

## J R 飯田線とリニア中央新幹線との接続方法について

飯田市

### 【経過等】

- 伊那谷自治体会議（H29. 01. 20 及び H29. 11. 13）での確認事項
  - ・ J R 飯田線乗換新駅の設置を伊那谷自治体会議の検討事項 として位置づけること
  - ・ 乗換新駅については、地元の負担設置による 請願駅 の扱いとすること
  - ・ 設置に関する J R 東海との交渉及び具体的検討の主体は飯田市 が担うこと
- 上記の 3 つの確認事項を踏まえ、乗換新駅設置に当たり必要となる実施基準（平面曲線、縦断勾配、旅客ホームの長さ等）について、飯田市として調査・研究を実施
- J R 東海とは、県と連携しながら協議を継続

### 【乗換新駅見直しの理由】

- 乗換新駅の場合、施設整備が前提にあるため、それを固定的費用とした上で検討せざるを得ないが、新しい交通システムの場合は、整備費用が固定化されないため、運営等について柔軟な発想・対応が可能

### 【今後の方針】

- 「J R 飯田線とリニア中央新幹線の接続」は重要課題であり、それゆえその 接続方法や具体的な乗換機能等の検討が今後も必要 であるという認識
- 今後は、乗換新駅というハード整備ではなく、新しい交通システムを考慮した接続方法を検討 していく
- リニアの整備効果を広域的に享受していくためには、上伊那地域あるいは下伊那地域の各市町村とリニア駅とをいかに利便性よく結ぶか、またそのための 2 次交通をどう整備するか といった観点が重要
- この観点を踏まえ、J R 飯田線とリニア中央新幹線との接続方法に関し、下伊那北部・上伊那方面については 元善光寺駅との接続を検討 しつつ、下伊那南部方面についてもより 利便性が高まる接続となるよう、自動運転等の新たな交通手段の導入も視野に入れながら検討 を重ねていく。

J R飯田線乗換新駅 比較検討のまとめ

区分	縦断図	課題・問題点等
案① 現況嵩上げ案		<p>★乗換新駅設置概算事業費 約7.7億円</p> <p>○ホーム部分の勾配については、鉄道に関する技術基準を満たしている</p> <p>△勾配変更区間が長くなる（3案の中で最長）</p> <p>△橋りょう4カ所の掛け替え必要</p> <p>△踏切4カ所の嵩上げ必要</p> <p>△橋りょうの掛け替えや踏切の嵩上げ時には、列車の運休が必要</p> <p>→バスによる代替運行等が必要になる</p> <p>△軌道の嵩上げ工事が必要</p> <p>→工期が長くなり、工事費も高くなることが想定される</p>
案② 現況切下げ案		<p>★乗換新駅設置概算事業費 約5.3億円</p> <p>○ホーム部分の勾配については、鉄道に関する技術基準を満たしている</p> <p>△勾配変更区間が長くなる（3案の中では真ん中）</p> <p>△橋りょう1カ所の掛け替え必要</p> <p>△踏切1カ所の切下げ必要</p> <p>△橋りょうの掛け替えや踏切の切り下げ時には、列車の運休が必要</p> <p>→バスによる代替運行等が必要になる</p> <p>△軌道の切下げ工事が必要</p> <p>→工期が長くなり、工事費も高くなることが想定される</p>
案③ 現状勾配をそのまま利用する案		<p>★乗換新駅設置概算事業費 約3.2億円</p> <p>△ホーム部分の勾配については、鉄道に関する技術基準を満たしていない。</p>

★各案の概算事業費は、乗換新駅の設置にかかる部分のみを計上しており、乗換新駅前に整備する広場やアクセス道路の整備事業費、軌道の嵩上げまたは切下げ時の工事に際し必要となるバスによる代替運行等の経費は含んでいない。

- 【参考】
- 歩道シェルター設置 約2億
  - 一般的に想定される工事期間
    - ・嵩上げ案：約10ヶ月
    - ・切下げ案：約07ヶ月
  - 想定される代替輸送の費用
    - ※バス1台1日当たり200,000円
      - ・嵩上げ案 1日バス2台（上下）300日×20万円＝120,000,000円
      - ・切下げ案 1日バス2台（上下）210日×20万円＝80,400,000円