

第二次  
リニア中央新幹線開通に係る調査  
報 告 書

飯 田 信 用 金 庫  
信 金 中 央 金 庫

第二次  
リニア中央新幹線に係る調査  
報 告 書

飯田信用金庫  
信金中央金庫

## ご挨拶

皆様には平素より飯田信用金庫に格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

飯田信用金庫は、大正14年に有限責任飯田町信用組合として創立以来、「地域社会発展への奉仕」を経営理念に掲げ業務に邁進してまいりましたが、おかげさまでこの地域の皆様に支えられ、令和7年9月1日に創立100周年を迎えることとなりました。これもひとえに地域の皆様の永年に亘る温かいご支援とご愛顧の賜物と心より感謝申し上げます。

私ども飯田信用金庫では、10年前の創立90周年を機に、信金中央金庫様と連携してリニア時代を迎える飯田下伊那地域に関する調査活動を行い、平成28年に「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」を公表いたしました。その後、リニア工事が本格的に開始され、当地域の具体的なまちづくりに向けて検討される時期に差し掛かってきたところで、令和6年3月にリニア中央新幹線の開業延期が発表されました。開業までは最低でも10年以上かかる中、地域の今後のあり方についてあらためて考える時期との思いから、前回の報告書に新たな視点を加えた第二次報告書を今回公表させていただくこととしました。

本報告書では、リニア中央新幹線にかかるアンケート調査、新幹線沿線都市の現地調査などを通じて読み取ることができる事項をまとめております。また、これを踏まえ、地域トップシェアの金融機関としての当金庫からの地域に対する提案、ならびに当金庫が自ら取り組む具体的施策について記載しております。

リニア開業までの期間は、人口減少が急速に進む当地域が持続可能な社会を作っていくために大変重要な期間であり、また取り組み如何によって地域の未来が大きく変わる、まさに地域の転換点となりうる期間であると考えます。この報告書が一つのきっかけとなって、当地域の未来に向けて共に議論し、共に行動する契機となれば幸いです。

なお、今後もリニア中央新幹線に関わるアンケート調査等各種調査を継続的、定期的の実施し、その都度皆さまに報告して参ります。また、信金中央金庫様との連携を一層深め、信金中央金庫様を中心としてリニア中央新幹線沿線の各信用金庫との連携を進めてまいります。

末筆となりますが、本報告書を作成するにあたり、多くの皆さまにご協力いただきましたことに御礼を申し上げ、ご挨拶いたします。



飯田信用金庫

理事長 小池貞志

## ご挨拶

2024年10月に総理大臣となった石破 茂氏は、かつて初代地方創生担当大臣を経験し、「地方こそ成長の主役」との考えから地方創生を再起動させる方針を示しています。公約では「地方創生2.0」として地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、日本経済の起爆剤となる大規模な地方創生策を講じるとしています。具体的な政策としては、①豊かでデジタル基盤が行き届いた「デジタル地方文化都市」の実現、②観光産業のさらなる高度化・高付加価値化、③地方における起業・事業承継などを後押しするためのインセンティブの整備、④食料安全保障に向けたスマート農林漁業による産業力強化などが示されています。一方、過去の政策では補助金のバラマキが行われてきたのも事実であり、「地方創生2.0」がその二の舞とならないよう、政策立案に際しては、EBPM（エビデンスに基づく政策形成：Evidence-Based Policy Making）による評価が不可欠です。

2015年に飯田信用金庫が中心となって報告した「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」では、アンケート調査や統計データ等により、リニア開業が飯伊地域の産業・経済にもたらす大きな変化と課題を示し、エビデンスに基づく地域活性化に向けた政策提言を行っています。当該調査はリニア開業までの環境変化に対応すべく、継続的・定期的に実施することとされており、今般10年ぶりに再調査が実施されました。この間を振り返ると、リニア開業延期やコロナ禍以降の行動変容、物価高騰など前提条件が大きく変化していますが、再調査によって、エビデンスとしての価値の維持・向上が図られています。

一方、地方創生に向けたプロジェクトの多くは、成果が上がるまで時間を要し、プロジェクト単体では持続可能な収益を確保することが困難なケースもあります。また、プロジェクトを地域外のコンサルタントやゼネコン等に丸投げすると、投資された資金は地域外へ流出し、大きな経済波及効果は期待できません。資金を地域内で循環し、経済波及効果を高めるには、地域の企業が連携して整備・維持管理・運営・資金調達の役割をできる範囲で担うようにプロジェクトを組成する必要があります。そのためには、地域における「産官学金労言」の多様なステークホルダーが知恵を出し合うことが不可欠で、飯田信用金庫には、地域トップシェアの金融機関として、この領域でリーダーシップを発揮することが期待されます。

最後になりますが、今般の再調査にご協力いただいた多数の皆さまへ、この場を借りて感謝申し上げます。



信金中央金庫  
地域・中小企業研究所  
所長 大野英明

# 目 次

はじめに	14
本 編	
リニア中央新幹線 関連年表	18
リニア中央新幹線 工区別状況一覧表	49
I. リニア中央新幹線の現状と飯伊地域	
1. リニア中央新幹線および関連事業の概要	58
(1) リニア新幹線工事の状況	58
(ア) リニア新幹線の遅れが確定	58
(イ) 長野県内工区の進捗状況	58
(2) リニア本線 県内各工区の現状	61
(ア) 大鹿村南アルプストンネル長野工区	61
(イ) 伊那山地トンネル青木川工区	61
(ウ) 中央アルプストンネル松川工区(妙琴公園→清内路)	62
(エ) 風越山トンネル黒田工区(黒田非常口→松川)	62
(オ) 阿智村清内路地区(萩の平非常口)	63
(カ) 喬木村内の北高架橋・トンネル等	63
(キ) 豊丘村 戸中・壬生沢工区、坂島工区	63
(ク) 長野県駅(仮称)の進捗状況	64
(3) 沿線地域・自治体との協議等の状況	64
(ア) 静岡県の状況	64
(4) 施工上の問題	67
(ア) トンネル工事(山岳部)	67
(イ) トンネル工事(都市部)	68
(5) その他要因と規制	70
(ア) 東京都内外郭環状道路陥没事故	70
(イ) 熱海市土石流災害	70
(6) リニア中央新幹線関連工事の状況	71
(ア) 駅周辺整備	71
(イ) 国道153号飯田北改良	73
(ウ) 座光寺上郷道路	74
(エ) 座光寺スマートインターチェンジ	75
2. リニアと二次交通 乗換新駅の見直し	76
3. リニア各駅・地域の工事の状況	78
(1) 品川駅	78
■駅工事の概要	78
■北品川非常口	78
(2) 神奈川県駅	79
■工事の概要	79
(3) 山梨県駅	80

■工事の概要	80
(4) 岐阜県駅	81
■工事の概要	81
(5) 名古屋駅	82
II 飯伊地域の産業・経済構造	83
1. 飯伊地域の人口の状況	83
(1) 飯伊地域の人口の推移	83
(2) 飯伊地域の人口特性	83
(3) 「子供を産み育てやすい地域」の現在	85
(4) 上伊那地域(隣接地域)との比較による当地域の人口特性	87
(5) 上伊那地域との世帯数、人口、商業、製造業の比較	88
(6) 飯田市の社会増減の特徴	89
2. 県下各市町の人口の状況	90
(1) 軽井沢町、佐久市	90
(2) 長野市	91
(3) 松本市	91
(4) 上田市	91
(5) 伊那市	92
(6) 駒ヶ根市	92
3. 飯田市の特徴の背景	93
(1) 60歳以上の社会増減と生産年齢人口比率との関係	93
(2) 外国人人口の推移	94
4. 飯伊地域の人口に関するまとめ	94
①学卒者の回帰率向上	95
②外国人人材のさらなる受け入れ	95
③DXの活用による産業の効率化	95
5. 飯伊地域の経済構造 ～一次調査以降の動向・特徴、リニア時代に向けて～	96
(1) 飯伊の景況の動向	96
(ア) 製造業	96
(イ) 建設業	97
(ウ) 商業・サービス業	98
(2) 飯伊地域の産業の状況	99
(ア) 飯伊地域の民営事業所の状況	99
(a) 飯伊地域の事業所数と、開・廃業率の推移(平成21～令和3年)	99
(b) 飯伊地域の産業大分類別の開・廃業率(平成28～令和3年)	99
(c) 飯伊地域の産業大分類別事業所数、従業員数の変化(平成28～令和3年)	100
(d) 飯伊地域の市町村別・産業大分類別事業所数、従業者数の変化(平成28～令和3年)	101
(e) 飯伊地域の令和3年の事業所数からみた産業構造	103
(3) データからわかる飯伊地域産業の特徴	103
(ア) 製造業	103
(a) 製造品出荷額等の推移	103
(b) 製造業従業者一人当たり粗付加価値額(付加価値労働生産性)の推移	104

(イ) 建設業	107
(a) 飯伊地域における県、市町村発注工事入札累計額の推移	107
(b) 飯伊地域の住宅着工戸数の推移	107
(c) 飯伊地域の非居住用建築物の床面積の推移	108
(ウ) 商業・サービス業	108
(a) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業商品販売額の推移	108
(b) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業事業所数の推移	109
(c) 飯伊地域、上伊那地域の卸売業、小売業従業者数の推移	109
(d) 年間商品販売額増減率の要因分析	110
(e) 飯田市の小売業 町丁、大字別事業所数、従業者数	110
(f) 長野県商圈調査	111
(エ) 観光	113
(a) 外国人延宿泊者数調査	113
(i) 長野県全体、及び下伊那、上伊那、木曾の管轄地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の推移	113
(ii) 下伊那、上伊那、木曾地域振興局毎の年間外国人延宿泊者数の、 県全体に対する構成比の推移	114
(iii) 地域振興局別の年間外国人延宿泊者数の構成比	114
(iv) 地域振興局別外国人延宿泊者数の国別割合	115
(v) 令和5年の、地域振興局別の月別外国人延宿泊者数	116
(b) リーサス外国人経路分析	116
(4) 人口と産業構造、就業構造	117
(ア) 「未来カルテ2050」	117
(イ) 就業者人口の推移	118
(ウ) 市町村別労働生産性の視点	118
(エ) 業種別の就業者数の視点	119

### III. 飯伊地域の意識

1. リニアアンケート調査の経緯と調査内容	121
(1) 経営相談所アンケート	121
(2) 平成27年度当金庫リニア調査アンケート	121
(3) リニア沿線金庫共同アンケート	122
(ア) リニア沿線金庫共同アンケート概要	122
(イ) 共同アンケート結果の概要	123
(a) リニア新幹線への期待と不安	123
(b) リニア新幹線の認知度	123
(c) リニア各中間駅地域の認知度	124
(d) 連携可能性の駅地域	125
(e) 連携可能性のある項目	125
(f) リニア駅に併せて整備すべきこと	126
(g) リニアを見据えて当地域で取り組むこと	127
(h) 当地域が描くリニア開通後の光景	128
(i) 観光客の来訪者数	128
(ii) 他地域との競合	128

(iii) 地域の商業力の増減	128
(iv) 地域内の従業者数	128
(v) 仕事と雇用	128
(vi) 地域内の人口	129
(vii) 自県駅(長野県駅)の利用者数	129
(ウ) リニア沿線共同アンケートのまとめ	129
(4) 定点観測アンケート(令和2年度～5年度)	130
(ア) 定点観測の概要	130
(イ) 回答者の属性	130
(a) 性別	130
(b) 職業	130
(c) 年齢	130
(d) 業種	131
(ウ) アンケート結果の概要	131
(a) 「リニアに期待」の推移	131
(b) 「リニアに不安を感じる」の状況	132
(c) コロナ禍を経ての思い	134
2. 本章のまとめ	134
IV. 新幹線時代を迎えるための視点	135
1. 新型コロナウイルス下の鉄道事業と新幹線	135
(1) コロナ感染者数の推移	135
(2) 当地域のウィズ・アフターコロナの状況	135
(3) コロナ禍の旅客事業への影響	136
(4) コロナ後の回復状況	136
(5) 鉄道事業者の収益状況	137
2. コロナ下、アフターコロナ下の人口移動と新幹線	138
(1) 関東地域および近県・北陸地域	138
(ア) 栃木県	138
(a) さくら市	138
(b) 塩谷町	139
(c) 那須町	139
(イ) 群馬県	139
(a) 下仁田町	139
(b) 高山村	139
(c) 嬭恋村	140
(ウ) 埼玉県	140
(a) 狭山市	140
(b) 久喜市	141
(c) 嵐山町	141
(d) 小川町	141
(e) 長瀨町	141
(f) 宮代町	141

(エ) 千葉県	142
(a) 野田市	142
(b) 東金市	142
(c) 我孫子市	142
(d) いすみ市	143
(e) 横芝光町	143
(オ) 神奈川県	143
(カ) 静岡県	144
(キ) 山梨県	144
(ク) 新潟県	145
(a) 佐渡市	145
(ケ) 富山県・石川県	145
(a) 珠洲市	145
(コ) 福井県	146
(a) 美浜町	146
(サ) 愛知県	146
(2) 長野県内の移動状況	147
(3) 東京からの住民移動の特徴と新幹線	148
① 時間距離	148
② 新幹線の効能は限定的	148
③ 地域ブランディング	148
3. 新幹線通勤の状況	149
(1) コロナ下・コロナ後の利用状況	149
(2) 九州新幹線の通学・通勤等利用状況	149
(3) 北陸新幹線 信越県境地域の利用状況	150
(4) 北陸新幹線沿線自治体の対応	152
① 定期券購入補助	152
② 定期券購入金の貸付	152
③ 通勤定期に関連補助を絡めたセットメニュー	152
(5) 当地域にとっての「新幹線通勤」	153
4. 観光利用・地域間交流の状況	154
5. リニア新幹線と世界へのゲートウェイ	156
(1) ゲートウェイの状況	156
(2) 海外出国の状況	157
6. 国土政策と新幹線	158
(1) 「第三次国土形成計画」と当地域	158
(ア) 国土形成計画とは	158
(イ) 今次計画の背景認識 ～「時代の重大な岐路に立つ国土」～	158
(ウ) 今次計画が目指す国土の姿	
～「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」	159
(エ) 国土構造の基本構想	
～「シームレスな拠点連結型国土」と「日本中央回廊」リニア中央新幹線を中心に～	161

7. 直近の関係府省の動向	
～リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議～	162
V. 新幹線とまちづくり	164
1. 先行新幹線駅地域の特徴と対応	164
(1) 北陸新幹線各駅の現状	164
(ア) アフターコロナと各駅の状況	165
(イ) 県南新幹線駅・駅地域の特性	165
(2) 佐久市・佐久平駅	166
(ア) 佐久市の歴史と現状	166
(イ) 佐久市の人口変化の特徴	166
(a) 佐久市の社会増	166
(b) 地区別の人口増減	167
(c) 移住・定住の現状	168
(ウ) 新幹線と社会構造	168
(エ) 佐久市のまちづくり－医療・健康の観点から－	169
(a) 佐久市の将来都市像	169
(b) 医療・健康と、土地利用・交通・まちおこし	169
(c) 医療・健康と産業施策	170
(i) 医療・健康分野との連携を活かした製造業の活性化	170
(ii) 地域包括ケアシステムと、グローバル化の進展による新たな市場の開拓	171
(3) 上田市・上田駅	172
(ア) 上田市の発展と交通インフラ	172
(イ) 上田市の人口変化の特徴	172
(a) 上田市の社会増減の変化	172
(b) 上田市から県外および県内他市への社会増減の特徴	174
(ウ) 新幹線と産業構造	175
(エ) 上田市の特徴ある政策 ～上田市スマートシティ化推進計画～	176
(a) 上田市スマートシティ化推進計画	176
(b) 「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」	177
(c) 「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」	178
(d) 上田市スマート化計画まとめ	178
(オ) 在来線併設駅としての上田駅	179
(カ) 上田市のまとめ	179
(4) 高岡市・新高岡駅	180
(ア) 高岡駅・新高岡駅地域の概要	180
(イ) 高岡市の人口推移	180
(ウ) 高岡市都市計画の概要	181
(a) 都市計画の現状	181
(b) 上位計画及び関連計画	181
(c) 公共交通関連計画	181
(d) 市街地活性化関連計画	182
高岡市中心市街地活性化基本計画	182

(エ) 土地利用計画の状況	182
(オ) 高岡市地区別人口の動向	183
(カ) 当地域を見る視点	187
(a) 公共交通と定住	187
(b) 中心市街地の活性化	188
2. リニア沿線地域の動向	189
(1) 品川駅	189
(ア) 品川駅周辺の状況	189
(イ) 鉄道ネットワークの展開	189
(ウ) 品川駅地域の再開発事業	190
(エ) 海外へのゲートウェイ	190
(2) 神奈川県駅	191
(ア) 駅地域の概要	191
(イ) 駅周辺開発	192
(ウ) 神奈川県駅地域の産業経済	193
(エ) 周辺地価の動向	194
(3) 山梨県駅	195
(ア) リニア山梨ビジョン	195
(イ) 駅周辺開発の進展	195
(ウ) 道路ネットワーク網	196
①新山梨環状道路	196
②中部横断道	196
(4) 岐阜県駅	197
(ア) 岐阜県駅地域の取り組み	197
リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業	197
社会資本総合整備計画	197
(イ) 関連事業	197
(a) 濃飛横断自動車道	197
(b) 東濃東部都市間連絡道路他	197
(c) 中津川西部テクノパーク	197
(5) 名古屋駅	198
(ア) 名古屋駅前の再開発	198
(イ) 再開発の概要	198
(a) 名古屋駅地区	199
(b) 栄地区	199
3. 長野県駅のまちづくり	201
(1) 県内の動向	201
(ア) 広域的な交通体系の構築	201
①リニア関連道路の先行整備	201
②交通アクセス(二次交通)	201
(イ) リニアを見据えた伊那谷地域の産業振興	201
①エス・バードを拠点とする先進的産業分野への構想と推進	201
②A I・I o T等の新たなテクノロジーの活用	201

(ウ) リニア中間駅圏域のまちづくりに関する市町村、関係各所との連携	201
①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の開催	201
②リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議(令和6年度～)参加	202
③JR東海との会談・意見交換の実施	202
(2) 飯田市のまちづくり	202
(ア) 状況の変化と課題	202
①リニア時代の到来	202
②土地利用に関する基本指針	202
③土地利用転換の適正化と有効利用の促進	202
(イ) リニア駅周辺の土地利用の考え方	202
(ウ) 土地利用計画の一部見直し	204
(i) 土地利用計画見直しまでの経緯	204
リニア整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)	204
(ii) 土地利用見直しの考え方	204
(エ) 今後の駅周辺の開発動向への対応	205
調査等で明らかになった課題および当金庫の対応	207
VI. 飯田信用金庫の取り組み ～しんきんからの地域への提言～	209
1. 地域の課題 ～提言における前提～	209
(1) リニア開通が最短でも2034(令和16)年以降に	209
(2) 当地域の人口減少は大きな課題	209
(3) 人口減少による人手不足の顕在化	209
(4) 地域の家族態様の変化	210
(5) 当地域の資源	210
(6) 地域が納得できるまちづくり	210
2. 今後取り組むべきこと ～地域への提言～	211
①リニア開通までの間の地域ブランディングの推進	211
②学卒者の回帰率向上、通勤・通学圏拡大を見据えた移住・定住に向けた取り組み	211
③DXの徹底活用による地域の利便性向上	212
④「リニアのあるまちづくり」のバージョンアップ	212
⑤ウェルビーイングの高い地域づくり	212
3. 飯田信用金庫の具体的施策	213
～これまで取り組んできたこと～	
(1) マーケティング支援、ビジネスマッチング	213
①各信用金庫との連携・主催商談会	213
②外部機関との連携による商談会	213
③当地域の観光地や温泉の情報を全国信用金庫へ紹介	213
(2) 地方創生への取り組み	213
①南信州地域・信州大学連携推進協議会への参画	213
②観光庁補助金を活用した南信州地域全体の価値向上への取り組み支援	213
③学輪IIDAの取り組み	213
④地域間連携の取り組み	214
⑤環境文化都市づくりプラットフォーム「うごくる。」への参画	214

(3) 産業基盤強化のための支援	214
①リニア工事により移転となる個人・事業者への支援	214
②クラウドファンディングの取り扱い開始	214
③自然エネルギーに関する設備投資への支援	214
④人材紹介、副業人材活用支援	214
⑤事業承継・M&A支援	214
⑥キャッシュレス化、IT・DX化支援	214
⑦創業支援	214
(4) 教育・スポーツ文化振興のための取り組み	215
①地域の小・中・高校生向け金融教育の開催	215
②スポーツ・文化振興への取り組み	215
(5) 地域資源、環境保全・再生への取り組み	215
①飯田信用金庫「SDGs宣言」の策定・公表	215
②地域事業者向けのSDGsへの取り組み支援	215
③防災行政に対する支援	216
④南信州民俗芸能に対する支援	216
(6) まちづくりへの支援・参画	216
①南信州広域連合「リニア時代に向けた新施設の整備に関する検討委員会」参加	216
4. 飯田信用金庫の具体的施策	217
～これから取り組んでいくこと～	
(1) リニア中央新幹線、三遠南信自動車道開通後の社会を見据えた連携	217
①リニア中央新幹線沿線地域、三遠南信地域、上伊那地域との連携強化に取り組みます	217
②地域内の観光面での連携支援を推進します	217
(2) 人口減少社会を見据えた取り組み	217
①高校生を中心とした若年層と、地域の大人・企業とのつながる機会を創出します	217
②ダイバーシティを尊重した職場環境の整備を行い多様な人材の活躍を推進します	217
(3) 産業振興	218
①地域の産業基盤である企業・個人事業主に対する支援を強力に推進します	218
②IT・DX・生成AI等を活用したお客様の利便性向上に取り組みます	218
③信州大学の水素製造に関する実証タウンの取り組みに積極的に関与します	218
(4) 地域の暮らしやすさ向上、地域資源の活用	218
①地域の皆さまの幅広い悩みやあらゆる課題を解決するための新たな相談拠点を設置します	218
②自然環境、社会環境(天候、地価)の良さを発信していきます	218
③地域資源のブランド化支援に取り組みます	219
(5) リニア開通に向けた地域づくり、まちづくり	219
①リニア駅周辺整備の取り組みに積極的に関与し、民間事業者の支援を行います	219
②「コミュニケーションプラットフォーム」のハブ機能を担うべく地域の課題解決支援に取り組みます	219
あとかき	220

## はじめに

平成28年3月、当金庫は「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」（以下、一次報告書）を作成・公表した。リニアが開通する飯田下伊那地域の未来に向けて共に議論し、共に行動するきっかけとしたいとの思いによるものであった。

幸いこの報告書は当地域の行政や産業界、住まわれている皆さまから好評をいただいた。飯田市議会で報告の機会を賜り、また各種団体と意見交換の場を得るなど、リニア新幹線および同関連事業に関する情報を共有し、地域の将来について論議を重ねる契機とすることができたと捉えている。

### リニア中央新幹線の開通が大幅に延期

平成26年10月17日に国土交通大臣が東海旅客鉄道株式会社（以下、JR東海）の申請したリニア中央新幹線工事实施計画が認可されて本年で10年となる。この間、当飯田下伊那地域においては用地買収が進み、地域内の各地で工事ヤードが設置され工事着手となった。天竜川にはリニア橋梁の橋脚が姿を現し、これに続く高架橋の形が見えてきた。リニア長野県駅（仮称）が設置される上郷地区でも工事が本格化している。周辺の道路改良も開始されるなど各関連事業も具体的な動きが始まっている。

しかしながら、ここ最近の重大事態としては、当地域が待望するリニア新幹線の完成・開通の時期が大幅に延期されることが確定したことである。令和6年3月29日、JR東海は2027（令和9）年の開業を断念、2034（令和16）年以降になることを発表した。当初計画より7年、現時点からみれば10年という大幅な遅れとなる。これは、静岡県内において工事着工できずにいたことを主因とするが、他の都県においても様々な事情により工期が遅延していることは否めない。

### 本調査の目的

当地域においては、リニア工事が本格化する中で開通に向けた具体的対応策の検討が求められる段階にある。他方で、前述の通り、開通が大幅に遅れることにより当地域のリニア開通を見据えたまちづくりは、計画の巻き直しを余儀なくされる。またリニア駅周辺や当地域内での民間投資の先行きが一層不透明になるなど大きな影響が及ぶことになる。

この10年、当地域の人口減少・高齢化が進んだが、リニア開通が延期されることになって今後の10年間は、人口減少が一層加速し、産業経済の構造変化が予測される。また、コロナ禍を経て社会状況、「仕事と暮らし」が大きく変化しており、地域としての転換点を迎えているとの認識である。

以上を踏まえ、一次報告書の調査時点以降の地域や産業経済の変化を辿り、課題と対応を明らかにするため、再度リニア調査に取り組み、地域にお示しすることでリニア新幹線やまちづくりについて議論を巻き起こしたいとするものである。

## 本報告書の内容

本報告書では、一次報告書の構成を維持しながら、一次報告書以降に進展したリニアおよび関連事業や、当地域を中心とした産業経済および社会情勢等を捉えることとし、以下の構成としている。

- ・ I 章では、一次報告書以降に進展した当地域内のリニア工事および関連事業の現況をまとめる。併せてリニア開業延期の要因となったリニア工事遅延の要因についても振り返ることとする。
- ・ II 章では、一次報告書以降で述べた人口動態のその後の変化について見ていくこととする。一次調査以降の産業・経済の状況についても述べる。
- ・ III 章では、これまで地域の皆さまにご協力いただいたリニアに関するアンケートの結果を基に、地域の意識の変遷を辿る。また、令和元年度に実施したリニア沿線地域共同アンケートより飯伊地域の意識の特徴やリニア沿線地域の連携・交流についての可能性を見ていく。
- ・ IV 章では、リニアが開通する当地域を考える上で、コロナ禍を経た高速鉄道の状況や新幹線駅のある他地域の状況、国土形成計画におけるリニア新幹線などを見ていくこととする。
- ・ V 章は、新幹線駅地域とリニア駅地域のまちづくりへの取り組み状況を概観する。併せて当飯田地域のリニア新幹線開通を見据えたまちづくりを見ていくこととする。
- ・ VI 章は I 章から V 章までで見てきた課題を基に、リニア開通を迎える当地域への提言と、当金庫の過去から将来に亘る具体的施策についてまとめる。

VI 章で述べさせていただく「地域への提言」は、当金庫の地域の各方面の方々への表明であると同時に、当金庫の役職員に対し、令和 7 年度を迎える金庫創立 100 周年を迎えての今後のリニア新幹線開通に向けた取り組みの上での道標とするものでもある。

本報告書が、飯田下伊那地域のこれからの取り組みの一助となれば幸いである。

令和 7 年 3 月 31 日

文中、年表記は元号年で行うものとするが、参照する資料・文書により西暦年となる場合は「西暦年（元号年）」で表記する。