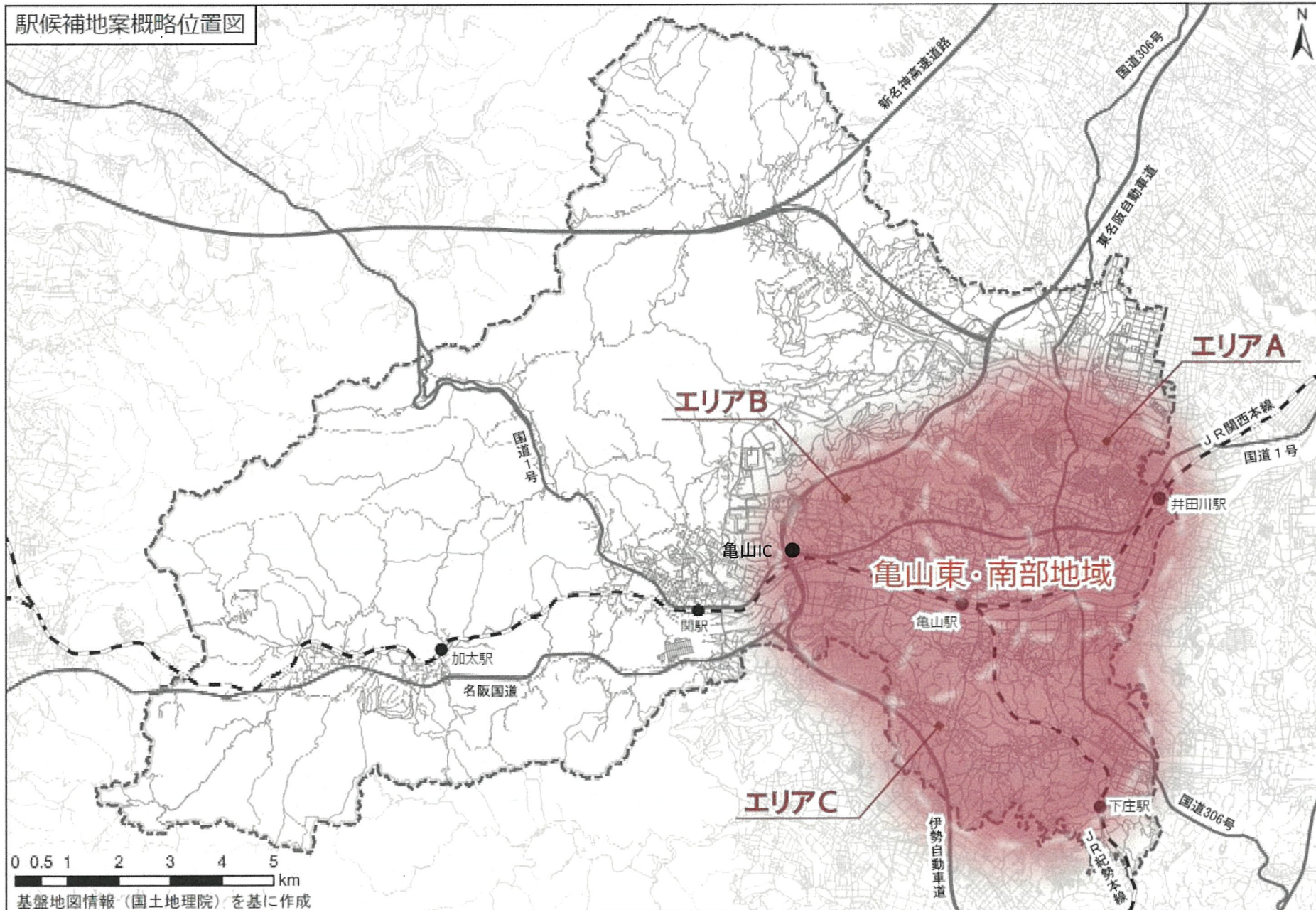


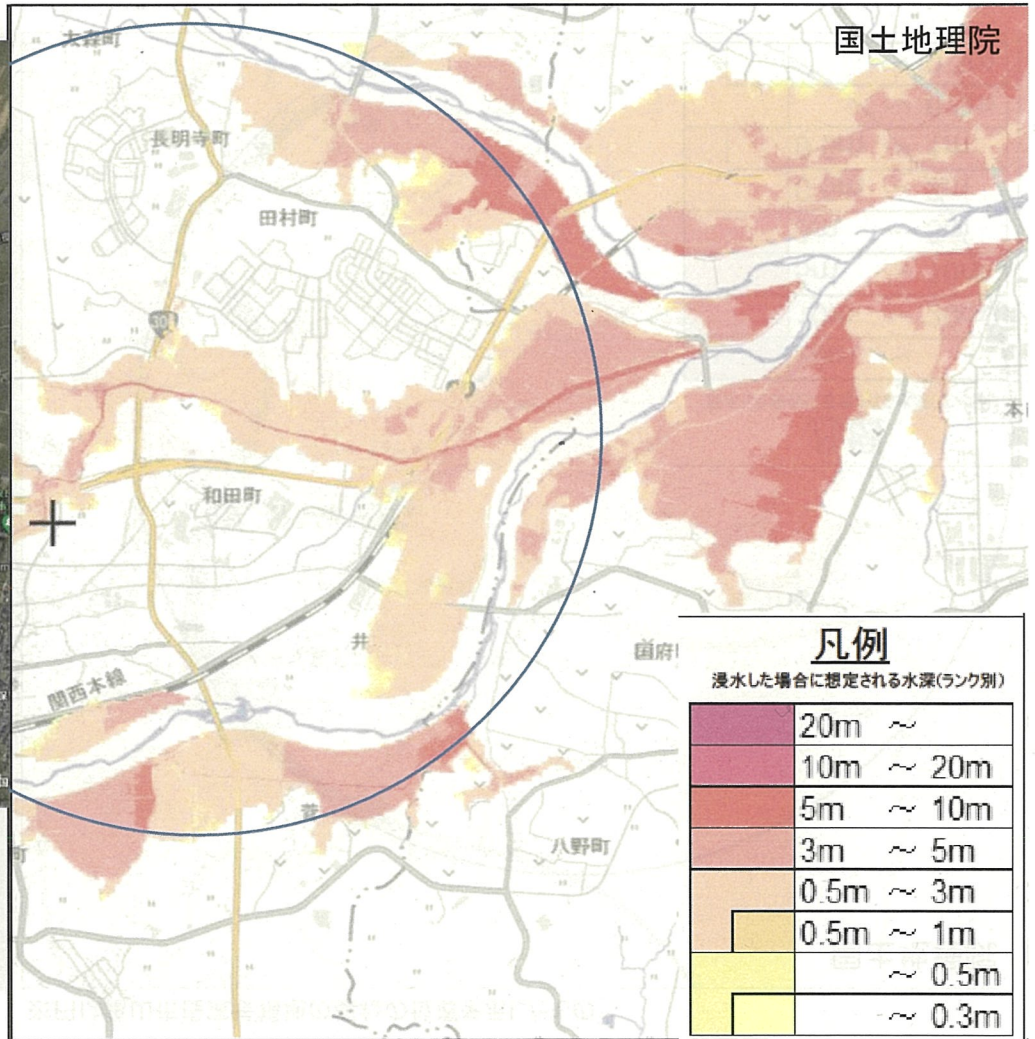
評価項目	
開発の実現性	洪水浸水想定図 . . . P3～ P5 土砂災害関係リスク図 . . . P6 震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図 . . . P8 液状化危険度分布図 . . . P9
交通利便性	時間圏域【公共交通】 . . . P10 時間圏域【自動車交通】 . . . P11 駅勢圏【公共交通⇒品川駅方面】 . . . P12 駅勢圏【公共交通⇒新大阪方面】 . . . P13 (参考) 駅勢圏【自動車交通⇒品川駅方面】 . . . P14 (参考) 駅勢圏【自動車交通⇒新大阪駅】 . . . P15 ※時間圏域：居住地から各リニア駅までの所要時間別の地域の人数 ※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
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

亀山市提案 駅候補地案概略位置図



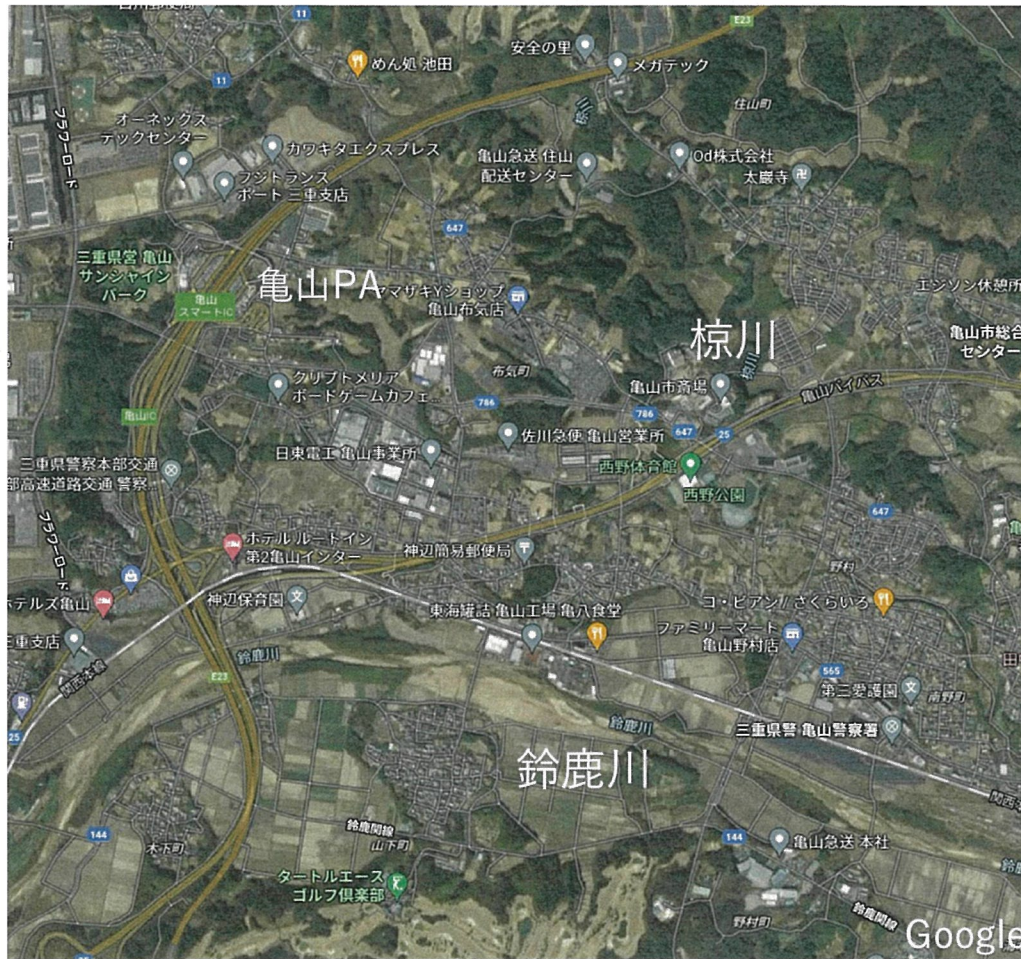
エリアAにおける洪水浸水想定図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したものの

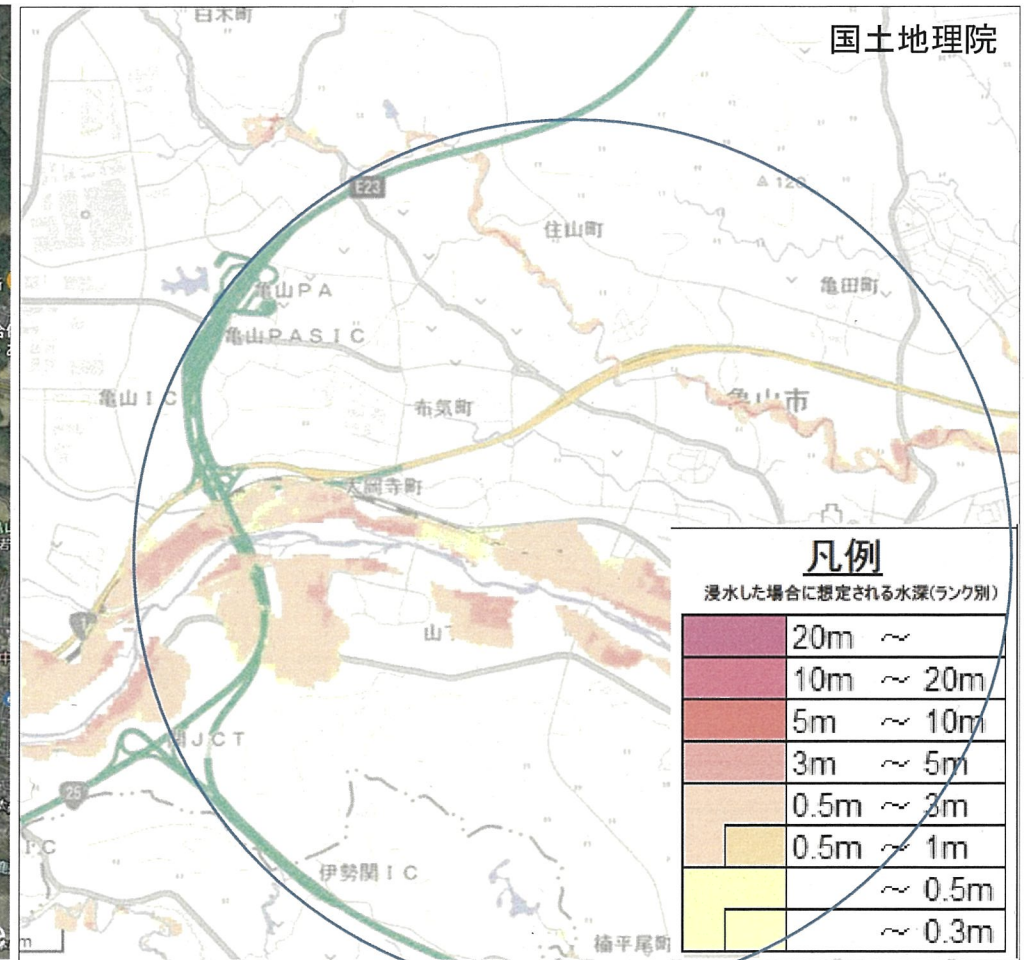


鈴鹿川・安楽川・椋川洪水浸水想定区域図
 (想定最大規模)

エリアBにおける洪水浸水想定図

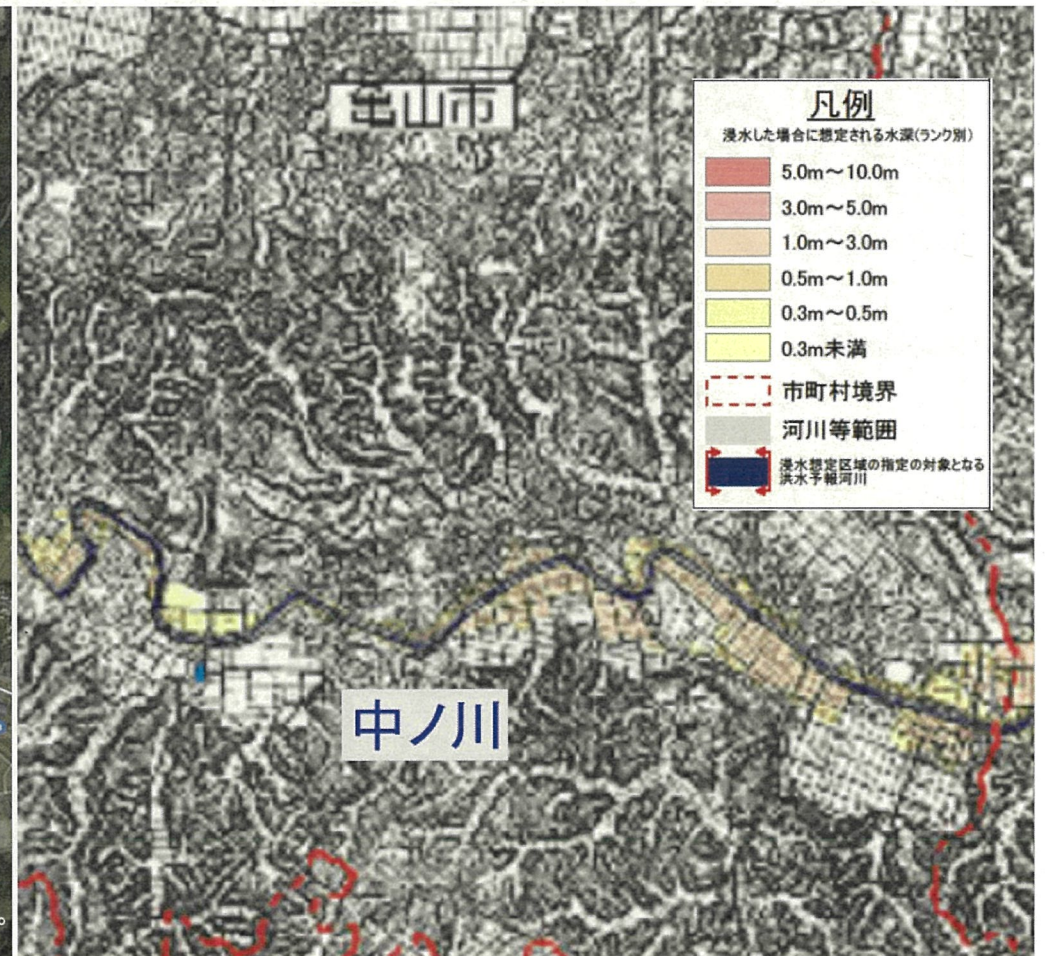


※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したものの



鈴鹿川・棕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

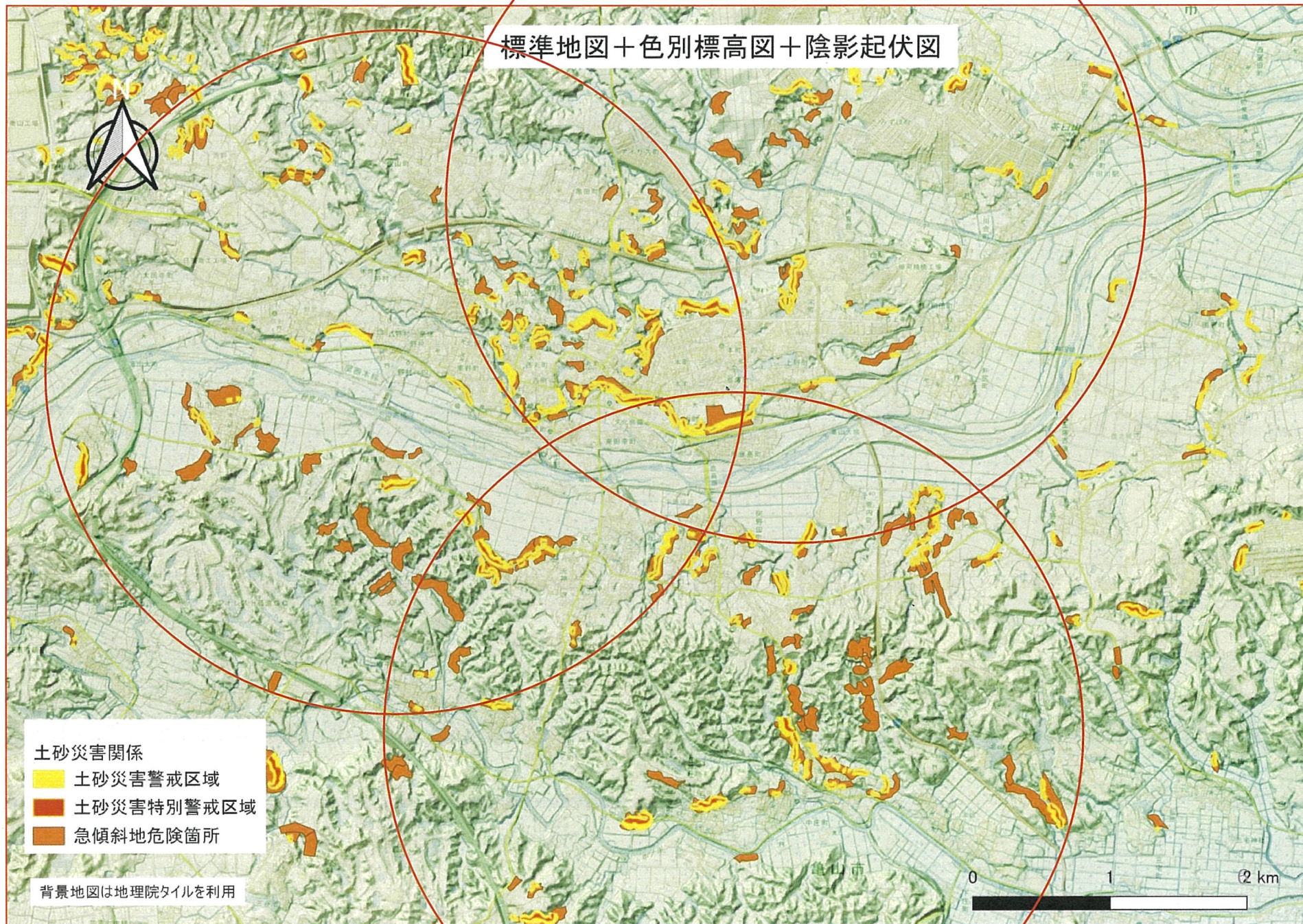


中ノ川洪水浸水想定区域図
(想定最大規模)

土砂災害関係リスク図

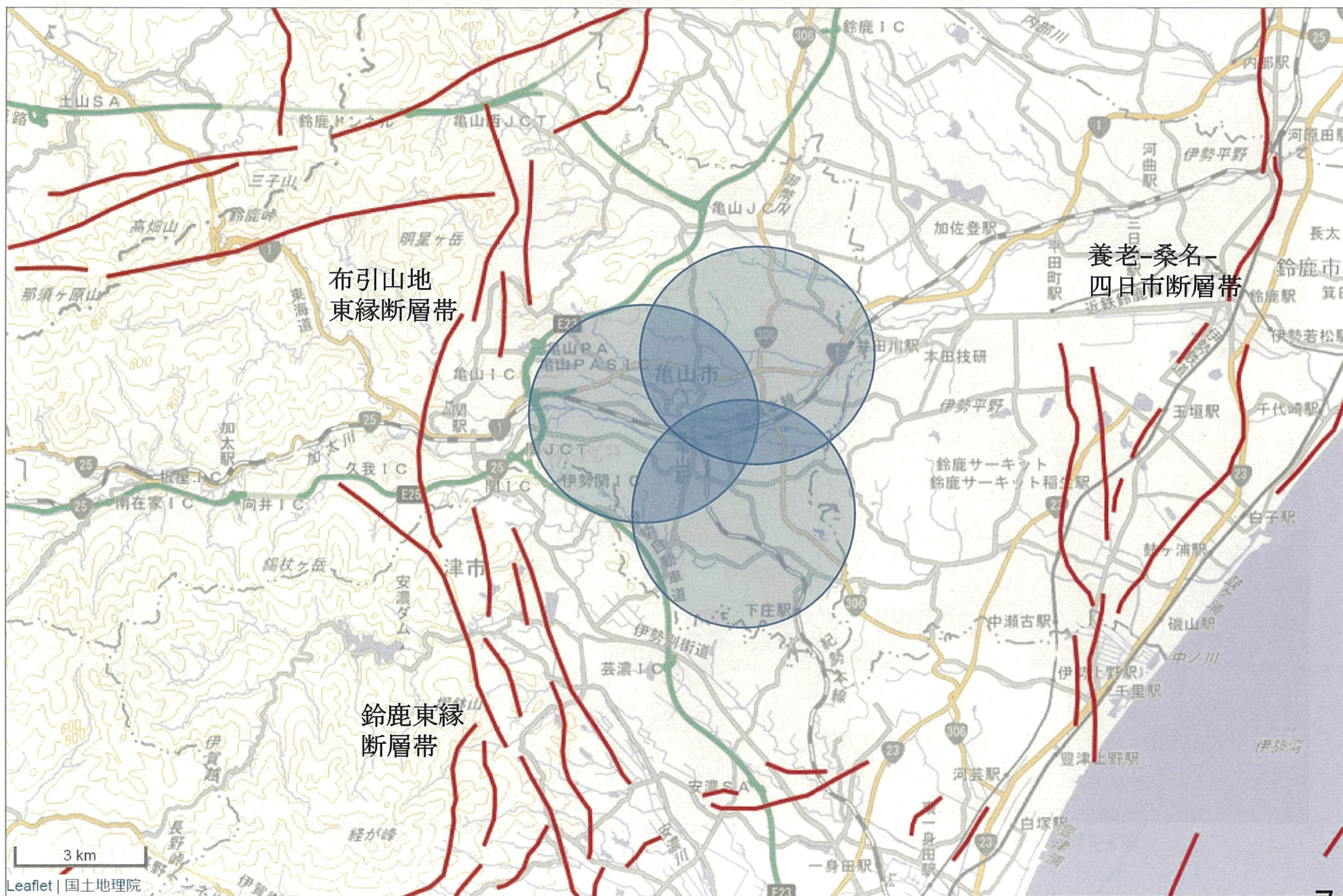
※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの

標準地図＋色別標高図＋陰影起伏図



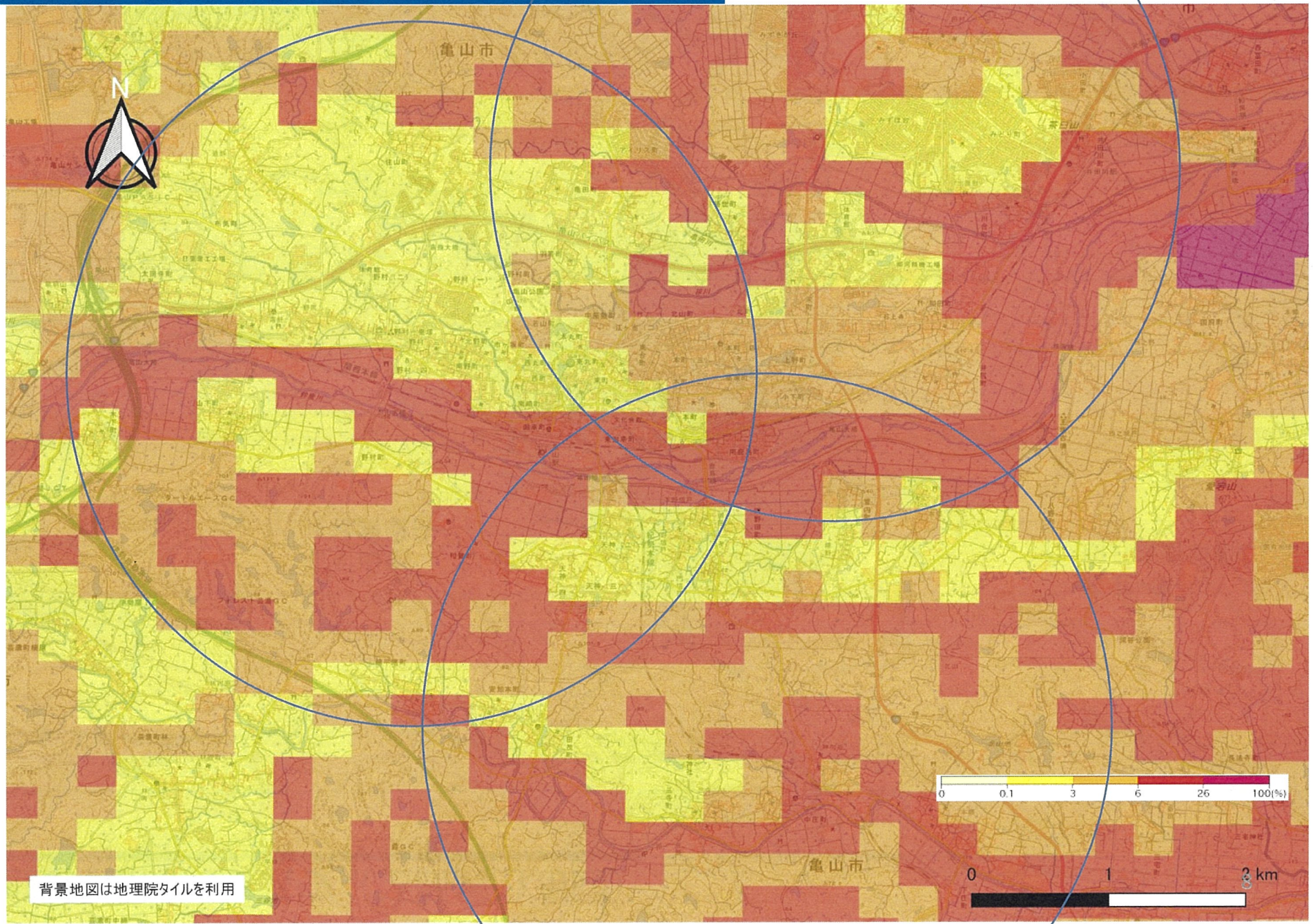
地震災害関係リスク（活断層分布図）

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したもの



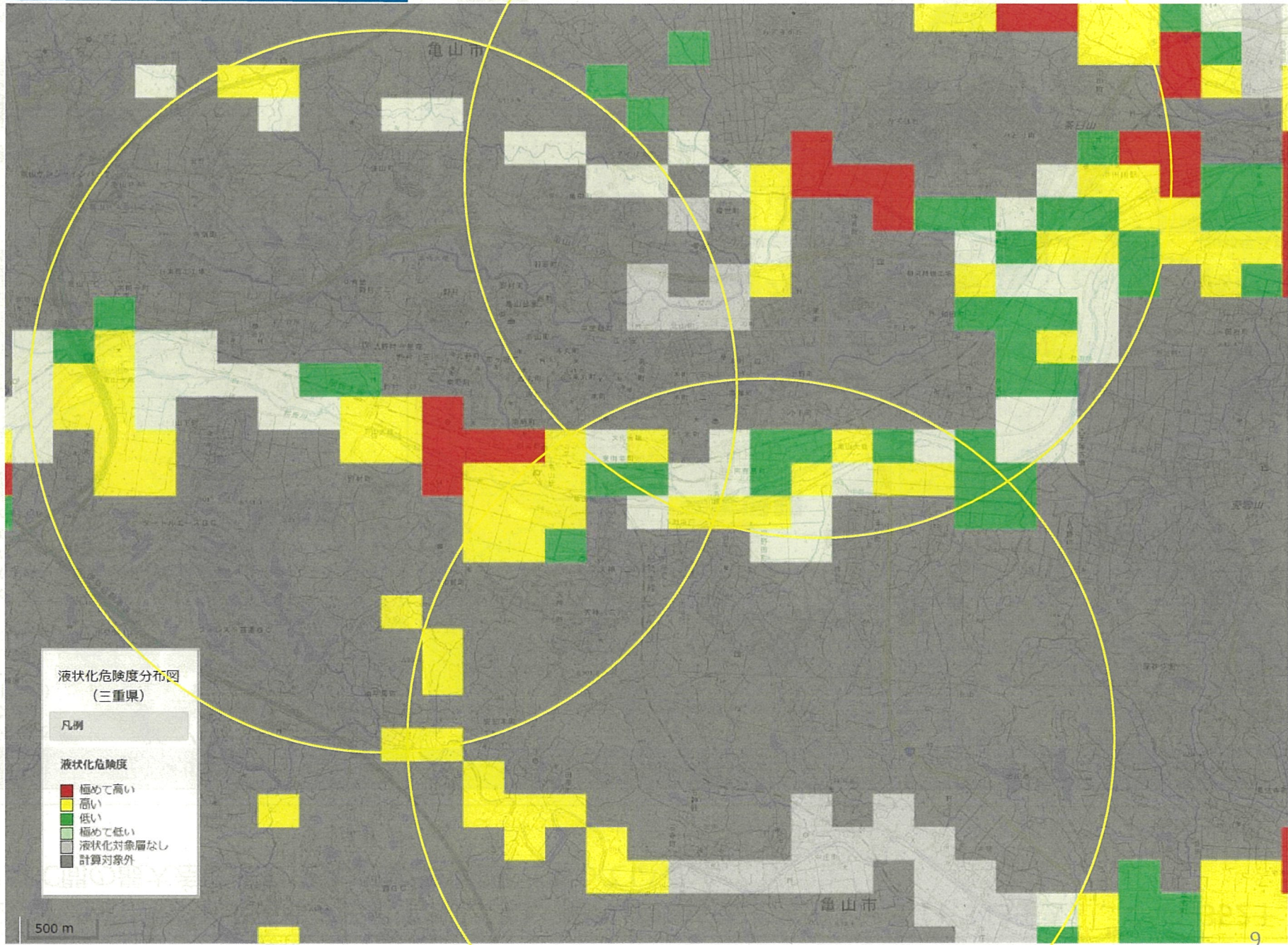
震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したものの

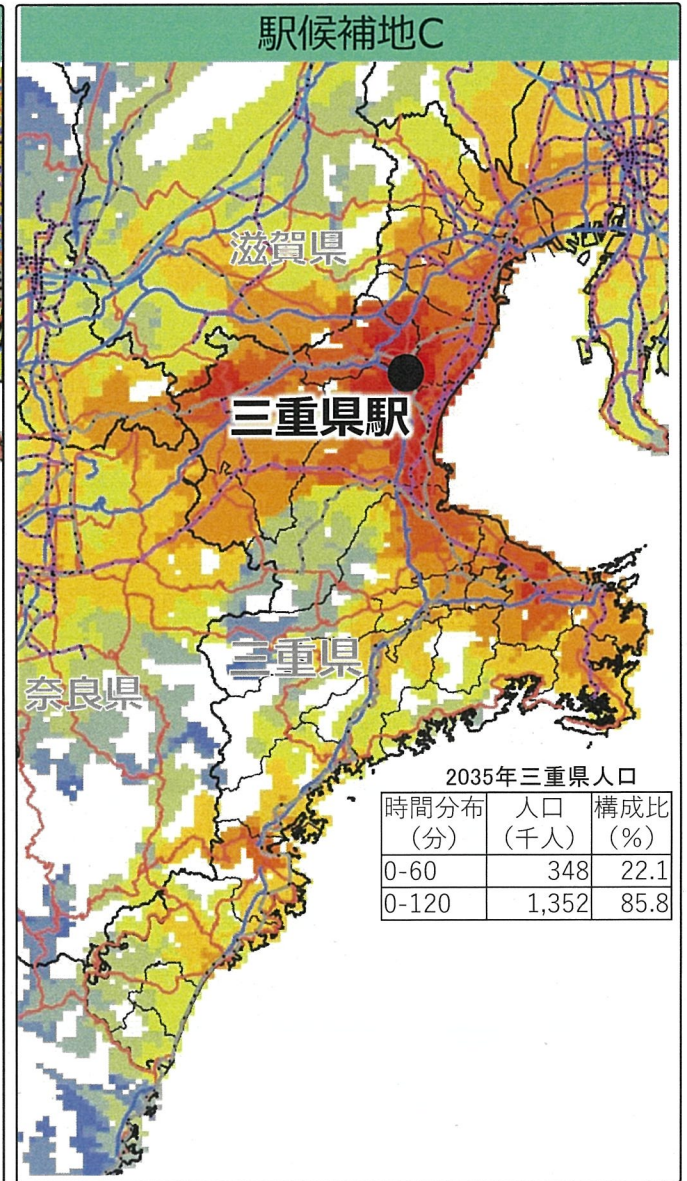
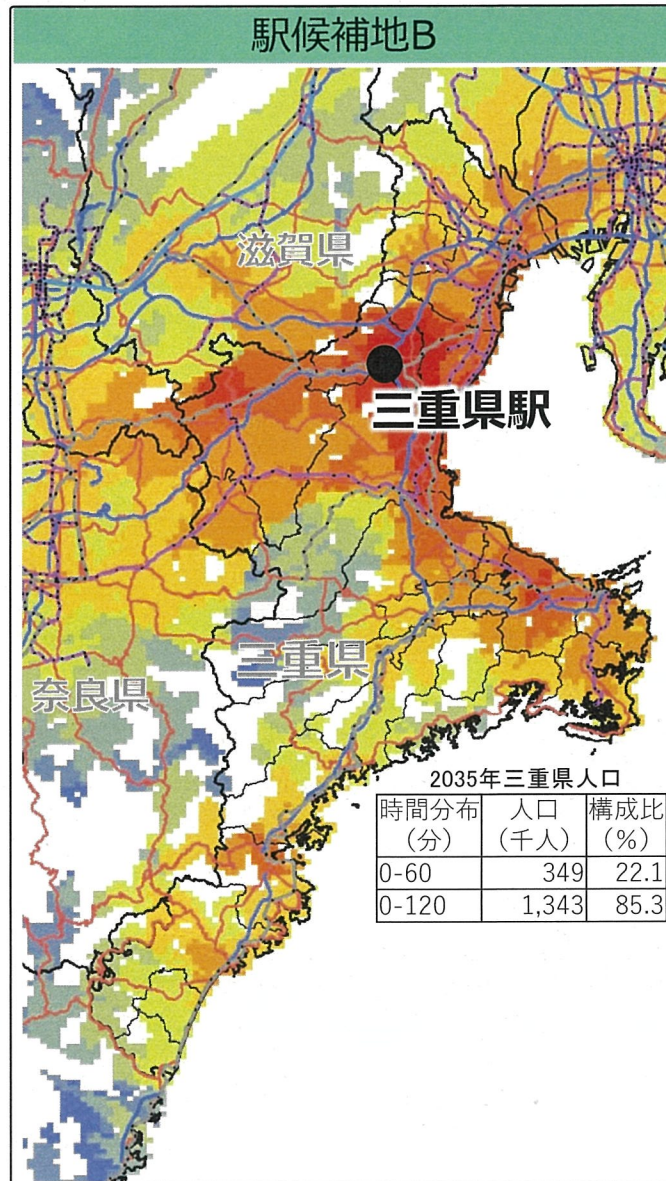
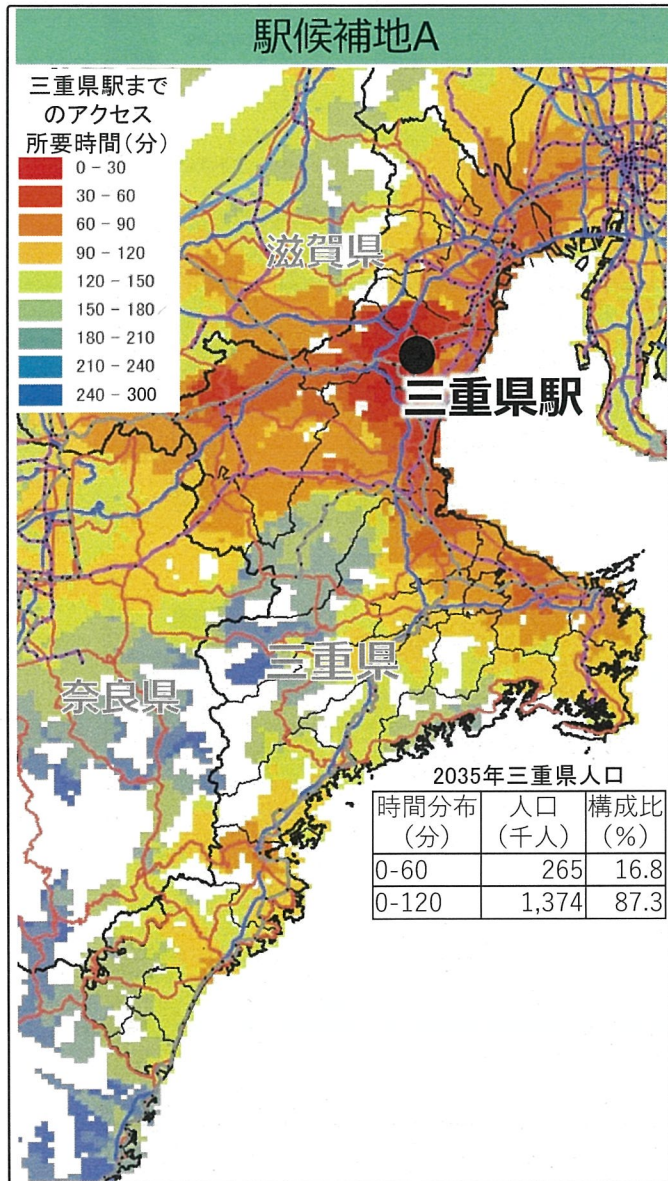


液状化危険度分布図

※円は亀山市提案候補地の概ねの位置を示したものの

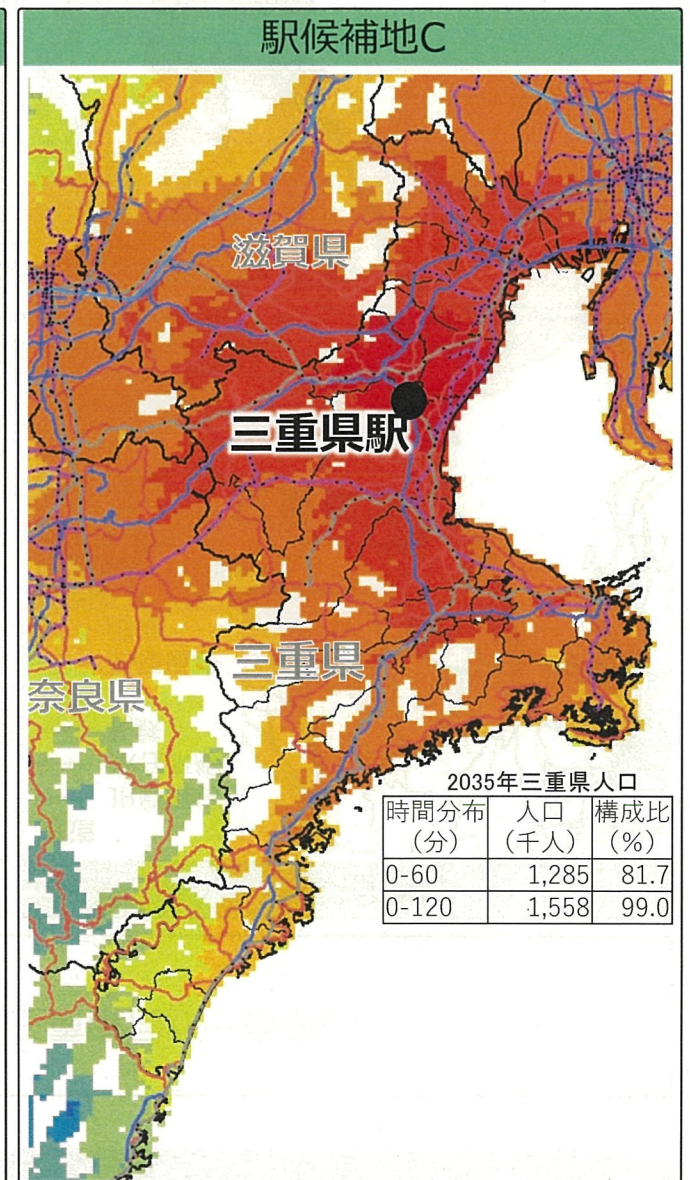
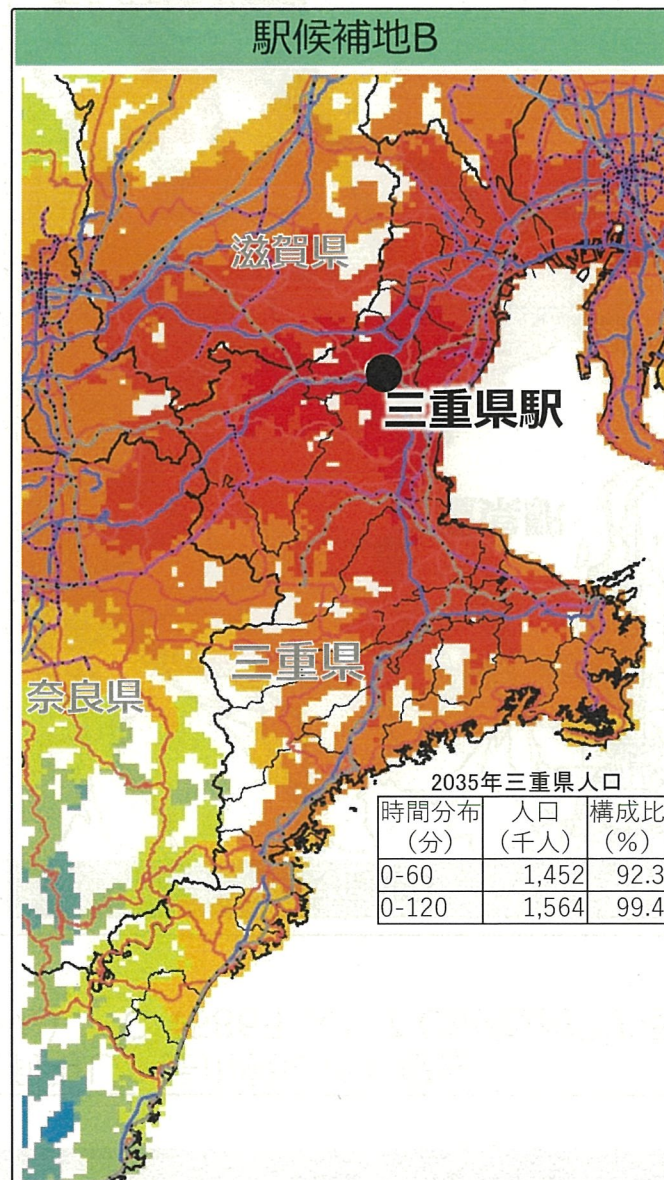
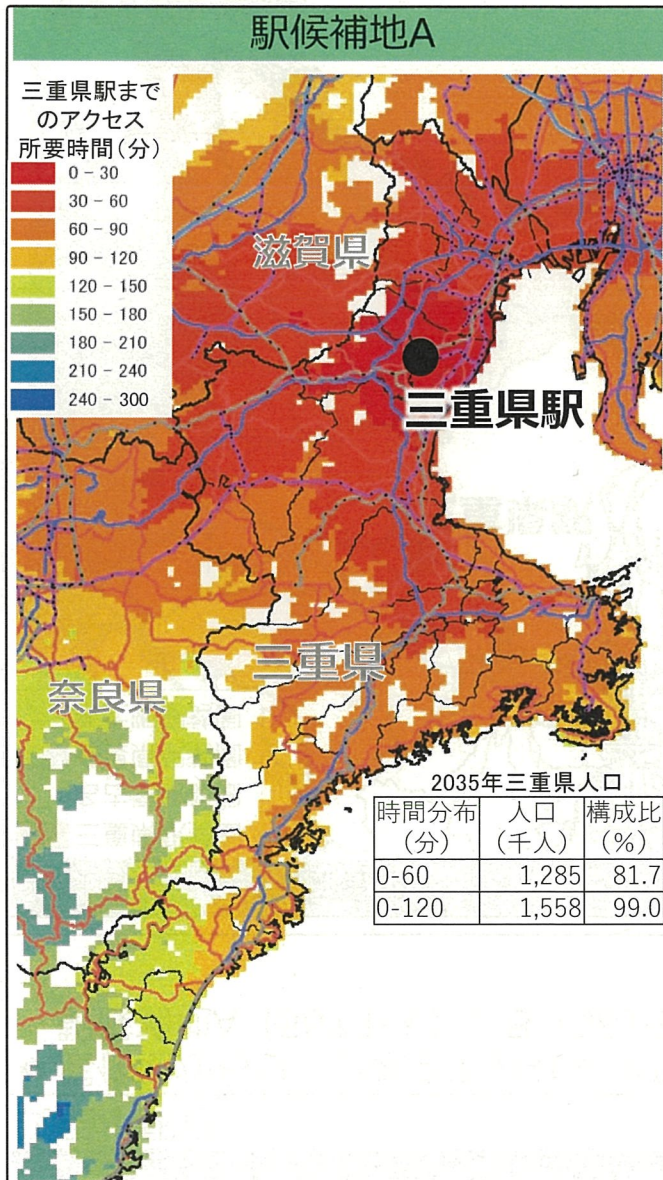


- 120分以内でアクセス可能な三重県の人口は、駅候補地A（1,374千人）B（1,343千人）、C（1,352千人）でABC間の最大差は約31千人で概ね同程度となっている。



※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

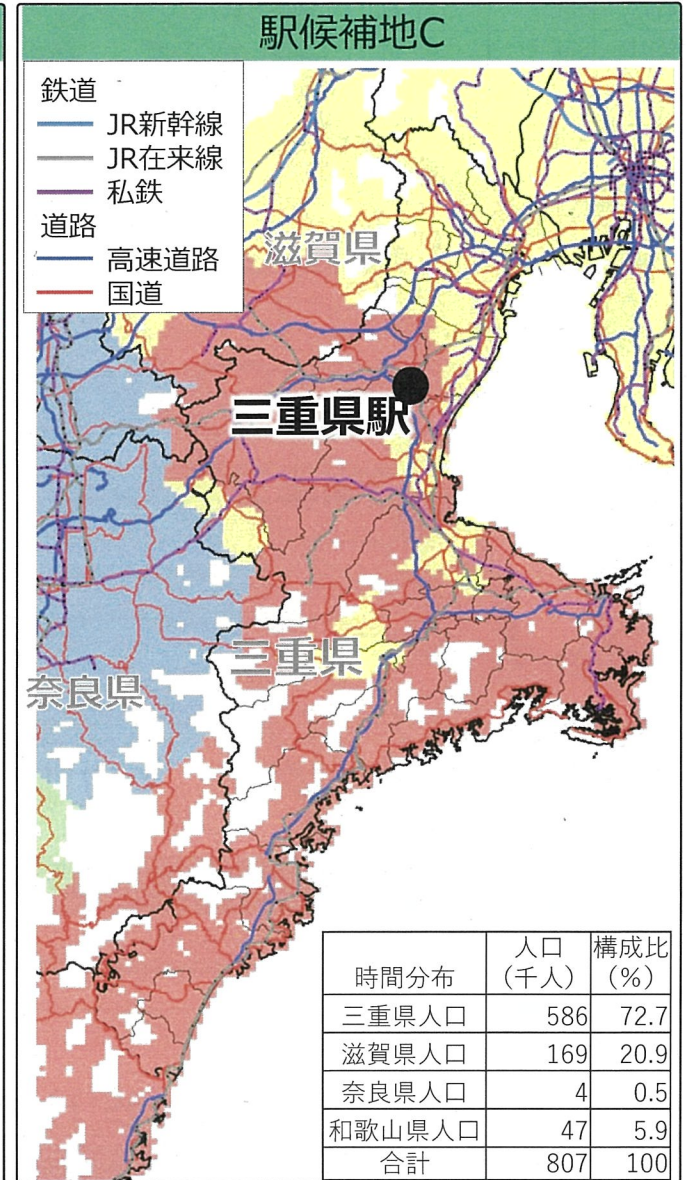
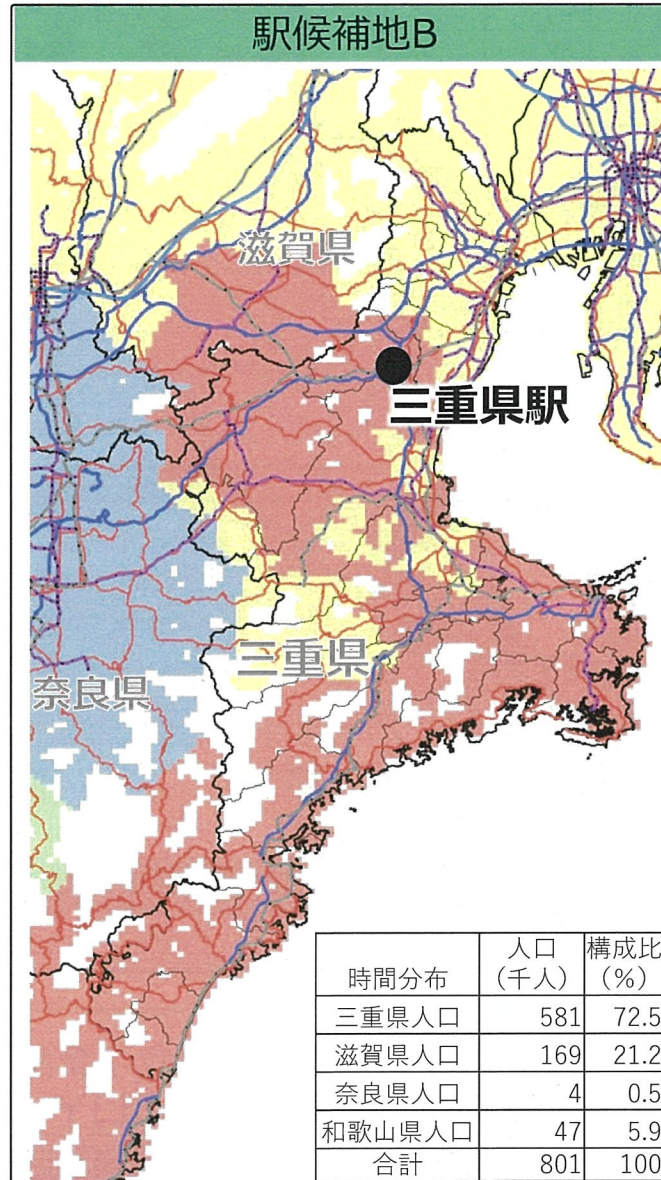
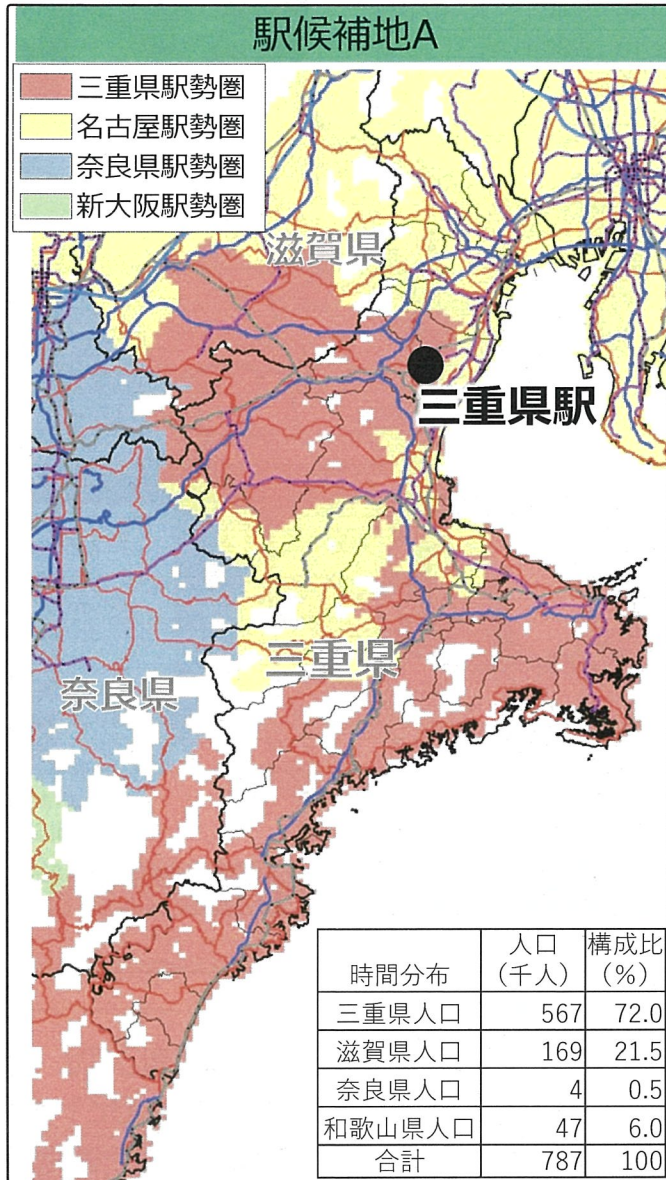
- 120分以内でアクセス可能な三重県の人口は、駅候補地A（1,558千人） B（1,564千人）、C（1,558千人）でABC間の最大差は約6千人で概ね同程度となっている。



※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

①品川駅行

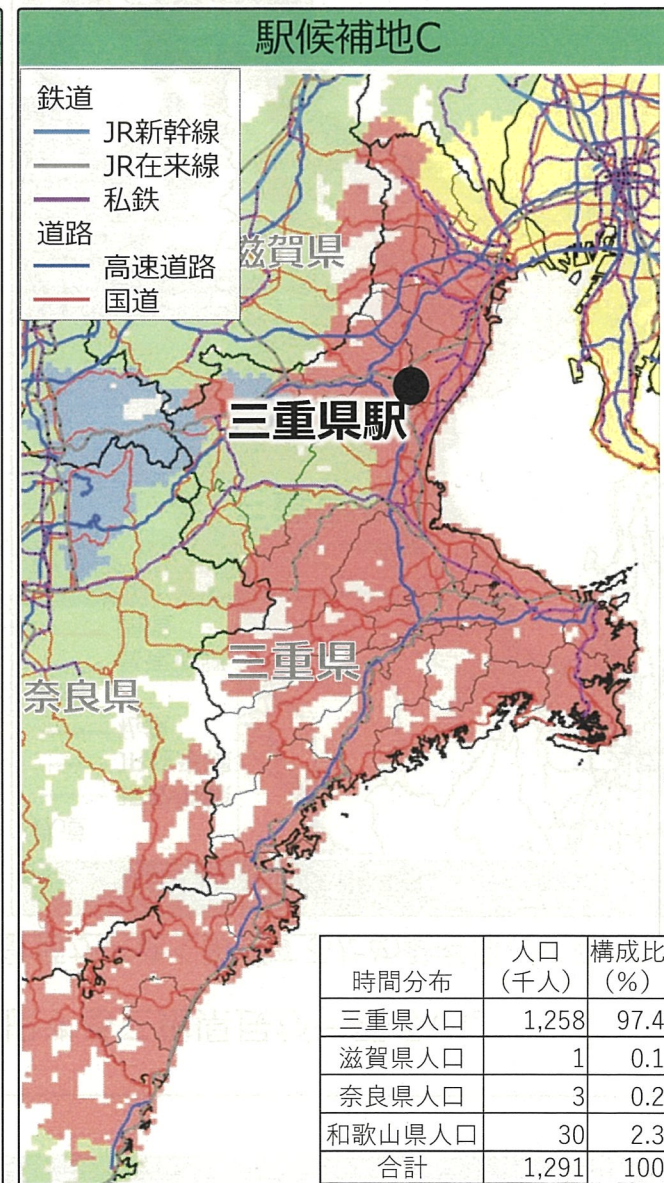
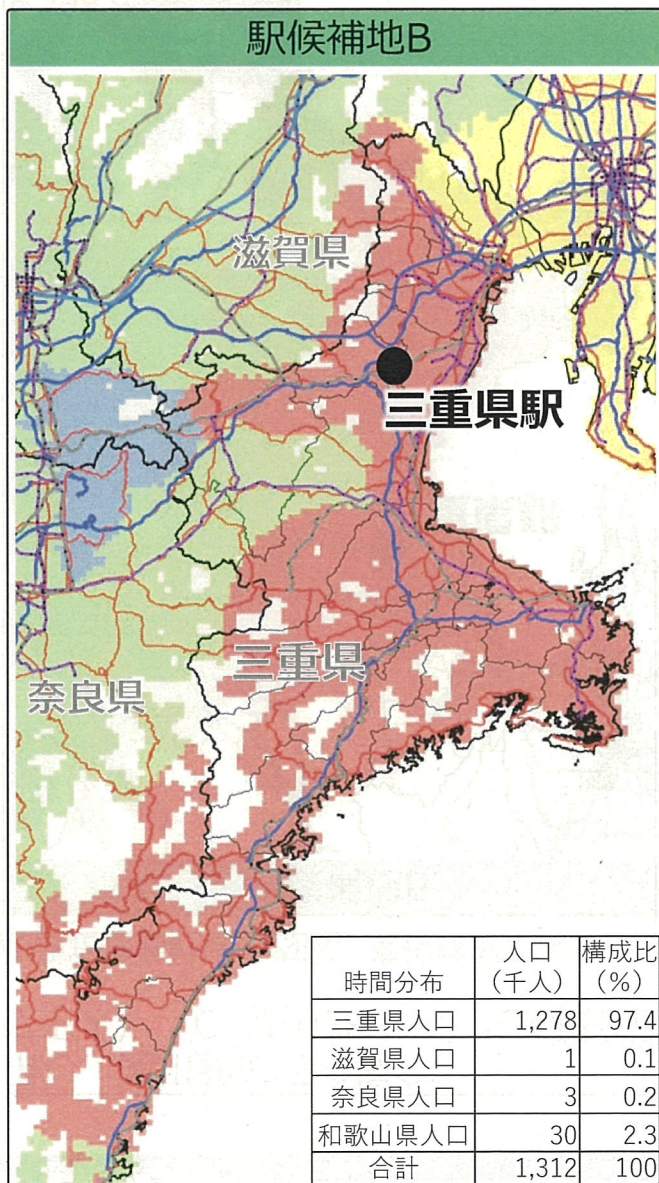
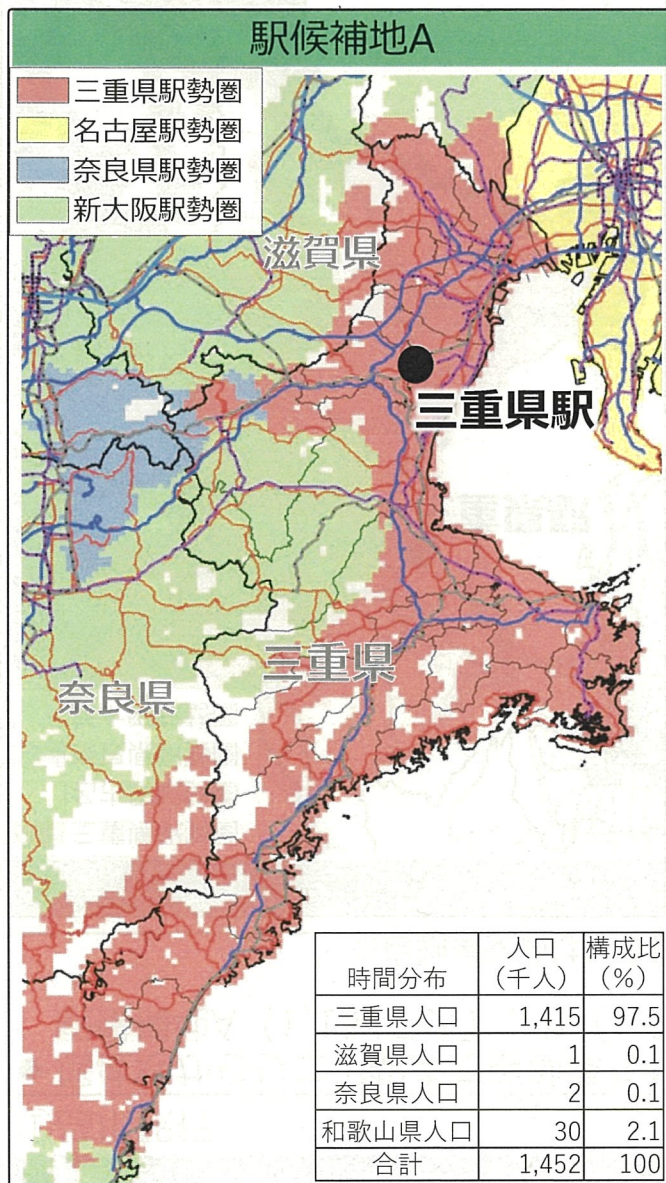
- 居住地からリニア駅まで公共交通を利用し、品川駅に行く場合、
駅候補地A（567千人）、B（581千人）、C（586千人）でC駅を選択する三重県民が一番多い。



※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

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。

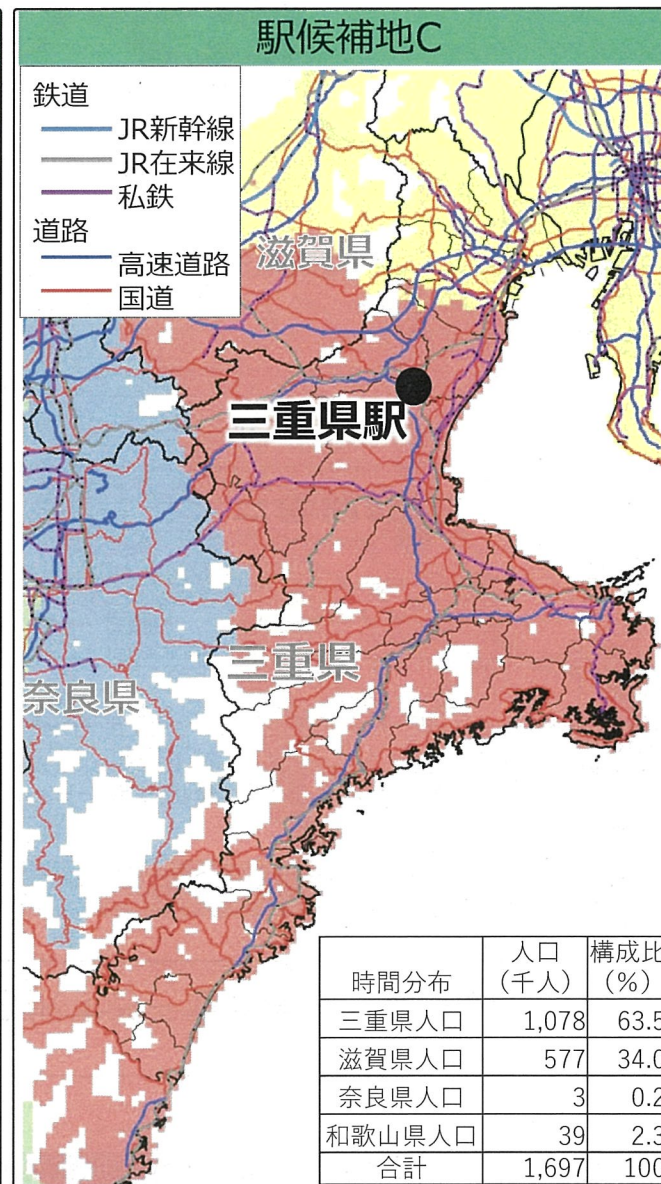
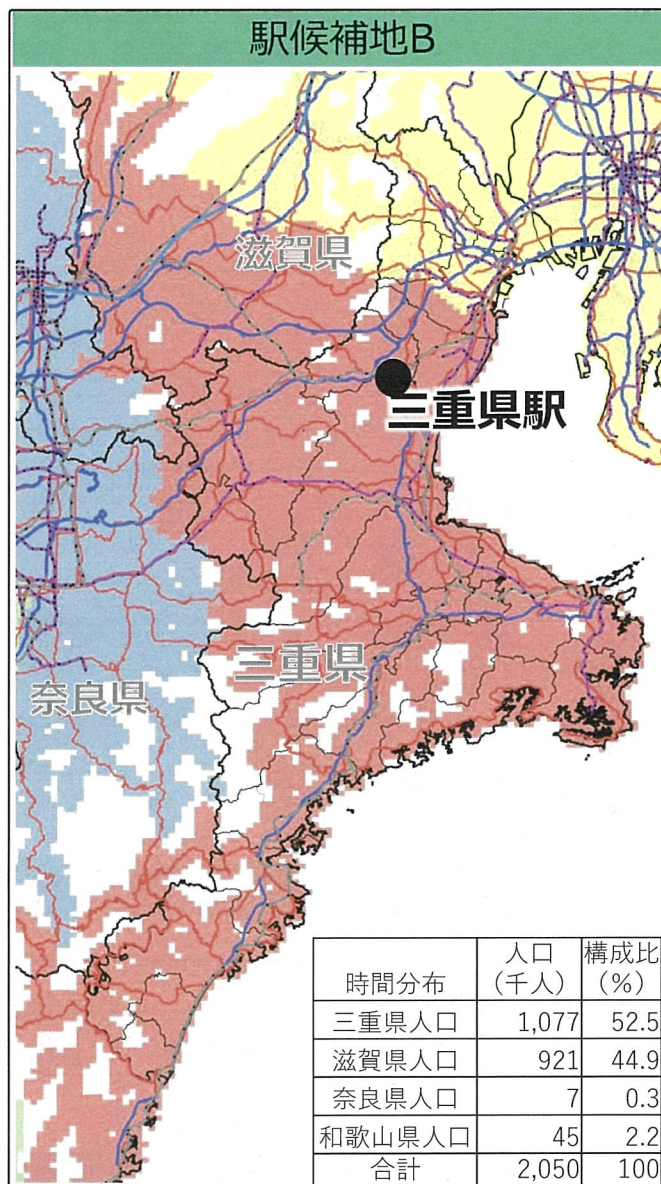
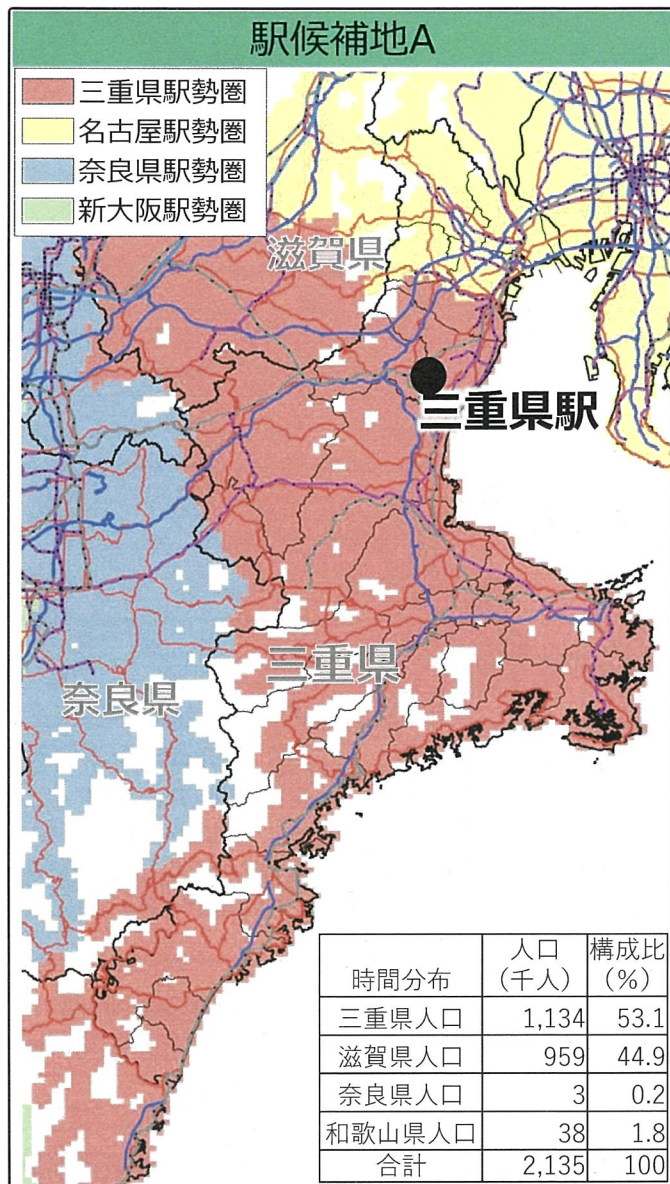


※人口はリニア開通時期(2037年予定)に近い2035年で算出 将来人口出典:人口問題研究所

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。

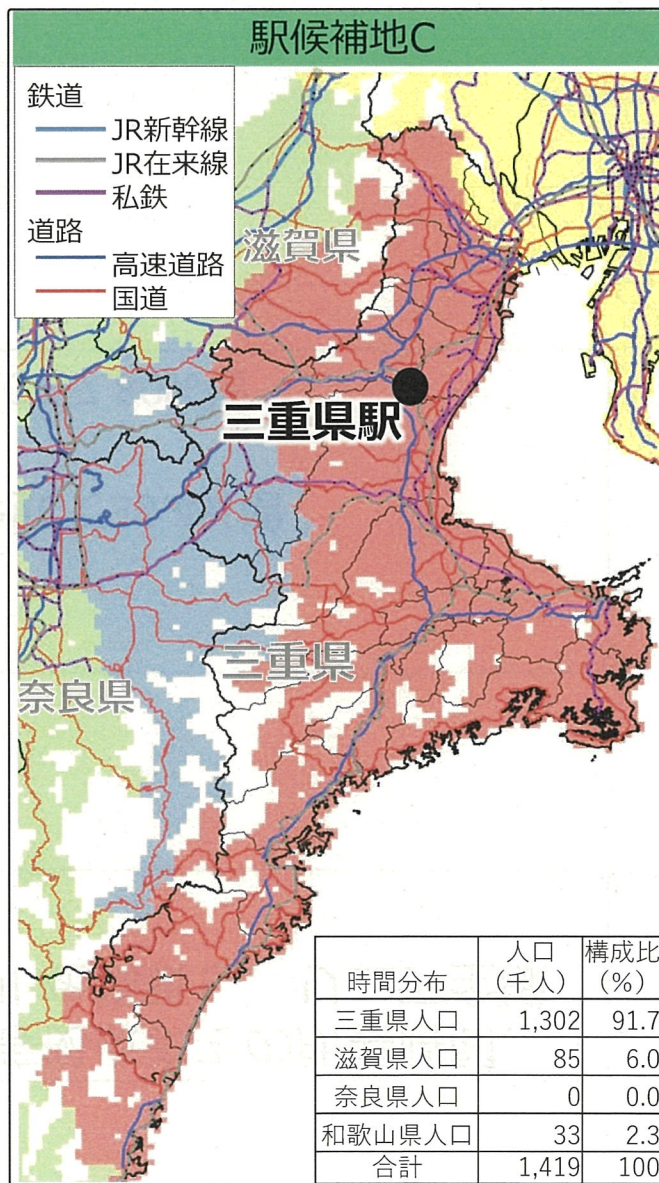
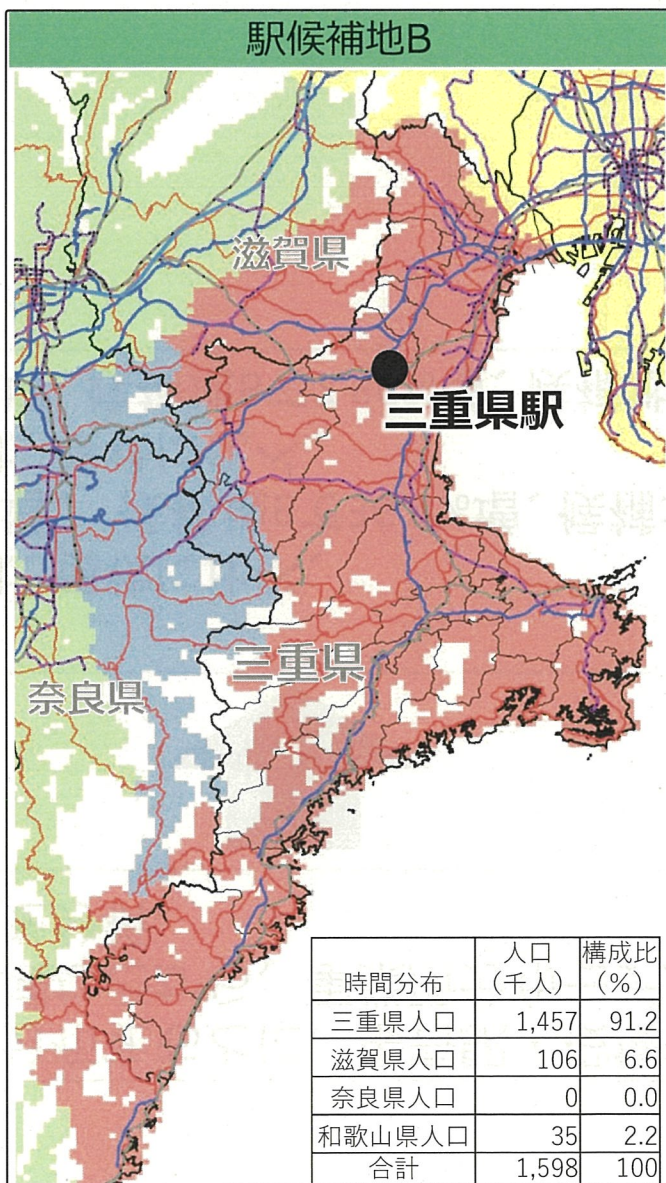
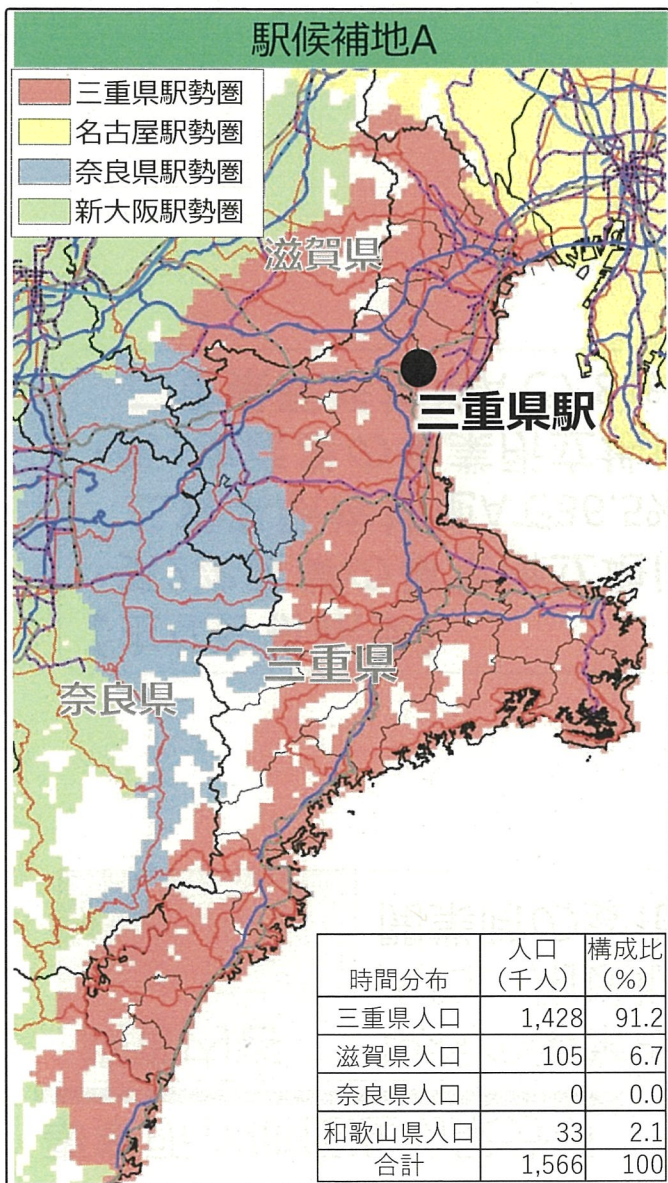


※人口はリニア開通時期(2037年予定)に近い2035年で算出 将来人口出典:人口問題研究所

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。

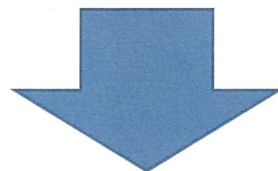


※人口はリニア開通時期(2037年予定)に近い2035年で算出 将来人口出典:人口問題研究所

事業所立地促進効果分析

調査内容

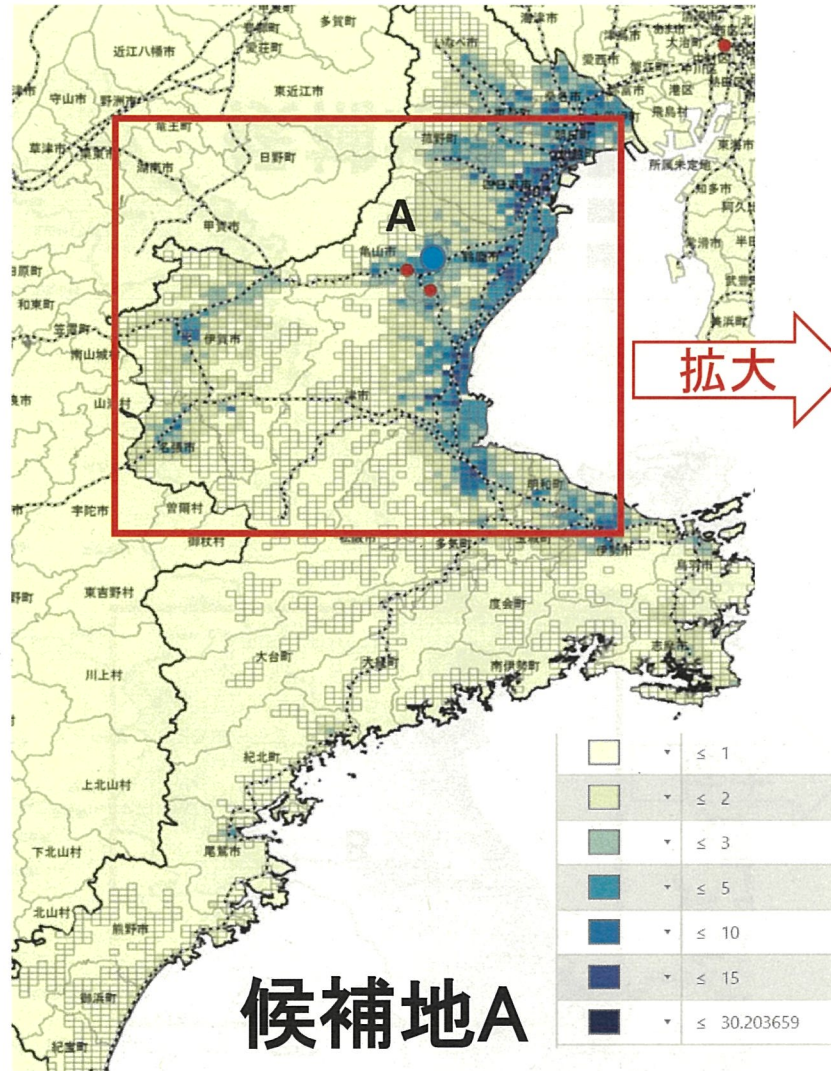
現状の事業所分布をもとに、最寄駅・役場等拠点までの所要時間、人口、用途地域などから、事業所分布モデルを構築し、リニア全線開業時の変化を分析。



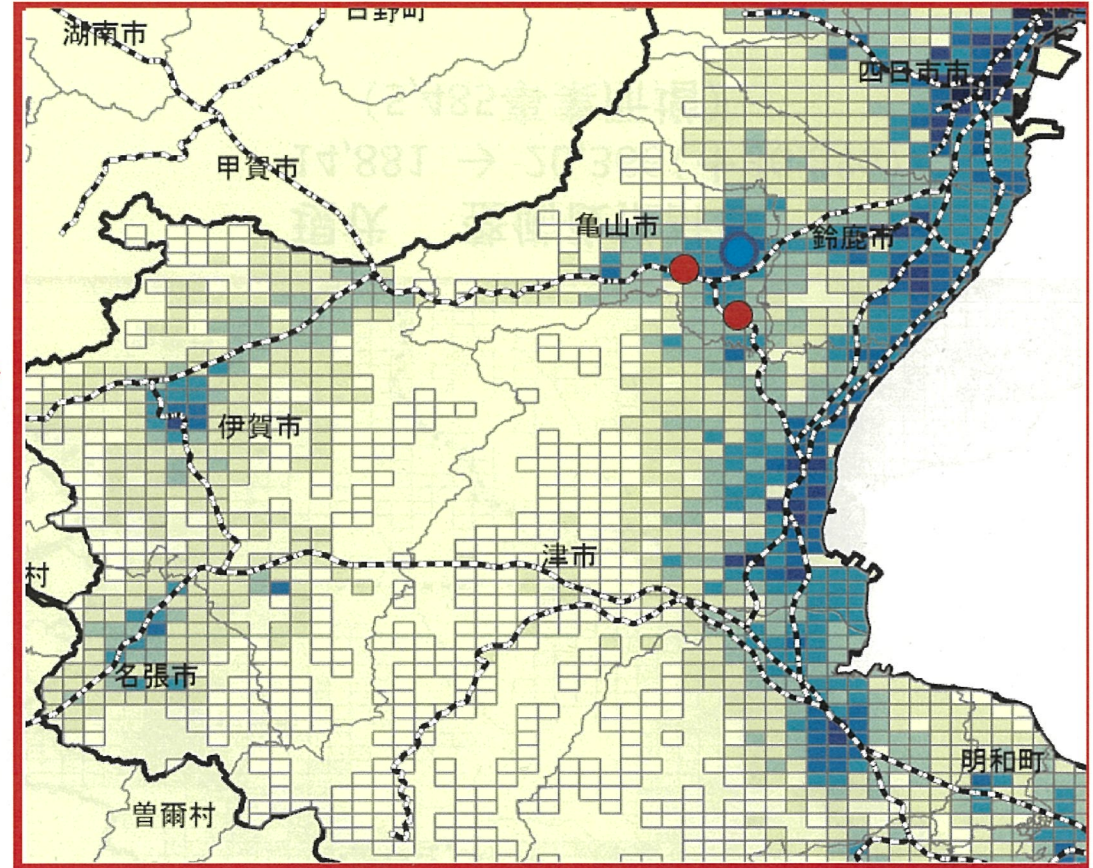
【主な分析結果】

- ・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(リニア整備後ー現状)【第2次産業】 ～候補地A

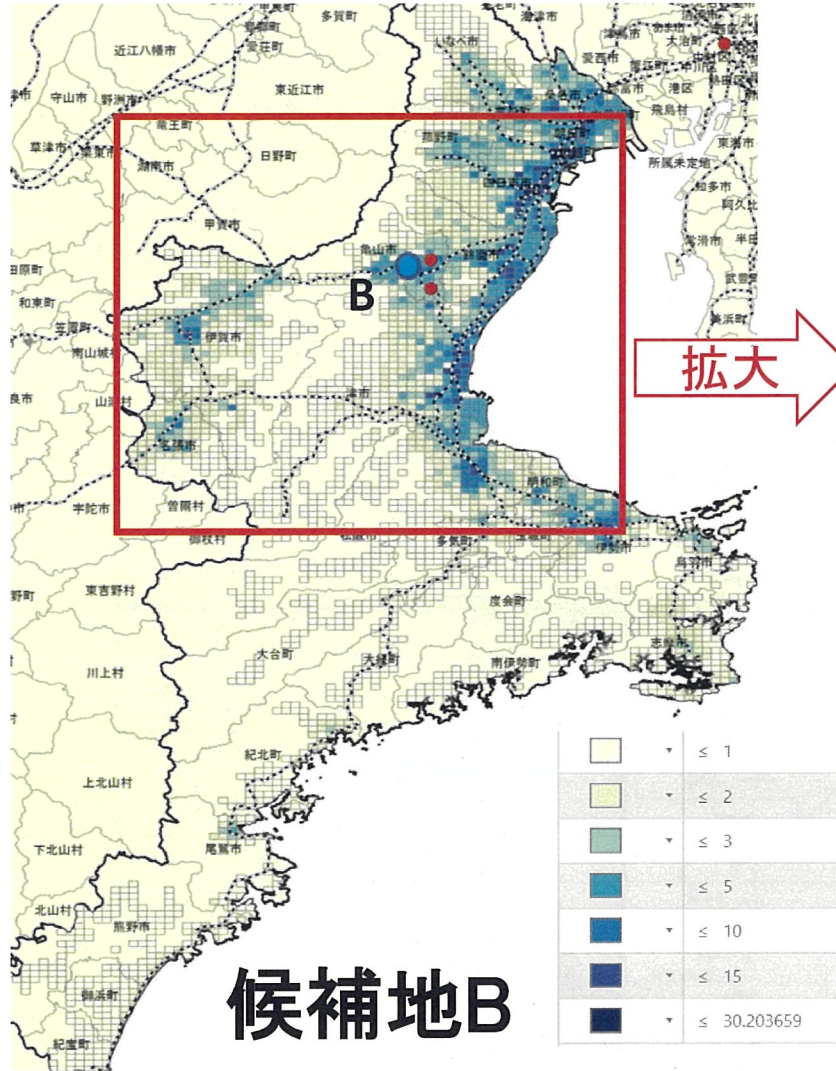


拡大



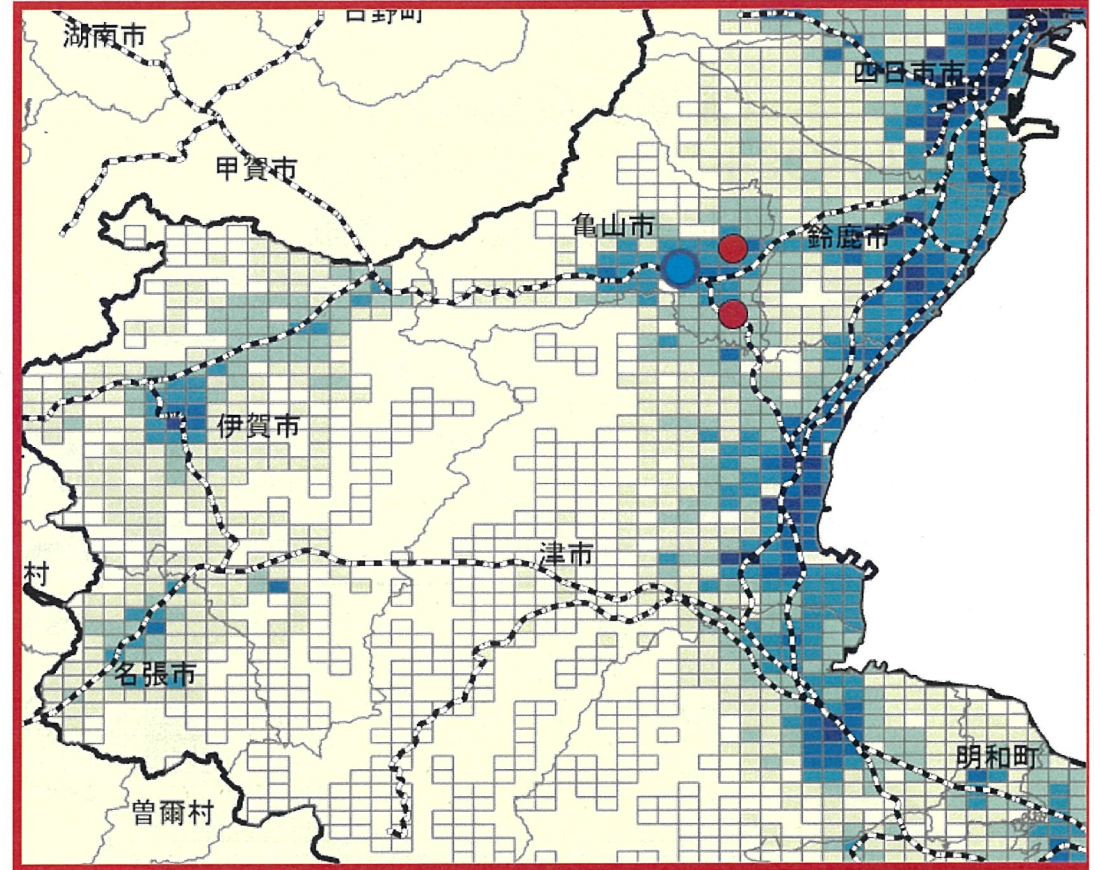
現状 整備後推計値
14,881 → 20,321(+36.5%)
(5,440事業所増加)

事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後ー現状)【第2次産業】 ～候補地B



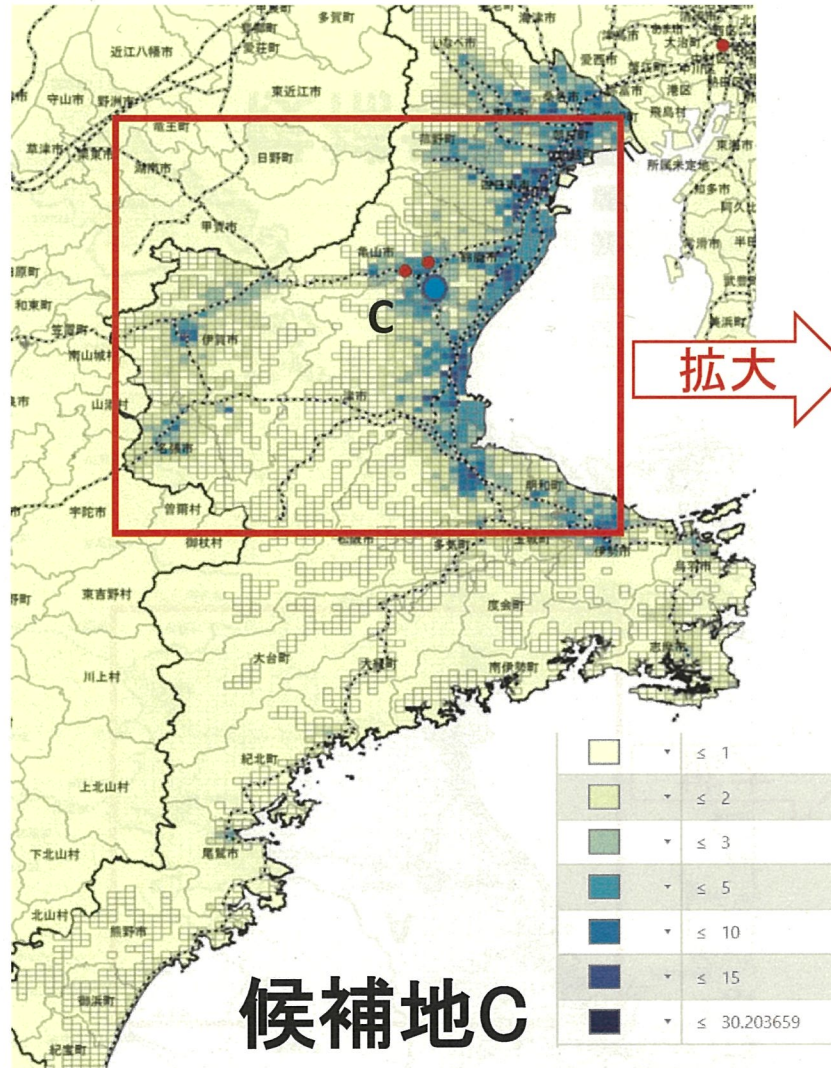
候補地B

拡大

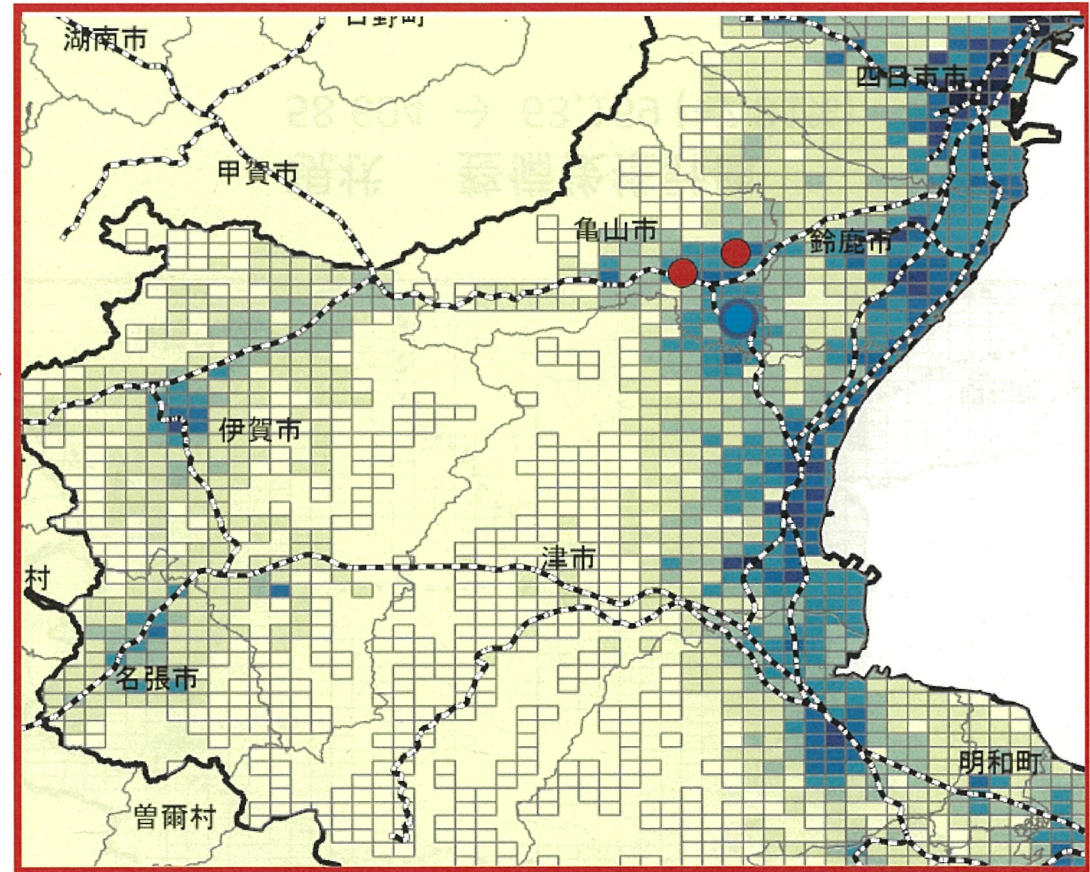


現状 整備後推計値
14,881 → 20,366(+36.8%)
(5,485事業所増)

事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後ー現状)【第2次産業】 ～候補地C

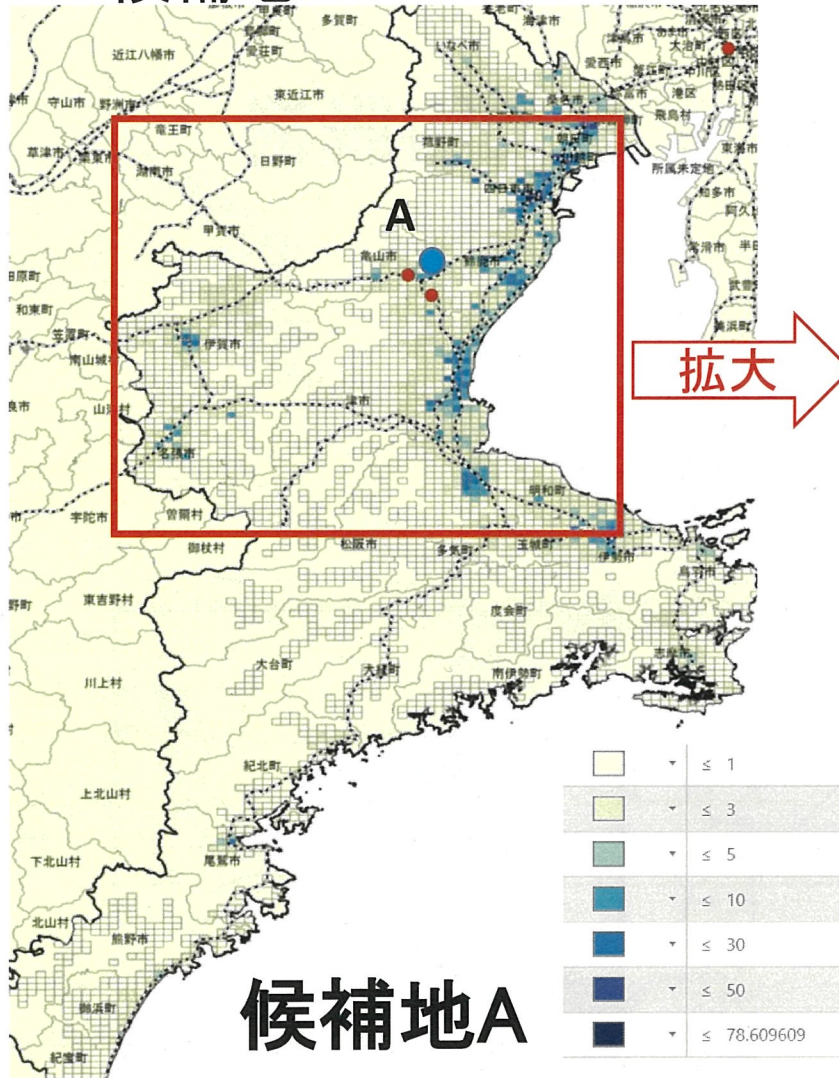


拡大

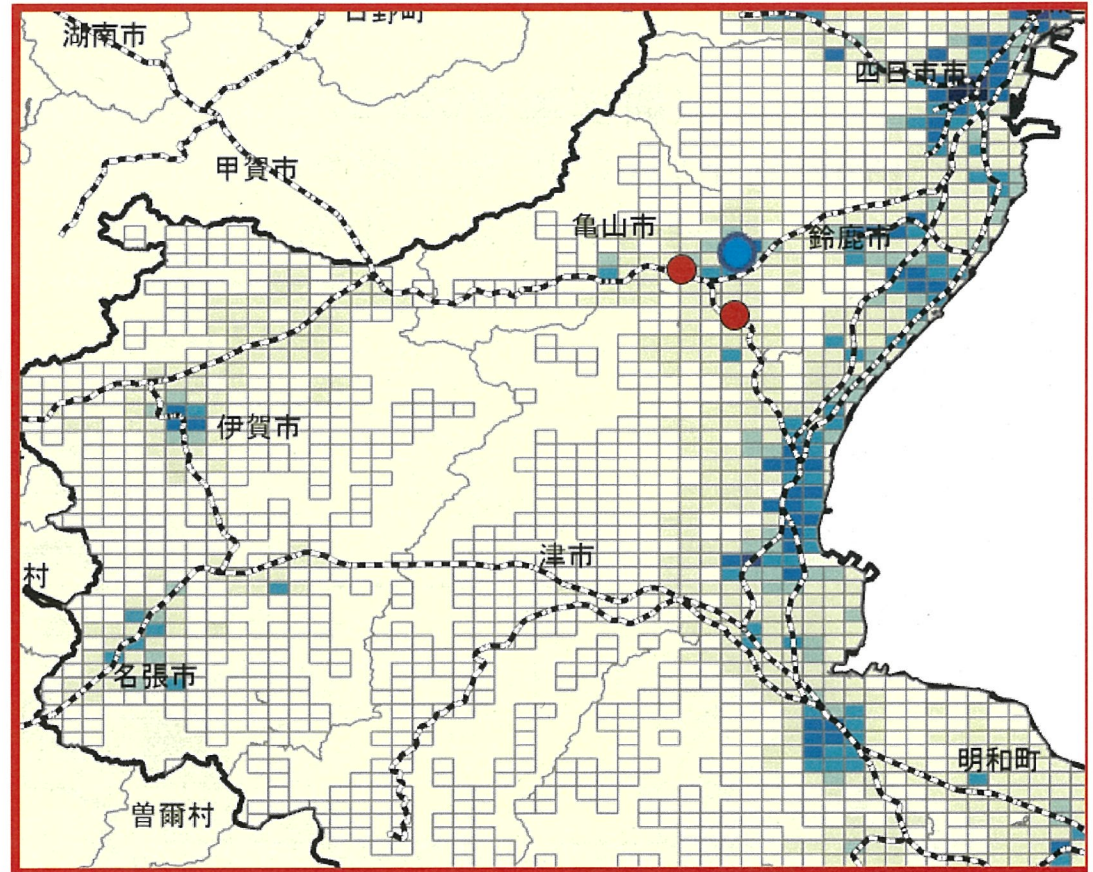


現状 整備後推計値
14,881 → 20,301(+36.4%)
(5,420事業所増)

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

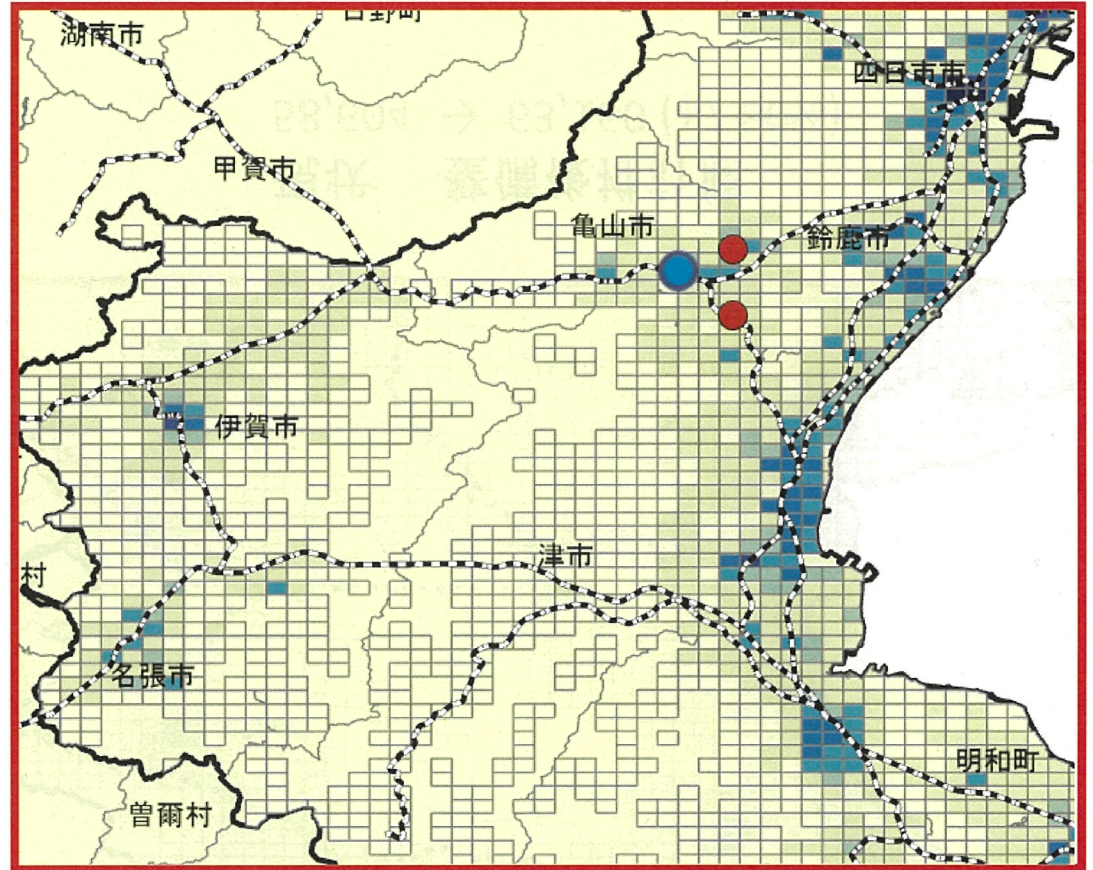
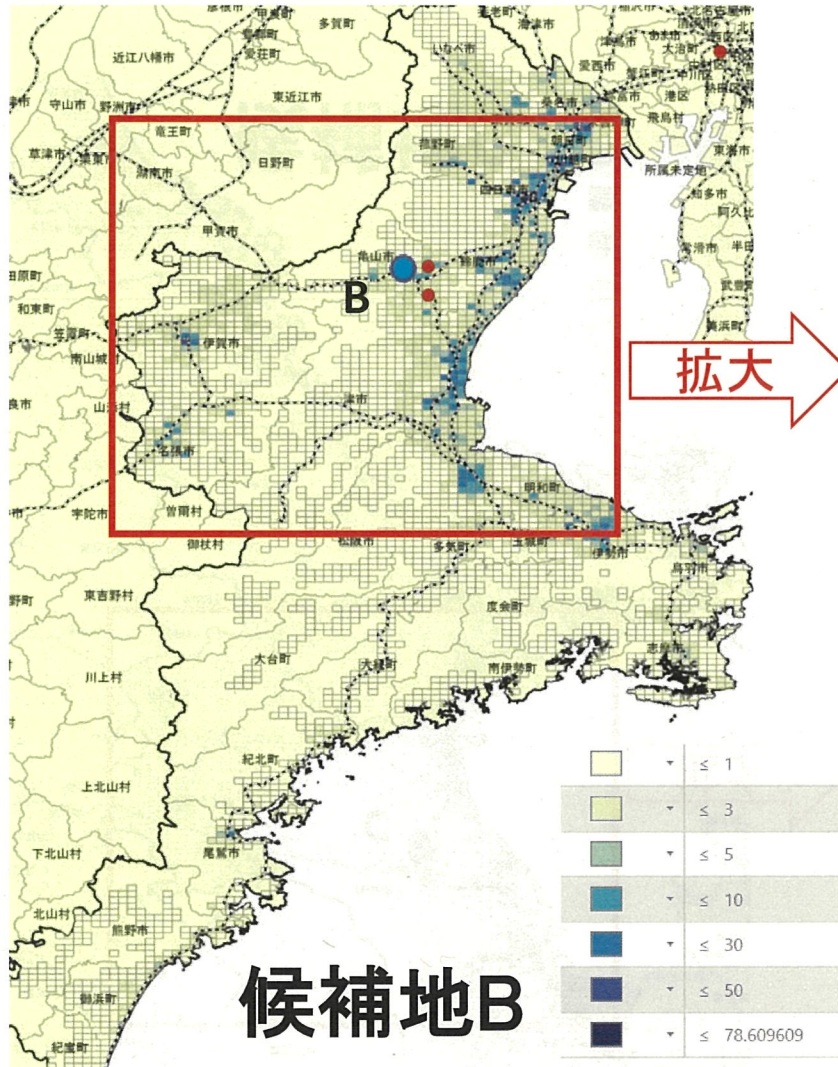


拡大



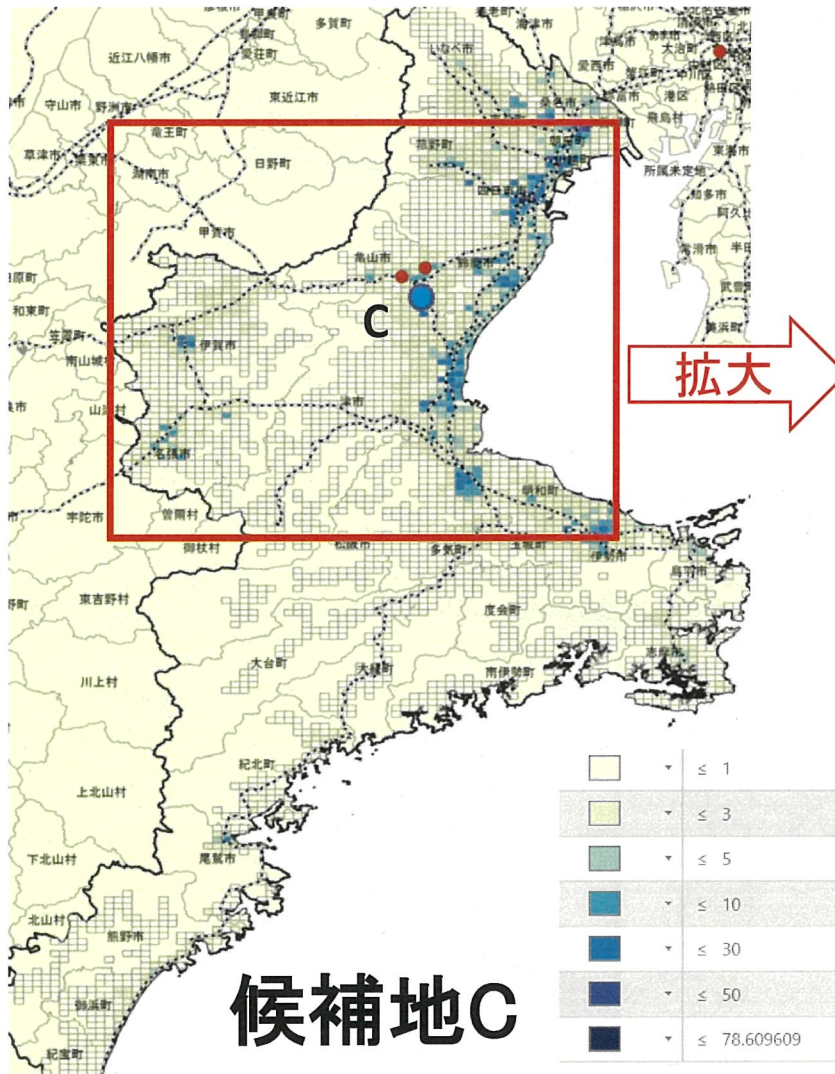
現状 整備後推計値
58,604 → 63,169 (+7.81%)

事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後ー現状)【第3次産業】 ～候補地B

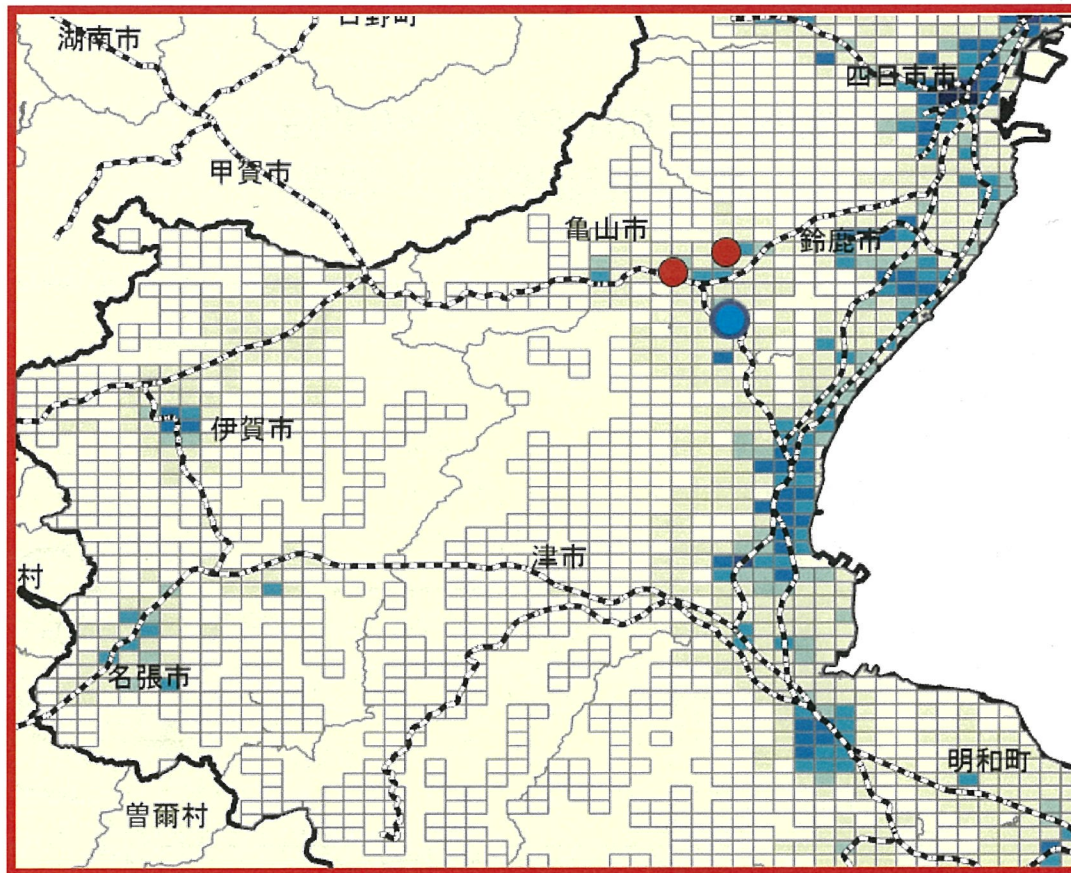


現状 整備後推計値
58,604 → 63,199 (+7.86%)

事業所増加数分布推計値の差(リニア整備後ー現状)【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。 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。 ※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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 (参考：リニア駅まで自動車を利用し、品川駅に行く場合。) 	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 (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。) 	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●JR紀勢本線、伊勢自動車道からのアクセス性が高い。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。