

リニア時代を迎える飯伊地域の資源（3）

JR飯田線（3）

連載企画は今回で3回目（本号、No.471、No.468）となった。これまでの記事を踏まえ、飯田線の今後について考えたい。

1. 乗換新駅についての当地域の総意は

リニア本線および駅周辺整備は、事業用地の買収に向けての用地測量や物件調査と共に用地関係者組合の設立が進められている他、駅周辺整備はデザイン会議による検討が行われている。

駅周辺整備に関連しての乗換新駅設置では、気になるところは当地域の中で乗換新駅設置に関する議論が活発とはいえないことである。リニア関連の多数の移転対象者など、地域の負担が余りに大きいなど積極的な議論が起き難い事情は推察できるが、市議会での答弁等のやり取りでは「上伊那地域が要望しているのだから」と聞こえなくもないように思われる。当地域で自らが必要性の根拠を鮮明にする必要があるのではないかと。

当金庫では、平成28年3月に発表した「リニア中央新幹線開通に関する報告書」において、県下の各新幹線駅の乗車人数と新幹線駅地域の諸統計数値を比較して、「リニア新幹線駅の駅勢圏としては、県下他の駅と比較して大きなポテンシャルを持ち得るが、そのためには上伊那地域との連携・一体化が必須である」（135頁）と結論づけた。リニア長野県駅の計画乗降人数6,800人/日を現実化して長野県駅の開業効果を確かなものにするためには、上伊那地域からの利用を確保することが重要、としたものである。

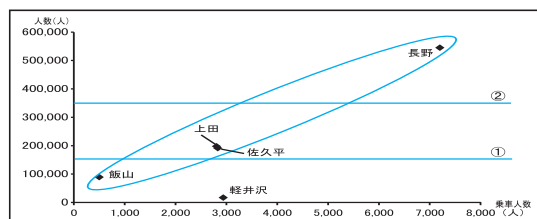
当地域は自動車中心の生活スタイルであることから鉄道整備については考えが巡らないが、自家用車を持たない移動（鉄道等）が当たり前の都市部からの来訪者に対し、リニア新幹線を降りて伊那谷をスムーズに移動できる手段として鉄道も考えていく。上伊那地方で首都圏へ行く際の利用があること。駒ヶ岳観光などに飯田線の利用が見られること（いずれもNo.468に記載）から乗換新駅設置と飯田線の高速化は考慮すべきことと思われる。

伊那谷自治体会議において、「急行の復活」が提案されていたが、特急伊那路の乗換新駅での接続と岡谷駅までの運用延長、現有車両（例えば313系）での快速としての運用など、新規車両投入なしでの運用など考えられないだろうか。いずれにしろJR東海への働きかけが必要になるだろう。



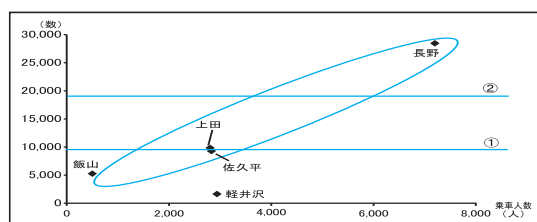
乗換新駅予定地付近を走行する列車（313系）

県下新幹線駅の乗車人数と統計諸数値
図表Ⅲ-1-17 人口と乗車人数



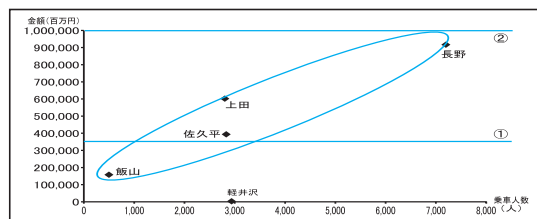
（人口：平成26年 毎月人口調査）

図表Ⅲ-1-18 事務所数と乗車人数



（事業所：平成24年 経済センサス）

図表Ⅲ-1-19 製造品出荷額等と乗車人数



（製造品出荷額：平成25年 工業統計調査）

当金庫「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」135頁
（平成28年3月）
グラフ中、横線①は飯伊地域の水準、横線②は飯伊地域+上伊那地域の水準

2. 観光資源と飯田線

No.471において秘境駅に言及したが、現状秘境駅観光はJR東海とJR東海ツアーズの側の企画によるものとなっていて、当地域側の主体性を持っての運用・拡充は難しいことも考えられる。そもそも余りに多くのツアー客が訪れ、観光客向けの施設が出来たりすれば、秘境駅が秘境駅でなくなってしまう。秘境駅への興味関心を持った方が自発的に訪れる形がよいのではないかと。但し、リニア駅から乗換新駅へ移ると秘境駅へのアクセスが提供されている、という状態にしておくことは必要となる。

秘境駅はさておいても、下伊那南部地域から奥三河にかけての一带は乗降客が少ないものの沿線の資源にはまだまだ活用の余地がある、とは観光関係者の共通した見方である。JR東海はかつてここでトロッコ列車を運用していたが、それもなくなっている。現状は「飯田線秘境駅号」の他に「さわやかウォーキング」が随時運用されているが。

今後、この一带をどう活用していくかであるが、一つのヒントがある。(公社)東三河地域研究センターによると、東三河地域において東三河広域経済連合会が飯田線活性化の方策を検討する中で、本年に入って南信州地域に「JR飯田線活性化期成同盟会」による取組みがあることを初めて知り、同4月に飯田商工会議所と接触、連携を打診した。5月のJR飯田線期成同盟会総会(駒ヶ根市)には豊橋から代表者の出席があり、今後期成同盟会との連携を進めたい旨の表明があったという。①観光以外の部分を含む乗降客を増やす共同運動、②交通カード利用、③イベント列車の共同運行、④JR東海への共同要望、などが早速今後の取組み課題として挙げられたとのことであり、広域的な飯田線活性化の取組みはようやく緒に付いた段階といえる。

飯田線は南信州地域、遠州地域、東三河地域を跨ぐ路線であり、一体となった取組みから新たな展開が見込めることとなってきた。

3. 飯田線の今後のために果たすべきこと

JR各社の路線、特に地方交通線の路線名には、①路線の起点と終点の両駅・地域名から取って付けたもの(大糸線、太多線(美濃太田～多治見))、②起点(終点)の駅・地域名がついたもの(日光線、烏山線)などがあるが、③中間の駅・地域名が路線名となったものもある。JR東海管内の飯田線、身延線、高山本線などは代表的なものであろう。これらの駅・地域は、その路線の中で経済的もしくは歴史的・文化的に重みのあった地点であったことに間違いなく、飯田線は、豊橋など東三河地域にとっても、辰野など上伊那地域にとっても、まさに「飯田へと向かう路線」であり、「豊辰線」とはならなかったのである。

このことを考慮すると、飯田線のことについては飯田(飯伊)地域が先頭に立って活性化のために尽力する、飯田線の活性化に資する方策をJR東海へ提案すると共に、そのための重要な項目として乗換新駅設置と関連した諸施策を進めていく必要があるのではないかと。

(本稿は、飯田市リニア推進部、(株)南信州観光公社、(公社)東三河地域研究センターに聴き取りし、まとめました。)

(飯田信用金庫 地域サポート部 リニア対策課 加藤 修平)



飯田線小坂井駅(豊川市)(車両は211系)



天竜峡駅(車両: 同)