



この北沢峠へ仙流荘から繋ぐ南アルプス林道は「長谷村三峰川流域と山梨県野呂川流域の林業振興と観光開発を目的に、森林開発公団が昭和42年から13年かけて行った。昭和45年から2年間は、自然保護団体からの反対運動によって、工事が一時中断された」が「一般車両の乗り入れ禁止、登山者の多い期間は村営バスを運行する等の条件で工事は再開され、昭和54年11月（中略）完通した」（長谷村村誌 平成6年刊行）。林道開設までのいきさつはあったものの、現在では同林道は南アルプス北部へのアプローチの上で重要な資源となっている。

北沢峠および南アルプスへどれ程来訪者があるか。県観光地利用者統計（平成30年版）によると（上グラフ）、平成23年までは調査地「南アルプス北部」として、平成22年には年間177千人を数えた。同24年からは対象が南アルプス北部に加え、「ゼロ磁場・パワースポット」で近年人気のある分杭峠を含めた「南アルプス北部・分杭峠」となり、近年は8万人程度で推移していたが30年は6万人台となっている。市商工観光部山岳高原観光課によると「県統計『南アルプス北部・分杭峠』の内訳は、分杭峠来訪者が約2万人程度、残りが南アルプス北部となる。北沢峠登山バスの乗車人数をベースにしており、往復でカウントされるため、来訪者数はその半分程度になる」とのことである。

### 3. リニア開通後を見据えた二次交通への検討

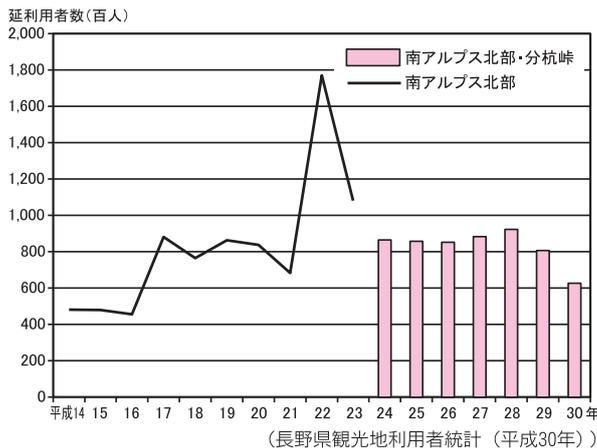
南アルプス林道バスの運行に当たるバス運転手やバスセンタースタッフなどは伊那市の職員である。これは、前述の南アルプス林道開設の際の条件である登山客の輸送には地元自治体が対応するというので、旧長谷村時代から変わらない。このような登山バスの運行は、県内はおろか全国的にも極めて少ない事例という。

また、伊那市はJR特急ダイヤと同期した北沢峠へ運行する登山者向けバスを企画している。「新宿からJRで行く南アルプス」（「ジオライナー」）は、茅野駅（JR東日本）から杖突峠、高遠を經由して仙流荘まで1日往復1便、「名古屋からJRで行く南アルプス」（「パノラマライナー」）は、木曽福島駅（JR東海）から仙流荘まで1日往復1便で、両ライナーが南アルプス林道バスに接続する。両ライナーはジェイアールバス関東により7月から11月に運行され、今年で3年目になる。北沢峠へは自家用車利用が主でJR飯田線利用のアクセスは望めないことを考慮して、JR中央東線・西線特急利用が企画された。バス会社の路線申請による運行であるが、市で企画、プロモーションを行い、単独での採算は難しい状況の中で赤字補填を行っている。

リニア開通を見据えては、JR飯田線への乗換新駅設置による接続が検討されている他、リニア駅から飯伊地域・上伊那地域の各観光地へどのように誘導するか、今後個別の検討課題となっていくであろう。その中で伊那市のこの取組みは、たいへん参考になるものといえる。

（飯田信用金庫 地域サポート部 リニア対策課 加藤 修平）

南アルプス北部等への来訪者数の推移



#### 「南アルプスジオライナー」リーフレット



#### 「南アルプスパノラマライナー」リーフレット

