

# 中津川市の現状とリニア新幹線 ～リニア新幹線駅と地域づくり・まちづくり～

飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所

当研究所ではリニア新幹線沿線の各駅予定地地域について、新幹線建設の状況やリニア開通後を見据えたまちづくりなどに着目してきた。今回はその中で岐阜県中津川市を取り上げる。

同市は飯田市と似た規模であり、リニア岐阜県駅には隣接して乗り換え駅（中央本線美乃坂本駅）が存するものの、市中心部から離れて（約7km）おり、まちづくりの上で当市と同様の課題を抱えると思われる。

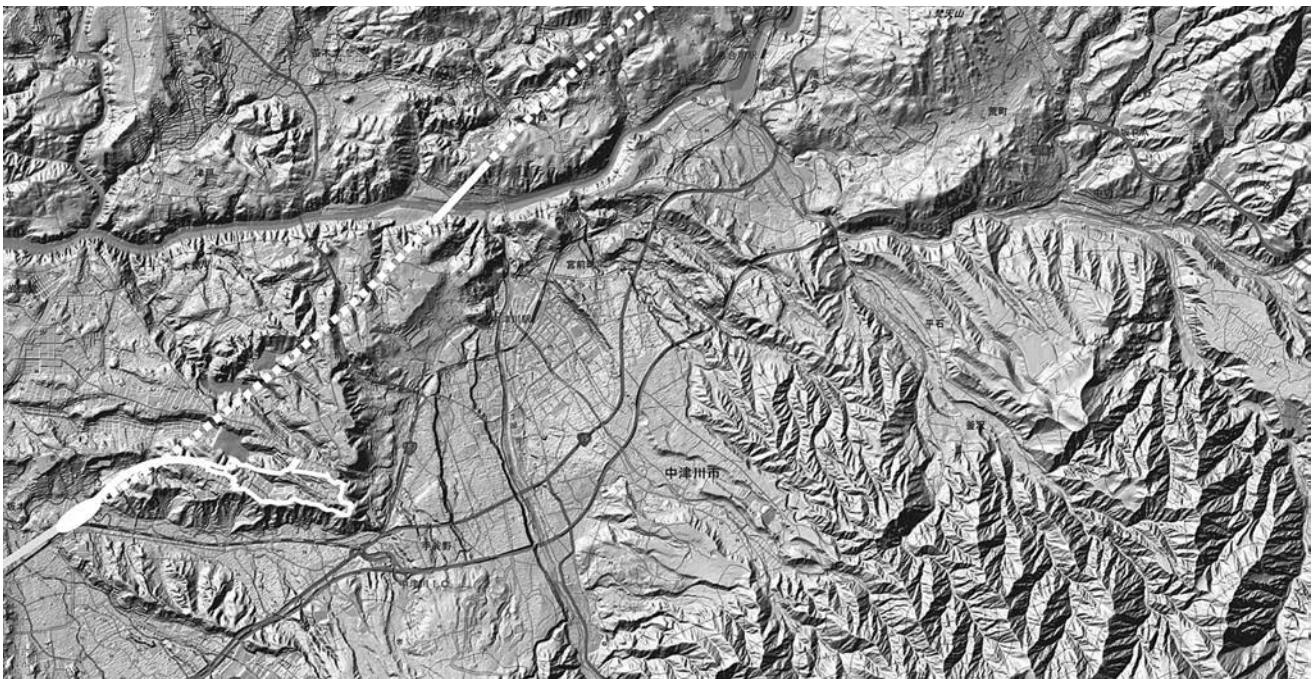
## 1 中津川市の現況

### (1) 中津川市の地理的条件

中津川市は、岐阜県東濃地域（中津川市のほか、多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市の5市で構成）の中で最も長野県寄りに位置する、人口74千人（令和6年7月末）の市である。1952（昭和27）年に市制施行。その後の周辺町村との合併を経て市域は拡大し、当地域とは阿智村と県境で接する。

市の中心部の状況は下図の通り。市中心部から北側には断層状の丘陵部があり、木曾川によって深く下刻されている。中津川市内の南側は、恵那山など中央アルプス山系から南東－北西方向に中津川などにより平坦地（扇状地）が形成され、その上に市街地が展開している。この平坦地を北東－南西に国道19号線、JR中央本線、中央自動車道が通っている。リニア岐阜県駅もこの中の、中央本線美乃坂本駅に隣接して設置され、リニア新幹線は木曾川橋梁の前後丘陵をトンネルにより通過して駅に出入することになる。この丘陵地には、中部総合車両基地が設置され、リニア車両は岐阜県駅からの回送線によりこの車両基地に接続する。

中津川市 概略図



国土地理院陰影起伏図（同HP）にJR東海資料を基にリニア本線、中部総合車両基地等を追加

### (2) 交通インフラ

中津川市は、江戸時代中山道の板橋宿から数え45番目の中津川宿として栄えた。中津川市域には43番馬籠、44番落合の3宿があり、中津川宿の次は46番大井宿（恵那）となる。中津川宿は旅籠や伝馬制度による交通・物流に加え、物資の集散地として商業が盛んになった。木曾の木材を中津川で加工して京都・大坂・名古屋など西へ販売

することや瀬戸物など陶器や塩などが中津川から木曾地方などに送られたという（「中津川市史」）。なお、当時中津川宿から落合宿、妻籠宿を経て妻籠、蘭、大平から飯田（飯田道）、もしくは蘭から清内路、駒場を通る道、または神坂峠を越える道により当地域との交流があった（「同」）。

中津川市に鉄道の駅ができたのは1902（明治35）年。中央本線がそれまでの名古屋・多治見間から延伸して開業。中津川駅は駅・機関区・保線区などを擁する一大拠点駅となった。戦後、中央本線はディーゼル化、複線・電化（1968（昭和43）年）が進められ現在に至っている（「同」）。現状中津川駅から名古屋駅へは特急（しなの）で57分、快速で約1時間10分で行くことができる。

当地域との交流でエポックとなるのは中央自動車道の開通であろう。1972（昭和47）年の小牧JCT～多治見IC間に続いて、1975（同50）年中津川～飯田～駒ヶ根間が開通した。1985（同60）年には恵那山トンネルが4車線化している。これにより両市は30分圏内の交流圏となっている。

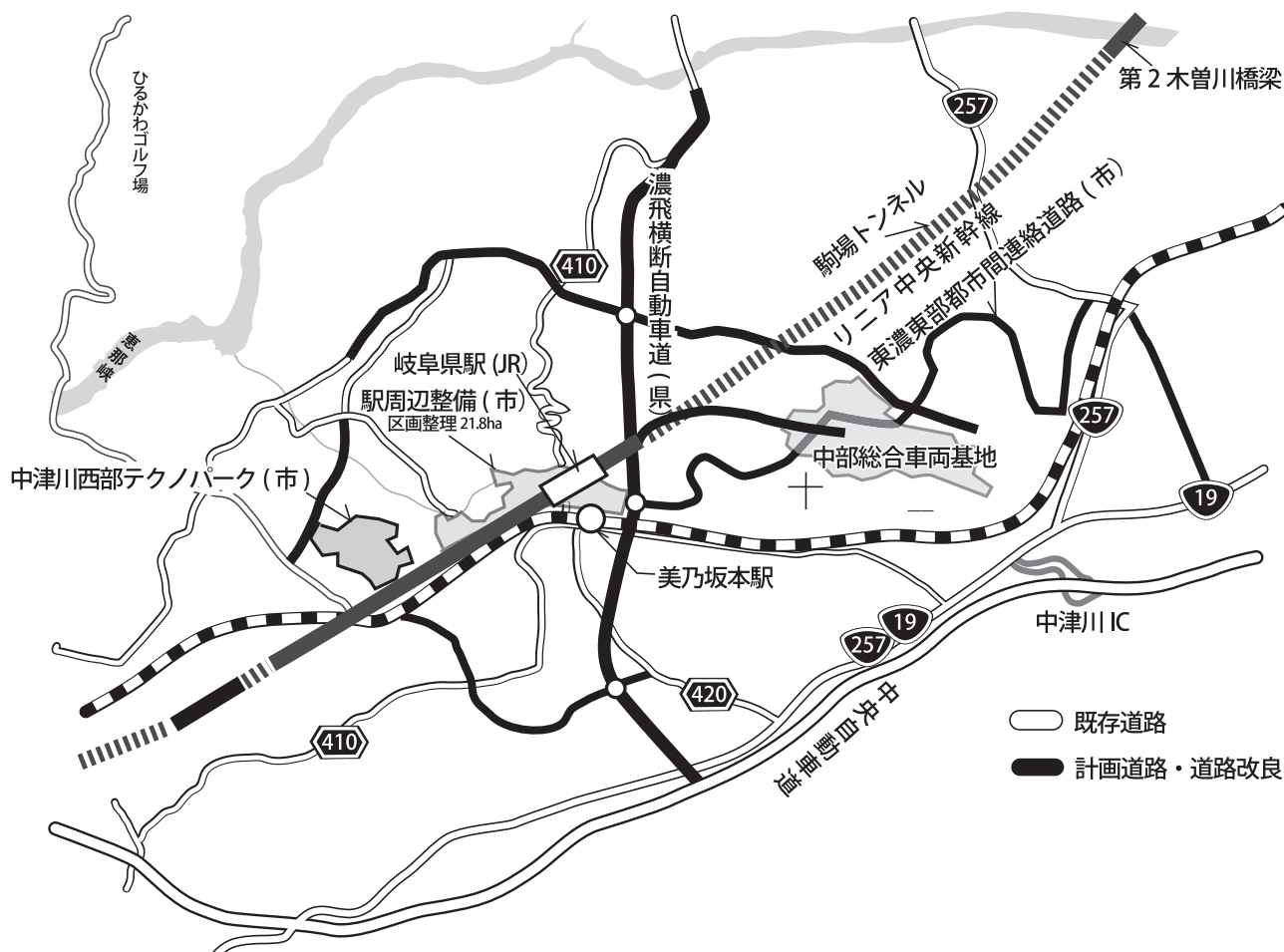
### (3) 中津川市の産業

前述の中央線開通と共に中津川市工業の近代化が始まった。明治39年に木曾方面や周辺の豊富な森林資源と良質な水に注目して中央製紙(株)（現王子エフテックス中津工場）が操業開始。オーミケンシ(株)が地場生糸業と協調して創業した。次の契機として、戦時中疎開工場として昭和18年三菱電機(株)中津川製作所が操業開始。終戦後もそのまま定着して金属機械加工を主体とした工業群が形成された。中央自動車道の開通が中京圏・近畿圏との関連が強まったことを背景に中津川中核工業団地の分譲を開始（昭和63年）して企業誘致が進められた（中津川市HP）。中津川市の製造品出荷額等は約3,543億円で岐阜県内5位（平成29年工業統計）となっている。（同）

### (4) リニア、同関連事業の状況

中津川市のリニアおよび関連事業の概況については、当研究所『飯伊地区産業経済動向』No.516（令和4年3月）で概観したが、最近の状況についてまとめる。

リニア・同関連工事の概要（中津川市）





## ■ リニア岐阜県駅（JR東海）

駅躯体の基礎工事（ニューマチックケーソン）、高架橋の橋脚躯体工事が行われ、車両基地への回送線の橋脚が姿を現している。基礎工事等予定地全体で土工事が進められている。



リニア岐阜県駅

## ■ 中部車両基地（JR東海）

準備工事（測量、伐採）、仮設工事（仮囲い、工事用道路）、防災工事（防災暗渠工など）、先行盛土工などが並行して進められている。



中部総合車両基地

## ■ 自立式ガイドウェイ制作保管（中津川地区）（JR東海）

基礎部の掘削工、盛土工を実施。

## ■ 木曾川第2橋梁（JR東海）

仮橋設置工事を実施。

## ■ 駒場トンネル（JR東海）

非常口トンネルの施工ヤード工事。盛土工、擁壁工などが進められている。



濃飛横断自動車道茄子川地内

## ■ 濃飛横断自動車道（県）

千旦林地内、茄子川地内で橋梁下部工、上部工の工事がそれぞれ進められ、中央自動車道と岐阜県駅予定地とを結ぶ高規格道路の姿を現わしてきている。

## ■ 東濃東部都市間連絡道路（市）

令和5年7月に工事着手し、一部道路が出来てきている。当面はリニア関連工事の工事用道路として使用し、生活道路への影響を低減する。

## ■ リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業（市）

区画整理事業区域内では道路、街区の造成工事や排水路工事が進められているが、一部区域では上下水道等ライフラインの整備に着手している。  
(中津川市HP「リニア関連工事だより」)

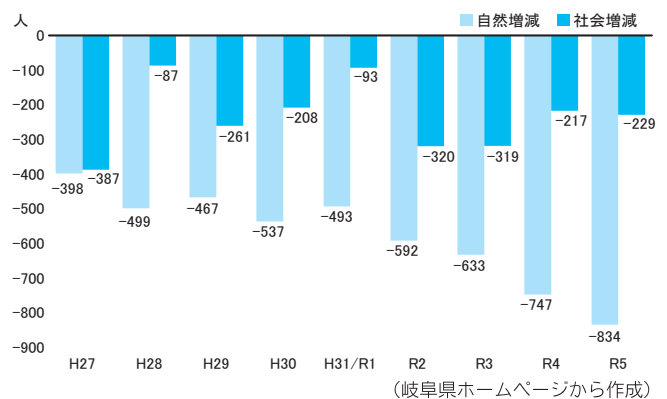
## 2 中津川市の人口変化の特徴

### (1) 中津川市の社会増減の変化

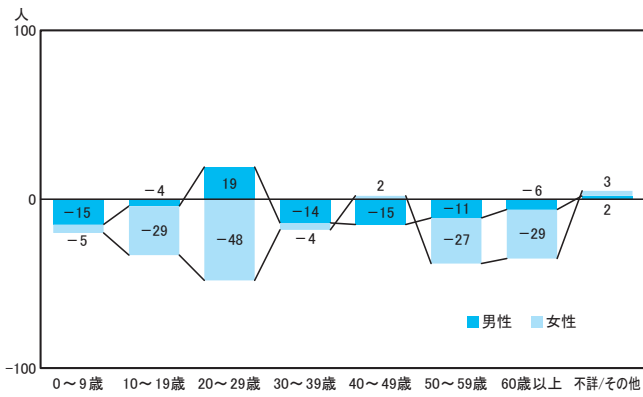
平成27年からの中津川市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。同市においては、平成13年から自然減の状況が続き、近年はその減少幅を拡大させている。社会増減については、平成の大合併によって現在のの中津川市となった平成17年以降は社会減が継続している。岐阜県では転出の理由についても調査しており、令和5年の社会減(229人)のうち、「職業上」の理由による社会減が139人、「学業上」の理由による社会減が55人となっている。

同市における令和元(2019)年と令和5(2023)年の社会増減を性別・年齢区分別(グラフ2、3)で比較してみると、令和元年は20代の男性が転入している以外は転出の方が多く結果となっているが、令和5年には30~40代の転入が多くなっている。また、どちらの期間も女性は転出の方が多く、特に10~20代の若年層や60歳以上の高齢世代が多くなっている。

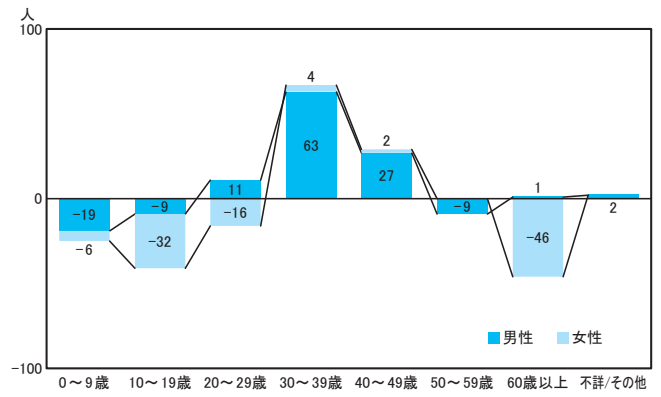
グラフ1 中津川市 自然増減と社会増減



グラフ2 性別・年齢区分別転入超過数 中津川市2019年



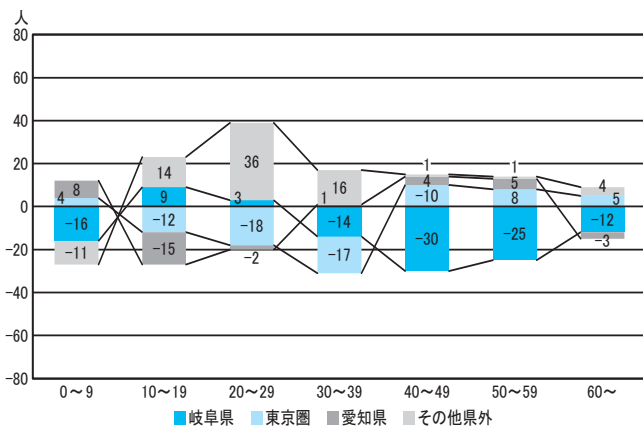
グラフ3 性別・年齢区分別転入超過数 中津川市2023年



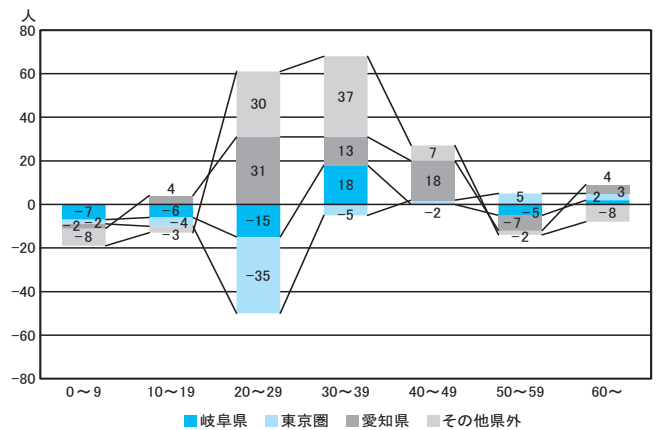
(グラフ2～3、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

また、移動前後の住所地ごとに令和元年と令和5年を比較してみると、男性(グラフ4～5)では「20代の愛知県からの社会増は拡大したが、東京圏(1都3県)への転出は拡大した」「30代の、岐阜県、愛知県、その他県外からの社会増が拡大した」「40代～60歳以上の岐阜県内への社会減が縮小した」ことが分かる。女性(グラフ6～7)では、「20代の、愛知県への転出が転入へと転じた」「30代の、愛知県からの社会増が拡大した」ことが読み取れる。男女に共通するのは、東京圏への人口流出が続いている点である。

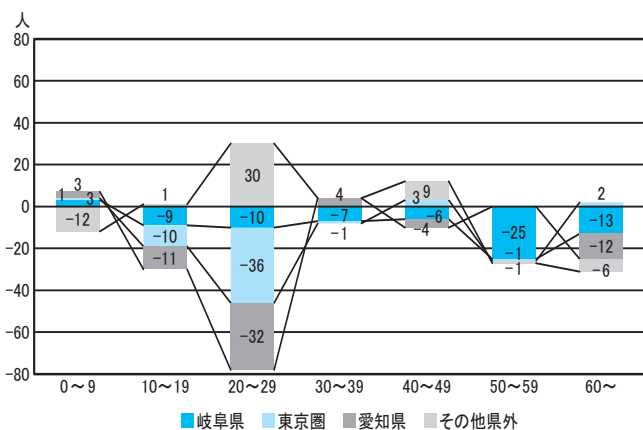
グラフ4 年齢区分別純移動数 中津川市男性2019年



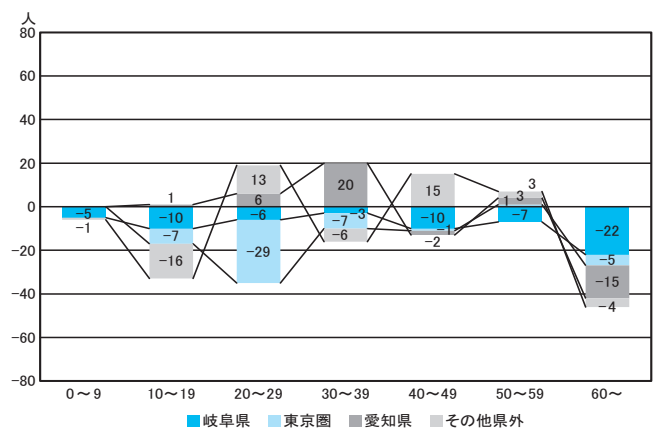
グラフ5 年齢区分別純移動数 中津川市男性2023年



グラフ6 年齢区分別純移動数 中津川市女性2019年



グラフ7 年齢区分別純移動数 中津川市女性2023年



(グラフ2～3、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

また、中津川市には4年制の大学は1つ(中京学院大学)があるだけだが、10代の社会減は飯田下伊那や昨年調査した佐久市などと比較しても少ない水準である。この要因については前述の通り、JR中央本線で中津川駅から名古屋駅まで短時間(特急で1時間程度、快速電車で1時間10分程度)および安価(快速電車1,340円、特急電車2,870円)に通学できる環境が影響しているものと考えられる。

## (2) 中津川市とリニア中間駅設置自治体の男女比率

また、グラフ2、3を見ると、男性については社会増となっている世代もあるが、女性については社会減となっている世代が多いことに気づく。これについては、中津川市の経済活動において製造業が占める割合が大きいことが影響しているものと推察される。

グラフ8では、リニア中間駅が設置される飯田市、中津川市、甲府市の3市の業種別付加価値額（企業単位）の比較をしているが、飯田市、甲府市、全国と比較しても中津川市の製造業の占める割合は際立って高い。

前述の通り、中津川市は岐阜県内でも製造品出荷額等が高いまちとして知られ、三菱電機(株)中津川製作所や王子マテリア(株)中津川工場など、中心市街地に近いところに大手企業の事業所が立地しており、市内周辺にはその下請け企業が広がっている。

総務省の「労働力調査」によれば、製造業における女性就業者の比率は3割程度となっており、製造業が盛んである地域ほど、女性人口が少なくなるという仮説が成り立つ。

この点について国勢調査(2020年)で確認すると、20～59歳では男性の方が1,210人、率にして7.5%、子育て世代となる25～39歳では男性の方が625人、率にして12.3%多いという結果となっており、飯田市、甲府市、全国と比較しても高い水準であることが見て取れる。

地方から、特に首都圏への女性の人口流出は全国的に指摘されている現象ではあるが、中津川市の場合は製造業が盛んであることで男性の流入が起これ、男女比の拡大が起きているように見受けられる。

以上、いくつかのデータから中津川市の人口動態について確認したが、自然減と社会減が長年続いており、人口減少が進んでいるという点では当地域と共通している。ただ、大手製造業が立地する特徴的な産業構造、名古屋方面に短時間・安価でアクセスできる利便性の高さによって、当地域とは異なった社会移動が起きている地域であると考えられる。

中津川市も、市の総合計画の中で、リニア開通がもたらす効果などによって人口減少を緩やかにする目標を打ち出しており、当地域と同様にリニア開通効果への期待は大きい。中間駅の設置されるこの中津川市や、山梨県甲府市との競合という観点も、今後のリニア開通を見据えた上では必要になってくるものと思われる。

## 3 中津川市から他自治体への通勤・通学状況

### (1) 他自治体への通勤状況

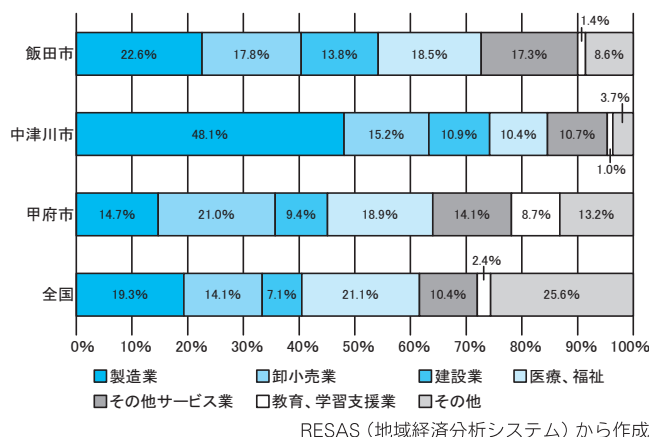
中津川市から名古屋方面へはJR中央本線でのアクセスが容易であることは既に述べたが、ここでは国勢調査(2020年)の「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」から、中津川市からの通勤状況について、飯田市との比較で確認する。

中津川市と飯田市の他地域への通勤状況

	15歳以上 就業者(人)	他市区町村で 従業(人)	他市区町村への 通勤率(%)	他の県で 従業(人)	他県への 通勤率(%)
中津川市	38,383	6,765	17.6%	1,570	4.1%
飯田市	51,537	7,126	13.8%	281	0.5%

(総務省「国勢調査」(2020年)から作成)

グラフ8 リニア中間駅設置自治体 業種別付加価値額  
(企業単位)の割合2021年



リニア中間駅設置自治体 20～59歳 男女比率

	男性(人)	女性(人)	男性/女性(%)
飯田市	21,339	21,031	101.5%
中津川市	17,301	16,091	107.5%
甲府市	45,255	42,879	105.5%
(参考) 全国			101.9%

リニア中間駅設置自治体 25～39歳 男女比率

	男性(人)	女性(人)	男性/女性(%)
飯田市	7,012	6,739	104.1%
中津川市	5,708	5,083	112.3%
甲府市	13,920	13,351	104.3%
(参考) 全国			103.2%

(総務省「国勢調査」(2020年)から作成)

中津川市では、他市区町村で従業する人が15歳以上就業者のうち17.6% (6,765人) となっており、飯田市 (13.8% (7,126人)) と比較して3.8ポイント高い。このうち、最も多いのは隣の恵那市 (3,768人) であり、他市区町村での従業者の半数超を占めるが、その一方で愛知県での就業者が978人おり、それを含めて県外で従業する人が4.1% (1,570人) となっており、飯田市との比較でその差が大きくなっていることがわかる。ちなみに飯田市から他市区町村へ通勤している人のうち、約8割は下伊那郡13町村への通勤となっている。

## (2) 他自治体への通学状況

続いて、中津川市からの通学状況について確認する。

中津川市と飯田市の他地域への通学状況

	15歳以上 通学者 (人)	他市区町村へ 通学 (人)	他市区町村への 通学率 (%)	他の県へ 通学 (人)	他県への 通学率 (%)
中津川市	3,081	1,244	40.4%	451	14.6%
飯田市	3,680	654	17.8%	185	5.0%

(総務省「国勢調査」(2020年) から作成)

中津川市では、他市区町村へ通学する人が15歳以上通学者のうち40.4% (1,244人) となっており、飯田市 (17.8% (654人)) と比較して22.6ポイント高く、通勤者よりもその差が大きい。通学でも、最も多いのは隣の恵那市 (412人) であるが、他市区町村への通学者の3分の1程度である。一方で愛知県への通学者は369人で、それを含めて県外へ通学する人が14.6% (451人) と7人に1人程度となっており、大学生などがJR中央本線を利用して名古屋市を含む愛知県内へ通学している様子が窺える。ちなみに飯田市から他市区町村へ通学している人のうち、45.4%が下伊那郡13町村への通学となっており、これらの多くは飯田下伊那地域の高校へ通っている生徒であると考えられる。

## (3) リニア開通後の飯田下伊那地域の通勤・通学

中津川市は飯田下伊那地域と隣接しているが、通勤・通学の状況については大きな差があることが数字の上からも明らかとなった。この通勤・通学が容易に行えることが、特に10代における人口流出を抑えている要因であるといえるだろう。中津川市では「中学生のうちから名古屋市の学校へ通学する生徒もいる」(談・中津川商工会議所) とのことであり、それだけ愛知県、名古屋市への心理的な距離が近いという印象を受けた。

現在において、飯田下伊那地域から他県への通勤・通学はハードルが高いと言わざるを得ないが、リニア開通後には現実的な選択肢として中京圏もしくは首都圏への通勤・通学が考えられるようになる。在来線とリニアの料金体系の違いは一つのハードルではあるが、中京圏・首都圏で家賃を払うよりもリニアで自宅から通勤・通学したほうが経済的メリットを受けられるケースも出てくると考えられる。

リニア開通後の飯田下伊那地域の人口動態については、さらに流出が進むのか、それとも流出に歯止めがかかるのか現時点では不明であるが、中津川市の状況を見る限り、少なくとも他県への通勤・通学においてはプラスに働く可能性が十分に考えられる。通勤・通学時におけるリニア駅へのアクセス、リニア降車後の乗り換え、リニアの定期券の有無と定期代など、考えられるハードルは多々あるが、他県への通勤・通学という選択肢が増えるだけでも当地域にとっては今までにない大きなメリットであり、この点については前向きに捉えてまちづくりの方向性を考えていくべきではないか。

## 4 おわりに

以上、中津川市の現状や人口動態等について紹介した。人口減少については当地域と共通するところではあるが、通勤・通学状況で紹介した名古屋方面へのつながりの強さから、当地域とは明らかに異なる様相の地域であるとあらためて感じた。

本文では紹介できなかったが、中津川市には旧・中山道の宿場が3つ(中津川宿、落合宿、馬籠宿)あり、それを目当てに欧米からのインバウンドが多数来訪しているとのことで、観光分野で東濃地域の各市と連携を行っているとのことであった。現在、当地域にはインバウンドはそれほど来訪していないが、観光分野における対応については県をまたいだ連携も重要になってくると思われる。リニア開業までは10年以上かかると思われるが、この時間を有効に活用して、リニア沿線地域同士の連携を深めていくことが必要ではないかと考える。

最後になるが、今回ご多忙のなか視察対応をいただいた中津川市様、中津川商工会議所様には深甚の感謝を申し上げます。