

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

当金庫が実施してきたリニアに関するアンケート調査についてこれまでの経緯をまとめる。

(1) 経営相談所アンケート

平成 25 年度、「リニア新幹線の環境影響評価（「環境影響評価準備書」）手続の一環として路線と駅の位置の具体案を発表して以来、飯田市が都市構造の素案の公表や観光振興指針の策定を開始したほか、長野県や関係市町村でもリニア中央新幹線に関する議論を本格化させている」（「アンケート調査結果」飯伊地区産業経済動向 No. 420 平成 26 年 3 月）として、リニア中央新幹線に関する意識調査アンケートを実施した。

(2) 平成 27 年度当金庫リニア調査アンケート

平成 27 年度リニア調査(以下一次調査)において実施したアンケート。

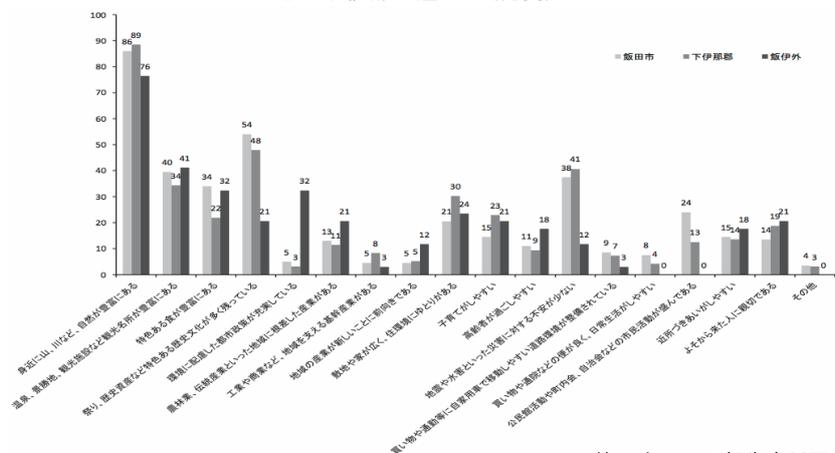
「リニア中央新幹線開通について、地域の個人および事業所の関係者に対しアンケートによる意識調査を行うことにより、リニア新幹線の関心度合、リニア設置に関する要望、リニア時代を迎える飯田下伊那を中心とした地域の課題、リニア時代を迎える経営上の課題を明らかにする」（第一次報告書）として実施した。

リニアおよび関連工事の計画がスタートし、当地域に高揚感が広がる中でのアンケートとなり、多くの方々に熱心に回答いただいた。

リニアが通るこの地域について、「当地域の魅力」、当地域の資源としての「食べて買ってもらいたいもの」、「紹介したい祭り・イベント・場所」などについて多数の回答をいただき、新たためて当地域について考えていただく機会になったと考える。

図表Ⅲ-1-(2)-1

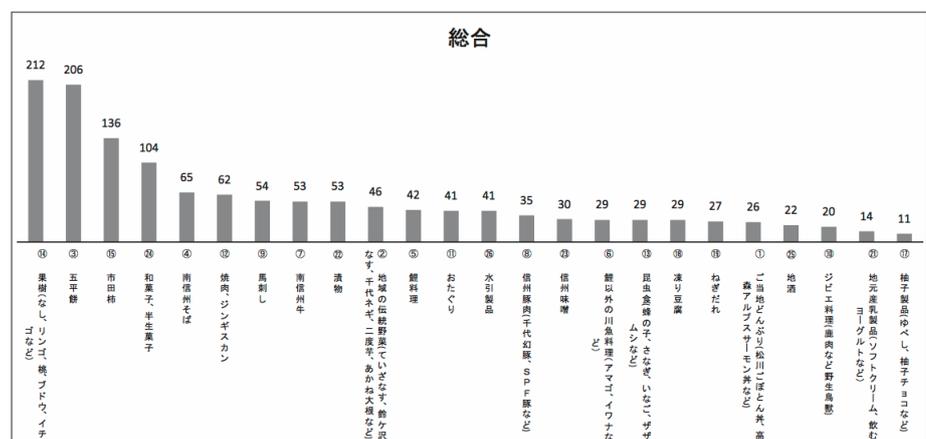
飯田下伊那の魅力は(再掲)



第一次リニア報告書86頁

図表Ⅲ-1-(2)-2

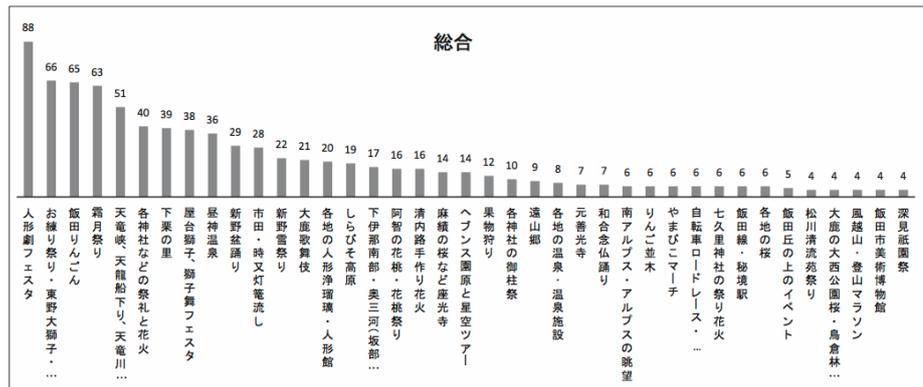
食べて買ってもらいたい飯田下伊那のもの(再掲)



第一次リニア報告書87頁

図表Ⅲ-1-(2)-3

紹介したい飯田下伊那の祭り・イベント・場所（再掲）



第一次リニア報告書89頁

(3) リニア沿線金庫共同アンケート

リニア沿線地域信用金庫連携の一環として、リニア沿線地域の、山梨県の甲府信用金庫・山梨信用金庫（本店：両金庫とも甲府市）、岐阜県の東濃信用金庫（本店：多治見市）と当金庫の4信用金庫により共同アンケート調査を実施した。山梨信金は神奈川県橋本などに、東濃信金は愛知県内に店舗網があるため、調査は神奈川・山梨・長野・岐阜・愛知の5県に跨る広域的なものとなった。

調査結果については、4金庫により取りまとめと共同コメントの準備を進めたが、新型コロナウイルスによる感染が拡大し作業が中断し、共同発表に至らなかった。各金庫では、自県内のデータを基に各自の調査誌等において発表した。当金庫調査の長野県分は当金庫『飯伊地区産業経済動向』で元年12月発行号から2年3月同まで4回にわたり結果を報告した。

(7) リニア沿線金庫共同アンケート概要

令和リニア沿線共同アンケート結果の長野県分と相互に交換したアンケートの全体結果から傾向をみていく。

■アンケート調査概要

■実施期間 令和元年6月

- 調査対象
 - ・飯伊地域を中心に当金庫「飯伊地区産業経済動向」の調査先および配布先にアンケート調査票を発送し回答を依頼。
 - ・当金庫本支店23店舗で店頭または訪問先の取引先などに依頼。

■配布数・および回答数

- ・配布数前項対象者に約1,000件
- ・回収数 430件

■地域別アンケート回収結果

県	山梨県		長野県	岐阜県		合計
金庫	甲府、山梨		飯田	東濃		
調査対象地域	神奈川県	山梨県	長野県	岐阜県	愛知県	
サンプル数	152	1,388	430	1,145	180	3,295

以下では、アンケート結果の当地域の結果と、アンケートデータを交換して得たリニア沿線各地域の結果とを併せ概要を示す。

(イ) 共同アンケート結果の概要

(a) リニア新幹線への期待と不安

平成 25 年経営相談所アンケートの質問項目「Q リニア新幹線に期待しますか」「Q リニア新幹線に不安を感じますか」を本調査で再び採用し、以後毎年定点観測として毎年アンケートで聞いている。結果については(ウ) 定点観測アンケートでまとめて述べる。

(b) リニア新幹線の認知度

リニア及び関連事業について、「以下(の計画)についてご存知ですか」として、各項目を尋ねた。

当地域の方々は「リニア新幹線の開業時期」、「リニア本線の通るルート」、「リニア長野県駅の場所」の項目で、「よく知っている」「聞いたことはある」合計で 90% 超を示し、80% 弱となった総合を上回っている。

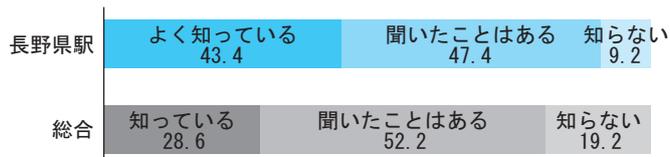
「品川～自県駅(長野県駅)の所要時間」が長野県では「よく知っている」、「聞いたことはある」合計で 80% 超であるが、総合で 60% 程度。

長野県は「品川～自県駅の乗車料金」、は「よく知っている」「聞いたことはある」計が 50% 超であるのに対し、総合では 30% 台。「自県駅(長野県駅)～名古屋駅の乗車料金」が長野県の 50% 弱に対し総合で 30% 超と何れも高い関心度・認知度を表している。

リニア新幹線料金については、長野県がリニア新幹線の料金を試算して発表し、新聞等で報道されたこと(平成 29 年 6 月)も一因と考えられるが、当地域のリニアに対する期待の表れ、関心の高さによるものといえる。

Q 「以下についてご存知ですか」

図表Ⅲ-1-(3)-1 リニア中央新幹線の開業時期



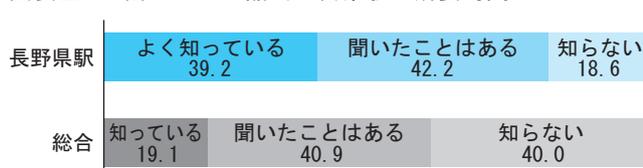
図表Ⅲ-1-(3)-2 リニア本線の通るルート



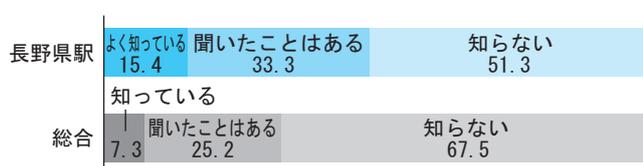
図表Ⅲ-1-(3)-3 リニア自県駅の場所



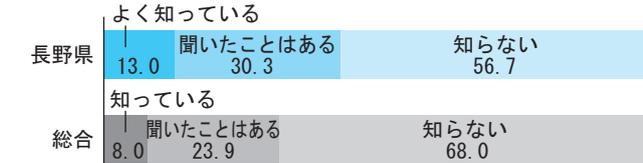
図表Ⅲ-1-(3)-4 品川～自県駅の所要時間



図表Ⅲ-1-(3)-5 品川駅～自県駅間の概ねの乗車料金



図表Ⅲ-1-(3)-6 名古屋駅～自県駅間の料金



(c) リニア各中間駅地域の認知度

リニア沿線地域共同調査は、リニア開通を見据えて沿線連携に繋がる可能性を見出したいとの思いによるものから、先ず相互の地域への認知度、交流の度合いをみるため、それぞれの「駅(駅地域)に行ったことはありますか」を尋ねている。

(比率は各地域の総回答者数(サンプル数)に対する「行ったことがある」とする回答者の比率。以下同様)。

当地域では、行ったことがあるのは「長野県駅(予定地)」がいちばん多いのは当然であるが、名古屋駅と品川駅がこれに続き、当地域は名古屋駅がやや多い。他に山梨・岐阜県駅地域はほぼ同水準。神奈川県駅地域が、いちばん訪問度合いが低い(馴染みがない)状況であった。

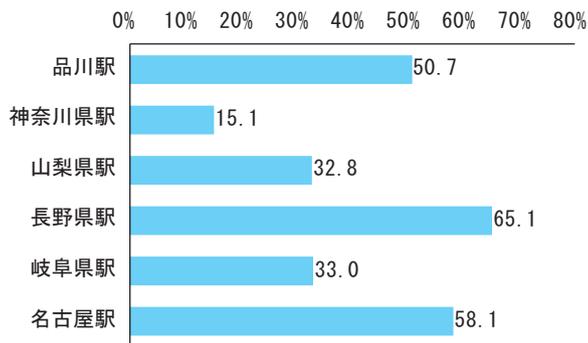
これが当地域の「開通後に行ってみたい」では、品川駅と名古屋駅が並んで多いが、こちらは品川駅が名古屋駅をやや上回っている。いちばん馴染みがなかった神奈川県駅が品川・名古屋両駅について高い比率(訪問希望が多い)の駅となった。

総合(調査地域の神奈川県から愛知県、以下同じ)では、同じく品川・名古屋の終・始発駅に集中しているが、「長野県駅」が中間駅で岐阜県に次いで高く神奈川県・山梨県駅を上回っており、期待が持てる結果とみることができる。

Q「行ったことのある駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-7

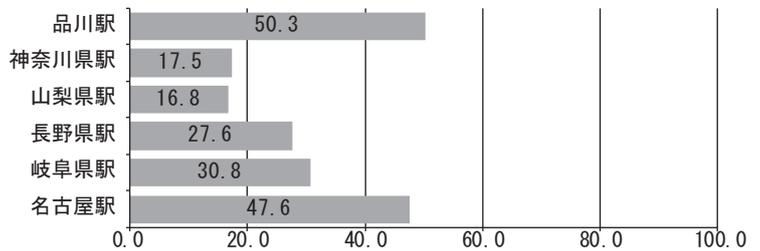
長野県地域



Q「行ったことのある駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-8

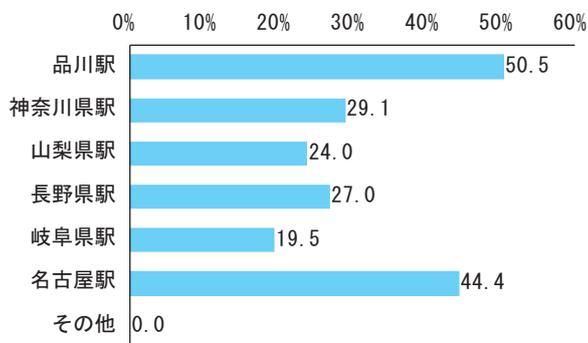
総合



Q「開通後に行ってみたい駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-9

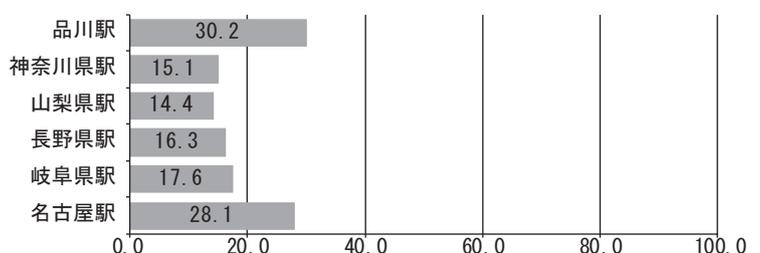
長野県地域



Q「開通後に行ってみたい駅地域」

図表Ⅲ-1-(3)-10

総合



(d) 連携可能性の駅地域

リニアによる連携可能性のある駅(駅地域)について訊ねている。数字は、各項目への回答(複数回答)の合計を分母として算出される比率である(以下同様)。

当地域では、可能性があるとする駅(駅地域)は、品川駅と名古屋駅がほぼ同水準の70%後半で、品川駅がやや多い状況となっている。

中間駅では地元長野県駅に続いて、山梨県駅、岐阜県駅、神奈川県駅の順となった。

沿線全地域(総合)での各駅地域に対する提携可能性もほぼ似たような傾向を表わしているが、品川駅と名古屋駅では品川川駅の方がやや高い。

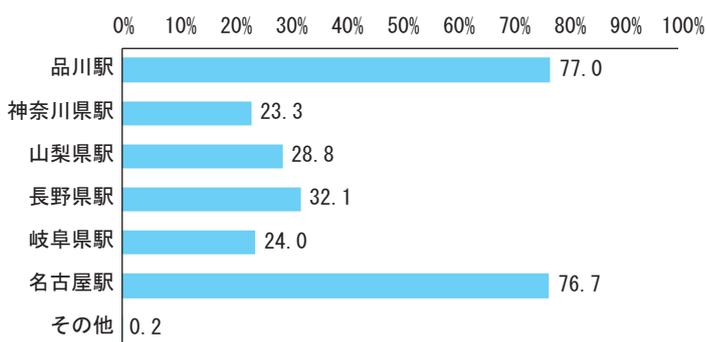
中間駅では長野県地域と同様、終・始発駅に比べ低い水準であるが、その中で長野県駅は他よりやや高くなっている。沿線地域(中間駅地域)総体での回答で長野県駅(地域)に対する見方として、注目すべきことと思われる。

(e) 連携可能性のある項目

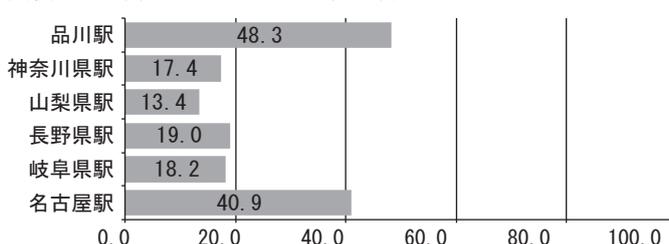
リニア駅地域の連携可能性について、どんな項目に可能性があるか、アンケートでは、「移住・定住」「通勤・通学」「ビジネスマッチング」「ショッピング」「観光・イベント」「医療・福祉」「教育・人材」「BCPなど危機管理」「その他」の項目を設定し、解答を求めた。

当地域の調査先が長野県駅に対してどのような項目に可能性を認識しているかは、「観光・イベント」がトップ。「移住定住」「通勤・通学」がほぼ同水準で「観光・イベント」に次いでおり、「まず観光。都会との距離が縮まることで、移住定住、通勤通学」という期待の表れと考えられる。

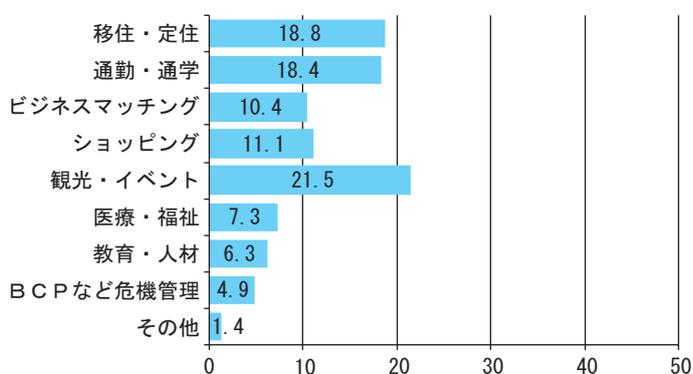
Q「何らかの地域連携の可能性はある」
図表Ⅲ-1-(3)-11 長野県地域



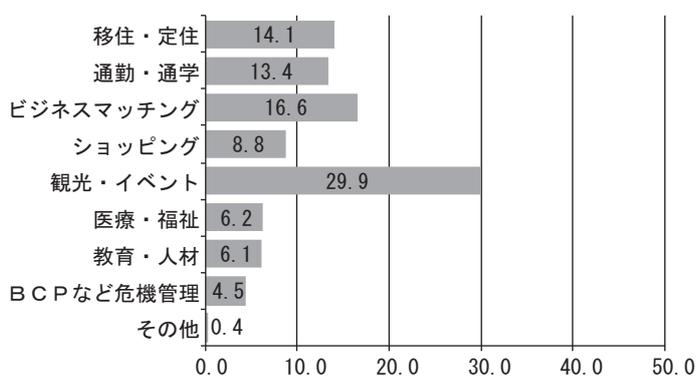
Q「何らかの地域連携の可能性はある」
図表Ⅲ-1-(3)-12 総合



Q「どの分野に可能性があるか」
図表Ⅲ-1-(3)-13 長野県駅地域に対し長野県



Q「どの分野に可能性があるか」
図表Ⅲ-1-(3)-14 長野県駅地域に対し総合



その他では「ショッピング」「ビジネスマッチング」「医療・福祉」「教育・人材」「BCP」「その他」と続く。

リニア沿線地域総合で長野県駅地域に対しどうみているかであるが、「観光・イベント」が突出して高い。続いて「ビジネスマッチング」が2番目に位置した。他地域が当地域のどんな分野にビジネスマッチングの可能性を見出しているのか興味深いところであり、さらに検証を重ねることが必要となろう。

(f) リニア駅に併せて整備すべきこと

「リニア新幹線開業に向け自県駅に併せて整備することが望ましいもの」について、各項目について総回答者(回収数)に対する比率で表してある。

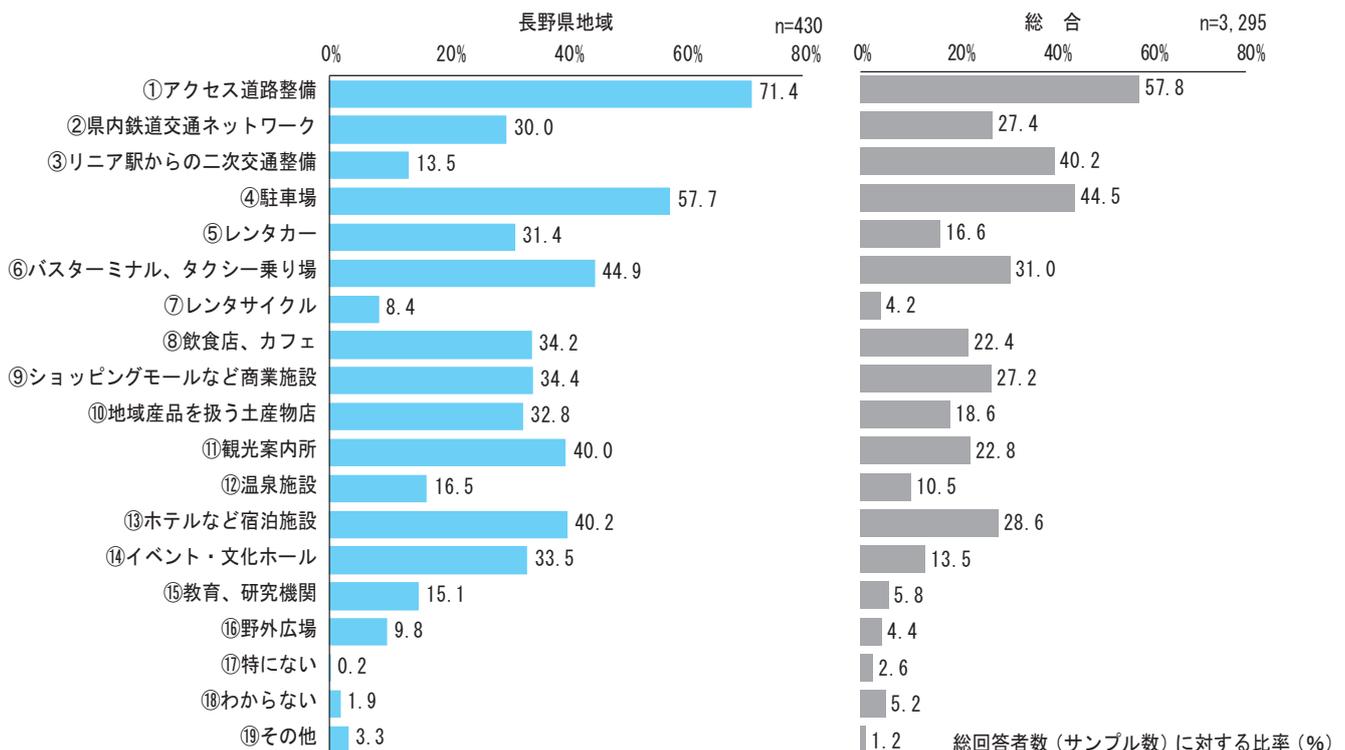
長野県駅地域(グラフ左)と中間駅地域全体(右グラフ)を同スケールで表わしたが、当県駅地域は各項目とも概ね総合を上回っている。

当地域では、「①アクセス道路整備」は回答者の71%が必要としており、「④駐車場」「⑥バスターミナル・タクシー乗り場」「⑤レンタカー」などが続いている。自動車交通系への注目度が高い、若しくは必要性が意識されている。「②県内鉄道交通ネットワーク」も30%ある。

その他、「⑧喫茶店・カフェ」「⑨ショッピングモールなど商業施設」「⑩土産物店」「⑪観光案内所」「⑬ホテルなど宿泊施設」がほぼ同水準で並んでいることが当地域の特徴といえる。飯田市が進めているリニア駅周辺整備事業における魅力発信施設に関する事項として「⑧喫茶店・カフェ」「⑩土産物店」「⑪観光案内所」などがあり、「駅周辺整備地区の周辺地区」辺りを想定して、「⑨ショッピングモールなど商業施設」「⑬ホテルなど宿泊」が想定され回答されているものと思われる。

図表Ⅲ-1-(3)-15

Q「新幹線開業に向け自県駅に併せて整備することが望ましいもの」



また、これまで論議されてきた当地域における「多目的集会施設」を踏まえたと考えられる「⑭イベント・文化ホール」も他地域と比べ要望が多い。「⑮教育、研究機関」については、当金庫第一次リニア調査アンケートにおいても要望の多かった項目であり、その後の信州大学新学部誘致活動への取り組みが当地域において繰り広げられたことなどはその象徴とみることができる。

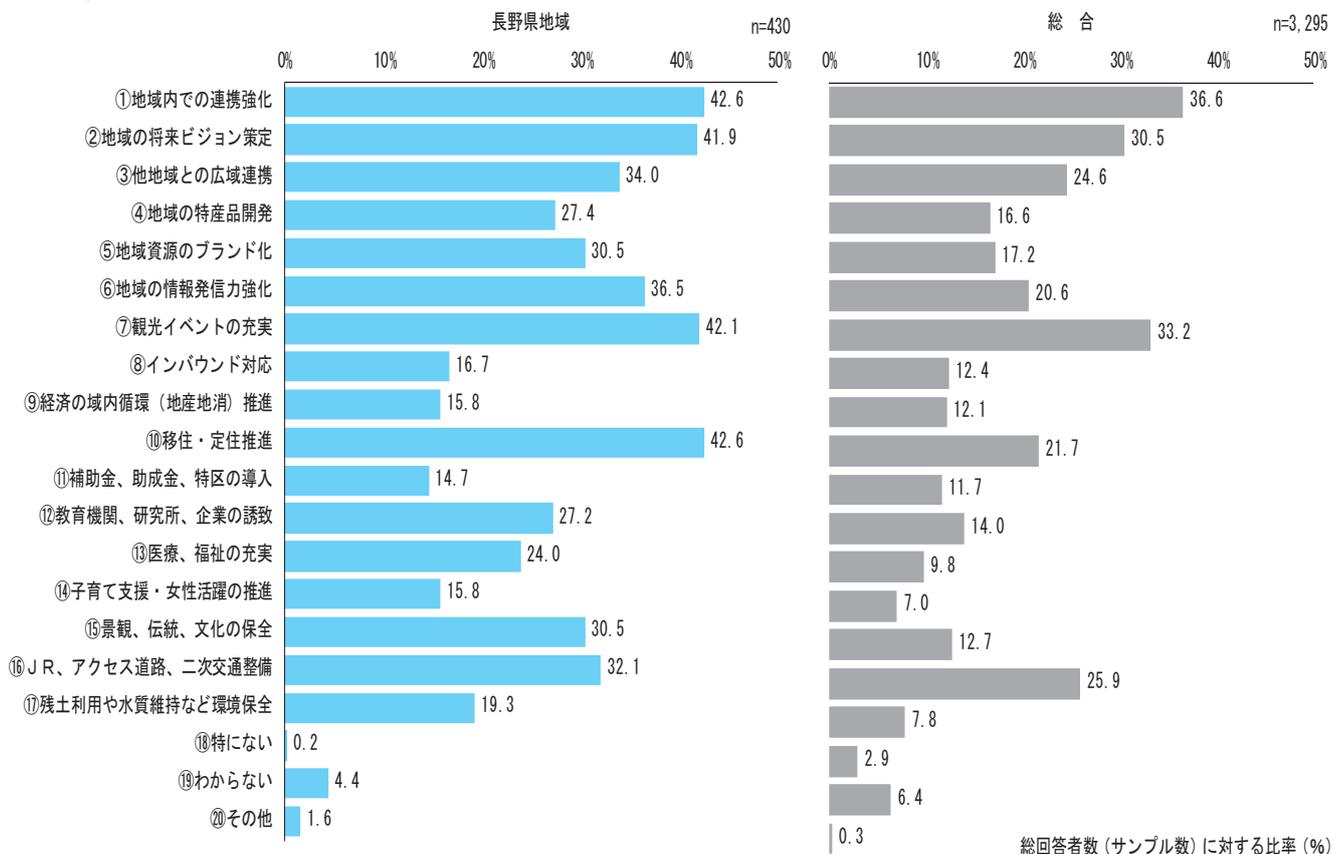
(g) リニアを見据えて当地域で取り組むこと

「リニア中央新幹線開通を見据えて地域で取り組むことは」の問い(本頁下左右グラフ)について、当地域は各項目全般に中間駅地域総合より高い比率となっていて、当地域の回答者が満遍なく取り上げているといえる。

「①地域内での連携強化」「⑦観光イベントの充実」「⑩移住定住の促進」「②地域の将来ビジョン策定」が4割超でほぼ同水準のトップ。「⑥地域の情報発信力強化」「③他地域との広域連携」「⑤JR線、アクセス道路、二次交通整備」「⑤地域資源のブランド化」と続く。全中間駅地域(総合)と比較してみると、当地域では「⑩移住・定住推進」が重要な課題としてより強く意識されている。

「⑮景観、伝統、文化の保全」「⑫教育機関、研究所、企業の誘致」「⑬医療、福祉の充実」などは、リニア開通時代に向けた当地域のあり方について考えられており、「⑭子育て支援・女性活躍の推進」も同様に意識されているといえる。また「⑰残土利用や水質維持など環境保全」についても他地域を大きく上回って重要課題であると認識されている。

図表Ⅲ-1-(3)-16



(h) 当地域が描くリニア開通後の光景

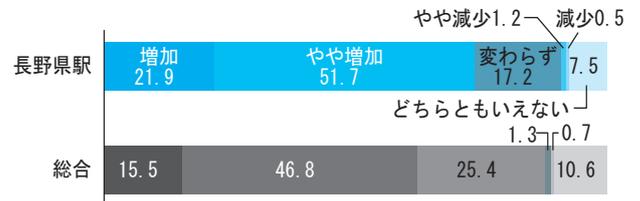
リニア中央新幹線の開通後の当地域・経済についてどのような期待や見通しを持っているか、各項目の回答状況を他駅地域との比較で見る。

(i) 観光客の来訪者数

来訪者数「増加」「やや増加」計で72%とリニア沿線駅地域でも最も高い（他地域は60%前後）。観光に対する期待の高さを示している。

図表Ⅲ-1-(3)-17

観光客の来訪者数

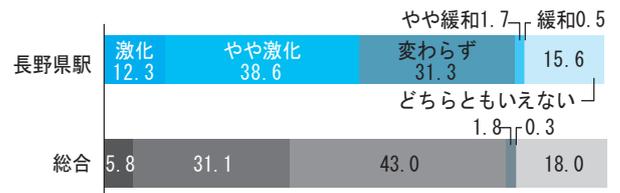


(ii) 他地域との競合

「激化」「やや激化」で51%。総合では同37%と当地域では、リニア開通により他地域との競合は厳しくなるとの見方がより強いことが判る。

図表Ⅲ-1-(3)-18

他地域との競争

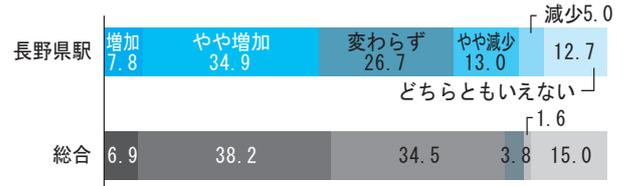


(iii) 地域の商業力の増減

リニア開通に伴う地域内の商業者増減や、地域の購買力の推移という両面を意識しての回答とみられるが、「増加」「やや増加」計で42%で総合を上回る。他方で、「やや減少」「減少」計は18%で、他駅地域は計10%程度。当地域はリニア開通によるプラス面の期待は他地域より高い半面、購買力の流出についてなどマイナス面についても他地域より懸念が大きいといえる。

図表Ⅲ-1-(3)-19

地域の商業力の増減

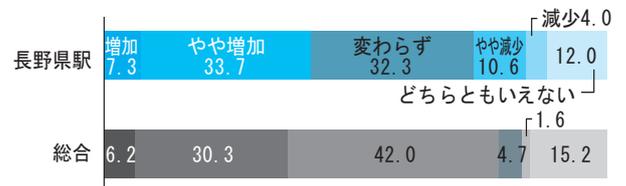


(iv) 地域内の事業所数

事業所数の「増加」「やや増加」計で40%。（他駅地域は30%前半）当地域の期待は他駅地域よりやや高い。「やや減少」「減少」計は総合に比べ高く厳しい見方になっている。

図表Ⅲ-1-(3)-20

地域内の事業所数

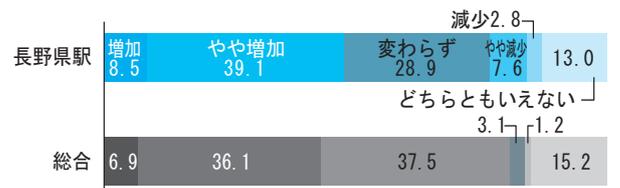


(v) 仕事と雇用

「地域内の仕事・顧客の増減」の質問項目では「増加」「やや増加」計が48%、「地域内の雇用（創出と流失）」項目では「増加」「やや増加」計が37%となっている。雇用の「やや流失」「流出」計は22%で、新幹線開通により雇用の縮減に繋がることの危惧が他駅地域（3%～10%）よりやや大きくなっている。

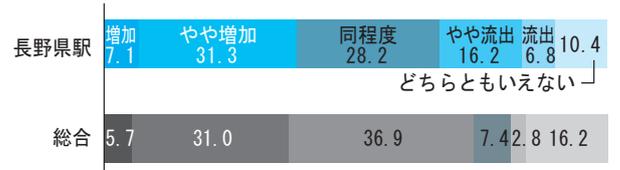
図表Ⅲ-1-(3)-21

地域内の仕事・顧客の増減



図表Ⅲ-1-(3)-22

地域内の雇用（創出と流出）

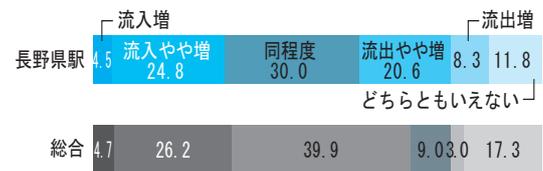


(vi) 地域内の人口

地域内の人口見通し(社会的増減)については、「流入増」「流入やや増」計 28%、「流出やや増」「流出増」計 28%とほぼ拮抗した結果となっている。

(i)～(vi)の項目を他県と比較すると、当県・地域はプラス面の評価比率は他県とほぼ同水準かやや高い、つまり期待はそれなりに高いが、「やや減」「減」といったマイナス面の評価は、他県と比べると更に高い。当県・地域ではリニア開通に伴う「ストロー効果」や「競争の激化」といった面をたいへん厳しく捉えている、ということが読み取れる。

図表Ⅲ-1-(3)-23 地域内の人口(流入と流出)

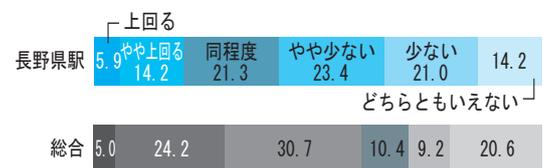


(vii) 自県駅(長野県駅)の利用者数

各県駅の計画に対する利用者数の予測では右グラフの通りとなったが、「やや少ない」「少ない」計は 43%と 4 県ではいちばん大きく、神奈川県駅の 38%がこれに次いでいる。総合では 24%程度。

当地域は、開通後の乗客数など利用見込みについてもやや消極的な見方が多いといえることができる。

図表Ⅲ-1-(3)-24 自県駅の乗客数計画に対し



(ウ) リニア沿線共同アンケートのまとめ

本アンケートは、コロナ発生前のアンケート調査であり、実施後期間が経過しており現況とそぐわない面があると思われるが、リニア建設が本格化してくる時期の沿線各地域の期待や熱気を感じられる回答状況となっている。また、その中でリニアに対する地域間の期待感、熱量の差も同時に感じられるものでもある。

当地域の特徴としては、①当地域は、他地域に比べリニア及び関連事項についての認知度、関心度が総体に高い、②リニアへの期待が他地域より高い反面、悪い影響(マイナス効果)についても、他地域より厳しく認識されている。リニア新幹線に浮かれることなく冷静に見極めようとする姿勢がみられる。③同様に当地域の将来・あり方についても、他地域より真剣にやや厳しめに考えられているともいえることができる。

(4) 定点観測アンケート(令和2年度～5年度)

第一次調査において、「リニアに関する調査を引き続き定期的実施して当地域のリニア開通に向けての変化を追って」(第一次リニア報告書)いくことを表明。以後毎年「定期観測」としてアンケートを実施、その結果を都度『飯伊地区産業経済動向』(以下『動向』)に発表してきた。

(7) 定点観測の概要

- ・ 調査期間 令和2年度から5年度の毎年度末(毎年2月から3月)
- ・ 調査対象 『動向』の調査先および発送先(読者)
当金庫窓口においておよび営業担当者が依頼する一般のお取引先
- ・ 調査方法 調査票を『動向』の調査先・配布先への送付時に同封して依頼、または当金庫営業店窓口および営業担当者から取引先へ依頼・回収

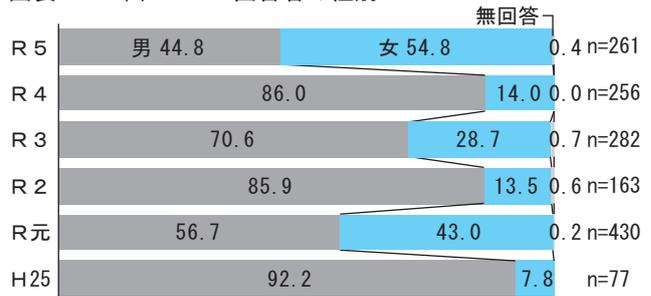
(イ) 回答者の属性

『動向』調査先、配布先への調査に加え実施年度毎の営業店窓口等でのお取引先への協力を依頼することから、一般取引先への協力依頼の度合いによりアンケート回答者の属性に実施若干変化がある。

(a) 性別

回答者の男女比率は、営業店窓口等での依頼分の多かった令和元年、3年度、5年度で女性の回答が多くなっており、特に5年度では女性の回答数が男性を上回った。

図表Ⅲ-1-(4)-1 回答者の性別

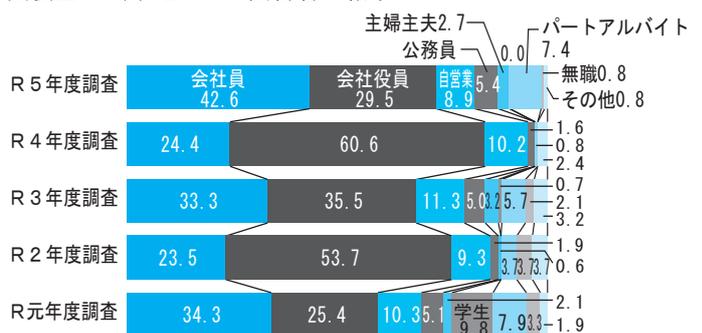


(b) 職業

『動向』調査先・配布先が主体となっているため「会社役員」の比率が高い傾向があり、アンケートの回答が産業界、経済界の意向に沿ったものになりがちという傾向がある。

一般取引先の回答が多い令和元年度、3年度、5年度では「会社員」の比率が高くなるほか、「主婦・主夫」「パート・アルバイト」の比率が高くなっている。

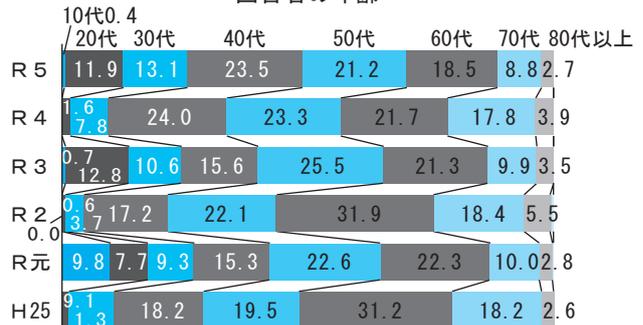
図表Ⅲ-1-(4)-2 回答者の職業



(c) 年齢

年齢についても、『動向』調査先・配布先へ依頼していることから50代から70代の回答者の比率が高い。一般取引先への依頼が多かった令和元年度、3年度、5年度は、若年層の比率が高まっている。

図表Ⅲ-1-(4)-3 回答者の年齢



(d) 業種

回答者の属する業種についても、調査年によって業種比率に違いが出る。

最新の令和5年度でみると、飯伊の業種比率と概ね似通ったものとなっている。令和5年、3年は広くアンケート調査をお願いした年度で、実態に近いものになるといえる。

<参考>

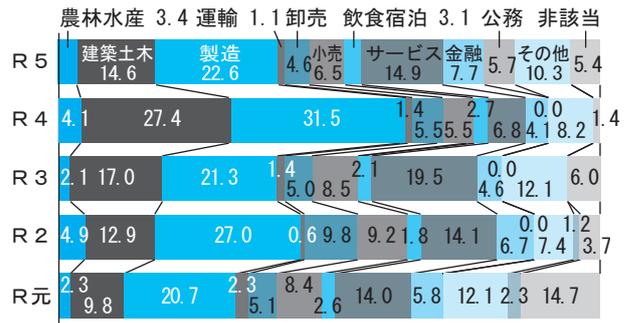
飯伊の産業別就業状況

図表Ⅲ-1-(4)-5 飯伊地域産業別15歳以上就業者数

	産業計	第一次		第二次		第三次		分類不能	
		うち農業	うち工業	うち卸売	うち医療福祉				
飯田市	52,685	4,297	4,105	16,518	11,899	30,225	7,185	7,069	1,645
下伊那郡	32,788	6,368	6,099	9,663	6,925	16,599	3,782	4,171	158
飯伊計	85,473	10,665	10,204	26,181	18,824	46,824	10,967	11,240	1,803
構成比(%)	100.0	12.5	11.9	30.6	22.0	54.8	12.8	13.2	2.1

平成27年国勢調査（ながの県勢要覧）

図表Ⅲ-1-(4)-4 回答者の業種



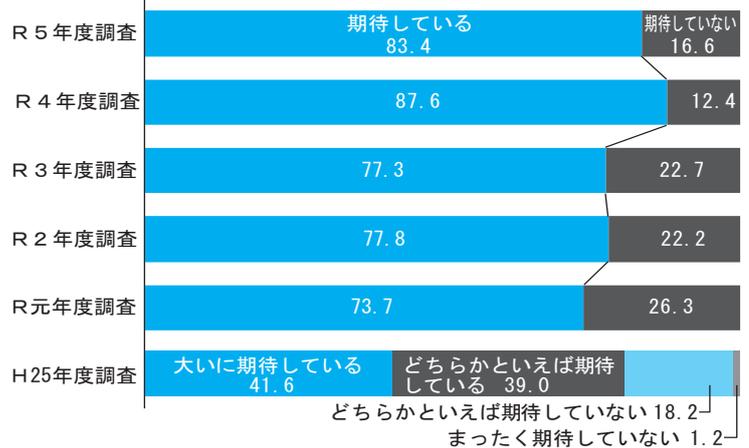
(ウ) アンケート結果の概要

(a) 「リニアに期待」の推移

「Qリニア中央新幹線に期待していますか」は、令和元年以降徐々に増加傾向にあった。令和5年度は「期待している」が83.4%と前年調査をやや下回ってたが、8割台を維持している。広く一般の皆さまにお聞きした前々回（令和3年度）調査の77.3%を上回り、同様の調査先である令和元年度および3年度の水準を超えている。

「期待している」を男女別（令和3年度調査以降）にみると、令和4年度・5年度は男女とも80%を超えてほぼ拮抗している。これまでのアンケートでは、女性の期待度が男性より低い傾向が見られたが、徐々に差が小さくなっており、令和4年度では女性の期待度が男性を上回っている。

図表Ⅲ-1-(4)-6 Qリニア中央新幹線に期待しますか



図表Ⅲ-1-(4)-7 Qリニア中央新幹線に期待しますか（男女別）



当研究所のアンケート調査は、企業の経営者層等が中心で産業界・経済界の意識が反映されがちと考えているが、一般の方の意見が多く含まれる5年度調査でも80%超の「期待している」があることから、当地域での期待感が底堅いものとみられる。

天竜川橋梁や駅周辺整備、関連道路など、工事の進展が当地域内各地で目に見えてきていることが背景と考えられる。

(b) 「リニアに不安を感じる」の状況

次に「Qリニア中央新幹線に不安を感じますか」は、令和5年度の「不安を感じる」は、4年度調査よりやや減少したが4割台となっている。最初の調査(平成25年)から減少してきたが令和3年調査から増加に転じ、今回調査では前回調査をやや下回ったものの4割台となった。

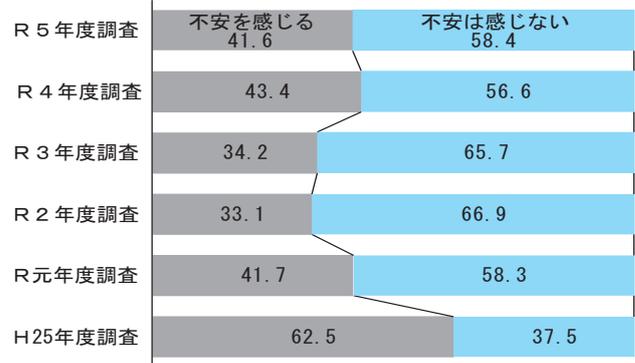
男女別にみると予てより女性が男性よりも「不安を感じる」意見が多くみられたが、令和5年度調査では「不安を感じる」は男性の方が比率が高い。

令和4年度調査で、「不安を感じる」の理由として「リニアの開通がいつになるかわからないから」という回答が目立ってきたが、5年度調査では、「不安を感じる」理由(複数回答)の総数195のうち67と34.4%(4年度調査は総数86のうち28の32.6%)を占めた。

以下「騒音や振動、水や生態系など環境への悪影響」15.9%、「人口の流出」13.8%、「消費の流出」10.8%、「工事中の事故」8.7%、「大手資本や大手流通の地域流入」6.7%、「開通後の事故」4.1%、「その他」5.6%となっている。「その他」の内容としては、「JR東海の情報開示が不十分」、「雇用の確保で大都市企業との獲得競争が激化する、労働力の流出」、「リニアで当地に来てもらうためのブランド戦略が見えてこない、ビジョンが明確でない」、「開業遅れのせいにして当地域の対応が遅れていく恐れ」、「治安悪化」などが挙げられた。

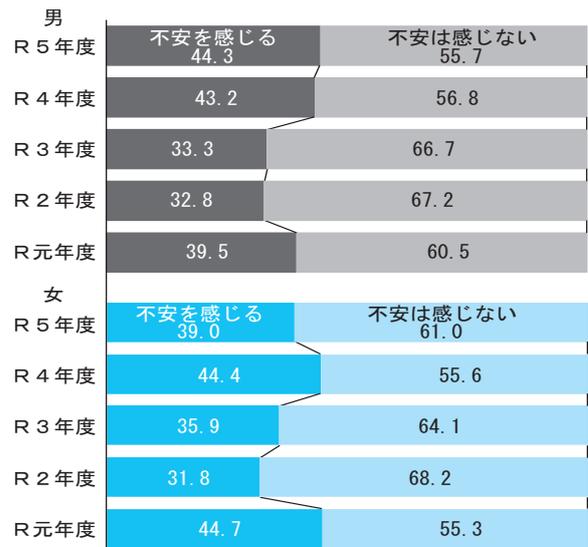
不安を感じる」理由のうち「開通時期不

図表Ⅲ-1-(4)-8 Qリニア新幹線に不安を感じますか



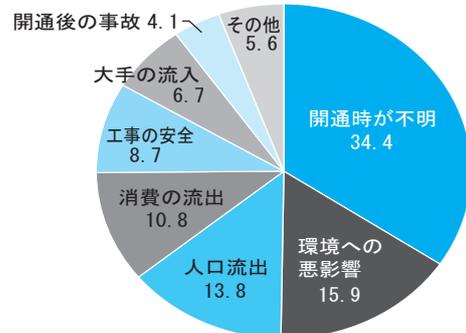
図表Ⅲ-1-(4)-9

Qリニア新幹線に不安を感じますか(男女別)



図表Ⅲ-1-(4)-10

Qリニア新幹線に不安を感じる理由(令和5年度)



明」のみを挙げた回答者数がないものとして「不安を感じる・感じない」の比率を出すと、「不安を感じる」回答者の補正後比率は前回調査のそれを更に下回る。

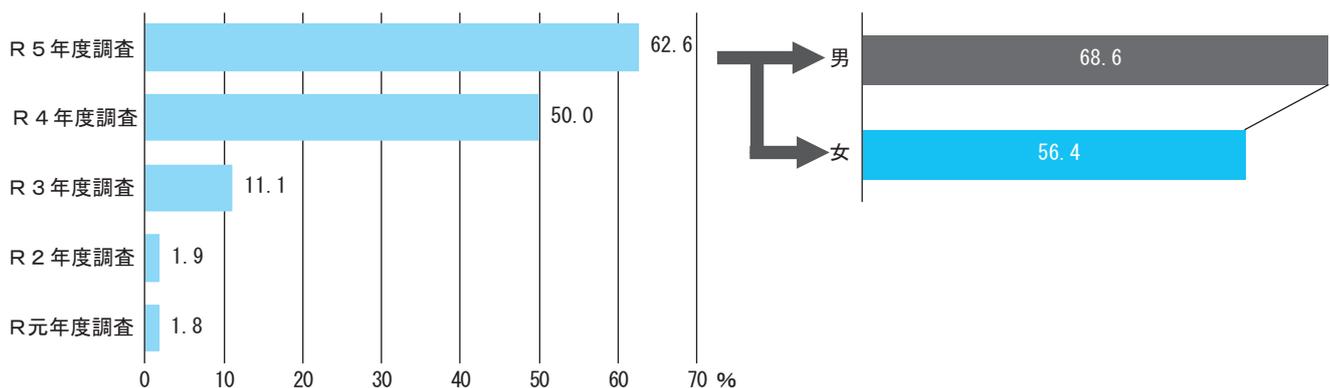
令和5年および4年の調査において「不安を感じる」がそれ以前より高まっている中で、南アルプストンネル静岡工区の着工見通しが立たないことや全体として工事の進捗が見えないこと、などが先行き不安を覚えることに繋がっていることが鮮明になっている。

リニアに対する不安理由について、「不安を感じる」回答者のうちの「開業時期不明」を挙げている回答者の比率、および「不安を感じる」の理由のうちの「開業時期不明」の占める割合を調査年度別に、併せて今回調査分については男女別の状況も示す。

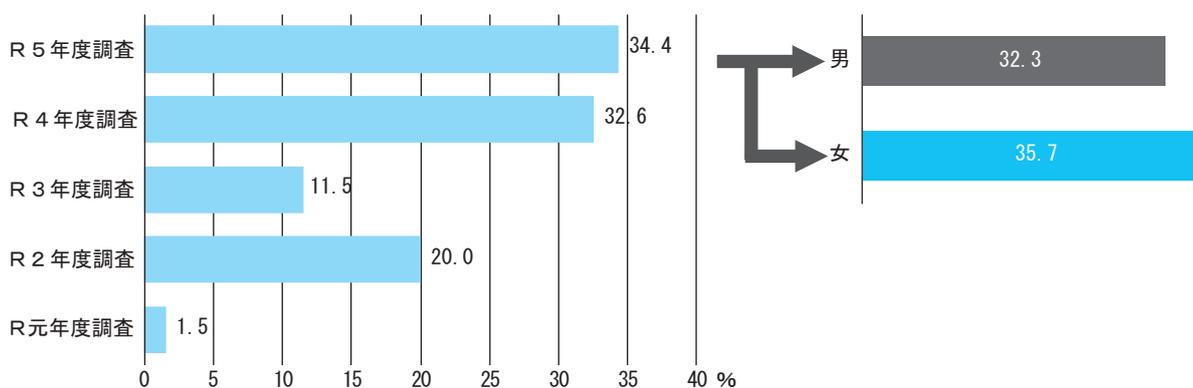
これによると、「不安を感じる」とする回答者のうち「開業時期不明」を挙げている比率は前回調査から増加。男女別では男性が高く、開業時期をより心配しているといえる。

挙げられている不安の理由(複数回答)総数のうち「開業時期不明」の割合は女性の方が高く、女性の方がより開通時期についての関心度合いが高いといえることができる。

図表Ⅲ-1-(4)-11 Q「不安を感じる」回答者のうち「開業時期」の割合



図表Ⅲ-1-(4)-12 Q「不安を感じる」回答理由のうち「開業時期」の割合



(c) コロナ禍を経ての思い

コロナ感染が始まって以来、毎回の調査(令和2年度以降)でお聞きしてきた。

「Q コロナ禍を経て、リニアに対する思いが変わりましたか」は、4年度調査で大きく動いたが、今回調査では同じく一般の皆さまにお聞きした令和3年度調査と似た状況になった。ただ、「必要性・重要性が増した」は3年度調査 7.6%から13.8%と倍近くになっている。

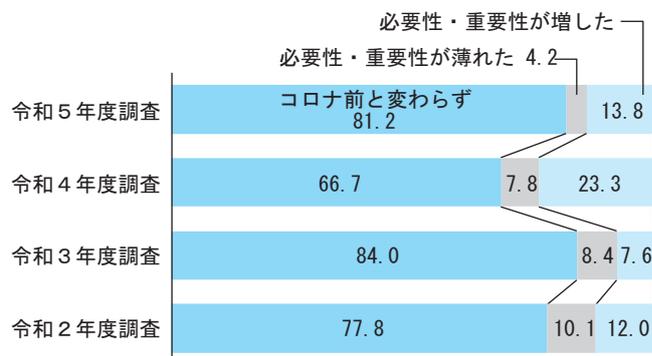
「必要性・重要性が薄れた」は4年度調査より減少、3年度調査からはほぼ半減という結果となった。

5年度調査に見る「必要性・重要性が薄れた」とする回答者の理由(複数回答)としては、「オンライン・リモートの普及による移動の減少」を挙げたのが60.0%、「往来や新幹線利用の減少」が26.7%、「その他」が13.3%。「その他」の内容としては「人口の減少により東海道新幹線で足りる」、「中間各駅の発展が期待できない」、「飯田が通過点になるだけ」といった意見があった。

「必要性・重要性が増した」とする回答者のうち、「都市部への集中が見直され、短時間で移動できる地方への注目が高まる」を挙げているのは86.7%、「オンライン会議やリモートワークの普及により、Uターンや、都会からの移住が増える」は56.7%、「その他」10.0%となっている。「その他」の内容として、「リニア駅があることで大学誘致やイベントの開催などで当地域の優位性が増す」、「大規模災害で東海道新幹線が不通の際のバックアップになる」、「インバウンドの誘客効果」、「(リニアが)海外への技術移転のショーウィンドーになる」などがあった。

図表Ⅲ-1-(4)-13

Q コロナ禍を経て、リニアに対する思いが変わりましたか



2. 本章のまとめ

当金庫では、リニア中央新幹線工事实施計画の認可前である平成25年から地域の皆さまにアンケート調査という形をとり地域の皆さまの意識を伺ってきた。まだまだこれからという段階から、当地に新幹線駅設置が確定、リニア工事が認可、コロナ発生による社会経済の停滞、リニア開通の遅れが確定、とそれぞれの局面における地域の意識を浮き彫りにする結果が得られたものとする。また沿線地域共通のアンケートに取り組んで、当地域の他地域と比べての特徴を明らかにすることができた。

定点観測の最終アンケート時点では、未だリニアの工期の遅れ=開業が10年程度後ろ倒しになることが表面化する前であり、今後のアンケート調査により当地域の意識が更に変化していくことが想定される。

引き続き、地域の皆さまの意識をアンケート調査等により継続的に取り組んでいく所存である。