

飯伊地区 産業経済動向

No.569 2026/8
(8.9.25 発行)

 **飯田信用金庫**
IIDA SHINKIN BANK
しんきん南信州地域研究所

<https://www.iidashinkin.co.jp/>
〒395-0044 飯田市本町 1-2
TEL 0265-53-5811 FAX 0265-53-1132



Contents

表紙 写真：定期周遊バス「飯田☆中津川線」初号飯田駅を発進（9月1日飯田駅・記事6頁）	・・・ P 1
製造業 景況DIは前月からやや悪化もプラス圏を維持。先行きは一部に悪化を見込む声も	・・・ P 2
建設業 8月の公共工事は前年比減少。7月の住宅着工は前年比1%増加	・・・ P 4
商業・サービス業 景況DIは前月から改善。卸売業、飲食業、宿泊業で景況感好転の声	・・・ P 5
しんきんリニア・三遠南信対策室です 定期周遊バス「飯田☆中津川線」始動 ～運行初日第1便に乗ってみた～	・・・ P 6
特集 新幹線駅のあるまちを訪ねて 新幹線駅と地域づくり・まちづくり ～上越市・上越妙高駅地域の現状と課題から考える①～	・・・ P 9
環境特集 高校生のSDGs 未利用の柿皮で、地域に「カッキ」を！ ～下伊那農業高校の、市田柿の皮を資源化する社会実装への夢～	・・・ P 14
統計調査から 長野県建設業に関する統計	・・・ P 17
飯伊地区全産業景況DIの推移・主要経済指標	・・・ P 18

◆ 本誌内容は飯田信用金庫ホームページ（<https://www.iidashinkin.co.jp/>）に全文掲載しています ◆

本誌は、当金庫が信頼できると考えるデータに基づき作成されておりますが、データ、記述の正確性、完全性を保証するものではありません。御利用に当たってはご自身の判断によってください。

しんきんは環境にやさしい取り組みを地元のみならず、全国で行っています。



再生紙を
使用しています

地区内製造業の景況判断指数

概況 景況DIは前月からやや悪化もプラス圏を維持。先行きは一部に悪化を見込む声も

当月の製造業の業況判断指数（DI）はプラス18.5で、前月から8.2ポイント低下。翌月予測はプラス7.4で、前月から9.3ポイント低下。機械製造分野では景況感横ばいの声が多くなってきたものの悪化したとの声はなく、忙しい事業者が多いとの声が聞かれる。一方、食品製造では、引き続き景況感は横ばいという声が多い。結果、全体での指数はやや悪化したものの、プラス圏を維持した。先行きは、機械製造では引き続き好転見込みの声が多いものの、一部に悪化を見込む声が聞かれる。食品製造は横ばい見込みの声が多く、全体での指数は先月同様、当月よりも低い水準となった。

主な業種の動き

●電気・精密・光学

- ✓受注、販売… 販売の前月比は業者により増減分かれるが、横ばいの声が多い。先行きについては、販売は増加見込みの声が多く、受注は増加見込みと減少見込みの声が拮抗している。
- ✓景況感…… 当月は横ばい～好転で、悪化との声はない。先行きは業者により見方が分かれる。

[企業からのコメント]

- ・民需FAは踊り場と感ずることが多くなってきた、11月度の数字に弱いところが出てきている。

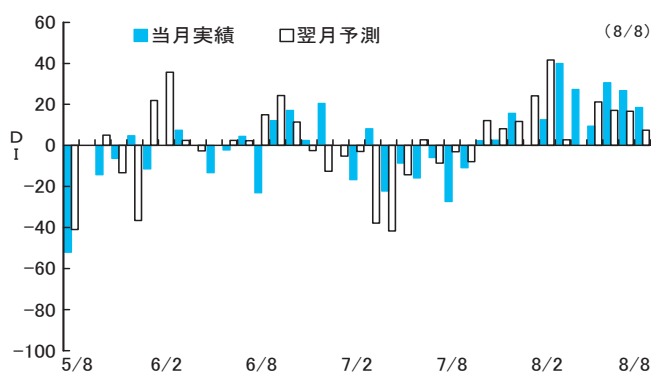
●半導体、液晶製造装置向け機械部品

- ✓受注、販売… 前月比は販売は業者により増減分かれ、受注は横ばい～やや増加。販売の先行きは横ばい～増加で、減少見込みの声はない。
- ✓景況感…… 当月の景況感は横ばい～好転。先行きも同様で、悪化を見込む声はなかった。

[企業からのコメント]

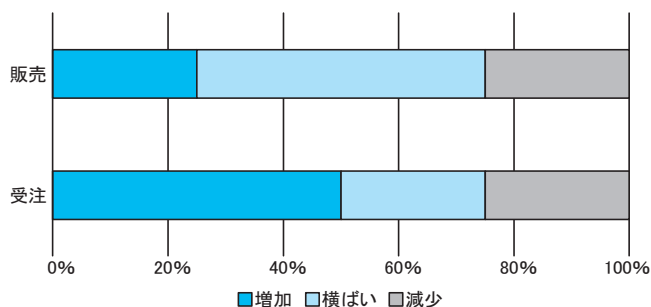
- ・「8月は夏季休暇があり、出荷日が少なかったためやや減少したが、9月は過去最高の売上となる見込み。8月も、昨年と比べると2倍以上の売上となった」「8月は夏季休暇があり、通常月と比べると減少する傾向にあり、加えて納期遅延による減少もあったため前月比では減少したが、前年よりは良い結果となった」
- ・「2027年の半導体製造装置市場は、AI投資の爆発的な拡大と新工場の稼働ラッシュにより、世界市場・日本製装置ともに過去最高の大活況を迎えると予測されている。ただ、世界中で一斉に新工場が稼働するため、2027年後半以降は供給過剰による反動を迎えるリスクがアナリストから指摘されている」「半導体需要に陰りは見えない。高いレベルで先々までの受注が来ている。社内では全てこなすことができないため、協力会社に依頼したところ、どこも需要が増加している模様。半導体に関する仕事を通常行っていない企業にも打診しているとのことで、外注に頼ることも難しくなっている」
- ・増え続ける顧客要望にどこまで追従するか、思慮が必要となってきた。人員不足、過剰投資感、財務基盤が脆弱、社員成長の鈍化などの問題があり、これ以上の成長追従に対しては各社苦しいのが現状。今現在は好景気で良いが、5年、10年、またその先に向けてどう持続していくのか、各経営者の手腕にかかっている。

飯伊地区景況DI（製造業）

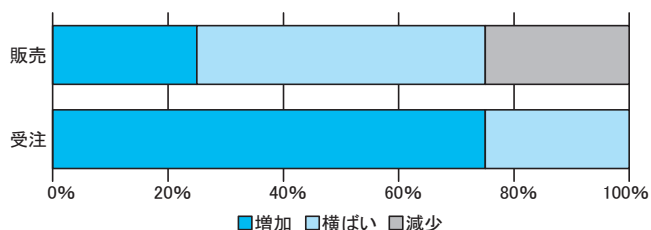


【DI（ディフュージョン・インデックス）】とは…
景気に関する投票を指数化したもので、全体の回答数を分母、良い、やや良いとの回答数を分子にした割合から、全体の回答数を分母、悪い、やや悪いとした回答数を分子にした割合を引いた数値。
「先月と比べて景気が良い」との回答が多ければプラス、「先月と比べて景気が悪い」との回答が多ければマイナスとなる。

電気・精密・光学向け部品前月比回答割合



半導体、液晶製造装置向け部品前月比回答割合

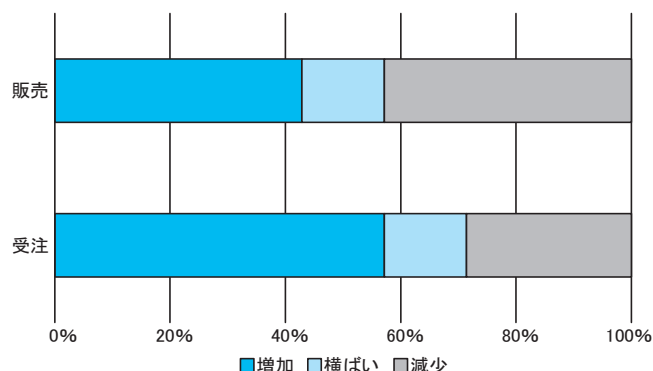


●産業機器、医療機器向け等機械部品

✓受注、販売… 受注、販売の前月比は、ともに業者により増減分かれるが、受注は増加の声がやや多い。先行きは受注、販売とも増加見込みの声が多く、減少見込みの声は一部にとどまる。

✓景 況 感…… 当月は業者により見方が分かれるが、横ばいの声が最も多く、次いで好転の声が多い。先行きも同様。

産業機器、医療機器向け部品前月比回答割合



[企業からのコメント]

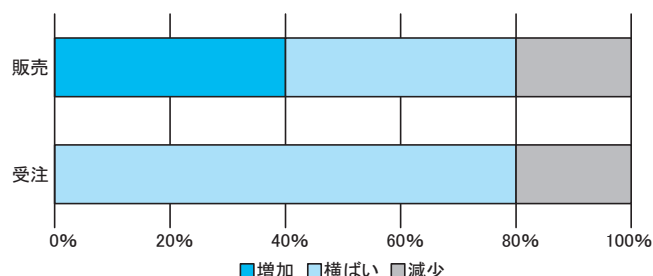
- ・「半導体関連を中心に忙しい状況が続いており、まだしばらく受注が多い期間が続くと予想している」「自動車業界の開発の先行きが不透明で、どうなっていくのか見えていない。秋は展示会等出会いの場が多くなるので期待したい」
- ・「製造業全般でいうと、半導体業界が非常に活況で、防衛関係も将来に向けて伸びていくと聞いている」「半導体業界は好調、自動車業界は停滞、工作機械は好調、医療機器は変わらず」「半導体関連をはじめ、動き出してきたようだ。かなり忙しいところもある」「製造業全体的に忙しいと聞いている」

●食品製造（漬物、半生菓子、菓子原料、その他食品）

✓売 上…… 菓子の前月比は業者により増減分かれ、先行きはやや減少～横ばい。食品全体では、前月比、先行きともに業者により増減分かれる。

✓景 況 感… 当月は全ての事業者で横ばい。先行きは横ばい～やや好転で、横ばいの声が多い。

食品製造 前月比回答割合



[企業からのコメント]

- ・物価上昇の影響が心配。受注残高、販売高とも前年比プラスとなっているが、販売数量は減少している。
- ・「各社、製品価格の値上げ実施後の荷動きがどう変化するか、注視したい」「原材料高は今後も続いていくと思われる。価格転嫁を実行していく」「原材料価格の上昇には終わりが見えない。プライベートブランドは9月から値上げ」

●水引製品、冠婚葬祭・祝儀用品、正月・盆用品

✓売 上 … 前月比、先行きともにやや増加。景況感は当月、先行きともに横ばい見込みという。

[企業からのコメント]

- ・年初より順調な受注を確保し続けていたが、7月末の熊本地震、線状降水帯による浸水被害の様子が報道され、8月の受注状況は一気に冷え込みを見せ、今後の状況が気になる。
- ・毎年、材料の値段が上がっているため商品の単価を見直している。販売数量が伸びればよいが、儀式的縮小はますます加速しそう。今年は台風も多くあり、来年に期待したい。

●上記以外の製造業

✓建築用金属製品… 販売は前月比増加、前年比では減少。先行きはやや減少見込みという。景況感は当月、先行きとも横ばいという。

✓自動車向け部品… 販売は前月比で横ばい、先行きはやや減少を見込むという。景況感は、当月は横ばい、先行きはやや悪化を見込むという。

✓印 刷…………… 販売は前月比減少、前年比では横ばい。

[企業からのコメント]

- ・関東の建築物件は徐々に着工し始めているが、仕事量が少ない状況が続いている。
- ・印刷業界において8月は仕事量が一番低迷する時期。お盆休み等もあって稼働日も少なく、前月比売上は減少。対前年比ではほぼ変わらず。
- ・「アルミ・ステンレスの材料は継続して値上がりしている」「仕事量が減っている中、資材の値上がりが止まらない。ある機械の付属品は11年前と比べて5倍となった」

建設業

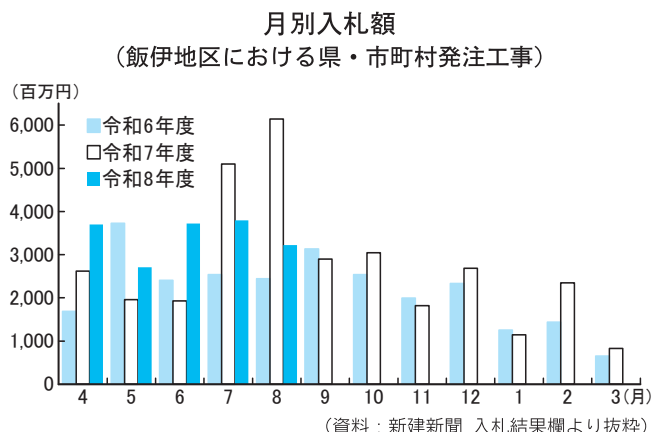
官公需

概況 8月の公共工事入札金額は前年比で47.5%減少、一昨年比では31.9%増加

- ☑公共工事入札額… 当地区における当月の県、市町村発注工事の入札額合計は、32.2億円（9月15日調査時点）。前年に比べ47.5%減少、2年前との比較では31.9%増加。

- ☑景況感…………… 当月は業者により見方が分かれるが、全体では横ばいの声が多い。先行きも業者により見方が分かれるが、当月に比べ好転を見込む声が多い。

- ☑原材料価格…………… 当月、先行きとも横ばい～上昇で、上昇との声が多い。



[企業からのコメント]

- ・「受注残高、工事高ともに前年より増加。工事出来高の増加により、工事単価も前年比からやや増加した」「工事高は横ばいだが、受注残高は前月比、前年比ともやや増加した。値上げラッシュが今後に影響してくる」「今月は受注残高、工事高ともに減少したが、次月以降は増加する見込み。景気もやや上向きになるのではと期待している」
- ・「今後、1名増員予定」「業務量はあるが、技術者が不足している状態が続く。求人活動は継続して実施」「ハローワークに求人募集をかけている」「人員については不足が続いているが、採用の予定はない」
- ・「補助金を活用して設備投資を実施」「大きな設備等の予定はなく、現状維持を予定」

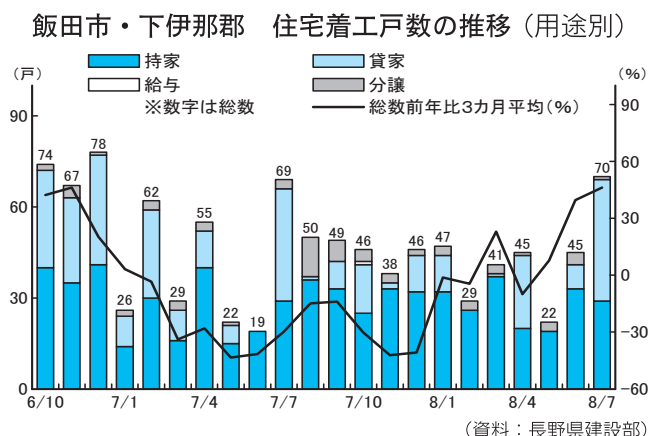
民需

概況 令和8年7月の住宅着工戸数は70戸で前年比1%増加。
持家は横ばいも、貸家がやや増加し、2か月連続で前年比プラス

- ☑住宅着工戸数… 当地区の7月の住宅着工戸数は70戸。前月比56%増、前年比では1%増。持家の戸数は29件で前年（29件）と変わらず、貸家は40件で前年（37件）からやや増加。分譲は1件で、前年（3件）から減少。

- ☑景況感…………… 当月、先行きともにやや悪化～横ばい。好転との声は聞かれなかった。

- ☑原材料価格…………… 当月は横ばい～やや上昇、先行きはやや上昇～上昇で、下降を見込む声はない。



[企業からのコメント]

- ・新築の戸建ては近年減少傾向にあると感じるが、資材の高騰、住宅ローン金利の上昇により、住宅を建てる人が今後さらに少なくなってしまうのではないかと。
- ・大工仕事をする職人が減り、工事が思うように進まない。

建設資材等

概況 8月の生コンの売上は前月比減少～やや減少、前年比は業者により増減分かれる。骨材は前月比は減少、前年比は業者により増減分かれる

- ☑生コン … 売上は前月比は減少～やや減少、前年比は業者により増減分かれる。

- ☑骨材 … 売上は前月比は減少、前年比は業者により増減分かれる。

[企業からのコメント]

- ・8月の主な出荷はリニア関連工事、三遠南信工事、飯田警察署、バイパス工事、床固工事等に関わるものだった。リニア関連工事の出荷量は当月出荷量の4割弱。
- ・8月は連休もあり、出荷は減少した。リニア関連以外の仕事もだんだん出てきているが、少ない状況である。三遠南信工事は生コンを使う仕事は少ないが、何社も工事をしている。
- ・飯田北改良、三遠南信自動車道など、億単位の建設物件が数件発注され、路盤材、基礎工事用骨材の需要が見込まれてきた。年度末～来年の8月ごろに向けて、再生砕石の在庫が底をつく可能性が出てきた。

商業・サービス業

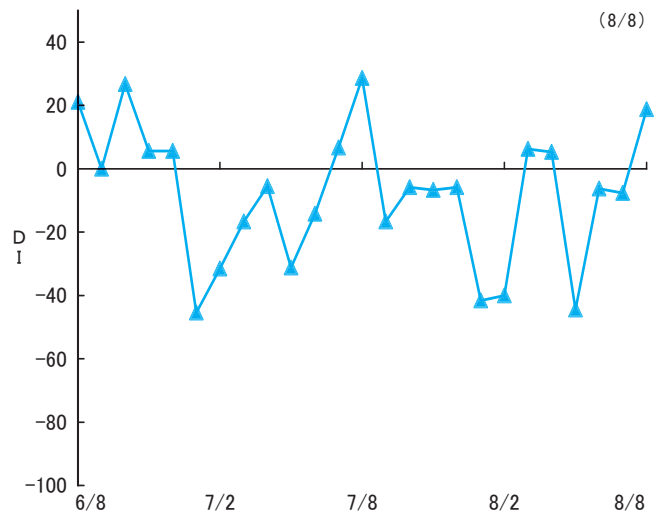
概況 景況DIは前月から改善。卸売業、飲食業、宿泊業で景況感好転の声

当月の商業・サービス業の業況判断指数（DI）はマイナス18.8で、前月から26.5ポイント上昇。

当月は、卸売業、飲食業、宿泊業で景況感好転の声が聞かれた一方で、景況感悪化の声は小売業などの一部にとどまり、全体の指数は改善した。夏真っ盛りとなり、エアコンの特需が起こるなどのプラス面がある一方、猛暑の影響で来店客数が減少したといった声や、頻発する大雨の影響を受けてキャンセルが発生しているといった声も聞かれた。

次月以降は、夏の観光シーズンを終えて飲食業、宿泊業を中心に景況感悪化を見込む声がやや多い。食品関係で今後多くの商品が値上げされるほか、タクシー運賃の値上げも予定されているとのことであり、消費者にとっても事業者にとっても難しい状況が予想される。

商業・サービスDI



主な業種の動き

●小 売 業 概況 売上の前月比は業者により増減分かれる。景況感は悪化～横ばい

☑売 上 … 前月比は業者により増減分かれる。先行きはやや減少～横ばい。

☑景況感 … 当月は悪化～横ばい、先行きは横ばい。

[企業からのコメント]

- ・今後、メーカー値上げが4,000品目以上行われる予定。
- ・自治体配布の商品券期限の駆け込み需要があり、前年比では微増。暑さの影響か、店頭への来店数は減少。

●卸 売 業 概況 売上の前月比は業者により増減分かれる。景況感は、当月、先行きともに横ばい～やや好転

☑売 上 … 前月比で青果、食肉、電設資材はやや増加。建設資材はやや減少。

[企業からのコメント]

- ・野菜は、キュウリやトマト等の夏野菜は気温が高い影響もあって前進出荷で入荷量増。キャベツ、大根、ブロッコリーなど高気温の影響で昨年より入荷減の品目も多いが、単価高により野菜全体の売上は前年比で微増。果実は、桃は7月に前進出荷のため入荷が大幅減。価格が高かったが売上は減少。りんご、梨が前進出荷のため入荷量増。価格も前年比で高く、売上好調。果実全体では入荷、価格、売上が前年を上回る結果となった。
- ・GX関連の需要に加え、夏季のエアコン特需が売上を強く底上げする一方、工事職人の不足や資材コスト高が課題となっている。エアコンに関しては本体だけでなく専用部材が好調に推移しているが、設置工事を担う電気工事士や施工職人が決定的に不足しており、部材はあっても工事が追いつかない事態が発生している。また、冷媒配管に使用する銅の価格高止まりや、物流費の上昇が利益面での圧迫要因となっている。
- ・浜松、豊橋、厚木での新規販路の開拓が見込まれる。昨年に比べて気温が高くないため、外でのバーベキュー需要がある。

●飲食・宿泊・運輸業 概況 売上の前月比は、飲食業は横ばい～増加、宿泊業は横ばい～増加。

景況感は、飲食業は横ばい～好転、宿泊業は業者により見方が分かれる

☑売 上 … 前月比は飲食業は横ばい～増加、宿泊業は横ばい～増加。運輸業は横ばい。

[企業からのコメント]

- ・「法事が多く、例年よりも早い。暑い日にも来店客が多くありがたい」「会社関係等の宴会需要が少し減っていることと、個人の会食等においてもお祝いや法事等は変わらずあるがその他の会食が減少していることが売上に影響している気がする。しかし、今後の予約は10月から伸びているので、年末に向けて期待したい」
- ・「盆月、夏休み中ということで動きはあった。売上はまあまあといったところ。月の後半はやや少ない」「天候不順による登山客のキャンセルが多く、悩みの種」「台風、洪水注意報によつての突然のキャンセルが怖い。今年は特に多発が予想される」
- ・タクシー売上は前月比ではほぼ横ばい、前年比ではやや減少した。運行回数は前月比、前年比ともに微減となった。代行は売上、回数ともに伸び悩んでいる。物価高騰による利用控えが影響していると考えられる。
- ・長野県全域において9月末よりタクシー運賃改定があり、実質12%程度の値上げを予定。乗務員の待遇改善、物価高、デジタル化などへの早期の対応が必要。

定期周遊バス「飯田☆中津川線」始動 ～ 運行初日第1便に乗ってみた～

9月1日、飯田・天竜峡・昼神温泉と馬籠宿・中津川とを結ぶ定期便がスタートした。

この便がどのようなものか、沿線の人々にどう受け止められるか、様子を見るため運行初日に乗ってみた。

■飯田駅から出発

定期周遊バス「飯田☆中津川線」(以下周遊バス)の第1号便に乗るため飯田駅にきた。バス停は飯田駅前交番の前。路線バス・高速バスの乗り場から少し離れたところに真新しい看板が立っている。出発セレモニーのようなものが行われる様子はなく(後で運行会社の本社において盛大に行われたと聞く)、至って静か。どうも乗客は私一人のようだ。初日とあって、新聞社の取材があり唯一の乗客としてインタビューを受けたが、こちらも取材のための乗車であり、返答に窮した。

予定時刻の10時前にバスが到着。22人乗りの中型バス(表紙写真参照)。両方向から1日2本の運行、料金はどこから乗っても1,500円(大人・子供とも)。予約はオンラインとなっているが、当日予約なしで乗ることもできる。運行はアップルキャブ南信州広域タクシー(株)(本社:飯田市上殿岡)が受託し、令和11(2029)年3月31日までの実証実験としている。

周遊バスは「飯田病院角」交差点から県道8号(大平街道)を進み「白山町3丁目」交差点を左折して羽場大瀬木線(県道飯島飯田線)を伊賀良方面へと向かう。

「育良町中央」交差点を右折して最初の停車は伊賀良バス停。乗客はいなかったが、前に高速バス新宿行きが停車しており直ちに発車とならない。この日の新宿行き乗車は少なかったがそれでも1～2分待たされた。「これから毎日10時15分発のバスに前を塞がれる」と運転手が呟く。

伊賀良バス停を出るとアップルロードを西に、「飯田インター西」交差点を左折して国道153号を駒場方面へ路線バス駒場行きのコースを辿るが、山本の旧道は行かずバイパスを通る。

■昼神温泉を経て中央道から馬籠宿へ

昼神温泉では、予約の女性客4名が乗り込んできた。2人連れ2グループのようだ。発車早々、社会人らしいグループの2名がインタビューに応じてくれた。
「このバスは本日からの運行なんです、どのようにしてこのバスを知ったんですか？」

「温泉が好きで、昼神温泉に来たくて大阪から来た。大阪からは箕輪行き高速バス(伊那バス「京都・大阪線」)で来て駒場バス停で降車、タクシーで昼神温泉に入った。昨日五平餅づくり体験をした店で『明日から馬籠へ行くバスが利用できる』と聞いて早速予約した」。

昼神温泉関係者の取り組み・声かけが早速奏功したといえる。



昼神温泉バス停での周遊バス

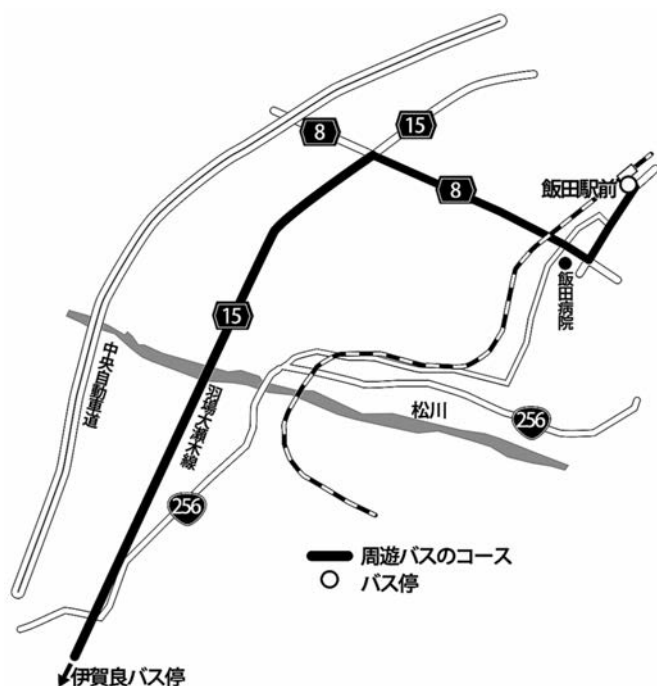


飯田駅バス停



伊賀良バス停にて

周遊バス 飯田駅～伊賀良バス停概略図



バスは国道256号から県道園原インター線へ入り、園原インターへ、ようやく高速道路を走る。恵那山トンネルを抜け下り勾配を進むと神坂PAが見えてくる。ここに昨年9月スマートインターチェンジ（SIC）が開設され、バスはここで高速を出る。

SICを抜け結構急な登り坂を馬籠宿へ。当初周遊バスを利用するについて、「かつての中央道高速バス飯田・中津川線の焼き直しでは」という印象を持っていたが、これはかなり違う。高速バスでも神坂PAバス停の利用はできるが、ここから馬籠宿へのアクセスは結構たいへんだ。新SICの供用開始により、新観光ルート開拓が成ったといえるのではないかな。

■馬籠宿へのアクセス利便性向上を実感

馬籠宿のビジターセンター（「馬籠館」）のところに馬籠バス停がある。ここで先ほどの昼神温泉からの2名は降車。このバス停は降車扱いのみ。馬籠宿から中津川駅へ向う人達はこの地域の路線バスを利用することになる。

馬籠を出て九十九折の道を下り、岐阜県道7号中津川南木曽線を経て国道19号へ入り、19号「地藏堂」交差点を右折して進み「大明神トンネル東口」交差点からトンネルを潜ると中津川の市街地。中津川駅も見えてきた。

中津川駅前下車すると、このバスは折り返して10時25分発飯田駅前行きとなる。このバスの予約客はいないことになっていたが、バス停には1名がバスを待っていて、早速乗り込んでいた。



昼神温泉を出発

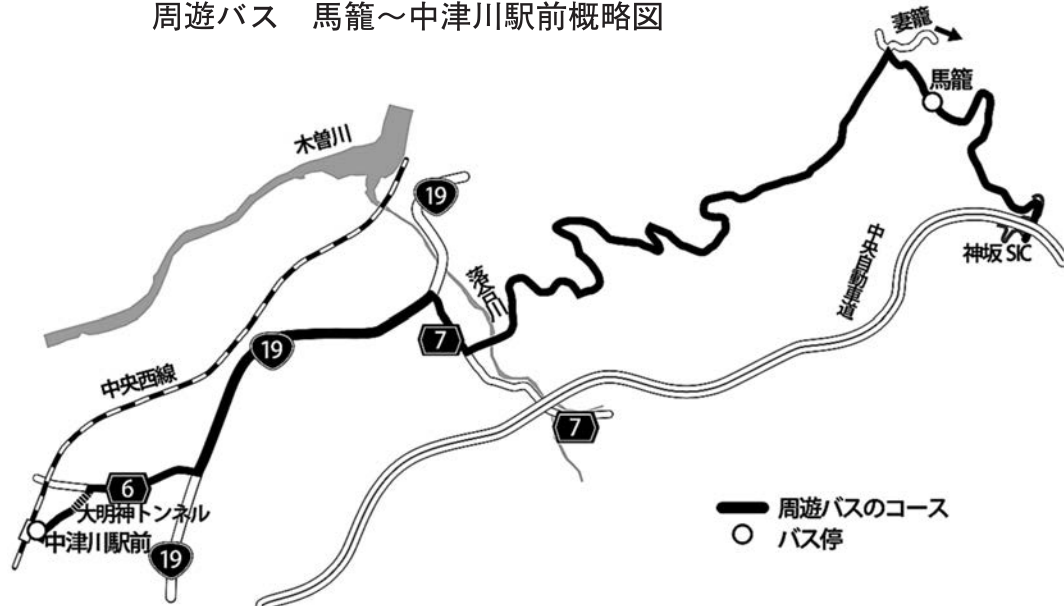


神坂SICから馬籠宿へ向かう



馬籠宿で昼神温泉からの乗客

周遊バス 馬籠～中津川駅前概略図



■中津川駅でインバウンド客の実態を見る

中津川駅周辺を巡る。よく「木曽路はインバウンド客で溢れている」といわれるが、確かに中央西線電車内や中津川駅および周辺に外国人客が見受けられる。この駅を基点に木曽路の観光スポットを巡ることになるのだろう。

駅前の「にぎわい特産館」に入ってみると、ここには東濃地域の物産販売やロビー（猛暑の中、エアコンが効き気持ち良く過ごせた）の他、観光案内所（インフォ



中津川駅前に「にぎわい特産館」

メーションセンター)が置かれている。見ていると外国人客が入れ替わり立ち代わり訪れ話をしている。彼らは徹底的に疑問点を尋ね、細々と要求してくるので1件当たり所要時間は長く、外国語のできる職員が複数名で対応している。この時はオーストラリアとイタリアからの来訪者のようだった。事実上ここがインバウンド客のビジターセンターとなっているように思えた。

「当地にもインバウンド客を」という声上がるが、当地でこのような案内所をどこに置くか、どのように運営するか、当地域のビジターセンターとして場所の設定一つにしても焦点が定まらない感じがするのだが。



案内所でのインバウンド客

■ 昼神温泉から天竜峡駅前・伊賀良バス停

15時40分発の飯田駅前行きバスが入ってきた。バスから1名の客が降りてきて替わりに乗り込む。出発時この便の予約は無かったが、予約外で2名乗車し、1名は馬籠宿で下車した。「馬籠に停まるようになり有難い」と言っていた、と運転手の話。予約の大学生らしき2名も乗って発車した。早速両名にインタビューを試みた。

一このバスは本日からの運行なんです、どうやってこのバスを知ったんですか？

「兵庫県から来た。ChatGPTに『ナイトツアー』と入れたところ、『電車で中津川駅まで行き、このバスに乗り』と出た」とのこと。運行初日から、そして計画段階から言えば何日も前からこの路線を認識していて対応したことになる。恐るべしChatGPT。

一般的に、新しい交通手段ができたとき、利用に至るにはある程度の周知期間(マスコミ、口コミなどで)を要するものだが、AIが認識すれば若い人を中心にアッという間の利用に繋がるという事例。新しい時代に入った、と痛感した。SNS対応の重要性が明確になった。

帰りのコースは往路と同様。馬籠で予約の2名が乗りこんだが、何と午前中に昼神温泉から乗り込んだ両名だった。家に帰るか他の目的地に向かうとばかり思っていた。そういえば両名は大きな荷物を持っておらず、迂闊であった。今夜はナイトツアーに行く様子。考えてみれば、昼神温泉に連泊してこのようなアクティビティが可能となり、温泉での滞在期間が延びる可能性がある。逆に馬籠などと当地域の観光スポットとの競合が更に強まる、とも捉えることができようか。

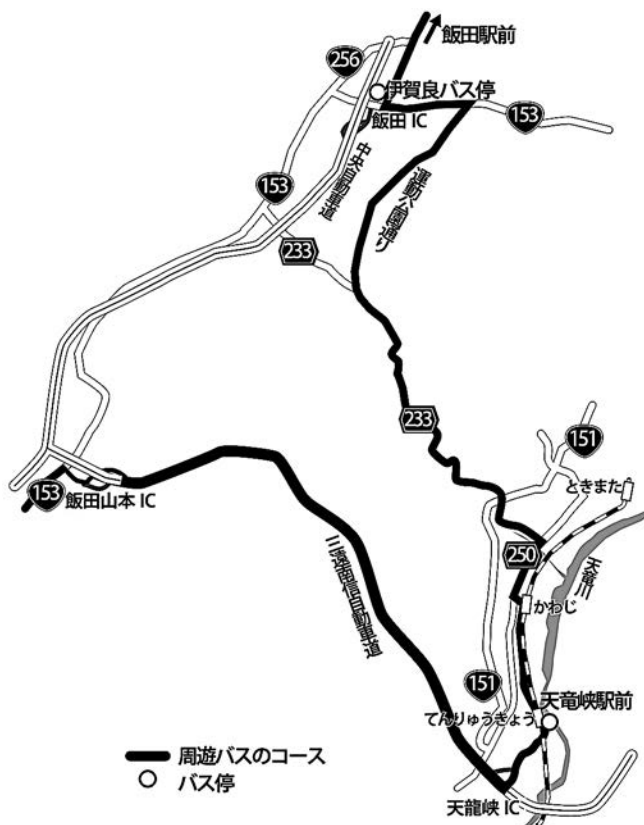
周遊バス 天竜峡駅前～伊賀良バス停概略図

■ 天竜峡駅を経て伊賀良バス停 最終飯田駅へ

昼神温泉から往路を逆に辿るのだが、飯田山本インターから三遠南信道に乗って天龍峡インターへ、そこから天竜峡駅前に立ち寄る。この日の乗降はなかった。同バス停を出ると、川路駅方面へ向かい県道250号(上川路大畑線)に入るがその先で県道233号(時又中村線)へ転ずる。運動公園通りを来て「殿岡」交差点でアップロードへ入り、伊賀良バス停へ。ここでも乗降はなく、終点飯田駅前行へと至ったのであった。

利用してみて、昼神温泉～馬籠宿間はある程度需要が顕在化したように思えた。天龍峡に向けての利用を喚起するには更に取り組みが必要と感じた。

木曽路にきたインバウンド客をどう伊那谷に呼び込むか、といえは東山道か。昼神温泉の黎明期から温泉郷振興に取り組んだ山口幸直氏(1932-2019)がよく言っていたのを思い出す。「東山道・神坂峠は古代の国道1号線。熊野古道なんか目じゃない」。アクティビティを追求するインバウンド客が山を越えて当地域に大挙して訪れる日が来ることを期待したい。



(飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平)

新幹線駅と地域づくり・まちづくり ～ 上越市・上越妙高駅地域の現状と課題から考える①～

飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所

1 上越市の現況

(1) 上越市の現況

上越市は新潟県南西部いわゆる上越地域の中核都市で、人口は178千人（本年1月1日現在・外国人を含む）で、県内の新潟市755千人（同）、長岡市252千人（同）に続く第3位の位置を占めている。同市は昭和46（1971）年高田市、直江津市が合併して誕生し、「上越」市の名称はこの上越地域から採られた。平成17（2005）年には周辺の13町村を編入合併（「平成の大合併」）した結果、面積では県内で2番目の広さを誇る。産業面でも、同市の市町村別製造品出荷額は、628,660百万円（令和7年度）で、これも新潟市、長岡市に次いでいる。

同市は長野県にとっては旧信越本線を通じた人の交流や直江津方面の海へのアクセスなどを通じ交流があり、親近感を持つ所といえる。

(2) 新幹線の当市への開通

当市地域への新幹線整備は、昭和48（1973）年計画決定された整備新幹線計画において、東北新幹線（盛岡・青森間）、北海道新幹線、九州新幹線（福岡・鹿児島間）、九州新幹線（福岡・長崎間）とともに北陸新幹線として採用され、プロジェクトが始動した。

昭和57（1982）年には北陸新幹線全線のうち高崎・小松間のルート概要が公表され、上越市では前後を飯山、糸魚川として「上越」駅設置が決定。上越市内に設置の駅は信越本線^{わきのだ}脇野田駅付近となった。その後整備計画の規格検討が行われてスーパー特急方式など導入検討が行われたものの、最終的に北陸新幹線は全線フル規格新幹線とするに至った経緯がある。

平成27（2015）年、北陸新幹線の長野駅以遠で、長野・金沢間が開業（「金沢延伸」）。「上越妙高駅」名での開業となった。

(3) 新幹線開業後の当市の状況

(イ) 上越市の4重心

新幹線駅開業により、当市は①上越妙高駅が設置された和田地区（えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン上越妙高駅）、②旧高田市の中心部で商業・行政の中心だった高田地区（同高田駅）、③臨海工業・鉄道海運の要所であった直江津地区（同直江津駅）、④上越市役所の置かれた春日地区（春日山駅）の4つの重心が形成されている。それぞれの強みを伸ばしながら全市的な発展に向けてどのような施策が展開されているか。

(ロ) 交通アクセス

新幹線開業により首都圏や北陸との交流機会が高まった。反面、信越本線、北陸本線の第三セクター化やほくほく線の特急廃止などにより県内の中・下越方面との、横軸の移動・交流が相対的に低下する傾向が見られる。また前記市中心部と市内各地区との公共交通の維持は全国的な傾向として重要課題といえる。

(ハ) 新幹線を基軸とした産業の育成・ビジネスチャンスの醸成

新幹線開通を契機とした既存産業の新たな飛躍、新しい産業の育成、ビジネスチャンスの創出・獲得が期待される。当市においてどのような動きがあり、施策が展開されているか。

2 上越市の人口変化の特徴

新幹線開通後、当市の人口はどのように推移しているか、新幹線開通による変化は生じているのか。以下で考察する。

(1) 社会増減の変化

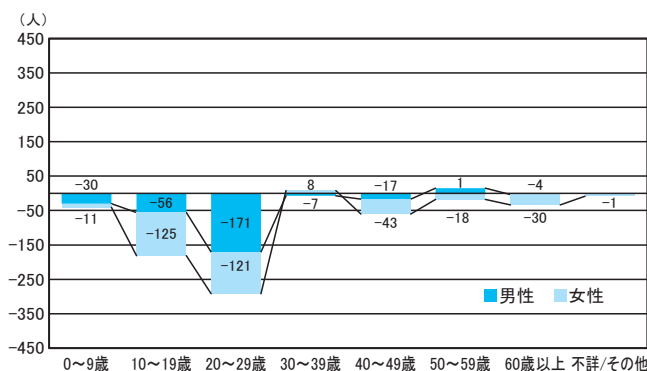
平成27年からの上越市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。自然減が続く状況は他の地方都市と同様であり、近年はその減少幅が大きくなっているところも同様である。社会増減については少ない年で200人台、多い年では700人台の社会減となっており、平成の大合併によって現在の上越市となった平成18年以降でも、社会減が継続している。

上越市の社会増減の内訳について、新潟県内・県外で分けてみると、県内については社会増となっている年も見られる一方で、県外については300～600人台での社会減が継続していることがわかる(グラフ2)。県外への社会減については、上越市だけに限った話ではなく新潟県全体についてもいえることであるが、県庁所在地であり政令指定都市でもある新潟市では令和7年の県外への転出超過が1,558人でありながら、県内からの転入超過が1,994人あることで社会増となっている。上越地方の中心都市であり、新潟県で3番目の人口を有する上越市であっても県外への転出超過を県内からの転入超過で穴埋めすることはできず、恒常的な社会減が発生している状況といえる。

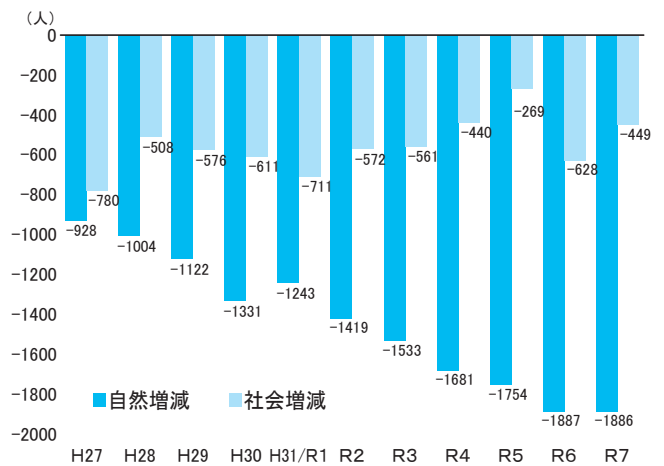
(2) 社会増減の新幹線開通前後の比較

新幹線開通前後で比較するため、同市における平成26(2014)年と令和7(2025)年の社会増減を性別・年齢区分別(グラフ3、4)で並べてみると、平成26年、令和7年ともに10～20代の社会減が大きく、30代以降でも大きな社会増となっていないことがわかる。また令和7年の方が20代女性の転出が多くなっていることは気になるところである。上越市には上越教育大学(国立)、新潟県立看護大学(公立)の2大学があるが、それぞれ学部が1つずつで学生数も限定されることから、甲府市のように10代の社会増にはつながっていないようである。

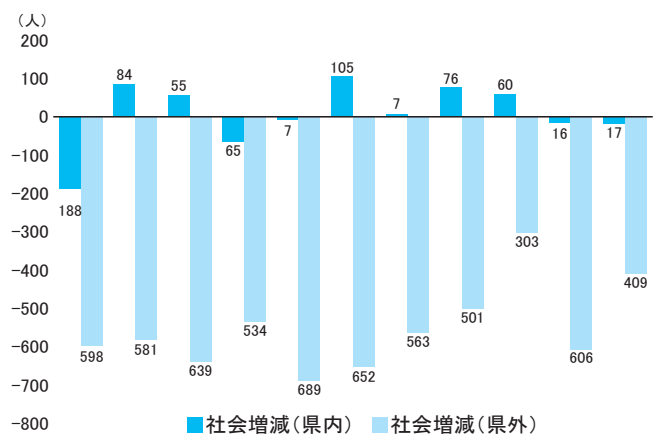
グラフ3 性別・年齢区分別転入超過数 上越市 2014年



グラフ1 上越市 自然増減と社会増減

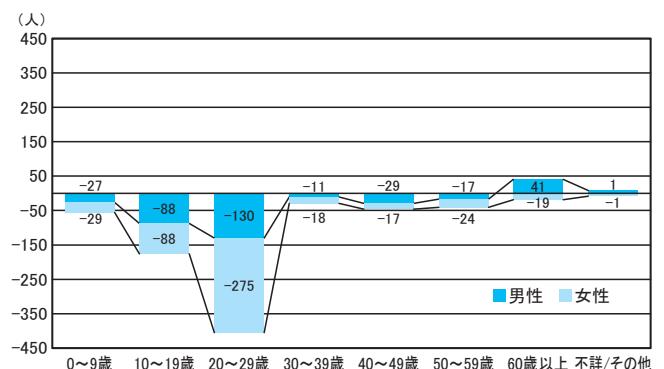


グラフ2 上越市 社会増減の内訳(新潟県内・県外)



(グラフ1～2、「新潟県人口移動調査」から作成)

グラフ4 性別・年齢区分別転入超過数 上越市 2025年



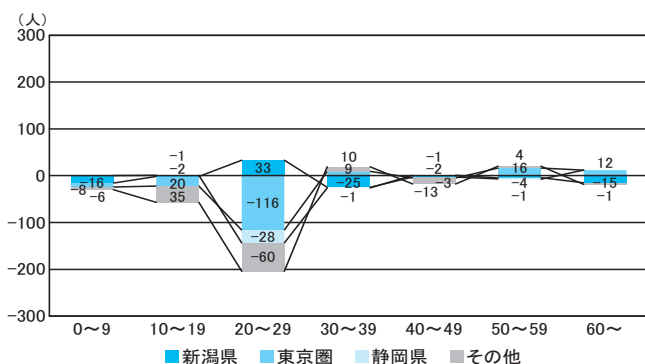
(グラフ3～4、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

また、移動前の住所地を男女別に見てみると、平成26年は「10代は、男性はその他県外への転出が多く、女性は東京圏、その他県外、新潟県内の順で転出が多い」「20代は、男性は東京圏、その他県外への転出が多く、女性は東京圏への転出が多い。一方で新潟県内からは男女とも転入している」「30代以降は転入出がほぼ均衡している」ことが挙げられる（グラフ5～6）。

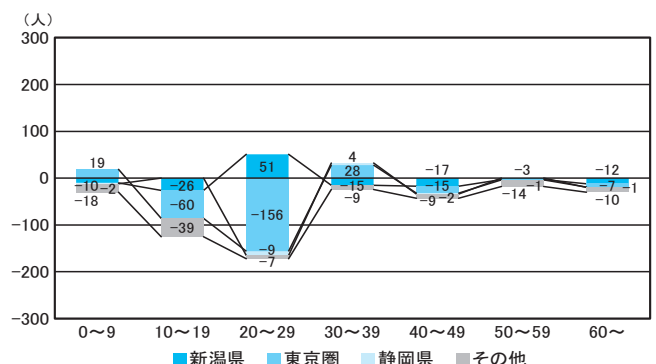
令和7年は「10代は、男性はその他県外、東京圏への転出が多く、女性は東京圏への転出が多い」「20代は、男女ともに東京圏への転出が多く、特に女性の転出が多い」「30～50代は転出が多く、60歳以降は男性の転入が多くなる」ことが挙げられる（グラフ7～8）。

平成26年と令和7年を比較してみると、特に女性で東京圏への転出が集中してきているように見える。東京一極集中は全国的に見られる動きであり、新幹線開通によって東京へのアクセスが手軽になったことがこのような変化をもたらしたと断言できるわけではないが、開通10年を経て、上越市の若年層にとって東京圏がより身近な存在となってきたとは言えるのではないかな。

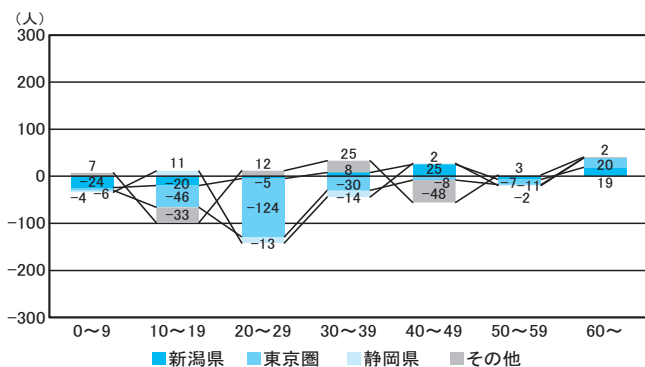
グラフ5 性別・年齢区分別転入超過数 上越市2014年



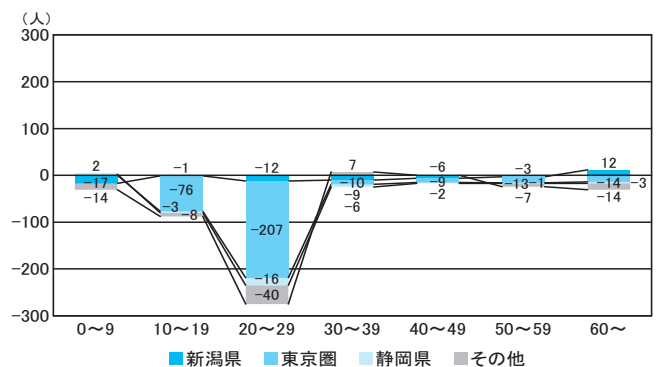
グラフ6 性別・年齢区分別転入超過数 上越市2014年



グラフ7 年齢区分別純移動数 上越市 男性 2025年



グラフ8 年齢区分別純移動数 上越市 女性 2025年



(グラフ5～8、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

(3) 社会増減に関するまとめ

上越市では新幹線開通前から社会減が続いており、新幹線通業後も大きな変化はないことが分かった。この結果から、全国的に人口減少が進む現代において、高速交通の開通が社会増をもたらすものではないといえるが、一方、「新幹線が開通した後も、社会減の幅に大きな変化は見られない」とも言える。

リニア中央新幹線の開通を控える当地域において、高速交通の駅ができることによるストロー現象が懸念されるところであるが、開通10年を過ぎた段階の上越市においてはそのような状況は見られない。この点について上越市交通政策課の見解は、「新幹線開通によって社会減が加速したとの認識はない」とのことであった。

当然のことながら、これをもって当地域においてストロー現象が起きないと断言できるわけではなく、また、若年層の都市圏への流出がリニア中央新幹線開通後においても当地域の大きな課題であることに変わりはない。若年層の人口移動の最たる理由である進学・就職に対してどのように対応していくかを、より解像度を上げて検討していく必要があるのではないかな。

3 北陸新幹線上越妙高駅の現状

(1) 上越妙高駅の概要

上越妙高駅は、上越市の中心市街地である高田地区から南に約3km（上越市役所からは南に約8km）離れた場所に位置する。新幹線駅の整備に併せ、信越本線の脇野田駅及び本線1.8kmを移設し新幹線との接続を図った。

信越本線はJRからの経営分離によって、第三セクターえちごトキめき鉄道へ移管された。当駅で在来線へ乗り換えることにより、北側の上越市高田地区・直江津地区への移動のほか、南側の妙高市への移動も可能となっている。

上越妙高駅からは北陸新幹線を利用して、長野駅まで約20分、富山駅まで約40分、金沢駅まで約1時間、東京駅までは約1時間50分となっている。新幹線駅開業までは北越急行の特急と上越新幹線を乗り継いで東京へ向かうルートが一般的だったが、現在は乗り換えなしで東京までアクセスできる。また、北陸新幹線が敦賀駅まで延伸したことにより、関西方面から新潟や佐渡島へ向かう利用客のゲートウェイとしての顔もあるという。一方で、県都にある新潟駅までは現在も特急で約2時間の道のりであり、新幹線開通によるアクセス改善の恩恵はなく、この点はリニア開通時の当地域とも共通するところである。



上越妙高駅東口。駅周辺には大手チェーンホテルが3棟ある

(2) 上越妙高駅の周辺開発

上越市では、上越妙高駅周辺地区で土地区画整理事業（右図参照）を行い、開発を進めてきた。土地区画整理事業の総面積は約28.5ha（当地域で進められているリニア駅周辺地区の約4倍）で、駅の東西にまたがる形で商業地、住宅地の開発を行った。

駅前への企業誘致にあたっては、土地所有者により「上越市新幹線駅周辺地区商業地域土地利用促進協議会」が設立され、企業からの窓口を一本化して対応にあたった。上越市は協議会の運営費を補助するなどのサポート役を担い、民間主導の誘致を行ったという（上越市交通政策課）。



（上越市ホームページより）

商業地に関しては、令和8年6月時点で84%が利用済の状況であり、周辺の開発は一巡した形となっているが、駅前には平面駐車場が点在しているため、立体化して新たな建物を建設するなどの選択肢はあるように見受けられた。

令和8年現在、上越市では上越妙高駅周辺地区商業地域へ進出する企業に対して、「建築資金借入利子前払事業補助金」「レンタルオフィス・サポート事業補助金」「企業設置等奨励金」といった支援制度を設けており、上越市の新たな玄関口となった上越妙高駅周辺のさらなる発展に向けて「若者が希望する職種の企業を誘致することにより若者の地元での就職を図りたい」（上越市交通政策課）とのことであった。

(3) 上越妙高駅周辺の人口推移

上越妙高駅が位置する上越市の和田地区では、上述の通り新幹線駅周辺で住宅地の開発も行われたため、新幹線駅開業後の調査では上越市内の地区別人口で比較した場合の人口増加率が最も高い地区となっている（右図参照）。

ただ、人口規模で見ると和田地区は6,044人（令和2年）であり、中心市街地のある高田地区（27,439人、令和2年）とは大きな差があることから、同じ北陸新幹線の佐久平駅（長野県佐久市）のように、新幹線駅周辺が上越市の新たな中心地になったというわけではない。

また、上越市内の大型商業施設は北側の高田地区、直江津地区などに集中しており、駅周辺に暮らす住民目線での利便性という意味では改善の余地があるようにも見受けられた。

(4) まとめ

今回、上越妙高駅を初めて訪問したが、高層のビジネスホテル3棟が目をつけたほか、飲食店、オフィスビル、温浴施設、複数のレンタカー事業者など、新たなまちとしての機能が一通り揃った場所という印象を持った。訪れた時間が平日昼だったこともあって、人通りがそれほど多いわけではなかったが、開通から10年を経て、またコロナ禍という災厄を乗り越えての駅前開発の状況としては十分な成果をあげていると感じる。

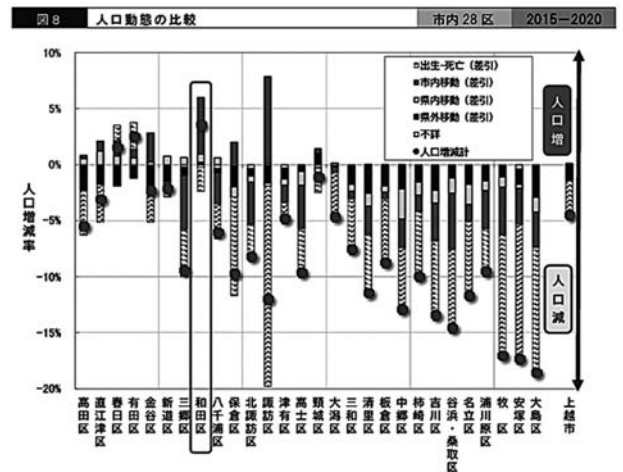
もともとは広大な農地だった場所を開発した場所であるため、歴史ある高田地区、直江津地区と比較すれば人気の少なさ、車通りの少なさを感じるところではあるが、裏を返せば、将来性のある場所ともいえる。上述した佐久平駅は、新幹線開業から30年近くを経過して駅周辺を新たなまちの中心地として確立した感があるが、上越妙高駅も開業20年、30年と経過していく中でさらなる変貌を遂げる可能性はあると感じた。

4 おわりに

以上、上越市の現状や人口動態等について紹介した。

引き続き北陸新幹線開通後の当市の諸点について見ていくこととする。

人口動態の比較



（上越市ホームページより）



上越妙高駅西口

高校生のSDGs 未利用の柿皮で、地域に「カッキ」を！ ～ 下伊那農業高校の、市田柿の皮を資源化する社会実装への夢 ～

1 『SDGs QUEST みらい甲子園』という取り組みがある。

これは、「高校生が、チームで地域や自らの生活環境におけるSDGs（持続可能な開発目標）の課題を設定し、調査・対話・実践を通じた課題解決の取り組みを発表し合う、探究型プロジェクト」である。

高校生が、高校生として持続可能な世界を実現するべく社会課題を発見し、解決策を探究するプロセスを踏んでいく「学びの場」であり、1年間を通して、「問いを立てる」→「情報を集める」→「深く考える」→「発信・実行する」というサイクルを繰り返す。

最終目標は「課題の解決策を『社会に実装』し、成果を共有する」こと。

社会実装を通じて、生徒が実社会との接点、課題解決能力の向上、自己効力感の醸成といった経験を得ることを最大の目標にしており、単なるアイデアのプレゼンテーションで終わらない提案が求められている。

2 長野県下伊那農業高等学校 食品科学班は、昨年度『SDGs QUEST みらい甲子園』に挑戦し、全国25エリア・2,816チーム（計11,499人）のエントリーの中から、各エリアで選ばれる最優秀賞を見事受賞した。

そして今年8月6日、各エリアの最優秀賞受賞者が集う「SDGs QUEST みらい甲子園 FUTURE SESSION 2026」において、信用金庫賞（他に、MIRARTHホールディングス賞など4賞）の栄冠に輝いた。



下伊那農業高校食品化学班は、市田柿の製造で廃棄される柿皮を資源と捉え、市田柿由来の天然酵母「*ICIDA YEAST*」の分離・研究を行うとともに、柿皮を原料としたアルコール製造に取り組み、さらに製造後の残渣を卵質や肉質の向上が期待できる飼料として活用する循環型モデルを構築した。

産官学連携で、廃棄ゼロと経済効果の両立に挑み、地域に根ざした持続可能な農業の実現を目指した点が評価されたのだが、そこには、農業高校ならではの社会実装の試みに溢れている。

今回、下伊那農業高校食品化学班2年生の原 癒里奈さん、塩沢深生さんに、『SDGs QUEST みらい甲子園』で提案した内容、かけた思い、将来の夢などを語っていただいた。

《市田柿の皮は、廃棄物じゃない》

●「SDGs QUEST みらい甲子園」、信用金庫賞受賞おめでとうございます。

「柿の皮で『カッキ』を！一地域の課題を資源に変える」のテーマで、市田柿の皮から分離した天然酵母「*ICHIDA YEAST*」や、柿皮を原料にしたアルコール製造に加え、残渣を卵質や肉質を高める飼料に活用する循環型モデルが評価されたとのことで

すね。

私たちの学校では、3年前から、地元の自治会の方々などから、この地域の特産品「市田柿」を製造する際に大量に排出される柿皮が何とかならないかというご相談を受けていました。

市田柿を作るとき、果実重量の約15%、年間約750トンもの柿皮が廃棄されます。この大量の柿皮は焼却処分されるのですが、それには労力もコストもかかり

ますし、CO₂も発生しますから、もし活用できれば、社会的にも環境にも有意義です。

それで、柿皮を使って何かできないか、いろいろなことに挑戦してきました。最初は洋菓子の開発に取り組みました。ですが、パウンドケーキだと、1台あたり柿皮35gくらいしか使わないので、100台作っても3.5kgにしかありません。廃棄される柿皮の大量活用とはいきませんでした。

《天然酵母「ICHIDA YEAST」で、柿皮のお酒、一歩前へ》

私たちの学校では、3年生の2学期から醸造の学習が始まるのですが、アルコール発酵は、「酵母」などの微生物が「糖」などを分解し、エタノール（アルコール）と二酸化炭素を作り出してエネルギーを得る化学反応だと教わります。

3年前、市田柿の皮には約26%の糖分が含まれていることを知った私たちの先輩が、「市田柿の皮からお酒が造れないか」と考えました。これが「市田柿の皮を使ったお酒」の始まりです。

酵母は、土の中、水の中、植物の葉や花、果実の表面、さらには空気中や動物の皮膚など、自然界のあらゆる場所にいますが、先輩方が、「それなら、市田柿の皮から酵母が分離できたらおもしろい」と、何度も何度も、同定、培養して発見、分離した酵母が「ICIDA YEAST」です。

株式会社生物技研という会社に ICIDA YEAST の DNA 鑑定を依頼したところ、ICIDA YEAST は醸造に適したサッカロミセス属の酵母だと確認でき、優れた発酵性を持っていることが分かりました。



リキュール製造で柿皮を使うと、1ℓに対して、柿皮1.5kgを使います。パウンドケーキ1台の43倍以上

の柿皮をお酒1ℓで使うことができるのですから、これなら廃棄される柿皮を大量に利用することが期待できます。

《地域の皆様のお力を借りて、柿原料のお酒の醸造へ！》

こうして柿の皮を使ったお酒の準備が整いました。

ところが、お酒の醸造は、やはり難しいものです。

2年前に卒業された先輩方は、専門家の指導を受けず、自分たちだけで醸造に取り組んだということもあり、柿を発酵させているときにカビが生えてしまって、醸造まで行かなかったということがありました。柿の皮の選別だったり、醸造方法に何か課題があったのではないかと考えられました。

そこで去年は、高森町の「JAみなみ信州市田柿工房」様から柿皮をご提供いただき、松川町の「信州ましのワイン」様のお力添えも得て、柿の蒸留酒の製造に乗り出しました。

醸造の過程で糖分を補うため、柿霜（干し柿の表面の白い粉のことで、ブドウ糖などが結晶化したもの）を加えたり、蒸留後、ローストしたオークチップで1か月熟成させるなど、試行錯誤を重ねました。こうして完成した去年の蒸留酒を、文化祭の場で多くの方を対象に、官能検査を行ったところ、柿由来の香りとまろやかさを併せ持つ、嗜好性の高いお酒との評判をいただきました。



ただ、柿皮だけでお酒を作ると、オフフレーバーという、あまり食品に対して好ましくない香りが残ってしまって、土臭さだったり、黴臭さだったりが残ってしまったのが課題でした。

これを、桐林にある「クロ・ド・テンリュウ」様に相談したところ、醸造酒を造るのなら、柿皮だけだと

難しい部分があるので、B品やC品の柿の果実を加えることで、改善されるのではないかと仮説を立てるに至りました。

そこで今年は、B、C品の果実をピューレ状にして加えたりキュールを醸すことにして、準備をしているところです。

クロ・ド・テンリュウ様とお付き合いは、私たちの先輩が社長様とお付き合いのあったことがきっかけですが、活動報告をお聞きになって協力してくださることになり、手厚い配慮をしてくださっています。

私たちは2年生で、醸造の勉強が行き届いていない部分があるので、月に3回ぐらいクロ・ド・テンリュウ様に通って、ぶどうの栽培管理の手伝いをさせていただきながら、醸造のベースとなる基礎技術だとか知識を勉強させていただいています。

クロ・ド・テンリュウ様も柿をリキュールに使うのは初めてとのことで、課題は多く見つかるかもしれませんが、商品化に向けて一生懸命頑張っていこうと思っています。

《柿のお酒だけで終わらない！それが私たちのSDGs》

今まで焼却されていた柿皮が、お酒として再利用できることはできるようになってきています。

ですが、お酒を醸した後に柿皮が残渣として残ります。これも何とかしたいというのが、私たちが考えていることです。

そこで私たちは、この残渣を鶏の飼料として配合することにしました。

すると、卵黄の色が比較対象に比べて良くなるのが分かりました。また、残渣を与えた鳥の糞にはアンモニア臭が少なく、糞の発酵温度も高いので、鶏舎の悪臭対策や、鶏糞の肥料としても有望であることが分かりました。

それに加えて、鶏肉のオレイン酸が増加し、柔らかさや風味が向上するなど、肉質の付加価値が向上することも確認でき、柿皮が機能性飼料として有望だと考えています。また、残渣を使えば環境にも優しいですし、柿なら国内で自給できる可能性があります。

私たちは、柿を、市田柿、お酒に利用した上で、残渣を飼料にして余すところなく使うことは、SDGsの目標12「つくる責任 つかう責任」に合致すると考えています。



《私たちは、この地域が好き》

●原さんは将来この地域で就職したいと伺いましたし、塩沢さんはこの地域が好きだとおっしゃいました。

あくまで計算上の話なのですが、私たちの提案した柿皮の利用で2億円の経済効果が見込まれ、CO₂排出量が従来の1000分の1以下だったといった魅力的な試算を教えてくださいました。

例えばふるさと納税の返礼品に柿のお酒を使ってもらったり、焼肉の街飯田で、柿を飼料に使ったお肉を食べてもらって飯田下伊那をアピールしたり、柿尽くしのお土産屋さんができたりといったことに私たちの取組を使っていただいて、地域の皆様のお役に立てれば、私たちは一番うれしいです。

それに、SDGsの目標はあまりに大きいと感じますが、地域の皆様と力を合わせれば、私たち高校生でも「何か素敵なことができる」ということを、広く知っていただければ幸いです。



〈下伊那農業高校 食品化学班の皆さん〉

(構成：しんきん南信州地域研究所 中村 達)

長野県建設業に関する統計

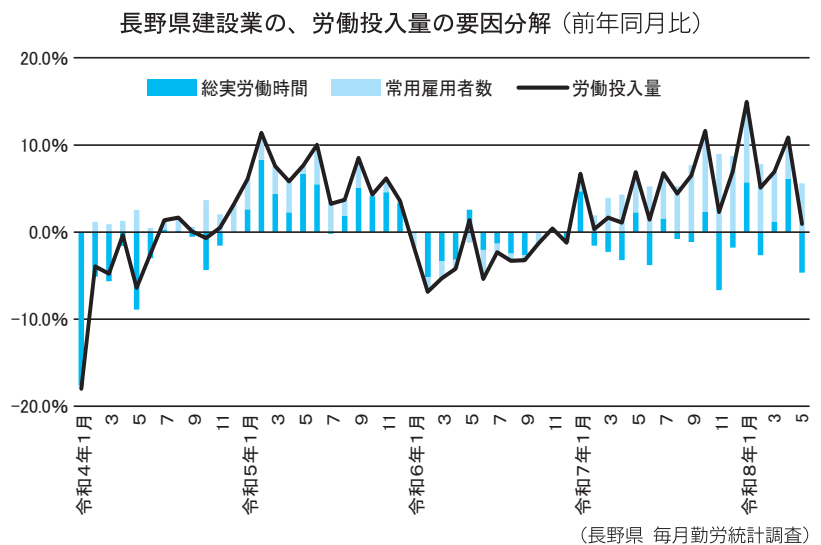
労働基準法上、労働時間について、従来から法定労働時間が定められており、法定労働時間を超える時間外労働、休日労働をさせる場合には36協定の締結が必要等の規制があることはご案内の通りだが、この法定労働時間規制の違反に対する罰則が、大企業では2019年4月から、中小企業では2020年4月から適用されるようになった。建設業についてはこの罰則の適用に5年間の猶予期間が設けられ、2024年4月から適用されている。そこで今回は、主に罰則適用以降に焦点を当てて、長野県の建設業を取り巻く統計をご紹介します。

1 長野県建設業の、労働投入量の推移

右図は、長野県建設業における、労働時間と雇用者数の推移を、労働投入量の推移の形で見たものである(※1)。

常用雇用者数の増加の理由は、公共事業、民間建築物の発注量といった需要面の増減にも影響されるなど、様々の要因が想定できるところで、一概に罰則対応のために雇用者を増やしているとは限らないと思われるが、いずれにしろ、長野県では、2025年あたりから、労働時間の増加というよりも、雇用者数の増加を主因とする労働投入量の増加が見られる。

(※1 労働投入量は、労働者数と労働者一人当たり労働時間の積として算出される。ここでは労働投入量の前年同月変化率を用いているが、この変化率は、常用雇用者数の前年同月変化率と、労働者の総実労働時間の前年同月変化率の和で近似的に求めることができるとされており、これによって労働投入量の増減の要因を考察できるとされている(中部社研経済レポート No.47)。)



2 長野県建設業の、賃金指数の推移

以上の通り、長野県の建設業では、2025年雇用者数の増加を主因とする労働投入量の増加が見られる。

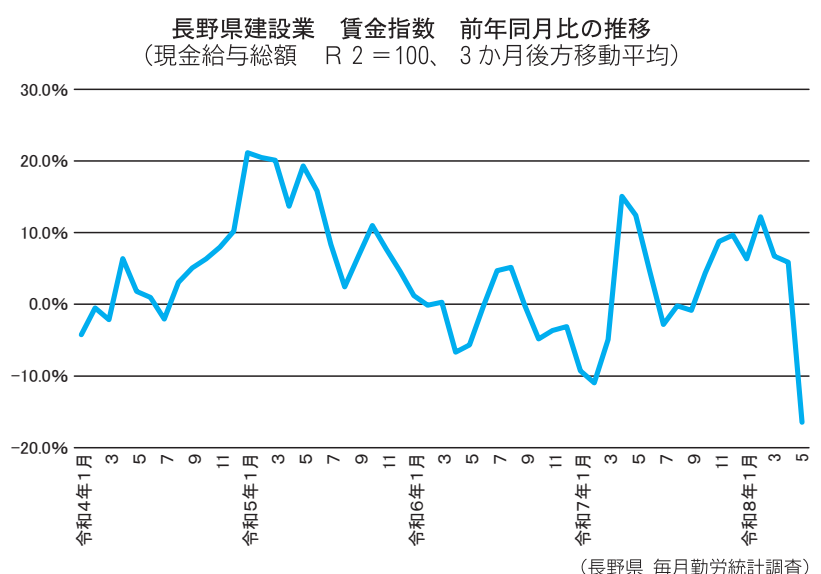
そこで、毎月勤労統計調査によって、労働者の賃金指数の推移を見たのが右図である。

これによると、令和6年(2024年)中は前年同月を上回っていないが、令和7年に入って前年同月を上回る月が増えていく。

長野県の建設業においては、2025年に入り、雇用者数の増加とともに賃金の増加も見られる結果となった。

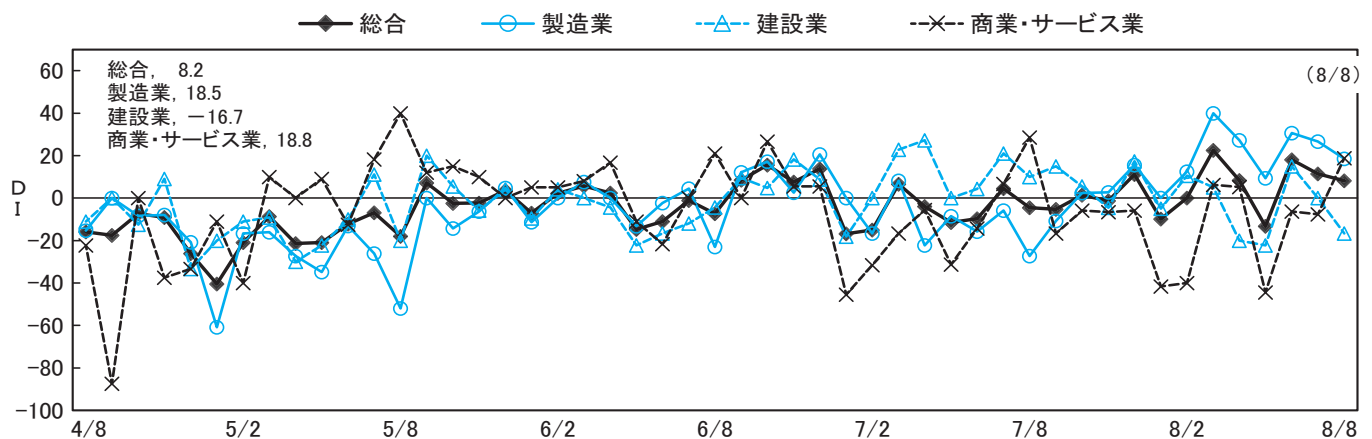
こうした点を踏まえると、長野県の建設業者にとって、業務の切り分け、デジタル技術の活用、現場運営の見直しといった業務の効率化とともに、適正な価格転嫁がより求められるのかもしれない。

(文責：飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 中村 達)



飯伊地区全産業景況 D I の推移

飯伊地区景況 D I (本誌調査)



飯伊地区主要経済指標

主 要 指 標		実 数	前 月 比	前年同月比	前々年同月比	令和元年同月比
倒 産 件 数 (負債総額1千万円以上)	県 内	10 件	(前月 7 件)	(前年同月 8 件)	(前々年同月 6 件)	(令和元年同月 6 件)
	飯 伊	0 件	(前月 0 件)	(前年同月 1 件)	(前々年同月 0 件)	(令和元年同月 0 件)
住 宅 着 工 戸 数 (飯田市、下伊那郡 総数) (7月)		70 戸	55.6 %	1.4 %	12.9 %	9.4 %
有効求人倍率 (パートを含む実数) (ハローワーク飯田管内) (7月)		1.26 倍	(前月 1.23 倍)	(前年同月 1.36 倍)	(前々年同月 1.34 倍)	(令和元年同月 1.48 倍)
自動車新規登録台数 (松本事務所管内)	新 車	1,717 台	△ 25.0 %	5.4 %	△ 2.4 %	△ 23.1 %
	中古車	689 台	△ 21.5 %	△ 3.2 %	6.3 %	10.8 %
軽自動車新規登録台数 (全国軽自動車協会連合会)	新 車	2,669 台	△ 29.0 %	△ 13.3 %	△ 12.5 %	△ 26.6 %
	中古車	857 台	△ 24.1 %	0.8 %	2.3 %	7.0 %
中央道利用台数 (飯田インター分)	入	107,658 台	5.2 %	△ 0.8 %	3.3 %	△ 16.3 %
	出	107,133 台	5.1 %	△ 0.7 %	3.5 %	△ 17.5 %
中央道利用台数 (松川インター分)	入	61,912 台	4.8 %	△ 0.7 %	3.0 %	△ 28.6 %
	出	59,072 台	4.7 %	0.5 %	1.9 %	△ 29.1 %
中央道利用台数 (園原インター分)	入	19,197 台	51.9 %	1.7 %	13.4 %	△ 6.1 %
	出	18,130 台	53.5 %	2.1 %	16.2 %	△ 10.8 %
中央道利用台数 (飯田山本インター分)	入	57,644 台	12.8 %	△ 3.3 %	2.3 %	5.6 %
	出	57,077 台	16.7 %	△ 3.8 %	0.9 %	4.0 %
中央道利用台数 (座光寺スマートインター分)	入	49,738 台	△ 0.2 %	3.5 %	12.2 %	— %
	出	50,990 台	0.1 %	3.2 %	15.7 %	— %
信用保証協会 新規保証件数 (飯田支店管内)		106 件	△ 23.2 %	△ 17.2 %	0.0 %	△ 26.9 %
信用保証協会 代位弁済件数 (飯田支店管内)		1 件	(前月 11 件)	(前年同月 4 件)	(前々年同月 1 件)	(令和元年同月 7 件)
高速バス乗車人数	飯田～新宿	31,769 人	38.3 %	0.8 %	9.4 %	△ 13.8 %
	飯田～名古屋	18,387 人	28.6 %	2.0 %	13.4 %	△ 19.6 %
	飯田～長野	5,597 人	13.4 %	11.9 %	43.8 %	△ 39.5 %
	伊那・駒ヶ根～新宿	24,891 人	25.3 %	0.1 %	10.2 %	△ 15.5 %
市内循環バス乗車人数	左回り	3,609 人	2.2 %	5.5 %	14.8 %	△ 3.4 %
	右回り	3,196 人	△ 2.4 %	3.0 %	0.7 %	△ 11.6 %