

北陸新幹線金沢延伸

リニア中央新幹線

報告書

(2014 年 3 月 13 日～4 月 8 日調査)

I	調査の設計	1
II	調査のポイント	4
III	調査の概要	6



一般社団法人 長野県世論調査協会

Tel 026-233-3616 Fax 026-233-3610

<http://www.nagano-yoron.or.jp>

I 調査の設計

◆調査の目的

北陸新幹線（長野経由）金沢延伸まで1年、リニア中央新幹線は品川～名古屋間2027年開業へ向けて今年度にも着工と、長野県に大きな影響を与えると予想される巨大プロジェクトが具体的な段階を迎えた。この2つの新幹線により私たちの暮らしはどうなるのか、子孫に残すべき社会、経済的な財産、美しい自然はどうなるのか。

現段階で県民が意識している両新幹線との関わりや光と影を調べ、将来負の遺産にならない道を探りたい。なお北陸新幹線は東信・北信・中信、リニア中央新幹線は南信・中信居住の方を中心に聞き、関係が深い人々の意見が反映されるような方法を採用した。

◆調査の設計

▽調査対象	県内に住む20歳以上の男女800人		
▽抽出方法	層化三段無作為抽出法。県下“有権者の縮図”となるように、東北中南の4地域に分け、一定のルールで選定した市町村の選挙人名簿をもとに抽出した。		
▽調査方法	郵送（一部ファクス・インターネット）		
▽調査地点	19市5町7村		
▽調査時期	2014年3月13日～4月8日		
▽有効回答	518人	64.8%（男性 250人 女性 268人）	
回収内訳	郵送	439人（84.7%）	
	ファクス	44人（8.5%）	
	インターネット	35人（6.8%）	

<注>

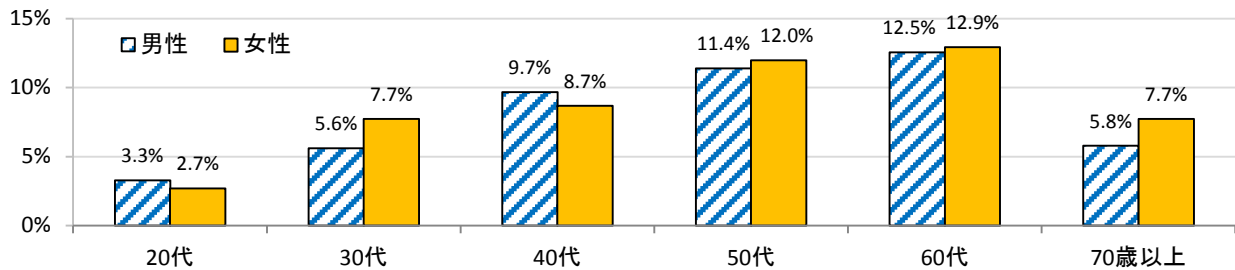
①報告書のパーセント数字は小数点第2位を四捨五入。合計が100にならない場合がある。

②文中のパーセント数字は原則として小数点以下を四捨五入した。

回収サンプルの内訳

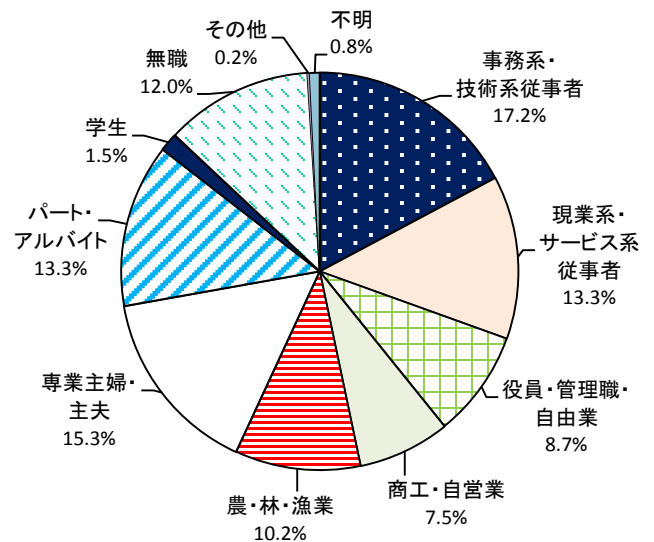
【性別と年代】

	合計	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上
全体	518	31	69	95	121	132	70
	100.0%	6.0%	13.3%	18.3%	23.4%	25.5%	13.5%
男性	250	17	29	50	59	65	30
	48.3%	3.3%	5.6%	9.7%	11.4%	12.5%	5.8%
女性	268	14	40	45	62	67	40
	51.7%	2.7%	7.7%	8.7%	12.0%	12.9%	7.7%



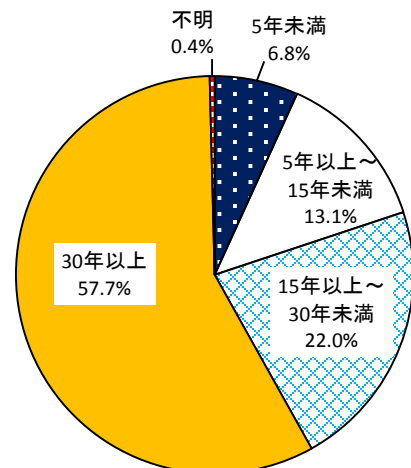
【職業】

事務系・技術系従事者	89	17.2%
現業系・サービス系従事者	69	13.3%
役員・管理職・自由業	45	8.7%
商工・自営業	39	7.5%
農・林・漁業	53	10.2%
専業主婦・主夫	79	15.3%
パート・アルバイト	69	13.3%
学生	8	1.5%
無職	62	12.0%
その他	1	0.2%
不明	4	0.8%



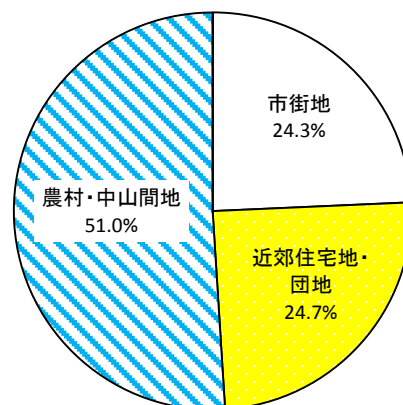
【現在のお住まいの居住年数】

5年未満	35	6.8%
5年以上～15年未満	68	13.1%
15年以上～30年未満	114	22.0%
30年以上	299	57.7%
不明	2	0.4%



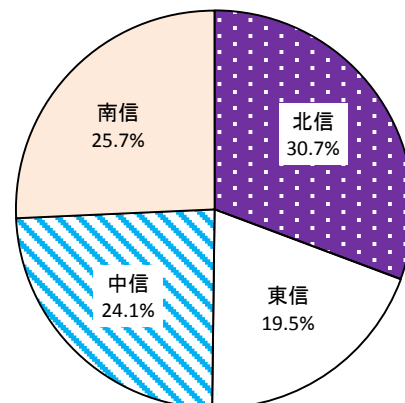
【地域性】

市街地	126	24.3%
近郊住宅地・団地	128	24.7%
農村・中山間地	264	51.0%



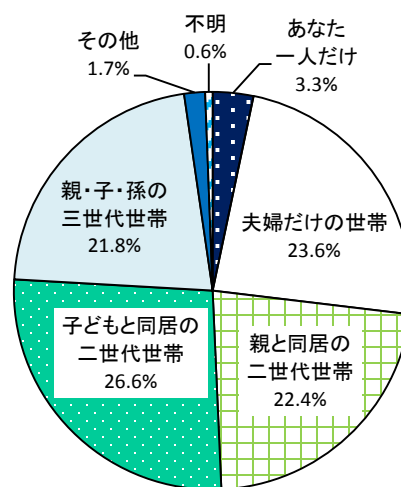
【地域】

北信	159	30.7%
東信	101	19.5%
中信	125	24.1%
南信	133	25.7%



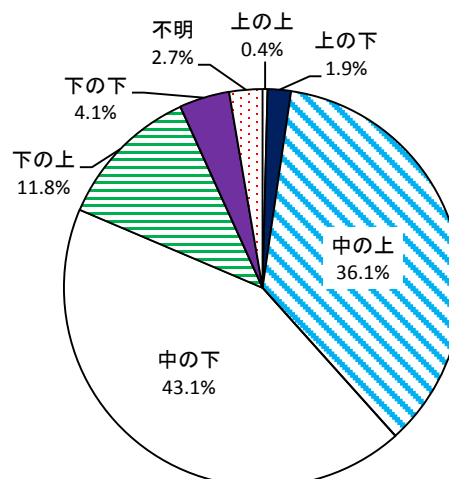
【家族構成】

あなた一人だけ	17	3.3%
夫婦だけの世帯	122	23.6%
親と同居の二世帯世帯	116	22.4%
子どもと同居の二世帯世帯	138	26.6%
親・子・孫の三世帯世帯	113	21.8%
その他	9	1.7%
不明	3	0.6%



【暮らし向き】

上の上	2	0.4%
上の下	10	1.9%
中の上	187	36.1%
中の下	223	43.1%
下の上	61	11.8%
下の下	21	4.1%
不明	14	2.7%

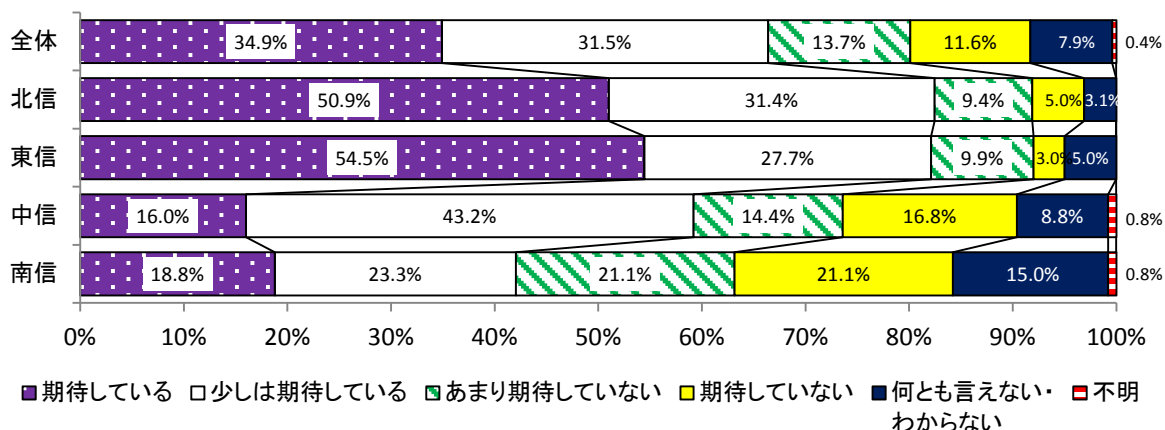


Ⅱ 調査のポイント

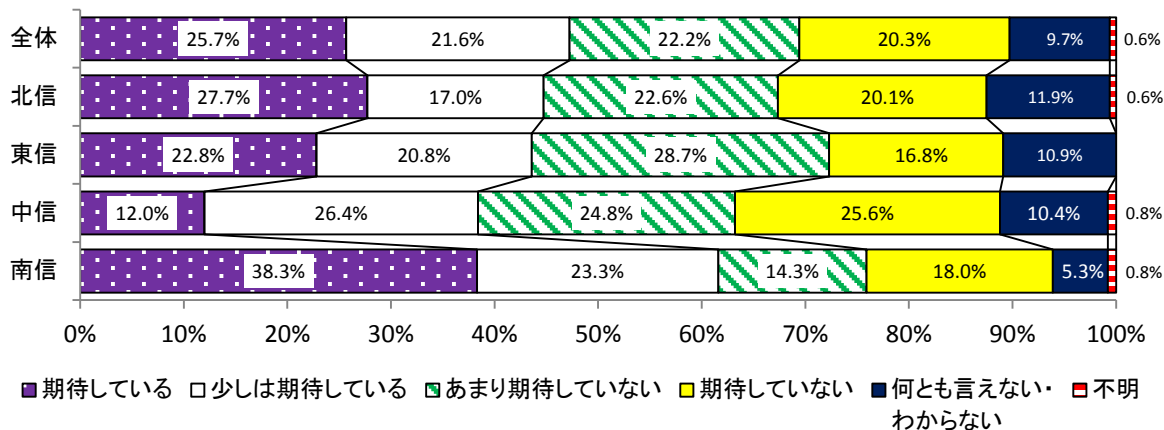
▽北陸新幹線（長野経由）金沢延伸 リニア中央新幹線 全体

北陸新幹線（長野経由）金沢延伸（以下北陸新幹線と略）とリニア中央新幹線（以下リニアと略）に期待しているのは、北陸新幹線 66%、リニア 47%と現時点では 20 ポイント近い開きがある。新幹線ルートに近いかどうかによる地域差が大きく、東北信は北陸新幹線延伸に 8 割以上、南信はリニアに 6 割以上が期待感を持っている。2 つの新幹線ルートから遠い中信は北陸新幹線に 6 割が期待しているが、リニアは 4 割に届かない。

◆ 北陸新幹線金沢延伸 ―地域別では―



◆ リニア中央新幹線 ―地域別では―



また両新幹線開業により長野県が良くなると思っているのは北陸新幹線 63%、リニア 44%と期待感とほぼ同じ比率を示した。

また長野県の魅力を高めるためには「豊かな自然を生かした観光戦略」が断然トップで、鉄道網では中央東線の強化を強く望んでいる。



今回の調査では長野県民 800 人を対象にして抽出、全般的な質問 3 問と長野県の発展に関する 2 問は全員に聞き、北陸新幹線の具体的な質問は利用度が高いと考えられる東信・北信・中信住民に、リニアについては身近だと思われる南信・中信住民に分けて尋ねた。

▽北陸新幹線（長野経由）金沢延伸

開業まで 1 年となった時点での乗車志向や長野県の対応・対策を聞いた。金沢延伸後に自分が行きたいところ（駅）も国内外からの観光客増加も 1 番は金沢を予想、圧倒的にターミナル駅としての金沢が強い。

延伸に伴い中間駅となる長野県側の対応・対策を「進んでいない」と思っている人が 6 割、県民にはまだ具体的な戦略が見えていない。

また金沢延伸により「観光客が北陸へ流れ、県内は減少する」と「ＪＲから分離される並行在来線の利便性低下」を最も心配している。

▽リニア中央新幹線

リニアが東京～名古屋間は「86%が地下トンネルで運転士不在」であることを知っているのは 3 割にとどまる。ルートに近い南信でも 6 割が「知らない」と答え、まだ具体的な構想が知られていない。

飯田市に予定される中間駅も「地元負担がない、ＪＲ提示の機能優先駅舎」と「地元が負担しても、伊那谷にふさわしい駅舎」に意見が割れている。

問題になっている環境影響評価（アセスメント）もＪＲ東海の取り組みを「十分」としているのは 1 割余だ。

着工にあたっての不安は「自然環境の破壊」を 6 割が挙げた。

Ⅲ 調査の概要

◎北陸新幹線（長野経由） リニア中央新幹線 全体 （全県対象）

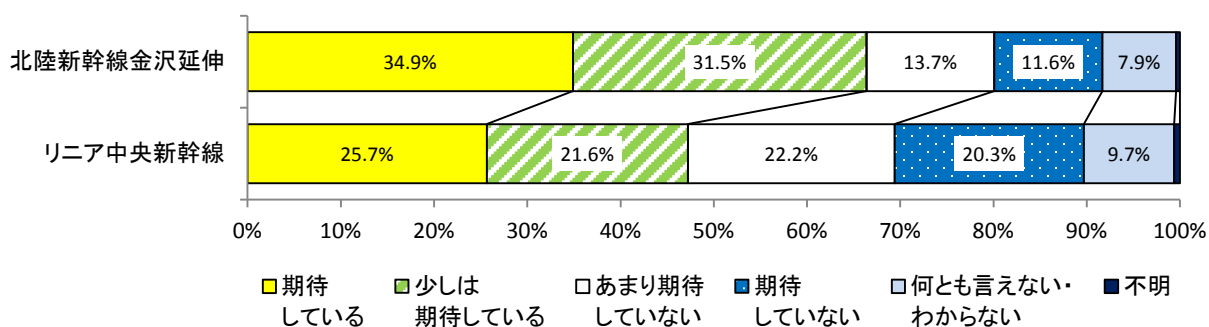
北陸新幹線・リニア中央新幹線への期待

（問１）

◆「北陸」66%、「リニア」47%

北陸新幹線金沢延伸について「期待している」と「少しは期待している」を合わせ66%が期待感を持っている。東信と北信は「期待している」だけで50%以上、全体では8割を超す。一方中信は全体でほぼ6割、南信は4割と差が大きい。年代別では大きな開きはない。「期待していない」は全体で25%だが、南信は40%超。

リニアは期待47%、期待しないが43%と拮抗している。開通まで先のためか、60代以上は期待より期待しないが多い。ただ20代は期待感が68%と突出している。また地域別でルートにあたる南信は62%が期待しているものの、ほかの3地域は半数に達しない。



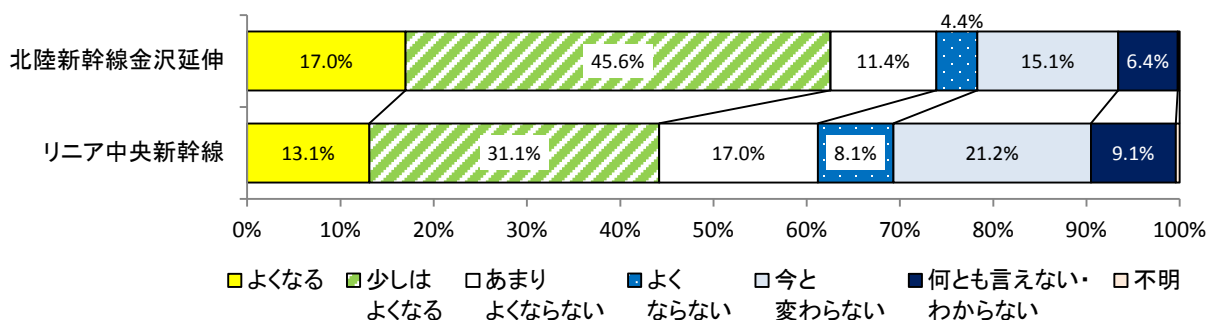
新幹線で長野県はよくなる？

（問２）

◆「北陸」63%、「リニア」44%

この2つの新幹線開業により長野県がよくなるか尋ねたところ、北陸新幹線は63%、リニアは44%が肯定的な答えだった。北陸新幹線は4地域とも「よくなる」が全体で過半数だが、リニアは南信のみが58%で半数を超え他は4割前後にとどまる。

「よくなる」は全体で北陸新幹線16%、リニア25%。



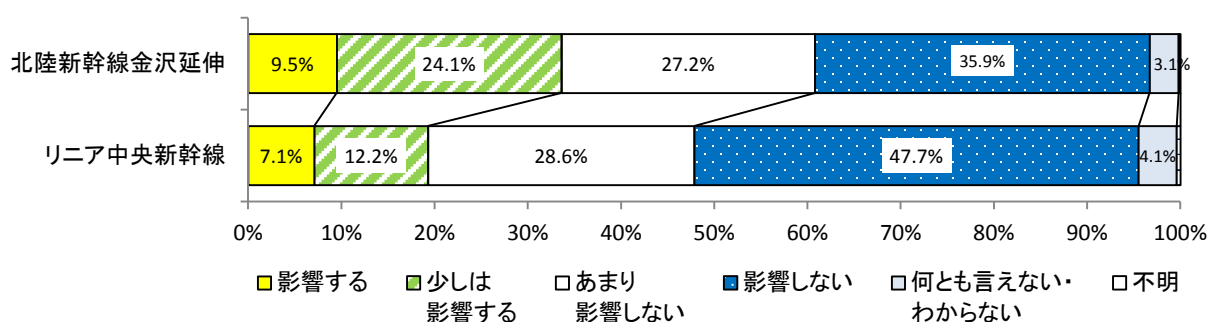
自分の暮らしに影響は？

(問3)

◆「影響しない」が両新幹線とも大勢

自分の暮らしに新幹線が影響すると思う人は北陸新幹線 34%、リニア 19%で両方とも「影響しない」が大勢だ。地域別で北信 47%、東信 59%が北陸新幹線の影響があると思っており、リニアは南信の 43%が影響ありと答えているが、中信は両新幹線とも自らの生活にはほとんど響かないと見ている。

この3問は北陸新幹線とリニアの開業時期に開きがあり、身近に意識しているか、まだ先のことと見ているかの数字として表れているようにも思われる。



◎北陸新幹線（長野経由）金沢延伸 （調査対象は北信・東信・中信）

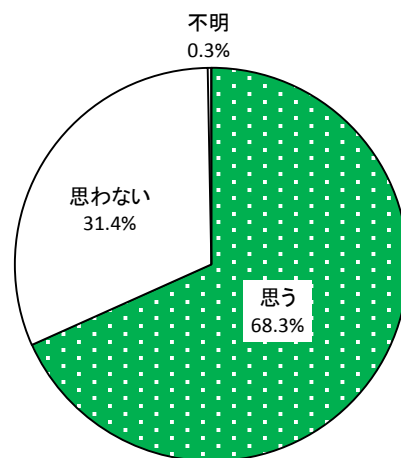
長野～金沢間の利用

（問 4 ～ 6）

◆「利用したい」 7 割近く

北陸新幹線長野～金沢間が開業したら利用したいか、どこへ行きたいか（すべて選択）、その目的を聞いた。

利用したいと「思う」は全体で 68%、女性は 71%と男性より 6 ポイント高い。20 代と 60 代以上も 70%を超す。地域では東信 82%、北信 78%だが中信は 45%で「思わない」方が多い。

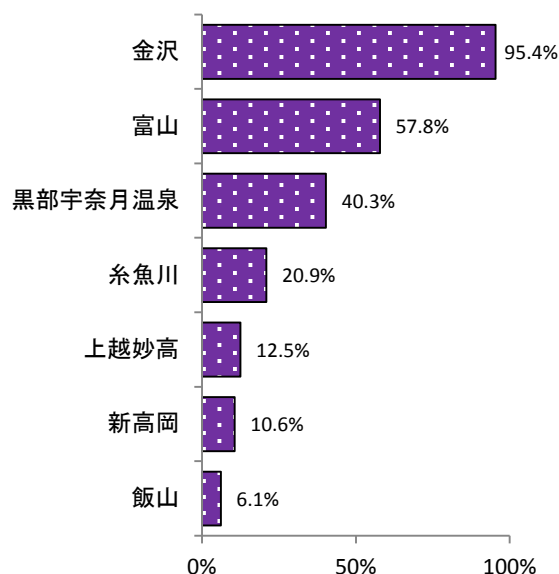


◇目的地に近い駅、金沢が圧倒的に多い 95%

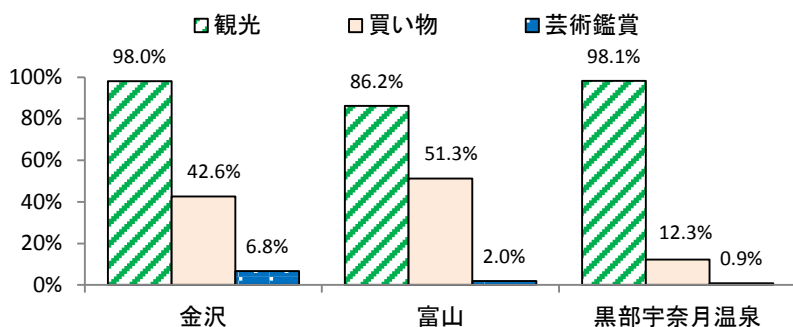
利用したいと思う人に聞いた目的地に近い駅は金沢が断トツの 95%、次いで富山 58%、黒部宇奈月温泉 40%で石川県と富山県の人気が高い。金沢はすべての年代、職業で 90%以上だ。富山は 40 代～60 代までが 60%以上と高め。

目的は観光が圧倒的に多いが、富山は買い物も 5 割を超えている。

◆ どちらに行きたいか



◆ 目的

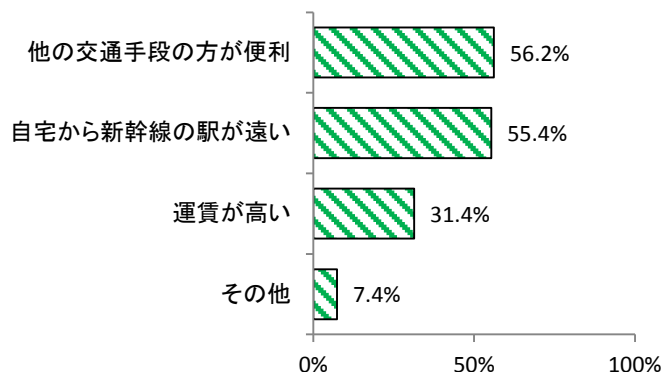


◇利用しない理由は「他の交通手段の方が便利」「自宅から新幹線の駅が遠い」

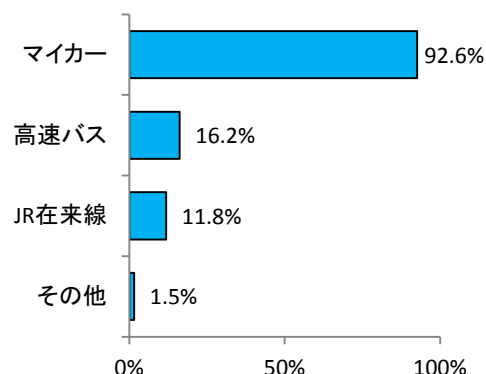
利用したいと「思わない」人に聞いた理由（すべて選択）は「他の交通手段の方が便利」56%、「自宅から新幹線の駅が遠い」55%が過半数で「運賃が高い」は 31%。

他の交通手段の方が便利と答えた人はマイカー利用が 9 割以上、高速バスと J R 在来線は 2 割以下だった。

◆ 利用したいと思わない理由



◆ ほかの交通手段の方が便利



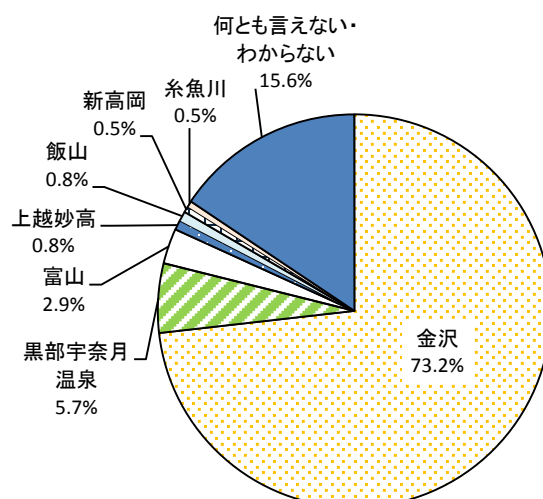
金沢延伸後、観光客が最も利用する新駅は？

(問7)

◆ 金沢圧勝を予想

金沢延伸後に国内や海外の観光客が最も利用すると思う駅を聞いた。金沢が73%で他は一けた台にとどまり、ターミナル駅の強さが際立つ。金沢駅は11年に米国の旅行雑誌で「世界で最も美しい駅」の一つに日本では唯一選ばれている。

今回は金沢延伸後に開業する駅に絞り、長野県内の既設駅は選択対象にしていない。

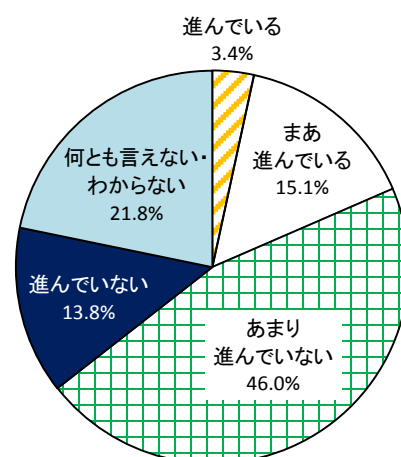


長野県内の振興・観光対策

(問8～10)

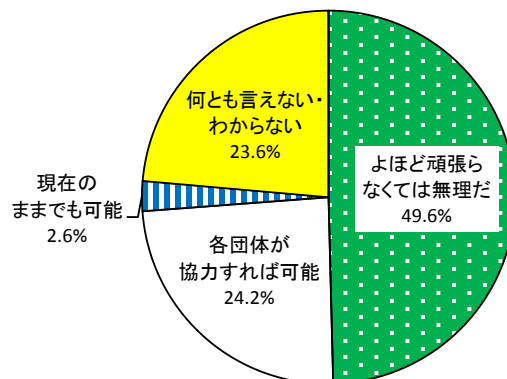
◆ 「進んでいない」が全体で6割

金沢延伸まで1年となった長野県内（県・市町村・民間）の振興・観光対策が進んでいると思うか尋ねた。「進んでいる」3%、「まあ進んでいる」15%と肯定的な印象が2割に満たない。一方「あまり進んでいない」46%、「進んでいない」14%と否定的な人がほぼ6割に達し、「何とも言えない・わからない」も22%だ。この数字から具体的な振興・観光対策が、県民にはあまり見えていないように映る。



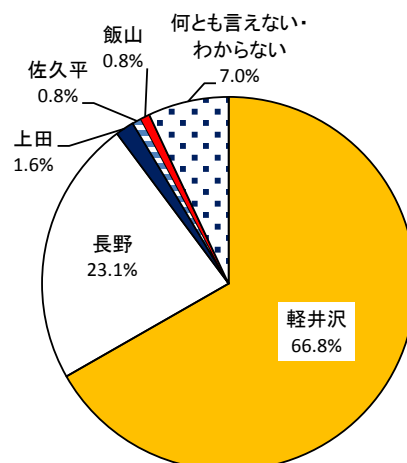
◆県内5駅の利用者目標 610 万人は「頑張らなくては無理」

県内の市町村や観光関係者が金沢延伸後の県内5駅（軽井沢、佐久平、上田、長野、飯山）の15年度利用者を12年度比80万人増の610万人を目標としていることに対し、可能と見ているのは27%にとどまる。半数は「よほど頑張らなくては無理だ」と答えている。男性、職業では現業系・サービス業系と役員・管理職・自由業は「よほど頑張らなくては無理」が59%と厳しい。



（注）日本政策投資銀行の試算（13年3月）によれば金沢開業後に首都圏からの観光・ビジネス客は石川県32万人、富山県21万人増で、経済効果は石川県124億円、富山県88億円と見込んでいる（年間）。

県内5駅の目標年間80万人増は首都圏から20万人、北陸から40万人、関西から20万人。1日当たりの利用者を飯山駅1,300人、長野駅7,100人、上田駅3,000人、佐久平駅2,700人、軽井沢駅3,300人と想定している（「北陸新幹線（長野経由）金沢延伸に向けた長野県の取組について」の資料による）。



◆県内で最も魅力的な駅は軽井沢

県外や海外の観光客にとって、県内5駅の中で一番魅力的だと思う駅を挙げてもらった。軽井沢が67%と断然トップ、各層とも共通認識だ。長野は23%で軽井沢とは40ポイント以上の差がある。

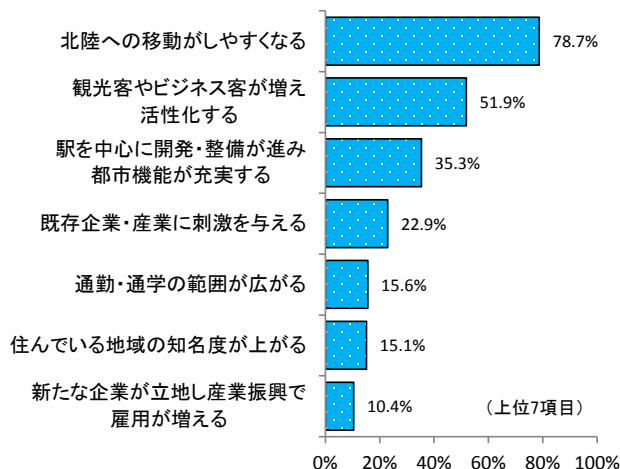
金沢延伸のメリット

（問11）

◆「北陸への移動がしやすく」79%

金沢延伸による長野県内へのメリットを選んでもらったところ（3つ以内）「北陸への移動がしやすくなる」79%、「観光客やビジネス客が増え活性化する」52%の2項目が過半数で、3番目は「駅を中心に開発・整備が進み都市機能が充実する」の35%だった。「新たな企業が立地し産業振興で雇用が増える」は10%で下位に置かれた。

北陸ではYKKグループが黒部市に研究開発拠点開設を発表、富山・石川・福井3県のライフサイエンス分野などでの連携が進んでいる。



◎リニア中央新幹線 （調査対象は中信・南信）

問1～3と14～15は2つの新幹線共通質問で、結果は北陸新幹線と一緒に記載している。

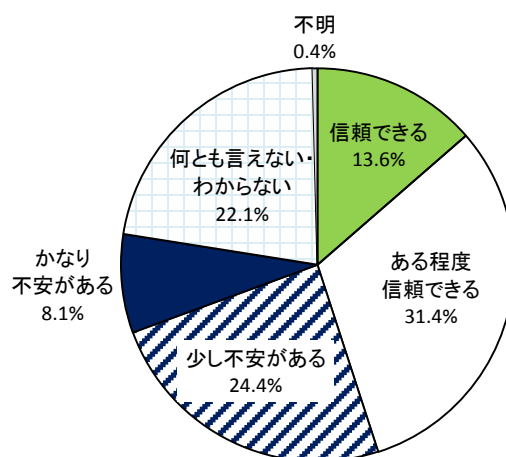
安全性

（問4）

◆「信頼できる」全体で45%

一般論としての安全性について聞いたところ「信頼できる」14%、「ある程度信頼できる」31%と合わせて45%が安全だと思っている。「不安がある」は全体で33%、「何とも言えない・わからない」が22%と、安全性を誇る現在の新幹線に比べてまだ不透明部分があるようだ。

信頼性が高いのは役員・管理職・自由業の63%（20代も67%と高いがサンプル数が少ないので参考値）。南信は52%が信頼しているものの、不安を抱えている人も3割以上いる。



南海トラフ巨大地震が起きた時の安全性

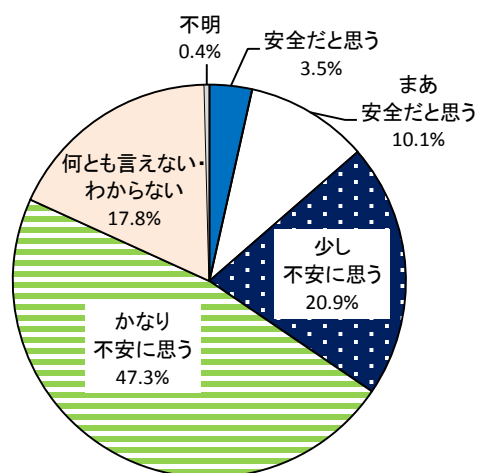
（問5）

◆「不安」が7割近く

リニアの役割の一つとして、地震の際の東海道新幹線の代替機能が挙げられている。そこでもし南海トラフ巨大地震が起きた時は安全だと思うか尋ねた。

「かなり不安に思う」が47%、「少し不安に思う」21%で合わせると68%が不安と答え、安全だと思っているのは14%にとどまる。有識者会議によれば最悪33万人、長野県でも50人の犠牲者が出ると想定される巨大地震、JR東海は「リニアは地震に強い」というが、現段階では県民の信頼性に疑問符が付く。

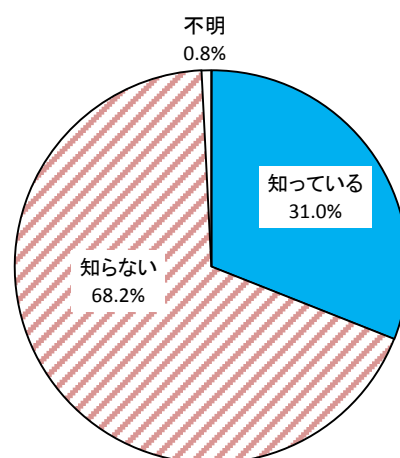
JR東海の計画では1時間5本（片道、うち各駅タイプ1本）、最大で上下10本運転する。大地震の際に最高時速505キロ、1編成約1000人乗車のリニアがトンネル内でストップする可能性がある。



◆「知っている」31%、「知らない」68%

リニアが品川～名古屋間 286 キロのうち、86%にあたる 246 キロが地下トンネルで、運転士がいないことを「知っている」のは 31%にとどまる。20 代～40 代は 2 割に満たず、最も高い 70 歳以上でも 44%だ。南信も 4 割で、構想自体が現段階では浸透しているとは言えない。

ちなみに東京都や愛知県内は大半が深さ 40 メートル以上の大深度地下を通り、南アルプス貫通は標高 1000 メートル級に、長さ 25 キロのトンネルを掘ることになっている。



飯田市の駅舎

(問 7)

◆JR提示と伊那谷にふさわしい駅で割れる

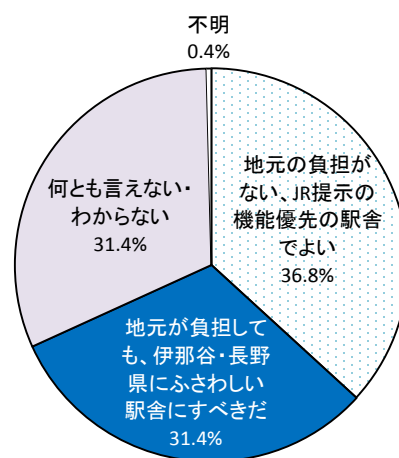
飯田市などに建設する中間駅について、JR東海は全額負担で機能優先の駅舎を提示している。駅舎の設計について聞いたところ「地元の負担がない、JR提示の機能優先の駅舎でよい」37%、「地元が負担しても、伊那谷・長野県にふさわしい駅舎にすべきだ」31%、「何とも言えない・わからない」31%と 3 つに割れた。

地元負担のない JR 駅舎は若い世代が支持し、30 代～40 代は半数に近い (20 代は参考数値で 58%)。逆に 70 歳以上は「地元が負担しても伊那谷にふさわしい駅舎」を望んでおり、役員・管理職・自由業も同様だ。

南信は両者が 37%で同率、地元負担の受け入れに微妙な思いが表れている。

県はリニア活用基本構想で「伊那谷の自然や駅周辺の景観と調和した“長野県らしさ・伊那谷らしさ”が感じられ、来訪者の心に残る駅舎デザイン」を検討すると明記している。

中間駅停車は 1 時間に 1 本程度と想定されている。県は飯田市の駅の 1 日当たり乗降人員を約 6,800 人と推計している。お隣の山梨県は 1 日当たり 12,300 人 (2035 年時点)、岐阜県は最大 4,932 人 (名古屋開業時、民間シンクタンク試算) 利用と推計している。



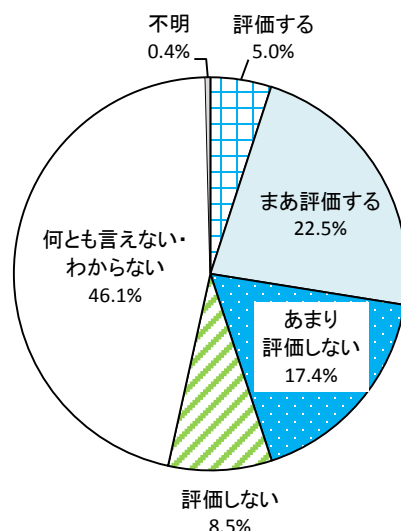
現段階での県の対応・対策の評価

(問 8)

◆半数近くが「わからない」

現段階における県のリニア対応や対策への評価を聞いたが、まだ住民に具体策が見えないようで「何とも言えない・わからない」が46%で最も多く、「評価」と「評価しない」はそれぞれ20%台後半。南信での評価はやや高めの35%。

調査は環境影響評価（アセスメント）手続きで、阿部知事がＪＲ東海に意見を提出した時期と重なるが、県の対応への評価は留保のようだ。



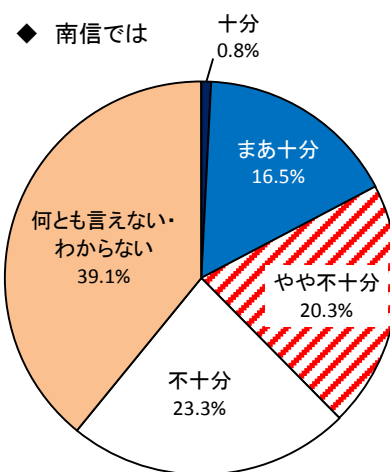
ＪＲ東海のアセス取り組み

(問 9)

◆「十分」は南信で 17%

ＪＲ東海的环境影響評価（アセスメント）への取り組みや地元への説明について、対象地域の南信では「不十分」が全体で44%と、「十分」の17%を大きく上回る。地元への説明に不満を持っていることがうかがえる。ただ「何とも言えない・わからない」も39%と多めで、対応が知られていない一面もある。

調査はＪＲが各県の知事意見を受け、4月23日にアセス準備書を修正した「評価書」を国交相に提出した前なので、現時点では多少評価が変わっているかもしれない。



リニア着工による不安や心配

(問 10)

◆自然環境、地下水を危惧

リニアは14年度にも着工が予定されているが、その不安や心配を尋ねたところ(すべて選択)、「自然環境の破壊」62%、「トンネル工事で地下水の変化」49%、「残土搬出トラックによる事故、交通渋滞」39%がワースト3だった。

南信は「トンネル工事で地下水の変化」を最も心配(57%)しており、「残土搬出トラックによる事故、交通渋滞」(44%)も高い。

