

長野県新総合交通ビジョン・
第1回リニア中央新幹線関連交通特別委員会 議事要旨

日 時 平成24年2月9日(木)午後3時～5時15分

場 所 シルクホテル2階 錦繡の間

出席者 (敬称略、順不同): 45名

【地元市町村長等】

氏 名	所 属 等
マキノ ミツオ 牧野 光朗	南信州広域連合長 (飯田市長) リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 会長
イトウ キヘイ 伊藤 喜平	南信州広域連合副広域連合長(下條村長) リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長
フカツ トオル 深津 徹	松川町長
クマガイ モトヒロ 熊谷 元尋	高森町長
ササキ ノブオ 佐々木 暢夫	阿南町長
オカニワ カズオ 岡庭 一雄	阿智村長
コイケ マサミツ 小池 正充	平谷村長
オオクボ ケンイチ 大久保 憲一	根羽村長
マツムラ マスト 松村 増登	売木村長
ナガミネ セイイチ 永嶺 誠一	天龍村副村長
マツシマ テイジ 松島 貞治	泰阜村長
オオダイラ トシジ 大平 利次	喬木村長
シモダイラ ヨシタカ 下平 喜隆	豊丘村長
ヤナギシマ サダヤス 柳島 貞康	大鹿村長
ワタナベ ヨシゾウ 渡邊 嘉蔵	南信州広域連合副管理者(飯田市副市長)
サトウ タケシ 佐藤 健	飯田市副市長
カミザワ ヨシイチ 上澤 義一	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長 南信州広域連合議会 議長、飯田市議会 議長
シモダイラ トヨヒサ 下平 豊久	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長 下伊那郡町村議会議長会 会長、豊丘村議会 議長
シバタ タダキ 柴田 忠昭	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長 飯田商工会議所 会頭
ハタ カズヒコ 秦 和陽児	リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長

	長野県商工会連合会下伊那支部広域協議会 会長
クロサワ 黒澤	マコト 誠 リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会 副会長 飯田市橋南地区まちづくり委員会 会長
タカダ 高田	オサム 修 南信州広域連合事務局長

【検討委員】

氏名	所属等
アオキ 青木	マミ 真美 同志社大学商学部 教授
イシイ 石井	ハルオ 晴夫 東洋大学経営学部 教授
シオタニ 塩谷	さやか 桜美林大学ビジネスマネジメント学群 准教授
タカセ 高瀬	タツオ 達夫 信州大学工学部 准教授
ミズモト 水本	マサトシ 正俊 社団法人 長野県経営者協会 専務理事
ヤナギサワ 柳澤	ヨシヤス 吉保 長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏名	所属等
タカハシ 高橋	セイキチ 清吉 国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)
スギイ 杉井	ジュンイチ 淳一 国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所長 (国土交通省 中部地方整備局 企画部長代理)

【説明者】

氏名	所属等
クボタ 久保田	アツシ 篤 下伊那地方事務所長
ミツイ 三井	ヒロト 宏人 飯田建設事務所長
ナカジマ 中島	ヨシノリ 義則 飯田保健福祉事務所 副所長

【事務局】

氏名	所属等
コバヤシ 小林	トオル 透 長野県 企画部 交通政策課長
マスダ 増田	タカシ 隆志 長野県 企画部 交通政策課 企画幹兼課長補佐
ホソカワ 細川	ヤスシ 康 長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
マエジマ 前島	マサシ 正志 長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼新幹線・鉄道企画係長
カトウ 加藤	ヒロシ 浩 長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼空港活性化係長
イナダマ 稲玉	ミノル 稔 長野県 企画部 交通政策課 交通企画係

トフサワ 飛沢	サトシ 聡	長野県	企画部	交通政策課	交通企画係
イヨダ 伊豫田	アキフミ 暁史	長野県	企画部	交通政策課	新幹線・鉄道企画係
キタハラ 北原	ハヤト 隼人	長野県	企画部	交通政策課	空港活性化係
ユイ 油井	ヒトシ 均	長野県	建設部	道路建設課	企画幹兼計画調整係長
カタギリ 片桐	タケシ 剛	長野県	建設部	道路建設課	計画調整係
キタザワ 北沢	タツミ 辰美	長野県	建設部	道路建設課	計画調整係

議事

1. 開会

2. あいさつ

小林交通政策課長

ただいまご紹介をいただきました、長野県企画部交通政策課長の小林透と申します。今日はどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

本日、第1回のリニア中央新幹線関連交通特別委員会ということで開催をさせていただいたところでございますが、恐縮ですけれども、私から、事務局を代表いたしまして、一言ごあいさつ申し上げたいと思ひます。

本日、本当にお忙しいところをこの委員会、特別委員の皆様と地域の皆様との意見交換会ということの主たる内容として開催をさせていただいたところでございますが、本当に南信州広域連合の構成市町村長の皆様、あるいは、リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会の役員の皆様、本当に多くの皆様にご出席をいただきまして、ありがとうございます。

また、本日は遠路、北陸信越運輸局の幸交通企画課長様に、それから青本計画課長様に、またオブザーバーといたしまして、長野運輸支局長の高橋様、それから杉井飯田国道事務所長様にもご出席をいただいております。さらには、今回のリニア中央新幹線の建設主体であり、営業主体であるJR東海から、後藤担当部長様をはじめ、社の皆様にもご出席をいただいております。

当委員会は、長野県の新しい総合交通ビジョンの策定の中核を担うということで、昨年の12月5日に第1回長野県総合交通ビジョン検討委員会を開催させていただいたところでございますが、その中でも特に専門的な学識を有される委員の皆様で、このリニア特別委員会を開催させていただいたところでございます。検討におきましては、リニア中央新幹線の新時代に向けてということもございまして、やはり、今、日本の非常に厳しい状況、少子高齢化や、人口減少というような荒波を迎える中で、これからリニア中央新幹線の開業を予定されている名古屋まで、15年間における長野県の交通体系全般を再構築する、

そうしたことも含めてご検討いただきたいと考えているところでございます。

とりわけ長野県につきましては、南北方向に非常に広がっており、地形も複雑で中山間地域も多いことから、非常に豊かな地域性の要因となるとともに、各地域の皆様、それぞれに重い課題がおりになるということで、当委員会としましては、現場に立ってそれぞれの地域に根ざした検討を行っていくことが非常に重要ではないかと考えているところであります。

そこで午前中には、JR東海の皆様にご協力をいただきまして、今、示されている概略のルートと駅につきまして現地調査をさせていただきました。また、そもそも、それぞれの地域でという趣旨のために、県内各地域の皆様と意見交換の場を持ちたいと思っておりますが、とりわけ、リニア中央新幹線のお話になりますと、この地において県内唯一の駅が設置され、ここが長野県の特に三大都市圏等への玄関口になっているということでございますので、第1回はこの場で、この地で行いたいということで、本日、開催をさせていただき運びとなりました。

ぜひこの意見交換会を通じて、新しい総合交通ビジョンの骨格をつくっていきたいと考えておりますし、皆様には、リニア中央新幹線の駅が広く長野県の各地域の皆様から利用されて各地域へとつながるものになるように建設的な意見をお出しいただくようお願いするとともに、さらに地域公共交通の抱える、当面の課題などもお出しいただければと考えているところでございます。

本日は限られた時間ではありますが、実りある議論としたいと考えておりますので、皆様のご協力をお願い申し上げます。私からのごあいさつとさせていただきます。今日はどうぞよろしくお願いたします。

3. 会議事項

(1) 管内の概況について

ア 飯伊地域の概況について

資料1に基づき、久保田下伊那地方事務所長から説明があった。

イ 飯田国道事務所管内の概況について

資料2に基づき、杉井飯田国道事務所長から説明があった。

ウ 飯伊地域の道路整備状況について

資料3に基づき、三井飯田建設事務所長から説明があった。

(2) 地域の概況について

資料4等に基づき、牧野南信州広域連合長から説明があった。

牧野南信州広域連合長（飯田市長）

皆様、こんにちは。南信州広域連合の広域連合長を務めさせていただいております、飯田市長の牧野でございます。私から、広域連合を中心としましたリニアの取組状況につきまして、スライドを利用して説明をさせていただきます。

先ほど、私どもの地域の概要につきましては、県の下伊那地方事務所長の久保田所長さ

んからご紹介をいただきましたので、簡単にさせていただきたいと思います。一言でどのような地域かということですが、私ども南信州広域連合が自分たちのキャッチフレーズとしておりますのが「ニッポンの日本。」でございます。最初の日本はカタカナのニッポン、あとの日本は漢字の日本でありまして、言ってみれば、カタカナ、あるいはローマ字のNIPPONになっている、この我が国全体のそんな状況の中で、オリジナルの日本のよさというものを色濃く残している、そういった地域ではないかと我々自身は考えているところでございます。

そうした中で、どんな地域活動が行われているかということにつきましては、産業の面におきましては、やはり多様なものづくりの集積地ということで、300年の伝統を誇ります水引は、ちなみに私が胸に付けておりますのが水引で作成したりニア推進バッチですけれども、水引は全国シェアの約70%を誇るものでございます。その他に、半生菓子に五平餅といったものがあり、ぜひ委員の皆様方にも飯田、南信州の地場産品を召し上がっていただきたいと思うところでございます。

それから、長野県全体がそうですが、精密部品、それから最近では、こうした精密部品から環境産業にも集積が進んできているところでございます。地元の多摩川精機さんでは、ハイブリットの心臓部になりますセンサーの部品を100%シェアでつくっておられたり、あるいは三菱電機飯田工場さんでは、太陽光パネルをここで集約化してつくっていらっしゃいます。

農業におきましては、リンゴ、梨、桃、柿などの多様な農産物、果物が非常に盛んにつくられておりますが、そうした中で、全国ブランドになっています市田柿はこの地が産地でございます。

まちづくりにおきましても、さまざまな主体によるまちづくりが行われております。いわゆる人形浄瑠璃や、あるいは歌舞伎、屋台獅子、そういった、それこそ800年の歴史を持つ伝統文化芸能がありますし、また現代では人形劇フェスタを市民が主体となって活動している、そういったものもございます。歌舞伎の話でいきますと、最近、「大鹿村騒動記」という映画がございましたが、この飯田におきましては、大鹿村騒動記の映画はいまだにロングラン中でございます。

このような地域でございますが、その中で、南信州広域連合と申しますのは、1市3町10村で構成をしております。広域連合というのは、全国的に見ますと、うまくいっているところとっていないところがあるようでございますが、私どもの地域におきましては、この広域連合はかなりうまく機能しているという評価をいただいております。ごみやし尿処理、消防、あるいは介護といったようなことだけではなくて、広域的な課題を毎月一回、市町村長が集まっている議論するということが行われている、そういった広域連合であります。

全国に先駆けて、平成21年7月に定住自立圏の形成協定の調印が行われたわけですが、この定住自立圏という考え方は、まさにこの私どもの広域連合の取組からスタートしまして、どうやってこの地域の生き残りを図っていくか、あるいは、人が財産だという考え方を持っていますが、多彩な若い人たちがここに到来・定着する、活力にあふれて、安心して暮らせるといった地域を目指していこうというものでございます。

そのためには、当然、医療、福祉、こうしたものがしっかりしていなければいけませんし、いろいろな産業も共存して強化していく必要があります。そしてまた、そうした中で公共交通も考えていく必要がある。このような課題を私たち広域連合の中で議論を続けてきているところでありますが、このような広域連合の議論の積み重ねを定住自立圏の考え方に反映させることができたということでもあります。

ちなみに、公共交通であります、14市町村全体で公共交通システムについて議論させていただいております。得てして、公共交通は行政区域のところで切れてしまうというようなことが今まではあったわけですが、行政区域を越えて、この地域全体、生活圈、経済圏全体でこの公共交通システムを構築していくにはどうしたらいいかという考え方で、運輸局さんをはじめ、県、あるいは他の機関の皆さん方の協力を得て進めてきているところでございます。

それから、こうした私どものまとまりは、先の東日本大震災におきまして、かなり早い段階で被災者の受入体制をつくることができましたが、広域連合の機能がこういった非常時におきまして示されたということでございます。3月16日にバスが出発して、17日の夜にはもう、構成市町村の受入施設に南相馬市から避難した皆さん方を届けることができました。100名以上の方がいらっやって、現在、なお30名以上の方がまだこの地域にとどまらざるを得ないという状況にあるわけでございます。

さて、私どもの地域の人口推移、先ほどご紹介があったとおりでございますが、大体、今、17万人を割り込むような状況になっておりまして、リニアが開通いたします15年後は、おそらく16万人も割り込んでいくかもしれないという、そういった状況にあるわけでございます。高齢化、少子化が進んでいる中におきまして、先ほどの定住自立圏の考え方の基本であります、私どもの地域から若い人たちが出て行く、そしてなかなか帰ってこないという状況があります。私どもの地域には飯田女子短期大学があるわけですが、いわゆる四年制の総合大学を持っておりません。そうした中で、高校生の卒業の7割から8割が一旦はこの地域を離れていくという状況にあります。最終的には、その中の3割から4割ぐらいしか戻ってこないというように見られているわけですが、そこをやはりちゃんと戻ってこられるような、そういった仕組みをつくっていかうというのが定住自立圏の中の考え方です。いわゆる人材のさらなる構築でございます。そのために、この地域におきまして役割分担をしっかりしていこうということで、自立圏の形成協定を飯田市を中心として結ばせていただいたということでございます。

また飯田市の中でも、山、里、街、それぞれの地域の特性がございますから、こうした特性をしっかり生かしながら、この圏域全体の人口アップを図っていこうという考え方をとっているところでございます。

さて、リニアの取組でございますが、東京からの時間距離につきましては、この見ている図が一番わかりやすいかと思えます。いわゆる実際の距離に対しまして、時間距離がどのくらいかということでございますが、今日、東京から来ていただいた方はもう実感としておわかりだと思いますが、飯田市まで新宿からバスで約4時間でございます。ですから実際には、県内におきましては、木曽町や大町市よりも、直線距離にしてみるとそんなに遠くはないということになるのかもしれませんが、時間距離ですと、県内で最も

遠い地域という、そういった位置づけになっているのが今の状況でございます。

そうした中で、これから15年後にリニアがこの地域にやってきて、そして地域に駅ができてということが決まってきたわけでありまして。そうしますと、東京品川まで約40分、名古屋まで約20分。さらに品川の向こうには羽田空港がありますが、そこまでおそらく1時間ぐらい、セントレアまでは2時間ぐらいで行けるだろうと、そういった位置関係になってくるということでありまして。

私どもの広域連合におきましては、平成22年度にこうしたリニアを見据えた将来ビジョンを策定してまいりました。そうした中で、一つ、このような図で将来ビジョンを掲げさせていただいております。

一つは、先ほどから言っております、長野県の南の玄関口としての機能をしっかり持つことが重要であるということ。それから、三遠南信自動車道の説明がありましたけれども、この三遠南信地域の玄関口としての機能もあわせ持つという考え方でございます。それから、対外的には、やはり世界と直接つながっていく地域になるという考え方から、グローバル化を見越した形での「小さな世界都市」を目指していこうという、こういった将来像を掲げております。それからもう一つは、地域のブランド、先ほど「ニッポンの日本。」という言い方をさせていただきましたが、この地域におけますブランド、南信州・飯田のブランドというものを確立していく中で付加価値を支援していきたい、活動を支援していきたいという考え方を持っているところでございます。

こうした対外的な打ち出しに対しまして、対内的な考え方というものも併せて取組を進めていこうと考えております。これは、リニアが来るからといって、将来がそれでバラ色だというものではなくて、やはり諸刃の剣だという考え方を私ども地域としては持っています。特に、先ほどの人材のサイクルの考え方で申し上げますと、若い皆さん方が大都市圏に近くなることによってむしろ流出してしまう、いわゆるストロー効果ということで流出してしまう、あるいは産業が流出してしまうというようなことにならないように、やはり対内的に「守るべきもの、備えるべきもの」というものをしっかりと把握して、このリニアの時代に備えていくということが重要だろうということでございます。これは単に行政が主体的に取り組むというだけでは全く不十分で、産業界、NPO、市民の皆さん方、もうさまざまな方々に主体的に取り組んでいただくことが重要になるだろうという考え方をとっているところでございます。こうしたリニア将来ビジョンの考え方を、今、私どもは持っているということでありまして。

三遠南信につきましては、先ほども三遠南信自動車道の関係でご案内いただきましたが、まさにこの私どもの地域、長野県の南の端という、そういった考え方がありますが、この三遠南信地域におきましては、やはり北の玄関口という考え方で臨んでおります。この三遠南信全体では、天竜川・豊川流域圏ということで、いわゆる流域圏という捉えをしておりますが、全体で約230万人ぐらいでありまして、製造業、あるいは農業も非常に盛んな地域ということで位置づけがなされているところでございます。

先ほど、広域連合のお話をさせていただきましたが、この三遠南信地域の中で、長年にわたり毎年一回、三遠南信サミットを開催して、この地域の連携強化、今は連携から融合へという言い方をしておりますが、いわゆるもっと結びつきを強めていくためにどうしたら

いいかと、こういうところまで話を進めております。近い将来といたしましては、県境を越えた基礎自治体、市町村による広域連合を目指すというようなことも議論がなされているところでございます。

私どもが掲げたりニア将来ビジョンというものは、当然いろいろな基本構想や基本計画に関わってくるものでございます。南信州定住自立圏の共生ビジョンにも関わってくるわけでありまして、それから私ども広域連合にとりましては、広域連合の広域計画にも関わってくるわけでありまして。

お手元には、その広域計画の概要版を配らせていただいておりますが、これは第3次広域計画ということで、平成23年度からの5年間にわたります広域計画という位置づけであります。この広域計画の中で将来の地域像を、先ほど申し上げたりニア将来ビジョンをそのまま持ってきているわけでありまして、リニア将来ビジョンを広域計画の中に位置づけて、その将来ビジョンを実現するための地域づくりの具体化を図ってきているところでございます。先ほど申し上げた三遠南信地域にも連携ビジョンがありまして、これにもリニアの位置づけがなされているところであります。

さて、このリニア中央新幹線につきましては、今、東京から名古屋までの区間が3km幅のルート、そして中間駅につきましては直径5kmの円で示されているところでございます。そうした中で、私どもは将来ビジョンの実現のために、長野県の皆さん方大変なご尽力によりまして、私どもの地域としての要望事項を実際にJR東海さんにお伝えをさせていただいて、協議をしてきたところであります。ここに挙げたように、4つに要望をまとめさせていただき、それにつきまして協議をさせていただき、その協議結果はここに二重丸で掲げてありますが、これがJR東海さんとの確認した、いわゆる6項目の確認事項でございます。

ルートにつきましては、最終的には水源域、これは飯田の水源域の話でして、風越山麓を中心とした森林山間地域のところでありますが、ここはルートから外すということ。それから、飯田線につきましては存続をリニア開通後もしっかり行っていくという確認もなされております。駅のことにつきましては、私どもは現駅に併設することを掲げておりましたが、最終的にはこの飯田線に近接をさせ、そして市街地にできる限り近づけるという考え方で、この決着をさせていただきました。それから、「環境」については当然であります。十分に配慮して、地域の意見を十分に聞いて話し合うということが確認されております。それから駅の設置費用につきましては、これもしっかり考えていくと、9月の協議ではこういったお話をいただいているところでありまして、設置費用については350億円と言われていたのですが、11月に、全額をJR側の負担で考えるということが打ち出されたわけでありまして。

それから、阿部長野県知事さんから、交通アクセスや利便性の向上につきましては、新たに今回の総合的な交通ビジョンを策定していき、その中で、駅からのアクセスについての取組も行っていくというようなことで確認をさせていただいております。こうした流れの中で、今回のこの交通ビジョンの特別委員会が進められてきていると、私どもはみているところでございます。

今後、リニアを見据えた戦略的な地域づくり、先ほど申し上げた「小さな世界都市」、そ

して「高付加価値都市圏」ということの実体化につきましては、まだまだこれから検討していくことが必要と思っております。具体的検討として、どうやって道路網の結節をしていくかということ、あるいは、高速バスとの円滑な接続をどのようにしていくかによって、地域交通体系がまさに変わっていくだろう、大きく変わっていくだろうという認識を持っております。

また、私どもとしましては、環境への取組、環境文化都市づくりをずっと進めてきておりますので、そうした意味で、中心市街地の低炭素化を進め、そして山・里・街が、まさに「ニッポンの日本。」として、多様性を有する南信州の地域特性を生かした地域づくりをしていければと。そして、先ほど大学の話をさせていただきましたが、やはりそうした大学機能というものをこの地域にどのような形で導入していくかということの中で、この南信州、飯田の豊かさを享受できるような学術研究都市づくりを進めていければという、こうした地域づくりの考え方、どうやって具体的にやっていくかということは今、地域を挙げて考えているところでございます。

以上、私どもの取組につきまして、簡単ではありますが、説明させていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

(3) 意見交換

・(1) (2)の説明を受けての質疑応答・議論の要旨は以下のとおりである。

(委員)

まず事務局に聞きたいが、南信州広域連合では、リニア中央新幹線を活用した将来ビジョンを策定してあるが、県として今回のビジョン策定にあたって、この南信州広域連合が策定したビジョンをどのように考えるのか。

(事務局)

もともと、南信州広域連合でビジョンを考えていたとは伺っている。県のビジョンの策定にあたっては、地域の皆様の考えを伺って、県内唯一の(リニア中央新幹線の)駅となるので、県として長野県全体を考えていきたいと考えている。

(委員)

具体的には、南信州広域連合のビジョンのどこを取って、どこを捨てるのか。

(事務局)

そうしたことについては、この意見交換会を通じて整理していきたいと考えている。

(委員)

一度は行ってみたいと思う飯田市だが、行く手段が分からない。若い人も(飯田市への行き方を)知らない。若い人の中には、高速バスを使う人もいる。高速道路を

使っても、渋滞していて時間通りに到着することができない。道路整備を進めているが、リニア中央新幹線を核にすることは国家的な視点で考える必要がある。

本日の午前中に現地調査を行ったが、(この地域は)素晴らしい地形と気候に恵まれている。この地域に来れば(素晴らしさが)分かるが、(都会の人にとっては)行ってみたいけれどなかなか行けない場所でもある。東京から(直線距離は)近いけれど(時間的距離は)遠い所である。

リニア中央新幹線は単なる足の高速化ではない。災害時の東海道新幹線のバックアップとしても必要。

今は、東京に一極集中となっており、東京、東海地方に災害があれば、日本にとって大変なことになるが、何かあった時の(東京への)アクセスとしての東海道新幹線は重要。中央自動車道もあるが、モビリティを確保できない。リニア中央新幹線は新しい(交通の)骨格で日本には必要であり、色々検討したい。現在は、駅や周辺のアセスも進んでいるところである。

色々な懸念があり、ストロー効果もあるが、この地域を「日本のニッポン(飯田市の説明から引用した表現)」にするために何をすべきか。我々が具体的にビジョンに落とし込んで、アクションとしなければならない。ただ、(実現には)財政の問題もある。

事業主体のJR東海にお任せでなく、我々も関わる必要がある。半年でも1年でも早くリニア中央新幹線を開業させたい。具体的な要望を受けてビジョンに落とししていきたい。

(事務局)

ここで、町村会の副会長でもあります伊藤下條村長から何かありましたらお願いします。

(伊藤下條村長)

下條村から長野市の県庁まで、車で約2時間30分かかる。東京までは約4時間15分かかる。私たちは、そういうところで生活をしてきた。

今回のリニア中央新幹線の開業は、夢のような話。日本列島の中でも夢のような話。これまで、Bルート、Cルートと難しい(選択肢の)中であつたが、いい結果となった。県にとってプラスとなるようにしたい。

県の南の端にできる駅をレベルアップすることが必要。一にも二にも、上伊那、松本までの交通アクセスを整備することが必要。点の繋がりを面の繋がりにしないと、県のレベルアップにならない。

県がビジョンを作る中で、地域エゴを出すのではなく、リニアのあかり部分を活かすこと、地域エゴを出さずにみんなで行って、と考えている。

委員の皆様からは、適切な意見をいただきたい。

(委員)

本日、現地調査をしたが、風光明媚なところにリニアができるという印象を持った。ここは、広域連合がしっかりしている。観光なども強いのではないか。これからの高齢化社会で学習の旅としての魅力もある。農作物についても魅力がある地域だと感じた。

これまで、アクセスが悪かった分、この地域に来たいという可能性がある。私は、国のリニア中央新幹線の委員もやっていたが、国の整備新幹線法で国が整備すると、30～40年かかる。それをJR東海が整備するとし、民間の力で整備するものである。

(この)地域の開発も民間の力を活かしていけば、と受け止めた。県の交通ビジョンということだが、県の距離や枠組みを超えた時間軸ができるのではないかと、思う。

(岡庭阿智村長)

阿智村には、昼神温泉があるが、東京からの軌道がない。リニア中央新幹線に期待している。具体的には、県としてどう活用するかということについては、アクセスをよくしてもらいたい。

下伊那地方事務所で、飯伊連絡協議会を組織したが、こうしたものを活用し、県で計画を作ってもらえればと思っている。

地域の要望をリニア中央新幹線関連交通特別委員会から、長野県新総合交通ビジョン検討委員会に上げてもらえればと思う。

(事務局)

地域の意見を聞いて、地域のポテンシャルを活かしてきたいと考える。

(熊谷高森町長)

高森町は、3km幅、5km円の内にいる。住民はリニアの期待と心配を持っている。住民が不安を持っている理由は、情報が少ないことである。(公開される情報も)内容が専門的で、数字的なもので分かりにくい。長野県新総合交通ビジョン検討委員会でも分かりやすく開示してほしい。

(リニア中央新幹線の)早期開業のためには、住民の理解が必要。そのための努力をお願いしたい。アクセスを良くするためには、この地域の移動の確保が必要。

JR飯田線の駅への近接や併設も検討してほしい。

期待が多いが、アクセスのために過大な投資はどうかと個人的は思うのでよろしくお願いしたい。

(柳島大鹿村長)

リニア中央新幹線は、長野県内では大鹿村にまず入る。村民も関心はあるが、情報が少ないし、我々が情報を知るより、報道が先に伝えることがある。

トンネル工事は村民みんなが不安である。2年後にいきなりルートが示されても

我々も困る。大鹿村にとっては、2、3年後の交通が問題である。そのことを心配していることをお含みいただきたい。

(下平豊丘村長)

豊丘村はトンネルの出口となる。トンネルから出される土砂や住んでいる近くをルートが通ることによって不安がある。JR東海は、新幹線建設に慣れているので、情報を出すタイミングを分かっているが、ルートに当たる地域には、早めに伝えてほしい。飯田下伊那地域は東京都から離れているところに位置している。西暦701年の東山道がこの地域の初めての道路で、リニア中央新幹線の開業は、1300年ぶりのチャンスととらえるべき。都市から20~30分でこうした地域に来られるところはない。都市部と衣食住が一体となり、産業も一体となる。(人口)17万人の街に(人口)250万人の街(このルート)があくので、浸透圧でどんどん(飯田下伊那地域に人が)入ってくる。この地域の農業などが織り成す魅力を都市部に発信することがポテンシャルに繋がる。

JR飯田駅前までの道の整備が大事。下伊那地域の西部は道路の状況が悪く、飯田市まで小一時間かかる。日本のふるさとだが、地域で遡及するものが違うので、アクセスもそれぞれにリニアの恩恵にあずかれるようにすることが大事。

(大平喬木村長)

喬木村は、三遠南信自動車道も含めてアクセスが一番よいところ。三遠南信自動車道にもリニア中央新幹線からアクセスできるようになった方がよい。

田舎に住んでいるとこれが普通だと思って生活している。この地域ならではのものを活かさないといけない。リニア中央新幹線は人を運び、三遠南信自動車道は人と物を運ぶ。自然、農作物、人柄人情、気候といったものを上手く生かして活性化に繋げたい。情報公開の話があったが、情報は早めに流していただき、連携していきたい。

(深津松川町長)

率直な感想を言えば、仙台まで行った時に長野市までバスで2時間かかり、大宮まで1時間、仙台まで1時間だった。帰りは、松川町から先は更に2時間かかり、つくづく南信州は離れていると感じた。

長野県北部の住民は、2時間足らずで、他の地域と交流することができる。これは心が豊かになる。違う地域の人との交流が、心が豊かになることであり、リニア中央新幹線ができることが、(この地域の住民にとって)心が豊かになることである。町では、リニア対策室を設置したが、意見交換や情報が少ない。長野県は、「行ってみたい、住んでみたい」ところのトップクラスだが、長野県内の地域別で見ると、南信はランクが低い。南信州がそのように低く見られている。東京から見ればアクセスがないように見える。

都会と同じ発展はありえない。時代の流れで、ビルを開発することはだめである。

これからは、地域にあった開発が必要である。

(松島泰阜村長)

泰阜村から高森町まで30 kmあるが、駒ヶ根市からと変わらない(リニアの駅までの距離のこと)。かつて、中央自動車道が長野まで延びた時、土地が大事でインターチェンジの場所が決まらないということがあったと聞いている。

地域としては、将来に向かってどうするかを委員会に示唆してもらいたい。大所高所からの提案をお願いしたい。

(委員)

まちづくりの観点をリニアによる地域づくりに当てはめて考えてみると、南信地域の活性化および県全体へ波及させるには、リニア駅を情報発信拠点にして、ここに人が流入し、周辺の観光拠点を周遊するようなシステムを作ることが望ましい。さらに周遊・回遊するだけでなく観光拠点で滞留することが望ましい。それが、県全体に波及することが望ましい。まちづくりでは、人が集まりやすい可能性のあるポイントがあるが、あるだけでは人を集めることができない。リニア駅が長野県の南の玄関として人が集まるような情報発信する基地になることが必要。それ役割や情報発信の方法を、活性化したいと考えているリニア駅周辺市町村で考えることが必要。リニア駅を玄関であり活動拠点として周辺地域を回遊するシステムや立ち寄ってもらうための情報発信を行うことが必要。地域が持っている売りとする資源を情報発信基地(リニアの駅)で発信することが必要。基地としてどのような機能を持たせるのが集客し、回遊させることに効果があるのか考える必要がある。そのための情報発信方法を地域で考えてほしい。

(小池平谷村長)

平谷村は高齢化が進んであり、小さな村でもあるのでリニア駅へのアクセスを良くすることを期待する。

(大久保根羽村長)

根羽村は愛知県と隣接しているが、愛知県の最も標高が高いところと同じ標高に位置しており、愛知県の水源となっている。村は林業のまち・川のまちとして、流域の市町村と連携をしている。三遠南信自動車道やリニア中央新幹線により連携が広がる中、地域の魅力を出していくこと、人を地域に入れることが課題だと考えている。

(松村売木村長)

売木村にとっては、飯田市の存在が大きかった。「飯田市があるから売木村がある、売木村があるから飯田市がある」と言われてきた。これからは、「飯田市があるから東京がある、東京からあるから飯田市がある」と言われるようになる。

東京との時間短縮が魅力。村井前知事にも、拠点までの時間を短縮し、30分とするようにビジョンに入れてほしいとお願いしてきた。

(委員)

駅ができただけで人が降りるわけではないので、地域の魅力となるものを連携して発信することが必要。これまでアクセスが悪かった分、この地域に来たがる人がいるので、潜在需要を喚起することが必要。

(委員)

土地利用や地域の魅力づくりをどうするかということが分かった。県には、交通アクセスと土地利用について、県がアクセスをどうするか明確にした方がよい。リニア中央新幹線は全国的なものなので、県がしっかりどこまでやれるのか示さないと首長もどうしていいのが迷う。県がどうするのかイニシアティブをとってやってほしい。

(松島泰阜村長)

今日は、会場まで特急を利用して来たが、飯田線は利用客は少ないが地域の貴重な資源であることを忘れないでほしい。

(委員)

以前暮らしていた30年前を比べると道路が良くなった。アクセス整備の話があったが、何のためにアクセスを充実させていくのかを考える必要がある。観光などのためなのかははっきりさせることが必要。北陸新幹線の金沢までの延伸に関して、先日、県経営者協会として経済活性化について知事に提言をしたところ。

リニア中央新幹線は物を運ばないので、研究開発の企業の誘致をしてはどうか。人を運ぶことを上手く使ってほしい。また、リニア中央新幹線がどれだけ飯田・下伊那駅に停車するのか、その本数も大事。JR東海の情報開示が必要となってくる。

(委員)

本日は14市町村のポテンシャルが高いことが分かった。地域の皆さんに市町村の取り組みや可能性をPRすることが必要である。

阿部知事の想いは、長野県の地域特性を踏まえた波及効果というもので、交通を核としたまちづくりを考えている。

4. 閉会