

平成 29 年度 リニア中央新幹線長野県駅との アクセスに係る意向調査

目 次

- 意向調査の概要

- 各意向調査の概要
 - 1 伊那谷居住者の意向調査
 - 2 県外居住者の意向調査
 - 3 県外観光客の意向調査
 - 4 交通事業者の意向調査

平成 30 年 5 月

長野県上伊那地域振興局

長野県南信州地域振興局

■ 意向調査の概要

2027年に予定されているリニア中央新幹線の開業に向け、リニア中央新幹線長野県駅とのアクセスのあり方を検討するに当たり、必要となる各種データ等の収集・分析を行った。

1 伊那谷居住者の意向調査（アンケート調査）

(1) 目的

居住地域別の交通手段利用意向等を把握

(2) 主な調査内容

個人属性	・ 住所、性別、年齢 等
現環境下の行動	・ 東京・名古屋方面への交通手段（観光、仕事、その他 別）
リニア開業後の行動・意向	・ 東京・名古屋方面への交通手段（観光、仕事、その他 別） ・ リニア長野県駅とのアクセス手段（通常水準） ・ リニア長野県駅とのアクセス手段（充実水準） ・ リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項 ・ リニア開業による影響

2 県外居住者の意向調査（Web調査）

(1) 目的

東京圏、名古屋圏、大阪圏別の交通手段利用意向等を把握

(2) 主な調査内容

個人属性	・ 住所、性別、年齢 等
伊那谷来訪状況	・ 目的（観光、仕事、その他 別）、交通手段
リニア開業後の行動・意向	・ 伊那谷への交通手段（観光、仕事、その他 別） ・ リニア長野県駅からの交通手段（通常水準） ・ リニア長野県駅からの交通手段（充実水準） ・ リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項

3 県外観光客の意向調査（アンケート調査）

(1) 目的

訪問観光地別の交通手段利用意向等を把握

(2) 主な調査内容

個人属性	・ 住所、性別、年齢 等
現在の観光行動	・ 観光形態（人数等） ・ 訪問観光地と交通手段
リニア開業後の観光行動・意向	・ リニア利用可能性と利用しない場合の理由 ・ リニア長野県駅からの交通手段（通常水準） ・ リニア長野県駅からの交通手段（充実水準） ・ リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項

4 交通事業者の意向調査（聞き取り調査）

聞き取り対象：バス事業者、タクシー事業者、レンタカー事業者

1 伊那谷居住者の意向調査

■ 各意向調査の概要

1 伊那谷居住者の意向調査

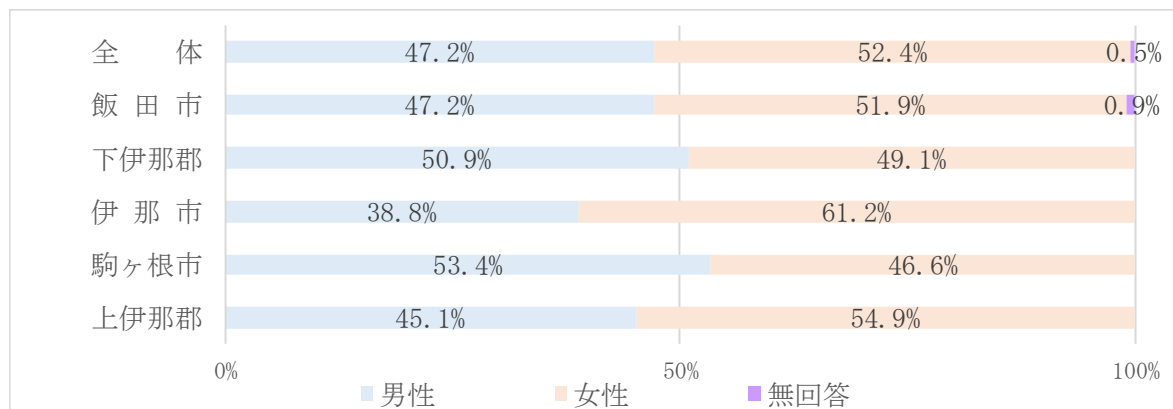
(1) 調査対象等

項目	内容
調査対象	・ 飯田市、伊那市、駒ヶ根市、上伊那郡、下伊那郡の18歳以上の居住者
調査方法	・ 住民基本台帳を基に、調査対象者2,000人を無作為抽出 ・ 平成30年1月中旬、アンケート調査票を郵送 ・ 平成30年2月7日(水)締切、郵送回収
回収結果	・ 回収数 N=829、回収率 41.5%

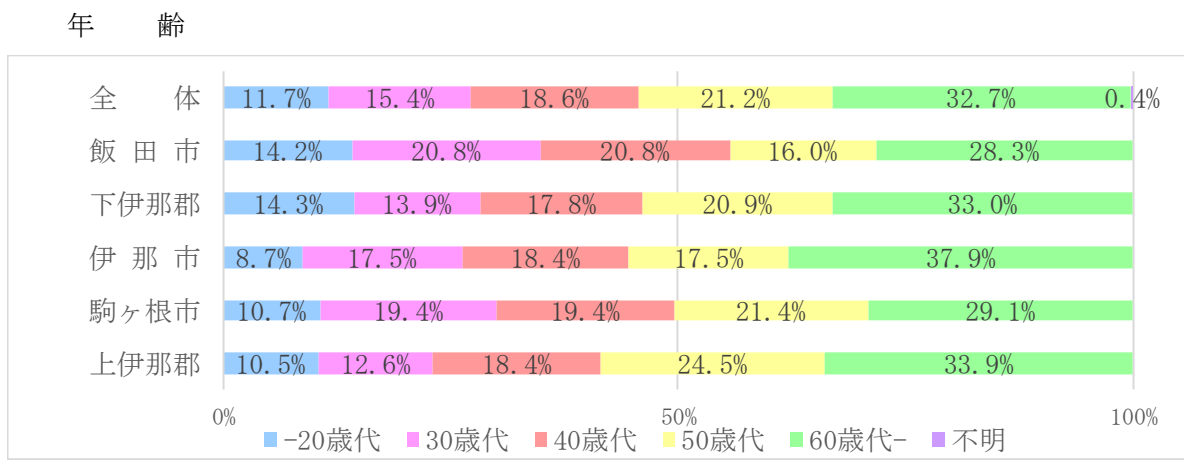
(2) 回収結果等の概要

区分	配布数	回収数	性別			回収率
			男性	女性	不明	
全体	2,000	829	391	434	4	41.5%
飯田市	250	106	50	55	1	42.4%
下伊那郡	551	230	117	113	0	41.7%
伊那市	251	103	40	63	0	41.0%
駒ヶ根市	250	103	55	48	0	41.2%
上伊那郡	698	277	125	152	0	39.7%
不明	-	10	4	3	3	-

性別



1 伊那谷居住者の意向調査

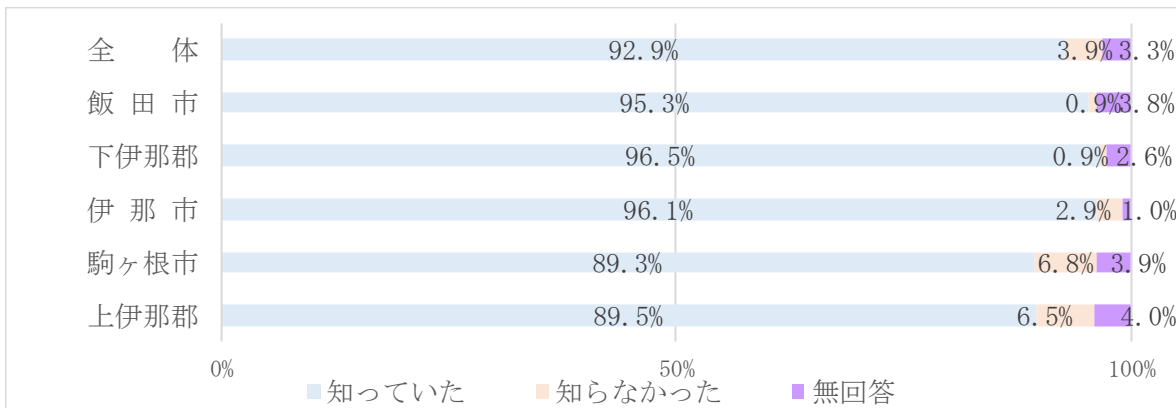


(3) 調査結果の概要 ※ 調査項目のうち、主なものを抜粋して掲載しました。

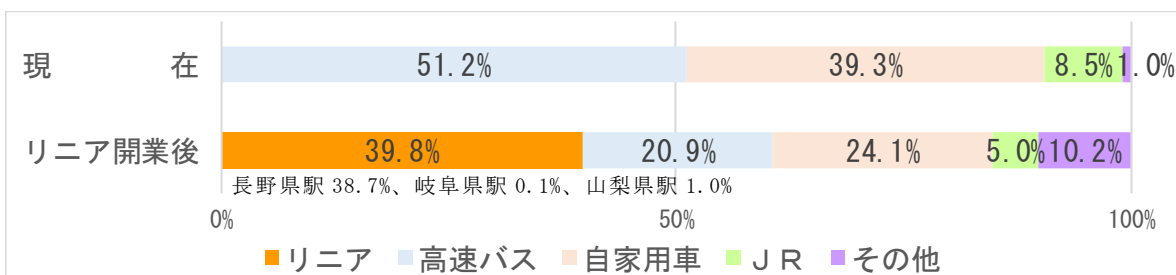
- リニア長野県駅の認知度
- 東京方面への交通手段
 - ・ 居住地別の内訳
 - ・ 目的別の内訳
- 名古屋方面への交通手段
 - ・ 居住地別の内訳
 - ・ 目的別の内訳
- リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段
 - ・ 居住地別の内訳
 - ・ 目的別の内訳
- リニア開業後の、駅前広場の駐車場の利用
 - ・ 利用しようと思う1日の最高料金
 - ・ 1日の最高料金が想定よりも高かった場合の行動
- リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項
- リニア開業による影響
- リニア開業後の、東京方面への移動頻度
 - ・ 居住地別の内訳
 - ・ 目的別の内訳
- リニア開業後の、名古屋方面への移動頻度
 - ・ 居住地別の内訳
 - ・ 目的別の内訳

○ リニア長野県駅の認知度

リニア中央新幹線長野県駅が飯田市に整備されることを知っていたか。

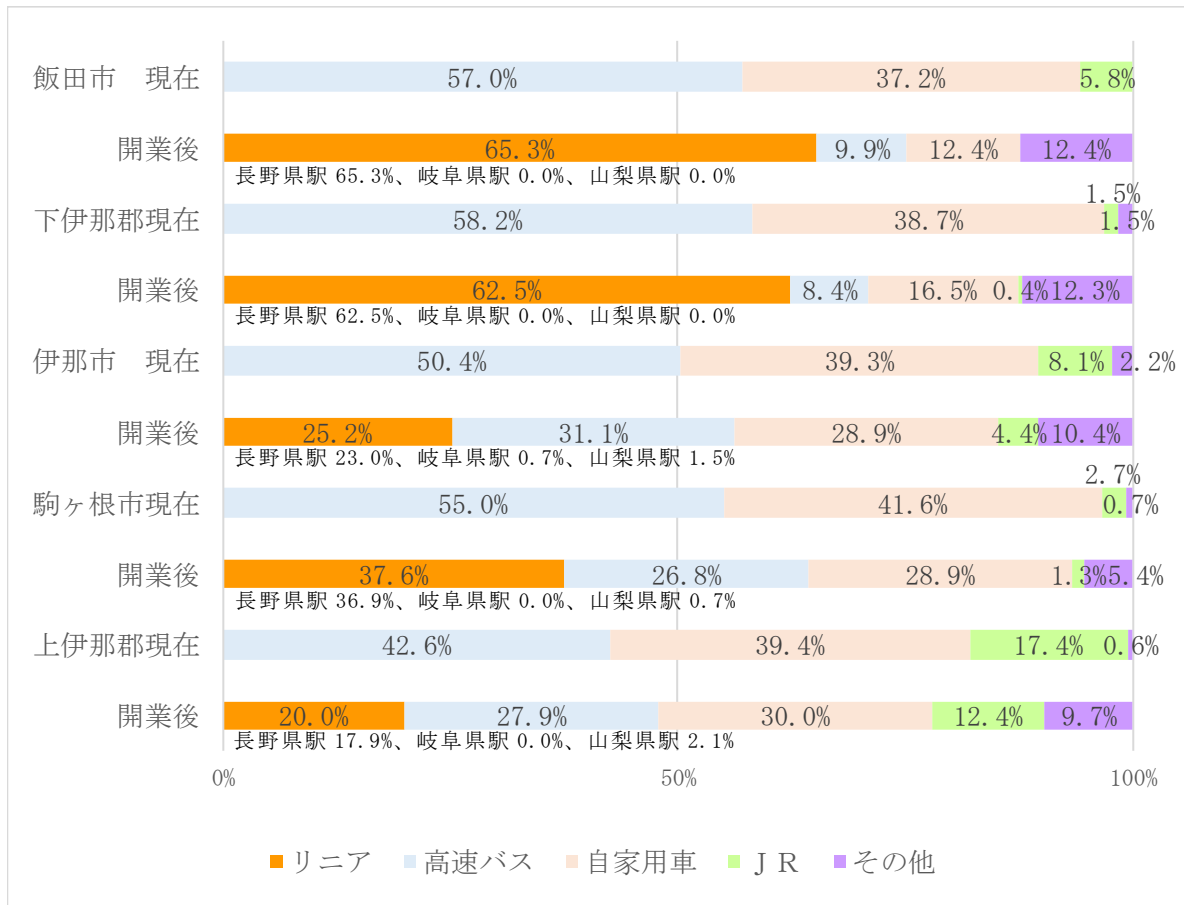


○ 東京方面への交通手段

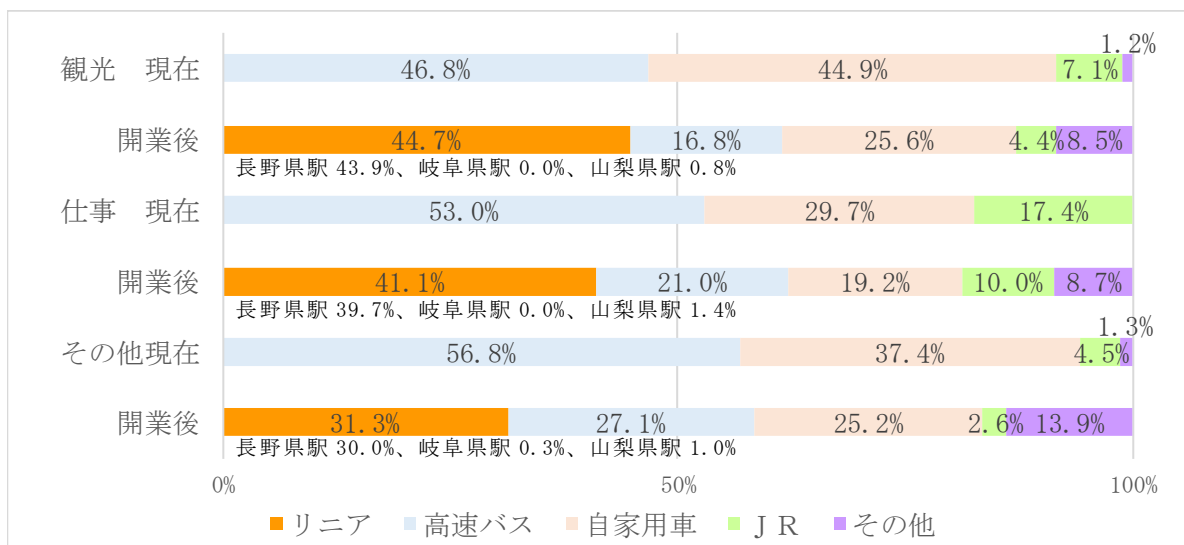


1 伊那谷居住者の意向調査

・ 居住地別の内訳

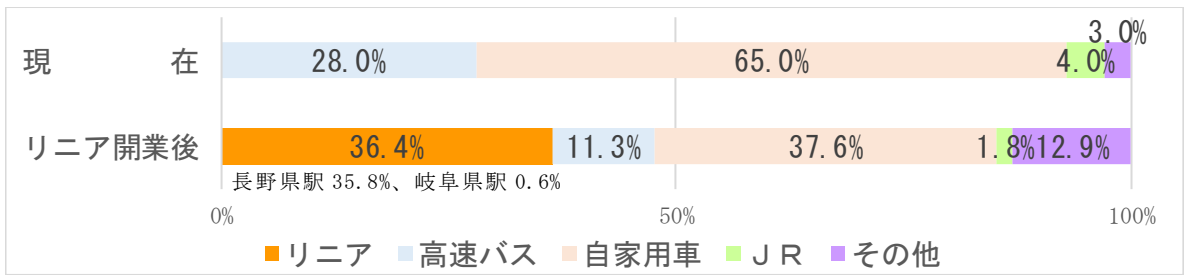


・ 目的別の内訳

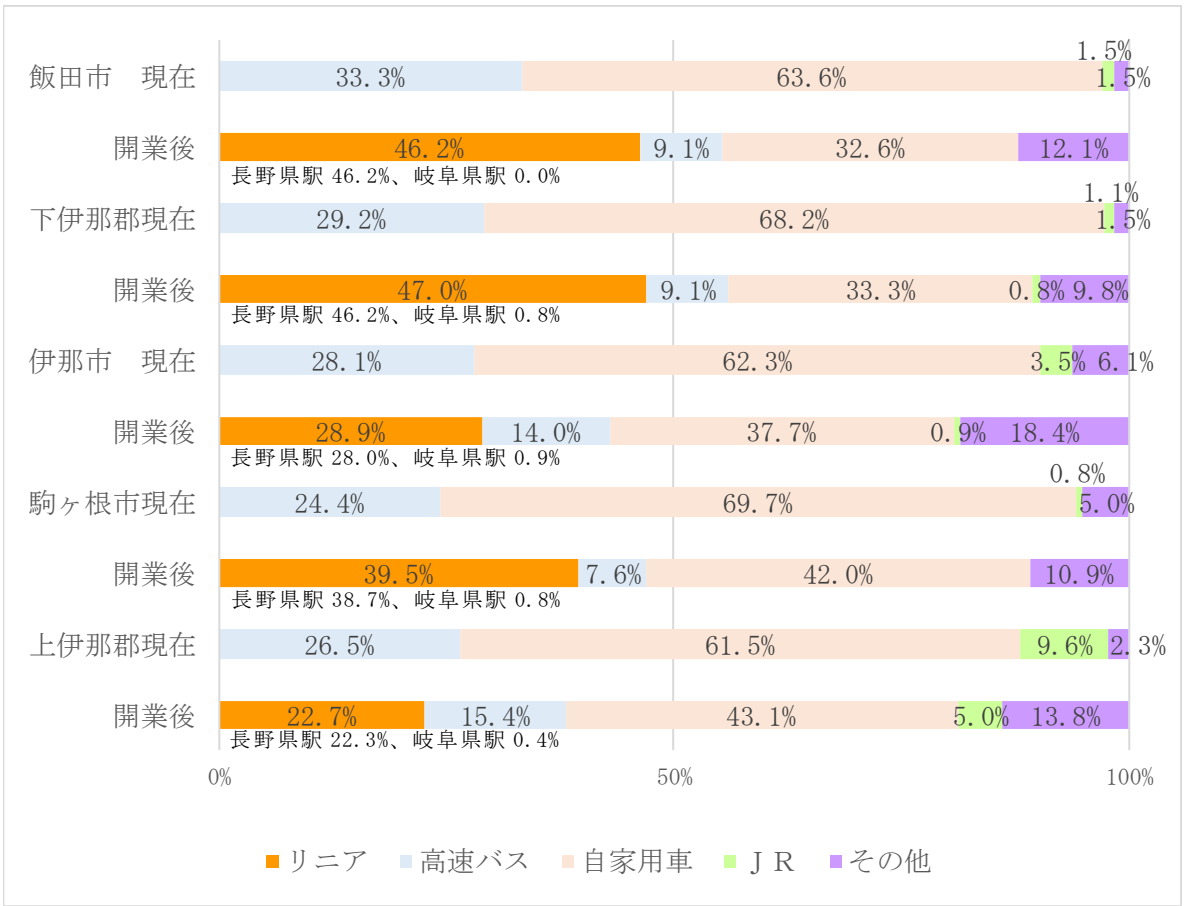


1 伊那谷居住者の意向調査

○ 名古屋方面への交通手段

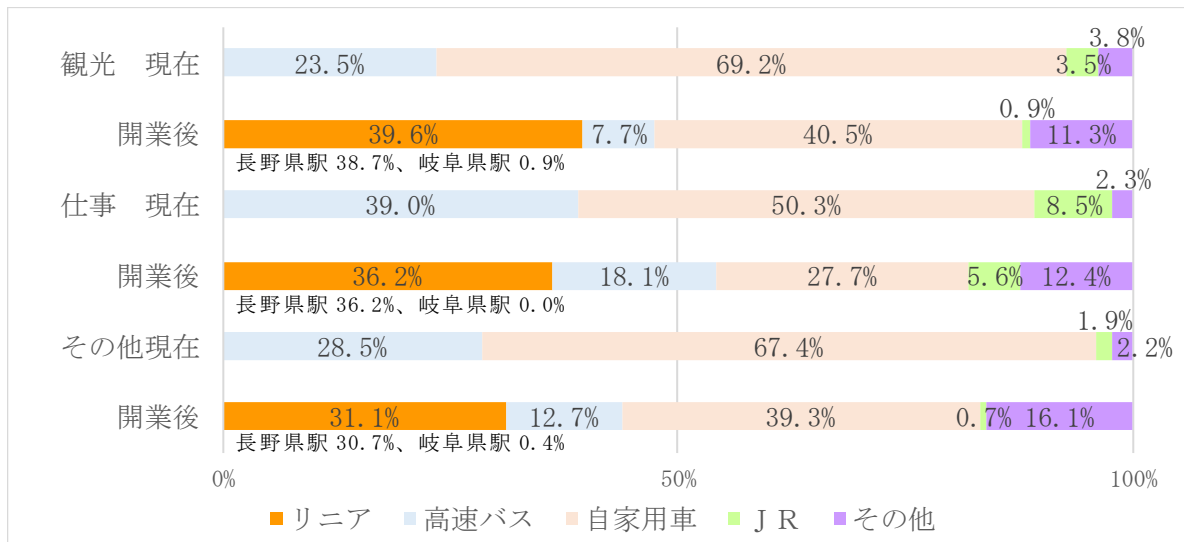


・ 居住地別の内訳



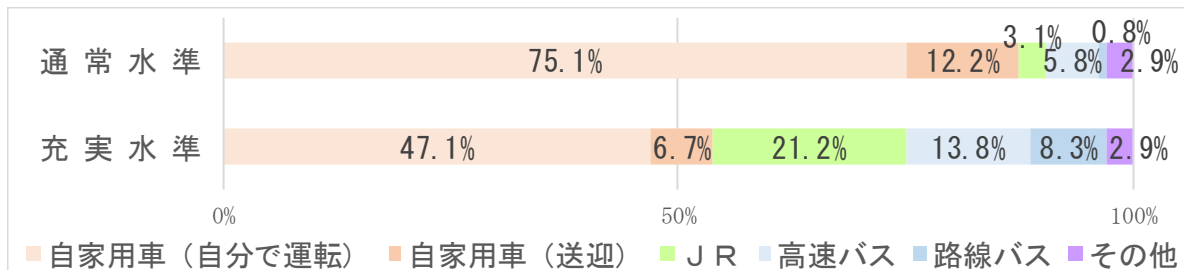
1 伊那谷居住者の意向調査

・ 目的別の内訳



○ リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段

リニア長野県駅を使うと回答した者の、長野県駅とのアクセス手段

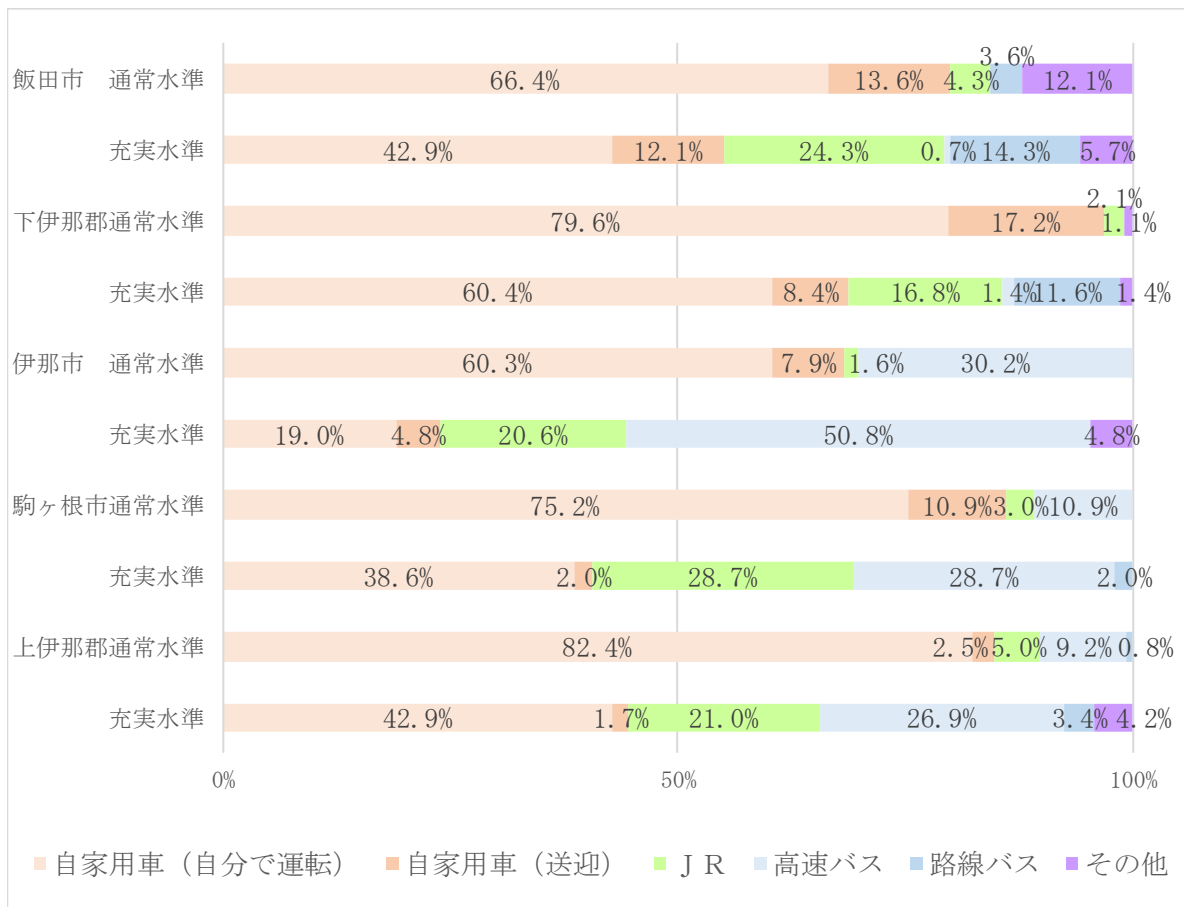


アクセス手段	通常水準の内容	充実水準の内容
J R 飯田線	J R 飯田線に乗換新駅ができ、現行どおりの1時間に1本程度の運行	J R 飯田線に乗換新駅ができ、 リニア発着に合わせたダイヤで運行
高速バス	主要な県内都市（伊那市や駒ヶ根市など）の中心市街地からのバスが運行	主要な県内都市（伊那市や駒ヶ根市など）の中心市街地からのバスに加え、 主要な拠点からもサービス水準が高い（所要時間が短い、運行頻度が高いなど）直通のバスが運行
路線バス	飯田市街地からの路線バスが運行	飯田市街地に加え、 隣接町の駅前など、近隣の主要な拠点からの直通のバスが運行 運行頻度の高い 飯田市内からのシャトルバス が運行
レンタカー カーシェア	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがある	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがあり、 主要な拠点にはカーシェアのステーションが配置
タクシー	駅前広場に常時利用できるタクシーがある	駅前広場に常時利用できるタクシーがあり、 スマートフォン等で予約がしやすく、リニア長野県駅から主要拠点まで定額で運行
道路 （自家用車）	リニア長野県駅へ中央自動車道から約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 リニア長野県駅周辺の国道、県道等が改良	リニア長野県駅へ中央自動車道から約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 周辺の都市間を連絡する道路整備を実施（主要道路が混雑しない）

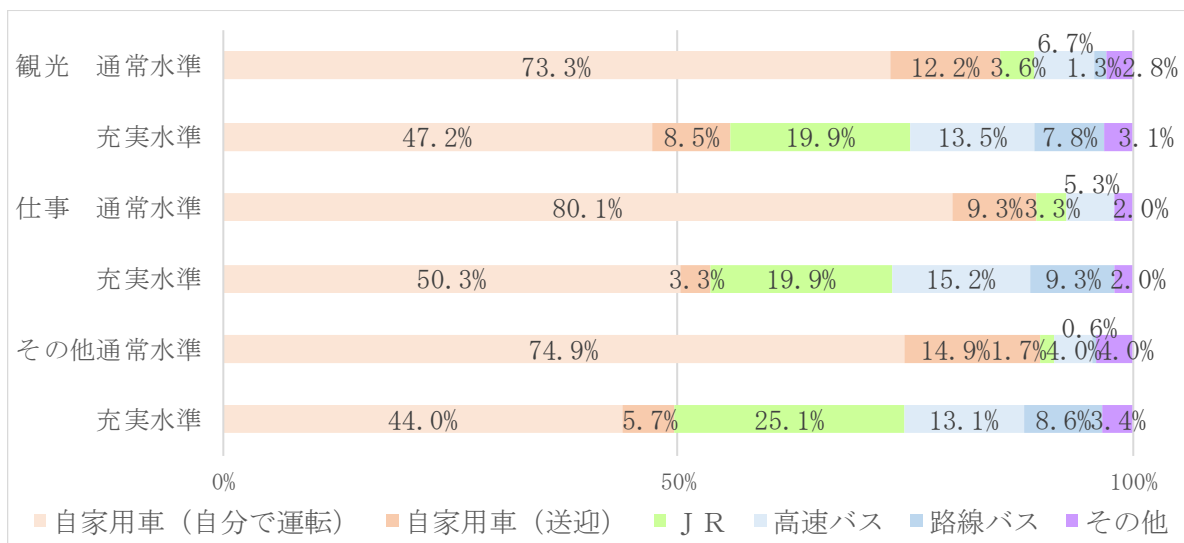
※ 赤字は、通常水準よりも充実した点

1 伊那谷居住者の意向調査

・ 居住地別の内訳



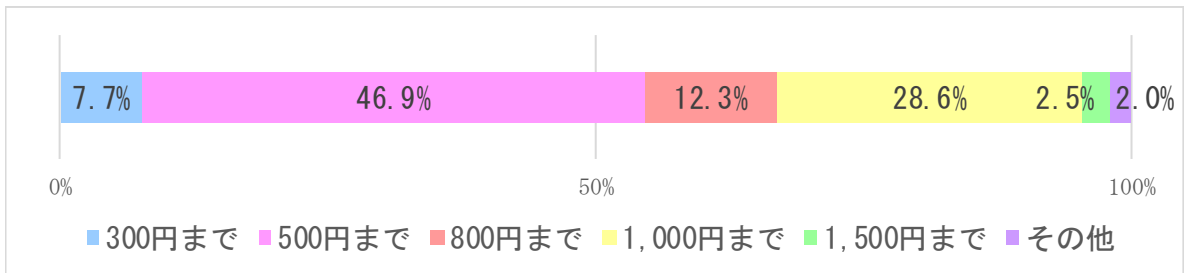
・ 目的別の内訳



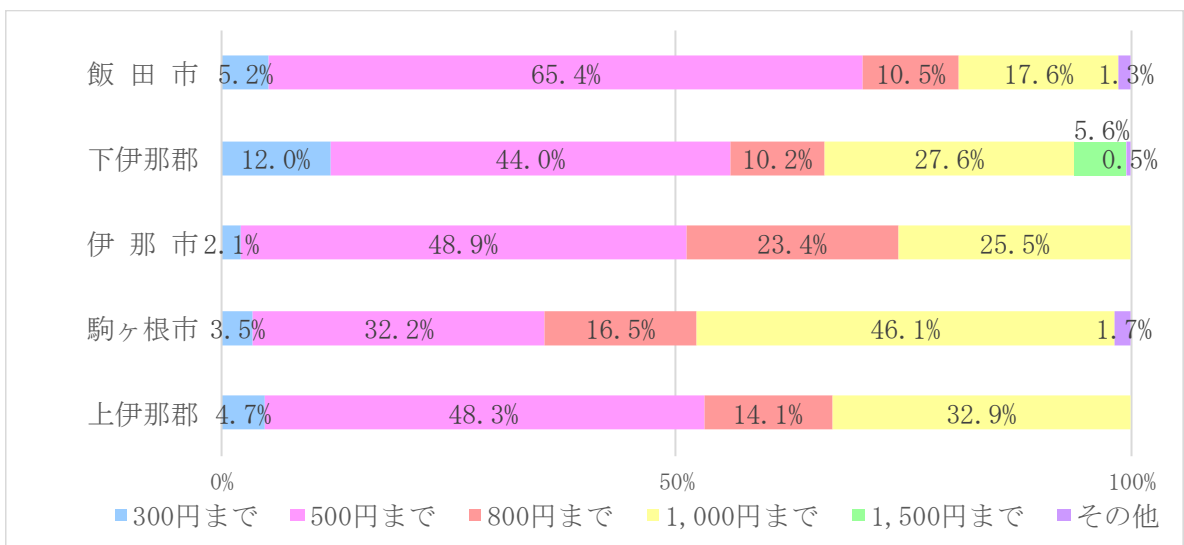
○ リニア開業後の、駅前広場の駐車場の利用

・ 利用しようと思う1日の最高料金

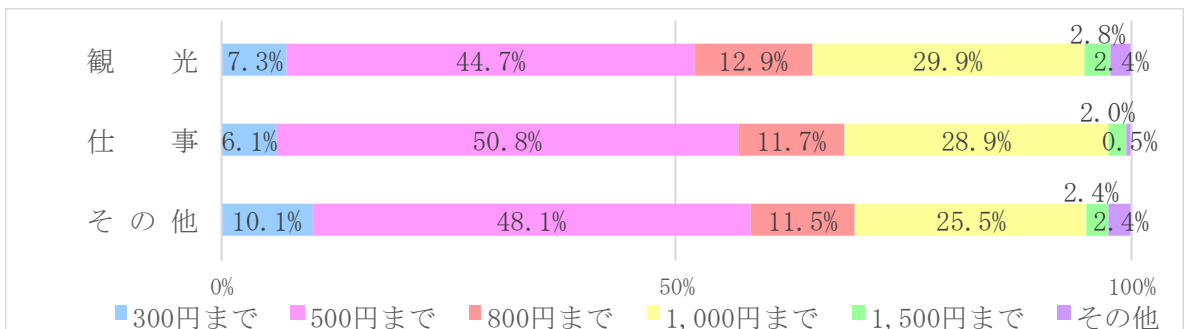
駅前広場の駐車場を利用できる場合、1日の最高料金がいくらまでであれば利用しようと思うか。リニア長野県駅を使うと回答した者のうち、長野県駅とのアクセス手段に「自家用車（自分で運転）」を選択した者の回答。



居住地別の内訳

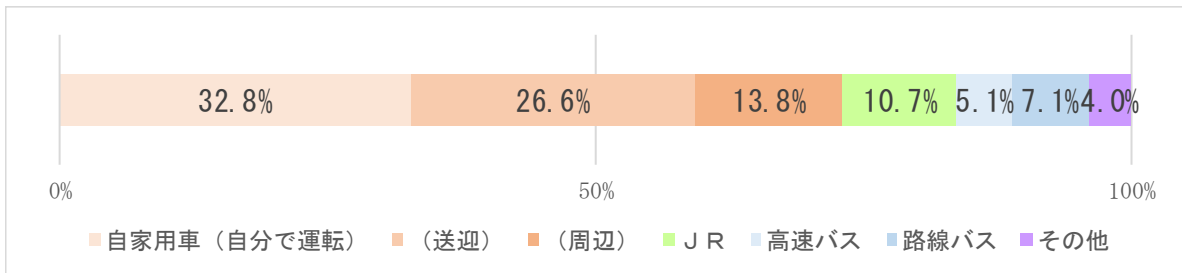


目的別の内訳



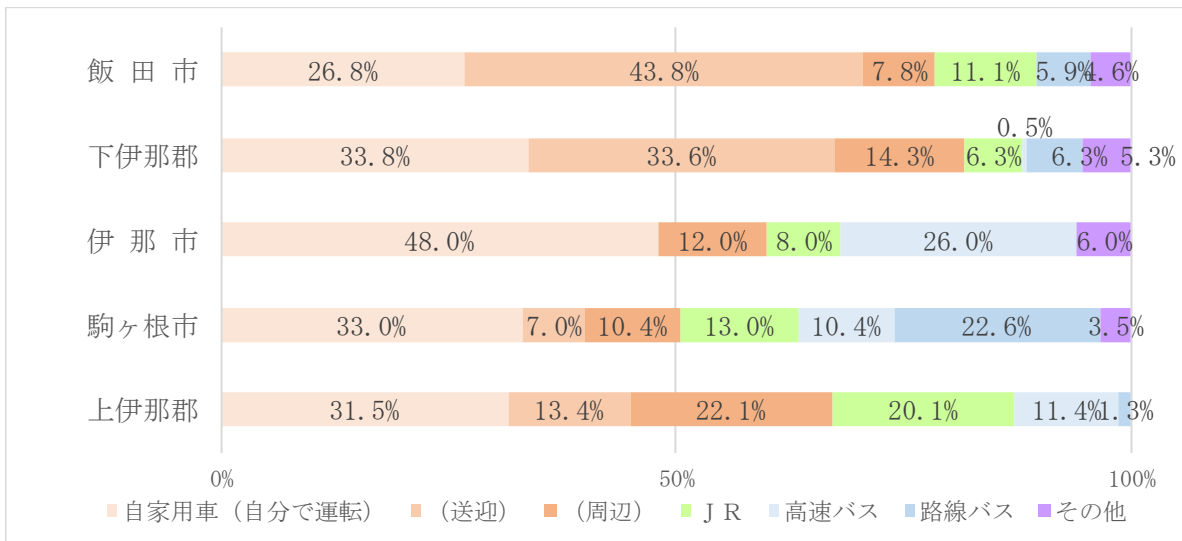
・ 1日の最高料金が想定よりも高かった場合の行動

駅前広場の駐車場の1日の最高料金が、想定よりも高かった場合、どのような交通手段で移動すると思うか。リニア長野県駅を使うと回答した者のうち、長野県駅とのアクセス手段に「自家用車（自分で運転）」を選択した者の回答。

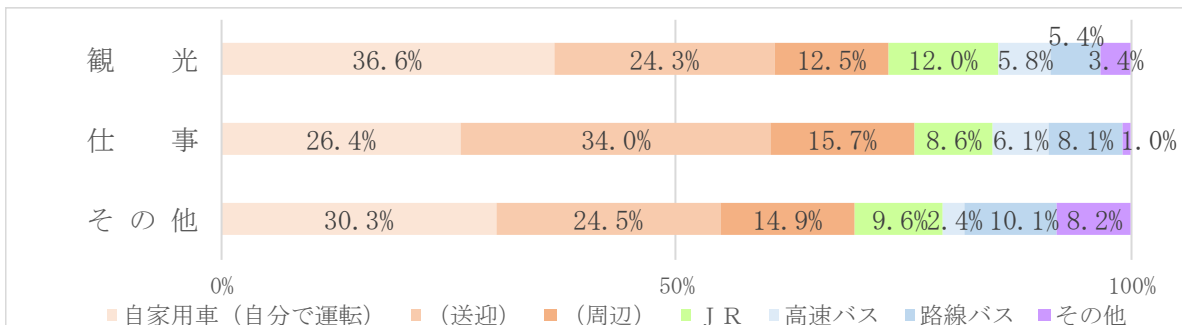


- ※ 自家用車（自分で運転）：高くても自家用車を自分で運転し、駅前広場の駐車場を利用する
- (周辺)：リニア中央新幹線長野県駅から少し離れた周辺の駐車場を利用する

居住地別の内訳

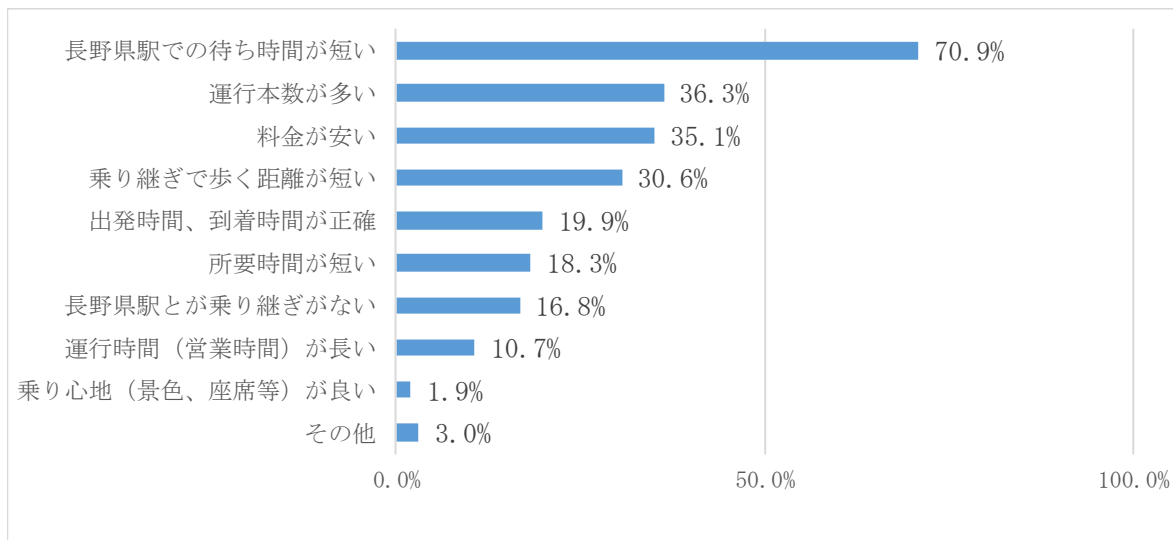


目的別の内訳



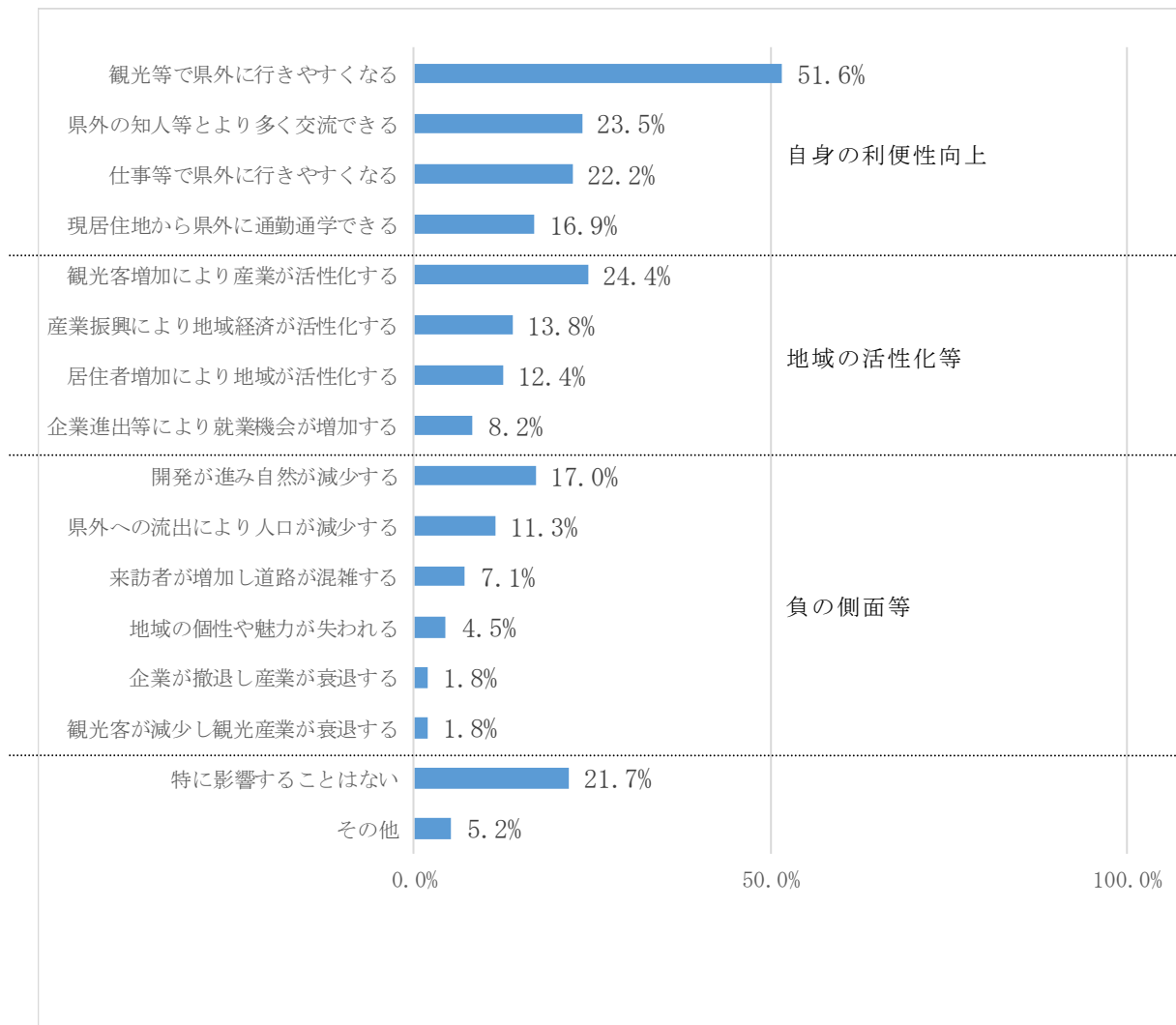
○ リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項

自家用車以外の交通について重要だと思う点。3つまで選択。

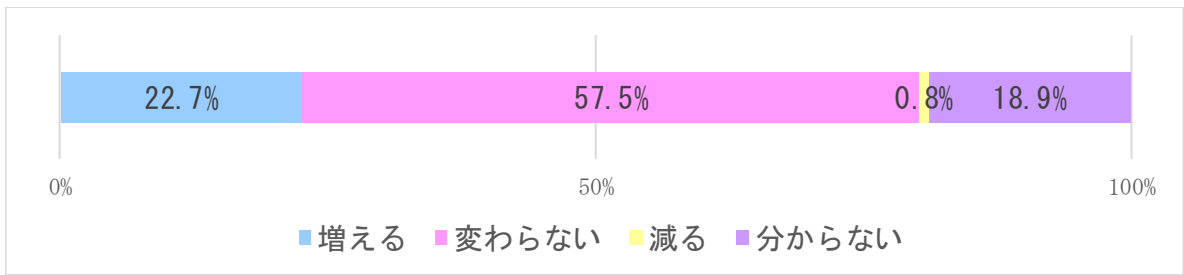


○ リニア開業による影響

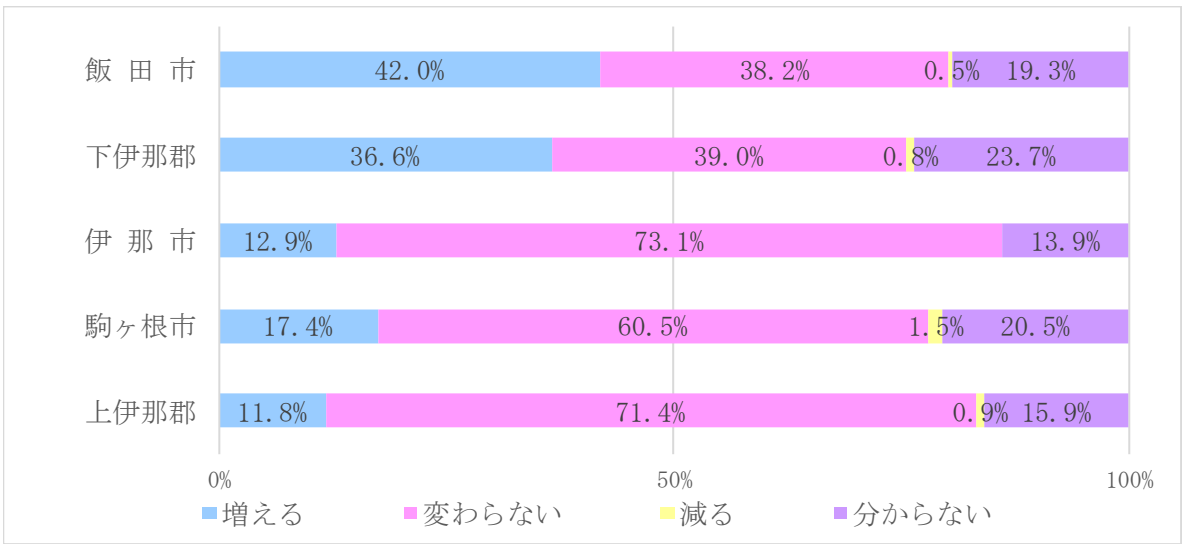
リニアの開業により、生活や地域に影響があると思う点。3つまで選択。



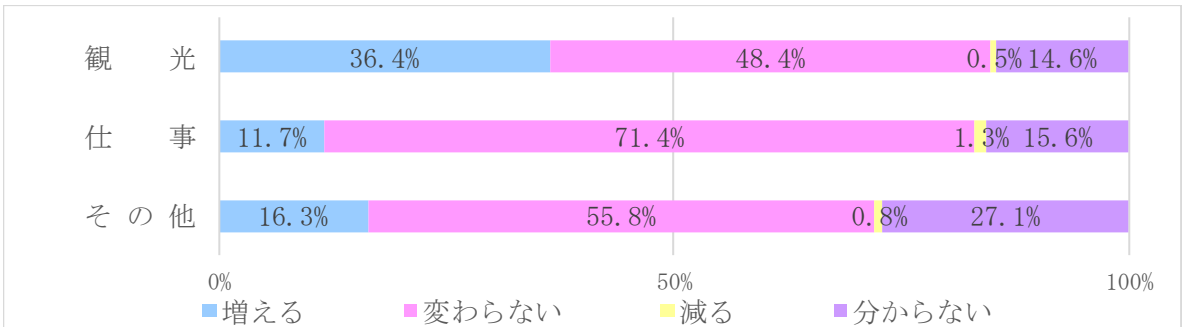
○ リニア開業後の、東京方面への移動頻度



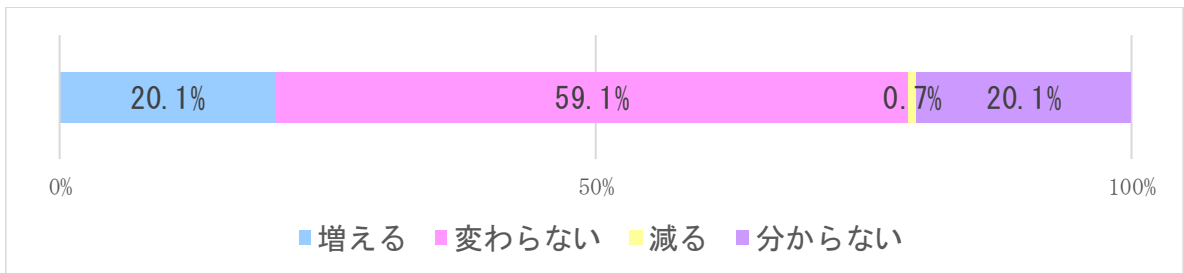
・ 居住地別の内訳



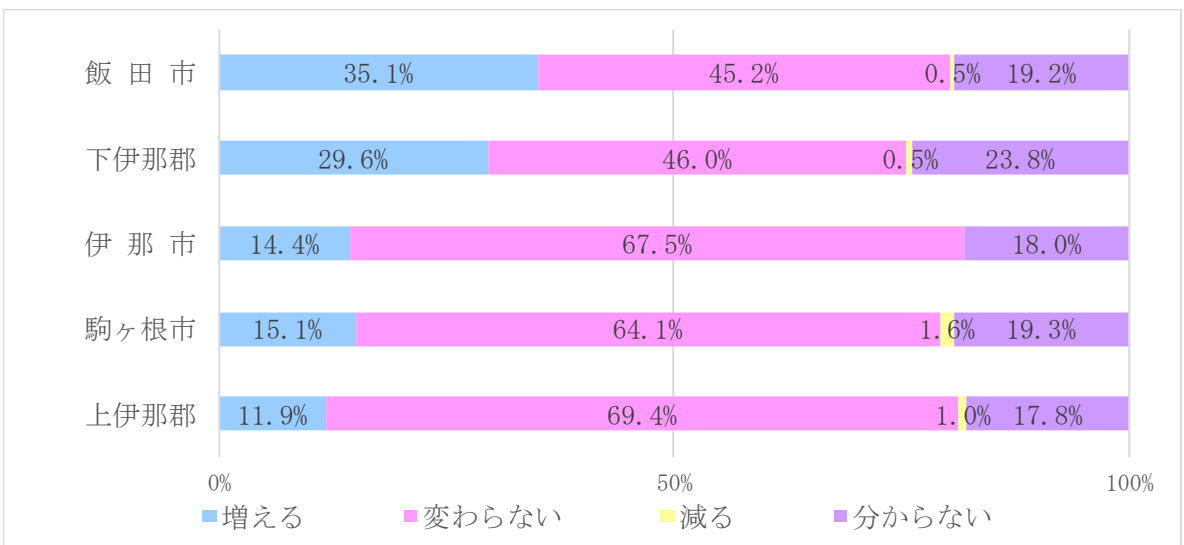
・ 目的別の内訳



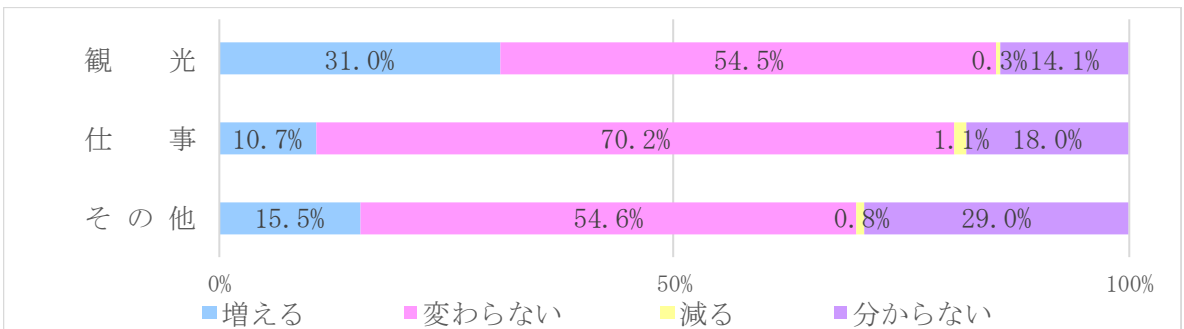
○ リニア開業後の、名古屋方面への移動頻度



・ 居住地別の内訳



・ 目的別の内訳



2 県外居住者の意向調査

■ 各意向調査の概要

2 県外居住者の意向調査

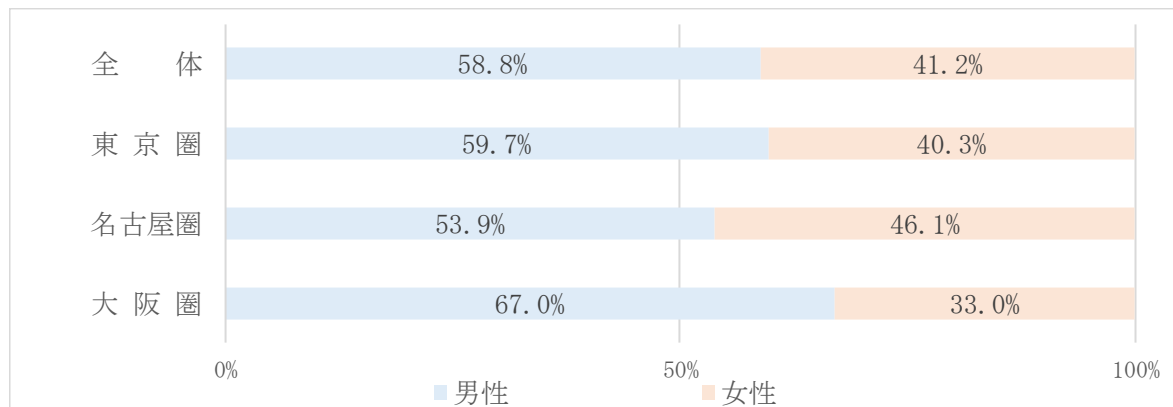
(1) 調査対象等

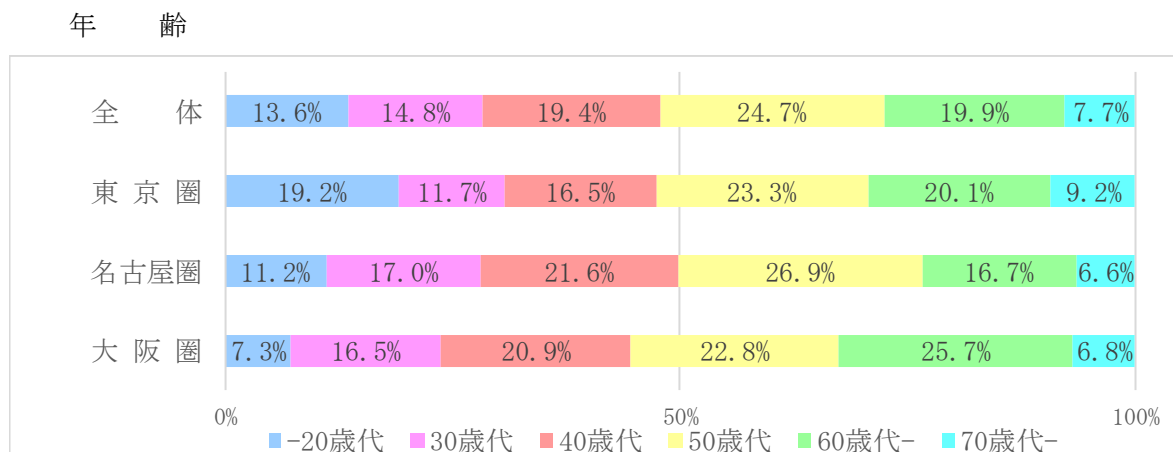
項目	内 容
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> 伊那谷に来訪経験のある東京圏、名古屋圏、大阪圏の居住者 東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県） 名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県） 大阪圏（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> インターネットリサーチを利用したアンケート調査 平成30年3月7日（水）、プレ調査で伊那谷へ来訪経験のある者を抽出 平成30年3月9日（金）、抽出した者に本調査を開始 平成30年3月11日（日）、目標票数に到達し調査終了
回収結果	<ul style="list-style-type: none"> 回収数 N=1,030（東京圏 N=412、名古屋圏 N=412、大阪圏 N=206）

(2) 回収結果等の概要

区 分		回収数	男性	女性	構成比	回収数	男性	女性	構成比
東京圏	東京都	169	97	72	16.4%	412	246	166	40.0%
	埼玉県	77	53	24	7.5%				
	千葉県	57	34	23	5.5%				
	神奈川県	109	62	47	10.6%				
名古屋圏	愛知県	322	174	148	31.3%	412	222	190	40.0%
	岐阜県	52	24	28	5.0%				
	三重県	38	24	14	3.7%				
大阪圏	大阪府	109	70	39	10.6%	206	138	68	20.0%
	京都府	21	14	7	2.0%				
	兵庫県	58	40	18	5.6%				
	奈良県	18	14	4	1.7%				
合 計		1,030	606	424	100.0%	1,030	606	424	100.0%

性 別



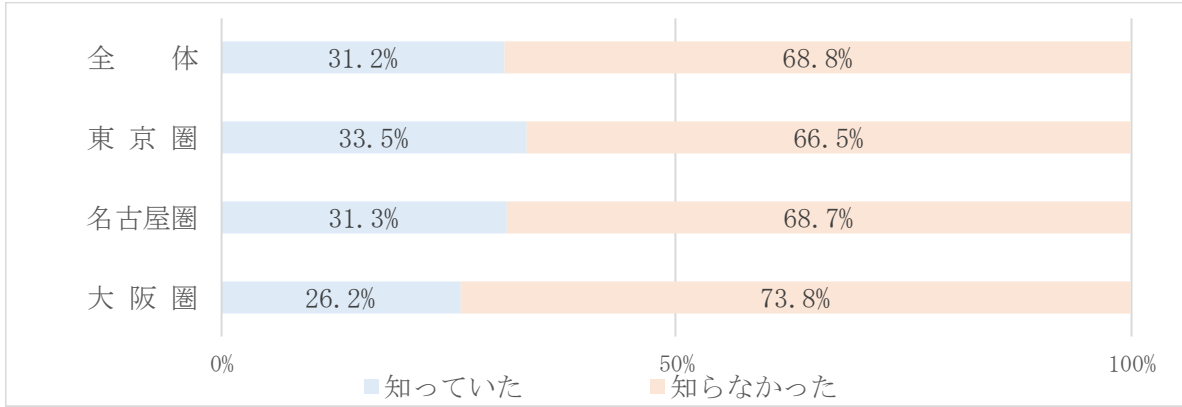


(3) 調査結果の概要 ※ 調査項目のうち、主なものを抜粋して掲載しました。

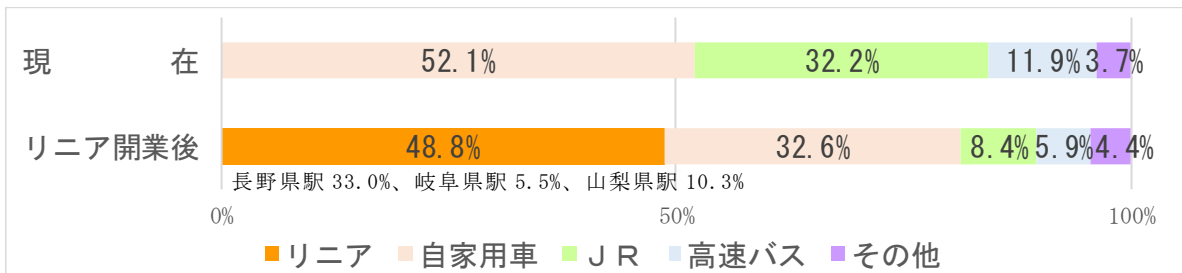
- リニア長野県駅の認知度
- 東京圏から伊那谷への交通手段
 - ・ 目的別の内訳
- 名古屋圏から伊那谷への交通手段
 - ・ 目的別の内訳
- 大阪圏から伊那谷への交通手段
 - ・ 目的別の内訳
- リニアを利用しない理由
- リニア開業後の、リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項
- リニア開業後の、リニア長野県駅からの交通手段
 - ・ 地域別の内訳
 - ・ 目的別の内訳
- リニア開業後の、行動の変化

○ リニア長野県駅の認知度

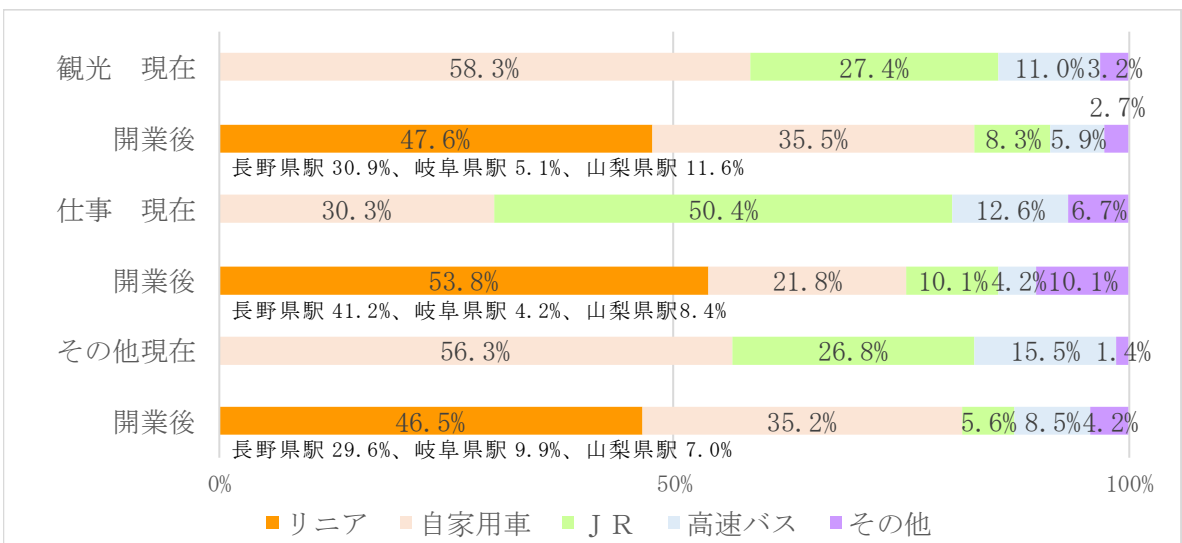
リニア中央新幹線長野県駅が飯田市に整備されることを知っていたか。



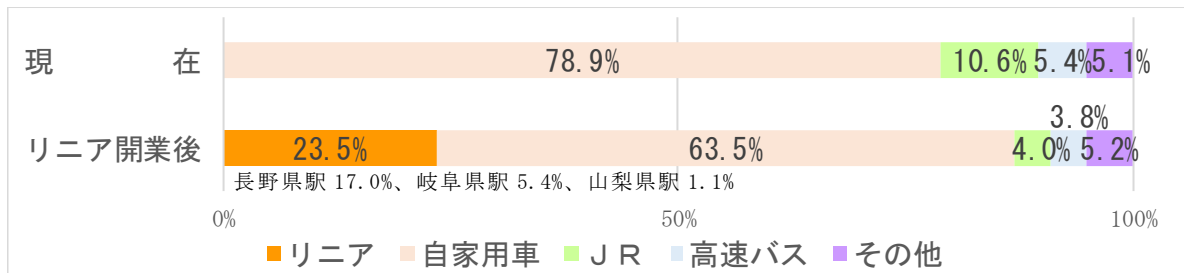
○ 東京圏から伊那谷への交通手段



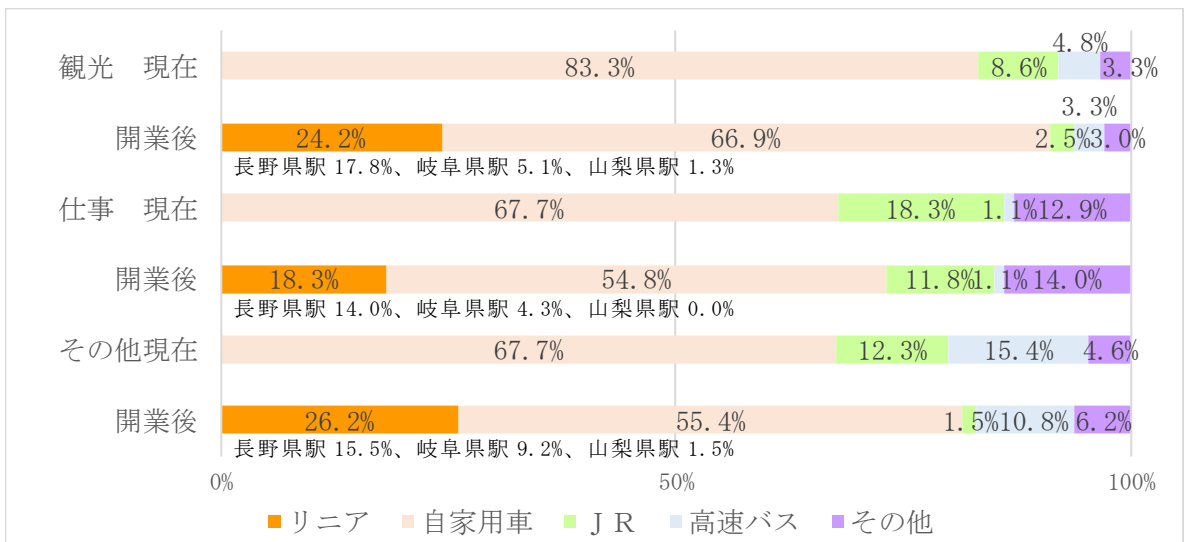
・ 目的別の内訳



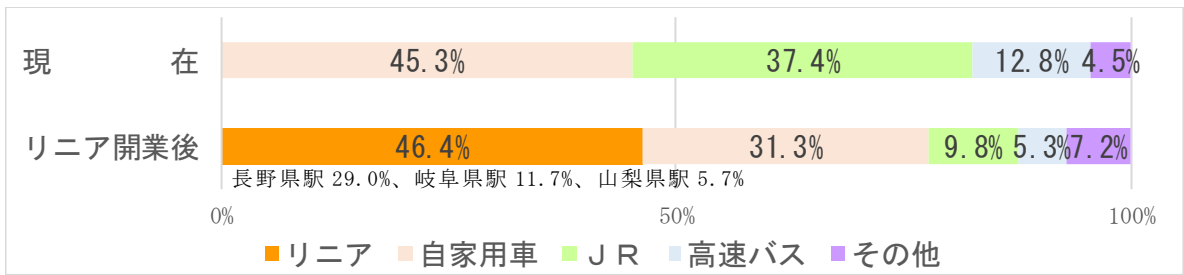
○ 名古屋圏から伊那谷への交通手段



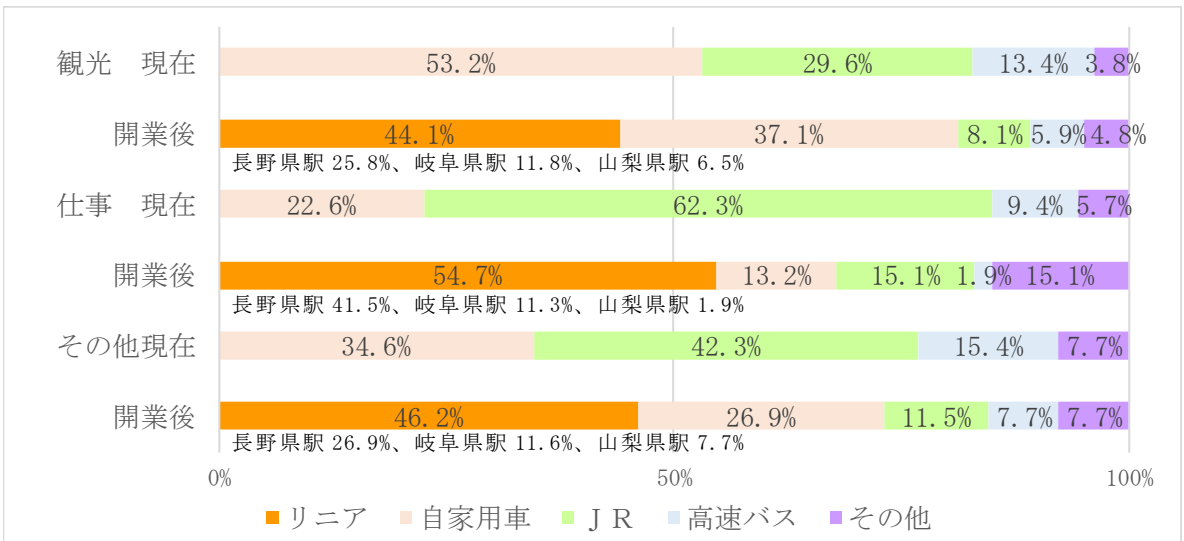
・ 目的別の内訳



○ 大阪圏から伊那谷への交通手段

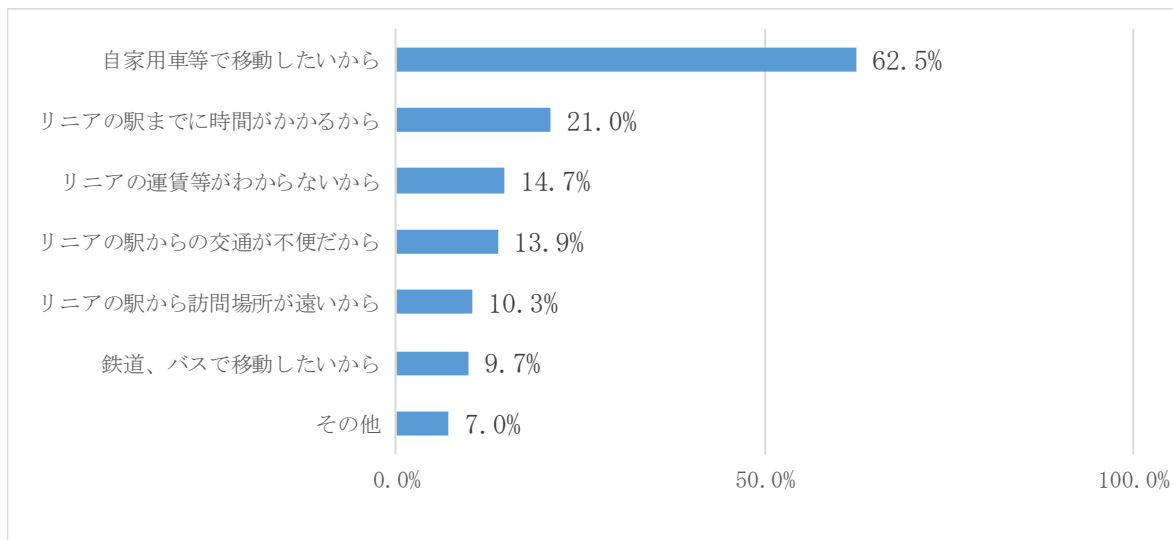


・ 目的別の内訳



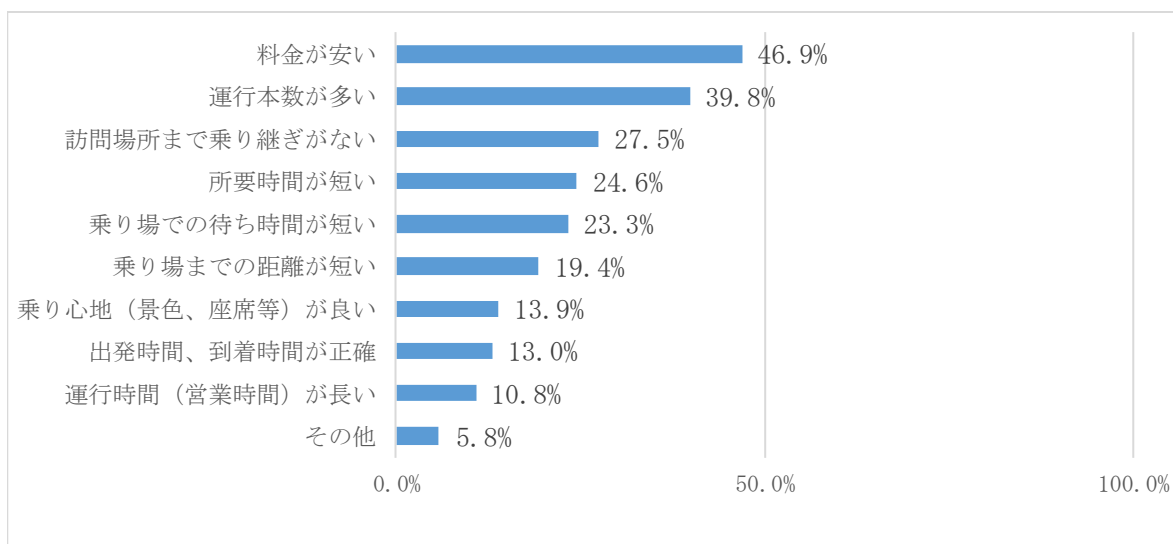
○ リニアを利用しない理由

「これまでの行き方と変わらない」と回答した理由。3つまで選択。



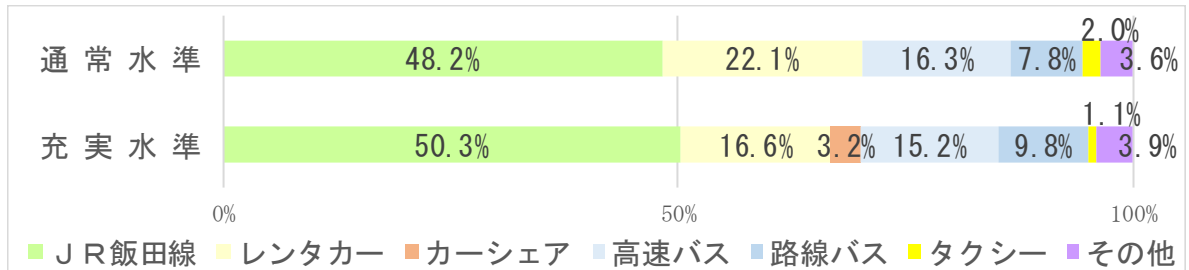
○ リニア開業後の、リニア長野県駅からの交通手段を選択する上での重要事項

自家用車以外の交通について重要だと思う点。3つまで選択。



○ リニア開業後の、リニア長野県駅からの交通手段

リニア長野県駅を使うと回答した者の、長野県駅からの交通手段

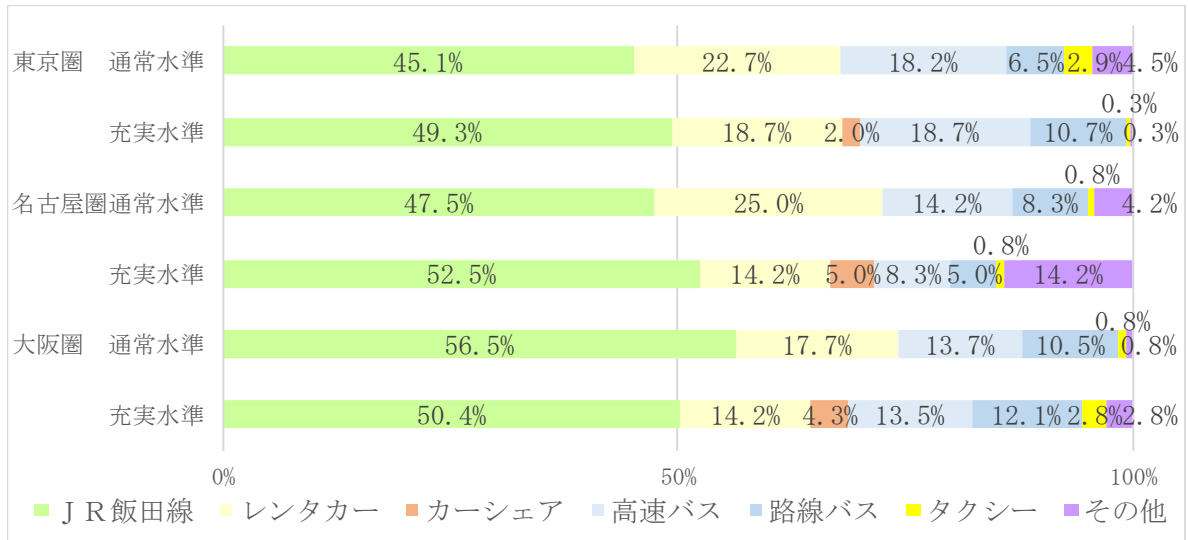


交通手段	通常水準の内容	充実水準の内容
J R 飯田線	J R 飯田線に乗換新駅ができ、現行どおりの1時間に1本程度の運行	J R 飯田線に乗換新駅ができ、 リニア発着に合わせたダイヤで運行
高速バス	主要な県内都市（伊那市や松本市など）の中心市街地へのバスが運行	主要な県内都市（伊那市や松本市など）の中心市街地へのバスに加え、 主要な拠点へもサービス水準が高い（所要時間が短い、運行頻度が高いなど）直通のバスが運行
路線バス	飯田市街地までの路線バスが運行	飯田市街地に加え、 隣接町の駅前など、近隣の主要な拠点への直通のバスが運行 運行頻度の高い 飯田市内へのシャトルバス が運行
レンタカー カーシェア	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがある	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがあり、 主要な拠点にはカーシェアのステーションが配置
タクシー	駅前広場に常時利用できるタクシーがある	駅前広場に常時利用できるタクシーがあり、 スマートフォン等で予約がしやすく、リニア長野県駅から主要拠点まで定額で運行
道路 (自家用車)	リニア長野県駅から中央自動車道に約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 リニア長野県駅周辺の国道、県道等が改良	リニア長野県駅から中央自動車道に約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 周辺の都市間を連絡する道路整備を実施（主要道路が混雑しない）

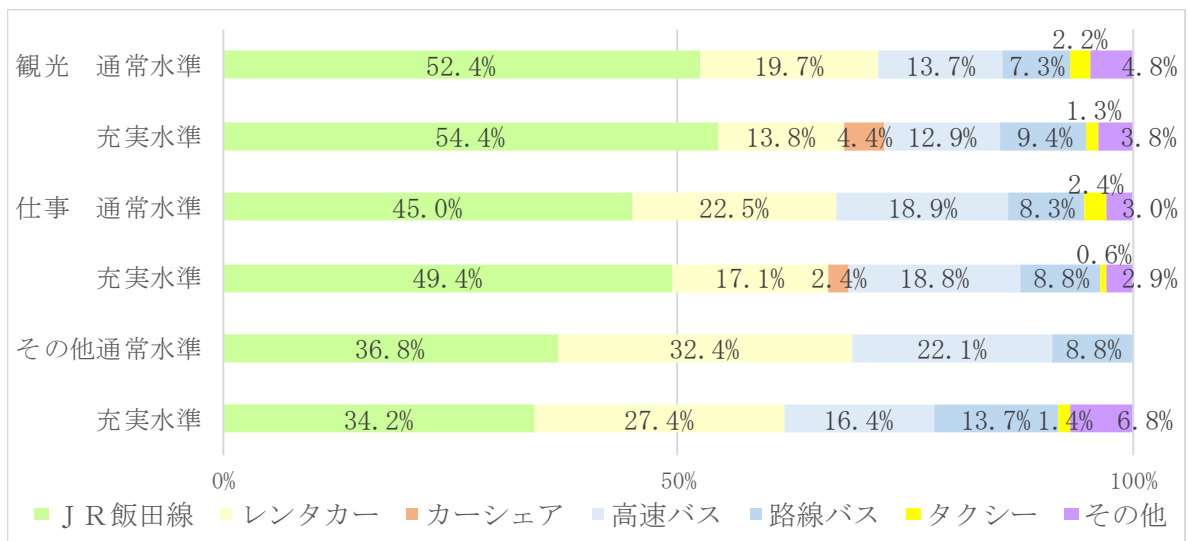
※ 赤字は、通常水準よりも充実した点

2 県外居住者の意向調査

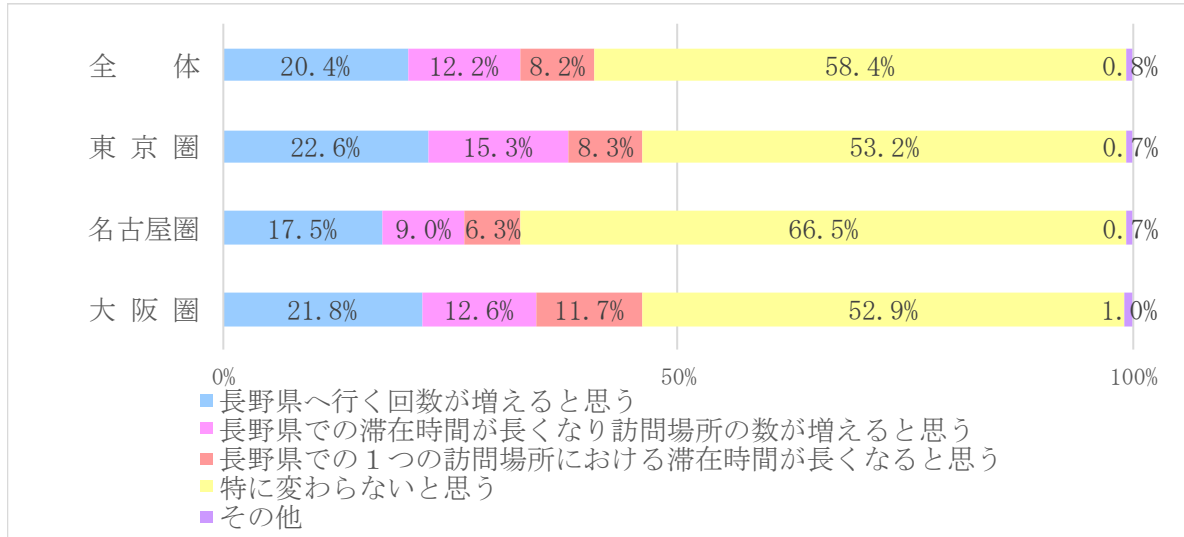
・ 地域別の内訳



・ 目的別の内訳



○ リニア開業後の、行動の変化



3 県外観光客の意向調査

■ 各意向調査の概要

3 県外観光客の意向調査

(1) 調査対象等

項 目	内 容
調査対象	次のスポットへ実際に来訪した県外からの観光客 <南 信 州> ・ まつかわ温泉 ・ 天竜峡 ・ 道の駅 信濃路下條 ・ 昼神温泉 ・ ヘブンスそのはら <上 伊 那> ・ 辰野パークホテル ・ ながた自然公園・みのわ温泉 ・ 羽広・みはらしファーム・大芝高原 ・ 駒ヶ根高原・菅の台バスセンター ・ 道の駅 花の里いいじま・中川望岳荘
調査方法	・ 調査対象者に平成 29 年 11 月 25 日（土）、アンケート調査票を配布（ヘブンスそのはらは、平成 29 年 11 月 23 日（木・祝）に配布） ・ 10 スポットで 1,797 人へ手渡し ・ 平成 29 年 12 月 15 日（金）締切、郵送回収
回収結果	・ 回収数 N=710、回収率 39.5%

(2) 回収結果等の概要

配 布 場 所	配布数	回収数	男 性	女 性	不 明	無効票	回収率
全 体	1,797	710	368	317	18	7	39.5%
まつかわ温泉	120	63	39	24	0	0	52.5%
天 竜 峡	35	23	10	12	1	0	65.7%
道の駅 信濃路下條	350	144	90	50	4	0	41.1%
昼神温泉	300	138	67	68	3	0	46.0%
ヘブンスそのはら	102	33	9	24	0	0	32.4%
辰野パークホテル	38	12	8	4	0	0	31.6%
ながた自然公園・みのわ温泉	42	10	8	2	0	0	23.8%
羽広・みはらしファーム・大芝高原	325	75	34	37	1	3	23.1%
駒ヶ根高原・菅の台バスセンター	300	108	56	47	3	2	36.0%
道の駅 花の里いいじま・中川望岳荘	185	69	34	32	2	1	37.3%
不 明	-	35	13	17	4	1	-

3 県外観光客の意向調査

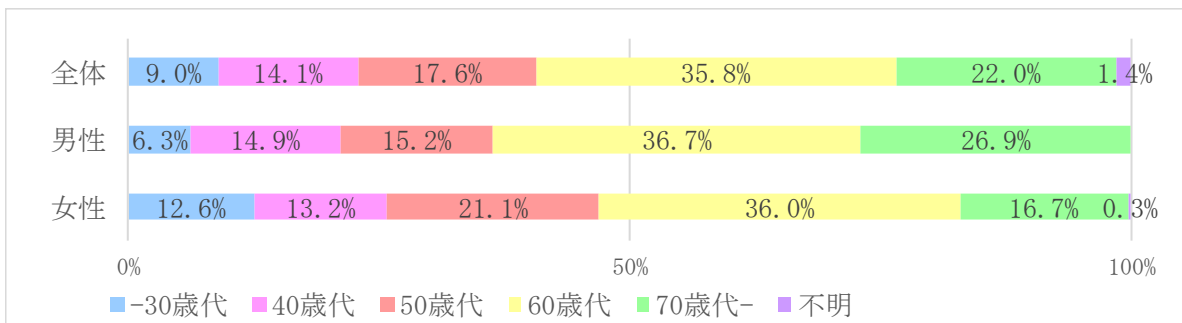
居住地

都道府県	回収数	構成比
全 体	710	100.0%
愛知県	330	46.5%
静岡県	81	11.4%
岐阜県	79	11.1%
東京都	44	6.2%
神奈川県	36	5.1%
三重県	21	3.0%
埼玉県	17	2.4%
千葉県	15	2.1%
大阪府	11	1.5%
京都府	10	1.4%
山梨県	9	1.3%
滋賀県	8	1.1%
長野県	7	1.0%

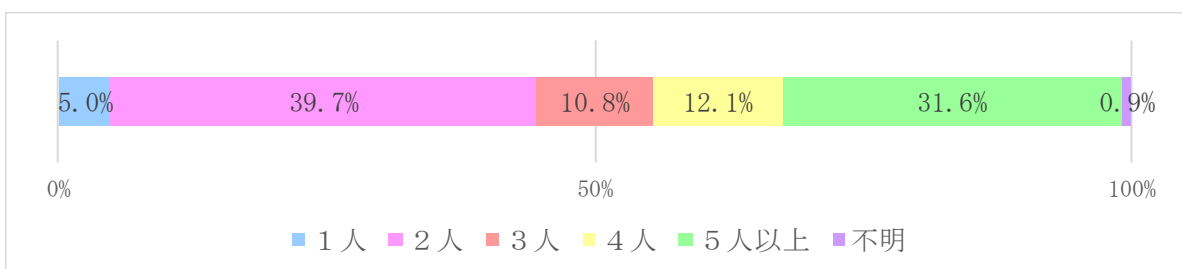
都道府県	回収数	構成比
兵庫県	6	0.8%
奈良県	5	0.7%
茨城県	4	0.6%
福井県	3	0.4%
新潟県	2	0.3%
群馬県	1	0.1%
岡山県	1	0.1%
山口県	1	0.1%
鹿児島県	1	0.1%
栃木県	1	0.1%
富山県	1	0.1%
福岡県	1	0.1%
北海道	1	0.1%
不明	14	2.0%

長野県民7人が回答しているが、調査対象が「県外からの」観光客であるため、以下の集計は、回収数710から7を控除した、N=703で行う。

性別、年齢



観光形態（何人での観光か）

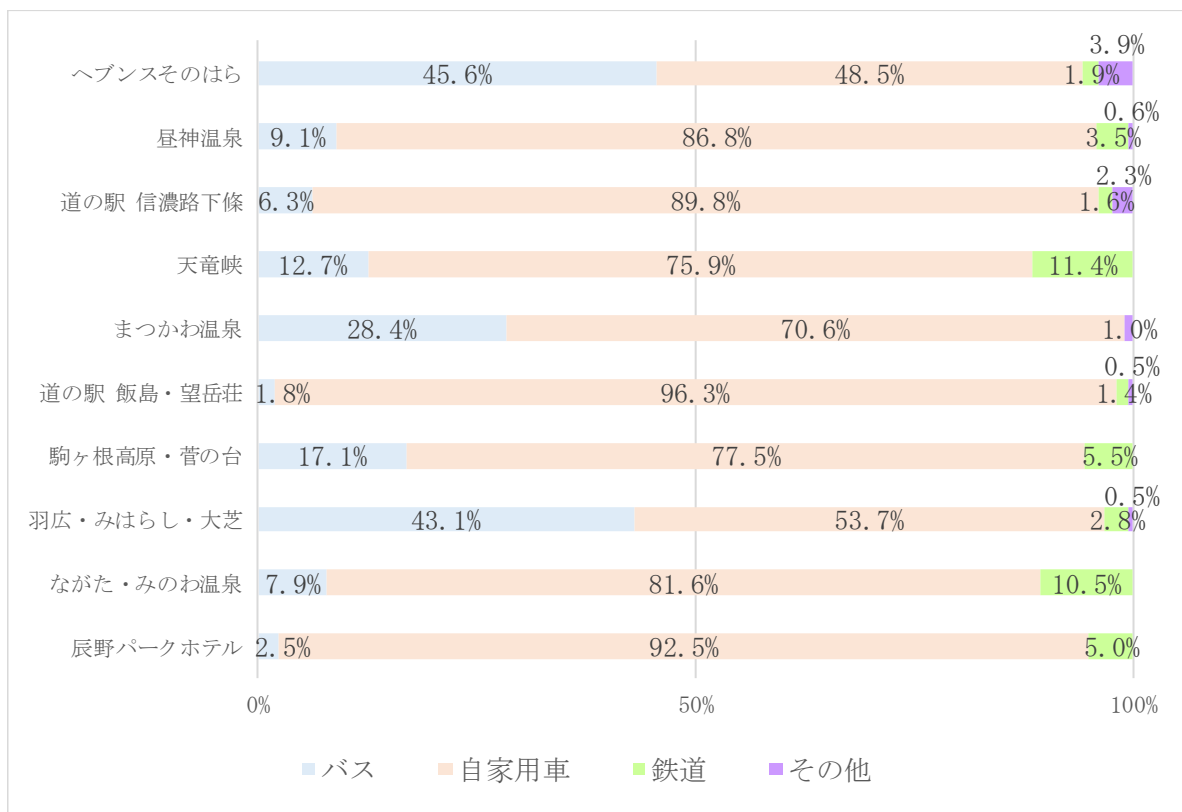


3 県外観光客の意向調査

(3) 調査結果の概要 ※ 調査項目のうち、主なものを抜粋して掲載しました。

- 訪問観光地への交通手段
- リニア利用可能性と利用しない場合の理由
 - ・ リニア利用可能性
 - ・ 利用しない場合の理由
- リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段
- リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項
- リニア開業後の、観光行動の変化

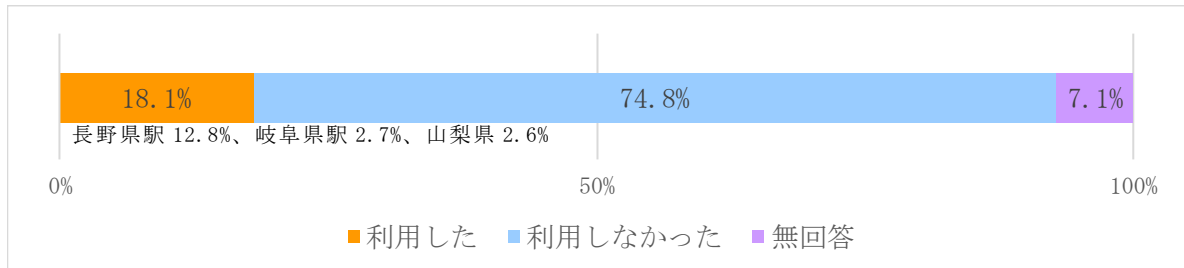
○ 訪問観光地への交通手段



○ リニア利用可能性と利用しない場合の理由

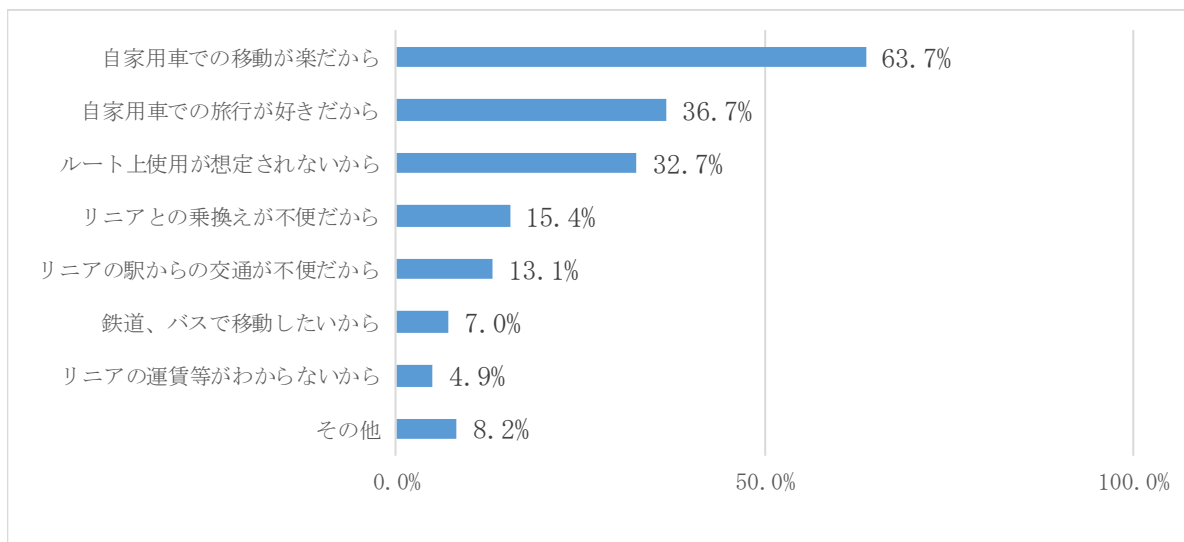
- ・ リニア利用可能性

リニアが開通していた場合、今回の観光でリニアを利用したか。



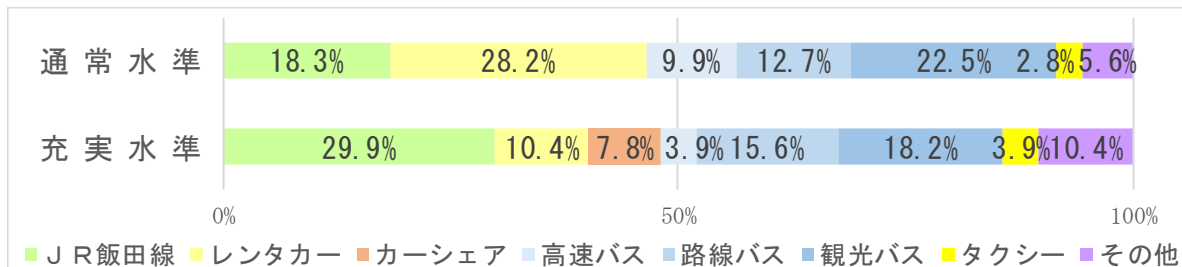
- ・ 利用しない場合の理由

「利用しなかった」と思う理由。3つまで選択。



○ リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段

リニア長野県駅を使うと回答した者の、長野県駅とのアクセス手段

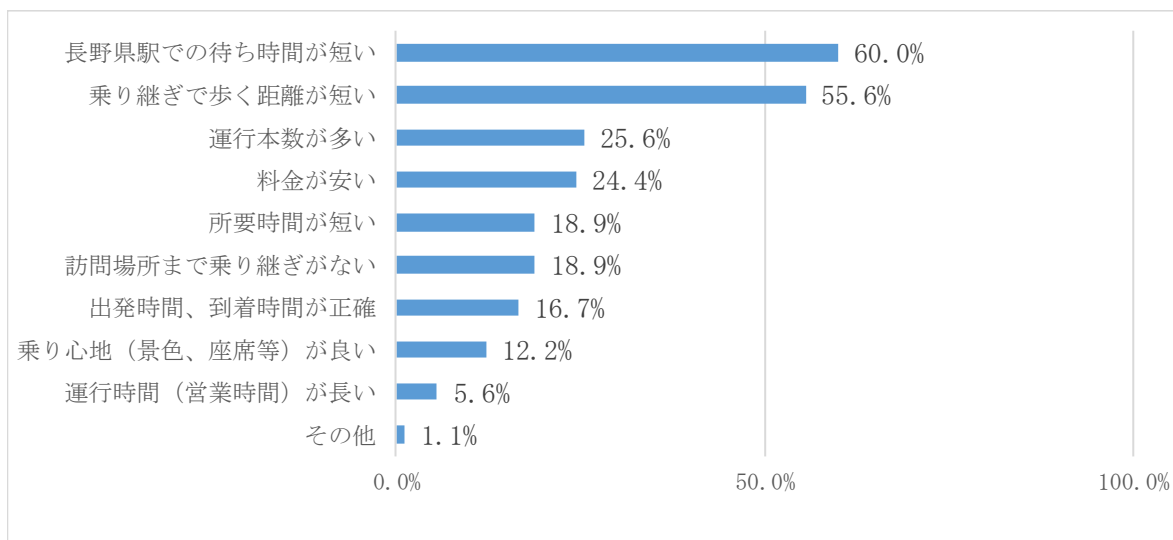


アクセス手段	通常水準の内容	充実水準の内容
J R 飯田線	J R 飯田線に乗換新駅ができ、現行どおりの1時間に1本程度の運行	J R 飯田線に乗換新駅ができ、 リニア発着に合わせたダイヤ で運行
観光バス 高速バス	主要な県内都市（伊那市や松本市など）の中心市街地へのバスが運行	主要な県内都市（伊那市や松本市など）の中心市街地に加え、 市街地から離れた主要な観光地への直通のバス が運行
路線バス	飯田市街地までの路線バスが運行	飯田市街地に加え、 近隣の飯田市内観光地や隣接町の観光地など、近隣の主要な観光地への直通のバス が運行 運行頻度の高い 飯田市内の観光周遊バス が運行
レンタカー カーシェア	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがある	リニア長野県駅に常時利用できるレンタカーがあり、 主要な観光地にはカーシェアのステーションが配置
タクシー	駅前広場に常時利用できるタクシーがある	駅前広場に常時利用できるタクシーがあり、 主要観光地を巡る周遊ルートを定額で運行
道路 (自家用車)	リニア長野県駅から中央自動車道に約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 リニア長野県駅周辺の国道、県道等が改良	リニア長野県駅から中央自動車道に約2～3分でアクセスできる道路とS I Cが整備 周辺の都市間を連絡する道路整備を実施（主要道路が混雑しない）

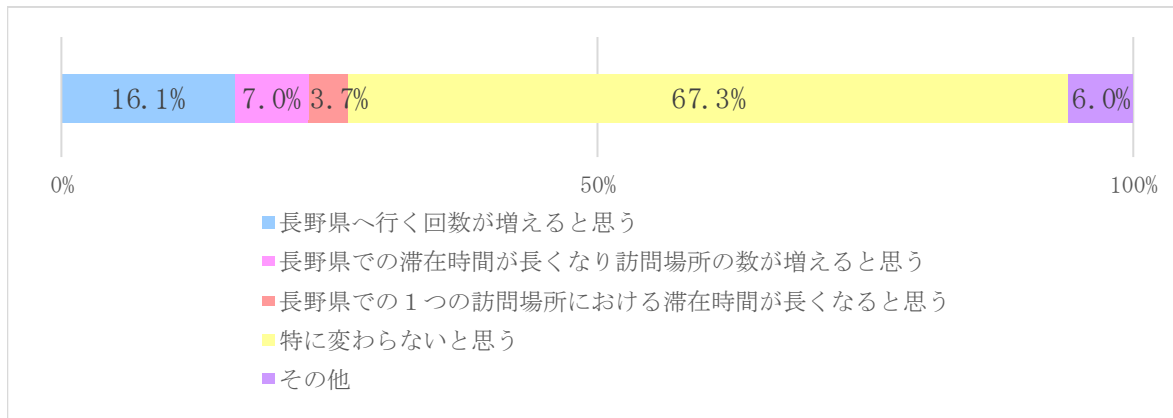
※ 赤字は、通常水準よりも充実した点

○ リニア開業後の、リニア長野県駅とのアクセス手段を選択する上での重要事項

自家用車以外の交通について重要だと思う点。3つまで選択。



○ リニア開業後の、観光行動の変化



■ 各意向調査の概要

4 交通事業者の意向調査

(1) 調査対象等

項 目	内 容
調査対象	<p><バス事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 信南交通（株） ・ 伊那バス（株） ・ アルピコ交通（株） ・ トラビスジャパン（株） <p><タクシー事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南信州広域タクシー（有） ・ アルピコタクシー（株） ・ 伊那タクシー（株） <p><レンタカー事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ （株）タカサワ
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 直接面談方式 ・ 事前にヒアリングシートを送付 ・ 平成 30 年 2 月 15 日（木）～2 月 22 日（木）に面談

(2) 調査結果の概要 ※ 調査項目のうち、主なものを抜粋して掲載しました。

<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域別視点 <ul style="list-style-type: none"> ・ 下 伊 那 ・ 上 伊 那 ・ 諏訪松本 ○ 事業者別視点 <ul style="list-style-type: none"> ・ 概 要 ・ バス事業者 ・ タクシー事業者 ・ レンタカー事業者 ○ 目的別視点 <ul style="list-style-type: none"> ・ 観 光 ・ 仕 事

○ 地域別視点

・ 下伊那

リニア長野県駅設置の影響が直接あり、東京・名古屋方面への交通手段がリニアに移行する可能性が高いと想定している。

特に、リニアによる東京方面への時間短縮効果が非常に大きい。

・ 上伊那

東京方面への交通手段にリニア長野県駅を使う場合、飯田市まで一度逆向きに進むイメージがある。JR中央東線やリニア山梨県駅を使う方が直進的なイメージを感じるのではないかと。

現在は、東京方面への交通手段に高速バスを使う者が多く、途中でリニアに乗り換えることを考えれば、乗り換えのない現在の交通手段を選択するのではないかと。

飯田市までは、高速道路や一般道路を利用した交通手段も考えられる。

・ 諏訪松本

現在は、甲州街道やJR中央東線のルートがあるため、東京方面への交通手段として、リニア長野県駅を使うことは少ないと考えられる。リニア山梨県駅のほうが近く感じる。下伊那や上伊那との繋がりをあまり意識しない。わざわざ行くという感じがある。

○ 事業者別視点

・ 概要

乗務員の高齢化が進み、定年退職による離職もピークを迎え、現在のサービス水準の維持そのものが難しくなるのではないかと懸念している。新たな担い手も少ない。

タクシーは、中途採用もある程度はあり、一定の経験で乗務が可能であるが、バスは、研修期間や2種免許取得までの期間が長く、厳しい状況である。

・ バス事業者

乗務員不足により、高速路線バスの増便や団体の貸切バスへの対応ができない状況である。

交通手段がリニアに移行すれば、高速バスの収益が悪化し、赤字の路線バスへの影響も大きいのではないかと懸念している。

リニアへの移行はあっても、価格面で差別化を図ることができるので、高速バス利用者も一定数は残るとも考えている。甲府～新宿などもJRと高速バスが共存している。

・ タクシー事業者

利用者は、運転免許のない地域の高齢者が多く、通院、買い物、年金受取り等、近距離での利用が中心となっている。

平日、仕事での利用もあるが、国内の設備投資等も減少しているため、過去に比べると利用は減少している。

山間部では、路線バスに変わって乗合タクシーも運行しているが、実際には利用率が低い状況となっている。

セントレア空港への定期便の利用も一定数ある。自宅近くから乗車できることがメリットで、仕事での国際線利用が多い。

・ レンタカー事業者

人口が少ない地域では、来店者主体の営業体制では安定運営が難しい。

リニア長野県駅の利用者数がどの程度かが分からないため、出店を積極的に考えることは難しい。

下伊那で完結するのではなく、ワンウェイの乗捨てなどによる広域的な利用形態でなければ、観光での利用は少ないと考えられる。

○ 目的別視点

・ 観 光

南信だけでは観光資源が少なく、より広域的な観光をPRしていくことが必要である。長野県という枠にとらわれず、隣県などの観光施設も含めた連携をしていかないと、観光客の呼び込みは難しい。

リニアを組み合わせたツアーを設定する旅行会社もあると思うが、基本的には出発地から直接バスで訪問場所へ向かう動きは変わらないと思う。

インバウンド旅行者に対しては、文化的資源よりも御柱祭りなどのイベントのほうが効果は大きいと感じる。

リニア長野県駅近くの観光地は、来訪の機会が増える可能性もあるが、宿泊から日帰りへと転換してしまうことも想定される。

観光資源が分散しており、観光タクシーは設定しづらく、利用も少ないと考えている。

・ 仕 事

現在、平日の仕事目的では高速バスの利用が多く、リニアが開業すれば、下伊那では交通手段がリニアに移行する可能性が高いと想定している。経費の観点からは、高速バスを引き続き利用する状況もあると考えられる。

上伊那では、下伊那ほど影響はないのではないかと考えている。