

# リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議 次 第

〔 日 時 平成 29 年 11 月 13 日 (月) 14:00～15:30 〕  
〔 場 所 伊那合同庁舎 講堂 〕

## 1 開 会

## 2 あいさつ

## 3 報告事項

(1) リニアに関する国等の動きについて

(2) リニア駅周辺整備の状況について

## 4 協議事項

(1) リニア駅と伊那谷各地との移動の考え方について

ア 来訪者視点・居住者視点

イ JR飯田線乗換新駅の設置

(2) 伊那谷と都市圏との対流促進に向けた取組について

## 4 その他

## 5 閉 会

リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議  
出席者名簿

(敬称略)

職 名	氏 名
知 事 (座長)	阿部 守一
飯田市長	牧野 光朗
伊那市長	白鳥 孝
駒ヶ根市長	杉本 幸治
南信州広域連合 (泰阜村長)	松島 貞治
南信州広域連合 (豊丘村長)	下平 喜隆
上伊那広域連合 (南箕輪村長)	唐木 一直
上伊那地域振興局長	堀田 文雄
南信州地域振興局長	山本 智章
伊那建設事務所長	高橋 智嗣
飯田建設事務所長	坂田 浩一
リニア整備推進局長	水間 武樹

# リニアに関する国等の動き(検討体制)の概要

資料 1

リニア整備推進局

名称	運営主体	設置	構成	目的と進め方
スーパー・メガリージョン 構想検討会	行政主体  国土交通省 (国土政策局)	H29.9	【座長】 家田 仁 氏 (政策研究大学院大学教授) ほか有識者13名  【オブザーバー】 リニア沿線自治体 (長野県、飯田市 参画)	<b>1.目的</b> 国内に形成されるスーパー・メガリージョンの効果を最大化し、全国に波及させるため、 <b>国、地方公共団体、経済界の共通ビジョンを構築</b> する。  <b>2.進め方</b> ・1～2か月に1回程度開催 ・平成30年夏頃に中間とりまとめ、平成31年頃に最終とりまとめ
リニア・モビリティ革命と 都市・地域フォーラム	民間主体  (一社)エコまち フォーラム	H29.10	【座長】 伊藤 滋 氏 (早稲田大学特命教授) 大学関係者、民間企業、公益法人、リニア沿線自治体など (長野県、飯田市 参画)  【オブザーバー】 国土交通省	<b>1.目的</b> 行政、民間事業、関係団体が一体となって <b>リニア開通に向けた都市・地域づくりの戦略的プロジェクトと連携の在り方、民間投資や民間資金活用のための推進方策</b> について検討する。  <b>2.進め方</b> ・年4回程度開催 ・3年程度かけて議論を進める



平成29年度 リニア駅周辺整備デザイン会議

委員

	氏名	役職
学識者	小澤 一郎	公益財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター顧問
	北川原 温	東京芸術大学美術学部建築科教授
	瀬田 史彦	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
	大西 達也	一般財団法人 日本経済研究所 常務理事 調査局長 兼 地域未来研究センター副局長
	鈴木 弘司	名古屋工業大学社会工学科准教授
	上原 三知	信州大学総合理工学研究科准教授
駅計画地域の代表	福田 富廣	座光寺地域自治会会長
	桑原 博	上郷地域まちづくり委員会副会長
	木下 喜文	上郷北条まちづくり委員会会長
各種団体の代表	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	田内 市人	みなみ信州農業協同組合 代表理事組合長
	木下 博隆	長野県経営者協会飯田支部長
	萩本 範文	公益財団法人 南信州・飯田産業センター専務理事
	中田 教一	長野県中小企業団体中央会下伊那支部長
	中島 一夫	飯田観光協会会長
		信南交通㈱代表取締役社長（公共交通関係機関）
鈴木 佳史	長野県タクシー協会飯田下伊那支部長（公共交通関係機関）	
行政機関	水間 武樹	長野県建設部リニア整備推進局長
	山本 智章	長野県南信州地域振興局長
	坂田 浩一	長野県飯田建設事務所長
	廣瀬 一男	上伊那広域連合事務局長
	高田 修	南信州広域連合事務局長
行政機関（飯田市）	佐藤 健	飯田市副市長

オブザーバー

事業主体	太田垣 宏司	東海旅客鉄道（株）中央新幹線推進本部中央新幹線建設部名古屋建設部担当課長
------	--------	--------------------------------------

幹事

飯田市	北沢 武人	リニア推進部長
	佐藤 公俊	リニア推進部参事
	伊藤 実	総務部長
	今村 和男	総合政策部長
	竹前 雅夫	市民協働環境部長
	遠山 昌和	産業経済部長
	小平 亨	建設部長
	奥出 克	建設部参事兼国県リニア事業課長

事務局

飯田市	リニア整備課
	リニア推進課
	企画課
	IIDAブランド推進課
	環境モデル都市推進課
	観光課
	地域計画課

前回会議(H29.6.15)の発言整理



対応及び今後の検討の方向性

前提

リニアによる交流人口拡大策（特に観光が重要）を念頭に置いて検討を進める。

1.ハード

リニアから他の交通機関への乗換を円滑にするための機能性や利便性の確保

道路整備の推進

2.ソフト

リニア駅と市町村の拠点との結節

移動手段の確保

- ・広域路線バス運行、タクシー活用、自動運転など
- ➡ 伊那谷全体の移動手段の検討

飯田線の利便性向上(乗換新駅、高速化、活性化)

公共交通やリニア利用に関する利用者・地域住民の意識把握

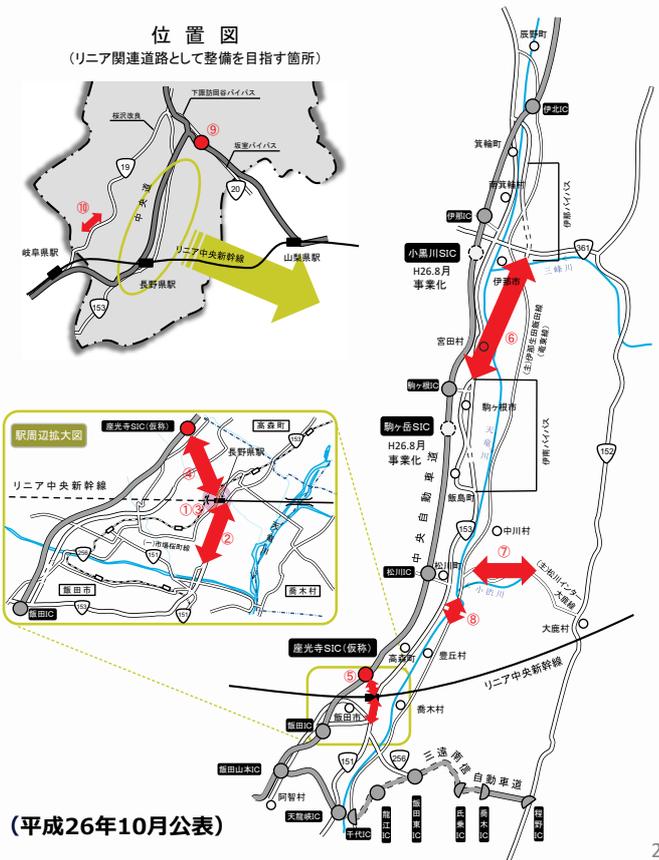
これらの視点を持ち検討を進める。なお、広域DMOについては、各地域で実現に向けた議論を進めている。

「リニア駅周辺整備デザイン会議」の場で検討 (飯田市)	別紙
リニア関連道路整備の確実な推進 (県)	スライド 2

○ スライド3以降及び別添関連資料のとおり 考え方、検討の方向性を整理	スライド 3以降
--	-------------

アクセス道路等の整備（県が主体となって行う箇所）

区分	箇所
1. 長野県駅の周辺整備	① 交通広場、駐車場等
	② (国) 153号 飯田北改良
	③ (一) 市場桜町線 飯田市上郷
2. 高速道路とリニアを一体化する道路整備	④ 長野県駅～座光寺SIC(仮称)の道路新設(座光寺上郷道路)
	⑤ 座光寺SIC(仮称)
	⑥ (国) 153号 伊駒アルプスロード
3. JR東海のトンネル発生土運搬路確保に合わせた道路整備	⑦ (主) 松川インター大鹿線 渡場～滝沢
	⑧ (主) 伊那生田飯田線 松川町宮ヶ瀬橋
4. リニア3 駅活用交流圏の実現に向けた道路整備	⑨ 諏訪湖SIC(仮称)他 周辺道路整備
	⑩ 木曾川右岸道路(読書～戸場ほか)



# リニアと伊那谷各地との移動の考え方

## 別添 関連資料 1 の説明

1. 伊那谷の**主要観光地(緑)**をプロット
  - 観光者数の規模を円の大きさと表現  
(H27観光地利用者統計調査)
2. 拠点性を有する地域の**交通結節点**をプロット
  - 道の駅 (オレンジ)
  - 在来線主要駅 (ブルー)
3. 上記 2 を中心に半径10kmの円を描写(緑円)



### 来訪者視点

- リニア駅と目的地を直接つなぐ(直行便)
- リニア駅と地域の交通結節点をつなぎ、さらに交通結節点から目的地をつなぐ  
(リニア駅 ⇄ 地域の交通結節点 ⇄ 目的地)

## 別添 関連資料 2 の説明

1. 伊那谷の人口集中地区\*をプロット
  - H27国勢調査を反映
2. 拠点性を有する地域の**交通結節点**をプロット
  - 道の駅 (オレンジ)
  - 在来線主要駅 (ブルー)
3. リニア駅を中心として、移動方面別に着色
  - ➔ 概ねエリアごとの交通ネットワーク構築を検討



### 居住者視点

- リニア駅を中心に、移動方面別に拠点性を有する地域の交通結節点を核とした交通ネットワークを形成する
- 将来に向けた地域の交通及び来訪者の移動等と一体的に検討する

\*人口集中地区(DID)：原則として、①人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接し、②それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域

3

## 論点・検討の方向性のまとめ

### 1. リニア駅とつなぐ

- ① 地域の交通結節点の拠点性向上
- ② リニア駅と伊那谷各地との移動  
(来訪者と居住者の視点を考慮した交通ネットワークと移動手段)

反映

#### ■ 交通の視点・関連要素

- アクセス調査の結果
- 交通関係の各種検討会や実証実験の成果
- 交通事業者との意見交換
- 自動運転技術・制度の動向

#### ■ 観光の視点・関連要素

- 来訪の目的となり得る魅力的な観光資源の創出・認知の向上

### 2. 飯田線活性化

- ① 速達性・利便性向上
- ② 観光資源としての活用  
➔ 別添「地域課題検討の視点」参照

連携

- 関係機関との連携  
(JR飯田線活性化期成同盟会、広域DMO等)

### 3. 乗換新駅設置

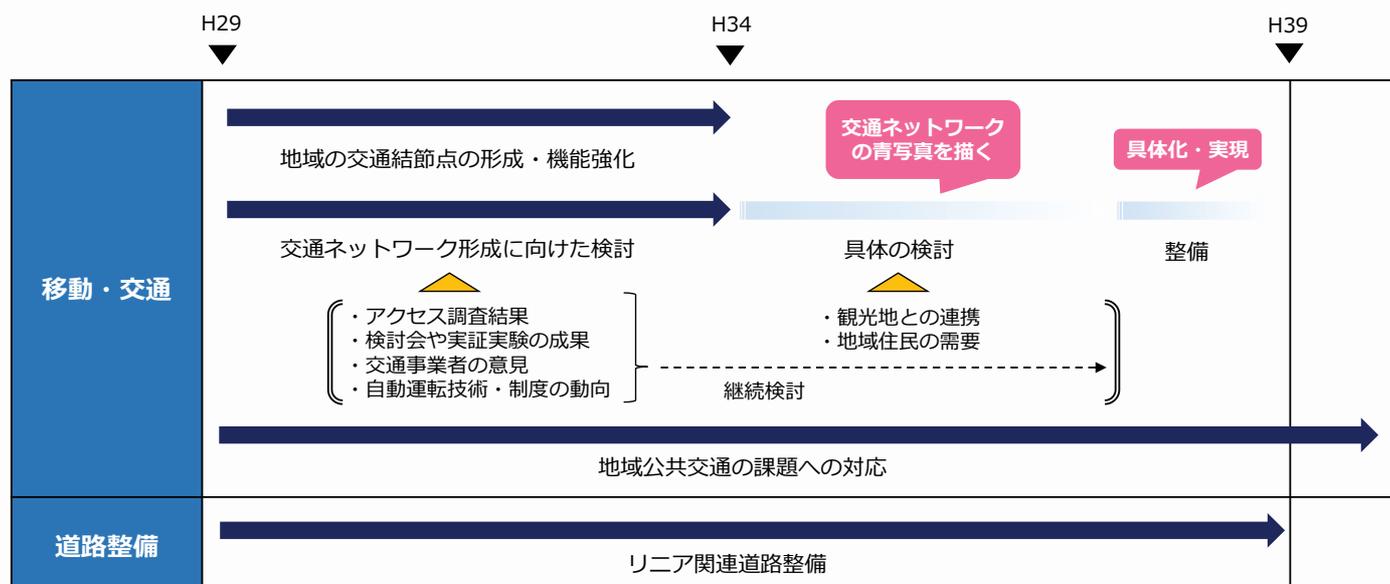
- 設置に向けた協議開始
  - ・ J R 東海との具体的な内容検討
  - ・ 費用負担のあり方

協議

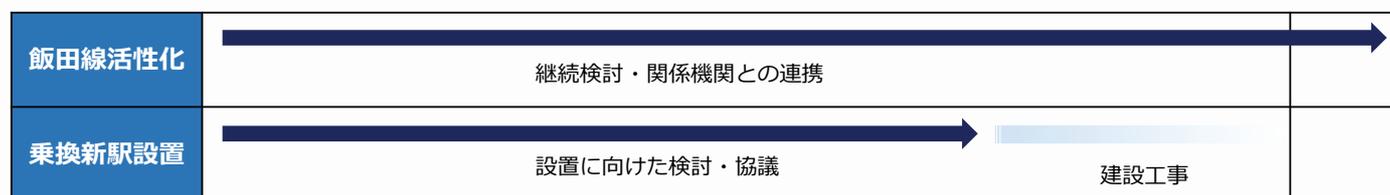
- J R 東海との協議、課題の共有

4

# 検討スケジュール（案）



## 飯田線関係

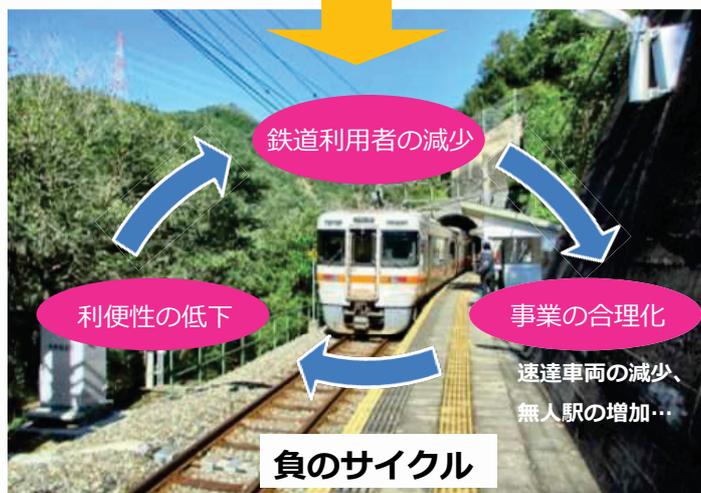


5

## 「地域多様性と課題」の検討例

### 〔JR飯田線の場合〕

交通環境の変化  
(自動車利用の増加など)



劇的な高速化や本数の増加は難しい



**特性を活かした取り組みの必要性**

飯田線は、全国的に『秘境駅』として認知度が高い



駅の周囲は自然だけ。中には1日の平均利用者が0人という駅も…。



リニア開通を見据え、飯田線を観光資源としてPRできないか。

**課題 → 地域多様性**

リニア駅からの移動

- ▶ リニア駅と目的地を直接つなぐ (直行便)
- ▶ リニア駅と地域の交通結節点をつなぎ、さらに交通結節点から目的地をつなぐ (リニア駅 ↔ 交通結節点 ↔ 目的地)
- ▶ 図中の矢印(行先)は例示

【交通結節点に必要な要素】

- 一定の広さ・空間 (スペース)
- 待合ができる場所 (雨風をしのぐ)
- 休憩・便利施設 (喫茶、飲食、トイレ等)



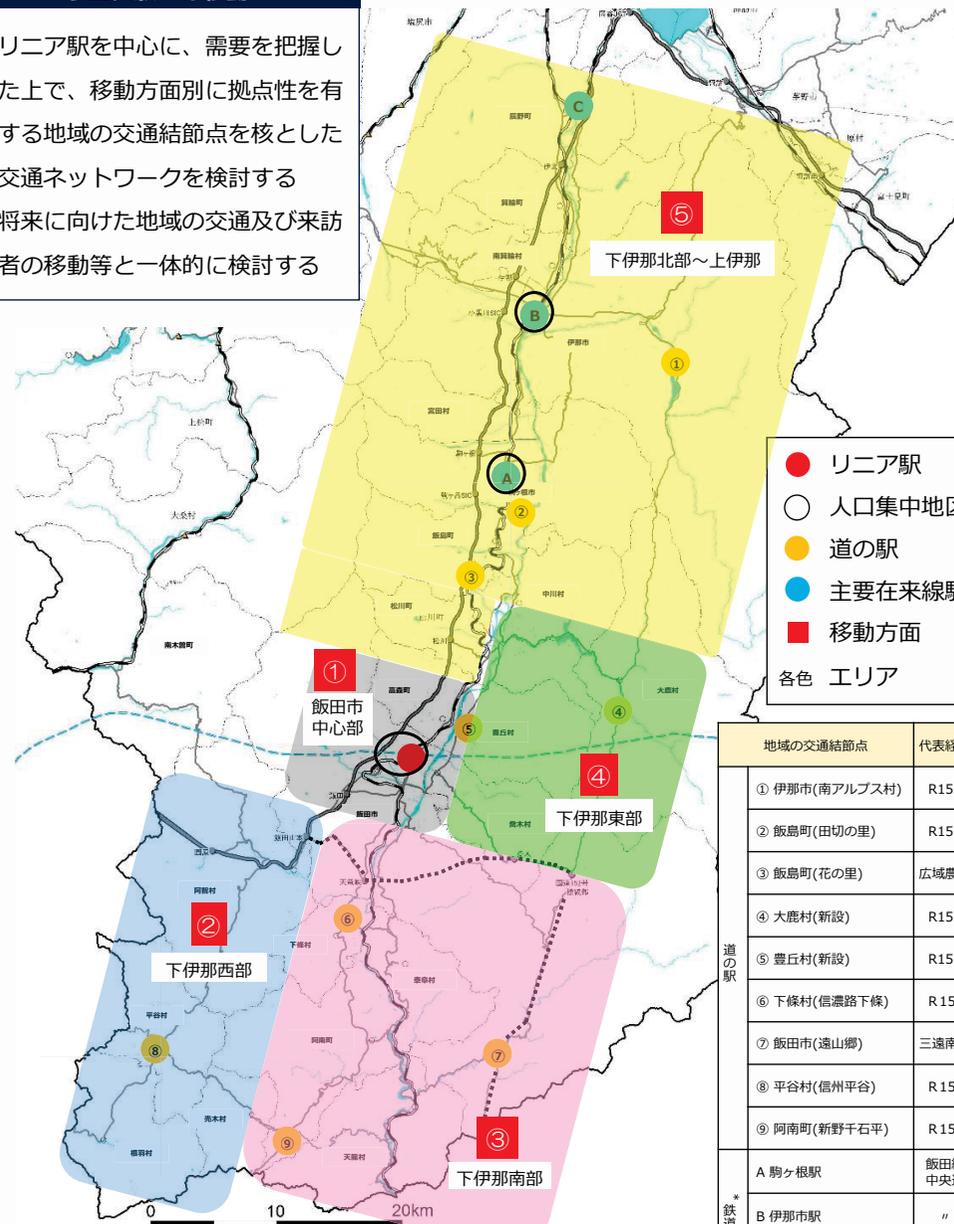
- リニア駅
- 主要観光地
- 道の駅
- 主要在来線駅

地域の交通結節点	代表経路	概算所要時間
① 伊那市(南アルプス村)	R153	80分
② 飯島町(田切の里)	R153	35分
③ 飯島町(花の里)	広域農道	30分
④ 大鹿村(新設)	R153	45分
⑤ 豊丘村(新設)	R153	15分
⑥ 下條村(信濃路下條)	R151	30分
⑦ 飯田市(遠山郷)	三遠南信	55分
⑧ 平谷村(信州平谷)	R153	55分
⑨ 阿南町(新野千石平)	R151	65分
* 鉄道駅		
A 駒ヶ根駅	飯田線 中央道	60分 30分
B 伊那市駅	"	80分 40分
C 辰野駅	"	130分 60分

\*鉄道駅への移動の条件  
 ・「飯田線」は乗換新駅設置・利用  
 ・「中央道」は鹿光寺SIC利用

リニア駅への移動

- ▶ リニア駅を中心に、需要を把握した上で、移動方面別に拠点性を有する地域の交通結節点を核とした交通ネットワークを検討する
- ▶ 将来に向けた地域の交通及び来訪者の移動等と一体的に検討する



- リニア駅
- 人口集中地区
- 道の駅
- 主要在来線駅
- 移動方面
- 各色 エリア

地域の交通結節点	代表経路	概算所要時間
① 伊那市(南アルプス村)	R153	80分
② 飯島町(田切の里)	R153	35分
③ 飯島町(花の里)	広域農道	30分
④ 大鹿村(新設)	R153	45分
⑤ 豊丘村(新設)	R153	15分
⑥ 下條村(信濃路下條)	R151	30分
⑦ 飯田市(遠山郷)	三遠南信	55分
⑧ 平谷村(信州平谷)	R153	55分
⑨ 阿南町(新野千石平)	R151	65分
* 鉄道駅		
A 駒ヶ根駅	飯田線 中央道	60分 30分
B 伊那市駅	"	80分 40分
C 辰野駅	"	130分 60分

\*鉄道駅への移動の条件  
 ・「飯田線」は乗換新駅設置・利用  
 ・「中央道」は鹿光寺SIC利用

# リニア開通時の伊那谷の交通ネットワーク

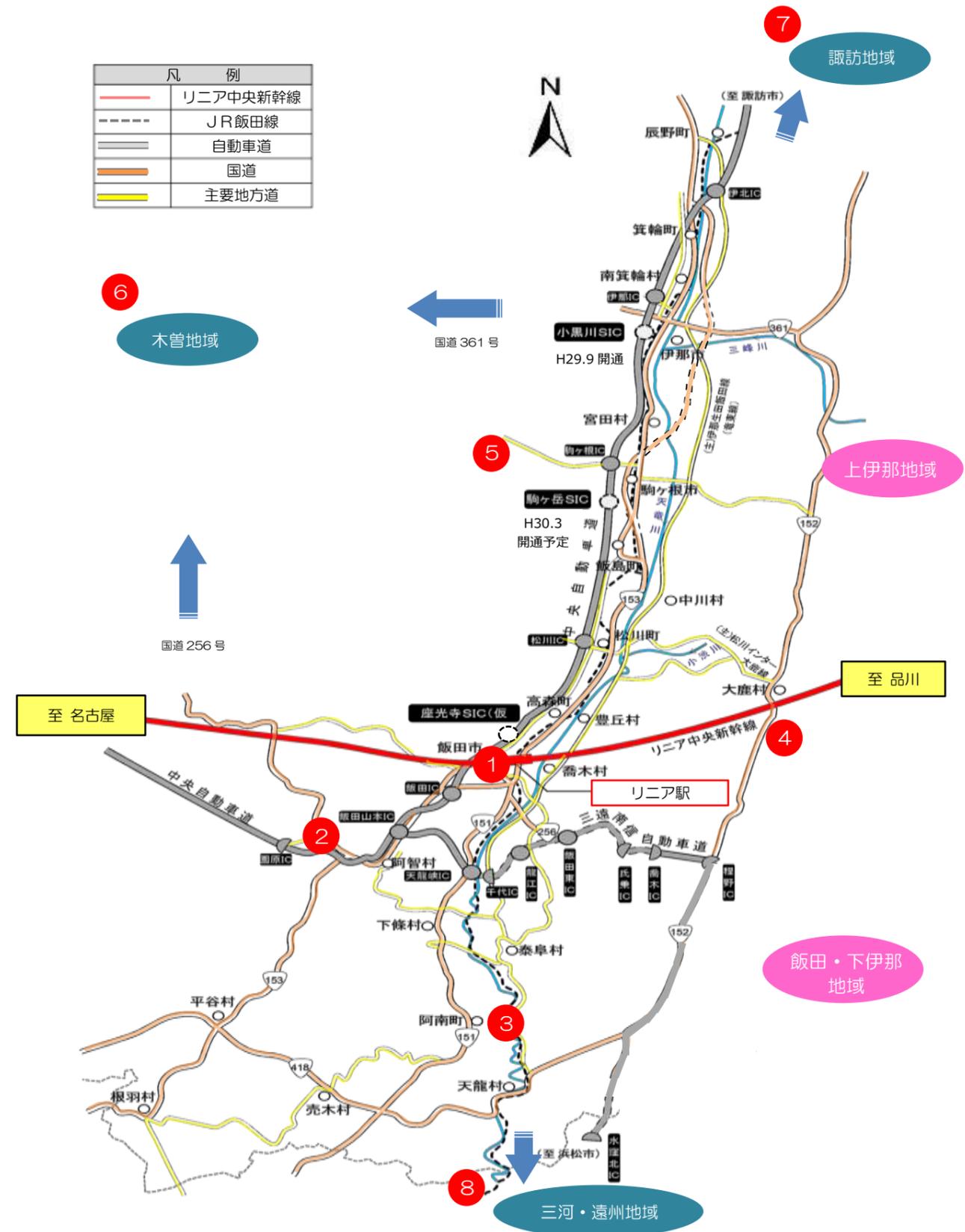
○ リニア長野県駅からの方面別の想定移動ルート

移動方面	利用が想定されるルート
① 飯田市中心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>県道市場桜町線</b></li> <li>・<b>座光寺上郷道路（座光寺 SIC(仮称)連絡の新設道）</b> → 広域農道</li> <li>・<b>国道 153 号（飯田北改良）</b> → 国道 151 号</li> <li>・JR 飯田線</li> </ul>
② 下伊那西部（阿智村方面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>座光寺上郷道路</b> → 中央自動車道</li> <li>・国道 153 号</li> </ul>
③ 下伊那南部（阿南町方面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 151 号</li> <li>・竜東線（泰阜村方面）</li> <li>・JR 飯田線（泰阜村方面）</li> <li>（・<b>座光寺上郷道路</b> → 中央自動車道 → 三遠南信自動車道）</li> </ul>
④ 下伊那東部（竜東方面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 153 号 → <b>県道松川インター大鹿線</b>（大鹿村方面）</li> <li>・<b>県道上飯田線</b> → <b>竜東線</b>（喬木村・豊丘村・大鹿村方面）</li> </ul>
⑤ 下伊那北部方面 上伊那方面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>座光寺上郷道路</b> → 中央自動車道</li> <li>・国道 153 号（→伊南バイパス、<b>伊駒アルプスロード</b>）</li> <li>・広域農道（伊那南部 → 伊那中部）</li> <li>・JR 飯田線</li> </ul>
⑥ 木曽方面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・（阿智村経由）→ 国道 256 号 → 国道 19 号/<b>木曽川右岸道路</b></li> <li>・（上伊那経由）→ 国道 361 号（権兵衛トンネル）→ 国道 19 号</li> </ul>
⑦ 諏訪方面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>座光寺上郷道路</b> → 中央自動車道（<b>諏訪湖 SIC(仮称)</b>）</li> <li>・国道 153 号</li> <li>・広域農道（伊那南部 → 伊那中部）</li> <li>・JR 飯田線 → JR 中央本線</li> </ul>
⑧ 三河・遠州方面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三遠南信自動車道、国道 152 号</li> <li>・JR 飯田線</li> </ul>

※ **太字部分**が県のリニア関連道路整備該当箇所（座光寺 SIC(仮称)の整備を含む）

※ 「三遠南信自動車道」は、現在国及び県事業として推進中

※ 未供用の IC 名は仮称



## リニア中央新幹線長野県駅とのアクセス調査事業

上伊那地域振興局  
南信州地域振興局

## 1 事業計画

- (1) 平成29年度：基礎的情報の収集整理、意向調査・分析  
 (2) 平成30年度：方面別にアクセス手段別の優位性の整理・評価

## 2 基礎的情報の収集整理

- (1) 交通に関する現況整理：交通手段別のサービス水準 等  
 (2) 移動実態に関する現況整理：地域内流動、都市圏流動、観光流動 等

## 3 意向調査・分析

- (1) 伊那谷居住者の意向調査（アンケート調査） 2,000票

(目的)

居住地域別の交通手段利用意向等を把握

(主な調査内容)

個人属性	・ 住所、性別、年齢、最寄駅 等
現環境下の行動	・ 東京・名古屋への交通手段・経路
リニア開業時の行動・意向	・ 東京・名古屋への交通手段・経路 ・ リニア長野県駅とのアクセス手段(通常水準) ・ リニア長野県駅とのアクセス手段(充実水準) ・ リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項 ・ リニア開業による影響(移動頻度 等)

(調査イメージ)

居住地属性  
現在の交通手段リニア開業交通手段  
アクセス水準別意向アクセス交通潜在需要  
の基礎データ

- (2) 県外観光客の意向調査（アンケート調査） 1,000票

(目的)

訪問観光地別・住居地別の交通手段利用意向等を把握

(主な調査内容)

個人属性	・ 住所、性別、年齢、最寄駅 等
現在の観光行動	・ 観光形態(家族旅行 等) ・ 訪問観光地と交通手段
リニア開業時の観光行動・意向	・ リニア利用可能性と利用しない場合の理由 ・ リニア長野県駅からの交通手段(通常水準) ・ リニア長野県駅からの交通手段(充実水準) ・ リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項

(調査対象観光地)

ながた・大芝高原  
羽広周辺  
駒ヶ根高原  
松川高原・清流苑  
昼神温泉・園原の里  
下條温泉・天竜峡

- (3) 県外居住者の意向調査（Web調査） 1,000票

(目的)

東京圏、名古屋圏、大阪圏別の交通手段利用意向等を把握

(主な調査内容)

個人属性	・ 住所、性別、年齢、職業 等
伊那谷来訪状況	・ 目的(観光、仕事)、交通手段
リニア開業時の行動・意向	・ 伊那谷への交通手段・経路(観光、仕事別) ・ リニア長野県駅からの交通手段(通常水準) ・ リニア長野県駅からの交通手段(充実水準) ・ リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項

(調査イメージ)

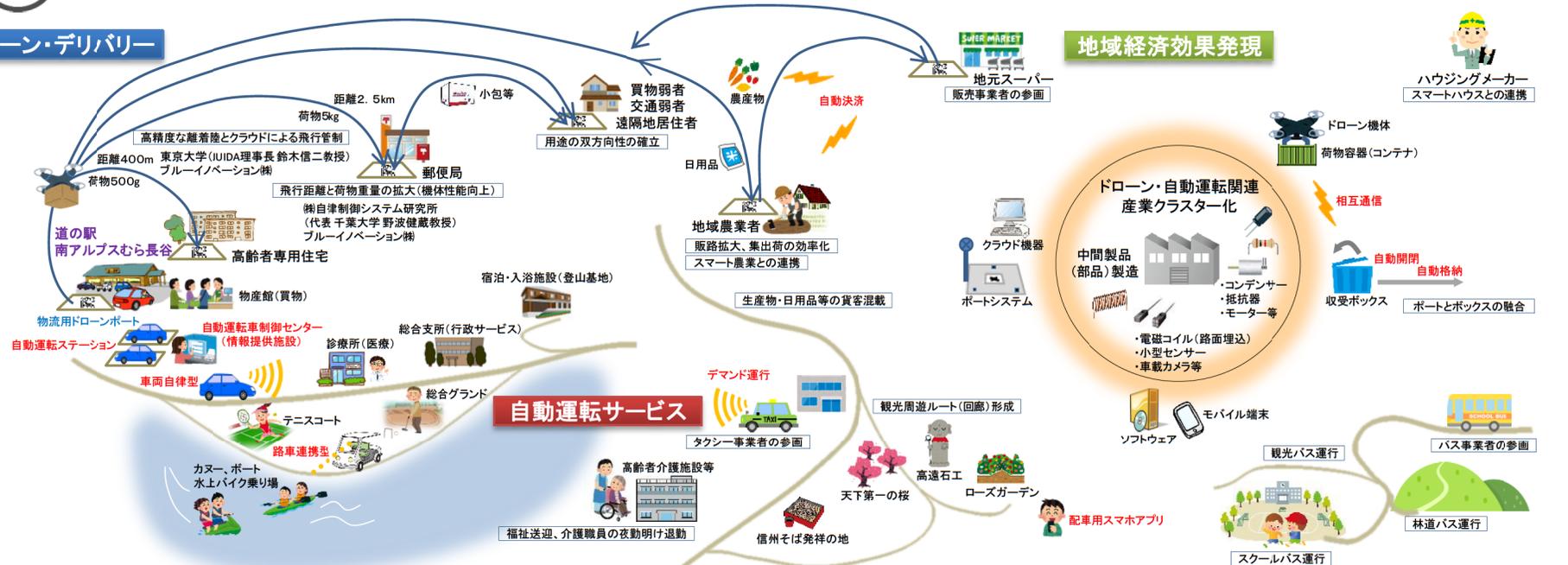
旅客純流動調査  
(目的別流動量)Webアンケート  
(目的別利用意向)二次交通潜在需要  
の基礎データ

- (4) 交通事業者からの聞き取り調査

聞き取り対象：バス事業者、タクシー事業者、レンタカー事業者



### ドローン・デリバリー



### 地域課題

- 過疎化の進行
- 若年層及び生産年齢層を中心とする人口減少、少子高齢化の加速化
- 消費市場の縮小、地域産業の衰退、荒廃農地及び空き家等の増加
- 地域コミュニティの脆弱化、住民共助の機能低下
- 生活圏、経済圏の地区外へのシフト
- 運転ボランティア等の高齢化・担い手不足
- 脆弱な道路インフラ、遠距離配送による非効率性
- 脆弱な道路インフラ、遠距離配送による非効率性
- 移動困難者及び買物弱者等への対応の必要性

### 事業概要

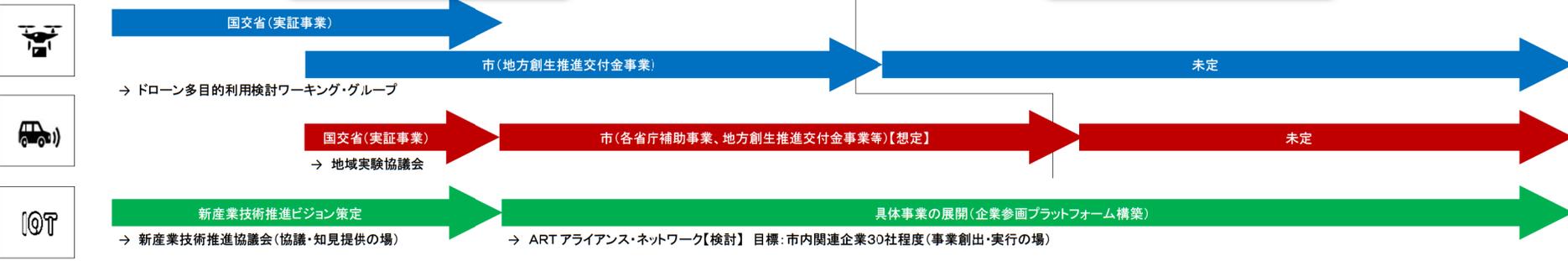
- 実験の様子
- 物流用ドローンポートシステム(目視外自律飛行による荷物取卸可能な離着陸場)及び自動運転の貨客混載によるデリバリーサービスの実用化
- 地元事業者が行う輸送手段をドローン及び自動運転に置き換える形での事業展開(移動困難者及び買物弱者支援のためのソリューション構築)
- 気象条件に影響されるドローンと道路交通調整を要する自動運転相互の機能特性を補完する「空中と陸上」「物流と人流」両面からの相乗効果
- 安否確認等の福祉の支援も兼ねる旧来のマンパワーと新たなテクノロジーとのハイブリッド運用による持続可能な移動・運搬サービスの提供
- ものづくり産業集積地としてのポテンシャルを活かした地元企業の新たな技術導入と産業化、圏域外・異業種からの事業参入、起業等の促進
- 用途の汎用化を通じた機体・車両等の稼働率向上による維持コスト低減(ハード面)及び事業の効率的運営(ソフト面)
- 高齢者等の外出機会の確保や生き甲斐づくり、近隣住民間の交流・憩いの場の創出

### 課題解決手段(ソリューション)の確立 ~技術の実用レベル化~

### アウトプット(テストベッド実証)

### 地域経済の振興と新たな雇用創出 (企業経営の採算ベース化)

### アウトカム(社会実装)



## 1 目的

「リニア駅周辺整備基本計画」では、リニア長野県駅が広域交通拠点としての役割を果たすため、リニアとJR飯田線の相互を円滑に乗り換えられるよう、新駅の設置を検討するとしている。また、長野県が策定した「長野県リニア活用基本構想」においても、伊那谷地域の産業振興と暮らしの魅力向上、広域観光の推進のために、地域の生活拠点や観光拠点などを結ぶ鉄道と道路の存在は欠かせないとし、JR飯田線の活用を基盤整備の方針の一つに掲げている。

そこで、リニア中央新幹線と飯田線の利用者の利便性を高めるため、請願駅として新駅を整備することについて検討・協議を進める。

## 2 計画箇所

座光寺上郷道路・土曾川付近（別紙）

- リニア駅（改札口）からの移動距離が短く、平坦であること。
- 新駅整備にあたり、移転家屋が生じないこと。
- 県道でリニア駅・新駅間を移動でき、新駅のための新たな道路整備が必要ないこと。

## 3 想定される施設の概略

### (1) 概要

- 駅形式 : 棒線停車場（1面1線形式）
- 線路数 : 単線（すれ違い機能なし）

### (2) 概算事業費（飯田市推定）

- 新駅建設費 : 5～6億円程度
- 歩道シェルター整備費 : 2億円程度

## 4 今後の予定・課題

### (1) 事業手法・財源の検討

- 国庫補助制度の活用を踏まえて事業手法や財源の検討

### (2) JR東海との協議・調整

- 新駅設置は既設鉄道施設の改修等を伴うことから事業者との協議が必要





## JR 飯田線乗換新駅設置に向けての検討の流れ

リニア整備推進局

年月	飯田市	自治体会議	JR 東海
H28. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市長から設置表明</li> <li>・県及び上下伊那からの検討への協力を依頼</li> </ul>	左記について了承	
H29. 1		プロジェクトチーム設置 【検討】	
↳		↓	
H29. 6	リニア駅周辺整備計画に乗換駅の整備エリア記載		
H29.10	地元住民への説明会開催		
H29. 11		13日（月） 「伊那谷自治体会議」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市から検討経過及び内容を報告</li> <li>・JR 東海に対して正式に協議を求めていくことを自治体会議として確認</li> </ul>	
H29年度内	JR 東海へ協議具体化に向けての申入れ		申入れ →
H30年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・構造検討</li> <li>・駅周辺整備との連携</li> <li>・地元との調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用負担のあり方</li> <li>・飯田線活性化策の検討(飯田線活性化協議会との連携)</li> </ul>	← 協議・調整 →



## JOCAとは

- 青年海外協力隊事業に参加し、様々な技術分野で開発途上国の国づくり、人づくりに協力したボランティア経験者を中心に構成する公益社団法人
- 海外協力活動で培われた行動力、技術力及び精神を、地球的規模の課題や日本の地域社会が直面する課題の解決に活用し、世界平和の実現に貢献するという志を掲げています。

### ● 主な事業

- (1) 国際協力事業  
JICAの青年海外協力隊事業の関連業務受託 等
- (2) グローバル人材育成  
長野グローバルマインド養成講座（県教委）等
- (3) 地域の国際化支援  
指定管理業務、青少年の国際交流推進事業 等
- (4) 地方創生



小学校での国際理解出前講座

- 青年海外協力隊経験を活かしたまちづくりへの挑戦 等
- ・ 東日本大震災復興支援 復興庁×JICA×JOCA
  - ・ 石川県輪島市 生涯活躍のまち 佛子園連携
  - ・ 広島県安芸太田町 生涯活躍のまち 中山間地の小さな拠点
- (5) OB会ネットワーク



青年海外協力隊訓練所を  
活かしたまちづくりの推進  
(駒ヶ根市第4次総合計画)

青年海外協力隊訓練所や協力隊を支援する市民団体などと連携を深め、市民が主体の国際理解教育、国際交流、国際協力活動を推進する。

## 大使村構想

世界各国の文化を紹介する施設とサービスで各国の魅力的な文化を駒ヶ根から発信する。

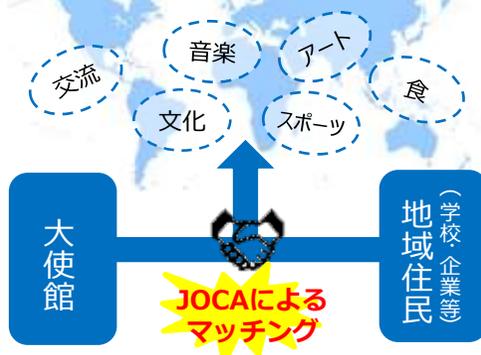
- 大使館交流の場
- 国際会議、ワールドブース



具体化イメージ

## (仮) 大使村プロジェクト

- ・ JOCAの世界80カ国とのネットワーク力
- ・ 地域住民と各国大使館との国際交流
- ・ 新しい文化の再構築、地域活性化
- ・ 商店街の空き店舗活用



## 本部事務所移転概要

### ● 移転規模

- (1) 移転職員数：約40名（職員総数327名 H29.3時点）
- (2) 移転先：東京都千代田区から駒ヶ根市中心市街地内へ  
商店街の空き店舗や空き事務所の活用
- (3) 移転時期：平成30年春予定

### ● 駒ヶ根市への移転理由

- (1) 青年海外協力隊の原点回帰
- (2) JOCAを取り巻く経営環境、経営体力、駒ヶ根市と青年海外協力隊事業の関係、その後の連携体制の推進など
- (3) 多世代・多文化交流拠点「生涯活躍のまち」づくりの展開

※ 駒ヶ根市は政府関係機関の地方移転で青年海外協力隊事務局の移転を希望した。

## 移転イメージ

商店街の空き店舗を活用し、多様な人が集まる場所づくりに取り組み、街なかに賑わいを作り出す。



JOCA提供

## リニア連携の可能性

『駒ヶ根市地方創生シンポジウム』（2017.8.31）

(株)三菱総合研究所 本多均副理事長

### 【3大都市圏に1時間】

・リニアにより伊那谷という単位で構図が変わる、玄関も変わる可能性があり、今までになかったことが始まる。将来を見据え、地域を愛する地域力と人間力で次世代に繋げていく。

### 【伊那谷を全国へ、世界へ】

- ① 地域のポテンシャルが発揮できる環境へ。
- ② 個々の価値をどう捉えるか。
- ③ 子どもに戻ってきてもらう仕組み、地域を誇りに思う。



長野県リニア整備推進局提供

地方創生の持続的な推進の決め手は「仕事づくり」

地元企業の働き方改革、新事業展開による雇用創出・未来志向、地域視点

## 逆参勤交代構想（三菱総研）

働き方改革と地方創生を同時実現

- ① 大企業の社員の1割を地方で期間限定のリモートワーク勤務に
- ② 法人会員は週数日間は本業で働き、残りの数日は地域のために働く新たな生活
- ③ ゆとりある暮らしで、仕事は効率化、将来の移住層を育成
- ④ 人生100年時代に向けた学び直し、セカンドキャリアの契機に

## 人生100年時代を見据えた全世代活躍による地域共創イメージ

伊那谷 = 全世代活躍を実現する(駒ヶ根) 人材育成の場

JOCA×現役社会人×アクティブシニア

- ・ 大都市圏と地方をつなぐ新たなライフスタイルの創出
- ・ 人材育成を支える関連産業の雇用創出による若者・ファミリー層の移住・定住促進

## JICA駒ヶ根訓練所の活用

『駒ヶ根市地方創生シンポジウム』（2017.8.31）

(独)国際協力機構 越川和彦副理事長

### ● 人づくり、若者の人材育成

- (1) 高校生や大学生を対象としたサマーキャンプ、ウインターキャンプ
- (2) 訓練所体験、クオリティの高い語学学習の場

## 駒ヶ根市「学びと国際化」のまちづくり（JICA・JOCAとの連携）

- グローバル人材の育成
  - ・ 若者の生きる力や人間力を養うカリキュラム
  - ・ 語学や交流プログラム（一般、学生、企業）
- シニア世代の活用
  - ・ 生涯学習（シニア大学等）
- 研修・体験施設の整備



駒ヶ根協力隊を育てる会 中学生体験入隊

体験型の学びの場 ⇒ JICA・JOCA・長野県・駒ヶ根市の連携

# 一村一企業☆ダーチャ運動



## 背景

- 都市企業の課題
  - ・社員のメンタルダウン、人材育成、働き方改革、CSRへの対応
  - ・新たな事業分野の模索
- 南信州の課題
  - ・耕作放棄地、空家、人口減少、少子高齢化
- 事例
  - ・三菱地所(株) 耕作放棄地の開墾  
⇒企業の課題解決や顧客への付加サービス提供の場として活用  
⇒収益につなげる仕組みが継続性のカギ

## ダーチャとは

- ・ロシアで普及している郊外型住宅付農場
- ・平日は都市で働き、週末はダーチャで過ごすライフスタイル
- ・ロシアの全世帯の40%がダーチャを所有
- ・ロシア作物全体でジャガイモの90%、果物の77%、野菜の73%がダーチャ産  
※クラインガルテンとの違いー都市の緑化対策として始まったもの。

## なぜ“企業版”ダーチャなのか

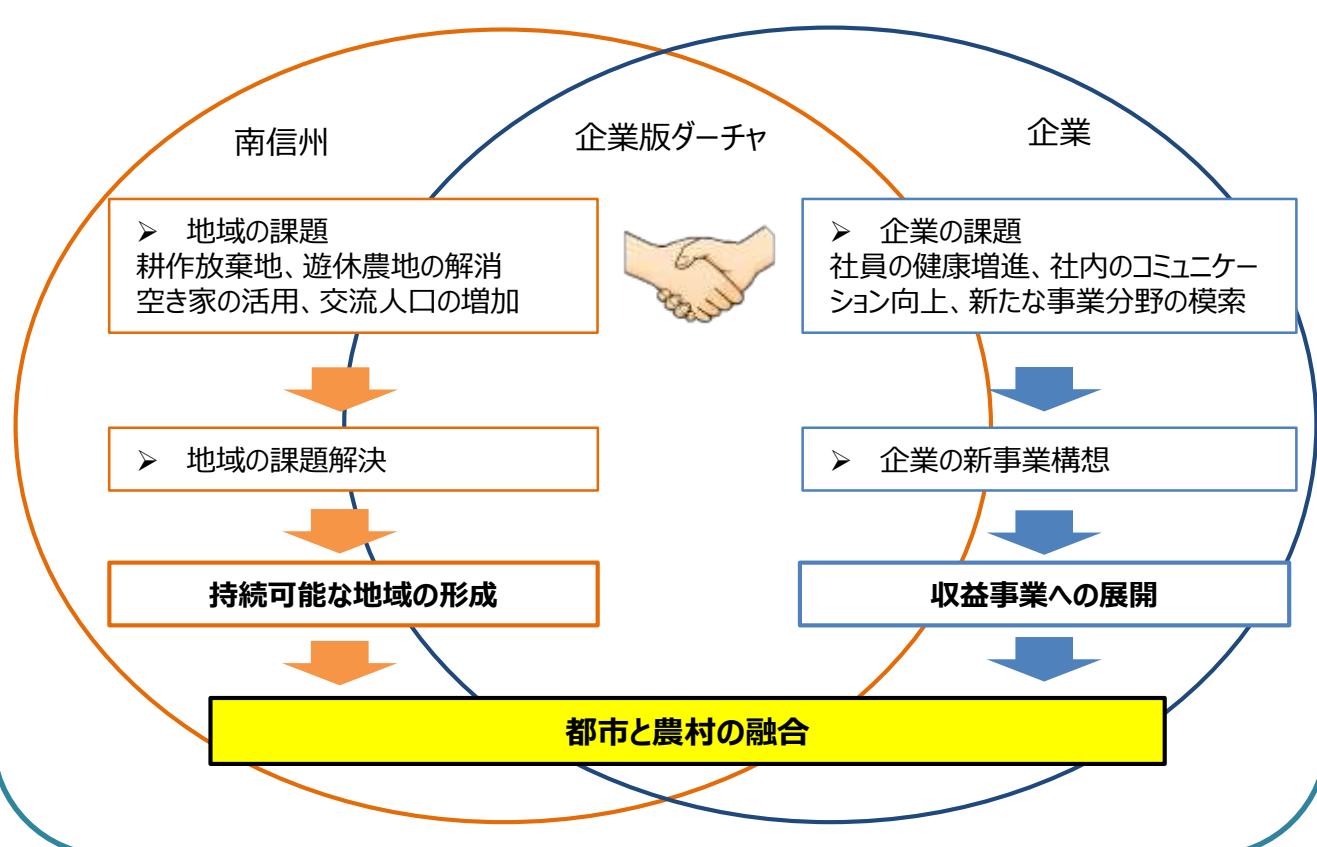
- ・企業に都市と農村を行き来するダーチャのスタイルを活動の一部とってもらうことにより、農村との継続的な交流を目指す。



## 実施概要

- ・ダーチャをきっかけとして企業と南信州相互の課題を解決する。
- ・ダーチャが新たな事業分野を創造する場となることで企業と南信州の継続的で発展的な関係を構築する。

## 市町村と企業が一対一で連携



## 当面の取組

- ・企業と市町村をつなぐコーディネーターを設置（広域連合）  
⇒企業側の声と地元側の声をつなぐ役割  
⇒各市町村に担当者を配置
- ・南信州に保養所を持つ企業、パートナー協定を結んでいる企業へアプローチ
- ・地域資源の洗い出し  
⇒活用できる耕作放棄地、遊休農地、空き家を調査



## 目指す姿

南信州の全市町村と都市部の企業が一対一で継続的に連携し、地域に潜在する新たな可能性の活用や、企業の成長分野を見つけ出し、お互いに発展し持続可能な地域を目指す。  
都市と農村地域 相互の特徴・機能を活かし新たな連携を創造し、融合を図る仕組みを南信州から全国へ展開する。



## 首都圏の企業から見たリニア長野県駅

リニア整備推進局

### 1 伊那谷への立地の決め手となる条件は何か？

- リニアの長野県駅を知らないので答えられない。
- リニアが開通するという理由だけでの立地検討や進出は難しい。
- 物流状況が向上すれば検討の余地もある。
- 自然環境が良く魅力はある。

### 2 立地する場合にはどのような施設や機能が想定できるか？

- 開業の実感が湧かないことから、質問には答えられない。
- リニア開業後の駅周辺の施設、交通網、用地等の全体が見えないと検討が難しい。
- 豊かな自然や居住環境、大都市圏との近接性、業務の機能分散などの観点から、**研究・開発拠点、ICT関係、サテライトオフィス**が考えられる。
- 企業BCPについては、本社や取引先との距離等を踏まえ幅広く検討している。

### 3 その他の意見

- 立地した場合、通勤も可能だが二次交通が重要
- 今は、オリンピック・パラリンピックを見据えて動いている。
- **先進的な企業は働く場所にこだわらなくなってきている。10年後は更に加速するのではないか。**
- 地域には、労働力・人材の確保・支援などの**バックアップ**をしてほしい。
- **森の里親制度**に興味がある。

### 4 聞取調査担当者の所感

- 立地先等の魅力としては、ほとんどの企業が豊かな自然環境を挙げており強みと言えるが、**逆にそれ以外の項目が出てきていない。**
- 立地を具体的に検討するには、**現在の状況では情報が少ない**ため様々な分野でのPRが必要。