

リニア中央新幹線開通に係る調査  
報 告 書

第2版

飯田信用金庫  
しんきん南信州地域研究所  
信金中央金庫



# リニア中央新幹線開通に係る調査 報 告 書

飯田信用金庫  
特非)しんきん南信州地域研究所  
信金中央金庫

## ご挨拶

皆様には平素より格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

飯田信用金庫は、大正14年に有限責任飯田町信用組合として創立以来、「地域社会の発展に貢献する」という経営基本理念のもと、「真に存在感のある金融機関」を目指して業務に邁進してまいりましたが、おかげさまでこの地域とともに順調に推移し、平成27年9月1日、創立90周年を迎えることができました。これもひとえに地域の皆様の永年にわたる温かいご支援とご愛顧の賜物と心より感謝申し上げます。

私どもでは、創立90周年を機に、信金中央金庫様、特定非営利活動法人しんきん南信州地域研究所と連携してリニア時代を迎える飯田下伊那地域に関する調査活動を行って参りましたが、このたび「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」として公表させていただき運びとなりました。

本報告書では、リニア中央新幹線開通にかかるアンケート調査、全国各地の新幹線沿線都市の現地調査や行政機関、関連事業団体等に対する聴き取り調査などを通じて読み取ることができる事項をまとめております。また、これを踏まえ、地域トップシェアの金融機関として当金庫からの地域に対する提案ならびに当金庫が自ら取り組む具体的施策を明らかにしております。

リニア中央新幹線開通を11年後に控え、三遠南信自動車道全線開通をほぼ同時期を迎える当地域にとりまして、これからの10年間はこれまでとは比較にならない重みを持つ期間となります。この報告書がたたき台となり当地域の未来に向けて共に議論し、共に行動するきっかけとなれば幸いです。飯田信用金庫は、地域金融機関として明確化した将来像を地域の皆様と共有し、変わり行く地域経済環境へ適切に対応することでその役割を今後とも果たしてまいり所存でございます。

なお、今回の調査を契機として今後もリニア中央新幹線に関わるアンケート調査等各種調査を継続的、定期的実施し、その都度皆さまに報告させていただきます。また、信金中央金庫様との連携を一層深め、リニア中央新幹線沿線の各信用金庫との連携を進めてまいります。

末筆となりますが、本報告書を作成するにあたり、多くの皆さまにご協力いただきましたことに御礼を申し上げ、ご挨拶といたします。



飯田信用金庫

理事長 森山和幸

## ご挨拶

戦後、日本の総人口は増加を続け、1967年には初めて1億人を超えましたが、2008年の1億2,808万人をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、このままでは2048年に9,913万人と1億人を割り込み、2060年には8,674万人まで減少すると予測されています。人口の推移をより長期的に見ると、明治時代後半の1900年頃から100年をかけて増えてきたものが、今後100年のうちに再び同じ水準に戻ることであり、放置しておく、これまでの歴史を振り返っても類を見ない水準の人口減少を経験することになります。

こうした危機意識のもと、政府では2015年を地方創生元年とし、人口減少に歯止めをかけ2060年に1億人程度の人口を確保することを目標に、さまざまな取組みを進めています。各地方公共団体においても国の基本方針の下、総合戦略を立案し、雇用機会の増加、出生率の向上、住環境の整備等に取り組むことで、人口減少を抑制し、地域経済の活性化を実現しようとしています。

飯伊地域においても例外ではなく、地域の特性を活かした取組みを講じることで人やモノ等の循環を高めようとしています。特に人の流れを大きく変えることが期待されているのが、2027年に東京（品川）―名古屋間で開通予定のリニア中央新幹線です。リニア中央新幹線が通過する神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県に各1駅開設されることとなっていますが、長野県駅は飯田市上郷飯沼地区に開設されることになり、飯伊地域では、品川まで45分から1時間程度での移動が可能になります。これまでは4時間30分から5時間程度要していたので、プラスマイナス含めて時間短縮効果は計り知れないものがあるはずです。

飯田信用金庫では、12年先とはいえ、こうした大きな環境変化を地域のチャンスとし、プラスの時間短縮効果を大きなものとするべく、地域内外に対してアンケート調査等を行い、地域への提言とともに、今後信用金庫が地域発展のために取り組むことを、本報告書としてとりまとめました。微力ではありますが、信金中央金庫は報告書作成の支援をいたしました。飯田信用金庫では、リニア中央新幹線開通の2027年だけではなく、来たる2025年の創立100周年を睨み、本書に記載された取組みを着実に進められることと思いますが、私共も精一杯の支援・協力をするので、飯伊地域の発展に貢献できればと考えています。

最後に、本報告書の発刊にあたりご協力いただいた多数の皆さまに、この場を借りて感謝申し上げます。



信金中央金庫  
地域・中小企業研究所

所長 松崎英一



# 目 次

はじめに	8
本 編	
I. 黎明となるか 飯伊地域	12
1. 飯伊地域リニア中央新幹線の概要	12
(1) リニア中央新幹線 構想から現実へ	12
(2) リニア中央新幹線工事 飯伊地域の状況	16
(ア) リニア本線・駅部等	16
(イ) リニア関連事業の状況	26
(3) リニア中央新幹線建設工事 飯伊地域の現状	30
(ア) リニア長野県駅設置について	30
(イ) 移転対象建物について	31
(ウ) 他のリニア中間駅での駅周辺整備等も同様の状況	32
(4) リニア中央新幹線開通が当地域にもたらす影響	35
(ア) 時間距離の圧倒的短縮	35
(イ) 時間短縮効果が最も大きい長野県駅地域	36
(ウ) 大幅時間距離短縮がもたらす脅威と機会	37
(5) リニア中央新幹線およびリニア関連工事の認知度	37
(6) リニア中央新幹線の経済波及効果	39
～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～	
(ア) 経済波及効果の概要	39
(イ) 経済効果の範囲	40
(ウ) 直接工事投資額について	41
(エ) リニア利用者による県内消費	41
(オ) 定住人口増への取り組み	42
(7) 本項のまとめ	44
2. 飯伊地域の産業・経済の状況	45
(1) 飯伊地域の人口の状況	45
(ア) 飯伊地域の人口の推移	45
(イ) 飯伊地域・上伊那地域の人口予測	52
(ウ) 飯伊地域の人口まとめ	53
(2) 飯伊地域の経済構造	54
～「外貨獲得」と「経済自立度」～	
(ア) 経済自立度とは	54
(イ) 経済自立度の概念	55
(ウ) 経済自立度引上げを目指して	56
(エ) 経済自立度とリニア中央新幹線との関わり	56
(3) 飯伊地域産業の状況	58
～リニアとの関わりを展望しながら～	
(ア) 飯伊地域民営事業所の概況	58
(イ) 製造業	62

(ウ) 商業	68
(エ) 観光業	76
II. 12年後の開通を控えた飯伊地域の意識と期待	84
～2015年実施アンケート調査から～	
1. 本調査の趣旨	84
2. アンケート調査の結果	85
個人・事業所共通	
3. アンケート調査の結果	110
事業所調査	
4. アンケート結果のまとめ	123
III. リニア中央新幹線開通を迎える視点	124
～その他調査から～	
1. 北陸新幹線各駅の乗降客数に大きな格差	124
(1) 北陸新幹線各駅の利用状況	124
(2) 新幹線駅地域の状況	125
～北陸(長野)新幹線 佐久平駅を中心に～	
(ア) 飯伊地域、上伊那地域、佐久平駅勢圏の比較	125
(イ) 佐久平駅周辺の商業(小売業)の動向	128
(ウ) 佐久平駅の商業集積の状況	129
(エ) 佐久平駅(市)の取り組み	130
(3) 県下各新幹線駅と各駅勢圏の状況	133
(ア) 人口と乗車人数	134
(イ) 事業所数と乗車人数	134
(ウ) 製造品出荷額と乗車人数	134
(エ) 年間商品販売額と乗車人数	135
(オ) 観光延利用人数と乗車人数	135
(カ) 各駅勢圏の比較分析からみえること	135
(4) 「新幹線開業効果」の実態	136
(ア) 新幹線開通前後の地元購買率の比較	136
(イ) 新幹線開通による観光の変化	138
(5) 乗降客数と地域の産業経済	139
2. リニア開業効果は、地域の底力が問われる	140
(1) 新幹線開通前後の状況	140
(ア) 青森県の状況	140
(イ) 福岡県の状況	140



(ウ) その他の新幹線駅地域の状況	141
(2) 地域の底力と新幹線開通効果	141
3. 地域経済の活性化、人口増加のための重要な基盤は、「産業の活性化＝安定した雇用の場の創出」にある	143
(1) 人口増の市町村の条件	143
(2) 長野県内の市町村	144
アンケート調査等で明らかとなった課題および当金庫の今後の対応	145・146
IV. 飯田信用金庫の決意	147
～しんきんからの地域への提言～	
1. 調査から見えてきた課題	147
(1) リニア開通の当地域への影響	147
(2) 人口減少に直面する当地域	147
(3) 産業振興の重要性	147
(4) 地域の暮らし	148
(5) 当地域の資源	148
(6) これからも住み続けるのに魅力的な地域	148
2. 当金庫のこれまでの意見表明	149
3. 今後取り組むべきこと	150
地域への提言	
(1) 提言にあたって	150
(2) リニア時代を迎えるために	151
～「One for All, All for One」～	
4. 飯田信用金庫の具体的施策	154
～これまで取り組んできたこと～	
5. 飯田信用金庫の具体的施策	158
～これから取り組んでいくこと～	
V. 調査報告のまとめ	163
～地域に根ざす金融機関として～	
資料編	165
アンケート調査票原票	

## はじめに

平成27年（2015年）は、前年の平成26年10月17日に国土交通大臣が東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）の申請したリニア中央新幹線工事实施計画を認可し、これを受けてJR東海により飯伊地域内の行政単位での事業計画説明会や更に小さい単位での事業説明会が開催されるなど工事の概要が漸く姿を現しつつある中で迎えることとなった。

4月にはJR東海によりリニア予定線の中心線測量や地質工事が開始された。また同じく4月に用地買収に関する業務委託契約が同社と長野県および飯田市との間で締結され、用地買収事業の態勢が確定した。

リニア中央新幹線工事に関連する事業では、リニア長野県駅周辺整備、国道153号線飯田北改良、座光寺スマートインターチェンジとリニア長野県駅を結ぶアクセス道路（後に座光寺上郷道路と命名）の構想が打ち出され、行政による検討会議の開催や地区内での説明会が実施され、対象区域や予定ルートを発表が行われて事業の全貌が見えてきた。

リニア中央新幹線および関連事業の様相が明らかとなるに従い、事業の該当する地区では行政や住民各位が対応にあたっている。また、リニア中央新幹線開通がもたらす「光と影」について、飯伊地域の各方面・分野の方々からそれぞれの立場で問題提起や提案が行われている。リニア中央新幹線開通を見据えての地域づくり、産業づくり、人づくりなどが行政や民間により提唱され、実施が始まったものもみられる。

こうした中で、当飯田信用金庫は平成27年9月1日を以って創立90周年を迎えた。当金庫の次の区切りである創立100周年は平成37年（2025年）であり、平成39年（2027年）に予定されているリニア中央新幹線開通が目前に迫る。その頃には、当地域内には新幹線工事によるリニア関連の施設や構造物が姿を現しており、リニア駅周辺整備や道路改良などにより飯田下伊那の風景は現在と大きく変わっているであろう。何よりも、飯伊地域の「仕事と暮らし」が大きく変わるであろう。

この地域も全国の多くの地域と同様に人口減少と高齢化という事態に直面している。国は「地方創生」により人口減少の歯止めと「東京一極集中」の是正を内容とする人口減少問題の克服と成長力確保を目指し、県・市町村もこれを受けて地方版総合戦略の策定をはじめ対応に取り組んでいる最中である。その中で、当地域はリニア中央新幹線開通という100年単位で一度というべき大きなイベントが控えており、今後地域へ様々な影響をもたらされることが期待されている。当地域の戦略上、他地域にないアドバンテージとなるものと見込められ、またそうしなくてはならないものであろう。

地域の変化への対応に取り組んでいくことは、当金庫にとって必要不可欠の命題であり、今後の地域の産業経済や生活者のニーズの変化を見極め、適切に対応できなければ当金庫の存在理由も危うくなるものと考え。当金庫にとって創立100周年およびリニア中央新幹線開通に向けて今後の十年余は重要な年月となる、との認識である。

## 信金中央金庫との連携

リニア中央新幹線の計画が進められる中で、当金庫は平成26年7月、総合企画部にリニア対策室を開設し、リニア中央新幹線への対応を進めてきた。リニア対策室は、開設以来リニア関連の情報収集を主な業務として取り組んできたが、リニア中央新幹線開通は当地域の産業・経済をはじめ日々の暮らしに至るまで大きな変化をもたらすことが想起されるため、リニア中央新幹線開通に向けて当地域の現状と変化の方向、併せて対応の方向を調査・研究する必要があるとの結論に至り、平成27年4月リニア中央新幹線開通に係る調査活動を開始した。

調査は、当金庫の総合企画部リニア対策室と営業統括部 経営相談所が中心となって当る。こ

れに当金庫が設立したシンクタンクである 特定非営利活動法人 しんきん南信州地域研究所が協力する。さらに、信用金庫の系統中央機関である信金中央金庫の地域・中小企業研究所 地域活性化支援室のご支援をいただくこととなった。調査期間は平成27年4月から翌28年3月までの間とした。

## 調査の概要

調査体制は、総合企画部 リニア対策室が全体の調整をとり、金庫の各部署や行政、外部団体等との交渉窓口を務める。営業統括部 経営相談所は、アンケート調査をはじめとする調査の実務を担当するほか、毎月発行の『飯伊地区 産業経済動向』の調査により取得している当地域内の諸データや情報を本調査に反映させていく。

(特非)しんきん南信州地域研究所は、設立以来積み重ねてきた当飯田下伊那地域を対象とする調査・研究で得たデータや調査ノウハウを活かし、本調査でのデータ分析・検討に当たる。

信金中央金庫 地域・中小企業研究所からは、全国の信用金庫と連携して行っている各種の調査・研究で蓄積したデータと全国各地の事例を提供いただくとともに調査の進め方等全般についてアドバイスいただくことにより、本調査の内容を充実させ、客観性を確保する。

調査活動は、平成27年4月以降毎月1回信金中央金庫担当者が参加する打ち合わせを行った。またそれに併せ各方面へのヒヤリングや現地調査を実施した。打ち合わせと打ち合わせの間は、それぞれが分担した作業を進めた。

調査のうちアンケート調査活動は、調査メンバーによる調査票の設計を経て8月に当地域内外の皆さまにアンケート調査票を配布し協力を依頼した。9月以降はアンケート調査の集計・分析・検討作業を行い、その内容をまとめる作業を行った。

アンケート調査と現地調査等の結果は中間報告書としてとりまとめ、平成27年12月14日中間報告会を開催して内容を報告した。中間報告後、調査作業を更に進め、最終報告書の内容取りまとめ作業に取り組み現在に至っている。

## 本報告書の内容

本報告書は、I章からV章で構成されている。

I章では、当地域におけるリニア中央新幹線工事の概要をまとめるとともに、調査時点での飯田下伊那地域を産業・経済を中心とした状況を概括することとした。10年余後に迎えるリニア中央新幹線開通の頃に本報告書を見たとき、当時の当地域の状況はどのようなものであったかを振り返ることができ、状況を認識してもらえるものとなれば、との意図である。

営業統括部 経営相談所と(特非)しんきん南信州地域研究所は、当飯伊地域について、人口問題や「経済自立度」問題を他に先駆け研究・分析に取り組んできた。それらの取り組みを振り返り、踏まえながら当地域の現状をまとめている。同時に、これはIV章で当金庫が当地域に対する提言を行うための前提条件を整理し、確認するためのものでもある。

II章では実施したアンケート調査の結果を中心に分析・検討を加えて紹介する。アンケート調査には多くの当地域内外の方々にご協力いただき、各自の思いをしっかりと寄せていただいた。アンケートの集計結果や自由記入欄に記載いただいた皆さまからの貴重な「声」について一定の分析は行っているが、アンケート結果そのものを関係各位がそれぞれに受け止めていただき、今後の各方面での議論・検討の上で参考になれば幸いである。

III章は、アンケート調査と並行して行った各方面へのヒヤリングや現地調査、文献等を基にした分析などにより得られた内容から、いくつかの項目について当地域が今後を考える上で参考とすべきことをまとめている。IV章での当地域に対する提言の前提となるものでもある。

IV章は、「地域への提言」として、I～III章を通じて行った調査・研究から見えてきた課題を

基に当金庫が飯伊地域に対して行う提言を取りまとめる。

提言の内容は、飯伊地域の現状、予想される今後の状況等を踏まえての提言と、その中で当金庫がどのような役割を果たしていくべきかを考え、当金庫の対応策を明らかにする。対応策の内容は、これまで当金庫が取り組んできた諸施策を改めて整理して地域の皆さまにご理解いただくようにした。そして、今後取り組んでいくべきと考える方向やその中での具体策として、現時点でお示しできるものを挙げさせていただいた。

「地域への提言」は文字通り当金庫の地域の各方面の皆さまへの表明であると同時に、当金庫の役職員に対し、創立100周年・リニア中央新幹線開通の時代へ向けた羅針盤とするものでもある。今後私たちは、地域金融機関としてこの提言の内容に沿って目標・計画を持ちながら日々取り組んでいくこととなる。

V章は、本調査のまとめとなっている。

本調査報告書が飯田下伊那地域の皆様のこれからの取り組みにいささかでもお役に立つことがあれば望外の喜びとするところである。

平成28年3月9日

---

## 第2版の発刊にあたって

平成28年3月に本報告書を発表したところ、私どもの予想を超える反響を得た。同年3月30日には飯田市議会に招かれ、市議会議員様全員を対象に報告書を説明するという栄誉を賜った。また同じく4月には伊那市役所において上伊那・飯伊地域選出の県議会議員様および上伊那地域の行政・経済団体の皆様に対して報告書の説明を行う機会をいただいた。

調査メンバーとして、本調査に取りかかるにあたり「調査報告書という形で地域に情報発信することで地域の中に化学変化を起こすことができれば…」という想いがあった。実際に発信すると、池に1個、石が投げ込まれて波紋が生じ周りに広がるように反応が次々出てくる…。化学反応が起き始めた…。そのような感覚を持ちながら今日に至っている。

この度、当初作成の報告書は在庫が尽き、増刷という正に望外の喜びとなった。発刊にあたっては誤字脱字の訂正、図版の差し替えを行っているが、あくまで平成28年3月時点での、リニア調査から得られた知見とそれに対する見解また当金庫が取り組んでいく事項、という内容は変えていない。

この間、リニア中央新幹線建設および関連事業は徐々にその詳細が明らかになりつつあるが、対象地権者様には依然具体的になってこないなどの状況は続いている。地域の皆様のリニア中央新幹線開通に向けて各方面での取り組みのなかで、この報告書が今後も何かのお役に立つことを念じている。

平成28年8月31日

# 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東海に工事实施計画を認可し、建設工事がスタートした。工事实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・名古屋間工事实施計画（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・名古屋間の工事实施計画(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・木曽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 用地買収に関し、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。

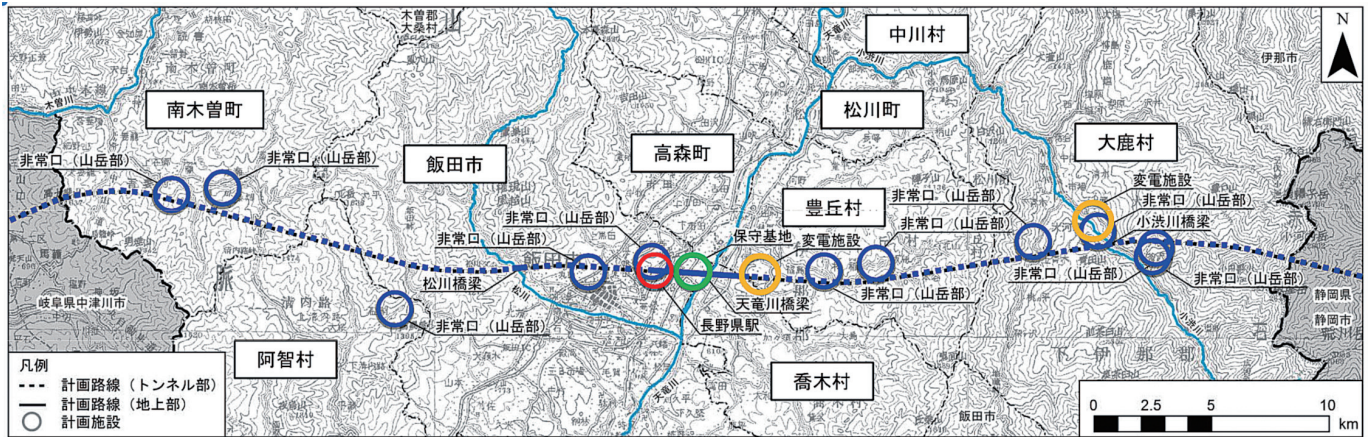
県内の線路延長52.9kmのうち飯伊地域は43km。

地上(明かり)部 4.4km(高架・橋梁)、トンネル48.5km。

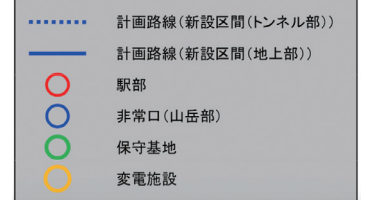
・ 駅	飯田市上郷北條地区および座光寺地区に跨る	1箇所
・ 変電施設	下伊那郡大鹿村および豊丘村	2箇所
・ 保守基地	飯田市座光寺地区	1箇所
・ 非常口	大鹿村	4箇所
	豊丘村	2 〃
	飯田市	2 〃
	阿智村	1 〃
	南木曾町	2 〃
		計11箇所

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

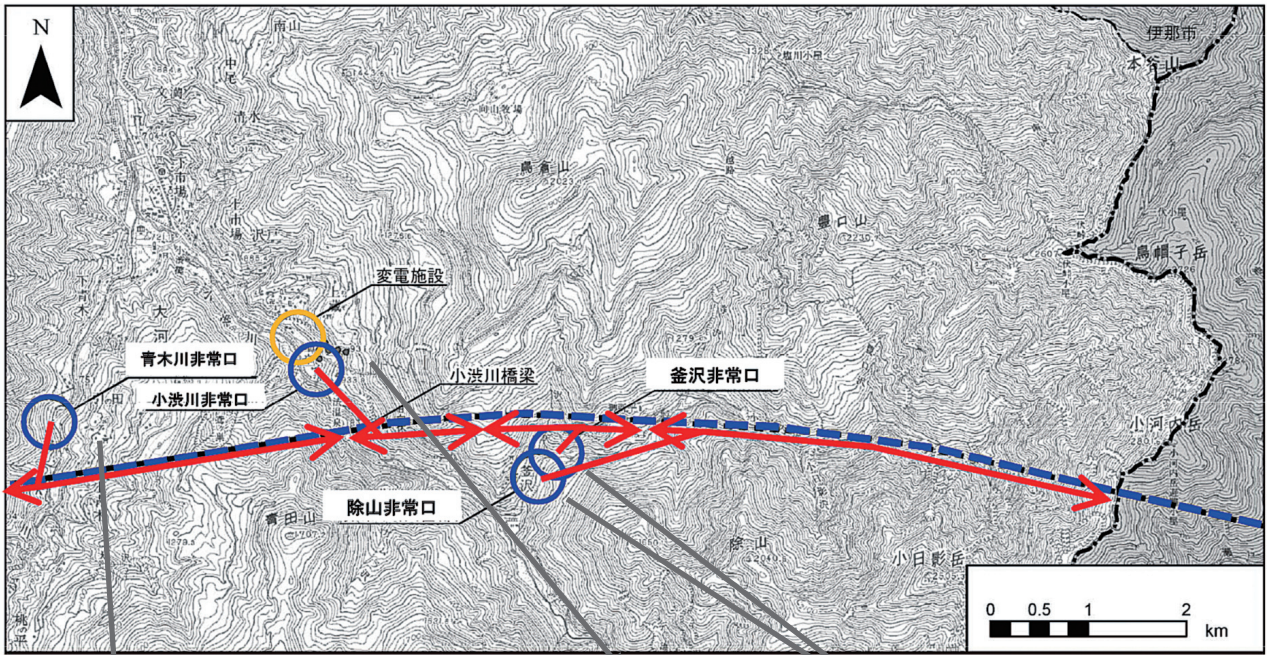
山梨県、静岡県を南アルプストンネルで通過すると長野県へ入り大鹿村となる。同村は、計画では小渋川を渡河する橋梁部分(約120m)を除くと全て地下となる。その巨大な南アルプストンネルを掘削するための非坑口が村内に3箇所(釜沢、除山、小渋川)と小渋川渡河後の伊那山地トンネルの掘削のための青木川非常口が設けられる。

村内では、小渋川を地下で通過するよう要望が出ている。

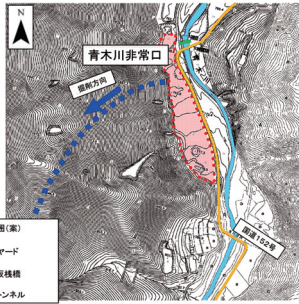
平成28年2月9日、JR東海は南アルプストンネル長野工区(8.4km)の工事業者を決定(鹿島建設・飛鳥建設・フジタJV)し、「平成28年の夏頃掘削開始」との意向が伝えられた。

図表 I-1-4

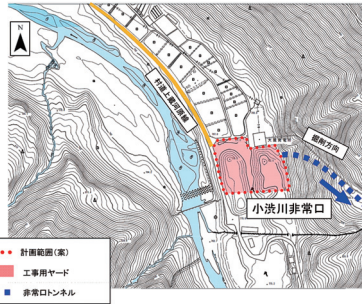
大鹿村内のリニア施設およびトンネル掘削方向



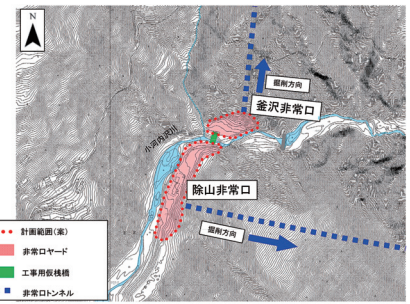
図表 I-1-5 青木川非常口



図表 I-1-6 小渋川非常口

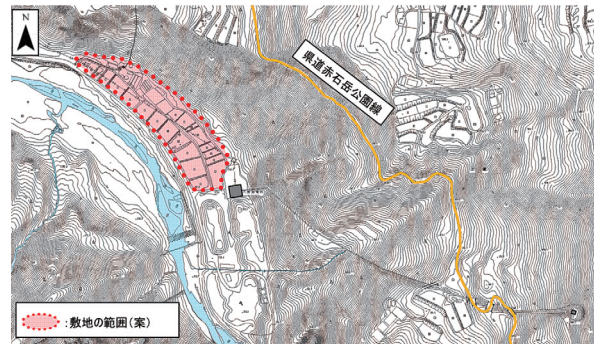


図表 I-1-7 釜沢・除山非常口



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



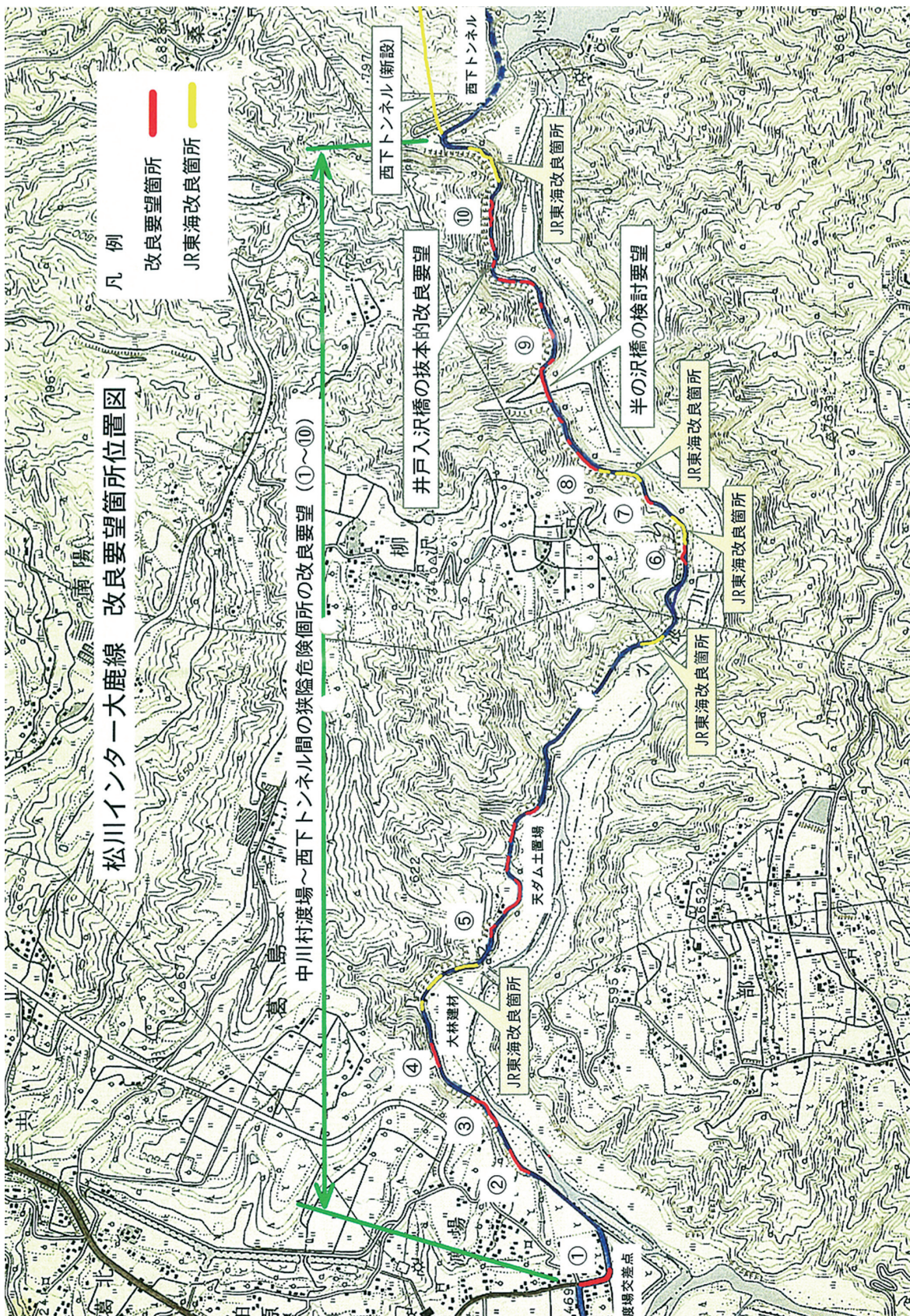
J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

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



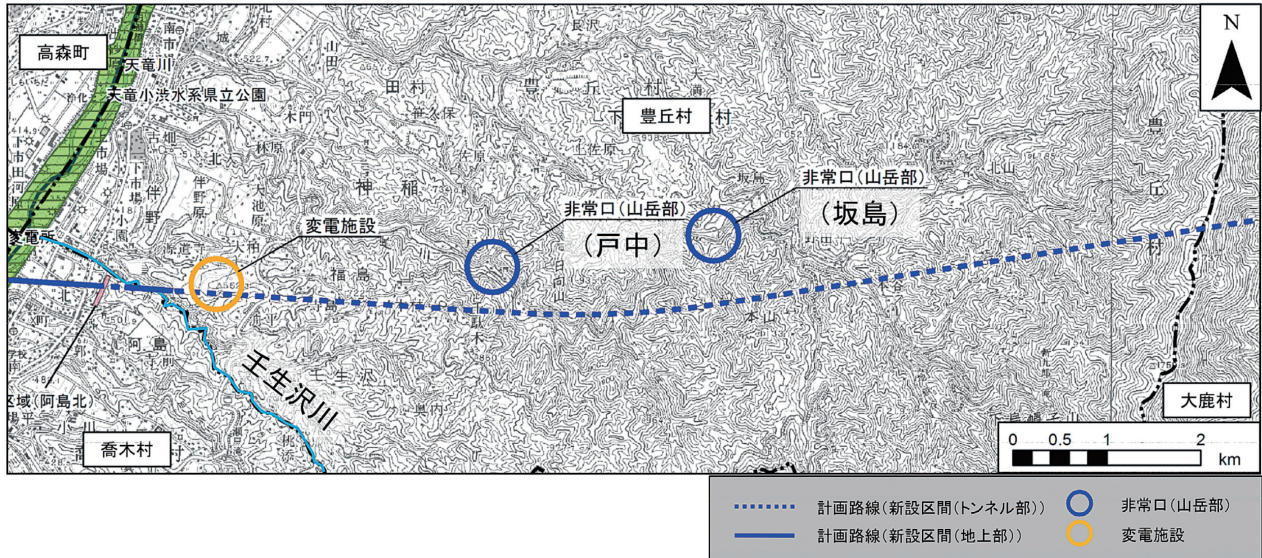
大鹿村リア対策委員会 JR東海説明資料

(b) 豊丘村

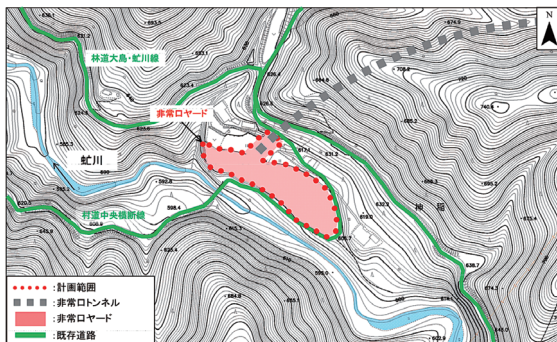
大鹿村から伊那山地をトンネル（伊那山地トンネル）で抜けると豊丘村に入る。同村は壬生沢川沿い坑口部分を除くと全て地下となる。同トンネル掘削のため非常口が2箇所（戸中、坂島）設けられる。

図表 I-1-10

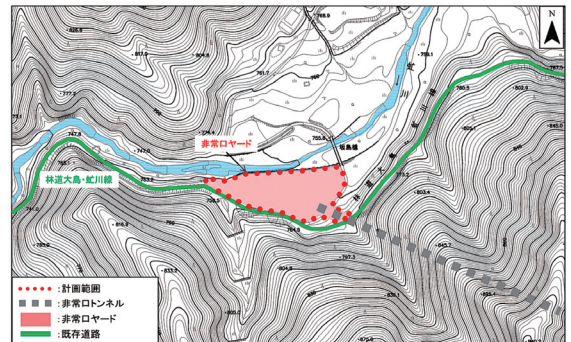
豊丘村内の計画



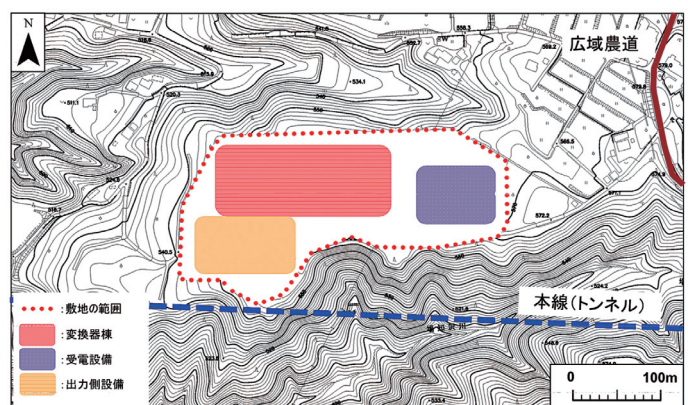
図表 I-1-11 戸中非常口



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。

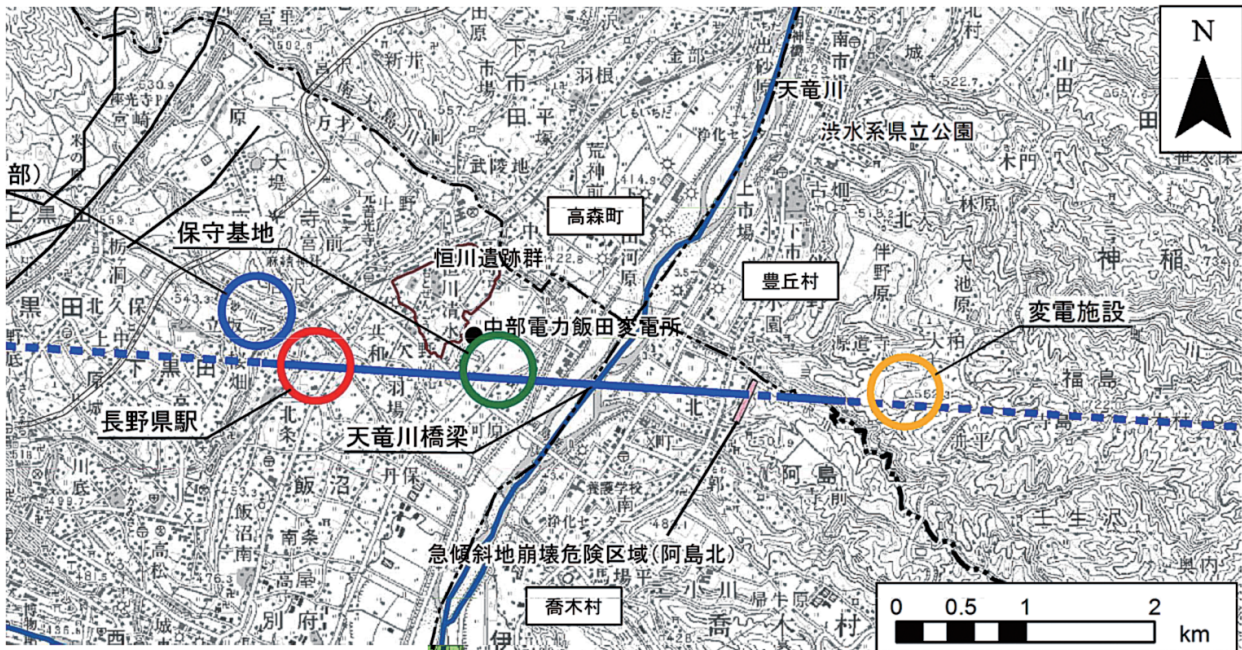
村では、27年10月「福島てっぺん公園」を設置しリニア関連の観光資源ともなる施設整備に取り組んでいる。

J R東海事業説明会資料（J R東海HP）

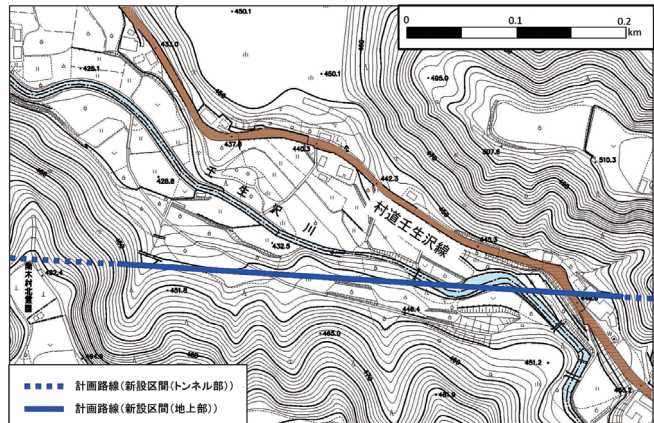
(c) 喬木村

図表 I-1-14

喬木村内の計画



図表 I-1-15 喬木村内のルート計画①



J R 東海事業説明会資料 (J R 東海HP)

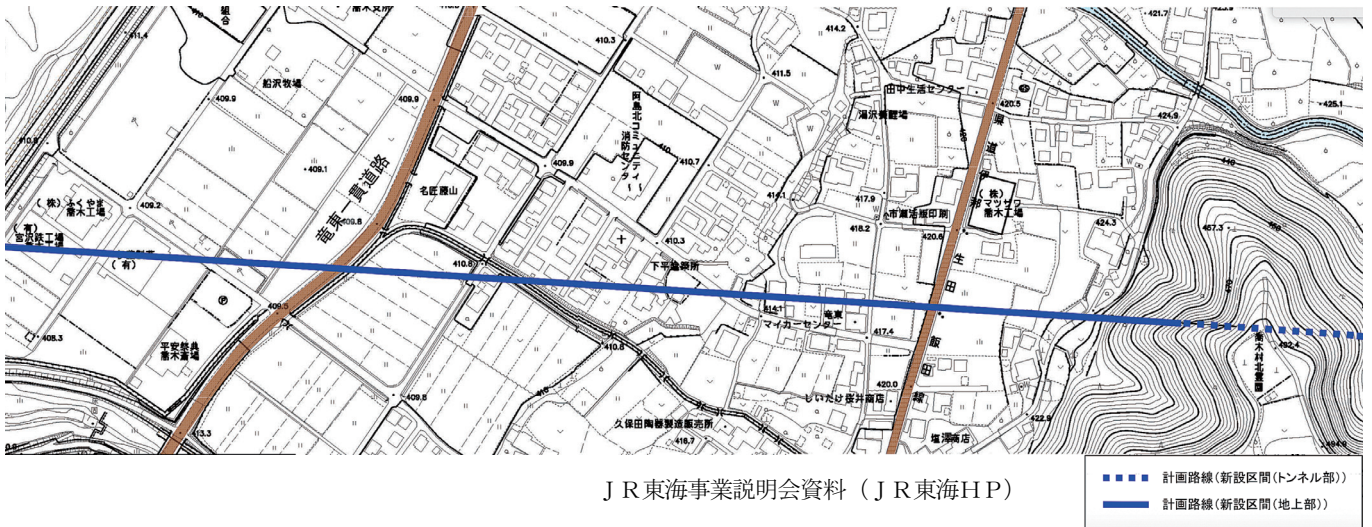
伊那山地トンネルの壬生沢坑口から出たリニア本線は壬生沢川を渡河して喬木村に入る。村内に入ると、短いトンネルを通過の後は、全て地上部を走行して通過し、天竜川橋梁により飯田市へと抜けていく計画である。

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-1-16

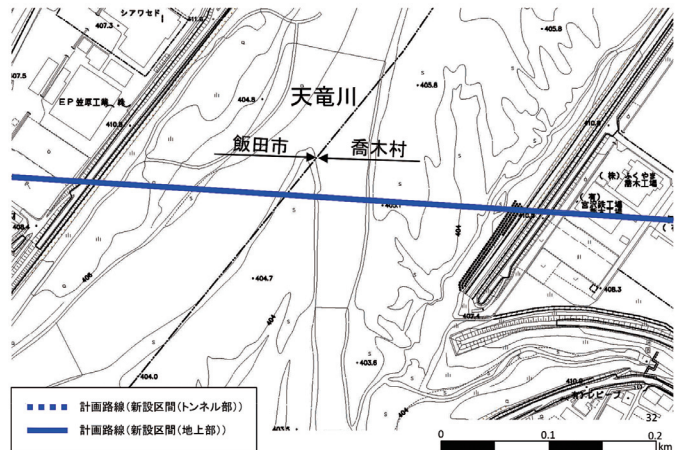
喬木村内のルート計画②



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

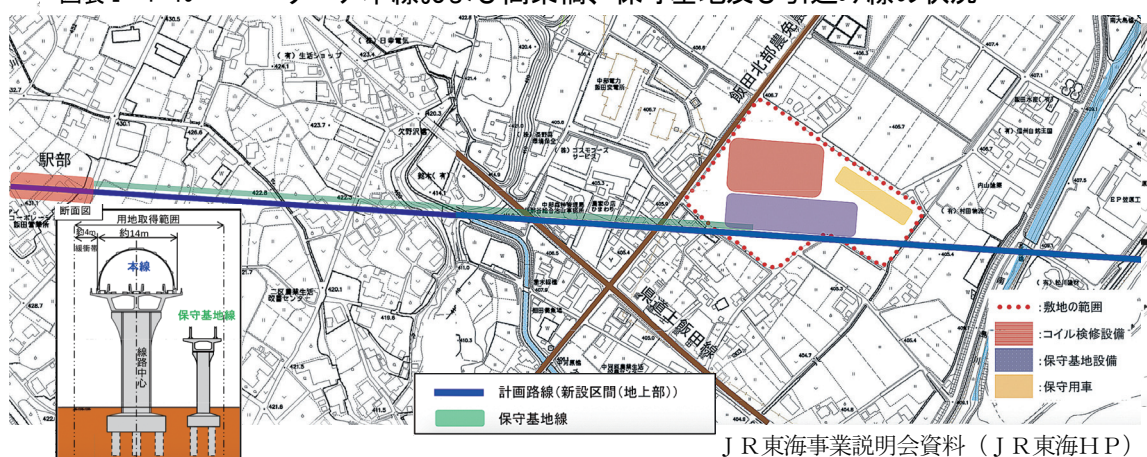
飯田市内の計画



J R 東海事業説明会資料（J R 東海HP）

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



J R 東海事業説明会資料（J R 東海HP）

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輛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輛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。

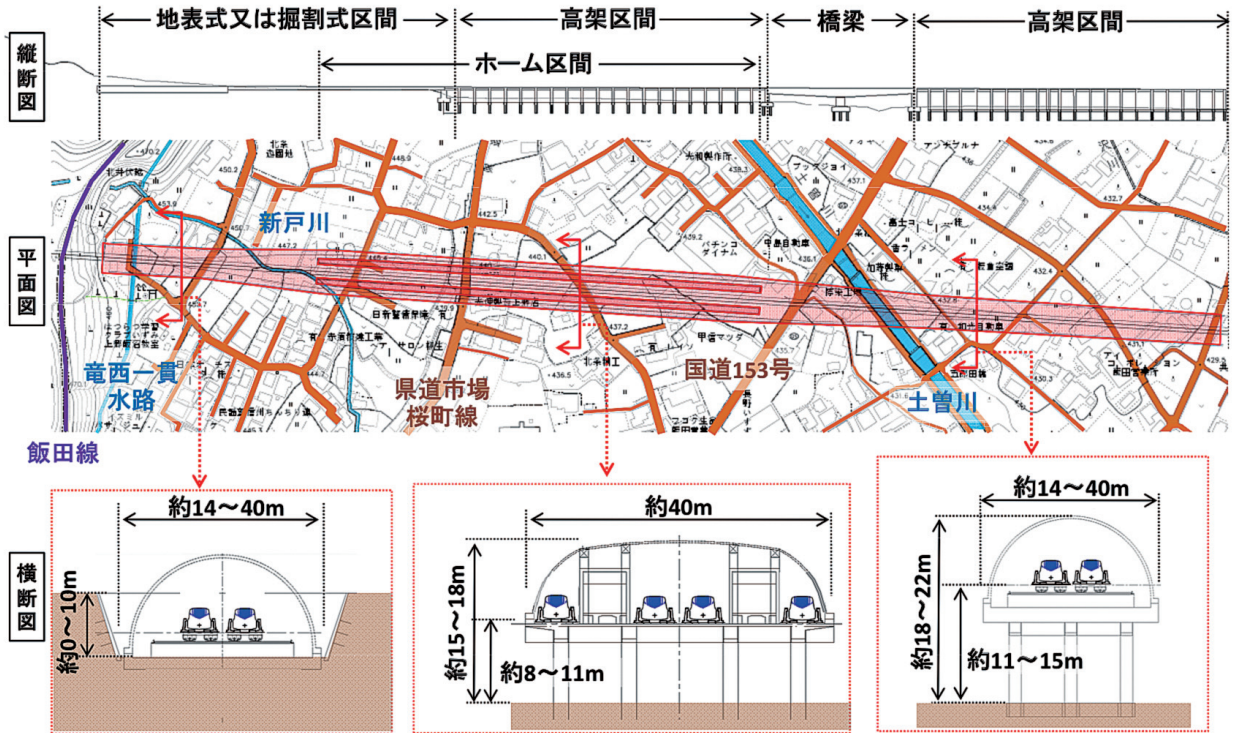
駅部は座光寺地区と上郷飯沼北条地区に跨がる。リニアの地上駅は高架形式が基本であるが、長野県駅は段丘地形にかかって設けられることから、駅のホームは高架部分と地表または掘割部分が混在する形式となる。そのため、長野県駅は高架下の利用など駅周辺整備について他の中間駅より難しい条件がある。

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

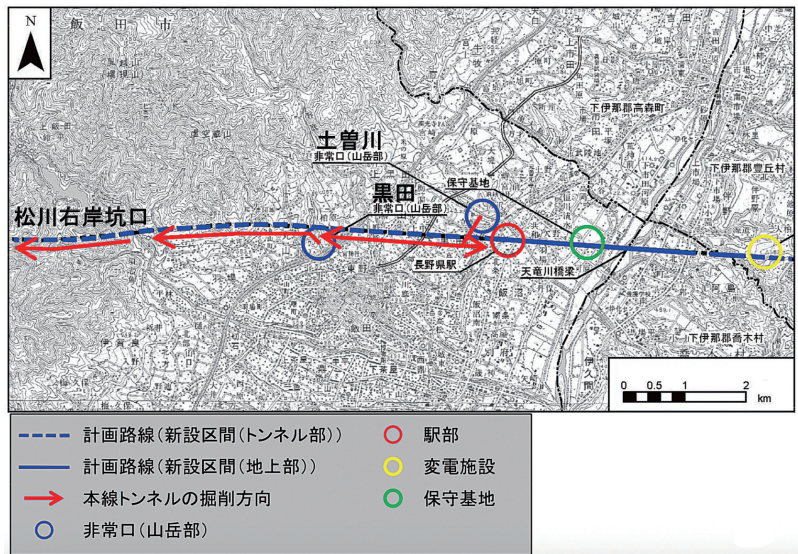


J R 東海事業説明会資料 ( J R 東海HP )

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。

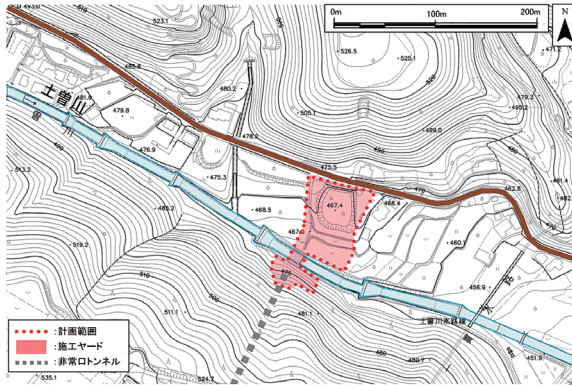
図表 I-1-21 飯田市トンネル工事の計画



J R 東海事業説明会資料 ( J R 東海HP )

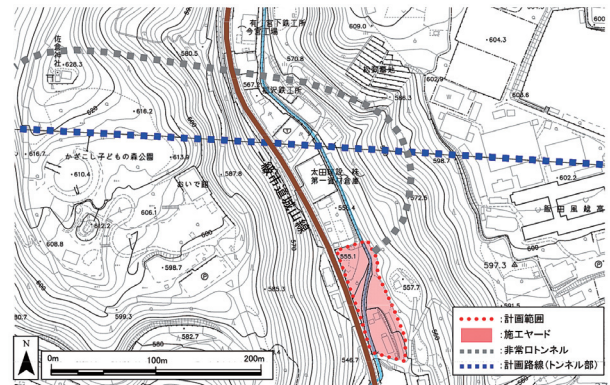
土曾川非常口、黒田非常口を以下に示す。

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)

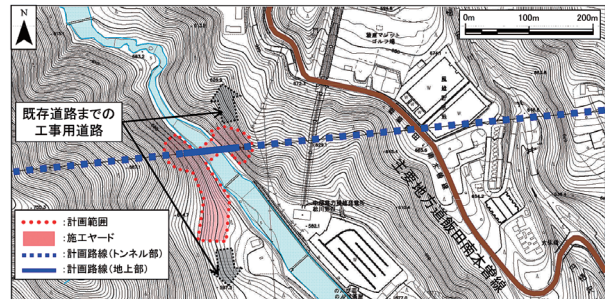
図表 I-1-23 黒田非常口



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



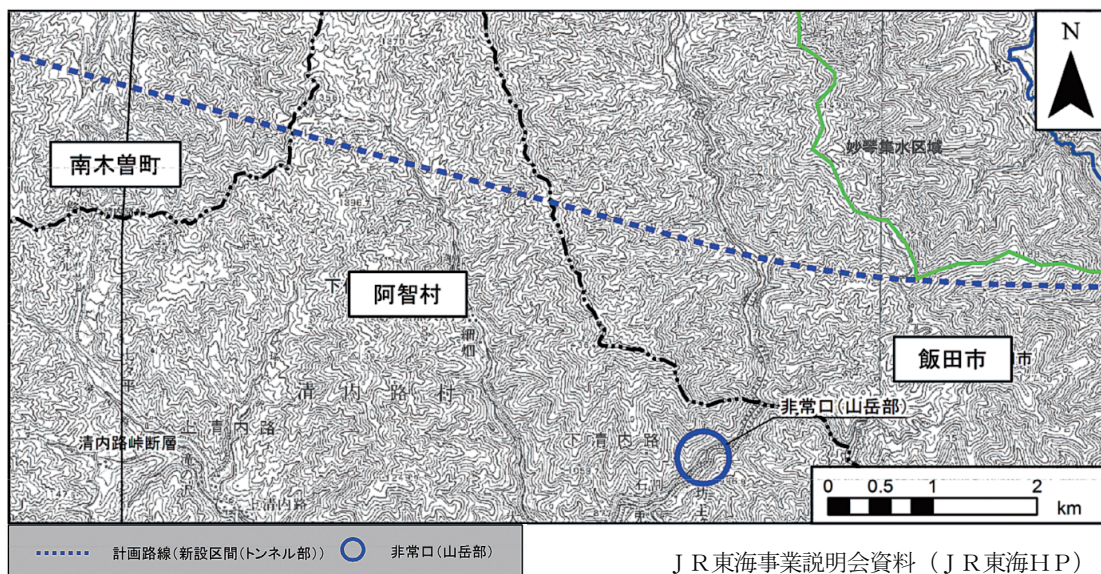
J R 東海業説明会資料 (J R 東海HP)

(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

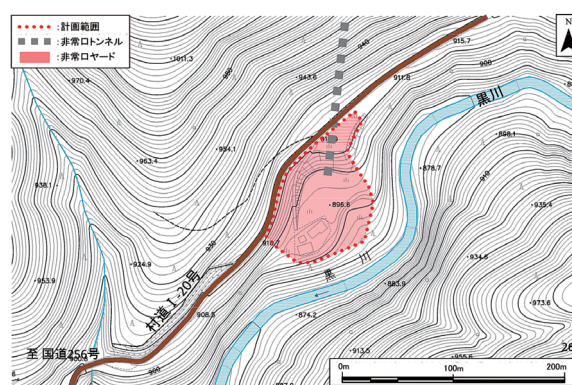
リニア本線阿智村の状況



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。

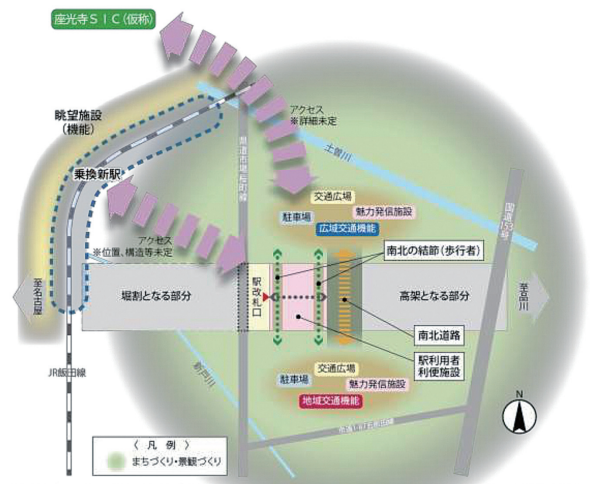
検討会議は、小澤一郎(公財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長を長として学識経験者（小澤委員長を含め3名）、駅計画地域代表（座光寺地区、上郷地区から3名）、各種団体代表（飯田商工会議所、JAみなみ信州、長野県経営者協会飯田支部、長野県中小企業団体中央会下伊那支部、県タクシー協会下伊那支部）、行政機関として長野県（県企画振興部リニア推進担当部長、下伊那地方事務所長、飯田建設事務所長）、飯田市（副市長）で構成され、オブザーバーとしてJR東海が加わっている。

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

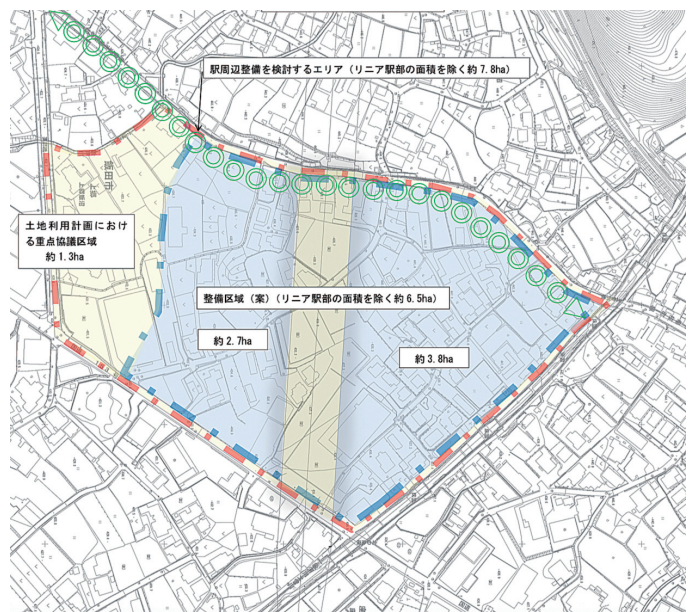
「リニア駅周辺整備検討会議」を平成27年10月に設置した。検討会議は全体会議に加え、「トランジット・道路ネットワーク」「魅力発信」「環境・景観」「交流人口拡大」の4つの部会を設置し論議されることとしている。そのうちトランジット・道路ネットワーク部会では駅のハブ機能の役割が発揮されるための条件整理と技術的な検討を進め「整備予定区域に確保すべきエリア」を提案することとなり、これを踏まえ平成27年12月の第3回検討会議において駅周辺整備の範囲が提案された。従来の整備を検討するエリア（7.8ha）のうち6.5haを整備区域とするものである。

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。

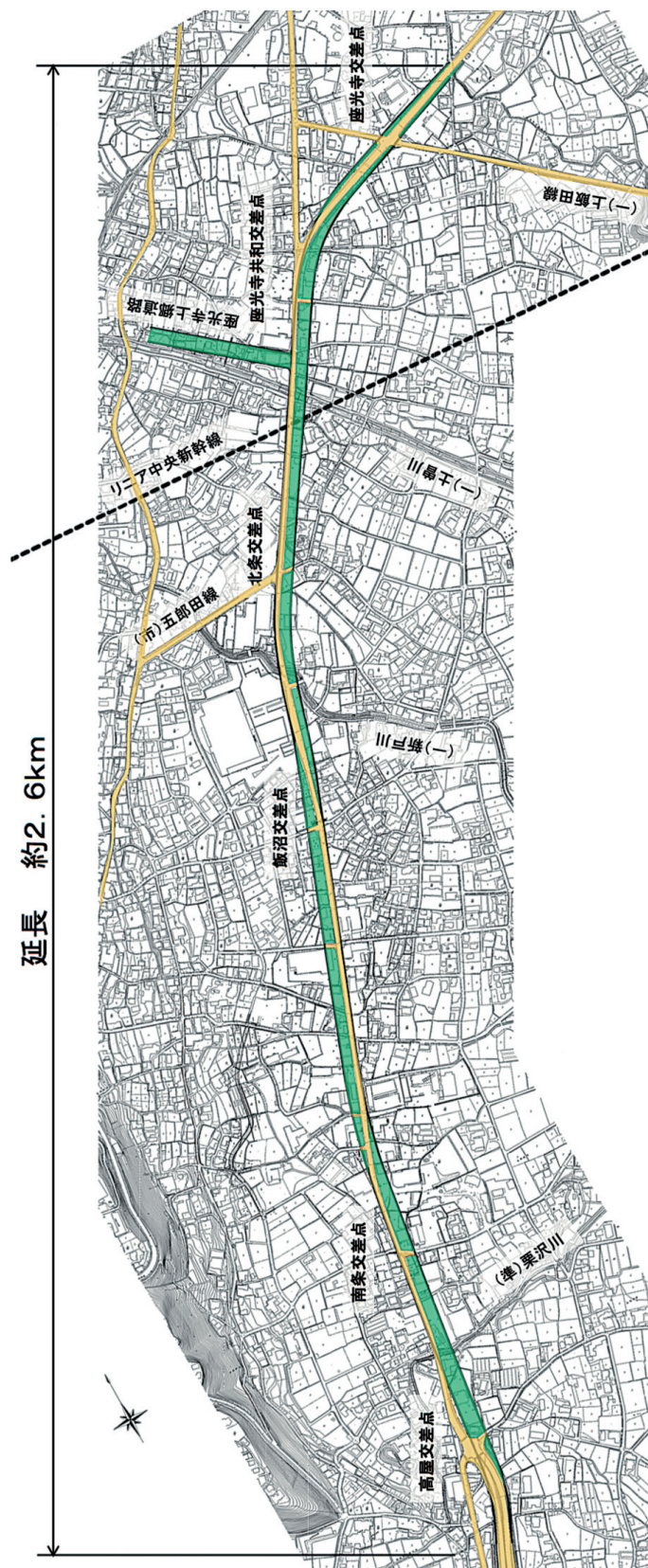
第3回説明会（平成27年3月17日）では、有力とされていたⅠ案を、ルート帯として決定したいと提案された。

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。

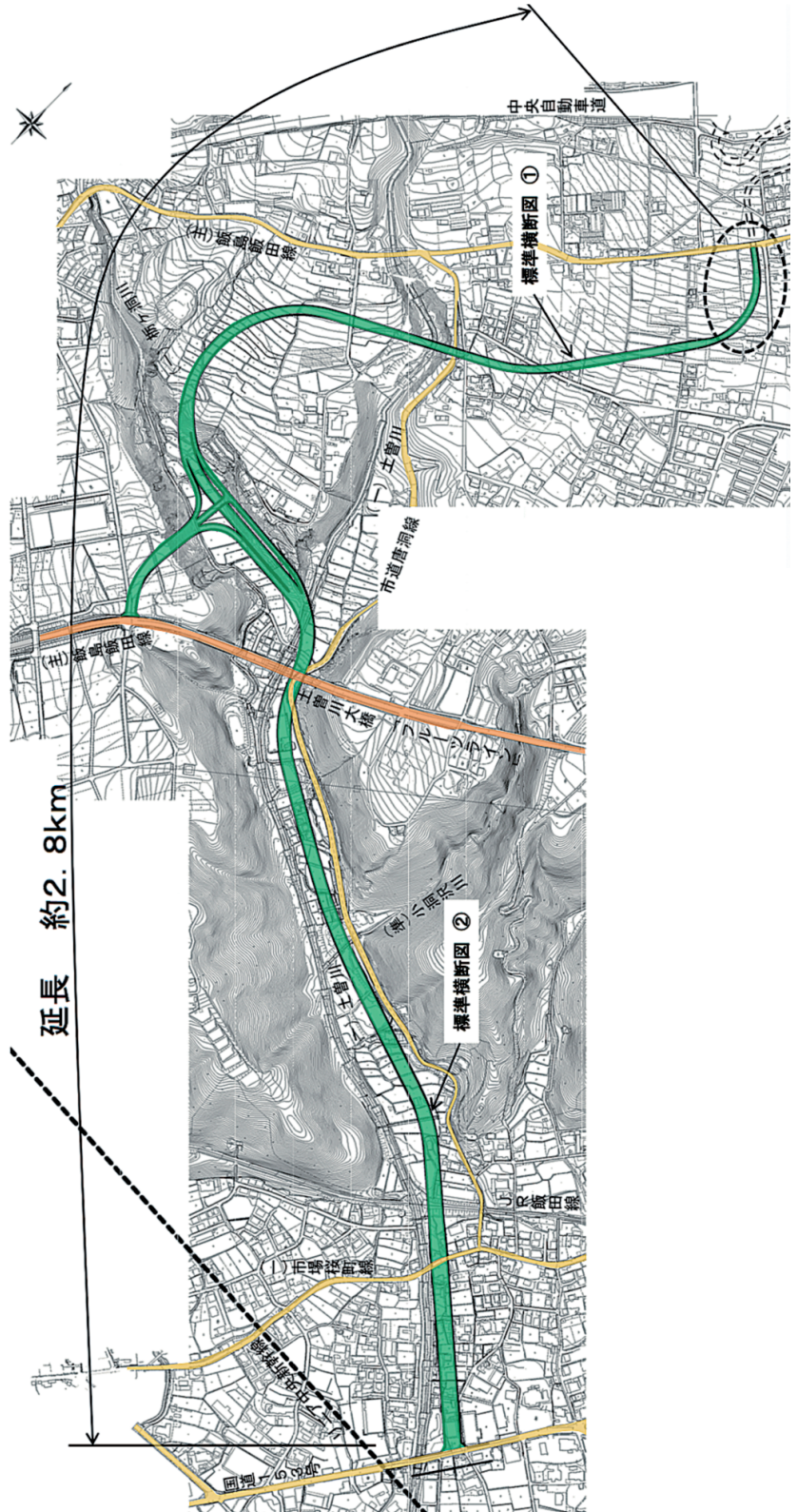
第2回説明会（平成27年2月3・4日開催）では、3案の比較評価を行い、A案が有力としてルート帯の決定としたい旨提案された。

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)

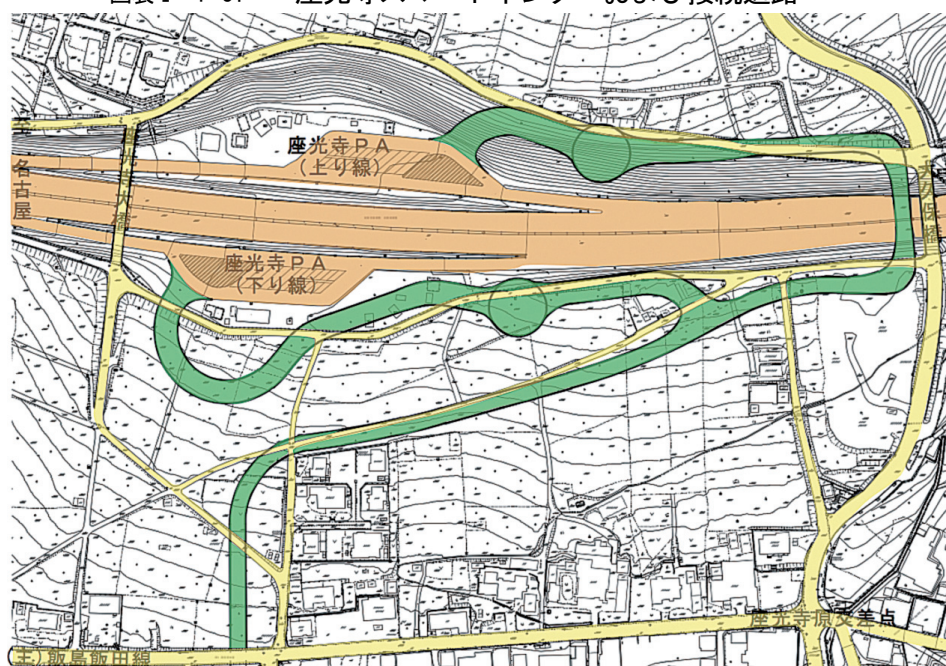
となっている。

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込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の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られる。

(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。

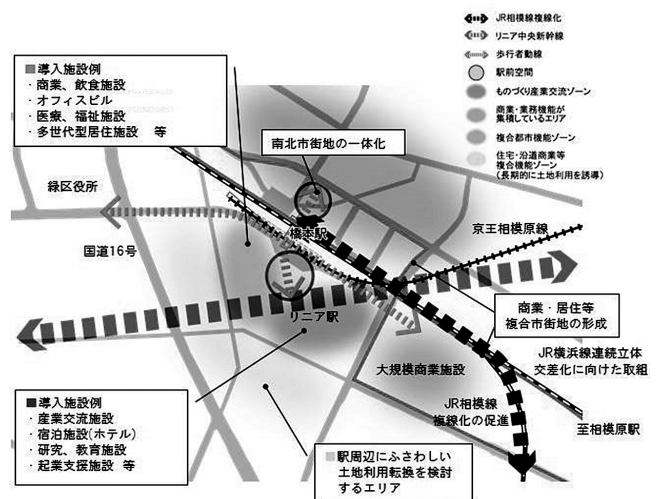
② 南北一体化の土地利用

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。

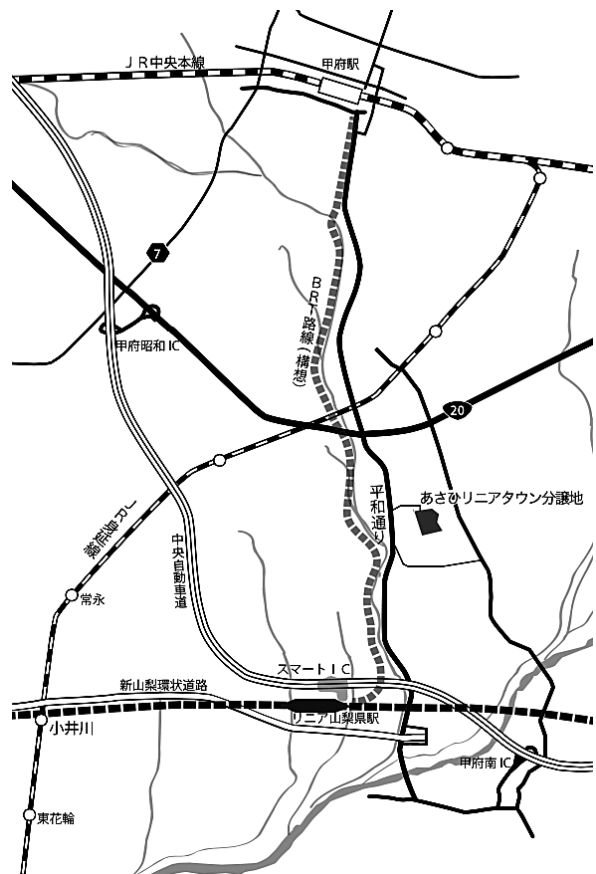
二次交通の整備は、JR甲府駅等甲府市中心部からリニア駅へ、目抜き通りの平和通りと荒川の河川敷道路を利用してのBRT(注)による結節が有力であるといわれている。

(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)

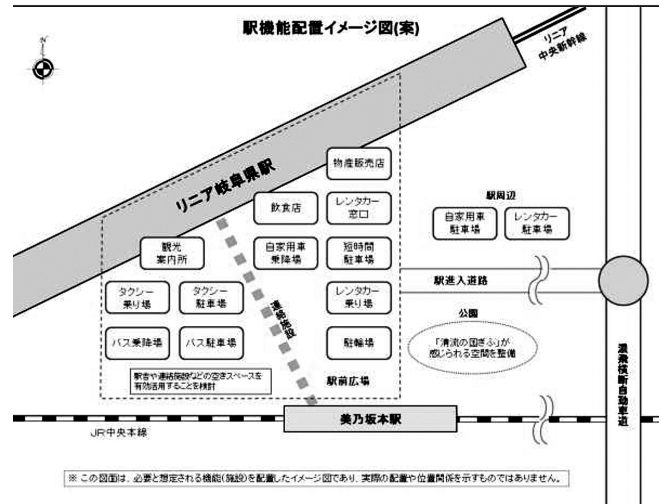
平成26年3月岐阜県により「リニア中央新幹線活用戦略」が策定された。駅周  
辺整備関連では、①県内アクセスとして、JR美乃坂本駅など二次交通との乗換え  
利便性の確保や南北方向の高速道路ネットワーク（濃飛横断自動車道路）による  
結節、②岐阜県の玄関口としての駅・駅前広場の整備、③新駅を中心としたまち  
づくり、などを内容としている。

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。

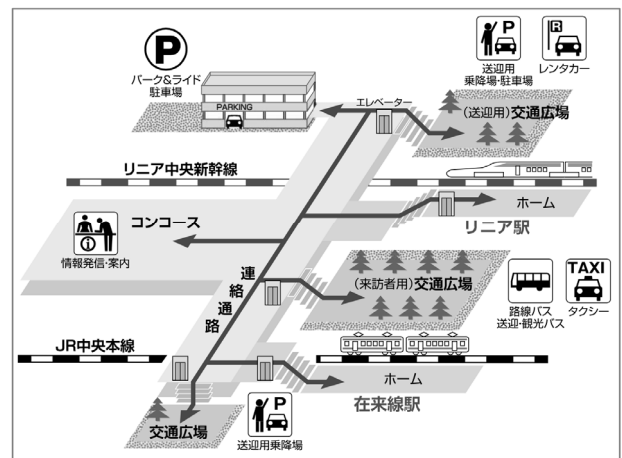
岐阜県駅は県の東端地域に設置されるこ  
とから、全県的なリニア効果の恩恵は少な  
く、県としても県央や飛騨地方などの県内  
二次交通の整備が課題と捉えている。

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。



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



(リニア対策室撮影)

図表 I-1-38

(4) リニア中央新幹線開通が当地域にもたらす影響

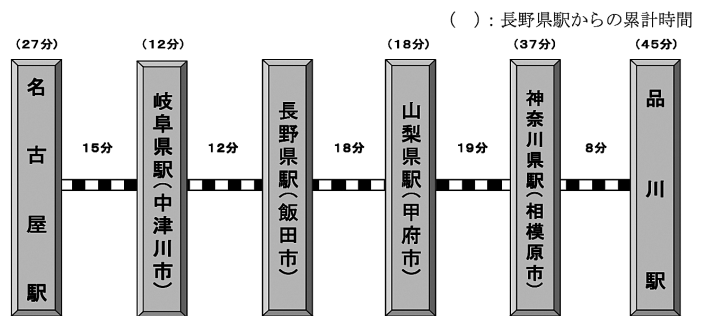
(ア) 時間距離の圧倒的短縮

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"> <li>東京、山梨、名古屋の大学に毎日通学できる</li> <li>地域外へ通勤できるようになる</li> <li>買い物、観劇、美術館巡りに気楽に行けるようになる</li> <li>仕事が終わっての飲み会に東京か名古屋に行く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出張が楽になる。反面宿泊の出張が認められなくなる</li> <li>営業活動やクレーム対応などで出かけるのが楽になる</li> <li>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。</li> </ul>
インバウンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>別荘地として通い易くなる</li> <li>週末は田舎暮らしという生活ができる</li> <li>週末農業という生活スタイルで人を呼べる</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>海外から空港に降り立ち、飯田へ来易くなる</li> <li>空き家を貸し出し、通って利用してもらう</li> <li>都会地から墓参りしやすくなるので霊園開発を</li> <li>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</li> </ul>

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%

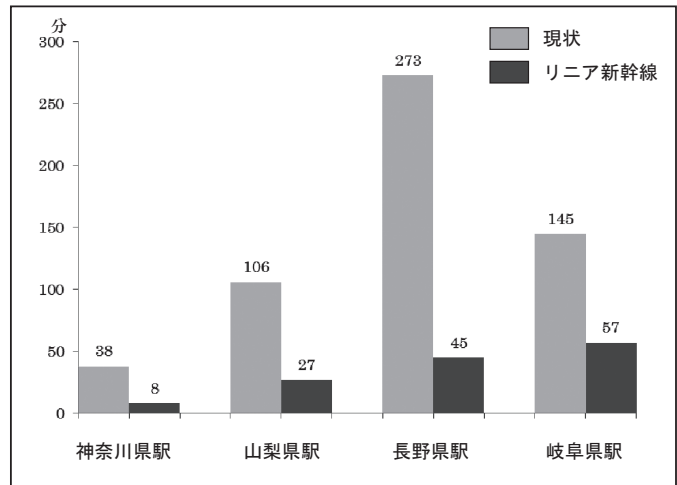
となり、長野県駅が最も時間短縮効果が大きいことが判る。

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。

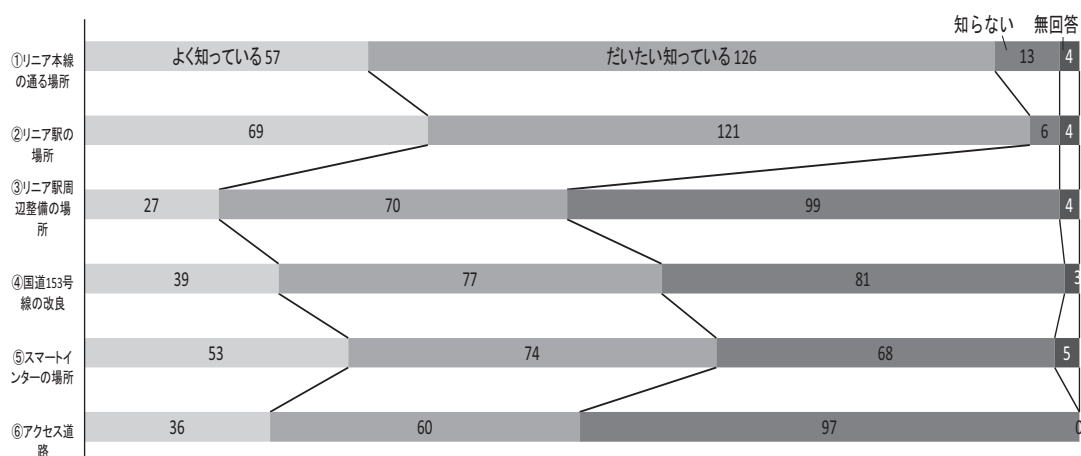
飯伊外は「③リニア駅周辺整備」9(飯伊外計の26.4%)、「④国道改良」6(同17.6%)、「⑤スマートインター」7(同20.5%)、「⑥アクセス道路」6(同17.6%)であり、こちらはリニア駅周辺整備への認知度がいちばん高かった。

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。

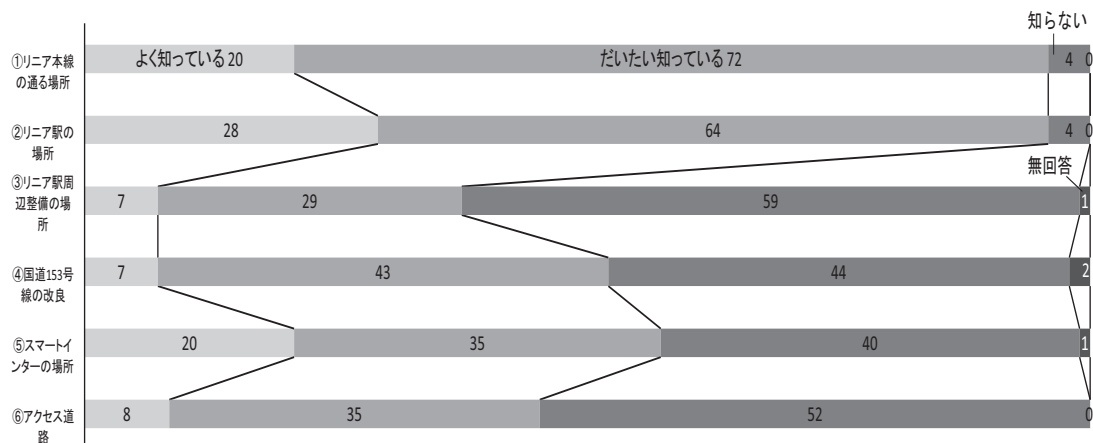
図表 I - 1 - 42

次のことを知っていますか (飯田市)



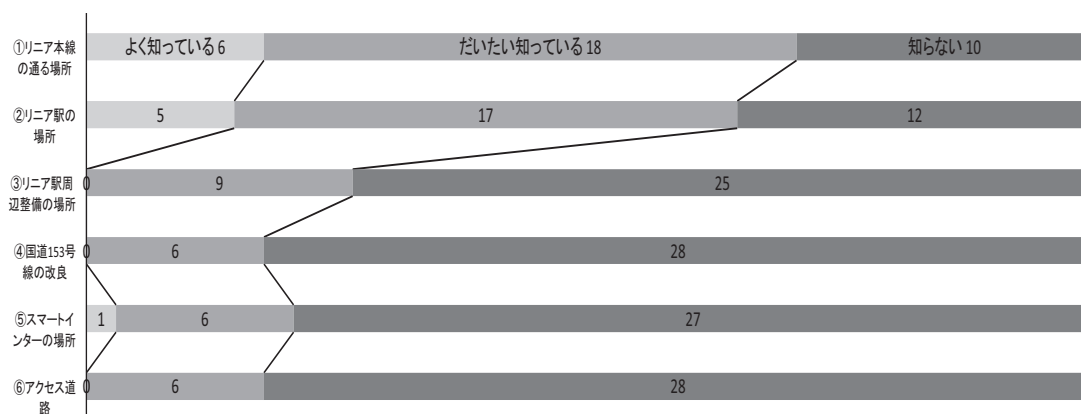
図表 I - 1 - 43

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

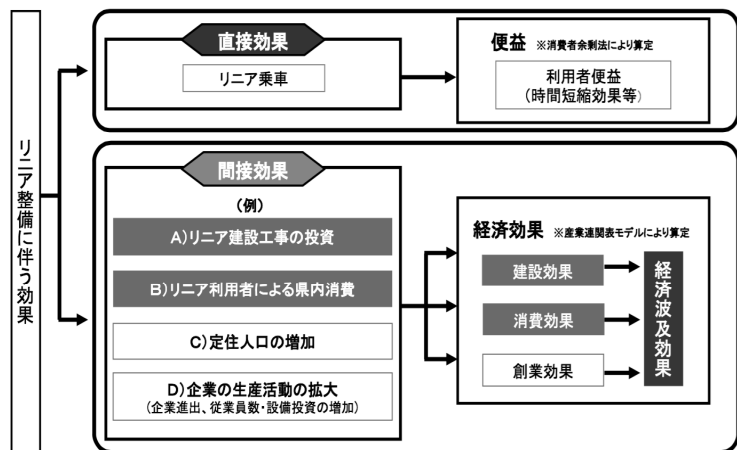
区分	経済波及効果
A)リニア建設工場の投資	・経済波及効果 9,991億円(H27年～H39年) ・雇用誘発者数 5,756人/年
B)リニア利用者による県内消費 (注1)	・経済波及効果 336億円/年 (H39年リニア開業時) * 交流人口:5,300人/日 リニア開業に向けた取組の効果として「日本人観光客が15%増加」「外国人観光客が2.5倍に増加」を加算した人数(注2)

(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。

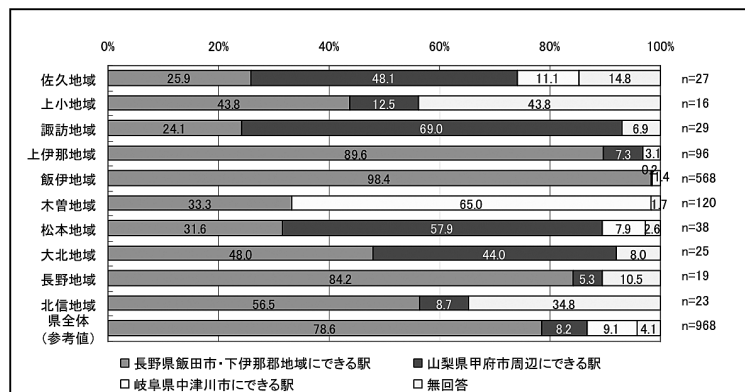
長野県駅で降車した来訪者はどうなるかであるが、「意識調査」の「リニア中央新幹線の利用可能性」を合わせて勘案すると、主に飯伊地域、上伊那地域、諏訪地域となる。飯伊地域と上伊那地域とを比較すると、来訪の主力である観光は、「平成25年観光地利用者統計」（長野県）では年間延べ人数が上伊那地域で4,586千人、飯伊地域で3,939百万円となっている。観光面の詳細はⅠ章2.で、観光以外の要素についてはⅢ章の1.で述べる。

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

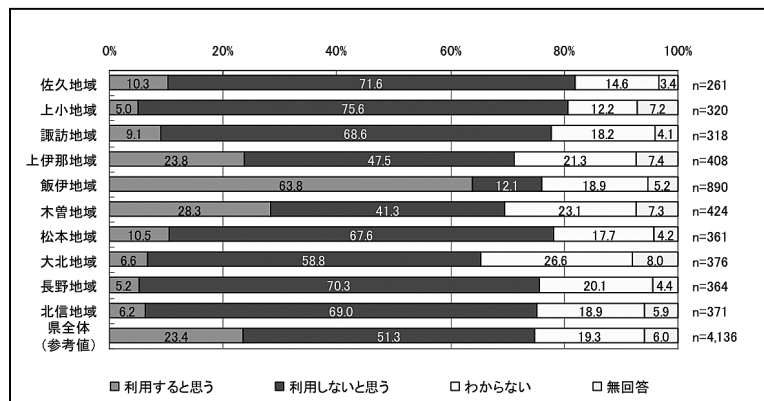
長野県「リニア中央新幹線開業に伴う経済波及効果」平成26年3月 9頁

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通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

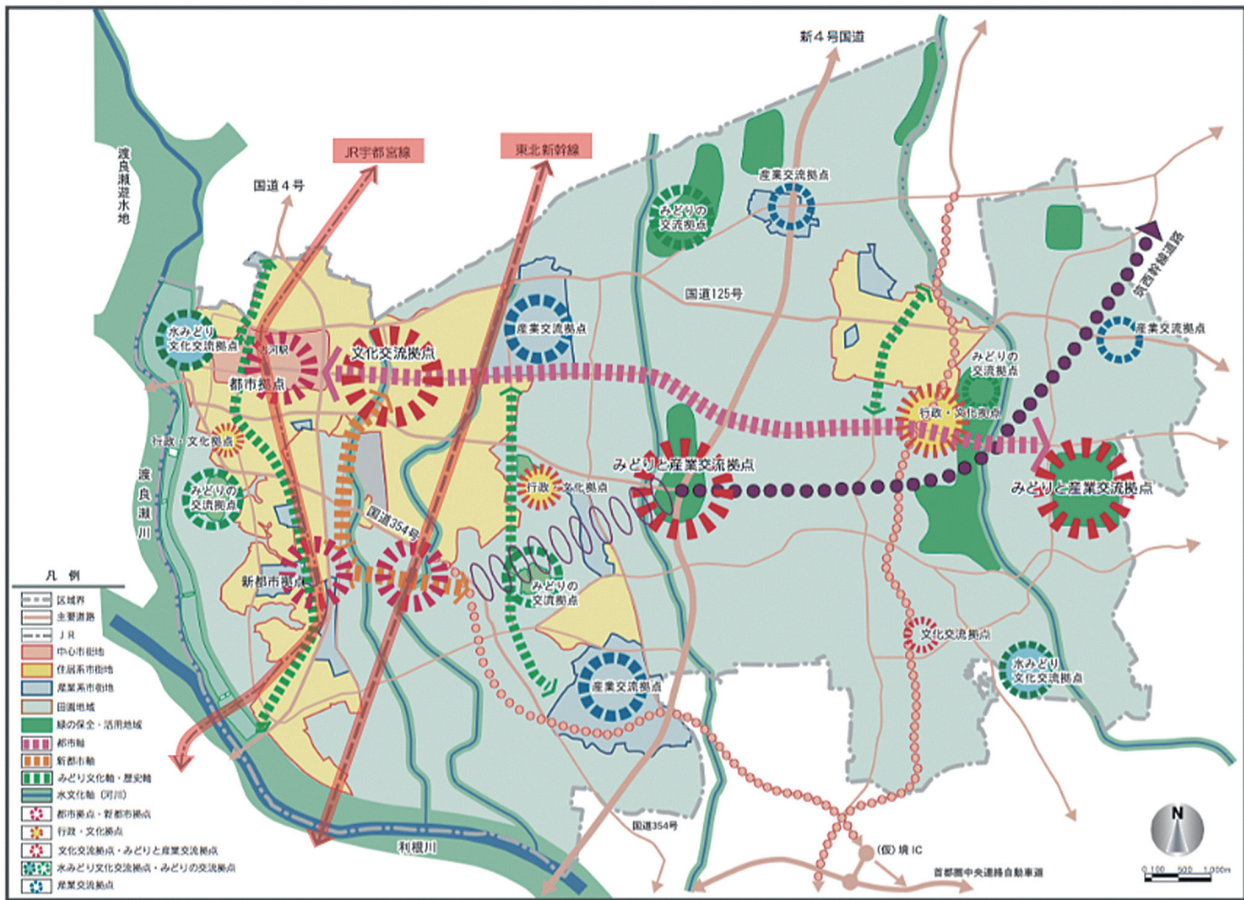
東北新幹線で東京駅から約45分

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ふこと、(ii)それらの人が立ち寄るところ、飲食・宿泊してもらふ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

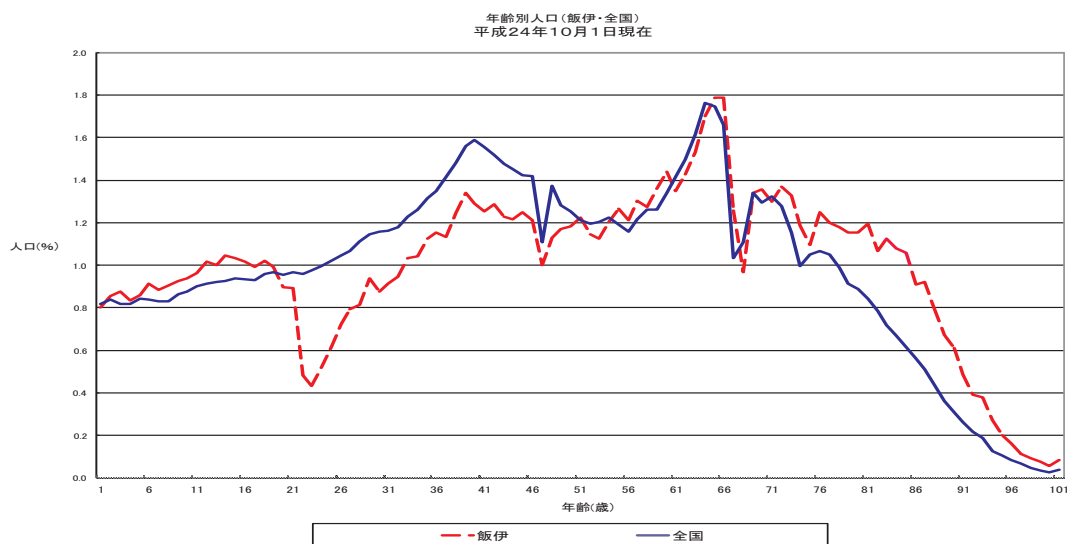
飯伊地域は平成26年10月1日現在、人口は164,178人（飯田市102,446人、下伊那郡61,732人）、世帯数59,087世帯（飯田市38,276世帯、下伊那郡20,811世帯）。

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。

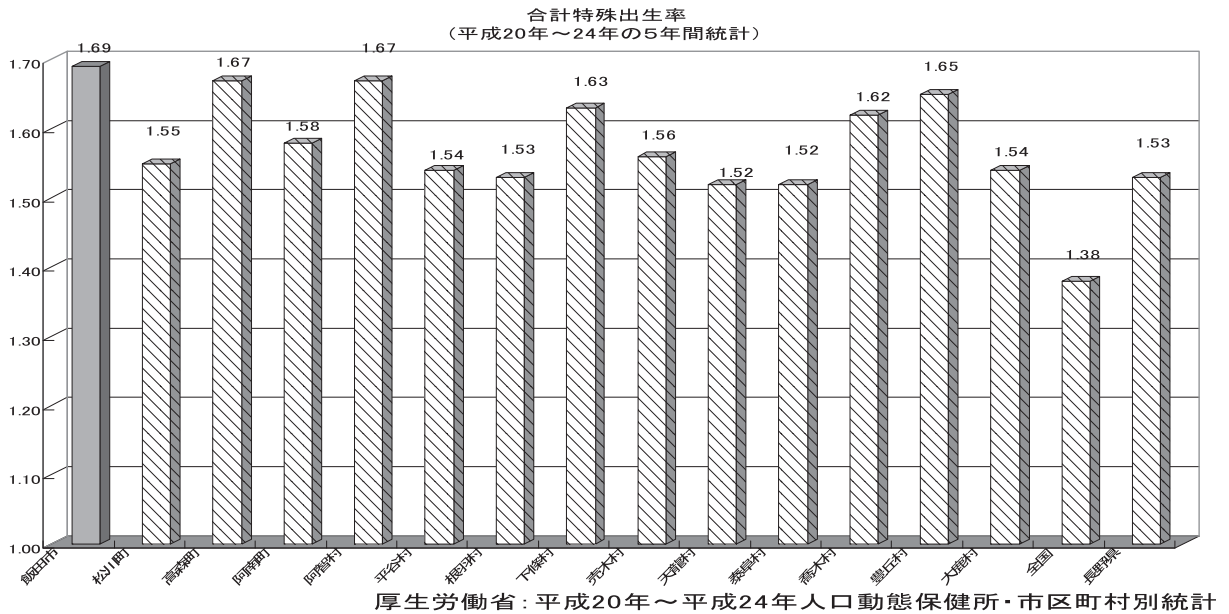
通常、この年齢層は自らが単独で転入・転出することはないので、その親たちの人口動態に大きく左右されることになるが、当地域においては、彼らの親たちの年齢層の人口構成比は全国平均に比べて低いにもかかわらず、子どもたちの人口構成比は全国平均

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み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) 子どもを生み育てやすい地域

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。

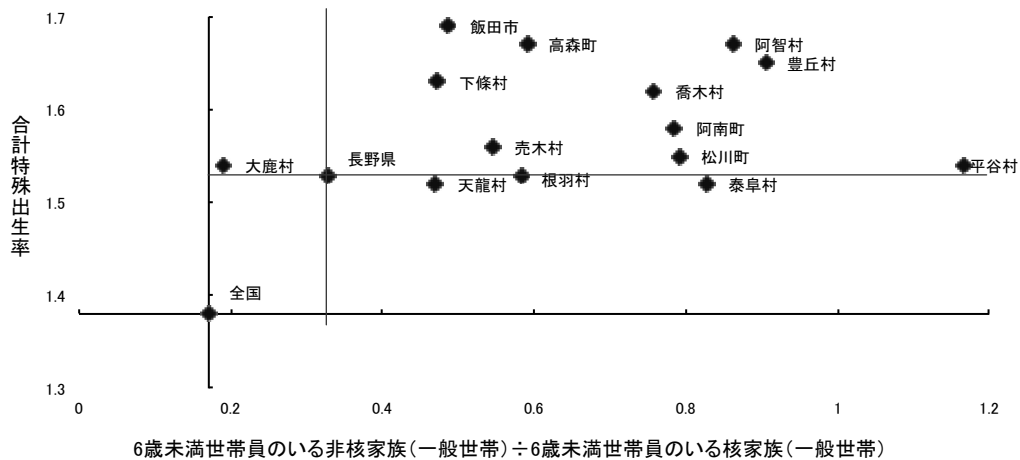
これによると、当地域では、6歳未満世帯員のいる世帯において非核家族の占める割合が全国に比べて高い。また、合計特殊出生率と6歳未満世帯員のいる非核家族の割合には、明確な相関性があるとは言い切れないものの、ある程度高い関連性がみられる。

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。

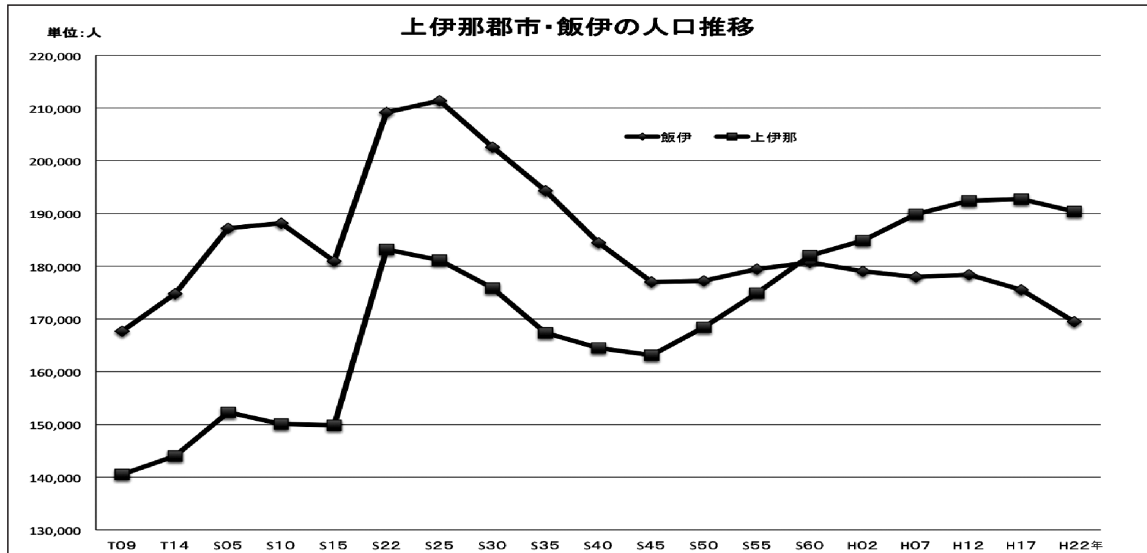
(d) 上伊那地域（隣接地域）との比較による当地域の人口特性

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。

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

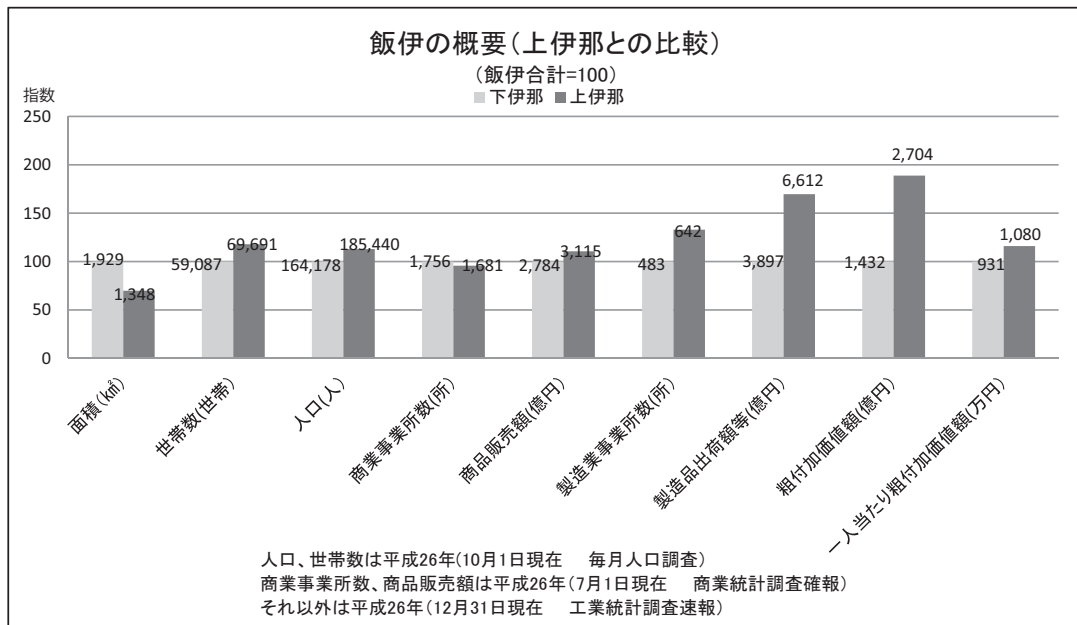
両地域の産業について、直近のデータから、面積、世帯数、人口および商業、製造業の面で比較したものが、次頁のグラフ (図表 I-2-5) である。

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)。

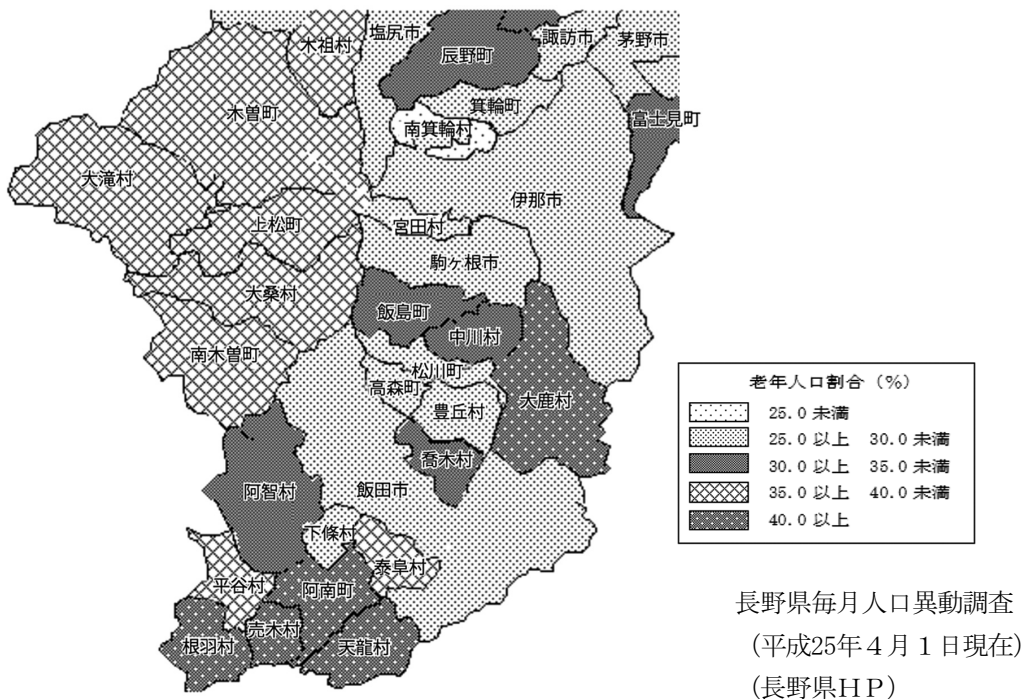
図表 I-2-5



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。

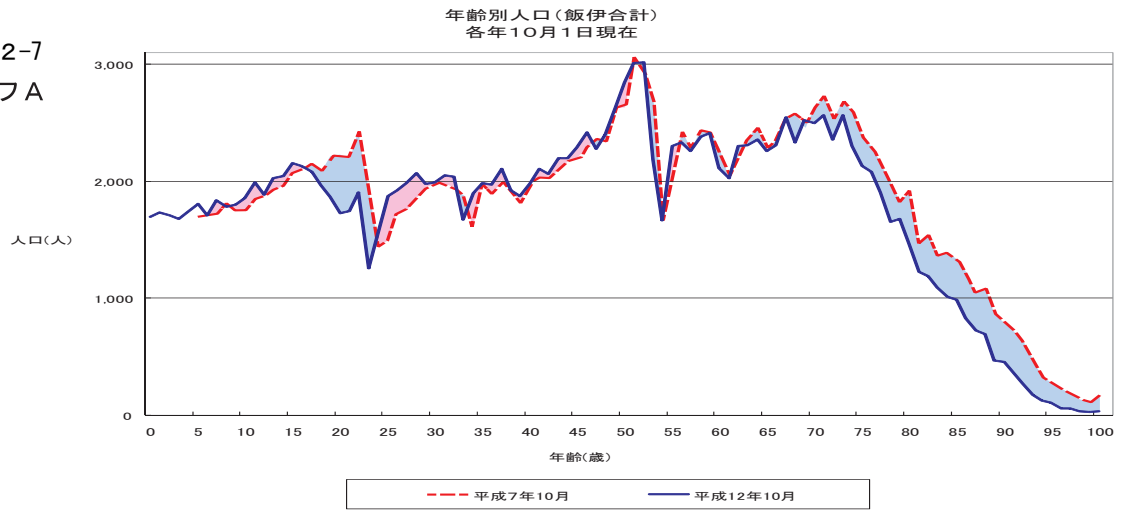
図表 I-2-6 長野県市町村別老年人口割合の状況



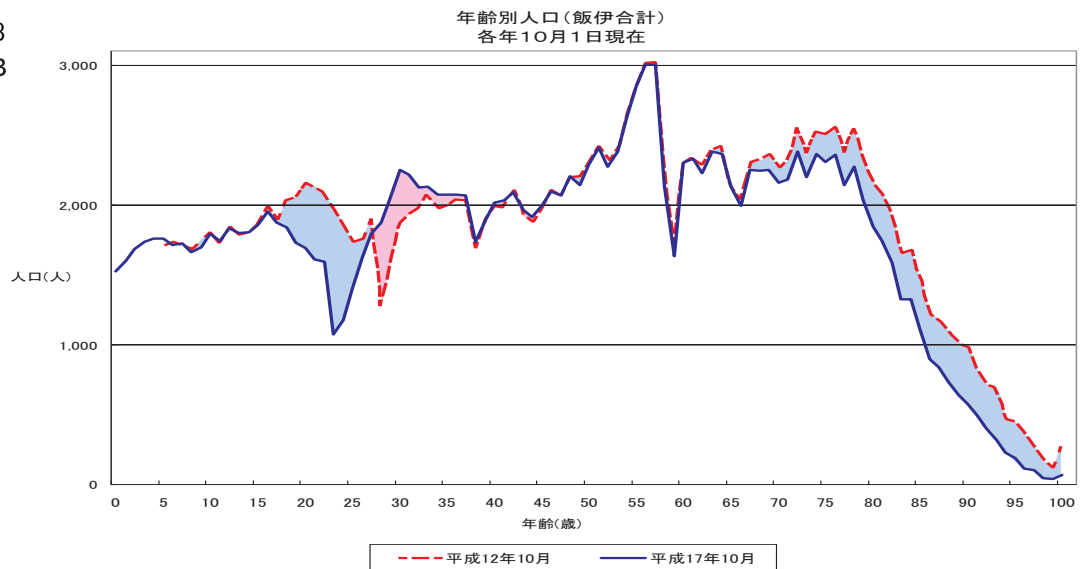
(f) 各歳別の人口の推移とU・Iターン、産業構造の変化との関連性

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。

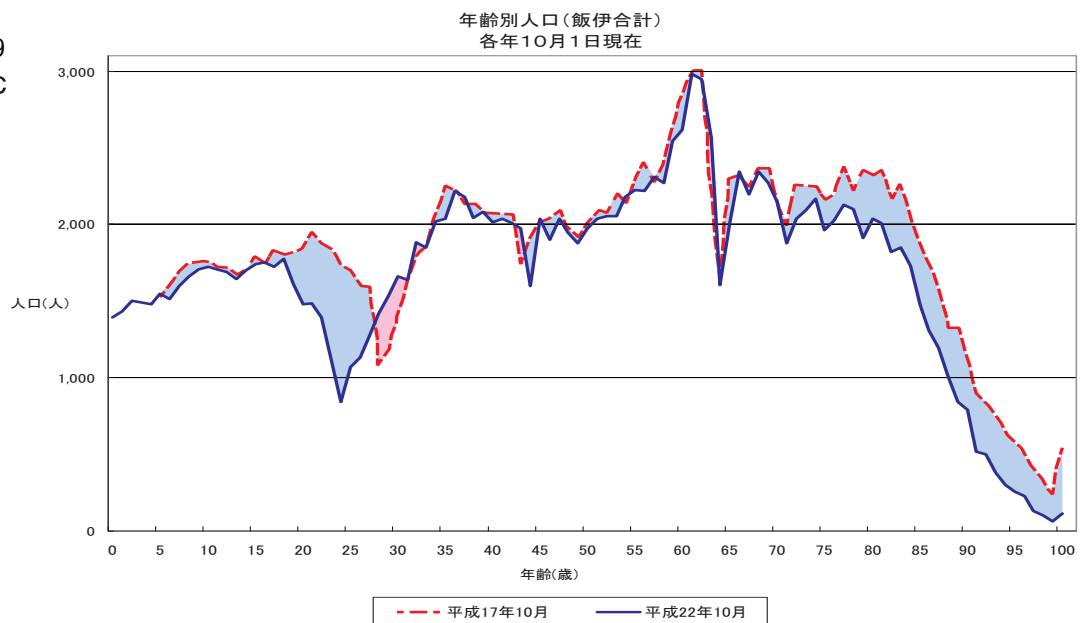
図表 I-2-7  
グラフA



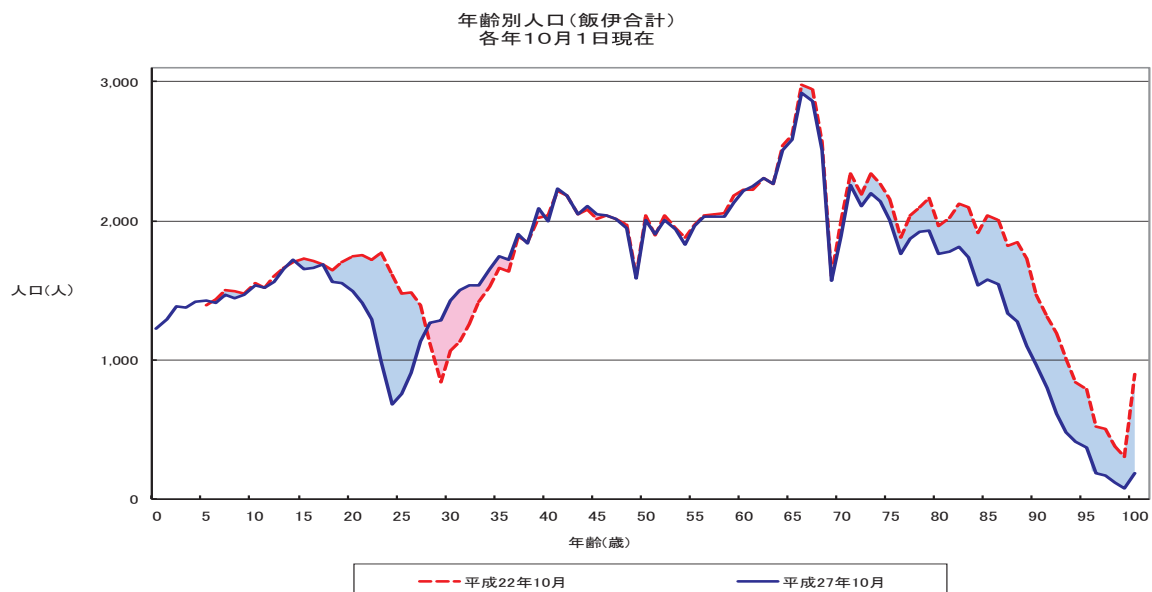
図表 I-2-8  
グラフB



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

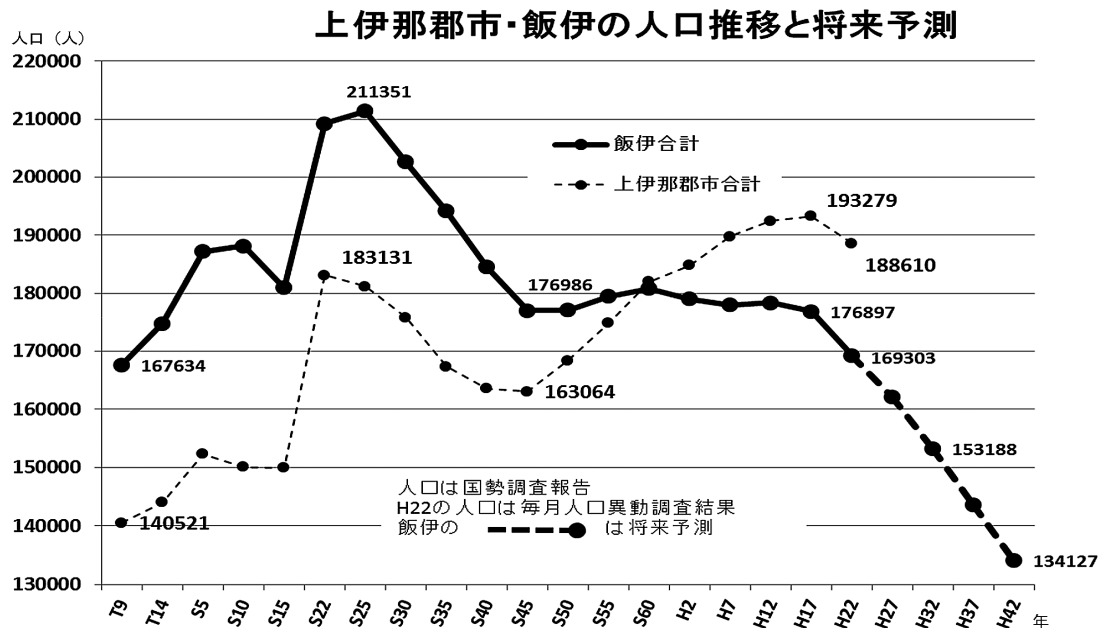
減少の動きがみられている。

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れば、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」～

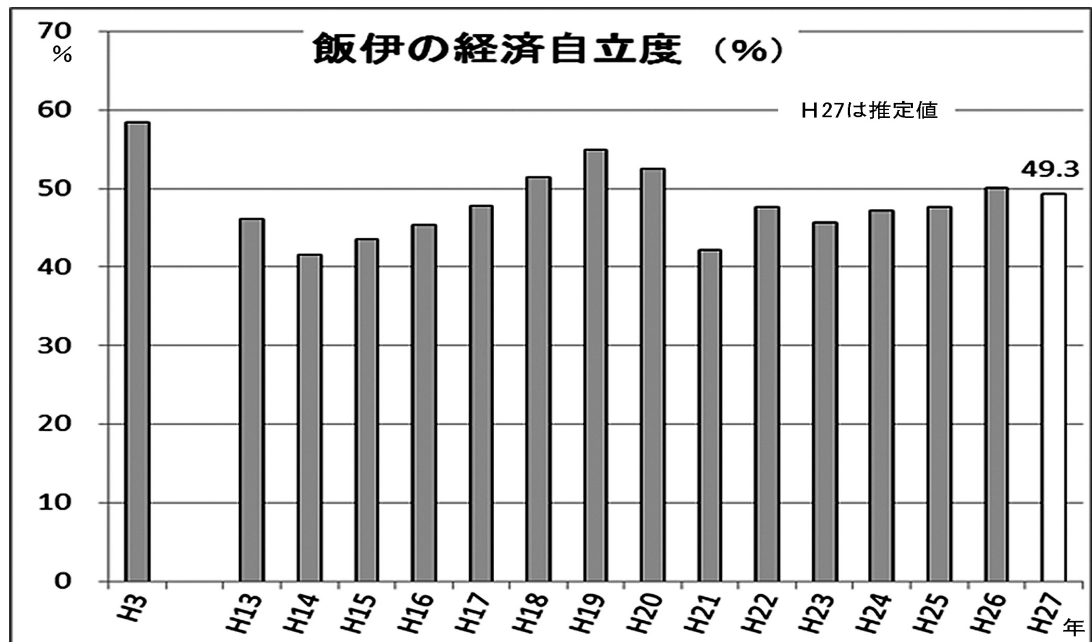
(7) 経済自立度とは

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

「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。

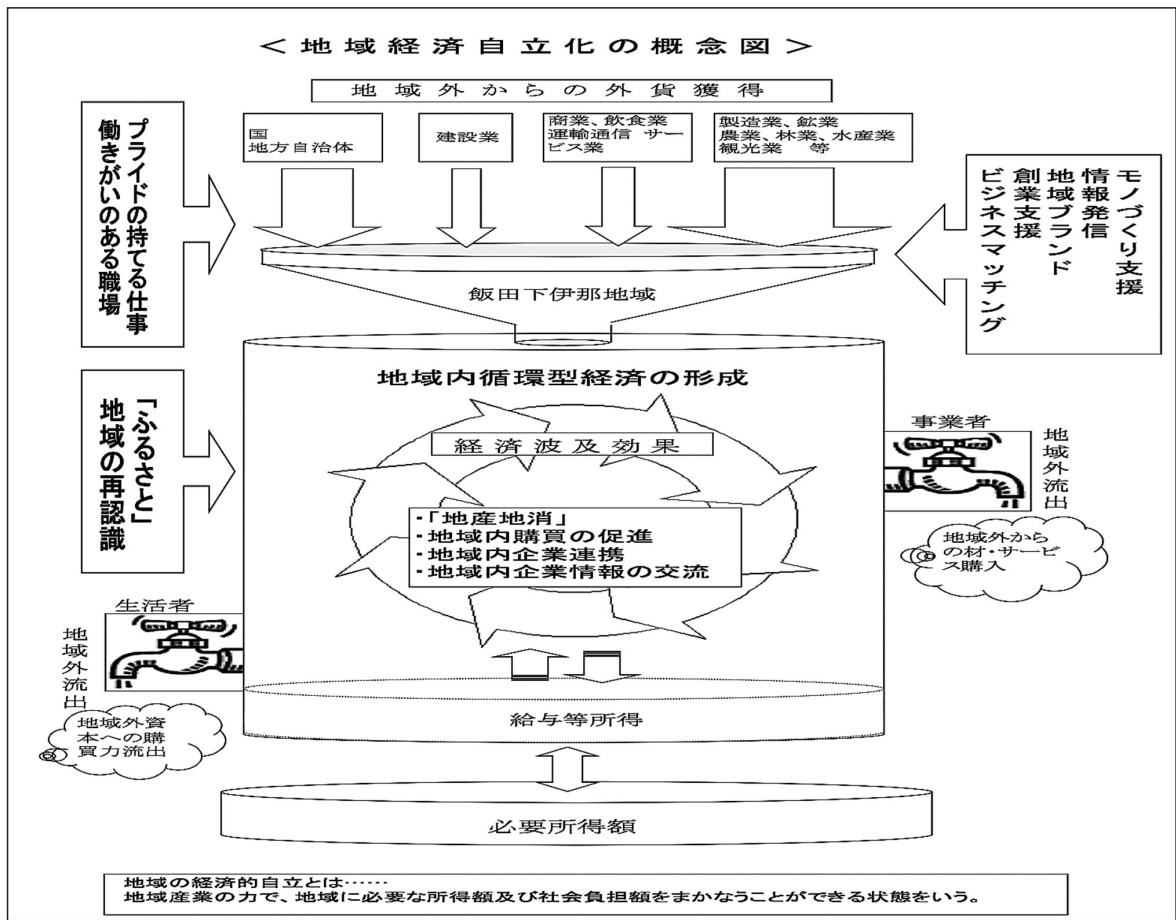
**\*コネクタールハブ企業**

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。

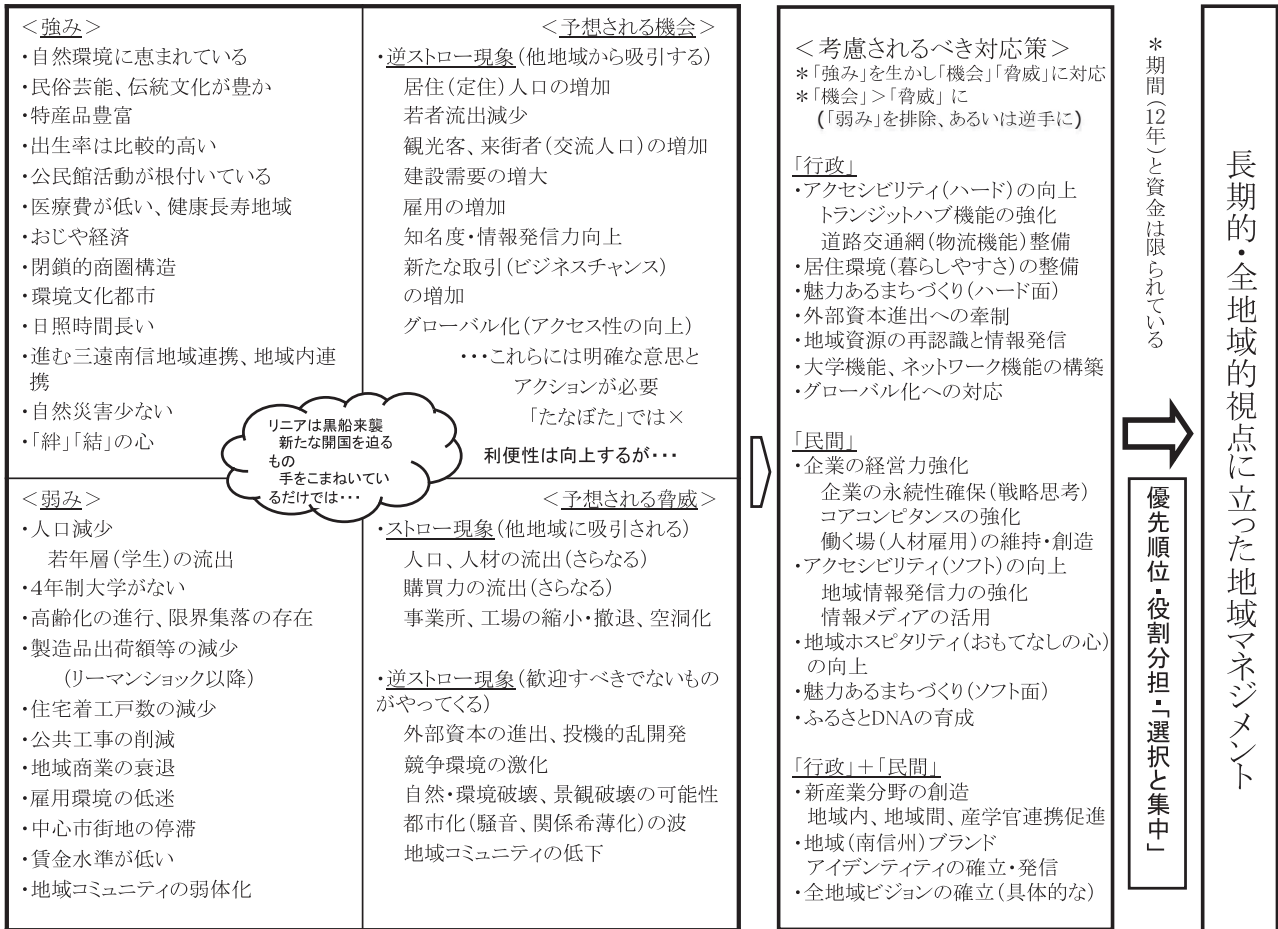
リニア中央新幹線効果を最大限に生かすための重要なキーワードが「地域経済の自立・持続可能性」である。

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、%

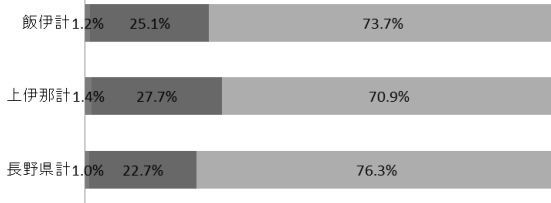
市町村名	総数 (公務を除く)	農林漁業		鉱業・採石業・ 砂利採取業		建設業		製造業		電気・ガス・ 熱供給・水道業		情報通信業		運輸業・郵便業		卸売業・小売業	
		構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	
<b>長野県</b>	<b>923,685</b>	<b>13.942</b>	<b>1.5</b>	<b>579</b>	<b>0.1</b>	<b>71,430</b>	<b>7.7</b>	<b>213,501</b>	<b>23.1</b>	<b>3,648</b>	<b>0.4</b>	<b>13,052</b>	<b>1.4</b>	<b>45,150</b>	<b>4.9</b>	<b>178,841</b>	<b>19.4</b>
<b>飯伊計</b>	<b>72,931</b>	<b>913</b>	<b>1.3</b>	<b>57</b>	<b>0.1</b>	<b>7,503</b>	<b>10.3</b>	<b>18,246</b>	<b>25.0</b>	<b>297</b>	<b>0.4</b>	<b>3,071</b>	<b>4.2</b>	<b>2,887</b>	<b>4.0</b>	<b>13,471</b>	<b>18.5</b>
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
阿南町	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
木下村	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
豊田村	409	14	3.4	-	-	74	18.1	74	18.1	-	-	-	-	4	1.0	68	16.6
<b>上伊那計</b>	<b>80,185</b>	<b>1,577</b>	<b>2.0</b>	<b>54</b>	<b>0.1</b>	<b>5,646</b>	<b>7.0</b>	<b>27,674</b>	<b>34.5</b>	<b>124</b>	<b>0.2</b>	<b>357</b>	<b>0.4</b>	<b>2,820</b>	<b>3.5</b>	<b>13,592</b>	<b>17.0</b>
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

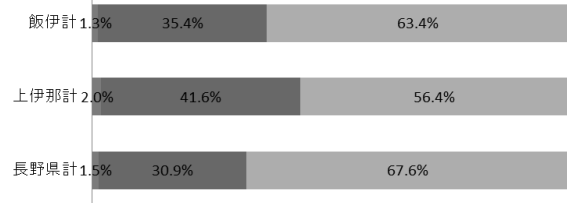
■第1次産業 ■第2次産業 ■第3次産業



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

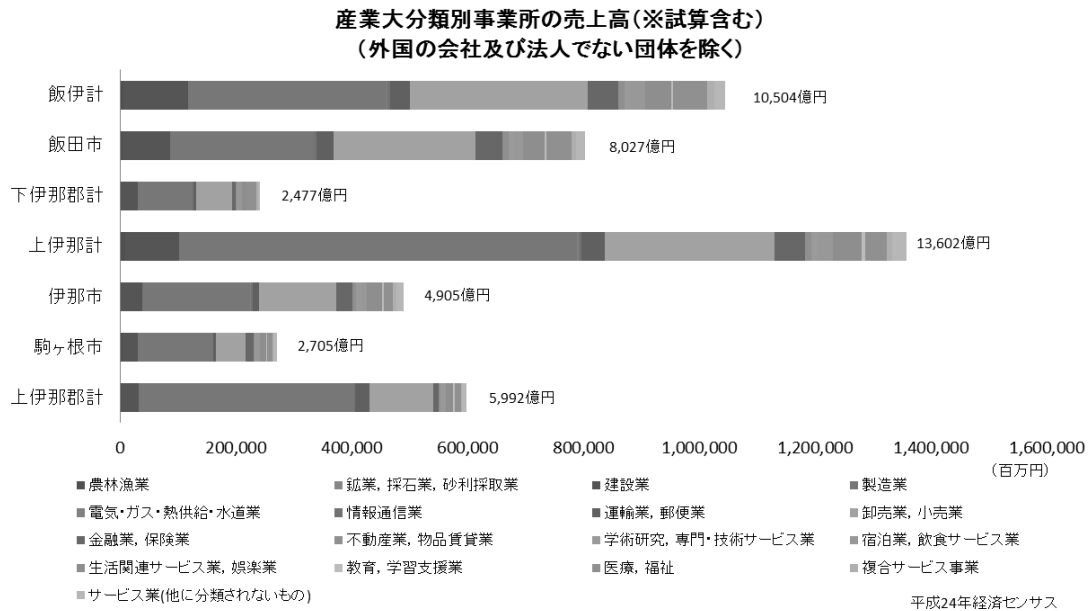
平成24年の経済センサスでは、産業大分類別の事業所売上高も掲載されている。

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。

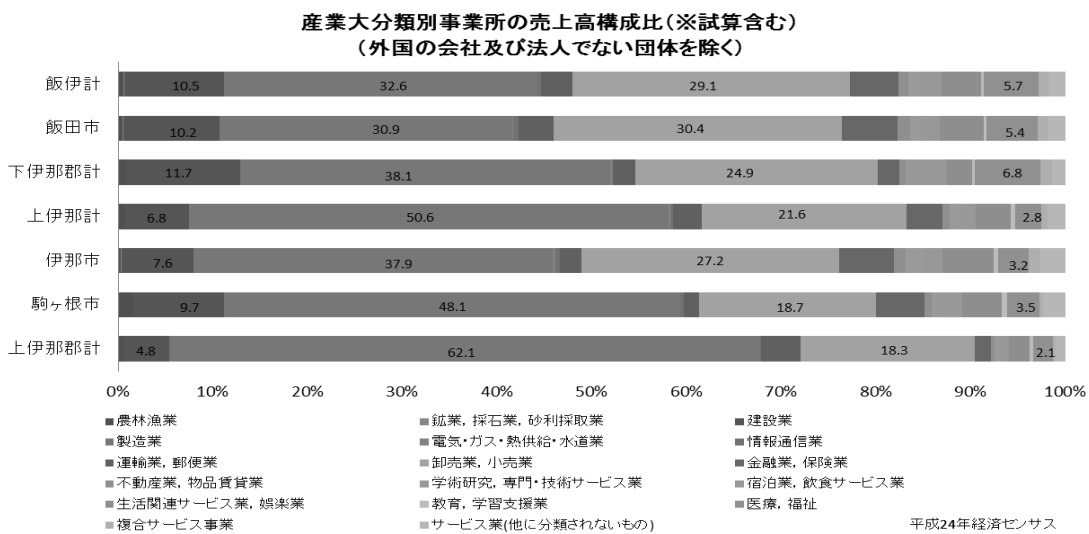
これを産業大分類別の構成比で見ると、やはり上伊那では製造業事業所の売上高の割合が高い。

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。

図表 I-2-21

産業(大分類)別民営事業所一所あたりの従業員数

Table with columns for industry types (e.g., 総数(公務を除く), 農林漁業, 建設業, 製造業, 情報通信業, etc.) and rows for municipalities (e.g., 長野県, 飯伊計, 下伊那郡, etc.).

平成24年経済センサス

(d) 事業所数、従業員数の増減の状況

平成24年と平成21年とで事業所数、従業員数の増減を見ると、飯伊、上伊那の各市町村で事業所数、従業員数ともに概ね減少している。

建設業では、飯伊、上伊那共に事業所数の減少は長野県全体より大きい、従業員数の減少は、長野県全体より小さかった。

製造業では、飯伊は、事業所数は減少しているものの、従業員数は増加している。一方、上伊那では、事業所数、従業員数ともに減少しており、減少幅も長野県全体より大きい。

卸売業、小売業では、上伊那の従業員数の減少幅が県全体よりも小さい。

医療福祉では、飯伊、上伊那共に、事業所数、従業員数の減少が県全体より大きかった。

図表 I-2-22

産業(大分類)別民営事業所数 H21,H24増減

Detailed table showing the change in the number of private business establishments from H21 to H24 across various industries and municipalities.

平成21年、24年経済センサス

(イ) 製造業

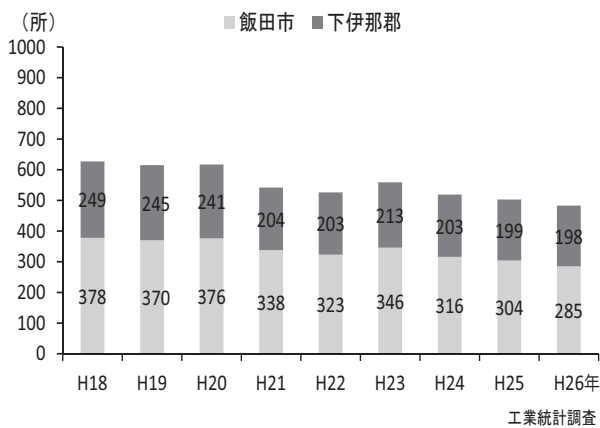
(a) 事業所数の推移

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。

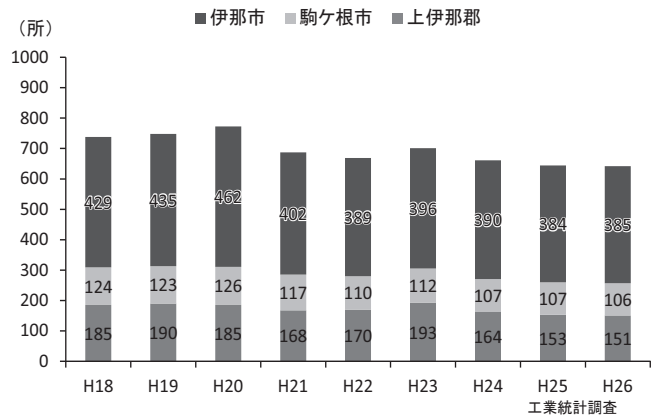
図表 I-2-23

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



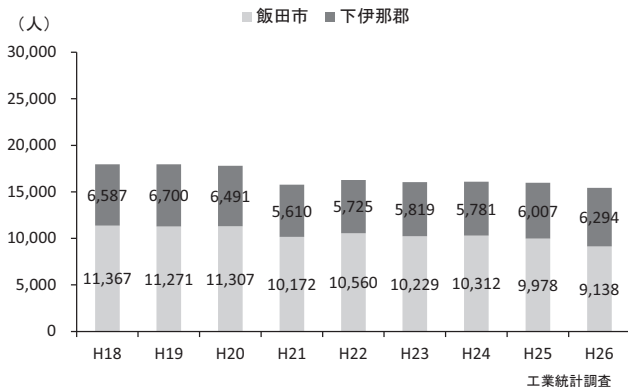
(b) 従業者数の推移

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。

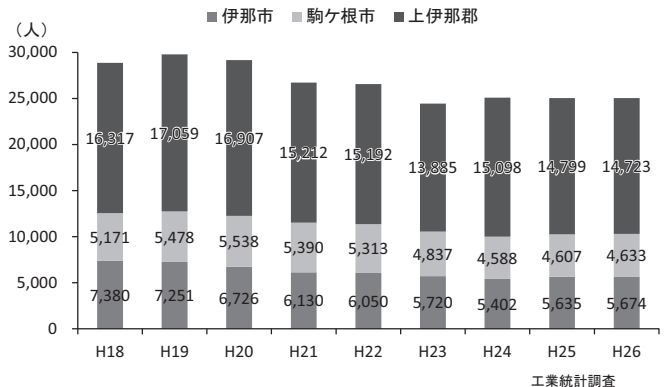
図表 I-2-25

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





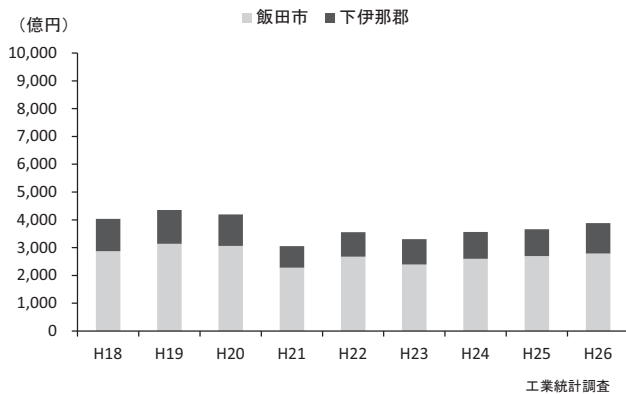
**(c) 製造品出荷額等の推移**

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。

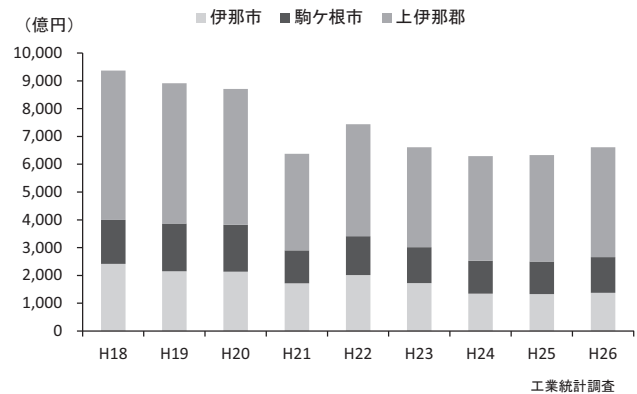
図表 I-2-27

製造品出荷額等の推移 飯伊



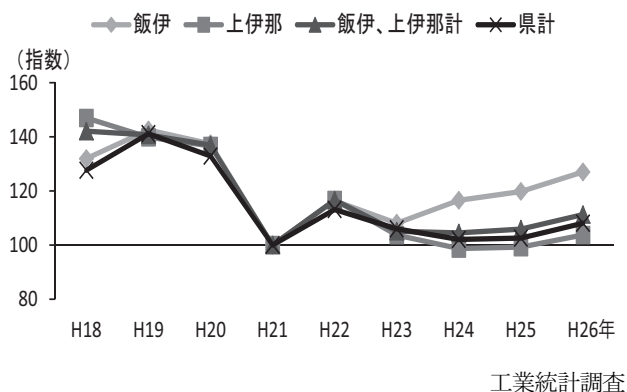
図表 I-2-28

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)



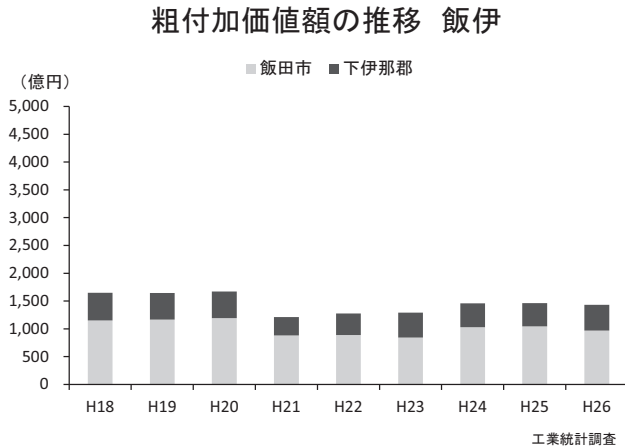
平成20年のリーマンショックの影響で、平成21年の製造品出荷額等は、長野県全体では前年比25%減少。飯伊、上伊那では、前年比27%減少している。その後、回復傾向にあり、平成21年の製造品出荷額等を100とした指数で、平成26年の飯伊地区の製造品出荷額等は127となった。なお、上伊那では、この指数は104で、飯伊と上伊那を合わせると111となる。県全体では、この指数は108だった。

**(d) 粗付加価値額の推移**

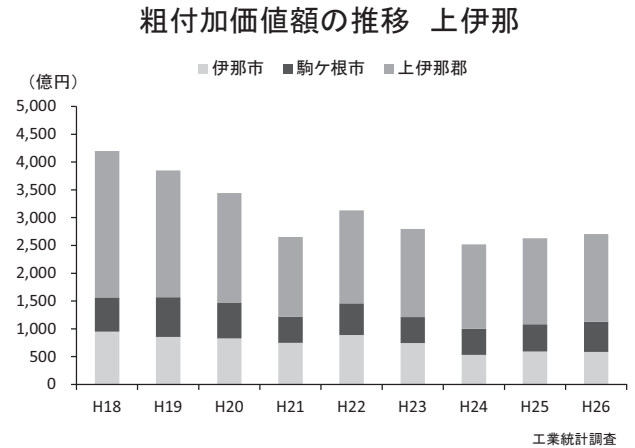
平成26年の飯伊の粗付加価値額は、飯田市が969億円、下伊那郡が463億円で、合計1,432億円。県全体の粗付加価値額20,706億円の7%を占める。

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。

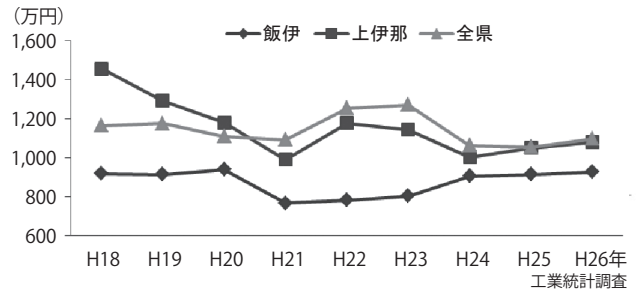
飯伊は、上伊那、全県に比べ従業者一人当たり粗付加価値額が小さいが、その差は近時縮小しているようにも見える。

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。

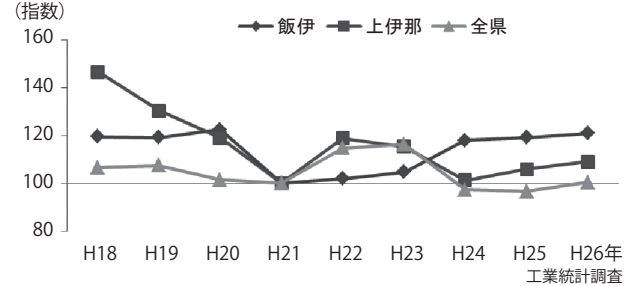
図表 I-2-32

従業者一人当たり粗付加価値額の推移



図表 I-2-33

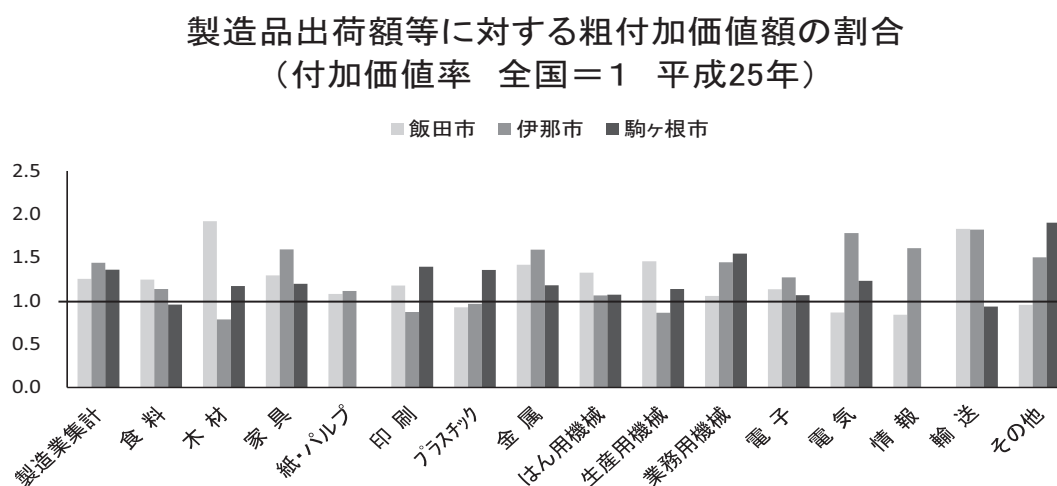
従業者一人当たり粗付加価値額の推移  
指数 (h21=100)



### (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

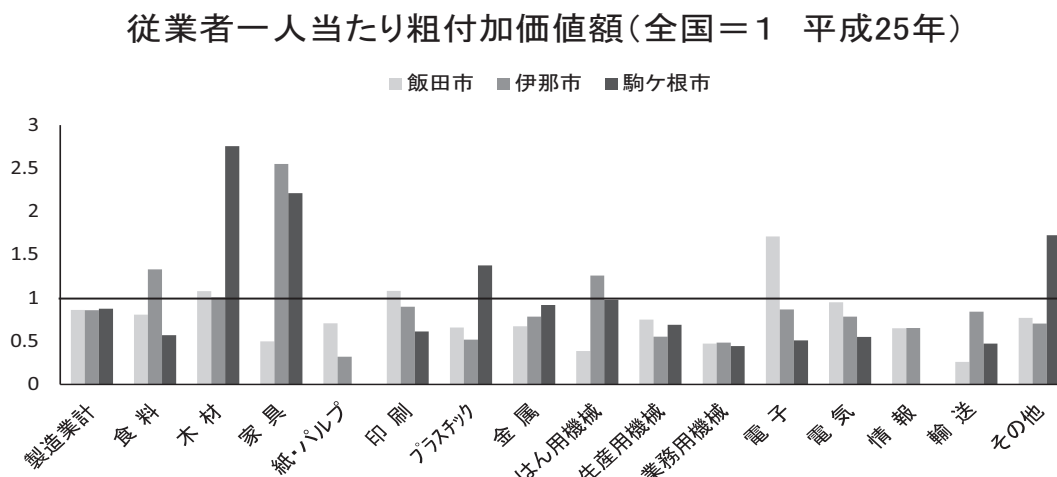


### (h) 業種別の従業者一人当たり粗付加価値額

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

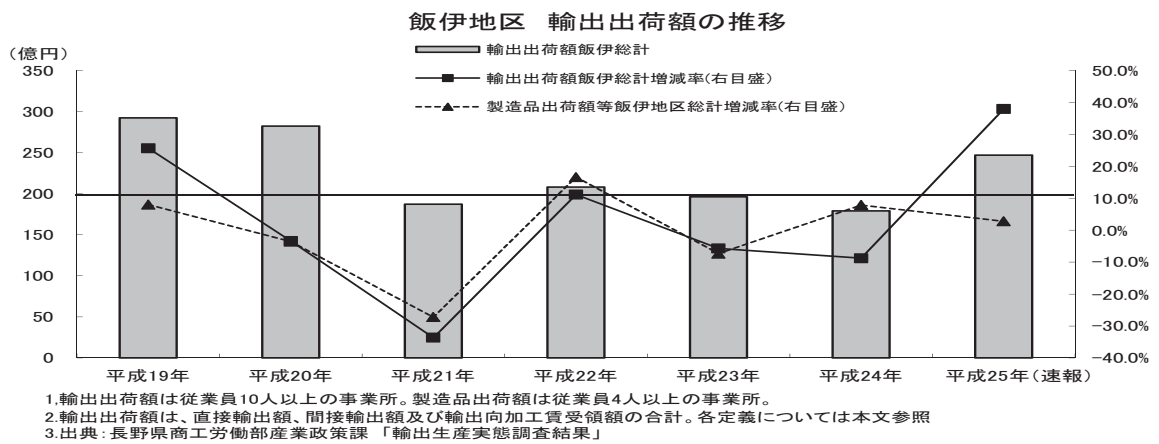


(i) 飯伊の輸出出荷額の推移

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。

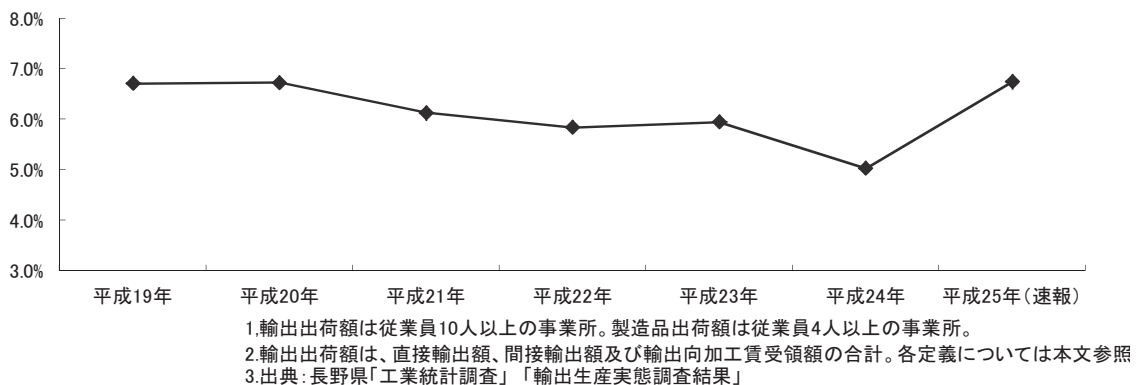
図表 I-2-36



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

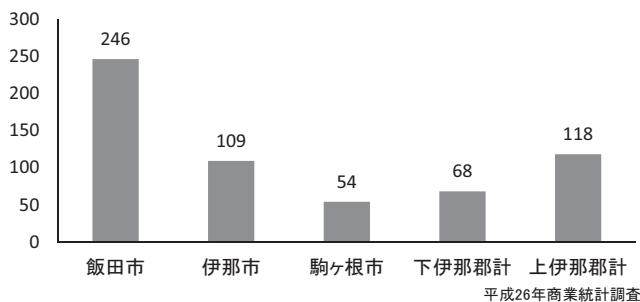
(a) 事業所数

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。

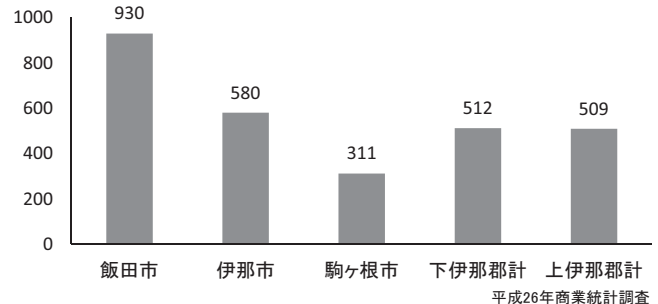
図表 I-2-39

卸売業事業所数



図表 I-2-40

小売業事業所数

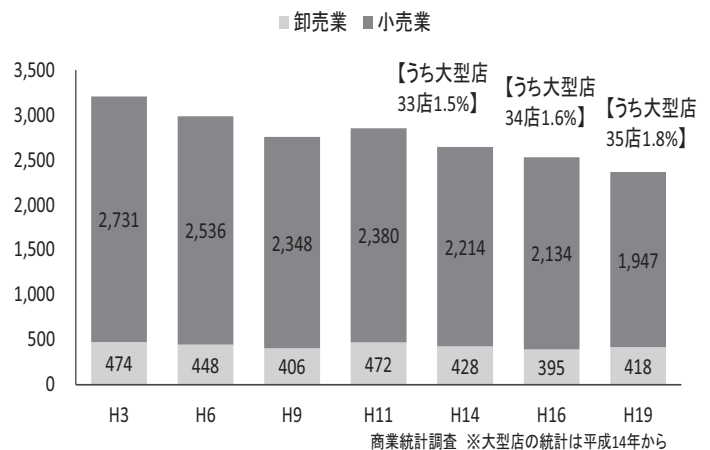


商業統計調査によって飯伊地区の卸売業、小売業の事業所数の推移をみると、平成19年は卸売業418所、小売業1,947所で、平成3年に比べ、卸売業は12%、小売業は29%減少している。

※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

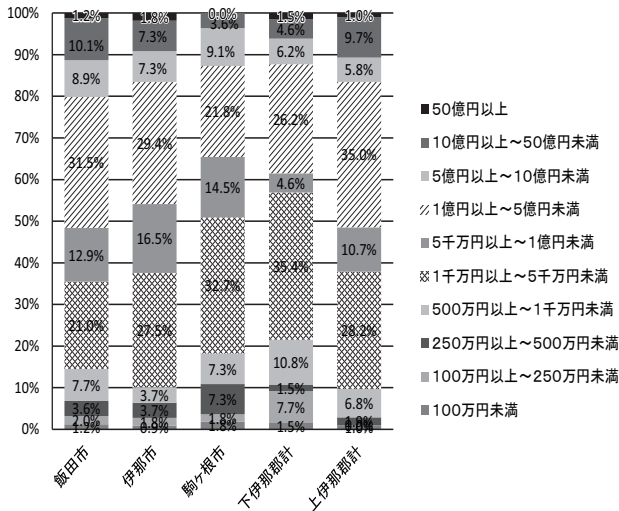


平成24年の経済センサスにより、年間商品販売額の階層別に事業所数の割合を見ると、卸売業では、飯田市、上伊那郡計で年間商品販売額1億円以上の事業所が過半を占める。

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

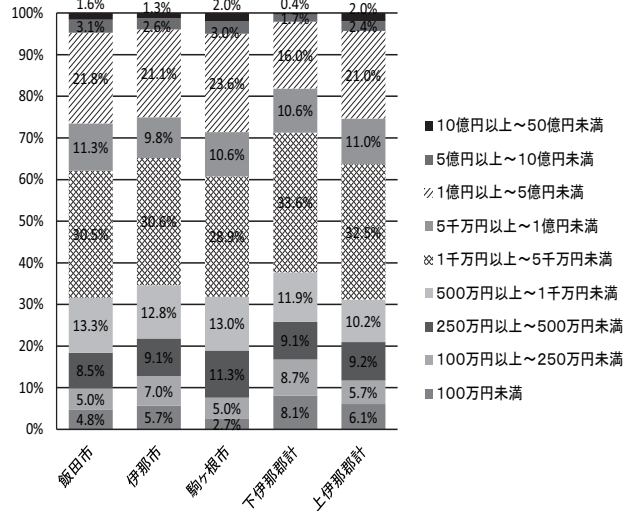
卸売業 年間商品販売額別 事業所数の割合



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

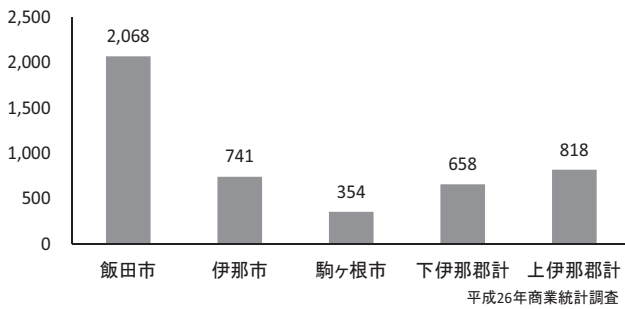
(b) 従業者数

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

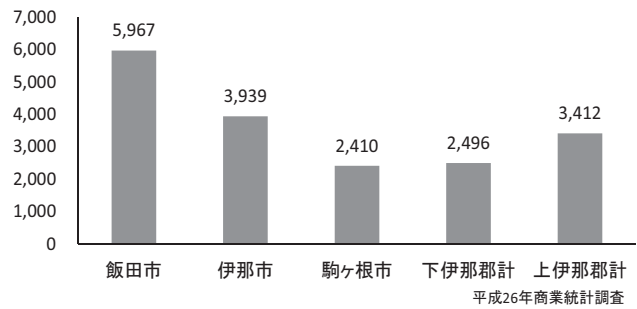
卸売業従業者数の状況



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



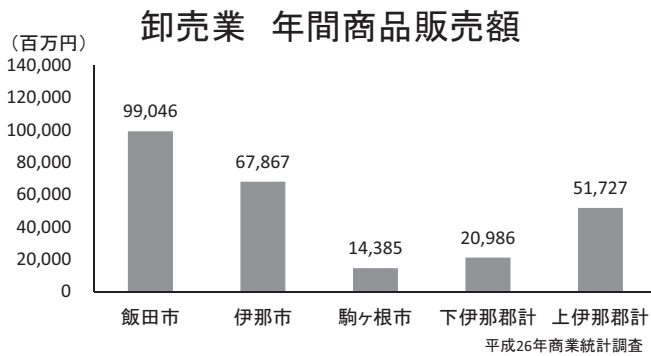
平成26年商業統計調査

(c) 年間商品販売額

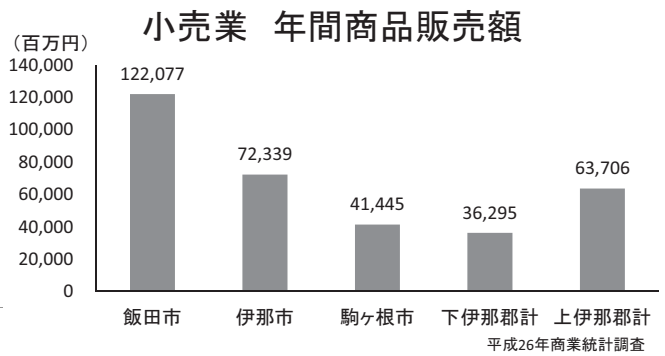
平成26年の商業統計調査により卸売業の年間商品販売額を見ると、飯伊地域は、飯田市が99,046百万円、下伊那郡計が20,986百万円で、合計120,032百万円。上伊那地域は、伊那市が67,867百万円、駒ヶ根市計が14,385百万円、上伊那郡計が51,727百万円で、合計133,979百万円だった。

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

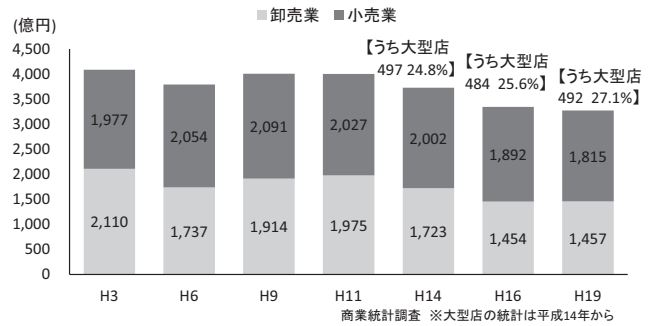


図表 I-2-48

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

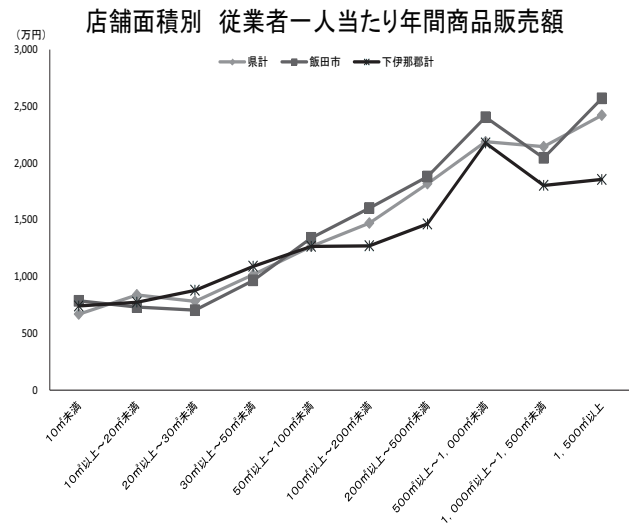


(d) 小売業店舗面積別の、従業員一人当たり年間商品販売額

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

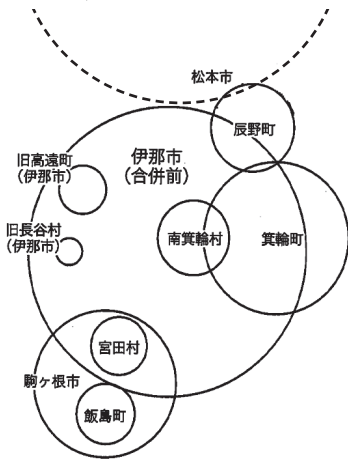
平成24年の長野県商圏調査報告書では、商圏（商業施設・集積等が顧客を吸引する地理的な範囲）が明らかにされている。

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。

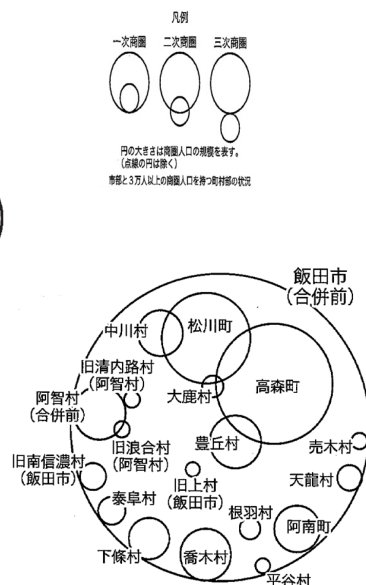
全品目の平均で飯伊と上伊那の市部についてこれを見ると、飯田市（合併前）と伊那市（合併前）はどの商圏にも含まれない、独立した商圏とされている。また、駒ヶ根市は、伊那市（合併前）の二次商圏に含まれるとされている。

※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

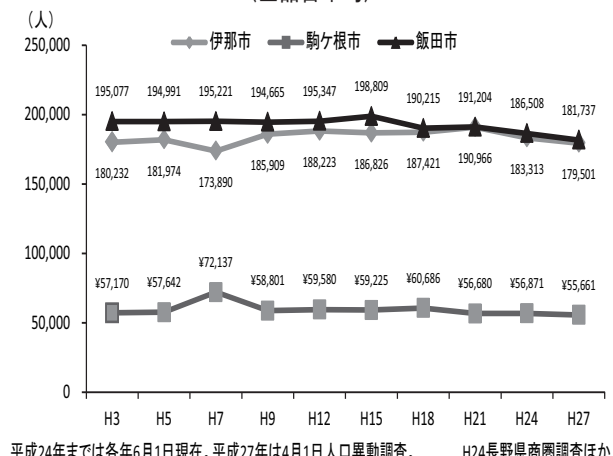
図表 I-2-51

(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

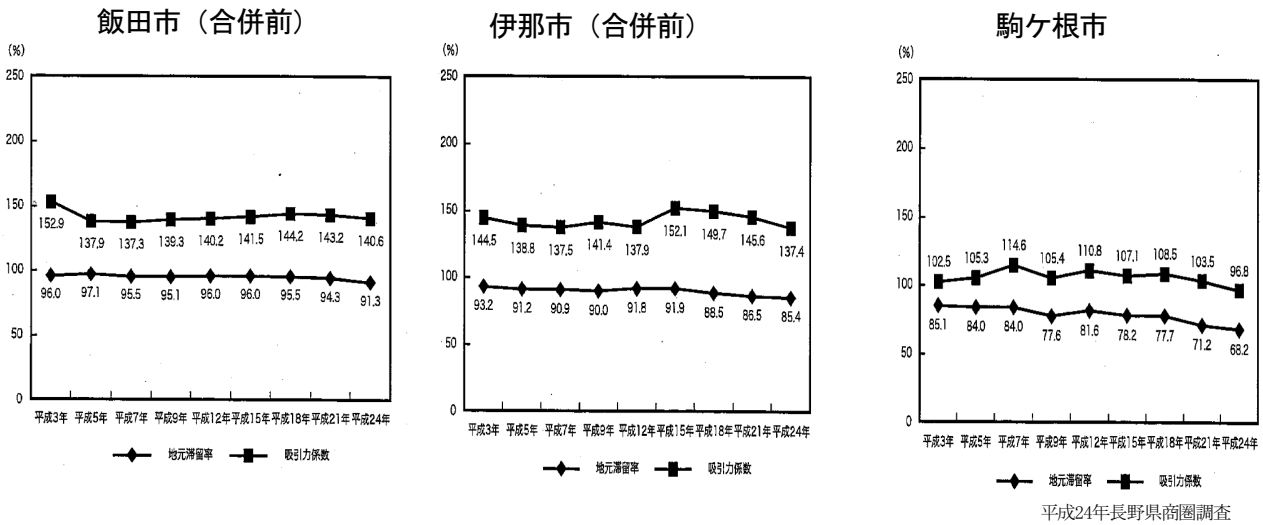
### (h) 地元滞留率と吸引力係数の推移

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×吸引率）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）

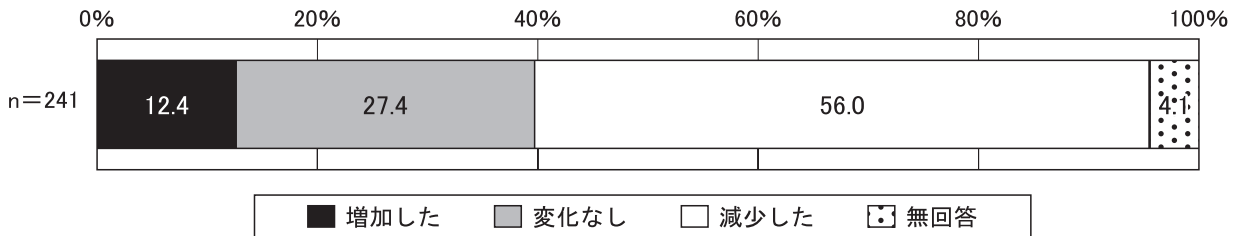


(i) 商店街の動向

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。

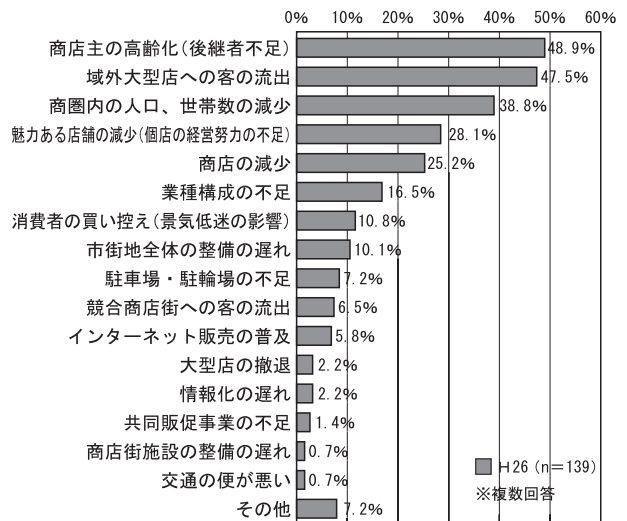
図表 I-2-54 商店街における店舗数の増減



(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）



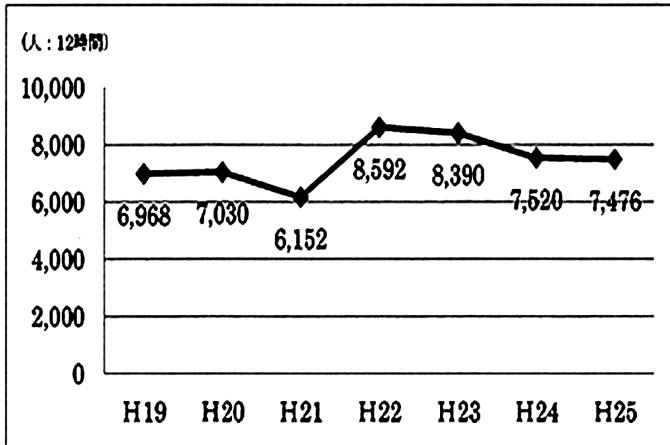
(平成26年長野県商店街実態調査)

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。

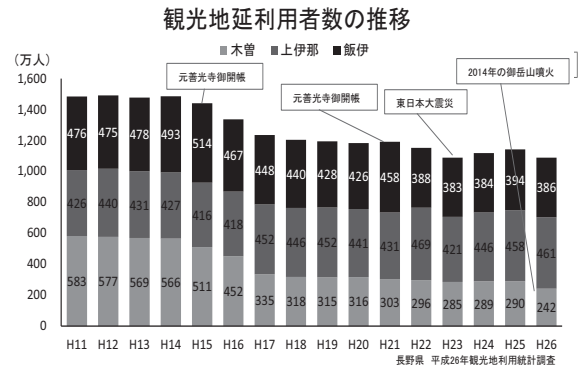
また、観光地延利用者数を月別にみると、飯伊や木曾では、8月の観光地延利用者数が最も多い。上伊那では桜の開花時期もあってか、4月が最も多い。

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。

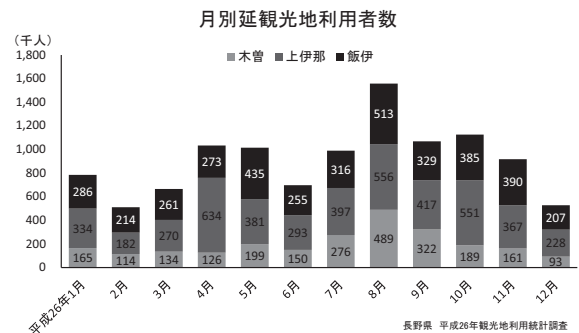
更に、各地域の観光地利用者数を日帰り、宿泊別にみると、各地域とも日帰りの利用者が多く、飯伊では79.7%、上伊那では85.2%、木曾では78.7%が日帰りの利用者だった。全県では日帰りの利用者は66.3%となっており、各地域とも日帰り客の多い、通過型の観光であることが分かる。

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。

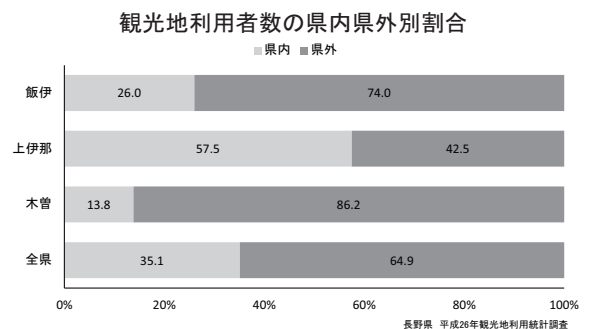
図表 I-2-58



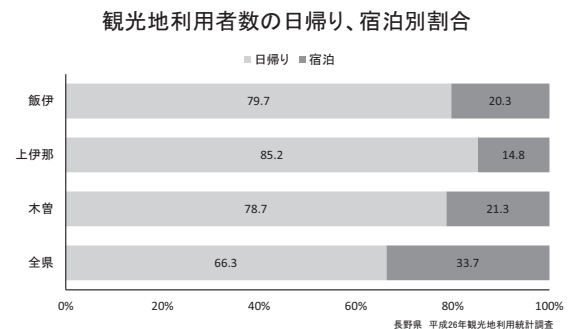
図表 I-2-59



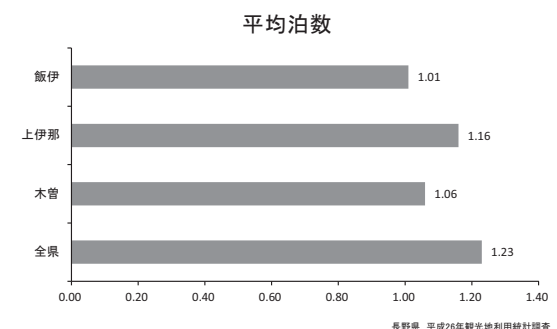
図表 I-2-60



図表 I-2-61



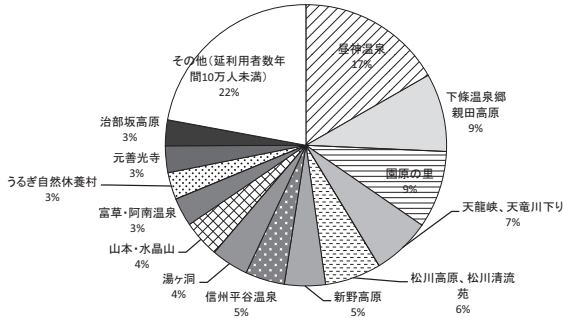
図表 I-2-62



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。

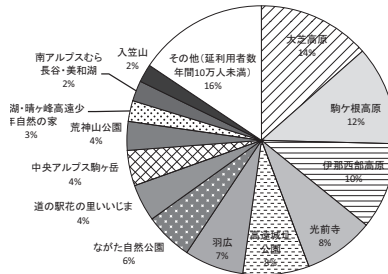
図表 I-2-63

観光地別 延利用者数 飯伊



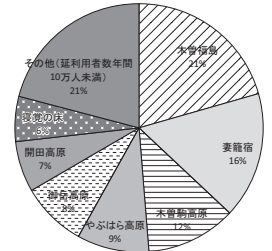
図表 I-2-64

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

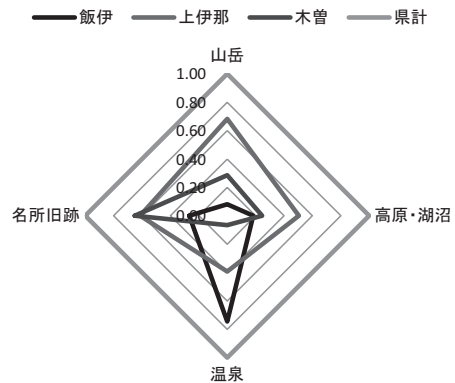


長野県 平成26年観光地利用者統計調査

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)

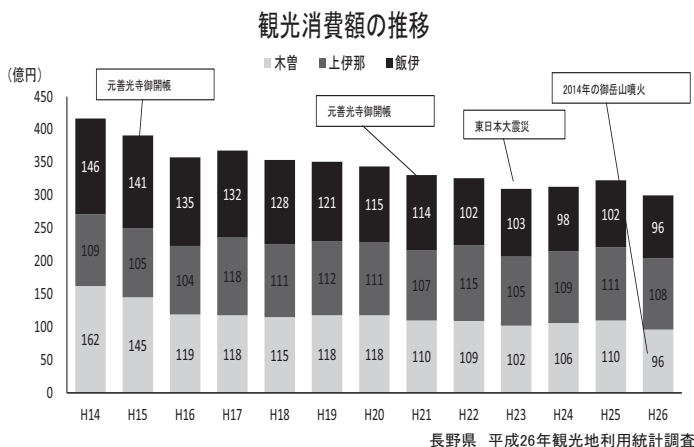


長野県 平成26年観光地利用者統計調査

(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

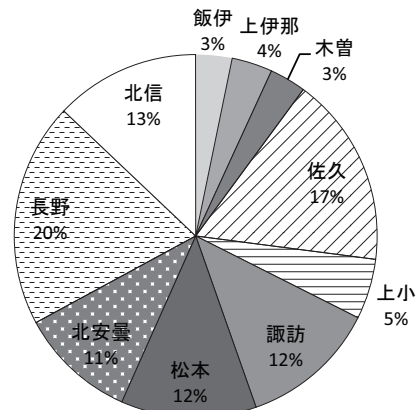
図表 I-2-67



長野県 平成26年観光地利用者統計調査

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、木曾は、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、木曾では、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
木曾 地方事務所	木曾福島 2,979	木曾駒高原 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

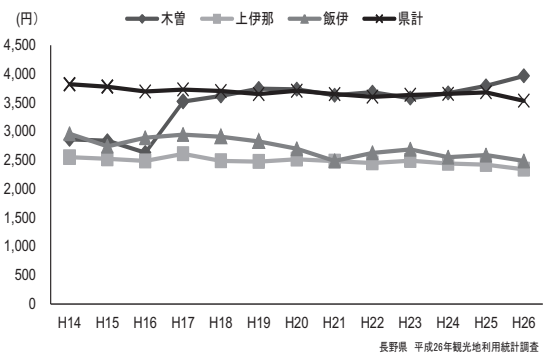
平成26年観光地利用者統計調査

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。木曾は平成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、観光消費額が木曾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、木曾は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

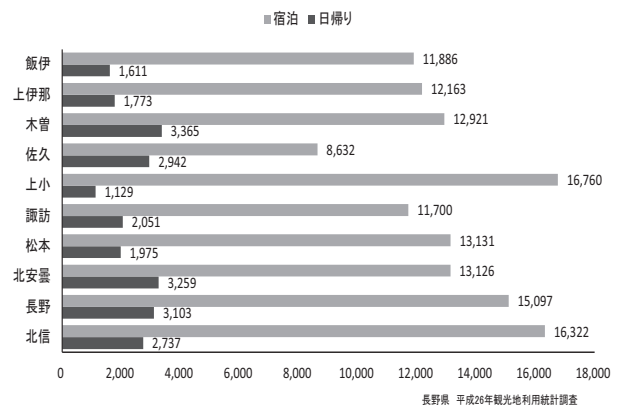
一人当たり観光消費額の推移



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。**

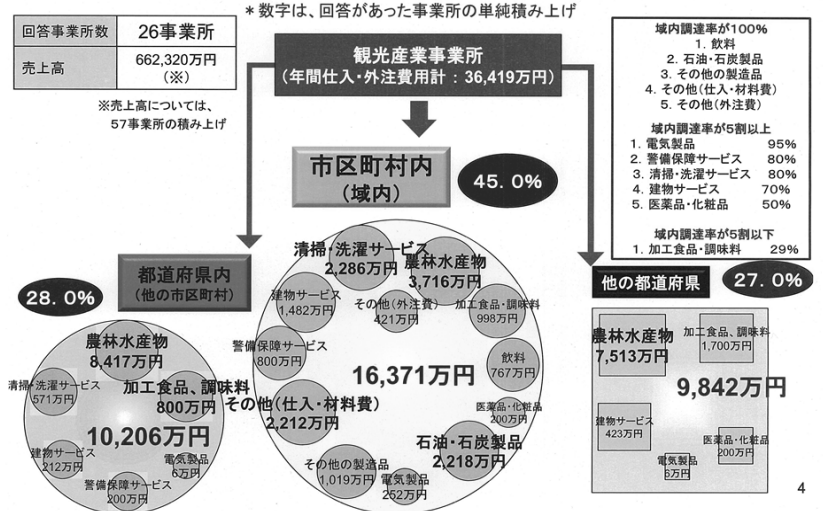
・「飲食サービス事業」の観光比率が6.6%であるのに対して、「宿泊事業」の観光比率は32.2%の割合を占めている。

	事業所数	売上(単位:万円)			従業者数				
		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		
<b>観光関連事業所全体</b>	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。**

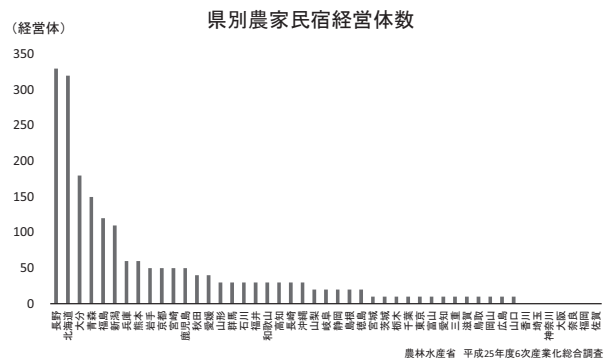


(観光庁HP)

(e) 都市農村交流

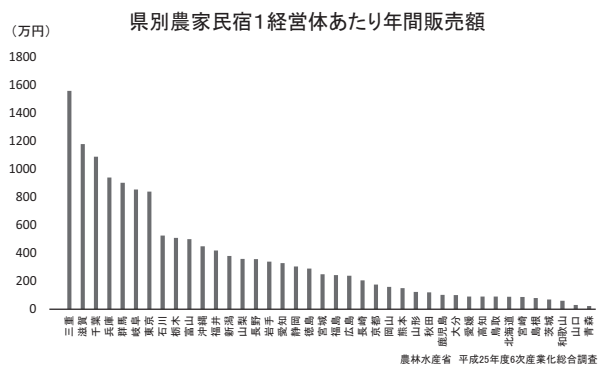
都市と農山漁村を行き交う新たなライフスタイルを広め、都市と農山漁村それぞれに住む人々がお互いの地域の魅力を分かち合い、「人、もの、情報」の行き来を活発にする取組みとして都市農村交流があるが、そのうちグリーンツーリズムに関し、平成25年度の各県別の農家民宿の経営体数を見ると、長野県は330経営体、全国で最も多くの経営体を数える。

図表 I-2-74



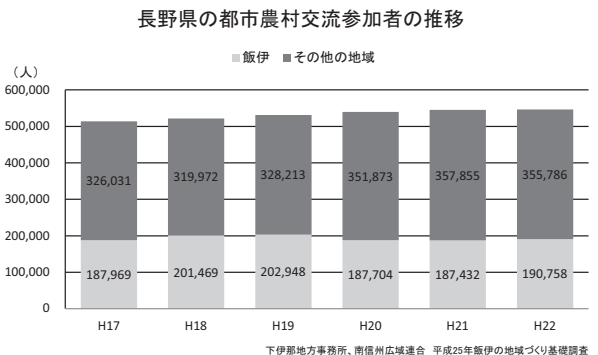
平成25年度の農家民宿における、1経営体当たりの年間販売額を見ると、最も多いのは三重県の1,560万円で、以下滋賀県1,180万円、千葉家県1,090万円などが続く。長野県は358万円で15番目となっているが、経営体数が100以上の都道府県についてみると、新潟県の381万円（経営体数110）に次いで2番目となっている。

図表 I-2-75



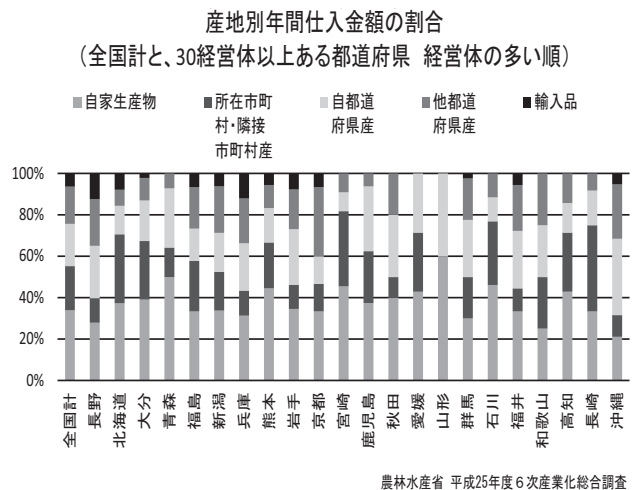
飯伊地域でも、(株)南信州観光公社の取り組みを始めとして、農家民泊や農家民宿など核とした、体験型修学旅行や子ども体験学習、農作業体験やワーキングホリデーなどのグリーンツーリズムなどが積極的に取り組まれており、下伊那地方事務所、南信州広域連合によると、飯伊の都市農村交流人口は、県全体の3割以上を占めているという。

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



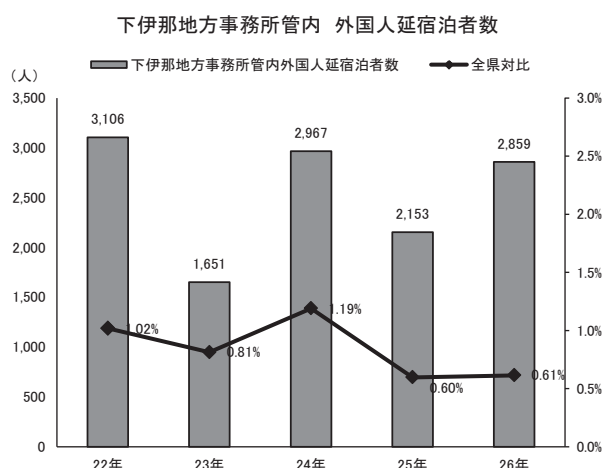
### (e) 外国人延宿泊者

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「はちどり」安形 真さん... 南信州 ◆シニア野菜ソムリエ 久保田寿子さん... 遠州 ◆森林セラピスト 山中慎一朗さん...

- ※秋葉古道とは、古の人々が、秋葉山を目指して歩いた道... ※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... ※森林セラピストとは、医学的なエビデンス(証拠)に基づいた...

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... 「森」のアクティビティでこころを洗濯します。

◆「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て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...

◆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リーを消費して健康気分を高め...

◆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...

◆三遠南信事業ネットワークの例 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、障がいを持った方などが「農家民泊による心身のふれあい」...

◆農家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、南信州地域で増えた農家民泊、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で、達成感・心地良さを味わってもらうだけでなく...

◆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、あるいは食生活を豊かすることで、心と体の健康を維持・向上させる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負った人が、旅行を楽しみながら機能回復にも励む「リハビリ旅行」あえて「バリアフリー」ではなく、「バリアとの共存」移動は公共交通機関である鉄道を使い、目標は「人」にやさしい環境保護地・精神温泉、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。

静岡県遠州地域

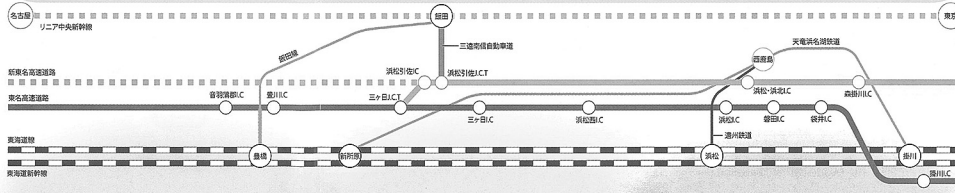
ゆったりとした時間で「こころの気分転換」 「秋葉古道」等の歴史や、健康に関心をもち始めた人が「里山等を利用した「ノルディックウォーク」「森林セラピー」体験」...

◆歴史とのふれあいで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」を有線系活動である「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・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(天竜浜名湖鉄道)を移動手段とし、沿線沿いの風景や鉄道駅の歴史等や、ローカル線の特徴を活かし、鉄道駅間ノルディックウォークなどを企画、ゆったりとした時間を過ごしてローカル線を楽しみ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」の達人の称号を争奪。地域で行われる関連イベントの参加者や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。

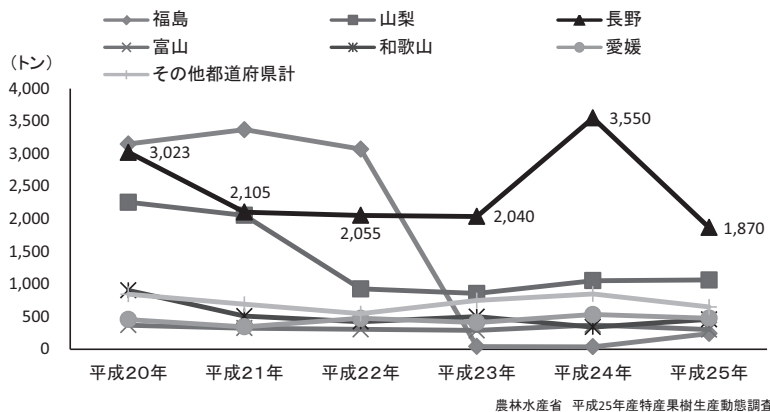


三遠南信地域を結ぶ少量分散型健康上資源活用プロジェクト (平成26年度)

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。

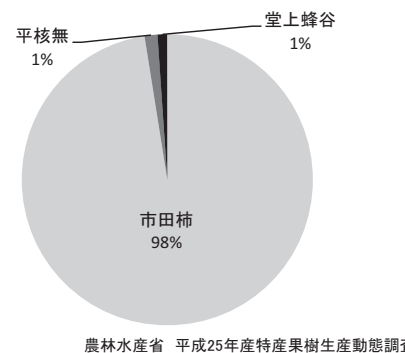
図表 I-2-81

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



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。

## Ⅱ. 12年後の開通を控えた飯伊地域の意識と期待 ～2015年実施アンケート調査から～

本調査の中で取り組んだアンケート調査の結果について本章で述べる。

### リニア中央新幹線に関するアンケート調査

#### 1. 本調査の趣旨

リニア中央新幹線開通について、地域の個人および事業所の関係者に対しアンケートによる意識調査を行うことにより、リニア新幹線への関心度合、リニア設置に関する要望、リニア時代を迎える飯田下伊那を中心とした地域の課題、リニア時代を迎える企業経営上の課題などを明らかにする。

#### 調査の概要

アンケート実施機関	飯田信用金庫、信金中央金庫、しんきん南信州地域研究所
アンケート調査実施主体	飯田信用金庫、信金中央金庫、しんきん南信州地域研究所
アンケート調査機関	飯田信用金庫、信金中央金庫、しんきん南信州地域研究所
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飯田信用金庫経営相談所発行「飯伊地区産業経済動向」9月発行号に調査票を同封 以上の調査票は郵送にて回収した（147件）</li> <li>・ 飯田信用金庫職員が無作為に抽出した飯田信用金庫お取引先に対する調査依頼 以上の調査票は郵送による回収もしくは飯田信用金庫職員による調査票の回収を行った（104件）</li> <li>・ 愛知大学地域政策学部阿部ゼミフィールドスタディのため飯田信用金庫を訪問した学生に対する調査依頼（16件）</li> <li>・ インターンシップで飯田信用金庫を訪問した学生に対する調査依頼（19件） 上記2件の調査票回収はその場で行った</li> <li>・ 飯田信用金庫主催「リニアを見据えた観光フォーラム」参加者への調査依頼（44件）。 回収はその場および郵送により行った。</li> </ul>
配布先	1,331通
配布数・回収数	330通
調査項目	別紙アンケート調査票の通り
分析内容	後述の通り

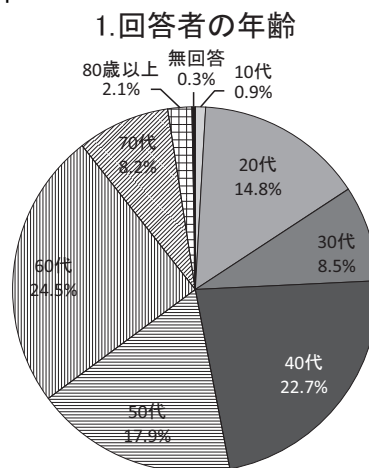
## 2. アンケート調査の結果 ～個人・事業所共通～

アンケート調査票は、前半・後半の2部で構成され、前半は＜個人・事業所共通＞編として全員に回答いただいている。回収数は330件であった。

### (1) 回答者の年齢

- ・60代が最も多く（24.5%）、次いで40代、50代、20代、30代の順。
- ・20代は、当金庫インターンシップ研修受講者（飯伊地域出身者）、当金庫へのフィールド調査に来訪した大学生（県外）を含んでいる。（図表Ⅱ-2-1）

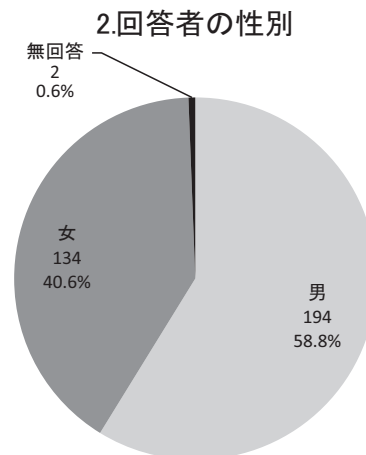
図表Ⅱ-2-1



### (2) 回答者の性別

- ・男女比ではほぼ6対4の比率となっている。（図表Ⅱ-2-2）

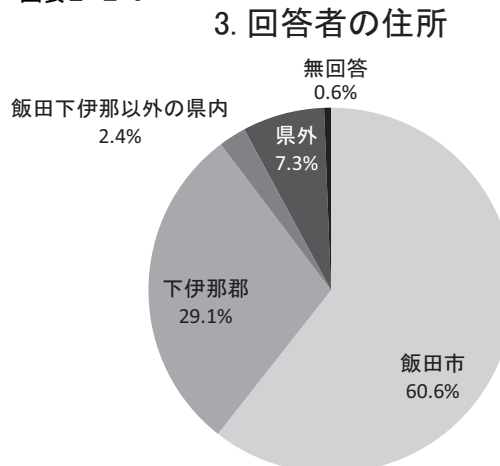
図表Ⅱ-2-2



### (3) 回答者の住所

- ・飯田市居住者が60.6%
- ・下伊那郡居住者が29.1%
- ・残りの約1割が飯田下伊那以外。うち県外が7%、飯田下伊那以外の県内が2%となっている。

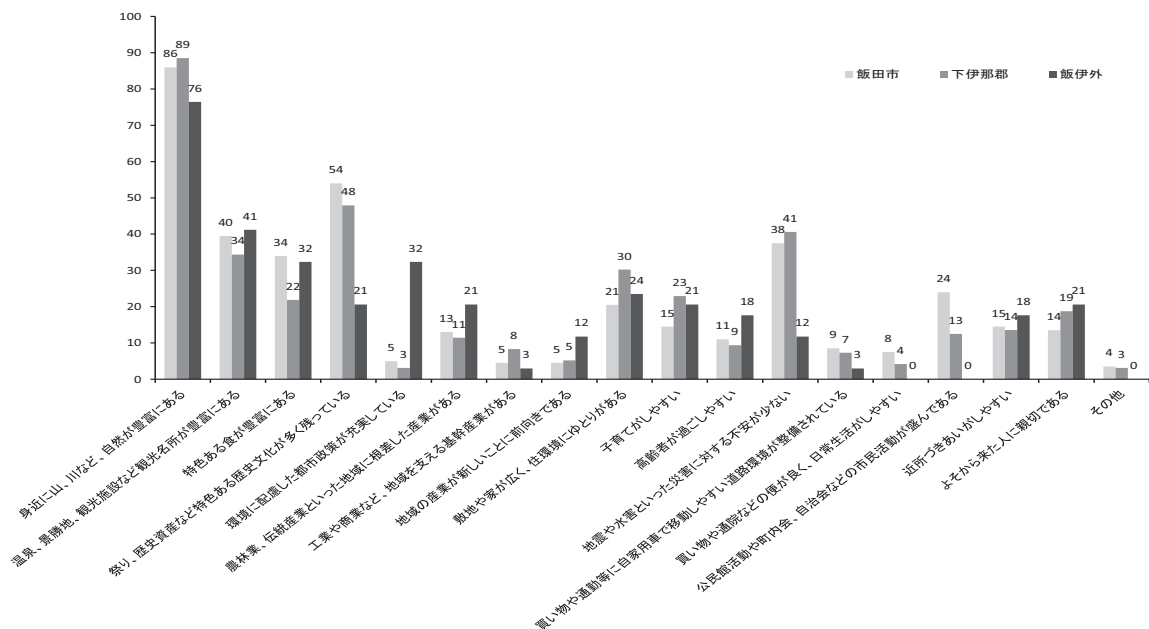
図表Ⅱ-2-3



#### (4) 飯田下伊那の魅力

- ・「他の地域の方に伝えたい飯田下伊那の魅力」「飯田下伊那以外の方から見た飯田下伊那の魅力」という設問。18の選択肢から5つ以内を選択していただく回答方式で行った。
- ・各項目の挙げられた数を、各住所区分の回答数（飯田市=200、下伊那=96、飯伊外=34）で除した比率（%）で表示。ある項目を全員の方が選択されていると100（%）となる。
- ・飯田市は、①「自然が豊富」、④「特色ある歴史文化」、②「観光名所が豊富」、⑫「災害に対する不安が少ない」、③「特色ある食が豊富」の順。
- ・下伊那郡は、①「自然が豊富」、④「特色ある歴史文化」、⑫「災害に対する不安が少ない」、②「観光名所が豊富」、⑨「住環境にゆとり」の順。
- ・飯田市、下伊那郡ともに、1位に①「自然が豊富」、2位に④「特色ある歴史文化」が挙げられたのは共通している。
- ・飯伊地域以外でも、①「自然が豊富」、④「特色ある歴史文化」の順となっている。

図表Ⅱ-2-4 飯田下伊那の魅力は



回答者住所区分（飯田市、下伊那郡、飯伊外（飯田下伊那以外の県内および県外））による差異に直目すると、

- ・①「自然が豊富」は3区分とも評価が高い。
- ・⑤「環境」については、飯田市、下伊那郡では低い水準。飯伊外では評価が高い。これは飯伊外の回答者の大半が学生で、フィールドスタディ等に当地を訪れている方に依頼したため、環境等に対する意識が高いか環境（政策）についての情報を得ていた人達であったことが一因と考える。
- ・⑥、⑦、⑧の産業関連項目は、⑥「農林・伝統産業」はやや高いものの、飯田市、下伊那、飯伊外とも評価は低い。
- ・⑫災害に対する安全性については、飯田市、下伊那郡の評価は高いが、飯伊外の評価は高くない。地域外へこのことのアピールは十分でないといえることができる。
- ・⑬⑭の買い物等生活の利便性については総じて評価が低い。
- ・⑮公民館活動等の住民活動については地区外の評価は高くない。

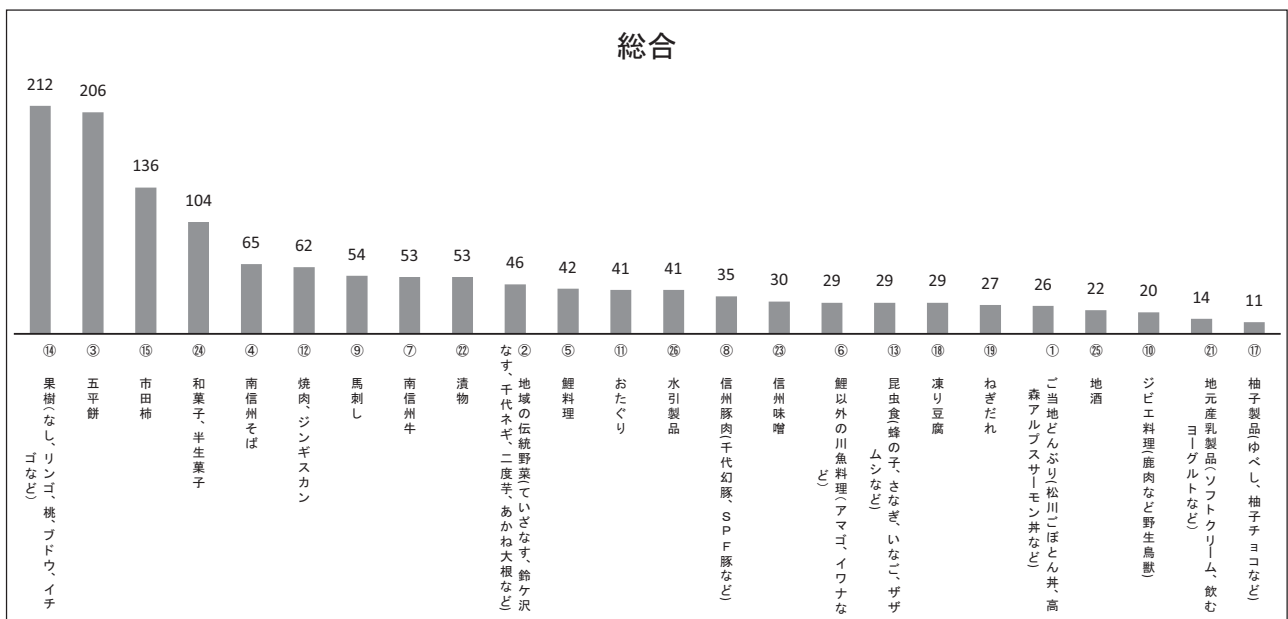


## (5) 食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの

### ～飯田・下伊那の食～

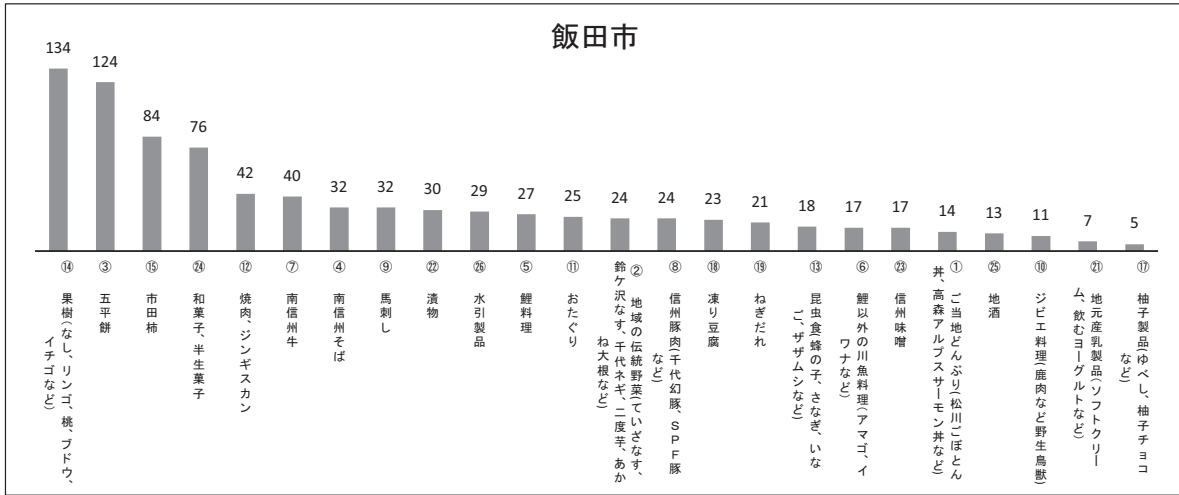
- ・「他の地域の方に食べて買ってもらいたいもの、買ってもらいたいもの」「飯田下伊那に来たら食べて買ってもらいたいもの・買ってもらいたいもの」という設問。28の選択肢から5つ以内で選択してもらった。
- ・選択肢の内容が食に関するものが大部分でかつ選択肢の順番で先になっているため、工業製品などの特産品を選択するのが少なくなったということも考えられる。
- ・総合ではトップスリーが⑭「果樹」、③「五平餅」、⑮「市田柿」の順となっている。
- ・飯伊の果実は、生産の規模が大きく種類・品種がバラエティに富んでおり、多くの支持を得た。果物（「モノ」）と果物狩り（「コト」）の両面から、また生産・流通の経済的影響度などから選択されているものと考えられる。
- ・五平餅は伊那谷のソウルフード。
- ・市田柿は果実加工品として以前から当地域の重要産業で、第6次産業の先駆けというべきものであるが、地区内各所で取り組まれている各種加工品は市田柿には大きな差をつけられており、新規の加工品目が大きく成長していくためには課題があることが窺える。
- ・「飯田は菓子どころ」という認識が定着していると考えられる。
- ・中位となっているが、⑫「ジンギスカン」、⑦「南信州牛」、⑧「信州豚肉」、⑨「馬刺し」、⑩「ジビエ料理」、⑪「おたぐり」、⑬「焼肉、ジンギスカン」など食肉関連項目を合わせると265となりトップとなる。肉に関する食文化の厚い地域であるといえる。

図表Ⅱ-2-5 食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの



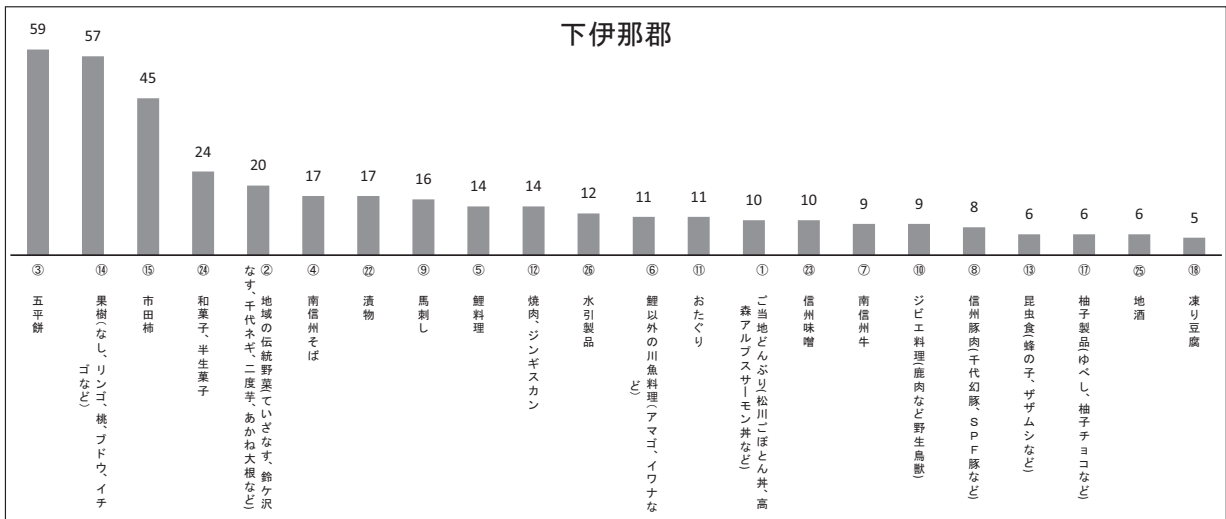
- ・飯田市についてみると、トップスリーは総合と同様、「果樹」、「五平餅」、「市田柿」の順である。

図表Ⅱ-2-6 食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの



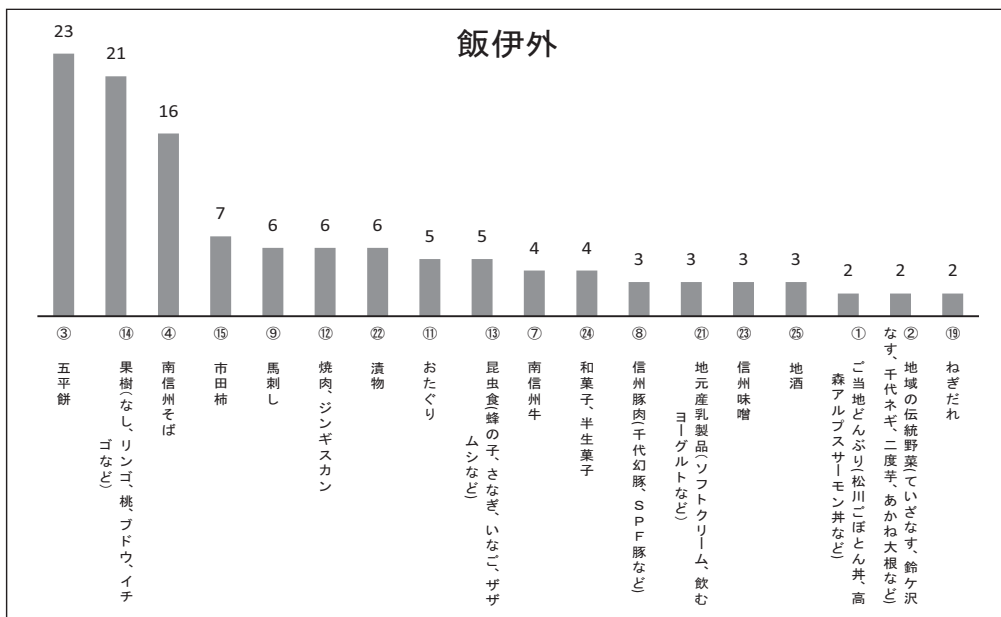
- ・下伊那郡は、「五平餅」、「果樹」、「市田柿」の順。
- ・順位の違いがあるものの、トップスリーは飯田市、下伊那郡で共通している。

図表Ⅱ-2-7 食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの



- ・飯伊地域以外では、「市田柿」に代わって「南信州そば」が第3位に入った。

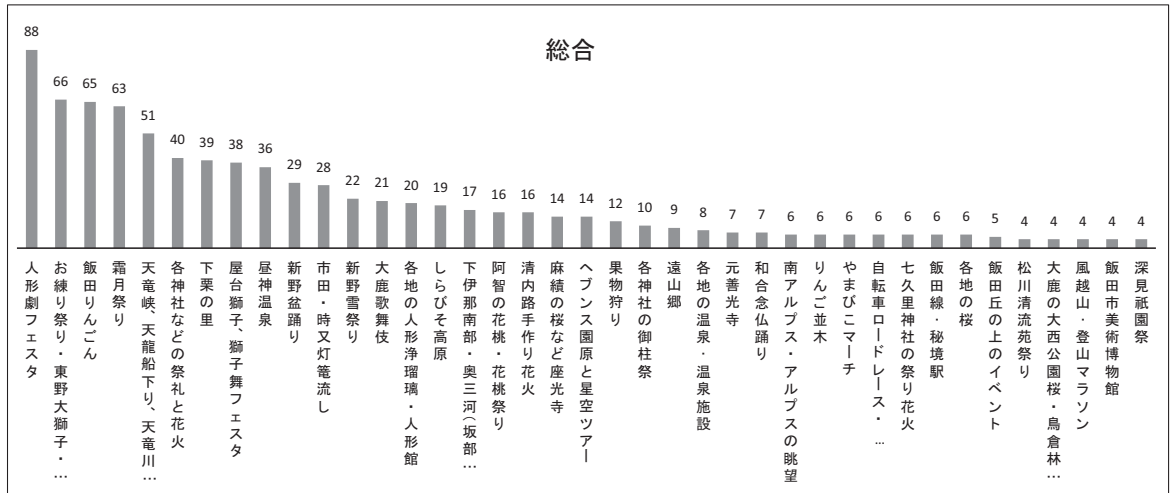
図表Ⅱ-2-8 食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの



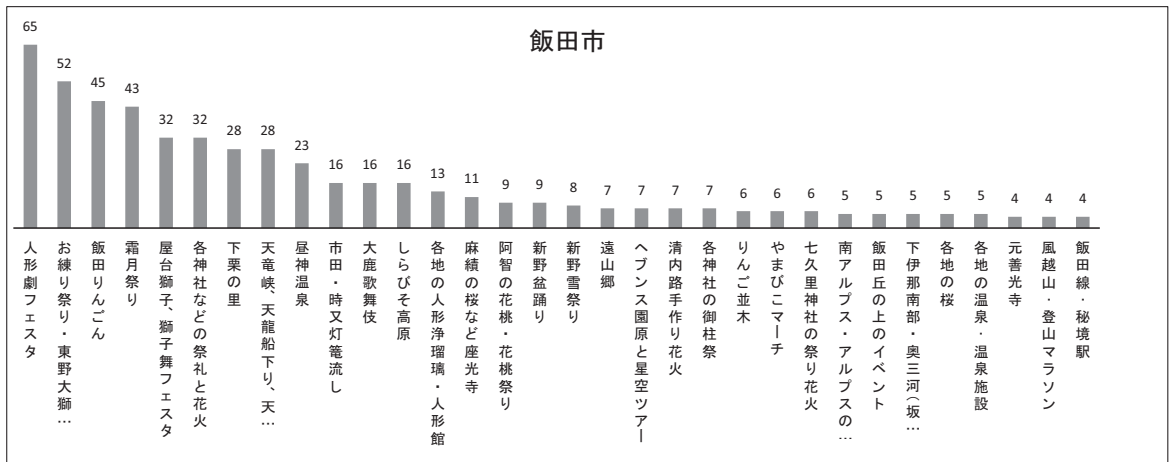
(6) 紹介したい飯田下伊那の祭り、イベント、場所

- ・「他の地域の方に紹介したい祭り、イベント、場所」「7飯田下伊那に来たら行ってみたい祭り、イベント、場所」を5つ以内で記入、という設問。
- ・自由記入・複数回答可のため、その答えは様々なものが挙げられた。地域の皆さんお一人お一人がこだわりのマイ・イベントやマイ・プレイスをお持ちであり、それが多岐にわたっている。
- ・ひとくくりにはできない当地域の魅力が、結果として現れたといえるのではないかな。

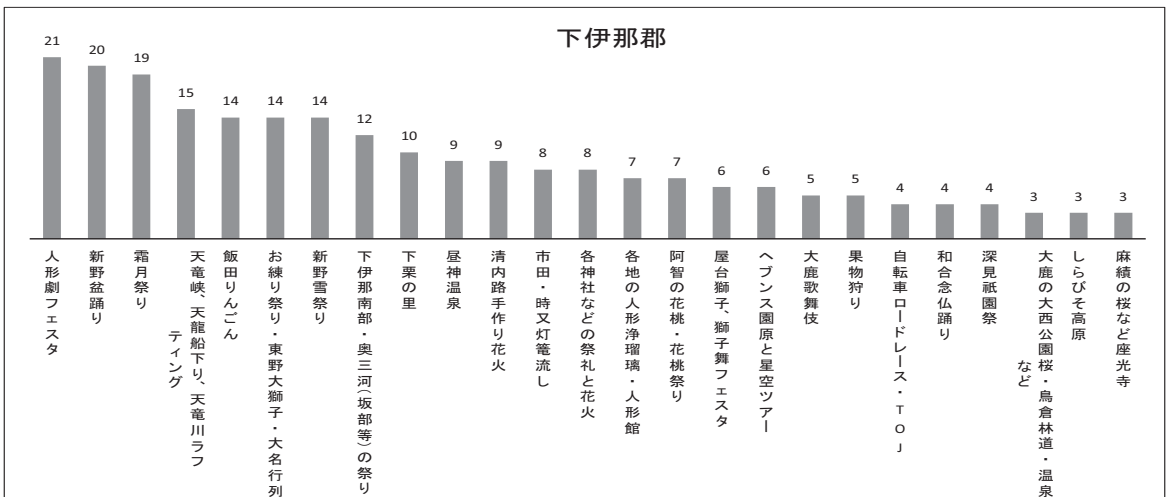
図表Ⅱ-2-9 紹介したい飯田下伊那の祭り・イベント・場所



図表Ⅱ-2-10 紹介したい飯田下伊那の祭り・イベント・場所



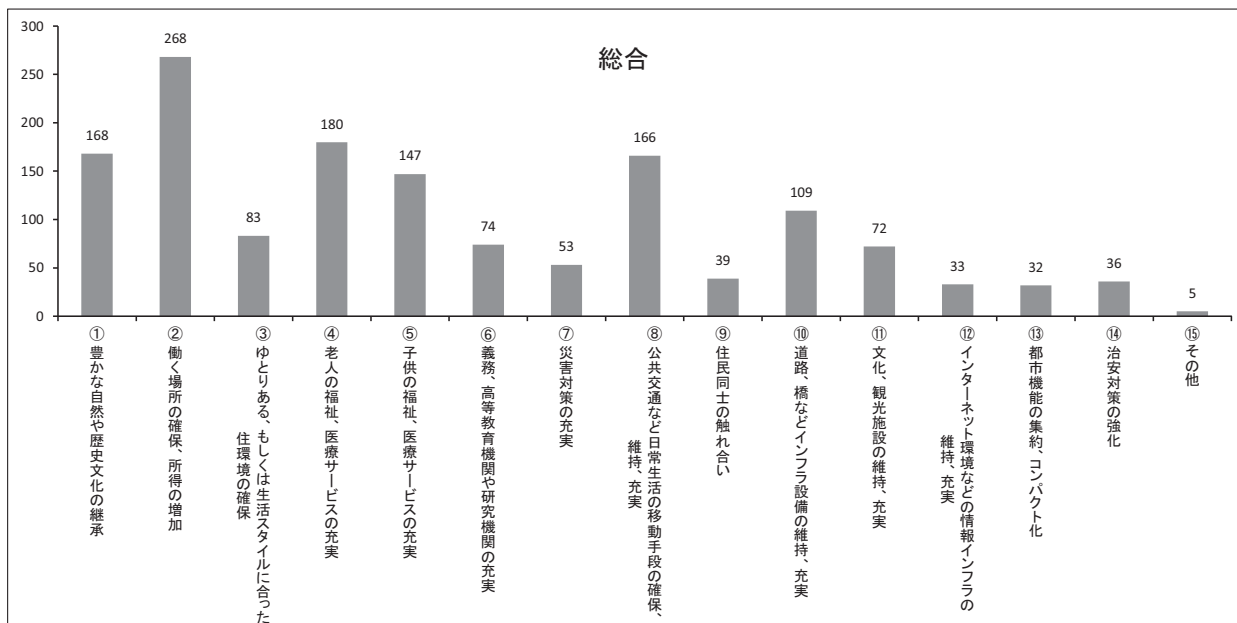
図表Ⅱ-2-11 紹介したい飯田下伊那の祭り・イベント・場所



### (7) 将来この地域に住み続ける上で必要なこと

- ・「将来この地域に住み続けていく上で必要なことは何ですか」「将来、この地域に住むとしたら何が必要なことだと思いますか」と尋ね、15の選択肢から5つ以内で選んでいただいた。
- ・「この地域に住み続ける」という観点から、飯田市、下伊那郡に居住している方のみの集計とした。
- ・総合、飯田市、下伊那郡ともトップは「②働く場所の確保、所得の増加」であった。(図表Ⅱ-2-12～Ⅱ-2-14)
- ・第2位は、総合、飯田市、下伊那郡とも「④老人の福祉、医療サービスの充実」であった。
- ・第3位は、総合、飯田市では「⑧公共交通など日常生活の移動手段の確保、維持、充実」であったのに対し、下伊那郡は「⑤子供の福祉、医療サービスの充実」が「⑧公共交通…」を僅かではあるが上回っている。

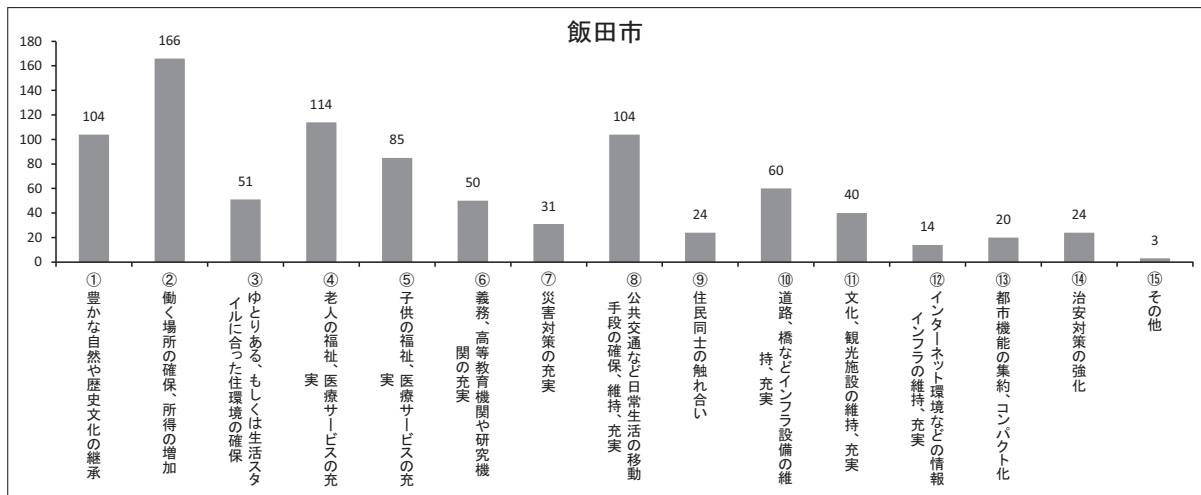
図表Ⅱ-2-12 将来この地域に住み続ける上で必要なこと



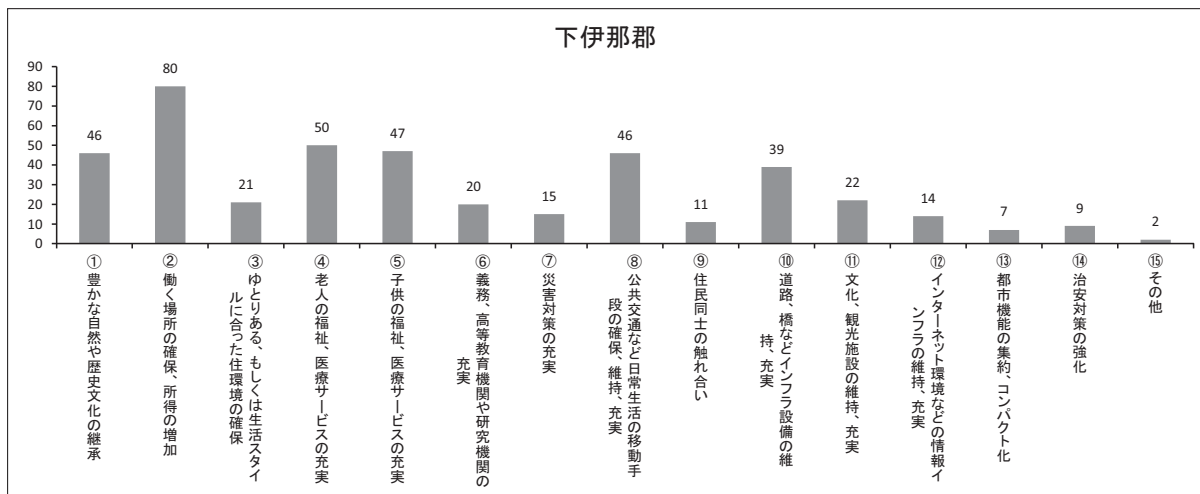
飯田市と下伊那郡の差異について、百分比グラフ(図表Ⅱ-2-15)を併せて用いて着目すると、

- ・「④老人の福祉、医療サービスの充実」と「⑤子供の福祉、医療サービスの充実」とをみると、両者とも「④老人の福祉、医療…」が「⑤子供の福祉、医療…」を上回っているが、下伊那郡は「⑤子供の福祉、医療…」が「④老人の福祉、医療…」と肩を並べる水準になってくる。下伊那郡は老人の福祉・医療要求度が飯田市より低く、子供の福祉・医療サービス面での要求度が飯田市より高い状況になっている。飯田市と下伊那郡での、老人向けサービスと、子供向けサービスの状況が表れているとも考えられる。
- ・「⑩道路、橋などインフラ施設の維持、充実」「⑪文化、観光施設の維持、充実」「⑫インターネット環境など情報インフラの維持、充実」の項目が下伊那郡でより高く出ていることが判る。
- ・「①豊かな自然や歴史文化の継承」「⑧公共交通など日常生活の移動手段の確保、維持、充実」、「⑬都市機能の集約、コンパクト化」「⑭治安対策の強化」などは飯田市のほうが強く出ている。

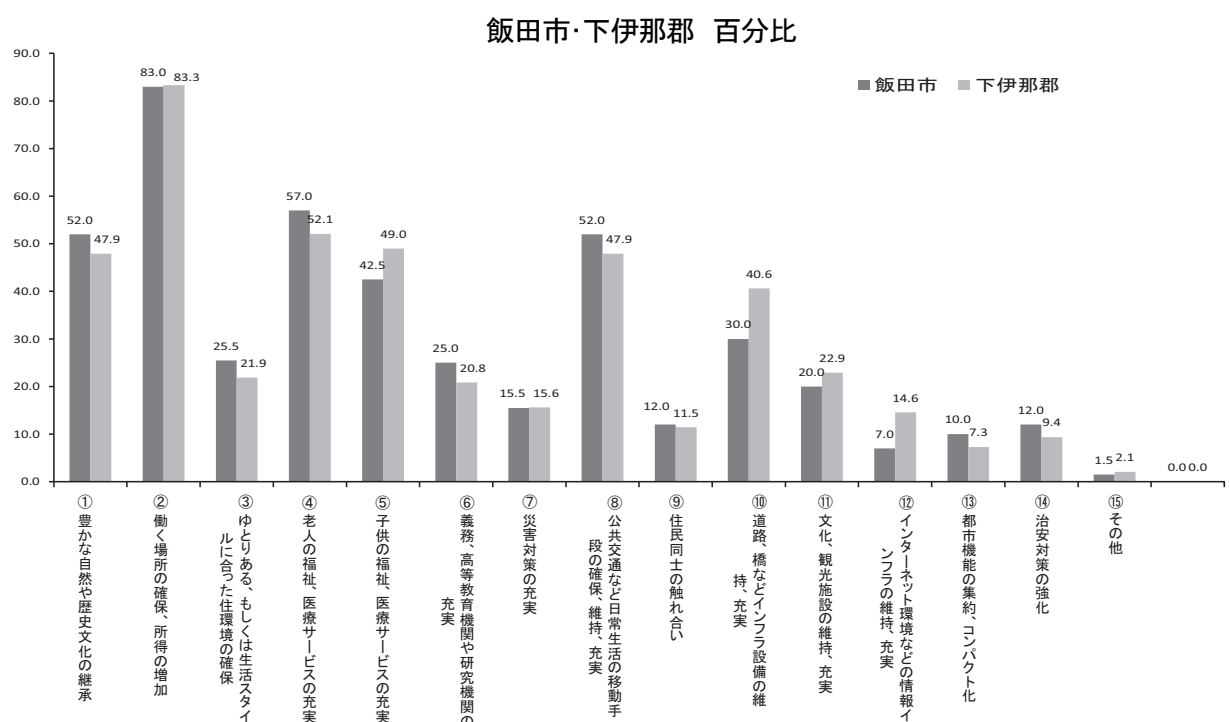
図表Ⅱ-2-13 将来この地域に住み続ける上で必要なこと



図表Ⅱ-2-14 将来この地域に住み続ける上で必要なこと



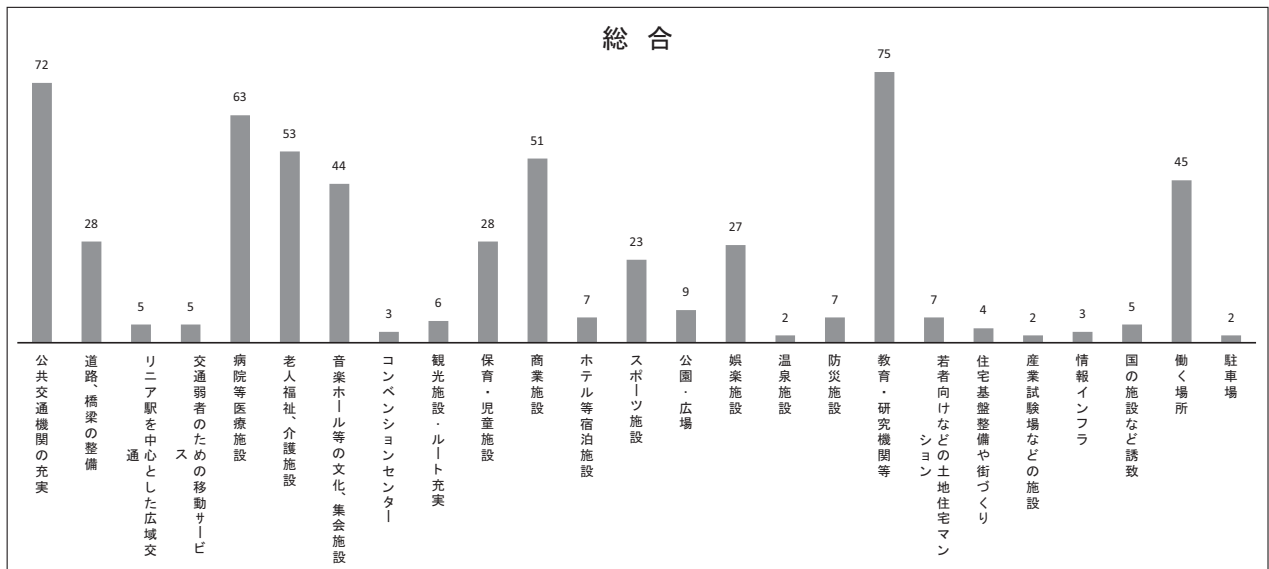
図表Ⅱ-2-15 将来この地域に住み続ける上で必要なこと



### (8) 将来この地域に住み続けるのに必要な設備・施設

- ・「将来この地域に住み続けていくために足りない施設は何ですか」「将来、この地域に住むとしたら、どのような施設、設備が必要だと思いますか」という設問で、5つ以内を自由記入で回答いただいた。
- ・様々な言い回しや多様な表現での回答があり、ひとくくりに集約できないものであったが、敢えて集約した結果、以下の通りとなった。(図表Ⅱ-2-16)

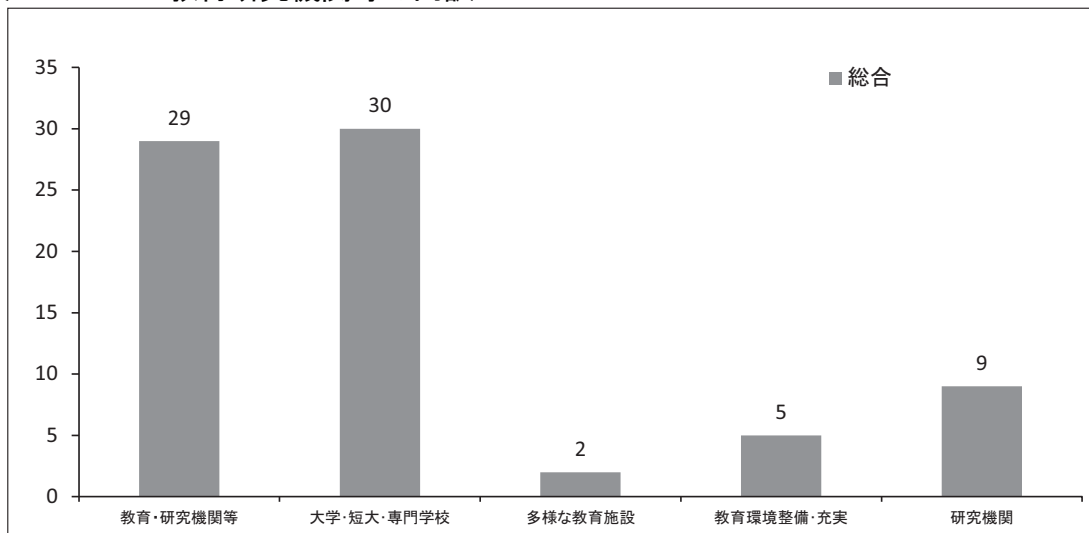
図表Ⅱ-2-16 将来この地域に住み続けるのに必要な設備・施設



### (7) 教育研究機関

- ・総合で第1位は「教育研究機関等」で総数は75となっている。
- ・教育研究機関等に関して様々な表現がされていたが、更に細分化すると下図(図表Ⅱ-2-17)の通りとなる。

図表Ⅱ-2-17 教育研究機関等の内訳



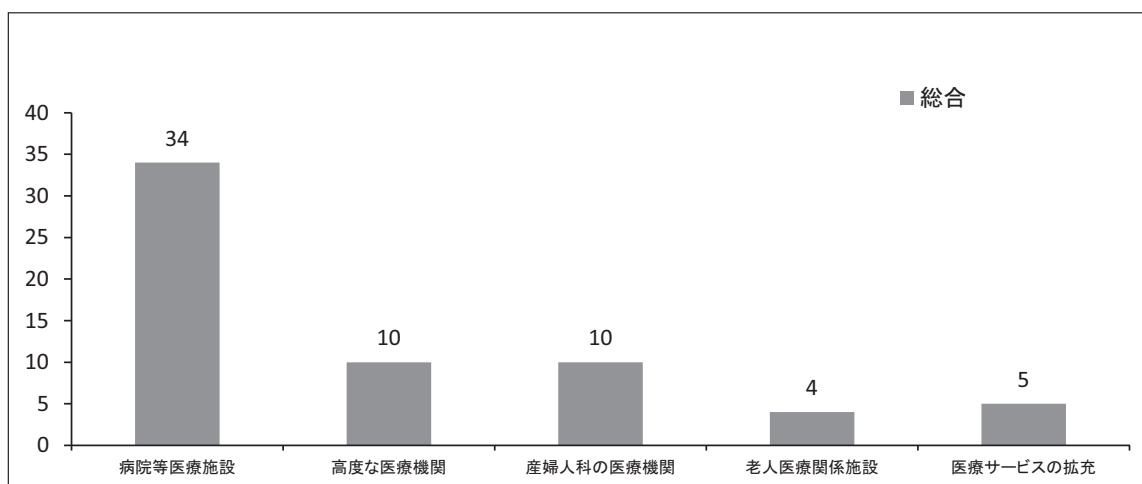
- ・「四年制大学」「大学院併設の大学」「短大」など具体的に書かれていたものが30に上った。
- ・「多様な教育施設」には、フリースクールなど現状の公教育とは性格を異にした教育施設が要望されている。

- ・「大学院レベルの研究所」「企業の研究所誘致」などの研究機関が必要、とする意見が9あった。
- ・ハード面ではなく、「教育環境の充実」とどちらかというソフト面の整備・充実を求める意見が9件あった。
- ・当地域に大学を設置して若者が居る状況をつくりたいという思いは強いといえる。
- ・総合第2位は、「公共交通機関の充実」で72であった。

#### (イ) 病院等医療施設

- ・総合第3位は、「病院等医療施設」で63となった。  
医療関係施設についての内容では（図表Ⅱ-2-18）、「飯田市立病院を上回る施設」「高度先端医療を手がける施設」といった「高度な医療機関」意見が10あった。
- ・「産婦人科の医療施設」「安心して子供を生める施設」などが10あった。
- ・「老人医療向けの医療機関」が4あった。
- ・ハード面だけでなく、「医療サービスの拡充」というソフト面についての意見が5あった。

図表Ⅱ-2-18 病院等医療施設の内訳



#### (ウ) 老人施設・介護施設

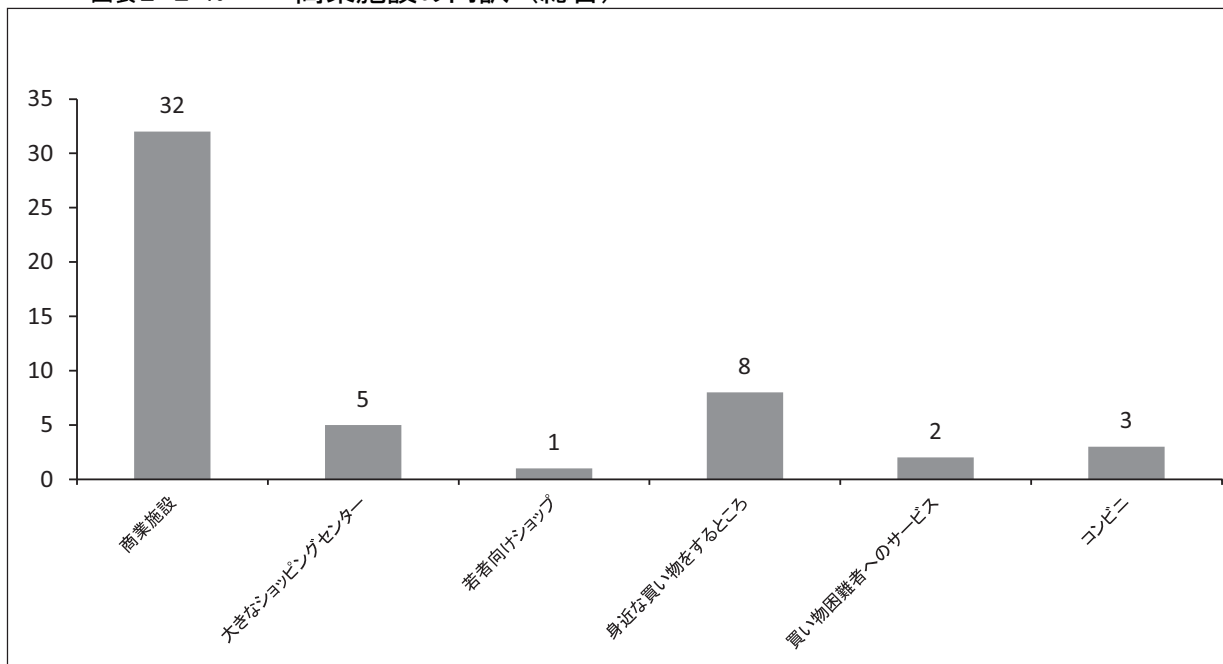
老人施設・介護施設には一般的な介護施設のほか、ケア付きマンションや を含んでいる。

#### (エ) 商業施設

商業施設関連の内訳をみると（図表Ⅱ-2- ）、

- ・「大きなショッピングセンター、ショッピングモール」など大型商業施設（5）が挙げられている反面、「身近な買い物をするところ」も挙げられている（8）。身近なところで最寄品の購買が不便になっている現実が窺える。
- ・「買い物困難者へのサービス」（2）として「移動販売車」「買い物配達サービス」が具体的に挙げられている。
- ・「コンビニエンスストア」を挙げられており（3件）、コンビニエンスストアが基本的なインフラと認識されている状況が窺われる。

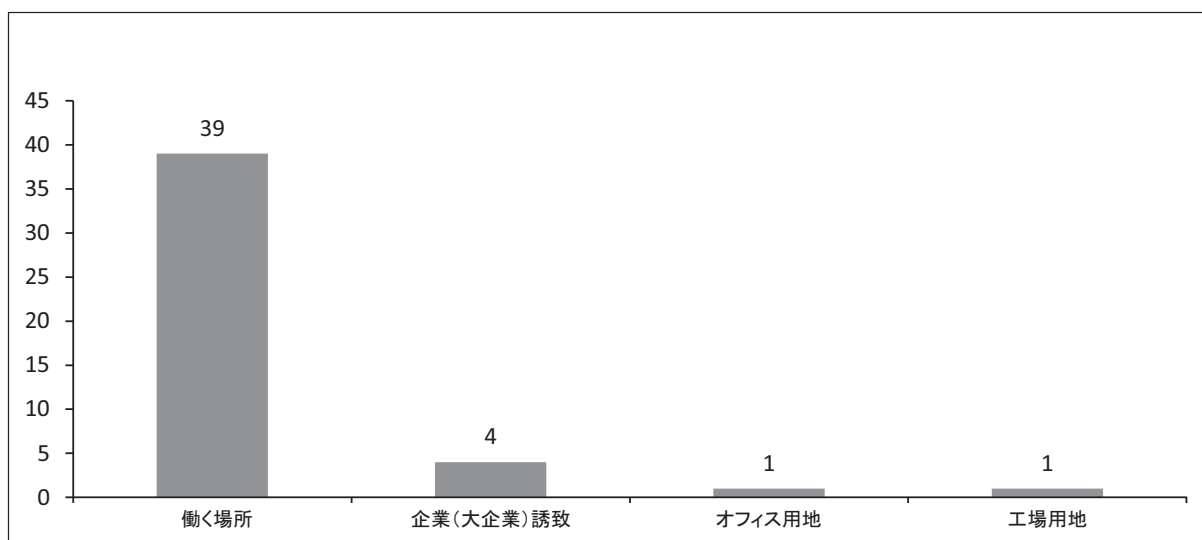
図表Ⅱ-2-19 商業施設の内訳（総合）



(オ) 「働く場所」について

「働く場所」は第6位（45）であったが、その中には、「働く場所」「雇用の場」「若い人が就職できる職場」などが39件、その他「企業（大企業）の誘致」を挙げたのが4件あった。その他、「オフィス用地（の確保）」「工場用地（同）」という企業立地のための施策が提言された回答も各1件あった。

図表Ⅱ-2-20 「働く場所」の内訳（総合）

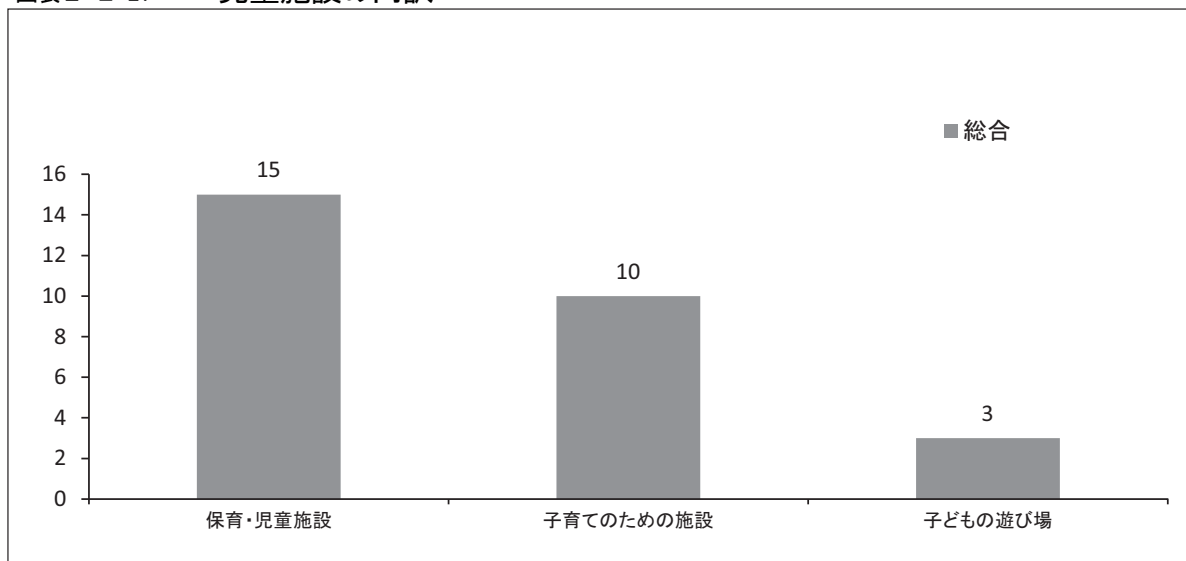


(カ) 児童施設について

「児童施設」としてまとめた中の細目には以下のものがあつた。これをみると子育て環境としては単に保育所・幼稚園といったものだけではなく、「住宅地付近で子供が安心して遊べる場所」「児童館」「障がいのある子の子育て施設」「働く親のための連携機関」など多様な要望が出されている。



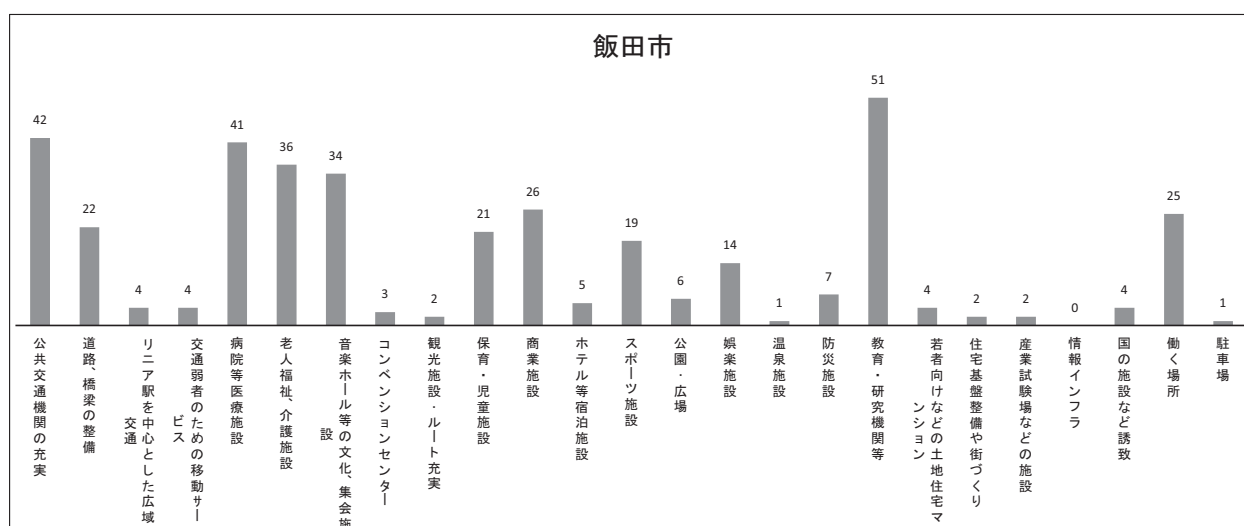
図表Ⅱ-2-21 児童施設の内訳



(キ) 飯田市・下伊那郡での差異

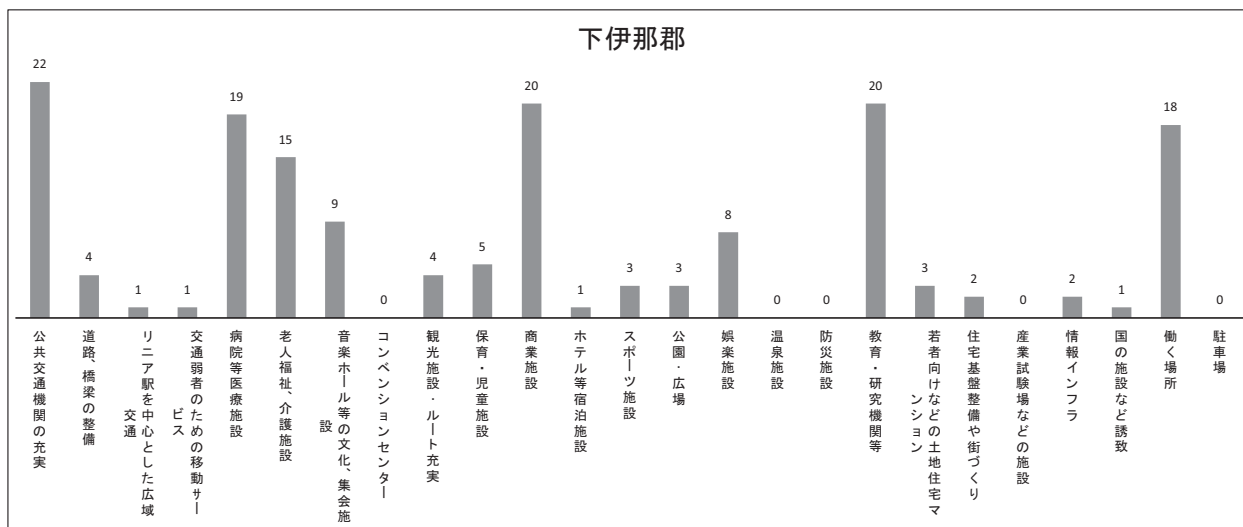
- 両地区間での差異に着目すると（下欄および次頁 図表Ⅱ-2-22、Ⅱ-2-23）、
- ・飯田市の順位は、①「教育・研究施設」(51)、②「公共交通機関の充実」(42)、③「病院等医療施設」(41)、④「老人福祉・介護施設」(36)、⑤「音楽ホール等の文化、集会施設」(34)、⑥「商業施設」(26)、⑦「働く場所」(25)、⑧「道路、橋梁等の整備」(22)、⑨「保育・児童施設」(21)、⑩「スポーツ施設」(19)となっている。
  - ・下伊那郡の順位は、①「公共交通機関の充実」(22)、②同率で「商業施設」と「教育・研究施設」(20)、④「病院等医療施設」(19)、⑤同率で「娯楽施設」と「働く場所」(18)、⑦「老人施設、介護施設」(15)、⑧「音楽ホール等の文化、集会施設」(9)、⑨「保育、児童施設」(5)、⑩「道路、橋梁の整備」と「観光施設・ルート充実」(4)となった。
  - ・飯田市では「音楽ホール等の文化、集会施設」の順位が高く、下伊那郡では「商業施設」「娯楽施設」の順位が高いといえる。
  - ・また、「老人施設」は飯田市が下伊那郡に対して上位に位置している。「働く場所」は下伊那郡がより高く出ている。

図表Ⅱ-2-22 将来この地域に住み続けるのに必要な設備・施設



図表Ⅱ-2-23

将来この地域に住み続けるのに必要な設備・施設



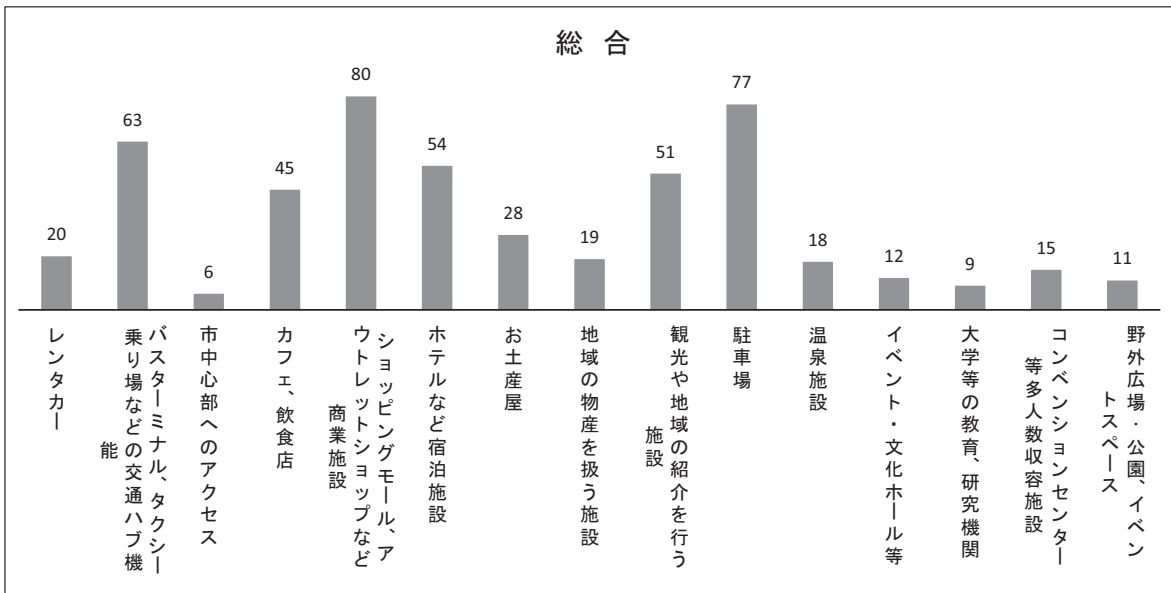
(9) リニア本線・関連事業への認知度

I章(4)リニアおよびリニア関連工事の認知度(37頁)で取り上げたので省略する。

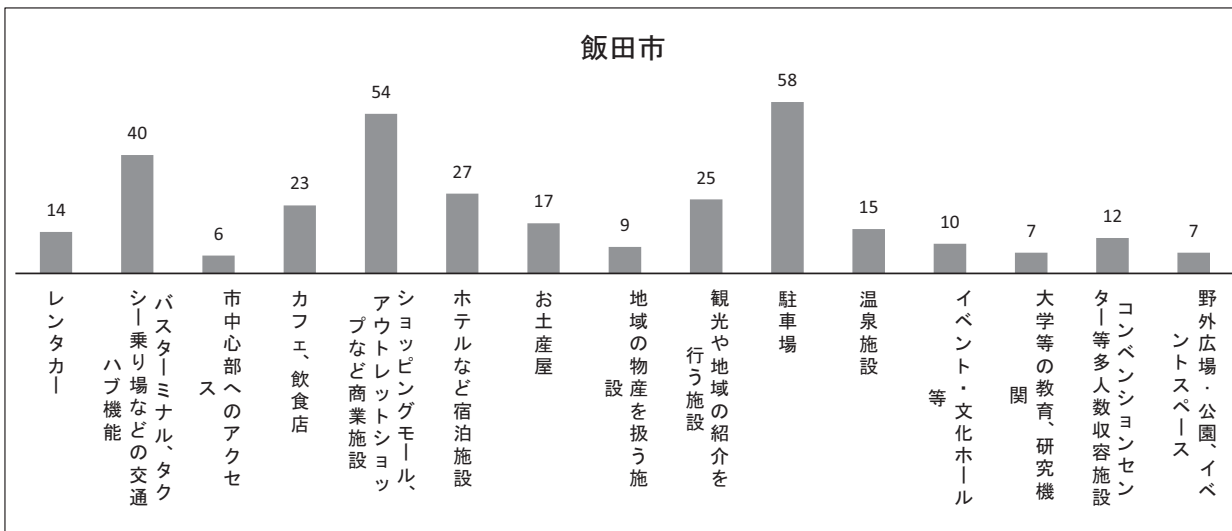
(10) リニア駅周辺にあって欲しい設備・施設

- ・「リニア中央新幹線長野県駅周辺にあって欲しい設備、施設はなんですか。また、それはそのようなものなら良いと思いますか」との設問に自由記入で3つ以内で解答いただいた。
- ・自由記入だったため、バラエティに富んだ回答があり、ひとくくりにできないものであったが、敢えて集計すると次頁グラフ(図表Ⅱ-2-24)の通りとなった。
- ・「駐車場」「バスターミナル・タクシー乗り場」「レンタカー」など交通ネットワーク・ハブ機能関連のもの他、「観光や地域の紹介を行う施設」「地域の特産を扱う施設」「お土産屋」「カフェ、飲食店」など駅機能の付加価値を高めるものについて回答があった。具体的に「道の駅のようなもの」といったイメージを伴った提案があった。
- ・商業施設では、「コンビニエンスストア」など駅利用者の利便性を図るものから、「ショッピングモール」「アウトレット」といった長野県駅に人を呼び、当駅で人が降りてもらうための施設を意識したものと思われるものがあった。
- ・広く駅周辺ということで「イベント・文化ホール」「大学等の教育研究機関」「コンベンションセンター等多人数集会施設」などの提案があった。

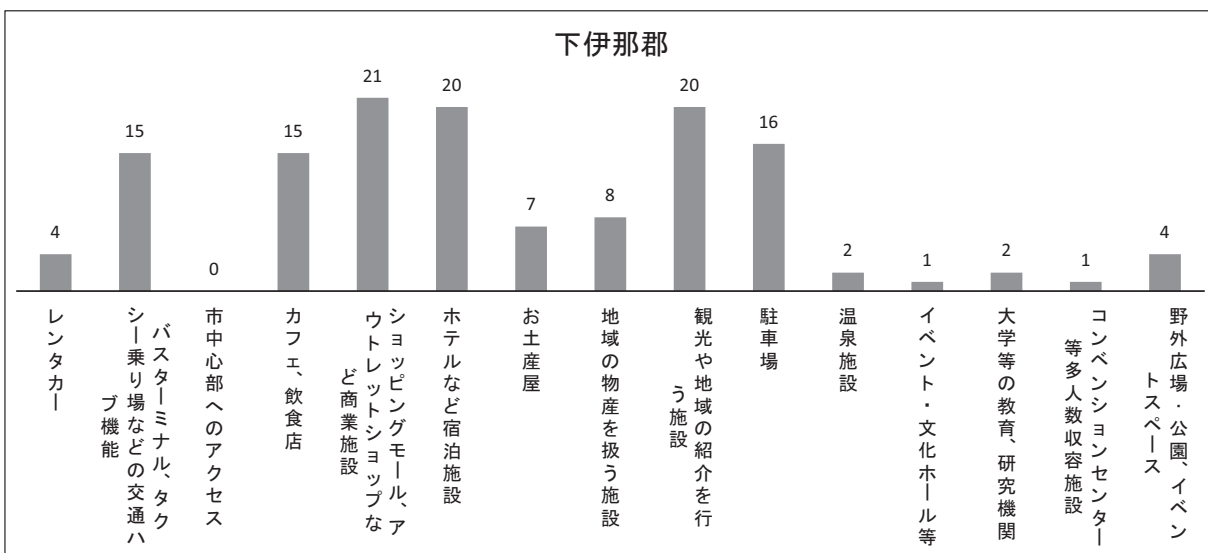
図表Ⅱ-2-24 リニア駅周辺にあって欲しい設備・施設



図表Ⅱ-2-25 リニア駅周辺にあって欲しい設備・施設



図表Ⅱ-2-26 リニア駅周辺にあって欲しい設備・施設



(11) リニア関連道路整備、ルート、実施過程への意識

- ・「リニア関連道路の整備について、そのルートや整備事業の実施過程で望んでいることがありますか」という設問で自由記入により3つ以内で意見・要望について回答いただいた。
- ・回答内容はリニア関連道路にとどまらず、リニア工事および関連事業全般に亘るものとなった。
- ・また、様々な観点での提案など、示唆に富んだ意見をいただいた。(図表Ⅱ-2-27)

図表Ⅱ-2-27 リニア関係道路整備のルート、実施過程で臨むこと（自由記入）

回収330件中、記入201件

年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
60代	男	飯田市	飯田駅へのアクセス利便性		
20代	女	飯田市	通過点ではなく、人が降りてくれるように		
20代	男	飯田市	騒音の防止		
50代	男	飯田市	近隣からのアクセスが短時間で済むように		
30代	女	飯田市	丘の上地区が発展しやすい環境づくり		
40代	男	飯田市	きちんと精査された計画の立案		
50代	男	飯田市	工事中、完成後の153号線の渋滞緩和	座光寺スマートインターからのアクセス道路をスムーズに駅に直結してほしい	松川インター-大鹿線の道路改良と渋滞緩和
80以上	男	飯田市	アクセス道路に過剰な投資は必要ないとする	北陸新幹線飯山駅の乗降客数をみても、駅周辺事業などは極力費用を抑えるべき	あまり途方もない夢を追わないことが肝要と思う。従来の新幹線とは性格も未来の目的も異なる。要するにリニア飯田駅はローカル空港と考えた上で地域の活性化につなげる方途を考えるべき
60代	男	飯田市	住居を移転せざるを得ない人の移転先について、今のコミュニティを壊さないようまとまった土地を提供してほしい	土地、金融についての相談に応じられる、金融機関の税務、法律相談コーナー	
60代	男	飯田市	自然に配慮した、渋滞のないスムーズな交通網		
40代	男	飯田市	153号線(現道)拡幅より農道拡幅の方が現実的	開業に間に合うよう現実的な話し合いが必要	説明会などでは60代以上の人が多く偏っている。若い世代がものを言える環境が必要
20代	男	飯田市	スマートインター-リニア駅間に観光客にとって魅力的な店、施設を設置してほしい		
80以上	男	飯田市	工事の対象者、対象不動産を一日も早く確定して欲しい	丁寧な説明会を重ねているが決定したら速やかに工事をしてほしい	工事に伴い多数の作業者が流入すると思われるが治安に配慮を
70代	男	飯田市	地元業者、地元資材の利用		
60代	男	飯田市	県道市場桜町線の拡幅	国道153号線の早期拡幅	
60代	男	飯田市	セグウェイ専用道路(現在は道路走行できないため)	市街地から車で5分の大型道路	飯田市街地の再開発を本気でやらないと当初飯田駅隣接を熱望した意味がない
40代	男	飯田市	駅近くのアクセス道路の整備	極力自然を活かした整備を願います	
60代	男	飯田市	住民に対する説明		
60代	男	飯田市	街づくりのビジョンがあってその手段としての道路整備なら良いが、目的が欠落している。社会資本整備で街が活性化する時代は終わった。民間大手資本の餌食にもならないように、この地域が生きていく方向(ビジョン)を見定めることが必要		
60代	男	飯田市	安全な工事	早い完成	

年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
40代	男	飯田市	駅の南北で機能を分ける。例えば北…元善光寺までの観光物産南…交通の要所としてのアクセス重視(バスターミナルなど)		
40代	男	飯田市	JR飯田線とのアクセス道路の充実	飯田市庁舎、旧市街とのアクセス道路の充実	
60代	男	飯田市	153号線の改良で現状拡幅はあまり良いとは思えない	インター線のルートは設定ルートとしては好ましくない(谷底ルート)	
40代	女	飯田市	少しでも早くスマートインターを開設してもらいたい		
60代	女	飯田市	現在あるルートをできる限り利用する整備計画を		
60代	女	飯田市	街づくりグランドデザインを描いた上での道づくり		
60代	男	飯田市	景観、自然を棄損しないように	道路沿いのリンゴの植栽	接続道路へのアクセス容易性
60代	男	飯田市	スマートインターからリニア駅までの自動車専用道路が必要。伊那方面の利用者が多いと思われる		
40代	男	飯田市	中心市街地に向かう道路の拡張		
40代	男	飯田市	飯田中心街までの道路の拡張、4車線化	153号線の拡幅と一緒に農道のバイパス機能を持たす	
40代	女	飯田市	安全の確保		
60代	男	飯田市	上郷、座光寺へのアクセス道路の充実	三遠南信道、中央高速とのアクセス	
40代	男	飯田市	公共交通の活用	駐車場の整備	
50代	男	飯田市	周辺道路も含めて渋滞や混雑しない道づくり		
50代	男	飯田市	都市整備(道路含め)高齢化社会を見越した環境づくり、インフラ整備		
50代	男	飯田市	リニア駅から三遠南信道へのアクセス道路	153号線のう回路の確保	
50代	男	飯田市	工事用車両の交通配慮(振動、騒音)	整備ルート周辺商業施設拡充	移転先住環境の整備(組合組織再編等)
60代	男	飯田市	生活に支障のないこと		
40代	男	飯田市	自然を極力壊さないようにしてほしい		
50代	男	飯田市	モノレール 中心市街地へのアクセスを充実させる。駅周辺はあくまでも飯田らしい自然があった方が良い。開発はしない		
50代	男	飯田市	仕事が回ってくればありがたい		
50代	男	飯田市	観光用よりも産業用道路の充実。但し、周辺住民にできるだけ配慮する必要はある		
70代	男	飯田市	近辺道路の渋滞緩和	通常歩行者、車両の優先	生活環境の維持
30代	女	飯田市	住民にもお客様にも喜ばれること	先ずは現住民の満足が大切かと思う	
40代	男	飯田市	整備事業を地元で行う		
60代	男	飯田市	丘の上の道路整備	山岳観光道路	
60代	男	飯田市	進捗の見える化		
40代	女	飯田市	管理工事道路の維持、整備		
50代	男	飯田市	二次アクセスの重要性を考えた将来ビジョンのある整備	お金をかけない整備	渋滞、事故といった完成までの住民負担が少ない工事
60代	男	飯田市	リニア駅から麻績の舞台桜まで徒歩で行ける。その間に桜の小道を作ったらどうか	飯田山本ICにハイウェイオアシスを作る	
20代	男	飯田市	道路の拡張		
20代	男	飯田市	広い道路が良い		
50代	男	飯田市	明確な日程を記したスケジュールの公表。関連事業で何一つ明確でないため	残土の運搬に、情報が出ていない。事が始まって慌てるのではないか	
60代	男	飯田市	豊かな自然の保護		
30代	男	飯田市	屋神-山本-市街(リニア駅)-高森-松川の一本道		

年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
60代	男	飯田市	151号線の天竜峡ICまでも4車線化してほしい	スマートインターからのアクセス道路を延伸して喬木の三遠南信ICまで接続してほしい	南木曾-阿智-飯田市の工事は山麓に工事用道路を新設すべきでは
60代	男	飯田市	R153拡幅に伴う既存営業所への補償	県道市場桜町線拡幅	地元住民の生活道路の確保
40代	女	飯田市	地盤沈下などを防いでほしい		
50代	男	飯田市	自然破壊のないこと	騒音無き工事	
50代	男	飯田市	渋滞の起こらない施策、計画を	地元負担を軽減する施策	
60代	女	飯田市	建設資材となりえる資材があるので使ってほしい		
50代	男	飯田市	リニア駅への道路に渋滞が起こらないような配慮を		
70代	男	飯田市	道路の幅を十分取り通行のしやすい道路	住民歩行者の通りやすい道路	車道、人道の間をとり、込み入った道路にしない
60代	男	飯田市	中央高速や三遠南信道とのアクセス道路が不可欠	スマートインターも良いが、R153とのアクセスが先決	
60代	男	飯田市	伊那、諏訪、松本等から中央道経由の道路整備	駅への進入路は4車線は必要	
80以上	男	飯田市	騒音防止	埃防止	事故防止
60代	男	飯田市	三遠南信道との接続		
60代	男	飯田市	関連道路の渋滞防止		
70代	男	飯田市	R153の改良。 例えば別府-座光寺間の天竜川堤防下にバイパス道路を敷設し渋滞解消す		
40代	女	飯田市	出せる情報はすべて出してほしい		
60代	男	飯田市	対象地域の住民への早期の説明	移転先などの提案	十分な補償
60代	男	飯田市	駅前と通過用のレーンを分かりやすく。また、横断が安全にできるようにしてほしい	スマートインターでは上下線とも利用可能にしてほしい	渋滞緩和や通学の安全のために、国道の改良予定部やスマートインターとのアクセス道路だけでなく、もう一回り広い範囲で整備してほしい
50代	男	飯田市	リニア駅、JR駅、高速バス、市内バスのインフラ全体が連携した利用計画	上郷-座光寺間の渋滞緩和	
70代	男	飯田市	ルートや整備事業の具体的なビッグピクチャーを早く。具体的に県の協力を得て飯田市が作成し、開示することが必要	リニアを迎える前に三遠南信道を一日も早く完成し、リニア時代の土地構想を作り上げることが最も大切	
70代	男	飯田市	リニア工事着手前の完成		
70代	男	飯田市	伊那、駒ヶ根と飯田間の道路を整備長野県駅までの所要時間の短縮	伊那、駒ヶ根、飯田市が協力し合い観光で一連の共同開発をして誘客する。今は各市が単独で動いている気がする	飯田線を利用した観光と三遠南信道路の開通
60代	男	飯田市	空港道路のような乗り降りに便利な一方通行道路		
60代	女	飯田市	バイパス化	大鹿からの工事専用道路	渋滞緩和
40代	男	飯田市	R151や153など幹線道路の再整備と拡幅、短縮化		
40代	男	飯田市	環境保全	安全確保	
60代	男	飯田市	環境への配慮		
70代	男	飯田市	リニア駅周辺は交通の結節で、モノレールなど市街地を結ぶ交通手段が必要		
70代	男	飯田市	渋滞が起きないように	埃、騒音の少ない工事	
70代	男	飯田市	拡幅整備	時又中村線の天竜橋付近が狭く渋滞する。拡幅してほしい	
50代	男	飯田市	特になし		
30代	女	飯田市	大きなショッピングモールが欲しい		
40代	女	飯田市	R153の渋滞緩和		
60代	男	飯田市	リニア駅と市街地の連絡道路の整備。谷川線、白山町から大平街道の白山通りの改良	飯田線をうまく利用すること	田舎で暮らす人を増やすための職場

年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
60代	女	飯田市	整備事業によって地区の断絶が起こらない配慮を	国道拡幅で周辺の通行が不便にならないように	騒音環境汚染防止
30代	女	飯田市	自然に配慮した事業の実施		
50代	男	飯田市	歩道を広くとって欲しい		
70代	女	飯田市	道路整備を最小限でお願いしたい		
40代	女	飯田市	余計なものをつくらず、必要最小限に	環境やそこに住む人を大切に	
40代	女	飯田市	住民の協力	通過駅にならないような魅力あるまちづくり	
50代	女	飯田市	現状の環境を維持	交通網の整備	
20代	女	飯田市	大阪までの早期開通		
30代	女	飯田市	道案内を判りやすく		
20代	女	飯田市	周辺住民の理解が進む説明		
50代	女	飯田市	判り易い、迷わない道路		
70代	女	飯田市	大勢の人が立ち寄れるように		
30代	女	飯田市	駅のタクシー、レンタカー、バスの充実	道の駅を併設	道路のアップダウンを少なく
50代	女	飯田市	近隣住民にも都合の良い施設を	飯田の街の活性化	
60代	男	飯田市	道路拡幅		
60代	女	飯田市	多方面にアクセスできる道路	工場地帯にスムーズに通じる道路	生活道路の安全確保
40代	女	飯田市	駐車場の充実		
70代	女	飯田市	移転対象者だが静かな環境で余生を送りたい		
60代	女	飯田市	基幹道路の整備	災害対策	
60代	女	飯田市	景観を守る		
40代	女	飯田市	リニア駅と飯田駅とのアクセス道路整備	工事中の渋滞回避の対応	工事に地元業者を優先する
60代	女	飯田市	各観光ポイントに行き易い道路等整備		
40代	女	飯田市	歩車分離の道路整備		
40代	男	飯田市	早期着工		
50代	女	飯田市	どこの駅も似たものになるので飯田らしさを感じられるもの		
40代	女	飯田市	渋滞しない道路の整備		
40代	女	飯田市	交通渋滞をなくして欲しい		
40代	女	飯田市	生活が邪魔されず、安全なこと		
40代	女	飯田市	自然を壊さないように		
40代	女	飯田市	交通の確保	治安の維持	
50代	女	飯田市	地元企業が工事に関わられる		
80以上	男	飯田市	工事の安全	地元業者が優先して下請けにできるように	
70代	男	飯田市	アクセス道路の延長	中央道との複数接続	市街地へのアクセス道路の拡張
40代	男	飯田市	地元住民のための施設であるように		
40代	男	飯田市	(整備の上で)現状保存を最優先と考えすぎないこと		
50代	男	飯田市	走行中に伊那谷の景観を楽しめる場所	歩行者自転車道路の拡充	一方通行の環状線(ラウンドアバウト?)
70代	男	飯田市	無料駐車場の拡充		
40代	女	飯田市	渋滞が起きない交通整備		
20代	女	飯田市	リニアについての丁寧な説明	自然等この地域のよさを壊さないよう	
60代	女	阿智村	残土のダイナミックな利用		
70代	無回答	阿智村	残土を利用した工業団地 残土を利用した農地		
20代	女	喬木村	自然を壊さないようにしてほしい		
70代	男	阿南町	151号線の充実、村部から市内への交通の整備		
40代	男	阿南町	道路の整備	渋滞の回避	
60代	男	阿智村	朝晩の渋滞の回避	乗り入れバスの充実	
30代	男	豊丘村	1日でも早く完成してほしい		

年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
20代	男	喬木村	幹線道路、生活道路ともに渋滞が起こらないように道路整備してほしい	工事用道路を先行して作るなどの工夫で一般道の混雑を避けてほしい	
60代	男	阿南町	下伊那南部からのアクセス道路の整備		
60代	男	阿智村	残土の安全な処理	情報の公開	環境(生活環境、経済環境の保全)
30代	男	阿智村	子供たち、老人の交通安全	道路の清潔さ	
50代	男	松川町	153号線の国直轄	飯島ー飯田間のバイパス完成	松川ICからの災害優先道路の路面輝度確保
40代	男	阿南町	各地域へ向かう道路のスムーズな連結		
60代	男	天龍村	自然環境を破壊しないでほしい	ルートで移転になる工場などが地域外に流出しないでほしい	
60代	男	豊丘村	生活環境を守って欲しい		
20代	男	阿智村	生態系への影響を最小限にする		
30代	女	高森町	日照、景観	安全、粉じん	
50代	男	松川町	渋滞、自然保護		
60代	男	根羽村	根羽〜リニア駅へのアクセス		
30代	男	豊丘村	地域住民の意見を蔑にしないこと	自然を極力壊さないこと	
40代	女	豊丘村	二車線で歩道もしっかり確保してほしい		
30代	男	下條村	極力地元業者に携わって欲しい	時間をかけてでも安全面、耐久性にこだわって欲しい	
60代	男	阿智村	主要道路の渋滞緩和	う回路の確保	
60代	男	喬木村	今ある住宅、企業に迷惑をかけない		
60代	女	松川町	地域住民の生活に支障のないこと		
20代	男	喬木村	駅へのアクセスのみでなく、他地域への道路整備	農耕車への配慮	
80以上	男	豊丘村	残土場が将来にわたって災害がないように	宿泊所、ホテル	
50代	男	阿南町	周辺の道路整備	現行の生活、事業への最小限の保証	
40代	女	高森町	工事に伴う経済効果		
50代	女	阿智村	生活道路と分けて工事車両専用道路を考えてほしい	自然に配慮した整備を	
40代	男	豊丘村	渋滞のしにくい道路整備		
50代	女	豊丘村	工事車両増加による交通渋滞や生活道路への影響を少なくしてほしい		
60代	男	阿智村	工事期間中、事業者と地元住民の定期会合を行い、課題や対策の共有化を図って欲しい	登坂車線増設による渋滞緩和	事業運用に当たり、全国的なモデルケースとなりえるようなルール作り、実施
70代	男	天龍村	R151の確立と道路渋滞	飯田佐久間線の改良と整備	
60代	男	阿智村	残土を宝物と考えて有効利用を望む	残土搬出路はインフラ整備をして現状の旧道の大規模な改良工事に対応すると良い	家屋も廃墟となっているものが多いので補償対応で解体してもらう
70代	男	阿南町	広域のリニア駅へのアクセス道路整備(R153、151)	三遠南信道路へのアクセス	
50代	男	松川町	生活道路への影響を避ける	自然破壊をしない	
50代	男	阿南町	駅周辺の駐車場や公共交通などの十分なスペースと、利便性を考慮した道づくり		
20代	男	高森町	バスレーンの設置(バスの定時性確保、一般車への影響抑制)	歩行者目線の取り入れ。特に駅周辺の歩行者道路や街路樹	
40代	男	喬木村	スマートな流れ	この地域を体感できる環境	地元業者が工事を行う
40代	男	高森町	景観に配慮	過大な設備は不要	
40代	男	豊丘村	リニア駅とうまくつないでほしい		
60代	女	高森町	自然環境の破壊はなるべく最小限にとどめてほしい	景観が悪くならないようにしてほしい	
50代	女	高森町	なるべく自然を壊さない	近隣住民の健康を害しない	
40代	男	阿智村	混雑する区間のバイパス新設	竜東への新しい橋を作って欲しい	
60代	女	高森町	環境破壊なく、自然を残すよう	工事中の安全	
50代	女	豊丘村	万年橋の架け替え		



年齢	性別	住所	回答①	回答②	回答③
30代	女	松川町	アクセスを良くして欲しい		
50代	女	大鹿村	道を広くして欲しい		
20代	男	阿南町	南の市町村からのアクセスを良くして欲しい		
30代	女	阿南町	既存のコミュニティ、集落を分断しないもの	歩車分離、歩行者の安全が確保されること	
60代	女	天龍村	飯田線へのアクセス確保	低料金の駐車場	
40代	男	阿南町	天竜左岸の道路改良		
20代	女	阿南町	住民の生活に影響のない様に		
40代	男	阿南町	道路インフラ整備(上伊那に比べ遅れ)		
60代	女	阿智村	道路のつながりをよく狭い道を広く		
40代	女	高森町	工事中の生活道路等の安全確保		
40代	女	松川町	工事中の工事車両の運転マナーや経路への配慮		
60代	男	阿智村	自然を大切に	道路の拡幅	騒音防止
20代	男	豊橋市	災害に強い作り方		
20代	男	豊橋市	バスなどの公共交通に配慮した整備		
20代	男	諏訪郡	短期間の工事		
20代	女	埼玉県草加市	リニア駅と在来線駅が近くにあって欲しい	早くできてほしい	
20代	男	駒ヶ根市	伊那谷の風土を来訪者に楽しんでもらえる工夫をする		
20代	男	名古屋市	土地を整備するうえで住民とあまりもめないでほしい	予定通り整備を進めてほしい	
20代	男	東京都文京区	地元になじんでいない人が運転することが多くなると思うので道路や車線を増やしてほしい		
20代	女	名古屋市名東区	自然や景観など環境を壊さない		
20代	女	大月市	自然が豊かな場所だから、その良さが生かせるように	温泉などの観光地も多いのでリニアで来るお客様に立ち寄ってもら	バリアフリーや公共福祉の充実
60代	女	名古屋市	なるべく安価に	駐車場を便利に	公共交通網の充実を。商業施設や公共施設をなるべく直線的に結ぶルートがありがたい
20代	男	岡崎市	できる限り低コスト	環境に影響を及ぼさない工事	
20代	女		道路を広く歩道をつくる		
40代	男		道路が渋滞しないよう	環境保全(車排ガス)	

(12) まちづくりに活用すべき飯伊地域の強み、リニアを活かしたまちづくりに関する意見

- ・「その他、まちづくりに活用すべき飯田下伊那の強みや魅力、リニアを活かしたまちづくりに関する意見がありましたら、自由にご記入下さい」という設問。
- ・皆様から様々な内容の記入をいただいた。将来に向けた地域づくり、まちづくりに向けた検討の上で参考になれば幸いである。

図表Ⅱ-2-28

まちづくりに活用すべき飯伊地域の強み、リニアを活かしたまちづくりに関する意見(自由記入)

回収330件中、記入158件

年齢	性別	住所	回答
20代	女	飯田市	飯田の人が県外に出やすくなったではなく、県外の人が飯田にきてくれるようになったと思えるようにすべきだと思う。例えば若い世代というだけでなく、若い世代の何に訴えるのかというようなターゲットをはっきりさせないと、「飯田じゃなくても良い」と思われてしまう
20代	男	飯田市	無理に都会感を出さず、自然を売りに田舎らしさをPRしていく
50代	男	飯田市	金沢駅のように駅前を整備し、玄関口としてのモニュメントなどを設置してほしい
80以上	男	飯田市	中京圏、首都圏、関西圏との時間距離が圧倒的に縮まることが最大の利点。一方、在来新幹線と大差ない運賃が想定され、普通に使えぬ路線となる。豊かな自然や空気が売りだが、それだけで人を惹きつけられるか疑問。他地域との比較の視点が重要で、観光が売りにはならないのではないかと。工場進出や研究開発拠点の誘致が想定されるが、それによって人が流入し持続可能な地域になるための最後のチャンスと考えて戦略を練るべき。リニア実現は嬉しい限り。JR東海が自前でやると決断しなければ画餅に帰したかもしれない。工事完了まで地元の苦痛も多々あるかと思うが寛容の精神で最後まで協力する姿勢であって欲しい
60代	男	飯田市	人口減少の進行に対し、如何に都会や海外からの定住者を増やすかが課題。父親が地域外で働き、母親と子供が安心、安全に生活できるようなスタイルを応援できる地域づくりをしたい
60代	男	飯田市	風光明媚で気候も良い生活環境のとても良い地で、特に老人の生活には適していると思われ、老人が有意義な生活を送れるような施設、住環境を整備して都会からの流入を期待したい
60代	男	飯田市	中長期の飯田市の将来ビジョンやリニア時代の活力ある街づくりの計画と実施を求める
40代	男	飯田市	・航空宇宙産業に多額の予算がついているが、特定の企業の研究費用まで税金で賄う必要があるのか疑問に思う。既存の産業に従事する後継者のために教育施設や振興施設がもっとあっても良いと思う ・里帰り出産すらできない子供を産みにくい地域だと思う。採算だけで考えている現況は少子化の勢いを増しているのでは。出産が面倒だと安心して妊娠できない ・地域のハザードマップで最も危険とされる場所に残土を埋めようとしているが、土石流の発生などへの備えが施工主に甘いように思う。説明会で聞いただととグーグルマップで検索しているだけで現地踏査も、測量もしていない様子。本当に大丈夫か
20代	男	飯田市	温泉や自然は都会にはない特徴にもかかわらず東京経済圏にはほとんどアピールできておらず飯田下伊那の知名度は低い。観光客が来ても行ける場所が少ない。飯田市と下伊那郡がもっと緊密になって観光客を呼び込む工夫をしてほしい。温泉は全国的にもっとアピールが必要だし、自然を活かした子供も大人も楽しめるアトラクション的な施設があっても良いのではないかと
80以上	男	飯田市	飯田地域は地域全体で相互扶助の精神が徹底しておりこれをより大切にしたい。挨拶運動なども大切だし魅力的ではないか。地域独自の空家対策や荒廃農地対策が重要と考える
70代	男	飯田市	実現に向けて運動したい
60代	男	飯田市	飯田市に訪れた人を市内で案内しようとしても適当な場所がない。リニアというチャンスを生かして集客できる施設を作るべき。今はあまりにスケールが小さすぎて飯田の売りが何なのか分からない
60代	男	飯田市	人口流出の観点から ・大型商業施設はなくてよいと思う ・家庭菜園、レンタル一軒家、高齢者住宅、病院といった高齢者のニーズを一貫して実現し、高齢者の望郷の念に応じて都市部から呼び込む ・子育てしやすい地域とすべく住宅環境の整備 ・中山間地らしい環境を活かして研究所や大学施設の誘致・市街地は「林の中の市街地」はどうか。木造漆喰づくりなどを用いて飯田らしさを演出したい ・夜の街も重要。焼肉店街、麺類街、井もの街などどうか
40代	男	飯田市	発展も期待するが、それ以上に環境や治安の悪化を危惧します。守るべきものを守ることを最優先にしていきたい。大型店舗や商業施設は必要ないのではないかと。いまある観光や歴史などをそのまま守り、お金を使わず人を呼び込むシステムを考えるべきだと思う
60代	男	飯田市	豊かな自然を活かし企業の研究施設等の誘致を図り、人口増につなげる
70代	男	飯田市	地域の魅力、移住の勧めを強くPRする

年齢	性別	住所	回答
60代	男	飯田市	・澄んだ空気と水、これから増える平坦地を利活用すべき。 ・伝統文化は大事だが生活の糧にはならない。今から新しい文化を作るつもりでリニアを活かしたビジョンを市が主導して作るべき ・日本と世界のモデルとなる産業をブランド化すべきだろう。例えば高齢者の医療、介護のために東京都と連携してホスピタル施設、医学研究所、大学やその人材を輸入・・・小さな世界都市・第1次産業のオリジナル化。近代農業による集約化で飯田特産物を産業化。自活のできる農業モデルを作りブランドとして輸出
40代	男	飯田市	東京から40分、名古屋から20分圏内の、他所と比べて飯田にしかないものを外から見て拾いだし、集約し、PRすることで通過駅でなく観光地として自立することを期待したい
40代	男	飯田市	・県外からの居住者をターゲットとした街づくり、政策を練って欲しい ・東京から40分であることをアピールして企業誘致し雇用につなげてほしい
60代	男	飯田市	リニア駅を中心とした商業地の発展する規模には小さすぎて飯田市の玄関口としては理解できない。もう少しゆとりのある場所を選定すべきだったと思う。遺跡の保護をあれだけ強調するなら、もっと前から重要性を行政は知っておくべきものだろう。全くその関係は理解できない。ただ飯田市の行政区に駅を引っ張り込んだだけで駅の必要性は後でくっつけた形になってしまい、全く残念な結果で、あの場所を理解する人は少ない。
40代	女	飯田市	リニアを活用すればこんなことができるという提案。例えば山梨か名古屋の大学に毎日通えるとか、通勤、就業、商業的な展開、観光などに関する
60代	男	飯田市	東京や名古屋から日帰りが当たり前になるので、コンサートや演劇などを呼べる大ホールを作り魅力ある内容にして誘客する。南アルプスの山々を間近に見れる展望台とそこへの道路の開発
60代	女	飯田市	一番の強みは伝統芸能を始めとする各種祭りやイベント。これをショー化する演出により発信力を高める。例えばリニア駅を降りたら太鼓や笛の根が聞こえ、そこに誘われていけば若者やアーティスト達の工夫された演出による異空間が広がり、食べ物、お土産もたくさんあれば人はお金を落とす。それから本物の祭りを見てみたいと一歩外に踏み出すのでは。こうした施設、ソフトは国際的にも有効ではないか。こういうグランドデザインをを実現するプロジェクトを
60代	男	飯田市	・飯伊地域は広い敷地がないので大学のセミナーハウスといった文化施設の拡充を図った方が良いのでは ・大平などの別荘地化も面白いのでは
40代	女	飯田市	・自然を残しつつ、新しい街にしてほしい ・活気ある街づくりを目指して欲しい
60代	男	飯田市	東京、名古屋そして大阪までの間にある、岐阜、山梨、そして飯田もいかにお客を呼び込むか。飯田市にしかないものや魅力は、人情味、おもてなし、癒し系のもの
40代	男	飯田市	飯田市内の整備だけでなく、飯田市全体を見た道路等の整備をしてほしい
70代	男	飯田市	丘の上の充実
60代	男	飯田市	リニア関連で飯田地域の活性化策として一番有望なのは観光開発。しかし、当地には全国ブランド的な観光地や施設は無きに等しい。全国レベルで他にないような観光地・・・例えば南アルプス、しらびそ、富士見台、園原の花桃への道路アクセスなどの改良をすれば多くの観光客を呼び込めるのでは。昔、一時的に全国ブランドとなった天龍舟下りも様々な工夫で付加価値をつければ復活の可能性もあると思う
70代	男	飯田市	沢山ある観光施設の整備。ただ、その場所に立札があるだけではだめ
50代	男	飯田市	地震以外の災害の少なさを活かして、政府、大企業のバックアップ機能を誘致していく
50代	男	飯田市	関東圏に10万人以上いる郷土出身者の活用 ・人的交流(世代交流) ・人材活用(学識経験、企業経営) 時間と距離が縮まる利点を生かす仕組みがよい
60代	男	飯田市	働く場所の確保
50代	男	飯田市	「わが地元中心」的な意見が多く、また、飯田市と言っても広範囲で話が混在、錯綜しており良く分からない
70代	男	飯田市	飯田下伊那の自然豊かな住みやすさと、昔からの祭りそして無農薬果実、農作物の都会へのPR。そして当地のブランドである「信州そば」や半月位にわたり花が見られる「一本桜の里」PRをしていったらどうか
30代	女	飯田市	飯田下伊那の魅力を活かして地元の活性化につながることを願っている
50代	男	飯田市	秘境というキーワード
60代	男	飯田市	若者の考え方が重要
60代	男	飯田市	人の移動にやさしい街づくり
50代	男	飯田市	あと12年、リニア開通したとき自分たちに何ができるか。今から行動を起こすこと
60代	男	飯田市	・ほかの地区にない伝統、芸能、文化が豊富 ・アマチュアカメラマンの被写体(自然、祭り)が豊富 ・現在のリング並木は周りの照明など造形物に食われており目立たない。再整備してはどうか ・研究所の誘致・若者が働ける職場の確保 ・空家を都会の人に週末貸し付ける ・残土で運動場を作り、都会からの学生などの夏合宿を誘致する
20代	男	飯田市	人の住みやすさを強めるため交通インフラを充実できればと思う
20代	男	飯田市	自然やおいしい食べ物を最大限アピールしてほしい

年齢	性別	住所	回答
60代	女	飯田市	・東京、名古屋などの大都市に近くなるので多くの企業誘致を ・豊かな自然を大切にしたい観光開発を。天竜峡は自然が破壊され過ぎたのでは ・この地域の緑豊かな自然を残し、都会から来た人が「ほっと」するような場所でありたい
50代	男	飯田市	フォーラム講師にも言われた自覚のない良さとは何なのか。同じような田舎は多く、風景の思いつくものがない。宿泊、滞在に結びつく魅力について若い世代との意見交換を積み上げる必要を強く感じる
60代	男	飯田市	今のままが良い
30代	男	飯田市	高齢化社会を見据えて地元の雰囲気と自然豊かな住環境をアピールし、リニア開通で移動時間が短縮される都市部から高齢者を受け入れる、医療、介護産業のまち
60代	男	飯田市	飯田市は、中京圏、三遠南信地域から見ると長野県の玄関。名古屋三河遠州の各地方にもっと街をアピールして飯田を訪ねてもらわなければならない。飯田の技術力、恵まれた生活環境、観光、伝統文化など地道に発信し続けて人を呼び込む努力を続けたい。全国的に見て飯田以上に恵まれた地理的環境はないと思う。住んでいる人たちが自信を持って情報発信を続ければ発展することは間違いないと思う
60代	男	飯田市	軽井沢に対抗できるリゾート地や世界会議が行える会場づくり。東京からは飯田は軽井沢より時間距離が短い
50代	男	飯田市	世界に誇れる自然(3000メートル級の山並みの眺望や溪流とのふれあい)が魅力。南アルプスをぜひ世界遺産に
70代	男	飯田市	住民一丸となってリニアを活かした街づくりを
20代	女	飯田市	・飯田駅付近には何もなさすぎる。すたれすぎている休日に楽しく過ごす場所がない ・飯田下伊那は自然が豊かで過ごしやすい。雪もなく、気候も良いが、いざ自然が素晴らしいところと言われると紹介できる場所がない ・リニア飯田駅付近を発達させるのではなく、田舎の街並み(飯田の強み)を保って行ってほしい
60代	男	飯田市	飯田市の玄関口はリニア駅とすべき。そのために周辺の都市計画を早期に実施すべき。飯田市にできるかどうか疑問もあり県の後押しも必要だと思う
70代	男	飯田市	飯田には何もないと言われているが、古くからの文化が十分あるのでそれを活かせばよいと思う。また駅からの足を確保しないと通り過ぎてしまう。人口が減少してしまえば何のためのリニア駅かわからなくなる。実際何人利用するかわからないが、できる限りの手を打つべきだと思う
60代	男	飯田市	観光客を呼ぶのではなく、地域に定住してくれる人を増やすのが良いと思う。そのためには魅力ある住みやすい場所を目指すべき。飯田は空気や水に恵まれているからリニアで交通の便が良くなれば多くの人に認めてもらえると思う
60代	男	飯田市	飯田下伊那以外の企業が進出して、活気ある、将来発展する、人口増加が見込まれることを希望する
70代	男	飯田市	リニアは陸の孤島から脱却する千載一遇のチャンスだが、長野県駅の場所があまりにも住宅密集地に近すぎる。多くの住宅の移転が必要で人災に近いのでは。迷惑施設にせず、喜んで使ってもらえるように犠牲はなるべく少なくしてほしい。例えばリニアのルート上でも、天竜川とR153の間に設置すれば住宅は少ないし、農地が多く駐車場も取れるのではないかと。そして元善光寺とモノレールで結ぶなどの案はどうか
40代	女	飯田市	もっと本気でリニアばかりでなく飯田市全体の将来像が描けるようになって欲しい。リニアが来た頃に若者も物もなくならないように
60代	男	飯田市	リニア駅周辺からの各地域へのアクセスの充実
60代	男	飯田市	駅で降りた人に飯田の良さを強くアピールしたい。山、水、緑、田園、果樹園等々の風景を印象付け、そこから温泉や川へつながっていくような、チロルのような田舎が心に響く街づくりを願う
70代	男	飯田市	・飯田下伊那の交流人口を増やすことはもちろんだが、自然が豊富にあるということは高齢者が住みやすいということなので、高齢者を中心に健康長寿を求めて当地区に移住してもらうことを計画的に推進すべき ・飯田のシンボルは風越山。健康、観光、信仰(三光)の山として年間100万人以上の登山者がある魅力ある風越山をつくるべき。そのため、リフト、ケーブルカーなどの設置を提案する
70代	男	飯田市	駅が通過点にならないような魅力ある飯田市にしないといけないと思う。また、滞在人口の増加が見込める観光を作り上げて広域的に広げなければ発展はない
70代	男	飯田市	通過点にならないよう自然を活かした観光、文化、健康等を組み入れた特徴ある観光を立ち上げる
70代	男	飯田市	・天竜川流域の辰野から天龍村まで広域的に地域の発展をするにはどうしたらよいか検討し、実施することが必要。観光面では伊那、駒ヶ根、飯田市を回るルートをつくってはどうか。また、飯田線を秘境の路線として売り込む一方、観光列車の運行等を考えてはどうか。また、天竜川沿いの道路を整備して長野県駅までの所要時間を短縮することも必要ではないか ・企業の誘致をして若者が働く場所を作り定住させる ・国や県の公共機関や施設を飯田につくる(伊那市が多い気がする)
60代	男	飯田市	環境を破壊しない街づくりと歓声が育つ場所。例えばシリコンバレーのような、デザインバレー的な街にしてほしい
60代	女	飯田市	通過地点で終わるのではなく、観光に結びつきたい他地方の魅力を発掘宣伝して、上高地、美ヶ原、霧ヶ峰に行くための足掛かり(特に西からの観光客に対して)
40代	男	飯田市	・果樹やお土産についてブランド化するものを一本に絞った方が良い。但し、若者が食べないので市田柿ではだめ ・眺望のよいエリアに公園と食事処を並べて観光客を誘客できると良い
40代	男	飯田市	リニア駅を発着する観光周遊ツアー(はとバスツアー)のようなサービスの提供
60代	男	飯田市	飯伊のアピールポイントは「自然・温泉・農業・林業」と思っている。特に農林業を今一度見直し緑豊かな地域を作る
70代	男	飯田市	広域連合などで地形を生かした施設を全体で考えることが必要・地域にある自然等をそのまま生かすことを考えることが必要
70代	男	飯田市	各市町村が別々に同じようなことをやっても魅力はまとまらない
50代	男	飯田市	人口減少、少子高齢化社会にあって地域コミュニティの希薄化が心配
40代	女	飯田市	都会の大学に進学する若者が帰ってきて就職を考えたときに、技術を活かせる職場、環境の選択ができる地元であって欲しい

年齢	性別	住所	回答
40代	女	飯田市	B級グルメが何かあればよい
40代	女	飯田市	駅から元善光寺の道路整備、お土産・飲食など関連施設をつくり元善光寺を盛り上げる
20代	女	飯田市	飯田へ来る人が何も無いと思われないよう活性化が必要
40代	女	飯田市	温泉、そばをメインにしていく
30代	女	飯田市	新たな特産、土産の開発必要
20代	女	飯田市	・工事車両の騒音等への懸念など住民の理解が進んでいない ・リニアのリスク(電磁波や騒音)を解決していくべき ・公民館・地域活動など住民自ら取り組むのが飯田下伊那の強み。近所付き合い、助け合いなどの良さがある
50代	女	飯田市	・自然を活かした名所づくり ・都会の人が素通りしない地域づくり
30代	女	飯田市	・リニア駅と道の駅を併設して、どちらの利用者も利用できるようにする ・若者向けのショッピングモールをつくる ・人が訪れ、こちらから出て行かないような魅力的な施設を
20代	女	飯田市	当地の農産物は全て美味しい
50代	女	飯田市	・丘の上にいるいろいろつくっても不便だけ ・住みやすいところというイメージで人が住んでくれる街に ・1時間足らずで都会にいけるので、当地には都会的なものは望まれないと思う
50代	女	飯田市	人形劇を全国に広められるように
60代	女	飯田市	・優良企業を誘致し働く場所の確保 ・若い人のために働く場所の確保を ・若者に魅力あるまちづくりと共に老後の安心な生活を
70代	女	飯田市	リニアの乗客が下車してもらって魅力的なまちづくりを、自然を生かすこと
60代	女	飯田市	今までの飯田下伊那の良さを生かした地域づくり 若者の定着、人口増が一番の課題
40代	女	飯田市	・リニア駅予定地としての飯田市を盛り上げたい ・丘の上の活性化 ・駅周辺に若者が集まる施設を
40代	女	飯田市	・都会的なものを追わず、自然豊かなところを活かす ・IT企業等の誘致
50代	女	飯田市	飯田らしさを失って都会のようにならないようにして欲しい
40代	女	飯田市	四季の変化、豊富な食べ物、お祭りなどPRしたくさんの人にリニアで来て欲しい
40代	女	飯田市	自然を意識しすぎて小胆になっている
40代	女	飯田市	山や川を生かしたまちづくりを
50代	女	飯田市	観光産業の振興が必要
40代	男	飯田市	平安時代の頃からの交通要所としての地力を生かした住民やターナーUターンの誘致
40代	男	飯田市	自然を活用した企業の研究施設、大学の誘致
40代	男	飯田市	強いリーダーシップがなければ、先進的なまちづくりはできない。(全部の考え方を統一することは不可能)
50代	男	飯田市	環境に配慮する視点を。リニアで来て、地域内を水素自動車で移動し、リニアで帰る
70代	男	飯田市	駅周辺をコンパクトにし過ぎないよう、ある程度の規模は必要
70代	無回答	阿智村	各自の品性、労働、サービス等のレベルアップ
70代	男	阿南町	関東と中京の間という地の利を生かした人材の育成と文化、産業の育成
60代	男	阿智村	観光の拠点となるので、リニア飯田駅～昼神宿泊～リニア坂本駅のような広域的な観光への取り組みはどうか。例えばこのルートで路線バスを運行するなどの取り組みがあつてよい
30代	男	豊丘村	土地が安く、余っている
60代	男	高森町	首都圏とのアクセスが良くなるのだから研究機関、特に医療関係の招致に注力すべき。学問するのに最高によい場所であることを積極的にアピールし教育施設特に大学の誘致すべき
20代	男	喬木村	東京、名古屋ともに1時間かからないので、両都市のベッドタウンのようにすればよいと思う
60代	男	阿智村	・教育、医療、文化、食生活など安全で近代的な生活を営める地域としてのアイデンティティーの確立と発信により、定住人口の増加を図りたい ・日本の原風景をとどめる自然豊かな地域と文化を世界に発信するとともに、空港へのアクセスを充実してインバウンドを呼び込みたい
60代	男	根羽村	当地域、リニアは一切無関係
30代	男	阿智村	自然環境の良いところを活かした街づくり
40代	男	阿南町	強み・・・自然 魅力・・・独特な文化と生活、風習、祭り
40代	男	阿南町	お祭りやフルーツ、当地の食文化や自然を活かした施設、観光産業を活かしていくのが良いと思う
60代	男	豊丘村	気候が温暖で観光資源が乏しい飯田下伊那地域は、リニア開業で首都圏中京圏を取り込んで施設を中心とする老人介護のまちづくりを推進することを強く望む
20代	男	阿智村	自然や田舎の風景を維持し、まち全体で保養地的な雰囲気を作っていく

年齢	性別	住所	回答
30代	女	高森町	駅はできるが通過点に過ぎない、とならないようにしていく必要があると思う
50代	男	松川町	関東～中京地域、県外からの観光客誘致のさらなる活動を希望
40代	男	高森町	新しい人たち、リピートする人たちのための借家を提供し、今まで以上に農地などを貸し出してはどうか
60代	男	根羽村	・正直リニアの相乗効果は望めない ・R153の中京圏からのアクセスを改良してほしい
30代	男	豊丘村	・自然の豊かな地域なので、なるべく自然を壊さないでほしい ・地域の産業が活性化されるような仕組みを作って欲しい
50代	男	高森町	・企業誘致を早期に ・個人住宅地のあっせん
30代	男	下條村	・屋神、舟下り、イチゴ狩り等々現在のアピールポイントは残しつつテーマパーク、水族館、ショッピングタワーなどを作って欲しい ・そば打ち稲刈り農作業などの各種体験学習はどうか
20代	男	喬木村	リニア開通で飯田下伊那は首都圏への通勤圏となりえる。都内のような便利さも生活するうえで欠かせないだろうが、豊かな自然、風土を活かした生活スタイルも現代社会で働く人には必要で心身をより健康にする効果もあるのでは。更に住みよくという考え方もあるだろうが、今あるものを活かしより強みに変えていくことも大切だと思う
80以上	男	豊丘村	リニア開通より三遠南信開通に合わせた街づくりが先決。道の駅、温泉などの充実が必要。地場の六次産業の充実も重要
50代	男	阿南町	観光ベースの整備
50代	女	阿智村	下伊那は自然に恵まれ、山、川が美しい住みよい場所なのでそれを活かした自然のテーマパークを街に取り入れたらよいと思う
60代	男	阿智村	・飯伊を単位としたリニアを中心とした交通網の整備・飯伊で四季を通した観光地づくり(年間通して集客対策) ・飯伊での街づくりの青写真の見える化
70代	男	天龍村	下車後、各市町村が行っている事業をアピールする。飯田市のみでは魅力がない。特色ある各町村の食、住、観光の魅力を地元はもちろん、県全体で行う
50代	女	阿南町	当地域は豊かな自然と温かい人間性があると思う。しかし、駅ができてでも下車し行きたいところ、食べてみたいものなど魅力になるものがないと素通りになるのではないかと。例えば駅周辺にクラインガルテンのような自然を活かした観光施設があればどうか
60代	男	阿智村	長野駅が通過駅でなく、また、大都市への通勤通学が可能となるが、集客人口増となるよう魅力ある観光地となるよう期待する
70代	男	阿南町	・丘の上商店街の街並み。菓子やそばをメインにしたグルメ街などはどうか ・豊川駅舎を参考にJR飯田駅を橋上駅舎にして移動の便を確保してはどうか
50代	男	松川町	駅を降りてもそこからの交通手段がなければ、マイカーを利用して他の所へ寄りながら来るのが一般的で、リニアを利用した観光はあまり期待できないのではないかと。南アルプスの登山者はリニアは利用しない。荷物があるのでマイカーで来る
50代	男	阿南町	日帰り農業などが可能なエリアづくり。クラインガルテンなどの充実
20代	男	高森町	何かに取り組もうとする人に対して、適時的確なアドバイスができる体制づくりが必要だと思う。新しいことをやろうとする人に資金だけでなく、資本を提供することこそが地方を活性化しうる方策だと思う
40代	男	喬木村	各地域の人形劇、歌舞伎、大自然を含めた景観、文化歴史、自然を楽しんでもらう
40代	男	豊丘村	・駅付近の、住宅を含む再開発を大規模にやるべきだと思う。中途半端な駅前開発は将来に禍根を残す ・条件の悪い飯田線と無理にリンクさせず、バス交通の充実を図る ・今から研究開発機能の誘致に力を入れる
50代	女	高森町	・都会の人が立ち寄りやすい施設・自然豊かな環境を活かして総合的な観光地に組み立てる ・ペット社会の今、ペットと楽しめる広い場所の提供。ペットの墓地も良いかもしれない
30代	女	豊丘村	都市化しないよう自然や田舎暮らしを楽しめるようなまちづくりを
50代	女	大鹿村	歌舞伎で人を呼ぶ
60代	女	天龍村	・信州人のおもてなしを活かす ・自然に癒される場所と時間を提供することが大事 ・二地域居住で週末は飯田という可能性大 ・大学生が飯田から通学できる
40代	男	阿南町	・雇用の場の確保、若い人が利便性を感じられるまちづくりが重要 ・地域の特色活かし、オンリーワンを育てる必要がある
60代	男	阿智村	・工事に投入される資金をいかに有効に使うか ・残土を飯田下伊那で有効活用する
50代	女	下條村	・定住人口増のための優遇策などの施策 ・若者の雇用の場を増やす
50代	女	下條村	・来訪する人が増えることの治安対策 ・来訪者に対応した新しい施設 ・リニア駅だけでなく地域の隅々まで潤うようにする
40代	女	高森町	四季折々いろいろな作物がつくられて食べられる贅沢な地域である
40代	女	豊丘村	共同墓地の整備により利用者増と都会からの来訪増を図る
40代	女	松川町	駅で降車した人のための交通網の整備
20代	男	豊橋市	車の勢いが速いと思われるので信号などの工夫をしてほしい

年齢	性別	住所	回答
20代	男	豊橋市	自然の豊かな飯田市の魅力をもっと知ってもらうため、例えば木のみを利用した学校や道路、建物など木材に着目してはどうか
20代	男	豊橋市	無理に都市を目指すのではなく、豊かな自然を生かした方が良い。リニアは観光等の交流人口を増やすだろうが、観光客に自然、住みやすさを存分に知ってもらえる街づくりが理想だと思う
20代	男	豊橋市	リニア開通で観光客が見込める。自然を活かした観光施設の充実や交通機関の整備が必要
20代	男	諏訪郡	リニアが来れば多くの人が飯田下伊那に来ることができる。飯田下伊那の良さをアピールしていく必要がある
20代	男	駒ヶ根市	・自分達が良いと思わなければ外部の人にも勧められない。地域の人も自信を持ってお勧めできる物は何かを考え、目標が定まればそれぞれのコンテンツをリニアに向けて育ていく等の工夫が必要ではないか ・この地域の資源は、個々ではまだ弱い。それらをどう結び付けるかが重要では
20代	男	松本市	東京、名古屋とのアクセスの良さから観光客の増加が予想されるので、大型ショッピングセンターやスーパーの建設が必要だと思う
20代	男	名古屋市	自然を商業に生かすことができたら良いと思う。リニア駅周辺に人が集まることを大事にしていきたい
20代	男	東京都文京区	食べ物や地場の農産物は県外者からはとても魅力的。「食」を押ししていくことが街づくりに良いのでは
20代	女	名古屋市名東区	おいしい食べ物が多いので、駅内におけばリニアを利用する人が立ち寄った時に興味を持ち、立ち寄ってくれる人が増えるのではないかと。リンゴ狩りやそば打ち体験なども強みなので駅付近にそれらの案内所を設けるのも良いと思う
20代	女	大月市	飯田下伊那の自然や環境はとても住みやすいと思う。その良さを活かしつつリニアを大切に、より多くの人に飯田下伊那を知ってもらえたらと思う
50代	男	松本市	駅周辺のみならず広域の観光を視野に入れ、ルートづくりやタイアップ等を行った方が良いと思う。そのためのインフラ、交通システムが必要と思う
60代	女	名古屋市	田舎ゆえの純朴な面が残っていると思う。また、昔からの行事、祭り、冠婚葬祭などの習慣にも美しいものがあると思う。広範囲の交流の進展でこうしたものが失われるのもやむを得ないこととはいえ、良い面を発信し、また他所の良い面も取り入れたい。夏の涼しさは売り物だと思う
20代	男	岡崎市	・駅舎のデザインは自然豊かで果樹王国の飯田らしさをフルに生かしたデザインがいいと思う ・リニアと飯田線、観光施設を結ぶアクセスのしやすい公共交通網の構築

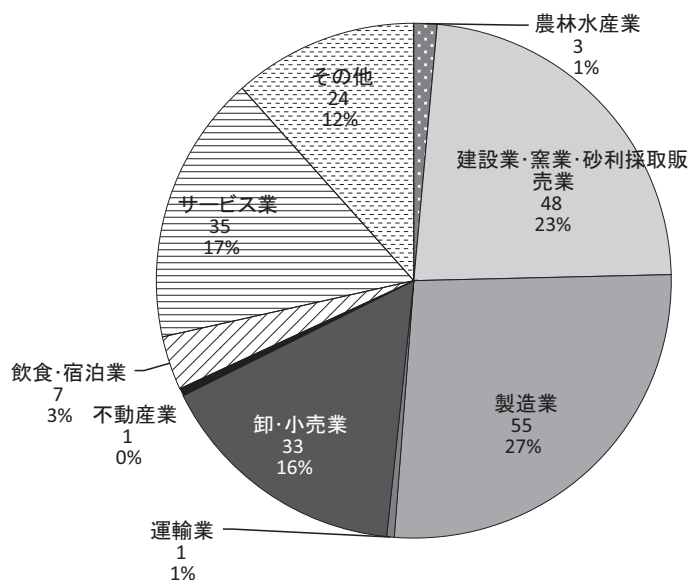
### 3. アンケート調査の結果 ～事業所調査～

事業所の経営者など事業に携わる関係者の方々には、アンケート調査票後半の事業所関連の設問にも記入を依頼した。330件寄せられた回答のうち207件の方が<事業所編>に回答いただいている。

#### (1) 回答者事業所の主要業種

- ・回答いただいた事業所の業種比率は、現状の飯田下伊那地域の業種構成比率とほぼ同様となっている。  
(図表Ⅱ-3-1)

図表Ⅱ-3-1 回答者事業所の主要業種



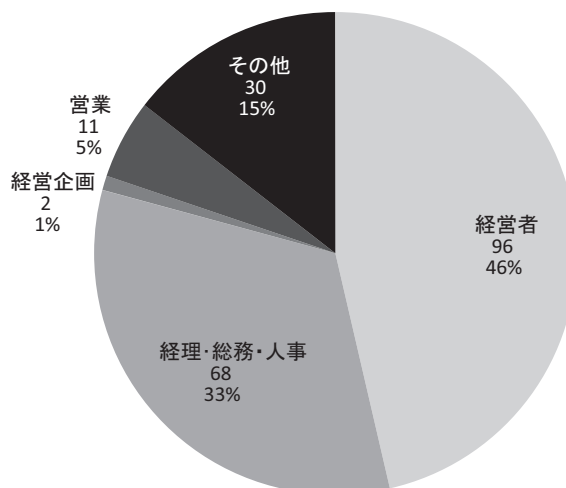
#### (2) 回答者の役職

本アンケート調査は、調査票を当金庫経営相談所発行の調査誌「飯伊地区産業経済動向」調査先(147先)、および同誌の読者(約1,000先)に送付して協力を依頼した。また、営業店で取引先に対して直接依頼した。

更に、当金庫主催の「リニアを見据えた観光フォーラム」参加者へ調査票を配布してお願いした。

その結果、「経営者」が96人(46%)、と約半数。「経理、総務、人事」が68人(33%)と、経営者および事業所幹部社員の方で4分の3以上を占めている。

図表Ⅱ-3-2 回答者の役職

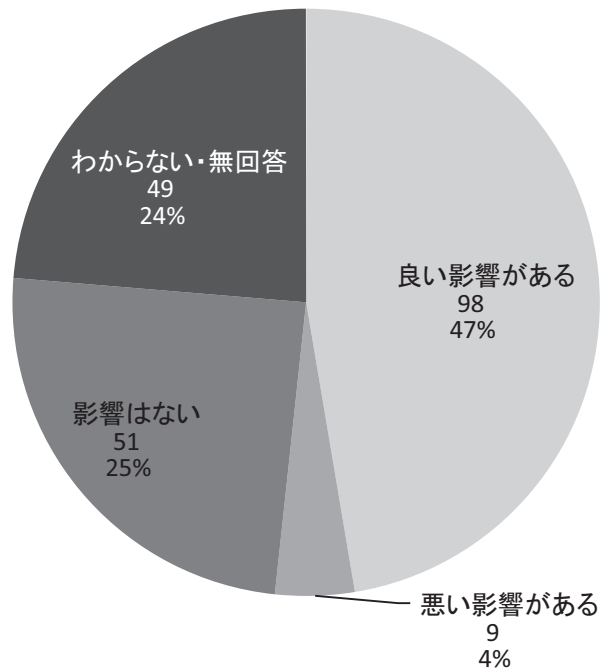




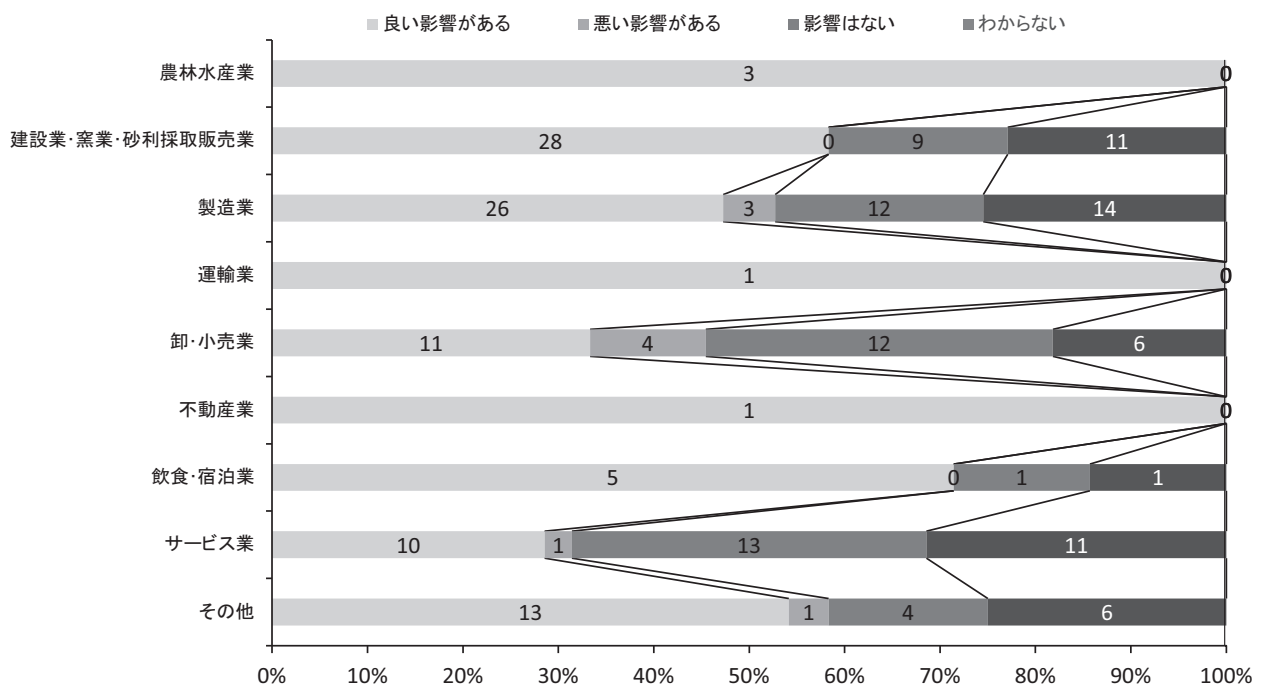
### (3) リニア開通の影響度

- ・「リニア開通の影響は」との設問については、「良い影響がある」の回答が約半数の98人（47%）、「悪い影響がある」は9人（4%）にとどまった。（図表Ⅱ-3-3）
- ・業種別でみると、「悪い影響がある」を回答したのは製造業、卸小売業に多かった。
- ・「わからない」および無回答は約1/4あり、影響を見極めきれない方々は多いといえる。

図表Ⅱ-3-3 リニア開通の影響は



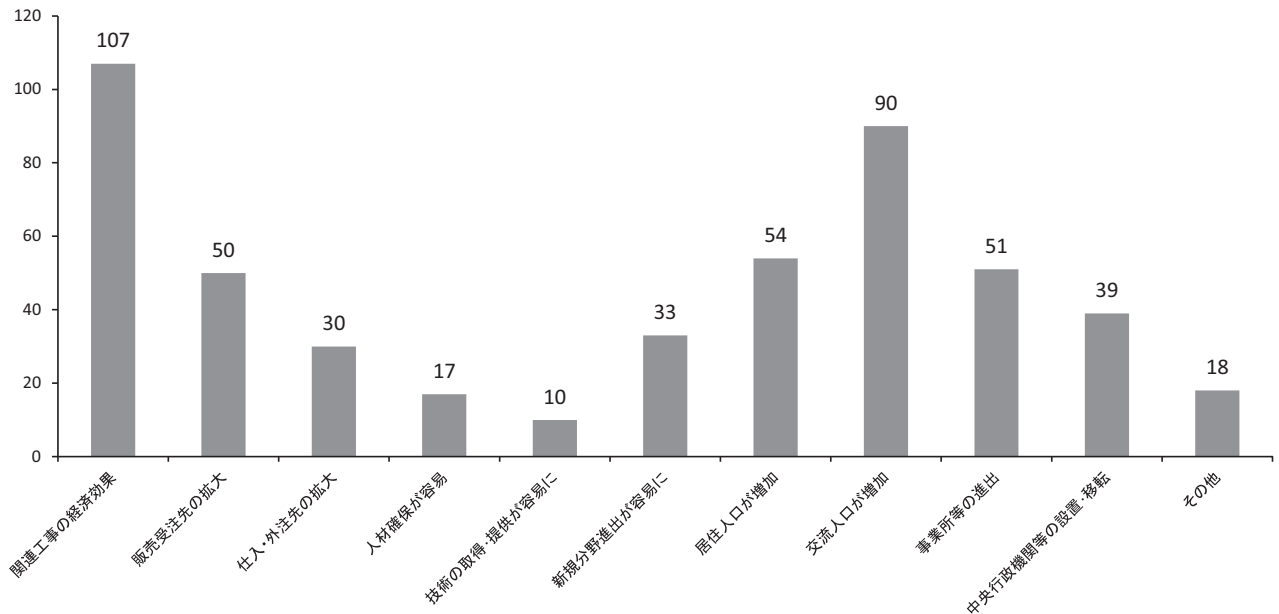
図表Ⅱ-3-4 リニア開通の影響は（業種別）



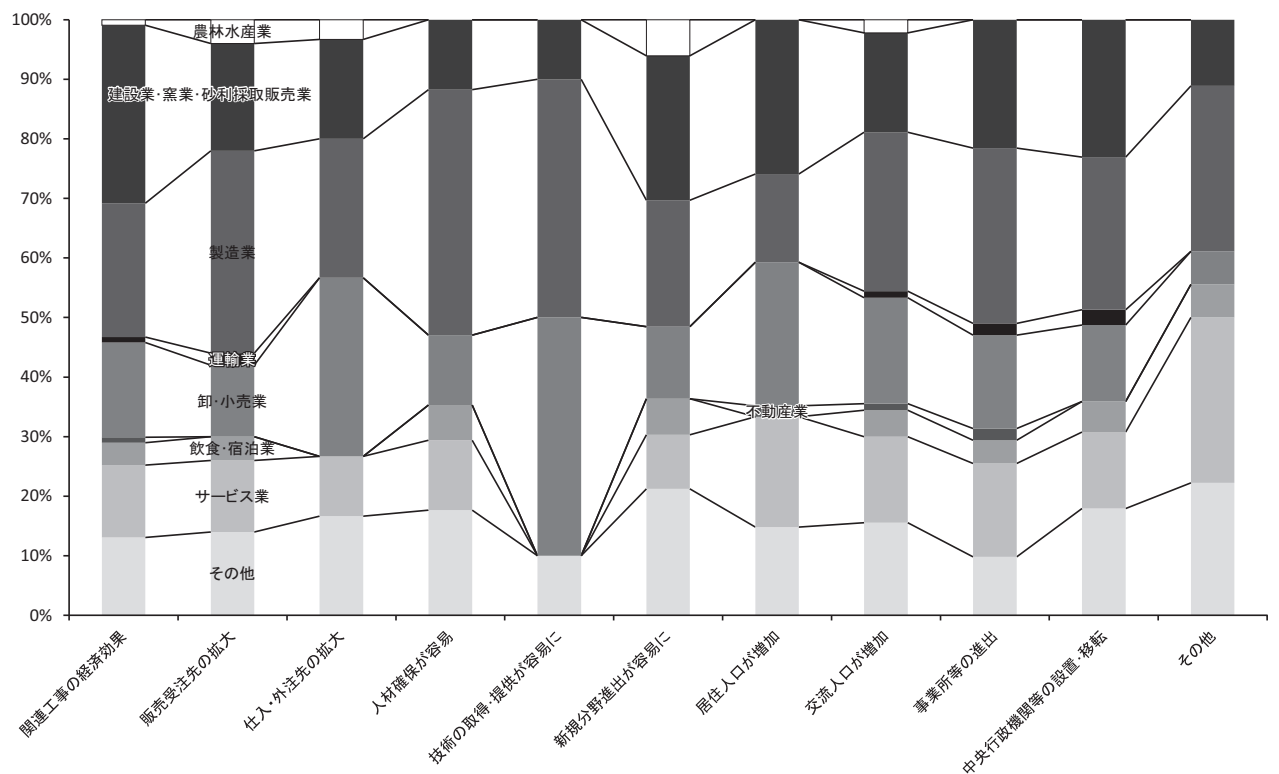
#### (4) リニア開業の良い影響の認識

- ・「リニア開業はどのような良い影響がありますか」とリニア開業の良い影響について尋ねた。(図表Ⅱ-3-5)
- ・「関連工事の経済効果」(107) がいちばん多く、「交流人口が増加」(90) が続いた。「居住人口が増加」(54)、「事業所等の進出」(51)、「販売受注先の拡大」(50) がこれに続いて多かった。

図表Ⅱ-3-5 リニア開業はどのような良い影響がありますか



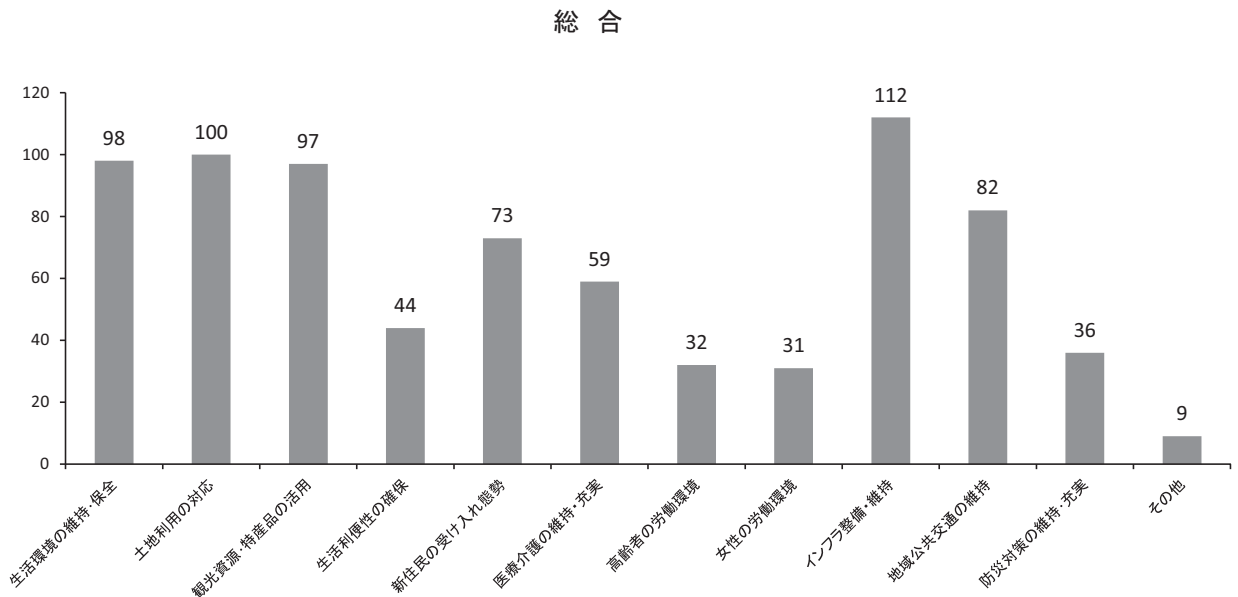
図表Ⅱ-3-6 リニア開業はどのような良い影響がありますか (業種別)



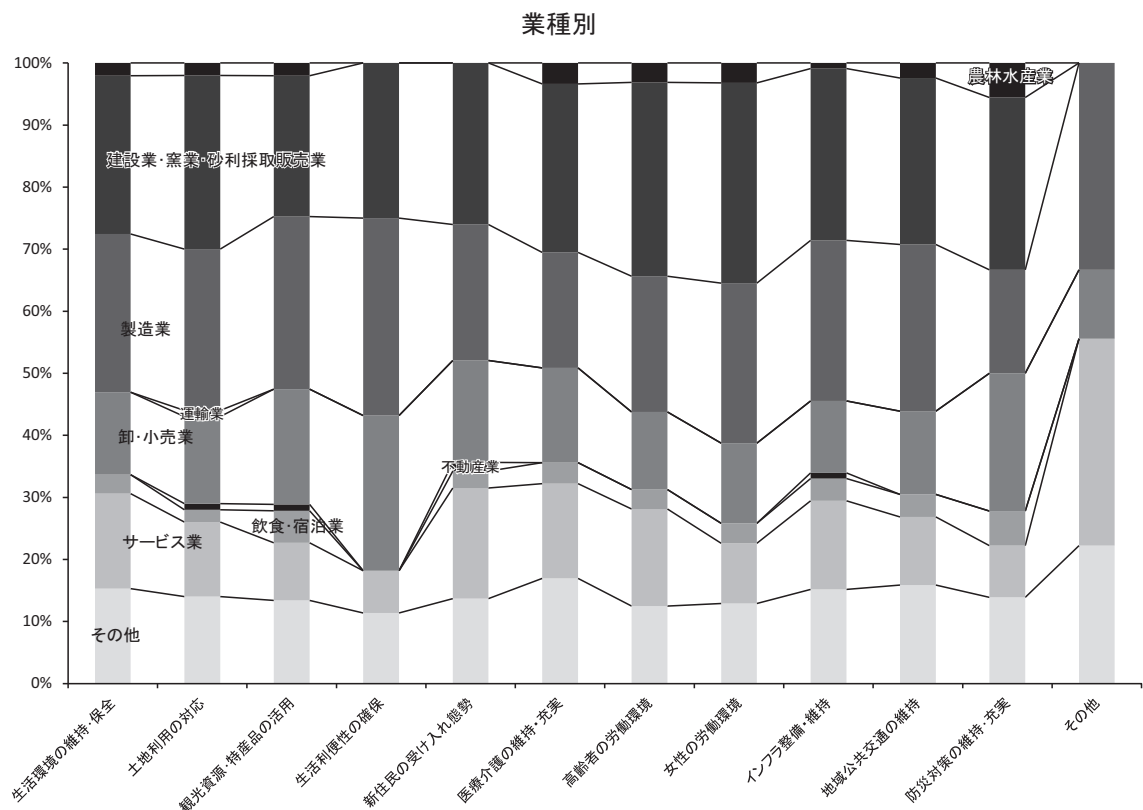
### (5) リニア開業を見据えた当地域の課題

- ・リニア開業を見据えた当地域の課題では、「インフラの整備・維持」(112)が最も多く、「土地利用の対応」(100)、「生活環境の維持・保全」(98)、「観光資源の特産品の活用」(97)がほぼ同数でこれに続いている。
- ・リニア開業の効果を高めること(「インフラ整備」「観光資源・特産品」とリニアのマイナス面への対応(「生活環境の維持・保全」「土地利用の対応」)の両面が意識されているとみることができる。

図表Ⅱ-3-7 リニア開業を見据えた当地域の課題は



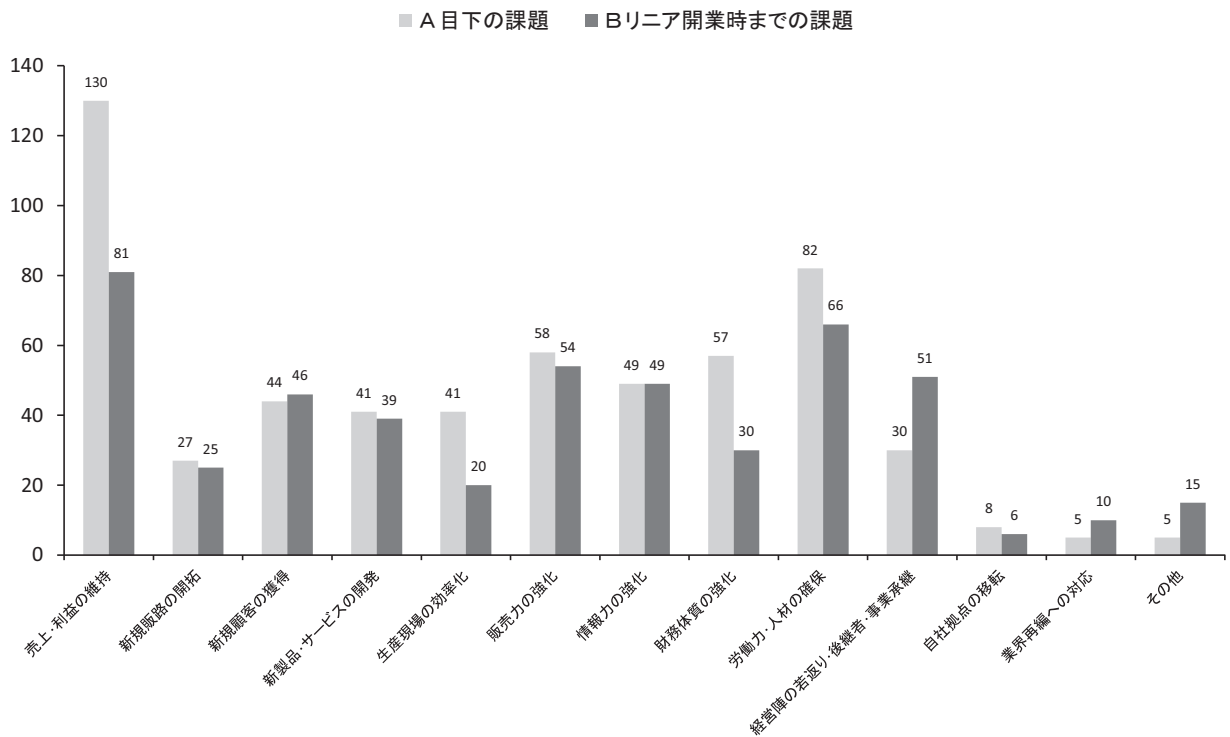
図表Ⅱ-3-8 リニア開業を見据えた当地域の課題は



## (6) 貴事業所の課題は

- ・各事業所の課題を、「目下の課題」と「リニア開通までの課題」に分けて尋ねた。(総合、図表Ⅱ-3-9)
- ・「目下の課題」では「売上、利益の維持」(130)、「労働力・人材の確保」(82)の順となっている。
- ・「リニア開通までの課題」は、各項目の回答状況は「目下の課題」とほぼ同傾向になっているが、「生産現場の効率化」「財務体質の強化」は減っており、逆に「経営者の若返り、後継者・事業承継」が「目下の課題」に比べ増加しているのが判る。

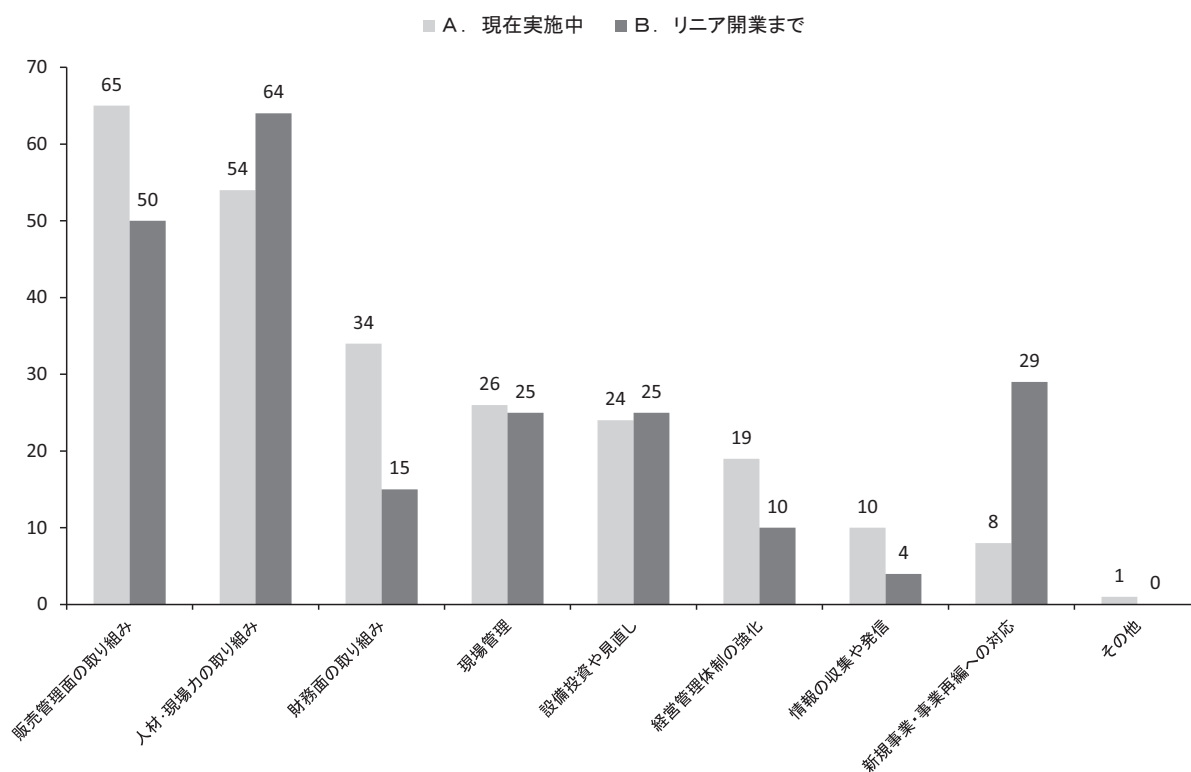
図表Ⅱ-3-9 貴事業所の課題は



### (7) 貴事業所の具体的取り組みで重要なもの

- ・前問を受けて、各事業所の重要と考える取り組み事項を「A. 現在取り組んでいるもの」と「B. リニア開業までに取り組むもの」に分けて尋ねた。(図表Ⅱ-3-10)
- ・自由記入としたので様々な回答があったため、性質別に分類して集計した。
- ・「A. 現在取り組んでいるもの」では、「売上の強化」、「販売体制の強化」、「取扱い製品・商品の検討」といった販売管理面の項目がトップ、2番目が「人材確保」「人材の能力アップ」といった人事管理。3番目が「収益アップ・確保」といった財務面。
- ・以下、「生産性の向上」「効率アップ」など現場管理、「新設備の導入」「設備の能力アップ」など設備面、「組織機能の明確化」など経営管理体制、「新規事業の導入」など新規事業・事業再編への対応と続く。
- ・「B. リニア開業までに取り組むもの」になると、人事管理がトップとなり、販売管理が続くが、3位には新規事業・事業再編への対応が入った。
- ・リニア時代を見据えると、その時代に対応できる人材の確保や、事業転換や事業再編への対応が重要になるとの認識を窺わせるものとなった。

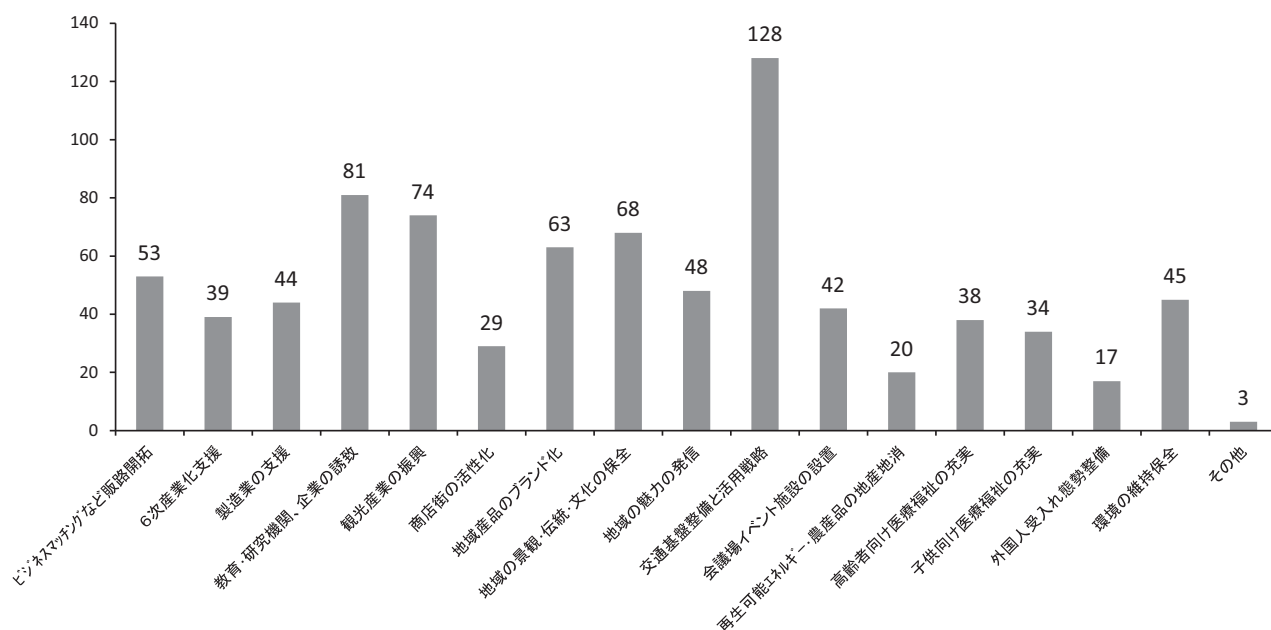
図表Ⅱ-3-10 貴事業所の具体的取り組みで重要なもの



(8) リニア開通を見据えて地域で取り組むべきことは

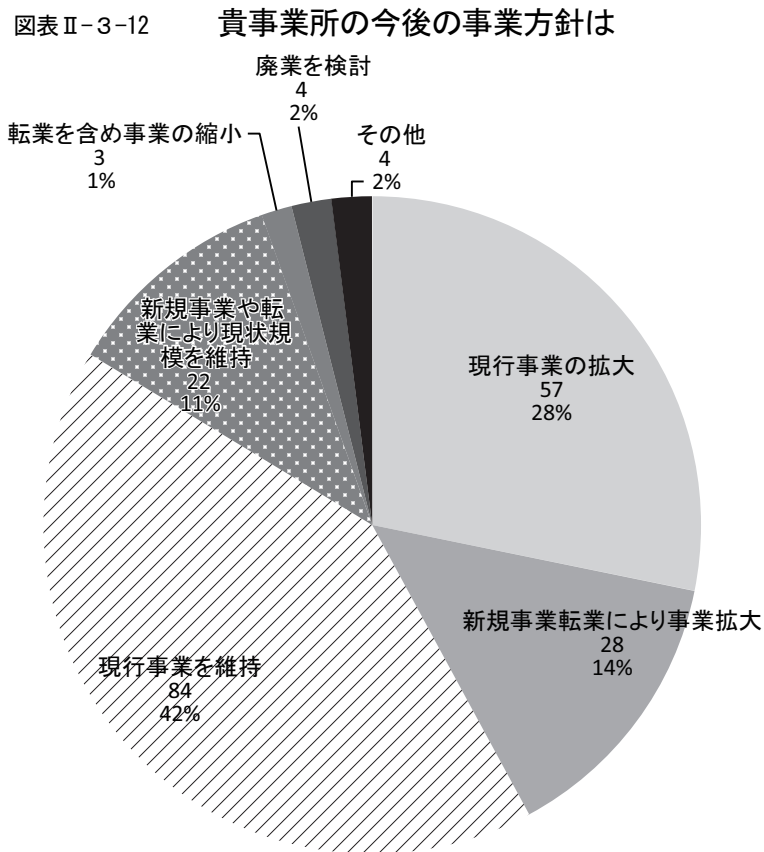
- ・リニアを見据え地域で取り組むべきことでは（図表Ⅱ-3-11）、まずは「交通基盤整備と活用戦略」（128）ということであった。これに「教育研究機関、企業の誘致」（81）、「観光産業の振興」（74）が続く。
- ・また、「地域の景観・伝統・文化の保全」（68）、「地域製品のブランド化」（63）も多かった。

図表Ⅱ-3-11 リニア開通を見据えて地域で取り組むべきことは



(9) 貴事業所の今後の事業方針は

- ・事業所の今後の事業方針は、「維持」が約5割。「事業の拡大」が約4割であった。「事業の転業、縮小」「廃業」は合わせて3%であった。
- ・「事業の維持」「拡大」の中で新規事業や転業を併せて検討している向きが相当割合みられた。



## (10) リニア開業を見据えた御社の取り組み、地域全体で取り組むべきこと

図表Ⅱ-3-13 リニア開業を見据えた御社の取り組み、地域全体で取り組むべきことなど

(自由記入)

住所	業種	内容
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	道路整備により当社店舗の移転があるが、周りの環境がどのように変化するか見通しが立たない
飯田市	製造業	地域の活性化と連携の強化
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニアで飯田に来た人が何を求め、望んで来たのか聞き取る。また、何が叶えられ、何が不足していたのか調べることができるシステムづくり
阿智村	飲食・宿泊業	他の施設との差別化 新しいプランの制作
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニアは長野県南部にとって一つの光明。少ないチャンスを将来に生かせるように協力したい
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	優秀でまじめな地域の人材確保、教育が第一と考える。地域の健全な発展のため既存の文化や産業をブラッシュアップして弱い部分を補い、良い部分をさらに伸ばす施策を望む。当地は高等教育機関がなく学校と企業の就職連携もないので都市部に若者が流出する。この悲しい現状を断ち切らないと若者が少ない破たんした地域になってしまう。地域の宝である子供が沢山生まれ、安心して育てられる社会にしてほしい。老人の孤独死もあってはならない。老人になってピンコロできる元気な老人が増えるシステムも必要
飯田市	サービス業	インフラ整備、地域の魅力づくりのために行政が積極的に動き出す気配が弱い
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニア開業に向け業者の参入がすでに見られ、今後激しくなるとされる。地元の企業を守るため策を講じなくてはならない。一方、企業の体質も強化し変化に対応していきたい
飯田市	運輸業	旅客運輸業にとってリニアによる人の流れがあれば需要が生じるので期待している。南信州らしさを基本に接客サービス向上が永遠に続く商売なので「素晴らしい」とお褒めいただけることを続けていくのみ。が、思うようにならない。社員は、分かってはいるが、歩合給ということもあって商売に固執してしまう。どうすれば社員が商売に固執せず顧客に喜んでもらえるサービスを提供できるのか本当に悩んでいる
飯田市	卸・小売業	販売業にとってはリニアとは人を運ぶもので、企業誘致や営業所開設などに対する期待はあるが、飯田下伊那に本拠を置き税金面でも地元に戻元できる形が理想に思える。開通は人が流出するリスクを伴うので販売にとってはとても厳しくなるのではないかと。また、開通の流れに沿った商品内容、営業スタイルに変えなければならないと思うが、今は案ができていない
阿智村	飲食・宿泊業	・シンクタンクを地域を超えて作る ・情報の共有・計画や企画を実践する行動組織の立ち上げ
飯田市	卸・小売業	飯田駅で降りてもらえる魅力を確立して広く世の中に発信する必要がある。移住者を増やす面でも同じ
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニアの当社への効果を最大限に利用すべく人材と設備に力を入れ企業体力、体質を強化する。リニア工事後の事業展開をどうすべきか継承者とともに創出していく。飯田地域の生きる方向を早期に作り上げることが地域が取り組むべきことで、具体的なビジョンが必要。企業の将来はそのビジョンで明確になってくる
飯田市	卸・小売業	当社としては若手従業員に個々の成長を求め、12年後にさらに強い企業になっていることが大事と思う。県南の玄関口として海外にアピールできる街にしなければならぬ。飯田に資金を落とし長野に負けないインフラ整備をする
飯田市	その他	・リニア駅周辺の開発計画を早めにキャッチし導管網の充実を図る ・地域全体では環境面について議論したい。環境モデル都市としての役割を考える
阿智村	サービス業	観光業と自治体の連携を強化し、地域全体で販売商品を作っていくことが大事だと思う
飯田市	卸・小売業	リニア需要に対応を検討中
阿南町	建設業、窯業、砂利採取販売業	阿南町のような小さい単位であれば、行政と民間のタイアップ、結びつきを強くし観光に取り組むべきだと思う
飯田市	その他	地元の食材を使用したロジック風、和風の別荘を開発、紹介し、賃貸するオーナーを募って客を誘致できれば面白いのでは
飯田市	卸・小売業	リニア開業効果がどう出るかわからないが、地域や会社が発展するためには町の人材流出を防ぎ、都市部からの移住者や事業者を取り込んで人口を増やしていくこと必要
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	行政任せにしない街づくり。特に駅周辺の計画にはもっと地域や商工団体が入っても良いと思う。団体長だけ入っている会議では色々な意見が出ない
飯田市	卸・小売業	リニア開業で飯田はお客様の通過点にならないように。また、ストロー現象が起きないように。飯田は日本地図でも日本の真ん中にあることに注目していきたい



住所	業種	内容
松川町	製造業	移動時間の短縮や出張等の効率化、生産コストの改善など取り組みが必要と感じる
飯田市		自然保護
飯田市	製造業	リニア開業により人口流出にならぬよう、飯田の特色・良いところのアピールを怠らないようにして、飯田の地で頑張る事業を継続していきたい
高森町	建設業、窯業、砂利採取販売業	駅周辺にショールームまたは店舗、本社を置くことを検討している
飯田市	製造業	村の六次産業化計画に協力している
飯田市	サービス業	リニアで何かが変わることへの期待は大きい。特に若い世代の人たちに役立つ産業や開発が進むと良い。都会に出た子供たちが帰って来れるか、行き来できると良い
飯田市	その他	若者が都会に出ていかないようにする
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニアより三遠南信道の方が期待大
飯田市	製造業	地元住民、企業のアドバイザー的な立場にいられる行政、金融機関などが情報をもっと出していただき、どのように対応していったらよいか住民、企業の不安を取り除けるようお願いします
飯田市	サービス業	・リニア関連事業はなるべく地元で消化していけるように考える ・地元企業(中小企業)の活性化、活用
飯田市	不動産業	開通する前より影響は出てくると思う
阿南町	その他	環境破壊は最小限に、この大自然を活かした飯田下伊那地域の発展のため、自治体広域圏を中心とした全体計画の策定と実現に向けて取り組むことを期待
飯田市	卸・小売業	自治体はリニア開業を見据えた地域づくり構想を早急に策定する必要がある
飯田市	農林水産業	販路拡大
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	森林が多い自然が雄大なこの南信州を、住人達が宝だと気づくことが大切。そのための取り組みを南信州地域で行うべき
飯田市	農林水産業	東京、名古屋方面への地場産物の販売
阿智村	飲食・宿泊業	通過点にならないよう中京圏を含めた周遊できる観光プランの充実
喬木村	製造業	売上5～10%向上
喬木村	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニア開設に伴う付帯工事、工事量の増加が見込めるため、人材の確保、現場力の強化受注に向けた設備投資など取り組む課題は多くある。開業で周囲の住環境が大きく変わる地域も出てくると思うが、共存できる地域社会を作っていくことが大切
飯田市	卸・小売業	リニア駅は単なる交通拠点でなく、丘の上以上に商業地域として考えていきたいし行政も考えてほしい
阿智村	卸・小売業	高齢化に伴い商業の維持は難しく、リニア開業を見据えれば高齢者が一線で働ける独特な商売があればよいと思う。空室が増える一方それを活用した街づくりを全体で取り組むことも必要
松本市	サービス業	現在の営業を大切にしつつも業態変換を含めこの先の成長産業への研究も行っていく。ホテル等の観光業も視野に入れたい
飯田市	製造業	一時間に1本ではなく、20分に一本の停車を目指すべき
名古屋	サービス業	・山奥の一軒家にまで電気水道はいらぬのでは。効率の良い公共投資に切り替えていく必要がある ・人目に付く住宅や商店などの個人的な建物の周辺をきれいにすることが必要 ・便利、親切、解決を旨とする行政面の整備 ・他所から来た人がホッとできるような精神的な豊かさを持ち続けること。お客様が心が温かくなって帰途についていただけるように。以上いずれも行政のリーダーシップは欠かせないと思う
飯田市	製造業	航空宇宙やメディカルバイオなど新規産業を自社に止まらず地域全体で考える取組を続けていく
阿南町	建設業、窯業、砂利採取販売業	地域全体でリニア開業後に大きな経済効果が起こるような観光開発に取り組むべきだと思う。また、他地域からの人口流入も考えて治安強化も必要と思う
飯田市	サービス業	リニア駅周辺の都市計画を
阿智村	その他	建設工事に伴う経済波及効果、開通に伴う地域経済の発展について調査研究、情報発信していく
飯田市	卸・小売業	リニア駅ができて良かったと思えるようにしたいが、先のことがまだまだ不透明で取り組み方が見えてこない
飯田市	製造業	地域一番店を目指して事業の拡大
松川町	製造業	リニアは人を運ぶものだから、物流が重要な企業の誘致は望めない。大学の誘致は若者を増やすには良いが少子化で大学が成り立っていくかどうかかわからない。都会に住む余裕ある老親の終の棲家としてのPRが一番
飯田市	製造業	直接工事にかかわることはないと思うが、不足する製品の提供や協力ができればやりたい

住所	業種	内容
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	飯田の自然や文化を活かした新たな街づくり。地元業者に仕事が回るようにしたい
阿南町	建設業、窯業、砂利採取販売業	・誰もが訪れたい街づくり。広くすっきりした道路、施設の配置を十分検討してもらいたい。もう二度とチャンスはないでしょう ・駅から1時間以内で飯田下伊那各地に行ける道路等の整備
飯田市	製造業	短時間の移動が可能のため、当地区の温泉旅館、ホテルへの宿泊がどうなるのか危惧。そのため、文化、歴史等を取り込んだ長期滞在型の観光を模索していきたい
飯田市	製造業	環境に配慮した街づくりと地域が連携したイベント(花火なども個々の地区ではなく、まとまって行う方が人が呼べる)を組む・飯田下伊那の良さを世界的にアピールする
飯田市	製造業	・製品メーカーとして市場での地位を確立すること ・地域全体では若者に夢のある事例を多く残すこと。例えば飯伊高校の甲子園出場、地元企業の上場するくらいの成長
飯田市	製造業	将来のキーワードは「農」だと考える。小ロットでも価値がありおいしく安全安心な農産物のとれる地域を目指す必要がある。管理された農地こそ自然環境そのものだと思う
喬木村	その他	この地域の自然、歴史文化を守り続けるために要素を取り入れ紹介していく
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	駅前広場や国道、アクセス道路等インフラ整備が速やかにできるよう地域の意思を整える
飯田市	サービス業	人口の一極集中で全人口は減少し始めている。東京では人口再生産の機能がなく、今後も人口は減少すると言われている。地方は子育てのできる良い環境を維持していくことが必要で、そのために域内の産業が連携し、ヒト、モノ、カネを利用し、賃金レベルを上げることも必要
飯田市	その他	活性化、地域振興のため多様な主体が情報を共有しこれまで以上に連携協力していくことが重要
高森町	建設業、窯業、砂利採取販売業	各行政や団体が個別にならないように、全体で大きな誘客集客できるプロジェクトを行う。中途半端にならないようにする
阿智村	飲食・宿泊業	観光で考えることはお客様が駅に降りたときの交通の利便。交通環境を整えなければ広いエリアに波及効果が十分ではない。リニアの到着時間に合わせたダイヤでJR、バス、自治体のバス、レンタカー、レンタバイク、自転車などありとあらゆる手段を用意する必要があると思う
飯田市	卸・小売業	品ぞろえの強化
根羽村	サービス業	人の流入という短絡的な考えより、駅ができることにより利便性が高まり地元住民が流出しやすくなることに留意したい。その結果本来地元に戻元されるべき経済利益が他所に移動してしまい流出を上回る流入を促す魅力ある施策が必要。人気ゆるキャラを見て人口が増えたり観光客でこたえ返すほど経済は甘くない。東西の都市圏へのアクセスを利用した企業誘致など検討材料が豊富なので発展に協力していきたい
飯田市	卸・小売業	きれいな街づくり
天龍村	製造業	リニアに踊ることなく自社の経営に取り組むが、情報のアンテナは張っていざというときは果敢にチャレンジしていく
飯田市	卸・小売業	自社をたくさんの人に知ってもらう
飯田市	製造業	環境保全、地域の安全への取り組み 様々な年齢層、立場の意見要望を受け入れて地域に誇りを持てるようなところに
下条村	飲食・宿泊業	アクセス道路の充実 農産物の販路の充実 観光地の充実
飯田市	サービス業	人材確保
中川村	その他	地域の人口増
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	リニア開業に向け地域でカウントダウン 次世代に誇れる工事への関わり
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	観光、工業、食料、芸術等流入人口増に係る取り組みの強化
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	県内外へ飯田の魅力を発信していく。
飯田市	サービス業	強いリーダーシップでまちづくり出していくことが重要
飯田市	製造業	利便性と共に特色ある存在となるための施策をストーリー性を持って取り組む
飯田市	建設業、窯業、砂利採取販売業	・駅周辺はそれなりの広さの土地を確保すべき ・補助金で村おこし、街おこしを考えるのではなく、起業者(精神)を掘り起こし、伸ばしていくことに取り組むこと

(11) リニア開業を見据え金融機関に対する期待は

- ・「リニア開業を見据え、地域金融機関に対する期待」について、それぞれたくさんのご意見をいただいた。
- ・これらを地域の皆様からの貴重なエールと受け止め、この調査結果を通じての地域への提言、そして、飯田信用金庫が取り組んでいるあるいはこれから取り組もうと考えている事項を具体的な施策としてIV章で述べることにします。

図表Ⅱ-3-14 金融機関に対する期待（自由記入）

（ ）内は複数意見の場合の数

金融機能面	融資	低利の融資(5) 新規開業者・創業者への融資(3) 設備資金、運転資金の融資(2) 必要なときの融資(2) 事業拡大の借入(2) 地域向け融資を(2) 活力ある業界のための融資 地元企業をサポートする金融システムを 整備計画やそれに伴う企業の施策に対する融資 情報提供とアドバイス+資金提供 簡単に借りられるシステム 長い目で見た融資 リニア開業により移住者や新規開業者が増えた場合の資金 融資対象の拡充 農業、製造業への融資 ものづくりへの金融支援 貸出枠の拡大と緩和
	預金	リニア開通までの記念積立(2) 高金利の預金商品
	その他	地域の金融機関としての役割 現実的な投資を、未来あるビジョンに対しての投資 縁、人縁を活かしたより一層の地域密着・独自商品 奨学金制度で個人にも教育の機会を 若者の企業のためのベンチャーキャピタルを 海外送金を円滑、簡単に リニア長野県駅への出店
経営相談		経営状況を分析して適切なアドバイスを 地元企業優先の相談役に 地域の事業所の健全化
情報発信		土地に関する情報の発信 業種ごとの情報提供 情報の収集力の強化、発信の迅速化 情報提供とアドバイス+資金提供 金融機関ならではの情報を 活用できる情報発信を 情報の提供(2) 県、国の助成金導入指導・人材紹介 地域力が上がるグローバルな提案 空家情報を 融資内容の見える化 先進地の取り組み情報を
経営サポート		新規開業者への支援 創業支援に関する支援 整備計画やそれに伴う企業の施策に対し支援 移住者や新規開業者が増えた場合のアドバイスなどの支援

	企業の体質強化ができる支援 都会にはない魅力を発信したいと思っている企業家の応援を
ビジネスマッチング活動	企業間の連携やM&Aの活用 全国の企業の誘致、上伊那地区との連携 M&Aで雇用を拡大
資産運用サポート	資産運用の助言、支援
経済団体、行政、地域の つなぎ役	養育、若者、就活、婚活、終活、観光の核となるイベントなど このアンケートや経営者の意見を基に飯田市のビジョンを提案、行政にもどんだん口出しを 地域の企業と強い関係を 独自の青写真を 村と連携した取り組みに 域住民と手を携えて住みやすい土地柄、安定した地域、希望を持てる故郷の構築 地域産業支援や街づくりなど金融機関が先頭に 地元資本企業を応援 企業と共にまちづくりに
その他	現状で良い(3) 柔軟な対応を フットワークの充実を それぞれの立場で貢献しましょう 頑張ってください

#### 4. アンケート調査のまとめ

- ①当調査は、飯田信用金庫経営相談所が毎月発刊している、「飯伊地域産業経済動向」の調査先および送付先を主体に（回答数 60先）、その他一般の当金庫お取引先（160先）が回答の中心である。したがって、多様な回答者構成ではあるものの、その回答者の属性の構成比からみれば、無作為抽出による調査と比較してどちらかといえば経済界、産業界からの意見等がより反映されたものになっているといえる。
- ②回答者の居住地域としては、飯田市（約6割）、下伊那郡（約3割）、地域外（1割）と、広範囲にわたり、地域的に飯伊地域の市町村も限定されておらず、性別、年齢的にも偏りなく分散している。
- ③I章で分析した当地域の人口問題について、アンケート結果でも当地域の皆さまが同様の認識を持っていることが判明した。若い人が高校を卒業して進学等でこの地域を離れていかざるを得ないこと、学卒者がこの地域に戻ってこないこと、子供を生み育てやすい地域とはいえず子育てに対する支援の要望が多いこと、人口の高齢化に対する環境整備への要望など、これらは既に行政においても課題として認識されていることでもあるが、改めて当地域の課題として捉えていくものである。それだけに、簡単に解決するものではないが、地域の知恵を集め、皆で取り組んでいくことと考える。
- ④事業所調査は、事業経営に関わる方々に回答いただいたもので、地域の皆さまの現状認識や意識の現状が窺われた。それぞれの分野において今後の方針、対応等に生かしていただければ幸いである。
- ⑤各アンケート調査項目について、選択肢で回答するものにも、「その他」で具体的な記述が多く見られ、自由記入項目は、更に数多くの事項を記入いただいている。回答いただいた皆さまのリニア時代を迎える地域に対する「思い入れ」を強く感じられる内容であった。
- ⑥地域資源等については、当地域に様々な地域資源があることが明らかとなった。この多様性を当地域の特長として認め、飯伊地域内に点在するそれぞれの「点」を結びつけ、地域全体で「面」としての魅力を表出していけるような“何か”が今求められているのではないかと考えられる。
- ⑦この調査は、今後も定期的にも実施することにより、定点観測的な当地域の変化を見ていくものとした。また、リニア中央新幹線沿線や三遠南信地域などより広域的な地域の皆さまのご意見をうかがいながら、三遠南信自動車道を含めリニア中央新幹線の開通という当地域の大きな環境変化に対して継続的に調査、分析、発信していきたいと考える。

### Ⅲ. 新幹線開通時代を迎えるための視点 ～その他調査の結果から～

#### 1. 北陸新幹線各駅の乗降客数に大きな格差

##### (1) 北陸新幹線各駅の利用状況

平成27年3月に開業した北陸新幹線の利用状況をもとに、地域の産業経済との関連で考察する。

J R西日本（2015年7月公表）、J R東日本（2015年5月公表）によれば、北陸新幹線の開業後（西日本は3か月間、東日本は1か月間）の主な駅の利用状況（1日当たり平均乗車人数）は下記のとおりである。

金沢駅	約8,700人（金沢市	人口約466千人）
富山駅	約4,800人（富山市	人口約419千人）
新高岡駅	約1,600人（高岡市	人口約170千人）
黒部宇奈月温泉駅	約800人（黒部市	人口約42千人）
糸魚川駅	約400人（糸魚川市	人口約45千人）
長野駅	約7,200人（長野市	人口約384千人）
上越妙高駅	約1,900人（上越市	人口約196千人）
飯山駅	約500人（飯山市	人口約21千人）

こうした乗車人員の格差はどうして生じるのであろうか。

一般に、2地点間（例えば首都圏から当地域まで）の時間距離や両地点の人口規模、これに加えビジネス面では時間距離と両地点の経済規模（例えば実質県内総生産）、観光面では観光資源数などが関連性が高いといわれている。因みに、リニア中央新幹線開通後の各県駅の見込み乗車人員（各県が公表）は以下のようになっている。

山梨県駅 6,150人/日

長野県駅 3,400人/日（リニア駅周辺整備構想では乗降客数として6,800人）

岐阜県駅 3,200人/日

（神奈川県駅の数値は公表されていない模様）

現在のJ R飯田線飯田駅の乗車人員数は991人/日（平成24年度）で、この中には高校生など通学および通勤者が相当割合を占めており、旅客は少ないと考えられる。

一方高速バス乗車人数は、平成27年1月～12月平均で

新宿線 903人/日

名古屋線 557人/日

合計 1,460人/日（当金庫経営相談所「飯伊地区産業経済動向」調べ）

という状況である。

## (2) 新幹線駅地域の状況

### ～北陸(長野)新幹線 佐久平駅を中心に～

前項を踏まえ、リニア長野県駅を考える上で、北陸(長野)新幹線の佐久平駅を取り上げて考察する。

#### ■佐久平駅

- ・乗車人数 2,832人(在来線含む一日当たり、2014年度) JR 東日本発表
- ・東京駅～佐久平駅間所要時間 75分(営業キロ:164.4km)

佐久平駅を取り上げた理由は以下のとおりである。

- ① 佐久平駅のある佐久市は、総務省「類似団体リスト」で飯田市と同ランクの5-Ⅲ-0(人口100千人～150千人、Ⅱ次・Ⅲ次産業人口95%未満、Ⅲ次産業人口55%未満)に属している。

ただし、平成26年10月1日現在では、佐久市の人口は99,614人、飯田市は102,446人である。

- ② 駅勢圏がほぼ同規模

ここでは同駅の駅勢圏を佐久広域連合(佐久市、小諸市と北佐久郡3町、南佐久郡6町村)と設定する。現地において地形、地域内動線を考慮すると佐久広域連合を駅勢圏とみて妥当であると判断した。但し、同広域連合には北佐久郡軽井沢町が含まれている。北陸(長野)新幹線軽井沢駅の駅勢圏として後段で駅勢圏間の対比(133頁以降)を行うため、北佐久郡軽井沢町を除いた佐久・小諸2市と北佐久郡の御代田町、立科町2町と南佐久郡の全町村を佐久平駅の駅勢圏と設定する。これによる佐久平駅勢圏の人口は191千人(同)である。南信州広域連合(飯田市・下伊那郡)は164千人である(平成26年10月1日現在)。

- ③ 郊外に設置された新駅

当駅は長野新幹線駅として平成9年10月に開業。リニア長野県駅と同様、中心市街地から離れて設置された新駅で、駅周辺に新たな商業集積が形成されるなどの変化が見られている。同様の設置となるリニア長野県駅にとって参考となる。

- ④ 県内であるため情報を入手し易い。

図表Ⅲ-1-1 佐久平駅



(リニア対策室撮影)

## (7) 飯伊地域、上伊那地域、佐久平駅勢圏の比較

両駅勢圏として飯伊地域と佐久地域、これに上伊那地域(上伊那広域連合:伊那市、駒ヶ根市、上伊那郡)も加えて比較する。(図表Ⅲ-1-2～5)

- ① 駅勢圏別人口(平成26年10月現在)は、佐久地域(191千人)、上伊那地域(185千人)、飯伊地域(164千人)の順。
- ② 事業所数(同26年)は飯伊地域(94百)、佐久地域(92百)、上伊那地域(91百)の順となる。
- ③ 工業の製造品出荷額等の金額(同25年)は、飯伊地域と佐久地域がほぼ同程度で、上伊那地域がその倍の規模。

- ④ 商業の年間商品販売額（同24年）は、飯伊地域がやや多いが3地区がほぼ拮抗している。
- ⑤ 観光（同25年）は、利用延べ人数、観光消費額とも、佐久地域、上伊那地域、飯伊地域の順。佐久地域は飯伊地域に比べ、延べ人数で約1.7倍、観光消費額では約2.6倍となっている。

工業製造品出荷額、年間商品販売額を平成25年と平成16年の9年間で比較すると、

- ① 飯伊地域はこの9年間で増加率は△0.2%であったが、上伊那地域は△34.0%、佐久地域は△15.1となっている。

その結果、飯伊地域と上伊那地域では、平成16年の製造品出荷額は3倍近い差があるが、平成25年には2倍弱というところまで差が縮まっている。

- ② 製造品出荷額の推移に合わせる形で、3地域の年間商品販売額も9年間でほぼ同じ推移を示している。

佐久平駅の乗降客数は、降車人数を考慮すると5,600人程度と考えられる。リニア長野県駅は上伊那地域との連携を強化する方向で取り組むことにより、

- ① 人口で佐久平駅勢圏の1.82倍
- ② 事業所数で佐久平駅勢圏の2.02倍
- ③ 製造品出荷額で佐久平駅勢圏の2.53倍
- ④ 年間商品販売額で佐久平駅勢圏の2.00倍
- ⑤ 観光利用延べ人数で佐久平駅勢圏の1.29倍

という駅勢圏が形成されることが期待できる。これにより乗降客数で佐久平駅を上回り、リニア長野県駅設置にかかる検討において設定されている基礎数値の6,800人に手が届く水準も視野に入る。当地域では、これに三遠南信地域がリニア長野県駅勢圏にプラスされることにより、一層の当駅勢圏の拡大が期待される。

逆にこれら地域との一体化が余り進まず、リニア長野県駅の利用が飯伊地域を中心に狭い範囲に留まってしまうと、長野県駅の利用客の伸びは期待できないことも考えられる。

図表Ⅲ-1-2 3地域 人口及び事業所の状況

	平成26年		平成24年	
	世帯数	人口 人	事業所数	従業者数 人
飯田市	38,276	102,446	6,411	50,841
下伊那郡	20,811	61,732	3,074	22,090
合計	59,087	164,178	9,485	72,931
伊那市	26,403	69,070	3,593	28,702
駒ヶ根市	12,261	32,638	1,872	16,744
上伊那郡	31,027	83,732	3,715	34,719
合計	69,691	185,440	9,180	80,165
佐久市	38,244	99,614	4,879	39,864
小諸市	16,705	43,114	2,134	17,563
北佐久郡	8,772	22,482	962	8,791
御代田町	6,042	15,089	562	5,854
立科町	2,730	7,393	400	2,937
南佐久郡	9,927	26,020	1,278	7,689
合計	73,648	191,230	9,253	73,908

長野県「毎月人口異動調査」長野県「経済センサス・活動調査結果」（10月1日現在）

図表Ⅲ-1-3 3地域 観光の状況

	平成25年	
	利用延べ人数 千人	観光消費額 百万円
飯伊計	3,939	10,213
上伊那計	4,586	11,130
佐久計	6,567	26,170

長野県「観光地利用者統計調査」



図表Ⅲ-1-4

## 3 地域 製造業の状況

	平成16年			平成25年			製造品 出荷額等 増減比 %
	事業所数	従業者数 人	製造品出荷額等 百万円	事業所数	従業者数 人	製造品出荷額等 百万円	
飯田市	398	11,102	261,719	304	9,978	270,012	3.2
下伊那郡	262	6,459	104,956	199	6,007	95,889	△ 8.6
合計	660	17,561	366,675	503	15,985	365,901	△ 0.2
伊那市	178	6,476	232,533	153	5,635	132,859	△ 42.9
駒ヶ根市	129	4,770	148,145	107	4,607	117,078	△ 21.0
上伊那郡	493	16,172	578,379	384	14,799	382,731	△ 33.8
合計	800	27,418	959,058	644	25,041	632,668	△ 34.0
佐久市	326	9,654	231,794	257	8,091	193,143	△ 16.7
小諸市	130	4,304	133,233	110	3,941	108,478	△ 18.6
北佐久郡	67	3,319	81,770	49	3,309	83,085	1.6
御代田町	36	2,665	72,393	28	2,692	75,293	4.0
立科町	31	654	9,376	21	617	7,792	△ 16.9
南佐久郡	42	1,163	16,544	53	865	8,687	△ 47.5
合計	565	18,440	463,340	469	16,206	393,393	△ 15.1

長野県 工業統計調査結果報告書

図表Ⅲ-1-5

## 3 地域 商業(小売業)の状況

	平成16年			平成24年			年間商品 販売額 増減比 %
	事業所数	従業者数 人	年間商品販売額 百万円	事業所数	従業者数 人	年間商品販売額 百万円	
飯田市	1,636	10,320	266,185	1,476	9,838	244,325	△ 8.2
下伊那郡	893	4,017	72,000	698	3,633	61,766	△ 14.2
合計	2,529	14,337	338,185	2,174	13,471	306,091	△ 9.5
伊那市	783	4,975	151,163	817	5,621	133,525	△ 11.7
駒ヶ根市	501	3,108	62,705	429	2,956	50,454	△ 19.5
上伊那郡	1,026	5,803	124,188	758	5,015	109,575	△ 11.8
合計	2,310	13,886	338,056	2,004	13,592	293,554	△ 13.2
佐久市	988	6,599	169,288	1,186	7,993	173,151	2.3
小諸市	549	3,492	77,778	467	3,587	78,961	1.5
北佐久郡	227	1,139	26,860	179	1,202	24,424	△ 9.1
御代田町	124	753	19,071	107	744	15,026	△ 21.2
立科町	103	386	7,789	72	458	9,398	20.7
南佐久郡	575	2,766	48,599	270	1,454	21,936	△ 54.9
合計	2,339	13,996	322,525	2,102	14,236	298,472	△ 7.5
合計	7,178	42,219	998,766	6,280	41,299	898,117	△ 10.1

長野県 平成16年商業統計調査結果

長野県 平成24年経済センサス活動調査結果

#### (イ) 佐久平駅周辺の商業（小売業）の動向

次に佐久平駅周辺の商業（小売業）について考察する。

佐久平駅は、新幹線駅の周辺の賑わいにより「新幹線駅の中でも成功した駅」と評価されている。その代表が駅周辺の大型商業施設であろう。その状況を「商業統計」により概観する。グラフの縦線は平成9年に長野（北陸）新幹線が開通したことを示す。

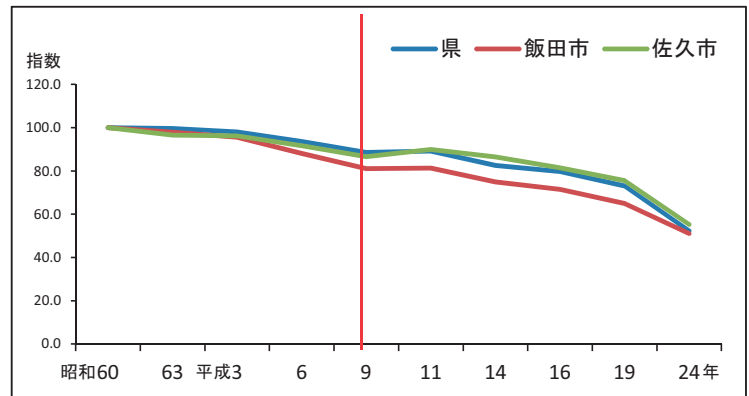
商店数を昭和60年を100として佐久市、飯田市、県計でグラフ化（図表Ⅲ-1-6）すると、佐久市は県計とほぼ同様の推移を辿っている。飯田市の減少が先行し、平成24年調査時点では佐久市、飯田市、県ともにほぼ同じ水準となっている。

売場面積の推移（図表Ⅲ-1-7）は象徴的である。平成9年調査時点を境に売り場面積が飛躍的に増加し、新幹線開通後に駅周辺の商業集積が進んだことが表れている。現在は平成14年調査をピークとして縮小傾向にあるが、佐久市の売場面積は、昭和60年時点の2倍超、新幹線開通時点からも3割増の水準にある。飯田市は平成9年時点より下回っており、全県では平成9年調査時をかるうじて維持している状況にある。

年間商品販売額は、佐久市、飯田市、全県とも厳しい状況にあるが、佐久市は昭和60年調査時点を上回っており、飯田市、全県は昭和60年水準を割り込んでいる。

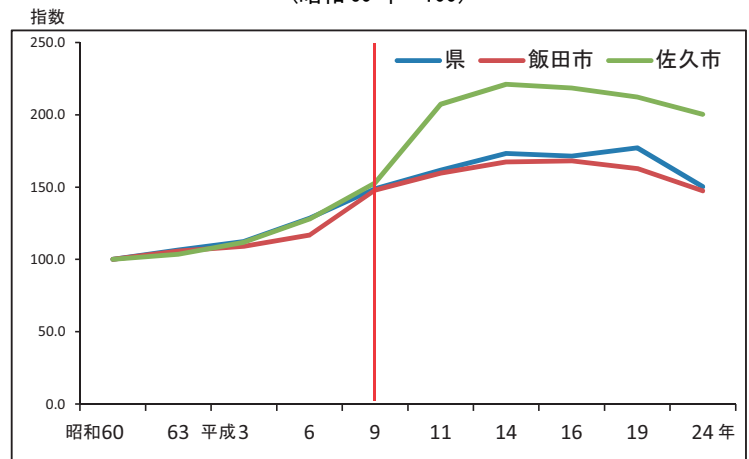
佐久市の推移は、新幹線と前後して高速道路（上信越道）が開通（平成5年藤岡IC～佐久

図表Ⅲ-1-6 商店数の推移  
(昭和60年=100)



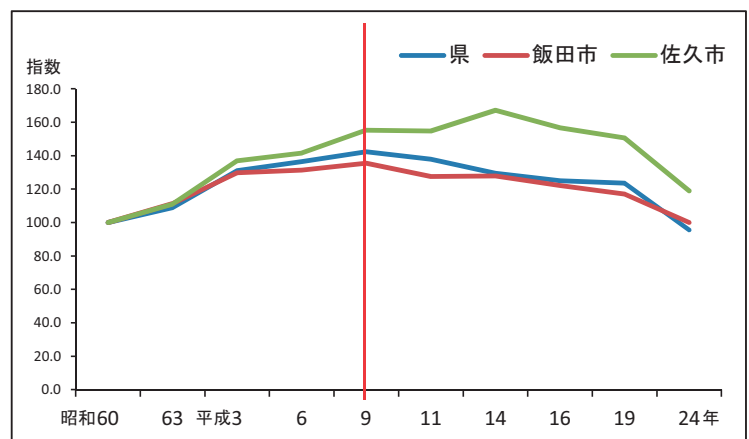
長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-7 売場面積の推移  
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-8 年間商品販売額の推移  
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

I C、平成7年佐久I C～小諸I C) し、これら高速交通網と駅周辺開発の効果によるものであることは異論がないであろう。

(ウ) 佐久平駅の商業集積の状況

新幹線駅開業（高速道路も）により遠隔地から人が訪れ（商圈が拡大し）当該地での購買機会が増大する、となれば喜ばしいことである。しかしながら、佐久市では旧来の中込、岩村田といった商店街の地盤沈下が指摘されているところである。

佐久市とその周辺の年間商品販売額の推移をみる。佐久市と小諸市、軽井沢町、軽井沢町を除く北佐久郡（御代田町、立科町）、南佐久郡に分け、前項と同様、昭和60年を100とする。南佐久郡は統計に伏字(X)があるため抽出可能な調査年のみとし、平成6年調査値を100とした。

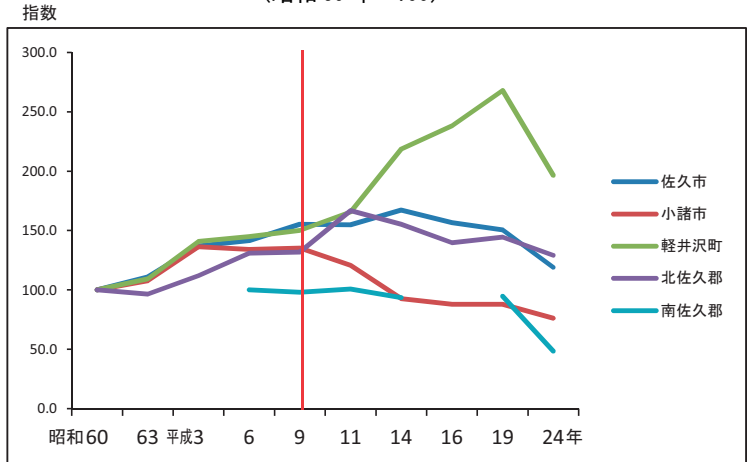
佐久市は平成14年調査をピークに減少傾向にある。軽井沢町は新幹線開通後伸びが続き、19年調査時まで大幅増が続いた。軽井沢のアウトレットなどの商業施設は長野（北陸）新幹線開通に合わせ営業を開始している。

佐久市近隣の小諸市、北佐久郡、南佐久郡は減少傾向が続いており、佐久地域の中で商勢が佐久平駅周辺の商業施設に集中してきたことが窺える。佐久市内の商店街単位での統計は出されていないため推測ではあるが、同様の推移を辿っているものと思われる。

年間商品販売額の実数での推移をグラフ（図表Ⅲ-1-10）

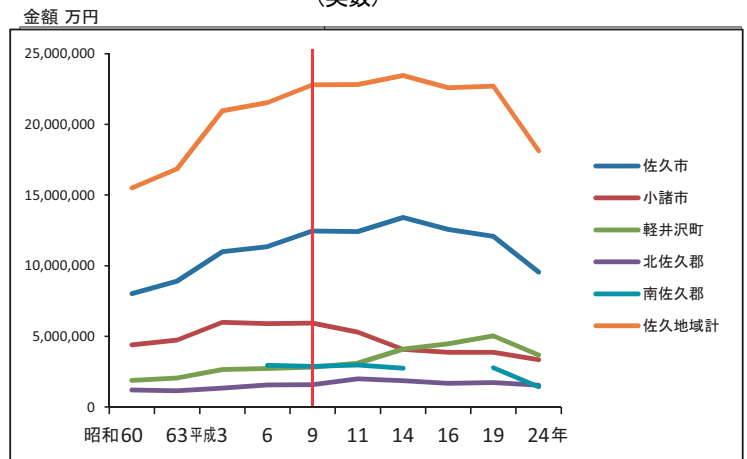
に示す。前述の各区分に加え、軽井沢町を含めた佐久地域合計（但し、南佐久郡は伏字があって数字が揃わないため除外）を出し推移をみると、軽井沢町販売額の伸びは目覚ましいものであるが、佐久地域全体では規模的に大宗を占めるほどではないことが判る。佐久地域は、新幹線開業以来多少の増加はあるものの、全体として大きく伸びているとは言い難い状況にある。軽井沢町の商業施設による逆ストロー効果を考慮すると、佐久地域はストロー効果による購買力流出がある程度起きていることは否定できない。

図表Ⅲ-1-9 年間商品販売額（小売業）の推移  
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-10 年間商品販売額（小売業）の推移  
(実数)



長野県各年商業統計調査

(I) 佐久平駅（市）の取り組み

駅利用の増加を図る、あるいは新幹線を活用した街の活性化を図るため、佐久市では以下の取り組みがみられた。

(a) 住宅地の分譲

「東京から新幹線で70分」「佐久総合病院を中核とした地域医療・福祉面での安心」をセールスポイントとして、U・Iターナー者の獲得を図っている。

図表Ⅲ-1-11

佐久市分譲地パンフレット



(佐久市パンフレット)

(b) 佐久市移住促進新幹線通勤定期券購入費補助金

佐久市への転入を促し、かつ新幹線通勤の生活スタイルを普及させるため、住宅取得の一部補助と新幹線定期券購入の一部を補助する制度。

東京駅から75分の当地でも新幹線通勤による定住促進に取り組む可能性があるという点で参考となる。

住宅取得に係る補助金を新設しました！ どうぞご利用下さい。

【問い合わせ先】  
佐久市役所  
観光交流推進課  
0267-62-3283

佐久市移住促進サポートプラン (佐久市移住促進住宅取得費等補助金)

<b>事業期間</b>	平成 26 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで 3 年間
<b>補助対象者</b>	① 平成 26 年 4 月 1 日以降に佐久市に転入し、佐久市の住民基本台帳に記録された方で、転入の日から過去 5 年以内に佐久広域市町村の住民基本台帳に記録されたことがない方 ② 平成 26 年 4 月 1 日以降に住宅の新築または住宅の購入契約を締結した方で、前住所地の市町村民税に滞納がない方 ③ 新築または購入した住宅に 5 年を超えて居住しようとする方

**(補助金交付例)** 注 すべての処理が物件を購入した年度内に完了する必要があります。

**新築**

**新築物件の取得**

**最高 50 万円**

住宅の新築費用または新築住宅の購入費用の 1/2 以内・土地代除く(市内事業者との契約に限る)

**中古物件購入 (土地代含)**

**最高 20 万円**

中古住宅の購入費用の 1/2 以内 (市内事業者との契約に限る)

**空き家バンク登録物件を購入した場合**

**一律 10 万円**

**物件の改修**

**最高 10 万円**

中古住宅の改修費用の 1/2 以内 (市内事業者による施工に限る)

+

**中学生以下の扶養する子と同居する場合**

**人数によらず一律 10 万円**

+

**新幹線通勤 一人あたり**

**最高 30 万円/年**

**(最長 3 年間: 最高 90 万円)**

新幹線通勤定期券を佐久平駅で購入した方で、通勤手当額を控除した額の 1/2 の額 (補助金の実績報告書を提出した日、または住民基本台帳に記録された日のいずれか早い日の属する月から 36 ヶ月間に限る)。申請者と世帯構成員に限る

**=**

150 万円

交付額例 最高額

140 万円

(佐久市HPより)

<参考> 新幹線通勤の料金目処

図表Ⅲ-1-13 新幹線料金および定期券代

駅名	営業キロ	片道乗車券代 (特急料金含む)	通勤定期券 (1カ月)	通学定期券 (1カ月)
佐久平駅	164km	6,340円	132,830円	94,360円
上田駅	189km	6,670円	144,310円	100,310円
リニア長野県駅 (推定値)	実キロ 179km ①営業キロ 226km	②約7,500円	③172千円以上	④119千円以上

リニア対策室調べ

注① リニア品川駅～長野県駅間の営業キロ数は示されていないため、

品川・名古屋駅間 実キロ 285km、営業キロ359km  
 品川・長野県駅間 実キロ 179km から、  
 品川・長野県駅間営業キロ=179km×359km÷285km≒226km

注② リニア料金は品川・名古屋間のぞみ料金にプラス700円との料金目処が示されているため、

11,090円 (乗車券・特急券計) +700円=11,790円  
 11,790円×226km÷359km≒7,500円 (①、②：鉄道ジャーナリスト梅原 淳氏のご教示による)

注③④ JR東海の定期券料金計算方式が示されていないため、参考に東海道新幹線の東京～掛川駅間 (営業キロ229km) の料金を示したが、リニア新幹線は東海道新幹線料金に割り増しになるのをこれを上回る。

(c) パークアンドライド利用の推進

駅関連施設の管理を行っている(財)佐久市振興公社は、駅周辺の駐車場と佐久平駅の新幹線利用を図るため、中南信の事業者向けに利用促進の活動を行っている(平成27年度事業)。

当金庫へも案内が送付されてきた。

<関連：パークアンドライド>

**上越新幹線本庄早稲田駅  
(東京駅から上越新幹線で45分)**

- ・上越新幹線(昭和57年大宮・新潟間開業)に、平成16年3月請願駅として開業
- ・乗車人数2,113人/日(2014年度JR東日本発表)

建設費総額は114億円。県と市、民間寄付による負担で開業した。請願駅として乗車人数実績は目標を下回る訳にはいかない。当駅は在来線駅と離れた新駅であり、当市はこれという観光資源がない。駅利用を図るため様々に取り組んだ。

一つはパーク&ライドで、JRの要請により1,000台分の無料駐車場を用意し、広域での新幹線利用が進むようにした。その後、駅周辺の土地区画整理事業の進展とともに民営の有料駐車場に移行してきている。当駅は、群馬県方面の利用がたいへん多い。

(本庄市 都市整備部拠点整備推進課聴き取り)

平成27年3月12日の現地調査では、当日の月極駐車場の車277台。うち、  
 県内ナンバー(熊谷) 138台(49.8%)  
 群馬ナンバー(群馬等) 120台(43.3%)  
 という状況であった。

駅利用の増強を図るための方策は、各駅的环境により自ずと異なってくるが、どの駅においても行政、民間が知恵を絞っての取り組みが行われていることが判る。

図表Ⅲ-1-14

(佐久市振興公社HP)

図表Ⅲ-1-15 本庄早稲田駅



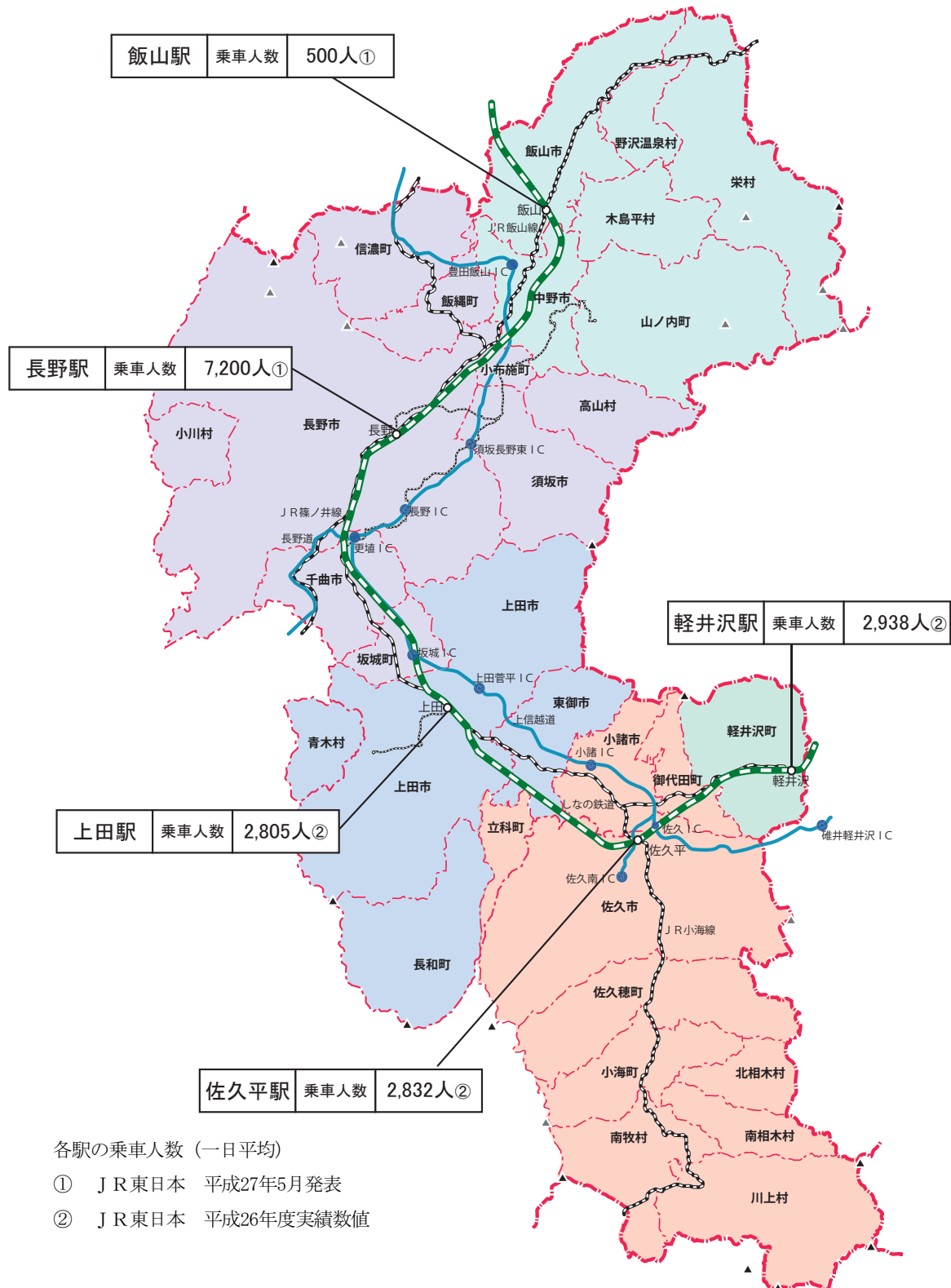
(リニア対策室撮影)

### (3) 県下各新幹線駅と各駅勢圏の状況

佐久平駅も含め、県下新幹線駅の乗車人数の状況と各駅勢圏の状況を以下に示す。各駅勢圏は、対応する広域連合単位とする。但し、軽井沢駅は、前項と同様、佐久地域広域連合から軽井沢町分を分離して独自の駅勢圏とする。

図表Ⅲ-1-16

北陸新幹線県内駅の乗車人数と各駅勢圏の状況



次に、各統計項目と乗車人数の相関性をみていく、本章1.(1)で述べている県内総生産は地域別には算出されていないため、本件調査では一般的に入手できる統計項目数値と乗車人数とで比較するしかない。また、各駅の乗車人数も同一時点・同一条件での数値が取得できていないため、あくまで傾向を見るに留まる。

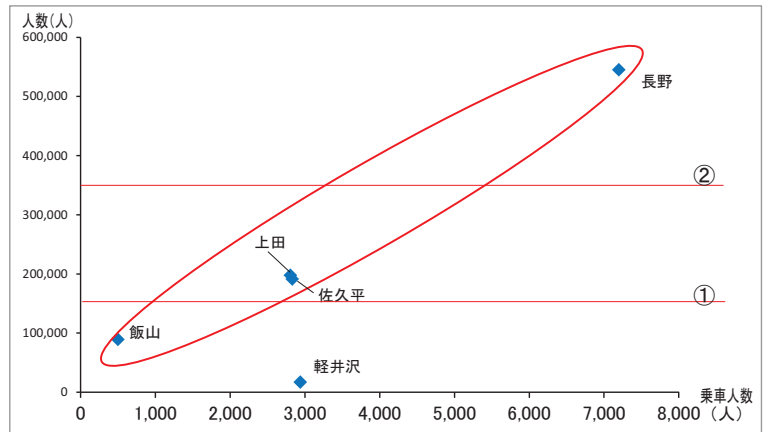
なお、下記グラフ上の2本の横線は各項目におけるリニア長野県駅勢圏のゾーンを示し、横線①は飯伊地域のみ規模、横線②は飯伊地域プラス上伊那地域の最大値で長野県駅勢圏とした場合となる。

### (ア) 人口と乗車人数

これをみると、軽井沢駅は後背人口に対して多くの乗降客を集めていることが窺える。

飯伊・上伊那地域が一体化できれば、人口面ではリニア長野県駅は上田、佐久平を上回る駅勢圏となる。

図表Ⅲ-1-17 人口と乗車人数



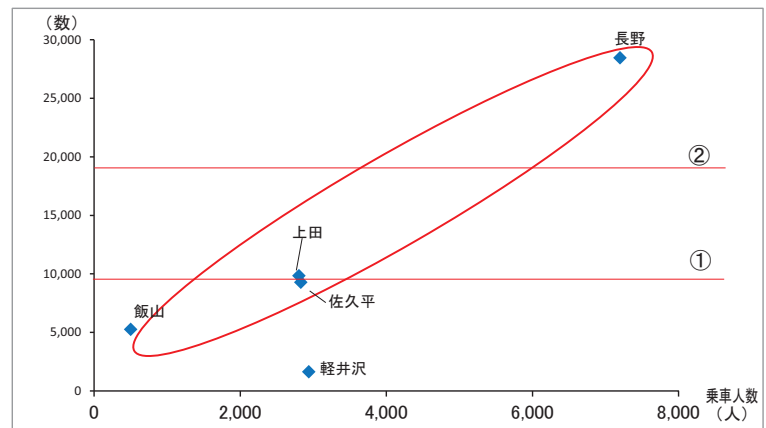
人口：平成26年毎月人口調査

### (イ) 事業所数と乗車人数

事業所数と乗車人数との関連をみると、軽井沢駅を除いてほぼ直線的な分布となっているのが判る。

飯伊地域は、佐久平を上回り、上田地域に近づく水準となっている。

図表Ⅲ-1-18 事業所数と乗車人数

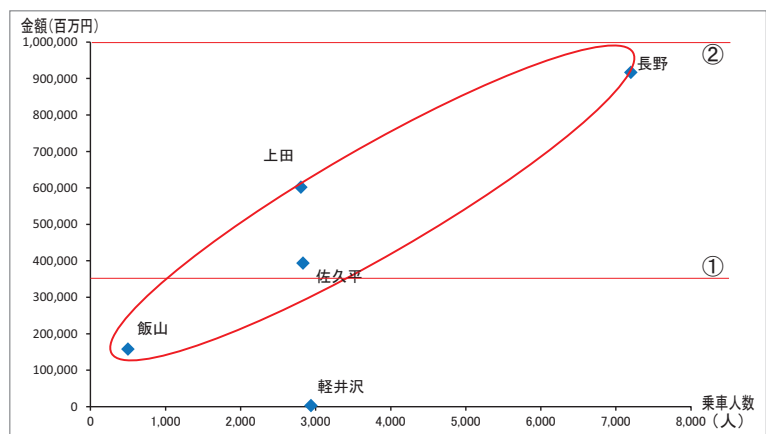


事業所数：平成24年経済センサス

### (ウ) 製造品出荷額等と乗車人数

製造品出荷額等では、飯伊地域プラス上伊那地域となれば、長野地域、上田地域を上回る実力を持つ駅勢圏が形成されることが判る。

図表Ⅲ-1-19 製造品出荷額等と乗車人数



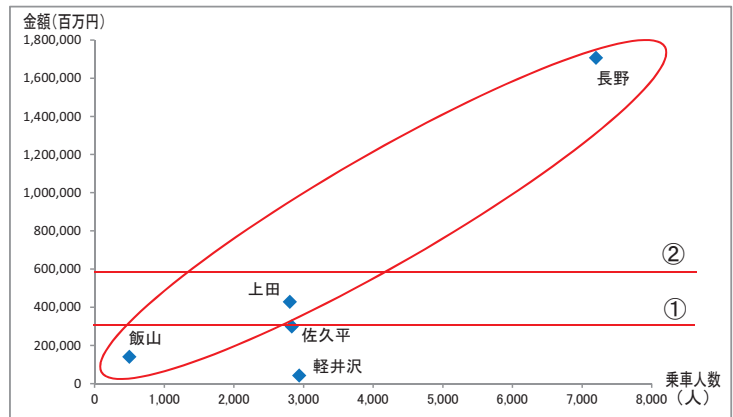
製造品出荷額：平成25年工業統計調査



(イ) 年間商品販売額（小売業）と乗車人数

軽井沢駅は観光消費に特化した駅勢圏となっていることが判る。

図表Ⅲ-1-20 年間商品販売額と乗車人数



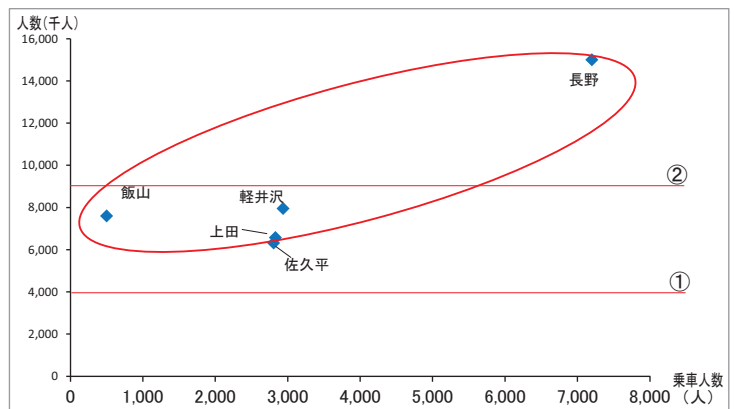
年間商品販売額：平成24年経済センサス

(ロ) 観光延利用者数と乗車人数

他の項目に比べて観光延利用者数では、飯伊地域の現時点のボリュームでは他の駅勢圏とで実力差があることが判る。

上伊那地域との一体化が図れてようやく他の県内駅の水準に近づく。

図表Ⅲ-1-21 観光延利用者数と乗車人数



観光延利用者数：平成25年観光地利用者統計調査結果

(カ) 各駅勢圏の比較分析から見えること

佐久平駅をはじめ県下新幹線の駅勢圏の状況から、以下のとおりいえるのではないかと。

① リニア長野県駅の駅勢圏としては、県下の他の駅勢圏と比較して大きなポテンシャルを持ち得るが、そのためには上伊那地域との連携・一体化が必須である。三遠南信地域との連携も期待されるが、まずは上伊那地域である。

- ・飯伊地域と上伊那地域との業界、経済団体の連携強化、交流事業の強化

特に製造業分野でのタイアップにより都市部との交渉力アップを図ることができる  
観光面での上伊那との連携強化および隣接中間駅との連携強化

飯伊地域のみでは力不足。飯伊のパワーアップと上伊那との周遊性強化などに取り組む

- ・上伊那地域との交通アクセスの一層の向上

中央道とのアクセス道路による結節に加え、JR飯田線との結節、飯田線の輸送力増強

リニア駅と上伊那地域とを結ぶ路線バス（高速・「下道」）の充実

高速道路のほか「下道」の利便性向上 伊南バイパス先線のリニア駅までの延長など

② リニア長野県駅の乗降客数については議論のあるところであり、駅周辺整備について「できるだけコンパクトに」の論があることは地元の状況を考慮すれば理解できるものではあるが、駅周辺整備の基礎数値「6,800人」を視野に入れて、駅周辺整備や地域づくりを考えていくこと、行政任せにすることなく当地域産業経済界の問題として考えていくことは必要と考える。

- ・飯田市「リニア駅周辺整備検討会議」において市から説明のあった「民間活力」についての対応

#### (4) 「新幹線開業効果」の実態

新幹線開通とともに様々な変化が出ていると指摘されるが、その状況について事例を通して考察する。

#### (7) 新幹線開通前後の地元購買率の比較

地域の購買動向について。九州新幹線の最速タイプ列車の通過駅である新玉名駅の所在する熊本県玉名市と、上越新幹線本庄早稲田駅が所在する埼玉県本庄市について、新幹線の開通前後で地元購買率がどのように変化したか、各県消費動向調査結果を見る。熊本県玉名市と埼玉県本庄市の概要は下記の通り。

図表Ⅲ-1-22 玉名市・本庄市の概要

	熊本県玉名市	埼玉県本庄市
人口(人)	67,984	76,984
世帯数(世帯)	26,897	32,155
平成27年12月末日現在 (資料:住民基本台帳)		
卸小売業事業所数(所)	585	632
卸小売業従業者数(人)	3,331	5,685
卸小売業年間商品販売額(百万円) (平成26年商業統計調査)	73,838	452,201
隣接市町村	熊本市西区 荒尾市 長洲町 玉東町 和水町 南関町	群馬県伊勢崎市 群馬県玉村町 上里町 神川町 美里町 長瀬町 深谷市 皆野町
新幹線駅開設年	平成23年3月 九州新幹線新玉名駅	平成16年3月 上越新幹線本庄早稲田駅
他地域からの所要時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新玉名駅から博多駅まで新幹線で約45分、玉名駅から博多駅まで自動車で約1時間20分(有料道路利用)</li> <li>・玉名駅、新玉名駅から熊本駅まで普通列車で約30分、新幹線で約10分、自動車で約50分</li> <li>・新玉名駅から鹿児島中央駅まで新幹線で約1時間10分(熊本駅乗換の場合約1時間20分)、自動車で約2時間40分(有料道路利用)</li> <li>・玉名駅から大牟田市役所まで自動車で約40分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄早稲田駅から東京駅まで新幹線で約50分</li> <li>・本庄駅、本庄早稲田駅から高崎駅まで、快速列車で約15分、新幹線で約10分、自動車で約40分(有料道路利用)</li> <li>・本庄駅から深谷駅まで電車で約10分、自動車で約30分</li> <li>・本庄駅から伊勢崎駅まで自動車で約30分</li> <li>・本庄駅から熊谷駅まで電車で約25分、自動車で約50分</li> <li>・本庄駅、本庄早稲田駅から大宮駅まで、快速列車で約60分、新幹線で約25分、自動車で約80分(有料道路利用)</li> </ul>

経営相談所調べ

#### (a) 熊本県玉名市

平成23年3月に九州新幹線新玉名駅が開設された熊本県玉名市では、新幹線開通後の平成24年度調査時点でも、最寄品3品(生鮮食品、一般食品、日用雑貨品)の地元購買率は80%台とかなり高く、文化品の地元購買率も60%以上の商品が多い。

一方、衣料品、見回品の地元購買率は25%以下となっている。平成21年度調査と24年度調査では調査品目に変更があるため厳密な比較は困難だが、これらの商品では、平成21年度よりも平成24年度調査の県外流出率が増加している。

熊本県が両調査を比較している品目のうち、男子服、紳士服は、平成21年度調査で熊本市への流出等などから35.9%だった地元購買率は14.8ポイント減少している。また、県内他市町村への流出も1.8ポイント減少した。これに対し、県外流出率は15.2ポイント増加している。大牟田市の大型ショッピングセンターへの流出の影響が大きいものと思われるが、福岡市への流出も2.4ポイント増加していた。

図表Ⅲ-1-23 熊本県玉名市の平成21年度と平成24年度の地元購売率の比較

熊本県玉名市

品目	平成21年度(%)		玉名市		県内他市町村計		県外計		店舗外計	
	玉名市	県内他市町村計	うち熊本市	うち福岡市	玉名市	県内他市町村計	県外計	店舗外計	玉名市	県内他市町村計
食料品	生鮮食品	85.7	6.4	1.0	0.0				7.6	
	一般食品	84.7	7.0	1.3	0.1				8.5	
日用雑貨品	86.6	11.0	4.2	0.7				1.8		
衣料品	男子服	35.9	49.6	37.6	9.6	1.8			4.8	
	婦人服・子供服	31.6	50.5	36.4	9.0	3.3			8.8	
	呉服・寝具	48.7	41.4	30.1	0.9				9.3	
身用品	靴・履物・傘等	36.5	49.4	37.3	7.4	1.4			6.5	
	アクセサリ	8.6	80.2	70.4	7.1	1.8			4.4	
文化品	電化製品	60.6	21.8	18.1	11.1				6.7	
	家具・室内装飾	68.1	26.6	21.6	1.2	0.6			4.4	
	書籍・文具	62.4	28.6	19.1	0.7				8.1	
	化粧品・医薬品	67.5	16.7	12.1	0.6	0.1			15.5	
	貴金属・カメラ・メガネ	57.0	34.2	31.6	7.2	0.2			1.6	
	スポーツ用品・レジャー用品	43.9	47.1	39.9	3.8	0.5			5.0	
	玩具	31.1	51.4	41.2	7.9				9.5	
贈答品	43.2	45.2	37.4	3.6	1.0			8.0		

品目	平成24年度(%)		玉名市		県内他市町村計		県外計		店舗外計	
	玉名市	県内他市町村計	うち熊本市	うち福岡市	玉名市	県内他市町村計	県外計	店舗外計	玉名市	県内他市町村計
食料品	生鮮食品	83.5	9.7	2.1	2.2	0.0			4.5	
	一般食品	83.5	9.4	2.1	2.3	0.0			4.5	
日用雑貨品	81.3	12.3	5.6	4.5	0.3			1.7		
衣料品	紳士服	21.1	47.8	37.9	24.8	4.2			6.4	
	婦人服	14.0	54.2	41.6	20.0	1.7			11.6	
	子供服	19.8	49.1	32.1	24.5	1.3			6.6	
身用品	靴・履物類	23.7	51.2	37.2	20.5	2.9			4.5	
	電化製品	64.6	19.4	13.7	8.7				7.2	
文化品	本・雑誌	72.4	15.1	8.3	3.5				9.0	
	化粧品・医薬品	63.6	16.1	12.6	1.7	0.1			18.8	
	時計・メガネ	46.5	39.3	34.5	9.0	0.5			5.5	
	スポーツ用品・レジャー用品	26.6	38.1	26.7	29.1	1.0			5.3	
	贈答品	29.6	51.0	40.2	10.1	1.0			9.3	

熊本県消費者動向調査において、平成21年度と平成24年度の比較を行っている品目について網掛けをした。数字丸めの関係上、合計は100%にならないことがある。

熊本県消費動向調査

(b) 埼玉県本庄市

平成16年3月に上越新幹線本庄早稲田駅が開設された埼玉県本庄市では、新幹線開通後の平成22年度調査時点でも、A群（生鮮食品、一般食品、日用雑貨品）の地元購買率は80%台と高いが、隣接する上里町への流出が増加したことなどから、平成12年度調査時よりは低下している。

平成12年度調査と22年度調査では調査品目に変更があり比較には注意を要するが、B群の紳士服、紳士洋品雑貨では、16.0ポイント、C群全体では24.3ポイント地元購買率が減少している。しかし、いずれも東京都への流出は減少しており、県内他市町村や、東京都以外の県外への流出が増加している。

C群の東京都への流出は、平成22年度調査では、埼玉県全体では8.7%あり、それと比べても本庄市の東京都への流出は1.6%と低い。表にはないが、本庄市を中心とする商圈では、C群の購入場所は、ショッピングセンターが40.3%、総合スーパーが20.1%で、この両方で6割を占める。以下、百貨店12.0%、大型専門店10.7%、ファストファッション店12.8%、アウトレットショップ6.0%などが続き、店舗外の購入は4.6%に過ぎない。

平成12年度調査に比べ22年度調査で東京都への流出が増加したのは、家具、インテリアで、2.1ポイント増加した。

図表Ⅲ-1-24

埼玉県本庄市の平成12年度と平成22年度の地元購売率の比較

埼玉県本庄市

品目	平成12年度	本庄市	県内他市町村計					県外計	
			うち深谷市	うち熊谷市	うち上里町	左記以外の県内	うち東京都	左記以外の県外	
A群									
肉・魚・野菜・果実	92.5	6.1	0.9	0.5	4.2	0.5	1.4	0.0	1.4
一般飲食料品	94.4	4.3	0.5	0.5	3.3	0.0	1.4	0.0	1.4
日用家庭雑貨	94.8	3.8	0.9	0.5	1.9	0.5	1.4	0.0	1.4
小計	93.9	4.7	0.8	0.5	3.1	0.3	1.4	0.0	1.4
B群									
呉服・帯	51.5	20.8	7.4	6.7	0.6	6.1	27.6	8.6	19.0
寝具	85.9	6.9	3.4	0.5	1.0	2.0	7.3	2.4	4.9
紳士服	76.7	8.6	2.9	3.3	0.5	1.9	14.8	4.8	10.0
婦人服	72.7	9.5	4.3	1.9	1.4	1.9	17.7	5.3	12.4
ベビー・子ども服	80.9	9.1	2.4	1.4	2.9	2.4	10.0	3.3	6.7
洋品雑貨	81.9	7.7	2.4	2.4	1.9	1.0	10.5	5.7	4.8
下着・肌着	91.0	5.3	1.0	1.0	3.3	0.0	3.8	2.4	1.4
小計	78.0	9.2	3.2	2.3	1.7	2.0	12.6	4.5	8.1
C群									
靴・履きもの	81.6	6.9	1.8	3.2	0.5	1.4	11.5	3.7	7.8
かばん・ハンドバッグ	65.6	10.5	2.4	5.2	0.5	2.4	24.0	6.1	17.9
小計	73.7	8.7	2.1	4.2	0.5	1.9	17.7	4.9	12.8
D群									
家具・インテリア	80.7	6.8	4.8	1.0	0.0	1.0	12.5	1.9	10.6
家庭用電化製品	94.0	3.7	1.4	0.9	0.0	1.4	2.3	0.0	2.3
自転車	94.8	1.9	0.9	0.0	0.5	0.5	3.3	0.5	2.8
小計	89.9	4.1	2.4	0.6	0.2	0.9	6.0	0.8	5.2
E群									
時計・メガネ・コンタクトレンズ	84.4	5.5	2.0	1.5	0.0	2.0	10.3	1.5	8.8
医薬・化粧品	94.9	1.5	0.5	0.0	0.5	0.5	3.7	1.4	2.3
書籍・文房具	97.2	1.9	0.5	0.0	1.4	0.0	0.9	0.9	0.0
楽器・CD	88.5	6.8	2.9	1.0	1.9	1.0	4.7	1.4	3.3
玩具	87.3	10.4	0.9	8.5	0.5	0.5	2.3	0.0	2.3
スポーツ用品	82.4	5.3	0.5	3.8	0.0	1.0	12.4	0.5	11.9
花木・園芸・生花	88.0	8.1	4.3	0.0	0.0	3.8	3.8	0.0	3.8
小計	89.0	5.5	1.6	2.1	0.6	1.2	5.4	0.8	4.6

数字丸めの関係上100%にならないことがある

彩の国消費者動向調査

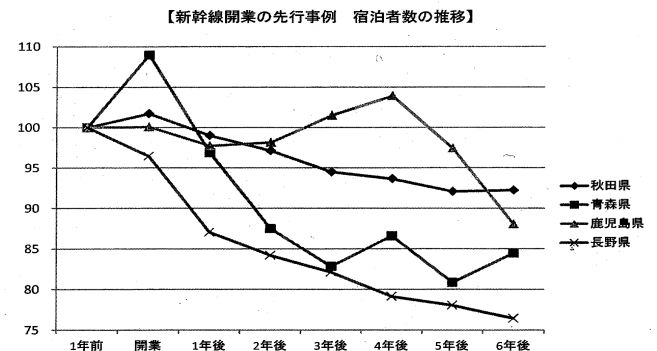
(イ) 新幹線開業による観光の変化

右グラフは日本政策投資銀行が新幹線開業の前後における各県の宿泊者数の推移を指数化(開業1年前を100とする)したものである。

これによると、青森県と秋田県は、開業年の宿泊数が開業1年前を上回っている。しかし、鹿児島県では九州新幹線の部分開業の年も、台風が相次いだことなどもありその前年から概ね横ばい、1997年に長野新幹線が開業した長野県では、宿泊者数は前年に比べ減少していた。また、各県とも、新幹線の開業2年目に宿泊者数の減少がみられる。

平成26年度長野県観光地点パラメータ調査によると、観光地点までの交通手段として新幹線を利用しているのは、軽井沢で15%、懐古園で13%などとなっている。自家用車の利用が5割以上を占め、バスを含めたクルマ利用者が全体の8割以上を占めている。

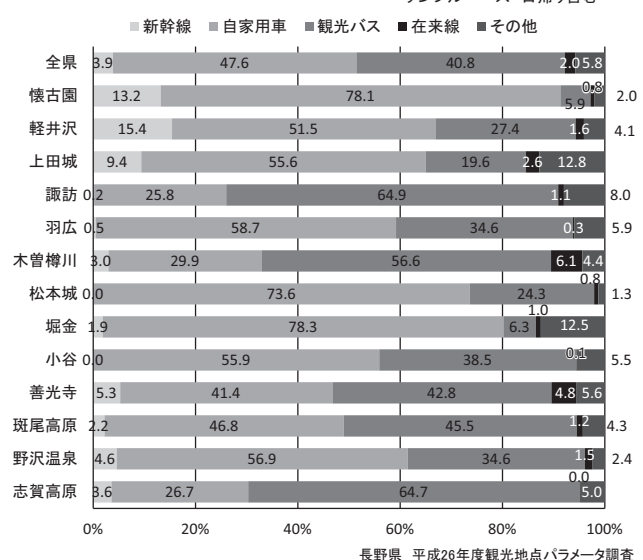
図表Ⅲ-1-25 新幹線開業の先行事例 宿泊者数の推移



出所：各県観光統計より日本政策投資銀行作成(開業1年前を100として指数化したもの)  
 ※本グラフの開業年はそれぞれ秋田県および長野県(97年)、青森県(03年八戸)、鹿児島県(04年：部分開業)。  
 ※鹿児島県の開業年の宿泊者数は台風が相次いだ等の理由からほぼ横ばいであった。

図表Ⅲ-1-26

観光地点までの交通手段



長野県 平成26年度観光地点パラメータ調査

## (5) 乗降客数と地域の産業経済

新幹線が開通し、新幹線駅に乗降客の姿が見られ、駅付近に賑わいができて、それが実際の地域産業・経済への波及効果は直ちには表れない。地域の産業・経済の浮揚があるにしてもタイムラグがある。

### 北陸新幹線 新高岡駅

- ・ 在来線（北陸本線(新幹線開通後は第3セクターあいの風とやま鉄道) 高岡駅）と離れた新駅  
高岡駅および市中心部とはJR城端線で接続（新高岡駅に隣接して地元負担で乗換新駅を設置）
- ・ 新高岡駅乗車人数 1,600人/日（開業後3カ月平均JR西日本発表）  
当初行政の見込は 乗降客数で4,000人/日
- ・ 北陸本線高岡駅乗車人数7,518人（2013年度）  
高岡市 人口170,630人（平成27年12月）富山県で第2位の規模の市  
後背人口 高岡市を中心に呉西地区（高岡市、射水市、氷見市、砺波市、小矢部市、砺南市）で431千人（同）

北陸新幹線はまずまずのスタート。駅周辺にはある程度の賑わいがみられる。ただ、駅周辺の飲食などサービス業への影響は限定的。在来線の高岡駅周辺・商店街には低迷感・沈下傾向がみられる。

中心市街地は古い町並みが残っているので、景観条例により建物規制を強化し観光資源とする取り組みが進められている。

新幹線により明るい雰囲気も出ている。

- ・ 中越パルプやゴールドウインの本社機能の（一部）移転の話が進んでいる。
- ・ 関東、東京方面の経営者団体との交流事業の話が来るようになった。

これまでになかった状況であるが、本格化あるいは実現はもう少し先になる。

高岡信用金庫 常勤理事 清水康雄氏（平成27年8月28日現地調査での聴き取り）

「交流人口の増大」について、観光面に脚光があたることが多いが、ビジネス面においてもそれに劣ることのない傾注が必要であろう。当地域の事業所は現状の取引先とのコミュニケーションは十分とっていることと思われるが、特にリニア沿線で交流が容易になる方面についてはどうであろうか。

ビジネス面は民間側の取り組みが主となるが、開通と同時に効果が表れるために今から取り組むことが重要となる。

- ・ 上伊那方面との連携
- ・ リニア沿線地域との交流
- ・ 三遠南信地域との連携強化

図表Ⅲ-1-27 新高岡駅



(リニア対策室撮影)

## 2. リニア開業効果は、地域の底力が問われる

新幹線等の開業効果を長期的に享受できるかは、何に左右されるのだろうか。

### (1) 新幹線開通前後の状況

#### (ア) 青森県内の状況

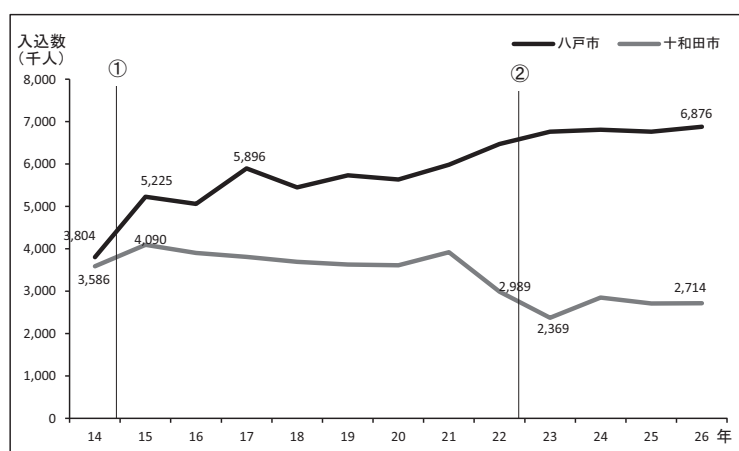
青森県の観光客数動向の事例から考察する。

東北新幹線の青森県内の駅は、2002年12月に八戸駅（八戸市、人口約24万人、既設駅）まで開業し、2010年12月に新青森駅まで延伸すると同時に七戸十和田駅（十和田市、人口約6万人、新設駅）が開業した。この八戸市と十和田市を比較する。（観光入込数のデータは青森県「青森県観光入込客統計」参照）

#### (a) 八戸市

2002年（開業前）の観光入込数は3,804千人であったが、新幹線開業効果もあって、2003年（開業後）の観光入込数は5,225千人と約1.4倍に増加した。その後、多少の増減はあるものの、2014年（開業後12年経過）の観光入込数は6,876千人と12年前比1.8倍を確保している。

図表Ⅲ-2-1 八戸・十和田市観光入込数の推移



「青森県観光入込客統計」各年度より  
 縦線① 東北新幹線八戸駅まで開業（平成14年12月）  
 縦線② 東北新幹線新青森駅まで開業（平成22年12月）

#### (b) 十和田市

2010年（開業前）の観光入込数は2,989千人であったが、2011年（開業後）は東日本大震災の影響もあって、2,369千と約20%減少となった。また、2014年（開業後3年経過）の観光入込数は2,714千人と3年前比約10%減少と開業前に戻っていない。

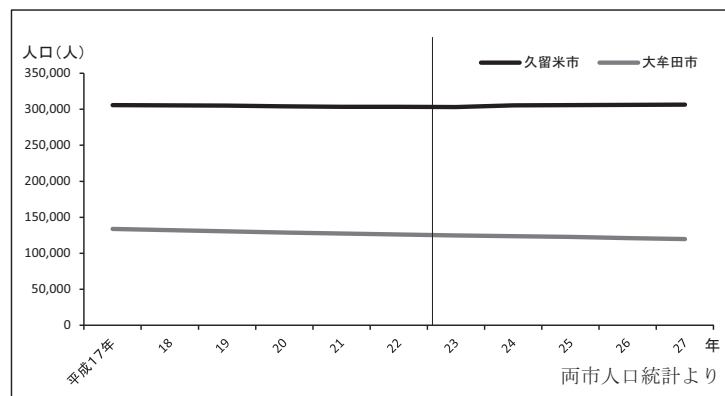
### (イ) 福岡県内の状況

次いで福岡県の人口動向の事例を考察する。

九州新幹線の福岡県内の駅は、平成23年3月の九州新幹線全線開通にあわせて、久留米駅（久留米市、既設駅）、筑後船小屋駅（筑後市、移転駅）、新大牟田駅（大牟田市、新設駅）が開業した。この中から久留米市と大牟田市を比較する。

図表Ⅲ-2-2 久留米市・大牟田市人口の推移

(実数) (毎年10月1日)



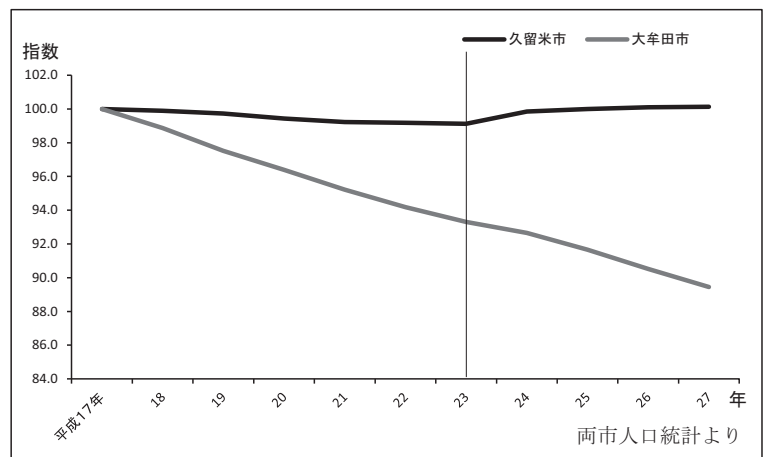
(a) 久留米市

2011年1月（開業前）人口  
303千人  
2016年1月（開業後）人口  
307千人  
（5年前比1.3%増）

(b) 大牟田市

2011年1月（開業前）人口  
126千人  
2016年1月（開業後）人口  
119千人（5年前比5.6%減）

図表Ⅲ-2-3 久留米市・大牟田市人口の推移



(ウ) その他の新幹線駅地域の状況

このほか新幹線の各駅停車駅も人口は減少傾向にある。上越新幹線上毛高原駅（1982年開業）の群馬県みなかみ町（人口約19千人）、東北新幹線くりこま高原駅（1990年開業）の宮城県栗原市（人口約72千人）、北陸新幹線飯山駅（2015年開業）の飯山市（人口約22千人）は新幹線開業後も人口減少はとまっていない。

(2) 地域の底力と新幹線開業効果

以上のとおり、開業前に持っている人口や観光客数といった地域の底力で、開業後に享受できる開業効果の大きさや期間（長さ）も違ってくると考えられる

八戸市では新幹線開業前の2002年11月に駅ビルを新設し、観光情報拠点、ホテル等を整備するほか、屋台村開設等のハード整備を実施している。さらに市民向けのおもてなしハンドブック配布や食をテーマにした各種地域資源の発信強化などのソフト事業なども行っていた。

久留米市でも新幹線開業を睨んで、積極的な企業誘致や住宅建設促進等を行っていた。

（日本政策投資銀行『北海道新幹線開業を活かした地域振興のために』2006年3月）

地域の底力とは地域内の人口であり、産業の集積状況、駅利用者が必要とする施設数などといえる。飯田市においても、開業前に地域の底力を高めておけば、リニア中央新幹線の開業効果を大きく、長く享受できるであろう。具体的には、長野県駅周辺の道路や施設等のハード整備はもちろん、製造業、観光業等の産業振興に貢献するようなハード整備、ソフト事業の実施などが考えられる。

さらにはリニア長野県駅の開業効果を楽しめると思われる飯伊地域の町村部においても、必要なハード整備、ソフト事業の実施などが望まれるだろう。

図表Ⅲ-2-4 久留米市の取り組み事例  
「暮らし・ウェルカムキャンペーン」

トップ > 市政情報 > 移住・定住 > 久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン事業

### 久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン事業

更新日：2015年09月15日 16時51分  
このページの評価をお願いいたします。


#### 久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン

久留米市では、定住促進事業として、久留米を定住の地として選んでいただいた方を歓迎する「久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン」を実施しています。

申請期間：平成24年6月1日から平成28年3月31日まで  
(お知らせ) 申請期限を平成27年4月30日から11ヶ月延長します。

#### 久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン概要

【対象者】	平成24年4月1日から平成28年3月31日までに、久留米市内に自己が所有する住宅を購入(中古住宅を含む)または新築(建替を含む)し、平成24年4月1日から平成27年6月30日までに、購入又は新築した住宅の所在地に市外から転入された方。 (備考) 住宅購入等の日の判断基準日は、「所有権登記日」とします。 申請者は建物の「所有者」となります。 共同で住宅を所有する場合は、1名限りとします。 住所を移した日の判断基準日は、住民票上の「住民となった年月日」とします。
【申請期間】	平成24年6月1日から平成28年3月31日まで
【条件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 転入前1年間に、本市に住所をおいていないこと</li> <li>● 3年以上定住する意思があること</li> <li>● 自治会に加入し、地域コミュニティ活動に参加・協力すること</li> <li>● 本市への市税や料金を滞納しないこと</li> <li>● 暴力団員及び暴力団との親密な関係がないこと</li> </ul>



#### ウェルカムプレゼント

対象世帯に、ウェルカムプレゼントとして、久留米の特産物など総額10万円の記念品をプレゼントします。(2コースまで選択可)

1. 地場産品コース！(5千円×10ヶ月)  
久留米餅、鮎胎漆器、地酒、ワイン、ジャムなど、地場産品を毎月お届けします。
2. 農産物コース！(5千円×10ヶ月)  
旬の野菜や果物、お米(特別栽培米)など、久留米産農産物を毎月お届けします。
3. 植木コース！(5万円)  
シンボルツリー1本と久留米つつじ・久留米つばきの苗木を植栽します。
4. 鉢花コース！(5万円)  
胡蝶蘭やシクラメン等の鉢花を年4回お届けします。

久留米市HPより



### 3. 地域経済の活性化、人口増加のための重要な基盤は「産業の活性化＝安定した雇用の場の創出」にある。

#### (1) 人口増の市町村の条件

内閣府の「地域の経済2014」によれば、地方において人口が増加した市町村をみると、

- ①製造業、商業の集積等が見られる市町村が多くなっている  
逆に製造業、商業等の集積が見られる市町村とそれ以外の市町村を比較すると、集積が見られる市町村の人口増加率が高いこともいえる
- ②農業、観光業の拠点等が所在する市町村においても人口が増加しているところがある
- ③昼夜間人口比率が1倍を超え、周辺地域に比べて有効求人倍率が高いなど雇用機会が比較的多く確保されている

とされており、産業の集積度合いと人口動向には一定の相関性があるものと考えられる。人口増加の一策は産業の活性化といえる。

さらに

- ④近隣に、製造業、商業等の集積等が見られる人口規模10万人以上の都市が存在する市町村であれば、昼夜間人口比率が1未満でも増加している複数の市町村が見られることもある
- ⑤こうした市町村では、世帯主の正規雇用比率が高いことが多い

となっており、多数の就業者を受け入れる市町村が安定的な雇用の場となり、市町村の人口増加を支えているといえる。近隣も含めて安定した雇用の場を創出することで、人口増加にもつながる。

加えて、

- ⑥人口が増加した市町村の中には、雇用機会の確保のほか、総じて子育て世代の人口割合が高く、出生率が高くなっている

と整理されており、住環境の整備や子育て支援策の充実による若年層の流入・定着も人口増加を実現する際には重要なポイントとなっている。

同様に、「地域の経済2014」では、条件不利地域（過疎地域）等において活性化の取組みも整理しており、人口減少率が縮小し又は人口増加に転じた市町村の事例として、

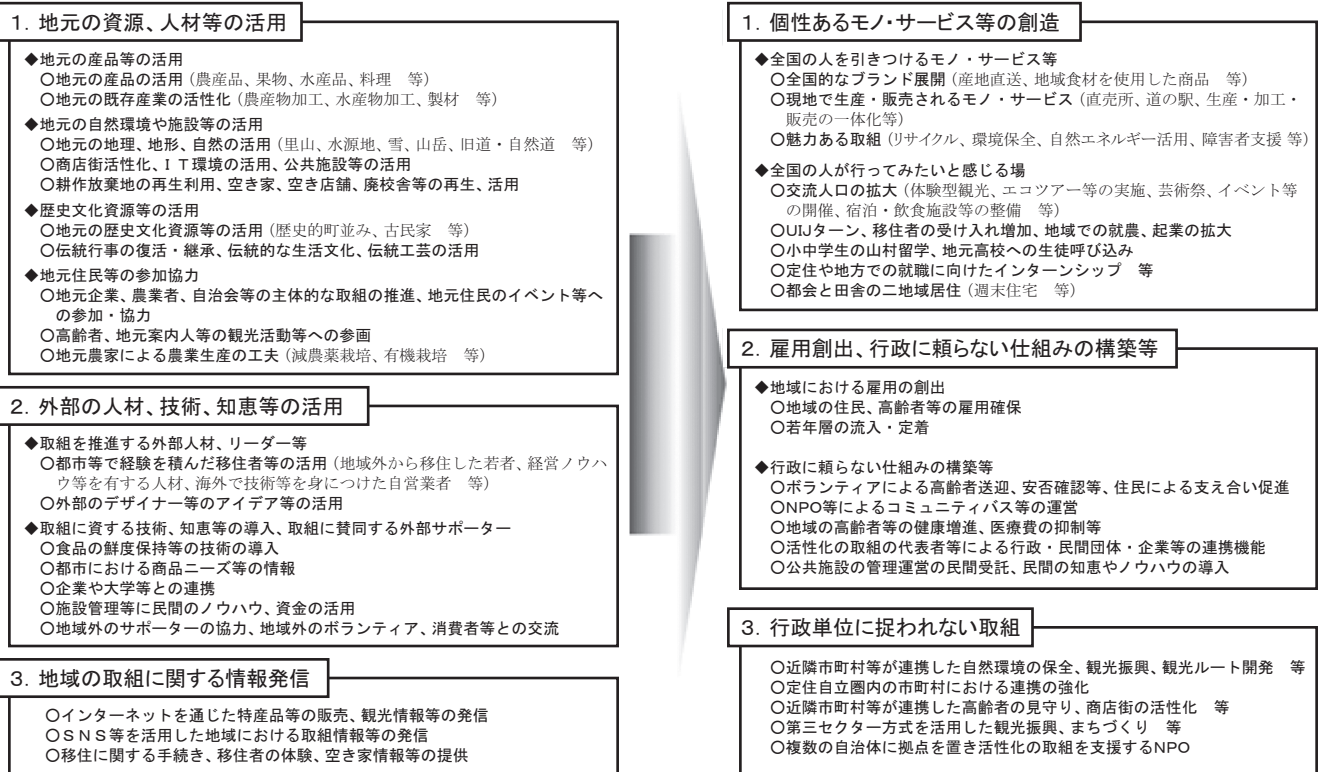
- ①農林水産品など地元産品の利用、加工、販売や地域の自然環境を活用した観光客の呼び込み
- ②町並みなど歴史文化的資源を活かしたイベントの開催
- ③地元企業経営者、農業者、自治会等が活性化に向けた取組みを主導し、観光ガイドや農業体験における指導など地元住民が積極的に活動に参加

など紹介されており、地元の資源や人材を有効に活用することが重要だと考えられる。こうした取組みが広く発信されると、外部から人材や技術、知識等が集まることとなり、

さらなる発展が期待できることになる。

図表Ⅲ-3-1

地域の活性化に向けた取組の特徴



（備考）2011～13年度「地域づくり総務大臣表彰」受賞事例、経済財政諮問会議「選択する未来」委員会地域の未来ワーキング・グループ報告書（平成26年10月）参考資料②に掲げられている事例等から内閣府で作成。地域活性化の取組は、その目的や手法等が様々であり、好事例の要因分析には様々な視点が考えられることには留意が必要。

(2) 長野県内の市町村

同書では、長野県内の人口増加市町村として、山形村、南箕輪村、売木村、御代田町、軽井沢町、安曇野市、松本市があがっている。山形村は松本市の、南箕輪村は伊那市の、御代田町は軽井沢町のベッドタウン的要素で増加と分析されている。売木村には「食」関係が集積、軽井沢町は小売業集積、安曇野市は製造業集積、松本市は小売業集積、製造業集積双方が高いことが要因とされている。

飯田市においては製造業の集積が進んでおり、航空宇宙産業やバイオテクノロジー関連産業を中心とした製造業や再生可能エネルギー関連、健康長寿食品加工、水引関連等に対して、効果的な産業支援策が実行できれば、より安定した雇用機会を増やせ、人口増加もしくは減少抑制に効果が期待できるだろう。

飯田市の周辺町村においては、飯田市のベッドタウン的な役割として住環境整備や子育て支援策の充実等による周辺地域からの人口流入が期待できる。もしくは一次産品等を利用した独自商品・サービスの開発等を行い、外部に適切に発信することで、I・U・Jターンによる若年層の人口流入が期待できるだろう。

アンケート調査等で明らかとなった課題および当金庫の今後の対応

	判明したこと	課題と対応の方向	当金庫の具体的施策	
			これまで取り組んできたこと	これから取り組んでいくこと
リニア開通効果	<p>リニア開通により、品川から45分、名古屋から20分、が実現される</p> <p>長野県駅（飯伊地域）が最も時間短縮効果が高い</p> <p>上伊那地域、三遠南信地域（自動車道）との連携がカギ</p> <p>リニア新幹線完成までには、家屋・事業所の移転対応等多くの困難がある</p> <p style="text-align: right;">（Ⅰ章、Ⅲ章）</p>	<p>都会と直結することによる機会と脅威の可能性</p> <p>機会を捉えた働きかけ  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">ビジネスマッチング・事業提携への取り組み                      都会の人に飯伊の魅力を伝える                      地元企業、産業・経済のパワーアップ</span></p> <p>脅威の低減を図る</p> <p>交流人口増                      定住人口増 を図る</p> <p>開通前からの連携・提携への取り組み                      上伊那、三遠南信、リニア沿線地域等 地域間交流の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 三遠南信等で各地信用金庫・信用金庫協会主催による商談会を実施</li> <li>● 下伊那地方事務所、飯田商工会議所・各商工会との連携による首都圏・中京圏を対象とする商談会の実施</li> <li>● 地域の観光地や昼神温泉等を全国信用金庫にPR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ リニア新幹線沿線信金との連携による経済交流・信金中央金庫を核として関係金庫との連携を開始</li> <li>■ 東京品川地区との交流事業の実施                      ・地元特産品活用のイベント開催（松茸など）</li> <li>■ 全国信用金庫との連携による観光地・温泉旅館等地域資源の紹介活動を推進</li> <li>■ 工業系ビジネスマッチングの開催</li> <li>■ リニアについての定点観測、三遠南信自動車道に関するアンケート調査の実施</li> <li>■ リニア建設により家屋・事業所が移転となる個人・企業への支援</li> </ul>
人口問題	<p>人口減少の進行</p> <p>リニア開通時に飯伊人口は約14万人                      （しんきん南信州地域研究所推計                      平成27年10月国勢調査速報値16万2千人）</p> <p>18歳でこの地を離れていく                      学卒者が戻ってこない</p>	<p>若い人を地域に呼び込む  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">学卒者のUターン促進                      Iターン促進</span></p> <p>地域内に学生が活動する機会をつくる 知の拠点づくり</p> <p>人口を増やすための総合的な取り組みとして地方創生の取り組みに関する</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学輪IIIDAを通じたアカデミー機能の創出</li> <li>● 大学のフィールドスタディへの協力・支援</li> <li>● まち・ひと・しごと総合戦略策定に関係自治体の要請に基づき戦略策定に参画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uターンを促進するための奨学金制度創設の研究・検討</li> <li>■ 地方自治体との協働によるRESASの地方版総合戦略への活用の取り組み</li> </ul>
産業振興	<p>人口問題の基礎条件は産業振興</p> <p>雇用の場の確保                      「働く場所」「若い人が勤められるところ」が切望されている</p> <p>「経済自立度」は回復傾向にあるが伸びは鈍化</p> <p style="text-align: right;">（Ⅰ章、Ⅱ章）</p>	<p>「外貨」を稼ぐ産業の振興 新産業支援・創業支援</p> <p>「外貨」を地域に還流させる産業の支援</p> <p>若い人に地元企業を認知</p> <p>企業・研究施設等の誘致</p> <p>リニア開通を見据えた産業・経営基盤強化                      経営支援、事業承継支援</p> <p>地元企業の付加価値を高めるための支援                      デザイン力など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」特区支援利子補給金対象金融機関として航空宇宙産業に関する融資を実行</li> <li>● 日本政策金融公庫、飯田商工会議所との連携による創業者向け商品の取扱いを開始</li> <li>● 長野県事業引継ぎセンターとの連携による事業承継対応を実施</li> <li>● 長野県信用保証協会、税理士等との提携による取引先の経営改善支援</li> <li>● 専門アドバイザー制度による相談・支援</li> <li>● 中小企業基盤整備機構、中小企業団体中央会、飯田商工会議所・各商工会等との連携による補助金申請手続支援</li> <li>● デザイン系大学院大学プロジェクトに参加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「航空宇宙産業クラスター」「飯田メディカルバイオクラスター」へ参画する企業に対する情報提供等の支援</li> <li>■ 地域の地場産業を支援するため業界団体と連携した研究事業を開始</li> <li>■ クラウドファンディング導入の準備</li> <li>■ 地域の企業内教育への支援</li> <li>■ 信金中央金庫・信金ネットワークを通じた企業、研究施設等の誘致の検討</li> <li>■ 当金庫の職員採用方式の検討</li> </ul>
暮らし	<p>合計特殊出生率が高いなど、当地は子育てしやすい環境</p> <p>児童施設・子育て支援については要望が多い</p> <p>高齢者対応の施設・サービス拡充が求められている</p> <p>高等教育施設の設置要望が強い</p> <p style="text-align: right;">（Ⅰ章、Ⅱ章）</p>	<p>青少年育成の支援</p> <p>学校教育・勉学への支援</p> <p>高齢者施設への資金・マンパワー面の支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当金庫周年記念事業として飯伊地域の小中学校に図書券を贈呈</li> <li>● 小学生向け金融教育、中・高・大学生向けインターンシップの実施</li> <li>● スポーツ・文化振興への取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 青少年健全育成、自然保護・伝統芸能保存等に取り組む個人・団体に対する助成制度の創設</li> <li>■ 太陽光、小水力、バイオマスなどの普及への取り組み</li> </ul>
地域資源	<p>自然が豊か</p> <p>歴史と伝統 特徴ある祭り</p> <p>生活のゆとり</p> <p>当地域の環境への先進的な取り組みへの評価が地元で低い</p> <p>自然災害の少なさ</p> <p style="text-align: right;">（Ⅱ章）</p>	<p>自然の保護 自然保護関係団体への支援</p> <p>自然エネルギーを活かす取り組み、自然エネルギー普及のための支援</p> <p>「安全」をキーワードとした地域づくり 官庁の防災業務への支援</p> <p>伝統文化・芸能を守る個人・団体の支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ISO14001認証を取得し環境問題に平成12年から先進的に取り組む</li> <li>● エコファイナンス支援による「おひさま0円システム」等再生エネルギー普及支援</li> <li>● 当金庫周年記念事業で南信州広域連合へ消防車・救急車を寄贈 累計で10台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 信州大学の航空機システム研究講座設置に対する支援</li> <li>■ 地方公共団体および信金中央金庫と連携し、自然災害等へのバックアップ機能の適地として、当地へ都市圏企業・行政機関の誘致の取り組み</li> <li>■ 可処分時間が豊かなことを都市圏へ発信</li> </ul>
まちづくり	<p>リニア長野県駅に関連した街づくりに様々な意見がある</p> <p>リニアで多くの人が訪れる街づくりを志向する意見</p> <p style="text-align: right;">（Ⅱ章）</p>	<p>地域の街づくりへ参加、取り組みの支援</p> <p>「リニアの街」にシンボルとなる施設の創設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本町市街地再開発事業に参画、本町再開発ビルを建設</li> <li>● リニアに関するアンケート調査実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ リニア長野県駅周辺整備区域への支店出店を視野に入れた街づくりへの参画</li> <li>■ 「大型複合スポーツ施設」の設置に向けた関係機関等との研究                      行政機関との対話や民間活力・民間ネットワークの活用</li> </ul>



## IV. 飯田信用金庫の決意

### ～しんきんからの地域への提言～

I～III章の各調査からリニア中央新幹線時代を迎える飯伊地域にとって明らかとなった課題を、前頁の一覧表にまとめる。

#### 1. 調査から見えてきた課題

##### ～地域への提言についての前提～

##### (1) リニア開通の当地域への影響

リニア開通により、品川駅から約45分、名古屋駅から約20分と圧倒的な時間距離の圧倒的短縮が実現される。特にリニア長野県駅は、東京（品川駅）からがこれまでの4時間半から5時間が45分程度と劇的に変わる地域であり、最も時間短縮効果を享受できる地域となる。

大都市がすぐ隣りにくることには、よい影響、悪い影響が生ずることが考えられる。アンケート結果では、地域の中で今のところそれらの影響をイメージしきれておらず、具体的な取り組みに思い至っていないことが窺われた。よい影響がより多く及ぶように、悪い影響は予防もしくは低減させることが必要であろう。

新幹線開通効果を最大化するためには、リニア長野県駅を通じての交流人口増を図るために上伊那地域、三遠南信地域、中央新幹線沿線地域との連携によりお互いが行き来する機会が増えるよう取り組む。

なお、リニアおよび関連工事に関連して開通までには多くの方々や事業所が移転等に対応しなくなければならない現状もある。それに対しどう寄り添っていくか考えたい。

##### (2) 人口減少に直面する当地域

本調査の人口分析によると、地域人口は今後徐々に減少し、リニア中央新幹線開通の頃の人口は14万人前後になると推計される。また、当地域の特性として、高校を卒業する年代になるとこの地域から出てゆくが、大学卒業後の20代中頃から30代中頃にかけての年齢の人が当地域へ戻ってこない傾向がみられる。これについてアンケートの意見では、当地域に四年制大学等高等教育機関の設置を要望する意見が多いことや「働く場所」「若い人が勤められるところ」など、特に大学を卒業した人達が就業するに相応しい職場に乏しいということになる。若い人がこの地域へ戻ってくるような魅力ある職場づくり、当地域企業の魅力を伝えていくことも必要と考える。また、子供たちが地域を離れる前の小・中・高生に当地の魅力を伝えること、地域で働くようにするための職業教育を適切に行うことなど、若い人に戻ってもらう働きかけのが重要との意見もあった。

当地域に四年制大学はないが、学輪 I I D A など大学生にこの地域で活動する機会を提供するという取り組みがこの間進められている。今後も引き続き強化するとともに学生と地域の人や事業所との結び付けを強めていくべきとの意見を聞くことができた。

##### (3) 産業振興の重要性

人口の問題の分析により、人口問題のカギは産業振興、働く場所の確保が重要な要因となっていることを明らかにした。他方で、外から企業を誘致しても経営環境の変化等により地域を出て行ってしまうことも指摘される場所である。産業振興には一発逆転の秘策はなく、当地域の既存の事業所のパワーアップ・経営基盤強化に加え、新しい産業の創造、創業に取り組むことも求められている。その中で「地域課題解決型の産業振興」

を掲げさせていただく。

#### (4) 地域の暮らし

当地域は、合計特殊出生率が全国平均を上回り、県下でも高い地位にあり、子育てしやすい環境にあると分析された。その一因として3世代以上が暮らす世帯で子供を見守るという子育てが行われているとの分析がある。公共サービスとしての子育て施設やサービスの要望は、アンケート調査によると医療・高齢者対策ほどではないものの上位にあり、要望内容も多様である。

「将来この地域に住み続けるのに必要な設備・施設」としてトップは「教育・研究機関等」であることも、地域としてどう捉えて取り組んでいくか議論が必要といえる。

高齢者のための設備・サービスへの要望も高いものとなっている。

#### (5) 当地域の資源

当地域の多くの方が、豊かな自然や、祭りや歴史資産、観光スポットの豊富さなどを挙げている。他方で「当地域にはこれといった場所がない」といった意見や、地域内ではいろいろなお勧めの場所やイベントが挙げられているものの「当地域のものは力不足」という意見もある。また、折角の資源を活かしきれていないとして、リニア時代を見据えた魅力アップのための提案が数多く寄せられている。

自然を守り、活かして多くの方に訪れて楽しんでもらうための取り組みと当地域で進められている自然エネルギー利用の普及を進めることについては、アンケートでは、当地域の環境への取り組みが先進的であることの評価は高くなく、十分に浸透しているとはいえない状況が窺われた。地域外からの当地域の取り組みには評価が高いという結果が表れている。

当地域の自然災害の少なさを挙げた回答も多かった、リニア時代に向け安全・安心の面で当地の売りにしていくことも可能との意見も聞かれた。

#### (6) これからも住み続けるのに魅力的な地域

リニア長野県駅の整備に関連した街づくりには、多くの意見が寄せられており、関心の高さが窺われた。意見には内容の相反するものがあり、全部を実現することは不可能と思われるが、駅周辺整備に関連しては地域からの意見が十分取り上げきれていない状況を窺うことができる。

地域の方が駅周辺に何を求め、リニア中央新幹線で訪れた人が楽しんでもらうために何をすべきか、地域の意見を集約することでは、先頃の飯田市「リニア駅周辺整備検討会議」において駅周辺整備や街づくりのアイデアを募集していくことが報告され、時宜を得たものとする。また、行政のみでなく民間としても、リニア駅周辺のみならず飯伊地域全体について、いろいろな形で知恵を出していくべきことが必要と考える。

## 2. 当金庫のこれまでの意見表明

長野県が平成26年2月に行った「長野県リニア活用基本構想」へのパブリックコメントの要請に応え、当金庫は平成26年3月7日付で所見を提出した。(図表IV-2-1)

今回、本報告において提言を試みる上でも、この所見の内容は依然として妥当性を失っていない、ということができる。

図表IV-2-1

長野県リニア活用基本構想（案）（平成26年2月6日）に対する所見

飯田信用金庫

1. 当構想に盛り込まれた内容として、課題がもれなく網羅されている。  
今後、実効性を高めるために、
  - ①「選択と集中」などメリハリのある取組が必要
  - ②優先順位のつけ方が重要と考えます。
2. リニア活用による地域経済の活性化については、地域外からの乗客が長野県駅に降り立つ必然性をどれだけ創り出せるかにかかっており、その視点を基本として維持していくことが大切と考えます。
3. 最優先事項として、リニア駅におけるトランジットハブ機能の拡充を最重点にお願いしたい。
  - ①リニア駅完結型ではなく、活用効果を地域の隅々に行き渡らせる。
  - ②延長上に、J R 飯田線の活性化・道路交通網・交通体系再構築があることを認識しておく必要がある。
4. ストロー効果への対応
  - ・地域資源を活かすことができる産業の仕組み作りを考える。
  - ・新たな産業分野づくり（航空宇宙産業、健康長寿食品産業）は極めて重要だが、その他、地域課題解決型（地域創発型）のビジネス創出のための支援も重要と考える。
5. 地域資源の強みを生かした上で、地域的・一体的な開発という面からM I C E機能（施設）は大きなインパクトを持つものとする。
  - ・当基本構想に盛り込まれている「飯田版（長野県版）M I C E」への積極的な取り組みに飯田市が進めている「学輪 I I D A（大学連携）」との協調、協働を併せて期待する。
6. リニアを地域経済活性化に生かすという観点では、地域金融機関が果たすべき役割は大きいと考えている。
  - ・地域金融機関として、金融面だけではなく、これから進められていく具体的取組について、地域マネジメントの面から積極的に参画させていただきたい。
7. 3駅の広域連携については、まず民間ベースで、人的な交流の促進による自発的、自立的展開を模索すべきと考えます。

以上

### 3. 今後取り組むべきこと

#### 地域への提言

##### (1) 提言にあたって

本調査は平成27年4月に始動した。その頃地域を回っていると皆さまから様々な意見を聞くことができた。「JR東海や行政は地元の思いに寄り添っていない」、「行政の取り組みが見えてこない」、「長野県の関わり方が、他の県と比べ力が入っていない」、「産業界の意見が十分に出ていない」等々である。

当金庫が本調査に取り組む動機の一つとして、これらの声をまとめ広く発信していく必要があると考えた、ということもあった。

しかし、この10カ月余の間、特に平成27年から28年へ年が替わる頃を挟んで状況は大きく進展してきた。

##### ① 関連事業の進捗が目に見える形で進む

I章で述べたとおり、駅周辺整備など関連事業の取り組みは他の中間駅地域に比べて遅れてスタートしたが、平成27年12月10日には国道153号北改良、座光寺上郷道路、スマートインターおよび取り付け道路のルート発表が行われた。また、同じ12月22日には駅周辺整備区域の確定と周辺整備イメージの公表があり、他中間駅地域と遜色のない程度もしくは一歩進んだ進展との印象も伝わっている。飯伊地域では、検討経過の開示等が他地域より適切に行われていることも一因と考える。

これによって新たに対象地権者が確定し、対応を迫られるという事態が発生したことになるが、いずれにしろそれぞれの中味がはっきりと見えてきことは良いことであろう。

##### ② 地域に寄り添う態勢づくり

平成28年2月12日飯田市第4回リニア駅周辺整備検討会議において「駅周辺の住みやすさを考える会（仮称）」の設置が提案された。リニア駅周辺整備基本構想にもとづく整備事業について地元代表と行政機関により構成される会議体においてよりきめ細かい検討が進められる態勢がとられることとなった。

##### ③ 長野県の動きが見えてきた

平成28年2月には長野県職員の飯田市派遣が伝えられた（南信州報道）。北陸新幹線飯山駅の整備には県職員が飯山市に派遣された事例があったと聞いており、リニア新幹線および関連事業についてもいよいよ長野県が本腰を入れてきたとの感触を得ることとなった。

また、2月9日伊那谷自治体会議において、長野県知事が座長に就任するとの発表があり（南信州報道）、長野県と飯伊地域、上伊那地域が一体となって進めていく感じが見えてきた。

##### ④ 各界・各層でのビジョンづくり、個別対応の取り組みが続く

飯伊地域自治体の総合戦略が相次いで公表され、リニアと絡めた取り組みが明らかになった。これまで、どちらかという行政主導による取り組みが先行していた感があるが、地域レベルの取り組みも明らかになっている。

- ・平成28年2月9日 飯田市「飯田5地区まちづくり協議会」でリニアを見据えた地域課題の共有・協議（2月12日付南信州）



- ・平成28年2月9日 ゆめみらい南信州（飯伊市町村議会議員有志の団体）  
（2月12日付南信州） など

**(a) 南信州シルバー人材活用バイオビレッジ構想**

産業界の分野では、飯田市がバイオテクノロジーや生命科学関連の研究者、開発企業などを誘致して研究者らの定住型組織を構築しようとする「南信州シルバー人材活用バイオビレッジ構想」を計画。27年10月には(株)バイオビレッジが設立され、団塊世代の研究者や大学教員などがこれまでの経験を生かしながら定年後の生活と合わせ研究開発を進める拠点の整備が本格化している。（新建新聞社）

**(b) 「輝く伊那谷のリニア飯田駅」構想**

一つひとつの個性ある町村や人々が輝いてこそ、地域の魅力が見えてくるという考え方、飯田下伊那のマスの観光地ではなく「大都市圏の近くの田舎」としての魅力伝える場が必要との考えから『輝く伊那谷のリニア飯田駅』構想が、南信州アルプスフォーラムにおいて提案されている。

**(c) 「商業もサービス業も元気で、歴史と文化のあふれる田舎の豊かさが存在するまち」**

「特定非営利活動法人いいだ応援ネットイデア」では、リニア時代を見据え、中心市街地において現状の事業継続と新たなビジョンの策定により「田舎の豊かさ」が存在するまち実現に向け、他地域の視察等の活動を行い例会、事例研究会にて検討を重ねている。

**(d) 「食」と「農」への視点**

食の分野では、シニア野菜ソムリエ久保田淳子氏が、リニア将来構想の一つである「食」と「農」について、南信州地域における伝統野菜の産地や地域の現場に出ている経験、女性の観点からとしての野菜について講演活動、執筆活動中心に理解と活用を深める活動に尽力されている。

**⑤ 三遠南信自動車道の進展が見えてきた**

三遠南信自動車道は、天竜川大橋は左岸の下部工工事が進み、上部工の工事も近く開始の予定となっている。天竜峡から飯田市上久堅の飯田東IC（仮称）までの飯喬道路2工区は、龍江地区から上久堅地区にかけて各所で道路が姿を現してきた。その先の3工区にも工事が始まっている箇所が見られる。青崩峠道路の青崩トンネルの工事も順調に進捗している。

三遠南信との結節がみえてきた中で、今回の調査では三遠南信自動車道はひとまず横に置いて、リニア中央新幹線を軸とした調査に取り組んできたが、今後はいよいよ三遠南信との連携も視野に入れリニア新幹線と絡めた諸課題の検討を進めていく必要がある。

以上のとおり、本調査において当地域へ提言しようとするものが既に実施に移されつつある状況ではあるが、以下については申し述べる必要があるのではと考える。

**(2) リニア時代を迎えるために ～「One for All , All for One」**

ラグビーのチームプレイ精神を表すといわれる、「One for All , All for One」。

「一人はみんなのために、みんなは一人のために」と訳されるが、二つ目の「ONE」は「一人」という意味ではなく、「全員に共有化された目標（＝勝利）」ととらえるべきだろう。みんなは、「一人のために」ではなく、「一つの明確な目標のために」、ということなのである。

ただし、そこには前提条件がある。「一人ひとりが『自立』した存在でなければならない」こと。当地域において進められている経済自立化においてもしかり。「自立」のためには、一人ひとりが「明確な目標」に向かって自らの足で立ち、それぞれの役割を果たすことができる集団になることが求められる。「自立」し自ら「稼ぐ」人々が「集まった」ときに、その目標は現実のものとなる。

当地域は、リニアにより極めて大きな環境変化を迎えることになるが、地域が「勝利」を勝ち取るためには、これからの開業までの残された期間、「明確な目標」のもと、それぞれがどれだけ自立しどれだけ連携し相乗効果を発揮し、環境の変化にどれだけ備えることができるかにかかっているだろう。

#### ① 地域一丸となって

「…おんみさかしくみめよくそだちたれど いま新しき時代に生きんとす…」。岸田國士「飯田の町に寄す」の一節である。地域にとってリニアは諸刃の剣、これまでの当地域の生活環境、経済環境に新たな風穴をあけるもの、いわば黒船の襲来ともなる新しき時代の幕開けである。大きなチャンスと同時に、これまで培われてきた良い面をスポイルする要因にもなりうる。岸田國士は「飯田の町に寄す」を、こう結んでいる。

「…おんみの心をこそ新しくよそほひたまへ」。不作為（何もなさないこと）は決して好結果をもたらさない。来るべきリニア時代に向け、地域一丸となって、改めて「心をよそほう」ことが求められている。

#### ② 固有の地域資源を再定義(再発見)しフルに生かす

当調査のアンケート結果にもみられる通り、自然環境、観光資源、人的資源、地域特性などの面において、当地域の特長の一つは、その「多様性」にあるといえる。

文化、歴史、生活習慣や地域ぐるみのおもてなしの心（ホスピタリティ）などにおいても、こうした「多様性」を地域に共通のものとして今一度見直し再発見することにより、地域ブランドと地域アイデンティティを再構築していくことが重要だろう。

#### ③ 地域創発型の産業振興を

リニア開業により、当地域においてもグローバル化がますます進展することが予想される。ビジネスチャンスが広がる中で、地域経済活性化のためには、まず第一に、地域の地場の産業の活性化と、地域住民が抱える様々な課題を解決、解消していけるような地域課題解決型のビジネスなどの新たな産業を育み、育てることが必要であり、そのためには、地域全体としてのマーケティング思考がより重要となる。

#### ④ 地域、機関ごとの機能・役割分担の明確化、一体的推進

リニア中央新幹線だけでなく、三遠南信自動車道の開通等を見据えたとき、残された期間と資金は限られている。その効果を最大限に上げていくためには、地域全体をマネジメントする機能が重要であり、長期的（将来的・戦略的）な目線、未来に対する目標を共有化しそれぞれの機能や役割を明確にするという全「南信州」の視点が必要不可欠であるとともに、地域として取り組むべき事項については、優先順位と役割分担の明確化が求められる。

⑤ 隣接地域、中間駅地域間や産業分野間、産学官金の「連携」の強化・活用

地域間や産学官金における「つながる力」・「つなぐ力」を高めること。各の単独の力だけではなく、様々な局面での連携力、ネットワークにより地域全体の力を高めていくことが、サステナビリティ（持続可能性）を維持していく大きな原動力となるものと考えられる。

⑥ 交流人口の増加から、定住人口増へ

長期的には、リニア開業によって期待される交流人口の増加を、定住人口の増加につなげていくという発想が必要。地域の良さを突き詰めて考えていくことで、観光客やビジネス客だけでなく、地元の住民にとっても、かけがえのない「ふるさと」であり続けることが大切。また、地域内企業においても、誇りの持てる雇用の場を創造していく努力が期待される。

## 4. 飯田信用金庫の具体的施策

### ～これまで取り組んできたこと～

本来業務である金融業務に加えて、産業振興・地域づくり支援やリニア・三遠南信時代を見据えた取り組みを行ってきました。

#### (1) マーケティング支援、ビジネスマッチング

##### ①各信用金庫との連携による商談会の主催・共催

各地信用金庫、信用金庫協会主催各種商談会のご案内を行い、参加事業者に対し当庫職員によるアテンド支援を行っています。

・城南信金の食品ビジネス商談会、県協会特別商談会

##### ②外部機関との連携による商談会

下伊那地方事務所、飯田商工会議所、各商工会との連携により、信金中央金庫のサポートを受け、首都圏、中京圏を対象とした取引先販路拡大に繋がる商談会を開催しています。

・平成26年度南信州うまいもの商談会10パイヤー  
23サプライヤー出展、個別商談95件実施

##### ③当地域の観光地や温泉の全国信用金庫への紹介

全国信用金庫と各信用金庫協会のネットワークでの「旅行情報」により、当地域の温泉旅館等の情報を提供し、当地域へ数百人規模の団体旅行を送り込んでもらうという実績が上がっています。



ビジネスマッチングフェア in 浜松  
(経営相談所撮影)

#### (2) 「知の拠点」づくり、地方創生への支援

##### ①「学輪 I I D A」の取り組み

飯田市等とともに、21世紀型の新しいアカデミー機能や場をつくる「学輪 I I D A」に参画、「しんきん南信州地域研究所」を中心にして当地域の執るべき手段や飯田の可能性について研究・討議を行っています。

・平成28年1月23日「学輪 I I D A」全体会開催  
現在は35大学87名の研究者が参画しています



「学輪 I I D A」公開セッション  
(経営相談所撮影)

##### ②大学のフィールドスタディへの協力・支援

全国大学のフィールドスタディに協力、地方公共団体やしんきん南信州地域研究所と連携して当地域の情報発信機会を創出しています。

##### ③当金庫職員による人的支援

###### (7) 「まち・ひと・しごと創性総合戦略」策定に関する支援

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の地方版総合戦略策定にあたり、市町村からの要請を受けて担当支店長はじめ職員を派遣しました。

#### (イ) 各種地域プロジェクト等への職員派遣を通じ地域へ貢献できる人材の育成

平成27年度 飯田市未来デザイン会議  
南信州次世代会議  
飯田市プロジェクト研究  
飯田応援ネットイデア  
Wakamono Biz プロジェクト  
昼神温泉将来構想検討委員会  
他

#### (3) 創業支援、経営強化、産業基盤強化のための支援

##### ① 航空宇宙産業への取り組み支援

「アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の当地域指定をうけて、平成27年1月特区支援利子補給金対象金融機関として当金庫が国から認定され、航空宇宙産業に関する融資実績を上げています。

##### ② 創業支援

日本政策金融公庫、飯田商工会議所と連携し、当金庫アドバイザーがバックアップ態勢をとる創業者向け金利優遇融資商品の取扱いを始めました。

- ・平成27年9月株式会社日本政策金融公庫と「業務連携・協力に関する覚書」締結  
飯田商工会議所「経営発達支援事業」をプラットフォームとして伴走型支援体制を構築



日本政策金融公庫、飯田商工会議所提携調印式  
(法人営業課撮影)

##### ③ 事業承継支援

長野県事業引継ぎ支援センターとの連携、当金庫アドバイザーの活用により、取引先の事業承継問題に対応しています。

##### ④ 経営改善支援

長野県信用保証協会、税理士等関係機関との連携により、取引先企業の経営改善計画策定に取り組んでいます。

##### ⑤ 専門アドバイザーによる経営支援

当金庫専門アドバイザーを設置し、長野県よろず支援拠点、弁護士等専門機関と連携して相談支援メニューの充実を図っています。

専門アドバイザー2名

- ・長野県よろず支援拠点当金庫相談件数  
26年度 5件、27年度 18件(4～11月)



長野県よろず支援拠点連携「マイナンバーセミナー」  
(経営相談所撮影)

## ⑥外部機関との連携による支援

中小企業基盤整備機構、中小企業団体中央会、飯田商工会議所、各商工会等関係機関との連携及び当金庫アドバイザーとの協働により各種補助金申請支援を行っています。

- ・平成26年度補正予算ものづくり補助金について、個別相談会2回開催。申請22件中11件採択（27年度実績）

## ⑦デザイン系大学院大学プロジェクトへの参加

飯田市の主催する研究会に参加して実現に向けた研究を行ってまいりました。

## (4) 教育・スポーツ文化振興のための取り組み

### ①当金庫周年事業として飯伊地域の小中学校に図書券を贈呈

当金庫周年事業として、地域の小中学校に図書券を寄贈し、子供たちの教育環境整備・充実に役立てていただきました。

- ・66校に対し各10万円



創立90周年に図書券を贈呈（総合企画部撮影）

### ②小学生向け金融教育、中・高・大学生向けインターンシップの開催

地域の子どもたちを対象にした金融教育を開催し、学生対象のインターンシップ教育にも積極的に関わっています

- ・平成27年8月8日「小学生を対象とした金融教育」を本店営業部にて開催。  
「お金の重さ体験コーナー」「お金の偽造防止技術コーナー」等200名を超える来場



金融教育 お札の偽造防止技術体験コーナー（人事課撮影）

### ③スポーツ・文化振興への取り組み

地域のスポーツ・文化に関する取り組みに支援を行いました。

- ・人形劇フェスタ
  - ・ホームタウンコンサート、オーケストラと友に音楽祭
  - ・やまびこマーチ
  - ・ツアーオブジャパン
  - ・長野グランセローズ
  - ・信州ブレイブウォリアーズ
  - ・V C長野トライデンツ
- 等のスポンサーを務めさせていただきました。



オーケストラと友に音楽祭「音楽クリニック」  
（飯田文化会館撮影）

## (5) 地域資源、環境保全再生への取り組み

### ① ISO14001認証取得による環境問題への取り組み

平成12年ISO14001の認証を受け、理事長名で制定した環境方針に従い関連会社を含めて環境改善に取り組んでいます。

### ②エコファイナンス支援

平成21年に飯田市との地域活性化パートナーシップ協定に基づき、おひさまグリッド(株)に対するエコファイナンス支援を通じた「おひさま0円システム」を立ち上げました。

環境への様々な取り組みを通じて平成25年3月末時点で飯田市においては、太陽光の世帯普及率が5%を超え、全国でも先駆的な都市となっています。

### ③防災行政に対する支援

飯伊地域の公益に資するための支援として、当金庫創立周年事業の機会を捉えて、南信州広域連合に消防車、救急車を寄贈してきました。

・累計で10台



創立80周年にはしご車を寄贈（リニア対策室撮影）



創立90周年に化学消防車を寄贈（総合企画部撮影）

## (6) まちづくりに対する支援・参画

### ①市街地再開発への参画

中心市街地の活性化のための再開発事業に参画し、本町再開発ビルの建設に取り組みました。



（リニア対策室撮影）

## 5. 飯田信用金庫の具体的施策

### ～これから取り組んでいくこと～

前項に加え、当金庫として今後の地域発展のため、以下の取り組みを行っていきます。

#### (1) リニア中央新幹線、三遠南信自動車道開通後の社会を見据えた連携

##### ①信金中央金庫を核として、リニア中央新幹線沿線金庫との連携づくりに向けた取り組みを開始します

信金中央金庫を中心に、東京都の品川地域の信用金庫、神奈川県相模原市を含む地域の信用金庫、山梨県、岐阜県、愛知県信用金庫との交流・意見交換の場を設けることとし、その中でテーマを定めての研究や交流事業へと発展させます。

この中から、今後のビジネスマッチングに結びつく種を育てていきます。

調査で明らかになったとおり、リニア長野県駅設置によるリニア効果を最大化するためには、当駅の駅勢圏に厚みを増していく必要があります。飯伊の人口や産業・経済の規模だけでは十分ではありません。上伊那地区との経済的な一体化を図るとともに、三遠南信自動車道開通により期待される三遠南信地域との連携が必要となります。

長野県経営者協会を通じた上伊那地域との交流や、三遠南信地域信用金庫との交流などをもとに一層の広域経済連携に取り組めます。

##### ②リニア中央新幹線の始発となる東京品川地域との交流・連携事業検討に着手します

品川地域とは、同方面の信用金庫との意見交換を通じ交流事業の可能性を探ってきました。リニア開通を見据え品川地域の行政、経済界・経済団体、住民との交流を進めていくことは有益なことといえます。当地域の特産物、例えば品川地域で松茸などの特産品を活用したイベントを開催し、飯伊地域を広く認知してもらう場を設けます。

このイベントをきっかけにして両地域の住民同士、産業経済界の交流を図ります。

##### ③全国信用金庫との連携により、飯伊地域の観光地・温泉旅館紹介を推進します

当金庫は、これまでも当地域の温泉・観光地を他の信用金庫に紹介して実績を上げてきました。温泉、果樹、アルプス、天竜川などの資源に恵まれています。当地域の更なるブランド力アップのため、今後はこれを更にシステム化し、当金庫内で各支店から温泉や観光スポットの情報を吸い上げて貯め、全国の信用金庫に紹介することに取り組めます。

また、アンケート調査等地域外の意見も取り入れて地域資源の魅力をブラッシュアップし、観光関係諸団体とともに観光産業振興のための情報発信に努めます。

##### ④工業系ビジネスマッチングの開催に取り組めます

現在、様々な展示会、商談会が開催されていますが、①具体的な商談に結びつく機会が少ない、②行われているものが「食」が中心になっている、との指摘があります。

リニア開通により関東圏との交流機会が増すと思われられますが、当地域および上伊那地域の強みとして工業集積が厚いことが挙げられます。このことが将来の経済交流で力を発揮していくことになると思われます。

上伊那地域と連携し、工業系の企業を中心とした商談を重ねていくタイプのマッチングに取り組んでいきます。



### ⑤リニアに関する継続調査、三遠南信自動車に関するアンケート調査の実施に取り組みます

本調査を発端とし、これからのリニアに関する調査を引き続き定期的実施して当地域のリニア開通に向けての変化を追っていきます。

リニアについて、他の中間駅地域や東京・名古屋の地域とで、関連の各信用金庫と連携して同一の調査票でアンケートをとることや、大学との連携により、学生による都会地の意識の調査などを検討し取り組んでいくこととします。

三遠南信自動車道に関するアンケート調査等を、三遠南信地域の信用金庫と連携して実施します。

### ⑥リニア工事により移転となる個人・事業所への支援に取り組みます

家屋・事業所の移転を余儀なくされる個人・事業主の皆さまに対し、今後の移転に伴う生活の設計や事業の継続などについて、当金庫本業の金融業務のほか経営・税務相談、専門アドバイザーなどの機能をフルに働かせて、皆さまのお手伝いをして参ります。

## (2) 人口減少社会を見据えた産業振興、暮らし、子育て支援

【当地域は合計特殊出生率が高く、長寿で高齢者も多いが、一旦地域を離れた若者の多くが地域外に留まっていることが人口構成上の大きな特徴となっています】

### ①学生が学業に専念でき当地域へ就職のため戻って来られるよう、Uターンを促進する奨学金制度の創設等の支援策の研究・検討を行います

親元を離れて暮らす学生の生活を援助し、なおかつ卒業後当地域に戻ってくるきっかけとして、Uターンにより返済免除する奨学金制度の創設について研究を行うとともに、実現に向け行政等と検討していきます。

### ②地方創生に対する取り組みへの協力

地域経済分析システム（RESAS）の活用等により、地方自治体が立案した地方版総合戦略への協力・支援に取り組みます。

## (3) 産業振興

【人口問題の基礎条件となる産業振興に向けて】

### ①「航空宇宙産業クラスター」「飯田メディカルバイオクラスター」「デザイン系大学院大学」などへの支援

「航空宇宙産業クラスター」「飯田メディカルバイオクラスター」「デザイン系大学院大学」など当地域の将来を担う新しい芽が育ちつつあります。工業、生命科学関連事業、将来的高等教育機関が今後も順調に成長するために関係機関と連携して支援体制を整えます。

### ②当地域の地場産業振興に取り組みます

長い歴史・伝統を有し当地域の現在を築いた地場産業支援も地域金融機関には欠かすことができない役割です。業界団体や行政機関と連携して地場産業振興に向けた研究事業を開始します。

- ・長い歴史・伝統を有し、当地域の現在を築いた地場産業ですが、食生活や生活習慣の変化により、経営環境の変化に直面しています。
- ・漬物は、健康志向などにより消費が減退していますが、「発酵」の持つ健康パワーが

見直されています。このような新しいテーマに業界団体とともに取り組み、新たな需要を生む商品開発の契機となるよう支援していきます。

- ・水引についても、結納の習慣が廃れるなどの環境変化がありますが、新製品・新機能の開発などのマーケティングが試みられています。これらについて業界団体とともに取り組んでいきます。

地域金融機関として、業界団体や行政機関と連携してこれらに取り組んでいきます。

### ③資金調達や情報発信に有効な手法である「クラウドファンディング」導入の準備を開始します

地域資源の活用やブランド化、地域活性化に資する諸活動の支援および創業時ならびに事業展開時等の資金提供手段の多様化を図るために、「購入型クラウドファンディング」を導入します。事業者にとって資金調達のみならず、全国への情報発信、販路拡大、新商品・サービス等のテストマーケティングとしての機能を地域のお客さまに提供し、リニア時代に向けて当地域の魅力発信を強化します。

クラウドファンディング仲介事業者と地域のお客さまを繋ぐ橋渡し役となり、事業者の皆様が考えるプロジェクト実現のために仲介事業者と連携し積極的な役割を果たします。

- ・クラウドファンディングを利用した事業（プロジェクト）実施の相談窓口を開設します。
- ・事業に対してアドバイスを行い、事業計画等の作成を支援します。
- ・事業を育てるという視点で、地域金融機関のノウハウを活かした事業に対する助言をいたします。
- ・クラウドファンディングを活用した地域内の魅力的な事業を更に強く外部へ発信するため、クラウドファンディング案件を紹介する専用ページを当金庫ホームページ（HP）に設けるとともに、外部機関とも連携して拡散力を強化する取り組みを行います。

### ④信金中央金庫・全国信用金庫のネットワークを通じた企業、研究施設誘致への積極的関与を図ります

リニアを見据え、移動時間の短さや、自然災害が少ないこと、田舎で暮らしながらの勤務などQOL（クオリティ・オブ・ライフ）の訴求などにより、当地域への企業・研究所の誘致を、信金中央金庫との情報交換などにより、都市圏企業等へ働きかけます。

### ⑤当金庫の採用方法の検討・導入に向けた研究を行います

若い人が都会から帰ってこない、という声が聞かれます。ある年齢になって地元へ帰りたいたいというUターン希望者に対し就業機会を提供できるよう、当金庫の職員採用について、中途採用による柔軟な対応ができるよう検討します。

## (4)暮らし、子育て、地域資源の活用

### ①青少年健全育成、自然保護、伝統芸能保存等に取り組む個人・団体に対する助成制度の創設を検討します

地域の青少年健全育成（スポーツ少年団など）、自然保護、伝統芸能保存に取り組んでいる個人・団体が数多くあります。これらはボランティアもしくは財務的に厳しい団体により取り組まれています。

これらの個人・団体に対し、助成する制度の創設を目指します。

## ②太陽光、小水力、バイオマスなど自然エネルギーの推進に取り組みます

太陽光に加え、小水力・バイオマスによる発電がこの地域内で取り組まれています。これらを増やし太陽光発電と組み合わせることで自然エネルギーの有効的な利用が可能と考えられます。当金庫は、太陽光発電への融資実績を踏まえ、他の発電についても資金的な援助に取り組んでいきます。

## ③信州大学と飯田市において取り組まれている航空機システム共同研究講座設置に対する支援

当金庫は信州大学が2017年の開設を目指す「航空機システム共同研究講座」を運営するコンソーシアム立ち上げに関して参加しています。設立準備会が開催され、支援の輪を広げているところであり、今後準備期間に入っていきます。所要経費の調達などが具体的課題として上がってくるところですが、当金庫としても当地域製造業の大きな発展の可能性があると考え、適切な支援が出来るよう検討して参ります。

## ④地方公共団体および信金中央金庫と連携し、企業・行政機関の自然災害等に対応するバックアップ施設の当地域誘致への働きかけを行います

大都市圏との距離があり、リニアによりアクセス時間が短くなるという当地域はまた、自然災害が比較的少ないという特徴があります。

大都市圏の企業や行政のバックアップ拠点を当地域に誘致することは有望と思われまます。地方公共団体および信金中央金庫を通じこのような働きかけを進めることとします。

## ⑤可処分時間が豊かなことを都市圏へ発信

「可処分時間」は牧野光朗飯田市長が提唱されていますが、地方に住む上での考え方を示唆されているものです。この「可処分時間が豊か」な暮らしの実現の上で、リニア中央新幹線は、移動の所要時間短縮という面でこれを後押しすることになるものです。ただ、それを実現するところがなぜ飯伊なのかを明確にしなければならないと考えられます。仕事以外の時間を費やすのにこの地がふさわしいことをこの地域として訴求していく必要があります。

アンケート調査では、当地域の魅力として様々なものが挙げられました。これらを更にブラッシュアップして他地域、特に大都市圏に住んでいる人に対し伝えていくことが重要であると考えます。

当金庫は当地域の魅力をこれまでも情報誌などで地域外に対し発信してきました。本年度は当金庫HPをリニューアルして地域情報を充実させています。今後もHPの充実の他、外部へ当地域の魅力発信を更に強化していきます。

## (5) リニア開通に向けた街づくり

### ①リニア駅周辺整備地域への支店出店を前提として街づくりへ支援・参画していきます

リニア長野県駅の周辺整備が順次進められていますが、本調査アンケートでもリニア駅周辺については様々な意見があります。今後は、行政の取り組みに加え、地元地域の住民の皆様を中心に、民間の関与も重要です。

当金庫としても駅周辺整備区域への支店出店を視野に入れ、地域の皆様とリニアの街づくりについて一緒になって取り組んで行きたいと考えています。

②「大型複合スポーツ施設」設置に向け関係諸機関と研究を開始します

アンケート調査により「リニアの通る街に必要な施設」、「駅周辺にあるとよい施設」について様々な意見・要望をいただきました。当金庫としては、リニアの通る街に必要な施設として、要望の中から「大型複合スポーツ施設」の実現を取り上げ地域への提言とします。

当地域には、大規模な室内スポーツを行える施設がなく、若い人がこの地域に住むには、働く場所に加え、地域に「わくわく感」も必要と考えます。これを一つの例とし、今後皆様と一緒に実現に向けて考えて行くことにします。

## V. 調査報告のまとめ ～地域に根ざす金融機関として～

本調査によりリニア中央新幹線の開通は、飯伊地域と各都市との所要時間を大幅に短縮し、これまでと比較して全く新しい状況が出現することが明らかとなりました。リニア新幹線による所要時間の短縮は当地域に良い影響、悪い影響が生じることが予測されていますが、当地域にとってその詳細は十分に明確になっているとは言えないこともまた明らかになりました。

他地域の新幹線駅をみると、新幹線効果が十分出ているところと期待を裏切られている地域があります。それらについての分析が十分とは考えませんが、それぞれの地域にはそれぞれの条件があり、その条件の中で行政・民間とも知恵を絞って取り組んでいることは間違いのないところです。

リニア中央新幹線は、285kmにわたる全線を工事実施計画認可から12年、現時点からはあと11年で完成させる計画です。当地域にとっても、リニア中央新幹線に対し地域の戦略を明確にして取り組むにも時間的余裕はそれほどないと考えます。

その中で、地域の今後を考えていく上で、地域金融機関が地域に果たすべき責務と役割を再認識しております。次なる10年を見据え飯田信用金庫は当地域が持続可能性を維持しながら輝かしいリニア時代を迎えられるよう、これまで培ってきた「つながる力」、「つなぐ力」を更に発揮し、地域の皆さまと手を携えて地域経済の活性化に取り組む必要がある、ということが本調査の一つの結論となります。

本報告書が地域の皆様の今後を考えていく上での何かのお役にたてば幸いです。

最後に、本調査にあたりご指導、ご鞭撻いただきました各方面の皆様に感謝申し上げます。

平成28年3月

### リニア中央新幹線開通にかかる調査

調査担当者	飯田信用金庫	総合企画部	リニア対策室	加藤修平
		営業統括部	経営相談所	岡庭保人
			同	中村 達
	(特非)	しんきん南信州地域研究所		林 郁夫
	信金中央金庫	地域・中小企業研究所		笠原 博



# 資料編

# リニア中央新幹線に関する調査票

本調査票には、「Ⅰ. リニアに向けた街づくり調査（共通）」部分と、「Ⅱ. リニアに向けた事業所調査（飯田下伊那地区事業所）」部分があります。

「Ⅰ. リニアに向けた街づくり調査（共通）」は、全ての方にご回答をお願いしております。

また、「Ⅱ. リニアに向けた事業所調査（飯田下伊那地区事業所向け）」は、リニア開通に向けた貴社、貴組織の取組みなどをうかがっておりますので、事業主、経営者、また事業所の雇用者の皆様にご回答をお願いいたします。

ご回答は、同封の返信用封筒または下記FAXにて飯田信用金庫経営相談所までご送付ください。

連絡先： 飯田信用金庫 経営相談所

TEL 53-5811 FAX 53-1132

E-Mail keso@iidashinkin.co.jp

ご回答いただいた皆さま全員に、QUOカード500円分贈呈いたします。

QUOカードご希望の方は、下欄に住所・氏名を記入してこのアンケート票をご送付ください。品物の発送は9月末日となります。

ご住所 (       -       )
お名前
様



## I. リニアに向けた街づくり調査（共通）

1. ご回答者様の年齢をお答え下さい。（該当するものに○）

20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代以上

2. ご回答者様の性別をお答え下さい。（該当するものに○）

・男性 ・女性

3. ご回答者様、貴事業所の住所をお答えください。（該当するものに○）

飯田市内 阿智村 阿南町 売木村 大鹿村 下條村 喬木村  
高森町 天龍村 豊丘村 根羽村 平谷村 松川町 泰阜村  
上記以外の長野県内 [ (例：上伊那郡) ]  
長野県外 [ (例：東京都中央区) ]

4. 「他の地域の方に伝えたい飯田下伊那の魅力」、「飯田下伊那以外の方から見た飯田下伊那の魅力」は何ですか。5つ以内お答えください。（該当する番号に○）

- ① 身近に山、川など、自然が豊富にある
- ② 温泉、景勝地、観光施設など観光名所が豊富にある
- ③ 特色ある食が豊富にある
- ④ 祭り、歴史資産など特色ある歴史文化が多く残っている
- ⑤ 環境に配慮した都市政策が充実している
- ⑥ 農林業、伝統産業といった地域に根差した産業がある
- ⑦ 工業や商業など、地域を支える基幹産業がある
- ⑧ 地域の産業が新しいことに前向きである
- ⑨ 敷地や家が広く、住環境にゆとりがある
- ⑩ 子育てがしやすい
- ⑪ 高齢者が過ごしやすい
- ⑫ 地震や水害といった災害に対する不安が少ない
- ⑬ 買い物や通勤等に自家用車で移動しやすい道路環境が整備されている
- ⑭ 買い物や通院などの便が良く、日常生活がしやすい
- ⑮ 公民館活動や町内会、自治会などの市民活動が盛んである
- ⑯ 近所づきあいがしやすい
- ⑰ よそから来た人に親切である
- ⑱ その他 [ ]



7. 「将来、この地域に住み続けていくために必要なことは何ですか」、「将来、この地域に住むとしたら、何が必要なことだと思いますか」  
5つ以内選択し番号を下欄に記入してください。

--	--	--	--	--

- ① 豊かな自然や歴史文化の継承
- ② 働く場所の確保、所得の増加
- ③ ゆとりある、もしくは生活スタイルに合った住環境の確保
- ④ 老人の福祉、医療サービスの充実
- ⑤ 子供の福祉、医療サービスの充実
- ⑥ 義務、高等教育機関や研究機関の充実
- ⑦ 災害対策の充実
- ⑧ 公共交通など日常生活の移動手段の確保、維持、充実
- ⑨ 住民同士の触れ合い
- ⑩ 道路、橋などインフラ設備の維持、充実
- ⑪ 文化、観光施設の維持、充実
- ⑫ インターネット環境などの情報インフラの維持、充実
- ⑬ 都市機能の集約、コンパクト化
- ⑭ 治安対策の強化
- ⑮ その他 [ ]

8. 「将来、この地域に住み続けていくために足りない設備、施設は何ですか」「将来、この地域に住むとしたら、どのような設備、施設が必要だと思いますか」  
5つ以内ご記入ください。

①	
②	
③	
④	
⑤	

9. あなたは、以下についてご存知ですか。 各項目1つ〇をしてください。

	よく知っている	だいたい知っている	知らない
① リニア本線の通る場所	( )	( )	( )
② リニア駅の場所	( )	( )	( )
③ リニア駅周辺整備の計画	( )	( )	( )
④ 国道153号線の改良	( )	( )	( )
⑤ スマートインターの場所	( )	( )	( )
⑥ アクセス道路	( )	( )	( )

(リニア駅からスマートインター)

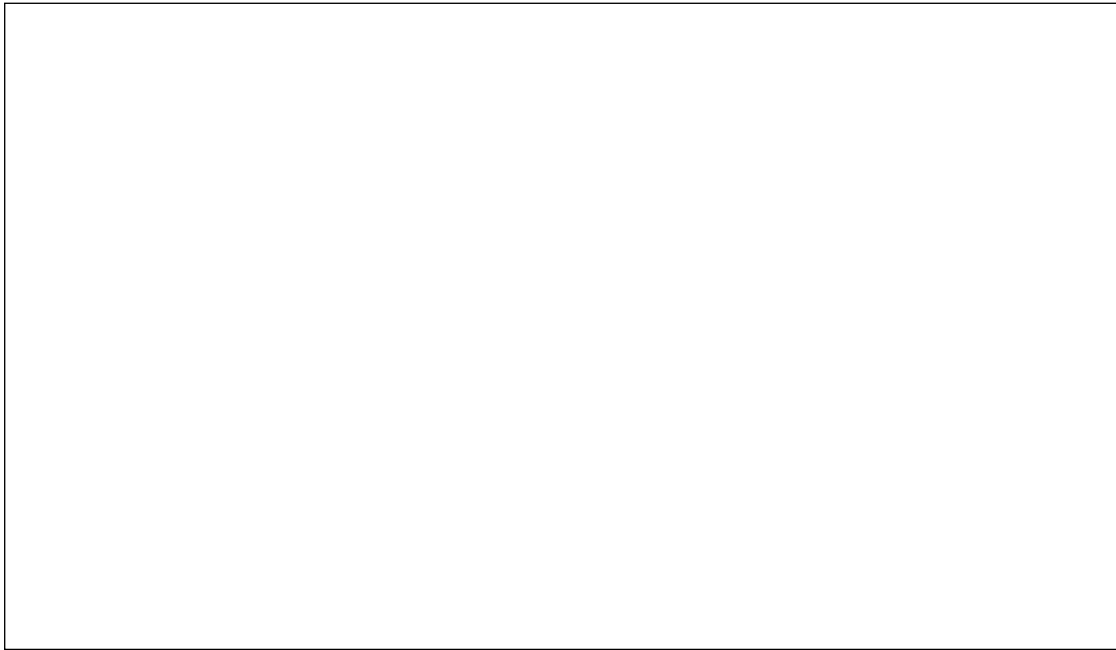
10. あなたが思う「リニア中央新幹線長野県駅の周辺にあって欲しい設備、施設は何ですか。また、それはどのようなものなら良いと思いますか」  
3つ以内で自由にご記入ください。

①
②
③

11. あなたは「リニア関連道路の整備について、そのルートや整備事業の実施過程で望んでいることがありますか」  
3つ以内で自由にご記入ください。

①
②
③

12. その他、まちづくりに活用すべき飯田下伊那の強みや魅力、リニアを活かしたまちづくりに関する意見がありましたら、自由にご記入ください。



「Ⅰ. リニアに向けた街づくり調査（共通）」は以上です。ご協力まことにありがとうございました。

引き続き、事業主、経営者、また事業所の雇用者の皆様には、お手数をおかけいたしますが、「Ⅱ. リニアに向けた事業所調査（飯田下伊那地区事業所向け）」にご回答をお願い申し上げます。

## Ⅱ. リニアに向けた事業所調査（飯田下伊那地区事業所向け）

### 1. 貴事業所の主要業種をお答えください。（該当する番号に○）

- ① 農林水産業    ② 建設業、窯業、砂利採取・販売業
- ③ 製造業 [主要業務・製品: \_\_\_\_\_ ]
- ④ 運輸業            ⑤ 卸、小売業            ⑥ 不動産業            ⑦ 飲食、宿泊業
- ⑧ サービス業 [主要サービス: \_\_\_\_\_ ]
- ⑨ その他 [ \_\_\_\_\_ ]

### 2. ご回答者様の役職をお答え下さい。（該当する番号に○）

- ① 経営者    ② 経理、総務、人事担当者    ③ 経営企画担当者    ④ 営業担当者
- ⑤ その他 [ \_\_\_\_\_ ]

### 3. リニア中央新幹線の開業（2027年）は、貴事業所の事業に良い影響を与えるとお考えですか？（該当する番号に○）

- ① どちらかと言えば良い影響があると思う
- ② どちらかと言えば悪い影響があると思う
- ③ 影響はない
- ④ わからない

### 4. リニア中央新幹線の開業は、貴事業所および当地域にどのような良い影響があると思われますか。（該当する番号をいくつでも○）

- ① 関連工事の経済効果がある
- ② 販売、受注先の拡大が見込める（工事に伴う経済効果を除く）
- ③ 仕入、外注先の拡大が見込める
- ④ 人材確保が容易になる
- ⑤ 生産技術等の取得・提供が容易になる
- ⑥ 新規事業分野への進出が容易になる
- ⑦ 居住人口が増加する
- ⑧ ビジネス、観光による交流人口の増加が見込める
- ⑨ 事業所、工場、研究機関の進出が見込める
- ⑩ 中央行政機関等の当地区への設置・移転が期待できる
- ⑪ その他 [ \_\_\_\_\_ ]

5. リニア中央新幹線の開業を見据えて、当地域にどのような課題がある、あるいは生ずると思われますか。(該当する番号をいくつでも○)

- ① 水質、騒音など生活環境の維持・保全
- ② リニア開通、長野県駅設置に伴う土地利用
- ③ 観光資源、特産品の活用
- ④ 買い物など生活利便性の確保
- ⑤ 新しい住民（外国人含む）の受け入れ態勢の充実
- ⑥ 医療、介護施設の維持、充足
- ⑦ 高齢者が働きやすい環境の確保
- ⑧ 女性が働きやすい環境の確保
- ⑨ 道路、橋梁、文化施設などのインフラの整備・維持
- ⑩ 地域公共交通機関の維持
- ⑪ 防災対策の維持、充実
- ⑫ その他 [ ]

6. 貴事業所の経営に関して【A 目下の課題】、【B リニア開業時（2027年）までの課題】に分けて、以下の選択肢から各々5つ以内で番号を下欄に記入してください

A 目下の課題	B リニア開業時 (2027年) までの課題

- ① 売上、利益の維持
- ② 新規販路の開拓（海外含む）
- ③ 新規顧客の獲得（海外含む）
- ④ 新製品、新商品、新しいサービスの開発
- ⑤ 生産現場の効率化
- ⑥ 販売力の強化
- ⑦ 情報（発信、収集）力の強化
- ⑧ 財務体質の強化
- ⑨ 労働力・人材の確保
- ⑩ 経営陣の若返り、後継者の確保、事業承継
- ⑪ 自社拠点（本社・工場）の移転
- ⑫ 業界再編への対応
- ⑬ その他 [ ]

7. リニア中央新幹線開通を見据えて、今後、貴事業所では、具体的にどのような取組みが重要だとお考えですか。

【 A 現在実施中の取組み】 【 B リニア開業（2027年）までに要する取組み】  
 に分けて、以下の例示を参考に5つ以内を下欄へ自由にご記入ください。

	A 現在実施中の取組み	B リニア開業（2027年）までに要する取組み
①		
②		
③		
④		
⑤		

<例>

- ・ 工事に伴う車両、用地、製造施設などの設備投資
- ・ 生産、販売（工事に伴う設備投資を除く）に係る設備の増強、刷新
- ・ 人材確保や現場力の強化
- ・ 既存の製品、商品、サービスの品質向上
- ・ 新製品、新商品、新サービス、新事業の開発や進出
- ・ 国内、海外への情報発信や、観光商品の組成などによる観光客取込み
- ・ 取引条件の見直し（販売価格の値上げなど）による収益性の向上
- ・ 経費（人件費、原材料費など）の削減による収益性の向上
- ・ 働きやすい（女性、高齢者、外国人雇用者）職場環境の確保
- ・ 自社の海外進出などグローバル化
- ・ 産学官金など外部経営資源との連携強化
- ・ M&Aなどを用いた事業再編

など



8. リニア中央新幹線開業を見据えて、貴事業所のほか、地域全体で取り組むべきことにはどのようなものがあるとお考えですか。

5つ以内を選択し番号を下欄に記入してください。

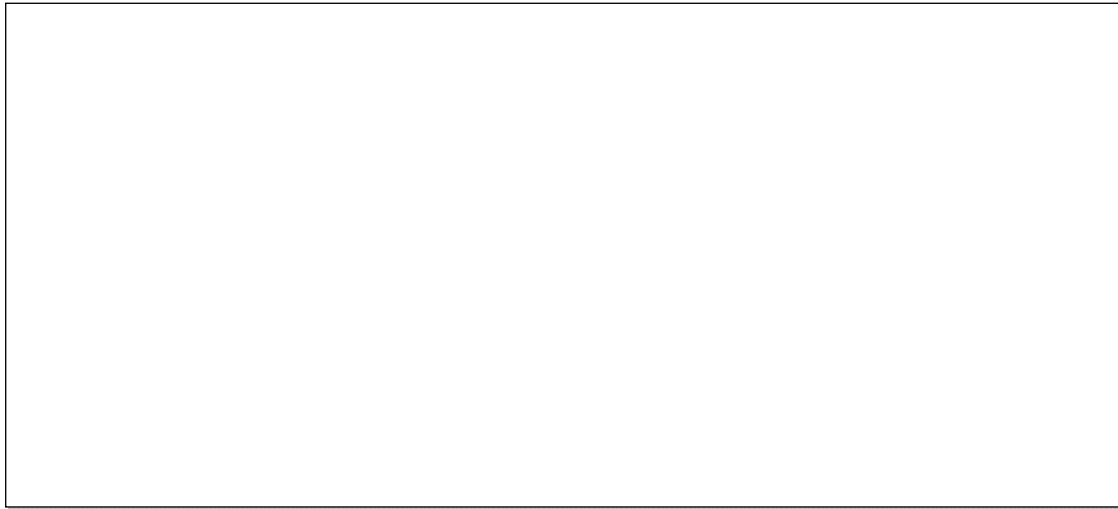
--	--	--	--	--

- ① ビジネスマッチングなど販路開拓支援
- ② 6次産業化など農林水産業支援
- ③ 補助金、助成金や情報提供、特区の導入など製造業の支援
- ④ 高等教育機関や研究所、企業等の誘致
- ⑤ 地域資源を活用した観光商品の組成など観光産業の振興
- ⑥ 各種の施策やイベントなどによる商店街の活性化
- ⑦ 地域製品のブランド化
- ⑧ 地域の景観、伝統、文化の保全
- ⑨ 地域の魅力の国内、国外に向けた発信力の強化
- ⑩ J R 飯田線、国道153号線、リニア長野県駅アクセス道路、三遠南信自動車の早期開通など交通基盤の整備と活用戦略
- ⑪ 国際的な会議場やイベント施設など人的交流ができる大きな施設の設置
- ⑫ 再生可能エネルギーや農産品などの地産地消
- ⑬ 高齢者のための、医療、福祉の政策、施設の充実
- ⑭ 子供のための医療、福祉の政策、施設の充実
- ⑮ 外国人受け入れ態勢の整備
- ⑯ 残土利用や水質維持など環境の維持、保全
- ⑰ その他 [ ]

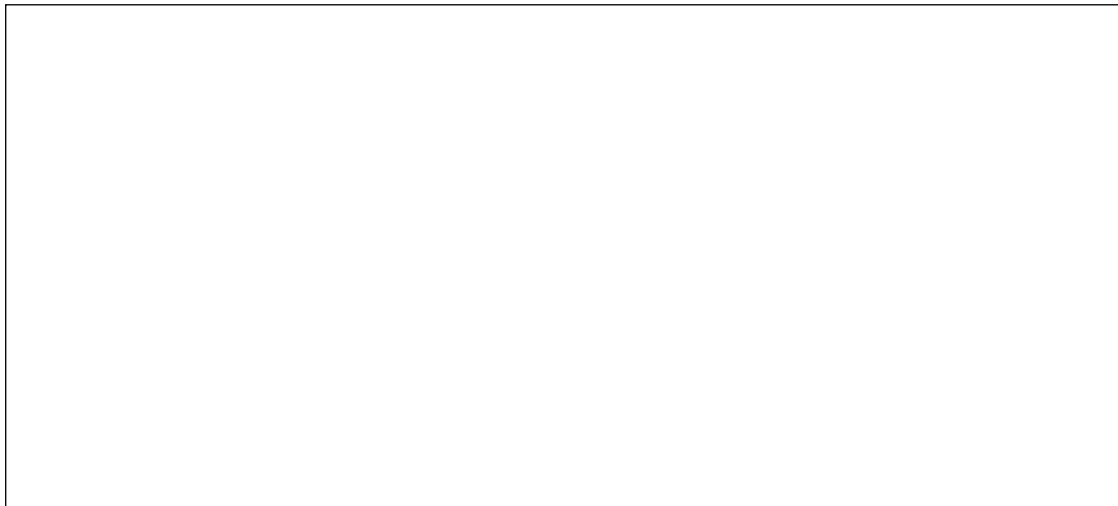
9. 貴事業所は、今後の事業の方針をどのようにお考えですか。(該当する番号に○)

- ① 現行の事業の拡大を目指す
- ② 新規事業進出や転業を視野に事業の拡大を目指す
- ③ 現行の事業を維持する
- ④ 新規事業進出や転業を視野に現状の事業規模を維持する
- ⑤ 転業も含めて事業の縮小を図る
- ⑥ 廃業を考える
- ⑦ その他 [ ]

10. その他、リニア開業を見据え、御社の取り組みや地域全体で取り組むべきことなど、自由にご記入ください。



11. リニア開業を見据え、地域金融機関に対する期待を自由にご記入ください。



「Ⅱ. リニアに向けた事業所調査（飯田下伊那地区事業所向け）」は以上です。  
ご協力まことにありがとうございました。

リニア中央新幹線開通に係る調査  
報 告 書

平成 28 年 3 月 9 日 初版発行

平成 28 年 8 月 31 日 第 2 版第 1 刷発行

平成 29 年 8 月 31 日 第 2 版第 2 刷発行

発行者 飯田信用金庫

理事長 森 山 和 幸

〒395-8611

長野県飯田市本町 1 丁目 2 番地

電話 0265-22-4321

製 本 株式会社 秀 文 社