

リニア新幹線駅とJR飯田線との結節は既存駅で、となるか ～飯田市議会で「二次交通の在り方調査」報告～

飯田市議会令和4年6月議会のリニア推進特別委員会と全員協議会に「二次交通の在り方調査業務について」が飯田市より報告された。

今回の報告は、当地域内の移動（交通）の実態を基に、リニア開通に伴う移動（交通）需要と課題を明確にし、リニア開通後の交通手段（モビリティ）を整理する中でJR飯田線との結節をどのように行うか（「乗換新駅か既存駅との接続か」など）を示している。



乗換新駅予定地付近（写真上）と
JR善光寺駅（写真下）

1. リニア駅へ（から）の交通手段は「自動車」がトップ

「リニア開通に伴う移動需要と課題」として整理されている地域住民（上・下伊那）、県外観光客、県外居住者（東京圏・名古屋圏・大阪圏）への意向調査で、「リニア駅へ（から）の交通手段」は、

■**地域住民** 「現行に近いパターン」（以下**現行**）では「自動車（自分で運転・送迎計）」79.4%、「交通機能が充実したパターン」（以下**充実**）では、「自動車（計）」が54.7%となり、「JR飯田線」（7.7%→18.9%）、「高速バス」（7.5%→15.3%）は比率が上がる。

■**県外観光客** 現行でトップは「自家用車」（21.1%）だが、充実では、「JR飯田線」がトップ（25.6%）、「観光バス」（15.6%）が続く。

■**県外居住者** 東京圏は**現行**（38.4%）、**充実**（37.1%）とも「自家用車」がトップ。「JR飯田線」（25.1%→27.6%）がこれに次ぐ。

名古屋圏は**現行**（70.9%）、**充実**（71.1%）とも「自家用車」が圧倒的。

大阪圏は、「自家用車」（**現行**35.3%、**充実**32.9%）、「JR飯田線」（**現行**27.8%、**充実**28.4%）と大きな変化はない。

2. 二次交通の在り方は

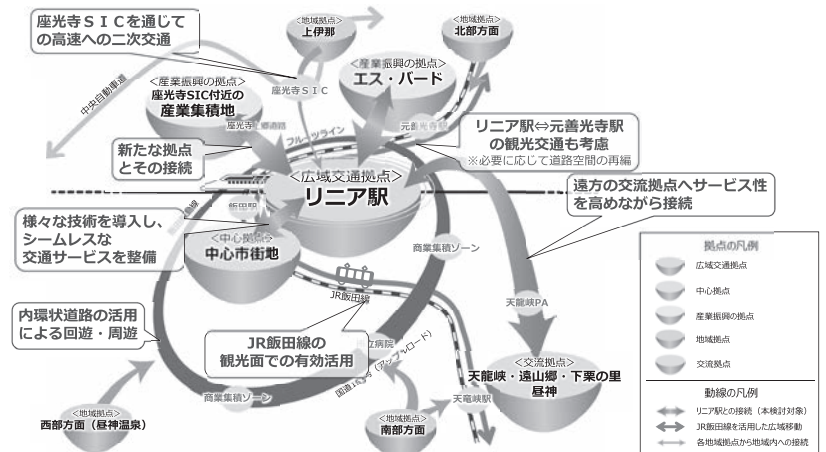
リニア駅との望ましい接続として（右図参照）、飯田市リニア推進部の説明によ

リニア開通に伴う移動需要と課題 ■意向調査を踏まえた整理

| | |
|------------|---|
| 地域住民の意向調査 | <ul style="list-style-type: none"> ●二次交通で重要だと思う回答は、「リニア中央新幹線の発着に合わせたダイヤ」、「運行本数が多い」、「料金が安い」が多くみられる。 ●リニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」、「交通機能が充実したパターン」のどちらのパターンでも「自動車（自分で運転）の利用」が最も多い。 ●「交通機能が充実したパターン」の方が、「自動車（自分で運転）」の割合は低くなり、JR飯田線や高速バスの公共交通の利用が高くなる。 |
| 県外観光客の意向調査 | <ul style="list-style-type: none"> ●リニア中央新幹線開業時の観光行動は、「機会が増える」や「滞在時間が増える」と好影響があると回答した人は全体の27%。 ●仮にリニアが開業した場合、全体の13%がリニア駅を利用したいと回答。 ●リニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」はレンタカー、「交通機能が充実したパターン」はJR飯田線の利用が最も多い。 |
| 県外居住者の意向調査 | <ul style="list-style-type: none"> ●リニア駅を利用すると回答した人について、「東京圏居住者」は仕事目的で41%、観光目的で31%であり、「名古屋圏居住者」は仕事目的で14%、観光目的で18%。 ●リニア中央新幹線開業後の長野県への来訪意向について、プラスの側面での回答は全体の41%（「回数が増える」、「滞在時間が長くなる」）。 ●東京圏居住者のリニア駅への交通手段に関する回答は、「現行に近い基本的なパターン」、「交通機能が充実したパターン」のどちらのパターンでも自家用車の利用が最も多い。 |

「令和3年度 二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 16頁

リニア駅との望ましい接続



「令和3年度 二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 32頁

ると、飯田環状道路（座光寺上郷道路－フルーツライン－羽場大瀬木線－アップロード）は全部片側二車線になるため、自動運転モビリティの運行を想定。リニア駅－中心市街地、リニア駅－元善光寺－元善光寺駅－エスバードについては、必要な道路整備や自動運転モビリティの運行を考えて行くとしている。

天竜峡など南部方面とは飯田駅で、下伊那北部とは元善光寺駅でリニア駅に結節するよう、リニア駅と両方面とのモビリティを想定する。

3. 乗換新駅設置は取りやめになるか

飯田線との接続について、乗換新駅設置によるもの（ケース1）と飯田駅・元善光寺駅との接続によるもの（ケース2）との比較表が出された。経済性では、ケース1はインシャルコストは圧倒的に大きいですが、ケース2の元善光寺駅0.2億円は「バス・タクシー乗り場など最低限の整備」（市リニア推進課）で、同駅を長野県の玄関口にふさわしい駅とするための整備をどうするか議論が必要となろう。また「リニア駅－元善光寺－元善光寺駅間は自動運転のための専用道路整備など要検討」（市議会関係者）との声も聴けた。

ランニングコストについてはケース1が優位。乗換新駅が話題となった頃「確かにインシャルコストは高いかも知れないが、将来的にJR東海が駅の管理に関わって貰うことが良いのでは」という意見があったが、それを裏付けるものとなる。リニア駅と両駅とのモビリティの運用主体や費用負担については今後の検討課題となる。

4. 最終的意思決定はどのように

市はケース2（既存駅接続）を「優位」とし、これを進めていく意向。

今回の飯田市による議会への報告は、議会の要請により令和3年2月の市議会リニア推進特別委員会において、乗換新駅計画の積算根拠を示し、その上で議会側から『比較検討するためにも調査が必要』と指摘し、調査をした上で方向性を示すべきと求めた」（南信州令和3年2月4日記事）という経緯により行われたもの。

「飯田市にとって乗換新駅設置の可否は極めて重要な判断。このことについて委員会を開催し審議する必要がある」（同委員）との声もある。

■優位性の評価・判定

| 評価項目ごとの【ケース1】と【ケース2】それぞれの優位性を判定 →【ケース2】の方が優位と判断 | | | | |
|---|--|---|---|------------------------|
| | ケース1 | ケース2 | | |
| | JR飯田線へは、乗換新駅を整備しリニア駅から徒歩・タクシーによりアクセス | JR飯田線へのアクセスは、リニア駅から元善光寺駅へのバス・タクシーにより接続 | JR飯田線へのアクセスは、リニア駅から飯田駅へのバス・タクシーにより接続 | |
| 接続イメージ | | | | |
| 実現する際の課題・問題 | リニア駅～乗換新駅の接続道路に歩行者補助車道が設けられる | | | |
| 経済性 | インシャル | 乗換新駅：約8億円 | 新たなインフラ整備はない | |
| | ランニング | 運行経費：約360万円/年 | 運行経費：約1,300万円/年 | |
| 所要時間 | 北部方面：市田間 約43分 南部方面：天竜峡間 約42分 | 北部方面：市田間 約43分 | 南部方面：天竜峡間 約38分 | |
| 利便性 | 待ち時間 | 北部方面：市田間 平均32分、最大約99分 南部方面：天竜峡間 平均38分、最大約113分 | 北部方面：市田間 平均32分、最大約103分 | 南部方面：天竜峡間 平均31分、最大約69分 |
| | 乗換回数 | 乗換回数は最大2回（1～2回） | 乗換回数は最大2回（必ず2回） | 乗換回数は最大2回（必ず2回） |
| 移動の容易さ | リニア駅～新駅間の徒歩距離約300m 新駅での乗換時に階段の昇降 飯田駅の乗換時に階段の昇降 | 階段の昇降は生じない | 飯田駅の乗換時に階段の昇降 | |
| 地域への波及効果 | 乗換新駅付近は地理的・地形的条件から利用が限定的であり、移動や乗換以外の交通面以外での効果は期待しづらい | 観光拠点である元善光寺、職業振興と人材育成の拠点エスバードとの接続・連携により、地域活性化への寄与が期待できる | 中心市街地や地域内への移動の拠点となっている飯田駅の接続により、地域活性化への寄与が期待できる | |
| 総合評価 | △ | ○ | ○ | |

「令和3年度 二次交通の在り方調査業務について」報告書概要版 37頁

飯田市
「乗換新駅」設置巡り議会側と議論
10億円の積算根拠提示
リニア計画

飯田市議会特別委員会が開かれた。議決された乗換新駅設置計画の積算根拠を示す。市議会特別委員会は、乗換新駅設置計画の積算根拠を示し、その上で議会側から『比較検討するためにも調査が必要』と指摘し、調査をした上で方向性を示すべきと求めた。

市はケース2（既存駅接続）を「優位」とし、これを進めていく意向。今回の飯田市による議会への報告は、議会の要請により令和3年2月の市議会リニア推進特別委員会において、乗換新駅計画の積算根拠を示し、その上で議会側から『比較検討するためにも調査が必要』と指摘し、調査をした上で方向性を示すべきと求めた。

「飯田市にとって乗換新駅設置の可否は極めて重要な判断。このことについて委員会を開催し審議する必要がある」（同委員）との声もある。

リニア推進特別委員会での審議を伝える新聞記事（南信州新聞 令和3年2月4日付）

（飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）