

本 編

I. 黎明となるか 飯伊地域

1. 飯伊地域のリニア中央新幹線の概要

(1) リニア新幹線 構想から現実へ

リニア中央新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月20日に、国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）を営業主体及び建設主体に指名し、同月26日、整備計画を決定の上、翌27日、JR東海に対して建設の指示を行った」（JR東海中央新幹線（東京・名古屋間）環境影響評価書まえがき）ことにより、当飯伊地域にとって現実のものとなった。

次頁以降にこれまでの経緯を年表にまとめる。これによると、昭和49年10月に中央新幹線建設促進期成同盟会が結成された際、会長に飯田商工会議所会頭が就任しており、当初飯伊地域、中でも飯田商工会議所の果たした役割が大きかったことが窺われるが、詳細は不明である。

平成19年にJR東海が自らのイニシアティブのもとに営業運転開始を表明したことから実現に向けて動き出した。同時に本県ではA・B・Cルートの問題があり、当初長野県内はB（伊那谷）ルートに統一して要望を行ってきた経緯がある。

平成22年12月に国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会が中間とりまとめを発表し、南アルプスルートが事実上決定した。

23年9月の「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書」では飯伊地域の3km幅のルート帯と直径5kmの円により駅位置が示されていたが、25年9月JR東海が「中央新幹線（東京・名古屋間）環境影響評価準備書」を公表し、リニアルート線と長野県駅位置が確定した。

26年10月国土交通大臣がJR東海に工事実施計画を認可し、建設工事がスタートした。工事実施計画によるリニア中央新幹線の概要は下記の通りである。

図表 I-1-1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）抜粋

路線名	中央新幹線	
工事の区間	品川・名古屋間	
線路延長	285km605m	
工事予算	4兆 158億2千万円 5兆5,235億5千万円（車両費を含む山梨実験線を除く）	
予定運行図表	諸 元	内 容
	運行区間	品川～名古屋
	列車種別	速達型及び各停型
	到達時間	品川～名古屋 速達型で約40分
	列車設定時間帯	6:00～24:00

JR東海 「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その1)」(JR東海HP)

図表 I-1-2

リニア中央新幹線関連年表

国・J Rの動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
昭和 48.11.15	運輸大臣 基本計画を決定				
49.7.16	運輸大臣が国鉄に対し、地形・地質等に関する調査の指示(甲府市、名古屋市付近)	昭和 49.9.27	長野県議会で「リニア中央新幹線の建設促進に関する意見書」を可決 県内通過の意見書		
		49.10.7	中央新幹線建設促進期成同盟会結成(会長：飯田商工会議所会頭)		
		50.11.9	中央新幹線建設促進期成同盟会長に長野県知事が就任		
		52.7.14	長野県議会で「リニア中央新幹線の建設促進に関する意見書」を可決 飯田市通過の意見書		
53.10.31	地形・地質等に関する調査の中間報告として、長野県内における建設可能ルートとして3ルートを提示 A(木曾谷)、B(伊那谷)、C(南アルプス) ルート	53.10.2	長野県議会で「リニア中央新幹線の建設促進に関する意見書」を可決 整備計画路線への格上げと県内通過の意見書		
62.4	国鉄改革によりJR各社に分割・民営化	54.11.5	中央新幹線建設促進期成同盟が中央新幹線建設促進長野県期成同盟会に名称変更		
		63.7.4	飯伊・上伊那・諏訪の三地区代表が県内(B)ルートに統一、県へ要望する		
平成 2.2.6	運輸大臣が鉄道建設公団・JR東海に対し地形・地質等に関する調査の指示(東京・大阪間)			平成 16.12.21	中央新幹線沿線学術者会議シンポジウム2004開催(飯田シルクグループ)
2.11.28	山梨リニア実験線着工				
9.4.3	山梨リニア実験線先行区間で走行試験開始			20.2.28	JR東海が大鹿村、早川町でボーリング調査開始
15.12.2	山梨リニア実験線で有人走行で世界最高速度581 km を達成			20.9.19	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会設立
19.4.26	JR東海が自らのイニシアティブのもとに、平成37年を目標に首都圏～中京圏での営業運転を開始することを表明				
20.10.22	JR東海が国土交通省に地形・地質調査結果を報告				
20.12.24	国土交通省がJR東海に対し「地元と調整を図ること」を前提に「4項目調査」を指示			21.4	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会が知久町に「リニアサロン」を開設
				21.6.15	飯伊地区期成同盟会に対しJR東海による説明会の開催
21.7.28	国土交通省超電導磁気浮揚式鉄道実用技術評価委員会 営業線に必要な技術が整備され、営業線仕様や技術基準等の策定を具体的に進めることが可能と判断	平成 21.7.13	期成同盟会が長野県議会総務企画警察委員会に「リニア中央新幹線の飯田駅設置」を求める陳情書の提出	21.6.22	飯田市議会が「リニア中央新幹線の早期実現および飯田駅設置実現に関する決議案」可決
				21.8.1	飯田市にリニア推進対策室設置
				21.9.1	南信州広域連合議会が「リニア中央新幹線の早期実現と飯田駅設置実現に関する決議」を賛成多数で可決
				21.9.3	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会がCルート支持を決議

国・JRの動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
21.12.24	JR東海が国土交通省に「中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書」を提出	21.10.26	JR東海が「中央新幹線東京都・大阪間のデータ」について長野県に説明	22.1.6	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会がリニア下敷きの配布開始
22.2.24	国土交通大臣が交通政策審議会に対し、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について諮問			22.11.	南信州広域連合「リニア将来ビジョン」発表
22.12.15	交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会が中間取りまとめ 南アルプスルートの内定			22.12.15	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会が「事実上の決定」のポスター、「南アルプスルートの内定」の号外発行
23.4.21	交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会が答申(案)を公表			23.2.16	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区規制同盟会が総会において現飯田駅へ併設を目指すことを決議
23.5.12	交通政策審議会が営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について答申			23.4	南信州広域連合が「リニア将来ビジョン」を踏まえた「第3次南信州広域連合広域計画」を策定
23.5.20	国土交通大臣がJR東海を営業主体及び建設主体に指名			23.5.2	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会、南信州広域連合、南信州広域連合が交通政策審議会答申(案)に対しパブリックコメントを提出
23.5.26	整備計画を決定				
23.5.27	JR東海に対して建設を指示 南アルプスルートの決定			23.7.11	飯田市議会が長野県と長野県議会に対し「水資源を避けたルート選定を求める要望書」を提出
23.6.7	JR東海「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」(長野県区間を除く)を公表	23.6.21	リニア中央新幹線建設促進長野県協議会が、国が決定した南アルプス(C)ルートを尊重することを決議	23.8.18	「中央新幹線計画段階環境配慮書」(長野県分)説明会開催(飯田産業センター)
23.8.5	JR東海 長野県区間を補完した「中央新幹線(同)計画段階環境配慮書」を公表	23.8.9	「中央新幹線計画段階環境配慮書」(長野県分)説明会開催(伊那市)	23.8.26	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会、南信州広域連合、南信州広域連合が環境配慮書に対しパブリックコメントを提出
23.9.27	JR東海 長野県区間を補完した「中央新幹線(同)環境影響評価方法書」を公表 飯田下伊那地域を通る約3km幅のルート帯と直径約5kmの円で駅の位置が示された	23.8.27	長野県が「中央新幹線計画段階環境配慮書」に対する意見をJR東海に提出	23.9.10	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会が「リニアを活かした地域づくりシンポジウム」を開催
23.11.21	JR東海 中間駅建設費全額負担を表明	23.11.11	中間駅設置予定6県がJR東海に対し中間駅建設費負担について申し入れ	23.10.18	JR東海環境評価方法書説明会開催(大鹿村)
		24.6	長野県「交通に係る県民等意識調査」報告書公表	23.10.20	〃(豊丘村)
				23.10.21	〃(高森町)
				23.10.24	〃(飯田産業センター)
25.9.18	JR東海「中央新幹線(東京・名古屋市間)環境影響評価準備書」を公表、縦覧 上郷飯沼地区に長野県駅設置が決定。本線ルート他全体像が明らかになる			25.3.	飯田市「リニア推進ロードマップ」を策定
				25.3	飯伊地域の地域づくり基礎調査報告書
				25.11.29	リニア中央新幹線伊那谷・木曾谷経済活性化協議会「『リニア中央新幹線を活かした伊那谷・木曾谷ビジョン策定』の提言」を公表

国・JRの動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
26.4.23	J R 東海「中央新幹線(東京・名古屋間)環境影響評価書」を公表	26.3.20	長野県「環境影響評価準備書(長野県)」についての知事意見を J R 東海に提出		
26.7	国交省「国土のグランドデザイン2050」を発表	26.3	長野県「新総合交通ビジョン」発表		
26.8.26	J R 東海 補正後の「中央新幹線(東京・名古屋間)環境影響評価書」を公表、縦覧	26.3.26	長野県「リニア活用基本構想」を策定		
26.8.26	J R 東海 国交大臣に対し、工事実施計画の認可を申請	26.4.1	長野県が「長野県リニア中央新幹線地域振興推進本部」「長野県リニア中央新幹線地域振興推進本部現地推進本部」を設置	26.5.30	飯田市が第1回リニア駅周辺基本構想検討会議を開催
26.10.17	国交大臣が J R 東海に対し工事実施計画を認可	26.10.24	長野県「リニア関連道路整備について」発表 県内のリニア関連道路整備構想が発表され、具体的な取り組みが開始	26.7.18	リニア中央新幹線伊那谷・木曾谷経済活性化協議会が、長野県駅および周辺のイメージ図を公表
26.12.17	J R 東海がリニア中央新幹線建設工事を着工(品川駅・名古屋駅構内)	26.12.9	飯田建設事務所・飯田市が第1回リニア関連道路説明会を開催	26.11.4	J R 東海が事業説明会を開催 (豊丘村)
		12.12	〃	26.11.7	(飯田市西中)
		12.13	〃	26.11.10	(喬木村)
		27.2.17	長野県、上下伊那の3市広域連合で構成する「リニア中央新幹線整備を地域に活かす伊那谷自治体会議」が「リニアバレー構想」策定に着手	26.11.12	(大鹿村)
		27.2	長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」発表	26.11.13	(阿智村)
				26.11.14	(松川町)
				26.11.18	(飯田産業センター) (高森町)
27.4.1	J R 東海 用地買収に開始、長野県(町村部)、飯田市(飯田市内)と業務委託契約を締結			27.3	南信州広域連合「基本構想・基本計画」を策定
27.4.30	J R 東海 長野県内で中心線測量開始				
		27.11	長野県、上下伊那の3市広域連合で構成する「リニア中央新幹線整備を地域に活かす伊那谷自治体会議」が「リニアバレー構想(骨子)」を発表	27.5.26	飯田市第5回リニア駅周辺基本構想検討会議においてリニア駅周辺整備基本構想案が確定
		27.12.10	飯田建設事務所・飯田市が第5回リニア関連道路説明会を開催 国道153号飯田北改良・座光寺上郷道路・S10取付道路のルート線を発表	27.10.14	飯田市第1回駅周辺整備検討会議を開催 「リニア駅周辺整備基本構想」に基づき駅周辺整備基本計画の策定に向け検討を開始
		28.2.12	「リニア中央新幹線整備を地域に活かす伊那谷自治体会議」が「リニアバレー構想」を決定 阿部県知事が座長に就任	27.12.24	飯田市第3回駅周辺整備検討会議において、駅周辺整備の整備区域(案)が示される

J R 東海リニア中央新幹線環境影響評価書、飯田市リニア推進部資料、飯田商工会議所資料から抽出し、当金庫リニア対策室で作成

(2) リニア中央新幹線工事 飯伊地域の状況

当地域のリニア新幹線建設は以下の通りである。

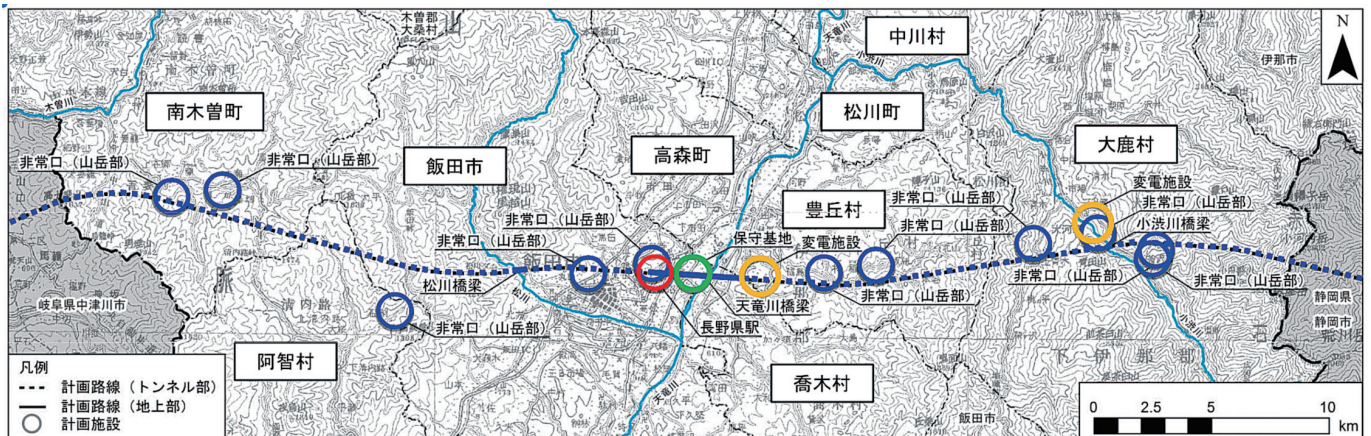
県内の線路延長52.9kmのうち飯伊地域は43km。

地上(明かり)部 4.4km(高架・橋梁)、トンネル48.5km。

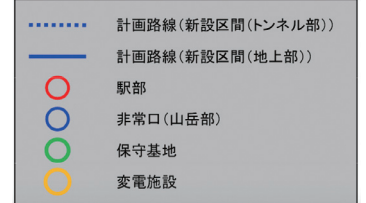
・ 駅	飯田市上郷北條地区および座光寺地区に跨る	1箇所
・ 変電施設	下伊那郡大鹿村および豊丘村	2箇所
・ 保守基地	飯田市座光寺地区	1箇所
・ 非常口	大鹿村	4箇所
	豊丘村	2 〃
	飯田市	2 〃
	阿智村	1 〃
	南木曾町	2 〃
		計11箇所

図表 I-1-3

長野県内のリニア中央新幹線ルートと主な施設



JR東海 事業計画説明会資料より(JR東海 HP)



(7) リニア本線・駅部等

リニア本線及び関連施設の当地域各町村の設置状況を、公表された資料に従いリニア本線に沿って概観していくと以下の通りとなる。

(a) 大鹿村

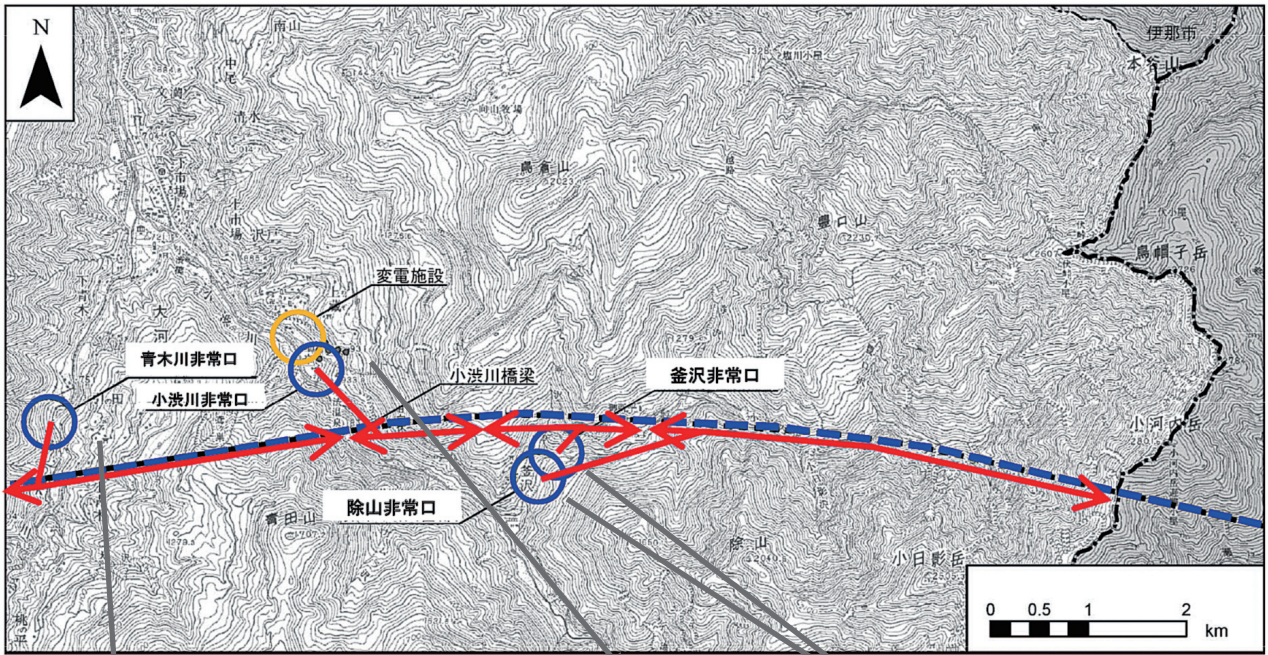
山梨県、静岡県を南アルプストンネルで通過すると長野県へ入り大鹿村となる。同村は、計画では小渋川を渡河する橋梁部分(約120m)を除くと全て地下となる。その巨大な南アルプストンネルを掘削するための非坑口が村内に3箇所(釜沢、除山、小渋川)と小渋川渡河後の伊那山地トンネルの掘削のための青木川非常口が設けられる。

村内では、小渋川を地下で通過するよう要望が出ている。

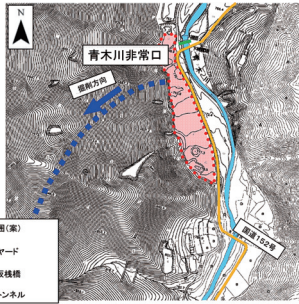
平成28年2月9日、JR東海は南アルプストンネル長野工区(8.4km)の工事業者を決定(鹿島建設・飛鳥建設・フジタJV)し、「平成28年の夏頃掘削開始」との意向が伝えられた。

図表 I-1-4

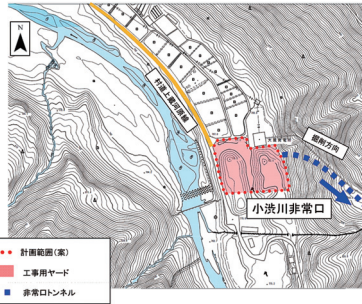
大鹿村内のリニア施設およびトンネル掘削方向



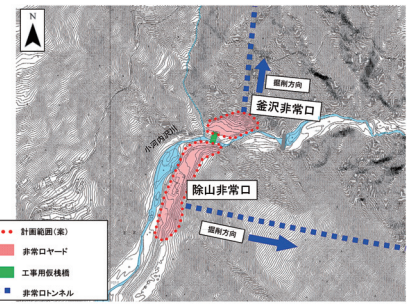
図表 I-1-5 青木川非常口



図表 I-1-6 小渋川非常口

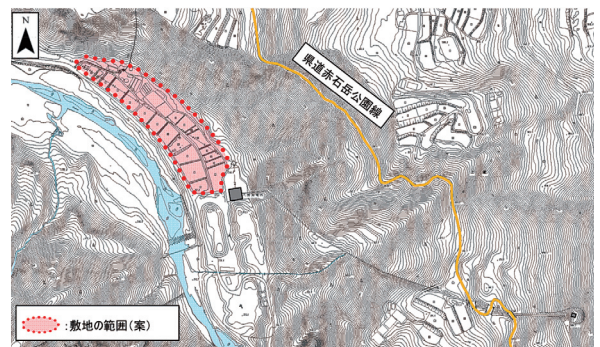


図表 I-1-7 釜沢・除山非常口



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

図表 I-1-8 大鹿変電施設



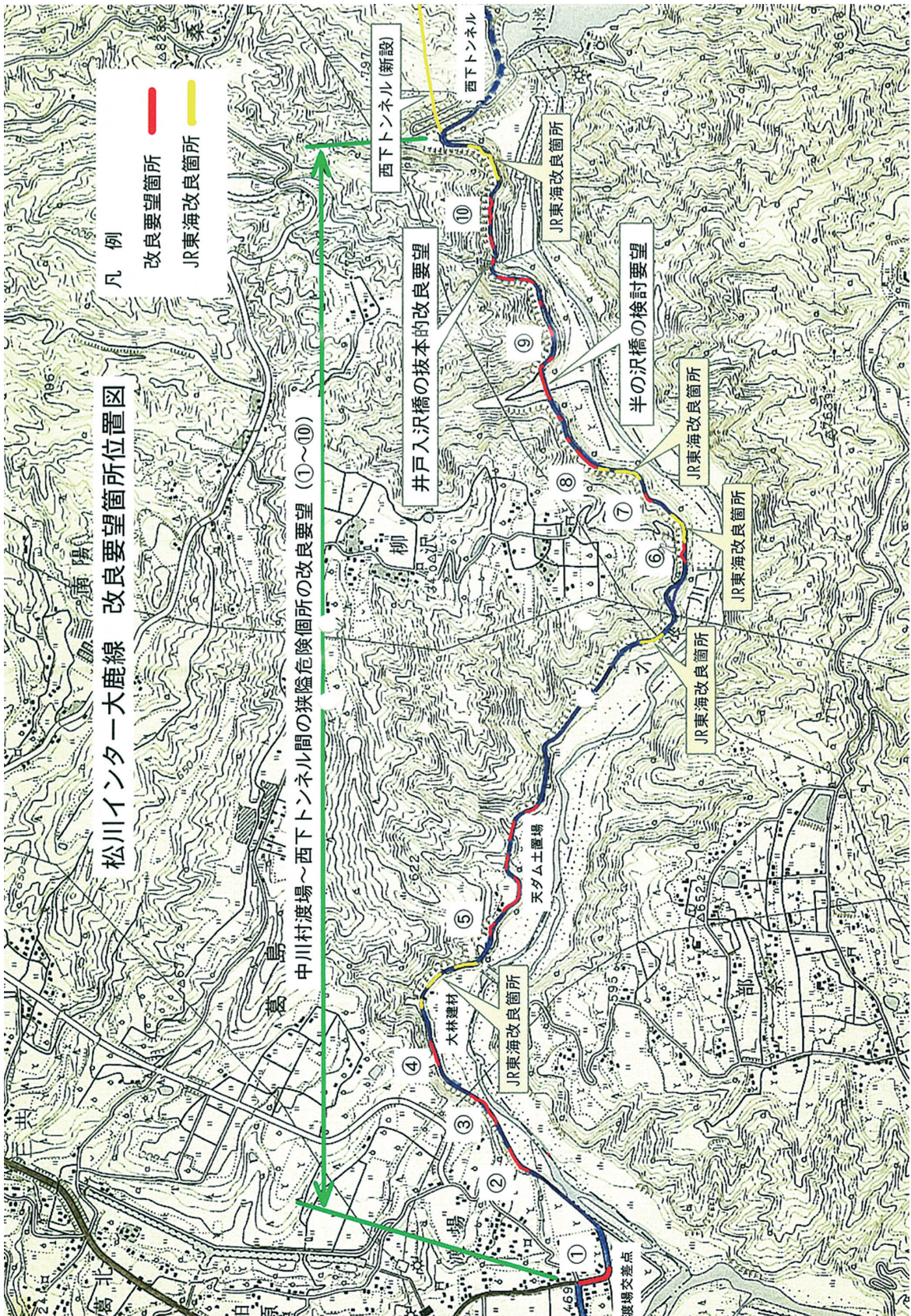
J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

また、大河原地区には変電施設が設置される。

村内のトンネル工事で発生する土砂は、村内では処理しきれないため、松川町方面へ移送する計画である。そのため県道松川インター大鹿線を通行する車両が問題となる。J R 東海、長野県は同線の改良を進めることとしており、改良計画が住民に提案され、検討されている。(次頁 図表 I-1-9)

図表 I-1-9

県道松川インター大鹿線 改良計画案



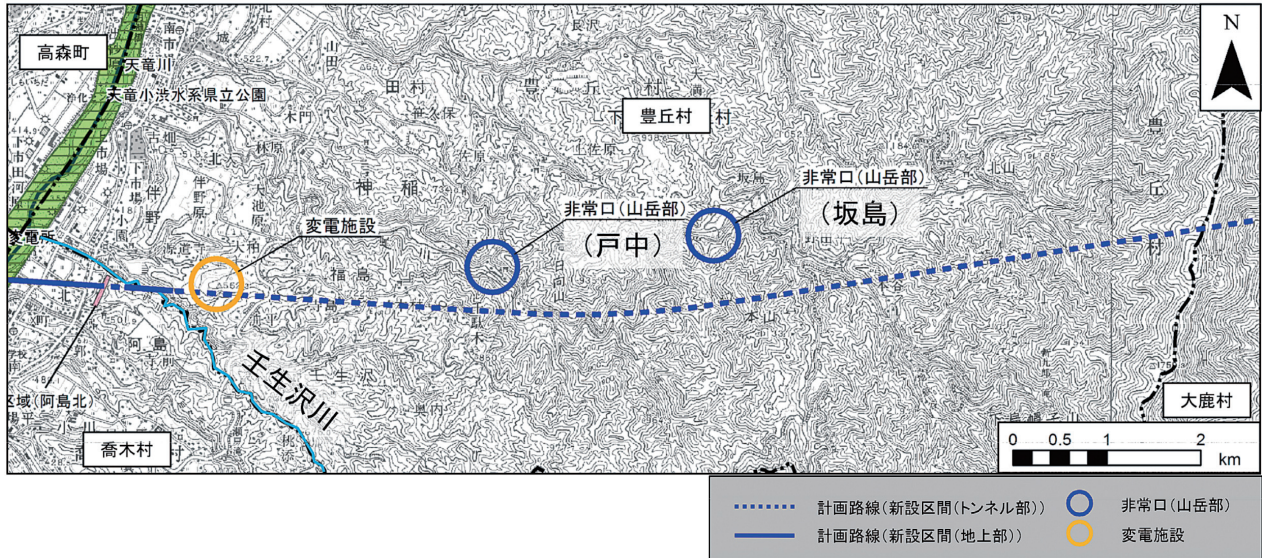
大鹿村リニア対策委員会 JR東海説明資料

(b) 豊丘村

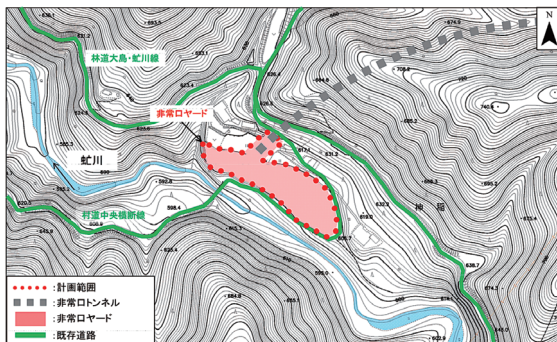
大鹿村から伊那山地をトンネル（伊那山地トンネル）で抜けると豊丘村に入る。同村は壬生沢川沿い坑口部分を除くと全て地下となる。同トンネル掘削のため非常口が2箇所（戸中、坂島）設けられる。

図表 I-1-10

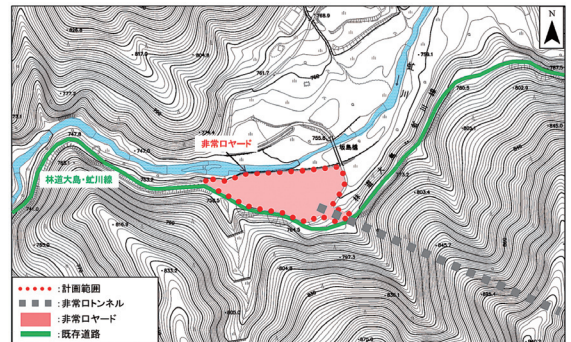
豊丘村内の計画



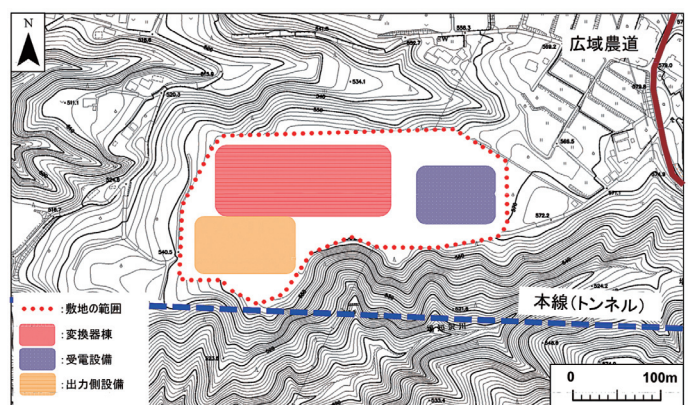
図表 I-1-11 戸中非常口



図表 I-1-12 坂島非常口



図表 I-1-13 変電施設



平成27年12月壬生沢坑口付近に斜坑を設けて掘削し、そのため作業ヤードを追加する計画が発表された。

豊丘村内には変電施設が設置される。関連して中部電力側で電力供給のための変電施設が1箇所設置される計画が中部電力よりされている。

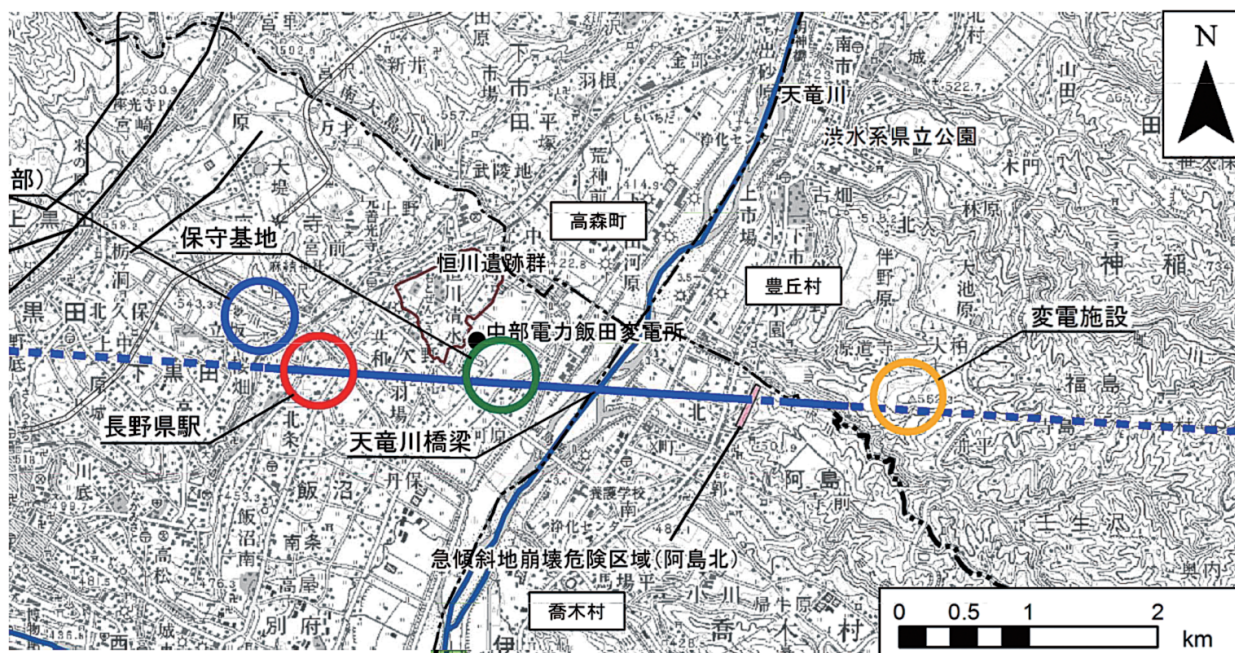
村では、27年10月「福島てっぺん公園」を設置しリニア関連の観光資源ともなる施設整備に取り組んでいる。

J R 東海事業説明会資料（J R 東海HP）

(c) 喬木村

図表 I-1-14

喬木村内の計画

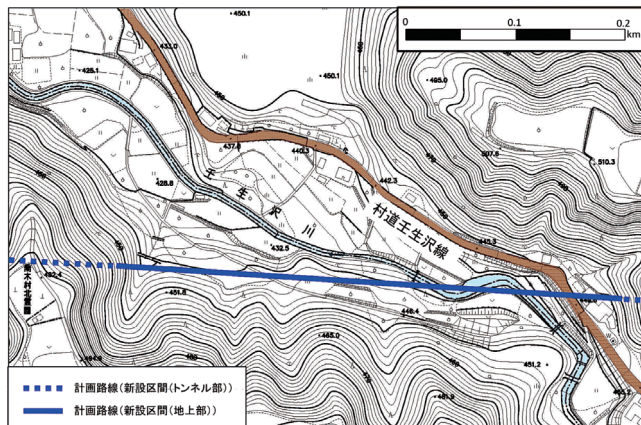


伊那山地トンネルの壬生沢坑口から出たリニア本線は壬生沢川を渡河して喬木村に入る。村内に入ると、短いトンネルを通過の後には、全て地上部を走行して通過し、天竜川橋梁により飯田市へと抜けていく計画である。

村内では、地上部分が殆どであることから騒音、振動、日照への影響が懸念されている。また移転対象となる物件も多い。「村内は全て地下を通過し、天竜川も地下を通過して欲しい」との声が村民から上がっている。日照問題では、太陽光発電への影響についての補償などが検討課題として出されている。

喬木村には、リニア工事でガイドウェイの置き場設置の構想もあり、村では跡地利用も含め検討している。工事車両の通行の問題や座光寺上郷道路の竜東方面への延長などと絡め、村内では阿島橋の架け替えも議論に上がっているとのことである。

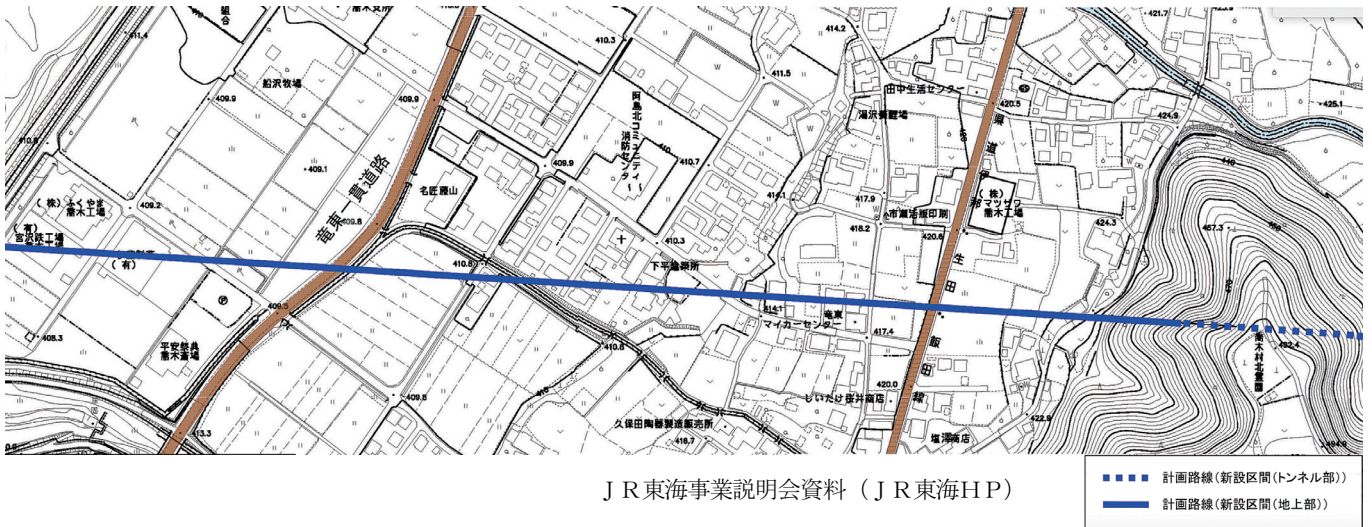
図表 I-1-15 喬木村内のルート計画①



JR東海事業説明会資料(JR東海HP)

図表 I-1-16

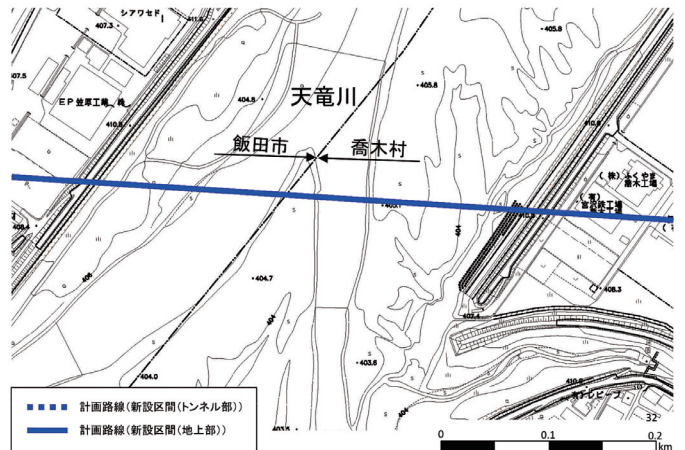
喬木村内のルート計画②



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

喬木村から天竜川橋梁により天竜川を渡河して飯田市に入る。天竜川橋梁は防音防災フードを設置しない区間とされている。これについては、騒音を心配する住民から全面にフードを設置すべき、との要望が出ている。これに対しリニア列車の走行を眺められるようにして欲しいとの意見もある。

図表 I-1-17 天竜川橋梁の計画



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

(d) 飯田市

飯田市では、リニア長野県駅が上郷飯沼北条地区に設置される。また、座光寺河原地区に保守基地が設けられる。駅が設置されるため、本線敷設やトンネル工事への対応に加え、駅周辺整備と、駅へのアクセスを確保するための国道153号線改良、座光寺PAへのスマートインター設置と長野県駅とを結ぶアクセス道路（後に「座光寺上郷道路」と名称が決定）の設置などの関連事業への対応が同市に迫られている。

平成27年4月、J R 東海と用地買収に係る業務委託を締結し、飯田市内の用地買収に係る業務は市において行われることとなった。

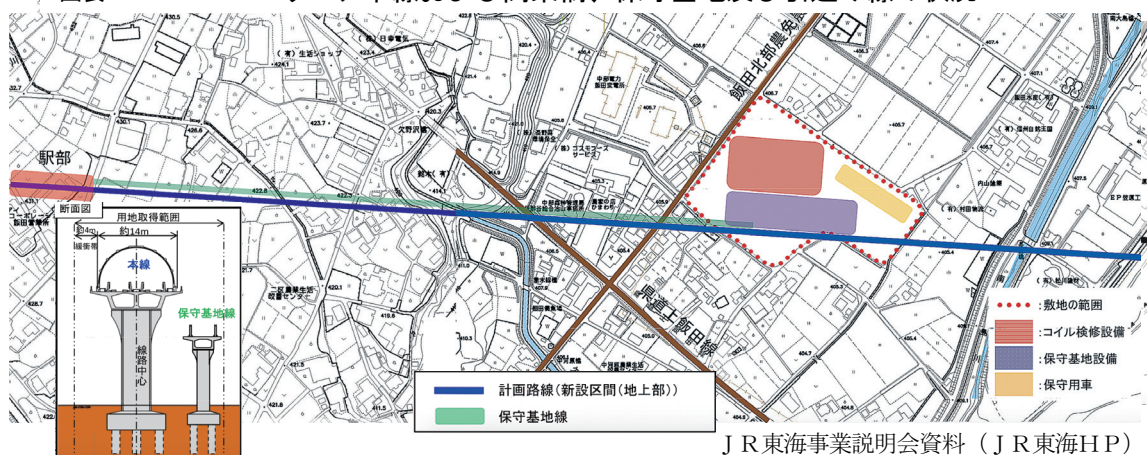
図表 I-1-18

飯田市内の計画



飯田市内の概況は以下の通りである。

図表 I-1-19 リニア本線および高架橋、保守基地及び引込み線の状況



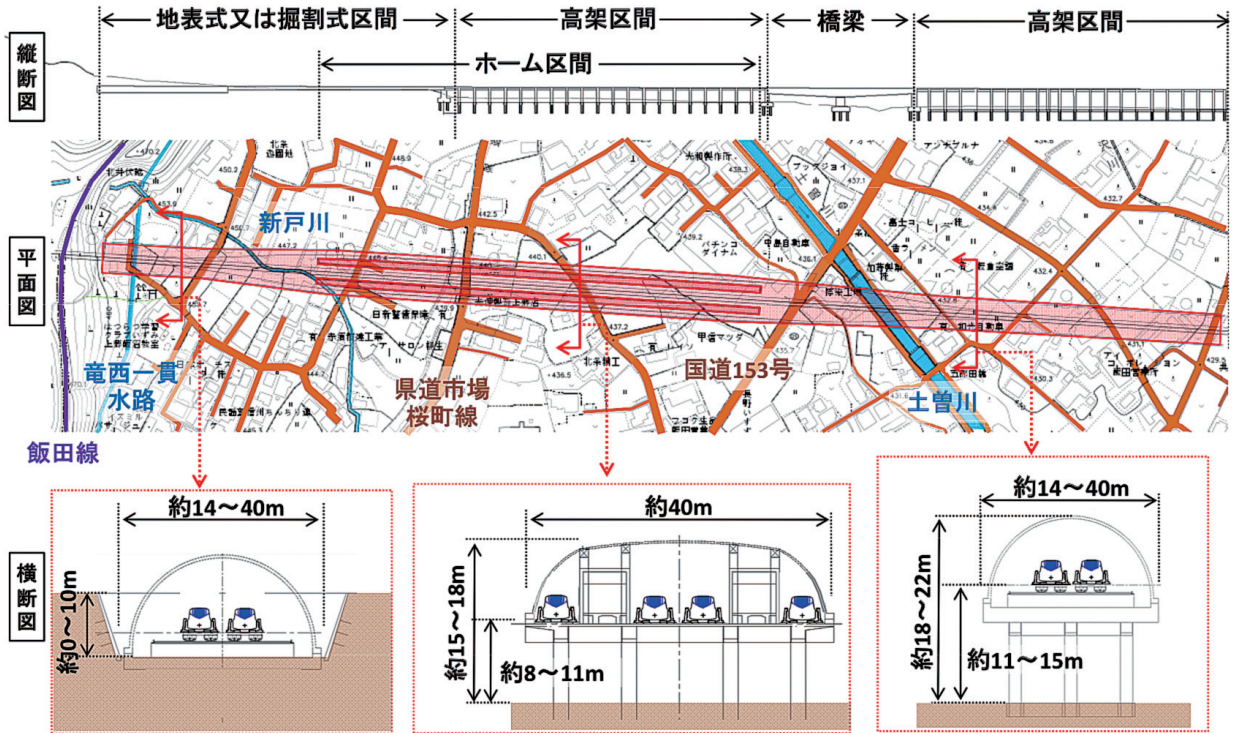
天竜川から飯田市内に入った本線は座光寺を通過し上郷へと入る。座光寺下段（河原地区）には保守基地が設けられる。保守基地はリニア本線を保守・点検に使用するための保守車両や資材置き場からなっている。保守基地から本線へ保守車両が出入りするための引き込み線がリニア本線に並行して設けられることから、該当区間は他の本線部分より広い用地が必要となる。

駅部は座光寺地区と上郷飯沼北条地区に跨がる。リニアの地上駅は高架形式が基本であるが、長野県駅は段丘地形にかかって設けられることから、駅のホームは高架部分と地表または掘割部分が混在する形式となる。そのため、長野県駅は高架下の利用など駅周辺整備について他の中間駅より難しい条件がある。

上郷北条地区は、本線・駅部に加え駅周辺整備のため多くの住居、事業所が移転対象となり、対応に迫られることとなった。

図表 I-I-20

リニア長野県駅の概要

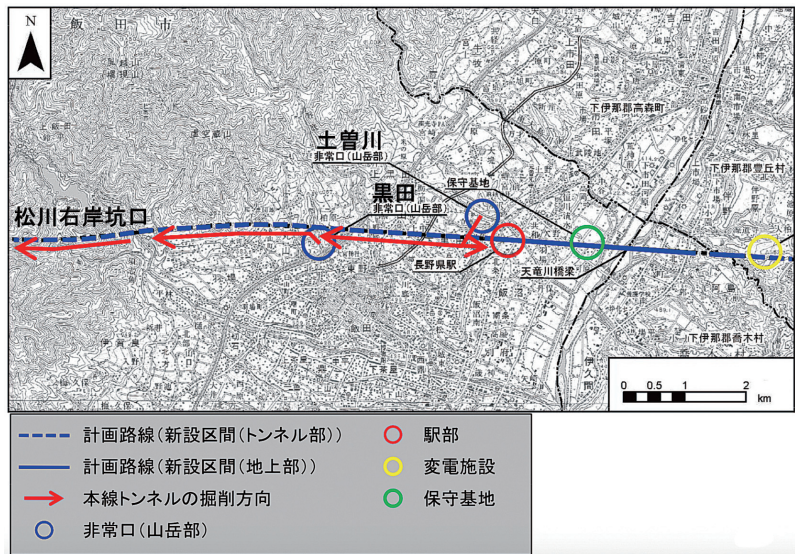


J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

駅舎部分は線路4線の幅約40mとなる。掘割り部分は開削式の防音フードの形式が提示されていたが、その後の説明会の中でJ R 東海よりボックス構造も検討しているとの表明があった。地元としては、関連して一級河川新戸川と竜西一貫水路の付け替え、掘割りによって分断される生活道路の付替えなど対応は多岐にわたるものとなっている。

駅を出ると北条地区上段から切石妙琴付近に出るトンネル(風越山トンネル)となる。このトンネルの掘削は土曾川非常口、黒田非常口から掘り進められることになっているが、27年11月の地元説明会において、J R 東海よりシールド工法の採用も検討されていることが表明された。シールド工法となると土出しが直線的になるため、北条地区に大規模ヤードを設置されることになるため、地元は新たな対応を迫られている。

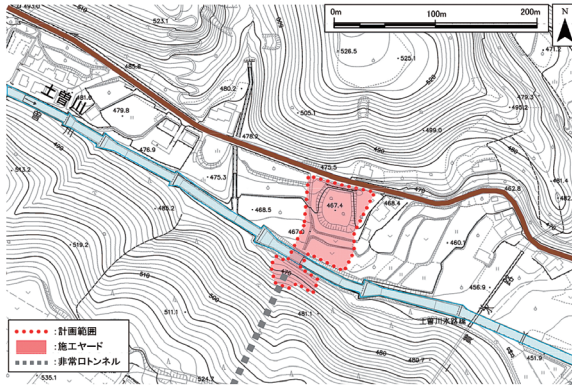
図表 I-1-21 飯田市トンネル工事の計画



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

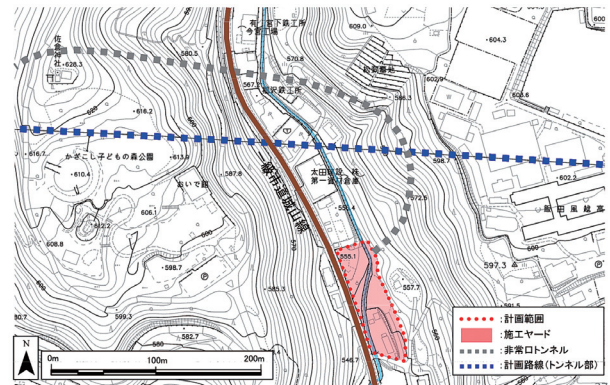
土曾川非常口、黒田非常口を以下に示す。

図表 I-1-22 土曾川非常口



J R 東海業説明会資料 (J R 東海HP)

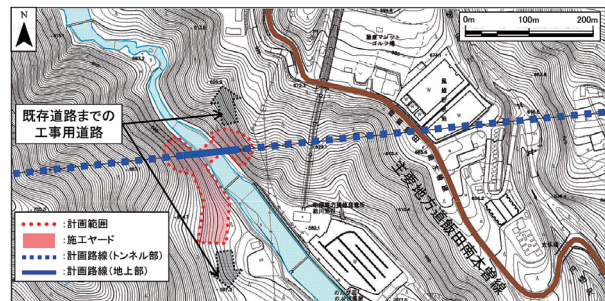
図表 I-1-23 黒田非常口



J R 東海業説明会資料 (J R 東海HP)

風越山トンネルを出た本線は、松川を橋梁で渡河して直ぐにトンネル(中央アルプストンネル)に入る。松川右岸の抗口から掘り進んでいくためのヤードが設置される。発生土はこのヤードから松川左岸の大休へ上げられ県道飯田南木曾線を通じて運搬される見込みである。

図表 I-1-24 松川抗口



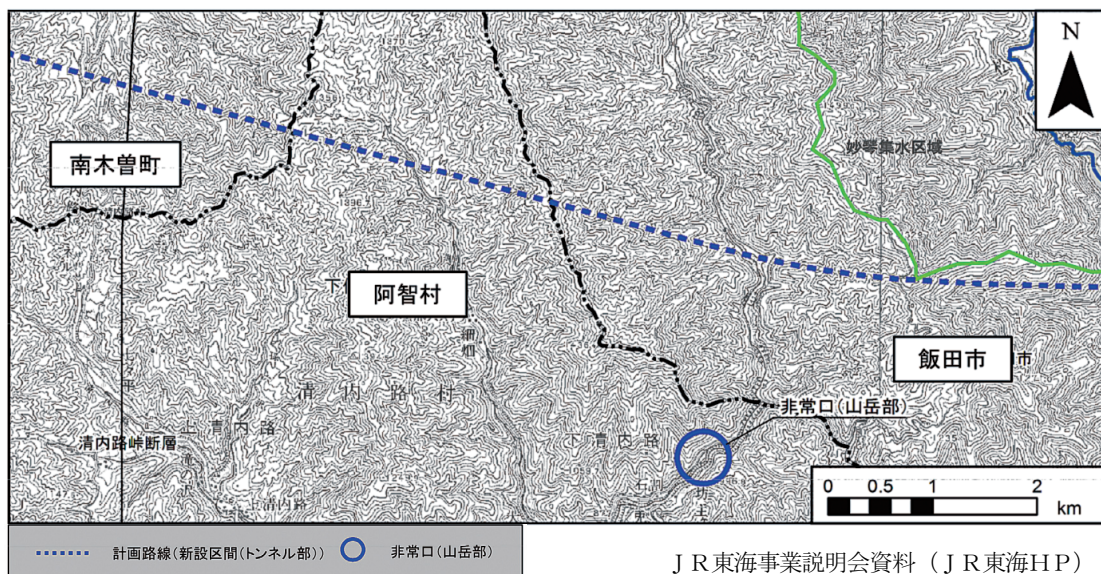
J R 東海業説明会資料 (J R 東海HP)

(e) 阿智村

飯田市の切石地区から中央アルプストンネルに入り南木曾町へと向かうが、途中阿智村清内路地区の地下を通過する。当村には清内路地区にトンネル掘削の斜坑を設け非常口が設置される計画である。

図表 I-1-25

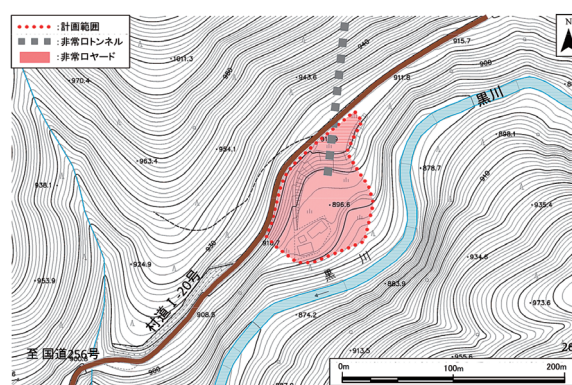
リニア本線阿智村の状況



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

非常口は清内路地区の萩の平に設けられる。ここから村道を通り、国道256号線を通じて発生土が運搬される計画である。また、南木曾町の発生土も国道256線により村内を通ることとなっており、阿智村村内では、昼神温泉の営業等観光に大きな影響が出ると懸念されている。村では、社会環境アセスメントを平成27年5月から実施。同委員会は平成28年2月4日アセスメント報告書を村へ提出した。報告書では交通関係他の調査に基づき、①工事車用の通行削減、②花桃期間中の運搬中止、③安全対策の強化など対策を求めている。(阿智村HP)

図表 I-1-26 萩の平非常口



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

(f) その他町村

リニア本線が通過しない町村においても対応が進められている。

(a) 松川町

松川町では、大鹿村の現場の発生土を同町の生田地区へ埋め立てる計画が J R 東海から示されている。そのためには、町内の老朽化して狭隘な宮ヶ瀬橋の架け替えと宮ヶ瀬橋につながる県道伊那生田飯田線の改良が必要となる。宮ヶ瀬橋架け替え工事は業者への発注が行われ、近く着工の運びとなっている。

(b) 中川村

大鹿村から松川町への発生土運搬について県道松川インター大鹿線を通することから同村においても対応が必要となっているため対応している。

(イ) リニア関連事業の状況

(a) リニア駅周辺整備

「長野県の南の玄関口及び三遠南信地域の北の玄関口にふさわしいリニア駅とするため、『地域らしさ』、『広域交通拠点』を視点にリニア駅周辺整備基本構想を検討する必要がある。については市民や経済団体並びに専門的知見を有する学識経験者等の意見を反映した構想を策定するため、リニア駅周辺整備基本構想検討会議を設置する」(リニア駅周辺整備基本構想検討会議設置要項第1条) こととなり取り組まれてきた。

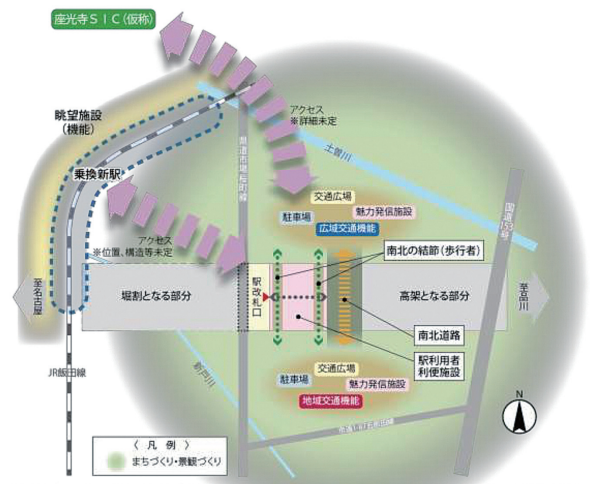
検討会議は、小澤一郎(公財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長を長として学識経験者(小澤委員長を含め3名)、駅計画地域代表(座光寺地区、上郷地区から3名)、各種団体代表(飯田商工会議所、JAみなみ信州、長野県経営者協会飯田支部、長野県中小企業団体中央会下伊那支部、県タクシー協会下伊那支部)、行政機関として長野県(県企画振興部リニア推進担当部長、下伊那地方事務所長、飯田建設事務所長)、飯田市(副市長)で構成され、オブザーバーとしてJR東海が加わっている。

第1回を平成26年5月に開催、以後5回にわたり検討が行われて基本構想案が策定され、パブリックコメントを経て「リニア駅周辺整備基本構想」が確定した。

その後「リニア駅周辺整備基本構想」に基づいて整備計画を策定するために

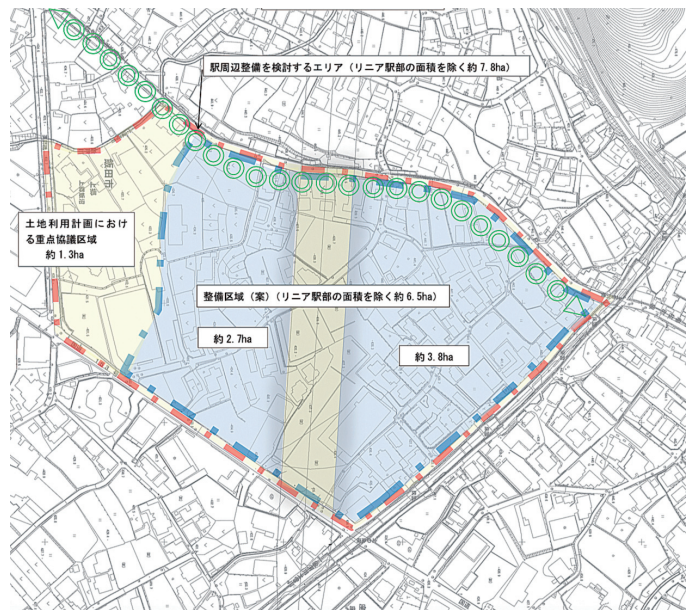
「リニア駅周辺整備検討会議」を平成27年10月に設置した。検討会議は全体会議に加え、「トランジット・道路ネットワーク」「魅力発信」「環境・景観」「交流人口拡大」の4つの部会を設置し論議されることとしている。そのうちトランジット・道路ネットワーク部会では駅のハブ機能の役割が発揮されるための条件整理と技術的な検討を進め「整備予定区域に確保すべきエリア」を提案することとなっており、これを踏まえ平成27年12月の第3回検討会議において駅周辺整備の範囲が提案された。従来の整備を検討するエリア(7.8ha)のうち6.5haを整備区域とするものである。

図表 I-1-27 駅周辺の配置イメージ



リニア駅周辺整備基本構想(飯田市HP)

図表 I-1-28 整備区域の範囲



リニア駅周辺整備検討会議配布資料

(b) 国道153号改良（国道153号飯田北改良）

図表Ⅱ-1-29 国道153号飯田北改良ルート線

長野県は、「長野県リニア活用基本構想」（平成26年3月）実現に向けリニア関連道路整備をリニア開業時までには効果発現を目指すとして、長野県駅の周辺整備、高速道路とリニアを一体化する道路整備などを内容とした「リニア関連道路整備について」（平成26年10月24日）に基づきリニア関係道路整備の取り組みを開始した。

国道153号線については、飯田建設事務所と飯田市により第1回リニア関連道路説明会が平成26年12月9・12・13日に開催され、3案（Ⅰ案：現道拡幅、Ⅱ案：バイパス中間ルート案、Ⅲ案：バイパス農道活用案）が示された。

第2回説明会（平成27年2月2日開催）では3案の比較評価を行った上で、Ⅰ案が有力とし、次回に向けて1案に絞り込みたいと提案された。

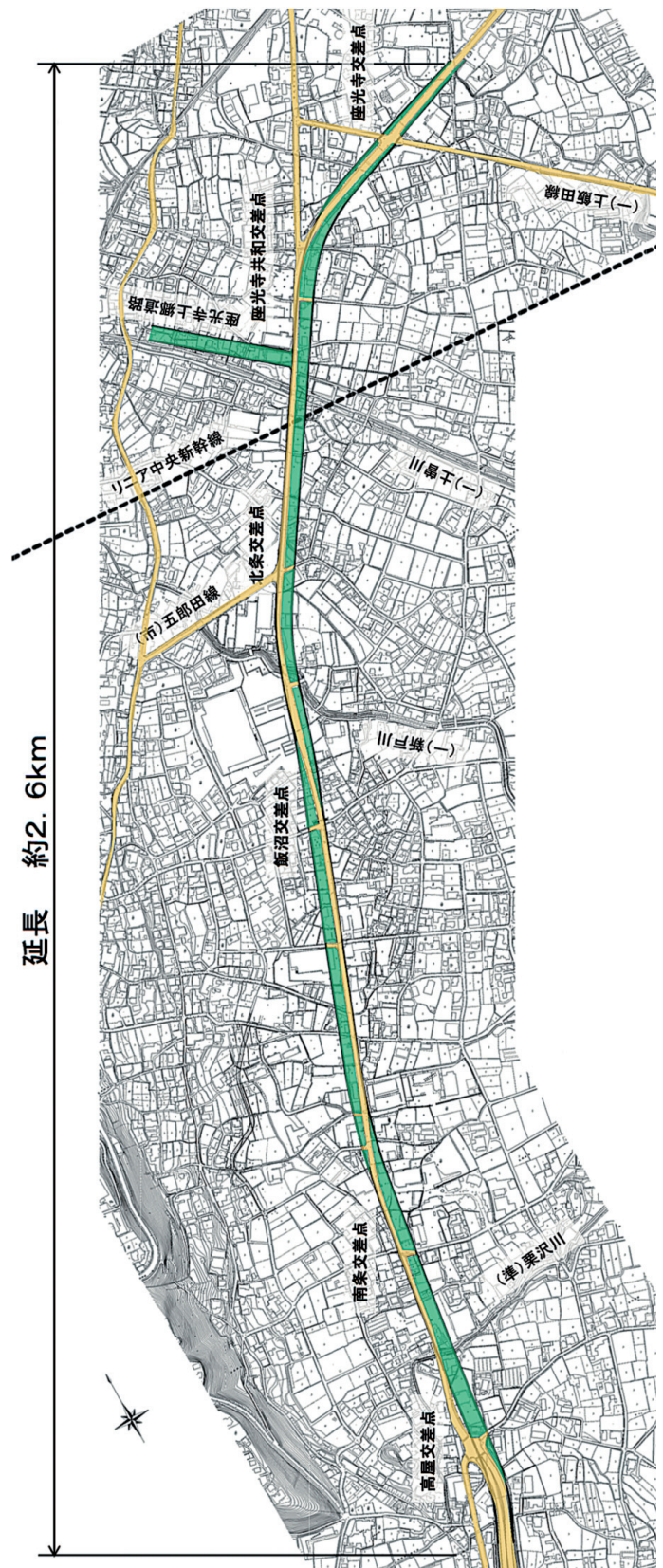
第3回説明会（平成27年3月17日）では、有力とされていたⅠ案を、ルート帯として決定したいと提案された。

同年5月14日には沿道事業者向け説明会が行われている。

第4回説明会（平成27年7月3日）ではルート帯としてⅠ案に決定することを提案。

平成27年12月10・11日に開催された第5回説明会において、ルート案が発表される運びとなった。（右図表Ⅱ-1-29）

該当する建物は、沿道の店舗・事業所を主として約50棟（軒）と多い。



飯田建設事務所説明会の配付資料を着色

(c) 座光寺上郷道路（アクセス道路）

県の「高速道路とリニアを一体化する道路整備」として、飯田建設事務所、飯田市建設部により平成26年12月9・12・13日のリニア関連道路説明において、国道153号飯田北改良とともに開催された、なお、第2回目以降は国道改良とは別に開催されている。

第1回説明会では、A案（土曾川沿い案）、B案（西の沢沿い案）、C案（南大島川沿い案）が提案されたが、アクセス道路については、費用的にA案が優位になっているとして、次回説明会でルート帯の決定に至りたいとの意向が示された。

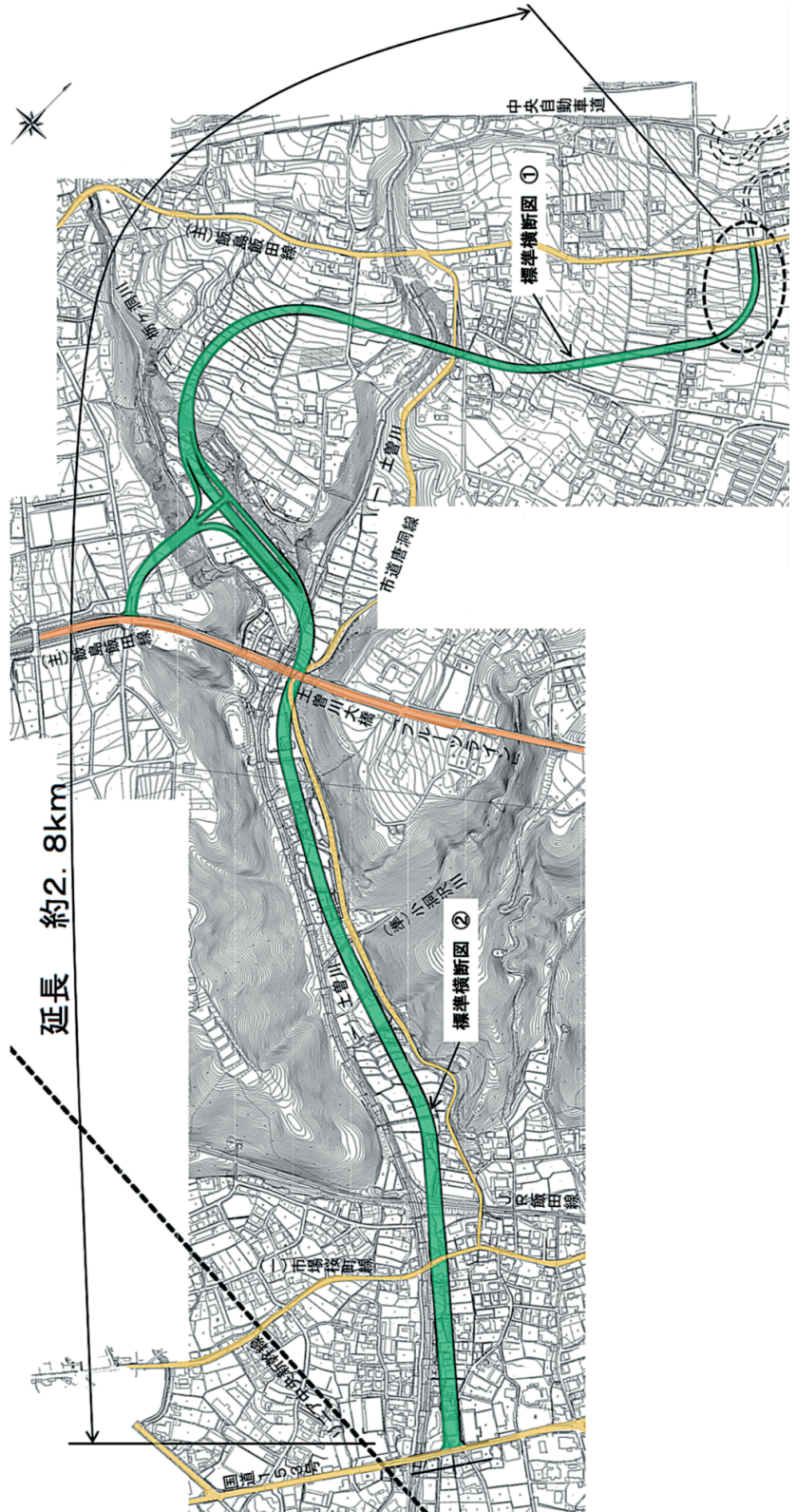
第2回説明会（平成27年2月3・4日開催）では、3案の比較評価を行い、A案が有力としてルート帯の決定としたい旨提案された。

第3回説明会（平成27年3月20日開催）では、ルート帯としてA案に決定したいこと、ルート線の決定に向け立ち入り測量と地質調査を行いたいことも併せて示された。

第4回目の説明会は、平成27年12月再び国道153号飯田北改良と併せての開催となった。ルート案として右図表I-1-30の通り発表された。

図表Ⅱ-1-30

座光寺上郷道路ルート線



飯田建設事務所説明会の配付資料を着色

(d) スマートインターチェンジ

高速道路とリニアの一体化として座光寺PAにスマートインターチェンジ（以下S I C）の設置については、飯田市により取り込まれる。リニア関連道路としては、飯田市は座光寺S I Cの設置と県道飯島飯田線までの接続道路の設置を担当することとなっている。

これまでの経過としては、

- 平成25年11月 飯田市議会においてS I C設置を検討することを表明
- 26年1月 座光寺地域への説明会 測量を実施したい旨の説明
- 26年5月 第1回説明会 測量結果の報告とS I C検討の流れを説明
- 26年6月 第2回説明会 原・宮崎地区へ説明
- 26年7月 第3回説明会 S I Cのイメージ3案を提示および配慮点の説明
(平成27年3月19日 第4回リニア関連スマートインター説明会での説明より)

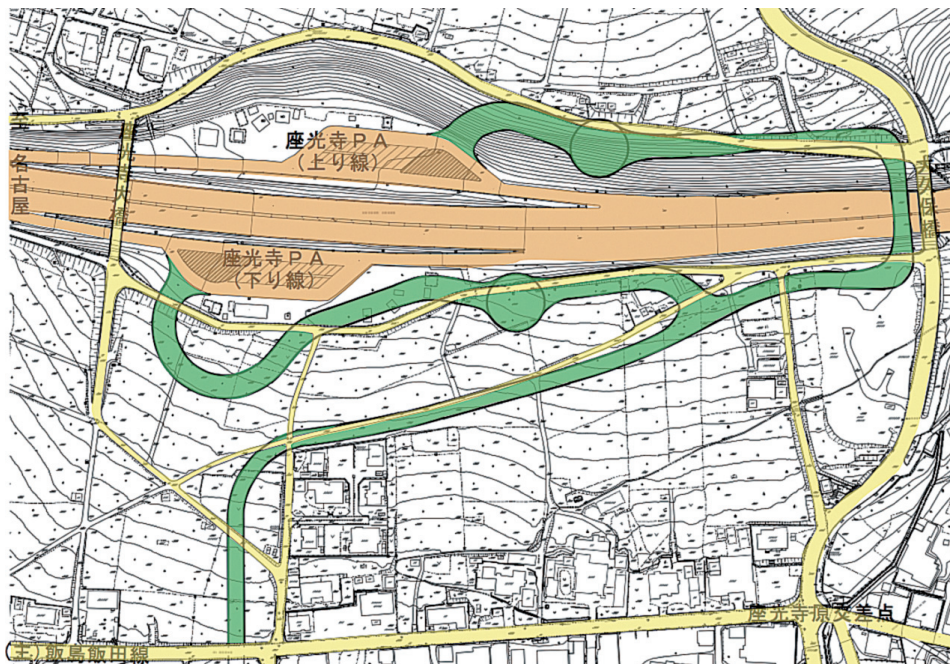
となっている。

第4回説明会では、前回提案の3案（案1：上下線それぞれに料金所設置、大久保橋架け替えにより県道接続、案2：上下線それぞれに料金所設置、上下線異なる方向から県道接続、案3：下り線に料金所集約して設置、専用橋を設置し県道へ接続）について、案1が比較評価して優位とし、案1を手直したものを決定案としたいと提案。

第5回目の説明会は、平成27年12月10日国道153号北改良、アクセス道路（座光寺上郷道路が正式名称となる）の説明会と併せて行われ、S I Cの形状と接続道路のルートが発表された。

飯田市は、平成28年度に国交省に対し接続申請することを目指しており、平成27年6月には座光寺S I C（仮称）が、国として必要性が確認できる「準備段階調査箇所」に選定され、同年9月、国交省、長野県、飯田市、中日本自動車道路(株)とで「中央自動車道座光寺スマートI C準備会」を設立し、計画的かつ効率的な準備・検討を進めることとしている。

図表I-1-31 座光寺スマートインターおよび接続道路



リニア関係道路説明会の配付資料を着色

(3) リニア中央新幹線工事 飯伊地域の現状

飯伊地域において、リニア新幹線工事およびリニア関連工事は事業主体であるJR東海と関係する長野県、飯田市、下伊那各町村により取り組まれている最中であり、各工事そのものについては特段言及しない。

飯伊地域でのリニア新幹線開通に向けた取り組みの現状をまとめる。

(ア) リニア長野県駅設置について

リニア長野県駅を他の中間駅と比べると、リニア中央新幹線のルート選定について、いわゆるA・B・Cルートの決着に時間を要したことなどにより、駅設置や関係する整備等への取り組みが遅れて始まっている。

(a) 神奈川県駅の場合

「平成24年2月、県、市（相模原市）で協議した結果リニア中央新幹線駅を「橋本駅周辺」に誘致することについて、合意しました。（中略）平成24年4月に知事・市長がJR東海の社長に対して要望しました。平成25年9月、JR東海が公表した、『環境影響評価準備書』の中で、神奈川県駅が「橋本駅付近」に設置することが明らかになりました。」（「リニア中央新幹線駅の誘致地区について」、相模原市HP）

平成24年初頭には県内で駅位置について合意に至っていた。

(b) 山梨県駅の場合

山梨県は、「平成23年11月に、『リニア中央新幹線建設促進山梨県期成同盟会』が山梨県の総意として当該箇所（甲府市大津町付近）への中間駅設置が要望されており、山梨県では同箇所への駅設置を前提とした駅の周辺整備、県内各地を結ぶアクセスの強化及びリニアを生かした活性化策等が、具体的に検討されている（以下略）」（中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（山梨県）評価書本編第3章 3-11頁26年4月）と、平成23年中には、山梨県内の行政を始め県民各分野にわたって駅設置とそれに関連する課題が明確化され、合意形成がなされていたことが読み取れる。

(c) 岐阜県駅の場合

岐阜県では、「平成24年4月に『リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会』が当該箇所（中津川市）への中間駅設置を要望し、岐阜県では同箇所への駅設置を前提として、駅の周辺整備や濃飛横断自動車道をはじめとした県内各地を結ぶアクセスの強化、中央新幹線を活用した『リニア活用戦略』施策等が具体的に検討されていることも考慮した。」（中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（岐阜県）評価書本編第3章3-12頁26年4月）と、平成24年の年初までには、駅設置場所について県民の合意が形成され、関連した具体的課題の検討が始められていたことが窺える。

(d) 長野県駅の場合

長野県は、「長野県駅は、絞り込んだ路線上において、以下のとおり駅として必要な条件等を満たしているかを検討し、長野県上郷飯沼付近に設置する計画とした。」（中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（長野県）評価書本編第3章3-11頁26年4月）と触れられているのみで、JR東海と地元との協議過程は明らかでない。

長野県駅設置を巡っては、当時の状況について長野県駅設置予定地の上郷飯沼北条地区では、「長野県駅予定地は半径5kmの円で示されており、設置は高森町に近い方になるとばかり考えていた。しかし、ネット上でいろいろな予想ルートが見られるようになり、その中には飯沼北条地区を通るものもあったため、地元としても考えていかなければならないということになった。

たまたま平成25年9月19日に北條地区でリニアについて考える会合を開催することになっていたが、前日の18日、リニア中央新幹線環境影響評価準備書が発表され、飯沼北条地区に駅を設置することが報道され驚いた。19日は急遽対策会議となり、地区住民が200名程度集会所につめかけた。それ以降様々な対応に追われる日々が続いている」(北条地区対策委員)

(イ) 移転対象建物について

長野県駅は、リニアルート、駅設置場所に関係して移転等を迫られる住居や事業所の数が多い。中間駅3駅(地上駅)地域の状況を示す。

現時点では、幅杭が打たれる前で買収区域が確定してないため、中心線に沿いある程度の幅で見て住宅地図から抽出した。土地には様々な権利が付着しており、移転家屋等の多寡のみが困難の程度を表すものではないが、該当する方々の負担・思いは格別のものとして取り上げた。

図表 I-1-32 リニア3駅関連移転対象戸数の状況

駅名	地上部距離	本線該当家屋	駅部該当家屋	備考
長野県駅	約4.4km	約35棟	約40棟	保守基地敷地および保守基地への引込み線は考慮しない。
山梨県駅	約17.5km	約140棟	1棟	
岐阜県駅	約5.2km	約10棟	約15棟	車両基地への引込み線及び本線との接続部分は考慮しない
備考	山梨県駅は笛吹市実験線終了地点から富士川町までの地上区間とする。 岐阜県駅は、中津川市から恵那市間の地上部で測定している。	本体建物と付属建物と思われるものがある場合や事業所でひとまとまりとみられるものは1棟(軒)と数える。 集合住宅、アパートも1棟と数える。	左に同じ。	

JR東海事業説明会資料、および各地住宅地図から抽出

上記は、各駅間で等しい条件のもとで比較するために保守基地や車両基地およびそれへの引込み線に係る該当物件は除外している。そのため、当地域でも保守基地駅周辺整備などで更に多くの物件(移転等)が関係する。

長野県駅は住宅密集地に駅設置が決まったため、その前後の本線にも家屋等が多い。山梨県駅地域も地上(明かり)部の距離が長いいため本線上の該当家屋等が多い。

(ウ) 他のリニア中間駅での駅周辺整備等も同様の状況

前述のとおり、当地域のリニア駅はスタートが遅くかつ関係する個人・事業所が多いことから、他の中間駅地域に比べ負のアドバンテージを背負っていた。飯田市では平成27年6月に「リニア駅周辺整備基本構想」を策定したが、他の中間駅では同様のものが平成25年中までに概ね確定し、長野県駅より半年から1年早く策定されている。

しかしながら、現時点で各中間駅での周辺整備等具体的進展状況をみると、地域住民に詳細がまだ見えてきていないことでは同様であり、長野県駅の取り組みは他中間駅地域と同程度までになってきている。

これはひとえに当地域の行政はじめ該当する自治団体等、住民の皆様のこの間の精力的かつ真摯な取り組みによるものと考える。

(a) 神奈川県駅 相模原市橋本駅付近（地下駅）

神奈川県駅が設置される橋本駅は、JR横浜線・相模線、京王相模原線が乗り入れるターミナル駅であり、順次開通されているさがみ縦貫道路からのアクセス性にも優れている。さらに橋本駅周辺地域はJAXA（宇宙航空研究開発機構）の相模原キャンパスとも連携している宇宙関連産業に関わる企業をはじめ、ものづくりや研究拠点が集積するなど、将来のまちづくりの発展性が非常に高い。

相模原市では、橋本・相模原両駅周辺を核としたまちづくりの方針を具体化するものとして広域交流拠点基本計画を平成26年（2014年）6月に策定した。この計画では、橋本駅周辺地区の土地利用の方向性として、以下の3点が打ち出されている。

① 国内外の交流・連携ゲートにふさわしい土地利用

産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点を実現するため、リニア駅や圏央道との近接性を生かすとともに、土地の高度利用等により、人材や情報の交流、産業活性化の要となるイノベーション拠点としての機能集積を図る。

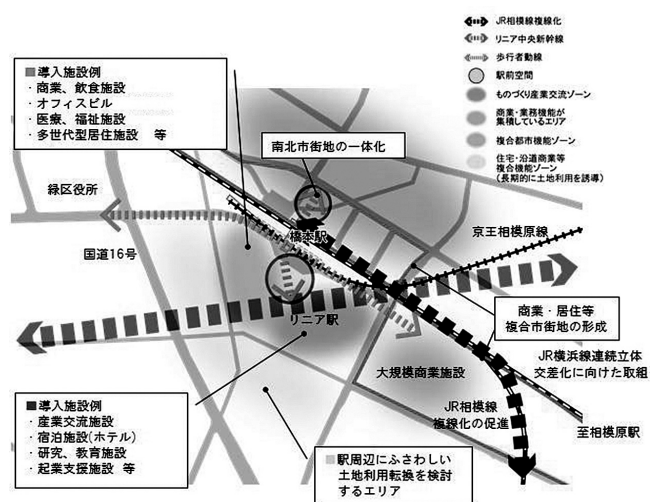
② 南北一体化の土地利用

駅北口の商業機能等と交流ゲート機能が連携し、連続性のある快適な歩行者空間の確保や公共交通機関の利便性の向上などにより、来街者等の回遊性を高め、駅の南北間において一体性のある市街地形成を図る。

③ 情報発信拠点としての土地利用

リニア駅があるまちとして、駅周辺の土地や空間を活用し、多くの来街者に対してリニアやロボット関連の最先端の技術や市内・周辺地域が持つ様々

図表 I-1-33 橋本駅周辺地区<土地利用>



相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会資料
(相模原市HP)

な魅力を発信する拠点としての土地利用を図る。

現在は、JR橋本駅南口地区の街づくりの具体的な案について検討しているが、そこでは既存駅とリニア新駅の乗り換えを効率化するため、京王線橋本駅の移設も視野に入れている。南口一帯に広がる県立相原高校を移転し、その跡地にリニア新駅や駅前広場を含む新たな業務機能を集積させることも検討している。

(b) 山梨県駅 甲府市大津町（地上駅）

山梨県は、平成25年から27年にかけて「リニア駅周辺整備基本方針」をまとめた。その後県知事の交替があり、新たに「リニア環境未来都市検討委員会」（以下新委員会）を上げた。

新委員会では、①（駅周辺）整備のあり方、②駅前の整備、③駅近郊の整備について、「新しい視点からの検討」を加えるとしている。検討作業は、「リニア周辺のあり方に係る意向調査」（アンケート等）の実施とそれを基に「各テーマの検討」、「提言骨子の検討」、「提言のまとめ」と進めていく予定。平成27年12月の第2回委員会では、アンケート調査の速報版が提示され、いくつかの検討方向が示されている。

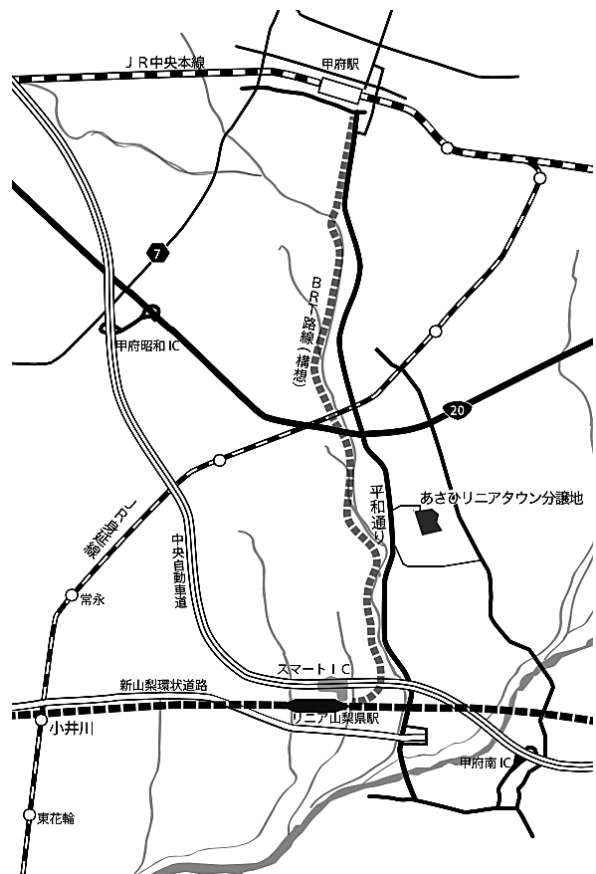
二次交通の整備は、JR甲府駅等甲府市中心部からリニア駅へ、目抜き通りの平和通りと荒川の河川敷道路を利用したのBRT(注)による結節が有力であるといわれている。

(注) BRT Bus Rapid Transit の略で、バス専用道路、バスレーン、PTPS(公共交通優先システム)を組み合わせ、定時性、速達性を確保するもの。

甲府市は、現状でも都心から90分程度の時間距離であり、県内各地から山梨県駅へのアクセス時間を加味するとリニアによる時間短縮効果は限られている、ということから、県民の関心は低いと指摘されている。

リニア神奈川県駅への時間短縮が図れ、相模原（橋本駅）方面とは以前から経済的なつながりが深く、同方面への交流が

図表 I-1-34 山梨県駅周辺の状況



リニア対策室作成

図表 I-1-35 山梨県駅予定地



(リニア対策室撮影)

深まることに対する期待は高いが、反面、神奈川県側では山梨県方面との交流への期待感
は殆ど無いと指摘されている。

山梨県内では、東京との時間距離短縮よりも、中京、関西方面との時間短縮効果の方が
より大きいことから同方面からの入込み増を期待する声は多いとのことである。

図表 I-1-36 駅機能配置イメージ

(c) 岐阜県駅 中津川市千旦林地区 (地上駅)

平成26年3月岐阜県により「リニア中央新幹線活用戦略」が策定された。駅周
辺整備関連では、①県内アクセスとして、JR美乃坂本駅など二次交通との乗換え
利便性の確保や南北方向の高速道路ネットワーク（濃飛横断自動車道路）による
結節、②岐阜県の玄関口としての駅・駅前広場の整備、③新駅を中心としたまち
づくり、などを内容としている。

中津川市は「リニアのまちづくりビ
ジョン」を策定（25年8月）、駅周
辺整備構想の具体的な検討を行い、駅周
辺の整備イメージ等が整理されてい
る。（図表 I-1-37）

また、中津川市はリニアを活用した観光
と防災の拠点となる「道の駅 リニアの
見える丘公園（仮称）」の建設を目指し、27
年中に検討会議を2回実施している。ただ、
現在のところ、駅周辺の地権者に対する説
明会等は始まっていないとのことである。

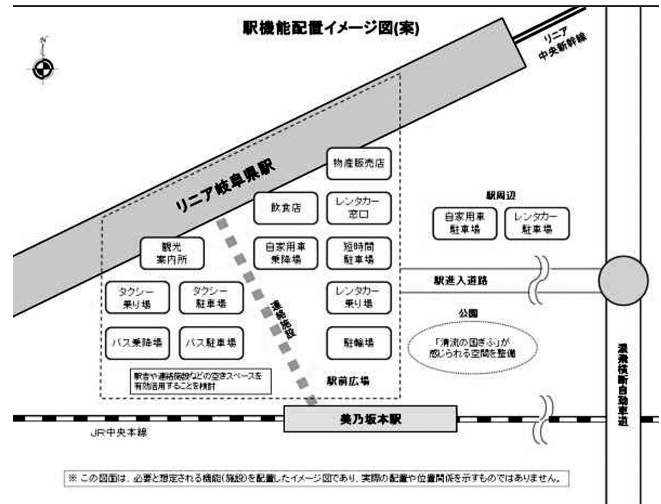
岐阜県駅は県の東端地域に設置されるこ
とから、全県的なリニア効果の恩恵は少な
く、県としても県央や飛騨地方などの県内
二次交通の整備が課題と捉えている。

東濃地方では、リニア開業効果を高める
ため、長野県との観光、ビジネス面での連
携を強化したいとの意
向がある。

図表 I-1-38

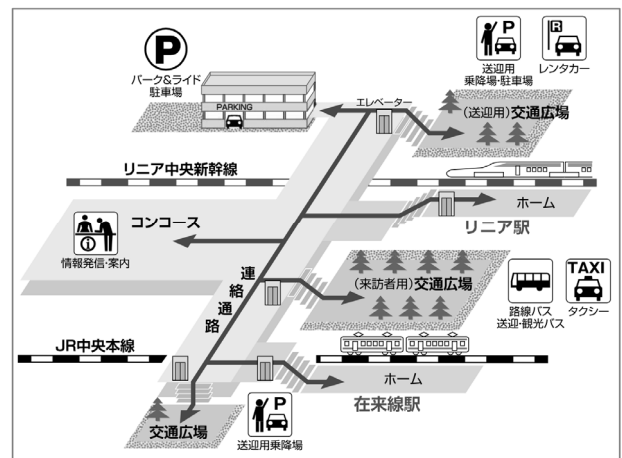


(リニア対策室撮影)



岐阜県「リニア中央新幹線活用戦略」(岐阜県HP)

図表 I-1-37 岐阜県駅「駅に必要な機能とイメージ」



中津川市「リニアのまちづくりビジョン」(中津川市HP)

リニア 岐阜県駅予定地

(4) リニア中央新幹線開通が当地域にもたらす影響

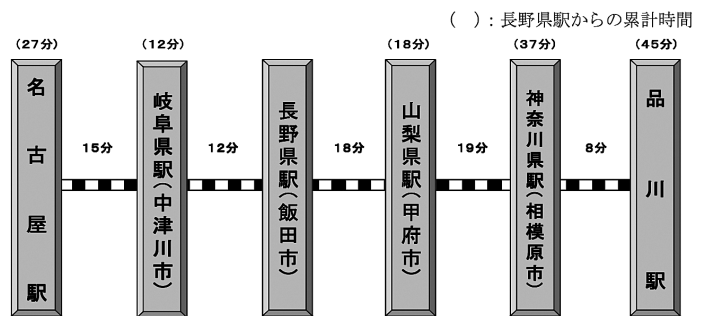
(7) 時間距離の圧倒的短縮

リニア中央新幹線が当地域にもたらす影響としては、東京圏を始めとする大都市と当地域との圧倒的な時間短縮効果であろう。

現状、飯田から東京へは4時間半から5時間、名古屋へも約2時間という所要時間であるが、東京へは45分、名古屋が27分のリニア新幹線乗車で到着できるという想像を絶する状態が生まれる。このことにより私たちの生活や時間感覚は大きく変わり、それがビジネスなど経済活動へも大きな変化をもたらすことになるであろう。

本調査のヒヤリングで聞いた意見、アンケートに記入された意見を、個人の生活とビジネス、アウトバウンドとインバウンドという局面で分けると下記のとおりである。時間短縮による大きな効果について意見が少ないのは、当地の方々はまだ新しい時代のイメージを明瞭に持ちきれていないためと考えられる。

図表 I-1-39 リニア中央新幹線の駅間所要時間



※ 全ての駅に停車する列車(各駅停車タイプ)を想定し推計したもの。

「長野県リニア活用基本構想」(平成26年3月) 10頁

図表 I-1-40

所要時間短縮により予想される変化
アンケート調査、ヒヤリングでの意見

	生活面	ビジネス面
アウトバウンド	<ul style="list-style-type: none"> 東京、山梨、名古屋の大学に毎日通学できる 地域外へ通勤できるようになる 買い物、観劇、美術館巡りに気楽に行けるようになる 仕事が終わっての飲み会に東京か名古屋に行く 	<ul style="list-style-type: none"> 出張が楽になる。反面宿泊の出張が認められなくなる 営業活動やクレーム対応などで出かけるのが楽になる 展示会、商談会に行き易くなり、技術情報収集や新規顧客情報を得易くなる。
インバウンド	<ul style="list-style-type: none"> コンサートや演劇ができるホールをつくれれば都会から人がやってくる 別荘地として通い易くなる 週末は田舎暮らしという生活ができる 週末農業という生活スタイルで人を呼べる 自然の良いところに親が住み、子供・孫がこちらに通ってくるようにするとよい 	<ul style="list-style-type: none"> 国際会議ができる施設をつくれれば、当地は軽井沢より近いところになり有望 海外から空港に降り立ち、飯田へ来易くなる 空き家を貸し出し、通って利用してもらう 都会地から墓参りしやすくなるので霊園開発を 観光地、旅館は日帰り客が多くなって厳しくなってしまうかもしれない

リニアアンケート(II章104~109頁)の自由記入欄回答から時間短縮効果に着目した意見を抽出
調査でのヒヤリング時に出た意見を追加

(イ) 時間短縮効果が最も大きい長野県駅地域

次に、前項の所要時間をもとに、品川駅からリニア各県駅への所要時間を計算して比較する。

現状とリニア新幹線開通後では品川駅から神奈川県駅（橋本駅）では、38分が8分に、山梨県駅（甲府駅）は、106分が27分に、長野県駅（飯田駅）は、273分が45分、岐阜県駅（中津川駅）は、145分が57分という結果になった。

これを、現状の所要時間との改善率として計算する。

$$\text{改善率 (\%)} = \frac{(\text{現状所要時間} - \text{リニア所要時間})}{\text{現状所要時間}} \times 100$$

これによると、

神奈川県駅（橋本駅）	78.9%
山梨県駅（甲府駅）	74.5%
長野県駅（飯田駅）	83.5%
岐阜県駅（中津川駅）	60.7%

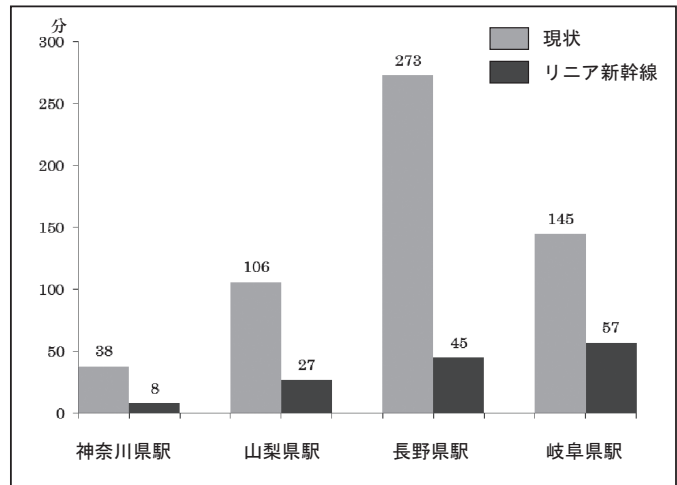
となり、長野県駅が最も時間短縮効果が大きいことが判る。

他の中間駅地域で意見聴取したとき、飯伊地域ほどのリニア待望感、高揚感が乏しい印象を受けるのは、この改善率の差によるものと思われる。

同時に、上記比率に加え所要時間の絶対値もある。一般に航空機と鉄道との競合で「4時間の壁」が存在するといわれるが、当地域は「首都圏からいちばん遠いところ」などといわれ、長年この壁を見てきた。リニア新幹線開通により、4時間の壁を破るところか1時間未満の世界に入る。その高揚感が他地域に比べ大きいのは当然であるといえる。

こうして、リニア中央新幹線開通の恩恵を最大に享受することになるのは、当飯伊地域となると言っても過言ではない。

図表 I-1-41 各中間駅の品川駅からの時間距離
現状とリニア新幹線開通後



- ① 神奈川県駅は、品川駅～新横浜（東海道新幹線のぞみ）＋新横浜駅～橋本駅（横浜線）の時間で計算
- ② 山梨県駅は、品川駅から新宿駅（山手線）＋新宿駅～甲府駅（中央東線スーパーあずさ）の時間
- ③ 長野県駅は、品川駅～新宿駅（山手線）＋新宿駅～飯田（中央高速バス）の時間
- ④ 岐阜県駅は、品川駅～名古屋駅（東海道新幹線のぞみ）＋名古屋駅～中津川駅（中央西線しなの）の時間
- ⑤ いずれも、乗り換え時間、待ち時間は考慮しない。また、リニア駅と在来駅間との連絡時間も考慮しない。

(ウ) 大幅時間距離短縮がもたらす機会と脅威

前項(ア)において、アンケート調査等の意見にあるように大幅な所要時間短縮は私たちの「生活と仕事」に影響をもたらす。アンケート調査では、前項の通りどちらかというところ「インバウンド」に関する回答が多く、前向きな見方をしている意見が多かった。

しかし、従来から「ストロー効果」として、この地域からヒトや購買力、産業が流出していくとの指摘がある。本調査では、リニア開通効果を「インバウンド」「アウトバウンド」面、「ストロー効果」と「逆ストロー効果」として内容を整理してみた。これについては本章の2.(2)(エ)(57頁)で述べることとする。

(5) リニア中央新幹線およびリニア関連工事の認知度

本調査の中で、アンケート調査として地域内外の方々に当地域に係るリニア中央新幹線等建設工事等への認知度合を確認した(回答数330、飯田市=200、下伊那=96、飯伊外=34)。

リニア中央新幹線そのもの(本線、長野県駅)への認知度は、飯田市、下伊那郡とも「①リニア本線の通る場所」は、「よく知っている」「だいたい知っている」合計で飯田市183(飯田市計の91.5%)、下伊那郡92(下伊那計の95.8%)と9割を超えている。飯伊外は24(飯伊外計の70.6%)と飯田市、下伊那郡よりやや下回っている。「②リニア駅の場所」は、「よく・だいたい知っている」合計で、飯田市190(飯田市計の95.0%)、下伊那92(下伊那同95.8%)、飯伊外22(飯伊外同64.7%)「①リニア本線の通る場所」の認知度と同水準にある。

これに対し関連事業の「③リニア駅周辺整備」「④国道改良」「⑤スマートインター」「⑥アクセス道路」については、「よく・だいたい知っている」合計は、飯田市が「③リニア駅周辺整備」97(飯田市計の48.5%)、「④国道改良」116(同58.0%)、「⑤スマートインター」127(63.5%)、「⑥アクセス道路」96(同48.0%)と「①リニア本線」「②リニア駅周辺整備」に比べ認知度は低くなる。関連事業の中ではスマートインターについての認知度がいちばん高い、という結果になった。

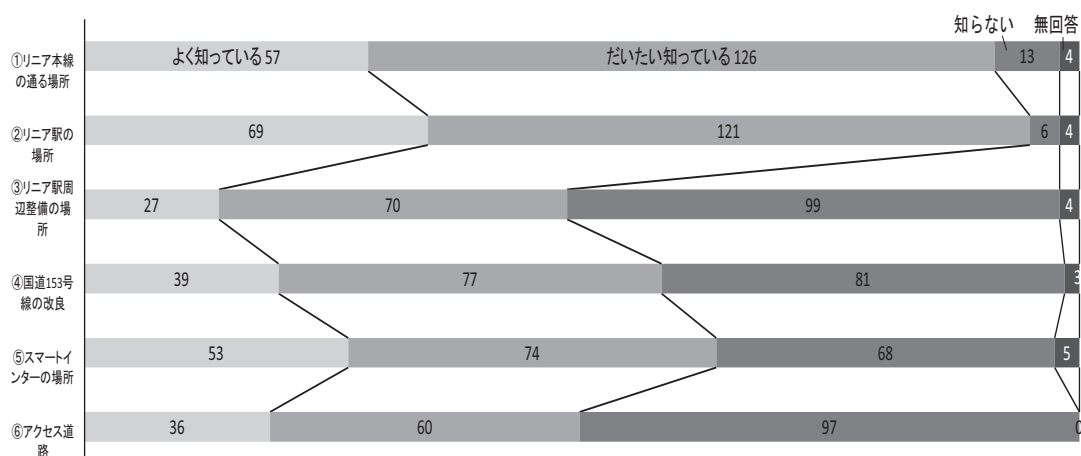
下伊那郡は「③リニア駅周辺整備」36(下伊那計の37.5%)、「④国道改良」50(同52.1%)、「⑤スマートインター」55(同57.3%)、「⑥アクセス道路」41(同42.7%)となっており、こちらもスマートインターチェンジについての認知度がいちばん高かった。

飯伊外は「③リニア駅周辺整備」9(飯伊外計の26.4%)、「④国道改良」6(同17.6%)、「⑤スマートインター」7(同20.5%)、「⑥アクセス道路」6(同17.6%)であり、こちらはリニア駅周辺整備への認知度がいちばん高かった。

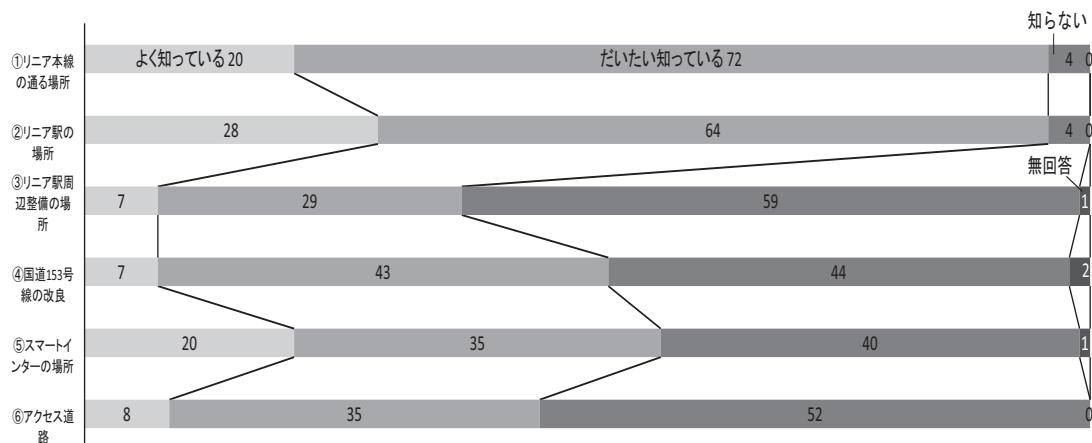
このように、リニアそのもの(本線、駅部)の認知度と関連事業に対する認知度には開きが見られることが明らかとなった。アンケート調査時点では、各関連事業は、駅周辺整備はイメージ図もしくは概念図、道路関係はルート帯案などの形で示されているものの、詳細が地域に示されていないことが大きな要因と考えられる。

アンケート調査のその他の設問については、Ⅱ章で結果全体の報告を行う。

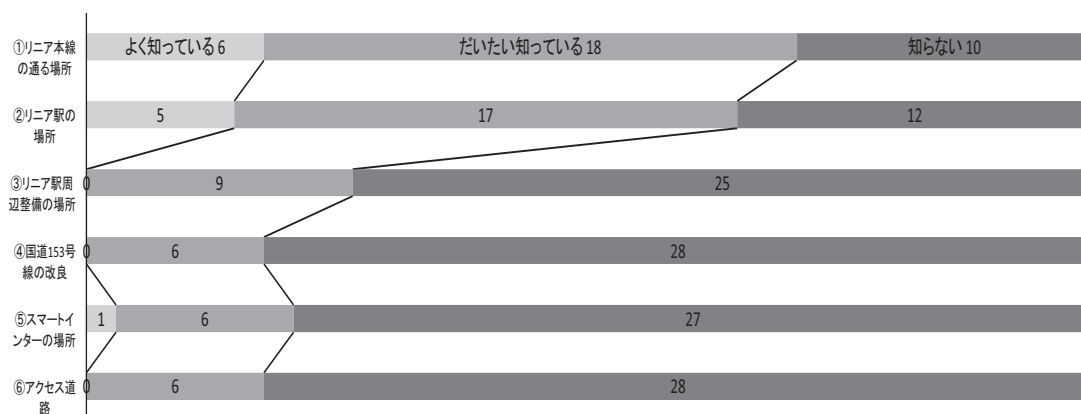
図表 I-1-42 次のことを知っていますか (飯田市)



図表 I-1-43 次のことを知っていますか (下伊那郡)



図表 I-1-44 次のことを知っていますか (飯伊外)



(6) リニア中央新幹線の経済波及効果

～長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」を中心に～

今後リニア工事が進み、リニアが開通すると、当地域にどのような経済的効果が及ぶかが関心を持たれているところである。これについては、長野県により平成26年3月に「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」(以下「調査」という)が公表されている。これを基に、当地域への経済効果についての考え方などを考察する。

(7) 経済波及効果の概要

「調査」は、A) リニア建設工場の投資として、平成27年から39年県内への投入額が6,068億円となり、これが間接効果を生み経済波及効果は9,991億円(769億円/年)となるとしている。

次に、B) リニア利用者による県内消費として、平成39年のリニア開業時より、一日当りの交流人口が5,300人で年間336億円の経済効果が生じるとしている

(図表 I-1-45)。

なお、この「調査」における経済波及効果の算定は、右の図表 I-1-46の通りで、上記のリニア建設工場の投資とリニア利用者による県内消費の範囲としており、リニア整備による効果には他に、

- ① 直接効果としてリニアを利用することによる時間短縮効果等の利用者便益
- ② 居住人口の増加による経済効果
- ③ 産業の生産活動の拡大(企業進出、従業員数・設備投資の増加)

があるとしている。

図表 I-1-45 経済波及効果

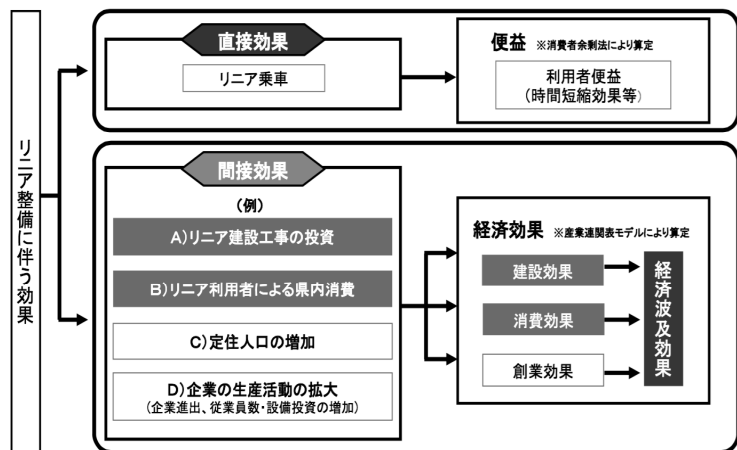
区分	経済波及効果
A)リニア建設工場の投資	・経済波及効果 9,991億円(H27年～H39年) ・雇用誘発者数 5,756人/年
B)リニア利用者による県内消費 (注1)	・経済波及効果 336億円/年 (H39年リニア開業時) * 交流人口:5,300人/日 リニア開業に向けた取組の効果として「日本人観光客が15%増加」「外国人観光客が2.5倍に増加」を加算した人数(注2)

(注1)リニア開業が地域にもたらす効果・影響は多岐にわたり、「定住人口の増加」や「企業の生産活動の拡大」など、県民生活の幅広い分野に及びます。このうち、今回は、長野県新総合交通ビジョンのデータを活用できる「リニア利用者による県内消費」について算定しました。

(注2)「観光客数の増加」は、あくまでも経済波及効果を算定するための一つの仮定であって、目標数値ではありません。増加の根拠については、12ページを参照してください。

長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」平成26年3月 5頁

図表 I-1-46 経済波及効果の計算範囲



■間接効果のうち、工事費用の推定が可能な「A)リニア建設工場の投資」及び長野県新総合交通ビジョンのデータを活用できる「B)リニア利用者による県内消費」に伴う経済波及効果を算定します。

長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」平成26年3月 3頁

(イ) 経済効果の範囲

「調査」は、当然ながら「長野県への経済効果」であり、飯伊地域への経済効果ではないことを認識しておくべきであろう。それでは、経済効果の県下への拡散状況はどうか。「調査」ではその明細は示されていない。

そこで、「リニア利用者による県内消費」の算定基礎はリニア新幹線による来訪者であることから「調査」の「②交流人口の推計」によると、長野県に訪れる一日あたり4,800人のうち3,900人が長野県駅、山梨県駅から500人、岐阜県駅から400人となっている。

それぞれの駅で降車後どこへ向かうかもまた示されていないが、「長野県新総合交通ビジョン」(平成25年3月)の基礎データとなっている「交通に係る県民等意識調査」(同24年6月)(以下「意識調査」)の「利用する可能性のある主なリニア中央新幹線駅」は右図表I-1-48のとおりで、これは県民に対してリニアの出発駅を問うものであるが、概ね人の流れを表しているとすれば、山梨県駅からの来訪者は主に諏訪・松本・大北地域方面、岐阜県駅からの来訪者は木曾地域と松本地域方面となる。

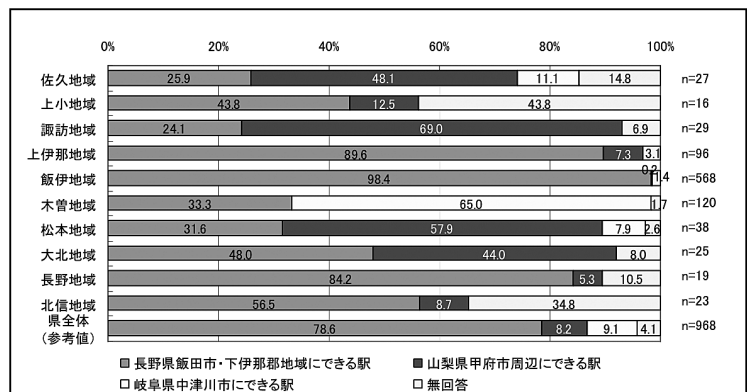
長野県駅で降車した来訪者はどうなるかであるが、「意識調査」の「リニア中央新幹線の利用可能性」を合わせて勘案すると、主に飯伊地域、上伊那地域、諏訪地域となる。飯伊地域と上伊那地域とを比較すると、来訪の主力である観光は、「平成25年観光地利用者統計」(長野県)では年間延べ人数が上伊那地域で4,586千人、飯伊地域で3,939百万円となっている。観光面の詳細はI章2.で、観光以外の要素についてはIII章の1.で述べる。

図表 I-1-47 リニアを利用して長野県を訪れる旅客数

利用駅	目的別旅客数			計
	観光	ビジネス	私用	
長野県駅	2,400	900	600	3,900
山梨県駅	200	200	100	500
岐阜県駅	200	100	100	400
計	2,800	1,200	800	4,800

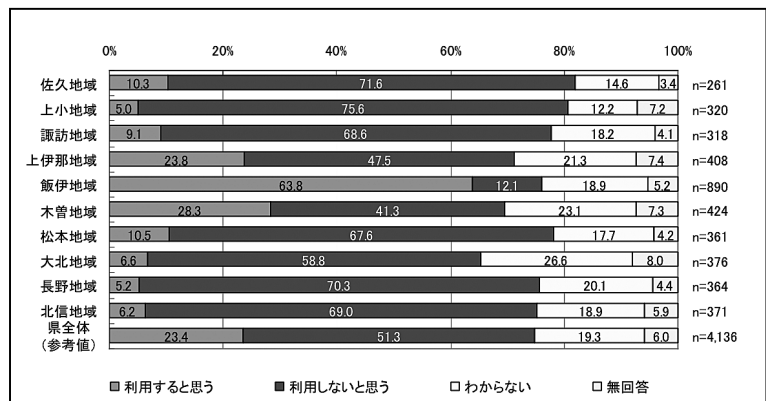
長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」平成26年3月 9頁

図表 I-1-48 利用する可能性のある主なリニア中央新幹線駅



長野県「交通に係る県民等意識調査」(24年6月)

図表 I-1-49 リニア中央新幹線の利用可能性



長野県「交通に係る県民等意識調査」(24年6月)

(ウ) 直接工事投資額について

(a) リニア建設工事（県調査 建設費6,068億円 経済波及効果9,991億円）

次に建設費6,068億円・波及効果9,991億円については、県内のリニア本線は木曾谷の部分が約10km あるものの、飯伊地域に建設費のかなりの部分が投下されることが期待されている。これが最終的に波及効果として当地域にどれ程もたらされるかである。

これに関し、地域内の事業者、業界団体へ聴き取りを行った。

- ① 地場ゼネコンでは、リニア本線、駅部、トンネル工事などにJVを組むなどに関わっていくという動きはみられない。
- ② 地場中堅業者の中には、従来から大手ゼネコンのもとで全国各地の工事現場で実績を重ねている業者や専門工事業者などがあり、リニア本線関係の工事を担う可能性がある。
- ③ リニア工事の資材については、骨材、生コンなど地元からの供給が実現するとの見方もあり、研究が進められている。
- ④ 建設機械のリース・レンタルに対する需要の見直しに対応する動きがみられる。
- ⑤ 建設機械・工事車両の保守・点検について需要が発生すると考えられている。
- ⑥ リニア工事関係者の食・住等消費に対する期待がある。従業員宿舎の設置場所等が判明すれば何らかの動きが出るのではと見られている。
- ⑦ 商工団体で、資材・需要品の地元業者の利用をJR、ゼネコンなどへ要請していく動きがある。
- ⑧ 発生土運搬などで車両への需要が高まると見込まれているが、どのように地元業者へ発注がなされるか不明としている。

いずれにしろ、「現状では未だ詳細が判明しないため、具体的な行動に出られない」、「研究途上である」という説明が多かった。平成28年2月9日、JR東海は南アルプストンネル長野工区の担当業者を決定し発表した。今後担当業者の動きが具体化して来ると、当地域内の建設業界および関連業界の対応がみえてくると思われる。また、当地域の地上部の工事業者が決まってくると、これに関連した動きは一層鮮明になると考えられる。地域の事業者がどれ程工事に与れるかで波及効果が変わってくる。

(b) 関連工事

関連事業として、リニア駅周辺整備事業、国道153号改良、座光寺スマートインター・座光寺上郷道路（アクセス道路）がそれぞれ進められる。この事業は県（飯田建設事務所）、飯田市において行われることから、県・市に工事実績のある地域内の業者は多く、地元業者がこれらの工事について恩恵を受けられると期待されている。

国道改良には120億～130億円を要するとされている（飯田建設事務所リニア関連道路説明会での説明）。他の事業の事業費金額は示されていない。

(エ) リニア利用者による県内消費（県調査 消費額6,800万円/日 経済波及効果336億円）

リニア開通後のリニア利用による消費について更に考察する。

「調査」によると、消費額の内容は、次頁図表I-1-50の通り。

これから一人当たりの消費額は、

観光 15,714円/日 ビジネス 19,167円/日 私用 1,250円/日

と計算できる。

図表 I-1-50 リニア中央新幹線を利用して長野県を訪れる
旅客の県内消費額

旅行目的	旅客数(人/日)	消費額(百万円/日)
観 光	2,800	44
ビジネス	1,200	23
私 用	800	1
計	4,800	68

(長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」平成26年3月 10頁)

ビジネス客は、接待が伴うためであろうか観光客に比べ単価が高いことが判る。いずれにしろ、観光、ビジネスとも当地域内で宿泊・飲食をしなければこの消費額は当地域に落ちないことになる。

- ① 消費額・経済波及効果はひとえに乗降客数次第。
- ② 長野県駅に降りてくれても、飯伊地域に立ち寄り、宿泊・飲食がなければ波及効果はダウンする。
 - ・長野県駅に降りるような仕掛け
 - ・立ち寄りポイントの設定
 - ・飲食・宿泊施設の検討
 - ・上記を有効に結びつける仕組みづくり
- ③ 長野県駅利用で重要なことは、「上伊那」の取り込み。
 - ②と矛盾するが、飯伊地域の観光スポットのパワーアップと同時に上伊那地域との連携を図ることが必要となる。

飯伊地域、上伊那地域の観光面の特性については、I章2(エ)観光業(76頁以降)で詳述する。

(オ) 定住人口増への取り組み

県「調査」は、予め算定対象として「リニア建設工事に係る投資」と「リニア利用者による県内消費」に限定したものであった。つまり、「リニア利用者による県内消費」およびその波及効果は交流人口をベースとしたものである。

「算定対象」では別項目として「定住人口の増加」による経済波及効果も想定されており(39頁 図表 I-1-46「経済波及効果の計算範囲」参照)、リニア新幹線開通を見据えた飯伊への移住促進という課題にも取り組んでいく必要があることが判る。

そしてこれは行政の関与も重要であるが、民間が知恵を出して取り組んでいく領域も多いと考える。

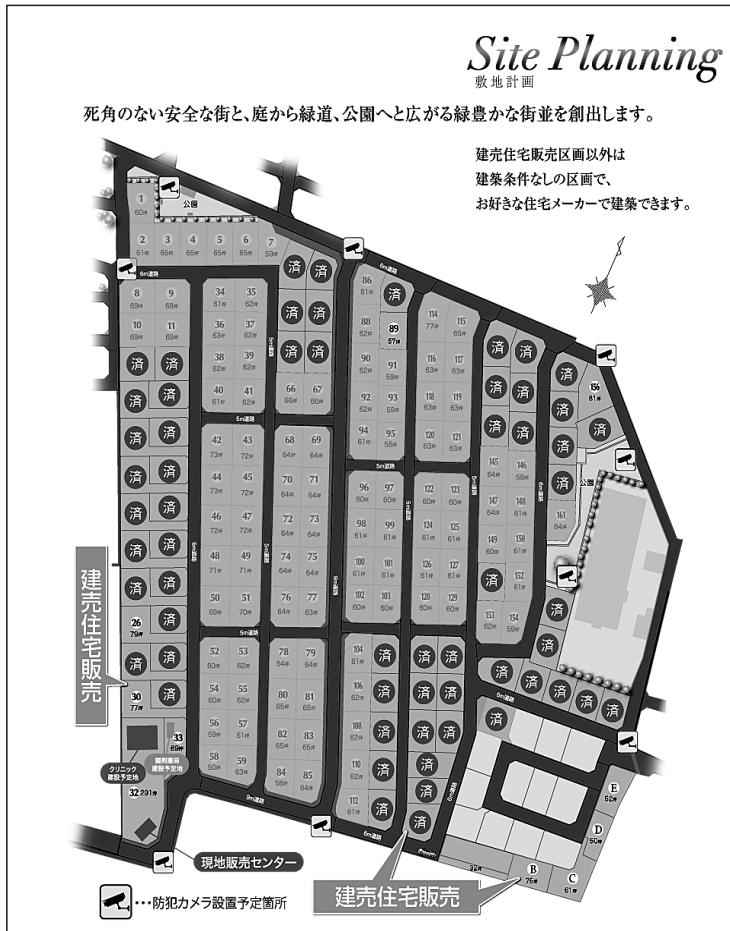
- ① U・Iターン
- ② 新幹線通勤
- ③ 二地域居住

等々可能性を論じるだけでなくそのための行動を起こしていく。

(a) 山梨県不動産業協同組合による「あさひリニアタウン」(171区画)の開発

山梨県下の不動産業者が出資して設立された組合で、「大規模分譲地を造成し、優良な宅地を供給する」(山梨県不動産業協同組合HPご挨拶)同組合が工場跡地を県内20社の住宅メーカーと共同分譲を行った。リニア山梨県駅より車で5分の位置(33頁 図表 I-1-34 地図参照)。リニアに期待しての購入もあるという。(読売新聞山梨版)

図表 I-1-51 「あさひリニアタウン」分譲案内



山梨県不動産業協同組合HP

図表 I-1-52 「あさひリニアタウン」

①入口モニュメント



②平成28年8月の状況

既に分譲地は完売し、殆ど建築済みとなっている



(リニア対策室撮影)

(b) 新幹線通勤への対応

①古河市

古河市（茨城県）は東北新幹線を市内に停めて新幹線通勤による定住人口増を目指している。宇都宮線古河駅と東北新幹線は離れているため、古河市郊外の両線が最も接近している地点に宇都宮線新駅と東北新幹線新駅（請願駅）を設け、ここに「新都市拠点」を形成する計画である。（次頁図表 I-1-54古河市「新市建設計画」平成26年3月変更）

②小山市

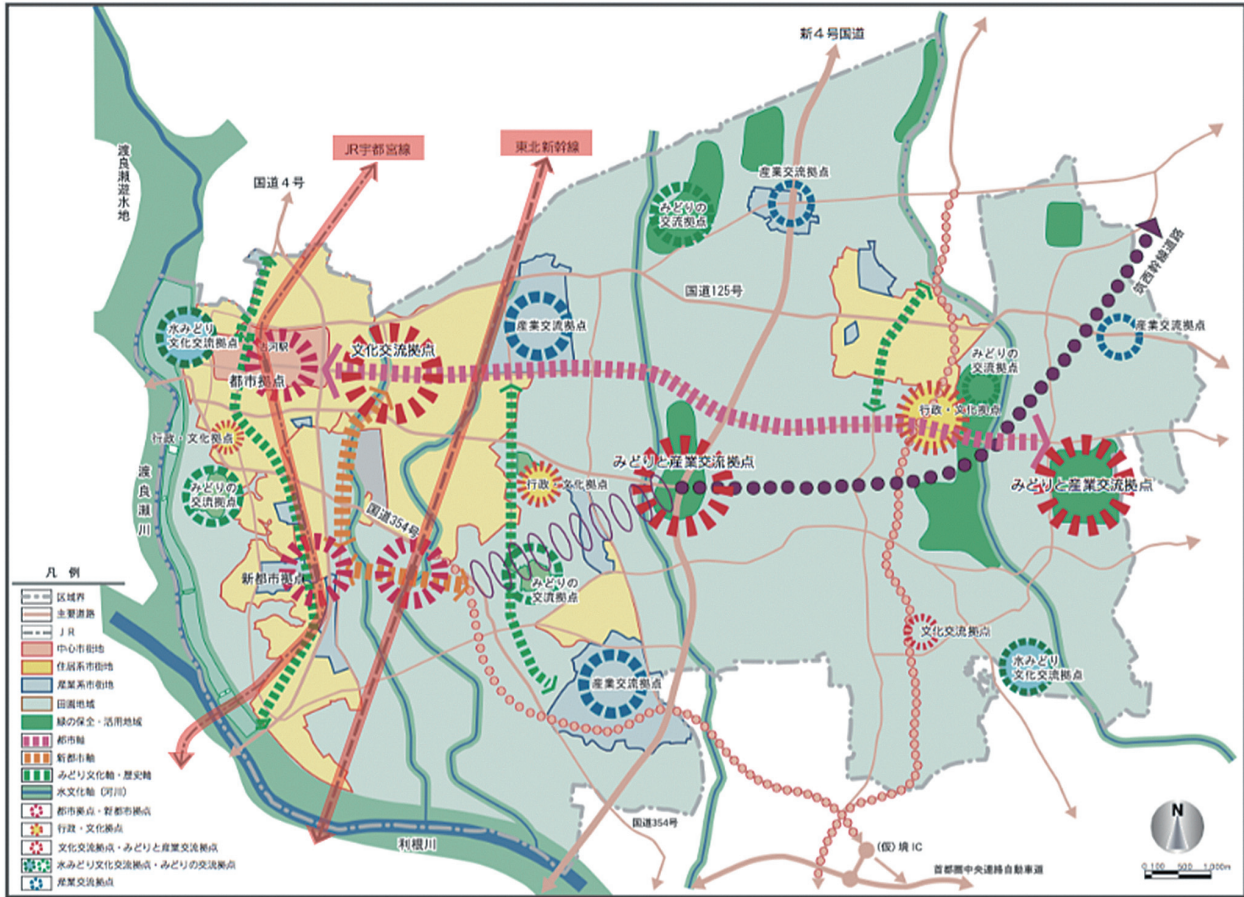
東北新幹線で東京駅から約45分

小山市は小山駅前東口再開発事業により所有している土地に28階建て149戸のマンションを建設する。建物には店舗、認可保育所を併設するとのことである。開発・分譲は東急不動産が当たる。駅周辺は新幹線通勤者向けなどの高層マンションの建設・販売が旺盛で、まだ需要はあるとみている。（小山商工会議所聴き取り）

図表 I-1-53 小山駅前マンション建設予定地



(リニア対策室撮影)



古河市「新市建設計画」(平成26年3月) 31頁

(7) 本項のまとめ

- ① 当地域の「悲願」であったリニア中央新幹線が伊那谷を通ることになり、長野県駅が当地域内に設置されることとなった。今後、伊那谷に6千億円程度の工事費が投入されることとなり、関連事業の全容も明らかになりつつある。当地域への経済波及効果が期待されている。
- ② しかし、本線・駅部をはじめ関連施設、リニア関連工事により多くの家屋、事業所が移転対象になるなど、当地域の負担も大きいものであり、それらへの適切な対応が必要である。
- ③ リニア中央新幹線の当地域にもたらす影響は、東京など大都市との時間距離が圧倒的に縮まることであり、当地域は中間駅地域の中でその恩恵を最も受けることとなる。しかしながら、その影響にも良い影響と悪い影響が考えられ、当地域はそれをよく見極めて対応していかなければならない。
- ④ リニア中央新幹線の波及効果が当地域に多く及ぶためには、(i)長野県駅に多くの人々が降りてもらうこと、(ii)それらの人が立ち寄り、飲食・宿泊してもらうところが重要であり、魅力的なスポットづくり、宿泊・飲食施設の魅力アップに取り組む、(iii)観光面が注目されるが、ビジネス来訪者への取り組みも大切である。
- ⑤ 当地域がトータルでリニア開通効果を楽しむことができるよう考えていくことが必要となる。

2. 飯伊地域の経済構造

(1) 飯伊地域の人口の状況

(7) 飯伊地域の人口の推移

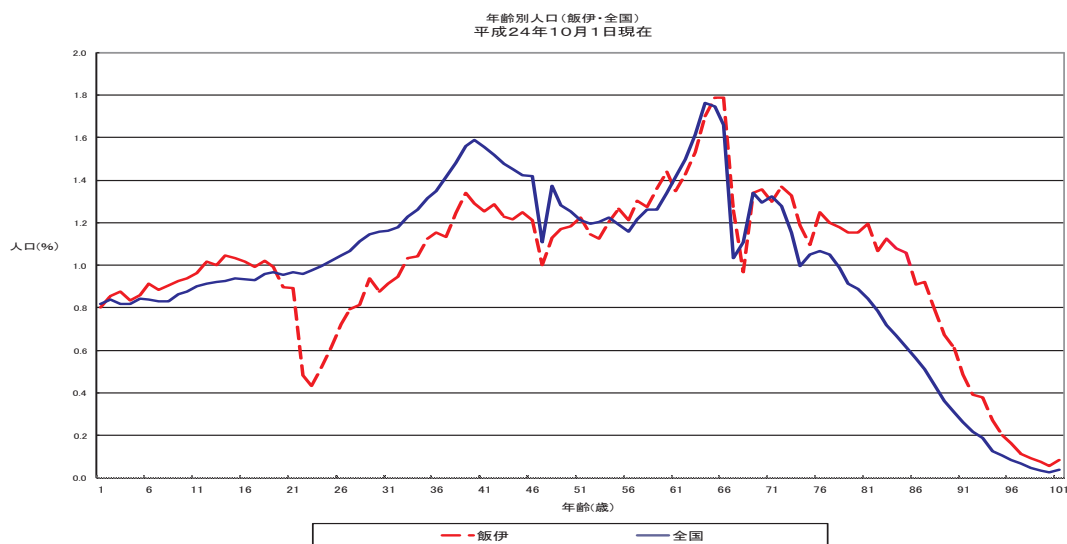
飯伊地域は平成26年10月1日現在、人口は164,178人（飯田市102,446人、下伊那郡61,732人）、世帯数59,087世帯（飯田市38,276世帯、下伊那郡20,811世帯）。

10年前の平成16年10月1日と比較すると、人口は12,719人、7.19%の減少、世帯数は153世帯、0.26%の増加となっている。

(a) 飯伊地域の人口特性

下のグラフ（図表 I-2-1）は、平成24年10月1日現在の各歳別人口が全人口に占める構成比を各歳別に示したもので、赤線が飯伊地域、青線が全国である。

図表 I-2-1



これをみると、当地域の人口構成には全国平均と比較して次のような特徴があることがわかる。

- ① 高齢者が多い
- ② 50～60歳代の構成比は全国平均とほぼ同じ
- ③ 18歳前後から40歳代までの構成比は全国平均を大きく下回る

当地域では、大学に入学する18歳前後から、40歳代半ばあたりまで、各歳人口割合が全国に比べ低い。特に、22～24歳のところで大きく全国平均から乖離するが、これは、進学等によりこの地域から離れ、その後の就職などにより地域外へ居住する人数が多いことによるものと考えられる。

- ④ 0～18歳までの構成比は全国平均を上回る

注目したいのは、0～18歳くらいまでの各歳人口割合が全国平均に比べ高く、当地域は全国平均に比較して子供が多い地域と言えることである。

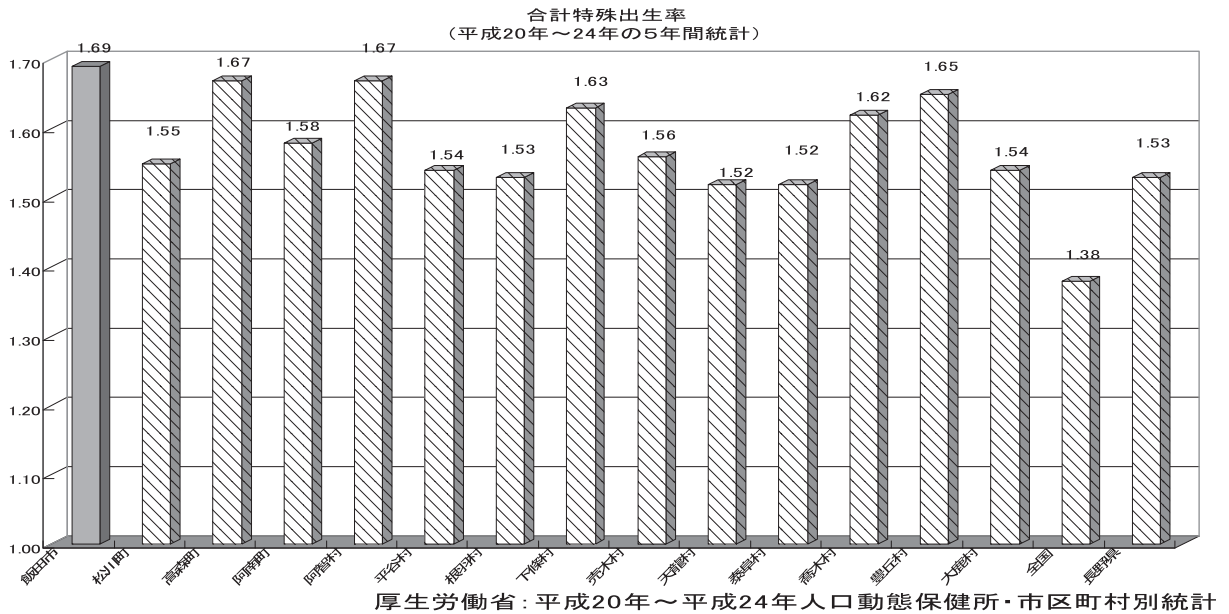
通常、この年齢層は自らが単独で転入・転出することはないので、その親たちの人口動態に大きく左右されることになるが、当地域においては、彼らの親たちの年齢層の人口構成比は全国平均に比べて低いにもかかわらず、子どもたちの人口構成比は全国平均

を上回っている。

これは、親一人当たりの子どもの数が多いということによるものであるが、そこからは、当地域は子どもたちを生き育てやすい環境にある、という地域特性が想起される。

事実、下のグラフにある通り、当地域各町村においてほぼすべての市町村で、合計特殊出生率（一人の女性が一生に産む子供の平均数を示す。この指標によって、異なる時代、異なる集団間の出生による人口の自然増減を比較・評価することができる。）が全国平均、長野県平均とも上回っている。

図表 I-2-2



(b) 子どもを生き育てやすい地域

当地域において、合計特殊出生率と世帯構造との関係を示す興味深いデータがある。

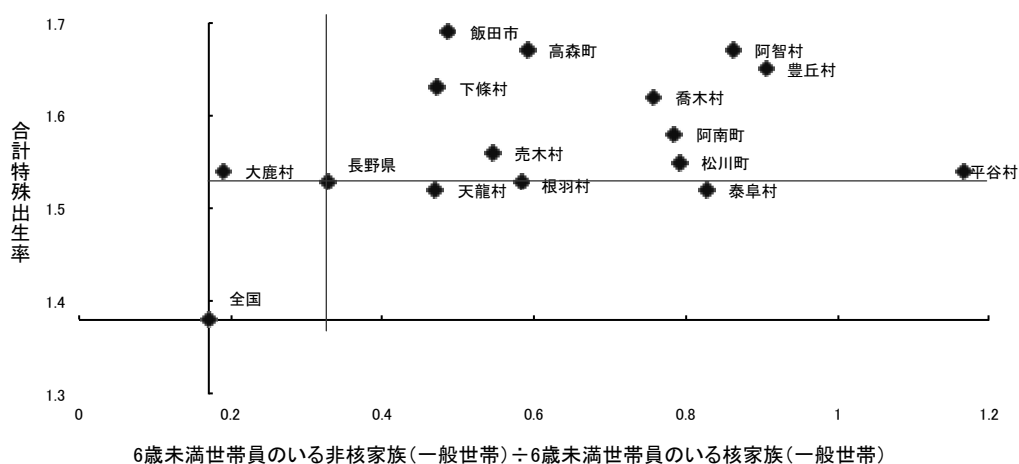
このグラフは、当地域の各市町村の合計特殊出生率のデータを縦軸に、6歳未満世帯員のいる非核家族と6歳未満世帯員のいる核家族との割合（核家族でない世帯が多いほど右側に位置する）を横軸にプロットしたものである。

これによると、当地域では、6歳未満世帯員のいる世帯において非核家族の占める割合が全国に比べて高い。また、合計特殊出生率と6歳未満世帯員のいる非核家族の割合には、明確な相関性があるとは言い切れないものの、ある程度高い関連性がみられる。

当地域の合計特殊出生率の高さの要因を、非核家族割合の高さのみに帰することはできないかもしれないが、世代間で協力して子育てを行っている家庭が当地域には比較的多いと言え、これが合計特殊出生率の高さの要因の一つとなっているといってもよいのではないだろうか。

図表Ⅱ-2-3

合計特殊出生率と6歳未満世帯員のいる非核家族の関係



ただし、最近では、グラフ（図表Ⅰ-2-1）でも見て取れるように、ここ数年の新生児の人口構成比は全国平均水準に近づいてきており、当地域の利点がやや失われてきている状況も現れつつある。

(c) 当地域は「長寿地域」

当地域各市町村の高齢化率（全人口に占める65歳以上人口の構成比）は極めて高いが、一方では、長野県は男女ともに平均寿命が全国で最も高く、当地域ではその長野県の平均寿命をも更に上回る町村も少なくない。

ともすれば、一般に高齢者が多いことがネガティブに捉えられがちであるが、「長寿」という面では、ポジティブな特性ともいえる。当地域の人口特性として、「高齢者が多い＝長寿地域」という軸でもっと積極的に評価されてもよいのではないだろうか。

将来に向かって、子どもを生き育てやすいという利点をさらに維持、向上させ、さらに、長寿地域というメリットを生かし、高齢者が子どもたちを育み成長させていく役割をさらに担っていただくようになれば、子育て世代の年代層人口が増加していくことによって、人口減少に歯止めをかけられる効果はより大きくなる、というポテンシャルを当地域は有しているといえるだろう。

ただし、これまでみてきたように、残念ながら子どもたちの数が比較的多くいても、一定年齢に達すると、その多くが地域外に流出していつてしまっているというのが現状である。したがって、当地域にとってもう一つの大きな課題は、一旦流出していかざるを得ない若者たちを、どのように再び地域に戻ってきてもらうか、ということになる。

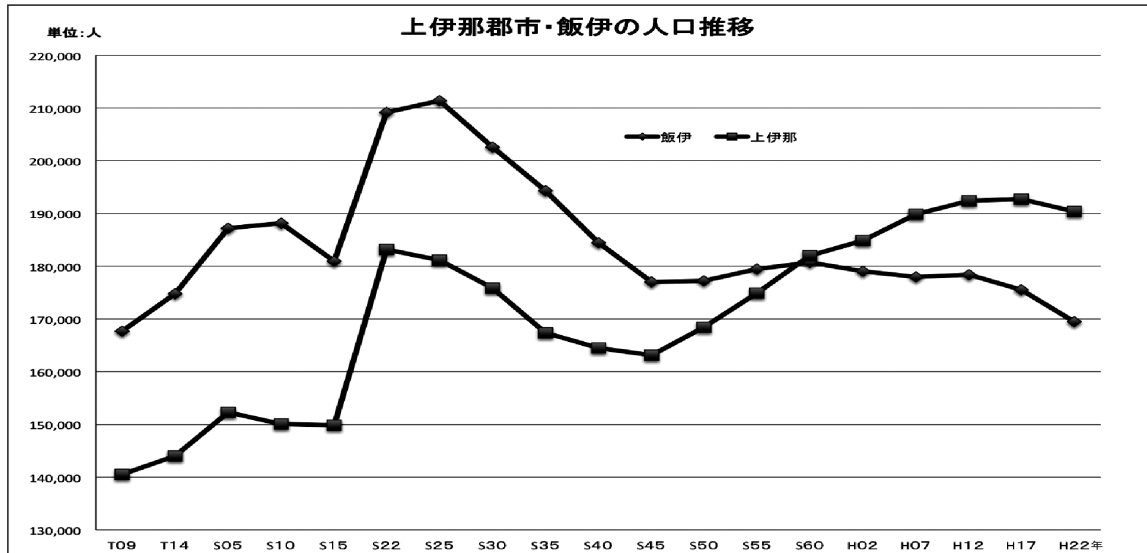
(d) 上伊那地域（隣接地域）との比較による当地域の人口特性

次に、当地域の人口特性を隣接する上伊那地域との比較でみる。

次頁のグラフは、飯伊地域と上伊那地域の人口の推移（大正9年から平成22年までの国勢調査）を示したものの。

かつて、当地域の人口は、上伊那地域を上回っていたが、昭和60年あたりを境に逆転されており、その差は開いたままとなっている。

図表 I-2-4



この大きな要因は、昭和50年あたり以後のトレンドの変化によるものである。両地域とも終戦直後をピークとする人口減少傾向から昭和45年に底を打つが、以後、上伊那が継続的な増加傾向を維持してきたのに対し、飯伊はほぼ横ばいの状況が続くことになる。

では、このようなことになった要因は何だろうか。もちろん、そこには様々な要因があり単純なものではないだろうが、一つの大きな要因は、両地域の産業の規模と産業構造の違いにあると言えるのではなかろうか。

(e) 現在の世帯数、人口、商業、製造業の比較

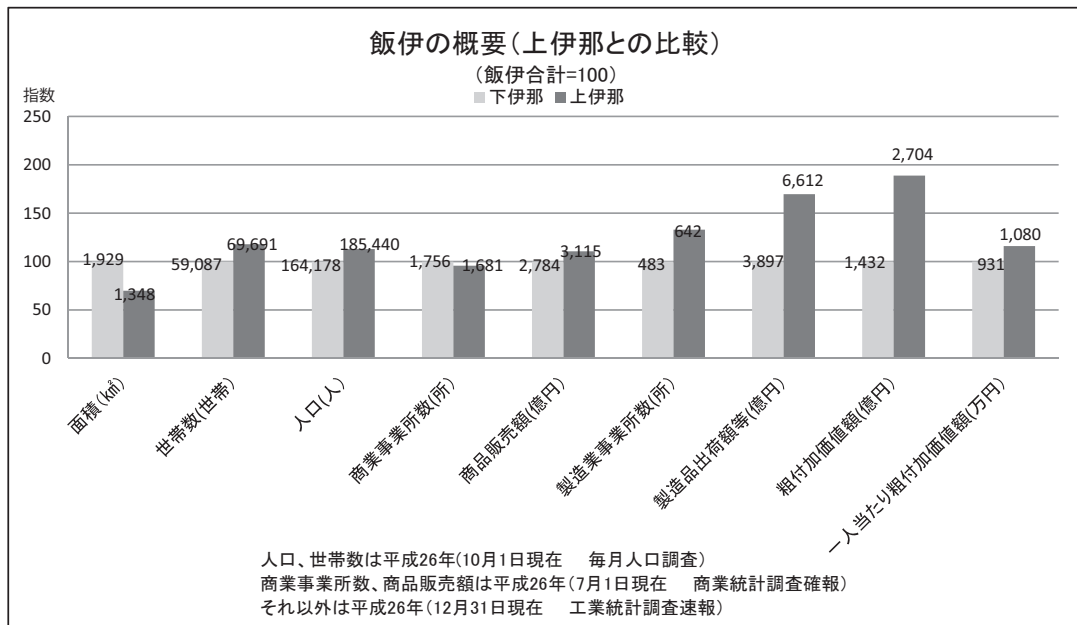
両地域の産業について、直近のデータから、面積、世帯数、人口および商業、製造業の面で比較したものが、次頁のグラフ (図表 I-2-5) である。

いずれの項目についても、飯伊地域を100としたときの上伊那の状況を表している。

世帯数、人口については、飯伊地域に比べて、上伊那地域の方が世帯数では17%、人口では13%多い(平成26年10月)。商業については、商業事業所数は上伊那地域の方が飯伊地域より4%程度少ないものの、商品販売額は上伊那地域の方が飯伊地域より11%高い状況といえる (平成26年)。

一方、製造業については、上伊那地域の方が事業所数、製造品出荷額等、粗付加価値額、従業者1人当り粗付加価値額すべてに飯伊地域を上回っており、特に、製造品出荷額等、粗付加価値額については、飯伊地域と比較してそれぞれ1.7~1.9倍程度と、その差は他の項目と比べ大きい (平成26年)。

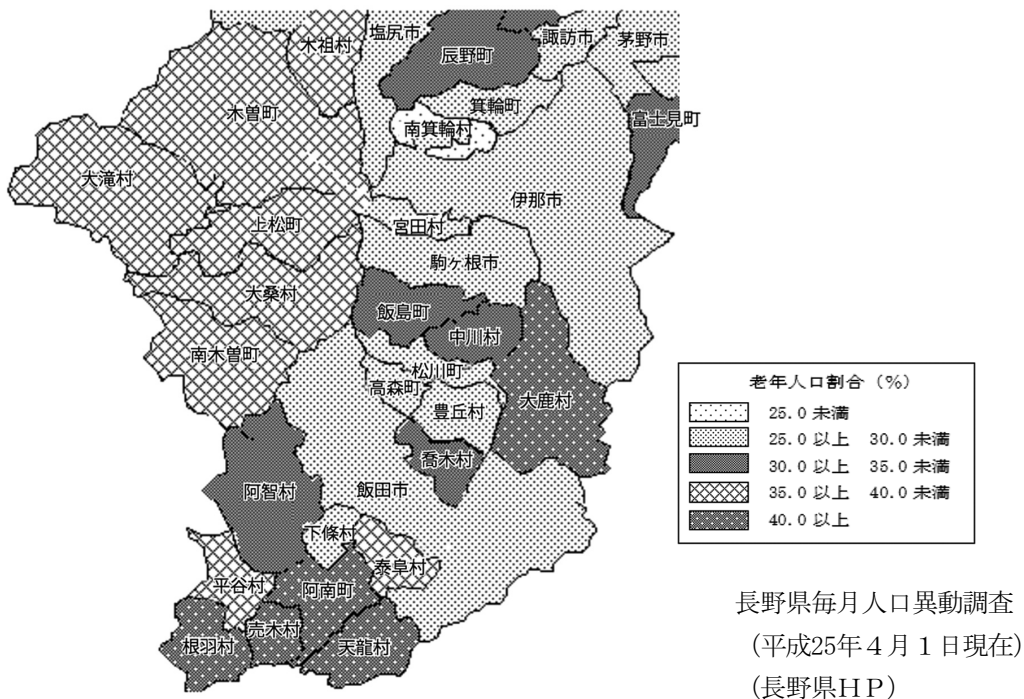
図表 I-2-5



この、製造業に関する当地域と上伊那地域の特性の違いが、雇用の機会の創出の差となり、結果として人口の動態に大きな影響を与える要因になったものと考えられる。実際、上伊那地域のうち、南箕輪村と箕輪町は特に老年人口の割合が低く、生産年齢人口の比率が高くなっている。

なお、5年前(リーマンショック前)は、飯伊と上伊那との格差は現在以上に大きく、製造品出荷額等では2.5倍程度、粗付加価値額では3倍ほどの格差が生じていたが、現在では、リーマンショック等の影響により格差は縮まってきている。

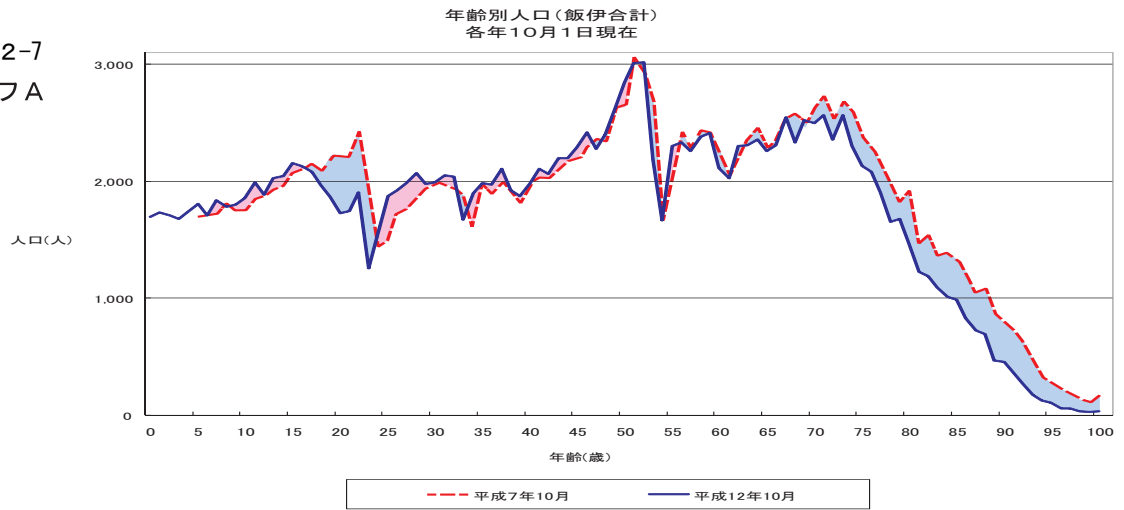
図表 I-2-6 長野県市町村別老年人口割合の状況



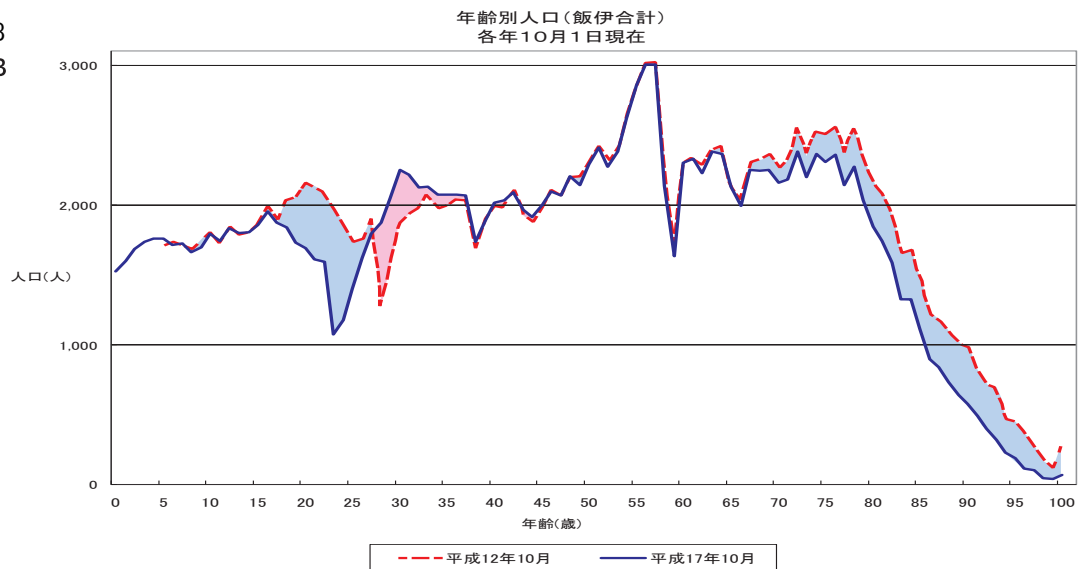
(f) 各歳別の人口の推移とU・Iターン、産業構造の変化との関連性

そこで、上記人口予測を踏まえたうえで、人口減少を食い止めるための効果的な対応策について、今一度当地域における、各歳別の人口動態分析によりU・Iターンの状況を検討してみる。

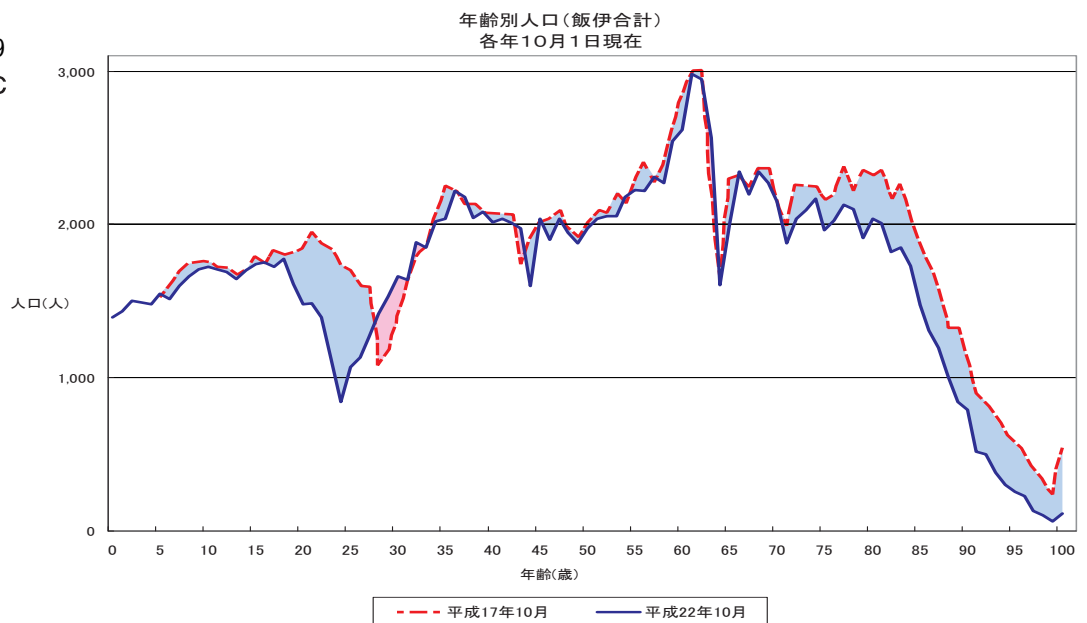
図表 I-2-7
グラフA



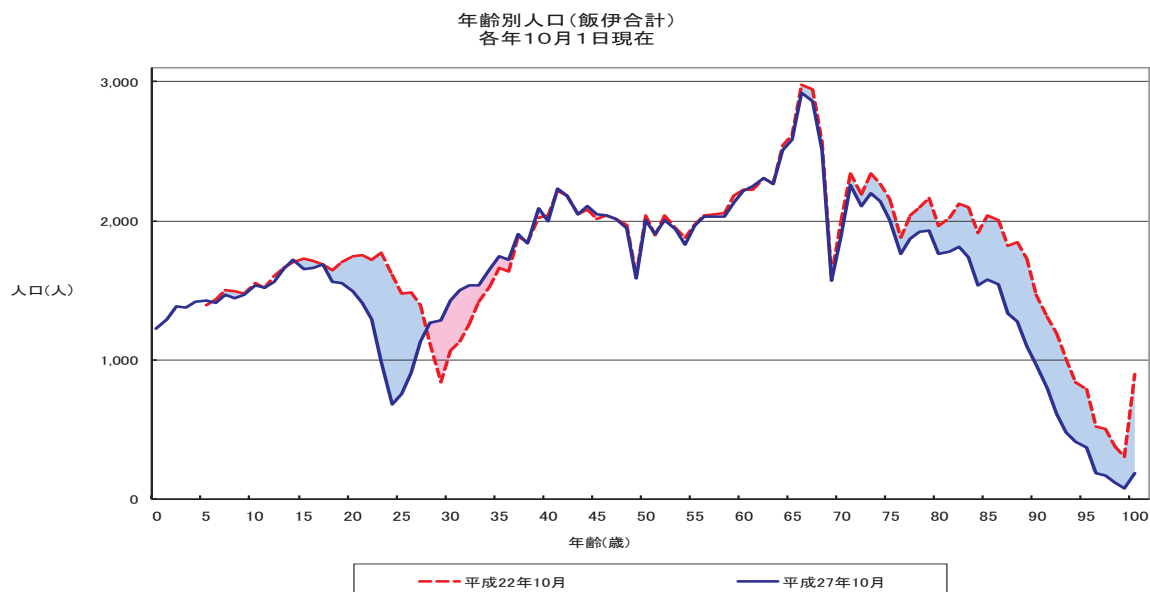
図表 I-2-8
グラフB



図表 I-2-9
グラフC



図表 I-2-10 グラフD



上記4つのグラフは、平成12年、17年、22年、27年（国勢調査年）の飯伊の各歳の人口を実線であらわし、それぞれ当該年の5年前の各歳別の人口を5年分、右に移動したものを破線で表現している。

これにより、それぞれの年齢の人口の過去5年間のうちに生じた増減の結果の大きさを表すことができる。つまり、その間に変動がなければその年の実線と破線の点は重なることになり、また、その間に増加があれば実線の方が破線より上に、減少があれば、破線の方が実線より上にポイントされることになる。増加部分はピンク、減少部分は水色に着色してある。

それぞれのグラフにおける5年間の人口増減の状況を見てみると、まず、グラフAからグラフDで以下の共通した点が見られる。

- ① 70歳以上の年齢層は各年齢とも減少している
- ② 40歳から70歳あたりまでの年齢層は、増減にほとんど変化が見られない
- ③ 30歳から40歳までの年齢層で若干の増加が見られる
- ④ 18歳から26～28歳あたりまでの年齢層は減少している
- ⑤ 5歳から18歳までの年齢層は、増減にほとんど変化が見られない

つまり、①、②、⑤の年齢層は、ほとんど社会移動による増減がみられず、①は、当地域は平均寿命が高いとはいいつつも自然減による減少、④は、大学進学・就職等での地域外流出 という状況にあり、これらの年齢層は、大きな外部環境要因の変化がなければ、これからも減少が続いて行く年齢層であるといえる。

当地域において、増加要因となっている年齢層は、唯一③の年齢層であったことが見てとれる。つまり、当地域へのU・Iターン者の動向に大きく左右されてきたのである。

ところで、4つのグラフの5年間の推移を見たとき、グラフBとグラフDはほとんど同様の増減傾向が見られるのに対し、グラフCは、他のグラフのそれとは違う傾向がみてとれる。つまり、U・Iターン者により5年間で増加した年齢層の年齢幅が縮小し、なおかつ、これまでほとんど社会移動がみられなかったそれより上の年齢層においても

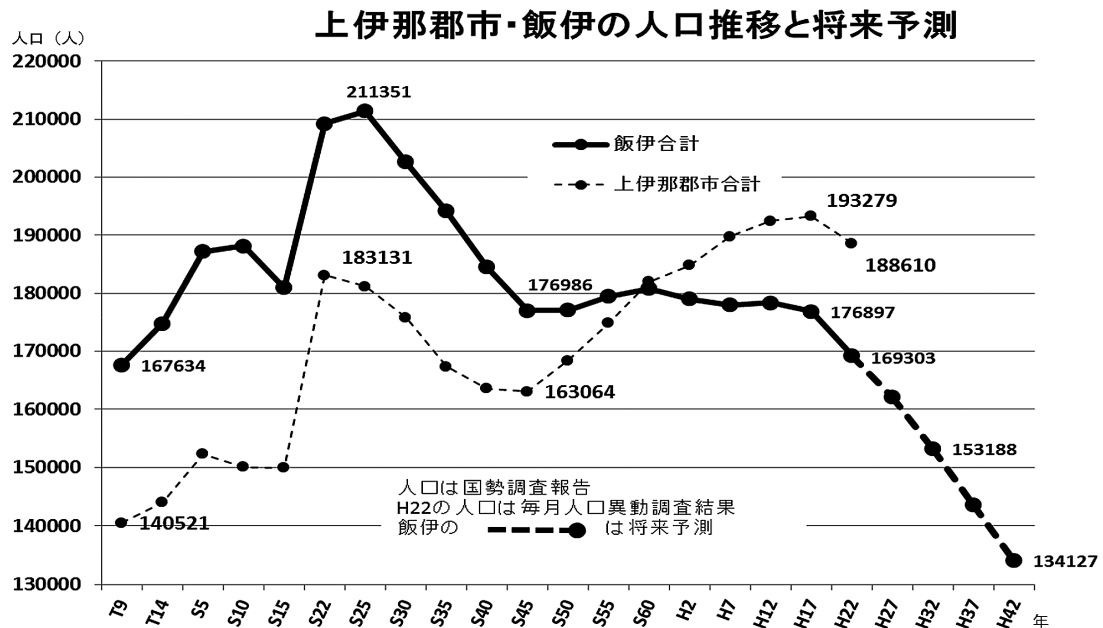
減少の動きがみられている。

これをその時期の時代背景と重ね合わせてみると、大きな要因と考えられる事象がある。平成20年9月のリーマンブラザースの経営破綻に端を発するリーマンショックである。

リーマンショックにより、当地域産業、特に製造業にかつてないほどの大きな影響が及んだことは記憶に新しいが、それにより、企業の生き残りをかけ、生産調整などとともに、人材派遣や雇用の面で各企業の対応がなされたことが、こうした人口動態の変化にも顕著に現れてきている。こうしたことから、現在及び将来においても、人口増加のための重要な基盤は産業の活性化であり、安定した雇用の場をどれだけ創出していかにかかっているとんでもないだろう。

(イ) 下伊那上伊那地域の人口予測

図表 I-2-11



上のグラフは、当しんきん南信州地域研究所が、平成22年の時点で、平成42年までの当地域の人口の将来予測を示したものである。

これまでの人口動態の傾向値が変わらないものとするば、極めて早いペースで人口減少が進行していくものと考えられる。

したがって、今、地方創生（まち・ひと・しごと創生）が叫ばれる中、人口減少に対する効果的な対応策を図っていかなければならないことは明らかである。

(ウ) 飯伊地域の人口まとめ

以上、人口動態について分析を加えてきたが、これにより次のようなことが言えるのではないかと考える。

- ①地域特性としての、当地域が持つ子供を産みやすく育てやすい環境要因を今後さらに伸ばしていけば、レバレッジ効果によりU・Iターン者が増えることによって、子供の数も大きく伸びる要因となることが期待できる。
- ②人口増減にとって重要な要素である生産年齢人口（U・Iターン者）については、リーマンショックの影響による生産調整や雇用調整により雇用の減少、人口の減少に直結してきたものの、その後の地域経済の回復によりリーマンショック以前の状況に戻りつつある。
- ③これまで、人口の動向には産業動向が大きくかかわってきた。したがって、定住人口増には、産業振興は重要な要素である。人とともに産業も育み育てる環境づくりが必要であり、しかも、地域に根ざす地域創発型の産業振興であることが何より重要。

(2) 飯伊地域の経済構造 ～「外貨獲得」と「経済自立度」～

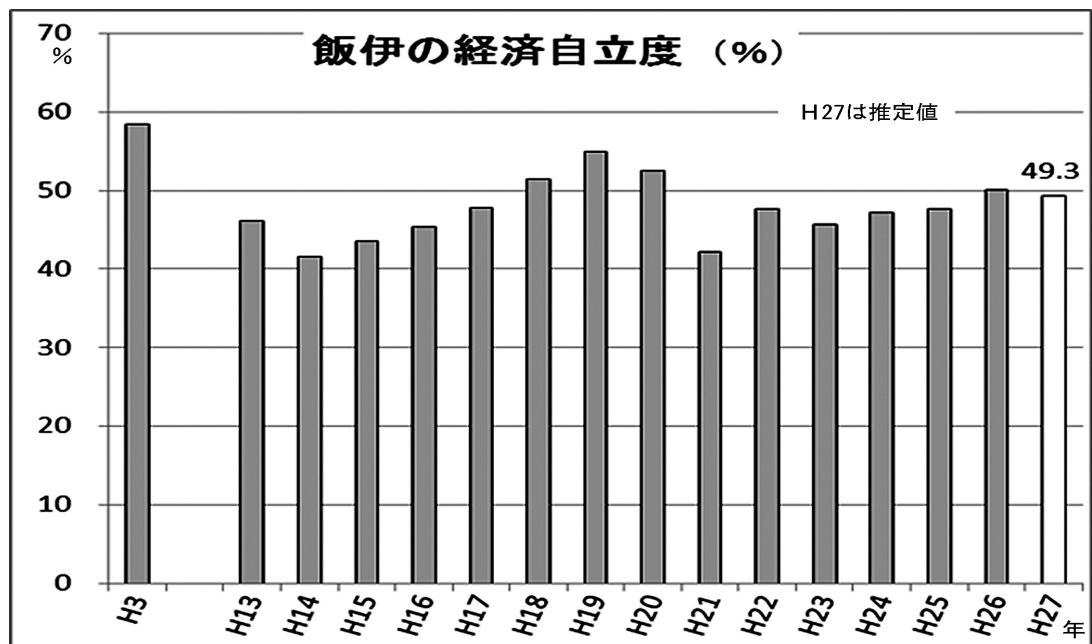
(7) 経済自立度とは

$$\text{経済自立度 (\%)} = \frac{\text{地域産業からの波及所得総額}}{\text{地域全体の必要所得額}} \times 100$$

「経済自立度」とは、地域産業がもたらす波及所得額と、地域が必要とする所得額を比較することにより、「地域が地域産業により経済的に充足している度合いを示す」指標である。基本的には、地域の豊かさは“地域の産業”が支えている、という考え方に準拠している。

下のグラフは、平成13年から平成27年（平成27年は推定値）までの経済自立度の推移を表したものである。

図表 I-2-12



しんきん南信州地域研究所作成

当地域における経済自立度は、別項63頁にある、当地域製造業の製造品出荷額等の推移と似通った動きをしていることが分かる。ちなみに、平成13年～平成14年の落ち込みはITバブルの崩壊とこれによる当地域からの主要な工場の撤退、平成21年の落ち込みはその前年のリーマンブラザーズの経営破綻に端を発するリーマンショックの影響が主たる要因といえる。

「経済自立度」を引き上げるためには、地域外からどれだけ「外貨」を獲得し、かつ、地域内で「資金」をどれだけ循環させられるかが大きなカギを握る。

このためには、たとえ国（公共部門）の支援が減少したとしても、民間部門の力により、自立できる（経済的に持続可能な）地域づくりを目指すことが主眼となるが、このために、まずは、地域のリーディングカンパニーあるいは企業の連携体の、コネクター

ハブ企業*としての機能発揮が期待される。

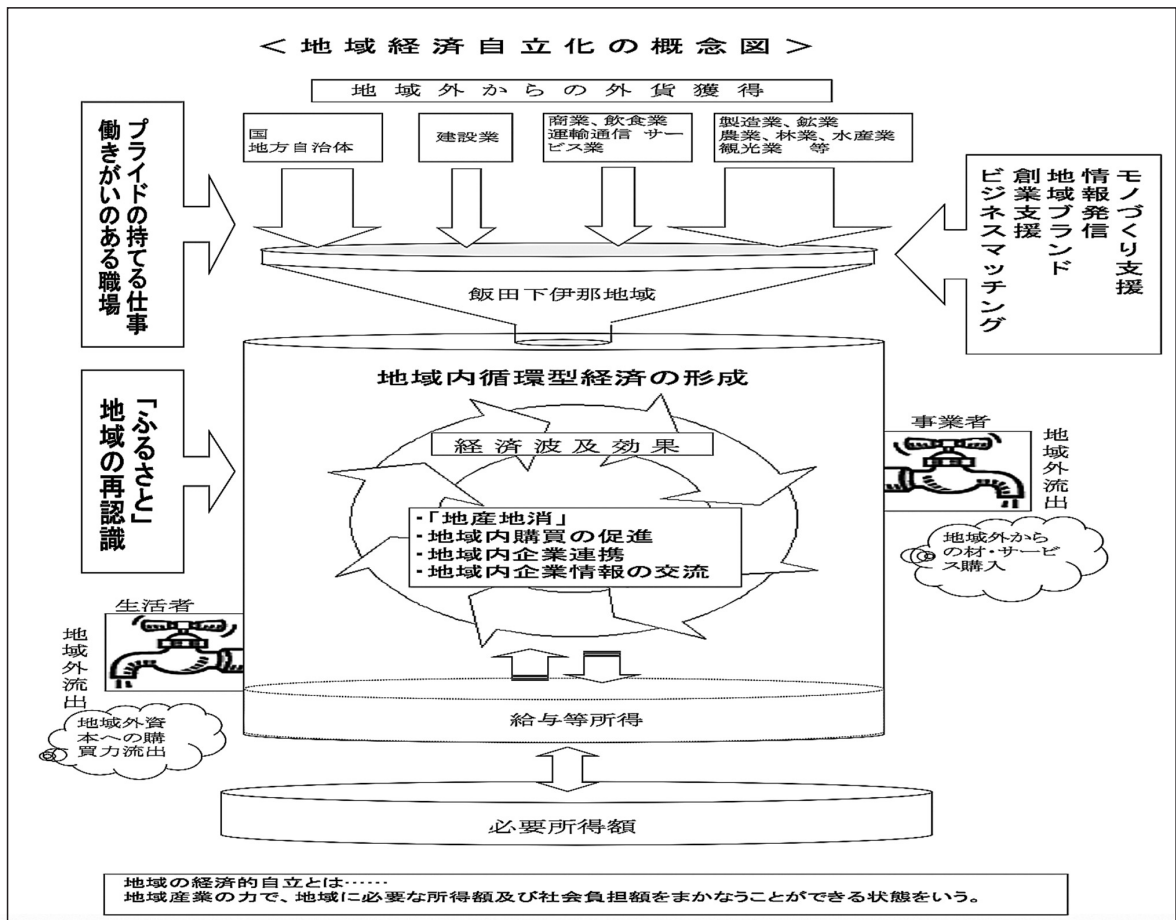
***コネクタールハブ企業**

地域の中で取引が集中しており（取引関係の中心となっているハブの機能）、地域外とも取引を行っている（他地域と取引をつなげているコネクタールの機能を持つ）企業をいい、その中でも特に地域経済への貢献が高い企業、具体的には、地域からより多くの仕入を行い、地域外に販売している企業をコネクタールハブ企業としている。

（2014年版中小企業白書）

(イ) 経済自立度の概念

図表 I-2-13



しんきん南信州地域研究所作成

上の図は、地域経済自立化の基本的な考え方を概念図としてまとめたもの。

まず、①地域外からより多くの外貨を獲得すること、②これを地域内連携や地域内購買の促進等により地域外に流出させないことが、地域内資金循環により所得水準を維持向上させ自立を高めることになるとともに、もう一つの軸として、③経済自立化の源泉である「人」をどれだけ地域に呼び込むことができるかが、地域全体の経済を縮小均衡に陥らせないための要因といえる。

地域活性化のためには、経済自立度を高めるという観点から、様々な地域に根ざす様々な産業分野の連携強化を通じた内発的・地域課題解決型の産業振興が必要不可欠である。

(ウ) 経済自立度引き上げを目指して

飯田市では、この経済自立度を一定水準まで引き上げるため、産業界、市民、経済団体、行政機関がスクラムを組み、地域ぐるみで実施する事業を具体的に明示、推進を図っている。(地域経済活性化プログラム)

最大の命題は外貨獲得による産業由来所得の増額であるが、その一方で、域外流出を抑制する「域内循環率の向上」も重要課題に挙げられる。

地域が未来を生き抜くためのこうした二つ課題を実現させる手段は、①モノづくり支援と基盤整備(行政)、②基幹産業創出と情報交換による域内連携(事業者)、③域内消費促進(住民)の3つであると考えられる。言い換えれば行政、事業者、住民による三位一体の取り組みが必要であり、「南信州は一つの経済圏を形成しており、産業振興を図るには地域が“経済自立”を共通課題として認識し、一丸となって取り組む必要がある」としているのである。

こうした考え方を基盤に、地域での一体的な取組としてこれまで様々な産業分野において、地域産業クラスターが形成されてきた。

具体的には、食農クラスター、航空宇宙クラスター、メディカルバイオクラスター、環境クラスターなどがあげられるが、詳細については、別項67頁に示している。

(イ) 経済自立度とリニア中央新幹線との関わり

当地域へのリニア中央新幹線の間接駅の設置は、特に地域経済の動向を通じて、これまで取り組んできた経済自立化への取組み、ひいては地域経済全体の活性化にとって、大きなチャンスである。これをどれだけ活かすことができるかは、当地域の経済の動向と今後の人口の動静に関わってくるだろう。

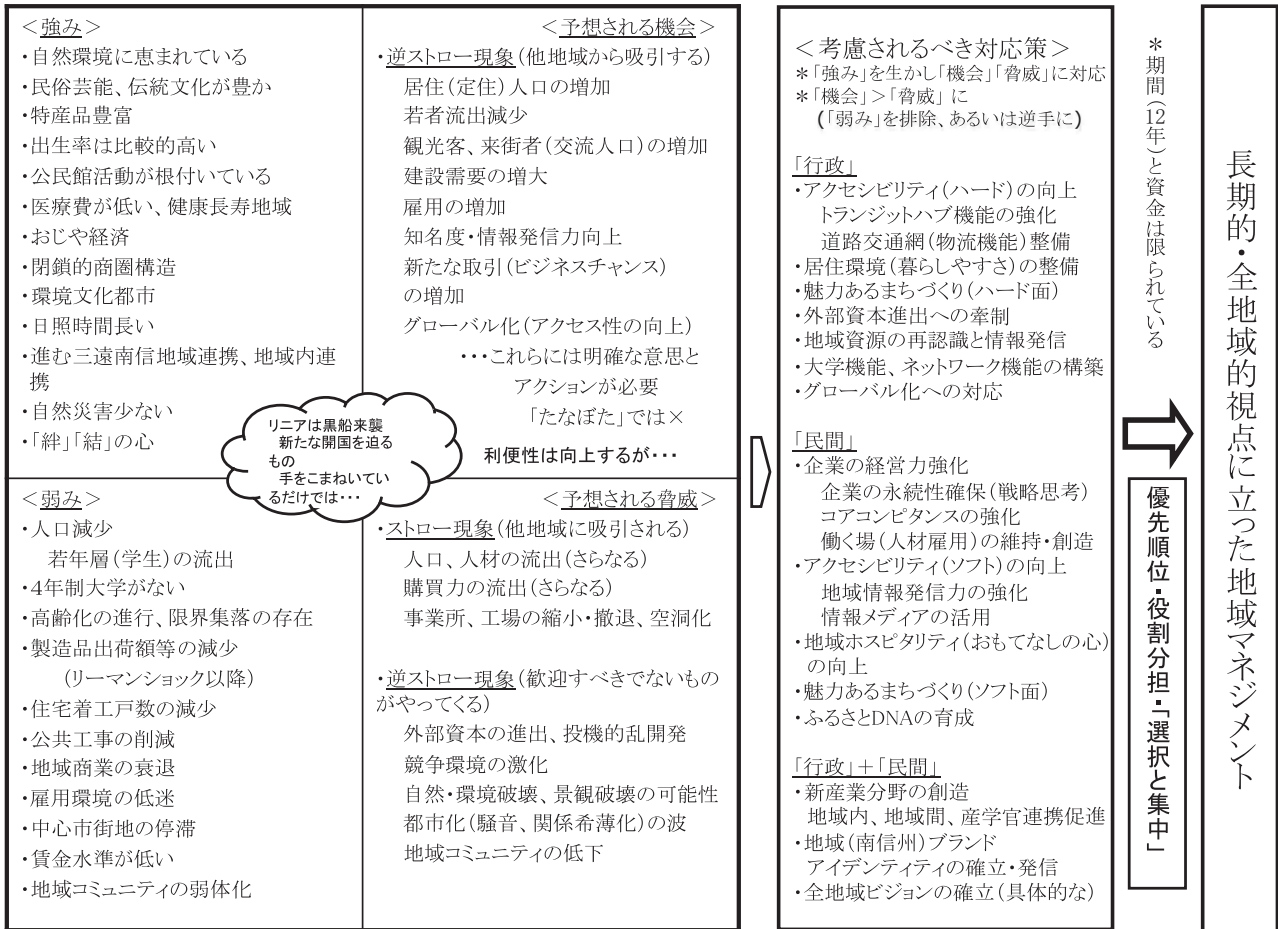
リニア中央新幹線効果を最大限に生かすための重要なキーワードが「地域経済の自立・持続可能性」である。

恵まれた豊かな自然やこれまで地域が培ってきた文化、歴史といった地域資源や、多様な伝統産業、技術をさらに磨き上げ、地域内産業の連携を促進し再活性化することが、地域創発型の産業振興につながり、更にはこうした産業の動向が雇用の創出に大きく関わることにより、リニア開通効果を十二分に享受できるだけの自立・持続可能な経済インフラが備わることにつながるといえるだろう。

この項の最後に、2027年のリニア開業を見据えた地域戦略について、しんきん南信州地域研究所がSWOT分析的手法を用いて考察を加えたもの(H25年改訂版)を掲示しておく。

図表 I-2-14

「リニア開業(2027年)を見据えた地域戦略を考える」 by しんきん南信州地域研究所



図表 I-2-16

産業(大分類)別従業者数

単位:人、%

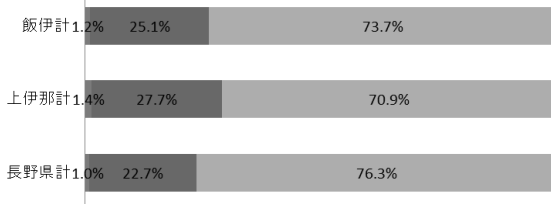
市町村名	総数 (公務を除く)	農林漁業		鉱業・採石業・ 砂利採取業		建設業		製造業		電気・ガス・ 熱供給・水道業		情報通信業		運輸業・郵便業		卸売業・小売業	
		構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	
長野県	923,685	13.942	1.5	579	0.1	71,430	7.7	213,501	23.1	3,648	0.4	13,052	1.4	45,150	4.9	178,841	19.4
飯伊計	72,931	913	1.3	57	0.1	7,503	10.3	18,246	25.0	297	0.4	3,071	4.2	2,887	4.0	13,471	18.5
飯田市	50,841	501	1.0	21	0.0	4,945	9.7	11,675	23.0	261	0.5	269	0.5	2,043	4.0	9,838	19.4
下伊那郡計	22,090	412	1.9	36	0.2	2,558	11.6	6,571	29.7	36	0.2	38	0.2	844	3.8	3,633	16.4
松川町	4,792	38	0.8	-	-	596	12.4	1,891	39.5	-	-	21	0.4	169	3.5	832	17.4
高森町	4,815	34	0.7	-	-	410	8.5	1,427	29.6	-	-	9	0.2	150	3.1	1,030	21.4
南木町	1,802	57	3.2	11	0.6	258	14.3	418	23.2	3	0.2	-	-	46	2.6	239	16.6
阿智村	3,438	19	0.6	-	-	271	7.9	795	23.1	-	-	-	-	239	7.0	424	12.3
阿平村	292	4	1.4	-	-	26	8.9	15	5.1	-	-	-	-	83	28.4	21	7.2
谷川村	396	47	11.9	-	-	40	10.1	120	30.3	-	-	-	-	17	4.3	69	17.4
根下村	1,260	39	3.1	6	0.5	169	13.4	450	35.7	-	-	-	-	19	1.5	179	14.2
下條村	206	17	8.3	-	-	9	4.4	20	9.7	-	-	-	-	-	-	25	12.1
売木村	493	54	11.0	14	2.8	106	21.5	34	6.9	31	6.3	-	-	14	2.8	59	12.0
龍泉村	452	4	0.9	5	1.1	69	15.3	97	21.5	-	-	-	-	22	4.9	69	15.3
天龍村	1,811	47	2.6	-	-	262	14.5	525	29.0	-	-	7	0.4	31	1.7	263	14.5
秦野村	1,924	38	2.0	-	-	268	13.9	705	36.6	2	0.1	1	0.1	50	2.6	295	15.3
豊大村	409	14	3.4	-	-	74	18.1	74	18.1	-	-	-	-	4	1.0	68	16.6
上伊那計	80,185	1,577	2.0	54	0.1	5,646	7.0	27,674	34.5	124	0.2	357	0.4	2,820	3.5	13,592	17.0
伊那市	28,702	532	1.9	28	0.1	2,024	7.1	6,409	22.3	95	0.3	152	0.5	908	3.2	5,621	19.6
駒ヶ根市	16,744	391	2.3	-	-	1,266	7.6	5,305	31.7	26	0.2	68	0.4	442	2.6	2,956	17.7
上伊那郡計	34,719	654	1.9	26	0.1	2,356	6.8	15,960	46.0	3	0.0	137	0.4	1,470	4.2	5,015	14.4
辰野町	8,361	31	0.4	-	-	699	8.4	4,241	50.7	1	0.0	30	0.4	167	2.0	1,093	13.1
輪島町	12,137	92	0.8	-	-	583	4.8	5,643	46.5	-	-	18	0.1	399	3.3	1,745	14.4
飯島町	3,249	236	7.3	13	0.4	286	8.8	1,376	42.4	-	-	3	0.1	101	3.1	398	12.2
南川村	5,861	39	0.7	-	-	353	6.0	2,235	38.1	-	-	76	1.3	727	12.4	1,146	19.6
中川村	1,290	168	13.0	13	1.0	226	17.5	312	24.2	2	0.2	-	-	11	0.9	197	15.3
富田村	3,821	88	2.3	-	-	209	5.5	2,153	56.3	-	-	10	0.3	65	1.7	436	11.4

平成24年経済センサス

図表 I-2-17

事業所数の構成比

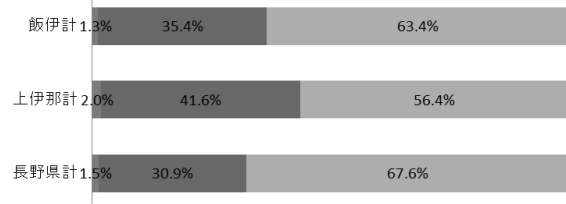
■第1次産業 ■第2次産業 ■第3次産業



図表 I-2-18

従業者数の構成比

■第1次産業 ■第2次産業 ■第3次産業



(b) 産業大分類別の事業所売上高

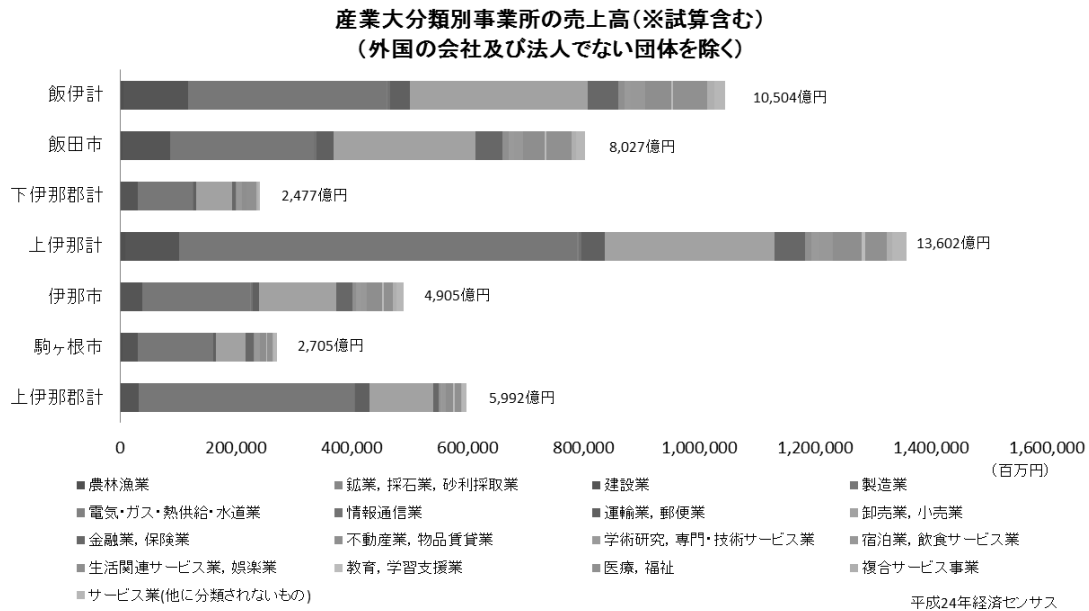
平成24年の経済センサスでは、産業大分類別の事業所売上高も掲載されている。

これによると、長野県の全産業の事業所売上高は17兆6,055億円となっている。飯伊地域の全産業の事業所売上高は、飯田市が8,027億円、下伊那郡計が2,477億円で、計1兆504億円。上伊那地域の全産業の事業所売上高は、伊那市が4,905億円、駒ヶ根市が2,705億円、上伊那郡計が5,992億円で、計1兆3,602億円となっている。

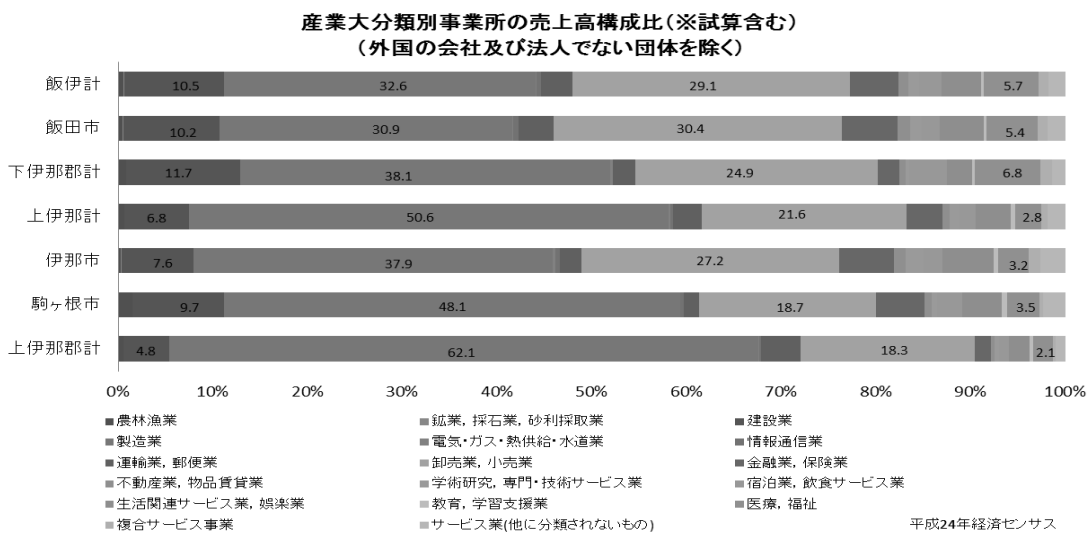
これを産業大分類別の構成比で見ると、やはり上伊那では製造業事業所の売上高の割合が高い。

飯伊でも製造業は32.6%を占めるが、卸業、小売業も29.1%を占める。中でも、建設業や医療福祉の事業所の売上高の割合は、上伊那に比べ高い。

図表 I-2-19



図表 I-2-20



(c) 一事業所当たりの従業員数

民営事業所一所あたりの従業員数を県計と比較すると、飯伊では総じて民営事業所一所あたりの従業員数が少ないことが分かる。

上伊那でも同様の傾向が見受けられるが、製造業では、民営事業所一所あたりの従業員数が多い。

(イ) 製造業

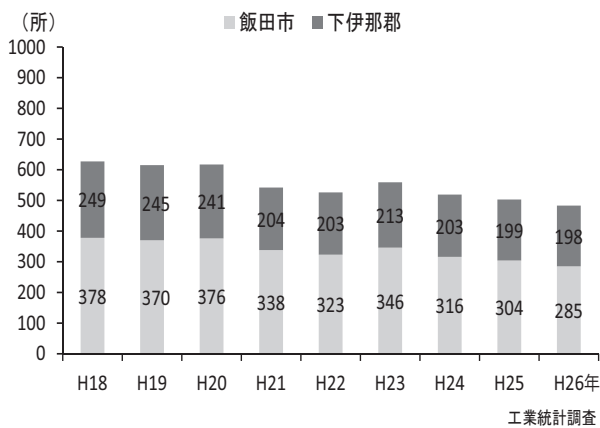
(a) 事業所数の推移

長野県工業統計調査によると、平成26年の飯伊の製造業事業所数は、飯田市が285、下伊那郡が198で、合計483となっており、平成18年に比べ23%減少している。

同年の上伊那の製造業事業所数は、伊那市が151、駒ケ根市が106、上伊那郡が385で、合計642、平成18年に比べ13%減少している。

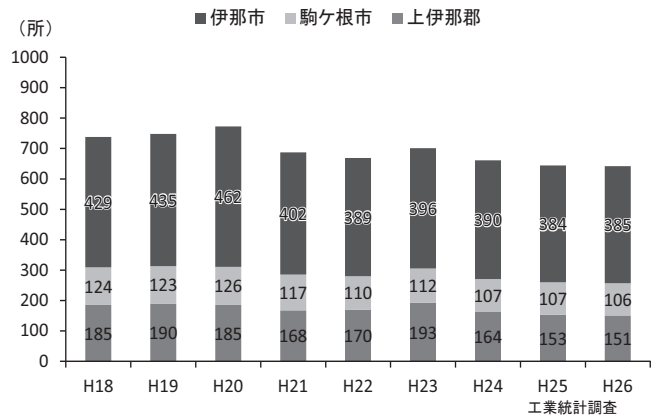
図表 I-2-23

製造業事業者数の推移 飯伊



図表 I-2-24

製造業事業者数の推移 上伊那



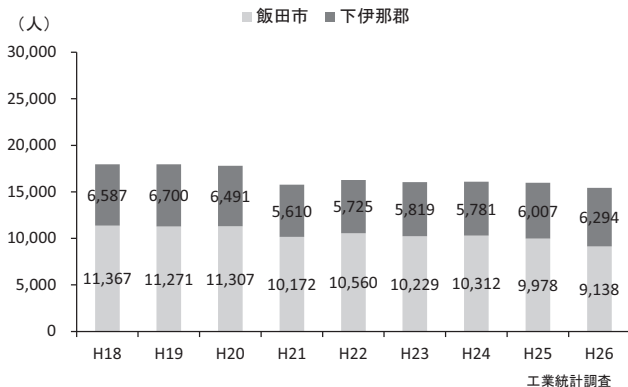
(b) 従業者数の推移

同調査によると、平成26年飯伊の製造業従業者数は、飯田市が9,138人、下伊那郡が6,294人で、合計15,432人となっており、平成18年に比べ14%減少している。

上伊那の製造業従業者数（同年）は、伊那市が5,674人、駒ケ根市が4,633人、上伊那郡が14,723人で、合計25,030人で、平成18年に比べ13%減少している。

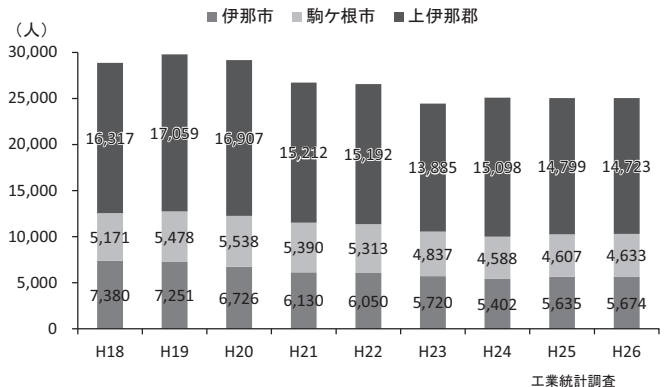
図表 I-2-25

製造業従業者数の推移 飯伊



図表 I-2-26

製造業従業者数の推移 上伊那



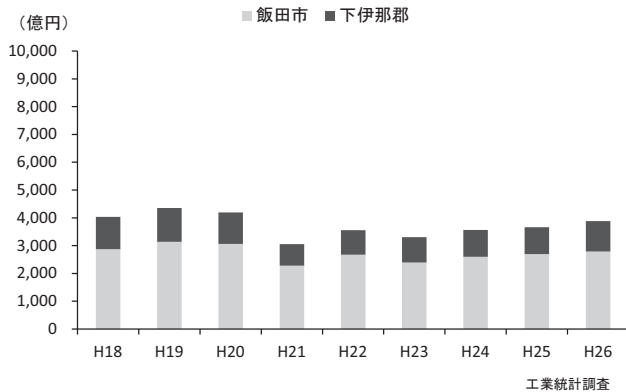
(c) 製造品出荷額等の推移

平成26年の飯伊の製造品出荷額等は、飯田市が2,790億円、下伊那郡が1,107億円で、合計3,897億円。県全体の製造品出荷額等53,864億円の7%を占める。

上伊那の製造品出荷額等は、伊那市が1,373億円、駒ヶ根市が1,284億円、上伊那郡が3,954億円の、合計6,611億円で県全体の12%を占めている。

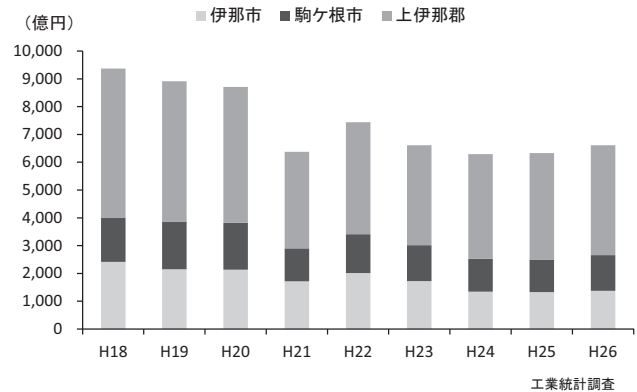
図表 I-2-27

製造品出荷額等の推移 飯伊



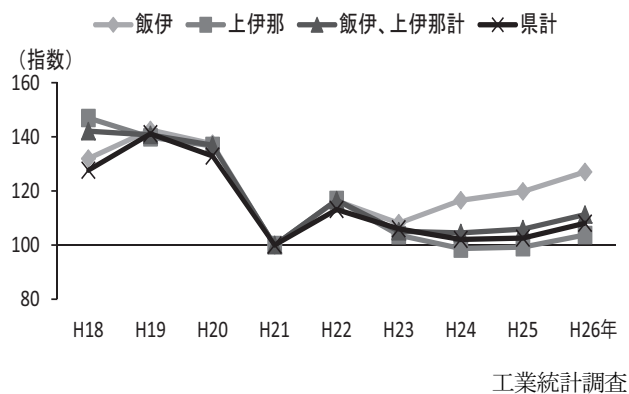
図表 I-2-28

製造品出荷額等の推移 上伊那



図表 I-2-29

製造品出荷額等の推移
指数(H21=100)



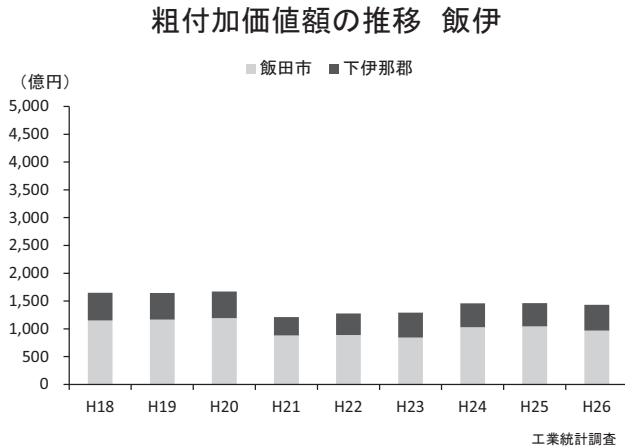
平成20年のリーマンショックの影響で、平成21年の製造品出荷額等は、長野県全体では前年比25%減少。飯伊、上伊那では、前年比27%減少している。その後、回復傾向にあり、平成21年の製造品出荷額等を100とした指数で、平成26年の飯伊地区の製造品出荷額等は127となった。なお、上伊那では、この指数は104で、飯伊と上伊那を合わせると111となる。県全体では、この指数は108だった。

(d) 粗付加価値額の推移

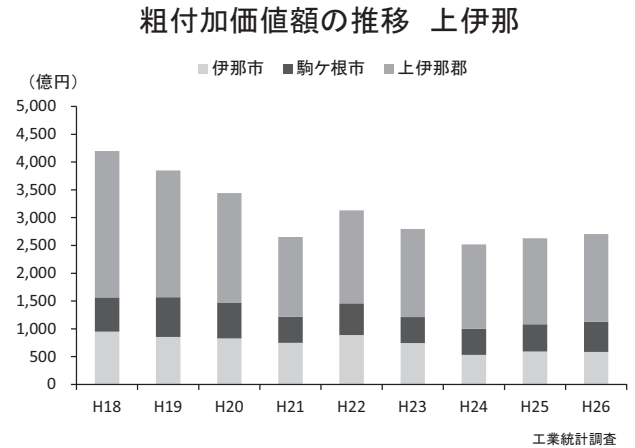
平成26年の飯伊の粗付加価値額は、飯田市が969億円、下伊那郡が463億円で、合計1,432億円。県全体の粗付加価値額20,706億円の7%を占める。

上伊那の製造品出荷額等は、伊那市が583億円、駒ヶ根市が545億円、上伊那郡が1,575億円の、合計2,703億円で県全体の13%を占めている。

図表 I-2-30



図表 I-2-31



(f) 従業者一人当たり粗付加価値額の推移

平成26年の従業者一人当たり粗付加価値額は、飯田市は1,061万円、下伊那郡は735万円で、飯伊では928万円だった。

上伊那は、伊那市1,028万円、駒ヶ根市1,178万円、上伊那郡1,070万円で、上伊那では1,080万円だった。県全体では1,097万円となる。

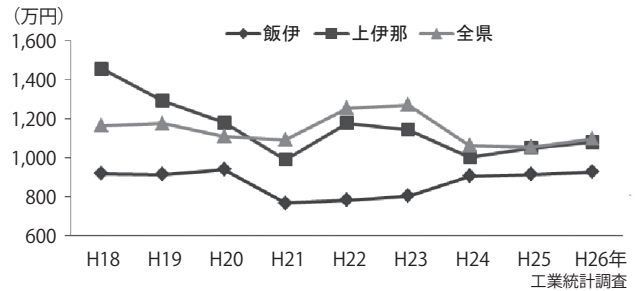
飯伊は、上伊那、全県に比べ従業者一人当たり粗付加価値額が小さいが、その差は近時縮小しているようにも見える。

そこで、リーマンショック後の平成21年を100とした指数で平成26年の飯伊の従業者一人当たり粗付加価値額を見ると、飯伊は、121で平成20年の水準に近づいている。上伊那は、平成20年は119だったが、平成26年は109だった。

全県では、平成20年は101、平成26年は100で、リーマン時から回復していない様子が見受けられる。

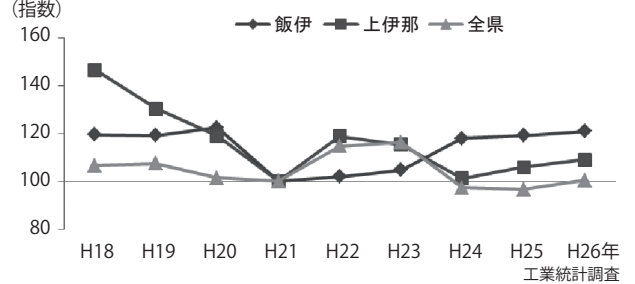
図表 I-2-32

従業者一人当たり粗付加価値額の推移



図表 I-2-33

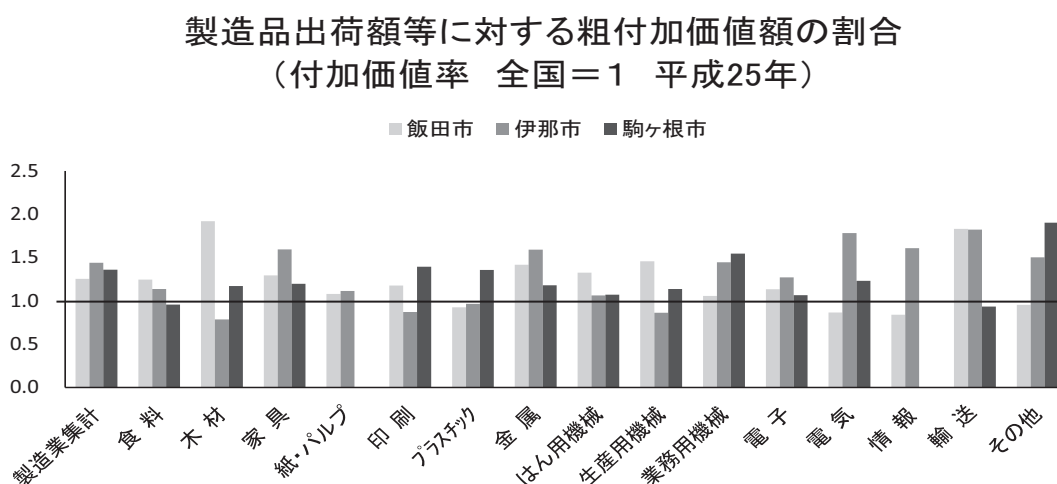
従業者一人当たり粗付加価値額の推移
指数 (h21=100)



(g) 製造品出荷額等に対する粗付加価値額の割合

産業中分類別（工業統計調査で伏せてある産業を除く）に、平成25年の全国の製造品出荷額等に対する粗付加価値額の割合を1としたときの、飯田、伊那、駒ケ根の各市の製造品出荷額等に対する粗付加価値額の割合を見ると、各市とも、製造業集計で1を超えている。加工、組み立て型では、飯田市の電気、情報、伊那市の生産用機械、駒ケ根市の輸送などで1を下回っているが、その他は1を超えている。加工組立型以外では、飯田市のプラスチック、伊那市の木材、印刷、駒ケ根市の食料などで1を下回っているほかは、概ね1を上回っている。

図表 I-2-34

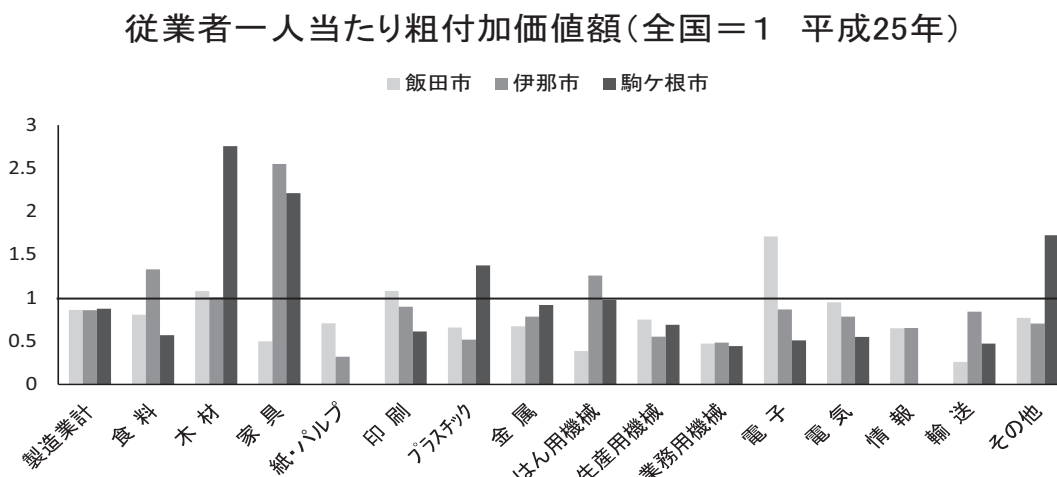


(h) 業種別の従業者一人当たり粗付加価値額

産業中分類別（工業統計調査で伏せてある産業を除く）に、平成25年の全国の従業者一人当たり粗付加価値額を1としたときの、飯田、伊那、駒ケ根の各市の従業者一人当たり粗付加価値額を見ると、加工、組み立て型では、飯田市の電子、伊那市のはん用機械などで1を超えているが、その他は概ね1以下となっている。

加工組立型以外では、木材は全市において1を超えている。また、伊那市、駒ケ根市の家具は伊那市が2.6、駒ケ根市が2.2となっているほか、伊那市の食糧や、飯田市の印刷、駒ケ根市のプラスチックなどで1を超えていた。

図表 I-2-35

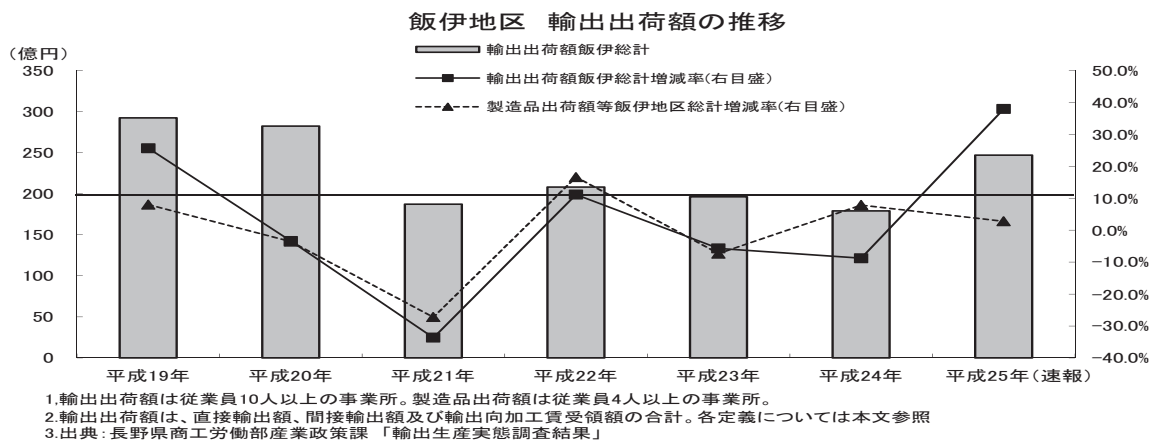


(i) 飯伊の輸出出荷額の推移

長野県の輸出生産実態調査（速報・従業員数10人以上の事業所）によると、平成25年の飯伊地区の輸出出荷額は約247億円で、前年に比べ37.9%増加しており、製造品出荷額等の増加率よりも、輸出出荷額の増加率の方が高かった。

なお、輸出出荷額は直接輸出額、間接輸出額及び輸出向加工賃受領額の合計で、間接輸出額は貿易商社・問屋を介して外国に輸出されたものを指し、輸出向加工賃受領額は他の事業所から輸出向けのために支給された原材料又は製品に処理を加え、それによって受け取る加工賃を指す。

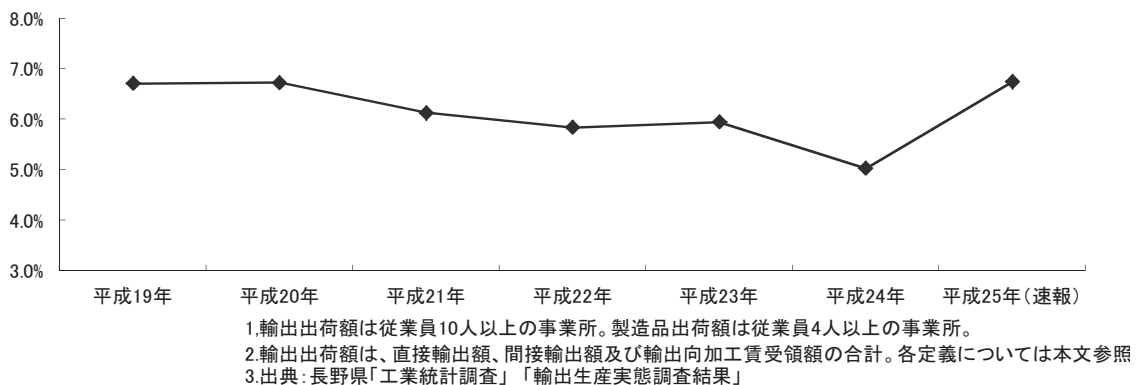
図表 I-2-36



これによると、飯伊地区の輸出出荷額の製造品出荷額等の金額に対する割合は、平成25年は約6.7%で、前年の5.0%から1.7ポイント上昇している。

図表 I-2-37

飯伊地区 製造品出荷額等に占める輸出出荷額の割合の推移



(j) 次世代産業への取り組み

図表 I-2-38

1) 飯田航空宇宙プロジェクト

新産業クラスター創出のため、精密加工中小企業が結集し平成18年に設立され、現在36社が参加。ワーキングチームとして、①共同受注チーム、②QMS（品質保証システム）チーム（6社が航空宇宙産業製品の品質を保証するJISQ9100認証を取得）、③ソフト（5軸加工ソフト）チーム、④加工（難削・難加工）チームが組織され、航空機部品の共同受注や展示会出展、国内外へのPRを行っている。

2) 飯田メディカルバイオクラスター

医工連携、農工連携、医農連携など地域企業や医療機関が連携して新製品の開発などの取組を始めている。

3) 伊那谷アグリイノベーション推進機構

信州大学農学部を中心に上伊那、飯伊地域の企業や行政機関などが連携し農林業の振興を図る取組を始めている。

信州大学農学部が保有するシーズを企業や行政が活用し、産学官連携を加速する。

4) エコバイク研究会

環境に配慮した電動バイクを開発することを目的に平成22年に設立され、現在14社が参加。当地域のこう配の多い地域に適する馬力のあるエコバイクの開発を目指している。

5) CMC活用研究会

豊丘村出身で元岐阜大学元島栖二教授（現豊田理化学研究所フェロー）が発見した「CMC（カーボンマイクロコイル）」の利用を促進するため、平成19年に設立され、現在26社が参加、共同開発した家庭用貼付型接触粒「ヘリカール」が商品化。

6) おひさま進歩エネルギー

飯田市のおひさま進歩エネルギー(株)は、当地域が国内有数の長い日照時間であることを活かし、東日本大震災前からエネルギーの地産地消に取り組み、平成7年から市民出資による太陽光発電事業を始め、保育園など公共施設や事業所162か所に太陽光パネルを設置。また、平成21年から始めた設置費用0円で太陽光発電が設置可能となる「おひさま0円システム」は、個人住宅での普及に繋がっている。

7) 「ネスクーイイダ」の小水力発電機「すいじん3号」

飯伊地域の企業で構成する異業種共同受注グループ「ネスクーイイダ」が独自開発した小水力発電機「すいじん3号」は、実証実験で精度を高め、実用化されれば各方面からの活用が期待される。

「すいじん3号」は、科学技術振興機構から依頼を受けて開発を進め、九州大学や群馬大学などが実証実験した。

「飯伊地域の地域づくり基礎調査報告書」41・42頁（平成25年3月）

(ウ) 商業

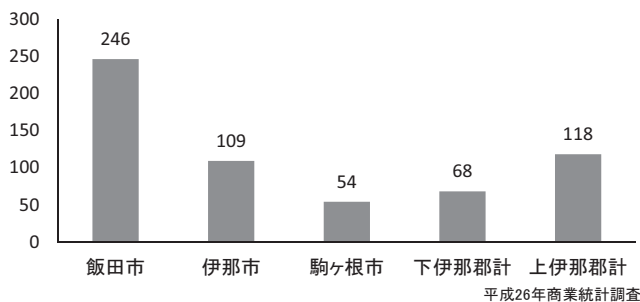
(a) 事業所数

平成26年の商業統計調査により、卸売業の事業所数を見ると、飯伊は、飯田市が246所、下伊那郡が68所で、合計314所。上伊那は、伊那市が109、駒ヶ根市が54、上伊那郡が118所で、合計281所だった。

また、小売業の事業所数を見ると、飯伊は、飯田市が930所、下伊那郡が512所で、合計1,442所。上伊那は、伊那市が580所、駒ヶ根市が311所、上伊那郡が509所で、合計1,400所だった。

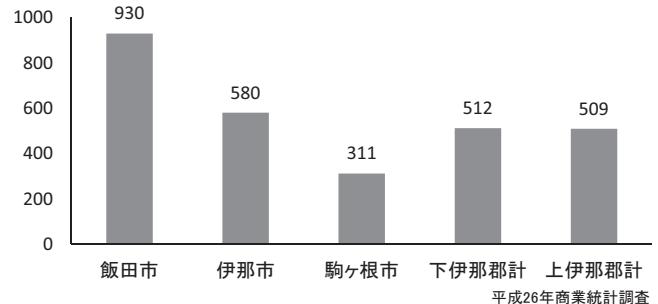
図表 I-2-39

卸売業事業所数



図表 I-2-40

小売業事業所数

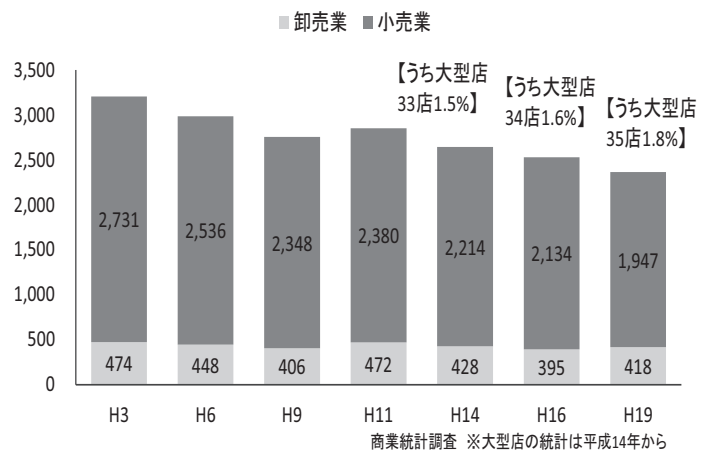


商業統計調査によって飯伊地区の卸売業、小売業の事業所数の推移をみると、平成19年は卸売業418所、小売業1,947所で、平成3年に比べ、卸売業は12%、小売業は29%減少している。

※平成26年の商業統計調査は、日本産業分類の第12回改定及び調査設計の大幅変更を行ったことに伴い、平成19年調査と数値が接続しない。(以下同じ)

図表 I-2-41

飯伊地区の卸売業、小売業事業所数の推移

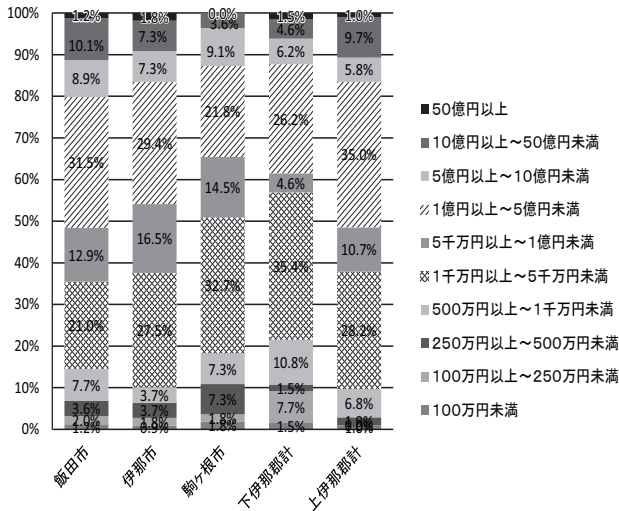


平成24年の経済センサスにより、年間商品販売額の階層別に事業所数の割合を見ると、卸売業では、飯田市、上伊那郡計で年間商品販売額1億円以上の事業所が過半を占める。

小売業では、年間商品販売額1億円未満の事業所が全事業所に占める割合は、飯田市74%、伊那市75%、駒ヶ根市71%、下伊那郡計82%、上伊那郡計75%となっている。

図表 I-2-42

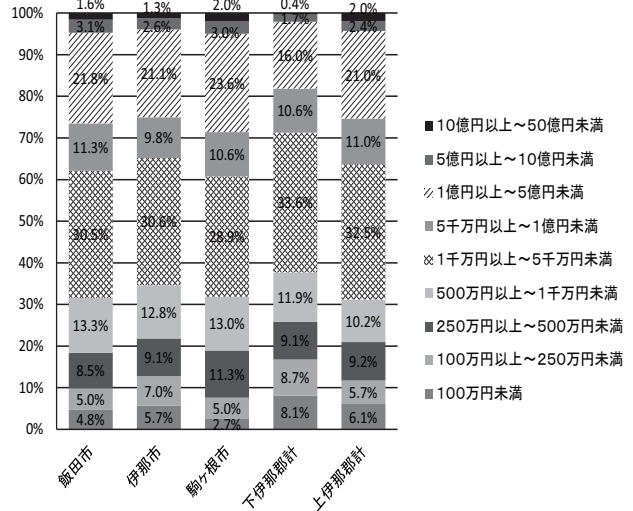
卸売業 年間商品販売額別 事業所数の割合



平成24年経済センサス

図表 I-2-43

小売業 年間商品販売額別 事業所数の割合



平成24年経済センサス

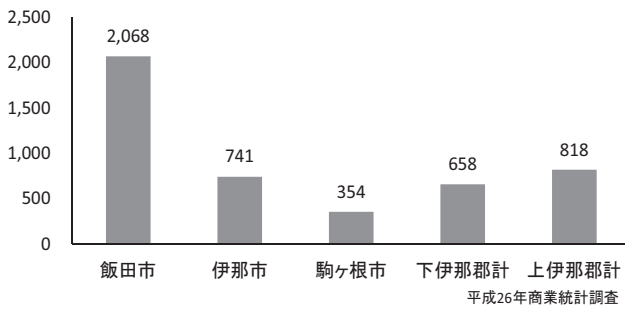
(b) 従業者数

平成26年の商業統計調査により卸売業の従業者数を見ると、飯伊は、飯田市が2,068人、下伊那郡計が658人で、合計2,726人。上伊那は、伊那市が741人、駒ヶ根市が354人、上伊那郡計が818人で、合計1,913人だった。

また、小売業の従業者数を見ると、飯伊は、飯田市が5,967人、下伊那郡計が2,496人で、合計8,463人。上伊那は、伊那市が3,939人、駒ヶ根市が2,410人、上伊那郡計が3,412人で、合計9,761人だった。

図表 I-2-44

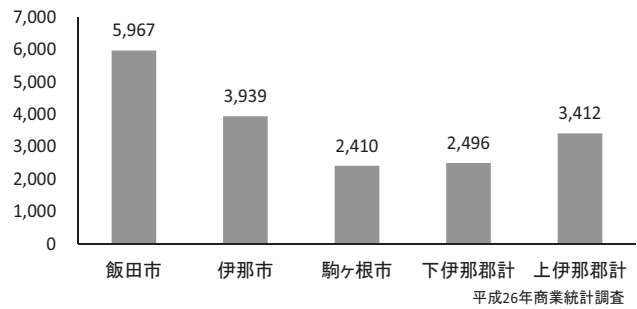
卸売業従業者数の状況



平成26年商業統計調査

図表 I-2-45

小売業従業者数の状況



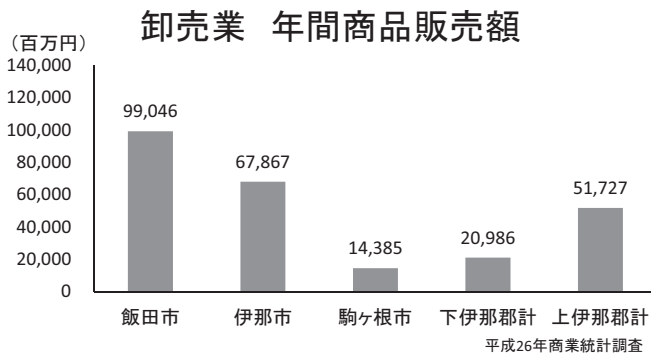
平成26年商業統計調査

(c) 年間商品販売額

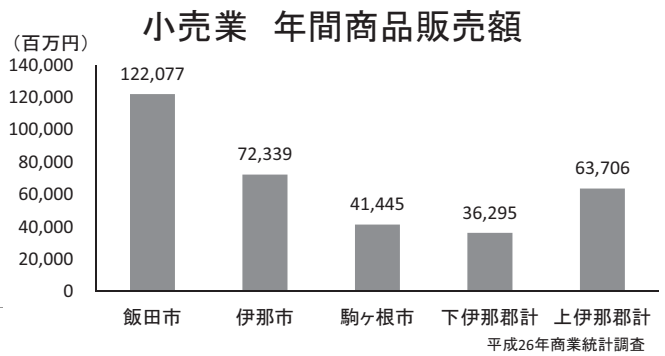
平成26年の商業統計調査により卸売業の年間商品販売額を見ると、飯伊地域は、飯田市が99,046百万円、下伊那郡計が20,986百万円で、合計120,032百万円。上伊那地域は、伊那市が67,867百万円、駒ヶ根市計が14,385百万円、上伊那郡計が51,727百万円で、合計133,979百万円だった。

また、小売業の年間商品販売額を見ると、飯伊は、飯田市が122,077百万円、下伊那郡計が36,295百万円で、合計158,372百万円。上伊那は、伊那市が72,339百万円、駒ヶ根市が41,445百万円、上伊那郡計が63,706百万円で、合計177,490百万円だった。

図表 I-2-46



図表 I-2-47

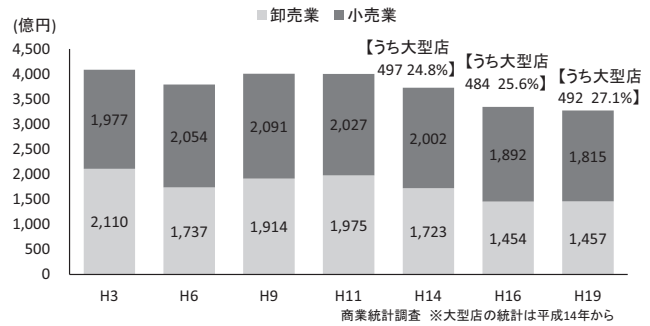


図表 I-2-48

飯伊地区の卸売業、小売業の商品販売額の推移をみると、平成19年は卸売業1,457億円、小売業1,815億円で、平成3年に比べ、卸売業は31%、小売業は8%減少している。

小売業では大型店の商品販売額が増加しており、平成19年は飯伊地区の商品販売額に占める大型店舗の商品販売額の割合は、平成14年に比べ2%増加していた。

飯伊地区の卸売業、小売業 商品販売額の推移

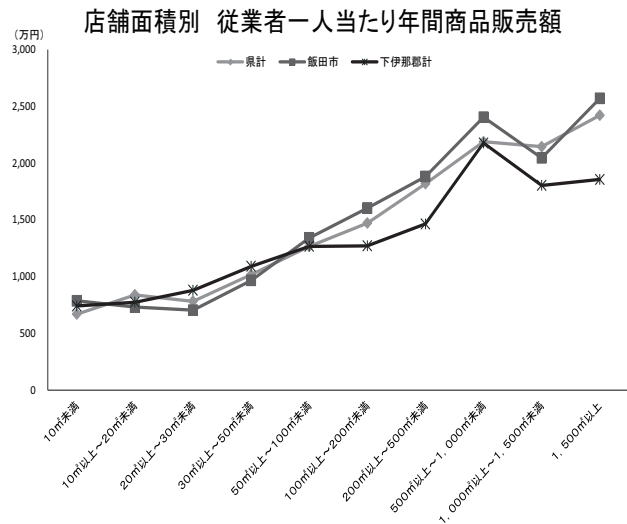


(d) 小売業店舗面積別の、従業員一人当たり年間商品販売額

平成24年の経済センサスにより、小売業における従業員一人当たり年間商品販売額を店舗面積別に見ると、店舗面積が大きいほど従業員費一人当たり年間商品販売額が増えている。

飯田市と下伊那郡で比べると、店舗面積100㎡を超えると、飯田市の従業員一人当たり販売額が、下伊那のそれを上回るようになる。

図表 I-2-49



(e) 商圏

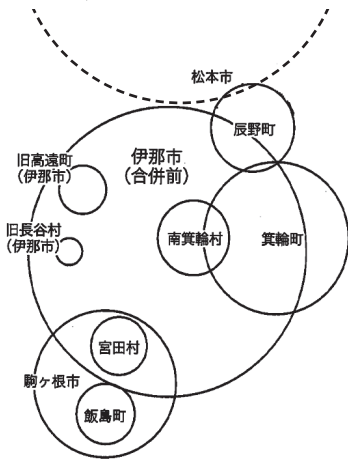
平成24年の長野県商圏調査報告書では、商圏（商業施設・集積等が顧客を吸引する地理的な範囲）が明らかにされている。

この調査の中では、商圏を、一次商圏（地域の消費需要の30%以上を吸引している地域）、二次商圏（地域の消費需要の10%以上30%未満を吸引している地域）、三次商圏（地域の消費需要の5%以上10%未満を吸引している地域）に分けている。

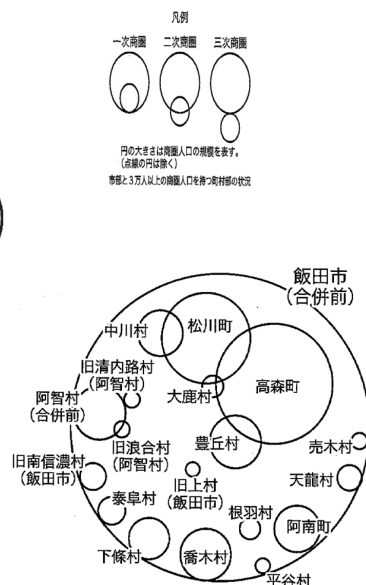
全品目の平均で飯伊と上伊那の市部についてこれを見ると、飯田市（合併前）と伊那市（合併前）はどの商圏にも含まれない、独立した商圏とされている。また、駒ヶ根市は、伊那市（合併前）の二次商圏に含まれるとされている。

※市町村については、比較のため、合併前の平成15年8月31日現在の旧市町村単位で、調査及び集計を行っている。以下同じ。

図表 I - 2 - 50



飯伊、上伊那の商圏構造概念図（全品目平均）



■市部商圏(全品目平均)

区分	一次商圏 (吸引率30%以上)	二次商圏 (吸引率10%~30%未満)	三次商圏 (吸引率5%~10%未満)
伊那市	伊那市 南箕輪村 宮田村	駒ヶ根市 辰野町 箕輪町	飯島町
駒ヶ根市	駒ヶ根市 飯島町 宮田村	-	中川村
飯田市	飯田市 中川村 下伊那郡全域	飯島町	南木曾町

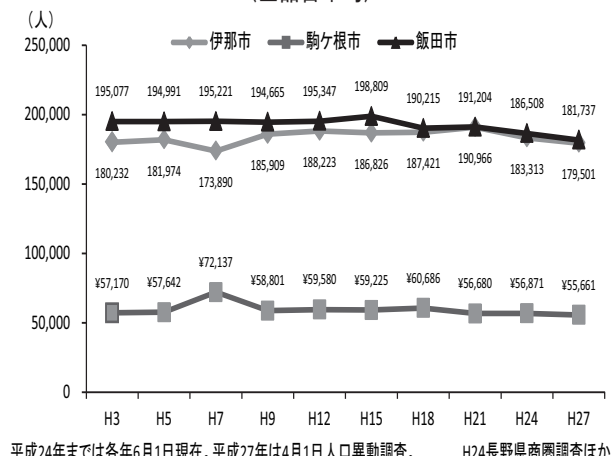
図表 I - 2 - 51

(f) 商圏人口の推移

全品目の平均で飯伊地域と上伊那地域の市部について、平成24年における商圏内の居住人口（商圏人口）の推移を見ると、右の表のように飯田市、伊那市で前回調査の平成21年時より減少している。

さらに、上記の商圏人口を平成27年4月1日現在の人口移動調査に基づいて置き換えると、飯田市の商圏人口は181,737人で、平成24年から2.6%減少、伊那市の商圏人口は179,501人で、平成24年から2.1%減少、駒ヶ根市の商圏人

飯田市、伊那市、駒ヶ根市の商圏人口の推移
(全品目平均)



平成24年までは各年6月1日現在。平成27年は4月1日人口異動調査。 H24長野県商圏調査ほか

口は55,661人で、平成24年から2.1%減少している。

(g) 地元滞留率

同調査により、平成24年の地元滞留率（居住する地元市町村内で主に買い物をする世帯の割合）を全品目で見ると、飯伊では飯田市の地元滞留率が91.3%と高く、周辺町村が低い。上伊那では伊那市が85.4%最も高く、駒ヶ根市68.2%、箕輪町53.6%などとなっている。

飲食料品に限って見ると、地元滞留率が30%を超える町村も多い。

図表 I-2-52 飯伊地域、上伊那地域の地元滞留率（%）

区分	全品目平均	衣料品	身の回り品	文化品	飲食料品	日用品	贈答品
伊那市	85.4	87.6	78.1	81.7	91.9	95.0	83.9
駒ヶ根市	68.2	65.4	51.8	60.2	88.3	94.1	85.6
辰野町	26.0	23.7	24.7	6.2	50.7	63.9	30.2
箕輪町	53.6	47.7	41.1	34.2	94.8	96.7	62.4
飯島町	5.0	1.0			31.0	7.1	9.5
南箕輪村	11.5	8.4	9.3	5.0	16.7	36.0	9.3
中川村	9.0				69.6	2.2	4.5
宮田村	9.0	0.6	1.0	2.5	50.7	18.3	6.3
飯田市	91.3	90.3	81.3	91.6	98.1	99.2	93.6
松川町	19.2	21.3	6	4.5	76.1	19.1	20.5
高森町	26.9	19.7	16.5	12.7	66.7	60.7	25.0
阿南町	9.4	5	2.5	2.6	46.8	11.3	15.0
阿智村	12.4	2.5	1	6.9	65.3	14.1	8.8
根羽村	9.2			4.2	50.0	12.5	25.0
下條村	3.7	0.8	1.3	1.3	20.8	3.8	3.8
売木村	1.0						16.7
天龍村	3.5			5.6	16.7		
泰阜村	0.5			1.7			
喬木村	7.8			0.6	59.3	9.7	6.9
豊丘村	9.8	0.9	3.2	3.1	58.1	18.2	

※ 身の回り品：化粧品、アクセサリ、靴、カバン類等 ※ 文化品：時計、カメラ、書籍、文具、電化製品、家具類等
 ※ 買物する店：一般小売店、中小スーパー、大規模スーパー

H24 長野県商圏調査

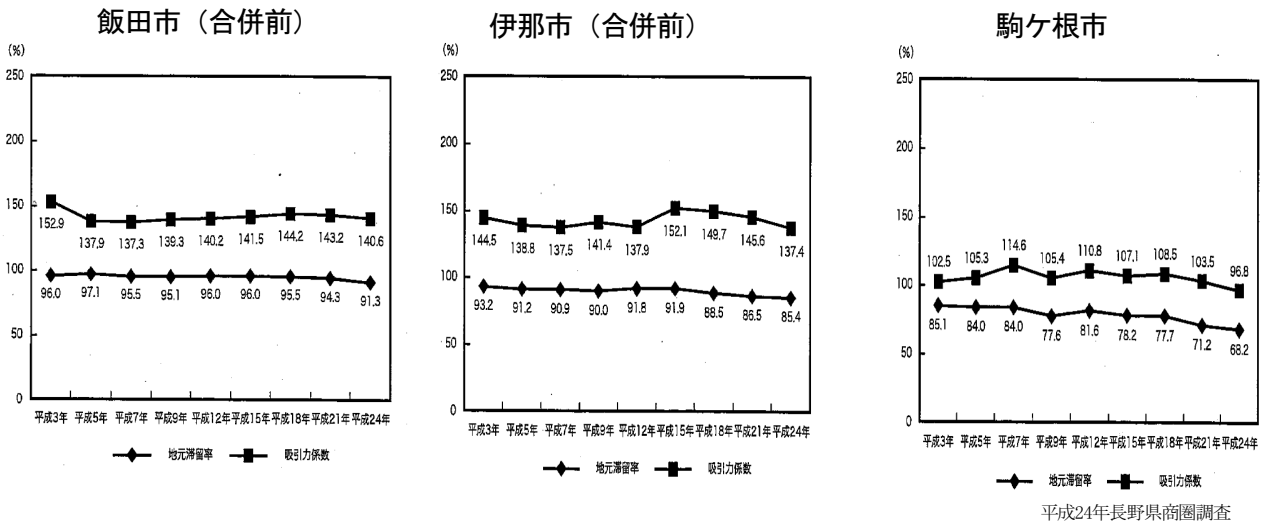
(h) 地元滞留率と吸引力係数の推移

飯伊地域と上伊那地域の市部について、前項の地元滞留率の推移をみると各市とも徐々に減少している。

また、地元滞留人口（居住人口×地元滞留率）と流入人口（流出先の市町村の居住人口×吸引力）の合計を吸引人口というが、居住人口に対する吸引人口の百分比（吸引力係数）を見ると、飯伊と上伊那の各市部とも、徐々に低下している。

図表 I-2-53

地元滞留率と吸引力係数の推移（全品目平均）

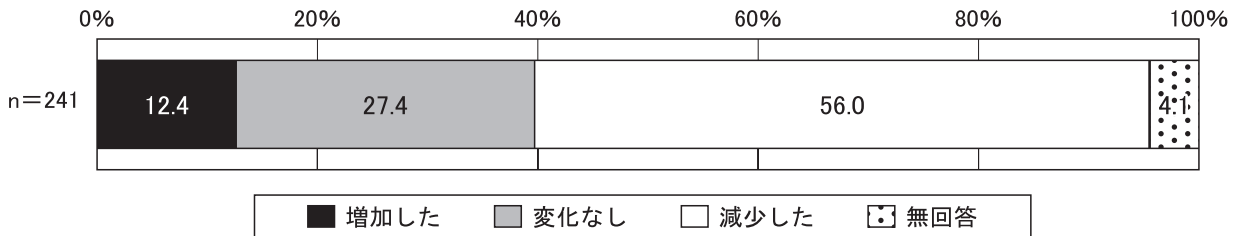


(i) 商店街の動向

長野県の平成26年度長野県商店街実態調査報告書によると、長野県全体の商店街（長野県内に所在する10店舗以上の会員により組織され、かつ共同事業を実施している商店街（任意団体を含む）は昭和56年をピークに減少傾向にあるという。

こうした商店街に、3年前と比べた店舗数の増減を尋ねたところ、「減少した」と回答した商店街の割合が56.0%と半数以上に上る一方、「増加した」と回答した商店街の割合も12.4%となっている。

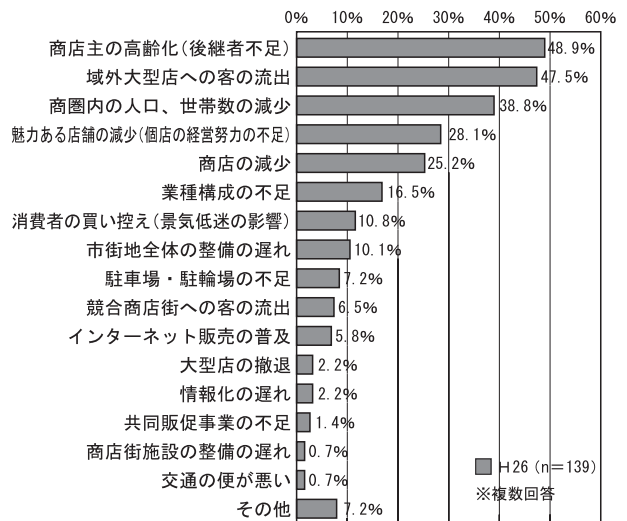
図表 I-2-54 商店街における店舗数の増減



(平成26年長野県商店街実態調査)

また、景況感を、「繁栄」「変わらない（停滞）」「衰退」で聞いたところ、「繁栄」と回答した商店街は2.5%、「変わらない（停滞）」と回答した商店街は34.4%、「衰退」と回答した商店街は57.7%となっており、「衰退」と回答した139商店街にその要因を尋ねたところ、「店主の高齢化（後継者の不足）」が48.9%、「地域大型店への客の流出」が47.5%、「商圏内の人口、世帯数の減少」38.8%などとなっている。

図表 I-2-55 衰退の原因（複数回答）



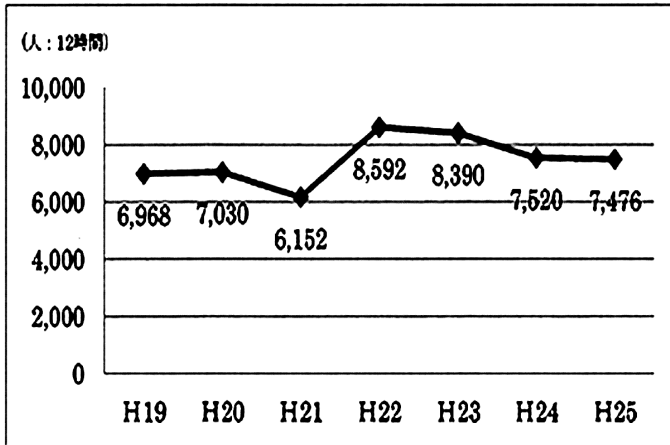
(平成26年長野県商店街実態調査)

こうした中、飯田市は平成20年から平成26年3月にかけて、「人々の交流による賑わいの回復」「環境に配慮し安全な暮らしの実現」を目標とする「認定中心市街地活性化基本計画」を実施した。

駅前中央通り、りんご並木、知久町1丁目、銀座3丁目の市内4地点で、毎年10月の土曜日の12時間に、歩行者、自転車の通行量を調査したところ、平成22年、23年は8,000人を超えていたが、平成24年以降は7,500人前後となっている。

図表 I-2-56

飯田市内4地点における歩行者・自転車通行量の推移



	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
駅前中央通り	3,300	3,196	2,302	3,704	3,556	3,278	3,284
りんご並木	952	1,380	1,438	1,508	1,352	1,210	1,194
知久町1丁目	1,016	774	700	802	600	554	484
銀座3丁目	1,700	1,680	1,712	2,578	2,882	2,48	2,514
合計	6,968	7,030	6,152	8,592	8,390	7,520	7,476

飯田市 認定市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告 平成26年

(i) 高齢買い物弱者支援の取り組み

65歳以上の人口が約3割、75歳以上人口も約2割を占める飯伊にとって、高齢者の買い物支援は、当初、中山間地の課題だったが、市街地においても既存店舗の閉店などにより支援が必要となるところもあり、地域全体の共通課題として顕在化している。

- 1) 飯田商工会議所「しあわせ市場配達便」
 - ・平成23年10月から飯田市内で開始。
 - ・毎週水・金曜日に登録した13事業者が、食料品、衣類、日用品などを軽トラックやワゴン車に積み、指定した6か所を移動販売。
 - ・現在の利用は、1日150人程度に上り、高齢者の新たな交流の場として賑わっている。
- 2) 下條村「陽阜ショッピングセンター」
 - ・買い物客用に、平成14年からワゴン車による無償送迎バスを始め、週5日、下條村、阿南町、泰阜村、飯田市内を巡回し、年間利用者は延べ2,000人を超える。
 - ・継続した取組が評価され、平成24年に農林水産省食料産業局長賞を受賞。
- 3) 飯田市座光寺地域自治会「タクシー移送サービス」
 - ・公共交通の利用が不便な地区をタクシーで補う移送サービス。
 - ・平成23年11月から地区内の買い物弱者を対象として開始。
 - ・1人の利用も可能であり、1月の運行回数は27~40回。
- 4) 県境を越えた移動販売
 - ・阿南町新野の道の駅「信州新野千石平」の運営会社「蔵」による移動販売。
 - ・阿南町、売木村、天龍村、泰阜村、愛知県豊根村の5町村が販売エリアで、3人の従業員が食料品を配達。
- 5) 飯田市山本地区の支援
 - ・平成23年11月、各種団体を構成する「がんばりまい会」を設立。
 - ・地区内の商店が実施する無料送迎サービスを山本地区が支援。
- 6) ファミリーマート×JAみなみ信州 軽自動車タイプの「ミニファミ号」による移動販売
 - ・平成24年12月、飯田市内の5地区で開始。
 - ・週5日、駐車場、広場、自宅などを巡回し、日用雑貨の他、地元野菜や果物の販売を扱う。

(I) 観光業

(a) 観光地延利用者数

長野県の平成26年観光地利用者統計調査によると、平成26年の飯伊、上伊那、木曾の3地区合計の観光地延利用者数（飯伊42か所、上伊那30か所、木曾26か所の観光地における、日帰り客数と宿泊客の延数の合計 以下同じ）は、前年比5%減少の1,089万人で、全県の観光地延利用者数8,418万人の13%を占める。

これを各地域別にみると、飯伊は386万人で、前年比2%減少した。上伊那は461万人で、前年比0.7%増加、木曾は、御岳山の噴火の影響もあり、242万人で前年比17%減少している。

平成15年まで1,400万人程度あった3地区合計の観光地延利用者数は、飯伊、木曾などで減少傾向が見られ、平成19年以降1,200万人を割り込んでいる。

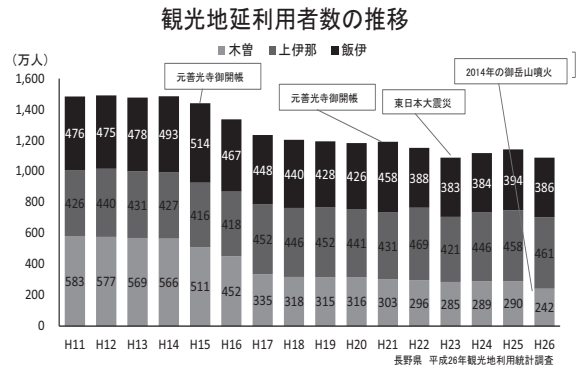
また、観光地延利用者数を月別にみると、飯伊や木曾では、8月の観光地延利用者数が最も多い。上伊那では桜の開花時期もあってか、4月が最も多い。

各地域の観光地延利用者を県外、県内別に見ると、飯伊では、県外の観光地延利用者が74.0%、木曾も86.2%を占めるが、上伊那は42.5%となっている。

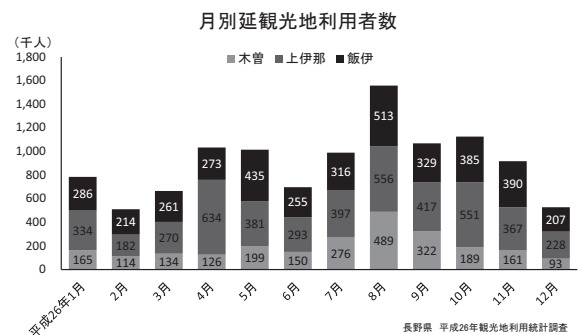
更に、各地域の観光地利用者数を日帰り、宿泊別にみると、各地域とも日帰りの利用者が多く、飯伊では79.7%、上伊那では85.2%、木曾では78.7%が日帰りの利用者だった。全県では日帰りの利用者は66.3%となっており、各地域とも日帰り客の多い、通過型の観光であることが分かる。

なお、宿泊者の平均泊数（宿泊延数／宿泊実利用者数）では、飯伊が1.01泊、上伊那が1.16泊、木曾が1.06泊だった。宿泊者の平均泊数は上伊那が最も多いが、全県の1.23泊には及ばない。

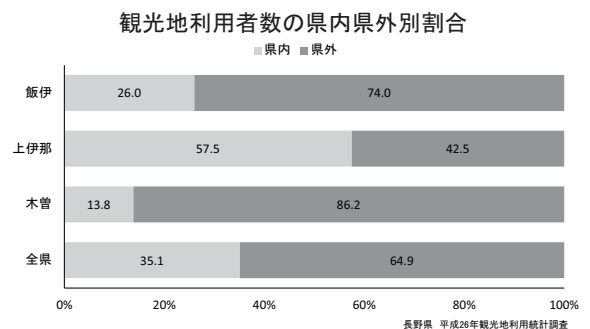
図表 I-2-58



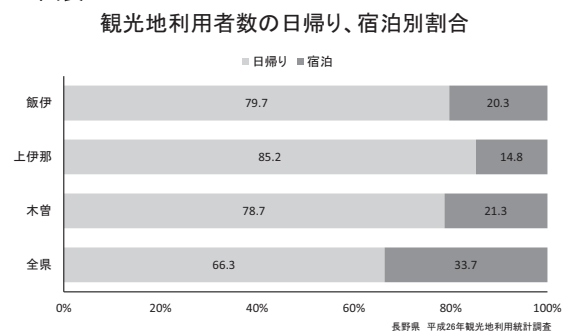
図表 I-2-59



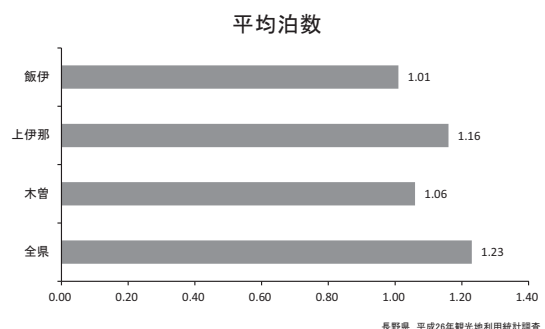
図表 I-2-60



図表 I-2-61



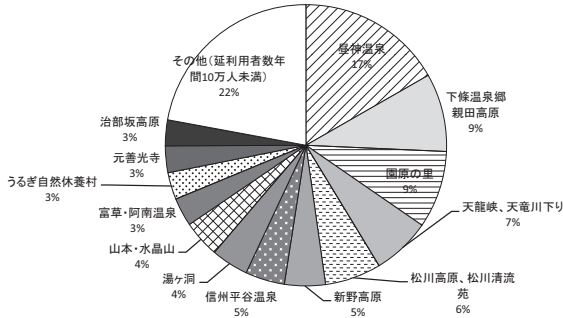
図表 I-2-62



各地域の観光地延利用者を観光地別に見ると、年間10万人以上の延べ利用者数がある観光地は、飯伊では、昼神温泉の年間65万人を筆頭に13か所、上伊那は南箕輪村の大芝高原の年間62万人を筆頭に13か所、木曾では、木曾福島の年間50万人を筆頭に7か所となっている。

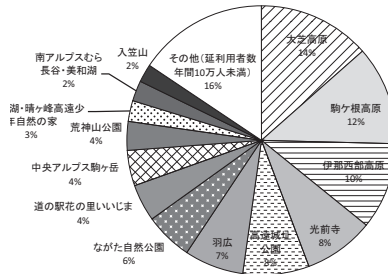
図表 I-2-63

観光地別 延利用者数 飯伊



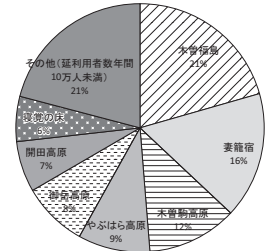
図表 I-2-64

観光地別 延利用者数 上伊那



図表 I-2-65

観光地別 延利用者数 木曾

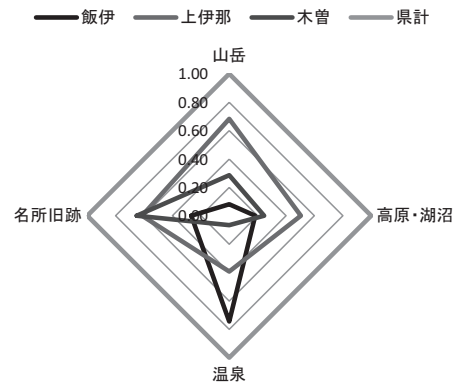


長野県 平成26年観光地利用者統計調査

右のグラフは、これらの観光地を山岳、高原・湖沼、温泉、名所・旧跡の4つに分類して、観光地1所当たりの延利用者数を、県計を1とした指数で表したもののだが、これによると、飯伊、上伊那、木曾ともに、観光地1所当たりの延利用者数は県計の水準に届いていないことが分かる。飯伊では温泉以外の、木曾では名所・旧跡以外の観光地1所当たりの延利用者数の水準は0.3に満たない。上伊那では温泉の延利用者数の水準が最も低く、0.39となっていた。

図表 I-2-66

観光地類型別 観光地1所当たりの延べ利用者数(県計=1)

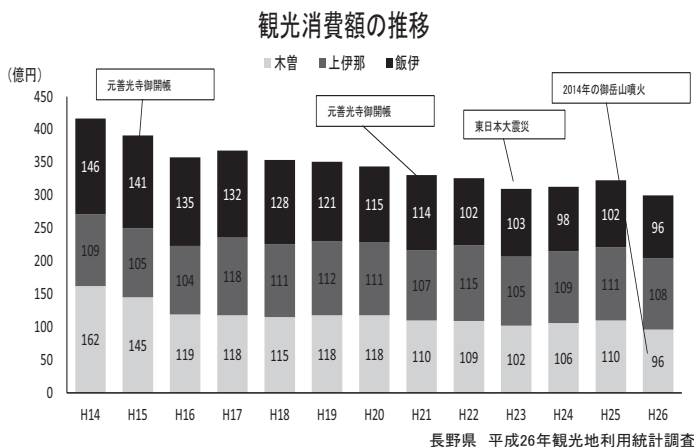


長野県 平成26年観光地利用者統計調査

(b) 観光消費額

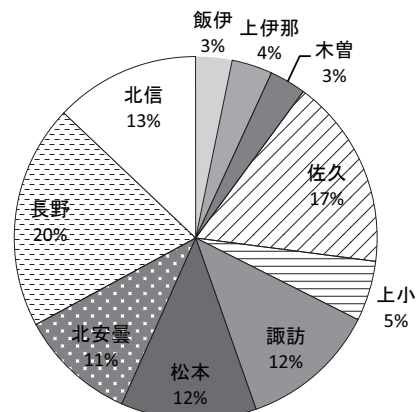
長野県の平成26年観光地利用者統計調査によると、平成26年の飯伊、上伊那、木曾の3地区合計の観光消費額(観光客の観光行動に伴う経費で、飯伊42か所、上伊那30か所、木曾26か所の観光地において観光客が支出した宿泊費、飲食娯楽費、土産その他買物費、観覧料又はこれらに類するもの、その他。ただし、交通費のうちバス代等については最

図表 I-2-67



図表 I-2-68

平成26年地方事務所別観光消費額



長野県 平成26年観光地利用者統計調査

寄りの駅から当該観光地までの往復料金（以下同じ）は、前年比7%減少の30,019百万円で、全県の観光消費額297,388百万円の10%を占める。

これを各地域別にみると、飯伊は9,593百万円で、前年比6%減少した。上伊那は10,797百万円で、前年比3%減少、木曽は、9,629百万円で前年比13%減少している。

3地区の合計は、平成15年に400億円を割り込み、以後も減少傾向にある。

下記の表は、平成26年長野県観光地利用者統計調査によって、県内の各地方事務所ごとに、観光消費額10億円以上の観光地を挙げたものである。飯伊、上伊那、木曽では、観光消費額10億円以上の観光地が少ない。規模としては、昼神温泉の38億円が最も大きくなっている。

図表 I-2-69

地方事務所別 観光消費額10億円以上の観光地(十万円)

佐久 地方事務所	軽井沢高原 24,256	東白樺湖 6,252	蓼科牧場 3,773	高峰高原 2,347	懐古園 2,049	平尾山公園 1,631	佐久平 1,190	野辺山高原 1,121	望月高原 1,092		全32観光地中 9か所
上小 地方事務所	菅平高原 4,605	別所温泉 3,040	丸子温泉郷 2,350	美ヶ原高原 1,516	北白樺高原 1,368						全18観光地中 5か所
諏訪 地方事務所	上諏訪温泉・諏訪湖 12,532	霧ヶ峰高原 5,438	蓼科 4,655	白樺湖 2,549	下諏訪温泉・諏訪湖 2,136	車山高原 2,115	富士見高原 1,410	諏訪大社 1,236	入笠山 1,219	八ヶ岳中央高原 1,166	全17観光地中 10か所
上伊那 地方事務所	駒ヶ根高原 3,195	中央アルプス駒ヶ岳 1,094	伊那西部高原 1,044								全30観光地中 3か所
下伊那 地方事務所	昼神温泉 3,830										全42観光地中 1か所
木曽 地方事務所	木曽福島 2,979	木曽駒高原 1,127									全26観光地中 2か所
松本 地方事務所	上高地 8,220	安曇野穂高温泉郷 4,012	烏川渓谷 3,337	浅間温泉 3,172	乗鞍高原 3,143	白骨温泉 2,496	安曇野湧水群 2,391	美ヶ原温泉郷 2,197	美ヶ原高原 1,538		全36観光地中 9か所
北安曇 地方事務所	白馬山麓 12,255	黒部ダム 5,276	柵池高原 3,376	大町温泉郷 2,614	仁科三湖 2,586	白馬コルチナ 1,794					全21観光地中 6か所
長野 地方事務所	善光寺 27,274	戸倉上山田温泉 6,959	戸隠高原 6,606	飯綱高原 3,356	松代 2,331	信州高山温泉 1,907	タングラム斑尾 1,899	野尻湖一茶遺跡 1,328	黒姫高原 1,266	飯綱東高原 1,054	全34観光地中 10か所
北信 地方事務所	志賀高原 13,250	湯田中渋温泉郷 7,364	北志賀高原 4,363	斑尾高原 4,290	野沢温泉 4,269	戸狩温泉 2,161					全27観光地中 6か所

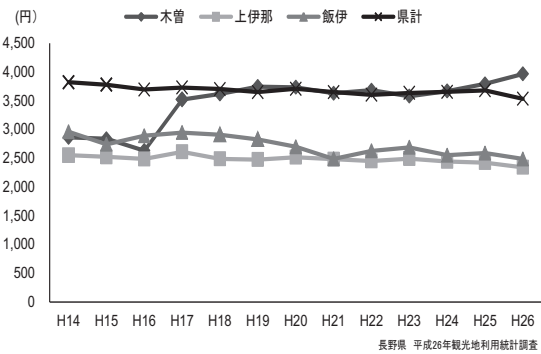
平成26年観光地利用者統計調査

一人当たり観光消費額（各地域の、観光消費額／観光地延利用者数）の推移をみると、飯伊、上伊那は県計よりも低い。木曽は平成17年以降ほぼ県計と同様の水準で推移しているが、平成17年に、樽川村が塩尻市に、山口村が岐阜県に編入されており、奈良井宿などの延利用者数、観光消費額が木曽地方事務所に算入されなくなった影響があると思われる。奈良井宿の場合、平成26年の観光消費額は約5億円だが、延利用者数は53万人あり、一人当たり観光消費額は955円だった。

地方事務所別に日帰り客、宿泊客別に一人あたりの単価を見ると、日帰りでは、木曽は3,365円で、全県で最も単価が高いが、飯伊は1,611円で、10地方事務所中9番目、上伊那は1,773円で10地方事務所中8番目となっている。

図表 I-2-70

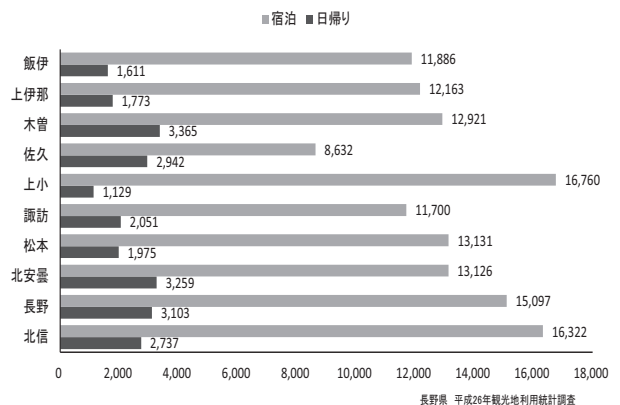
一人当たり観光消費額の推移



長野県 平成26年観光地利用者統計調査

図表 I-2-71

日帰り客・宿泊客の一人あたりの単価



長野県 平成26年観光地利用者統計調査

宿泊は、木曾が12,921円（平均泊数1.06泊）で6番目、上伊那が12,163円（平均泊数1.16泊）で7番目、飯伊が11,886円（平均泊数1.01泊）で8番目となっている。

(c) 「観光産業基本調査（仮称）」に見る飯田市の観光産業の分析

観光庁が平成22年に行った、「観光産業基本調査（仮称）調査結果による飯田市分析事例」では、旧飯田市、旧座光寺村、旧山本村、旧上村、旧和田村で、①小売業、②旅客運送事業、③不動産賃貸事業、④物品賃貸事業、⑤宿泊事業、⑥飲食サービス事業、⑦生活関連サービス・娯楽事業、⑧社会教育事業、⑨その他を観光関連事業所として分析を行っている。

これによると、⑤宿泊事業では、調査事業所の観光売上は32,314万円で、売上総額100,275万円の32%を占めていた。

また、これらの観光産業事業所で回答のあった事業所の年間仕入、外注費用の合計は36,419万円で、その内45%にあたる16,371万円が市区町村内で支出されていた。長野県内の他の市区町村に対しては28%にあたる10,206万円、他の都道府県に対する支出は9,842万円で、27%となっていた。

図表 I-2-72 観光産業基本調査結果(1)

飯田市における宿泊事業は約32%が観光需要による。

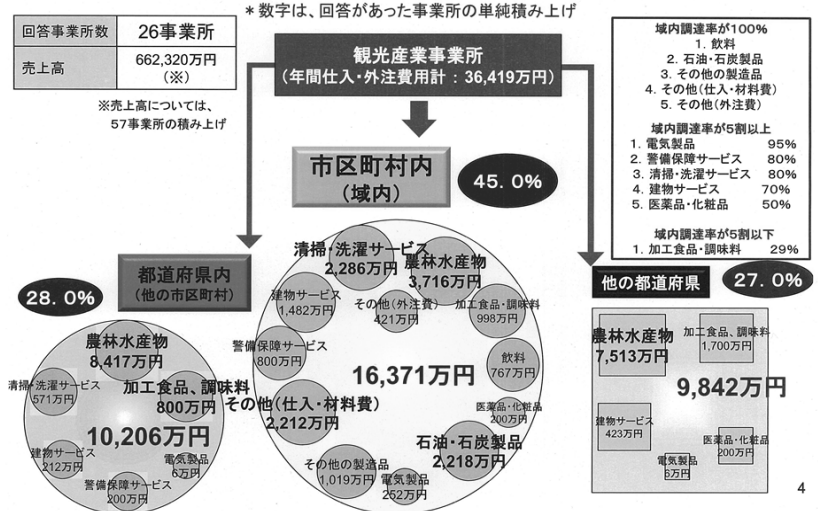
・「飲食サービス事業」の観光比率が6.6%であるのに対して、「宿泊事業」の観光比率は32.2%の割合を占めている。

	事業所数	売上(単位:万円)			従業員数				
		a	b	観光売上 の事業別 構成比	各事業の 観光比率 b/a	(常用/その他) うち臨時 雇用分 d	各事業の 臨時雇用 比率 d/c		
観光関連事業所全体	65	603,120	63,921	100.0%	10.6%	961	82	8.5%	
観光関連事業	①小売業	19	94,605	8,430	13.2%	8.9%	94	9	9.6%
	②旅客運送事業	4	174,020	16,761	26.2%	9.6%	218	23	10.6%
	③不動産賃貸事業	2	4,949	0	0.0%	0.0%	56	21	37.5%
	④物品賃貸事業	2	8,175	362	0.6%	4.4%	6	0	0.0%
	⑤宿泊事業	7	100,275	32,314	50.6%	32.2%	242	2	0.8%
	⑥飲食サービス事業	25	90,636	6,004	9.4%	6.6%	154	20	13.0%
	⑦生活関連サービス・娯楽事業	6	23,893	50	0.1%	0.2%	6	0	0.0%
	⑧社会教育事業								
	⑨その他	5	106,567						
無回答	11					185	7	3.8%	

(観光庁HP)

図表 I-2-73 観光産業基本調査結果(2)

観光需要に基づく資金の約45%が市内に循環している。

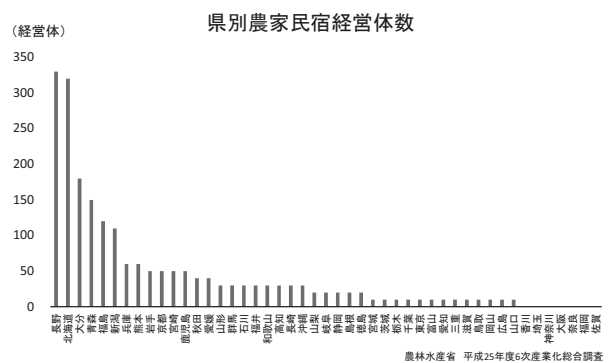


(観光庁HP)

(e) 都市農村交流

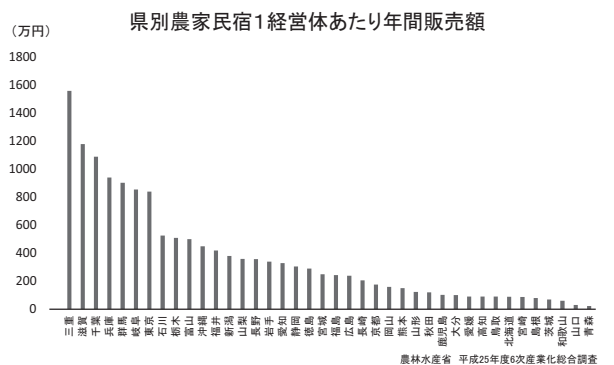
都市と農山漁村を行き交う新たなライフスタイルを広め、都市と農山漁村それぞれに住む人々がお互いの地域の魅力を分かち合い、「人、もの、情報」の行き来を活発にする取組みとして都市農村交流があるが、そのうちグリーンツーリズムに関し、平成25年度の各県別の農家民宿の経営体数を見ると、長野県は330経営体、全国で最も多くの経営体を数える。

図表 I-2-74



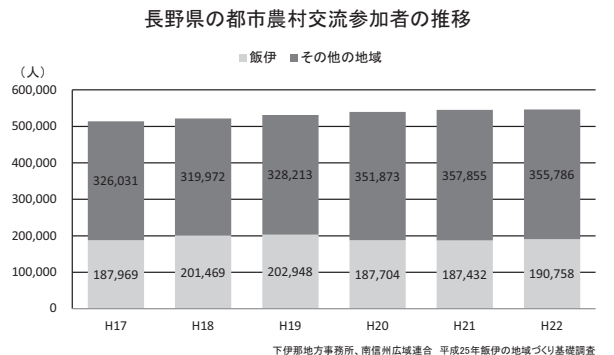
平成25年度の農家民宿における、1経営体当たりの年間販売額を見ると、最も多いのは三重県の1,560万円で、以下滋賀県1,180万円、千葉家県1,090万円などが続く。長野県は358万円で15番目となっているが、経営体数が100以上の都道府県についてみると、新潟県の381万円（経営体数110）に次いで2番目となっている。

図表 I-2-75



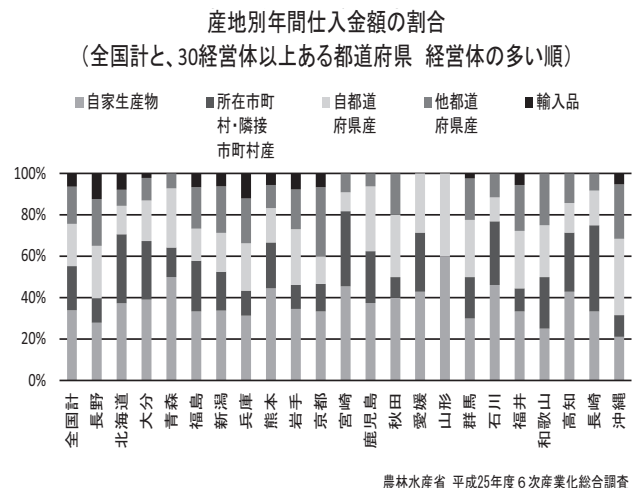
飯伊地域でも、(株)南信州観光公社の取り組みを始めとして、農家民泊や農家民宿など核とした、体験型修学旅行や子ども体験学習、農作業体験やワーキングホリデーなどのグリーンツーリズムなどが積極的に取り組まれており、下伊那地方事務所、南信州広域連合によると、飯伊の都市農村交流人口は、県全体の3割以上を占めているという。

図表 I-2-76



全国計と、農家民宿の経営体数が30以上ある都道府県について、年間の仕入額を、自家生産物、所在市町村・隣接市町村、自都道府県、他都道府県、輸入品の各仕入先別に見ると、長野県は、自家製産物28%、所在市町村・隣接市町村12%、合わせて40%を自家ないし所在市町村・隣接市町村から仕入れている。しかし、この割合は、沖縄県に次いで低く、全国計と比べても低い。農家民宿の経営体数が30以上ある都道府県で、この割合が最も高いのは長崎県で82%、次いで宮崎県75%、石川県74%などとなっている。

図表 I-2-77



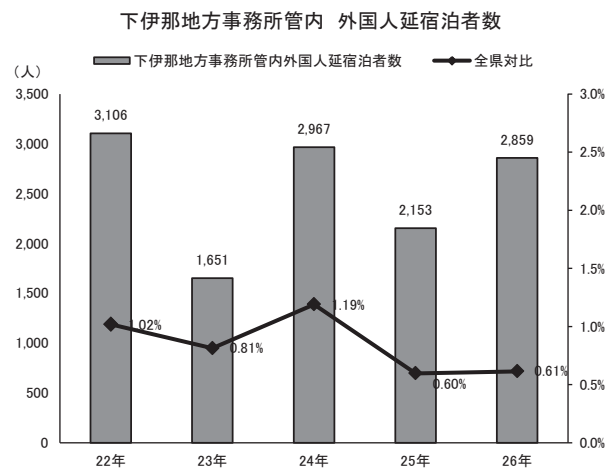
(e) 外国人延宿泊者

長野県の「外国人延宿泊者数調査」によると、平成26年の外国人延べ宿泊者数は、前年比29%増加の465,240人で、平成11年の調査開始以来、過去最多となっている。

一方、同調査で、平成26年の下伊那地方事務所管内の外国人延宿泊者は2,859人で、前年比33%増加しているものの、平成22年の外国人延宿泊者数には届いていない。また、平成26年の下伊那地方事務所管内の外国人延宿泊者数は、全県の0.6%を占めるに過ぎない。

グラフにはないが、平成26年の上伊那の外国人延宿泊者数は、前年に比べ576人減少の6,244人で、全県の1.3%を占める。木曾の外国人延宿泊者数は、前年に比べ1,811人増加して9,278人、全県の2.0%を占めていた。

図表 I-2-78



(f) 観光資源発掘の取り組み

阿智村では、2012年8月「天空の楽園・日本一の星空ナイトツアー」が開始され、これを旅の目的とした昼神温泉への宿泊者も増えるとともに、シニア層が多かった温泉地がファミリーや若い夫婦、グループなど新たな誘客に結びついた。初年度となる2012年は5,000名の集客目標を上回る6,500名のお客様が来場している。さらに英国王立グリニッジ天文台の天体写真コンテスト優勝、米国航空宇宙局NASAのAPOD採用など海外でも注目を集める写真家宮坂雅博氏と阿智村のタイアップによる阿智村で撮影された幻想的な写真の展示会の開催、JAXA宇宙航空研究開発機構との共催による専門家との天体、宇宙についての意見交換、星にちなんだ商品の開発などの観光業のみならず商業、農業の人とタイアップした事業交流や阿智村限定地域通貨「スターコイン」の発行といった取り組みが行われている。

また、(公財)東三河地域研究センター、特定非営利活動法人静岡県西部地域しんきん経済研究所、特定非営利活動法人しんきん南信州地域研究所の三遠南信3シンクタンクが中心となり、経済産業省中部経済産業局の支援を得て、三遠南信地域の、多様性ある地域資源や長い健康寿命、各地域の温泉を中心としたノーマライゼーションの取り組みなどを活用した、「ひとりの時間を大切にしたい幸せづくり」を目指す「メンタルハピネスプロジェクト」を開始した。

図表 I-2-79



図表 I-2-80

メンタルハピネスプロジェクト

三遠南信

Mental Happiness Project

「メンタルハピネス」

わたしたちも応援します

- 東三河** ◆自然食レストラン「はもどり」安藤 真さん
有機野菜の食事、農作業体験などを通じて事業に参加します。
- 南信州** ◆シニア野菜ソムリエ 久保田美津子さん
季節の野菜料理や健康講座セミナーなどを通じて事業に参加します。
- 遠州** ◆森林セラピスト 山中慎一朗さん
森林公園などを利用した森林セラピーを通じて事業に参加します。

- ※秋葉古道とは、古の人々が、秋葉山を目指して歩いた道。現在の主要道と異なる部分も多く、人々の生活にかかせない道であったと考えられています。
- ※シニア野菜ソムリエとは、日本野菜ソムリエ協会認定の野菜ソムリエの最高峰の資格で、平成26年現在、長野県の有資格者は2名のみです。食で日本を元気に！をモットーに、食を通じて地域活性化のために積極的な活動を行っています。
- ※森林セラピーとは、医学的なエビデンス（証拠）に基づいた森林浴効果を用い、森林環境を利用して心身の健康維持・増進、疾病の予防を行うことを目指すものです（特定非営利活動法人森林セラピーソサエティホームページより）。
- ※ネイチャーゲームとは、五感（見る、聴く、触る、味わう、嗅ぐ）を使って自然を直接体験するプログラムを指しており、子どもから大人までが一様に四季折々の自然とふれあうことができます。
- ※農業民泊とは、農家に宿泊し、農業体験、農家の生活体験、農家の人とのふれあいを通じて、その経験談や生き方を聞き取ることをし、一般の民泊とは違い、自ら農作業や宿泊に必要な作業を行い、普段と違う本物体験ができ、新たな生活スタイルの発見ができたとする声が多くなっています。
- ※ノルディックウォークとは、2本のポールを使ったウォーキング。下半身運動である通常のウォーキングと違い、専用ポールを使うため全身運動になります。膝や腰への負担が小さく、気軽に始めることができます。
- ※メンタルタフネスとは、複雑な社会構造から、強くストレスを感じる人が増えている中、自然とのふれあいや農作業など非日常的な本物体験を通じて、物の捉え方、考え方、対処の仕方を変え直し、ストレスに立ち向かう力を養うことを目指すことです。生きがいの再発見にもつながります。
- ※薬膳とは、自然を重視し、季節やその人の体調に合わせて作る料理のことで、生薬等の特殊な食材を使った料理ではありません（特定非営利活動法人全日本薬膳師協会の報告）。
- ※リハビリ旅行とは、病気やけがで障がいを持った人が旅行を楽しみながら機能回復にも励む旅行で、駅や旅館などにある障害もあって障がいの機能回復に役立つものと考えています。自らの力で旅行を楽しみ、生活する上での自信につながることも目指しています。
- ※BDHQとは、過去1ヶ月間の食費を自ら記入した質問票に基づき、その分析結果を食事指導などに利用する方法です。分析・指導は管理栄養士等が行います。

愛知県東三河地域

解放感に浸って「こころの洗濯」

ストレスがたまっていると感じているお父さん、お母さん、子どもたち。たまにはお盆やお正月などの縁をみないで過ごしたい、そんな人。日々の自由な時間を確保して、解放される時（自分だけの時間）を提供し、カロリー消費で健康気分を高め、ストレスを解放してこころを洗濯し、健康向上を図るプログラムです。

「森」のアクティビティでこころを洗濯します。

愛知県民の森等を利用した本格的なネイチャーゲームや、消費カロリーがわかるハイキングコース、森林浴等のアウトドア体験を通じ、心と体の充実感・達成感を感じてもらいます。見知らぬもの同士がゲームを通じてコミュニケーションをとり、弾んだ対話で心のストレスを洗濯します。

健康気分を高めてこころを洗濯します。

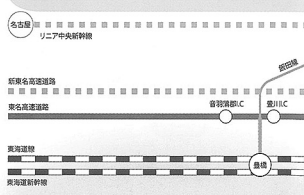
豊かな里山環境の湯谷温泉。入浴後の健康体操との組み合わせでカロリーを消費して健康気分を高め、普段の生活から解放してストレスを洗い流します。宿泊では、「朝食」（旬産料理・薬膳等）を重視し、健康セミナー・朝食等の健康イベント等を行い、「自ら健康チェックを」という方には食習慣相談（BDHQ等）等が受けられます。

日本一の農業産地でこころを洗濯します。

日本一の農業産地で、露地から施設園芸の多様な農産物を活かした地産レストランや、無農薬栽培の農地、施設園芸施設を利用した特色ある農業体験を通じて、「自然のもの本来の味」を噛み締め、ありのままに味わい尽くすことで、お互いの心のストレスを洗濯します。

◆三遠南信事業ネットワークの例

◆三遠南信「食」ネットワーク
独自の効用を活かした旬産旬消費料理・薬膳、露地から施設園芸に至る農作業・収穫体験等による情報共有化と多様なプログラムづくりを進めます。



長野県南信州地域

メンタルタフネスで「こころの回復」

職場や家庭で元気がなく、日頃からストレスを感じている人、障がいを抱えた方などが、「農業民泊による心と心のふれあい」、「食への関心」、「森林アクティビティ」、「リハビリ旅行」等により、体やこころの健康を回復させる、行動型・体験型プログラムです。

農業民泊と森林アクティビティでこころの回復を図ります。

長野、南信州地域で増えつつある農業民泊。農業体験等の経験を活かし、多様なアウトドア体験等を含ませることにより、達成感・心地良さを味わってもらうだけでなく、「少人数で心もこもったおもてなし」の農業民泊の良さや、温泉滞在施設での森林アクティビティ等を通じて、「生きがい」や自立力の回復を進めます。

食を通じてこころの回復を進めます。

シニア野菜ソムリエによる季節の伝統野菜やその調理方法等の情報提供、食からの健康回復セミナーを実施します。食への関心を高め、食生活を意識することで、心と体の健康を維持・向上させていくための意識が醸成され、メンタルタフネスの一助となります。

リハビリ旅行でこころの回復を図ります。

病気やけがで障がいを抱えた人が、旅行を楽しみながら機能回復にも励む「リハビリ旅行」もあえて「リハビリ」ではなく、「リリアとの共存」移動は公共交通機関である鉄道を使い、目指すは「人」にやさしい環境保護地「緑の湯谷温泉」自力で旅行を楽しむことで、自信や生きがいを再発見し心身ともに元気になる。

◆三遠南信「名物人材サテライト」
地域の名物人材を登録し、その人に来てサインをもらい、3地域の「人」からサインをもらうと特典を付ける。野菜ソムリエ、森林セラピスト等が考えられ、こうした仕組みを活かしたプログラムづくりを進めます。

静岡県遠州地域

ゆったりとした時間で「こころの気分転換」

「秋葉古道」等の歴史や、健康に関心をもち始めた人が、里山等を利用した「ノルディックウォーク」「森林セラピー」体験、「奥座敷」の体験アクティビティの専門家とふれあいながら楽しみ、ローカル線を利用して、ゆったりとした時間を過ごしながらかころの気分転換を図るプログラムです。

歴史とのふれあいでの気分転換を進めます。

三遠南信の歴史街道である「秋葉古道」を有線鉄道である「ノルディックウォーク」で通り、歴史の会話を楽しみ歩くと、「心・体」の気分転換を図り、健康増進につなげます。

「森」と「食」で気分転換を進めます。

県立森林公園や秋葉古道沿道の里山等を活用した森林セラピスト・山中慎一朗氏との森林セラピー体験や、歴史のある地域由来の食（旬産料理・薬膳）を頼むことで、非日常感を体感し、気分転換を図ります。

ローカル鉄道で気分転換を進めます。

ローカル線（天竜浜名湖線）を移動手段とし、沿線沿いの風景や鉄道駅の歴史等や、ローカル線の特色を活かし、鉄道駅間ノルディックウォークなどを組み、ゆったりとした時間を過ごすローカル線を楽しむながら気分転換を図ります。

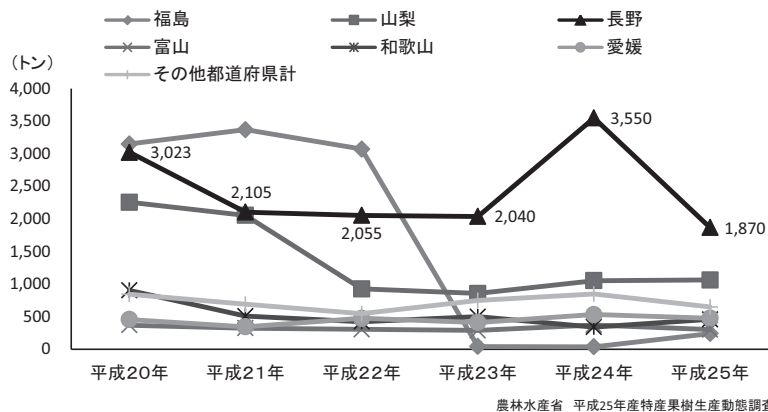
◆三遠南信連人づくり
三遠南信に広がる森林セラピー等を各地域で体験すると、(仮称)三遠南信「真の達人」の称号を授け、地域で行われる関連イベントの参加費を一定割合の割引特典を与えるような仕組みを活かしたプログラムづくりを進めます。

三遠南信地域を結ぶ少量分散型健康上資源活用プロジェクト（平成26年度）

また、市田柿は、他地域との差別化や地域ブランド化を図るため、平成18年11月、県内初の地域団体商標を登録し、平成25年には高森町に「市田柿工房」が竣工した。これらによって年間75万トンの生産を目指すとともに、品質の向上や維持への取り組みが行われている。

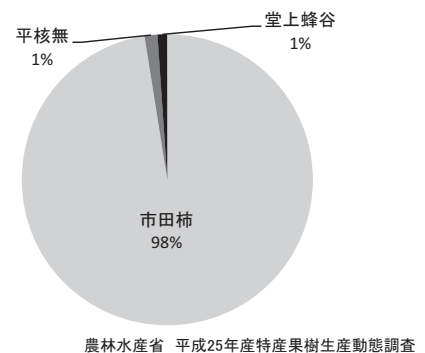
図表 I-2-81

干し柿生産量の推移



図表 I-2-82

長野県の干し柿生産量における主要品種名



農林水産省 平成25年産特産果樹生産動態調査

この他にも、

- ・物味湯産手形の発行（南信州観光連携プロジェクト会議）
- ・伊那路、木曾路ハイウェイキャンペーン
（伊那路・木曾路広域観光連携会議）
- ・南信州産直フェア
（南信州観光連携プロジェクト会議）
- ・愛知県三河地域と下伊那南部地域による国道151号線沿線の観光振興
（長野・愛知県境域開発協議会）
- ・昼神温泉発着半日バスツアー
（昼神温泉エリアサポート）
- ・三遠南信しんきん物産展
（三遠南信地域の8信用金庫）

といった取り組みがかつて行われ、あるいは現在も行われている。