

# 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

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で表現  
(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

\*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



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

1

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)

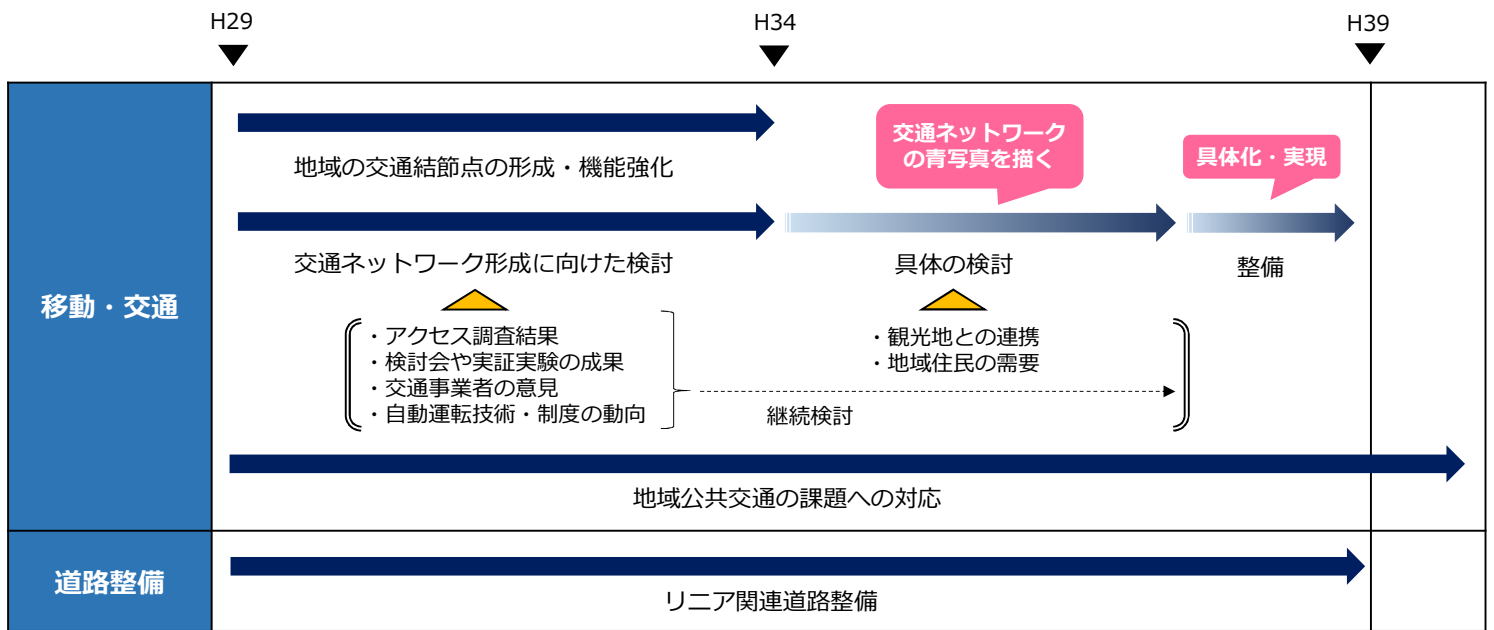
3. 乗換新駅設置

- 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

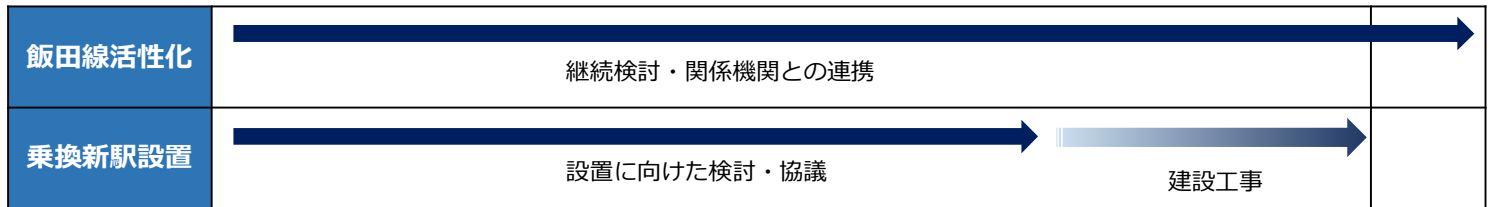
協議

- J R 東海との協議、課題の共有

# 検討スケジュール（案）



## 飯田線関係

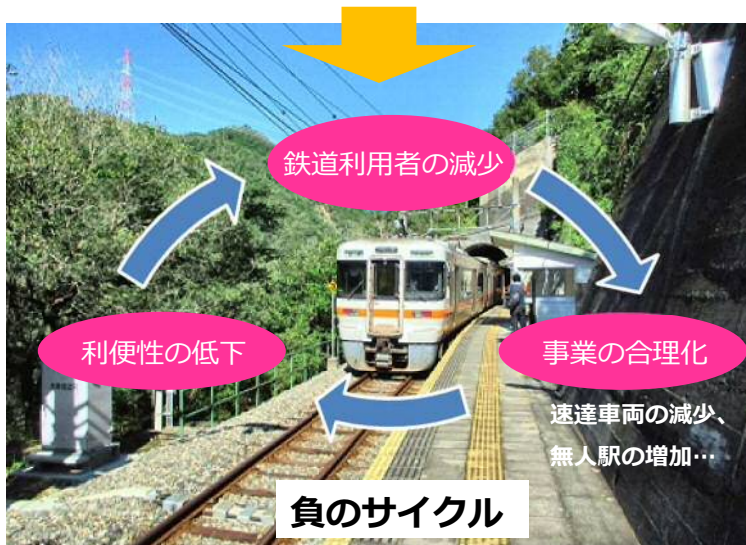


3

## 「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**

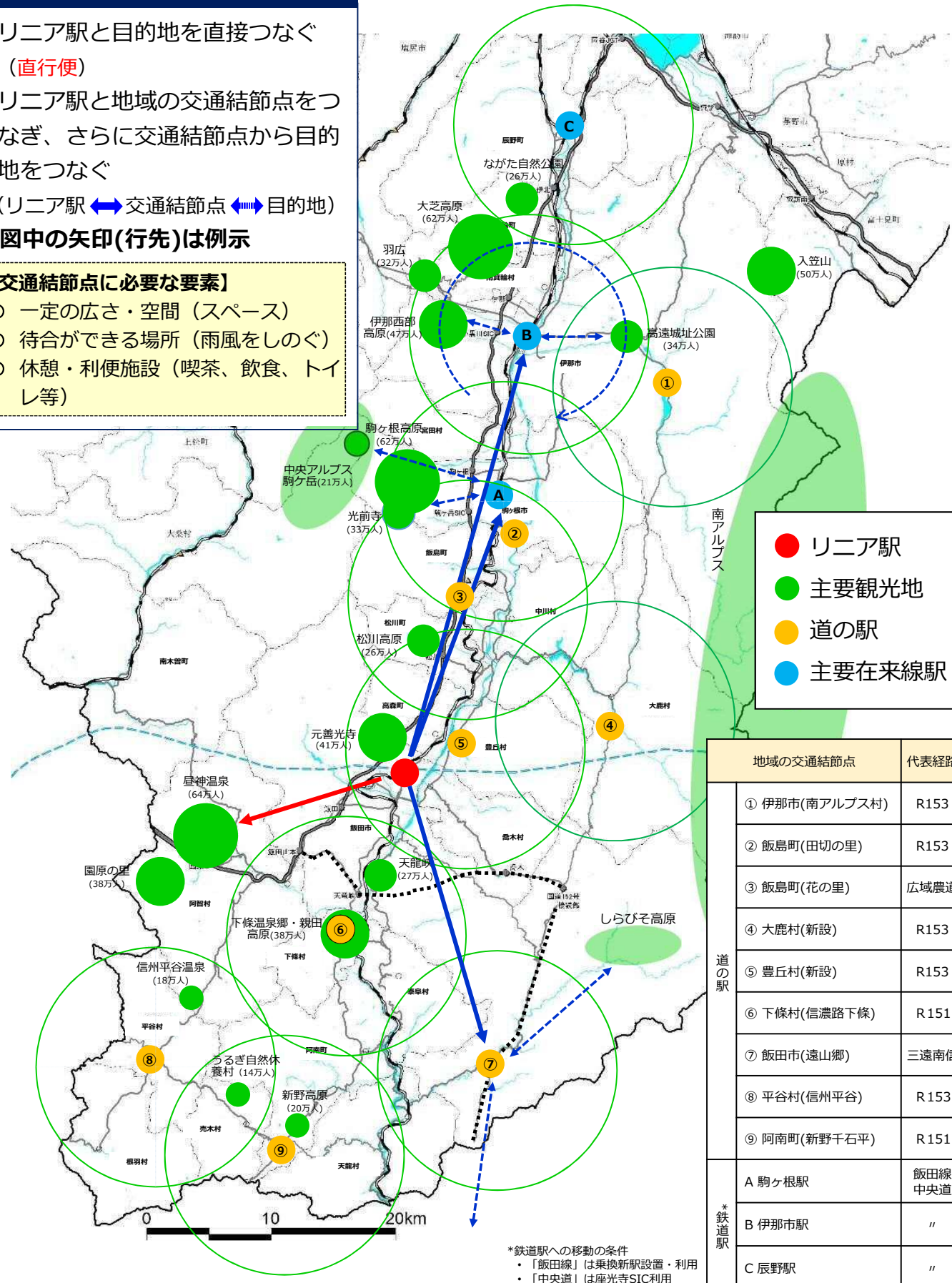


リニア駅からの移動

- 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】

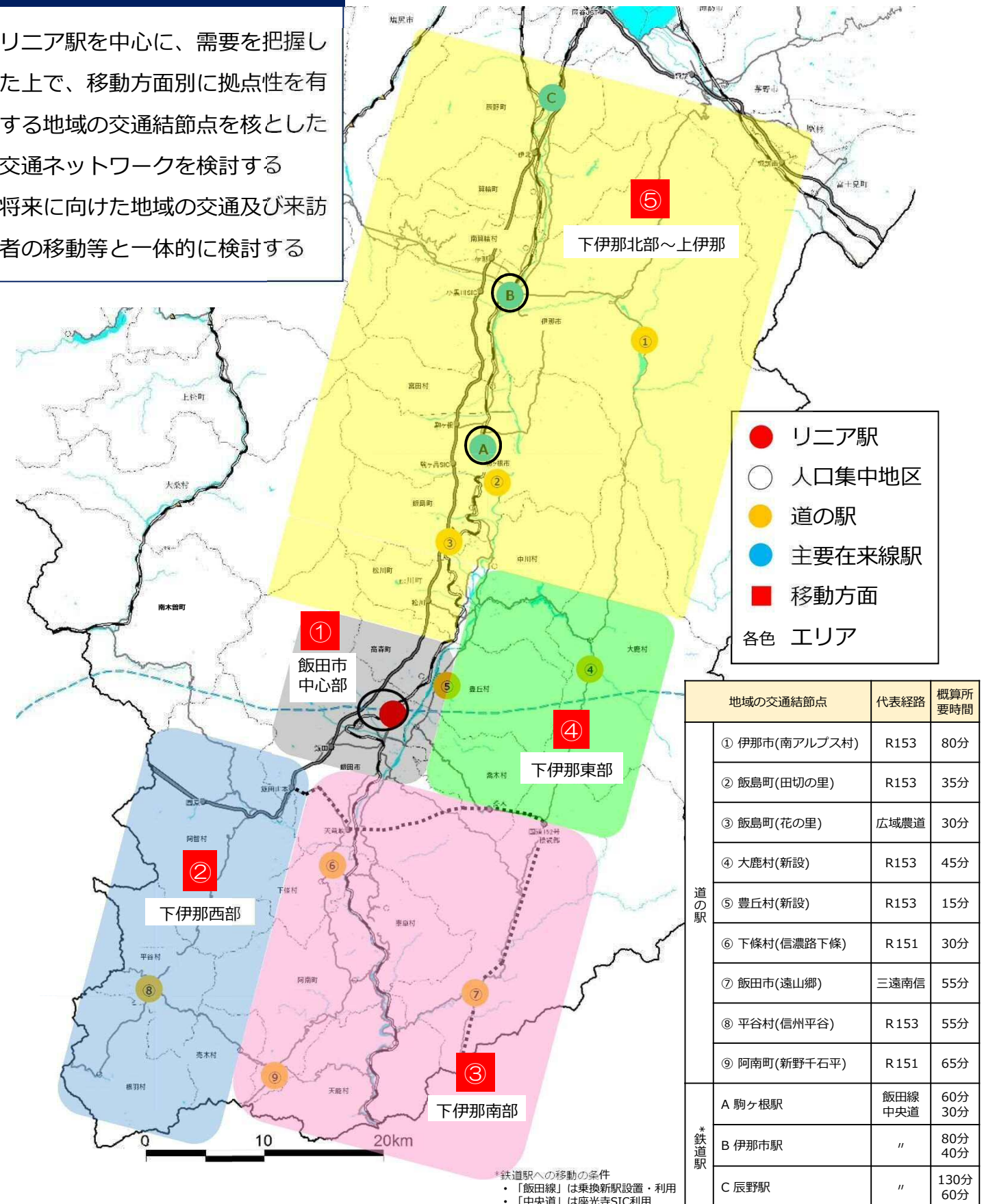
- 一定の広さ・空間(スペース)
- 待合ができる場所(雨風をしのぐ)
- 休憩・利便施設(喫茶、飲食、トイレ等)



\*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」は座光寺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



\*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」は座光寺SIC利用

# J R 飯田線乗換新駅の今後の予定について

平成29年11月13日  
伊那谷自治体会議資料

飯田市

## 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





位置図

別紙



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 →



## 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。



# 伊那谷自治体会議勉強会について

長野県リニア整備推進局

## 1 概要

- リニア中央新幹線開業に向けた地域づくりに寄与することを目的に平成 26 年度から開催
- 今年度は、平成 30 年 1 月 25 日（木）に飯田市内で開催し、行政関係者、商工経済団体、交通事業者、住民等、約 160 名が出席
- 講師及び講演内容は下記 2 のとおり
- 伊那谷自治体会議において主に議論されている、リニア開通を見据えた交通体系について、J有識者から全国の事例などを踏まえながら提言等をいただいた。また、国におけるリニア関連構想の検討状況について、これまでの国土形成計画の変遷を踏まえつつ紹介いただいた。

## 2 講師

- **交通ジャーナリスト** すずき ふみひこ **鈴木 文彦 氏**

演題：『リニア開通を見据えた伊那谷の交通体系について』

### 【講師略歴】

昭和 31 年生まれ。東北大学理学部を経て、東京学芸大学大学院（地理学）を修了。フリーの交通ジャーナリスト、NPO 法人日本バス文化保存振興委員会理事長。雑誌『鉄道ジャーナル』などにレギュラーとして執筆するほか、バス・鉄道に関する論文・取材記事多数。公共交通全体の問題に関する第一人者として地方自治体やバス事業者におけるアドバイザーや講演活動も行なう。国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇話会」委員など公職を務めた。

- **国土交通省 国土政策局 総合計画課長** きむら みのる **木村 実 氏**

演題：『国土政策の最近の動向 ～国土計画の変遷とこれからの視点～』

### 【講師略歴】

昭和 39 年生まれ。平成元年に旧国土庁入庁。金沢市都市政策部交通対策課長、復興庁統括官付参事官、国土交通省土地・建設産業局建設市場整備課長などを歴任し、平成 29 年 7 月から現職。

- **国土交通省 国土政策局 計画官** まし ひろゆき **岸 弘之 氏**

演題：『国土政策の最近の動向 ～スーパー・メガリージョン構想について～』

### 【講師略歴】

昭和 39 年生まれ。平成元年に旧運輸省入省。国土交通省国土計画局総合計画課企画専門官、徳島県県土整備部運輸局長、（一財）沿岸技術研究センター 研究主幹などを歴任し、平成 30 年 1 月から現職。