

みえリニア戦略プラン（仮称）
中間報告

令和7年3月

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
	● リニアの経済効果・120分圏人口	
	● 品川－三重県各地の時間短縮	
	● 新たな生活スタイル・ビジネススタイル	
	● 人や情報の交流の活発化	
	● 産業活動の活性化	
	● 災害リスクの分散	
3	リニアとともにめざす三重の姿	…9
4	めざす三重の姿に向けての3つの戦略	…10
	● 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	…20
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）	…23
	● 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	
7	今後の検討方針	…28

1 みえりニア戦略プラン（仮称）策定の趣旨

● リニアは日本を大きく成長させる原動力となる国家的プロジェクト

- ✓ リニア中央新幹線（以下「リニア」という。）は、東京－名古屋－大阪間の時間距離の大幅な短縮により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成し、巨大な経済圏を生み出します。また、東京・大阪間の東海道新幹線との二重化による災害に強い国土を形成するなど、わが国の新たな国土の大動脈として経済社会を支え、日本経済の再生に向けた動きを加速させ、さらに日本を大きく成長させる原動力となる国家的プロジェクトです。

● リニアは先行開業（品川－名古屋間）と全線開業（品川－大阪間）の2段階の開業予定

- ✓ リニアは先行開業と全線開業の2段階での開業予定となっています。事業主体の東海旅客鉄道株式会社は品川－名古屋間の工事完了予定時期を2027年以降とし、工期の見通しが立った段階で、改めて工事完了予定時期の変更の認可申請を行う予定としています。
- ✓ この先行開業により、品川－名古屋間の所要時間は40分に短縮します。これにあわせて、名古屋駅周辺では再開発事業が進められています。また、リニア中間駅（神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内）では各県の特性を生かした実現したいビジョンが掲げられ、「リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成」への議論が進んでいます。三重県においても名古屋までの先行開業、大阪までの全線開業で本県が飛躍的に発展するチャンスであり、リニア効果の発現を期待だけでなく必然へとするためのプランを検討していきます。

● 「めざす三重の姿」を実現するための「みえりニア戦略プラン（仮称）」（中間報告）をとりまとめ

- ✓ 三重県では2024年3月に「三重県リニア基本戦略」を策定し公表しました。この基本戦略では、「リニア時代の新たなライフスタイルの創出」、「新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大」、「新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大」の3つの戦略と、これら戦略を支える基盤づくりを掲げています。「みえりニア戦略プラン（仮称）」は、その3つの戦略及び戦略を支える基盤づくりにおける具体的な取組案を検討し、「めざす三重の姿」を実現するために重点的に展開するプロジェクトについてとりまとめるもので、市町、県内経済団体、交通事業者等の意見を踏まえ、本中間報告では主に先行開業のインパクトを県内全域に広げる取組を中心にまとめています。

◆日本中央回廊による効果の全国的波及イメージ

（参考）日本中央回廊による効果の全国的波及（イメージ）



◆世界に類をみない魅力的な経済集積圏域の形成

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成 ～かがやく未来へ～



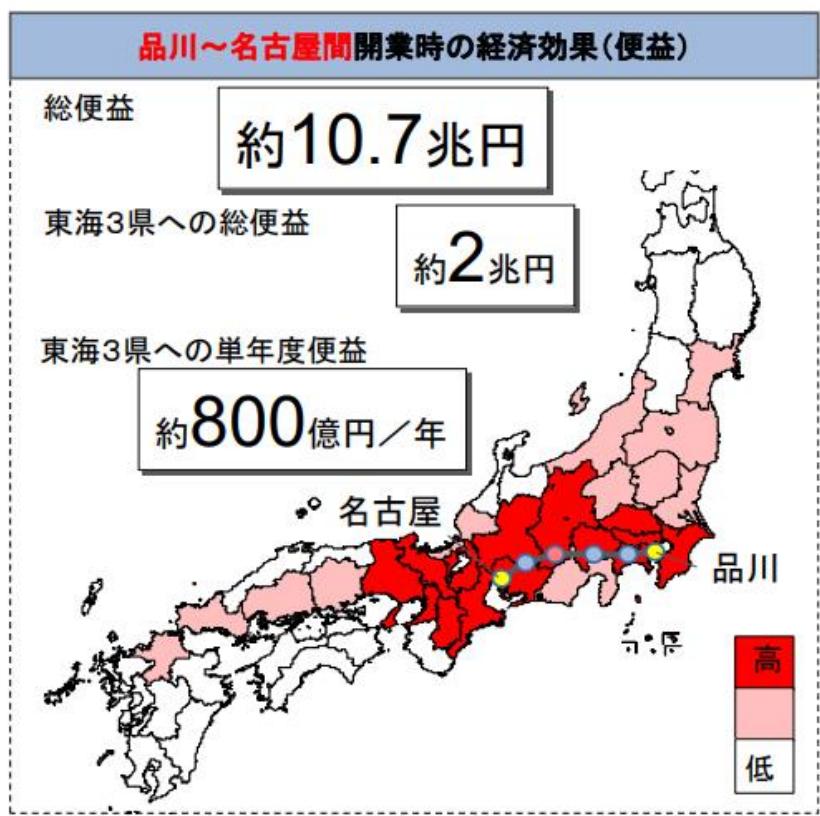
● リニアの経済効果（先行開業）は約10.7兆円

- ✓ リニアの先行開業による経済効果（便益）は約10.7兆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。
- ✓ 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、三重県の発展に寄与します。

● 先行開業の名古屋起点の120分圏人口は国内最大

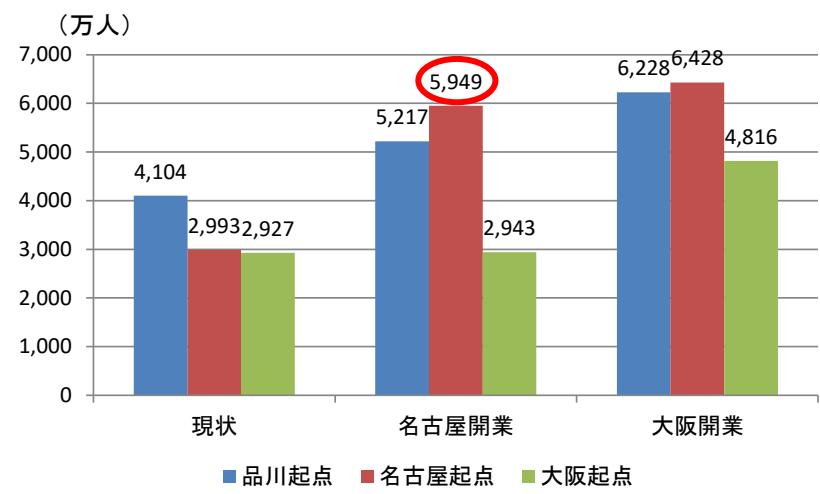
- ✓ 先行開業による名古屋起点の120分圏人口は、三大都市圏のリニアで結ばれる品川起点や大阪起点を上回り国内最大となります。
- ✓ このことは、名古屋への大きなインパクトが期待され、名古屋周辺に位置する三重県はこの名古屋へのインパクトを享受することが可能となります。

◆先行開業（名古屋開業）の経済効果



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社試算

◆リニア開業による3大都市圏各起点の120分圏人口

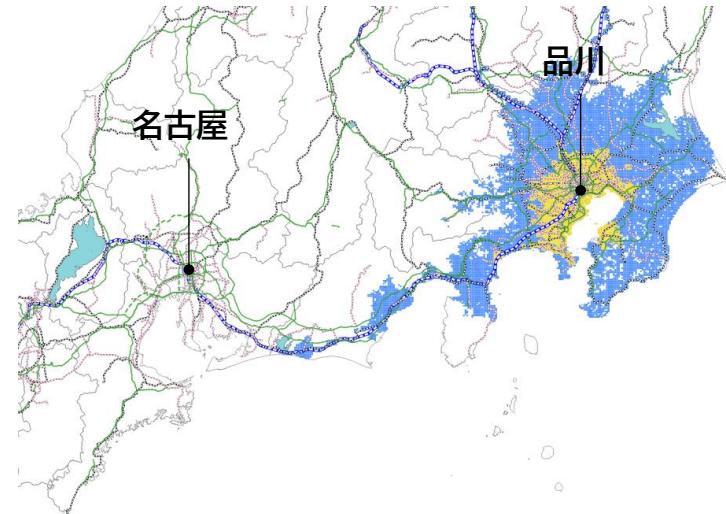


出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社試算

- 左グラフは品川、名古屋、大阪を起点とした鉄道と道路の利用でアクセスできる時間圏に含まれる人口を集計した数値
- 下図は品川を起点とした鉄道と道路の利用でアクセスできる時間圏
- ただし、鉄道から自動車への乗換えによる時間圏は東海道新幹線の「のぞみ」と「ひかり」の停車駅のみを対象とし、これ以外の鉄道駅からの自動車アクセスは含まれていない

◆リニア開業による品川起点の120分圏人口の広がり

[品川起点の現状の時間圏]



[品川起点の先行開業時の時間圏]



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社試算

2 リニアがもたらすインパクト

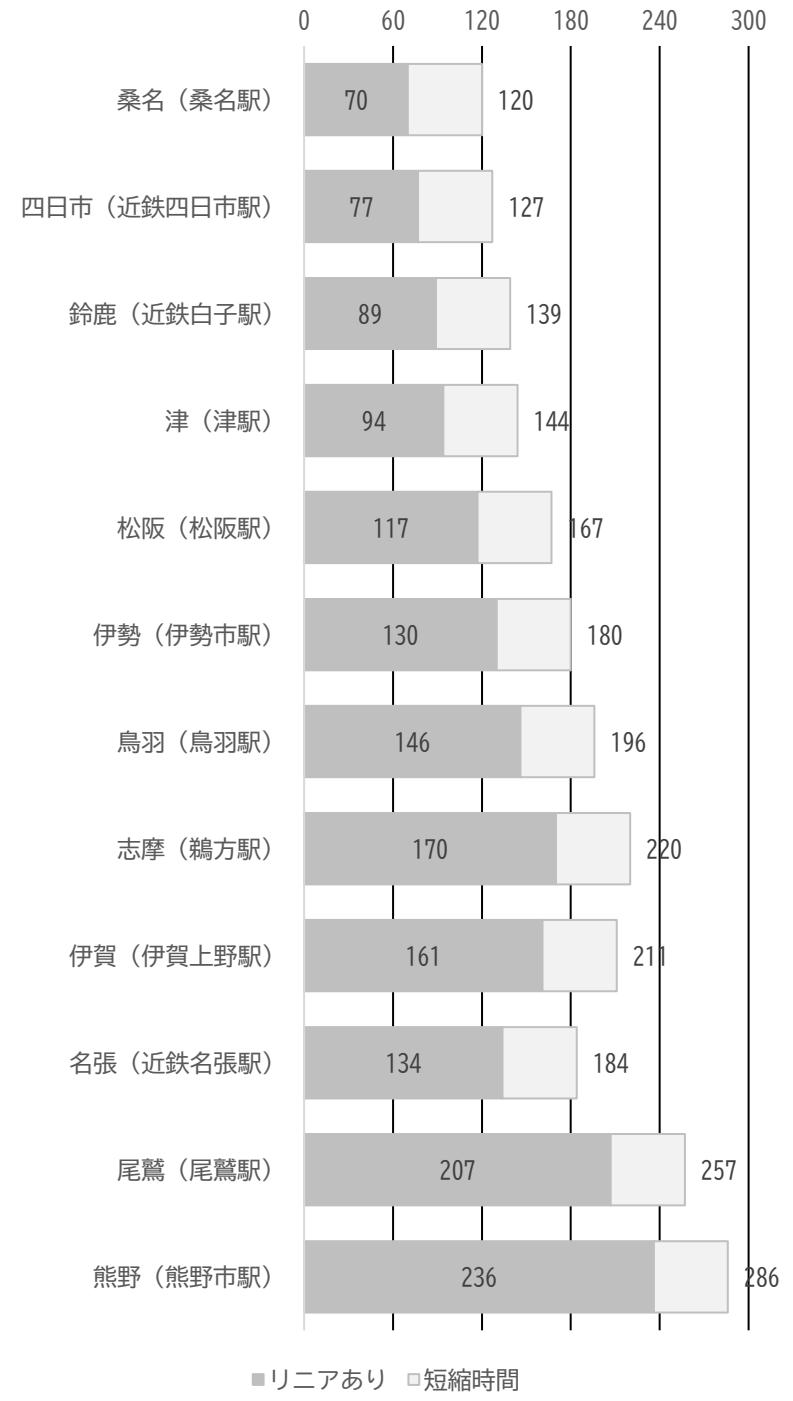
● 品川－三重県各地の時間短縮

- ✓ リニア先行開業により、品川－名古屋間は40分で結ばれます。県内においては、名古屋から20分のアクセスで繋がる桑名（桑名駅）は最速70分になるなど、品川と三重県内の各地域の時間は約50分の短縮となります。
- ✓ 品川－名古屋間が40分で結ばれることにより、公共交通利用で品川からの120分圏域に含まれる駅は、桑名駅から松阪駅まで拡大します。
- ✓ この時間短縮により、人々の交流が活発化することが期待されるほか、名古屋駅へのアクセス利便性が高まることで、さらに大きなインパクトを得ることができます。

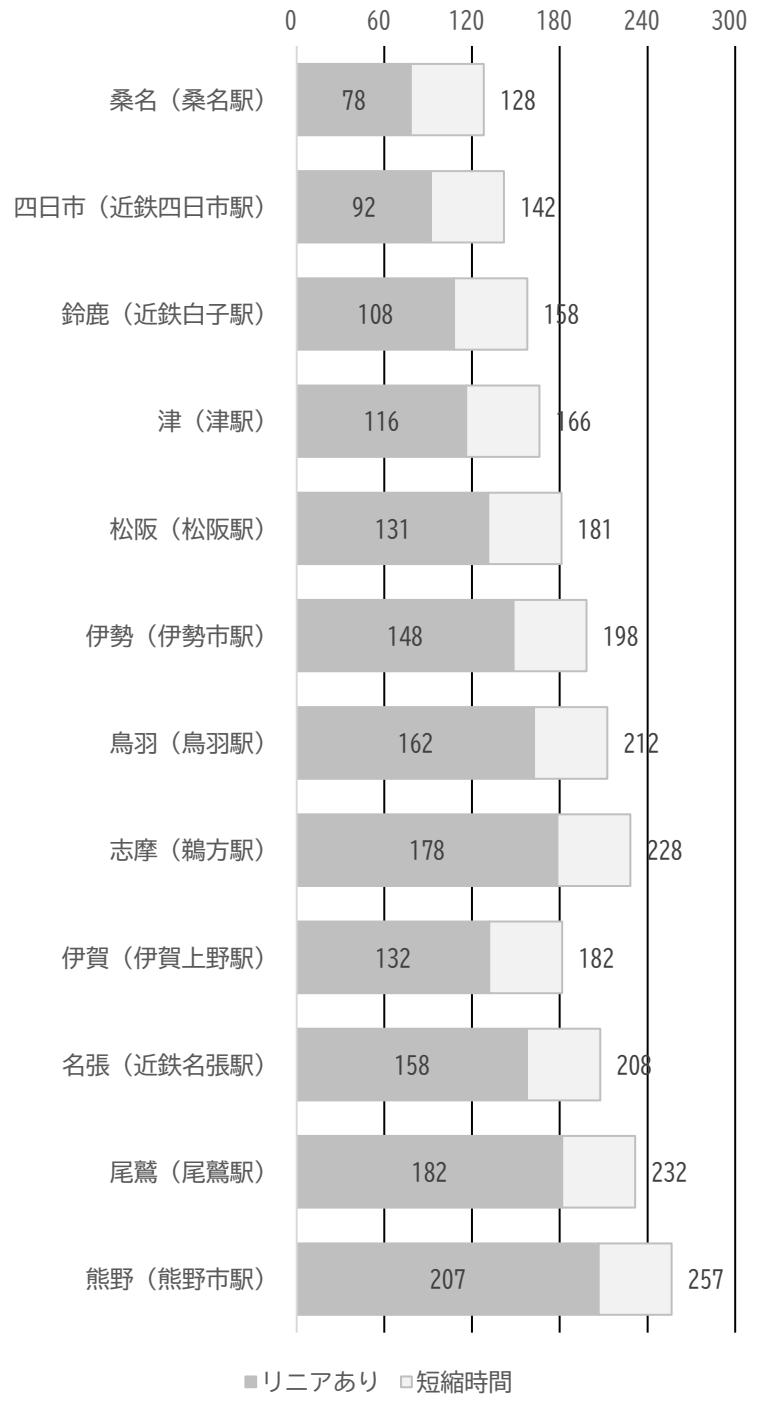
◆現状の交通ネットワークをベースとした品川－三重県各地間の先行開業時における所要時間(単位:分)



公共交通利用(名古屋駅:鉄道、鉄道+バス)



道路利用(名古屋駅:自家用車利用の場合)

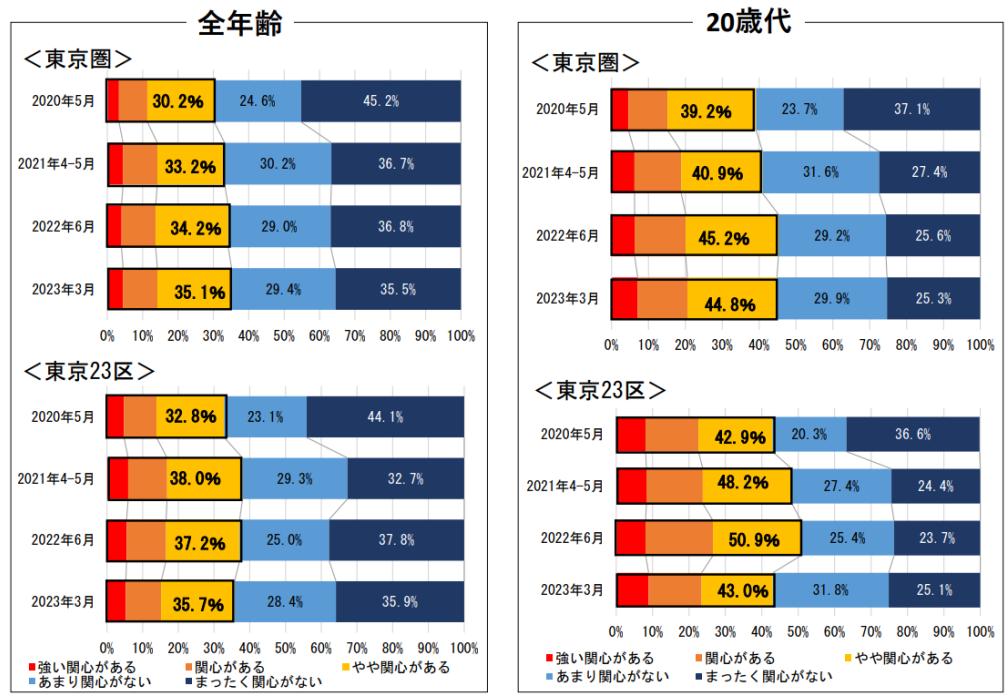


※時刻表(2024年12月時点)より最短時間を算出。名古屋駅のリニアとの乗換時間は10分とした。

● 新たな生活スタイル・ビジネススタイル

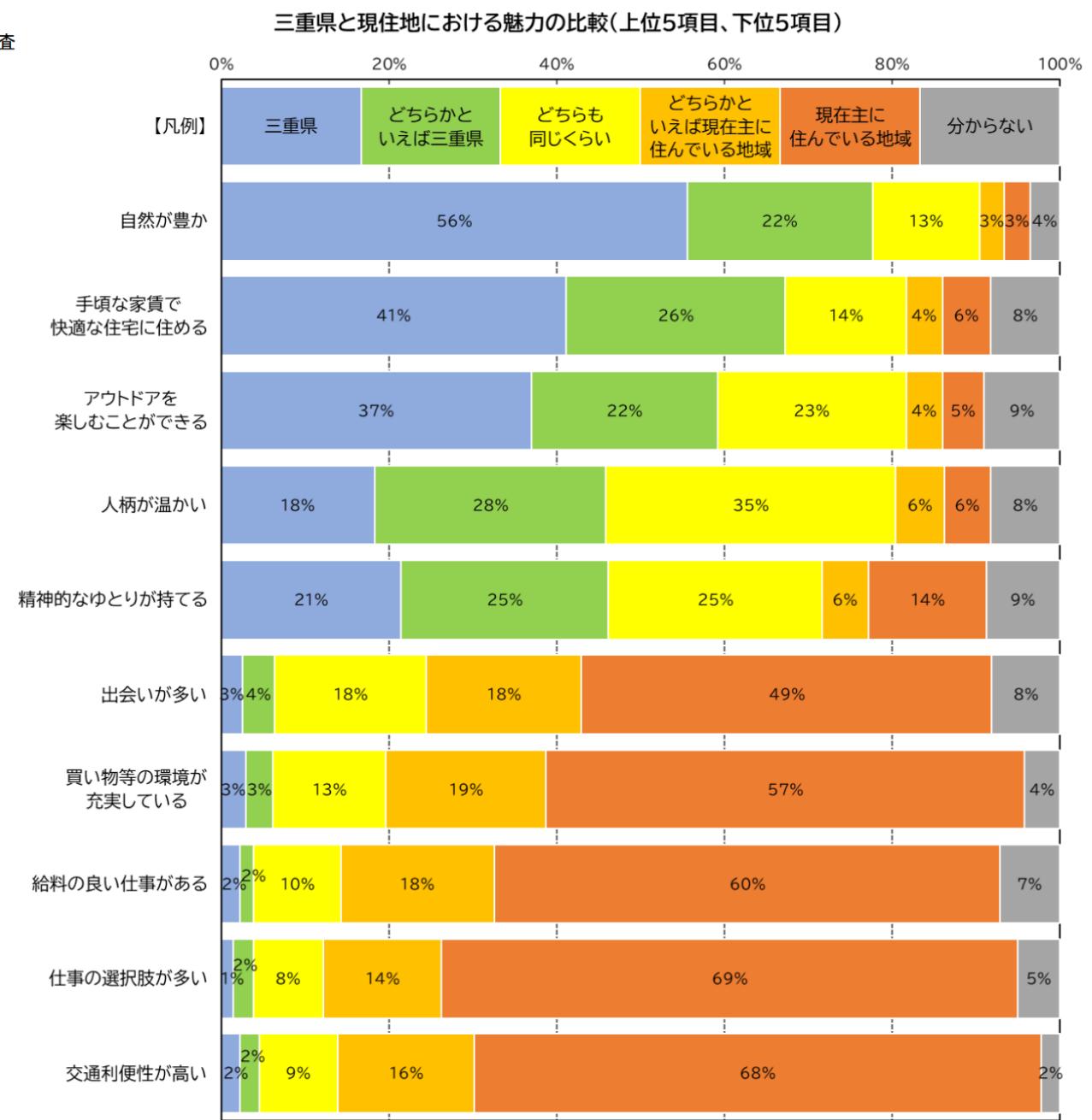
- ✓ コロナ禍以降、東京圏在住者の地方移住への関心が高まっています。その関心理由としては、「人口密度が低く自然豊かな環境への魅力」、「テレワークにより地方でも同様に働けること」、「仕事重視から生活重視への変更」が多くあげられています。
- ✓ 大都市圏在住の三重県出身者のアンケート結果をみると、「自然が豊か」「手頃な家賃で快適な住宅に住める」「アウトドアを楽しむことができる」などの魅力が現在住んでいる地域に比べ高い地域として捉えられています。
- ✓ リニアの先行開業により、都市・地方間の移動利便性が向上し、自然豊かな環境を持つ三重県を知ってもらえる機会が増え、新たなビジネススタイル・生活ス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

◆ 高まる地方移住への関心



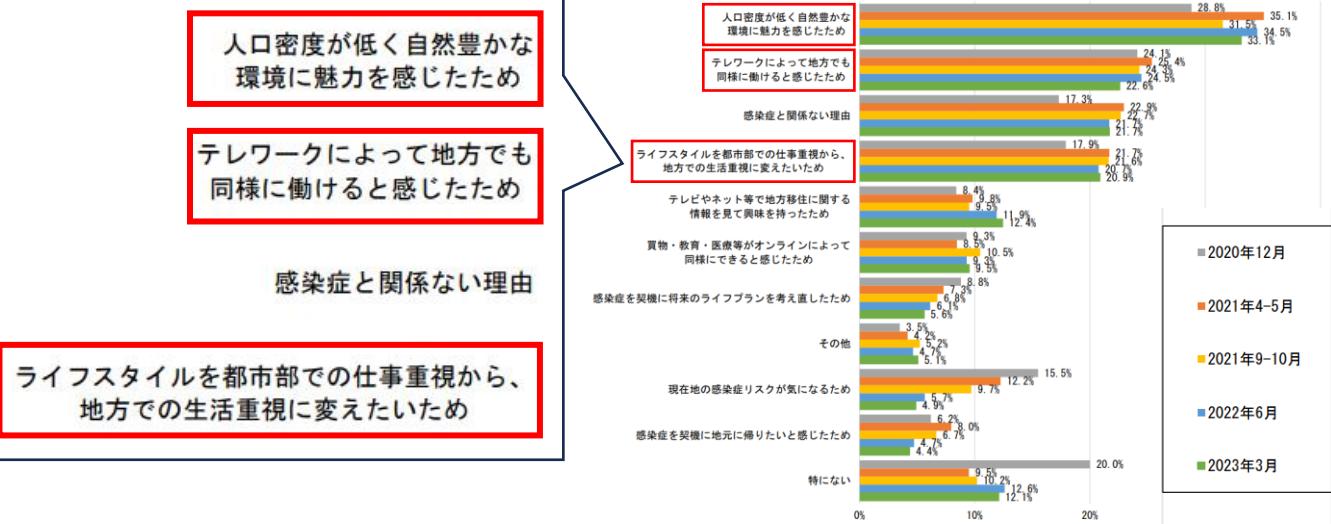
出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査(令和5年4月)」
 ※東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

◆ 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」

◆ 地方移住への関心理由の上位

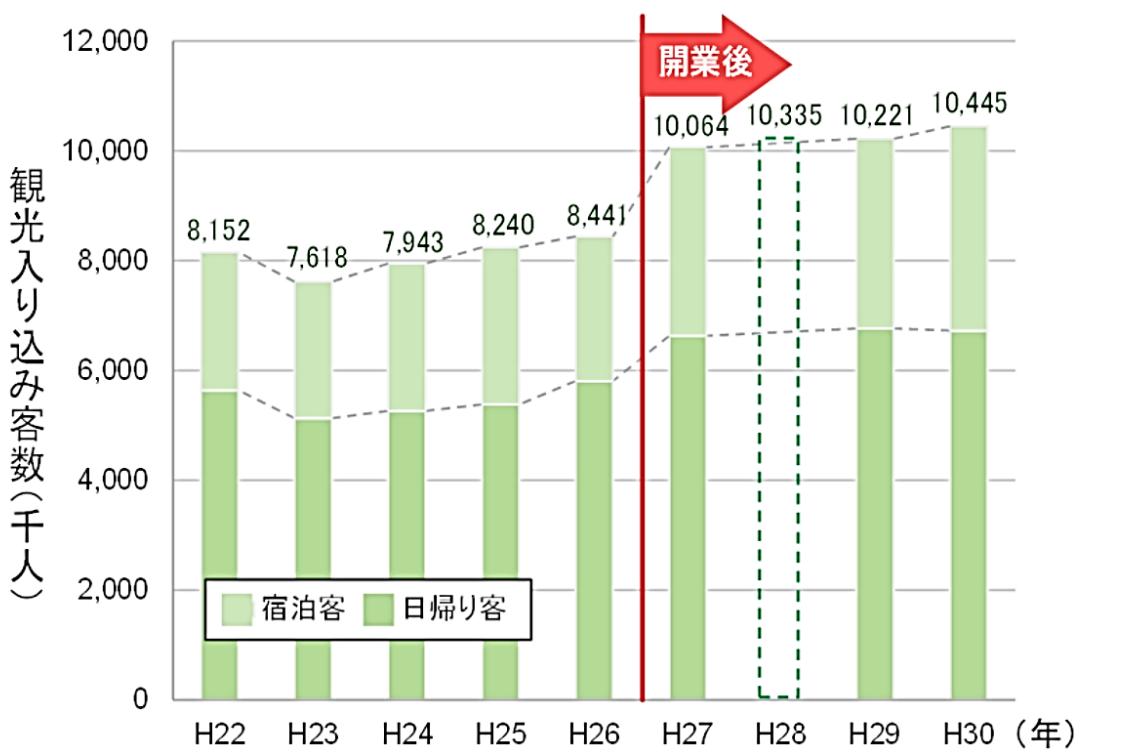


2 リニアがもたらすインパクト

● 人や情報の交流の活発化

- ✓ 北陸新幹線の福井・敦賀開業（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)



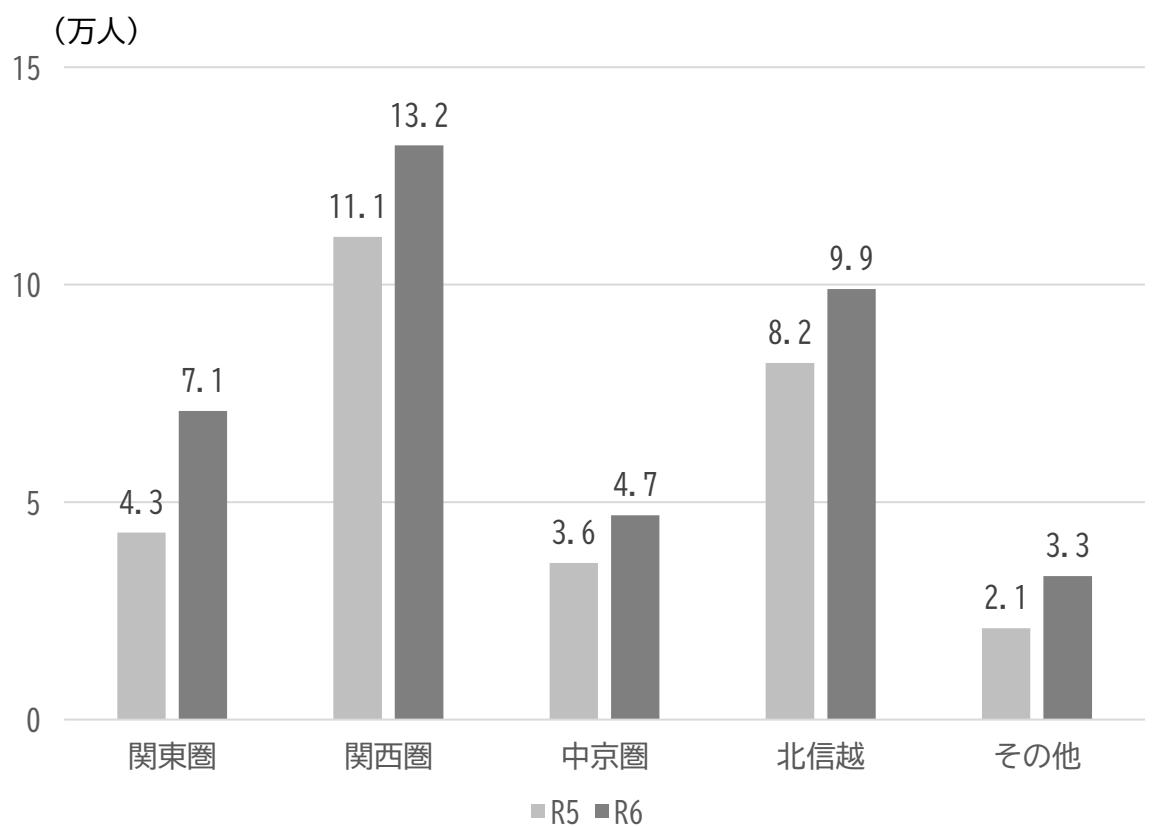
金沢地域への観光入り込み客数

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」(R2.3)

◆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
- ※ 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
- ※ 北信越：石川県、富山県、新潟県、長野県（福井県を除く）
- ※ 表の縦横の合計値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

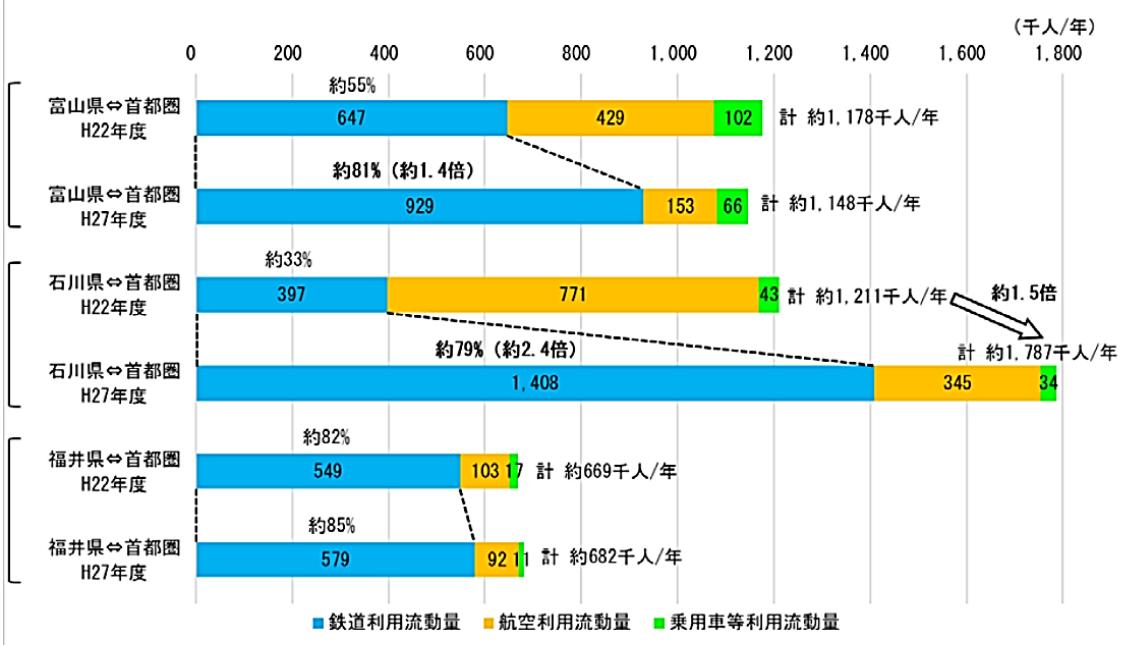
データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

出典：福井県「北陸新幹線福井・敦賀開業後の状況」(R6.4知事記者会見資料)より作成

● 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」(R2.3)

◆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」(R2.3)

◆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
コマツウェイ総合研修センター

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環となっているほか、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。

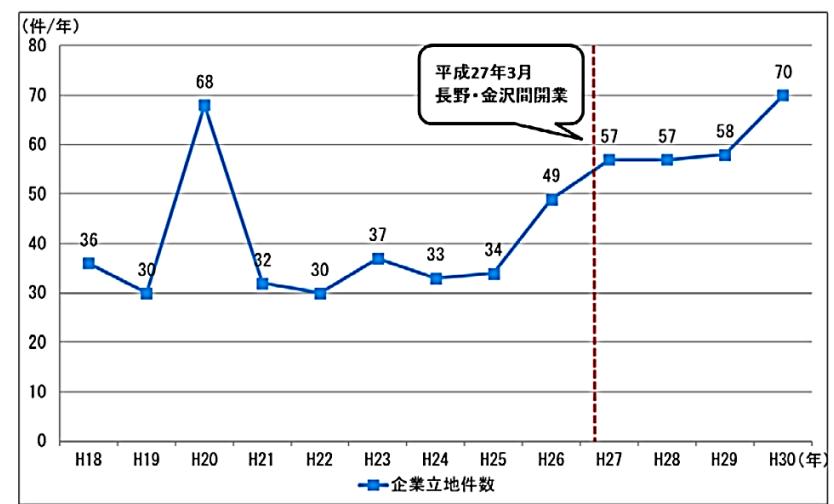
出典：北陸電力株式会社「CENTER OF JAPAN」パンフレット(R6.10)



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。

◆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」(R2.3)

● 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々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。

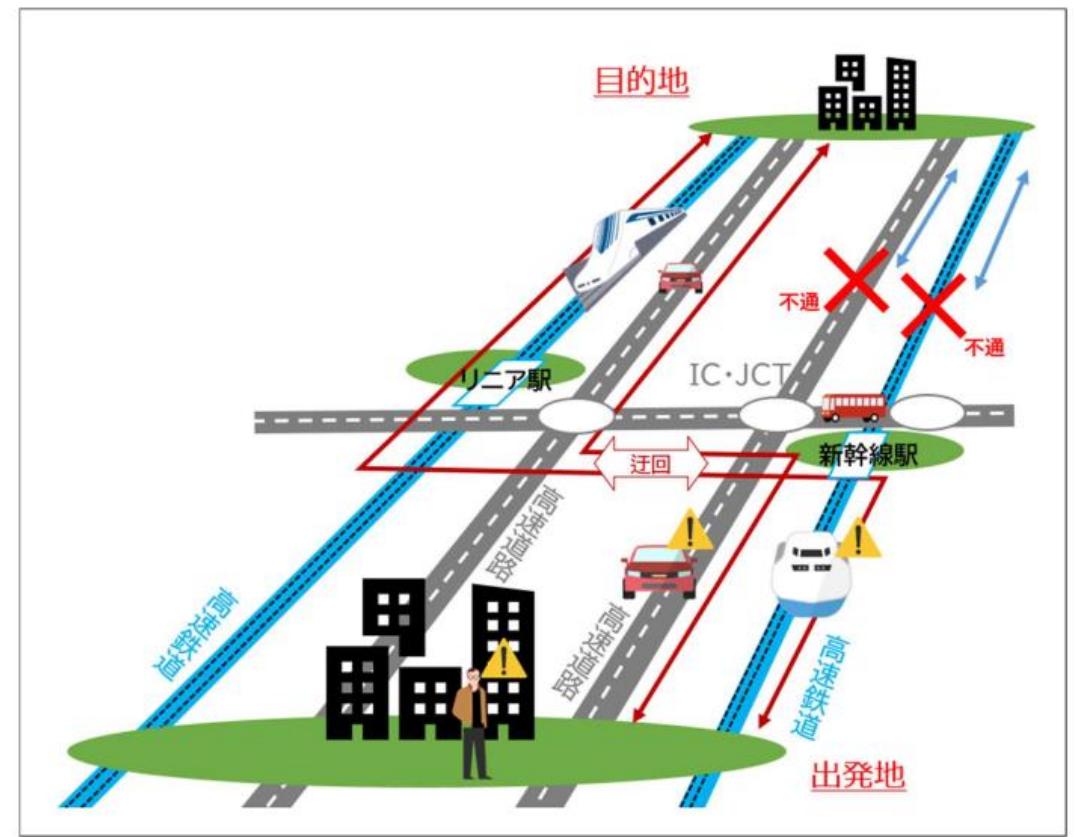
◆東海道新幹線の運転見合わせによる影響



※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)」(R6.6)

◆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

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

魅力発信

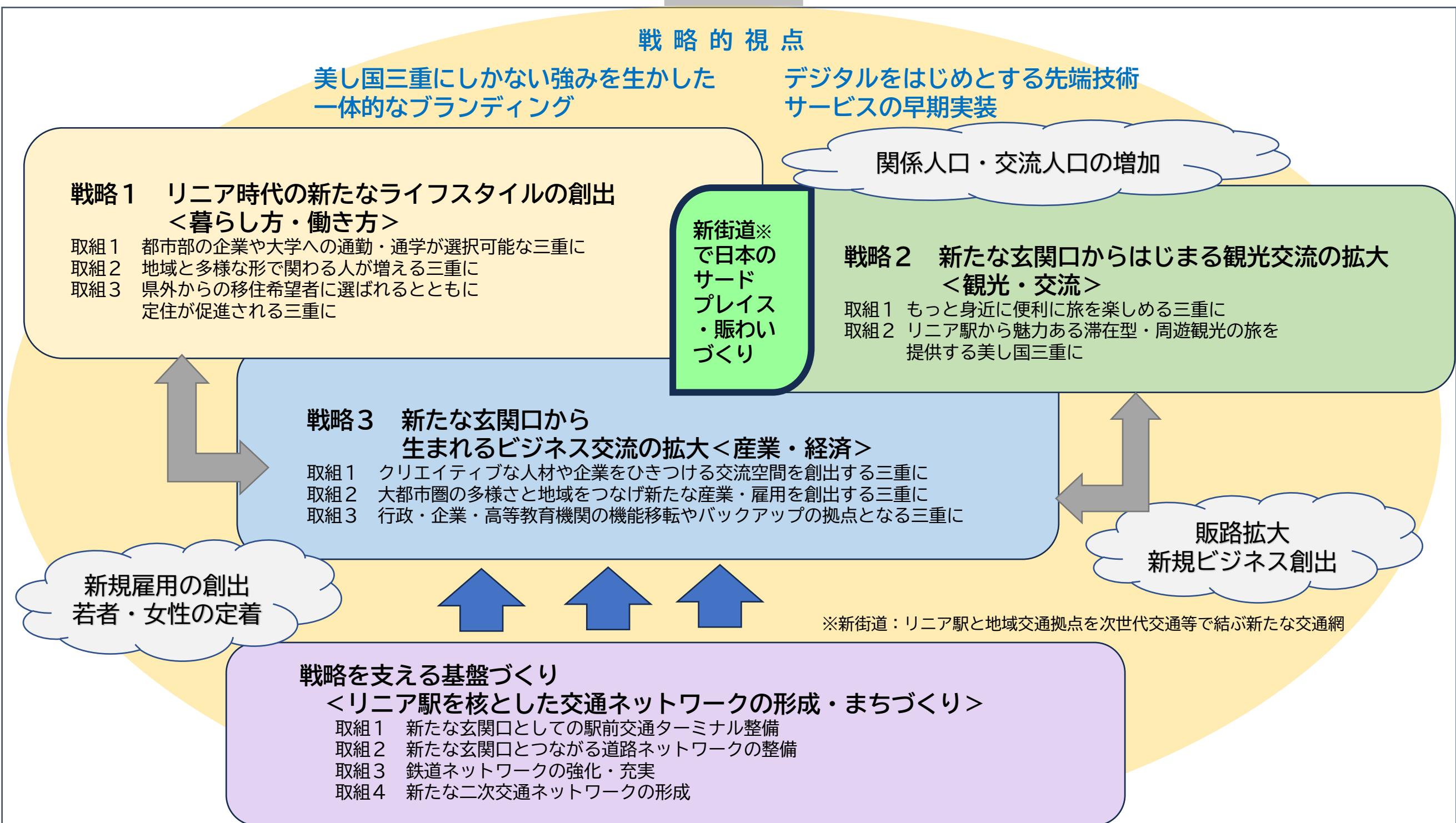
④訪れたいリニア三重県駅の独自性や魅力にあふれた駅まちデザイン

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。

めざす三重の姿



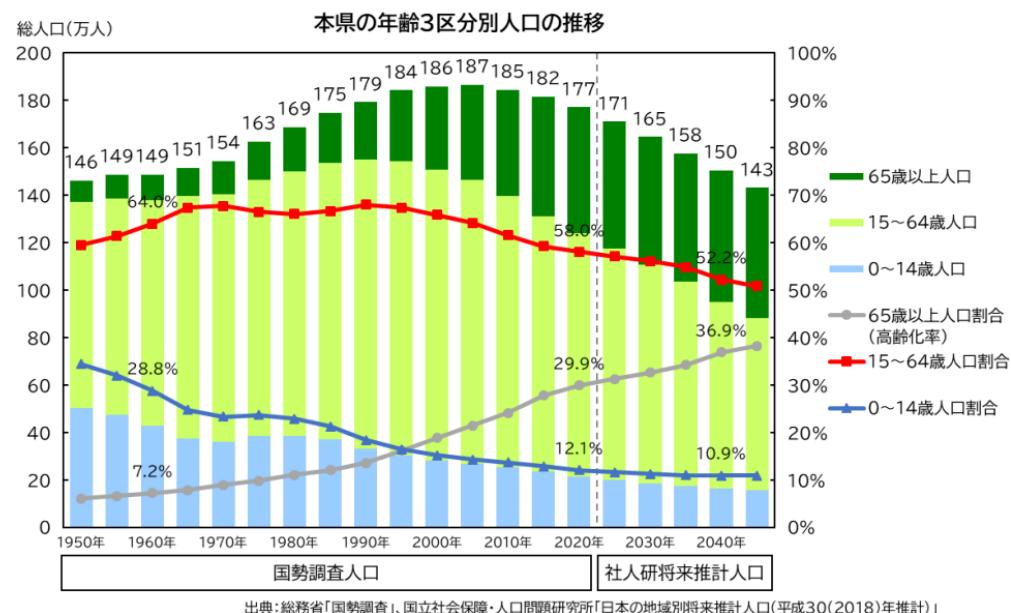
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

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」

◆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)

年	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」を基に三重県県庁所在地企業商工部会が作成

※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」

◆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%
県内からの就職者数 全体の就職者数		1,475/3,014	1,506/3,085	1,551/3,175	1,550/3,167	1,553/3,219
内 訳	大学(7)	44.7%	45.4%	44.9%	45.2%	45.2%
	県内就職者数 就職者数	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%
	県内就職者数 就職者数	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%
	県内就職者数 就職者数	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」

◆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」(R4.12)

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 快適なりモ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
 - 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

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へのPR
 - SNSを活用した就職情報の発信
- ② 移住・二地域居住を支える快適なりモ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
- 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新たな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1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出

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)

伊豆の国市ってこんなところ!

いきなりの移住には不安が付きもの。アクセスはどのくらい? 暮らしの環境は? お金は? など移住を検討する前に、知っておきたい情報をご紹介します。

アクセス核群!

伊豆の国市から首都圏へ。伊豆の国市から伊豆・箱根の観光地へ。生活拠点としてバツグン。

電車でのアクセス

- 三島駅から伊豆長岡駅 伊豆箱根鉄道駿豆線で約20分
- 三島駅から東京駅 東海道新幹線「ひかり」号で約45分、または「こだま」号で約1時間
- 三島駅から名古屋駅 東海道新幹線「ひかり」号で約1時間40分、または「こだま」号で約1時間50分

お車でのアクセス

- 東京から沼津インター・長泉沼津インター……………約60分
- 名古屋から沼津インター・長泉沼津インター……………約2時間30分
- 沼津インター・長泉沼津インターから伊豆の国市……………約25分

伊豆の国市と首都圏の暮らしを比べてみました。

移住後の生活費が、どう変わるのかをシミュレーションしてみました。具体的なライフプランを考えてみましょう。

[消費支出額] 1世帯あたりの1年間の支出額
夫婦2人+小学生1人の場合 賃貸70㎡の場合

伊豆の国市で新築住宅を購入した場合、2人以上の勤労者世帯(夫婦2人+小学生1人)による消費支出額を比べてみると、東京の賃貸住宅で生活する方が90万3684円多く、物価や土地価格の違いで伊豆の国市が低い結果となっています。

指標	東京都M市	伊豆の国市
自然環境	155,583円	186,285円
働きやすさ	72,870円	246,576円
教育・子育て	383,142円	384,912円
ライフスタイル	58,496円	142,440円
合計	670,091円	960,213円

東京⇒伊豆の国市 1年間で約90万円の生活費の余裕が出来る

豊かさ **143%** 約29万円プラス

[暮らしやすさの貨幣価値]
暮らしやすさをお金に置き換えると東京と比べ、どれだけ暮らしやすいかを比較してみました。

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)

都心から約90分! 農ある暮らしを見つけて。お試し暮らし/ワーケーション

神奈川県 南足柄市・大井町・中井町

仕事をしながら、田舎暮らし体験。農ある暮らしを見つけて。お試し暮らし/ワーケーション

2023年 11/10(金) 11/11(土) 11/12(日)

選んで気軽に参加! 3組限定!

1泊2日 or 2泊3日 モデルツアー 「お試し暮らし」ワーケーション

3選べる、3つの滞在タイプ!

- ・まずは生活に便利な【市街地】に滞在・・・裏面コース①へ
- ・せっかくならば【里山近く】に滞在……………裏面コース②へ
- ・はじめは心細いので【町民の家】に滞在……………裏面コース③へ

コース1 まずは生活に便利な【市街地】に滞在
2泊3日の滞在コース
日程: 11月10日(金)~12日(日)
場所: 大井町宮地地区のお試し住宅 (3LDK/駐車場あり/商店すく)
定員: 1組/2~6名程度
費用: 9,500円/人

コース2 せっかくならば【里山近く】に滞在
2泊3日の滞在コース
日程: 11月10日(金)~12日(日)
場所: 大井町宮地地区のお試し住宅 (3LDK/平屋/駐車場あり)
定員: 1組/2~6名程度
費用: 9,500円/人

コース3 はじめは心細いので【町民の家】に滞在
1泊2日の滞在コース
日程: 11月11日(土)~12日(日)
場所: 大井町金子地区のご家庭(3LDK/平屋/本邸へのモニター民泊)
定員: 1組/2名程度
費用: 5,500円/人

対象 上記、各コース紹介に記載(都心近くで「農ある暮らし」に興味のある「就労者を含むグループ・家族など」限定3組!)
費用 上記、各コース紹介に記載(内訳:滞在施設費、交流費、昼食、農ある暮らし体験料等)
申込 ご希望のコースを選択し、11/2(木)17:00までにQRの申込みフォームからお申込み下さい。
主催 一般社団法人 神奈川県西部の農ある暮らし推進協議会

出典:神奈川県「県西部地区におけるワーケーションモデルツアー」ホームページ

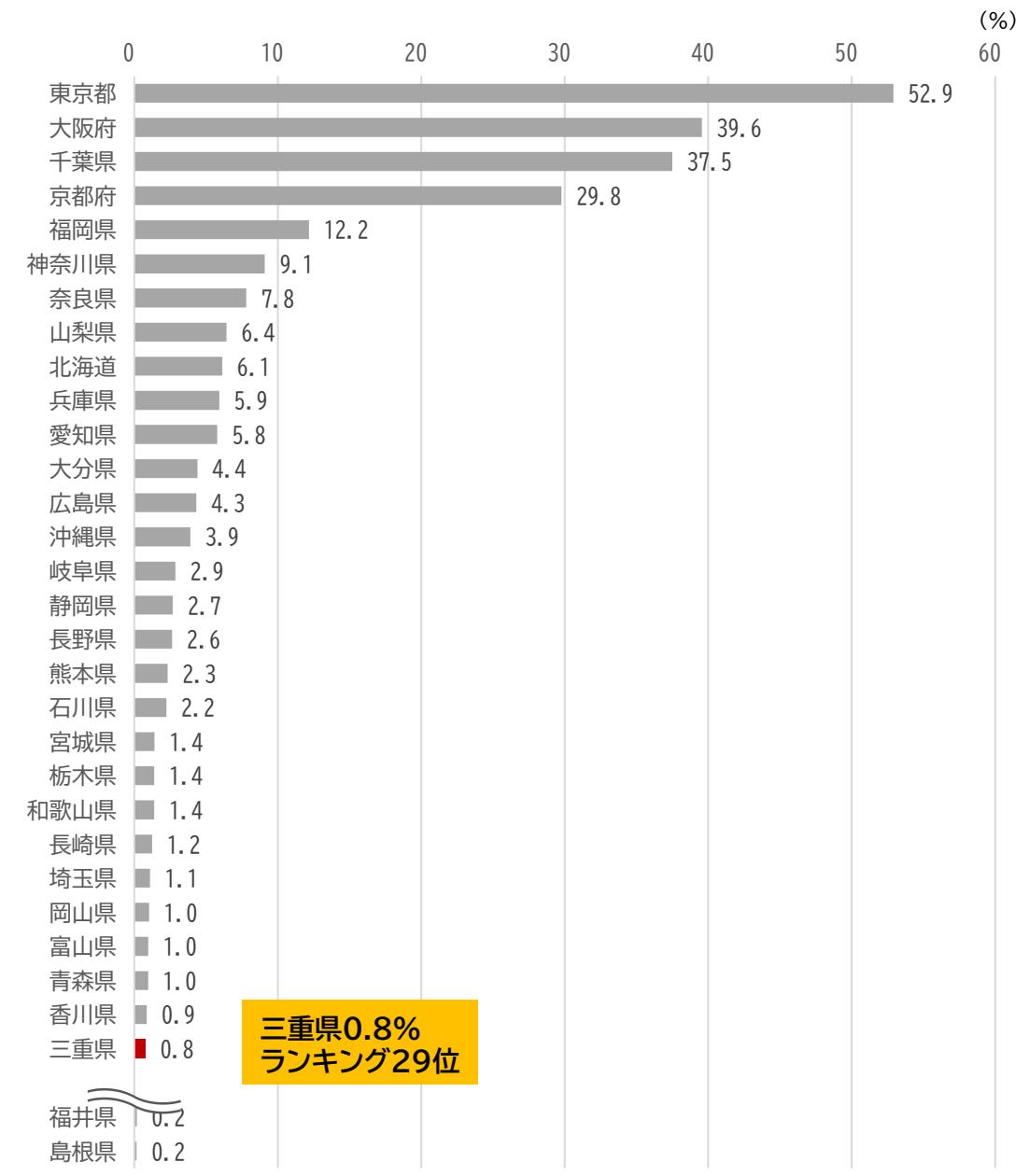
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

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はコロナ禍前を超えているものの、外国人延べ宿泊者数は令和6年の日本全体の訪日外客数が過去最多を記録するなか、コロナ禍前まで回復していない状況にあります。
- 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21位と中位に位置している一方で、市区町村ランキングでは伊勢市や志摩市が上位にランクインしているなど、三重県内にも魅力度の高い地域も存在します。
- 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こともあげられます。
- 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。

◆訪日外国人の訪問率の都道府県ランキング



◆三重県の魅力度（2024年）

都道府県ランキングでは三重県は47位中21位と中位に位置していますが、市区町村ランキング（1,000市区町村）では、伊勢市23位、志摩市が39位と上位に位置しています。

都道府県ランキング

- 1位 北海道
- 2位 京都府
- 3位 沖縄県
- ...
- 21位 **三重県**

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
- ...
- 22位 名古屋市
- 23位 **伊勢市**
- 24位 姫路市
- ...
- 39位 旭川市
- 39位 **志摩市**
- 39位 松本市

出典：ブランド総合研究所「地域ブランド調査2024」

◆高速交通機関（空港、新幹線駅）のない都道府県（2024年）

空港及び新幹線駅の両方のない県は、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。



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」（2023年間集計表）

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Ma 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IC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新たなモビリティの導入
 - 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PRの実施
 - 地場産業と特産物をセットにした商品開発・PR
- 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
 - 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
- 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

- 15 ➢ 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

戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大

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



出典:Zoox プレスリリース

◆モビリティHub(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Hub』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Hub』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

泉北ぱらっと

泉北ぱらっとは、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

アプリや電話で予約をする、予約型の乗合バス!
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

今年も始まる NANKAI オンデマンドバス! 泉北ぱらっとの他、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。抱し、乳幼児を保護者の部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

目的地のポートで乗り捨てできる!
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

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 分超過後) 100 円 / 15 分
自転車運賃 (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

免許なしで乗れて、中距離の移動もラクラク!
ももポート アクロスモール泉北

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・カララ南海株式会社

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

地域のお店がやってくる!
ももポート アクロスモール泉北

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 月頃からは)
※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

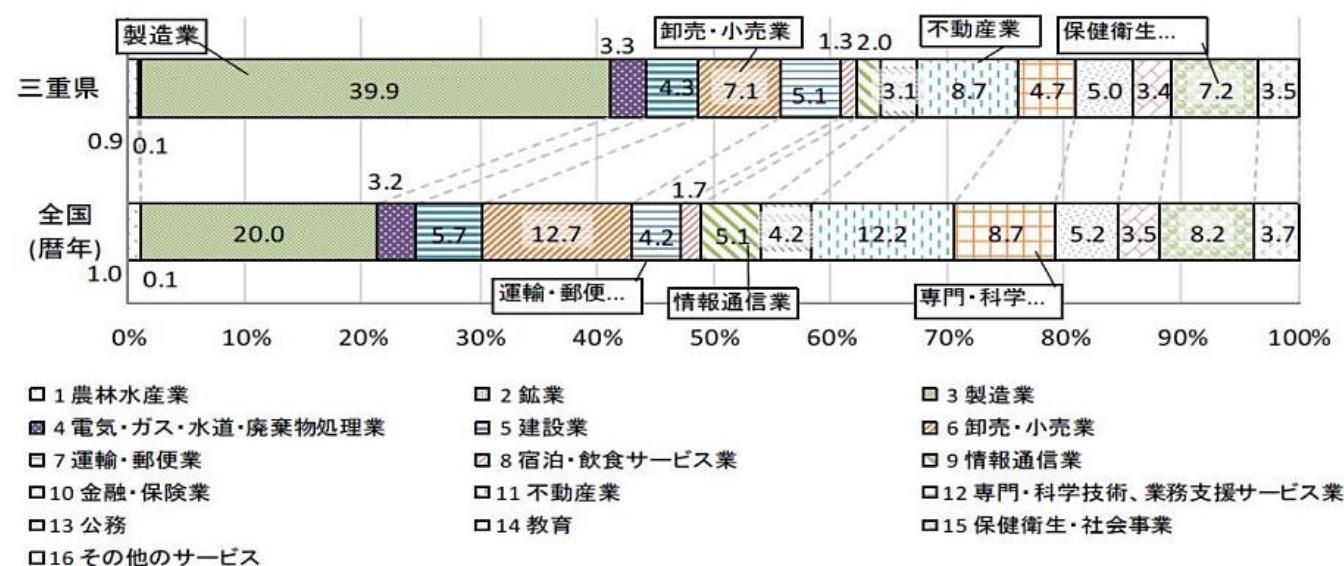
4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略

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。
- テレワークの進展等でワーケーションの動きが活発化している中で、ワーケーションに利用している都道府県ランキング（2022年）は三重県が2位となるなど、三重県のワーケーション先としてのポテンシャルは高いことがうかがえます。

◆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」

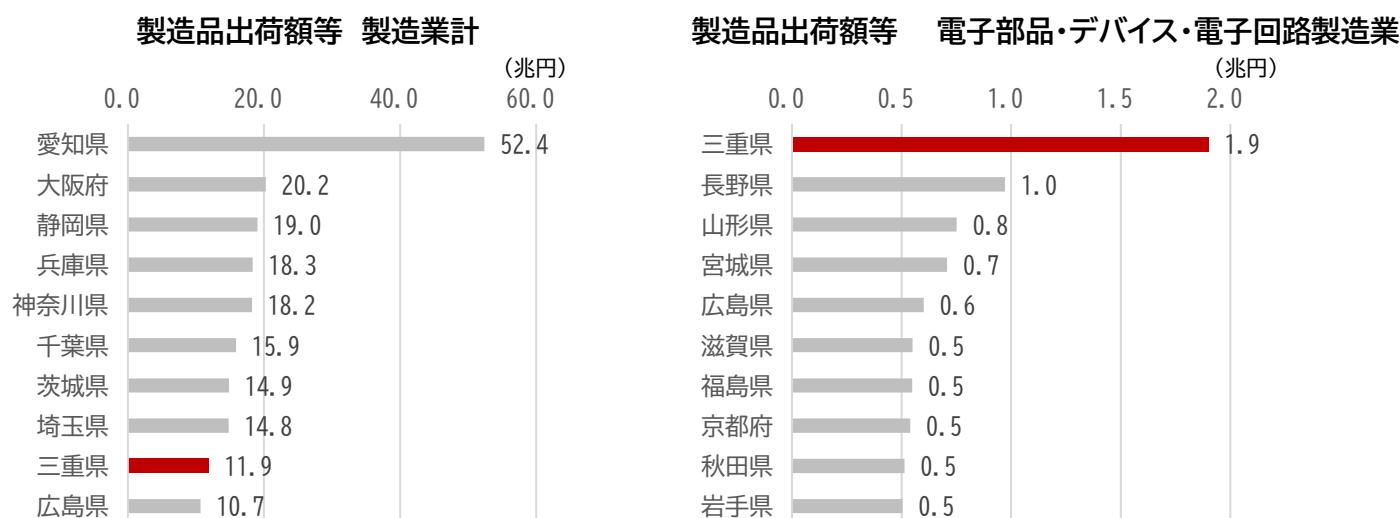
◆三重県出身学生の卒業後のUターン就職状況

	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

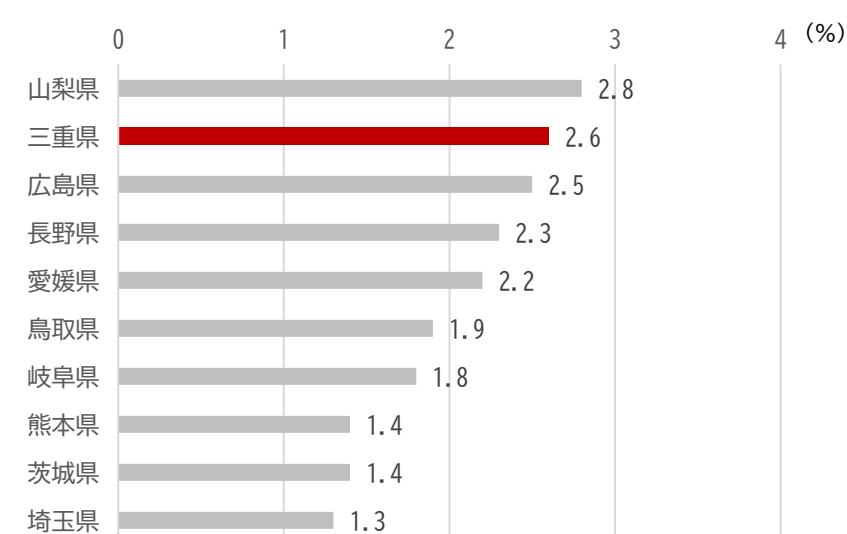
出典：三重県「若者の県内定着・人口環流に向けた産学官連携懇話会資料」資料1（R5.12）

◆製造業が盛んな三重県



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」

◆ワーケーションに利用している都道府県ランキング



出典：ブランド総合研究所「地域ブランド調査2022」

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
- 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
 - 気象（地震・雨）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花粉症対策の研究施設の整備

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
 - 文化庁のような省庁の一部の誘致

戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

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」)

ディープテックを活かした共創・オープン化

〈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)



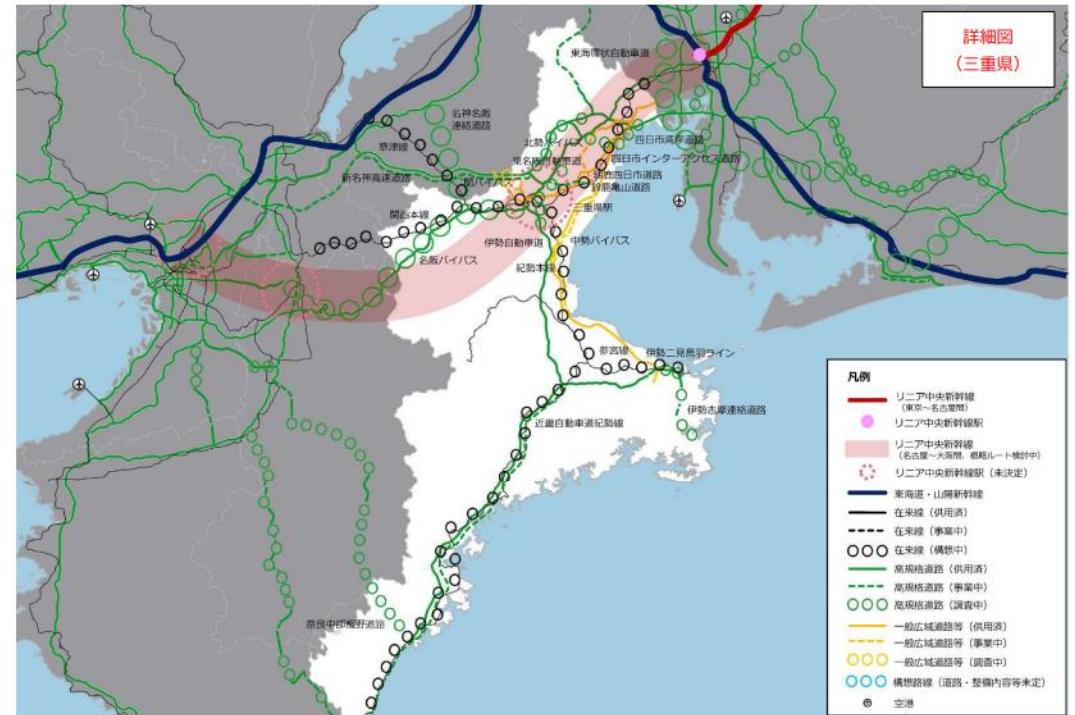
経済界が働きかけ、大学のシーズ活用、各県の政策との連携で、中部圏全体で新産業創出を目指す

5 戦略を支える基盤づくり

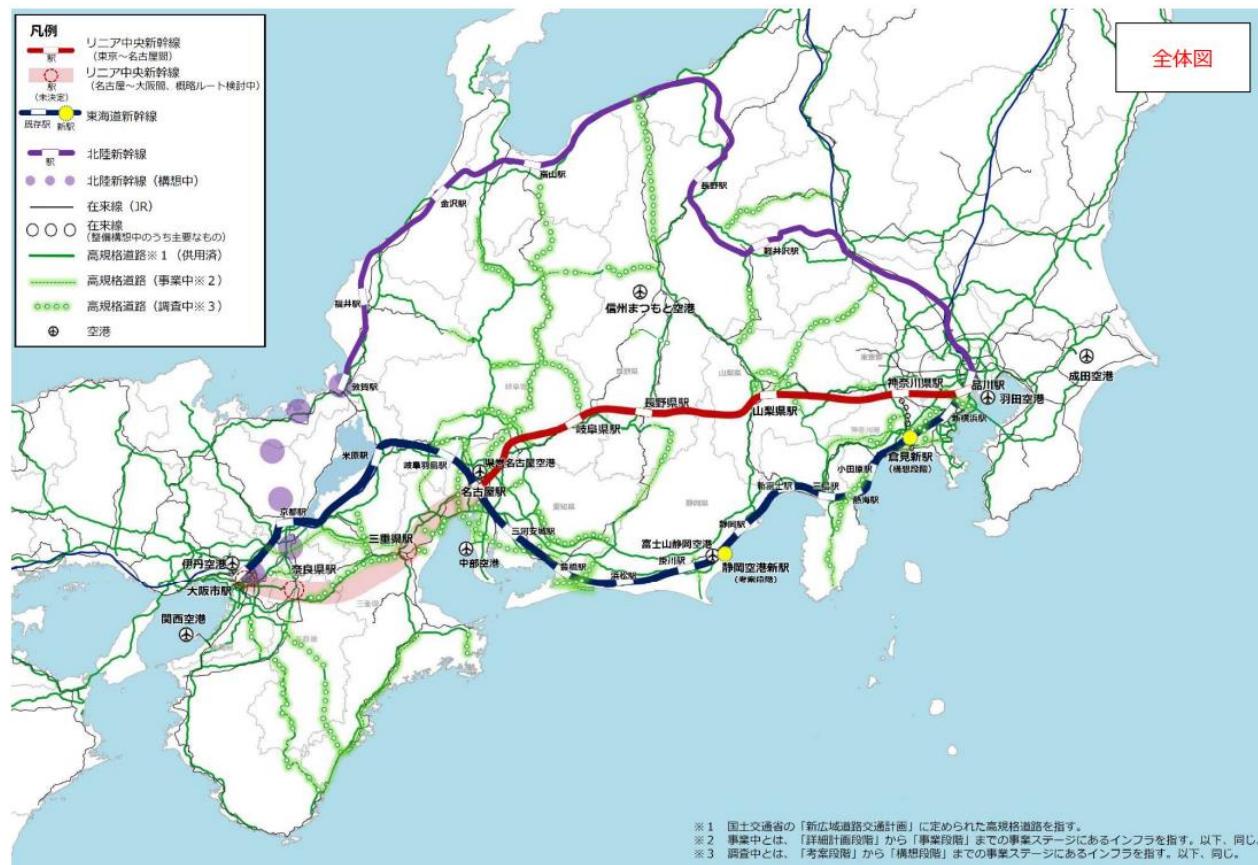
現状・課題

- 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。

◆三重県の高速度交通の将来像



◆広域にみた高速交通の将来像



◆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



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)」(R6.6)

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) 地域交通拠点と交通ネットワーク

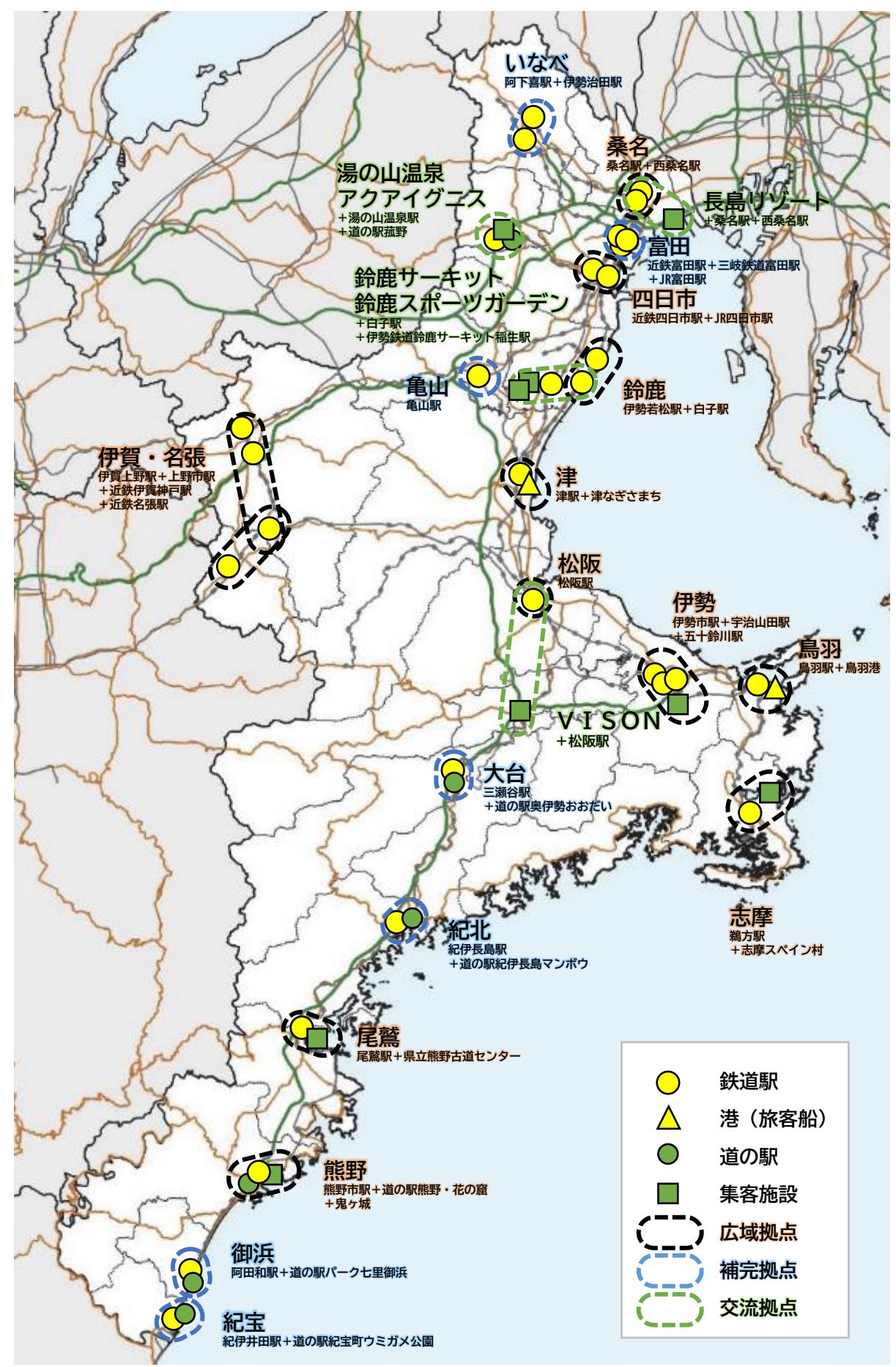
以下のとおり、みえリニア戦略プラン（仮称）で地域交通拠点(案)を位置づけます。
 ※ただし、現時点でリニア三重県駅の位置が確定していないため、駅位置確定後、見直し調整することもあることに留意が必要です。

- **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

(2) 先行開業のインパクトを県内に広げる交通ネットワークの形成

取組1 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）

取組2 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

取組3 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
- 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

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

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）

「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、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と位置づけ、将来像の実現に向けて重点的な展開を図ります。

※先行開業を見据えての取組をリーディングプロジェクト（フェーズⅠ）とします。

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

戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出<暮らし方・働き方>

- 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
- 取組2 地域と多様な形で関わる人が増える三重に
- 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

戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大<観光・交流>

- 取組1 もっと身近に便利に旅を楽しめる三重に
- 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

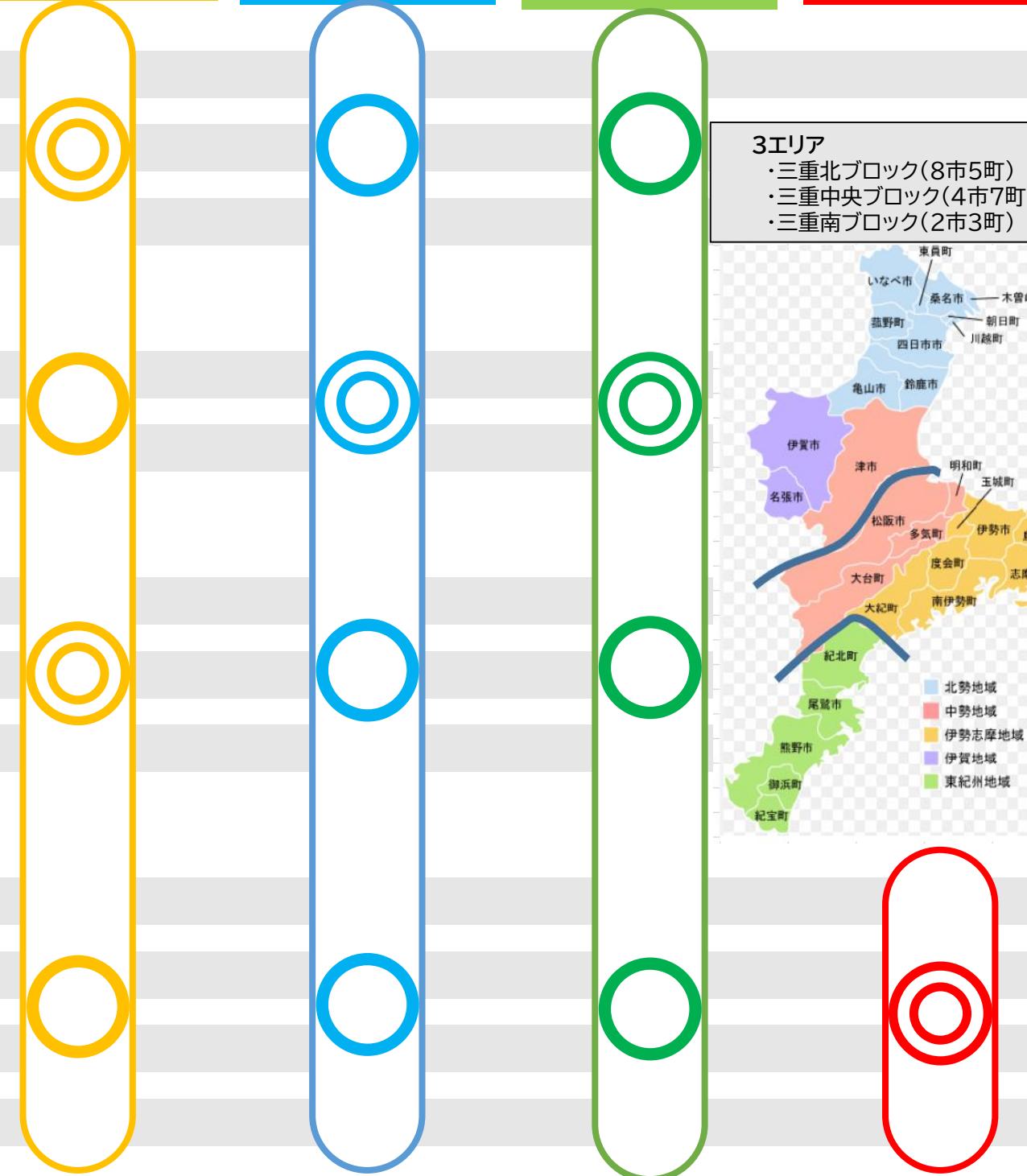
戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大<産業・経済>

- 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
- 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
- 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

戦略を支える基盤づくり<リニア駅を核とした交通ネットワークの形成・まちづくり>

- 取組1 新たな玄関口としての駅前交通ターミナル整備
- 取組2 新たな玄関口とつながる道路
- 取組3 鉄道ネットワークの強化・充実
- 取組4 新たな二次交通ネットワークの形成

3エリア
 ・三重北ブロック(8市5町)
 ・三重中央ブロック(4市7町)
 ・三重南ブロック(2市3町)



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）

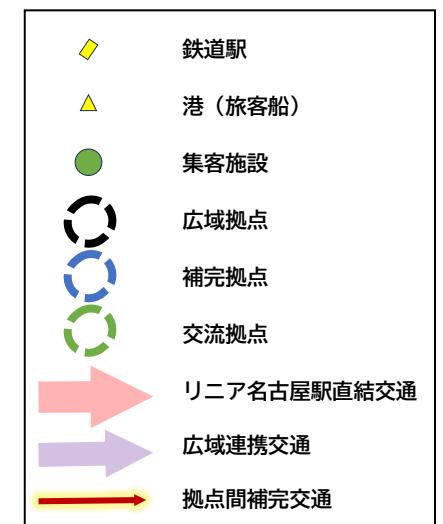
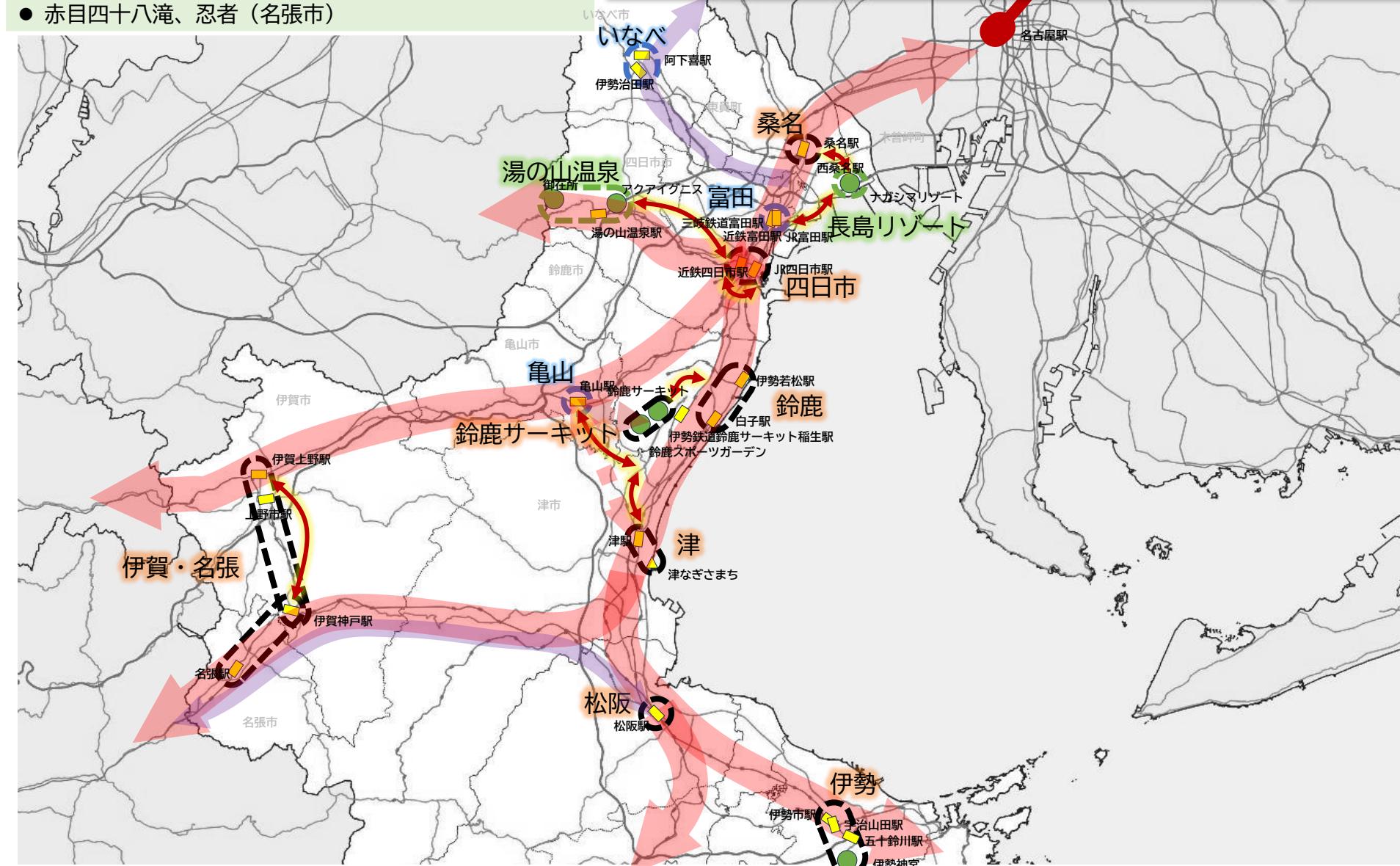
都市と自然のハイブリッド環境を生かした産業振興と移住・定住の促進プロジェクト（北ブロック）

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ま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、コンビナート、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（菟野町）
 - 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（木曾岬町）
 - 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、伊賀ー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、コンビナート、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（近鉄四日市ーJR四日市、津駅ー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



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）

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）

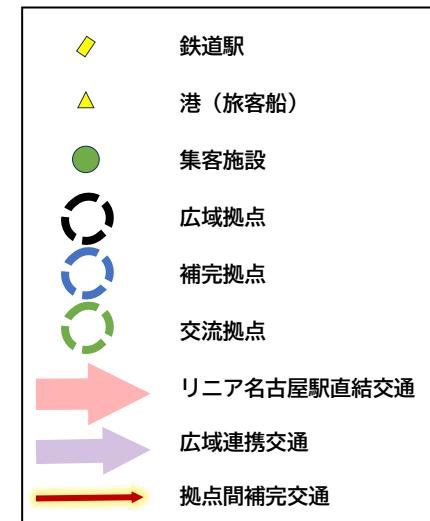
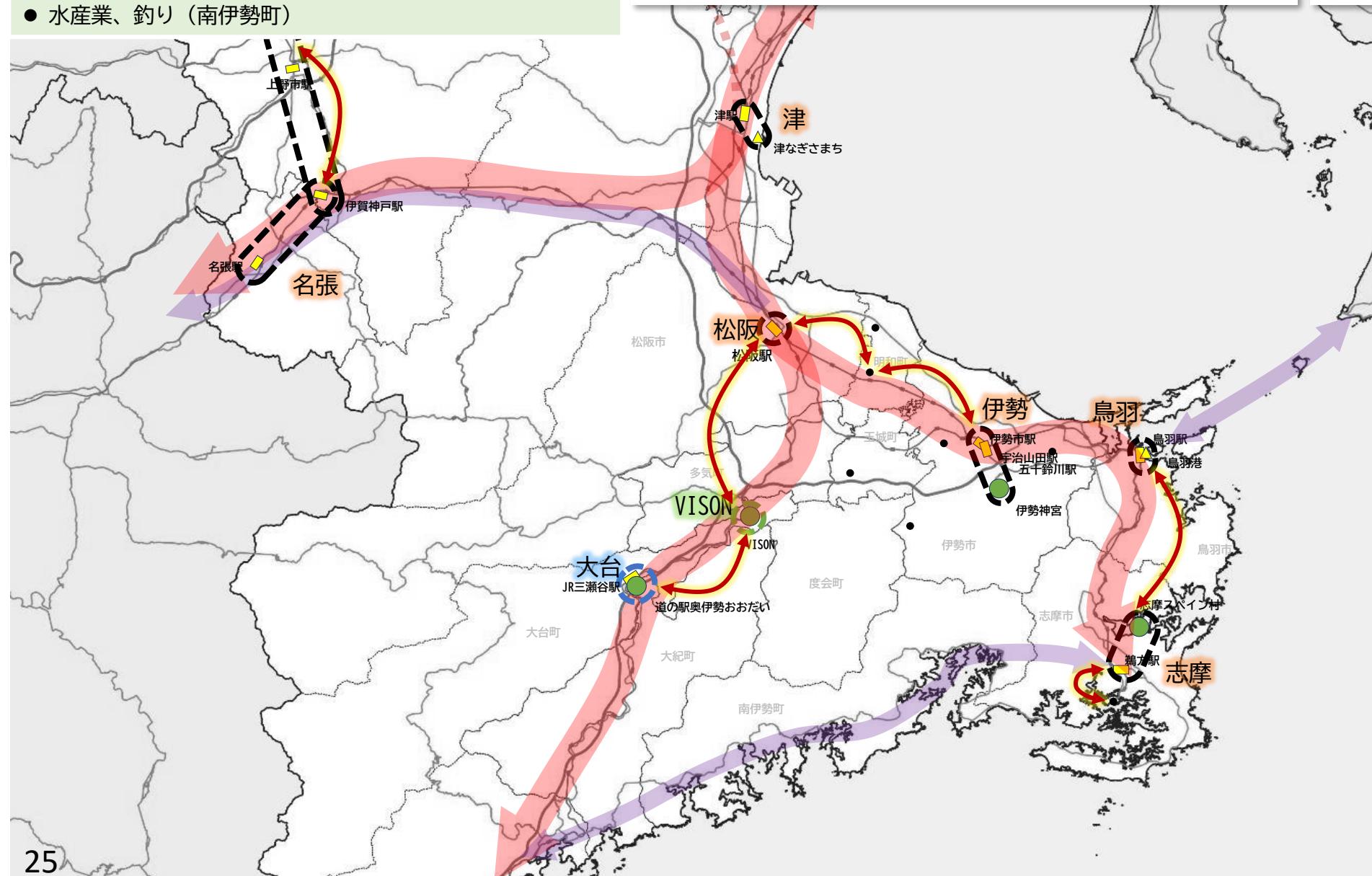
- ✓ 伊勢志摩の自然を生かしたワーケーションや移住環境の充実

（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



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

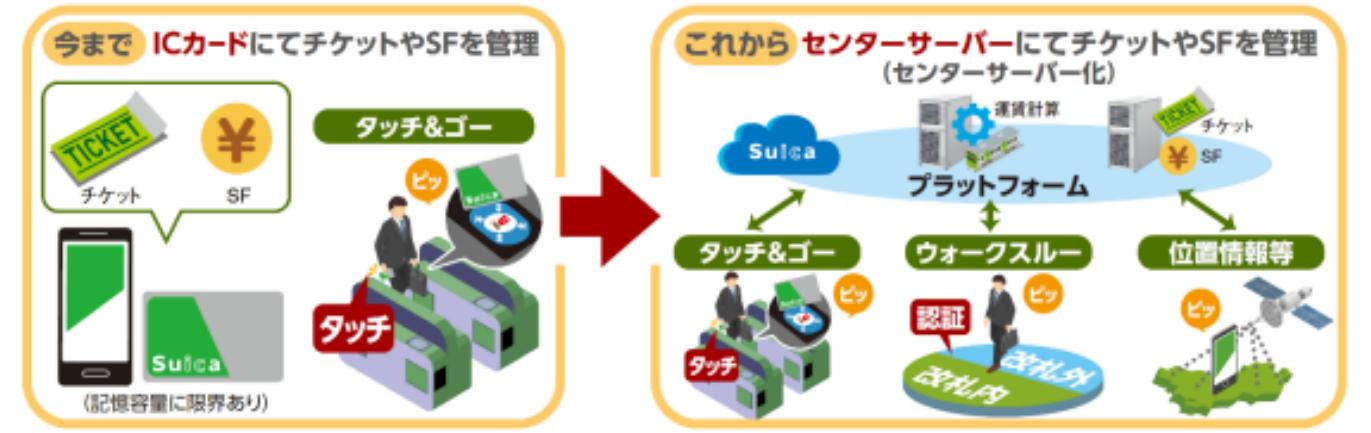
①鉄道・高速バスへの乗換プラットフォーム間を円滑に誘導する案内機能の充実イメージ（てらすガイド：駅におけるデジタル技術を活用した案内）



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」(2024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))



27 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))

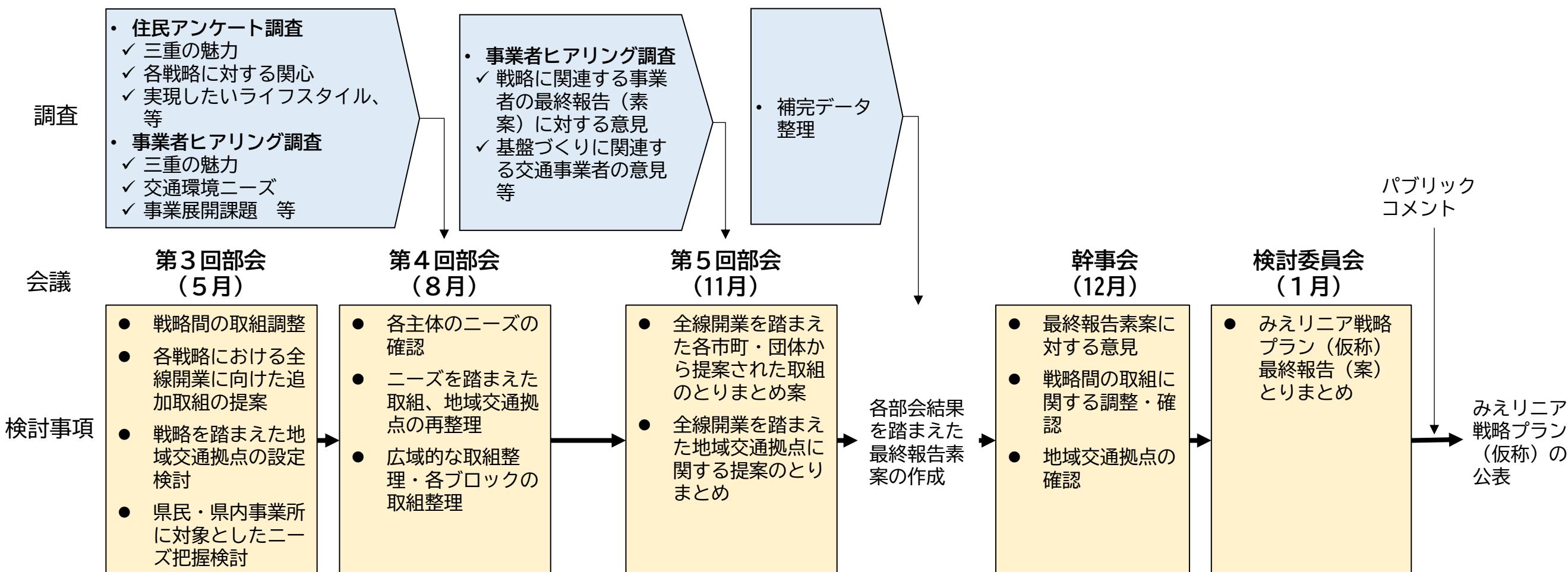


写真：ドイツ交通クラブ (VCD) HP

● 全線開業に向けて

- ✓ 中間報告では主に先行開業に向けての整理を行いました。
- ✓ 最終報告に向けては、先行開業を見据えた取組の充実を図るとともに、リニア三重県駅起点の発着を踏まえた交通ネットワークのあり方などの全線開業のリニア三重県駅を核とした交通ネットワークや、リニア三重県駅周辺に必要な機能などのまちづくり、リニアによる広域災害リスクの分散機能や、リニア三重県駅周辺の防災機能確保などに関する取組など、全線開業のインパクトを県内全域に拡げる取組の検討を進めます。
- ✓ 先行開業と全線開業のそれぞれの開通までに行うもの、開通後にめざすものなどを示すロードマップ等の作成にも取り組みます。
- ✓ 検討にあたっては、住民や事業者の意向を把握するとともに、補完データを活用して内容の充実を図っていきます。

◆最終報告作成までの検討フロー



● 今後の展開

- ✓ 次世代モビリティ等の実証実験について検討していきます。

みえリニア戦略プラン（仮称）中間報告

令和7年（2025）年3月

三重県地域連携・交通部
広域交通・リニア推進課