

交通環境変化影響基礎調査業務 報告書

平成 25 年 12 月

目 次

第 1 章	調査の概要	1
1.1	調査の背景と目的.....	1
1.2	調査の内容.....	1
1.3	調査フロー.....	2
第 2 章	リニア中央新幹線の影響範囲の整理	3
2.1	名古屋駅と岡崎市の位置関係の整理.....	3
2.2	岡崎市の広域交通環境の整理.....	4
2.3	地域特性の整理.....	8
2.4	リニア開業による所要時間変化.....	27
2.5	経済波及効果の推計.....	29
2.6	リニア開業時の社会情勢の見通しの整理.....	35
第 3 章	市民アンケート調査の実施	38
3.1	実施目的と概要.....	38
3.2	回答者属性.....	38
3.3	リニア開業への期待と不安.....	39
3.4	リニア開業による行動変化.....	41
3.5	リニア開業へ向けた交通施策.....	42
第 4 章	企業等ヒアリングの実施	44
4.1	実施目的と概要.....	44
4.2	実施結果.....	45
第 5 章	メリットとデメリットの分析	52
5.1	リニア開業による変化の整理.....	52
5.2	メリットとデメリットの分析.....	52
第 6 章	リニア開業に向けた既存資産の有効活用提案	54
6.1	活用すべき既存資産と活用方法.....	54
6.2	リニア開業によるメリットを活かすための交通に関する取組課題.....	57
	資料編	61

第1章 調査の概要

1.1 調査の背景と目的

平成 39 年（西暦 2027 年）に予定されている東京・名古屋間のリニア中央新幹線開業は、その高い利便性や輸送能力により経済産業を中心に幅広い分野において高い効果が期待されている。

反面、大都市圏に含まれながらも一定の距離にある市町村にとっては、その効果に大きな格差が生じる可能性がある。さらには、従来本市にとって強みと考えられてきたことも、リニア開業のインパクトを受けて弱みとなることが懸念される。

そこで、岡崎市にとってリニア開業で得られるメリットとデメリットの分析と、リニア開業に伴い変化する交通環境においてハード・ソフトを含めた既存資産の有効活用等について基礎調査を実施した。



図 1.1 リニア中央新幹線と東海道新幹線による品川駅アクセスの概略

1.2 調査の内容

(1) リニア中央新幹線の影響範囲の整理

リニア開業が本市に及ぼす影響を調査するにあたり、現状の本市を取り巻く広域交通環境の整理をし、地域としての立地の状況を踏まえ、社会経済データを他の類似都市と比較しながら地域特性の整理を行う。また、リニア開業時の岡崎市を取り巻く状況について整理するため、リニア開業による交通環境変化（所要時間変化）および経済波及効果の推計およびリニア開業時の社会情勢の見通しの整理を行う。

(2) 市民アンケート調査の実施

市民に対するアンケート調査を実施し、市民側からみたリニア開業への期待と不安（期待する事項と懸念する事項）やリニア開業へ向けた交通施策およびリニア開業による行動変化を取得する。

(3) 企業等ヒアリングの実施

岡崎市でビジネスをやる上でのリニア開業のメリット・デメリット、東京方面へのアクセスの状況と経路上の交通環境の課題およびリニア開業後の岡崎市のまちづくりに対する意見を整理するため、市内の主要企業・団体にヒアリング調査を実施し、現状の東京への移動状況やその交通上の課題およびリニアを踏まえた見通し等について聞き取る。

(4) メリットとデメリットの分析

上記(1)～(3)までから推測されるリニア時代の岡崎市のメリットとデメリットについて分析し、メリットを伸ばしデメリットを減らすための取組課題を整理した上で、リニア開業に向けた交通課題の整理をする。

(5) リニア開業に向けた既存資産の有効活用提案

本調査によって明らかになった活用すべき既存資産とその活用方法を示すとともに、活用にあたっての検討課題について述べる。

1.3 調査フロー

本調査における調査フローを以下に示す。

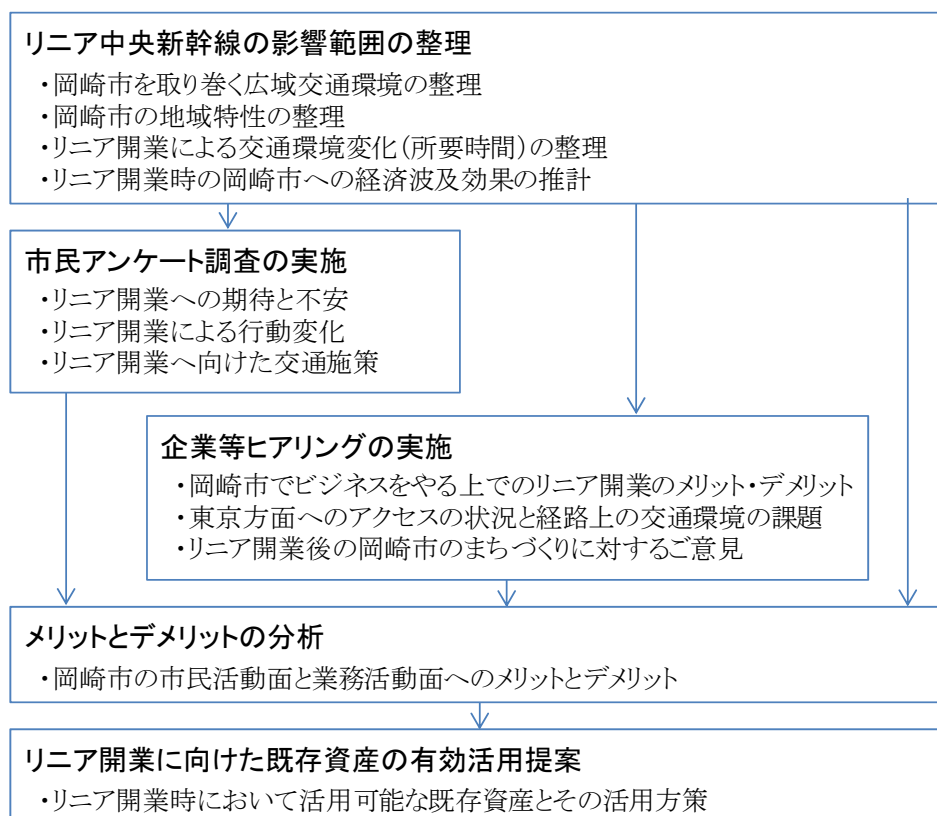


図 1.2 調査フロー

第2章 リニア中央新幹線の影響範囲の整理

2.1 名古屋駅と岡崎市の位置関係の整理

ここでは、名古屋駅を中心とした交通ネットワークの整備状況や地理的位置関係より、リニア中央新幹線の影響範囲の整理にあたって岡崎市と比較する対象都市を選定する。

2.1.1 名古屋駅を中心とした交通ネットワークの整備状況

リニア駅が設置される名古屋駅を中心とした交通ネットワークの整備状況をみると、岡崎市は直線距離で 30km～40km 圏にある。鉄道では JR 線と名鉄線及び愛知環状鉄道が通っており、高速道路では東名高速道路が通っており、平成 26 年度には新東名高速道路が通る予定となっている。

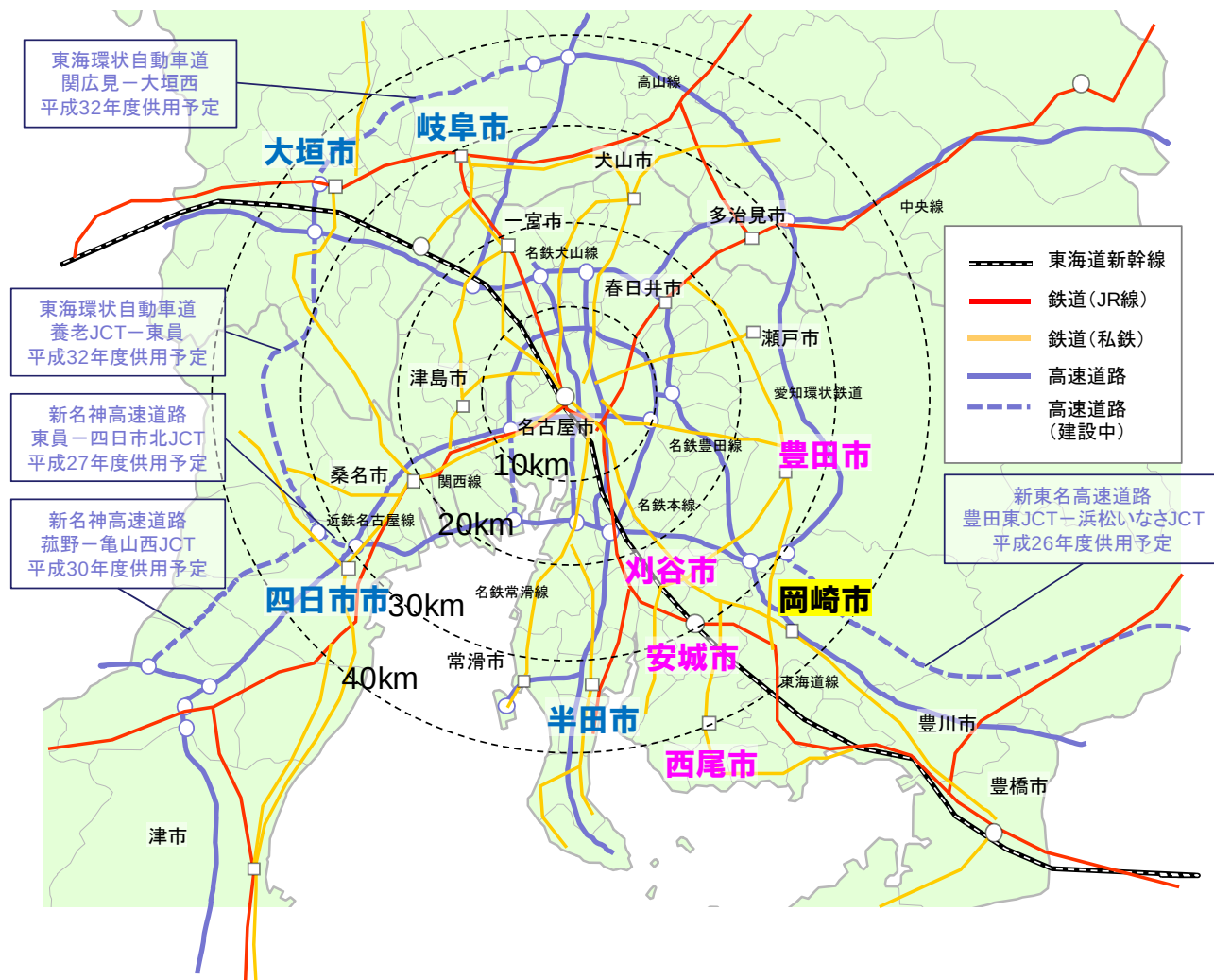


図 2.1 名古屋駅を中心とした交通ネットワークの整備状況

2.1.2 比較対象都市の設定

以下では、岡崎市の地域特性について「名古屋駅から同距離帯・規模」と「西三河地域」を意識し、「名古屋駅 30km～40km 圏に位置する人口 10 万人以上の都市」と「西三河地域の人口 10 万人以上の都市」との比較を行いながら考察する。対象都市は以下の通り。

【対象都市】

[名古屋駅 30km～40km 圏に位置する人口 10 万人以上の都市]

	都市名	2010 年人口	主な鉄道路線
岐阜県	岐阜市	413,136 人	JR 東海道線、名鉄名古屋本線、名鉄各務原線
	大垣市	161,160 人	JR 東海道線、養老鉄道、樽見鉄道
愛知県	岡崎市	372,357 人	JR 東海道線、名鉄名古屋本線、愛知環状鉄道
	半田市	118,828 人	JR 武豊線、名鉄河和線
三重県	四日市市	307,766 人	JR 関西線、近鉄名古屋本線、近鉄内部線、近鉄八王子線、三岐鉄道、伊勢鉄道

出典：国勢調査（総務省）

[西三河地域の人口 10 万人以上の都市]

	市町村名	2010 年人口	主な鉄道路線
西三河	岡崎市	372,357 人	JR 東海道線、名鉄名古屋本線、愛知環状鉄道
	刈谷市	145,781 人	JR 東海道線、名鉄三河線
	豊田市	421,487 人	名鉄豊田線、名鉄三河線、愛知環状鉄道
	安城市	178,691 人	東海道新幹線、JR 東海道線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線
	西尾市	165,298 人	名鉄西尾線

出典：国勢調査（総務省）

2.2 岡崎市の広域交通環境の整理

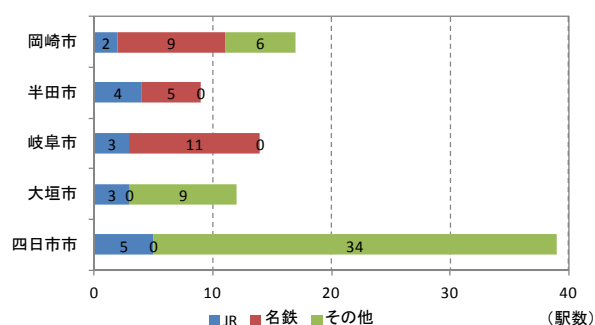
ここでは、名古屋駅と品川駅への鉄道アクセスについて整理する。

2.2.1 大都市アクセス（鉄道）

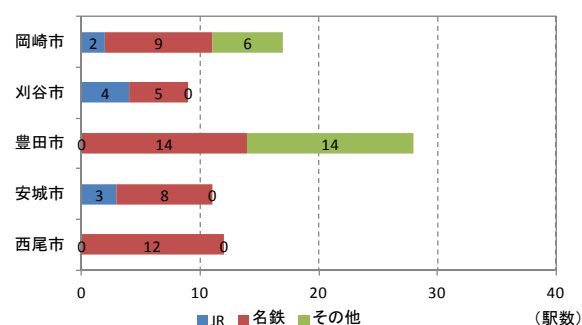
(1) 地域内の鉄道駅の数

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で駅の数と比較すると、岡崎市は 17 駅となっており、岐阜市と同程度である。
- ・西三河地域の都市で駅の数と比較すると、豊田市に次いで多くなっている。
- ・一方で、路線の種類をみると岡崎市には 3 種類以上あり、比較的多様な路線選択肢が存在していることがわかる。

（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）



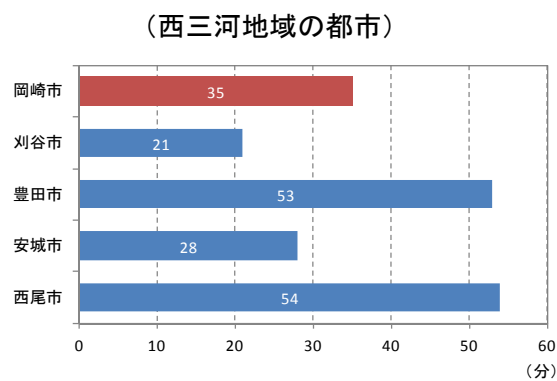
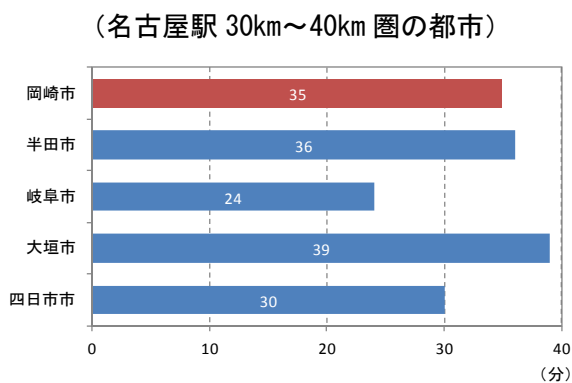
（西三河地域の都市）



※同じ駅名でも会社と路線の組み合わせが異なれば別カウントとして集計。

(2) 名古屋駅アクセス（鉄道）

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で名古屋駅（JR、近鉄、名鉄）までの鉄道所要時間を比較すると、岡崎市は半田市と同程度で、四日市市より 5 分長い。
- ・西三河地域の都市で名古屋駅（JR、近鉄、名鉄）までの鉄道所要時間を比較すると、岡崎市は豊田市・西尾市より約 19 分短く、安城市より 7 分長い。



（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）

	都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	頻度	料金
愛知県	岡崎市	東岡崎	名鉄	35 分	0 回	2 本／時	650 円
	半田市	知多半田	名鉄	36 分	0 回	1 本／時	740 円
岐阜県	岐阜市	岐阜	JR	24 分	0 回	3 本／時	650 円
	大垣市	大垣	JR	39 分	0 回	3 本／時	740 円
三重県	四日市市	四日市	近鉄	30 分	0 回	3 本／時	1,110 円

（西三河地域の都市）

	都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	頻度	料金
西三河地域	岡崎市	東岡崎	名鉄	35 分	0 回	2 本／時	650 円
	刈谷市	刈谷	JR	21 分	0 回	1 本／時	400 円
	豊田市	豊田市	名鉄	53 分	1 回	1 本／時	740 円
	安城市	安城	JR	28 分	0 回	1 本／時	460 円
	西尾市	西尾	名鉄	54 分	0 回	1 本／時	770 円

※主要駅・主要路線は、市内で最も利用者数が多い駅とその路線。

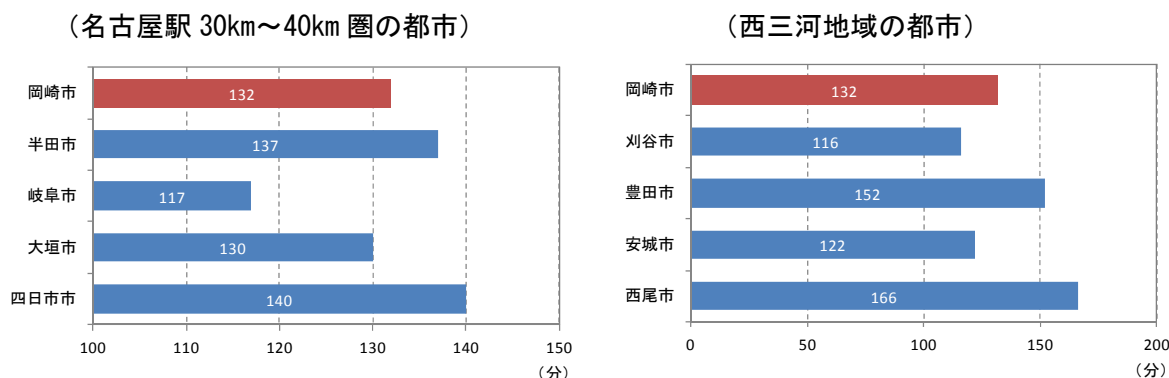
※名古屋駅付近で 9 時に集合することを想定し、名古屋駅（JR、近鉄、名鉄）に 8 時 35 分着を設定して検索した。

※四日市市からは近鉄特急（全席指定）を利用するため、指定席料金が含まれる。

※名鉄特急は指定席料金を含まない。（自由席に乗ることを想定）

(3) 品川駅アクセス（鉄道）

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で品川駅までの鉄道所要時間を比較すると、豊橋駅からひかりが利用できるため、大垣市と同程度となり、半田市や四日市市よりも短い。
- ・西三河地域の都市で品川駅までの鉄道所要時間を比較すると、刈谷市や安城市より 5～10 分長い、豊田市より 20 分短い。
- ・また列車本数を比較すると、岡崎市のみ豊橋駅経由で東海道新幹線のひかりを利用する経路となっているが、豊橋駅におけるひかりの頻度は 2 時間に 1 本のため、他都市に比べて最も頻度が低い。



※岡崎市は豊橋駅経由が最も早く、その他都市は名古屋駅経由が最も早い。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

	都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	頻度	料金
愛知県	岡崎市	東岡崎	名鉄	132 分	1 回	0.5 本／時	8,730 円
	半田市	知多半田	名鉄	137 分	1 回	2 本／時	11,980 円
岐阜県	岐阜市	岐阜	JR	117 分	1 回	2 本／時	11,190 円
	大垣市	大垣	JR	130 分	1 回	2 本／時	11,510 円
三重県	四日市市	四日市	近鉄	140 分	1 回	1 本／時	11,590 円

(西三河地域の都市)

	都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	頻度	料金
西三河地域	岡崎市	東岡崎	名鉄	132 分	1 回	0.5 本／時	8,730 円
	刈谷市	刈谷	JR	116 分	1 回	1 本／時	11,210 円
	豊田市	豊田市	名鉄	152 分	2 回	1 本／時	11,690 円
	安城市	安城	JR	122 分	1 回	1 本／時	11,300 円
	西尾市	西尾	名鉄	166 分	2 回	1 本／時	12,100 円

※主要駅・主要路線は、市内で最も利用者数が多い駅とその路線。

※品川駅付近で 9 時に集合することを想定し、品川駅に 8 時 35 分着を設定して検索した。

※頻度は、乗り換え後の路線も含め、同時時間帯・同経路上で最も本数が少ないもの。

※四日市市からは近鉄特急（全席指定）を利用するため、指定席料金が含まれる。

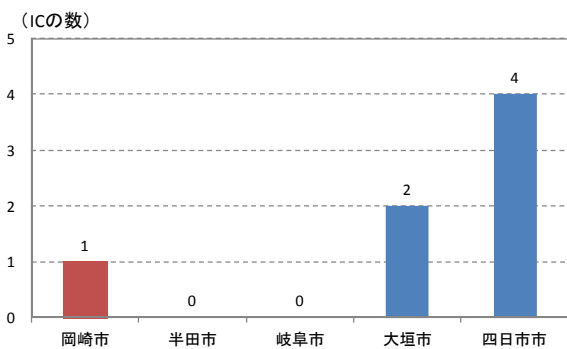
※名鉄特急は指定席料金を含む。（指定席に乗ることを想定）

2.2.2 大都市アクセス（道路）

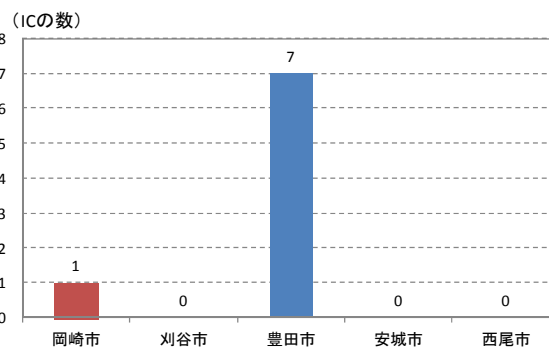
(1) 高速道路 IC の数

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、四日市市と大垣市よりは少ないが、岡崎市にも 1 つ IC がある。
- ・西三河地域の都市で比較すると、豊田市と岡崎市のみに IC がある。

（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）



（西三河地域の都市）

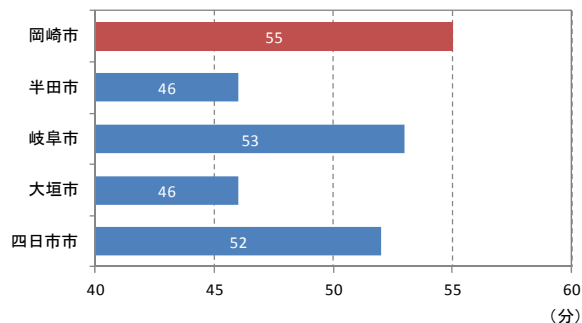


※2013 年 8 月現在。

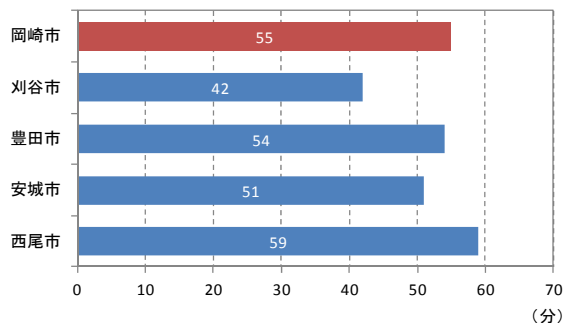
(2) 名古屋駅アクセス（道路）

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は 55 分であり、岐阜市や四日市市と同程度となっている。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市は豊田市と同程度となっている。

（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）



（西三河地域の都市）



	主要駅	距離	所要時間	有料道路料金(乗用車)
岡崎市	東岡崎 (名鉄)	54.4km	55 分	1,700 円
半田市	知多半田 (名鉄)	40km	46 分	1,150 円
岐阜市	岐阜 (JR)	34.1km	53 分	1,100 円
大垣市	大垣 (JR)	41.5km	46 分	1,750 円
四日市市	四日市 (近鉄)	42.2km	52 分	1,550 円
刈谷市	刈谷 (JR)	32.3km	42 分	1,050 円
豊田市	豊田市 (名鉄)	33.2km	54 分	1,350 円
安城市	安城 (JR)	38.8km	51 分	1,050 円
西尾市	西尾 (名鉄)	48.9km	59 分	1,050 円

※2013 年 8 月現在。各主要駅から名古屋駅までを NAVITIME を利用して検索。

2.3 地域特性の整理

ここでは、岡崎市の地域特性として、人口、地域内総生産、産業、財政、通勤・通学圏、商圈、観光および地価について名古屋駅 30km～40km 圏の都市や西三河地域の都市と比較しながら整理する。

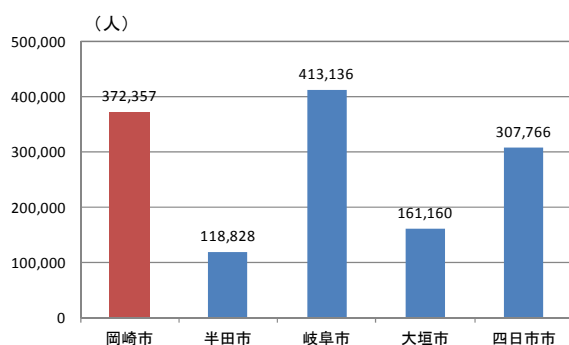
2.3.1 人口

(1) 人口規模

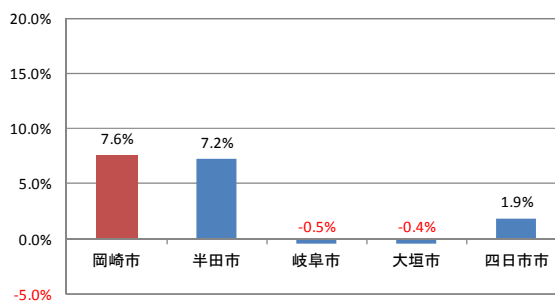
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市の人口は約 37 万人と岐阜市に次いで大きい。2000 年から 2010 年の岡崎市の人口変化率は 7.6%と最も高く、半田市、四日市市とともに人口が増加している。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市の人口は豊田市に次いで大きい。2000 年から 2010 年の岡崎市の人口変化率は西三河地域のいずれの都市も増加しており、増加率の大きさは豊田市と同程度になっている。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[人口 (2010 年)]



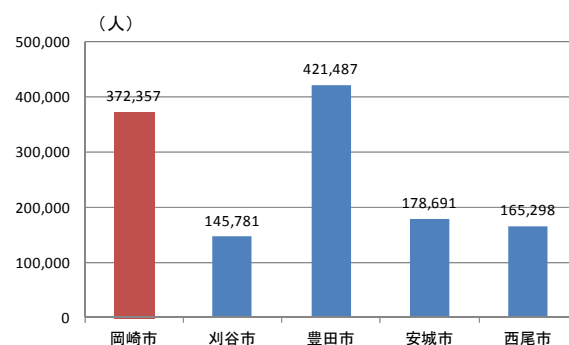
[人口変化率 (2000 年－2010 年)]



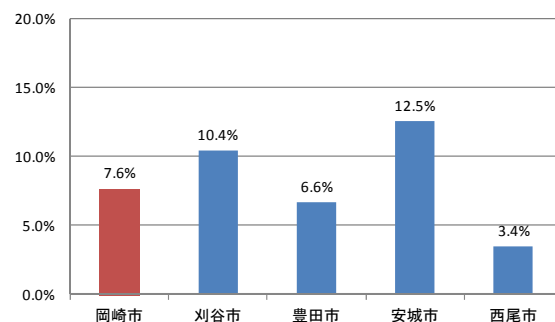
出典：国勢調査（総務省）

(西三河地域の都市)

[人口 (2010 年)]



[人口変化率 (2000 年－2010 年)]



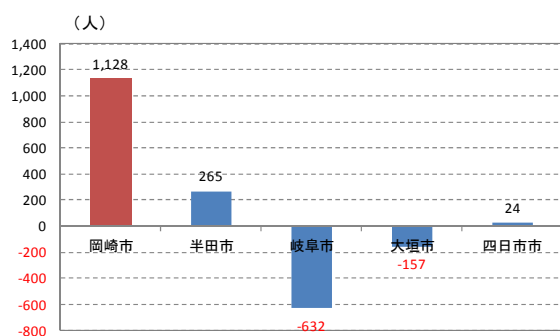
出典：国勢調査（総務省）

(2) 自然増減

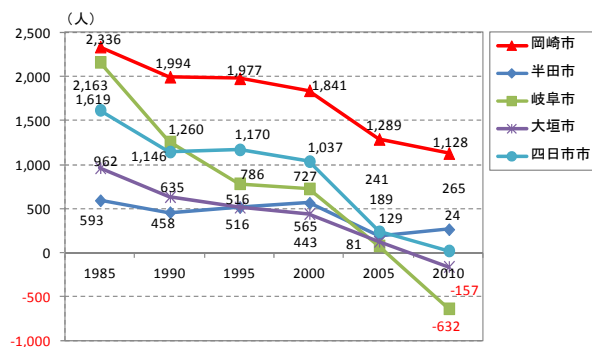
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は突出して自然増となっており、1,100人以上の増加となっている。推移をみると、増加人数の減少度合いが比較的緩やかである。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市は豊田市に次いで増加人数が多くなっている。推移をみると、他の都市と同じように増加人数が減少傾向を示している。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[自然増減 (2010 年度)]



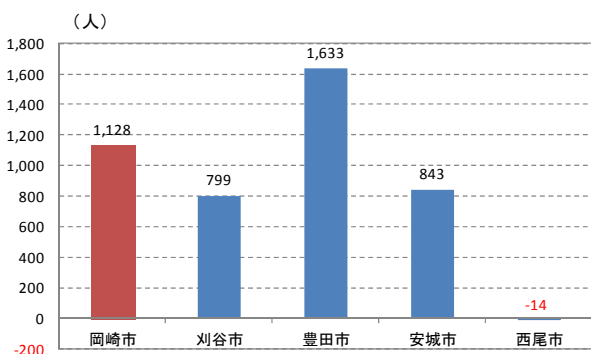
[自然増減の推移]



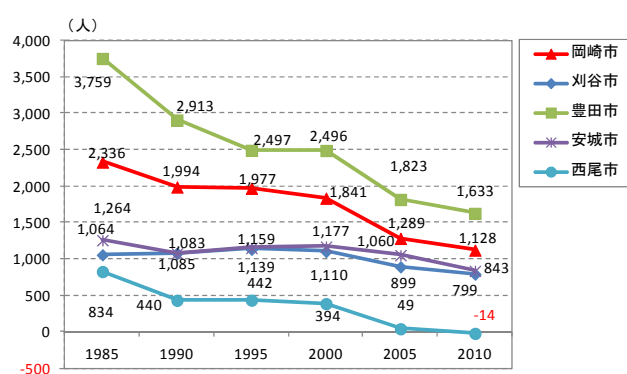
出典：国勢調査（総務省）

(西三河地域の都市)

[自然増減 (2010 年度)]



[自然増減の推移]



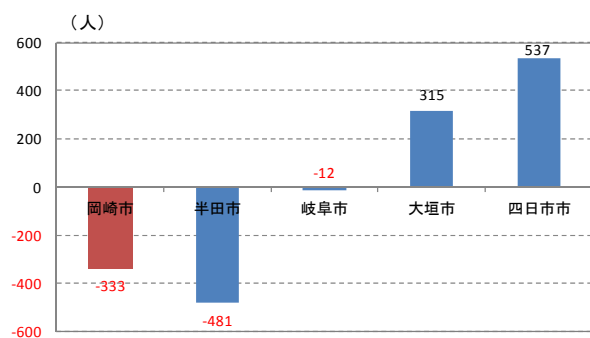
出典：国勢調査（総務省）

(3) 社会増減

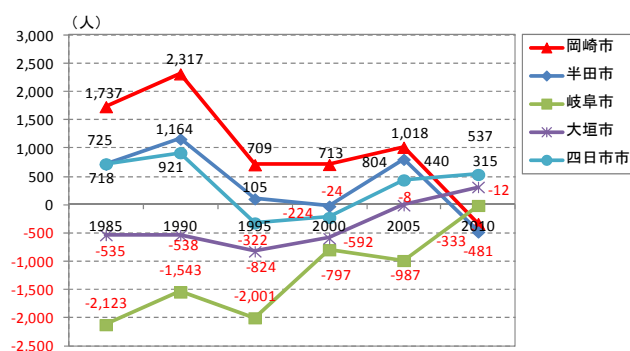
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は半田市に次いで転出超過が大きい。推移をみると、2005 年までは岡崎市の転入超過が最も大きかった。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市は刈谷市と同程度の転出超過となっている。推移をみると、1990 年～2000 年までは岡崎市の転入超過が最も大きかった。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[社会増減 (2010 年度)]



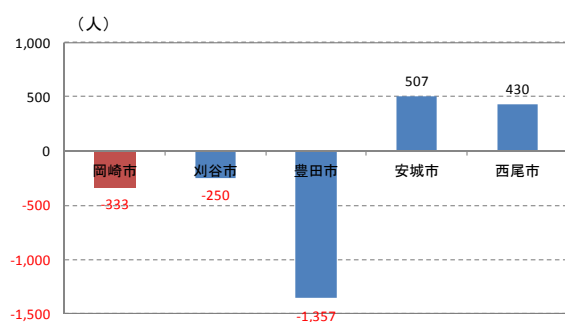
[社会増減の推移]



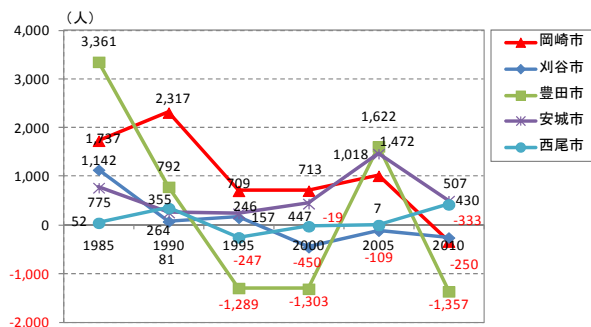
出典：住民基本台帳（総務省）

(西三河地域の都市)

[社会増減 (2010 年度)]



[社会増減の推移]



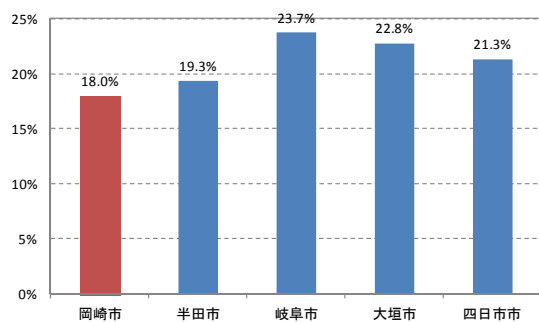
出典：住民基本台帳（総務省）

(4) 高齢化率

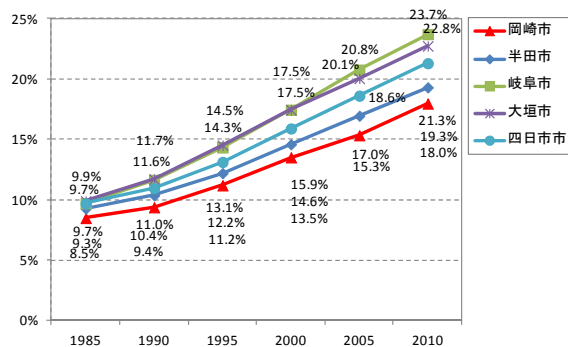
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は最も高齢化率が低い。推移をみると、他の都市と概ね同様に高齢化が進んでいる。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市は西尾市に次いで高齢化率が高くなっている。推移をみると、他の都市と概ね同様に高齢化が進んでいる。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[高齢化率 (2010 年)]



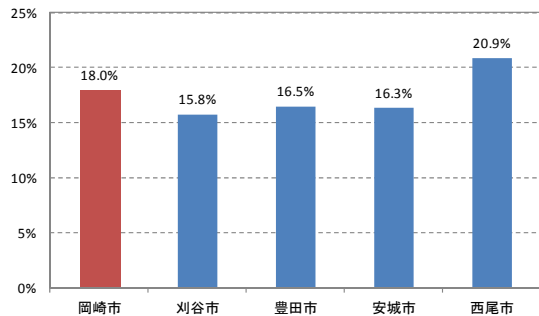
[高齢化率の推移]



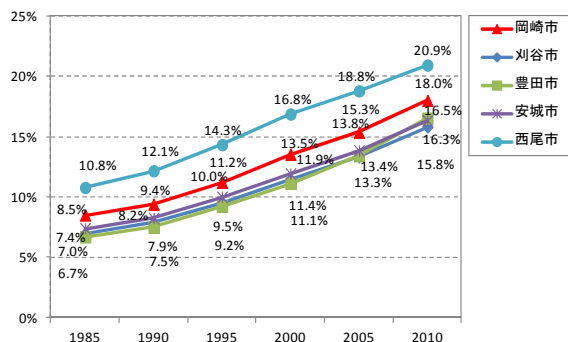
出典：国勢調査（総務省）

(西三河地域の都市)

[高齢化率 (2010 年)]



[高齢化率の推移]



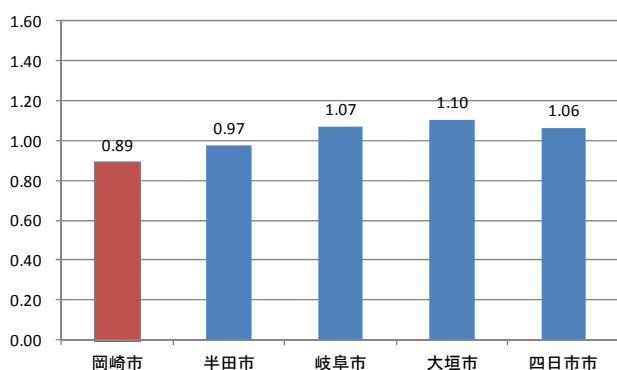
出典：国勢調査（総務省）

(5) 就従比

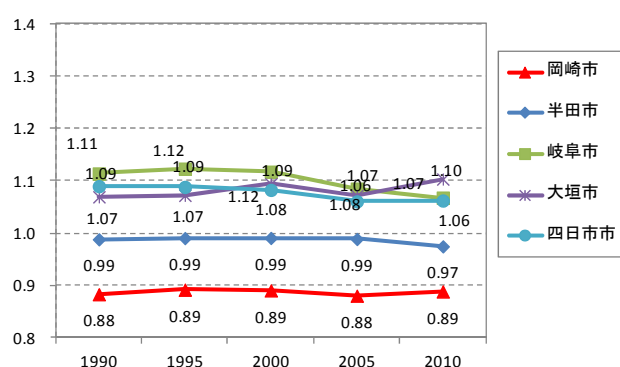
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市の就従比は 0.89 と最も低い。1990 年以降の就従比の推移をみると、岐阜市や四日市市では下降傾向にあるが、岡崎市は横ばいで推移している。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市の就従比は最も低い。1990 年以降の就従比の推移をみると、刈谷市や豊田市では就従比が上昇傾向にあるのに対して、岡崎市は横ばいで推移している。刈谷市や豊田市の就業者数の増加が人口増加以上に進んでいる。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[就従比 (2010 年)]



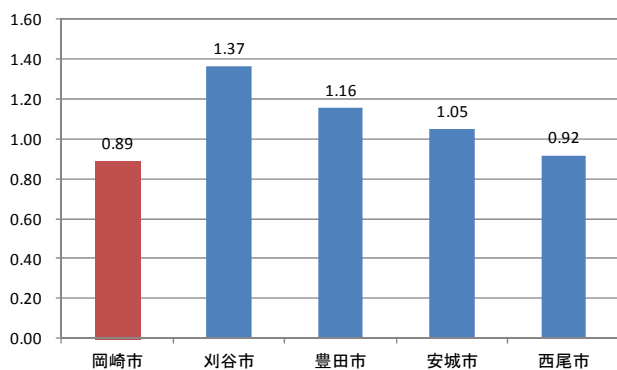
[就従比の推移]



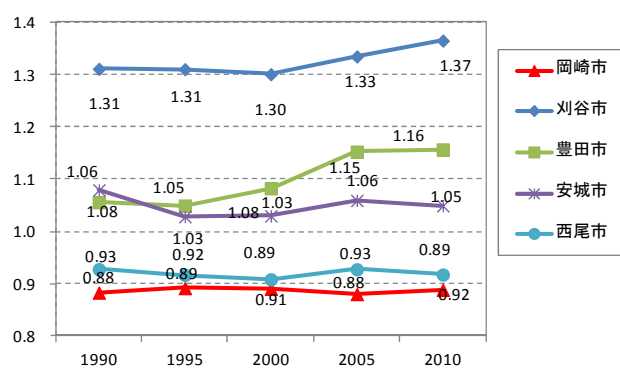
出典：国勢調査（総務省）

(西三河地域の都市)

[就従比 (2010 年)]



[就従比の推移]



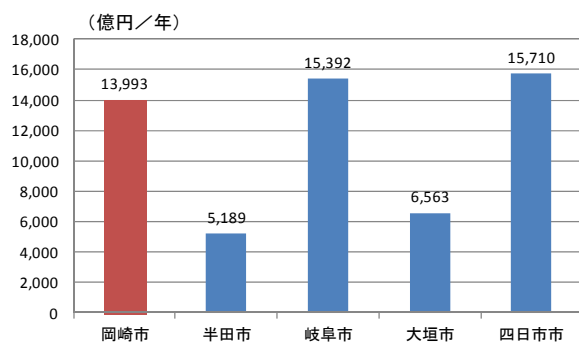
出典：国勢調査（総務省）

2.3.2 地域内総生産

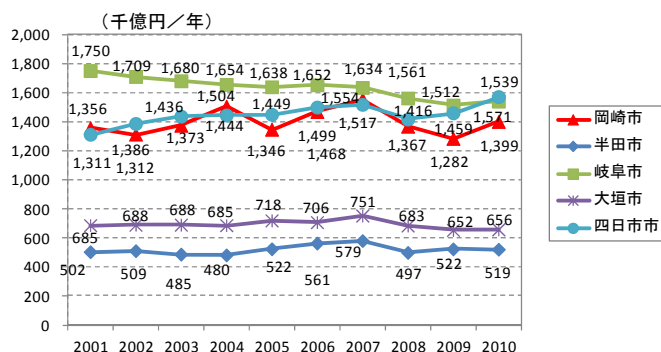
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市の地域内総生産（約 1.4 兆円）は、四日市市、岐阜市に次いで高い。2001 年以降の地域内総生産の推移をみると、四日市市では概ね上昇傾向にあるが、それに対して岡崎市は増減を繰り返し、2009 年から 2010 年で上昇している。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市の地域内総生産は豊田市に次いで高い。2001 年以降の地域内総生産の推移をみると、2008 年のリーマンショック以降にはほとんどの都市で下降傾向を示しているものの、岡崎市は上昇傾向がみられる。

（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）

〔地域内総生産（2010 年度）〕



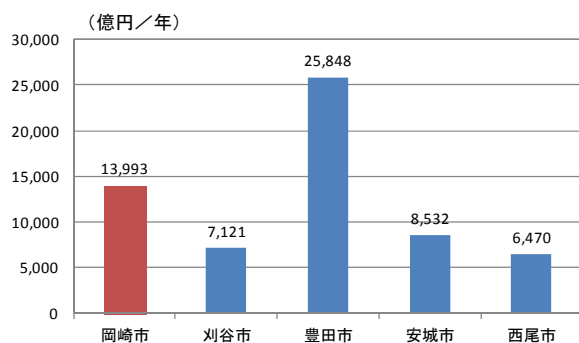
〔地域内総生産の推移〕



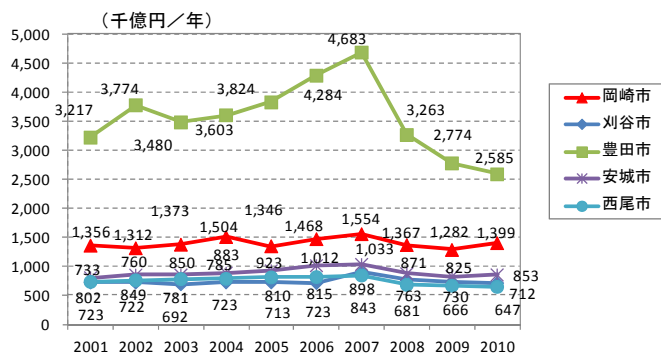
出典：あいちの市町村民所得（愛知県）、岐阜県の市町村民所得（岐阜県）、三重県の市町民経済計算（三重県）

（西三河地域の都市）

〔地域内総生産（2010 年度）〕



〔地域内総生産の推移〕



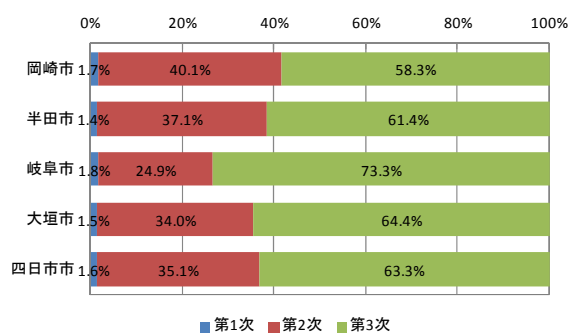
出典：あいちの市町村民所得（愛知県）

2.3.3 産業

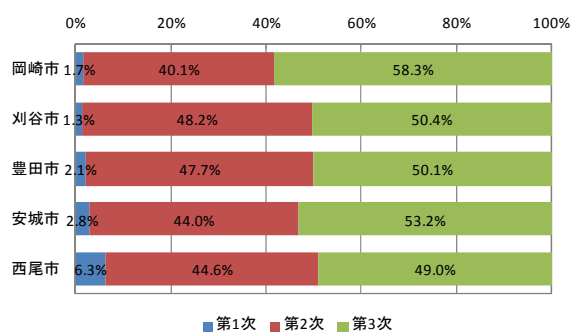
(1) 産業構造

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は第 2 次産業比率が 40.1%と最も高く、第 3 次産業比率は 58.3%と最も低い。
- ・西三河地域の都市で比較すると、名古屋駅 30km～40km 圏の都市とは対照的に、岡崎市は第 2 次産業比率が最も低く、第 3 次産業比率が最も高い。
- ・岡崎市の産業構成比率について 1970 年から 2010 年の 40 年間をみると、第 1 次産業は 11.8%から 1.7%に著しく縮小、第 2 次産業は 48.5%から 40.1%に縮小、第 3 次産業は 39.7%から 58.3%に拡大している。岡崎市も全国と同様に、第 3 次産業化の傾向がみられるものの、第 2 次産業の比率は全国の 25.2%と比較して高い。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)
[産業別就業者数の構成 (2010 年)]

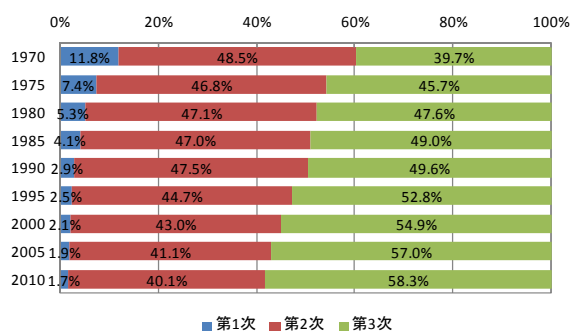


(西三河地域の都市)
[産業別就業者数の構成]

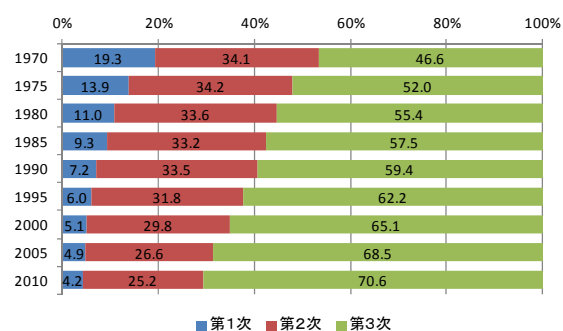


出典：国勢調査（総務省）

(岡崎市)
[産業別就業者数の構成 (2010 年)]



(全国)
[産業別就業者数の構成]



出典：国勢調査（総務省）

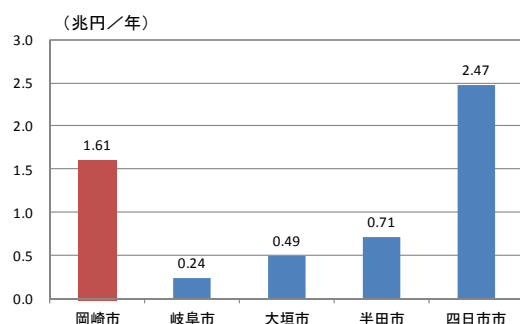
(2) 工業

(製造品出荷額等の規模)

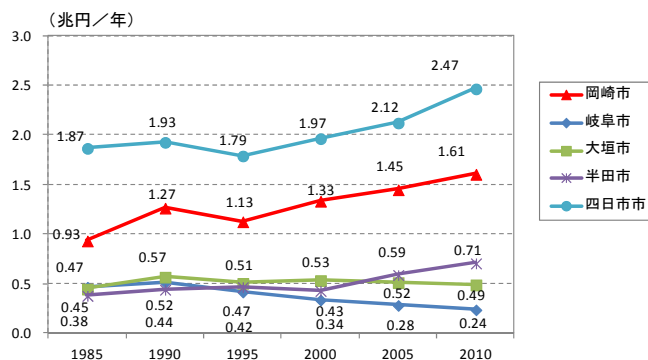
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、四日市市（2.47 兆円）が突出して高くなっており、次いで岡崎市（1.61 兆円）となっている。なお岡崎市において、製造品出荷額等の規模は近年、増加傾向にある。
- ・西三河地域の都市で比較すると、豊田市（10.63 兆円）が突出して高くなっており、岡崎市（約 1.61 兆円）、刈谷市（約 1.54 兆円）と続く。西三河地域の都市は全体的には増加傾向がみられる。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[製造品出荷額等 (2010 年)]



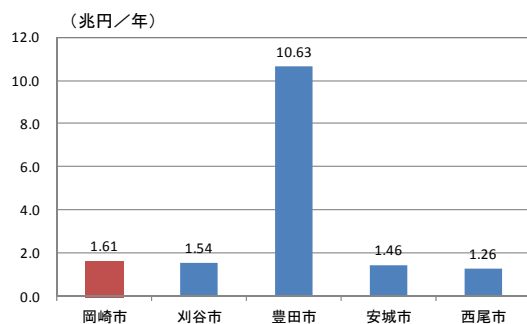
[製造品出荷額等の推移]



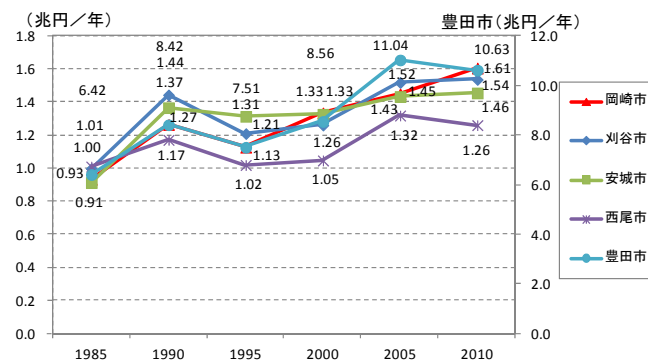
出典：工業統計（経済産業省）

(西三河地域の都市)

[製造品出荷額等 (2010 年)]



[製造品出荷額等の推移]



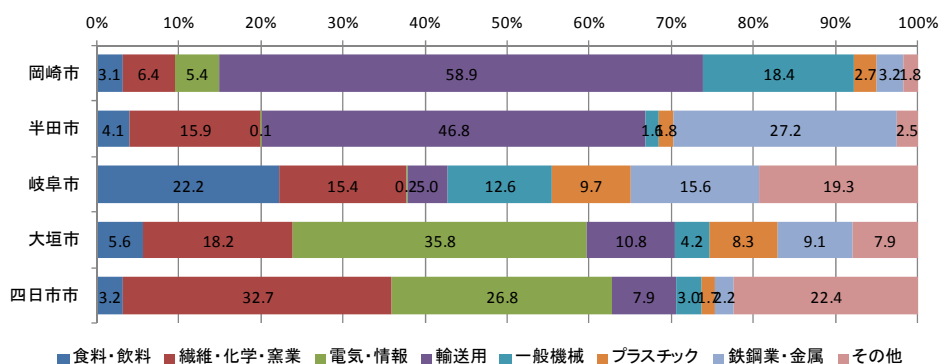
出典：工業統計（経済産業省）

(製品出荷額等の構成)

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は輸送用機械の割合が 58.9%と高く、次いで一般機械が 18.4%となっている。各都市の工業の特性は大きく異なっている。
- ・西三河地域の都市で比較すると、いずれの都市も輸送用機械の割合が最も高い。岡崎市は化学繊維の割合が他の都市と比較して高くなっている。
- ・岡崎市の産業構成比率について 1985 年から 2010 年の 40 年間をみると、輸送用機械の割合が拡大し、繊維・化学・窯業の割合が縮小している傾向がみられる。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

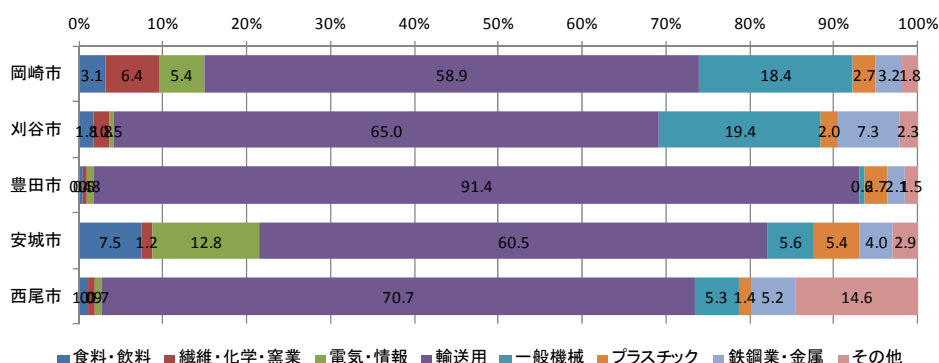
[製造品出荷額等の構成 (2010 年)]



出典：工業統計（経済産業省）

(西三河地域の都市)

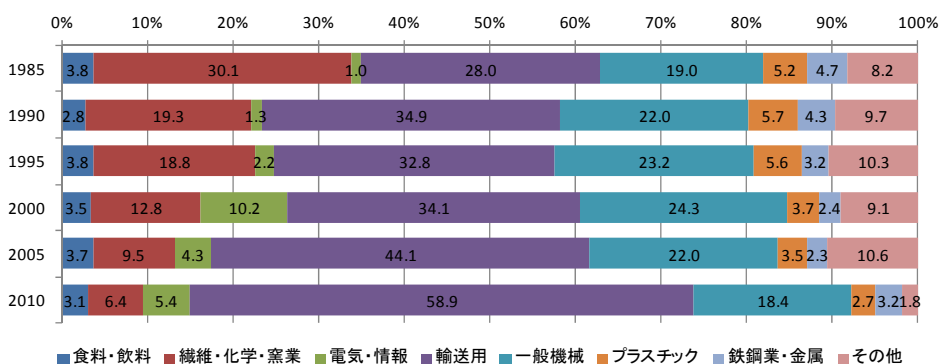
[製造品出荷額等の構成 (2010 年)]



出典：工業統計（経済産業省）

(岡崎市)

[製造品出荷額等の構成の推移 (2010 年)]



出典：工業統計（経済産業省）

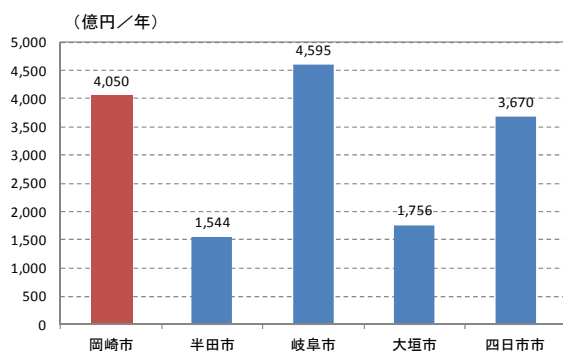
(3) 商業

(小売業商品販売額)

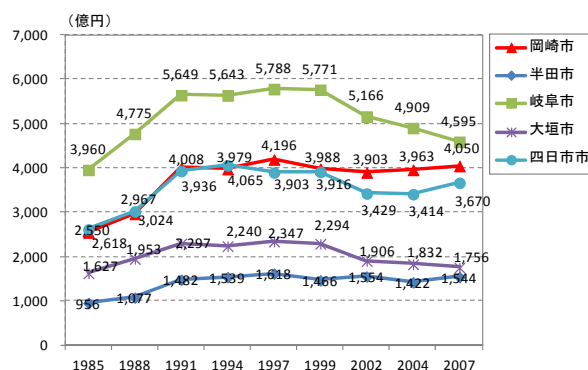
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は 4,050 億円と岐阜市に次いで高くなっている。また、推移をみると、岡崎市は 20 年間ほどほぼ横ばいで推移している。
- ・西三河地域の都市で比較すると、豊田市と双頭をなしながらも岡崎市が最も高くなっている。また、推移をみると、近年は微増傾向にある。
- ・岡崎市の小売業従業者数の推移をみると、2002 年をピークに近年は微減傾向にある。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)

[小売業商品販売額 (2007 年)]

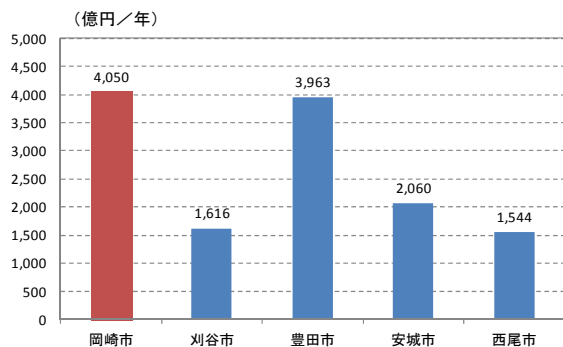


[小売業商品販売額の推移]

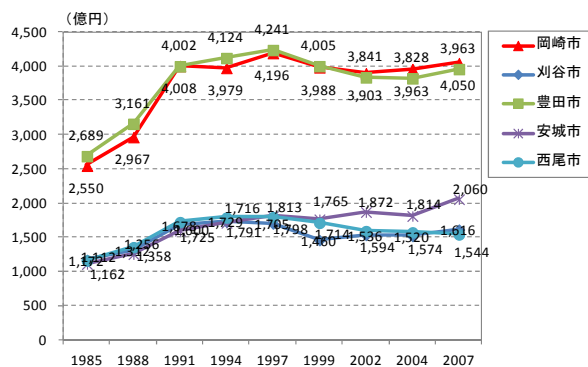


(西三河地域の都市)

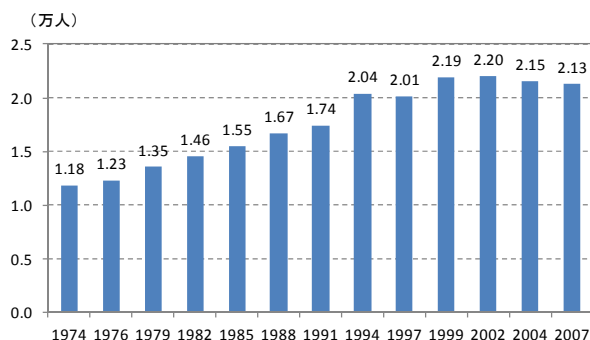
[小売業商品販売額 (2007 年)]



[小売業商品販売額の推移]



[岡崎市の小売業従業者数の推移]



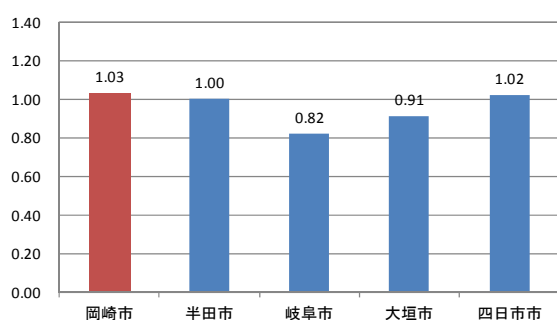
出典：商業統計（経済産業省）

2.3.4 財政（財政力指数）

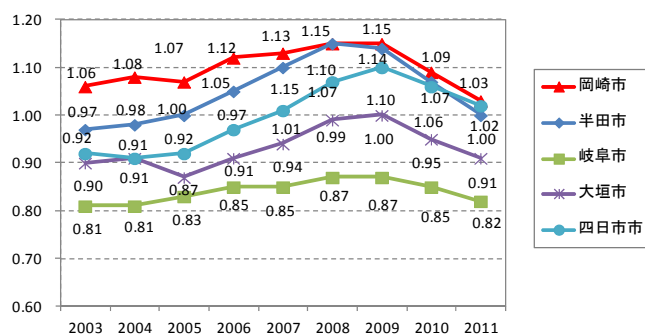
- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市で比較すると、岡崎市は 1.03 と最も高い。2003 年度以降の推移をみると、岡崎市は 2009 年度をピークに低下傾向にあるが、他の都市も同様の傾向である。
- ・西三河地域の都市で比較すると、岡崎市は西尾市を上回っているものの、刈谷市、豊田市、安城市を下回る。2003 年度以降の推移をみると、西尾市を除き 2008 年度から 2009 年度をピークに低下傾向にある。
- ・なお、豊田市の 2004 年度から 2005 年度、西尾市の 2010 年度から 2011 年度で市町村合併により数値が大きく変化している。

（名古屋駅 30km～40km 圏の都市）

〔財政力指数（2011 年度）〕



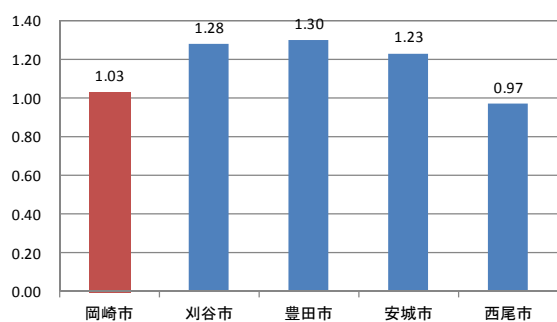
〔財政力指数の推移〕



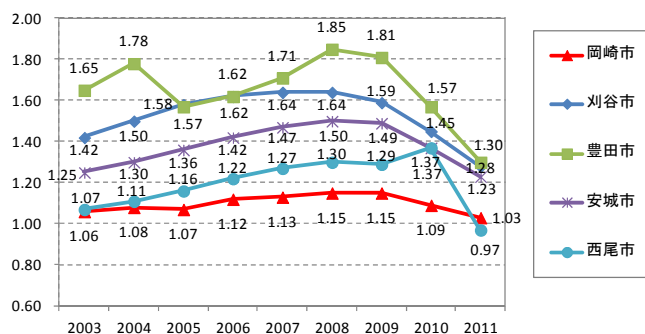
出典：地方公共団体の主要財政指標一覧（総務省）

（西三河地域の都市）

〔財政力指数（2011 年度）〕



〔財政力指数の推移〕



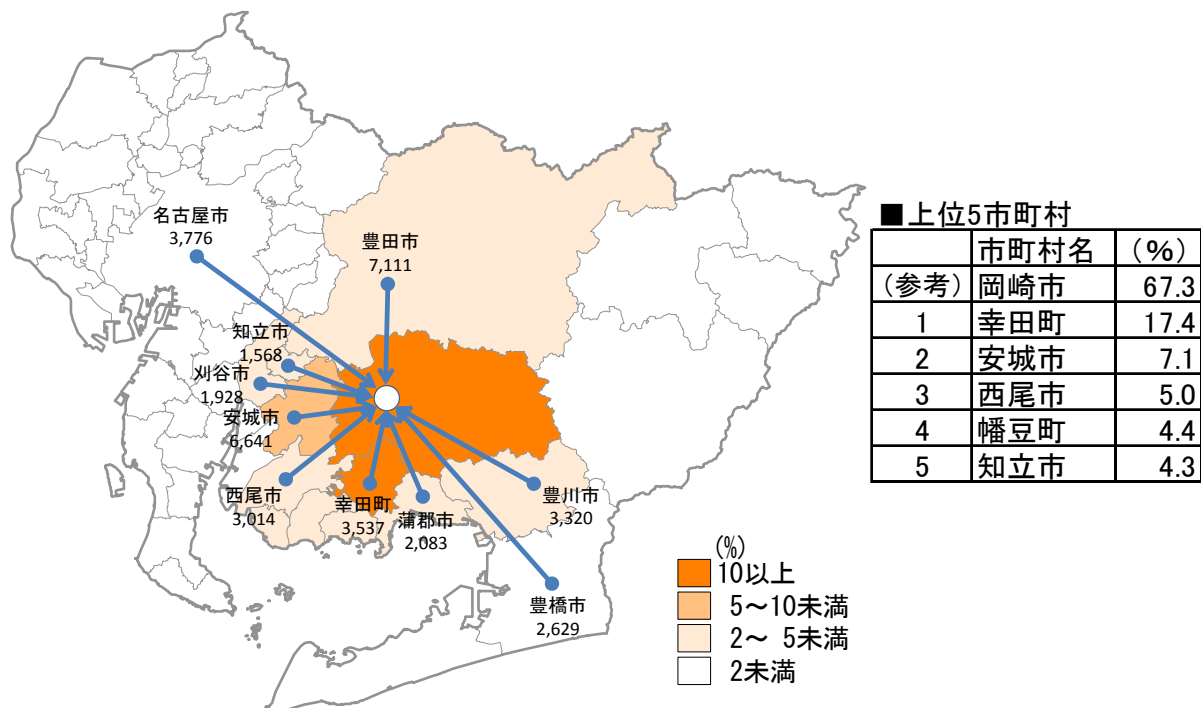
出典：地方公共団体の主要財政指標一覧（総務省）

2.3.5 通勤・通学圏

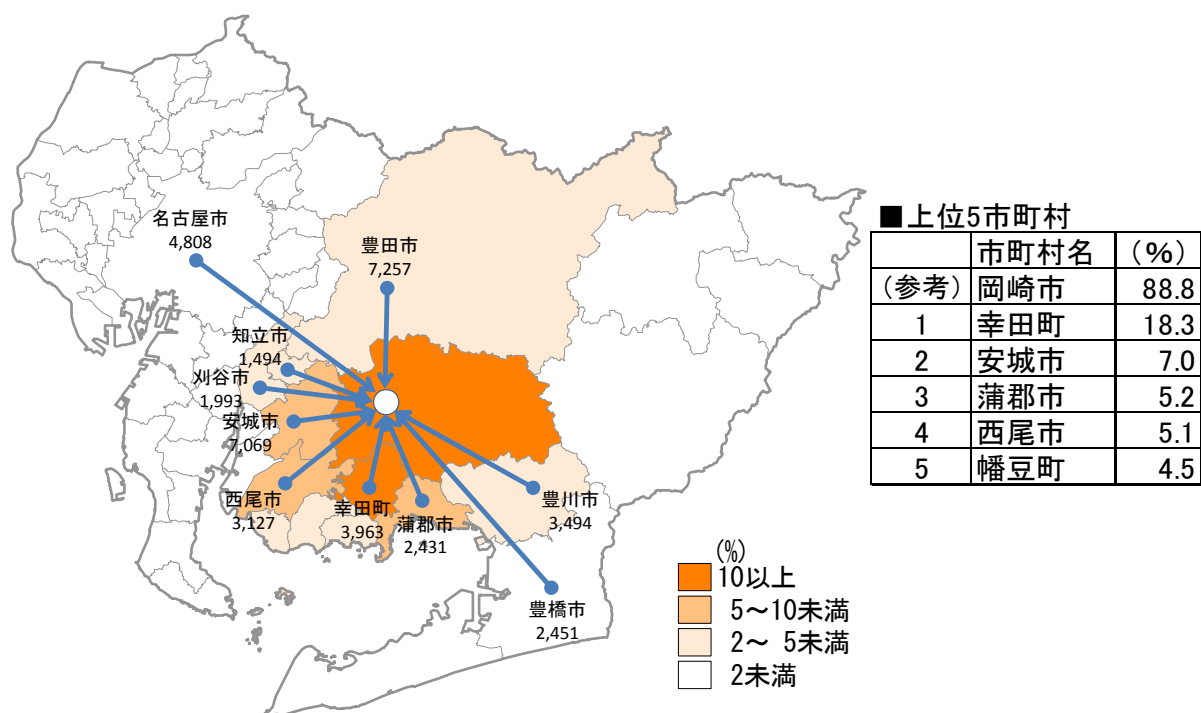
(1) 周辺都市から岡崎市への通勤通学者数の変化

- ・2000年と2010年を比較すると、顕著な差はみられない。個別には、名古屋市からの通勤・通学者数が約1,000人増加し、約5,000人となっているほか、豊田市からは最も多い7,000人以上が岡崎市へ通勤通学している。

[2000年]



[2010年]

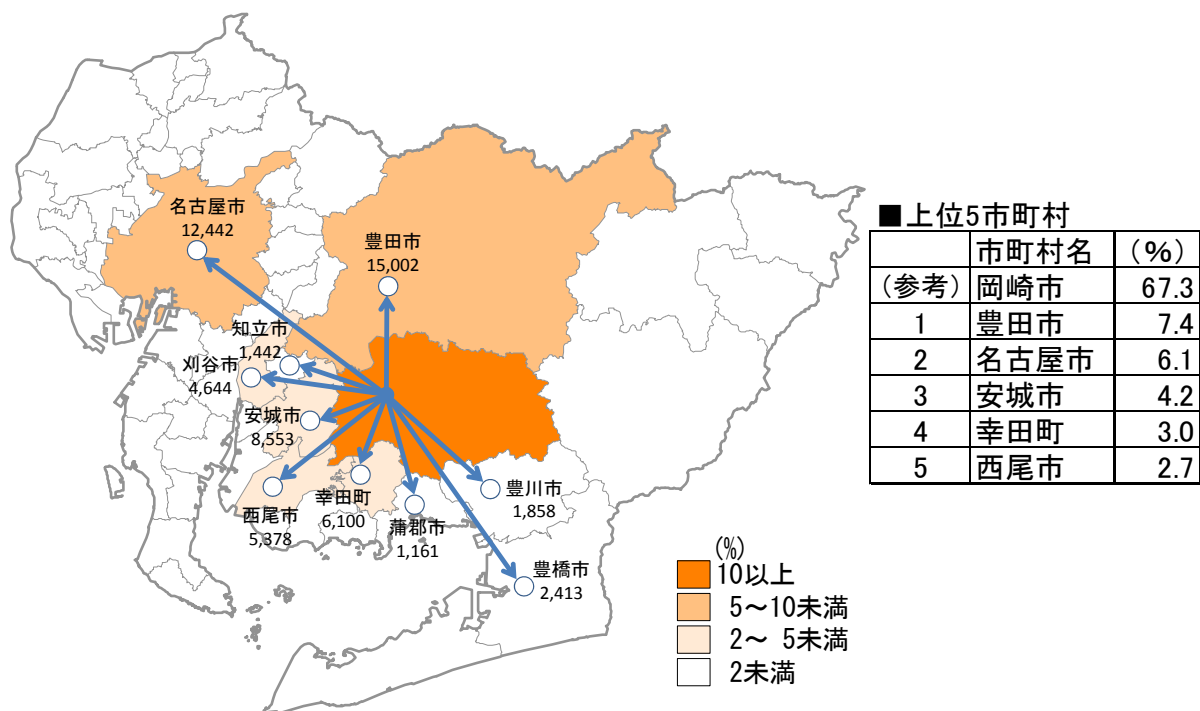


※市町村区分は平成22年国勢調査時点（2010年10月1日）現在
出典：国勢調査（総務省）

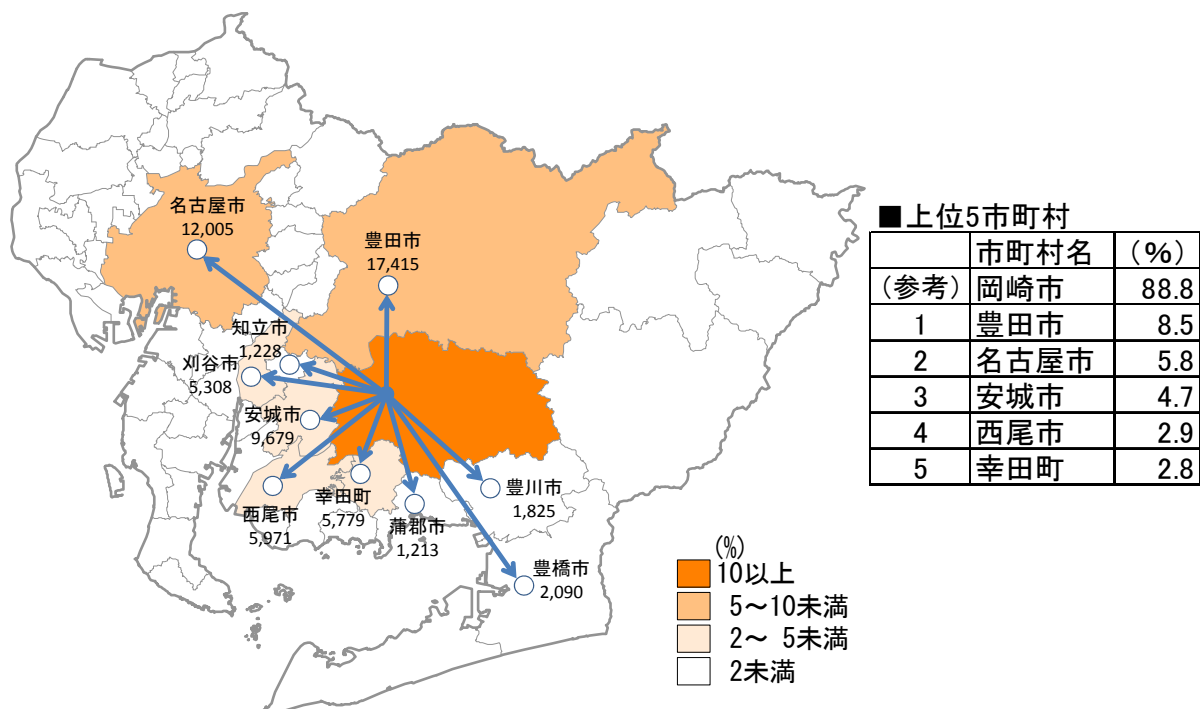
(2) 岡崎市から周辺都市への通勤通学者の変化

- ・2000年と2010年を比較すると、顕著な差はみられない。個別には、豊田市への通勤通学者数は10年で約2,400人増加し、約17,000人で岡崎市の通勤通学者数の8.5%となっている。

[2000年]



[2010年]



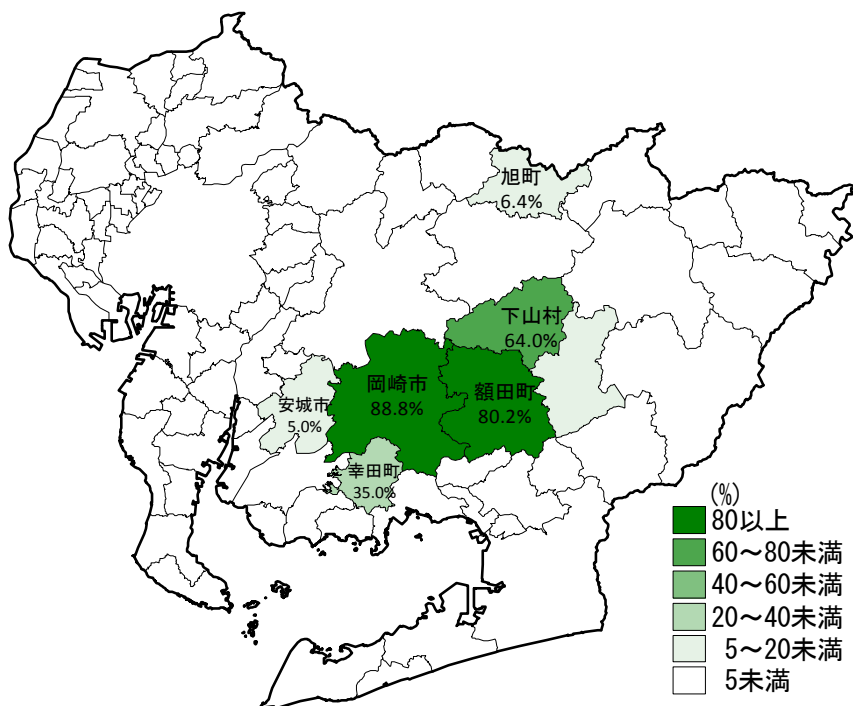
※市町村区分は平成22年国勢調査時点（2010年10月1日）現在
出典：国勢調査（総務省）

2.3.6 商圏

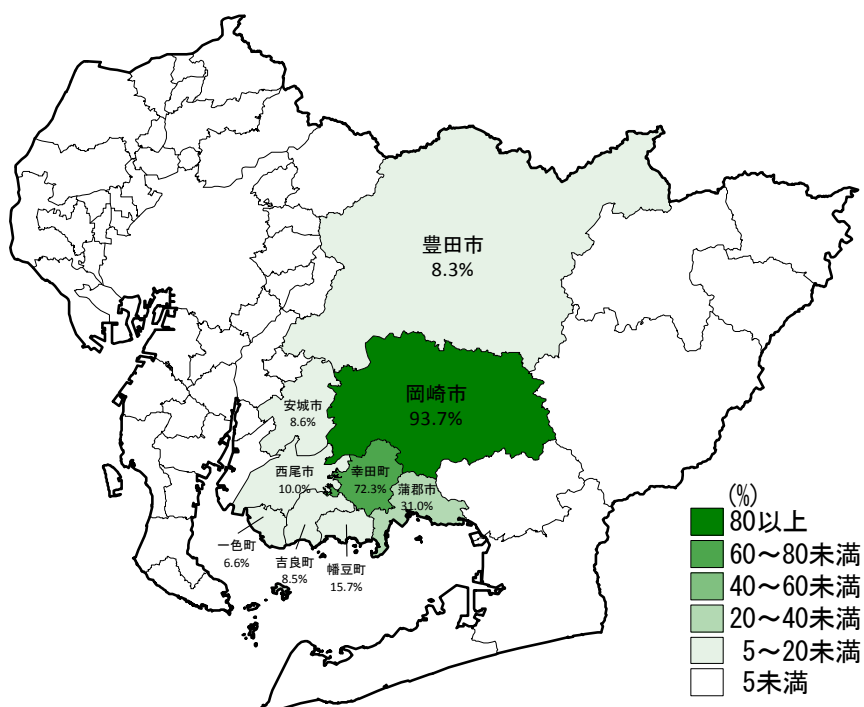
(1) 周辺都市から岡崎市への買い物行動（買回品）

- ・1988年と2010年を比較すると、地域はやや拡がりが見られる一方で、岡崎市民の地域内消費が5%程度高まっていることがわかる。

[1988 年]



[2010 年]



出典：消費者購買動向調査結果報告書（愛知県）

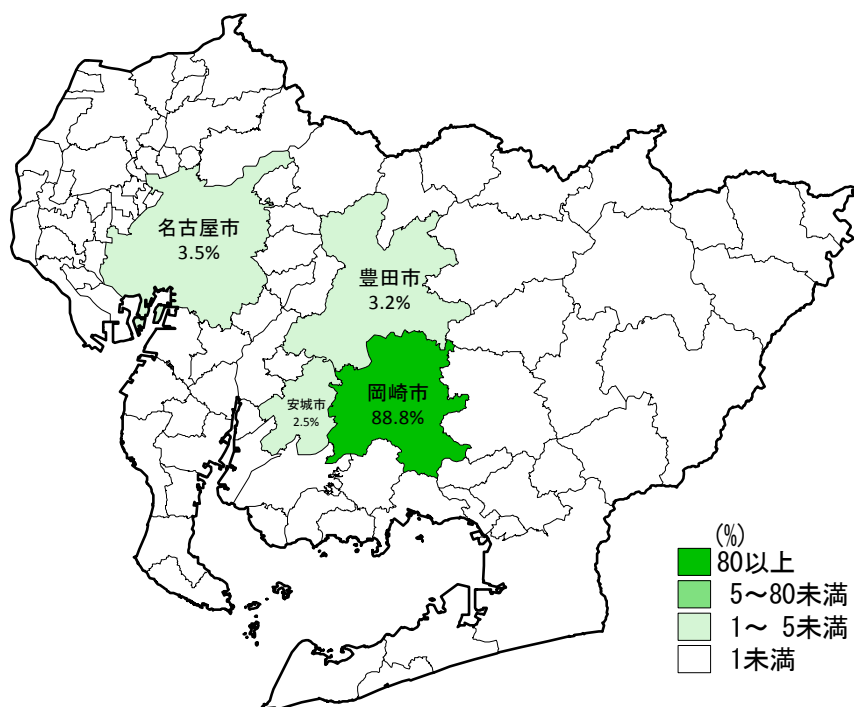
※買回品：紳士服 婦人服 スポーツレジャー用品 電気製品

※合併により地域区分が一致していない。

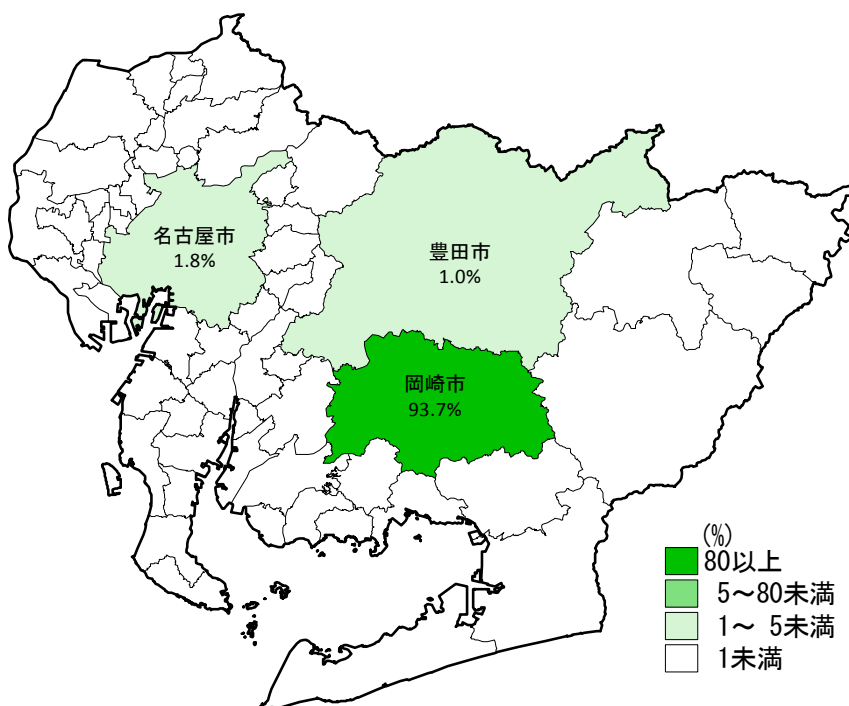
(2) 岡崎市から周辺都市への買い物行動（買回品）

- ・1988 年と 2010 年を比較すると、地域に大きな変化はみられないが、岡崎市民の地域内消費が 5% 程度高まり、市民の殆ど（約 94%）が市内で買回品を購入している。

[1988 年]



[2010 年]



出典：消費者購買動向調査結果報告書（愛知県）

※買回品：紳士服 婦人服 スポーツレジャー用品 電気製品

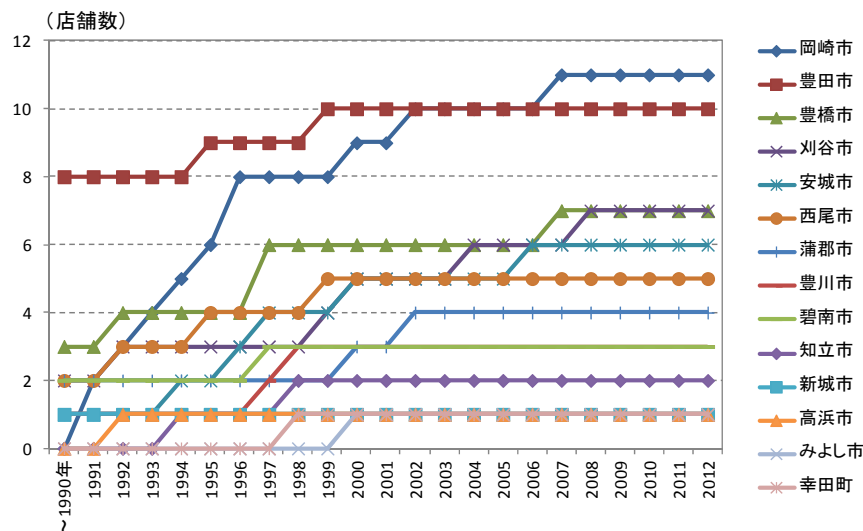
※合併により地域区分が一致していない。

(3) 西三河地域における大型小売店の出店状況

(ショッピングセンターの店舗数)

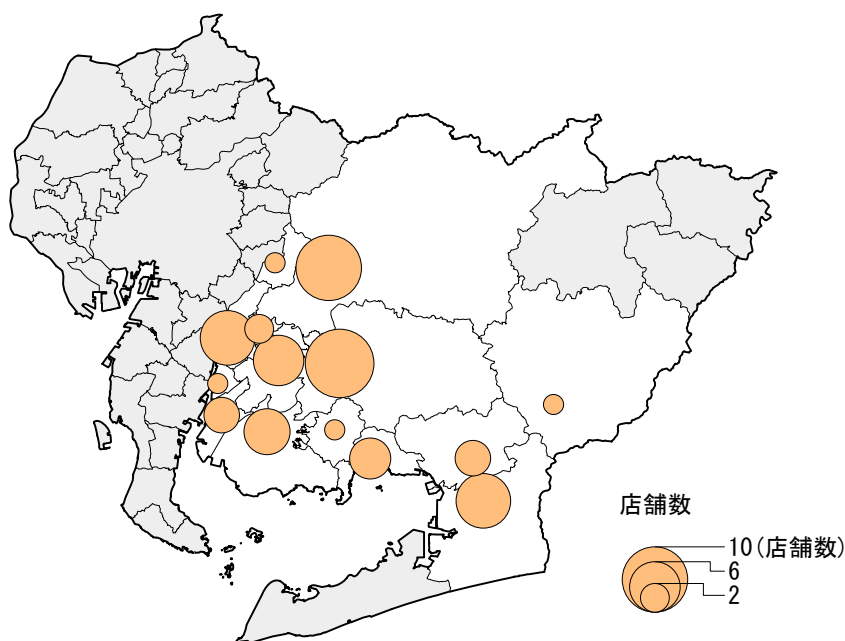
- ・ショッピングセンターの店舗数をみると、岡崎市は最も店舗数が多く、2008 年以降はいずれの都市でも新規立地がないため、岡崎市が最も立地数が多い状況が続いている。

[ショッピングセンターの店舗数]



出典：全国都道府県別 SC 一覧（一般財団法人日本ショッピングセンター協会）

[岡崎市および周辺都市のショッピングセンターの店舗数（2012 年 12 月現在）]



出典：全国都道府県別 SC 一覧（一般財団法人日本ショッピングセンター協会）

■ショッピングセンター（SC）の定義

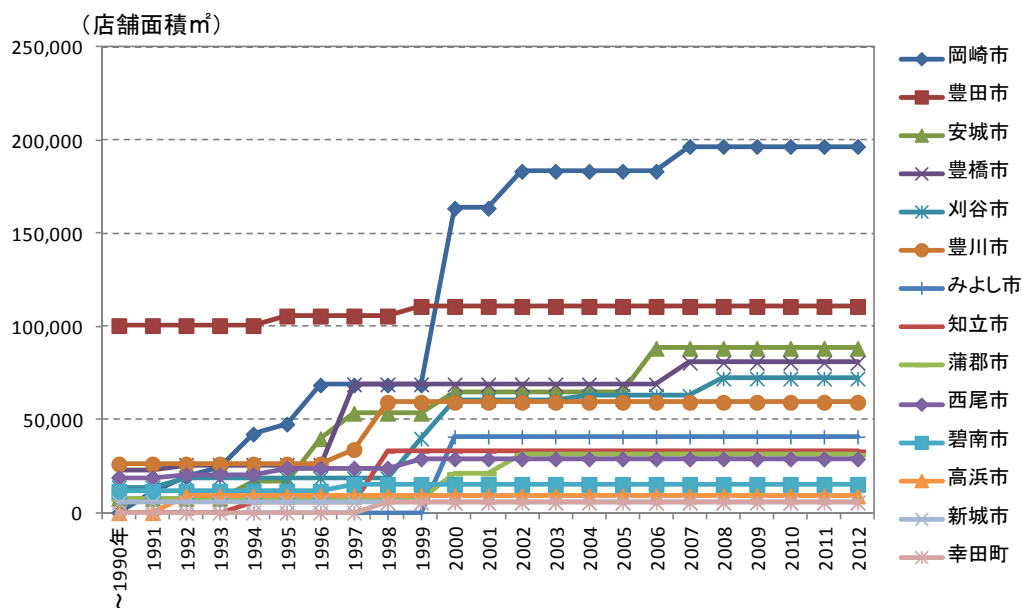
SC は、ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。

1. 小売業の店舗面積は、1,500m² 以上であること。
2. キーテナントを除くテナントが 10 店舗以上含まれていること。
3. キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の 80% 程度を超えないこと。
但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が 1,500 m² 以上である場合には、この限りではない。
4. テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること。

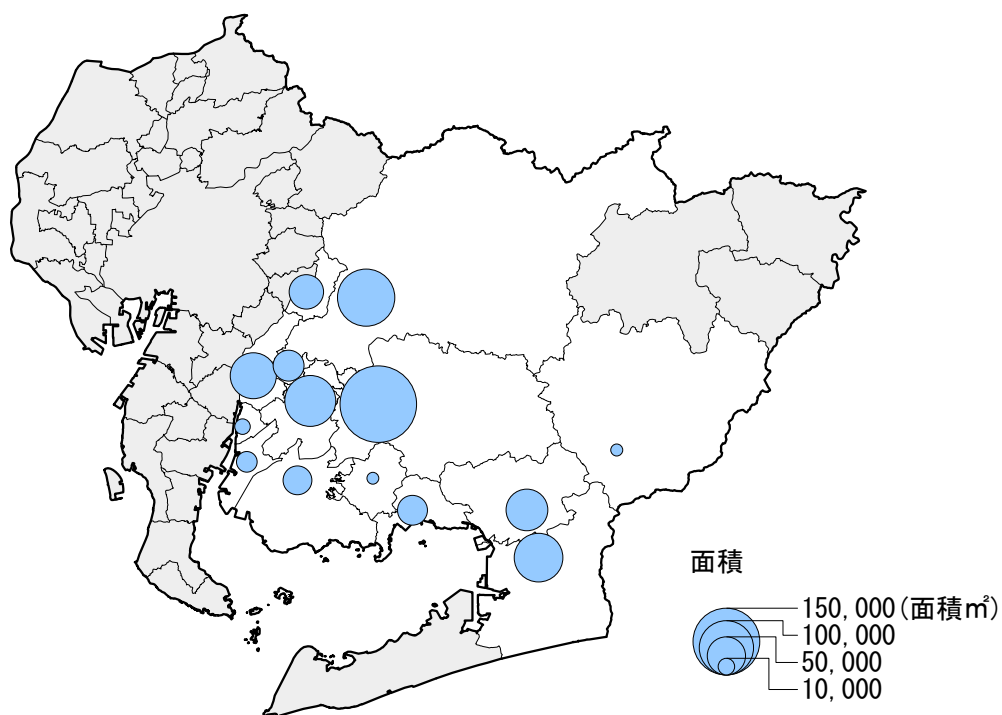
(ショッピングセンターの店舗面積)

- ・ 周辺都市と比較すると、岡崎市が突出して大きくなっており、次いで大きい豊田市の約 2 倍となっている。

[ショッピングセンターの店舗面積]



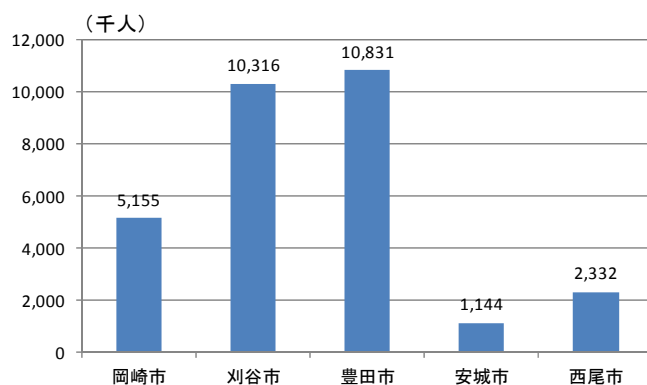
[岡崎市および周辺都市のショッピングセンターの店舗面積（2012 年 12 月現在）]



2.3.7 観光

- ・2,011年の年間観光入込み客数をみると西三河地域の中では、岡崎市は豊田市、刈谷市に次ぐ観光客規模で、年間約515万人。最も集客力のある観光資源は岡崎公園で開催される桜まつりである。
- ・(財)日本交通公社が事務局として設置した「観光資源評価委員会」が検討・選定し作成した「観光資源台帳」に掲載されている観光資源によると、B級（地方スケールの誘致力を持ち地方のイメージ構成の基調となりうるもの）以上に分類される観光資源が名古屋市と並び6件で県内で最も多い。観光資源の内容は、史跡や社寺などの人文資源で占められている。

〔西三河地域の都市の年間観光入込み客数〕

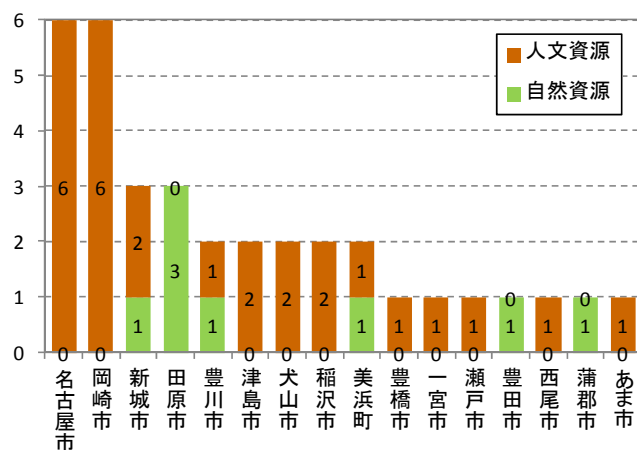


〔各市で最多入込み客数があった施設〕

都市	観光資源	入込み客数 (人/年)
岡崎市	桜まつり	645,000
刈谷市	刈谷ハイウェイオアシス	8,176,000
豊田市	豊田スタジアム	1,455,330
安城市	安城七夕まつり	1,200,000
西尾市	一色さかな広場	795,000

出典：愛知県観光レクリエーション利用者統計（2011年、愛知県）

〔愛知県内の主な観光資源・施設〕



〔岡崎市内の資源・施設〕

名称	細分類
北野廃寺跡	史跡
滝山東照宮	社寺
滝山寺	社寺
伊賀八幡宮	社寺
大樹寺	社寺
岡崎城	城跡・城郭

出典：国土数値情報（2010年、国土交通省）

※(財)日本交通公社が事務局として設置した「観光資源評価委員会」が検討・選定し作成した「観光資源台帳」に掲載されている観光資源のうち評価ランクがB級以上のもの。比較的最近にでき評価が定まっていなかったもの、見られるタイミングが偶然に左右されるもの、非公開のもの、事業目的の観光施設などは対象から除外している。

（評価基準）

特A級：わが国を代表する資源でかつ世界にも誇示しうるもの。わが国のイメージ構成の基調となりうるもの

A級：特A級に準じ、その誘致力は全国的で観光重点地域の原動力として重要な役割をもつもの

B級：地方スケールの誘致力を持ち地方のイメージ構成の基調となりうるもの

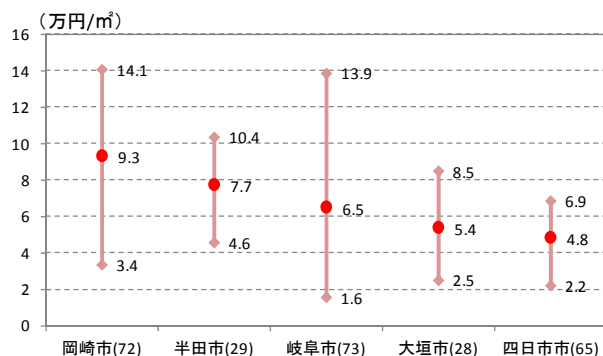
C級：主として県民および周辺地域住民の観光利用に供するもの

2.3.8 地価

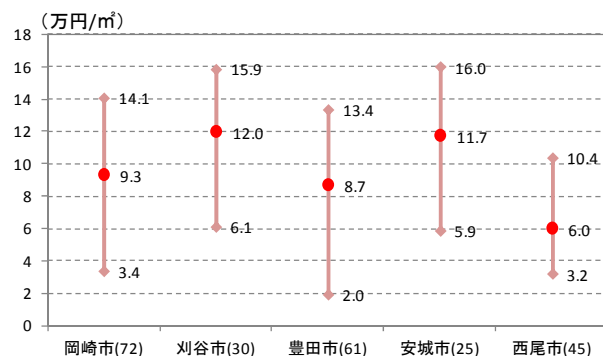
- 岡崎市は、名古屋駅 30km～40km 圏の都市では住宅地において特に評価が高く、商業地・工業地においても比較的评价が高い。西三河地域においては、住宅地・商業地は中程度、工業地では評価が低い。

[住宅地価]

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)



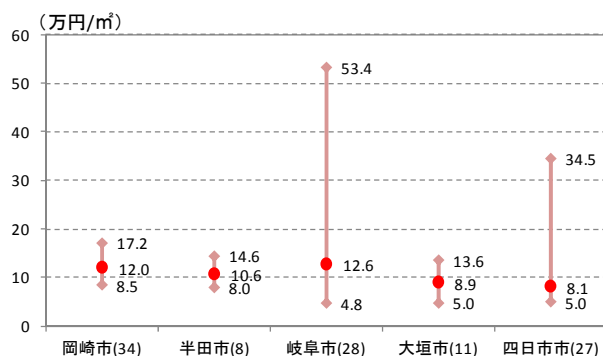
(西三河地域の都市)



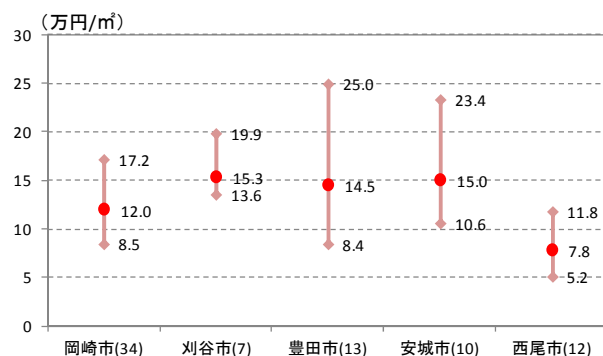
※各都市、上から最大値、平均値、最小値を示す。括弧内の数値はサンプル数。
出典：公示地価（2013 年、国土交通省）

[商業地価]

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)



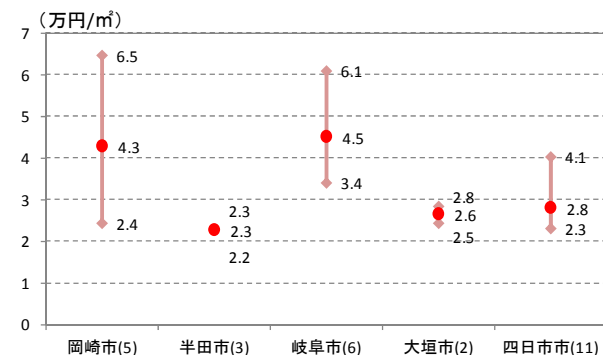
(西三河地域の都市)



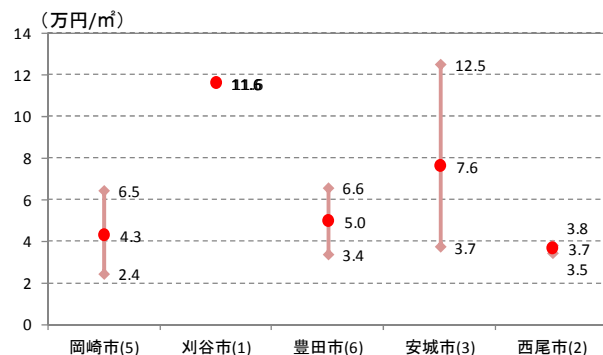
※各都市、上から最大値、平均値、最小値を示す。括弧内の数値はサンプル数。
出典：公示地価（2013、国土交通省）

[工業地価]

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)



(西三河地域の都市)



※各都市、上から最大値、平均値、最小値を示す。括弧内の数値はサンプル数。
出典：公示地価（2013、国土交通省）

2.4 リニア開業による所要時間変化

ここでは、リニア開業による品川駅アクセスの所要時間変化について、岡崎市について整理した後、他都市の所要時間変化との比較を行う。

2.4.1 岡崎市の所要時間変化

- ・岡崎市は現在の最短経路である豊橋駅経由ひかり利用での 132 分から、名古屋駅経由リニア利用の 101 分が最短経路となり、31 分の時間短縮が見込まれる。
- ・一方で、名古屋駅からリニアを利用すると、豊橋駅経由ひかり利用に比べて約 2,700 円の料金負担が増えるため、リニアは時間を重視する場合の新たな東京方面への経路選択肢として、岡崎市の首都圏アクセス経路の選択肢の幅を拡げることとなる。

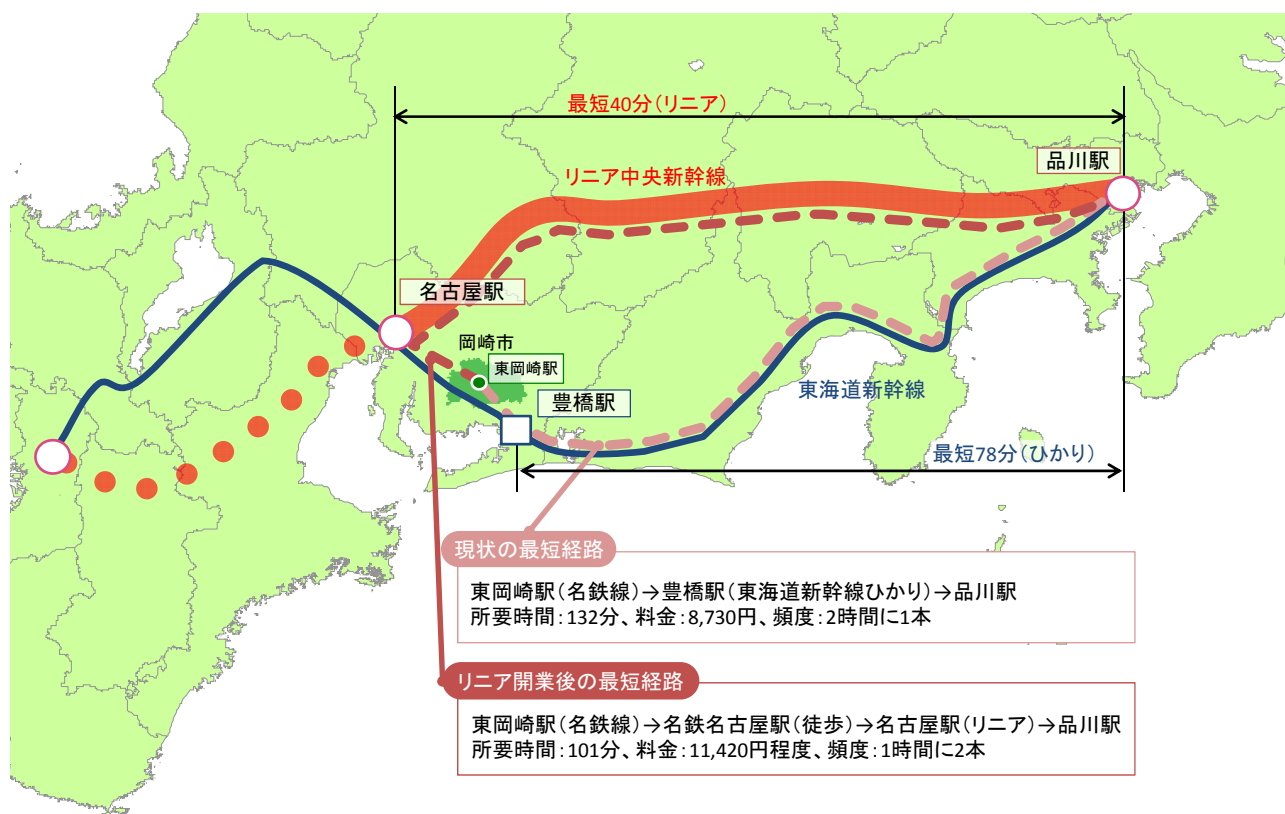
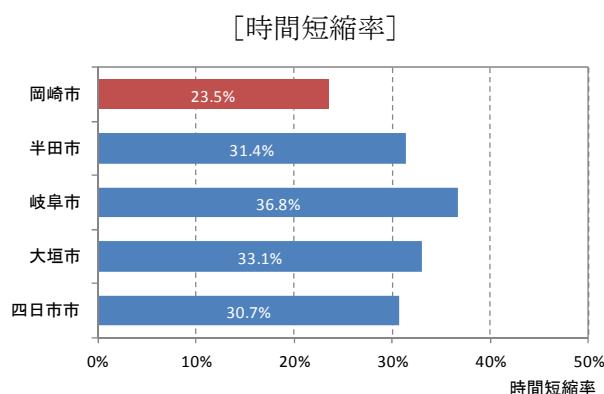
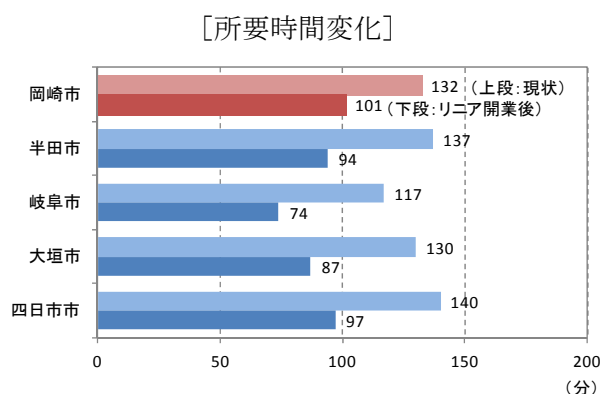


図 2.2 リニア開業前後の首都圏鉄道アクセスにおける最短経路変化

2.4.2 他都市の所要時間変化との比較

- ・名古屋駅 30km～40km 圏の都市においても、西三河地域の都市においても、岡崎市の時間短縮率は最も小さい。これは、岡崎市だけは現状で豊橋駅経由のひかり利用が最短経路となっており、他の都市に比べて優位な状況にあったことに起因する。
- ・ただし、西三河地域の都市において、リニア開業後のアクセス所要時間は刈谷市、安城市に次いで短い。

(名古屋駅 30km～40km 圏の都市)



(西三河地域の都市)

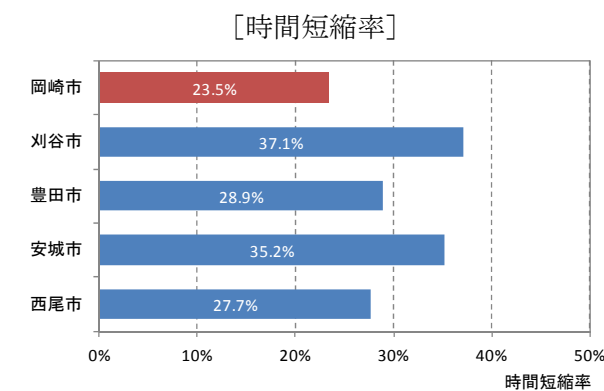
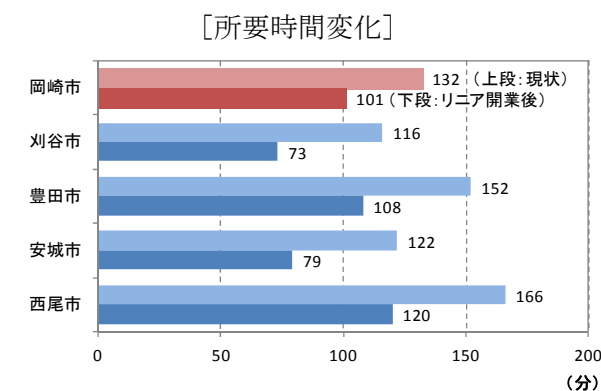


図 2.3 現状（上段）とリニア開業後（下段）の品川駅アクセス最短所要時間の比較

※短縮時間について、上段が現状、下段がリニア開業後。

※岡崎市の現状の最短所要時間の経路のみ豊橋駅経由のひかり利用、その他の現状は名古屋駅経由ののぞみ利用。リニア開業後はすべて名古屋駅経由のリニア利用となる。

※名古屋駅での乗換時間は新幹線とリニアの乗換時間が3～9分とされていることから現状にプラス6分と設定。

※各都市の現状の新幹線乗車時間をリニア乗車時間（40分）と乗換時間（6分）を加えた46分に置き換えて試算した。その他の所要時間算出条件については、2.2.1 大都市アクセス（鉄道）と同様。

2.5 経済波及効果の推計

ここでは、リニア開業に伴う岡崎市への効果を把握するため、既往調査で整理された経済波及効果の算出結果（空間的応用一般均衡モデル※による分析結果）から、所要時間短縮と経済波及効果の関係をj用いて、岡崎市にもたらされる経済波及効果（便益及び生産額の変化）を簡易的に試算した。

なお、リニアのような社会資本整備の効果は、建設段階で生じる「事業効果」と供用されることによって生じる「施設効果」があるが、以下に示す効果は「施設効果」を対象としている。

※空間的応用一般均衡モデルとは、高速鉄道や高速道路などの整備が地域経済のもたらす効果を計測するための開発されたモデルの一つであり、地域別、産業別の経済波及効果が計測できる。

2.5.1 岡崎市への便益の算定

(1) 便益とは

便益とは、社会資本等の整備効果が様々な社会経済活動による変化を、最終的に世帯（住民）に及ぼす効果として表した指標である。便益が発生する概念は、次の通りであり、リニア開業による都市間の所要時間の短縮が、企業の交通コストを減少させ、最終的に世帯の所得増加・消費増加に結びついて「便益」が発生する。

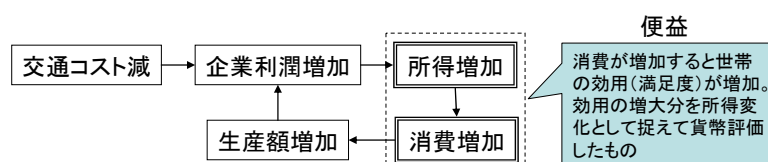


図 2.4 便益が発生する概念

(2) 関係式の導出

下図は、既往調査で整理された経済波及効果の算出結果のデータを用いて、各都府県と東京間のアクセスを対象に、リニア開業による所要時間短縮率と世帯あたり便益との関係をプロットしたものである。これより、リニア開業による所要時間短縮率と世帯あたり便益との間に関係がありそうなのが見てとれる。

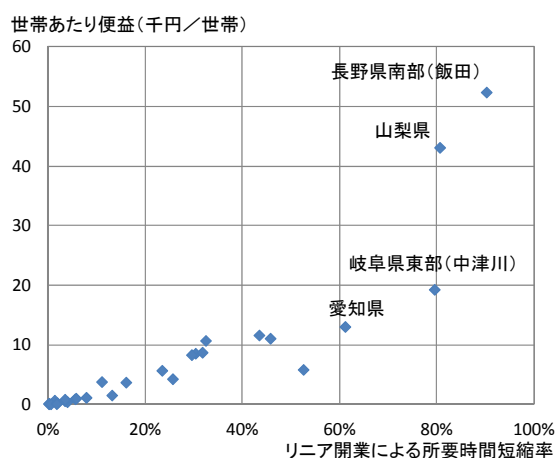


図 2.5 所要時間短縮率と世帯あたり便益

この時間短縮率を「リニア開業に伴う短縮時間」と「現状の東京との所要時間」に分解し、便益との関係について重回帰分析を行った。結果、以下の関係式が導出され、有意であることが確認できた。この式は、「リニア開業に伴う短縮時間」が大きいほど、また「現状の東京との所要時間」が短いほど世帯あたりの便益が大きくなることを示している。仮に、リニア開業に伴う短縮時間が同じ地域同士であれば、リニアの発着駅である名古屋駅へのアクセス所要時間が短いほど、享受する便益は大きくなる。

(関係式)

$$B = 13.1 \times \Delta t + -2.21 \times T_{\text{tokyo}} + 5.84$$

ここで、B：世帯あたり便益（千円/世帯）、 Δt ：リニア開業に伴う短縮時間（時間）、

T_{tokyo} ：現状の東京との所要時間（時間）

(統計量)

サンプル数	: 45		
重決定係数 (R^2)	: 0.805		
リニア開業に伴う短縮時間	係数: 13.1	t 値: 13.1	
現状の東京との所要時間	係数: -2.21	t 値: -2.30	
定数項	係数: 5.84	t 値: 2.30	

(3) 岡崎市が享受する便益の算定

前項の関係式を用いて、岡崎市が享受する便益を算出する。必要となる各変数を以下の通り設定した。

○岡崎市のリニア開業による短縮時間 (Δt) : 31 分 (0.517 時間)

(東海道新幹線豊橋駅経由の 132 分ーリニア利用名古屋駅経由の 101 分=31 分)。

○岡崎の現状の東京との所要時間 (T_{tokyo}) : 2 時間 12 分 (2.20 時間)

(東海道新幹線豊橋駅経由)。

これらを式に代入すると、

$$\begin{aligned} B &= 13.1 \times 0.517 + -2.21 \times 2.20 + 5.84 \\ &= 7.75 \text{ (千円/世帯)} \end{aligned}$$

となり、岡崎市の世帯あたり便益は 7.8 千円/世帯となる。

世帯あたり便益に世帯数を乗じることで岡崎市が享受する便益が算出できる。岡崎市の世帯数は平成 22 年の国勢調査で 138,255 世帯であることから

$$\begin{aligned} \text{岡崎市の便益} &= 7.75 \text{ (千円/世帯)} \times 138,255 \text{ (世帯)} \\ &= 10.7 \text{ 億円} \end{aligned}$$

以上から、リニアによる時間短縮で岡崎市が享受する便益は 10.7 億円と算出された。

(4) 他都市の便益との比較

ここでは、岡崎市と同様に西三河地域及び名古屋駅 30～40km 圏の都市の世帯あたり便益を求め、比較を行う。名古屋市周辺都市はいずれも 10 千円／世帯前後となっているが、岡崎市は 7.8 千円／世帯と小さい。これは、岡崎市は現状において、豊橋駅経由のひかり利用が東京への最短所要時間の経路となっており、他の都市よりもリニアによる所要時間短縮率が小さいためである。

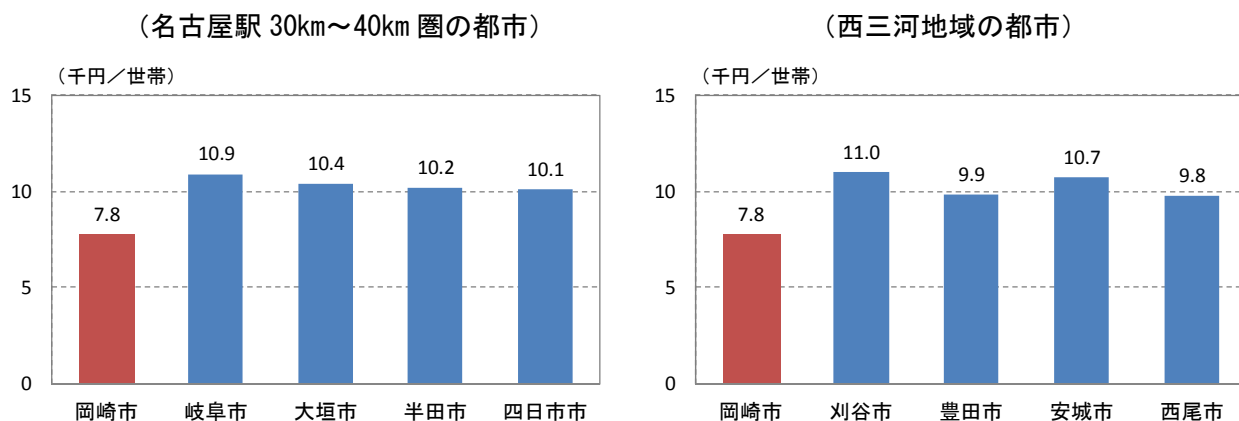


図 2.6 世帯あたり便益の拠点都市間の比較

また、各都市の便益をみると、岡崎市の短縮時間が小さいことから、人口が同規模である、豊田市、岐阜市および四日市市と比べても、便益の大きさには差がみられる。

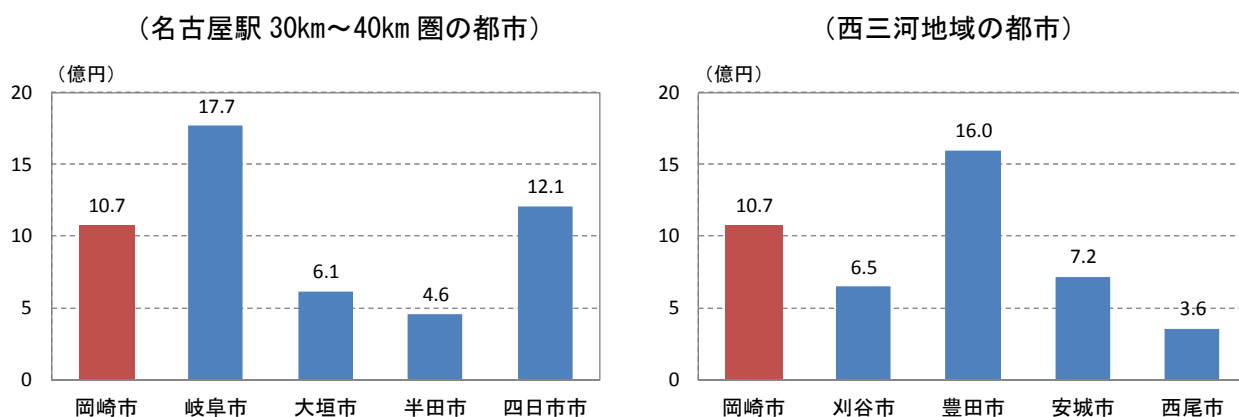


図 2.7 便益の拠点都市間の比較

2.5.2 岡崎市の産業への影響（総生産額の変化）

(1) 関係式の導出

便益と同様の考え方で、リニア開業に伴う産業部門別（第1次、第2次、第3次）の総生産額の変化について推計した。

各産業の関係式は以下の通りとなった。いずれも、係数の符号条件や重決定係数およびt値より有意性が認められた。

〔第1次産業〕

（関係式）

$$\Delta P = 0.000816 \times \Delta t + -0.000175 \times T_{\text{tokyo}} + 0.000506$$

ここで、 ΔP ：総生産額の変化率（％）、 Δt ：リニア開業に伴う短縮時間（時間）、

T_{tokyo} ：現状の東京との所要時間（時間）

（統計量）

サンプル数	: 45		
重決定係数（R ² ）	: 0.785		
リニア開業に伴う短縮時間	係数：0.000816	t 値：12.4	
現状の東京との所要時間	係数：-0.000175	t 値：-2.76	
定数項	係数：0.000506	t 値：3.0	

〔第2次産業〕

（関係式）

$$\Delta P = 0.000740 \times \Delta t + -0.000153 \times T_{\text{tokyo}} + 0.000451$$

ここで、 ΔP ：総生産額の変化率（％）、 Δt ：リニア開業に伴う短縮時間（時間）、

T_{tokyo} ：現状の東京との所要時間（時間）

（統計量）

サンプル数	: 45		
重決定係数（R ² ）	: 0.799		
リニア開業に伴う短縮時間	係数：0.000740	t 値：12.9	
現状の東京との所要時間	係数：-0.000153	t 値：-2.78	
定数項	係数：0.000451	t 値：3.10	

〔第3次産業〕

（関係式）

$$\Delta P = 0.000885 \times \Delta t + -0.000148 \times T_{\text{tokyo}} + 0.000415$$

ここで、 ΔP ：総生産額の変化率（％）、 Δt ：リニア開業に伴う短縮時間（時間）、

T_{tokyo} ：現状の東京との所要時間（時間）

（統計量）

サンプル数	: 45		
重決定係数（R ² ）	: 0.808		
リニア開業に伴う短縮時間	係数：0.000885	t 値：13.2	
現状の東京との所要時間	係数：-0.000148	t 値：-2.29	
定数項	係数：0.000415	t 値：2.43	

(2) 岡崎市の総生産額変化の算定

前項の関係式を用いて、岡崎市の各産業の総生産額変化を導出する。ここで、岡崎市の総生産額変化の導出に必要な各変数は便益と同様であり、以下の通り設定した。

- 岡崎市のリニア開業による短縮時間 (Δt) : 31 分 (0.517 時間)
 (東海道新幹線豊橋駅経由の 132 分ーリニア利用名古屋駅経由の 101 分=31 分)。
- 岡崎の現状の東京との所要時間 (T_{tokyo}) : 2 時間 12 分 (2.20 時間)
 (東海道新幹線豊橋駅経由)。

これらを式に代入すると、

〔第 1 次産業〕

$$\Delta P_1 (\%) = 0.000816 \times 0.517 + -0.000175 \times 2.20 + 0.000506 = 0.0543\%$$

〔第 2 次産業〕

$$\Delta P_2 (\%) = 0.000740 \times 0.517 + -0.000153 \times 2.20 + 0.000451 = 0.0497\%$$

〔第 3 次産業〕

$$\Delta P_3 (\%) = 0.000885 \times 0.517 + -0.000148 \times 2.20 + 0.000415 = 0.0547\%$$

となる。総生産額の変化は変化率に現状の総生産額を乗じることで算出できる。従って、各産業の総生産額を代入すると、

〔第 1 次産業〕

総生産額 (現状) : 42.1 億円/年 → 0.0229 億円/年の増加 (0.0543%増)

〔第 2 次産業〕

総生産額 (現状) : 5,761 億円/年 → 2.86 億円/年の増加 (0.0497%増)

〔第 3 次産業〕

総生産額 (現状) : 8,189 億円/年 → 4.48 億円/年の増加 (0.0547%増)

となり、第 1 次産業では 0.02 億円、第 2 次産業では 2.86 億円、第 3 次産業では 4.5 億円の総生産増加が見込まれる。岡崎市の総生産の構成比は第 3 次産業が大きいことから、総生産の増加額は第 3 次産業が最も大きくなるが、いずれの産業も 0.05%程度の総生産の増加が見込まれ、わずかではあるが、リニアが開業することで地域経済全体を約 0.05% (約 7.4 億円) 押し上げる効果が期待される。

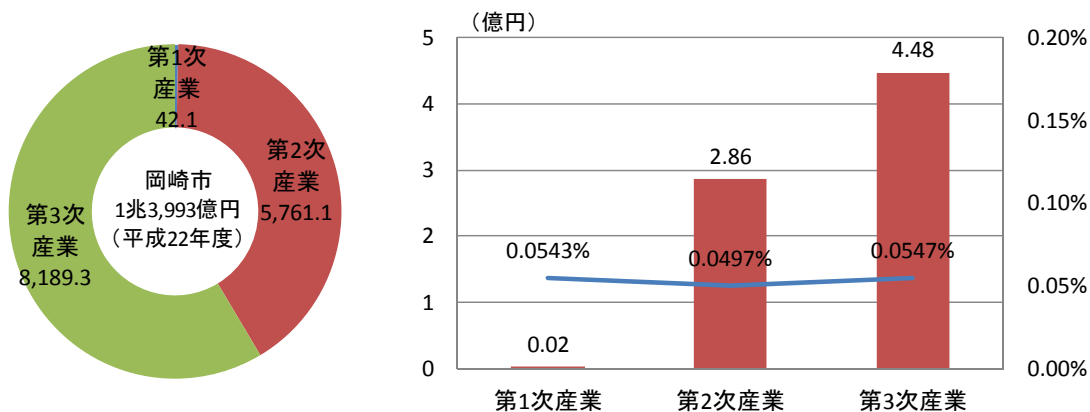


図 2.8 岡崎市の総生産 (左) と岡崎市の産業別総生産の変化 (右)

2.5.3 経済波及効果のまとめ

リニア開業による東京への所要時間短縮により、岡崎市には単年度で 10.7 億円の便益、総生産で 0.05%程度の押し上げ効果が確認でき、リニア駅のできる名古屋駅からは離れているものの、リニア開業効果は期待できる結果が得られた。

しかしながら、経済波及効果の推計結果をみると、名古屋周辺に位置する豊田市、岐阜市、四日市市は、リニアによる東京への所要時間短縮率が岡崎市よりも高いことから、帰着する経済波及効果は岡崎市より大きく、岡崎市のもつ地域魅力が相対的に低下する懸念も残る。こうした懸念を払拭するためには、岡崎市へのリニア開業の効果を最大限享受できるよう、交通環境を整えていくことが重要となる。

2.6 リニア開業時の社会情勢の見通しの整理

2.6.1 人口構成

- ・人口構成の推移をみると、2030年に2010年比で市内の人口は1%減少する中、65歳以上人口は49%増加し、15歳未満の人口は21%減少する。
- ・高齢化率の推移をみると、岡崎市は全国を約5%下回って推移しており、今後も同様の傾向で推移することが推計されている。
- ・一方、人口構成の変化をみると、岡崎市は全国よりも15歳未満と15歳～64歳の減少率は小さいものの、高齢者の増加は大きい。

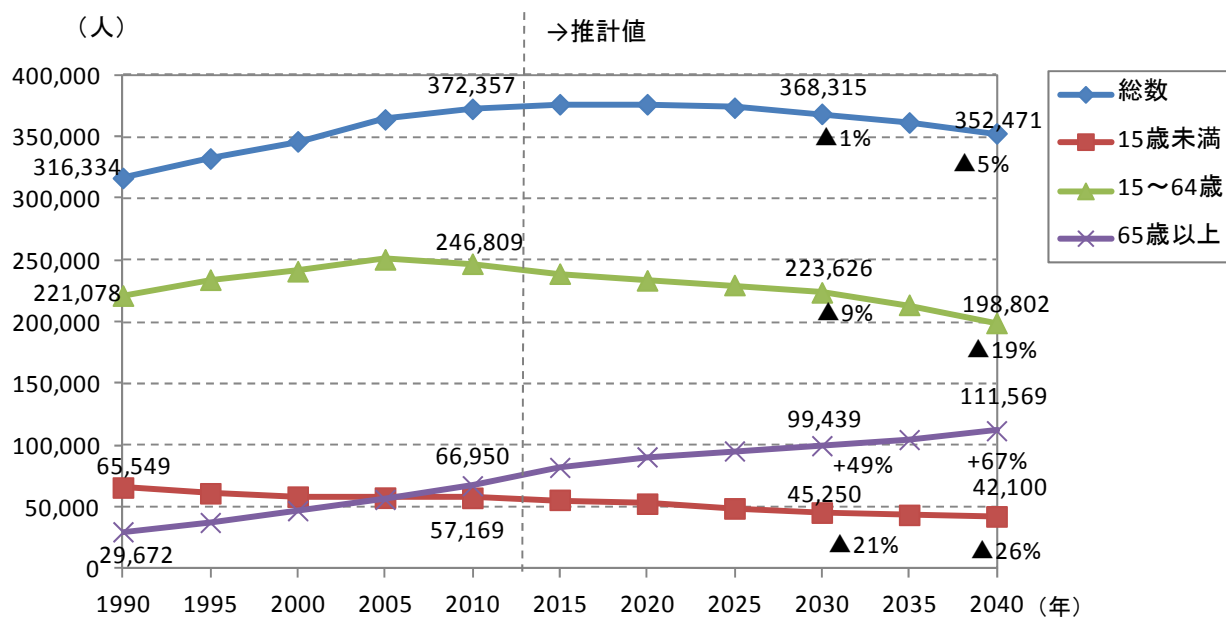


図 2.9 岡崎市の人口構成の推移

※パーセンテージは2010年比。

出典：国勢調査（総務省）、男女・年齢(5歳)階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所）

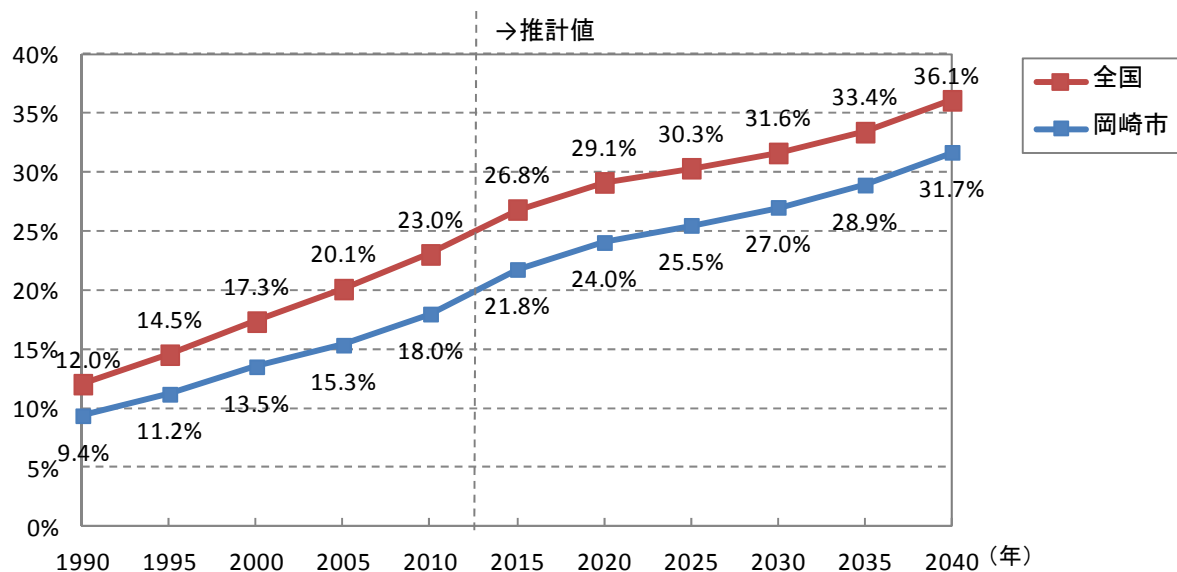


図 2.10 岡崎市の高齢化率の推移

出典：国勢調査（総務省）、男女・年齢(5歳)階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所）

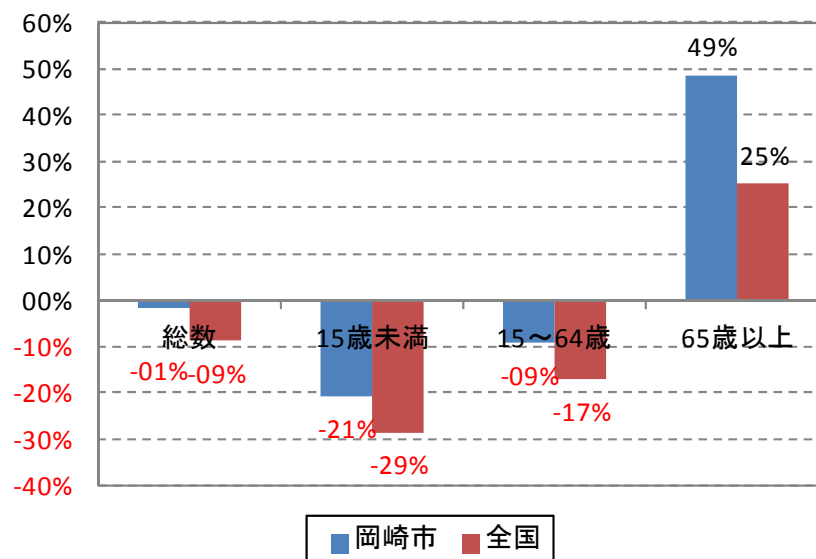


図 2.11 岡崎市の人口構成の変化（2010 年/2030 年）

出典：男女・年齢(5 歳)階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計、国立社会保障・人口問題研究所）

2.6.2 製造業のグローバル化

- ・グローバル化の進展に伴い、わが国製造業における海外生産比率は増加傾向にある。
- ・特に、モノづくり地域である西三河においては、こうした海外生産比率の上昇が地域経済に及ぼす影響は大きいと考えられる。今後の工場誘致にあたっては立地場所にはますます付加価値が必要と考えられる。

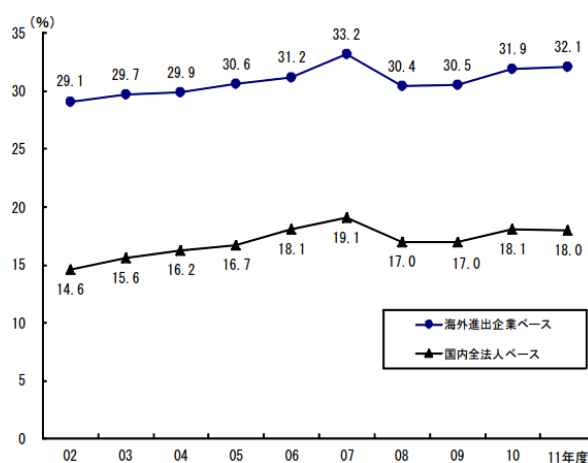


図 2.12 海外生産比率の推移

出典：第 42 回 海外事業活動基本調査（2012 年 7 月調査）概要（経済産業省）

2.6.3 訪日外国人

- ・観光庁では、訪日外国人旅行者数を将来的に3,000万人とすることを目標とした「訪日外国人3,000万人プログラム」を設定している。
- ・訪日外国人数は、ビジット・ジャパン・キャンペーンを開始した2003年以降、概ね増加傾向にあり、2012年には全国で836万人となっている。
- ・特に、アジアからの訪問者比率が高まっており、2012年では76.0%を超える。
- ・これらから、今後もアジアを中心として訪日外国人の増加が見込まれる。

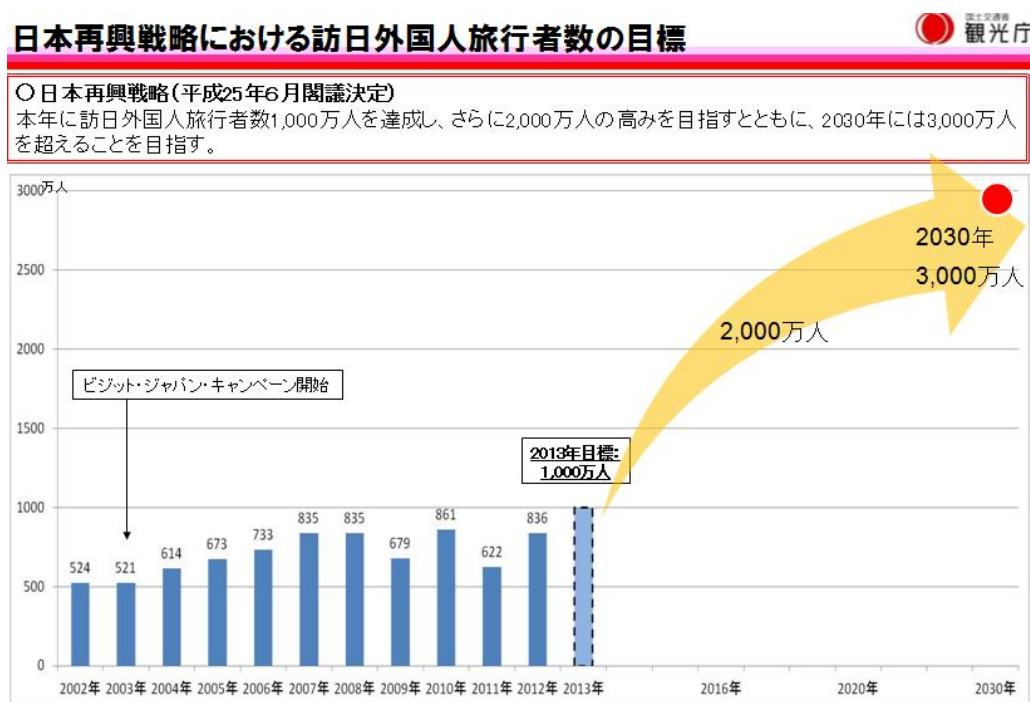


図 2.13 日本再興戦略における訪日外国人旅行者数の目標

出典：観光庁ホームページ（国土交通省）

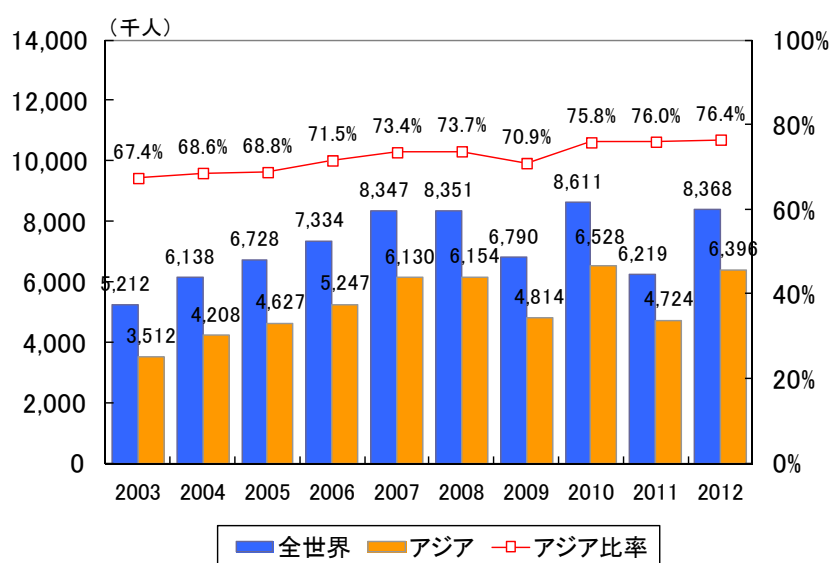


図 2.14 訪日外国人数の推移

出典：日本政府観光局（JNTO）

第3章 市民アンケート調査の実施

3.1 実施目的と概要

リニアの開業は、岡崎市民にとって首都圏への新たな交通経路となり、所要時間短縮や豊橋駅でのひかり増発などが期待できる。一方、リニアの終端駅である名古屋駅の商業機能の強化により買い物消費が市外へ流出するなどの懸念もある。ここでは、そうした市民のリニアに対する期待や不安、およびリニア開業時のインフラ改善に向けた施策を検討する材料を取得する事を目的とし、以下の概要でアンケート調査を実施した。

表 1 調査の概要

調査対象	岡崎市内に住む男女就労者
調査方法	WEBモニターに対するアンケート
調査期間	2013年7月25日（木）～7月29日（月）
サンプル数	414 サンプル
調査項目	■ リニアの認知度 ■ リニアへの期待度 ■ リニア開業で期待すること ■ リニア開業で懸念すること ■ リニア開業による東京への旅行頻度の変化 ■ リニア開業による名古屋への旅行頻度の変化 ■ 市民が東京へ行きやすくなるために必要な施策 ■ 東海道新幹線の利便性向上に伴う豊橋駅の利用頻度の変化 ■ 市民が豊橋駅を使いやすくなるために必要な施策

3.2 回答者属性

性別構成は、男性が約7割となっている。年代構成は、40代が35.0%と最も多く、次いで30代が28.0%となっている。職業構成は、会社員（技術系）が28.0%、次いで会社員（その他）が26.3%、会社員（事務系）が22.0%と続く。

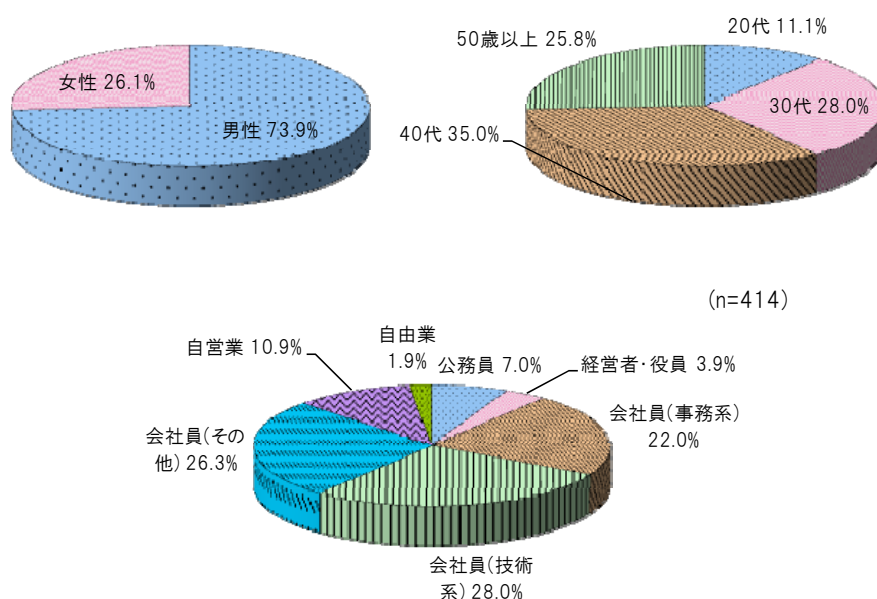


図 3.1 性別構成と年代構成と職業構成

3.3 リニア開業への期待と不安

リニア開業への期待と不安については、以下の通り整理できる。

■リニアの認知度

- ・ 2027年に東京都・名古屋市間が開業し、最短40分で結ばれることに対する認知度は約6割となっており、市民の認知度は高いとは言えない状況にある。

■リニアへの期待度

- ・ 7割超の市民が期待しているため、その期待に応えるべく、リニアの効果を市に波及させるための施策が求められる。

■リニア開業で期待すること

- ・ 6割超の市民が東京方面へ行きやすくなることに期待しており、岡崎市と東京都のつながりが強くなることが想定される。
- ・ また、2割以上の市民が名古屋市への商業・文化機能の集積と景気が良くなることに期待しており、リニアをきっかけとした中部地方の活性化が求められている。

■リニア開業で懸念すること

- ・ 半数以上の市民が懸念していることはない（または思いつかない）と回答しており、リニア開業については概ね肯定的であることが裏付けられた。
- ・ 一方で、2割弱の市民が地元の商業の衰退と治安の悪化を懸念しているため、事業の推進にあたっては対応が求められる。

3.3.1 リニアの認知度

リニア（東京都・名古屋市間）の開業に対する認知度をみると、「知っている」人は6割程度となっている。年代別では、50歳以上の認知度が最も高い。

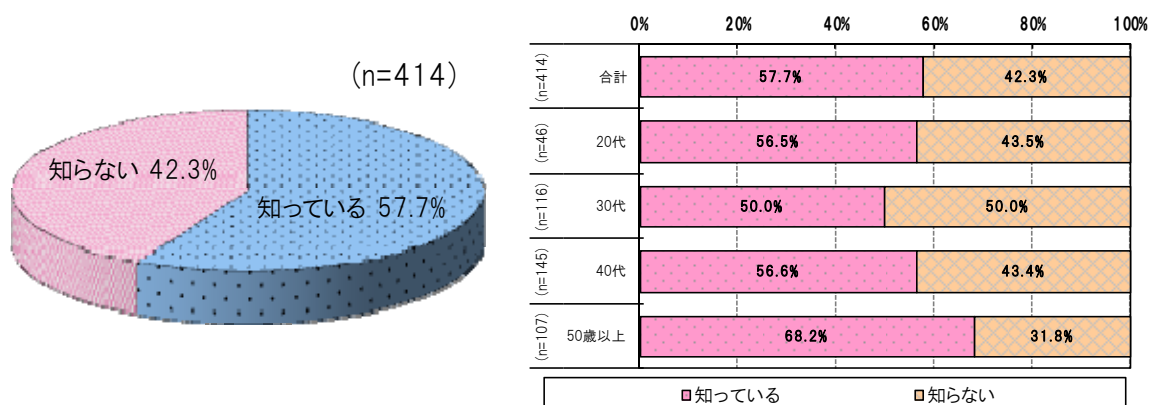


図 3.2 リニア（東京都・名古屋市間）の開業に対する認知度

3.3.2 リニアへの期待度

「期待している」が72.9%となっている。年代別では、20代の期待が最も高い。

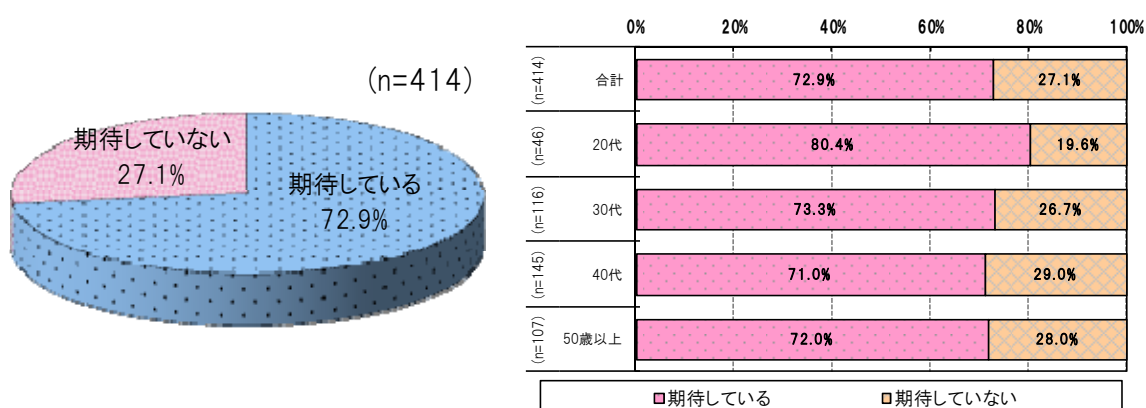


図 3.3 リニア開業に対する期待

3.3.3 リニア開業で期待すること

「東京方面へ遊びや仕事などに行きやすくなること」が最も多く 61.8%、次いで「名古屋市に商業施設や文化施設（劇場や美術館など）が充実すること」が 26.6%、「景気が良くなること（岡崎市内の企業活動の活性化など）」が 22.0%と続く。

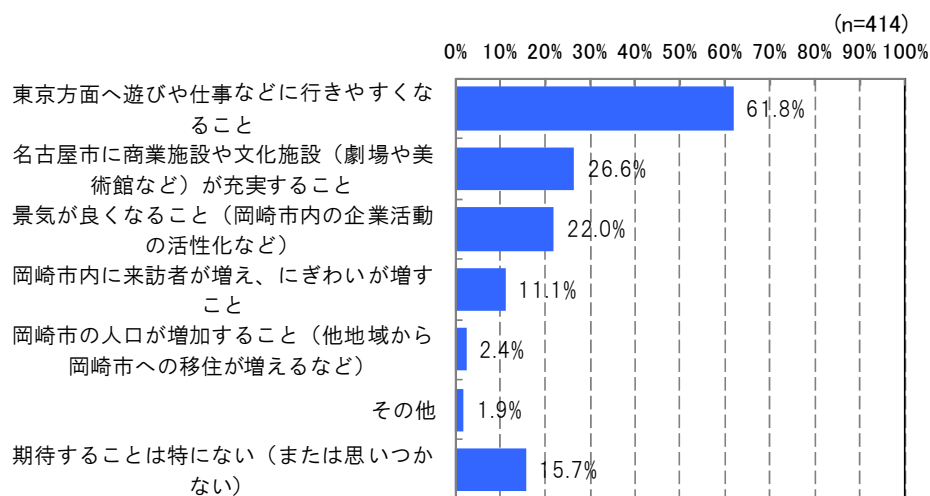


図 3.4 リニア開業に対して期待すること（複数回答最大 2 つ）

3.3.4 リニア開業で懸念すること

「地元の商業が衰退すること（消費者が名古屋や東京へ買い物に行ってしまうことなど）」が 19.1%、次いで「治安が悪化すること（来訪者の増加などによる）」が 18.6%となっている一方、「懸念していることはない（または思いつかない）」が 53.1%と半数以上を占める。

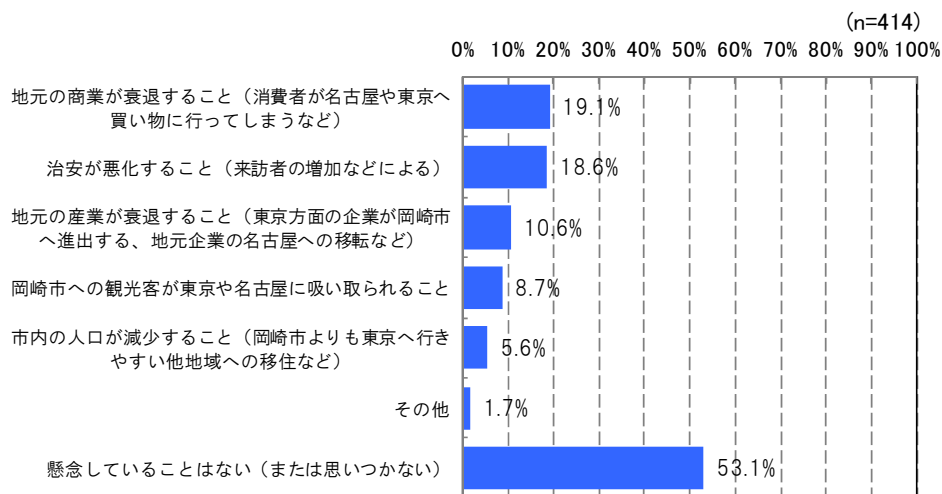


図 3.5 リニア開業に対して懸念すること（複数回答最大 2 つ）

3.4 リニア開業による行動変化

リニア開業による行動変化については、以下のように整理できる。

■リニア開業による東京への旅行頻度の変化

- ・ 半数近くの市民が東京へ買い物やレジャーに行く機会が多くなると回答しているが、逆に半数以上の市民が変わらないと回答している。現状で、買い物やレジャー目的で東京へ行く市民の流動量がある程度多いとは考えにくいとため、リニア開業時においても顕著な変化が想定されるとは言えない。

■リニア開業による名古屋への旅行頻度の変化

- ・ 名古屋への旅行頻度の変化は、リニア開業後に買い物やレジャー目的で行く回数が多くなると回答したのは約3割となっており、特に20代では50%となるなど着実に変化の傾向はみられる。ただし、全体ではリニアが開業しても、約7割の市民は買い物やレジャー目的で名古屋に行く頻度が変わらないと回答していることから、名古屋への購買活動の流出は一定程度見込まれるものの、現状では顕著な変化が想定されるとは言えない。

3.4.1 リニア開業による東京への旅行頻度の変化

リニアがあることで、東京へ買い物やレジャーに行く機会が多くなる人は47.8%と約半数を占める。年代別では、若い年代ほど多くなると回答しており、20代で63%となっている。

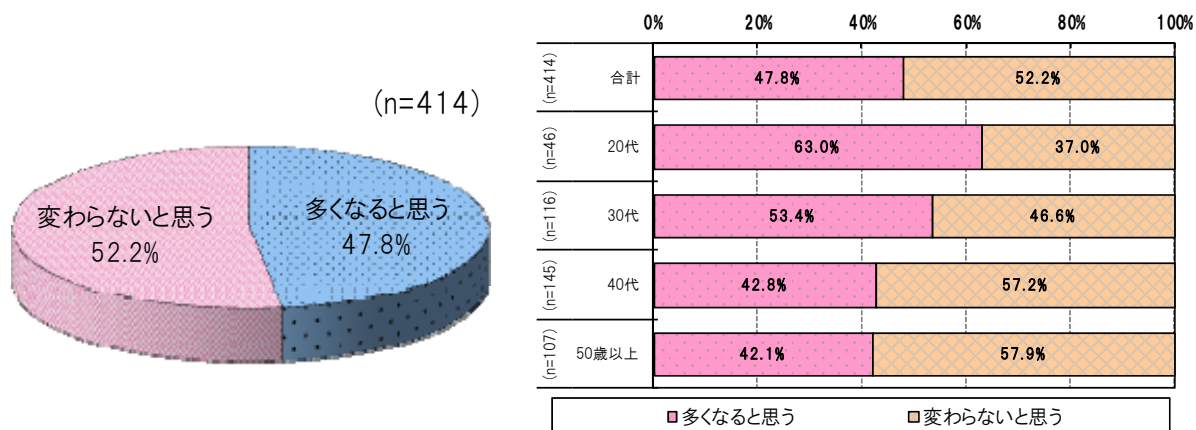


図 3.6 リニアがあることで、東京へ買い物やレジャーに行く機会が多くなるか

3.4.2 リニア開業による名古屋への旅行頻度の変化

リニアがあることで、名古屋へ買い物やレジャーに行く機会が多くなる人は30.4%となっている。年代別では、若い世代ほど多くなると回答しており、20代で50%となっている。

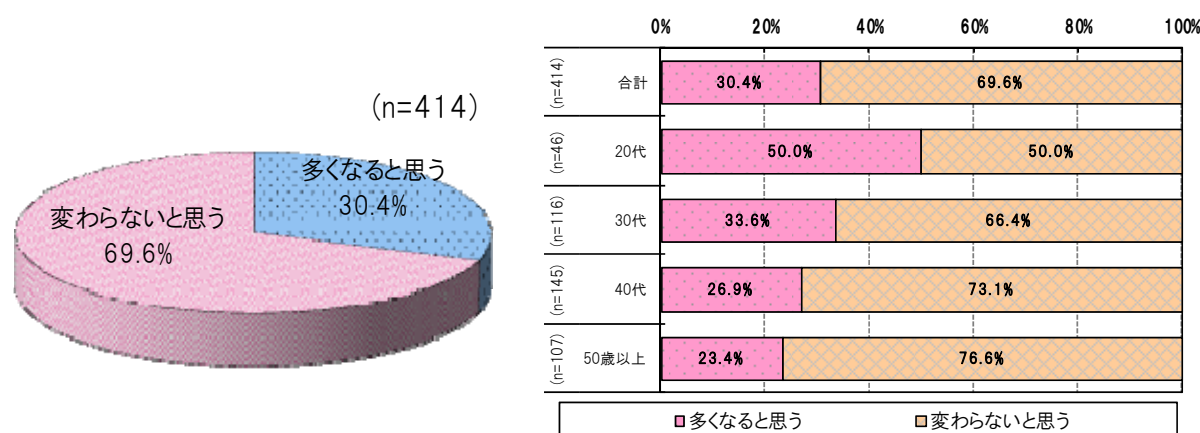


図 3.7 リニアがあることで、名古屋へ買い物やレジャーに行く機会が多くなるか

3.5 リニア開業に向けた交通施策

リニア開業に向けた行動施策については、以下のように整理できる。

■市民が東京へ行きやすくなるために必要な施策

- ・ 豊橋駅に「ひかり」や「こだま」の本数が増えることを望む声が約4割と最も多く、豊橋駅の利便性向上への期待が大きいため、「ひかり」や「こだま」の停車を促進していくとともに、市からのアクセス向上などを図っていく必要がある。

■東海道新幹線の利便性向上に伴う豊橋駅の利用頻度の変化

- ・ リニア開業時に、豊橋駅で「ひかり」と「こだま」の停車本数が増加した場合、約7割の市民が豊橋駅の利用頻度が高まると回答しており、リニア開業時にはますます豊橋駅の重要性が伺える結果となった。

■市民が豊橋駅を使いやすくなるために必要な施策

- ・ 約4割が名鉄の列車本数の増加を望んでおり、次いで約3割が名鉄の列車の高速化と名鉄に対する要求が多い。
- ・ また、JRに対しても高速化と列車本数の増加の要求が約3割ずつとなっている。
- ・ 一方で、道路を利用して豊橋駅へ行きやすくすることと、愛知環状鉄道のJR線への直通運転を望む声もそれぞれ約2割あり、岡崎市のアクセス交通手段の多様性を表す結果となった。
- ・ いずれの選択肢においても1～4割となっており、突出した要望がないため、多様な交通手段の選択肢を確保しつつ、それぞれの利便性向上を図っていくことが望ましい。

3.5.1 市民が東京へ行きやすくなるために必要な施策

市民が期待する東京へ行きやすくなるための施策として「豊橋駅に「ひかり」や「こだま」の本数が増えること」が40.3%と最も多く、次いで「名古屋駅に鉄道で行きやすくなること」が30.4%、「三河安城駅に「ひかり」が停車すること（現状は「こだま」しか停車しません。）」が28.3%と続く。

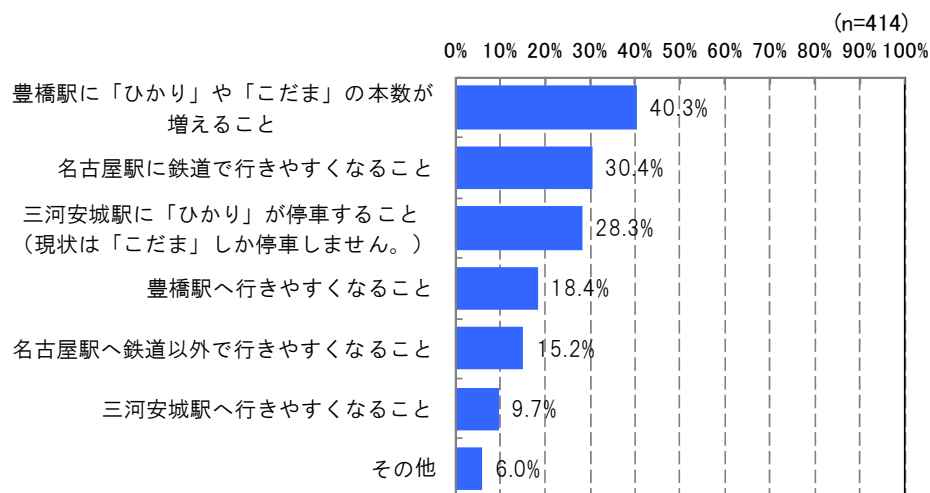


図 3.8 岡崎市民が東京へ行きやすくなるために必要なこと（複数回答最大2つ）

3.5.2 東海道新幹線の利便性向上に伴う豊橋駅の利用頻度の変化

リニア開業時に、豊橋駅で「ひかり」と「こだま」の停車本数が増加した場合、豊橋駅の利用頻度が高まると思う人は 67.9%となっている。

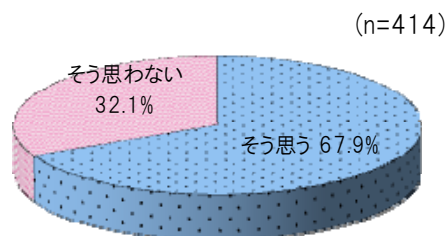


図 3.9 リニア開業時の豊橋駅の利用頻度が高まると思うか

※リニア開業時、豊橋駅で「ひかり」と「こだま」の停車本数が増加した場合を想定

3.5.3 市民が豊橋駅を使いやすくなるために必要な施策

豊橋駅が岡崎市民にとって使いやすくなるための施策として期待されるのは、「名鉄の列車本数の増加」が最も多く 36.2%、次いで「名鉄の列車の高速化」が 31.2%、「JR の列車の高速化」が 30.7%、「JR の列車本数の増加」が 30.4%と並んでいる。

一方で、「道路を利用して行きやすくする」が 21.5%、「愛知環状鉄道の JR 線への直通運転」が 19.1%とそれぞれ約 2 割を占めている。

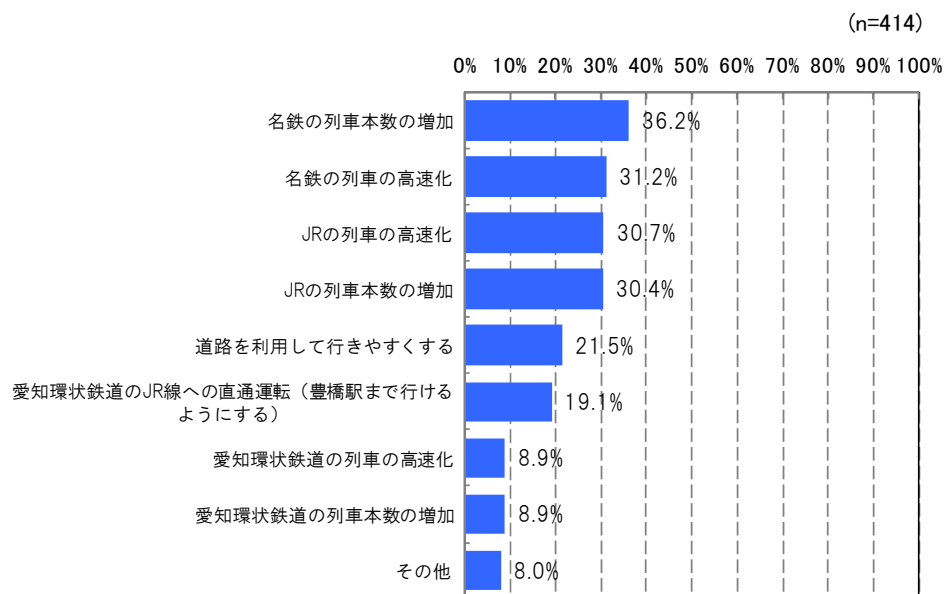


図 3.10 豊橋駅が岡崎市民にとって使いやすくなるための施策（複数回答最大 3 つ）

第4章 企業等ヒアリングの実施

4.1 実施目的と概要

企業活動においては、リニアが開業することにより、対東京への意識の高まりが想定される一方で、名古屋の拠点性が高まることへの期待も想定される。岡崎市内の企業・団体のリニア開業時における影響と豊橋駅アクセスへのニーズを捉えることを目的とし、ヒアリング調査を実施した。

■ヒアリング先と実施日

ヒアリング先	実施日
アイシン・エイ・ダブリュ株式会社	2013 年 11 月 18 日(月) [※]
岡崎商工会議所	2013 年 9 月 5 日(木)
合名会社備前屋 本社	2013 年 9 月 9 日(月)
東レ株式会社 岡崎工場	2013 年 9 月 9 日(月)
三菱自動車工業株式会社 名古屋製作所	2013 年 9 月 9 日(月)

※都合によりメールで実施したため、回答を得た日付。

■主なヒアリング項目

- (1) 岡崎市でビジネスをやる上でのリニア開業のメリット・デメリットについて
- (2) 東京方面へのアクセスの状況と周辺交通環境に対するご意見
- (3) リニア開業後の岡崎市のまちづくりに対するご意見

4.2 実施結果

ヒアリング調査の結果、主な意見を以下に示す。

4.2.1 岡崎市でビジネスをやる上でのリニア開業のメリット・デメリットについて

岡崎市でビジネスをやる上でのリニア開業のメリット・デメリットについての主なご意見は以下の通りである。

■メリット

- 出張時には所要時間を優先した経路を選ぶため、リニアを利用する。
- 東京の本社経由のVIPを迎えるときにもリニアが利用できる。
- 高速道路に加え、リニアで人の動きも容易になると製造業の工場の立地魅力が高まる。
- 豊橋駅での東海道新幹線ひかりの増発もビジネス需要増に貢献する。
- 東京が日帰り出張圏となるので、出張に伴う宿泊コストが削減できる。

■デメリット

- これまで宿泊だった訪問客が日帰りになる可能性がある。
- 東京本社の拠点性が高まり、支店の事務員の規模が縮小される可能性がある。
- 本社が東日本にあり、名古屋や三河地域に営業所を出している企業の営業所がなくなり、東京で打合せをした場合、今よりも時間とコストがかかってしまう。

(メリット)

- ・ 出張時においては、早く移動することが重要であるので、リニアを利用した経路が早ければリニアを利用する。
- ・ 三河安城―名古屋間のこだまの本数が増えれば、リニアを利用する頻度はさらに増えると考えられる。
- ・ リニアは品川駅に停まるので羽田空港のアクセス性が高まるが、羽田空港を利用するかしないかは就航先による。可能であればリニアが羽田空港に乗り入れて直接行けるのが理想である。
- ・ 海外からの来客や海外出張時はセントレアを利用している。ただし、海外VIPを迎えるときには本社に立ち寄ってから来てもらっているため、リニアができれば移動時間が短縮されるメリットはある。
- ・ リニアができることで、人の動きが容易になるので、周辺的高速道路の状況にもよるが、これまで立地先として検討されてこなかったリニアの中間駅の地域に製造業の工場が立地する可能性もある。
- ・ 日本橋の本社からエンジニアが派遣されてくるときがあるが、リニアができることで頻度が増すかもしれない。本社起点で、内房線に乗り継いでいく千葉県内の工場よりも当工場へのアクセス性が高まりそうである。
- ・ 豊橋発のひかりが増発されればビジネス需要が増え、プラスであるが、本数が決まらないと何とも言えない。
- ・ 商談や会議など、イントラネットによるテレビ会議も行うが、対面による会議も必要であるので東京との交通ネットワーク確保は必要である。
- ・ テレビ会議は特に拠点の異なる多人数で打合せを行うときや集中豪雨など悪天候時の会議に便利である。ただし、機密情報を扱う会議をテレビ会議で行うには多額のインフラ投資が必要となり、インフラ投資も無尽蔵とはいかないため、特に重要な会議は対面で行っている。

- ・ 東京が日帰り出張圏内となり、宿泊手当が不要となるため、コスト削減につながる。

(デメリット)

- ・ 当工場を見学に来る人が増えるかもしれない反面、これまで宿泊だったのが日帰りにシフトする可能性もある。
- ・ 出張がしやすくなると、東京の事務員の統括性が高まるので、支店の事務員の規模が縮小される可能性もある。
- ・ 三河安城駅へのひかり停車にはあまり利便性を感じない。
- ・ 現在でものぞみで名古屋―東京間が約 100 分で移動できるので十分早いと認識しており、リニア開業で 40 分に短縮されたとしても、それほど当社の業務上の移動に影響を与えることはない。
- ・ 東日本地域に本社があり、名古屋、三河地域に営業所を出している企業が、営業所をたたみ東京に引き上げる可能性がある。そうすると、名古屋での打ち合わせが困難となり、名古屋まで車、電車のアクセスに時間がかかる三河地域では、リニアが開通して時間短縮できたとしても、今までよりも時間、移動費等のコスト増になる可能性が考えられる。

4.2.2 東京方面へのアクセスの状況と経路上の交通環境に対するご意見

東京方面へのアクセスの状況と経路上の交通環境に対する主なご意見は以下の通りである。

■東海道新幹線利用について

- 豊橋駅における東海道新幹線ひかりの本数が少ない。1 時間に 1 本は欲しい。
- 重役が移動する場合は、乗り換えの手間がかからないような経路を選択する。名古屋駅での乗換が容易なため、東京から来る重役は新幹線を乗り継いで三河安城駅まで来てもらう。
- 豊橋駅へのアクセス時間が短ければ、東京方面への出張に利用する可能性がある。

■愛知環状鉄道利用について

- 愛知環状鉄道を利用した豊田市への移動は時間がかかる。
- 名鉄線の接続が悪く、乗り換え抵抗が大きい。時刻表の調整など、ソフト的に解決できることは解決して欲しい。

■JR 在来線・名鉄利用について

- 豊橋駅において、名鉄と新幹線の接続時間が合わず、待ち時間が発生して不便
- 名鉄線が、名古屋駅での新幹線との乗継ぎがしにくいことと、東岡崎駅前の混雑があるため、重役の移動には利用しづらい。
- 名鉄名古屋駅で列車の発車ホームがわかりづらい。
- 東京から来る人には、当地域の鉄道運賃が全体的に高く感じられる。

(東海道新幹線利用について)

- ・ 東京への出張は豊橋駅から新幹線を利用している。2 日間の日程で行くことが多く、現状のひかりの時間にちょうど合うので不便は感じていないが、乗り遅れてしまうと、こだまを利用することになるので、1 時間に 1 本はひかりがあった方がよい。
- ・ 重役など、本社からの来訪者はのぞみを利用して名古屋駅に来て、こだまを折り返して三河安城駅まで移動し、当工場から車で迎えに行っている。
- ・ 豊橋駅も、出発地から出張先へのアクセス所要時間が短ければ利用している可能性がある。

- ・ 三河安城駅のこだまの本数が少ないと感じている。名古屋駅へのアクセスの利便性を高めるためにも本数を増やして欲しい。
- ・ 仙台出張の際に、のぞみに乗るため名古屋方面への新幹線チケットを予約するが、朝のラッシュの時間帯は満席になっていることがしばしばある。
- ・ 移動手段としては鉄道を主に利用しているが、近年はテレビ会議も多用している。
- ・ 近年はテレビ会議の活用が多く、全社的に出張が減少してきている。
- ・ ビジネス上、早く移動することが重要なので、ひかりの本数が少ない豊橋駅ではなく、三河安城駅から名古屋駅へ行ってのぞみを利用するパターンが多いのではないかな。
- ・ 現状の東海道新幹線ひかりのネットワークについても活用し切れていないように思う。リニアに目を向けることは重要だが、既存資産をもっと見つめ直して活用することがまずは重要である。
- ・ 重役が移動する場合は、乗り換えの手間がかからないような経路を選択する。三河安城駅は、タクシー代が高くなるので、利用しない。
- ・ 本社から重役を迎えるときは、名古屋駅までのぞみで来てもらい、ここから車で迎えに行っている。
- ・ 東京駅は駅構造が複雑なため乗り換えが大変であるが、リニアが発着する品川駅は比較的乗り換えがしやすい。目的地までの移動を考えると、こうした乗換抵抗の軽減は重要である。

(愛知環状鉄道利用について)

- ・ 愛知環状鉄道の高速化と豊橋駅直通はセットで実施して欲しい。
- ・ 愛知環状鉄道を利用した豊田市への移動は時間がかかりすぎるように思う。特急などができて10分以内で結ばれるようになれば便利である。
- ・ 愛知環状鉄道と名鉄の接続が悪く、乗り換え抵抗が大きい。時刻表の調整など、ソフト的に解決できることは解決して欲しい。

(JR 在来線・名鉄利用について)

- ・ 豊橋駅において、名鉄と新幹線の接続時間が合わず、待ち時間が発生して不便を感じている。時刻表の見直しや相互の車内で接続案内のアナウンス放送をするなどの対応が必要である。
- ・ プライベートでは料金を重視するので、関東からの単身赴任者は帰省の際に豊橋駅を利用するため、ひかりが増便されるのは便利である。
- ・ 東京から来る人には、当地域の鉄道運賃は高く感じられる。公共交通の利用を促進するためには鉄道運賃の低廉化を検討する必要がある。
- ・ 重役が三河安城駅を利用しているのは、名古屋駅で新幹線同士での乗り換えが便利なことと、東岡崎駅周辺は駅前広場が狭く、混雑して送迎しづらいからである。
- ・ 名古屋駅において、名鉄のホームが少なく、同じホームに様々な方面の列車が乗り入れているので乗りたい列車に乗りにくい。
- ・ 名古屋駅で名鉄を JR の乗り換えをしやすくして欲しい。
- ・ JR、名鉄とも名古屋駅まで行くための新快速、特急の本数を大幅に増やして欲しい。

4.2.3 リニア開業後の岡崎市のまちづくりに対するご意見

リニア開業後の岡崎市のまちづくりに対する主なご意見は以下の通りである。

■市民交流面のメリット

- 東海道新幹線ひかりの豊橋駅への停車本数が増えれば、首都圏住民の等地域への個人旅行の回数が増える可能性がある。
- リニアと東海道新幹線を活用した新たな周遊観光ルートを企画できる。
- 市民の東京での観光時間に余裕が生まれる。

■市民交流面のデメリット

- リニアの終端駅である名古屋駅に商業機能がさらに集積すると、相対的に岡崎市の魅力が低下する懸念がある。

■道路ネットワークについて

- 当地の道路ネットワークは急激な車社会化により乱雑な面がある。リニア活用においては、反省を活かし、計画的なインフラ整備を行う必要がある。
- 道路の交通混雑解消のため、電車の利用率向上が必要である。
- 道路交通インフラの整備により、事業所の立地は増えそうだが、巨大な地震が懸念される地域でもあるため、積極的な立地は考えにくい。

■中部国際空港について

- 就航数が少なく、十分に活用されているとは言えない。インバウンドなどでの積極的な活用を考えていく必要がある。
- 岡崎市からアクセスするのに一度名古屋市へ出なければならないので不便である。直接アクセスできる路線の整備が望ましい。

■その他のまちづくりに関するご意見

- 市内のビジネス客向けの宿泊施設数が十分ではないので、整備する必要がある。
- 転勤する家族にとって気になるのは転勤先の治安と教育水準である。これらの条件次第では単身赴任となる可能性もあるので、まちづくり上重要である。
- 名鉄の岡崎公園前駅と愛知環状鉄道の中岡崎駅が結節点となっており、駅としてのポテンシャルは東岡崎駅よりも高いと思うが、乗り換え利便性が低く、特急も止まらないので全体として十分に生かしきれていない。

(市民交流面のメリット)

- ・ 東海道新幹線ひかりの豊橋駅への停車本数が増えれば、現状の2時間に1本より格段に利便性が増すため、首都圏住民による個人旅行の回数も年1回くらいは増えるかもしれない。
- ・ リニア開業に伴い在来新幹線のひかりの本数が増えれば、片道はリニア、片道はひかりという新たな観光ルートが生まれるかもしれないが、そのようなときに岡崎はどうするのかを考えなければならない。
- ・ リニア開業により、今まではディズニーランドだけが目的で行っていた人に時間の余裕ができ、買い物もしてくるようになる可能性はある。

(市民交流面のデメリット)

- ・ リニア開業により、さらに名古屋駅周辺のにぎわいが増すことで、相対的に岡崎が過疎化してしまうのではないかという懸念はある。

- ・ 名古屋駅周辺においては、水曜日～金曜日に飲食店が満席となるように限られた区域内に消費が集中している。リニアによりさらに名古屋駅周辺に消費が集中すれば他に選択肢が無くなり、地域全体としての魅力が損なわれるのではないかと懸念している。
- ・ 仙台出張でも新幹線の移動でも問題がないので、リニアができたからといって地域が変わるのかという疑問もある。

(道路ネットワークについて)

- ・ 中部地域においては、車社会が 30 年も続いているが、自動車が急激に普及したおかげでインフラ整備が追いつかず、乱雑に整備されてきている。リニアの開業にあたっては、リニアを活用するためのインフラ整備を計画的に実施していく必要がある。
- ・ 今の東名高速道路が天災に対して脆弱なので、リダンダンシー確保のために新東名高速道路の早期の全線整備は必要である。また、代替経路の確保に伴って経路選択肢が広がるのは歓迎である。
- ・ 当地域においては、道路の交通混雑が目立っているので電車の利用率を高め、混雑解消に努めて欲しい。
- ・ 市内の交通渋滞の緩和が必要である。
- ・ リニア開業により、岡崎市への事業所の立地優位性は変わらないが、道路交通インフラの整備により進出する企業は増えると思われる。ただし、三河地域も南海トラフによる巨大地震が懸念される地域のため、積極的に工場立地が進むことは考えにくい。

(中部国際空港について)

- ・ セントレアについては、就航数が少なく、十分に活用されているとは言えない状況である。例えばインバウンドでセントレアを積極的に活用し、セントレアインでリニアに乗ってもらうなど、既存インフラの活用もしっかりと考えていく必要がある。
- ・ セントレアについては、名古屋には行きやすいが、岡崎市へは一度名古屋に出なければ行けないので不便。直接岡崎市へアクセスできる路線があれば便利である。
- ・ 日本は海外に比べると空港アクセスが悪く、ビジネスにおいて使いにくい。空港から各地に直接アクセスできるネットワークが望ましい。

(その他のまちづくりに関するご意見)

- ・ リニアにより名古屋が潤えば岡崎も潤うと考えている。
- ・ 名鉄の岡崎公園前駅と愛知環状鉄道の中岡崎駅が結節点となっており、駅としてのポテンシャルは東岡崎駅よりも高いと思うが、物理的に離れているために乗り換え利便性が低く、特急も止まらないので全体として十分に生かしきれていない。
- ・ ビジネス客向に対して市内のホテル展開は十分とは言えず、名古屋市内のホテルに泊まる場合が多いため、地域活性化のためには宿泊施設を整備する必要がある。
- ・ 子どもがいる家族が転勤に伴って移住する際に気になるのは転居先の治安と教育水準である。転勤が多い家庭の子どもにとっては、教育水準を高めておくことでどこの学校へも編入しやすくなるため、塾に通いながらも学力を高めておくことが必要である。赴任先の教育水準によっては単身赴任も選択肢となる場合がある。

- ・ 高速鉄道に光が当てられがちであるが、JR 九州の「ななつ星」のように鉄道に乗ること自体を楽しめる、ゆったりとした鉄道ツアーも検討してはどうか。飯田線の活用による周遊観光も考えられる。
- ・ 岡崎市は、新幹線が通っておらず、リニア駅ができるわけではないので、高速鉄道による騒音がない閑静な街という触れ込みで PR していくことも考えられる。

（参考情報）のぞみが停車する新幹線駅までの所要時間と地域変化との関係（神奈川県の場合）

のぞみが停車する新幹線駅までのアクセス時間と総人口、人口社会増減、従業者数および事業所数との関係についての分析を行った。対象は、大都市圏に所属し、のぞみが停車する新幹線駅（新横浜駅）を有する神奈川県に属する市町村うち、新幹線駅が立地する横浜市と小田原市を除いた全市とした。

分析の結果、総人口と人口社会増減については新幹線駅までの所要時間との相関がみられ、近ければ近いほど、増加している傾向があった。一方で、従業者数と事業所数については相関がみられなかった。

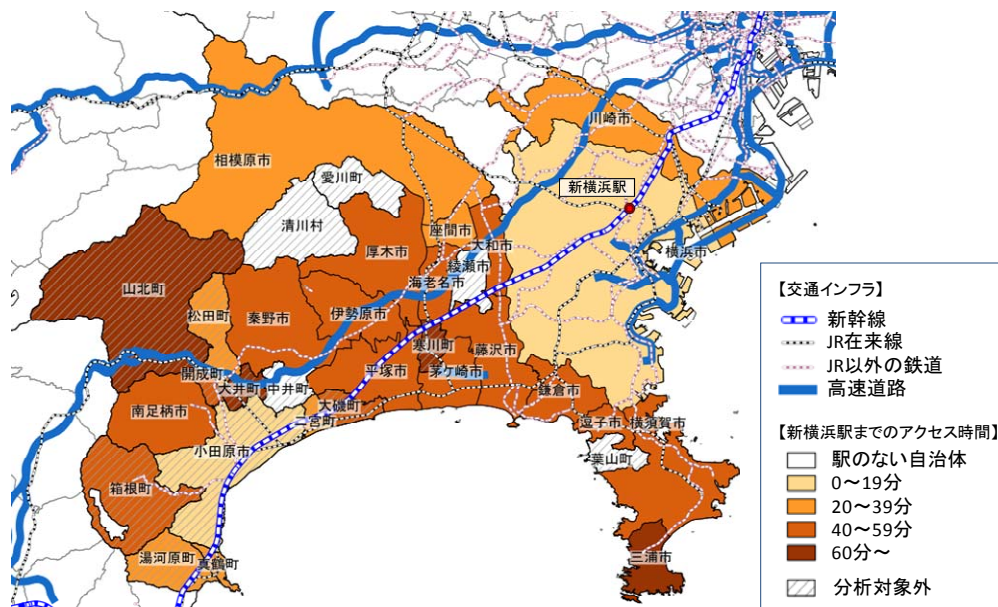
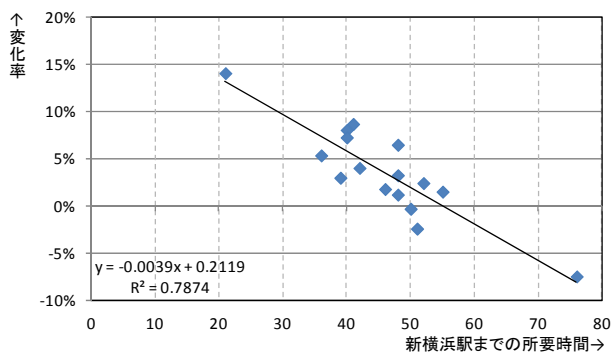


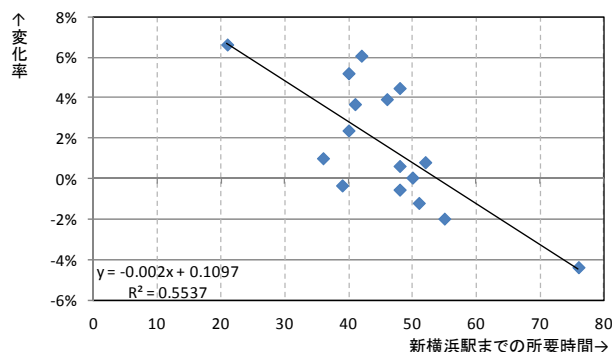
図 4.1 対象市町村と交通インフラの状況

出典：所要時間は各市町村の代表駅（2010年に乗車人員が最も多い駅）から新横浜駅までを駅すばあと（2013年10月第1版）を用いて求めた。小田原駅から新幹線を利用する経路を除いて最短経路を採用した。

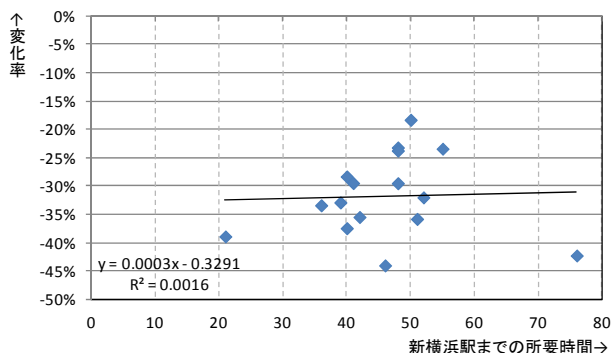
〔人口変化率（2010/2000）〕



〔人口社会増減率※（2010/2000）〕



〔事業所数変化率（2010/2000）〕



〔製造品出荷額等変化率（2010/2000）〕

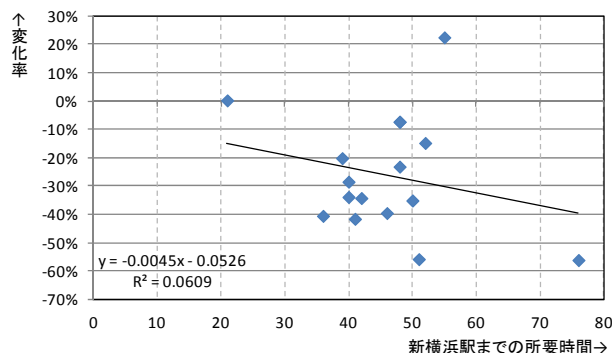


図 4.2 既存新幹線駅までの時間距離と地域変化

※人口社会増減率は、2010年の人口に対する人口社会増減（2010/2000）を示す。

※R²は決定係数で、0.5以上で数値が高いほど相関が強いことを示す。

出典：【人口、人口社会増減】国勢調査（総務省）、【事業所数、製造品出荷額等】工業統計（経済産業省）

第5章 メリットとデメリットの分析

5.1 リニア開業による変化の整理

リニア開業によるメリットとデメリットの抽出にあたり、まず前提となるリニア開業に伴うインフラ整備・改変について整理すると、下記ようになる。このうち、「リニアの終端駅である名古屋駅周辺の拠点性強化」については、リニアにより利用客が増大する名古屋駅に容易に想定される変化であるため前提条件として列挙した。

【リニア開業により整備・改変される内容】

- ・岡崎市民にとって東京方面への新たな経路選択肢の出現
- ・リニア中央新幹線による名古屋駅―品川駅間の所要時間の短縮
- ・豊橋駅におけるひかりの運行頻度の多頻度化
- ・豊橋駅・三河安城駅におけるこだまの運行頻度の多頻度化
- ・リニアの終端駅である名古屋駅周辺の拠点性強化（商業施設やオフィスの集積）

5.2 メリットとデメリットの分析

次に、アンケート調査やヒアリング調査を通じて市民や企業が感じているメリットとデメリットについて分析する。

まず、市民生活面へのメリットとして、現状では豊橋駅を経由して東海道新幹線のひかりを利用する経路が最も所要時間の短い経路となっているが、リニア開業により名古屋駅経由のリニア利用が最も所要時間の短い経路となる。これら豊橋駅経由東海道新幹線利用と名古屋駅経由リニア利用を比較すると、リニア利用の費用が3割程度高くなっており、コストが優先されやすい私用の移動においてリニアは所要時間を優先する場合の選択肢の一つとなる。また、現状では2時間に1本と本数の少ない豊橋駅発ひかりの増発も見込まれ、市民にとっては東京方面アクセスの選択肢が拡大する。

一方、業務活動面においては、所要時間が優先される傾向にあり、リニアは業務活動において最良の選択肢となる可能性が高い。

■メリット

【市民生活面】

- ・東京方面へ買い物やレジャー（美術館・コンサート鑑賞、テーマパークなど）活動に行く際の移動時間が短縮される。
- ・豊橋駅からひかり乗車のフレキシビリティが高まり、好きな時間に出発でき、こだまからの乗り換え負担も減る。
- ・名古屋駅周辺での買い物やレジャー活動の内容が充実する。

【業務活動面】

- ・東京にある本社からの来客時（重役など）の移動時間が短縮される。ただし、社内打合せにおいてはテレビ会議システムの利用が進んでおり、対面で行うのは主に重要な会議のみとなっている。
- ・豊橋駅からひかり乗車のフレキシビリティが高まり、好きな時間に出発でき、こだまからの乗り換え負担も減る。

■デメリット

【市民生活面へのデメリット】

- ・懸念していることはない（または思いつかない）とする市民が半数以上を占める。
- ・一部に地元の商業の衰退や治安の悪化について懸念する声がある。

【業務活動面へのデメリット】

- ・事務処理担当の一部業務を担う機能が東京の本社に集約されてしまう可能性がある。
- ・ただし、リニアは物流に影響しないため、製造業の生産機能の配置に影響はない。

第6章 リニア開業に向けた既存資産の有効活用提案

6.1 活用すべき既存資産と活用方法

リニア開業時において、岡崎市が活用すべき既存資産は主要駅である東岡崎駅と JR 線と愛知環状鉄道線が結節する岡崎駅、および市内に 2 つとなる高速道路 IC である。各交通の要衝を持つポテンシャルを活かしつつ伸ばすことが有効活用に資すると考えられる。また、それら以外にも首都圏までの経路上において交通課題を解消し、首都圏へのアクセスのしやすさ、すなわちリニアが開業する名古屋駅と、既存新幹線の利便性が向上する豊橋駅へのアクセス経路全体の利便性を向上させていくことが岡崎市にとってリニアの効果を最大限享受していくために必要である。以下に、本調査で得られた既存資産の活用方法を整理した。

■東岡崎駅の活用方法

東岡崎駅においては、市内で最も利用客が多い一方、その利用客の多さ故に駅前の混雑が指摘されている。また、名鉄線の列車本数の増加と高速化を望む声が多く、名古屋駅での乗換のしやすさ向上の声もある。加えて、名鉄線と東海道新幹線の豊橋駅での接続性を同時に高めて行くことが必要である。以上から、以下の施策が考えられる。

- ・ 東岡崎駅前の混雑解消
- ・ 名鉄線の「列車本数の増加」、「高速化」
- ・ 名鉄線の名古屋駅における乗換利便性の向上（案内表示のわかりやすさ向上を含む）

■岡崎駅の活用方法

現在では、東岡崎駅の乗客数（2012 年実績約 658 万人）が JR 岡崎駅（同約 605 万人）より多くなっているが、岡崎駅は、リニアを運営する JR 線で乗換の親和性が高く、今後、拠点性がますます高まると想定される。

一方で、岡崎市を縦断する愛知環状鉄道と JR 線間においては路線がつながっていないために乗換が発生し、豊橋駅アクセスの際の利用者の交通抵抗の大きな一因となっている。また、豊橋駅においては既存新幹線との乗換利便性を確保することも重要である。これらを解消するため、以下の施策が考えられる。

- ・ 岡崎駅前の混雑解消
- ・ 岡崎駅と東岡崎駅のアクセス性の向上
- ・ 岡崎駅における JR 線と愛知環状鉄道線との相互直通運転の促進
- ・ 豊橋駅における JR 線と既存新幹線の接続性向上（接続案内ガイダンス等の充実とダイヤの改善）

■愛知環状鉄道の活用方法

愛知環状鉄道は、市内に 6 つの駅を持ち、JR 岡崎駅に結節していることから、利用を促進することで駅アクセスの自動車交通による混雑が改善され、市内の交通の利便性に寄与し、ひいては首都圏へのアクセス性の向上に資する。また、市内から豊田市への通勤者数の比率が市外で最も多いことから、愛知環状鉄道の活用促進は通勤時の混雑を解消し、リニア時代の岡崎市の居住利便性を保持するためにも重要な施策であると考えられる。一方で、愛知環状鉄道は単線であり、運行頻度の少なさや旅行速度の遅さなどが利用促進上課題となってくることから、以下の施策が考えられる。

- ・ 愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化

■高速道路の活用方法

高速道路は時間や頻度に左右されずに利用できる交通インフラの一つである。岡崎市には 2014 年度に新たに新東名高速道路の岡崎東 IC（仮称）が供用され、既存の東名高速道路の岡崎 IC と合わせて市内に異なる路線で合計 2 つの IC があることになる。特にビジネス需要で見込まれる名古屋駅への自動車での送迎など、リニア時代において首都圏アクセスの一端を担う重要な交通インフラである。また、高速道路を利用した物流を行う製造業において、2 つの IC が利用でき、首都圏アクセス性も向上させた岡崎市への立地は魅力的であると考えられる。岡崎市の持続的な発展のため、高速道路の活用方法として以下の施策が考えられる。

- ・ 高速道路 IC へのアクセス性の向上
- ・ 名古屋駅に直結する高速道路の整備促進（リニア駅アクセス経路としての高速道路の利用価値の向上）
- ・ 高速道路の市内 IC 間の土地への工場の立地推進

■一般道路の活用方法

一般道路は、駅や高速道路へのアクセスする上で最も基礎的なインフラであるが、特に駅前の混雑について指摘がされている。また市内には東西に国道 1 号が、南北に国道 248 号と交通量の多い幹線道路があり、通過交通で慢性的に混雑が生じており、市民や市内企業の交通への影響も大きい。

以上から、以下の施策が考えられる。

- ・ 東西、南北交通の拡充
- ・ 一般道路の継続的な整流化

■その他の既存資産の活用方法

リニア開業後においては、豊橋駅での「ひかり」と「こだま」の停車本数の増加が期待できる。ただし、具体的な本数においては未定であり、岡崎市と首都圏の移動利便性を高める水準を確保することは課題となる。

一方、特にビジネス需要において三河安城駅の活用も行われていることから、業務活動の活性化のため、三河安城駅へのアクセス性も課題となる。また業務上、中部国際空港へのアクセスが鉄道だと乗換があり不便であるとの指摘もなされており、活用の妨げとなっている。

またリニア開業に伴って、リニアと東海道新幹線を活用した新たな周遊観光ルートへの期待の声もある。

以上の課題を解決・発展戦略を推進していくためには、岡崎市だけではなく関連する自治体との連携が必要となってくる。よって、以下の施策が考えられる。

- ・ 豊橋駅へのアクセス性の向上
- ・ 豊橋駅での「ひかり・こだまの停車本数」の増加の要望
- ・ 三河安城駅へのアクセス性の向上
- ・ 中部国際空港へのアクセス性の向上（直通列車の運行、列車の高速化など）
- ・ インフラ水準の向上や観光面において西三河を中心とした関連自治体と広域的な連携

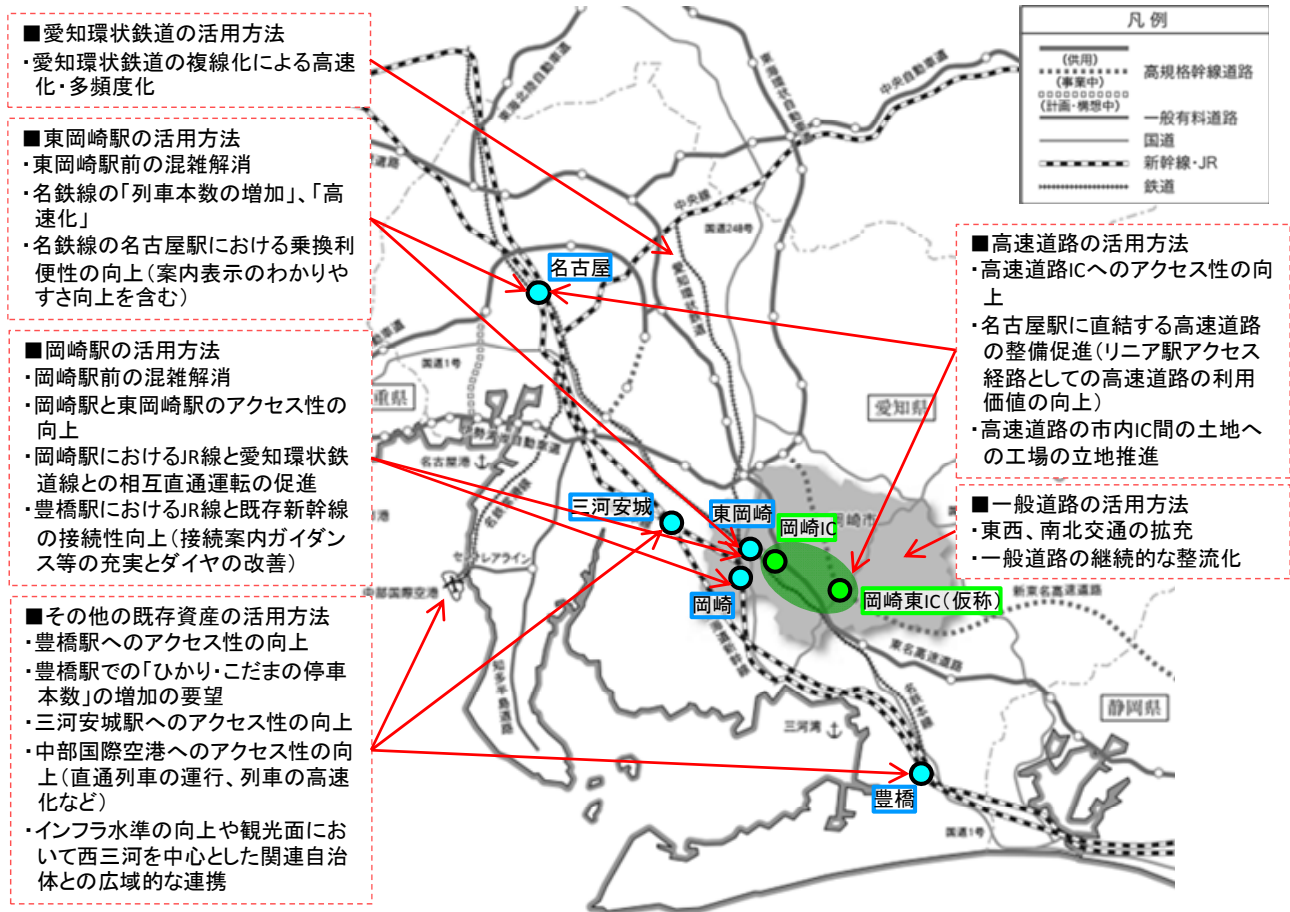


図 6.1 活用すべき既存資産と活用方法

6.2 リニア開業によるメリットを活かすための交通に関する取組課題

本調査結果から、リニア開業に伴い買い物行動の流出や一部業務機能の東京への集約など懸念される事項はあるものの、明示的な負の効果は確認できなかった。それよりも、リニア開業とそれに伴う東海道新幹線のひかりとこだまの増発により、岡崎市と東京方面との移動が双方向に強化されるメリットが大きい。首都圏から岡崎市へのアクセス強化により、市民や市内企業のみならず、岡崎市が首都圏観光客の新たな選択肢となるなどの可能性も考えられる。

以上よりリニア開業に向けては、岡崎市が享受できるリニアの経済波及効果の最大化を目指し、既存資産を有効活用することで堅実な市の発展を促進することが重要となる。前項で示した各既存資産の活用方法を【共通】、【市民交流面】および【業務交流面】で整理すると各々以下のように列挙できる。リニア時代にも岡崎市が住民や企業から選択される地であり続けるため、事業間の優先度を考慮しつつ、戦略的に整備していくことが課題となる。

【共通】

リニア開業によるメリットを最大限に享受するためには、リニア駅である名古屋駅と既存新幹線駅へのアクセスを強化することが必要である。市内から名古屋駅と既存新幹線駅へのアクセスにおいて以下の課題が想定されるため、既存ストックの有効活用による改善が必要である。

課題	対応策
・市内の主要駅である東岡崎駅周辺が慢性的に混雑しており、業務活動では利用を避ける企業もみられることから、大きな課題となっている。	→東岡崎駅前の混雑解消
・また、東岡崎駅からの名鉄線の列車本数や列車速度において改善を求める声があるほか、乗換え時の列車表示の複雑さについて指摘されている。	→名鉄線の「列車本数の増加」、「高速化」 →名鉄線の名古屋駅における乗換利便性の向上 (案内表示のわかりやすさ向上を含む)
・リニア開業により拠点性の向上が想定される岡崎駅の周辺において、利用者によるさらなる交通量の増加が課題となる。	→岡崎駅前の混雑解消
・また、リニアによって拠点性が高まる岡崎駅と現在の主要駅である東岡崎駅との移動利便性の維持向上が課題となる。	→岡崎駅と東岡崎駅のアクセス性の向上
・自宅や事業所と初乗り駅（最初に電車に乗る駅）までの往来をスムーズにすることが当然に重要である。一方、市内には地域で主要な国道が東西と南北に走っており、通過交通が市内の交通に与える影響が大きく、その他の一般道へも影響し、混雑が課題となっている。	→東西、南北交通の拡充 →一般道路の継続的な整流化
・名古屋駅と既存新幹線駅へのアクセスの強化にあたっては、関連する自治体との調整や連携した交通水準の向上推進が必要であり、観光面においても新たな周遊観光ルートの企画が期待される。	→インフラ水準の向上や観光面において西三河を中心とした関連自治体と広域的な連携

【市民交流面】

私用での東京方面への移動においては、料金を重視する傾向があるため、市民にとって、リニアの開業後も豊橋駅経由ひかり利用の優先度は引き続き高いものと想定される。従って、リニア開業は東京方面への移動における所要時間を優先する場合の新たな選択肢となる。また、リニアの終端駅である名古屋駅周辺の商業機能の充実が想定され、買い物などでの利便性向上が期待できる。

岡崎市が住民にとって住みやすく、居住地として選択肢続けられるにあたり、以下の課題が想定されるため、既存ストックの有効活用による改善が必要である。

課題	対応策
・鉄道料金が安く、コスト面で優位な豊橋駅からの新幹線利用が多く想定されるが、「アクセス利便性が十分でないこと」が課題。	→まずは、豊橋駅へのアクセス性の向上が重要となる。
・また、豊橋駅における「ひかり・こだまの停車本数が少ないこと」も課題。	→豊橋駅での「ひかり・こだまの停車本数」の増加の要望
・豊橋駅の「アクセス利便性」に対しては、「愛知環状鉄道」と「名鉄」および「JR」が関係し、以下が課題。 ○「愛知環状鉄道」の岡崎駅での乗換抵抗（JRとの接続が不十分、乗換が必須となっている） ○「名鉄」「JR」の時間短縮、新幹線との接続の不便さ ○名鉄東岡崎駅前および JR 岡崎駅前の混雑	→岡崎駅における JR 線と愛知環状鉄道線との相互直通運転の促進 →豊橋駅における JR 線と既存新幹線の接続性向上（接続案内ガイダンス等の充実とダイヤの改善）
・岡崎市の通勤・通学者のうち豊田市への比率は市外で最も大きく 8.5%となっており、豊田市からの通勤通学者を含めると相互に 2 万人以上いる。一方で、豊田市への直通列車である愛知環状鉄道の所要時間と運行頻度はいずれもマストラ（大量輸送機関）としては十分とは言えない。リニア時代においても居住地としての価値の維持向上を図るためには豊田市への通勤利便性の確保が必須となる。	→愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化

【業務交流面】

業務交流面においては、料金よりも所要時間が重視されており、リニア開業による時間短縮への期待は大きい。また、東京にある事業所との日々の会議においてテレビ会議の導入が進んでいるものの、機密に関わる重要な会議やVIPの視察などで移動が必要なため、リニアや既存新幹線を利用が想定される。製造業では、物流ネットワークを重視しているため、高速道路が利用しやすいことに加え、リニアによる企業首脳陣の移動が確保された地域となれば立地魅力が高まる。

岡崎市が企業にとって魅力的な地域であり続けるために、以下の課題が想定されるため、既存ストックの有効活用による改善が必要である。

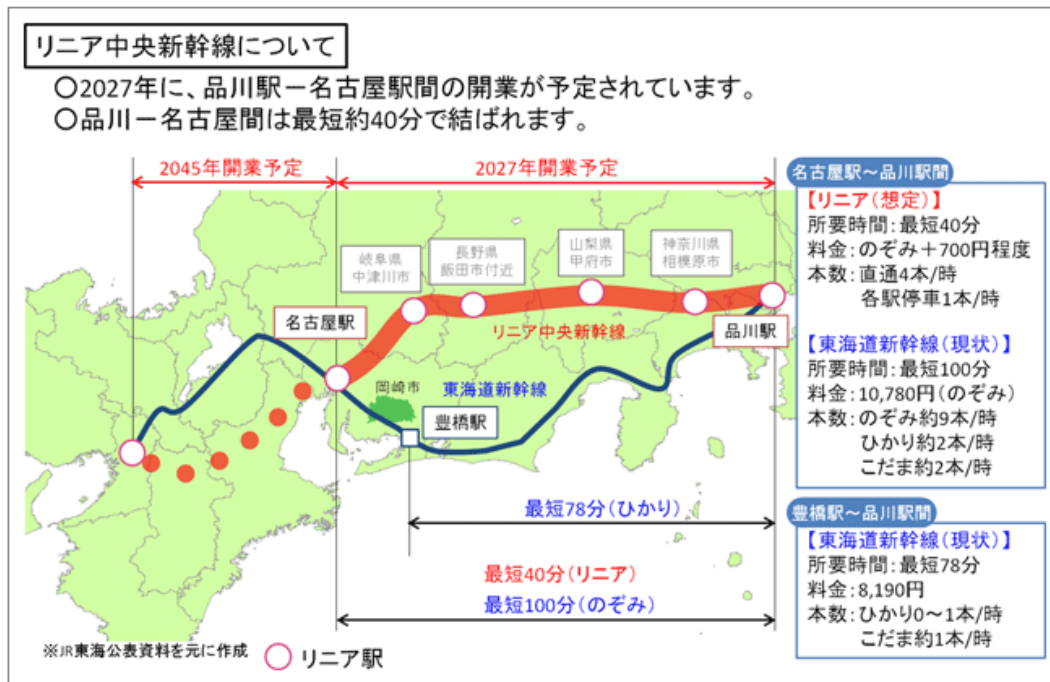
課題	対応策
・重役が名古屋駅で乗換負担を少なくするため、新幹線を乗り継いでもらい三河安城駅まで自動車で迎えに行く形態をとる企業がある。また、リニア開業後は移動時間短縮を優先するため、社員も東京出張の際は三河安城駅から新幹線で名古屋駅に行ってリニアを利用すると想定される。このとき、三河安城駅までの自動車アクセス性の維持向上が課題となる。	→三河安城駅へのアクセス性の向上
・VIPなどの来客に対して、高速道路を利用して直接名古屋駅へ迎えに行くことがあるが、名古屋駅周辺の一般道は慢性的に混雑しており、時間的にも安全上にも課題が残る。	→できるだけ早くかつ安全に名古屋駅に移動するため、名古屋駅に直結する高速道路の整備促進（リニア駅アクセス経路としての高速道路の利用価値の向上）
・高速道路ICが市内に2つできることに加え、リニアや東海道新幹線を活用できるリダンダンシーの高い地域となり、製造業を中心とした企業にとっても魅力的な地域となる。リニア時代における魅力的な企業誘致の準備が課題。	→高速道路の市内IC間の土地への工場の立地推進 →高速道路ICへのアクセス性の向上
・主要な国際空港として中部国際空港があるものの、電車でのアクセスにおいては、名古屋駅等での乗換が必ず必要となるため、時間と手間がかかる。企業誘致にあたっては国際空港アクセスの強化も重要な要素であり課題となる。	→中部国際空港へのアクセス性の向上（直通列車の運行、列車の高速化など）

資料編

市民アンケート調査 調査票

■リニアの認知度と期待感についてお伺いします。

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
必ずクリックして、別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。



Q1 あなたはリニア中央新幹線(以下「リニア」)が2027年に名古屋駅～品川駅間で開業し、最短40分で結ばれるようになることを知っていますか。
【必須入力】

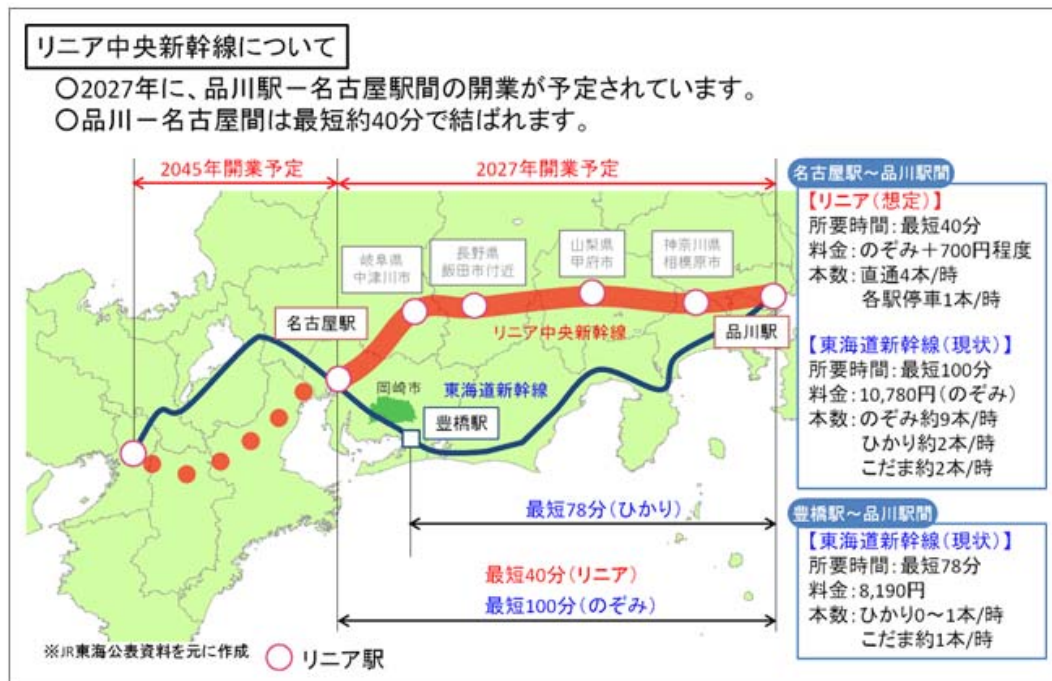
1	2
知っている	知らない

■リニア開業に対する期待などについてお伺いします。

Q2 あなたはリニア開業について、全体として期待していますか。
【必須入力】

1	2
期待している	期待していない

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。



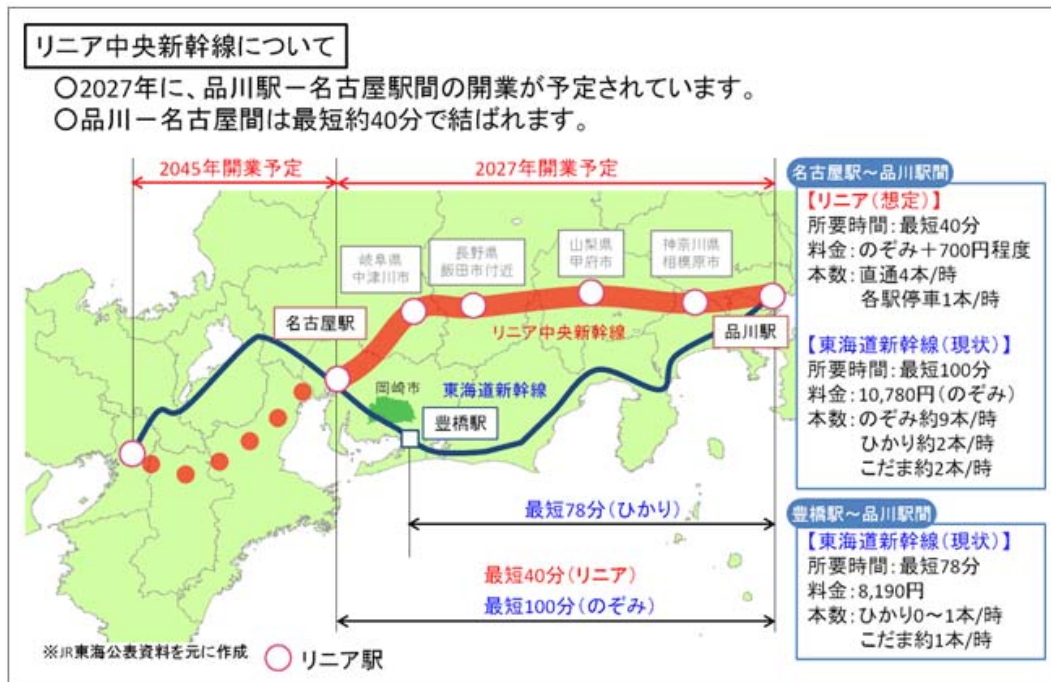
Q3 あなたがリニア開業に対して具体的に期待することは何ですか。
次の選択肢の中から、特に期待することを最大2つ選んでください。

【必須入力】(2個まで選択)

- ☐ 1. 東京方面へ遊びや仕事などに行きやすくなること
- ☐ 2. 名古屋市内に商業施設や文化施設(劇場や美術館など)が充実すること
- ☐ 3. 岡崎市内に来訪者が増え、にぎわいが増すこと
- ☐ 4. 景気が良くなること(岡崎市内の企業活動の活性化など)
- ☐ 5. 岡崎市の人口が増加すること(他地域から岡崎市への移住が増えるなど)
- ☐ 6. その他

☐ 7. 期待することは特にない(または思いつかない)

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。

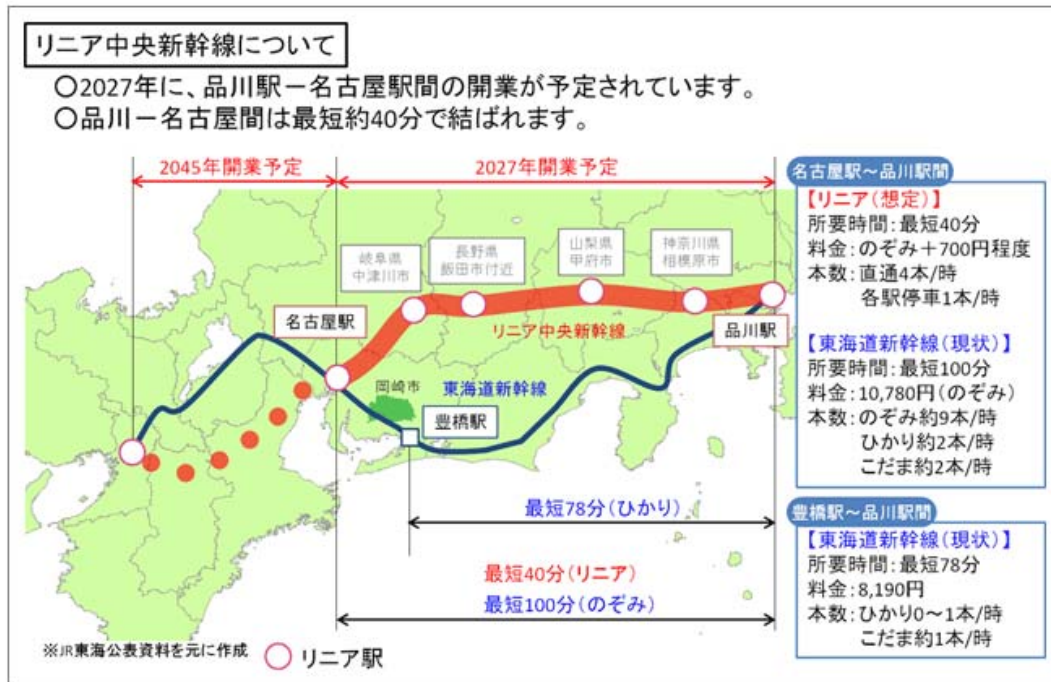


Q4 リニアへの期待がある一方で、企業や人口の流出も懸念されています。
あなたがリニア開業に対して懸念していることは何ですか。
次の選択肢の中から、特に懸念していることを最大2つ選んでください。

【必須入力】(2個まで選択)

- ☐ 1. 地元の商業が衰退すること(消費者が名古屋や東京へ買い物に行ってしまうなど)
- ☐ 2. 地元の産業が衰退すること(東京方面の企業が岡崎市へ進出する、地元企業の名古屋への移転など)
- ☐ 3. 岡崎市への観光客が東京や名古屋に吸い取られること
- ☐ 4. 治安が悪化すること(来訪者の増加などによる)
- ☐ 5. 市内の人口が減少すること(岡崎市よりも東京へ行きやすい他地域への移住など)
- ☐ 6. その他
- ☐ 7. 懸念していることはない(または思いつかない)

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。

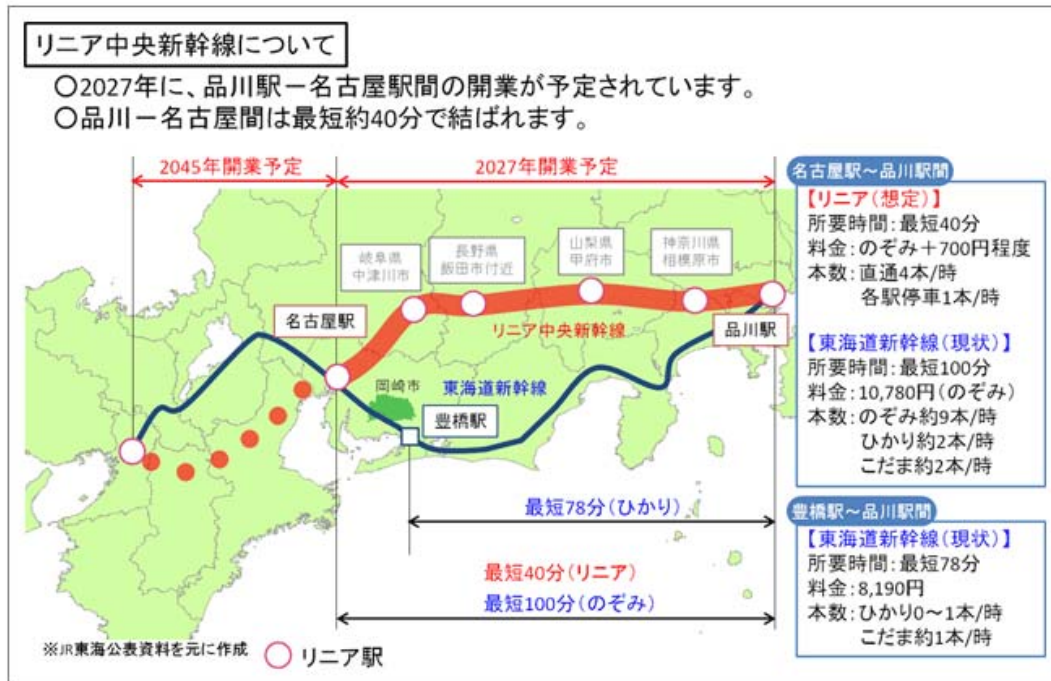


05 リニアがある場合、あなたは東京へ買い物やレジャー(美術館・コンサート鑑賞、テーマパークなど)の目的で行く機会が今よりも多くなると思いますか。
【必須入力】

1	2
多くなると思う	変わらないと思う



▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。

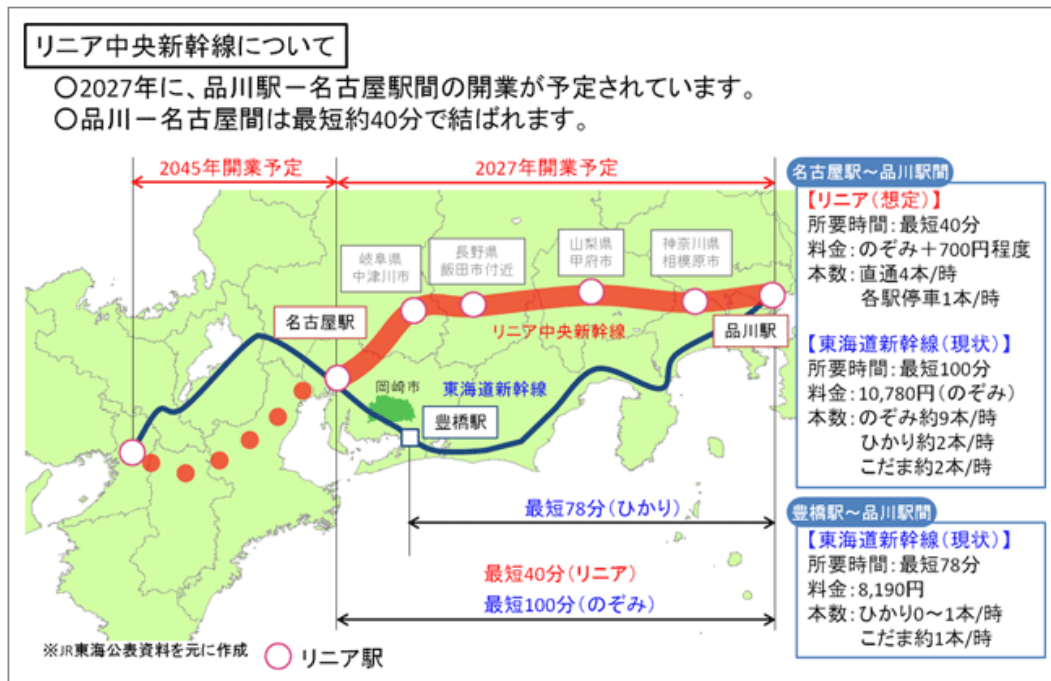


- Q6 リニアがある場合、あなたは名古屋へ買い物やレジャー(美術館・コンサート鑑賞、テーマパークなど)の目的で行く機会が今よりも多くなると思いますか。
リニアの終着駅である名古屋駅周辺には、商業施設やオフィスなどがさらに充実することが想定されます。
【必須入力】

1
多くなると思う

2
変わらないと思う

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。

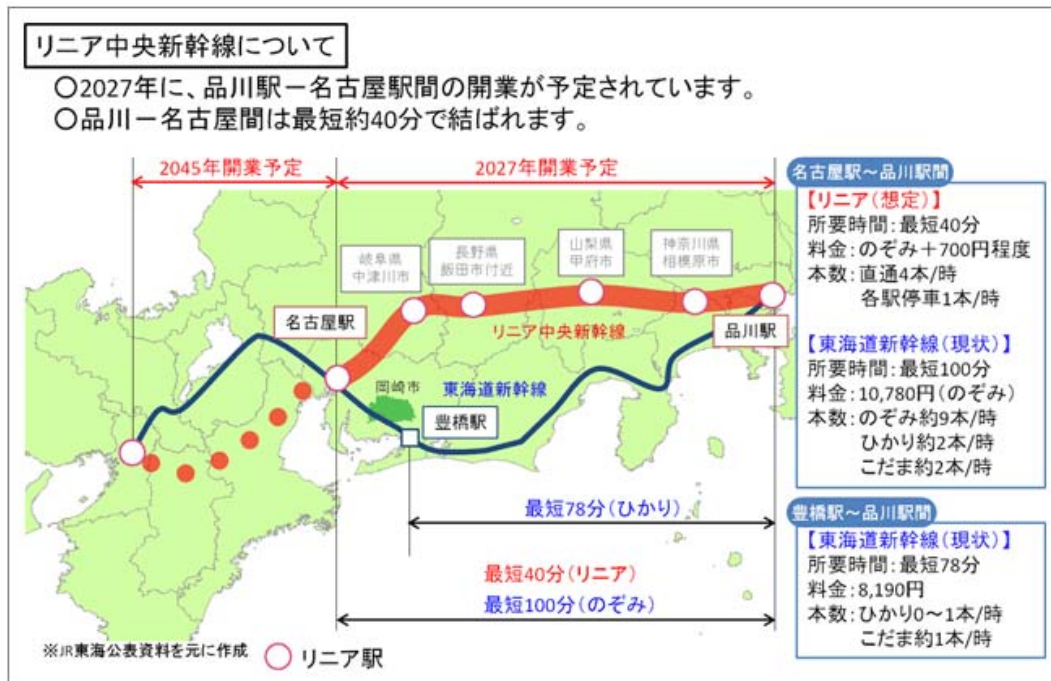


07 あなたは、岡崎市民が東京方面へ行きやすくなるために、何が必要だと思いますか。
次の選択肢の中からあなたの考えに近いものを2つまで選んでください。

【必須入力】(2個まで選択)

- ☐ 1. 豊橋駅へ行きやすくなること
- ☐ 2. 三河安城駅へ行きやすくなること
- ☐ 3. 豊橋駅に「ひかり」や「こだま」の本数が増えること
- ☐ 4. 三河安城駅に「ひかり」が停車すること(現状は「こだま」しか停車しません。)
- ☐ 5. 名古屋駅に鉄道で行きやすくなること
- ☐ 6. 名古屋駅へ鉄道以外で行きやすくなること
- ☐ 7. その他

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。

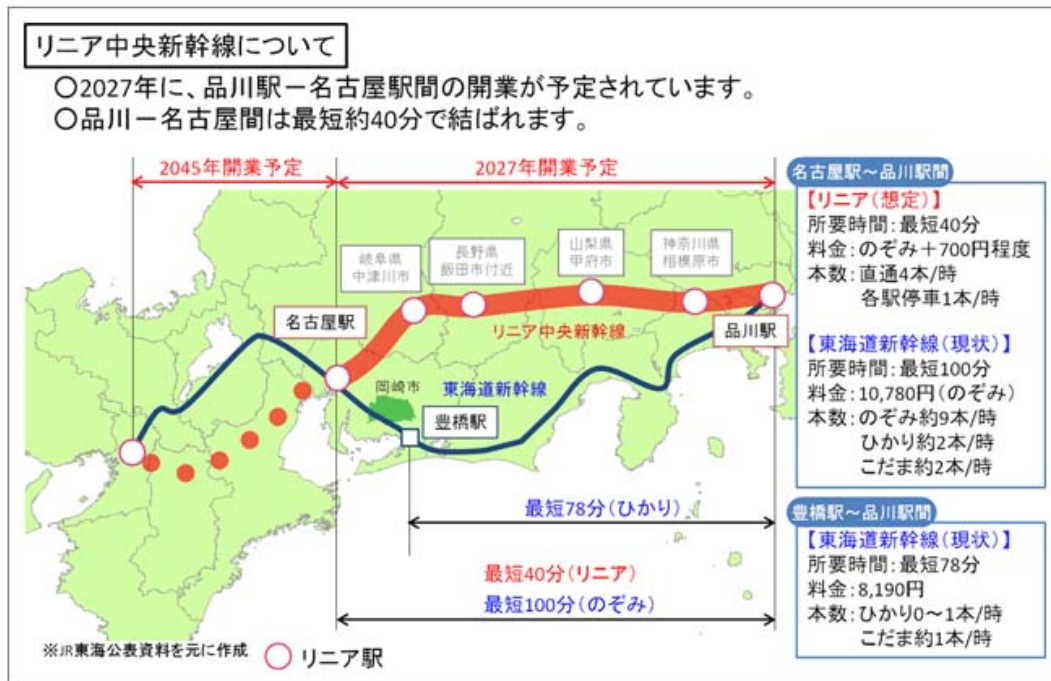


- Q8** リニアが開業すると、豊橋駅に停車する東海道新幹線の「ひかり」や「こだま」の本数が増加することが期待されます。
リニアが開業し、豊橋駅で「ひかり」と「こだま」の停車本数が増加した場合、あなたは今よりも豊橋駅で新幹線を利用したいと思いますか。(他の条件は今と同じと考えてください。)
- 【必須入力】

1
そう思う

2
そう思わない

▼ 以下の画像をクリックすると別画面で拡大表示されます。 ▼
別画面に表示される画像全体をよくご覧ください。



Q9 あなたは、豊橋駅が岡崎市民にとってより使いやすくなるためには、何が必要だと考えますか。
次の中からあなたが、特に必要だと考えるものを最大3つ選んでください。

【必須入力】(3個まで選択)

- ☐ 1. JRの列車の高速化
- ☐ 2. JRの列車本数の増加
- ☐ 3. 名鉄の列車の高速化
- ☐ 4. 名鉄の列車本数の増加
- ☐ 5. 愛知環状鉄道のJR線への直通運転(豊橋駅まで行けるようにする)
- ☐ 6. 愛知環状鉄道の列車の高速化
- ☐ 7. 愛知環状鉄道の列車本数の増加
- ☐ 8. 道路を利用して行きやすくする
- ☐ 9. その他