# 第２回三重県リニア推進本部会議事項書

日時：令和４年１１月１日（火）１６時５０分～１７時０５分
場所：県庁３Ｆ　秘書課　プレゼンテーションルーム

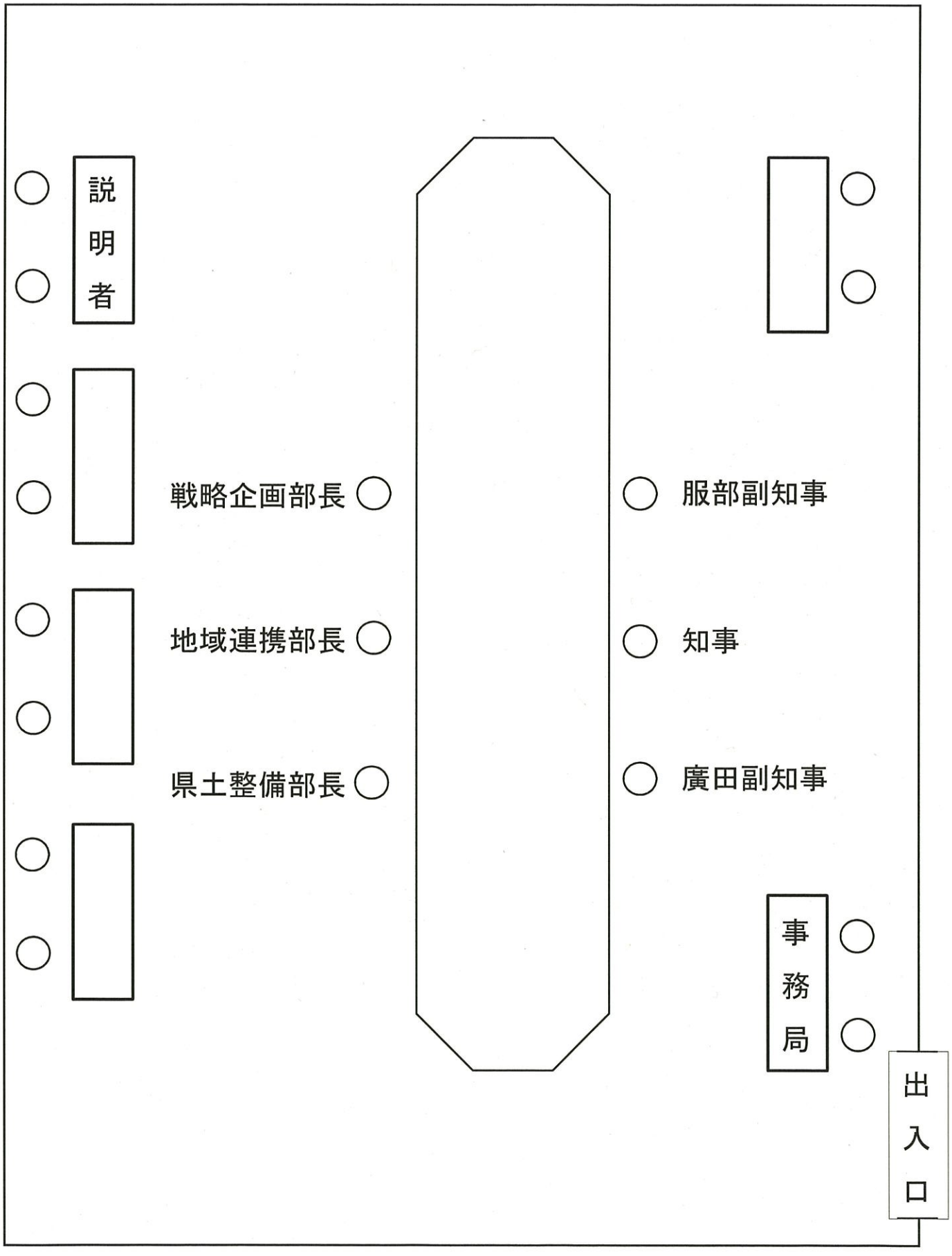
１　県内駅候補地案にかかる調査結果について

２　今後のスケジュール

（配布資料）
・ 座席表
・ 別紙１：駅候補地調査概要
・ 別紙２：リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会提案
　　駅候補地概略位置図
・ 別紙３：今後のスケジュール

# 第2回三重県リニア推進本部会議（11月1日）座席表

プレゼンテーションルーム



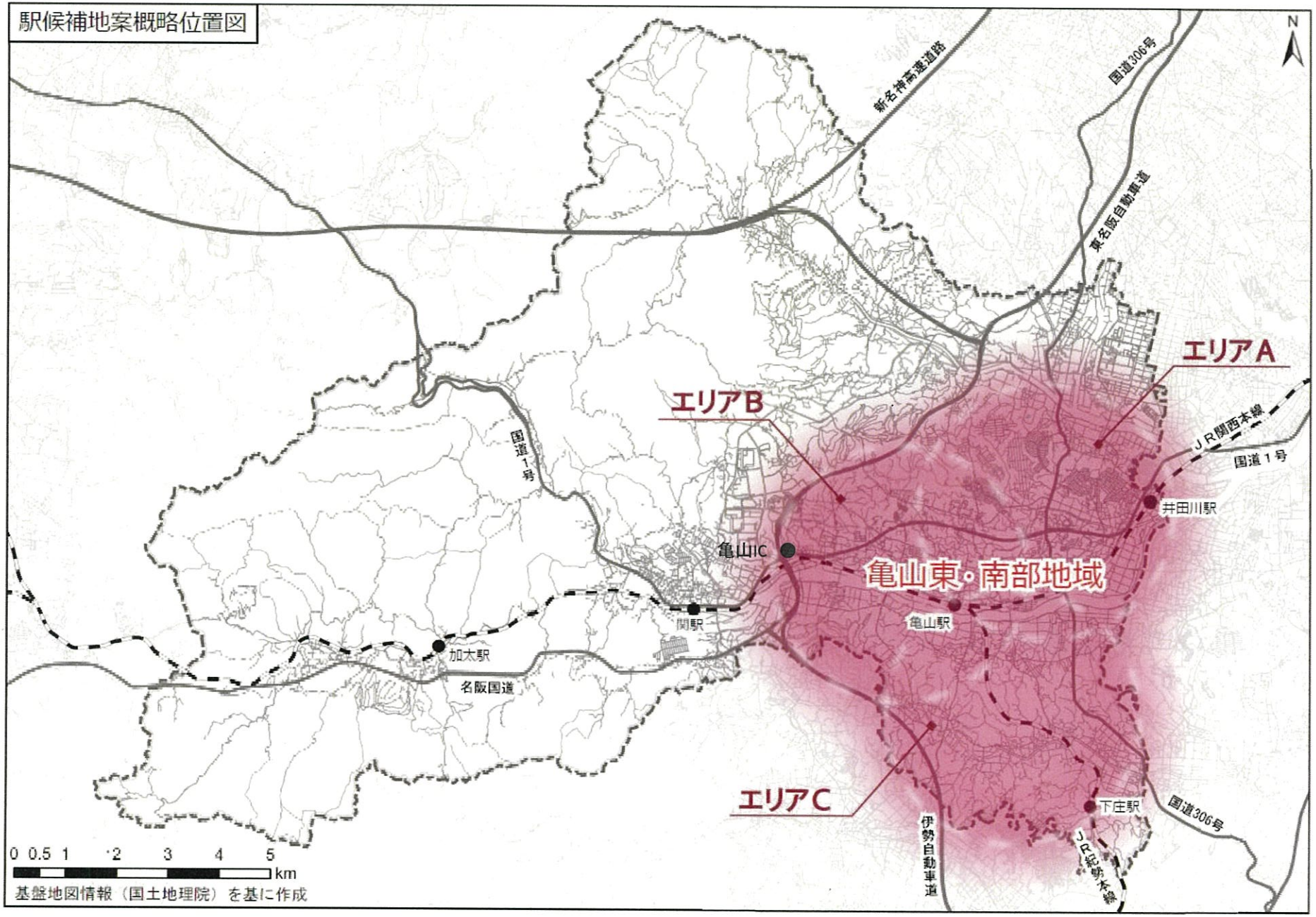
# 駅候補地調査概要

別紙１


| 評価項目 | | |
|---|---|---|
| 開発の実現性 | 洪水浸水想定図 | ・・・P3～ P5 |
| | 土砂災害関係リスク図 | ・・・P6 |
| | 震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図 | ・・・P8 |
| | 液状化危険度分布図 | ・・・P9 |
| 交通利便性 | 時間圏域【公共交通】 | ・・・P10 |
| | 時間圏域【自動車交通】 | ・・・P11 |
| | 駅勢圏　【公共交通⇒品川駅方面】 | ・・・P12 |
| | 駅勢圏　【公共交通⇒新大阪方面】 | ・・・P13 |
| | （参考）駅勢圏【自動車交通⇒品川駅方面】 | ・・・P14 |
| | （参考）駅勢圏【自動車交通⇒新大阪駅】 | ・・・P15 |
| 将来の発展可能性 | 事業所立地促進効果 | ・・・P16～P22 |
| まとめ | 駅候補地調査概要 | ・・・P23 |

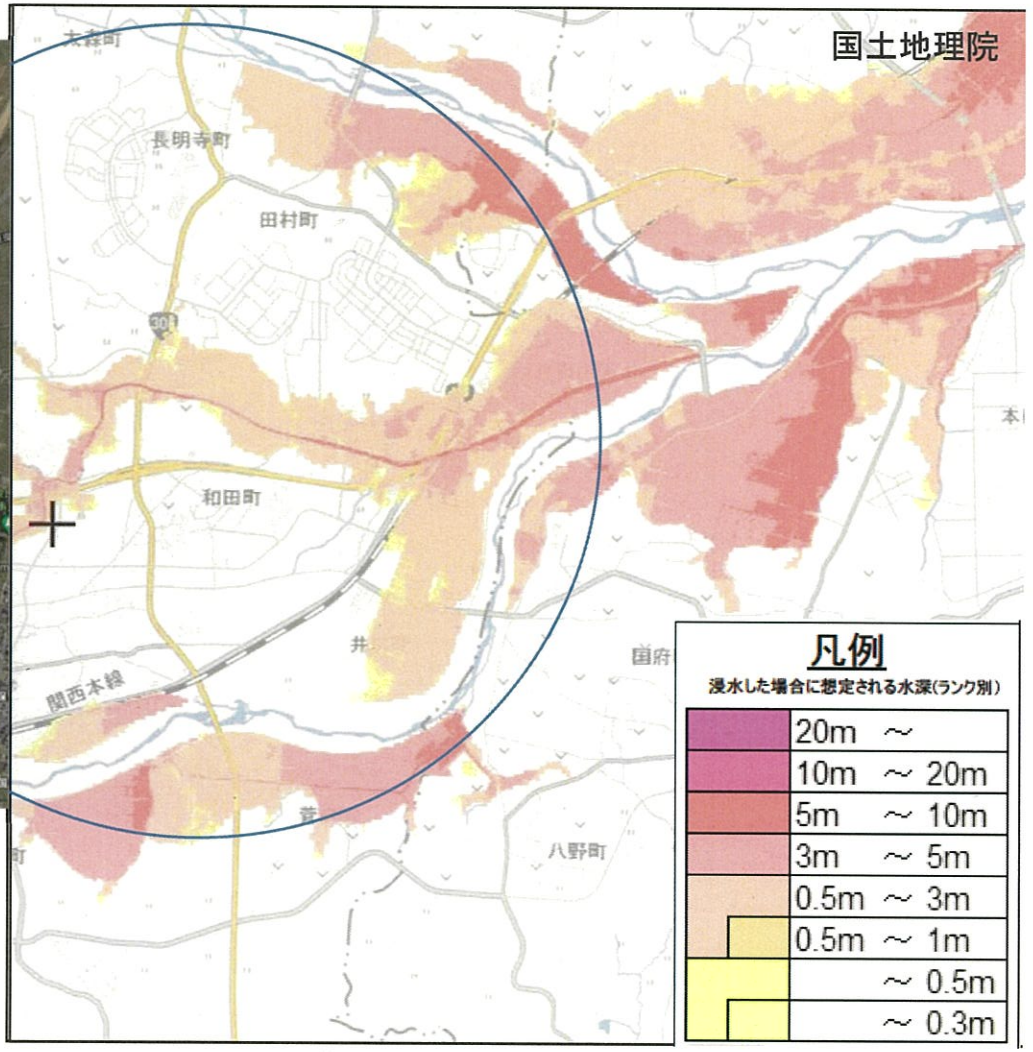

※時間圏域：居住地から各リニア駅までの所要時間別の地域の人数
※駅勢圏：目的地（品川駅・新大阪駅）に向けて各リニア駅を選択する地域の人数

# 亀山市提案 駅候補地案概略位置図



# エリアＡにおける洪水浸水想定図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの

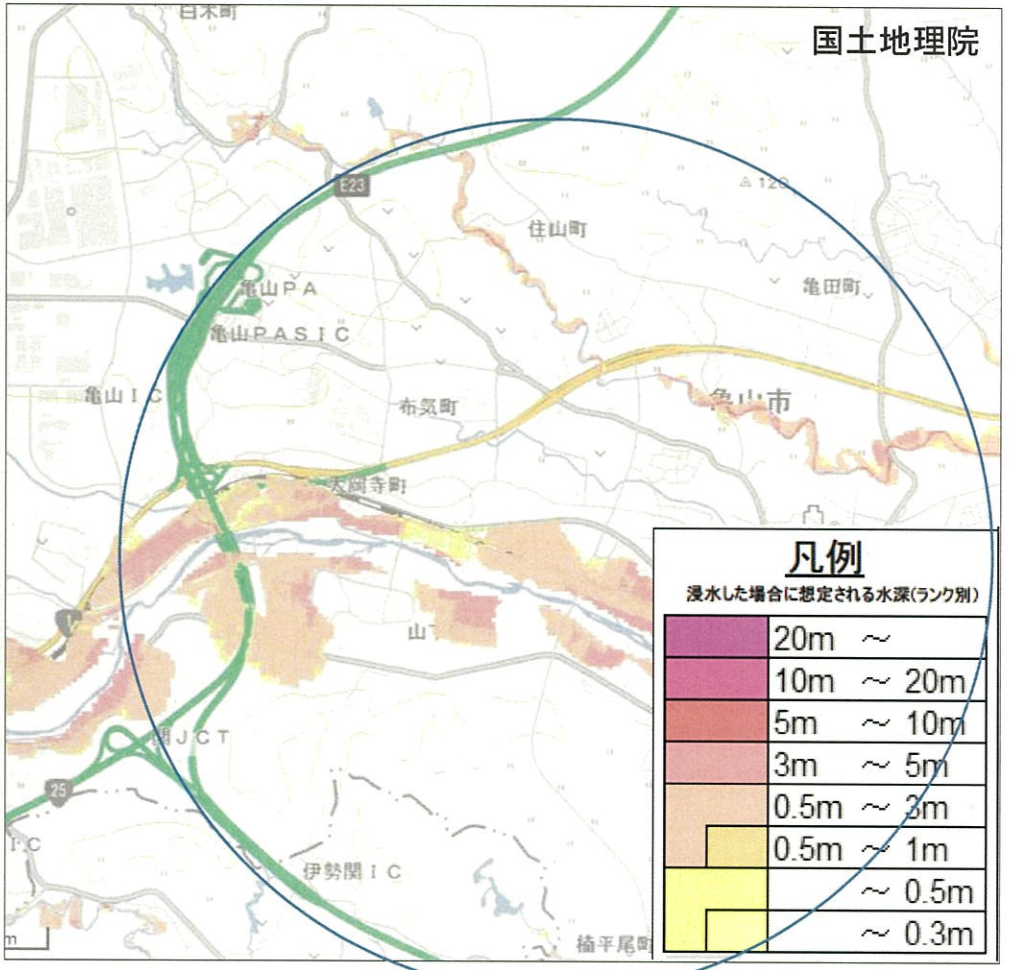



鈴鹿川・安楽川・椋川洪水浸水想定区域図

（想定最大規模）

# エリアBにおける洪水浸水想定図

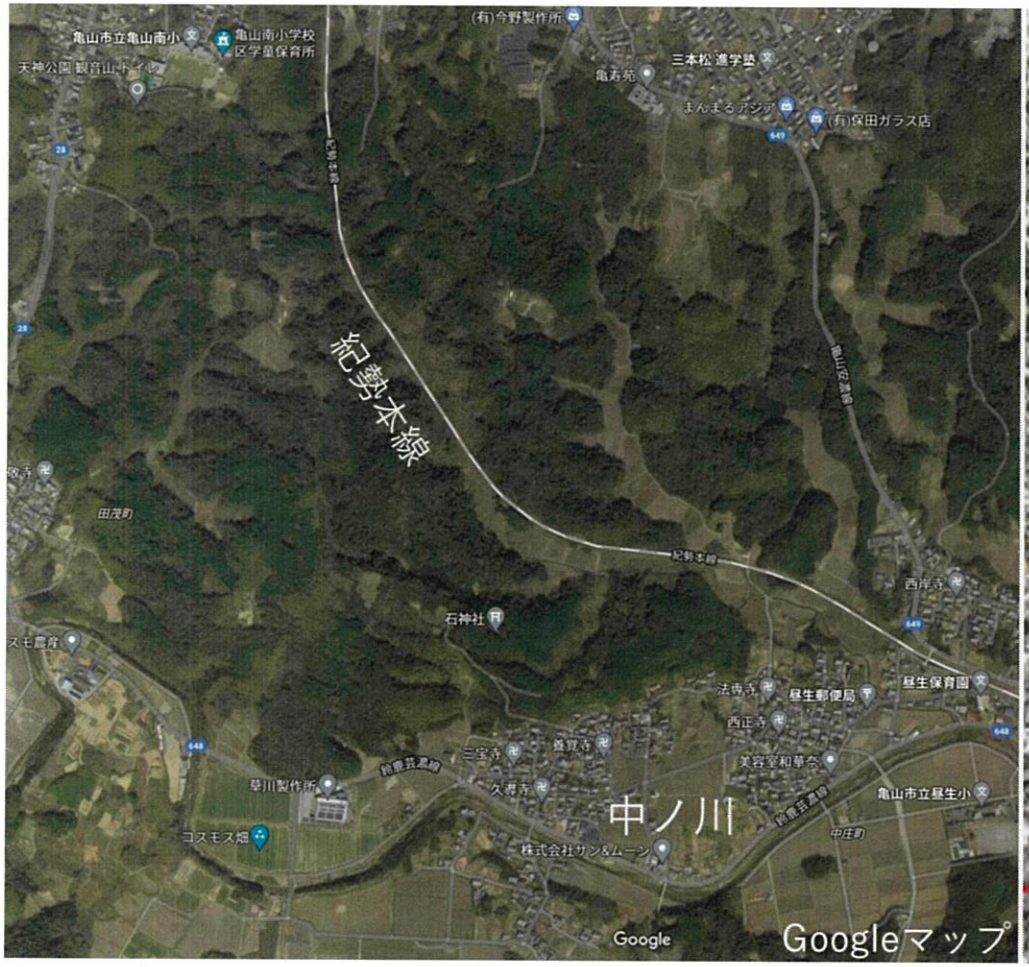
※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの

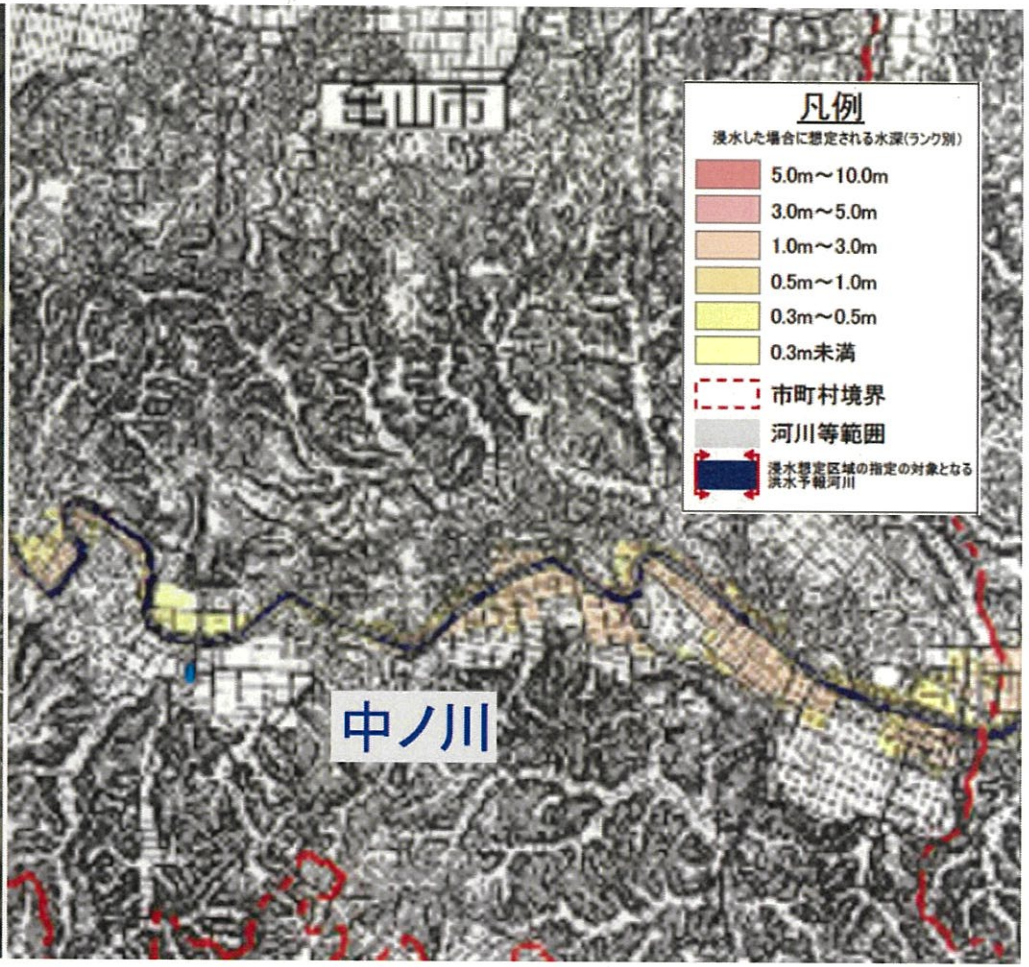



鈴鹿川・椋川洪水浸水想定区域図

（想定最大規模）

# エリアCにおける洪水浸水想定図

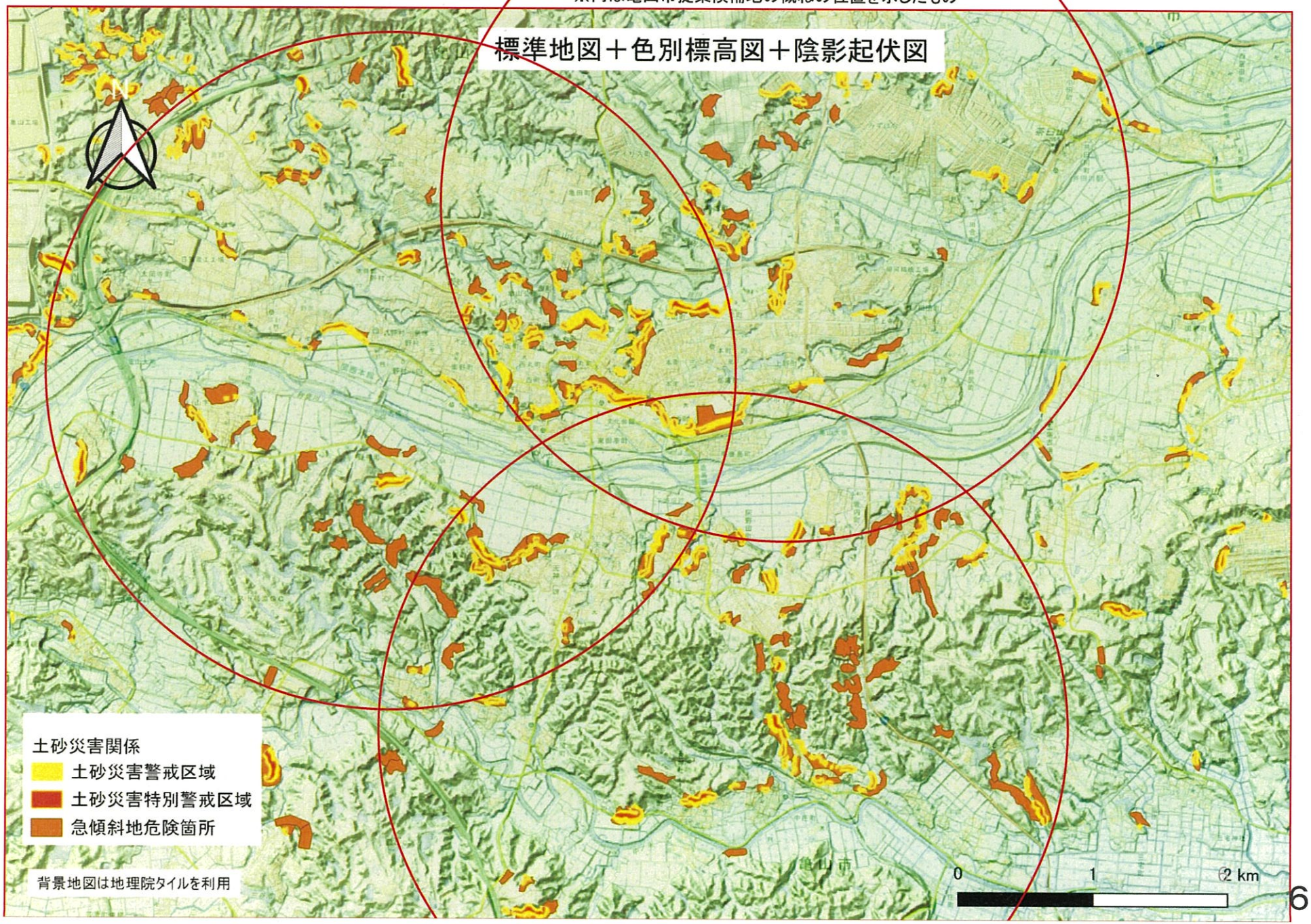



中ノ川洪水浸水想定区域図
（想定最大規模）

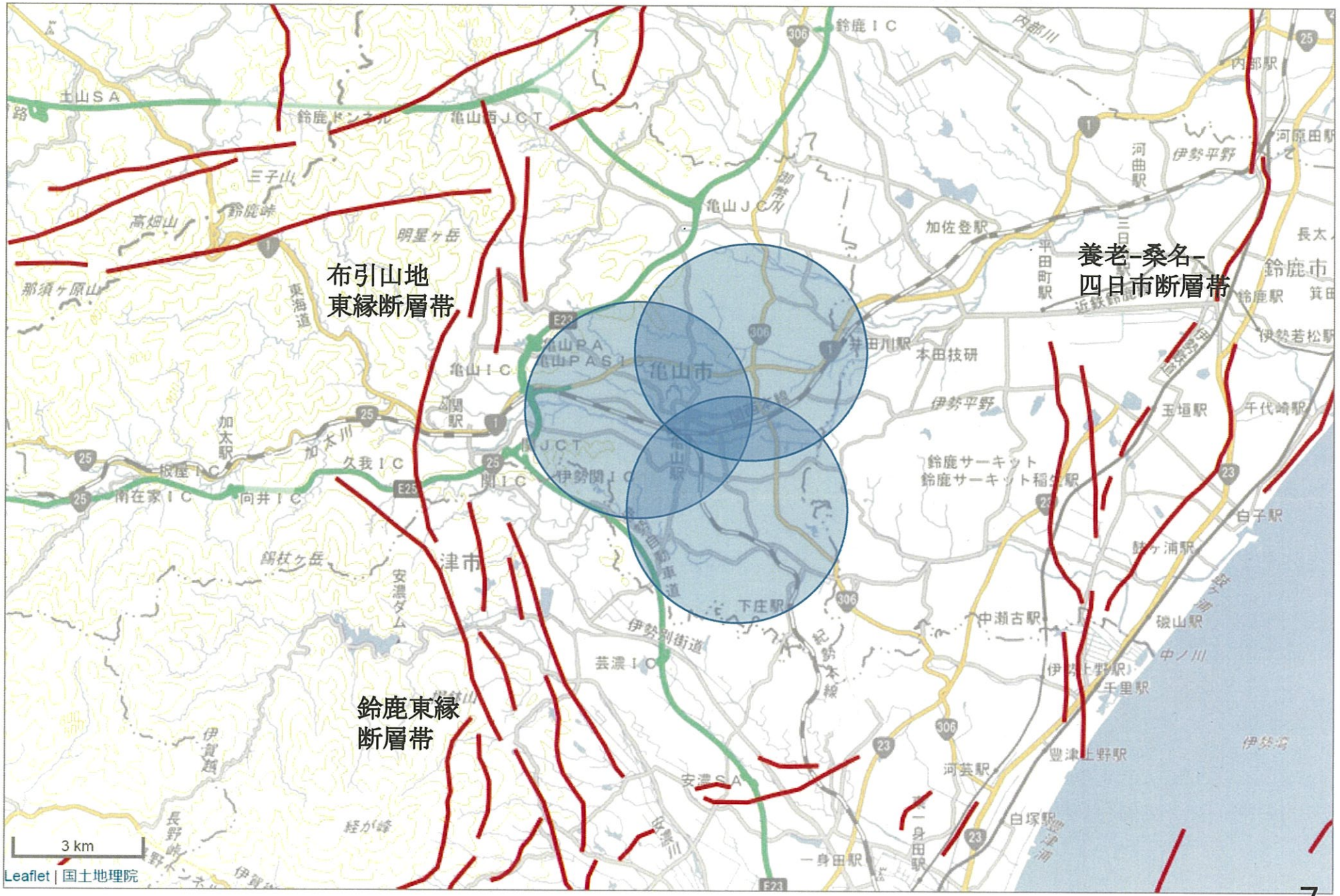
# 土砂災害関係リスク図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの



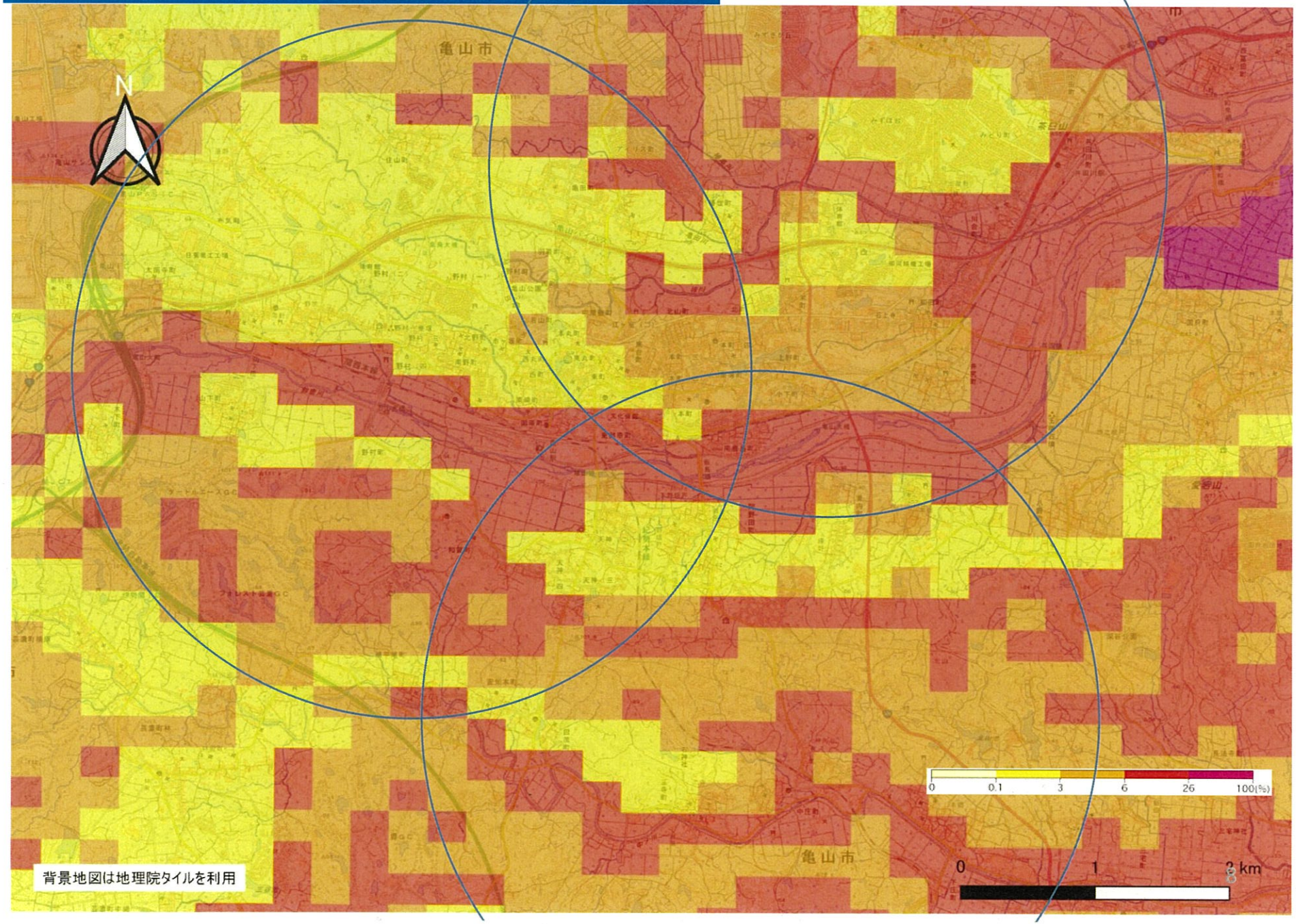
# 地震災害関係リスク（活断層分布図）

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの



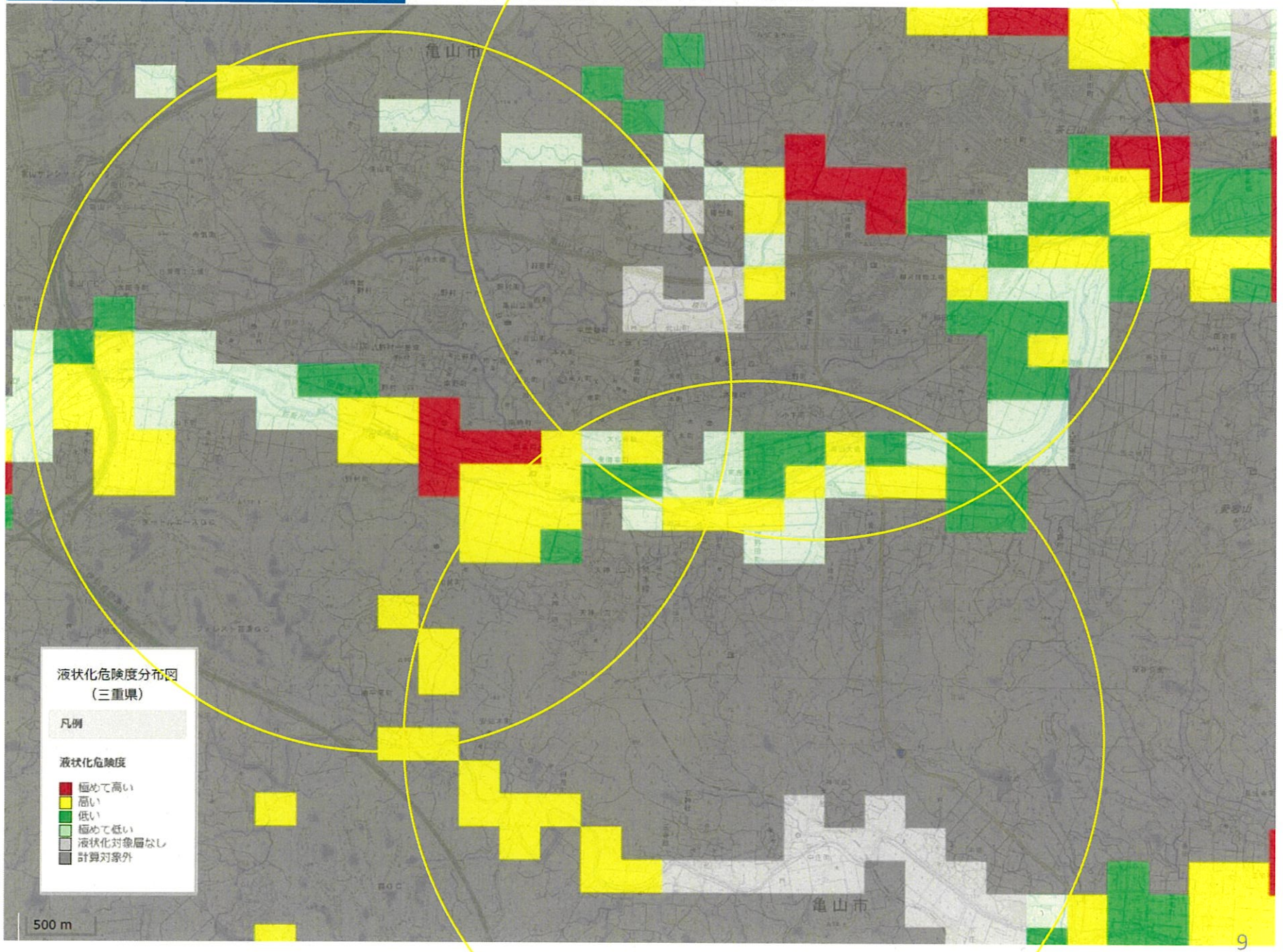
# 震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの



# 液状化危険度分布図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの





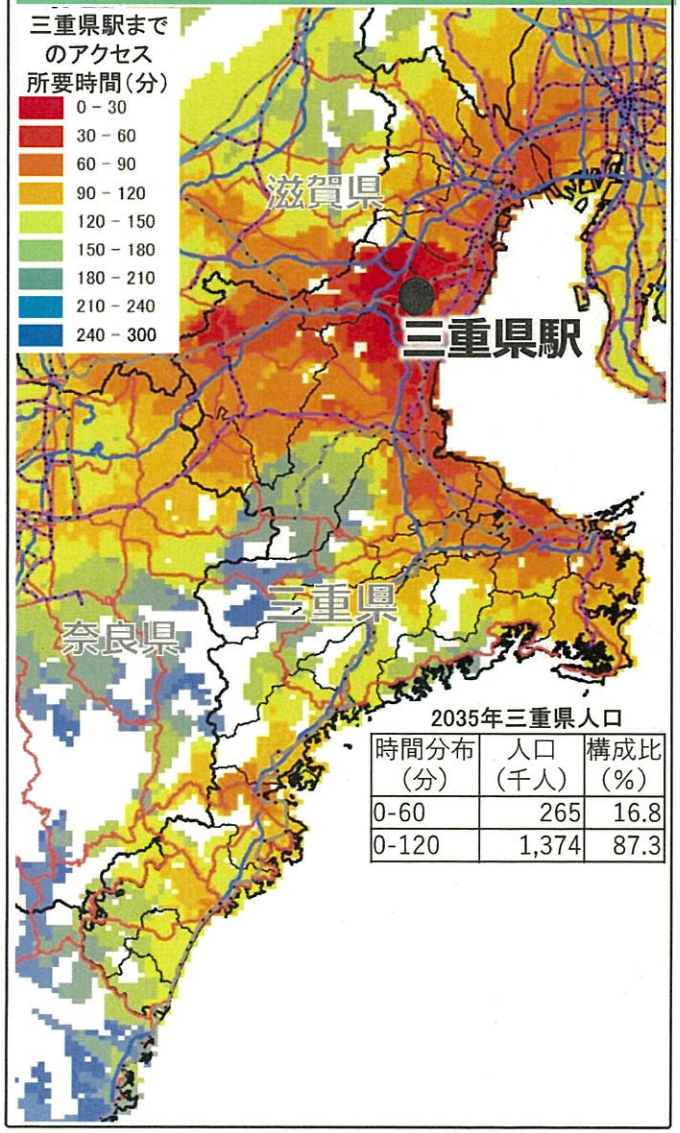

9

# 時間圏域【公共交通】P10

2022年3月時点データ解析

- 120分以内でアクセス可能な三重県の人口は、駅候補地A（1,374千人）B（1,343千人）、C（1,352千人）でABC間の最大差は約31千人で概ね同程度となっている。

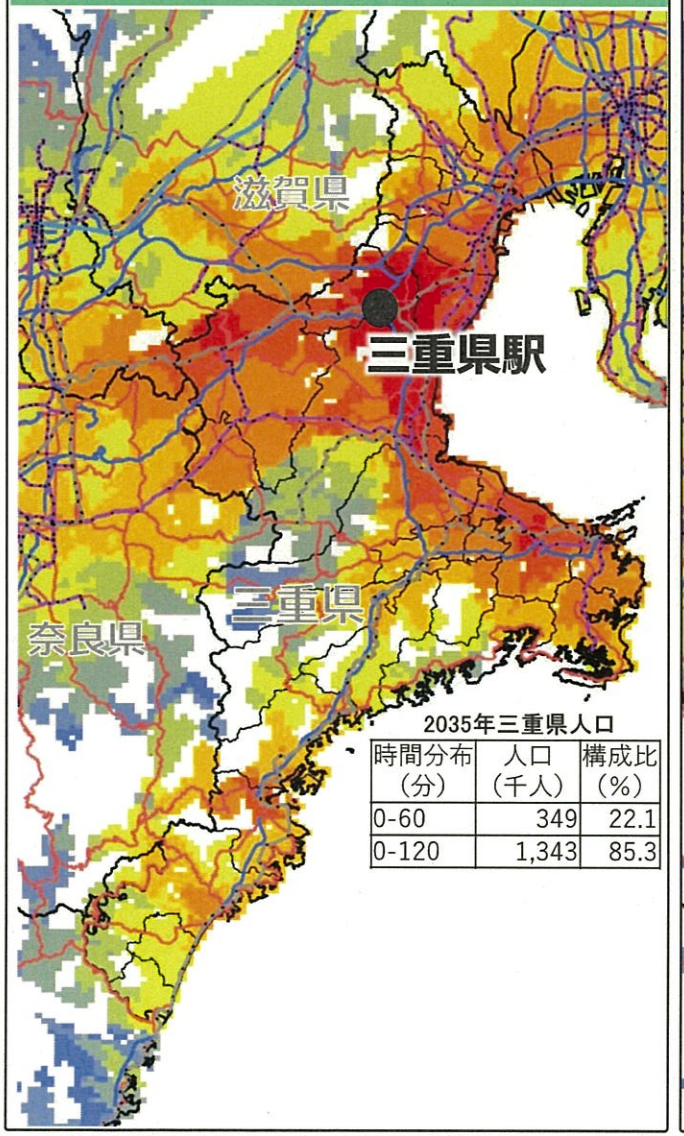
## 駅候補地A




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 265 | 16.8 |
| 0-120 | 1,374 | 87.3 |

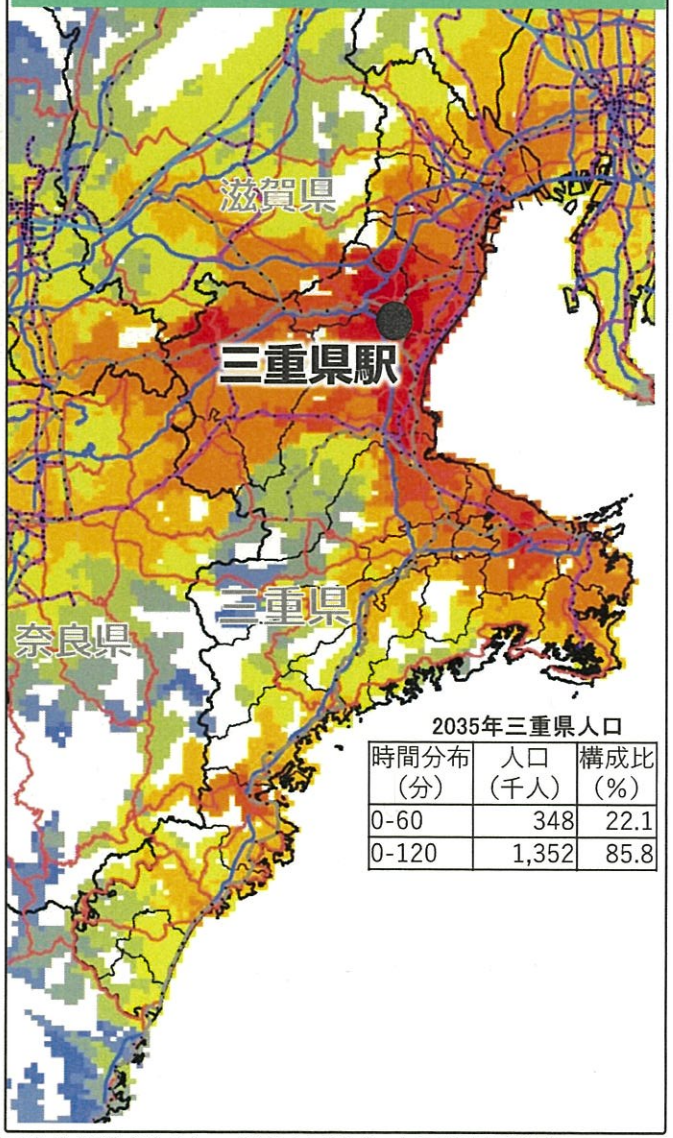
## 駅候補地B




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 349 | 22.1 |
| 0-120 | 1,343 | 85.3 |

## 駅候補地C




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 348 | 22.1 |
| 0-120 | 1,352 | 85.8 |

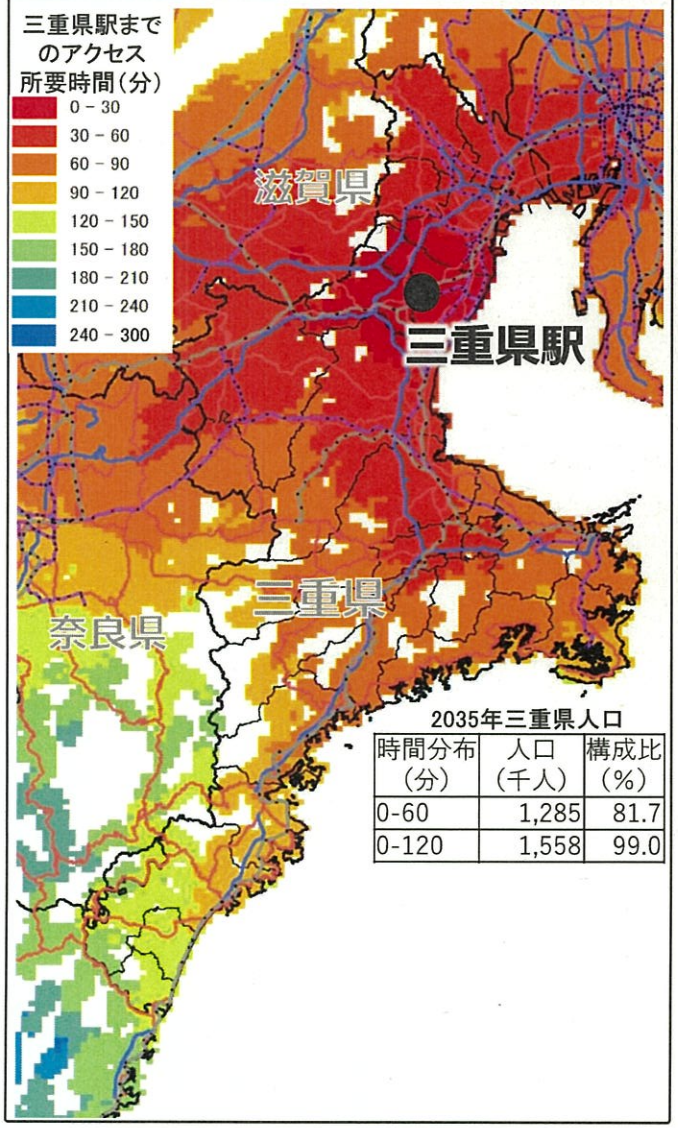
※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年とし、三重県の総人口157万人として構成比を算出（1kmメッシュ集計のため誤差を含む）　将来人口出典：人口問題研究所

# 時間圏域【自動車交通】P11

2022年3月時点データ解析

- 120分以内でアクセス可能な三重県の人口は、駅候補地A（1,558千人）B（1,564千人）、C（1,558千人）でABC間の最大差は約６千人で概ね同程度となっている。

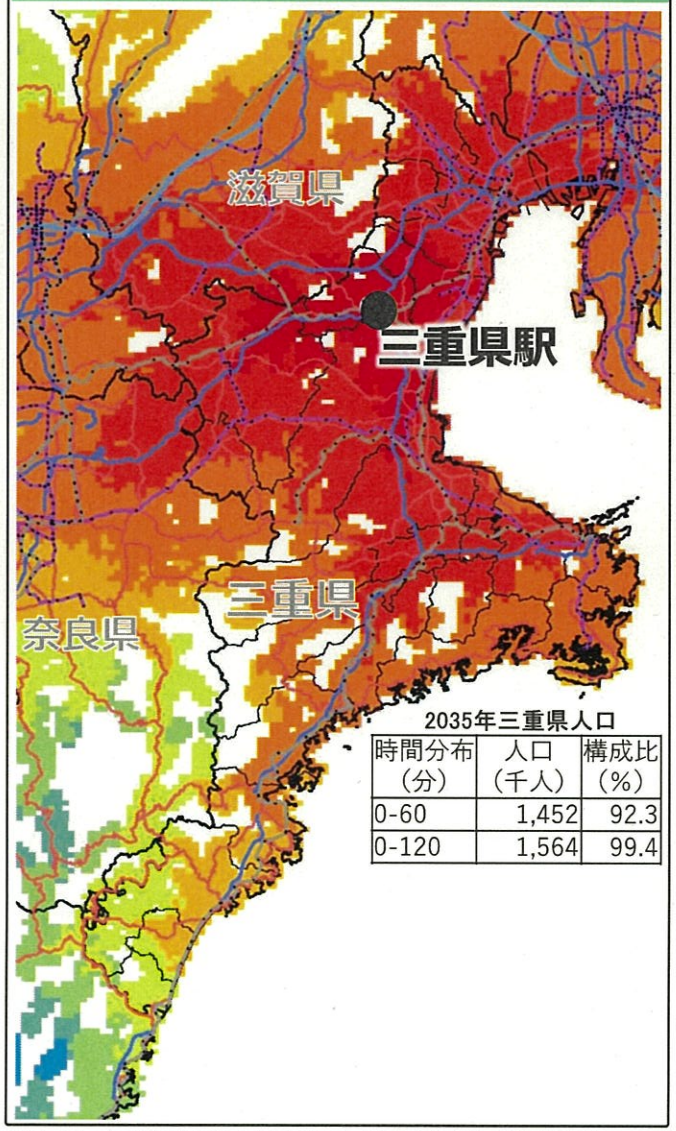
## 駅候補地A




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 1,285 | 81.7 |
| 0-120 | 1,558 | 99.0 |

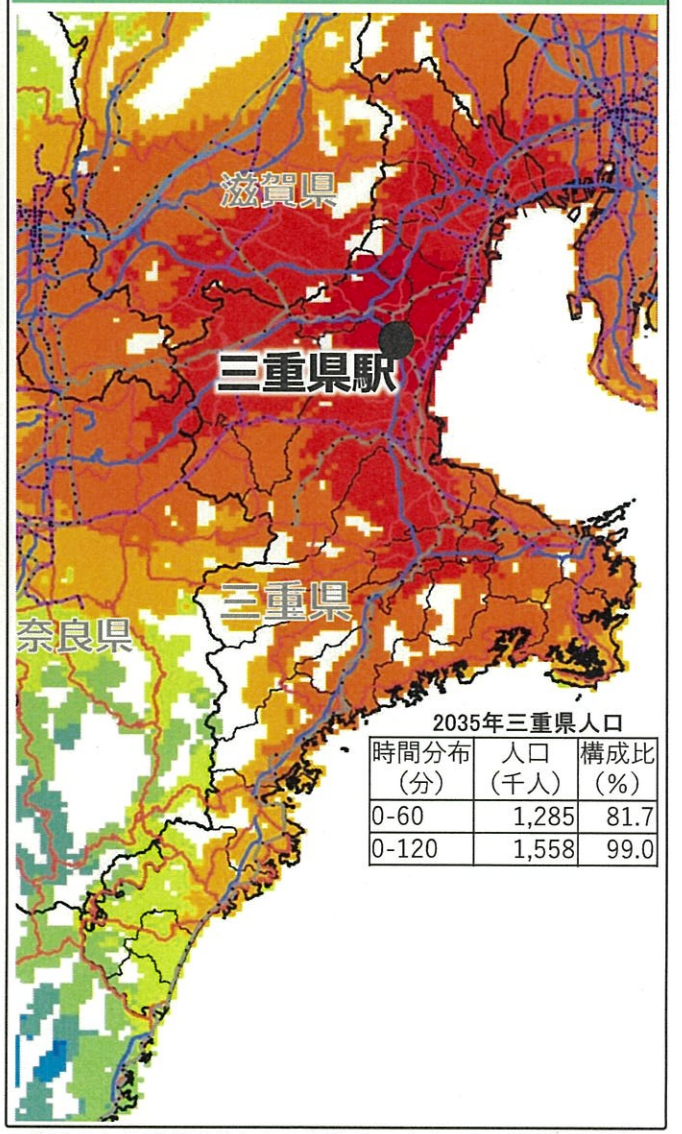
## 駅候補地B




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 1,452 | 92.3 |
| 0-120 | 1,564 | 99.4 |

## 駅候補地C




2035年三重県人口

| 時間分布（分） | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 0-60 | 1,285 | 81.7 |
| 0-120 | 1,558 | 99.0 |

※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年とし、三重県の総人口157万人として構成比を算出（1kmメッシュ集計のため誤差を含む）　将来人口出典：人口問題研究所

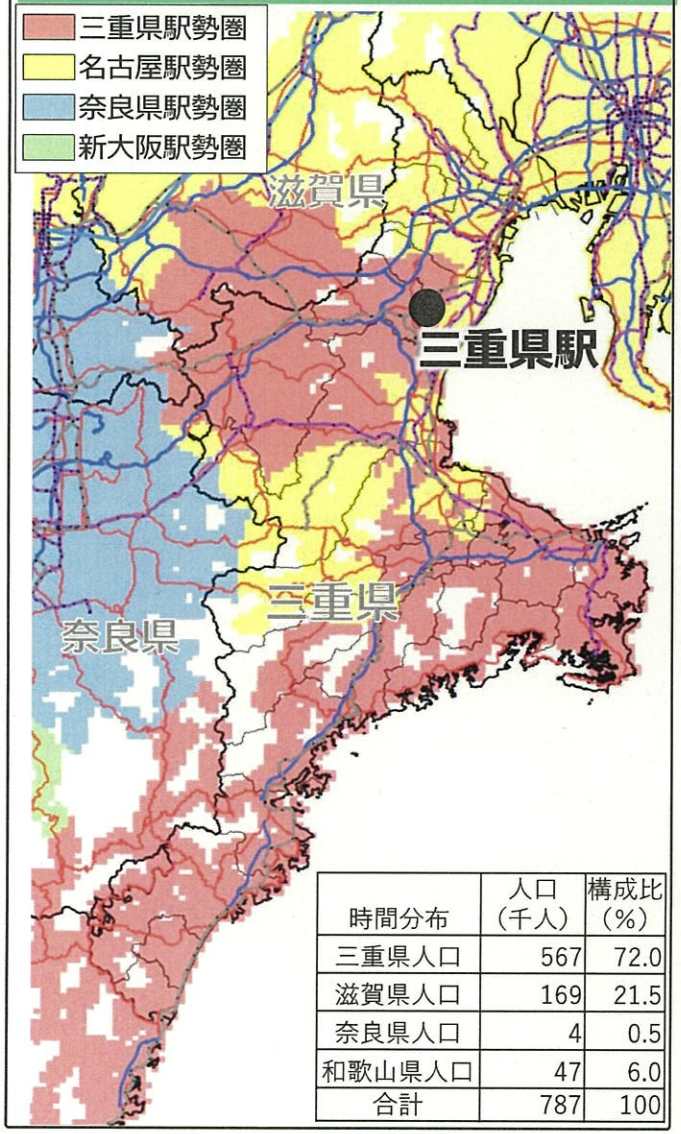
# 駅勢圏【公共交通⇒品川駅方面】P12

2022年3月時点データ解析

①品川駅行

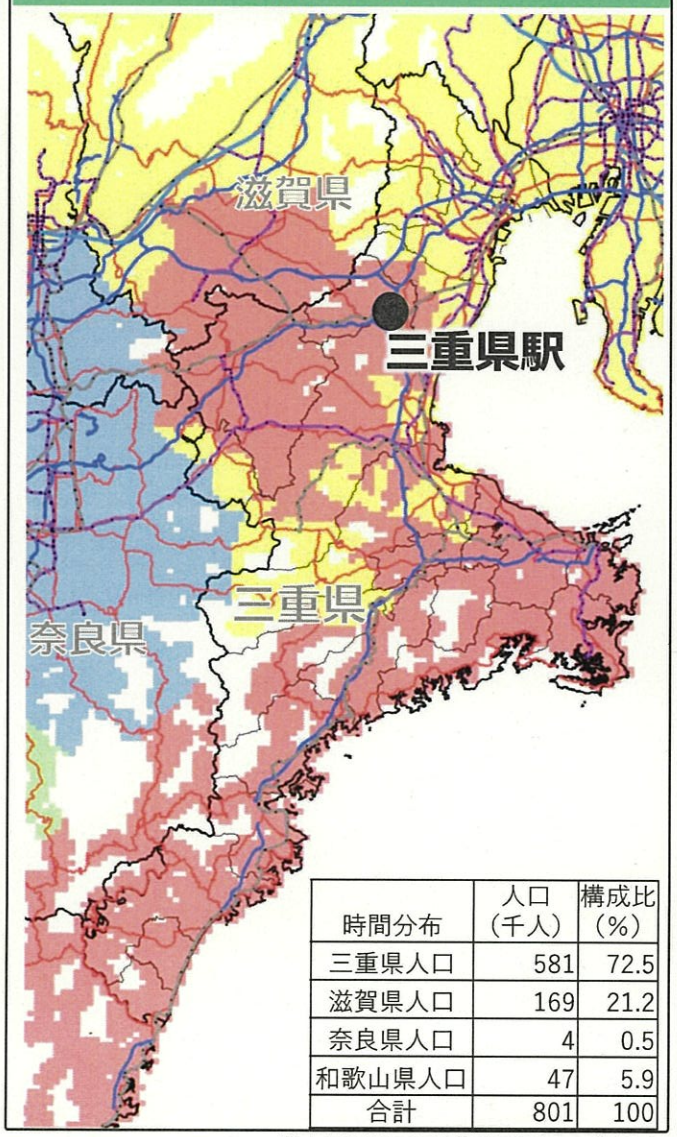
● 居住地からリニア駅まで公共交通を利用し、品川駅に行く場合、
駅候補地A（567千人）、B（581千人）、C（586千人）でC駅を選択する三重県民が一番多い。

## 駅候補地A



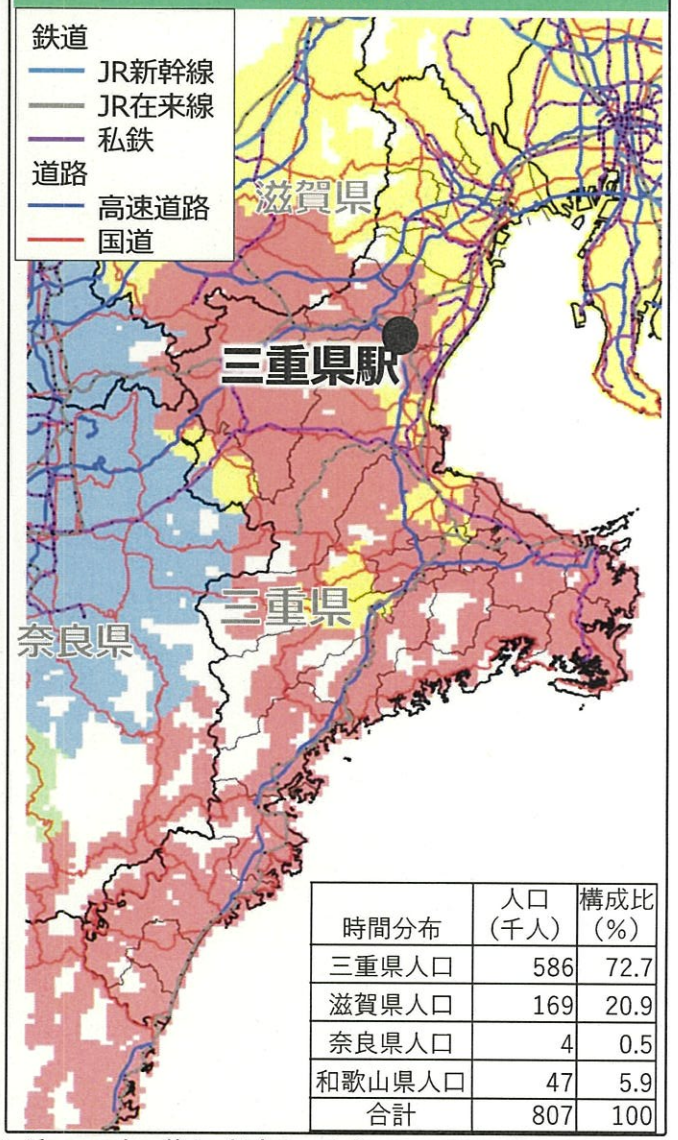

| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 567 | 72.0 |
| 滋賀県人口 | 169 | 21.5 |
| 奈良県人口 | 4 | 0.5 |
| 和歌山県人口 | 47 | 6.0 |
| 合計 | 787 | 100 |

## 駅候補地B




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 581 | 72.5 |
| 滋賀県人口 | 169 | 21.2 |
| 奈良県人口 | 4 | 0.5 |
| 和歌山県人口 | 47 | 5.9 |
| 合計 | 801 | 100 |

## 駅候補地C




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 586 | 72.7 |
| 滋賀県人口 | 169 | 20.9 |
| 奈良県人口 | 4 | 0.5 |
| 和歌山県人口 | 47 | 5.9 |
| 合計 | 807 | 100 |

※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年で算出　将来人口出典：人口問題研究所

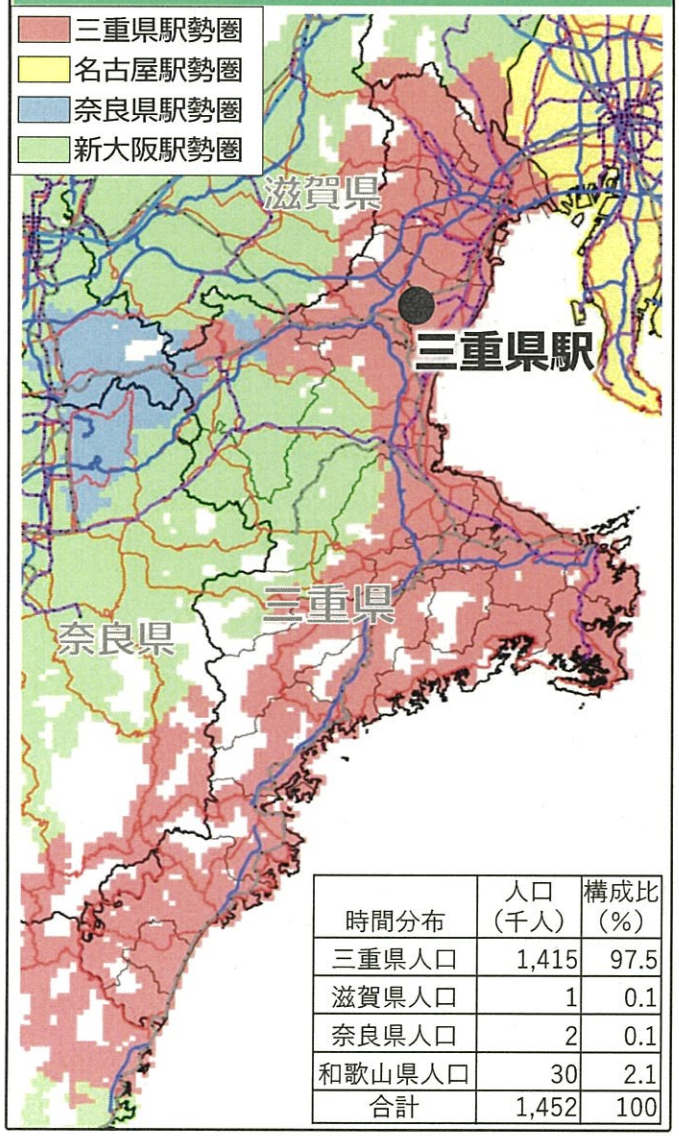
# 駅勢圏【公共交通⇒新大阪方面】P13

2022年3月時点データ解析

②新大阪駅行

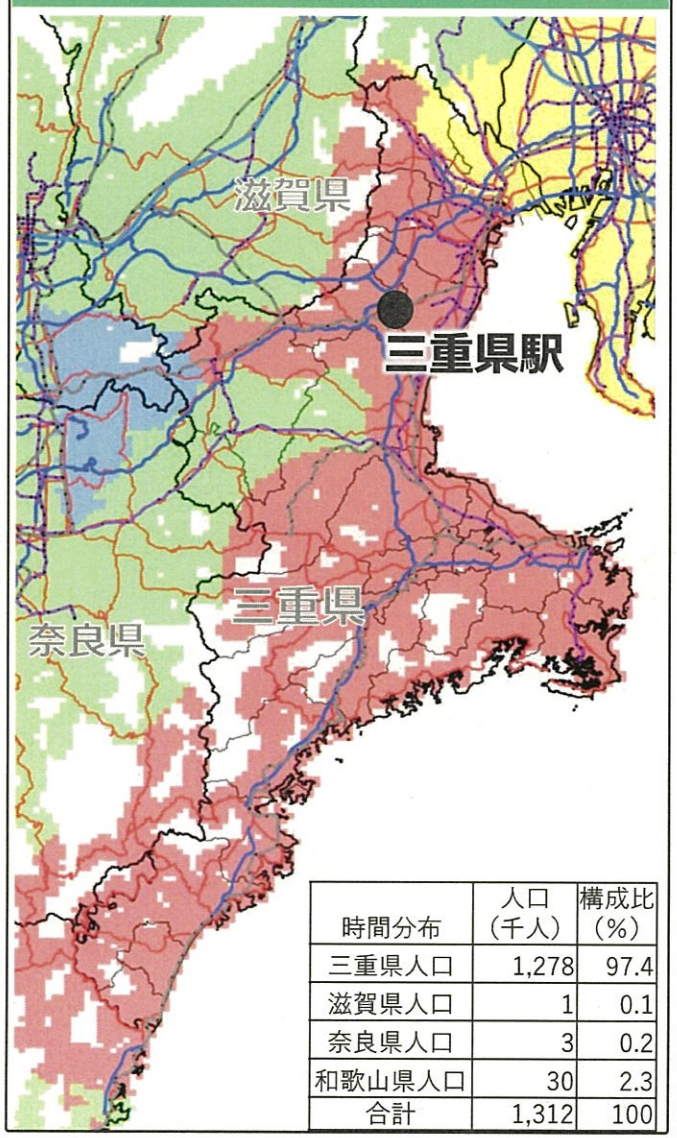
- 居住地からリニア駅まで公共交通を利用し、新大阪駅に行く場合、
  駅候補地A（1,415千人）、B（1,278千人）、C（1,258千人）でA駅を選択する三重県民が一番多い。

## 駅候補地A



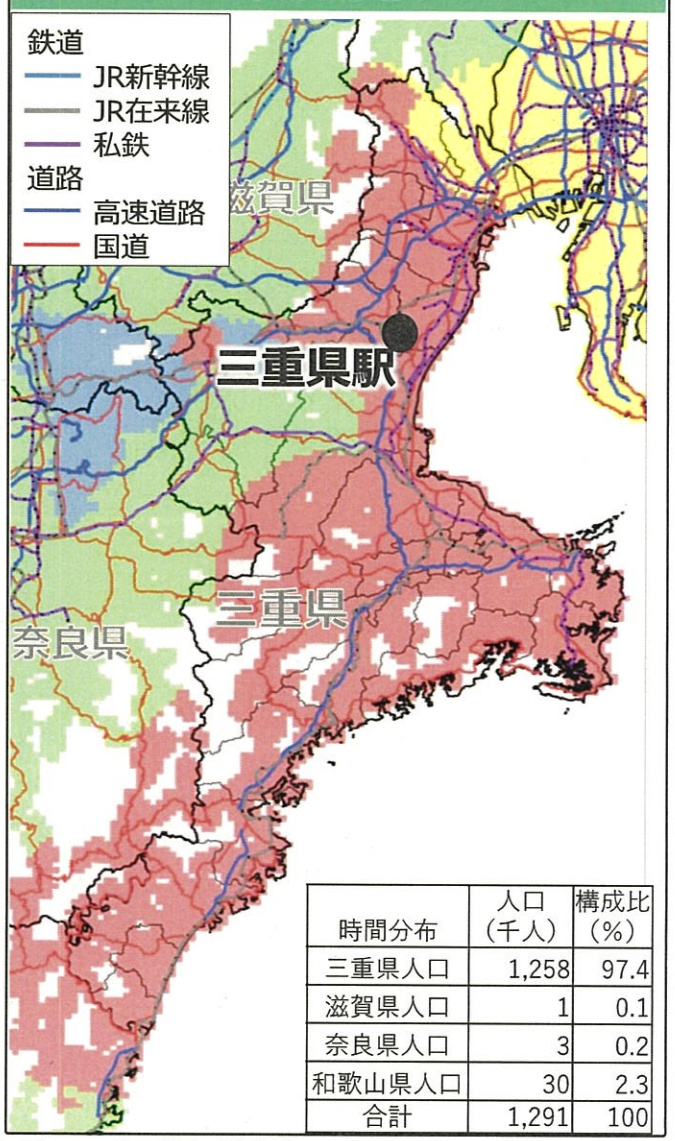

| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,415 | 97.5 |
| 滋賀県人口 | 1 | 0.1 |
| 奈良県人口 | 2 | 0.1 |
| 和歌山県人口 | 30 | 2.1 |
| 合計 | 1,452 | 100 |

## 駅候補地B




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,278 | 97.4 |
| 滋賀県人口 | 1 | 0.1 |
| 奈良県人口 | 3 | 0.2 |
| 和歌山県人口 | 30 | 2.3 |
| 合計 | 1,312 | 100 |

## 駅候補地C




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,258 | 97.4 |
| 滋賀県人口 | 1 | 0.1 |
| 奈良県人口 | 3 | 0.2 |
| 和歌山県人口 | 30 | 2.3 |
| 合計 | 1,291 | 100 |

※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年で算出　将来人口出典：人口問題研究所

# （参考）駅勢圏【自動車交通⇒品川駅方面】P14

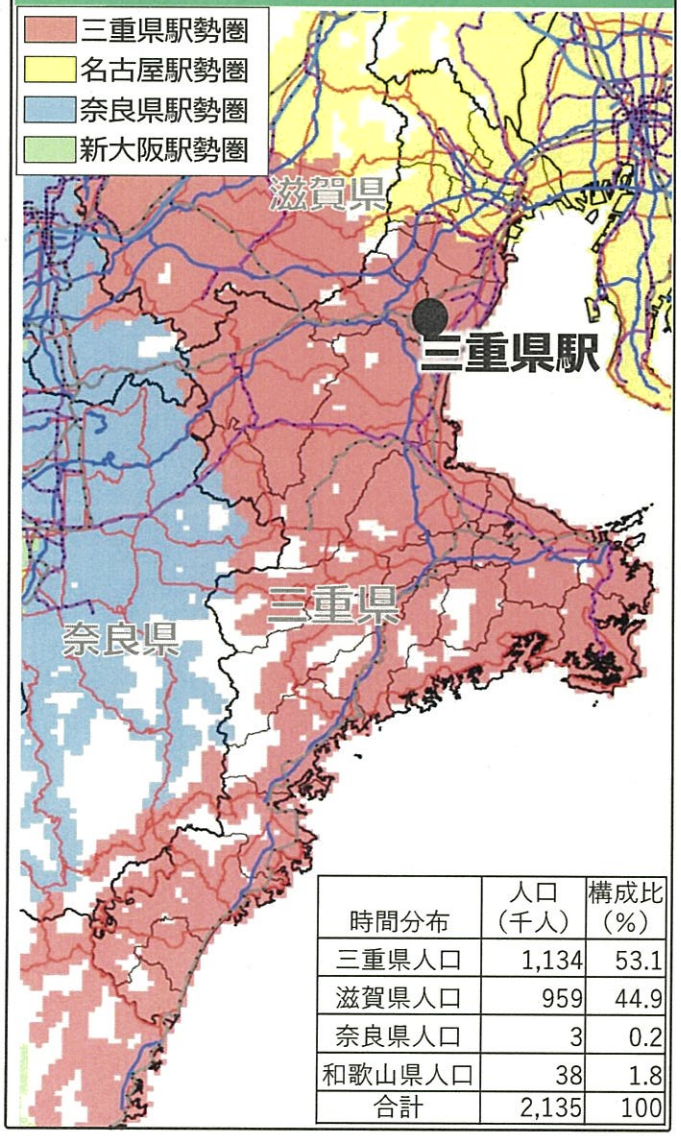
2022年3月時点データ解析

①品川駅行

● 居住地からリニア駅まで自動車を利用し、品川駅に行く場合、
駅候補地A（1,134千人）、B（1,077千人）、C（1,078千人）でA駅を選択する三重県民が一番多い。

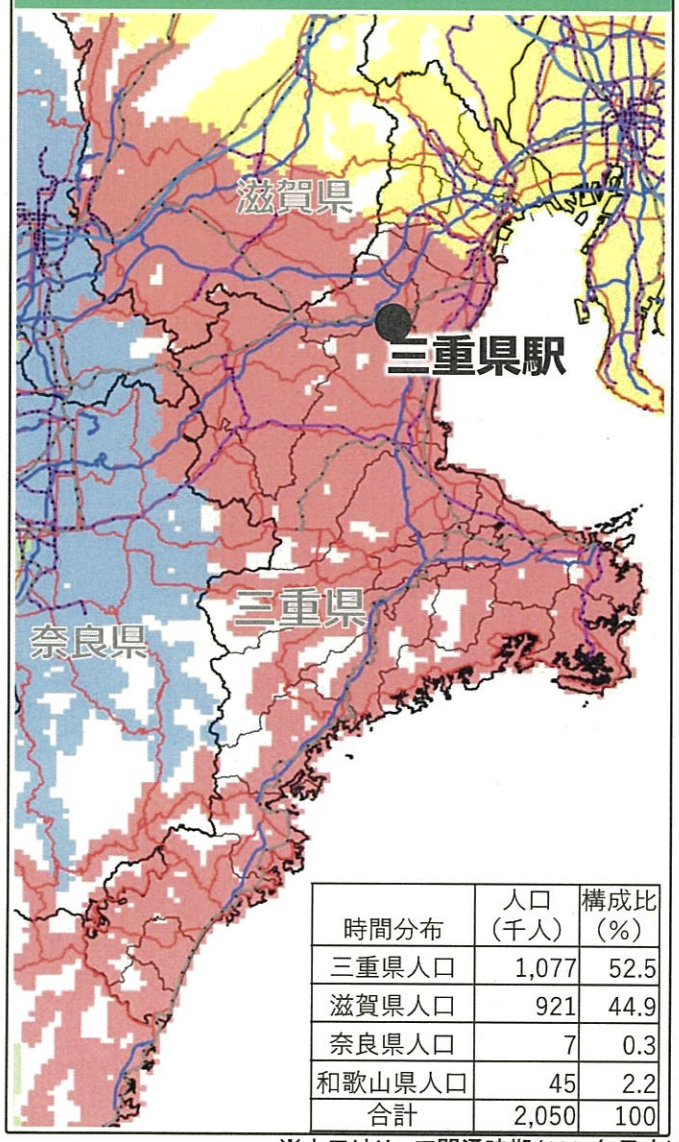
※自動車交通は、今後の道路整備計画の内容、進捗状況により、推計値が大きく影響するため参考値とする。

## 駅候補地A



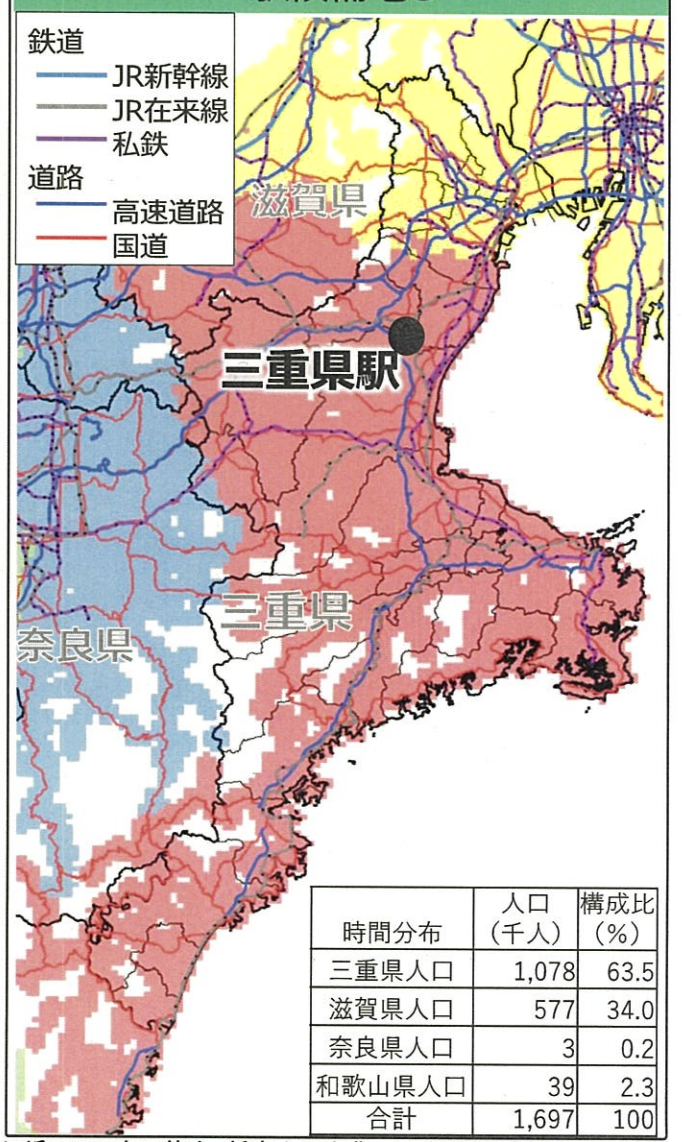

| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,134 | 53.1 |
| 滋賀県人口 | 959 | 44.9 |
| 奈良県人口 | 3 | 0.2 |
| 和歌山県人口 | 38 | 1.8 |
| 合計 | 2,135 | 100 |

## 駅候補地B




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,077 | 52.5 |
| 滋賀県人口 | 921 | 44.9 |
| 奈良県人口 | 7 | 0.3 |
| 和歌山県人口 | 45 | 2.2 |
| 合計 | 2,050 | 100 |

## 駅候補地C




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,078 | 63.5 |
| 滋賀県人口 | 577 | 34.0 |
| 奈良県人口 | 3 | 0.2 |
| 和歌山県人口 | 39 | 2.3 |
| 合計 | 1,697 | 100 |

※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年で算出　将来人口出典：人口問題研究所

# （参考）駅勢圏【自動車交通⇒新大阪駅】P15

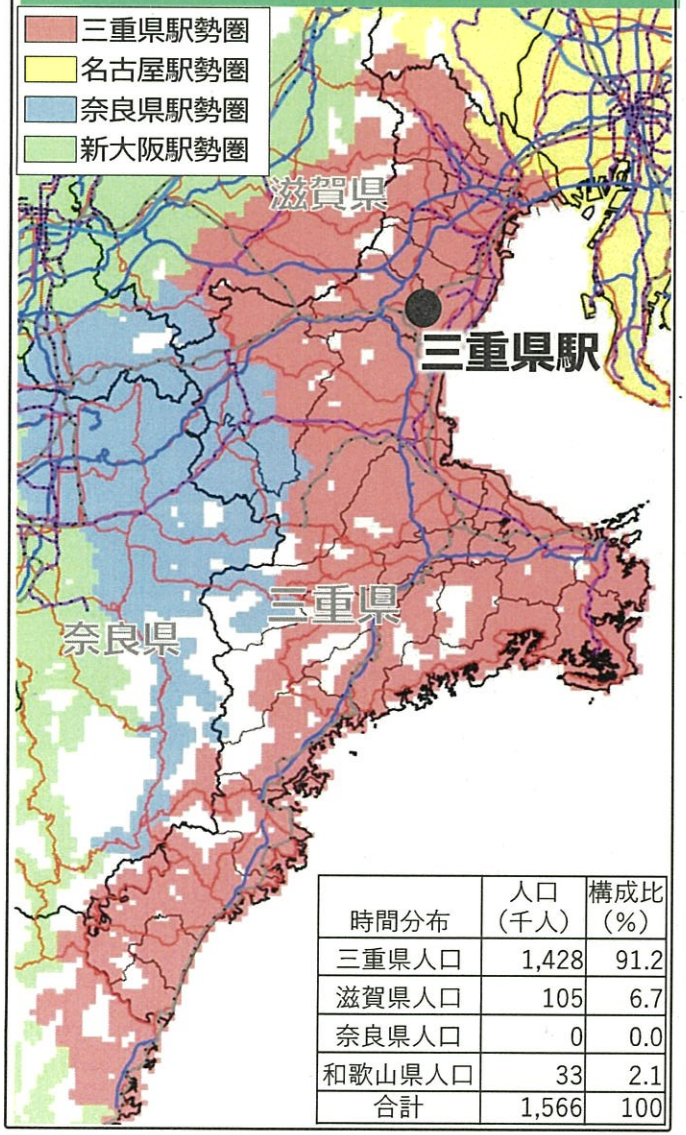
2022年3月時点データ解析

②新大阪駅行

● 居住地からリニア駅まで自動車を利用し、新大阪駅に行く場合、
駅候補地A（1,428千人）、B（1,457千人）、C（1,302千人）で、B駅を選択する三重県民が一番多い。

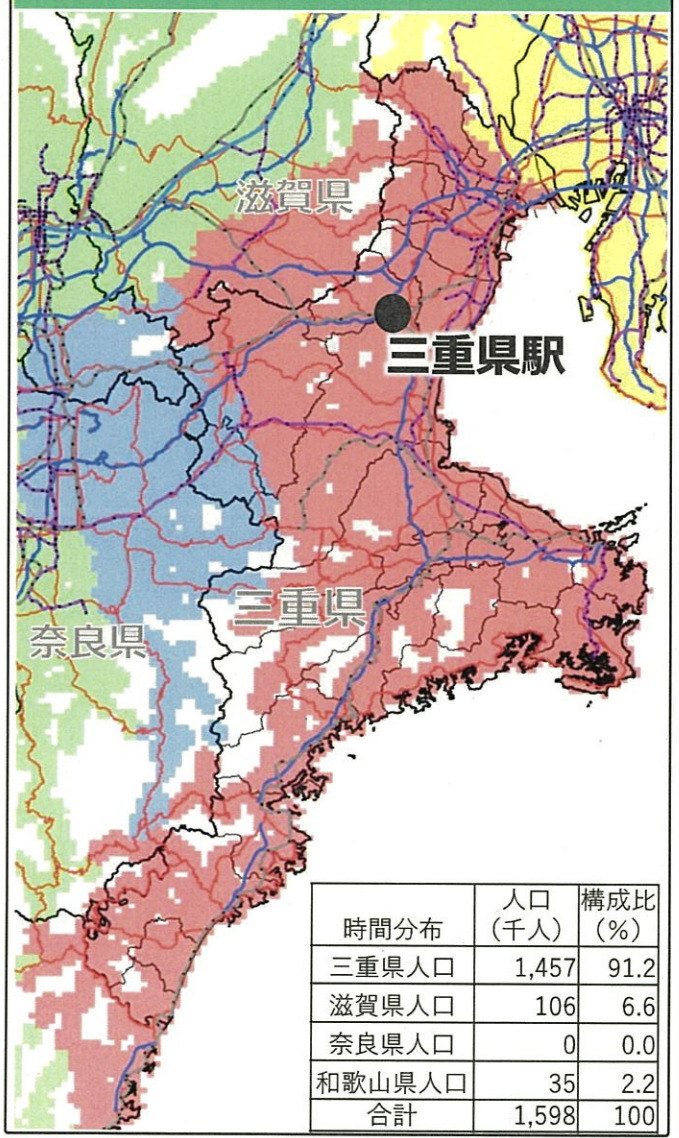
※自動車交通は、今後の道路整備計画の内容、進捗状況により、推計値が大きく影響するため参考値とする。

## 駅候補地A



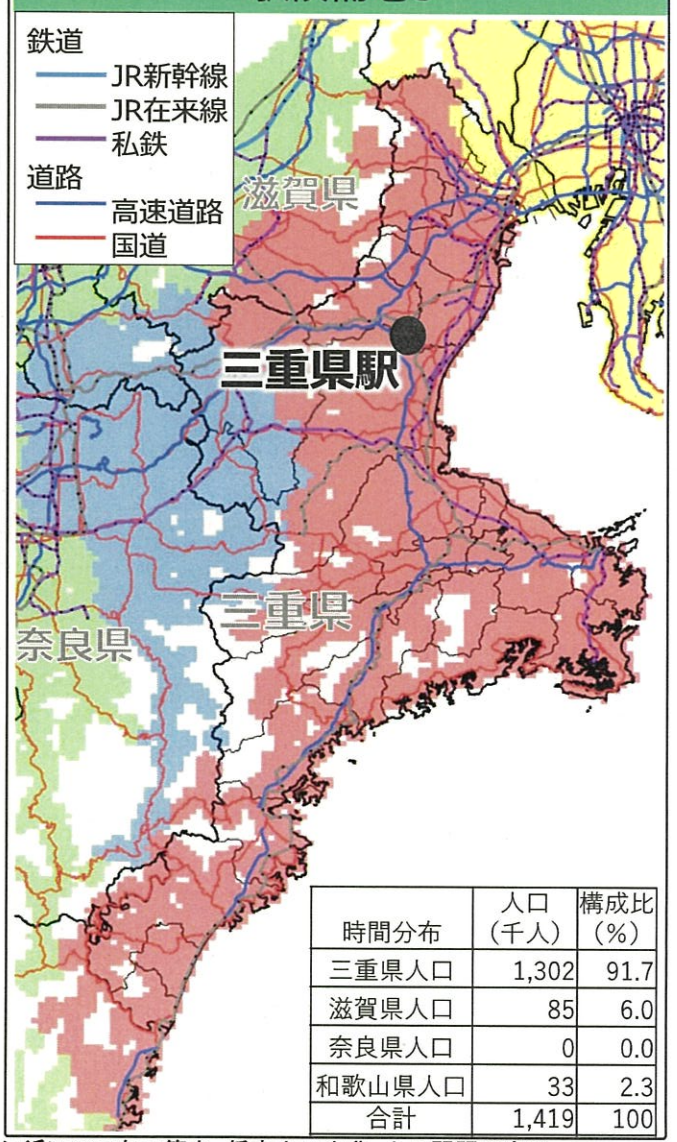

| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,428 | 91.2 |
| 滋賀県人口 | 105 | 6.7 |
| 奈良県人口 | 0 | 0.0 |
| 和歌山県人口 | 33 | 2.1 |
| 合計 | 1,566 | 100 |

## 駅候補地B




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,457 | 91.2 |
| 滋賀県人口 | 106 | 6.6 |
| 奈良県人口 | 0 | 0.0 |
| 和歌山県人口 | 35 | 2.2 |
| 合計 | 1,598 | 100 |

## 駅候補地C




| 時間分布 | 人口（千人） | 構成比（%） |
|---|---|---|
| 三重県人口 | 1,302 | 91.7 |
| 滋賀県人口 | 85 | 6.0 |
| 奈良県人口 | 0 | 0.0 |
| 和歌山県人口 | 33 | 2.3 |
| 合計 | 1,419 | 100 |

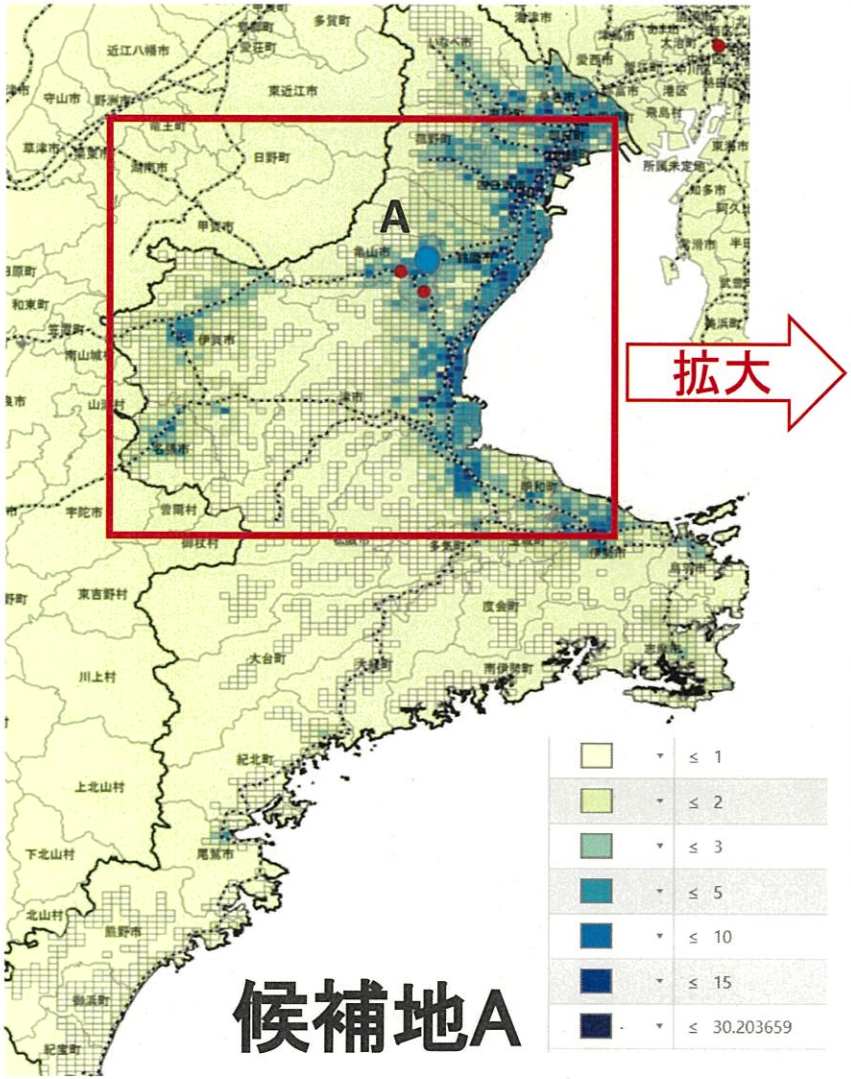
※人口はリニア開通時期（2037年予定）に近い2035年で算出　将来人口出典：人口問題研究所

## 事業所立地促進効果分析

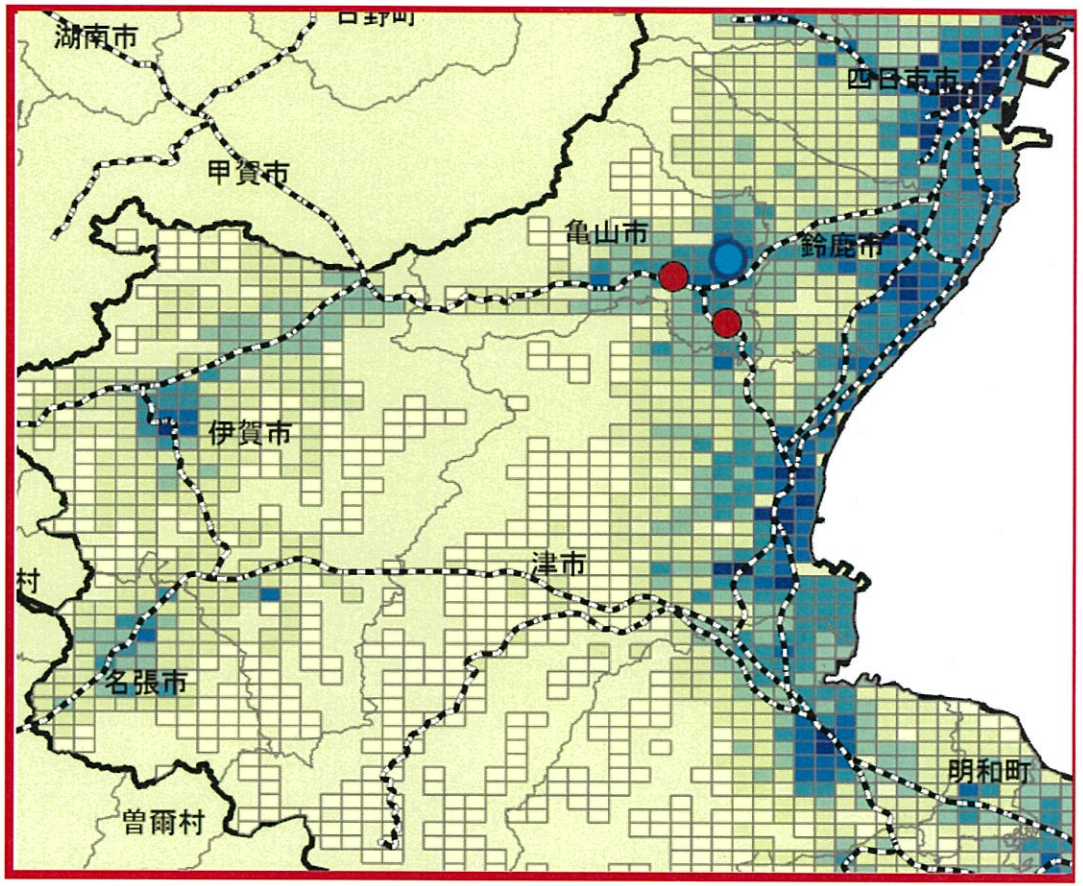
| | |
|---|---|
| 調査内容 | 現状の事業所分布をもとに、最寄駅・役場等拠点までの所要時間、人口、用途地域などから、事業所分布モデルを構築し、リニア全線開業時の変化を分析。 |

【主な分析結果】
・第2次産業の事業所立地は、現状に比べ、
　三重県駅候補地Aで36.5%増、 候補地Bで36.8%増、候補地Cで36.4%増
・第3次産業の事業所立地は、現状に比べ、
　三重県駅候補地Aで7.81%増、候補地Bで7.86%増、候補地Cで7.80%増

# 事業所増加数分布推計値の差（リニア整備後－現状）【第2次産業】～候補地A

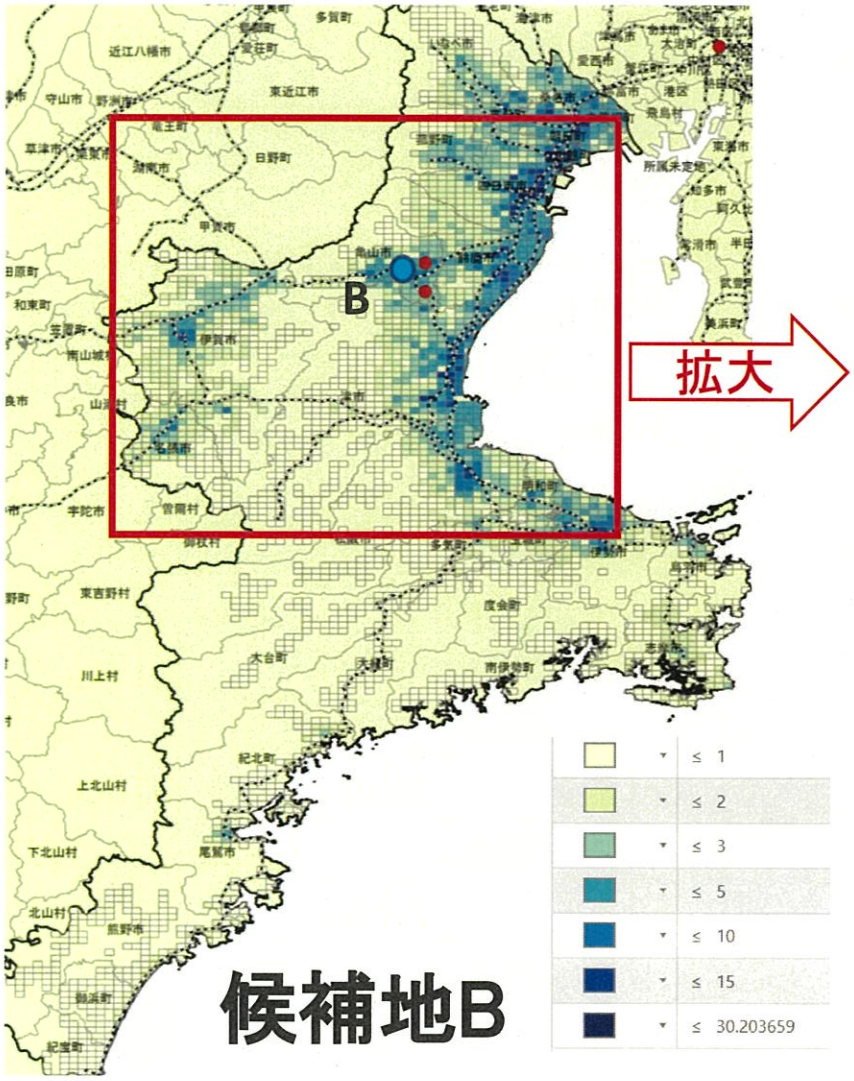



拡大

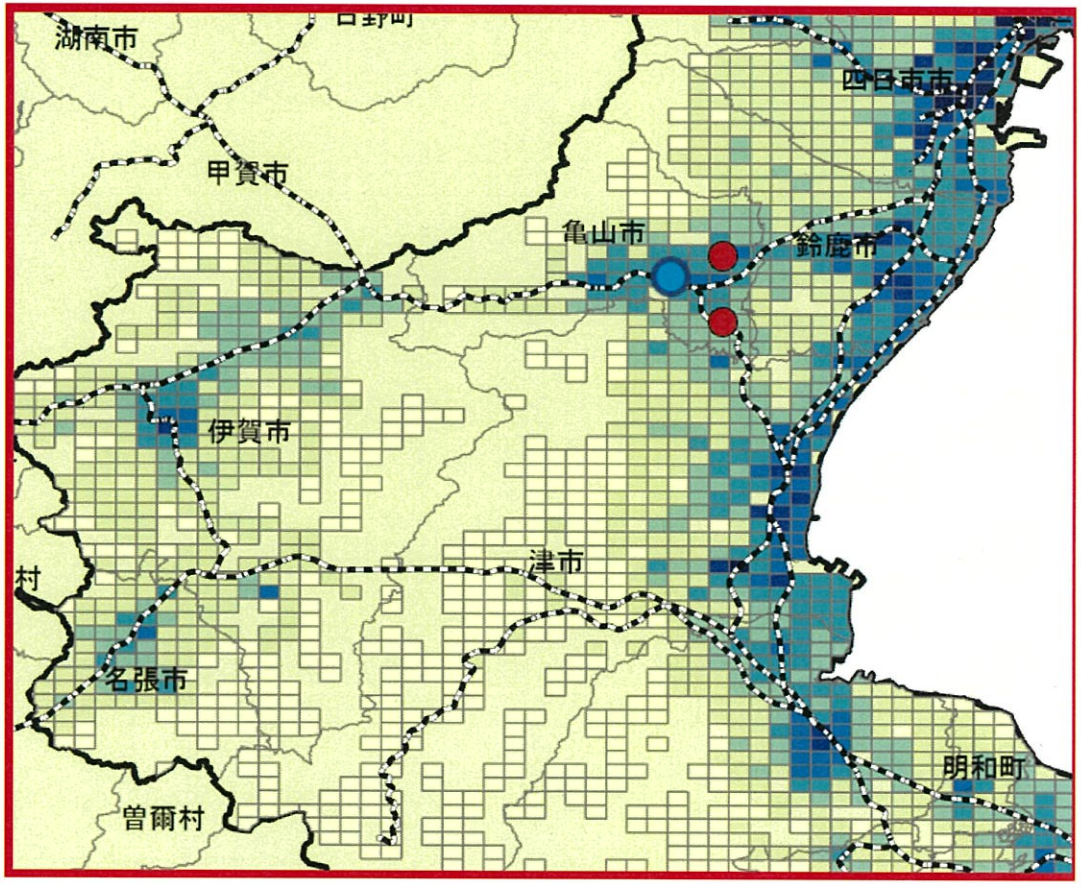



現状　整備後推計値
14,881 → 20,321（＋36.5%）
（5,440事業所増加）

# 事業所増加数分布推計値の差（リニア整備後－現状）【第2次産業】～候補地B

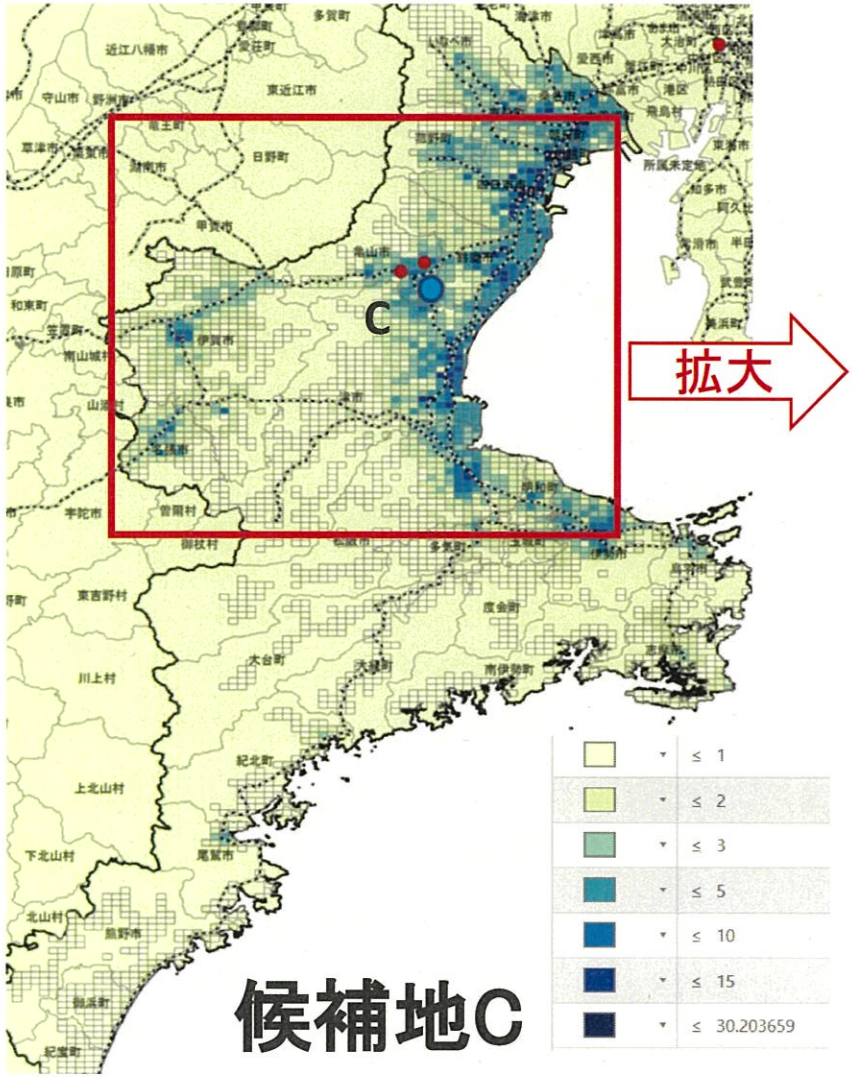



拡大

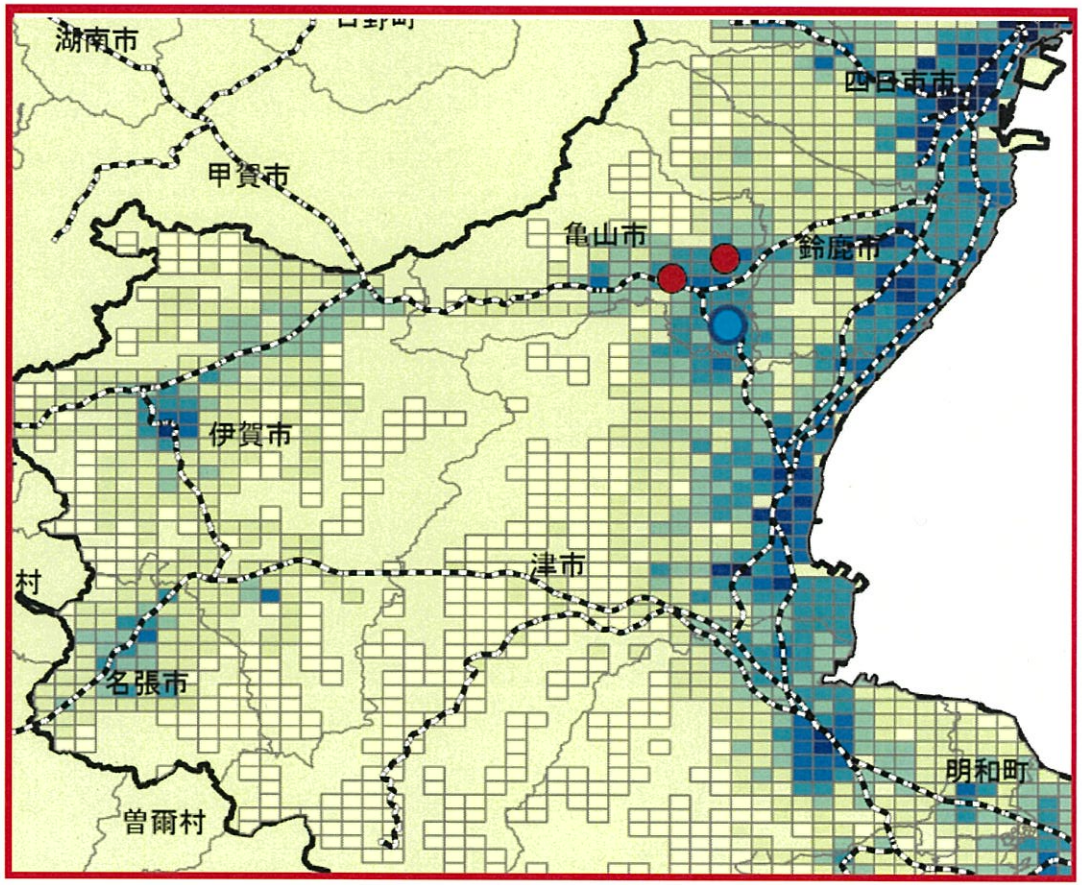



現状　整備後推計値
14,881 → 20,366（＋36.8%）
（5,485事業所増）

# 事業所増加数分布推計値の差（リニア整備後－現状）【第2次産業】～候補地C

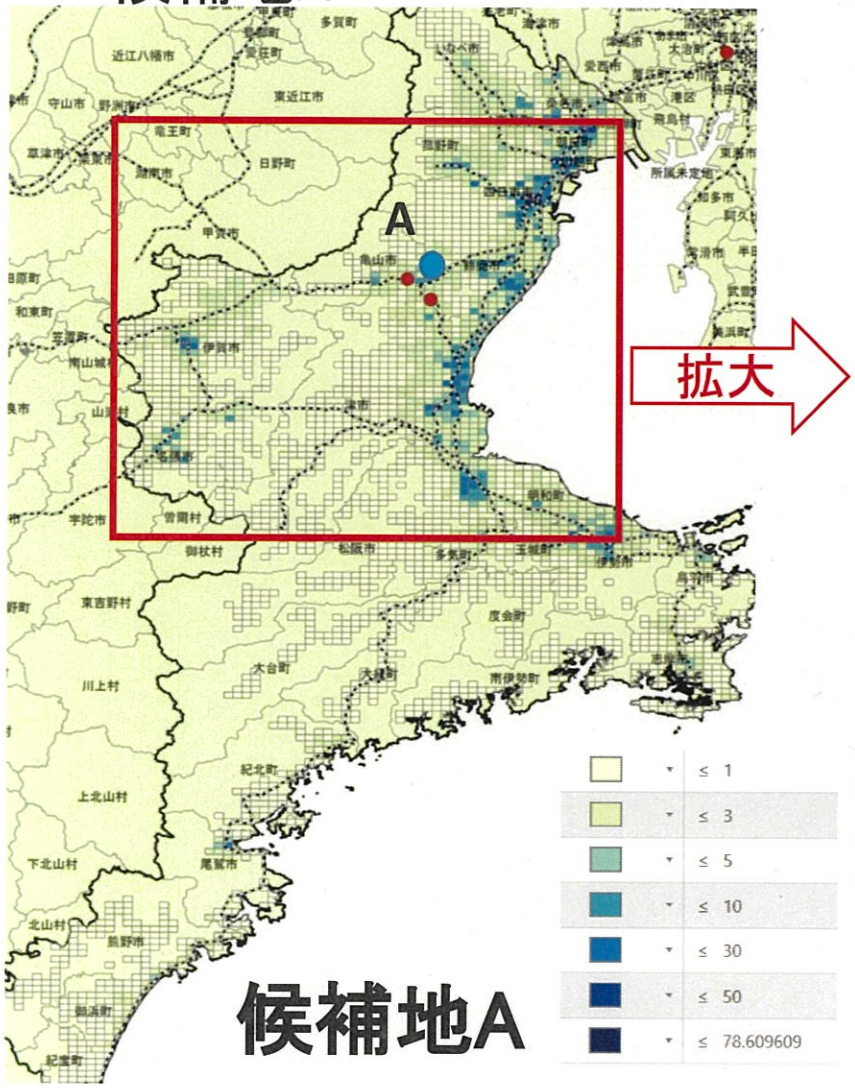


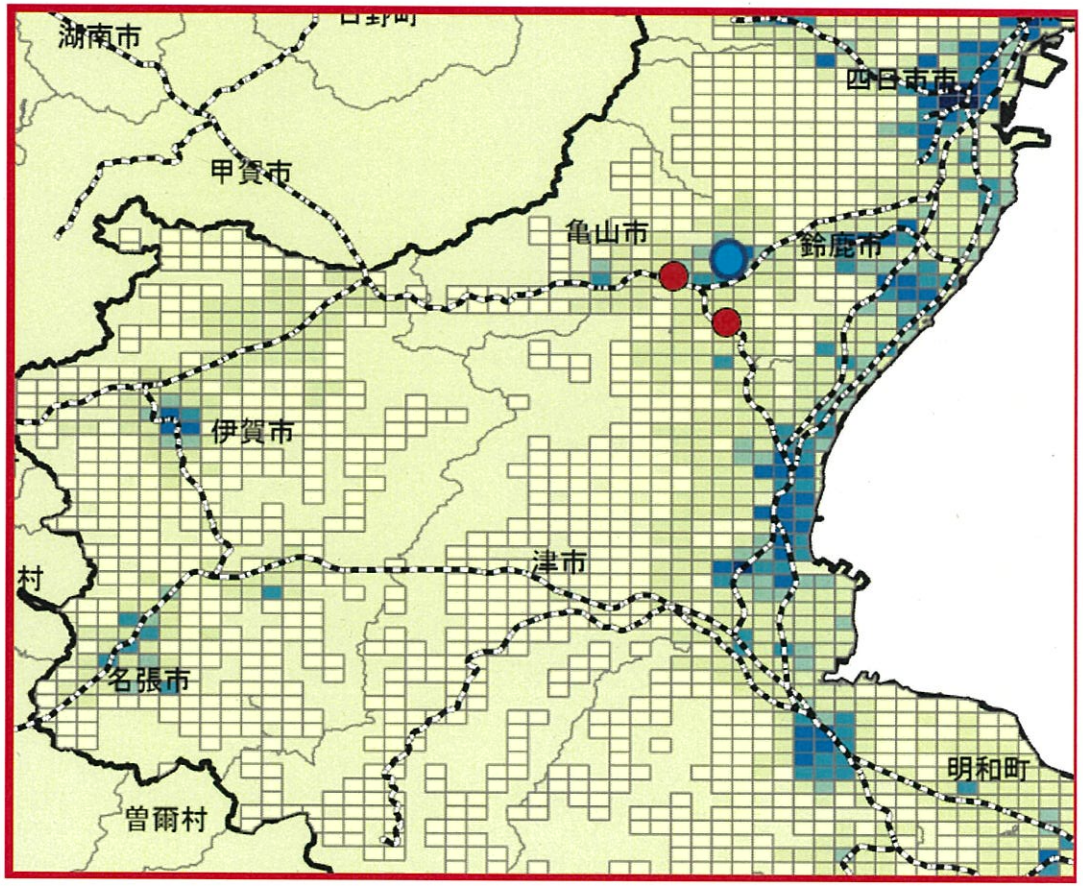

拡大




現状　整備後推計値
14,881 → 20,301（＋36.4%）
（5,420事業所増）

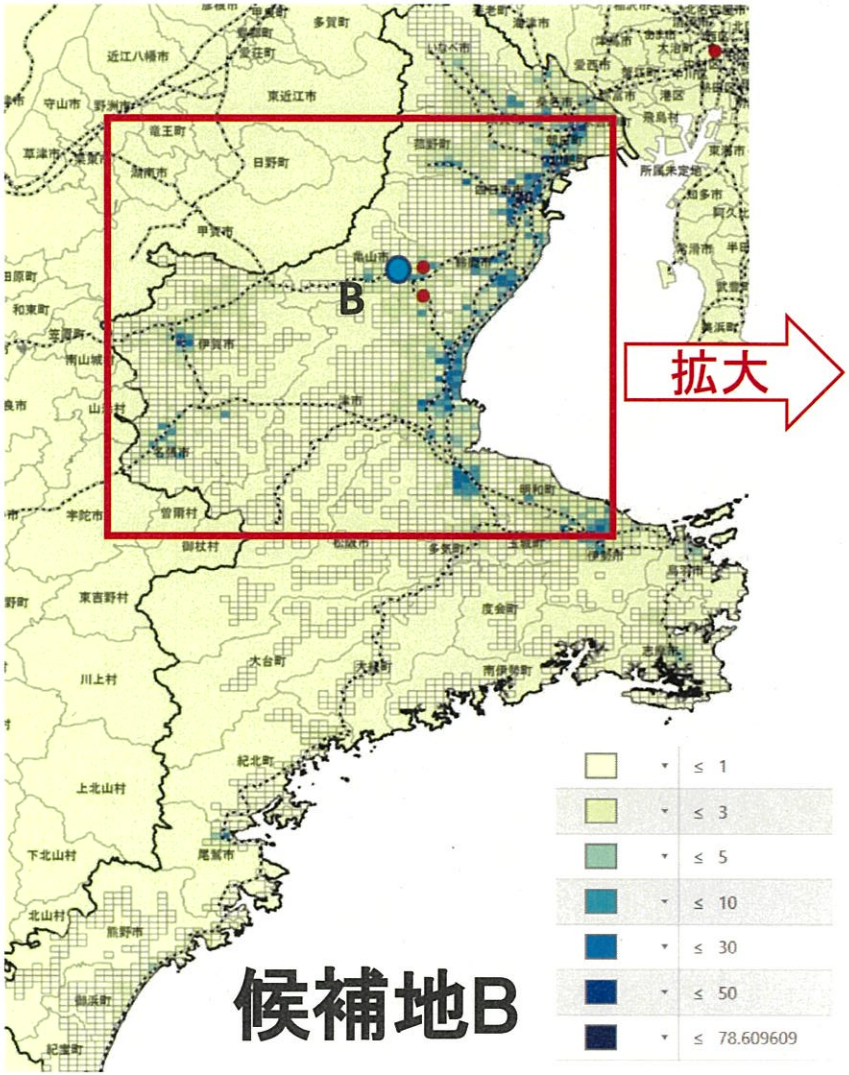
# 事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後－現状)【第3次産業】～候補地A



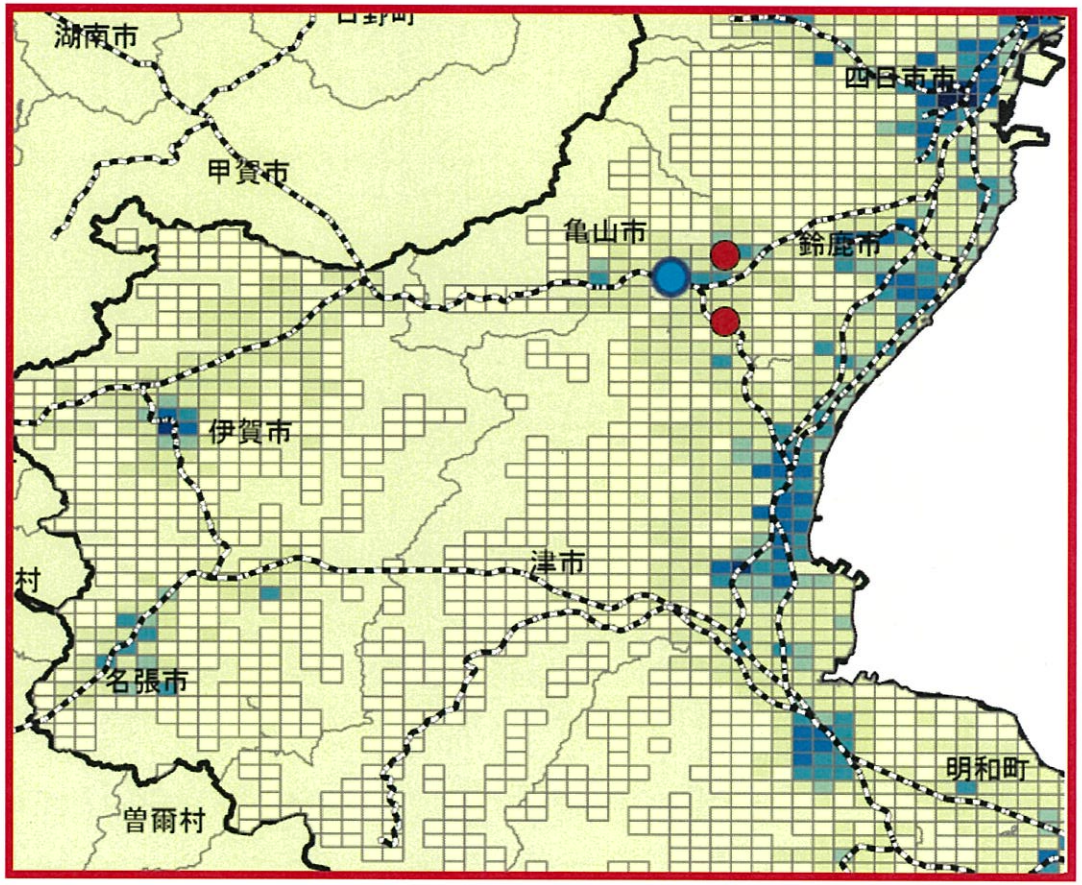




現状　整備後推計値
58,604 → 63,169 (+7.81%)

# 事業所増加数分布推計値の差（リニア整備後－現状）【第3次産業】～候補地B

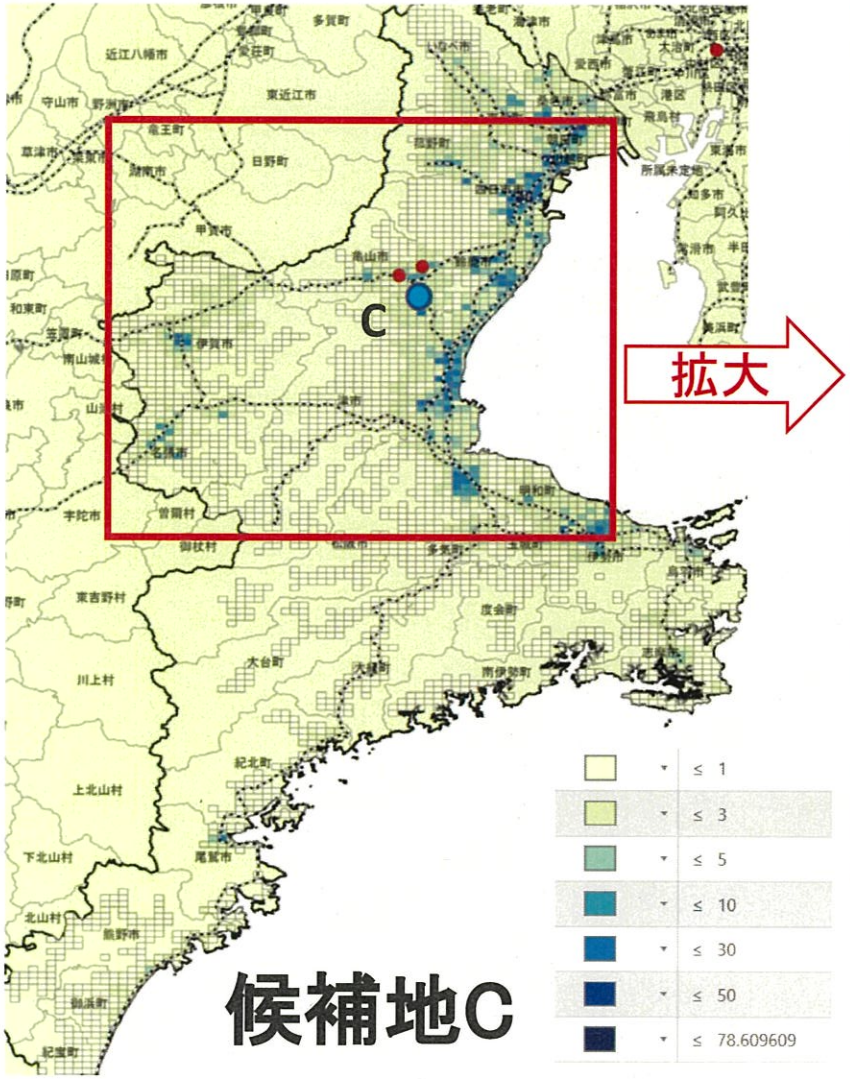



拡大

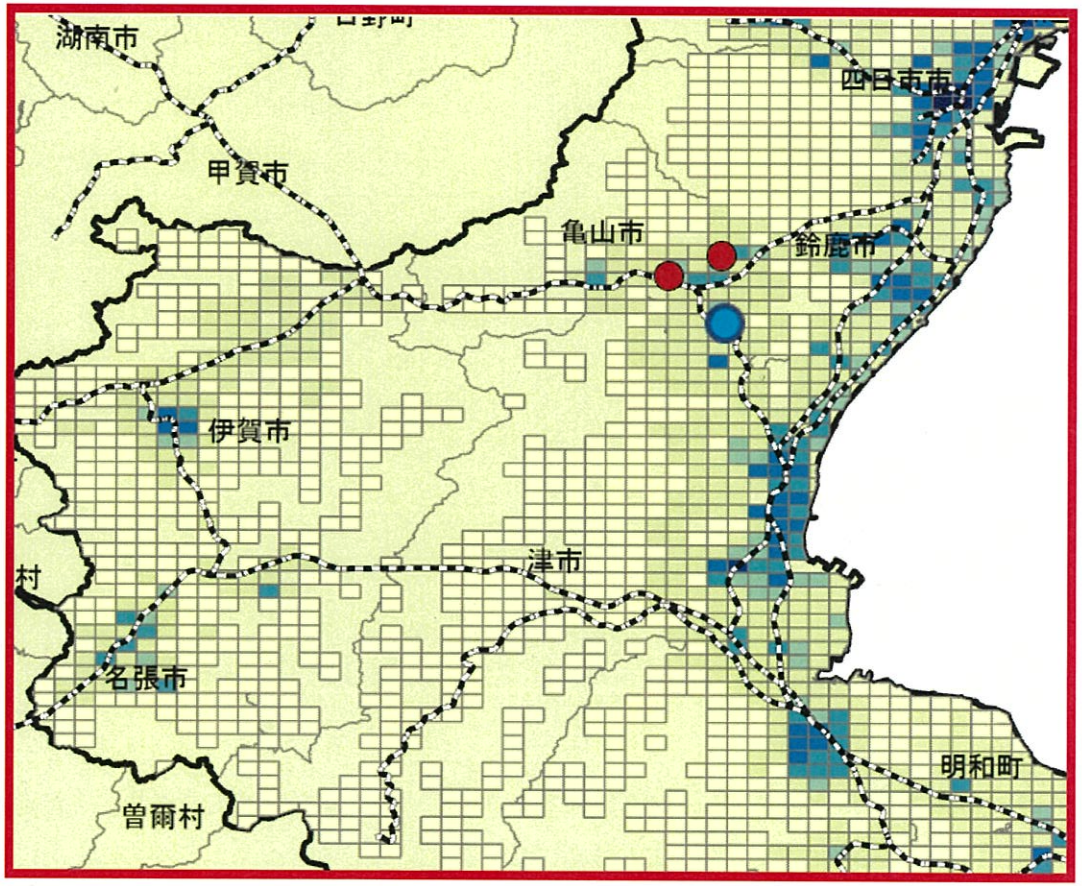



現状　整備後推計値
58,604 → 63,199 (+7.86%)

# 事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後－現状)【第3次産業】～候補地C




拡大



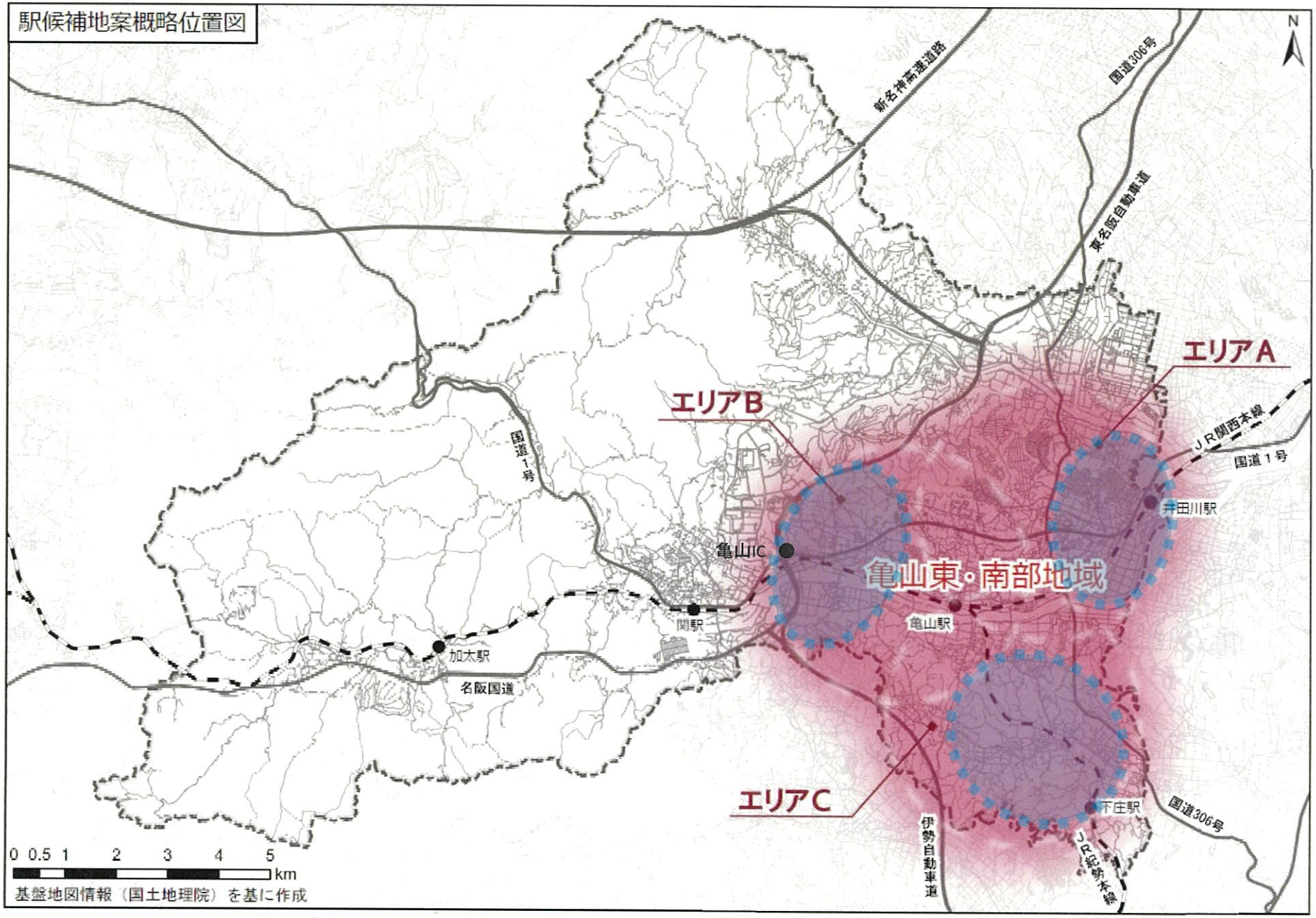

現状　整備後推計値
58,604 → 63,160 (+7.80%)

駅候補地調査概要

| | 開発の実現性 | 交通利便性 | 将来の発展可能性 |
|---|---|---|---|
| まとめ | エリアA、Bにおいては、河川洪水浸水及び液状化、Cでは土砂関係災害の危険性がある区域が含まれるが、それぞれ対策によるリスク低減が可能。 | 各リニア駅へは、公共交通、自動車交通ともに県内から120分以内で到着できる。<br>目的地（品川駅・新大阪駅）と交通手段によって、県民が一番多く利用するリニア駅候補地は、大差があるとは言い難い。 | エリアABCとも、産業・観光面での発展が期待できる。事業所立地促進効果はABC間で大差があるとは言い難い。<br>※駅周辺の開発可能性については、駅の位置等が判明してから判断 |
| エリアA | ●鈴鹿川、安楽川、椋川による洪水浸水区域が含まれるが、造成面高調整によるリスク低減が可能。<br>●地震による液状化の危険性がある区域が含まれるが、対策工法によるリスク低減が可能。 | ●JR関西本線、国道1号、鈴鹿亀山道路からのアクセス性が高い。<br>●A駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで公共交通を利用し、新大阪駅に行く場合。<br>（参考：リニア駅まで自動車を利用し、品川駅に行く場合。） | ●亀山市北東部（能褒野町付近）や鈴鹿市西部（平田町付近）の産業拠点や鈴鹿サーキット等に近く、産業・観光面での発展が期待できる。 |
| エリアB | ●鈴鹿川、椋川による洪水浸水区域が含まれるが、造成面高調整によるリスク低減が可能。<br>●地震による液状化の危険性がある区域が含まれるが、対策工法によるリスク低減が可能。 | ●東名阪自動車道、名阪国道、国道1号からのアクセス性が高い。<br>（参考：B駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで自動車を利用し、新大阪駅に行く場合。） | ●産業拠点（亀山・関テクノヒルズ）や関宿の歴史文化資源にも近く、産業・観光面での発展が期待できる。 |
| エリアC | ●土砂関係災害の危険性がある区域が含まれるが、造成工事によるリスク低減が可能。 | ●JR紀勢本線、伊勢自動車道からのアクセス性が高い。<br>●C駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで公共交通を利用し、品川駅に行く場合。 | ●津市の産業拠点（中勢北部サイエンスシティ）や、鈴鹿サーキットにも近い。また、３エリアの中で県南部の観光地とのアクセスで優位性があり、産業・観光面での発展が期待できる。 |

別紙2

# リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会提案　駅候補地概略位置図



別紙3

# 2. 今後のスケジュール

■ 県内駅候補地の比較検討

11月1日　第2回三重県リニア推進本部

↓

11月4日　リニア建設促進三重県期成同盟会総会
（県内駅候補地の決議）

↓

年内　JR東海、国への要望

■ リニアを活用した将来像の整理 （令和5年度以降）