

伊那谷の交通体系に関する検討資料

【別添資料】

- リニア開通時の伊那谷の交通ネットワーク
- 飯田線の元善光寺駅から主要駅までの所要時間比較
- 信州デスティネーションキャンペーン資料

【検討に当たっての前提①】

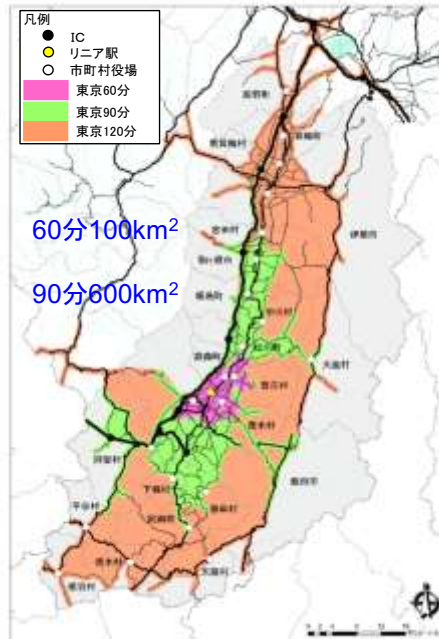
アクセス道路等の整備効果(東京方面)

◆ リニア中央新幹線開業と関連道路整備により、伊那谷の人口の85%が東京90分圏域となります。

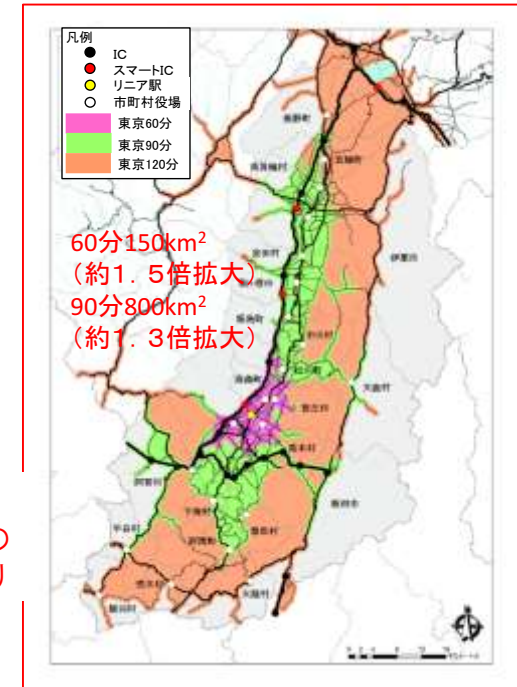
■東京(品川駅・高井戸IC)からの60分・90分到達エリア



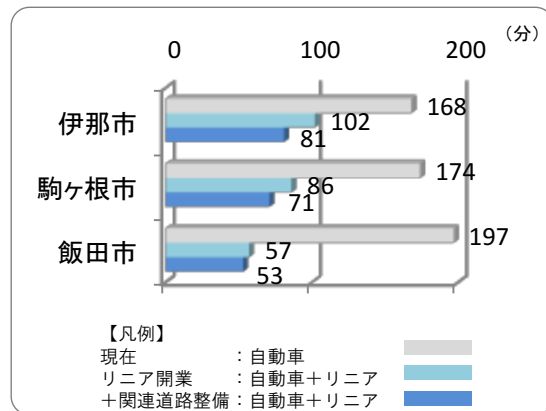
リニア
開業により



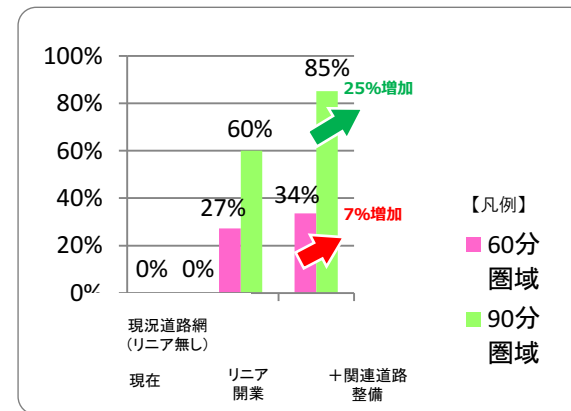
さらに
関連道路の
整備により



■東京からの所要時間(分)



■人口カバー率



		人口	人口カバー率
	伊那谷	361千人	—
現在	現況60分 90分	0千人 0千人	0% 0%
リニア開業	現況60分 90分	99千人 216千人	27% 60%
+関連道路整備	将来60分 90分	121千人 307千人	34% 85%

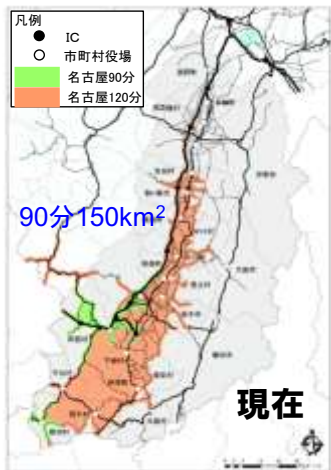
(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

【検討に当たっての前提②】

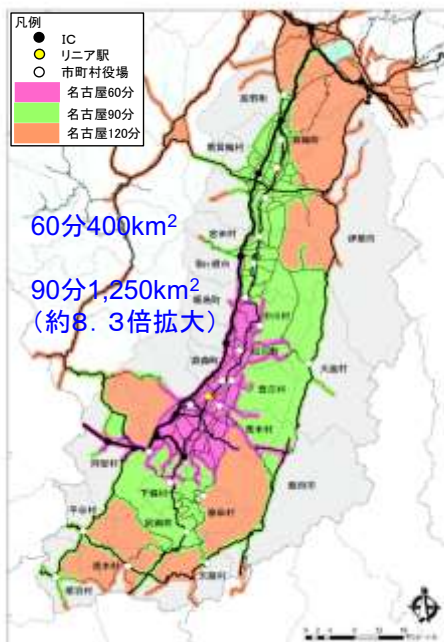
アクセス道路等の整備効果(名古屋方面)

◆ リニア中央新幹線開業と関連道路整備により、伊那谷の人口のおよそ60%が名古屋60分圏域となります。

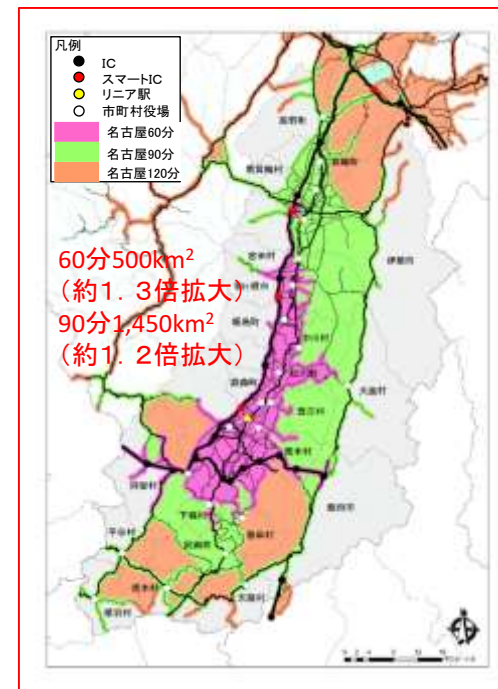
■名古屋(名古屋駅・名古屋IC)からの60分・90分到達エリア



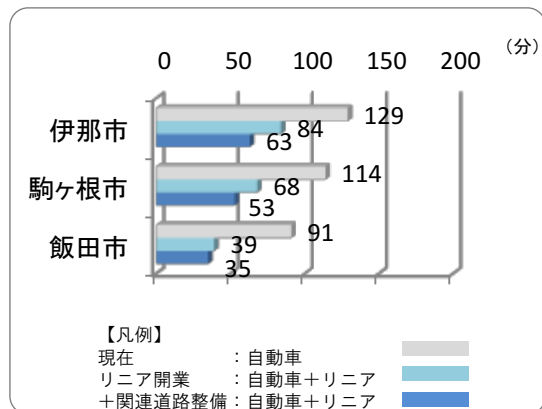
リニア
開業により



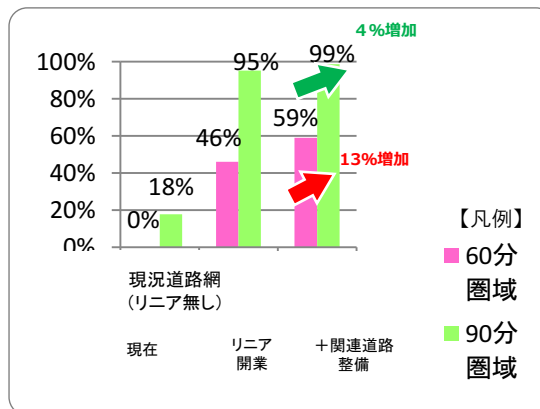
さらに
関連道路の
整備により



■名古屋からの所要時間(分)



■人口カバー率



		人口	人口カバー率
	伊那谷	361千人	—
現在	現況60分	0千人	0%
	90分	64千人	18%
リニア開業	現況60分	166千人	46%
	90分	343千人	95%
+関連道路整備	将来60分	213千人	59%
	90分	356千人	99%

(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

リニア長野県駅（飯田市上郷地域）を中心に以下のとおり設定

- ① リニア駅からの距離 30km未満 = 近距離圏域
（飯田近郊～上伊那南部）
- ② リニア駅からの距離 30km～60km = 中距離圏域
（上伊那北部）
- ③ リニア駅からの距離 60km以上 = 遠距離圏域

【参考】

















およその目安：リニア長野県駅予定地から

- 約 10km → 松川町役場
- 約 30km → 駒ヶ根市役所
- 約 60km → 辰野町役場
- 約100km → 松本市役所



1 来訪者の移動手段（二次交通）の選択 <想定>

① 近距離圏域（飯田近郊～上伊那南部） 移動距離：30km未満

移動手段	特徴	速達性	料金
タクシー	近郊への移動を目的とする場合利便性が高い。目的地別の概算料金の明示など使いやすさの向上が課題。将来的に新たな配車サービスが登場する可能性もある。	高 	中 
車 (レンタカー)	手続きに時間を要する分、タクシーに比べ速達性は下がる。移動に関する自由度が高いものの来訪者自らが運転する。なお、リニア駅前に新たに整備する場合は運営主体、採算性などが課題。	中 	中 
	「超小型モビリティ」や「自動運転車両」など、今後の技術発展による車両の利用が想定される。なお、自動運転についてはバス等への導入も可能性がある。	中 	低～中 
路線バス (観光型)	リニア駅と管内の主要観光地を、新規のバス路線で結ぶ。観光目的の来訪者にとっては利便性が高い。運営主体、採算性などが課題。	中 	低 
路線バス (循環型)	リニアのダイヤとの調整によっては、さらに高い速達性が期待できる。リニア駅をルートに入れた循環路線整備が課題。	低 	低 
JR飯田線	リニアのダイヤとの調整によっては、さらに高い速達性が期待できる。高速化やリニア駅からの乗換利便性向上などが課題。	低 	低 
船	天竜川に新たに整備することで提供が可能。移動手段としてよりは、観光資源としての役割が大きい。整備運行主体、採算性などが課題。	低 	中 
自転車 (レンタサイクル)	リニア駅を中心に極めて近距離への移動手段として選択される可能性がある。	低 	低 

※移動手段のうち、赤字は導入に当たって新たに環境整備等を行う必要のあるもの。

1 来訪者の移動手段（二次交通）の選択 <想定>

② 中距離圏域（上伊那北部） 移動距離：30km～60km

移動手段	特徴	速達性	料金
高速バス (観光型)	リニア駅と県内の主要観光地を高速道を利用した新規のバス路線で結ぶ。観光目的の来訪者にとっては利便性が高い。運営主体、採算性などが課題。	高	低～中
高速バス (都市間連絡型)	SICと関連道路の利用により高速道へのアクセスが容易。路線の多様化と便数確保が課題。	高	低
タクシー	上記高速バス路線外の目的地に行く場合に利便性が高い。目的地別の概算料金の明示など使いやすさの向上が課題。将来的に新たな配車サービスが登場する可能性もある。	高	中
車 (レンタカー)	①に同じ	中	中
JR飯田線	移動に時間を要するものの乗車自体を観光資源とすることが可能。移動手段とする場合は、高速化やリニア駅からの乗換利便性向上、リニアのダイヤとの調整等が課題。	低	低

③ 長距離圏域 移動距離：60km以上

- 基本的には、中距離移動と同じだが、松本以北には既存のバスや鉄道交通網の選択が想定される。また、リニア開通後は、木曽地域へはリニア岐阜県駅から、諏訪地域へはリニア山梨県駅からの移動が見込まれる。
- 長距離移動の手段として、「**ヘリコプター**」が考えられる。速達性は非常に高いが、料金も高額となる。導入に当たっては、運営整備主体、採算性、安全性などの課題がある。

※移動手段のうち、赤字は導入に当たって新たに環境整備等を行う必要のあるもの。

2 県内居住者のリニア駅への移動手段 <想定>

① 近距離圏域（上伊那南部～飯田近郊） リニア駅からの距離：30km未満

リニア駅への移動手段	特徴
自家用車	リニア駅周辺駐車場を利用したのパーク＆ライドなどの利用が見込まれる。
路線バス	定時性の確保により、特に通勤・通学目的の利用が見込まれる。リニア駅発着の路線整備が課題。
JR飯田線	移動速度は他に比べて低いものの、高い定時性を有する。通勤・通学の用途とする場合は、リニアとのダイヤ調整が課題。

② 中距離圏域（上伊那北部） リニア駅からの距離：30km～60km

リニア駅への移動手段	特徴
自家用車	リニア駅周辺駐車場を利用したのパーク＆ライドなどの利用が見込まれる。
高速バス	定時性の確保により、特に通勤・通学目的の利用が見込まれる。リニア駅発着の路線整備が課題。
JR飯田線	移動速度は他に比べて低いものの、高い定時性を有する。通勤・通学の用途とする場合は、リニアとのダイヤ調整が課題。

上伊那地域では、東京圏への移動に当たり、時間と料金の比較から複数の選択肢が想定される。

（次ページ以降でモデル的に比較を実施）



下伊那地域においては、中京圏への移動に当たり、時間と料金の比較から複数の選択肢が想定される。

※移動手段のうち、赤字は導入に当たって新たに環境整備等を行う必要のあるもの。

3 東京方面への移動手段と金額の比較 ① <試算>

※当資料の数値は仮の前提に基づく試算であり、あくまで検討の材料として示したものであることにご留意ください。

出発地	移動手段 及び 想定移動ルート		所要時間	概算金額	備考
下伊那地域 〔飯田市 座光寺〕	リニア	リニア長野県駅→品川駅	45分	7,500 円	
	高速バス	リニア長野県駅→新宿駅	4時間5分 (245分)	4,200 円	※現行の飯田駅発の時間の ため、座光寺SICの利用により、 一定程度の短縮となる見込み
	鉄道	飯田駅→岡谷駅(あずさ自由席)→新宿駅	5時間 (300分)	7,460 円	JR飯田線にリニア乗換新駅を 設置した場合、約10分短縮
		→豊橋駅(ひかり自由席)→品川駅	4時間10分 (250分)	11,270 円	飯田から「伊那路」を利用
自動車	座光寺IC→首都高速 初台→新宿駅 (約255km)	3時間05分 (185分)	8,490 円	複数人の相乗りにより1人当 たりのコストが減少する	

- **移動の条件** いずれも片道で試算 (リニアと一部鉄道は品川駅が到達地、他は新宿駅を到達地として設定)、乗換時間は含んでいない
- **リニアの料金** 東京～飯田間を7,500円で試算
 - ・リニアの料金→ 東京～名古屋間の「のぞみ」の料金 + 700円程度 (国交通政策審議会の資料から)
 - ・現行の「のぞみ」の同区間の料金 11,090円(指定席) + 700円 = 11,790円
 - ・11,790円 / 286km(リニア延長) * 180km(東京品川駅～長野県駅間の距離) = 7,420円 ≒ 7,500円
- **車両の条件** 燃費15km/ℓ・ガソリン@135円・ETC利用
高速道路からのリニア長野県駅へのルートは座光寺SICの利用を仮定し試算 (金額は松川ICと飯田ICの中間値を採用)
- **鉄道・高速バスの料金** 現行料金を流用

3 東京方面への移動手段と金額の比較 ② <試算>

※当資料の数値は仮の前提に基づく試算であり、あくまで検討の材料として示したものであることにご留意ください。

出発地	移動手段 及び 想定移動ルート		所要時間	概算金額	備考
上伊那地域 (伊那市 伊那市役所 付近)	リニア	自動車利用：伊那市→中央道→長野県駅	1時間30分 (90分)	9,050 円	・金額内訳：リニア料金+高速料金+燃料代 ・駐車料金は考慮しない
		高速バス利用： ”	1時間30分 (90分)	8,380 円	金額内訳：リニア料金+高速バス料金(※) ※現行の上飯田BS～箕輪BS間の時間と料金で試算
		JR飯田線：伊那市→【仮】上郷(新駅)	2時間25分 (145分)	8,470 円	現行の「伊那市駅～伊那上郷駅」の時間と料金で試算
	高速バス	伊那IC→新宿駅	3時間10分 (190分)	3,500 円	
	鉄道	伊那市駅→岡谷駅(あずさ自由席)→新宿駅	3時間40分 (220分)	6,380 円	
		自動車移動(一般道) →茅野駅(あずさ自由席)→新宿駅	3時間 (180分)	5,850 円	・金額内訳：鉄道料金+燃料代 ・駐車料金は考慮しない
	自動車	伊那IC→首都高速 初台→新宿駅 (約225km)	2時間50分 (170分)	7,440 円	複数人の相乗りにより1人当たりのコストが減少する

○ 各条件は、前スライド (ページ) と同じ

※平成17年度幹線旅客純流動調査を基に飯田市が分析を実施

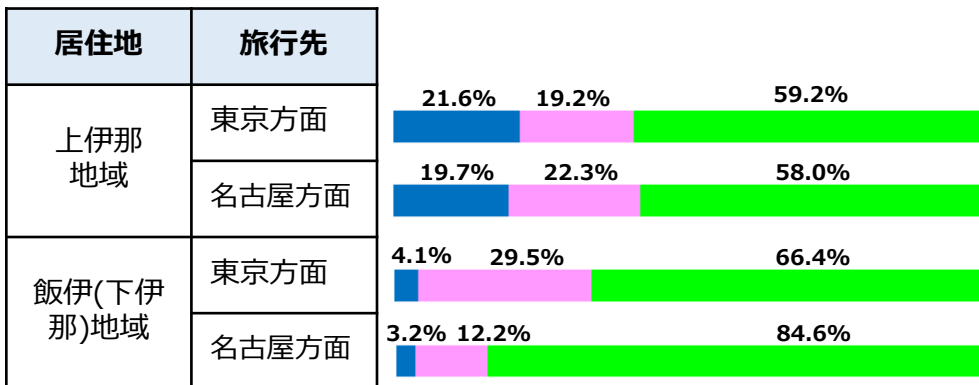
1. 伊那谷地域居住者の移動状況

- 上下伊那地域ともに、自動車利用による人数が多い。
- 方面分担率を見ると、いずれの地域でも自動車の割合が高いが、
上伊那地域では、鉄道やバスの割合も高くなっている。

〔生活圏別旅行先別交通手段別旅客数(単位：人/日)〕

居住地	旅行先	鉄道	バス	自動車	計
上伊那地域	東京方面	583	519	1,601	2,703
	名古屋方面	109	124	322	555
飯伊(下伊那)地域	東京方面	50	356	800	1,205
	名古屋方面	82	305	2,124	2,510

〔生活圏別旅行先別手段分担率〕



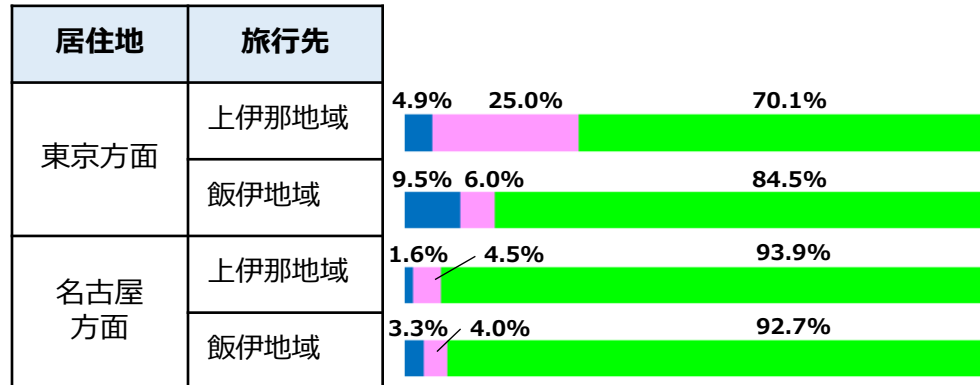
2. 県外居住者の伊那谷地域への移動状況

- いずれの居住地からにおいても自動車利用による人数が多い。
- 方面分担率を見ると、自動車の割合が高くなっているが、東京方面から上伊那地域への移動はバス利用の傾向も認められる。

〔県外居住者居住地別目的地別手段別来訪人数(単位：人/日)〕

居住地	旅行先	鉄道	バス	自動車	計
東京方面	上伊那地域	139	717	2,009	2,865
	飯伊地域	619	395	5,510	6,523
名古屋方面	上伊那地域	182	523	10,788	11,493
	飯伊地域	78	94	2,176	2,348

〔生活圏別旅行先別手段分担率〕



※平成22年度幹線旅客純流動調査による

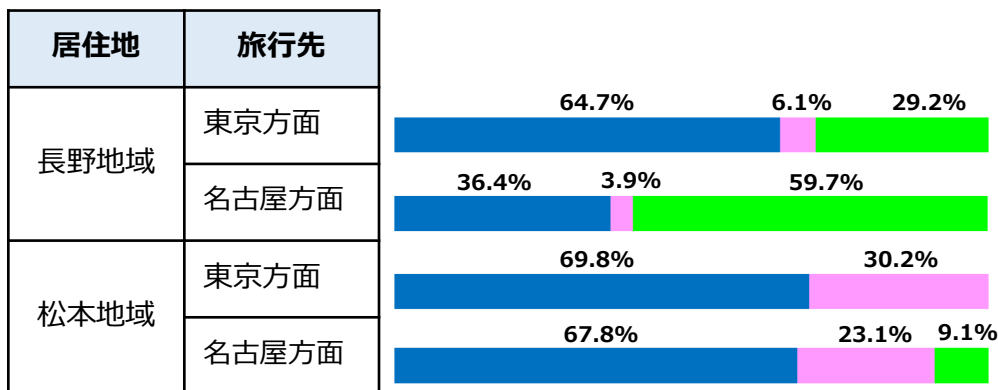
1. 県内居住者の移動状況

- 長野地域から東京・名古屋方面への移動は、鉄道の利用割合が高いものの自動車の利用も多い。
- 松本地域からの移動は、鉄道・バスが利用され、自動車の利用率が低くなっている。

〔生活圏別旅行先別交通手段別旅客数(単位：千人/年)〕

居住地	旅行先	鉄道	バス	自動車	計
長野地域	東京方面	1,117	106	506	1,729
	名古屋方面	112	12	184	308
松本地域	東京方面	565	244	0	809
	名古屋方面	97	33	13	143

〔生活圏別旅行先別手段分担率〕



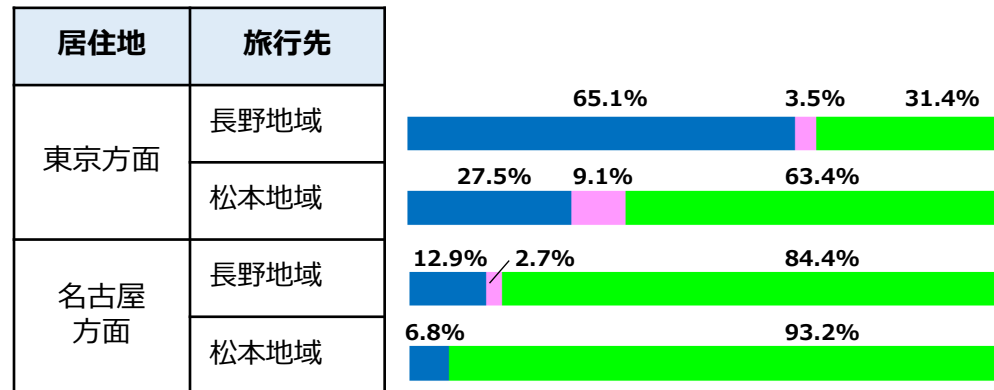
2. 県外居住者の当該地域への移動状況

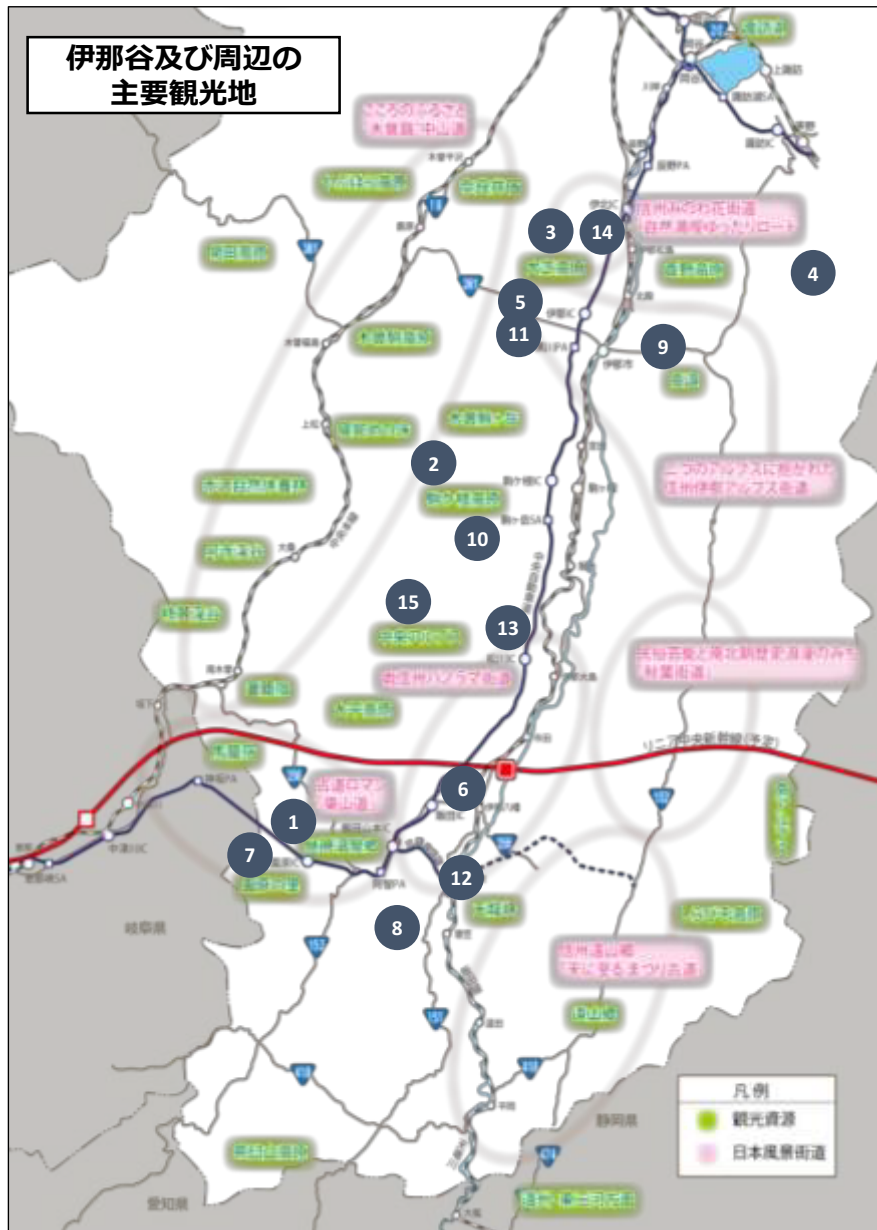
- 東京方面からは、長野地域へは鉄道が、松本地域へは自動車での移動が多くなっている。
- 名古屋方面からの移動は、専ら自動車が利用されている。
- バスはいずれの地域からも、あまり利用されていない。

〔県外居住者居住地別目的地別手段別来訪人数(単位：千人/年)〕

居住地	旅行先	鉄道	バス	自動車	計
東京方面	長野地域	818	44	394	1,256
	松本地域	228	75	524	827
名古屋方面	長野地域	24	5	157	186
	松本地域	71	0	973	1,044

〔生活圏別旅行先別手段分担率〕





伊那谷における観光地の利用者数（H27観光地利用者統計調査）

※延利用者数は千の位を四捨五入した数値

順位	市町村名	観光地名	延利用者数
1	阿智村	昼神温泉	64 万人
2	駒ヶ根市・宮田村	駒ヶ根高原	62 万人
3	南箕輪村	大芝高原	62 万人
4	富士見町・伊那市	入笠山	50 万人
5	伊那市	伊那西部高原	47 万人
6	飯田市	元善光寺	41 万人
7	阿智村	園原の里	38 万人
8	下條村	下條温泉郷・親田高原	36 万人
9	伊那市	高遠城址公園	34 万人
10	駒ヶ根市	光前寺	33 万人
11	伊那市	羽広	32 万人
12	飯田市	天龍峡・天竜川下り	27 万人
13	松川町	松川高原・まつかわ温泉清流苑	26 万人
14	箕輪町	ながた自然公園	26 万人
15	駒ヶ根市	中央アルプス駒ヶ岳	21 万人

【参考】長野県全体 上位3か所（同調査）

順位	市町村名	観光地名	延利用者数
1	長野市	善光寺	1,228 万人
2	軽井沢町	軽井沢高原	840 万人
3	諏訪市	上諏訪温泉・諏訪湖	398 万人

【参考④】

伊那谷地域の概況（民俗芸能／国・県が指定または選択する無形民俗文化財）

名称	所在地	種別
山寺のやきもち踊りの習俗	伊那市	④
古田人形	箕輪町	④
遠山の霜月祭	飯田市	① ②
今田人形、黒田人形		② ④
大島山の獅子舞	高森町	③ ④
雪祭	阿南町	① ②
新野の盆踊		① ②
和合の念仏踊		① ②
日吉の御鋤祭り		③
早稲田人形		③ ④
深見の祇園祭りの習俗		④

名称	所在地	種別
清内路村の手作り花火	阿智村	③
泰阜村南山の樽木踊り	泰阜村	③
大鹿歌舞伎	大鹿村	① ③
天龍村の霜月神楽	天龍村	①
坂部の冬祭の芸能		②
向方のお潔め祭の芸能		②
大河内の鹿追い行事		②
下伊那のかけ踊	各地	②
伊那谷のコト八日行事	飯田市 駒ヶ根市 下伊那郡	②

種別凡例：①重要民俗文化財(国)、②選択無形民俗文化財(国)、③県民俗文化財、④県選択無形民俗文化財