

長野県リニア活用基本構想

～リニア中央新幹線が創る信州の未来～



平成 26 年 3 月

長 野 県

目 次

第1章	リニア活用基本構想の策定	1
1	策定の背景	
2	策定の趣旨	
3	長野県の将来像 ～しあわせ信州創造プランより～	
4	長野県交通の将来像 ～長野県新総合交通ビジョンより～	
第2章	リニア中央新幹線計画	10
1	計画の概要	
2	駅間所要時間	
3	東京都・名古屋市間の概略路線	
4	長野県内の路線概要	
5	開業までの主な流れ	
第3章	リニアが長野県に与えるインパクト	13
第4章	リニアを活かした3つの交流圏構想	16
1	3つの交流圏構想について	
2	3つの交流圏構想がめざすもの	
(1)	今ある地域資源を活かして人々を惹きつける	
(2)	人口減少社会を交流人口の拡大で活性化する	
(3)	日本の将来に貢献する	

I 伊那谷交流圏構想 20

1 伊那谷交流圏のめざす姿

2 伊那谷交流圏の実現に向けて

2-1 地域振興

(1) リニアを活かした産業振興

～グローバルな“知”の集積と交流の拠点をめざして～

(2) 信州暮らしの魅力向上

～豊かさを実感できる新たな暮らし方の実践の場をめざして～

(3) 広域観光の推進

～美しい信州の原風景や文化・国際交流を体験できる感動のフィールドをめざして～

2-2 基盤整備

(1) 魅力ある駅空間の創造 ～駅及び駅周辺の機能・施設のあり方～

(2) 良好なアクセスの確保 ～道路・鉄道との結節～

II リニア3駅活用交流圏構想 44

1 リニア3駅活用交流圏のめざす姿

2 リニア3駅活用交流圏の実現に向けて

(1) 山梨県駅・岐阜県駅との交流拡大

(2) リニアと地域の強みを組み合わせた産業振興

(3) 多様な移動手段を活用した広域観光の推進

III 本州中央部広域交流圏構想 52

第5章 これからの取組 56

第1章 リニア活用基本構想の策定

1 策定の背景

平成39年（2027年）に東京都・名古屋市間の開業が予定されているリニア中央新幹線（注）は、陸上交通機関として世界最速の時速 500 km というスピードと大量輸送能力を併せ持っています。

リニア中央新幹線は、昭和48年（1973年）11月、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線として位置づけられ、その後、地形・地質等の調査が進められました。平成19年（2007年）12月、東海旅客鉄道株式会社（この基本構想では、「JR東海」と表記します）が、自己負担で中央新幹線を建設することを表明し、その後、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海による供給輸送力や建設費等に関する調査が行われ、国土交通省交通政策審議会における審議等を経て、平成23年（2011年）5月、国土交通大臣により中央新幹線の整備計画が決定され、JR東海に対して建設が指示されました。

平成25年（2013年）9月、JR東海が公表した「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書」において、ルート及び駅位置の詳細が示され、長野県駅は飯田市上郷飯沼付近に設置予定であることが明らかになりました。

リニア中央新幹線の開業は、県内と首都圏・中京圏・近畿圏との行き来が便利になるだけでなく、産業の振興による地域の活性化など、長野県の発展に大きく寄与すると考えられます。このため、南北に長い長野県において、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、県が果たしていく必要があります。

（注）全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線の正式名称は「中央新幹線」ですが、この基本構想では、一般的に使われている「リニア中央新幹線」という名称も使用します。なお、本文の中では、「リニア」と表記する場合があります。

2 策定の趣旨

長野県においては、これまでに北陸新幹線（長野新幹線）、中央自動車道、上信越自動車道、長野自動車道、信州まつもと空港などの高速交通網が整備され、地域の発展に大きく貢献してきましたが、将来、リニア中央新幹線が整備されることによって、本県と首都圏・中京圏・近畿圏とを結ぶ新たな長野県の南の玄関口が形成されます。

リニア中央新幹線の開業は、移動時間の大幅な短縮による通勤・通学圏の拡大、交流人口の増加、地域経済の活性化、社会基盤の整備など、様々なメリットが期待できます。その一方で、大都市と結ばれることで地方都市が衰退するストロー現象の発生や自然・生活環境への影響など、新たな高速鉄道の建設に対する不安・懸念材料もあります。リニア中央新幹線のもたらす効果（プラス面）を最大化し、影響（マイナス面）を抑制していくことが必要であり、リニア中央新幹線の開業に向けて、積極的な取組を進めていくことが求められます。

そこで、リニア中央新幹線開業を本県の発展につなげるため、リニア整備の効果地域振興に活かすための取組などを内容とする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。

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、この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）とします。

また、この基本構想は、平成25年（2013年）3月策定の「しあわせ信州創造プラン」（長野県総合5か年計画）や「長野県新総合交通ビジョン」を踏まえて策定しています。

基本構想に掲げた取組は、県は勿論のこと、国・市町村などの行政機関、各種団体、民間企業、更にはNPOや個人など、様々な主体、担い手が適切な役割分担のもと、相互に連携を図りながら取り組んでいく必要があります。

3 長野県の将来像

～しあわせ信州創造プランより～

リニア中央新幹線の東京都・名古屋市間が開業するのは平成39年（2027年）ですが、県政運営の基本となる「しあわせ信州創造プラン」において、概ね20年後の長野県の将来像を描いています。

このプランに掲げられた「未来の信州」の姿を念頭に、リニア開業を見据えた地域づくりを進めていきます。

現状認識

【時代の潮流】

1 到来した人口減少社会

今後20年間で約30万人減少、高齢化率は26.5%（H22）から35.9%（H42）に上昇することが見込まれています。



◎地域社会の活力の低下
◎高齢者を支えるシステムへの不安

2 価値観の変化

モノの豊かさに加え精神的な満足感や暮らしのゆとりも重視するようになっていきます。



◎自然、景観、健康長寿など光を放つ
長野県の心安らぐ暮らしが評価

3 成熟した経済

人口減少、モノの豊かさの実現により国内需要の大幅な伸びは期待できない状況にあります。



◎アジア新興国市場の拡大
◎新分野への進出と新商品の創出

4 変革が求められる社会システム

高い経済成長を前提に整備・運用されてきた制度の限界が明らかになっています。



◎厳しさが続く財政状況
◎重みを増す共創・協働
◎拡大が求められる自然エネルギー利用

【長野県のポテンシャル】

1 大地から与えられた恵み

- (1)美しく豊かな自然環境
- (2)大都市圏への近さ・交通の結節点



安曇野の風景

(提供：信州・長野県観光協会)

2 先人が築いてきた努力の賜^{たまもの}

- (1)全国トップレベルの健康長寿
- (2)教育を大切にする風土と県民性
- (3)伝統・文化を受け継ぐ地域
- (4)企業家精神を育む土壌



大鹿歌舞伎

(提供：信州・長野県観光協会)

3 際立つ地域の個性

「大地から与えられた恵み」と「先人が築いてきた努力の賜」が重なり合った、様々な表情を持つ多様な地域

長期的な視点に立った長野県の将来像

【「未来の信州」に向けて】

長野県は量的拡大といった従来の延長線上だけでは新たな課題の解決ができない難しい時代を迎えています。

また、東日本大震災の発生は、家族や社会とのつながりとともにエネルギーなど生活のあり方を見つめ直す契機となっています。

このような時代に、長野県の持つ優れた特徴がさらに輝きを放つ可能性が増大しています。

つまり、信州の強みを県民一人ひとりが磨き上げることで、世界に通用する新たな価値を創造していくことができます。

人と人、地域と地域のつながり合い、支え合いを大切にしながら、自然や伝統と最先端の技術を調和させて地域のあり様^{よう}を最適にすることにより、質が高く、持続可能な社会を創造していきます。

【基本目標】

県民みんなで心をつにして県づくりに取り組むための目標

「確かな暮らしが営まれる美しい信州」

「確かな暮らしは」・・・

明日への希望を持って日々の生活を送ることができ、万一の場合には温かな支援を受けることができるという安心があることです。

これは、持続可能な共生社会の中で実現されると考えます。

●「持続可能」とは

経済・地域が繁栄し、自然や環境はもとより社会保障制度などの社会システム、伝統・文化や農山村の暮らしなど、私たちが大切にするべきものが永続している姿

●「共生社会」とは

どんな人にも雇用、社会参加の場があり、人々が支え合いながら、豊かな自然環境とともに暮らしている社会

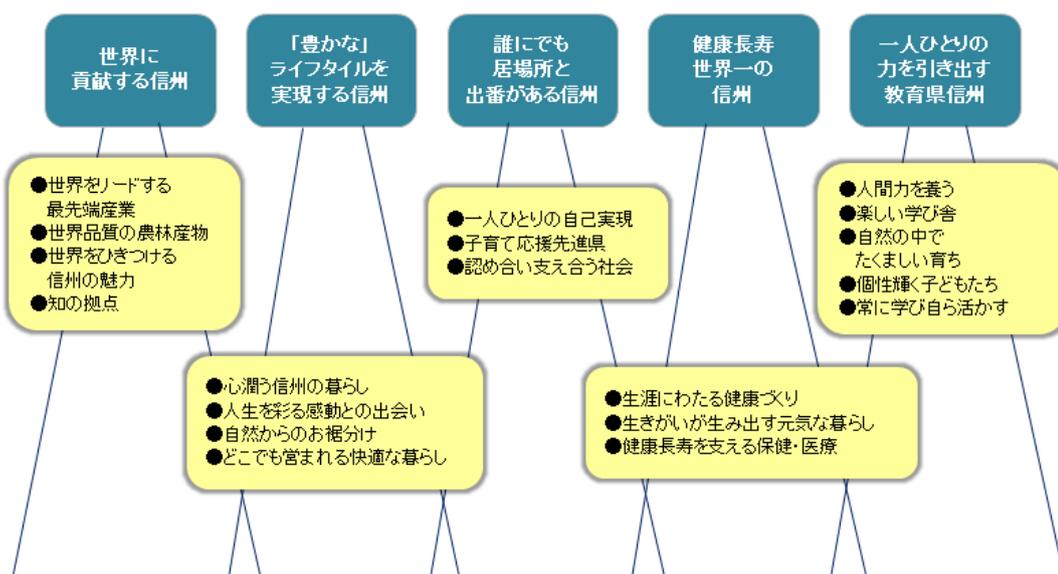
「美しい」は・・・

長野県や長野県民の次のようなあり様^{よう}を表しています。

- 先人によって守り育てられてきた豊かな自然や農山村の原風景・町並みの美しさ
- 地域に息づく郷土への誇りや絆を大切にする心
- 子どもから大人まで未来に向かってひた向きに努力している姿

【私たちがめざす「未来の信州」の姿】

今生まれた子どもたちが大人になる概ね 20 年後に私たちが次の世代に引き継ぎたい5つの長野県の姿を県民みんなでめざしていきます。



【「未来の信州」の姿を支える仕組み】

1 分厚い層が支える共創・協働の社会

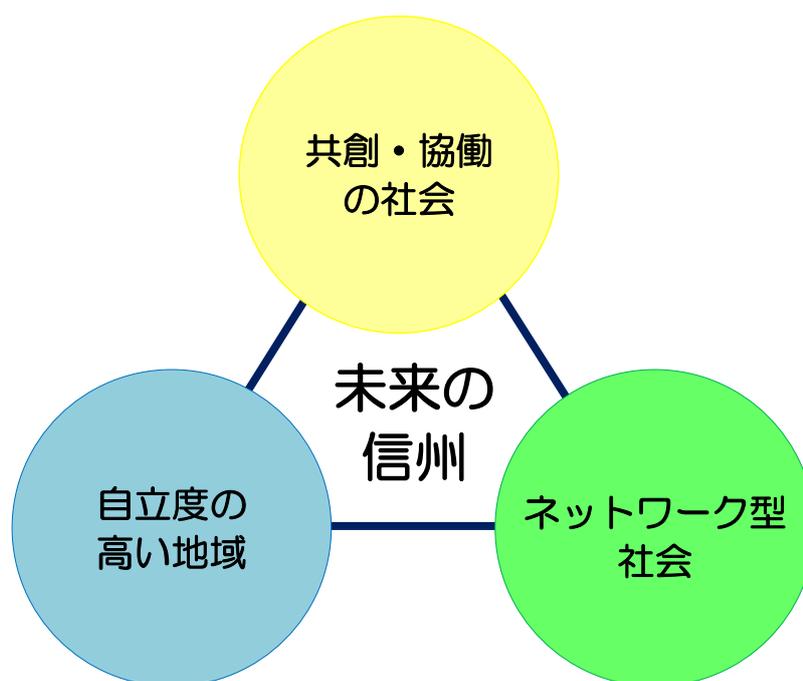
地域社会を構成する多様な主体と協働するなど地域を共に創造する仕組みが必要です。

2 信州独自の自治による自立度の高い地域

県と市町村、市町村間で相互に連携・補完し合う仕組みなどを検討することが必要です。

3 交流・連携を深めるネットワーク型社会

近隣県や大都市等とのネットワークを構築して、効果的・効率的に課題を解決していくことが必要です。



4 長野県交通の将来像

～長野県新総合交通ビジョンより～

長野県では、リニア中央新幹線が開業する平成39年（2027年）を目標年次とする本県の交通の望ましい将来像やその実現に向けた施策の方向性を明らかにした「長野県新総合交通ビジョン」を策定しています。

基本構想は、このビジョンを踏まえて、リニア開業を見据えた地域づくりを進めていきます。

交通ビジョンの策定について

【策定の背景】

- 北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業などにより、長野県の交通は大きな転換点
- 人口減少社会の到来により、持続的な地域交通の確保に向けて真正面から取り組まなければならない時期

【性格と役割】

- 長野県交通の望ましい将来像を明示
- 長野県が果たすべき役割や施策の方向性を明確化
- 関係者が連携・協働した取組を実施するための指針

長野県の交通の現状と将来への視点

①交通ネットワークの構築

- 大都市圏と県内を結ぶ道路ネットワークの整備
- 北陸新幹線、リニア中央新幹線の整備効果の波及
- 信州まつもと空港を活用した交流の拡大
- 地域間交通ネットワークの機能向上

②公共交通の維持・確保

- 持続可能な地域交通の構築
- 中山間地域等における生活交通の確保

③安全・安心な交通の確保

- 自然災害に対する交通面における安全性の確保
- 安全・安心な生活を支える交通の確立

④環境に配慮した交通の確保

- 環境負荷の少ない交通の実現
- モーダルシフトへの取組

⑤観光客の円滑な移動

- 観光地へのスムーズなアクセス確保
- 外国人観光客を受入れる環境の整備

⑥物流の発展と産業を支える交通

- 物流を支える交通ネットワークの確保
- 活発な企業活動を支える交通ネットワークの充実

長野県がめざす交通の将来像

東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと**広がる**
「本州中央部広域交流圏構想（仮称）」の構築

交流の結節点“信州”を快適に**つなぐ**移動環境の形成

長寿社会の確かな暮らしを**支える**地域交通の確保

将来像

東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと**広がる**
「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築

～高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します～

本州の中央部、日本海側と太平洋側との中間に位置する本県は、古くから多くの人や物が交流する交通の要衝として発展して来ました。人口減少社会が到来する中において、高速交通ネットワークの整備効果を活用することで、移住の促進や交流人口の拡大を目指します。

- ・2つの新幹線による東日本と西日本とを結ぶ周遊型ネットワークが形成されます。
- ・本県を要として、道路による太平洋と日本海とを結ぶ多重的ネットワークが形成され、県内と太平洋側や日本海との移動が活発化することになります。
- ・県境を越えた大きな流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築を目指します。

交通ネットワークの充実



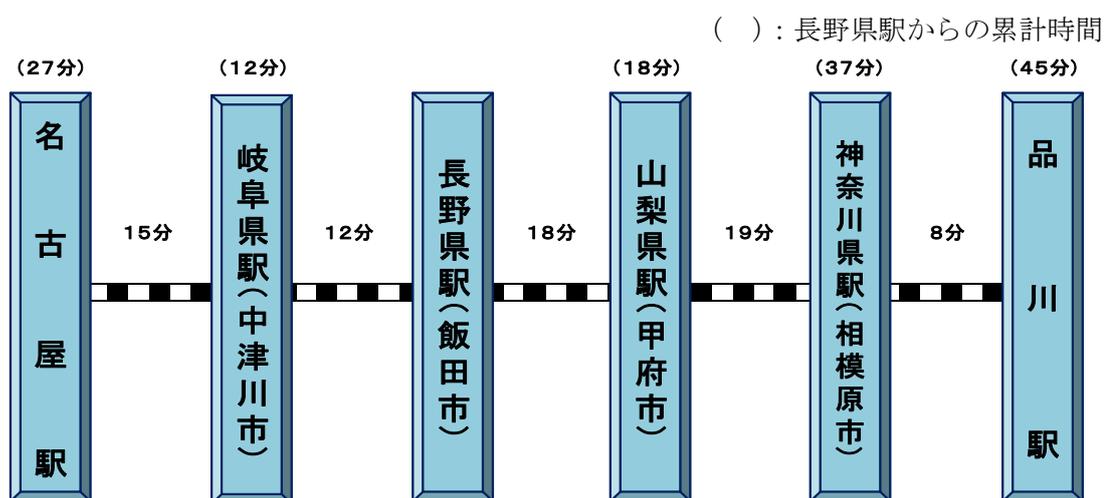
第2章 リニア中央新幹線計画

1 計画の概要

開業	東京～名古屋開業 平成 39 年 (2027 年) 名古屋～大阪開業 平成 57 年 (2045 年)
全長	東京～名古屋間 約 286 km (うち県内 52.9 km) 東京～大阪間 約 438 km
最高設計速度	505 km/時
建設主体・営業主	東海旅客鉄道株式会社
車両数	16 両編成 (1 編成 約 1,000 人乗車)
運行本数	東京～名古屋間 1 時間 5 本 (片道) (うち各駅タイプ 1 時間 1 本) 東京～大阪間 1 時間 8 本 (片道)
所要時間	東京～名古屋間 40 分 (速達タイプ) 東京～大阪間 67 分 (速達タイプ)

※ 国土交通省交通政策審議会答申、4 項目調査報告書のデータをもとに作成
 運行本数は、JR 東海が長期試算の見通しを行う際に仮定したもの
 所要時間は、最小限の駅に停車する列車 (速達タイプ) を想定したもの

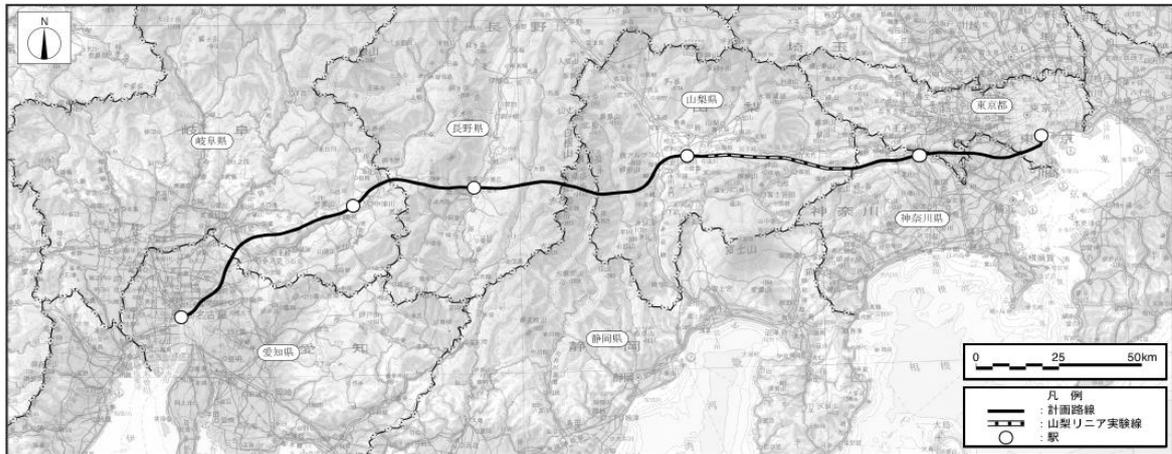
2 駅間所要時間



※ 全ての駅に停車する列車(各駅停車タイプ)を想定し推計したもの。

(注) リニア駅の名称は未定であるため、この基本構想では、飯田市に設置予定の駅を「長野県駅」と表記します。同様に神奈川県相模原市の駅を「神奈川県駅」、山梨県甲府市の駅を「山梨県駅」、岐阜県中津川市の駅を「岐阜県駅」とします。

3 東京都・名古屋市間の概略路線



出典：J R 東海 「環境影響評価準備書」

4 長野県内の路線概要



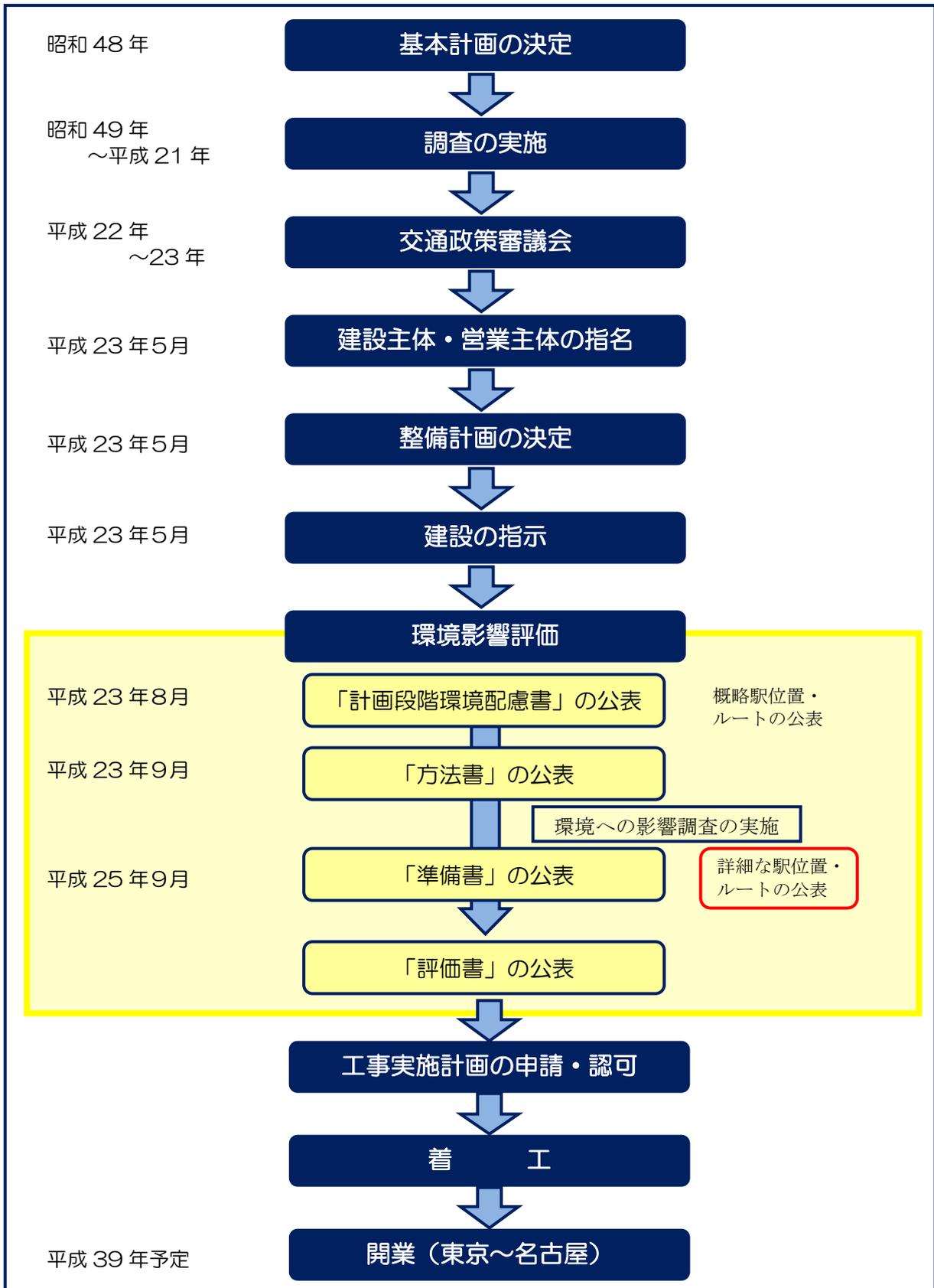
出典：J R 東海 「環境影響評価準備書」

〔構造種別（路線延長）と主要な施設〕

種別	地上部	トンネル	駅	変電施設	保守基地	非常口 (山岳部)
数量	4.4 km	48.5 km	1 箇所 (飯田市)	2 箇所 (大鹿村・豊丘村)	1 箇所 (飯田市)	11 箇所

※ 長野県駅は飯田市上郷飯沼付近に設置する計画

5 開業までの主な流れ



第3章 リニアが長野県に与えるインパクト

長野県リニア活用基本構想の策定にあたり、一般財団法人日本総合研究所理事長 寺島実郎氏から、「リニアが長野県に与えるインパクト」をテーマにご提言をいただきました。



(寺島実郎氏)

【交流による地域活性化】

今後の少子高齢化を社会の衰亡につなげないためには、交流によって地域を活性化するという視点が大事になります。その「交流」の意味が大切です。

リニアで結ばれると、都会に吸い取られるストロー現象の議論になりがちですが、逆に吸い返す力とするために、長野県がやるべきことは、例えば農業を軸とした二地域居住です。人口が集積する首都圏の神奈川県相模原市周辺から飯田市までは、各駅停車タイプでも所要時間が30分程度と、完全に日帰り圏になります。そうすると、移動に要するコストの問題はありますが、農業生産法人などのプラットホームをつくり活用することが考えられます。

今までサラリーマンとして経理に携わっていた高齢者が、農業生産法人の経理を担当する、あるいは、商社マンだった人がマーケティングを手伝うということも考えられます。そのような時に、今までなら長い時間をかけなければならなかったところを日帰りはもちろん可能ですし、月に1週間でも滞在できて、集合住宅のような住環境ファシリティを準備すれば、一段と交流が加速します。そのようなプラットホームづくり等を通して、交流に目的を持たせることが重要です。

ただ物見遊山で、リニアができて便利になったから行ってみようという交流は、たかが知れています。もっと生産的に意味のある交流、腰の入った交流をつくることができるかどうか、交流による地域活性化の鍵となります。

今、東京周辺ではリタイアした団塊の世代の都心回帰が起こっています。ところが、都心に回帰すればするほど、今度は自然への回帰が起こります。生産的な目的で、都心から離れることができたらすごくいいなと思う人が増えていくと思います。

地方の高齢者はなぜ健康かということ、役割があるからです。朝、草取りをしようとか、山へ行って柿を採ってこようとか、高齢者にもきちんと役割があります。二地域居住によって、都会の人々にも社会的な役割ややり甲斐が与えられるとよいと思います。

【等身大のプロジェクトで人を惹きつける】

地域の活性化というと、観光客を誘致するのに、「ここには何もないから、何かを造りましょう。」という発想が思い浮かびますが、これでは失敗します。全国にはそのような事例がたくさんあります。「ここに人を惹きつけるには、あまりに魅力がない。ゆえにこのような企画をお考えになったらいかがでしょうか。」という売込みがあると、ありがたいと飛びついてしまいがちですが、人寄せ興行のような安易な観光施設づくりなどはやめた方がよいと思います。

生産的で意味のある等身大のプロジェクトをきちんと積み上げ、長野県らしい味わい深いもので人を惹きつけるべきです。それには知恵が要りますが。

【リニア駅からの移動】

現在、イギリスで車の自動運転の研究が進んでいます。将来、リニアで長野県に来た高齢者が、駅で降りたら自動運転の車が待っている。インターネットで予約しておけば、駅前にこれが何台か停まっっていて、自分の宿泊地までスムーズに移動できるということが、実現するかもしれません。

私が理事長を務めている日本総合研究所を窓口にして、「自動車社会の未来像の研究」が動き始めていますが、リニア駅で降りてから目的の場所に移動するつなぎのシステムを、どのように構想しておくかが重要になると思います。

【グローバルな人の流れを引き寄せる】

世界的な視点から言えば、今後、日本企業がグローバル化することにより、世界中に分散している役員を集めたボードミーティング（役員会議）や、従業員の研修ができるようなファシリティが必要になってきます。そうすると、空港との関係で、回廊がどんどん変わってきます。

世界中から訪れる人々を羽田空港や中部国際空港などからリニアを利用して引き寄せるような回廊を考えて、長野県にボードミーティングを行えるような場所を造ったらどうでしょうか。

信州まつもと空港の活用も考えられます。グローバル企業のプライベートジェット機が機動的に動くことができるよう検討することも考えられます。忙しいビジネスマンは、通関でパスポートや荷物をチェックされる時間がものすごく苦痛です。ところが、欧米の空港では、プライベートジェットで来た人が、空を飛んでいる間にパスポートや荷物をチェックして、着陸したらすぐに会場へ移動できるという体制になっています。日本では、そのような事が可能な空港はありません。

日本のグローバル企業は、世界中のいろいろなところでボードミーティングを開催しています。今後は、リニアによってグローバルな人の流れを引き寄せるという発想が必要だと思います。

【リニア中央新幹線と北陸新幹線（長野経由）】

北陸新幹線が延伸し、長野県と北陸がつながることで、日本海側との結び付きが強くなります。環日本海の時代なので、これからはこのつながりが意味あるものとなってきます。現在、新潟方面の観光はロシアが重要になっていて、スキー場にはロシア人が大勢います。長野県も、ロシア回廊が日本に接近してくる時代を視界に入れなければいけません。

北陸新幹線が延伸して、北陸方面との関係が変わってきた時に、これからのグローバル社会で、北陸につながっていく回廊をリニアとの関連でどう描くかが、長野県にとって重要な課題になるのではないのでしょうか。

《寺島実郎氏》

一般財団法人日本総合研究所 理事長
多摩大学 学長
株式会社三井物産戦略研究所 会長

第4章 リニアを活かした3つの交流圏構想

1 3つの交流圏構想について

日本の真ん中に位置する長野県は、首都圏・中京圏から比較的近く、古くから東山道、中山道などが通る交通の要衝として知られてきましたが、リニア中央新幹線によって、大都市圏との移動時間が大幅に短縮され、ヒト・モノのネットワークの構築が一層進みます。

長野県駅が設置される飯田・下伊那地域及び駅に近い上伊那地域（両地域をこの基本構想では、「伊那谷」と表記します）は、リニア中央新幹線による劇的な時間短縮効果によって、国際空港が存在する首都圏・中京圏、更なる将来においては関西圏との結びつきがこれまで以上に強くなり、リニアを活かして大都市圏及び世界とつながる地域となります。

また、諏訪・木曾・松本地域、更にはその近隣地域（この基本構想では、「県中央地域」と表記します）では、長野県駅に加え、山梨県駅・岐阜県駅という3つのリニア駅を利用することができることから、リニア中央新幹線、中央本線、高速道路、国道19号・20号、信州まつもと空港、更には北陸新幹線（長野経由）など多様な移動手段を選択できる地域となります。

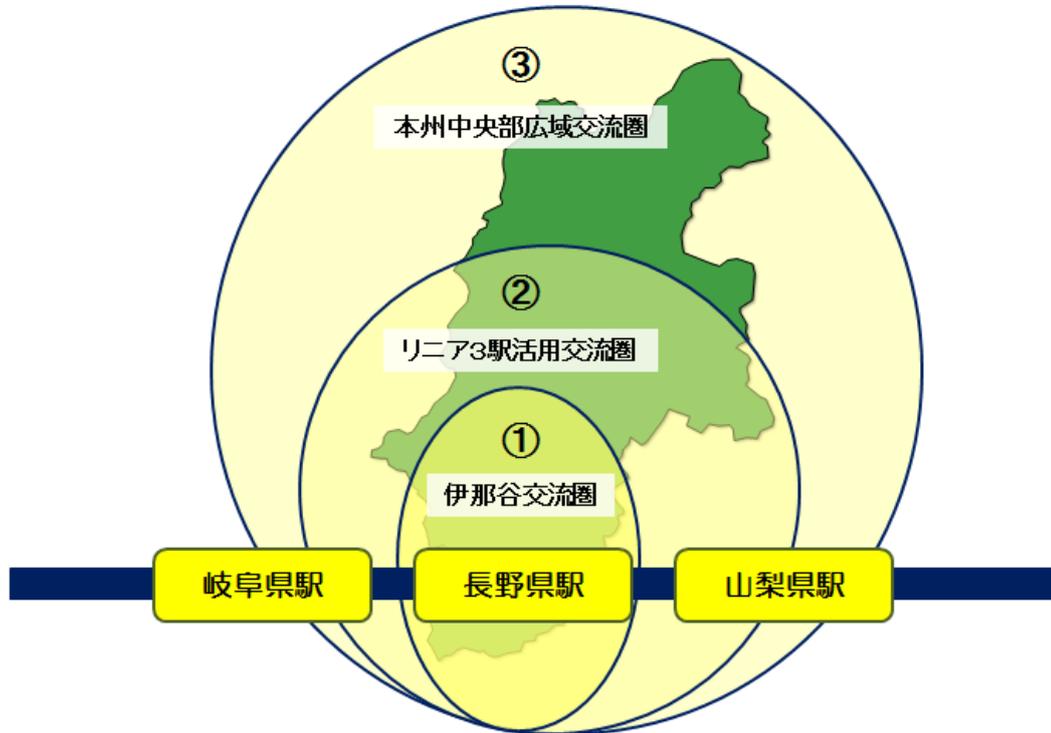
そして、長野県全域は、リニア中央新幹線及び北陸新幹線（長野経由）という2つの新幹線、高速道路や地域高規格道路、信州まつもと空港などの高速交通網による広域的な移動が可能となり、首都圏と中京圏、太平洋側と日本海側との中間に位置する優位性を発揮することで、本州の中央部に大規模な流動を創出できる地域となります。

このように本県は、リニア駅勢圏（注1）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ることから、長野県駅の駅勢圏である「伊那谷交流圏」、長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の駅勢圏である「リニア3駅活用交流圏」、そして長野県全域を対象とする「本州中央部広域交流圏」（注2）という3つの重層的な交流圏を構築することによって、交流人口の拡大などのリニア整備効果を最大限に発揮させることが可能となります。

（注1） 駅勢圏：鉄道駅を中心としてその駅を利用する人が存在する範囲

（注2） 長野県新総合交通ビジョンでは、「本州中央部広域交流圏（仮称）」と表記していますが、ここでは（仮称）を省略しています。

【3つの広域交流圏のイメージ】



【3つの広域交流圏の概略】

構 想	想定地域	ポイント
① 伊那谷交流圏構想	【長野県駅の駅勢圏】 上伊那・飯伊地域 (伊那谷)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 長野県駅を利用 ➤ リニアを活かし、大都市や世界とつながる地域
② リニア3駅活用交流圏構想	【長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の駅勢圏】 諏訪・木曾・松本地域 及び近隣地域 (県中央地域)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の利用が可能 ➤ 鉄道、道路、空港による多様な移動手段を選択できる地域
③ 本州中央部広域交流圏構想	【長野県全域】	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2つの新幹線、高速道路等を基軸として、本州中央部における流動の創出が可能な地域

2 3つの交流圏構想がめざすもの

(1) 今ある地域資源を活かして人々を惹きつける

長野県には、豊かな自然、美しい景観、文化、伝統など、豊富な地域資源が存在しています。今ある地域資源を最大限に活かして、更には、まだ人々が気づいていない眠れる原石ともいべき地域資源を掘り起こしてこれを開花させ、地域の魅力を高めることによって、リニア中央新幹線によってつながる大都市圏はもとより国内各地から、更には首都圏・中京圏の国際空港を通じて世界から人々が訪れる長野県、多くの人々を惹きつける長野県をめざします。

(2) 人口減少社会を交流人口の拡大で活性化する

少子化によって、日本の人口は減少し続けています。人口減少は、消費行動の縮小や労働力の減少を引き起こします。また、地域の担い手も減少します。リニア中央新幹線によって交流人口が拡大すれば、産業の振興が図られ、地域の経済活動が活発化しその規模も拡大します。地域に活力をもたらします。人口減少社会にあっても交流人口の拡大によって、地域が活性化する長野県をめざします。



南アルプス・伊那谷を望む

(提供：信州・長野県観光協会)

(3) 日本の将来に貢献する

東日本大震災を契機に、災害等発生時における首都機能やビジネス機能のバックアップ体制の構築が課題となっています。長野県は、リニア中央新幹線及び北陸新幹線（長野経由）という2つの新幹線、在来線、高速道路、更には信州まつもと空港などによって、多様な移動が確保できることや、内陸部に位置することから、災害時のバックアップ拠点となることが可能です。首都圏と中京圏との間に位置する優位性を活かし、ヒト・モノ・情報の集積によるサブシステムを構築することで、日本の将来に貢献する長野県をめざします。

また、リニア中央新幹線による移動時間の短縮と本県の恵まれた自然や生活環境の良さによって、豊かな自然の中での生活を望む若者や子育て世代、セカンドライフの充実を求めるシニア・シルバー世代にとって、長野県は魅力的な移住先、二地域居住先となります。本県に居を移し、様々な活動に従事することで、県外の皆さんにも新たな居場所と出番が生まれ、生きがいを感じてもらうことができます。人々に活躍の場を提供し、日本の将来に貢献する長野県をめざします。

〈3つの交流圏構想がめざすもの〉

- 今ある地域資源を活かして人々を惹きつける
- 人口減少社会を交流人口の拡大で活性化する
- 日本の将来に貢献する

I 伊那谷交流圏構想

1 伊那谷交流圏のめざす姿

伊那谷は、南アルプスと中央アルプスの雄大な山並み、悠久の流れを刻む天竜川、農山村の景観、数多い桜の名所、各地に点在する魅力的な温泉、田園地帯を走るJR飯田線など、豊かな自然と美しい景観に恵まれた地域です。地域の祭りや伝統芸能は、この地に住む人々によって受け継がれ、地域の魅力を広く伝える力となっています。そして、高い技術を活かしたものづくり産業が立地し、地場産品や多彩な農林産物の生産が行われ、地域経済を支えています。

山々に囲まれ、ややもすれば他地域との交流が容易ではなかった伊那谷ですが、リニア整備を契機として首都圏や中京圏はもとより世界とつながるグローバルな地域へと変貌を遂げます。リニア中央新幹線によって、人（いわば頭脳）が大都市圏や海外と行き来することから、伊那谷は、学術・研究機関や研究開発型企業が立地する“知”の集積地となる可能性を秘めており、高速交通網による交流の拠点となることで、産業の振興など様々なメリットがもたらされます。

また、大都市圏の人々にとっては、リニア中央新幹線によって従来に比べて容易に伊那谷を訪れることが可能となるため、伊那谷は、移住や二地域居住先、UターンやIターン先として選ばれる地域となります。都会から離れ、伊那谷でゆとりや安らぎを感じることによって精神的な豊かさが実感でき、新たな暮らし方を実践できる場となります。そして、交流人口の拡大は、地域の活性化をもたらし、伊那谷に住む人々の暮らしやすさを向上させます。

更には、首都圏から40分強、中京圏から30分弱で四季折々の豊かな自然と美しい景観を誇る伊那谷に到着できるアクセスの良さは、観光面や文化・国際交流において大きなプラス効果を生みだします。移動時間の短縮は、従来よりも行動範囲が拡大する広域的な周遊観光を実現させ、信州に広がる日本の原風景は、大都市圏では経験できない非日常的な数々の体験の場・機会を提供する感動のフィールドとなります。

以上を踏まえ、交流人口の拡大がもたらす多様なメリットを最大限に活かすことができるよう「グローバルな“知”の集積と交流の拠点」、「豊かさを実感できる新たな暮らし方の実践の場」、「美しい信州の原風景や文化・国際交流を体験できる感動のフィールド」を、伊那谷交流圏のめざす姿と位置付け、その実現に向けて取り組んでいきます。

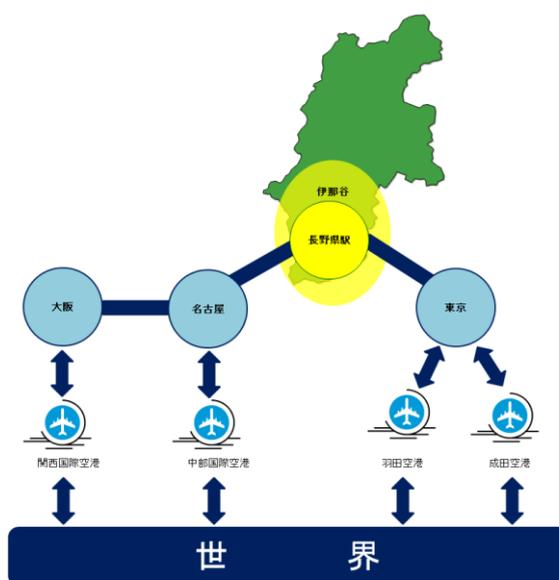
なお、リニア整備を伊那谷の発展につなげるためには、長野県駅に停車する列車本数を十分に確保することが必要であり、地域が一体となって取組を進めます。

伊那谷・・・リニアを活かし世界とつながる地域

〈伊那谷交流圏のめざす姿〉

- ◇ グローバルな“知”の集積と交流の拠点
- ◇ 豊かさを実感できる新たな暮らし方の実践の場
- ◇ 美しい信州の原風景や文化・国際交流を体験できる感動のフィールド

【伊那谷交流圏のイメージ】



(注) 名古屋～大阪間の開業予定は、平成57年（2045年）

2 伊那谷交流圏の実現に向けて

2-1 地域振興

伊那谷交流圏の実現に向け、地域の特徴を活かした多様な地域振興策を効果的に展開させていく必要があります。

リニア整備を契機とした産業の振興は、雇用を創出し、人々の生活を支えるなど、地域経済の発展に大きく寄与します。また、リニア整備を暮らしやすさの向上や多様なライフスタイルの実現に結びつけることは、伊那谷における暮らしの魅力を高めることにつながります。更には、国内外から多くの観光客に訪れてもらうためには、伊那谷全体を観光圏域と位置付け、各地の観光資源の魅力を高め、その結びつきを強めていくことが必要です。

(1) リニアを活かした産業振興

～グローバルな“知”の集積と交流の拠点をめざして～

【方針1】学術・研究機関が立地する“知”の集積地

(取組1) “知”の集積地の確立

首都圏と中京圏との中間に位置し、リニアの沿線となることによるアクセス面での優位性や恵まれた自然環境、高い精密加工技術を有する企業の集積など伊那谷の魅力をアピールし、研究・開発型の企業や研究機関、企業の研修施設の誘致及びデザイン系分野をはじめとした学術研究機能の強化に向けた検討に取り組み、“知”の集積地をめざします。

(取組2) 豊かな環境を活かした教育機関の誘致

豊かな自然は教育環境として魅力的であり、また、リニアによって通学可能エリアが大幅に拡大することなどを背景に、リニア整備を契機とした伊那谷への教育機関の設置や誘致の可能性を探ります。

【方針2】次世代産業の創出

（取組1）航空宇宙産業の振興

アジア最大級の航空宇宙産業集積地である東海地域と伊那谷とのアクセス向上により、本県の強みである微細精密加工技術を活用した次世代を担う航空宇宙産業の集積を促進します。

（取組2）健康長寿を活かした食品産業の振興

本県の健康長寿が全国から注目されるとともに、和食が無形文化財遺産に指定されるなど、食品産業の全国そして世界市場への展開の機会が増加しています。伊那谷の多種多様な農畜産物を原材料として、伝統的な発酵処理技術等を活用した付加価値の高い機能性食品の開発と国内外への販路開拓を推進します。

（取組3）ICT^{（注1）}を活用した新たな産業の創出

ICTの進展に伴い、映画、アニメーション、ゲームなどを代表とするコンテンツ産業^{（注2）}は、地方における新産業として成長が期待されています。

ICTを活用したコンテンツ産業を始めとした多機能・高付加価値産業など、リニアによる人と情報の交流を活かした新たな産業の創出をめざします。

（注1）ICT（Information and Communication Technology）：情報通信技術

（注2）コンテンツ産業：映像（映画、アニメーション）、音楽、ゲーム、書籍等の制作・流通を担う産業の総称

【方針3】アグリビジネスの推進、森林資源の活用

（取組1）アグリビジネス^{（注）}の推進

多様な農産物を生産している伊那谷は、グリーンツーリズムが盛んな地域であり、農家民宿など農業を身近に体験できる環境が整っています。農業・農村の活性化を図るため、こうした都市と農村との交流に対する支援と併せ、農業に関心を持つ者への情報発信から就農支援までの体系的できめ細かな支援を行います。

また、伊那谷に位置する大学の知財を活用した産学官連携により、農畜産業、食品産業及び関連産業を活性化するための取組（アグリーノベーション）が始まっており、こうした農業と他産業との連携による6次産業化をはじめとするアグリビジネスを推進します。

（注）アグリビジネス：農業及び農業に関連する様々な経済活動

（取組 2）森林資源の活用

伊那谷の森林はヒノキ、アカマツ、カラマツなど多様な樹種で構成され、面積は県全体の約3割を占めています。リニアによる移住者等の増加や都市部との交流が見込まれることから、木のある暮らしに関する情報を発信して、移住者等への木造住宅の建設促進や森林整備の担い手の確保・育成を図るとともに、木質バイオマス^{（注）}の利活用を推進し、伊那谷の林業振興につなげます。

また、森林セラピー体験や森の恵みを楽しむ山菜・きのこ狩り体験などを通じて、大都市圏からの訪問者に豊かな森林資源を身近に感じてもらいます。

（注）木質バイオマス：再生可能な生物由来の有機性資源（化石燃料は除く）のうち、間伐材や端材など木質系資源からなるもの

【方針 4】地域産業の活性化

（取組 1）アクセス向上に伴う販路拡大

県内企業にとって、リニアによる県外とのアクセス向上により商談の機会の増加や新規取引先の開拓が期待でき、販路拡大や販売促進などのビジネスチャンスとなります。リニア整備を契機とした地域の産業の振興に取り組みます。

（取組 2）来訪者をターゲットとした地場製品の開発

大都市圏からの来訪者の増加は、地場製品の売上拡大の好機となります。来訪者のニーズにあった商品企画及び販売方法の研究を進め、県外からの来訪者をターゲットとした地場産業の活性化を図ります。

（取組 3）地域資源のブランド化の推進

伊那谷には、この地域ならではの魅力ある地域資源（農林産物、伝統工芸等）や食文化がありますが、中には必ずしも広く知られた存在とは言えないものもあります。リニア整備を契機として、伊那谷の知名度や注目度が全国的に高まることから、伊那谷の優れた地域資源が知れわたり、物産品が広く流通するよう地域資源のブランド化を推進します。

また、農林業、商業、工業の各分野が連携し、伊那谷の多様な農林産物を有効に活用した6次産業化を推進します。

【方針5】内陸部の特性を活かした企業の拠点づくり

（取組1）リスク分散のための拠点誘致

内陸部に位置する伊那谷は、地震防災強化地域に指定されたエリアがあるものの、災害からのリスク分散を求める企業の新たな拠点づくりが可能な地域です。首都圏と中京圏の中間に位置し、かつ大都市圏との移動時間が短くて済む地の利を活かした企業誘致を進めます。

（取組2）中枢機能のバックアップ施設の誘致

東日本大震災を契機として、企業BCP（事業継続計画）^{（注）}が注目を浴びています。首都圏と中京圏の両方へのアクセスが良好という利便性の高さを強みとして、データセンターの設置など企業の中枢機能のバックアップ施設の誘致を進めます。

（注）BCP（事業継続計画）：Business Continuity Planの略。大きな災害などが起きた場合に、企業や行政機関が事業を続けたり、早く再開させたりするために事前に作っておく計画。



しあわせ信州

首都圏からも中京圏からも近い

リニア開業は、伊那谷の首都圏と中京圏の真ん中に位置する優位性を発揮させるチャンスです。

伊那谷に学術・研究機関ができれば、首都圏からも中京圏からも優秀な研究者等を集めることができます。都会に住み続けたいと願う研究者も、伊那谷ならば通勤が可能です。満員電車に乗ることなく、快適なリニア通勤となります。

リニア時代には、首都圏・中京圏に住む大学教授が講義のために伊那谷を頻繁に訪れることが可能となるため、伊那谷に高等教育機関が設置される可能性もあります。

現在、大学等のサテライトキャンパスは、交通の利便性の高い都心などで開設することが多くなっていますが、リニア開業により伊那谷にサテライトキャンパスを設置することも十分に考えられます。

企業が戦略を練ったり課題を検討するため、会社を離れ普段とは異なる環境で議論するオフサイトミーティング。自然が豊かで都会からの移動時間が少なくて済む伊那谷での開催が増えると見込まれます。

未来に向けて、今ある地域の魅力を高め、首都圏と中京圏の中間に位置するという地の利を活かした新たな発展の可能性を見出していくことが大切ではないでしょうか。

(2) 信州暮らしの魅力向上

～豊かさを実感できる新たな暮らし方の実践の場をめざして～

【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

少子化により人口減少が進む中、リニア整備を契機として他地域からの人口流入を増加させ、流出を抑制させるためには、この地域に住みたい、住み続けたいと思える生活面での快適さや魅力が必要です。福祉、医療、教育、子育て、住環境など、幅広い生活分野における暮らしやすさのための制度の充実や環境の整備に取り組みます。

(取組2) 公共交通の確保、生活道路の整備

生活面での快適さ向上のためには、地域の公共交通の確保や身近な生活道路の整備等も必要となります。地域の実態に即した持続可能な交通システムの構築や日常生活に不可欠な幹線バス路線の維持・確保、快適な暮らしを支える生活道路の整備や適切な維持管理を推進します。

【方針2】移住、二地域居住など多様なライフスタイルの実現

(取組1) 移住先としての信州ブランドの確立

長野県は、移住先として高い人気を誇りますが、その理由として、大都市圏に近い、自然が豊か、市町村や地域の受入体制が充実していることなどがあげられます。リニアによって劇的に大都市圏と近くなることから、「移住先といえは信州」と注目を浴びる移住・交流県をめざします。

(取組2) 移住希望者に向けた情報発信

「移住を考え始めたとき」、「移住先を決めるとき」、「移住するとき」など、移住希望者の行動段階に応じて、セミナーの開催や移住体験談の発信など、移住実現に向けた的確な情報の提供に取り組みます。

(取組3) 移住者の就業確保

多くのUターン、Iターン、移住希望者を伊那谷に引き寄せ、また、地域の若者の定住を促進するため、産業振興や企業立地による雇用の拡大、新規就農施策の充実、森林整備の担い手の確保などにより、就業の確保を図ります。

（取組 4）二地域居住の促進

新たなライフスタイルとして、大都市圏に住む人々が週末や一定の期間に限って、農山村など自宅以外の場所で暮らす二地域居住が注目されているため、大都市圏からの移動時間の短さや豊かな自然環境、更にはクライנגルテン（滞在型市民農園）の存在など、伊那谷の良さを広くアピールし、二地域居住地として選ばれる伊那谷をめざします。

（取組 5）二地域居住者の利便性確保

職場と週末の居住先が離れる二地域居住者にとって、好きな時に自由に使える共有オフィス（シェアオフィス）が伊那谷に確保されていれば安心です。共有オフィスの整備など、二地域居住者の利便性確保に向けて取り組みます。

【方針 3】魅力ある景観の形成

伊那谷には、恵まれた自然、先人により育まれた歴史・文化が織り成す建物や町並みなど、美しく豊かな景観が受け継がれています。リニア整備によって、新たな景観がつけられていくと見込まれますが、伊那谷が誇る景観を守るとともに、魅力ある景観の形成に向けて、調和の取れた広域的な景観形成を支援します。



しあわせ信州

信州暮らしのススメ

長野県は、2013年版「都道府県幸福度ランキング」（編集：（一財）日本総合研究所）で、総合1位となりました。また、2014年版においても、総合3位になり、“幸福度”において日本でもトップクラスという評価をいただきました。

この指標は、基本指標と、「健康」「文化」「仕事」「生活」「教育」の5つの分野別指標等で47都道府県を比較していますが、長野県は特に「健康」の分野で2年連続1位となり、その他の分野でもバランス良く高い評価を得ています。

豊かな自然に囲まれ、健康で長生き。そんな“しあわせ”を、信州を愛する人たちと分かち合いたいと思います。

“しあわせ信州”で暮らしてみませんか。

(3) 広域観光の推進

～美しい信州の原風景や文化・国際交流を体験できる感動のフィールドをめざして～

【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

リニアによる大幅な移動時間の短縮によって、本県への観光客の増加が期待できますが、遠方の地からも気軽に訪れることができるようになる反面、従来、宿泊を伴う旅行であったものが、日帰り旅行に転換することも予想されます。日帰り若しくは宿泊のいずれの場合であっても、信州の旅を満喫できるような長野県駅を起点とした多様な観光ルートづくりに取り組みます。

(取組2) 県内縦断の旅の提案

リニアは伊那谷を東から西へと横断する形（横軸）で通過しますが、南北に長い本県においては、長野県駅の北や南の方向（縦軸）に様々な観光地が点在しています。長野県駅に降り立ち、北や南の地域の観光スポットを訪ねる「縦軸観光ルート」（県内縦断の旅）の構築に取り組みます。

また、リニアと北陸新幹線（長野経由）を活かして、首都圏から本県を訪れ、県内を縦断した後に異なる新幹線を利用して帰る周遊型の観光ルートづくりを進めます。

(取組3) 隣県横断の旅の提案

山梨県駅から長野県駅を経て岐阜県駅に至る区間は、各駅停車型のリニアでも30分程度で結ばれると見込まれ、3県の間における人の流動性が高まります。県外からの観光客は、県境の存在を意識することなく、3県を一つの観光エリアと捉えて移動することも想定されることから、3県をまたぐ広域的な「横軸観光ルート」（隣県横断の旅）の構築に取り組みます。

(取組4) 屈指の眺望の活用

リニアの車両が地上部分（明かり区間）を走行する場合、今後の技術開発の状況にもよりますが、ルート上の多くの場所が防音対策等のためにフードで覆われ、リニアの走行する姿を見ることが難しいのではないかと考えられます。しかし、天竜川付近においてはフードが設置されないことも想定され、この場合、リニアの走行車両を目にすることが可能となります。

南アルプス及び中央アルプスを背景に天竜川を通過するリニアの姿は、中央新幹線全線の中でも屈指の眺望として人気を集めることが期待され、「リニアの走行する姿が見られる絶景ポイント」という貴重な観光資源として活用します。

（取組 5）伊那路と木曾路を結んだ観光ルートの構築

伊那谷と木曾谷は、かつては中央アルプスが人の行き来を阻んでいましたが、国道 256 号清内路トンネル、更には国道 361 号権兵衛トンネルによって移動が容易となり、両地域間の広域的な交流が推進されています。長野県駅から伊那路^{（注）}の観光を楽しんだ後に木曾路へと向かう観光ルート、或いは岐阜県駅に降り立った観光客が木曾路を訪ねた後、伊那路へと向かう観光ルートなどの構築に取り組み、観光面における伊那路と木曾路とのつながりを深めます。

（注）観光分野においては、「伊那路、木曾路」という言葉がよく使われます。

【方針 2】国内外からの誘客促進

（取組 1）誘客活動の推進

リニアによる劇的な時間短縮効果によって、首都圏・中京圏をはじめ国内各地からの観光客の増加が期待できます。リニアを利用した観光客で賑わう信州をめざし、新たに整備する首都圏総合活動拠点（しあわせ信州シェアスペース（仮称））を活用した観光情報の発信など、様々な手段・手法を用いた誘客活動に取り組みます。

（取組 2）自然、歴史、文化を活かす取組

多様化する観光ニーズに対応し、星空観賞、名水探訪など伊那谷の豊かな自然、歴史、文化を活かした観光資源の掘り起こしや地域の歴史や文化を訪ね歩く物語性のある旅など、バリエーションあふれる旅を提案します。

世界ジオパーク^{（注1）}やユネスコエコパーク^{（注2）}への認定に向けた動きがあり、地球の成り立ちや豊かな自然を学び体験できる南アルプスを、新たな観光資源として活用します。

伊那谷が誇る美しく豊かな農村景観を次代に引き継ぐため、農村景観育成の取組を進めるとともに、各地域で受け継がれてきた祭や人形芝居、農村歌舞伎などの伝統文化を継承し、未来に向けて守り続けます。

（注 1）ジオパーク：地球活動の遺産（地層、岩石、地形、火山、断層など）を主な見所とする自然公園

（注 2）ユネスコエコパーク：ユネスコ（国連教育科学文化機関）が認定する生物保存地域の国内での呼称。生態系の保全と持続可能な利活用の調和（自然と人間社会の共生）を目的としており、保護・保全だけでなく、自然と人間社会の共生に重点が置かれている。

(取組3) 体験型観光メニューの充実

観光に対する意識の変化により、従来の物見遊山型ではなく、様々な体験や交流を目的とする旅行者が増えていることから、農業体験、豊かな里山資源を活用した山菜・きのこ狩り体験、田舎暮らし体験、アウトドアスポーツ体験など、多様な体験型観光メニューの充実に取り組みます。

また、健康志向の高まりを背景に、例えば都会を離れ伊那谷の医療機関で人間ドックを受診するなど、環境の良さを活かしたヘルスツーリズム^(注)に取り組みます。

登山、トレッキング、サイクリング、ウォーキング、森林セラピーなど健康との関連が深い分野において、健康と観光とを関連付けた、新たな観光需要を発掘します。

(注) ヘルスツーリズム：健康回復や健康増進などを目的とした観光旅行

(取組4) 豊かな自然と実績を活かした国際交流

伊那谷では、JICA^(注)青年海外協力隊訓練所が所在することなどを背景に、様々な国際交流や文化交流事業が進められています。こうした実績を踏まえ、豊かな自然を活かし、世界各国の文化を紹介するのにふさわしい施設を整備するなどして、世界の国々の文化を発信します。また、国際会議の開催などを通じて、国際交流を推進します。

(注) JICA（独立行政法人国際協力機構）：日本の政府開発援助（ODA）の実施機関。開発途上国への国際協力を目的としている。

(取組5) 大学等の合宿・教育旅行の誘致

大学が夏休みを迎える時期、伊那谷は都会に比べて涼しく、とりわけ夜間は気温・湿度が低く過ごしやすい気候であることや、高低差のある変化に富んだ地形は体力づくりやトレーニングに適していることから、大学等のクラブ・サークル活動の合宿の誘致に取り組みます。

また、伊那谷の豊かな自然環境や地域の特性は、研究や教育にふさわしいテーマを提供できるため、フィールドスタディ^(注)の誘致、更には、リニアを利用した教育旅行の受入を促進します。

(注) フィールドスタディ：大学生等がテーマを決め、教室の外で行う調査・研究

(取組6) 魅力ある食・土産物による観光振興

上伊那地域においてはローメン、ソースかつ井など、飯田・下伊那地域においては五平餅、おたぐりなど、地域色豊かな郷土料理・名物料理が存在します。食は観光の目的の一つとなる場合もあることから、多くの観光客を呼び込むためにも、地域独自の食文化を活かした観光振興に取り組みます。また、観光の楽しみの中には土産物の購入がありますが、この地域ならではの土産物の開発・販売を通じて、観光地としての魅力を高めます。

(取組 7) 外国人旅行者を魅了する観光地の形成

リニアを利用した外国人旅行者の誘客を促進するため、伊那谷の伝統・文化を活かした観光資源を磨き上げ、観光地や宿泊施設の魅力向上、滞在プログラムづくりなど、外国人旅行者にとって魅力ある観光地の形成に地域をあげて取り組みます。

また、外国人旅行者が安心して快適に移動・滞在することができるよう、外国人の目線に立ち、交通案内の多言語化やICTを活用した情報通信網の整備等を行い、外国人旅行者の満足度を高めリピーターの増加を図ります。

【方針 3】 山岳高原観光地づくり

(取組 1) 山岳高原など優れた観光資源を活かした観光地づくり

中央アルプスや世界自然遺産への登録に向けた動きがある南アルプスなどの雄大な山岳、さわやかな高原、美しい景観、各地に点在する温泉など、伊那谷の恵まれた観光資源の強みを活かしながら、誰もが手軽に楽しむことができる山岳高原観光地づくりを進めます。

(取組 2) 安全で楽しく山や自然に親しむ機会の提供

安全で楽しい登山や自然に親しむ機会を提供するため、信州登山案内人の活用や山岳遭難防止対策などに取り組みます。

【方針 4】 リゾートMICEの誘致

(取組 1) MICEの誘致

伊那谷に広がる豊かな自然環境は、リゾートをイメージさせます。首都圏と中京圏との間に位置するこの地域の強みや魅力を活かし、MICE^(注)の誘致に取り組みます。

また、国際空港によって海外と結ばれている大都市圏からの移動時間が短縮されることから、国際的な会議やイベントの誘致の可能性を探ります。

(注) MICE (マイス) : 企業等の会議 (Meeting)、企業が行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

（取組 2）受入体制の整備

MICEの誘致に当たっては、大規模な会議が開催できる施設や国内外からの来訪者が快適に滞在できる施設など、受入体制の整備が必要となります。民間活力の利用などを含め適切な整備手法について検討します。

【方針 5】リニアからJR飯田線へ乗換える旅

（取組 1）JR飯田線の観光資源としての活用

長野県駅の最寄りの鉄道路線となるJR飯田線は、駅数が極めて多く平均駅間距離は約2kmとJR山手線なみの長さです。リニアという世界最速の列車から、風光明媚な天竜川沿いや牧歌的な田園地帯を優雅に走るJR飯田線への乗換えを、新たな観光資源として活用します。

（取組 2）リニア駅から秘境駅へと向かう旅

JR飯田線には、「秘境駅」と呼ばれる人里離れた場所に位置し利用者が少ない駅が点在しています。秘境駅を訪れる旅が人気を博していることから、リニア駅から秘境駅へと向かう旅を観光ルートに位置付け、誘客に取り組みます。

【方針 6】“おもてなし”が魅力の信州の旅

（取組 1）おもてなしの向上

長野県では、日本一のおもてなし県をめざして「ずく^(注)出し！知恵だし！おもてなしプロジェクト」に取り組んでいます。リニアを利用して何度も繰り返し本県を訪問していただくためにも、観光事業者はもとより、県民一人ひとりが来訪者を温かく迎える機運の醸成を図るなど、おもてなしの向上にむけた取組を促進します。

(注) ずく：物事に向かう気力などを表す長野県の方言。「ずくを出す」とは労力を惜しまず精を出すこと。

（取組 2）受入体制の整備促進

観光地やその周辺道路などにおいて、分かりやすい観光案内看板や標識の整備を促進します。また、快適な旅の実現に向けて、観光地の美化清掃活動に取り組みます。

【方針7】選ばれるための情報発信

（取組1）効果的な情報の発信

大都市圏から短時間で訪れることのできる観光地は伊那谷以外にも数多くあることから、大都市圏の人々にとっては、リニア開業は短時間でいられる旅行先の選択肢が増えるに過ぎません。数ある観光地の中から伊那谷が選ばれるためには、地域の魅力を高めることに加えて、その魅力を上手く情報発信していくことも大切です。将来、リニア整備を契機として著名な方が伊那谷に移住した場合、その方にインターネットやメディアを通じて、地域の情報を発信していただくことも考えられます。様々な手段、媒体、機会を捉えて、効果的な情報の発信に取り組めます。

（取組2）ロケ地に選ばれるための取組

映画やテレビ番組のロケ地となったことで地域の知名度が上がり、観光客が大幅に増加した例は、枚挙にいとまがありません。リニアによる大都市圏との移動時間短縮によってロケ隊が訪れ易くなることから、伊那谷がロケ地として選ばれる可能性が高まります。ロケ地として選ばれるための取組について検討します。



しあわせ信州

飯田線の魅力

長野、静岡、愛知の3県を結ぶ、JR 飯田線は、辰野駅（長野県辰野町）と豊橋駅（愛知県豊橋市）を起点・終点とし、この間、何と94もの駅があります。起点から終点までの直通列車は、全長 195.7 kmを約6時間かけて運行しています。

車窓からのアルプスの山並みや天竜川沿いの風景は、飯田線の魅力と言えます。地域住民の足として利用される一方で、わざわざ飯田線に乗るために都会から訪れる方も多くいます。

近年は、鉄道そのものを観光資源とする取組が増えてきました。飯田線は、伊那谷が誇る観光資源です。

その魅力を地域活性化につなげることが大切ではないでしょうか。

【参 考】

伊那谷交流圏の実現に向けた方針・取組一覧（地域振興）

項 目	方針・取組
リニアを活かした産業振興 ～グローバルな“知”の集積と 交流の拠点をめざして～	学術・研究機関が立地する“知”の集積地 ① “知”の集積地の確立 ② 豊かな環境を活かした教育機関の誘致
	次世代産業の創出 ① 航空宇宙産業の振興 ② 健康長寿を活かした食品産業の振興 ③ ICTを活用した新たな産業の創出
	アグリビジネスの推進、森林資源の活用 ① アグリビジネスの推進 ② 森林資源の活用
	地域産業の活性化 ① アクセス向上に伴う販路の拡大 ② 来訪者をターゲットとした地場製品の開発 ③ 地域資源のブランド化の推進
	内陸部の特性を活かした企業の拠点づくり ① リスク分散のための拠点誘致 ② 中枢機能のバックアップ施設の誘致
信州暮らしの魅力向上 ～豊かさを実感できる 新たな暮らし方の実践の場をめざして～	暮らしやすさのための環境整備 ① 生活分野における暮らしやすさの向上 ② 公共交通の確保、生活道路の整備
	移住、二地域居住など多様なライフスタイルの実現 ① 移住先としての信州ブランドの確立 ② 移住希望者に向けた情報発信 ③ 移住者の就業確保 ④ 二地域居住の促進 ⑤ 二地域居住者の利便性確保
	魅力ある景観の形成
広域観光の推進 ～美しい信州の原風景や文化・国際交流を 体験できる感動のフィールドをめざして～	リニア駅を拠点とした観光ルートづくり ① 観光リートづくり ② 県内縦断の旅の提案 ③ 隣県横断の旅の提案 ④ 屈指の眺望の活用 ⑤ 伊那路と木曽路を結んだ観光ルートの構築
	国内外からの誘客促進 ① 誘客活動の推進 ② 自然、歴史、文化を活かす取組 ③ 体験型観光メニューの充実 ④ 豊かな自然と実績を活かした国際交流 ⑤ 大学等の合宿・教育旅行の誘致 ⑥ 魅力ある食・土産物による観光振興 ⑦ 外国人旅行者を魅了する観光地の形成
	山岳高原観光地づくり ① 山岳高原など優れた観光資源を活かした観光地づくり ② 安全で楽しく山や自然に親しむ機会の提供
	リゾートMICEの誘致 ① MICEの誘致 ② 受入体制の整備
	リニアからJR飯田線へ乗換える旅 ① JR飯田線の観光資源としての活用 ② リニア駅から秘境駅へと向かう旅
	“おもてなし”が魅力の信州の旅 ① おもてなしの向上 ② 受入体制の整備促進
	選ばれるための情報発信 ① 効果的な情報の発信 ② ロケ地に選ばれるための取組

2-2 基盤整備

伊那谷交流圏の実現に向け、幅広い社会基盤整備を、国・県・市町村等の適切な役割分担のもと、計画的に進めていくことが重要です。

そして、長野県の南の玄関口となるリニア駅及び駅周辺については、機能、施設のあり方に関する議論を深め、魅力ある駅空間を創造していく必要があります。

更には、多くの人々にとって利用しやすい駅とするため、県内外の広範な地域からの多様で良好なアクセスを確保する必要があります。

(1) 魅力ある駅空間の創造 ～駅及び駅周辺の機能・施設のあり方～

J R 東海は、中間駅^(注1)について、「将来の旅客輸送のあり方等を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任職員は配置しない等、運用面を含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅」をめざすとしており、さらには、「駅に隣接する施設（駅前広場、自由通路等）は、自治体による整備が必要」としています。

リニア駅はまさに地域の顔とも言える存在であり、駅にどのような機能をもたせるか、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。

平成25年9月のJ R 東海による環境影響評価準備書の公表によって、駅位置が判明したことを端緒に、駅及び駅周辺の機能、施設のあり方に関する検討は、今後本格化することになります。

検討に際しては、「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^(注2)」などを活用して、広域的な地域の合意形成を図ります。

(注1) 中間駅：ターミナル駅（品川駅、名古屋駅等）の間に設置される駅。東京都・名古屋市間では、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県に中間駅が設置される。

(注2) 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：リニア中央新幹線の整備を広域的な地域振興につなげ、伊那谷全体の発展に資することを目的とする会議。飯田市、伊那市、駒ヶ根市、南信州広域連合、上伊那広域連合及び県で構成する。

【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

長野県駅を県の南の玄関口にふさわしい駅とするため、既存の新幹線駅の一般的な機能・施設（末尾に記載）を参考としつつ、「長野県らしさ・伊那谷らしさを感じる駅」、「広域交通・地域振興の拠点となる駅」という視点から、駅及び駅周辺に必要な機能・施設等の検討を進めます。

①長野県駅に必要な機能・施設の検討課題

【長野県らしさ・伊那谷らしさ】

- ・ 伊那谷の自然や駅周辺の景観と調和した“長野県らしさ・伊那谷らしさ”が感じられ、来訪者の心に残る駅舎デザイン。
- ・ 駅舎内装への県産材の利用。
- ・ アルプスを背景に天竜川を通過するリニアの車両を駅構内から眺望できる施設の設置。

【広域交通・地域振興の拠点】

- ・ 駅周辺地域のみならず県内外の広域的な観光案内や鉄道・道路案内など、様々な情報をワンストップで提供できる総合案内施設の設置。
- ・ 地域の特産品などの土産物が購入でき、待合室機能を併設した物産販売施設の設置。
- ・ JR飯田線との円滑な乗換えを実現するための分かりやすい案内表示の設置等による連絡機能の強化。

②長野県駅の周辺に必要な機能・施設の検討課題

【長野県らしさ・伊那谷らしさ】

- ・ 伊那谷ならではの“食”を提供できる飲食店の設置。
- ・ 県外からの来訪者に伊那谷の豊かな自然を実感してもらえるような、地域の特色ある草木の植栽。
- ・ アルプスの山並みなど、美しい景観の眺望の確保

【広域交通・地域振興の拠点】

- ・ リニアと自家用車、バス、タクシー、レンタカー等との乗り換えが円滑に行える駅前広場の整備。
- ・ 適切な需要予測に基づく、十分な台数が確保できるバス・タクシープール及び駅周辺駐車場の整備。
- ・ 駅周辺に活気をもたらすための、駅乗降客だけではなく地域住民の利用も前提とした、野菜、果物、特産品等を販売する賑わい施設の設置。



めざす駅の姿

長野県らしさ・伊那谷らしさが感じられ、多様な交流の要となるリニア駅
 ～利便性と快適性を兼ね備えた広域交通・地域振興の拠点～

〈 新幹線駅の一般例 〉

区分	機能	施設
駅	交通機能	発券所、改札口 休憩室・待合室 在来線との乗換施設
	観光機能	観光案内所、土産物店 地場産品展示施設、旅行代理店
	商業機能	飲食店、売店
	交流機能	交流スペース (展示・イベント用スペース等)
駅周辺	交通機能	駅前広場 自家用車乗降場、駐車場 バス乗車券売場、バス乗降場 バス待合室、バスプール タクシー乗降場、 タクシープール レンタカー窓口
	観光機能	物産販売施設、 ホテル等宿泊施設
	商業機能	商業施設
	交流機能	公園、イベント施設



〈 長野県駅の検討課題 〉

区分	検討課題
駅	【長野県らしさ・伊那谷らしさ】 ・ 来訪者の心に残る駅舎デザイン ・ 駅舎内装への県産材利用 ・ リニアを眺望できる施設
	【広域交通・地域振興の拠点】 ・ 様々な情報を提供できる総合案内施設 ・ 待合室機能のある物産販売施設 ・ JR飯田線との連絡機能の強化
駅周辺	【長野県らしさ・伊那谷らしさ】 ・ 伊那谷ならではの“食”を提供できる飲食店 ・ 地域の特色ある草木の植栽 ・ 美しい景観の眺望の確保
	【広域交通・地域振興の拠点】 ・ 自家用車、バス、タクシー、レンタカー等との乗り換えが円滑に行える駅前広場 ・ 十分な台数が確保できるバス・タクシープールと駅周辺駐車場 ・ 野菜、果物、物産品等を販売する賑わい施設



しあわせ信州

魅力ある駅空間とは

長野県の南の玄関口となるリニア駅ですが、「長野県らしさ・伊那谷らしさを感じられ、多様な交流の要となる駅」をめざすことを、本書では提案しています。

これまで建設された新幹線駅の中には、地域の持ち味を活かしたデザインの駅舎も多く見られますが、「長野県らしさ・伊那谷らしさを感じるための駅舎デザイン」とは、どのようなものでしょうか。

例えば、“アルプスの山並み”をイメージしたデザインはいかがですか。“柿すだれ”、“水引”のイメージも面白いかもしれません。長野県・伊那谷であることを感じていただける個性的なデザインによって、来訪者の第一印象を高めることができるのではないのでしょうか。

また、リニア駅は、利便性と快適性を兼ね備えた「広域交通・地域振興の拠点」としての機能も求められます。このため、13年後の未来に向けた一歩先の機能の検討が必要となります。

例えば、様々な情報が簡単に分かるスマートフォンのように多機能で便利な駅、「スマートステーション」という発想はいかがですか。駅からの2次交通の案内はもちろん、県内の観光地の紹介、そこへのアクセス、交通情報、宿泊情報など、全ての情報が揃い、更には大きな画面、タッチパネル、3D映像など最新の技術で分かりやすい、次世代型の総合案内機能の設置も考えられます。

更に、駅周辺を活気あるものとするために、リニア利用者だけでなく、地域の方々が利用する賑わい施設を設置するアイデアはいかがでしょうか。

魅力ある駅空間の創造に向けて、皆で知恵を出し合いませんか。

(2) 良好なアクセスの確保 ～道路・鉄道との結節～

伊那谷交流圏のめざす産業振興や暮らしの魅力向上、広域観光の推進のためには、地域の生活拠点や観光拠点などを結びつける道路と鉄道の存在は欠かせません。

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の確保が求められています。

【方針 1】 高速道路の活用

(取組 1) 高速道路へのアクセス性向上

中央自動車道や三遠南信自動車道を利用し、長野県駅や伊那谷の各地への速やかな移動を確保するため、高速道路インターチェンジへのアクセス道路整備に取り組みます。

(取組 2) 高速道路と各地域の連携強化

高速道路と各地域の接続点を増やし、連携を強化するため、現在、いくつかの市町村で検討されている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ます。

(取組 3) 駅勢圏の拡大に向けた高速道路の整備

愛知県や静岡県からの長野県駅利用者を誘発するなど、駅勢圏の拡大にもつながる三遠南信自動車道の整備を促進します。

【方針 2】 道路ネットワークの強化

伊那谷における広域的な連携を進めるため、各市町村等による地域活性化の取組と連携して、様々な地域を円滑に結ぶ道路ネットワークの強化を図ります。

また、伊那谷を南北に結ぶ国道 153 号は、並行する中央自動車道の代替路線として、現在も重要な役割を担っており、将来は長野県駅の主要なアクセス道路となることから、国と連携しながらその整備について検討を進めます。

【方針3】 J R 飯田線の活用

（取組1） J R 飯田線との乗換えの利便性確保

リニアから在来線へ乗換える鉄道利用者の利便性を高めるため、J R 飯田線への新駅設置の検討を進めるなどし、長野県駅と J R 飯田線との円滑な乗換えの実現をめざします。

（取組2） J R 飯田線の利便性向上

リニアのアクセス路線である J R 飯田線の利便性向上、高速化、快適性の確保に向け、営業主体である J R 東海との調整を進めます。

（取組3） J R 飯田線の活性化

地域住民の足として欠かすことのできない J R 飯田線の利用促進や首都圏、中京圏からの誘客の促進など、 J R 飯田線の活性化に向けて取り組みます。



天竜川沿いを走る飯田線

（提供：信州・長野県観光協会）



しあわせ信州

未来型自動車の活用

近年、自動運転車の走行実験等が進んでいます。初めて訪れる地でも、自動運転の車があれば、安心・安全・快適なドライブができます。

あらかじめインターネットで予約しておけば、行き先が設定された車が待っていて、車に乗るだけで目的地に案内してくれる。そんな夢のような車が、将来実現するかもしれません。

更に、その車が電気自動車であれば、環境への配慮を強くアピールできます。そして、少人数、短距離であれば、超小型モビリティ（1～2人乗り程度の車両）での移動も考えられます。

リニア駅からの移動手段の一つにレンタカーがありますが、高齢者、外国人など様々な来訪者が容易に移動できるよう、自動運転車、電気自動車、超小型モビリティの組合せによる未来型の自動車の研究が進むことを期待しましょう。

【参 考】

伊那谷交流圏の実現に向けた方針・取組一覧（基盤整備）

項 目	方針・取組
魅力ある駅空間の創造 ～駅及び駅周辺の機能・施設のあり方～	長野県の南の玄関口としてふさわしい駅空間の整備
良好なアクセスの確保 ～道路・鉄道との結節～	高速道路の活用 ① 高速道路へのアクセス性向上 ② 高速道路と各地域の連携強化 ③ 駅勢圏の拡大に向けた高速道路の整備
	道路ネットワークの強化
	J R 飯田線の活用 ① J R 飯田線との乗換えの利便性確保 ② J R 飯田線の利便性向上 ③ J R 飯田線の活性化

Ⅱ リニア3 駅活用交流圏構想

1 リニア3 駅活用交流圏のめざす姿

諏訪・木曾・松本地域、更にその近隣地域は、JR中央本線、中央自動車道、国道19号・20号、信州まつもと空港など様々な交通網が県内外に延びており、従来から県内外との広域的な交流が盛んな地域です。

リニア中央新幹線の開業後においては、長野県駅に加え、山梨県駅・岐阜県駅を利用することで、現在よりもさらに多様な移動手段を選択できる地域となります。

また、様々な産業が集積し、著名な観光地も数多く存在していることから、リニア整備による流動回路^(注)の多様化を活かすことで、更なる交流の拡大、地域の活性化を図ることが可能となります。

(注) 流動回路：多くの人が活発に行き交う移動経路をイメージする言葉

県中央地域・・・多様な移動手段を選択できる地域

〈リニア3 駅活用交流圏のめざす姿〉

- ◇ リニア整備による流動回路の多様性を活かした交流の拡大、地域の活性化

2 リニア3駅活用交流圏の実現に向けて

リニア3駅活用交流圏の実現に向けては、諏訪・木曾・松本地域のそれぞれの特性を踏まえた効果的な取組が必要となります。

山梨県駅・岐阜県駅と県内との人の行き来を増やし交流を活発化させるには、両駅との良好なアクセスの確保が欠かせません。また、リニア整備効果をこの地域の強みと組み合わせることにより、産業の振興、活性化を図ることが可能となります。更には、リニアと県中央地域ならではの多様な移動手段とを結びつけることで、県域を越えた広域観光の推進を図ることができます。

このようなことから、以下に掲げる取組を進めますが、「I 伊那谷交流圏構想」において県中央地域でも取組可能な項目については、リニア3駅活用交流圏構想に含めて取り組んでいきます。

(1)山梨県駅・岐阜県駅との交流拡大

【方針1】山梨県駅・岐阜県駅の活用

(取組1) 山梨県駅の活用

山梨県内に設置予定のリニア駅は、中央自動車道に近接し、JR中央本線甲府駅との乗換えも可能であることから、諏訪・松本方面からは、長野県駅の利用に加えて、自動車や鉄道で山梨県駅まで移動し、リニアに乗車することが想定されます。また、大都市圏からリニアで山梨県駅まで移動し、諏訪・松本方面へ向かう観光客・ビジネス客も想定されます。更に、リニアによる時間短縮効果により、通勤・通学圏が拡大し、本県への移住・二地域居住の促進も見込まれます。山梨県駅を活用した交流の拡大に取り組めます。

(取組2) 岐阜県駅の活用

岐阜県内に設置予定のリニア駅は、JR中央本線美乃坂本駅と隣接し、国道19号とのアクセスも可能であることから、木曾方面からは、長野県駅の利用に加えて、鉄道や自動車で岐阜県駅まで移動し、リニアに乗車することが想定されます。また、大都市圏からリニアで岐阜県駅まで移動し、木曾・松本方面へ向かう観光客・ビジネス客も想定されます。更に、リニアによる時間短縮効果により、通勤・通学圏が拡大し、本県への移住・二地域居住の促進も見込まれます。岐阜県駅を活用した交流の拡大に取り組めます。

【方針2】多様な交通手段によるアクセス確保

（取組1）JR中央本線の利便性向上、高速化、快適性の確保

鉄道利用者にとっては、鉄道から鉄道への乗換えが一般的であることから、山梨県駅と諏訪・松本方面、あるいは岐阜県駅と木曾・松本方面との鉄道利用による円滑な移動を実現するため、JR中央本線の利便性向上、高速化、快適性の確保に取り組みます。

（取組2）山梨県駅と諏訪・松本方面を結ぶ高速バス路線の開設

山梨県駅は、将来、近接する中央自動車道にスマートインターチェンジが整備されると見込まれます。山梨県駅と諏訪・松本方面との良好なアクセスを確保するため、高速バス路線の開設に取り組みます。

また、長野県駅と諏訪・松本方面との高速バス路線の開設についても、検討を進めます。

（取組3）山梨県駅・岐阜県駅との自動車によるアクセスの確保

長野県は、自家用車の保有率が高く、日常生活においても自家用車による移動が一般的となっています。自動車によるアクセスの確保に向け、木曾川右岸道路（上松町～南木曾町間）等の道路整備に取り組みます。



諏訪湖

（提供：信州・長野県観光協会）

【方針3】山梨県・岐阜県との連携

（取組1）アクセス確保に向けた連携

山梨県駅・岐阜県駅とのアクセスに関して、今後、県域を越えた調整が必要となることも考えられます。良好なアクセス確保に向けて、山梨県・岐阜県との連携を深めます。

（取組2）リニア利用者拡大に向けた連携

長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅は、いずれも中間駅と呼ばれ、各駅停車型のリニアが停まると見込まれますが、中間駅に停車する列車本数を増やすためには、3県が力を合わせてリニア利用者の拡大を図ることが大切です。山梨県・岐阜県と連携して、リニア利用者が増加するための取組を推進します。



しあわせ信州

未来のゴールデンルートをめざして

長野県・山梨県・岐阜県には、美しい山並みや古い町並みなど、外国人観光客が日本を感じることができる素晴らしい観光資源があります。

リニアが開業すると、リニアに乗車することが旅の目的の一つになりますが、山梨県駅・長野県駅・岐阜県駅を活用して、訪日外国人に人気の高い“ゴールデンルート^(注)”に負けない観光ルートを構築できればいいですね。

例えば、リニアの車窓から富士山を望み、山梨県駅で下車して信州の山岳高原観光を楽しみながら長野県駅へと向かう自然満喫型のルートや、長野県駅から伊那谷・木曾谷の伝統文化にふれつつ、岐阜県駅へと向かう歴史体感型観光ルートなどはいかがでしょうか。

最新の乗り物と悠久の自然、伝統文化を組合せた未来のゴールデンルートに夢がふくらみます。

リニア開業を最大限に活かすため、山梨県、岐阜県と連携しながら取組を進めていきます。

(注) ゴールデンルート：東京～富士山～京都・大阪を結ぶルート

(2)リニアと地域の強みを組み合わせた産業振興

【方針1】次世代産業の育成

諏訪地域は、時代のニーズに合わせて、製糸から精密そして情報電子産業へと中核産業をしなやかにシフトしてきた歴史があります。また、松本地域には、電子・電気・情報など、優れた技術力を持ち、県内有数の生産規模を誇る工場が集積しています。

首都圏や海外と諏訪・松本地域とのアクセス向上により、産業構造転換の経験と優れた加工技術の集積を強みとして、健康医療や環境エネルギーなどの次世代産業の育成に取り組みます。

【方針2】観光関連産業の活性化

木曽地域は、妻籠宿に代表される中山道の町並み、すんき漬、ほう葉巻きといった特色ある郷土食、漆器、木工芸品など、歴史、文化、自然等の地域資源を活かした地場産業や木材関連産業などが主要な産業になっています。岐阜県駅を利用して訪れる観光客を木曽地域に呼び込むことで、これらの産業の活性化に取り組みます。



木曽漆器

(提供：信州・長野県観光協会)

(3) 多様な移動手段を活用した広域観光の推進

【方針1】山梨県駅を活用した広域観光

諏訪地域は、八ヶ岳連峰に抱かれた盆地に諏訪湖を擁する潤いに溢れた地域であり、諏訪大社や尖石遺跡など、観光・歴史的資源が数多くあります。また、松本地域は、北アルプスと美ヶ原高原に囲まれ、上高地に代表される豊かな自然、国宝松本城などの歴史的文化遺産、美しい農村景観など、恵まれた地域資源を有しています。リニアによる山梨県駅と諏訪・松本地域における観光とを結び付けた広域観光の推進に取り組みます。



松本城

(提供：信州・長野県観光協会)

【方針2】岐阜県駅を活用した広域観光

木曽地域は、美しく緑豊かであり、御嶽山・木曽駒ヶ岳などの名峰に囲まれ、古くは江戸と京を結ぶ中山道を中心に、人や物の交流が盛んに行われてきました。リニアによる岐阜県と木曽地域、更には豊富な観光資源のある松本地域とを結び付けた広域観光の推進に取り組みます。

【方針3】リニア3駅を活用した広域観光

長野県駅から伊那谷、諏訪地域を経由して山梨県駅へ向かう周遊ルート、あるいは岐阜県駅から木曽地域、伊那谷を経由して長野県駅へ向かう周遊ルートなど、3つのリニア駅と本県の多様な観光資源を活かして、様々な組合せによる広域的な観光ルートの構築及び交流の促進に取り組みます。

【方針4】 2つの新幹線の活用

諏訪・木曾・松本地域には、国内外から多くの観光客が訪れますが、移動の利便性を高めることで、リニアに加えて北陸新幹線（長野経由）の利用も見込まれる地域です。2つの新幹線を活用した広域的な観光ルートづくりに取り組みます。

【方針5】 信州まつもと空港の活用

松本地域には、県内唯一の空の玄関口である信州まつもと空港があります。リニアと信州まつもと空港とを組み合わせることによって、北海道や九州からの観光客、更には、国際チャーター便の誘致による海外からの旅行者にリニアを体験できる旅を提供します。



信州まつもと空港

(提供：信州まつもと空港利用促進協議会)

【参 考】

リニア3駅活用交流圏の実現に向けた方針・取組一覧

項 目	方針・取組
山梨県駅・岐阜県駅との 交流拡大	山梨県駅・岐阜県駅の活用 ①山梨県駅の活用 ②岐阜県駅の活用
	多様な交通手段によるアクセス確保 ①JR中央本線の利便性向上、高速化、快適性の確保 ②山梨県駅と諏訪・松本方面を結ぶ高速バス路線の開設 ③山梨県駅・岐阜県駅との自動車によるアクセスの確保
	山梨県・岐阜県との連携 ①アクセス確保に向けた連携 ②リニア利用者拡大に向けた連携
リニアと地域の強みを組み合わせた 産業振興	次世代産業の育成
	観光関連産業の活性化
多様な移動手段を活用した 広域観光の推進	山梨県駅を活用した広域観光
	岐阜県駅を活用した広域観光
	リニア3駅を活用した広域観光
	2つの新幹線の活用
	信州まつもと空港の活用

Ⅲ 本州中央部広域交流圏構想

本州中央部広域交流圏の実現に向けて

本州の中央部、太平洋側と日本海側との中間に位置する長野県は、古くから多くの人や物が行き交う交通の要衝として発展してきましたが、リニア中央新幹線及び北陸新幹線（長野経由）の2つの新幹線によって、新たに東日本と西日本とを結ぶ周回型のネットワークが形成されます。また、高速道路網の整備により、太平洋と日本海とを結ぶ多重的なネットワークも形成されます。

これら東西を結ぶ2つの新幹線、南北を結ぶ道路網等を基軸としたヒト・モノの交流ネットワークを最大限に活用し、本州中央部に位置する本県の優位性を発揮することで、県境を越えた大規模な流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海を結ぶ「本州中央部広域交流圏」の構築が可能となります。

これまでも述べてきましたが、本県には人々を魅了する地域資源が豊富にあります。地域の魅力を高めるとともに、本州中央部における新たな流動を創出することで、本県への来訪者の増加が期待できます。

また、人口減少が進む中で地域の活力を維持していくためには、交流人口の拡大が重要な役割を果たします。本州中央部における移動の利便性を高めることによって、地域間交流が活発化し、地域の活性化が図られます。

更には、本県は、首都圏と中京圏の中間に位置する内陸県であることから、大規模災害発生時における食料、水、医療等のバックアップ機能を担うことが可能であり、本州中央部広域交流圏がめざす多様な移動の確保、移動の利便性の向上によって、このバックアップ機能は最大限に効果を発揮します。

本県の発展につながる本州中央部広域交流圏の実現をめざします。

【方針】 高速交通網を最大限に活かした交流の拡大

（取組 1） 高速交通網の活用

リニア中央新幹線、北陸新幹線（長野経由）、中央自動車道、三遠南信自動車道、東海道新幹線、東名高速道路、新東名高速道路等を活用した大規模な流動の創出に取り組みます。

（取組 2） 道路網・鉄道網の利便性向上

リニア中央新幹線の駅が設置される南信と北陸新幹線（長野経由）が通る東信・北信地域の流動とを結びつけるとともに、信州まつもと空港のある中信地域への流動を拡大するため、道路網の整備及びJR中央本線、篠ノ井線や飯田線などの鉄道網を利用した南北間移動の利便性向上に取り組みます。

（取組 3） 多様な移動の確保

高速ネットワーク整備による太平洋・日本海沿いの大規模な流動の内陸化を図るため、県境を越えたバス路線の開設など多様な移動を確保します。

（取組 4） 検討会議の開催

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」の開催などを通じて、本州中央部広域交流圏の実現に向けた検討を進めます。

長野県全域・・・本州中央部における流動の創出が可能な地域

〈本州中央部広域交流圏のめざす姿〉

◇ 東日本と西日本、太平洋と日本海を結ぶネットワークを活用した
交流圏の構築



しあわせ信州

信州縦断！列車の旅！！

南北に長い長野県ですが、各地に点在する観光地を鉄道を利用して訪ねる旅はいかがですか。名付けて「信州縦断！列車の旅！！」

例えば、リニア駅近くの元善光寺（飯田市）と長野市の善光寺の間を列車で移動する旅。それから、南アルプス、中央アルプス、北アルプスの眺めを楽しむJR飯田線からJR大系線への旅も楽しそう。将来、JR飯田線の太平洋側の起点・豊橋駅（愛知県）から一路北へ向かい、JR中央本線を経由してJR大系線の日本海側の終点・糸魚川駅（新潟県）まで運行する観光列車が実現すれば素晴らしいですね。車内で沿線各地の食材を使ったお弁当を販売すれば、人気を博すかも。

JR3社（東海・東日本・西日本）にまたがる路線、電化・非電化区間の混在など、考えただけでハードルが高そうですが、リニア整備を契機に太平洋と日本海を結ぶ観光列車が実現すれば、全国から注目を浴びそうです。

本州中央部広域交流圏の実現に向けて、様々なアイデアを出し、検討していく必要があります。



黒部ダム

（提供：信州・長野県観光協会）

本州中央部広域交流圏（イメージ）



第5章 これからの取組

この基本構想によって、長野県におけるリニアを見据えた地域づくりの基本的な方向性を打ち出しましたが、今後は、その具体化を図っていく必要があります。

「第4章 リニアを活かした3つの交流圏構想」に関しては、既に市町村や国などの関係機関と県が連携し、駅や駅周辺の整備、道路などの交通ネットワークのあり方等についての検討を開始するなど、具体的な取組が始まっています。今後の検討状況を踏まえ、必要に応じて本書の関係する部分の改定を行うなどして、地域づくりの指針としての役割を果たし続ける基本構想をめざします。

また、この基本構想に掲げた基本的な方針、取組の実現に向けて、国・県・市町村あるいは民間等を含めた適切な役割分担の整理が必要となることから、県として必要な調整を進めます。

この基本構想で打ち出した取組は、今後の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。基本構想の策定は、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にほかなりません。構想の実現に向けて、着実かつ確実な実行を積み重ね、リニア整備効果を広く県内へ波及させることをめざします。

基本構想策定にあたりご意見をお聞きした皆様

リニアが長野県に与えるインパクト

一般財団法人日本総合研究所理事長 寺島 実郎 氏

基本構想の構成に対する助言

立教大学観光学部 兼任講師 清水 慎一 氏

地域の将来像・リニア活用のアイデア等（五十音順、役職はインタビュー当時のもの）

池田 勇人 氏（イズミ工業株式会社 常務取締役）

宇佐美 誠 氏（ホテルやまぶき 取締役部長）

太田 五一 氏（株式会社日本旅行 南信州支店 支店長）

大西 達也 氏（一般財団法人日本経済研究所 調査局長）

小澤 吉則 氏（一般財団法人長野経済研究所 調査部長）

後藤 治彦 氏（株式会社中部経済新聞社 取締役編集局長）

鈴木 文彦 氏（交通ジャーナリスト）

外松 秀康 氏（株式会社外松 代表取締役社長）

中島 一夫 氏（信南交通株式会社 代表取締役社長）

萩本 範文 氏（多摩川精機株式会社 代表取締役社長）

羽場 睦美 氏（一般財団法人野外教育研究財団 理事長）

前沢 昇 氏（横浜ゴム株式会社 長野工場 工場長）

柳澤 吉保 氏（長野工業高等専門学校 教授）

基本構想に関する意見交換

リニア中央新幹線建設促進長野県協議会構成団体

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構成団体

長野県リニア活用基本構想

平成 26 年（2014 年）3 月

発行：長野県企画部リニア推進振興室

〒380-8570 長野市大字南長野字幅下 692-2

電 話 (026)232-0111 (代表)

F A X (026)235-7396

E-Mail linear-shin@pref.nagano.lg.jp