

六章 飯水の交通・運輸・通信

1節 北信濃高速交通元年

1 飯水の道路整備状況のこれまで

生活を支える
大動脈 117号

一般国道 117号は飯山市を南北に貫いて生活を支える大動脈である。しかし、南部の秋津地区は集落内を通り、なかなか改良が進められてこなかった。このため、冬季スキーシーズンには大型車が通れずに渋滞を起こすことが多かった。また、国道 292号は、新潟県新井市から富倉を通り飯山市と結ぶ動脈である。この国道は地滑り地帯で地形的に改良が難しい。国道 403号は木島を通り、木島平・山の内町方面へ通じている。これも山間地を通り改良は進んでいない。

主要道路としては、飯山野沢温泉線（新町～野沢温泉）、上越飯山線（佐藤金物店～関田峠）、飯山妙高高原線（北畑～永田）、飯山新井線（中央橋～斑尾）の4路線がある。改良工事に着手している道路もあるが、いずれも山間地や集落内を通り、改良点を多く残している。一般道は、上境温井線（上境～温井）、中野飯山線（綱切橋～中野）などの11路線を数え、生活上重要な役割を果たしている。

市道は1455路線もあり、総延長は683kmにも達する。これらの市道の改良率は未だ53.6%にとどまり、舗装率も42.2%である。（飯山市「建設課要覧」平成6年版より抜粋）

《地域点描》 信越国境の峠道 関田峠

関田山脈の一角の広大なブナの森、この中の鍋倉山の周辺は巨木、古木がある場所として多くの人々に愛されている。山頂への入口になっているのが主要地方道上越飯山線の関田峠。峠近くの茶屋池はドライブがてら訪れる憩いの場だ。

開発計画の波が去ってから10年。地元の温井地区では、今ある豊かなブナ林を生かして21世紀に向けた地域おこしを展開しようとしている。「温井むらづくり委員会」のメンバーは茶屋池湖畔にある小屋を拠点に、地元産のそば粉を使ったそばの店を開いている。「遠くから来る人たちと交流するのが楽しいですよ。」とメンバーは笑顔で観光客に対応をする。

「信濃毎日新聞」1997.8.21による



近くなった 栄村

村内の道路網は、国道117号を軸に、これを結ぶ志久見川沿いの地域を走る北野～森宮野原停車場線、中央高原地域を走る長瀬～横倉停車場線、箕作から千曲川右岸を野沢温泉方面へ走る箕作～飯山線、津南町大割野から中津川沿いに秋山へのびる国道405号と、これらの国県道に連絡する村道・林道によって形成されている。

村外に通じるルートは、国道117号の他、奥志賀スーパー林道、松之山大島村を経て日本海沿岸につながる峠越林道、平滝～野々海～松之山線がある。

国道117号は、長野市から飯山市を経て小千谷市に至る長野と新潟を結ぶ重要な幹線道路である。近年、関越自動車道・上越新幹線の開通にともない、関東地方と時間的にも距離的にも短縮されたことにより、経済交流が拡大し長野県の北の玄関口として重要な役割を担っている。(栄村「総合振興計画」昭和58年版より抜粋)

その後、国道117号の道路整備、改良が進められ、1994年度の市川バイパスの供用開始により大型車の交互交通が可能となり、新潟県からの車の乗り入れも多くなった。

豊田村村内道 のこれまで

一般国道117号は豊田村における基幹道路である。しかし、豊野町地籍及び、替佐以北、古牧橋の間が未改良である。これらの区間は千曲川とJR飯山線が並行しているため改良が困難である。中島バイパス2.6km(豊野地籍)(1996年9月供用開始)、替佐～静間バイパス7.5km(1997年10月一部4.3km供用開始)の二つの道路整備が進められてきた。

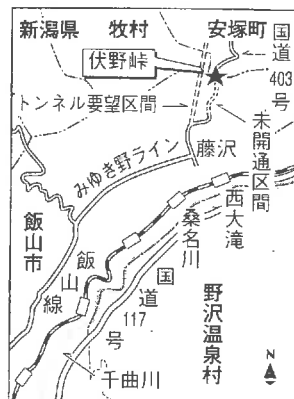
県道は妙高高原線、上今井安源寺線、南永江替佐線、牟礼永江線などが村内の重要な位置を占めている。しかし、いずれも集落内を通っているため改良が遅れている。上今井安源寺線についてはバイパスが完成し、交通渋滞は緩和されてきた。

(豊田村「後期基本計画」1990年(平成2)版より作成)

《地域点描》 信越国境の峠道 伏野峠

国道403号は北信地方の人たちにとってはよく耳にする名だろう。東筑摩郡明科町から更埴市に入って千曲川東岸を走り、北志賀、下高井郡木島平村を経て飯山市の国道117号と合流する。行き着く先は新潟県安塚町。が、県境の伏野峠から飯山市の藤沢までの約7.2km区間は未舗装のうえ、危険防止のため長い間通行止めになっている「幻の国道」だ。県飯山建設事務所では1996年から、この区間の本格的な改良整備に入った。このまま改良が進めば関田山脈の峠道の中では最も通りやすく、眺めもよい道路になる。

「信濃毎日新聞」1997.8.26による

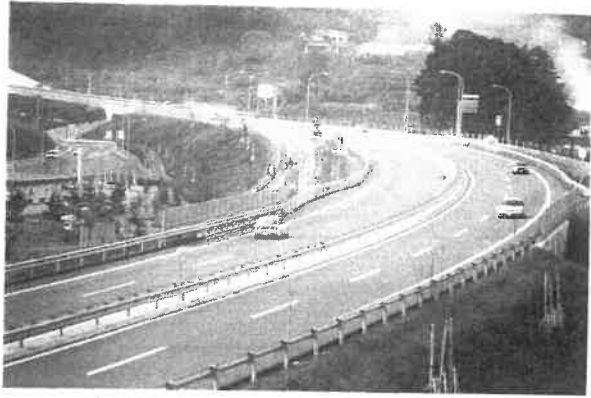


2 整備が進む高速交通網

整備が進む上 信越自動車道

上信越自動車道の信州中野—新潟・中郷村中郷 I C までの約 38.2 km は 1997 年に完成した。

同自動車道信州中野—県境間が完成し、県内高速道路の縦貫ルートが実現した。これまで、高速交通網の「孤島」となっていた北信濃地方だが、豊田村の北永江に建設された豊田・飯山 I C の開通で、待望の高速交通時代に突入した。人や物、情報などの交流が活性化の起爆剤となることへの期待とともに、自然や文化などこの地方の個性が失われないための決意を含めて将来に悔いを残さないための対応が促されている。



新潟県中郷 I C まで開通した上信越自動車道

上信越道は関越自動車道の新潟線から群馬県藤岡市で分岐し、北陸自動車道の上越 J C を結ぶ延長約 205 km。そのうち小布施—県境間の日本道路公団名古屋建設局中野工事事務所管内については、1973 年（昭和 48）11 月に基本計画が策定され、信州中野—中郷間は 1988 年（昭和 63）に施工命令、実施計画認可と進み、路線が発表された。

信州中野—県境間は約 28 km。千曲川、斑尾川、滝ノ沢、六月高架など 18 の橋梁（総延長約 3.4 km）、上今井、熊坂、日影、堀越第一・第二など 6 つのトンネル（総延長約 6 km）があり、泥岩や凝灰岩地帯であることに加えて、破碎帯の影響で工事は難航を強いられた。工事費は中郷までの区間で、約 1,610 億円。

中野—信濃間は暫定 2 車線。設計速度は 80 km で、豊田、野尻（国道 18 号線バイパスに連結）に I C が設けられ、信濃町に黒姫パーキングエリアが置かれた。また、豊田村の永江、信濃町柏原に高速バスの停留所ができた。（参考資料 北信濃新聞）

夢を乗せて動 き出す新幹線

1996 年 12 月 25 日、北陸新幹線長野—上越間のフル企画による着工が決定した。一時は着工が厳しい情勢が続いたが、最終的に北陸 5 県、沿線議員連盟などが「飯山トンネル」を最優先事業とすることで一致し、閣議決定の直前に政

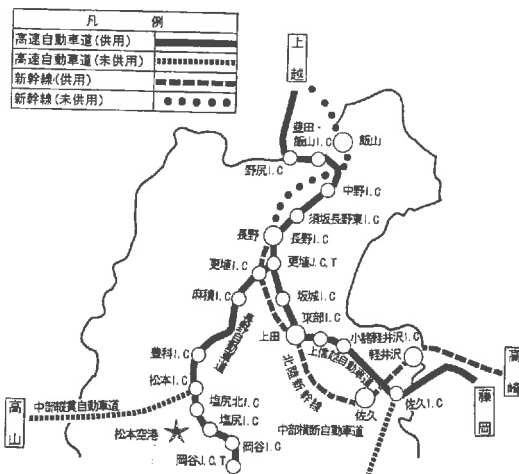


図 6-1-1 広域交通体系
（資料 飯山市都市計画課による）

府・与党の首脳会議で決着をみた。1969年（昭和44）に新幹線鉄道網整備方針が打ち出されてから27年目。東京・大阪間の北陸新幹線基本計画が策定されてから24年目。北信濃住民四半世紀の悲願であった。

**収支改善効果
はどうか**

新幹線整備事業の着工については、いろいろと問題も囁かれる。下の運輸省がまとめた整備新幹線新規着工区間の収支試算を見ると、北陸新幹線長野・上越は、在来線をJRから経営分離して開業後20年かかっても赤字

で、開業しないケースより赤字が拡大する。ただ、既開業区間など関連線区と合わせると収支

表6-1-1 整備新幹線新規着工の収支

単位：億円、△は赤字

	当該新幹線区間の収支						関連線区 の収支改善	収支 合計
	開業			未開業	収支改善 効果			
	新幹線	在来線	計					
東北新幹線 (八戸-新青森)	10年後	△61	—	△61	△94	33	42	75
	20年後	△73	—	△73	△113	40	50	90
北陸新幹線 (長野-上越)	10年後	△60	—	△60	△53	△7	8	1
	20年後	△71	—	△71	△65	△6	8	2
九州新幹線 (船小屋-新八代)	10年後	34	△3	31	23	8	42	50
	20年後	44	△5	39	29	10	50	60

(注) 関連線区の収支改善は、新幹線が開業する場合の収支から開業しないと仮定した場合の収支の差

(資料「信濃毎日新聞」1998.1.23による)

改善効果が見られた。

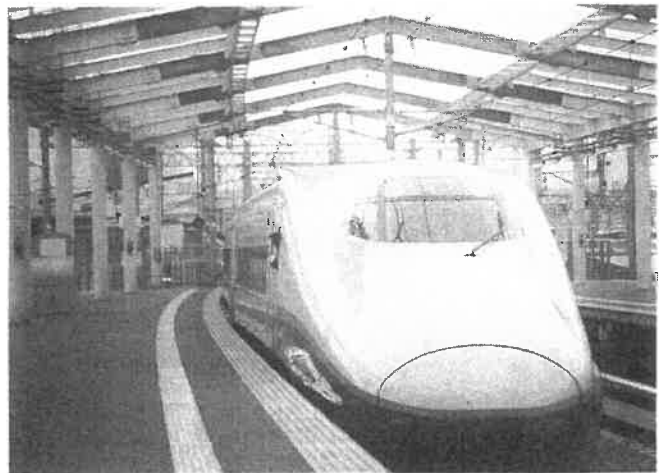
JR飯山線などの関連線区で8億円の収支改善効果があるため、長野-上越間は、1億円の黒字になるとしている。

今、ここに暮らす住民は、便利性を求め、豊かさを求めて、新幹線開業を悲願としてい

るのである。首都圏から1時間半ちょっとの新幹線は、将来的に大阪へもつながって、人や物、情報のながれに革命的な変化をもたらすであろう。これまで北海道や九州より首都圏への時間的距離が長かった北信濃地方。新潟、北関東、東北、北海道のスキー場が、首都圏との直結をうたって誘客する姿を見ながら、中野市まで高速道路が開通して、観光・行楽客をはじめ入り込み交通量が激増することに羨望しながら、新幹線の見果てぬ夢を見続けてきた。

長野-上越間の開業に向けての最優先課題は、北陸5県の合意事項となっている「飯山トンネル」であったが、1998年8月に、待望の着工を迎えたのである。

この年、1998年は、将来の北信濃地方にとって、非常に意義深い一年になるだろう。



東京に向け長野駅を出発する新幹線車両

2 節 高速交通網の地域への影響

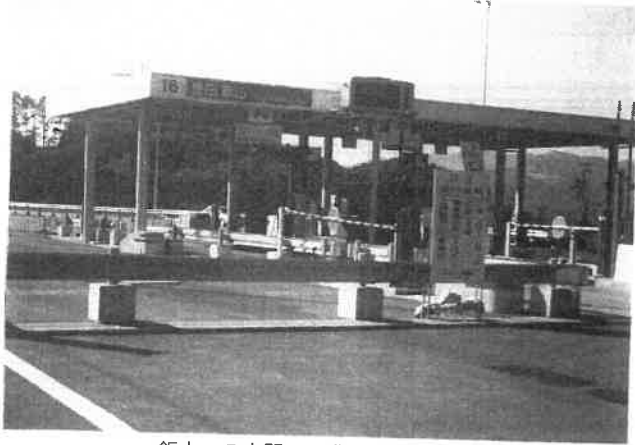
1 一般的にいえる影響

地域に与える影響を一般的な視点からとらえると、直接的な効果と間
二つの大きな影響 接的な効果に大きく二つに分けられる。

直接的な効果としては言うまでもなく、輸送の高速化によるメリットである。具体的には時間距離の短縮、輸送容量の増大、併せて掲載貨物の損傷の度合いも軽減される。また、I Cへのアクセス道路を中心に地域交通が整備され、一般道路の混雑が緩和されるとともに、交通の快適度が増すことになろう。更に地域間の移動が頻繁になることに伴い、生産活動や消費活動の効率を高めることは間違いないところである。

一方間接的な効果としては、三つの面からその効果を確認することができる。一つ目は産業振興である。

具体的には、I C周辺への工業立地の促進といった工業開発、物流の拠点となる施設の整備や大型小売店



飯水への玄関口、豊田・飯山 I C

の進出などの流通開発、観光客の流入に伴う観光地整備等、今までの土地利用の効率を飛躍的に高め、そこに立地する産業の生産活動を活発にするという効果である。二つ目は地域構造に与える影響である。時間距離の短縮や産業立地の変化に伴って人・物の交流が活性化し、長期的にみると基盤の整備された地域の定住人口が増加するものと見られる。三つ目は、沿線地域の資産価値の上昇（例えば、観光資源の価値増大、地価の上昇）をあげることができる。

しかし、このようなプラスの影響ばかりではない点も注意する必要がある。懸念材料の一つには環境破壊がある。道路や工場の建設開発による自然破壊や排気ガスによる公害も発生する。他方、地域外企業の進出から起こる競争の激化や首都圏からの時間・距離の短縮によって管理機能の流出も懸念される。

2 北信濃の玄関口豊田飯山 I C

上信越自動車道の信州中野 I C～中郷 I C（新潟県中郷村）間 38 km が開
首都圏まで 通し、この間に位置する、豊田・飯山 I C が飯水への玄関口になる。残る中
3 時間 郷～上越間も早ければ 1999 年度中に開通する見通しである。

上信越道中野～中郷間の開通により県内高速道路網の縦貫ルートが実現したことになり、

中央自動車道・長野自動車道と直結して首都圏、中京、関西圏と結ばれる魅力がある。観光や産業の振興など地域活性化に大きく寄与すると期待されている。また、上信越道が全通した場合を想定して、豊田村からこれまで一般道を利用して13時間近くかかった大阪まで5時間ちょっと、名古屋まで3時間半、東京まで3時間、新潟は2時間ちょっとで行けることになる。

豊田・飯山 I C 豊田・飯山 I Cを降りた所、県道飯山妙高高原線沿いの豊田村北永江北
 周辺の整備 原籍に、県事業による「道の駅」が完成した。大型、普通車併せて42

台収容の駐車場、屋根付の約500㎡のチェーン着脱場が整備された。総敷地面積9,600㎡である。

豊田村ではこの「道の駅」構内にふるさと交流館を建設した。各種交流会やイベントの他、そば打ち体験・試食、農産物や果実ジュース・おやき等の特産品の市、展示即売を行う。また、同 I C 周辺については、村が商業集積地、工業団地の誘致を検討している。商業集積地は、I C 南側に村土地開発公社が所有する約2.5haを中心に、物流・飲食・物販など企業を村内外から誘致する考えだ。

玄関口という利点を生かした一地域振興策としての考えである。 (参考資料 北信濃新聞)

3 I C開設に伴う周辺地域の道路整備

今まで、飯山から豊田村への交通は、飯山妙高高原線によるか、国道117号を行くかであり、道幅も狭く非常に不便であった。そこで、飯山市の静間から豊田村の替佐までを結ぶバイパス、替佐・静間バイパスが整備された。豊田飯山 I C への飯山市からの接続道路は、高速道本線と同様に飯水地域にとって重要な意味を持つ。この接続道路は、I C からストレートに飯山市街地へ通じる、まさに市へのメイン道路でもある。1997年9月26日にバイパスが完成(伍位野-I C間)し、飯山市街地の南端からは約6km、時間にして約10分で豊田・飯山 I C に接続できるようになった。

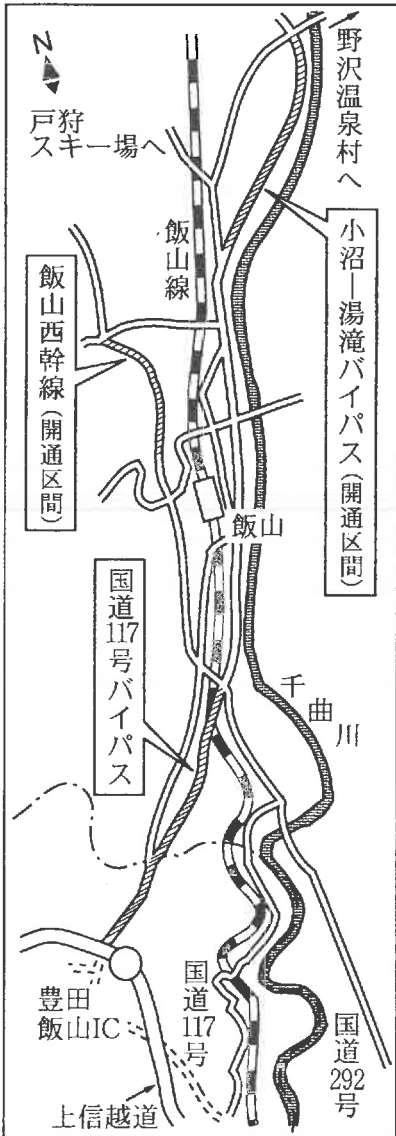


図6-2-1 豊田・飯山 I C 周辺の
 主な道路整備状況図

(資料 信濃毎日新聞 1997.11.6 により作成)

**飯山西幹線
全線開通**

飯山市では、豊田・飯山 I C 開設に伴い、市内幹線交通網の整備が進められた。

西幹線の曙町～藤木間の道路整備が完成をみた。1997年12月開通式をむかえた。

この開通により、秋津の替佐～静間バイパスから市街地の西部を迂回し、藤ノ木の国道292号に至る西幹線が全線が開通した。藤ノ木から先は県道曾根・藤ノ木線に接続するため、西幹線は豊田・飯山 I C から信濃平、戸狩温泉、なべくら高原などの観光地へ向かう重要な路線として、また住民の生活道路や農産物の流通路として、地域に大きな効果をもたらすものと期待されている。

表6-2-1 主要道路断面交通量 単位：台/12時間

	地点No.	1985	1990	1994
国道117号	181	3,585	4,727	6,768
	182	8,878	11,717	14,824
	183	7,992	5,700	5,468
	184	4,177	4,816	3,955
	185	2,542	3,029	3,146
	1183	—	10,298	13,261
	1184	—	—	4,078
国道292号	1185	254	1,717	3,720
	525	—	9,775	11,415
	526	4,398	5,086	5,516
	527	1,592	2,304	2,693
国道403号	528	936	1,376	1,545
	543	248	359	320
	544	5,657	8,709	8,709
	545	2,090	2,860	2,331
(主)飯山野沢温泉線	393	4,947	3,958	5,531
	394	5,016	5,079	5,109
	395	—	3,204	3,224
	396	3,124	3,595	4,265
(主)上越飯山線	909	647	1,086	1,380
	910	868	118	43
(主)飯山妙高高原	911	1,915	1,804	1,992
	912	925	1,233	1,268
(主)斑尾新井線	916	1,837	2,500	2,857

(資料：市都市計画課)

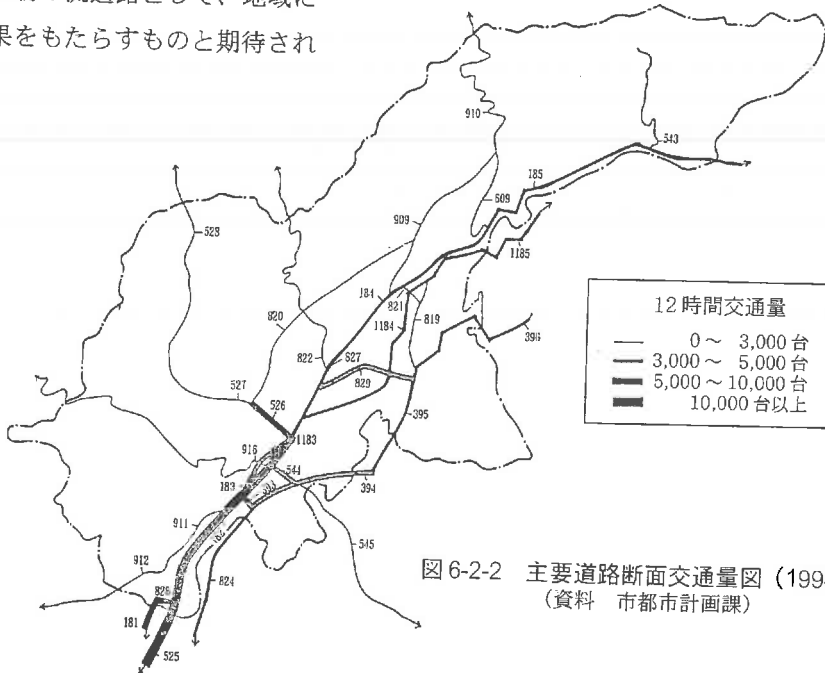


図6-2-2 主要道路断面交通量図 (1994年)
(資料 市都市計画課)

上表6-2-1は、飯山市における各地点の断面交通量の比較であるが、国道117号以南、国道403号の飯山市街地から木島までが、12時間あたり8,000台以上となっており、特に交通量の集中する区間となっている。また、1985年(昭和60)の交通量を比較してみても、同地点を中心に交通量が大きく増加している。

豊田・飯山 I Cへ通じる替佐・静間バイパスの整備、小沼～湯滝バイパスの整備といった国道117号の整備と飯山市街地の西部を迂回するこの西幹線道路整備は、よりスムーズな車の流れを期待させてくれる。

**117号バイパスが
南北を縦貫**

国道117号小沼～湯滝バイパスの小沼～大関橋間が完成し、1997年11月に開通した。同区間は、長さ約3.6kmで、今回は車道幅6mでの暫定開通だが、2001年度までには車道幅6.5m、歩道3mを含めた全幅11.5mの道路になる予定である。途中で信濃平駅方面から伸びる市道7-117号（1997年11月25日完成）が接続している。



開通をみた国道117バイパス、小沼～大関橋間

この小沼～大関橋間の完成により、飯山市の南北を縦貫する国道117号バイパスは全線が開通した。岡山の西大滝から上信越自動車道の豊田・飯山 I Cが35分程度で結ばれる。

**豊田・中野線
の整備**

替佐から千曲川を渡り、国道292号に通じる県道豊田・中野線の整備計画も進んでいる。ここは、豊田村内を通る国道117号を挟んで、斑尾高原カントリークラブの反対側の高台であり、工場の誘致活動も進められている。架橋の建設も含めて、2000～2001年頃に開通させていきたい考えである。この道路整備は奥信濃への産業・観光の玄関口としての役割を果たす上で必要であろうし、飯水自体の物流機能を考えたときにも重要な役割を担う道路になってくると思われる。

**牟礼・永江線に
代わるバイパス**

更に、豊田・飯山 I Cから牟礼を通して長野に抜けるバイパスを計画していることである。牟礼・永江線に代わるバイパスの建設であり、近隣の市町村と計画の段階である。これが開通することで、国道18号を通らずに長野市内に入ることができるようになる。長野市内に入る車で朝夕の交通ラッシュはすさまじいものがあり、解消されていくことが期待できる。

**秋山へ難所
また解消**

新潟県を迂回しないで、栄村中心部と秋山郷を直結する村道長瀬秋山線の矢櫃トンネルが1997年5月に完成した。同トンネルは全長約100mである。村道長瀬秋山線の旧道が狭く、急勾配で危険が指摘されていたため迂回するかたちで掘削された。村中心部と秋山郷を直接結ぶ、縦貫林道の現道併用ルートの一区間として約

4億円を投じて完成した。(参考資料 北信濃新聞)

高速交通網が整備され、秋山郷は飯水地域の観光地として脚光を浴びてきている。今まで以上に観光客がこの地を訪れることが期待されている。同縦貫道路が全線開通して本格的に効用を発揮するが、交通の難所の一つが解消されたことに地元関係者の喜びは大きい。

こんなところも便利に 主要地方道飯山斑尾新井線の馬ノ背工区と分道工区の改良工事が終わり、1997年12月に竣工式が行われた。この道は、斑尾高原に通じる道として観光客の利用が多いが、狭く曲がりくねり大型の車のすれ違いが難しい道だった。このため、県では1992年から改良に着手した。

また、太田地区の曾根と三郷を結ぶ吹上トンネルが、1997年12月に開通した。トンネルの長さは65m。これまでの道は日当たりが悪く、冬期間はスリップ事故の危険性があったが、この開通で安心して通れるようになった。

そして、木島と瑞穂を結ぶ新たな幹線道路として、木島地区の坂井から木島平村の小見を通り、瑞穂地区の戸那子付近に至る広域農道の竣工式が、1997年11月14日に行われ工事に着手した。(資料 市報いいやまより)

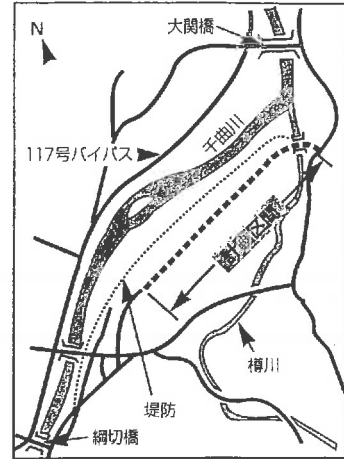


図 6-2-3
木島～瑞穂の幹線農道予想図

4 定住人口増加の基盤整備

秋津中央団地の造成

1993年(平成5)11月に秋津中央団地の造成工が始まり、1996年まで造成が行われた。1994年に40区画を分譲し、1995年には40区画、1996年には20区画を分譲してきた。

開通を果たした国道117号替佐～静間バイパスと飯山西幹線(西回り線)に隣接する一帯で、宅地としてはこの上ない好適地である。市の宅地開発は、市街地の拡大を基本的な考えとし、市街地周辺を中心に秋津中央団地造成後も中規模の宅地分譲を継続的に行っていく考えである。これらの市の取り組みに、定住人口の増加に向けての期待が膨らんでいる。

《地域点描》 新しい街誕生

／飯山市・秋津中央団地／

豊田・飯山ICから飯山市につながる国道117号バイパスが同市静間の同国道本線につながるあたりに真新しい住宅が数十戸整然として並んでいる。つい、最近まで畑が広がっていた丘陵地帯である。1㎡あたり3万円余りという安さが人気。入居した人の多くは市内からの転居組。必ずしも人口の増加につながるが、「人口流出の歯止めでは大きな効果になっている。」(市土地開発公社)という。

上信越道中野以北の開通とともに高速交通網時代を迎える岳北の地で一つの街が生まれた。飯山市では大規模の住宅団地だ。これからこの街にはどんな物語が生まれるのだろうか。

「信濃毎日新聞」による

**都市間
交通流動**

飯山市静間の国道117号沿いにS・S・V(長野市)の西友飯山店とスワロースキーグループ(飯山市)のスポーツ用品店が軒を連ねた「飯山ショッピングタウン」がオープンした。

飯山ショッピングタウンは総敷地面積22,000㎡。食料品を中心とした西友飯山店は、売り場面積が2,100㎡、スキーやアウトドア用品を揃えたスポーツ用品店は1,100㎡。駐車場は370台収容できる。同

ショッピングタウンには、本久ヶ原(長野市)もオープンするなど、郊外大型店の出店が本格化している。

こうした中で、同市の中心市街地の空洞化の懸念が一層強まっている。その反面、消費者の3割近くが、中野市や上越市に流れていた同市や隣接の下高井郡木島平村、野沢温泉村



駐車場が満杯 飯山ショッピングタウン

で消費者を市内に引き留める効果も強いとの期待も高まっている。確かに豊田・飯山ICからのアクセス道路が開いて車の流れが変わった。豊田村永田地区では、飯山市街地郊外の大型店への買い物客が多くなったという。

下表は、都市間の交通流動の様子を示したものである。

表6-2-2 ゾーン間交通量(飯山市起点) 単位:トリップエンド

	1985	1990	1994
合計	68,403	65,434	77,829
内内交通	50,074	47,614	58,604
内外交通	18,329	17,820	19,225
中野市	3,687	4,508	4,441
長野市	3,521	3,303	3,485
木島平村	3,785	2,972	3,605
野沢温泉村	1,925	1,498	2,310
須坂市	831	1,384	654
豊田村	731	1,149	1,277
山ノ内村	670	337	816
豊野町	96	181	246
その他	3,083	2,488	2,391

(資料:市都市計画課)

飯山市を起点とする交通量(ゾーン間)をみると、1994年度は約77,800トリップ、うち内内交通が58,600トリップ(75.3%)を占め、内外交通は19,200トリップ(24.7%)となっており、内内・内外ともに1990年度との比較では増加している。

内外交通の行き先別では、中野市、長野市、木島平村の近隣市町村間の交通量が多く、これらの都市への依存度の高さが伺える。

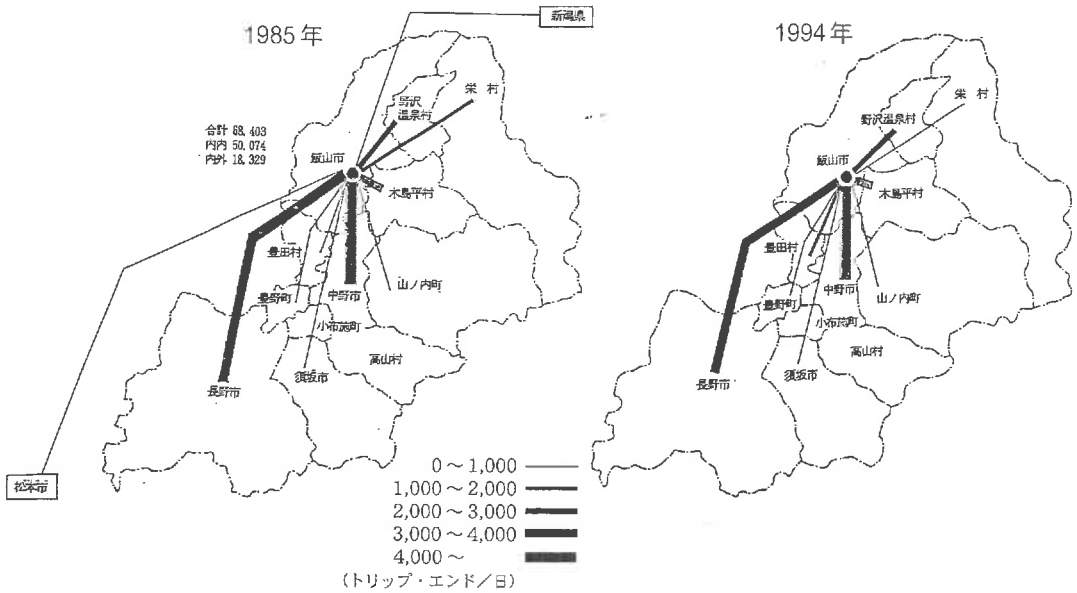


図 6-2-4 ゾーン間自動車交通量 (資料 飯山市都市計画課による)

豊田・飯山 I C からの幹線道路国道117号を中心としたアクセス道路が整備されていくことで、今後、他地域との結びつきが強まることは間違いない。また I C を入口に北に多くの観光地を持つ飯水地区である。サービス・商業基地として、国道117号沿いは変貌を遂げてくるだろう。また、飯山市には長峰工業団地・木島工業団地が造成されて、多くの企業が誘致されている。そして、開通を果たした豊田・飯山 I C から飯山市街地に向かう替佐・静間バイパスの運付近に県営の工業団地造成の計画もあると聞く。

若者の流失、地域の高齢化、地域の衰退といった飯水地域が抱える問題に対しても、サービス・商工業基地ができ若者に働く場所が確保されることで、歯止めがかかっていくのではないかとの期待も持たれている。

5 観光への影響

高速道路と観光

～鹿島槍の事例～

長野自動車道、上信越自動車道の利用状況は、利用台数の推移を見とみると、各 I C では年々増加傾向にある。(下表 6-2-3)

表6-2-3 長野自動車道・上信越自動車道利用状況

(単位：台)

年及び月	長野自動車道							上信越自動車道		
	岡谷 I C	塩尻 I C	塩尻北 I C	松本 I C	豊科 I C	麻績 I C	更埴 I C	佐久 I C	長野 I C	須坂長野東 I C
平成2年	4,138,665	2,334,355	3,143,286	3,661,609	4,356,924	—	—	—	—	—
3	4,184,009	2,456,001	3,390,617	3,832,468	4,848,992	—	—	—	—	—
4	4,205,236	2,550,782	3,545,921	4,034,519	5,171,355	—	—	—	—	—
5	4,383,495	2,921,133	4,238,363	5,128,613	4,899,655	677,927	1,866,667	2,612,103	1,499,313	2,121,678
6	4,522,130	3,002,770	4,331,359	5,477,742	4,816,667	768,303	2,626,342	3,772,761	2,014,934	3,145,873

(資料：1994年度県統計書より)

1991年以降の長野県全体での観光地利用者数が頭打ちから微減となる中で、沿線の地域は高速道路開通を契機として入り込み客数が増加するなど、観光面では様々な面でプラスの影響が見られているという話も聞く。

長野県への観光客の入り込み数の推移について、県観光課資料「観光地利用者統計調査結果」から、松本IC、豊科IC開通の直前年にあたる1987年を100とした指数の変化で見ると、北安曇、松本地域の伸び率が他地域と比較して高くなっている事実がある。これは高速道路開通が観光客の増加に寄与していることを裏付けているといえる。

「サンアルピナ鹿島槍スキー場」の事例から、高速道路が観光に及ぼす影響を検証してみよう。このスキー場は1988年（昭和63）の長野道豊科ICの開通により同ICに最も近いスキー場となるなど、アクセス面が大幅に改善された。

利便性の向上のほかに、同スキー場では高速道路開通を契機にリフトの架け替えやレストラン等の施設のリニューアルを進め、総合スキーセンターを建設した。時間・距離の短縮により日帰り圏が拡大したことから、片道3時間程度を集客の対象範囲として営業活動を行うと同時に、日帰り客にも対応する仮眠施設を建設し、快適で便利なスキー場とのイメージアップを図ってきた。

こうした改善により、高速道路開通以前には6割近くが中京・関西方面の宿泊客であったが、今では首都圏と中京・関西圏が3割程度ずつまでになり、両地域とも日帰り客の増加が見られた。1994年の利用客は48万人で、豊科IC開通前の3倍強と大きく伸びた。このように、高速道路の開通を単に利便性の向上に止まることなく、施設面の充実およびサービスの向上に努めたことにより、観光面の集客力を引き上げることができたものと見られる。

表6-2-4 上信越自動車道信州中野IC、豊田・飯山IC月別利用状況（単位：台）

月	信州中野IC				豊田・飯山IC	
	1995	1996	1997	1998	1997	1998
1	—	261,889	325,754	209,476	—	95,777
2	—	240,081	315,090	210,331	—	97,010
3	—	283,007	388,455	251,340	—	111,736
4	—	216,861	287,007	168,360	—	78,342
5	—	231,474	313,362	174,818	—	92,228
6	—	194,746	269,207	148,234	—	76,655
7	—	236,455	324,882	176,034	—	90,942
8	—	344,644	485,466	224,251	—	120,600
9	—	237,954	306,646	167,027	—	88,381
10	—	256,224	296,980	188,154	52,173	95,919
11	4,954	275,374	197,960	177,019	88,640	89,070
12	244,837	335,958	222,066	205,305	84,091	90,926
合	—	3,114,667	3,732,875	2,300,352	—	1,127,586

（11/30開設）

（10/16開設）

（日本道路公団 長野管理事務所）

高速道路効果
はなるか

例えば、飯山市で見たときに、飯山市は雪を資源としたスキーを主として発展し、スキー観光客数は年間利用客数の約80%を占めているといわれる。そして、下表6-2-5からも分かるように、1993年までは、折からのスキープームの中で観光地利用客数は順調な伸びを示していたが、近年ではブームの定着化と共に減少傾向にある。

また、前頁の表6-2-4の上信越自動車道信州中野IC、豊田・飯山ICの月別利用者数を見ると、1997年の信州中野IC利用者数は、11月・12月を除くと、対前年比の割合を大きく伸ばしている。1997年10月に上信越自動車道は新潟県中郷まで開通し、中野以北のICが開設したことで、利用者数が分散されたかたちになっているが、上信越自動車道の利用率、高速道路への浸透状況が高まっていることは間違いないところである。

こうした中、冬型観光地から通年型観光地をめざして、市街地の寺巡り、自然体験教室等の観光客の誘導を行っている。更に観光と農業の振興策として農業の付加価値化を図るグリーンツーリズム事業（滞在型体験事業）が推進され、岡山、戸狩、北竜湖に拠点を構え稼働している。

多くの観光地を持つ飯水地域である。高速交通網時代を迎えて、各観光地への入り込み客が期待できるが、それにどのように対応をしていくのか、問われるところである。

表6-2-5 観光地別延利用者数の推移 (()内は対前年対比%) (単位:百人)

市町村名	観光地名	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	
飯山市	飯山	1,519 (277.2)	548 (106.6)	514 (98.1)	524 (100.2)	523 (100.2)	522 (101.0)	517 (100.6)	514 (100.6)	
	"	斑尾高原	5,532 (90.5)	6,113 (91.6)	6,670 (90.1)	7,401 (95.7)	7,734 (98.0)	7,894 (99.2)	7,961 (108.2)	7,356 (102.0)
	"	飯山国際	222 (74.0)	300 (103.1)	291 (83.9)	347 (83.0)	418 (102.7)	407 (87.2)	467 (108.4)	431 (98.4)
	"	信濃平	1,062 (86.6)	1,226 (94.4)	1,299 (89.8)	1,447 (89.7)	1,613 (100.9)	1,599 (97.3)	1,544 (105.2)	1,562 (117.7)
	"	北飯山	—	69 (100.0)	69 (94.5)	73 (91.3)	80 (100.0)	80 (95.2)	84 (98.8)	85 (96.6)
	"	戸狩	3,291 (66.9)	4,921 (93.2)	5,280 (90.1)	5,857 (93.6)	6,260 (107.6)	5,819 (108.5)	5,365 (126.6)	4,237 (100.4)
	"	戸狩小境	—	—	—	—	—	—	—	—
	"	北竜湖	1,264 (94.0)	1,344 (300.0)	448 (90.7)	494 (92.9)	532 (99.4)	535 (97.4)	549 (103.4)	531 (99.6)
	"	いいやま湯滝温泉	990 (94.1)	1,052 (90.8)	1,159 (85.3)	1,359 (89.9)	1,511 (—)	—	—	—
	"	なべくら高原	189 (—)	—	—	—	—	—	—	—
木島平村	木島平	2,292 (78.1)	2,934 (108.1)	2,715 (104.2)	2,606 (69.5)	3,749 (102.8)	3,646 (101.8)	3,580 (110.2)	3,250 (100.4)	
	"	カヤの平高原	175 (93.1)	188 (84.7)	222 (93.3)	238 (228.8)	104 (60.1)	173 (105.5)	164 (101.9)	161 (102.5)
	"	馬曲温泉	2,035 (96.3)	2,113 (108.7)	1,944 (94.7)	2,052 (—)	—	—	—	—
	"	野沢温泉村	9,733 (84.0)	11,587 (98.4)	11,774 (87.1)	13,524 (98.0)	13,794 (99.2)	13,911 (101.4)	13,725 (110.5)	12,416 (103.8)
豊田村	斑尾高原	313 (101.6)	308 (83.7)	368 (103.7)	355 (101.1)	351 (99.2)	354 (101.7)	348 (102.1)	341 (98.8)	
	"	高野辰之記念館 及びふるさと遊歩道	89 (90.8)	98 (112.6)	87 (96.7)	90 (81.8)	110 (97.3)	113 (101.8)	111 (284.6)	39 (100.0)
	"	温泉公園	689 (95.7)	720 (112.3)	641 (101.9)	629 (101.9)	617 (99.4)	621 (88.5)	702 (67.4)	1,042 (105.1)
柴村	苗湯山・馬甲山	95 (105.6)	90 (90.9)	99 (100.0)	99 (104.2)	95 (78.5)	121 (111.0)	109 (97.3)	112 (101.8)	
	"	秋山郷	1,385 (100.0)	1,385 (98.6)	1,404 (95.1)	1,476 (115.9)	1,274 (94.2)	1,353 (103.1)	1,312 (104.4)	1,257 (103.5)
	"	千曲川沿線	237 (551.2)	43 (51.8)	83 (83.0)	100 (138.9)	72 (63.2)	114 (110.7)	103 (99.0)	104 (98.1)
北信地方事務所計	115,710 (92.8)	124,669 (97.2)	128,296 (91.5)	140,279 (104.4)	134,427 (99.0)	135,837 (97.5)	139,376 (103.9)	134,111 (101.5)		
北信濃計	332,087 (115.5)	287,581 (98.7)	291,486 (91.5)	318,430 (98.1)	324,695 (102.6)	316,442 (86.6)	357,240 (114.8)	311,240 (104.7)		
長野県計	1,053,273 (103.9)	1,014,203 (101.5)	998,982 (95.8)	1,043,192 (99.8)	1,044,889 (100.0)	1,044,948 (97.1)	1,076,412 (107.1)	1,004,675 (104.7)		

(資料:観光地利用者統計調査結果による)

《地域点描》『高速道路効果』鮮明に

1997年10月に開通した上信越道豊田・飯山ICなど幹線道路網の整備、体験・温泉観光施設整備と継続的なイベントが北信地方の観光客の流れに大きな影響を与えていることが、先に開いたJR飯山沿線観光連盟総会の資料で明らかになった。

1997年度の観光客が前年と比べて大幅に伸びたのは豊田村。前年比115.1%の増加でIC近くの「道の駅 ふるさと豊田」が、オープン以来約7か月で約65,000人の利用者を記録した。また、「高野辰之記念館」もIC開通を機に入場者が急増している。栄村では、スキー場の営業が本格化したことに加えて、北野温泉「学問の湯」がオープン。継続的な「絵手紙」イベントなどが定着したこと、「道の駅」が県外客を誘ったことなどから、前年比17.8%の増となった。

県内縦貫高速道路網の完成、更に北陸道との接続、長野新幹線の開通など高速交通時代が現実のものとなる中で、その利用者をどう取り込むのか。観光客のニーズに合った施設やイベント企画など、観光地としての個性と質が問われている。

「北信濃新聞」による

6 便利性がもたらす功と罪

宿泊地から

日帰り観光地化

自然、文化、歴史、暮らしなど北信濃の財産に、より大きな付加価値を育て、人・物・情報の交流、農業・工業・観光などの産業の活性化、ビジネスの拡大、都市機能の拡充、視野を広げる行動範囲の拡大、生活

の合理化などに波及効果が期待される高速交通網である。しかし、住民の心豊かな暮らしを脅かす要素がないとはいえない。

観光にしても、首都圏などからの時間的距離が短縮され誘客条件は拡充されるが、これまで、むしろ交通が不便だったために宿泊観光地だったこの地方が、日帰り観光地になっていく可能性が高い。長期滞在を促す保養施設や環境、イベントや体験メニューなどソフト作りに取り組むことは全ての観光地の課題でもある。

自然、環境の保全も急務である。生活面の便利性、経済波及効果というメリットはあっても、新幹線、高速道の工事自体、自然を破壊していくことにつながるのである。失った緑を補うこと、防災対策をきちんとすることはもちろん、市街地、幹線道路沿いなどの乱開発を防ぎ、自然を切り売りしない覚悟を固めたい。

文化も同じである。観光誘客に目を向け、受けにおもね伝統の仕儀や敬虔な祈りを忘れてしまっは意味がない。

自然も景観も文化も、その地域のグレードである。心豊かな暮らしを育むための資源である。高速交通網は暮らしの質を高めるものだが、暮らしそのものを脅かすものにしてしまった

ら何もならない。(参考資料 北信濃新聞)

共同事業と 役割分担

国道117号バイパスの飯山市以北の全通、主要地方道安田中村バイパスへの着手で、高速道路は北信濃各村へ直結する。こうした中で複眼都市化の条件整備ともいうべき岳北広域圏(飯山市・豊田村・栄村・野沢温泉村・木島平村)の活性化が急務である。新幹線、高速道とアクセス、国道バイパスの相次ぐ開通は活性化の一つの起爆剤である。豊田村と栄村が30~40分で結ばれ、短縮された時間的距離は意識的距離の変化にも結びつく。いまこそ広域市村による共同事業の推進、機能分担の理解が促される。

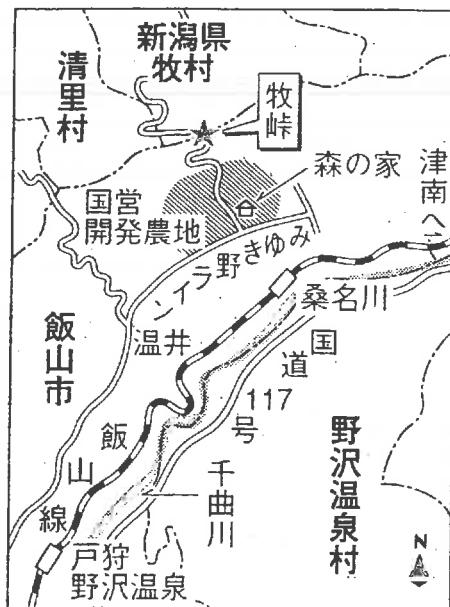
21世紀をめざしてJAの大同合併で生産団地化などによる農業生産力の向上が図られ、グリーンツーリズム、スキー場の個性化やネット化、多彩なイベントメニューの展開などによって通年滞在型観光地化が実現されることが期待される。企業誘致、宅地・別荘地造成、新たな観光・誘客資源の開発、商業集積、特産品の開発・生産などを、立地や歴史、自然、伝統文化、資力などに応じて5市村が分担し合えることがよいのだろう。(参考資料 北信濃新聞)

《地域点描》 信越国境の峠道 牧峠

柄山地区から牧峠に向かう道は、関田山脈の峠道の中でも傾斜が緩やかで冬も比較的安全であったため、多くの人々が利用したという。峠からは気象条件がよければ佐渡島まで見渡せる。

台地一帯を「なべくら高原」と名付けて、農業と自然と観光を結び付けた動きが盛んに行われている。国営の農地開発(1983年から)とともにできた「みゆき野ライン」は深い谷にさえぎられ隣の集落との行き来がままならなかった岡山上段地区を横断。地元の人々が、「信じられない」と話すほど画期的な道路は地域振興に明るい光をもたらした。

「信濃毎日新聞」1997.8.22による



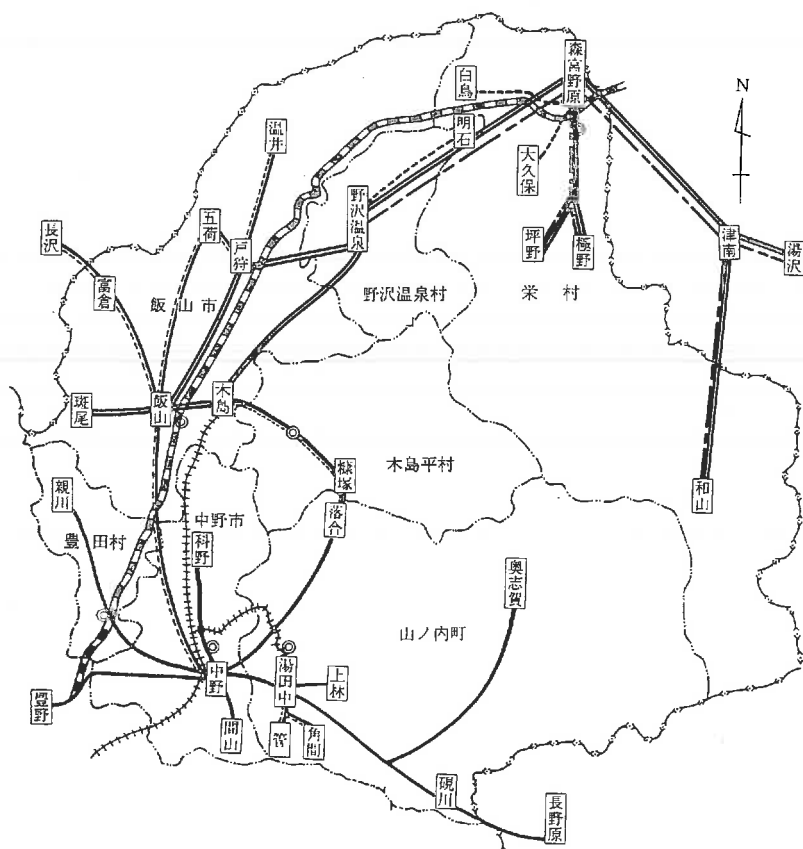
3節 飯水の公共交通

1 公共交通の現状

鉄道・バスの
運行路線知っ
てますか

飯水の公共交通機関は、JR飯山線、長野電鉄線及び路線バスがあり住民の足として利用されてきた。

バスルートについては、主として飯山線を中心に放射状に形成され、飯山線沿いの南北方向に、中野・小牧・戸狩方面へのルートと、東西方向に山間部の落合・斑尾・長沢・野沢温泉・温井方面へ連絡するルートがある。運行本数は飯山駅から野沢温泉方面へ連絡するルートが比較的多いが、(1日40本程度)その他のルートは20本未満と少ない。



鉄	道	路	線	バ	ス		
—+—+—+—	JR飯山線	——	長野電鉄	---	越後交通	-----	村営バス
+++++	長野電鉄線	====	信州バス	====	南越後観光バス	-----	代替バス

図6-3-1 北信地域における鉄道、バス運行路線 (資料 北信地域広域行政組合より)

減り続ける
乗客数

飯山市、栄村、豊田村の鉄道主要駅の一日当たりの乗降人員は、下表の通りであり、道路整備の進展と自家用車の普及にともない、利用者は年々減少してきている。

しかし、近年は、北陸新幹線の整備が進んでくる中、JR飯山線への新型車両の導入、新幹線あさまへの接続時間の短縮など、JR利用への利便性が良くなってきている。

表6-3-1 一日当たり駅乗降人員数 (人)

路線	駅名	1988	1990	1992	1994	1996
東日本旅客	飯山	2,154	2,100	2,114	1,952	1,808
	戸狩野沢温泉	1,400	1,382	1,362	1,186	1,088
	森宮野原	242	262	236	224	218
	替佐	532	518	510	518	478
長野電鉄	木島	582	539	491	438	467
	信濃安田	301	294	268	200	212

(資料：市都市計画課・JR飯山営業所より)

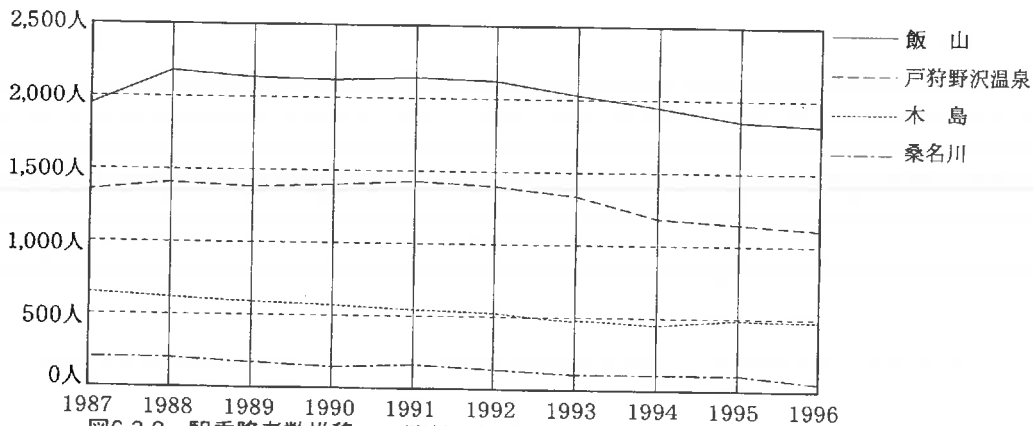


図6-3-2 駅乗降者数推移 (資料：市都市計画課・JR飯山営業所より)

《地域点描》 長野電鉄木島線電車がワンマンカーに

長野電鉄では木島線・屋代線の赤字削減策として、1993年10月から、運転手のみの乗務で運行することになった。これは、両線の利用客が減少の一途をたどり、このままでは将来廃止も検討せざるを得ない状況から、ワンマンカー化に踏み切ったものである。同社では、「車掌がいなくなることでお客さんに不便をおかけするが、事情をご理解いただき、ご協力を」と呼び掛けながら運行を続けて現在に至っている。

信州バス(株) 今度は路線バスに目を向けてみよう。
 が運行を続行 飯山市内路線バス利用者は下表のとおりであり、減少傾向は続いており、
 運行回数の減少にもなっている。

表6-3-2 路線バス輸送状況

	系 統 数	1日当たり運行回数 (往復)	年間輸送人員 ^(人)
昭和50年度 (1975)	11 (路線数)	136.5	2,300,395
55年度 (1980)	10 (路線数)	139.5	1,594,403
60年度 (1985)	9 (路線数)	116.5	1,128,499
平成 2年度 (1990)	26	98.0	1,190,391
5年度 (1993)	21	81.5	966,825

(資料：市都市計画課より)

この路線バスの運行については、1992年(平成4)10月以降、長野電鉄(株)から新会社の信州バス(株)に受け継がれ運行されることになり、心配されていた市内の廃止代替バス路線(温井線・小境線・長沢線)も廃止されずに済むことになった。

1991年度の飯山営業所管内の路線バス輸送実績によると、運行赤字額は、年間1億1千万円余りにのぼり、この赤字分は長野電鉄(株)と市などからの補助で補填し運行を続けてきた。この運行赤字が年々多額になったため、長野電鉄(株)では、100%出資の子会社による合理化で赤字を縮減して経営改善を行おうとしたものである。

信州バス(株)は飯山営業所管内を営業区間とし、貸切りバス・路線バス事業を主体に、本社である長野電鉄(株)から分離し独立採算性を取って会社経営をしている。同社では企業努力により運行赤字をできるだけ少なくし、運行を継続したいとして努力を重ねている。路線バスは公共性の高いものであり、関係する自治体でも赤字分については負担をしているが、赤字解消のためには営業利益を上げることが第一に考えなければならない。

現路線の利用状況では、依然厳しい経営状況にあることはいうまでもなく、地域の足である路線バスの廃止問題も再浮上しかねない。自家用車が普及した今、路線バスの利用者のほとんどが、お年寄りや学生、いわゆる交通弱者である。これらの人々のかけがえのない「足」を守るために、一人でも多く路線バスを利用していかなくてはいけないのである。そのために地域一体となった運動が必要である。



飯山駅前バスのりばで失発をまつ路線バス

表6-3-3 車種別自動車保有台数〈飯山市〉

(各3月31日現在)

	貨物	乗合	乗用	被けん 引車	特種車 特殊車	小型 二輪車	軽	計
1955	192	22	24	—	8	27	650	924
1965	656	35	108	—	27	7	—	905
1975	3,693	36	4,576	6	190	226	—	8,727
1985	2,476	96	6,288	3	365	247	5,478	14,953
1986	2,386	93	6,376	—	388	270	5,736	15,249
1987	2,343	105	6,515	—	408	257	6,143	15,771
1988	2,270	105	6,660	—	426	278	6,486	16,225
1989	2,275	107	6,858	—	431	289	6,900	16,860
1990	2,253	110	7,143	—	433	302	7,125	17,366
1991	2,220	113	7,377	—	460	282	7,392	17,844
1992	2,255	119	7,619	—	471	282	7,682	18,428
1993	2,243	124	7,823	—	497	293	7,835	18,815
1994	2,238	130	8,023	—	532	311	8,094	19,328
1995	2,334	144	8,494	—	598	345	8,753	20,668
1996	2,336	145	8,750	7	590	361	8,889	21,078

(資料：新潟県陸運局長長野陸運局支局)

《地域点描》 270万円余りの購入に感謝

1992年9月に各区長さんを通じてバス回数券の購入運動が実施された。その結果購入いただいた回数券は270万円余りにのぼり、市民の関心の高さを示していた。信州バス(株)の存続には地域の住民の信用が不可欠である。路線バスの利用のみならず、貸し切りバスの利用も信州バスを利用していただくなど、今後も地域を挙げて利用促進を図る必要がある。JRの利用促進と併せ、地域の公共交通機関を守るため、今後も積極的な利用を地域住民に訴えていく必要がある。

2 飯山線の利用

四分の三世紀を
迎える飯山線

飯山線は1921年10月20日に豊野～飯山間が開通した。すでに四分の三世紀を迎える。この間飯山線は雪をかき分け、ふるさとの足として脈々と私たちの生活を支えてきた。飯山線には、先人の皆さんが、明日の飯山の繁栄を思い築き上げてきた歴史がある。改めて歴史を振り返り、故郷の足を再認識したいものである。

旧国鉄時代の終わりごろの運転本数は、一日13往復であった。JRの経営になってからは18往復へと、利用者本位のダイヤ改正が図られてきてはいる。

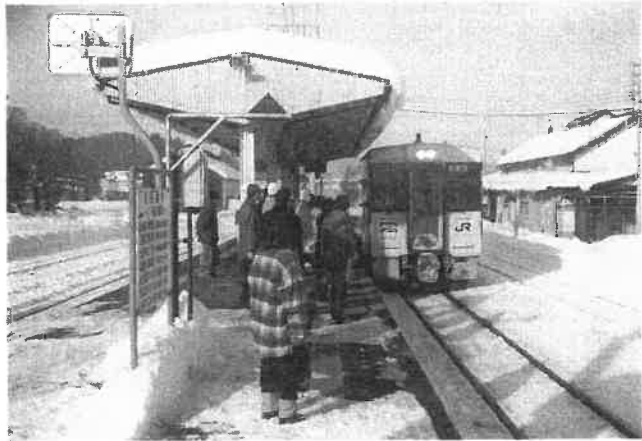
しかし、依然として経営のネックは利用者数の減少であることは衆知のとおりだ。飯山線の利用者はこの10年間で、ざっと25%落ち込んだ。県下JR8線の中で、民営化後も減少傾向が続いているのは唯一飯山線だけだという。しかし、整備新幹線の長野乗り入れと同時に飯山線が大きく変わりつつある。

乗ることに
メリットを感じ
る飯山線

今日の飯山線の礎ともいえる飯山鉄道(株)の設立に当たっては、故五島慶太氏の尽力を忘れてはならない。駅前広場には、同氏の謝恩碑が建立されている。飯山線は1991年4月から、飯山営業所として経営責任を明確にした経営を展開してきた。経営にプラスになることは、いろいろアイデアを出して

取り組んできている。

柱になるのは飯山線沿線の魅力再発見と、それにどう飯山線を結び付けていくかということ。それに地道なサービス向上の努力ということになる。「乗って残そう飯山線」と掛け声を掛けてみても、乗ることにメリットがなければ、利用者は増えないのである。若者にも年配者にも共通するメリットを掘り起こし、それを提供していかなければならない。



新型車両になった飯山線

1997年の新幹線「あさま」の開業が、東京－飯山間を時間短縮する効果を生み、利用者に「近くなった」という実感を与え利用客数を増やせると期待感が大きい。JR東日本が大いに注目しているのである。

1997年10月から飯山線の車両が新型車に一新された。窓が一回り大きくなり明るい印象を受ける。また車内の通路スペースが広くなり、通勤・通学時の混雑にも配慮されたかたちになり、冷暖房も完備された。快適に飯山線が利用できるようになった。

～歴史に見る飯山線の節目～

- 1876年（明治9）千曲川沿い飯山回りが、東京－新潟を結ぶ最良ルートだとして、イギリス人鉄道技師ポイルが政府に報告書を提出（飯山と鉄道の歴史が始まる）
- 1882年（明治15）このころ上越を中心として、私設鉄道の建設運動が始まる。
- 1884年（明治17）井上鉄道局長、飯山に立ち寄る。更に上越方面を視察
- 1885年（明治18）ポイル報告書とは異なり、上田－上越間に国有鉄道（現信越線）が認可。飯山回りルートこのときに完全に消え去る。上越地方の誘致運動の勝利とも言える事態であった。以後鉄道建設の運動は幾度となく繰り返されるが、進展せず。
- 1917年（大正6）飯山鉄道(株)会社設立。後の運輸大臣で、東急王国を築く故五島慶太氏の尽力大。（同氏の碑が飯山駅前に）
- 1919年（大正8）豊野－飯山間の工事着工
- 1921年（大正10）豊野－飯山間開業

* 1924年（大正14）には森宮野原まで開業、1929年（昭和4）には十日町まで開業

* 信濃川発電所の建設に関連し、現東京電力（株）に大きく経営依存。

* 国の買収を請求するが進展なし。

1944年（昭和19）軍事目的の買収で国鉄に。

1987年（昭和62）JR東日本として私鉄へ。

1991年（平成3）飯山線営業所がスタート

《地域点描》 眺望車『ふるさと』で沿線風景を売りものに

眺望車「ふるさと」が、10月から定期運行される。車内のシートがすべて東側を向いているという工夫がされている。窓からゆったりと流れる千曲川の姿や沿線地域の田園風景を満喫できるようになっている。

眺望車は2年ほど前から飯山線営業所などが「沿線の風景の素晴らしさを題材に、飯山線の利用拡大を図りたい」とJR東日本本社等に要望していた。こういった車両が導入されるのは、JR東日本では飯山線が初めてで、各方面から注目を集めている。



沿線風景を楽しめる『ふるさと』号