスペースなど待合環境の充実
- ③ 駐車場の整備
  - 地域交通拠点から比較的近隣にある観光地までの移動手段として、電動キックボード等の次世代モビリティ導入やシェアリングに必要な駐車機能の充実



## 5 戦略を支える基盤づくり

### （１）リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成

#### 取組１ 新たな玄関口としての駅前交通ターミナル整備

##### ① 交通拠点整備

- リニア三重県駅と二次交通の直結性を重視した公共交通の乗換利便性の向上
- バスターミナル、賑わい空間、ウォークアブルな空間などの整備
- 次世代モビリティ導入空間やシェアモビリティへの対応を可能とした空間の確保

##### ② 駐車場の整備

- リニア利用者向け駐車場の整備 ※整備にあたっては駅至近は有料、周辺は無料といった配置を検討

#### 取組２ 新たな玄関口とつながる道路ネットワークの整備

##### ① 「地域交通拠点」間の高規格道路等の充実

- 高規格道路のネットワーク強化（新名神高速道路、近畿自動車道紀勢線、東海環状自動車道、四日市インターアクセス道路、鈴鹿亀山道路、名神名阪連絡道路、伊勢志摩連絡道路、四日市湾岸道路など）
- 主要幹線道路の整備（国道１号（北勢バイパス、関バイパス）、国道２３号（中勢バイパス、鈴鹿四日市道路）など）

##### ② リニア三重県駅と高速道路を直結する道路整備

- 道路ネットワークとのダイレクト接続
- 道路を利用した公共交通の定時性を確保するための主要幹線道路の整備

#### 取組３ 鉄道ネットワークの強化・充実

##### ① 既存鉄道の利便性の向上

- 交通系ＩＣカード化やタッチ決済、タッチレスやオンライン認証乗車等の可能エリアの拡大や導入
- 複数路線鉄道駅の乗換利便性の向上
- 鉄道間の乗り継ぎダイヤの調整

##### ② 既存鉄道の速達化や多頻度運行

- 特急運行・直通運行による速達化
- 需要創出による多頻度運行

##### ③ 新駅の設置もしくは新たな交通手段の検討

- リニア駅・鉄道駅乗換利便性の向上
- 鉄道ネットワークを活用した直通化・高速化

#### 取組４ 新たな二次交通ネットワークの形成

##### ① リニア発着に合わせた定時性のある交通ネットワークの構築

- リニア発着にあわせた接続（ダイヤ、時間の読める道路など）
- 地域交通拠点とのシャトルバス運行

##### ② 高速バス路線開設

- 名古屋駅直通バスの運行拡充（先行開業時）
- 高速バス路線の充実

##### ③ 地域交通拠点周辺の次世代モビリティ・システムの導入

- 地域交通拠点から観光地までの電動キックボード等の次世代モビリティの導入
- 次世代モビリティに係る施設整備

##### ④ 地域交通拠点エリアを連結する自動運転モビリティの導入

- 地域交通拠点と観光拠点間や近接する拠点間等の自動運転技術の導入

##### ⑤ 太平洋岸自転車道やサイクルトレインの環境整備や機能の充実

- 道路環境、サイクルステーションなどの充実

## 5 戦略を支える基盤づくり

### （２）リニア三重県駅を核としたまちづくり

#### 取組１ 魅力あるリニア三重県駅の空間のデザイン

##### ① 駅・駅周辺の交通拠点機能・ゲートウェイ機能・交流促進機能の整備

###### 〔交通拠点機能〕

- 駅前広場機能の整備（バスターミナル、送迎バース、ウォークアブルな空間等）
- 電気自動車や次世代モビリティに必要な設備の整備（蓄電、エネルギー補充設備等）
- 待ち合わせスペースの整備（休憩スペースや託児機能等）

###### 〔ゲートウェイ機能〕

- 総合案内機能の整備（ワンストップ予約・決済サービス、AIコンシェルジュ等）
- 県内案内スペースの整備（県内地域紹介、体験スペース、イベントスペース、コンベンション機能等）

###### 〔交流促進機能〕

- 物販・飲食施設（県内の特産品、グルメ）の整備
- 地域産業の情報発信やビジネス交流の拠点となる機能の整備

##### ② 三重県らしいデザインの導入

- 「美し国みえ」の印象を強くアピールするデザインの導入

##### ③ 整備・運営手法・役割分担の検討

- 民間企業などの参入意向なども踏まえた検討
- 民間企業からの意見を参考にした運営手法の検討

#### 取組２ リニア駅周辺及び隣接する地域を含めた広域のまちづくりの検討

##### ① 周辺地域の市街地との適切な機能連携の検討

- 周辺地域の公共・公益施設、商業・業務施設等との適切な機能連携の検討

##### ② 広域的なまちづくりの実現に向けた都市計画の検討

- 各都市計画区域マスタープラン間の広域調整
- 無秩序な開発防止に向けた特定用途制限地域の指定などの規制手法の検討
- 周辺地域とのバランスを踏まえた適切な土地利用の方向性の検討

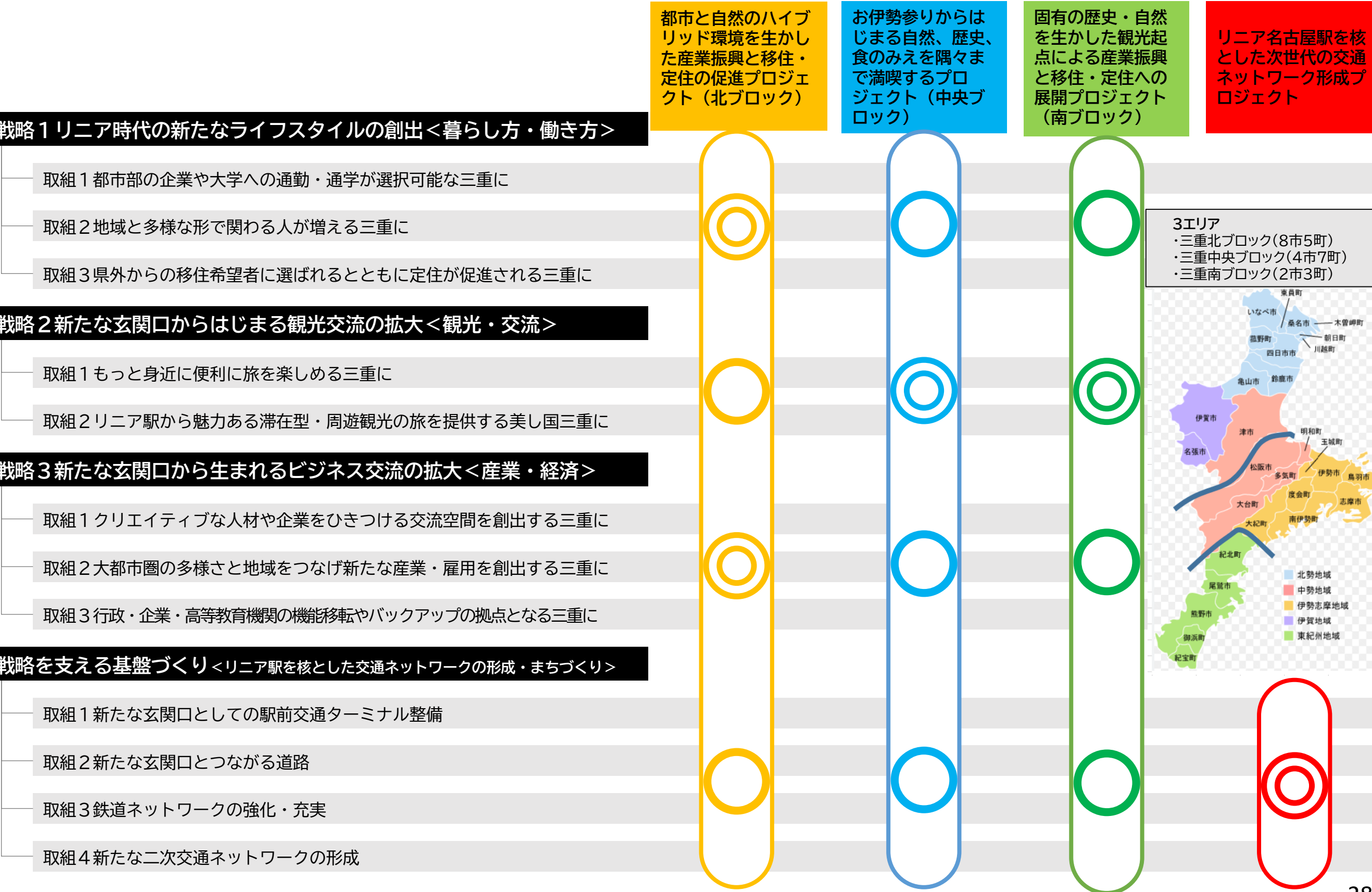
#### 取組３ リニアを生かした防災上の効果の最大限の発揮

##### ① 災害時における他地域との連携強化

- 県地域防災計画及び市町地域防災計画をはじめとする関連計画との整合・調整
- 大規模災害時等の広域的かつ円滑な支援体制及び受援体制の強化・構築の検討

6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト

「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクトは、リニアとともに歩む「めざす三重の姿」とその実現に向けた3つの戦略と戦略を支える基盤づくりに基づき、先行開業を見据えての取組として、南北に長い県内を3つのブロックに分け、それぞれの強みや特色を生かした先導的な取組とそれらを支える次世代の交通ネットワークの形成を「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト（フェーズⅠ）と位置づけます。



フェーズⅠ：都市と自然のハイブリッド環境を生かした産業振興と移住・定住の促進プロジェクト（北ブロック）

リニアの速達性を生かすとともに、半導体などの集積を活用し、イノベーションが生み出される環境整備や豊かな自然と大都市圏の多様さを手に入れられる新しいライフスタイルの創出による移住・定住の促進を図ります。

【市町の主な資源】

- 半導体、コンビニート、萬古焼、お茶（四日市市）
- 長島リゾート、多度大社（桑名市）
- 御在所ロープウェイ、湯の山温泉（菰野町）
- 鈴鹿サーキット、椿大神社（鈴鹿市）
- 関宿（亀山市）
- いなべ市農業公園、キャンプ場、三岐鉄道（いなべ市）
- 鍋田川（木曽岬町）
- 東海道（朝日町）
- 電力施設（川越町）
- 高田本山専修寺、宿場町、森林セラピー、美杉リゾート、榊原温泉、青山高原、かざはやの里（津市）
- 忍者、まちなみ、街道、伊賀上野城（伊賀市）
- 赤目四十八滝、忍者（名張市）

（戦略1）

- ✓ 二地域居住適地としてのブランド化・首都圏へのPR
- ✓ 移動が便利な自然に囲まれた暮らしの提供
- ✓ サードプレイス環境の提供

（戦略2）

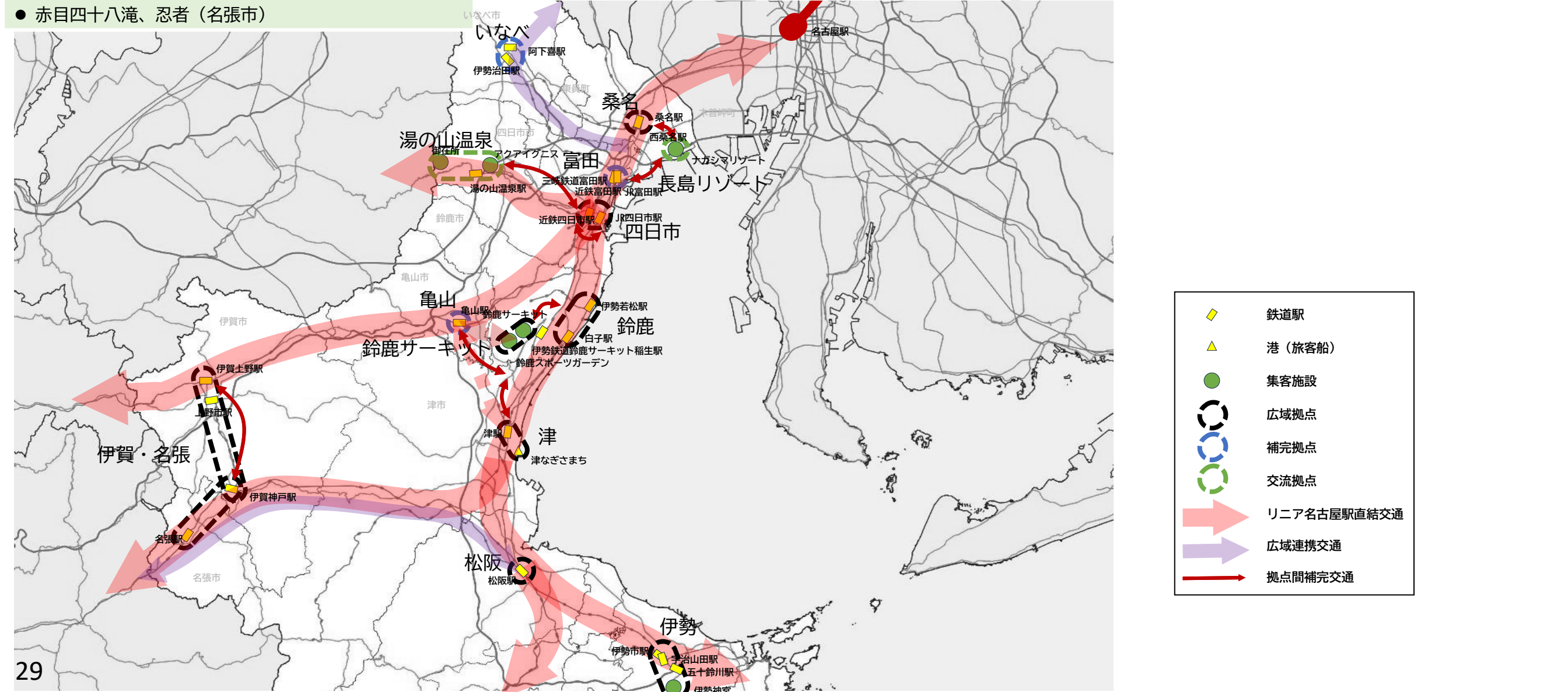
- ✓ 東海道や旧街道を巡る観光ルートの提供
- ✓ 鉄道乗り放題の周遊プランの形成
- ✓ キャンプ場やスポーツを活用した滞在型観光の提供
- ✓ 観光情報案内など、伊賀－伊勢志摩間の周遊コースの提案
- ✓ 新名神高速道路、名阪国道、関西本線等を生かした滋賀・京都・奈良方面とのイベント開催や情報発信等の広域観光連携
- ✓ 東海環状自動車道を活用した岐阜方面とのイベント開催や情報発信等の広域観光連携

（戦略3）

- ✓ 副業向けのビジネス環境の確保
- ✓ 半導体、コンビニート、化学関連のR&D機能の誘致

（基盤づくり）

- ✓ 地域交通拠点からの二次交通の充実（近鉄四日市－JR四日市、津駅－津なぎさまち間など）
- ✓ 品川駅や名古屋駅における北勢、伊賀への交通・観光案内

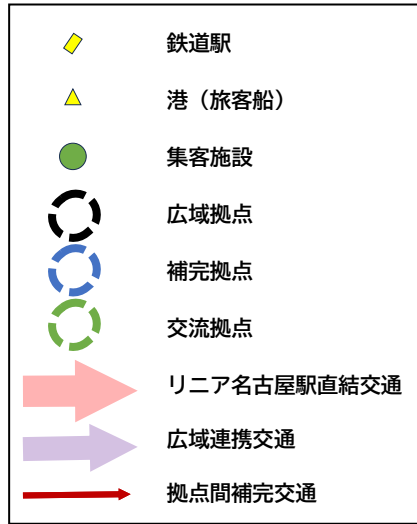
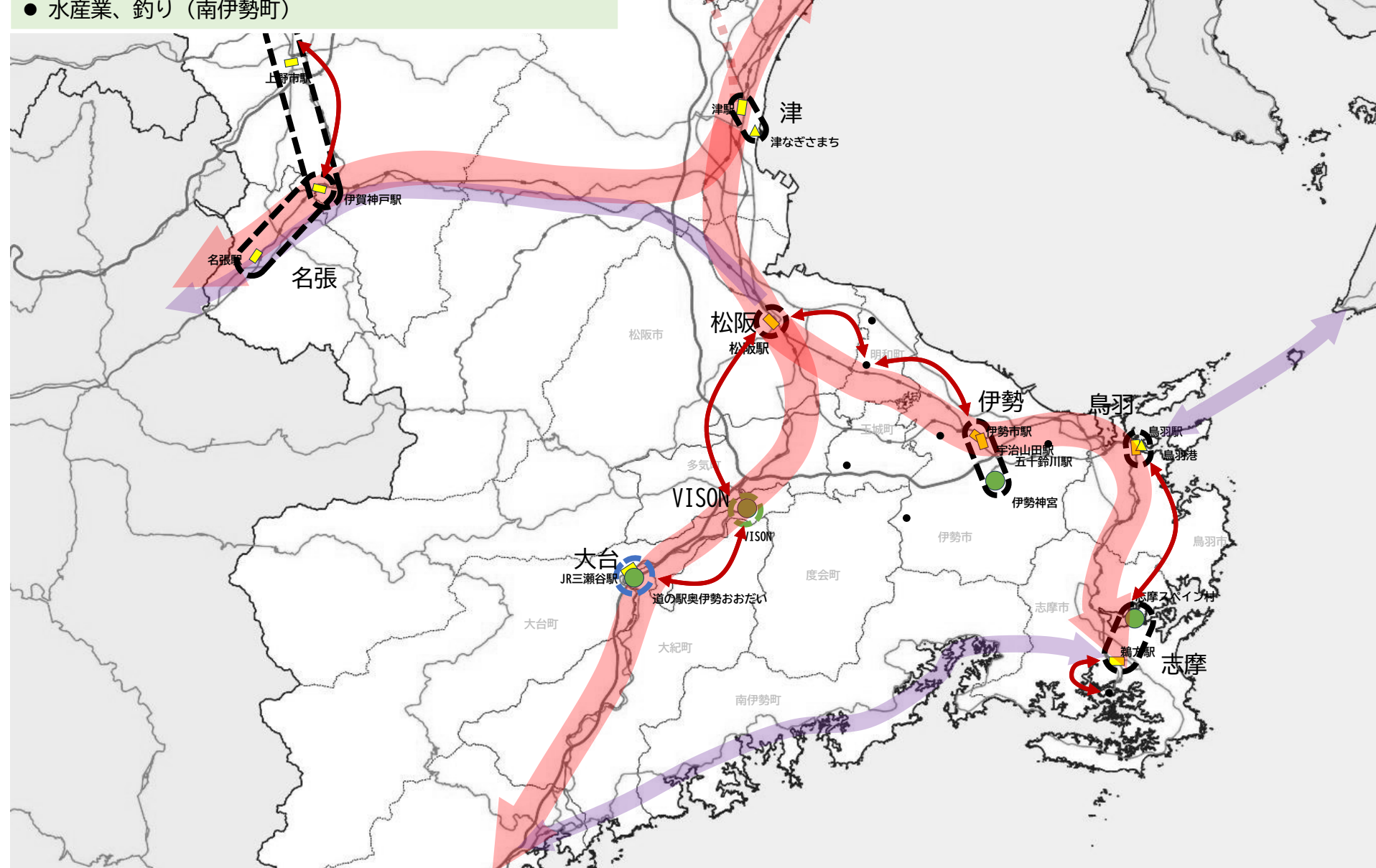


フェーズⅠ：お伊勢参りからはじまる自然、歴史、食のみえを隅々まで満喫するプロジェクト（中央ブロック）

伊勢志摩の自然、伊勢神宮を始めとする地域の特色ある歴史・文化・郷土の食など、この地域にしかない強みを生かして、一体的にブランディング・発信し、みえを満喫できる取組を進めます。

- 【市町の主な資源】
- 松阪牛、城下町（松阪市）
  - 斎宮（明和町）
  - VISON（多気町）
  - 森林、大自然アクティビティ（大台町）
  - 伊勢神宮、二見、おはらい町・おかげ横丁、夫婦岩、サンアリーナ、神岳テラス（伊勢市）
  - 鳥羽水族館、ミキモト真珠島、海女小屋、離島（鳥羽市）
  - 賢島、英虞湾、横山展望台、海女小屋（志摩市）
  - 街道文化、アスパピア玉城（玉城町）
  - 宮川、度会セブンマウンテン（度会町）
  - 海・山（峠）・川（大紀町）
  - 水産業、釣り（南伊勢町）

- （戦略1）
- ✓ 伊勢志摩の自然を生かしたワーケーションや移住環境の充実
- （戦略2）
- ✓ 観光列車の運行など奈良・大阪方面の広域観光ルート化
  - ✓ リニア・在来線・船・バス・東海道新幹線などの広域的な観光周遊ルートの形成
  - ✓ 東紀州方面との連携強化（伊勢志摩絶景めぐりコース、滝巡りコースの設定とPR）
  - ✓ 伊勢志摩国立公園内におけるアクティビティ体験の充実
  - ✓ 街並みと食（グルメ）による伊勢神宮につながる新街道の形成
  - ✓ 三重県のブランドの食材を通じた食の提供と発信
- （戦略3）
- ✓ リニア開業を契機とした世界的ブランドをもつ企業の情報発信と誘客
  - ✓ 空飛ぶクルマなどの社会実装実験場所の提供
- （基盤づくり）
- ✓ お伊勢参りから円滑な周遊のための交通連携軸の強化
  - ✓ 太平洋岸自転車道やサイクルトレインなど快適に自転車で周遊走行するための環境整備や機能の充実



# 6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト

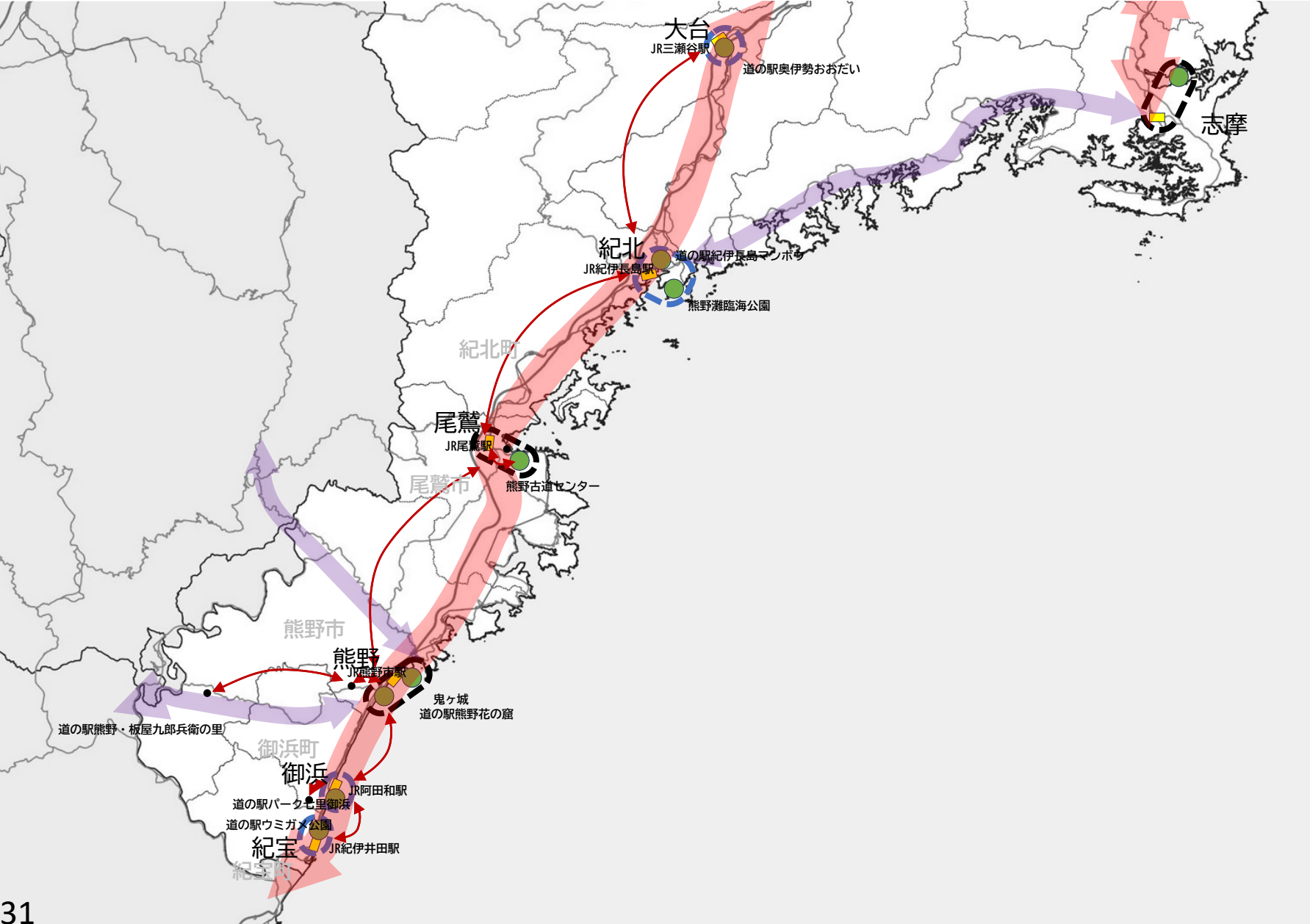
## フェーズⅠ：固有の歴史・自然を生かした観光起点による産業振興と移住・定住への展開プロジェクト（南ブロック）

リニアによって大都市から身近になることを契機に、固有の歴史・自然とのふれあい、主要産業である農林水産業の体験などの観光を通じて東紀州の魅力を感じてもらい、産業振興や移住・定住につながる取組を展開します。

- 【市町の主な資源】
- 熊野古道伊勢路馬越峠、釣り・海遊び、漁港（魚まち）、水産業（紀北町）
  - 夢古道おわせ、熊野古道センター、熊野古道伊勢路馬越峠、海洋深層水、おわせSEAモデル構想（中電跡地）（尾鷲市）
  - 熊野古道伊勢路松本峠、鬼ヶ城、獅子岩、花の窟神社、熊野アグリパーク構想、道の駅熊野・板屋九郎兵衛の里（熊野市）
  - 柑橘の聖地（御浜町）
  - ウミガメ、みかん、熊野川（紀宝町）

- （戦略1）
- ✓ 歴史・自然とふれあう移住体験メニューの提供
- （戦略2）
- ✓ 尾鷲駅－熊野古道センターを起点にした東紀州及び隣接地域への観光展開
  - ✓ 滞在型観光を促す民泊・農泊といった受入体制の充実
  - ✓ 拠点における多言語対応
  - ✓ 伊勢志摩方面との連携強化（伊勢志摩絶景めぐりコース、滝巡りコースの設定とPR）
  - ✓ 和歌山方面（熊野本宮大社、新宮、太地等）とのイベント開催や情報発信等の広域観光連携

- （戦略2）
- ✓ 奈良方面（吉野）とのイベント開催や情報発信等の広域での観光連携・展開
- （戦略3）
- ✓ 熊野古道センターのサードプレイスとしての活用
  - ✓ 気象（地震・雨）をテーマとした研究の機能誘致
  - ✓ 空き家等を活用した観光業、林業、水産業等、当地にちなむ「ワークスペース」づくり
  - ✓ 尾鷲ヒノキ、熊野地鶏などの地場製品の活用
- （基盤づくり）
- ✓ 世界遺産－熊野古道を巡礼するための交通支援システムの検討（次世代モビリティ、シェアリング（自動車、電動自転車等））
  - ✓ 太平洋岸自転車道やサイクルトレインなど快適に自転車で周遊走行するための環境整備や機能の充実
  - ✓ 広域的に周遊できるような観光列車の運行



## 6 リニアとともに歩む「みえのリ・デザイン」リーディングプロジェクト

### フェーズⅠ：リニア名古屋駅を核とした次世代の交通ネットワーク形成プロジェクト

各ブロックのプロジェクトを支えるために、先行開業に向けて、名古屋駅からの円滑な乗換、チケットレス移動の拡大、拠点間の高速バス自動運転やシェアリングによる拠点からの観光資源への周遊交通の充実などに取り組みます。

- リニア品川駅・名古屋駅での三重県各地への交通・観光案内の充実
- リニア名古屋駅から三重を結ぶ鉄道・高速バスへの乗換プラットフォーム間を円滑に誘導する案内機能の充実(①)
  - ✓ 名古屋駅構内の円滑な乗換のための案内整備
  - ✓ デジタル道案内の整備（スマートグラスや音声AR（拡張現実）への対応など）
- リニア名古屋駅から三重方面ー県内交通へのチケットレス移動の拡大(②)
  - ✓ 鉄道各会社、バス、タクシーなど公共交通機関における交通系ICカード化やタッチ決済、タッチレスやオンライン認証乗車等の可能エリアの拡大や導入
- リニア名古屋駅から三重を結ぶ二次交通ネットワークの充実
  - ✓ 各地域交通拠点への直通鉄道やバスの運行（広域的に周遊できるような観光列車も含む）
- 道路ネットワークを活用した拠点間の高速バス自動運転(③)
  - ✓ 県内周遊を促す地域交通拠点間の高速バス自動運転の検討
- 拠点から観光資源等への周遊交通の充実(④、⑤)
  - ✓ 地域交通拠点から観光施設等を周遊するためのシェアリング（自動車、電動自転車等）による移動手段の多様化

①鉄道・高速バスへの乗換プラットフォーム間を円滑に誘導する案内機能の充実イメージ（てらすガイド：駅におけるデジタル技術を活用した案内）



乗り入れ路線が多い駅で  
目的の乗り場や出口までスムーズに誘導。

路線名や行き先の案内に利用でき、多言語切り替えで外国からのお客様にも対応可能です。



インフォメーション・トイレ・授乳室などをご案内、  
お客様のスムーズな移動をサポート。

タイムセールやキャンペーンの案内、CMなどの宣伝動画投影に。また閉館時の  
出口誘導やイベント案内、交通整理などにも活用可能です。

出典：三菱電機ビルソリューションズ株式会社カタログ「三菱ビル統合ソリューションてらすガイド」

②チケットレス移動の拡大イメージ(東日本旅客鉄道株式会社：公共交通機関の移動、決済、地域を支えるDXの提供)



出典：東日本旅客鉄道株式会社「JR東日本ニュースSuicaの当たり前を超えます」(令和6年12月)

③拠点間の高速バス自動運転イメージ(フルサイズの自動運転バス運行距離30km走行。ギリススコットランド)



写真：CAVForth公式サイト

④拠点から観光資源等への周遊交通の充実イメージ(みなとみらいグリーン・マルチモビリティハブステーション(横浜))



写真：株式会社アット・ヨロハマHP

⑤拠点から観光資源等への周遊交通の充実イメージ(カーシェアリングステーション(乗り継ぎ拠点) mobil.punkt (ドイツブレーメン))



写真：ドイツ交通クラブ (VCD) HP

## 6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト

全線開業を見据えての取組として、リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成や広域のまちづくりを「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト（フェーズⅡ）と位置づけます。

- ①リニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクト
- ②リニア三重県駅を核とした県内周遊を促す多モードネットワーク強化プロジェクト
- ③リニア三重県駅を核とした広域まちづくりプロジェクト

### ◆リニア三重県駅の位置づけ(三重県は日本中央回廊に含まれる)



リーディングプロジェクト（戦略1～3、基盤づくりの取組を束ねたプロジェクト）により、めざす三重の姿を実現します。

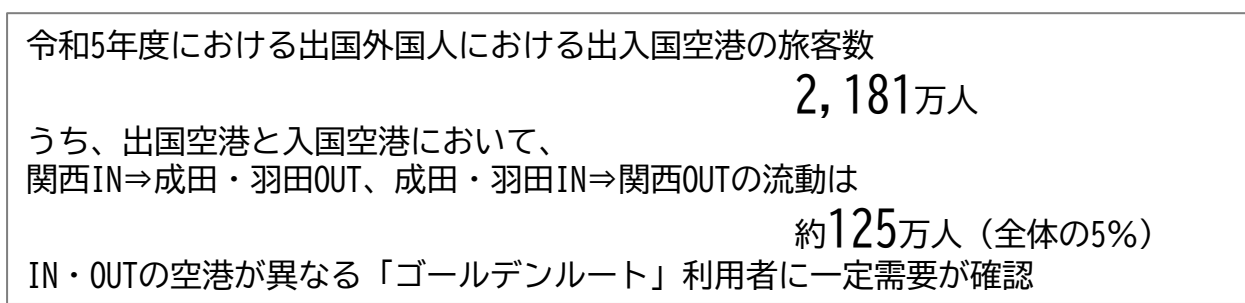
- 広域的な交流の取り込み
- 県内周遊の促進
- 駅周辺への新規機能立地と災害に強いまちづくり

フェーズⅡ： リニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクト

現状・課題

- 三重県は現状いわゆるゴールデンルートとされる東京－大阪間の広域的な高速交通軸（東海道新幹線）から離れていることから、インバウンドなどの取り込みが十分にできていない状況です。
- リニア中央新幹線の開業により、三重県内に新たに高速交通軸が形成されることから、これを生かした取組が重要です。

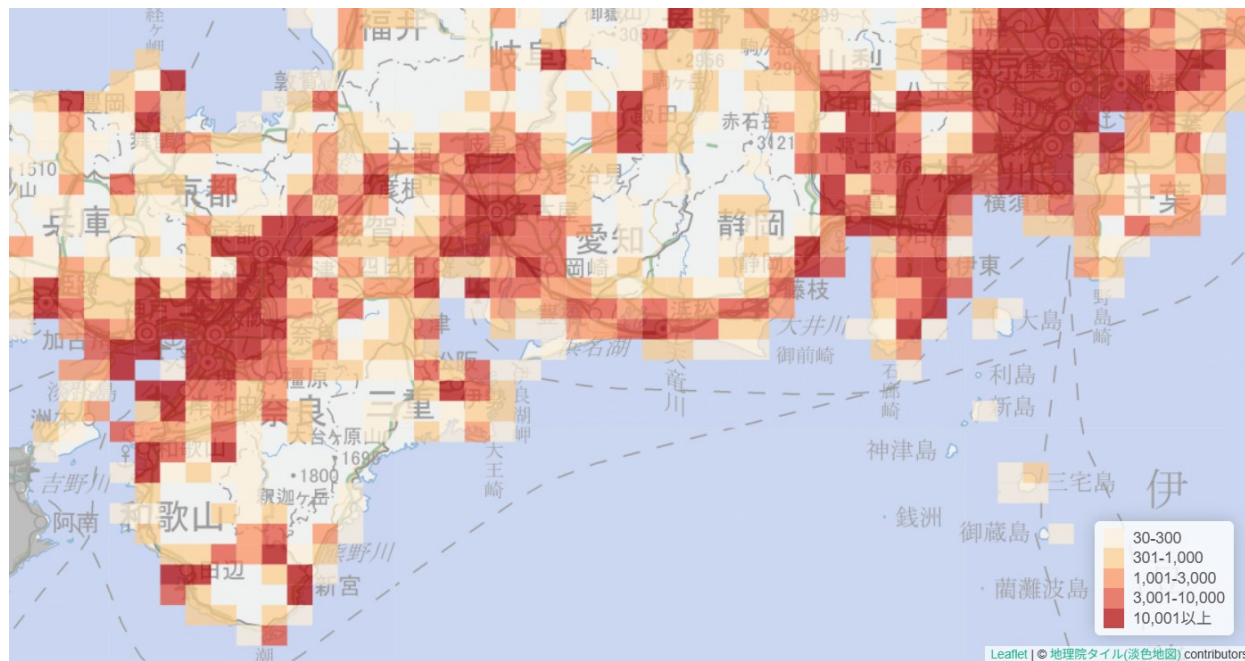
◆東京・大阪間の訪日外国人の出入国空港間の移動の状況



出典：国土交通省「令和5年度国際航空旅客動態調査-集計結果-」より※年間拡大値、日本居住者を除く

◆東京・大阪間の訪日外国人の10kmメッシュ別滞在者数(訪日外国人)

訪日外国人は東京や大阪を中心に、東海道新幹線沿線や富士山、伊豆、名古屋、京都に滞在している状況にある。



出典：ナビタイムジャパン「インバウンドGPS」

注：「インバウンドGPS」データとは、ナビタイムジャパンが提供する訪日外国人向けナビゲーションアプリ『Japan Travel by NAVITIME』（[https://www.navitime.co.jp/pcstorage/html/japan\\_travel/english/](https://www.navitime.co.jp/pcstorage/html/japan_travel/english/)）にてユーザーの同意を得て取得された、訪日外国人の移動実態データである。

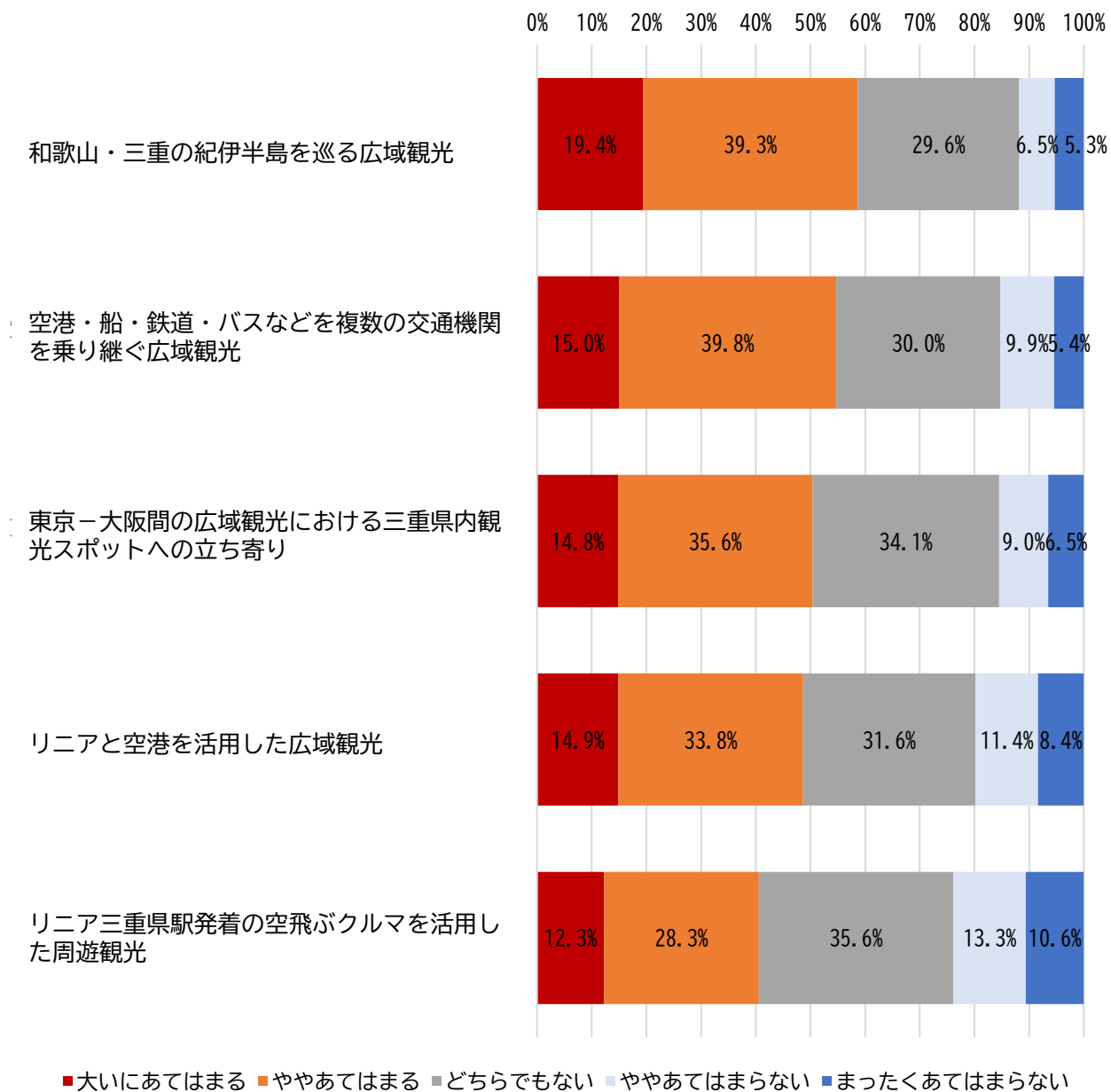
注：『Japan Travel by NAVITIME』のユーザーの特性上、FIT（海外個人旅行）のデータである。（団体旅行者のデータは含まれない）

注：ユーザーの国籍によって偏りが生じてしまうため、JNTO（日本政府観光局）発表の訪日外客数データに基づいて拡大処理を行ったデータである。

注：個人情報保護の観点から、一定条件にて足切りを行ったデータである。

注：長期滞在者、国内居住者のデータを除外するため、滞在日数が30日以内のユーザーを対象としている。

◆大都市住民からみたリニアによって、東京－大阪間の移動がしやすくなることを前提にした場合、「広域観光」の取組関心度



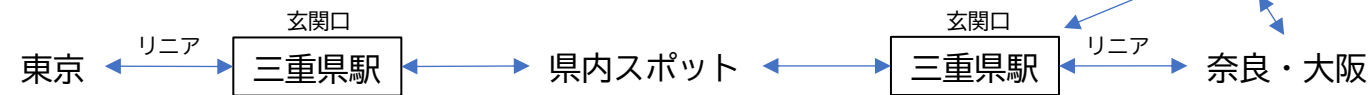
出典：「リニアに関するアンケート調査」（令和7年10月）

フェーズⅡ： リニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクト

東京－名古屋－大阪間の大都市間を巡る観光の流れにおいて、リニア三重県を発着とした立ち寄り周遊による広域観光を促します。

- 東京－大阪間を巡るインバウンド客の呼び込み
  - ✓ 広域移動パスの提供
  - ✓ リニア三重県駅から県内移動を支える交通手段の確保
  - ✓ 県内の既存観光資源の活用

◆東京－大阪間のゴールデンルートからの立ち寄りモデルコース



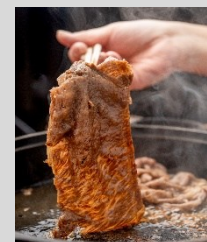
ナガシマリゾート



四日市工場夜景



伊賀上野城



松阪牛



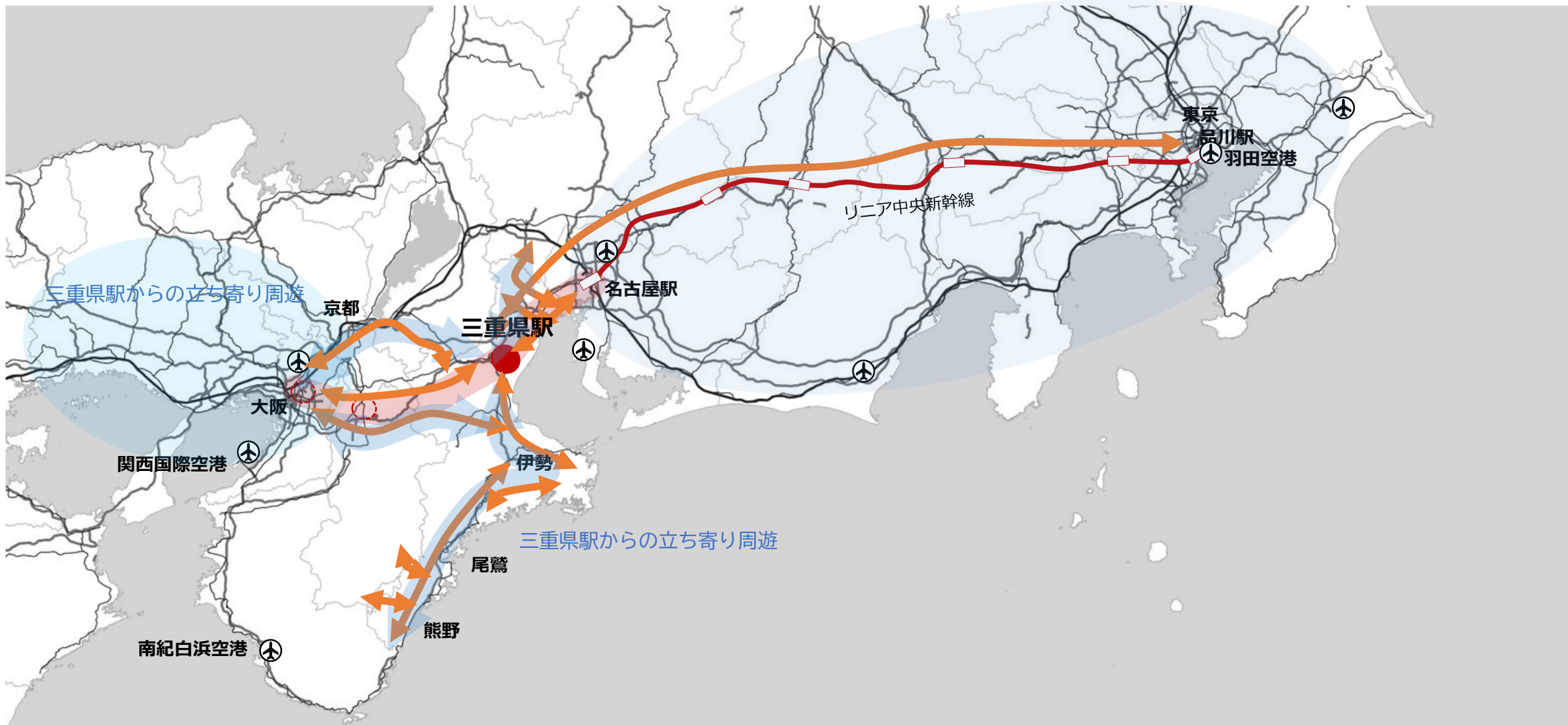
海の幸



赤福

写真：三重県観光連盟

◆東京－大阪間のゴールデンルートからの立ち寄りによる広域観光



フェーズⅡ： リニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクト

東京－名古屋－大阪間の大都市間を巡る観光の流れにおいて、紀伊半島一周の観光軸を形成して広域観光を促します。

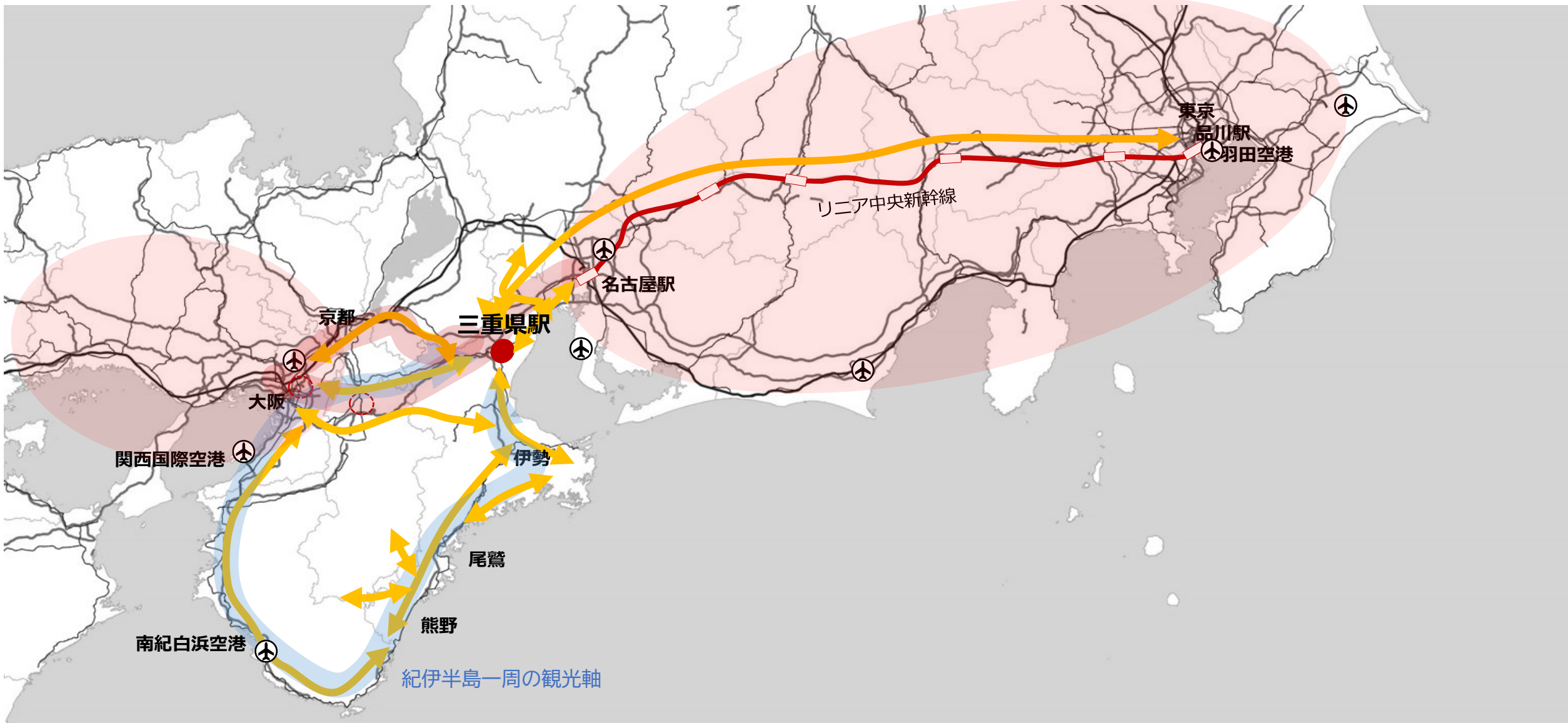
- リニア三重県駅を利用した紀伊半島一周の観光軸の形成
  - ✓ リニア三重県駅との移動手段の確保
  - ✓ 広域を周遊する観光列車の運行検討
  - ✓ 観光軸沿線地域の既存資源の活用
  - ✓ 観光軸沿線地域の機能分担（宿泊、食事、体験）
  - ✓ 熊野古道伊勢路の認知度の向上
  - ✓ 速達列車（例えば特急南紀・快速みえ等）のリニア三重県駅付近発着検討
  - ✓ 和歌山県との連携による情報発信

◆リニア三重県駅から紀伊半島を巡るモデルコース



写真：三重県観光連盟

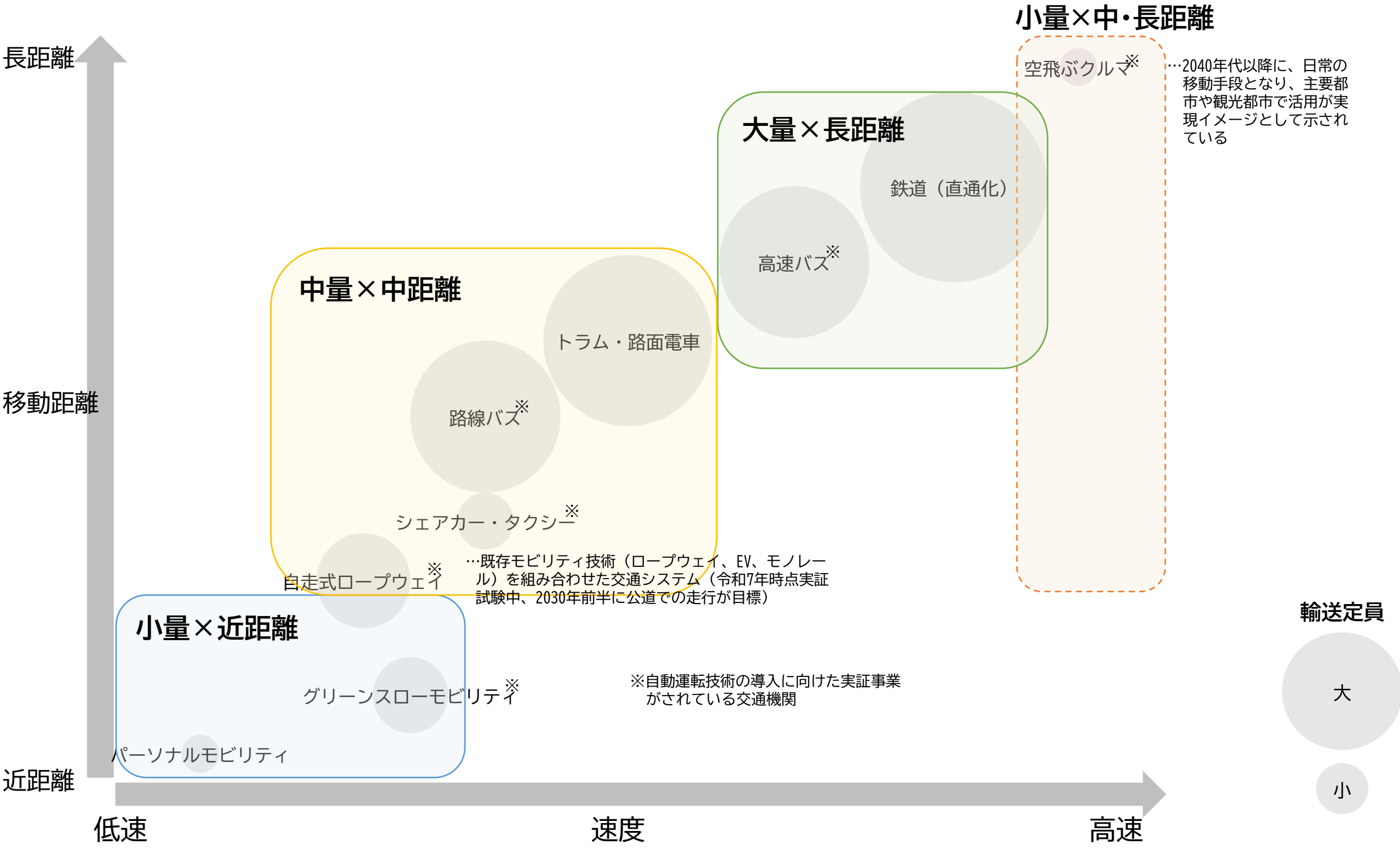
◆和歌山・三重の紀伊半島を巡る広域観光



フェーズⅡ：リニア三重県駅を核とした県内周遊を促す多モードネットワーク強化プロジェクト

現状・課題

- 県内では高速道路や鉄道の交通ネットワークが整備されていますが、リニア三重県駅の位置が確定した際には新たなアクセスを検討する必要があります。
- また、県内各地域では、地域住民や観光客の足の確保や運転手不足への対応などの移動に関する課題がみられます。
- リニアの開通時期を想定して、導入可能な様々なモード（交通機関）の運行距離、速さ、輸送力などの特性を組み合わせ、リニア三重県駅とのアクセスや県内外の地域間、拠点周辺のアクセスを確保することが各戦略を支える上で重要となります。



各交通機関のポジションについては、国土交通省資料、各事業者のホームページを参考に作成したもの  
技術動向に関する記述は、経済産業省「第11回空の移動革命に向けた官民協議会」資料2、国土交通省「地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた新たな制度的枠組み等に関する基本的な考え方」の内容より記載

フェーズⅡ：リニア三重県駅を核とした県内周遊を促す多モードネットワーク強化プロジェクト

既存の交通ネットワークの活用と次世代モビリティの導入を組み合わせ、リニア利用者や地域住民の県内移動の選択肢を増やし、各種活動を支えるとともに、交流を活性化します。

- リニア三重県駅発着の需要に応じたモビリティの導入
  - ✓ 利用目的・需要に応じた交通モードの検討（高速バス型／特急鉄道型／空飛ぶクルマ型）
- 地域を跨るカーシェアや自動運転技術の導入
  - ✓ 広域カーシェア導入検討
  - ✓ 自動運転技術導入検討
- 広域拠点・補完拠点・交流拠点における自動運転技術やパーソナルモビリティ（シェアサイクルや電動キックボード等）の導入
  - ✓ 自動運転技術導入検討
  - ✓ パーソナルモビリティ等の導入検討

◆多モードネットワーク強化のイメージ

リニア三重県駅発着のモビリティ

交通モード間のネットワークの強化

地域を跨るモビリティ

広域拠点等周辺のモビリティ

高速バス型



特急鉄道型



空飛ぶクルマ型



広域シェアカー



シェアサイクル



電動キックボード



トラム

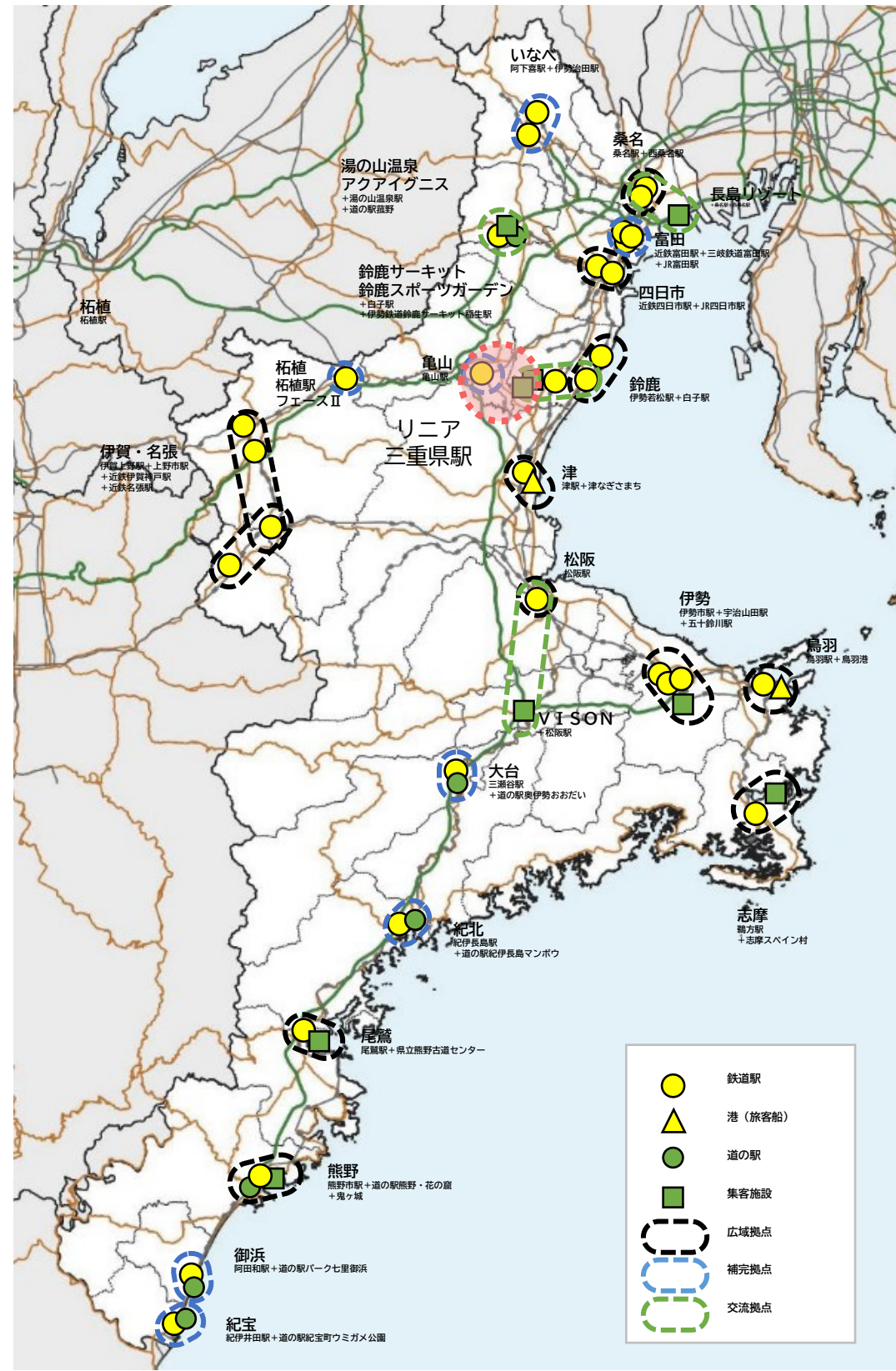


自走式ロープウェイ



画像：Zip Infrastructure株式会社ホームページ

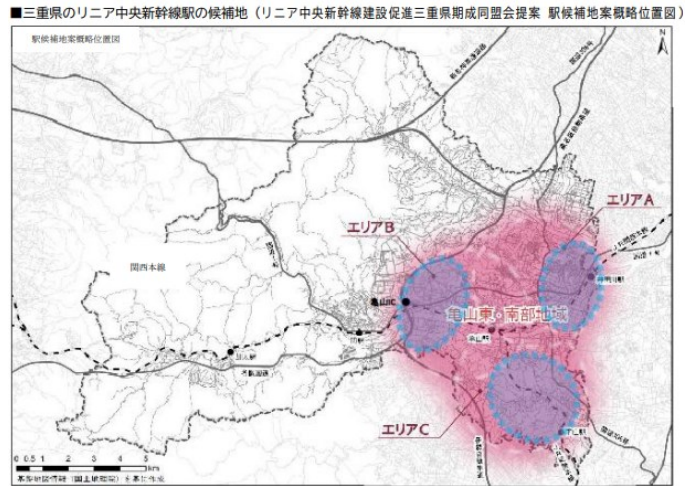
各モードへの自動運転技術の導入



フェーズⅡ：リニア三重県駅を核とした広域まちづくりプロジェクト

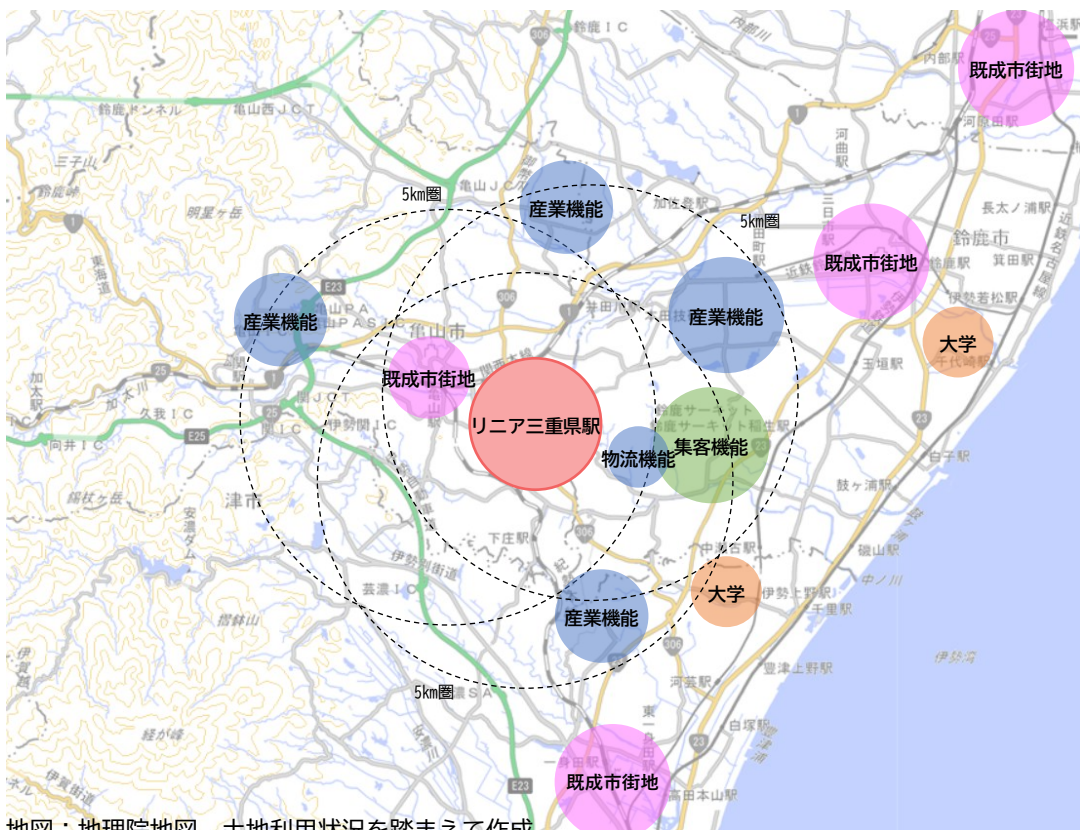
- 現状・課題
- リニア中央新幹線のリニア三重県駅周辺は大都市と直接結ばれる土地となることから、様々な機能の立地ポテンシャルが高まります。しかしながら、駅が設置されるだけでは単なる交通結節点となってしまう、「めざす三重の姿」の実現が困難になります。
  - 先行開業の中間駅の駅周辺エリアや背後圏域に対して、代表的な機能ごとに、立地が想定される施設が提示されています。三重県においても、これを参考にしつつ、県の特性を生かしたまちづくりが重要となります。
  - リニア三重県駅周辺には、巨大災害時に強震エリアでない地域を走るリニア中央新幹線を活用した被災時における県全域への迅速な人的援助を可能とする受援機能をもつことが可能になります。

◆三重県のリニア中央新幹線駅の候補地



出典：リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会提案 駅候補地案概略位置図

◆リニア三重県駅周辺の都市機能等の分布状況

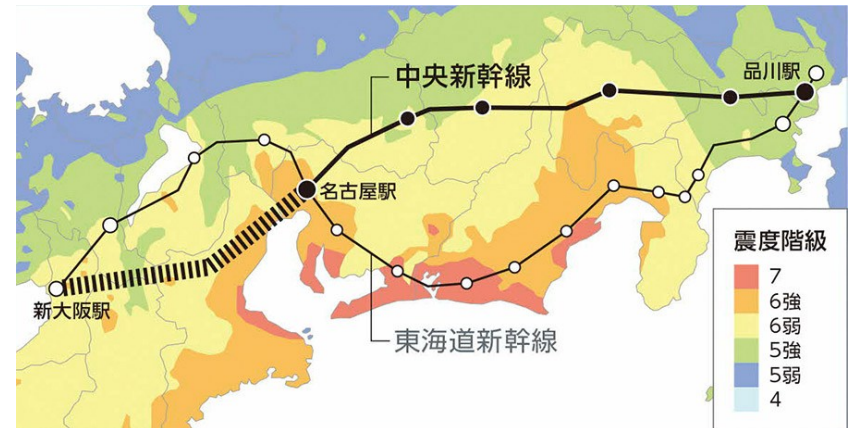


◆代表的な機能と中間駅周辺地域に立地が想定される施設

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	・最先端医療・教育
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			

出典：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「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」（令和5年10月）

◆南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図



出典：東海旅客鉄道株式会社（元出典 中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」（平成25年5月）を元に作成されたもの）

## 6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト

### フェーズⅡ：リニア三重県駅を核とした広域まちづくりプロジェクト

県内外から訪れる人の三重県の玄関口として各種需要に応じた独自性のある駅機能やデザインを備えるとともに、リニアがもたらす防災上の効果を最大限発揮させる、災害に強いまちづくりを検討していきます。

#### 魅力あるリニア三重県駅の空間のデザイン

##### ① 駅・駅周辺地域に導入する機能

###### 【交通拠点機能】

- 駅前広場機能：バスターミナルや送迎バースなど。ウォーカブルな空間などの検討
- 電気自動車などの次世代モビリティへの対応：蓄電、エネルギー補充機器の検討
- 待ち時間をストレスなく過ごせる：託児機能、休憩スペースなど
- 高速通信ネットワークなどのデジタルインフラ

###### 【ゲートウェイ機能・次世代サービスの提供】

- 県内全域を対象とした総合案内機能（ワンストップ予約・決済等の提供、AIコンサルジュ等）
- 県内の各自治体を紹介、体験できるスペース：ブースやイベントスペース、コンベンション機能

###### 【交流を拡大させる機能】

- 県内の特産品が購入できる物販施設、味わうことができる飲食施設
- 地域産業の情報発信やビジネス交流の拠点となる機能の整備

##### ② 三重県らしいデザイン

###### 【「美し国」らしいデザインの検討】

- 地域の工芸（国指定伝統工芸品：伊勢型紙、伊賀くみひも、四日市萬古焼、鈴鹿墨）や特産品（真珠、尾鷲ヒノキ、那智黒石等）、シンボル（伊勢神宮、熊野古道等）を想起させるデザインのあり方を検討し、駅を利用する方々に「美し国みえ」の印象を強くアピールできるようにします。

##### ③ 整備・運営手法・役割分担の検討

- 物販や飲食施設をはじめとする各施設の整備については、民間企業などの参入意向なども踏まえた検討を進めます。
- 運営手法についても民間企業からの意見を参考にしながら、検討を進めます。

#### リニア駅周辺及び隣接する地域を含めた広域のまちづくりの検討

##### ① 周辺地域の市街地にある施設との適切な機能連携

- ・リニア三重県駅に必要な機能のうち、サービス機能（商業、宿泊など）や産業・研究開発機能については周辺市（亀山市、鈴鹿市、津市）の市街地にある公共・公益施設、商業・業務施設等との適切な機能連携をはかっていきます。

##### ② 広域的なまちづくりの実現に向けた都市計画に関する留意事項

- ・三重県では各都市計画区域毎にまちづくりの方針となる都市計画区域マスタープラン（亀山、鈴鹿、津など）を策定しています。
- ・リニア開業により、リニア三重県駅周辺及び隣接する地域に及ぼす影響が大きいため、各都市計画区域マスタープラン間での広域調整が必要となります。
- ・亀山市においては、非線引き都市計画区域となっており、用途が指定されていない白地地域に駅が整備される可能性があります。リニア三重県駅周辺のまちづくりの方針が決定するまでの無秩序な開発を防止するため、特定用途制限地域の指定などの規制手法を検討していきます。
- ・隣接する津市、鈴鹿市においては、津・鈴鹿都市計画区域の市街化調整区域等での開発圧力が高まる可能性があります。
- ・周辺地域とのバランスを踏まえながら、適切な土地利用の方向性を検討していきます。

#### リニアを生かした防災上の効果の最大限の発揮

##### ① 災害時における他地域との連携強化

- ・県地域防災計画及び市町地域防災計画をはじめとする各計画との整合性をはかっていきます。
- ・リニアが持つ人員の高速かつ大量輸送力を生かし、沿線の自治体や防災関係機関等の間で、大規模災害時等の広域的かつ円滑な支援体制及び受援体制の強化・構築を検討していきます。

< 駅位置確定 >                      < 先行開業 >                      < 全線開業 >                      < 実施主体 >

取組1 都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重に

- ① リニアの速達性を生かした交通ネットワーク強化
- リニア発着に合わせた定時性のある交通ネットワークの構築
  - 鉄道、高速バスなど複数交通モードにおけるリニア駅結節の強化
- ② 快適なリモートワークが可能なサードプレイス環境の創出
- 地域交通拠点周辺におけるコワーキングスペース等の確保
  - デジタル技術を活用した新たな暮らし方、働き方に資する環境づくり



行政、交通事業者、DMO

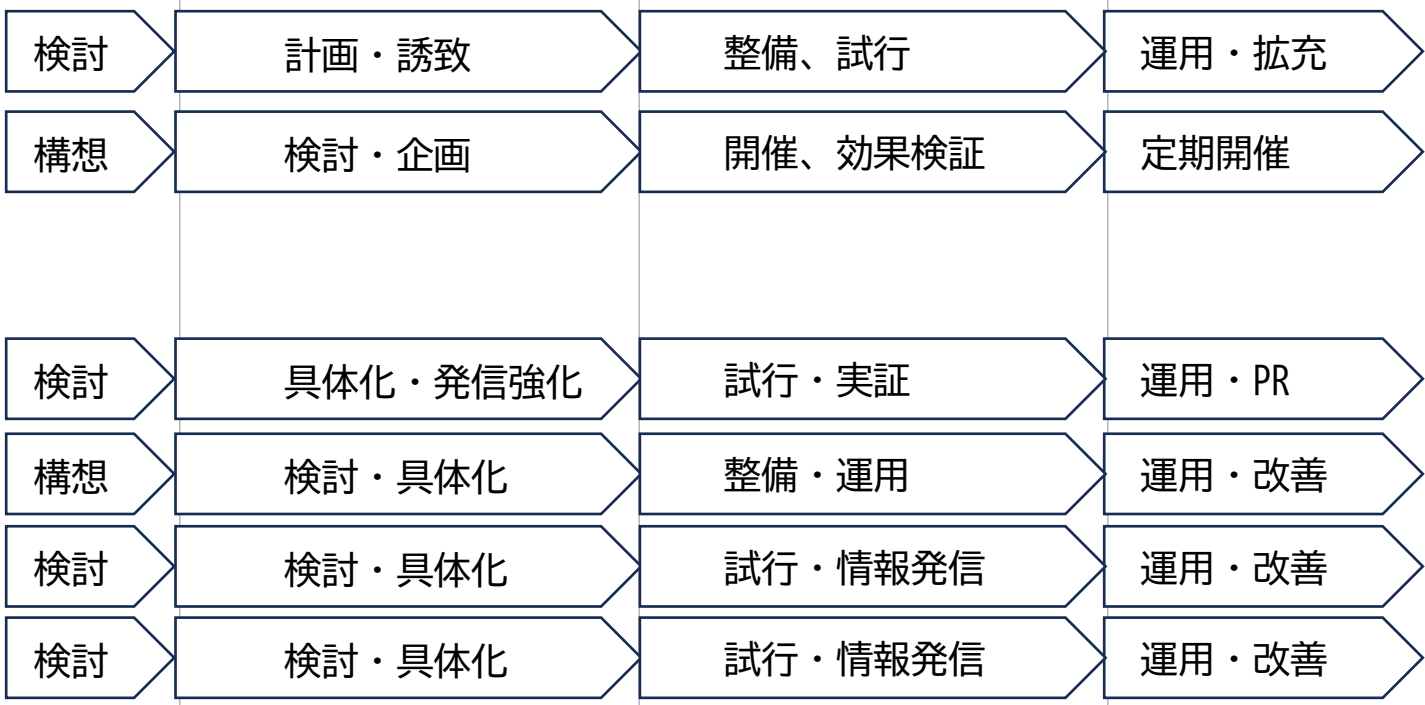
行政、交通事業者

行政、交通事業者、経済団体

行政、IT企業、大学

取組2 地域と多様な形で関わる人が増える三重に

- ① 来訪者や住民など多様な人々が行き交う場の創出
- リニア三重県駅や地域交通拠点における民間投資が進む環境づくり
  - 大規模イベントや周年事業を契機とした誘客の推進
- ② 海辺から山麓エリアまで揃う三重ならではの体験の提供と賑わい創出の仕掛けづくり
- 潮干狩りから森林セラピーなど、三重の様々な自然に触れる機会のPR
  - 多彩な自然環境を生かした既存資源のリノベーションの実施
  - 農林水産業などの地域のお手伝いをきっかけにした企業と地域の関係づくり
  - 関係人口の量的拡大と質的向上に向けた環境整備



行政、民間事業者、経済団体

行政、観光協会・DMO、民間事業者

行政、観光協会、DMO、民間事業者

行政、観光協会、DMO、民間事業者

行政、農林水産団体、企業、NPO

行政、観光協会、NPO、民間事業者

	＜駅位置確定＞		＜先行開業＞	＜全線開業＞	＜実施主体＞
<div>取組3 県外からの移住希望者に選ばれるとともに定住が促進される三重に</div> <div>① リニアの速達性を生かした移住・二地域居住の促進</div> <div>➢ 三重の自然や街並みと共存する景観形成の促進・保全やそのPR</div> <div>➢ 転職なき移住を支えるリニア通勤可能地域となることの首都圏・関西圏へのPR</div> <div>➢ 大都市の若者向けに三重県内の就職情報の発信</div> <div>➢ 移住・二地域居住者に対するリニアを活用した移動費負担の軽減</div> <div>② 移住・二地域居住を支える快適なりモータワークが可能なサードプレイス環境の提供</div> <div>➢ 豊かな自然環境を生かしたコワーキング施設やインキュベーション施設の整備</div> <div>➢ 既存のコワーキング施設やインキュベーション施設を活用した利用者同士が交流できる場と仕組みづくり</div> <div>③ 県外からの移住先の選択を高める交流の活発化</div> <div>➢ 三重県の魅力の情報発信・プロモーション</div> <div>➢ 地域交通拠点までの交通網の充実</div> <div>④ 若年層・子育て世代の定住を促す働く場・子育て環境の創出</div> <div>➢ 若年層の働く場の確保のための地域一体で行う採用活動等の支援</div> <div>➢ 子育て中の女性が働きやすい職場づくり（セミナー開催、相談窓口設置）</div> <div>➢ 空き家の利活用など住宅取得の支援</div> <div>➢ 大都市でのコンサートやテーマパークなど余暇が楽しめる地域となることの情報発信</div> <div>⑤ 高齢者も安心して暮らせる生活環境の充実</div> <div>➢ DXを活用した医療・健康管理の向上やコミュニケーション促進の環境づくり</div> <div>➢ ラストワンマイル配送や次世代モビリティ活用による移動手段の確保</div>	構想	検討・具体化	整備・試行	実行・継続	行政、観光協会、民間事業者（景観保全活動）
	構想	検討・具体化・PR	整備・試行	PR・継続	行政、民間事業者、IT企業
	構想	検討・具体化・情報発信	整備・試行	運用・継続	行政、民間事業者、IT企業
	構想	検討・具体化	整備・試行	実行・継続	行政、交通事業者、民間事業者
	構想	検討・具体化・調整	整備・運用・効果検証	運用・継続	行政、民間事業者、経済団体
	構想	検討・具体化	整備・運用・効果検証	運用・拡充	行政、民間事業者、経済団体
	検討	具体化	PR活動、効果検証	運用・継続	行政、観光協会・DMO、民間事業者
	検討	調整	整備・試行	運用・改善	行政、観光協会・DMO、民間事業者
	ニーズ把握	具体化	試行・効果検証	運用・継続	行政、民間事業者、経済団体、学校
	ニーズ把握	支援策検討	試行・効果検証	運用・継続	行政、民間事業者、NPO
	ニーズ把握	支援策検討	試行・効果検証	運用・継続	行政、民間事業者、NPO
	ニーズ把握	支援策検討	試行・効果検証	運用・継続	行政、民間事業者、NPO
	現状把握	検討・具体化	試行・効果検証	運用・拡充	行政、医療機関、IT企業
	現状把握	検討・具体化	試行・効果検証	運用・拡充	行政、交通事業者、民間事業者、IT企業

	< 駅位置確定 >		< 先行開業 >		< 全線開業 >	< 想定実施主体 >
取組 1 もっと身近に便利に旅を楽しむ三重に	① 県内全域を対象とした総合交通・観光案内の充実	検討	具体化	運用・情報発信	継続、改善	行政、交通事業者、システム開発企業、DMO
		検討	システム構築	運用・情報発信	継続、改善	行政、交通事業者、システム開発企業、DMO
	② 広域MaaSの活用による情報提供やワンストップ予約・決済等の提供	検討	導入計画・調整	導入	改善・拡充	行政、交通事業者、システム開発企業
		検討	導入計画・調整	導入	改善・拡充	行政、交通事業者、民間IT企業・決済事業者
	③ リニア三重県駅や地域交通拠点の独自性・魅力の向上	検討	具体化・情報発信	イベント開催、発信	新規開発・発信	行政、生産者・販売者、流通業者・小売業者
		検討	具体化・整備	実行・強化	新規開拓、強化	行政、生産者・販売者、流通業者・小売業者
	④ 地域交通拠点を中心とした観光地までの交通ネットワークの構築	構想	検討・試行	導入、評価	継続、改善	行政、交通事業者、モビリティ事業者
		構想	検討・具体化	導入、評価	継続、改善	行政、交通事業者、DMO
	⑤ 観光地内のサイズ感に応じたシェアリング型移動サービス	構想	検討・試行	導入、評価	継続、改善	行政、交通事業者、交通事業者

	< 駅位置確定 >		< 先行開業 >	< 全線開業 >	< 実施主体 >
<div>取組2   リニア駅から魅力ある滞在型・周遊観光の旅を提供する美し国三重に</div> <div>①   東海道や旧街道等を切り口とした観光エリアの形成</div> <div>➢   東海道や旧街道と地域資源の結びつけによる周遊の促進</div> <div>➢   既存鉄道を活用した周遊の促進</div> <div>②   当地ならではの地場産業とコラボしたPRの実施</div> <div>➢   地場産業と特産物をセットにした商品開発・PR</div> <div>③   観光コンテンツの組合せによるプロモーションの展開</div> <div>➢   テーマパーク、公園、夜景、お祭りなど観光資源を活用したプロモーション・集客資源間のゾーン形成</div> <div>➢   自然、文化、名所、スポーツ、古道、街道、まちなみ、神社仏閣など点在する共通資源や組合せによる資源の魅力向上</div> <div>④   周遊観光を可能にする旅行者のニーズに合わせた二次交通の充実</div> <div>➢   鉄道との乗換が便利な二次交通の充実、ライドシェアの推進、既存コミュニティバスの観光への活用</div> <div>⑤   インバウンド向けのプロモーションと多言語対応施設の充実</div> <div>➢   花火大会や祭りなどの開催時期に併せたメニュー開発とプロモーションの実施</div> <div>➢   観光コンテンツ造成や観光客向けの移動手段などの受け入れ環境整備及び多言語対応（案内の充実、人材の確保・育成）</div>	構想	検討・PR	試行・効果検証	運用、継続	行政、観光協会・DMO、民間事業者、歴史団体
		検討	試行・効果検証	運用、継続	
	構想	検討	試行・効果検証	運用、継続	行政、交通事業者、観光協会・DMO、民間事業者
	構想	検討	試行・効果検証	運用、継続	行政、経済団体、民間事業者、観光協会・DMO
		検討	試行・効果検証	運用、継続	
	構想	検討・PR	試行・効果検証	運用、継続	行政、観光協会・DMO、民間事業者
		検討	試行・効果検証	運用、継続	
	課題整理	検討	整備・試行	運用、継続	行政、交通事業者、民間事業者
		検討・PR	試行・効果検証	運用、継続、PR	
	課題整理	検討・整備	整備・試行・効果検証	運用、拡充	行政、観光協会・DMO、民間事業者、人材育成団体

取組2 リニア駅から魅力ある滞在型・周遊観光の旅を提供する美し国三重に

- ⑥ 三重ならではの体験コンテンツの充実
  - 閑散期に提供できる体験コンテンツの充実、風土・文化の活用
  - 工芸、グルメ、アクティビティ（登山、サイクリング等）の体験ツアーの造成
  - 周遊観光促進に向けた県内の日本遺産（斎宮、伊賀・甲賀、鳥羽・志摩）を活用
- ⑦ ブレジャーを促進するための取組やブレジャー用観光メニューの充実
  - ブレジャーやラーケーション用観光メニューの開発
  - 地域交通拠点におけるブレジャー機能の導入
- ⑧ 滞在型観光を促す受入体制の充実
  - 既存宿泊施設の連携・活用、民泊や農泊など地域や繁閑にあわせた受け入れ体制の充実
  - 滞在型を促す宿泊、飲食、地域資源を組み合わせた観光パッケージの作成

< 駅位置確定 >		< 先行開業 >		< 全線開業 >	< 実施主体 >
構想	具体化	試行・効果検証		運用、拡充	行政、観光協会・DMO、民間事業者
	具体化	試行・効果検証		運用、拡充	行政、観光協会・DMO、民間事業者
	具体化	試行・効果検証		運用、拡充	行政、観光協会・DMO、民間事業者、文化団体
	具体化	試行・効果検証		運用、拡充	行政、観光協会・DMO、民間事業者
	具体化	整備・試行		運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者
	受入体制検討	試行・効果検証		運用、拡充	行政、民間事業者、観光協会・DMO
構想	受入体制検討	試行・改善・PR		運用、改善	行政、民間事業者、観光協会・DMO、旅行会社

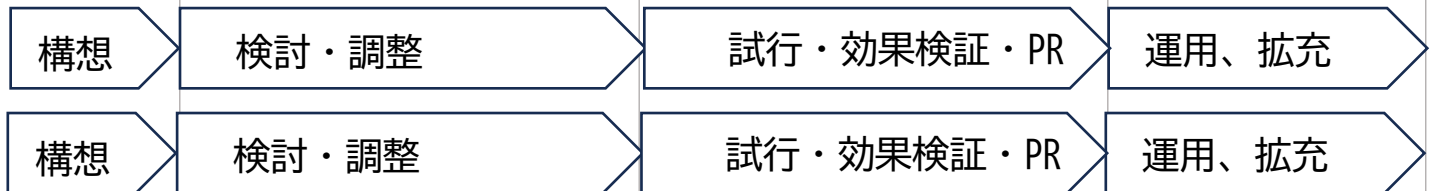
	＜駅位置確定＞		＜先行開業＞	＜全線開業＞	＜実施主体＞
<div>取組1 クリエイティブな人材や企業をひきつける交流空間を創出する三重に</div> <div>① 地域産業の情報発信やビジネス交流の拠点となる機能の整備<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 首都圏のビジネスパーソンとのマッチング機会の創出</li><li>➤ 空きオフィスの活用など地域産業の情報発信機能やコワーキングスペースの整備</li></ul></div> <div>② 高速通信ネットワークなどのデジタルインフラの整備<ul style="list-style-type: none"><li>➤ W i F i 設備の設置やローカル5 Gの敷設、サテライトオフィスへの通信インフラの整備</li><li>➤ 既存の情報システムやネットワークの安定運用、適切な情報セキュリティの確保</li></ul></div> <div>③ サテライトオフィス、シェアオフィス、ベンチャーオフィス環境の提供<ul style="list-style-type: none"><li>➤ サテライトオフィスやシェアオフィスの設置</li><li>➤ オフィス環境提供とあわせた創業支援の実施</li><li>➤ 都市圏からの滞在時に副業に活用できるビジネス拠点の確保</li><li>➤ 従業者や研究者のストレス軽減やリフレッシュできる環境整備</li></ul></div>	調査	システム構築	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体、IT企業
	検討	体制構築	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体、IT企業
	検討	体制構築	試行・効果検証	運用、拡充	行政、通信事業者、民間事業者、IT企業
	課題整理	運用体制構築	試行・効果検証	運用、強化	行政、IT企業、民間事業者
	構想	検討・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体
	現状把握	検討・調整	試行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体、金融機関
	構想	検討・調整	試行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、民間事業者、IT企業、経済団体
	現状把握	検討・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、医療・福祉団体、NPO

< 駅位置確定 >                      < 先行開業 >                      < 全線開業 >                      < 実施主体 >

取組2 大都市圏の多様さと地域をつなげ新たな産業・雇用を創出する三重に

① スタートアップや新規事業の創出・業態転換等を支援するインキュベーション施設整備

- 既存のインキュベーション施設の活用と成長を促す仕組みづくり
- 空き店舗を活用したチャレンジショップなどの仕組みづくり



行政、民間事業者、経済団体、IT企業

行政、民間事業者、経済団体、NPO

② 高付加価値型産業や成長分野となる可能性がある研究所・産業の誘致・促進

- 観光と連携した産業観光の推進（地場産業や農産物等の活用）
- 首都圏とのアクセス利便性の良さのPR
- 立地を促す優遇税制措置の導入、国際的なビジネス展開の支援、研究機能の立地・強化を図るための制度導入
- 高付加価値型産業に必要なスキルを持つ人材育成
- 生産拠点がある強みを生かした研究所の誘致・設置
- 半導体産業の集積を生かした企業や研究開発拠点の誘致
- ゼロカーボン、ネイチャーポジティブなど自然を生かした企業参画の促進



行政、観光協会・DMO、民間事業者、経済団体

行政、観光協会・DMO、交通事業者、民間事業者

行政、民間事業者、経済団体

行政、大学・高専・専門学校、民間事業者、経済団体

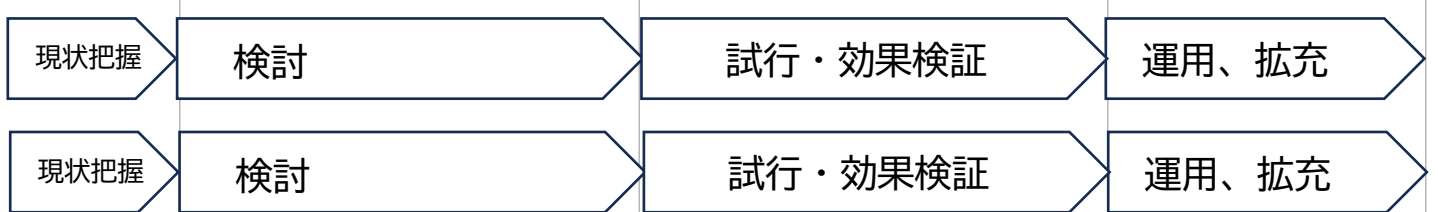
行政、民間事業者、大学・高専、経済団体

行政、民間事業者、大学・高専、経済団体

行政、民間事業者、NPO、大学・高専

③ 革新的・先進的技術やサービスの社会実装実験場所の提供

- 都市部では困難な社会実装に向けた実装エリアの提供、高専・大学等の実証の場所の提供
- 資金面・人員面での研究協力による投資リスクの大きい研究開発に挑戦する企業の誘致

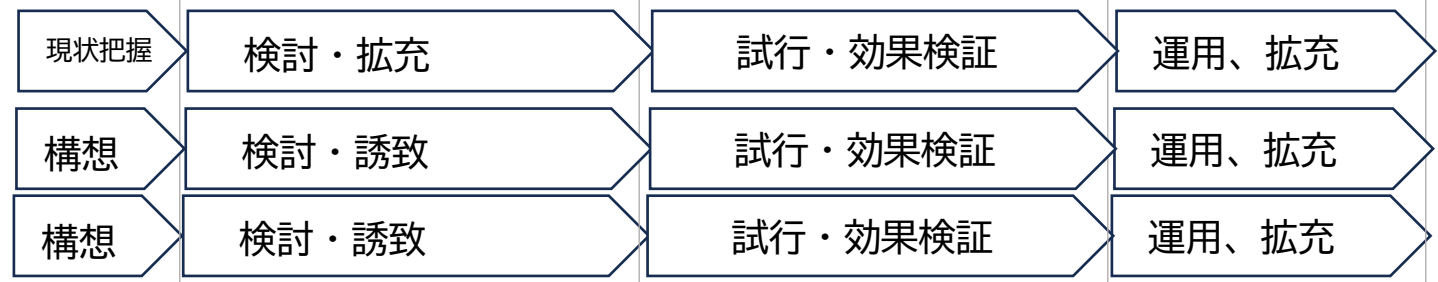


行政、大学・高専、民間事業者、NPO

行政、大学・高専、民間事業者、金融機関

④ 公設試験研究機関のサテライト施設の誘致

- 既存公設試験研究機関の機能拡充・活用
- 三重県に関連性が高い気象（地震・雨）等をテーマとした研究の機能誘致
- 林業が盛んな地域における例えば花粉症対策といった関連研究施設の整備



行政、公設試験研究機関、大学・高専、民間事業者

行政、大学・高専、民間事業者、気象関連機関

行政、林業団体、大学・高専、民間事業者、医療機関

					<駅位置確定>	<先行開業>	<全線開業>	<実施主体>	
取組3 行政・企業・高等教育機関の機能移転やバックアップの拠点となる三重に									
① 防災を意識した行政・企業・高等教育機関の機能移転、バックアップ拠点の誘致									
➤ 企業の資産であるデータ関連のバックアップ拠点（特化型のデータセンター）の整備					構想	検討・調整	試行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、民間事業者、IT企業、電力・通信事業者
➤ 省庁の一部の誘致や政府関係機関の地方移転					構想	検討協議・誘致活動	試行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体
➤ 本社機能の移転、誘致					構想	誘致活動	試行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、民間事業者、経済団体、IT企業
➤ 都市・地方間を含む大学間連携の強化					構想	検討・調整	試行・効果検証・PR	運用、人材育成	行政、大学・高専、民間事業者、経済団体、教育委員会

48

	＜駅位置確定＞		＜先行開業＞		＜全線開業＞		＜実施主体＞	
取組 1 新たな玄関口としての駅前交通ターミナル整備								
① 交通拠点整備								
➤ リニア三重県駅と二次交通の直結性を重視したの乗換利便性の向上		課題整理	計画・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者		
➤ バスターミナル、賑わい空間、ウォークアブルな空間などの整備		現状把握	計画・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者。交通事業者、都市計画コンサル		
➤ 次世代モビリティ導入空間やシェアモビリティへの対応を可能とした空間の確保		構想	計画・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、交通事業者、IT企業		
② 駐車場の整備								
➤ 公共交通への優先性を高めた交通施設配置		現状把握	計画・調整	試行・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、交通事業者、都市計画コンサル		
</								

		<駅位置確定>	<先行開業>	<全線開業>	<実施主体>	
取組3 鉄道ネットワークの強化・充実						
① 既存鉄道の利便性の向上	➤ 交通系ICカード化やタッチ決済、タッチレスやオンライン認証乗車等の可能エリアの拡大や導入	可能性検討	計画・調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者、IT企業
	➤ 複数路線鉄道駅の乗換利便性の向上	現状把握	計画・調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者
	➤ 鉄道間の乗り継ぎダイヤの調整	現状把握	ダイヤ調整・事業者調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者
② 既存鉄道の速達化や多頻度運行	➤ 特急運行・直通運行による速達化	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者
	➤ 需要創出による多頻度運行					
③ 新駅の設置もしくは新たな交通手段の検討	➤ リニア駅・鉄道駅乗換利便性の向上	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者
	➤ 鉄道ネットワークを活用した直通化・高速化					
取組4 新たな二次交通ネットワークの形成						
① リニア発着に合わせた定時性のある交通ネットワークの構築	➤ リニア発着にあわせた接続（ダイヤ、時間の読める道路など）	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者
	➤ 地域交通拠点とのシャトルバス運行					
② 高速バス路線開設	➤ 名古屋駅直通バスの運行拡充	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者
	➤ 高速バス路線の充実					
③ 地域交通拠点周辺の次世代モビリティ・システムの導入	➤ 地域交通拠点から観光地までの電動キックボード等の次世代モビリティの導入	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者、IT企業
	➤ 次世代モビリティに係る施設整備	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者、IT企業
④ 地域交通拠点エリアを連結する自動運転モビリティの導入	➤ 地域交通拠点と観光拠点間や近接する拠点間等の自動運転技術の導入	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証・PR	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者、IT企業
⑤ 太平洋岸自転車道やサイクルトレインの環境整備や機能の充実	➤ 道路環境、サイクルステーションなどの充実	現状把握	計画・事業者調整	運行・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者、NPO

50

		< 駅位置確定 >	< 先行開業 >	< 全線開業 >	< 実施主体 >
取組1 魅力あるリニア三重県駅の空間デザイン					
① 駅・駅周辺の交通拠点機能・ゲートウェイ機能・交流促進機能の整備 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 交通拠点機能の整備</li><li>➢ ゲートウェイ機能の整備</li><li>➢ 交流促進機能の整備</li></ul>	現状把握	設計・調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者
	現状把握	計画・調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、観光協会・DMO
	現状把握	計画・調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、観光協会・DMO
② 三重県らしいデザインの導入 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 「美し国みえ」の印象を強くアピールするデザインの導入</li></ul>	現状把握	計画・事業者調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者、観光協会・DMO
③ 整備・運営手法・役割分担の検討 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 民間企業などの参入意向なども踏まえた検討</li><li>➢ 民間企業からの意見を参考にした運営手法の検討</li></ul>	現状把握	計画・事業者調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、民間事業者
取組2 リニア駅周辺及び隣接地域を含めた広域のまちづくりの検討					
① 周辺地域の市街地との適切な機能連携の検討 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 周辺地域の公共・公益施設、商業・業務施設等との適切な機能連携の検討</li></ul>	現状把握	計画・事業者調整	導入・効果検証	運用、拡充	行政、交通事業者、民間事業者
② 広域的なまちづくりの実現に向けた都市計画の検討 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 各都市計画区域マスタープラン間の広域調整</li><li>➢ 無秩序な開発防止に向けた特定用途制限地域の指定などの規制手法の検討</li><li>➢ 周辺地域とのバランスを踏まえた適切な土地利用の方向性の検討</li></ul>	現状把握	計画・調整	運用、拡充	運用、拡充	行政
	現状把握	計画・調整	運用、拡充	運用、拡充	行政
	現状把握	計画・調整	運用、拡充	運用、拡充	行政
取組3 リニアを生かした防災上の効果の最大限の発揮					
① 災害時における他地域との連携強化 <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 県地域防災計画及び市町地域防災計画をはじめとする関連計画との整合・調整</li><li>➢ 大規模災害時等の広域的かつ円滑な支援体制及び受援体制の強化・構築の検討</li></ul>	現状把握	計画・調整	運用、拡充	運用、拡充	行政、防災関係機関等

# 資料編

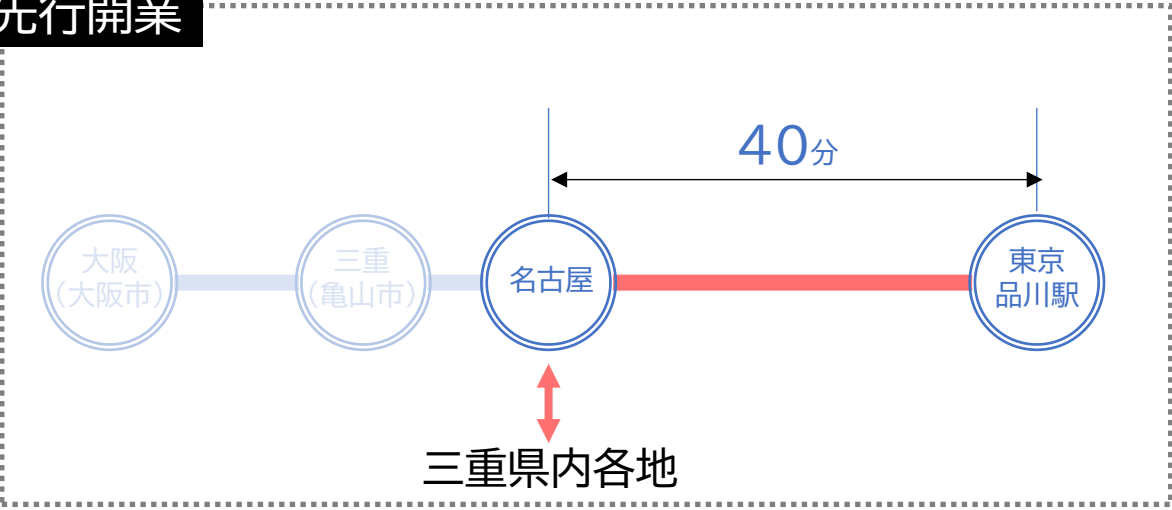
# 1. リニア開業による時間圏の変化

- 時間圏算出における時間設定（1）

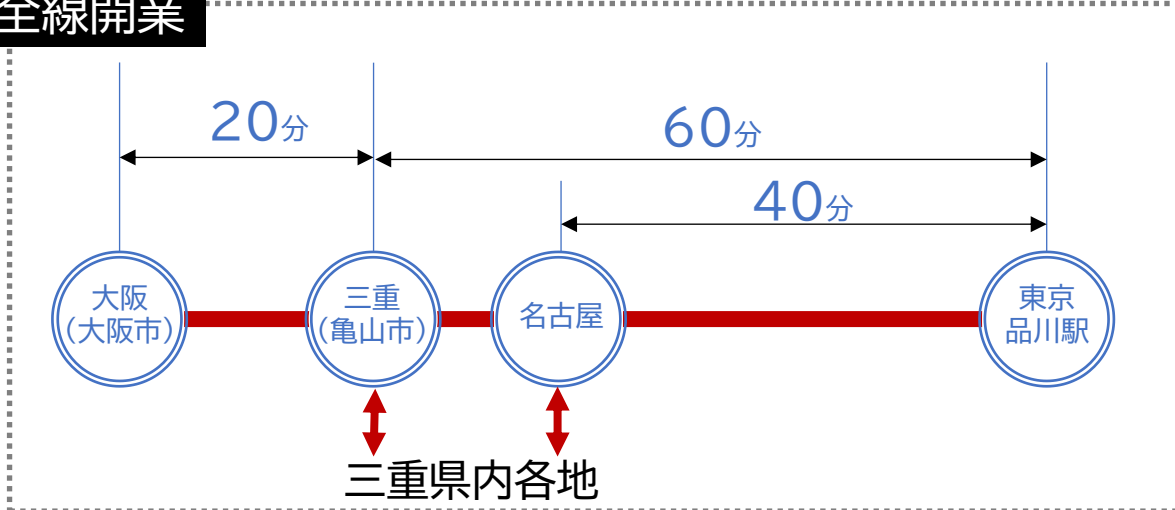
■設定条件

- 分析には、NITASver3.1を用いて時間圏を算出。
- 近鉄・JRの特急停車駅を対象に、各駅から自動車へ乗り換えることを想定。
- リニア三重県駅の位置はJR亀山駅から10分かかるところに設置されると想定。
- リニアからの乗換においては10分の乗換時間がかかると想定。
- 将来のネットワークについては、各地方整備局および都道府県で策定された「新広域道路交通計画」に掲載されている「高規格道路」のすべての路線を含んで算出。  
（四日市インターアクセス道路、鈴鹿亀山道路、名神名阪連絡道路、伊勢志摩連絡道路、四日市湾岸道路、奈良中部熊野道路、伊勢二見鳥羽ライン）

先行開業



全線開業



# 1. リニア開業による時間圏の変化

- 将来ネットワークは、高規格道路（赤色）の全てが対象。



出典:近畿地方整備局「新広域道路交通計画」(令和3年7月)より抜粋



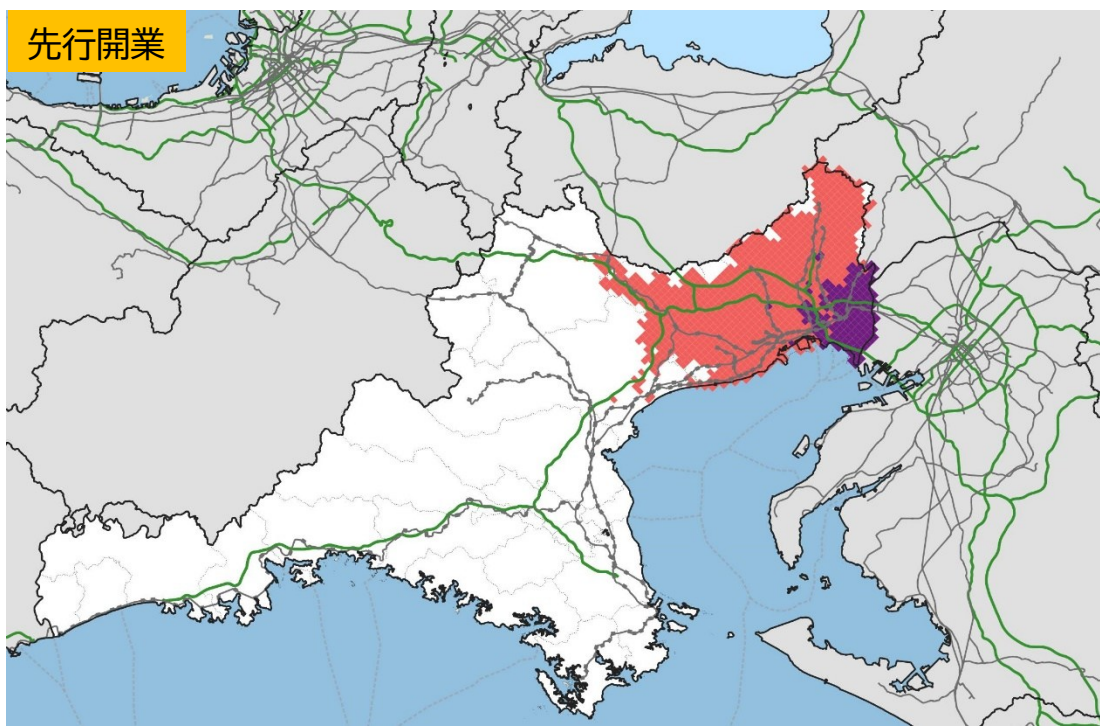
出典:中部地方整備局「中部ブロック 広域道路ネットワーク計画図(令和7年4月1日時点)」より抜粋

# 1. リニア開業による時間圏の変化

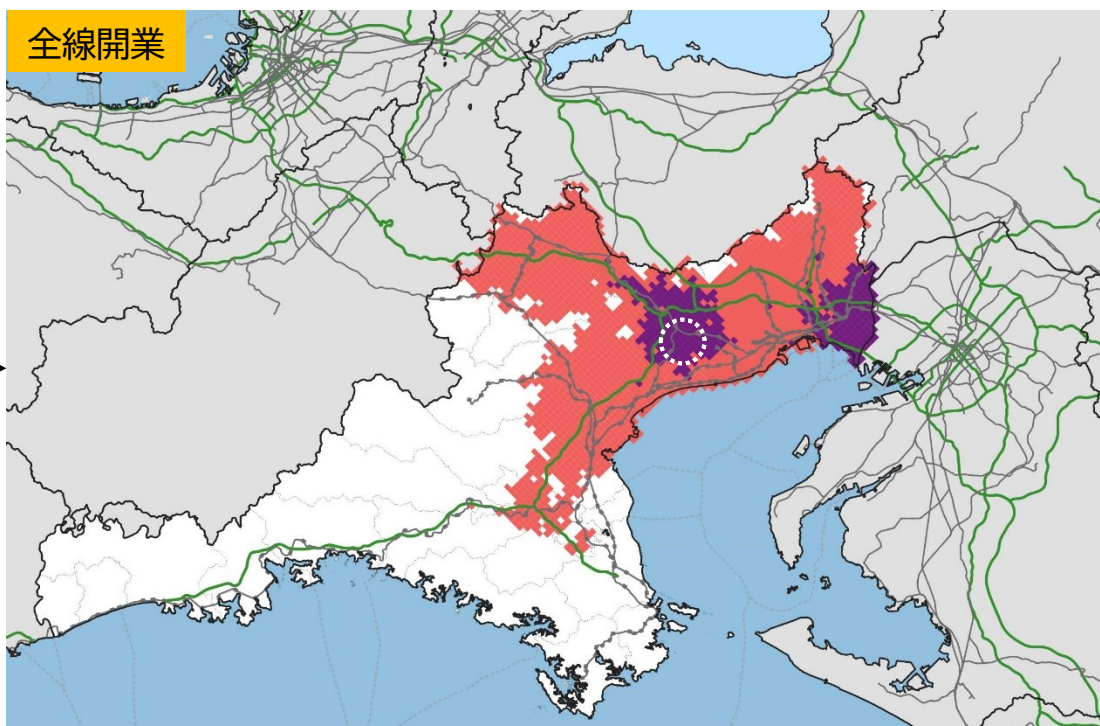
品川起点先行開業→全線開業全線開業のモード内訳

- 品川90分圏がリニア三重県駅周辺に出現
- 品川120分圏は伊賀地域及び中南勢地域まで拡大

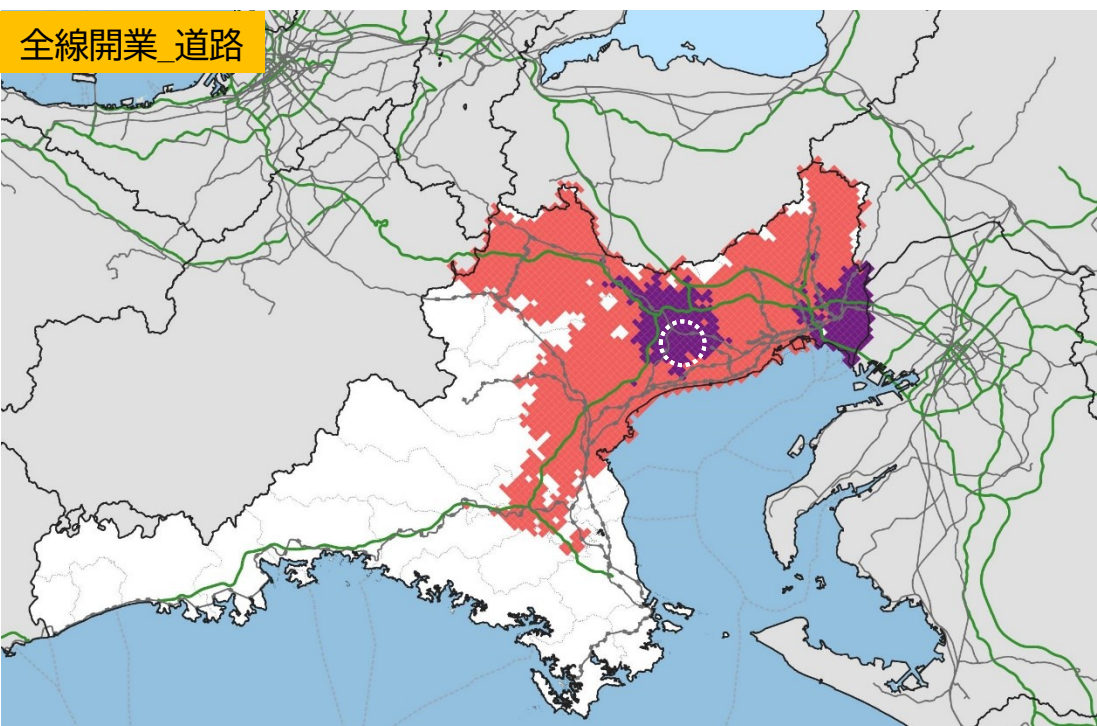
先行開業（フルモード）、ネットワーク2021年



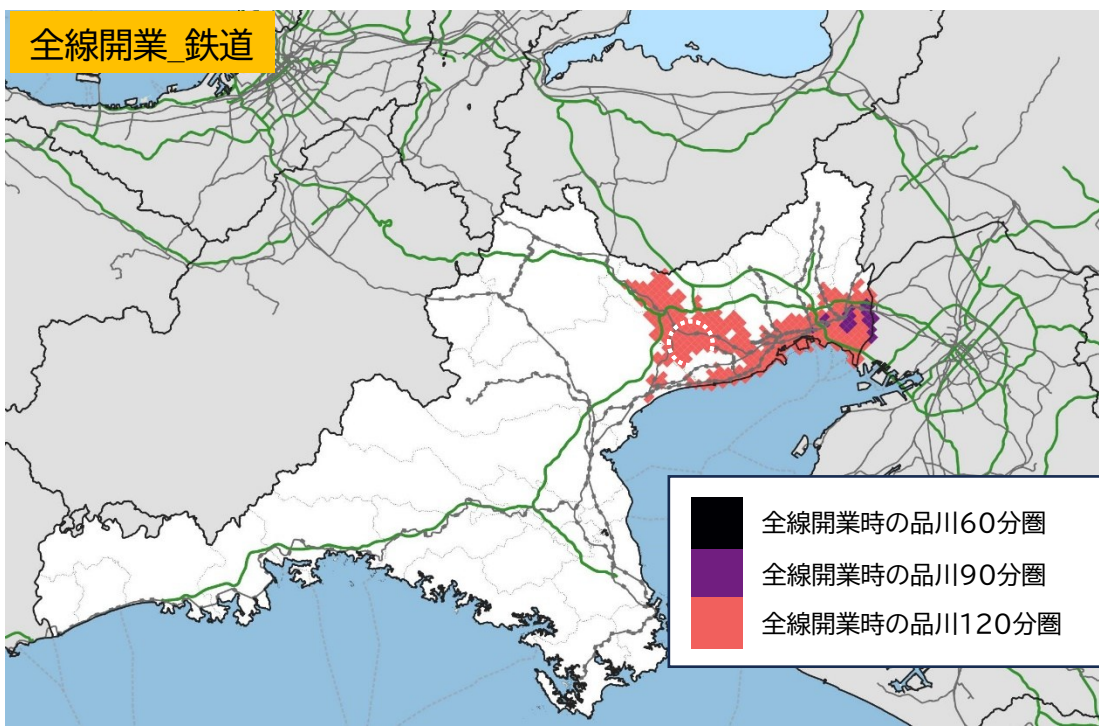
全線開業（フルモード）、ネットワーク将来



全線開業（道路）、ネットワーク将来



全線開業（鉄道）、ネットワーク将来



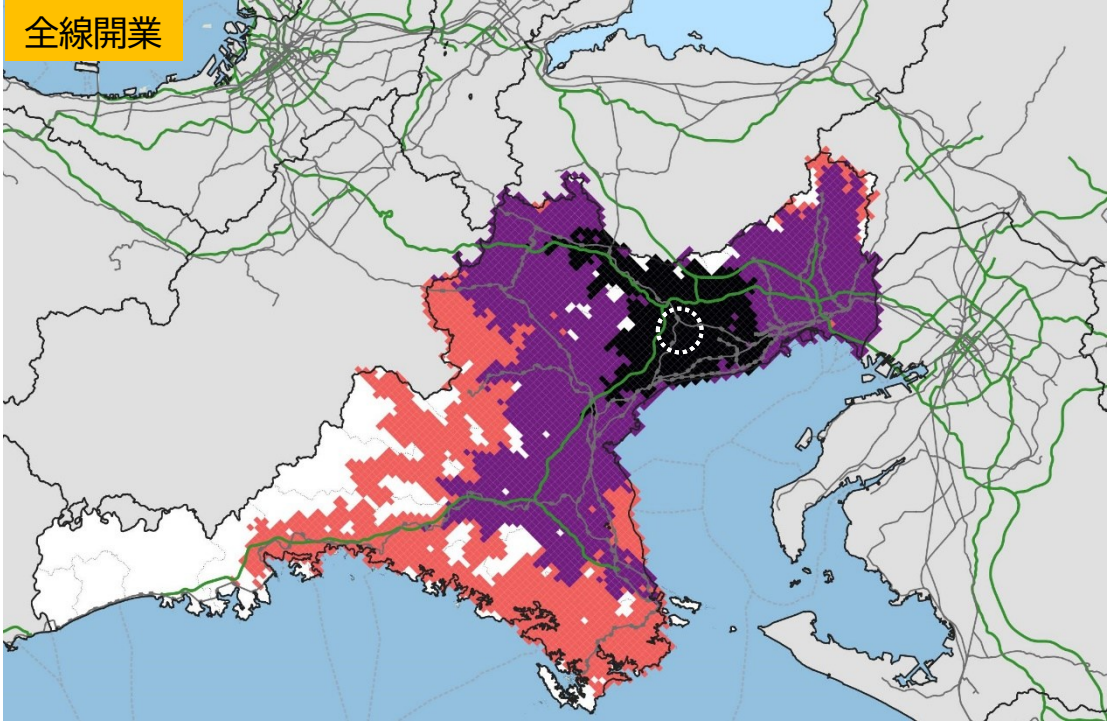
# 1. リニア開業による時間圏の変化

## 大阪起点全線開業全線開業のモード内訳

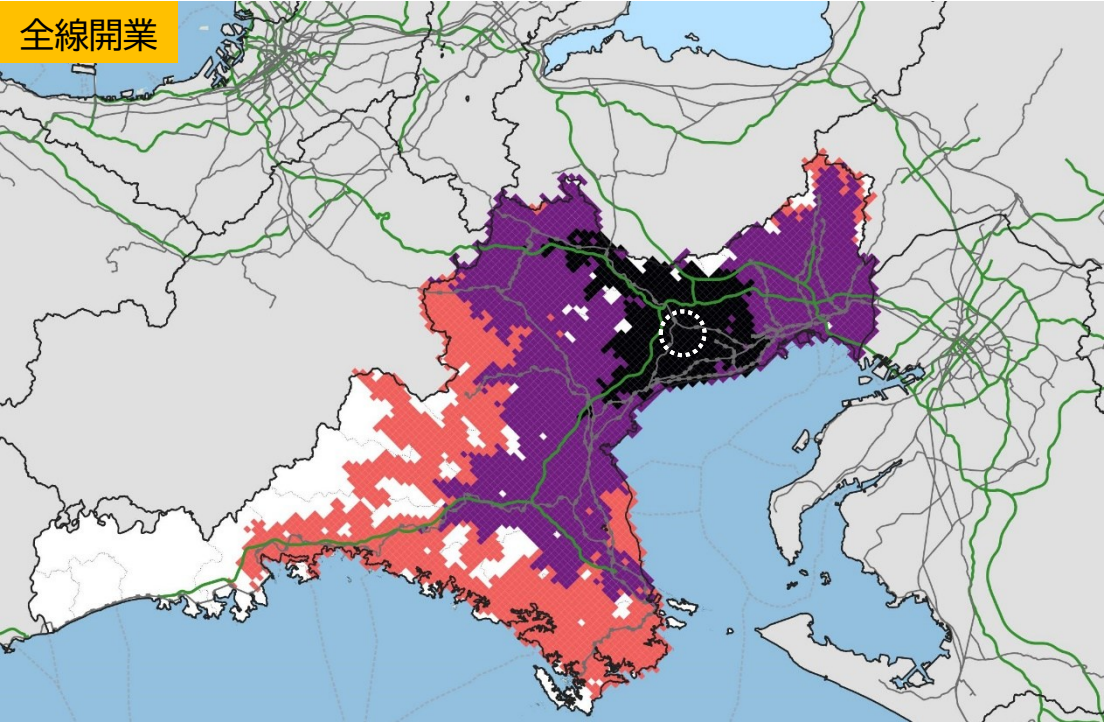
- 大阪60分圏がリニア三重県駅周辺に出現
- 大阪120分圏は伊勢志摩地域、東紀州地域まで拡大

先行開業影響なし

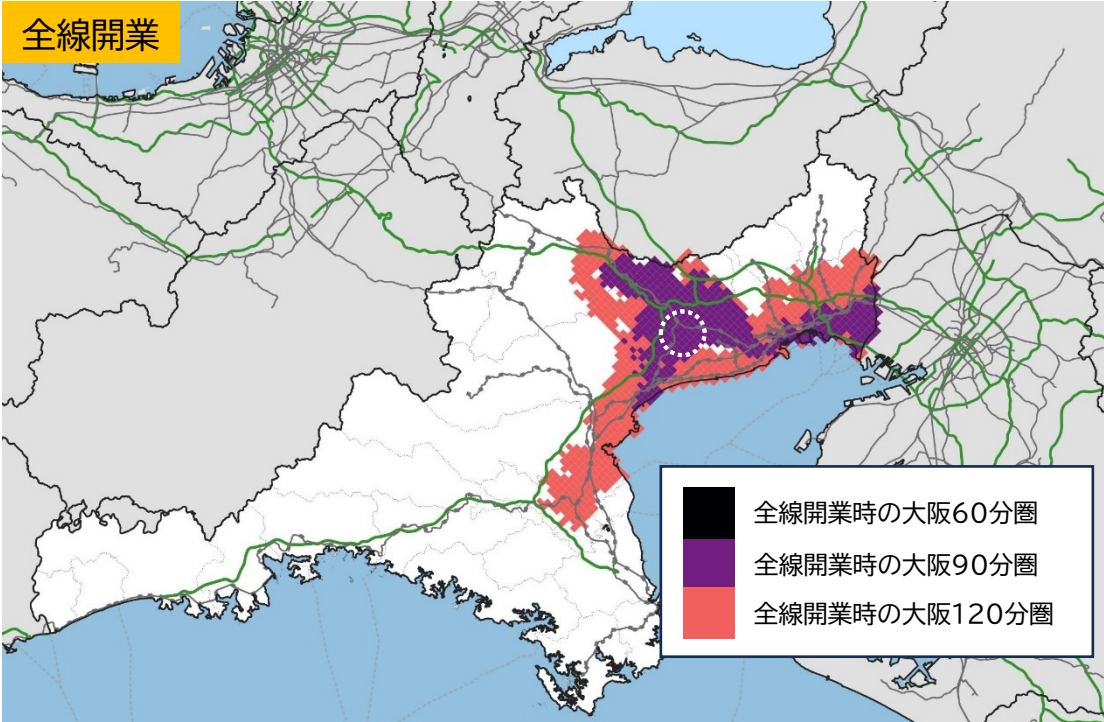
全線開業（フルモード）、ネットワーク将来



全線開業（道路）、ネットワーク将来



全線開業（鉄道）、ネットワーク将来



# 1. リニア開業による時間圏の変化

## リニア開業時に想定するモビリティに関する時間短縮効果のケーススタディ

■想定するモビリティの設定

【特急鉄道型】

- 走行距離：名古屋駅－熊野市駅間は208.2kmである。
- 所要時間：名古屋駅－熊野市駅間の特急南紀における時刻表より、1日8便あるうち、それぞれの往路復路の所要時間の平均を取り、3時間7分とした。
- 表定速度：上記を踏まえて、名古屋－熊野市駅間の表定速度は66.7km/hであることから、約65km/hを表定速度として利用した。
- そのため、リニア亀山駅から津駅までの移動においては65km/hを利用し、津駅以南についてはNITAS上の鉄道利用（特急利用を想定）の数値を利用した。

（出典）交通新聞社「JR時刻表2025年10月」

【高速バス型】

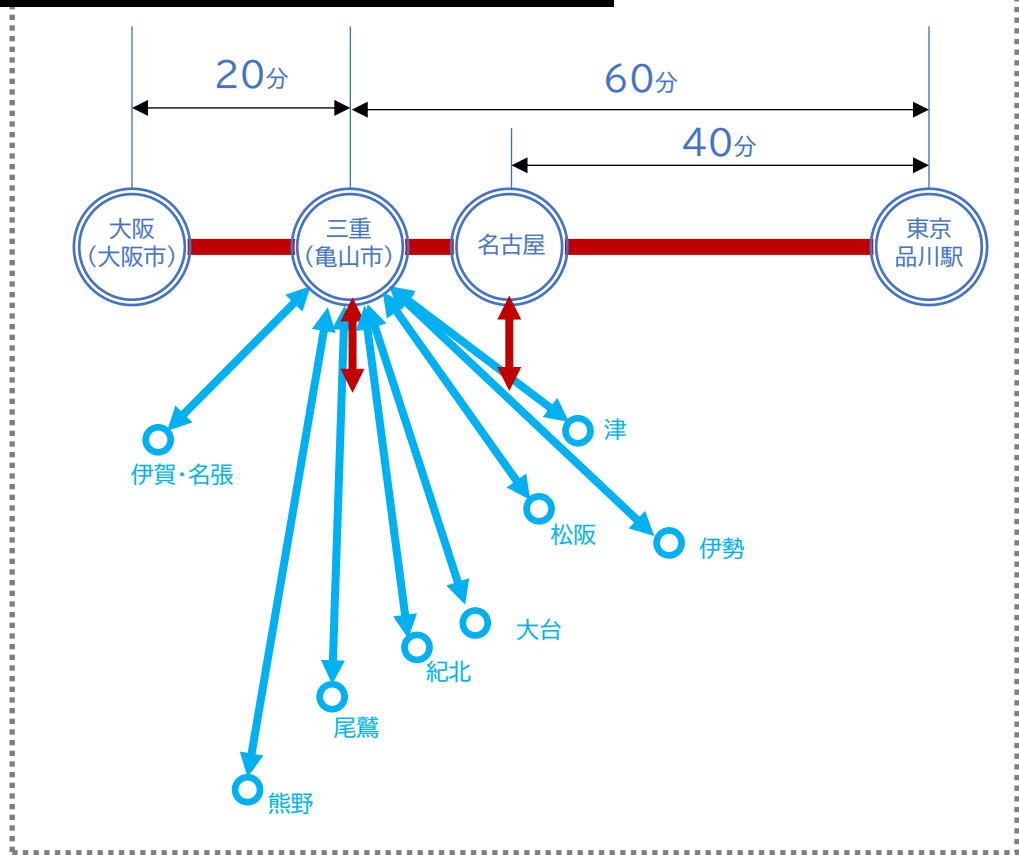
- 道路利用を想定し、NITASの自動車利用時の結果をそのまま利用する。

【空飛ぶクルマ型】

- ArcherAviationやJobyAviationの機体を利用することを想定する。但し、最高速度のみしか公表されておらず、バーティポートへの発着時の時間や最高速度到達時間を加味する必要がある。
- そのため、香川県における空飛ぶクルマに関する香川版官民協議会資料を参考に、平均速度を距離60kmまで240km/h、距離90kmまで270km/h、距離90km以上を280km/hとした。

（出典）香川県「空飛ぶクルマに関する香川版官民協議会（第3回）資料5 構成団体の取組み紹介（丸紅株式会社）」

全線開業＋想定するモビリティイメージ



広域拠点・補完拠点	リニア三重県駅との所要時間(分)		
	特急鉄道型	高速バス型	空飛ぶクルマ型
伊賀・名張(伊賀上野駅)	30	30	9
津(津駅)	15	30	5
松阪(松阪駅)	25	40	9
伊勢(伊勢市駅)	55	50	13
大台(三瀬谷駅)	60	65	14
紀北(紀伊長島駅)	95	70	19
尾鷲(尾鷲駅)	115	80	23
熊野(熊野市駅)	145	100	28

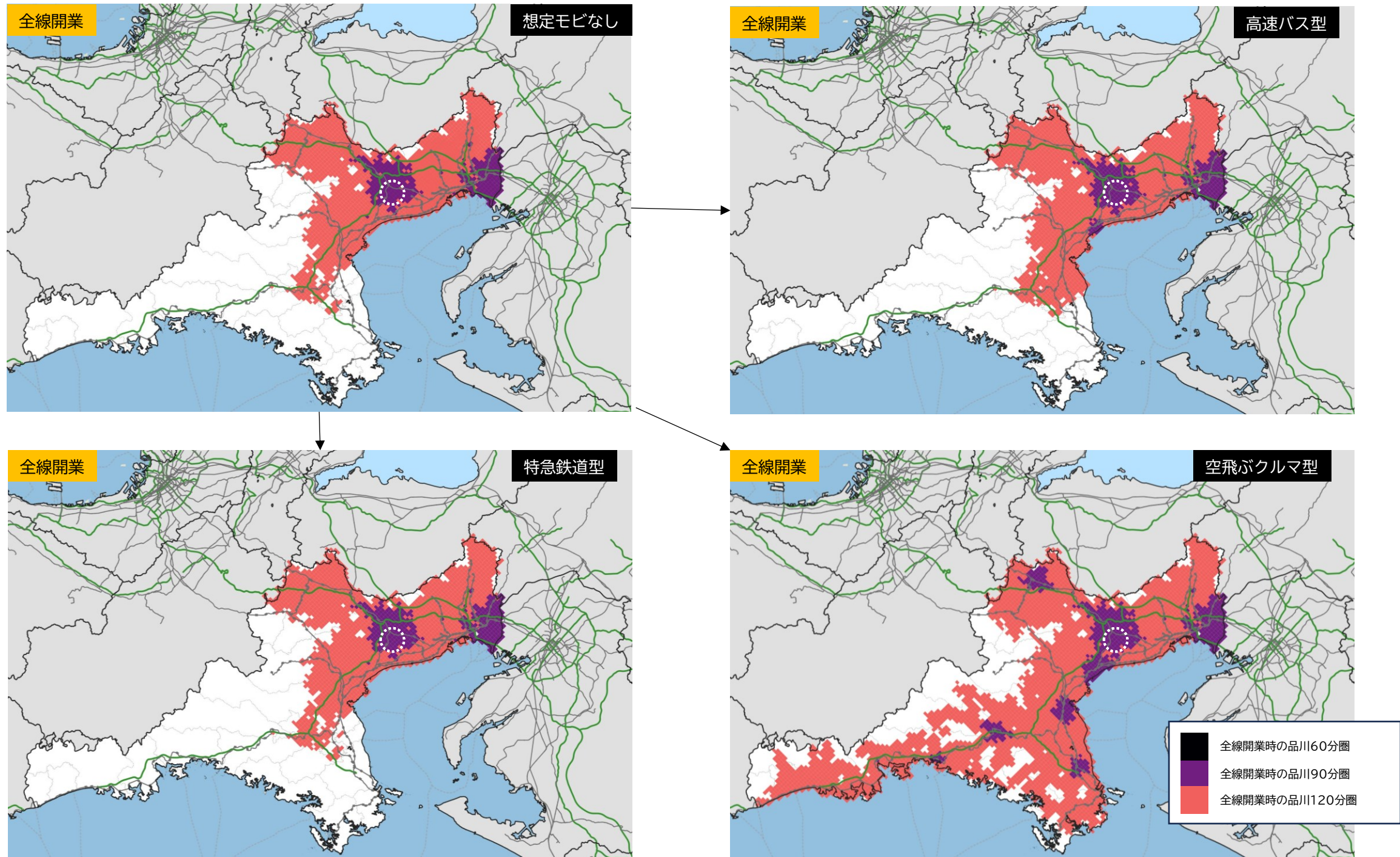
6. リーディングプロジェクトに関連する事例

リニア開業時に想定するモビリティに関する時間短縮効果のケーススタディ

- 品川起点の各モビリティによる時間圏の変化

品川起点 各モビリティ導入の時間圏シミュレーション

- 高速バス型：津駅周辺に90分圏が拡大
- 特急鉄道型：参宮線沿線で120分圏拡大箇所あり
- 空飛ぶクルマ型：発着場設置（広域拠点）周辺を中心に120分圏が拡大



「全国総合交通分析システム(NITAS)ver3.1」より作成

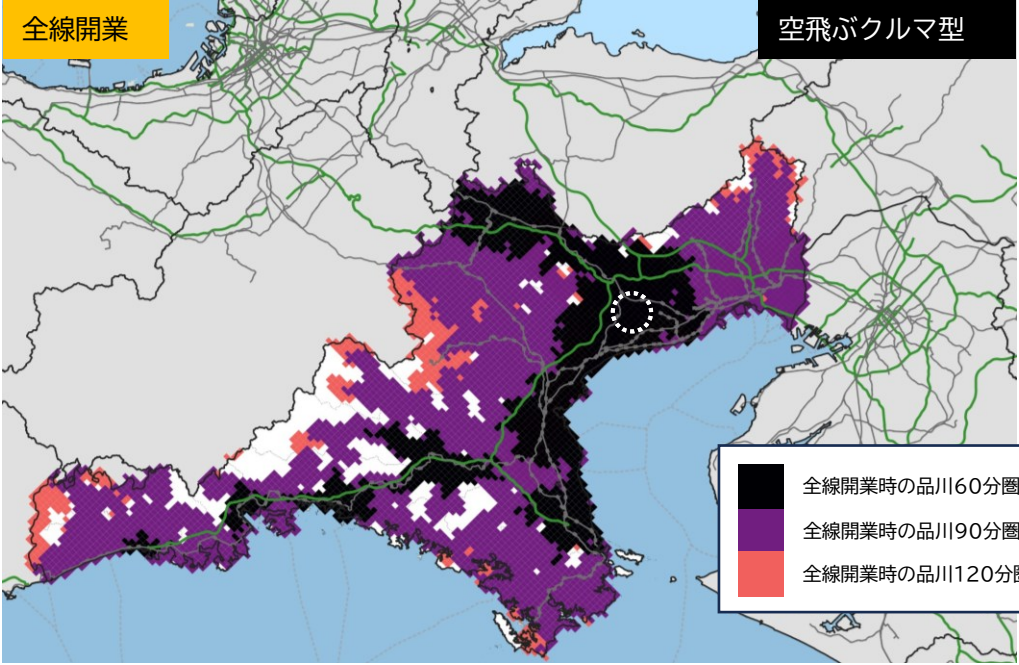
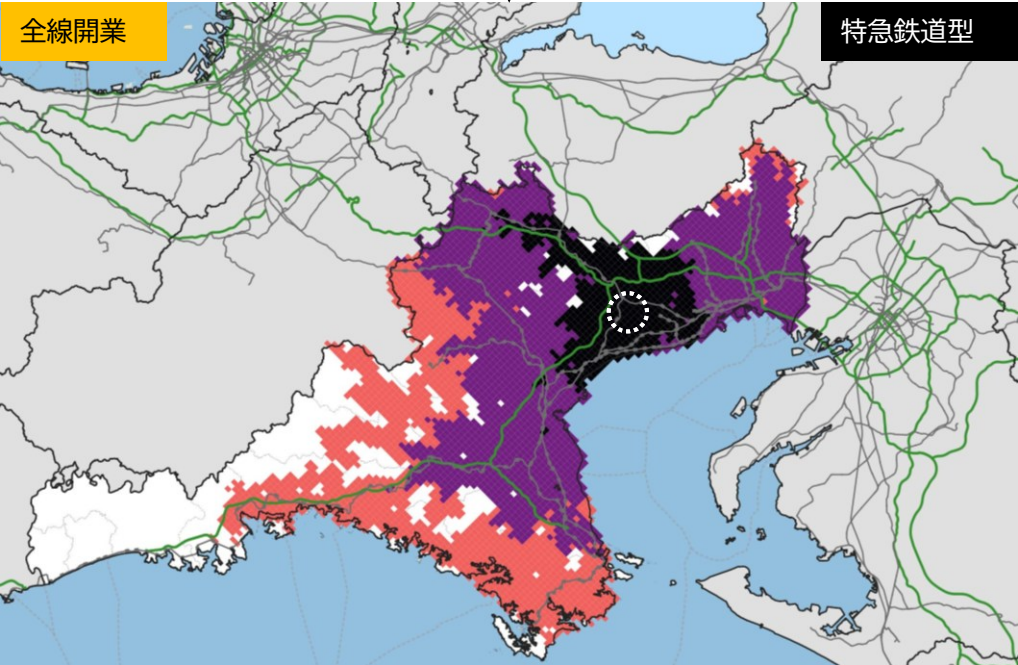
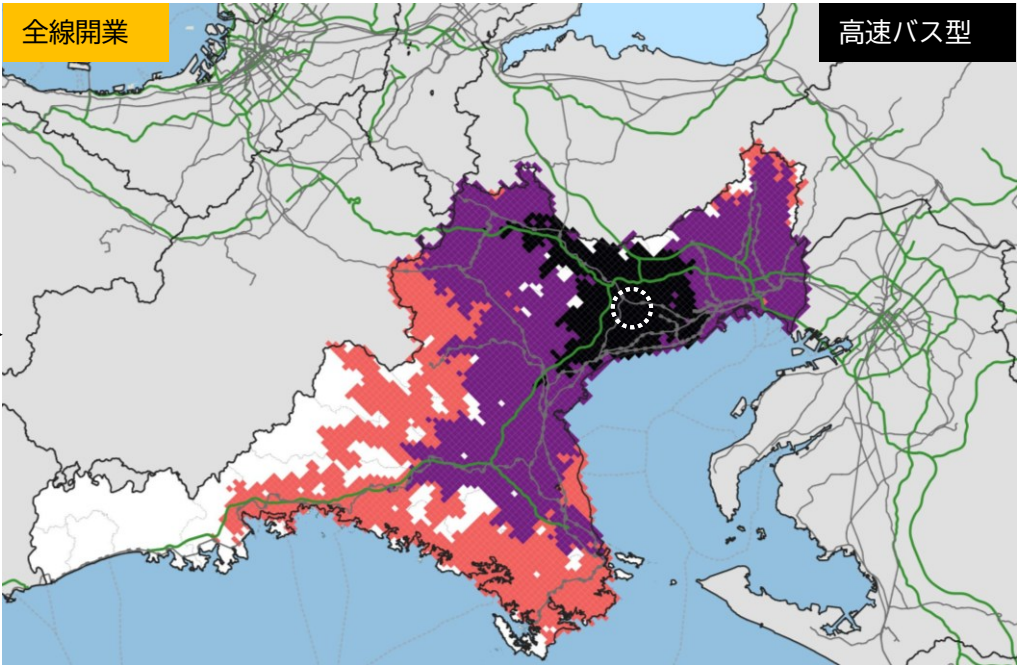
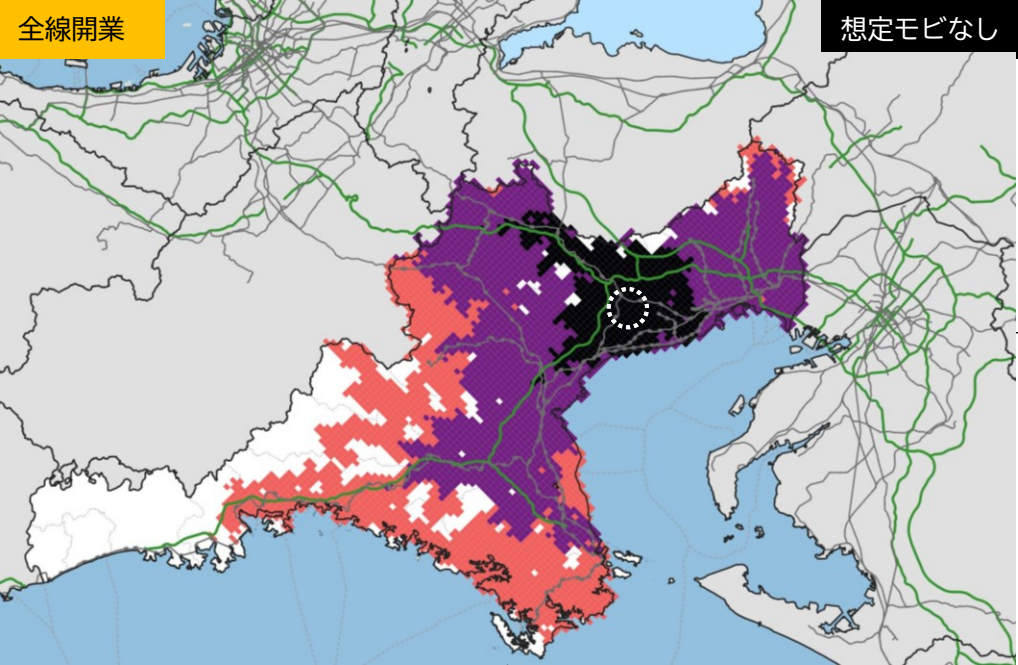
6. リーディングプロジェクトに関連する事例

リニア開業時に想定するモビリティに関する時間短縮効果のケーススタディ

- 大阪起点の各モビリティによる時間圏の変化

大阪起点各モビリティ導入の時間圏シミュレーション

- 高速バス型：時間圏に大きな変化なし（松阪付近で拡大箇所あり）
- 特急鉄道型：明和町・伊勢市で90分圏拡大箇所あり
- 空飛ぶクルマ型：県内のほぼ全域が90分圏に拡大

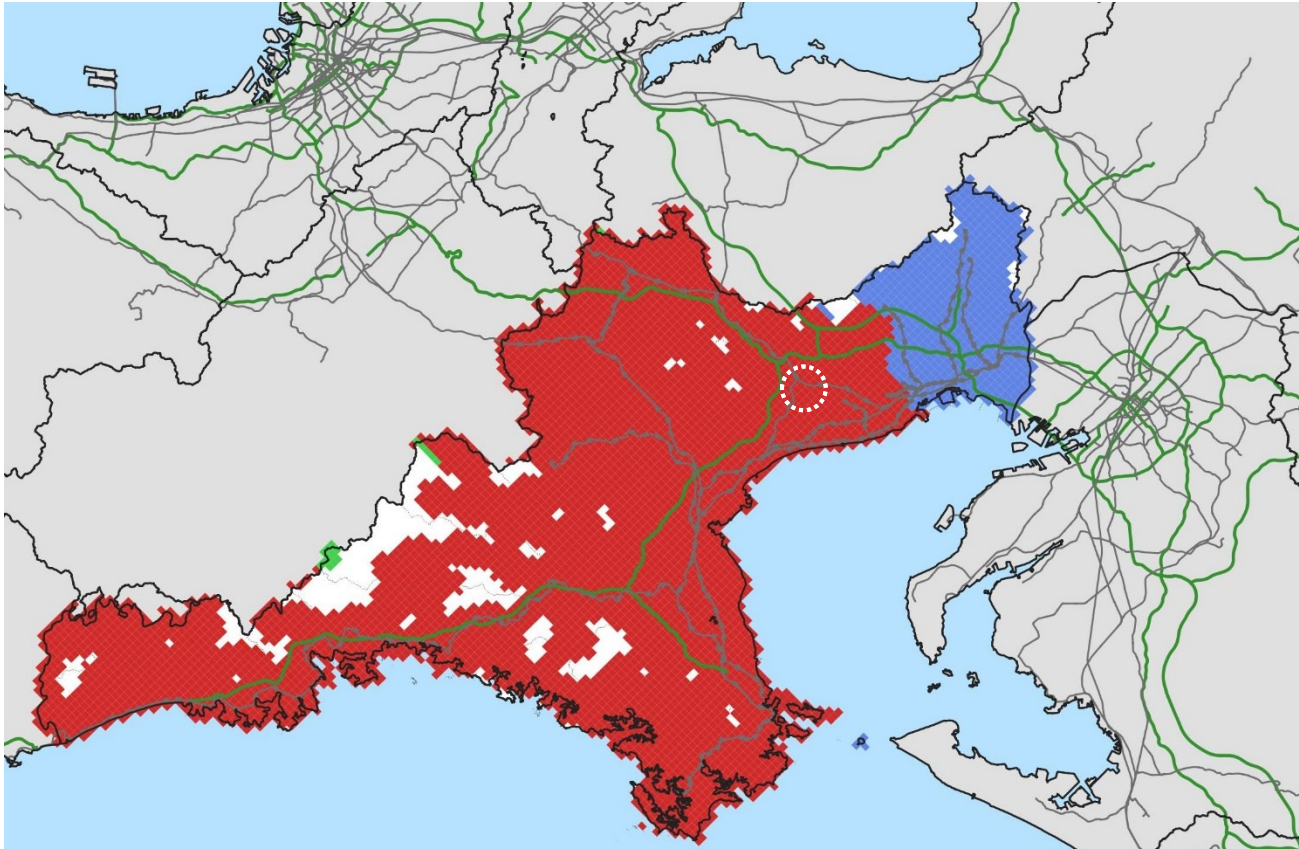


# 1. リニア開業による時間圏の変化

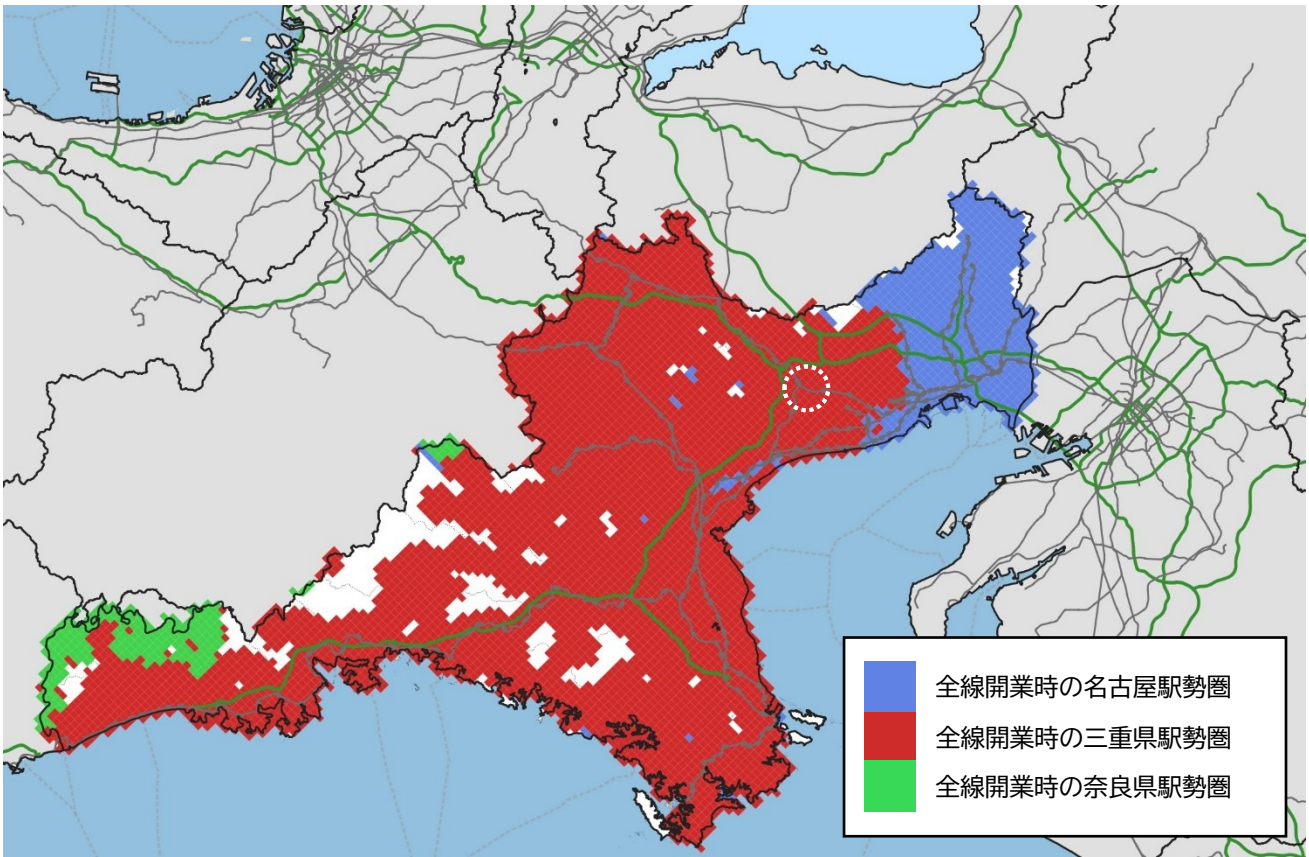
## 品川方面の駅勢圏（最も早く・安く到達できる駅はどこか）

- 所要時間と一般化費用を用いて最も早く・安く到達できる駅を示す駅勢圏を整理した。なお、一般化費用の算出にあたっては、NITASの機能を用いて算出した。また、三重県駅一品川駅、大阪市駅の料金についてはNITAS内に情報がなかったため、下記注釈のとおり設定した。
- 所要時間では、北勢地域の四日市市、桑名市、いなべ市、木曽岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町では名古屋駅利用の方が早い。
- 料金の概念を含めた一般化費用では、上記に加え、鈴鹿市の一部が含まれて名古屋駅利用の方が安い。東紀州地域の一部では、奈良県駅利用の方が安いエリアもみられる。

所要時間



一般化費用（所要時間×時間価値+料金）※



- リニア名古屋駅以西の運賃の設定方法
  - 国土交通省第3回中央新幹線小委員会資料より、品川ー名古屋ー大阪市駅の各駅間の運賃は既出である。
  - これらの値より、1キロあたりの平均単価（2.5円/km）を算出した。
  - また名古屋ー大阪市駅間の途中駅については、駅間距離は20km想定幅の中心線を対象としている。
  - 上記平均単価と駅間の距離を乗じて、十の位を四捨五入することで加算料金を算出した。
- 三重県駅から品川駅間、大阪市駅間の料金については、駅間距離が概ね同じとなる東海道山陽新幹線区間を抽出して設定した。具体的には、三重県駅ー品川駅間は東海道新幹線品川駅ー名古屋駅、三重県駅ー大阪市駅間は山陽新幹線広島ー徳山駅間、品川駅ー奈良県駅間は東海道新幹線新横浜ー京都間のそれぞれのぞみ料金を用いた。

		品川駅	
		名古屋駅	700円 290km
	三重県駅	200円 60km	900円 350km
	奈良県駅	200円 65km	300円 125km
大阪市駅	100円 27km	200円 92km	400円 150km
			1,000円 438km

上段:加算料金  
下段:駅間距離

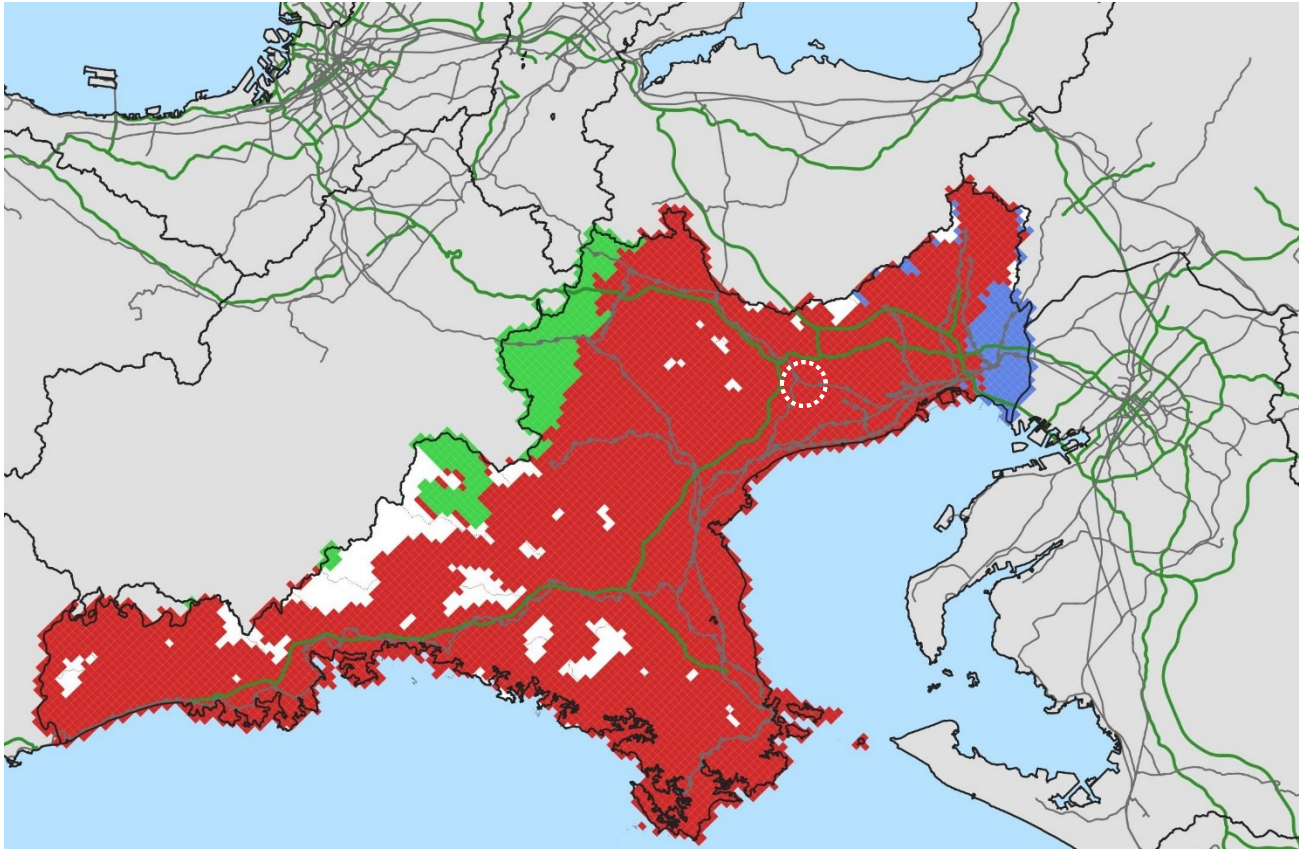
※交通手段や経路を選ぶ際に、時間だけではなく、料金の大きさも影響します。一般化費用は、こうした利用者が移動に伴って負担する様々なコストを単一の貨幣価値に換算して合計したものです。今回用いた一般化費用は、所要時間に時間価値を掛けて所要時間を貨幣価値に置き換え、これに運賃・料金を加えたものとした。所要時間は短いが高額な交通手段であるリニアと、時間がかかるが安価な交通手段（自動車や高速バスなど）と比較する場合にこの一般化費用を用いることで、利用者の交通手段や経路の選択の際の評価ができます。上図はこの移動に関する負担コストの小さい駅を選択する色分けをしたもので、最も小さな負担コストで移動できるリニア駅の範囲（赤色が三重県駅）を示したものです。

# 1. リニア開業による時間圏の変化

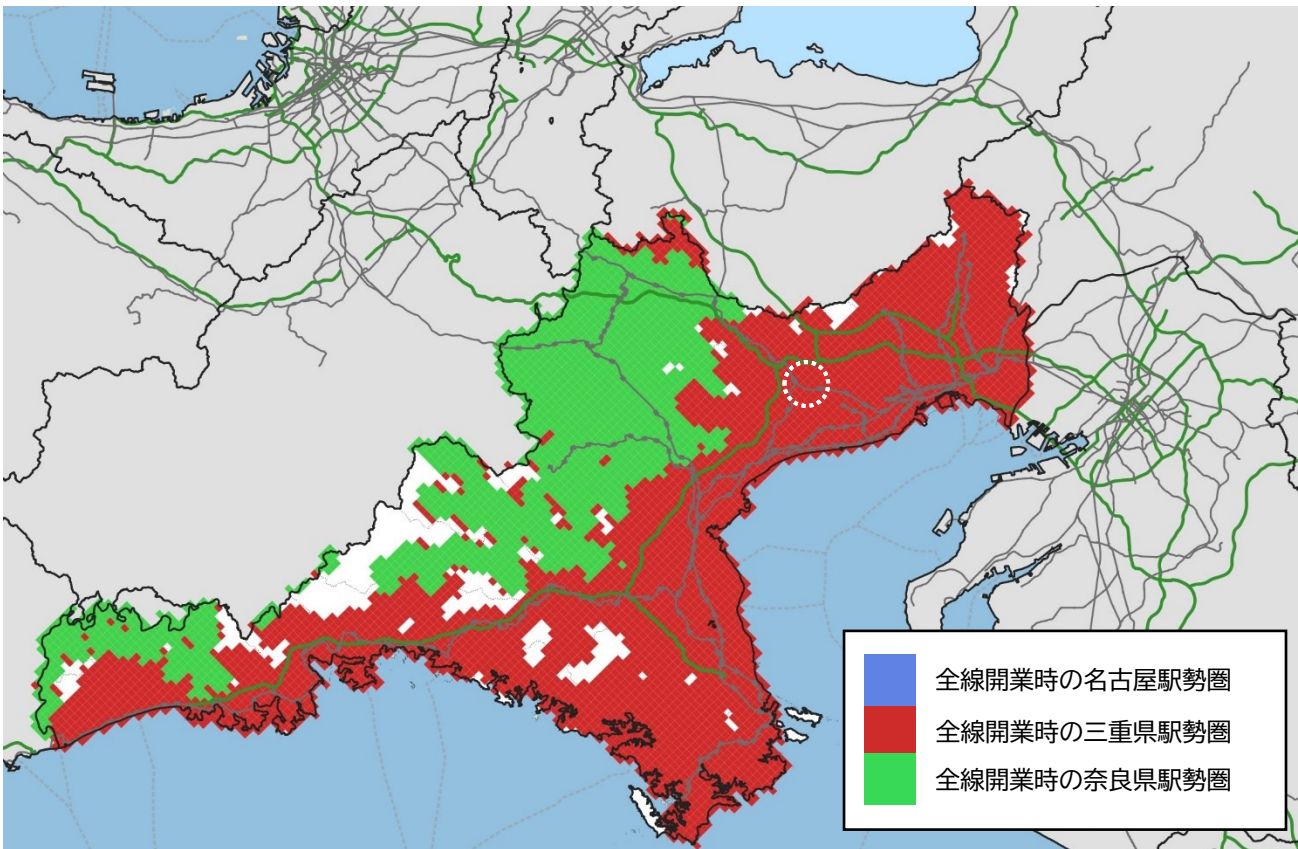
## 大阪方面の駅勢圏（最も早く・安く到達できる駅はどこか）

- 所要時間と一般化費用を用いて最も早く・安く到達できる駅を示す駅勢圏を整理した。なお、一般化費用の算出にあたっては、NITASの機能を用いて算出した。また、三重県駅一品川駅、大阪市駅の料金についてはNITAS内に情報がなかったため、下記注釈のとおり設定した。
- 所要時間では、北勢地域の桑名市、木曽岬町では名古屋駅利用の方が早く、伊賀市や名張市の県境付近では奈良県駅利用の方が早い。
- 料金の概念を含めた一般化費用では、全市町で名古屋駅利用の方が安いエリアはなくなり、伊賀地域、津市や松阪市の一部、東紀州地域の一部では奈良県駅利用の方が安いエリアもみられる。

所要時間



一般化費用（所要時間×時間価値＋料金）※



- リニア名古屋駅以西の運賃の設定方法
  - 国土交通省第3回中央新幹線小委員会資料より、品川－名古屋－大阪市駅の各駅間の運賃は既出である。
  - これらの値より、1キロあたりの平均単価（2.5円/km）を算出した。
  - また名古屋－大阪市駅間の途中駅については、駅間距離は20km想定幅の中心線を対象としている。
  - 上記平均単価と駅間の距離を乗じて、十の位を四捨五入することで加算料金を算出した。
- 三重県駅から品川駅間、大阪市駅間の料金については、駅間距離が概ね同じとなる東海道山陽新幹線区間を抽出して設定した。具体的には、三重県駅－品川駅間は東海道新幹線品川駅－名古屋駅、三重県駅－大阪市駅間は山陽新幹線広島－徳山駅間、品川駅－奈良県駅間は東海道新幹線新横浜－京都間のそれぞれのぞみ料金を用いた。

国土交通省 第3回中央新幹線小委員会「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」(2010年)

上記出典を元に1キロあたりの平均加算料金より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが算出

				品川駅
			名古屋駅	700円 290km
		三重県駅	200円 60km	900円 350km
	奈良県駅	200円 65km	300円 125km	1,000円 415km
大阪市駅	100円 27km	200円 92km	400円 150km	1,000円 438km

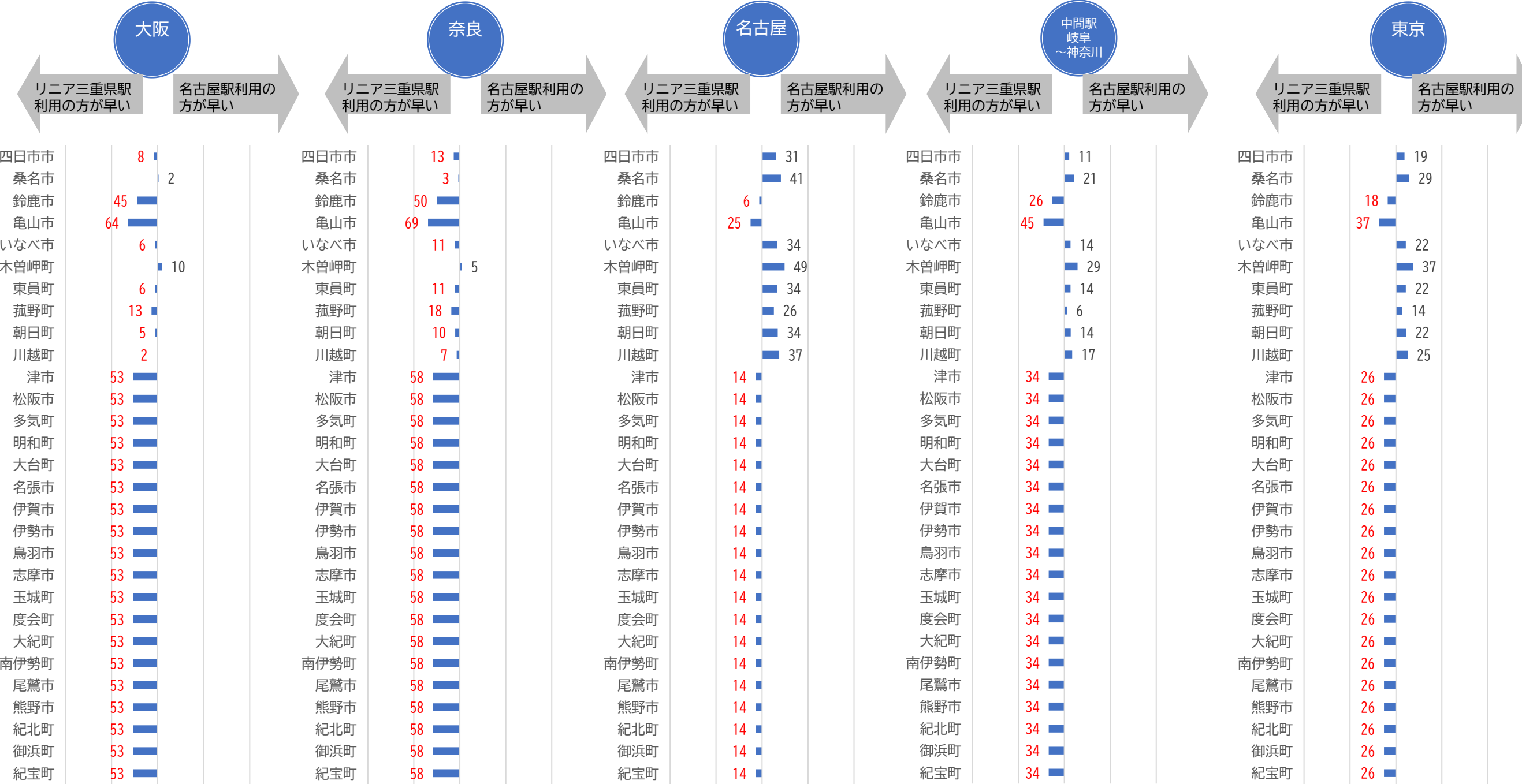
※交通手段や経路を選ぶ際に、時間だけではなく、料金の大きさも影響します。一般化費用は、こうした利用者が移動に伴って負担する様々なコストを単一の貨幣価値に換算して合計したものです。今回用いた一般化費用は、所要時間に時間価値を掛けて所要時間を貨幣価値に置き換え、これに運賃・料金を加えたものとした。

所要時間は短いが高額な交通手段であるリニアと、時間がかかるが安価な交通手段（自動車や高速バスなど）と比較する場合にこの一般化費用を用いることで、利用者の交通手段や経路の選択の際の評価ができます。

上図はこの移動に関する負担コストの小さい駅を選択する色分けをしたもので、最も小さな負担コストで移動できるリニア駅の範囲（赤色が三重県駅）を示したものです。

1. リニア開業による時間圏の変化

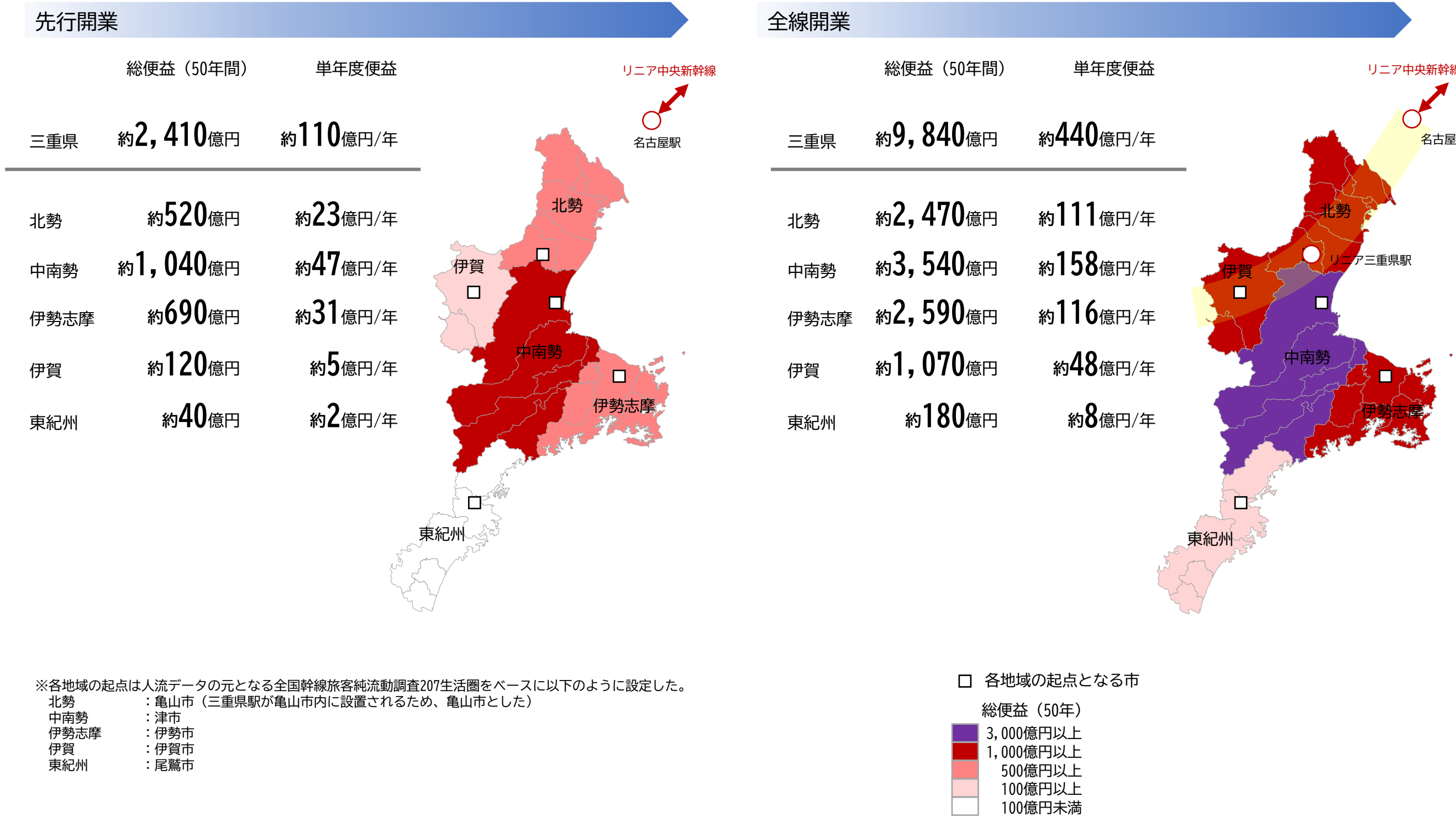
- NITASのフルモードの数値を使い、県内市町（市役所・町役場）と各リニア駅との所要時間について、三重県駅利用と名古屋駅利用の所要時間の差をみた。左側の数値は三重県駅利用の方が早く、右側の数値は名古屋駅利用の方が早く到達できることを示す。
- 津市より南の中南勢地域、伊勢志摩地域、伊賀地域、東紀州地域では、どのリニア駅に対しても三重県駅利用の方が早く到達できる。特に大阪方面の奈良県駅、大阪市駅では三重県駅利用と名古屋駅利用に1時間程度の差がみられ、三重県駅利用の方が早く到達できる。
- 名古屋駅、中間駅、品川駅においては、鈴鹿市と亀山市ではリニア三重県駅利用の方が早く到達できるが、それ以外の北勢地域では名古屋駅利用の方が早く到達できる。



「全国総合交通分析システム(NITAS)ver3.1」より作成

1. リニア開業による時間圏の変化

- リニア開業による時間変化を用いた三重県内各地域への経済効果（便益）は以下のとおり試算された。



## 2. 戦略1に関連する事例

## 取組事例・参考事例

- ここでは、鉄道を乗り継いで新幹線を活用した二地域居住のPRをしている取組事例と、田舎暮らし体験のワーケーションモデルツアーの事例を紹介します。

### ◆新幹線を活用した二地域居住のPRをしている取組事例(静岡県伊豆の国市)



出典:伊豆の国市「移住定住ガイドブック」



出典:伊豆の国市「移住定住ガイドブック」

## ◆ワーケーションモデルツアー実施事例(神奈川県西部)



出典:神奈川県「県西地域におけるワーケーションモデルツアー」ホームページ

2. 戦略1に関連する事例

取組事例・参考事例

- 関係人口の拡大に関する取組事例

◆地域体験型プログラムの開発・運営  
長野県小布施町の「小布施見にマラソン」と参加ツアー

ONの道より、OFFの道

この大会は、速さを競うだけではなく、時には立ち止まり、小布施を見て、楽しみながら走る見（ミニ）マラソンです。「土手を行く 野道を駆ける 路地を走る」というコンセプトでコースをめぐりながら、小布施の町の人とランナーのみなさん、ボランティアのご縁をつなぐ「縁走＝えんそう」を楽しみましょう。

年間に町人口の100倍、120万人をお迎えする小布施町のONの道、おもての道ではなく、土手や野道、路地といった、OFFの道、ふだん着の小布施に浸りながら走る21.0975キロです。



コミュニティの強化

小布施町12,000人のマラソンを、ボランティアみんなの手で！

マラソンは全国から集まるランナーのため、小布施の町を舞台にした町民のためのイベントです。一緒に走って、一緒に応援して、一緒に参加する。そうやって、お互いを深く知りゆくことによって、みんなが思いきってがんばれる「いい町」になる。人が、新しい時代の波をつくります。



出典：一般社団法人小布施見にマラソン実行委員会ホームページ

新幹線利用プラン

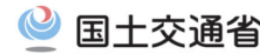
2025年「小布施見にマラソン」参加ツアー  
2025年7月12日（土）～7月13日（日）2日間



出典：東武トップツアーズ「2025年「小布施見にマラソン」参加ツアー」

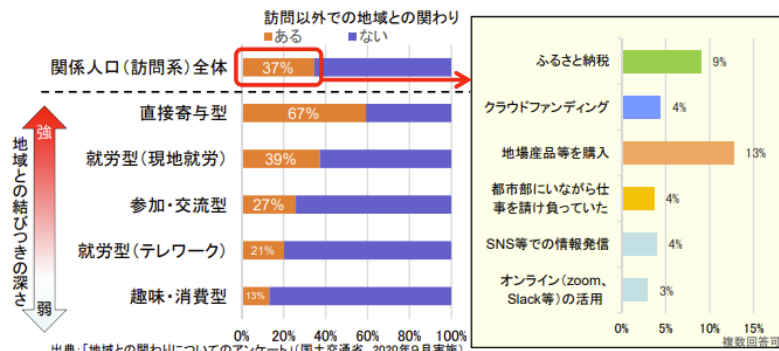
◆デジタルを活用した関係人口の拡大事例  
山梨県小菅村

デジタルを活用した関係人口の拡大・深化



- 関わり先の地域と結びつきが深い関係人口ほど、ふるさと納税、クラウドファンディング、地場産品購入、SNS、オンライン交流等のデジタルを活用した日常的な関わりを多く持っている傾向。
- デジタルを活用しながら、関係人口との距離を縮め、関わりの深化を図る取組を促進することが重要。

■ 関係人口（訪問系）の訪問以外でのデジタルを活用した関わり



（事例）アプリによる関係人口の登録制度  
～関係人口の実態把握と効率的なプロモーションが可能に～

山梨県 小菅村


○小菅村が好きな人がアプリを活用して「1/2村民」として登録する制度（会員数約2,500名：2021年12月時点）。

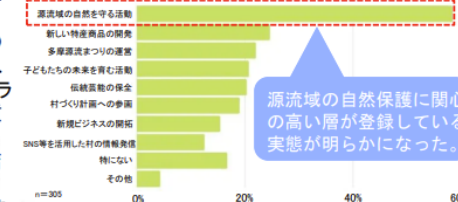
○登録者は買い物ポイント等のサービス還元を得ながら、人手不足だった梅収穫等のボランティア参加などで地域に貢献。

○アプリによる登録情報や入店情報、アンケート調査により「1/2村民」の属性やニーズを捉えることが可能に。

●登録アプリを利用して「1/2村民」から聞き取りした「地域住民といっしょにやりたいこと」

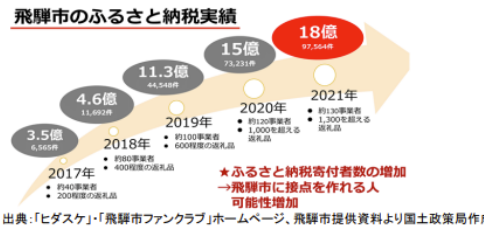
源流域の自然保護に関心の高い層が登録している実態が明らかになった。





（事例）デジタルを活用した地域を越えて支え合うプロジェクト

- 岐阜県 飛騨市
- 2017年に飛騨市のファンの見える化とコミュニケーションの活性化を図るため、関係人口登録制度の「飛騨市ファンクラブ」設立（会員数約10,200名：2022年9月時点）。会員は交流イベントに参加できるほか、市内で利用できるクーポンや特典を取得。
- ふるさと納税額が年々増加しており、飛騨市ファンクラブ会員からも約8,000万円の寄附（2021年度）。
- 耕作放棄地再生などの地域課題解決の依頼と全国の飛騨市ファンのボランティアの参加をサイト「ヒダスケ！」によりマッチング。
- ボランティア参加者へのオカエシ（お返し）に電子地域通貨「さるぼぼコイン」や地元の野菜などを活用し、地域との関わりを深化することに加え、地域内経済循環も促進。



出典：国土交通省「小さな拠点・関係人口に関する取組について」（令和5年5月）

2. 戦略1に関連する事例

取組事例・参考事例


◆移住・二地域居住者に対する移動費負担の軽減策の事例

長野県佐久市

長野県佐久市

R6年4月1日  
スタート!

リモートワーカー等  
新幹線通勤補助金



月額上限 2 万円 (最大24か月!!)

佐久市へ移住して東京圏※へ必要に応じて通勤する方の  
新幹線乗車券等購入費の一部を補助します。【補助率1/2以内】  
※注：定期券の購入費は対象外です。

ポイント①  
新幹線佐久平駅から  
東京駅まで約70分!!

ポイント②  
子育て世代の通勤経費の負担軽減!

ポイント③  
個人事業主の出張も対象!  
(企業の被用者や役員も対象)

佐久平駅から

佐久市

※東京都・神奈川県  
埼玉県・千葉県

【対象者】

・令和6年4月1日以降に佐久市に転入した方

・佐久市に転入した日から3か月以内に申込みを行う方

・50歳未満である方

・東京圏への通勤で利用する方

※その他にも要件があります

【お問合せ】 佐久市役所 移住交流推進課

☎ 0267-62-4139   ✉ kouryu@city.saku.nagano.jp

詳細はこちら

出典:佐久市「佐久にくらす」

栃木県宇都宮市

宇都宮市

なら東京圏に  
新幹線で通えます

補助金

(宇都宮市東京圏通勤・通学支援補助金)

1 補助額  
新幹線定期券購入に係る自己負担額の 1 / 3  
上限額 10,000円/月 (通勤手当等を除く)

2 補助対象者  
(1) 令和5年4月1日以降に宇都宮市へ移住し、東京圏に通勤する方  
(2) 宇都宮市から東京圏に通勤する新卒者  
(3) 宇都宮市から東京圏に通学する学生等 (小学校～大学等)  
※東京圏…埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
※その他、要件有 (4ページ参照)

3 費用比較 (大学生の場合)  
(1) 下宿生  
(2) 自宅生  
宇都宮-東京  
最短  
48分!

【参考】1か月の生活費の比較 (全国平均)

(1)下宿生	生活費 合計	(2)自宅生
131,720円		86,980円
5,050円	交通費	27,320円※1
26,110円	食費	14,340円
56,090円	居住費	600円
44,470円	日常費、電話代等	44,720円

東京駅まで新幹線で通学した場合  
生活費合計  
134,936円  
(交通費)75,276円※2  
(食費等)自宅生と同様  
生活費合計  
124,936円  
1万円補助

下宿するよりも  
生活費が  
抑えられ  
るよ!

家賃によって  
支出が  
より多く…

宇都宮市から東京駅へ在来線で通学した場合の定期代(3か月定期購入時の1か月分料金で計算)

宇都宮市から東京駅へ新幹線で通学した場合の定期代(3か月定期購入時の1か月分料金で計算)

出典:宇都宮市「移住・定住相談窓口」

◆大都市でのコンサートやテーマパークなど余暇が  
楽しめる地域となることの情報発信の事例

静岡県静岡市

数字で見る静岡市  
SHIZUOKA CITY IN REVIEW

良好なアクセス  
Great Access

東海道新幹線ひかりで  
品川・名古屋まで 約50分

行動範囲がぐっと広がり  
仕事も遊びも快適なロケーション

らくらく通勤  
Easy Commuting

首都圏の約半分!  
片道 21.7分 (東京都40.3分)

家族との時間や趣味に使える  
余裕が生まれる暮らし

住宅の広さ  
Spacious Housing

持ち家平均量数約6畳 広い!  
40.5畳 (東京都区部34.3畳)

ゆとりある住環境で  
マイホーム志向にも最適

快適な気候  
A Comfortable Climate

温暖で雪も降らない!  
8月平均 28.8度 (東京都29度)  
1月平均 8.7度 (東京都7.1度)

1年を通じて過ごしやすく  
健康的で心地よい暮らしができる

※「らくらく通勤」のデータは、「令和5年住宅・土地統計調査住宅及び世帯に関する基本集計」より。

※「住宅の広さ」のデータは、「家計調査家計収支編2023年」より。

※「快適な気候」は2024年のデータで、「気象庁ホームページ」より。

出典:静岡市「静岡市の移住支援情報」

3. 戦略2に関連する事例

取組事例・参考事例

- ここでは、観光交流や拠点から周辺への移動を支えるモビリティの導入事例を中心に紹介します。

◆レベル4の自動運転バスの導入事例(スウェーデンヨーテボリ)

ヨーテボリ中央駅とカルサンのリセベリ駅（約5km）を結ぶスウェーデン発の無人車両  
2025年8月にレベル4自動運転の旅客サービスを開始



出典:Karsan プレスリリース

◆自動運転タクシーの導入事例(アメリカラスベガス)

2023年6月より、ラスベガスの公道を走行



67 出典:Zooxプレスリリース

◆モビリティハブ(大阪府堺市)

オンデマンドバスやシェアリングモビリティなど複数の「移動サービス」と、飲食や物販などの「生活サービス」が集約された交流拠点『モビリティハブ』を、泉北ニュータウン地域内に 3か所設置する実証事業を実施  
複数の『モビリティハブ』を同時に設置する実証事業は日本初の取組



泉北の移動が便利で楽しくなるスポット

**泉北ぷらっと**

泉北ぷらっとは、シェアサイクルやオンデマンドバスの停留所、パーソナルモビリティの貸出窓口や移動販売車の出店など「移動」に関わるサービスを展開する場所です。  
2024年の秋に、泉北ニュータウン内の **ももポート**※ **アクロスモール泉北** **UR 泉北パークヒルズ竹城台**の3カ所でオープン！下記のサービスを展開します！※UR 泉北桃山台一丁目地内

**オンデマンドバス**  
ももポート アクロスモール泉北 UR 泉北パークヒルズ竹城台

アプリや電話で予約をする、予約型の乗合バス！  
今年も始まる NANKAI オンデマンドバス！泉北ぷらっとの他、80箇所以上の停留所で乗り降りできます！

運行時期：2024/10/1～2025/2/28  
※運休日：2024/12/29～2025/1/5  
運行時間：8:00 発～18:00 着  
停留所：裏面を CHECK！

利用料金：1 乗車 300 円  
※小児運賃も同額。但し、乳幼児を保護者の膝にのせる場合は無料。

運行主体：南海電気鉄道株式会社  
南海バス株式会社・堺市

利用方法について  
詳細は専用サイトへ！

**シェアサイクル・電動サイクル**  
ももポート アクロスモール泉北 UR 泉北パークヒルズ竹城台

目的地のポートで乗り捨てできる！  
電動サイクル 免許不要です！  
電動アシスト自転車 坂道もらくらく！

利用可能時期：現在提供中  
利用可能時間：24 時間  
ポート場所：裏面を CHECK！

利用料金：  
電動アシスト自転車：30 分 130 円  
（30 分経過後）100 円/15 分  
近距離料金（12 時間最大 1800 円）  
電動サイクル：15 分 200 円  
（12 時間最大 4,000 円）

実施主体：OpenStreet 株式会社  
日新商事株式会社・堺市

利用方法について詳細は  
アプリをダウンロード！

**歩行領域モビリティレンタル**  
ももポート アクロスモール泉北

免許なしで乗れて、中距離の移動もラクラク！  
C-walk S 免許不要・歩道走行  
WHILL Model C2 免許不要・歩道走行

実施時期：2024/11/1～2025/1/31  
実施日時：毎週月※※※※※不定休 貸出 10:00 - 返却 16:30  
貸出・返却場所：ももポート（貸・返）、アクロスモール泉北（返）  
利用料金：2024/11 月～12 月は無料 2025/1 月より有料

実施主体：株式会社 AMANE・カローラ南海株式会社

利用方法について  
詳細は専用サイトへ！

**キッチンカー・マルシェ**  
ももポート アクロスモール泉北

地域のお店がやってくる！  
キッチンカーや屋台で地域のお店が出店！  
出店も随時募集しています！

営業時期：2024/11 月頃から  
営業時間：木曜日・土曜日（12 月頃から）  
※詳細は 下記 WEB サイト でお知らせします  
営業場所：ももポート・アクロスモール泉北

実施主体：株式会社 AMANE・堺市

出店情報について詳細は  
こちらで発信します！  
出店応募も受付中！

出典:堺市プレスリリース

4. 戦略3に関連する事例

取組事例・参考事例

- ここでは、スタートアップ支援に係る中部圏全体の動きを紹介します。
- ビジネス交流を支える高速交通ネットワークや、名古屋都心部の集積とハブ機能と周辺地域からなるイノベーション・スタートアップ・エコシステムに三重県も含まれており、リニアの開業による効果を生かしていくことが求められます。

◆スタートアップ支援に係る中部圏の動き

スタートアップ支援の中心となる施設・場

V. 都市の環境・繋がり の状況

2. スタートアップ支援の中心となる施設・場 (公的施設・民間施設)

〈趣旨〉 スタートアップのプレーヤーにあった環境が提供できるよう、本拠点のインキュベーション施設だけでなく、中部圏内の特徴がある施設と連携する。

施設名	所在地	特徴
ものづくり創造拠点 SENTAN	愛知県 豊田市	「空飛ぶクルマ」をはじめとした次世代産業創出の支援など、ものづくりに特化した新事業展開・イノベーション創出を支援する施設
知の拠点 あいち	愛知県 豊田市	大学等の研究成果をものづくり産業の技術革新（イノベーション）につなげ、既存産業の高度化や次世代産業を創出するため、次世代ものづくり技術の創造・発信の拠点
豊橋サイエンスコア	愛知県 豊橋市	事業化を目的とする産学官連携研究や、起業・新規事業の創出を支援する「豊橋イノベーションガーデン」の運営、多様な研修による人材育成など、ニーズにあわせた地域産業育成支援のための拠点施設
CLUE	愛知県 豊橋市	組織の枠を超えた多様な人々の出会いを導き、そこから生まれる独創的なアイデアで社会課題を解決する事業を生み出すことを支援する施設
ソフトピアジャパンセンター	岐阜県 大垣市	次世代のクリエイティブリーダーの育成を目指す「IAMAS（イアマス：情報科学芸術大学院大学）」をはじめIT関連企業が集積し、産業、教育、福祉等あらゆる分野が情報化された「暮らしよい岐阜県」の実現を目指す施設
ユマニテクプラザ	三重県 四日市市	職業技術教育のノウハウを生かした「時代の要請に応えられる有為な人材育成」や、大学機関等の機能を十分活用した「産学官連携による知の拠点づくり」を兼ね備えた施設。
エス・バード	長野県 飯田市	航空機産業をはじめとする地域の産業の高度化、高付加価値化とそれらに関わる人材育成を図るための施設
Co-startup Space & Community 「FUSE」	静岡県 浜松市	浜松いわた信用金庫・株HUB Tokyo（目黒）が運営する、創業・第2創業、新事業展開を志す方々への伴走支援を行う拠点。コミュニティ・ビルダーが常駐する他、アクセラレータープログラムも充実。2020年7月オープン予定

中部圏内の特徴ある拠点施設と連携

出典:Central Japan Startup Ecosystem Consortium「世界に伍するスタートアップ・エコシステム拠点形成計画」

中部圏全体のイノベーション・スタートアップ・エコシステム

参考資料・PRシート

経済界（中経連）を中心とした中部圏のGDPを維持するための取組（「しごとづくり」）

〈趣旨〉 中部圏の持つディープテック等を活かしたイノベーションにより、10兆円規模の新産業を創出（1兆円×10分野）  
・若者を域外・世界から呼び込み持続的に成長（付加価値・生産性を向上、地域の文化・歴史・自然・アイデンティティ等を守る）

ディープテックを活かした共創・オープン化

具体的な取組  
(注) 10分野の項目は例示

候補① 航空・宇宙産業  
産業基盤×名大・岐大・信大  
×専門人材育成×行政、ほか

候補② 次世代モビリティ  
(CASE・MaaS等)  
トヨタG×名大×IT×行政、ほか

候補③ ロボット・革新的デバイス産業  
(デジタル・IoT・AI等)  
産業基盤×名大ほか×JFCCほか×IT

候補④ 素材軽量化・Co2削減・水素  
産業基盤×名大・信大×知の拠点あいち  
ほか

候補⑤ ナノバイオ技術・環境ビジネス (農業・医薬・健康・水等)  
産業基盤×名大・三重・信大ほか

候補⑥ 農林水産業高度化・輸出  
豊かな自然×岐大・三重・静大・信大  
ほか×IT・働き手・販路・付加価値

候補⑩ サービス産業  
(観光、芸術、飲食(酒)、小売、  
伝統工芸等)

候補⑨ 物流機能強化・スピード化  
(ものの次世代モビリティ→物流自動化、  
インフラNW間の接合等)

候補⑧ デジタル・ツイン産業(セキュリ  
ティ、マルチメディア、アプリ等) デジタ  
ル産業誘致・集積×ディープテック

候補⑦ 次世代人材育成・教育産業  
(デジタル・AI人材、グローバル・リー  
ダー、アクセラレーター等×各分野)

生産年齢人口が3割減少  
(なりゆきならGDPも3割減少)  
することが確実視される

2050年までに  
「1兆円／分野の新産業」を  
「10分野」で創出

①経済界が動きかけ、コンソーシアムの  
場等で、有望な領域を検討・明確化  
②中部圏の産学官が、広域で連携し、取  
組を深化・具体化

北陸 大垣 岐阜 中津川 飯田 松本 長野

関西 津・松阪 四日市 名古屋都心部の集積とハブ機能 豊橋 浜松 静岡

東京 金融(フィンテック等)・デジタル産業

グローバル

中部圏全体のイノベーション・スタートアップ・エコシステム

経済界が動きかけ、大学のシーズ活用、各県の政策との連携で、中部圏全体で新産業創出を目指す

68

5. 基盤づくりに関連する事例

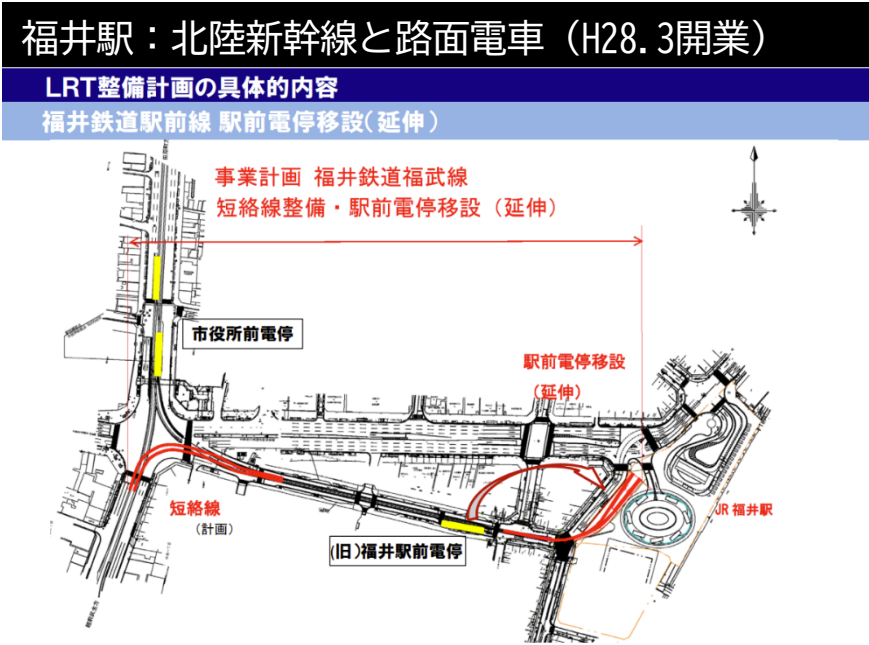
二次交通直結の事例      近年の新幹線駅の整備、新幹線駅を中心としたまちづくりにおいて、二次交通直結の動きがみられる。



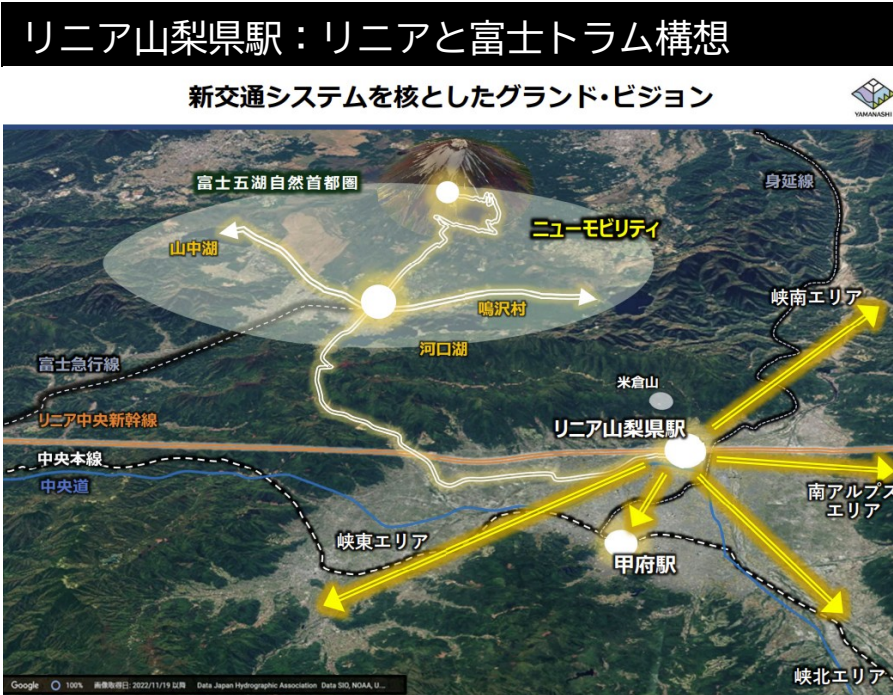
出典：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構「鉄道建設に関する受賞実績」より抜粋



出典：西日本旅客鉄道「広島駅ビルプロジェクト」より抜粋



福井鉄道駅前線を143m延伸し、福井駅前電停を西口広場に移設  
出典：福井市都市戦略部「封版LRTプロジェクトとまちづくり」資料より抜粋



出典：山梨県「（仮称）富士トラム」発表資料より抜粋

5. 基盤づくりに関連する事例

二次交通直結の事例      鉄道駅とバスターミナルを直結させる動きがみられる。

新潟駅：上越新幹線とバスターミナル（R6. 3開業）



↑万代口イメージ



→南口イメージ

出典：新潟市「広報にいがた令和6年2月18日（3月31日（日曜）新潟駅バスターミナル供用開始）」より

近鉄大阪上本町駅：駅とバスターミナル（R7. 3開業）



出典：近鉄バス株式会社「のりば案内」より



5. 基盤づくりに関連する事例

駅前の駐車場のあり方

- 郊外に立地する新幹線駅の駐車場の無料・有料の状況をみると、駅前駐車場の混雑が発生しているケースが複数みられ、当初無料であったのが、有料化している状況にある。
- 駅から近い駐車場は有料で、離れている駐車場は無料といった黒部宇奈月温泉駅の事例もみられる。

新幹線駅前駐車場の無料から有料化となった事例

	新幹線名 開業年	駅利用者数	駅駐車場台数	無料から有料（検討含む）になった経緯
越前たけふ駅 （福井県越前市）	北陸新幹線 2024年 3月16日	484人／日	合計437台 有料13台 無料434台 ※併設する道の駅170台（無料）	慢性的に混雑が発生しており、金、土、日の利用率は9割を超える。 市では新たに100台分の駐車場を整備することになっているが、有料にするか含めて対策を検討中。
新玉名駅 （熊本県玉名市）	九州新幹線 2011年 3月12日	533人／日	合計477台 有料477台（※） ※入庫から1時間無料	九州新幹線の駅前では唯一無料の公設駐車場であったが、混雑がひどくなり、混雑解消のため2019年4月より有料化。
黒部宇奈月温泉駅 （富山県黒部市）	北陸新幹線 2015年 3月14日	1,582人／日	合計682台 有料453台 無料229台	駅に近い駐車場（第1～第3駐車場）は2023年度より有料化。駅から離れている駐車場（第4、5駐車場）は引き続き無料で利用可。

出典：越前市「越前たけふ駅及び駅東PR&駐車場利用動向調査結果」（令和7年4月）、玉名市ホームページ「新玉名駅の駐車場利用について」、黒部市「広報くろべ」（令和5年3月）

5. 基盤づくりに関連する事例

新たなモビリティのニーズ検証事例・導入事例

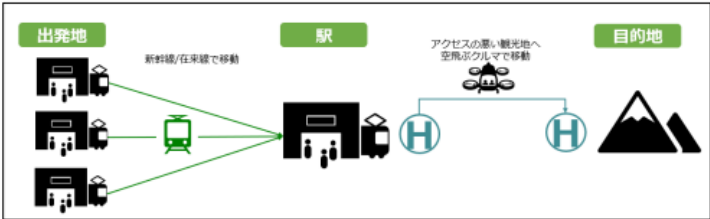
東北新幹線盛岡駅  
+ 空飛ぶクルマ（ヘリコプター）

ヘリコプターを空飛ぶクルマに見立てた旅行商品のニーズ検証を行います  
～駅隣接ヘリポートによる新幹線との連携～

- 東日本旅客鉄道株式会社（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：喜勢 陽一、以下「JR 東日本」）、川崎重工業株式会社（本社：東京都港区、代表取締役社長執行役員：橋本 康彦、以下「川崎重工」）、FPV Robotics 株式会社（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：駒形 政樹、以下「FPV ROBOTICS」）は空飛ぶクルマを活用した新しい観光体験・価値創出を検討しています。
- 空飛ぶクルマを新幹線の二次交通と位置つけた高付加価値観光の旅行商品を、10 月 1 日より一般販売し、販売状況などからニーズを検証します。
- 本実証実験では盛岡駅隣接の臨時ヘリポートより北東北エリアを結びます。

1. 実証実験概要

- (1) 目的
- ・ 空飛ぶクルマと新幹線の連携による移動・観光需要のニーズ検証
  - ・ 駅隣接のヘリポートを設置する際に必要な付帯サービスや条件の確認



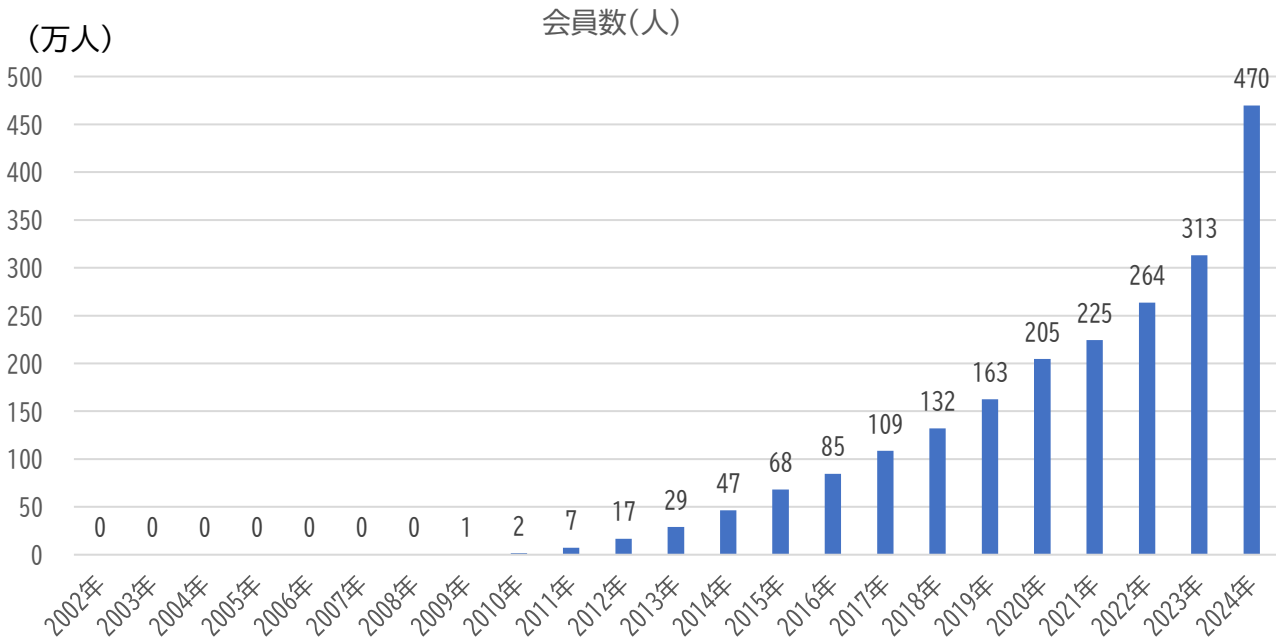
出典：東日本旅客鉄道株式会社、川崎重工株式会社、FPV Robotics株式会社「プレスリリース」（令和6年9月）より抜粋

九州新幹線新八代駅  
+ 電動アシスト付き自転車、電動キックボード



出典：アウトドアステーションやつしろホームページ

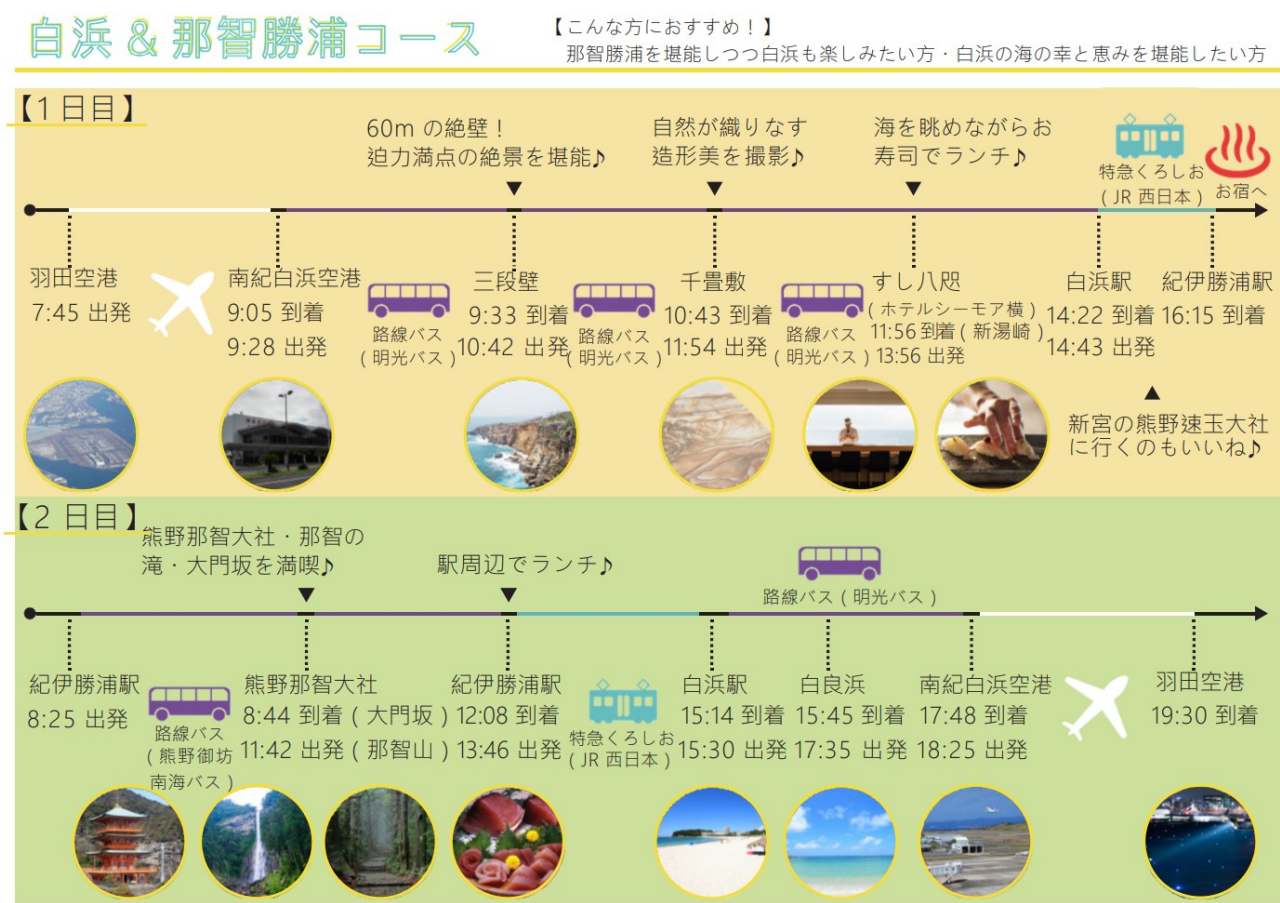
カーシェアリング需要の拡大 新しい交通手段として、カーシェアリングの会員数の増加が著しい。



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ

6. リーディングプロジェクトに関連する事例

南紀白浜空港が提示する東京から飛行機＋電車・バスで南紀を巡る「白浜空港から始まるモデルコース」の一例



出典：株式会社南紀白浜エアポートホームページ

空港と新幹線駅を活用した観光モデルコースの事例（北陸新幹線 金沢駅、能登空港、2泊3日）

- 行き（新幹線）
- 東京→金沢8:36発－11:05着
  - 金沢市内泊、和倉温泉泊
- 帰り（飛行機）
- 能登空港→羽田空港17:05発－18:10着
- 料金に含まれるもの
- JR券、航空券、空港諸税、宿泊費、レンタカー代



出典：株式会社メメントリップホームページより作成

南紀白浜空港からのリムジンバスの運行

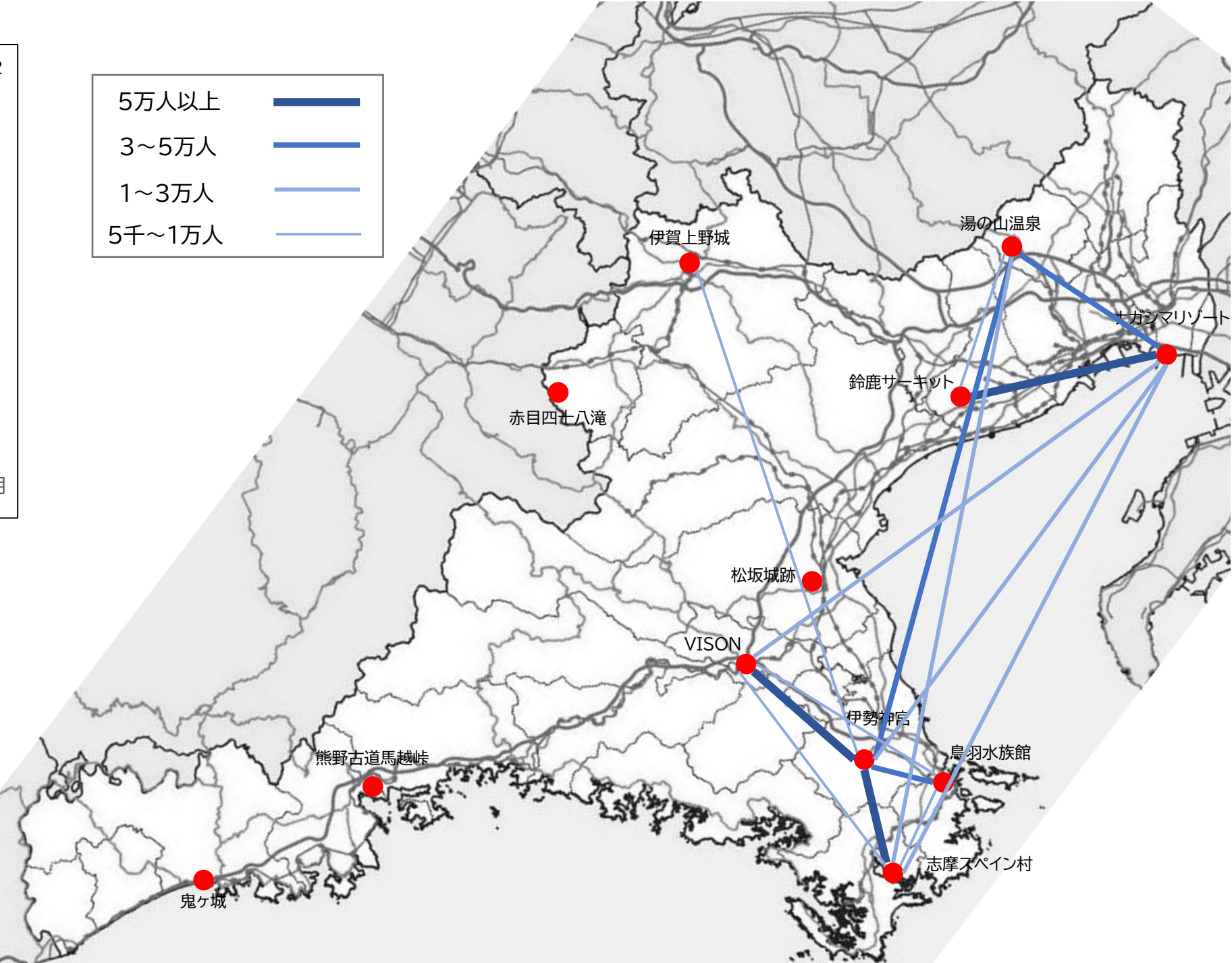
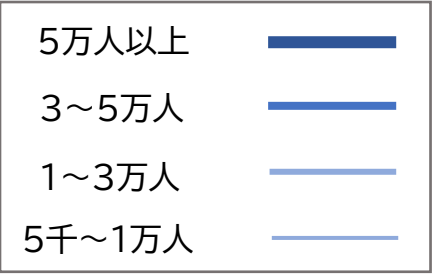
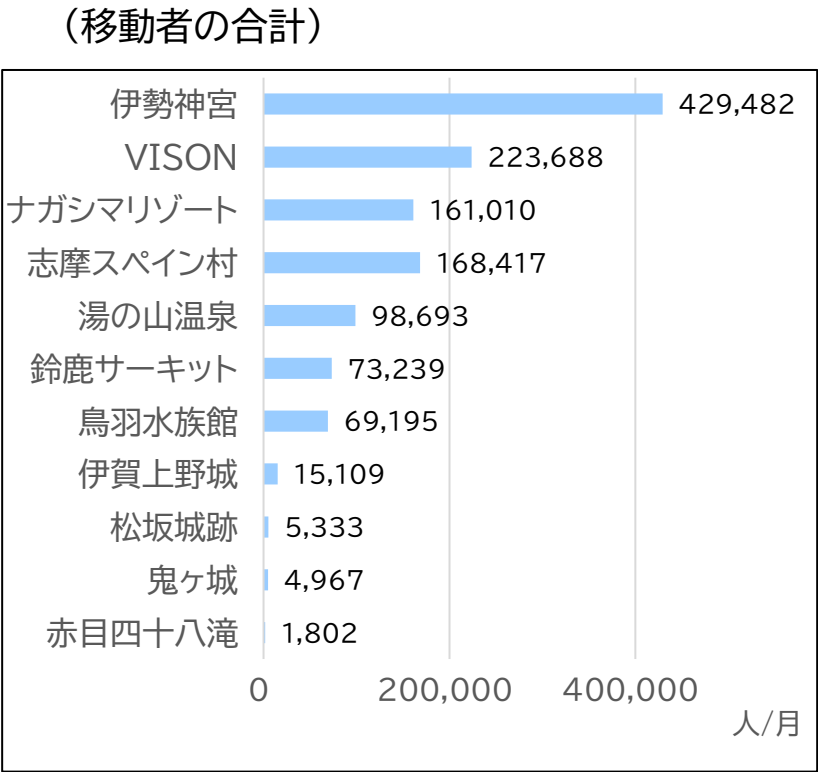


出典：株式会社南紀白浜エアポートホームページ

6. リーディングプロジェクトに関連する事例

■観光周遊実態 ①主要12地点間のつながり

自家用車やバス移動を含めた道路利用では、伊勢神宮を中心とした伊勢志摩エリア+VISONの周辺と、ナガシマリゾートを中心とした湯の山温泉、鈴鹿サーキットとの周遊がみられる。



- 位置情報データを用いて三重県の集客スポットの周遊の実態を把握。
- 対象地点
  - 三重県観光客実態調査の調査地点
  - 「道の駅」及びトリップアドバイザー（2025年4月時点）の口コミ数が100未満を削除
  - 中間報告の地域交通拠点の設定の際に集客施設として整理した地点を追加（VISON、熊野古道）
  - 同じ市町内に複数地点を対象としないこととするため、伊賀市は上野公園（伊賀上野城）を対象
  - 各エリアで2か所以上を対象とするが「中南勢」が1か所のみであるので、トリップアドバイザー口コミ数から「松坂城跡・御城番屋敷」を対象
- 位置情報データ
  - 令和6年10月
  - 250mメッシュ
  - 対象地点滞在者（滞在時間判定30分）の前後のメッシュを集計

## 6. リーディングプロジェクトに関連する事例

### 次世代モビリティに関する事例

- 愛知県における高速バスの自動運転実証
- 自走式ロープウェイイメージ

#### 愛知県における高速バスの自動運転実証

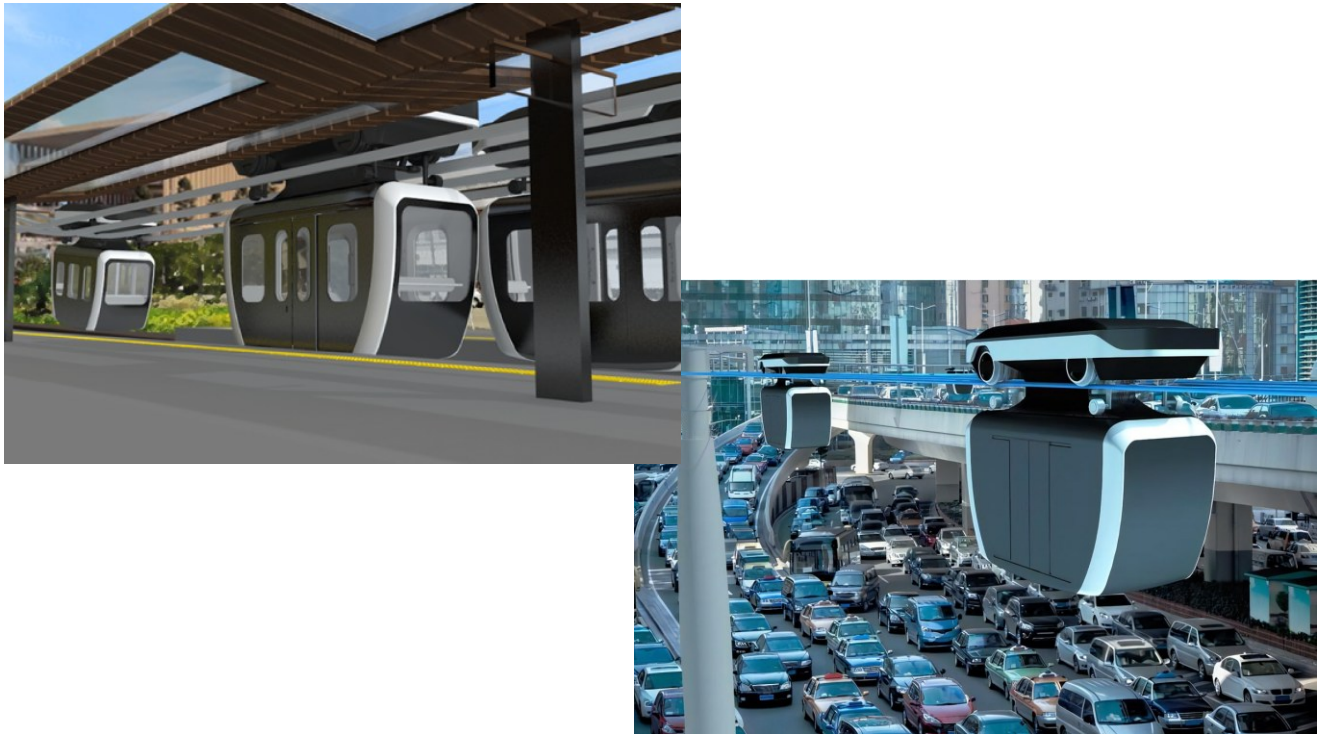
概要：全国初となる高速バス路線の自動運転化をめざすもの  
運行ルート：大府 PA(知多半島道路)～半田中央JCT～中部国際空港  
※自動運転(レベル2)は半田中央 JCT～中部国際空港  
実施予定時期：2025年8月～11月



出典：名鉄グループバスホールディングス株式会社プレスリリース（令和7年6月）

#### 自走式ロープウェイ

Zip Infrastructure株式会社（2018年設立）  
特徴：低コスト、自由設計、自動運転、快適・安心走行  
現況：国内12の自治体と連携。導入可能性調査を実施中  
稲城市、神奈川県、静岡市、相模原市、石狩市、富谷市、南相馬市、秦野市、福岡市など



出典： Zip Infrastructure株式会社ホームページ

## 6. リーディングプロジェクトに関連する事例

### 次世代モビリティに関する事例

- 西湘・足柄レンたび（令和6年10月サービス開始）
  - SEA-Board（電動キックボードシェアリングサービス）
  - Eemo（電気自動車に特化したカーシェアリングサービス）



	BEV（電気自動車）	電動キックボード
運営事業者	株式会社REXEV（レクシヴ）	株式会社サンオータス
サービス名	eemo（イーモ）	SEA-Board
利用料金	15分264円（税込）～ （いつも使いプラン・ミドルクラスの場合） （注記2）	初乗り15分250円（税込）、 以降500円/30分（税込）～
新規配備台数	4台 （令和6年10月10日時点で2台配備、 さらに2台は順次配備）	25台
配備済台数	30台	0台
新規設置ステーション数	3箇所 （このほか追加設置を調整中）	11箇所 （このほか追加設置を調整中）
設置済ステーション数	11箇所	0箇所
備考	配備する車種は、VOLVO C40・ FOMM ONE・BYD DOLPHIN （令和6年10月下旬サービス導入予定）・ BYD ATTO3（令和7年1月サービス 導入予定）の4種類（注記3）	

（注記2）利用料金の詳細は運営事業者のHPをご確認ください。

（電気自動車HP）<https://www.eemo-share.jp/fare/faredetail/>

（注記3）日産サクラ・日産リーフ・三菱ekクロスEVの3種類は、株式会社REXEVが小田原市内を中心に配備済み。

6. リーディングプロジェクトに関連する事例

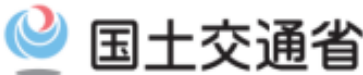
経済産業省「第11回空の移動革命に向けた官民協議会」資料2より

	導入時期	成長期	成熟期	完成期
	２０２０年代後半	２０３０年代前半	２０３０年代後半	２０４０年代以降
大都市圏	一部の都市において、既存施設や先行して整備されるＶＰを活用して、主要なエリアを結ぶ二地点間運航や、バイエリア等における遊覧飛行など、非日常的な体験として商用運航が限定的にスタートする。空港アクセスとしての運航開始に向け、段階的に実証※が重ねられ、既存機との運航調整などのノウハウが官民双方で蓄積される。 ※この実証には商用運航が含まれる	新たなＶＰがいくつか整備され、大都市圏の中心都市とその数十キロ圏にある都市を結ぶ都市間運航が拡大し、各大都市圏で広域的な運航ネットワークの原型が形成される。都市間運航が活性化するにつれ、都市中心部とその周辺を結ぶ都市内運航が一部の主要なエリアにおいてスタートする。バイエリア等以外の、中心市街地などで都市景観を楽しむ遊覧も拡大する。既存機との調整や関連する施設整備などの課題が解決され、空港と大都市圏の商業施設やホテル等を結ぶ空港アクセスサービスが一部で開始される。導入初期は、低頻度で実装され、運航を重ね徐々に頻度を高めていく。	大都市圏内の都市間運航が更に拡大し、各大都市圏における広域的な運航ネットワークが形成され、主要な都市間の自由な往来が更に可能となる。屋上など多様な場所でのＶＰ整備が進むことで、都市内でも複数地点で離着陸が可能となり、都市内運航が拡大し都市内ネットワークの原型が形成される。空港乗入れのオペレーションが成熟し、空港アクセスの運航サービスが提供される空港数が拡大。導入済の空港では、運航頻度が高まりサービスとして定着。一部で空港間の移動も。乗り継ぎ時間の短縮など利便性の更なる向上のために、関連するハード整備なども進められる。	大都市圏同士が空飛ぶクルマで結ばれることで、時間距離が短縮し、仕事や私用での日常の行動圏が広がる。駅周辺や商業施設、主要な建物の屋上など、都市内の様々な場所でＶＰが一般的に整備され、空飛ぶクルマが気軽にいつでもどこでも乗れるようになる。空の移動が拡大した結果、地上交通の緩和にも繋がる。空港への移動手段のひとつとしても空飛ぶクルマが定着し、大都市圏から短時間かつプライベートな移動を選択することが可能となる。
地方部	一部の先行する地方において、日本ならではの景勝地（多島美、山岳、古墳、世界遺産など）で空から景色を一望するための遊覧飛行などの商用運航や、拠点間での貨物輸送の実証などがスタートする。	拠点となる地点に整備されたＶＰを中心に複数のＶＰが整備され、遊覧飛行が拡大するとともに、観光地や空港へのアクセスに課題を抱える地域に観光客を送迎するための二地点間運航が開始される。また、物流拠点にＶＰが整備され、貨物輸送サービスが開始される。	全国各地の観光地で空飛ぶクルマが利用できるようになり、周辺観光地への移動や地方空港への乗り入れなどの用途が広がり観光利用が定着する。運航コストが大幅に削減されることで、運賃が低減し、観光客が空飛ぶクルマを一般的な移動手段のひとつとして活用ようになる。観光利用に限らない、日常の移動手段として空飛ぶクルマの運航もスタートする。導入初期は、高低差や交通網が十分発達していないため移動が困難なエリア、離島など、空飛ぶクルマの運航特性がより発揮される箇所で導入が図られる。こうした運航拡大により、一部地域において広域的な運航ネットワークの原型が形成される。	観光地まで短時間で快適に移動できるようになり、一度の旅行で複数地点を訪れるなど、旅行の選択肢が広がり、立地によりポテンシャルを発揮しきれていなかった観光地にも注目が集まる。オーバーツーリズムの解消や全国分散型の観光拡大にも寄与。日常の移動手段のひとつとして空飛ぶクルマが定着。ＶＰ等インフラの最小限の整備により移動手段を獲得出来るというメリットを活かして、移動や物流、防災などの社会課題を抱える地域の解決策の一つとなり、持続可能な地方のあり方に貢献する。
公的利用等	いくつかの自治体において、救急医療、災害対応などの公的目的での導入に向けた検討が行われる。	ドクターヘリの空白地域などにおいて、ドクターヘリの補完として救急医療の現場で活用が開始される。具体的には、病院間の医師や患者の移動、事故現場等への医師搬送、臓器等の輸送手段などの活用が考えられる。	機体性能の向上やコストの低下に伴い、多くの自治体での医療・救急用途、災害対応としての利用が拡大する。	安全かつ効率的な移動手段として、医療等の実施に必要な移動手段の確保維持に寄与する。

6. リーディングプロジェクトに関連する事例

国土交通省「自動運転に関する取組進捗状況について」資料2より

国内外の自動運転開発における動向



○ 日本は世界をリードする国の1つとして、「自家用車」、「移動サービス」の分野で挑戦的な数値目標を設定し、取り組みを実施。

		自家用車	移動サービス
<div>日本</div> <div></div>	目標	<ul style="list-style-type: none"><li>2025年目途に、高速道路においてレベル4の実現</li></ul> <div></div>	<ul style="list-style-type: none"><li>限定地域における無人自動運転移動サービスを実現<ul style="list-style-type: none"><li>2025年目途 50か所程度</li><li>2027年目途 100か所以上</li></ul></li></ul> <div></div>
	実績	<ul style="list-style-type: none"><li>レベル3自動運転車(高速道路・渋滞時)を販売開始(ホンダ・レジェンド)[2021年3月] ※世界初</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>全国各地で様々な実証事業</li><li>レベル3での無人自動運転移動サービスを事業化[2021年3月]</li></ul> <div></div>
<div>米国</div> <div></div>	目標	設定なし	設定なし
	実績	<ul style="list-style-type: none"><li>販売実績無し</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>サンフランシスコ等において、レベル4での無人自動運転タクシーの営業運転を開始[2022年6月]</li></ul> <div></div>
<div>欧州</div> <div></div>	目標	設定なし	<ul style="list-style-type: none"><li>2030年代にレベル5を実現(欧州委員会自動運転ロードマップ)</li></ul>
	実績	<ul style="list-style-type: none"><li>レベル3自動運転車(高速道路・渋滞時)を販売開始(Mercedes Benz)[2022年5月]</li></ul> <div></div>	<ul style="list-style-type: none"><li>フランス等において、レベル4での無人自動運転バスの実証事業を実施[2021年11月]</li></ul> <div></div>
<div>中国</div> <div></div>	目標	<ul style="list-style-type: none"><li>2030年までに新車販売の10%をレベル4相当(中国製造2025)</li></ul>	設定なし
	実績	<ul style="list-style-type: none"><li>販売実績無し</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>武漢市等において、レベル4での無人自動タクシーの営業運転を開始[2022年8月]</li></ul> <div></div>