

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の概要

1 日 時 平成 29 年 6 月 15 日（木） 午後 1 時から 2 時 35 分まで

2 場 所 県飯田合同庁舎 講堂（及び県庁知事室）

3 会議内容（発言要旨）

(1) リニア開通を見据えた伊那谷の二次交通について

【出席者】

- ・ 外から伊那谷へ来る人の利便性確保（二次交通）が大変重要。リニアからの乗換を円滑にするため、高度なトランジットハブとしての機能をどう確保するかが課題。
- ・ 伊那谷地域から大都市圏へ向かう視点から意見を述べると、東京まで 45 分ということは、十分に通勤通学圏内だと認識。東京圏だけでなく名古屋圏も考慮すると、一定の需要があってもおかしくない。
- ・ 通勤通学需要に関して二次交通によるリニアの活用策も重要。
- ・ 二次交通に係る調査については、中間報告をお願いしたい。
- ・ ハード面では R153 の改良が重要。県で伊駒アルプスロードの改良に取り組んでいただいているが、飯島～飯田間では、まだ整備が必要な箇所がある。リニアから 30km 圏域内の幹線道路の改良はリニア開通をにらんでも必要性が高い。
- ・ ソフト面では近距離圏域では路線バスの運行が必要ではないか。県が主体となって広域的な路線バスの運用の検討をお願いしたい。リニア駅から市町村の拠点をつなぐと、その先、いわゆる三次交通については市町村側で考えられる。また、飯田線の高速化について検討をいただきたい。
- ・ 下伊那地域の道路改良についてもお願いしたい。
- ・ 体験型ツアー（グリーンツーリズム、ヘルスツーリズムなど）については、路線バスでは採算が合わないため、レンタカーかタクシーを使うこととなると思うが、特にタクシー利用では料金がかかる。タクシー会社と旅行会社といった民間と自治体とで連携し、速達性の高いタクシーを手ごろな料金で提供できるサービスを検討できないか。タクシーをどう活用するかがひとつのテーマである。
- ・ 舟を取り上げていただいているが、大変いいと思う。運航会社と話し合う場などを通じて一緒に考えていければよい。
- ・ 観光面については、南信州観光公社は体験型旅行への対応で手いっぱい状況である。これ以上は組織に手を入れ底上げを図る必要がある。
- ・ 30km 圏内だと一般道利用が想定される。その場合、自家用車より路線バスの需要があるのでは。圏域をまたいだ路線バスが求められると思う。10 年後には自動運転なども出てくる。将来を見据えた交通体系を考えていきたい。
- ・ 地域全体の効率性も考えていく必要があるが、現状では伊那谷全体で路線バスの体系を考える場がない。

【阿部知事】

- ・ 県全体から見ると、伊那谷への観光客は相対的に少ない状況。DMO などの体制がしっかりしていないといけない。世界へ発信していくためには、広域的に考えていく必要がある。また、伊那谷全体の連携が求められる。課題の認識を願いたい。
- ・ 県としては道路整備を行う。一方、リニアからの乗換時間が課題である。どれだけ短時間で、バス、タクシー、レンタカーへの速やかな乗換ができるようになるかが求められる。
- ・ 公共交通やルートの設定については、通勤通学圏を考えた時にどういう配置にしていくか。地域の方々の意識がどうなのか、住民とも対話をさせていただき、意見を持ち寄っていただけるとありがたい。
- ・ 二次交通は県としても大きな課題と認識している。伊那谷を全県のリーディング地域としていく必要があると考える。県、地域ともにさらに踏み込んだ検討をしていく必要がある。

【出席者（県関係）】

- ・ ハードについてはしっかり取り組んでいく。ただ、すべてを行政側で取り組んでいくのは難しい。観光や産業などの経済界においても、客を取りにいく発想が大事ではないか。
- ・ トリップの目的別の検討、さらには需要面での課題もある。
- ・ タクシーとの連携については、県でも考えていく。タクシー業界とも連携する中で、モデルなどを検討できるかどうか検討してまいりたい。

(2) リニア長野県駅（仮称）の周辺整備について

【牧野飯田市長】

- ・ 先般開催した市のリニア駅周辺整備基本計画の検討会議では、出席委員から、駅周辺整備の6.5ha を越えた範囲についても考えていくべきとの意見を頂戴した。そのとおりであり、市としては周辺の土地利用や都市計画の中でも、その点を考えてまいりたい。

【出席者】

- ・ リニアからの乗換に当たったのバスバース、駐車場整備など機能性の高い駅周辺整備をお願いしたい。
- ・ 駅デザインは、飯田市が中心となって検討をお願いしたい。
- ・ コンベンション施設やスポーツアリーナなど、周辺施設整備や土地利用については地域でも具体的な検討を始めたい。

【阿部知事】

- ・ 東京郊外と同じではなく、信州・伊那谷らしい駅にしていきたい。
- ・ 周辺施設には、県全体の観光案内所や物産の取り扱いも必要ではないかと思っている。県としても一緒に考えてまいりたい。
- ・ リニア駅周辺の外側についても、地元経済界も含めて考えていく必要があると思われる。
- ・ 速やかに乗り付けるための駐車場など、基礎的な機能の確保について配慮いただくことを改めてお願いしたい。

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 6 月 15 日 (木) 13:00~14:30 〕
〔 場 所 飯田合同庁舎 講堂 〕

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) リニア開通を見据えた伊那谷の二次交通について

(2) リニア長野県駅(仮称)の周辺整備について

4 その他

5 閉 会

リニア中央新幹線長野県駅とのアクセス(二次交通)に係る調査事業(案)

上伊那地域振興局
南信州地域振興局

1 目 的

平成39年に予定されているリニア中央新幹線の開業に向け、リニア中央新幹線長野県駅とのアクセス(二次交通)のあり方を検討するにあたり必要となる各種データ等の収集・整理と分析を行う。

2 実施方法

企画振興部交通政策課、建設部リニア整備推進局、上伊那地域振興局及び南信州地域振興局が連携して実施し、各種データの収集・整理及び専門的事項に係るアドバイス業務については外部に委託する。

3 実施期間 平成29年7月～平成31年3月

4 予 算 地域振興推進費を活用

5 事業内容案

(1) 基礎的情報の収集・整理

- ・ 交通ネットワーク・旅客流動等の実態を整理

(2) 意向調査・分析

- ・ 伊那谷居住者のリニア開業後に想定される交通行動を調査・分析
- ・ 県外居住者のリニア開業後に想定される交通行動を調査・分析
- ・ 観光客のリニア開業後に想定される交通行動を調査・分析
- ・ 交通事業者におけるリニア開業後における経営方針等を把握

(3) 事例調査・分析

- ・ 新幹線駅設置に伴う交通動向の変化について先行事例を調査・分析

(4) 方面別・交通手段別利用者数の試算

- ・ 各種データ・分析結果に基づき方面別・交通手段別の利用者数を試算

(5) 現況の交通サービスの評価

- ・ リニア開業後において想定される現況交通サービスの問題点等を整理

(6) 想定されるアクセス手段の評価

- ・ リニア開業後に望まれるアクセス手段の効果・費用便益等を試算

「地域における移動手段の確保、補完に関する検討会」について

長野県企画振興部交通政策課

1 目 的

県内の地域交通は、利用者の減少により民間交通事業者の経営が悪化し、路線の廃止・縮小等が相次いでいる。一方で、自動車を運転できない高齢者等が増加し、通院、買い物といった県民の日常生活を維持するための地域の足の確保がますます重要となってきた。

また、県外からの観光客の誘客につなげるため、観光地への二次交通のアクセスの向上を図ることが求められている。

そこで、「生活交通」と「観光交通」の二つの部会からなる検討会を設置し、福祉や地域づくりなど幅広い視点も取り入れながら検討を行うことにより、地域における移動手段の確保・補完を図っていく。

2 検討会の構成

	地域における移動手段の確保、補完に関する検討会	
	生活交通部会	観光交通部会
構成団体	学識経験者（交通、地域づくり、ICT） 交通事業者（バス、タクシー） 福祉関係者、商工関係者、物流関係者 国、県、市町村 等	学識経験者（交通、ICT） 交通事業者（鉄道、バス、タクシー） 観光関係者（観光機構、事業者） 国、県、市町村 等

3 検討内容

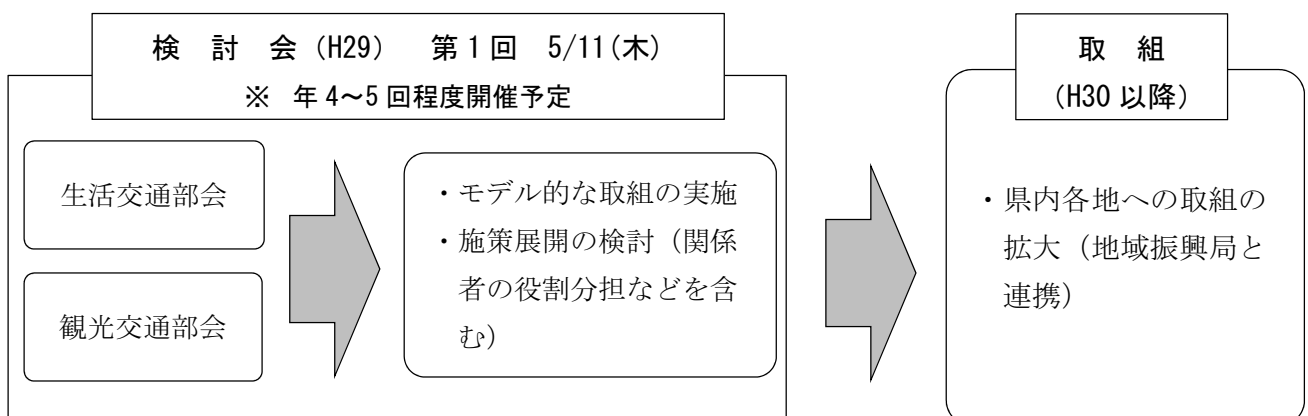
（1）生活交通部会

- ・福祉や地域づくり等様々な視点から生活の足を確保するための方策の検討
- ・翌年度以降につながるモデル的な取組の実施
- ・生活交通の確保のための多様な主体の役割分担と連携に係る検討 等

（2）観光交通部会

- ・高速交通網の拠点から県内観光地への交通アクセス（空港、リニア県駅）
- ・県内主要都市を結ぶ高速・特急バスの設定
- ・地域内周遊観光バスの設定
- ・市街地周遊の利便性向上 等

4 検討会と今後の進め方





伊那谷の交通体系に関する検討資料

【別添資料】

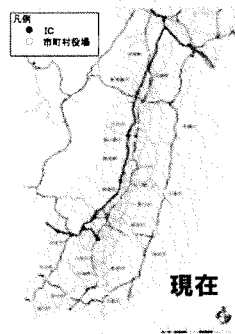
- リニア開通時の伊那谷の交通ネットワーク
- 飯田線の元善光寺駅から主要駅までの所要時間比較
- 信州デスティネーションキャンペーン資料

【検討に当たっての前提①】

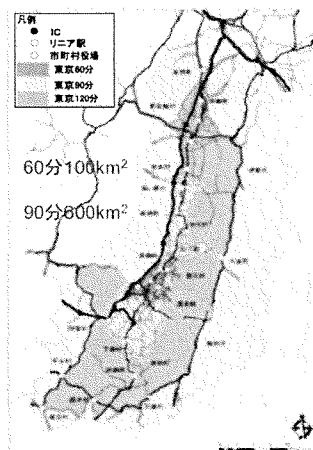
アクセス道路等の整備効果(東京方面)

◆ 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。

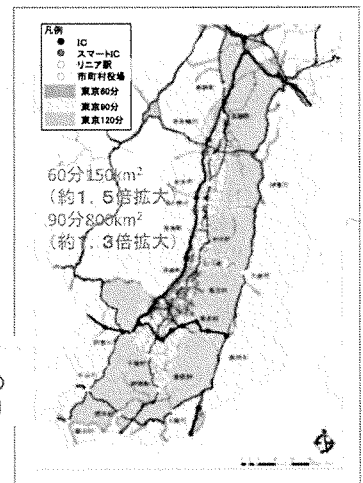
■東京(品川駅・高井戸IC)からの60分・90分到達エリア



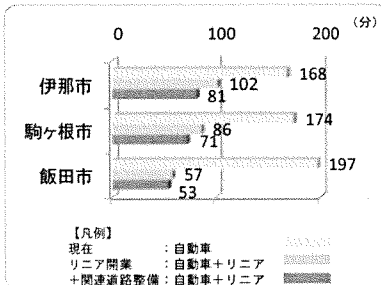
リニア開業により



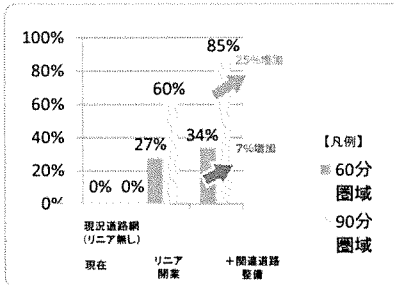
さらに関連道路の整備により



■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 0千人 90分 0千人	0%
リニア開業	現況60分 99千人 90分 216千人	27% 60%
+関連道路整備	将来60分 121千人 90分 337千人	34% 85%

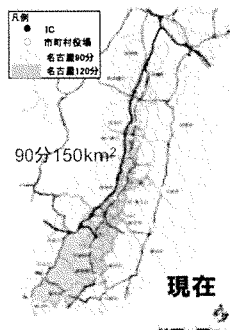
(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

【検討に当たっての前提②】

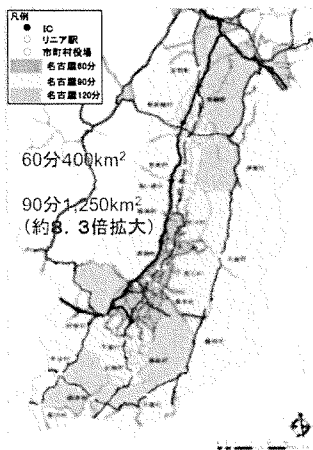
アクセス道路等の整備効果(名古屋方面)

◆ 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。

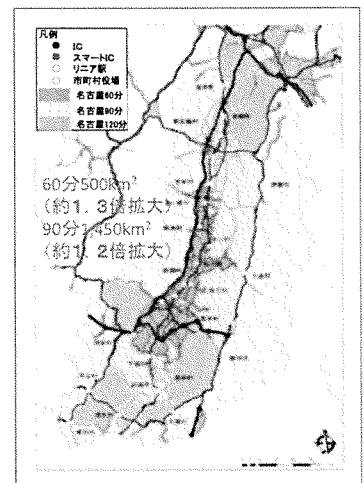
■名古屋(名古屋駅・名古屋IC)からの60分・90分到達エリア



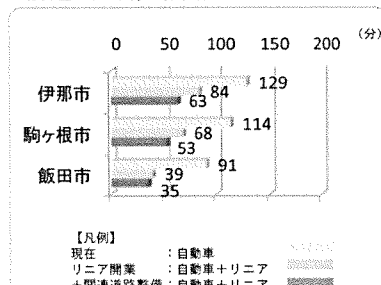
リニア開業により



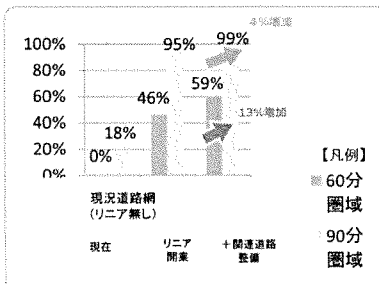
さらに関連道路の整備により



■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 90分 64千人	0%
リニア開業	現況60分 166千人 90分 343千人	46% 95%
+関連道路整備	将来60分 213千人 90分 356千人	59% 99%

(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

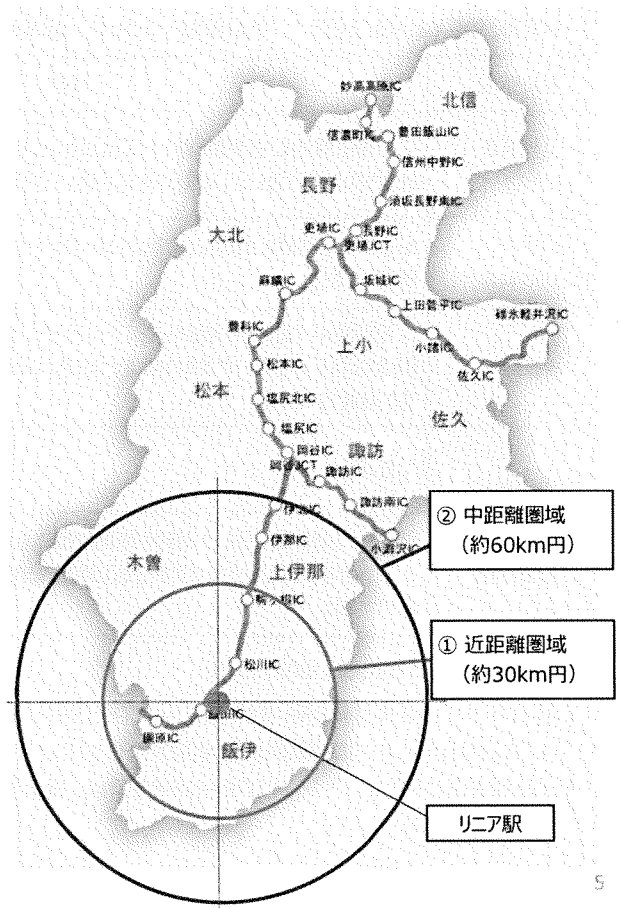
リニア長野県駅（飯田市上郷地域）を中心に以下のとおり設定

- 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。移動に関しての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、木曾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。

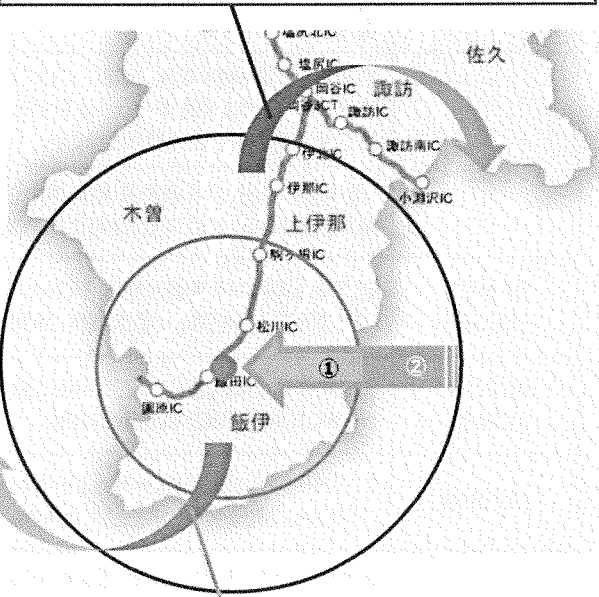
※移動手段のうち、赤字は導入に当たって新たに環境整備等を行う必要のあるもの。

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。

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)



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。

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

9

3 東京方面への移動手手段と金額の比較 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

10

【参考①】

伊那谷地域の交通利用実態

※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

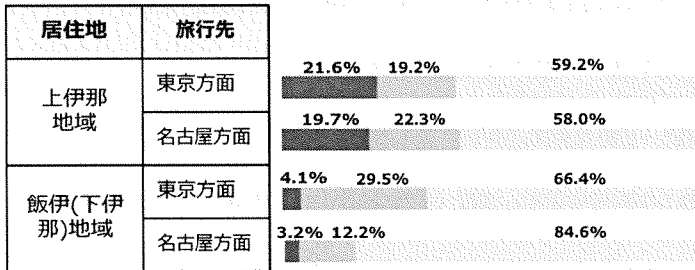
1. 伊那谷地域居住者の移動状況

- 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)



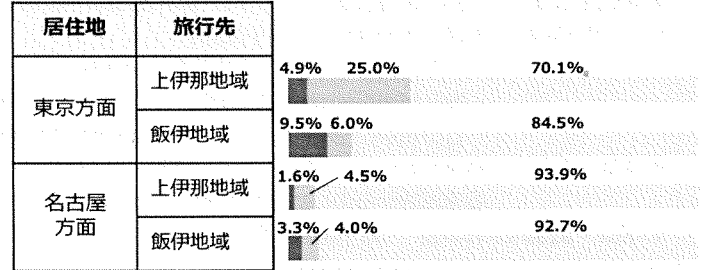
2. 県外居住者の伊那谷地域への移動状況

- 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)



【参考②】

県内他地域(長野・松本地域)の交通利用実態

※平成22年度幹線旅客純流動調査による

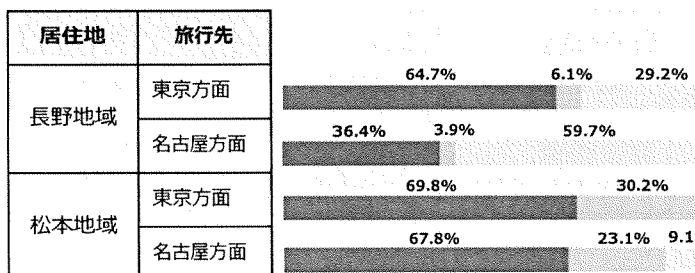
1. 県内居住者の移動状況

- 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)



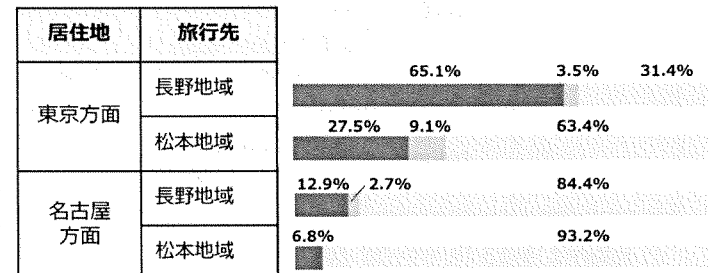
2. 県外居住者の当該地域への移動状況

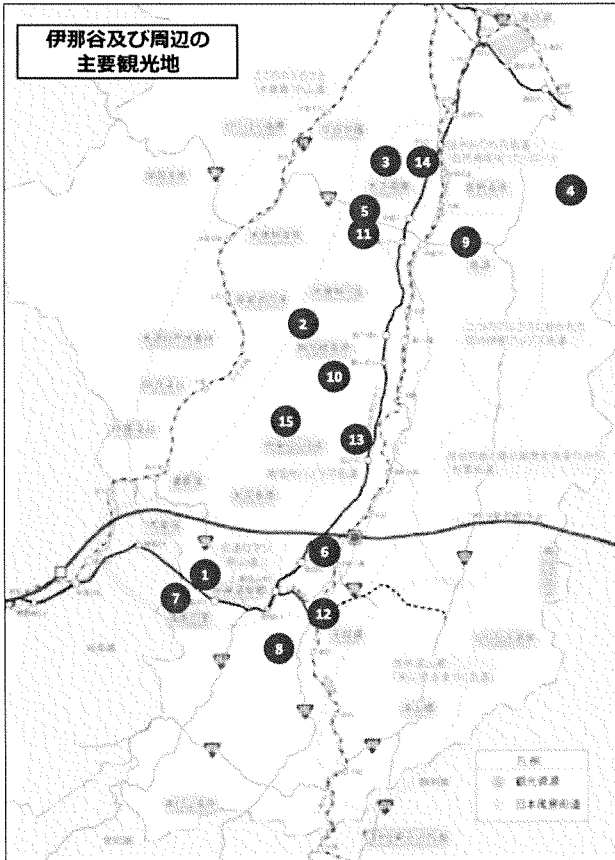
- 東京方面からは、長野地域へは鉄道が、松本地域へは自動車での移動が多くなっている。
- 名古屋方面からの移動は、専ら自動車が利用されている。
- バスはいずれの地域からも、あまり利用されていない。

(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

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	①②
今田人形、黒田人形		②④
大島山の獅子舞	高森町	③④
雪祭	阿南町	①②
新野の盆踊		①②
和合の念仏踊		①②
日吉の御鋤祭り		③
早稲田人形		③④
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	①③
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

リニア開通時の伊那谷の交通ネットワーク

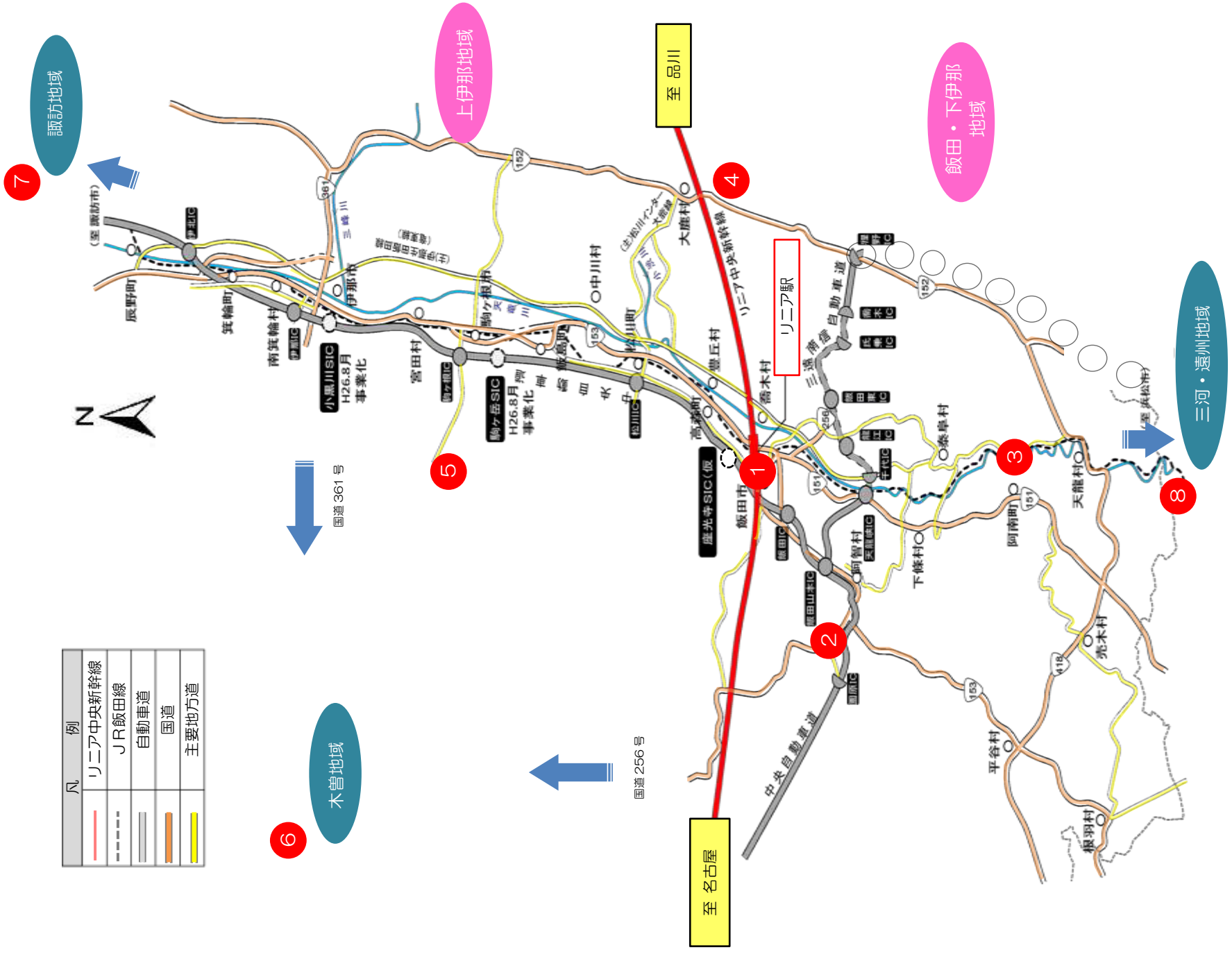
○ リニア長野県駅からの方面別の想定移動ルート

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

※ **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



飯田線の元善光寺駅から主要駅までの所要時間比較

リニア整備推進局

	元善光寺 駅起点の 距 離	現行ダイヤ A		かつての急行列車 (昭和 57 年当時) B		速達列車設定による 短縮時間の試算 C = A - B
伊那大島駅 (松川町)	9.3km	16分程度	↔	12～15分	➡	1～4分程度
飯島駅 (飯島町)	24.1km	50分程度	↔	33～43分	➡	7～17分程度
駒ヶ根駅 (駒ヶ根市)	31.8km	70分程度	↔	49～54分	➡	16～21分程度
伊那市駅 (伊那市)	44.2km	90分程度	↔	68～73分	➡	17～22分程度
伊那松島駅 (箕輪町)	53.3km	110分程度	↔	79～85分	➡	26～31分程度
辰野駅 (辰野町)	61.9km	130分程度	↔	96～100分	➡	30～34分程度

【参考】(いずれも昭和 57 年当時)

急行列車停車駅 (飯田～辰野間)

飯田、元善光寺 (一部停車)、伊那大島、飯島、駒ヶ根、伊那市、伊那松島、辰野

※ 元善光寺駅停車列車は下り、上りともに2本

急行列車本数 (飯田～辰野間)

下り (辰野方面) : 7本 (天竜峡発新宿行 2本、飯田発新宿行 1本、
天竜峡発長野行 1本、飯田発長野行 1本、
大垣発上諏訪行 1本、豊橋発辰野行 1本)

※ 他に駒ヶ根発長野行 1本

上り (飯田方面) : 7本 (新宿発天竜峡行 2本、新宿発飯田行 1本、
長野発天竜峡行 1本、長野発飯田行 1本、
上諏訪発大垣行 1本、辰野発豊橋行 1本)

※ 他に長野発駒ヶ根行 1本

長野県リニア活用基本構想 & リニアバレー構想

参考

～ リニア中央新幹線が創る信州の未来！～

長野県リニア活用基本構想 ～地域特性に応じて3つの交流圏を設定～

交流圏	地域
伊那谷交流圏	上伊那・飯伊地域 (リニアを活かし、大都市・世界とつながる)
リニア3駅活用交流圏	諏訪・木曾・松本地域及び近隣地域 (鉄道・道路・空港による多様な移動手段を選択)
本州中央部広域交流圏	長野県全域 (2つの新幹線、道路網を基軸に本州中央部の流動を創出)

リニアバレー構想 ～伊那谷がめざす姿～

- I 国際空港へ1時間でアクセスするグローバル活動拠点
～世界とつながる～
- II 巨大災害時のバックアップと食料・エネルギーの新しい供給拠点
～日本を支える～
- III 高度な都市空間と大自然とが近接した「対流促進圏域」
～ここで豊かに暮らす～
- IV 世界から人を呼び込む感動フィードバック
～ここでふれあう～

めざす姿を実現するための取組

I リニアを活かした産業振興

【グローバル活動拠点】

- 外資系企業等の中枢（本社・研究開発等）機能の立地
- 学術・研究機関が立地する“知”の集積地の確立
- 航空宇宙産業クラスターの形成
- 健康・医療・介護など健康長寿を支える産業集積



飯田工業高校

II 災害に強い地域づくり

【災害時のバックアップ・食料等の供給拠点】

- 企業の本社機能など都市機能の移転促進、居住地等整備
- 後方医療支援・災害活動拠点としての機能整備
- 農産物ブランド化、付加価値の高いアグリビジネス展開
- 木材の安定供給体制の構築、木質バイオマスの推進

III 信州暮らしの魅力向上

【移住定住・二地域居住の促進】

- 通勤・二地域居住ゾーンなど圏域内のゾーニングの検討
 - 分譲地の整備、二地域居住に必要な環境整備・情報提供
 - エコロジーに着目した生活スタイルの提案
- 【豊かに暮らすための地域づくり】
- 伝統文化の保存継承による郷土意識の醸成と担い手育成
 - 郷土愛の醸成による新たな文化の創造
 - 若者を惹きつける魅力ある地域づくり



千曲敷カール

【魅力ある自然環境の保全と景観の形成】

- 南・中央アルプスなど美しく雄大な自然環境の保全
- 看板デザインなどのルール化など調和のとれた景観形成

IV 広域観光の推進

【広域観光ルートづくり】

- 協議会を設置し、駅を拠点とした観光ルートづくり
- 交通事業者と連携した二次交通の確保・整備

【体験型観光の推進】

- 多様な体験ツーリズムの確立、ヘルスツーリズムの推進
- フィールドスタディの誘致
- 担い手の育成、効果的な情報発信



伊那市高遠地区

【外国人旅行者の誘客】

- 外国人旅行者向け観光ルートの形成、海外プロモーションの展開、観光情報の一元化・広域的連携

【豊かな自然と実績を活かした国際交流】

- グローバル人材の育成、自然や伝統芸能を活かした国際交流の推進

伊那谷交流圏

良好なアクセスの確保

- 高速道路へのアクセス性向上
- 高速道路と各地域の連携強化
- 駅周辺の広場・道路の整備、公共交通の路線再構築
- 乗換駅設置など飯田線との利便性確保、飯田線の活性化

伊那谷交流圏

魅力ある駅空間の創造

- 駅舎デザイン、内装への県産材利用、特色ある植栽
- 駅構内への眺望施設整備、総合案内・物販施設等の設置
- 乗換えが円滑にできる駅前広場や駅周辺駐車場の整備
- 地域住民も利用できる賑わい施設の設定

伊那谷交流圏

伊那谷交流圏

伊那谷交流圏

伊那谷交流圏

山梨・岐阜県等との交流の拡大

3 駅活用交流圏 本州中央部交流圏

- J R中央線の利便性の向上、高速化・快適性の確保
- 山梨県駅と諏訪・松本地域を結ぶ高速バス路線の開設
- リニア利用者拡大に向けた連携、本州中央部広域交流圏構想に向けた検討会議の開催