

「長野県リニア活用基本構想（案）」に対する 県民の皆様からのご意見と長野県の考え方

1 全 般

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【アプローチ方法・提言対象】 基本構想は万人が賛同出来るのでポイントは如何に具体化するか。 「ヒト」、「モノ」、「カネ」に分けた場合、「ヒト」のセグメンテーションが重要である。個々の分析や方向性が正しければ、「ヒト」観点で議論を進める限りはそれぞれが有機的に関連付けられ整合性が採られてくることにより構想実現に貢献すると思われる。大事なことは「ヒト」をセグメント化したアプローチであり、今後そのような観点を持っていただくことをお勧めする。</p> <p>【目標設定】 構想実現の指標とするための目標設定が必要。「ブランド化」、「良い人達」、「二地域居住者」、「移住者」、「老後」、「農業」、「アグリツーリズム」、「コミュニティ」、「ICT」、「教育」、「国際化」、「英語」、「情報発信者」、「情報受信者」をキーワードとして設定する。特に「良い人達」は以下に示す提案の中で構想実現に貢献するセグメントとして定義する。</p> <p>【定年退職後 10 年間の都市居住者】 定年退職後に、半定住で農業にいそしみたいという潜在的ニーズは高い。農地所有者個人ベースの事業であるが、広報活動で自治体の貢献が可能。</p> <p>【英語特区】 国際化や外国人集客の切り札は南信州に行けば英語で事足りるという環境を作ること。まずは情報発信者となり得る外国人を如何に連れてくるか。 自治体主導で地域住民への実践的英語教育の推進が必要。</p> <p>【地元高校卒業生のネットワーク化】 故郷に対する思いを秘めて都市圏や海外で活躍する方々の知見や人脈が構想実現の大きな推進力になり得る。長野県としてコンタクトし、ネットワーク化やモチベーションを与えることが重要。</p> <p>【ブランド大学誘致】 早慶等国内ブランド大学の誘致。これらの大学の注力分野は現在アジア圏学生を中心とした「国際化」と「ICT」活用での授業の効率化や高度化なので、それらの実現をアピールできるような提案が出来れば誘致可能性がある。</p> <p>【スポーツ環境整備】 登山・トレッキングを始めとして自然の中でやれるスポーツ環境整備が重要。滞在型観光客（特に外国人）増加の有効手段となる。飛騨地域（岐阜県駅）と連携してリニア開通後の冬季オリンピックを誘致する位の長期計画が必要かもしれない。</p>	<p>「長野県リニア活用基本構想」は、リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるための第一歩と考えています。</p> <p>具体的なお意見をいただきましたので、今後、リニア活用基本構想の実現に向けた取組を進めるに当たり参考にさせていただきます。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>2027年に開通するリニア中央新幹線は、飯田市及び近隣の地域の活性化にとって歴史的な転換をもたらす一大事業であることは言うまでもない。</p> <p>良く言われるように、リニア新幹線の開通により、この地域が東京圏域と名古屋圏域の一部になることであり従来の地理的なハンディキャップは、消滅する。</p> <p>逆に、単なる通過駅となることや、東京や名古屋へのアクセス利便性から、この地域が空洞化するリスクも伴う。</p> <p>一方、過去に遡ると地域のハンディキャップは、情報と地理的な移動が大きく取り上げられていたが、情報のハンディキャップは、IT化で完全に解消し、地理的ハンディもこのリニア新幹線で解消に向かう。つまり、この度のリニアがもたらすものは、従来の地域のハンディがほぼ完全になくなることを意味している。情報のハンディがIT化で解消した昨今で見られる特徴に、その拠点が都会から地域へシフトする現象が見られる。IT企業が開発を集中するときに地域に拠点を移し、それを実行する事例である。</p> <p>この事例は、ある意味で大変に参考になると思っっている。ものづくりの現場において、地理的なハンディが解消したときに起こる動きは、上記のIT化で見られたものと同じ動きが起こる可能性がある。仮に、この動きを受け止める受け皿が用意されたなら、この地域は従来にないポテンシャルを持つことになる。</p> <p>但し、気を付けねばならないことに、地域というのは、一面で閉鎖性を持っている。ここに着目し、地域の閉鎖性を取り除き、しっかりした受け皿を用意して、外部に発信する、そんな取組が必要だと思っている。</p>	<p>リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるためにも、リニア整備効果を地域振興に活かすための取組が重要です。</p> <p>リニアを見据えた地域づくりの指針として「長野県リニア活用基本構想」を策定しますが、この構想は、リニア開業の効果を地域振興につなげるための第一歩であり、今後、リニア整備の進捗状況にあわせて構想段階から具体的な計画へそして実行へと移行させていく必要があります。</p> <p>その際には、リニアが地域にもたらすプラス面の効果を最大化させ、マイナス面の影響を抑制していくことが大切と考えます。</p> <p>いただいたご意見は、今後、リニア活用基本構想の実現に向けた取組を進めるにあたり参考にさせていただきます。</p>
<p>構想案の方向性に異論はないが、下記事項をはじめとする事業全体において、県が積極的に取り組む旨の表記を希望する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長野県駅の十分な活用 ・国道153号をはじめとするアクセス道路の整備 	<p>長野県駅を活用した取組については、「伊那谷交流圏構想」として重点的に取り上げています。</p> <p>長野県駅の活用は、県はもとより、地元自治体、地域が一体となって取り組むことにより、初めて十分な効果を発揮できると考えております。</p> <p>また、アクセス道路の整備を含むリニア開業を見据えた基盤整備については、国・県・市町村等の関係機関が連携して取り組んでいく必要があります、その役割分担を含め、今後、具体化を図ってまいります。</p> <p>リニア整備の効果を十分に活かすため、県と地域が方向性を共有して取り組んでまいります。</p>

2 3つの交流圏構想

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>「伊那谷交流圏」、「リニア3駅活用交流圏」、「本州中央部広域交流圏」という3つの重層的な交流圏の構築を掲げているが、長野県全体の交流を考えた構想ではなく、長野県を3つの交流圏に分断した構想に写る。県全体の発展のための構想を掲げ、乗降客を少しでも多くすることが、地域の発展であり、また長野県としての今後の発展につながる。</p> <p>県中央地域（諏訪・松本・塩尻・近隣地域）も、長野県駅を利用するという構想を掲げ、長野県駅を交通の結節点として道路ネットワークを強化し、アクセス手段を講じていただきたい。</p> <p>長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅を選択するのは利用者であり、構想での考え方には問題がある。リニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させる役割を県が果たし、サブタイトル「リニア中央新幹線が創る信州の未来」を実現させるためには、長野県駅を中心とした県全体の構想を掲げるという、県の積極的な姿勢をいただきたい。</p>	<p>長野県は、リニア駅勢圏や交通網、更には地域によって異なる自然、文化、産業などを背景に、地域の特性に応じたリニア整備効果が期待できます。</p> <p>3つの交流圏構想は、地域を3つに分けるためのものではなく、イメージ図で示したとおり、重層的な構想としています。</p> <p>そして、伊那谷における地域振興や基盤整備が重要と考え、「伊那谷交流圏構想」としてまとめ、県中央地域をはじめとする県内各地域からも長野県駅を利用していただくため、伊那谷交流圏の中に道路ネットワークの確保など「良好なアクセスの確保」について記載しております。</p> <p>ご意見を踏まえ、「リニア3駅活用交流圏構想」の中に「長野県駅の活用」の記述を追加しました。</p>
<p>リニア駅勢圏について、長野県民は長野県駅を利用すべきであり、隣接県駅を利用する構想を掲げず、長野県駅（飯田市）利用促進方法を具体的に表現してほしい。</p>	<p>長野県駅を活用した地域振興の取組については、「伊那谷交流圏構想」として重点的に取り上げております。</p> <p>「長野県民は長野県駅を利用すべき」とのご指摘ですが、広い長野県においては、リニア駅との距離などの地理的要因や道路・鉄道などの既存の交通網によっては、長野県駅に加え、山梨県駅、岐阜県駅の利用が見込まれる地域もあることから、これらの駅を活用した活性化策についても基本構想に掲げました。</p>

3 伊那谷交流圏構想（地域振興）

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【伊那谷交流圏のめざす姿】 「長野県駅に停車する列車本数を確保することが必要」とあるが、そのためには乗降客を多くしないと実現ができない。県中央地域（諏訪・松本・塩尻・近隣地域）も、長野県駅を利用する構想を掲げていただきたい。</p>	<p>長野県に停車する列車本数を確保するためには、伊那谷における地域振興や基盤整備が重要と考え、「伊那谷交流圏構想」としてまとめました。 また、県中央地域をはじめとする県内各地域や愛知県、静岡県から長野県駅を利用していただくため、伊那谷交流圏の中に「良好なアクセスの確保」について記載しました。 魅力ある地域づくりが乗降客の増加につながることから、基本構想の具体化に向けて、今後、取り組んでまいります。</p>
<p>【伊那谷交流圏のめざす姿】 「伊那谷」構想は大変重要である。この地域は行政単位が小さく横の連携が大切である。 現在の単位では、まとまった動きができない。来訪者には行政単位が関係ない。かえって面倒。 したがって3～4ほどの行政単位にすべきである。4つの場合、飯田、駒ヶ根、伊那、木曾。 この合併が行われないと「伊那谷」構想は難しいと考える。 オリンピックをうまく利用することで成立させてはどうか。外国の方の受入には思い切った施策をすべき。</p>	<p>リニアによる来訪者は、行政の境を意識することなく移動することも想定されます。したがって、リニアの整備効果を最大限に活かすためには、広域的な取組が重要になると考えています。 長野県では、平成26年度からリニア関連施策の総合的な調整・推進のため「リニア中央新幹線地域振興推進本部」を発足させます。 あわせて、現地においても広域的な取組が必要であることから、上伊那、飯田・下伊那、木曾のエリアを統括する「現地推進本部」を設置し、3つの広域行政圏の地方事務所と建設事務所が連携して地域振興に取り組む体制を構築します。</p>
<p>【伊那谷交流圏のめざす姿】 （羽田空港を生かした取組み） リニアにより最も期待できるものは、首都圏、特に羽田空港からの時間短縮効果による国内外からの誘客である。羽田から品川経由で飯田まで約1.5時間というのは劇的な時間短縮。さらに、羽田は日本最多となるダイレクト便が国内外に就航している。特に、海外とのアクセスは、他の空港利用に比べ魅力的である。 したがって、この利便性を生かした信州の玄関伊那谷“ハブ”構想を提案する。 長野県内、三河、遠州と羽田を結ぶ拠点に。</p>	<p>基本構想（案）においても、伊那谷は「リニアによる劇的な時間短縮効果によって、大都市圏及び世界とつながる地域」と位置付けています。 ご意見の趣旨は重要な視点ですので、今後、構想の実現に向けた取組を進めるにあたり、参考にさせていただきます。</p>
<p>【リニアを活かした産業振興】 リニアは「人」と「情報」を運び、繋ぐインフラでもあることから、それによってこれまでにない新たな産業の創出も期待される。よって、「ICTを活用したコンテンツ産業を始めとする多機能・高付加価値な産業など、人と情報の交流による新たな産業の創出をめざす」趣旨を加えていただきたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「リニアを活かした産業振興」、「方針2 次世代産業の創出」に「取組3 ICTを活用した新たな産業の創出」として記載しました。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【信州暮らしの魅力向上】 方針 1 暮らしやすさのための環境整備 取組 1 生活分野における暮らしやすさの向上 第2県庁の設置をお願いしたい。木曾谷・伊那谷における県の許可業務をすべて代行する行政機関がほしい。南信の住人が県庁まで諸手続きに出向くのは距離が遠く大変である。こうすることで、事務の簡素化もでき、県外の方もリニアを利用して長野県の行政手続きができると思う。愛知県の東三河県庁の様な前例がある。</p>	<p>県庁から遠い方がわざわざ県庁まで出向かないですむよう、地方事務所などの現地機関においても各種手続の受付等を行っております。 また、電子申請サービスの拡大にも努めているところです。 なお、平成26年度からリニア関連施策の総合的な調整・推進のため「リニア中央新幹線地域振興推進本部」を発足させます。 あわせて、現地においても広域的な取組が必要であることから、上伊那、飯田・下伊那、木曾のエリアを統括する「現地推進本部」を設置し、3つの広域行政圏の地方事務所と建設事務所が連携してリニア関連の地域振興に取り組む体制を構築します。</p>
<p>【信州暮らしの魅力向上】 方針 1 暮らしやすさのための環境整備 取組 2 公共交通の確保・生活道路の整備 天竜川の両岸のアクセスが良くないため、新たな架橋をお願いしたい。弁天橋・阿島橋の老朽化とラッシュ時の渋滞は深刻である。駅に近い場所（たとえば、高森町下市田・豊丘村伴野の間）で、新しい橋の建設をお願いしたい。</p>	<p>リニア駅への良好なアクセスの確保など、リニア開業を見据えた基盤整備については、国・県・市町村等の関係機関が連携して取り組んでいく必要があります、その役割分担を含め、今後、具体化を図ってまいります。</p>
<p>【広域観光の推進】 方針 1 リニア駅を拠点とした観光ルートづくり 取組 1 観光ルートづくり 元善光寺前に門前町を作り、善光寺と並ぶ観光の名所にしてほしい。現在は元善光寺付近の道が狭くアクセスがよくない。乗用車や観光バスが駐車でき、門前町で地元の特産品や農産物の販売、郷土料理の飲食ができると思える。元善光寺前に空き家があるので、行政で買い取り善光寺の様な門前町にしてほしい。</p>	<p>リニアを見据えたまちづくりについては、駅位置やルートの詳細が判明したことから、今後、具体化を進めていく必要があります。 リニア整備効果を地域振興につなげるため、県と市町村が連携を図りながら取り組んでまいります。</p>
<p>【広域観光の推進】 方針 1 リニア駅を拠点とした観光ルートづくり 取組 2 県内縦断の旅の提案 「縦軸観光ルート」について、国道153号線を軸に考えたルートも具体的に明記してほしい。</p>	<p>「県内縦断の旅の提案」は、国道153号、中央自動車道等の道路網、JR飯田線等の鉄道網など多様な交通手段を活用した観光ルートの構築に取り組むことを想定しています。</p>
<p>【広域観光の推進】 方針 1 リニア駅を拠点とした観光ルートづくり 取組 2 県内縦断の旅の提案 「リニアと北陸新幹線を活かして県内を縦断する」という提案があるが、縦断する交通手段の改善策がどこにも掲げられていない。</p>	<p>基本構想（案）の中では、リニア中央新幹線と北陸新幹線（長野経由）などの高速交通網を最大限に活かした交流の拡大として、道路網、鉄道網の利便性向上についての取組の方向性を「本州中央部広域交流圏構想」に記載しております。 また、リニアと北陸新幹線の流動を結びつける取組については、平成24年度に策定した「長野県新総合交通ビジョン」にも記載しております。 今後、関係自治体や経済団体で組織する「本州中央部広域交流圏結節機能強化に関する検討会議」などの開催を通じて、本州中央部広域交流圏構想の実現に向けた検討を進めてまいります。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【広域観光の推進】 方針2 国内外からの誘客促進 取組5 大学等の合宿・教育旅行の誘致 大学等の夏季休暇のみに焦点を置くのではなく、学校自体を誘致してほしい。（人材流出を防ぐために高校卒業後の教育機関の設置をしてほしい。） 地元高校の卒業生の進学先が地元にないため、卒業後に地元企業に定着してもらえない。リニア長野県駅に近い学校として、公立・私立問わず大学や専門学校ができてくれると有り難い。飯田は精密・機械・製造・土木等の会社が多いので、工学系の学校ができると地域企業と連携が取れると思う。校舎は飯田工業高校跡地の再利用が最適かと思う。</p>	<p>教育機関の誘致については、「(1)リニアを活かした産業振興」の「方針1 学術、研究機関が立地する“知”の集積地」、「取組2 豊かな環境を活かした教育機関の誘致」に記載しているところです。 今後、その具体化に向けて取り組んでまいります。</p>
<p>【広域観光の推進】 方針5 リニアからJR飯田線に乗り換える旅 方針8 選ばれるための情報発信 これについて私共は20年以上も前から観光列車の実施や駅清掃活動を通じた誘客活動を継続しているが、地元のバックアップは皆無に近く、むしろ手柄をかすめ取られるような状況である。 こんな状態が続くのでは活性化どころか悪い印象しか残らないと考えられるため（私共を含めた）きちんとした連携をとられることをお勧めする。</p>	<p>ご意見として承らせていただきます。</p>

4 伊那谷交流圏構想（基盤整備）

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【魅力ある駅空間の創造】 地域の特色ある草木の植栽に触れているが、肝心の景観の保全対策が欠けている。駅前開発に関して、長野県駅周辺から南・中央アルプスといった山並みの眺望の確保について加えていただきたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「方針 長野県の南の玄関口としてふさわしい駅空間の整備」に眺望の確保に関する記述を追加しました。</p>
<p>【魅力ある駅空間の創造】 駅周辺整備においては、地域らしさの視点から南・中央アルプスなどの眺望の確保について触れることを希望する。</p>	
<p>【魅力ある駅空間の創造】 「駅周辺に活気をもたらすための賑わい施設の設置」とあるが、駅及び駅周辺は広域交通の拠点（交通の結節点）の考え方であり、賑わい施設（繁華街）、地域振興の拠点をつくる必要はない。（繁華街は現在の飯田市内で2つは必要なく、市内へのアクセスを良くすれば、5分から10分の範囲内である。） 駅舎内に施設は入れ、駅周辺には必要なもののみとする考え方を掲げていただきたい。 今後、地域等でつくる施設などは、車で15分～20分範囲（リニア駅より10～15km）で考え、そこへのアクセスの確保を考えることが地域全体の発展であり、リニアでの波及効果を生み出す。</p>	<p>リニア駅は地域の顔とも言える存在であり、駅にどのような機能を持たせるか、駅周辺に必要な施設は何か等の検討を進める場合、地域の意向を十分に反映させる必要があります。 基本構想（案）では、駅及び駅周辺に必要な機能・施設の検討課題を記載しましたが、駅及び駅周辺の機能、施設のあり方に関する検討は、これから本格化することになりますので、その中で議論していくこととなります。</p>
<p>【魅力ある駅空間の創造】 長野県駅の駅前開発（構図）を具体的に掲げるべき。 長野県らしさ・伊那谷らしさの飲食店や草木の植栽を掲げるなら、必要施設を入れた構図も掲載してほしい。魅力ある駅空間の具体策を表現化してほしい。</p>	

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>【良好なアクセスの確保】 方針1 高速道路の活用 中央自動車道のパーキングエリア等へのスマートインターチェンジの設置について、「その実現に向けた調整を進める」とあるが、「スマートインターチェンジを設置し、長野県駅に接続するアクセス道路の整備に取り組む」という積極的な記述にしていきたい。</p>	
<p>【良好なアクセスの確保】 方針2 道路ネットワークの強化 国道153号線の整備について、「国と連携しながらその整備について検討を進める」としているが、検討を進めるだけでは実現性に乏しいので、「国と連携し取り組む」としていただきたい。2車線であり現在でも慢性的な渋滞を起こして、生活に支障を来している状況であり、早期の改良が必要である。</p>	<p>スマートインターチェンジやそのアクセス道路、国道153号などのリニア開業を見据えた基盤整備については、国・県・市町村等の関係機関が連携して取り組んでいく必要があり、その役割分担も含め、今後、具体化を図ってまいります。</p>
<p>【良好なアクセスの確保】 方針2 道路ネットワークの強化 「国道153号線の整備について国と連携して進める」のではなく、「整備・拡幅に取り組みます」としてほしい。県管理の国道だけに強く要望し、整備実現に向けた取組姿勢を表現してほしい。リニア駅のアクセスではなく、日常生活において現在渋滞しているので、早急に方針を記してほしい。</p>	
<p>【良好なアクセスの確保】 方針3 JR飯田線の活用 JR飯田線の利便性向上について、JR東海との調整を進めるにとどめないで、もっと積極的な姿勢、例えば県が北陸新幹線の開業に向け、並行在来線である信越線の民営化に資金も人も出したように、県が資金を出し、新駅を設置し、高速化、快適化に取り組むとしていただきたい。</p>	
<p>【良好なアクセスの確保】 方針3 JR飯田線の活用 活用などとなまぬるいことを言わず、松本・諏訪方面からの直通列車を運行すべきであろう。 山梨県駅は鉄道併設を前提としていないらしく、ダイヤ設定次第では岐阜県駅から移動した方が（特急「あずさ」よりも）東京に早く着くことも考えられる。 これに対抗するには毎時1本程度の直通快速「みすず」を運行し、アクセス輸送として活用すべきであろうし、その一部を観光列車として運行すべきであろう。（JR九州の特急「ゆふ」「ゆふいの森」が参考となろう。） また、可能であればしなの鉄道との直通も検討願いたい。特にしなの鉄道は再三の観光列車導入提案を蹴って、今頃になって多額の費用をかけて導入している。私共が提案したリゾート21導入計画であれば実質0円で実施できたものを、事実上税金の無駄遣いした「ろくもん」導入とは、なんとも腹立たしい限りである。これを機に関係各位の猛省を願いたい。</p>	<p>長野県交通の将来像については、平成24年度に策定した「長野県新総合交通ビジョン」に示されており、これを踏まえてリニア活用基本構想を策定しています。交通ビジョン及びリニア活用基本構想により示した方向性は、「長野県における中央新幹線整備を契機とした交通体系に関する検討会」などを通じて交通事業者等との調整を図り、また「本州中央部広域交流圏結節機能強化検討会議」も活用するなどして具体化を図ってまいります。</p>

5 リニア3駅活用交流圏

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の方
<p>【リニア3駅活用交流圏のめざす姿】 リニア3駅活用交流圏構想で、3駅としながら、山梨県駅と岐阜県駅の活用のことのみに触れているだけで、長野県駅のことのみに触れていない。長野県をこの交流圏にどう位置付けるか明確にしていきたい。このままでは、長野県駅は伊那谷で、松本・諏訪は山梨県駅を、木曽は岐阜県駅を活用するようにしているように思える。長野県を一体化した取組姿勢が見えないので、長野県を一体化する取組手段を明記していきたい。</p>	<p>基本構想に基づく3つの交流圏構想は、重層的なものと考えています。したがって、長野県駅を活用した取組については、「伊那谷交流圏構想」の中で重点的に取り上げております。</p> <p>また、広い長野県においては、長野県駅に加え、山梨県駅、岐阜県駅の利用が見込まれる地域もあることから「リニア3駅活用交流圏構想」を打ち出しているところです。</p> <p>ご意見を踏まえ、「リニア3駅活用交流圏構想」の中に、「長野県駅の活用」の記述を追加しました。</p>
<p>【リニア3駅活用交流圏の実現にむけて】 リニア3駅活用交流圏について長野県駅について何も表現が示されていない。駅勢圏を書くなら長野県駅の活用も具体的に明記してほしい。これからの取組の中に「県内へ波及させることをめざす」ならもっと伊那谷について整備計画を具体的に明記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「リニア3駅活用交流圏」、「(3)多様な移動手段を活用した広域観光の推進」に「方針3 リニア3駅を活用した広域観光」として記載しました。</p>
<p>【リニア3駅活用交流圏の実現にむけて】 長野県の地域振興に長野県駅のみならず岐阜県駅や山梨県駅をも積極的に位置づけて活用していこうという「リニア3駅活用」は大切な視点だと考える。その上で「リニア3駅活用交流圏構想」をより充実したものにしていいため、特に観光振興の視点から各駅とその駅勢圏とをもう少し流動的に捉え、例えば、「岐阜県駅から入って木曽、飯田下伊那地域を経て長野県駅から出る」、或いは「長野県駅から入って伊那谷、諏訪地域を経て山梨県駅から出る」様な横断的、複層的な交流を促進する視点を加味、強調していただきたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「リニア3駅活用交流圏」、「(3)多様な移動手段を活用した広域観光の推進」に「方針3 リニア3駅を活用した広域観光」として記載しました。</p>
<p>【リニア3駅活用交流圏の実現にむけて】 3駅の相互連携について、例えば広域観光の推進の観点から触れていただくことを希望する。</p>	<p>山梨県内における在来線とリニアとのアクセスについては、山梨県において検討が進められていますが、松本・諏訪地域と山梨県駅との良好なアクセス確保に向け、山梨県との連携を深めてまいります。</p>
<p>【リニア3駅活用交流圏の実現にむけて】 松本・諏訪地域から東京方面に向かう場合、直接、列車で山梨県駅まで行かれることは非常に重要と思う。身延線と山梨県駅を鉄道で結び、特急あずさ号が山梨県駅まで乗り入れ、そこでリニア新幹線に乗り換え可能となれば大変便利である。また、松本～東京間の時間短縮にもなると思う。</p>	<p>山梨県内における在来線とリニアとのアクセスについては、山梨県において検討が進められていますが、松本・諏訪地域と山梨県駅との良好なアクセス確保に向け、山梨県との連携を深めてまいります。</p>

6 本州中央部広域交流圏構想

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>本州中央部広域交流圏構想の取組で、「JR中央本線、篠ノ井線、飯田線を利用した、南北間移動の利便性向上に取り組む」としているが具体性に欠ける。「長野県交流圏構想」を示していただきたい。</p>	<p>JR中央本線、篠ノ井線、飯田線などの鉄道網を利用した南北間の利便性向上の取組については、平成24年度に策定した「長野県新総合交通ビジョン」にも記載しております。</p> <p>今後、関係自治体や経済団体に組織する「本州中央部広域交流圏結節機能強化に関する検討会議」などの開催を通じて、本州中央部広域交流圏構想の実現に向けた検討を進めてまいります。</p>

7 その他

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>リニア駅の名称は、「信州・飯田駅」が適切かと思う。</p> <p>飯田に信州を付けることで、長野県民にも納得していただけるのではないかと。</p>	<p>リニア駅の名称は、地域の存在や魅力を全国に知らしめる有効な手段となることから、その決定に際しては、地域の意向を踏まえた上で、交通事業者との十分な協議・検討が必要と考えております。</p>
<p>全体に伊那谷の未来についての構想が感じられない。長野県民による長野県駅の利用促進が図られる構想を盛り込んだ活用基本構想にしてほしい。他県への交流構想は知らない。利用者が考えることだ。</p> <p>南北に長い長野県において国道153は大動脈の道路。飯沼付近は2車線で現在大渋滞をしている。早期整備案を盛り込み提示されたい。リニア開通までに間に合うように拡幅整備をしてほしい。</p> <p>過去に例の無い開発に、地域では期待と不安、動揺が感じられる昨今である。この理由は、何も公表されない県や市の整備計画方針である。県全体で伊那谷と長野県の飯沼（北条地籍）を見つめてほしい。</p> <p>リニア活用基本構想の改定に期待する。</p>	<p>長野県駅を活用した取組については、「伊那谷交流圏構想」として重点的に取り上げております。伊那谷交流圏構想は、伊那谷を中心とした交流について記載しており、長野県駅と松本・諏訪・木曾地域等との連携について、「広域観光の推進」や「良好なアクセスの確保」なども記載しました。</p> <p>また、国道153号については、昨年度策定した「長野県新総合交通ビジョン」において「地域の生活をつなぐ道路ネットワークの強化」として整備推進に取り組むことが記載されております。</p> <p>リニア駅への良好なアクセスの確保など、リニア開業を見据えた基盤整備については、国・県・市町村等の関係機関が連携して取り組んでいく必要があります。その役割分担を含め、今後、具体化を図ってまいります。</p>
<p>リニア飯田駅は、南北に長い長野県にも一つの玄関口を付ける千載一遇のチャンスである。長年、北に偏った行政で悔しい思いを感じていたのは、南部に住む私だけか。南北に長い県で、北に寄り過ぎている県庁のための弊害が日常の不満としてあった。その為の北への移動を考えた時、県内の南の人の都合だけでなく、松本あたりまで行かれ、観光客も利用し、速さの魅力ある、一大ビジョンを県政の力でつくっていただきたい。飯田線に変わる直線的な、ミニ新幹線構想とか、運転ができなくても行ける乗り物が（次世代）必要だと思う。</p> <p>飯田まで、西からも東からも30分余で着くようになるが、3時間余もかかる今の電車、特に飯田線は画期的な切り替えを望む。</p> <p>松本、安曇野まで高速化が進めば、県民の半数の賛同も得られ、長野県に来る日本中の観光客に便利さを感じていただけるのではないかと。</p>	<p>リニア中央新幹線が整備されることにより、伊那谷に長野県と首都圏・中京圏・近畿圏を結ぶ新たな長野県の南の玄関口が形成されます。</p> <p>リニア駅を県民が利用しやすい駅にするためにも、更には、本県に国内外から多くの来訪者を迎えるためにも、長野県駅と各地域を結ぶ、高速性・円滑性・多様性に富んだ良好なアクセス確保が大切と考えます。</p> <p>リニアのアクセス路線であるJR飯田線については、利便性向上、高速化、快適性の確保に向け、営業主体であるJR東海との調整を進めることとしてまいります。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>このたび「長野県リニア活用基本構想」を出されたが、これはリニアが開通することを前提としたものである。しかしながら、リニアを活用するというよりは、地域の住民、つまり県民と地域の活力を守るためにリニアを中止させることを考えた方がよいと思う。</p> <p>このリニアの事業は、J R 東海自身の今後の経営状態について大いなる懸念材料となるだけでなく、日本全体の鉄道体系からみてアンバランスになること、リニアの技術自体がむしろ現在では時代遅れのものであること、事業の失敗が国家財政に負担を生じる可能性が非常に高いことが明らかである。よしんば、うまくいったとしても飯田・下伊那にとってはマイナスの影響の方が大きいことが多くの研究者からも推定されているところである。むしろ対策を考えるというスタンスの説明が多い。最近、飯田市が助言を求めた識者はいずれも、リニアの飯田下伊那へのプラス面について積極的には評価していない。</p> <p>これだけの大規模な土木工事をするのだから、残土処理に象徴されるように南アルプス、伊那谷、木曽、中央アルプスなどの自然環境破壊は避けられない。当然工事中の生活環境への悪影響も明らかである。J R 東海の環境アセスメントは、大鹿村釜沢の斜坑口の変更に伴ってやらなければならない再調査を怠ったなど、技術委員会で指摘されているように多くの点について不備なものである。この態度で工事を行うというのだから地元のこうむる被害ははかり知れないものになるだろう。さらに完成を非常に急いでいる点も大いに懸念される。</p> <p>国策といてよい事業であるのに、J R 東海が独自に建設するというので、国土交通省の審議会できちんとした議論も行われていない。中央新幹線の優先順位はもともと低いものであったはずである。</p> <p>長野県南部は、今の交通体系の中で十分やっていけるはずで、その萌芽はすでに現れ始めていると思われる。それには自然環境、歴史的、社会的な環境や景観が保存されていることが肝心である。それを大幅に改変するリニア事業は百害あって一利なしといえる。</p> <p>飯田市は、現在市庁舎を改築中である。一方、路線上には比較的最近に飯田市が造成し分譲した団地もある。また旧市街地の再生にも努力が払われている。長野県駅の位置は地元の希望通りにならなかったが、こういう硬直した路線計画の事業が広域に行われるということは、県にとっても市町村にとっても、地域と風土にあった都市計画や街づくりができないことになってしまう。これは長野県に限ったことではない。</p> <p>リニア計画の実際の姿が見えてきた現在において、リニアを活用するというよりは、地域の住民、つまり県民と地域の活力を守るためにリニアを中止させることを考えた方がよいと思う。</p>	<p>ご意見として承らせていただきます。</p> <p>なお、国における審議の状況ですが、リニア中央新幹線は、昭和 48 年 11 月に全国新幹線整備法に基づく基本計画路線として位置付けられました。</p> <p>平成 22 年 2 月、国土交通大臣が交通政策審議会へ新幹線計画について諮問し、20 回に及ぶ審議が行われ、その答申に基づいて、平成 23 年 5 月、国土交通大臣が整備計画を決定しております。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>〈はじめに〉</p> <p>今回発表された長野県リニア活用基本構想（案）～リニア中央新幹線が創る信州の未来～冊子については、現段階・現状ではごもっともなことかと思うが、長野県として長野県駅をどう活かしていくか、そのためには長野県駅予定地周辺の足下交通アクセスの現状を的確に把握し、その上に立っての具体的な交通アクセス開発に焦点を絞り、そこから広域への展開を構築していった欲しかった。</p> <p>（案）段階で、冊子という形にすると文末が「推進します」「取り組みます」「検討を進めます」ということになってしまうのですが、総花的で雲を掴むような感じがしないわけではない。とは言え長野県という形で発表されたことで、この不安定な足場を基点に、遅ればせながら県として本格的にリニア活用について歩き出すと捉えることとする。</p> <p><リニア長野県駅周辺や沿線住民になりそうな県民として></p> <p>ある日突然示された地図上の一本の黒い線により、唐突として駅周辺或いは沿線住民、または正に路線上のものになってしまった住民・県民としては、理想的な未来像もさることながら、移転か立ち退きかといったドロクサイ現実の方が大きく脳裏をかすめ、不安続きの日々となっている。今ある穏やかで平和な生活、加えて将来への生活設計さえもが、何の前ぶれも無く奪い去られてしまう。代替として未来の乗り物が通るとはいうものの、地元住民は、具体場面が最大限の課題になって当然である。（測量・中心杭打ちが行われるまでは全て噂の域ですが、測量が実施されればもっと具体化しドロドロしてきます。）</p> <p>そこで、「公共交通の確保・生活道路の整備」、及び「高速道路の活用」、「道路ネットワークの強化」に関わって、国、県、市町村、又は事業団体や管理者等々の役割分担や予算関係などの協力・連携を密に、しかも速やかに推し進め、現状を踏まえるとともに、リニア開通を見据えた国道 153 や県道・市道に関わる道路網の整備計画及び新たなアクセス交通網など、具体化した段階からプランを公表し、関係市町村や地元地域との協議を行うとともに計画案を共有しながら具体的に進め、施工側も住民側も双方納得の形で夢の実現へと向けて行ってほしい。</p> <p>※地元は、立ち退き・移転・代替地などの関係も含めて、駅周辺の道路網設計及び駅前広場・駐車場等最低限の駅前開発についての青写真の（県や市の意気込み）早期発表を望んでいる。</p>	<p>ご指摘の「施工側も住民側も双方納得の形で夢の実現」は大切な視点と考えます。</p> <p>今後のリニア建設事業及びアクセス関連事業を進める上で、地元からのご意見として参考にさせていただきます。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>リニア新幹線についての長野県の取組みについての最大の問題点は資料を読んでいないことである。</p> <p>県が設けた委員会の委員、県議会議員、県の担当部署、飯田市、の何れも資料を読まないまま「まず賛成ありき」で議論を進めて来た。</p> <p>例えば「日本の人口は減少するが三大都市圏はほとんど変わらないので採算がとれる」という主張は大都市集中が加速するということの意味するので長野県としては決して認めてはならないことである。</p> <p>ごく一部に利点があるからと言って全体に大きな損失をもたらすことに賛同する理由について県民全体に対して説明すべきである。</p> <p>高度成長期に計画された「少しでも早く」という考え方に基づくリニア方式は、環境との共存が必須となり、安定期に入った日本社会では既に時代遅れである。</p>	<p>リニア中央新幹線が長野県にもたらすメリットにつきましては、基本構想（案）の第1章及び第4章において触れております。</p> <p>なお、「県が設けた委員会の委員」とのご指摘ですが、リニア活用基本構想の策定に当たっては、委員会は設置しておりません。</p>
<p>2045年（大阪まで開通）を見据えた上で2027年（名古屋までの開通）までを考えなければならないのに、前者には全く触れられていない。</p> <p>どのような計画であっても長期計画（構想）の一部として考えずに目の前のことだけに囚われると大勢を誤ることになる。勿論、先になるほど曖昧になり、修正しなければならなくなるのは当然であるが、今回は中央新幹線の「建設事業の計画」ではなく、開通した場合の地域社会の対応に関する計画なので、大阪開通以降のことまで視野に入れなければならないのに、そうになっていない。</p> <p>なお、最上位計画である「しあわせ信州創造プラン」は2017年度まで、上位計画である「新総合交通ビジョン」は2027年までなので、より長期の構想についての考え方を示すことは必須である。</p> <p>また、大阪まで延長できなかった場合についても検討すべきである。</p>	<p>リニア中央新幹線の東京都・大阪市間の全線開業は、平成57年（2045年）とされていますが、当面の取組に傾注するため、基本構想の目標年次は、東京都・名古屋市間開業の平成39年（2027年）としております。</p>
<p>何でも書き込んであってメリハリが無い。実際の対策には優先度を設けなければならないが、これでは何も書いていないのと同じである。計画で取り上げるためには裏付けが必要であり、量的な検証は欠かせない。わずかでも可能性があるというものとは区別しなければならないのである。</p> <p>例えば洞爺湖サミット以降、北海道での国際会議は年間100件近くに増加したが、その大半は札幌市で開催されている。理由は、大規模な会議（国内、国際）には会議場と共に宿泊施設の量と質を必要とするが、それを維持するだけの定常的な宿泊客が確保できるのは札幌市に限られるからである。</p>	<p>「長野県リニア活用基本構想」は、リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるための第一歩と考えています。</p> <p>今後のリニア整備の進捗にあわせて、構想段階から具体的な計画へと移行させていく必要があると考えており、いただいたご意見は、参考にさせていただきます。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>「影響（マイナス面）を抑制していくことが必要であり」となっているが、それに関する記述が無い。</p> <p>このため、現状を踏まえたもの、つまり Plan Do Check Action になっていない。</p> <p>飯田線の大半が無人駅になった（一部は地元負担で人員を確保）のは、他ならぬ J R 東海が将来性を見限ったからである</p> <p>長野新幹線によって信越本線がしなの鉄道となり、新幹線停車駅以外では地域の衰退が著しいが、その現実は無視されている。</p> <p>（注）単一地点でしか接続しない中央新幹線の影響は更に限定的になると考えられるので、伊那地方以外の地域との相互影響は無いと考えるべきである。</p> <p>鉄道による貨物輸送は、ほぼコンテナと石油類に限られるが、対応できる路線と駅は限られていて、それ以外の復活は難しい。</p> <p>（注）碓氷峠が廃線になったことにより信越線での貨物輸送は不可能になった。長野電鉄への直通運転も不可能になったが屋代線の廃止への影響は限定的と思われる。</p>	
<p>長野県は過疎指定されている地域が多いが、指定地域以外でも過疎化・高齢化が進んでおり、県の大半が過疎地域だと言っても過言ではない。</p> <p>県全体では若い人の流出が続いているが、過疎指定されている地域では転出できる人は転出してしまったのであり、生活に必要な最低限の条件を満たすことさえ難しくなっている。</p> <p>この様な状態で転入者の増加や企業の参入を大きく期待することは難しい。</p> <p>長野県は過疎対策にもっと本腰を入れ、堅実な計画を立てるべきである。交通や道路についても、過疎化・高齢化対応は広範囲に行わなければならない、道路・橋梁の老朽化対策、危険箇所の改修、と莫大な費用を要するので、新規計画に必要な財源は極めて限られる。これは県財政だけではなく国全体の問題である。</p>	<p>「長野県リニア活用基本構想」は、リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるための第一歩と考えています。</p> <p>今後のリニア整備の進捗にあわせて、構想段階から具体的な計画へと移行させていく必要があると考えており、いただいたご意見は、参考にさせていただきます。</p>
<p>伊那地方は輸送路も限られるので、大地震で直接の被害を受けなかったとしても様々な点で補給や移動が難しくなる可能性がある。悪天候による洪水や土砂崩れの影響も受けやすいと思われる。当然であるが、災害時や復旧時には物資の輸送が重要なので、人しか運べない中央新幹線の寄与は極めて限定的である。東日本大震災の経験から観光客は激減するので平常時の輸送量は必要としない。（構想通りなら観光客減少による地域経済への影響も大きい。）</p> <p>従って、企業が災害時のバックアップや危険分散を考えるのであれば、他の地方（例えば近畿地方）や県内でも他の地域が選ばれる可能性が高い。</p>	

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>中央新幹線の実現性、永続性には大きな疑問がある。</p> <p>まず中京圏の影響力である。中部国際空港の利用者は多いとは言えない。（全体で8位、国際線で4位）愛知万博の入場者は全国的、国際的な広がりがなかった。</p> <p>飛行機からの乗り換えは大阪まで延長された場合でもあまり期待できない。</p> <p>乗り換えや乗り継ぎの時間や不便さを考えれば実質的な時間短縮は公表値より大幅に少ない。特に名古屋までなら利点は少ない。</p> <p>東海道新幹線はJ R東海の収益の中心なので、（乗り移るのではなく）中央新幹線の乗客分が純増にならないとすれば経営的に厳しくなる。大阪開通になっても収益が確保できないのではないかと指摘があるくらいなので、名古屋開通だけでは建設費の回収は厳しい。</p> <p>J R東海が破綻すれば中央新幹線は維持できなくなる。（参考：松本空港は83空港中の62位）</p>	<p>リニア中央新幹線計画については、国土交通大臣がJ R東海に対して、建設の指示を行っておりますが、実現性等を見込んだ上での判断と考えます。</p>
<p>安全性と環境という点でも問題が多く、本格着工の前に県独自で検討すべきである。</p> <p>走行の安全性については、東海道新幹線の開通以来築いて来たものは基本的に継承できない。実験線での実績は桁違いに少ないし、浮上方式や磁場の影響という新たな危険要因がある。</p> <p>事故の際の安全性については救出に難点が多いが、大深度地下、駅間距離の長さ、脱出地点までの救援の困難さ、という点についての具体的な対策は示されていない。</p> <p>環境については、工事の自然環境への影響（走行路線、工事用道路）だけでも懸念されているが、磁場の生物への影響、送電路の環境評価は先送りされている。</p> <p>単位輸送量当りの消費電力は在来型新幹線の3倍以上になるので、省エネルギーという社会の流れにも県の方針にも反する。また、列車の走行に従って大電力を消費する場所が移動するので、発送電の能力は消費電力以上に必要となる。</p> <p>これらについてJ R東海は責任ある回答を拒否している。</p> <p>東日本大震災の後で（必要もないのに）強行された計画停電の際にも実験線の運転を止めなかったことを考えれば、社会に対して責任を持つとしない企業体質であることは明らかである。</p>	<p>リニア中央新幹線の安全性の確保や環境への影響の低減は重要なことですので、県としてもJ R東海へ意見を提出しているところです。</p>
<p>この構想案を少しでも生かすために下記の点を重点として整理することを提案する。</p> <p>(ア) 飯田線や中央自動車道では実現できないことは何か？</p> <p>(イ) 他の地域に比べて優位になることは何か？</p>	<p>「長野県リニア活用基本構想」は、リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるための第一歩と考えています。</p> <p>リニア整備の進捗にあわせて、構想段階から具体的な計画へと移行させていく必要があると考えており、いただいたご意見は、参考にさせていただきます。</p>

お寄せいただいたご意見（概要）	長野県の考え方
<p>当構想に盛り込まれた内容として、課題がもれなく網羅されている。</p> <p>今後、実効性を高めるために、</p> <p>①「選択と集中」などメリハリのある取組が必要</p> <p>②優先順位のつけ方が重要</p> <p>と考える。</p>	
<p>リニア活用による地域経済の活性化については、地域外からの乗客が長野県駅に降り立つ必然性をどれだけ創り出せるかにかかっており、その視点を基本として維持していくことが大切と考える。</p>	
<p>最優先事項として、リニア駅におけるトランジットハブ機能の拡充を最重点にお願いしたい。</p> <p>①リニア駅完結型ではなく、活用効果を地域の隅々に行き渡らせる。</p> <p>②延長上に、JR 飯田線の活性化・道路交通網・交通体系再構築があることを認識しておく必要がある。</p>	
<p>ストロー効果への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域資源を活かすことができる産業の仕組み作りを考える。 ・新たな産業分野づくり（航空宇宙産業、健康長寿食品産業）は極めて重要だが、その他、地域課題解決型（地域創発型）のビジネス創出のための支援も重要と考える。 	<p>「長野県リニア活用基本構想」は、リニア中央新幹線の開業を地域の発展につなげるための第一歩と考えています。</p> <p>今後のリニア整備の進捗にあわせて、構想段階から具体的な計画へと移行させていく必要があります。</p> <p>いただいたご意見は、今後、リニア活用基本構想の実現に向けた取組を進めるにあたり参考にさせていただきます。</p>
<p>地域資源の強みを生かした上で、地域的・一体的な開発という面から MICE 機能（施設）は大きなインパクトを持つものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当基本構想に盛り込まれている「飯田版（長野県版）MICE」への積極的な取り組みに飯田市が進めている「学輪 IIDA（大学連携）」との協調、協働を併せて期待する。 	
<p>リニアを地域経済活性化に生かすという観点では、地域金融機関が果たすべき役割は大きいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域金融機関として、金融面だけではなく、これから進められていく具体的取組について、地域マネジメントの面から積極的に参画させていただきたい。 	
<p>3 駅の広域連携については、まず民間ベースで、人的な交流の促進による自発的、自立的展開を模索すべきと考える。</p>	