

長野県新総合交通ビジョン・

第1回リニア中央新幹線関連交通特別委員会 議事要旨

- 1 日 時 平成24年2月10日(金)午前10時～11時50分
- 2 場 所 伊那合同庁舎 5階講堂
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 37名

【地元市町村長等】

氏 名	所 属 等
シロトリ タカシ 白鳥 孝	上伊那広域連合長(伊那市長)
スギモト コウジ 杉本 幸治	駒ヶ根市長
ヤガサキ カツヒコ 矢ヶ崎克彦	辰野町長
ヒラサワ トヨミツ 平澤 豊満	箕輪町長
コウサカ ムネアキ 高坂 宗昭	飯島町長
カラキ カズナオ 唐木 一直	南箕輪村長
ソガ イツロウ 曽我 逸郎	中川村長
シミズ ヤスオ 清水 靖夫	宮田村長
イトウ ヤスオ 伊藤 泰雄	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 上伊那広域連合議会議長
サカイ ショウヘイ 坂井 昌平	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 駒ヶ根市議会議長
マツダ ヒデトシ 松田 英俊	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 宮田村議会議長
ムカイヤマ キミト 向山 公人	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 伊那商工会議所 会頭
モリモト ミツヒロ 森本 光洋	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 長野県商工会連合会上伊那支部広域協議会会長
カスガ シュウイチ 春日 州一	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 上伊那農業協同組合 組合長 代理 専務理事
ミサワ サトシ 三澤 聡	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 伊那青年会議所 理事長 代理 副理事長
フクザワ ハツコ 福澤 初子	リニア中央新幹線建設促進上伊那地区期成同盟会 副会長 伊那市女性団体連絡協議会 会長

【検討委員】

氏名	所属等
イシイ ハルオ 石井 晴夫	東洋大学経営学部 教授
シオタニ 塩谷 さやか	桜美林大学ビジネスマネジメント学群 准教授
スズキ フミヒコ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
ヤナギサワ ヨシヤス 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏名	所属等
タカハシ セイキチ 高橋 清吉	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)
スギイ ジュンイチ 杉井 淳一	国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所長 (国土交通省 中部地方整備局 企画部長代理)

【説明者】

氏名	所属等
イチカワ タケシジ 市川 武二	上伊那地方事務所長
ハラ アキヨシ 原 明善	伊那建設事務所長
カラキ マナブ 唐木 学	伊那保健福祉事務所 副所長

【事務局】

氏名	所属等
コバヤシ トオル 小林 透	長野県 企画部 交通政策課長
マスダ タカシ 増田 隆志	長野県 企画部 交通政策課 企画幹兼課長補佐
ホソカワ ヤスシ 細川 康	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
マエジマ マサシ 前島 正志	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼新幹線・鉄道企画係長
カノウ ヒロシ 加藤 浩	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼空港活性化係長
イナダマ ミヅル 稲玉 稔	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
トブサワ サトシ 飛沢 聡	長野県 企画部 交通政策課 交通企画係
イヨダ アキフミ 伊豫田 暁史	長野県 企画部 交通政策課 新幹線・鉄道企画係
キタハラ ハヤト 北原 隼人	長野県 企画部 交通政策課 空港活性化係
ユイ ヒトシ 油井 均	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

カタギリ 片桐	タケシ 剛	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係
キタザワ 北沢	タツミ 辰美	長野県 建設部 道路建設課 計画調整係

議事

1. 開会

2. あいさつ

小林交通政策課長

ただいまご紹介をいただきました、長野県企画部交通政策課長の小林透と申します。今日はどうぞよろしくお願ひしたいと思います。

本日、第1回のリニア中央新幹線関連交通特別委員会ということで開催をさせていただいたところでございますが、恐縮でございます、私から、事務局を代表いたしまして、一言ごあいさつ申し上げたいと思います。

本日、本当にお忙しいところをこの委員会、特別委員の皆様と地域の皆様との意見交換会ということの主たる内容として開催をさせていただいたところでございますが、本当に多くの皆様にご出席をいただきまして、ありがとうございます。

また、本日は国土交通省北陸運輸局支局長の高橋清吉様、杉井飯田国道事務所長様にもご出席をいただいております、感謝を申し上げます。

当委員会は、長野県の新しい総合交通ビジョンを策定するというところで、その中核を担う検討委員、その中でも専門的な学識を有する皆様をもって構成されておりますリニア中央新幹線関連交通の特別委員の皆さんにお集まりいただいております。これから平成39年度、名古屋までの開業ということが予定されております、リニア中央新幹線の新時代を迎えるということとともに、少子高齢化や人口減少という、厳しい荒波の中の長野県の今後の交通、地域交通を考えていく、再構築をしていくということをテーマとして考えているところでございます。

長野県はとりわけ、やはり南北に広くそれぞれ地形も変わって、交通の話につきましてもそれぞれの地域にそれぞれの課題があるということで、それぞれの地域の皆様の現場に立って、地域の皆様と意見交換をしながらこの今後の交通について考えてまいりたいと、原案をつくってまいりたいと考えているところでございます。

そうした一環として、昨日、今日と第1回ということで、このリニア中央新幹線の駅ができるこの伊那谷を最初の検討の場に考え、開催をさせていただいたところでございますので、ぜひ、今日は建設的な意見をお出しをいただければと考えております。

今後、やはり長野県にとってこの駅を考えると、三大都市圏への玄関口ということになってくるかと思ひます。そうした問題、あるいは先ほども申し上げましたが、地域公共交

通の非常に厳しい現実の問題があるかと思いますが、非常に限られた時間で恐縮ではありますが、ぜひ忌憚のない意見を出していただきまして、夢のあるものとなり、またそれが新しい総合交通ビジョンにつながっていくということで、皆様のご協力をお願いするところでもあります。

本日、本当にお忙しいところ、時間をいただいておりますので、そのようなお願いを申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

3. 会議事項

(1) 管内の概況について

ア 上伊那地方事務所

資料1に基づき、市川上伊那地方事務所長から説明があった。

イ 飯田国道事務所

資料2に基づき、杉井飯田国道事務所長から説明があった。

ウ 伊那建設事務所

資料3に基づき、原伊那建設事務所長から説明があった。

(2) 地域の概況について

資料4に基づき、白鳥伊那広域連合長から説明があった。

(白鳥連合長)

上伊那広域は8市町村で構成されている。ゴミの中間処理を現在2カ所で経営しているが、やがては1カ所としたい。共同電算も一本化している。広域的な観光に取り組んでいるし、観光を一つの産業として捉えるように考えている。国道152号の整備で新たな観光につながるものと期待している。

この地域は、河岸段丘で遮られているので、公立病院間の連携を図っている。木曾地域について医師数が少ない地域でもある。交通に視点を置いて、道路がしっかり整備されないと医療、産業、経済も止まってしまうと感じている。

工業は県下で一番の地域、農業でも生産額は多い。観光は県内で5番目の状況である。道路交通は大事であると認識している。高齢化という共通の悩みはあるが、歯止めができない。安心して運営できるようにしたい。公共交通については、バスがあっても乗ってもらえない。そのため、路線が減る。路線が減った後をどうするか。何とか残す仕組みを考えている。JR飯田線も大事だと考えている。飯田線は100年経つが、主に高校生が利用しているし、観光に利用している人も多くいる。都会の人全てが車を持っているわけではないので、観光において、今後、飯田線は重要なポイントとなる。

リニア中央新幹線には、大きな期待を寄せている。交流人口の増加や産業の活性化が期待できる。リニア中央新幹線の駅まで行く道はバイパスなどだが、これが整備されないと車やバスを使って移動することができない。リニア中央新幹線が開業す

る15年後に向けて整備をしてほしい。バイパスが整備されないとリニア中央新幹線の効果が上伊那に及ばない。

南信地域は車での移動が主になるので、道路が大事。平成18年には、災害で中央道、国道が止まったが、道路ネットワークは1カ所止まると全てが止まり、各地で孤立した。そうした点を委員に知ってもらいたい。

(3) 意見交換

・(1)(2)の説明を受けての説明の補足、及び質疑応答・議論の要旨は以下のとおりである。

(杉本駒ヶ根市長)

リニア中央新幹線の完成まで15年だが、長いようで短い。ビジョンは県全体のことだが、伊那谷にとっては15年しかないということで、具体的なことを示してほしい。

直接、事業に関わる行政機関の連絡会議を設けて実務的な話を進めてほしい。産業の活性化や観光に期待する。15年という期間は短い。15年後に向けて地域ごとの受入体制を整えることが必要。地域で連携を図りながら、地域の魅力を向上させる必要がある。

(委員)

下伊那地域は、(リニア中央新幹線の間)駅ができる地域だが、上伊那地域は駅までのアクセスが課題。大きな高速交通ネットワークのほか、地域交通について国道153号線や権兵衛峠を含めた、格子状のエリアとして捉えることが必要。高速交通と2次交通のフィーダーと3次交通が必要。

バスも厳しい状況にある。どのように、リニア中央新幹線へのアクセスと地域交通を確立するかが大事。

15年という期間は長いようで短い。まちづくり、地域づくりを広域連合で考えるとのことだが、心強い。平成25年3月までに、県の計画を作る。忌憚のない意見で平成40年を目指してマスタービジョンを作っていくたい。

新たな総合交通ビジョンは、まさにリニア中央新幹線の開業を見据えたビジョンで、信州まつもと空港の活性化や幹線の交通網といったことも検討する必要がある。地域の条件や状況は異なるので、項目ごとに詰めていきたい。高速道路は、中央道の整備、国道153号線の整備が進んでいる。飯田国道事務所も伊那建設事務所も全力で整備をしている。

農道も含めた道路網の整備とJR飯田線については、この地域にとって生命線なので、どう整備するかが課題である。

鉄道には鉄道でアクセスするのが基本。飯田線の活性化にはJR東海、県などと協

議しながら、いろいろな乗り継ぎ方法等を提案したい。100年の歴史を200年にする大きなターニングポイントを迎えている。

普通の整備新幹線は経営分離し、地元がやることになる。信越線がその例。長野以北の経営が厳しいところを経営することになる。ビジョンは県内交通の全てをターゲットとするもので、できるだけ多くのみなさまのご意見を反映し、市町村にアクションプランを作ってもらいたい。

(向山副会長)

この地域の公共交通は、バスと飯田線だが、車も公共交通となっているのが実態。(買い物、医療などとの)連携が取れないと生活することができない。生活や経済が広域化し、市町村だけでは対応することができない。この地域は、中京圏や関東圏との交流が必要。ここから東京に行く時間は、東京-青森間よりも長く、経済的に不利益となっている。

具体的なことで知ってほしいのは、以前は、新宿から飯田までは特急が通っていたが、今は乗換が必要な状況。リニア中央新幹線の駅が下伊那にできたからといって地域が活性化できるかといえば、そうではない。

幹線道路網のアクセス整備も必要。信州まつもと空港も大変だった。信州まつもと空港へのアクセスも考える。例えば、特急あずさを飯田まで乗り入れるように既存の鉄道のグレードアップをお願いしたい。

長野の県庁に向けて直通電車はあるが、時間がかかる。均衡ある県土の発展を求めるためには、県庁までの電車の時間短縮が必要。リニア中央新幹線を利用して(長野県に)来る時間よりも長野市に行く時間がかかるのでは、リピーターはない。

委員には均衡ある交通体系の検討をお願いし、将来に向けて地域間格差の埋め合わせができるように考えてほしい。それが県民の利便性の向上に繋がる。

(委員)

伊駒アルプスロードは、南信と中信と北信をつなぐ大切な道路。住民参加を求めながら計画を進めていることに対しては敬意を表したい。この取組を続けていただきたい。アクセス道路の要望が多くであるが、道路の機能面からは、私は、伊駒アルプスロードは、幹線道路だと捉えている。道路機能は、円滑に流すかトラフィック機能か、居住地を結ぶアクセスのどちらの機能を重視する道路か、その役割を明確にする必要がある。ネットワークを構成する上では、円滑な幹線道路をまず構成し、そこにアクセスする道路をいかに繋げるかが必要。道路機能の役割分担と整備の優先順位をしっかりと決めることが必要。県内の幹線軸とアクセス道路の構成を決めることと、優先順位をつけることは、県にもお願いしたい。住民にその意味と役割を示すことが大事。幹線道路に多数のアクセス道路を繋げると渋滞が生起してしまう

ので、思ったような機能が発揮できなくなる。広域の地域間を結ぶ道路なのか、幹線軸と各地区を繋げる道路なのか、住民にも道路の機能を知ってもらうことが必要。県にも住民にもお願いしたい。

J R 飯田線も利用者が減っている。これから交通弱者が増える中で、飯田線は必要な移動手段である。地域の方が関わって行くことが大事だが、存続目的の陳情ではうまくいかない。地域の方も飯田線を地域の活性化にいかにかかすか考えることをお願いしたい。飯田線はこのままでは、廃線となることを心配している方もいると聞くが、鉄道は多くの人を遠方に運ぶ幹線軸の位置付けにある。廃線は地域づくりにとって痛手となる。飯田線を使ってもらうためには、誰のため何のための飯田線かを考えて頂く必要がある。今後、少子高齢化が予想されるなか、交通弱者のためになくってはならない移動手段であることを分かってほしい。地域づくりやそこに住む人のための移動手段は、その地域の方の取組の主体的な取り組み関わりが必要。飯田線は南北の幹線軸ではあるが、地形状所要時間がかかるとのこと。乗り継ぎに時間がかかるのであれば、移動目的とその時間帯によって、乗り継ぎがない便の運行形態についても J R 東海と一緒に考えることが必要。

(杉本駒ヶ根市長)

中央自動車道は他の地域と繋がっている。国道 1 5 3 号も飯田までは国が整備し、その先は県が整備している。市町村道もあるが、誰がどんな役割を担うのか、そういう視点で議論をしていただきたい。災害時のことを考えると、中央自動車道の代替として国が管理すべきだと思う。1 5 年という期間の中で想いと誰がやるのかをはっきりさせたい。

(委員)

計画の中で、誰がやるのかと優先順位は大事なので、事務局を含めて早急に考えたい。

(矢ヶ崎辰野町長)

(リニア中央新幹線は) B ルートが良かったが C ルートになった。伊那は良い所だが、細長い地域である。辰野町から飯田市まで約 6 0 キロあるが、甲府までも 6 0 キロ程ある。

リニア中央新幹線が間引き運転にならないようにすることが大事。リニア中央新幹線の駅は南に行ったが、諏訪や松本も巻き込まないと利用者が少なく、間引き運転になり、途中の駅に止まらなくなる。

道路では、上伊那地域では様々な構想があるが、早く整備しないと、リニア中央新幹線が来ても (人の流れが) 止まってしまう。

上伊那地域（の北部）は東京志向。駒ヶ根から南の地域は中京志向。上伊那北部は東京に出ることが多い。甲府まで60キロ程で行くので、（リニア中央新幹線を利用する駅は）甲府になる。松本の人々が飯田まで行ってリニア中央新幹線を使うか。特急しなのを使うのではないか。相対的な需要を見て、アクセスの整備を考えていくことが必要。近い所がもっと近くなるような構想が必要。

（平澤箕輪町長）

上伊那地域の北部は、東京へのアクセスを考えている。リニア中央新幹線ができて、南信地域の高速網が良くなるとは考えられない。アクセスのことが取り上げられているが、中央東線の高速化と飯田線への乗り入れということが、南信の発展に繋がる。

長野新幹線を利用すれば、長野から東京までは約1時間30分程かかる。理想は1時間30分で東京まで結ぶことをビジョンに示してほしい。松本や塩尻に住んでいる人々は、東京へのアクセスを考えればリニア中央新幹線を使わない。（松本・塩尻、上伊那北部の）幹線軸は、中央東線。飯田線を幹線軸とするのは難しいかもしれない。

（白鳥連合長）

ビジョンは鉄道、道路が中心。ここに住むための視点が主なものだが、これからは国外からの移動もあるので、中央線だけでなく、飯田線も大事となる。リニア中央新幹線の駅からのアクセスも発信できるような交通体系にしてほしい。環太平洋の中で、日本国内はリニア中央新幹線で移動し、その後どうするかが大事。信州まつもと空港の活用もある。空港を含めた広い視点から飯田線も大事にしてほしい。

（委員）

地方空港の課題は、客を運んできてその先の移動手段がないこと。松本空港に降りてから、伊那地域にも観光の魅力があると思う。海外からもこの地域には興味があるので、今までの地元の視点であったものを含めて、空港、リニア中央新幹線からのアクセスを地域みなさんに発信することが大事。

（唐木南箕輪村長）

リニア中央新幹線は地域の活性化に繋がなければならないが、上伊那地域の北部は、東京へのアクセスが重要。中央東線の高速化をぜひ実現してほしい。県のビジョンなので、広域的なことを考えなければならないが、市町村長として、交通弱者のことを考えていかなければならない。しかし、これはお金がかかる話である。夢のある話の中で、水を差すような話で申し訳ないが、少子高齢化に耐え得

るビジョンを作ってほしい。ビジョンができる頃の日本の人口は更に減っている。上伊那地域から6万人が減るということは、辰野町、箕輪町の人口がそっくり減少することになるので、そうしたことに耐え得るようなビジョンとしてほしい。

(委員)

今、ご指摘いただいた意見は大事なこと。私がこのビジョンの検討委員になったのは、生活交通が専門の私にその点をやれということだと考えている。

人口減少と高齢化は更に進展する。この地域では、半分以上の市町村の高齢人口が30%以上であるが、この人達をどうするか。移動することができないと社会生活ができなくなる。買い物に一つとっても、医療についても移動することができないと生活するができない。

この地域の住民のみなさまの大半は車で移動しているが、高齢者が高齢者の送迎をしている状態で、いつまでも車に頼ってられるかということ、大変、危なっかしい状況である。

15年後に移動できない人が増えていて、そのための公共交通が必要というが、上伊那地域のバス事情はお寒い状況で、各市町村で公共交通を考えているが、将来(地域公共交通が)残る仕組みになっているかということ、15年後にはなくなっているかもしれない。

リニア中央新幹線が開業しても生活交通はないかもしれないが、これは全国的な傾向である。

公共交通を地域の中でいかに持続させるか。国、県の支援だけでなく、住民も含めて将来安心して生活できるようにすることが必要。

ビジョン策定の調査で現状の調査と分析を行う。15年後に地域で安心して暮らせる交通を考えるビジョンが必要。

全国的にはタクシーが撤退している。タクシーは最後の公共交通。福島県では、地元の営業所がなくなり、最寄りの営業所まで30~40キロあり、いざという時に営業所に車両があっても来るのに1~2時間かかる。そういう地域が増えている。タクシーの育成も必要。広い話になるが、検討しないとダメになる。地元にも目を向けてほしい。

(高坂飯島町長)

飯島町は、上伊那地域の南部に位置している。リニア中央新幹線の駅については、上伊那地域をあげて期待と夢を持っている。上伊那・下伊那地域から中信地方や信州まつもと空港にも効果を及ぼすようにすることが必要。

アクセスの考え方が色々あることは、ごもっともであるが、リニア中央新幹線の駅までのアクセスが大事。

飯田線の存在については、この地域の生命線で、これまでも「乗って残そう飯田線」を合い言葉にやってきた。利用者はじり貧だが、(地域にとって)大切な路線であることは変わらない。

委員の皆さんは、特急あずさに乗って岡谷まで来たと思うが、そこから飯田線に乗って来てもらいたかった。飯田線を使えば、朝、東京を出ても飯田には夕方着く。リニア中央新幹線の開業に合わせて何とか整備してほしい。Bルートに比べて(飯田線の改良は)投資が少ない。利便性、スピードアップというが、1両でもよいので、飯田線への乗り入れをお願いしたい。ワイドビュー伊那路は上伊那地域では使えない。辰野から岡谷までのばしてほしい。

鉄道へのアプローチは鉄道で、というのはそのとおりである。使い勝手のよい道路というのもそのとおり。

今、飯島町で伊南バイパスの5キロの整備を鋭意、行ってもらっている。その前後の道路がアクセスとして課題。伊駒アルプスロードは、国の直轄での整備をお願いしたい。中川村内の国道153号で危険なところがある。さらに南に向かって整備をお願いしたい。

国道153号に匹敵する広域農道が辰野町から飯島町まで整備されているが、松川町でストップする。飯島町、飯田市の県道を座光寺PAのスマートインターに繋げるように延長してほしい。

天竜川の東側の道路も生活やリニア中央新幹線の駅へのアクセスに必要。交通体系の中で整備をお願いしたい。

赤石山脈を抜けるリニアのトンネルには、管理用道路が作られると思うが、東海地震のエリアなので、災害時に緊急物資の搬送に使えるようになれば有意義な道路となるのではないかな。

(清水宮田村長)

リニア中央新幹線の駅は下伊那ということだが、議論するほど大変な状況であることが分かった。県の顔は、今の北陸新幹線からリニア中央新幹線に変わるが、イメージダウンとなってはならない。危機感を持ってはいるが、(15年後のリニア中央新幹線の開業までに)地域の活力が整うか心配。そういったことを企画し、地域でどうするのかの役割を決めることが必要。観光については、上伊那地域の南部には観光資源がある。下伊那地域から、松本、長野県全体に移動する手段、アクセス整備必要。地域の役割の明確化が必要。

(曾我中川村長)

リニア中央新幹線の駅は下伊那にできるし、三遠南信自動車道も着々と進んでいる。下伊那地域では、行政だけでなく、産業界も含めて取り組んでいる。県として、北

の方に効果を延ばすことが必要。飯田線の使い勝手を良くするには、地域として使い勝手をよくすることを住民に訴えることが必要。

下伊那地域と上伊那地域の商業圏は一体とはなっていない。その間の交流もあるが、大きくない。そのパイプを太くして、上下伊那地域が一体となって、やっていく状況を作る必要がある。道路のボトルネックの解消をお願いしたい。

最近、若い人が都会的な暮らしとは別の暮らしを求めて、農業、観光業に従事したり、工芸など個性的な職業の人が地域に住みたがるが、地域に根ざした暮らしの発信ができれば、贅沢はできなくても、近所づきあいや草刈りなど、正しい日本の暮らしのあり方で暮らせるという地域の良さを売り出していけるようになるのではないか。

(高橋長野運輸支局長)

地域の公共交通の意見については、ご指摘のとおりである。公共交通は、危機的な状況にあり、(国として)支援はしているが、バス、タクシーは時代の流れで状況が変わっている。自治体や事業者は頑張っているが、路線の廃止は相次いでいる。公共交通がどうあるべきかは難しいが、議論を重ねてよりよいものを作っていく。

(委員)

リニア中央新幹線が開業する平成39年に向けて長野県についてどういう時間軸を作っていくか。今日の意見を踏まえて検討していく。機会を設けて皆様のご意見を伺いたい。

リニア中央新幹線は国家的プロジェクトであり、国の大切な財産なので、機運を盛り上げてもらいたい。モチベーションを上げたい。

そのためにも、情報を共有できるようこうした機会を設けていきたい。比較的遅れていた長野県の南信地方に光りをあてることになる。

リニア中央新幹線の完成形は大規模なプロジェクトで他国にもないもの。

一人でも多くこの地域に来て欲しい。一人ひとりの色、生活の基盤づくりが重要。ありとあらゆる観点から穴を埋めることが必要。難しい問題ではあるが、そのためにも新たな総合交通ビジョンが必要。

4. 閉会