

第二次

リニア中央新幹線開通に係る調査

報 告 書

飯 田 信 用 金 庫
信 金 中 央 金 庫

第二次
リニア中央新幹線に係る調査
報 告 書

飯田信用金庫
信金中央金庫

ご 挨拶

皆様には平素より飯田信用金庫に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、「地域社会発展への奉仕」を経営理念に掲げ業務に邁進してまいりましたが、おかげさまでこの地域の皆様に支えられ、令和7年9月1日に創立100周年を迎えることとなりました。これもひとえに地域の皆様の永年に亘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。

私ども飯田信用金庫では、10年前の創立90周年を機に、信金中央金庫様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い、平成28年に「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」を公表いたしました。その後、リニア工事が本格的に開始され、当地域の具体的なまちづくりに向けて検討される時期に差し掛かってきたところで、令和6年3月にリニア中央新幹線の開業延期が発表されました。開業までは最低でも10年以上かかる中、地域の今後のあり方についてあらためて考える時期との思いから、前回の報告書に新たな視点を加えた第二次報告書を今回公表させていただくこととしました。

本報告書では、リニア中央新幹線にかかるアンケート調査、新幹線沿線都市の現地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の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について記載しております。

リニア開業までの期間は、人口減少が急速に進む当地域が持続可能な社会を作っていくために大変重要な期間であり、また取り組み如何によって地域の未来が大きく変わる、まさに地域の転換点となりうる期間であると考えます。この報告書が一つのきっかけとなって、当地域の未来に向けて共に議論し、共に行動する契機となれば幸いです。

なお、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、定期的の実施し、その都度皆さまに報告して参ります。また、信金中央金庫様との連携を一層深め、信金中央金庫様を中心として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 小池貞志

ご挨拶

2024年10月に総理大臣となった石破 茂氏は、かつて初代地方創生担当大臣を経験し、「地方こそ成長の主演」との考えから地方創生を再起動させる方針を示しています。公約では「地方創生2.0」として地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、日本経済の起爆剤となる大規模な地方創生策を講じるとしています。具体的な政策としては、①豊かでデジタル基盤が行き届いた「デジタル地方文化都市」の実現、②観光産業のさらなる高度化・高付加価値化、③地方における起業・事業承継などを後押しするためのインセンティブの整備、④食料安全保障に向けたスマート農林漁業による産業力強化などが示されています。一方、過去の政策では補助金のバラマキが行われてきたのも事実であり、「地方創生2.0」がその二の舞とならないよう、政策立案に際しては、EBPM（エビデンスに基づく政策形成：Evidence-Based Policy Making）による評価が不可欠です。

2015年に飯田信用金庫が中心となって報告した「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」では、アンケート調査や統計データ等により、リニア開業が飯伊地域の産業・経済にもたらす大きな変化と課題を示し、エビデンスに基づく地域活性化に向けた政策提言を行っています。当該調査はリニア開業までの環境変化に対応すべく、継続的・定期的の実施することとされており、今般10年ぶりに再調査が実施されました。この間を振り返ると、リニア開業延期やコロナ禍以降の行動変容、物価高騰など前提条件が大きく変化していますが、再調査によって、エビデンスとしての価値の維持・向上が図られています。

一方、地方創生に向けたプロジェクトの多くは、成果が上がるまで時間を要し、プロジェクト単体では持続可能な収益を確保することが困難なケースもあります。また、プロジェクトを地域外のコンサルタントやゼネコン等に丸投げすると、投資された資金は地域外へ流出し、大きな経済波及効果は期待できません。資金を地域内で循環し、経済波及効果を高めるには、地域の企業が連携して整備・維持管理・運営・資金調達の役割をできる範囲で担うようにプロジェクトを組成する必要があります。そのためには、地域における「産官学金労言」の多様なステークホルダーが知恵を出し合うことが不可欠で、飯田信用金庫には、地域トップシェアの金融機関として、この領域でリーダーシップを発揮することが期待されます。

最後になりますが、今般の再調査にご協力いただいた多数の皆さまへ、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 大野英明

目 次

はじめに	14
本 編	
リニア中央新幹線 関連年表	18
リニア中央新幹線 工区別状況一覧表	49
I. リニア中央新幹線の現状と飯伊地域	
1. リニア中央新幹線および関連事業の概要	58
(1) リニア新幹線工事の状況	58
(ア) リニア新幹線の遅れが確定	58
(イ) 長野県内工区の進捗状況	58
(2) リニア本線 県内各工区の現状	61
(ア) 大鹿村南アルプストンネル長野工区	61
(イ) 伊那山地トンネル青木川工区	61
(ウ) 中央アルプストンネル松川工区(妙琴公園→清内路)	62
(エ) 風越山トンネル黒田工区(黒田非常口→松川)	62
(オ) 阿智村清内路地区(萩の平非常口)	63
(カ) 喬木村内の北高架橋・トンネル等	63
(キ) 豊丘村 戸中・壬生沢工区、坂島工区	63
(ク) 長野県駅(仮称)の進捗状況	64
(3) 沿線地域・自治体との協議等の状況	64
(ア) 静岡県の状況	64
(4) 施工上の問題	67
(ア) トンネル工事(山岳部)	67
(イ) トンネル工事(都市部)	68
(5) その他要因と規制	70
(ア) 東京都内外郭環状道路陥没事故	70
(イ) 熱海市土石流災害	70
(6) リニア中央新幹線関連工事の状況	71
(ア) 駅周辺整備	71
(イ) 国道153号飯田北改良	73
(ウ) 座光寺上郷道路	74
(エ) 座光寺スマートインターチェンジ	75
2. リニアと二次交通 乗換新駅の見直し	76
3. リニア各駅・地域の工事の状況	78
(1) 品川駅	78
■駅工事の概要	78
■北品川非常口	78
(2) 神奈川県駅	79
■工事の概要	79
(3) 山梨県駅	80

■工事の概要	80
(4) 岐阜県駅	81
■工事の概要	81
(5) 名古屋駅	82
Ⅱ 飯伊地域の産業・経済構造	83
1. 飯伊地域の人口の状況	83
(1) 飯伊地域の人口の推移	83
(2) 飯伊地域の人口特性	83
(3) 「子供を産み育てやすい地域」の現在	85
(4) 上伊那地域(隣接地域)との比較による当地域の人口特性	87
(5) 上伊那地域との世帯数、人口、商業、製造業の比較	88
(6) 飯田市の社会増減の特徴	89
2. 県下各市町の人口の状況	90
(1) 軽井沢町、佐久市	90
(2) 長野市	91
(3) 松本市	91
(4) 上田市	91
(5) 伊那市	92
(6) 駒ヶ根市	92
3. 飯田市の特徴の背景	93
(1) 60歳以上の社会増減と生産年齢人口比率との関係	93
(2) 外国人人口の推移	94
4. 飯伊地域の人口に関するまとめ	94
①学卒者の回帰率向上	95
②外国人人材のさらなる受け入れ	95
③D Xの活用による産業の効率化	95
5. 飯伊地域の経済構造 ～一次調査以降の動向・特徴、リニア時代に向けて～	96
(1) 飯伊の景況の動向	96
(ア) 製造業	96
(イ) 建設業	97
(ウ) 商業・サービス業	98
(2) 飯伊地域の産業の状況	99
(ア) 飯伊地域の民営事業所の状況	99
(a) 飯伊地域の事業所数と、開・廃業率の推移(平成21～令和3年)	99
(b) 飯伊地域の産業大分類別の開・廃業率(平成28～令和3年)	99
(c) 飯伊地域の産業大分類別事業所数、従業員数の変化(平成28～令和3年)	100
(d) 飯伊地域の市町村別・産業大分類別事業所数、従業者数の変化(平成28～令和3年)	101
(e) 飯伊地域の令和3年の事業所数からみた産業構造	103
(イ) データからわかる飯伊地域産業の特徴	103
(ア) 製造業	103
(a) 製造品出荷額等の推移	103
(b) 製造業従業者一人当たり粗付加価値額(付加価値労働生産性)の推移	104

(イ) 建設業	107
(a) 飯伊地域における県、市町村発注工事入札累計額の推移	107
(b) 飯伊地域の住宅着工戸数の推移	107
(c) 飯伊地域の非居住用建築物の床面積の推移	108
(ウ) 商業・サービス業	108
(a) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業商品販売額の推移	108
(b) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業事業所数の推移	109
(c) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業従業者数の推移	109
(d) 年間商品販売額増減率の要因分析	110
(e) 飯田市の小売業 町丁、大字別事業所数、従業者数	110
(f) 長野県商圈調査	111
(エ) 観光	113
(a) 外国人延宿泊者数調査	113
(i) 長野県全体、及び下伊那、上伊那、木曽の管轄地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の推移	113
(ii) 下伊那、上伊那、木曽地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の、 県全体に対する構成比の推移	114
(iii) 地域振興局別の年間外国人延宿泊者数の構成比	114
(iv) 地域振興局別外国人延宿泊者数の国別割合	115
(v) 令和5年の、地域振興局別の月別外国人延宿泊者数	116
(b) リーサス外国人経路分析	116
(4) 人口と産業構造、就業構造	117
(ア) 「未来カルテ2050」	117
(イ) 就業者人口の推移	118
(ウ) 市町村別労働生産性の視点	118
(エ) 業種別の就業者数の視点	119

Ⅲ. 飯伊地域の意識

1. リニアアンケート調査の経緯と調査内容	121
(1) 経営相談所アンケート	121
(2) 平成27年度当金庫リニア調査アンケート	121
(3) リニア沿線金庫共同アンケート	122
(ア) リニア沿線金庫共同アンケート概要	122
(イ) 共同アンケート結果の概要	123
(a) リニア新幹線への期待と不安	123
(b) リニア新幹線の認知度	123
(c) リニア各中間駅地域の認知度	124
(d) 連携可能性の駅地域	125
(e) 連携可能性のある項目	125
(f) リニア駅に併せて整備すべきこと	126
(g) リニアを見据えて当地域で取り組むこと	127
(h) 当地域が描くリニア開通後の光景	128
(i) 観光客の来訪者数	128
(ii) 他地域との競合	128

(iii) 地域の商業力の増減	128
(iv) 地域内の従業者数	128
(v) 仕事と雇用	128
(vi) 地域内の人口	129
(vii) 自県駅(長野県駅)の利用者数	129
(ウ) リニア沿線共同アンケートのまとめ	129
(4) 定点観測アンケート(令和2年度～5年度)	130
(ア) 定点観測の概要	130
(イ) 回答者の属性	130
(a) 性別	130
(b) 職業	130
(c) 年齢	130
(d) 業種	131
(ウ) アンケート結果の概要	131
(a) 「リニアに期待」の推移	131
(b) 「リニアに不安を感じる」の状況	132
(c) コロナ禍を経ての思い	134
2. 本章のまとめ	134
IV. 新幹線時代を迎えるための視点	135
1. 新型コロナウイルス下の鉄道事業と新幹線	135
(1) コロナ感染者数の推移	135
(2) 当地域のウィズ・アフターコロナの状況	135
(3) コロナ禍の旅客事業への影響	136
(4) コロナ後の回復状況	136
(5) 鉄道事業者の収益状況	137
2. コロナ下、アフターコロナ下の人口移動と新幹線	138
(1) 関東地域および近県・北陸地域	138
(ア) 栃木県	138
(a) さくら市	138
(b) 塩谷町	139
(c) 那須町	139
(イ) 群馬県	139
(a) 下仁田町	139
(b) 高山村	139
(c) 嬭恋村	140
(ウ) 埼玉県	140
(a) 狭山市	140
(b) 久喜市	141
(c) 嵐山町	141
(d) 小川町	141
(e) 長瀬町	141
(f) 宮代町	141

(エ) 千葉県	142
(a) 野田市	142
(b) 東金市	142
(c) 我孫子市	142
(d) いすみ市	143
(e) 横芝光町	143
(オ) 神奈川県	143
(カ) 静岡県	144
(キ) 山梨県	144
(ク) 新潟県	145
(a) 佐渡市	145
(ケ) 富山県・石川県	145
(a) 珠洲市	145
(コ) 福井県	146
(a) 美浜町	146
(サ) 愛知県	146
(2) 長野県内の移動状況	147
(3) 東京からの住民移動の特徴と新幹線	148
① 時間距離	148
② 新幹線の効能は限定的	148
③ 地域ブランディング	148
3. 新幹線通勤の状況	149
(1) コロナ下・コロナ後の利用状況	149
(2) 九州新幹線の通学・通勤等利用状況	149
(3) 北陸新幹線 信越県境地域の利用状況	150
(4) 北陸新幹線沿線自治体の対応	152
① 定期券購入補助	152
② 定期券購入金の貸付	152
③ 通勤定期に関連補助を絡めたセットメニュー	152
(5) 当地域にとっての「新幹線通勤」	153
4. 観光利用・地域間交流の状況	154
5. リニア新幹線と世界へのゲートウェイ	156
(1) ゲートウェイの状況	156
(2) 海外出国の状況	157
6. 国土政策と新幹線	158
(1) 「第三次国土形成計画」と当地域	158
(ア) 国土形成計画とは	158
(イ) 今次計画の背景認識 ～「時代の重大な岐路に立つ国土」～	158
(ウ) 今次計画が目指す国土の姿	
～「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」	159
(エ) 国土構造の基本構想	
～「シームレスな拠点連結型国土」と「日本中央回廊」リニア中央新幹線を中心に～	161

7. 直近の関係府省の動向	
～リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議～	162
V. 新幹線とまちづくり	164
1. 先行新幹線駅地域の特徴と対応	164
(1) 北陸新幹線各駅の現状	164
(ア) アフターコロナと各駅の状況	165
(イ) 県南新幹線駅・駅地域の特性	165
(2) 佐久市・佐久平駅	166
(ア) 佐久市の歴史と現状	166
(イ) 佐久市の人口変化の特徴	166
(a) 佐久市の社会増	166
(b) 地区別の人口増減	167
(c) 移住・定住の現状	168
(ウ) 新幹線と社会構造	168
(エ) 佐久市のまちづくりー医療・健康の観点からー	169
(a) 佐久市の将来都市像	169
(b) 医療・健康と、土地利用・交通・まちおこし	169
(c) 医療・健康と産業施策	170
(i) 医療・健康分野との連携を活かした製造業の活性化	170
(ii) 地域包括ケアシステムと、グローバル化の進展による新たな市場の開拓	171
(3) 上田市・上田駅	172
(ア) 上田市の発展と交通インフラ	172
(イ) 上田市の人口変化の特徴	172
(a) 上田市の社会増減の変化	172
(b) 上田市から県外および県内他市への社会増減の特徴	174
(ウ) 新幹線と産業構造	175
(エ) 上田市の特徴ある政策 ～上田市スマートシティ化推進計画～	176
(a) 上田市スマートシティ化推進計画	176
(b) 「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」	177
(c) 「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」	178
(d) 上田市スマート化計画まとめ	178
(オ) 在来線併設駅としての上田駅	179
(カ) 上田市のまとめ	179
(4) 高岡市・新高岡駅	180
(ア) 高岡駅・新高岡駅地域の概要	180
(イ) 高岡市の人口推移	180
(ウ) 高岡市都市計画の概要	181
(a) 都市計画の現状	181
(b) 上位計画及び関連計画	181
(c) 公共交通関連計画	181
(d) 市街地活性化関連計画	182
高岡市中心市街地活性化基本計画	182

(エ) 土地利用計画の状況	182
(オ) 高岡市地区別人口の動向	183
(カ) 当地域を見る視点	187
(a) 公共交通と定住	187
(b) 中心市街地の活性化	188
2. リニア沿線地域の動向	189
(1) 品川駅	189
(ア) 品川駅周辺の状況	189
(イ) 鉄道ネットワークの展開	189
(ウ) 品川駅地域の再開発事業	190
(エ) 海外へのゲートウェイ	190
(2) 神奈川県駅	191
(ア) 駅地域の概要	191
(イ) 駅周辺開発	192
(ウ) 神奈川県駅地域の産業経済	193
(エ) 周辺地価の動向	194
(3) 山梨県駅	195
(ア) リニア山梨ビジョン	195
(イ) 駅周辺開発の進展	195
(ウ) 道路ネットワーク網	196
①新山梨環状道路	196
②中部横断道	196
(4) 岐阜県駅	197
(ア) 岐阜県駅地域の取り組み	197
リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業	197
社会資本総合整備計画	197
(イ) 関連事業	197
(a) 濃飛横断自動車道	197
(b) 東濃東部都市間連絡道路他	197
(c) 中津川西部テクノパーク	197
(5) 名古屋駅	198
(ア) 名古屋駅前の再開発	198
(イ) 再開発の概要	198
(a) 名古屋駅地区	199
(b) 栄地区	199
3. 長野県駅のまちづくり	201
(1) 県内の動向	201
(ア) 広域的な交通体系の構築	201
①リニア関連道路の先行整備	201
②交通アクセス(二次交通)	201
(イ) リニアを見据えた伊那谷地域の産業振興	201
①エス・バードを拠点とする先進的産業分野への構想と推進	201
②A I・IoT等の新たなテクノロジーの活用	201

(ウ) リニア中間駅圏域のまちづくりに関する市町村、関係各所との連携	201
①リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議の開催	201
②リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議(令和6年度～)参加	202
③J R 東海との会談・意見交換の実施	202
(2) 飯田市のまちづくり	202
(ア) 状況の変化と課題	202
①リニア時代の到来	202
②土地利用に関する基本指針	202
③土地利用転換の適正化と有効利用の促進	202
(イ) リニア駅周辺の土地利用の考え方	202
(ウ) 土地利用計画の一部見直し	204
(i) 土地利用計画見直しまでの経緯	204
リニア整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)	204
(ii) 土地利用見直しの考え方	204
(エ) 今後の駅周辺の開発動向への対応	205
調査等で明らかになった課題および当金庫の対応	207
VI. 飯田信用金庫の取り組み ～しんきんからの地域への提言～	209
1. 地域の課題 ～提言における前提～	209
(1) リニア開通が最短でも2034(令和16)年以降に	209
(2) 当地域の人口減少は大きな課題	209
(3) 人口減少による人手不足の顕在化	209
(4) 地域の家族態様の変化	210
(5) 当地域の資源	210
(6) 地域が納得できるまちづくり	210
2. 今後取り組むべきこと ～地域への提言～	211
①リニア開通までの間の地域ブランディングの推進	211
②学卒者の回帰率向上、通勤・通学圏拡大を見据えた移住・定住に向けた取り組み	211
③D Xの徹底活用による地域の利便性向上	212
④「リニアのあるまちづくり」のバージョンアップ	212
⑤ウェルビーイングの高い地域づくり	212
3. 飯田信用金庫の具体的施策	213
～これまで取り組んできたこと～	
(1) マーケティング支援、ビジネスマッチング	213
①各信用金庫との連携・主催商談会	213
②外部機関との連携による商談会	213
③当地域の観光地や温泉の情報を全国信用金庫へ紹介	213
(2) 地方創生への取り組み	213
①南信州地域・信州大学連携推進協議会への参画	213
②観光庁補助金を活用した南信州地域全体の価値向上への取り組み支援	213
③学輪 I I D Aの取り組み	213
④地域間連携の取り組み	214
⑤環境文化都市づくりプラットフォーム「うごくる。」への参画	214

(3) 産業基盤強化のための支援	214
①リニア工事により移転となる個人・事業者への支援	214
②クラウドファンディングの取り扱い開始	214
③自然エネルギーに関する設備投資への支援	214
④人材紹介、副業人材活用支援	214
⑤事業承継・M&A支援	214
⑥キャッシュレス化、IT・DX化支援	214
⑦創業支援	214
(4) 教育・スポーツ文化振興のための取り組み	215
①地域の小・中・高校生向け金融教育の開催	215
②スポーツ・文化振興への取り組み	215
(5) 地域資源、環境保全・再生への取り組み	215
①飯田信用金庫「SDGs宣言」の策定・公表	215
②地域事業者向けのSDGsへの取り組み支援	215
③防災行政に対する支援	216
④南信州民俗芸能に対する支援	216
(6) まちづくりへの支援・参画	216
①南信州広域連合「リニア時代に向けた新施設の整備に関する検討委員会」参加	216
4. 飯田信用金庫の具体的施策	217
～これから取り組んでいくこと～	
(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	217
①リニア中央新幹線沿線地域、三遠南信地域、上伊那地域との連携強化に取り組みます	217
②地域内の観光面での連携支援を推進します	217
(2) 人口減少社会を見据えた取り組み	217
①高校生を中心とした若年層と、地域の大人・企業とのつながる機会を創出します	217
②ダイバーシティを尊重した職場環境の整備を行い多様な人材の活躍を推進します	217
(3) 産業振興	218
①地域の産業基盤である企業・個人事業主に対する支援を強力に推進します	218
②IT・DX・生成AI等を活用したお客様の利便性向上に取り組みます	218
③信州大学の水素製造に関する実証タウンの取り組みに積極的に関与します	218
(4) 地域の暮らしやすさ向上、地域資源の活用	218
①地域の皆さまの幅広い悩みやあらゆる課題を解決するための新たな相談拠点を設置します	218
②自然環境、社会環境(天候、地価)の良さを発信していきます	218
③地域資源のブランド化支援に取り組みます	219
(5) リニア開通に向けた地域づくり、まちづくり	219
①リニア駅周辺整備の取り組みに積極的に関与し、民間事業者の支援を行います	219
②「コミュニケーションプラットフォーム」のハブ機能を担うべく地域の課題解決支援に取り組みます	219
あとかき	220

はじめに

平成28年3月、当金庫は「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」（以下、一次報告書）を作成・公表した。リニアが開通する飯田下伊那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したいとの思いによるものであった。

幸いこの報告書は当地域の行政や産業界、住まわれている皆さまから好評をいただいた。飯田市議会では報告の機会を賜り、また各種団体と意見交換の場を得るなど、リニア新幹線および同関連事業に関する情報を共有し、地域の将来について論議を重ねる契機とすることができたと捉えている。

リニア中央新幹線の開通が大幅に延期

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実施計画が認可されて本年で10年となる。この間、当飯田下伊那地域においては用地買収が進み、地域内の各地で工事ヤードが設置され工事着手となった。天竜川にはリニア橋梁の橋脚が姿を現し、これに続く高架橋の形が見えてきた。リニア長野県駅（仮称）が設置される上郷地区でも工事が本格化している。周辺の道路改良も開始されるなど各関連事業も具体的な動きが始まっている。

しかしながら、ここ最近の重大事態としては、当地域が待望するリニア新幹線の完成・開通の時期が大幅に延期されることが確定したことである。令和6年3月29日、ＪＲ東海は2027（令和9）年の開業を断念、2034（令和16）年以降になることを発表した。当初計画より7年、現時点からみれば10年という大幅な遅れとなる。これは、静岡県内において工事着工できずにいたことを主因とするが、他の都県においても様々な事情により工期が遅延していることは否めない。

本調査の目的

当地域においては、リニア工事が本格化する中で開通に向けた具体的対応策の検討が求められる段階にある。他方で、前述の通り、開通が大幅に遅れることにより当地域のリニア開通を見据えたまちづくりは、計画の巻き直しを余儀なくされる。またリニア駅周辺や当地域内での民間投資の先行きが一層不透明になるなど大きな影響が及ぶことになる。

この10年、当地域の人口減少・高齢化が進んだが、リニア開通が延期されることになって今後の10年間は、人口減少が一層加速し、産業経済の構造変化が予測される。また、コロナ禍を経て社会状況、「仕事と暮らし」が大きく変化しており、地域としての転換点を迎えているとの認識である。

以上を踏まえ、一次報告書の調査時点以降の地域や産業経済の変化を辿り、課題と対応を明らかにするため、再度リニア調査に取り組み、地域にお示しすることでリニア新幹線やまちづくりについて議論を巻き起こしたいとするものである。

本報告書の内容

本報告書では、一次報告書の構成を維持しながら、一次報告書以降に進展したリニアおよび関連事業や、当地域を中心とした産業経済および社会情勢等を捉えることとし、以下の構成としている。

- ・Ⅰ章では、一次報告書以降に進展した当地域内のリニア工事および関連事業の現況をまとめる。併せてリニア開業延期の要因となったリニア工事遅延の要因についても振り返ることとする。
- ・Ⅱ章では、一次報告書以降で述べた人口動態のその後の変化について見ていくこととする。一次調査以降の産業・経済の状況についても述べる。
- ・Ⅲ章では、これまで地域の皆さまにご協力いただいたリニアに関するアンケートの結果を基に、地域の意識の変遷を辿る。また、令和元年度に実施したリニア沿線地域共同アンケートより飯伊地域の意識の特徴やリニア沿線地域の連携・交流についての可能性を見ていく。
- ・Ⅳ章では、リニアが開通する当地域を考える上で、コロナ禍を経た高速鉄道の状況や新幹線駅のある他地域の状況、国土形成計画におけるリニア新幹線などを見ていくこととする。
- ・Ⅴ章は、新幹線駅地域とリニア駅地域のまちづくりへの取り組み状況を概観する。併せて当飯田地域のリニア新幹線開通を見据えたまちづくりを見ていくこととする。
- ・Ⅵ章はⅠ章からⅤ章までで見てきた課題を基に、リニア開通を迎える当地域への提言と、当金庫の過去から将来に亘る具体的施策についてまとめる。

Ⅵ章で述べさせていただく「地域への提言」は、当金庫の地域の各方面の方々への表明であると同時に、当金庫の役職員に対し、令和7年度に迎える金庫創立100周年を迎えての今後のリニア新幹線開通に向けた取り組みの上での道標とするものでもある。

本報告書が、飯田下伊那地域のこれからの取り組みの一助となれば幸いである。

令和7年3月31日

文中、年表記は元号年で行うものとするが、参照する資料・文書により西暦年となる場合は「西暦年（元号年）」で表記する。

本 編

図表 I-1-1

リニア中央新幹線関連年表

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
<1973> 昭和 48.11.15	運輸大臣 基本計画を決定 ●区間 東京～大阪間 約500km ●主要経路地 甲府市、名古屋市の各付近				
<1974> 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		
<1975>		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)		
<1977>		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		
<1978> 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 おける建設可能なルートとして3ルートを提示。 ・A(木曽谷)、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		
<1979> 54.11.7	中央新幹線建設促進期成同盟会結成(会長:愛知県知事)。	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。		
<1982>		57.6.30	長野県議会で「中央新幹線の格上げ及びリニアモーターカー実験線の誘致に関する意見書」を可決。		
<1987> 62.4	国鉄改革により J R 各社に分割・民営化。				
<1988> 63.8.24	中央新幹線建設促進期成同盟会の名称を「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」に変更。	63.7.4 63.9.8	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。 長野県議会で「中央リニア新幹線の建設促進に関する意見書」を可決。		
<1989>		平成 元.6.16	リニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会が、県内ルートは伊那谷(B)ルートすることを決議。		
<1990> 平成 2.2.6	運輸大臣が鉄道建設公団・J R 東海に対し地形・地質等に関する調査の指示(東京・大阪間)。	元.6.27 2.3.9	長野県議会で「中央リニア新幹線の建設促進に関する意見書」を可決。 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。		
<1996> 2.11.28 8.7	山梨リニア実験線着工。 J R 東海が超電導磁気浮上式鉄道山梨実験センターを開 設。				
<1997> 9.4.3	山梨リニア実験線先行区間で走行試験開始。	9.6.26	長野県議会で「リニア中央新幹線の整備促進に関する意見書」を可決。	平成 9.7.1	飯田市がリニア推進対策室を設置。
<2000> 12.3.9	運輸省超電導磁気浮揚式鉄道実用技術評価委員会。 ・長期耐久性、コスト低減など一部を除き、超高速大量輸送システムとして実用化に向けた技術上のめどは立ったと考えられる			12.2.23	須田 寛 J R 東海会長(中経連副会長)が飯田市内で講演(シルクホテル)。
<2003> 15.4.3	中央リニア新幹線基本スキーム検討会議。 ・需要予測:東海道新幹線の場合に比較してリニアができた場合流動性が20~32%増加する ・建設費:約7.7~9.2兆円、車両費約0.6~0.7兆円				
15.12.2	山梨リニア実験線で有人走行で世界最高速度581kmを達成。				
<2004>				16.12.21	中央新幹線沿線学者会議シンポジウム2004開催(飯田シルクプラザ)。

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
<2005> 17. 3. 11	国土交通省 超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会 ・超電導磁気浮上式鉄道の実用化の基盤技術が確立したと判断できる				
<2006> 18. 9. 25	ＪＲ東海が山梨リニア実験線の先行区間の設備の抜本的更新と未着工区間の延伸を決定。				
<2007> 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。				
<2008> 20. 2. 28		ＪＲ東海が大鹿村、早川町でボーリング調査を開始。			
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. 10. 24		20. 8. 28	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会設立準備会を開催。
20. 12. 24	国土交通省がＪＲ東海に対し「地域と調整を図ること」を前提に「４項目調査」を指示（東京都～大阪市）。			20. 9. 19	リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会設立。
<2009> 21. 6. 8	松本ＪＲ東海社長が「１県１駅」の設置方針を正式表明（９都府県期成同盟会総会挨拶）。 ９都府県同盟会の名称が、「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」から、「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」に改称される。	21. 7. 1	長野県議会公共交通対策特別委員会が定例会へのブルー ト建設決議提案を見送り。	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. 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開催。 ・営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、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	21. 7. 13	中央新幹線建設促進長野県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」を求める陳情書を提出。	21. 6. 15	飯伊地区期成同盟会に対し、ＪＲ東海により説明会を開催。
		21. 9. 1	「リニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会」が、「リニア中央新幹線建設促進長野県協議会」に改称される。	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. 12. 24	鉄道運輸機構及び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. 15 21. 10. 26	東京・大阪間沿線経済団体による「リニア中央新幹線早期建設促進大会 in SUWA」開催（茅野市市民会館）。 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。	21. 8. 1	飯田市にリニア推進対策室設置。
<2010> 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。			21. 9. 1 21. 9. 3 21. 9. 26	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。 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。 リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会他３団体によるリニア新幹線に関するセミナーシンポジウム開催。 ２部シンポジウム講師にケンブリッジ高槻長尚氏
				22. 1. 6 22. 3. 13 22. 3. 15 22. 3. 24	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。 リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会、同期成同盟会が「リニア中央新幹線セミナー」開催。 リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会（事務局飯田商工会議所）が南信州リニア預金を開始。 飯田市議会にリニア特別委員会設置。
22. 4. 28	ＪＲ東海が、開業時期について、東京都～名古屋付近間は平成39年、大阪市までは平成57年となる長期試算の見直しを公表。			22. 4. 1	飯田市にリニア中央新幹線推進本部設置。

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
22.5.10	第3回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において、ＪＲ東海へのヒアリング。	22.5.10	リニア中央新幹線建設促進長野県協議会総会を開催。決議文でＢルート・Ｃルート両論併記。	22.5.8	リニア中央新幹線飯田駅設置総決起大会開催（飯田文化会館）。
22.6.23				22.6.23	飯田市議会が「リニア中央新幹線の早期実現及び飯田駅設置実現に関する決議案」可決。
22.7.1				22.7.1	飯田商工会議所が下記事項を決定、参加・利用を呼びかけ。 ・リニアポスター製作・配布 ・リニアサポーターの募集 ・東京－大阪間沿経済団体リニア中央新幹線早期建設促進大会参加
22.8.20	第21回東京－大阪間沿経済団体リニア中央新幹線早期建設促進大会 in KANAGAWA開催。（会場：ホテルセンチュリー相模大野）			22.8.6	飯田商工会議所が国交省交通政策審議会リニア中央新幹線小委員会の実施するパブリックコメントに関し、当地域から積極的に提出するよう呼びかけ。
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を公表。・南アルプスルートの内定			22.11	南信州広域連合が「リニア将来ビジョン」発表。
<2011>				22.11.11	11.12開催の国交省交通政策審議会リニア中央新幹線小委員会においてＣルート決定の答申が出るものと観測されることから、リニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会が市内において11月13日に提灯行列実施を決定し協力を呼びかけたが、答申決定に至らなかったとして、同日中に中止を決定。
23.3.11				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最終答申（案）を公表。「直線ルート」を報告。			23.2.16	信毎・南信州が「南アルプスルートの内定」の号外発行。
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。			23.2.16	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成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。
23.5.20	国土交通大臣がＪＲ東海を営業主体及び建設主体に指名。			23.3.6	「リニア中央新幹線を見据えた地域づくりシンポジウム」（県文化センター）が開催。講演：小沢一郎氏
23.5.26	国土交通大臣が整備計画を決定。	東北地方を中心に 東日本大震災が発生。			
23.5.27	国土交通大臣がＪＲ東海に対して建設を指示。				
23.6.7	・南アルプスルートの決定 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。			23.4	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。
23.8.5	ＪＲ東海 長野県区間分の「中央新幹線（同）計画段階環境配慮書」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。 ・「飯田駅併設」は決議案に盛り込まず	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、南信州広域協議会が答申（案）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る	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）。	23.5.23	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会が長野県知事に要望書提出。
		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。	23.7.11	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。
				23.8.18	「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）。
				23.8.26	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、南信州広域協議会が「中央新幹線計画段階環境配慮書」に対しパブリックコメントを提出。
				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（飯田市県文化センター）。
23.9.22		ＪＲ東海が飯田市に環境保全事務所を設置。			・基調講演：澤谷浩介 日本政策投資銀行地域振興グループ参与

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
23.9.27	ＪＲ東海が「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書」を公表・縦覧。			ＪＲ東海環境評価方法書説明会開催。（豊丘村） "（豊丘村） "（高森町） "（飯田産業センター）	
23.11.11	中間駅設置予定6県がＪＲ東海に中間駅建設費負担について申入れ。				
23.11.21	ＪＲ東海 中間駅建設費全額負担を表明。				
<2012>		24.2.24	長野県が「中央新幹線環境影響方法書【長野県】」についての知事意見をＪＲ東海に提出。		
		24.6	長野県「交通に係る県民等意識調査」報告書公表。		
24.12.27	山田ＪＲ東海社長が県庁を訪れ阿部長野県知事と懇談。 ・知事が地域との十分なコミュニケーションを要望。				
<2013>		25.1.29	長野県が新総合交通ビジョン（案）を公表しパブリックコメント募集。		
		25.1.31	長野県考古学会がＪＲ東海と飯田市に対し遺跡保全の要望提出。	25.3	飯田市「リニア推進ロードマップ」を策定。
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	飯伊地域の地域づくり基礎調査報告書を発表。
				25.10.4 25.10.5 25.10.7 25.10.10 25.10.11 25.10.15 25.11.29	ＪＲ東海が環境影響評価準備書説明会開催。（豊丘村） "（飯田西中） "（喬木村） "（地場産業センター） "（座光寺） "（高森町） リニア中央新幹線伊那谷・木曽谷経済活性化協議会を設立。
<2014>		26.3.20 26.3 26.3.26 26.4.1	長野県が「環境影響評価準備書（長野県）」についての知事意見をＪＲ東海に提出。 長野県「新総合交通ビジョン」発表。 長野県「リニア活用基本構想」を策定。 長野県が「長野県リニア中央新幹線地域振興推進本部」「長野県リニア中央新幹線地域振興推進本部現地推進本部」を設置。		
26.4.23	ＪＲ東海「中央新幹線（東京・名古屋間）環境影響評価書」を公表。				
26.7	国交省「国土のグランドデザイン2050」を発表。				
26.8.26	ＪＲ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。				
26.8.26	ＪＲ東海 国交大臣に対し、工事実施計画の認可を申請。				
26.10.17	国交大臣がＪＲ東海に対し工事実施計画を認可。	26.10.17	長野県が「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	26.5.30 26.7.18 26.11.4 26.11.7 26.11.10 26.11.12 26.11.13 26.11.14	飯田市が第1回リニア駅周辺基本構想検討会議を開催。 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。 ＪＲ東海が事業説明会を開催。 "（豊丘村） "（飯田西中） "（喬木村） "（大鹿村） "（阿智村） "（松川町）

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
26. 12. 17	ＪＲ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. 10	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。（飯田産業センター）	26. 11. 18	（飯田産業センター）
		26. 12. 11	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。（飯田産業センター）	26. 11. 22	（高森町）
		26. 12. 14	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。（飯田産業センター）	26. 11. 22	平成26年度リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会臨時総会及び講演会（シルクプラザ）
<2015>	ＪＲ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）。	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。	27. 3. 8	飯田信用金庫、しんきん南信州地域研究所、信金中央金庫が「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」を発表。
		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。	27. 3. 8	飯田信用金庫、しんきん南信州地域研究所、信金中央金庫が「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」を発表。
		27. 4. 1	ＪＲ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. 4. 1	飯田信用金庫、しんきん南信州地域研究所、信金中央金庫が「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」を発表。
27. 4. 30	ＪＲ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）。	27. 4. 27	県が建設部にリニア整備推進局を設置し、人事を発令。	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. 4. 30	ＪＲ東海 長野県内で中心線測量開始。	27. 6. 8	飯田市がリニア駅周辺整備基本構想を策定。
		27. 6.	ＪＲ東海が井戸水等利用状況調査を開始。	27. 6. 8	飯田市がリニア駅周辺整備基本構想を策定。
27. 12. 18	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	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. 8. 1	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中央新幹線の開通を見据えた講演会を開催（シルクプラザ）。
		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。	27. 8. 6	講演：国土交通省 藤田耕三鉄道局長
		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。	27. 10. 14	太田国土交通大臣がリニア県駅予定地を視察。
<2016>	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	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。	27. 12. 21	飯田市第１回駅周辺整備検討会議を開催。
		28. 2. 12	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。	27. 12. 24	「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	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。	28. 2. 4	飯田市がリニア駅周辺整備に係る整備区域（案）を北条地区に提案。
< 一 次 報 告 書 記 載 分 >	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	28. 2. 12	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。	28. 2. 4	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。
		28. 2. 12	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。	28. 2. 4	阿智村社会環境アセスメント委員会が最終会合と報告会を開催。
		28. 2. 12	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。	28. 2. 4	・11項目の対策を示し、村・村議会にＪＲ東海との協議を求める
< 以 下 二 次 報 告 書 >	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	28. 2. 14	飯田市第４回リニア駅周辺整備検討会議開催。	28. 2. 14	飯田市第４回リニア駅周辺整備検討会議開催。
		28. 3. 13	飯田市・ＪＲ東海 北条地区説明会開催。	28. 3. 13	住民代表と行政機関が話し合う場として「駅周辺のすみやすさを考える会」の設置案が提案される
		28. 3. 14	飯田市・ＪＲ東海 北条地区説明会開催。	28. 3. 14	・駅周辺整備の市道付替え計画
< 以 下 二 次 報 告 書 >	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	28. 3. 14	飯田市第５回リニア駅周辺基本構想検討会議開催。	28. 3. 14	・リニア本線幅杭を今夏秋に設置 を説明
		28. 3. 14	飯田市第５回リニア駅周辺基本構想検討会議開催。	28. 3. 14	・駅部高架下床面を標高436mlに設定
		28. 3. 14	飯田市第５回リニア駅周辺基本構想検討会議開催。	28. 3. 14	・駅周辺整備のアイデア募集を実施
< 以 下 二 次 報 告 書 >	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区起工式挙行、工事着工（山梨県早川町）。	28. 3. 17	飯田市・ＪＲ東海 座光寺地区説明会開催。	28. 3. 17	飯田市・ＪＲ東海 座光寺地区説明会開催。
		28. 3. 17	飯田市・ＪＲ東海 座光寺地区説明会開催。	28. 3. 17	・道水路付替え計画
		28. 3. 17	飯田市・ＪＲ東海 座光寺地区説明会開催。	28. 3. 17	・座光寺地区の幅杭を今夏秋に設置 の説明

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
				28. 3. 28	ＪＲ東海 県・上郷地区説明会開催。 ・(県)松川橋梁の工事計画 車両運行計画・概要 ・(上郷)黒田非常口計画概要 の説明
				28. 4. 11	ＪＲ東海丸山地区説明会開催。 ・長野県駅-黒田非常口間工事にシールド工法を検討 ・松川橋梁、黒田非常口の工事計画 の説明
				28. 4. 13	松川町第2回リニア中央新幹線工事対策委員会開催。
				28. 4. 14	・ＪＲ東海から町内残土候補地、計画概要を説明 ＪＲ東海 羽場地区説明会を開催。 ・松川橋梁・トンネル工事計画 の説明
				28. 4. 20	大鹿村第15回リニア対策委員会開催。 ・県道・村道改良計画、発生土仮置き計画など9項目を説明
				28. 4. 21	喬木村第1回リニア中央新幹線対策委員会を開催。
				28. 4. 27	ＪＲ東海が大鹿村住民説明会を開催。 ・県道・村道改良、発生土仮置き計画等10項目を説明
				28. 5. 12	阿智村第1回リニア対策委員会開催。
				28. 5. 18	・熊谷村長「南木曽町の発生土受入は難しい」表明 豊丘村第4回リニア対策委員会を開催。 ・ＪＲ東海・中電・県より送電線設置計画等を説明
				28. 6. 6	飯田市第6回リニア駅周辺基本構想検討会議開催。 ・駅周辺整備公募アイデア集計結果を発表
				28. 6. 9	ＪＲ東海が豊丘村神稲伴野区源道地残土処分計画を断念(信毎報道)。
				28. 7. 20	飯田市第7回リニア駅周辺基本構想検討会議開催。 ・駅周辺整備公募アイデアの検討状況を報告
				28. 7. 28	ＪＲ東海が座光寺地区説明会を開催。 ・「座光寺地区の幅杭設置が今冬にずれ込む見通し」
				28. 7. 29	大鹿村第18回リニア対策委員会を開催。
				28. 7. 30	・ＪＲ東海松川インター大鹿線工事の説明会開催を表明 松川町生田福与区でリニア工事計画に関する説明会を開催。
				28. 8. 24	・ＪＲ東海から生東区残土処分計画を説明 ＪＲ東海が大鹿村で工事説明会を開催。 ・県道松川インター大鹿線トンネル2本の工事計画を説明
				28. 8. 25	大鹿村第19回リニア対策委員会開催。
				28. 8. 26	・ＪＲ東海南アルプストンネル本体工事の工事説明会開催を表明 ・県道赤石岳公園線改良について
				58. 8. 29	阿智村リニア対策委員会が意見交換会を開催。 ・清内路萩の平間連発生土置き場の可能性調査実施へ
				28. 9. 26	阿智村リニア対策委員会開催 ・萩の平非常口工事に関する9項目についてＪＲ東海と県に質問書提出を決定
				28. 9. 27	県道市場桜町線改良計画説明会開催(飯沼北条地区)。
				28. 9. 30	市駅周辺整備住民説明会開催(飯沼北条地区)。 ・移転対象者への代替地候補地として駅周辺の3エリアを示す
				28. 10. 11	ＪＲ東海大鹿村釜沢地区工事説明会開催。 ・リニア本線トンネルの工事計画説明

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
28. 10. 25	J R東海が南アルプストンネル長野工区工事の環境保全計画を公表。	28. 10. 25	J R東海が南アルプストンネル工事に関する報告会開催(中川村)。	28. 10. 15	J R東海が喬木村ガイドウェイ計画地権者に説明会開催。
28. 10. 27	J R東海が南アルプストンネル山梨工区で掘削工事を開始。	28. 10. 30	阿部知事が南アルプストンネル長野工区起工式を執行、工事着工。	28. 10. 19	大鹿村・J R東海南アルプストンネル長野工区工事に関する確認書を締結。
28. 11. 1			J R東海が南アルプストンネル長野工区起工式を執行、工事着工。		阿部知事が南アルプストンネル長野工区に関する意見交換会を開催(大鹿村役場)。
28. 12. 13	J R東海日吉トンネル南垣外工区(岐阜県瑞浪市)安全祈願・着工式を挙行、工事着工。	28. 11. 14	リニア中央新幹線建設促進長野県協議会が総会開催(長野市)。 ・J R東海に対し7項目の要請を決議。	28. 11. 4	飯田市・J R東海が北条地区説明会を開催。 ・道水路付替計画、駅周辺整備関連道路計画等を説明
28. 12. 20	J R東海がリニア名古屋駅の安全祈願・起工式を挙行。	28. 12. 15	J R東海中央アルプストンネル山口工区の工事説明会を開催(中津川市山口地区)。	28. 11. 7	松川町生田福与区が町に対し残土受入反対申し入れ。
28. 12. 20	独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が風越山トンネル・中央アルプストンネルの施工業者を戸田・あおみ・矢作建設工業J Vに決定。	28. 12. 20	中川村リニア中央新幹線対策協議会開催。 ・J R東海との確認書締結を検討	28. 11. 9	阿島北リニア対策協議会開催。 ・J R東海 喬木地区上部に関する村道付替え計画を説明
<2017> 29. 1. 1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が飯田鉄道建設事務所を開設(飯田市鈴加町)。	29. 1. 19	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議「リニア中央新幹線開業に向けた地域づくりを考えよう勉強会」開催(飯田市公民館)。 ・講師：建築家 隈 研吾氏	28. 11. 29	松川町第4回リニア建設工事対策委員会開催。 ・生田残土処分候補地に関しJ R東海への要望書提出を決定
29. 1. 23	阿部長野県知事とJ R東海柘植社長がトップ会談。 ・残土安全管理など3項目を要望	29. 1. 20	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議開催。 ・駅周辺整備、二次交通に関し検討	28. 11. 30	豊丘村第5回リニア対策委員会開催。 ・J R東海が伊那山地トンネル坂島工区の工事説明会を年明けに開催を表明
				28. 12. 19	松川町がJ R東海に対し、残土処分候補地に関し要望書をJ R東海に提出。
				28. 12. 22	飯田市リニア駅周辺整備検討会議開催。 ・4項目の整備コンセプト、イメージ図を示す
				29. 1. 30	J R東海豊丘村4地区に対し残土処理候補地に関する説明会開催(村民交流学習センターゆめあて)。
				29. 2. 3	三遠南信道路建設促進南信地域・リニア中央新幹線建設促進飯伊地区定期総会開催(飯田市)。 ・リニア早期開通、三遠南信道早期整備を決議
				29. 2. 7	豊丘村第6回リニア対策委員会開催。 ・J R東海が残土処理場に本山候補地を前提とし行政手続開始を表明
				29. 2. 22	J R東海盛光寺地区説明会開催。 ・道水路付替え計画、保守基地線用地取得範囲を明示
				29. 3. 2	J R東海羽場地区説明会開催。 ・県道飯田南木曽線改良計画を説明
				29. 3. 3	本山生産森林組合が総会を開催し、残土処理場の仕様に同意。
				29. 3. 10	阿智村リニア対策委員会開催。 ・J R東海の質問書回答に対する意見交換

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
29. 4. 3				29. 3. 21	喬木村リニア中央幹線対策委員会開催。 ・ J R への質問状提出を検討 大鹿村第 2 回リニア連絡協議会開催。 ・ J R 東海より工事進捗状況を報告 J R 東海・県・市が飯沼北条地区説明会開催。 ・ 鉄道用地取得範囲詳細設計を示す、幅杭設置準備へ ・ 国道 153 号北条交差点、市道付替え計画 等説明 飯田市第 9 回リニア駅周辺整備検討会議開催。 ・ 市が整備基本計画案を示す 高森町ガイドウェイ用地に係る地権者向け説明会を開催。 ・ 下田候補地 J R 東海豊丘村伊那山地 トンネル坂島工区工事説明会開催。 ・ 残土処分計画、道路改良計画を説明
				29. 3. 22	
				29. 3. 23	
				29. 3. 24	
29. 4. 19	川勝静岡岡県知事が J R 東海に対し、大井川流量維持を求める意見書を提出。	29. 3. 31	中川村リニア対策協議会開催。 ・ 県道松川インター大鹿線の 2 トンネル工事状況を説明	29. 3. 27	
				29. 3. 29	
				29. 4. 12	J R 東海が豊丘全村対象伊那山地 トンネル坂島工区工事説明会開催。
29. 4. 27	J R 東海が南アルプス トンネル長野工区除山非常口斜坑の掘削開始。	29. 4. 22	J R 東海と県内関係 16 市町村長による意見交換会を開催(飯田市)。 県が大鹿村上蔵地区保安林解除に対し異議を申し立てた住民意見書を国に送付。 飯田市が座光寺地区代替地地権者向け説明会を開催。 ・ 唐沢宮の前、共和地区を代替地候補地に選定 飯田市が上郷地区代替地地権者向け説明会を開催。 ・ 代替地方針を説明 県が座光寺上郷道路説明会を開催。 ・ 道路構造等説明、用地測量に入る	29. 4. 24	
				29. 4. 25	
				29. 4. 26	
29. 5. 9				29. 4. 27	J R 東海が飯沼北条地区で説明会を開催。 ・ 幅杭設置を 5 月 9 日から開始する 南信州広域連合、飯田商工会議所、県商工会連合会南信支部が J R 東海に対し、工事に地元企業活用を求める要望書を提出。 J R 東海が座光寺地区で説明会を開催。 ・ 環境対策工、道水路付替え計画を説明 飯田市が飯沼北条地区の移転対象者向け個人相談会を開始。 ・ 5 月 27 日まで対象組合別日程で
				29. 5. 10	豊丘村第 7 回リニア対策委員会開催。 ・ 村が道路改良計画に関する J R 東海との確認書原案を示す
				29. 5. 12	
29. 5. 17	J R 東海が伊那山地 トンネル坂島工区の工事に関する環境保全計画書を公表。	29. 5. 17	伊那山地 トンネル坂島工区施工業者 J V が豊丘村神箱の事務所開所式を挙行。 阿部知事と伊那谷経済関係者との意見交換会開催(県飯田合同庁舎)。 飯田市が駅周辺整備基本計画説明会を開催。 併せて V R による駅周辺整備イメージの体験会を開催。 豊丘村第 8 回リニア対策委員会開催。 ・ 村の道路改良計画に関する J R 東海との確認書案について討議 阿智村リニア対策委員会開催。 ・ 残土置き場候補地として黒川上流を調査することを了承 本山人産森林組合がリニア残土置き場の同意を手続き不備を理由とし撤回を決定。	29. 5. 14	
				29. 5. 19	
				29. 5. 22	
				29. 5. 24	
29. 5. 25	国が南アルプス トンネル長野工区小渋川非常口の保安林指定を解除し、官報で告示。				

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
29. 5. 26	阿部長野県知事とＪＲ東海柘植社長が２回目のトップ会談（名古屋ＪＲ東海本社）。 ・ＪＲ東海が本社・長野工事事務所の担当人員増員で態勢強化を表明			29. 5. 26	豊丘村リニア対策委員会開催。 ・村が伊那山地トンネル坂島工区の着工を了承することを表明
29. 5. 31	ＪＲ東海中央アルプストンネル山口工区の環境保全措置計画書を公表。 ・６月中に着工する工程を示す	29. 5. 29	県議会環境産業観光委員会が上・下伊那地域で現地調査。	29. 5. 29	飯田市が飯沼北条地区で説明会を開催。 ・用地関係者組合の設立案を示す ・飯田市のリニア駅周辺整備検討会議を開催。 ・駅周辺整備基本計画案を承認し、確定 ・豊木村リニア中央新幹線対策会議開催 ・工事で想定する課題を集約しＪＲ東海へ公開質問する内容を検討
29. 6. 7	ＪＲ東海が南アルプストンネル静岡工区の工事業者公募を開始。	29. 6. 15	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体協議開催（飯田合同庁舎）。 ・品川ー長野駅間の運賃は7,500円と試算結果を示す	29. 6. 14	豊丘村で坂島工区工事のための道路改良工事着工。
29. 6. 29	ＪＲ東海が平成28年度の沿線7都県の環境調査結果を公表。			29. 6. 23	喬木村第4回リニア中央新幹線対策会議開催。 ・ＪＲ東海への質問書の内容を協議 村が質問書を提出する
29. 7. 3		29. 6. 23	県環境影響評価技術委員会開催。 ・伊那山地トンネル坂島工区の環境保全措置計画の検討	29. 6. 27	大鹿村第3回リニア連絡協議会開催。 ・ＪＲ東海より県道松川インター大鹿線改良工事の進捗状況を報告
29. 7. 12	ＪＲ東海が財政投融資資金3兆円の借入が完了。	29. 7. 18	ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区小渋川非常口斜坑の掘削工事を開始。	29. 6. 28	高森町ガイドウェイ候補地に関する説明会開催。
29. 8. 10	ＪＲ東海が伊那山地トンネル青木川工区の工事を飛鳥建設・奥村組土木興行JVと工事契約締結。			29. 7. 19	県が県道市場桜町線改良工事説明会を飯沼北条地区で開催。 ・座光寺上郷道路交差点から南800m間の詳細設計を提示
29. 8. 23	ＪＲ東海が南アルプストンネル山梨工区の内部を報道に公開。			29. 7. 20	飯田市のリニア駅周辺整備デザイン会議発足、初会合開催。 ・委員に東京芸術大学建築科北川原温教授を選任
29. 8. 31	岐阜県が中津川市車両基地予定地から基準を超える砒素と鉛を検出したと発表。			29. 7. 20	豊丘村リニア対策委員会開催。 ・中電が上佐原に設置する発電所の工事計画を説明
29. 8. 31	リニア中央新幹線建設促進期成同盟会（東京ー大阪間沿線9都府県）が総会を開催。 ・早期全線整備に向け取り組む方針を確認			29. 7. 21	ＪＲ東海が喬木村阿島北地区住民説明会開催。 ・太陽光発電設備の日陰による補償の方針を初めて示す ・道水路代替え計画を説明
				29. 8. 7	ＪＲ東海が松川町ガイドウェイ候補地関係者向け説明会を開催。
				29. 8. 8	上郷地域用地関係者組合準備会の初会合開催。
				29. 8. 9	喬木村第5回リニア中央新幹線対策会議開催。 ・ＪＲ東海が村からの質問書に回答
				29. 8. 21	高森町ガイドウェイ用地地権者連絡協議会が発足。
				29. 8. 29	ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区小渋川非常口で発破による掘削作業を開始。
				29. 9. 1	ＪＲ東海が松川町第5回リニア中央新幹線建設工事対策委員会において残土処分候補地が進展しない状況に「お詫び」を表明。
				29. 9. 13	ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区小渋川非常口で夜間の発破作業を開始。
		29. 9. 19	南木曽町リニア中央新幹線対策協議会開催。 ・ＪＲ東海が残土置き場候補地について地権者と交渉に入る ・広瀬非常口の用地取得を開始	29. 9. 14	ＪＲ東海が羽場地区説明会を開催（羽場公民館）。 ・県道飯田南木曽線の拡幅整備計画を説明
29. 9. 25	ＪＲ東海が国土交通省にリニア中央新幹線の電気設備工事などの工事実施計画の認可を申請。			29. 9. 21	ＪＲ東海が県地区説明会を開催（切石公民館）。 ・妙々公園内ヤード整備、市道大休砂零線改良計画を説明
29. 9. 26					

ＪＲ東海喬木村内で幅杭設置作業開始。

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
29. 10. 20	ＪＲ東海が第一首都圏トンネル北品川工区、第一中京圏トンネル坂下西工区の工事業者を公募。	29. 10. 2 29. 10. 3	県道松川インター大鹿線改良工事で西下トンネルが貫通。 ＪＲ東海がリニア中央アルプストンネル山口工区の準備工事を開始。	29. 9. 27	阿智村リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が残土置き場の地権者説明に入っていることを説明
				29. 9. 29	座光寺原宮崎地区説明会開催。 ・フルーツライン～県道飯島飯田間の詳細設計を提示
				29. 9. 29	豊丘村第８回リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が伊那山地トンネル坂島工の進捗状況を報告
				29. 10. 3	ＪＲ東海が座光寺地区説明会開催。 ・道水路付け替え計画、本線用地取得範囲を説明
29. 10. 23	ＪＲ東海が第一首都圏トンネル北品川工区、第一中京圏トンネル坂下西工区の工事業者を公募。	29. 10. 3 29. 10. 4 29. 10. 4 29. 10. 6	県道松川インター大鹿線改良工事で西下トンネルが貫通。 ＪＲ東海が座光寺地区説明会開催。 ・道水路付け替え計画、本線用地取得範囲を説明	29. 10. 4	松川町上片桐地区説明会開催。 ・ガイドウェイ施設の造成工事計画を説明
				29. 10. 4	ＪＲ東海が丸山地区説明会を開催。 ・中央アルプストンネル松川他工区工事計画の説明
				29. 10. 6	ＪＲ東海が座光寺共和地区説明会を開催。 ・道水路付け替え計画、本線用地取得範囲を説明
				29. 10. 23	ＪＲ東海・飯田市が座光寺中河原地区説明会を開催。 ・座光寺下段に幅杭設置を提示
29. 10. 31	ＪＲ東海が第一首都圏トンネル北品川工区、第一中京圏トンネル坂下西工区の工事業者を公募。	29. 11. 4	飯田市が阿部県知事を迎え意見交換会を開催。	29. 10. 23	ＪＲ東海・飯田市が座光寺説明会を開催。 ・道水路付け替え計画を説明
				29. 10. 23	ＪＲ東海が喬木村阿島北地区説明会を開催。 ・用地取得範囲と用地取得・補償手続を説明
				29. 10. 27	飯沼北条地区説明会開催。 ・市が飯田線養護新駅の計画を示す
				29. 10. 29	ＪＲ東海が喬木ガイドウェイ用地地権者向け説明会開催。 ・年内を目途に用地賃借計画を締結することを表明
29. 11. 15	ＪＲ東海が南アルプストンネル静岡工区の工事契約を締結。 ・大成建設・佐藤工業ＪＶ	29. 11. 13 29. 11. 17	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議開催(伊那合同庁舎)。 ・飯田市が飯田線の乗換新駅計画を説明 ・二次交通についての論点を整理	29. 11. 6	松川町生田福与区がリニア残土処分候補地取り下げ検討の要望書を町に提出。 飯田市駅周辺整備基本設計業務業者選定に向け事業者選定に向け公開プレゼンテーションを実施(飯田市役所)。 ・中央コンサルタンツ・設計領域・三菱地所設計ＪＶに決定
				29. 11. 9	飯田市が飯田線の大鹿村の三正坊橋の修復作業が完了。 ・年度総会を開催
				29. 11. 13	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議開催(伊那合同庁舎)。 ・飯田市が飯田線の乗換新駅計画を説明 ・二次交通についての論点を整理
				29. 11. 16	ＪＲ東海が実施した大鹿村の三正坊橋の修復作業が完了。 ・年度総会を開催
29. 11. 25	ＪＲ東海が品川駅の工事現場を報道陣に公開。	29. 11. 20 29. 11. 21 29. 11. 28 29. 11. 29 29. 12. 6	リニア中央新幹線建設促進県協議会の年度総会を開催。 ・長野県駅に１時間以上の停車の確保など６項目の要望を決議 ・村の若者10名で構成し、リニア開業を見据えた振興策を検討し、村へ提言を予定 ・豊丘村第11回リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が道路改良計画を報告 ・中部電力が下伊那変電所設置工事計画を説明 飯田市が駅周辺整備基本設計に關し中央コンサルタンツ・設計領域・三菱地所設計ＪＶとの委託契約を締結。 ＪＲ東海・飯田市が飯沼北条地区で用地説明会を開催。 ・取得範囲、補償手続の手順を示す ・中央アルプストンネル松川他工区松川坑口の工事計画を説明	29. 11. 20	豊丘村2027リニア中央新幹線活用戦略研究会が発足。 ・村の若者10名で構成し、リニア開業を見据えた振興策を検討し、村へ提言を予定
				29. 11. 21	豊丘村第11回リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が道路改良計画を報告 ・中部電力が下伊那変電所設置工事計画を説明
				29. 11. 28	飯田市が駅周辺整備基本設計に關し中央コンサルタンツ・設計領域・三菱地所設計ＪＶとの委託契約を締結。 ＪＲ東海・飯田市が飯沼北条地区で用地説明会を開催。 ・取得範囲、補償手続の手順を示す
				29. 11. 29	飯田市が飯沼北条地区で用地説明会を開催。 ・取得範囲、補償手続の手順を示す
29. 12. 9	東京地検特捜部がリニア中央新幹線工事の不正入札の偽計業務妨害の疑いで大林組本社などを家宅搜索。	29. 12. 6	飯田市が飯沼北条地区で工事説明会を開催(切石公民館)。 ・中央アルプストンネル松川他工区松川坑口の工事計画を説明	29. 12. 6	飯田市が飯沼北条地区で用地説明会を開催。 ・取得範囲、補償手続の手順を示す ・中央アルプストンネル松川他工区松川坑口の工事計画を説明

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
				29. 12. 8	ＪＲ東海が中央アルプストンネル松川他工区の工事説明会を羽場地区で開催（羽場公民館）。 ・工事車両運行計画、安全対策を説明
29. 12. 18	東京地検特捜部・公正取引委員会が独占禁止法違反の疑いで鹿島と清水建設の本社を家宅搜索。			29. 12. 13	阿部県知事と伊那谷経済団体との代表者との意見交換会開催（飯田市）。
29. 12. 19	東京地検特捜部・公正取引委員会が独占禁止法違反の疑いで大林組と大成建設の本社を家宅搜索。			29. 12. 14	ＪＲ東海が喬木リニアガイドウェイ用地地権者向け説明会を開催。 ・用地賃借契約の内容を地権者に示す
		29. 12. 15	中川村の県道松川インター大鹿線改良工事		中川村の県道松川インター大鹿線改良工事でトンネル工事現場近くの斜面で土砂崩落が発生。
		29. 12. 19	ＪＲ東海が中川村県道松川インター大鹿線改良工事現場での土砂崩落はトンネル工事の発破作業が原因と発表。	29. 12. 15	飯田市座光寺下段地区説明会開催 ・幅杭設置に同意、防音防炎フードについては引き続き設置を要望
				29. 12. 22	喬木村阿島北地区で村代替地登録制度の説明会を開催。
				29. 12. 22	松川町議会がリニア特別委員会を設置。
				29. 12. 23	ＪＲ東海が大鹿村除山非常口で発破による掘削作業を開始。
				29. 12. 23	大鹿村第５回リニア連絡協議会開催。 ・ＪＲ東海が土砂崩落を陳謝 ・トンネル残土を鷲ヶ泉沢の流路工整備に活用することを説明
		29. 12. 26	県がリニア中央新幹線沿線市町村首長とＪＲ東海との第３回目の意見交換会を開催（県飯田合同庁舎）。 ・工事の安全対策などを要望		
		29. 12. 29	飯田建設事務所が松川インター大鹿線崩落事故現場を新設トンネルを応急迂回路とする片側交互通行を開始。	30. 1. 12	喬木村が代替地登録制度の運用を開始。
<2018> 30. 1. 15	ＪＲ東海中央アルプストンネル松川他工区の環境保全計画を公表。				
30. 1. 18	ＪＲ東海自立式ガイドウェイ側壁製作保管（山梨地区）の工事契約を清水建設と締結。	30. 1. 25	リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議勉強会開催（飯田合同庁舎）。 講師・交通ジャーナリスト 鈴木文彦氏 ・国土交通省国土政策局 木村 稔 総合政策課長 ・同 岸 弘之 計画官		
		30. 1. 30	中川村リニア中央新幹線対策協議会開催。 ・ＪＲ東海が県道松川インター大鹿線と南アルプストンネルの発生土を半の沢埋め立てに利用する計画を説明	30. 1. 27	豊丘村第12回リニア対策委員会開催。 ・村が本山生産森林組合の正常化に向けた経緯と今後の進め方を示す
30. 2. 1	東京地検特捜部が独占禁止法違反容疑で鹿島と大成建設本社を再度家宅搜索。			30. 1. 31	飯田建設事務所が座光寺原宮崎地区説明会開催。 ・座光寺上郷道路のフルーツラインへ県道飯島飯田線間の市道代替え計画などの説明
30. 2. 2	東京地検特捜部が独占禁止法違反容疑で大成建設本社を３度目の家宅搜索。			30. 2. 2	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会と三遠南信道路建設促進南信地域期成同盟会の総会を開催。 ・ＪＲ東海に対し丁寧な説明、自然・生活環境への影響低減策への最大限の配慮を求める
				30. 2. 6	松川町ガイドウェイ用地に関する説明会開催。 ・町が用地造成に残土を候補地へ運ぶ３ルートを説明
				30. 2. 14	中央アルプストンネル松川他工区に係るＪＲ東海と切石地区との確認書調印が行われる（飯田市役所）。 ・今月15日より準備工事に着手
				30. 2. 19	飯田市が飯沼丹保地区説明会開催。 ・153号に接続する市道や代替地の街区道路の計画を示す
				30. 2. 21	飯田建設事務所が飯沼地区説明会を開催。 ・県道市場桜町線の改良工事区間を600m追加

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応
30. 3. 2	東京地検特捜部が独占禁止法違反で大成建設元役員と鹿島担当部長を逮捕。			30. 2. 28 阿智村リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が残土処理候補地の概略図を示す ・ＪＲ東海が清内路地区村道の２車線化を検討することを表明
30. 3. 2	国土交通省ＪＲ東海申請の電気設備等工事実施計画を認可。	30. 3. 16	県が中央アルプストンネル松川他工区工事に伴う環境保全措置に対する助言を同社に通知。	30. 3. 13 阿部県知事と柘植ＪＲ東海社長が会談（長野県庁）。 ・知事が県駅に１時間に１本以上の停車を要望 30. 3. 15 飯田市と県宅地建物取引業協会南信支部が代替地情報提供に関する協定を締結。 30. 3. 19 飯田市が2018年度のリニア推進ロードマップを市議会リニア推進特別委員会へ示す。
30. 3. 20		ＪＲ東海が中央アルプストンネル松川他工区の安全祈願式を挙行。		
30. 3. 23	東京地検特捜部が独占禁止法違反で大成建設、鹿島の２名と大林、清水建設、大成建設、鹿島の４社を起訴。			30. 3. 23 飯沼北条地区説明会開催。 ・ＪＲ東海、県、市が進捗状況を説明
30. 3. 23	ＪＲ東海伊那山地トンネル戸中工区と変電施設用地造成工事の工事業者を募集開始。	30. 3. 26	県がリニア建設工事を巡る談合により独占禁止法違反で起訴された大林組、清水建設を６カ月間の入札参加停止とすることを決定。	30. 3. 23 飯田市が第２回リニア駅周兵整備デザイン会議を開催。 ・設計チームが新たな平面设计（施設配置）案を説明 30. 3. 27 飯田市都市計画審議会・同土地利用計画審議会と、同市上郷地区を市景観条例の「景観育成推進地区」に指定することを報告。
30. 3. 27	ＪＲ東海が中川村松川インター大鹿線の崩落について、ＪＲ東海が中川村リニア対策協議会で報告・陳謝。		ＪＲ東海が中川村松川インター大鹿線の崩落について、工事の発破作業が原因との報告書を県に報告（県庁）。	30. 3. 29 喬木村とＪＲ東海が喬木ガイドウェイ用地造成工事の基本協定を締結。 大鹿村第６回リニア連絡協議会を開催。 ・ＪＲ東海が松川インター大鹿線の復旧について報告
30. 3. 29	国土省がリニア工事で独占禁止法違反で起訴された大林組、鹿島、清水建設、大成建設を中部地方整備局など19機関で同日から４カ月間の指名停止処分を発表。			30. 3. 29
30. 4. 5	ＪＲ東海「リニア中央新幹線サイト」を同社ＨＰ内に設置。			30. 4. 6 喬木村ガイドウェイ地権者協議会開催。 ・ＪＲ東海が本年10月を目途に工事説明会を開催することを報告
30. 4. 13	ＪＲ東海がリニア中央新幹線第一首都圏トンネル北品川工区と第一中京圏トンネル大森工区の工事業者との工事契約を締結。	30. 4. 25	県がＪＲ東海の南アルプストンネル工事に伴う釜沢地区発生土置き場に関する環境調査結果と保全計画に対する助言を同社に対し通知。	30. 4. 19 豊丘村第13回リニア対策委員会開催。 ・中部電力が豊丘変電所（佐原）の用地造成計画を説明 30. 4. 26 座光寺原・宮崎地区説明会開催。 ・飯田建設事務所が座光寺上郷道路のＳＩＣ側区間の計画の一部変更案を説明、了承を得た
30. 5. 9	ＪＲ東海がリニア中央新幹線トンネル工事の東京、神奈川、愛知の大深度地下使用認可申請書類を同社ＨＰに公開。			30. 5. 8 喬木阿島北地区説明会開催。 ・ＪＲ東海がトンネル工事により出る水は壬生沢川に流さず、直接天竜川に流すことを示す
30. 5. 10	ＪＲ東海がリニア中央新幹線トンネル工事の大深度地下使用認可申請の内容を、東京、神奈川、愛知の沿線で住民説明会を実施。			30. 5. 12 下條村リニア残土処理地計画特別委員会が発足、第１回会合を開催。 高森町が下市田ガイドウェイ製作保管ヤードに関する説明会を開催。 ・町が造成用地の範囲や工期などを説明 30. 5. 22 飯田建設事務所が上郷飯沼地区説明会を開催。 ・除山非常口斜坑で夜間の発破作業を試験的に実施することを提案、反対意見多く再度検討となる
				30. 5. 30 飯田建設事務所が上郷飯沼地区説明会開催。 ・県道市場桜町線600m区間の詳細設計を示す ・県がリニア関連道路整備に関し、従来計画を一括して見直し都市計画決定へ進む見直しを示す

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
30. 6. 8 30. 6. 20 30. 6. 26	ＪＲ東海リニア第一首都圏トンネル等々力非常口新設工事の工事契約を締結。 ・清水・竹中土木・東亜建設工業ＪＶ	30. 6. 11 リニア中央新幹線建設促進県協議会総会開催（県庁）。 ・2027開業の確実実施、長野県駅に1時間1本以上の停止、など7項目の要望を決議	30. 5. 30 豊丘村リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海県道長沢田村線改良工事を10月末まで延長することを説明	飯田 下伊那地域の対応	30. 5. 31 飯田市羽場・丸山地区がＪＲ東海とリニア中央アルプストンネル松川他工区工事に関する確認書を締結。 大鹿村住民説明会開催。 ・ＪＲ東海が工事面が通行する迂回ルートが仮設橋工事の遅れで暫定迂回ルートで6月1日より通行すると説明 30. 6. 1 高森町がＪＲ東海とガイドウェイ製作保管ヤード用地造成工事に関する基本協定を締結。 30. 6. 6 座光寺地区説明会開催。 ・ＪＲ東海が風越山トンネルはシールド工法で掘削し、発生土は土留川非常口から排出することを示す 30. 6. 7 飯沼北条地区説明会開催。 ・ＪＲ東海が風越山トンネルはシールド工法適用が可能との見方を示す。 30. 6. 11 飯田市が第3回リニア駅周辺整備デザイン会議を開催。 ・事務局が平面計画案の概要を示す 30. 6. 12 座光寺原・宮崎地区説明会開催。 ・宮崎の一部トンネル化について概略設計を示す 30. 6. 13 高森町とＪＲ東海が高森町リニアガイドウェイ施設用地造成工事に関する基本協定を締結。 30. 6. 14 上郷黒田地区説明会開催。 ・座光寺上郷道路のフルーソラインへの取付計画を示す
30. 7. 10 30. 8. 24	リニア工事の入札談合事件で独占禁止法違反で起訴された裁判の初公判が東京地裁で開廷。 ・大林組、清水建設が起訴内容を認める リニア工事の入札談合事件で独占禁止法違反で起訴された清水建設の公判が結審。 ・検察が罰金2億円を求刑	30. 7. 5 リニア中央新幹線伊那谷・木曽谷経済活性化協議会が2018年度総会を開催（飯田商工会館）。 30. 7. 27 県道伊那生田飯田線天竜川宮ヶ瀬橋架け替え促進期成同盟会の本年度総会開催（松川町役場）。 30. 8. 1 県道上飯田線改良促進期成同盟会の本年度総会開催（喬木村役場）。	30. 6. 26 飯田建設事務所が国道153号飯田北改良用説明会を開始。 国道153号と接続道路交差点の詳細設計を説明 6月26日 別府地区 7月3日 飯沼南地区 30. 6. 28 大鹿村リニア中央新幹線連絡協議会開催。 ・村が村総合グラウンドとろくべん館前河川敷の造成図を示す 30. 6. 29 喬木阿島堰下地区説明会開催。 ・ＪＲ東海が喬木ガイドウェイ製作・保管ヤードの工事計画を説明 30. 7. 3 大鹿村とＪＲ等が残土最終置き場のろくべん館前敷地と村総合グラウンドについて確認書を締結。 30. 7. 4 飯田市でリニア中央新幹線開業を見据えたまちづくりを考える勉強会開催（市議会リニア推進特別委員会主催）。 講師・小沢一郎（公財）都市づくりパブリックデザインセンター顧問	飯田建設事務所が国道153号飯田北改良用説明会を開始。 国道153号と接続道路交差点の詳細設計を説明 6月26日 別府地区 7月3日 飯沼南地区 30. 6. 28 大鹿村リニア中央新幹線連絡協議会開催。 ・村が村総合グラウンドとろくべん館前河川敷の造成図を示す 30. 6. 29 喬木阿島堰下地区説明会開催。 ・ＪＲ東海が喬木ガイドウェイ製作・保管ヤードの工事計画を説明 30. 7. 3 大鹿村とＪＲ等が残土最終置き場のろくべん館前敷地と村総合グラウンドについて確認書を締結。 30. 7. 4 飯田市でリニア中央新幹線開業を見据えたまちづくりを考える勉強会開催（市議会リニア推進特別委員会主催）。 講師・小沢一郎（公財）都市づくりパブリックデザインセンター顧問	30. 7. 19 喬木村阿島北リニア対策協議会が説明会を開催。 ・ＪＲ東海が用地取得のための土地価格の決め方などについて説明 30. 7. 25 豊丘村第15回リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が新幹線工事に伴う道路改良の進捗状況等を説明 ・ヤード整備工事を今秋に着手 30. 8. 1 飯田市がリニア関連工事移転対象者への代替地登録制度の閲覧を開始。 30. 8. 24 座光寺上河原地区説明会開催。 ・中部電力が飯田変電所からリニア受電施設につなぐ送電線ルートと工事について説明

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
30. 9. 6		30. 8. 30	下條村が第2回リニア残土処理地計画特別委員会を開催。	30. 8. 29	大鹿村で伊那山地トンネル青木川工区工事説明会開催。 ・来年1月頃ヤード整備に着手することを示す
	J R 東海がリニア伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区の施工業者と工事契約を締結。 ・飛鳥建設・市川工務店JV	30. 9. 6	県が2017年度実施の環境調査に対する助言をJ R 東海に通知。	30. 9. 6	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・J R 東海が青木川工区の工事について説明
30. 9. 13	リニア工事の入札談合事件で独占禁止法違反で起訴された大林組の公判が結審。 ・検察が罰金2億円を求刑	30. 9. 6	県議会危機管理建設委員会がリニア関連道路、三遠南信自動車道の現地調査を実施。	30. 9. 11	喬木村阿島北地区で用地補償説明会開催。 ・用地取得の手順や補償額算定方法を説明
				30. 9. 11	飯沼丹保北条地区説明会開催。 ・飯田市が代替地候補地の路線測量について説明
				30. 9. 18	阿智村リニア対策委員会開催。 ・J R 東海が清内路の村道1-20号線の改良工事を説明
		30. 9. 20	県・飯田市がリニア関連道路整備に伴う飯田都市計画道路の変更案の縦覧開始。	30. 9. 19	飯沼北条地区で説明会開催。 ・土地利用を制限する地区計画の素案叩き台を示す
30. 9. 26	県と大鹿村の委託により工事の安全性を審議する第三者委員会が発足、初会合を開催。	30. 9. 21	大鹿村全村民対象説明会を開催。 ・伊那山地トンネル青木川工区の工事施工手順、安全対策、環境保全などを説明	30. 9. 25	リニア駅周辺整備第4回ワークショップ開催。 ・デザインチームから基本デザイン修正案を説明
		30. 9. 26	豊丘村第16回リニア対策委員会開催。 ・中部電力が設置する下伊那発電所に係る工事の確認書案を提示	30. 9. 28	松川町生田3区打ち合わせ会開催(松川町役場)。 ・生田地区内の発生土処理候補地の2箇所を取り下げることと一致
				30. 10. 4	中部電力側が大鹿村リニア連絡協議会で送電線計画を説明。 ・豊丘村に建設する変電所から大鹿村への送電線建設計画を説明
			J R 東海が工事概要と環境保全計画を県と大鹿村に提出。	30. 10. 13	松川町が上片桐の農地をガイドウェイ製作・保管の候補地を断念することを表明。
30. 10. 15	J R 東海が大鹿村の伊那山地トンネル青木川工区の準備工事を開始。				
30. 10. 17	国土交通省がJ R 東海の東京、神奈川、愛知の大深度地下の使用申請を認可。	30. 10. 15	長野、山梨、岐阜県知事が恵那市で懇談。共同研究会を設置し連携を深めていくことを確認。	30. 10. 18	飯田市土地利用・都市計画審議会がリニア整備に伴う飯田都市計画の道路・用途地域の変更案について妥当とする答申。
30. 10. 19	J R 東海が南アルプストンネル工事に伴う湧水を全量大井川に戻すとする利水者との基本協定書を公表。	30. 10. 24	リニア中央新幹線を地域振興に活かす伊那谷自治体会議を開催(飯田市)。 ・自動運転を新幹線開業後のまちづくりに活かす「リニア・モビリティ革命と都市・地域フォーラム」を併せて開催		
30. 10. 22	東京地裁がリニア工事を巡る談合事件で大林組と清水建設に罰金判決。ゼネコン4社の共謀を認定。	30. 10. 24	阿部知事が大鹿村で「しあわせ信州移動知事室」を開催。 ・小笠川非常口の視察、村民との意見交換など		
30. 11. 1	J R 東海が中央アルプストンネル山口工区の斜坑掘削の安全祈願式を執行。				
30. 11. 9	J R 東海が入札談合事件の大林組、清水建設に対し5カ月間の工事入札参加資格停止の処分を通知。	30. 11. 17	国道153伊南バイパス未開通区間全9.2Kmが全通。	30. 11. 21	飯田市リニア長野県駅周辺整備区域に設置する施設に関するアイディアを民間事業者から聞く意見交換会を開催(飯田市役所)。

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
30. 11. 28	J R 東海が東京都品川区の北品川非常口を報道関係者に公開。			30. 11. 26	松川町生田で「生田 3 地区打ち合わせ会」を開催。 ・発生土処理場候補地のうち丸ボッキ地籍の候補地は新組織を立ち上げて検討することを決定
30. 12. 13	発生土を倉ヶ泉沢、半の沢に埋め立てる計画を審議する技術検討委員会が開催される（東京都内）。	30. 12. 7	県都市計画審議会が飯田市のリニア関連都市計画道路の変更案を原案通り議決。	30. 11. 29	牧野飯田市長が甲府・中津川市長と共に「2027年のリニア中央新幹線開業を見据えたまちづくりシンポジウム」に出席。まちづくりなどの取組みについて報告(名古屋市)。
30. 12. 18	J R 東海伊那山地トンネル坂島工区の「残土仮置き場の保全計画報告書」を公表。	30. 12. 15	県道松川インタン一大鹿線の西下トンネルが開通。	30. 12. 2	飯田市飯沼北条地区で説明会開催。 ・丹保代替地計画案、国道153号に接続する新設道路のルート案を公表
30. 12. 20	J R 東海がリニア新幹線試験車両 L O 系改良型の製作を発表。	30. 12. 17	長野県が J R 東海が行う青木川工区の環境保全計画に対する助言を J R 東海に送付。	30. 12. 2	飯田市がリニア駅周辺整備に関する住民説明会を開催。 ・基本設計案を説明
<2019>	J R 東海ガイドウェイ建設に伴う「残土置き場に関する保全計画報告書」を県、村に送付。			30. 12. 14	飯田市の市議会がリニア推進特別委員会に北条丹保地区に70～75区画の移転代替地を設置する整備案を説明。
				30. 12. 20	大鹿村第10回リニア連絡協議会が開催。 ・残土の運搬計画、活用について説明
				30. 12. 25	J R 東海が喬木村堰下地区のガイドウェイ関連施設に関する住民説明会を開催。
31. 1. 22				31. 1. 10	豊丘村第17回リニア対策委員会を開催。 ・J R 東海が伊那山地トンネル坂島工区のヤード整備を説明
				31. 1. 24	松川町リニア建設工事対策委員会開催。 ・残土処分候補地の生田地区 3 箇所のうち 2 箇所を取り下げることを確認
		30. 2. 1	国道153号下市田-本郷間改良促進勉強会が松川町、高森町、飯島町、飯島町により開催（松川町役場）。	31. 2. 1	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区・三遠南信道路建設促進南信地域の定期総会を開催（飯田市）。
31. 2. 15	阿部長野県知事と金子 J R 東海社長が会談(都内 J R 東海本社)。 ・知事が防音防災フード、水資源保護などの配慮を求める			31. 2. 4	下條村第 3 回リニア残土処理地計画特別委員会が開催。 ・村の後利用計画を説明
31. 2. 27	リニア残土を大鹿・中川村に埋め立てる計画を審議する技術検討委員会の第 2 回目が開催される（東京都内）。	31. 3. 1	長野県が伊那山地トンネル坂島工区発生土仮置き場の環境保全計画に対する助言を J R 東海に通知。	31. 2. 7	喬木村阿島北リニア対策協議会が開催。 ・JR東海が阿島トンネル以東の本線用地取得範囲を明示
31. 3. 7	J R 東海がリニア名古屋駅の工事現場を報道関係者に公開。	31. 3. 11	「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」開催(飯田市)。 ・地域振興のための新組織を立ち上げる方針を了承	31. 2. 15	阿智村が中央アルプストンネル萩の平非常口建設工事に関わる確認事項を J R 東海、鉄道建設運輸施設整備支援機構、長野県と締結。
31. 3. 11			J R 東海伊那山地トンネル坂島工区でヤード整備作業を開始。	31. 3. 2	飯田市移転代替地に関する説明会開催(座光寺)。 ・唐沢・宮の前代替地を2020年度末までに完成させることを説明
		31. 3. 13	中川村リニア対策協議会開催。 ・JR東海が村内の残土を移動したことを陳謝	31. 3. 12	南信州広域連合がアリーナ機能を中心とした複合施設について先進事例を研修。
				31. 3. 18	飯田市議会がリニア推進特別委員会開催。 ・飯田市がリニア工程表2019年版を示す

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
31. 3. 26	発生土を薦ヶ巣沢に埋め立てる計画を審議する技術検討委員会が開催される（東京都内）。	31. 3. 27	長野県が喬木堰下地区残土置き場計画の環境保全計画に対する助言を J R 東海に通知。 長野・岐阜・山梨の 3 県知事が中間駅整備に関する要望を J R 東海本社と国土交通省に対し行う。	31. 3. 26	リニア駅周辺整備デザイン会議開催。 ・木の大屋根デザインなど概要を了承 大鹿村第11回リニア連絡協議会開催。 ・JR東海がトンネル掘削の進捗状況など報告
		31. 3. 28	県道松川インター大鹿線の東山トンネルが開通。		
31. 4. 25	J R 東海が2019年 3 月期決算が売上、純利益とも 7 年連続で過去最高を記録したことを発表。			31. 3. 30	飯田市長が甲府・中津川市長と懇談（飯田市）。 ・リニア騒音対策などで3市合同でJR東海に求めていくことで一致
令和 元. 5. 20	国土交通省スーパーパーメガリージョン構想検討会が最終とりまとめを発表。	31. 4. 8	中央アルプストンネル山口工区山口非常口付近で崩落（陥没）が発生。	31. 4. 3	喬木村堰下ガイドウェイヤード付帯工事の安全祈願祭が執行される。
元. 6. 6	リニア中央新幹線建設促進期成同盟会が本年度総会を開催（東京都内）。	31. 4. 11	県が中部経済連合会とリニアを生かした連携について意見交換（長野市）。	31. 4. 11	豊丘村第18回リニア対策委員会開催。 ・JR東海から伊那山トンネル戸中・生沢工区の発生土運搬等について説明 ・中部電力が佐原に設置する変電所の用地造成工事の概要を説明
元. 6. 25	・静岡県など未着工区間の早期着手を決議 J R 東海が2018年度のリニア沿線 1 都 6 県の環境調査の結果を公表。			31. 4. 26	下條村第 4 回リニア残土処理地計画特別委員会開催。 ・村が後利用計画のイメージ図を示す
元. 7. 12	発生土を半の沢、薦ヶ巣沢に埋め立てる計画を審議する技術検討委員会の第 4 回会合が開催（東京都内）。 ・県の土盛り計画を承認	令和 元. 5. 28	鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、山口村の崩落はトンネル工事の工法が原因と発表。	令和 元. 5. 9 元. 5. 16	飯田市が陸奥寺 S I C の工事説明会を開催。 ・今月からSIC準備工事に着手する J R 東海が飯沼北条地区で住民説明会開催。 ・風越山トンネルをシールド工法で掘削することを説明
		元. 7. 10	県環境審議会の専門委員会が第 2 回目会合を開催（山梨県大月市）。 ・沿線各県の騒音基準準定状況を検討。山梨実験線の走行音を視察	元. 6. 9	豊丘村の残土置き場候補地の地権者団体が臨時総会を開催し、候補地の使用に同意することを議決。
元. 8. 2	J R 東海が豊丘村本山残土置き場計画に係る環境保全計画を公表し、県・村に送付。 J R 東海が大鹿村内の残土置き場計画に係る環境調査と環境検討の結果を公表し、県・村に送付。 J R 東海がリニア中央新幹線名古屋駅建設工事現場の在来線との交差部分の工事を報道陣に公開。 J R 東海が天竜川橋梁と喬木村内の高架橋を新設する工事業者の募集を開始。	元. 8. 1	松川町、大鹿村、中川村による主要地方道伊那生田飯田線天竜川架橋宮ヶ瀬橋架け替え促進期成同盟会が総会を開催（松川町役場）。	元. 6. 25	大鹿村第12回リニア連絡協議会を開催。 ・JR東海が、小渋川非常口斜坑の掘削工事が完了したと報告
元. 8. 8		元. 8. 6	県が J R 東海の豊丘村本山と中川村に設置する残土置き場の計画について意見募集を開始。 9 月 6 日まで。	元. 7. 10	阿智村と J R 東海がリニア中央新幹線状況報告会を清内路地区で開催。 ・JR東海が萩の非常口までの村道 1-20号道路改良計画や発生置き場候補地について説明
		元. 8. 23	中川村リニア対策協議会開催。 ・県と J R 東海が半の沢埋め立て計画を説明	元. 7. 31	リニア中央新幹線建設促進県協議会総会が開催（飯田市内）。 ・2027年開通を確実に実現するよう求める決議
		元. 8. 26	南木曾町がリニア関連工事の確認事項について、町と県、J R 東海、鉄道運輸機構の 4 者で締結したことを発表。		
元. 8. 23	J R 東海が大鹿村の小渋川非常口斜坑から先進坑掘削工事を開始。	元. 8. 28	中川村で半の沢埋め立て計画について流域住民向け説明会を開催。	元. 8. 6	下條村でリニア中央新幹線関連工事対策協議会が発足。
				元. 8. 8	飯田市が吉沢・宮の前代替地整備事業に係る説明会を開催（座光寺地区）。 ・代替地内の市道95号線、同282号線の整備について説明
				元. 9. 3	上郷飯沼南地区で国道153号飯田北改良に関する説明会開催。 ・県が飯沼交差点の接続道路の設計図を示す

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き	飯田 下伊那地域の対応
元. 10. 3 元. 11. 8 元. 11. 22 元. 11. 26 元. 12. 11	J R 東海が山梨実験線の試乗会を、新型車量投入準備のため10月を以って当分の間休止することを発表。	元. 9. 10 リニア中央新幹線を地域振興に活かす伊那谷自治体会議開催(飯田市)。 ・リニアバレー構想実現に向け具体的な目標設定と工程表を作成することを決定 リニア中央新幹線の騒音基準を適用する範囲などを検討する県環境審議会の専門委員会第3回目の会合を開催(飯田市)。 ・騒音基準適用範囲の検討など	
	J R 東海が中央アルプストンネル工事の萩の平・広瀬工区の環境保全計画を県と阿智村に提出。	元. 9. 12 県環境審議会開催。 ・県が南木曾町妻籠水道水源地保全地区で実施したモニタリング結果を示す	元. 9. 11 飯田市が駅周辺整備デザイン会議を開催。 ・「大屋根」など基本設計の最終案を公表。概算事業費を91億円と見込む
	J R 東海がリニア神奈川駅の起工式を挙行。		元. 9. 12 飯田市まちづくり委員会連絡会開催。 ・市が座光寺SIC建設工事の発生土を山本湯川と千代毛呂窪へ搬送する計画を示す
	J R 東海が岐阜県日吉トンネル南垣外工区の工事現場を報道陣に公開。	元. 9. 18 上郷北条地区で住民説明会を開催。 ・駅周辺整備の基本設計案を説明	元. 9. 18 上郷北条地区で住民説明会を開催。 ・駅周辺整備の基本設計案を説明
	J R 東海が北品川非常口工事完成を発表。	元. 9. 25 県が大鹿村釜沢地区の残土仮置き場についてのJ R 東海の影響調査について助言を同社に通知。	元. 9. 19 南信州広域連合が連合会議を開催。 ・アリーナを中心とした複合施設は公設民営または民設民営で進めることを確認
		元. 10. 15 駒ヶ根市中沢区でリニア残土を活用するための「新宮川岸開発委員会」が発足。	元. 9. 20 大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・リニア工事の進捗状況の報告 ・残土を利用した蕨ヶ森沢の盛土計画を説明
		元. 11. 15 県環境審議会の専門委員会が第4回会合を開催(長野市)。 ・騒音環境基準を適合する範囲を軌道中心から400mとすることを確認	元. 10. 2 大鹿村の工事車両用迂回路について全地権者と合意したとJ R 東海が発表。
		元. 12. 11 南木曾町がJ R 東海とリニア工事について水道水源と工事用道路に関する協定を締結。	元. 11. 5 飯沼北条地区で住民説明会開催。 ・駅周辺の雨水排水処理計画、新設道路、交差点改良計画等の説明
		元. 12. 12 県環境審議会の専門委員会が騒音基準適用範囲の飯田市提案について意見公募を開始。	元. 11. 13 座光寺上郷道路に関する住民説明会を開催(原宮崎地区)。 ・土管川大橋～県道飯島飯田線区間の工事状況など説明
			元. 11. 19 飯田市都市計画審議会がリニア駅周辺の立地適正化計画案を諮問とおり決定することを妥当と答申。 元. 11. 30 座光寺SIC工事業者が安全祈願祭を挙行、本格工事開始。 元. 12. 3 松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会が第8回印刷鑑を開催。 ・リニア残土を活用した元大島古町・前河原間の道路新設改良案を町が説明
<2020> 2. 1. 14	J R 東海と県、関係市町村長がリニア中央新幹線に関する意見交換会を開催(飯田市南信消費生活センター)。	元. 12. 16 下久堅小林地区で住民説明会を開催。 ・残土処分候補地の造成計画と安全対策を説明	元. 12. 17 南信州広域連合の検討委員会がアリーナ機能を中心とした複合施設は「リニア駅近郊が望ましい」とする意見書を広域連合に提出。 元. 12. 18 大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・JR東海が伊那山地トンネル青木川工区の残土置き場を深ヶ沢に設置する計画を示す
		2. 1. 14 県が中央アルプストンネル萩の平・広瀬工区についてJ R 東海が作成した環境保全計画に対する助言を同社に通知。	元. 12. 23 飯田市がリニア関連事業の代替地に關する住民説明会を開催。 ・丹保・北条地区の代替地造成計画を説明 飯田市が丹保北条代替地の購入受付を開始。

下條村リニア中央新幹線関連工事対策委員会の第2回会合を開催。
・村とJR東海が事業内容を明確化する協定書を作成し年度内に締結する方向を示す

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
2. 1. 29	ＪＲ東海が北品川非常口～等々力非常口間を掘削するシールドマシンを公開（三菱重工神戸造船所）。	2. 1. 29		2. 1. 23	豊丘村第20回リニア対策委員会開催。 ・JR東海が戸中非常口養生土置き場の造成計画を示す
2. 2. 7	ＪＲ東海が伊那山トンネル青木川工区の残土処分計画地の環境調査と保全計画報告書を県と村に送付。 釜沢の残土仮置き場計画地拡幅に関する報告書を併せて公表。	2. 2. 7	県環境審議会の専門委員会がリニア本線地上部の騒音基準の適用範囲について答申案をとりまとめ。 ・本線中心線から400mの範囲とする	2. 1. 29	松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会開催。 ・飯田市が大鹿村からの残土を上郷代替地へ搬送するルートを説明
		2. 2. 12	県がＪＲ東海の大鹿村深ヶ沢の残土置き場と同除山の残土仮置き場の環境調査と保全計画に対する意見募集を開始。	2. 2. 7	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区・三遠南信道路建設促進南信地域の定期総会開催（飯田市内）。
		2. 2. 21	県が中川村半の沢に残土を埋め立てる計画について、有識者検討委員会の意見により修正した設計、安全管理計画を同村に交付。	2. 2. 8	座光寺地区で唐沢・宮の前代替地整備に係る道路改良の工事説明会を開催（座光寺公民館）。
		2. 3. 3	中川村で飯田市内の代替地整備への搬送についての沿線住民説明会を開催。 ・飯田市が搬送計画と環境対策について説明	2. 2. 14	南信州広域連合が連合会議を開催。 ・アリーナを中心とする複合施設を整備検討事業とする
2. 3. 3			ＪＲ東海が大鹿村釜沢非常口の掘削を開始。		
2. 3. 10	ＪＲ東海金子社長がリニア静岡工区の年度内着工を断念することを記者会見で表明。			2. 3. 13	飯田市が「リニア推進ロードマップ2020年度版」を市議会リニア推進特別委員会に示す。
2. 3. 24	阿部知事と金子ＪＲ東海社長が会談（長野県庁）。 ・知事が防音防炎フード設置や残土置き場早期確定などを要望			2. 3. 25	大鹿村リニア連絡協議会が開催。 ・ＪＲ東海がリニア関連工事の進捗状況を報告。青木川工区掘削は夏頃 ・村が鶯ヶ巣沢環境対策事業の設計照査結果の概要を示す
2. 3. 25	ＪＲ東海が改良型のリニア車両を公開。			2. 4. 1	飯田市と中日本高速道路㈱名古屋支社が座光寺に設置するスマートインターの名称を「座光寺スマートインターチェンジ」とすることを発表。
2. 4. 16	ＪＲ東海が、４月１日から15日までの東海道新幹線の利用者数が前年同期比△85%だったと発表。	2. 4. 1	県の組織改正により南信州地域振興局に「リニア活用・企画振興課」がスタート。		
2. 4. 17	鹿島と大林組が新型コロナウイルスの緊急事態宣言を受け5月6日まで全国の建設現場で工事を止めることを発表。				
2. 4. 25	新型コロナウイルス緊急事態宣言により、ＪＲ東海と受注業者ＪＶが南アルプストンネル長野工区の工事中断を決める。				
2. 4. 27	ＪＲ東海金子社長が、新型コロナウイルス感染拡大により長野県内を含む20箇所です工事を中断したことを発表。				
2. 5. 7	ＪＲ東海が新型コロナウイルス緊急事態宣言により中断していた南アルプストンネル長野工区の工事を再開。 飯田市が大鹿村内の残土を市内代替地で活用するため搬出を開始。	2. 5. 26	県が大鹿村残土置き場に関する環境保全計画に対し助言をＪＲ東海に通知。	2. 5. 11	飯田市が大鹿村内の残土を市内代替地で活用するため搬出を開始。
		2. 6. 9	県森林審議会が豊丘村本山残土置き場予定地の保安林解除申請を審議するため現地調査を実施。 県森林審議会を飯田市内で開催。解除は適切とする答申を県に行うことを決定。		
2. 6. 18	リニア中央新幹線建設促進期成同盟会（沿線9府県）が南アルプストンネル静岡工区の早期着手などを求める要望書をＪＲ東海、国土交通省に提出。			2. 6. 23	北条地区住民説明会を開催。 JR東海が風越山トンネル工事の工法や、残土搬出のルートなど県と協議中であることを報告
		2. 6. 24	中川村リニア対策協議会開催。 ・ＪＲ東海が南アルプス残土を半の沢に埋め立てる計画で、県が盛り土の管理を将来的に引き継いでいくことを説明	2. 6. 24	喬木村リニア連絡協議会開催。 移転する工場の代替地造成にリニア残土を活用することを説明
2. 6. 26	金子ＪＲ東海社長と川勝静岡県知事がトップ会談（静岡県庁）。 ・金子社長静岡工区の６月中の準備工事着手への同意を要請する			2. 6. 24	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・JR東海小沢川非常口からの先遣抗掘削は3割の進捗と発表 ・青木川非常口は準備完了後トンネル掘削を開始する

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
	も、知事はこれを認めず			2. 6. 26	松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会開催。 ・生東地区の残土置き場候補地を町主導で生田３区と交渉を続けることを確認
2. 6. 29	ＪＲ東海が川勝静岡県知事との会談での準備工事で着手の可否を文書で照会。			2. 6. 30	喬木村阿島北対策協議会開催。 ・天竜川橋梁工事計画の概要を説明 ・ＪＲ東海が日陰補償の対象となる場所の検討結果を公表
2. 7. 10	国土交通省藤田事務次官が川勝静岡県知事と会談。 ・次官の準備工事容認の提案を川勝知事が拒否する考えを示す			2. 7. 9	ＪＲ東海が戸中の残土置き場に関する保全措置計画を公表。 ・ＪＲ東海が土地を取得し、造成後も管理を行う方針を示す
2. 7. 13	ＪＲ東海が天竜川橋梁と喬木村内高架橋工事契約を	2. 7. 12	三井住友建設・極東興和・ドービー建設工業ＪＶと締結。		
2. 7. 15	ＪＲ東海金子社長が静岡県内の工事着手ができないと2027年中の開業は難しいと述べる。		7月大雨の影響で、大鹿村内の県道赤石公園線で地滑りが発生、通行止めとなる。 ＪＲ東海が除山非常口、釜沢非常口からの斜坑掘削工事を休止。	2. 7. 15	豊丘村第21回リニア対策委員会開催。 ・本山の残土処分場はＪＲ東海が土地と残置森林を取得し、恒久的に管理することを説明
		2. 7. 16	リニア中央新幹線建設促進長野県協議会の総会開催（飯田合同庁舎）。 ・確実な2027年開業を求める決議を採択		
2. 7. 17			中川村でリニア残土を村内半の沢に埋め立てる計画の説明会開催。 県環境影響評価技術委員会を開催（県庁）。 ・リニア残土を豊丘村戸中地区に埋め立てる計画を議論		
			ＪＲ東海が伊那山地トンネル青木川非常口の掘削を開始。	2. 7. 18	飯田市が座光寺唐沢・宮の前代替地整備について工事説明会を開催（座光寺公民館）。 ・今月27日に準備工事に着手することを説明
2. 7. 31	ＪＲ東海が4～6月期連結決算を発表。 ・売上高前年同期比△72%、最終損益△726億円			2. 7. 28	下條村が第3回リニア関連工事対策協議会を開催。 ・残土処理候補地の測量を実施することを説明
2. 8. 3					
2. 8. 17	ＪＲ東海が山梨実験線でリニア新幹線ＬＯ型改良車両の走行試験を開始。	2. 8. 18	中川村がリニア残土の運搬の住民向け説明会を開催（中川村渡場地区）。 南木曽町が中央アルプストンネル萩野平・広瀬工区の広瀬非常口からの掘削工事について、工事用車両通行等に関する確認書をＪＲ東海、鉄道運輸機構と締結。 県環境影響評価技術委員会を開催。 ・中央アルプストンネル萩の平・広瀬工区の南木曽町一阿智村間の環境保全計画を審議	2. 8. 17	阿智村で第1回リニア対策委員会開催。 ・萩野平工事ヤードへの村道改良工事の内容を説明
2. 8. 24	ＪＲ東海が中央アルプストンネル萩の平・広瀬工区の広瀬非常口に通じる町道改良工事を開始することを発表。			2. 9. 19	飯田市が北条・丹保代替地の移転対象者向け見学会を実施。
				2. 9. 26	座光寺スマートインターチェンジ新大久保橋の橋桁設置作業を同日深夜に実施。
				2. 9. 29	ＪＲ東海が喬木村リニア対策委員会で天竜川橋梁の準備工事を説明。 大鹿村リニア連絡協議会を開催。 ・ＪＲ東海、県飯田建設事務所、中部電力パワーグリッドが工事状況を説明
		2. 9. 30	県がＪＲ東海の示した飯田山下久堅の発生土処理場の県境保全計画に対する助言を公表。	2. 9. 30	ＪＲ東海、鉄道運輸機構、阿智村が「リニア中央新幹線建設工事に伴う工事車両の通行等に関する確認書」を締結。
2. 10. 2			ＪＲ東海がリニア長野県駅の工事契約手続きを開始。		

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
2.10.28	ＪＲ東海が中間連結決算を発表。 ・売上高前年同期比△64.6%、最終損益△1,135億円 通期予想は1,920億円の赤字			2.10.27	ＪＲ東海が天竜川橋梁と喬木村の高架橋の準備工事についての説明会を開催（阿島北地区）。 ・12月より準備工事を開始
		2.11.11	県がＪＲ東海が示した中央アルプストンネル萩の平・広瀬工区の南木曽町・阿智村区間の環境保全計画について助言を通知。	2.11.4 2.11.5	ＪＲ東海がリニア残土の下久堅処理場について工事説明会を開催（飯田市下久堅地区）。 松川町リニア対策特別委員会開催。 ・ＪＲ東海が発生土を松川ICから伊那市などに運搬する案を説明
2.11.16		ＪＲ東海が天竜川橋梁他の準備工事について環境保全計画を公表。		2.11.19	豊丘町リニア対策委員会開催。 ・ＪＲ東海が、中央アルプストンネル戸中・壬生沢工区のヤード工事に着手 ・発生土の本山処分場を12月準備工事に着手することを説明
2.11.12	ＪＲ東海が名古屋市の名城非常口を報道陣に公開。	2.11.24	県がリニア地上部の騒音基準について、類型と範囲を指定。	2.11.24 2.12.1 2.12.1	飯田市議会リニア特別委員会開催。 ・市側が丹保代替地は73区画中37区画の購入者が決定と報告 飯田市が唐沢・宮の前代替地の申込受付を開始。北条・丹保代替地の二次募集も開始。 喬木村が伊久間工業団地造成へ大鹿村のリニア発生土搬入を開始。
2.12.10		2.12.9	中川村村長がリニア残土を半の沢に埋め立てる計画を了承する考えを議会に表明。		
	ＪＲ東海が飯田市下久堅に設置する残土置き場について環境保全措置計画を公表。			2.12.11	大鹿村第18回リニア連絡協議会開催。 ・ＪＲ東海が県道松川IC大鹿線う回路の通行止め解除に伴い、飯田市と喬木村への残土搬出を開始したことを報告
2.12.22	公正取引委員会が、リニア中央新幹線談合について独占禁止法違反を認定、セネコン4社（大林組、鹿島、清水建設、大成建設）に排除措置命令。大林組に31億円、清水建設に12億円の課徴金納付命令。	2.12.14			リニア中央新幹線建設を巡るＪＲ東海と県、関係市町村長の意見交換会を開催（飯田市）。 ・ＪＲ東海が2027年開業は困難なことを説明
2.12.24 2.12.24	ＪＲ東海が愛知県春日井市の坂下非常口を報道陣に公開。		国が豊丘村本山の残土処分計画地の保安林指定を解除し、官報で告示。	2.12.21	飯田市議会がリニア関連事業の移転住民が農振除外を求めた場合の手続きの迅速化などを求める要望書を市に提出。
				2.12.25 3.1.12 2.1.19	松川町リニア中央新幹線工事対策委員会開催。 ・ＪＲ東海から残土運搬経路について協議経過を説明 飯田市が上郷・座光寺地区の移転対象者に集合住宅への移転に関する意向調査を実施。 ＪＲ東海が豪雨で起きた県道の地滑りの対策工事が進められ通行止めが解除されたことから、除山・益沢非常口の掘削を再開。
<2021> 3.1.25 3.1.29		ＪＲ東海が天竜川橋梁の準備工事を開始。			
	ＪＲ東海の2年10～12月期の連結純利益は前年同期比△98%の20億円と3四半期ぶりに黒字を確保。			3.2.9	伊那谷自治体会議において、佐藤飯田市長がリニア長野県駅から接続する乗換新駅を「設置ありきでなく、新交通システムでの接続を検討」することを提案。
		3.2.16			県、飯田市、ＪＲ東海による第1回リニア中央新幹線及びその関連工事に係る三者調整会議を開催（飯田市役所）。

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応		
3. 3. 1	リニア中央新幹線建設工事を巡る談合事件の東京地裁公判で、独占禁止法違反罪に問われた大成建設と鹿島の元幹部2名と法人同社についていずれも有罪の判決。 J R 東海が談合事件で有罪判決の大成建設と鹿島に6カ月間の指名停止処分。	3. 2. 26	長野県がJ R 東海に対し、風越山トンネル工事に関する水資源調査についての助言を通知。			
3. 3. 9		3. 3. 16	中川村リニア対策協議会開催。 ・村が半の沢の残土盛り土計画で県が無制限に管理するとする確認書案を示す	3. 3. 8 飯田市議会リニア推進特別委員会開催。 ・飯田市がリニア新幹線及び関連事業の工程表を修正し、提出 3. 3. 10 J R 東海が座光寺自治組織に対し、地区内地上区間の環境対策工案を説明。 ・防音防災フード延長、緩衝工の配置、防音壁の高さ上げなど 3. 3. 18 松川町リニア対策委員会開催。 ・JR東海が残土を松川IC経由で伊那市に搬出する計画を示す 3. 3. 24 大鹿村第19回リニア連絡協議会開催。 ・村内工事状況を説明、県道松川IC大鹿線の改良工事完了見通しを示す 3. 3. 27 丸山地区で風越山トンネル黒田工区の住民説明会開催。 ・JR東海が3年度から準備工事を開始することを説明 3. 3. 28 中央自動車道座光寺スマートインターが開通。 3. 3. 29 喬木村リニア対策委員会開催。 ・JR東海が天竜川橋梁と村内高架橋の準備工事について案を示す 3. 3. 30 阿智村リニア対策委員会開催。 ・秘野平ヤードへの村道拡幅工事について報告		
3. 4. 19 3. 4. 27		3. 3. 30	県が、飯田市下久堅の残土処理場計画地についてJ R 東海が示した環境保全計画に対する助言を公表。			
3. 5. 12	J R 東海が、リニア東海の2021年3月期連結決算は、売上高8,235億円(対前期比△55.4%)、最終損益△2,015億円と発表。 ・リニア中央新幹線の総工費が、難工事対応などで1.5兆円増となると発表 J R 東海が南アルプストンネル山梨工区の広河原非常口の斜坑を報道機関に公開。	3. 5. 13	阿部長野県知事がJ R 東海金子社長とオンライン会談。 ・知事が27年のリニア開業を要望	3. 5. 14 喬木村で住民説明会開催。 ・JR東海が、防音防災フードの延伸と防音壁の高さを引き上げる案を示す 3. 5. 24 豊丘村第23回リニア対策委員会開催。 ・JR東海が、伊那山地トンネル戸中非常口を6月、坂島非常口を7月に掘削開始を表明		
3. 6. 20	静岡県知事選挙投票が開票が行われ、現職の川勝平太氏が四選。 J R 東海が株主総会を開催。 ・宇野副社長が株主からの質問に「リニアルート変更はあり得ない」と回答	3. 6. 2	県、飯田市、J R 東海による第2回リニア中央新幹線及びその関連工事に係る三者調整会議を開催(飯田市役所)。 高森町で住民説明会開催。 ・下市田のガイドウェイ製作・保管ヤード予定地の造成工事にかかる運行計画を説明	3. 6. 4 座光寺地区で座光寺上郷道路工事説明会開催。 ・県飯田建設事務所が7月から土管川渡河部分の構造物設置工事に着手することを説明		
3. 6. 23		3. 6. 12	中川村リニア対策協議会開催。 ・JR東海が半の沢埋め立て地の準備工事を7月に着手することを報告	3. 6. 24		
3. 6. 24			J R 東海がリニア長野県駅設置工事契約を清水建設と締結。			
		3. 6. 28 3. 6. 30	J R 東海が県内の2020年度環境調査の結果を公表。 J R 東海が公表した風越山トンネル黒田工区に関する環境保全計画に対し助言を同社に通知。	3. 6. 24 大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・JR東海、中部電力パワーグリッドが工事の進捗状況を報告		
3. 6. 30			J R 東海が伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区の斜坑掘削を開始。	3. 6. 30 飯田市が整備している北条・丹保代替地造成工事が完了した。		
				3. 7. 5 佐藤飯田市長が、熱海市土石流災害を踏まえ、J R 東海に対し残土置き場の安全対策を徹底するよう要請。		

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
3. 7. 16				3. 7. 9	松川町第16回リニア中央新幹線建設工事対策委員会開催。 ・JR東海が、松川ICを利用する残土運搬計画の最終案を示す リニア中央新幹線建設促進県協議会が総会を開催（県飯田合同庁舎）。 ・熱海市土砂災害を踏まえ、残土置き場の安全確保などをJR東海に求める決議を採択 ・JR東海が中央アルプストンネル松川工区は斜坑設置により掘削を進めることを表明
				3. 7. 14	高森町が下市田産業用地造成工事で大鹿村の残土搬入を開始。
				3. 7. 12	
				J R 東海が、伊那山地トンネル坂島工区の斜坑掘削を開始。	
3. 7. 22				3. 7. 22	松川町リニア建設工事対策委員会開催。 ・ J R 東海が分散と台数低減要請を踏まえた残土運搬ルートを示す
3. 7. 30					県産材振興対策協議会が、飯田市長にリニア駅周辺整備での県産木材活用促進を求める要望書を提出。
				3. 8. 2	喬木村リニア対策委員会開催。 ・JR東海が天竜川橋梁本体工事を9月に準備工、10月から河川内工事に着手することを説明
				J R 東海が天竜川橋梁本体工事（喬木村側）の環境保全計画を公表、県、飯田市、高森町、豊丘・喬木村に送付。	
3. 8. 27		J R 東海が中央アルプストンネル松川工区の斜坑掘削工事を開始。			
3. 9. 6		J R 東海が伊那山地トンネル青木川工区で本坑掘削を開始したことを発表。			
3. 9. 21		J R 東海が伊那山地トンネル青木川工区で本坑掘削を開始したことを発表。			
3. 9. 30	J R 東海が完成した東百合丘非常口（川崎市麻生区）を報道陣に公開。	3. 9. 30	県が中川村の県道松川インター大鹿線の拡幅工事が完成し、11月7日から常時対面通行とすることを発表。	3. 9. 28	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・JR東海が南アルプストンネル長野工区の先進坑の掘削は7割完了したと報告 ・伊那市への残土運搬を10月から開始する
3. 10. 1		J R 東海が天竜川橋梁本体工事に着手。			
3. 10. 14	J R 東海が品川区でシールド工法による試掘を開始。 J R 東海がリニア中部総合車両基地予定地の造成工事を開始。	3. 10. 1	伊那市が大鹿村のトンネル発生土を伊那インター工業団地への搬出を10月25日から開始すると発表。	3. 10. 8	豊丘村リニア対策委員会開催。 ・中部電力が佐原の変電所建物建設工事を4日から着手したことを報告 ・JR東海が伊那山地トンネル戸中壬生沢工区と坂島工区の進捗状況を報告
		3. 10. 20	県が天竜川橋梁について J R 東海が発表した環境保全計画に対する助言を同社に通知。	3. 10. 20	松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会開催。 ・JR東海がトンネル発生土の町内の運搬計画を説明。今月末まで試験走行期間とする
				3. 10. 20	喬木村が移転対象者に準備する阿島北地区の宅地造成について工事説明会を開催。
3. 10. 27	リニア瀬戸トンネル（岐阜県中津川市）で坑道が崩落し、作業員1人死亡、1人重傷する事故となる。 J R 東海が瀬戸トンネル事故は坑道表面が剥落する「肌落ち」であることを発表。				
3. 10. 28	リニア中央新幹線14箇所全ての掘削現場の工事を一時中断して安全点検を実施することを表明。				
3. 11. 1	J R 東海が瀬戸トンネル事故により中断していた掘削工事を一部再開したことを発表。 ・県内の南アルプストンネル長野工区、伊那山地トンネル青木川工区、坂島工区、戸中・壬生沢工区も工事再開				
3. 11. 2	J R 東海がトンネル崩落事故により10日に予定したリニア中央新幹線岐阜県設置工事の安全祈願祭・起工式の延期を発表。			3. 11. 8 3. 11. 16	リニア中央新幹線伊那山地トンネル坂島工区で崩落事故が発生し、作業員1名が軽傷。 J R 東海が中央アルプストンネル松川工区の掘削を再開したことを発表。

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
3.11.17	ＪＲ東海が豊丘村での崩落事故を踏まえ、緊急事態発生時の連絡体制案を南信州広域連合の会議で示す。			3.11.15	ＪＲ東海が説明会を開催し、市内の工区からの発生土を来年１月より飯田ＩＣを経由した運搬を開始することを説明。
				3.12.3	喬木村がリニア天竜川橋梁からの発生土を阿島堰下のガイドウェイ工事現場への運搬を６日から開始することを発表。
				3.12.6	ＪＲ東海が、小渋川非常口ー釜沢非常口間の先進抗(1.6km)が貫通したことを発表。
				3.12.15	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区は当初より2年延びて26年度に掘削が終了することを説明
3.12.19	国土交通省の有識者会議がリニア南アルプストンネル静岡工区について大井川の流量は維持できるとする中間報告を取りまとめる。			3.12.19	松川町の県道伊那生田飯田線新宮ヶ瀬橋が開通。
3.12.21	斎藤国土交通大臣がＪＲ東海金子社長に対し大井川の水利用について地元の懸念を払拭するよう指導。			3.12.21	松川町リニア建設工事対策委員会開催。 ・来年1月から3月の運搬車両の通行量の見込みを示す
3.12.22	ＪＲ東海幹部と県内関係市町村の首長が意見交換会を開催(県飯田合同庁舎)。 ・岐阜県、長野県で発生したトンネル事故、発生土(要対策土)の処理などについて意見交換				
3.12.22	ＪＲ東海宇野副社長が死傷者の出た岐阜県トンネル事故は、国のガイドラインに反して切羽に立ち入ったためとの認識を示す。			4.1.12	ＪＲ東海が喬木村内で地元住民との懇談会を開催(阿島北コミュニティセンター)。 ・村内高架橋区間の工事を４月にも着手する方針を示す
<2022>				4.1.17	ＪＲ東海が南アルプストンネル小渋川非常口・釜沢非常口間の発生土・資機材の運搬に、貫通したした先進坑と斜坑の使用を本日から開始したことを発表。
				4.1.21	ＪＲ東海が中央アルプストンネル松川工区の発生土を下久堅の処分場へ搬入を開始。
4.1.31	ＪＲ東海が2021年４～12月連結決算の営業損益が２年ぶりに黒字となったことを発表。		4.1.26		久堅の処分場へ搬入を開始。 環境調査と環境影響検討結果を県と下條村に送付。
4.2.10	阿部県知事とＪＲ東海金子社長がオンライン会談。 ・阿部知事がトンネル工事の安全対策の徹底や残土対策などを求める			4.2.1	飯田市が盛光寺共和代替地の購入希望受付を開始。
			4.2.18		「リニア中央新幹線を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」をオンラインで開催。 ・「リニアハレー構想」の検討、リニア駅からの二次交通について、県内の工事を中断し安全確認を実施。
4.3.7	ＪＲ東海がトンネル工事で、県が愛知県のトンネル工事事故を踏まえ安全管理の徹底を求めたことを受け、県内の工事を再開。			4.3.8	飯田市がリニア中央新幹線関連の新たな工程表を市議会リニア推進特別委員会で作表。
4.3.8	ＪＲ東海が、県の要請により中断していた県内５工区のトンネル工事を再開。			4.3.9	リニア伊那山地トンネル坂島工区事故が発生し、作業員２名が軽傷。
				4.3.9	ＪＲ東海が上郷北条地区で住民説明会を開催。 ・リニア駅と鳳越山トンネルの計画を説明
				4.3.16	喬木村リニア対策委員会を開催。 ・ＪＲ東海が村内の高架橋工事を６月までに着工することを説明
				4.3.20	ＪＲ東海が喬木村阿島北地区で住民説明会を開催。 ・天竜川工区の高架区間の工事計画を説明

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
4. 3. 30				4. 3. 24	大鹿村リニア連絡協議会を開催。 ・ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区の本坑掘削を６月までに開始することを説明
4. 4. 4				4. 3. 25	大鹿村観光協会がリニア発生土の搬送について「土曜日全面運休」をＪＲ東海に要請。
4. 4. 9					
4. 4. 13					
4. 4. 26					
4. 5. 30					
4. 6. 3				4. 5. 31	松川町がリニア建設工事対策委員開催。 ・ＪＲ東海が上伊那への残土運搬計画を説明
4. 6. 6					
4. 6. 8					
4. 6. 23					
4. 6. 11					
4. 6. 17					
4. 6. 23					
4. 6. 27					
4. 7. 1					
4. 7. 4					
4. 7. 14					
4. 7. 28					

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
4. 8. 30	J R 東海が中央アルプストンネル松川ほか工区で本坑の掘削を開始。				
4. 9. 1	J R 東海が中央新幹線南アルプストンネル長野工区釜沢非常口・除山非常口の現場(先進坑・本坑)を報道陣に公開。				
				4. 9. 7	J R 東海が長野県駅と風越山トンネル工区に関する工事説明会を開催。 ・駅工区の土菅川橋梁、竜西一貫水路付け替え、新戸川付け替えから工事を開始することを説明
				4. 9. 8	伊那山地トンネル戸中工区で作業員が負傷する労災事故が発生。
				4. 9. 9	阿智村が清内路地区で村道改修工事についての懇談会を開催。 ・住民側が工事開始を了承
4. 9. 13	川勝静岡県知事と金子 J R 東海社長が 2 回目の会談（静岡県庁）。			4. 9. 12	佐藤飯田市長が議会リニア推進特別委員会においてリニアと J R 飯田線の接続は既存駅を活用する方針を示す。
				4. 9. 17	飯田市が駅周辺整備についての意見交換会「リニアの駅ってどーなるの？」を開催。
				4. 9. 20	J R 東海が長野県駅と風越山トンネル工区に関する工事説明会を開催。 ・駅工区の土菅川橋梁、竜西一貫水路付け替え、新戸川付け替えから工事を開始することを説明
4. 10				J R 東海が天竜川橋梁の河川内の橋脚基礎工事を再開(喬木側)。	
				4. 10. 6	松川町リニア中央新幹線工事対策委員会開催。 ・JR東海が、発生土運搬車両が通行する町道の改良工事の進捗を報告
				4. 10. 11	大鹿村が霧ヶ峯環境対策事業の村民説明会を開催。
4. 10. 12	J R 東海が長野県駅と風越山トンネル上郷工区についての環境保全計画を公表し、県と飯田市の工事を再開。			J R 東海が労災事故で中断していた伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区の工事を再開。	
4. 10. 24				4. 10. 28	豊丘村リニア対策委員会開催。 ・JR東海が福島区の生活・農業用水確保の事前対策を示す
4. 11. 1	J R 東海が22年 9 月中旬決算が 3 年ぶりに純利益黒字となったことを発表。	4. 11. 24	県環境影響評価技術委員会開催。 ・JR東海の2021年度環境調査結果について審議	4. 11. 1	J R 東海が伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区で本抗掘削を開始。
				4. 12. 5	飯田市が長野県駅周辺整備事業の土木設計の発表会を開催(オンライン形式)。
				4. 12. 5	J R 東海が下條村の残土置き場について住民向け説明会を開催。
				4. 12. 7	高森町がガイドウェイ製作・保管ヤード(下市田)の工事説明会を開催。
				4. 12. 13	下條村リニア関連工事対策協議会開催。 ・JR東海とJVが発生土埋め立て地の工事内容を説明
				4. 12. 14	伊那山地トンネル坂島工区で作業員が腕を打撲する事故が発生。
		4. 12. 20	県が中央新幹線長野県駅と風越山トンネルの工事の環境保全計画について J R 東海に助言を通知。	4. 12. 19	阿智村が中央アルプストンネル萩の平に関する村道改良工事について住民説明会を開催。
4. 12. 21	J R 東海と中央新幹線沿線の県内16市町村の首長とが意見交換会を実施(県飯田合同庁舎)。			J R 東海が中央新幹線長野県駅の安全祈願祭・起工式を挙る。	
4. 12. 22	J R 東海が中央新幹線長野県駅の安全祈願祭・起工式を挙る。			4. 12. 22	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・伊那山地トンネル青木川工区の工事についてJR東海が説明

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
				4.12.24 4.12.28	下伊那北部5町村が「リニア時代を見据えた5町村の町づくりを考えるシンポジウム」を開催(豊丘村ゆめあるで)。 松川町リニア中央新幹線対策委員会開催。 ・JR東海が1月以降の発生土運搬計画を説明
<2023> 5.1.10 5.1.30 4.2.21	J R 東海が2022年度4-12期連結決算を発表。 ・同期では3年ぶりの黒字となる J R 東海が中央新幹線山梨県内トンネルで、静岡県境までの地質を調査する高速長尺先進ボーリングを開始。				J R 東海が高森町下市田の中央新幹線ガイドウェイ側壁製作・保管施設の工事を開始。
5.2.28 5.3.2 5.3.8 5.3.9	中央新幹線駅設置工事を巡る談合で、東京地裁が鹿島および大成の2被告と法人としての2社を有罪とした一審判決を支持し控訴を棄却。 阿部県知事が金子J R 東海社長・丹羽次期社長と都内で会談。 ・静岡県内の早期着工や県内工区の早期完成、環境対策など10項目を要望 県がJ R 東海の2021年度環境調査報告書に対し助言を通知。 ・水資源減少と工事との関係をわかり易く整理することなど			5.2.22	飯田市・県が中央新幹線関連連道路工事説明会開催(北条振興センター)。 ・国道飯田北改良に伴う新戸川付替え市道新設工事など年度内に着手するか説明
	J R 東海が橋本村の天竜川橋梁から竜東一環道路交差点までの高架橋区間本体基礎工事に着手。			5.3.7	国道153号飯田北改良で新戸川函渠工事の安全祈願祭が執行される。
	J R 東海が梶ヶ谷工区でシールドマシンによる掘削を開始。			5.3.15 5.3.17 5.3.22 5.3.23 5.3.27	阿智村が清内路地区クララ沢に設置する発生土置き場についての住民説明会を開催。 J R 東海が中央新幹線風越山トンネル上郷工区本線トンネル工事の説明会を開催(上郷公民館)。 大鹿村リニア連絡会開催。 ・JR東海が要対策土の対応を説明 ・蕎麦果沢環境対策事業について 阿智村リニア対策委員会開催。 ・清内路地区クララ沢を発生土置き場とすることを了承 松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会開催。 ・町内の発生土運搬台数の見直しを示す
	J R 東海丹羽俊介社長が就任初記者会見。 静岡市長選において前県副知事の難波喬司氏が初当選。 I R 東海丹羽新社長が静岡県庁に川勝県知事を訪問・会談。 静岡県大井川流域10市町が水・環境問題の解決に国の関与を求める要望書を国土交通省に提出。			5.3.29	県がJ R 東海の下條村陸沢に設置する残土置き場に関する環境保全計画に対し、助言を通知。 J R 東海が豊丘村戸中発生土置き場、坂島発生土仮置き場の住民説明会を開催(村保健センター)。
5.4.6 5.4.9 5.4.12 5.4.20	J R 東海の2023年3月期決算が純利益で3年ぶりの黒字回復。			5.4.20 5.4.21 5.4.22	中央アルプストンネル松川工区で作業員が捻挫をする労災事故が発生。 伊那山地トンネル青木川工区の現場で作業員が骨折する労災事故発生。 J R 東海が住民説明会を開催(丸山公民館)。 ・風越山トンネル黒田工区の作業ヤード設置が完了し斜坑掘削に入る
5.4.26	J R 東海の2023年3月期決算が純利益で3年ぶりの黒字回復。			5.4.26	飯田建設事務所が工事説明会開催(上郷公民館)。 ・県道飯場桜町線の工事概要を説明 リニア南アルプストンネル長野工区の作業現場で作業員が骨折する労災事故が発生。
5.5.8 5.5.10	J R 東海のゴールデンウィーク中の東海道新幹線利用が前年比26%増。コロナ前2018年を1%上回る。 北品川工区で停止していたシールドマシンによる調査掘削を再開。				

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
5. 5. 11	長崎幸太郎山梨県知事がＪＲ東海丹羽社長と意見交換。			5. 5. 24	ＪＲ東海が工事説明会を開催。 ・竜東一貫道路沿い高架橋工事についての説明
5. 5. 30	ＪＲ東海が山梨県富士川町で完成した高架橋を住民・報道陣に公開。			5. 5. 25	ＪＲ東海が工事説明会を開催。 ・壬生沢坑口近くの豊丘変電所の用地造成に関する工事説明会
5. 5. 31	リニア沿線10都道府県で構成するリニア中央新幹線建設促進期成同盟会が総会を東京都内で開催。 ・早期の全線整備を求める決議を採択			5. 5. 30	ＪＲ東海が工事説明会を開催。 ・豊丘・喬木村間の壬生沢側高架橋の工事について説明
5. 6. 12	長野県がＪＲ東海に対し、中央アルプストンネル松川工区の労災事故について、緊急時の連絡体制に基づき迅速な報告と安全管理の徹底を文書で申し入れる。			5. 5. 31	労災事故で中断していた中央アルプストンネル松川工区で掘削作業が再開される。
5. 6. 17	相模原市橋本駅前のリニア神奈川県駅工事を見学できる「さがみはらリニアひろば」がオープン。			5. 6. 8	喬木村リニア対策委員会開催。 ・阿島北高架橋ほか新設区間の工事概要を説明
5. 6. 22	ＪＲ東海が大井川水問題で、田代ダムから取水している水の一部を大井川へ戻すための協議を東京電力と開始したことを発表。			5. 6. 15	ＪＲ東海が阿智村清内路地区で住民説明会を開催。 ・萩の平やーのの残土置き場「坊主ヶ島」の概要計画を説明
5. 6. 26	ＪＲ東海が県盛り土規制条例に基づく残土置き場2件について県へ認可申請。 ・下久堅と豊丘村戸中の残土置き場			5. 6. 18	ＪＲ東海が座光寺地区で工事説明会を開催。 ・天竜川橋梁(飯田側)の工事概要を説明
				5. 6. 20	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・陽羽策士の処分についてＪＲ東海が説明
				5. 6. 21	阿智村リニア対策委員会開催。 ・村道改良工事で出た廃棄物の処理について村が対応を説明 ・ＪＲ東海が残土置き場の管理計画を説明
5. 6. 27	ＪＲ東海がリニア中央アルプストンネル尾越工区と天竜川橋梁(飯田側)の工事について環境保全計画を公表。				
				5. 7. 20	松川町リニア対策委員会開催。 ・発生土を活用した前河原道路新設工事の残土置き場について説明
5. 7. 25	ＪＲ東海がリニア第一首都圏トンネル小野路工区でシールドマシンの調査掘進を開始。				
5. 7. 28	ＪＲ東海の2023年4～6月期連結決算は純利益が前年同期比92.7%増となったことを発表。			5. 7. 26	上郷北条地区でリニア関連事業説明会開催。 ・駅橋脚の基礎工事を今秋に実施することを説明
5. 8. 10	県がＪＲ東海に対し、ＪＲ東海が発表した天竜川橋梁工事を環境保全計画に対する助言を公表。 ＪＲ東海が豊丘村の豊丘変電所敷地造成工事についての環境保全計画を公表。				
5. 8. 18	ＪＲ東海がお盆期間中(10～17日)の東海道新幹線の利用が前年比25%増だったことを発表。				
5. 8. 30				5. 7. 30	飯田市がリニア発生土を活用した飯田山本インター産業団地の説明会を開催。
5. 9. 26	ＪＲ東海がリニア新幹線の運用に備えたトンネル検査ロボットを試作機を公開(ＪＲ東海小牧研究施設)。			5. 9. 4	リニア天竜川橋梁(飯田側)の準備工事に着手。 大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・鷹ヶ巣の要対策土(蛇紋岩)対応方針を説明 ・「南ア・伊那山地トンネルの掘削は26年11月完了に変更ない」とを表明
				5. 10. 2	リニア天竜川橋梁の飯田市の下部工事を着工。
				5. 10. 3	長野労働局局長がリニア伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区で現場点検を実施。
				5. 10. 4	松川町リニア対策委員会を開催。 ・南アトンネル発生土の町内における運搬計画を説明

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応	
5. 10. 6	ＪＲ東海が、東京北品川工区でシールドマシンの不具合により掘削が中断していることを発表。			5. 10. 13	国道153号飯田北改良で、新戸川ボックスカルバート工に伴う迂回路通行が開始。
5. 10. 13	ＪＲ東海が、リニア本線工事では初めての貫通となる山梨県富士川町の第一南巨摩トンネルの貫通式を執行。			5. 10. 7	リニア長野県駅(仮称)工区の土曽川橋梁基礎工事を着工。
5. 10. 20	国土交通省がリニア新幹線大阪全線開業により、静岡県内に停車する東海道新幹線が現状の1.5倍程度になるとする調査結果を発表。	5. 10. 20	中央アルプストンネル尾越工区(南木曽町)で同町初の工事となる斜坑掘削を開始。		
5. 10. 25	ＪＲ東海が、リニア南アトンネルの静岡県内の水が県外流出する対策として、田代ダムの取水抑制による対応案について東京電力との協議を踏まえた実施案を示す。	5. 10. 27	県が伊那山地トンネル豊丘変電所敷地造成工事の環境保全計画について、ＪＲ東海に対し「助言」を通知。	5. 10. 21	上郷北条地区でリニア関連事業説明会開催。 ・駅工区の「竜西一貫水路付替え」「土曽川橋梁」「新戸川付替え」を先行して着手する
5. 10. 30	ＪＲ東海が2023年中間連結決算を発表。 ・新幹線運輸収入は対前年同期比で34%増。コロナ前の18年度同期比で92.4%まで回復となる	5. 11. 2	ＪＲ東海が南木曽町に造成する発生土置き場の環境保全計画を公表。		
5. 11. 6					
5. 11. 7	リニア中間駅4件の知事が地域活性化・開業時期の明確化に向けた国の支援を岸田首相に要望(首相官邸)。 ・ＪＲ東海がリニア中央新幹線対策協議会が開催。	5. 11. 7	南木曽町リニア中央新幹線対策協議会が開催。 ・ＪＲ東海がリニア発生土を御坂ＳＩＣの工事に活用する計画を説明		
5. 11. 28	川勝静岡県知事が大井川水問題について、田代ダムの水によるＪＲ東海の対策案を容認することを表明。	5. 11. 17	県と飯田市が「リニア駅アクセス検討会議」と「リニア駅前広場活用検討会議」全体会を開催(飯田市役所)。 ・来年7月に準備工事を着手	5. 12. 5	ＪＲ東海がクララ沢廃土置き場に関する工事説明会を開催(清内路公民館)。 ・来年7月に準備工事を着手
5. 12. 7	丹羽ＪＲ東海社長が名古屋以西(三重・奈良県)の環境影響調査に着手したことを表明。				
5. 12. 8	斎藤国土交通大臣がＪＲ東海社長に国有識者会議の報告書に基づき適切に対策を実施するよう要望。				
5. 12. 14	ＪＲ東海がリニア品川一名古屋間の開業時期について「27年以降」とする工事実施計画を国交省に提出。 ・「27年開業は困難」と後倒しの可能性を織り込む	5. 12. 15	阿部県知事が定例会見で、リニア新幹線開業時期の変更について「具体的な年次が示されないのは残念」とし、ＪＲ東海に地域との丁寧な対話、地域の声を踏まえた対応を求める。	5. 12. 20	県ＤＸ推進課・地域振興課・リニア整備推進局主催の「リニアと空飛ぶクルマがもたらす可能性を探るワークショップ」が開催される(エス・バード)。
5. 12. 21	丹羽ＪＲ東海社長が大井川水対策として田代ダム取水抑制について東電と基本合意に達したことを発表。	5. 12. 21	県内市町村長とＪＲ東海幹部との意見交換会を開催 ・ＪＲ東海が開業時期を「2027年以降」としたことにつき、		県内市町村長とＪＲ東海幹部との意見交換会を開催(県飯田合同庁舎)。 ・ＪＲ東海が開業時期を「引き続きペースダウンすることなく取り組む」考えを示す
				5. 12.	トンネル発生土を活用した松川町生田の福与河原圃場整備事業について、福与区、施工組合、ＪＲ東海による覚書を取り交わす。
				5. 12. 22	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・ＪＲ東海が要対策土を小笠川変電所の工事に活用する方針を示す
		5. 12. 23	中川村小和田地区でリニア発生土を使った堤防整備・基盤整備の着手式を挙行。	5. 12. 23	「次世代モビリティインセンティブ」が開催される(飯田産業センター)。
<2024>				<2024>	
6. 1. 15	ＪＲ東海が川崎市百合丘非常口のシールドマシン工事現場を報道機関に公開。			6. 1. 10	松川町リニア中央新幹線対策委員会開催。 ・発生土の活用事業等説明、検討

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
6. 1. 22	国の有識者会議が静岡市を訪問し難波静岡市長と意見を交換。			6. 1. 16	ＪＲ東海が座光寺地区でリニア関連事業の説明会を開催。 ・座光寺高架橋、保守基地、アクセス道路等関連事業について説明
6. 3. 1	国が新設したＪＲ東海の環境対策のモニタリングを行う有識者会議が初会合を開催。	6. 1. 31	伊那谷自治体会議が「リニア開業を見据えまちづくり講演会」を開催（座光寺エス・バード）。	6. 1. 30	豊丘村リニア対策委員会開催。 ・要対策土の処理方針などを説明
		6. 3. 11	県がＪＲ東海の2022年度実施の環境調査に対する「助言」を同社に通知。	6. 2. 9	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会定期総会開催。 ・リニア早期開業などを決議
				6. 2. 14	阿智村リニア対策委員会開催。 ・発生土の七久里地区における活用方法などを説明
				6. 2. 28	ＪＲ東海が上郷・座光寺地区で工事説明会開催。 ・要対策土を土魯川橋梁基礎工事に活用方法など説明
				6. 3. 11	飯田市が「2024年版リニア推進ロードマップ」をリニア推進特別委員会に示す。 飯田市がリニア用地取得事務の受託を26年３月末まで2年延長することを発表。 下條村リニア対策協議会開催。 ・ＪＲ東海が発生土を陸沢地区に埋め立てる工事について説明
6. 3. 21	ＪＲ東海が南アルプストンネル長野工区と伊那山地トンネル青木川工区について、2026年度工期内の掘削完了と認識を示す。			6. 3. 26	松川町リニア建設工事対策委員会開催。 ・要対策土を町内を經由し県駅方面へ搬送するルートを説明
6. 3. 29	ＪＲ東海が国の有識者会議において、リニア新幹線の開業が大幅に遅れ、開業は2034年以降になるとの認識を示す。	6. 3. 27	伊那谷自治体会議をオンラインで開催。 ・駅周辺の活性化支援策について意見交換		
6. 4. 2	川勝静岡県知事が県庁内で辞意を表明。	6. 4. 1	阿部県知事が定例会見でリニア新幹線の開業時期延期が発表されたことを「残念なこと」とした上で、早期着工と関係地域・市町村への丁寧な対話、地域の声を踏まえた対応を求める。		
6. 4. 3	川勝静岡県知事が辞任会見。「リニア問題に区切りを迎え、仕事が一段落」。				
6. 4. 3		ＪＲ東海が阿智村清内路に造成する残土置き場の環境保全計画を公表。			
6. 4. 4		ＪＲ東海が座光寺高架橋の工期が2031年内の完成を目指すことを表明（飯田市内）。			
6. 4. 5					
6. 4. 8	齋藤国土交通大臣が早期開業に向けた環境整備を進めることを表明。 ＪＲ東海がリニア第一中京圏トンネルの名城非常口、坂下非常口から調査掘進を開始。 シールドマシンの不具合で中断していた第一首都圏トンネル北品川非常口でも調査掘進を再開。	6. 4. 10	県環境影響評価技術委員会がＪＲ東海の提出した中央アルプストンネル工事のクララ沢残土置き場の環境保全計画を審議。		
6. 4. 19		ＪＲ東海がリニア長野県駅の本体工事が予定より遅れており、工期を延長する可能性を南信州広域連合会議に説明。			
6. 4. 22		阿部長野県知事とＪＲ東海丹羽社長が会談（長野県庁）。 ・リニア開業時期を早期に示すこと、長野県駅への1時間複数本の停車などを要望			

国・県外・ＪＲ東海の動き		長野県内の動き		飯田下伊那地域の対応	
6. 5. 13	静岡県専門部会がリニア南アルプストンネルの山梨県側からのボーリング調査を承認。			6. 5. 13	J R東海が阿智村で住民説明会開催。 ・中央アルプストンネル広瀬工区と尾越工区からの発生土を運搬する計画を説明
6. 5. 16	岐阜県瑞浪市で井戸の水位低下を受けJ R東海が工事を一時中止しボーリング調査を実施することを発表。				
6. 5. 20	J R東海がリニア南アルプストンネル山梨工区で中断していたボーリング調査を再開。			6. 5. 29	公財) 中部圏社会経済研究所が「中山間地域振興シンポジウム」を開催(市内シルクホテル)。 ・リニア開通を見据えた三遠南信地域の振興について意見を交換
6. 5. 26	鈴岡県知事選が投票票され、新人の鈴木康友氏が当選。			6. 6. 4	J R東海が大鹿村で住民説明会を開催。 ・大鹿村2工区の工期が最大4年近く遅れるとの見通しを示す
6. 6. 5	静岡県鈴木新知事とJ R東海丹羽社長が初の会談(静岡県庁)。 ・リニア着工に向けて連携することを確認			6. 6. 10	下条村リニア関連工事対策協議会開催。 ・村内に置く発生置き場の準備工事に着手することを報告
6. 6. 7	リニア中央新幹線建設促進進期成同盟会が総会を東京都内で開催。	6. 6. 10	県がJ R東海が阿智村クララ沢に設置する発生土置き場についての環境保全計画に対する助言を送付。	6. 6. 23	J R東海が喬木村で工事説明会を開催。 ・阿島北高架橋ほか新設区間の工期を3年程度延長する方針を示す
6. 6. 18	山梨県、静岡県とJ R東海がリニア南アルプストンネル山梨工区の静岡県境付近の高速長尺先進ボーリング調査再開について合意。	6. 6. 28	県議会6月定例会でリニア中央新幹線の一刻も早い開業を求める意見書案を全会一致で可決。	6. 6. 25	J R東海が北条地区住民懇談会開催。 ・リニア駅工区の工期を5年9月延長し31年12月までとする見通しを示す
6. 7. 23	静岡県鈴木知事と大井川流域10市町首長とリニア中央新幹線に関する意見交換会を開催。 J R東海が2024年4～6月期連結決算を発表。 ・純利益が前年同期比32.3%増の1,197億円となる	6. 7. 4	中川村リニア対策協議会開催。 ・J R東海がリニア工事の遅れに伴う村内のダンプ通行計画を説明	6. 6. 26	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・J R東海が南アルプストンネルが28年末、伊那山地トンネルが28年3月末まで延びる見通しを示す
6. 7. 30		6. 7. 8	木曽郡木曽町からの発生土を飯伊向け運搬を開始。	6. 7. 23	J R東海が上郷北条で住民説明会を開催。 ・駅工区の工期を5年9月延長する計画を説明
				6. 7. 31	飯田商工会議所原会頭がリニア中央新幹線飯田・名古屋間の先行開業をJ R東海に働きかけることを表明。
				6. 8. 5	リニア中央アルプストンネル松川他工区で資材運搬モノレールから火災発生。
6. 8. 9		J R東海が喬木・豊丘村の阿島北工区に関する環境保全計画を公表。			
6. 9. 9	政府がリニア沿線の将来像を示す「新たな圏域形成の間取りまとめ」を発表。 J R東海が愛知県の第一中京圏トンネル西尾工区の工期が最大5年半遅れるとの見通しを発表。			6. 8. 22	J R東海が阿智村清内路地区で住民説明会を開催。 ・秋の平非常口の斜坑掘削を2025年秋にも掘削開始する方針を示す
6. 9. 13			J R東海がリニア長野県駅土曾川橋梁の基礎工事についての環境保全計画を更新。 ・要対策土の基礎工事への活用などを含む		
6. 9. 17	静岡県がJ R東海に対し、南アルプストンネル静岡工区でのボーリング調査を承認することを伝える。			6. 9. 17	J R東海が切石区で住民説明会を開催。 ・中央アルプストンネル松川工区のトンネル掘削完了が約3年半遅れる ・松川橋梁は両岸の地質状況を踏まえ構造を見直す
		6. 9. 27	県間環境影響評価技術委員会開催。 ・J R東海の要対策活用・安全対策などの環境保全計画を審議。継続審議となる	6. 9. 20	大鹿村リニア連絡協議会開催。 ・J R東海が要対策土の搬送を12月から開始することを説明

国・県外・J R 東海の動き		長野県内の動き		飯田 下伊那地域の対応
6.10.5	鈴木静岡県知事がリニア南アトシネルボーリング調査現場を初めて視察（山梨県早川町、長崎山梨県知事と同行）。		6.10.3	飯田市が東京都品川区と「災害時における相互援助に関する協定」締結。
6.10.6	リニア新幹線の環境保全策を確認する国交省の有識者会議が大井川流域10市町他と意見を交換（島田市）。			
6.10.15	J R 東海がリニア中京圏第一トシネル坂下西工区でシールドマシンによる調査掘進が完了したことを発表。			
6.11.5	J R 東海がリニア第一首都圏トシネル北品川工区のシールドマシンによる調査掘進（270m）が完了したことを発表。		6.11.5	喬木村リニア中央新幹線対策会議を開催。 ・ J R 東海が工事進捗状況等を説明

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

図表 I-1-2 リニア中央新幹線 工区別状況一覧表

愛知県									
都県									
名称	第一中京圏トンネル 34.2Km								
	名古屋駅 900m								
	名城非常口	名城変電施設	勝川非常口	神領非常口	坂下非常口	西尾非常口			
	勝川非常口	勝川非常口	神領非常口	神領非常口	坂下非常口	西尾非常口			
工 区	西工区	中央西工区	中央東工区	東山線工区	東工区	名城工区	坂下西工区	坂下東工区	西尾工区
延長	250m					7.6Km	10.1Km	2.2Km	4.7Km
工 法	地中連続壁工					シールド	シールド	NATM	NATM
施工業者 (JV)	仮受準備工	仮受工・地中連続壁工・路面電工	本体工事	仮受準備工	地中連続壁工 立穴設置工	非常口新設工	RC連続壁 または ケーソン	RC連続壁 または ケーソン	
	大林組	大林組	五洋建設	大林組	変電所新設工	非常口新設工	ニューマ チックケー ソン	非常口新設工	トンネル工
	ジェイアール 東海建設	ジェイアール 東海建設	みらい建設	大成建設	大林組	安藤ハザマ	安藤ハザマ	前田建設工業	大成建設
	前田建設工業	ジェイアール 東海建設	梅林建設	大成建設	市川工務店	三井住友建設	不動テトラ	エクスオグループ	日本国土開発
		ジェイアール 東海建設		ジェイアール 東海建設	戸田建設	大日本土木	福岡組		ジェイアール東海建設
着工日等	H28.12.19 工事着工	R28.7 工事契約			H30.4.23 工事契約	H26.11.7 工事着工	H30.3.5 公募競争 見積手続開始 工事契約	H30.8.31 公募競争 見積手続開始 工事契約	H29.5.26 着工
		R2.1. 工事契約			H30.4.23 工事契約	R2.11.12 立坑を報道 陣に公開	H30.9.10 工事契約	H30.8.31 公募競争 見積手続開始 工事契約	H29.10.29 立坑完成
工事費									
ガイドウェイ 製作									
自立式ガイドウェイ側壁製作保管(愛知地区)									
工事場所				愛知県飛島村西浜地区					
募集開始				H29.8.7					
契約				H29.12.25					
業者				三井住友建設					

[illegible]

[illegible]

自立式ガイドウェイ側壁製作保管（中津川地区）	工事場所	岐阜県中津川市
	募集開始	H29.8
	契約	R34.9
	業者	三井住友建設
		ジェイアール東海建設

長野県										静岡県																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
飯田市					喬木村					豊丘村					大鹿村					静岡市葵区					静岡市葵区					早川町																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
都県	長野県					静岡県					静岡県					静岡県					静岡県					静岡県																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
名称	長野県駅 950m					土曽川 橋梁					地上部座光寺 保守基地					天竜川橋梁 喬木村阿島北トンネル					阿島 トンネル					王生沢川 高梁橋					伊那山地トンネル 15.3Km					小茂川橋梁					南アルプストンネル 25.0Km					山梨工区																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
工区	長野県駅工区										阿島北高梁橋 ほか新設										王生沢坑口										戸中非常口 坂島非常口 青木川非常口										小茂川非常口 釜沢非常口 駒山非常口										長野工区										静岡工区										山梨工区																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
延長	140m					180m					260m					120m					250m					基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマチック ケーソン 高梁橋： 2径間連続 PC橋桁										基礎： ニューマ									

自立式ガイドウェイ側壁製作保管(飯田地区)					
工事場所	高森町下市田				
募集開始		R4.4.19			
契約		清水建設			
業者					
R4.4.19					工事契約
R5.1.10					設置工事開始

山梨県																
都県	富士川町					南アルプス市		中央市								
	早川町					地上部富士川町		地上部南アルプス市		釜無川橋梁						
名称	早川橋梁		第四南巨摩トンネル 8.6Km		倉沢・小柳川 橋梁		第三南巨摩トンネル 2.5Km 高下保 高下変電所 守基地		畦沢川 橋梁 110m		第二巨摩 トンネル 90m	三枝川 橋梁 50m	第一巨摩 トンネル 710m			
工 区							小室非常口									
延長	早川橋梁		西工区		東工区ほか		第三南巨摩トンネルほか工区		山梨県内高架橋ほか (利根川公園交差部)		76m		釜無川橋梁他工区		山梨県内高架橋ほか (臼井阿原地内)	
工 法			2.6Km		6.0Km		3.5Km						1,238m		69m	
			NATM		NATM		NATM				2径間連続PC箱桁		ニューマチックケーソン PC箱桁 PCラーメン		2径間連続PC箱桁	
施工業者 (JV)																
	大成建設		西松建設		大林組				大成建設		名工建設		鉄道運輸支援機構			
	鉄高組		青木あすなる建設		鴻池組				早野組		早野組		建設		名工建設	
			岩田地崎建設								早野組		コアソ工業		早野組	
着工日等	R5.11. 工事契約		R28.7.19 工事契約		R1.12.19 工事契約		R3.11. 本坑掘削開始		R2.11.16 工事契約		R5.10.13 本線トンネルが貫通 (1)ニア本線トンネルで初)		R2.3. 工事契約		R2.6.17 工事契約	
	R3.11. 本坑掘削開始		R3.11. 本坑掘削開始		R3.12 本坑掘削開始		R5.6 工事着手		R6.4 工事着手		R6.1 工事着手		R5.5.30 高架橋が完成し軌道面に公開		R3.6. 本体工事着手	
工事費																

自立式ガイドウェイ側壁製作保 管(山梨地区)			
工事場所	山梨県笛吹市境川町		
募集開始	H29.8.7		
契約	H30.1.18		
業者	清水建設		

山梨県																
中央市				甲府市				笛吹市								
都県	地上部中央市				山梨県駅		荒川橋梁		笛吹川・瀬川橋梁		第二中央自動車道 架道橋		第一中央自動車道 架道橋		三門架道橋	
名称	成島保守基地				山梨県駅		荒川橋梁		笛吹川・瀬川橋梁		第二中央自動車道 架道橋		第一中央自動車道 架道橋		三門架道橋	
工 区	山梨県内高架橋ほか (小井川路線橋)				成島保守基地ほか				笛吹川・瀬川橋りょう他新設		山梨県内高架橋ほか		山梨県内高架橋ほか (境川P/A)			
延 長	140m								420m				330m			
工 法	3径間PCラーメン								下部工：場所打ち杭基礎-1、 ニューマチックケーソン基礎-3 上部工：13径間連続PC箱桁				ケーソン基礎、 深基・直接基礎 鋼トラス・2径間連続 PCラーメン3区間			
施工業者 (JV)	鉄道運輸機構				鉄道運輸機構				施工ヤード整備		西松建設		西松建設			
	名工建設						大林組				東急建設		東急建設			
	早野組								東亜建設工業							
	(設計)トニーコンサルタント						寄神建設									
着工日等	R3.7 工事契約 R4.3 本体工事着手								R3.3 工事契約 R4.11 本体工事着手		R5.11 本体工事着手		R3.7 落札 R5.11 本体工事着手			
工事費																

都県	神奈川県				
	笛吹市	大月市	都留市	上野原市	相模原市
名称	境川橋梁 地上部 笛吹市	山梨実験線(既設) 境川変電施設 都留変電所 保守基地 (新設) 非常口 (既設)			安寺トンネル 3.1Km 安寺沢川 橋梁 秋山トンネル 3.8Km 安寺トンネル 3.1Km 藤野トンネル 10.5Km 道志川 橋梁 大淵非常口 新戸非常口 大岩下 非常口
工 区					
延 長					5.9Km 4.6Km
工 法					
施工業者 (JV)	建物新設工事 清水建設	建物新設工事 名工建設			戸田建設 岩田地崎建設
着工日等	R3.4.21 公募競争見積方式手続き開始 R6.3 建屋完成	R5.3 建屋完成 R5.4 電機設備新設			R1.11.5 工事契約
工事費					

神奈川県													東京都					
相模原市													町田市					
名称	津久井トンネルほか 6.3Km			相模川橋梁			串川橋梁			第二首都圏トンネル 3.7Km								
	関東 回送線 トンネル		関東車両基地		長竹 非常口		相模原 変電所		相模川橋梁		神奈川県駅 国道16号交差点トンネル 免通立坑		神奈川県駅 横浜線部		シールド 到達部			
工 区	西工区		東工区		相模原橋梁ほか 工区				ivブロック		iiiブロック		iiブロック		iブロック			
延 長	2.9km		3.4km						立坑掘削 交差点トンネル 構築 RC連続壁 または ケーソン						11.8km			
工 法					シールド				開削		非開削		開削		ニューマチック ケーソン			
施工業者 (JV)									準備工 土留め工									
			竹中土木		フジタ		変電所 造成工事		シールド掘削 工		奥村組		東急建設		戸田建設		非常口新設工	
			佐藤工業						富士ビー・エス 昭和コンクリート工業		奥村組		東急建設		奥村組		安藤ハザマ	
着工日等	H30.3.5 公算見直し開始 H30.10.18 工事契約		R26.25 工事契約		R3.5.31 工事契約		R3.3.8 工事契約		H30.7.30 工事契約		H30.10.12 公算見 直し開始 R1.6.25 工事契約 R1.11.22 起工式 R4.4.30 工事現場 を報道陣に公開 R5.10 駅本体の構 築作業を開始		H30.10.12 公算 見直し開始 R1.6.25 工事契約 R1.11.22 起工式		H30.11.5 工事契約		R1.4.23 工事契約 R5.7.25 シールド マシンによる 調査掘進開始	
	工事費																	

I. リニア中央新幹線の現状と飯伊地域

1. リニア中央新幹線および関連事業の概要

(1) リニア新幹線工事の状況

リニア中央新幹線および関連事項のこれまでの経緯は巻頭年表の通り。

リニア新幹線工事の工区毎の進捗状況は前 43 頁の図表 I-1-2 に準備工事と本工事の概略をまとめた。

(ア) リニア新幹線開通の遅れが確定

リニア中央新幹線建設については、最近での最大の特記事項は、品川・名古屋間のリニア開通が当初の 2027 年から 10 年程度遅れることが確定したことである。

- ①令和 5 年 12 月 14 日 J R 東海がリニア品川・名古屋間の開業時期について「27 年以降」とする工事実施計画を国交省に提出。
- ②令和 6 年 3 月 29 日 J R 東海が国土交通省の有識者会議において品川・名古屋間の開業が「最短で 34 年以降」となることが判明。
- ③同年 4 月 4 日 J R 東海が座光寺高架橋の工期が 2031 年内の完成を目指すことを表明。

以後、県内各工区については J R 東海が工事日程の見直しを行い、順次発表している。

(イ) 長野県内工区の進捗状況

リニア新幹線工事の長野県内の工区を例に工事の進捗状況を検証する。次頁図表 1-1-(1)-1 では、J R 東海から当初の事業説明会等で示された工事計画(薄青色)と実際の工事状況(濃青色)を対比して表示した。

各工区においては、当初計画上の工事着手から実際の工事着手まで、早くても 1 年から 3 年程度要していることが判る。更に着手まで 5 年以上経過するものや未だに着工に至っていない箇所もある。

実際の施工所要日数をトンネル工事について検討する。リニア新幹線のトンネル工事は「日進 4 m」(恵知仁『『南アルプストンネル』へ行ってみた リニア中央新幹線建設工事の注目ポイント』(乗りものニュース HP))と言われていることを基に、それぞれのトンネル延長での日数を算出し、年間 308 日(日曜 52 日+盆正月 10 日を減じたもの)で月換算し、本坑掘削開始時点からの期間として表示した(図表 I-1-(1)-1 の---➡)。トンネル工事やその他の工事について、本年度に J R 東海より改めて完了期間が示されたものは同図表に実線矢印で表示した。

当初計画では、上記の計算上の工期及び J R 東海発表の修正後の工期を勘案すると当初計画通りの着工であれば概ね 2027(令和 9)年完成はほぼ可能とみられるが、工事の難航する工区では一部計画通りの開業は厳しかったことも窺える。

リニア中央新幹線 当初計画と工事実績



(2) リニア本線 県内各工区の現状

(ア) 大鹿村 南アルプストンネル長野工区

- ・ 除山非常口 先進・本坑掘削中
- ・ 釜沢非常口 先進坑・本坑掘削中
- ・ 小渋川非常口 本坑掘削中

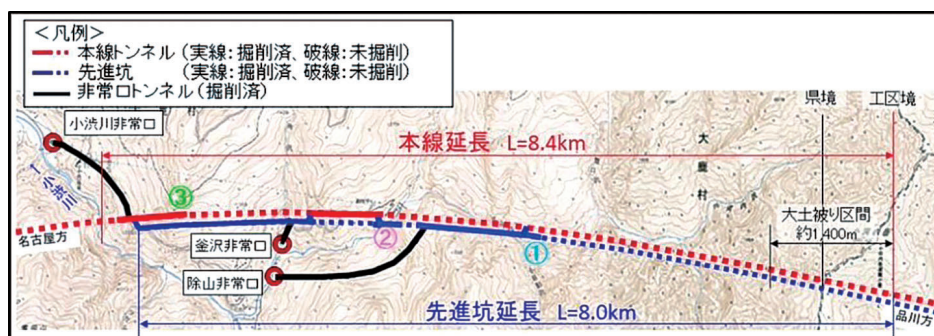
進捗率 先進坑 約4割

本 坑 約2割

各非常口とも先進坑、本坑に取り掛かっている。大規模な出水や崩落は発生しないものの、地山不良区間の補助工法の実施や対応策として支保工を二重にするなどにより総施工時間が増加したこと、今後の未掘削区間をこ

図表 I-1-(2)-1

南アルプストンネル長野工区



豊丘村リニア連絡協議会資料より (大鹿村 HP)

れまでの掘削実績を踏まえた精査や切羽災害防止のため、発破や掘削長の抑制、補助工法の追加施工や作業員数の確保が難しいことを踏まえた投入工数の精査に基づき、工期はトンネル掘削を各工区 2.5 年～3 年遅れの 2028 (令和 10) 年末頃とし、全体の完了を 2030 (令和 12) 年夏頃としている (令和 6 年 6 月 26 日第 32 回大鹿村リニア連絡協議会)。

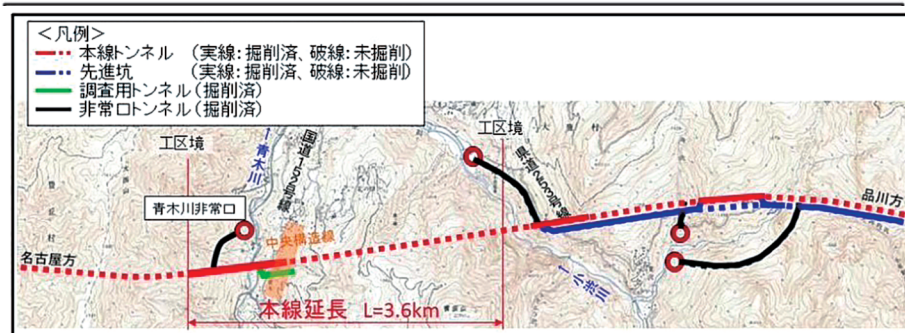
(イ) 伊那山地トンネル青木川工区

- ・ 斜坑および本坑 掘削完了
- ・ 本 坑 約2割

青木川非常口斜坑から小渋非常口 (品川方) 間のトンネルは中央構造線を通することになるため、先進坑より更に径の小さな調査坑を掘削し、地質状態を確認する作業を実施した。

図表 I-1-(2)-2

伊那山地トンネル青木川工区



豊丘村リニア連絡協議会資料より (大鹿村 HP)

令和 6 年 10 月 26 日調査掘削を終えて本坑の掘削に取り掛かっている。

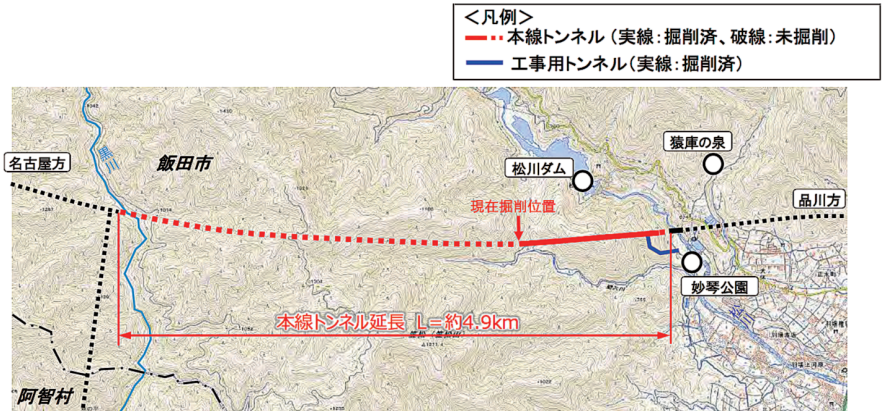
それを踏まえ、地山不良区間の対応を進めるなどから、工期は、掘削工は約 2.5 年遅れの 2027 (令和 9) 年末頃、全体の完了を 2029 (令和 11) 年夏頃としている (同年 6 月 26 日第 32 回大鹿村リニア連絡協議会)。

(ウ) 中央アルプストンネル松川工区（妙琴公園→清内路）

妙琴公園から清内路を目指して進められる山岳トンネル掘削は、「想定より弱地山区間が多く見出されている。従って対応策の鋼アーチ支保工、ロックボルトを追加、1回の掘削長を短縮化するため、短総施工時間が増加している。今後の未掘削区間も同様に掘削時間を見直し」、「作業員の確保が難しいことを

図表 I-1-(2)-3

中央アルプストンネル松川工区



羽場地区説明会資料

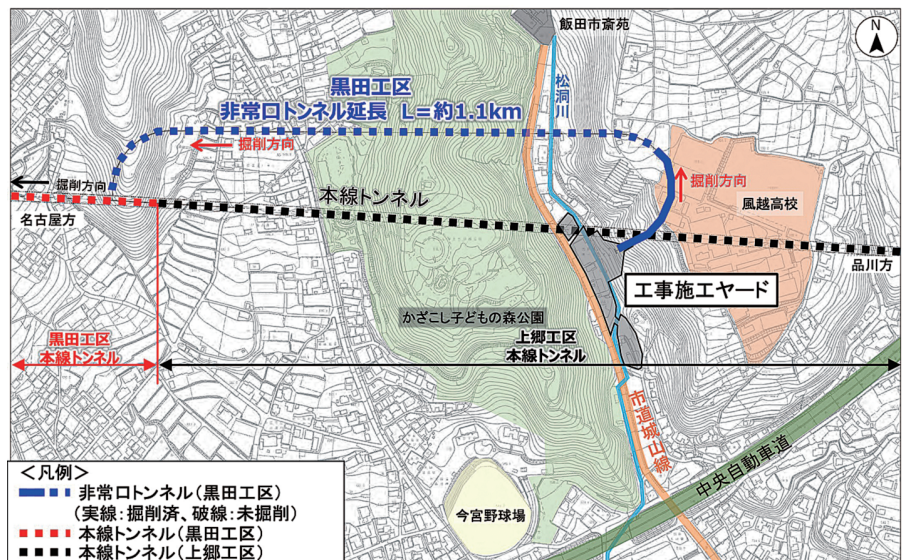
踏まえて、計画を見直し」（JR 東海説明会資料）により、工期は本線トンネルは約3年半遅れの2029（令和11）年度。同工区総体の工期は2031（令和13）年となっている（6年9月17日切石地区説明会）。

(エ) 風越山トンネル黒田工区（黒田非常口→松川）

標記工区は、上郷黒田地区（飯田文化会館上）から上飯田地区を掘り進み松川左岸・松川橋梁に至るトンネル（山岳）となる。

図表 I-1-(2)-4

風越山トンネル黒田工区



羽場地区説明会資料より

現在非常口ヤードから本坑位置に向け斜坑を掘り進むも、地質の状態が非常に悪く、黒田非常口施工ヤードから本坑に取り付く非常口トンネル（約1.1km）は令和5年8月の掘削開始から約2割の進捗であり、同工区の本線トンネル（約2.3km）を含めた全体の工期見通しは示されていない（6年9月19日羽場地区説明会）。

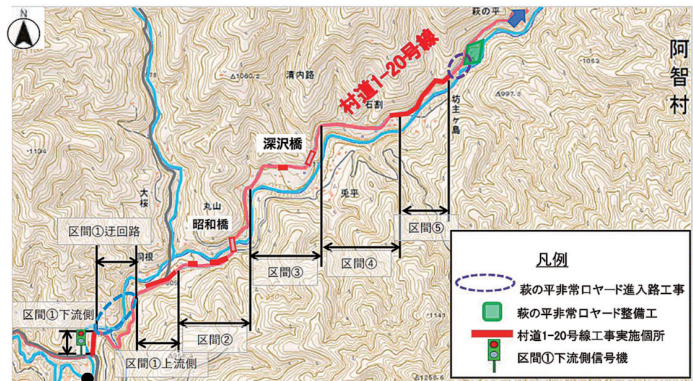
(オ) 阿智村清内路地区（萩の平非常口）

阿智村清内路地区萩の平に設置される萩の平非常口は、ここから斜坑を掘り進めて本線位置へ到達した後、木曽方面へトンネルを掘り進める計画となっている。

その萩の平非道口ヤードへ国道256号から非常口ヤードを結ぶ村道1-20号線の改良工事を実施。併せて萩の平作業ヤード整備工事、同ヤード進入路工事が進められている。

図表 I-1-(2)-5

萩の平非常口連絡村道改修



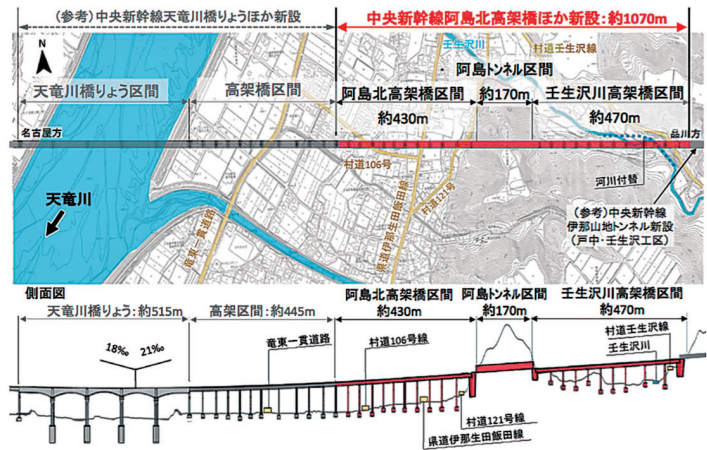
阿智村「中央アルプストンネル(萩の平) だより」

(カ) 喬木村内の北高架橋・トンネル等

飯伊地域の明かり区間(地上部)で最初に着工した工区である「天竜川橋梁ほか工区」に繋がる工区で、阿島トンネルを含む前後を高架橋とする区間。「トンネル、高架橋の施工計画の策定、工事車両ルートの検討等に時間を要し、着工まで3年以上を費やした」ことから、工期を約3年延長の2029(令和11)年度とする(6月23日阿島北地区説明会、6月24日喬木村説明会)

図表 I-1-(2)-6

阿島北高架橋、阿島トンネル、壬生沢高架橋



喬木村リニア対策委員会資料

(キ) 豊丘村 戸中・壬生沢工区、坂島工区

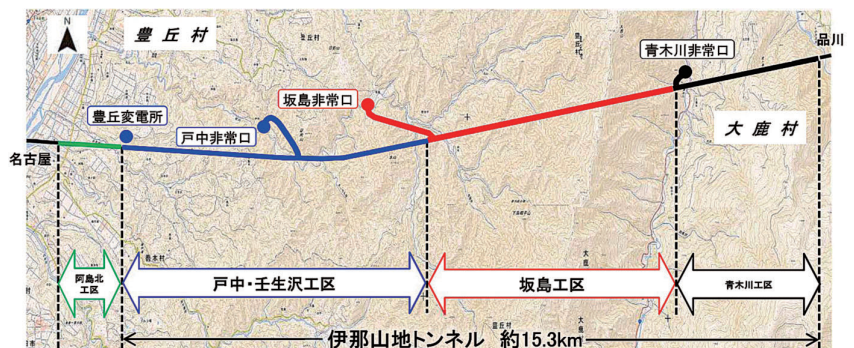
豊丘村内の2つの非常口から大鹿村方面(青木川工区)と壬生沢川右岸で壬生沢川高架橋に繋げる。

戸中・壬生沢工区は、坂島工区へ向けた本線掘削は9割終了。同工区の完了予定は地山の状態が悪く事故対策を進めながらの掘削工事となることにより、2030(令和12)年冬頃までとする(7年1月村内説明会)。

坂島工区は地山の状態や事故による工事中断があり、完了予定は2031(令和13)年冬頃となる(同)。

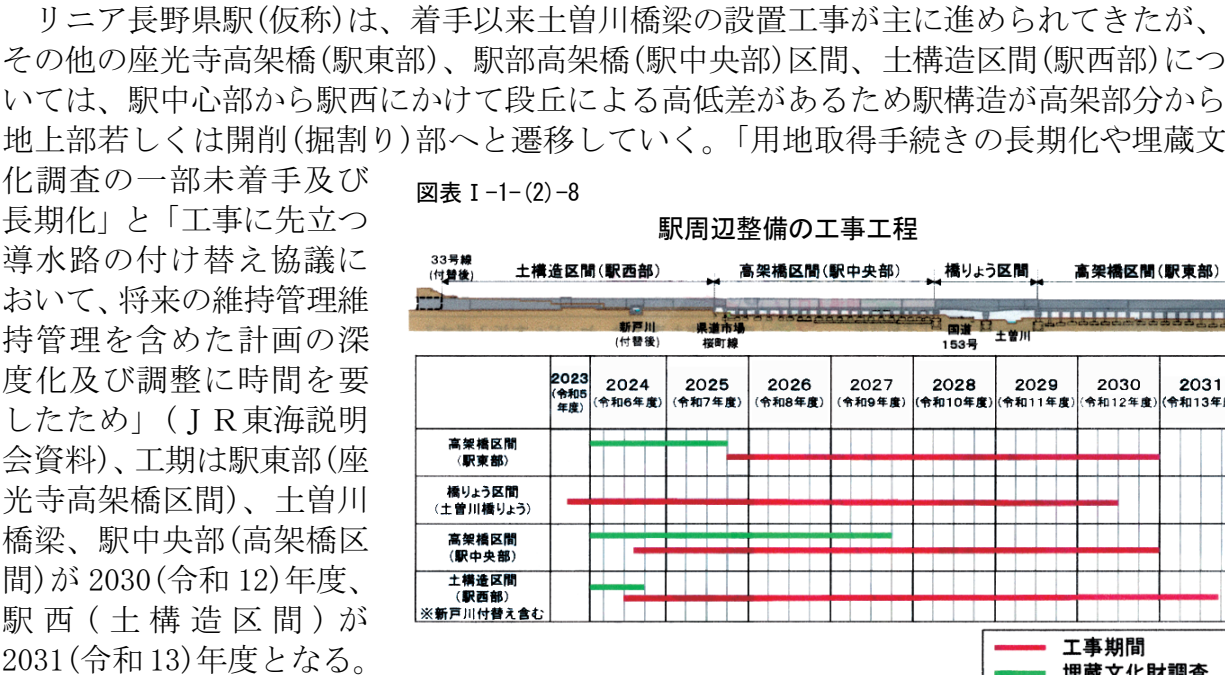
図表 I-1-(2)-7

豊丘村内 戸中・壬生沢 坂島工区



豊丘村村内説明会会資料

(ク)長野県駅（仮称）の進捗状況



(3) 沿線地域・自治体との協議等の状況

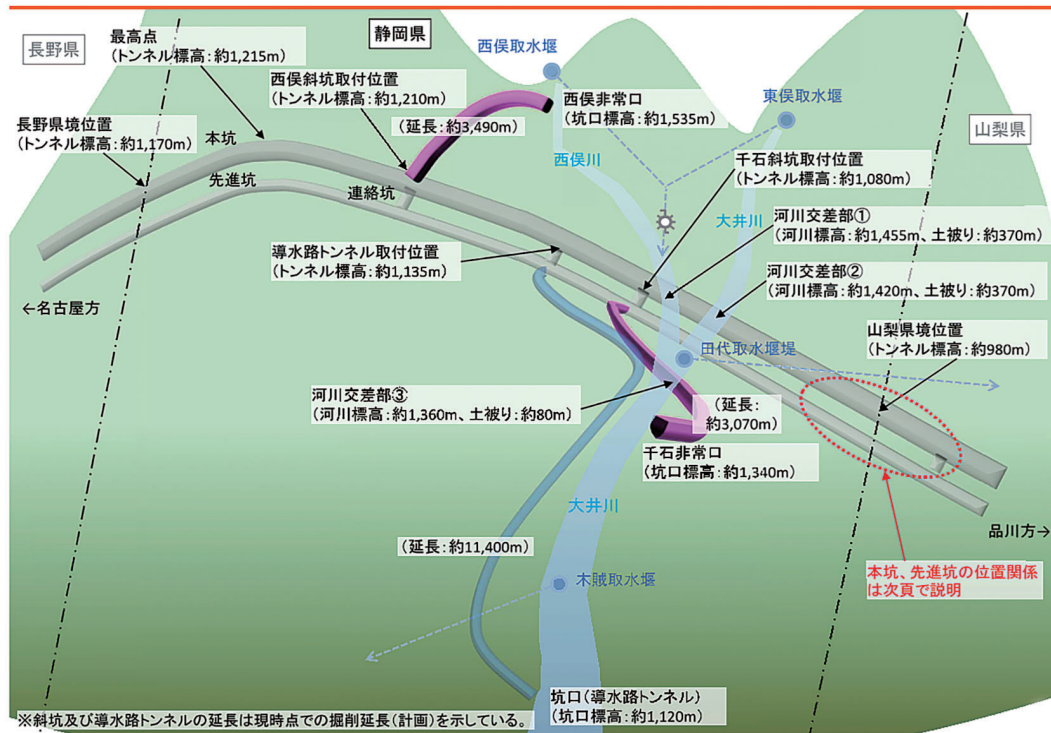
(ア) 静岡県状況

- 静岡県のこれまでの経緯を示す。
- 平成25年9月環境影響評価準備書
 - ・工事により、トンネル(覆工コンクリートのない状態で)内からの湧水により、大井川の流量が毎秒2t減少する。
 - 平成26年3月静岡県
 - ・トンネル湧水は全量大井川に戻すべき。
 JR東海は大井川水資源検討委員会を設置し検討、湧水を集めて大井川下流に運ぶための導水路トンネル設置を中心とする環境保全措置をまとめた。
 - 平成30年10月 JR東海
 - ・トンネル湧水は原則として全量大井川に戻す。
 - 令和元年8月 JR東海
 - ・先進坑が全通するまでの間はトンネル内湧水が長野・山梨県方面に流出し、大井川へ戻すことは難しい。
 - 令和2年(2020)4月、国土交通省
 - ・有識者会議を設置。検討が始まる。
 - 同年6月 金子JR東海社長と川勝静岡県知事とのトップ会談開催。
 - ・局面打開とはならず。
 - 令和4年4月 JR東海
 - ・「中央新幹線南アルプストンネル工事における県外流出量を大井川に戻す方策等について」を発表。
 - ・田代ダム取水抑制による大井川への減水分を補填することを公表
 - 令和5年11月静岡県
 - ・田代ダム案を大井川利水関係協議会が了承。
 - 令和5年12月 JR東海
 - ・田代ダム取水抑制案についてJR東海と東京電力が基本合意

9月20日 市議会リニア推進特別委員会資料より

図表 I-1-(3)-1

静岡県内の工事概要(静岡工区延長:8.9km)



静岡県 HP

南アルプストンネル静岡工区水問題の概要(上図表 I-1-(3)-1)

- ・南アルプストンネルは、静岡県内にピーク(最高点)が存在。
- ・静岡県内のトンネルで発生した水は下り勾配に従って長野県、山梨県(経路の長さから主に山梨県側)に向かって流れる。
- ・JR 東海は県境へ流れてきた水を溜め(釜場)、その水をトンネル内の導水路トンネル取付位置までポンプアップし大井川へ戻す計画であるが、トンネルが貫通してポンプアップ開始までの間、水が両県に流出し続けることを静岡県が問題視した。
- ・導水路トンネルが稼働するまでの期間は、東京電力田代ダムから想定される減水分を大井川に補充することで決着した。

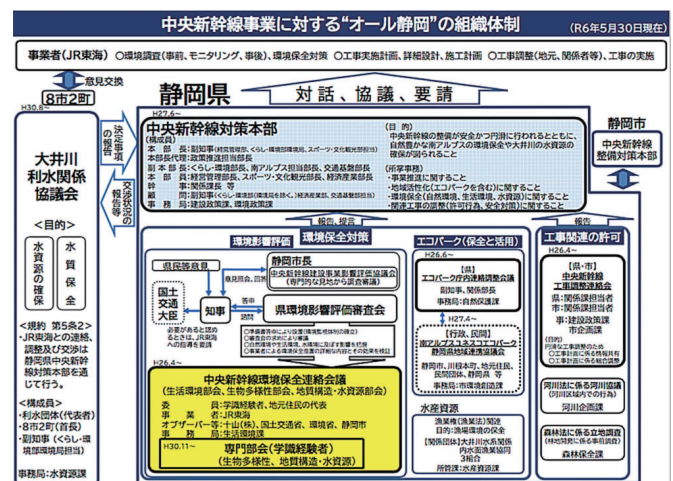
図表 I-1-(3)-2

静岡県のリニア関係組織体制(「オール静岡」)

J R 東海と静岡県の協議は、引き続き工事に伴う南アルプスの地質の問題や発生土置き場の安全性、トンネル掘削に伴う南アルプスの動植物など環境への影響を検討(県と J R 東海との「対話」)している。

専門家による検討は、地質構造・水資源部会専門部会と生物多様性部会専門部会がある。

県地質構造・水資源部会専門部会は令和 6 年 12 月までに 18 回開催。



静岡県 HP

■項目(要約)

●トンネル発生土編

- 1 発生土置き場 ○土石流、地すべり。深層崩壊等の土砂移動、濁水など生態系や景観への影響を考慮した対策
○発生土置き場の計画
○リスク管理の手法と対策
○発生土置き場について影響の予測・評価・対応
○重金属を含む要対策土の処理

●水資源編

- 1 静岡県内の山梨工区工事中の県外流出量の全量戻し
- 2 リスク管理

県生物多様性部会は令和7年2月までで15回開催した。

■項目(要約)

- 1 沢の水生生物等への影響
- 2 沢の水量変化
- 3 回避提言措置及び代償措置
- 4 高標高部の湧水と地下水のつながり
- 5 大井川本流の水質・水温の変化による底生生物等への影響

両専門部会とも、概ね3～4カ月に1度の開催となっている。それぞれ専門部会が終了する毎、項目別に対話の終了したもの(○)、対話中のもの(△)、これから着手するもの(ー)を発表している。

令和7年2月段階で全28項目中、完了5、対話中19、着手前4となっている。

図表 I-1-(3)-3

「今後の主な対話項目」(28項目)の進捗状況

分 野		進捗状況 (前回まで)			進捗状況 (今回)		
		○	△	ー	○	△	ー
I 水資源編	6	1	3	2	1	3	2
II 生物多様性編	17	2	12	3	3	14	0
III トンネル発生土編	5	1	2	2	1	2	2
進捗状況まとめ	28	4	17	7	5	19	4

進捗欄:○は対話完了、△は専門部会で対話中、ーは専門部会で次回以降対話に着手

※赤字:今回進捗した項目

静岡県HP

(4) 施工上の問題

(7) トンネル工事（山岳部）

リニア新幹線の主に山岳部のトンネルはNATM (New Austrian Tunneling Method) 工法(右図表参照)により行われている。既に国内外で実施され成熟した技術とされているがトンネル工事で事故が発生している。

リニアの現場においては2021(令和3)年中津川市瀬戸トンネルで死亡事故が発生した。当地域でも2021(令和3)年伊那山地トンネル坂島工区で負傷事故が発生している。リニアの死亡事故では切羽(トンネルの掘削先端面)において地盤の一部が剥ぎ落ちる「肌落ち」が発生したと報告された。リニア工事現場では事故発生の際、安全点検のため各現場が作業停止を余儀なくされた。

中央労働災害防止協会の調査によると1999(平成11)年から2022(令和4)年のトンネル工事事故は総数で2,177件となっている。年別発生件数の推移をみると、2000(平成10)年をピークに徐々に減少してきたが、2015(平成27)年辺りからやや増加し高止まる様子が見て取れる。

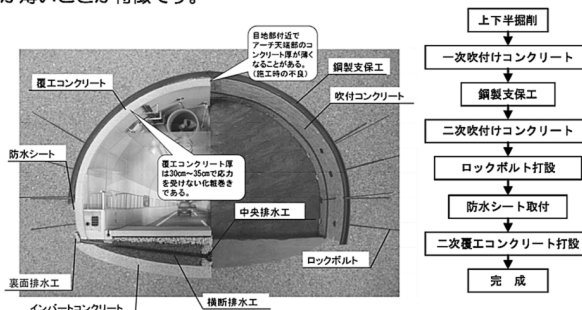
2022(令和4)年には減少となっているが、新型コロナの蔓延による作業停止が多く現場で見られていることに留意する必要がある。

トンネル工事事故を型別(類型別)に見た件数では、23年間の累計で最も多いのが「(設備・機械等への)挟まれ、巻き込まれ」(439件)がトップであり、前述の「肌落ち」が該当する「飛来・落下」(362件)が続く。三番目に多いのが「墜落・転落」(338件)となっている。類型別の推移では1999年にトップ3位であった「墜落・転落」、「飛来・落下」、「挟まれ・

図表 I-1-(4)-1

ONATM 工法

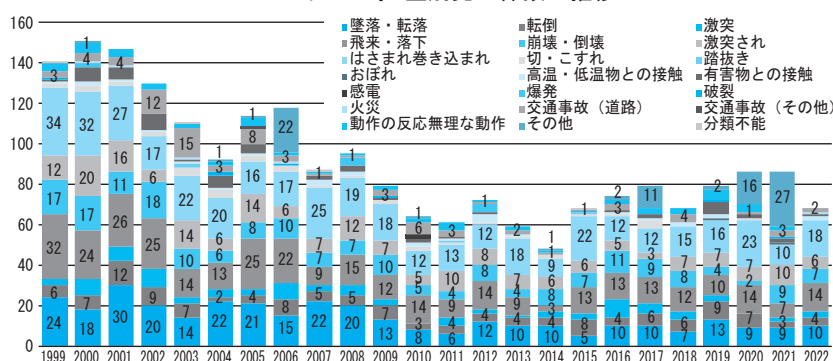
トンネル周囲の地山を支えようとする保持力を利用し、掘削後吹付けコンクリート、ロックボルト、鋼製支保工等により地山の安定をさらに確保して掘進する工法です。爆薬や大型の機械で掘削し早く施工するためアーチ・側壁の全断面一括で覆工コンクリートを施工します。矢板工法とは異なりアーチと側壁の間に打ち継ぎ目がなく、覆工コンクリートが薄いことが特徴です。



国土交通省近畿道路メンテナンスセンター資料

図表 I-1-(4)-2

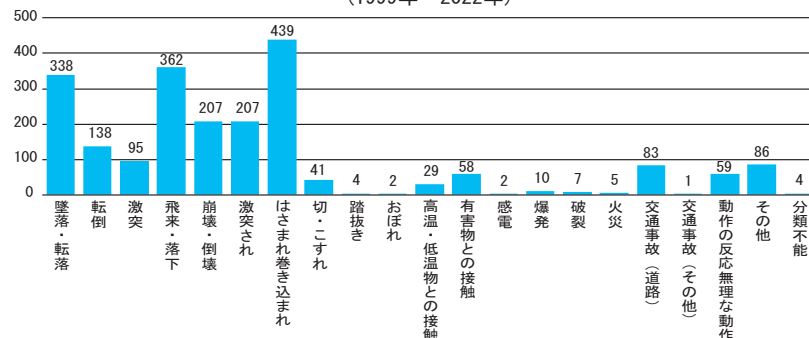
トンネル工事 型別発生件数の推移



中央労働災害防止協会「トンネル建設工事業における労働災害発生状況」(同協会 HP)

図表 I-1-(4)-3

トンネル工事 型別発生件数 (1999年～2022年)



中央労働災害防止協会「トンネル建設工事業における労働災害発生状況」(同協会 HP)

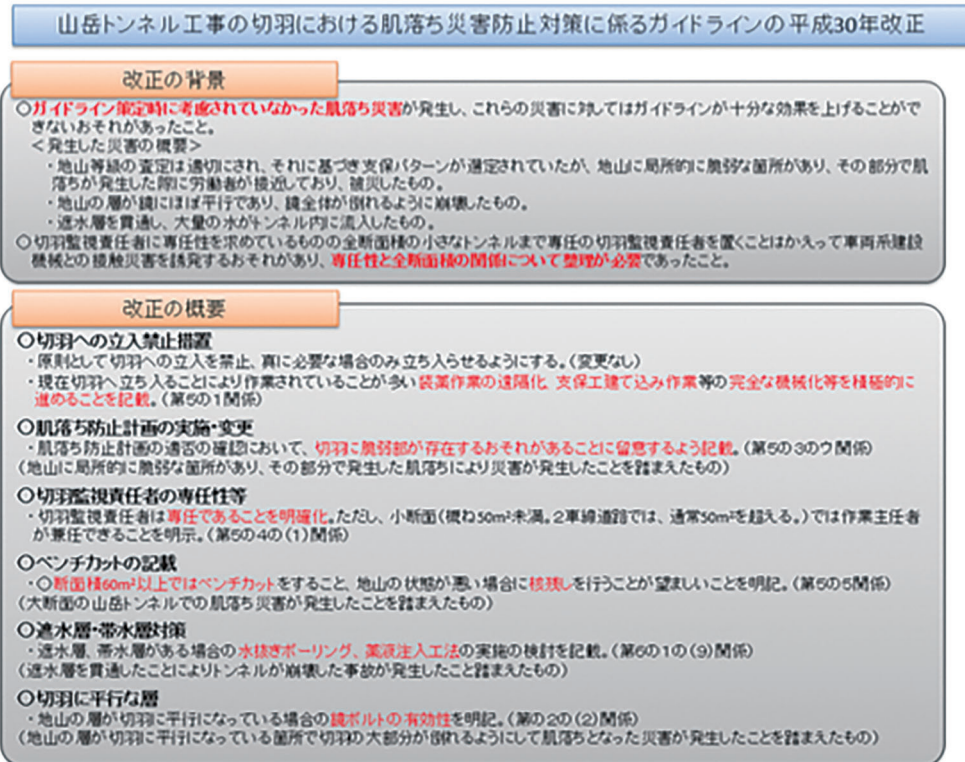
巻き込まれ」は件数を減じる中で依然としてトップ3位の位置を保っている。

切羽における肌落ち事故が絶えないことから、厚生労働省は肌落ち対策についての安全対策ガイドラインを度々改定して注意喚起を行っている。

図表 I-1-(4)-4

厚生労働省「山岳トンネル工事における肌落ち災害防止に係るガイドライン」

＜平成30年1月18日＞ガイドラインを改正しました。



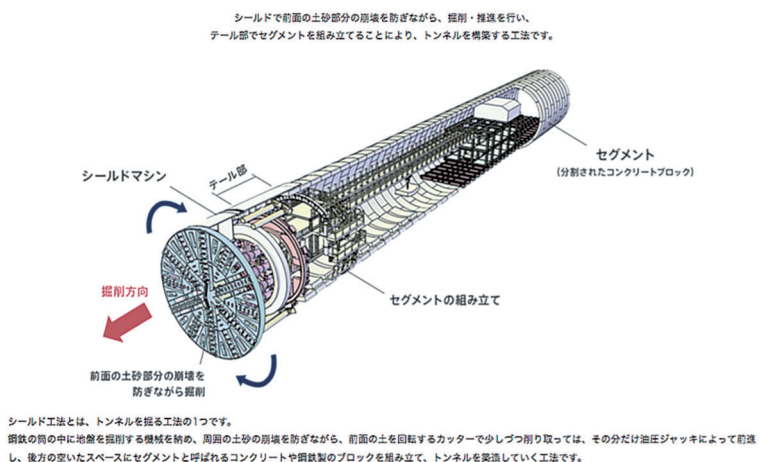
厚生労働省 HP

(イ) トンネル工事(都市部)

都市部でのリニア工事(地下トンネル)では、地上部への影響が小さいことや地下水位の高い箇所へ対応できることからシールド工法が採用されている。

リニア本線上に立坑が設置され、そこから組み立てられたシールドマシンが発進し掘削作業を行うことになっている。

図表 I-1-(4)-5



千代田幹線整備事業 HP

- ・2021年10月 北品川工区でシールドマシンによる掘削が開始。本格掘削の前に地上部への影響等を確認する「調査掘進」の段階だった(工区は図表 I-1-2 参照)。
- ・2022年3月 北品川工区で約50mの地点で停止 先端のカッターヘッドの破損によるものと判明し、対応に迫られた。
- ・2023年3月に北品川工区が調査掘進再開。梶ヶ谷工区、東百合丘工区でも調査掘進を開始した。
- ・2022年8月には春日井市の坂下非常口で立坑の壁を掘削する際にカッターが破損。掘進が停止された。
- ・2023年10月6日 北品川から300mで停止。シールド機の外郭(スキンプレート)がへこみ、トンネルの内径に影響が出ることが判明したため対応。
- ・2024年12月には東京都町田市の小野路非常口から247m地点で、シールド機進路上の民家の敷地に気泡が発生したことが判明し掘進を停止した。掘進時に使用する気泡を含む添加剤が地表に漏れ出たと推定された。

シールド工事の進捗状況は下記の通り(JR東海の発表による)。

■工 区	状 況	発表日
第一首都圏トンネル 北品川工区	北品川非常口から270m地点 2024年11月4日に調査掘進 範囲の掘削終了 本格掘進の準備中	2024(令和6)年12月23日
第一首都圏トンネル 小野路工区	小野路非常口から269m地点 調査掘進範囲(300m)まで掘進中	2025(令和7)年2月20日
第一首都圏トンネル 梶ヶ谷工区	梶ヶ谷非常口から1.2Km地点	2025(令和7)年2月25日
第一首都圏トンネル 東百合丘工区	東百合丘非常口から432m地点	2025(令和7)年2月25日
第一中京圏トンネル 坂下西工区	坂下非常口から244m地点 調査範囲の掘進を終了 本格掘進の準備中	2024(令和6)年12月23日
第一中京圏トンネル 名城工区	坂下非常口から約116m地点 調査範囲(300m)を掘進中	2024(令和6)年12月23日

(JR東海 HP)

(5) その他要因と規制

(7) 東京都内外郭環状道路陥没事故

事故の概要

令和2年10月18日 東京都調布市つつじヶ丘2丁目で、道路の陥没が発生。

令和4年2月18日 東日本高速道路が2月25日以降再開することを発表。

令和4年3月28日 東京地裁が国、東日本高速道路、中日本高速道路に対し工事差し止めの決定
外環道の地盤陥没は、リニア工事に影響した。シールド工法による都市部トンネル掘削について厳しい見方が強まり、リニア工事におけるシールド作業も「調査掘削」として、周囲の地盤の変化等を見ながらの試掘という形で進められている。

国土交通省は、相次ぐシールドトンネル工事事故を踏まえて、令和3年9月第1回シールドトンネル施工技術検討会を開催し、3年中に5回の検討会を経て同年12月「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を定め発表した。

(4) 熱海市土石流災害

① 事故の概要

令和3年7月3日 静岡県熱海市伊豆山地区逢初川源頭部約390m地点から土石流が逢初川を流下。被災範囲は約1km、最大幅120m。

7月3日 県が災害対策本部設置。
自衛隊に派遣要請。
災害救助法施行令の適用

7月4日 自衛隊、消防、警察救助
活動再開

図表 I-1-(5)-1

盛り土安全対策ニュースリリース



盛土造成地の安全対策を加速します！

- 全国の999市区町村に約5万箇所ある大規模盛土造成地は、すべてが危険な土地というわけではありませんが、耐震性が不十分な場合は、大地震等により滑動崩落が生じ、人命や家屋等に甚大な被害が発生する可能性があります。
- 国土交通省では、大規模盛土造成地マップを作成・公表し、地方公共団体による調査を促進していますが、令和3年3月末で安全性把握まで着手済なのは63市区町村（着手率6.3%）、うち完了済は39市区町村となっています。
- 令和7年度末でこの着手率を60%とする目標に向けて、地方公共団体の取組を加速します。

1. 全国の大規模盛土造成地数（別紙1）

- 令和3年3月現在で確認されている全国の大規模盛土造成地は、別紙1のとおり50,950箇所、全1741市区町村のうち999市区町村に存在しています。（全国の大規模盛土造成地の分布は「重ねるハザードマップ」<https://disportal.gsi.go.jp>で確認できます。）

2. 大規模盛土造成地の安全対策の実施状況（別紙2、3）

- 大規模盛土造成地の安全対策は、別紙2のような3段階で取り組んでおり、第2段階として各盛土造成地の調査を行い、十分な耐震性を有しているか、安全性を把握することが重要です。
- 調査の最初のステップである「造成年代調査」は本年3月末に全国で完了する見込みです。
- 調査の最終ステップである「安全性把握」に着手した市区町村の数は63（大規模盛土造成地がある市区町村の6.3%）、そのうち完了したのは39市区町村となっています。都道府県別の進捗状況は別紙3のとおりです。
- 昨年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」において掲げた「令和7年度末で安全性把握調査の着手率（市区町村数）を60%とする」目標に向けて、引き続き「宅地耐震化推進事業」により地方公共団体を支援し、取組を加速していきます。

3. 東日本大震災等で被害を受けた大規模盛土造成地等の対策工事実施状況（別紙4）

- 東日本大震災をはじめ、熊本地震や北海道胆振東部地震など近年の大震災では、多数の宅地に甚大な被害が生じ、8道県271地区で復旧事業として対策工事が行われてきており、現在、熊本県及び北海道の8市町村で実施中です。
- 一方、事前対策として実施された対策工事は、これまで3地区となっており、うち2地区は完了し、現在1地区で実施中です。

【問い合わせ先】
都市局 都市安全課 都市防災対策企画室 井上、渡邊
TEL: 03-5253-8111（代機）（内線：32342、32345）、03-5253-8401（直通） FAX: 03-5253-1587

国土交通省HP

土石流災害を受け、国土交通省は盛り土の安全性について見直しを進め、安全対策・規制を強化した。

長野県においても、盛り土規制条例を制定し、規制を強化することとし、令和4年2月17日から3月18日の間、「長野県盛り土等による土砂災害の防止に関する条例（仮称）」のパブリックコメントを実施。同年4年12月に県条例が施行された。

熱海の崩落事故は一級河川逢初川に関するもので静岡県の管理責任に関わることで県が対応に当たったため、これを以て直ちにリニア工事に対する規制等は静岡県（知事）からは起きなかった。但し、前述の盛り土に対する規制が強化されたことにより、リニア工事で計画されている発生土置き場（処理場＝ツバクロ、藤島等）の盛り土に対する県の調査が慎重に行われることとなっている。

(6) リニア中央新幹線関連工事の状況

(7) 駅周辺整備

飯田市が進める駅周辺整備事業は「JR東海及び長野県と調整を図りながら」（6年9月リニア推進特別委員会）も駅北側、駅南側ともに2028（令和10）年度に部分共用開始の予定としている。飯田市は、駅周辺に賑わいを創出する施設の設置を進める方針。今後運営形態や事業主体をどうするかなどの検討を進める（7月23日（上郷北条）、25日（座光寺地区）、28日（上郷地区））。

図表 I-1-(6)-1

駅周辺整備の工事工程

工 事 時 期	2024 令和6年度	2025 令和7年度	2026 令和8年度	2027 令和9年度	2028 令和10年度	2029以降 令和11年度以降
①リニア本線北側 工事時期 広場、駐車場、道路、 交通広場（一部）	リニア本線北側				部分 併用 開始 （予定）	
②リニア本線南側 工事時期 広場（一部）、駐車場、道路	リニア本線南側					
③リニア本線沿い 工事時期 北側 広場、駐車場、 交通広場（一部） 南側 広場（一部）						リニア本線工事の進捗に 併せ、工事時期を検討 していきます

9月20日市議会リニア推進特別委員会資料

飯田市では、リニア長野県駅（仮称）の駅前空間について、平成26年から3年余りをかけて、目指す姿や整備コンセプトについて整理を行い、平成29年6月に「リニア駅周辺整備基本計画」を策定した。その上で、同年7月から具体的な施設の配置や機能等の方向性を示す「基本設計」に取り組み、同年12月に「飯田・リニア駅前空間デザインノート」（以下、デザインノート）を公表した（その後、令和6年3月に最新版を公表）。

以下、デザインノートに記載されているリニア駅前空間の考え方について触れる。

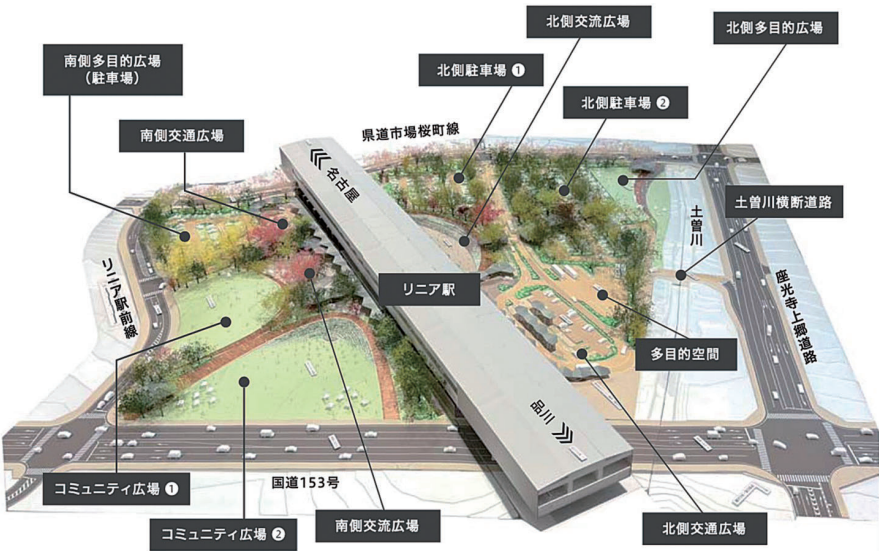
図表 I-1-(6)-2

駅周辺整備コンセプト

・コンセプトは

「結いの広場」

地域の自然や歴史、文化を感じながら、新たな交流と活力を育むことができる場所、南信州の風景と暮らしをつなぐやわらかな結び目として、「結いの広場」（時を結う、風景を結う、暮らしを結う、人々を結う、地域を結う）をコンセプトに掲げている。



飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート 2024」

・リニア駅周辺整備区域が目指す姿（基本的な理念）

信州・伊那谷（ローカル）の個性で世界（グローバル）を惹きつけ、世界へ発信する玄関口（ゲートウェイ）

・整備コンセプト

- ① 機能的でコンパクトな駅空間－高度なトランジットハブ（目的地への乗換えに利用される中継拠点）の形成によりスムーズな乗換えを実現
- ② 信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間－来訪者へのおもてなしを実現
- ③ 自然との調和を目指した駅空間－豊かな自然環境に配慮し環境モデル都市飯田を実現
- ④ 地域と一体化した駅空間－地域の一体化を実現

デザインノートでは、リニア駅前空間をトランジットハブとして活用することを前提としながら、一方で「信州・伊那谷らしさ」「自然との調和」「地域との一体化」といった、当地域の個性を活かした空間にしたい、との考えが窺える。

その中で、大きな特徴と言えるのが「グリーンインフラ」の考え方である。グリーンインフラとは、「自然が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能な社会と経済の発展に貢献する自然のインフラ」と定義されており、駅前空間には長野県内各地の木材を用いたシンボルである「大屋根」が設置される。「大屋根」については、木材の伐採、製剤から施工、メンテナンスに至るまで、行政だけでなく関連する技能者などと共に、森林資源活用やトレーサビリティのサイクルに参加できる仕組みを構築している。また、伊那

図表 I-1-(6)-3

駅周辺整備地内イメージ



図表 I-1-(6)-4



飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート 2024」

谷らしい景観への配慮がされた計画として、駅前広場から南アルプス、伊那山地、風越山への眺望を楽しめるように、高さなどに配慮して構造物の配置がされる。

飯田市は、「リニア駅前空間は、みんなで創る空間」として、デザインノートで公表した実施設計をもとに、リニア駅とリニア駅前空間の利活用について、地域住民と共に考え、創っていく方針を表明している。

リニア開通が延期となった令和6年からは、開通に先行して一部供用が始まるリニア駅前広場の活用について、「飯田・リニア駅前広場プラットフォーム」を立ち上げ、開通前の駅前広場のあり方について、地域事業者や住民が参加するワークショップを開催している。

また、リニア開通効果を広く地域振興に活かすために、長野県や他市町村と連携した「リニア駅アクセス検討会議」「リニア駅前広場活用検討会議」を立ち上げ、上伊那地域を中心とした県内他市町村と連携して、広域的な視点でのリニア駅の活用方法についても検討を進めている。

(イ) 国道 153 号飯田北改良

リニア駅に通ずる道であり、リニア開通後の飯田環状道路の一端を担うことを期待されて取り組まれている国道 153 号同飯田北改良(高屋交差点～座光寺交差点 2.6Km)は、用地取得(令和6年3月末で約70%)を経て2023(令和5)年3月に工事着手した。新戸川の暗渠(ボックスカルバート)など構築物の設置や接続道路整備などが進められてきた。

長野県飯田建設事務所は、2028(令和10)年を予定していた全線開通がリニア駅の本体工事の遅れにより、リニア本線との交差部の工事完成が見通せなくなったとして、同箇所(JR工事影響区間)は暫定2車線での供用することを発表した。

図表 I-1-(6)-5

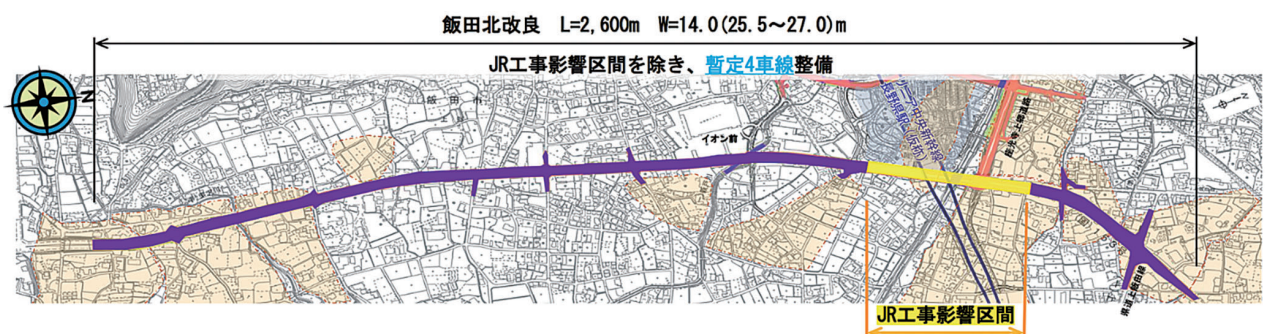
国道 153 号飯田北改良



飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート 2024」

図表 I-1-(6)-6

国道 153 号飯田北改良 令和 10 年の供用



飯田建設事務所 リニア関連事業に関する説明会資料(令和6年11月25日)

(ウ) 座光寺上郷道路

リニア駅と座光寺スマートインターチェンジ(SIC)とのアクセス道路である座光寺上郷道路は、令和3年3月に着工。

まず土曾川交差部にボックスカルバートを設置し座光寺 SIC へ繋がる道路部分の造成に取り組むこととなった。また JR 飯田線を潜って座光寺唐沢地区方面から土曾川交差部に繋ぐための J R 飯田線アンダーパス工事は、令和3年から同10年までの工期で取り組まれている。

高低差のある座光寺地区内の上段と下段を繋ぎ地域活性化に資することが期待される同道路であるが、飯田建設事務所は、2024(令和6)年11月18日から25日にかけて開催された地元説明会において、用地交渉の長期化・遅れと埋蔵文化財調査などにより遅れが生じており、予定の2027(令和9)年度末には、国道153号からフルーツラインまでの区間を先行して供用開始とすることを発表した。

図表 I-1-(6)-7
JR 飯田線アンダーパス工事現場



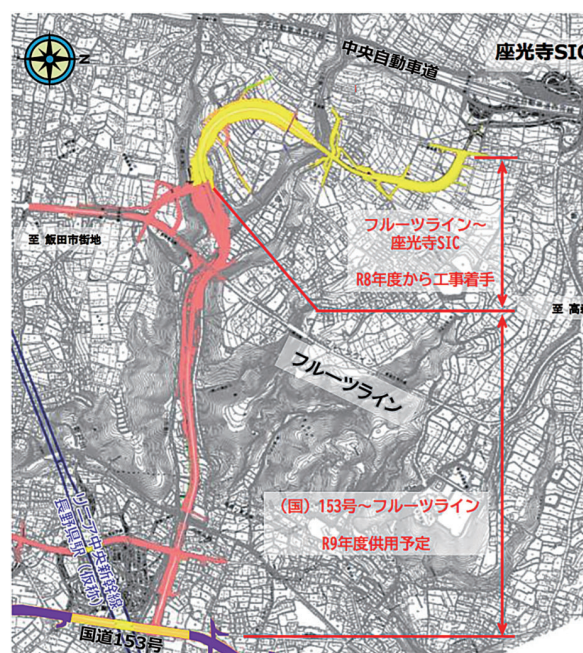
(令和5年12月18日)

図表 I-1-(6)-8
土曾川ボックスカルバート設置



(令和5年2月15日)

図表 I-1-(6)-9
座光寺上郷道路の供用見通し



飯田建設事務所 リニア関連事業に関する説明会資料
(令和6年11月25日)

(エ) 座光寺スマートインターチェンジ

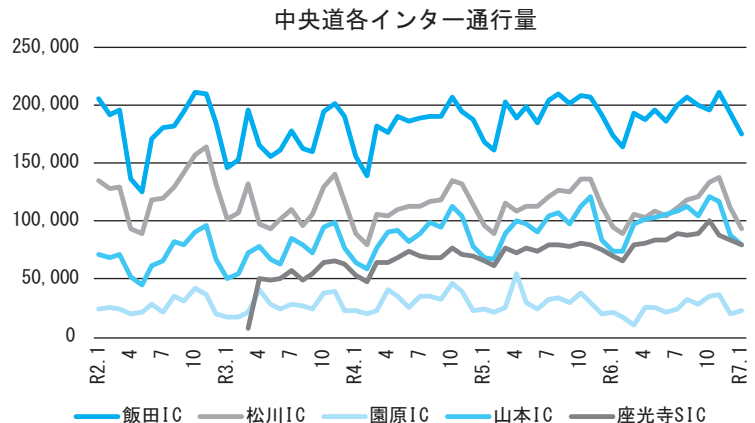
リニア駅と中央自動車を結ぶための座光寺スマートインター（SIC）（座光寺 SIC～県道飯島飯田線との交差部）は、飯田市により令和元年9月に着手された。座光寺パーキングエリア両側の土工や設置工事、県道飯島飯田線からの取付け道路、中央道本線上の高架橋（新大久保橋）工事などを経て令和3年3月に座光寺 SIC が供用開始となった。

SIC 供用開始後に、引き続いて本線西側の座光寺 SIC ゲートから市道大門原線への取付道路工事が続けられ、令和5年3月供用が開始されている。座光寺 SIC から県道飯島飯田線交差部までの座光寺上郷道路に接続する箇所までの連絡道路は、県の座光寺上郷道路の進捗を勘案して進めることとなっている。

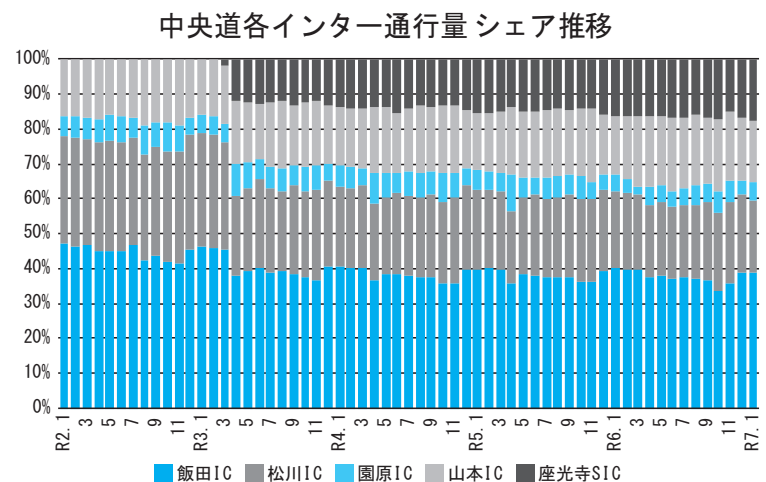
座光寺 SIC の通行量は、コロナ下でも供用開始以来順調な伸びを示している。飯田市街から北の座光寺・上郷地区や下伊那郡北部の IC として出入計の台数で月 80 千台前後と飯田山本 IC の台数に近づいている。また飯伊地域 IC 総計でシェア 10% 台後半を占めるに至っている。

今後、連絡道路の整備により、更に使い勝手の良い SIC となることが見込まれ、飯田市市街地から下伊那郡北部にかけての活性化と、リニア駅の開業に至れば人の移動・交流の上で大きな役割を果たすと思われる。

図表 I-1-(6)-10



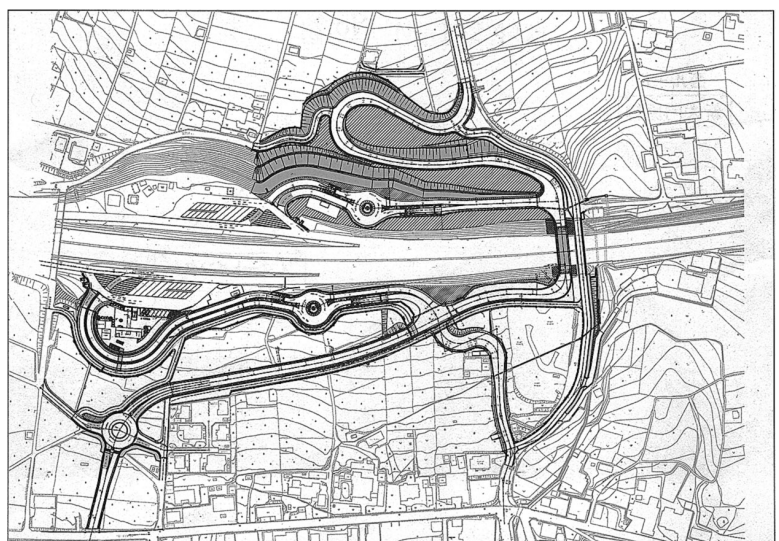
図表 I-1-(6)-11



当金庫「飯伊地区産業経済動向」調査(提供：中日本高速道路株)

図表 I-1-(6)-12

座光寺 SIC の全貌



飯田市地区説明会資料

2. リニア駅と二次交通 乗換新駅の見直し

令和4年6月飯田市議会リニア推進特別委員会・全員協議会で「二次交通の在り方調査業務について」が飯田市より報告された。報告内容は、当地域内の移動(交通)の実態を基に、リニア開通に伴う移動(交通)需要と課題を明確にし、リニア開通後の交通手段(モビリティ)を整理する中でJR飯田線との結節をどのように行う(「乗換新駅か既存駅との接続か」)かを示した。

「リニア開通に伴う移動需要と課題」

として整理されている地域住民(上・下伊那)、県外観光客、県外居住者(東京圏・名古屋圏・大阪圏)への意向調査で、「リニア駅へ(から)の交通手段」は、

■**地域住民** 「現行に近いパターン」(以下現行)では「自動車(自分で運転・送迎計)」79.4%、「交通機能が充実したパターン」(以下充実)では、「自動車(計)」が54.7%となり、「JR飯田線」(7.7%→18.9%)、「高速バス」(7.5%→15.3%)の比率が上がる。

■**県外観光客** 現行でトップは「自家用車」(21.1%)だが、充実では、「JR飯田線」がトップ(25.6%)。「観光バス」(15.6%)が続く。

■**県外居住者** 東京圏は現行(38.4%)、充実(37.1%)とも「自家用車」がトップ。「JR飯田線」(25.1%→27.6%)がこれに次ぐ。

名古屋圏は現行(70.9%)、充実(71.1%)とも「自家用車」が圧倒的。

大阪圏は、「自家用車」(現行35.3%、充実32.9%)、「JR飯田線」(現行27.8%、充実28.4%)と大きな変化はない。

図表 I-2-1

リニア開通に伴う移動需要と課題

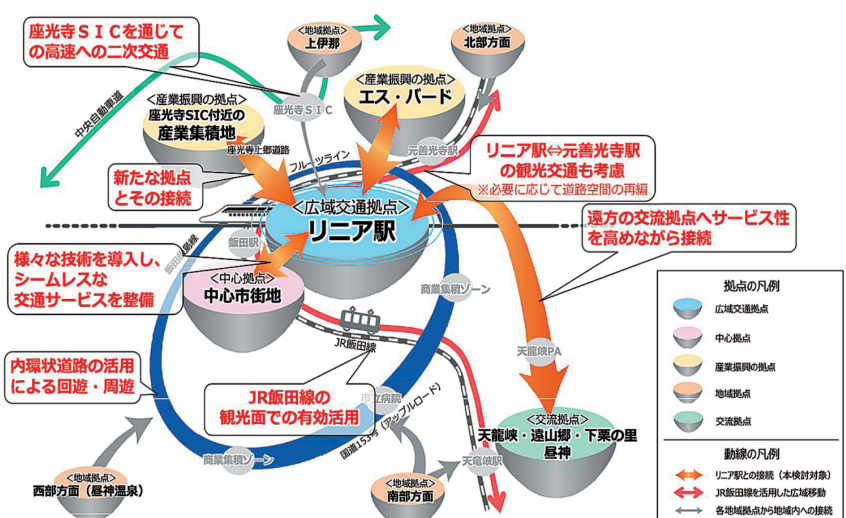
■意向調査を踏まえた整理

地域住民の意向調査	●二次交通で重要だと思う回答は、「リニア中央新幹線の発着に合わせたダイヤ」、「運行本数が多い」、「料金が安い」が多くみられる。 ●リニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」、「交通機能が充実したパターン」のどちらのパターンでも「自動車(自分で運転)の利用」が最も多い。 ●「交通機能が充実したパターン」の方が、「自動車(自分で運転)」の割合は低くなり、JR飯田線や高速バスの公共交通の利用が高くなる。
県外観光客の意向調査	●リニア中央新幹線開業時の観光行動は、「機会が増える」や「滞在時間が増える」と好影響があると回答した人は全体の27% ●仮にリニアが今開業した場合、全体の13%がリニア駅を利用したいと回答 ●リニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」はレンタカー、「交通機能が充実したパターン」はJR飯田線の利用が最も多い。
県外居住者の意向調査	●リニア駅を利用すると回答した人について、「東京圏居住者」は仕事目的で41%、観光目的で31%であり、「名古屋圏居住者」は仕事目的で14%、観光目的で18%。 ●リニア中央新幹線開業後の長野県への来訪意向について、「プラスの側面での回答は全体の41%」(「回数が増える」、「滞在時間が長くなる」) ●東京圏居住者のリニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」、「交通機能が充実したパターン」のどちらのパターンでも自家用車の利用が最も多い。

「令和3年度二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 16頁

図表 I-2-2

リニア駅との望ましい接続



「令和3年度二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 32頁

リニア駅との望ましい接続としては(右図表 I-2-2 参照)、リニア駅から飯田環状道

路(座光寺上郷道路-フルーツライン-羽場大瀬木線-アップルロード) は全部片側二車線であるため、自動運転モビリティの運行を想定。リニア駅-中心市街地、リニア駅-元善光寺-元善光寺駅-エスバードについては、必要な道路整備や自動運転モビリティの運行を考える。

天竜峡など南部方面とは飯田駅で、下伊那北部とは元善光寺駅でリニア駅に結節するよう、リニア駅と両方面とのモビリティを想定する。

飯田線との接続について、乗換新駅設置によるもの(ケース1)と飯田駅・元善光寺との接続によるもの(ケース2)との比較表によると、経済性ではケース1はイニシャルコストは圧倒的に大きいですが、ケース2の元善光寺駅0.2億円は「バス・タクシー乗り場など最低限の整備」(市リニア推進課)で、同駅を長野県の玄関口にふさわしい駅とするためどう整備するが課題となる。また、リニア駅-元善光寺駅間の整備など、リニア駅と飯田・元善光寺駅両駅とのモビリティの運用主体や費用負担なども今後の検討課題となる。

■新モビリティの実証実験

新モビリティの検討は、2023(令和5)年度において、バスによる自動運転の実証実験 22 百万円を計上し、実験に取り組んだ。

図表 I-2-3

■優位性の評価・判定

評価項目ごとの【ケース1】と【ケース2】それぞれの優位性を判定 →【ケース2】の方が優位と判断

	ケース1 JR飯田線へは、乗換新駅間の接続道路に歩行無効車が設定できる バス・タクシーによりアクセス	ケース2 JR飯田線へのアクセスは、リニア駅から元善光寺駅への バス・タクシーにより接続
接続イメージ	リニア→乗換新駅→北方方面 南方方面	リニア→元善光寺駅→北方方面 南方方面
実現する際の課題・問題	リニア駅～乗換新駅間の接続道路に歩行無効車が設定できる 種別が必要	JR飯田線へのアクセスは、リニア駅から飯田駅へのバス・タクシーにより接続
経済性	イニシャル 新駅設置：約98億円 ランニング 運行経費：約360万円/年	駅前広場整備費：約0.2億円 運行経費：約1,300万円/年
所要時間	北方方面：市田間 約13分 南方方面：市田間 約42分 平均約32分、最大約99分 平均約38分、最大約113分	北方方面：市田間 約3分 南方方面：市田間 約3分、最大約103分 平均約32分、最大約103分
利便性	待ち時間 乗換回数 移動の容易さ	乗換回数は最大2回(必ず2回) 乗換回数は最大2回(必ず2回) 乗換回数は最大2回(必ず2回)
地域への波及効果	乗換新駅付近は地理的・地形的条件から利用が限定 的であり、移動や乗換といった交通面以外での効果は期待 しづらい	観光拠点である元善光寺駅・商業施設と人材育成の基 点(エスバード)との接続・連携により、地域活性化への寄 与が期待できる
総合評価	△	○

「令和3年度二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 37 頁

図表 I-2-4

飯田市自動運転実証実験概要

■自動運転実証実験概要

- 目的
 - ・リニア駅と中心市街地との接続や中心市街地の周遊等への自動運転技術導入に向け実車両を用いた実証実験
- 実施場所
 - ・JR飯田駅から美術博物館・飯田動物園・JR飯田駅への周遊ルート(約3Km)
- 実施時期
 - ・令和6年4月中を予定
 - ・実施期間：8日間(テスト走行5日間、本番走行3日間)を予定
 - ・本番走行実施時間：9時～17時を予定
 - ・本番走行では市民の皆様への無料体験乗車を想定
- 自動運転レベル
 - ・レベル2(手放し運転)
 - ・ドライバー有
- 自動運転車両動作想定
 - ・最大速度：19km/h
 - ・障害物検知有(障害物を検知し、減速・停止)
 - ・ルート上に障害物等がある場合、徐行もしくは停止し過ぎ去るのを待つかドライバー介入による回避
 - ・ルート上に歩行者がいる場合は徐行もしくは停止し安全確保後、運行を再開
 - ・ルート上で停車する場合は、他車両が通行できる幅員を確保し停車
- ◆羽場大瀬木線上郷トンネルにおいても、自動運転実証実験実施期間で、自動運転車両(手動走行)を用いて自己位置推定の確認走行を実施予定

■自動運転実証実験導入車両

・実証実験に用いる自動運転車両は定員10人(運転席・助手席を除き8人)E/V車両を予定

項目	内容
車名	GSM8(ジーエスエムエイト)
自動運転レベル	レベル4相当
乗車定員	10人(運転席・助手席を除き8人)
最高速度	19km/h
センシングデバイス	LIDARおよびカメラ LIDAR8機 物体認識カメラ7機 遠隔監視カメラ7機
その他装備	GNS5およびIMU
走行可能環境	天候 晴れ、曇り、雨3mm以下 照度 1～10,000lux
その他特徴等	・世界20か国以上で実用実績のあるオープンソース自動運転ソフトウェアであるAutowareを搭載 ・グリーンスローモビリティ車両 ・自己位置推定は高精度3次元地図を活用 ・交差点右左折(専用信号有、無) ・バス停/路側帯からの発車/駐車可能 ・運行管理システムからの配車指示による出発可能 ・車内緊急停止ボタンによる停止可能 ※カメラによる信号検知は実施できない可能性があります 利用実績 長野県塩尻市、岩手県陸前高田市、石川県小松市

飯田市「令和5年度次世代の次世代のリニア二次交通検討業務委託」

3. リニア各駅・地域の工事の状況

(1) 品川駅

■駅工事の概要

リニア品川駅は、3工区に分かれ、開削および一部非開削で施工される。開削部分は平成28年1月に工事着工した。リニア駅のホームは品川駅の東海道新幹線ホーム直下の位置になる。併せて品川駅東側の都道の下までリニア駅範囲となるため、現在都道は片側通行止めにして施工されている。

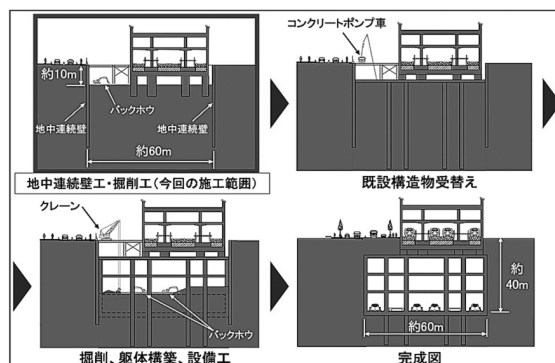
リニア駅部分を取り囲む壁(地中連続壁)を構築しながら中の土を開削し、所定の深さに達したところで駅の躯体を構築し、完成後周辺を埋め戻すこととなっている。

■北品川非常口

北品川非常口は令和元年12月に立坑が完成した。本坑掘削を目指しシールドマシンの準備が進められたが、I章1.(5)で述べた外環道シールド工事陥没事故を受け、令和3年10月、シールド工法の試験掘削の名目でシールド機の掘削による地盤の変異等の影響を測定しながらのシールド発進となった。

図表 I-3-(1)-1

品川駅工事イメージ



品川駅新設工事環境保全計画

図表 I-3-(1)-2

品川駅前都道



(令和4年12月8日)

図表 I-3-(1)-3

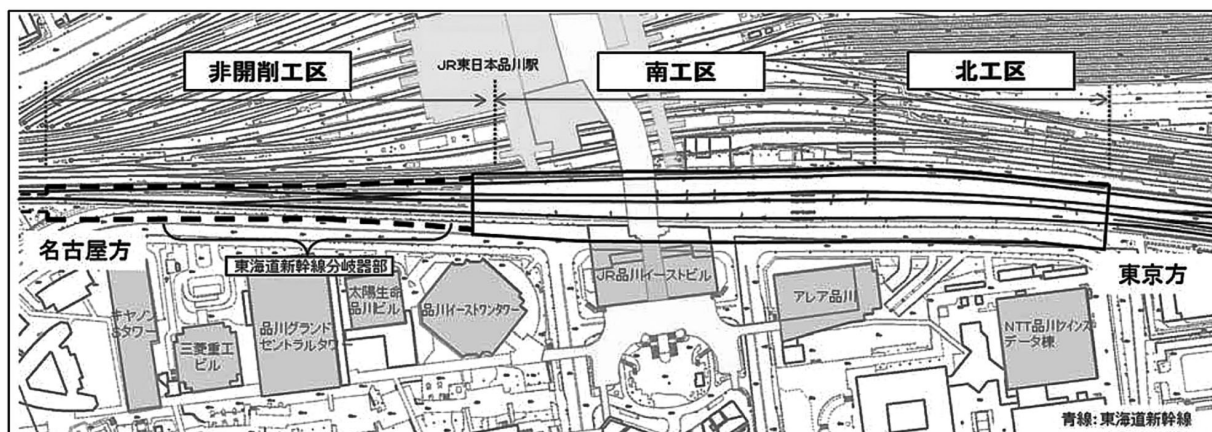
北品川非常口作業ヤード



(令和4年12月8日)

図表 I-3-(1)-4

リニア品川駅工区の状況



JR 東海「中央新幹線品川駅新設工事における環境保全について」

(2) 神奈川県駅

■工事の概要

相模原市緑区橋本地区のＪＲ横浜線・相模線橋本駅、京王電鉄橋本駅の駅前区域にリニア神奈川県駅が設置される。中間駅唯一の地下駅となる。

開削により所定の位置まで掘り下げ、駅設置工事を行う。また、ここから山梨県方面へシールドマシンが発進し、他方で東京方面からのシールドマシンがここに到着する。

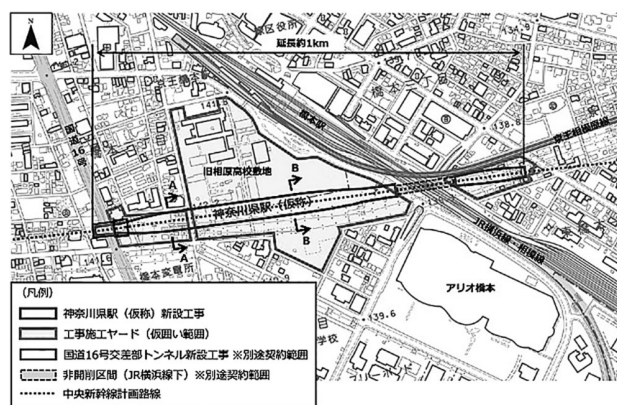
駅部分の掘削は地下約 30m まで掘り下げるが、駅予定地に農業高校があり広い面積が取得できたため、露天掘りが可能で、工事の安全性と効率が確保できたとしている。

現状は所定の 30m レベルまで掘削がほぼ完了しており、引き続いて駅躯体の形成に取り組んでいる。

露天掘りで上に開いた船のドック様の駅部のため安全性が高く、地域住民を招待しての見学会やデジタルマッピング投影などのイベントが開催されている。

図表 I-3-(2)-1

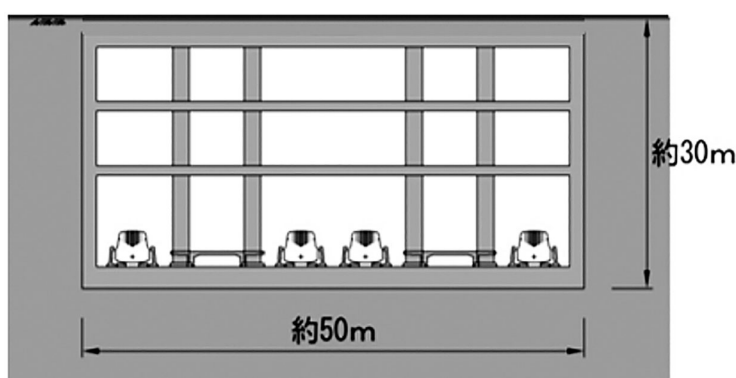
神奈川県駅の概況



「神奈川県駅新設工事における環境保全について」

図表 I-3-(2)-2

神奈川県駅工事の概要



「神奈川県駅新設工事における環境保全について」

図表 I-3-(2)-3

リニア神奈川県駅（仮称）



（令和5年7月14日）

(3) 山梨県駅

■工事の概要

甲府市周辺では、中央自動車道甲府南 IC の先、境川 PA(上り)に中央自動車道を跨ぐ高架橋の橋脚設置が進められている。山梨実験線方面からトンネルを抜けて地上部となって最初に中央自動車道を跨ぐ高架橋となる。

ここから甲府盆地内は地上部が約 17 km と長く、山梨県駅の前後にある河川を順次架橋し釜無川の先まで河川と中央自動車道等道路を跨ぐ橋梁・高架橋の設置工事が今後取り組まれる。

山梨県駅(仮称)は、県内で駅位置の再検討があったため、駅部建設工事の発注は令和 6 年度中が予定されている。

駅部に対し、その先の中央市、南アルプス市やその先の富士川町方面では用地買収が完了したところから高架橋の建設が進められており、令和 5 年 5 月に富士川町の利根川交差部の高架橋(2 径間 76m)がリニア全線で初めて完成し、報道陣に公開されたほか、同町の第二巨摩トンネル(710m)が令和 5 年 10 月にリニア全線で初めて貫通し注目を集めた。また甲府市に隣接する中央市地内では小学校の移転を伴う高架橋の建設が進み姿を現している。

この中央市の高架橋の伸びる先には釜無川橋梁がある。令和 3 年の工事着手で橋脚は設置が完了しており、橋脚間を桁で繋ぐ工事が進みつつある。山梨県内は地上部の構築物設置が当地域より進んでおり、リニア新幹線の開通をより実感できる状況にあるといえるだろう。

図表 I-3-(3)-1
リニア山梨県駅予定地(甲府市大津町)



(令和 6 年 12 月 5 日)

図表 I-3-(3)-2
山梨県内高架橋(中央市地内)



(令和 6 年 12 月 5 日)

図表 I-3-(3)-3
リニア釜無川橋梁工事現場(中央市)



(令和 6 年 12 月 5 日)

(4) 岐阜県駅

■工事の概要

リニア岐阜県駅は、「リニア中央新幹線岐阜県駅（仮称）ほか工事（駅東部）工区」として、長野県駅より約1年5カ月早く着工し、駅部本体工事と中部車両基地への引き込み線部の橋脚工事が進められている。

駅本体は現在土工事が主に進められている。駅部から一段高い丘陵地上に設置される中部車両基地は、県農業試験場跡地の広大な用地に駅本体と同様に土工事が進められている。

駅周辺は土地区画整理事業の方法で進めるため、駅本体工事と並んで周辺においても構造物の設置や宅地造成などの工事が各所で行われている。

2024(令和6)年12月、JR東海は工期を6年9カ月延長し2031(令和13)年12月とすることを発表している。

図表 I-3-(4)-1

岐阜県駅建設現場



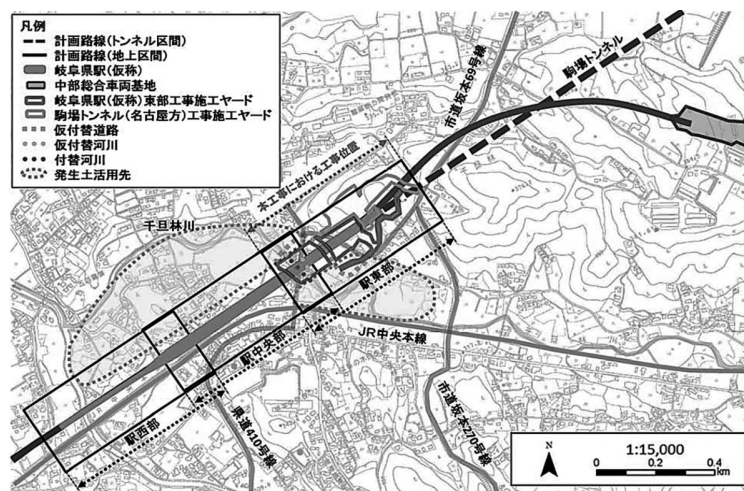
岐阜県駅予定地（中津川市千旦林地区）

（上）2022(令和4)年4月

（下）2024(令和6)年7月

図表 I-3-(4)-2

岐阜県駅・中部車両基地 位置関係図



「岐阜県駅ほか新設工事における環境保全について」

図表 I-3-(4)-3

岐阜県駅工事現場の状況



（令和6年7月16日）

(5) 名古屋駅

名古屋のリニア駅は駅地下を東海道新幹線・東海道線等と直交する形で設置される。

従って、名駅の東西を広い範囲で用地買収を行った。現在は駅の範囲を境界線に土留めの擁壁（地中連続壁）を造り、完了後その内部を掘削して駅の躯体を設置する作業に進むこととなっている。

図表 I-3-(5)-1

名古屋駅太閤通り口



図表 I-3-(5)-2

名駅西地区



図表 I-3-(5)-3

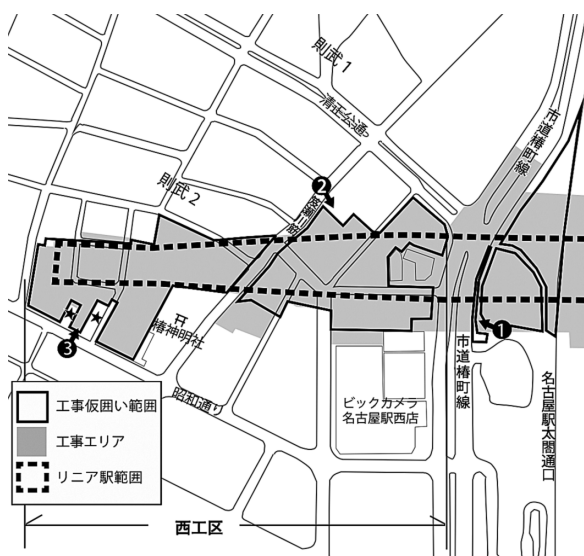
名駅東地区



令和5年11月8日（3枚共）

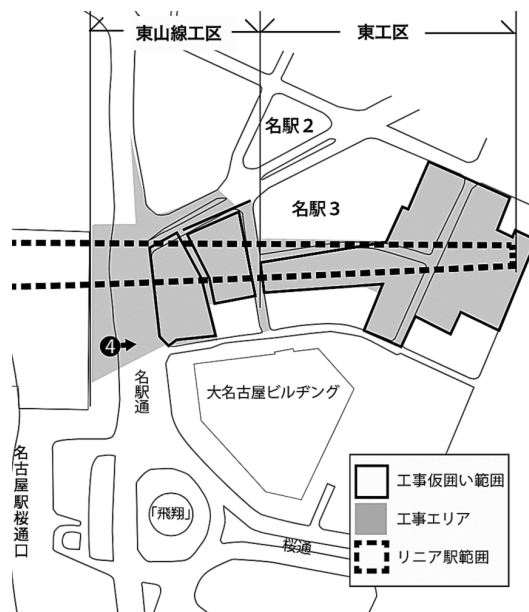
図表 I-3-(5)-4

名古屋駅西 概略図



図表 I-3-(5)-5

名古屋駅東 概略図



「名古屋駅新設工事における環境保全について」を基に現地踏査により作成

Ⅱ. 飯伊地域の産業・経済構造

前回第一次リニア調査（以下、一次調査）以降の当地域の現状とその特徴をまとめる。

1. 飯伊地域の人口の状況

(1) 飯伊地域の人口の推移

飯伊地域は令和 5 年 10 月 1 日現在、人口は 149,947 人（飯田市 94,851 人、下伊那郡 55,096 人）、世帯数 59,648 世帯（飯田市 39,165 世帯、下伊那郡 20,483 世帯）。

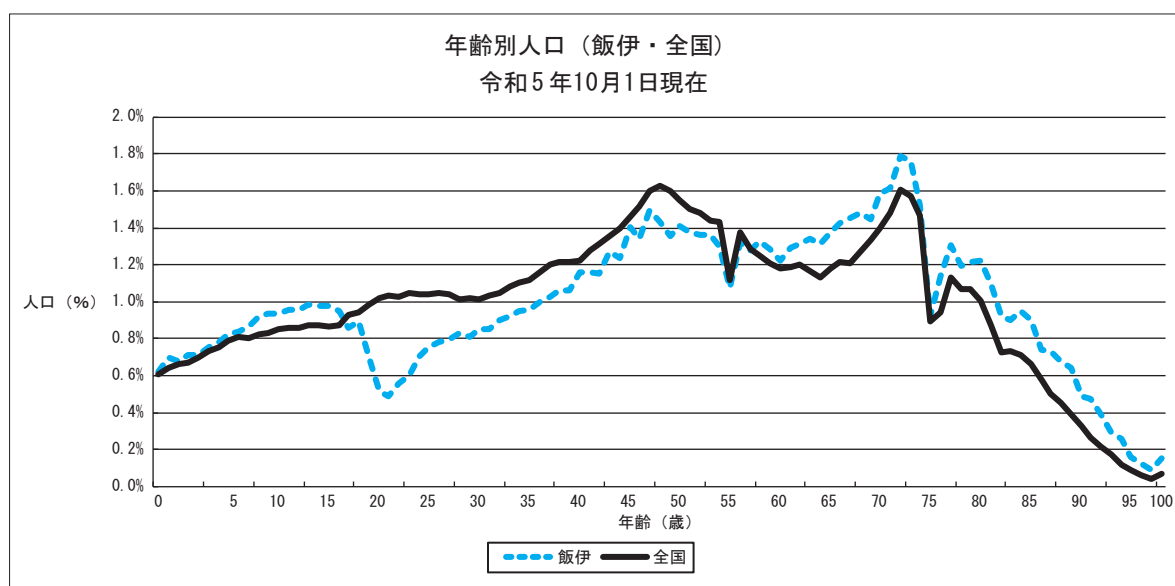
一次調査時の平成 24 年 10 月 1 日（11 年前）と比較すると、人口は 14,231 人、8.67% の減少、世帯数は 561 世帯、0.95% の増加となっている。

世帯人員（人口÷世帯数）は令和 5 年 10 月 1 日現在で 2.51 人となっており、平成 26 年（2.78 人）と比較して減少しており、世帯人員の減少傾向が見てとれる。

(2) 飯伊地域の人口特性

下のグラフは、令和 5 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、飯伊地域と全国を比較している。

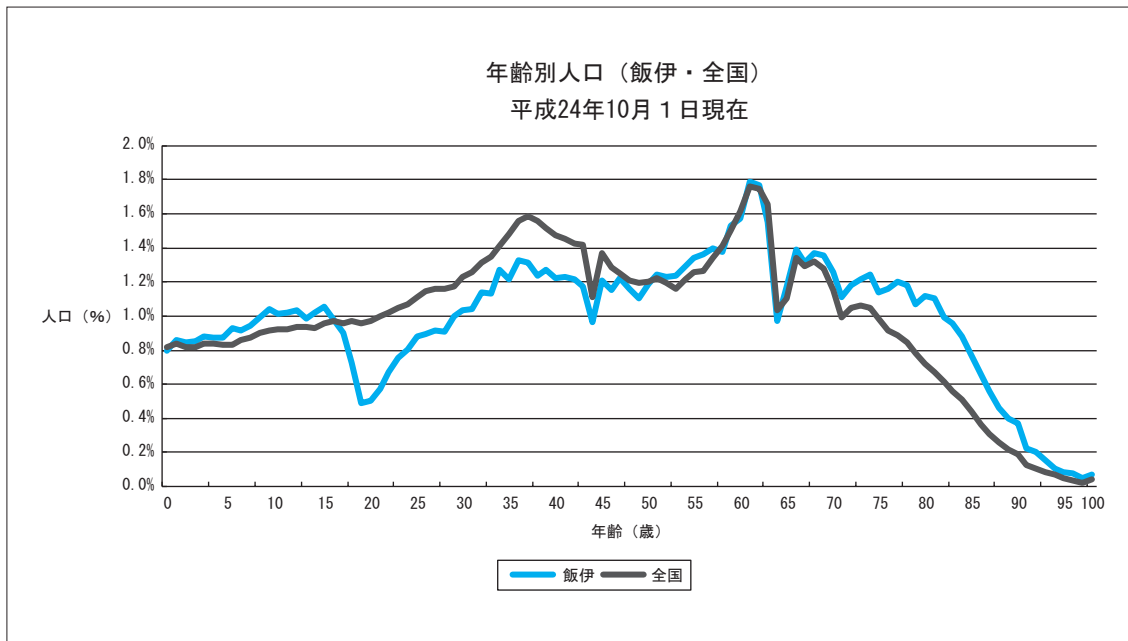
図表Ⅱ-1-(2)-1



（総務省統計局「人口推計」、長野県「毎月人口異動調査」より）

一次調査時には、平成 24 年 10 月 1 日時点（11 年前）の同じグラフを作成し、以下のような特徴を挙げていた。

図表Ⅱ-1-(2)-2



（総務省統計局「人口推計」、長野県「毎月人口異動調査」より作成）

- ①高齢者が多い
- ②50～60 歳代の構成比は全国平均とほぼ同じ
- ③18 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
- ④0～18 歳までの構成比は全国平均を上回る

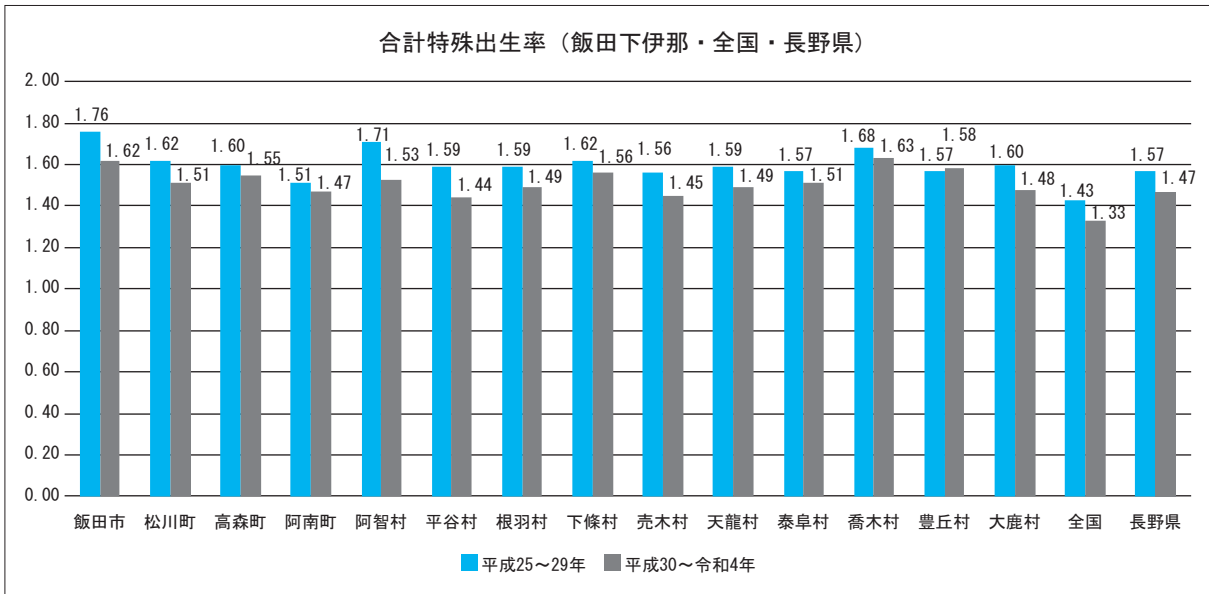
これを踏まえて今回のグラフを見ると

- ①高齢者、特に 60 歳以上は、全国平均を全年齢で上回っている
- ②50 歳代の構成比については全国平均を下回っている
- ③19～59 歳までの構成比が全国平均を下回っている（特に 22 歳（飯伊 0.52%、全国 1.02%）、23 歳（飯伊 0.49%、全国 1.03%）では、全国平均の半分程度の構成比にとどまる）
- ④0～18 歳までの構成比は全国平均を上回る

一次調査時から 11 年経過して、構成比が全国平均を下回る世代が 50 歳代まで拡大していることが分かる。一次調査でも指摘したところであるが、10 代後半から 20 代前半にかけて、4 年制大学のない当地域を進学等によって離れ、その後就職などによって地域外へ居住する人数が多いことが影響しており、期間経過によってその世代が拡大していると考えられる。反対に、60～75 歳の構成比は、一次調査と比較して全国平均を上回るようになっている。ただ、11 年前の 49～64 歳の総数と、令和 5 年の 60～75 歳の総数を比較すると 2,000 人程度減少していることから、この世代の大規模な人口回帰が起きたというわけではなく、59 歳までの構成比が小さくなったことで、相対的にこの世代の構成比が大きくなっていると考えられる。

0～18 歳までの構成比は全国平均を上回っている点（飯伊 16.08%、全国 14.89%）については、一次調査と変わっていない。

図表Ⅱ-1-(2)-3



（厚生労働省「人口動態保健所・市区町村別統計」より作成）

当地域の合計特殊出生率（一人の女性が一生に産む子供の平均数）は、全市町村で全国平均を上回っており、11市町村で長野県平均を上回っている。

ただ、その内訳をみると、年齢が小さくなるほど全国平均との差が縮小（0～5歳：飯伊 4.17%、全国 4.02%、6～11歳：飯伊 5.17%、全国 4.81%、12～18歳：飯伊 6.74%、全国 6.05%）しており、近年は当地域でも少子化の流れが強まっていると考えられる。

(3) 「子どもを産み育てやすい地域」の現在

一次調査において、当地域の各市町村の合計特殊出生率（平成 20～24 年）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（平成 22 年国勢調査より算出。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グラフを作成した（図表Ⅱ-1-(3)-2）。

このグラフを直近のデータ（合計特殊出生率（平成 30～令和 4 年）、令和 2 年国勢調査）で作成した（図表Ⅱ-1-(3)-1）。

図表を比較すると、直近のデータの方が 6 歳未満世帯員のいる非核家族の割合が減少し、全国平均に近づいてきている様子が分かる。直近の両データの相関係数は 0.429 でやや相関関係があるといえ、一次調査でも指摘したように、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ことが、合計特殊出生率の高さの要因の一つとなっている可能性はある。

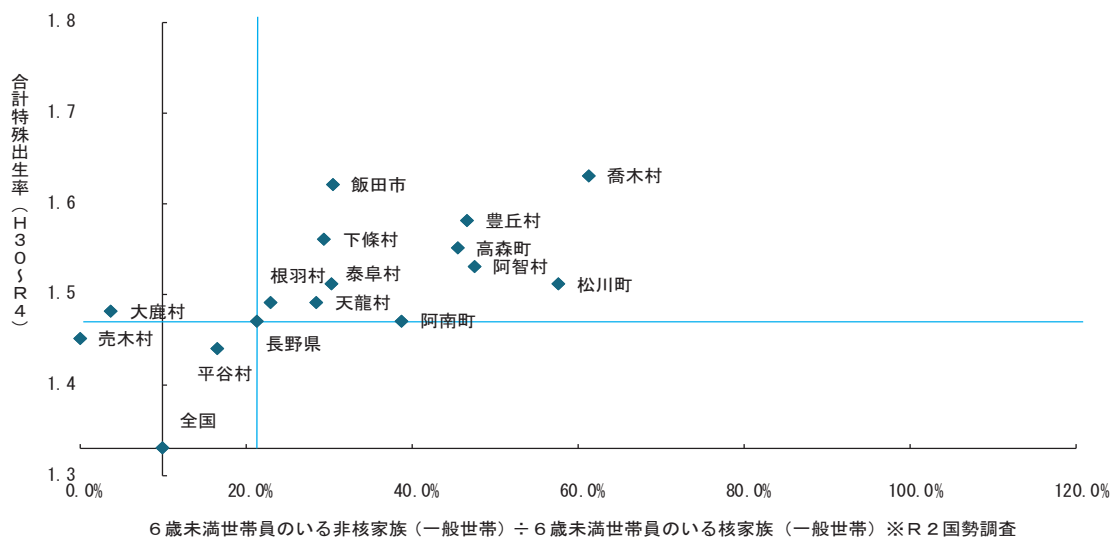
ただ、6 歳未満世帯員のいる非核家族÷6 歳未満世帯員のいる核家族の割合については、当地域で最も人口の多い飯田市において平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で 18.3 ポイント減少（48.7%→30.4%）している（※核家族 10 世帯に対して、非核家族 3 世帯の割合）。

長野県（32.8%→21.3%）、全国（17.1%→10.0%）との差は縮小傾向にあり、当地域の利点である「世代間での協力した子育て」が失われつつある状況が見てとれる。直近

の合計特殊出生率において、飯田市では1.62に低下しており、「世代間での協力した子育て」の減少が影響を与えていることも考えられる。

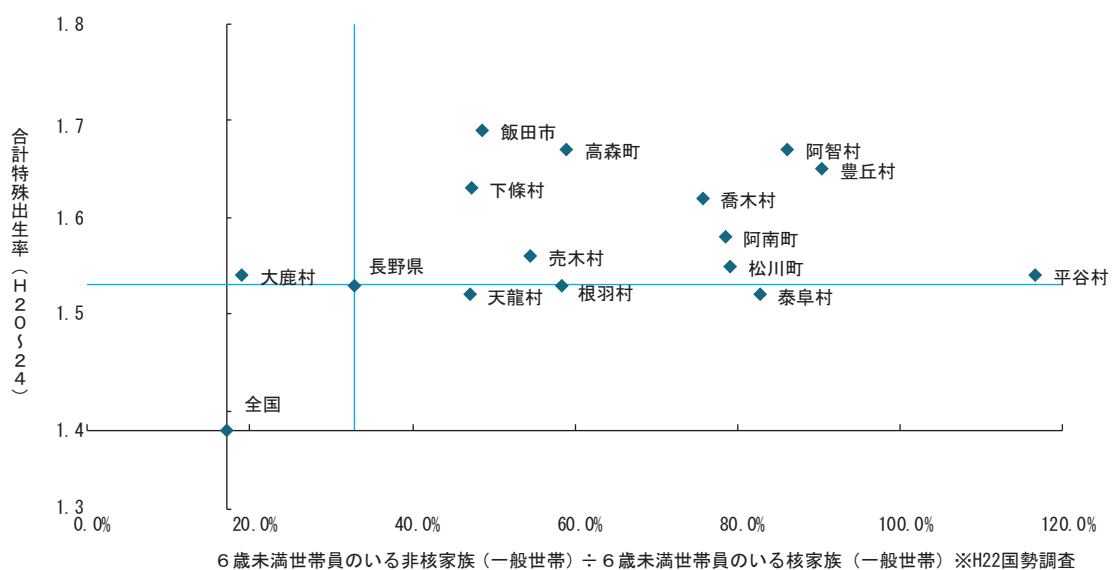
図表Ⅱ-1-(3)-1

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（R6調査）



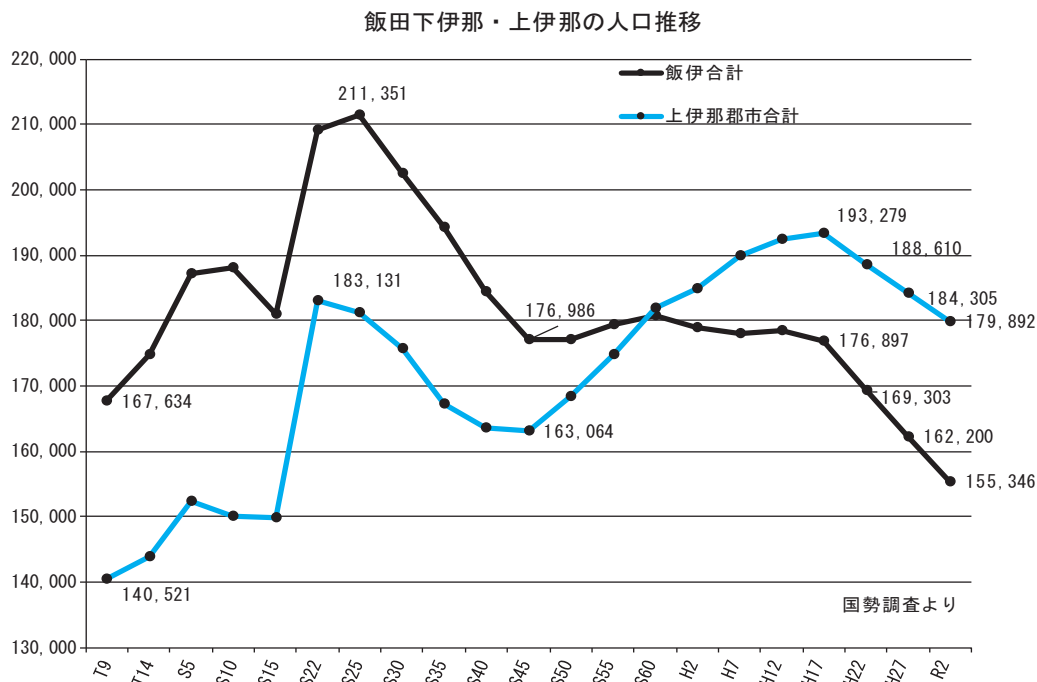
図表Ⅱ-1-(3)-2

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（H28調査）



(4) 上伊那地域（隣接地域）との比較による当地域の人口特性

図表Ⅱ-1-(4)-1

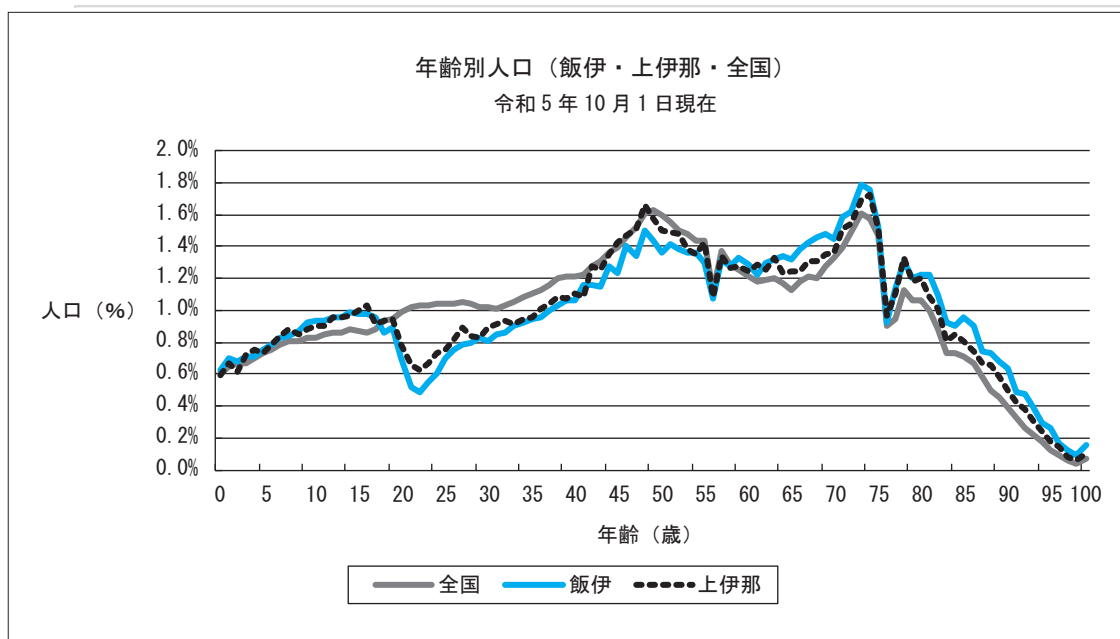


次に、当地域の人口特性を、隣接する上伊那地域との比較で見る。

図表Ⅱ-1-(4)-1 では一次調査時と同様に、国勢調査による人口推移（大正9～令和2年）を飯伊地域と上伊那地域で比較している。

一次調査時以降（平成27～令和2年）で見ると、飯伊地域と上伊那地域の人口はともに減少しているが、飯伊地域の方が減少幅が大きく、上伊那地域との人口差は拡大している。

図表Ⅱ-1-(4)-2



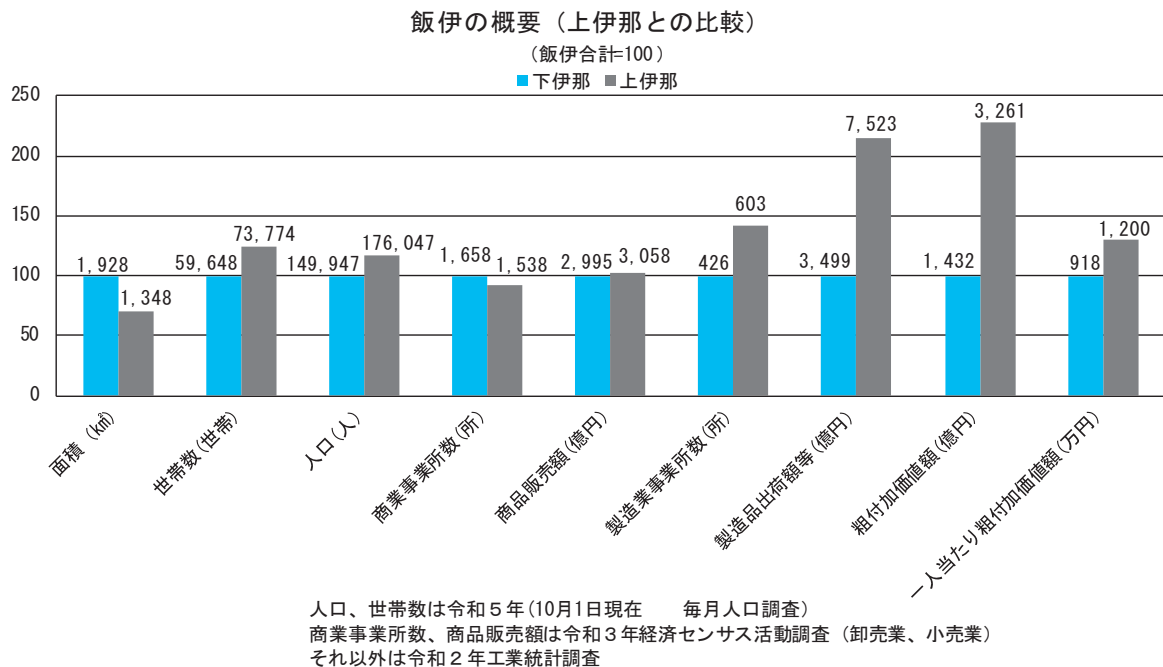
（総務省統計局「人口推計」、長野県「毎月人口異動調査」より作成）

また、図表Ⅱ-1-(4)-2 で示した飯伊と上伊那との人口の年齢別構成比を比較すると、全体としては 20 歳代前半で一旦落ち込んだ後に徐々に構成比が上がっていく形は共通している。ただ、18 歳以下ではほぼ同じも、20～55 歳頃までは上伊那の比率が高いことがわかる。またその分、上伊那の方が 60 歳以上の比率は低くなっている。

上伊那にある 4 年制大学は信州大学農学部、長野県看護大学のみであり、4 年制大学のない飯伊と同様に 10 歳代後半～20 歳代前半の人口流出が起きていることが推察されるが、その後の年代では飯伊を上回る比率で推移しており、若年層の回帰（もしくは流入）が 30 年間超の期間に亘って飯伊よりも多かったということになる。

(5) 上伊那地域との世帯数、人口、商業、製造業の比較

図表Ⅱ-1-(5)-1



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、図表Ⅱ-1-(5)-1 である（飯伊地域を 100 としたときの上伊那の状況を示している）。

一次調査でも同様のグラフを作成しており、平成 26 年 10 月時点では上伊那地域の方が世帯数では 17%、人口では 13% 多かったが、令和 5 年 10 月時点では上伊那地域の方が世帯数で 24%、人口で 17% 多くなっており、その差は拡大している。

商業については、平成 26 年時点で商業事業者数は上伊那地域の方が 4% 程度少なく、商品販売額は上伊那地域の方が 11% 高かったが、令和 3 年時点では、商業事業者数は上伊那地域の方が 7% 程度少なく、商品販売額は上伊那地域の方が 2% 高く、商品販売額については差が縮まる結果となった。

製造業については、一次調査においても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、従業者一人当たり粗付加価値額すべてで飯伊地域を上回っていたが、今

回調査（令和２年工業統計調査）でも同様の結果であった。特に、製造品出荷額等、粗付加価値額については飯伊地域の２倍超となっており、一次調査と比較してもその差は拡大している。

一次調査で、両地域の製造業に関する産業規模、産業構造の違いが、この差につながっていると指摘した。地域間の差、特に製造業では拡大しているように見えるが、どちらの地域でも人口減少という課題を抱えており、今後はリニア時代に向けてどのように協力体制を作れるかが重要ではないか。

(6) 飯田市の社会増減の特徴

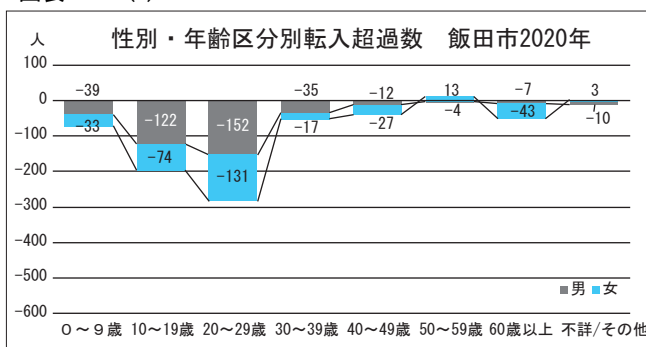
この項においては飯田市の社会増減の特徴について触れてみる。

総務省 HP（e-Stat）からコロナ禍が始まった 2020（令和２）年と、コロナが５類に変更となった 2023（令和５）年の県下自治体の人口異動を、年齢区分別、男女別に転入・転出データを取得した。

2020（令和２）年の飯田市は、50～59 歳区分がプラスの他は全年齢区分が転出超。10～19 歳区分もさることながら、20～29 歳区分もそれを上回り転出超となっている。従来は 40 歳台後半辺りから徐々に戻りがあり、リタイア後都会の人が移り住んでくる、というイメージがあったが実態はそうではないことが判る。コロナ下の 2020（令和２）年であることを考慮し、2019（令和元）年、2018（平成 30）年についても確認したが、ほぼ同様の傾向であった。

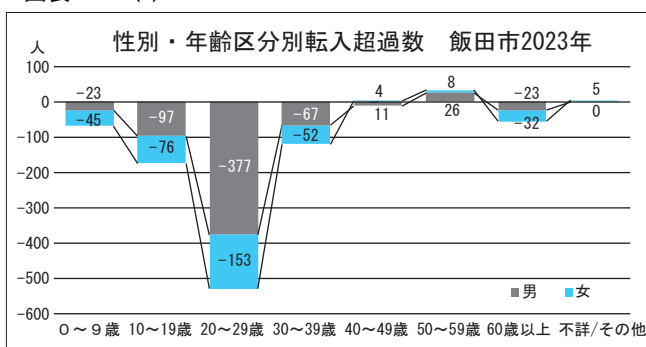
2023（令和５）年では、20～29 歳区分の減少幅が拡大し、特に男性の転出が拡大している。

図表Ⅱ-1-(6)-1



総務省 第１表 年齢、男女、移動前住所別転入数、第２表 年齢、男女、移動後住所別転入数（総務省 HP）より作成（以下同様）

図表Ⅱ-1-(6)-2



2. 県下各市町の人口の状況

同様に県下主要市町の転入超過数のグラフを右に示す。自治体毎の状況を、以下に区分してその特徴をみる。

- ① 0～9歳の乳幼児・学童世代
- ② 10～19歳の就職・進学移動要因を伴う学齢世代
- ③ 20～29歳の大学・新社会人世代
- ④ 30～39歳、40～49歳、50～59歳の働き盛り・現役世代
- ⑤ 60歳以上のリタイア後世代

(1) 軽井沢町、佐久市

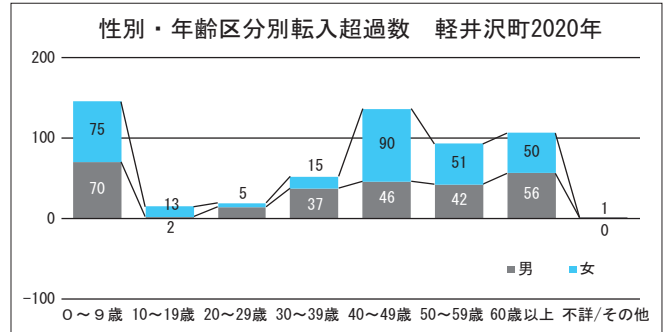
2020（令和2）年の軽井沢町は、②、③は辛うじてというレベルながら、全年齢区分で転入超となる。①の転入超数が全区分で最も多く（不明/その他区分は考慮しない、以下同じ）、家族での移住が相当あるという状況が窺われる。

一方で、2023（令和5）年は②、③は転出超に転じており、その他の区分でも転入超が減少している。前後の年を見ると、2020（令和2）年の転入超が目立って多く、2020（令和2）年が特殊だった可能性が考えられる。

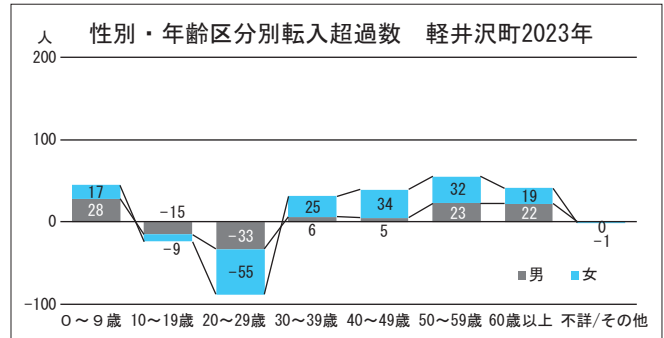
2020（令和2）年の佐久市は、②、③は転出超となっているが、他の年齢区分は転入超である。30～39歳区分が最も転入超が多く、40～49歳区分がそれに続く。①の転入超も多く、働き盛りの子育て世代が移り住んでいるイメージがある。

2023（令和5）年では、①、④の転入超は続いている一方で、②、③の転出超が拡大している。③の転出超については2020（令和2）～2021（令和3）年では100人未満となっているが、2019（令和元）年は200人超、2022（令和4）年でも160人超となっており、コロナ禍によって③の転出が抑えられていた可能性が考えられる。子育て世代の移住によって注目される佐久市であっても、若年層をつなぎとめることは容易ではないといえる。

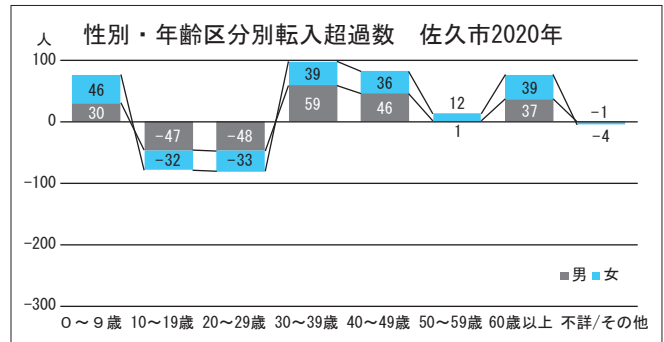
図表Ⅱ-2-(1)-1



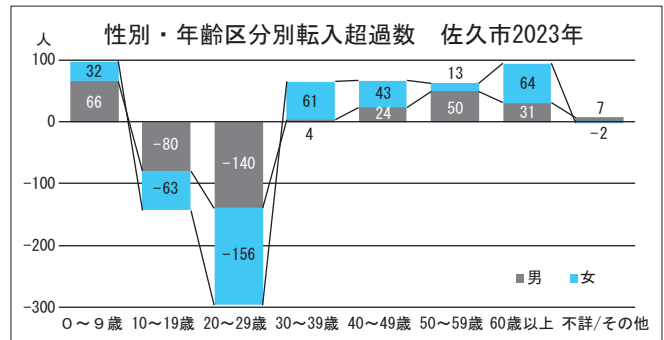
図表Ⅱ-2-(1)-2



図表Ⅱ-2-(1)-3



図表Ⅱ-2-(1)-4

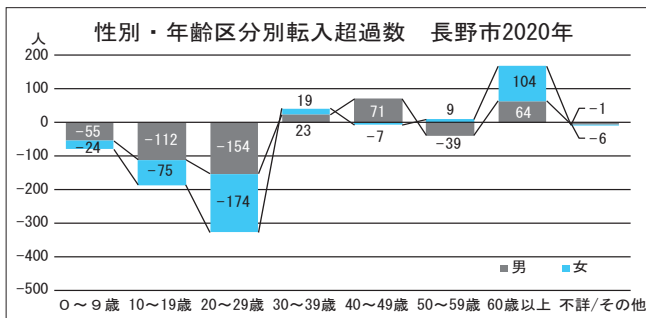


(2) 長野市

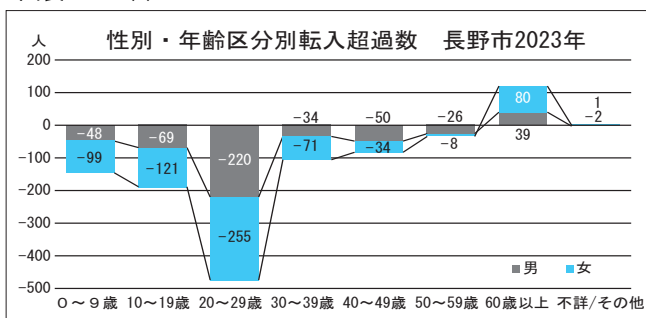
2020（令和2）年の長野市は、①は減少、②も減少で、③が最も減少数が多い、という状況は飯田市と同様。④現役世代は全体として転入超。⑤の増加数は全区分で最も多い。

2023（令和5）年は①、②、③の減少傾向に変化はないが、①、③で減少幅が拡大している。また、2020（令和2）年には転入超だった④も転出超に転じており、転出超の流れが強くなっているように見受けられる。

図表Ⅱ-2-(2)-1



図表Ⅱ-2-(2)-2

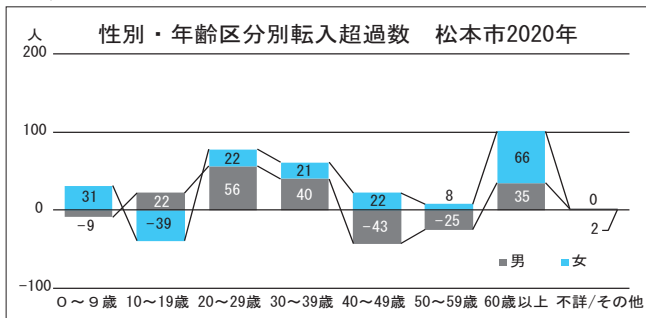


(3) 松本市

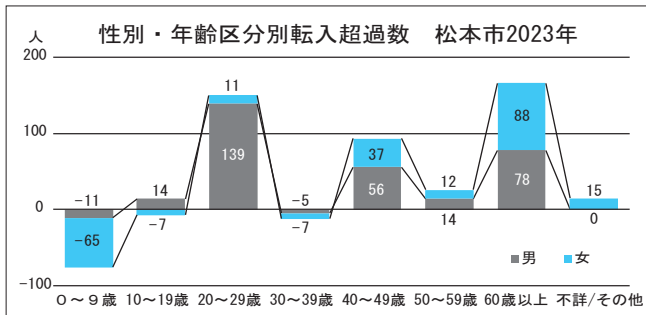
2020（令和2）年の松本市は①は増加、②は男性が増加で女性が減少となる。4年制大学などにより男性が転入超となるものの、女性が転出超となるのが松本市の特徴となる。③は増。④では男性が減少の区分があるが、女性は各区分で転入超となっており、働く世代の女性は各区分で転入超。⑤は松本市でも全区分通じて転入増加数が最も多い。

2023（令和5）年を見ると、③の男性の転入超が際立っており、就職に伴って男性が転入してきている様子が窺え、長野市とは違った人口異動の形となっている。

図表Ⅱ-2-(3)-1



図表Ⅱ-2-(3)-2

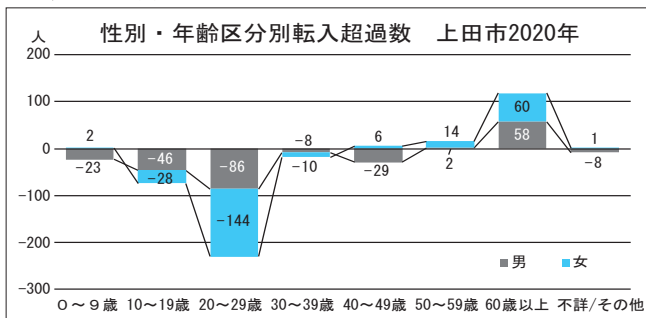


(4) 上田市

2020（令和2）年の上田市は、①はわずかに減少、②はやや減少、③が最も減少数が多く、④の増減数は僅かである。⑤世代は全区分で最も増加数が多い。長野市と似通った動きとなっている。

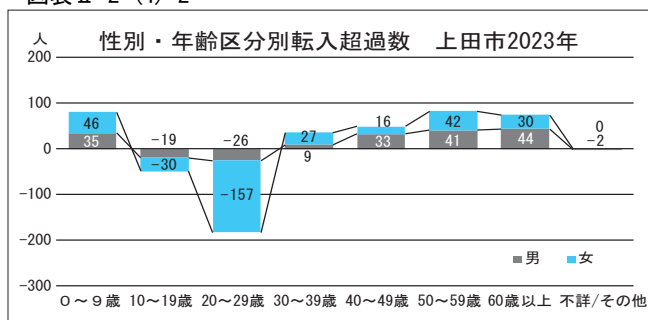
2023（令和5）年は、①が増加に転じ、②、③の減少幅が縮小、④も増加幅が拡大

図表Ⅱ-2-(4)-1



大しており、転出の動きがやや緩やかになったように見える。ただ、③の女性の転出超は変わらない。

図表Ⅱ-2-(4)-2

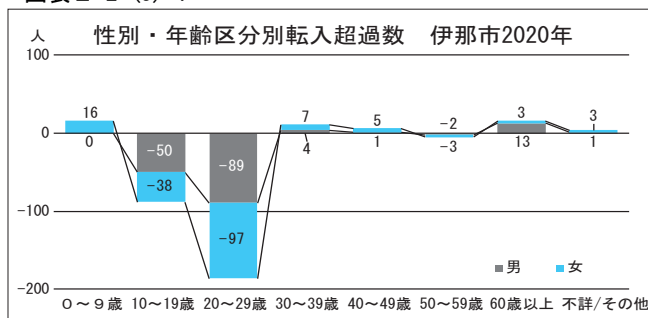


(5) 伊那市

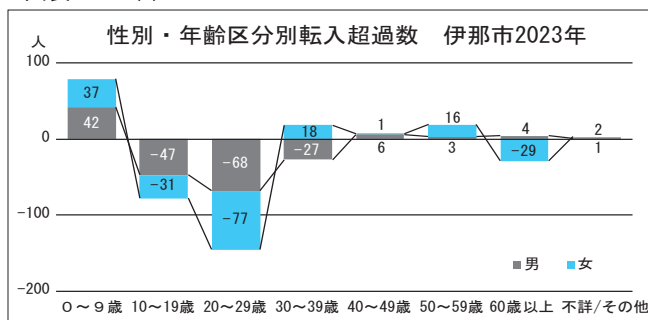
2020（令和2）年の伊那市は①が微増。②、③が減少で、③が最も減少数が多い。④の変動数は極めて少ない。⑤は増加してはいるがそれほど多くない。傾向としては飯田市と似通っているといえる。

2023（令和5）年は、①が大きく増加しており、③の減少幅が縮小している。また、⑤で女性の転出超が拡大している。

図表Ⅱ-2-(5)-1



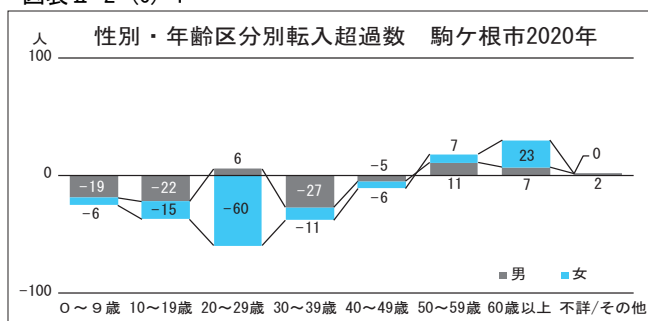
図表Ⅱ-2-(5)-2



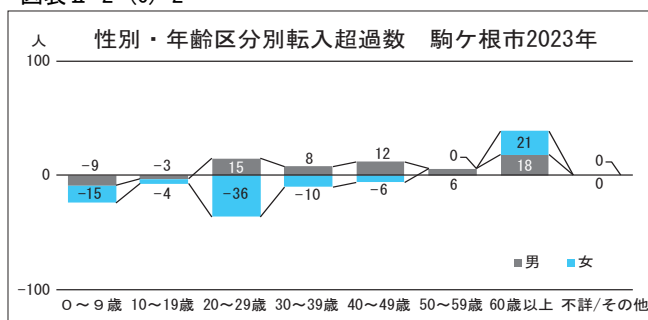
(6) 駒ヶ根市

人口規模が小さいこともあって、全般に増減幅は少ない。2020（令和2）年で見ると、①、②はやや減少。③は男性が増加、女性が減少。④は全体として減少ではあるが、多くはない。⑤は増加となっている。2023（令和5）年で見ると、③の減少幅が縮小しているが、全体的な傾向には大きな変化は見られない。

図表Ⅱ-2-(6)-1



図表Ⅱ-2-(6)-2



以上から、県下主要市町では、①0～9歳区分は全般的にやや減少、②10～19歳区分は進学等により多くの自治体で減少は免れていないが、松本市の例外もある。

③20～29歳区分は、主要市において最も減少幅が大きい区分となっているが、松本市や軽井沢町、佐久市のような例外もある。若い人の就労状況によるものか。④30～39歳区分から50～59歳区分までは小幅な増減といえるが、軽井沢町は人口規模に比べるとかなり大幅な増となっている。

また、2020（令和2）年と2023（令和5）年を比較してみると、全体的に2020（令和2）年の方が転出が抑えられており、2023（令和5）年にコロナが5類に変更になったのに合わせ、転出が拡大している様子が見てとれる。

3. 飯田市の特徴の背景

以上の県内主要市町の社会増減の特徴を踏まえながら、飯田市の特徴について以下で考察する。

(1) 60歳以上の社会増減と生産年齢人口比率との関係

図表Ⅱ-1-(6)-1に戻ると、飯田市の60歳以上区分では、60歳以上で社会減となっているのは、女性の転出が多くを占めている。

2018（平成30）年から2020（令和2）年の3カ年における60歳以上の転入超過数は、男性はそれぞれ+11人、+16人、△7人と、増加もしくは一桁の減少を示しているのに対し、女性はそれぞれ△33名、△31名、△43名で、偏に女性の転出によることが判る。

これについては市内独居高齢者の約68%が女性（飯田市健康福祉部長寿支援課）であり、この方々がこれまでの独居状態から次のステップへの異動が社会増減となって表れていると考えられる。

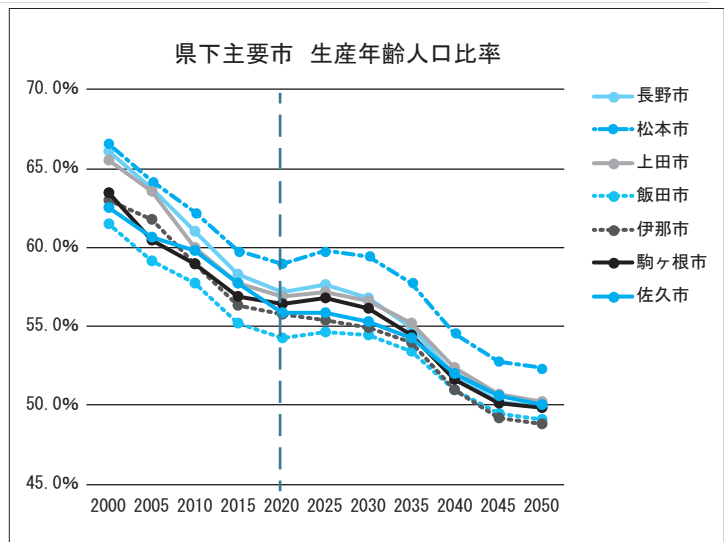
図表Ⅱ-3-(1)-1

一つの要因として「働き盛り世代の長年にわたる当地域からの流出により、高齢者をこの地域内で支えられなくなり、流出を招いているのでは」を考える。

右グラフは総人口に占める生産年齢人口比率で2020（令和2）年までは国勢調査による実績値、それ以降は予測値である。

2020（令和2）年時点の飯田市の7市中最下位。グラフの各市の順位がそのまま、60歳以上区分の転入超過数の順位を表しているかの状況を示している。相関係数で見ても、60歳以上の社会増減数と生産年齢人口比率は0.74という強い相関を示している。

飯田市を含む当地域においては、「若年層の地域外への流出により、高齢化率が高い」という文脈で説明されることが多いが、実数では高齢者も地域外へ流出しており、それが生産年齢人口の減少に影響を受けていると考えられる。



・2020年までは国勢調査に基づく実数値

・2025年からは国立社会保障・人口問題研究所の予測値による

(2) 外国人人口の推移

もう一点、飯伊地域における外国人人口の推移について述べる。近年における外国人人口は、コロナ禍で減少となった令和2～3年を除けば、前年を上回る形で推移しており、令和5年にはすでにコロナ前の水準を超えて3,302人となっている。

人口全体における外国人の占める割合で見ても、平成27年には1.68%だったものが、令和5年には2.16%まで上昇している。

また、外国人の国籍別に見ると中国人の人口が多く、次いでフィリピン人が多いことが分かる。ただ近年では人数、割合ともに減少しており、その一方でベトナム人の人数が急激に増加している。また、その他の部分については飯伊地域におけるデータはないが、長野

県全体ではインドネシア、台湾、ネパール国籍の人口が増加している。

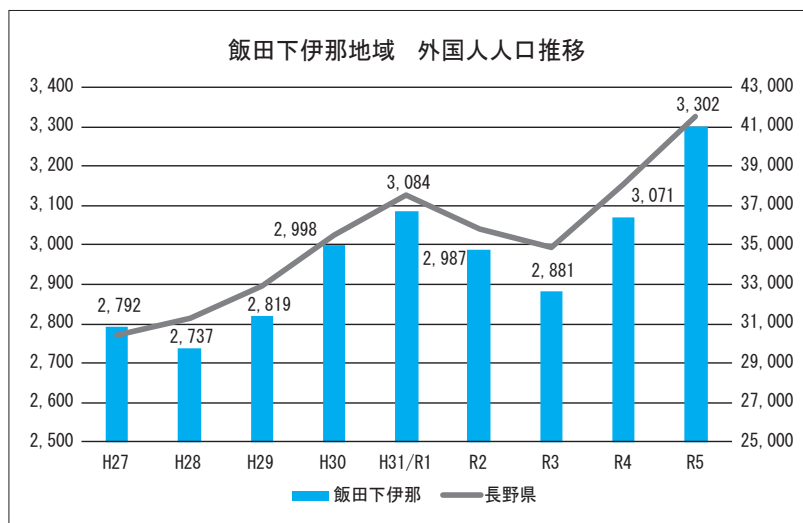
在留資格別では、やはり飯伊地域におけるデータはないものの、長野県全体では令和3年から令和4年にかけて特定技能1号（+1,275人）、技能実習1号（+2,199人）の人数が増加している。

飯伊地域の人口減少が避けられない状況の中、外国人のさらなる活躍に期待する声は多いが、現時点においても外国人の存在が地域にとって欠かせなくなっている状況であることは、この数値からも窺い知れる。

4. 飯伊地域の人口に関するまとめ

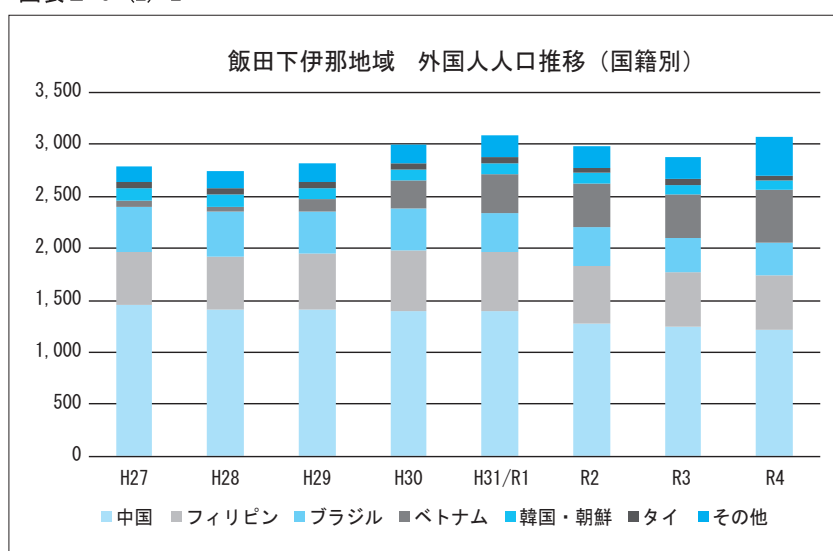
以上、飯伊地域の人口動態について述べてきた。一次調査時では、「地域特性としての、子供を産みやすく育てやすい環境要因を伸ばしていくことができれば、子供の数が大きく伸びる要因となる」と述べたが、コロナ禍を経て少子化が全国的に加速する中で飯伊地域の子供の割合も全国平均に近づいている状況が判明した。また、一次調査時に「定住人口増には産業振興が重要な要素」と指摘しており、その通りではあるが、全国的に

図表Ⅱ-3-(2)-1



図表Ⅱ-3-(2)-2

(長野県「外国人住民統計」より作成)



(長野県「外国人住民統計」より作成)

人口減少が進んでいく中で、従来型の産業振興のみによって定住人口を増加させることは難しいと考えられる。

コロナ禍が明けた令和6年の段階においても事業者の人手不足感は強いものがあるが、生産年齢人口は今後さらに減少していく予測となっており、リニア開通時までの産業振興、地域振興を考えていくうえで必要となる視点について、以下述べたい。

①学卒者の回帰率向上

本章冒頭の年齢別人口構成比を見ても分かる通り、飯田下伊那地域で育った子供は高校卒業と同時に地域を離れ、そのうち半数超（近年では約6割）は地域に帰ってきていない状況が長年に亘って継続している。全国的に人口が減少している現代において、リニア開通による他地域からの人口流入に過度な期待はできないと考えられ、やはり地域で生まれ育った若者をいかに地域に呼び戻すか、という視点が必要になってくると思われる。「この地域には何もないから、外（都会）へ行け」と年長者から言われたとの話は多く聞くが、その考えを改め、リニア開通時にこの地域を担っていく若者をいかに増やすか、ということを我々一人一人が真剣に考えなければならないのではないかな。

②外国人人材のさらなる受け入れ

飯田下伊那地域の外国人人口は令和5年で約3,300人、割合でも全人口の2%を超えており、住民というだけでなく労働力という意味においても、既に地域にとって大きな存在となっている。人口減少が今後加速していく中で、外国人をどのように地域に受け入れ、活躍してもらうかは重要な視点となろう。最近の円安の影響によって、外国人にとって日本国内で働くことのメリットが薄れてきているとの指摘もあり、外国人人口がこれまでのように増加していくかは不透明ではあるが、リニア開通を見据え、外国人にいかに選ばれる地域となるか、という視点も求められるのではないかな。

③DX（デジタルトランスフォーメーション）の活用による産業の効率化

人口減少への対応という点では、DX（デジタルトランスフォーメーション）の活用も必須になってくる。学卒者の回帰率向上や、外国人人材の受け入れが進んだとしても、人口減少の大きな流れ自体は止めることはできない。コロナ禍によってDXという言葉はかなり浸透してきており、今後は生成AI等のさらなる発展によって、産業の効率化はより加速していく可能性がある。事業所単位においてはもちろんのこと、住民、行政なども一体となって効率化を進めていく視点が求められる。それによって地域の利便性が向上すれば、リニア開通時における地域の強みともなる可能性もあろう。

5. 飯伊地域の経済構造

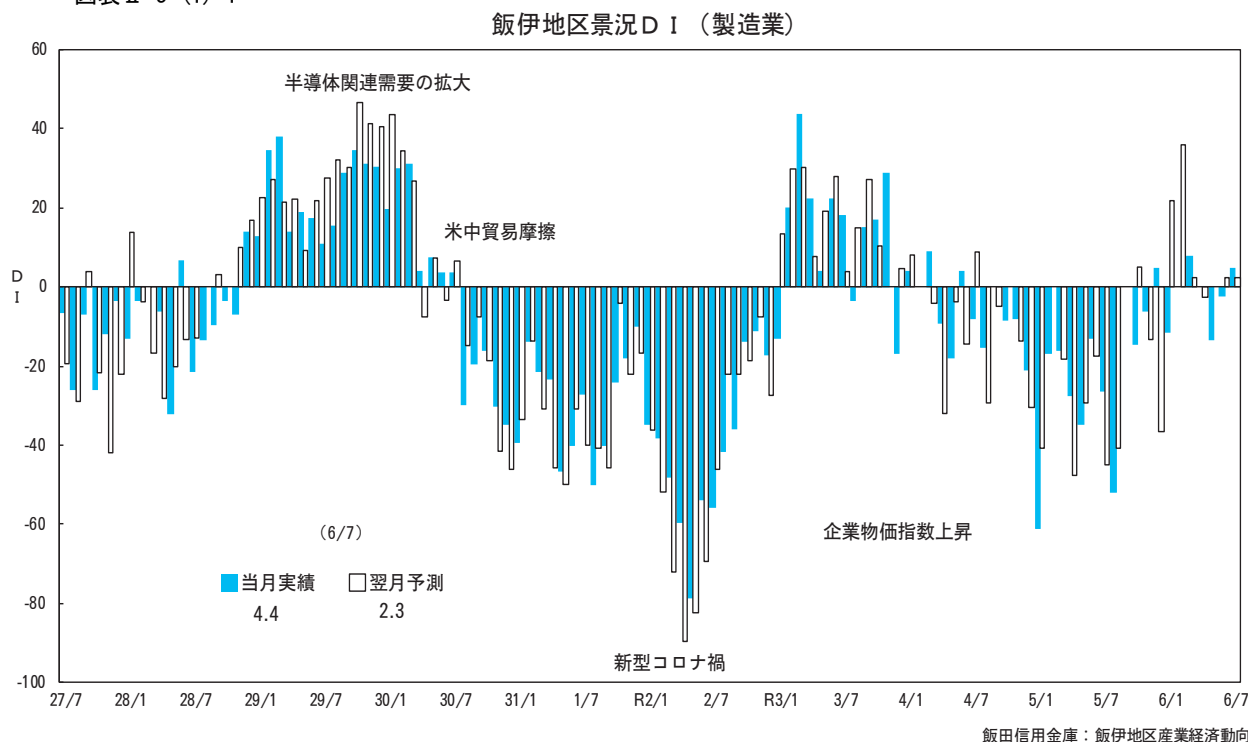
～一次調査以降の動向・特徴、リニア時代に向けて～

(1) 飯伊の景況の動向

一次調査（平成 27 年度）以後の、当金庫「飯伊地区産業経済動向」において毎月とりまとめている景況 D I の推移を振り返る。

(ア) 製造業

図表Ⅱ-5-(1)-1



平成 28 年中はアベノミクス効果などにより、緩やかな回復基調が続いていたものの横ばい圏で推移していたが、平成 29 年に入ると半導体関連などを中心に景況感が好転した。

平成 30 年以降、米中貿易摩擦のあおりを受けて当地域製造業者の景況感も悪化。この時期「中国関連の設備が下降」「米中貿易摩擦の影響は最悪」など、「中国における米中貿易摩擦の影響が国内販売でも出ている」などの声が寄せられていた。

それに加え、令和 2 年からコロナ禍の影響が出始めた。「中国向け輸出が止まっている」など中国向け輸出が減少したとの声の他、「中国からの部材停滞」など中国国内の事情による供給制約を指摘する声や、食品など主に国内消費向けの業者からも「イベント、テーマパーク、土産物が減少」など、業種を問わず広く影響を指摘する声が寄せられ、景況感はもう一段悪化した。

令和 3 年初め頃になると、コロナ禍の終息、経済社会活動の正常化に向けた動きがみられるようになり、輸出向けを中心に景況感の回復傾向が見られた。

またこの時期、サプライチェーンの混乱もあって、「ワールドワイドで鋼材、樹脂材、電子部品等の入手が困難となってきた」など原材料の入手困難を指摘する声が多く聞かれるようになる。

それと同時に「普段取引のない業者から調達することもあり、単価上昇の一因」など

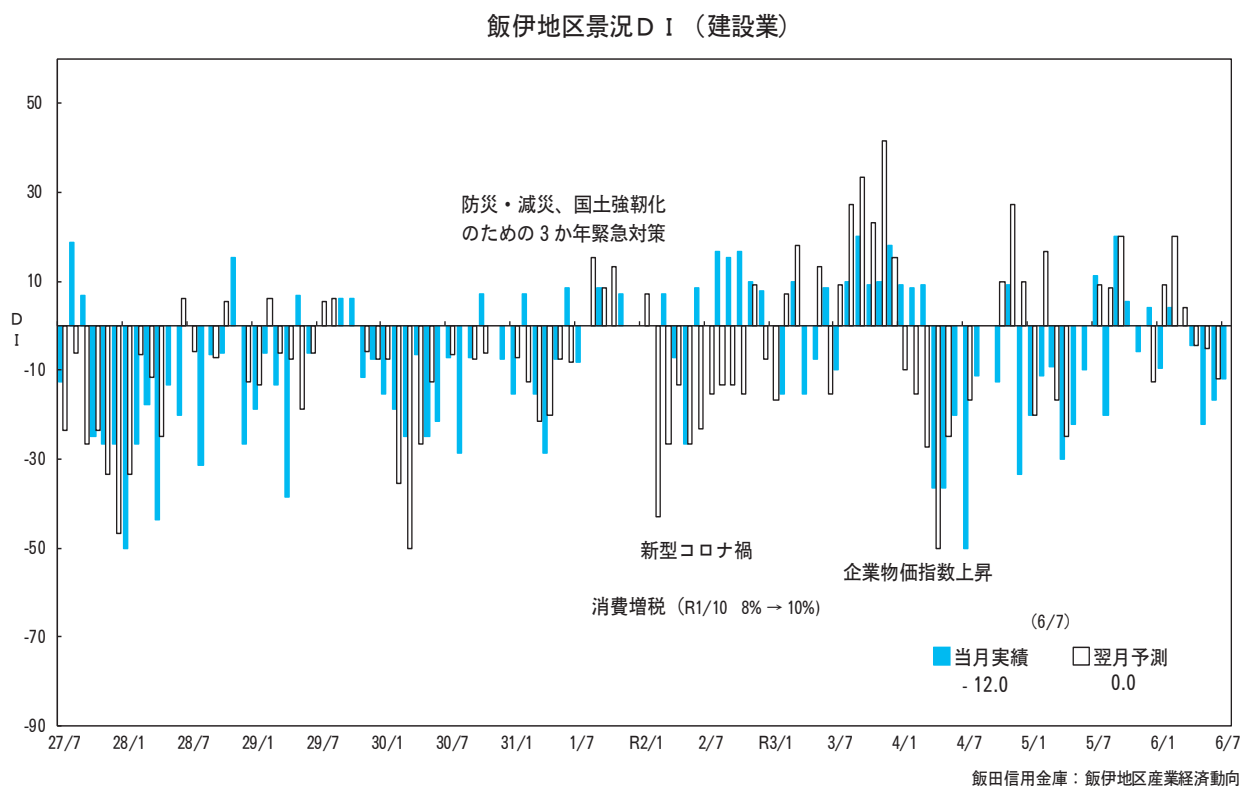
原材料価格の高騰を指摘する声が多く聞かれるようになった。この時期から始まる円安の影響もあり、原材料高の状態は令和6年8月現在も継続している。

令和5年になると、半導体市場の低迷に引っ張られるように、当地域の製造業DIも低下したが、令和6年に入ると輸出向け半導体関連の回復もあって、徐々に回復傾向がみられる。

令和3年度の長野県最低賃金が前年度に比べ28円上昇して以来、令和6年度の長野県最低賃金も前年度に比べ50円上昇するなど政策の後押しもあり、近時は賃金の上昇傾向が当地域でも明らかになっている。こうした人件費の増加や原材料価格の上昇を販売価格に転嫁する各業者の努力も続いている。

(イ) 建設業

図表Ⅱ-5-(1)-2



公共事業の発注が年度後半に活発化することから、例年年度初めから中盤くらいまで建設業の景況感は停滞するが、平成31年頃から令和4年くらいまでの景況感は、それ以前に比べて停滞の谷が浅く、また景況感が良いとの回答も増えている。

平成26年に策定された国土強靱化基本計画を受け、平成30年度から開始された「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の影響が多少遅れて当地域にも現れ、県、市の災害関連工事の発注が増加し、現在でも比較的堅調に推移していることも理由の一つではないかと推測される。

平成26、27年度の住宅着工戸数は、平成26年の消費増税前にあった駆け込み需要の反動もあって少なかったが、平成29年辺りから増加し始めた。この時期調査先からも「同業も大きな工事こそ少ないが、住宅やリフォームなど仕事はあるのでは」などの声が寄せられ、これらの事情も景況感に一定の影響があったように思われる。

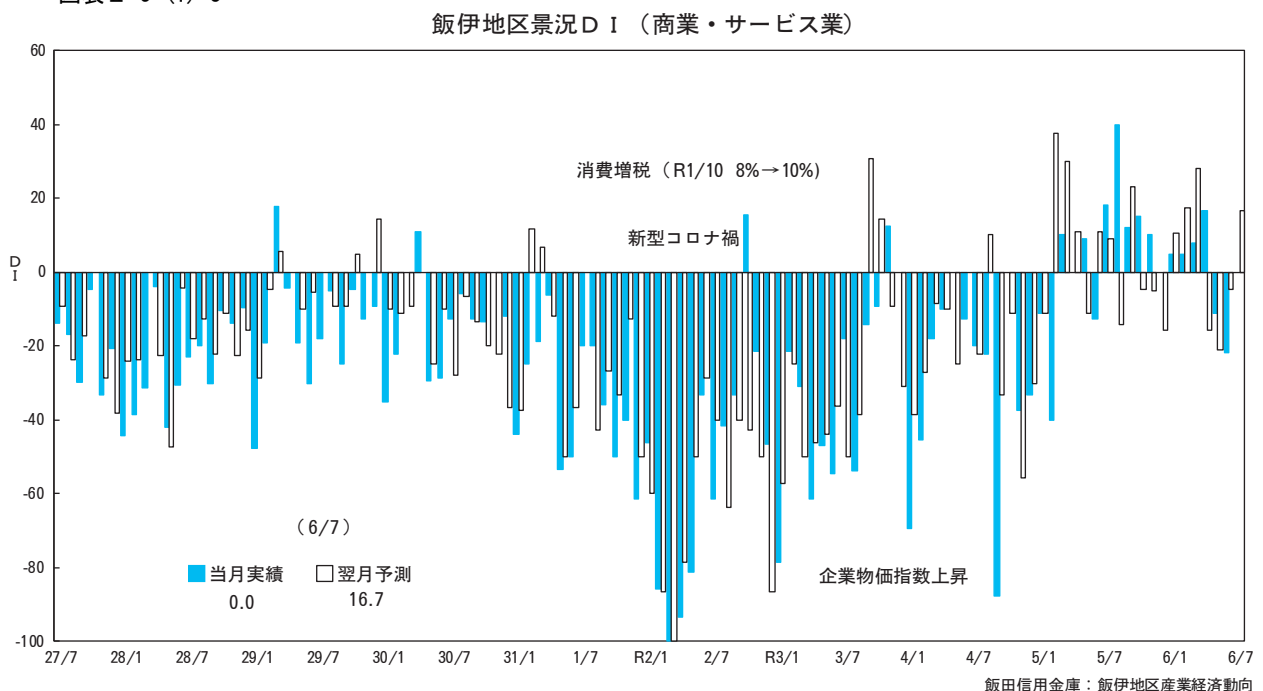
令和元年10月に消費増税が10%に引き上げられたが、前回消費増税のあった平成25年の直前に当地域でも見られた駆け込み需要は、今回はあまりなかったとの声が多い。

また、建設業における新型コロナ禍の影響は、このグラフからは明確ではないが、調査先からは、「設備投資に様子見の姿勢」との声も聞かれていた。

令和4年になると、景況感の悪化の谷が深くなっている。令和3年初頭から木材を始めとする各種資材価格が急激に上昇しており、また納入も不安定になったが、こうした事情が景況感に影響を与えたものと思われる。現時点でも資材価格は、製造業と同様、高止まりしているとの声が多い。

(ウ) 商業・サービス業

図表Ⅱ-5-(1)-3



長引くデフレ下にあって、平成26年の消費増税（8%）などで消費意欲が振るわず悪化していた景況感は、平成29年に入ると、製造業の業績が上向き始めたことや住宅着工戸数がやや回復し始めたことなどに呼応するかのようになり、弱いながらもやや持ち直しの動きがみられていた。

平成31年に入ると景況感の悪化がみられる。この間、令和元年10月に消費税率が10%に引き上げられ景況感にも影響があったが、それに加えてこの時期の悪化の際は、「配送費が大幅に上がりそう」「仕入単価が上がる予定」などの声が寄せられ、依然消費が弱含んでいる中で消費増税を機に仕入等が上昇したことの影響が大きかったように思われる。

そうした状況下、コロナ禍が襲来する。

令和2年2月には、「厳しいというより、今後経営できるかどうか瀬戸際の状況」など、業種を問わず、すべての調査先から深刻な声が寄せられた。

行動制限の不実施や全国旅行支援が始まった令和4年半ば過ぎから、地域のコロナ感染者の増減に影響されながらも、徐々に景況感の持ち直しの動きがみられるようになり、令和5年に入ると5月の新型コロナ感染症5類移行など、脱コロナの動きが本格化する

に従い、リベンジ消費などにも影響されて景況感が好転する。

この頃からサプライチェーンの混乱や円安など様々な事情による物価の上昇を伝える声が多く寄せられるようになったが、近時の景況感は安定した動きが続いている。

(2) 飯伊地域の産業の状況

(7) 飯伊地域の民営事業所の状況

(a) 飯伊地域の事業所数と、開・廃業率の推移（平成 21～令和 3 年）

平成 21 年以降、飯伊地域の事業所数は趨勢的に減少している。

令和 3 年は、一次報告書発行時である平成 28 年と比べ、6.3%減少している。

特にコロナ禍をまたぐ令和元年～3 年の減少率は 9.6%で、各経済センサス間での減少率が最も高くなっている。

この間の飯伊地域の廃業率を見ると、11.9%となっている。県計よりも 0.9 ポイント低いものの、やはり平成 24 年以降で最も高かった。

一方、この間の開業率は、飯伊地域で 8.3%、県計では 9.4%となっており、開業率も平成 24 年以降で最も高くなっていることが注目される。

飯伊地域に限らず、コロナ禍をまたぐ令和元年から 3 年までの間、廃業率も高かったが、開業率もまた高く、事業所の新陳代謝が激しかった様子が見える。

(b) 飯伊地域の産業大分類別の開・廃業率（平成 28～令和 3 年）

それでは、飯伊地域の民営事業所の新陳代謝は、業種によって何か特徴があるだろうか。平成 28 年調査から令和 3 年調査の間の飯伊地区の開廃業率を、産業大分類別に見てみる。

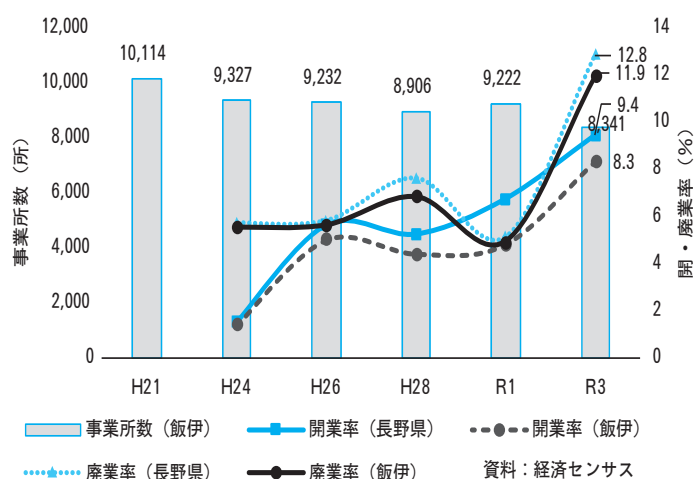
次頁図は、飯伊平均を交点として、産業大分類別に、縦軸に廃業率、横軸に開業率をとったものだが、開、廃業が比較的高いと言われる宿泊業、飲食サービス業は、飯伊地域でも、開業率、廃業率共に飯伊平均よりも高く、新陳代謝が激しかったといえるだろう。

また、電気、ガス、熱供給、水道業や情報通信業でも、開業率、廃業率共に飯伊平均よりも高い。前者は、事業所数が少ないことの影響も考えられるが、恐らく太陽光発電事業者等の開、廃業によるものと思われ、環境意識の高まりや情報化といった社会の変化への適応がみられるように思われる。

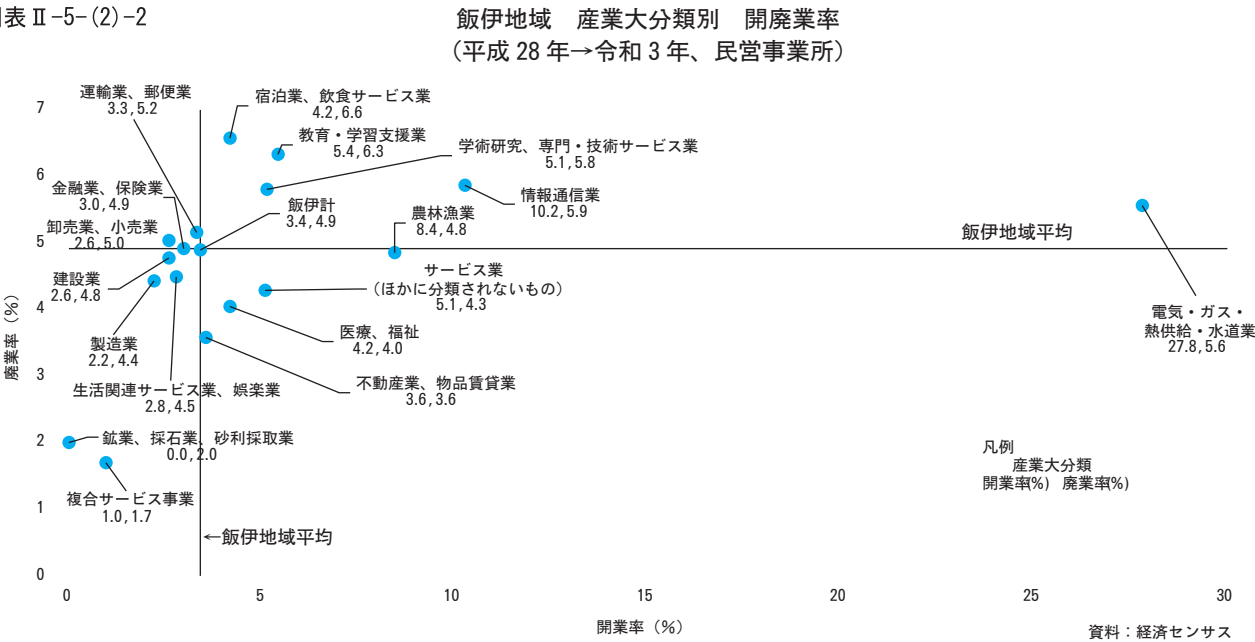
一方、飯伊地域で産業規模の大きい製造業、建設業、卸・小売業や、金融業・保険業などでは、開業率、廃業率共に飯伊平均よりも低く、新陳代謝はさほど大きくなかったように思われる。

図表 II-5-(2)-1

民営の、事業所数（飯伊）、開・廃業率（県、飯伊）の推移



図表Ⅱ-5-(2)-2



(c) 飯伊地域の産業大分類別事業所数、従業者数の変化（平成 28～令和 3 年）

上記のような新陳代謝の結果、一次報告書発行時の平成 28 年から令和 3 年の間に、事業所数、従業者数がどのように変化したかを見る。

図表Ⅱ-5-(2)-3

平成28年、令和3年 産業大分類別 事業所数、従業者数の増減（民営・南信州地域）

産業中分類	事業所数		従業者数		事業所数	従業者数	1事業所あたり従業者数		産業中分類	事業所数		従業者数		事業所数	従業者数	1事業所あたり従業者数					
	H28	R3	H28	R3	増減率	増減率	H28	R3		H28	R3	H28	R3	増減率	増減率	H28	R3				
農業、林業	104	119	1039	978	14.4%	-5.9%	10.0	8.2	不動産業、物品賃貸業	545	544	1356	1565	-0.2%	15.4%	2.5	2.9				
漁業	3	2	41	16	-33.3%	-61.0%	13.7	8.0	学術研究、専門・技術サービス業	341	334	1566	1554	-2.1%	-0.8%	4.6	4.7				
鉱業、採石業、砂利採取業	11	12	50	51	9.1%	2.0%	4.5	4.3	宿泊業、飲食サービス業	1157	1047	6434	5311	-9.5%	-17.5%	5.6	5.1				
建設業	1138	1016	6995	6672	-10.7%	-4.6%	6.1	6.6	生活関連サービス業、娯楽業	753	700	3166	2565	-7.0%	-19.0%	4.2	3.7				
製造業	1002	884	17181	17060	-11.8%	-0.7%	17.1	19.3	教育、学習支援業	200	191	1018	957	-4.5%	-6.0%	5.1	5.0				
電気・ガス・熱供給・水道業	19	47	322	466	147.4%	44.7%	16.9	9.9	医療、福祉	655	659	9728	10151	0.6%	4.3%	14.9	15.4				
情報通信業	48	57	309	321	18.8%	3.9%	6.4	5.6	複合サービス事業	86	85	844	849	-1.2%	0.6%	9.8	10.0				
運輸業、郵便業	144	132	2757	2825	-8.3%	2.5%	19.1	21.4	サービス業（他に分類されないもの）	545	569	3536	3836	4.4%	8.5%	6.5	6.7				
卸売業、小売業	2027	1828	12505	12547	-9.8%	0.3%	6.2	6.9	総計	8906	8341	70154	68967	-6.3%	-1.7%	7.9	8.3				
金融業、保険業	128	115	1307	1243	-10.2%	-4.9%	10.2	10.8										資料：経済センサス			

前述の通り、全業種で見ると、令和 3 年は、平成 28 年に比べ、事業所数で 6.3%、従業者数は 1.7%減少している。

開、廃業率がともに飯伊総計より低かった業種のうち、建設業、金融業・保険業では、事業所数、従業者数ともに減少、製造業、卸、小売業では、事業所数こそ 10%前後減少しているものの、従業者数はほぼ横ばいだった。製造業では、一事業所当たり従業員数が 2.2 人増加している。ある事業所が廃業しても、次の事業者がその従業員を雇用すれば、従業者数はさほど減少しない。一概には言えないが、製造業では従業員の移動が順調に行われた可能性も考えられるのではないだろうか。

開、廃業率がともに飯伊総計より高かった業種のうち、情報通信業や、電気・ガス・熱供給・水道業では、事業所数、従業者数ともに増加しているものの、一事業所当たり従業者数は減少している。

宿泊業、飲食サービス業は、事業所数、従業者数、一事業所当たり従業者数すべて減少した。この点は、令和元年経済センサスで業種別の事業所数、従業者数が明らかではないこともあって断言できないが、コロナ禍の影響が考えられるかもしれない。

リニア中央新幹線工事で注目される不動産業、物品賃貸業だが、開、廃業率は、ともに目下のところさほど高くなかったように思われ、事業所の減少も見られないが、従業者数は増加している。高齢化が進む当地域の医療、福祉でも、事業所数はほぼ横ばいだったが、従業者数は 4.3%増加していた。とはいえ、一事業所当たり従業者数の増加は 1 人に満たない。

(d) 飯伊地域の市町村別・産業大分類別事業所数、従業者数の変化

(平成 28～令和 3 年)

平成 28 年から令和 3 年間の事業所数、従業者数の変化を、各市町村別に見たのが次頁表である。

これを見ると、事業所数は、高森町はほぼ横ばいだったが、それ以外の市町村は減少している。一方、従業者数は、松川町、高森町、阿南町、喬木村、豊丘村、大鹿村で増えていた。

子細に見ると、製造業について、松川町、高森町、売木村、泰阜村、喬木村、豊丘村で、従業者数の増加が見られる。高森町、売木村については、事業所数も増加している。

建設業について、松川町、大鹿村で、事業所数は減少しているものの、従業者数の増加がみられる。大鹿村の従業者数の増加は、リニア中央新幹線工事の影響だと思われる。

医療、福祉では、飯田市、阿智村、根羽村、泰阜村で、事業所数、従業者数ともに増加しているほか、阿南町など、事業所数は減少ないし横ばいだが、従業者数が増加した自治体は多い。

卸小売業について見ると、松川町、高森町、平谷村、下條村、喬木村、豊丘村で従業者数の増加が見られる。後述するが、高森町、豊丘村については、令和 2 年 11 月 20 日の、アピタ高森店が MEGA ドン・キホーテ高森店として新装開店、平成 30 年春、道の駅「南信州とよおかマルシェ」オープンの影響も考えられるだろう。

図表Ⅱ-5-(2)-4

飯田下伊那地域14市町村 事業所数、従業員数の推移（平成28年、令和3年・産業大分類別）

	飯田市				松川町				高森町				阿南町			
	事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数	
	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3
農業、林業	46	53	459	458	6	11	76	130	6	10	42	72	7	8	44	48
漁業	2	1	35	12												
鉱業、採石業、砂利採取業	3	4	23	26									3	3	5	7
建設業	621	559	4,646	4,455	101	89	568	592	70	66	431	389	65	53	199	178
製造業	633	547	10,437	10,080	93	84	1,883	1,915	68	73	1,360	1,492	22	16	380	377
電気・ガス・熱供給・水道業	13	28	283	403	2	9	3	23		4		11	1		4	
情報通信業	41	45	267	277	1	2	23	22	2	3	5	5				
運輸業、郵便業	94	86	2,230	2,238	12	13	170	256	10	13	149	163	1		14	
卸売業、小売業	1,379	1,238	9,151	9,173	129	117	686	745	122	109	992	1,014	62	56	275	245
金融業、保険業	103	94	1,108	1,081	5	4	46	43	7	7	72	54	2	2	13	12
不動産業、物品賃貸業	486	478	1,198	1,319	17	22	45	73	15	19	33	100	1	1	1	1
学術研究、専門・技術サービス業	267	257	1,392	1,369	14	16	37	37	21	23	62	67	7	5	10	8
宿泊業、飲食サービス業	824	726	4,578	3,556	54	56	199	172	54	50	264	178	18	21	61	81
生活関連サービス業、娯楽業	537	499	2,304	1,834	48	48	115	102	48	47	235	181	17	13	46	38
教育、学習支援業	138	128	792	707	13	11	21	22	12	12	57	66	4	3	7	4
医療、福祉	429	436	6,342	6,632	50	54	714	712	35	31	854	795	24	19	450	555
複合サービス事業	43	41	484	507	5	6	60	54	5	5	61	54	4	4	50	38
サービス業(他に分類されないもの)	377	398	2,840	3,050	28	35	130	184	23	27	116	153	16	14	51	44
総計	6,036	5,618	48,569	47,177	578	577	4,776	5,082	498	499	4,733	4,794	254	218	1,610	1,636
総計増減率(%)	-6.9		-2.9		-0.2		6.4		0.2		1.3		-14.2		1.6	
	阿智村				平谷村				根羽村				下條村			
	事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数	
	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3
農業、林業	7	5	55	28	2	2	9	6	3	3	46	43	4	3	37	27
漁業																
鉱業、採石業、砂利採取業													2	2	5	6
建設業	66	59	253	230	5	4	21	13	7	6	36	36	38	34	132	100
製造業	56	51	928	923	2		8		9	7	122	94	15	10	446	381
電気・ガス・熱供給・水道業														1	3	1
情報通信業		1		1						1		1	1	2	3	4
運輸業、郵便業	8	7	78	69	1	1	8	8	2	1	11	8	3	2	10	4
卸売業、小売業	91	90	392	358	7	8	13	15	19	14	65	44	40	40	179	190
金融業、保険業	3	2	22	18												
不動産業、物品賃貸業	5	5	13	10	1		1		1	1	1	1	3	4	17	23
学術研究、専門・技術サービス業	7	10	8	23	1		2		1	1	1	2	3	4	6	5
宿泊業、飲食サービス業	82	81	823	864	14	10	54	21	7	6	24	23	12	12	55	79
生活関連サービス業、娯楽業	34	31	153	172	7	7	74	84	6	5	29	16	8	8	59	46
教育、学習支援業	9	9	41	22					1	2	1	6	6	5	12	8
医療、福祉	29	30	368	398	1	2	5	5	6	9	51	63	11	11	124	135
複合サービス事業	6	6	49	51	1	1	3	2	1	1	3	3	5	4	31	36
サービス業(他に分類されないもの)	32	25	165	142	3	4	6	8	5	6	11	11	8	8	25	33
総計	435	412	3,348	3,309	45	39	204	162	68	63	401	351	160	152	1,142	1,081
総計増減率(%)	-5.3		-1.2		-13.3		-20.6		-7.4		-12.5		-5.0		-5.3	
	売木村				天龍村				泰阜村				喬木村			
	事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数	
	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3
農業、林業	3	3	17	13	3	3	49	32	3	5	21	19	6	5	72	48
漁業									1	1	6	4				
鉱業、採石業、砂利採取業					2	1	15	5	1	1	2	3				
建設業	2	1	2	4	16	14	102	84	18	18	68	61	67	59	242	223
製造業	3	4	22	37	4	3	18	14	7	6	93	107	42	35	526	607
電気・ガス・熱供給・水道業					1	1	29	21						1		1
情報通信業	1	1	1	1									1	1	9	1
運輸業、郵便業					1	1	4	4	3	1	10	3	3	1	26	13
卸売業、小売業	11	10	22	22	22	18	60	36	22	21	56	49	62	51	280	303
金融業、保険業					2	1	6	3	1	1	2	2	1	1	11	10
不動産業、物品賃貸業		1		1	1	1	2	2	1		2		8	5	14	6
学術研究、専門・技術サービス業		1		1	1		1		1		1		8	7	19	17
宿泊業、飲食サービス業	12	9	57	47	9	10	31	37	8	7	27	15	25	20	128	117
生活関連サービス業、娯楽業	4	2	32	10	6	5	8	6	4	5	7	11	19	17	76	40
教育、学習支援業	2	2	4	3	1	4	13	36	2	2	18	19	6	6	45	50
医療、福祉	4	2	14	14	6	5	87	95	4	6	93	105	33	32	299	324
複合サービス事業	1	1	4	3	4	4	8	8	2	2	6	6	3	4	32	38
サービス業(他に分類されないもの)	3	3	7	4	4	5	11	19	10	6	39	16	15	14	42	72
総計	46	40	182	160	83	76	444	402	88	82	451	420	299	259	1,821	1,870
総計増減率(%)	-13.0		-12.1		-8.4		-9.5		-6.8		-6.9		-13.4		2.7	
	豊丘村				大鹿村				下伊那計				飯伊計			
	事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数		事業所数		従業者数	
	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3	h28	r3
農業、林業	7	7	101	47	1	1	11	7	40	50	396	425	86	103	855	883
漁業									1	1	6	4	3	2	41	16
鉱業、採石業、砂利採取業						1		4	8	7	27	21	11	11	50	47
建設業	55	49	214	192	7	5	81	115	387	343	1799	1676	1008	902	6445	6131
製造業	38	38	889	967	10	10	69	66	262	234	4836	4987	895	781	15273	15067
電気・ガス・熱供給・水道業	1	1	2	3					5	18	37	60	18	46	320	463
情報通信業	1	1	1	9					5	9	40	33	46	54	307	310
運輸業、郵便業	4	4	42	48	2	2	5	11	36	33	402	459	130	119	2632	2697
卸売業、小売業	43	41	274	303	18	15	60	50	485	434	2606	2641	1864	1672	11757	11814
金融業、保険業	4	3	27	20					18	16	150	124	121	110	1258	1205
不動産業、物品賃貸業	6	7	29	29					48	53	116	206	534	531	1314	1525
学術研究、専門・技術サービス業	8	9	25	24	2	1	2	1	57	56	139	136	324	313	1531	1505
宿泊業、飲食サービス業	14	19	57	70	24	20	76	51	201	192	843	723	1025	918	5421	4279
生活関連サービス業、娯楽業	13	11	26	23	2	2	2	2	163	155	649	524	700	654	2953	2358
教育、学習支援業	6	6	7	13		1		1	45	45	174	211	183	173	966	918
医療、福祉	19	20	288	274	4	2	39	44	170	169	2677	2789	599	605	9019	9421
複合サービス事業	4	4	47	44	2	2	6	5	30	31	254	239	73	72	738	746
サービス業(他に分類されないもの)	17	19	86	92	4	5	7	8	112	119	431	540	489	517	3271	3590
総計	240	239	2,115	2,158	76	67	358	365	2073	1965	15582	15798	8109	7583	64151	62975
総計増減率(%)	-0.4		2.0		-11.8		2.0		-5.2		1.4		-6.5		-1.8	

(e) 飯伊地域の令和3年の事業所数からみた産業構造

最後に、令和3年経済センサス活動調査による、飯田下伊那地域の事業所数の産業別構成比をみる。

図表Ⅱ-5-(2)-5

産業大分類別 事業所構成比(令和3年)									
事業所数	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	金融業、保険業
全国	0.82%	0.04%	9.41%	8.00%	0.18%	1.48%	2.49%	23.83%	1.63%
長野県	1.37%	0.06%	10.72%	9.81%	0.27%	0.95%	1.87%	22.84%	1.51%
飯田下伊那計	1.45%	0.14%	12.18%	10.60%	0.56%	0.68%	1.58%	21.92%	1.38%
事業所数	不動産業、物品賃貸業	学術研究、専門・技術サービス業	宿泊業、飲食サービス業	生活関連サービス業、娯楽業	教育、学習支援業	医療、福祉	複合サービス事業	サービス業(他に分類されないもの)	
全国	7.26%	4.89%	11.62%	8.42%	3.17%	8.97%	0.62%	7.16%	
長野県	6.75%	4.19%	13.66%	8.22%	2.77%	7.44%	0.86%	6.72%	
飯田下伊那計	6.52%	4.00%	12.55%	8.39%	2.29%	7.90%	1.02%	6.82%	

資料：経済センサス

建設業、製造業、卸・小売、宿泊・飲食サービスの事業所構成比が二桁を超えているが、建設業や製造業の構成比は、長野県、全国に比べてやや高い。

また、開業率が高かった電気・ガス・熱供給・水道業は、地域内の事業所構成比はさほどではないが、全国、長野県に比べると高い構成比となっている。

同じく開業率が高かった情報通信業だが、全国、長野県に比べると構成比が高いとは言えない状況となっている。

当地域の産業構造は、例えば中津川市の場合、製造業の事業所構成比が14.7%と存在感が大きいのに比べると、各産業が全国、長野県計と同様、むらなく各産業が存在する点に特色があると言われる。この点を指して、当地域の経済は「おじや経済」といわれることがあるが、長野県の場合、広い県土に地域の中核都市が点在し、これを中心に経済圏を構成する傾向があり、中核都市を中心とする経済圏の内部では様々な需要に応える必要があることがその要因ではないかと思われる。

リニア中央新幹線が開通した時、当地域が多様な産業を有し、地域内で住民の需要に一定程度答えることができる構造を持つ経済圏である点は、決してマイナスにはならないのではないかと。

また、電気・ガス・熱供給・水道業の構成比の高さは、太陽光を始めとする環境配慮型の産業構造を有しているとも言え、全国に向けて環境文化都市飯田を標榜するにふさわしいのではないだろうか。

(3) データからわかる飯伊地域産業の特徴

(7) 製造業

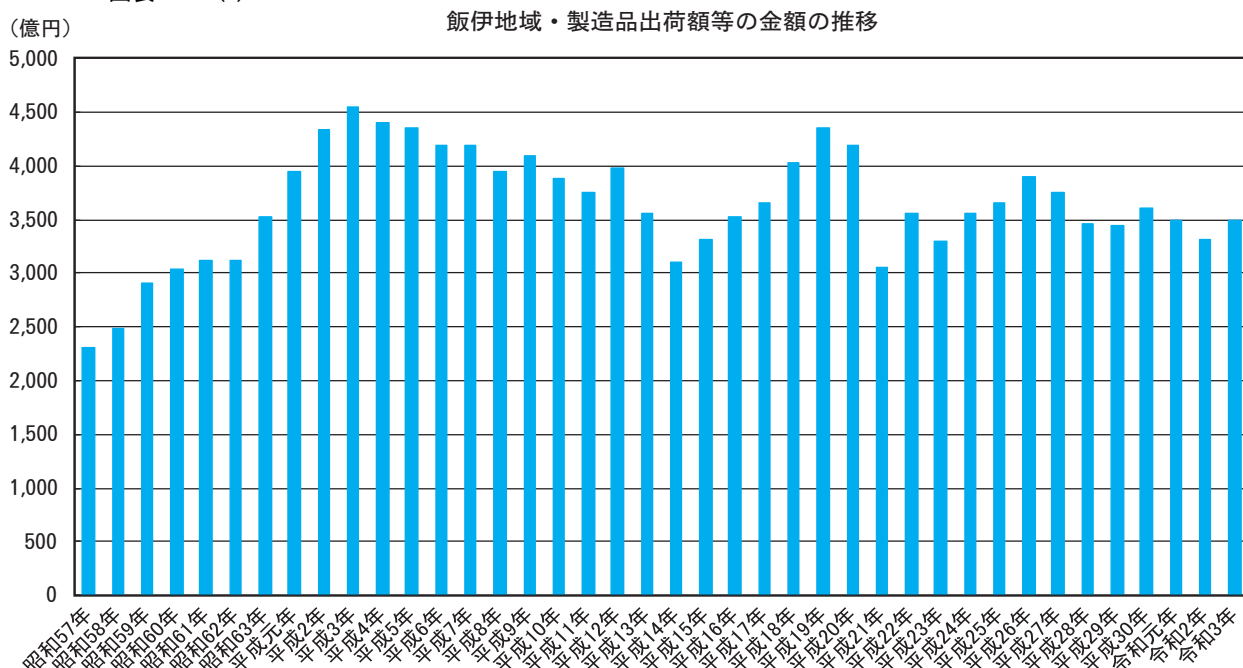
(a) 製造品出荷額等の推移

製造品出荷額等は従来工業統計調査に示されていたが、経済センサス活動調査年は経済センサスで、また令和4年以降は経済構造実態調査の一部として継続されている。ただ、工業統計調査と経済センサス、経済構造実態調査では調査母集団等が多少異なることから、数値の連続性には注意を要する。

当地域の製造品出荷額等の推移は下図の通りだが、平成 20 年に発生したリーマンショック以降、リーマンショック前の水準を一度も回復していない。

一次報告書以降の製造品出荷額等は、平成 29 年 3,450 億円、平成 30 年 3,614 億円、令和元年 3,500 億円、令和 2 年 3,316 億円、令和 3 年は 3,489 億円となっている。

図表Ⅱ-5-(3)-1



- ・平成23年、平成27年、令和2年は経済センサス-活動調査の数値。令和3年は経済構造実態調査（製造業事業所調査）の数値。その他の数値は工業統計調査の数値
- ・平成27年については個人経営調査票による調査分を含まない

(b) 製造業従業者一人当たり粗付加価値額（付加価値労働生産性）の推移

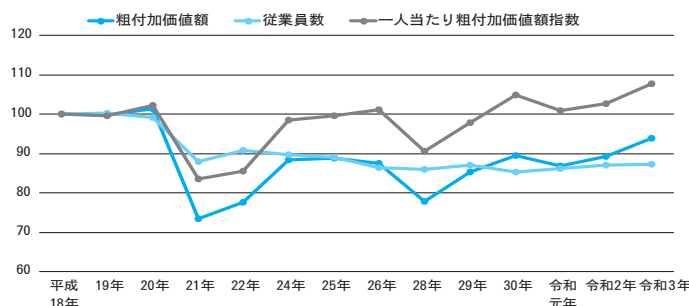
①生産年齢人口が減少していく中では、労働生産性が向上しなければ生産年齢人口の減少に伴って地域経済も縮小してしまうだろう。加えて近時の製造品出荷額はリーマン前を回復していないことは前記の通りである。そこで、当地域製造業の製造業の労働生産性の推移を見てみたい。

付加価値労働生産性は、従業者一人当たり、または1時間当たりの付加価値額と定義されるが、ここでは工業統計調査等における粗付加価値額と従業者数（従業員4人以上の事業所。以下同様）を用いることとする。

②右図は、平成18年以降の従業者一人当たり粗付加価値額の推移を、平成18年を100とする指数の推移で見たもの。平成20年のリーマンショックの翌年調査では労働生産性は低下していたが、その後、粗付加価値額がリーマン前を回復しない中であっても、リーマン前と同様の水準にあ

図表Ⅱ-5-(3)-2

粗付加価値額、従業者数、一人当たり粗付加価値額の推移（H18=100とする指数）



- ・工業統計調査は令和2年（2020年）で中止となり、令和4年（2022年）から総務省・経済産業省が実施する経済構造実態調査の一部「製造業事業所調査」が開始されたが、その中で工業統計調査と同様の事項が把握されている。但し、製造業事業所調査と工業統計調査は集計範囲等が異なり、過去の工業統計と単純比較できない。
- ・伏字のある市町村は含まない。
- ・工業統計調査の平成23,27年の従業員数は、翌年経済センサス活動調査が実施された関係で、ここでは把握できないものとした。
- ・平成27年は経済センサスの数値

（資料：長野県工業統計調査、経済センサス、製造業事業所調査）

ることが分かる。

③ところで労働生産性は、右のように一人当たり売上高と付加価値率に分解できるため、一人当たり売上高と付加価値率を用いて労働生産性の高低についての要因分析を行うことができる。とされる。

そこで工業統計調査を用いて、一次報告書以降の当地域の一人当たり売上高と付加価値率の推移を見たのが右のグラフである。

なお、「売上高」は工業統計調査における製造品出荷額等を、「付加価値額」は工業統計調査における粗付加価値額を、「従業員数」も工業統計調査における従業者数を用いており、単位労働時間当たりの生産性を示すものではないし、名目額による試算であることに留意されたい。また、データの制約上飯田市のデータに限り、その中でも伏字の製造業産業中分類及び継続してデータの取れなかった情報通信機械器具製造業は除き、工業統計調査が行われなかった平成 27 年は除いた（以下同様）。従って、工業統計以外の経済センサス、製造業事業所調査の数値や飯田市以外の町村の数値も合計した図表Ⅱ-5-(3)-1、図表Ⅱ-5-(3)-2 とは若干異なる部分があることも付言する。

これを見ると、平成26年以降、労働生産性が1,000万円前後で推移する中であって、一人当たり売上高は漸減している一方、付加価値率は平成29年に大きく上昇し、以後も上昇基調で推移しているように思われる。

④そこで、付加価値率を構成する製造品出荷額等と粗付加価値額の推移を見たのが右図である。

これを見ると、平成29年の飯田市の製造品出荷額等は平成28年より3.6%減少していたのだが、粗付加価値額は平成28年より8.2%上昇していた。そうすると、平成29年の付加価値率の上昇は粗付加価値額の増加が主な原因だったことになるのではないかな。

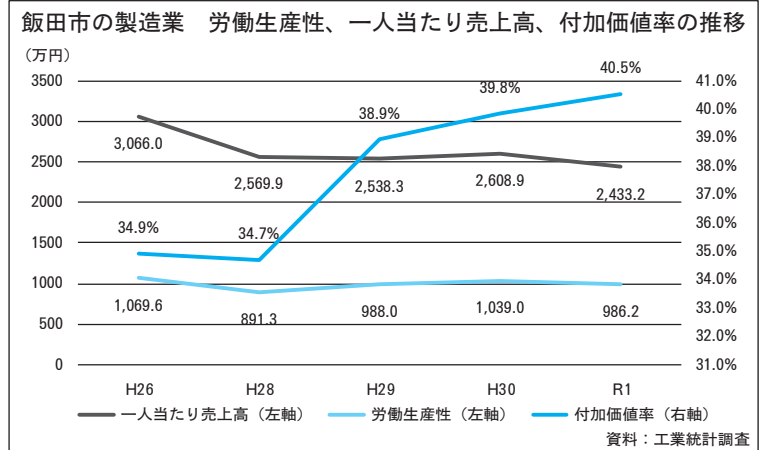
因みに令和元年は、製造品出荷額等も粗付加価値額も前年に比べ減少していたが、製造品出荷額等の減少よりも粗付加価値額の減少

図表Ⅱ-5-(3)-3

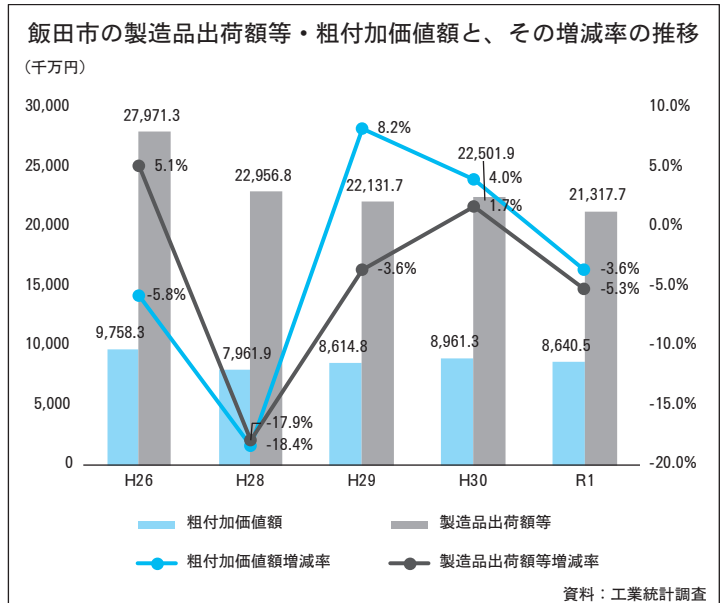
$$\frac{\text{付加価値額}}{\text{従業員数}} = \frac{\text{売上高}}{\text{従業員数}} \times \frac{\text{付加価値額}}{\text{売上高}}$$

$$(\text{労働生産性}) = (\text{一人当たり売上高}) \times (\text{付加価値率})$$

図表Ⅱ-5-(3)-4



図表Ⅱ-5-(3)-5



が緩やかだったために、付加価値率は前年よりもやや高くなっていたものと思われる。それでは、平成29年の飯田市の製造業粗付加価値額の増加にはどのような事情があったのだろうか。そのヒントを探るため、製造業産業中分類ごとに粗付加価値額の増減率に対する寄与度をみたのが下表である。

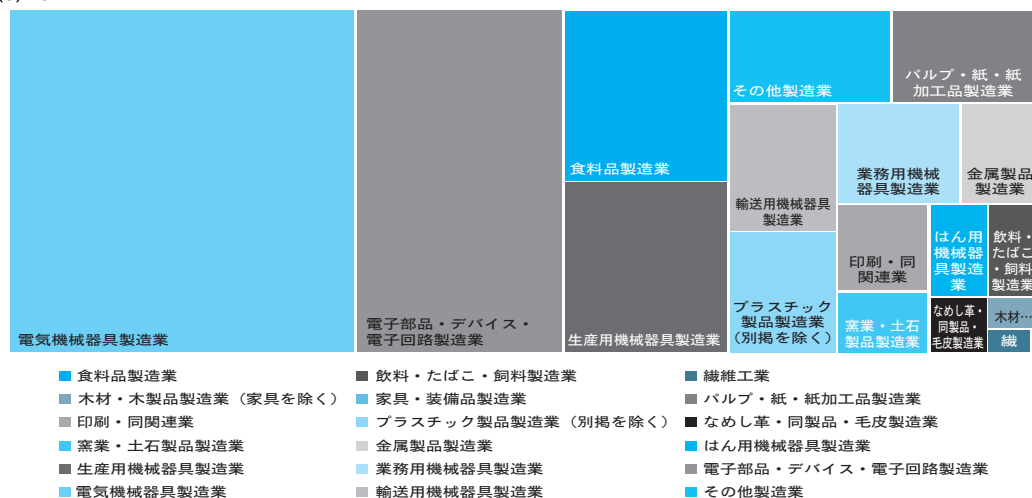
図表Ⅱ-5-(3)-6

粗付加価値増減率に対する寄与度(産業中分類)						製造品出荷額等増減率に対する寄与度(産業中分類)					
	H26	H28	H29	H30	R1		H26	H28	H29	H30	R1
食料品製造業	-2.4%	2.2%	-0.7%	-0.3%	-0.3%	食料品製造業	-0.7%	0.4%	-2.0%	0.0%	-0.3%
飲料・たばこ・飼料製造業	0.2%	0.3%	-0.1%	0.1%	0.0%	飲料・たばこ・飼料製造業	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%
繊維工業	0.2%	-0.3%	0.1%	-0.1%	0.0%	繊維工業	0.1%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
木材・木製品製造業(家具を除く)	-0.1%	-0.6%	0.4%	0.1%	0.1%	木材・木製品製造業(家具を除く)	0.1%	-0.3%	0.2%	0.0%	0.0%
家具・装備品製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%	家具・装備品製造業	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
パルプ・紙・紙加工品製造業	-0.2%	-0.1%	0.4%	-0.5%	0.1%	パルプ・紙・紙加工品製造業	0.0%	-0.1%	0.2%	-0.3%	0.0%
印刷・同関連業	0.0%	0.0%	-0.3%	-0.5%	0.0%	印刷・同関連業	0.1%	-0.2%	-0.2%	0.0%	0.0%
プラスチック製品製造業(別掲を除く)	-0.2%	1.3%	-1.0%	0.0%	0.4%	プラスチック製品製造業(別掲を除く)	0.1%	0.4%	-0.2%	0.3%	0.5%
なめし革・同製品・毛皮製造業	0.3%	-0.3%	0.4%	-0.3%	-0.2%	なめし革・同製品・毛皮製造業	0.2%	0.1%	0.0%	-0.1%	-0.1%
窯業・土石製品製造業	0.3%	-0.4%	0.0%	-0.1%	-0.1%	窯業・土石製品製造業	0.2%	-0.1%	0.0%	-0.1%	0.0%
金属製品製造業	0.0%	0.3%	0.7%	0.1%	0.0%	金属製品製造業	0.1%	0.2%	0.3%	0.1%	-0.1%
はん用機械器具製造業	-0.1%	0.7%	0.6%	-0.3%	-0.3%	はん用機械器具製造業	0.0%	0.8%	0.3%	-0.1%	-0.2%
生産用機械器具製造業	0.1%	1.8%	1.3%	1.1%	-1.9%	生産用機械器具製造業	0.2%	1.1%	0.8%	0.8%	-0.9%
業務用機械器具製造業	0.9%	-1.5%	-0.5%	1.0%	-1.0%	業務用機械器具製造業	0.3%	-1.1%	-0.9%	0.7%	-1.0%
電子部品・デバイス・電子回路製造業	-6.5%	-21.5%	6.0%	-9.4%	-0.7%	電子部品・デバイス・電子回路製造業	1.5%	-18.9%	-2.5%	-11.1%	-0.7%
電気機械器具製造業	1.2%	2.1%	1.6%	12.7%	-2.8%	電気機械器具製造業	1.7%	0.2%	0.8%	11.7%	-2.7%
輸送用機械器具製造業	-0.1%	0.2%	-0.1%	0.1%	2.9%	輸送用機械器具製造業	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.4%
その他の製造業	0.6%	-2.5%	-0.6%	0.1%	0.2%	その他の製造業	1.1%	-0.8%	-0.4%	-0.4%	-2.2%

資料:工業統計調査

これを見ると、平成29年の飯田市の粗付加価値額の増加には、飯田市の製造品出荷額等の20.6%を占める（令和元年工業統計調査。産業中分類別の製造品出荷額等のシェアは図表Ⅱ-5-(3)-7を参照）。電子部品・デバイス・電子回路製造業の粗付加価値額の増加の寄与が大きかったことが分かる。電子部品・デバイス・電子回路製造業は、平成26年、平成28年と粗付加価値額が前期に比べ減少していたのだが、平成29年は、製造品出荷額等は前年に比べ7.5%減少していたにもかかわらず、粗付加価値額は前年に比べ23.5%増加していた。

図表Ⅱ-5-(3)-7 飯田市の製造品出荷額等の産業分類別シェア（令和元年）



資料:工業統計調査

(イ) 建設業

(a) 飯伊地域における県、市町村発注公共工事入札額累計の推移

右図は、飯伊地域における公共工事の入札額を新聞から抜粋し、当金庫で集計したもので、数値は実際と乖離がある可能性があるが、傾向は表れていると考えられる。

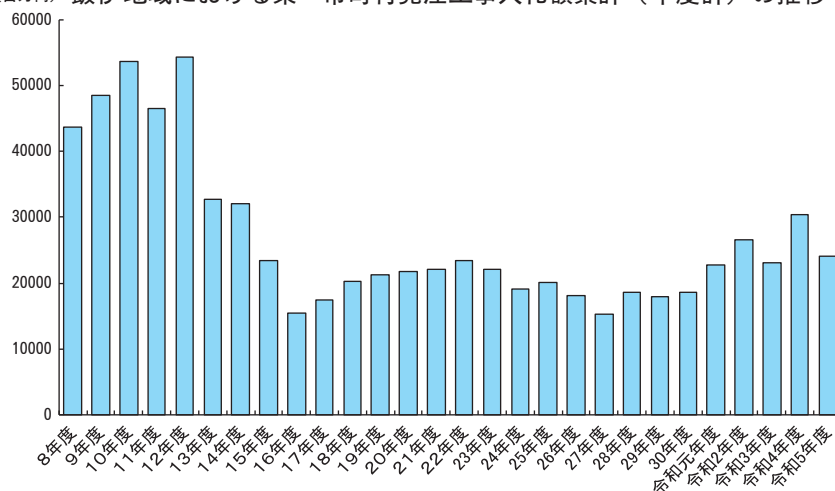
これを見ると、平成12年「脱ダム宣言」を掲げた田中康夫知事が就任、平成13年小泉内閣誕生以後今日に至るまで、平成12年以前に比べれば公共事業が少ない状態が続いている。

景況D I の推移でも触れたが、そうした中であって平成26年に策定された国土強靱化基本計画を受け、平成30年度から開始された「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の影響が多少遅れて当地域にも現れ、それ以降、県、市の災害関連工事の発注が増加している。

総じて、ここ数年公共工事は安定して発注されていると言えるのではないかと。

図表Ⅱ-5-(3)-8

(百万円) 飯伊地域における県・市町村発注工事入札額累計（年度計）の推移



(資料：新聞 入札結果欄より抜粋)

(b) 飯伊地域の住宅着工戸数の推移

住宅着工戸数は、建築基準法15条に基づき建築主から都道府県知事に提出された建築工事の届出のうち住宅部分について集計したもので、住宅の新築、増築、または改築により住宅の戸（独立して居住するように設備された一棟又は区画された一部）が新たに造られる工事を集計したものである。延べ床面積10㎡を超える場合に届出の義務がある。

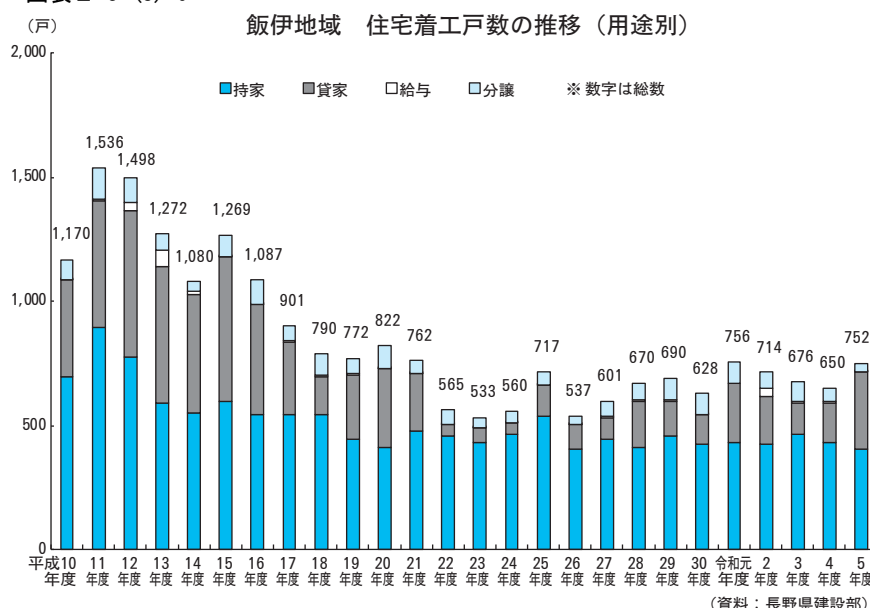
右図は、当地区における住宅着工戸数の推移を見たもの。平成10年代前半のように1,000戸を超えることはないものの、令和2年度までの5年ほど増加傾向にあったことが分かる。

また景況D I でも触れたが、平成25年度は翌年の消費増税を控えた駆け込み需要と見られる動きがあった。

用途別に見ると、令和

3年度、4年度に持家の着工戸数が僅かに増加している。この点は、あるいはリニアに

図表Ⅱ-5-(3)-9



(資料：長野県建設部)

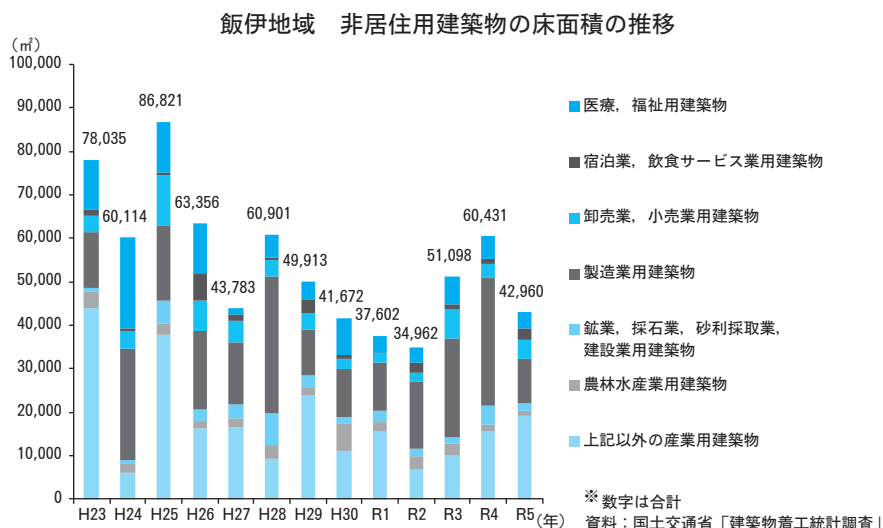
よる住居の移転が影響しているのかもしれない。令和5年度は貸家の着工戸数の増加がみられる。老朽化建物の更新なども考えられるが、目下のところはっきりとした原因が見当たらない。

(c) 飯伊地域の非居住用建築物の床面積の推移

右図は、住宅着工統計と同様に建築工事の届出があった建物のうち、非居住用建物の床面積の推移を見たものである。

これを見ると、令和2年に少なかった非居住用建築物の延べ床面積は、製造業用の建築物を中心に、令和3年、4年と増加していた。

図表Ⅱ-5-(3)-10

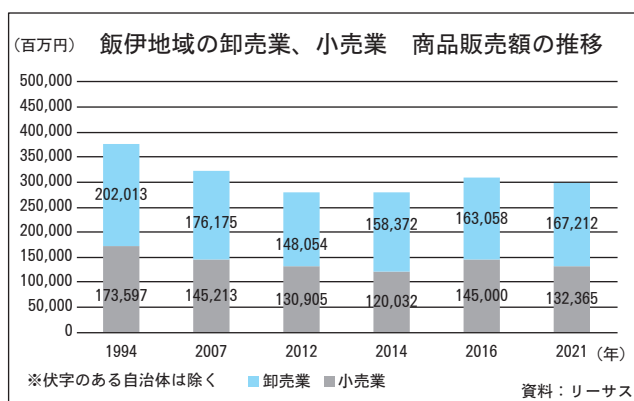


(f) 商業・サービス業

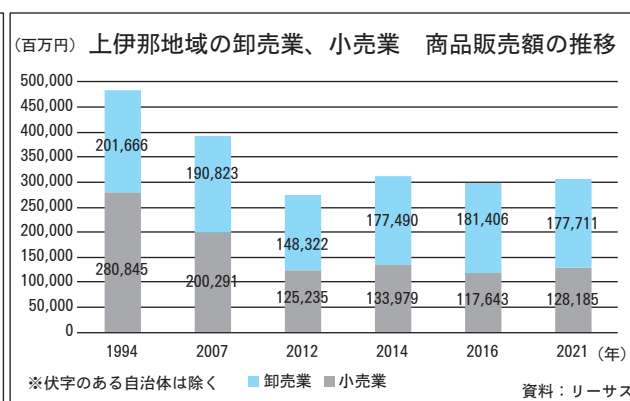
(a) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業商品販売額の推移

下図は、リーサスによる、飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業の商品販売額の推移である。なお、リーサスは、内閣官房（まち・ひと・しごと創生本部事務局）および経済産業省が、官民のビッグデータを集約し、可視化するシステムとして提供しているものである（以下同様）。

図表Ⅱ-5-(3)-11



図表Ⅱ-5-(3)-12



1997（平成9）年、1999（平成11）年、2002（平成14）年、2004（平成16）年にも商業統計調査は行われているが、リーサスではこれらの年に飯田市や伊那市の商品販売額データが欠落している場合があるため、ここでは含んでいない。この間、1997（平成9）年に消費税が3%から5%となり、当地域では1995（平成7）年に西友が撤退している。

また、2007（平成19）年以前とその後とでは、日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純に調

査年間の比較が行えないことをあらかじめご承知おき頂きたい（以下同様）。

これによると、2021（令和3）年の飯伊地域の商品販売額は、卸売業で1,323億（前回調査比マイナス8.7%）、小売業は1,672億円（前回調査比プラス2.5%）だった。

上伊那地域の2021（令和3）年の商品販売額は、卸売業で1,281億（前回調査比プラス9.0%）、小売業は1,777億円（前回調査比マイナス2.0%）となっている。

当地区のみならず上伊那でも、商品販売額は2012（平成24）年辺りが底だったように思われる。2008（平成20）年にリーマンショック、2011（平成23）年には東日本大震災があったが、2012（平成24）年は、いずれの地域でも、卸売業で飲食料品、建築材料、鉱物・金属材料等、機械器具など、小売業で、各種商品、織物・衣服・身の回り品、飲食料品、機械器具、その他など、軒並み商品販売額が減少している。2012（平成24）年4月21日、当時の白川日銀総裁は「人々が将来の財政状況への不安から支出を抑制し、そのことが低成長と緩やかなデフレの一因になっている」と述べていた。

2021（令和3）年はコロナ禍の最中だったが、商品販売額はさほど減少しなかった。巣ごもり消費に支えられたことも要因の一つかもしれない。

(b) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業事業所数の推移

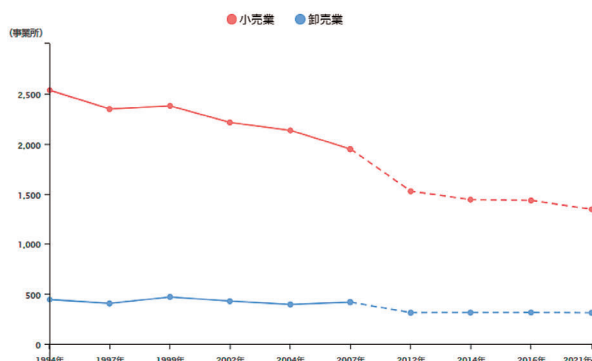
次図は、飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業事業所数の推移を見たものである。2021（令和3）年、飯伊地域では、卸売業312所（前回調査比マイナス1.0%）、小売業1,346所（前回調査比マイナス6.1%）となっていた。上伊那地域は卸売業273所（前回調査比マイナス3.5%）、小売業1,265所（前回調査比マイナス8.7%）だった。

図表Ⅱ-5-(3)-13

事業所数(実数)の推移

長野県飯田市、長野県松川町、長野県高森町、長野県岡谷市、長野県阿倍町、長野県平谷村、長野県埴科村、長野県下條村、長野県荒木村、長野県天龍村、長野県東御市、長野県駒ヶ根市、長野県須賀野町、長野県箕輪町、長野県飯島町、長野県地味村、長野県中川村、長野県高田村

すべての大分類 > すべての中分類

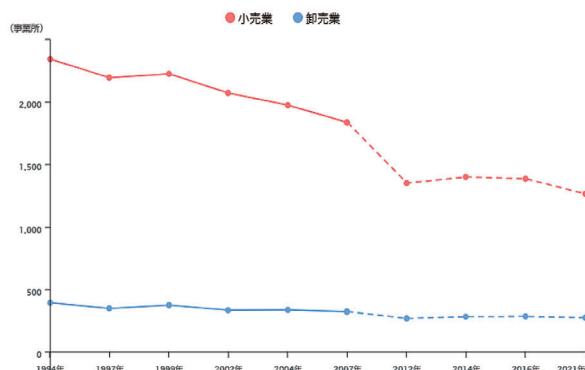


図表Ⅱ-5-(3)-14

事業所数(実数)の推移

長野県伊那市、長野県駒ヶ根市、長野県須賀野町、長野県箕輪町、長野県飯島町、長野県地味村、長野県中川村、長野県高田村

すべての大分類 > すべての中分類



(資料：リーサス)

(c) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業従業者数の推移

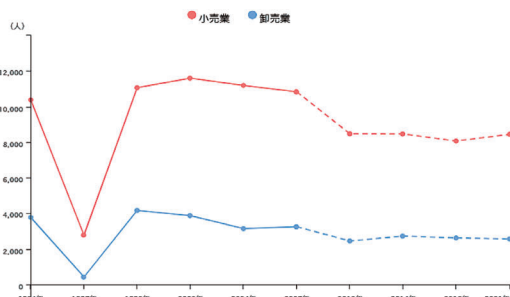
次図は、飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業従業者数の推移を見たものである。

図表Ⅱ-5-(3)-15

従業者数(実数)の推移

長野県飯田市、長野県松川町、長野県高森町、長野県岡谷市、長野県阿倍町、長野県平谷村、長野県埴科村、長野県下條村、長野県荒木村、長野県天龍村、長野県東御市、長野県駒ヶ根市、長野県須賀野町、長野県箕輪町、長野県飯島町、長野県地味村、長野県中川村、長野県高田村

すべての大分類 > すべての中分類

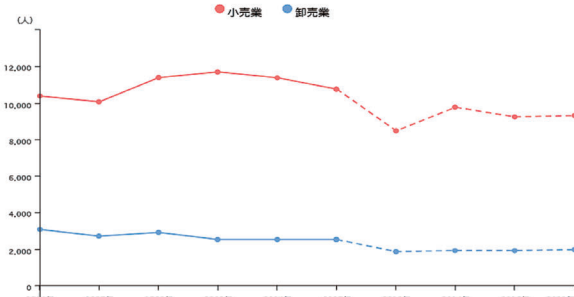


図表Ⅱ-5-(3)-16

従業者数(実数)の推移

長野県伊那市、長野県駒ヶ根市、長野県須賀野町、長野県箕輪町、長野県飯島町、長野県地味村、長野県中川村、長野県高田村

すべての大分類 > すべての中分類



(資料：リーサス)

2021（令和3）年、飯伊地域では、卸売業2,566人（前回調査比マイナス2.2%）、小売業8,443人（前回調査比プラス4.6%）となっていた。上伊那地域は卸売業1,962人（前回調査比プラス2.7%）、小売業9,304人（前回調査比プラス0.8%）だった。

飯伊地域の小売業、上伊那地域の卸、小売業で従業者の増加が見られる。

飯伊地域では、1997（平成9）年の調査時に従業者数の大幅な減少が見られるが、前述の通り、1995（平成7）年に西友が撤退している。

(d) 年間商品販売額増減率の要因分析

事業所数を a、従業者数を b、年間商品販売額を c すると、

$$c = a \times \frac{b}{a} \text{（事業所当たり従業者数）} \times \frac{c}{b} \text{（従業者当たり商品販売額）}$$

となり、年間商品販売額は事業所数、事業所当たり従業者数、従業者当たり商品販売額の要因に分解することができる。

リーサスではこれを用いて、年間商品販売額の増減率に対する事業所数、事業所当たり従業者数、従業者当たり商品販売額の寄与度を、右の通り明らかにしている。

飯田市の場合、年間商品販売額のデータに欠落がある2007（平成19）年より前はともかく、それ以後、2014（平成26）～2016（平成28）年以外の間は一貫して、事業所数と、従業者当たり年間商品販売額の減少が年間商品販売額の前年比減少に影響している一方、事業所当たり従業者数の増加が、年間商品販売額の減少に一定の歯止めをかけてきたことが見て取れる。

事業所当たり従業者数は大規模店舗で大きいことを考えると、主に大規模店舗が従業者を増やしていたものの、全体の事業所数や年間商品販売額の減少を補えていなかったために、年間商品販売額が前期に比べ減少していたように思われる。

従業者当たり年間商品販売額は、卸小売業における労働生産性の指標の一つだが、2014（平成26）～2016（平成28）年の間は、事業所数が増加したが、それに見合った従業員は確保できず事業所当たり従業者数が減少し、むしろ生産性の向上が見られたように思われる。

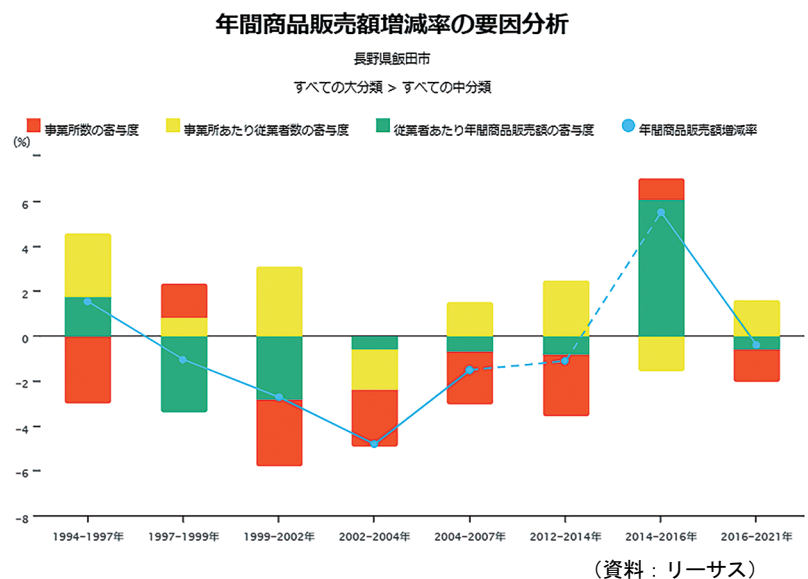
(e) 飯田市の小売業 町丁、大字別事業所数、従業者数

飯田市の小売業の事業所数と従業員数を、町丁、大字別に見たのが下表である。なお、事業所数10所以上の町丁、大字を抜粋している。

これをみると、予想通り鼎名古熊、上郷飯沼、座光寺、上郷別府といった順に事業所数が多いことが分かる。

また、町丁、大字毎に、飯田市全体の事業所数、従業員数に占める割合を算出したが、

図表Ⅱ-5-(3)-17



網掛けの町丁、大字は事業所の占有率よりも従業員の占有率が高い町丁、大字で、これらの町丁、大字には、従業員数の多い小売業の事業所があるといえるだろう。

図表Ⅱ-5-(3)-18

小売業 町丁、大字別 事業所数、従業者数									
町丁、大字	事業所数	従業者数 (男女計)	事業所占有率	従業員占有率	町丁、大字	事業所数	従業者数 (男女計)	事業所占有率	従業員占有率
鼎名古熊	71	862	7.4%	12.5%	鼎切石	15	117	1.6%	1.7%
上郷飯沼	52	615	5.4%	8.9%	北方	15	157	1.6%	2.3%
座光寺	50	285	5.2%	4.1%	大瀬木	14	86	1.5%	1.3%
上郷別府	37	235	3.9%	3.4%	龍江	14	54	1.5%	0.8%
鼎一色	34	403	3.5%	5.9%	松尾明	13	138	1.4%	2.0%
上郷黒田	25	222	2.6%	3.2%	中村	13	88	1.4%	1.3%
山本	21	132	2.2%	1.9%	鼎東鼎	13	116	1.4%	1.7%
南信濃和田	20	54	2.1%	0.8%	松尾代田	12	26	1.2%	0.4%
川路	18	65	1.9%	0.9%	中央通り4丁目	12	23	1.2%	0.3%
駄科	18	137	1.9%	2.0%	伝馬町1丁目	12	24	1.2%	0.3%
鼎中平	17	99	1.8%	1.4%	鼎西鼎	11	61	1.1%	0.9%
八幡町	16	54	1.7%	0.8%	育良町1丁目	10	178	1.0%	2.6%
桐林	16	144	1.7%	2.1%	知久町1丁目	10	38	1.0%	0.6%
松尾上溝	16	497	1.7%	7.2%	鼎上山	10	76	1.0%	1.1%
上殿岡	16	183	1.7%	2.7%					

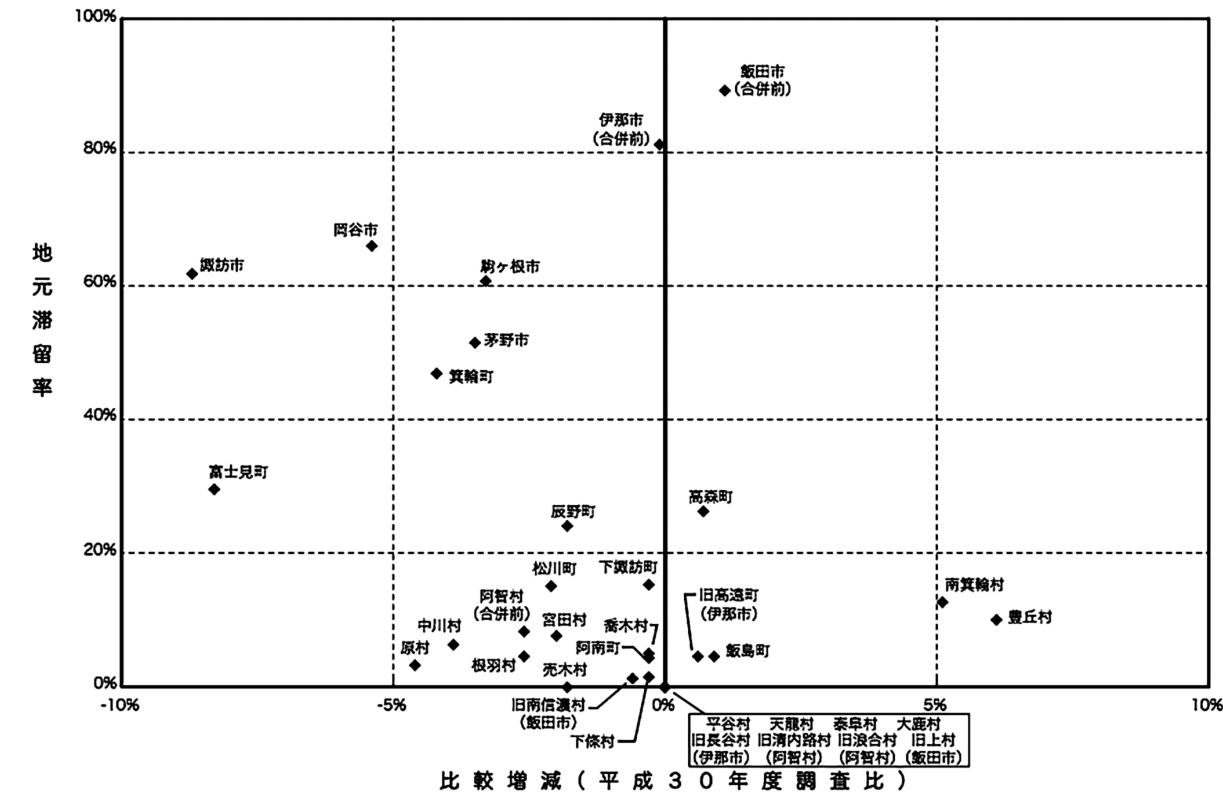
※事業所10所以上 資料：令和3年経済センサス活動調査

(f) 長野県商圈調査

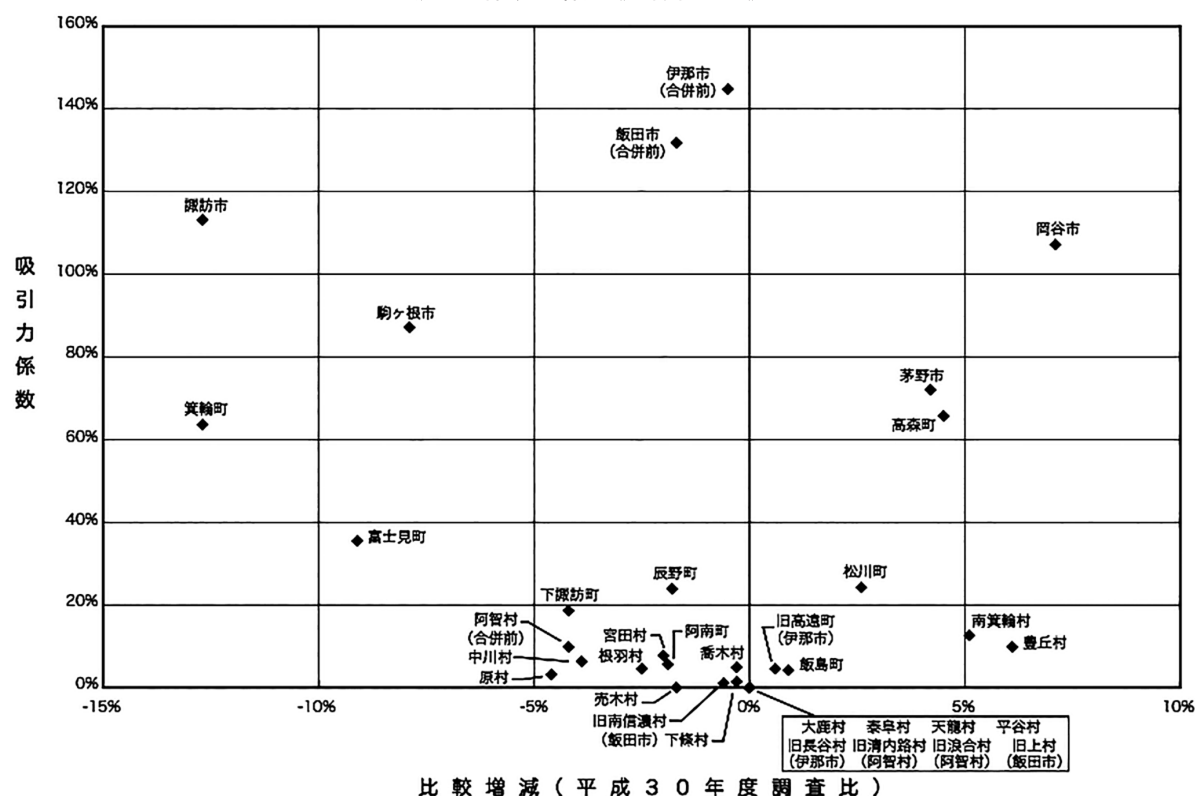
下図は長野県商圈調査による南信地区各市町村の地元滞留率、吸引力係数について、令和3年度調査におけるそれぞれの値と、前回平成30年度調査時からのそれぞれの増減を示したものである。

図表Ⅱ-5-(3)-19

地元滞留率と増減《全品目平均》



吸引力係数と増減 《全品目平均》



(出典：令和3年度長野県商圈調査)

地元滞留率とは、居住する地元市町村（平成15年8月31日現在の旧市町村単位）内で主に買物をする世帯の割合（％）のことを指し、吸引力係数とは、居住人口に対する吸引人口（※）の百分比であり、数値が大きいほど地元滞留率並びに他市町村からの流入人口の割合が高いことを示す。

これをみると、飯田市では、地元滞留率は前回調査よりも増加したものの、吸引力係数は前回調査よりも低下している。

他方、高森町、豊丘村では、地元滞留率、吸引力係数ともに前回調査よりも増加していた。

高森町では令和2年11月20日に、アピタ高森店がMEGAドン・キホーテ高森店として新装開店し、豊丘村では平成30年春、道の駅「南信州とよおかマルシェ」がオープンし、農産物直売所のほか地元農産物を活用した農産物加工所、テイクアウト、農家レストランや、日用品が揃う物産販売所を併設するとともに、地域間を結ぶコミュニティバスの発着点となっており、地域の生活を支える拠点として、道の駅を核とした「小さな拠点」を形成している。これら町村の卸、小売業の就業人口の増加に影響したのかもしれない。

(※) 吸引人口＝地元滞留人口＋流入人口。なお、地元滞留人口＝居住人口×地元滞留率。流入人口は、その市町村に吸引されている各市町村について、居住人口に吸引率を乗じ、それらを合算したもの。なお、商圈調査ではインターネットなど通信販売は考慮されていない。

(エ) 観光

ここでは、インバウンドに関する統計に注目する。

(a) 外国人延宿泊者数調査

長野県では、県内における外国人の宿泊旅行の実態を把握するため、県内の宿泊施設を対象に、外国人宿泊者の国籍・地域及び月別延宿泊者数を調査している。

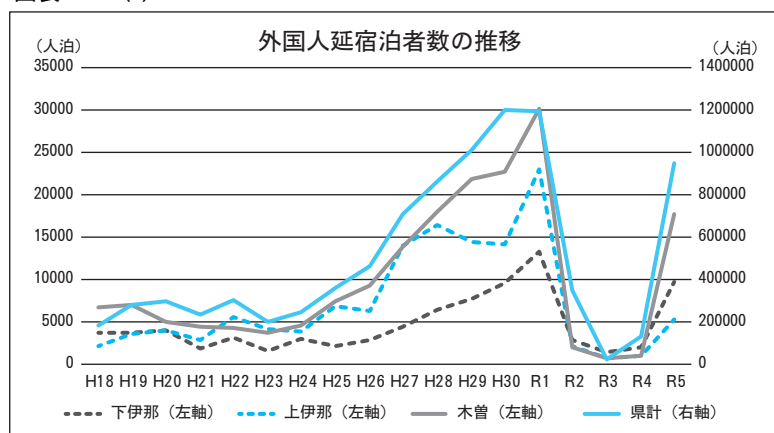
長野県の外国人延宿泊者数調査は、推計調査である観光庁の宿泊旅行統計調査における抽出調査サンプルデータに、調査対象となっていない施設や回答が得られなかった施設等について県が市町村を通じて補足的に調査を行って、県内宿泊施設を対象とした全数調査となっている。

(i) 長野県全体、及び下伊那、上伊那、木曽の管轄地域振興局毎の、年間外国人延宿泊者数の推移

図表Ⅱ-5-(3)-21

右図は、長野県全体、及び下伊那、上伊那、木曽の管轄地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の推移を見たものである。

下伊那においても、県全体など同様に、平成30年、令和元年に向けて増加し、令和元年は県全体で1,195,460人泊、下伊那13,259人泊、上伊那

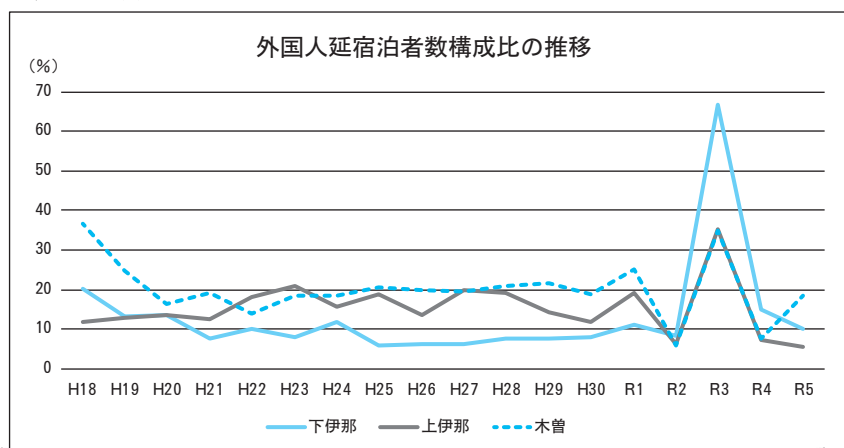


（長野県「外国人延宿泊者数調査」より作成）

23,039人泊、木曽路30,186人泊だった。

その後、コロナ禍の令和2年から4年にかけて大幅に減少し、この間最も外国人延宿泊者数が少なかった令和3年は、県全体で22,671人泊、令和元年比マイナス98.1%、下伊那1,509人泊、令和元年比マイナス88.6%、上伊那797人泊、令和元年比マイナス96.5%、木曽792人泊、令和元年比マイナス97.4%に落ち込んだ。その後、令和5年になって回復し始めているが、平成30年、令和元年の水準には至っていない。

図表Ⅱ-5-(3)-22



（長野県「外国人延宿泊者数調査」より作成）

下伊那の外国人延宿泊者数は、令和元年まで上伊那よりも少なかったのだが、それ以降は上伊那よりも多い状態が続いている。

(ii) 下伊那、上伊那、木曽地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の、県全体に対する構成比の推移

次に、下伊那、上伊那、木曽路の外国人延宿泊者数が、県全体の外国人延宿泊者数に占める割合の推移を見たのが、前頁図である。

これによると、県全体の外国人延宿泊者数が少なかったコロナ禍の令和3年に、下伊那6.7%、上伊那、木曽が3.5%と上昇したが、その他の年の平均は下伊那1.0%、上伊那1.4%、木曽路1.9%となっている。

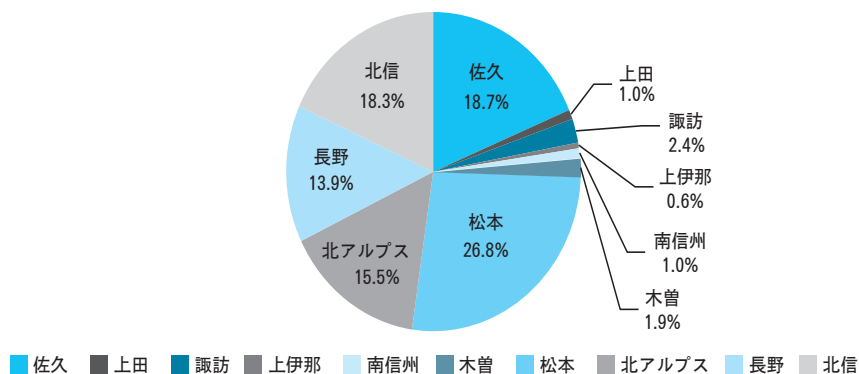
コロナ禍による当地域の外国人延宿泊者数の落ち込みは、県全体に比べれば小さかったことになるが、その理由は目下のところはっきりしない。

(iii) 地域振興局別の年間外国人延宿泊者数の構成比

令和5年の下伊那、上伊那、木曽の外国人延宿泊者数が、県全体の外国人延宿泊者数に占める割合は、下伊那1.0%、上伊那0.6%、木曽1.9%となっており、佐久、北信、長野、北アルプス、松本に比べ少ない。当地域におけるインバウンドの取り込みはこれからといえるだろう。

図表Ⅱ-5-(3)-23

令和5年地域振興局別外国人延宿泊者数



(長野県「外国人延宿泊者数調査」より作成)

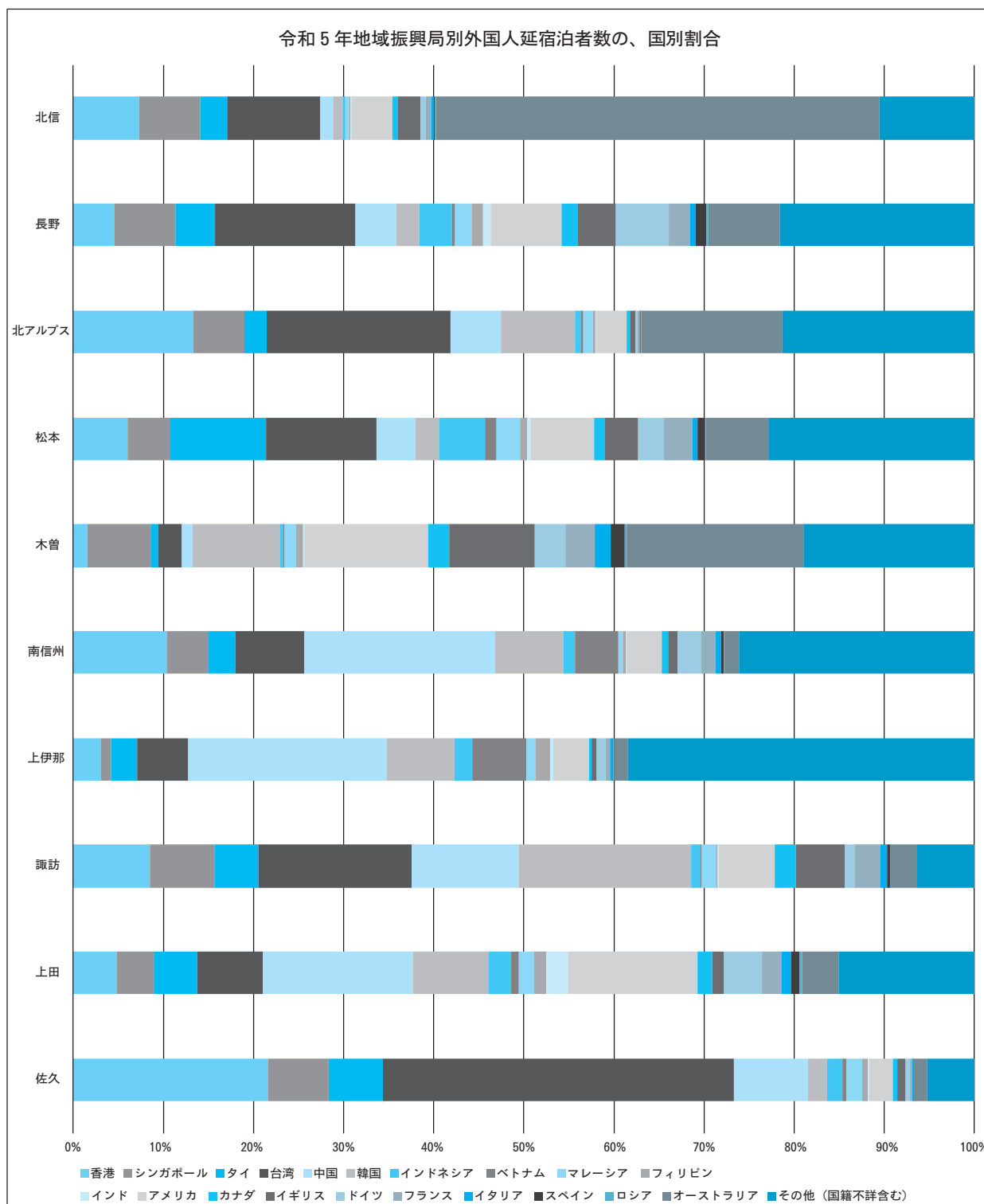
ところで長野県の令和5年観光地利用者統計調査結果によると、上田地域振興局管内で観光地消費額10億円を超える観光地は、別所温泉、菅平高原など4か所、諏訪地域振興局管内では、上諏訪温泉・諏訪湖、蓼科など9か所あるが、外国人延宿泊者数が県全体の外国人延宿泊者数に占める割合は、当地域などと同様、佐久、北信、長野、北アルプス、松本に比べ圧倒的に少ない。

上田には北陸新幹線上田駅があり、諏訪にも中央線特急電車の停車駅があるが、高速鉄道の停車駅があるだけで外国人訪問者が増えるわけではないことが示唆されるだろう。

(iv) 地域振興局別外国人延宿泊者数の国別割合

下図は、令和5年の外国人延宿泊者数の国別割合を、地域振興局別に見たものである。

図表Ⅱ-5-(3)-24



（長野県「外国人延宿泊者数調査」より作成）

国籍不詳が多く何とも言えない部分があるが、当地域では中国の延宿泊者数が最も多い。次いで香港、韓国、台湾などとなっており、アジア地域からの外国人延宿泊者数が多く、北米、ヨーロッパ、オセアニアからの延宿泊者数は少ない。

ところで木曽の外国人延宿泊者数を見ると、国籍不詳を除き、オーストラリア、アメリカ、韓国を挟んでイギリスの順に多く、北米、ヨーロッパ、オセアニアからの延宿泊者数の割合が高い。

北米、ヨーロッパ、オセアニアの観光客は、アジアに比べると観光消費が多い傾向があることが知られているが、木曽に多い北米、ヨーロッパ、オセアニアの訪問者を当地域にも取り込もうとすると、言語、アジアの観光客とは異なる嗜好、旅行スタイル等々に適応する必要があるのかもしれない。

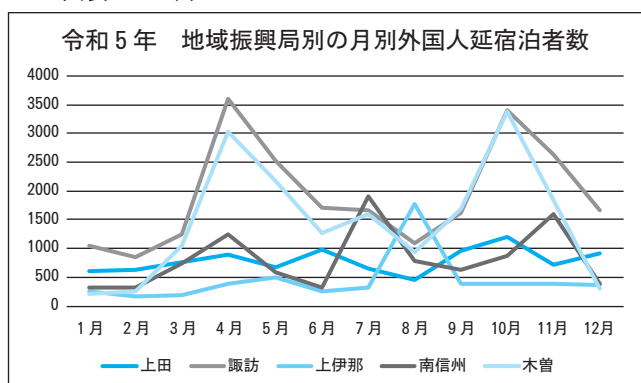
(v) 令和5年の、地域振興局別の月別外国人延宿泊者数

下図は、令和5年の地域振興局別の月別外国人延宿泊者数である。

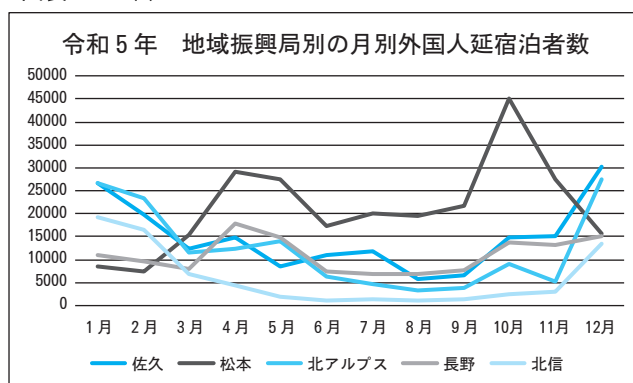
当地域では、4、7、11月に山が見られる。木曽、松本、諏訪では、4、10月に大きな山が現れる。また、上伊那は8月のみ大きな山が現れる。

これに対し、北信、北アルプス、佐久では1、2、12月の外国人延宿泊者数が多い。前述の通り、北信、北アルプスでは、国籍不詳を除いてオーストラリア、台湾、香港の外国人延宿泊者数が多いことが共通している。佐久の場合、台湾、香港を始めアジアの国々の延宿泊者数が圧倒的に多い。

図表Ⅱ-5-(3)-25



図表Ⅱ-5-(3)-26



(長野県「外国人延宿泊者数調査」より作成)

(b) リーサス外国人経路分析

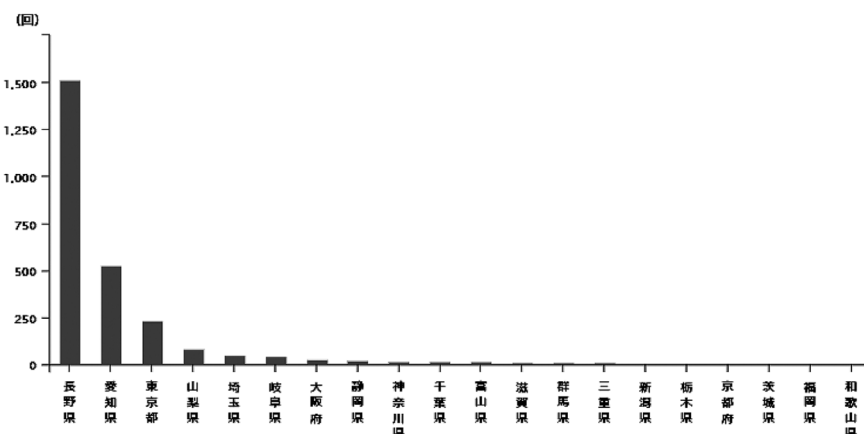
リーサスでは、外国人訪問客の目的地を把握することができる。ジョルダン株式会社「多言語乗換案内データ」を基に、平日又は休日に検索された目的地が、検索回数が多い順に示されるので、どこで検索されたかを基準にすれば、外国人訪問客がどこから来るのか傾向を把握することができる。

右図は、令和5年1年間の休日について、飯田、昼神温泉を目的地とした検索地と検索回数を示し

図表Ⅱ-5-(3)-27

目的地への出発地一覧

2023年 休日
全言語
飯田 (長野)



(資料：リーサス)

たもので、共に長野県、
ついで愛知県の間となっ
ている。昼神温泉では、
次いで岐阜県が多い。

昼神温泉への、主とし
て日本人訪問者の場合、
検索回数が多い検索地は、
名古屋市、飯田市、中津
川市、浜松市、松本市、
南木曽町、長野市など
となっており、名古屋市か
ら直接昼神温泉に向かう
訪問者の他に、飯田市か
ら昼神温泉に回る訪問者、
恐らくは馬籠など中津川市から回る訪問者も多いことが分かる。外国人の場合、検索地
の市区町村まで明らかになっていないので何とも言えないが、あるいは飯田市を經由し
て昼神温泉に向かう訪問者が多いのかもしれない。

(4)人口と産業構造、就業構造

前項までを踏まえ、地域（三遠南信地域での対比を含む）の人口と産業構造や就業構造
との連関を、未来カルテを用いて考察する。

(7)「未来カルテ2050」

千葉大学大学院社会科学研究院 倉阪秀史教授らの公開プログラムで、人口減少や高齢
化に対して何も対策せず、現在の傾向が継続した場合の、産業構造や、保育、教育、医
療、介護の状況、公共施設・道路などの維持管理可能性、住宅の供給可能性、再生可能
エネルギーによる自給可能性などの分野について、将来の状況をシミュレートして数値
で視覚化するものである。

これを用いた三遠南信各地域の2050（令和32）年の総人口と生産年齢人口の予測は以
下の通り。飯伊地域の総人口、生産年齢人口の減少率が、ともに三地域の中で最も大き
い。また、2050（令和32）年の生産年齢人口が総人口に占める割合も、三地域の中で最
も小さくなっている。

図表Ⅱ-5-(4)-1

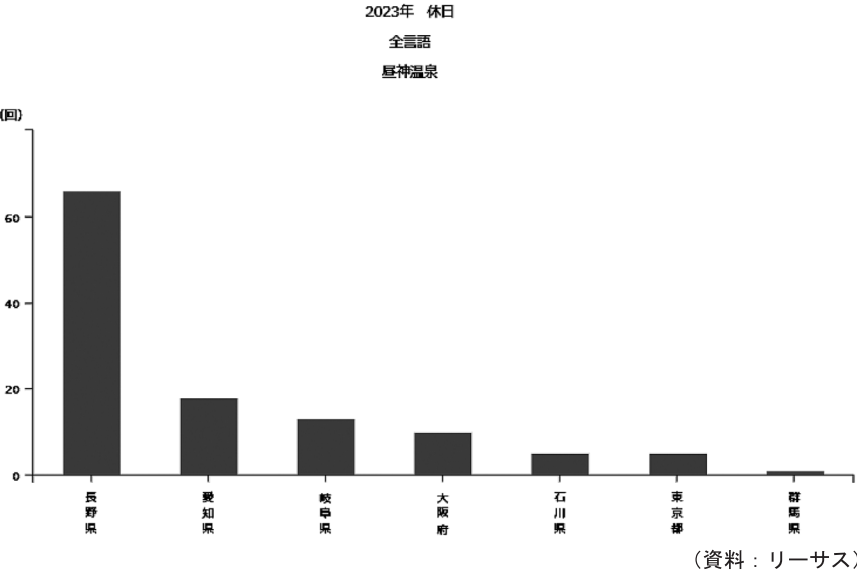
	総人口			生産年齢人口			生産年齢人口比率	
	2015年	2050年	2050/2015 (%)	2015年	2050年	2050/2015 (%)	2015年	2050年
全国(万人)	12,709	10,300	81.0	7,714	5,240	67.9	60.7	50.9
飯伊 計	162,200	108,253	66.7	87,273	48,436	55.5	53.8	44.7
東三河 計	757,453	614,746	81.2	449,276	319,568	71.1	59.3	52.0
遠州 計	1,323,239	1,116,456	84.4	788,769	553,883	70.2	59.6	49.6

(「未来カルテ 2050」で作成)

なお、推計方法には、通常のケースのほか、定年延長ケース、若者回帰ケース、出生
率向上ケースの3種類の政策ケースを選択することができるようになっているが、特に
断りのない限り通常ケースを用いる。これは国勢調査や国立社会保障・人口問題研究所
の人口予測などの各種統計データを用いてシミュレーションしたものである。

図表Ⅱ-5-(3)-28

目的地への出発地一覧



(イ) 就業者人口の推移

未来カルテでは、2000（平成12）～2015（平成27）年の国勢調査の従業地毎産業別従業者数の傾向を2050（令和32）年まで継続させ、就業者数を推計している。

これによって三遠南信各地域の就業者数を見ると、飯伊地域は、就業者人口の減少幅こそ大きいですが、2050年の総人口に占める就業者数の割合は最も大きく、表にはないが長野県の46.4%、全国の42.3%に比べても高くなっている。先に、生産年齢人口の場合は、2050（令和32）年の生産年齢人口が総人口に占める割合が三地域の中で飯伊地域が最も小さいことを指摘したが、就業者人口の総人口に対する割合ではまた違った様子が見て取れる。

図表Ⅱ-5-(4)-2

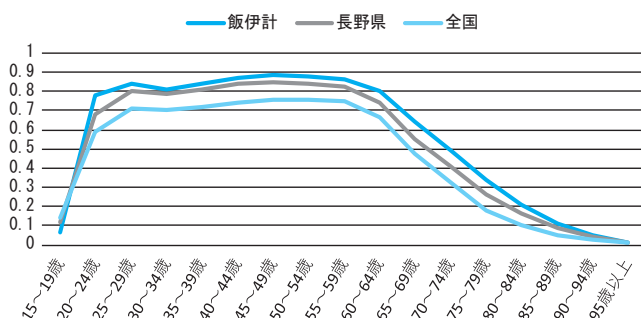
	総人口(人 全国は万人 再掲)			就業者人口(人 全国は万人)			就業者人口/総人口(%)	
	2015年	2050年	2050/2015 (%)	2015年	2050年	2050/2015 (%)	2015年	2050年
飯伊 計	162,200	108,253	66.7	85,373	53,008	62.1	52.6	49.0
東三河 計	757,453	614,746	81.2	373,735	272,578	72.9	49.3	44.3
遠州 計	1,323,239	1,116,456	84.4	682,777	506,029	74.1	51.6	45.3

（「未来カルテ 2050」で作成）

飯伊地域では、2020（令和2）年の就業率を見ても各世代を通じて就業率が長野県や全国に比べ高い傾向にあり、特に50歳以上の女性の就業率は高い。飯伊地域においては生産年齢人口のかかなりの部分が就業していると言えるだろう。この傾向が2050（令和32）年まで続くとするなら、飯伊地域で就業者の増加を図る場合に、生産年齢人口の労働市場への復帰を見込む余地が比較的小さく、外国人労働者の受け入れや定年延長が他地域よりも早く課題になるのではないだろうか。

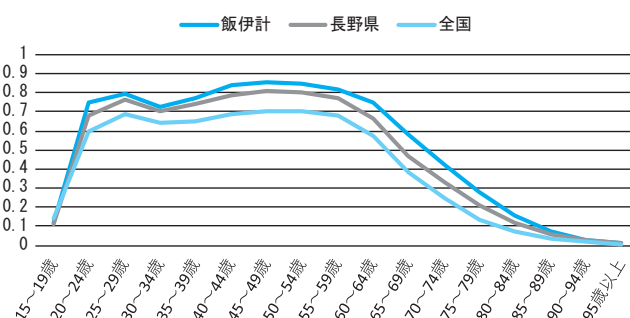
図表Ⅱ-5-(4)-3

就業率の比較（令和2年国勢調査 男女計）



図表Ⅱ-5-(4)-4

就業率の比較（令和2年国勢調査 女性）



（総務省「国勢調査」より作成）

(ウ) 市町村別労働生産性の視点

地域内の総所得（＝付加価値）は、就業者一人当たりの総所得（労働生産性）に就業者数を乗じることで算出できるが、前述の通り、三遠南信地域では地域を問わず就業者数の減少が見込まれている。

仮に2050（令和32）年の労働生産性が2015（平成27）年と変わらないとすれば、地域内の総所得は就業者数の減少率に比例して減少することとなる。逆に言えば、2015（平成27）年の地域内の総所得を2050（令和32）年にも維持しようとする、労働生産性を就業者数減少率の逆数倍（飯伊地域の場合、 $85,373 / 53,008 = 1.61$ 仮に「地域内総所得上昇倍率」という）に高める必要があることになる。

下図は、三遠南信の市町村ごとに、地域内総所得上昇倍率とそれを年率換算したもの（仮に「年平均成長率」という）で、2015年（平成27）の総所得を2050（令和32）年にも維持しようとした場合に必要な労働生産性の向上率を試算したものである。

図表Ⅱ-5-(4)-5

	①2015年地域内総所得 (地域内勤労者ベース 総額 億円)	②2015年就業人口 (人)	③2015年就業者一人 当たり付加価値額 (100万円 ①/②)	④2050年就業人口 (人)	⑤地域内総所得上昇 倍率 (④/②)	年平均成長率(%)	⑥2050年一人当たり付 加価値額 (100万円 ③×⑤)
飯田市	3,653	56,503	6.5	35,931	1.57	1.30	10.2
松川町	405	6,859	5.9	4,172	1.64	1.43	9.7
高森町	344	6,017	5.7	4,414	1.36	0.89	7.8
阿南町	120	2,334	5.1	924	2.53	2.68	13.0
阿賀村	188	3,595	5.2	1,641	2.19	2.27	11.5
平谷村	14	226	6.2	111	2.04	2.05	12.6
根羽村	28	488	5.7	244	2.00	2.00	11.5
下條村	90	1,707	5.3	1,166	1.46	1.09	7.7
赤木村	16	339	4.7	176	1.93	1.89	9.1
大龍村	34	589	5.8	102	5.77	5.14	33.3
秦皇村	38	705	5.4	357	1.97	1.96	10.6
喬木村	141	2,515	5.6	1,453	1.73	1.58	9.7
豊丘村	177	2,944	6.0	2,126	1.38	0.93	8.3
大鹿村	38	552	6.9	191	2.89	3.08	19.9
飯伊全体	5,286	85,373	6.2	53,008	1.61	1.37	10.0
豊橋市	15,061	179,590	8.4	136,361	1.32	0.79	11.0
豊川市	6,557	86,158	7.6	68,645	1.26	0.65	9.6
蒲郡市	2,662	36,703	7.3	26,734	1.37	0.91	10.0
新城市	2,230	23,241	9.6	10,978	2.12	2.17	20.3
田原町	7,746	43,109	18.0	28,156	1.53	1.22	27.5
設楽町	170	2,745	6.2	922	2.98	3.17	18.4
東栄町	78	1,543	5.1	542	2.85	3.03	14.4
豊根村	32	646	5.0	240	2.69	2.87	13.3
東三河全体	34,536	373,735	9.2	272,578	1.37	0.91	12.7
浜松市	28,791	394,211	7.3	300,453	1.31	0.78	9.6
磐田市	11,757	91,791	12.8	67,483	1.36	0.88	17.4
袋井市	3,927	43,707	9.0	36,126	1.21	0.55	10.9
掛川市	6,368	63,271	10.1	43,125	1.47	1.10	14.8
湖西市	6,167	39,212	15.7	28,289	1.39	0.94	21.8
菊川市	2,182	22,890	9.5	17,892	1.28	0.71	12.2
御前崎市	1,357	17,692	7.7	7,431	2.38	2.51	18.3
森町	1,026	10,003	10.3	5,230	1.91	1.87	19.6
遠州全体	61,575	682,777	9.0	506,029	1.35	0.86	12.2

出典：リーサス

出典：未来カルテ

出典：未来カルテ

※1 「総所得」とは、住民等に分配される所得の総額で、「雇用者所得」と「その他の所得」からなり、「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金、給料等をいう。また、「その他の所得」とは、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得から構成される。

※2 「地域内勤労者ベース」とは、居住地を問わず、地域内で働く勤労者等に支払われる所得をいう。

これによれば、2050（令和32）年には2015（平成27）年の地域内総所得を維持するためには、飯伊地域で年率1.37%、東三河地域は同0.91%、遠州地域でも同0.86%労働生産性を向上させる必要があるとの結果となった。また、総じて中山間地において非常に高い労働生産性の伸びを達成しないと地域内総所得の維持が難しい傾向があることが分かる。

こうした市町村別の労働生産性の差は、市町村の人口構造のみならず、産業構造や、当該産業の企業集積特性（大企業の集積有無等）に影響を受けると考えられる。このため、例えば企業規模が小さい事業者が多い中山間地域では、スケールメリットを活かした生産性向上よりも、小規模少量型でも高い付加価値を確保できる仕組みを考えるといった、地域の産業集積特性（企業規模、業種構成等）等を踏まえた生産性向上のための施策を展開していくことが重要との見解もある。

(イ) 業種別の就業者数の視点

次頁図は産業別に各地域の就業人口を推計したものである。

これを見ると、製造業、卸小売業、農業、建設業等では、2015（平成27）年の就業者

が多いこともあり、南信州地域のみならず、遠州、東三河でも就業者人口が大きく減っており、就業者数減少に伴う経済規模縮小による影響が大きく現れると予想される。また、製造業、卸売業等は、地域内のみを市場としているのではなく、域外地域を市場としているケースが多い業種でもある。こうしたことから、これら業種の生産性向上のために、リカレント教育やロボット、ICT化に加えて産学連携、輸出振興、知的財産・ノウハウ等の地域共有化など業種毎に、広域的に取り組み、合わせて地域としての情報共有化を進め、施策効果を高めていくような連携が重要になるとの見解もある。また、域外からの来訪者の消費によって成り立つ「宿泊業、飲食サービス業」も、各地域で就業者数の減少がみられる。そこで、行政界を越えた観光ルート化や共通サービスの整備といった、来訪者の消費活動を広域的に支える施策を充実させることも考えられるだろう。福祉・医療や生活関連サービス業等では、総じて就業者人口の増加が見込まれているが、こうした分野でも機械化、ロボット化などより生産性を上げる施策を講じる余地があるのではないかと。

図表Ⅱ-5-(4)-6

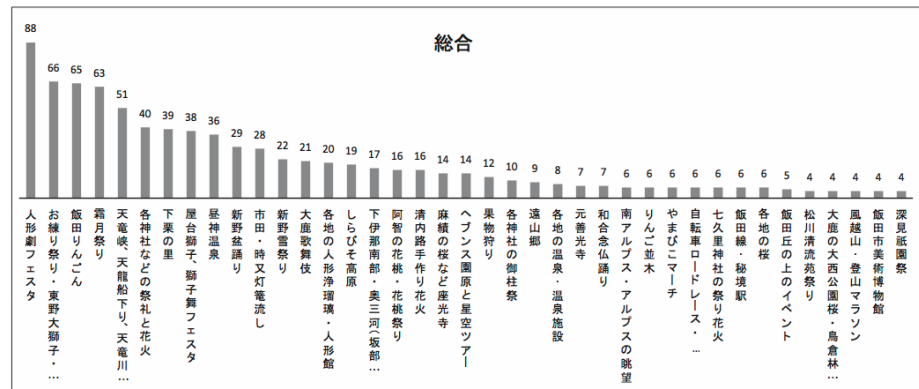
	南信州計				東三河計				遠州計			
	①2015年就業者人口 (人)	②2050年就業者人口 (人)	増減数 (人 ②-①)	年平均成長率 (%)	①2015年就業者人口 (人)	②2050年就業者人口 (人)	増減数 (人 ②-①)	年平均成長率 (%)	①2015年就業者人口 (人)	②2050年就業者人口 (人)	増減数 (人 ②-①)	年平均成長率 (%)
農業	10,178	5,762	▲4,416	1.6	29,734	13,170	▲16,564	2.4	29,583	16,511	▲13,072	1.7
林業	414	695	281	-	318	346	28	-	626	1,019	393	-
建設業	7,202	1,992	▲5,210	3.7	26,162	10,992	▲15,170	2.5	45,927	22,148	▲23,779	2.1
製造業	18,788	10,782	▲8,006	1.6	100,320	67,818	▲32,502	1.1	207,015	125,531	▲81,484	1.4
電気・ガス・熱供給・水道業	446	211	▲235	2.2	1,388	1,162	▲226	0.5	2,885	2,130	▲755	0.9
情報通信業	441	246	▲195	1.7	2,209	1,813	▲396	0.6	6,265	4,680	▲1,585	0.8
運輸業、郵便業	2,723	1,431	▲1,292	1.9	16,036	8,245	▲7,791	1.9	34,564	18,443	▲16,121	1.8
卸売業、小売業	11,005	5,900	▲5,105	1.8	51,521	29,359	▲22,162	1.6	94,674	51,117	▲43,557	1.8
金融業、保険業	1,385	1,294	▲91	0.2	6,576	6,839	263	-	11,404	12,160	756	-
不動産業、物品賃貸業	605	397	▲208	1.2	4,198	3,372	▲826	0.6	8,709	6,128	▲2,581	1.0
学術研究、専門・技術サービス業	1,759	1,066	▲693	1.4	7,669	4,922	▲2,747	1.3	15,944	11,816	▲4,128	0.9
宿泊業、飲食サービス業	4,351	2,867	▲1,484	1.2	19,843	13,773	▲6,070	1.0	33,778	24,190	▲9,588	1.0
生活関連サービス業、娯楽業	2,794	2,113	▲681	0.8	13,270	16,029	2,759	-	22,742	28,195	5,453	-
教育、学習支援業	3,070	2,007	▲1,063	1.2	13,879	13,836	▲43	0.0	27,485	30,004	2,519	-
医療、福祉	11,301	10,076	▲1,225	0.3	37,984	42,660	4,676	-	68,139	84,484	16,345	-
複合サービス事業	1,198	1,224	26	-	3,686	3,639	▲47	0.0	6,221	6,872	651	-
サービス業(他に分類されないもの)	3,484	1,617	▲1,867	2.2	17,124	9,755	▲7,369	1.6	31,370	19,339	▲12,031	1.4
公務(他に分類されるものを除く)	2,344	2,001	▲343	0.5	9,464	11,187	1,723	-	15,859	13,432	▲2,427	0.5
分類不能の産業	1,779	1,294	▲485	0.9	11,422	13,166	1,744	-	17,953	26,230	8,277	-

※ 年平均成長率 - は、2050年の就業人口が2015年の就業人口よりも増加すると試算されている産業中分類を示す。

(「未来カルテ 2050」で作成)

図表Ⅲ-1-(2)-3

紹介したい飯田下伊那の祭り・イベント・場所（再掲）



第一次リニア報告書89頁

(3) リニア沿線金庫共同アンケート

リニア沿線地域信用金庫連携の一環として、リニア沿線地域の、山梨県の甲府信用金庫・山梨信用金庫（本店：両金庫とも甲府市）、岐阜県の東濃信用金庫（本店：多治見市）と当金庫の4信用金庫により共同アンケート調査を実施した。山梨信金は神奈川県、橋本などに、東濃信金は愛知県内に店舗網があるため、調査は神奈川・山梨・長野・岐阜・愛知の5県に跨る広域的なものとなった。

調査結果については、4金庫により取りまとめと共同コメントの準備を進めたが、新型コロナウイルスによる感染が拡大し作業が中断し、共同発表に至らなかった。各金庫では、自県内のデータを基に各自の調査誌等において発表した。当金庫調査の長野県分は当金庫『飯伊地区産業経済動向』で元年12月発行号から2年3月同まで4回にわたり結果を報告した。

(ア) リニア沿線金庫共同アンケート概要

令和リニア沿線共同アンケート結果の長野県分と相互に交換したアンケートの全体結果から傾向をみていく。

■アンケート調査概要

■実施期間 令和元年6月

■調査対象 ・飯伊地域を中心に当金庫「飯伊地区産業経済動向」の調査先および配布先にアンケート調査票を発送し回答を依頼。

・当金庫本支店23店舗で店頭または訪問先の取引先などに依頼。

■配布数・および回答数

・配布数前項対象者に約1,000件

・回収数 430件

■地域別アンケート回収結果

県	山梨県		長野県	岐阜県		合計
金庫	甲府、山梨		飯田	東濃		
調査対象地域	神奈川県	山梨県	長野県	岐阜県	愛知県	
サンプル数	152	1,388	430	1,145	180	3,295

以下では、アンケート結果の当地域の結果と、アンケートデータを交換して得たリニア沿線各地域の結果とを併せ概要を示す。

(イ) 共同アンケート結果の概要

(a) リニア新幹線への期待と不安

平成 25 年経営相談所アンケートの質問項目「Q リニア新幹線に期待しますか」「Q リニア新幹線に不安を感じますか」を本調査で再び採用し、以後毎年定点観測として毎年アンケートで聞いている。結果については(ウ) 定点観測アンケートでまとめて述べる。

(b) リニア新幹線の認知度

リニア及び関連事業について、「以下(の計画)についてご存知ですか」として、各項目を尋ねた。

当地域の方々は「リニア新幹線の開業時期」、「リニア本線の通るルート」、「リニア長野県駅の場所」の項目で、「よく知っている」「聞いたことはある」合計で 90%超を示し、80%弱となった総合を上回っている。

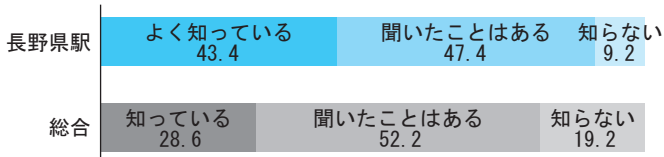
「品川～自県駅(長野県駅)の所要時間」が長野県では「よく知っている」、「聞いたことはある」合計で 80%超であるが、総合で 60%程度。

長野県は「品川～自県駅の乗車料金」、は「よく知っている」「聞いたことはある」計が 50%超であるのに対し、総合では 30%台。「自県駅(長野県駅)～名古屋駅の乗車料金」が長野県の 50%弱に対し総合で 30%超と何れも高い関心度・認知度を表している。

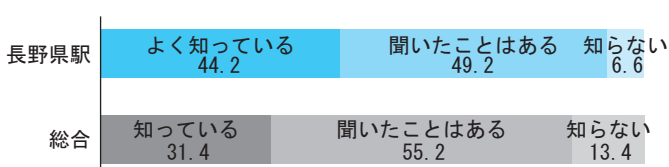
リニア新幹線料金については、長野県がリニア新幹線の料金を試算して発表し、新聞等で報道されたこと(平成29年6月)も一因と考えられるが、当地域のリニアに対する期待の表れ、関心の高さによるものといえる。

Q 「以下についてご存知ですか」

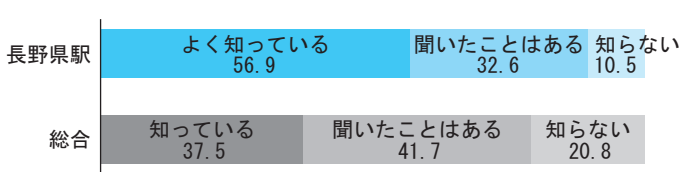
図表Ⅲ-1-(3)-1 リニア中央新幹線の開業時期



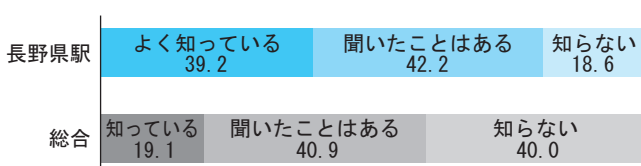
図表Ⅲ-1-(3)-2 リニア本線の通るルート



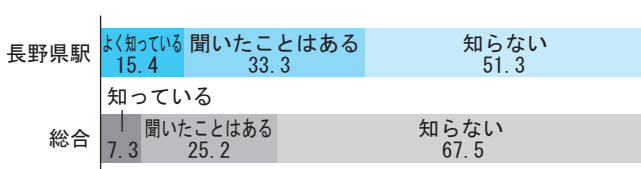
図表Ⅲ-1-(3)-3 リニア自県駅の場所



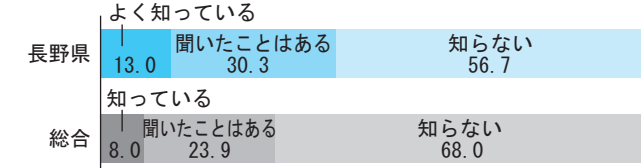
図表Ⅲ-1-(3)-4 品川～自県駅の所要時間



図表Ⅲ-1-(3)-5 品川駅～自県駅間の概ねの乗車料金



図表Ⅲ-1-(3)-6 名古屋駅～自県駅間の料金



(c) リニア各中間駅地域の認知度

リニア沿線地域共同調査は、リニア開通を見据えて沿線連携に繋がる可能性を見出したいとの思いによるものから、先ず相互の地域への認知度、交流の度合いをみるため、それぞれの「駅(駅地域)に行ったことはありますか」を尋ねている。

(比率は各地域の総回答者数(サンプル数)に対する「行ったことがある」とする回答者の比率。以下同様)。

当地域では、行ったことがあるのは「長野県駅(予定地)」がいちばん多いのは当然であるが、名古屋駅と品川駅がこれに続き、当地域は名古屋駅がやや多い。他に山梨・岐阜県駅地域はほぼ同水準。神奈川県駅地域が、いちばん訪問度合いが低い(馴染みがない)状況であった。

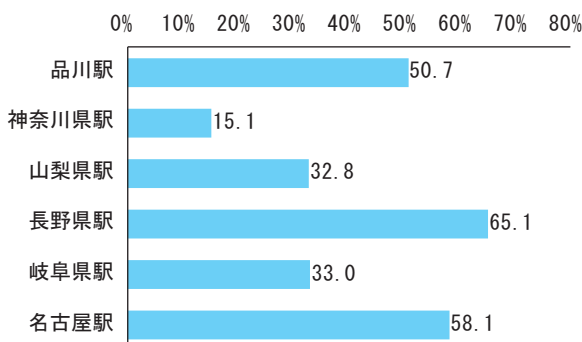
これが当地域の「開通後に行ってみたい」では、品川駅と名古屋駅が並んで多いが、こちらは品川駅が名古屋駅をやや上回っている。いちばん馴染みなかった神奈川県駅が品川・名古屋両駅について高い比率(訪問希望が多い)の駅となった。

総合(調査地域の神奈川県から愛知県、以下同じ)では、同じく品川・名古屋の終・始発駅に集中しているが、「長野県駅」が中間駅で岐阜県に次いで高く神奈川県・山梨県駅を上回っており、期待が持てる結果とみることができる。

Q「行ったことのある駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-7

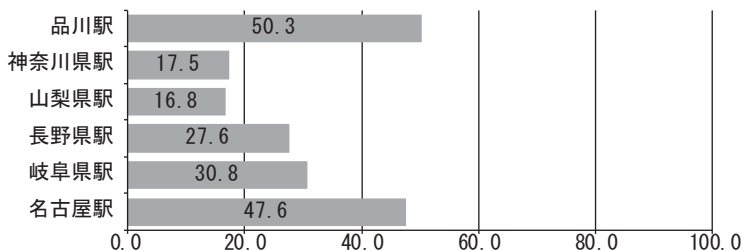
長野県地域



Q「行ったことのある駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-8

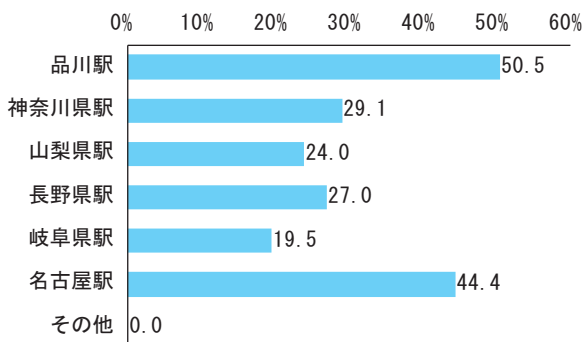
総合



Q「開通後に行ってみたい駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-9

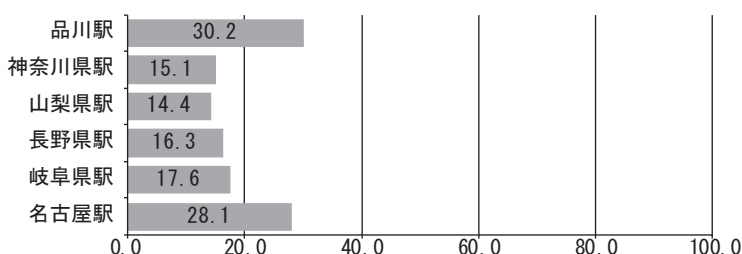
長野県地域



Q「開通後に行ってみたい駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-10

総合



(d) 連携可能性の駅地域

リニアによる連携可能性のある駅（駅地域）について訊ねている。数字は、各項目への回答（複数回答）の合計を分母として算出される比率である（以下同様）。

当地域では、可能性があるとする駅（駅地域）は、品川駅と名古屋駅がほぼ同水準の70%後半で、品川駅がやや多い状況となっている。

中間駅では地元長野県駅に続いて、山梨県駅、岐阜県駅、神奈川県駅の順となった。

沿線全地域（総合）での各駅地域に対する提携可能性もほぼ似たような傾向を表わしているが、品川駅と名古屋駅では品川駅の方がやや高い。

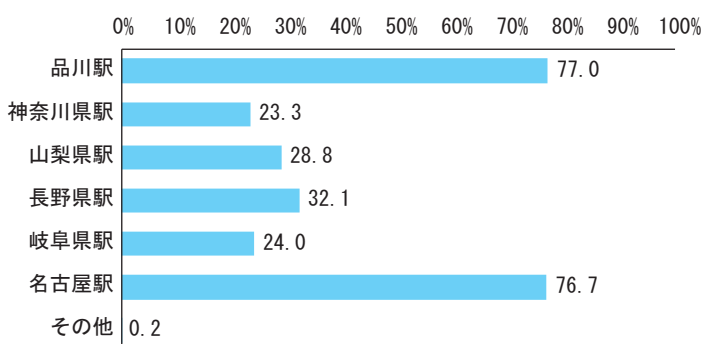
中間駅では長野県地域と同様、終・始発駅に比べ低い水準であるが、その中で長野県駅は他よりやや高くなっている。沿線地域（中間駅地域）総体での回答で長野県駅（地域）に対する見方として、注目すべきことと思われる。

(e) 連携可能性のある項目

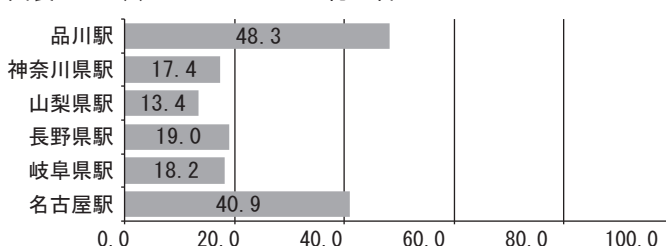
リニア駅地域の連携可能性について、どんな項目に可能性があるか、アンケートでは、「移住・定住」「通勤・通学」「ビジネスマッチング」「ショッピング」「観光・イベント」「医療・福祉」「教育・人材」「BCPなど危機管理」「その他」の項目を設定し、解答を求めた。

当地域の調査先が長野県駅に対してどのような項目に可能性を認識しているかは、「観光・イベント」がトップ。「移住定住」「通勤・通学」がほぼ同水準で「観光・イベント」に次いでおり、「まず観光。都会との距離が縮まることで、移住定住、通勤通学」という期待の表れと考えられる。

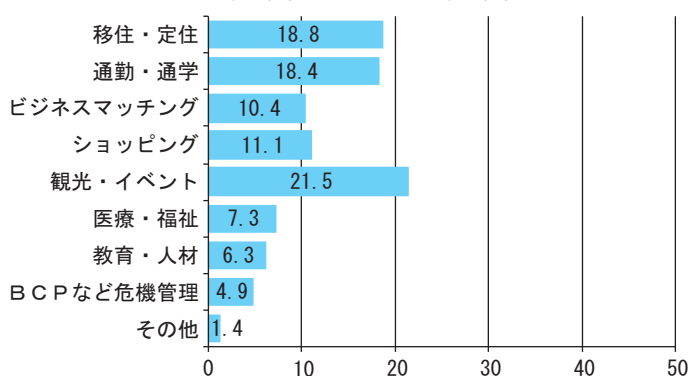
Q「何らかの地域連携の可能性がある」
図表Ⅲ-1-(3)-11 長野県地域



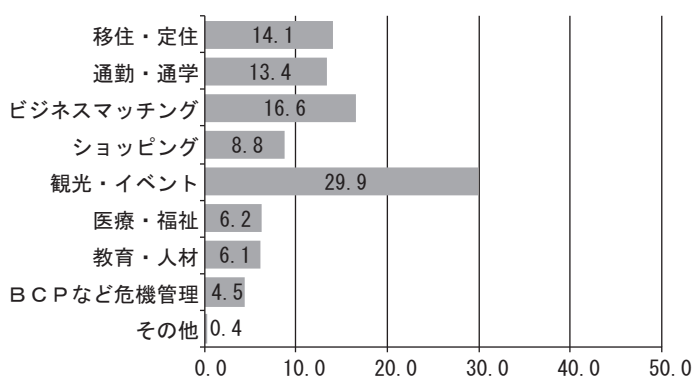
Q「何らかの地域連携の可能性がある」
図表Ⅲ-1-(3)-12 総合



Q「どの分野に可能性があるか」
図表Ⅲ-1-(3)-13 長野県駅地域に対し長野県



Q「どの分野に可能性があるか」
図表Ⅲ-1-(3)-14 長野県駅地域に対し総合



その他では「ショッピング」「ビジネスマッチング」「医療・福祉」「教育・人材」「BCP」「その他」と続く。

リニア沿線地域総合で長野県駅地域に対しどうみているかであるが、「観光・イベント」が突出して高い。続いて「ビジネスマッチング」が2番目に位置した。他地域が当地域のどんな分野にビジネスマッチングの可能性を見出しているのか興味深いところであり、さらに検証を重ねることが必要となろう。

(f) リニア駅に併せて整備すべきこと

「リニア新幹線開業に向け自県駅に併せて整備することが望ましいもの」について、各項目について総回答者(回収数)に対する比率で表してある。

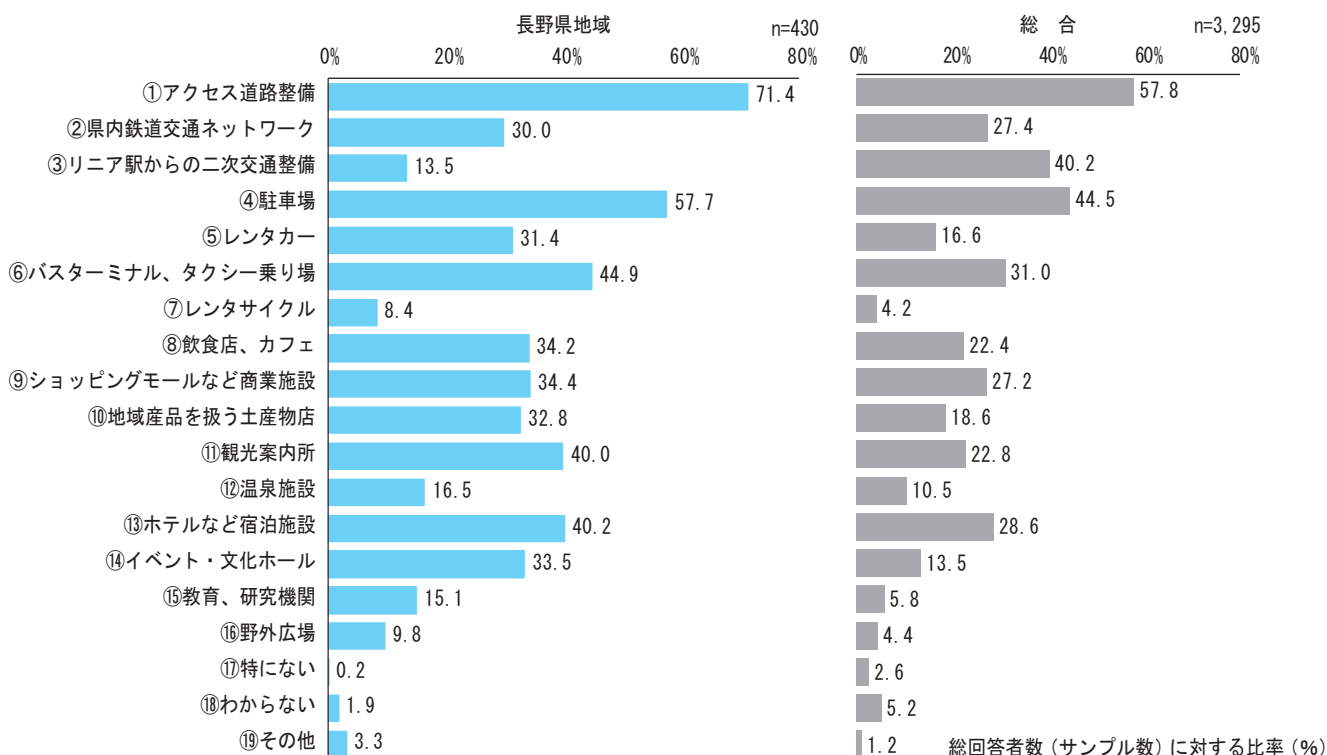
長野県駅地域(グラフ左)と中間駅地域全体(右グラフ)を同スケールで表わしたが、当県駅地域は各項目とも概ね総合を上回っている。

当地域では、「①アクセス道路整備」は回答者の71%が必要としており、「④駐車場」「⑥バスターミナル・タクシー乗り場」「⑤レンタカー」などが続いている。自動車交通系への注目度が高い、若しくは必要性が意識されている。「②県内鉄道交通ネットワーク」も30%ある。

その他、「⑧喫茶店・カフェ」「⑨ショッピングモールなど商業施設」「⑩土産物店」「⑪観光案内所」「⑬ホテルなど宿泊施設」がほぼ同水準で並んでいることが当地域の特徴といえる。飯田市が進めているリニア駅周辺整備事業における魅力発信施設に関する事項として「⑧喫茶店・カフェ」「⑩土産物店」「⑪観光案内所」などがあり、「駅周辺整備地区の周辺地区」辺りを想定して、「⑨ショッピングモールなど商業施設」「⑬ホテルなど宿泊」が想定され回答されているものと思われる。

図表Ⅲ-1-(3)-15

Q「新幹線開業に向け自県駅に併せて整備することが望ましいもの」



また、これまで論議されてきた当地域における「多目的集会施設」を踏まえたと考えられる「⑭イベント・文化ホール」も他地域と比べ要望が多い。「⑮教育、研究機関」については、当金庫第一次リニア調査アンケートにおいても要望の多かった項目であり、その後の信州大学新学部誘致活動への取り組みが当地域において繰り広げられたことなどはその象徴とみることができる。

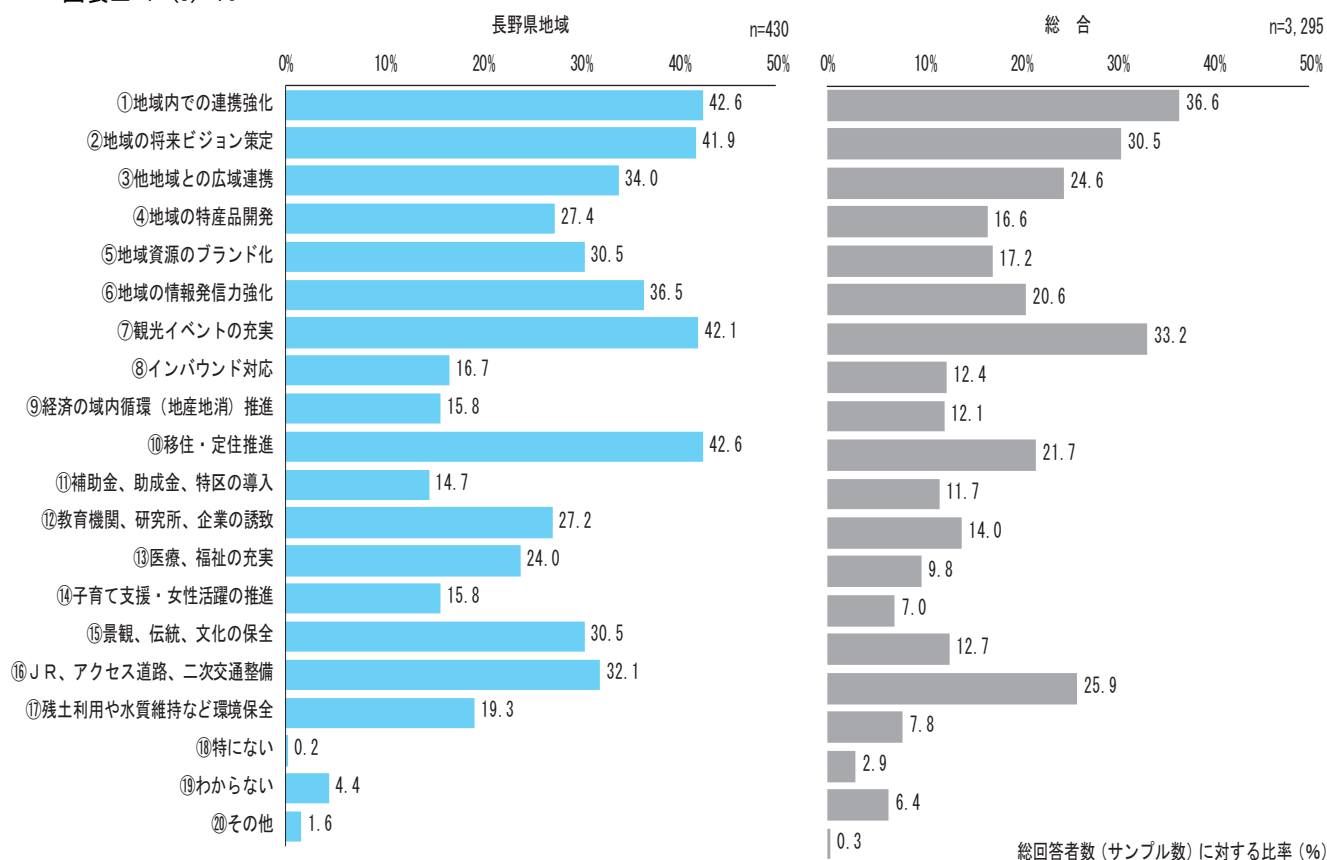
(g) リニアを見据えて当地域で取り組むこと

「リニア中央新幹線開通を見据えて地域で取り組むことは」の問い(本頁下左右グラフ)について、当地域は各項目全般に中間駅地域総合より高い比率となっていて、当地域の回答者が満遍なく取り上げているといえる。

「①地域内での連携強化」「⑦観光イベントの充実」「⑩移住定住の促進」「②地域の将来ビジョン策定」が4割超でほぼ同水準のトップ。「⑥地域の情報発信力強化」「③他地域との広域連携」「⑤JR線、アクセス道路、二次交通整備」「⑤地域資源のブランド化」と続く。全中間駅地域(総合)と比較してみると、当地域では「⑩移住・定住推進」が重要な課題としてより強く意識されている。

「⑮景観、伝統、文化の保全」「⑫教育機関、研究所、企業の誘致」「⑬医療、福祉の充実」などは、リニア開通時代に向けた当地域のあり方について考えられており、「⑭子育て支援・女性活躍の推進」も同様に意識されているといえる。また「⑰残土利用や水質維持など環境保全」についても他地域を大きく上回って重要課題であると認識されている。

図表Ⅲ-1-(3)-16



(h) 当地域が描くリニア開通後の光景

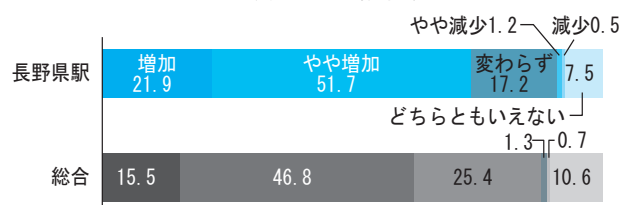
リニア中央新幹線の開通後の当地域・経済についてどのような期待や見通しを持っているか、各項目の回答状況を他駅地域との比較で見る。

(i) 観光客の来訪者数

来訪者数「増加」「やや増加」計で 72% とリニア沿線駅地域でも最も高い（他地域は 60% 前後）。観光に対する期待の高さを示している。

図表Ⅲ-1-(3)-17

観光客の来訪者数

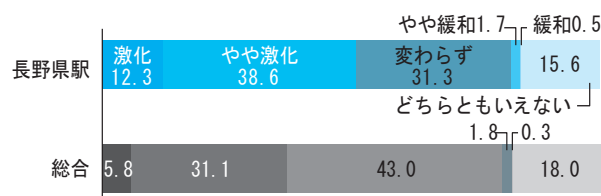


(ii) 他地域との競合

「激化」「やや激化」で 51%。総合では同 37% と当地域では、リニア開通により他地域との競合は厳しくなるとの見方がより強いことが判る。

図表Ⅲ-1-(3)-18

他地域との競争

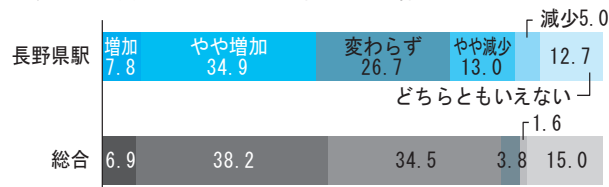


(iii) 地域の商業力の増減

リニア開通に伴う地域内の商業者増減や、地域の購買力の推移という両面を意識しての回答とみられるが、「増加」「やや増加」計で 42% で総合を上回る。他方で、「やや減少」「減少」計は 18% で、他駅地域は計 10% 程度。当地域はリニア開通によるプラス面の期待は他地域より高い半面、購買力の流出についてなどマイナス面についても他地域より懸念が大きいといえる。

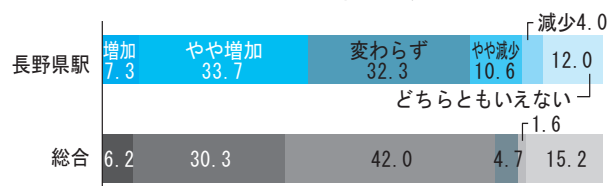
図表Ⅲ-1-(3)-19

地域の商業力の増減



図表Ⅲ-1-(3)-20

地域内の事業所数

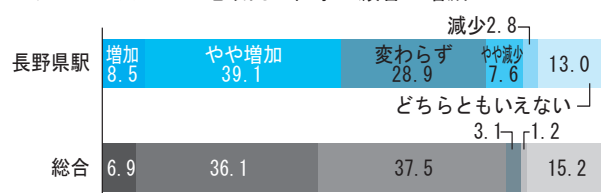


(iv) 地域内の事業所数

事業所数の「増加」「やや増加」計で 40%。（他駅地域は 30% 前半）当地域の期待は他駅地域よりやや高い。「やや減少」「減少」計は総合に比べ高く厳しい見方になっている。

図表Ⅲ-1-(3)-21

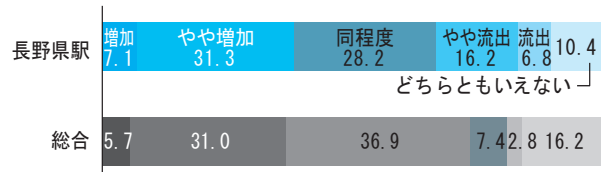
地域内の仕事・顧客の増減



(v) 仕事と雇用

「地域内の仕事・顧客の増減」の質問項目では「増加」「やや増加」計が 48%、「地域内の雇用（創出と流失）」項目では「増加」「やや増加」計が 37% となっている。雇用の「やや流失」「流出」計は 22% で、新幹線開通により雇用の縮減に繋がることの危惧が他駅地域（3%～10%）よりやや大きくなっている。

図表Ⅲ-1-(3)-22 地域内の雇用（創出と流出）

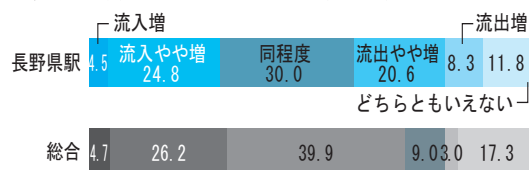


(vi) 地域内の人口

地域内の人口見通し(社会的増減)については、「流入増」「流入やや増」計 28%、「流出やや増」「流出増」計 28%とほぼ拮抗した結果となっている。

(i)～(vi)の項目を他県と比較すると、当県・地域はプラス面の評価比率は他県とほぼ同水準かやや高い、つまり期待はそれなりに高いが、「やや減」「減」といったマイナス面の評価は、他県と比べると更に高い。当県・地域ではリニア開通に伴う「ストロー効果」や「競争の激化」といった面をたいへん厳しく捉えている、ということが読み取れる。

図表Ⅲ-1-(3)-23 地域内の人口(流入と流出)

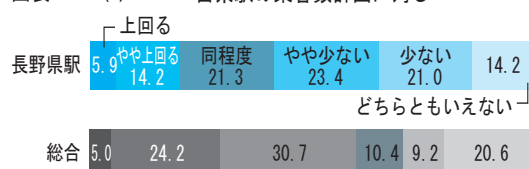


(vii) 自県駅(長野県駅)の利用者数

各県駅の計画に対する利用者数の予測では右グラフの通りとなったが、「やや少ない」「少ない」計は 43%と 4 県ではいちばん大きく、神奈川県駅の 38%がこれに次いでいる。総合では 24%程度。

当地域は、開通後の乗客数など利用見込みについてもやや消極的な見方が多いといえる。

図表Ⅲ-1-(3)-24 自県駅の乗客数計画に対し



(ウ) リニア沿線共同アンケートのまとめ

本アンケートは、コロナ発生前のアンケート調査であり、実施後期間が経過しており現況とそぐわない面があると思われるが、リニア建設が本格化してくる時期の沿線各地域の期待や熱気を感じられる回答状況となっている。また、その中でリニアに対する地域間の期待感、熱量の差も同時に感じられるものでもある。

当地域の特徴としては、①当地域は、他地域に比べリニア及び関連事項についての認知度、関心度が総体に高い、②リニアへの期待が他地域より高い反面、悪い影響(マイナス効果)についても、他地域より厳しく認識されている。リニア新幹線に浮かれることなく冷静に見極めようとする姿勢がみられる。③同様に当地域の将来・あり方についても、他地域より真剣にやや厳しめに考えられているともいえる。

(4) 定点観測アンケート(令和2年度～5年度)

第一次調査において、「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」(第一次リニア報告書) いくことを表明。以後毎年「定期観測」としてアンケートを実施、その結果を都度『飯伊地区産業経済動向』(以下『動向』) に発表してきた。

(7) 定点観測の概要

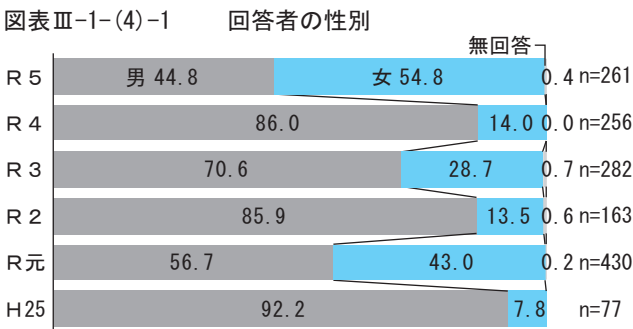
- ・ 調査期間 令和2年度から5年度の毎年度末(毎年2月から3月)
- ・ 調査対象 『動向』の調査先および発送先(読者)
当金庫窓口においておよび営業担当者が依頼する一般のお取引先
- ・ 調査方法 調査票を『動向』の調査先・配布先への送付時に同封して依頼、または当金庫営業店窓口および営業担当者から取引先へ依頼・回収

(4) 回答者の属性

『動向』調査先、配布先への調査に加え実施年度毎の営業店窓口等でのお取引先への協力を依頼することから、一般取引先への協力依頼の度合いによりアンケート回答者の属性に実施若干変化がある。

(a) 性別

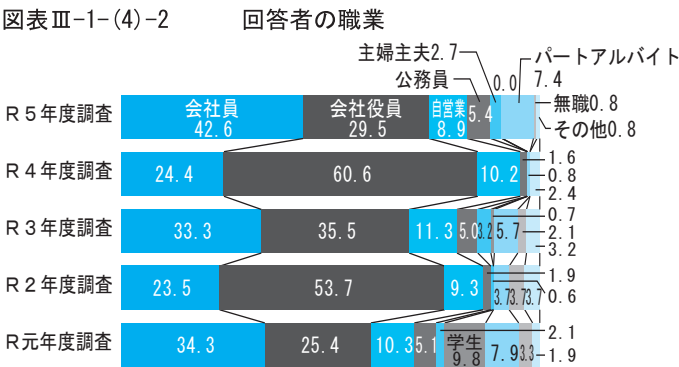
回答者の男女比率は、営業店窓口等での依頼分の多かった令和元年、3年度、5年度で女性の回答が多くなっており、特に5年度では女性の回答数が男性を上回った。



(b) 職業

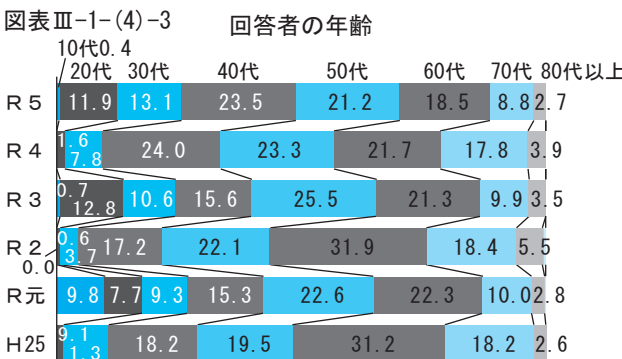
『動向』調査先・配布先が主体となっているため「会社役員」の比率が高い傾向があり、アンケートの回答が産業界、経済界の意向に沿ったものになりがちという傾向がある。

一般取引先の回答が多い令和元年度、3年度、5年度では「会社員」の比率が高くなるほか、「主婦・主夫」「パート・アルバイト」の比率が高くなっている。



(c) 年齢

年齢についても、『動向』調査先・配布先へ依頼していることから50代から70代の回答者の比率が高い。一般取引先への依頼が多かった令和元年度、3年度、5年度は、若年層の比率が高まっている。



(d) 業種

回答者の属する業種についても、調査年によって業種比率に違いが出る。

最新の令和5年度でみると、飯伊の業種比率と概ね似通ったものとなっている。令和5年、3年は広くアンケート調査をお願いした年度で、実態に近いものになるといえる。

<参考>

飯伊の産業別就業状況

図表Ⅲ-1-(4)-5 飯伊地域産業別15歳以上就業者数

	産業計	第一次		第二次		第三次			分類不能
		うち農業	うち工業	うち卸売	うち医療福祉	うち卸売	うち医療福祉	うち医療福祉	
飯田市	52,685	4,297	4,105	16,518	11,899	30,225	7,185	7,069	1,645
下伊那郡	32,788	6,368	6,099	9,663	6,925	16,599	3,782	4,171	158
飯伊計	85,473	10,665	10,204	26,181	18,824	46,824	10,967	11,240	1,803
構成比(%)	100.0	12.5	11.9	30.6	22.0	54.8	12.8	13.2	2.1

単位:人

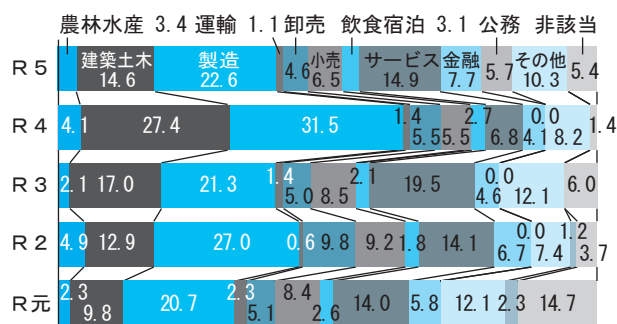
(e) アンケート結果の概要

(a) 「リニアに期待」の推移

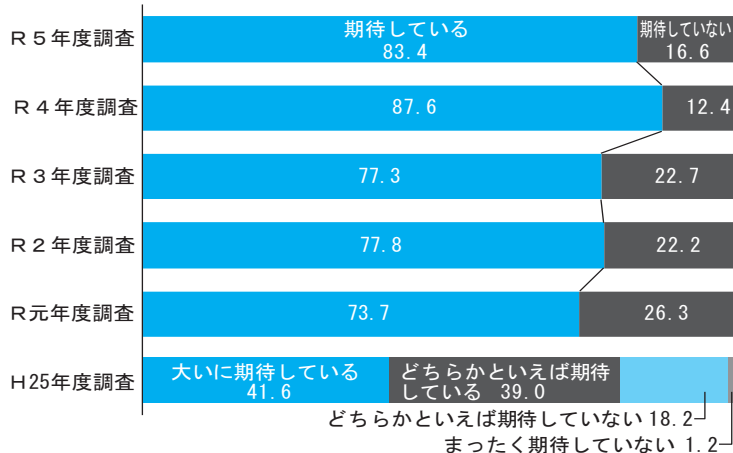
「Qリニア中央新幹線に期待していますか」は、令和元年以降徐々に増加傾向にあった。令和5年度は「期待している」が83.4%と前年調査をやや下回ってたが、8割台を維持している。広く一般の皆さまにお聞きした前々回(令和3年度)調査の77.3%を上回り、同様の調査先である令和元年度および3年度の水準を超えている。

「期待している」を男女別(令和3年度調査以降)にみると、令和4年度・5年度は男女とも80%を超えてほぼ拮抗している。これまでのアンケートでは、女性の期待度が男性より低い傾向が見られたが、徐々に差が小さくなっており、令和4年度では女性の期待度が男性を上回っている。

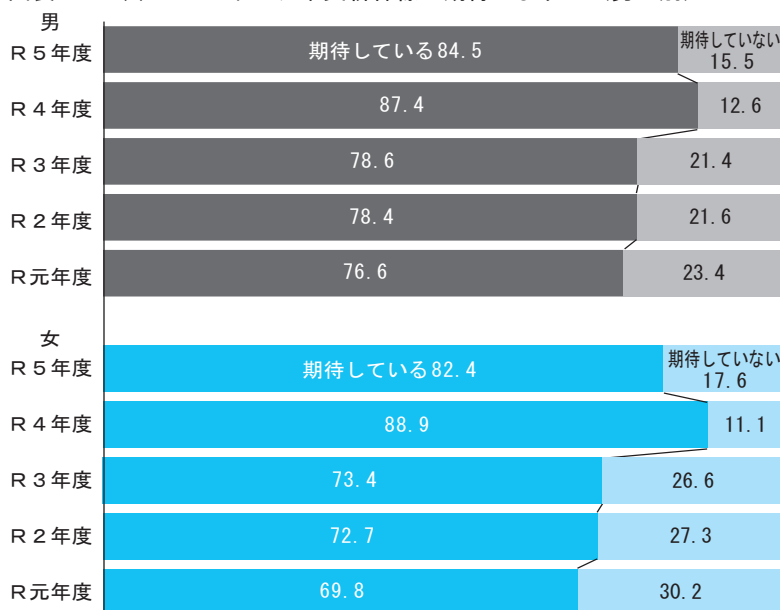
図表Ⅲ-1-(4)-4 回答者の業種



図表Ⅲ-1-(4)-6 Qリニア中央新幹線に期待しますか



図表Ⅲ-1-(4)-7 Qリニア中央新幹線に期待しますか(男女別)



当研究所のアンケート調査は、企業の経営者層等が中心で産業界・経済界の意識が反映されがちと考えているが、一般の方の意見が多く含まれる5年度調査でも80%超の「期待している」があることから、当地域での期待感が底堅いものとみられる。

天竜川橋梁や駅周辺整備、関連道路など、工事の進展が当地域内各地で目に見えてきていることが背景と考えられる。

(b)「リニアに不安を感じる」の状況

次に「Qリニア中央新幹線に不安を感じますか」は、令和5年度の「不安を感じる」は、4年度調査よりやや減少したが4割台となっている。最初の調査(平成25年)から減少してきたが令和3年調査から増加に転じ、今回調査では前回調査をやや下回ったものの4割台となった。

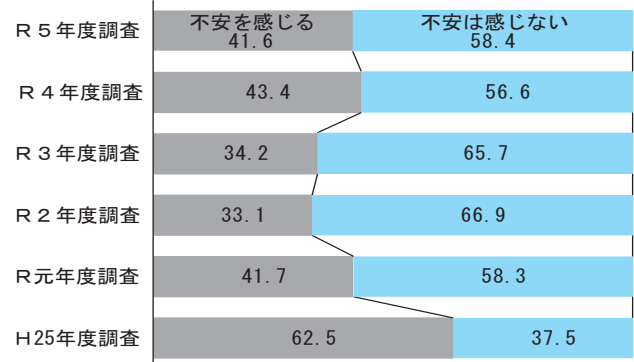
男女別にみると予てより女性が男性よりも「不安を感じる」意見が多くみられたが、令和5年度調査では「不安を感じる」は男性の方が比率が高い。

令和4年度調査で、「不安を感じる」の理由として「リニアの開通がいつになるかわからないから」という回答が目立ってきたが、5年度調査では、「不安を感じる」理由(複数回答)の総数195のうち67と34.4%(4年度調査は総数86のうち28の32.6%)を占めた。

以下「騒音や振動、水や生態系など環境への悪影響」15.9%、「人口の流出」13.8%、「消費の流出」10.8%、「工事中の事故」8.7%、「大手資本や大手流通の地域流入」6.7%、「開通後の事故」4.1%、「その他」5.6%となっている。「その他」の内容としては、「JR東海の情報開示が不十分」、「雇用の確保で大都市企業との獲得競争が激化する、労働力の流出」、「リニアで当地に来てもらうためのブランド戦略が見えてこない、ビジョンが明確でない」、「開業遅れのせいにして当地域の対応が遅れていく恐れ」、「治安悪化」などが挙げられた。

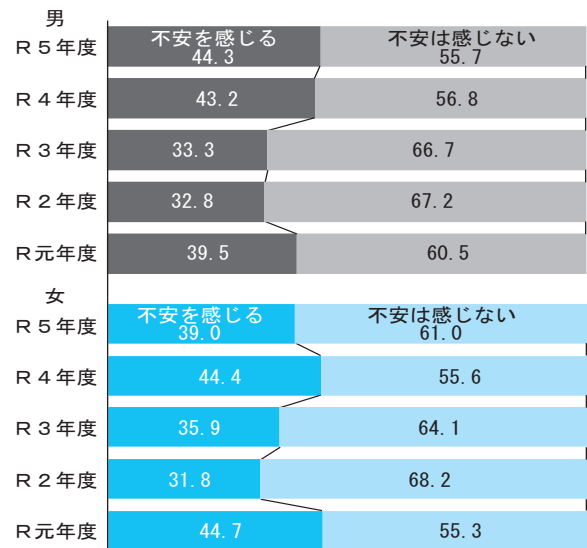
不安を感じる」理由のうち「開通時期不

図表Ⅲ-1-(4)-8 Qリニア新幹線に不安を感じますか



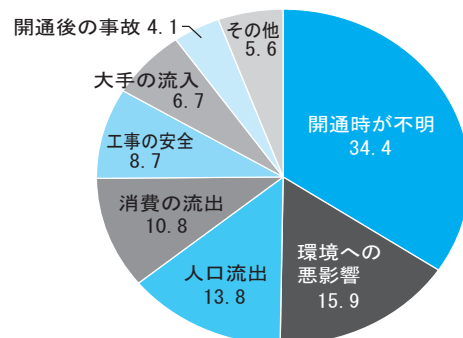
図表Ⅲ-1-(4)-9

Qリニア新幹線に不安を感じますか(男女別)



図表Ⅲ-1-(4)-10

Qリニア新幹線に不安を感じる理由(令和5年度)



明」のみを挙げた回答者数がないものとして「不安を感じる・感じない」の比率を出すと、「不安を感じる」回答者の補正後比率は前回調査のそれを更に下回る。

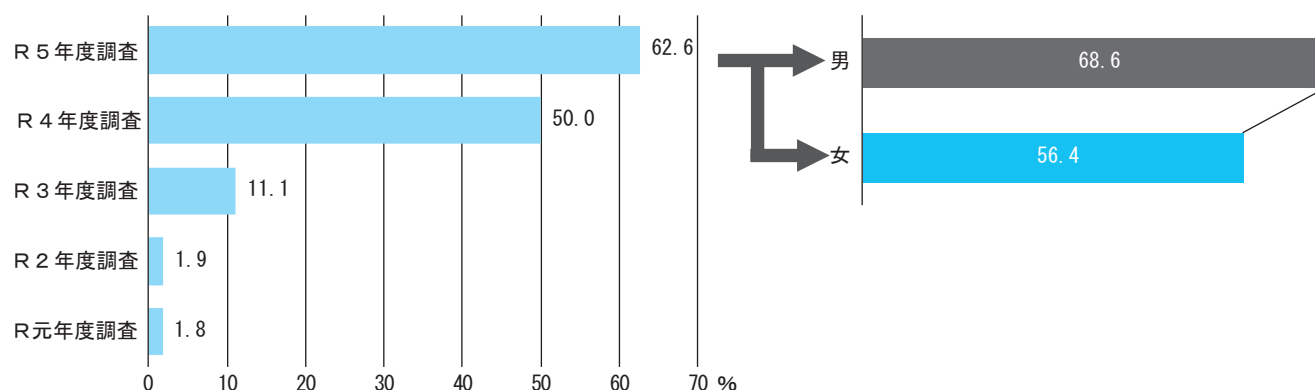
令和5年および4年の調査において「不安を感じる」がそれ以前より高まっている中で、南アルプストンネル静岡工区の着工見通しが立たないことや全体として工事の進捗が見えないこと、などが先行き不安を覚えることに繋がっていることが鮮明になっている。

リニアに対する不安理由について、「不安を感じる」回答者のうちの「開業時期不明」を挙げている回答者の比率、および「不安を感じる」の理由のうちの「開業時期不明」の占める割合を調査年度別に、併せて今回調査分については男女別の状況も示す。

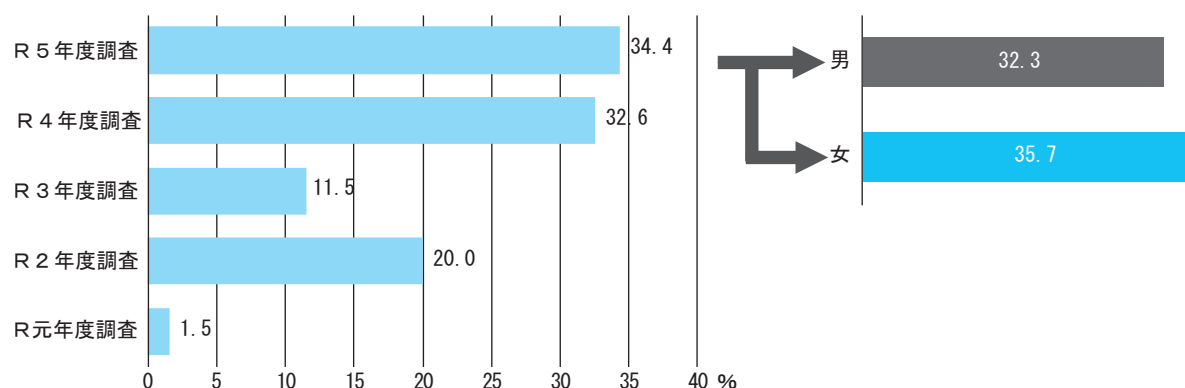
これによると、「不安を感じる」とする回答者のうち「開業時期不明」を挙げている比率は前回調査から増加。男女別では男性が高く、開業時期をより心配しているといえる。

挙げられている不安の理由(複数回答)総数のうち「開業時期不明」の割合は女性の方が高く、女性の方がより開通時期についての関心度合いが高いといえることができる。

図表Ⅲ-1-(4)-11 Q「不安を感じる」回答者のうち「開業時期」の割合



図表Ⅲ-1-(4)-12 Q「不安を感じる」回答理由のうち「開業時期」の割合



(c) コロナ禍を経たの思い

コロナ感染が始まって以来、毎回の調査(令和2年度以降)でお聞きしてきた。

「Q コロナ禍を経て、リニアに対する思いが変わりましたか」は、4年度調査で大きく動いたが、今回調査では同じく一般の皆さまにお聞きした令和3年度調査と似た状況になった。ただ、「必要性・重要性が増した」は3年度調査 7.6%から13.8%と倍近くになっている。

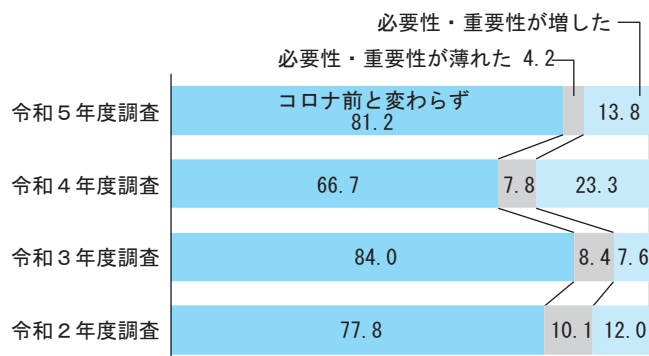
「必要性・重要性が薄れた」は4年度調査より減少、3年度調査からはほぼ半減という結果となった。

5年度調査に見る「必要性・重要性が薄れた」とする回答者の理由(複数回答)としては、「オンライン・リモートの普及による移動の減少」を挙げたのが60.0%、「往来や新幹線利用の減少」が26.7%、「その他」が13.3%。「その他」の内容としては「人口の減少により東海道新幹線で足りる」、「中間各駅の発展が期待できない」、「飯田が通過点になるだけ」といった意見があった。

「必要性・重要性が増した」とする回答者のうち、「都市部への集中が見直され、短時間で移動できる地方への注目が高まる」を挙げているのは86.7%、「オンライン会議やリモートワークの普及により、Uターンや、都会からの移住が増える」は56.7%、「その他」10.0%となっている。「その他」の内容として、「リニア駅があることで大学誘致やイベントの開催などで当地域の優位性が増す」、「大規模災害で東海道新幹線が不通の際のバックアップになる」、「インバウンドの誘客効果」、「(リニアが)海外への技術移転のショーウィンドーになる」などがあった。

図表Ⅲ-1-(4)-13

Q コロナ禍を経て、リニアに対する思いが変わりましたか



2. 本章のまとめ

当金庫では、リニア中央新幹線工事実施計画の認可前である平成25年から地域の皆さまにアンケート調査という形をとり地域の皆さまの意識を伺ってきた。まだまだこれからという段階から、当地に新幹線駅設置が確定、リニア工事が認可、コロナ発生による社会経済の停滞、リニア開通の遅れが確定、とそれぞれの局面における地域の意識を浮き彫りにする結果が得られたものとする。また沿線地域共通のアンケートに取り組んで、当地域の他地域と比べての特徴を明らかにすることができた。

定点観測の最終アンケート時点では、未だリニアの工期の遅れ＝開業が10年程度後ろ倒しになることが表面化する前であり、今後のアンケート調査により当地域の意識が更に変化していくことが想定される。

引き続き、地域の皆さまの意識をアンケート調査等により継続的に取り組んでいく所存である。

IV. 新幹線時代を迎えるための視点

1. 新型コロナウイルス下の鉄道事業と新幹線

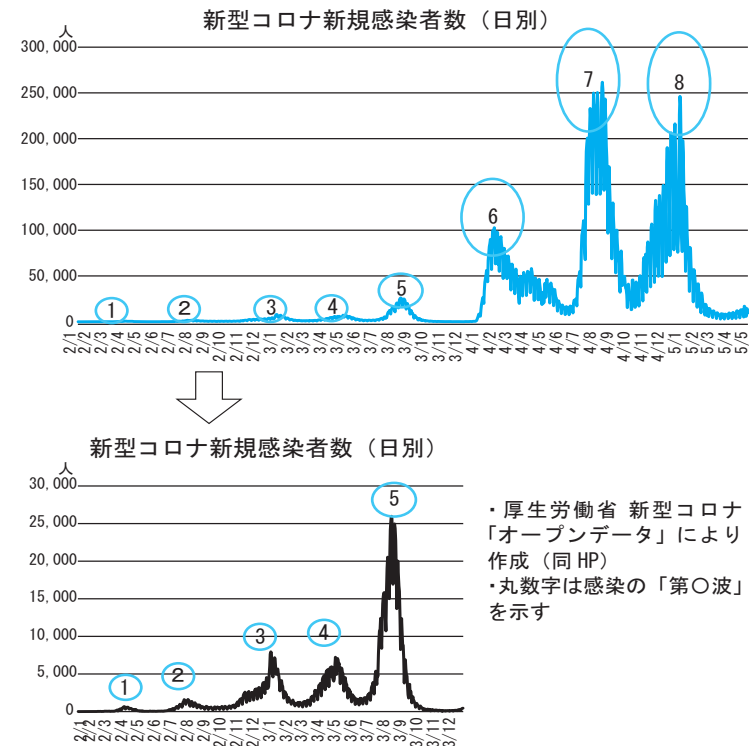
(1) コロナ感染者数の推移

新型コロナウイルスの蔓延によって鉄道輸送量は大幅に収縮し、鉄道各事業者への影響が顕在化した。他方でコロナを要因とした大都市圏から地方への人口移動が見られるなど、影響が表れた。

新型コロナの感染状況は、厚生労働省オープンデータによる新規感染者推移によれば、概略第1波が令和2年第1四半期、第2波が同第2四半期、第3波が同第4半期。第4波は令和3年度第1四半期、そして第5波の同第2四半期を経て小康状態へと遷移した。その後第6波が3年度第4四半期、第7波が4年度第2四半期、第8波が同年第4四半期に発生がみられた。

令和5年5月、新型コロナの取り扱いが「5類」に変更され、その後の発生状況は統計上見えにくくなっている。

図表IV-1-(1)-1



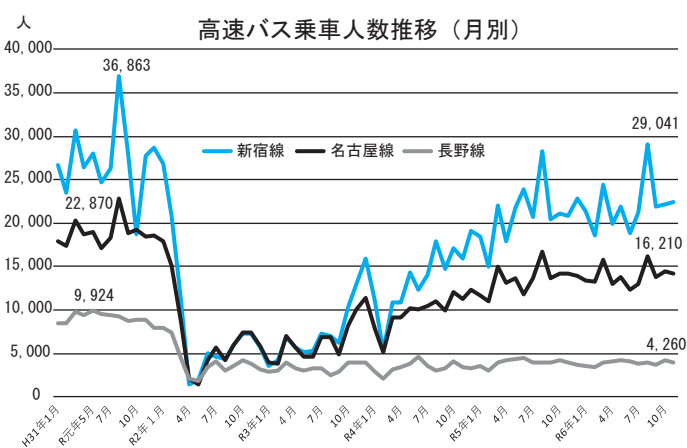
(2) 当地域のウィズ・アフターコロナの状況

当地域の公共交通、コロナ前後の旅客輸送事情を基幹的な交通機関である高速バスの乗車人数で見る。

コロナ前の平成31・令和元年のピークでの乗車人数は、東京・新宿間が月35千人超、飯田・名古屋間が同20千人超、飯田・長野間が10千人程度を示していた。

当地域にも新型コロナ感染の拡がりが見られ、広く行動制限がかかった結果、令和2年に入り4月前後に壊滅的な減少を示した。以降やや回復したもの従来の1～2割程度の状態が翌年後半まで続き、その後増減を重ねながら回復傾向を辿ってきているが、未だにコロナ前の水準は回復できていない。また長野線は令和2年後半以降ほぼ同水準の推移で現在まで経過している。

図表IV-1-(2)-1



当研究所『飯伊地区産業経済動向』調査（提供：信南交通㈱）

(3) コロナ禍の旅客事業への影響

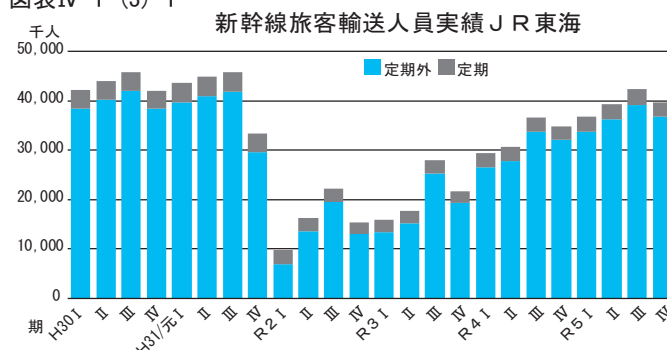
J R 東海・J R 東日本の新幹線旅客数・運輸収入にコロナ発生以後の推移をまとめる。

両社ともコロナ第1波後の令和2年度Ⅰ期に未曾有の落ち込みを示し、以降幾度の感染拡大局面を経ながらも徐々に回復、直近の令和5年度第Ⅳ期の旅客輸送人員並びに旅客運賃収入はコロナ禍前の水準に迫っている。

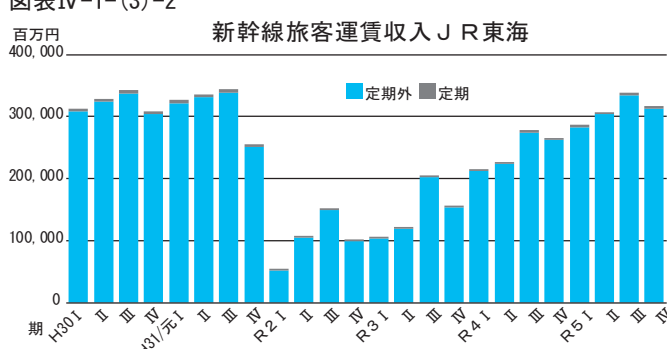
令和5年度新型コロナウイルス感染症の取り扱いが「5類」に変更されるなどにより、感染状況は引き続き予断を許さないものの、人々の行動が徐々に活発化し、旅行・行楽等での移動が回復し新幹線利用にも反映している。

令和6年3月期連結決算の営業収益は、J R 東海が対前年同期比22.1%増、J R 東日本が13.5%増であり、新幹線旅客運賃収入の対前年同月比はJ R 東海26.5%増、J R 東日本27.4%増とそれぞれ回復を牽引している。

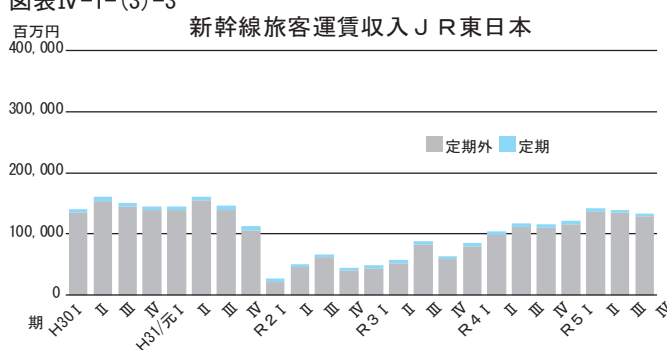
図表Ⅳ-1-(3)-1



図表Ⅳ-1-(3)-2



図表Ⅳ-1-(3)-3



JR 東海、JR 東日本有価証券報告書、四半期報告書より作成

(4) コロナ後の回復状況

回復状況を次頁Ⅳ-1-(4)-1 表でみる。両社の令和6年第Ⅲ四半期とコロナ前のほぼピークであった元年Ⅲ期（共に網掛け部）とを比較（令和元年第Ⅲ期＝100）。

J R 東海は、6年Ⅲ期が元年Ⅲ期に対し

旅客数	定期旅客 79.0	定期外同 93.7	旅客数総合 92.4
旅客運賃収入	定期旅客 76.3	定期外同 98.6	運賃収入総合 98.4

他方でJ R 東日本は、同社は旅客数を線幹線・在来線別に発表していないため、新幹線旅客運輸収入の比較のみとなるが、同様に、

旅客運賃収入	定期旅客 85.6	定期外同 96.1	運賃収入総合 95.7
--------	-----------	-----------	-------------

定期旅客はJ R 東日本の方が回復が進んでいる。首都圏へ向けて東北、上越、北陸と3方面から移動がある同社の運行体制がやや有利に働いていると考えられる。

反対にJ R 東海は、定期外（観光、出張、その他）において回復が進みほぼコロナ前の水準を取り戻してきており、旅客運賃収入ではコロナ前水準に達したといえる。半面定期旅客の回復はJR 東日本を下回っている。また旅客輸送でビジネス利用は観光の回復ほどになっていないものとみられる。

図表Ⅳ-1-(4)-1

JR東海・JR東日本 新幹線の利用状況推移

期(四半期)	JR東海								JR東日本				
	旅客数 (千人)				旅客輸 送人キ ロ ② (百万人キロ)	輸送キロ (キロ/人) ②/①	旅客運賃収入 (百万円)			旅客輸 送人キロ (百万人キロ)	旅客運賃収入 (百万円)		
	定 期 (定期 比率%)	定期外	計	①			定 期 (定期 比率%)	定期外	計		定 期 (定期 比率%)	定期外	計
H30 I	3,911 (9.3)	38,338	42,249	13,577	321.4		4,642 (1.5)	307,844	312,486	5,629	6,277 (4.5)	134,463	140,740
II	3,889 (8.8)	40,179	44,069	14,324	325.0		4,561 (1.4)	323,663	328,224	6,386	6,195 (3.9)	154,111	160,307
III	3,893 (8.5)	41,987	45,879	14,833	323.3		4,610 (1.3)	337,481	342,092	6,067	6,144 (4.1)	145,027	151,170
IV	3,634 (8.7)	38,340	41,973	13,543	322.7		4,371 (1.4)	304,674	309,044	5,661	6,040 (4.2)	138,907	144,948
H31/元 I	3,937 (9.0)	39,666	43,603	14,136	324.2		4,684 (1.4)	321,872	326,557	5,788	6,321 (4.4)	138,905	145,227
II	3,954 (8.8)	40,999	44,953	14,570	324.1		4,633 (1.4)	331,003	335,636	6,357	6,334 (3.9)	155,020	161,353
III	3,979 (8.7)	41,841	45,821	14,848	324.0		4,755 (1.4)	339,145	343,900	5,866	6,629 (4.5)	139,641	146,271
IV	3,699 (11.1)	29,684	33,382	10,455	313.2		4,375 (1.7)	250,903	255,277	4,514	6,559 (5.8)	106,173	112,732
R2 I	2,804 (28.7)	6,966	9,771	2,400	245.6		3,261 (6.0)	51,536	54,797	1,138	5,583 (20.9)	21,104	26,688
II	2,733 (16.8)	13,556	16,289	4,635	284.5		3,063 (2.8)	104,717	107,780	2,088	5,296 (10.3)	45,904	51,200
III	2,640 (11.9)	19,567	22,206	6,762	304.5		3,062 (2.0)	149,178	152,241	2,857	5,216 (7.8)	61,534	66,750
IV	2,342 (15.3)	13,001	15,344	4,402	286.9		2,713 (2.6)	99,827	102,539	1,868	4,834 (10.7)	40,157	44,991
R3 I	2,674 (16.7)	13,317	15,991	4,476	279.9		3,094 (2.9)	103,635	106,730	1,987	5,213 (10.7)	43,388	48,602
II	2,531 (14.2)	15,249	17,780	5,210	293.0		2,844 (2.3)	118,895	121,739	2,314	4,949 (8.7)	52,175	57,124
III	2,657 (9.5)	25,336	27,993	8,732	311.9		3,042 (1.5)	202,032	205,073	3,536	5,039 (5.7)	83,258	88,297
IV	2,427 (11.2)	19,319	21,747	6,758	310.8		2,810 (1.8)	153,493	156,304	2,548	5,082 (7.9)	58,984	64,065
R4 I	2,868 (9.8)	26,496	29,364	9,212	313.7		3,298 (1.5)	212,389	215,687	3,292	5,275 (6.2)	80,019	85,294
II	2,824 (9.2)	27,774	30,598	9,805	320.4		3,176 (1.4)	223,650	226,827	4,038	5,386 (5.2)	98,696	104,083
III	2,935 (8.0)	33,696	36,630	11,956	326.4		3,357 (1.2)	274,393	277,749	4,610	5,347 (4.6)	111,445	116,792
IV	2,648 (7.6)	32,094	34,743	11,445	329.4		3,078 (1.2)	262,832	265,910	4,554	5,199 (4.5)	110,561	115,760
R5 I	3,086 (8.4)	33,725	36,811	12,256	332.9		3,566 (1.2)	283,118	286,684	4,785	5,663 (4.7)	116,001	121,665
II	3,044 (7.7)	36,316	39,360	13,174	334.7		3,440 (1.1)	303,447	306,887	5,516	5,699 (4.0)	136,105	141,804
III	3,145 (7.4)	39,206	42,351	14,163	334.4		3,627 (1.1)	334,489	338,483	5,453	5,672 (4.1)	134,252	139,923
IV	2,865 (7.2)	36,819	39,684	13,158	331.6		3,324 (1.1)	312,956	315,914	5,477	5,517 (4.1)	128,517	134,035
R5Ⅲ/R1Ⅲ (%)	79.0	93.7	92.4	95.4	103.2		76.3	98.6	98.4	93.0	85.6	96.1	95.7

- ・JR 東海と JR 東日本の有価証券報告書・四半期報告書から作成。令和 6 年度から四半期報告書による情報開示がなくなったため、四半期ベースでの推移は令和 5 年Ⅳ期が最後となる。
- ・各年度Ⅱ～Ⅳ期の数字は有価証券報告書・四半期報告書各数字の表上の差し引きによる。端数処理の関係で合計は一致しないことがある。
- ・JR 東日本は旅客数を新幹線・在来線別に発表していないため、旅客運賃収入の推移のみとなる。

(5) 鉄道事業者の収益状況

前表で、JR 東海発表の②旅客輸送人キロ（旅客 1 人が 1 キロ移動すると 1 人キロで、客数と移動距離の積数）を①旅客数で除したキロ/人値は旅客一人の平均移動距離と見ることができ、直近値は 331.6 キロとなり、5 年度Ⅱ期およびⅢ期はコロナ前最高値を上回る回復状況が見て取れる。

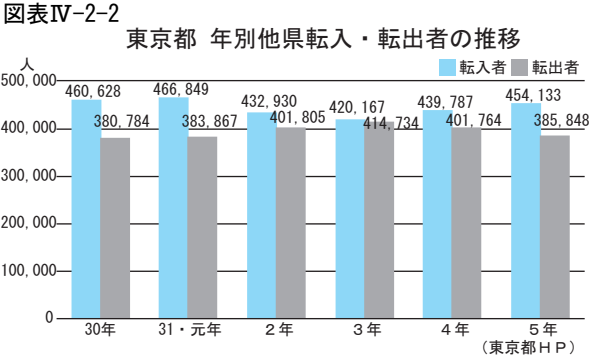
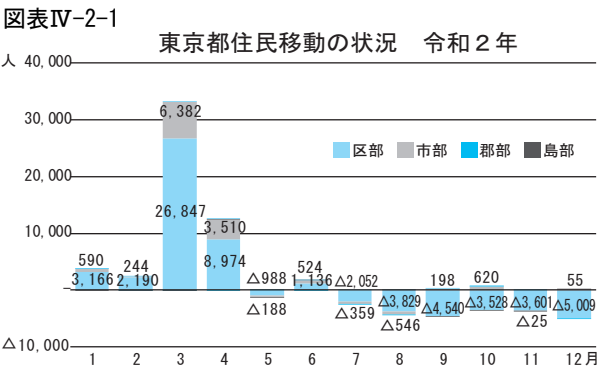
前述の通り、両社とも定期外に比べ定期の回復が遅れ、旅客数の定期比率が 7.2%とコロナ前水準を下回っていること、JR 東海の旅客運賃収入では定期比率がこのところ 1.1%に貼り付いていることから、相対的に距離の長い定期外利用の回復で旅客数・旅客運賃収入とも定期外の比率が高まった。非定期旅客の増加がキロ/人値のアップに表れ、このことが収益の好調にも繋がっている。

リモートワークの一定程度普及等から定期旅客(通勤)の伸びが遅れている、というのは確実に言えるのではないかな。

2. コロナ下・アフターコロナ下の人口移動と新幹線

新型コロナウイルスの蔓延に伴い、2020(令和2)年の東京都の転入・転出の差である社会的人口が減少に転じた。

図表Ⅳ-2-1は、2020年東京都月別の転入・転出の差の動向を示す。同年4月までは就職・進学など年度末・年度初めの動きなどにより増加しているが、5月以降は減少となった。年間を通じてみると、令和3年で転出・転入の差が最小となったが、その後東京都への流入が拡大している



(1) 関東地域および近県・北陸地域

コロナ下とアフターコロナの東京都と地方間の移動状況を見る。都市部との移動で新幹線の果たす役割が大きいとみられることから、新幹線駅所在都市に注目した。また2023(令和5)年の移動状況と比較し、転入超となっている自治体の状況を見ることとする。

(ア) 栃木県

栃木県の転入超は、2020年△901人、2023年は△1,788人で増減率は△98.4%となった。

2020年転入超だったのは日光市、那須塩原市(新幹線駅あり)、那須町でいずれも観光地、保養地で有名な市町。これに加え那須烏山市が転入超となった。

2023年も転入超となったのは那須町のみだが転入超数は減少している(△50.6%)。23年に増加に転じたのは、さくら市と塩谷町となった。

(a) さくら市

2005(平成17)年に氏家町と喜連川町が合併して発足。

JR宇都宮線氏家駅(宇都宮駅へ17.6営業キロ)。

宇都宮市に隣接。当市在住の就業者20.5%、通学者の30.4%が宇都宮市に通勤通学(令和2年国勢調査、同市HP)。

当市で従業する者の44.8%が他市区町村から通勤。本田技研工業の開発部門、テストコース、関連事業所が所在。

図表Ⅳ-2-(1)-1

東京都との転入・転出状況

単位：人

自治体名	2020年			2023年			転入超過増減率 (2)/(1)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過①	転入	転出	転入超過②		
09000 栃木県	6,092	6,993	-901	5,737	7,525	-1,788	-98.4	
09201 宇都宮市	2,191	2,457	-266	1,954	2,714	-760	-185.7	宇都宮駅109Km
09202 足利市	389	481	-92	469	511	-42	54.3	
09203 栃木市	418	493	-75	381	528	-147	-96.0	
09204 佐野市	319	327	-8	286	374	-88	-1,000.0	
09205 鹿沼市	168	226	-58	149	244	-95	-63.8	
09206 日光市	286	282	4	219	267	-48	-1,300.0	東武鉄道176分
09208 小山市	683	761	-78	615	782	-167	-114.1	小山駅80Km
09209 真岡市	105	169	-64	118	232	-114	-78.1	
09210 大田原市	150	172	-22	153	210	-57	-159.1	
09211 矢板市	65	90	-25	58	97	-39	-56.0	
09213 那須塩原市	445	385	60	412	427	-15	-125.0	那須塩原駅157Km
09214 さくら市	106	137	-31	136	123	13	141.9	
09215 那須烏山市	39	33	6	31	45	-14	-333.3	宇都宮線-烏山線161分
09216 下野市	173	276	-103	164	225	-61	-40.8	
09301 上三川町	65	84	-19	88	108	-20	-5.3	
09342 榛子町	25	62	-37	44	58	-14	62.2	
09343 茂木町	24	29	-5	16	28	-12	-140.0	
09344 市貝町	24	35	-11	23	34	-11	0.0	
09345 芳賀町		27	-27	22	29	-7	74.1	
09361 壬生町	57	118	-61	79	99	-20	67.2	
09364 野木町	69	112	-43	79	147	-68	-58.1	
09384 塩谷町		24	-24	20	18	2	108.3	
09386 高根沢町	77	93	-16	64	104	-40	-150.0	
09407 那須町	161	84	77	136	98	38	-50.6	
09411 那珂川町	31	36	-5	21	23	-2	60.0	
09999 その他の市町村	22		22			0	-100.0	

総務省 e-stat「住民基本台帳人口移動報告」より作成。
・転入超の自治体を網掛けしてある。
・新幹線のある市町村を太枠で囲み、東京駅からの距離(営業キロ)を表示した。
・転入超の区市町村には、主要ターミナル駅からのアクセスタイムを示した。通勤通学を考慮し在来線での時間であるが、新幹線に接続できる自治体は新幹線利用のアクセスタイムをカッコ書きした。(以下同様)

(b) 塩谷町

1965(昭和 40)年町制施行。宇都宮市、日光市、矢板市などに隣接。町内に鉄道駅はない(最寄駅 JR 宇都宮線矢板駅から路線バス)。当町常住者の 53.4%が他市区町村へ通勤通学する(令和 2 年国勢調査 e-stat)。

(c) 那須町

日光国立公園の一部(茶臼岳＝那須岳の主峰)が町内に存する。JR 宇都宮線黒田原駅、国道 4 号、東北自動車道那須 IC、那須高原 SIC などのアクセス。

産業別従事者数は、男女とも 1 位が宿泊業・飲食サービス業。ホテル旅館 61、寮・保養所 27、民宿 19、ペンション 124、キャンプ場 13、スキー場 2、貸別荘・ロジ・コテージ 32(平成 28 年村 HP)。

当市に常住する通期通学者(県内)は、総数 8,770 人。通勤通学地別では那須市 67.1%、那須塩原市 27.6%、宇都宮市 2.4%、矢板市 1.2%、その他県内 1.7%となっている(令和 2 年国勢調査 e-stat)。

(イ) 群馬県

群馬県は、2020 年は新幹線駅のある、みなかみ町、他、長野原町、草津町など温泉・保養地で有名な町村など 9 町村が入った。片品村や川場村は尾瀬観光や登山のベースとされている村である。

2023 年に転入超を維持したのは下仁田町と高山村のみとなった。また、同年に甘楽町と嬬恋村が増加に転じた。

(a) 下仁田町

群馬県西部長野県と県境を接する。妙義荒船佐久高原国定公園(妙義山、荒船山等)が広がる。

町へのアクセスは、高崎駅から上信電鉄終点、上信越道下仁田 IC。

特産は下仁田ネギ、下仁田こんにゃく。産業別就業者数は農業 10.3%、飲食宿泊 4.7%(令和 2 年国勢調査)

(b) 高山村

群馬県中央部にあり渋川市、沼田市、みなかみ町、中之条町に隣接。産業別就業者数では、製造業 16.7%、医療福祉 15.9%、卸小売 10.8%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学の県内従業通学地別では高山村 33.9%、中之条町 15.1%、渋川市 12.5%、東吾妻町 11.9%。

図表Ⅳ-2-(1)-2

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
10000 群馬県	6,022	6,913	-891	5,920	7,763	-1,843	-106.8	
10201 前橋市	1,149	1,349	-200	1,141	1,511	-370	-85.0	高崎駅105Km
10202 高崎市	1,447	1,641	-194	1,441	1,850	-409	-110.8	
10203 桐生市	237	317	-80	248	330	-82	-2.5	
10204 伊勢崎市	587	640	-53	579	761	-182	-243.4	
10205 太田市	712	849	-137	735	891	-156	-13.9	
10206 沼田市	119	163	-44	101	147	-46	-4.5	
10207 館林市	209	266	-57	254	330	-76	-33.3	
10208 渋川市	127	199	-72	131	205	-74	-2.8	
10209 藤岡市	156	167	-11	156	182	-26	-136.4	
10210 富岡市	148	150	-2	128	142	-14	-600.0	
10211 安中市	113	130	-17	139	142	-3	82.4	
10212 みどり市	115	91	24	84	120	-36	-250.0	宇都宮線-両毛線139分
10344 榛東村	30	50	-20	53	59	-6	70.0	
10345 吉岡町	37	55	-18	42	50	-8	55.6	
10366 上野村	10		10		10	-10	-200.0	高崎線-上信電鉄200分
10367 神流町			0			0		
10382 下仁田町	24	15	9	21	18	3	-66.7	高崎線-上信電鉄177分
10383 南牧村			0			0		
10384 甘楽町	29	29	0	47	31	16		
10421 中之条町	28	42	-14	20	51	-31	-121.4	
10424 長野原町	28	19	9	16	27	-11	-222.2	高崎線-吾妻線203分
10425 嬬恋村	48	49	-1	50	48	2	300.0	
10426 草津町	72	48	24	47	63	-16	-166.7	高崎線-吾妻線203分
10428 高山村	52	17	35	16		16	-54.3	高崎線-上越線162分
10429 東吾妻町	23	23	0	18	27	-9		
10443 片品村	26	18	8		19	-19	-337.5	高崎線-上越線222分
10444 川場村	18	10	8		12	-12	-250.0	高崎線-上越線192分
10448 昭和村	16	25	-9	10	21	-11	-22.2	
10449 みなかみ町	66	61	5	61	76	-15	-400.0	上毛高原駅151Km
10464 玉村町	104	126	-22	80	114	-34	-54.5	
10521 板倉町	41	46	-5	41	87	-46	-820.0	
10522 明和町	18	28	-10	17	29	-12	-20.0	
10523 千代田町	22	22	0	10	31	-21		
10524 大泉町	148	182	-34	136	177	-41	-20.6	
10525 邑楽町	53	76	-23	71	190	-119	-417.4	
10999 その他の市町村	10		10	27		27	170.0	

(c) 嬬恋村

長野県と県境を接する。アクセスは上越新幹線上毛高原(みなかみ町)、JR 高崎線・上越線沼田駅、JR 吾妻線袋倉駅。

キャベツを中心とした高原野菜と観光(万座、嬬恋リゾートなど)に注力。産業別就業者数では、飲酒宿泊 14.0%、農業 31.7%と近隣町村では高比率(令和 2 年国勢調査)。通勤通学の県内従業通学地別では嬬恋村 75.5%、長野原町 12.2%、草津町 7.3%(同国勢調査)

(f) 埼玉県

首都圏 3 県では、埼玉県は 2020 年に県合計で転入超。さいたま市は全区転入超となった。

新幹線駅のある熊谷市は転入超とならなかったが、同じく新幹線駅のある本庄市を始め、京浜東北線・高崎線沿線や東武鉄道、西武鉄道、つくばエクスプレスの沿線など多くの市町が転入超となった。美里町、上川町は時間距離があるが、新幹線駅のある本庄市の隣町であり、新幹線効果が窺われる。

2023 年は、県全体では転入超を維持。さいたま市で 3 区(見沼、中央、桜)が減少に転じた。ほかに川越市、本庄市、上尾市、吉川市、白岡市、三芳町、毛呂川町、吉見町、鳩山町、ときがわ町、横瀬町、神川町が減少となった。

2023 年に増加に転じたのが、狭山市、久喜市、嵐山町、小川町、長瀬町、宮代町がある。

(a) 狭山市

西武新宿線、西部新宿線乗り入れ。本田技研関連事業所(川越・狭山工業団地)、自衛隊名産品として「狭山茶」の生産盛ん(市 HP)。

産業別就業者数は、製造業 17.4%、卸小売 14.5%、農業は 1.7%。就業通学地別では、狭山市は 39.8%、埼玉県内 33.3%、東京都 21.5%。(令和 2 年国勢調査)。

図表Ⅳ-2-(1)-3

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
11000 埼玉県	74,659	63,228	11,431	71,717	64,443	7,274	-36.4	
11100 さいたま市	14,276	11,825	2,451	13,794	12,250	1,544	-37.0	
11101 西区	699	578	121	660	549	111	-8.3	
11102 北区	1,442	1,357	85	1,608	1,343	265	211.8	
11103 大宮区	1,648	1,407	241	1,641	1,533	108	-55.2	大宮駅30Km
11104 見沼区	1,093	1,046	47	1,062	1,126	-64	-236.2	
11105 中央区	1,235	1,114	121	1,112	1,139	-27	-122.3	
11106 桜区	1,030	884	146	944	968	-24	-116.4	
11107 浦和区	2,367	1,848	519	2,438	1,944	494	-4.8	
11108 南区	2,670	2,156	514	2,450	2,250	200	-61.1	
11109 緑区	1,350	926	424	1,271	917	354	-16.5	
11110 岩槻区	742	509	233	608	481	127	-45.5	
11201 川越市	2,656	2,477	179	2,667	2,853	-186	-203.9	
11202 熊谷市	844	1,004	-160	884	956	-72	55.0	熊谷駅64Km
11203 川口市	10,504	7,516	2,988	9,339	7,652	1,687	-43.5	京浜東北線29分
11206 行田市	212	287	-75	234	296	-62	17.3	
11207 秩父市	177	268	-91	173	254	-81	11.0	
11208 所沢市	5,318	4,606	712	5,198	4,535	663	-6.9	西武新宿線36分
11209 飯能市	665	639	26	726	625	101	288.5	西部池袋線49分
11210 加須市	358	386	-28	369	438	-69	-146.4	
11211 本庄市	342	333	9	391	404	-13	-244.4	本庄早稲田駅86Km
11212 東松山市	402	469	-67	455	559	-104	-55.2	
11214 春日部市	1,231	1,281	-50	1,203	1,301	-98	-96.0	
11215 狭山市	1,164	1,225	-61	1,205	1,160	45	173.8	
11216 羽生市	144	171	-27	148	287	-139	-414.8	
11217 鴻巣市	524	561	-37	557	565	-8	78.4	
11218 深谷市	472	514	-42	480	530	-50	-19.0	
11219 上尾市	1,306	1,253	53	1,415	1,430	-15	-128.3	高崎線42分
11221 草加市	3,757	2,873	884	3,493	2,931	562	-36.4	東武伊勢崎線26分
11222 越谷市	3,037	2,454	583	2,617	2,594	23	-96.1	東武伊勢崎線24分
11223 蕨市	1,863	1,306	557	1,583	1,320	263	-52.8	京浜東北線49分
11224 戸田市	2,783	2,259	524	2,526	2,360	166	-68.3	埼京線21分
11225 入間市	1,160	1,251	-91	1,161	1,258	-97	-6.6	
11227 朝霞市	3,038	2,236	802	2,808	1,999	809	0.9	東武東上線15分
11228 志木市	1,096	916	180	985	853	132	-26.7	東武東上線12分
11229 和光市	2,424	2,167	257	2,477	1,949	528	105.4	東武東上線-武蔵野線26分
11230 新座市	3,202	2,550	652	3,209	2,344	865	32.7	東武東上線21分
11231 桶川市	384	350	34	367	335	32	-5.9	高崎線36分
11232 久喜市	602	686	-84	786	774	12	114.3	
11233 北本市	301	312	-11	289	289	0	100.0	
11234 八潮市	1,626	1,166	460	1,629	1,193	436	-5.2	つくばEX20分
11235 富士見市	1,537	1,254	283	1,521	1,236	285	0.7	東武東上線26分
11237 三郷市	1,707	1,126	581	1,462	1,180	282	-51.5	つくばEX23分
11238 蓮田市	341	306	35	333	300	33	-5.7	宇都宮線37分
11239 坂戸市	600	655	-55	553	749	-196	-256.4	
11240 幸手市	142	178	-36	183	200	-17	52.8	
11241 鶴ヶ島市	465	456	9	544	481	63	600.0	東武東上線38分
11242 日高市	283	289	-6	239	259	-20	-233.3	
11243 吉川市	432	400	32	357	391	-34	-206.3	埼京線-武蔵野線44分
11245 ふじみ野市	1,181	944	237	1,263	995	268	13.1	東武東上線25分
11246 白岡市	264	259	5	249	268	-19	-480.0	宇都宮線42分
11301 伊奈町	146	162	-16	119	168	-49	-206.3	
11324 三芳町	260	228	32	207	208	-1	-103.1	東武東上線26分
11326 毛呂山町	183	178	5	174	181	-7	-240.0	東武東上線-越生線54分
11327 越生町	33	48	-15	34	83	-49	-226.7	
11341 澁川町	67	70	-3	85	109	-24	-700.0	
11342 嵐山町	64	65	-1	97	80	17	1,800.0	東武東上線64分
11343 小川町	116	131	-15	143	108	35	333.3	東武東上線71分
11346 川島町	46	72	-26	49	75	-26	0.0	
11347 吉見町	65	58	7	57	67	-10	-242.9	東武東上線55分
11348 鳩山町	46	66	-20	40	52	-12	40.0	
11349 ときがわ町	34	31	3	36	43	-7	-333.3	東武東上線88分
11361 横瀬町	32	28	4	31	33	-2	-150.0	西部秩父線112分
11362 皆野町	18	25	-7		25	-25	-257.1	
11363 長瀬町			0	15		15		
11365 小倉野町	19	35	-16	29	31	-2	87.5	
11369 東秩父村			0			0		
11381 美里町	49	35	14	66	30	36		東武東上線49分
11383 神川町	56	50	6	52	58	-6	-200.0	東武東上線56分
11385 上里町	106	125	-19	104	126	-22	-15.8	
11408 寄居町	102	110	-8	95	111	-16	-100.0	
11442 宮代町	141	193	-52	177	170	7	113.5	東武東上線14分
11464 杉戸町	147	173	-26	141	185	-44	-69.2	
11465 松伏町	87	117	-30	76	131	-55	-83.3	
11999 その他の市町村	22		22	18		18	-18.2	

(b) 久喜市

利根川を挟み茨城県と境を接する。宇都宮線・東武伊勢崎線(久喜駅)、東北自動車道久喜 IC。産業別就業者数は製造業 17.7%、卸小売業 15.6%。通勤通学地別は、久喜市 35.6%、埼玉県内 36.6%、東京都 15.0%(令和 2 年国勢調査)。

(c) 嵐山町

関越自動車道嵐山小川 IC。東武東上線(武蔵嵐山駅)。

産業別就業者数は製造業 25.7%、卸小売業 12.6%。通勤通学地別は嵐山町 29.3%、埼玉県内 57.3%。東京都内へは 6.7%(令和 2 年国勢調査)。

(d) 小川町

前項嵐山町に隣接。JR 八高線、東武東上線(小川町駅)。高速道は嵐山町の関越自動車道嵐山小川 IC となる。

本田技研工業の工場など。産業別就業者数は、製造業 22.7%。卸小売 14.8%。通勤通学地別は小川町 30.8%、埼玉県内 57.1%、東京都 7.8%。

(e) 長瀨町

埼玉県秩父地方の町。秩父鉄道および国道 140 号。長瀨溪谷が有名。産業別就業者数は製造業 24.3%、卸小売 12.2%。宿泊飲食は 6.6%とこの市町村の中ではやや高い。通勤通学地別では、長瀨町内が 29.6%、埼玉県内が 61.2%で県外では群馬県が 1.5%とやや多い。

(f) 宮代町

利根川に近い埼玉県東部の町。春日部市などと接する。主要交通機関は東武伊勢崎線(東武動物公園駅)で久喜駅方面と東武日光線に分岐。

日本工業大学 3 学部(基幹工学、先進工学、建築)、東武動物公園がある。

産業別就業者数は製造業 14.1%、卸小売 15.7。通勤通学地別では宮代町内 16.4%、埼玉県内 54.9%、東京都 18.4%。

(エ) 千葉県

千葉県も 2020 年は県合計で転入超。京葉・総武線、内房線や常磐線、京成線の沿線市町が入っている。千葉県はまた、外房線方面や九十九里沿岸の町村も転入超が見られる。これらは太平洋岸でサーフィンなどマリンスポーツが盛ん。

2023 年は県全体での転入超は大幅に減少。千葉市は 2020 年転入超だった 2 区(中央、美浜)も転出超となった。

2023 年に転出超に転じたのは習志野市、勝浦市、鴨川市、君津市、多古町、九十九里町、長生村、白子町、長柄町、長南町。23 年に転入超に転じたのは、野田市、東金市、我孫子市、いすみ市、横芝光町となっている。

(a) 野田市

千葉県北西部を突き出た形で埼玉県、茨城県に接する。東武アーバンクライン(埼玉春日部～柏)。キッコーマン本社、東京理科大野田キャンパス所在。

産業別就業者数は、製造業 16.6%、卸小売 15.5%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別は、野田市 48.6%、千葉県内 16.8%、埼玉県 12.6%、東京都 12.1%(同)。

(b) 東金市

太平洋岸で九十九里町に隣接。JR 東金線(外房線大網～)。市内に千葉東金道路・圏央道の JCT。産業別就業者数は、卸小売業 15.8%、製造業 12.6%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別では東金市 42.3%、千葉県内 50.5%、東京都 31.0%(同)。

(c) 我孫子市

千葉県の利根川沿いに柏市、印西市などと隣接。JR 常磐線我孫子駅、成田線。国道 6 号線。中央学院大、川村学園女子大が所在。

産業別就業者数は、卸小売業、製造業 9.8%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別は、我孫子市 25.8%、東京都 31.0%、千葉県内 30.1%、茨城県 6.1%(同)。

図表Ⅳ-2-(1)-4

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
12000 千葉県	56,186	51,647	4,539	52,581	52,403	178	-96.1	
12100 千葉市	7,111	7,201	-90	6,823	7,507	-684	-660.0	
12101 中央区	1,980	1,946	34	2,009	2,108	-99	-391.2	
12102 花見川区	1,420	1,428	-8	1,344	1,483	-139	-1,637.5	
12103 稲毛区	1,105	1,170	-65	1,061	1,180	-119	-83.1	
12104 若葉区	692	781	-89	652	805	-153	-71.9	
12105 緑区	561	675	-114	550	607	-57	50.0	
12106 美浜区	1,353	1,201	152	1,207	1,324	-117	-177.0	
12202 銚子市	187	253	-66	158	209	-51	22.7	
12203 市川市	9,078	8,131	947	8,258	8,010	248	-73.8	総武線20分
12204 船橋市	7,338	6,515	823	6,891	6,745	146	-82.3	総武線30分
12205 館山市	290	245	45	299	297	2	-95.6	内房線123分
12206 木更津市	771	675	96	815	735	80	-16.7	内房線77分
12207 松戸市	6,642	5,376	1,266	6,220	5,455	765	-39.6	常磐線21分
12208 野田市	696	753	-57	786	755	31	154.4	
12210 茂原市	329	383	-54	366	380	-14	74.1	
12211 成田市	943	1,426	-483	998	1,412	-414	14.3	
12212 佐倉市	760	1,042	-282	781	938	-157	44.3	
12213 東金市	261	268	-7	286	268	18	357.1	
12215 旭市	176	236	-60	171	271	-100	-66.7	
12216 習志野市	1,700	1,612	88	1,428	1,628	-200	-327.3	京成本線35分
12217 柏市	4,642	3,720	922	3,933	3,596	337	-63.4	東京上野ライン35分
12218 勝浦市	111	88	23	106	115	-9	-139.1	外房線121分
12219 市原市	964	1,125	-161	896	1,084	-188	-16.8	
12220 流山市	2,944	1,543	1,401	2,603	1,552	1,051	-25.0	常磐線-流鉄線39分
12221 八千代市	1,862	1,348	514	1,706	1,561	145	-71.8	京成本線49分
12222 我孫子市	821	913	-92	914	882	32	134.8	
12223 鴨川市	235	219	16	193	285	-92	-675.0	内房線140分
12224 鎌ヶ谷市	739	705	34	863	709	154	352.9	京成本線41分
12225 君津市	332	313	19	224	303	-79	-515.8	総武線-内房線93分
12226 富津市	161	136	25	168	140	28	12.0	総武線-内房線99分
12227 浦安市	2,824	3,044	-220	2,688	2,831	-143	35.0	
12228 四街道市	320	452	-132	378	460	-82	37.9	
12229 袖ヶ浦市	281	216	65	346	231	115	76.9	京葉線-内房線67分
12230 八街市	262	408	-146	276	497	-221	-51.4	
12231 印西市	1,046	735	311	761	720	41	-86.8	常磐線-成田線52分
12232 白井市	320	322	-2	342	359	-17	-750.0	
12233 富里市	232	326	-94	240	511	-271	-188.3	
12234 南房総市	170	131	39	162	139	23	-41.0	総武線-内房線150分
12235 匝瑳市	88	101	-13	61	99	-38	-192.3	
12236 香取市	163	209	-46	163	243	-80	-73.9	
12237 山武市	125	163	-38	142	199	-57	-50.0	
12238 いすみ市	167	173	-6	168	164	4	166.7	
12239 大網白里市	259	232	27	214	190	24	-11.1	総武線-外房線64分
12222 酒々井町	80	189	-109	96	215	-119	-9.2	
12329 栄町	62	90	-28	54	65	-11	60.7	
12342 神崎町	12	36	-24	15	27	-12	50.0	
12347 多古町	43	40	3	33	48	-15	-600.0	京成本線74分
12349 東庄町	22	31	-9	11	34	-23	-155.6	
12403 九十九里町	49	48	1	48	50	-2	-300.0	京葉-外房-東金線68分
12409 芝山町	25	35	-10	12	46	-34	-240.0	
12410 横芝光町	60	60	0	52	49	3		
12421 一宮町	143	107	36	151	113	38	5.6	京葉線-外房線82分
12422 睦沢町	17	19	-2		18	-18	-800.0	
12423 長生村	84	65	19	42	59	-17	-189.5	総武線-外房線82分
12424 白子町	49	35	14	49	52	-3	-121.4	総武線-外房線76分
12426 長柄町	22	13	9	16	29	-13	-244.4	総武線-外房線76分
12427 長南町	18	17	1		13	-13	-1,400.0	総武線-外房線105分
12441 大多喜町	56	47	9	41	27	14	55.6	外房線-いすみ鉄道100分
12443 御宿町	51	49	2	75	39	36	1,700.0	総武線-外房線80分
12463 館南町	43	28	15	42	39	3	-80.0	総武線-内房線132分
12999 その他の市町村			0	17		17		

(d) いすみ市

千葉県のパ洋洋岸で勝浦市などに隣接。JR 外房線、いすみ鉄道。

産業別就業者数は、農業 6.7%、漁業 0.8%、卸小売業 15.1%、製造業 14.2%。

通勤通学地別は、いすみ市48.6%、千葉県内17.1%、東京都内2.5%(令和2年国勢調査)。

(e) 横芝光町

九十九里浜に面し、成田空港の南側に位置する。総武本線(横芝駅)、国道 126 号、圏央道・銚子連絡道路。米作が盛ん。産業別従業者数は、農業 10.9%、製造業 15.4%、卸小売業 13.3%。通勤通学地別は、横芝光町 32.2%、千葉県内 58.6%(令和 2 年国勢調査)。

(f) 神奈川県

2020 年は県合計で転入超。横浜市は半数の区が転入超となっている。川崎市は麻生区を除く全区で転入超。相模原市は全市で転入超だが、リニア神奈川県駅予定地の緑区は転入超とならなかった。

東海道本線や小田急沿線の市町などが転入超。他に葉山、大磯の別荘地を抱える町や箱根、湯河原などの温泉保養地の町などが転入超となっている。

2023 年、県全体では転入超を維持しているが 2020 年比△80.6%と大幅に減少している。

横浜市は全市では転出超に転じた。区では 2 区(保土ヶ谷、磯子)が転出超に。半面、同市栄区が転入超に転じた。

川崎市(麻生区を除く)は多摩区が転出超となり、他は転入超を維持できたが全市での転入超は大きく減少している。

相模原市は全市で転出超となった。平塚市から三浦市までは転入超を維持している。

このほかに大和市、海老名市、寒川町、箱根町が転出超に転じたが、二宮町、大井町、開成町、愛川町は転入超を果たした。

図表Ⅳ-2-(1)-5

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
14000 神奈川県	91,669	84,795	6,874	87,846	86,513	1,333	-80.6	
14100 横浜市	34,099	33,047	1,052	32,483	33,599	-1,116	-206.1	
14101 鶴見区	3,444	3,196	248	3,324	3,184	140	-43.5	
14102 神奈川区	3,135	2,753	382	3,049	3,012	37	-90.3	
14103 西区	1,663	1,481	182	1,525	1,496	29	-84.1	
14104 中区	2,659	1,864	795	2,257	2,004	253	-68.2	
14105 南区	1,713	1,552	161	1,671	1,650	21	-87.0	
14106 保土ヶ谷区	1,575	1,566	9	1,462	1,588	-126	-1,500.0	
14107 磯子区	1,013	980	33	931	1,071	-140	-524.2	
14108 金沢区	944	1,235	-291	928	1,220	-292	-0.3	
14109 港北区	5,523	4,870	653	5,116	4,817	299	-54.2	新横浜駅 28Km
14110 戸塚区	1,699	1,711	-12	1,636	1,674	-38	-216.7	
14111 港南区	1,082	1,209	-127	1,103	1,241	-138	-8.7	
14112 旭区	1,113	1,200	-87	1,166	1,222	-56	35.6	
14113 緑区	1,380	1,570	-190	1,349	1,617	-268	-41.1	
14114 瀬谷区	517	526	-9	571	606	-35	-288.9	
14115 栄区	577	626	-49	656	617	39	179.6	
14116 泉区	629	706	-77	530	706	-176	-128.6	
14117 青葉区	3,773	4,139	-366	3,584	4,057	-473	-29.2	
14118 都筑区	1,660	1,863	-203	1,625	1,817	-192	5.4	
14130 川崎市	28,959	26,768	2,191	27,731	27,012	719	-67.2	
14131 川崎区	3,706	3,247	459	3,398	3,382	16	-95.5	
14132 幸区	2,197	2,144	53	2,513	2,035	478	801.9	
14133 中原区	5,741	5,480	261	6,083	5,770	313	19.9	
14134 高津区	4,932	4,276	656	4,573	4,067	506	-22.9	
14135 多摩区	5,247	5,059	188	4,940	5,317	-377	-300.5	
14136 宮前区	3,783	3,143	640	3,272	3,170	102	-84.1	
14137 麻生区	3,353	3,419	-66	2,952	3,271	-319	-383.3	
14150 相模原市	8,075	7,858	217	7,545	7,911	-366	-268.7	京王横橋本38分
14151 緑区	2,004	2,098	-94	1,763	1,977	-214	-127.7	リニア神奈川県駅
14152 中央区	2,787	2,785	2	2,805	2,845	-40	-2,100.0	
14153 南区	3,284	2,975	309	2,977	3,089	-112	-136.2	
14201 横須賀市	1,829	1,947	-118	1,842	1,971	-129	-9.3	
14203 平塚市	1,046	1,022	24	1,372	1,106	266	1,008.3	湘南新宿ライン53分
14204 鎌倉市	2,140	1,191	949	1,732	1,185	547	-42.4	横須賀線55分
14205 藤沢市	3,740	2,584	1,156	3,498	2,809	689	-40.4	湘南新宿ライン51分
14206 小田原市	955	855	100	967	905	62	-38.0	小田原駅 83Km
14207 茅ヶ崎市	1,625	1,154	471	2,079	1,309	770	63.5	東海道本線51分
14208 逗子市	718	399	319	530	342	188	-41.1	湘南新宿ライン68分
14210 三浦市	211	137	74	198	131	67	-9.5	横須賀線-京急78分
14211 秦野市	751	795	-44	843	863	-20	54.5	
14212 厚木市	1,155	1,416	-261	1,227	1,337	-110	57.9	
14213 大和市	2,058	1,731	327	1,750	1,861	-111	-133.9	小田急・江の島48分
14214 伊勢原市	538	556	-18	546	584	-38	-111.1	
14215 海老名市	880	675	205	759	800	-41	-120.0	小田急線44分
14216 座間市	882	907	-25	832	886	-54	-116.0	
14217 南足柄市	103	136	-33	110	141	-31	6.1	
14218 綾瀬市	244	298	-54	244	293	-49	9.3	
14301 葉山町	421	185	236	306	191	115	-51.3	東海道本線-京急80分
14321 寒川町	161	122	39	138	175	-37	-194.9	東海道本線-相模線64分
14341 大磯町	186	145	41	192	176	16	-61.0	東海道本線64分
14342 二宮町	88	117	-29	150	95	55	289.7	
14361 中井町			0		30	-30		
14362 大井町	49	62	-13	66	62	4	130.8	
14363 松田町	43	63	-20	34	121	-87	-335.0	東海道本線-御殿場線102分
14364 山北町	33	31	2	27	19	8	300.0	
14366 開成町	52	59	-7	89	88	1	114.3	東海道本線-箱根登山線96分
14382 箱根町	177	132	45	167	182	-15	-133.3	東海道本線94分
14383 真鶴町	51	36	15	31	25	6	-60.0	東海道本線98分
14384 湯河原町	206	147	59	194	152	42	-28.8	
14401 愛川町	163	182	-19	143	141	2	110.5	
14402 清川村			0		11	-11		
14999 その他の市町村	31		31	21		21	-32.3	

(カ) 静岡県

静岡県には新幹線駅のある区市が6つあるが転入超は熱海市(20年、23年とも)のみ。

2020年県内では伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町など伊豆の有名観光地の市町が転入超となっている。長泉町は新幹線三島駅北口に接する町で東京方面へ通勤する人が多く住むといわれている。

2023年は市部での転入超自治体は変化がないが転出超数が増加している。伊豆半島の東伊豆町、川津町、松崎町や長泉町も転出超に転じた。

なお、大井川流域の川根本町は+1人と辛うじてであるが転入超を維持した。

図表Ⅳ-2-(1)-6

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過増加率 (②/①)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
22000 静岡県	9,704	12,005	-2,301	9,187	13,100	-3,913	-70.1	
22100 静岡市	2,013	2,681	-668	1,931	2,977	-1,046	-56.6	
22101 葵区	861	1,104	-243	747	1,207	-460	-89.3	
22102 駿河区	699	978	-279	742	1,106	-364	-30.5	静岡駅 180Km
22103 清水区	453	599	-146	442	664	-222	-52.1	
22130 浜松市	1,549	2,212	-663	1,565	2,511	-946	-42.7	浜松駅 257Km
22131 中区	779	1,059	-280	814	1,195	-381	-36.1	
22132 東区	193	300	-107	177	340	-163	-52.3	
22133 西区	149	232	-83	137	266	-129	-55.4	
22134 南区	137	204	-67	163	266	-103	-53.7	
22135 北区	137	191	-54	126	203	-77	-42.6	
22136 浜北区	120	183	-63	125	194	-69	-9.5	
22137 天竜区	34	43	-9	23	47	-24	-166.7	
22203 沼津市	651	752	-101	581	839	-258	-155.4	
22205 熱海市	565	328	237	473	327	146	-38.4	熱海駅 104Km
22206 三島市	464	513	-49	403	523	-120	-144.9	三島駅 120Km
22207 富士宮市	296	423	-127	259	402	-143	-12.6	
22208 伊東市	466	319	147	537	394	143	-2.7	東海道本線-伊豆急行127分
22209 島田市	133	177	-44	106	190	-84	-90.9	
22210 富士市	537	796	-259	517	855	-338	-30.5	新富士駅 146Km
22211 磐田市	226	357	-131	221	346	-125	4.6	
22212 焼津市	237	332	-95	223	381	-158	-66.3	
22213 掛川市	200	283	-83	205	265	-60	27.7	掛川駅 229Km
22214 藤枝市	268	338	-70	252	452	-200	-185.7	
22215 御殿場市	447	550	-103	355	558	-203	-97.1	
22216 袋井市	131	188	-57	102	211	-109	-91.2	
22219 下田市	115	101	14	120	111	9	-35.7	新幹線-伊豆急行141分
22220 裾野市	133	189	-56	120	170	-50	10.7	
22221 湖西市	87	99	-12	77	101	-24	-100.0	
22222 伊豆市	92	102	-10	115	139	-24	-140.0	
22223 御前崎市	28	76	-48	30	60	-30	37.5	
22224 菊川市	65	81	-16	55	118	-63	-293.8	
22225 伊豆の国市	158	198	-40	168	199	-31	22.5	
22226 牧之原市	67	110	-43	68	110	-42	2.3	
22301 東伊豆町	110	73	37	75	79	-4	-110.8	東海道本線-伊豆急行144分
22302 河津町	34	31	3	17	33	-16	-633.3	東海道本線-伊豆急行150分
22304 南伊豆町	47	32	15	34	32	2	-86.7	東海道本線-伊豆急行160分
22305 松崎町	17		17	20	23	-3	-117.6	
22306 西伊豆町	35	35	0	24	37	-13		
22325 函南町	110	114	-4	123	134	-11	-175.0	
22341 清水町	73	101	-28	57	116	-59	-110.7	
22342 長泉町	195	181	14	204	220	-16	-214.3	東海道本線117分
22344 小山町	86	115	-29	75	87	-12	58.6	
22424 吉田町	42	59	-17	49	68	-19	-11.8	
22429 川根本町	15		15	11	10	1	-93.3	
22461 森町	12	28	-16	15	22	-7	56.3	

(キ) 山梨県

山梨県は、2020年北杜市の他、富士五湖観光の山中湖村や鳴沢村、東京都に境を接し秩父多摩甲斐国立公園を擁する丹波山村が転入超となっている。

2023年は2020年転入超の市村は引き続き転入超を維持し、新たに山梨市、甲州市、身延町、西桂町が転入超となった。

2020年の転入超をそのまま23年に維持し、尚且つ新たに転入超となった自治体が増えたのが山梨県の特徴となっている。

図表Ⅳ-2-(1)-7

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過増加率 (②/①)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
19000 山梨県	3,931	4,808	-877	3,882	4,727	-845	3.6	
19201 甲府市	1,192	1,319	-127	1,064	1,394	-330	-159.8	リニア山梨県駅(仮称・予)
19202 富士吉田市	219	273	-54	173	273	-100	-85.2	
19204 都留市	145	279	-134	118	234	-116	13.4	
19205 山梨市	110	144	-34	139	123	16	147.1	
19206 大月市	92	225	-133	119	186	-67	49.6	
19207 韮崎市	111	140	-29	116	131	-15	48.3	
19208 南アルプス市	156	233	-77	177	219	-42	45.5	
19209 北杜市	405	234	171	402	228	174	1.8	中央本線145分
19210 甲斐市	296	363	-67	294	428	-134	-100.0	
19211 笛吹市	224	312	-88	233	284	-51	42.0	
19212 上野原市	157	306	-149	182	290	-108	27.5	
19213 甲州市	104	118	-14	113	110	3	121.4	
19214 中央市	120	133	-13	106	142	-36	-176.9	
19346 市川三郷町	38	47	-9	35	43	-8	11.1	
19364 早川町			0		12	-12		
19365 身延町	31	42	-11	23	21	2	118.2	
19366 南部町		16	-16	11	15	-4	75.0	
19368 富士川町	35	56	-21	31	56	-25	-19.0	
19384 昭和町	103	127	-24	126	129	-3	87.5	
19422 道志村	10	11	-1			0	100.0	
19423 西桂町		23	-23	16	14	2	108.7	
19424 忍野村	67	98	-31	78	80	-2	93.5	
19425 山中湖村	72	52	20	65	62	3	-85.0	中央線-富士急165分
19429 鳴沢村	38	27	11	25	20	5	-54.5	中央線-富士急160分
19430 富士河口湖町	172	204	-32	193	202	-9	71.9	
19442 小菅村		13	-13	11	14	-3	76.9	
19443 丹波山村	14		14	18		18	28.6	中央線-青梅線153分
19999 その他の市町村	20		20	14		14	-30.0	

(ケ)新潟県

2020 年上越新幹線と北陸新幹線が走る新潟県。県内は新幹線駅がありリゾート、ウィンタースポーツの湯沢町と、それに隣接する津南町のみ転入超である。

2023 年は、上記 2 自治体は転入超を維持。これに佐渡市が転入超に転じた。

(a) 佐渡市

佐渡島内唯一単独の自治体。

2004（平成 16）年に島内 10 市町村が合併して誕生。

トキとの共生を目指し生態系に配慮した生き物を育む農法や農村の景観、伝統的農文化が評価され、2011(平成 23)年「世界農業遺産」に我が国で初めて登録された(町 HP)。

図表Ⅳ-2-(1)-8

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
15000 新潟県	4,522	6,791	-2,269	4,301	6,758	-2,457	-8.3	
15100 新潟市	2,060	2,880	-820	1,878	2,959	-1,081	-31.8	
15101 北区	113	192	-79	89	171	-82	-3.8	
15102 東区	256	394	-138	227	380	-153	-10.9	
15103 中央区	929	1,201	-272	934	1,320	-386	-41.9	新潟駅 333Km
15104 江南区	119	174	-55	134	163	-29	47.3	
15105 秋葉区	110	184	-74	87	192	-105	-41.9	
15106 南区	44	101	-57	42	74	-32	43.9	
15107 西区	403	503	-100	308	562	-254	-154.0	
15108 西蒲区	86	131	-45	57	97	-40	11.1	
15202 長岡市	543	866	-323	487	875	-388	-20.1	長岡駅 270Km
15204 三条市	130	235	-105	133	233	-100	4.8	燕三条駅 293Km
15205 柏崎市	184	243	-59	166	223	-57	3.4	
15206 新発田市	148	227	-79	134	226	-92	-16.5	
15208 小千谷市	40	83	-43	47	91	-44	-2.3	
15209 加茂市	19	59	-40	21	56	-35	12.5	
15210 十日町市	86	157	-71	79	137	-58	18.3	
15211 見附市	59	83	-24	54	90	-36	-50.0	
15212 村上市	80	119	-39	98	125	-27	30.8	
15213 燕市	101	187	-86	85	188	-103	-19.8	
15216 糸魚川市	65	101	-36	72	105	-33	8.3	糸魚川駅 318Km
15217 妙高市	48	78	-30	50	83	-33	-10.0	上越妙高駅 281Km
15218 五泉市	46	91	-45	51	79	-28	37.8	
15222 上越市	339	556	-217	339	524	-185	14.7	
15223 阿賀野市	42	78	-36	31	62	-31	13.9	
15224 佐渡市	115	136	-21	143	114	29	238.1	
15225 魚沼市	62	106	-44	47	87	-40	9.1	
15226 南魚沼市	125	210	-85	135	224	-89	-4.7	浦佐駅 228Km
15227 胎内市	43	93	-50	51	72	-21	58.0	
15307 聖籠町	26	49	-23	22	38	-16	30.4	
15342 弥彦村		14	-14		12	-12	14.3	
15361 田上町	11	29	-18	12	22	-10	44.4	
15385 阿賀町		16	-16		14	-14	12.5	
15405 出雲崎町			0			0		越後湯沢駅 199Km
15461 湯沢町	95	52	43	113	70	43	0.0	
15482 津南町	22	15	7	20	18	2	-71.4	
15504 刈羽村		12	-12		13	-13	-8.3	
15581 関川村	11	11	0		14	-14		
15586 粟島浦村			0			0		
15999 その他の市町村	22		22	33		33		

図表Ⅳ-2-(1)-9

人

(ケ)富山県・石川県

2020 年、北陸新幹線が通る両県では、富山県は転入超の自治体はなし。石川県は能登半島の日本海に面した宝達志水町と能登七尾湾沿いの穴水町のみとなっている。新幹線の効果は両県には及んでいない。

2023 年は、富山県は全自治体転出超に変わらない。

石川県の宝達志水町は転出超に転じ、穴水町は±ゼロ人となった。加えて、珠洲市が+16 人と転入超となった。

以上は、2024（令和 6）年 1 月の能登半島地震前の状況である。

(a) 珠洲市

能登半島の先端に位置。

1954(昭和 29)年 3 町 6 村が合併し珠洲市として市制施行。漁業、農業、窯業、水産加工業、見附島・狼煙灯台などの観光が特色。

図表Ⅳ-2-(1)-10

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
17000 石川県	2,085	2,991	-906	1,905	3,172	-1,267	-39.8	
17201 金沢市	1,236	1,711	-475	1,143	1,769	-626	-31.8	金沢駅 450Km
17202 七尾市	69	84	-15	54	90	-36	-140.0	
17203 小松市	158	223	-65	148	260	-112	-72.3	小松駅(予)
17204 輪島市	33	68	-35	23	54	-31	11.4	
17205 珠洲市		20	-20	16		16	180.0	
17206 加賀市	89	108	-19	66	144	-78	-310.5	加賀温泉駅(予)
17207 羽咋市	33	-33	11	22	-11	66.7		
17209 かほく市	47	60	-13	39	59	-20	-53.8	
17210 白山市	133	197	-64	113	218	-105	-64.1	
17211 能美市	81	144	-63	79	145	-66	-4.8	
17212 野々市市	95	161	-66	90	184	-94	-42.4	
17324 川北町			0		15	-15		
17361 津幡町	36	57	-21	44	64	-20	4.8	
17365 内灘町	28	34	-6	34	38	-4	33.3	
17384 志賀町		29	-29	11	23	-12	58.6	
17386 宝達志水町	14	13	1		20	-20	-2,100.0	
17407 中能登町		18	-18		33	-33	-83.3	
17461 穴水町	10		10			0	-100.0	
17463 能登町	18	20	-2	13	19	-6	-200.0	
17999 その他の市町村	38		38	21		21	-44.7	

(コ) 福井県

調査年では北陸新幹線の開通前であるが、福井県を取り上げ、今後の移動状況を注視することとする。

2020 年は転入超自治体はなく、2023 年には県全体の転出超数は増加するなか美浜町のみ転入超に転じたことが注目される。

(a) 美浜町

福井県若狭地域、若狭湾に臨む。

関西電力が美浜原子力発電所 1 ～ 3 号機設置。2015（令和 27）年 1・2 号機が廃炉。3 号機が 2021（令和 3）年に再稼働。

北陸新幹線の敦賀以西の延伸が町内に予定されている。駅は敦賀駅の次は隣市の小浜駅になる計画。

(㏽) 愛知県

2020 年、名古屋市東区のみ転入超であったが、2023 年は全ての自治体が転入超となっている。

図表Ⅳ-2-(1)-11

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
18000 福井県	969	1,422	-453	822	1,508	-686	-51.4	
18201 福井市	485	620	-135	372	661	-289	-114.1	福井駅
18202 敦賀市	96	142	-46	79	163	-84	-82.6	敦賀駅
18204 小浜市	15	33	-18	16	38	-22	-22.2	
18205 大野市	18	44	-26	29	54	-25	3.8	
18206 勝山市	23	34	-11	17	25	-8	27.3	
18207 鯖江市	66	83	-17	72	105	-33	-94.1	
18208 あわら市	25	47	-22	32	46	-14	36.4	あわら温泉駅
18209 越前市	75	124	-49	69	138	-69	-40.8	越前たけふ駅
18210 坂井市	63	152	-89	73	141	-68	23.6	
18322 永平寺町	33	33	0		38	-38		
18382 池田町			0			0		
18404 南越前町		14	-14		15	-15	-7.1	
18423 越前町	16	28	-12		30	-30	-150.0	
18442 美浜町	12	17	-5	12	10	2	140.0	
18481 高浜町	11	19	-8		17	-17	-112.5	
18483 おおい町			0			0		
18501 若狭町	15	17	-2	13	18	-5	-150.0	
18999 その他の市町村	16		16	38		38	137.5	

図表Ⅳ-2-(1)-12

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
23000 愛知県	13,442	19,516	-6,074	13,302	21,033	-7,731	-27.3	
23100 名古屋市	8,002	10,661	-2,659	7,762	11,514	-3,752	-41.1	
23101 千種区	1,224	1,608	-384	1,170	1,625	-455	-18.5	
23102 東区	733	669	64	601	893	-292	-556.3	
23103 北区	468	546	-78	436	653	-217	-178.2	
23104 西区	516	660	-144	575	727	-152	-5.6	
23105 中川区	582	752	-170	567	914	-347	-104.1	
23106 中区	1,139	1,290	-151	1,345	1,533	-188	-24.5	名古屋駅
23107 昭和区	486	799	-313	408	778	-370	-18.2	
23108 瑞穂区	314	427	-113	331	432	-101	10.6	
23109 熱田区	168	273	-105	171	271	-100	4.8	
23110 中川区	353	527	-174	312	612	-300	-72.4	
23111 港区	116	216	-100	168	243	-75	25.0	
23112 南区	194	313	-119	139	285	-146	-22.7	
23113 守山区	264	398	-134	217	430	-213	-59.0	
23114 緑区	316	491	-175	320	531	-211	-20.6	
23115 名東区	773	1,094	-321	687	1,006	-319	0.6	
23116 天白区	356	598	-242	315	581	-266	-9.9	
23201 豊橋市	426	733	-307	421	783	-362	-17.9	豊橋駅
23202 岡崎市	410	725	-315	430	796	-366	-16.2	
23203 一宮市	294	553	-259	358	635	-277	-6.9	
23204 瀬戸市	104	193	-89	106	206	-100	-12.4	
23205 半田市	120	175	-55	100	146	-46	16.4	
23206 春日井市	377	619	-242	335	612	-277	-14.5	
23207 豊川市	159	248	-89	116	290	-174	-95.5	
23208 津島市	43	92	-49	56	90	-34	30.6	
23209 碧南市	46	90	-44	50	100	-50	-13.6	
23210 刈谷市	272	349	-77	247	345	-98	-27.3	
23211 豊田市	459	697	-238	526	766	-240	-0.8	
23212 安城市	227	341	-114	196	361	-165	-44.7	三河安城駅
23213 西尾市	90	153	-63	117	195	-78	-23.8	
23214 蒲郡市	72	109	-37	60	124	-64	-73.0	
23215 大山市	65	119	-54	67	162	-95	-75.9	
23216 常滑市	86	122	-36	83	120	-37	-2.8	
23217 江南市	96	130	-34	109	135	-26	23.5	
23219 小牧市	155	238	-83	188	314	-126	-51.8	
23220 稲沢市	139	237	-98	175	239	-64	34.7	
23221 新城市	26	57	-31	24	49	-25	19.4	
23222 東海市	130	193	-63	120	165	-45	28.6	
23223 大府市	114	155	-41	104	191	-87	-112.2	
23224 知多市	96	123	-27	54	119	-65	-140.7	
23225 知立市	100	131	-31	98	128	-30	3.2	
23226 尾張旭市	82	160	-78	92	172	-80	-2.6	
23227 高浜市	23	63	-40	34	91	-57	-42.5	
23228 岩倉市	71	93	-22	65	113	-48	-118.2	
23229 豊明市	66	103	-37	66	131	-65	-75.7	
23230 日進市	165	251	-86	127	245	-118	-37.2	
23231 田原市	43	69	-26	53	90	-37	-42.3	
23232 愛西市	36	81	-45	44	93	-49	-8.9	
23233 清須市	108	123	-15	91	161	-70	-366.7	
23234 北名古屋市	131	201	-70	153	170	-17	75.7	
23235 弥富市	37	67	-30	47	61	-14	53.3	
23236 みよし市	72	168	-96	79	136	-57	40.6	
23237 あま市	52	118	-66	59	122	-63	4.5	
23238 長久手市	152	176	-24	118	189	-71	-195.8	
23302 東郷町	30	62	-32	35	67	-32	0.0	
23342 豊山町	17	33	-16	18	39	-21	-31.3	
23361 大口町	27	34	-7	24	39	-15	-114.3	
23362 扶桑町	30	43	-13	33	62	-29	-123.1	
23424 大治町	26	52	-26	19	48	-29	-11.5	
23425 蟹江町	25	74	-49	52	76	-24	51.0	
23427 飛島村			0			0		
23441 阿久比町	13	45	-32	29	47	-18	43.8	
23442 東浦町	38	71	-33	64	82	-18	45.5	
23445 南知多町		37	-37	11	24	-13	64.9	
23446 美浜町		23	-23		36	-36	-56.5	
23447 武豊町	39	56	-17	46	63	-17	0.0	
23501 幸田町	19	56	-37	20	71	-51	-37.8	
23561 設楽町			0			0		
23562 東栄町			0			0		
23563 豊根村			0			0		
23999 その他の市町村	32		32	21		21	-34.4	

(2) 長野県内の移動状況

2020 年、県内で転入超となったのは、山岳観光の起点となる大町市、新幹線駅がある佐久市と軽井沢町など 21 市町村を数える。

特に北佐久郡の全 3 町村(軽井沢、御代田、立科)と、南佐久郡の 2 村(南相木村は出入データなし、川上村は△3 名)を除く町村(小海町、南牧村、北相木村、佐久穂町)が揃って転入超であるのが目を引く。小県郡の 2 町村(青木村、長和町)や諏訪郡の 2 町村(富士見町、原村)など、北陸新幹線と JR 中央東線の間の山岳地帯を囲むゾーンに人が集まっているという状況となっている。

上伊那・飯伊地域で転入超となっているのは宮田村のみである。他に、中信地域では生坂村、筑北村、池田町が、北信地域では木島平村、信濃町が転入超となっている。

2023 年は、転出超に転じた自治体が多く見られた。市部では、大町市、茅野市。東信では小海町、南牧村、北相木村、立科町、長和町、南信では唯一の宮田村が減少に転じた。中信では生坂村、筑北村、池田町、北信では木島平村、信濃町がある。

他方で、2023 年に転入超に転じたのは下諏訪町のほか、中信の木曾町、松川村、白馬村、小谷村。北信では小布施町、高山村、野沢温泉村、小川村がある。

東信の佐久市、軽井沢町とその周辺町村や北陸新幹線沿いの自治体や、諏訪地域の自治体に加え、大町地域や北信濃方面の町村が新たに転入超となっていることが注目される。

図表Ⅳ-2-(2)

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 (2)/(1)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
20000 長野県	6,737	7,253	-516	6,389	7,465	-1,076	-108.5	
20201 長野市	1,282	1,510	-228	1,160	1,593	-433	-89.9	長野駅 222Km
20202 松本市	972	1,140	-168	894	1,057	-163	3.0	
20203 上田市	454	507	-53	408	519	-111	-109.4	上田駅 189Km
20204 岡谷市	60	147	-87	90	151	-61	29.9	
20205 飯田市	179	320	-141	142	317	-175	-24.1	リニア長野県駅(仮称・予)
20206 諏訪市	158	197	-39	149	216	-67	-71.8	
20207 須坂市	81	122	-41	109	116	-7	82.9	
20208 小諸市	129	129	0	135	153	-18		
20209 伊那市	146	214	-68	173	195	-22	67.6	
20210 駒ヶ根市	70	106	-36	72	89	-17	52.8	
20211 中野市	69	122	-53	72	94	-22	58.5	
20212 大町市	110	86	24	75	79	-4	-116.7	
20213 飯山市	32	57	-25	47	65	-18	28.0	飯山駅 252Km
20214 茅野市	213	197	16	212	236	-24	-250.0	
20215 塩尻市	179	227	-48	140	207	-67	-39.6	
20217 佐久市	432	349	83	425	394	31	-62.7	佐久平駅 164Km
20218 千曲市	96	145	-49	95	139	-44	10.2	
20219 東御市	84	80	4	102	74	28	600.0	
20220 安曇野市	217	305	-88	273	280	-7	92.0	
20303 小海町	15	12	3	10	24	-14	-566.7	
20304 川上村	22	24	-2	12	18	-6	-200.0	
20305 南牧村	13	10	3	17	22	-5	-266.7	
20306 南相木村			0			0		
20307 北相木村	12		12	11	11	0	-100.0	
20309 佐久穂町	56	48	8	27	22	5	-37.5	
20321 軽井沢町	637	180	457	463	286	177	-61.3	軽井沢駅 146Km
20323 御代田町	158	61	97	203	85	118	21.6	
20324 立科町	22	16	6	17	18	-1	-116.7	
20349 青木村	19	12	7	15		15	114.3	
20350 長和町	29	17	12	16	20	-4	-133.3	
20361 下諏訪町	39	66	-27	73	70	3	111.1	
20362 富士見町	82	68	14	81	58	23	64.3	
20363 原村	63	41	22	76	33	43	95.5	
20382 辰野町	24	38	-14	26	48	-22	-57.1	
20383 箕輪町	30	49	-19	46	80	-34	-78.9	
20384 飯島町	32	32	0	18	34	-16		
20385 南箕輪村	23	50	-27	26	47	-21	22.2	
20386 中川村		15	-15			0	100.0	
20388 宮田村	27	16	11	18	26	-8	-172.7	
20402 松川町	17	24	-7	15	31	-16	-128.6	
20403 高森町	10	23	-13	15	22	-7	46.2	
20404 阿南町			0		11	-11		
20407 阿智村	12	12	0		20	-20		
20410 平谷村			0			0		
20410 根羽村			0			0		
20411 下條村			0		13	-13		
20412 売木村			0			0		
20413 天龍村			0			0		
20414 泰阜村			0			0		
20415 喬木村		12	-12		13	-13	-8.3	
20416 豊丘村			0			0		
20417 太鹿村			0			0		
20422 上松町			0		12	-12		
20423 南木曾町			0			0		
20425 木祖村			0			0		
20429 王滝村			0			0		
20430 大桑村			0			0		
20432 木曾町	21	21	0	13		13		
20446 麻績村			0		10	-10		
20448 生坂村	11		11			0	-100.0	
20450 山形村		22	-22		22	-22	0.0	
20451 朝日村		14	-14			0	100.0	
20452 筑北村	12	10	2		11	-11	-650.0	
20481 池田町	17	15	2	21	29	-8	-500.0	
20482 松川村	17	27	-10	28	15	13	230.0	
20485 白馬村	64	76	-12	66	58	8	166.7	
20486 小谷村	12	16	-4	21	19	2	150.0	
20521 坂城町	23	34	-11	18	44	-26	-136.4	
20541 小布施町	26	26	0	29	25	4		
20543 高山村		12	-12	13	12	1	108.3	
20561 山ノ内町	39	59	-20	17	56	-39	-95.0	
20562 木島平村	15	10	5			0	-100.0	
20563 野沢温泉村	18	19	-1	37	21	16	1,700.0	
20583 信濃町	24	16	8	23	29	-6	-175.0	
20588 小川村			0	10		10		
20590 飯綱町	18	22	-4	17	24	-7	-75.0	
20602 栄村			0			0		
20999 その他の市町村	115		115	118		118	2.6	

(3) 東京からの住民移動の特徴と新幹線

以上から、2020(令和2)年のコロナを主因とする東京都民の人口移動について、東京都からの転入超となっている自治体の特徴を、新幹線を念頭に置きながらまとめる。併せてコロナ禍後の東京への流出局面で、転入超を維持もしくは転入超に転化した自治体の状況を見る。

① 時間距離

概ね 120 分以内。乗り換え時間や待ち時間も考慮すると通勤圏としてはほぼこの範囲になると思われる。首都圏 3 県では、県中央部から相当離れた町村もこの範囲に含まれている。

② 新幹線の効能は限定的

新幹線駅がある自治体の多くは入超となっているが、①の在来線と同等の所要時間で移動距離を稼ぐ新幹線はより遠方の地域にも移住先として候補地に挙がることとなる。但し、人口移動により明確にその効果が見られるのは、概ね 150km 程度まで。それを越えたところで人口の転入超となって表れている自治体は限られる。

新幹線通勤は時間的にも費用的にも困難さが増すと考えられる。

100Km 程度やそれ以下でも転出増となっている自治体（熊谷市、高崎市）や、150Km 超でも転入増となっているところ（佐久市）があり、時間距離以外の要素も考慮しなければならない。

③ 地域ブランディング

前 2 項の時間距離 120 分、新幹線 150Km を超えていても転入超となっている自治体をみると、観光地、保養地、リゾート地などを抱えた知名度のある自治体が転入超になっている。これら地域には有名別荘地も含まれており、都民が緊急避難的あるいは一時的な滞在として選択したとも考えられる。コロナウィルス収束後の流れはどうなるか。今後のこの流れが持続していくのかである。

また、移転先自治体の中には、登山やトレッキングの拠点であったり、サーフィンなどマリンスポーツなど、その分野で知らない人はいない自治体など、言わば「尖った」存在で、これに日常のリピーター客（交流人口）だった人たちが移転先にそれら自治体を選んだのではということが考えられる。

2023 年の状況は、コロナ禍が収束するにつれ再び東京都への流出が始まったと見ることができる。いわば緊急避難分が剥げ落ちる中、転入超を維持できている自治体、あるいは転入超に転じた自治体の特徴については以下の点が挙げられる。

- ① 県庁所在地あるいは県内主要都市に近く所在し、公共交通機関もしくは主要道路で通勤通学の利便性が確保されている。
- ② 自市区町村内に有力事業所（雇用の場）が存する。
- ③ 東京圏から一定時間でアクセスできる交通ネットワークがあることは必須とみられる。

当地域において、リニア新幹線による二地域居住や新幹線通勤への期待が高いが、時間距離では 45 分だが品川駅からは 180Km と、これまで見たように微妙な位置であるともいえる。

3. 新幹線通勤の状況

いわゆる「新幹線通勤」については、通勤と通学を含み、鉄道事業者による区分の「定期」利用の対象を示すものとする。当地域においても、当地域に居住し都会へ通勤、あるいは自宅から大学に通う「新幹線通学」に対する期待が大きいとみられ、既に新幹線が開通している他地域の状況を見ながら考察する。

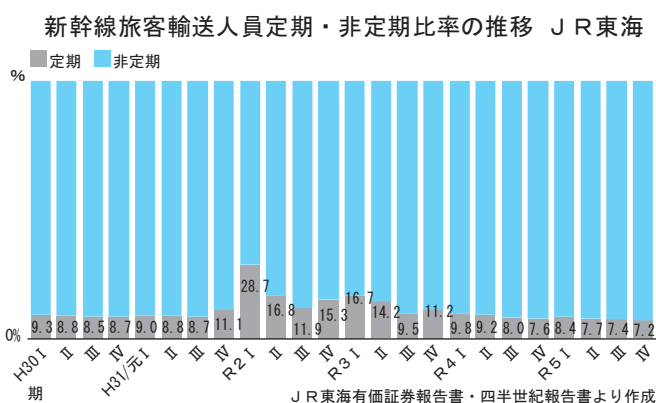
(1) コロナ下・コロナ後の利用状況

JR 東海およびJR 東日本の有価証券報告書によると、JR 東海の新幹線営業キロは552.6キロ、JR 東日本の新幹線同は1,942.2キロ。旅客運輸収入計はコロナ前の平成30年度Ⅰ期でJR 東海312,486百万円に対し、JR 東日本134,463百万円、JR 東海は日本の大動脈東海道新幹線を抑えている故の強みが見られるが、これが令和3年度第Ⅱ期では121,739百万円と半分以下の水準に留まっている。

JR 東海の旅客数が著しく落ち込んだ令和2年度第Ⅰ期では、JR 東海の定期旅客はこれまで10%未満で推移していたのが一気に30%近い水準に高まった。その後定期旅客数はリモートワークの普及などから漸減傾向にあるが、定期旅客シェアは10%前半から中頃で推移している。いわば、定期旅客が全体を下支えしているともいえる。ところが旅客運賃収入における定期シェアは、いちばん高まった令和2年度Ⅰ期で6.0%、その後は2%台で推移している。コロナ前は1.4%から1.5%程度であった。

また当然のことながら、定期の割引率が旅客輸送収益に影響している。

図表Ⅳ-3-(1)



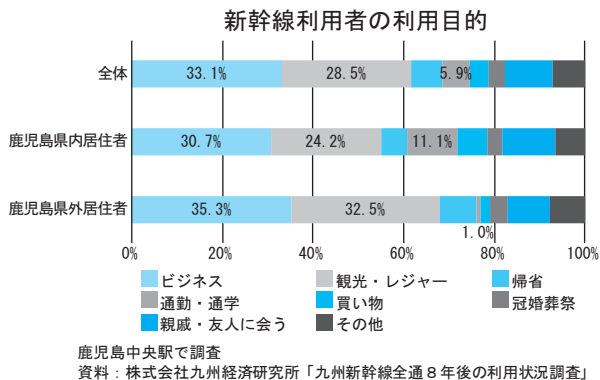
(2) 九州新幹線の通学・通勤等利用状況

2011（平成23）年3月、博多駅—鹿児島中央駅間の全線開業とともに、山陽新幹線との直通運転を開始した九州新幹線（鹿児島ルート）についてみる。

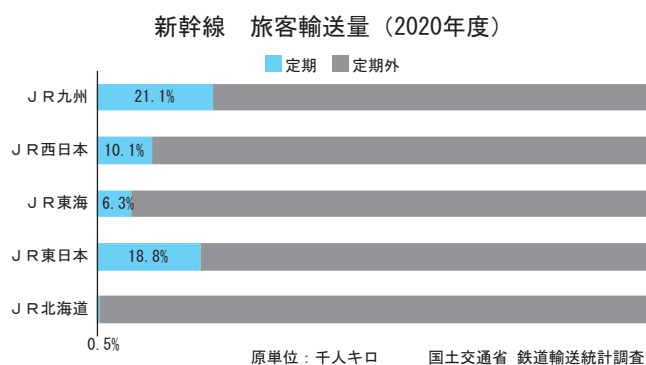
（株）九州経済研究所の2019年調査では、ビジネス（出張）を目的とする利用者の割合が最も大きくなっている。ここにいう「その他」の中には、就職活動、就職説明会、採用試験などのほか、通院、習い事など多岐にわたる利用目的が含まれているとみられ、九州新幹線は沿線住民の生活の足として利用されている様子がうかがえる。後述の北海道新幹線では観光目的の利用割合が高いことを考えると、新幹線の利用目的が地域によりかなり異なることが予想される。

この調査では、通勤、通学目的で新幹線を利用する鹿児島県内居住者が11.1%ある。JR九州は新幹線の定期利用割合がJR各社の中で最も大きい、これには従来から在来線特急で通勤していた利用者が、新幹線開

図表Ⅳ-3-(2)-1



図表Ⅳ-3-(2)-2



業に伴う在来線特急の廃止によって新幹線を利用するようになった側面もあり、料金の高さや停車駅が少ないといった不便さもあるとみられる。

博多駅から約40キロ南に位置する人口約30万人の福岡県久留米市にも新幹線駅がある。人口10万人当たりの医師数（平成27年国勢調査人口による）が全国1位など医者の町としても知られる久留米市には、昭和3年に創立された九州医学専門学校を前身とし、現在では6学部、12学科、5大学院を擁する私立久留米大学がある。

先に九州新幹線では通勤、通学目的の利用者が一定数あることを述べたが、久留米市を始め2市3町からなる久留米定住自立圏が九州新幹線全線開業直後の平成23年9月に行った調査では、久留米駅で乗り継ぎ、久留米大学、久留米高校に通学する利用者が、平日、休日を問わず一定数あった。通学利用者では女性の割合が高く、一人暮らしをせずに済む学生や、その親の新幹線利用の満足度は、通勤の場合と異なって高いとする見解もある。

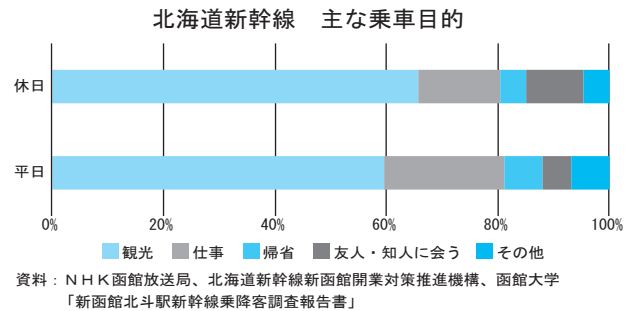
(3) 北陸新幹線 信越県境地域の利用状況

北陸新幹線上越妙高駅から、同駅始発・長野駅終着の上り臨時「はくたか」が通年運転されている北陸新幹線上越妙高駅でも、上越妙高駅の停車機会を拡大していくことを目的として、平日（月～金曜日）の利用を増やすべく利用実態調査が行われている。この調査は、上越市企画政策部 新幹線・交通政策課が行ったもので、平日（月～金曜日）利用状況を、朝の当駅始発・長野駅終着の上り臨時列車、午前の定期列車、午後の定期列車の3つの時間帯にわけ、把握、分析している。

朝の臨時列車は、北陸新幹線上り定期列車の始発駅がすべて金沢駅で、当駅の上り始発列車が7時台となることから、利便性確保のために当駅と長野駅との間で運航されているもので、この列車には長野駅で降車する利用者も多い。

注目されるのはこの列車を長野駅で降車する利用者の利用目的で、通勤・通学の利用者が全体の63%を占めている。同市は開業初年度にもこの調査を実施しているが、それに比べ22ポイント増加しており、「日常生活の中で新幹線を活用される方が徐々に増えてきている様子が確認できた。」としている。

図表Ⅳ-3-(2)-3

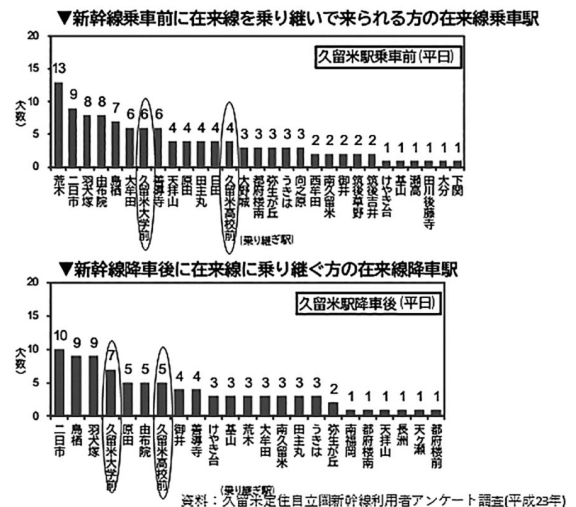


図表Ⅳ-3-(2)-4

久留米駅からの交通機関別所要時間			
	車	在来線	新幹線
博多駅	約50分	約35分	約20分
熊本駅	約1時間30分	約1時間25分	約30分
鹿児島中央駅	約3時間10分		約1時間30分

図表Ⅳ-3-(2)-5

久留米駅乗り継ぎ実態
 <久留米駅 平日>
 ・在来線の乗継では、乗車前、降車後ともに多様な駅の利用がある。



図表Ⅳ-3-(3)-1

図 1-3 降車駅の利用割合 (N=63)

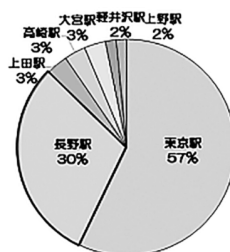
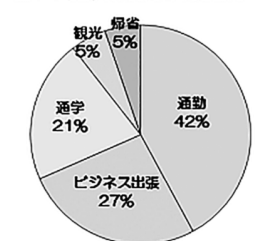


図 1-4 長野駅利用者の利用目的



資料：上越市企画政策部新幹線・交通政策課「交通政策調査対策特別委員会資料」（平成30年2月21日）

北陸新幹線関係 移住定住・新幹線利用を進めるための施策・制度一覧表

県	埼玉県	群馬県	長野県	新潟県	富山県	高岡市
自治体	熊谷市	安中市	佐久市	飯山市	上越市	富山市
制度の名称	大好き熊谷！ 新幹線らく貫通動 業 新幹線定期券購入 補助金	安中市マイホーム 取得支援金	令和6年度移住促進 サポータープラン (移住促進住宅取得費 等補助金)	飯山市 新幹線通勤補助金 飯山市 新卒者JR通勤 補助金	定住促進奨学金制度	黒部市新幹線通勤通 学支援補助金
主な内容	●新幹線らく貫通動 業 (1) 1か月の新幹線定期 の額・新幹線にかかると の通勤手当) × 1/2 (上限 2万円) 定期券の有効期限の初 日から最大7年間(申 請者が30歳を超えるま で) ●通勤定期券補助事 業 (1) 1か月の新幹線定期 の額・新幹線にかかると の通勤手当) × 1/2 (上限 2万円) 定期券の有効期限の初 日から2年間	市内に住宅を始めて取 得して定住する者 ●基本額 10万円 (住宅取得費用の3%相 当額、上限10万円) ●転入加算 5万円 過去3年安中市に住民登 録がなく、申請時に45 歳以下であること ●子ども加算 2万円 申請者または配偶者に 小学生の以下の子ども が居る場合(人数の加算 なし) ●空家バンク加算 3万円 取得した住宅が安中市 空家バンク登録物件で ある場合 ●新幹線通勤加算 20万円 ・申請時に本人または 配偶者が県外への通勤 のために安中線各駅か ら定期券により新幹線 を利用している場合 ①令和3年1月1日以 降に安中市に住宅を初 めて取得 ②交付申請日までに当 該住宅に定住し生活の 本拠としている ③市税の滞納がないこ と ④過去に本奨励金を受 けていないこと ⑤暴力団員等でないこ と	●新築物件取得補助 金 ●中古住宅取得補助 金 令和4年度をもって 住宅取得補助終了 ●新幹線通勤定期券購 入補助金 一人あたり最高30万 円×最長3年で最高90 万円 新幹線定期券を佐久平 駅で購入した者で購入 額から通勤手当額を控 除した額の2分の1の 額 ●通勤定期券購入費の 1月5万円×2年間を 限度 北陸新幹線またはJR 飯山線を利用している 者 ●定期券補助金 一人あたり最高30万 円×最長3年で最高90 万円 新幹線定期券を佐久平 駅で購入した者で購入 額から通勤手当額を控 除した額の2分の1の 額	●定期券補助金 一人あたり最高30万 円×最長3年で最高90 万円 新幹線定期券を利用し て通勤する方であるこ と ●飯山市内に住所を有 する方であること ●北陸新幹線飯山駅を 利用して通勤すること ●市内に継続して5年 以上住居することを誓 約できる方	●通学定期券購入費の 1月5万円以下 ・在学する学校の最短 修業年限分 ・無利子 ●返済免除 卒業後市内に居住し て就業する場合は返還 額の3分の2相当額を 免除	●通勤定期補助 金 定期券代から勤務先 からの通勤手当を減じ た額の2分の1相当額 (上限1万5千円) ●通学定期補助 金 月定額2万円×定期 券期間 令和6年度まで終了
	●通勤定期券購入補助 金 定期券購入補助金 1か月定期券 1万円 3か月定期券 3万円	●通勤定期券 市内に居住または通勤 し次の条件をすべて満 たす人 ①新高岡駅発着で新幹 線通勤定期券で通勤す る ②「定期券購入額・通勤 手当額」が補助金額を 超える ③世帯全員が市銭及び 国民健康保険税を滞納 していない ●通学定期券 市内に居住または通勤 し次の条件をすべて満 たす人 ①新高岡駅発着で新幹 線通勤定期券で通勤す る(休学中の人を除く) ②世帯全員が市銭及び 国民健康保険税を滞納 していない				

(4) 北陸新幹線沿線自治体の対応

前頁に、北陸新幹線（大宮～金沢間）の沿線自治体の通勤・通学推進策をまとめた。いずれも、就職、進学を機に自治体から転出する人を抑制しあるいは優遇措置により移住者を呼び込む意図があると考えられる。

① 定期券購入補助

通勤・通学定期購入の一部を補助するもので、自治体によって通勤に対するもの（熊谷市、安中市、佐久市、飯山市）、通学に対するもの（糸魚川市）、あるいはその両方（黒部市、高岡市）というタイプがある。

通勤定期補助は定期券購入額から勤務先からの通勤手当を控除した額の一定割合または定額というタイプが殆どとなる。通学定期補助は月額定額となる。

なお、この通勤通学補助制度については、平成29年度からまとめているが、この間、安中市が令和5年度に現在の名称と支援内容を実施、高岡市が従来通勤補助だったのを通学補助も加えたこと、富山市が通学補助を令和5年度を以て終了などの変化があった。

② 定期券購入金の貸付

通学定期購入額補助を貸付で行うタイプがある。上越市では奨学金に定期券購入額を上乗せ（月額6万円以内）する。卒業後市内に居住する者は一定割合を返済免除としている。

③ 通勤定期に関連補助を絡めたセットメニュー

通勤定期補助の他に様々な助成事業を組み合わせる移住・定住を図る自治体がある。

安中市は「安中マイホーム取得支援金」の名で、住宅を取得して移住してきた者に対し、基本額（住宅取得価額の3%、上限10万円）、転入加算（過去3年間市内に居住しておらず申請時45歳以下で5万円）、子ども加算（転入者に子どもが居る場合、2万円）空き家バンク加算（市の空き家バンク登録物件を取得、3万円）の支援金支給に新幹線通勤加算（10万円）を上乗せするという設計になっている。

佐久市は新幹線定期補助（通勤手当控除後の1/2、年額30万円以内、最長2年）に新築物件取得補助（最高40万円）、中古物件取得補助（最高20万円、市空き家バンク登録の物件20万円加算）から成る「移住促進サポートプラン」事業を実施していたが、住宅取得（新規・中古）補助は令和4年度を以て終了。新幹線通勤定期券購入補助のみ残っているが、この対象が令和4年度以前に当該住宅取得補助を受けた者に最高年30万円×3年補助するものであることから、間もなく対象者が消滅し、当該事業は終了していくものとみられる。

新幹線通勤補助については、佐久市によると「想定よりも利用者が少ない」としており、要因として新幹線通勤者のリモートワークへの傾斜や地域内への転職・転居が進んでいると考えており、これにより制度終了へと向かったものと思われる。

北陸新幹線金沢延伸以降、富山県の糸魚川市から富山市、金沢市方面への通勤、通学利用が定着してきたと指摘されており（櫛引^(注)）、通勤・通学補助制度による結果、もしくはこの流れを捉えた施策であると考えられる。

(注) 櫛引素夫 「フォーラム新幹線学 2020 新幹線は地域をどう変えるのか」 古今書院

(5) 当地域にとっての「新幹線通勤」

当地域で期待が高まっている新幹線通勤であるが、JR 東海・東日本をみると、JR 東日本は通常でも旅客運輸収入における定期収入比率は通常で 4.5%前後、東北・上越新幹線方面に新幹線通勤対応の列車を走らせているのに対し、JR 東海は通常 1%台前半程度となっている。

リニア新幹線は東京―名古屋（－大阪）間を最短で繋ぐということから、各駅停車は 1 時間に 1 本とされており、利用者には使い勝手が良いと言い難い。

1 本逃すと次は 1 時間後、ということが都会の人に受け入れられるか、が懸念される。

品川駅からリニア長野県駅までは実キロ 179km で北陸新幹線の上田駅とほぼ同じとなり、利用者には同等の距離感覚になると思われる。V 章 1. (1)、(2) の通り、県下各市町村の社会増減では、軽井沢町、佐久市は全般に社会増となっているのに対し上田市はそうっていない。

次に、料金問題については、平成 27 年の当研究所試算では、リニア新幹線の品川―長野県駅間の乗車料金の算定基礎である営業キロは 226km となり、北陸新幹線東京―長野駅間とほぼ同じになる。リニア料金は、現在の東京―長野駅（同 222 km）の料金感覚あるいは「のぞみ料金にプラスする料金体系」となることを考慮すれば、更に高額感が生ずると思われる。

前回試算の際は、JR 東海管内で営業キロがほぼ同じの東海道新幹線掛川駅での通勤定期料金を掲げたが、これだけの通勤定期券代を負担できる個人・企業がどれだけあるかということになる。

新幹線通勤をこの地で広く実現させるにはこの料金問題を地域で取り組む必要があると考える。

図表Ⅳ-3-(5) 新幹線通勤の料金目途(再掲)

新幹線料金および定期券代			
営業キロ	片道乗車券代 (特急料金含む)	通勤定期券 (1ヵ月)	通学定期券 (1ヵ月)
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	③約172千円	④約119千円以上

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、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でこれを上回る。

飯田信用金庫「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」(平成 28 年 3 月)131 頁

4. 観光利用・地域間交流の状況

2016（平成28）年3月26日に新函館北斗～新青森間が開業した北海道新幹線。新青森～東京間を東北新幹線と接続して東京駅まで、現在は4時間を切って結んでおり、2030（令和12）年度末には札幌への延伸が予定されている。

開業直後にNHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学が行った「新函館北斗駅新幹線乗降客調査」では、観光目的で利用する利用者が約6割を占めている。

利用者の居住地も道外が87%、この中では青森県在住者が最も多く13%を占める。次いで東京都12%、宮城県10%、岩手県8%などとなっていた。ちなみに東京都からの来道者は航空機の利用が多く、開通翌年に北海道総合政策部交通政策局交通企画課が携帯電話の位置情報や情報サービス・アプリの利用実績等のビッグデータを活用して行った「北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」（以下「流動調査」という）では、東京都在住者の新幹線利用は、全来道者の5%を占めるに過ぎない。

流動量調査では、北海道新幹線開業前後で函館周辺の主な観光エリアにおける来道者の延べ滞在時間（時/日）の変化も調査しているが、開通翌年に関する限り、函館山は4割以上、大沼公園は2割増加し、このほか、湯の川、函館ベイエリア、元町、五稜郭では1割以上の増加が見られるという。

また、来道時の新幹線利用者は、函館市を含む北海道渡島振興局管内を起点に、札幌市を含む石狩振興局管内や、江刺市、奥尻島などを管轄する北海道檜山振興局などへの移動が多いが、道北への移動も一定数見られ、道内を広く移動しているという。

先に青森県在住者が新幹線を利用して来道することが多いと述べたが、北海道在住者が新幹線を利用する場合にも行き先が青森県であることが多い。青森県と函館など道南は、古くは縄文時代から人の行き来があったが、昭和63年3月の青函トンネル開通を一つの契機として、この圏域を更に活性化していこうとする取り組みが進められている。行政においては「青函圏交流・連携推進会議」や「青森・函館ツインシティ」宣言に基づく交流事業のほか、大学、金融機関をはじめとする民間企業など、様々な主体が交流に参加している。

中でも、青森、南北海道の女性によるまちおこしグループ「津軽

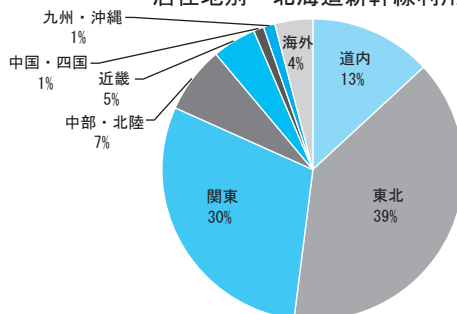
図表Ⅳ-4-1

＜エリア別の滞在時間変化状況＞

開業前 順位	エリア名	延べ滞在時間（時/日）		変化率 （B/A）
		開業前（A）	開業後（B）	
1	函館ベイエリア	1,294,100	1,491,700	115%
2	湯の川エリア	939,800	1,099,600	117%
3	五稜郭エリア	565,700	645,000	114%
4	大沼国定公園周辺	419,600	505,200	120%
5	函館山周辺	362,500	369,500	102%
6	南茅部周辺	299,100	305,800	102%
7	北斗市上磯	149,100	151,200	101%
8	元町エリア	137,600	158,300	115%
9	函館空港	131,500	130,500	99%
10	函館山エリア	125,600	180,400	144%
11	松前城・道の駅「北前松前」周辺	89,400	91,100	102%
12	函館フェリーターミナル	80,500	84,200	105%
13	北斗市大野	77,500	76,100	98%
14	開陽丸青少年センター・江差追分 館・いしえ会館周辺	66,000	75,900	115%
15	福島町青函トンネル記念館・道の駅「橋 の里ふくしま」周辺	58,100	58,000	100%

資料：北海道総合政策部交通政策局交通企画課
「政北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」

図表Ⅳ-4-2 居住地別 北海道新幹線利用者



資料：NHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学
「新函館北斗駅新幹線乗降客調査」

図表Ⅳ-4-3



15. 江差百人の語り部へマグ女
カフェランチ&歴まちガイド
散策

日時
4月中旬～11月中旬まで毎日開催
12:30～14:00頃

集合場所
北海道江差町・早月（さつき）蔵
チャミセ（北海道江差町字姥神町
18-1）

詳細はこちら ▶

海峡マグロ女子会」(愛称「マグ女」)はご存じの方も多いのではないか。「津軽海峡を、もっともっと個性輝くエリアにしたい」とするこのグループは、2014(平成26)年、北海道新幹線開業をきっかけに結成された。「津軽海峡エリアのすみずみに、お客様の通る毛細血管を張り巡らしたい」という思いで、2016(平成28)年から「マグ女のセイカン博覧会」を実施している。これは「地元を知り尽くした、たくましく、しなやかな女性たちが考えた、とっておきの寄り道旅」で、様々な企画がある。

こうした取り組みは、長野県飯山市を含む北陸新幹線沿線市町村でも見られ、近時「北陸新幹線沿線連絡会議」が発足した。行政界を超える行政計画の策定などには困難も多いが、新幹線開通を見据え、各種の連携の動きは多い。

地域間交流などは新幹線開業前から準備されていた場合が多い。また、国土交通省「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査令和元年度調査結果」では、「乗降客数を増加させ、整備効果を拡大するためには、定住振興や観光振興、二次交通の強化といった施策を講じることが効果的と考えられる」としている。整備新幹線とリニア新幹線を同日に論じることには無理があるのかもしれないが、リニア開通を見据え様々な準備が必要なのではないかな。

(2) 海外出国の状況

海外へ出かける人の状況を、法務省出入国管理統計を見ると、コロナ前の2019（令和元）年の20,080千人が最多で年々増加を示してきたが、コロナ発生により2020（令和2）年には前年の15%程度にまで落ち込んでいる。

2023（令和5）年までには回復傾向が見られるが、まだコロナ前の半分程度となっている。

港別に出国者数が発表されているが、港でも船での出国はコンマ以下であるが2023年には船での出国が増加しているのが目を引く。

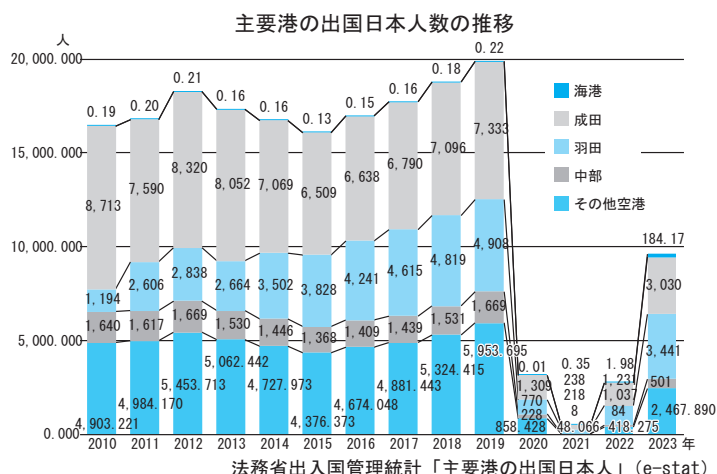
空港では、従来「国際線は成田」により過半を占めたが、航空政策の変更により羽田のシェアが徐々に上がり、コロナ期に更にシェアを上げたことが判る。

県内関連として成田、羽田、中部の推移は以上の通りであるが、関空、福岡、新千歳など「その他空港」も徐々にシェアを上げていたが、コロナを経てややシェアダウンとなっている。

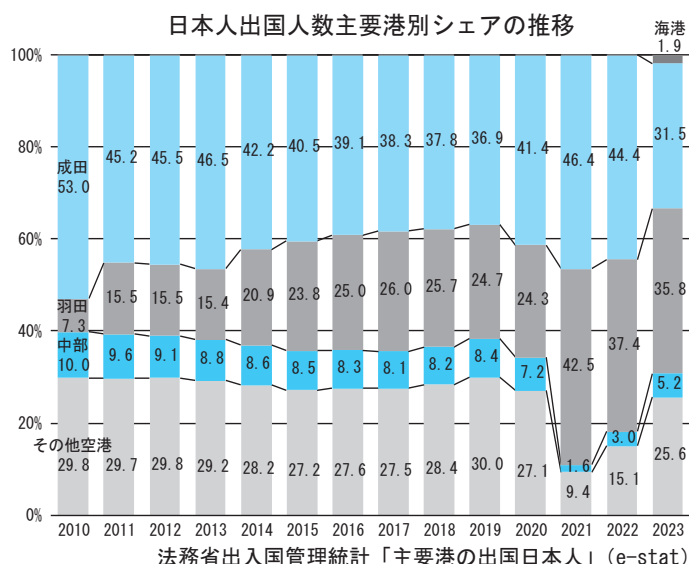
海外へ向かう上で、国際空港へのアクセス状況は重要となる。また海外の人を当地に迎え入れるあるいは海外の方々が当地を訪問することについても同様と言える。

前項の通り、当地域については従来メインで利用されていた中部空港へのアクセスが更に改善される上に、羽田・成田へは劇的な短縮が実現する。当地域が中部と羽田・成田の両方向を睨んだ利用が可能となり、「世界へのゲートウェイ」が実現していくことと思われる。

図表Ⅳ-5-(2)-1



図表Ⅳ-5-(2)-2



6. 国土政策と新幹線

(1) 「第三次国土形成計画」と当地域

(7) 国土形成計画とは

2023(令和5)年7月、第三次国土形成計画が閣議決定された。

国土形成計画は、国土政策上の様々な課題に対する対応策を示し、国民が安心して生活しうる国土の将来像と、豊かでゆとりある国民生活のあるべき姿を提示する「国土の将来ビジョン」を示したもので、具体的には、土地、水、自然、社会資本、産業、文化、人材等を含めた、おおむね10～15年の期間にわたる長期的な国土づくりの指針を示すものである。

これは国の計画であり、地域が直接に影響されるものではないが、増田寛也部会長を始め産学官の有識者が19回の審議を重ねて創られた今次の国土形成計画(以下「今次計画」という)で示された我が国を取り巻く現状認識とその対応策等は、今次計画を踏まえて全国8ブロックごとに策定される「国土形成計画(広域地方計画)」はもちろんのこと、各自治体が今後策定する各種計画の背景認識や対応策、民間活動の前提としても準拠、利用されることが見込まれる。

また、今次計画には、リニア中央新幹線に関する記述も相当量ある。

そこで、今後の当地域を考える一助となることを期して、今次計画で示された目下の国土に関する背景、情勢認識や示された対応策、リニア中央新幹線に関する姿勢をかいつまんでご紹介したい。

(イ) 今次計画の背景認識 ～「時代の重大な岐路に立つ国土」～

今次計画でまず目を引くのは、今次計画の背景事情の認識を一言で表した「時代の重大な岐路に立つ国土」の言葉ではないか。

前身の全国総合計画時代を含め、国土形成計画には計画の時代背景や情勢認識が付されるが、このように国土形成計画の時代背景や情勢認識にキャプションが付されたのは珍しく、その言葉も切迫感に満ちていると感じられる。

今次計画の小項目は、「未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機 ～人口減少・流出の加速と利便性の低下の悪循環～」から始まる。

飯田市の場合、平成に入ったあたりから年少人口割合の減少、老年人口割合の増加が見られ、2000年代になると総人口の減少もみられるようになることは前述のとおりである。

今次計画では、このように当地域が経験しつつある少子高齢化の趨勢が、「小規模都市から、日常生活において地方の中心的な役割を担う中規模都市(人口5～30万都市)へと拡大する見込みとなっている」など今後も人口減少の趨勢が続く見込みであるにもかかわらず、「東京一極集中を始めとした、人口が偏在化する傾向」にあり、特に地域でその影響が大きく出ることを懸念している。

国民の豊かさに直接かわる一人当たりGDPは、分母にあたる人口が減少すれば、分子のGDPが減少しても縮小しないことは考えられる。しかし、例えば「地域公共交通は、人口減少に加え、コロナ禍において経営状況が悪化した。赤字事業者の割合は2020(令和2)年度で乗合バス約99.6%、地域鉄道約98%と危機的な状況となっている。今後更に人口減少が進む中、その維持が困難となることが想定される」、「人口減少は、交

通・物流、医療・福祉・介護、インフラメンテナンス等の地域の生活サービスの維持に不可欠な担い手の不足に直結する。地域の生活サービスの利便性低下は、買物弱者の増加、救急医療や出産、子育て、福祉・介護等へのアクセス困難など、真に必要な日常的な生活サービスに対する生活者の暮らしの安全・安心を失いかねない深刻な問題となっている」、「インフラの多くを管理している市区町村では、財源不足に加え、土木系を含む技術系職員数が減少し、全国の4分の1の市区町村で技術系職員が配置されていないなど、メンテナンスに携わる担い手の不足も深刻な状況」であり、「こうした地域の暮らしを支える様々な生活サービス提供機能の低下・衰退は、地方からの更なる人口の減少・流出を招き、地方衰退への悪循環に拍車がかかることとなり、地方の危機ともいえる深刻な状況が全国で広がることが懸念される」としている。つまり、人口減少が地域住民の生活基盤が揺るがし、それが更なる地域の衰退につながることを懸念されているのである。

これに加え、自然災害が激甚化しているにもかかわらず「災害リスクの高い地域に居住している人口は、2015（平成27）年は約8,600万人で総人口の約68%を占める。2050（令和32）年には約7,200万人となるが、東京一極集中など、都市部への人口集中等により、人口が減少する中でもその割合は約71%に高まると推計される」など災害からの回復力の脆弱化や、気候温暖化、生物多様性の喪失、加えて「DX, GX など激化する国際競争の中での競争力の低下」、ウクライナ危機等が炙り出した「エネルギー・食料の海外依存の高まり」、「東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化」といった「激動する世界の中での日本の立ち位置の変化」も相俟って、国土は重大な岐路に差し掛かっているというのである。（「」は、特に記載のない限り国土形成計画。以下同様）

(ウ) 今次計画が目指す国土の姿～「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

上記の背景認識に立てば、「地域の資源を総動員し、地域の力を結集して、地域の活力を高め」た「活力ある国土」、あるいは「災害等に屈しないしなやかで強い国土」づくりを進めた「安心・安全な国土」を目指し、あるいは「世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む、個性豊かな国土」が、今次計画の「目指す国土の姿」となる。

今次計画では、この目指す姿を、「①民の力を最大限発揮する官民連携、②デジタルの徹底活用、③生活者・利用者の利便の最適化、④縦割りの打破（分野の垣根を越えた横串の発想）」によって達成しようとしている。

①の連携とは、「共有化された目的を持つ複数の人及び機関（非専門職も含む）が、単独では解決できない課題に対して、主体的に協力関係を構築し、目的達成に向けて取り組む相互関係の過程（吉池、栄 2009）」とされることが多い。また自治体の広域連携に限れば、「行政サービスの実施等において、複数の地方自治体がその区域を越えて協力すること（福田1頁）」とされるが、今次計画に言う「連携」を、官民の連携まで視野に入れて正確に定義することは、筆者の手に余る。ただ、今次計画には「従来の固定的な圏域の発想から脱却し、多様な官民パートナーシップの取組が重層的に連なる」とあり、行政界にとらわれず地域の資源と知恵を結集して「地域力」を最も発揮することが求められているとはいえるだろう。

今次計画ではこうした地域力を最も発揮できる行政上の単位について言及があり、「市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される」単位を「地域生活圏」とし、これが後述する「日本海側、太平洋側二面活用」に加えて「リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」」によって連結されることで、国の機能にかかわる「広域的な機能と分散の強化」と、地方の衰退を食い止めることにかかわる「持続可能な生活圏の再構築」を図るとする。「地域生活圏は細胞で、この各細胞が日本海側、太平洋側、日本中央回廊の3本の背骨に沿って連結される（増田部会長）」というのが今次計画のモチーフであり、国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」のイメージである。

各地域生活圏の規模は、概ね10万人が目途とされている。当地域ではすでに南信州広域連合(14市町村)や、南信州定住自立圏(13市町村による定住自立圏形成協定で発足)等があり、設置根拠や設置理念、目的の違いはともかく、行政事務、サービスの連携とリニア時代を見据えた広域行政計画の策定などを行っている。14市町村の人口は約148千人(令和6年4月1日現在「毎月人口異動調査」)なので、南信州広域連合、定住自立圏が概ね今次計画における地域生活圏にあたると考えてよいように思われる。今後、南信州地域連合、定住自立圏の内部における官と民による地域生活圏の共創が求められていくのではないかと。

今後の自治体連携に関し、「防災・医療、産業振興・観光振興の分野において、構成自治体がより多い市町村広域連携を志向することの重要性を確認しておきたい(太田2024)」との指摘がある。当地域にはすでに三遠南信地域連携ビジョン推進会議があり、三遠南信地域の広域連携が進んでいるが、例えば観光施策で、上伊那地域やリニア中間駅同士、さらには中山道や日本海側観光資源、さらに都市圏や「小さな世界都市(リニア将来ビジョン2022)」に表された世界とのつながりも視野に入れた、各施策に応じた大きな規模の連携も模索されていくのではないかと(リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏の形成」)。

前述のとおり、今次計画では民の力も最大限発揮することが求められている。観光施策に即して言えば、官の施策に協力するのであれば、民の側が発想するのであれば、例えば観光事業者が有する他地域の観光資源等を参照して当地域の観光資源に反映するとか、あるいは回遊ルートを構築するなど民の力が発揮できる場面で、今まで以上に注力することが求められるのではないだろうか。

②のデジタルは、今次計画が目指す国土の姿を実現する上で、様々な局面で活用することが求められている。

前述の地域生活圏に関するものだけを取り上げても、「官民連携・分野横断による地理空間情報等のデジタルデータ及びデータ連携基盤・オープンデータ流通基盤の効率的・効果的な整備・活用」、例えば「3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化、デジタル技術を用いた都市空間再編やエリアマネジメントの高度化、データを活用したオープン・イノベーション創出」といった「街づくりDX」、「自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービス」による「地方におけるヒトやモノの円滑な移動・配送の確保」、「地域資源とデジタル技術を活用した中山間地域の活性化」、「遠隔診療(オン

ライン診療)の普及を含めた質の高い医療の効率的な提供体制の確保や将来の医療需要に応じた地域医療構想の実現」「遠隔・オンライン教育を活用した質の高い教育環境の提供」等々、デジタルの活用施策は目白押しである。

今次計画の産業面では、「我が国産業における内需縮小や輸出競争力低下、労働力不足の深刻化、GX・DX・経済安全保障など国際的な競争環境の激変、巨大災害リスクの切迫、地域産業を取り巻く諸課題など、我が国産業をめぐる構造的な状況変化を踏まえ、国土全体で地域特性を活かした成長産業の分散立地等や既存コンビナート等の強化・再生、地域の経済・雇用を支える地域産業の稼ぐ力の向上など、持続可能な産業への戦略的な構造転換を図る」とされている。

中でも地域産業について多くの記述が割かれ、「地域産業の成長に向けた新規産業の創出や既存産業の生産性向上、市場開拓や賃金上昇を図り、若者世代、女性にも魅力的な仕事や、高齢者、外国人等も含めた雇用の創出・拡大を通じて、成長と分配の好循環による持続可能な地域産業への構造転換を図る」とした上で、「地域の経済・雇用を支える医療・福祉・介護、地域公共交通・物流等のエッセンシャルサービスを始めとするローカルのサービス産業について、デジタル活用により業務効率や生産性の向上」、「地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化や観光DX等」による「旅行者の利便性向上及び周遊促進、観光産業の生産性向上、観光地経営の高度化」、「スマート農林水産業の実装の加速化による農林水産業の成長産業化に向けた取組」等々、地域産業におけるデジタルの活用が求められている。

こうした分野では、当然のことながら民間デジタル人材の活躍が想定されており、「地域企業と大企業人材をつなぐ人材プラットフォームの整備・活用拡大等を通じて、地域企業における経営人材の確保」、「東京等の高度デジタル人材が地域と多様な関わりを持つ関係人口になることで、持続的に地域企業のDXを推進する」などとされている。こうした民の力によって「スタートアップの促進、働き甲斐のある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上」が指向されている。

こうしたデジタル活用にかかる官民の連携は当地域でも見られる。例えば、天龍村DX基本計画の策定支援に民間副業人材を活用している。上田市では「市民、地域、行政がデジタル化でより密接につながり、共に創る未来都市」を目指して「上田市スマートシティ化推進計画」が策定されているが、今後当地域でも続々とDXに関する計画が策定、更新されていくものと思われる。

(I) 国土構造の基本構想～「シームレスな拠点連結型国土」と「日本中央回廊」リニア中央新幹線を中心に～

例えば集落生活圏内や地域生活圏内でも、人やモノ、情報の往来に支障があつては各生活圏の機能が十分に発揮されない。これは、集落生活圏と地域生活圏の往来、地域生活圏と広域レベルの高次の生活圏の往来でも同様である。

そこで今次の国土形成計画では、「時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る質の高い交通やデジタルのネットワーク強化」によって、「人と人、人と地域、地域と地域が、質の高い交通やデジタルのネットワークでシームレス（継ぎ目なく）につながり合う拠点連結型の国土構造を目指す」としている。

リニア中央新幹線も、「シームレスな拠点連結型国土」の観点から論じられている。

リニア中央新幹線は、当然のことながら、前述の「広域レベルの高次の生活圏」をつなぐものであり、「リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」が、従来の日本海側、太平洋側の連結とともに、「全国的な回廊ネットワーク」の一つとされている。「地域生活圏は細胞で、この各細胞が日本海側、太平洋側、日本中央回廊の3本の背骨に沿って連結される（増田部会長）」というのが今次計画のモチーフであり、国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」のイメージである。

回廊ネットワークには、国の機能にかかわる「広域的な機能と分散の強化」と、地方の衰退を食い止めることにかかわる「持続可能な生活圏の再構築」の二つの役割が課されるが、両者は、地方の持続可能性を確保することでできれば、東京一極集中を緩和する点で表裏一体の役割と言える。

その中で、日本中央回廊は、「東京～大阪間が約1時間で、日本列島の東西時間距離が大幅に短縮される、一体的な都市圏」、「三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域（名目GDP約360兆円、人口約7,300万人）」が新しく出現することに特徴があるとされている。

日本中央回廊の形成によって、「広域を跨ぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造」「（東海道新幹線とリニア中央新幹線の）ダブルネットワークによるリダンダンシー（多重化、予備手段の確保）を確保するという国にとっての目的と、地域、特に中間駅所在地にとっての、二地域居住といった「新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成」や、「全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大等」が図られるとする。

これまで縷々述べてきたように、時間距離の短縮の恩恵を最も受ける当地域は、リニア中央新幹線による影響が大きいことは想像に難くない。「広域を跨ぐダイナミックな対流」を取り込む一方で、「地域生活圏」を維持することで、「時代の重大な岐路」に立つ我が国の課題の解決に資することが求められているのではないか。

7. 直近の関係府省の動向

～リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議～

リニアの開業に伴い、前述の通り、リニア駅は国土形成計画に掲げる「全国的な回廊ネットワーク」を形成する上でも重要となる「日本中央回廊」の核となることから、リニア中間駅（神奈川県内、山梨県内、長野県内及び岐阜県内）予定地を始めとした新たな圏域の活性化方策について、リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議を開催し、地方公共団体（4県）からのヒアリングを踏まえ、関係府省等が連携して取組を支援することとしている。

メンバーは内閣官房を議長、国土交通省大臣官房を副議長とし、そのほか内閣府、総務省、経済産業省、JR東海などで構成されている。2024（令和6）年1月から議論を開始し、リニア中間駅のまちづくり構想等を確認したのち、2024（令和6）年9月に中間取りまとめとして公表されている。

それによれば、具体的なテーマとしては、4県の取組をベースに第三次国土形成計画の「日本中央回廊」の意義を踏まえ、時間距離短縮の効果とデジタル技術の活用から生まれる新たな「生活・交流」と「産業・しごと」、さらには圏域をつなぐ「観光」、くわえてこれらを支える「交通ネットワーク」をテーマとして設定し、未来の圏域形成の姿を描いている。

図表Ⅳ-7-1

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成



(出典：リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議中間取りまとめ、内閣官房、2024年9月)

具体的には、「生活・交流」として地域生活圏、二地域居住、D Xを活用した生活環境整備、「産業・しごと」では先端技術の拠点とイノベーションハブの形成（神奈川県）、テストベッドの聖地やまなしの展開と実証実験や社会実験の支援（山梨県）、伊那谷地域の次世代先端産業等の創出・推進（長野県）、地域の特性に応じたクラスターの形成（岐阜県）などが紹介されている。「観光」では広域周遊観光の創出、「交通ネットワーク」ではリニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成、AI オンデマンド交通や自動運転技術の導入により、「シームレス」な交通体系を実現などが紹介されている。

今後の課題として、具体的に各県の取組が確実に進められるよう、現在策定中の首都圏と中部圏の広域地方計画に盛り込むとともに、広域地方計画区域を越えた広域圏同士の連携強化も図ることが必要である。くわえて、リニア開業のタイミングで、その時間距離短縮の効果が圏域内外に波及するよう、関係府省が一体となって、具体的取組への必要な予算要求、特区等の規制緩和の適用、法制度等の拡充・改正に向けて検討を進めることが必要である。

しかし、リニア開業時期が見通せない状況では、関係府省等もなかなか新たな支援策を検討するタイミングが見いだせず、当面は、個別に各県と情報交換等をしつつ、要望に応じて具体的な策を展開することになるものと考えられる。

V. 新幹線とまちづくり

1. 先行新幹線駅地域の特徴と対応

新幹線が既に開通している北陸新幹線の駅地域を概観し、現状と対応の状況をまとめる。

(1) 北陸新幹線各駅の現状

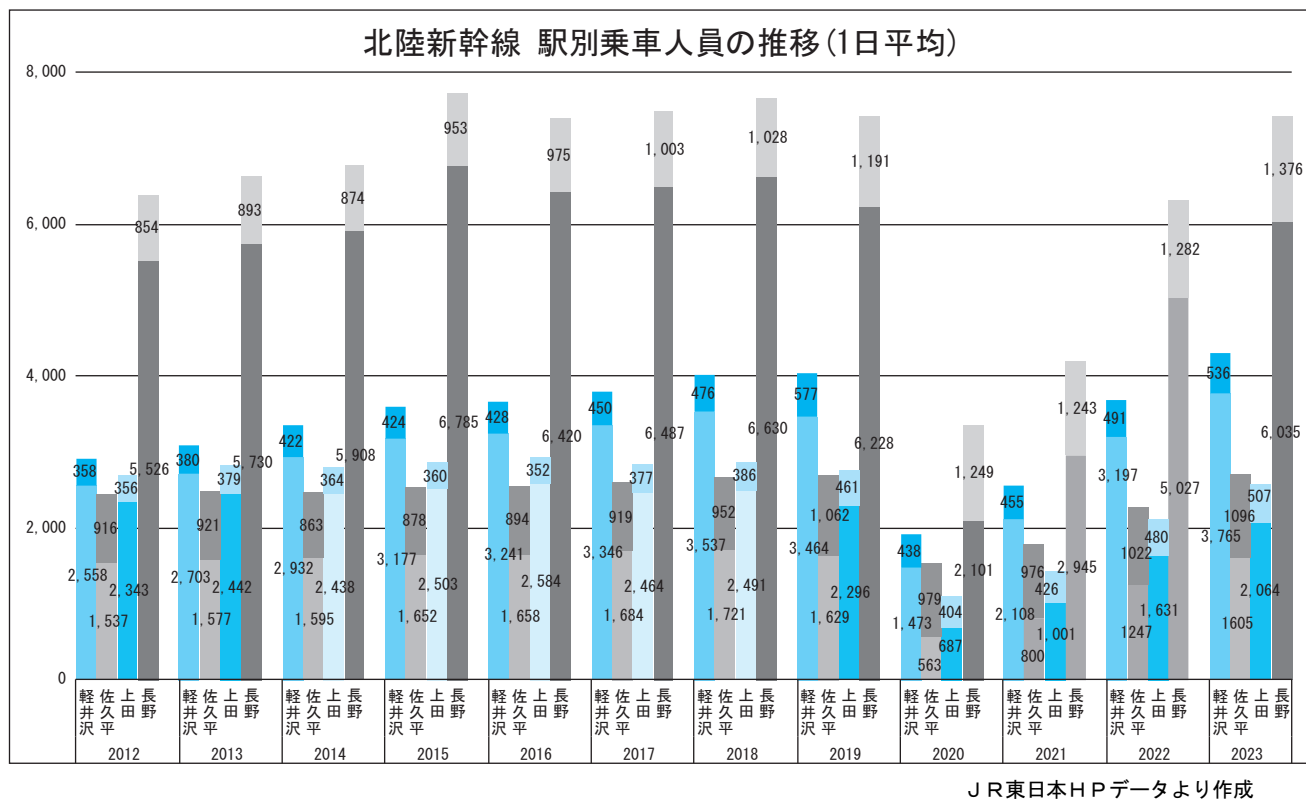
(2) 以降で佐久市、上田市について述べるため、北陸新幹線県内各駅の現状について概述する。

下欄に年度別・駅別の乗車人数を示す。データはＪＲ東日本がＨＰ上で発表する平成24年分以降となる。

コロナ禍前の2019(令和元)年度まで各駅概ね微増若しくは増加を辿っている。軽井沢駅は連続で対前年比増を示した。長野駅は2015(平成27)年度に北陸新幹線の金沢駅延伸と善光寺御開帳開催が重なり、大きな伸びが見られた。上田駅、佐久平駅はほぼ横ばいの推移となった。

2020(令和2)年度は新型コロナの蔓延に伴い、各駅とも壊滅的な乗車人数減少を来した。その中で、佐久平駅は予てから比率が高かった定期乗車が下支えとなり、乗車人数総数が上田駅を上回る結果となった、この時点で定期乗車比率は63.5%にまで達している。2021(令和3)年以降、ウィズコロナ下で各駅は回復基調を示したが、20年度に逆転した佐久平駅と上田駅の乗車人数総計は、以降も佐久平駅が上田駅を上回って推移している。

図表V-1-(1)-1



(7) アフターコロナと各駅の状況

前項の新幹線県内各駅の状況をコロナ禍前 2019(令和元)年度と直近 2023(令和5)年度との比較で見る(右表)。

定期外・定期合計では佐久平駅及び長野駅がほぼコロナ前に回復した。軽井沢駅はコロナ前から6.4%増となった。上田駅は△6.7%に止まっている。

定期乗車では、軽井沢駅が△7.1%の他は増加を示す。特に長野駅、上田駅は2桁の増となった。

定期外乗車で、軽井沢駅は唯一コロナ前を上回っている。定期・定期外の合計では、軽井沢駅が6.4%の増となっている。

これらは、コロナ禍で進んだ首都圏・関東圏からの移住・避難行動との、またリモートワークや新幹線通勤の普及・実施状況との関連が窺われる。

(イ) 県内新幹線駅・駅地域の特性

下表に県内新幹線駅(軽井沢～長野)の乗車人数と各駅勢圏のコロナ禍前の令和元年の統計項目を一覧にする(各項目に佐久平駅を1とした各駅の指数を併せて示す)。

定期外乗車については、出張などビジネス、観光、その他(受験や進学・帰省、冠婚葬祭)などがあると考えられるが、乗車人数(総数)の指数でみる佐久平駅に対する上田・長野駅の状況は、駅勢圏人口、事業所数の規模比をある程度反映していると思われる。

軽井沢駅の定期外乗車人数は他の駅地域の諸数値を考慮すると観光地利用者数にある程度反映しているが突出した状態であることが判る。

佐久平駅の定期乗車人数も他駅地域の諸数値を考慮すると、これもかなり高い水準といえることができる。

図表V-1-(1)-2

定期外・定期別乗車人数回復の状況

駅名	2019年度			2023年度					
	定期外	定期	合計	定期外		定期		合計	
	乗車人数(人)			乗車人数(人)	増減率(%)	乗車人数(人)	増減率(%)	乗車人数(人)	増減率(%)
軽井沢	3,464	577	4,041	3,765	8.7	536	△7.1	4,301	6.4
佐久平	1,629	1,062	2,691	1,605	△1.5	1,096	3.2	2,701	0.4
上田	2,296	461	2,757	2,064	△10.1	507	10.0	2,571	△6.7
長野	6,228	1,191	7,419	6,035	△3.1	1,376	15.5	7,411	△0.1

JR東日本HPデータより作成

図表V-1-(1)-3 北陸(長野)新幹線県内駅・駅勢圏一覧表

駅名	軽井沢	佐久平	上田	長野	備考
乗車人数	4,042	2,691	2,758	7,420	R元年
	1.50	1.00	1.02	2.76	
うち定期外乗車	3,464	1,629	2,296	6,228	R元年
	2.13	1.00	1.41	3.82	
うち定期乗車	577	1,062	461	1,191	R元年
	0.54	1.00	0.43	1.12	
駅勢圏人口	19,234	186,851	193,457	530,928	R元年
	0.10	1.00	1.04	2.84	
事業所数(民営)	1,721	9,000	9,488	27,249	H28年
	0.19	1.00	1.05	3.03	
観光地利用者数	84,232	68,885	72,544	146,856	R元年
	1.22	1.00	1.05	2.13	

ながの県勢要覧各年版

(2) 佐久市・佐久平駅

(7) 佐久市の歴史と現況

佐久市の市政施行は平成 17 年。
(旧)佐久市と北佐久郡望月町・浅科村及び南佐久郡臼田町の新設合併により発足したもので、(旧)佐久市は昭和 36 年北佐久郡浅間町・東村及び南佐久郡野沢町・中込町が合併し誕生している。当飯田市の市制施行は昭和 12 年であり、これを踏まえると佐久市は歴史の新しい市となる。

佐久市の歴史を辿ると、近年の中で特筆すべきは、高速交通網の整備による同市の著しい変貌であるといえる。

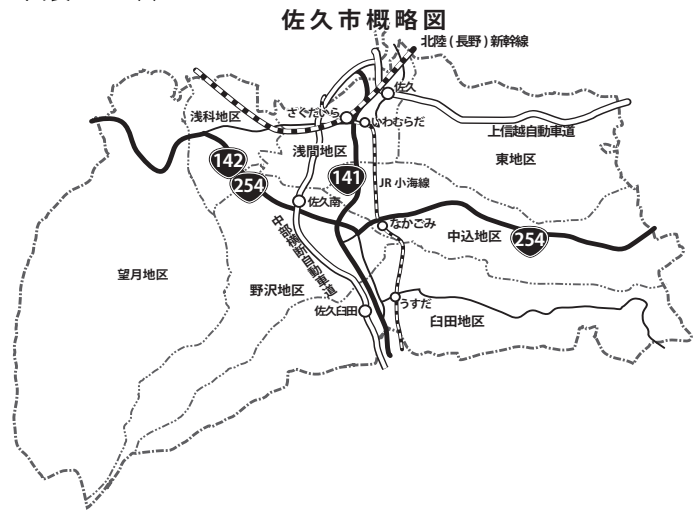
長野(北陸)新幹線が平成 9 年に高崎～長野間開業。平成 27 年には長野～金沢間が開業した。

高速道路網は、上信越自動車道が平成 5 年に藤岡 JCT～佐久 IC 間が開通。平成 8 年には更埴 JCT まで延伸した。いずれも平成 10 年の長野オリンピック開催に向けての整備であった。また、中部横断道は、平成 23 年佐久小諸 JCT～佐久南 IC 間が、平成 30 年に佐久南 IC～八千穂高原 IC 間が開通している。

以上により、小諸市内を通る信越本線から支線(小海線)で連絡していて首都圏へ 3 時間半以上かかる「陸の孤島」(佐久市)であったが、佐久市内に新幹線駅が設置されて同 70 分程度と大幅な短縮が実現した。

高速道のインターチェンジは上信越道佐久 IC、中部横断自動車道で 3 つの IC と計 4 IC (飯田市が 6 つの IC (SIC を含む)) となった。同地域においては中部横断道の早期延伸・中央自動車道との結節が望まれている。

図表 V-1-(2)-1



(4) 佐久市の人口変化の特徴

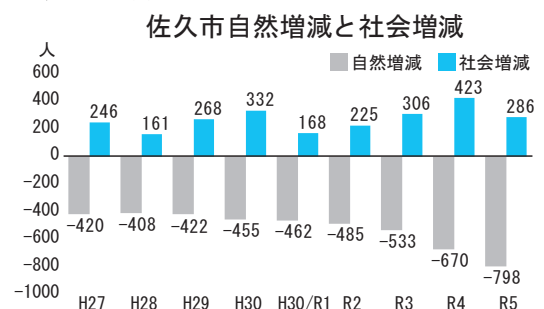
(a) 佐久市の社会増

平成 27 年からの佐久市人口の自然増減と社会増減の推移は図表 V-1-(2)-2 の通り。近年は、社会増を上回る自然減が続き、人口は減少傾向にあるが、社会増は平成 23 年から 11 年連続となっており、同市の大きな特徴といえる。

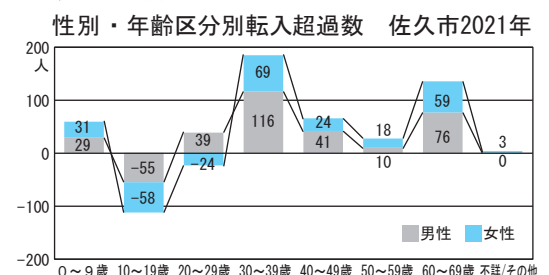
同市の社会増減を性別・年齢区分別(図表 V-1-(2)-3、令和 3 年)で見ると、10 代は社会減となっているが、他の年齢区分においては社会増となっており、特に 30 代では 200 人近い社会増が生じている。次いで 60 代以上の社会増が多い。

移動前の住所地を見てみると、30 代男性の約 5 割、30 代女性の約 7 割を東京圏(1 都 3 県)が占めている(次頁図表 V-1-(2)-4、V-1-(2)-5)。

図表 V-1-(2)-2



図表 V-1-(2)-3



この点について同市移住交流推進課は、近年佐久地域に教育方針に特徴のある私立の学校が開校され、自然環境の豊かな場所で子育てをしたいという「教育移住」が目立っており、その多くの家庭がリモートワークで仕事をしていると見ている。

佐久地域では、県外からの移住者が7割以上という大日向小学校（佐久穂町）が注目されており、今後も同市内で私立の小学校の開校が予定されている。

また、同市は以前に新幹線通勤を中心とした移住促進策を取り組んだが（IV章3(4)）、移住者へのアンケートでは「佐久市を選んだ理由として、多くの方が東京圏へのアクセスの良さを挙げており、新幹線の駅が市内にあることの影響は大きいと考えている。特にリモートワーカーのように月に数回程度出勤し、それ以外は自宅でリモートワークする方のようなライフスタイルには佐久市は都合が良いと聞いている」（移住交流推進課）。

以上のことから、同市では新幹線によるアクセスの良さに加え、教育環境の充実が進んだことで子育て世代の移住が増え、それが社会増に大きく寄与していることが窺える。コロナ禍によってリモートワークが浸透したこともプラスに働いたものと思われる。

当地域においても、リニア新幹線が開通することは東京圏へのアクセスの良さをもたすが、社会増を実現していくためには、それに加えて地域としての特徴が求められる。

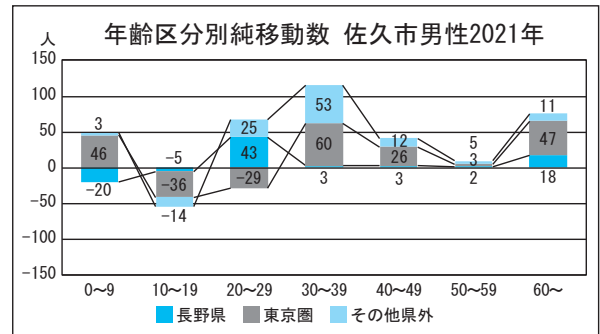
(b) 地区別の人口増減

図表V-1-(2)-6に佐久市の地区別人口推移を平成12年を100として表す。（地区名は前頁佐久市概略図参照）。

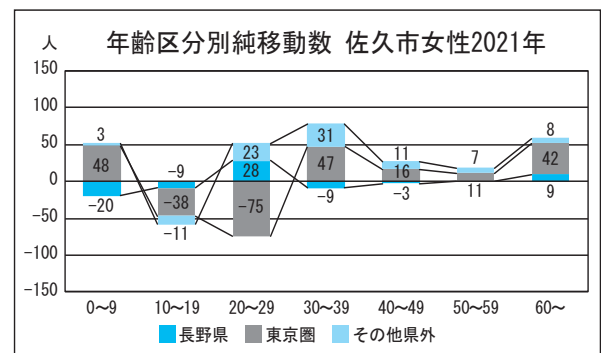
佐久平駅が位置する浅間地区が2割以上人口を増やしているのに対し、他の6地区は人口を減らしている。どの地区に移住者が多く暮らしているかどうかについてのデータはないものの、移住交流推進課では浅間地区が最も多いとみており、新幹線駅周辺に住宅の需要が生まれている。

当地域に置き換えてみると、リニア長野県駅のできる上郷地区や近隣の座光寺地区では移住のニーズが高まることが予想され、これらの対策について検討が必要と結論付けられる。

図表V-1-(2)-4

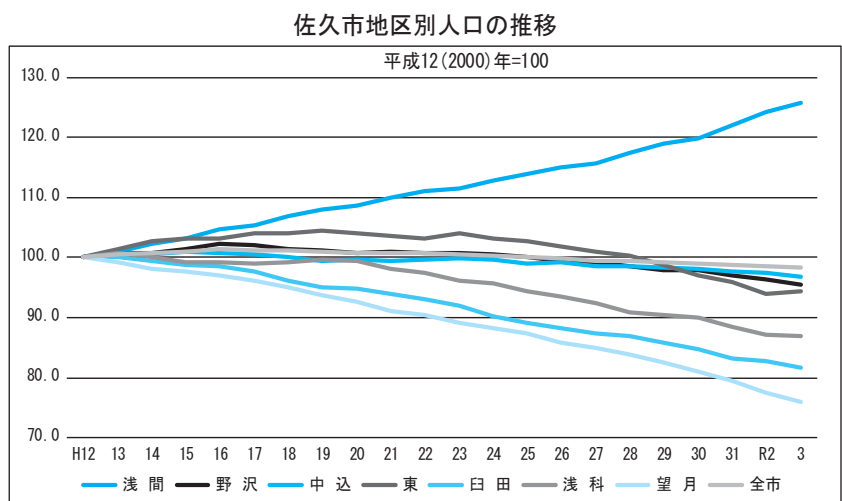


図表V-1-(2)-5



総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成

図表V-1-(2)-6



長野県企画振興部プレスリリース各年版から作成

(c) 移住・定住の現状

住宅取得は、戸建ては需要に対して宅地分譲が追い付かない状況、佐久平駅周辺のマンションは建設中から完売状態があるとのことであり、佐久市を選んだ理由が「東京圏へのアクセスの良さ」を挙げているという。

また、東信地域内での住居の移動については、「あこがれて軽井沢町に移り住んだものの、気候が冷涼過ぎて佐久市方面へ移ってくる例は多々みられる」という現象があり、東信地域全体として、「首都圏からの吸引」→「地域内拡散」が進んでいるとみられる。

佐久平駅地域が「陸の孤島」から移住定住のモデルケースに変貌した状況について、要因として「東京圏とのアクセスの良さ」が挙げられていることには着目すべきと考えられる。

「東京から45分」となる当地域において、悲観論を先行させることなく、大きな変化が起こり得ることとして、地域内の受け入れ態勢、言い換えれば事前の周到な準備による「混乱の回避」に取り組む必要があると考える。

(ウ) 新幹線と産業構造

佐久市の産業別就業人口の推移を飯田市との比較でみると、北陸(長野)新幹線開通(平成9年)以降、第3次産業の就業人口は飯田市のペースを上回って増加している。

同市都市計画マスタープラン(平成30年)によると、第1次産業から第3次産業へと比重が移り、第3次産業の中でも卸・小売業、金融・保険業から不動産業、運輸・通信業、サービス業へとウェイトが移っていることが示されている。

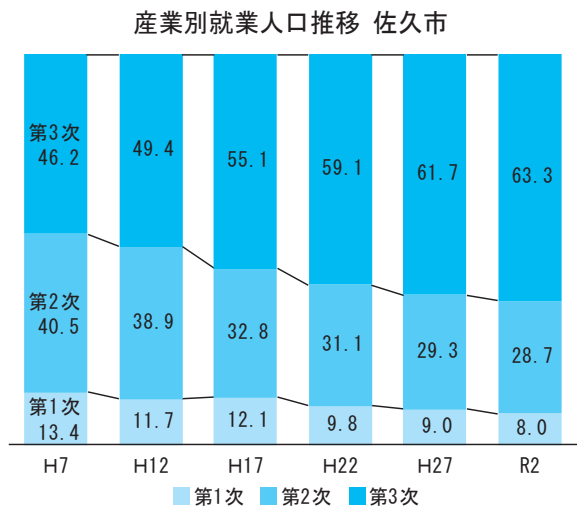
これについて同市商工振興課では、高速交通網(新幹線、高速道路)の効果以外に、社会構造全体の変遷等が要因の一つと想定しており、「首都圏との往來のしやすさにより佐久市の優位性が高まるとともに、地域完結型医療体制や新しい保険体制の構築、商業集積地の構築等により第3次産業が発展し、就業者の増加に寄与したのではないかとみている。

また、第2次産業(主に製造業)については、大規模企業の生産の集約化により、協力工場を中心に事業所が市外に移転ためと見ている。移転した工場跡地を活用して医療施設を新設した事例もあり、第3次産業の比重が高まる結果となった。

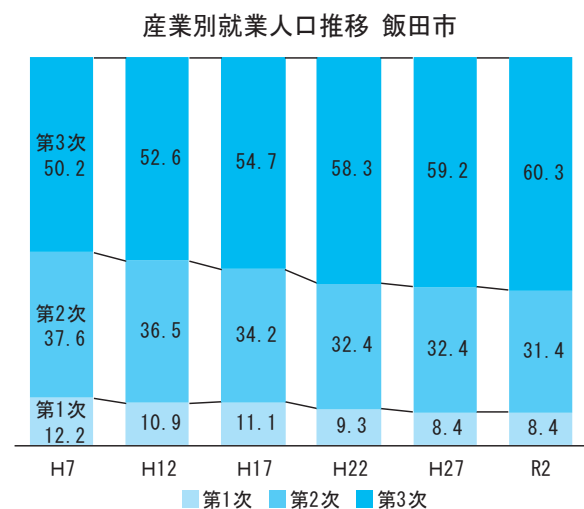
これに関連し、新幹線駅開業に合わせて研究開発拠点に絞った企業誘致に取り組んだが、結果は芳しくない。

以上を総括すると、新幹線駅開業による産業構造への影響は、商業集積地(佐久平駅周辺)の発展による第3次産業の事業所・従業

図表V-1-(2)-7



図表V-1-(2)-8



佐久市都市計画マスタープラン、総務省「国勢調査」から作成

者増は認められるものの、第2次産業の減退には他の要因が大きく、新幹線駅開業による直接の第2次産業の就業人口減少は認められない、と結論付けられる。

医療・福祉体制の充実が佐久市の特徴の一つであり、後段で詳述するが、新幹線駅開業により地域の知名度が高まる中で地域の特徴に磨きをかけてきた同市の取組は、当地域にとっても参考になる。

(I) 佐久市のまちづくり ―医療・健康の観点から―

(a) 佐久市の将来都市像

佐久市は中山道、佐久甲州街道の街道筋を中心に発展を遂げ、合併前の旧市町村の中心的な市街地を核として街並みが広がり、古くから地域の暮らしを支えてきた地域の拠点が点在している。一方、佐久平駅周辺地区は、北陸新幹線佐久平駅の開業を契機として行われた「佐久平駅周辺区画整理事業」に続き、隣接する南側区域約21.4haを「佐久平駅南土地区画整理事業」として、平成30年1月に都市計画決定が告示、令和2年1月には仮換地指定がなされ、令和4年の公共施設工事・造成工事完了を目途に進められている模様で、大規模商業を中心とした広域的な都市機能の集積がさらに進行すると考えられる。

このように、佐久平駅周辺の土地開発と並び、「合併前の旧市町村の中心的な市街地を地域の核として街並みが広がる多核型の都市構造が形成されているため、地域の拠点性を高めるとともに、特徴ある発展を支える都市基盤整備を推進する必要」がある他、「拠点と集落などを効果的につなぐため、公共交通などによる地域間ネットワークの構築に取り組む必要」があるとされている（佐久市都市計画マスタープラン。以下「プラン」という）。

プランは、佐久平駅周辺地区を「広域交流拠点」、用途地域内の岩村田、中込中央、中込・野沢、臼田の各地区を「中心拠点」、用途地域外の各支所の周辺地区を「地域拠点」、小学校の通学区など複数の集落が集まる地域の主要集落周辺を「コミュニティ拠点」と位置付け、既存の工業団地、産業団地及び産業系の土地利用を促進すべきインターチェンジ周辺については、「産業拠点」として位置付けて、各拠点の性格や役割に応じた土地利用計画を推進している。

この中で、広域交流拠点である佐久平駅周辺で急激な人口増が続く一方、他地域で高齢化が進み、既存商店街に疲弊がみられることなどから、中心拠点には、持続的な街づくりのために、緩やかな人口集約と一定程度の人口密度を維持することが期待されている。

(b) 医療・健康と、土地利用・交通・まちおこし

佐久市は第2次総合計画で将来都市像を「快適健康都市 佐久」と定め、「希望をかなえ 選ばれるまちを目指して」を副題としている。

佐久市によれば、今でこそ健康寿命、平均寿命とも長野県、全国を上回っているが、田中（2004）によれば、昭和36年の市発足当時、脳卒中の発生率が全国的にも非常に高い地域であった。塩分の過摂取、冬季の室内気温の低さが大きな原因と考えられたため、昭和34年に佐久市の国保浅間総合病院院長として赴任した吉澤国雄氏を中心とする医師や保健師が、住民と協力しながら減塩運動や一部屋は暖房をいれる一部屋温室運動等の活動を実践し、また、佐久総合病院に昭和20年外科医長として赴任した若月俊一氏を中心に、「農民とともに」という理念のもと、出張診療・健診等の積極的な「農村医療」を実践した。こうした医師、保健師等の努力に加え、住民もこれらの取り組みに保健補導員や食生活改善推進員として参加してきた歴史があり、住民の間に保健意識が根付いていることが現在の健康長寿が実現された背景にあるとされる。

現在では、佐久医療センターを頂点とし、他の病院やクリニックとの連携で必要な時に必要な医療を届ける「地域完結型医療体制」が構築されたほか、医療・介護・福祉分野の人材を養成する佐久大学、佐久総合病院看護専門学校などの機関があり、佐久市は、こうした機関と連携しながら、医療、介護も一つの軸にして様々なまちづくりを展開している。

(c) 医療・健康と産業施策

佐久市の事業所数構成比を産業別でみると「卸売業、小売業」が最も高く、次いで、「宿泊業、飲食サービス業」、「建設業」、「製造業」となっている。一方、従業者数構成比では、「製造業」が最も高く、次いで、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」となっており、卸小売業と並び、製造業、医療福祉も佐久市の産業の柱となっている。

こうした背景を持つ佐久市では、「佐久市健康長寿産業振興ビジョン」（以下「ビジョン」という）を平成 29 年に策定し、その後のコロナ禍の影響、情報通信技術の進展、環境への関心の高まりなどを加味して令和 4 年に改訂している。

ビジョン冒頭、「本市の健康長寿という特徴を生かしたものづくりの産業振興策やヘルスケア関連産業の海外展開、産業振興を担う支援機関の設置やその役割と機能等について、中、長期的な視点から目指すべき姿やその実現に向けた方向性、具体的な行動等を明確にし、地域が持続的な発展を遂げることを目的として、ビジョンを策定しました」とある通り、健康長寿を佐久市の強みと捉えた上で、佐久市の産業を医療・健康と結び付けて発展させていくことを一つの方向性として打ち出したのが、このビジョンである。具体的施策は以下の通り。

(i) 医療・健康分野との連携を活かした製造業の活性化

既存製造業の「下請け体質の脱却、利益率の高い事業構造の構築」を目的とした、医療・健康との連携強化、具体的には、

- ①ヘルスケア関連分野における新製品・新技術の開発を推進するための医療、介護現場のニーズ収集
- ②既存企業の技術と医療、介護現場における「困りごと」のマッチングによる新製品等の開発促進
- ③福祉機器開発の情報を収集するため、医療機器業界の関係機関及び団体とのネットワークの構築
- ④医療機器分野における事業動向等の情報収集、発信を目的としてヘルスケア事業を推進する公益財団法人長野県産業振興機構（NICE）や長野県次世代ヘルスケア産業協議会などとの連携促進の施策

が挙げられる。

施策の中心となるのが（一社）佐久産業支援センター（S0IC）で、佐久市では従来から「佐久ものづくり研究会」で製造業と医療・介護事業者、その他関係機関による業種を超えた連携が進められてきたが、S0ICはこの研究会の機能を発展的に取り入れ、産・学・医・民・官のオープンイノベーションにより、佐久発の健康長寿と産業活性化を支援する産業支援態勢とした。

令和 3 年には会員数が 100 を超えるとともに、様々な専門分野に深い知見を有するコーディネーター、アドバイザーが多数在籍し、会員企業は自社の課題に応じて様々な支援を受けることができる。会員企業は自社のニーズに適合するワーキンググループに加入し、コーディネーターのもと幅広い活動を展開することも可能となっている他、SAKU の健康ブランディングを目指す展示、マッチングの場として「SAKU メッセ」を開催するなどしている。

こうした施策の延長線上には、北陸新幹線、関越自動車道、上信越自動車道、中部横断自動車道等の高速交通網整備に伴う首都圏や北陸方面との良好なアクセス環境や充実した医療環境といった立地条件を幅広く発信するなどの方法で、「健康長寿のまち」としての強みを生かし、ヘルスケア関連分野など成長分野に関連する企業の誘致を図ることも意図されている。

(ii) 地域包括ケアシステムと、グローバル化の進展による新たな市場の開拓

佐久市の「地域包括ケアシステム」は、「高齢者が住み慣れた地域で安心・安全に暮らし続けることができるよう、地域の自主性に基づき、『住まい』『医療』『介護』『生活支援・介護予防』に係るサービスを包括的に確保することを目的に構築される支え合いの仕組み」で、主任ケアマネージャー、保健師、生活支援コーディネーター、社会福祉士といった専門職員が連携共同しながら、総合相談、介護予防ケア、高齢者の財産管理などの権利擁護、ケアマネジメント、認知症カフェ等の地域の支え合いの場づくりなど様々な活動を行っている。

取り組みの中には、医療、介護関係者等で構成される医療介護連携推進協議会を設置し、医療、介護の連携上の課題を抽出し、解決策を検討する取り組みなどもあり、近時は在宅、施設による残薬問題を課題として抽出し、佐久薬剤師会が市役所内に「地域薬剤師」を配置、前述の専門職員や地域住民からの様々な相談への対応、服薬指導、必要に応じた訪問などを行っている。

こうした取り組みには、国内のみならず海外からも関心が寄せられ、平成11～27年の間に海外75ヶ国から、看護師やヘルスケアボランティアを中心に延べ1,025人の視察を受け入れて研修を実施したほか、令和2～5年、JICA草の根事業として、介護福祉士や介護保険制度が未整備なタイの東部チョンブリ県サンスク町で進められた、自治体、大学、病院一体で在宅高齢者を見守ろうという「町ぐるみ高齢者ケア・包括プロジェクト」に、佐久市、佐久大学、浅間総合病院、佐久総合病院、SOIC等が提携してノウハウを提供した。

これと並んで「福祉・介護のつばさ事業」では、東南アジア諸国で介護サービス提供を支える人材を佐久地域で育成するとともに、民間事業者の海外展開により帰国後の職場を創出する循環型の仕組みと体制を整備し、佐久地域に不足する福祉・介護産業の担い手の創出をも図ることを目的としたもので、現在は市内の介護事業所で雇用されている外国人介護人材の相談業務などを行っている。

ビジョンに「福祉・介護のつばさ事業と連携して、海外からの視察・研修受入プログラムにヘルスケア関連製品・サービス等のPRや体験等を組み込むことで海外市場への商機の創出を支援し、また視察・研修受入プログラム終了後のフォローを通じて、視察元のヘルスケア関連製品・技術ニーズの情報収集を図り、人的交流及び保健医療の仕組みづくりとともに、製品・サービスの海外展開を促進する」とあるように、福祉、医療、介護を通して培った海外とのつながりを製造業の発展に生かそうとしている。またビジョンには、高速交通網を活かした海外からのヘルスツーリズムへの言及も見られる。

医療健康を佐久市の強みとして展開されている施策は上記だけではないが、地域の強みを発見し、施策としても磨き上げる佐久市の手法は、当地域でも参考になると思われる。

参考文献 本文中のもの他、

田中敏 2004 「長野県における医療・保健活動」 レファレンス 2004-02 111～116

(3) 上田市・上田駅

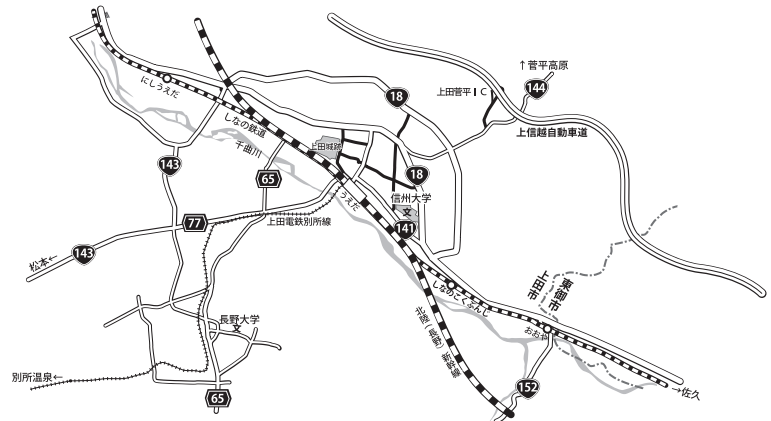
(7) 上田市の発展と交通インフラ

上田市は、東信地域の主要都市で人口 152 千人(令和 5 年 10 月 1 日)の県内第 3 位の規模となる。上田市はまた、市制施行(大正 8 年 5 月)が県内 3 番目(長野市 明治 30 年 4 月、松本市 明治 40 年 5 月、岡谷市 昭和 11 年 4 月、飯田市 昭和 12 年 4 月、諏訪市 昭和 16 年 8 月)の歴史ある市でもある。

経済活動面では、市町村別の事業所数・従業者数で上田市は長野市、松本市、上田市、飯田市の順で第 3 位。製造品出荷額は、他を大きく引き離して塩尻市がトップの他は、長野市、松本市、上田市、飯田市の順となっている(令和元年)。年間商品販売額(卸・小売業)でも上田市は長野市、松本市、上田市、飯田市の順で県下第 3 位の位置を占める(平成 28 年)。

上田市は城下町として早くから開け、近代になって国鉄(JR)信越本線、国道 18 号線、そして近年では北陸(長野)新幹線、上信越自動車道という交通インフラに恵まれており、これらがこれまでの上田市発展の重要な基盤となってきたことは否定できないであろう。

図表 V-1-(3)-1 上田市の交通体系



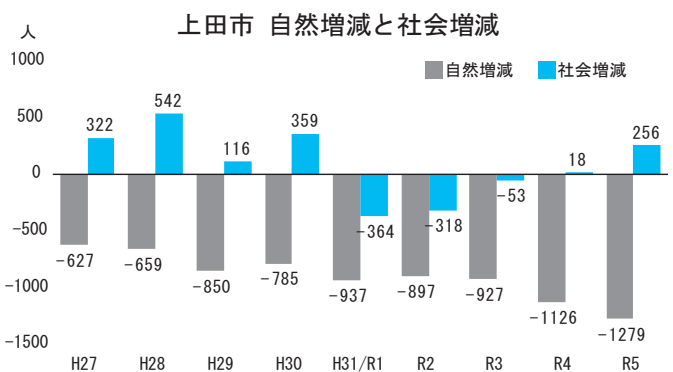
(4) 上田市の人口変化の特徴

(a) 上田市の社会増減の変化

平成 27 年からの上田市人口の自然増減と社会増減の推移は図表 V-1-(3)-2 の通り。同市においても、近年は自然減が社会増を上回る状況が続き、人口は減少傾向にある。社会増減については、平成 30 年までは社会増となっているが、令和元年～3 年は社会減に転じている。

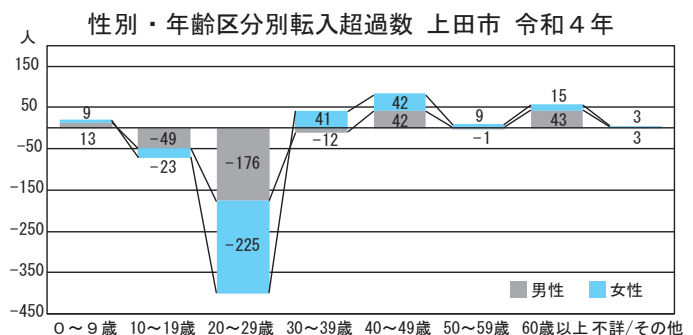
同市における平成 30 年と令和 4 年の社会増減を性別・年齢区分別(図表 V-1-(3)-3、V-1-(3)-4)で比較してみると、平成 30 年では 30 代と 10 歳未満の社会増が目立っているが、令和 4 年ではその幅が縮小していることが分かる。特に 30 代の男性は令和 4 年には社会減へ転じている。また、令和 4 年では 20 代の社会減が増加しており、こ

図表 V-1-(3)-2



長野県企画振興部プレスリリース各年版から作成

図表 V-1-(3)-3

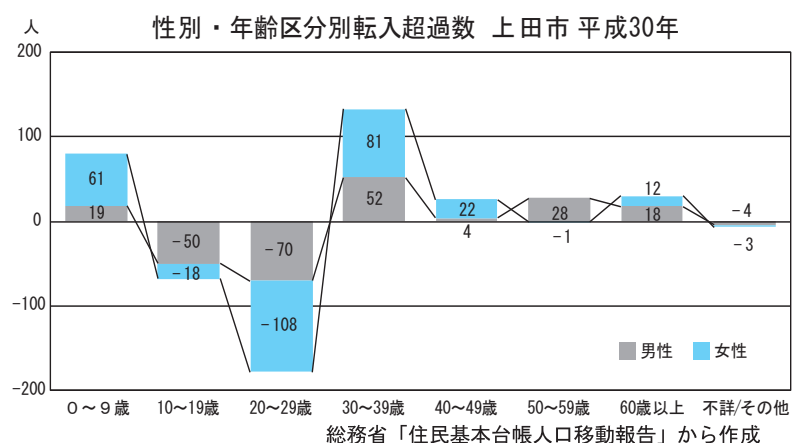


れらが平成30年頃までの社会増が続いていた状況を変化させた可能性が考えられる。

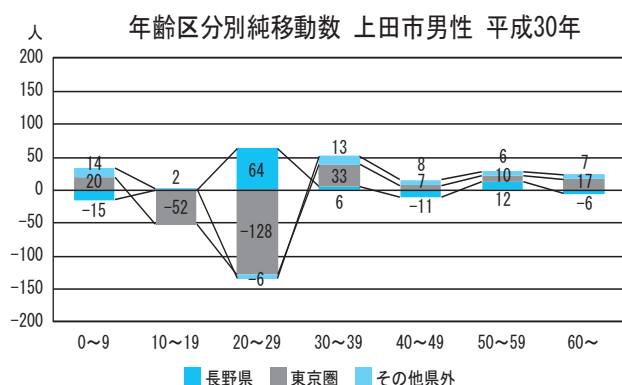
また、移動前の住所地を見て平成30年と令和4年を比較してみると、男性では「20代の長野県内からの社会増が縮小」「30代のその他県外（東京圏（1都3県）以外）の社会増が社会減へと転じた」ことが分かる（図表V-1-(3)-5、V-1-(3)-6）。女性では、「20代のその他県外の社会減が拡大」「30代のその他県外の社会増が社会減へと転じた」ことが読み取れる（図表V-1-(3)-7、V-1-(3)-8）。男女に共通するのは、その他県外の社会減が拡大していることである。

この社会増減の推移について、同市都市計画課は「社会増については、各種の移住政策に加え、上田駅西側のJ T工場（平成17年に閉鎖）跡地の住宅団地の整備などを進めた結果と推察しているが、令和以降の社会減については不明」としている。

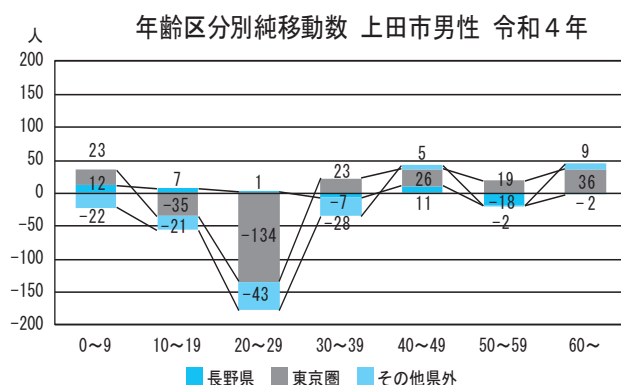
図表V-1-(3)-4



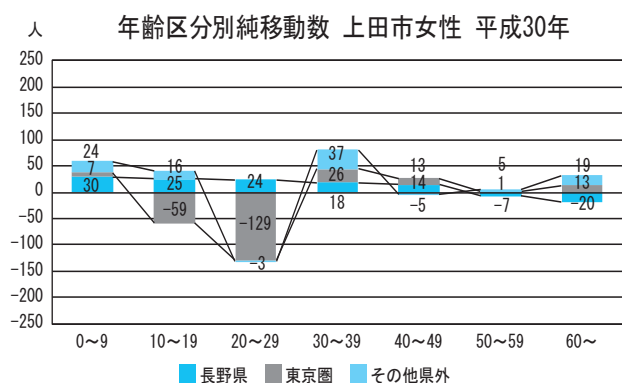
図表V-1-(3)-5



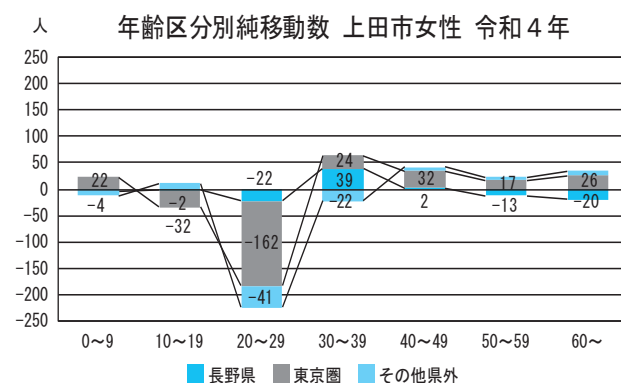
図表V-1-(3)-6



図表V-1-(3)-7



図表V-1-(3)-8



総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成

北陸新幹線延伸(平成 27 年)により、「以前は 4 時間かかっていた金沢まで 1 時間半で行けるようになったことで、北陸方面への進学なども選択肢に入ってきている」(都市計画課)との話もあり、新幹線駅があることによる人の流動性の高さが影響している可能性も考えられるが、新幹線延伸と、社会増から社会減へ転じた時期は一致しないため、明確な原因とはいえないと考える。

(b) 上田市から県外および県内他市への社会増減の特徴

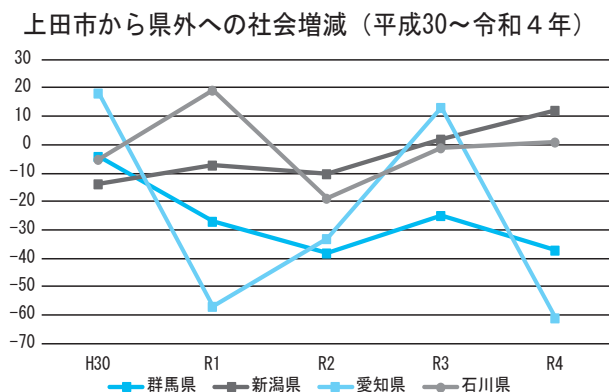
上田市の社会増減がどの地域との間に発生しているかをデータが確認できる平成 30 年から令和 4 年まで図表 V-1-(3)-9、図表 V-1-(3)-10 に示す。

上田市は、その他県外の社会減が拡大していると先述したが、令和 4 年では愛知県への流出(61 人)が多くなっている。また、群馬県へはこの 5 年間とも流出となっており、年間平均で 26.2 人が流出している。新幹線延伸の影響が考えられる石川県は、明確な傾向は見られなかった。

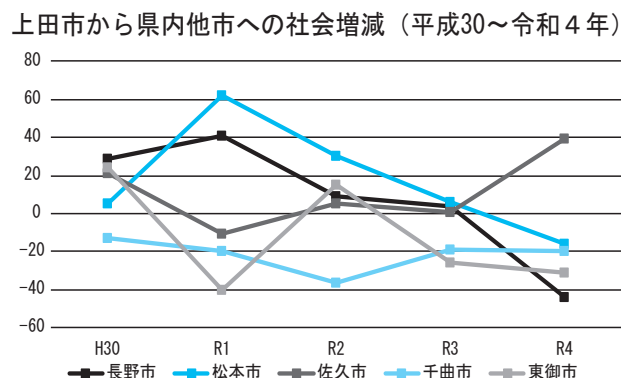
県内他市との社会増減は、令和 4 年は長野市への流出が多く(44 人)、佐久市からは流入していた(39 人)。隣接している千曲市へは 5 年間流出が続いており、年間平均で 21.6 人が流出している。

佐久市が、教育環境の充実を図ることで子育て世代の社会増を実現していることは前項で述べたが、少なくとも上田市から佐久市への人口移動が起こっているとは言えない結果となっている。

図表 V-1-(3)-9



図表 V-1-(3)-10



以上、上田市の社会増減について確認したが、令和以降の社会減について明確な原因は見つけられない。ただ、東京一極集中が続き、人口が減少する現代においては、前項の佐久市のように社会増が続く地域の方が稀であるといえる。

リニア中央新幹線長野県駅がつくられる当地域においても、継続的な社会増が起こる地域を目指すのであれば、佐久市のような特徴ある取組を実施していく必要がある、ということであろう。

(ウ) 新幹線と産業構造

上田市の産業構造について上田市の産業別就業人口の推移を飯田市と比較して、図表V-1-(3)-11、図表V-1-(3)-12に示す。

北陸（長野）新幹線開通（平成9年）を含む平成7年から令和2年の25年間の推移を見ると、上田市は、

- ・第1次産業 7.6% → 4.6% (△3.0ポイント)
- ・第2次産業 40.1% → 33.4% (△6.7ポイント)
- ・第3次産業 52.4% → 62.1% (+9.7ポイント)

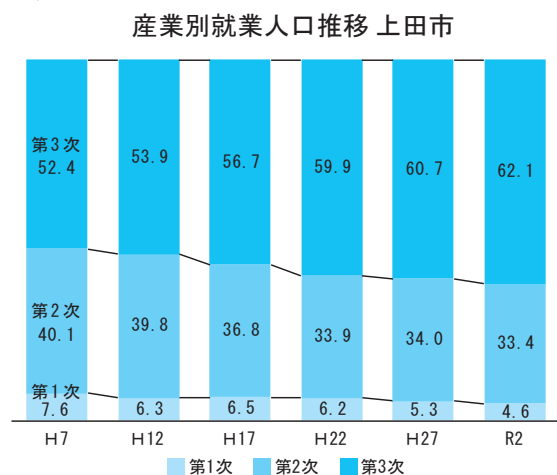
であるのに対し、飯田市は、

- ・第1次産業 12.2% → 8.4% (△3.8ポイント)
- ・第2次産業 37.6% → 31.4% (△6.2ポイント)
- ・第3次産業 50.2% → 60.3% (+10.1ポイント)

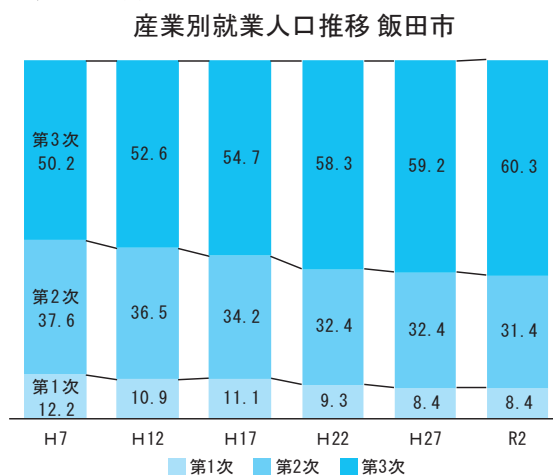
となっている。

新幹線開通を機に佐久平駅周辺の大規模開発を行った佐久市では、第3次産業へのシフトがより特徴的に見られた（平成7年46.2%→令和2年63.3%）が、上田市については飯田市と概ね似通った推移を見せていることが分かる。このことから、新幹線が開通するだけで産業構造が大きく変化することはなく、それに付随した開発などによる影響の方が大きいと考えられる。

図表V-1-(3)-11



図表V-1-(3)-12



総務省「国勢調査」から作成

上田市では、工業出荷額は平成8年（6,900億円）にピークを迎えた後は減少傾向で、令和元年では5,177億円にとどまる。JT上田工場の閉鎖（平成17年）はあったが、その他の大規模な工場の移転はなく、リーマンショックの影響が尾を引いたと捉えている。新幹線開通による効果は、工業出荷額の数値には見られない。「新幹線が通るから街が賑やかになる、という認識は誤り。企業誘致を含めて、いかにまちづくりを進めるかが重要」（以上、都市計画課）、「新幹線開通によって人の流動化は加速する。人手不足をどう解消するかは大きな課題」（商工課）、「新幹線開通により、ビジネス客の出張による宿泊の需要は確実に減少した」（観光シティプロモーション課）との見解を得ている。

(エ) 上田市の特徴ある政策 ～上田市スマートシティ化推進計画～

(a) 上田市スマートシティ化推進計画

令和3年に発足した岸田内閣が始動した「デジタル田園都市国家構想」や、同年の長野県「長野県DX戦略」の策定など、行政が主体となってICT（情報通信技術）やAI（人工知能）などの先端技術を活用する、デジタルトランスフォーメーション（行政DX）の取組が進んでいる。

上田市では、令和3年度から5年間の「第二次上田市総合計画計画 後期まちづくり計画」で「最先端技術活用プロジェクト」を重点プロジェクトの一つとして位置付け「上田市スマートシティ（※）化推進計画」においてこれを具現化した。

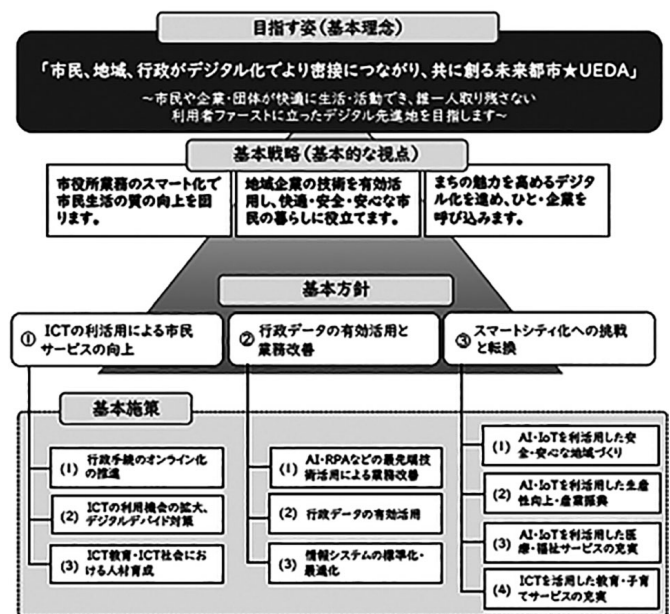
右図「上田市スマートシティ化推進計画」体系図で「基本方針1 ICTの利活用による市民サービスの向上」、「基本方針2 行政情報の有効活用と業務改善」が、主に「①自治体そのもののスマート化」の視点から導かれるもので、市民の行政手続きのオンライン化や、RPA（※）、AIなどの最先端技術を活用した庁舎内の業務改善などが図られる。

一方、「基本方針3 スマートシティ化への挑戦と転換」が、主に「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」の視点から導かれるものとされ、AI、IoT（※）を用いて、まちづくり、産業振興、医療・福祉や教育・子育てといった分野における地域課題の解決を目的とした施策が展開される。

上田市の場合、「①自治体そのもののスマート化」については、役所内に情報システム課を立ち上げ、職員向け研修に力を入れている。

加えて、「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」で特色ある取組みがありいくつか取り上げる。

図表V-1-(3)-13



※「スマートシティ」 「都市の抱える課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な環境配慮型都市または地区」（国交省「スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】平成30年8月～」）と定義されている。

※「RPA」 「Robotic Process Automation。これまで人間のみが対応可能と想定されていた作業、もしくはより高度な作業を、人間に代わって実施できるルールエンジンやAI、機械学習等を含む認知技術を活用して代行・代替する取り組み」

※「IoT」 「Internet of Thingsの略称。直訳すると「モノのインターネット」。簡単に言えば「身の回りのあらゆるモノがインターネットにつながる技術」

(b)「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」

上田市の「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」は、高齢化が進み、一人一台車を保有する地域社会で、公共交通機関を維持するという、「一丁目一番地」ともいえるべき政策課題の克服を目指す取り組みの一つで、市内公共交通機関のキャッシュレス化を推進して、利用者の利便性向上、公共交通事業者の生産性向上を実現し、公共交通事業者の採算悪化を食い止めようとするプロジェクトである。Suicaなどの交通事業者系 IC カードは、導入、運用コストが高く、地域の交通事業者が導入するには敷居が高かった。

これについて QR コードを利用の決済システム開発に定評のあった坂城町の有限会社和晃がスマートフォンの「TicketQR」アプリを開発した。利用者がスマートフォンにこの「TicketQR」アプリをダウンロードし、このアプリでスマートフォンに QR コードを表示させて、乗降時に車両に設置された専用端末に読み取らせれば決済完了となるもので、上田市によれば、このシステムは導入・管理コストが低廉で、特に事業者にとってのメリットが大きい。

車両に設置された専用端末には GPS が内蔵され、その位置情報から利用客の乗降場所が特定できるため、距離による運賃の変動などにも自動的に対応でき、これは日本初の仕組みだという。また、スマートフォンを持たない高齢者なども、窓口で QR コード入りのプリペイドカードを購入すれば、現金を支払う必要がなく定期券利用にも対応している。

しかし、このような技術力を有する企業でも、交通機関の導入先の当てがなかった。これを上田信用金庫が上田市のスマートシティ化に結び付け、令和 2 年 10 月に実証実験がスタートし、現在では路線バス 4 社 20 路線、上田電鉄別所線で利用可能となっている。また、対象店舗で買い物をする際に、アプリ内で発行された割引チケットを利用できるようにすることで、コロナ禍で影響を受けた市内小売店や飲食店の消費喚起事業にも利用された。令和 4 年からは市内タクシー事業者も導入している。

根強く残る現金払いの習慣など、いくつかの課題があるが、県内他地域への展開や、蓄積されたデータを活かした観光など他分野の課題解決や地域活性化に資することを期待されている。

図表 V-1-(3)-14



資料出所：上田信用金庫

(c)「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」

しなの鉄道線沿線地域(軽井沢町～長野市)には、例えば右図のような多数の地域資源が存在し、年間2,800万人の観光客が訪れているが、その8割が新幹線駅のある自治体(軽井沢町、上田市、長野市)に偏ってしまっているという。

そこで、新幹線駅がある自治体と、その周辺自治体や、既存プロジェクトを繋げ合わせ、自治体の垣根を超えた広域回遊のための環境構築を図る必要が考えられるようになった。

そのための方策に周遊バスや観光タクシーなどの試みもあるが、シェアサイクル、レンタサイクルによる周遊も方策の一つに挙げられた。上田市と千曲市の広域連携を図る「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」は、このような「広域型シェアサイクル」のリーディング・プロジェクトとしての側面がある。

このシェアサイクルでは、NTTdocomoの「バイクシェアサービス」アプリをスマートフォンにダウンロードし、上田市内なら14か所ある電動自転車ポートで、アプリで表示されるQRコードを自転車に設置された端末に読み込ませれば利用開始。クレジットカードによる利用代金決済も選択できるが、上田市、千曲市エリアで利用する場合は、(2)で述べた「TicketQR」も決済に利用できる。

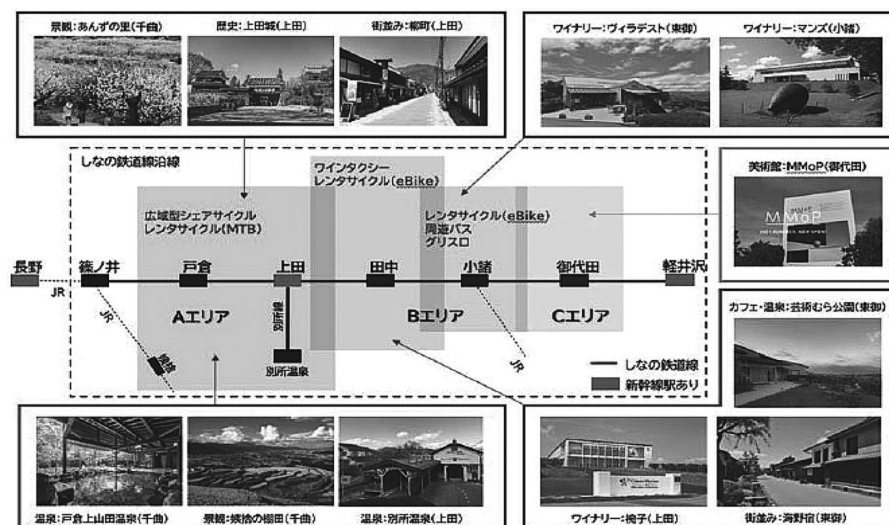
上田市では、シェアサイクル利用者を対象とした特典・割引などをキャンペーンとして用意し、観光のみならず、市民の買い物、通勤、通学といった日常利用の活用による、ゼロカーボン推進や、市内産業振興等の効果も期待している。

(d) 上田市スマート化計画まとめ

上田市では、ここに挙げた施策の他にも、デジタルコミュニティ通貨の実証実験など、多くのスマート化に関わる施策を展開している。今後も、地域課題を解決するための「デジタル推進パートナー」を全国から募集し、上田市を実証フィールドとして提供し、多くの事業に取り組んでいく方向にある。これまで実施された施策の中には、進捗が芳しくないものもあるというが、適正に評価して今後の取組につなげていくという。

今後、どの自治体においても行政DXの試みはますます増えていくと思われるが、その際、

図表V-1-(3)-15



資料出所：UDC信州

図表V-1-(3)-16



撮影：しんきん南信州地域研究所

先行事例で用いられた手法を行政間を超えて横展開するなど、効率よく社会実装していくことが求められるのではないだろうか。

(オ) 在来線併設駅としての上田駅

「新幹線とまちづくり」の第一歩として新幹線駅位置の問題がある。上田駅は在来線併設駅として建設され、関連事業が併せて取り組まれてきた。

更地の上に自由に造成・建設が進められる新駅設置に対し、併設駅として、既存駅及びその周辺に列車の日常運行が行われながら徐々に諸設備を設置していった様子が窺われる。総体の事業費は明らかではないが、そのうち「上田駅お城口地区第二種市街地再開発事業」資料が公表されているので見ると、施工期間平成9年度～15年度、事業費160億円となっている。新幹線駅の在来線駅併設については、上田市担当者は「コンパクトなまちづくりの上で併設のメリットは計り知れない」としている。

(カ) 上田市のまとめ

上田市の新幹線駅は既存駅への併設であったため、佐久市のように大規模な駅周辺開発は行えず、産業に関する影響は限定的であったといえる。

リニア長野県駅は、既存駅への併設ではない上に周辺の開発余地が小さいという点において、上田市の方が参考にできる部分もあるといえる。

人口減少社会においてまちづくりの絶対的な解はないが、新幹線駅である上田駅を中心にコンパクトなまちづくりを目指し、地域の課題解決のためにスマートシティ化を推進する同市の積極的な取組が特徴といえる。

(4) 高岡市・新高岡駅

(7) 高岡駅・新高岡駅地域の概要

富山県高岡市は、県庁所在地富山市との間で両市を隔てる呉羽山系^{くれは}の西側に位置することから呉西地域^{ごせい}と称される地域にあって、当該6市(高岡、射水、氷見、小矢部、砺波、南砺)の中核をなす。また JR 北陸本線(北陸新幹線開業により第3セクターあいの風とやま鉄道)と城端線・氷見線の、また北陸自動車道・東海北陸自動車道・能越自動車道の交差点として飛越能(飛驒=岐阜県北部、越中=富山県呉西地域、能登地域)地域の中心でもある。呉西地区の圏域人口は406千人(令和7年2月)となる。

人口は県内で富山市に次いで2位の161千人(令和5年10月)、製造品出荷額442,505百万円(令和3年)で富山市、射水市に次ぐ3位、年間商品販売額は富山市に次ぐ2位の529,832百万円(同年)となる。

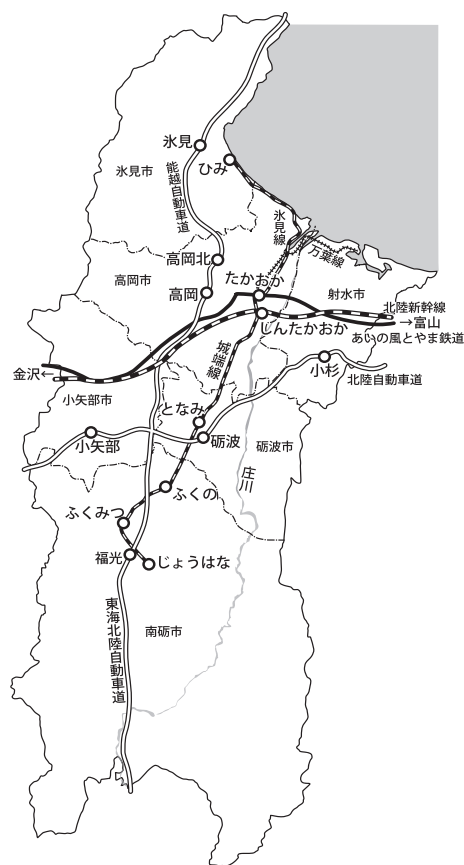
北陸新幹線計画において、当市では富山と金沢の間を結ぶ線形などの理由で北陸本線(現あいの風とやま鉄道線)高岡駅から1.8km(営業キロ)離れた地点へ新幹線新駅(新高岡駅)が造られることが決定し、建設が進められた。また在来線駅・市中心部へのアクセス確保のため、新幹線新高岡駅に隣接して城端線に乗り換え新駅が設置され、こちらも新高岡駅の名称となった。

北陸本線では全特急が停車した高岡駅であるが、新幹線新高岡駅には速達型「かがやき」が開業当初臨時便列車が1日1往復。2017(平成29)年からは週末のみの運行と変わった。

あいの風とやま鉄道線と新幹線に接続して飛驒・呉西地区から能登方面とを南北に繋ぐ城端線、氷見線は、JR西日本からあいの風とやま鉄道に移管することなどを内容とする「鉄道事業再構築実施計画」が令和6年2月国土交通大臣により認定され、今後3路線の協調・連携した運行を目指して進められることとなっている。

図表 V-1-(4)-1

高岡市と呉西地域の交通体系

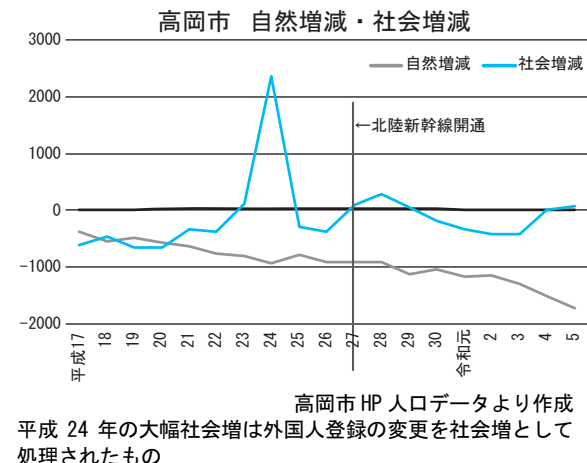


(イ) 高岡市の人口推移

北陸新幹線は平成27年3月に長野から金沢まで延伸・開業した。その前後の同市の人口は、自然増減はマイナスが続き、特に近年減少幅が大きくなる様相を見せている。

これに対し社会増減は、新幹線開業を機に一次的に増加し、その後減少に向かって、コロナ期はその傾向が続いたが、令和4年から再び増加に転じ、令和5年は社会増減がプラスとなった。

図表 V-1-(4)-2



(ウ) 高岡市都市計画の概要

(a) 都市計画の現状

高岡市の都市計画には、第一に「富山高岡広域都市計画区域」で高岡市から^{いみず}射水市、富山市までの市域を跨って（次頁図表V-1-(4)-5）、当該都市計画区域が更に東へ富山市まで続いている。

前記に加え、高岡市内には旧福岡町（平成17年合併）区域内に「福岡都市計画区域」が指定されている。

当市には富山高岡広域都市計画区域マスタープランと福岡都市計画マスタープランの2つが存在することとなる。

※市町村の合併により「同一の「都市計画区域に含まれるよう指定を行い、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を行うことが望ましいが」（都市計画運用指針）「合併前の市町村をめぐる社会的、経済的状況等地域特性」「地理的条件等」（同）により「複数の都市計画に含めて指定することも考えられる」（同）とされているもの。

(b) 上位計画及び関連計画

高岡市総合計画としての基本構想および第三次基本計画

① 計画の概要

- ・新高岡駅～高岡駅～中心市街地を都市エリアとし高次都市機能を集約する。

中心市街地ゾーン

駅南ゾーン

新高岡駅周辺ゾーン

- ・周辺市街地エリアに住民が身近な地区内で快適な日常生活を送ることができるサービス機能を配置。
- ・都心エリアと周辺市街地エリアを連携する公共交通ネットワーク

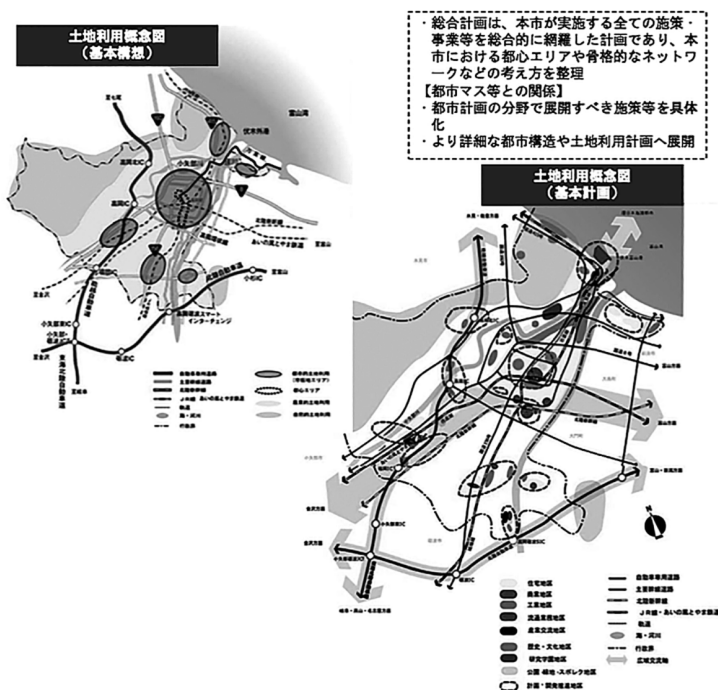
都心軸

都市間ネットワーク

広域交流ネットワーク

図表V-1-(4)-3

高岡市総合計画 基本構想と基本計画



(c) 公共交通関連計画

① あいの風とやま地域交通網形成計画

② 城端線・氷見線地域公共交通形成計画

前項「鉄道事業再構築実施計画」などに繋がる計画

(d) 市街地活性化関連計画

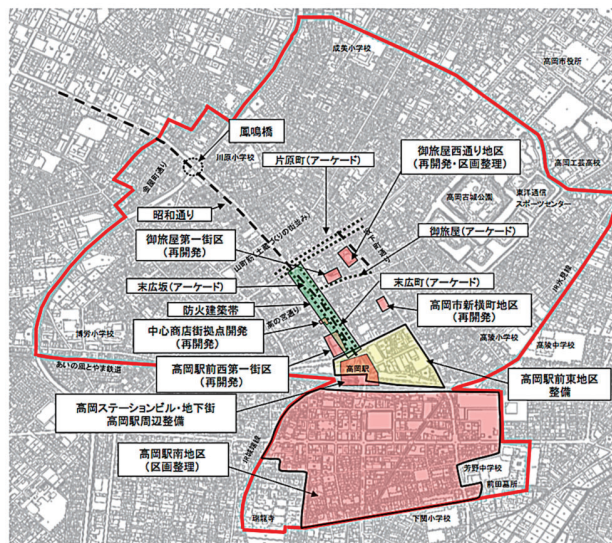
高岡市中心市街地活性化基本計画

高岡市は、「歴史・文化資産を有し、都市基盤と多様な都市機能が集積した中心市街地において、既存ストックを活かし、中心商店街と連携を図り、多様なまちづくり機関の活動を助長しながら様々な施策・事業に取り組み高岡らしい賑わいと活力に溢れたまちなかを創出し、活性化を図る」(高岡市中心市街地活性化基本計画 平成 29 年)として、市街地の人口・世帯数が全体を上回るペースで減少が進行し、高齢化の進行も全体を上回っている状況を鑑み、中心市街地活性化に取り組んできた。

活性化の取り組みは、平成 12 年度から数次にわたりハードおよびソフトの事業が重ねられている(図表 V-1-(4)-4)。

図表 V-1-(4)-4

高岡市中心市街地活性化計画の概要



(エ) 土地利用規制の状況

旧福岡町区域を除く高岡市内は、全域が都市計画区域に指定され、高岡駅周辺など中心市街地の他各所に市街化区域が指定されるが、それ以外の区域は市街化調整区域に指定されている(都市計画法第 7 条・区域区分の定め)。

一方、旧福岡町区域内は、都市計画区域と都市計画区域外に分かれ、都市計画区域内には用途地域が定められた区域

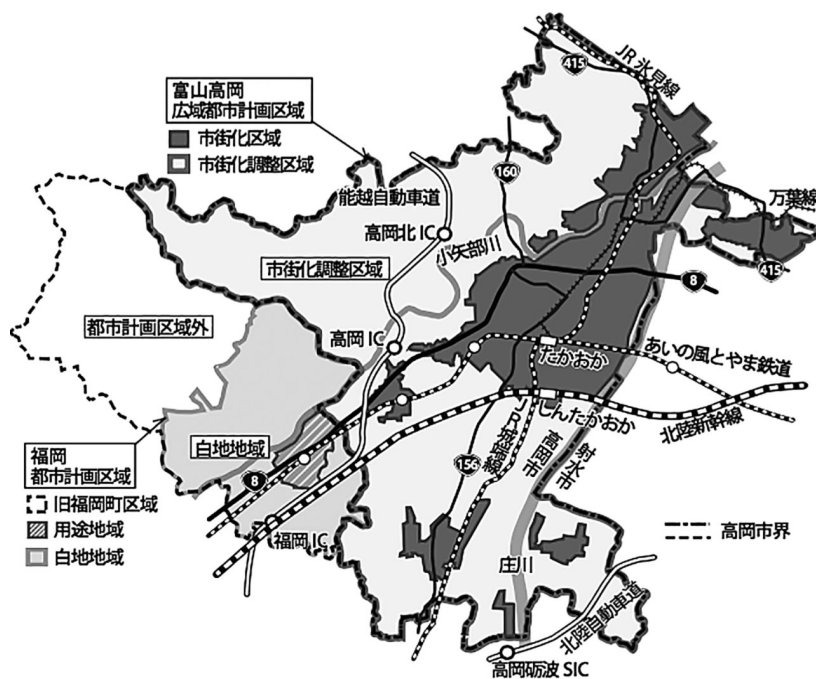
図表 V-1-(4)-5

高岡市都市計画 土地利用規制の状況

(法第 8 条・地域地区の定め)と、用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)がある(図表 V-1-(4)-5)。

飯田市も、この旧福岡町区域と同様、市内に都市計画区域と都市計画区域外とがあり、都市計画区域内に用途地域が定められた区域と用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)が指定されている。

※市街化調整区域 都市計画法で「市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする」(7 条 3)とされ、当該区域においては「①周



高岡市都市計画マスタープラン(平成 30 年)を基に作成

辺居住者の生活に必要な建物(診療所、保育所、食料品店等)、②鉱物資源、観光資源の利用に必要な建物(生コン工場、観光展望台等)、③農林水産業及び関連産業用の建物(貯蔵倉庫、缶詰工場等)、④危険物の貯蔵・処理用の建物(火薬庫等)、⑤道路交通に必要な建物(ガソリンスタンド)、⑥地区計画に適合する建物 等」が開発できるものとして例示されている(法34条、「都市計画における土地利用規制について」国交省HP)。

高岡市では、市街化調整区域、非線引き白地地域を「田園環境エリア」として「無秩序な開発の抑制とともに田園環境の保全を図る」(高岡市都市計画マスタープラン 平成30年度)としている。

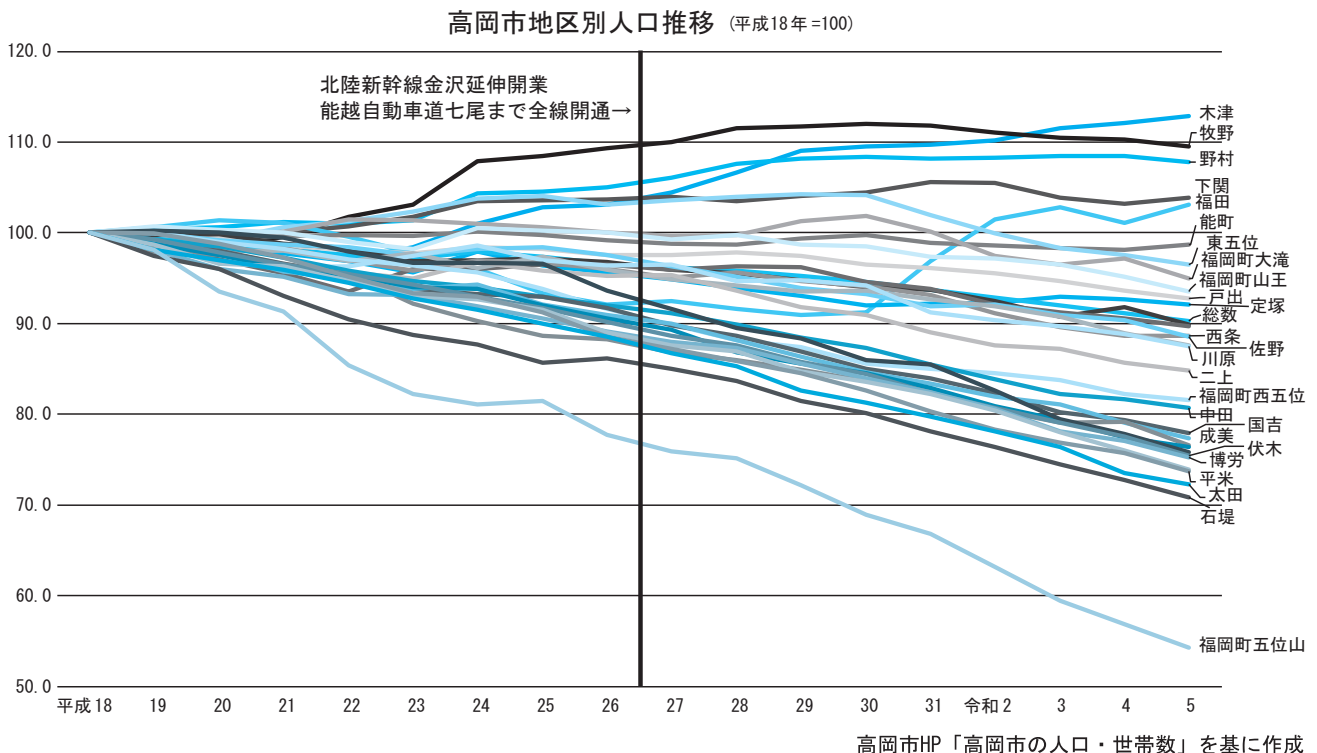
一方で新高岡駅が位置するところは「計画・開発促進地区」における「商業系」で「都心エリア」に位置付けられ、広域・拠点間交通ネットワークにおける一拠点ともされている。現状、新幹線駅と隣接するイオンモールはその機能に当たるといえるが、その南側一帯は市街化調整区域である。ただ、その中でも鉄道駅周辺などに市街化区域が設定されている。

(オ) 高岡市地区別人口の動向

高岡市内の人口増減の状況を地区別に見る(V-1-(4)-6)。高岡市と旧福岡町が合併した翌年の平成18年を100として各地区の毎年の増減を令和5年まで指数で示す。

指数が100を上回っているのは32地区のうち①5地区(木津、牧野、野村、下関、福田)、②指数90超～100が6地区(能町、東五位、福岡町大滝、福岡町山王、戸出、定塚)があり、高岡市計では90.2で、これを上回るのが①、②の11地区となる。③指数80超～90が9地区(立野、福岡町福岡、西条、佐野、二塚、川原、二上、福岡町西五位、中田)。④指数70超～80が11地区(国吉、成美、福岡町赤丸、横田、小勢、伏木、博労、守山、平米、太田、石堤)、⑤指数50を僅かに上回るのが福岡町五位山地区となる。

図表V-1-(4)-6



高岡市の地区割図(V-1-(4)-7)に上記の人口指数区分別に色分けする。グループ毎に特徴を見る。

- ・①の5地区(木津、牧野、野村、下関、福田)は、北陸新幹線とあいの風とやま鉄道の間あるいは同線路沿い、および高岡駅から臨海部へ向かうルート帯上にある。

指数トップの木津地区では、あいの風とやま鉄道の高岡やぶなみ駅周辺であり、土地区画整理事業が行われるなど住宅基盤整備が進んでいる(木津地区地区計画 21.0ha)。牧野地区は、新湊港に隣接した地区で高岡駅から氷見線および万葉線(トラム)によりアクセスでき、平坦部を利用して民間事業者による宅地開発が行われた(高岡市HP)。

野村地区は高岡環状線の県道 57 号線に沿った地区で氷見線・万葉線の利用を見込める地区である。下関地区は高岡駅と新高岡駅の間に位置し、住宅街が広がり重要観光スポットの国宝瑞龍寺(風致地区)も存する。福田地区は、能越自動車高岡 IC から高岡環状線に続き、ロードサイドの開発や宅地化が進んでいるのが見られる。

※高岡環状線、高岡環状道路

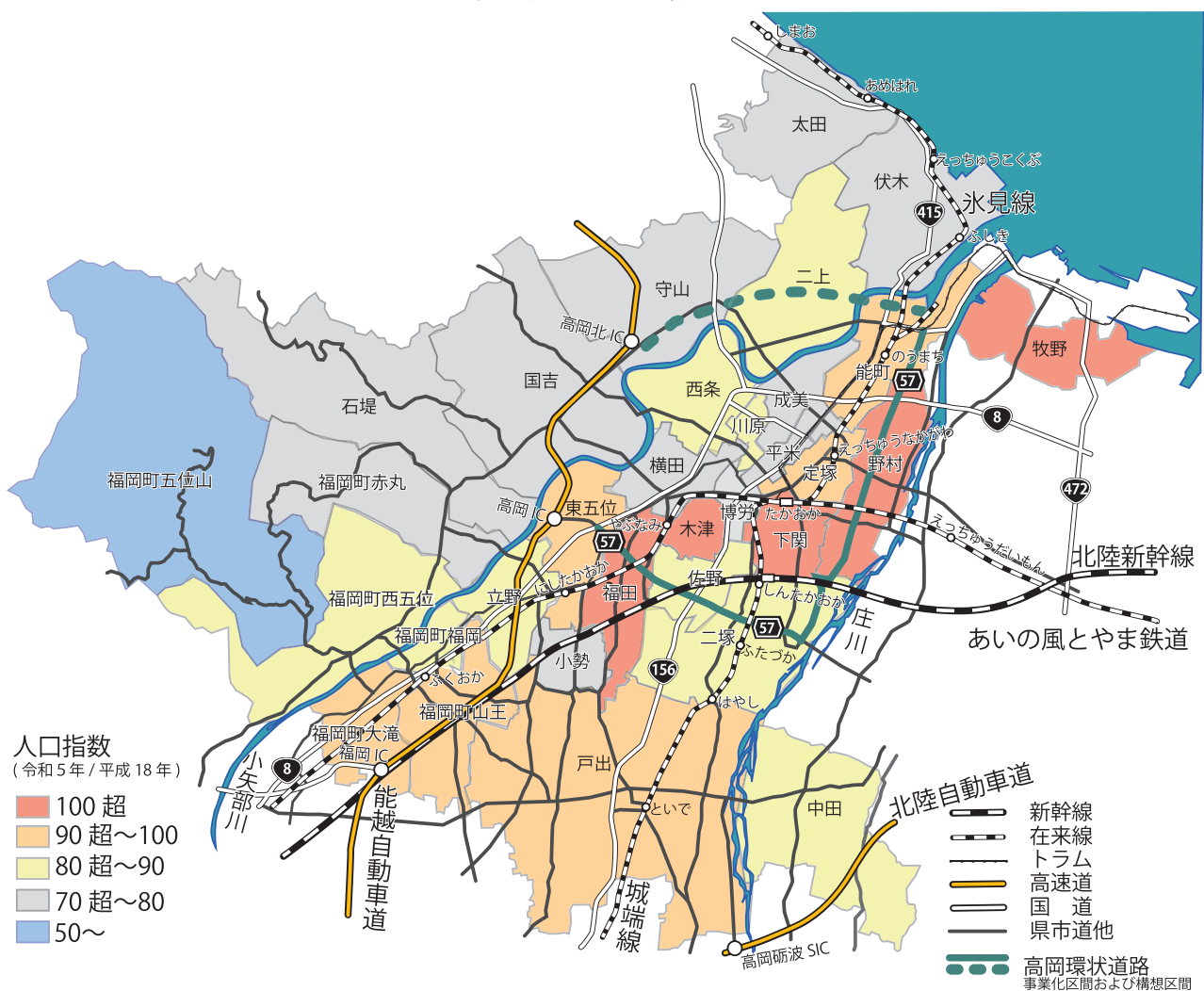
県道 57 号は別名主要地方道高岡環状線と呼ばれ、能越自動車道高岡 IC から福田、佐野、二塚地区を横断し、その後臨海部(能町、牧野地区方面)へ向けて縦断している。

北陸地方整備局の高岡環状道路構想は、この県道 27 号の高規格化を図ると共に、同高岡北 IC から能町地区方面を結ぶ高規格道路を計画し調査を進めている。

また、国道 8 号線を環状道路の機能を果たすものとして、東五位地区などにおいて交差点立体交差化が事業化されている。

図表 V-1-(4)-7

高岡市 地区別人口増減



- ・②指数 90 超～100 の第 2 グループ 5 地区(能町、東五位、福岡町大滝、福岡町山王、戸出、定塚)は、①の地区に隣接して高岡駅及び高岡駅から氷見線および城端線に沿った地域(能町、定塚、戸出)、また能越自動車道の I C を抱えた地区(東五位、福岡町大滝)となっている。

東五位地区は高岡 IC 周辺と高岡 IC から繋がる高岡環状道路の沿道で、国道 8 号も通り、地区内での宅地開発が盛んとなっている。

福岡町大滝地区は旧福岡町の中心部から能越自動車道福岡 IC に至る一帯であり、インター周辺を中心に宅地化が進んでいる。隣の福岡町山王地区はあいの風とやま鉄道福岡駅があり、福岡町福岡地区と隣接し、能越自動車道福岡 IC に繋がっている。

戸出地区は、地区内に JR 城端線林駅と戸出駅があり、城端線沿線として高岡市中心部への通勤者の利用が見られ、これらの人の居住が想定される地区となる。

- ・③グループ(指数 80 超～90)では、立野地区は②グループの東五位・福岡町山王地区の間に位置する。福岡町福岡地区は旧福岡町の中心部で、あいの風とやま鉄道福岡駅が最寄り駅となり国道 8 号が通っている。

西条地区は能越自動車道高岡北 IC から市中心部へ向かう県道 64 号(高岡羽咋線)のロードサイド。二塚地区は新高岡駅の南側で、先の下関地区、戸出地区に挟まれた位置にあり、北陸新幹線新高岡駅と城端線の新高岡駅や、二塚駅があって通勤利便性が高いと見込まれる。

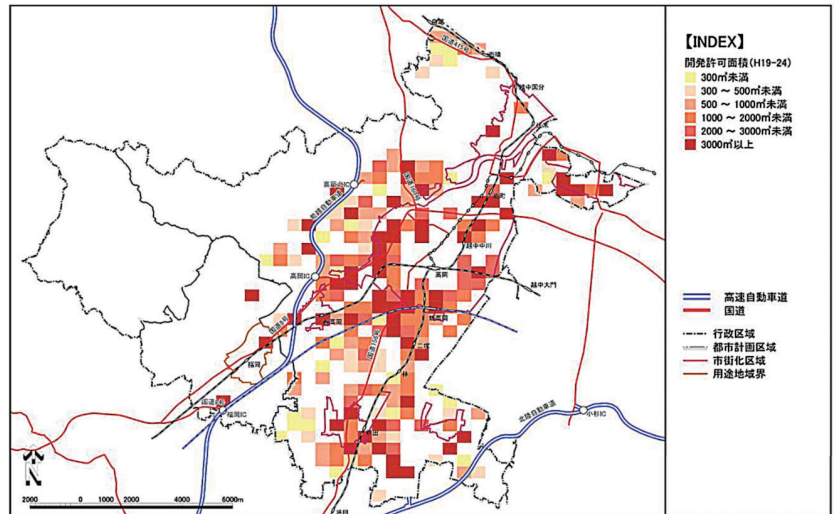
川原地区は前出の西条地区に隣接したロードサイドに展開する。立野地区は旧福岡町に接する地区で、あいの風とやま鉄道西高岡駅が近く、高岡 IC から 8 号線のロードサイドにかけて展開する。佐野地区は①グループである下関地区、木津地区、福田地区に隣接する位置にある。

二塚地区はほぼ全域が市街化調整区域に指定されているが、世帯・人口増が進んでいるのは、同地区に「地区計画」(二塚駅周辺地区地区計画)を定め、一定の街区に良好な環境の居住環境の形成を図っている。城端線の二塚駅に加え、濃飛自動車道高岡 IC からの高岡環状線(県道 57 号)の整備が進んでおり、宅地需要等が生じていると思われる。

※地区計画 「それぞれの区域の特性に相応しい様態を備えた良好な環境の街区を整備し、開発し、及び保全するための計画」であり、「用途地域が定められていない土地」で「市街地開発や建築物もしくはその敷地整備が行われまたは行われた土地の区画」で、それらが「無秩序に行われ、又は行われると見込まれる一定の土地の区域」で「不良な街区の環境が形成される恐れがあるもの」に、「建築物等の整備」「土地の利用に関する計画」「道路公園等の施設」「地区計画の目標」や「整備開発及び保全に対する計画」等を定める(都市計画法第 12 条五)。

図表 V-1-(4)-8

図 500mメッシュ別開発許可面積 (H19～H24)



(資料：H25 都市計画基礎調査)

二上地区には富山大学高岡キャンパス(文化芸術学部＝定員 440 名)が置かれている。小矢部川左岸の周辺地区と比較して人口減少率がやや緩い一因とも考えられる。

中田地区は、庄川右岸で左岸の戸出地区に相対する位置にあり、戸出駅および高岡砺波 SIC により交通利便性のある地区である。地区全体が市街化調整区域の中に一部アイランド状に市街化区域が設定され、そこを中心として宅地開発が進んでいる。

- ・④グループは指数 70 超～80 の 11 地区(国吉、成美、福岡町赤丸、横田、小勢、伏木、博労、守山、平米、太田、石堤)で、国吉地区は高岡北 IC に境で接している。

市中心部の平米、博労、成美、横田の 4 地区は、高岡駅周辺で市役所や商工会館など主要施設が展開し高岡市の市街地を形成している地区で、行政・経済の中心であると共に、地区内の町名からもかつて城下町の歴史と伝統を受け継ぎ商工業者等の軒を並べていたことが窺われるが、人口減少を免れない状況となっている。

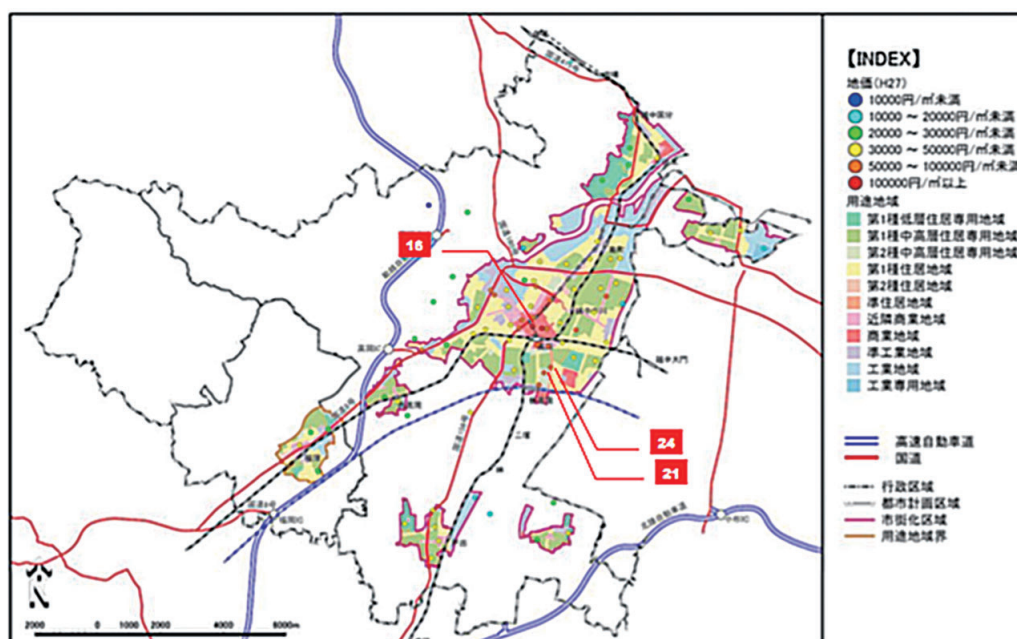
伏木、守山、太田、石堤地区は、市中心部から離れて農山漁村的性格を持った地区といえる。

守山地区には高岡北 IC が位置している。

- ・④グループの福岡町赤丸地区と石堤地区に加え、⑤グループ福岡町五位山地区は小矢部川左岸の石川県境に向かう山系にあって山林等の占める割合が増える、いわば中山間地域的要素が見受けられる地区といえる。

図表 V-1-(4)-9

図 市内地価分布 (H27)



(資料：地価公示、都道府県地価調査)

表 主要箇所の地価推移

番号	16	21	24	
住所	高岡市宮脇町字吉田1003番 1 外	高岡市京田110番	高岡市赤祖父430番 2	
用途地域等	商業、防火	2 中尊	準住居	
地価 (円/㎡)	H22	144, 000	64, 500	94, 300
	H23	133, 000	64, 500	93, 000
	H24	125, 000	66, 000	93, 000
	H25	119, 000	69, 000	93, 000
	H26	115, 000	72, 000	93, 000
	H27	112, 000	73, 300	95, 000
H27/H22	0. 78	1. 14	1. 01	

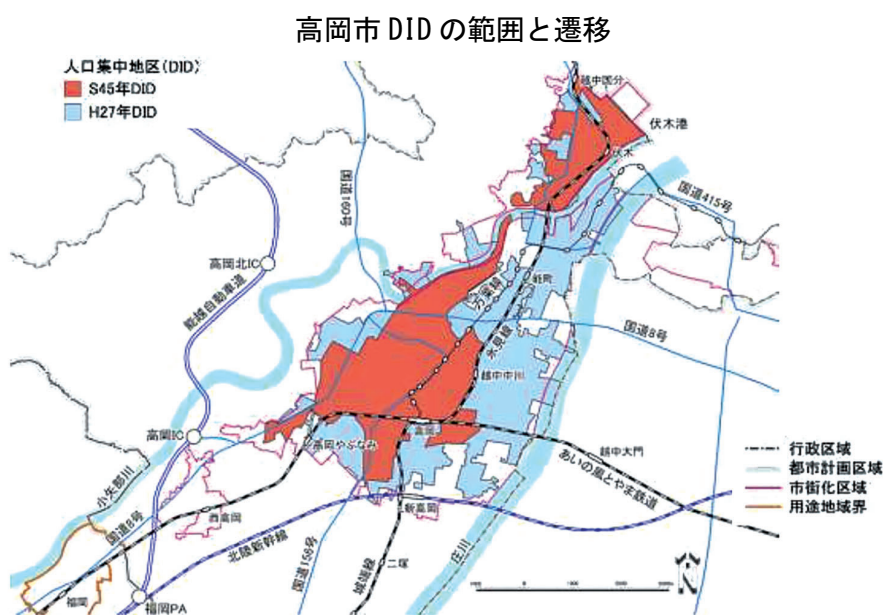
(資料：地価公示、都道府県地価調査)

高岡市都市計画マスタープラン

・上記①から④のグループについて、市の DID(人口集中地区)の変遷をみると(図表 V-1-(4)-10)、DID は市中心部から氷見線をから東側へ、また、あいの風とやま鉄道と北陸新幹線との間に遷移していることが判る。また遷移ゾーンは上記人口増加地域とほぼ重なる。その要因としては、前述のような交通事情、住宅取得にかかる土地価格などが考えられる。

また、従来から DID に含まれていた市の中心地区は、その人口密度を低下させてきていることも窺われる。

図表 V-1-(4)-10



(資料：国勢調査)

高岡市都市計画マスタープラン

図表 V-1-(4)-11

常住地による通勤・通学手段

	高岡市		飯田市	
	常住地による実数	割合(%)	常住地による実数	割合(%)
総 数	83,101	100.0	47,511	100.0
徒歩のみ	3,782	4.6	3,989	8.4
利用交通手段が1種類	73,621	88.6	41,556	87.5
鉄道・電車のみ	2,757	3.3	945	2.0
乗合バスのみ	362	0.4	444	0.9
勤め先・学校のバスのみ	421	0.5	271	0.6
自家用車のみ	65,023	78.2	37,987	80.0
ハイヤー・タクシーのみ	48	0.1	26	0.1
オートバイのみ	112	0.1	379	0.8
自転車のみ	4,210	5.1	957	2.0
その他のみ	688	0.8	547	1.2
利用交通手段が2種類	3,070	3.7	920	1.9
鉄道・電車及び乗合バス	364	0.4	57	0.1
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	25	0.0	10	0.0
鉄道・電車及び自家用車	730	0.9	128	0.3
鉄道・電車及びオートバイ	6	0.0	7	0.0
鉄道・電車及び自転車	997	1.2	53	0.1
その他利用交通手段が2種類	948	1.1	665	1.4
利用交通手段が3種類以上	353	0.4	82	0.2
利用交通手段「不詳」	2,275	2.7	964	2.0

e-stat 令和2年国勢調査結果より作成

(カ) 当地域を見る視点

高岡市は、新幹線駅が在来線駅・市中心部と離れており、北陸新幹線の開通以来当地域として注目すべき街として見てきた。前項までからいえることは何だろうか。

(a) 公共交通と定住

高岡地域は豪雪地帯の北陸にあることから、通勤通学での公共交通の比重が当地域に比べ高い(図表 V-1-(4)-11)。あいの風とやま鉄道、JR 城端線・氷見線に路面電車万葉線(トラム)と鉄道面での充実が見られる。他方で、高岡市は「自動車への依存度は全国でも高い」(市マスタープラン)との認識であり、高速道のインターチェンジ周辺や IC と市中心部を結ぶ主要道路、バイパス道路沿道などに商業集積や住宅地の形成が進んでいる。

当地域においては自動車による移動がより優位であるため、今後の道路整備状況がカギになると思われる。

中央自動車道飯田 IC の設置とアップルロードの整備の中で、沿道の伊賀良地区、松尾地区また鼎地区上段が著しい世帯・人口増がみられ飯田市の人口重心がこちらの方面に遷移したように、リニア開業後の将来はリニア駅周辺の上郷、座光寺地区および駅周辺から飯田環状道路周辺への人口移動が進むものと思われる。それに備えた関連道路など

の整備に迫られるのではないかと。
併せて、それらの人を受け入れる地域の態勢を考える必要がある。

(b) 中心市街地の活性化

高岡市は、新幹線駅が新駅での設置と決定したため予てより高岡駅を中心とする旧市街地の再開発や賑わい施設の設置、都市機能の整備に取り組んできた。市街地の歩行者の増加や賑わいが戻るなど一定の政策効果は見られたとするが、中心部の世帯・人口増までももたすことはできなかったとする。それほどに中心市街地の活性化は難しいことの証左といえる。

- リニア長野県駅(仮称)については、
- ① リニア駅と市中心部(以下：丘の上)とのアクセスが脆弱
- 高岡では在来線(城端線)に乗換新駅の設置を行った。この城端線に加え、氷見線、万葉線は通勤時間帯はたいへん込み合っており、これに路線バスが稼働していて市中心部へ向かう人の流れは太く、公共交通の存在感が大きい。
- 長野県駅では、丘の上と結ぶ県道市場桜町線の整備が進んでいる他は開通後の交通機関については路線バス程度が見込まれる他は最寄り駅の元善光寺駅までの接続も今後の検討課題となっている。リニア長野県駅～飯田駅間(約4km)は新高岡駅～高岡駅間(約1.7km)より距離があり高低差もある。

- ② 丘の上への訪問機会
- 高岡市中心部には、呉西地区の中心として様々な施設が置かれている。
- ・官公庁 () 内は地区名
 - 市機関 高岡市役所(平米) 市中央図書館(定塚) 高岡古城動物園(定塚)
 - 国機関 金沢国税局高岡税務署(博労) 高岡労働基準監督署(定塚)
 - 富山地方法務局高岡支局(定塚) ハローワーク高岡(成美)
 - 富山地方裁判所高岡支部・家裁高岡支部・簡易裁判所・富山地方検察庁高岡支部(定塚)
 - ・医療機関 高岡市民病院(成美)
 - ・教育機関 高等学校 高岡高校(定塚) 高岡工芸高校(定塚) 志貴野高校(定塚)
 - 高岡龍谷高校(定塚)
 - 専門学校 県高等看護専門学校(下関)
 - ・経済団体 高岡商工会議所(平米)

中心部にはこれに加え、大手企業の高岡支店・営業所、高岡市を本社とする事業所が所在する。

観光面では、中心部の入込実績は以下の通り。対比するため飯田市丘の上の主要なものを挙げた。飯田市ではこの他に丘の上三大神社祭典や、丘の上一本桜の観桜、「焼肉のまち飯田」への来訪などが近年目につくようになっている。

飯田ブランドの磨き上げや他地域への情報発信に努め、交流人口の増加、を図ることが必要といえる。

図表 V-1-(4)-12 中心市街地への入込実績

区分	高岡市		飯田市	
		千人		千人
観光地観光施設	高岡城址公園	805	飯田市美術博物館	31
			川本喜八郎人形美術館	2
イベント	高岡御車山祭	154	飯田りんごん	25
	高岡桜まつり	129	獅子舞フェスティバル	12
			丘のまちフェスティバル	41
合計		1,088	合計	111

富山県観光客入込数等(令和5年) 飯田市教育委員会(令和5年)・商業観光課(令和6年)

2. リニア沿線地域の動向

(1) 品川駅

(7) 品川駅周辺の状況

リニアの始発駅品川駅は東京都港区にある。

港区は、青山、赤坂などの赤坂地区、麻布地区、新橋、芝公園など芝地区、高輪地区、品川駅から港方面の芝浦港南地区に分けられる。

港区では構想として、青山から六本木、虎ノ門、浜松町に亘る一帯を区北部として「都市活力創造ゾーン」、赤坂から南

青山、麻布、白金台など区南西部を「地域活力向上ゾーン」としている。

品川駅から田町・芝浦、浜松町の一帯は「広域交流活性化」ゾーンとして、

- ・羽田空港との連携、川崎・横浜との連携、
- ・名古屋・大阪との連携

としており、ここから連携軸が伸びていくことを想定している。そのための重要な柱の一つがリニア中央新幹線であることは疑いのないところである。

(4) 鉄道ネットワークの展開

品川駅周辺の鉄道ネットワークの状況は次頁図表V-2-(1)-2の通り。品川駅は、東京駅と並んで東海道新幹線の起点となっている他、

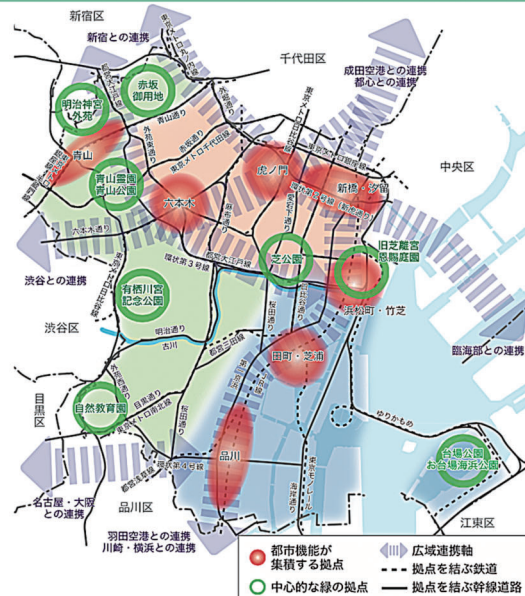
- ① 品川駅から山手線、京浜東北線により都心東京駅へ、また都心環状線で連絡。
- ② 京浜急行本線が品川駅から先を泉岳寺駅で地下鉄都営浅草線（押上ー西馬込）と接続（乗り入れ）して都心やその先の京成電鉄・北総鉄道等を経由し千葉県北西部方面へ連絡。
- ③ 東海道本線や京浜東北線、京浜急行線、また湘南新宿ライン（大宮ー新宿ー大船）や上野東京ライン（大宮ー上野ー東京ー品川ー横浜）により埼玉県方面から神奈川県・横浜、湘南、伊豆方面までを繋げている。
- ④ 東京メトロは、南北線（目黒ー赤羽岩淵町）の白金高輪駅から品川駅までの路線延伸の事業申請を令和4年1月に国土交通大臣に申請し、工事着手に向けた取り組みを推進するとしている（同社HP）。地下鉄網が比較的薄かった品川駅のこれまでの状況を改善するものとなる。

図表V-2-(1)-1

港区が目指す将来都市構造

○将来都市構造は、まちの中心となる拠点や軸を位置付け、将来の都市の骨格を示すものであり、港区のまちづくりの方針等の前提となります。

○広域的な視点から見た港区の位置付けを踏まえて、都市再生の緊急性や地域特性により区を3つのゾーンに分け、土地の利用・活用・保全や市街地環境等に関するゾーンの整備方針を示します。



東京都港区「港区まちづくりマスタープラン」より

と、将来当地域がリニア新幹線により品川駅と直結すると、首都圏から関東一円およびその先への移動に至便の拠点となり得る。

(ウ) 品川駅地域の再開発事業

2020(令和2)年品川駅から1kmの位置に山の手・京浜東北線の新駅高輪ゲートウェイ駅が開業した。

ここにJR東日本により品川駅車両基地跡地の再開発が「国家戦略特別区域諮問会議を経て2019年内閣総理大臣による都市計画決定を受け」(JR東日本HP)で開始された。

第Ⅰ期計画として高輪ゲートウェイ駅の周りに4街区の工事が進められ、オフィスやホテル、コンベンション施設、共同住宅、店舗、インターナショナルスクールと保育所、店舗・レストラン等様々計画。今後は品川駅方面に2街区の開発も予定されている(同)。

品川駅周辺は、これまで東京駅を中心とする都心ビジネス街からややはずれた感もあったが、リニア新幹線開業を視野に入れた動きが見られる。

(エ) 海外へのゲートウェイ

リニア新幹線の「海外へのゲートウェイ」として羽田空港へのアクセスは、品川駅から京浜急行で20分弱の時間距離である。近年羽田発着の国際線の便数が増加しており、ゲートウェイとしての品川駅の役割が大きくなることが期待されている。

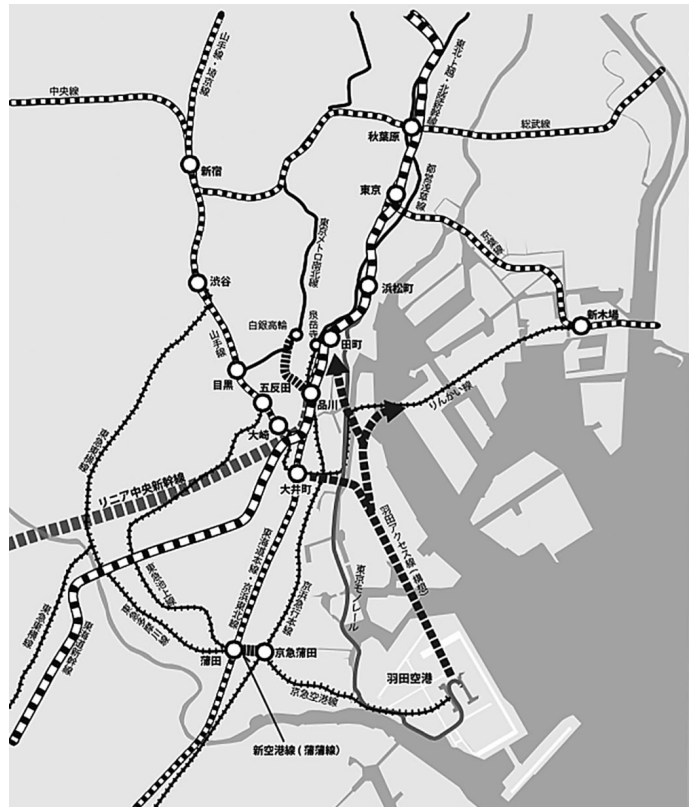
羽田空港に関連して新しい路線の構想がある。JR東日本により、羽田空港の第二ターミナルビルから地下を抜けて田町駅付近で山手線と接続して東京駅方面と接続するほか、大井町方面やりんかい線を経て新木場駅で京葉線と接続するなどを内容としている。

そのうち、東京駅と羽田を結ぶ「東山手ルート」(田町駅接続)は2023(令和5)年6月工事を開始し、2031(令和13)年の開業を予定している。羽田から新木場を結ぶ「臨海部ルート」についても2031(令和13)年の開通を目指すこととなった。

また、京急蒲田駅とJR蒲田駅との800mの間に新線「新空港線」(通称：蒲蒲線)を建設して、東急東横線を経由して渋谷、新宿、池袋、埼玉県方面とを直通させる構想が進められている(大田区HP)。東急と京急ではレール幅(軌間)が違うなど技術的な問題など指摘されるがJR東日本が進める羽田空港アクセス線は東京駅と羽田空港のアクセスタイムを大幅に短縮させることになり、これにより羽田空港への流れを制するのは、東京駅(JR東日本)か品川駅=リニア(JR東海)かという競合に繋がる面があるといえる。リニア新幹線開通の頃までに羽田空港近辺は大きく変貌するとみられる。

図表V-2-(1)-2

品川駅関連路線概略図



(2) 神奈川県駅

(7) 駅地域の概要

相模原市は、「圏央道の開通、リニア中央新幹線の駅設置、相模総合補給廠の一部返還、小田急多摩線延伸の促進等を機に、橋本駅及び相模原駅を首都圏南西部における「広域交流拠点」と位置づけ、周辺都市からの求心性を高める都市づくりを推進」(相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン)している。

リニア中間駅が開設される相模原市橋本駅周辺では、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」という目指すまちの姿実現のため、各分野における取組の連携を強化する目的で、「リニアまちづくり推進本部会議」という会議体を設置することで、より検討を加速し、時宜を得た意思決定を行っている。

橋本駅周辺では、特に産業振興に注力していると思われ、ロボット産業振興やスタートアップ企業の創出支援、製造業、研究開発拠点、実証・実装環境集積の強みを活かしたイノベーションの創出を目指している。現状、イノベーション創出促進拠点として

「FUN+TECH LABO(ファンタステックラボ)」が2024(令和6)年3月に開設され、企業・起業家・学生・研究機関等、市内外の様々な主体の交流を促し、イノベーション(技術革新や新たな価値)を創出する拠点としてJ R東海が設置した。

今後の具体的な取組は、「専門部会」を設置し、産業活力の創出、広域交流の促進や駅前空間のにぎわい創出の視点から検討する、とされている。

図表V-2-(2)-1

リニア神奈川県駅関連開発方針

「くらしを支える中心市街地として発展

橋本駅は鉄道3路線が乗り入れる交通結節点として、本市をはじめ、東京(新宿、八王子)方面、横浜方面、湘南方面と連絡し、1日当たりの乗降客数は約23万人※の通勤、通学の玄関口となっています。橋本駅周辺には商業施設や行政施設、文化施設等が立地し、北口地区を中心に生活利便性の高い、くらしの拠点が形成されています。北口では、毎年8月に本市の夏の3大祭りの一つである橋本七夕まつりを開催しています。

※2018年度国土数値情報(駅別乗降客数データより)

「ものづくり産業の成長を支える拠点

内陸工業都市として発展した本市には、「JAXA 相模原キャンパス」をはじめとした研究施設が立地し、旧新横浜の校舎やグラウンドを活用した「プレ実証フィールド」では、ロボットの試作段階での実証実験が行われています。また、市内だけでなく近接する多摩地域にも大学が集積しています。

本市では「さがみはら産業創造センター(SIC)」を設立し、新たな産業構造の変化への対応、新事業の創出・企業の新分野進出を支援しています。

「橋本駅南口のまちづくり進捗状況

令和5年3月に、土地区画整理事業及び圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路等を都市計画決定しました。また、現地ではリニア駅の新設工事が行われています。



「相模原リニア駅周辺まちづくりガイドライン」

図表V-2-(2)-2

橋本駅周辺整備概要

1 駅まち一体牽引ゾーン

- 駅と街区が融合した「駅まち一体のまちづくり」を牽引するゾーン
- 駅を起点とした利便性の向上と、駅とまちの一体感を醸成し、まち全体へ賑わいを広げる。

2 広域交流ゾーン

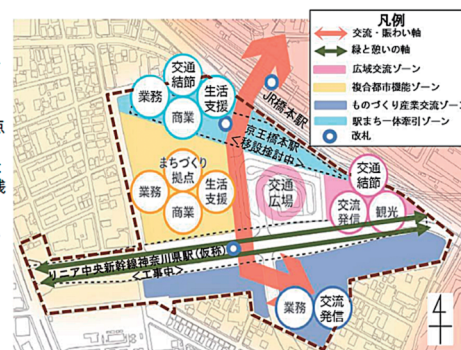
- 観光、物産、産業等に関する交流や情報発信の拠点となるゾーン
- 交通広場と連携した交通結節機能等の導入を図るとともに、まちの発展に合わせた様々なトライアルを実施

3 複合都市機能ゾーン

- 働きやすさ、住みやすさ、過ごしやすさを兼ね備えた、誰もが心地よく過ごせるゾーン
- 子どもから高齢者まで様々な世代の活動を支える複合的な都市機能を導入

4 ものづくり産業交流ゾーン

- 産業集積を牽引するゾーン
- 研究、インキュベーション、交流等の機能導入を図り、広域から人材が集まる拠点として、産業発展、技術創造を牽引



※リニア駅周辺まちづくりガイドラインから引用

業務機能	商業機能	交流・発信機能	生活・交流・まちづくり拠点機能	観光機能
オフィスやインキュベーション施設を誘導し、産業・研究開発拠点とも連携する。広域の業務拠点を形成します。	交流・賑わい軸と一体感のある商業機能を誘導し、橋本に住む人、働く人のくらしを支えます。	最先端技術に集約される交流施設を誘導し、最先端技術の拠点を形成します。	生活・福祉サービスや、まちづくり活動の拠点を誘導し、橋本に住む人、訪れる人のくらしを支えます。	観光、物産に関する交流や情報発信の拠点を誘導し、橋本全体の魅力を発信します。
※写真：インキュベーション施設	※写真：商業施設	※写真：最先端技術に集約される交流施設	※写真：生活・福祉サービス	※写真：観光施設

(リニアまちづくりについて～橋本駅周辺まちづくり、関東車両基地の設置～、相模原、2024年12月)

令和5年3月に土地区画整理事業と圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路等を都市計画決定している。

相模原市は「橋本駅周辺地区駅前空間計画」により、駅前空間を「交通ターミナル機能強化」「駅とまちを結ぶ歩行者空間」「顔に相応しい駅前空間」の3つのコンセプトを基に、「交通結節」「回遊」「交流」「環境」「防災」の機能をここに配置する。

る。リニア開通以降の長期は、民間主導によるまちづくりを促しながら市街地拡大を図る。

「短期、中期」、「長期」のまちづくり地区のイメージ



(ウ) 神奈川県駅地域の産業経済

相模原市には右表の通り高等教育機関が多数設置されている。

相模原市外では、橋本駅から電車で1時間以内圏に、東京都立、中央、法政、明星、帝京、拓殖、大妻女子、東京医科、東京薬科、東京造形など、東京都多摩市・八王子市にかけて多くの大学がある。

リニア新幹線の開通により、当地域にとって神奈川県駅はこれら大学への通学ニーズが相当数生ずると考えられる。

相模原市近辺は相模台と呼ばれ、昭和初期まで広大な山林・原野が広がっていた。そのため、広い敷地が取得でき、前述の教育機関とともに製造・物流拠点を設置する企業活動が起きたものと考えられ、右表の通り、多くの本社所在企業や拠点設置企業がある。

当該地域は、圏央道開通により経済活動の利便性が増しており、リニア開通により、航空宇宙・先端産業および基幹産業と関連するベンチャー・スタートアップ企業による活動に一層のアドバンテージが付加されるのではと考えられる。

従来橋本駅周辺は、都心方面へのベッドタウン的色彩が強いとの指摘もあるが、リニア駅の開業により大きく変わる可能性がある。

図表V-2-(2)-4

相模原市の主な教育機関

学校名	形態	学部等
青山学院大学	私立	理工、社会情報、地区社会共生、コミュニケーション科学
麻布大学	私立	獣医、生命環境科学、大学院
北里大学	私立	医、薬(1年生まで)、海洋生命、看護、理、医療衛生、付属病院、研究所
相模女子大学	私立	学芸、人間社会学、栄養科学、短期学部、大学院
女子美術大学	私立	芸術(美術/デザイン・工芸)、大学院、女子美アートミュージアム
東京農工大学	国立大学法人	農学部付属津久井農場

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-5

相模原市に本社を置く主要企業

社名	上場等	事業内容
アイデンジエンジニアリング㈱	東証一部	プレス機械
㈱オハラ	東証一部	ガラス・土石
ブックオフグループホールディングス㈱	東証一部	小売業
ブックオフコーポレーション本部	東証一部	小売業
㈱昭和真空	JASDAQ	機械
㈱ノジマ	東証一部	小売業

※相模原市が創業の地、横浜市内に本社移転

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-6

相模原市に拠点を置く主要企業

社名	上場等	事業内容
AGCマテックス㈱	旭硝子㈱の100%子会社	FRP・樹脂
昭和産業㈱相模原工場	東証一部	製粉・油脂
東プレ相模原事業所	東証一部	自動車・空調関連製品
凸版印刷相模原工場	東証一部	印刷
東急建設相模原工場・研究所	東証一部	建設
日産自動車相模原部品センター	東証一部	自動車
日本板硝子相模原事業所	東証一部	建築・自動車ガラス
日本エムディエム	東証一部	整形外科器具
日本電気相模原事業場	東証一部	研究開発
日本山村硝子㈱東京工場	東証一部	硝子製品
三菱重工業相模原製作所	東証一部	汎用機・特車事業本部
三菱電機相模原事務所	東証一部	

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-7

相模原周辺の大学・研究施設・工業団地



「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン」より

(エ) 周辺地価の動向

リニア駅建設に伴い、橋本駅周辺の地価上昇が顕著となった。移転補償金の買換え特例利用などで周辺の不動産需要が高まったこと、リニア開通後の神奈川県駅地域への期待が高まっていることなどが挙げられている。

グラフ（図表Ⅳ-2-(2)-8）に中間駅4地域の公示地価の推移を示す。神奈川県駅以外の地域においては、

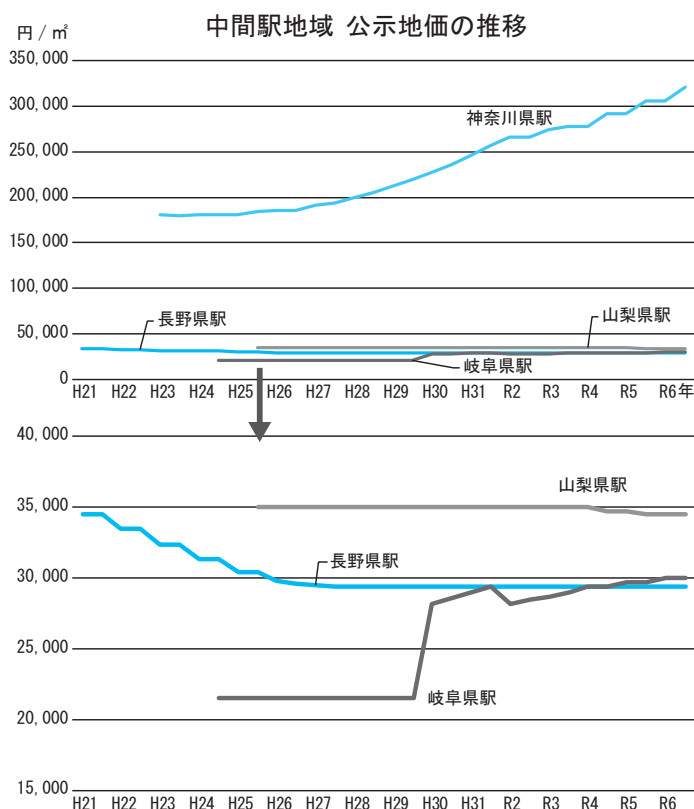
- ①長野県駅（上郷飯沼）の地点は、これまで低落傾向にあったところをリニア計画が本格化して以降、地価は横ばいで推移している。
- ②中津川駅（中津川市千旦林）はリニア計画が動き出して以降大きく上げ、その後は僅かずつ上昇している。
- ③山梨県駅（甲府市）は、以前より地価を維持していたが、令和4年公示以降やや下落傾向を示している。

3地域の違いは、駅周辺整備の進捗合いに影響されているように思われる。

岐阜県駅は、当市より約1年先んじて駅工事に着工し、地域の変貌ぶりがはっきりしてきた。また駅周辺整備は土地区画整理方式により行い、換地処分が済んだ段階であり開発等に対するモチベーションを上げているものとみられる。

山梨県駅の周辺整備では山梨県と甲府市が駅の北側と南側をそれぞれ分担してを進めることが決まり、今後実施設計等に進む見込みという段階であり、遅れが指摘されている。併せて3地域の土地利用のあり方が影響すると考えられる。

図表Ⅳ-2-(2)-8



基準値・標準地

- ・神奈川県駅（相模原緑-7）相模原市緑区橋本1丁目381-25 住宅地
 - ・山梨県駅（甲府-17）甲府市大津町字村添1416-3 住宅地
 - ・長野県駅（飯田-12）飯田市上郷飯沼1810-1・1949-1 住宅地
 - ・岐阜県駅（中津川-14）中津川市千旦林坂本1401-6 1386-113 住宅地
- （国土交通省HP 標準地・基準値検索システムより作成）

(3) 山梨県駅

リニア山梨県駅(仮称)は、長崎山梨県知事が駅位置の見直しを表明し、検討会議が設置されて検討が行われ、結局当初の位置(甲府市大津町)に決着した。

(7) リニア山梨ビジョン

令和2年、長崎山梨県知事の下で策定。

「テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム山梨」を山梨県駅地域のまちづくり方針としている。

ここでテストベッドとは、「実際の運用権教に近い状態で先端技術の実証試験を行う“場”のこと(リニアやまなしビジョン)で、国内外の優秀な研究者等が結集し、新たな産業の創出、関連事業の集積や研究開発機能の拠点の形成することを考えている。

テストベッド分野

・クリーンエネルギー

世界レベルの水素・燃料電池関連技術を駆使してCO2フリー水素社会の実現に貢献

・その他地域特性を活かした分野

ライフサイエンス、次世代モビリティ、無人配送、スマート農業、自然環境保護・

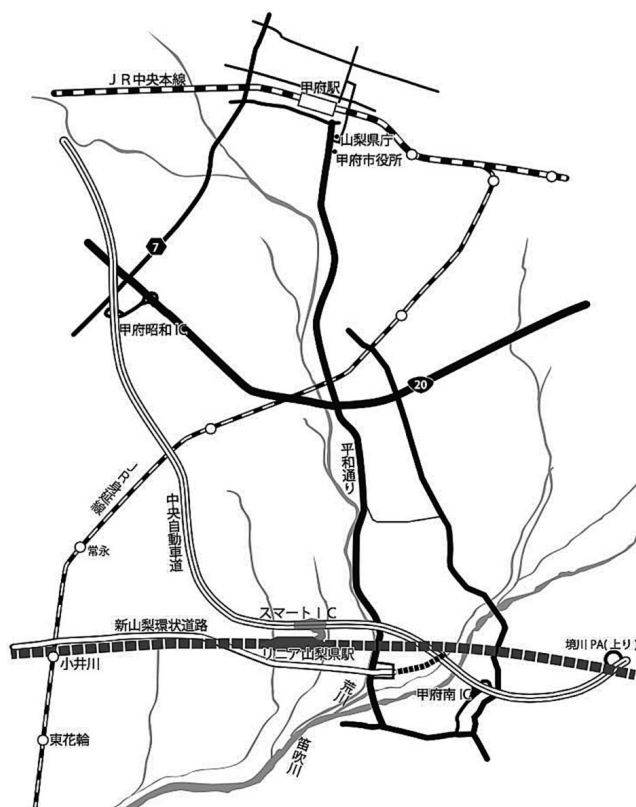
野生鳥獣管理、陸上養殖(リニアやまなしビジョン)

が挙げられている。

山梨県駅予定地周辺には、従来から県の試験研究施設があり、これに山梨大学や企業の研究施設とを連携させ、先端技術を突破口として他の中間駅地域との差別化を図る狙い。すでに水素製造関連技術は一定の前進があるとされている。

図表V-2-(3)-1

リニア山梨県駅地域概要



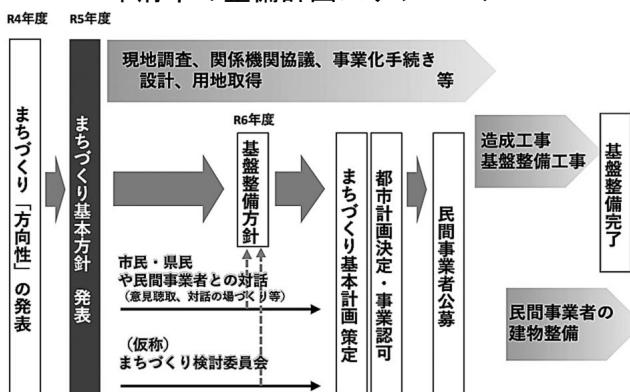
図表V-2-(3)-2

甲府市の整備計画スケジュール

(4) 駅周辺開発の進展

甲府市はリニア活用基本計画(平成29年3月)を踏まえ、山梨県との調整の中で駅北側を主に山梨県が、駅南南側エリア(約11.5ha)を甲府市が担当することとなり、甲府市は(仮称)リニア山梨駅前エリアまちづくり基本計画(令和6年)を策定。

交通結節点以外のまちづくり全般の方針を対象とする計画として進めていく。



(仮称) リニア山梨県駅エリアまちづくり基本計画

(ウ) 道路ネットワーク網

①新山梨環状道路

新山梨環状道路は「甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした」(県 HP)高規格道度で、リニア駅と中央自動車・中部横断道などと結節し、甲府市を中心に甲府盆地の域内各地を広く結ぶものとなる。

環状道路は北部、東部、南部、西部の4区間で構成される(右欄)。現在の進捗率は約5割で、リニア開通までの完成を目指して取り組まれている。

新山梨環状道路は、東端の先線として中央自動車道を跨ぐ工事が進められている。

②中部横断道

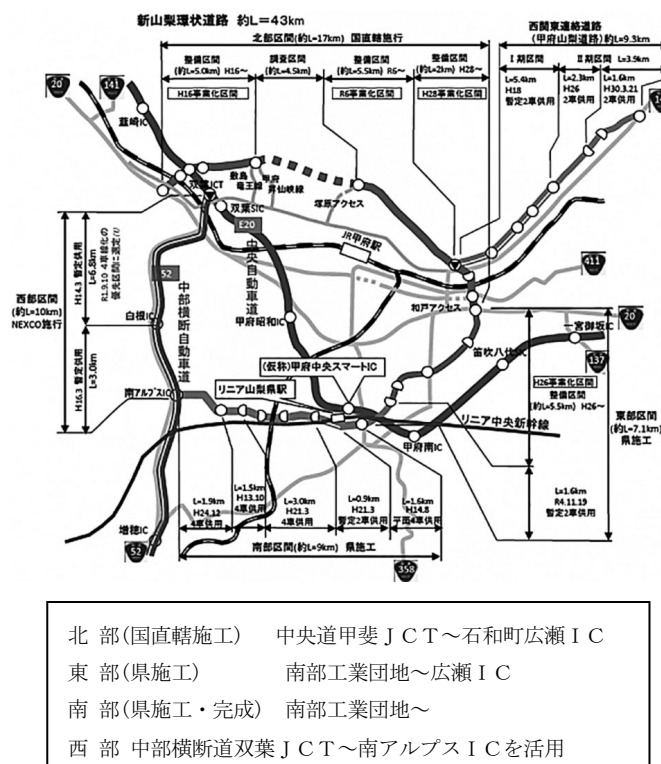
令和3年8月、中部横断道が山梨県の双葉JCTから静岡県の清水JCTまで開通。本州の縦軸を形成する高規格道路として三遠南信道に先駆けた。

開通により、交通量の増加、沿線製造業の売上高増加、沿線地域の観光客増加など、早くも効果が表れているという。

中部横断道は、残り双葉JCTから中央道を経て、長坂JCT(調査中)で北に分岐して佐久小諸JCTに至る計画である。中央道から佐久方面へは一部未事業化の部分もあるが、山梨～静岡間の開通効果を受け、佐久～双葉JCT間の早期事業化＝開通が要望されている。

図表V-2-(3)-3

新山梨環状道路



山梨県HP「新山梨環状道路」より

(4) 岐阜県駅

(7) 岐阜県駅地域の取り組み

- ・平成 25 年中津川市リニアのまちづくりビジョン(中津川市)
- ・平成 27 年 3 月リニア駅周辺整備基本計画(岐阜県)
- ・令和元年 7 月リニアを活用したまちづくり構想

リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業

- ・平成 29 年 4 月 都市計画決定
- ・令和 3 年 12 月 仮換地指定

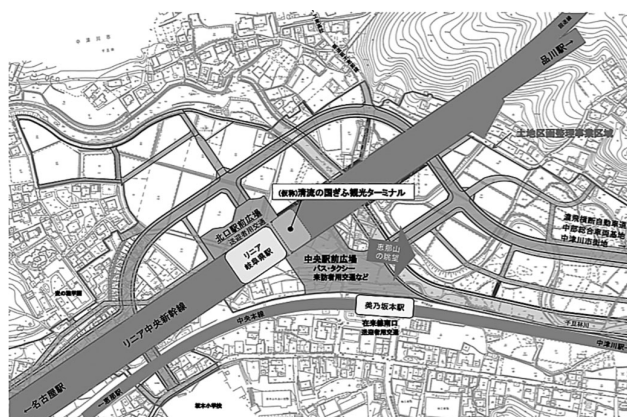
社会資本総合整備計画

中津川市 リニア岐阜県駅周辺の交通結節点を活かしたまちづくり

- ・令和 4 年度～8 年度
美乃坂本駅に自由通路を整備することにより交通結節点の強化、都市機能の充実

図表 V-2-(4)-1

岐阜県駅駅周辺整備



中津川市

(イ) 関連事業

(a) 濃飛横断自動車道路(県)

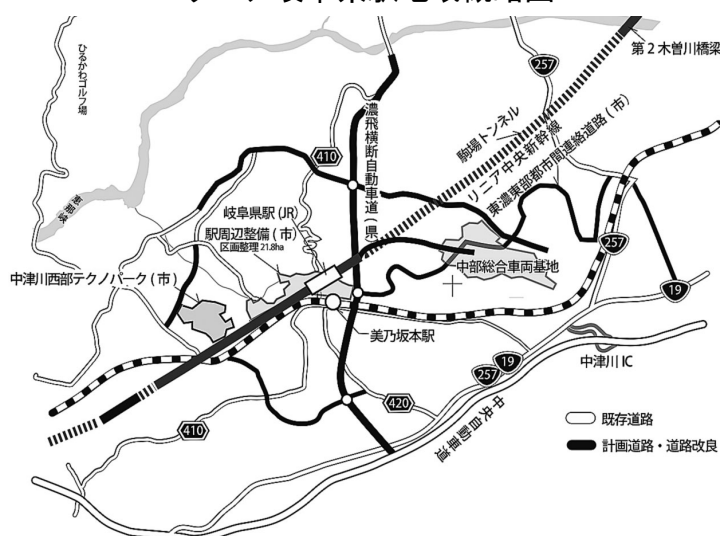
岐阜県はリニア駅地域と県内、特に飛騨地方とのアクセスを向上することを重要課題と認識して、高規格道路が予定されている。中央自動車道から分岐し、リニア駅周辺でインターチェンジにより駅方面からの交通と結節、木曽川左岸までのルートが発表されている。中央自動車道方面から順次土工事、構造物の設置が進んでいる。

(b) 東濃東部都市間連絡道路他(市)

リニア駅周辺から東濃地域の中津川市中心部や恵那市方面との円滑な通行を図り、現道改良や新設道路を設置する。同道路の一部土工事がある程度進んできている箇所があった。

図表 V-2-(4)-2

リニア岐阜県駅地域概略図



(c) 中津川西部テクノパーク(市)

駅周辺に先端産業の企業集積を図るための用地造成を計画。工事スケジュールでは令和 7 年度以降の実施とされている。

J R 東海、岐阜県、中津川市の説明資料(中津川市HP)をもとに、当研究所作成

(7) 名古屋駅前の再開発

また、現名古屋駅を跨って開削によりリニア駅が設置された後、埋め戻されて、できる東西の広大な空間に、「スーパーメガリージョン」の中心にふさわしい重層的な拠点の形成を目指」すとして、「①顔となる広場の整備、②まちへの動線の確保、③タクシースペースの改善」を挙げている（名古屋市「名古屋市周辺まちづくりの現在の状況」令和3年4月更新）。

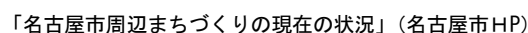
名古屋市は平成 16 年「名古屋
市都心部将来構想」を策定、都
心部におけるまちづくりを推進
してきた。

「魅力ある県域の形成に向け
た都市間競争が激しさを増し」、
「リニア中央新幹線の開業によっ
て、より一層強まると考え」られ、
「リニア中央新幹線の開業を追
い風ととらえ、名古屋都心部の
魅力向上をさらに進めることが
急務と考えています」(栄地区グ
ランドビジョン)、として、名古
屋駅を中心とする名古屋駅地区
と栄地区が連携あるいは役割を
分担し、それぞれ個性を活かし
た魅力向上を図ることが必要と
している。

名古屋駅前東西の開発概要



名古屋駅地区の開発コンセプト



(a) 名古屋駅地区

名古屋駅地区の基本方針として①国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す、②誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる、③都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく、④リニア開業を見据え、行政と民間が一丸となって着実に構想を実現する、とする。

中部国際空港、リニア中央新幹線が繋がり、そのターミナルとしての名古屋駅のパワーアップを図り、広く名古屋の街の活性化に繋げることを意図している。

前頁図表V-2-(5)-2の通り、前述の東西駅前再整備周辺ビジネス街との一体化を進め、このエリアへの来訪者が「集い、憩い、滞留し、交流できる空間」(同)づくりを目指すため、駅前広場と沿道、周囲の建物とが一体となった魅力ある空間を形成することとする。駅周辺はすでに民間事業者がビルの建て替えを進めるなど、従来とは違った駅前空間が出来つつある。また、ささしまライブ24地区へのアクセスや名古屋高速からのアクセスを改善する計画も含まれる。

名古屋駅におけるリニア新幹線と他の交通機関 JR 在来線、名鉄、近鉄、地下鉄桜通線、あおなみ線と乗換利便性を高め(結節性を確保)同時にユニバーサルデザインに基づいた移動等の負荷軽減が求められるとの考え方による(図表V-2-(5)-3)。

そのためには、名古屋駅の線路線形など大幅な改造が必要となり、名古屋鉄道は駅・バスセンターなど一体となった再開発に取り組むこととしている。

図表V-2-(5)-3

名古屋駅のターミナル機能強化



名古屋市 名古屋市周辺まちづくり構想

(b) 栄地区

栄地区は、名古屋駅地区の成長により「魅力ある圏域の形成に向けた都市間競争が激しさを増して」(栄地区グランドビジョン)おり、「リニア中央新幹線の開業によって、より一層強まる」(同)と考えられる。「リニア中央新幹線を追い風と捕らえ、大都市圏の中核となる名古屋都心部の魅力向上をさらに進める」(同)こととする。

名古屋都心部では栄地区が名古屋駅地区との双璧をなしていることから、相対的に地盤沈下傾向にある栄地区を再度ブラッシュアップすることになる。

まちづくりは、縦軸(久屋通り)と横軸(広小路・錦通り)をシンボル軸にふさわしい景観形成を進め、メインストリートとしての賑わいや街並みに魅力を上げることが必要とする。

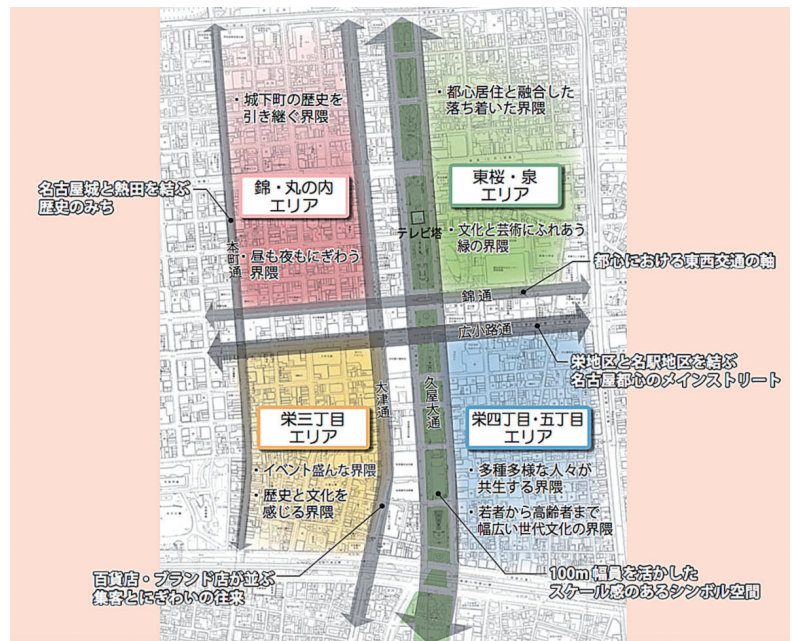
かつての都市計画により100m大通りにテレビ塔など早くから近代的な装いの街が形成されていたが、時代に合わせたリニューアルが必要とされている。

大通りの公園を歩行者空間を確保することや賑わい創出のため、公共部分を民間業者に開放しオープンカフェの設置を認めるなどに取り組む。

大通りが南北一体化した利用ができるよう空間形成を図るとして公園と沿道の一体化やバスターミナルの再配置など行い周遊できる空間づくりを進めるとする。一連の整備を通じて大須地区など、より広域での周遊を目指している。

図表V-2-(5)-4

栄地区の再開発コンセプト



名古屋市「栄地区グランドビジョン」

上伊那広域連合代表等が構成員となり、リニアの整備効果を上伊那地域・飯伊地域全体に波及させ、伊那谷全体の発展に資することを目的として、リニア開業に向けた地域振興策に関する検討を実施

- ② リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議（令和 6 年度～）参加
 - ・ 内閣総理大臣補佐官を議長として、総務省、経済産業省、国土交通省の他、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の各副知事、JR 東海の副社長が構成員となり、リニア中間駅（4 駅）を中心とする地域活性化等について検討
- ③ JR 東海との会談・意見交換の実施
 - ・ 長野県知事と JR 東海社長との会談を年 1 回のペースで実施

(2) 飯田市のまちづくり

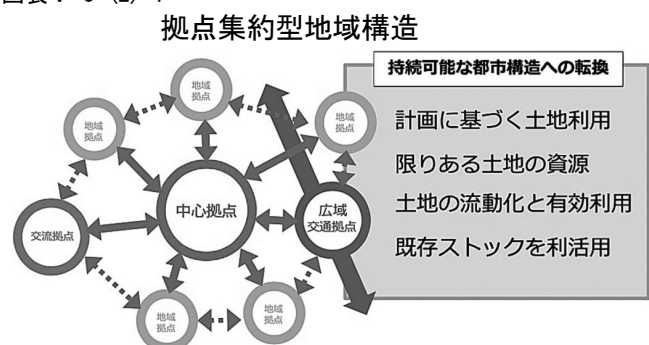
(7) 状況の変化と課題

飯田市のまちづくりについて、飯田市都市計画マスタープラン(第 3 次)からリニア新幹線・駅に関連が深い部分に限定して述べると概ね以下の通りとなる。

- ① リニア時代の到来
 - ・ 劇的な変化
 - ・ リニア効果を広範囲に波及させる市域を越えた広域的な取り組み

- ② 土地利用に関する基本指針
 - ・ 拠点集約連携型の地域構造の推進
 - 中心拠点 飯田市中心部
 - 地域拠点 旧村単位
 - 交流拠点 天竜峡・遠山郷
 - 広域交通拠点 リニア駅

図表 V-3-(2)-1



- ③ 土地利用転換の適正化と有効利用の促進
 - リニア時代にふさわしい土地利用転換
 - ・ リニア駅周辺の新たな玄関口。地域の魅力発進の場としての整備
 - ・ 市全域における適正な用途地域等への立地誘導、自然環境や景観等と調和したコンパクトなまちづくり、再生可能エネルギーの利用等による低炭素なまちづくり、誰もが利用しやすい地域公共交通システムの構築と運用

(イ) リニア駅周辺の土地利用の考え方

飯田市のリニア駅付近の都市計画の概要は次頁図表 V-3-(2)-2 の通り。当市は区域区分を定めず、地域地区を定めている。リニア本線とリニア駅が置かれる上郷・座光寺地区のいわゆる下段は、都市計画区域内であるが、多くの部分が白地地域（容積率 100、建蔽率 60）で、用途地域が定められているのは主に飯沼区の国道 153 号と県道市場桜町線に挟まれた地域となる。

リニア計画の進展に対応して一部変更された用途地域は、リニア駅周辺整備区域(いわゆる 6.5ha)は近隣商業地域(容積率 300、建蔽率 80。住宅、店舗、小規模工場など)で、「(リニアの)駅前広場や交通結節点に相応しい用途を誘導するため」(市説明資料)の指定となっている。これに隣接する重点協議区域(1.3ha)も同様となっている。

国道 153 号沿いと県道市場桜町線沿いの一部に準工業地域(200/60、大規模工場など一部を除き規制なし)が指定されている。その準工業地域から段丘崖に向かっては、第一種および第二種住居地域(共に 200/60)で「住居の環境を保護するため」(都市計画法第 9 条 5・6)の地域として、一定の制限のもとに事業所等を置くことができる。

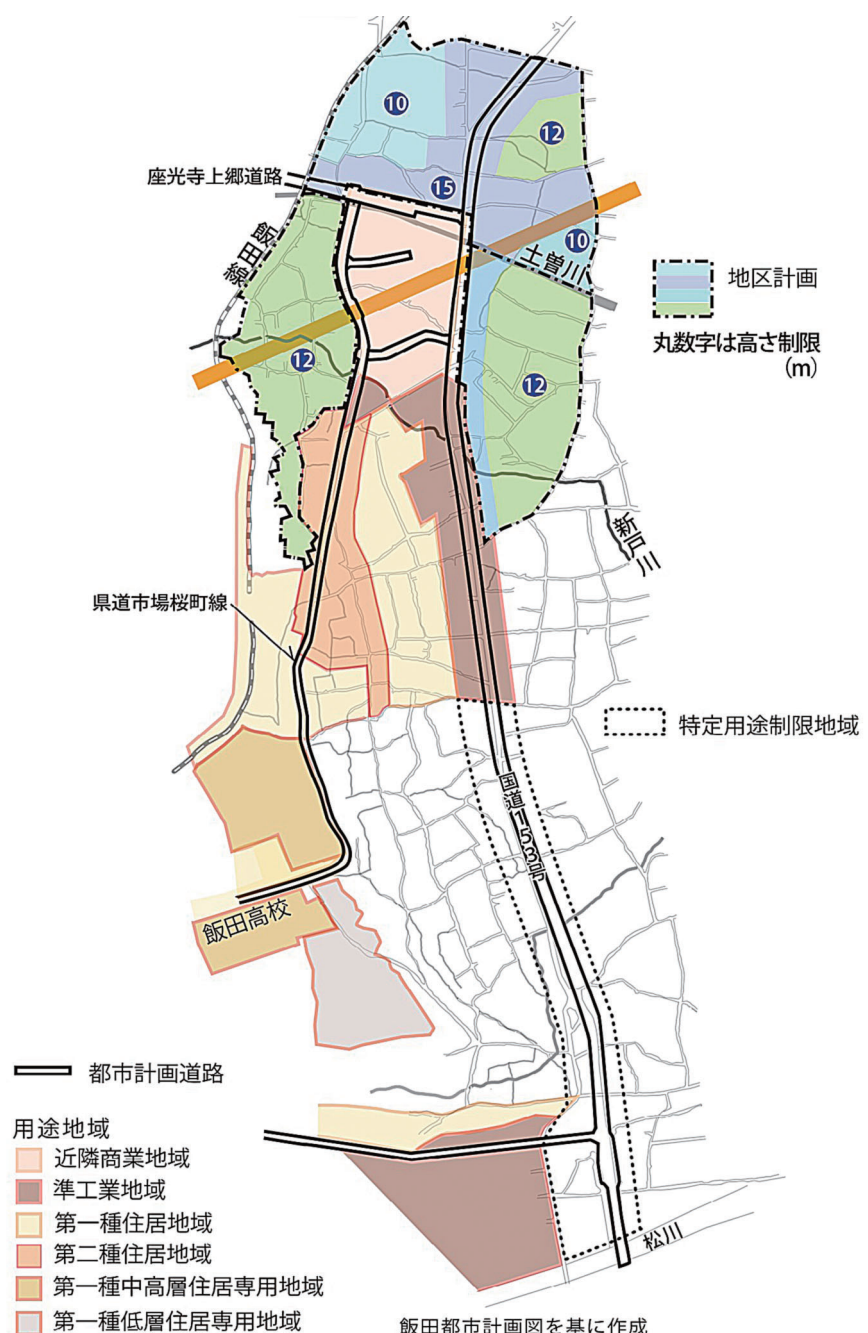
上記に加え、地区計画の策定及び特定用途制限地域の指定がなされた。

上郷地区の特定用途制限区域(右図点線部)は、国道 153 号沿いの、従来からの飲食店や各種事業所が引き続き土地利用を可能にするため特定用途制限地域を設けた。これは「用途地域が定められていない土地(市街化調整区域を除く)内において、その良好な環境の形成または保全のため(略)制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域」(法第 9 条 15)とされ、現状一部農振農用地を含む白地地域で用途地域を定められないため地区計画と建築条例により規制をかけることとしている。

これにより準工業地域と同様の建築が可能になるとともに、建築物の高さ制限(15m)を設定、「駅方面からの山並みの眺

図表 V-3-(2)-2

リニア駅周辺地区の土地利用



望を確保する」としている。

地区計画は、「それぞれの区域に相応しい様態を備えた良好な環境の街区を整備し、開発し、及び保全するための計画」であり、「用途地域が定められていない土地」で市街地開発や建築物もしくはその敷地整備が行われ、それらが無秩序に行われることが見込まれる、あるいは不良な環境が形成される恐れがある場合などに適用が想定されている(法第12条五)。

上郷地区から座光寺地区にかけて国道沿いに商工業エリア(50m幅)、リニア本線沿いの沿線エリア、その周りの居住エリアに区分する。最低敷地面積などの他、商工業エリアで15m、沿線・居住エリアで12mの高さ制限を設けた。

(ウ) 土地利用計画の一部見直し

(イ) 土地利用計画見直しまでの経緯

リニア整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)

(R5.6.30 飯田市土地利用計画・都市計画審議会)

- ・リニア中央新幹線、三遠南信自動車の開通により当地域が人流・物流で大きな変化を迎える
- ・「2050年日本一住みたい地域になる」を具現化するための持続可能なまちづくり<新たな視点>

今までの土地利用基準方針をベースにしつつ、アルプスを望む農村景観や、そこに息づく生活文化を守りながら、これら要素を踏まえた新たな視点からの検討が必要
拠点集約連携型都市構造から21世紀型の新しいまちづくり

3重心「都市重心」「人口重心」「交流重心」を基本に据える

○都市重心 (丘の上)

○人口重心 (鼎名古熊地籍を中心として概ね3km圏内)

○交流重心 (リニア駅を核とする3km圏内)

- ・リニアを利用した大都市と地方にまたがる新しいライフスタイル
- ・2050いいだゼロカーボンシティ宣言の実現に向けたモデルの構築
- ・ナレッジリンクとの新たな価値創造
- ・都市と自然が調和した良好な景観の育成

○道路整備と二次交通

○観光 人の交流の拡大

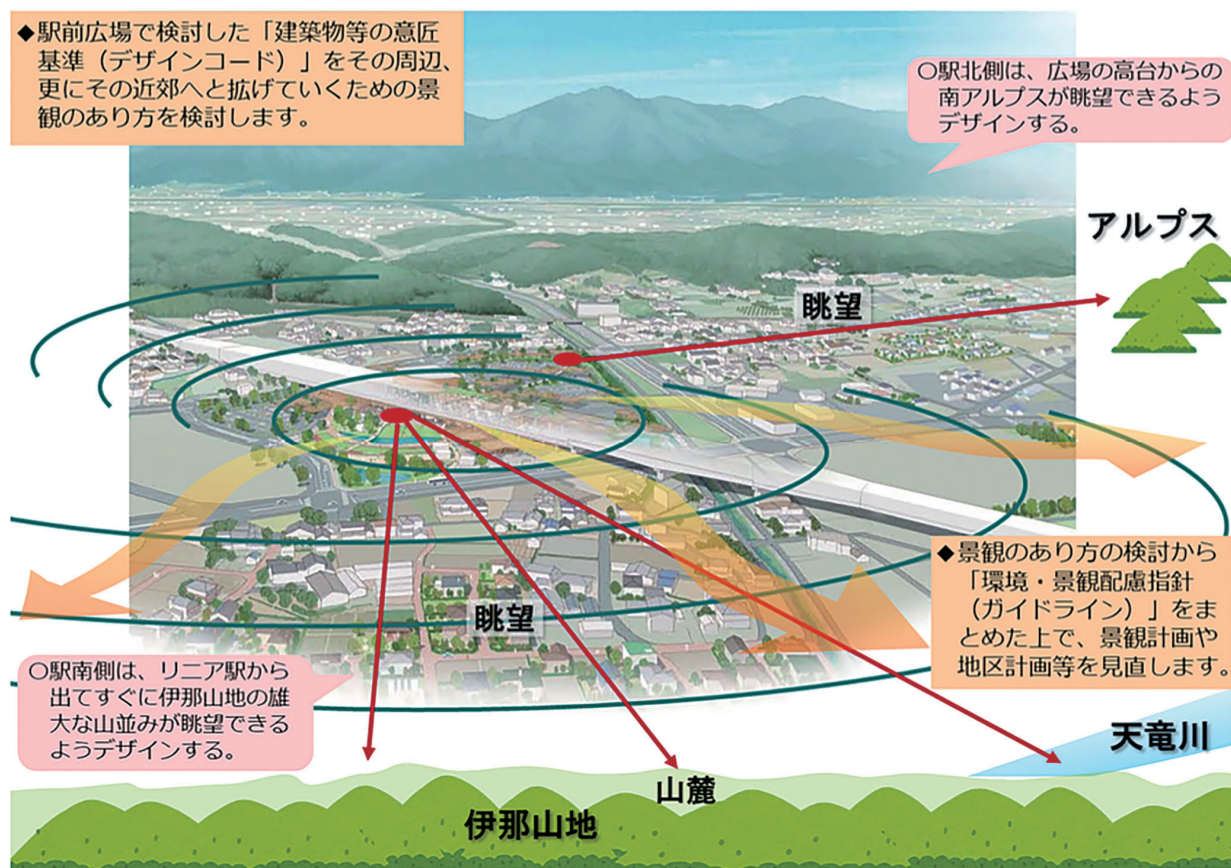
○土地利用の見直し

(ii) 土地利用見直しの考え方

○景観のあり方

- ・リニア駅周辺整備区域内で視点場を選定して、そこからの眺望の検証と駅前広場のデザインコード(形態意匠基準)もとに「環境・景観配慮指針(案)」を策定
- ・指針をガイドラインとして、リニア駅周辺での建て替え等の配慮を誘導
景観計画や地区計画等の変更により高さ制限、形態意匠等の基準を見直す

景観のあり方の検討イメージ



リニアの整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)（飯田市HP）

駅前広場に適用されるデザインコードを駅周辺の周辺にも広げると共に屋外広告物、特定屋内広告物の制限や、緑化制度により景観形成を図る（目標・目指す姿・誘導したい方向性）。

高さ制限は、駅区域の視点場から3Dデータによる高さ制限の検討（シミュレーション）を実施して眺望の検証を行う。

実施に当たっては届け出対象行為について検討会（「リニア駅前広場デザイン検討会（仮称）」）における対話を通じて「独自の計画が進められる仕組みづくりを検討」（リニア駅周辺 環境・景観配慮指針(案)）としていくとされ、地区每一律の規制緩和とまらない見込みとなっている。

尚、この指針(案)を基に該当地区への説明会を実施等により意見聴取・検討が行われている状況である。

(I) 今後の駅周辺の開発動向への対応

以上のように、リニア長野県駅周辺の周辺、上郷・座光寺地区は、これまで国道沿いは事業所・商業施設の集積、その周りは田園地帯の中に住居が点在という様相を呈する。

現状の駅周辺の土地利用計画もその延長上にあり、地域住民の度重なる協議・検討の上に形成されたものと言える。

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(H28～R5年度)	これから取り組んでいくこと(R6年度以降)
リニア開通効果	リニア開通により、品川から45分、名古屋から25分、が実現される 長野県駅（飯伊地域）が最も時間短縮効果が高い 上伊那地域、三遠南信地域（自動車道）との連携がカギ リニア新幹線完成までに、家屋・事業所の移転等多くの対応に迫られる ■一次報告書以後に判明したこと リニア開通は最短でも2034（令和16）年以降 コロナ禍を経てのリモートワークの進展により、リニアを活用して飯伊にいながら都市圏での仕事が可能になる コロナ禍で東京から人口流入した自治体には、地域ブランド他の要因	都会と直結することによる機会と脅威 機会を捉えた働きかけ 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（交流人口増、定住人口増を図る） 脅威の低減を図る 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 ■本報告書で追加したこと リニア開通までの期間を、前向きにまちづくりに活かす	・リニア中間駅沿線地域にある山梨信用金庫、甲府信用金庫、東濃信用金庫と共同での地域住民向けアンケート調査の実施 ・城南信用金庫（東京都品川区）主催のビジネスマッチングイベント「よい仕事おこしフェア」に事業者と共に参加 ・屋神温泉郷50周年に合わせた観光PRを三遠南信地域の信用金庫に向けて発信 ・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	・リニア中央新幹線沿線地域、三遠南信地域、上伊那地域との連携強化 ・地域内での観光面での連携支援推進
人口問題	人口減少の進行 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） 18歳でこの地を離れていく 学卒者が戻ってこない ■一次報告書以後に判明したこと リニア開通時の頃（2035年）に飯伊人口は13.2万人程度（社人研推計） 高校卒業後の当地域への回帰率は約4割で、学卒者が戻ってこない状況は継続	若い人を地域に呼び込む 学卒者のUターン促進、Iターン促進 地域内に学生が活動する機会をつくる 知の拠点づくり 人口を増やすための総合的な取り組み 地方創生のための活動に参画 ■本報告書で追加したこと 学卒者の回帰率向上に向けた取り組み	・奨学金制度創設に関する研究・検討の実施 ・人材紹介、副業人材活用支援の取組実施 ・職員の定着に向けたキャリア形成支援 ・様々なチャネルに基づく新卒採用・中途採用を通じた地区内外からの人材確保 ・学卒者の回帰率向上に関連する高校生意識調査の実施	・高校生を中心とした若年層と、地域の大人・企業とつながる機会の創出 ・ダイバーシティを尊重した職場環境の整備の実施、多様な人材の活躍推進
産業振興	人口問題の基礎条件は産業振興 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 ■一次報告書以後に判明したこと 人口減少による人手不足の顕在化	「外貨」を稼ぐ産業の振興 新産業支援・創業支援 「外貨」を地域に還流させる産業の支援 企業・研究施設等の誘致 リニア開通を見据えた産業基盤強化 経営支援、事業承継支援 ■本報告書で追加したこと DX（デジタルトランスフォーメーション）の活用による効率化 外国人人材の受け入れ	・地域の事業承継・M&Aに関する支援実施 ・事業者へのキャッシュレス化導入支援、IT・DX支援のための専門事業者との業務提携 ・観光庁補助金を活用した屋神温泉および地域全体の価値向上 ・ジャパンプランド飯田水引プロジェクトへの参加、海外への出展支援実施 ・クラウドファンディングの取り扱い開始（第1号案件：焼來肉ロックフェス） ・応対接遇研修、ビジネスマナー研修を地域企業に向けて開催	・企業・個人事業主に対する支援推進 ・IT・DX・生成AI等を活用した顧客の利便性向上 ・信州大学のグリーン水素製造に関する実証タウンに向けた積極的な関与
暮らし	合計特殊出生率が高いなど、当地は子育てしやすい環境 児童施設・子育て支援については要望が多い 高齢者対応の施設・サービス拡充が求められている 高等教育の施設設置の要望は強い ■一次報告書以後に判明したこと 全国平均に比べて子どもの割合はまだ多いが、その差は縮小 合計特殊出生率は減少傾向	青少年育成の支援 学校教育・勉学への支援 ■本報告書で追加したこと 子育てしやすいまち、暮らしやすいまちへの取り組みと発信	・地域の小・中・高校生向け金融教育の実施 ・南信州民俗芸能パートナー企業への登録、風流踊のユネスコ世界遺産登録に関するPR動画作成 ・キャンペーン定期実績に応じた各団体（お練り祭り、民俗芸能、子ども応援）への寄付 ・自然エネルギーへの設備投資に対する積極的な支援 ・自然エネルギー創出設備（資産）の循環（入口から出口まで）への関与	・ライフプランに関するあらゆる課題を解決する新たな相談拠点の設置 ・当地域の自然環境、社会環境（天候、地価）の良さを発信 ・地域資源のブランド化支援
地域資源	豊かな自然 歴史と伝統 特色ある祭り 当地域の環境への取り組みが先進的であることが地域外では評価高く、地域内では浸透していない 自然災害の少なさ ■一次報告書以後に判明したこと 地域一丸となった地域資源の発掘・発信 地域の民俗芸能がユネスコ無形文化遺産に登録	自然の保護 自然保護関係団体への支援 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 「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 伝統文化・芸能を守る個人・団体の支援 ■本報告書で追加したこと 地域ブランディングの推進	・南信州地域・信州大学連携推進協議会への参画 ・南信州広域連合「リニア時代に向けた新施設の整備に関する検討委員会」参加 ・地域事業者向けSDGsへの取組支援実施	・リニア駅周辺整備地域への拠点づくりを視野に入れたまちづくりへの支援・参画 ・地域の「コミュニケーションプラットフォームバンク」として地域の課題解決を支援
まちづくり	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 リニアで多くの人が訪れる街づくりを志向する意見 ■一次報告書以後に判明したこと 信州大学の水素製造に関する実証実験地域として活用 国土形成計画をはじめとして国の施策においても住みやすい地域、ウェルビーイングの高い持続可能な地域づくりが求められている	地域の街づくりへ参加・取り組みの支援 「リニアの街」にシンボルとなる施設の創設 ■本報告書で追加したこと 地域が納得できるまちづくりの模索 ウェルビーイングの高い地域づくり		

VI. 飯田信用金庫の取り組み

～しんきんからの地域への提言～

一次報告書および、今回の各調査から、リニア中央新幹線時代を迎える飯伊地域にとっての課題を、あらためて前頁の一覧表にまとめた。

1. 地域の課題 ～提言における前提～

(1) リニア開通が最短でも 2034（令和 16）年以降に

リニア開通により首都圏および中京圏へのアクセスが格段に向上することは周知の通りだが、リニア開通は最短でも 2034（令和 16）年以降となることが令和 6 年 3 月に JR 東海から発表された。今回の提言においては、この延期がもたらす影響を踏まえてどのような提言ができるかが大きな意味を持つと考える。

一次報告書の調査時には、リニア工事および関連工事による住民、事業者の移転対応が目下の大きな課題であったが、令和 6 年段階において移転対応は多くの関係者の尽力によって概ね完了してきている。今後は、リニア開通までのこの期間を、どのようにして前向きなまちづくりに活かしていくかという時期に差し掛かってくる、という理解のもと、以下の課題について触れていく。

(2) 当地域の人口減少は大きな課題

一次報告書における人口分析では、リニア開通の頃（2027（令和 9）年）の飯田下伊那地域の人口は 14 万人前後になると推計していたが、リニア開通を 2034（令和 16）年とした場合、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の直近予測では、2035（令和 17）年に 13.2 万人となるとされており、2020（令和 2）年の国勢調査との比較で約 15%の減少となる。一次報告書でも、「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いくが、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」としているが、この傾向は直近においても変わっていない。コロナ禍の間は、東京一極集中への懸念が高まり、地方への流出が進んだとの話もあったが、コロナが 5 類変更となり、その動きも元に戻りつつある。

また、飯田市の総合計画「いいだ未来デザイン 2028」の人口ビジョンにおいては、策定当初、2028（令和 10）年の定住人口をリニア開通効果を見込んだ上で 96,000 人としていたが、後期計画の原案ではリニア開通時期が見込めないことから 92,000 人に下方修正するとのことである（令和 6 年 9 月）。

人口減少の大きな流れは変えられないとしても、若年層がこの地域に戻ってくるような取り組み（魅力ある職場づくり、高校生のうちまでに当地域の魅力を伝える、など）や、移住・定住に向けた取り組みは当然に進めていく必要があるだろう。

(3) 人口減少による人手不足の顕在化

2035（令和 17）年の当地域の人口予測は 13.2 万人となっているが、生産年齢人口（15～64 歳）についても同様に減少は進み、2035（令和 17）年には 6.9 万人程度、2020（令和 2）年国勢調査との比較でやはり 15%程度減少するとされている。当地域の有効求人倍率は、一次報告書調査時の 2016（平成 28）年 1 月でも 1.43 あり、人手が足りない状

況が現れてきていたが、コロナ禍を経ても人手不足の状況は変わっていない。リニアが開通する時期には、この状況からさらに働ける人口が1割以上少なくなっていくことであり、人を多く使って事業をするという考え方が根本から覆される可能性がある。一次報告書では、「人口問題のカギは産業振興、働く場所の確保が重要」と指摘しているが、今回調査においては、少ない人数でいかに今ある産業を守っていくか、発展させていくかという点を追加したい。

(4) 地域の家族態様の変化

一次報告書において当地域は、「合計特殊出生率が全国平均を上回り、県内でも上位」「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子育てが行われている」と分析している。今回調査でも、子どもの占める割合が全国と比べて高いこと、3世代以上が暮らす世帯が長野県、全国と比較して多い状況は変わらないが、その割合は縮小傾向にあることがわかった(Ⅱ章)。また、コロナ禍を経て全国的に少子化が加速しているが、当地域の子どもの割合は年齢が小さくなるほど全国との差が小さくなってきている。2035(令和17)年の当地域の年少人口(15歳未満)は1.3万人程度と予測されており、全人口に占める割合は10.3%となるが、同じ時期の全国年少人口割合は10.0%と予測されており、リニア開通時には「飯田下伊那＝子どもの多い地域」とは言えなくなっている可能性もある。

ただ、この予測は受け止めつつも、リニア開通後に移住する人や地元回帰を考える人を増やしていくためには、「子育てしやすいまち」としての取り組みは当然に必要であると考ええる。

(5) 当地域の資源

一次報告書において、当地域の多くの人が「豊かな自然」「特色ある祭り」を当地域の資源として挙げていた。その一方で、「当地域にはこれといった場所がない」「当地域のもの(資源)は力不足」という意見もあった。

一次報告書発刊のあと、当地域の民俗芸能である「新野の盆踊り」「和合の念仏踊り」がユネスコ無形文化遺産に登録された(令和4年)。当地域で伝統的に行われてきた民俗芸能が、外部から「貴重なもの」とであると認められた好例であろう。また、人形劇フェスタ、丘のまちフェスティバル、近年では焼來肉ロックフェスなど、民間主導による地域資源の創出が行われているのが当地域の特徴でもある。リニア開通までの期間に、このような地域の魅力アップにつながる資源の発掘、ブラッシュアップが求められる。

(6) 地域が納得できるまちづくり

リニア開通を2027(令和9)年と想定していた段階では、「リニア開通に合わせて、駅周辺整備を含めたまちづくりをどのように進めていくか」という視点でまちづくりを考えていたが、開通が延期となり、駅周辺の工事が先に完了する見通しとなった現段階では「リニアが実際に走るまでの間、どのように駅周辺を含めたまちづくりをしていくか」という視点が変わっていくと思われる。ただ、開業時期がいまだ不透明な状況の中で、民間投資についても先送りとなる可能性が考えられる。

特効薬となるような解決策はないであろうことを念頭に置きつつ、一次報告書でも述べているが、行政のみでなく民間でも、リニア駅周辺のみならず飯田下伊那地域全体についていろいろな形で知恵を出し、地域が納得できるまちづくりを模索していくことが必要であろう。

2. 今後取り組むべきこと ～地域への提言～

一次報告書では以下の6点を提言させていただいた。

- ・地域一丸となること
- ・固有の地域資源を再定義（再発見）し、フルに生かす
- ・地域創発型の産業振興
- ・地域、機関ごとの機能・役割分担の明確化、一体的推進
- ・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
- ・交流人口の増加から、定住人口増へ

リニア開通は、地域にとってこれまでの生活環境、経済環境に新たな風穴を開けるものであり、まさしく諸刃の剣と呼ぶべきものであるが、その来るべきリニア時代に備えて、地域が一丸となって地域資源を磨き、産業を振興し、地域ごと・分野ごとの連携を進め、その結果として定住人口を増やすことを提言した。

一次報告書発刊から8年が経過し、上記提言は地域で着実に取り組まれているが、まだ道半ばであるとも言える。一次報告書で提言した6点については継続的に取り組んでいく必要があることを踏まえたうえで、今回調査ではリニア開通が2024（令和6）年から10年以上かかることを前提として、新たな視点も踏まえ、以下の5点を提言する。

① リニア開通までの間の地域ブランディングの推進

IV章で、コロナ禍の際に起きた東京からの住民移動について、時間距離120分、新幹線150kmを超えていても転入超となっている自治体は、観光地、保養地、リゾート地などを抱えた知名度のある自治体であると説明した。リニア開通後、一時的には来訪者は増加すると考えられるが、中長期的に来訪者を呼び込み、交流人口増加、定住人口増加につなげていくためには、地域のブランド化を進め知名度を向上させることが必要であると考え。阿智村の星空、飯田の焼肉文化など、近年でブランド力を高めている事例が出てきており、リニア開通までの期間にこういった事例を増やしていくことができれば、知名度向上につながるものと思われる。

② 学卒者の回帰率向上、通勤・通学圏拡大を見据えた移住・定住に向けた取り組み

II章の年齢別人口構成比を見ても分かる通り、飯田下伊那地域で育った子供は高校卒業と同時に地域を離れ、そのうち半数超（近年では約6割）は地域に帰ってきていない状況が長年に亘って継続している。全国的に人口が減少している現代において、リニア開通による他地域からの人口流入に過度な期待はできないと考えられ、まずは地域で生まれ育った若者をいかに地域に呼び戻すか、という視点が必要になってくると思われる。また、リニア開通による通勤・通学圏の拡大を見据えた移住・定住のニーズにも対応していく必要

があらう。

「この地域には何もないから、外（都会）へ行け」と年長者から言われたとの話は多く聞か、その考えを改め、リニア開通時にこの地域を担っていく若者をいかに増やすか、ということをお我々一人一人が真剣に考えなければならないのではないか。

③ DX（デジタルトランスフォーメーション）の徹底活用による地域の利便性向上

人口減少への対応、様々な課題への解決策という点で、DX（デジタルトランスフォーメーション）の活用も必須になってくる。学卒者の回帰率向上や、外国人人材の受け入れが進んだとしても、人口減少の大きな流れ自体は止めることはできない。コロナ禍によってDXという言葉はかなり浸透してきており、今後は生成AI等のさらなる発展によって、産業の効率化はより加速していく可能性がある。事業所単位においてはもちろんのこと、住民、行政なども一体となって効率化を進めていく視点が求められる。それによって地域の利便性が向上すれば、リニア開通時における地域の強みともなる可能性もあらう。

④ 「リニアのあるまちづくり」のバージョンアップ

リニア開通が10年以上延期されたことで、「リニアのあるまち」について、より不透明感が増している。「本当に開通するのか」「開通しても、乗る人はどれだけいるのか」といった声も聞かれる。ただ、リニア開通が当地域にとって千載一遇のチャンスであると思いは、変わりのないところであるとお考える。現時点においては、地域住民が明確なリニア開通後のビジョンを描けていない状況であると感じているが、少なくとも10年という期間が示された以上は、その開通時期に向けたビジョンを行政、住民が一体となって作り上げ、共有していく必要があるとお考える。特に、リニア開通までの間に駅周辺の賑わいをどのようにつくっていくのかについては、民間の意見も取り入れながら進めていくことが重要であらう。

⑤ ウェルビーイングの高い地域づくり

最後に、国土形成計画でも指摘されている「ウェルビーイング」について述べたい。ウェルビーイング（Well-being）とは、幸福で肉体的、精神的、社会的すべてにおいて満たされた状態を指し、簡潔に言えば「幸せな状態」ということになるが、学卒者の回帰率向上や定住人口増加を実現するための全ての基礎は、地域、住民のウェルビーイング向上にあるといえるのではないか。

ウェルビーイングの高い地域をつくることは、リニア開通だけに限る課題ではないが、リニア開通が延期となった今こそ、将来に亘って持続可能な地域をつくっていくために、この地域に住んでいる人たちが「幸せ」と胸を張って言える地域づくりを、実現していく必要があるとお考える。

3. 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～

飯田信用金庫では、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・主催商談会

全国の信用金庫、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金庫職員によるアテンド支援を行っています。

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、下伊那郡各町村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。



食の縁結び！南信州うまいものマーケット・商談会
(名古屋国際センター) (地域サポート部撮影)

③ 当地域の観光地や温泉の情報を全国信用金庫へ紹介

全国信用金庫と各信用金庫協会のネットワークにより、当地域の温泉旅館等の情報を提供し、当地域への団体旅行を実施してもらう取り組みを進めています。

令和5年の昼神温泉出湯 50 周年の際には、三遠南信地域の信用金庫向けにキャンペーンのPRを実施しました。

(2) 地方創生への取り組み

① 南信州地域・信州大学連携推進協議会への参画

南信州広域連合、飯田市、飯田商工会議所等とともに、地域と信州大学との連携を進めていく「南信州地域・信州大学連携推進協議会」(旧・信州大学新学部誘致推進協議会)に参画し、信州大学との連携強化に関する取り組みの他、大学のあるまちに関する発信を地域に向けて行っています。

② 観光庁補助金を活用した南信州地域全体の価値向上への取り組み支援

観光庁が実施する「地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化事業」への申請手続きに関して、当金庫が事務局として参画し、事業者への説明や事業計画の策定についてサポートを行いました。

③ 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、大学連携の取り組みを通じて当地域の可能性について研究・討議を行っています。



学輪 I I D A 全体会 (しんきん南信州地域研究所撮影)

④ 地域間連携の取り組み

リニア中央新幹線の間駅沿線地域にある山梨信用金庫、甲府信用金庫、東濃信用金庫と共同での地域住民向けアンケート調査を実施し、各地域ごとのリニア開通への関心度合いなどについて調査・発信しました。また、「飯田丘のまちフェスティバル」において山梨県、岐阜県の事業者の出展の支援に取り組みました。

⑤ 環境文化都市づくりプラットフォーム「うごくる。」への参画

飯田市、南信州地域振興局とともに令和4年に立ち上げた「うごくる。」に参画、様々な地域課題への解決に取り組む人たちを応援するとともに、若者と大人の連携にも積極的に取り組んでいます。

(3) 産業基盤強化のための支援

① リニア工事により移転となる個人・事業者への支援

総合企画部内にリニア対策室（現・地域サポート部しんきん南信州地域研究所リニア・三遠南信対策室）を設置するとともに、営業統括部内にリニア相談専門担当者を配置し、移転に関する相談や代替地のマッチングなどを実施しました。

② クラウドファンディングの取り扱い開始

地域内で新たなチャレンジを行おうとする事業者や団体を支援し、地域活力の創出を図ることを目的に、平成28年から「購入型クラウドファンディングの活用支援」を開始しました（第1号案件・焼来肉ロックフェス）。

③ 自然エネルギーに関する設備投資への支援

脱炭素の推進を支援するため、太陽光、小水力、風力、バイオマス等の発電設備設置に対する融資を行い、節電やCO₂削減に取り組む事業者や個人の支援に取り組んでいます。

④ 人材紹介、副業人材活用支援

人手不足時代への取り組みとして、各種機関との連携や、人材関連企業との提携を行い、求人案件の取り次ぎ等に取り組んでいます。また、副業人材の活用支援にも取り組んでいます。

⑤ 事業承継・M&A支援

多くの事業者が悩みを抱える事業承継問題について、個別相談会の開催や長野県事業引継ぎ支援センターとの連携を通じて、支援を行っています。

⑥ キャッシュレス化、IT・DX化支援

キャッシュレス社会の実現に向けたクレジットカード決済やスマホ決済サービスの導入支援や、ITアドバイザーによるIT・DX化の支援を行い、事業者のデジタル化、省人化等の生産性向上を支援しています。

⑦ 創業支援

創業を検討している方のアイデアや計画を実現させるための「創業計画書」作成支援をはじめ、創業者向け融資による支援、各種支援機関への取り次ぎ等によるバツ



クラウドファンディング立ち上げを支援した飯田焼肉「最も長い鉄板」ギネス世界記録（営業統括部撮影）

クアッパを実施しています。

(4) 教育・スポーツ・文化振興のための取り組み

① 地域の小・中・高校生向け金融教育の開催

中・高校生対象のインターンシップを本部や営業店で開催し、金融に関する教育を行っています。また高校生向けには、当地域の高校を会場にした「金融教室」を開催し、当金庫のマネーアドバイザーが講師となって、経済生活に必要な知識に関する講義を行いました。

② 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。

・主催事業

飯田信用金庫 Presents 萩元晴彦
ホームタウンコンサート

・協賛事業

人形劇フェスタ
オーケストラと友に音楽祭
藤本四八記念小中高校生写真賞
飯田やまびこマーチ
風越登山マラソン
ツアー・オブ・ジャパン綿半信州飯田ステージ
信濃グランセローズ
みなみ信州駅伝
焼來肉ロックフェス
飯伊小中学生陸上競技大会 他



高校を会場に行った「金融教室」での講義
(営業統括部撮影)

(5) 地域資源、環境保全・再生への取り組み

① 飯田信用金庫「SDG s 宣言」の策定・公表

令和元年11月15日に「SDG s 宣言」を策定・公表し、「SDG s 取組目標」に環境・社会・ガバナンスの3側面から50項目の目標を掲げています。

② 地域事業者向けのSDG s への取り組み支援

令和5年から、「長野県SDG s 推進企業」の登録や、三井住友海上火災保険㈱との協働による「SDG s サポートサービス」の提供を通じて、地域事業者向けのSDG s への取り組み支援を実施しました。また、当金庫を通じてSDG s 私募債「南信州のミライ」を発行した事業者から、地域の学校や施設に寄付を行っていただいています。



しんきん地方創生型SDG s 私募債「南信州のミライ」
贈呈式 (営業統括部撮影)

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。

④ 南信州民俗芸能に対する支援

当金庫は、平成 28 年 5 月に長野県の「南信州民俗芸能パートナー企業」第 1 号企業として登録を受け、これまでに「風流踊」や「歌舞伎」をテーマとしたセミナーを開催し、「民俗芸能の宝庫」と呼ばれる当地域の魅力を発信するための取り組みを行ってきました。

また、令和 4 年度には「SDG s 民俗芸能応援定期預金」を発売し、地域の皆さまを代表して民俗芸能団体へ 100 万円を寄付しました。



「南信州の民俗芸能を知る」風流踊の実演
(地域サポート部撮影)

(6) まちづくりへの支援・参画

① 南信州広域連合「リニア時代に向けた新施設の整備に関する検討委員会」参加

アリーナ機能を中心とした複合施設を想定した新設備の整備に関して、委員メンバーとして参加しました。

4. 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、当金庫が地域の皆さまと一緒に「地域の明るい未来をともにつくる」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 リニア中央新幹線沿線地域、三遠南信地域、上伊那地域との連携強化に取り組みます

リニア中央新幹線沿線地域との連携は、コロナ禍を経て人的交流が一時的にストップしたこと、また今般のリニア開通延期により、目にする機会が減少している印象もありますが、やはり山梨信用金庫、甲府信用金庫、東濃信用金庫との共同アンケートでは連携を期待する声が多くあり、リニア開通までの期間を連携強化の期間とすることで、リニア開通効果をより大きなものにしていく必要があると考えます。

また、一次調査でも触れている通り、リニア駅設置による効果を最大化するためには、飯伊の人口や産業・経済の規模だけでは十分ではなく、上伊那地域との経済的な連携、三遠南信地域との連携も必要となってきます。

信金中央金庫を通じた各地域信用金庫との連携のほか、長野県経営者協会等を通じた上伊那地域の交流・連携を進め、一層の広域連携を進めてまいります。

② 地域内の観光面での連携支援を推進します

リニア開通後は観光による交流人口の増加が期待される一方で、まだまだ「南信州」の認知度は低く、地域一体となった情報発信をさらに進める必要があります。飯田下伊那地域を営業エリアとする当金庫では、地区内の観光公社やDMO、各自治体の観光課の連携へ向けた働きかけを行い、地域全体で様々な手段による情報発信が継続的に行えるように支援します。

(2) 人口減少社会を見据えた取り組み

① 高校生を中心とした若年層と、地域の大人・企業とのつながる機会を創出します

学卒者の回帰率が約4割の当地域において、リニア時代の主役となる若者が進学等により地域を離れる前に、「うごく。」での活動や、高校生の探求学習への協力などを通じて大人や企業とつながる機会を創出することで、地域の文化や企業を知り、当地域の良さを認識してもらう活動に取り組みます。

② ダイバーシティを尊重した職場環境の整備を行い多様な人材の活躍を推進します

性別、年齢、価値観の違いにとらわれない、多様な人材が活躍できる組織づくりを進めます。SDGs目標5「ジェンダー平等を実現しよう」の達成に向け、誰もが働きやすく、活躍しやすい職場環境の整備に取り組みます。

また、飯田下伊那に帰ってきたい、飯田下伊那で働きたい、と考える幅広い世代の皆さまに対する就業機会を提供できるよう、中途採用についても柔軟に対応してまいります。

(3) 産業振興

① 地域の産業基盤である企業・個人事業主に対する支援を強力に推進します

地域の人口減少、高齢化が進展する中で、当金庫では活力ある産業を守り、発展させるために、企業・個人事業主への各種補助金事業に関する支援をはじめとして、創業を希望する方への支援、事業承継に関する支援を行ってきました。

今後も、当金庫では地域の産業の基盤である企業・個人事業主に対して、ただお客さまのニーズに応えるだけでなく、さらに発展するための有益な情報提案を行い、寄り添いながら支援を行ってまいります。

② IT・DX・生成AI等を活用したお客様の利便性向上に取り組めます

地域の人口減少が進む中でリニアが開通することが予想され、当金庫では地域の産業を守るためにIT・DX化の観点から事業者のデジタル化、省人力化等の生産性向上支援に取り組んできました。今後は、生成AI等の発展により、さらなる業務効率化、生産性向上が実現する可能性も視野に入れ、当金庫自身の業務効率化はもとより、事業者の生産性向上や個人の利便性向上に寄与する取り組みを進めてまいります。

③ 信州大学のグリーン水素製造に関する実証タウンの取り組みに積極的に関与します

信州大学は、飯田市座光寺のエス・バード一帯を光触媒によるグリーン水素製造に関する実証タウンにする計画を発表しており、地域で水素を製造し、地域内で利用する「地産地消モデル」を構築する、と説明しています。実証タウンの全体像はまだ不透明ながら、地産地消の仕組みを構築するとなれば、地域住民や地域の事業者にも大いに影響があることが予想されます。当地域が、世界最先端の技術を開発する拠点となることは、地域の産業活性化における期待はもちろん、地域のブランディングにとっても大きな意味を持つと考えます。

当金庫は、南信州地域・信州大学連携推進協議会のメンバーとして、地域に向けた情報発信を行い、実証タウンの取り組みを産業の活性化や、地域ブランディングの構築につなげていきます。

(4) 地域の暮らしやすさ向上、地域資源の活用

① 地域の皆さまの幅広い悩みや課題を解決するための新たな相談拠点を設置します

当地域がより暮らしやすいまちとなることを目指して、当金庫では従来の金融による課題解決にとどまらない、地域に住んでいる方や事業を行っている方たちのあらゆる課題解決のための情報が行き交う新たな拠点「しんきんプラザみらとも」を、名古屋支店を改装して令和7年5月に設置します。

金融に関する情報だけではなく、今まで金融機関が担ってこなかった医療、介護、教育、文化など、様々な分野の情報が自律的に行き交い、生活の中の課題解決のヒントとなる情報がタイムリーに見つかる場所を目指して、拠点づくりを進めてまいります。

② 自然環境、社会環境（天候、地価）の良さを発信していきます

リニア中間駅が設置される甲府市、中津川市ともに、都市圏からの移住や二拠点生活への期待が大きいことが窺えます。移住や二拠点生活を検討する人たちが、中間駅が設置される地域同士を比較することを念頭に、当地域の暮らしやすさをどのようにアピールしていくかが重要であると考えます。地価の安さ、夏の朝夕の気温の低さ、通勤のしやすさなど、当地域の環境の良さを詳らかにして、地域内外へ発信を行ってまいります。

③ 地域資源のブランド化支援に取り組みます

令和4年に、当地域の民俗芸能である「新野の盆踊り」「和合の念仏踊り」がユネスコ無形文化遺産に登録され、「民俗芸能の宝庫」と呼ばれる当地域の資源にあらためて注目が集まりました。また、平成27年から始まった「焼來肉ロックフェス」は令和6年に10周年を迎え、当地域の焼肉文化を地域内外に発信するイベントとして定着してきています。

当金庫では、クラウドファンディングの立ち上げや寄付などを通じて、地域資源のブランド化支援を行ってまいります。

(5) リニア開通に向けた地域づくり、まちづくり

① リニア駅周辺整備の取り組みに積極的に関与し、民間事業者の支援を行います

リニア駅の周辺整備は、道路ネットワークの整備も含めて進められていますが、今後は駅周辺を含めたまちづくりをどうしていくかに関心が高まっています。まちづくりには、行政の取り組みだけでなく地域住民の皆さまを中心に、民間の関与も重要になってきます。

当金庫では、飯田市が設立した民間事業者の情報交換の場である「飯田・リニア駅前広場プラットフォーム」に積極的に関与し、他地域の調査等で得た情報を提供するとともに、リニア駅周辺での賑わい創出に取り組む民間事業者の支援を中心に、地域の皆さまと一緒にまちづくりに取り組んでいきたいと考えます。

② 「コミュニケーションプラットフォーム」のハブ機能を担うべく地域の課題解決支援に取り組みます

刻一刻と変化する経済情勢、社会状況へ対応すべく、当金庫では飯田下伊那の自治体はじめ、様々な外部機関や外部専門家と連携を図り、高度化するお客様のニーズに対応する体制づくりを進めてまいりました。

リニア時代に目指す姿は、「コミュニケーションプラットフォーム」のハブとしての役割を担う金融機関です。これは「地域情報の掛け合わせによって新しい価値が付加され、その情報がタイムリーに必要な方に届く仕組み」の中心的役割を担う金融機関を目指すことです。

地域の情報循環の中心となることで、金融分野だけでなく、あらゆる分野の相談を受け、解決を支援し、信頼される金融機関を目指して、地域の皆さまとともに歩を進めてまいります。

あとがき

平成28年3月、「リニア中央新幹線に係る調査報告書」発表の際は、リニア新幹線を当地域に迎えることが決まって地域の圧倒的な高揚感の下で報告書を受け止めていただいた。これを機会に、当地域内外の関係する方々との対話・交流を重ね現在に至っている。発表時点でリニア中央新幹線は「現時点からあと11年で完成させる計画」であったが、今回の二次調査報告書執筆時点においては、完成時期が明確にならない状況であり、「開業まで10年以上かかる」となっている。

そのような不透明な状況ながらも、リニアに関係する方々は異口同音に「開業までの期間を準備期間と捉え、前向きに取り組みを進めていく」決意を述べられている。飯伊地域においても、リニア中央新幹線が大きなチャンスであることは変わらないとの思いを持って今後のまちづくりに向き合う必要があると感じている。

飯田信用金庫は、当地域が持続可能性を維持しながら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、今後も地域の皆さまと手を携えて、地域経済の活性化に取り組んで参ります。

本報告書は、学術論文集ではなくまた幾多の地域課題に対する処方箋集にもなり得ていません。リニア新幹線とその関連事業および地域が抱える課題について考えていただく上でのガイドブックとでもいうものです。本報告書が皆さまに地域の今後を考えていく上で何かのお役に立てば幸いです。

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

令和7年3月

リニア中央新幹線開通にかかる調査

調査担当者	飯田信用金庫しんきん南信州地域研究所	加藤修平
	同	竹内文人
	同	中村 達
	しんきん地域創生ネットワーク株式会社	笠原 博
		(信金中央金庫グループ)

第二次 リニア中央新幹線に係る調査 報 告 書

令和 7 年 3 月 31 日 発行

発 行 者 飯田信用金庫

理事長 小 池 貞 志

〒395-8611

長野県飯田市本町 1 丁目 2 番地

電話 0265-22-4321

印刷・製本 株式会社 秀 文 社