

長野県新総合交通ビジョン

将来像3

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～

施策の方向① リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築

リニア中央新幹線は、陸上交通として世界最速のスピードと大量輸送能力を併せ持っており、その開業によって、長野県と首都圏、中京圏が、また将来的には、近畿圏が短時間で結ばれ、産業振興や交流人口の拡大などを通じた、地域の活性化が期待できます。

また、既存交通網に新たにリニア中央新幹線が加わることで、移動手段の選択肢が増え、目的、時間、経費等に応じた移動が可能となります。

更には、目的地での滞在時間の増加、広域観光の実現、通勤・通学圏の拡大、企業進出による雇用の拡大、二地域居住のような多様なライフスタイルの実現など、様々な影響をもたらすと考えられます。

このようなリニア中央新幹線の整備効果を、広く県内に波及させるため、アクセス道路の整備や在来線の利便性向上など、関連交通網の整備に取り組みます。また、地域によっては、県内リニア駅(注)に加えて、山梨県駅や岐阜県駅の利用も見込まれることから、そのアクセス機能の強化に取り組みます。

なお、記載内容については、その実現に向け、今後、関係機関において、適切に役割を分担するものとしします。

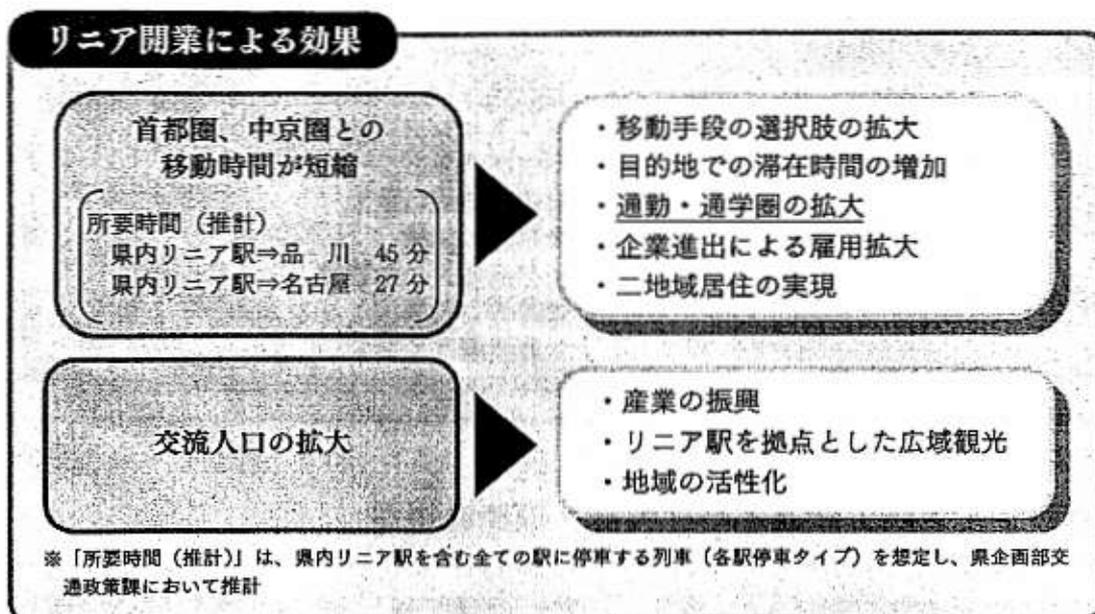
注：リニア中央新幹線の県内に設置される駅の名称は未定であるため、ここでは「県内リニア駅」と表記します。同様に山梨県、岐阜県に設置される駅は「山梨県駅」、「岐阜県駅」とします。

リニア中央新幹線の概要

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286km(うち 県内約50km) 東京～大阪間 約438km
最高設計速度	505km/h
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 各駅停車タイプ 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)

※リニア中央新幹線の建設・営業主体である東海旅客鉄道(株)は、平成25年秋以降、詳細な新幹線ルートや駅位置を公表する予定

※「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
資料：県企画部交通政策課(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より)



■ 県内リニア駅と道路網とのアクセス機能の確保

● 新規・拡充

- 多くの県民が県内リニア駅を利用できるよう、また県外からの観光客・ビジネス客等が県内を広く移動できるよう、県内リニア駅と道路網との良好なアクセス機能を確保します。
- 広域的な移動の際には、中央自動車道を利用する機会が多いと見込まれるため、スマートインターチェンジの設置など、県内リニア駅と中央自動車道とのアクセス性を向上させます。
- 飯田・下伊那地域及び上伊那地域においては、県内リニア駅とのアクセスに一般道を利用する場合も多いと見込まれることから、国道153号など地域の道路ネットワークの整備に取り組みます。
- 自家用車による県内リニア駅利用者のために、パークアンドライド用の十分な規模の駐車場を駅周辺に整備します。
- 県内リニア駅と県内主要都市や観光地等とのアクセス確保のために、高速バス路線開設に取り組みます。
- 県内リニア駅と近隣地域とを結ぶバス路線開設に取り組みます。
- リニア中央新幹線と高速バス・路線バスとの乗り換えの利便性確保のため、県内リニア駅周辺にバスターミナルを設置します。
- 三遠南信自動車道を利用した愛知県や静岡県からの県内リニア駅での乗降の誘発など、県内リニア駅の県外への駅勢圏*拡大をめざします。

* 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

県内リニア駅とのアクセス

道路網・鉄道との
アクセス改善

- ・スマートインターチェンジの設置
- ・地域道路ネットワークの整備
- ・駅周辺駐車場の整備
- ・バス路線の開設
- ・バスターミナルの設置
- ・三遠南信自動車道による県外からの利用
- ・J R飯田線との結節、利便性向上

■ 県内リニア駅と鉄道とのアクセス機能の確保

● 新規・拡充

- 鉄道利用者の利便性を高めるため、県内リニア駅とJ R飯田線との結節を確保し、円滑な乗り継ぎを実現します。
- リニア中央新幹線のアクセス路線であるJ R飯田線の利便性向上、高速化、快適性の確保に取り組みます。
- J R飯田線の維持や路線の活性化を図るため、地域と交通事業者が一体となった利用促進に取り組みます。

★県内リニア駅の1日当たりの乗降人員は約6,800人!

★県内を発着するリニアの時間短縮便益は年間約110億円!

県内リニア駅の乗降者数は、1日当たり約6,800人と見込まれます。これは、国土交通省が公表している「全国幹線旅客純流動調査(平成17年)」を基に、新幹線開業後の人の流れを加味して推計したものです。

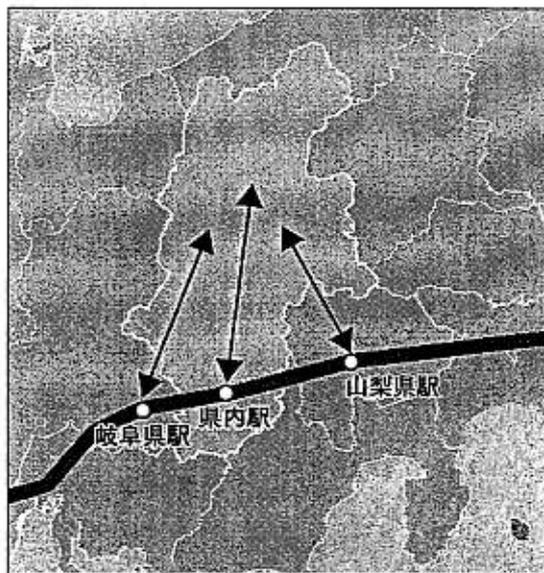
また、リニア中央新幹線を利用して県内と県外を行き来する場合の時間短縮便益は、年間約110億円と見込まれます。これは、リニア中央新幹線によって短縮される時間を、国が示す手法に準拠して貨幣価値に換算したものです。

1日当たりの乗降人員及び時間短縮便益は、共に簡便な方法で求めているため、あくまでも参考値です。

■ 山梨県駅・岐阜県駅とのアクセス機能の確保

● 新規・拡充

- 本県では、リニア中央新幹線に設置される4つの中間駅のうち、3つの中間駅（県内リニア駅・山梨県駅・岐阜県駅）の利用が見込まれることから、県外のリニア駅を起点にした県内各地への広域的なアクセスの確保や周遊ルートの設定に取り組みます。
- 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。
- 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。
- 山梨県駅・岐阜県駅との自動車によるアクセス性の確保に取り組みます。
- 山梨県駅・岐阜県駅の利用に当たり、今後生じると見込まれる県域を越えた交通面での課題の解消に向け、山梨県・岐阜県との連携を深めます。

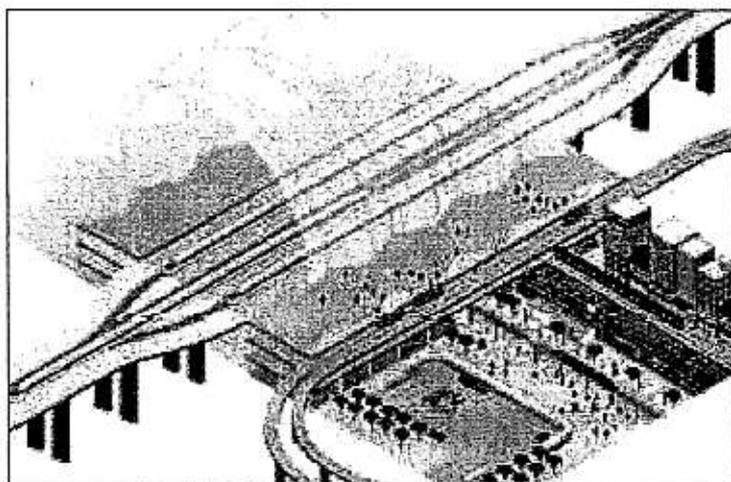


リニア中央新幹線駅へのアクセスイメージ図

■ 魅力ある駅空間の創造

● 新規・拡充

- 県内リニア駅が、「南の玄関口」としてふさわしい特色、魅力等を備えたものとなるよう、駅機能、駅舎デザイン等について、交通事業者と十分な協議・検討を行います。
- バス・タクシー発着スペースの確保、リニア中央新幹線とJR飯田線との円滑な乗り継ぎの実現等により、2次交通の利便性向上を図り、県内リニア駅に広域交通の核となる機能を持たせるとともに、地域振興や観光の拠点としての活用も推進します。
- 県内リニア駅の名称は、地域の存在や魅力を全国に知らしめる有効な手段となることから、その決定に際しては、交通事業者と十分な協議・検討を行います。



駅及び駅周辺のイメージ図（資料：国土交通省交通政策審議会）

県内リニア駅乗降人員の予測について

1 予測方法

- ① 国土交通省が5年に1回実施している「全国幹線旅客純流動調査」を基に、目的別（業務・観光・私用）、手段別（鉄道・自動車・バス・航空）に旅客人員を分類。

（注）「全国幹線旅客純流動調査」は、最新のデータが公表されている平成17年調査の結果を使用。

- ② ①をベースに、将来の人口減少率予測に基づいて、リニア中央新幹線開業時の旅客人員を推計。

（注）人口減少率は、国立社会保障・人口問題研究所の予測を使用。

- ③ リニア中央新幹線の利便性（時間短縮）により、自動車など他の交通手段からリニアに乗り換える旅客人員とリニア開業により新規に誘発される旅客人員をモデル式から求め、リニア県内駅の乗降人員を推計。

（注）モデル式は、「交通機関選択モデル式」及び「誘発交通量モデル式」を使用。

2 予測結果

上記①～③によって算出される県内リニア駅の乗降人員は、「1日当たり約6,800人」となる。

（参考）他駅との比較

*乗換機能を有する駅の1日当たり乗車人員

塩尻駅	リニア県内駅	岡谷駅	軽井沢駅
3,775人	3,400人	3,043人	2,732人

（注）塩尻駅・岡谷駅・軽井沢駅は、平成23年度人員。（JR東日本の公表値）
リニア県内駅の乗車人員は、乗降人員（6,800人）の2分の1とする。

時間短縮便益について

1 時間短縮便益とは

時間短縮便益とは、移動時間の短縮効果の価値を貨幣に換算したもの。リニア中央新幹線の場合、「年間約110億円」と見込まれる。

時間短縮便益は、事業の計画段階において、費用対効果（B/C）を求める際の参考となるもので、「経済効果」とは別物。

2 算出方法

「国土交通省：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき、“1分早く目的地に到着できることの貨幣価値は36円20銭”という前提で算出。

* 時間短縮便益 = 「1年間のリニア乗車人員」 × 「リニア開通によって短縮した移動時間（分単位）」 × 「36円20銭」を地域ごとに求めた総和

* 36円20銭…常用労働者の1分当たりの平均給与（H22 勤労統計調査）

（参考）新総合交通ビジョンにおいて想定した駅間所要時間（各駅停車型）

（飯伊からの所要時間）	
品川	45分
8分	
相模原	37分
19分	
甲府	18分
18分	
飯田・下伊那	—
12分	
中津川	12分
15分	
名古屋	27分

新リニア活用基本構想(仮称)策定事業

～リニア効果を広く県内に波及させるために～

企画部リニア推進振興室

1 背景

- ・新総合交通ビジョン策定により、県の交通施策の方向性が明らかとなる。
- ・平成 25 年秋にもリニア中央新幹線の詳細ルート・駅位置が公表され、リニア建設への期待が高まる。

2 課題

- ・リニア中央新幹線の整備効果(*)を広く県内に波及させることが肝要。
- *リニア整備効果…移動時間の短縮、交流人口の拡大、地域経済の活性化、社会基盤整備 等

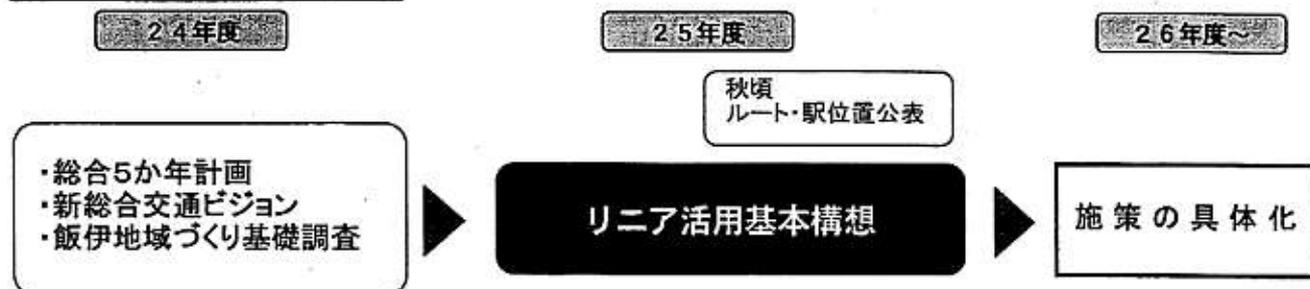
3 施策展開

- ・リニア整備効果を地域振興に結びつけるため、「リニア活用基本構想(仮称)」を策定する。
- ・構想の策定に当たっては、地域関係者や有識者等から広くご意見を伺い、基本構想に反映させる。

4 基本構想の内容

- ①リニア開業後の長野県の姿を描く～リニアがもたらすもの～
 - ・リニアが地域に与える影響
 - ・新たなライフスタイル 等
- ②リニア時代の地域振興をデザインする～施策の展開～
 - ・広域観光
 - ・産業振興
 - ・移住、交流、二地域居住 等
- ③広域交流の将来像を探る～交流圏構想～
 - ・県境を越えた交流の拡大

5 スケジュール

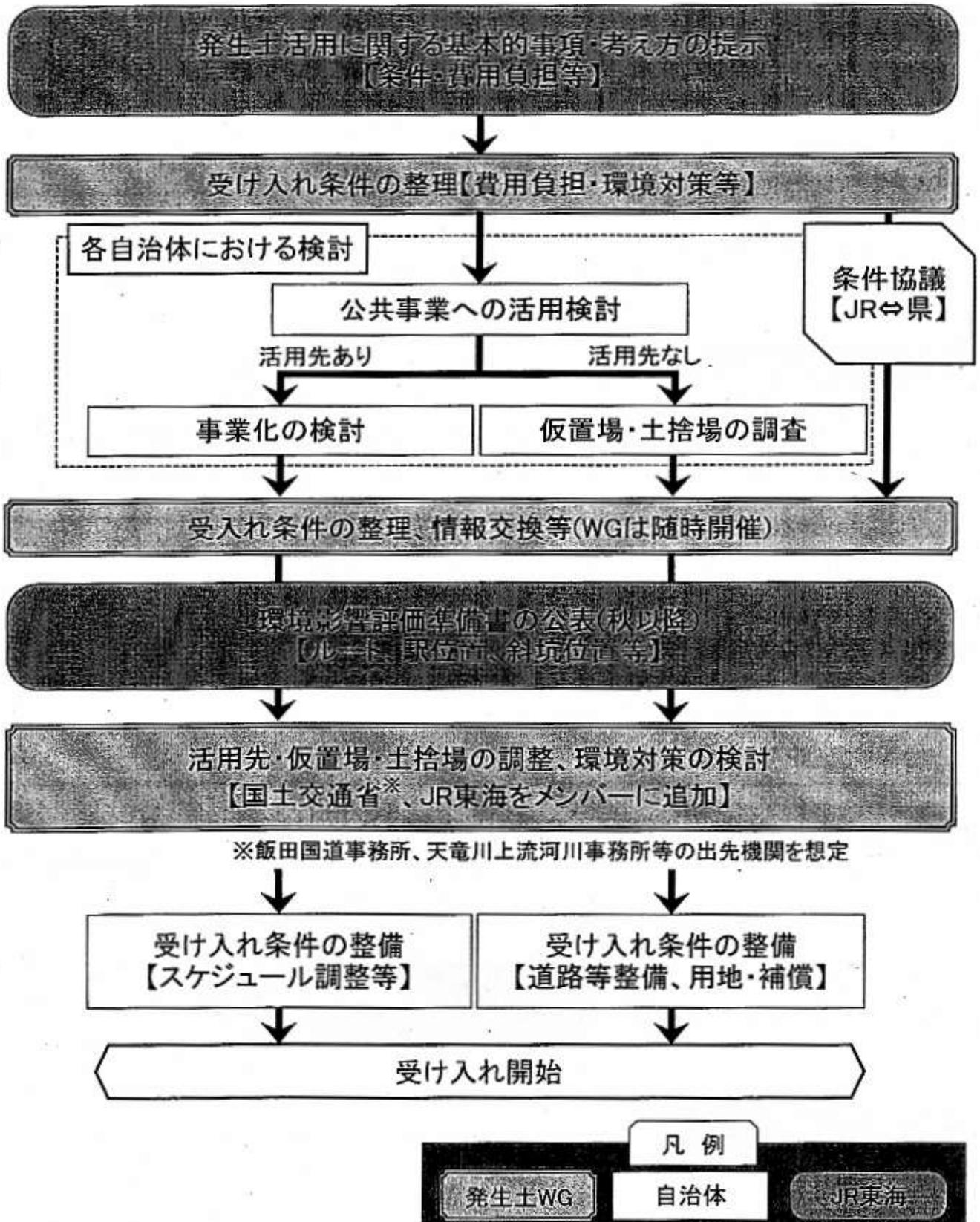


6 予算額

1,051千円(一般財源)

中央新幹線 発生土活用に関する概略スケジュール(案)

長野県リニア推進振興室



※本案は、平成25年3月時点での想定であり、状況に応じて柔軟に対応する。