

南信州広域連合殿 委託

受託業務報告書

南信州地域への移住・二地域居住可能性調査

平成26年9月

公益財団法人鉄道総合技術研究所

は し が き

本報告書は、平成25年度に南信州広域連合殿から公益財団法人鉄道総合技術研究所に委託された「南信州地域への移住・二地域居住可能性調査」について報告するものである。

平成26年9月

南信州地域への移住・二地域居住可能性調査

概 要

2027年のリニア中央新幹線の開業により、南信州地域の飯田市に中間駅が設置される予定であることを踏まえ、南信州地域への移住や二地域居住の可能性の検討に資する資料の作成を目的として、南信州地域やリニア中央新幹線に対する意識や認知と別荘・別宅利用の現状、そして国内における優等列車による通勤に関する調査を実施し、その結果を報告する。

キーワード：二地域居住、別荘・別宅、南信州地域、リニア中央新幹線、通勤

目 次

1. はじめに	5
2. 二地域居住について	6
2.1. 二地域居住とは.....	6
2.2. 中央リニア新幹線と二地域居住.....	8
3. 南信州地域への移住・二地域居住に関する調査	9
3.1. はじめに	9
3.2. 調査の概要.....	10
3.3. 取得されたサンプルの基本属性.....	12
3.4. 別荘・別宅の利用実態.....	16
3.5. 南信州地域に対する認知と評価.....	62
3.6. リニア中央新幹線に関する意識.....	72
3.7. まとめ.....	74
4. 新幹線・特急等を利用した通勤行動に関する調査.....	75
4.1. はじめに	75
4.2. 用語の定義.....	76
4.3. 新幹線・特急等への乗車に必要な切符の組み合わせ	77
4.4. 調査の概要.....	78
4.5. 回答者の基本属性	80
4.6. 新幹線・特急等による現在の通勤行動.....	84
4.7. 新幹線・特急等による通勤開始前の通勤行動	95
4.8. 新幹線・特急等による通勤開始前後における居住・勤務形態の変化	99
4.9. まとめ.....	103

5. 総括	104
付録Ⅰ：「南信州地域への移住・二地域居住に関する調査」調査票（原稿）	105
付録Ⅱ：「新幹線・特急等を利用した通勤行動に関する調査」調査票（原稿）	117

1. はじめに

2027年（平成39年）に東京都（品川駅）と愛知県（名古屋駅）との間が開業する予定のリニア中央新幹線には、途中の各県に1ヶ所ずつ中間駅が設置されることとなっており、長野県においては南信州地域の中心市である飯田市に駅が設置される予定である。

南信州地域と東京都内との間の移動に関する現状をみると、飯田駅から新宿までの高速バスによる移動に約4時間20分を要している。また鉄道では、中央線特急列車「あずさ号」を利用した新宿駅までの移動や、東海道新幹線「ひかり号」を利用した東京駅までの移動にそれぞれ4時間以上を要しており、東京都内までの移動の利便性が高いとは言えない状況にある。しかしリニア中央新幹線を利用することにより、品川駅までの移動にかかる所要時間は40分程度になると予測されている。この40分という移動時間は、東京駅を出発駅とすると大船駅や立川駅、大宮駅までとほぼ同等であることから、中間駅の設置により、東京都内と南信州地域との人的移動や交流がより盛んになることが期待される。

一方、南信州地域の人口は、平成21年4月の170,844人¹⁾から平成26年4月には164,315人²⁾へと減少傾向にある。このような中で、利便性の高い交通機関の整備にあわせて地域を活性化していくためには、観光の促進による短時間訪問者の増加をはかるのみならず、南信州地域への移住や二地域居住などによる、より長期間の滞在者を確保していくことが重要である。また、南信州地域における定住の促進を検討していく上では、新幹線や特急列車等を利用した通勤行動の実態を明らかにしていくことも欠かせない。

そこで、南信州地域への移住や二地域居住の可能性の検討に資する資料の作成を目的として、国内における別荘・別宅の利用や新幹線・特急等を利用した通勤行動に関する現状把握と、南信州地域やリニア中央新幹線に対する意識や認知に関する調査を実施し、その結果を報告する。

¹⁾ 南信州広域連合「平成21年度南信州広域連合の現況」による。

²⁾ 南信州広域連合「平成26年度南信州広域連合の現況」による。

2. 二地域居住について

2.1. 二地域居住とは

国土交通省の定義によれば、二地域居住とは「都市住民が、本人や家族のニーズ等に応じて、多様なライフスタイルを実現するための手段の一つとして、農山漁村等の同一地域において、中長期、定期的・反復的に滞在すること等により、当該地域社会と一定の関係を持ちつつ、都市の住居に加えた生活拠点を持つこと」とされている³⁾。また、二地域居住の意義として、以下の4つが掲げられている⁴⁾。

- ① 都市住民は、「こころの時代」の多様なライフスタイルを農山漁村で創造することが可能
- ② 都市生活では難しかったプライベートな書斎やアトリエ、音楽演奏室等の所有が実現
- ③ 農山漁村の側でも、一定規模の消費需要、住宅需要等を創出、地域コミュニティ活動や地域文化活動等の新たな担い手の増加
- ④ 様々なケア等の生活面や震災等の災害に対するセーフティ・ネット（安全網）の役割

また、二地域居住のライフスタイルとして、国土交通省住宅局・一般社団法人すまいづくりまちづくりセンター連合会では、図 2-1 のような具体例⁵⁾を示している。

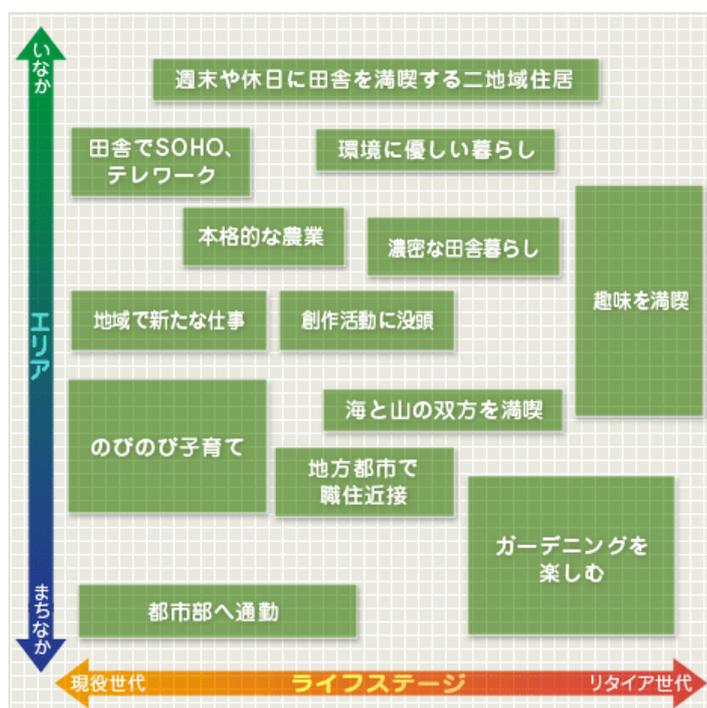


図 2-1. 二地域居住のライフスタイル例（参考文献 5 より転載）

³⁾ 国土交通省：「二地域居住」に対する都市住民アンケート調査結果と「二地域居住人口」の現状推計及び将来イメージについて、記者会見資料，2005年3月11日

⁴⁾ 国土交通省：「二地域居住」の意義とその戦略的支援策の構想について、記者会見資料，2005年3月29日

⁵⁾ 国土交通省住宅局・一般社団法人すまいづくりまちづくりセンター連合会 HP，
<http://www.sumikae-nichiikikyoku.net/>

このように、本宅とは異なる二地域目の別荘・別宅を仕事、趣味、療養などの多様なライフスタイルを営む拠点として活用することが二地域居住の本質と言える。近年では、テレワークやグリーンツーリズム（※参照）のような二地域居住と関連が深いライフスタイルや活動も話題となっている。

鉄道を利用した本宅～別荘・別宅間の移動は、かなりの潜在的需要があるものと見られている。例えば、「十年ほど前、年老いた母親の避暑地として、信州蓼科に山荘をもったことがきっかけである。（中略）金曜夕刻の特急あずさに乗車、茅野駅の駐車場に停めてある自家用車で山荘に向かう。日曜夜か月曜朝一番のあずさで帰京する。」⁶⁾のような“平日は都会、週末は地方”を鉄道で行き来するライフスタイルが該当する。

地方自治体でも、二地域居住を促進する様々な政策を推進している。セカンドハウス（例えば週末に居住するため郊外等に取得する家屋をいい、専ら保養の用に供する別荘は対象外）に対する税制優遇処置（不動産取得税、固定資産税等）や、空き住宅の斡旋など、様々な支援措置を講じている。

国土交通省では、アンケート調査^{前掲3)}をもとに、現状（2005年当時）の「二地域居住人口」は約100万人（人口比2.5%）と推計している。また、2020年頃には約680万人（同4%）、2030年頃には約1,080万人（29%）になると予測している。今後、国民における二地域居住についての関心が高まり、実際に二地域居住を行う人口が拡大すると見られる。魅力ある二地域居住地の創造に向けて、住環境や社会基盤の整備を進め、二地域居住者の誘致に向けて、潜在的な需要層に対する情報発信に努めることが、地方の活性化における戦略的な観点から、今後ますます重要視されるものと考えられる。

※テレワーク

情報通信技術（ICT = Information and Communication Technology）を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方⁷⁾で、別荘・別宅をサテライトオフィスとして活用することが考えられる。

※グリーンツーリズム

農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動⁸⁾で、クラインガルテン（滞在型市民農園）もその一種と考えられる。

⁶⁾ 林田英治：「あずさに乗って」、JR EAST, Vol.20, No.5, pp.12-13, 2013

⁷⁾ 一般社団法人日本テレワーク協会 HP, http://www.japan-telework.or.jp/intro/tw_about.html

⁸⁾ 農林水産省 HP, http://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/kyose_tairyu/k_gt/

2.2. 中央リニア新幹線と二地域居住

超電導リニアは、500km/h以上で走行可能な超高速輸送システムである。このシステムを適用する中央リニア新幹線は、東京と大阪の二大都市を結ぶ超高速鉄道路線として、2011年5月に全国新幹線鉄道整備法で定められている整備計画に格上げとなった。現在、環境影響評価の公告など、着工への準備が進められている。JR東海によれば、2027年に東京～名古屋間を先行開業させ、2045年に名古屋～大阪間を延伸開業させる計画としている。

またJR東海は、通過する沿線県毎に1つの中間駅を設け、長野県では南信州地域の飯田市上郷飯沼付近に停車場（以下、長野県駅～仮称）を設置する工事实施計画を2014年8月26日に国土交通大臣へ認可申請している。これにより、東京（品川）～飯田間が約45分、名古屋～飯田間が約27分で結ばれると想定される⁹⁾。中央リニア新幹線の開業により、中間駅が存在する地域では、移動時間の短縮をはじめ、交流人口の拡大、地域経済の活性化といった整備効果が期待されている。

その一方で、JR東海は、中央リニア新幹線の運行ダイヤについては開業が近づいた時点で決定するとしながらも、一時間あたりの列車本数（東京都・大阪市間）を片道最大8本（速達列車型7本、各駅停車型1本）と想定している¹⁰⁾。これにより、長野県駅に停車する各駅停車タイプは、一時間に一本程度になると見込まれる。また、JR東海は、“全車指定席として自由席を設けず、全て事前に座席を予約していただく方式を考えており、駅にはきっぷを販売するスペースを設けない”ことを発表している¹¹⁾。さらに、山梨リニア実験線で実施している試乗会では着席での利用を前提としており、将来の営業線においても安全上の観点から、立席での利用が認められないことが予想される（☆参照）。以上の情報から推察すれば、中央リニア新幹線は、“通勤・通学のような日常の反復的利用がしにくい交通機関になる”と想定される。よって、中央リニア新幹線駅を取り巻く南信州の地域振興の構想としては、通勤・通学利用以外の、他の利用形態を考慮しながら、南信州地域の開発・整備に当たるのが適切であると考えられる。

中央リニア新幹線の開業により、南信州地域が東京・名古屋などの大都市圏とは時間的に極めて近隣の地域となることから、本報告書では、地域間交流の一つの形態である“平日は都会、週末は地方”のような二地域居住者の誘致を考慮して、長野県駅を取り巻く南信州の地域振興に取り組むことを提案する次第である。

以上のような見地から、本件では、二地域居住の実態や南信州地域のイメージ把握に向けた調査を主体に行うこととした。

☆東北新幹線「はやぶさ」「はやて」号は全車指定席だが、新幹線定期券では仙台～新青森間で立席での利用ができ、空席がある場合に着席できるとしている。

⁹⁾ 長野県企画部リニア推進振興室：リニア中央新幹線について、<https://www.pref.nagano.lg.jp/shimochi/shimochi-seisaku/kurashi/linear/documents/5-03gaiyo.pdf>, 2013

¹⁰⁾ JR東海：中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書，2009年12月24日

¹¹⁾ JR東海：当社が用意する中央新幹線の中間駅のイメージについて，2013年5月13日

3. 南信州地域への移住・二地域居住に関する調査

3.1. はじめに

南信州地域を対象とした移住・二地域居住の可能性を探る上では、まず日本国内における移住や二地域居住の実態を把握することが必要である。居住地と移住地あるいは別荘・別宅地の位置関係や移動のための交通手段の利用状況のみならず、移住・二地域居住にかかる費用や様々な角度からみた評価など、その実態を多面的に明らかにすることは、今後の移住や二地域居住の促進において必要な方策を示していく上で有用なヒントとなりうる。また、南信州地域を対象としていることから、同地域に対する認知や意識についても理解する必要がある。

本章では、前章で述べたとおり近年注目されつつある二地域居住に着目し、「国内における二地域居住の実態」と「南信州地域の認知および同地域への意識・評価」に関する調査を実施した結果を示す。同時に、南信州地域内に駅が設置される予定である中央リニア新幹線に関する認知についても同時に調査しており、この結果についても報告する。

3.2. 調査の概要

本調査の概要を表 3-1 に示す。調査にはインターネット調査を活用し、目標回答数を 1,000 サンプルとした。

本調査では特に大都市圏居住者の二地域居住に着目するため、インターネット調査会社の登録モニターのうち、大都市圏居住者（表 3-1「調査対象者」の②）で、かつ別荘・別宅の定期的な利用者（表 3-1「調査対象者」の③）を対象とした。また 30 歳以上の方のみを対象としたのは、20 代以下の若年層にとっては別荘や別宅の利用が一般的ではないと想定されるためである。

本調査を 2014 年 6 月に実施し、1,030 サンプルを取得した。このうち分析に用いることが望ましくないと考えられるサンプルを除外した結果、有効回答数は 891 サンプルとなった。

ここで除外されたサンプルは、下記のいずれかの条件に該当するサンプルである。

- ▶ 実際の居住地が調査対象者の条件に該当しなかったサンプル（表 3-1「調査対象者」の②に該当するかどうかは各モニターの登録データにより判定されたが、モニターの転居等が登録データに反映されておらず、実際の居住地が調査対象者の条件からはずれるケースが発生した）
- ▶ 利用している別荘・別宅が海外に所在するサンプル

以下、「回答者」とはこの有効回答者を指すものとする。

調査内容は表 3-2 に示すとおり大きく 3 点に分かれる。はじめに、調査で取得されたサンプルの基本属性を整理する。その後、回答者の別荘・別宅利用の実態を分析する。さらに、南信州地域の観光名所や観光体験について、その認知等を明らかにするとともに、南信州地域に対する評価を整理する。最後に、リニア中央新幹線の計画の認知と、開業後の南信州地域への訪問意思をまとめる。

表 3-1. 調査の概要

項目	内容
調査実施時期	2014年6月
調査対象者	インターネット調査会社が保有する登録モニターのうち、下記の条件を満たす方。 ① 30歳以上の方 ② 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県の居住者 ③ 会員制を除く別荘・別宅を保有しているか賃貸しており、その物件を年1回以上利用している方
調査方法	インターネット調査
回答数	1,030 サンプル
有効回答数	891 サンプル (有効回答率 86.5%)

表 3-2. 調査内容と項目

調査内容	調査項目	報告箇所
サンプルの基本属性	年齢・性別 職業 婚姻状況 世帯収入	3.3「取得されたサンプルの基本属性」
別荘・別宅の利用実態	保有状況 居住地と別荘・別宅の所在地 利用頻度 利用目的 別荘・別宅への移動 等	3.4「別荘・別宅の利用実態」
南信州地域に対する認知と評価	認知と訪問経験 観光体験 南信州地域に対するイメージ アクセス・イグレス交通 等	3.5「南信州地域に対する認知と評価」
リニア中央新幹線に関する意識	新幹線計画の認知 開業後の訪問意思 等	3.6「リニア中央新幹線に関する意識」

3.3. 取得されたサンプルの基本属性

(1) 年齢・性別構成

回答者の年齢・性別構成を図 3-1 に示す。回答者の 63%が男性であり、女性の回答者は比較的少ない。また男性、女性ともに 60 歳以上の方が 4 割前後を占める。30 歳から 59 歳までにかけて、年齢の増加とともに回答者が増加するような傾向はみられないことから、別荘や別宅の利用は年齢を重ねるごとに徐々に増加するものではなく、60 歳以降に浸透するものであると言える。

(2) 職業構成

回答者の職業構成を図 3-2 に示す。会社員が全体の 4 割を占めるなど就業者が多い一方で、専業主婦・主夫や無職の方も全体の 3 分の 1 程度に上る。これらは、配偶者が別荘・別宅を保有しているか、すでに退職されているケースであると考えられる。

年齢別の職業構成を図 3-3 に示す。年齢が高くなるに従って会社員の占める割合は小さくなり、60 歳以上では専業主婦・主夫あるいは無職の方が半数に達する。定年等による退職の影響と考えられる。

(3) 婚姻状況

回答者の婚姻状況を図 3-4 に示す。30 歳以上の方の既婚率の全国平均が 67.4% (2010 年)¹²⁾ であることから、回答者の既婚率は全国平均より若干高めである。

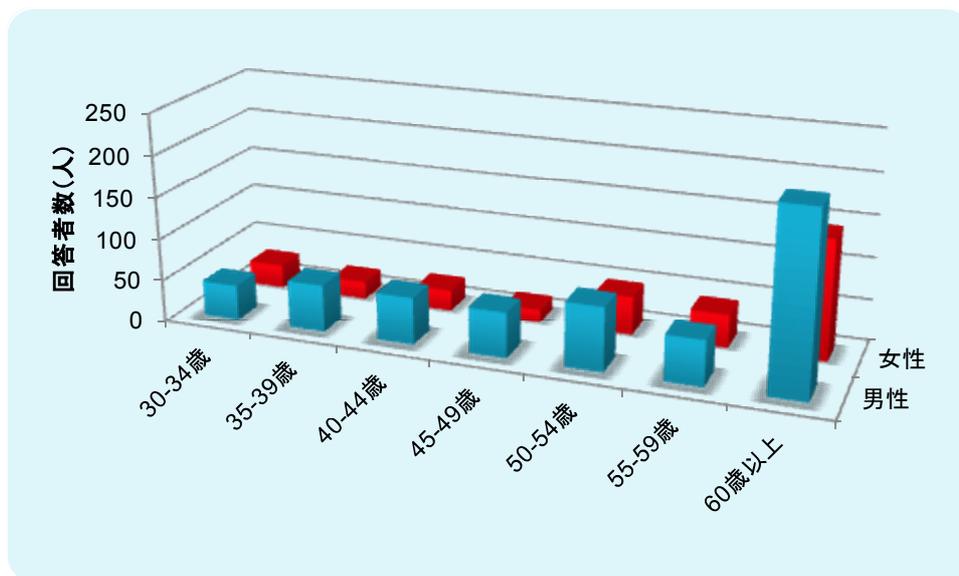
(4) 世帯収入

回答者の世帯収入を図 3-5 に示す。収入と所得は異なるため一概には比較できないが、全国で見ると平成 22 年において年間所得 400 万円未満の世帯が全体の 45.2%、年間所得 1000 万円未満の世帯まで含めると全体の 88.0%にまで達する¹³⁾ことと比較すると、回答者の経済水準は比較的高いと言える。

年齢別の世帯収入を図 3-6 に示す。どの年齢層をみても回答者の経済水準は全国平均を上回っていると言えるが、特に 45~59 歳の回答者に占める年間世帯収入 1000 万円以上の方は半数近くに達するなど、その経済水準の高さは顕著である。その一方で、若年層や 60 歳以上の回答者の年間世帯収入は 45~59 歳の回答者のそれほど高くない。若年層では年功序列型の給与体系の影響を受けているもの、高齢者は退職等により年金生活を送っていることなどの影響を受けているものと考えられる。

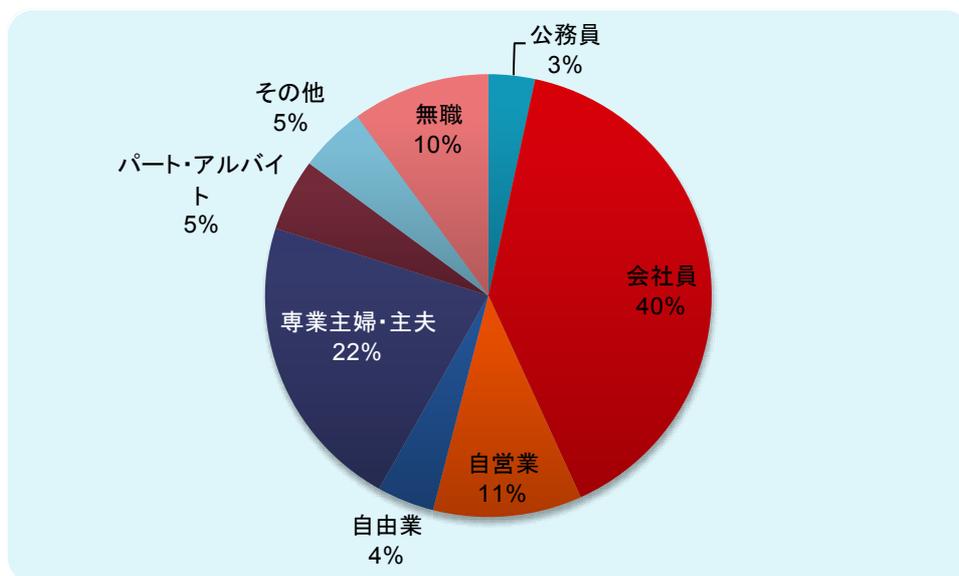
¹²⁾ 総務省統計局「平成 22 年国勢調査」による。

¹³⁾ 厚生労働省「平成 22 年国民生活基礎調査」による。



N=891

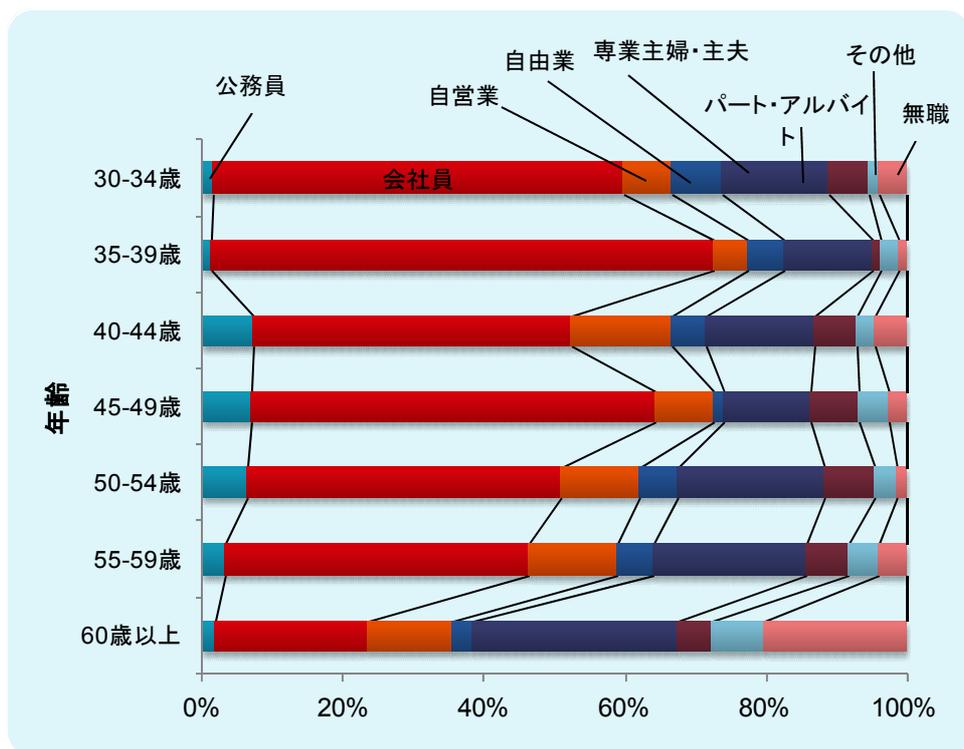
図 3-1. 年齢・性別構成



N=891

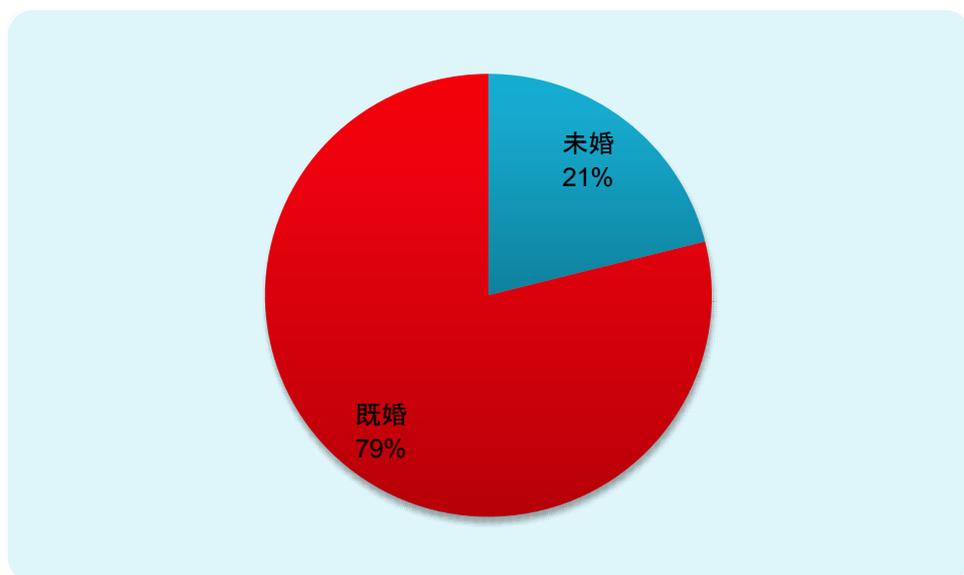
図 3-2. 職業構成¹⁴⁾

¹⁴⁾ 自営業：法人を設立せず、個人で事業を営む職業。自由業：一定の雇用関係によらず、時間に束縛されないで、独立して営む職業。多くは特別な技能・技術・知識に基づく専門的職業で、芸術家・芸能人・医師・弁護士・会計士・文筆業など（大辞泉）。本アンケートでは、このような定義を被験者に示しているわけではなく、被験者本人の解釈で回答されていることに留意ください。



N=891

図 3-3. 年齢別職業構成



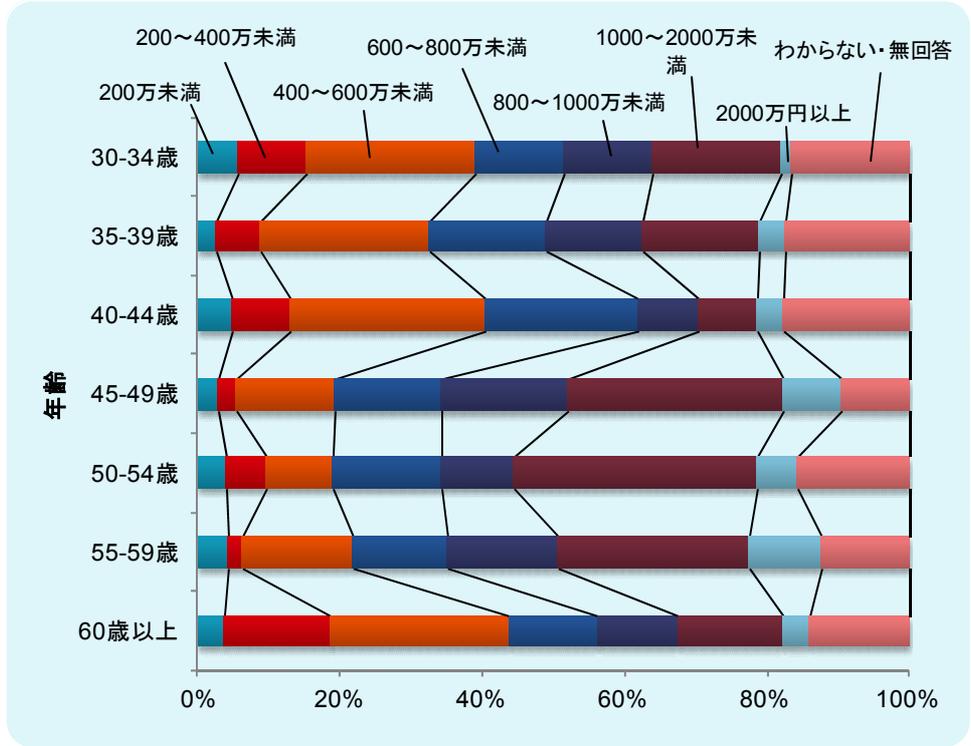
N=891

図 3-4. 婚姻状況



N=891

図 3-5. 世帯収入



N=891

図 3-6. 年齢別世帯収入

3.4. 別荘・別宅の利用実態

本章では、回答者の別荘・別宅利用の現状について報告する。なお、南信州地域の別荘・別宅を利用している回答者は3名と少なかったが、長野県全体に所在する別荘・別宅の利用者は130名であった。南信州地域における別荘・別宅利用に関する検討の一助とするため、本章では長野県の別荘・別宅利用者（図中では「長野の別荘利用者」と表現する。N=130）についても特に着目する。

（1）別荘・別宅の保有状況

別荘・別宅の所有形態を図3-7に示す。自治体や公的機関、民間などから物件を借りている方は全体の1割程度であり、回答者の大半は自分や家族等の名義、あるいは他の方と共同で別荘・別宅を所有している方である。長野県の別荘・別宅利用者をみると、自分名義による所有者は比較的少なく、家族・親族名義による所有の割合が比較的大きい。

別荘・別宅の利用年数を図3-8に示す。別荘・別宅の利用を始めたばかりの方から30年以上利用している方まで、利用年数は様々である。その中で長野県の別荘・別宅利用者の利用年数は比較的長い。また、図3-7で「自分名義で所有」「家族・親族名義で所有」「自分と他の方との共同所有」を「所有している方」（N=848）、貸し物件を借りている方を「借りている方」（N=37）として分類すると、借りている方の利用年数は比較的短く、利用開始5年以内の方が6割を超える。

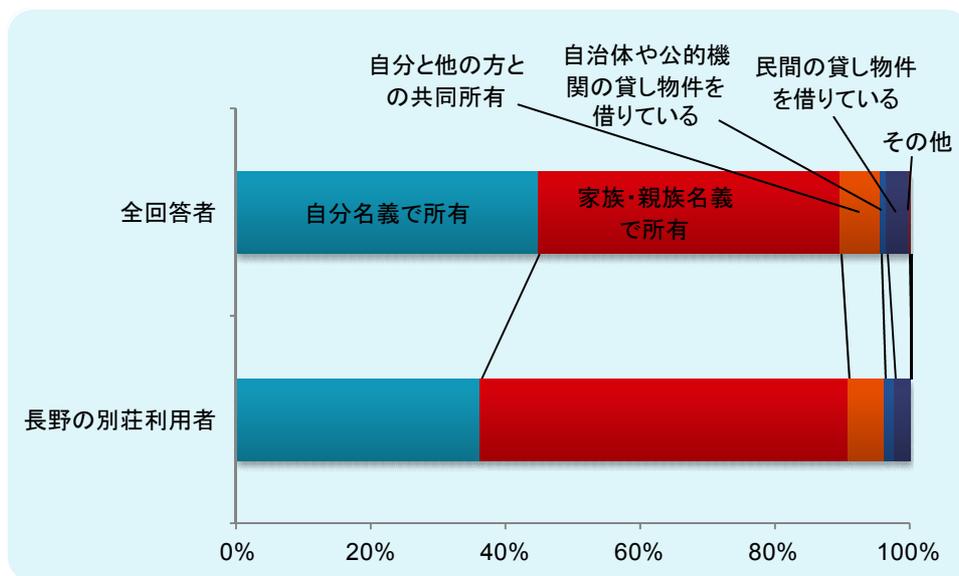
別荘・別宅の年平均維持費用を図3-9に示す。ここで維持費用とは、住民税、固定資産税、修理費、管理費・共益費、水道光熱費・通信費、温泉権等を指す。回答者の約9割は年間の維持費用を100万円以内に抑えている。長野県の別荘・別宅利用者の維持費用は比較的高く、年間100万円以上を支出している回答者は16.2%である。

また別荘を「所有している方」と「借りている方」に分類すると、借りている方の年間維持費用は50万円未満と100万円以上に二極化する傾向にあり、借りているからといって必ずしも年間維持費用が安いわけではない。

自治体によっては、別荘・別宅の利用にあたって、固定資産税の減額などの優遇措置を講じて利用者の誘致をすすめているところもある。そのような優遇措置を受けているかどうかを図3-10に示す。全体で見れば、優遇措置を受けている方は全体の14.5%であるが、長野県の別荘・別宅利用者に限るとその割合は24.6%に上昇する。長野県は別荘地の利用が多く、優遇措置の普及と浸透がはかられているものと考えられる。また「所有している方」と「借りている方」の間に大きな差異はみられない。

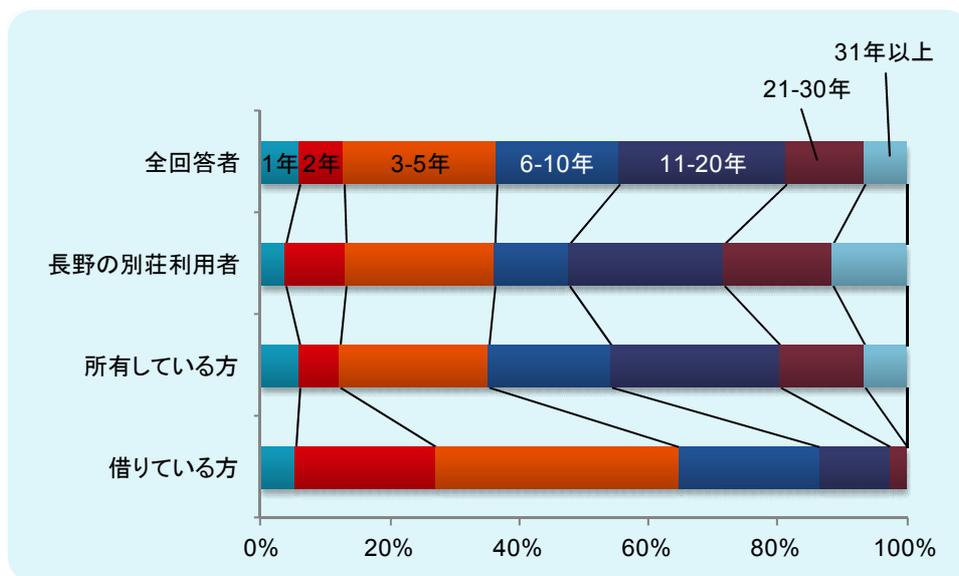
優遇措置の有無について、特に別荘・別宅の利用年数との関係を図3-11に示す。優遇措置を受けている方の別荘・別宅の利用年数がより長いという関係はみられず、むしろ優遇措置を受け

ていない方の利用年数のほうが長い。別荘・別宅利用に対する優遇措置の提供は古くから存在する制度ではないことに留意する必要があるが、優遇措置の提供が長期間の別荘・別宅利用者の定着に結びついているというよりは、より短期間の別荘・別宅利用者の増加につながっている。別荘・別宅利用のすそ野を広げる効果を有しているとも考えられる。



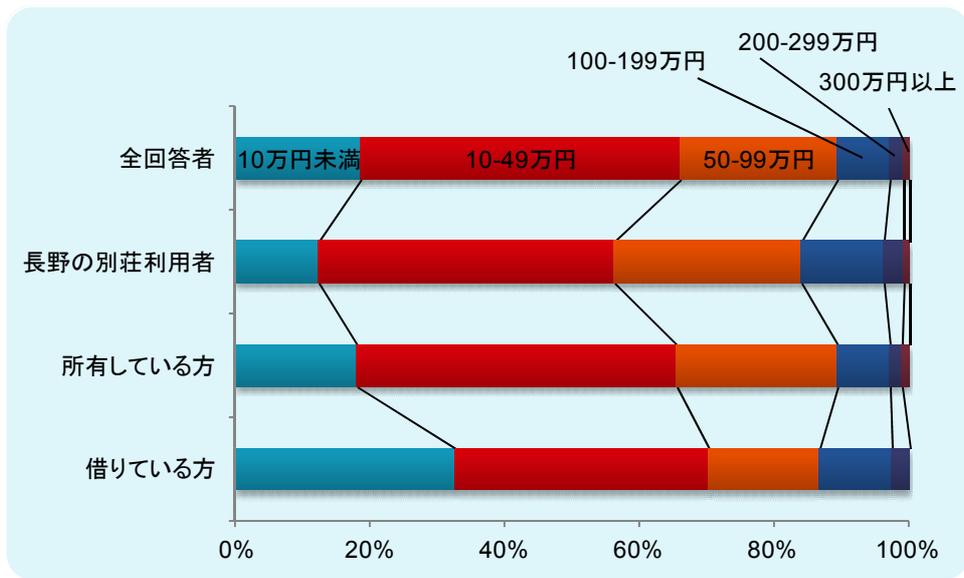
N=891, 130

図 3-7. 別荘・別宅の所有形態



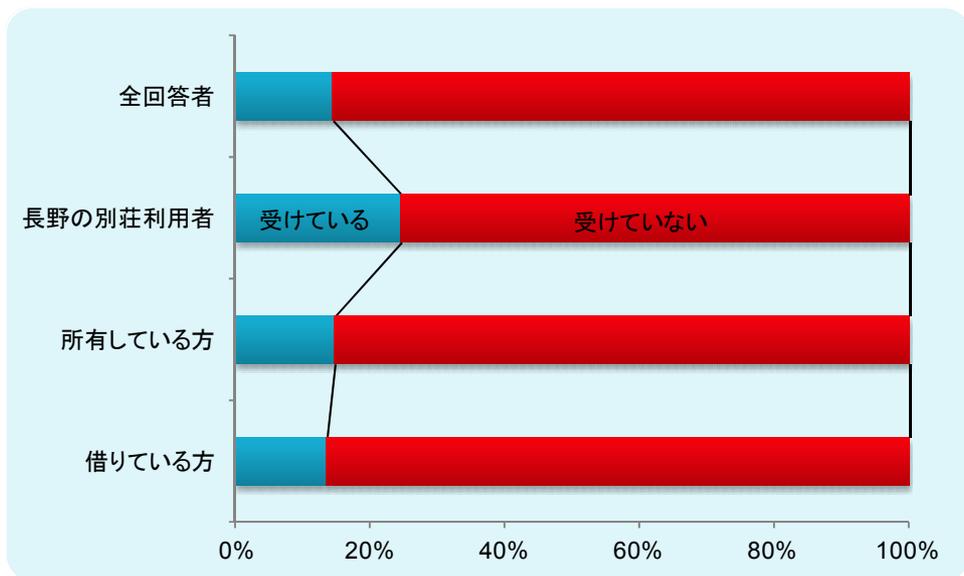
N=891, 130, 848, 37

図 3-8. 別荘・別宅の利用年数



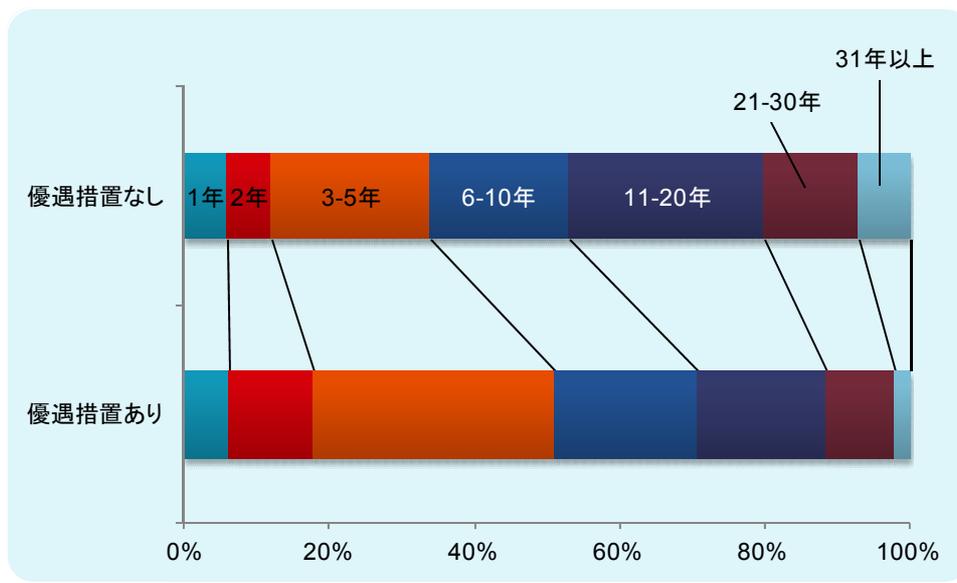
N=891, 130, 848, 37

図 3-9. 別荘・別宅の年平均維持費用



N=891, 130, 848, 37

図 3-10. 別荘・別宅利用に対する優遇措置

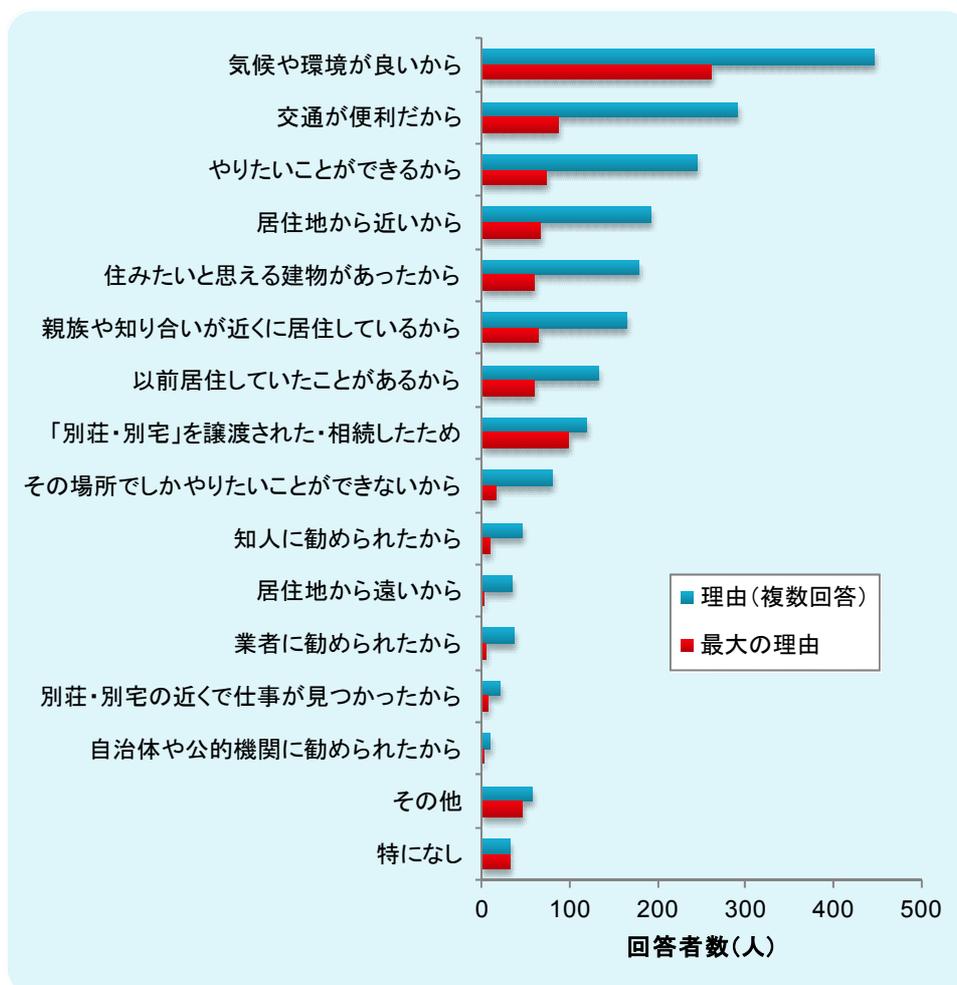


N=129, 762

図 3-11. 優遇措置の有無と利用年数

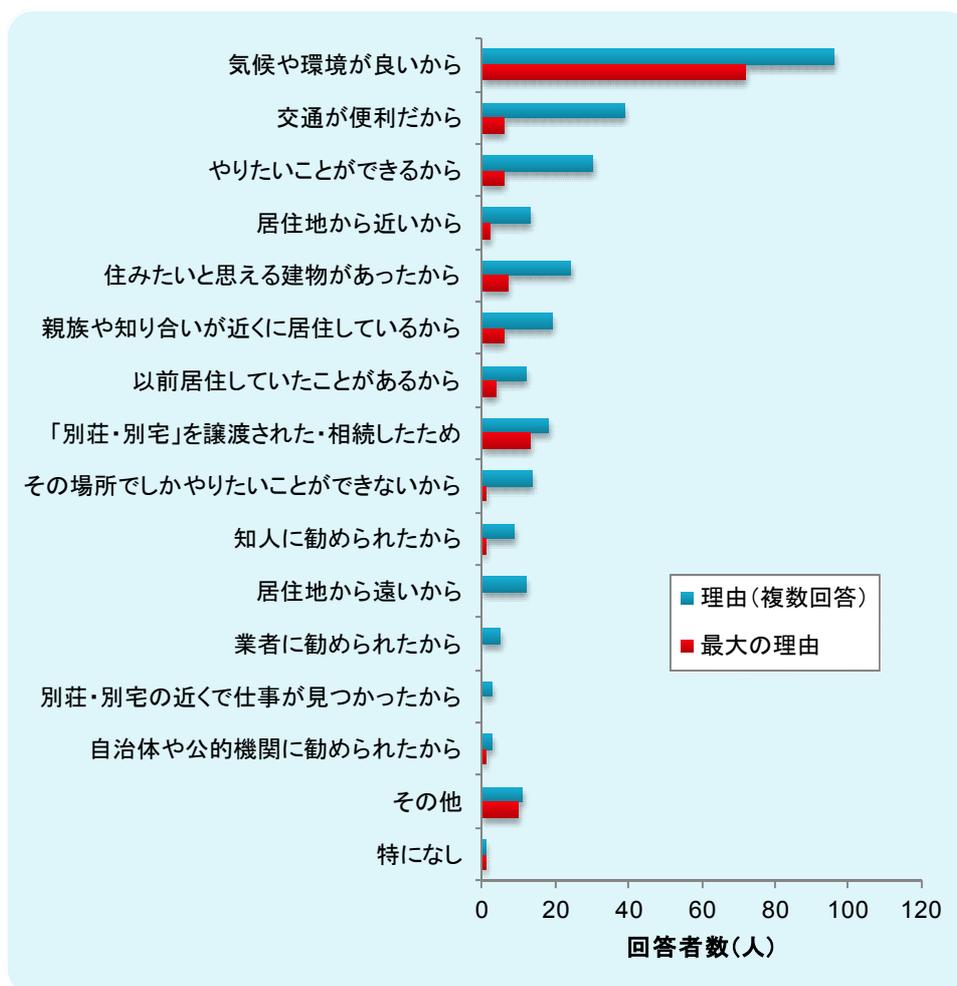
現在の別荘・別宅を選択した理由を図 3-12 および図 3-13 に示す。全体で見ると、理由の1位は「気候や環境が良いから」であり、ただ別荘・別宅を選択するにあたっての理由の一つであるというだけでなく、それが決め手になっているケースが多い。その一方で「交通が便利だから」「やりたいことができるから」などの理由も挙がっているが、それを最大の理由とした回答者は少ない。このことから、まず「気候や環境が良いこと」が第一の条件であり、それだけでは他地域との差別化が図りにくい場合に「交通」や「建物」などがアピールポイントになる可能性がある。その他の理由としては「温泉があるから」「実家に近いから」「眺めがよいから」などが挙げられた。また、別荘・別宅を譲渡された、あるいは相続したというケースでは、譲渡や相続それ自体が支配的な理由になっており、所有者には選択の余地が少ない特殊な例と言える。

長野県の別荘・別宅利用者についてみると、「気候や環境が良いから」という回答が突出して多く、その他の理由を挙げた方の割合は少ない。夏場において比較的涼しい長野県の気候が、別荘・別宅利用者にとって魅力的であることがうかがえる。「温泉があるから」という回答はなかった。



N=891

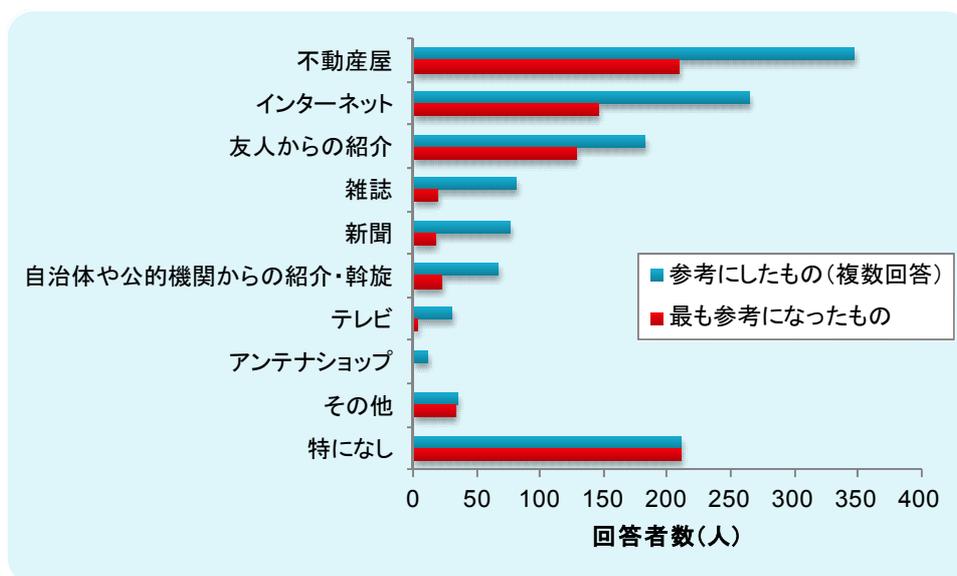
図 3-12. 現在の別荘・別宅の選択理由（全回答者）



N=130

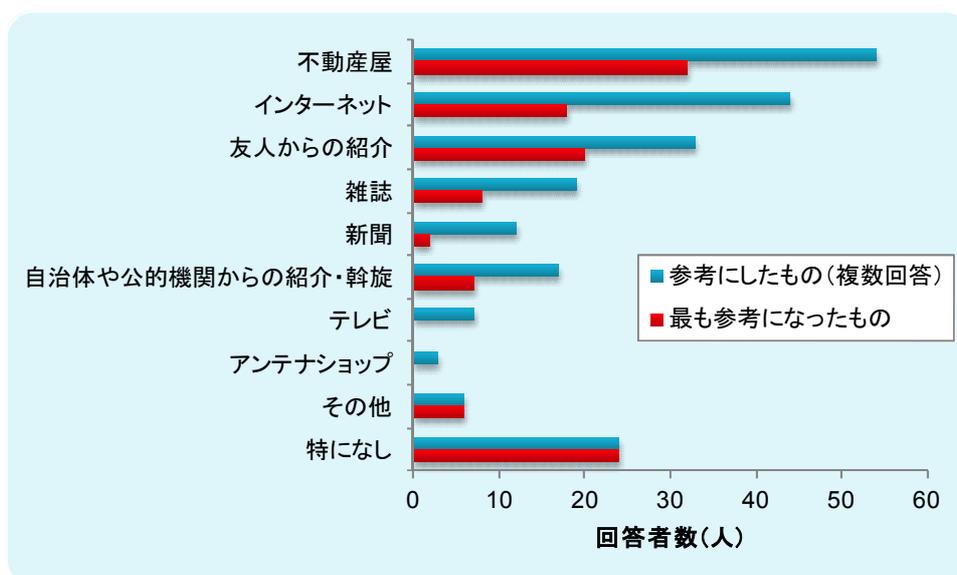
図 3-13. 現在の別荘・別宅の選択理由（長野の別荘・別宅利用者）

図 3-12 および図 3-13 において、最大の理由を「別荘・別宅」を譲渡された・相続したため」と回答した以外の方について、別荘・別宅選択の際に参考にしたものを図 3-14 および図 3-15 に示す。不動産屋やインターネットのほか、友人からの紹介が多い。公に入手可能な情報やメディアに頼るよりも、不動産屋や友人など、いわゆる「生の声」を参考にしながら別荘・別宅を選択しているようである。その他の回答では「現地視察・モデルルーム」が多い。全体として、情報を自ら能動的に収集しようとしている方が多いと言える。



N=793

図 3-14. 別荘・別宅選択の際に参考にしたもの（全回答者）



N=117

図 3-15. 別荘・別宅選択の際に参考にしたもの（長野の別荘・別宅利用者）

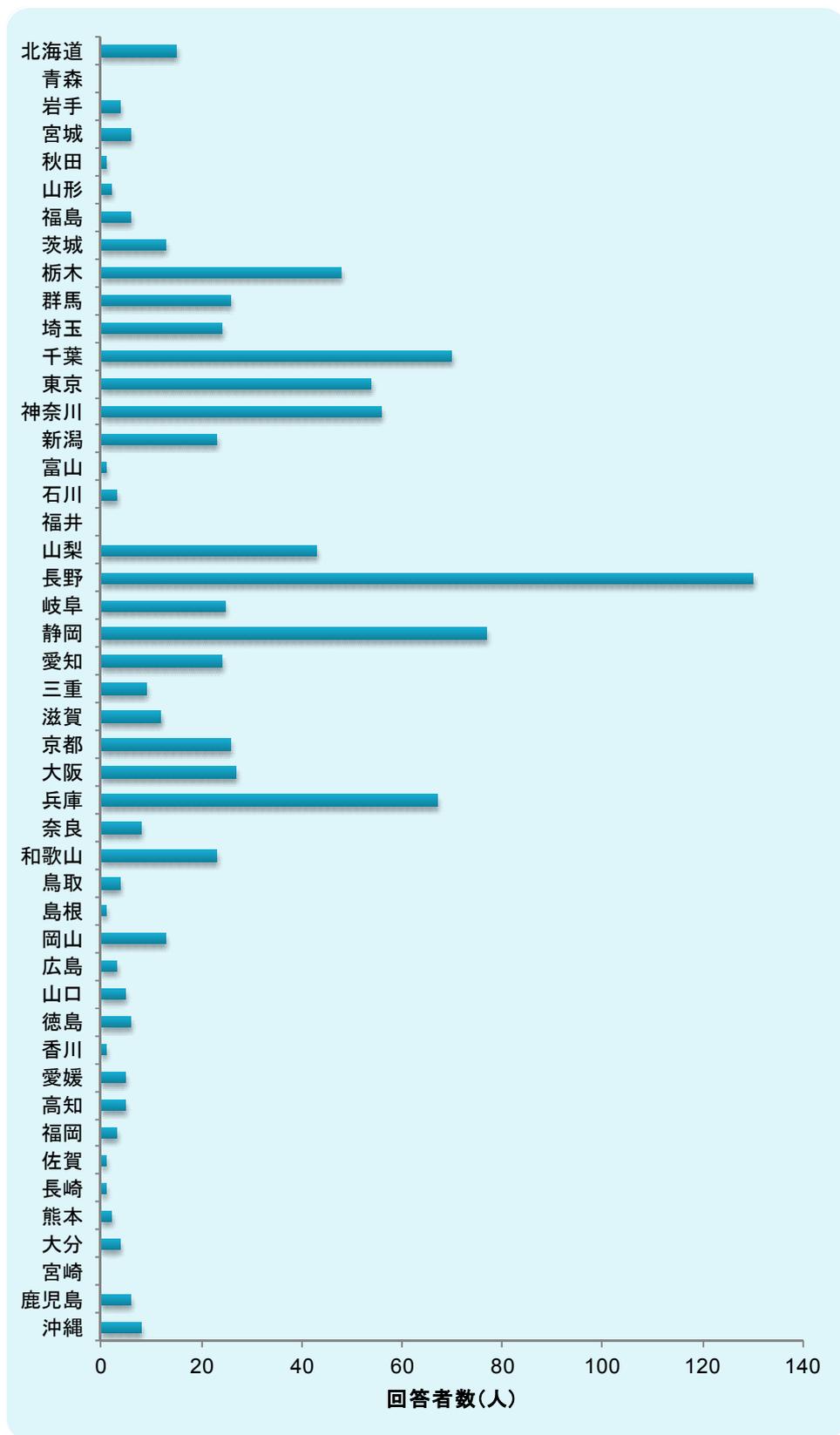
(2) 別荘・別宅の所在地

別荘・別宅の所在地を図 3-16 に示す。利用者が最大であるのは長野県の別荘・別宅であり、前述のとおり全体の 14.6%にあたる 130 人が利用している。次いで静岡県、千葉県、兵庫県に所在する別荘・別宅の利用者が多い。一方で東北北部や北陸、中国、四国、九州の各地方の別荘・別宅を利用する回答者は少ない。大都市圏付近や交通の利便性の高い地域の別荘・別宅が好まれ、大都市圏から遠方に立地する別荘・別宅の利用が低い傾向にある。

居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせを図 3-17 に示す。今回の調査対象である 3 地域の居住者は、それぞれ居住地と同じ地域やその付近の地域の別荘・別宅を選択する傾向にある。居住地から遠方の別荘・別宅を利用するケースは少ない。また、関東地方の居住者による中部地方の別荘・別宅利用も目立って多いが、この多くは関東地方居住者による長野県内の別荘・別宅利用である。

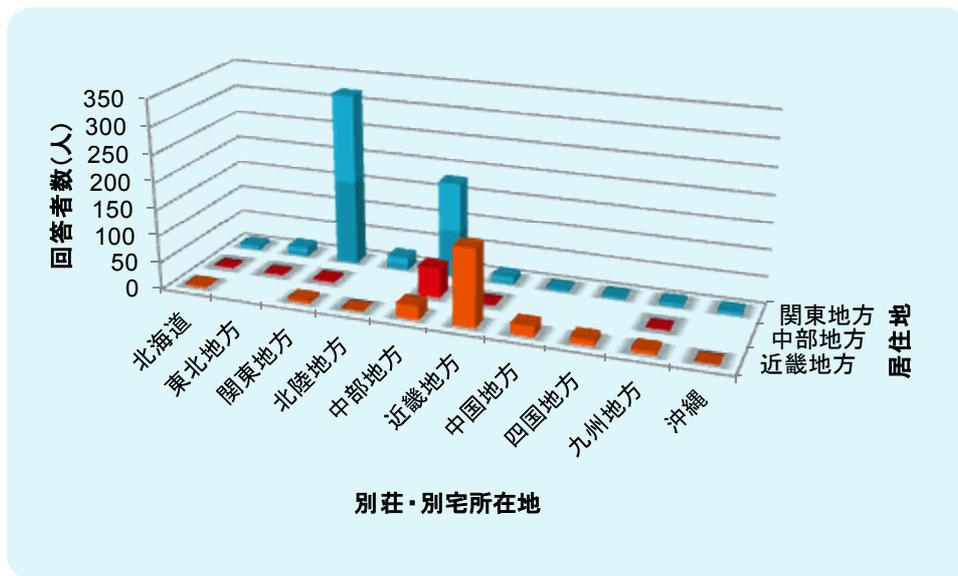
長野県の別荘・別宅利用者について、長野県内を各地域に細分化した上で居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせを整理した結果を図 3-18 に示す。東京都居住者による、佐久地域の別荘・別宅利用が極めて多い。その他の県の居住者による同地域の別荘・別宅利用も多いが、これらの大半の別荘・別宅の所在地は軽井沢であり（51 名）、長野県の別荘・別宅利用者全体の約 4 割を占める。別荘・別宅利用者が 2 番目に多い諏訪地域では、特に茅野における利用が多い（14 名）。

東京と佐久地域は長野新幹線で、また東京と諏訪地域は中央線特急「あずさ号」でそれぞれ結ばれており、相互移動の便の高い地域の組み合わせでは別荘・別宅利用者が多い。



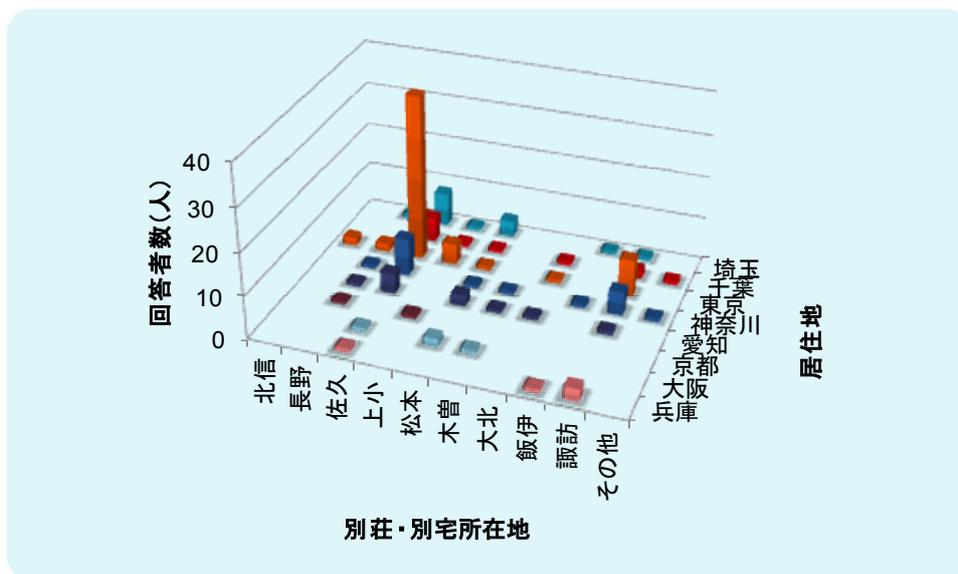
N=891

図 3-16. 別荘・別宅の所在地



N=891

図 3-17. 居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせ（全回答者）



N=130

図 3-18. 居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせ（長野の別荘・別宅利用者）

(3) 別荘・別宅の利用頻度とタイミング

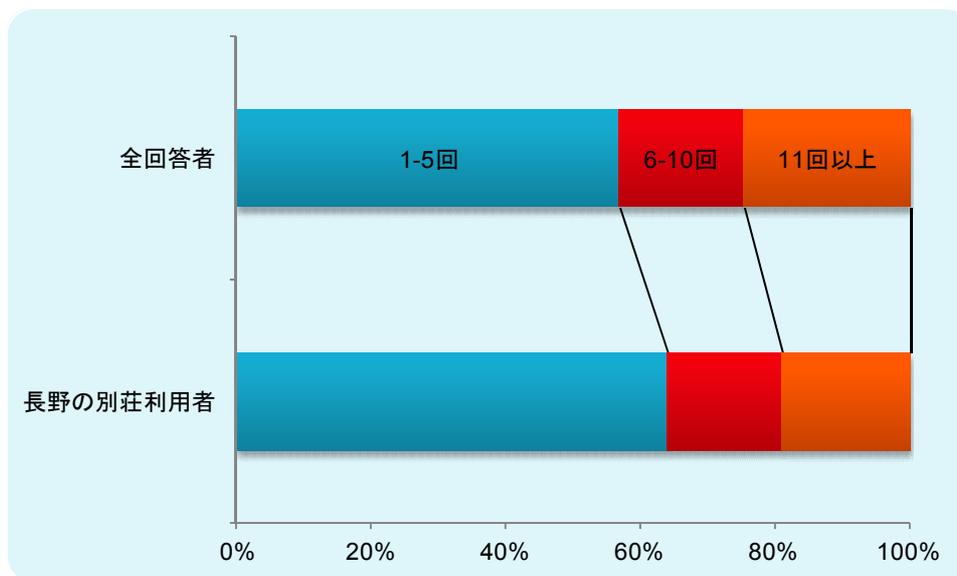
別荘・別宅の年平均利用頻度を図 3-19 に示す。1 年あたり 1～5 回という低頻度利用者が全体の 6 割近くを占めており、ほぼ 1 月に 1 回程度以上の頻度で利用している方は全体の 2 割程度である。長野県の別荘・別宅利用者の利用頻度はわずかながらさらに少ない傾向にある。

別荘・別宅の年平均利用日数を図 3-20 に示す。1 年あたり 1 日～1 週間未満の短期滞在者が全体の 4 割を超える一方で、3 ヶ月以上の滞在者も 1 割程度存在している。長野県の別荘・別宅利用者の滞在日数は、全体と比較すると若干短めである。

別荘・別宅の年平均利用日数と、年平均維持費用との関係を図 3-21 に示す。全体として、年平均利用日数が長いほど維持費用も高くなる傾向にある。年平均利用日数が 1 週間に満たないような回答者の 9 割が、年平均維持費用を 100 万円以内におさめている。

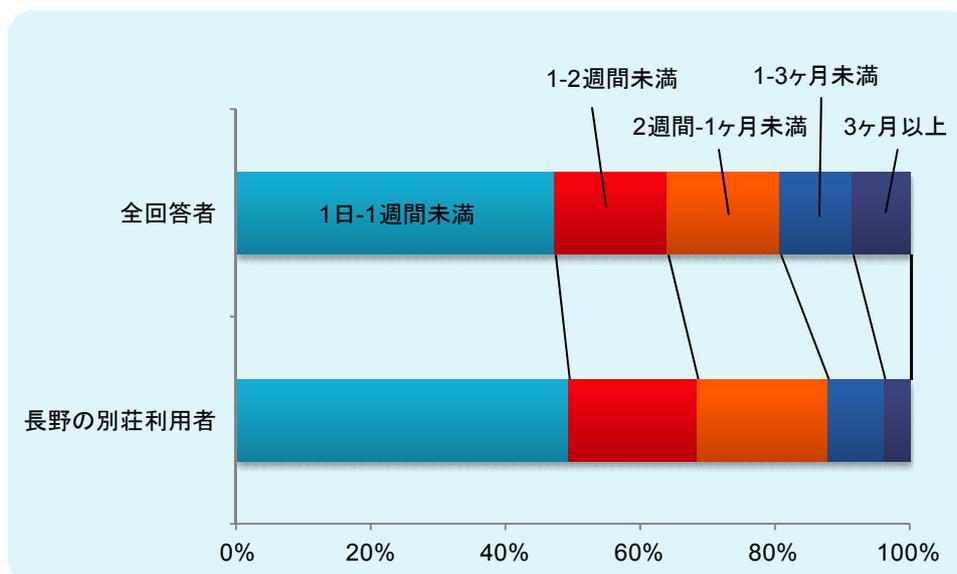
別荘・別宅の利用時期を図 3-22 に示す。全体としては、年末年始、ゴールデンウィーク、夏休み期間中の別荘・別宅利用が多い。長野県の別荘・別宅に関してみると、ゴールデンウィークや夏休み期間中の利用が全体と比較して多い一方で「月や季節による違いはない」と回答した方の割合は少なく、夏場を中心とした避暑等による利用が一般的であると言える。

別荘・別宅の利用曜日を図 3-23 に示す。金曜日から日曜日にかけての週末や祝日の利用が一般的であり、平日の別荘・別宅利用者は全体の 1 割程度である。



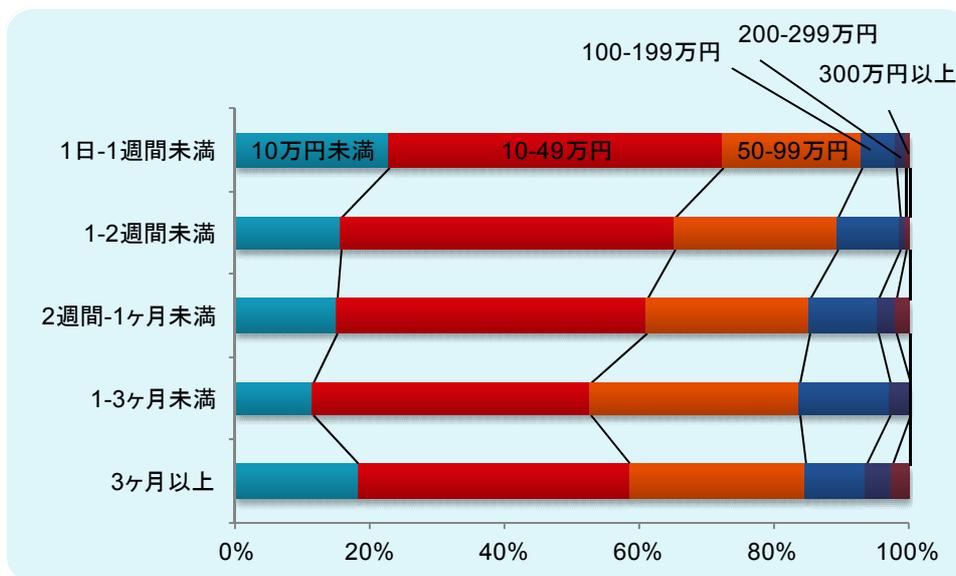
N=891, 130

図 3-19. 別荘・別宅の年平均利用頻度



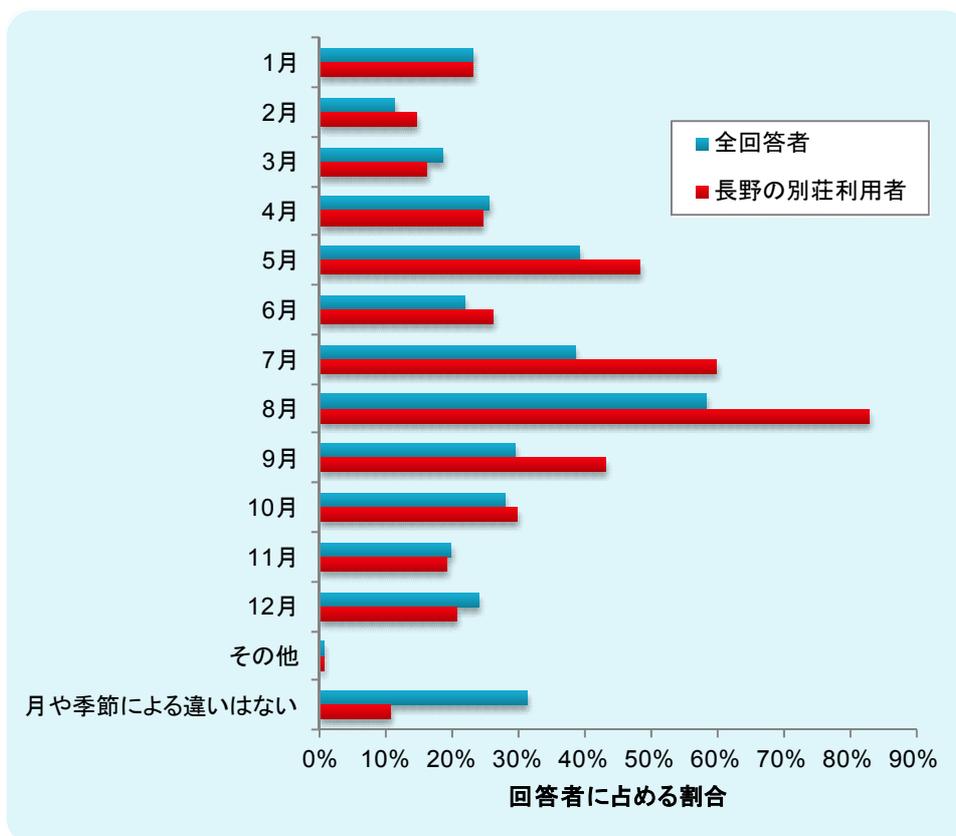
N=891, 130

図 3-20. 別荘・別宅の年平均利用日数



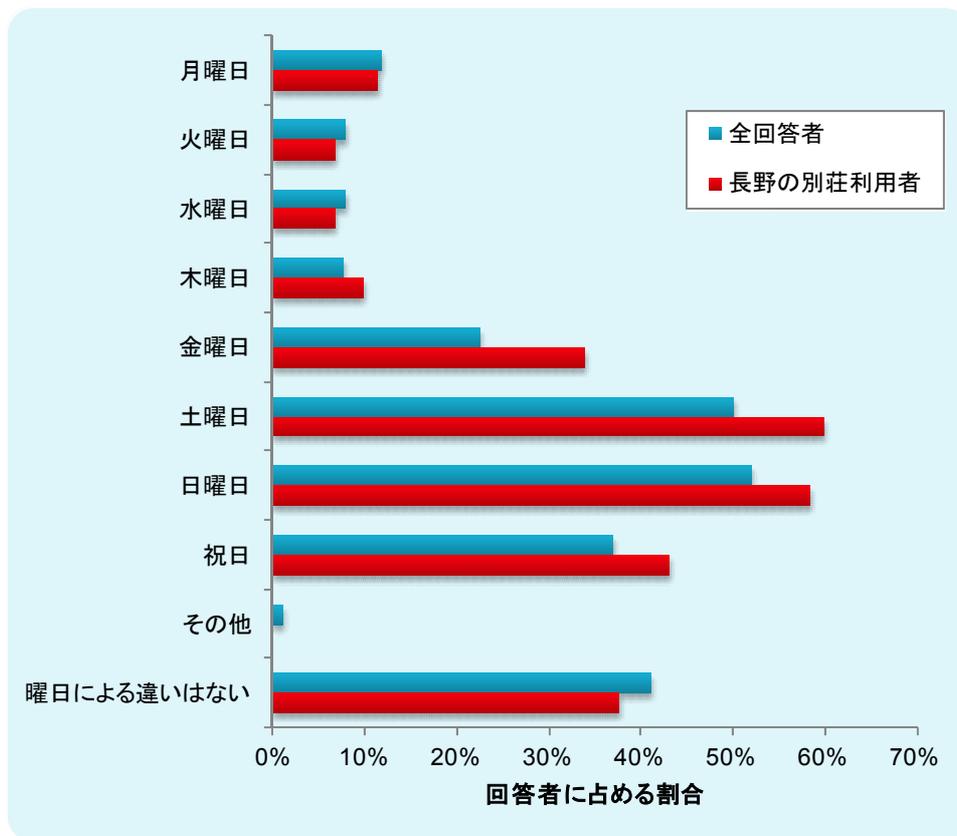
N=891

図 3-21. 年平均利用日数と維持費用との関係



N=891, 130

図 3-22. 別荘・別宅の利用時期（複数回答）



N=891, 130

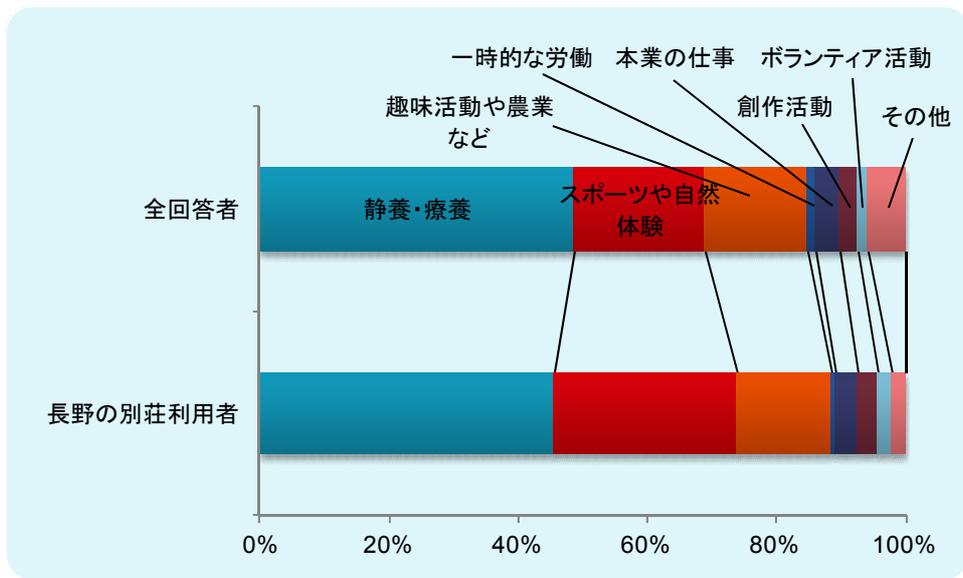
図 3-23. 別荘・別宅の利用曜日（複数回答）

(4) 別荘・別宅における活動

別荘・別宅における主な活動を図 3-24 に示す。「静養・療養」と回答した方は全体の半分に満たず、何らかの活動を行うことを目的として別荘・別宅を利用する方が多い。その中でも労働を目的とした利用は少なく、スポーツや自然体験、趣味活動や農業などを楽しむ方が多い。特に長野県の別荘・別宅利用者はスポーツや自然体験をより多く行う傾向にある。

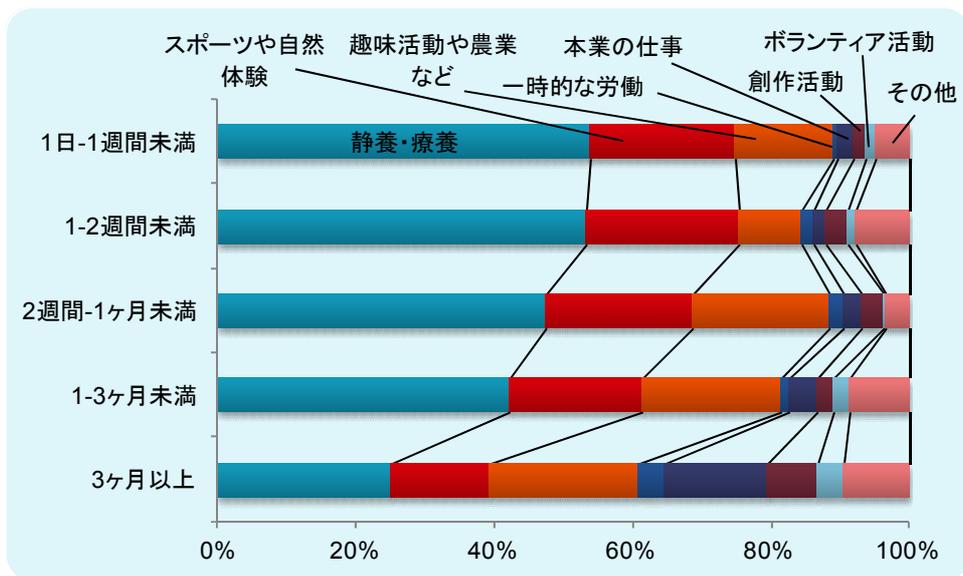
その他の活動としては、「家族・親族が居住している」ほか「特に何もしていない」も目立つ。

別荘・別宅の利用日数別にみた主な活動を図 3-25 に示す。利用日数が少ないほど、静養・療養やスポーツ、自然体験などを目的とした利用が目立つ一方で、本業の仕事や一時的な労働、創作活動、ボランティア活動はより利用日数の多い方に多い。特に別荘・別宅で本業の仕事を行う方の割合は、別荘・別宅の利用日数が3ヶ月を超えるようなヘビーユーザーにおいて特に大きい。



N=891, 130

図 3-24. 別荘・別宅での主な活動



N=891

図 3-25. 利用日数別の主な活動

(5) 別荘・別宅に対する評価

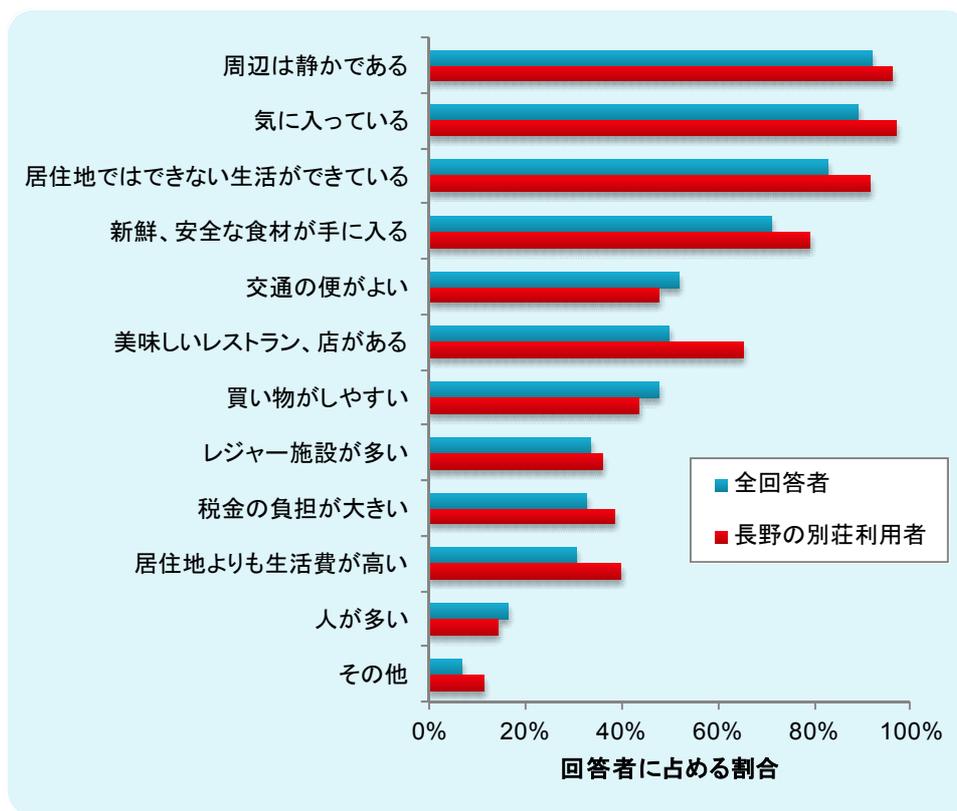
現在利用している別荘・別宅に対する評価を図 3-26 に示す。「周辺は静かである」「気に入っている」「居住地ではできない生活ができています」などの肯定的な評価が多く、長野県の別荘・別宅利用者においてはその傾向が特に強いが、同時に「税金の負担が大きい」「居住地よりも生活費が高い」などの否定的な評価も長野県の別荘・別宅利用者で比較的強い傾向にある。また「交通の便がよい」「買い物がしやすい」と回答した方の割合は、全体と比較して長野県の別荘・別宅利用者で小さく、長野県の別荘地に対しては利便性の面でやや評価が低い。

その他の回答としては「ステータスがある」「地震が少ない」「治安がよい」などが挙げられた。

今後の別荘・別宅の利用継続意向を図 3-27 に示す。「利用し続けたい」と回答した方の割合は、全体と比較して長野県の別荘・別宅利用者でより大きく、長野県の別荘・別宅の満足度が相対的に高いと言える。

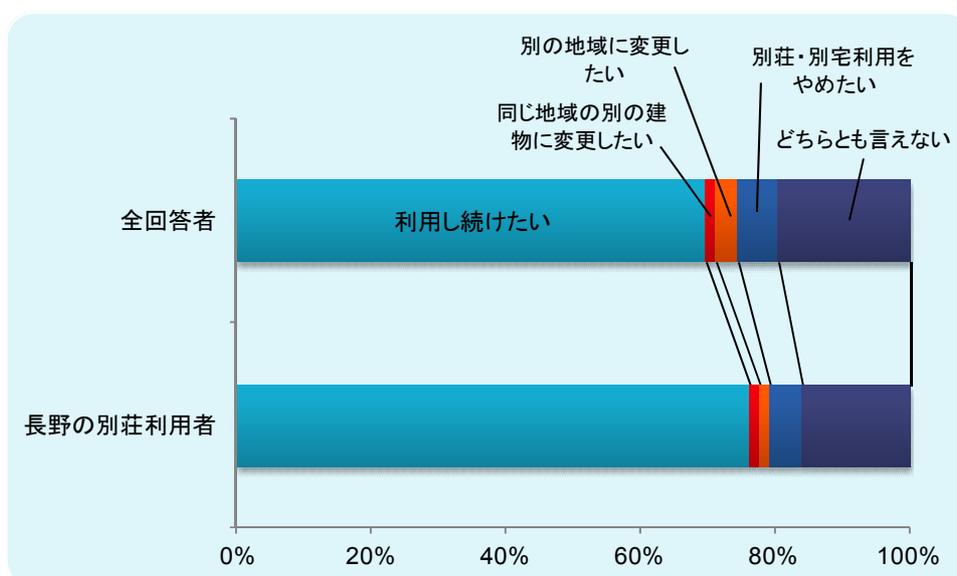
図 3-26 では別荘・別宅利用に関して金銭的負担を感じる方が一定割合存在することが明らかになったため、別荘・別宅の年間維持費用と利用継続意向との関係を図 3-28 に示す。回答者の少ない年間 300 万円以上の階級を除けば、全体として別荘・別宅の維持に費用をかけている方ほど利用継続意向が強い。維持が負担になっているというより、継続して利用したい物件にこだわってより高い費用を負担していることが考えられる。

また別荘・別宅に対する評価と利用継続意向との関係を図 3-29 に示す。経済的負担の大きさや人の多さは、利用継続意向を多少弱める影響をもたらしている。特に税金の負担が大きいことの影響が強いと言える。



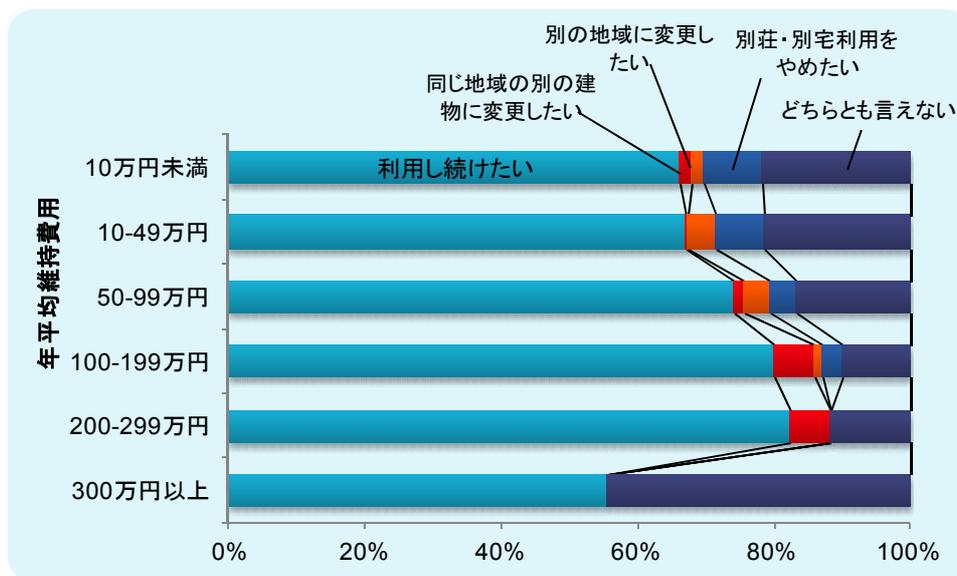
N=891, 130

図 3-26. 別荘・別宅に対する評価（複数回答）



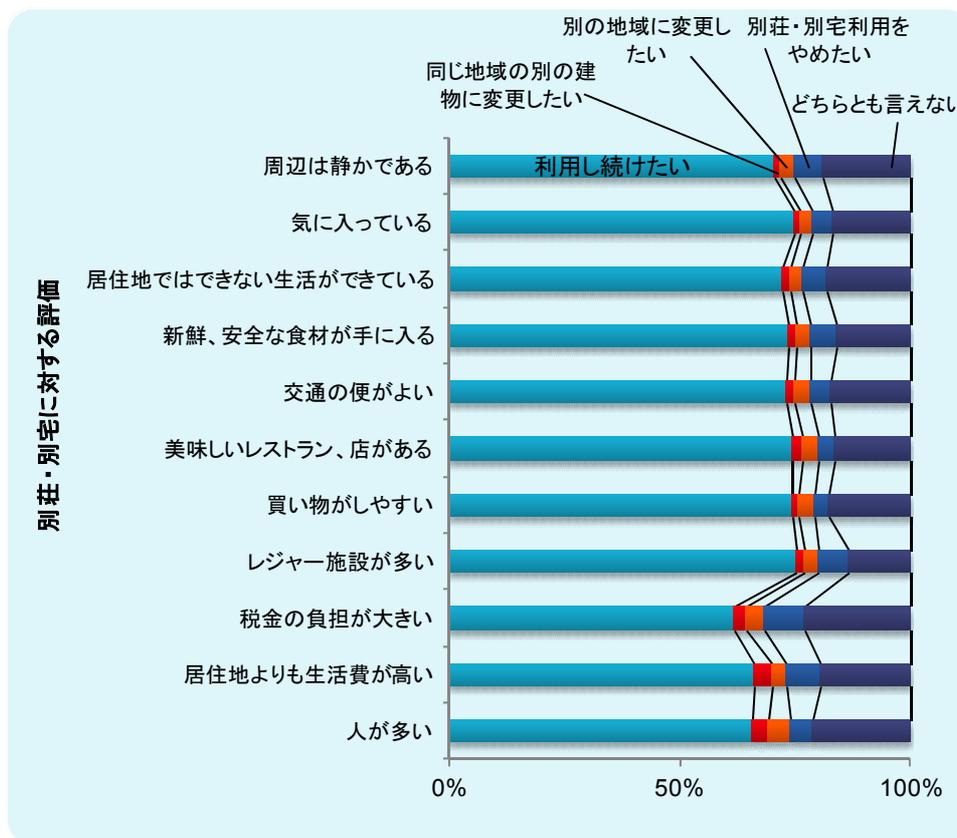
N=891, 130

図 3-27. 今後の別荘・別宅利用継続意向



N=891

図 3-28. 別荘・別宅の年間維持費用と今後の利用継続意向



N=891

図 3-29. 別荘・別宅に対する評価と利用継続意向

（6）別荘・別宅への交通

別荘・別宅への交通手段を図 3-30 に示す。ここで、複数の交通手段を乗り継いでいる場合は、もっとも移動距離の長い交通手段を回答いただいた。全体の 7 割がマイカー利用であり、鉄道利用者は全体の 2 割程度にすぎない。長野県の別荘・別宅利用者に着目すると、特に新幹線利用者とマイカー利用者の割合が大きい。新幹線利用については、主たる別荘地である軽井沢に長野新幹線が乗り入れている影響が大きいものと考えられる。

世帯構成と交通手段との関係を見るため、子供の有無と交通手段との関係を図 3-31 に示す。子供のいない回答者と比較して、子供のいる回答者はより自家用車を利用する傾向にあり、新幹線や特急列車を含む鉄道を利用する方の割合は小さい。帯同人数が多いほど自家用車による移動が割安になることや、小さい子供を連れての鉄道利用が難しい状況にあることがその背景にあるものと考えられる。

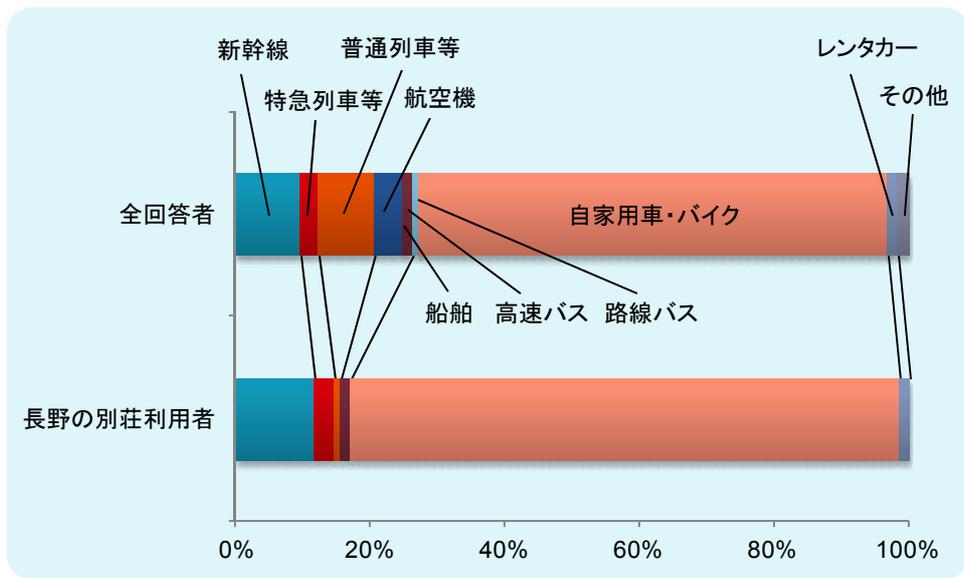
また別荘・別宅の利用目的と交通手段との関係を図 3-32 に示す。別荘・別宅利用の主な目的が「本業の仕事」である方は、他の方と比較して鉄道利用およびその他、すなわち徒歩利用の方の割合が大きく、自家用車を利用する割合は小さい。鉄道利用が多い理由としては、本業の仕事であることを踏まえて移動にかかる運賃等が支給されている可能性があることが考えられる。また徒歩利用が多い理由としては、別荘・別宅で本業の仕事を行う方は別荘・別宅の利用頻度が高く、より自宅近くに別荘・別宅を持つ傾向にあることが考えられる（この点については本節（8）で改めて述べる）。

その他の回答の大半は「徒歩」であったが、1 名だけ「自家用機」という回答もあった。

別荘・別宅の最寄り駅から別荘・別宅までの交通手段を図 3-33 に示す。路線バス、タクシー、徒歩が主たる手段であるが、長野県内においては徒歩の占める割合は小さく、路線バスとタクシーの利用が多い。別荘・別宅が鉄道駅から比較的遠方に所在している可能性がある。

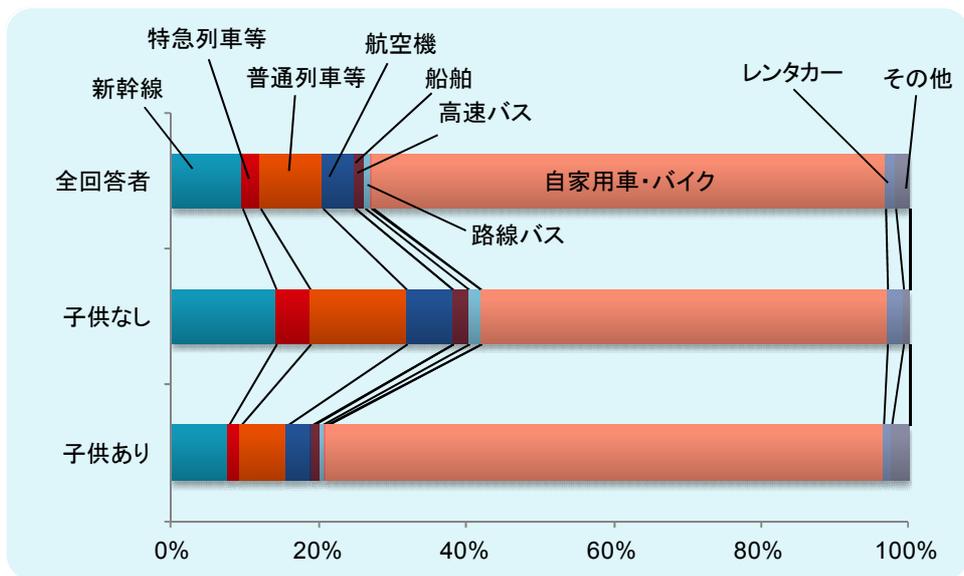
その他の回答の多くは「自家用車」であった。そのうち少なくとも一部は「現地に置いてある自家用車」と回答している。

居住地から別荘・別宅までの移動にかかる時間を図 3-34 に示す。全体の 96%が 6 時間以内に居住地から別荘・別宅まで移動している。日照のある間に別荘・別宅に到着できる距離が目安になっているものと考えられる。長野県の別荘・別宅利用者の移動時間がほぼ 2 時間から 6 時間に収まっているのは、調査対象者の居住地が関東、中部、近畿の各地方に限定されているためと考えられる。



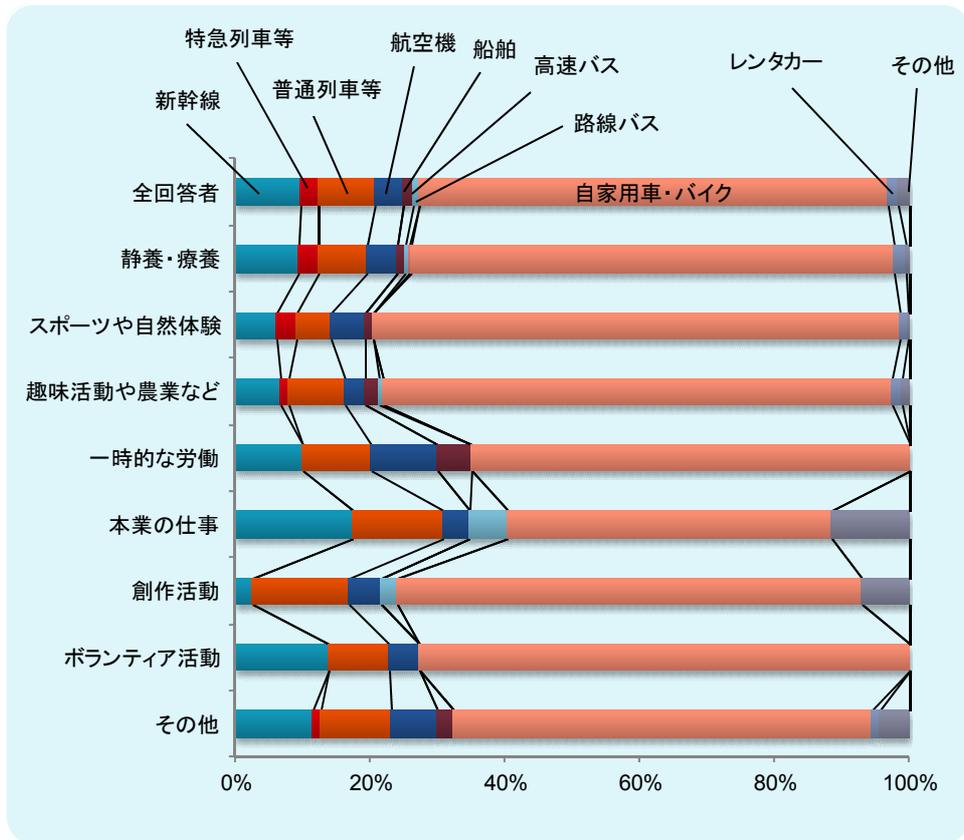
N=891, 130

図 3-30. 別荘・別宅への交通手段



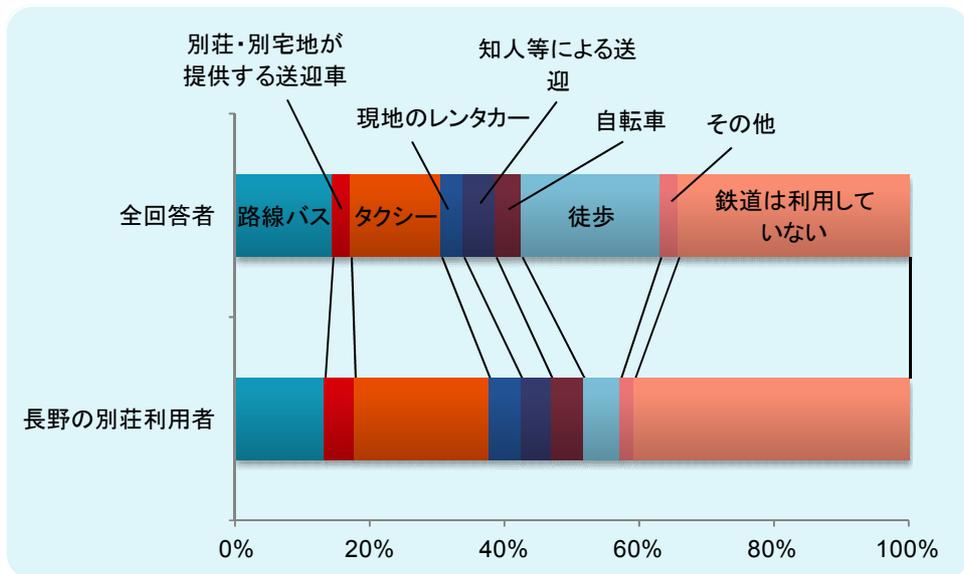
N=891

図 3-31. 世帯構成別にみた交通手段



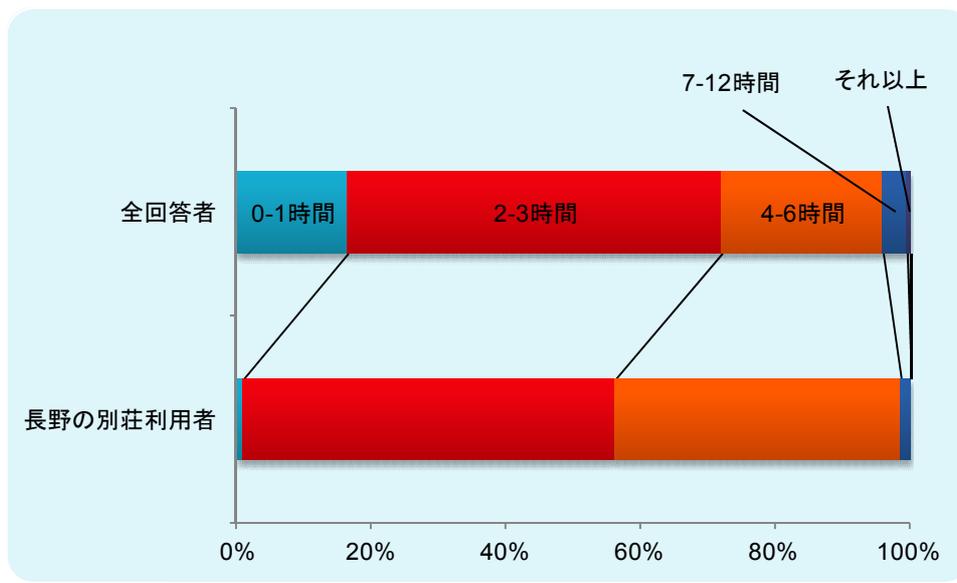
N=891

図 3-32. 別荘・別宅の利用目的別にみた交通手段



N=891, 130

図 3-33. 別荘・別宅の最寄り駅からの交通手段



N=891, 130

図 3-34. 別荘・別宅までの移動時間

(7) 新幹線での移動による別荘・別宅利用者の特性

リニア中央新幹線の開業を念頭に置いた調査の中で、現在新幹線を移動手段として別荘・別宅を利用している回答者の特性は特に参考になりうる。そこで本節では、図 3-30 で「新幹線」と回答した方（図中では「新幹線利用者」と表現する。N=86）の特性を整理する。なお本節では比較のため、一部について全回答者に関するデータも再掲する。

新幹線利用者の年齢・性別構成を図 3-35 に示す。全回答者（図 3-1）と比較すると、30 代の方の占める割合が若干大きいですが、60 歳以上の方が多くを占める傾向は変わらない。

新幹線利用者の職業構成を図 3-36 に示す。全回答者（図 3-2）と比較すると、会社員の占める割合が若干大きいですが、全体的な職業構成は大きく変わらない。

新幹線利用者の別荘・別宅選択理由を図 3-37 に示す。全回答者（図 3-12）と比較すると、「交通が便利だから」を理由に挙げた方が最多である点が大きく異なる。気候や環境の点の重要性もさることながら、新幹線の存在による交通利便性の高さが別荘・別宅の利用において一つの魅力になっている。

新幹線利用者の別荘・別宅所在地を図 3-38 に、居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせを図 3-39 にそれぞれ示す。長野県の別荘・別宅を利用している方が多いのは、代表的な別荘地の一つである軽井沢に長野新幹線が乗り入れていることが大きい。関東地方に居住し中部地方の別荘・別宅を利用する方が多いのも、両地方を結ぶ長野新幹線の存在によるところが大きいものと考えられる。

また、新幹線で移動して東京都の別荘・別宅を利用する回答があることから、郊外部に居住し都市部の別荘・別宅を利用するという形態も存在することが明らかになった。

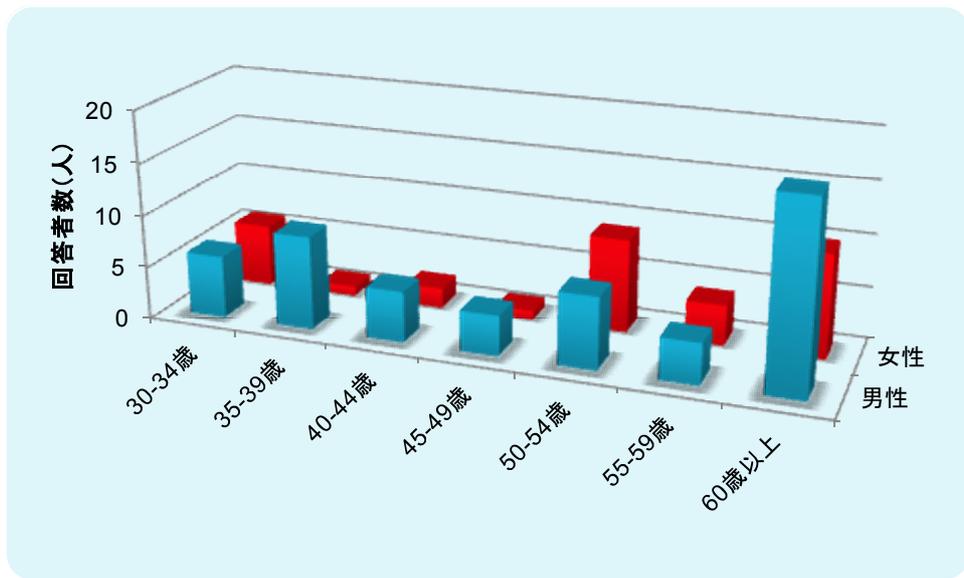
新幹線利用者の別荘・別宅年平均利用頻度を図 3-40 に、別荘・別宅年平均利用日数を図 3-41 にそれぞれ示す。利用日数は全回答者と比較して大差ないが、利用頻度については低頻度利用者の割合が若干大きい。

新幹線利用者の別荘・別宅利用時期を図 3-42 に、別荘・別宅利用曜日を図 3-43 にそれぞれ示す。利用時期については新幹線利用者の傾向は全回答者と大差ないが、曜日についてみると新幹線利用者の金曜日から日曜日にかけての別荘・別宅利用割合は比較的lowく、週末や連休の存在にこだわらずに別荘・別宅を利用できている可能性がある。

新幹線利用者の別荘・別宅利用継続意向を図 3-44 に示す。新幹線利用者の利用継続意向は全体と比較すると強い傾向にある。

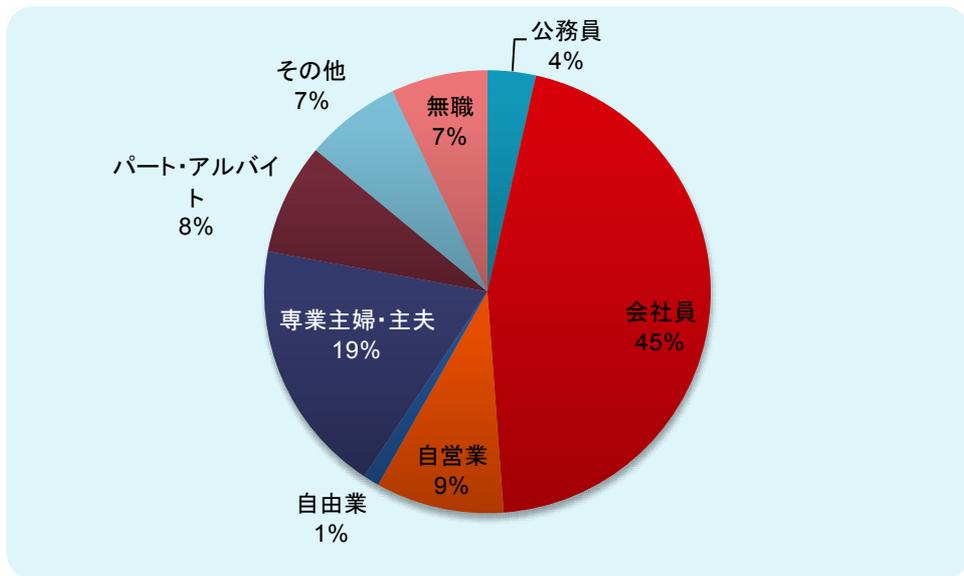
新幹線利用者の別荘・別宅の最寄り駅からの交通手段を図 3-45 に示す。全回答者と比較すると、タクシーの割合が大きく、路線バスの割合も若干大きい。新幹線の下車駅から在来線に乗り換えてより近い駅まで移動するのではなく、新幹線下車駅から直接タクシーやバスで別荘・別宅まで移動している可能性がある。

新幹線利用者の別荘・別宅までの移動時間を図 3-46 に示す。新幹線の利用により移動時間が短縮されているわけではなく、むしろ移動時間は長い傾向にある。新幹線の存在が、遠方からの別荘・別宅利用者の獲得に貢献していると言える。



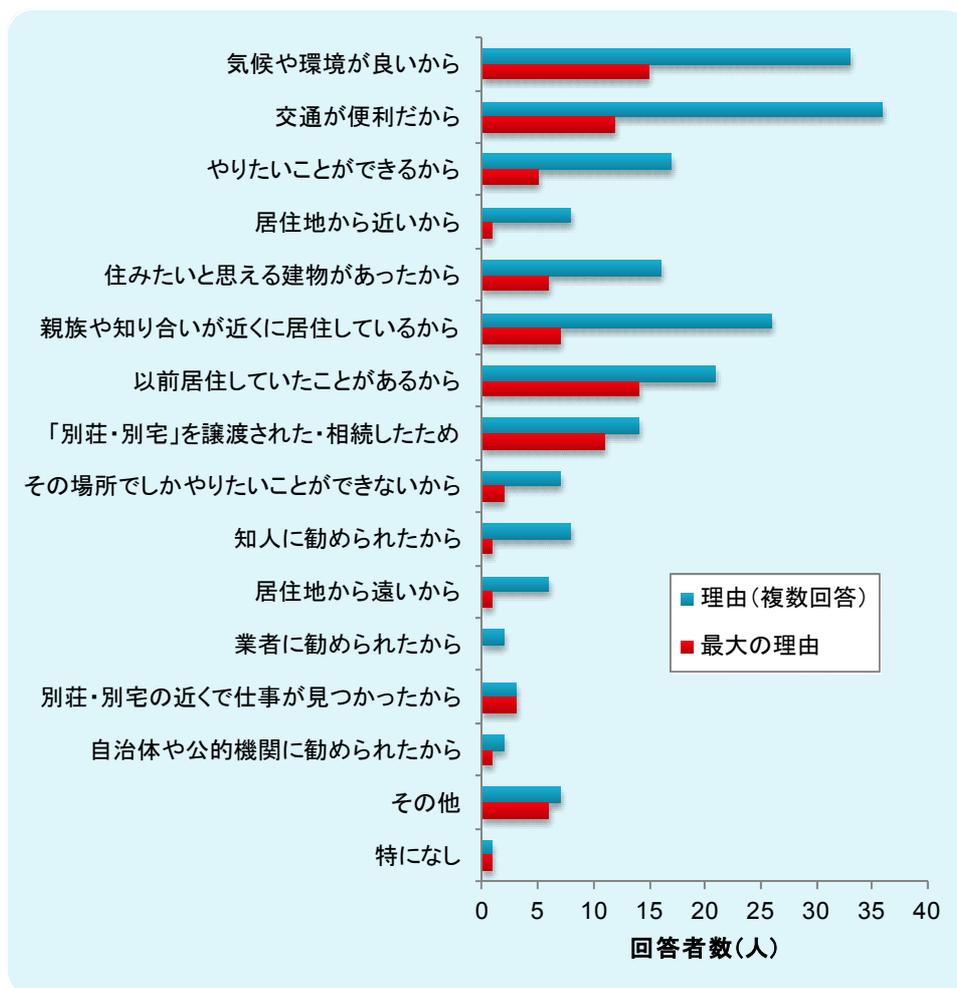
N=86

図 3-35. 新幹線利用者の年齢・性別構成



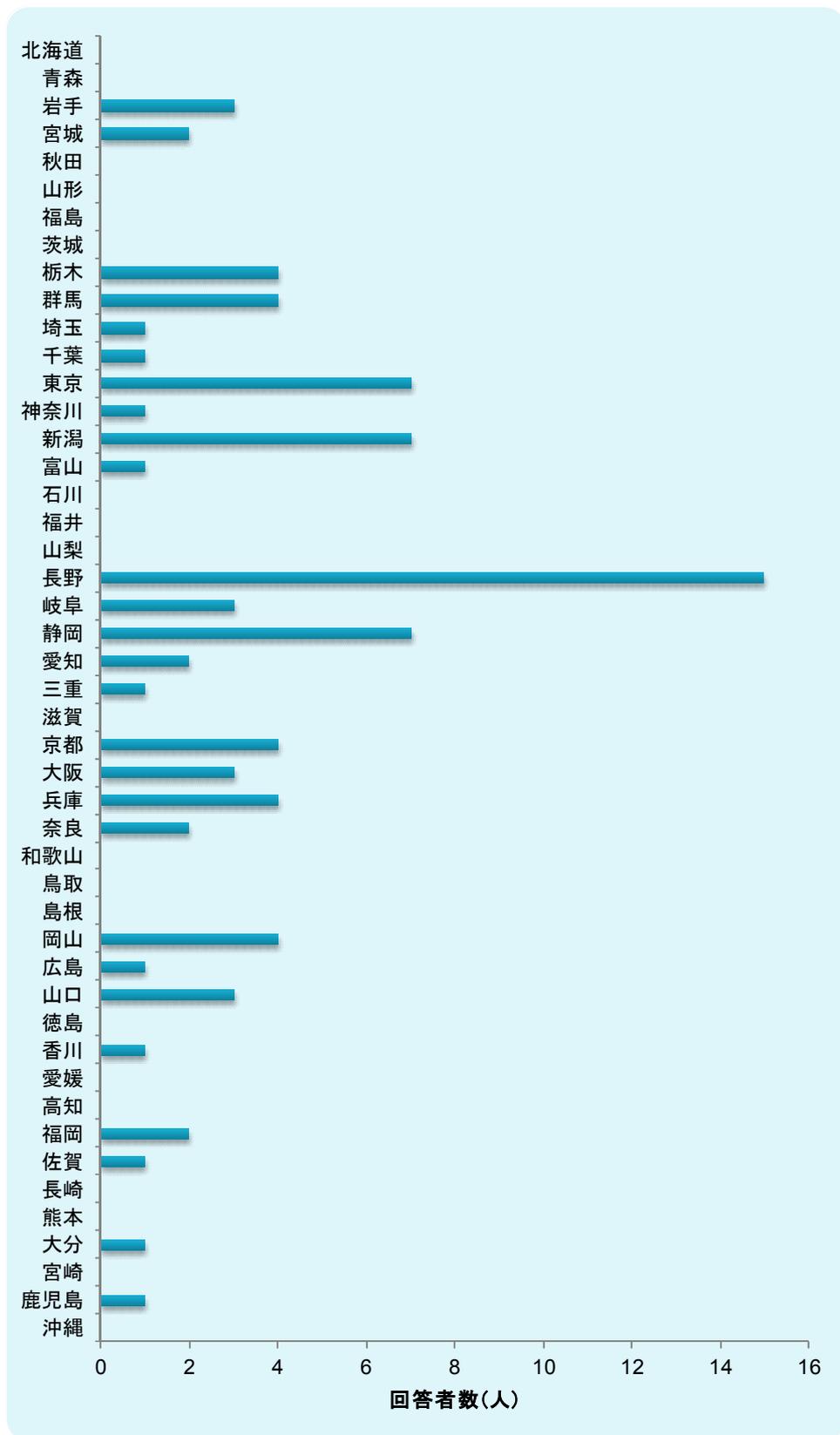
N=86

図 3-36. 新幹線利用者の職業構成



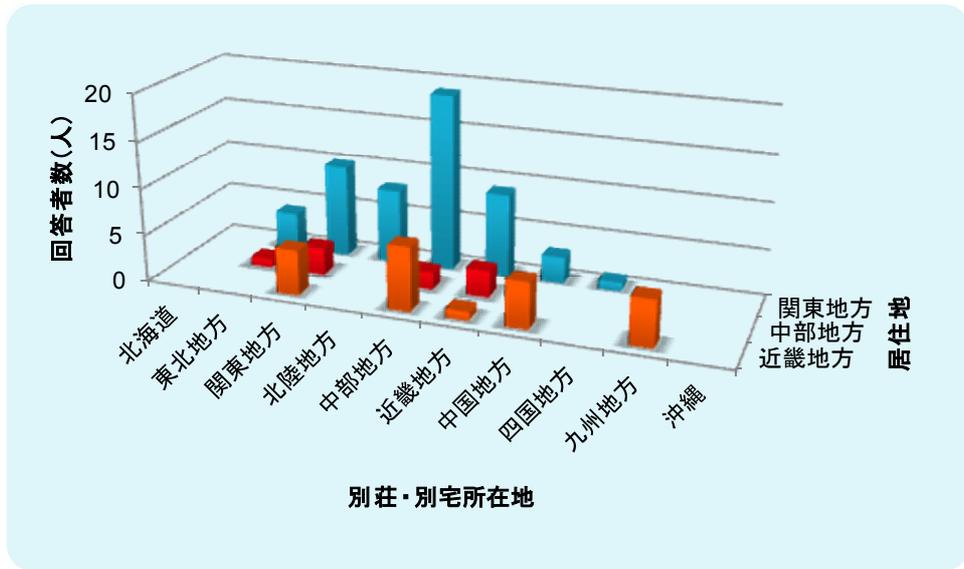
N=86

図 3-37. 新幹線利用者の別荘・別宅選択理由



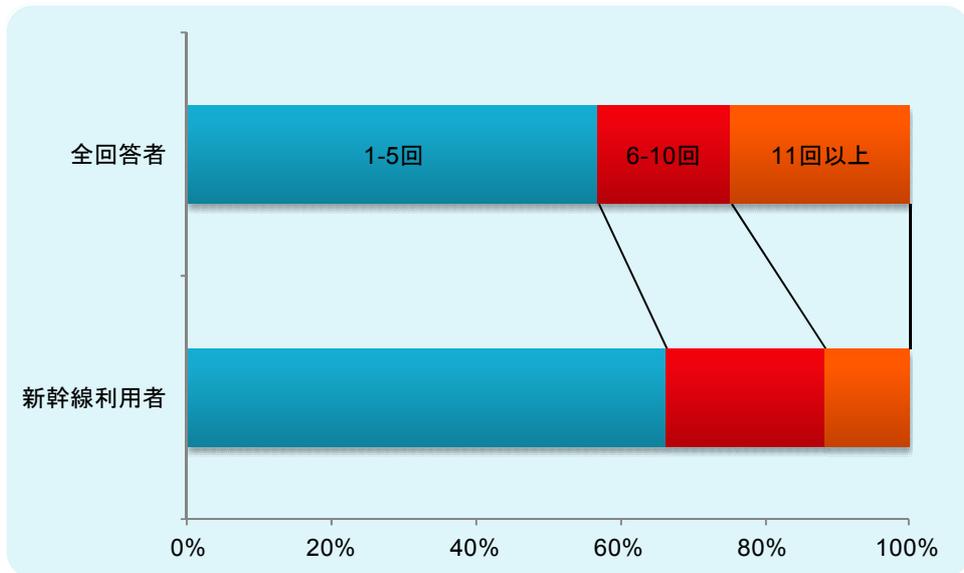
N=86

図 3-38. 新幹線利用者の別荘・別宅所在地



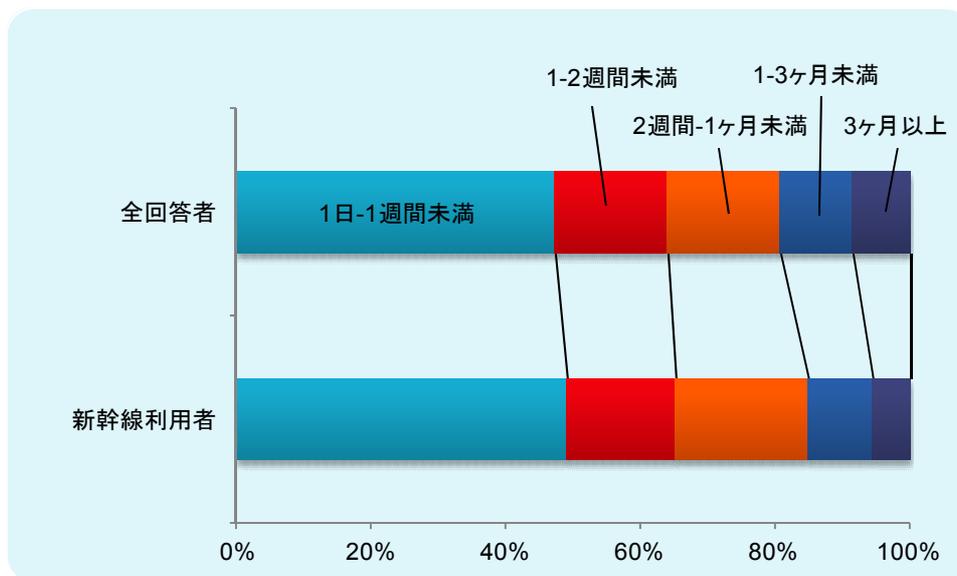
N=86

図 3-39. 新幹線利用者の居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせ



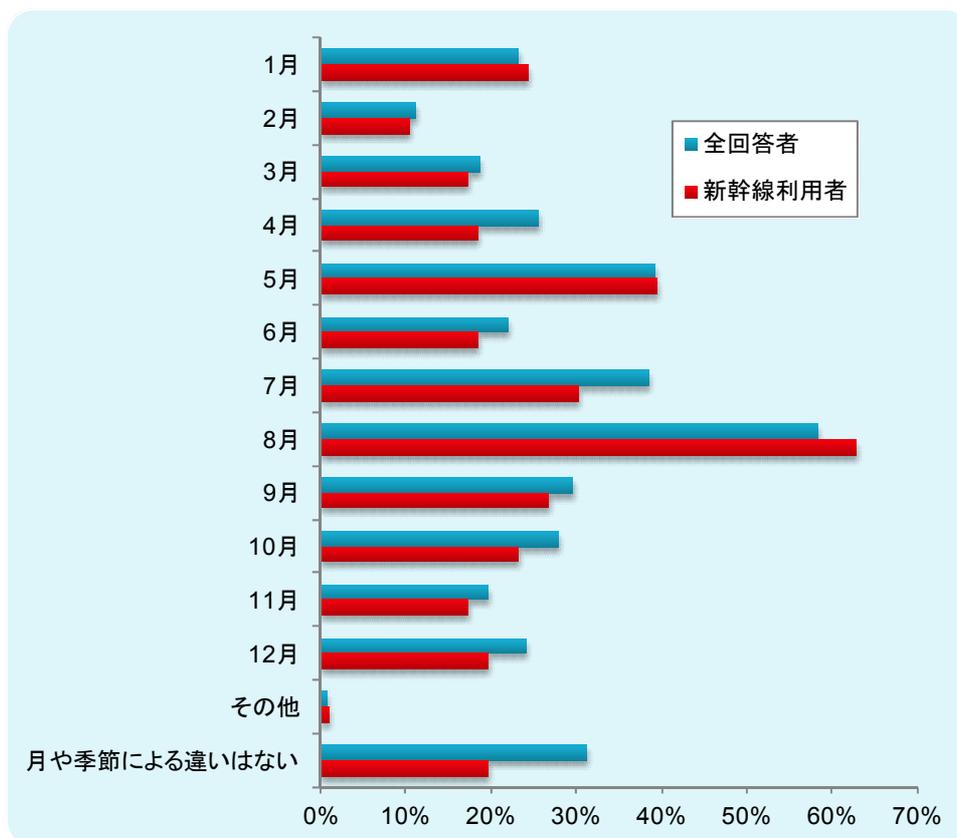
N=891, 86

図 3-40. 新幹線利用者の別荘・別宅年平均利用頻度



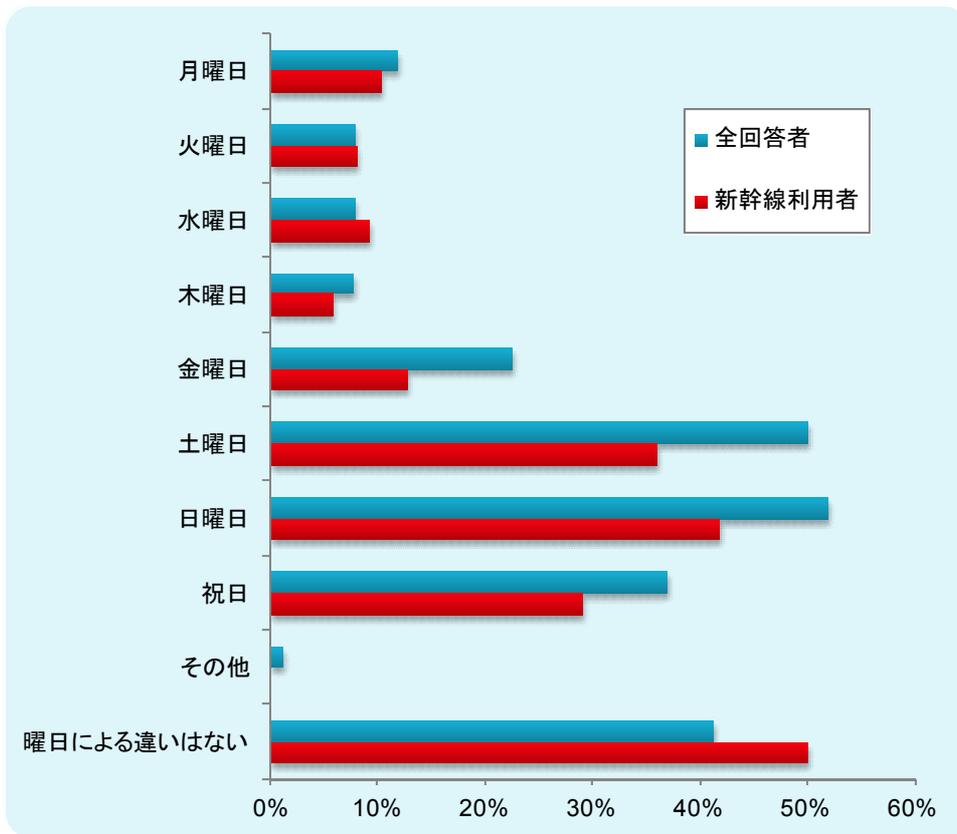
N=891, 86

図 3-41. 新幹線利用者の別荘・別宅年平均利用日数



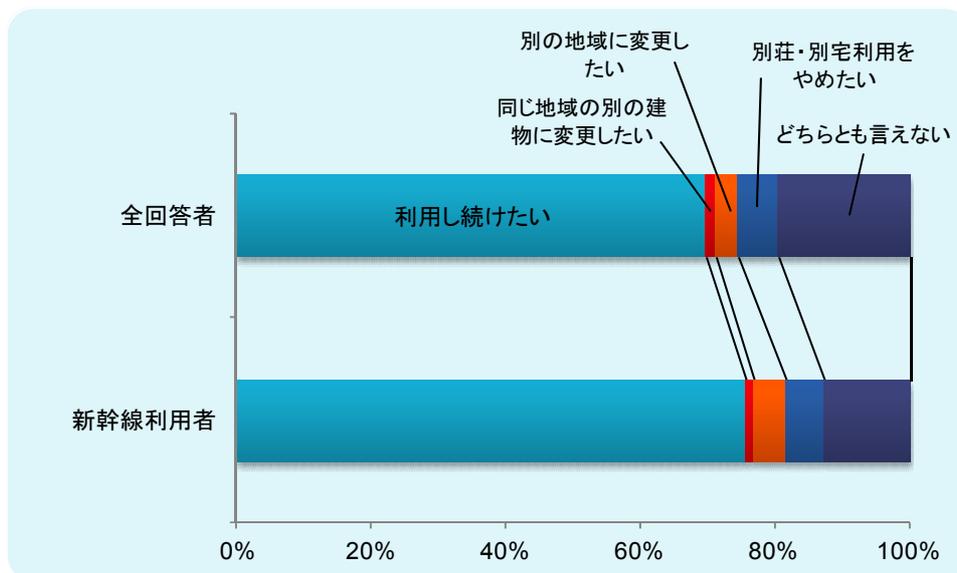
N=891, 86

図 3-42. 新幹線利用者の別荘・別宅利用時期（複数回答）



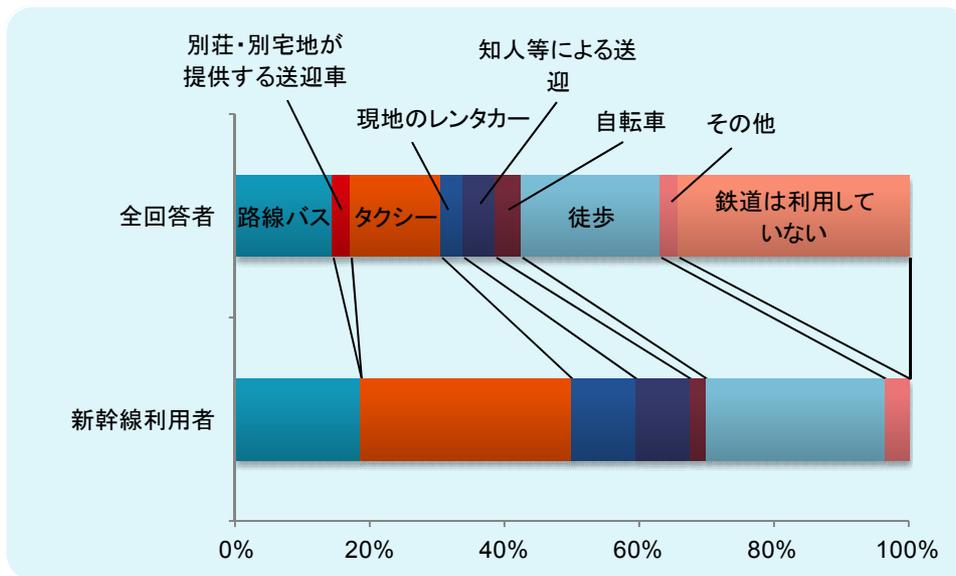
N=891, 86

図 3-43. 新幹線利用者の別荘・別宅利用曜日（複数回答）



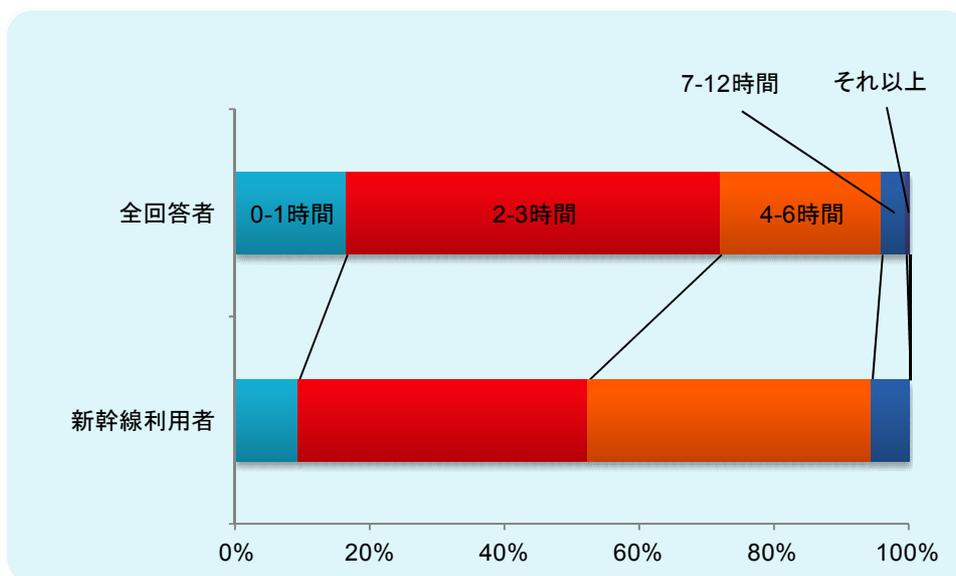
N=891, 86

図 3-44. 新幹線利用者の別荘・別宅利用継続意向



N=891, 86

図 3-45. 新幹線利用者の別荘・別宅の最寄り駅からの交通手段



N=891, 86

図 3-46. 新幹線利用者の別荘・別宅までの移動時間

（８）別荘・別宅で本業の仕事を行う方の特性

本節では、別荘・別宅における主な活動として「本業の仕事」と回答した方（図中では「本業就労者」と表現する。N=52）について、その特性を整理する。なお本節でも比較のため、一部について全回答者に関するデータも再掲する。

本業就労者の年齢・性別構成を図 3-47 に示す。全回答者（図 3-1）と比較すると男性の比率が高い。また若年層の割合も比較的大きくなっている。

本業就労者の職業構成を図 3-48 に示す。全回答者（図 3-2）と比較すると、自営業者の割合が大きいの。

本業就労者の別荘・別宅選択理由を図 3-49 に示す。全回答者（図 3-12）と比較すると、「交通が便利だから」を挙げた方の割合が大きく、交通の利便性の良さが重要な判断材料になっていることがうかがえる。

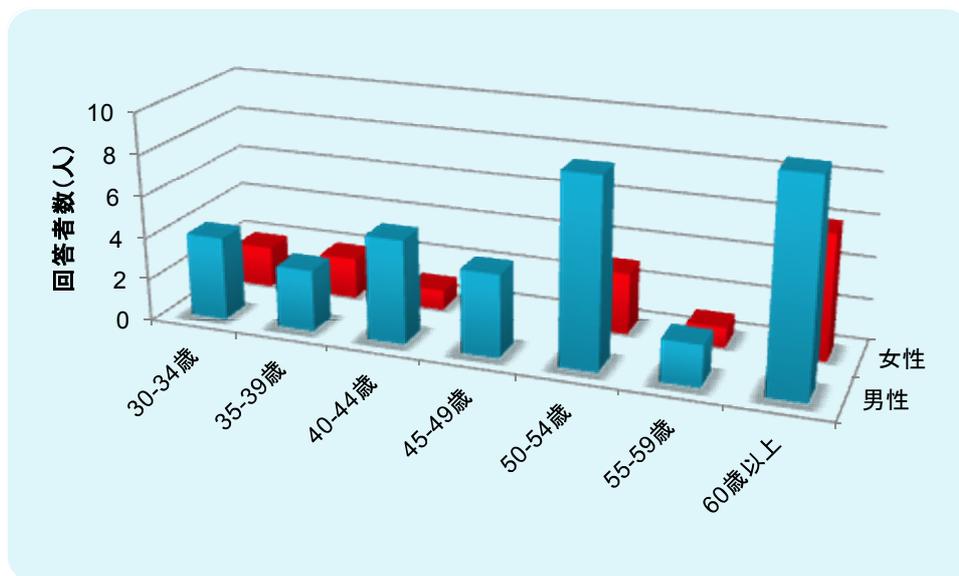
本業就労者の別荘・別宅所在地を図 3-50 に、居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせを図 3-51 にそれぞれ示す。全回答者（図 3-17）とは異なり、東京都や兵庫県など大都市圏内に別荘・別宅を保有する傾向が比較的強い。居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせをみても、居住地と同じ地方の別荘・別宅を利用する傾向が強い。

本業就労者の別荘・別宅年平均利用頻度を図 3-52 に、別荘・別宅の年平均利用日数を図 3-53 にそれぞれ示す。全回答者と比較すると、頻度、日数ともに目立って多い。

本業就労者の別荘・別宅利用時期を図 3-54 に、別荘・別宅利用曜日を図 3-55 にそれぞれ示す。全回答者と比較すると、時期、曜日ともに大きな偏りはみられず、1年を通じて、あるいは1週間を通じてまんべんなく別荘・別宅を利用する傾向が認められる。

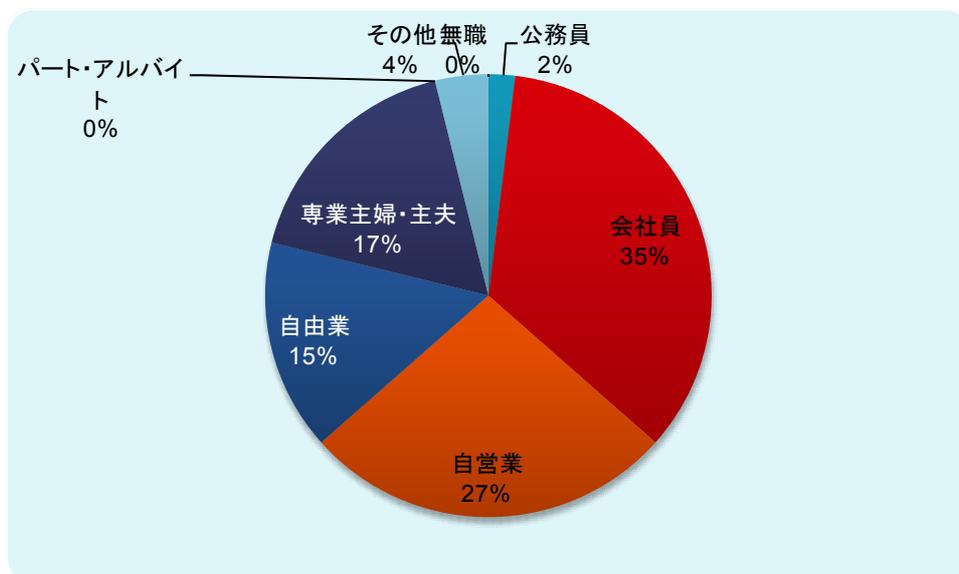
本業就労者の別荘・別宅利用継続意向を図 3-56 に示す。全回答者と比較すると、継続して利用したいという意向がやや強い。

本業就労者の別荘・別宅までの移動時間を図 3-57 に示す。全回答者と比較すると、より短時間で別荘・別宅まで移動できる方の割合が非常に大きい。居住地と別荘・別宅所在地が近い傾向とも合わせ、より日常的に別荘・別宅を利用するためにより至近の別荘・別宅を利用する傾向がみられる。



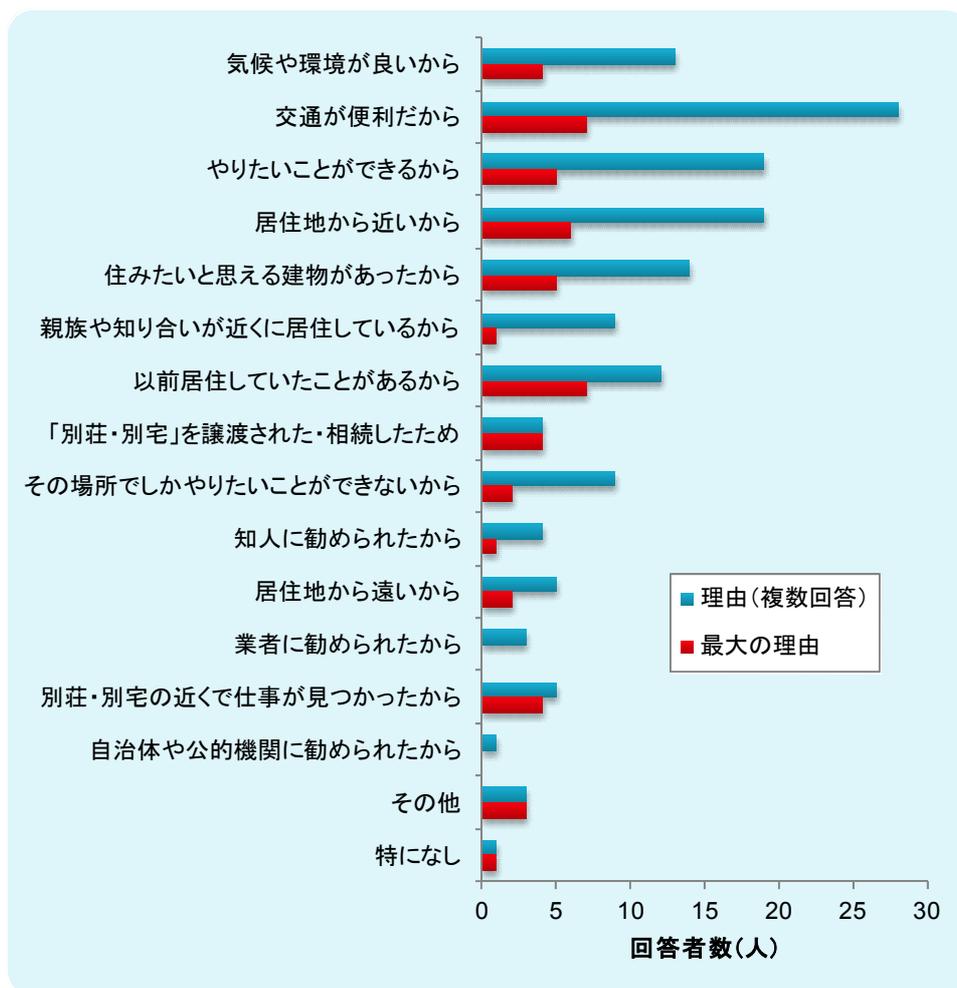
N=52

図 3-47. 本業就労者の年齢・性別構成



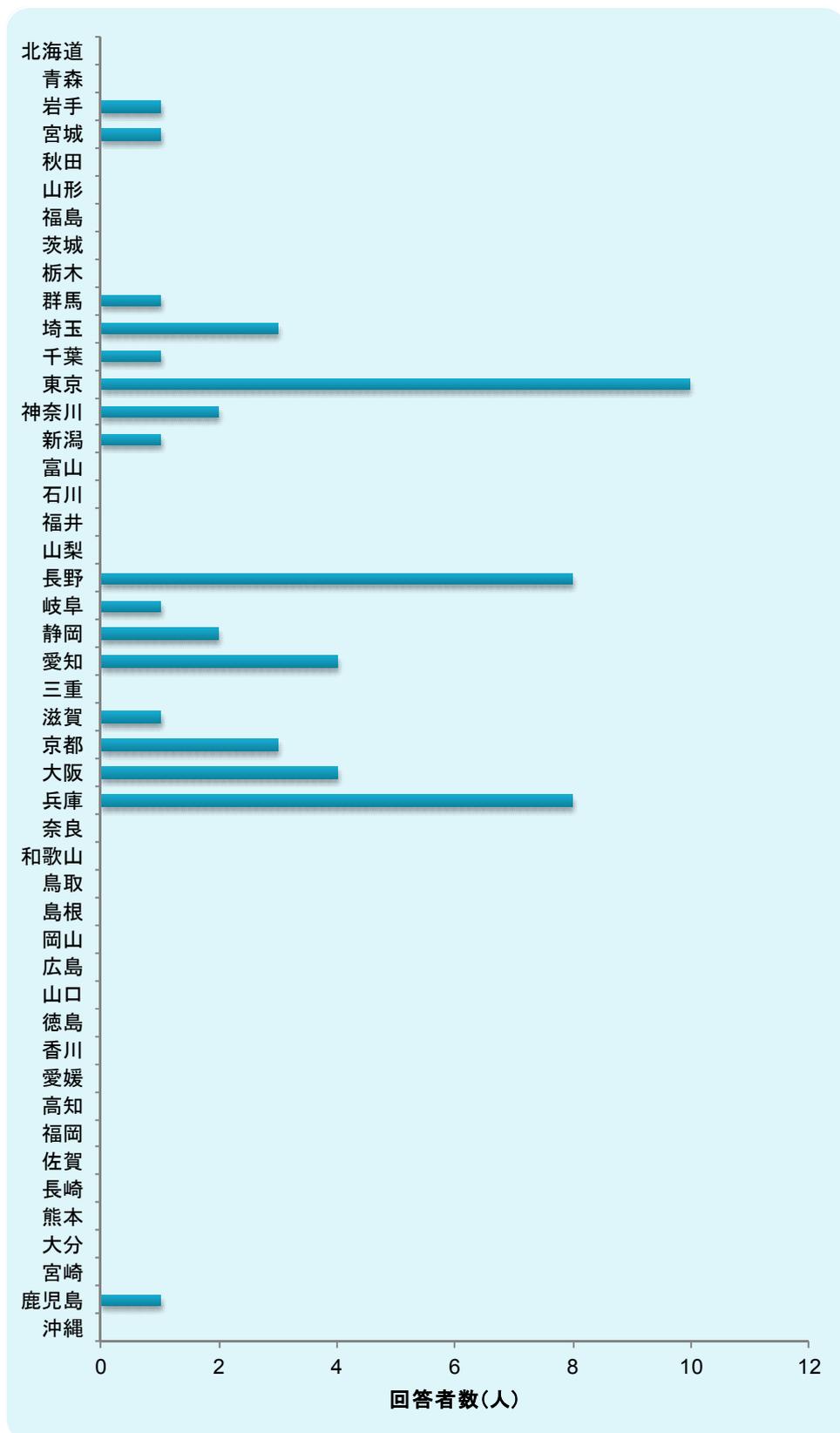
N=52

図 3-48. 本業就労者の職業構成



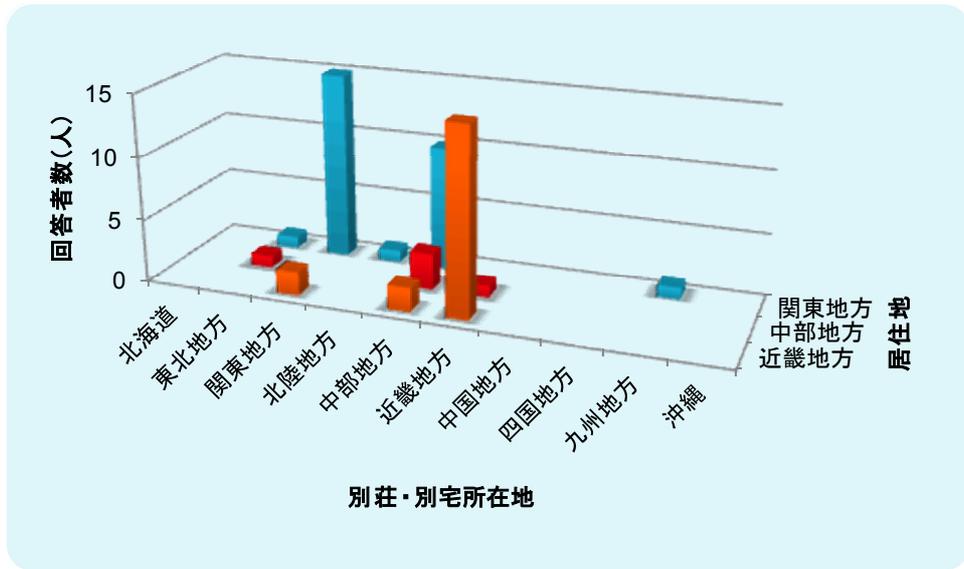
N=52

図 3-49. 本業就労者の別荘・別宅選択理由（複数回答）



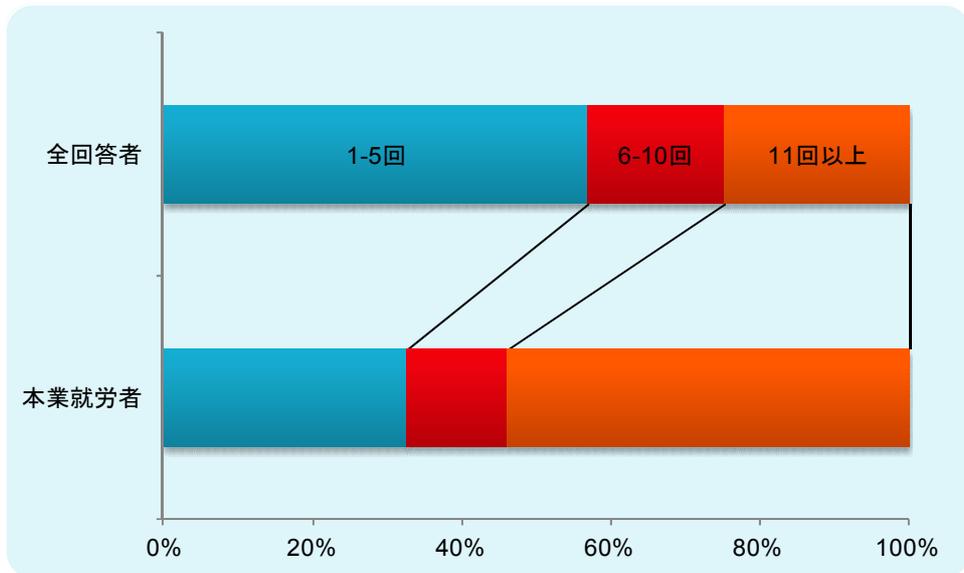
N=52

図 3-50. 本業就労者の別荘・別宅所在地



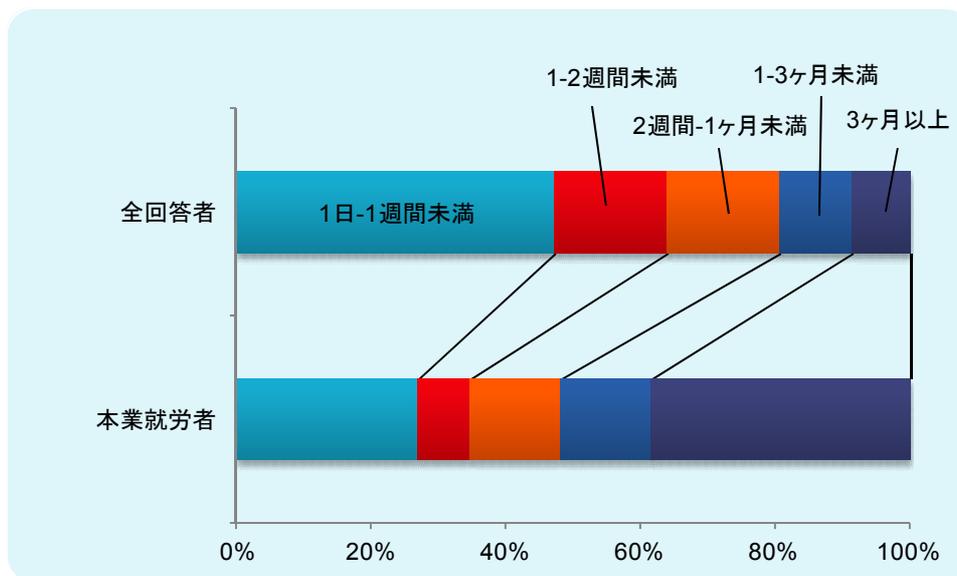
N=52

図 3-51. 本業就労者の居住地と別荘・別宅所在地の組み合わせ



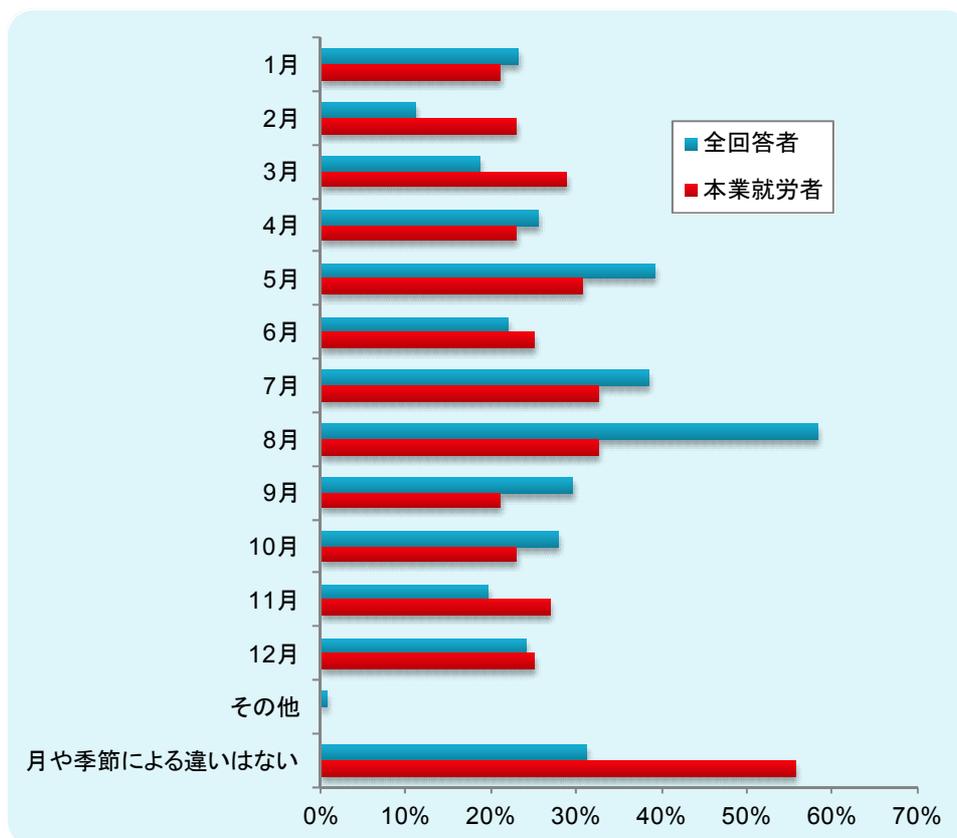
N=891, 52

図 3-52. 本業就労者の別荘・別宅年平均利用頻度



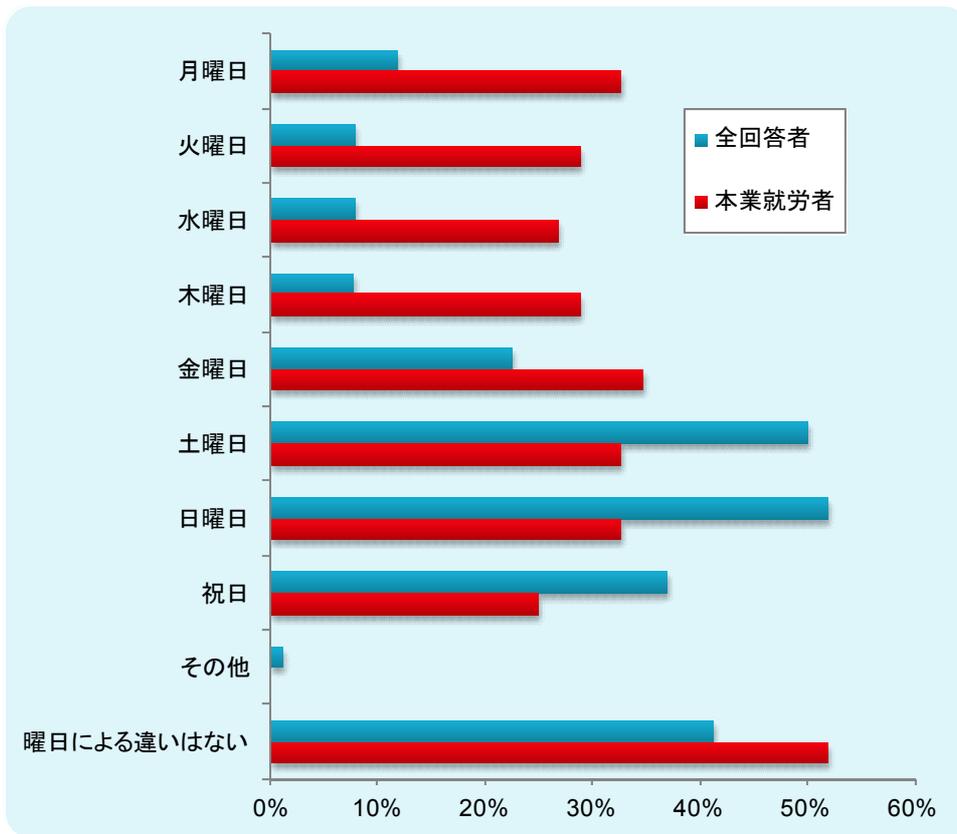
N=891, 52

図 3-53. 本業就労者の別荘・別宅年平均利用日数



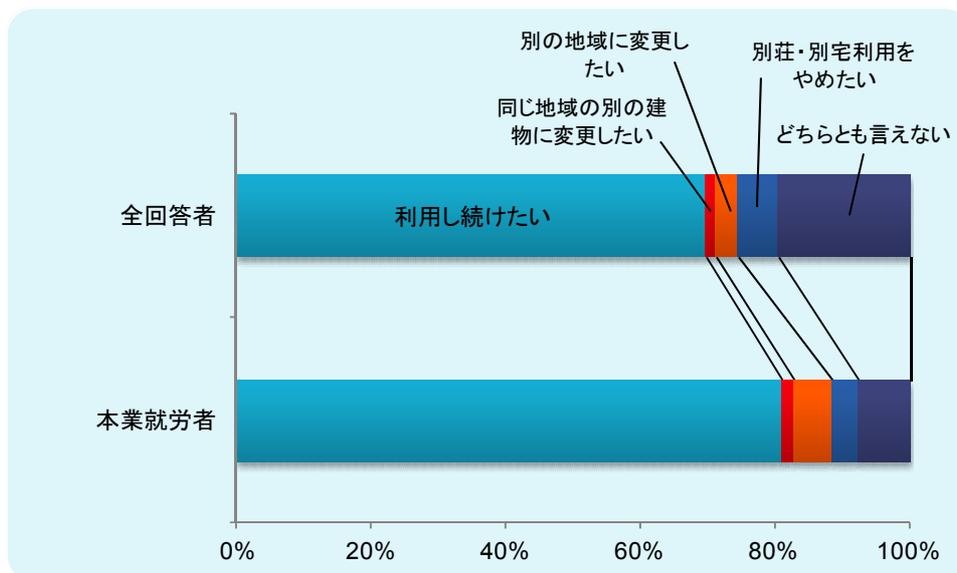
N=891, 52

図 3-54. 本業就労者の別荘・別宅利用時期（複数回答）



N=891, 52

図 3-55. 本業就労者の別荘・別宅利用曜日（複数回答）



N=891, 52

図 3-56. 本業就労者の別荘・別宅利用継続意向

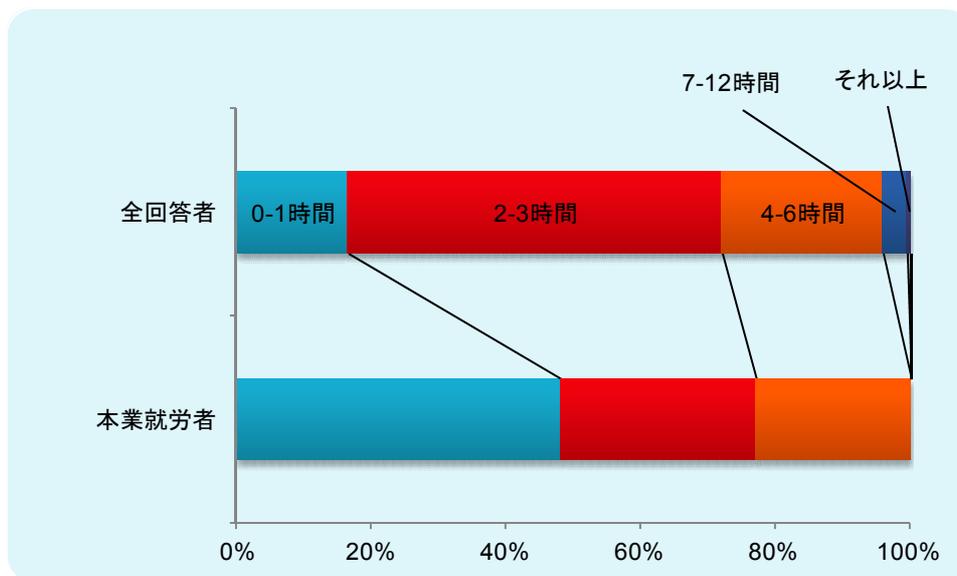


図 3-57.本業就労者の別荘・別宅までの移動時間

(9) 若年層の特性

本節では、将来にわたって別荘・別宅を利用し続けることが期待される若い世代を対象とした分析を行う。年齢が30歳～39歳である回答者を「若年層」(N=152)として、その特性を整理する。なお本節でも比較のため、一部では全回答者に関するデータも再掲する。

はじめに、別荘・別宅の所有形態を図3-58に示す。年齢が比較的若いことを反映して、自分名義で所有している方の割合は全体と比較して小さく、家族・親族名義での所有者の割合がより大きい。ただし全回答者との差異はわずかである。

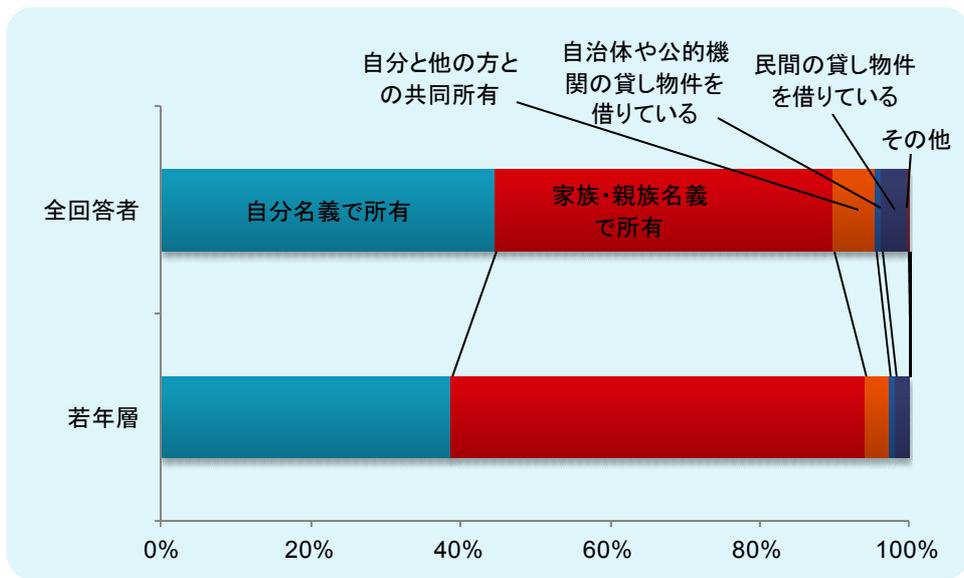
別荘・別宅の維持費用を図3-59に示す。若年層の世帯収入は比較的少ないと考えられるが、それでも別荘・別宅の維持にかかる費用は全体からみるとむしろ多めである。その一方で、図3-60に示すように、別荘・別宅利用に対する優遇措置を受けている若年層の割合は全体と比較してかなり大きい。このことから、若年層が単純に別荘・別宅により多くの費用をかけているというよりは、優遇措置を活用しながらより上手な維持管理を行っていると言える。

別荘・別宅の選択理由や、別荘・別宅選択の際に参考にしたものを図3-61および図3-62に示すが、全回答者の傾向(図3-12および図3-14)と比較して明確な差異は認められず、若年層に特有の選択傾向があるとは言えない。また別荘・別宅の所在地(図3-63)についても、全回答者の別荘・別宅所在地分布(図3-16)と大きく異なっておらず、若年層に強く好まれる別荘・別宅地があるとは認められない。

別荘・別宅の利用頻度(図3-64)ならびに利用日数(図3-65)を見ると、全体と比較して若年層の別荘・別宅利用はわずかに低頻度、かつ短期間であると言える。別荘・別宅における主な活動(図3-66)をみても、比較的短期間の利用の多い静養・療養を目的とした利用者がわずかながら多い傾向にある。

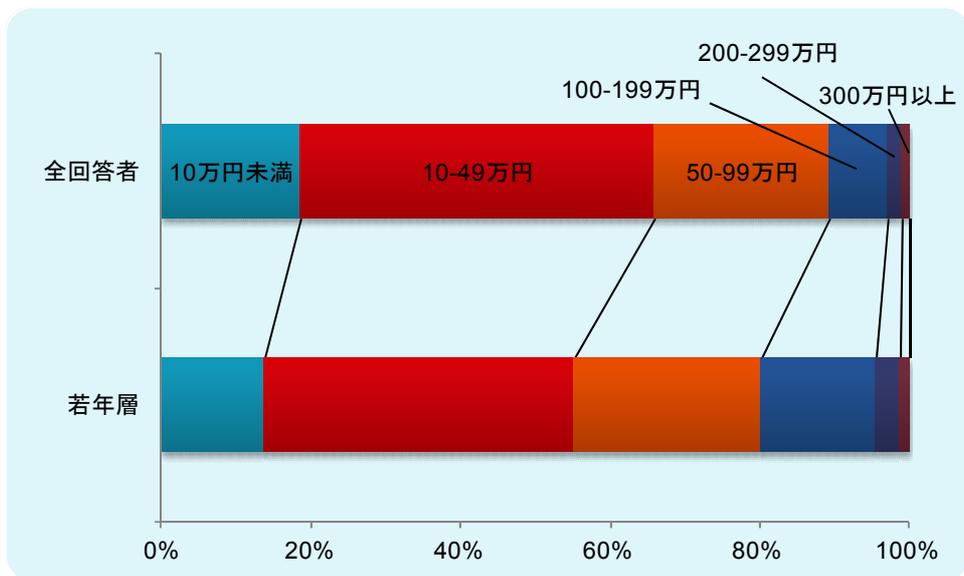
別荘・別宅までの交通手段を図3-67に示す。全体と比較すると、鉄道利用者の割合がより大きく、自家用車・バイク利用者の割合がより小さい。近年の若年層による自動車利用の減少傾向¹⁵⁾を反映したものと捉えることができる。

¹⁵⁾ 国土交通省「国土交通白書2013」による。



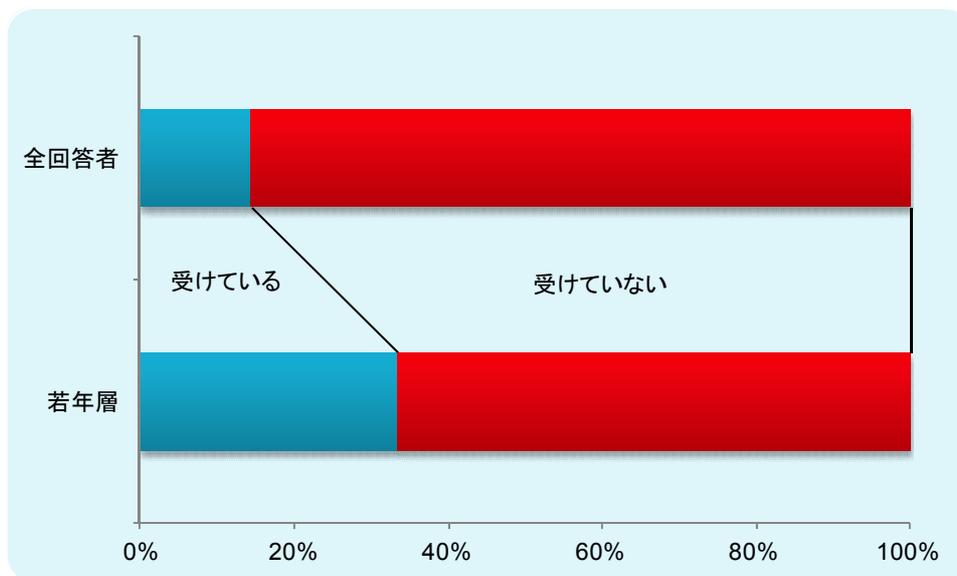
N=152

図 3-58. 若年層の別荘・別宅所有形態



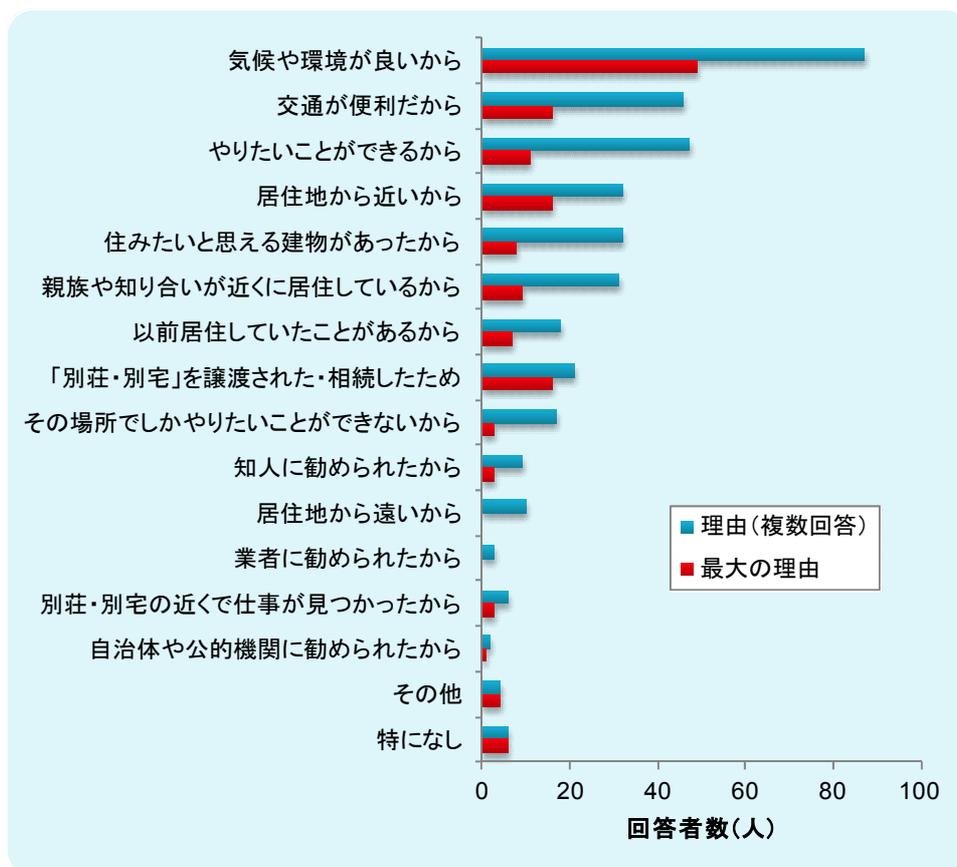
N=152

図 3-59. 若年層の別荘・別宅維持費用



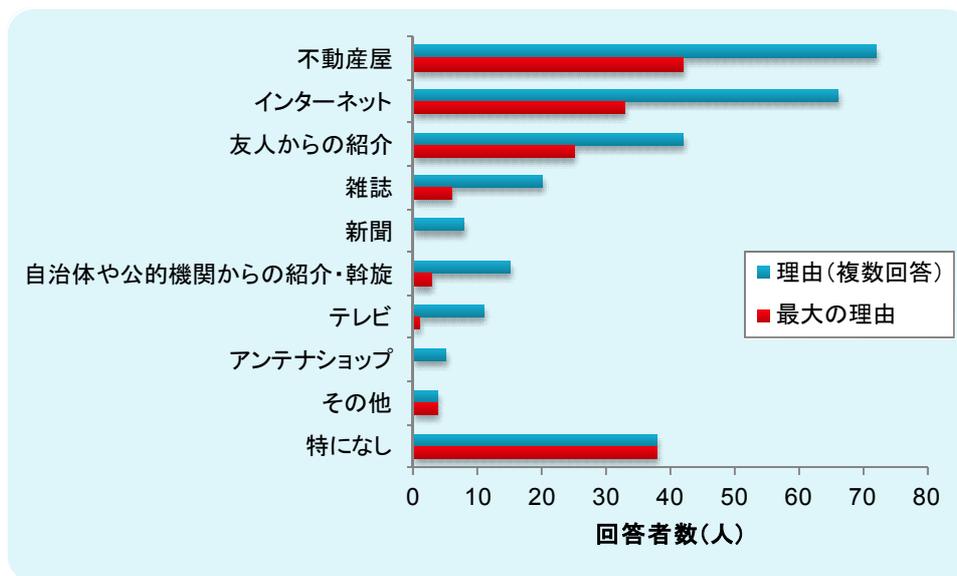
N=152

図 3-60. 若年層による別荘・別宅利用に対する優遇措置



N=152

図 3-61. 若年層による別荘・別宅の選択理由



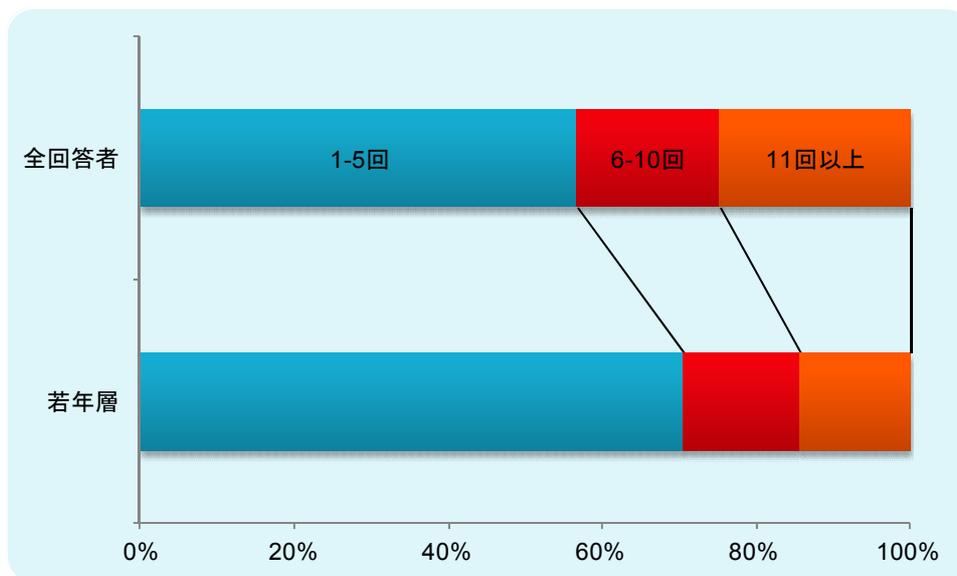
N=152

図 3-62. 若年層が別荘・別宅選択の際に参考にしたもの



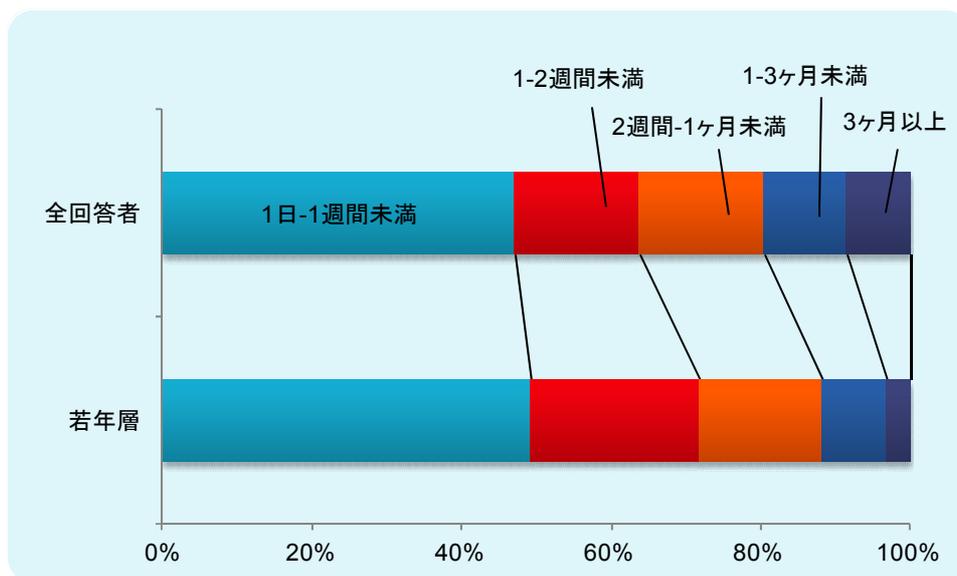
N=152

図 3-63. 若年層が利用する別荘・別宅の所在地



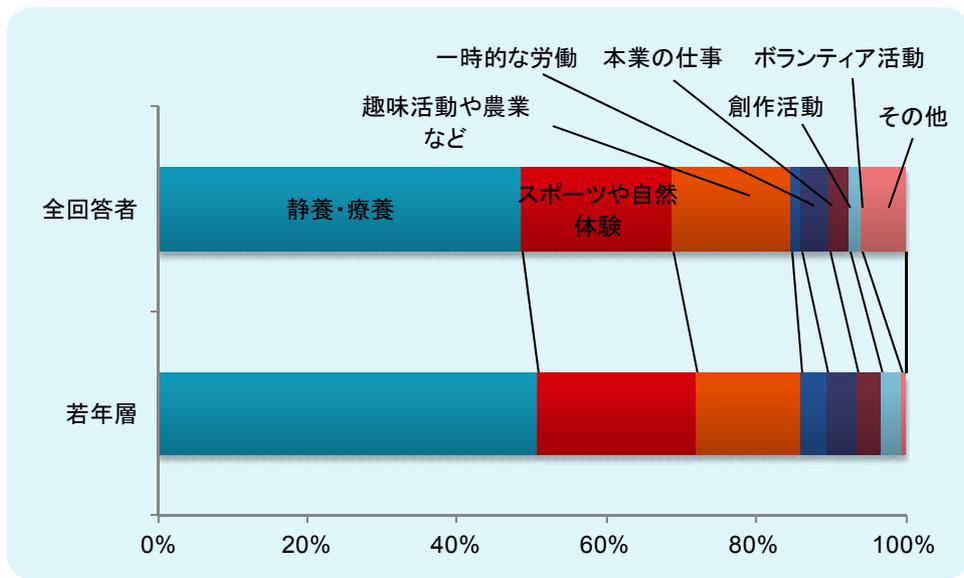
N=152

図 3-64. 若年層による別荘・別宅の年平均利用頻度



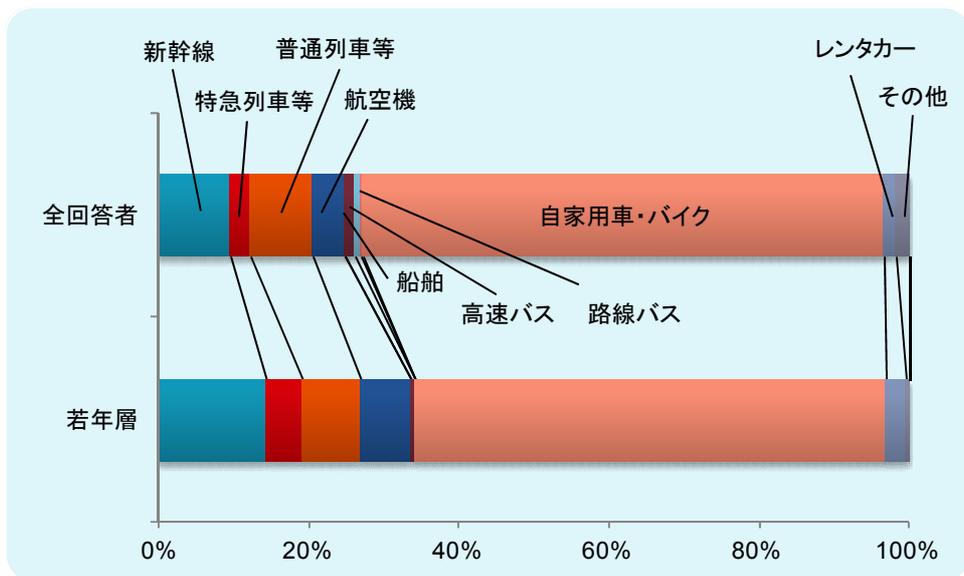
N=152

図 3-65. 若年層による別荘・別宅の年平均利用日数



N=152

図 3-66. 若年層による別荘・別宅での主な活動



N=152

図 3-67. 若年層による別荘・別宅への交通手段

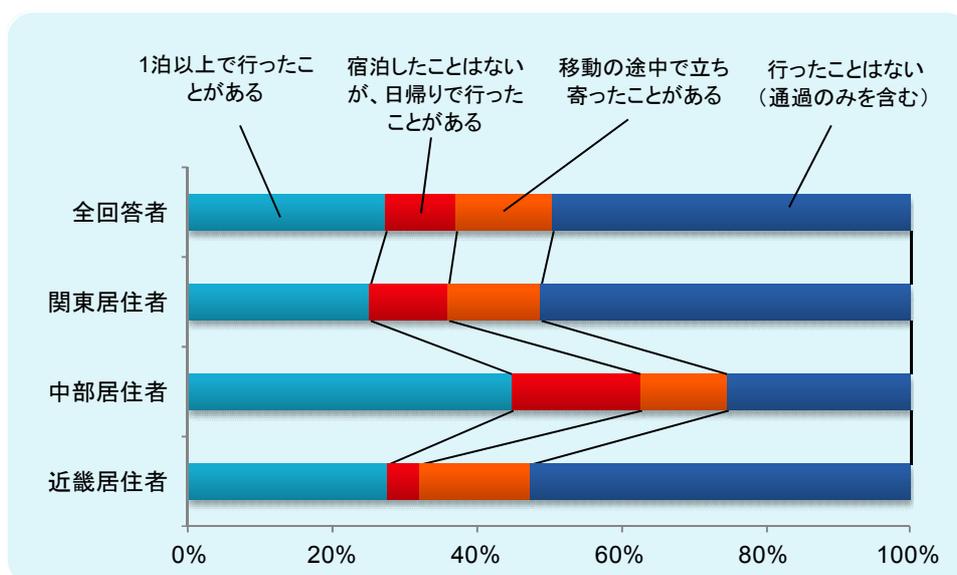
3.5. 南信州地域に対する認知と評価

本章では、南信州地域の観光名所や観光体験の認知や訪問経験、南信州地域に対する評価などについて把握する。今回調査対象とした方が居住する3つの地方のうち、南信州地域は中部地方に比較的近く、他の地域の居住者と比較して中部地方の居住者の認知は比較的高いと考えられる。またリニア中央新幹線により南信州地域と東京が結ばれることを考えると、関東地方の居住者の持つ南信州地域に対する意識を明らかにすることも重要である。そのことから本章では、回答者を居住地別に分類した結果についても着目する。居住地別の回答者数は、関東地方が596名、中部地方が67名、近畿地方が228名である。

(1) 南信州地域の認知と訪問経験

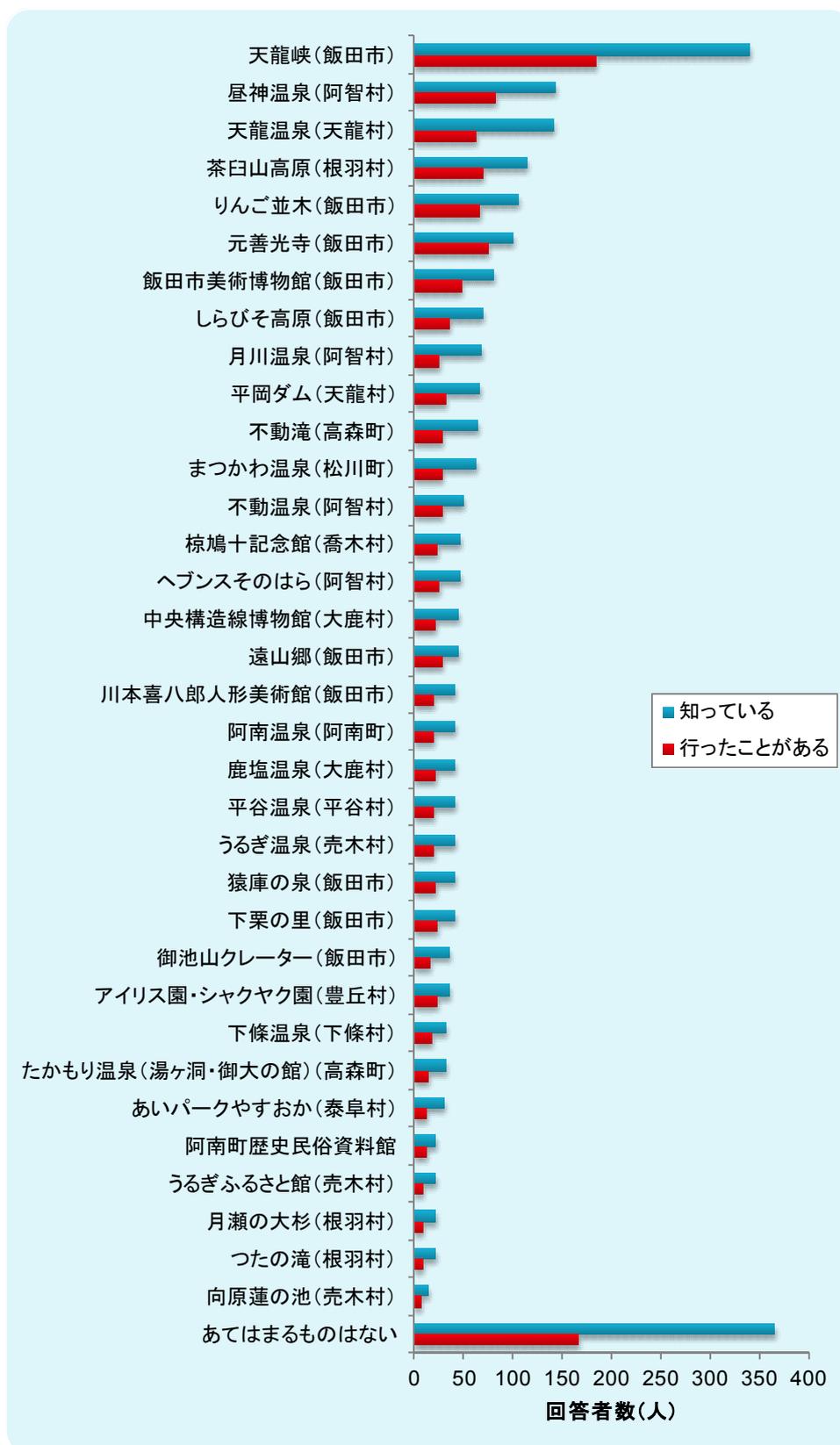
南信州地域への訪問経験の有無を図3-68に示す。宿泊を伴った訪問の経験者は全体の27.3%であり、立ち寄りだけの方も含めれば約半数の方が何らかの形で南信州地域の訪問経験を有している。この割合は中部地方居住者で特に大きく、7割を超える。関東地方居住者と近畿地方居住者の間には大きな差異は認められない。

認知されている、あるいは訪問経験のある観光名所を、全回答者および回答者の居住地別に図3-69、図3-70、図3-71、図3-72に示す。全体として最も認知されているのは天竜峡であり、訪問者数も最多である。次いで昼神温泉、天龍温泉が続く。ただし、中部地方居住者に着目するとこの状況は大きく異なる。最も認知されている観光名所は天竜峡ではなく茶臼山高原であり、昼神温泉がそれに続く。またこの2箇所の訪問者数も天竜峡のそれを上回る。ほかに元善光寺やへブンスそのはら、りんご並木の認知度も高く、訪問者数も比較的多い。関東居住者や近畿居住者に対してこれらの観光名所の認知を広めていくことは、これらの名所への訪問者をより多く獲得する効果をもたらすものと考えられる。



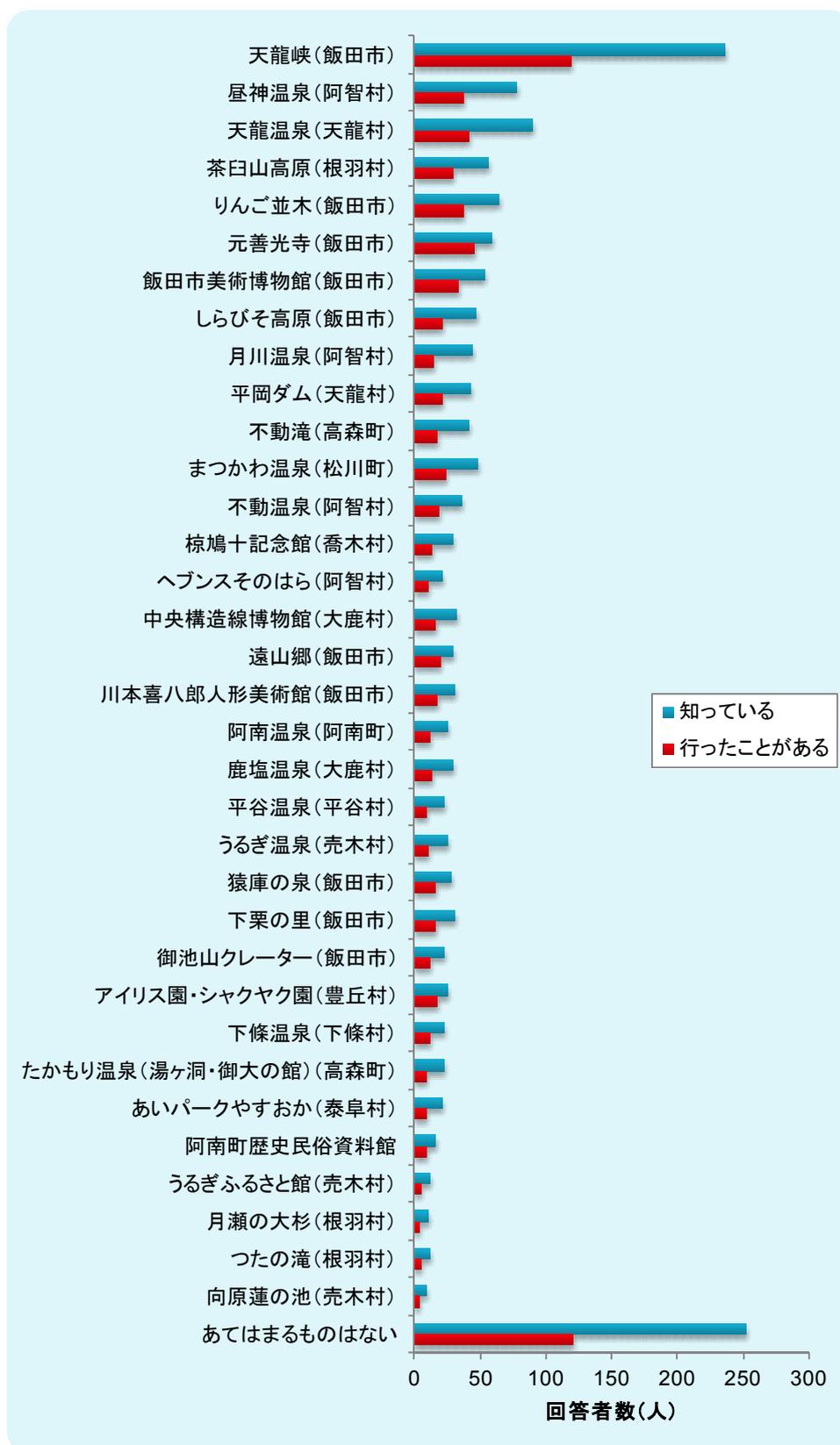
N=891, 596, 67, 228

図 3-68. 南信州地域への訪問経験



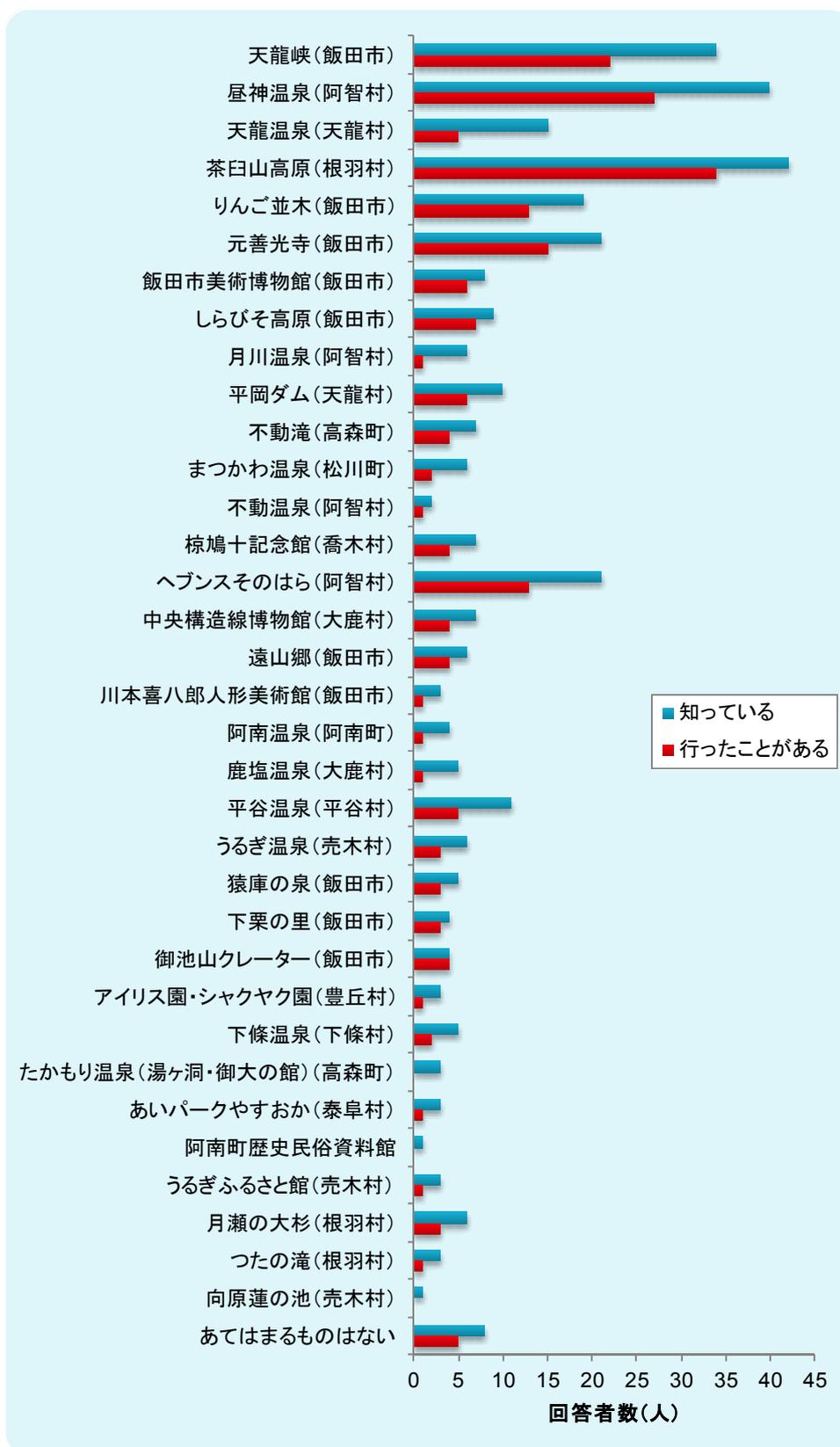
N=891

図 3-69. 南信州地域の主な観光名所の認知と訪問経験 (全回答者、複数回答)



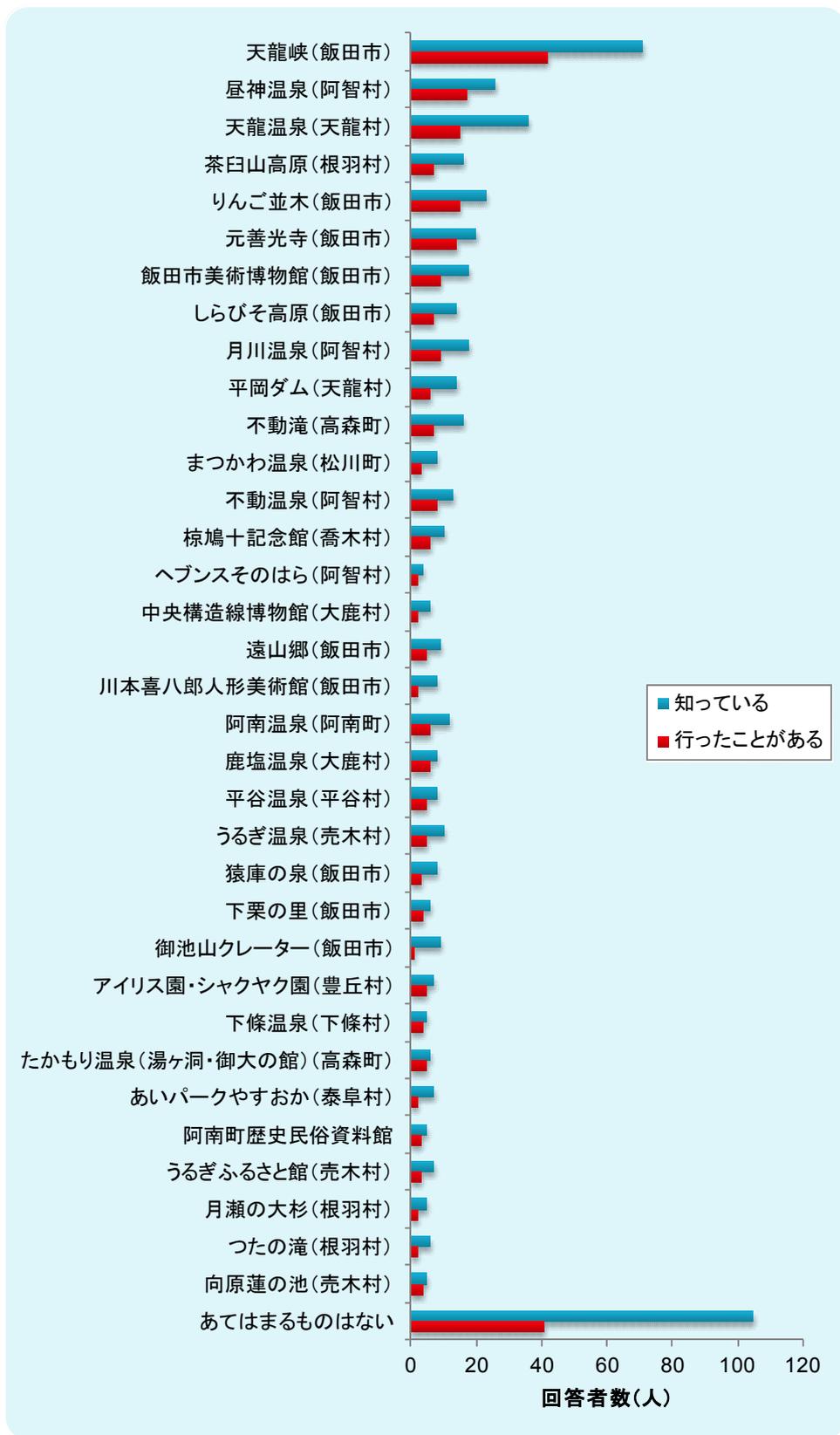
N=596

図 3-70. 南信州地域の主な観光名所の認知と訪問経験 (関東居住者、複数回答)



N=67

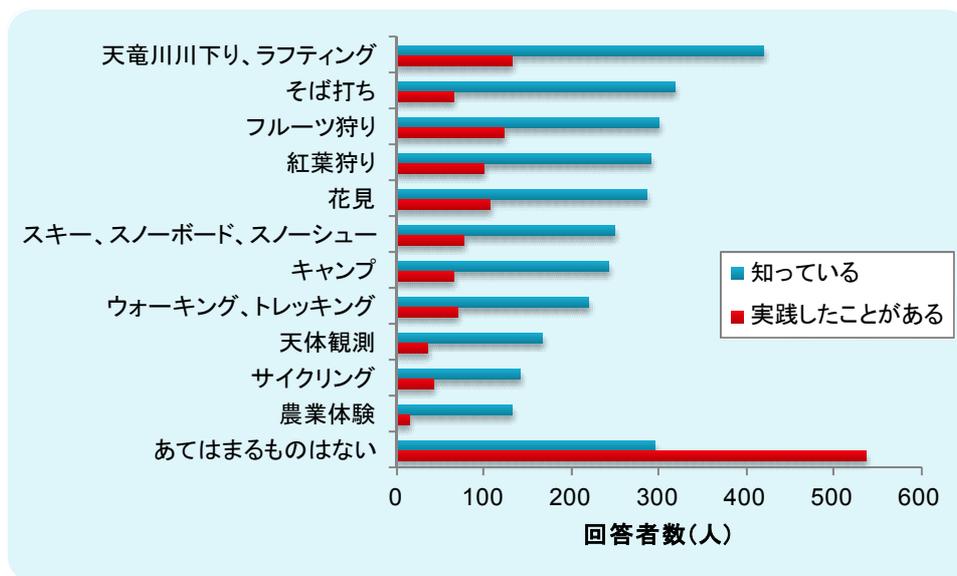
図 3-71. 南信州地域の主な観光名所の認知と訪問経験 (中部居住者、複数回答)



N=228

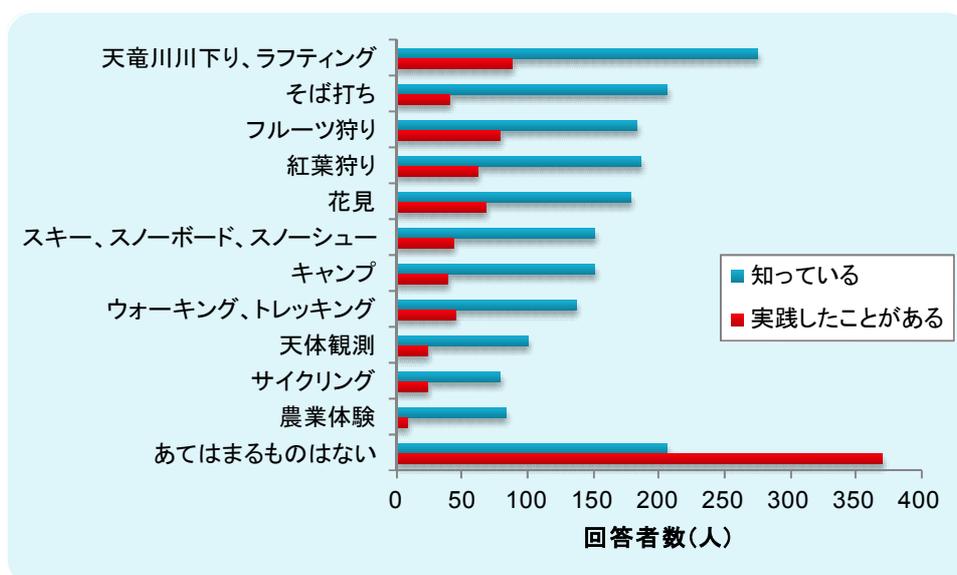
図 3-72. 南信州地域の主な観光名所の認知と訪問経験（近畿居住者、複数回答）

南信州地域における観光体験の認知とその実践の有無を、全回答者について図 3-73 に、また回答者の居住地別に図 3-74、図 3-75、図 3-76 に示す。ラフティング、そば打ち、フルーツ狩りなどの認知が特に強いが、中部地方居住者には紅葉狩りや花見なども浸透している。関東地方居住者や近畿地方居住者には、これらの観光体験をより広く知ってもらうことが有効である。



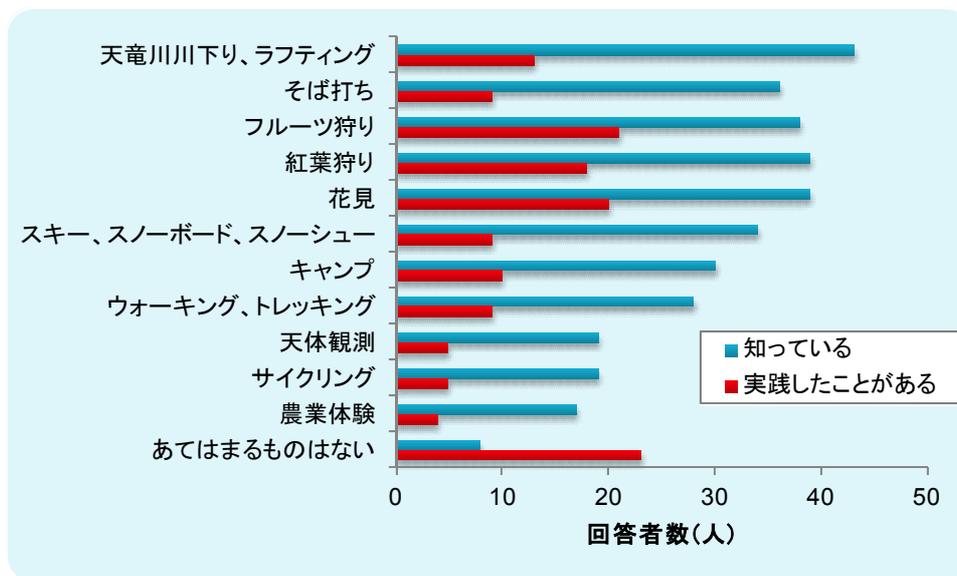
N=891

図 3-73. 南信州地域における観光体験の認知と実践の有無（全回答者、複数回答）



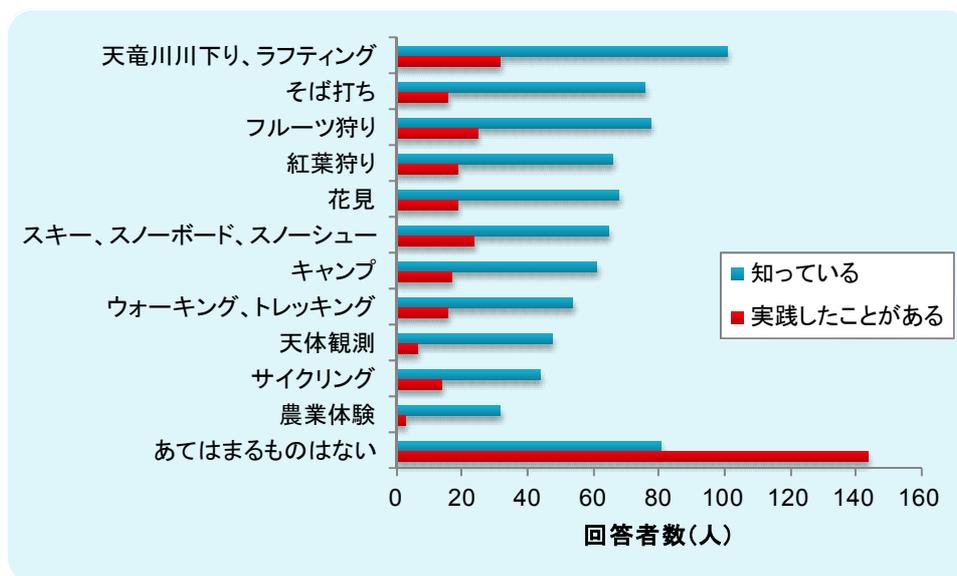
N=596

図 3-74. 南信州地域における観光体験の認知と実践の有無（関東居住者、複数回答）



N=67

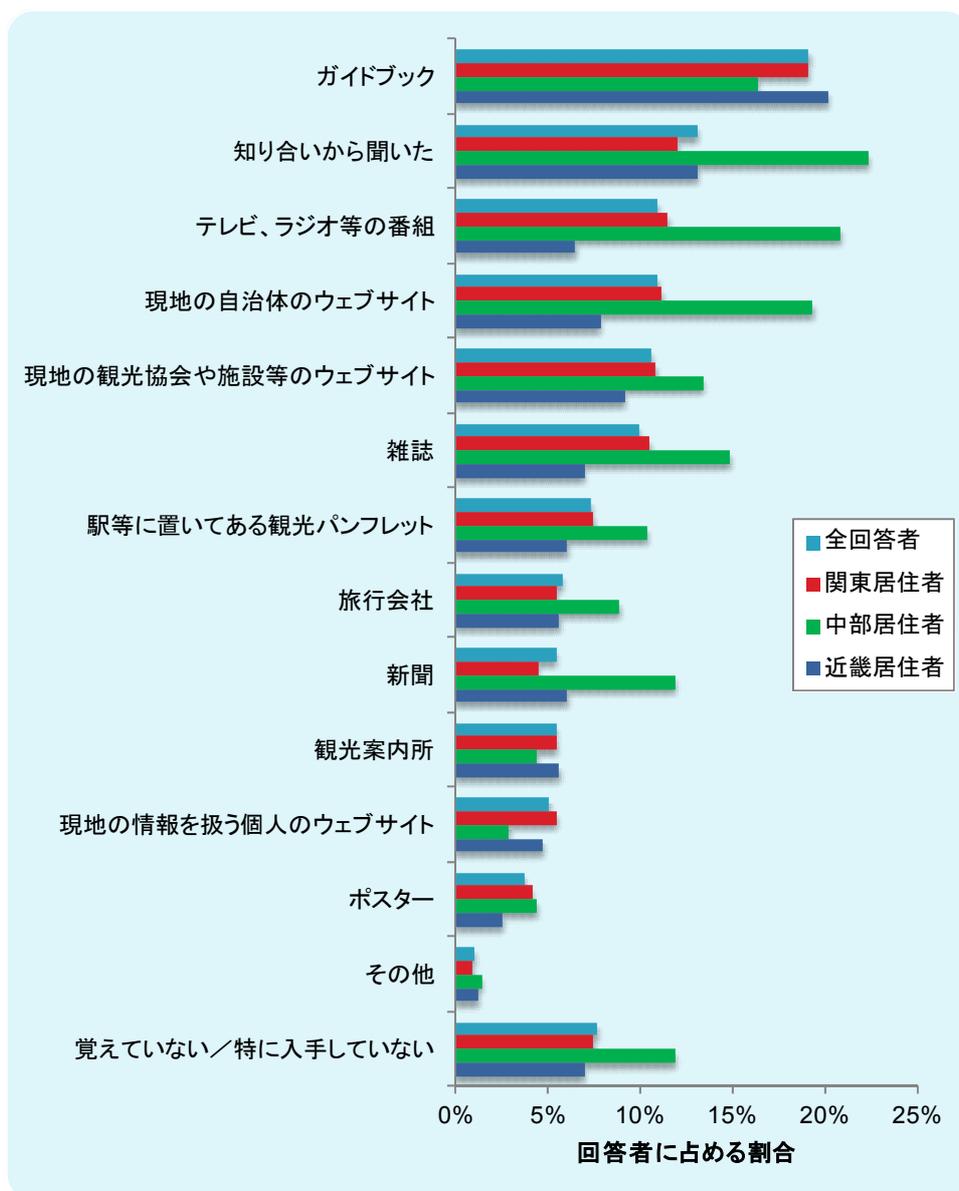
図 3-75. 南信州地域における観光体験の認知と実践の有無（中部居住者、複数回答）



N=228

図 3-76. 南信州地域における観光体験の認知と実践の有無（近畿居住者、複数回答）

南信州地域を訪問したことがある回答者（図 3-68 で「行ったことはない」と回答した以外の方）に対して、訪問時の情報入手元を尋ねた結果を図 3-77 に示す。全体としてはガイドブックが最も一般的な情報源であるが、中部地方の居住者は「知り合いから聞いた」「テレビ、ラジオ等の番組」「ウェブサイト」など様々な情報源を活用している。南信州地域から近い中部地方では、様々な場面で南信州地域が取り上げられるケースが関東地方や近畿地方より多いと考えられる。また「覚えていない／特に入手していない」の回答が中部地方居住者に多いのも、すでに南信州地域の認知度が高いことによるものと考えられる。



N=449, 289, 50, 110

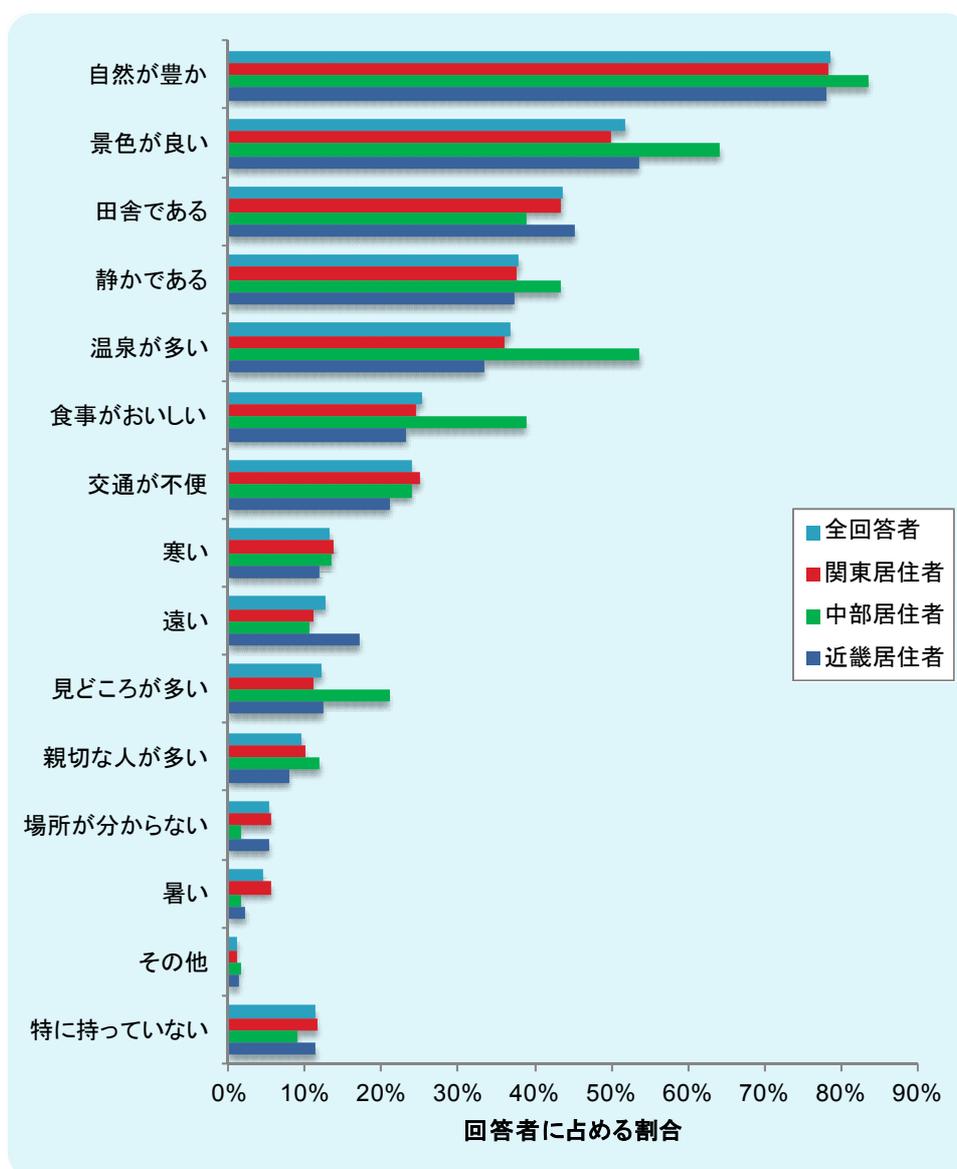
図 3-77. 南信州地域訪問時の情報入手元（複数回答）

(2) 南信州地域に対するイメージ

南信州地域に対するイメージを図 3-78 に示す。「自然が豊か」「景色が良い」「田舎である」「静かである」など、前章で示した別荘・別宅に求める特性を南信州地域が有していると言える。

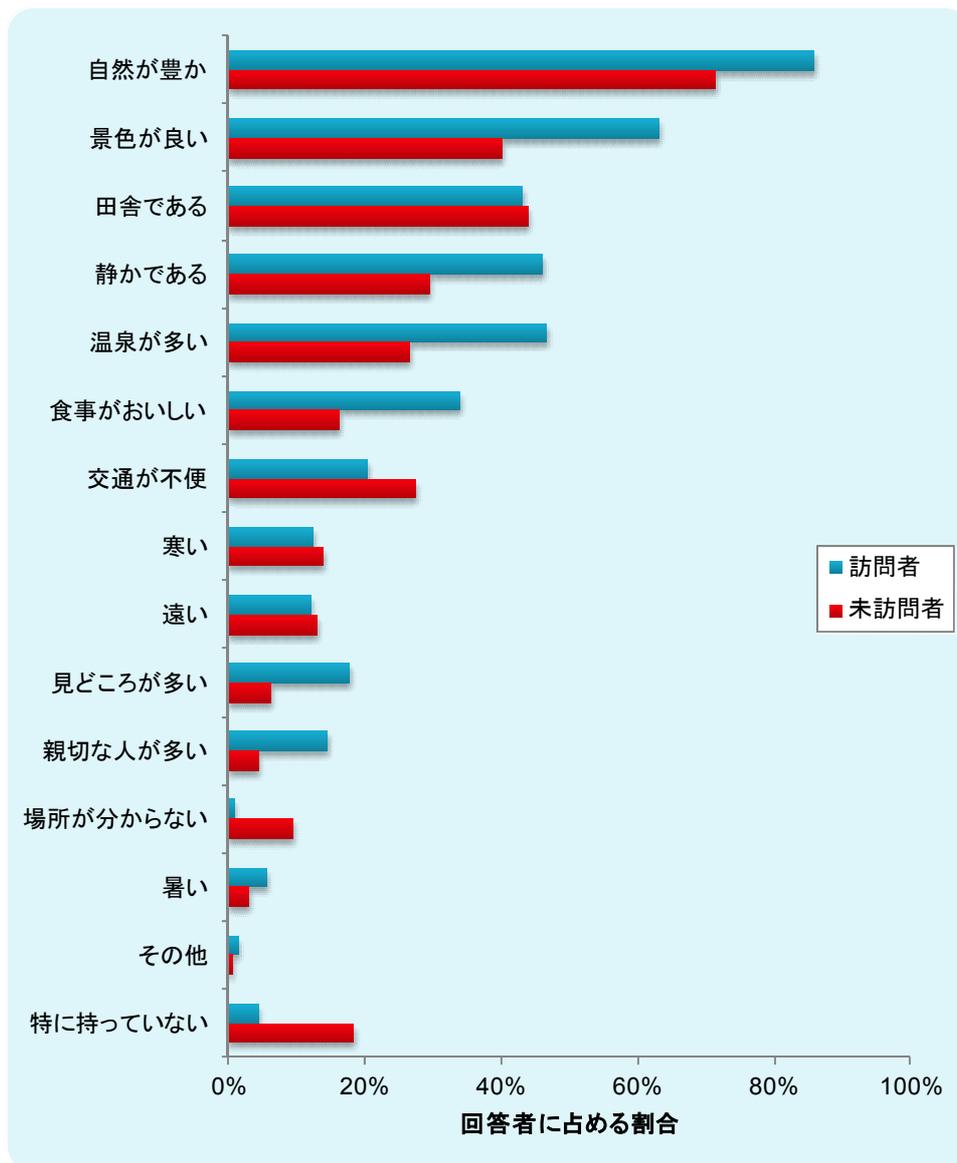
南信州地域への訪問の有無で分類した結果を図 3-79 に示す。未訪問者と比較すると、訪問者のイメージは「自然が豊か」「景色が良い」「静かである」「温泉が多い」などでより強まっている。また「交通が不便」という回答の割合は減少しており、「実際に訪問してみたらそこまで不便ではなかった」と評価されているようである。

その他の回答には「果物がおいしい」「空気がきれい」「山が深い」「雪が多かった」「秘境」などが挙げられた。



N=891, 596, 67, 228

図 3-78. 南信州地域に対するイメージ（複数回答）



N=449, 442

図 3-79. 訪問の有無別にみた南信州地域に対するイメージ（複数回答）

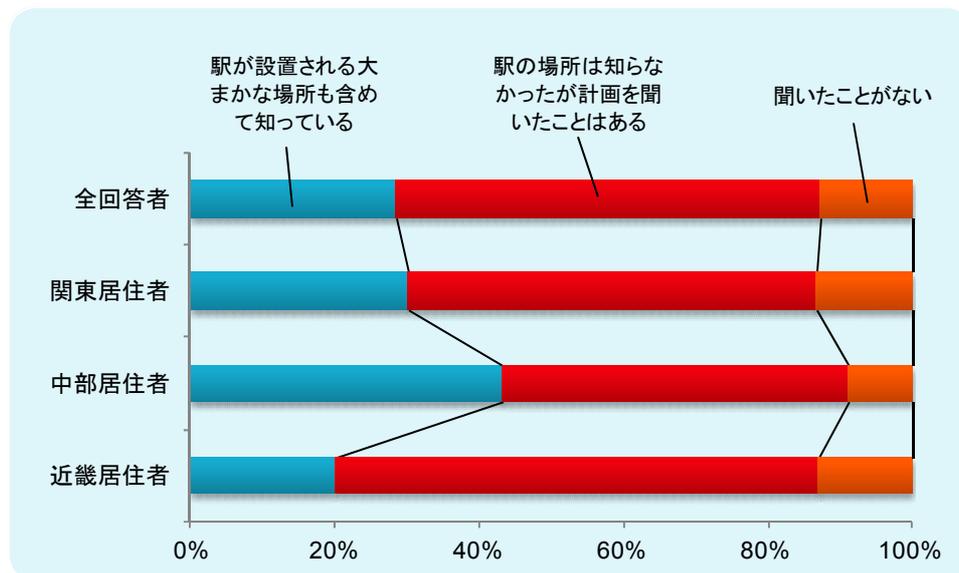
3.6. リニア中央新幹線に関する意識

本章では、リニア中央新幹線の計画の認知と、リニア中央新幹線の開業後における南信州地域への訪問の意向について把握する。ここにおいても、回答者を居住地別に分類した結果について着目する。

リニア中央新幹線の計画の認知を図 3-80 に示す。全体では約 3 割の回答者が駅の大まかな位置を含めて計画を認知しており、具体的な駅の場所を知らない回答者を含めれば 8 割以上の方が計画自体を認知している。中でも中部地方の居住者の認知度が高い。

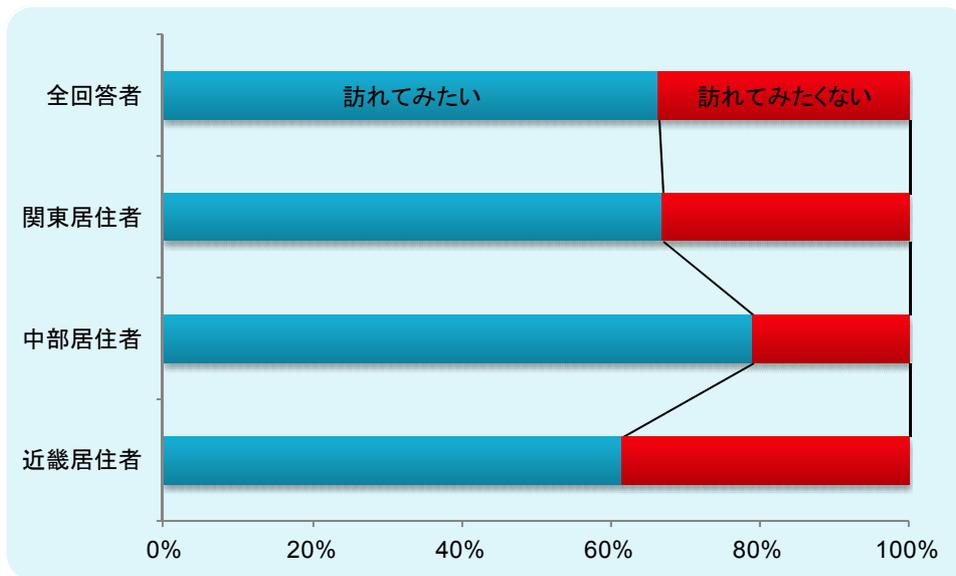
リニア中央新幹線の開業後における南信州地域への訪問意向を図 3-81 に示す。訪問意向が特に強いのは中部地方の居住者であり、リニア中央新幹線の開業により南信州地域とのつながりが強化されると考えられる関東地方の居住者の訪問意向は、他の地域の居住者と比較して特に強いとは言えない。

リニア中央新幹線の開業後における南信州地域での別荘・別宅利用意向を図 3-82 に示す。訪問意向と同様、関東地方の居住者の別荘・別宅利用意向が他の地域の居住者と比較して特に強いとは言えない。



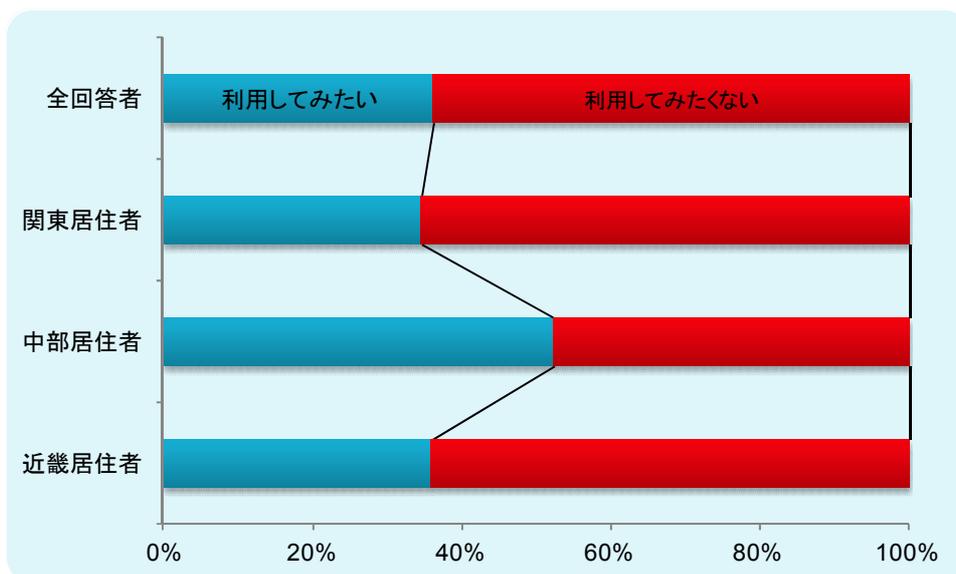
N=891, 596, 67, 228

図 3-80. リニア中央新幹線計画の認知



N=891, 596, 67, 228

図 3-81. リニア中央新幹線開業後に南信州地域を訪れてみたいか



N=891, 596, 67, 228

図 3-82. リニア中央新幹線開業後に南信州地域の別荘・別宅を利用してみたいか

3.7. まとめ

本調査により、下記の知見を得ることができたと考えられる。

- ▶ 別荘・別宅利用者の中心は 60 歳以上で経済水準が比較的高い方である。
- ▶ 別荘・別宅の利用頻度は少なく、利用日数も年間 1 週間程度以下が半数と短い。
- ▶ 別荘・別宅の選択においては、気候や環境の良さが最も重要なポイントである。他地域との差別化を図る上では、副次的な観点である交通の利便性、建物、別荘・別宅でのやりたい活動の実施可能性などがアピールポイントになりうる。
- ▶ 遠方の別荘・別宅を利用する方は少ない。居住地と同じ、あるいは隣接地域の別荘・別宅を利用するケースが中心である。この傾向は、別荘・別宅で本業の仕事を行う方では特に強い。逆に新幹線を利用して別荘・別宅に移動する方の移動時間は長いことから、新幹線の存在が遠方からの利用者の獲得に貢献していると言える。
- ▶ 別荘・別宅の利用はゴールデンウィークや夏場、また週末に特に多い。別荘・別宅で本業の仕事を行う方の利用は年間を通じて、また曜日によらずほぼ一定であり、かつ高頻度である。
- ▶ 自宅から別荘・別宅までの移動手段の主体は自動車である。鉄道の利用者は、駅からバスあるいはタクシーを利用するケースが多く、鉄道利用者に対しては、このような駅から別荘・別宅地までの移動手段の提供が求められる。特に別荘・別宅で本業の仕事を行う人にとって、交通の利便性は最も重要な観点である。
- ▶ 維持費用が高いほど、その別荘・別宅の継続利用意向が強い。若年層は別荘・別宅にかかる費用が全体と比較して大きく、優遇措置を活用する割合も大きい。ただし全体としては、優遇措置を受けている方の利用年数は必ずしも長くない。
- ▶ 若年層が別荘・別宅維持にかかる費用は全体と比較してより高く、また優遇措置もより受けている。また別荘・別宅への交通手段としてより鉄道が選択される傾向にある。

- ▶ 南信州地域への訪問経験や認知は、中部地方の居住者で比較的高いが関東地方や近畿地方の居住者にはあまり浸透していない。他の地域の居住者と比較して中部地方居住者の訪問が多い観光名所も複数存在することから、リニア中央新幹線の開業をきっかけとしながら、関東地方や近畿地方に対する地域の魅力のアピールによって認知度を高めることにより、観光客の呼び込み効果が期待される。

4. 新幹線・特急等を利用した通勤行動に関する調査

4.1. はじめに

新幹線は我が国の地域間交通を担う、国土の骨格を形成する主たる高速交通機関である。実際に、新幹線の需要は都府県をまたぐように存在している。また特急列車は、新幹線の整備されていない地域における長距離旅客輸送において重要な役割を果たしている交通機関である。

このような長距離の移動は、通勤や通学、日ごろの買い物などによる利用より、出張や旅行など非日常的、非定常的な需要に基づき行われているのが一般的であると想定される。例えば、地域間旅客流動に関する実務的データの基盤として極めて一般的に活用されているもののひとつが、国土交通省が5年に1度実施している「全国幹線旅客純流動調査」のデータである。この調査は、新幹線や特急列車、高速バス、航空機等の利用者を対象にするものであるが、この調査のデータ取得範囲が「基本的に都道府県をまたぐ¹⁶⁾、通勤通学目的以外の流動」と定義していることから、新幹線や特急列車が長距離の非日常的交通に用いられることが想定されていることが理解できよう。

一方、新幹線が通勤や買物等に日常的に利用される地域の足として定着する事例も数多く見受けられ、海外においてもフランスのTGVにおいて同様の事例がある。都市間の高速輸送という国土計画で掲げられる新幹線の第一義的役割からみれば想定外の需要ではあるが、鉄道事業者にとっては有望なマーケットの1つと考えられ、新幹線定期券の販売促進や、JR東日本の総2階建て車両に代表される通勤需要対応の車両投入、通勤需要の波動に対応したダイヤ編成、朝時間帯の全席自由席化などのさまざまな施策が現実に実施されている。このような事例からも鉄道事業者の立場からは無視できない需要であることは明らかであるが、国土計画の観点からは地域の足としての新幹線需要は考慮の外にあったため、利用実態を把握している公的なデータはほとんど存在していないのが現状である。

そこでここでは、全国幹線旅客純流動調査の対象外である日常生活における新幹線の利用実態を把握し、需要特性を明らかにすることを目的として、現在通勤に新幹線・特急等を利用している全国の方を対象としてインターネットアンケート調査を実施した。本章ではその結果を集計、分析する。

¹⁶⁾ 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県を1つの県とみなし、この4都県内で完結するトリップは対象としないなど、若干の例外が存在する。

4.2. 用語の定義

- 普通乗車券
 - 普通列車や快速列車など、追加料金の不要な列車に乗車する際に必要な切符。
- 定期券
 - 本調査では通勤行動のみを調査対象としているため、通学定期券は含めない。
- 普通定期券
 - 普通列車や快速列車など、追加料金の不要な列車にのみ乗車可能な定期券。正式名称ではないが、ここでは「新幹線・特急等定期券」と区別するためにこう表現する。
- 新幹線・特急等定期券
 - 追加料金を支払うことなく新幹線・特急等に乗車することが可能な定期券。
- ライナー列車
 - 普通乗車券のほかにライナー券が必要な列車。
 - 朝夕の通勤時間帯を中心に運転されること、乗車距離に関わらずライナー料金が一定であること、座席定員制であること（座席が指定されるわけではないが、座席数分しか券が発売されない）等が特急列車と異なる。
- 特急列車
 - 普通乗車券のほかに特急料金が必要な列車。ただし新幹線を含まない。
 - 特急料金が必要な民鉄の特急は含むが、特急料金が不要な民鉄の特急は含まない。
 - 特に明記しない限り、JRの特急列車と民鉄の特急列車を区別しない。また、特急料金が必要な列車であれば、指定席、自由席、グリーン車等の区別をしない。
- 新幹線・特急等
 - 新幹線、ライナー列車、特急列車を区別することなく、それら全体を総称する場合には新幹線・特急等と呼ぶ。
- 代表交通機関
 - 1回の移動において複数の交通機関を乗り継ぐ場合（例えばバス→新幹線→在来線→徒歩）、その移動全体を代表する交通機関を代表交通機関と呼ぶ。
 - 一般的に、代表交通機関の優先順位は「航空機・新幹線・特急列車・普通列車・バス・自転車・徒歩」となる。例えば上記の例であれば、新幹線が代表交通機関である。
 - おおよそ、それぞれの移動の中でもっとも長い距離を利用する交通機関が代表交通機関であることが多い。
- 端末交通機関
 - 代表交通機関を利用するための移動で利用した、あるいは代表交通機関を降りてから最終目的地までの移動で利用した交通機関のことである。
 - 例えば上記の例の場合、バスや徒歩が端末交通機関である。
- アクセス・イグレス
 - ある交通機関を利用する際、その交通機関の乗り場までの移動をアクセスと呼ぶ。また、その交通機関の降り場からの移動をイグレスと呼ぶ。

4.3. 新幹線・特急等への乗車に必要な切符の組み合わせ

一般的に新幹線・特急等への乗車には、乗車券以外の切符が必要である。切符の組み合わせは事業者により異なる点もあるが、表 4-1 には代表的な事例として、JR 各社における新幹線・特急等を含む列車の種類と、それぞれの新幹線・特急等に乗車する際に必要な切符の組み合わせを整理する。例えば「普通回数券」と「ライナー列車」の交点に「+ライナー料金」とあるのは、手元に普通回数券がある場合、ライナー列車に乗車するためにはライナー券の追加購入が必要であることを示す。

この情報は、アンケート調査結果の解釈において必要な情報であるためここに示すものである。

表 4-1. 各列車への乗車に必要な切符（JR の例）

		乗車する列車			
		普通列車 快速列車等	ライナー列車	特急列車	新幹線
保有する切符	普通乗車券	○	+ライナー券	+特急券	+新幹線特急券
	普通回数券	○	+ライナー券	+特急券	+新幹線特急券
	普通定期券	○	+ライナー券	+特急券 (一部列車・区間のみ)	+新幹線特急券 (長野新幹線を除く。また定期券購入時に申告が必要)
	特急定期券	○	×	○	×
	新幹線定期券	○	+ライナー料金	+特急料金	○

○：保有する切符のみで乗車可能

+●●券：保有する切符に加え●●券が必要

×：乗車不可能（乗車券等を新たに購入する必要がある）

4.4. 調査の概要

実施概要を表 4-2 に示す。インターネット調査会社が保有する全国の登録モニターのうち、新幹線・特急等による通勤を週 1 回以上実施している方を対象としたが、対象者の居住地は特に新幹線・特急等の沿線に限定していない。

取得されたサンプル数は 735 サンプルであり、統計分析に堪えうるサンプル数が取得できたものと考えられる。

表 4-2. アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査実施日	2006 年 11 月 8 日～14 日
調査対象者	インターネット調査会社が保有する全国の登録モニターのうち、新幹線、特急列車、ライナー列車を利用して週 1 回以上通勤している方
調査方法	インターネットアンケート調査
取得数	735 サンプル

図 4-1 に示すとおり、今回の調査対象である調査時点で新幹線・特急等を利用して通勤している方は、最初から新幹線・特急等で通勤されている方と、当初は他の交通機関を利用して通勤しながら、ある時点にあるきっかけによって新幹線・特急等による通勤を開始した方に大別される。これらの方々の通勤行動を時系列的にフェーズ分けすると、「他の交通機関による通勤」のフェーズ、利用する交通機関が転換した「変化」のフェーズ、そして「新幹線・特急等による通勤」のフェーズになる。その各フェーズに対応して質問項目を設定し、その結果を集計した。

調査内容は表 4-3 に示すとおり大きく 4 点に分かれる。表 4-3 内の各配色は図 4-1 内の各配色に対応する。はじめに、調査で取得されたサンプルの基本属性を整理する。その後、各サンプルの通勤行動について集計、分析する。1 点目は、新幹線・特急等による通勤を開始する前の通勤行動について、利用していた交通機関、アクセス・イグレス交通機関、通勤時に利用していた切符、通勤交通費の補助状況を尋ねるものである。2 点目は、新幹線・特急等による通勤を開始する前後における、居住地や勤務地、勤務先雇用者の変化について尋ねるものである。3 点目は新幹線・特急等を利用した現在の通勤行動について、1 点目と同様、利用していた交通機関、アクセス・イグレス交通機関、通勤時に利用していた切符、通勤交通費の補助状況のほか、新幹線・特急等による通勤を開始した理由や、新幹線・特急等による通勤に対する評価について尋ねるものである。

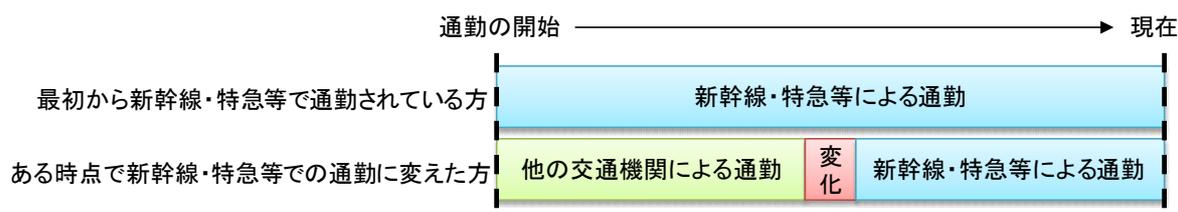


図 4-1. 新幹線・特急等による通勤者の通勤行動のフェーズ

表 4-3. 調査内容と項目

調査内容	調査項目	報告箇所
サンプルの基本属性	年齢・性別 職業 居住地	4.5「回答者の基本属性」
新幹線・特急等による通勤	新幹線・特急等による通勤の頻度 保有している切符 通勤交通費補助の状況 アクセス・イグレス交通 新幹線・特急等通勤への評価 等	4.6「新幹線・特急等による現在の通勤行動」
他の交通機関による通勤	通勤時の交通機関 保有していた切符 通勤交通費補助の状況 アクセス・イグレス交通 等	4.7「新幹線・特急等による通勤開始前の通勤行動」
新幹線・特急等利用への 転換時の変化	居住地の変化 勤務地の変化 等	4.8「新幹線・特急等による通勤開始前後における居住・勤務形態の変化」

4.5. 回答者の基本属性

(1) 年齢・性別構成

回答者の年齢・性別構成を図 4-2 に示す。回答者の大きな割合を 20 代後半から 50 歳にかけての年齢層が占める。また、男性と比較すると女性の回答者は少ない。長距離通勤が必要な女性の就労者が比較的少ないこと等の理由によるものと考えられる。

(2) 職業構成

回答者の職業構成を図 4-3 に示す。全体の 77%を会社員が占める。一方で自営業者は 4%であるが、この値は 2006 年時点での自営業者の全国平均割合 9.9%¹⁷⁾と比較するとかなり小さい。自宅における業務も多いと考えられる自営業者においては、通勤行動を必要としないケースが多いと想像され、新幹線・特急等による通勤の実施者のみを対象とした今回の調査では回答者に含まれにくかったことがこの背景にあるものと考えられる。また通勤者が対象であるため、回答者に学生や専業主婦などは含まれていない。

(3) 居住地構成

回答者の居住地構成を図 4-4 に示す。関東地方が全回答者のおよそ半数を占めるほか、中部地方と近畿地方を合わせた割合は 80%である。九州地方居住者の割合も比較的多く、回答者の多数を都市圏居住者が占めていると言える。

(4) 自動車保有台数

回答者の自動車保有状況を図 4-5 に示す。8 割以上の回答者が自動車を少なくとも 1 台保有しており、回答者 1 人あたりの保有台数は 1.27 台/人である。各回答者が別々の世帯に所属していると仮定するならば、自動車保有台数は 1.27 台/世帯であるが、この値は 2006 年における実績値 1.13 台/世帯¹⁸⁾よりわずかに大きい。

(5) 新幹線利用者の路線別内訳

回答者のうち、新幹線を利用して通勤している 246 名について、利用している新幹線の路線の内訳を図 4-6 に示す。ここで、東北・上越新幹線は東京～大宮間で、上越・長野新幹線は東京～高崎間で、それぞれ路線が重複している。そこで、重複している区間と重複していない区間にまたがる利用者は重複していない区間の路線に計上し、重複している区間のみの利用者のうち東京～大宮間のみの利用者は東北新幹線に、東京～高崎間のみの利用者は上越新幹線に、それぞれ計上した。東北・上越・長野新幹線と東海道新幹線、東海道新幹線と山陽新幹線にまたがる利用者は、利用する営業キロの長い路線に計上した。また山形新幹線（福島～新庄間）、秋田新幹線（盛岡～秋田間）、上越新幹線（越後湯沢～ガーラ湯沢間）、博多南線（博多～博多南間）のみの利用

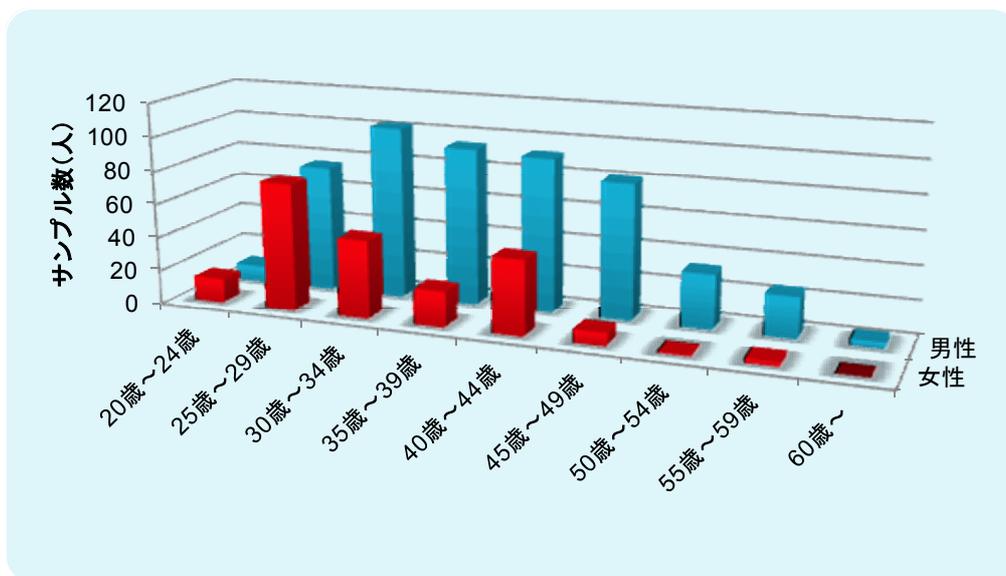
¹⁷⁾ 総務省統計局「労働力調査 長期時系列データ」による。

¹⁸⁾ 世帯数は総務省自治行政局「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」、自動車保有台数は日本自動車工業会による。自動車は自家用車を指し、軽自動車を含み、トラックやバス、二輪車等を除く。

者は集計から除外した。

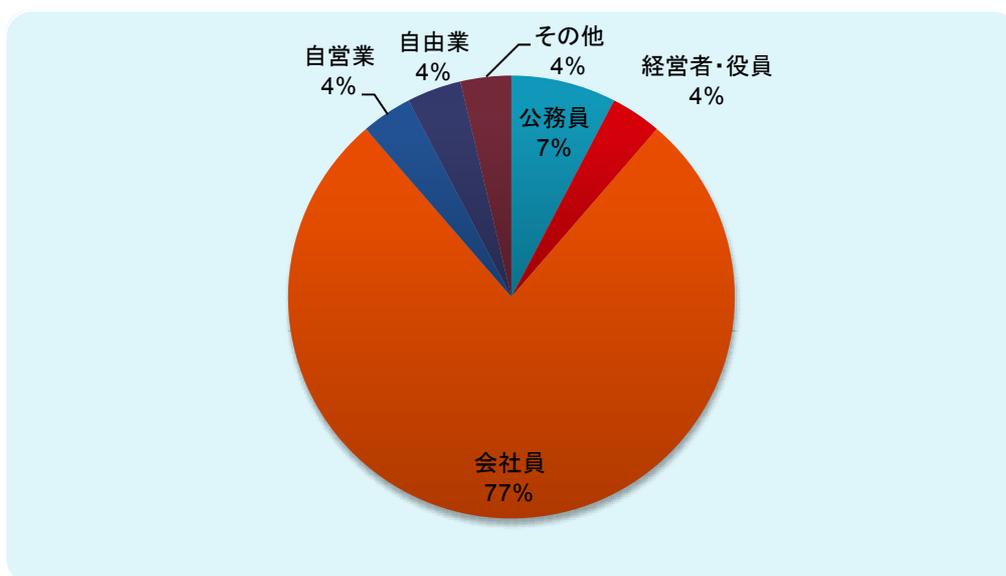
回答者の約 44%は東海道新幹線の利用者であり、山陽新幹線を含めるとその数は新幹線利用者全体の半数を超える。長野新幹線の利用者は 7 名と少ない。

これ以降、新幹線の路線別集計を行う際には、回答者が 1 名しかない九州新幹線を除く 5 路線に着目する。



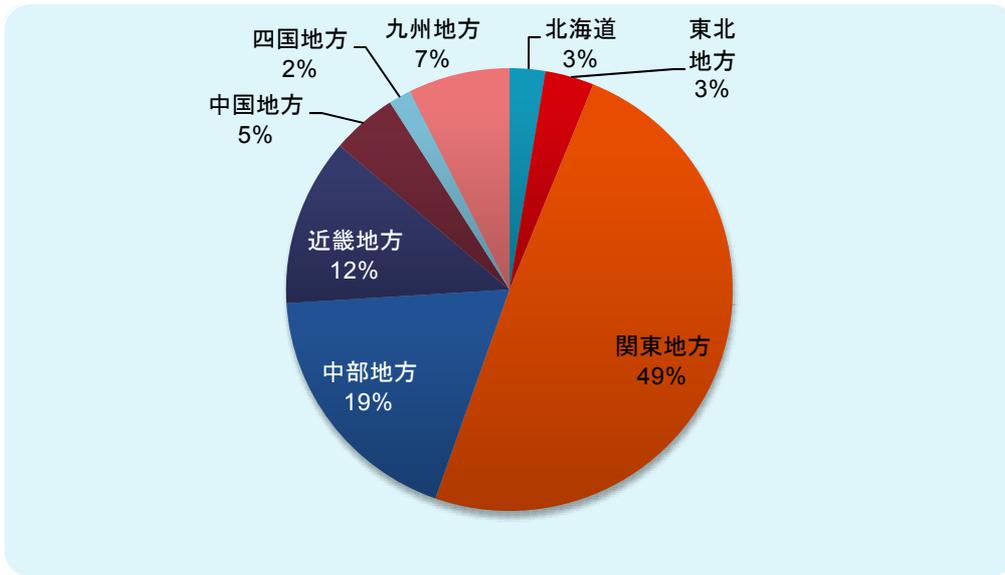
N=735

図 4-2. 年齢・性別構成



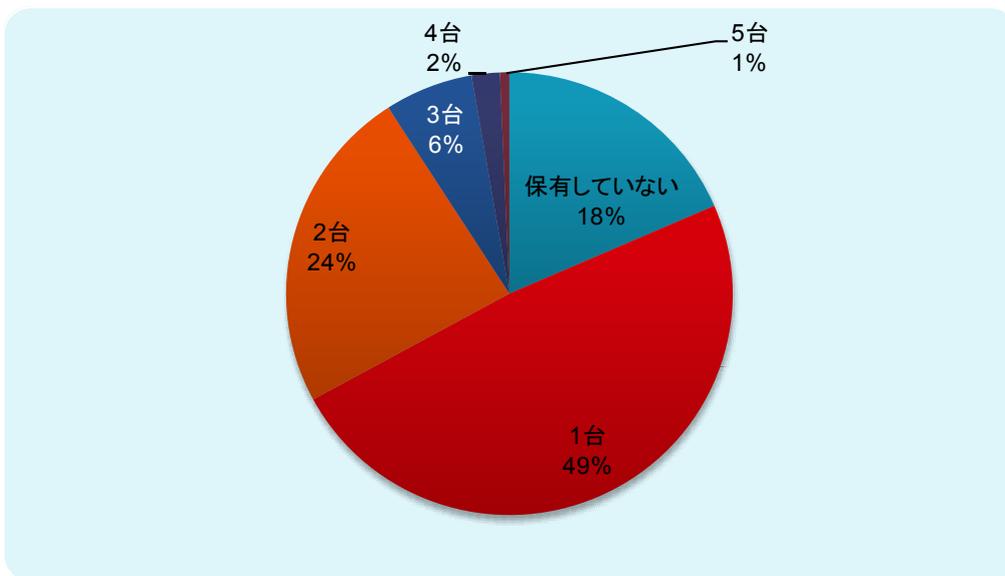
N=735

図 4-3. 職業構成



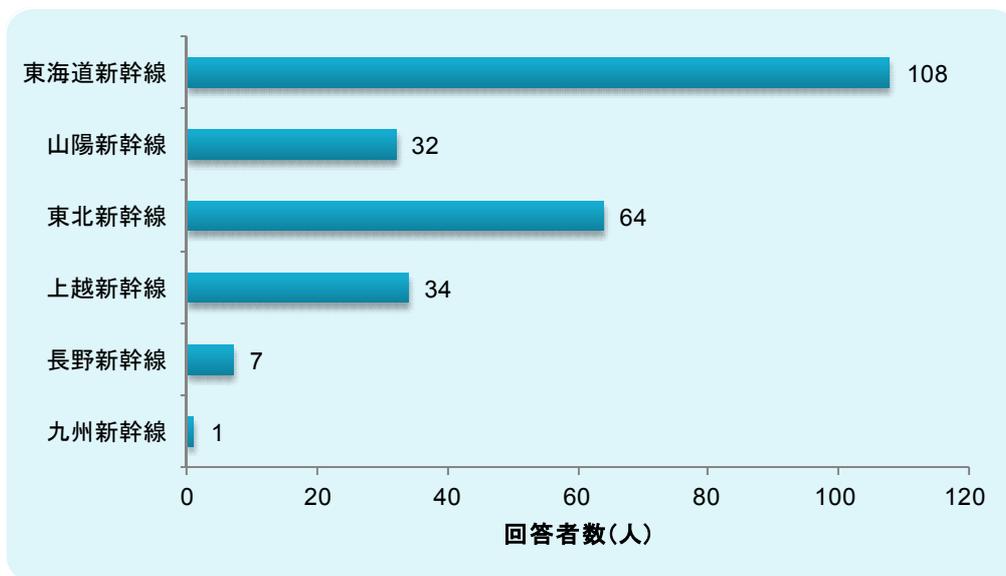
N=735

図 4-4. 居住地構成



N=735

図 4-5. 自動車保有の有無



N=246

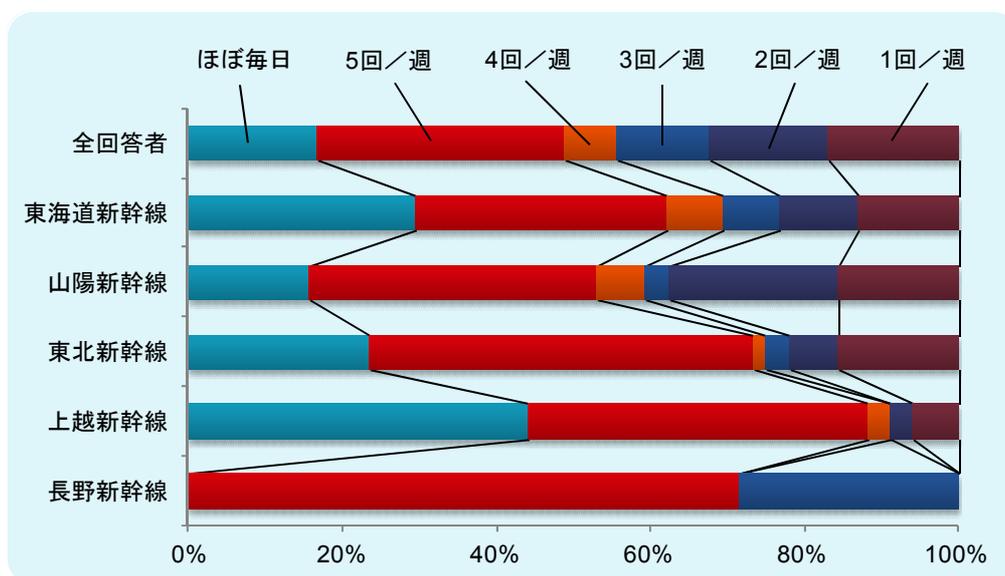
図 4-6. 新幹線利用者の路線別内訳

4.6. 新幹線・特急等による現在の通勤行動

(1) 新幹線・特急等による通勤の利用頻度

まず、現状の新幹線・特急等による通勤の頻度を図 4-7 に示す。新幹線・特急等による通勤を週 5 回以上行っている回答者が約半数であり、残りは新幹線・特急等による通勤回数が週に 4 回以下である。新幹線路線別にみると、上越新幹線では高頻度利用者の割合が相対的に高く、山陽新幹線では低い傾向にある。

新幹線・特急等による通勤頻度が週 5 回に満たない回答者には、通勤そのものが週 5 回に満たない方と、通勤自体は週 5 回以上であるが新幹線・特急等の利用がその一部の日のみに限られる方の双方が含まれると考えられる (図 4-8)。



N=735

図 4-7. 新幹線・特急等による通勤頻度

通勤者	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	新幹線・特急等による通勤頻度
通勤者 A	×						×	週 5 回
通勤者 B			×	×				週 2 回
通勤者 C		×	×	×	×			週 3 回

図 4-8. 新幹線・特急等による通勤頻度の考え方

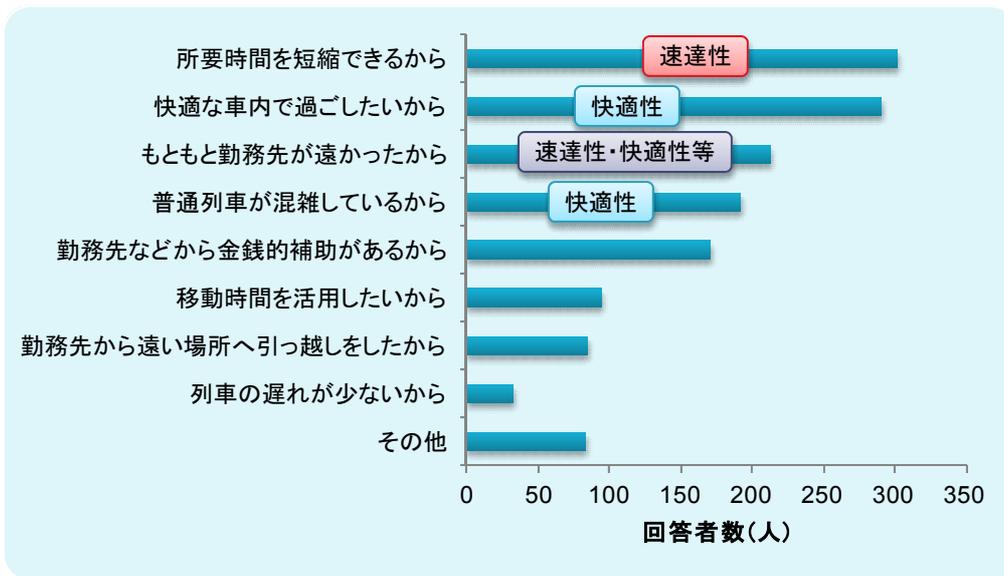
(2) 新幹線・特急等による通勤の理由と評価

通勤到新幹線・特急等を利用する理由を図 4-9 に示す。「所要時間を短縮できるから」すなわち速達性、「快適な車内で過ごしたいから」「普通列車が混雑しているから」「移動時間を活用したいから」など快適性、「列車の遅れが少ないから」すなわち定時性が新幹線・特急等利用の背景にある主な理由である。「勤務先が遠い」「遠方への引っ越し」は、居住地と勤務地が離れてしまったことにより新幹線・特急等利用を開始した利用者層であると捉えられるが、通勤距離が長くなった場合に新幹線・特急等を利用することのメリットは、速達性や快適性など様々な要素を包含していると考えられる。

なお「その他」の回答には、「喫煙できるから」「新聞が読めるから」「ちょうどいい時刻の普通列車がないから」「普通列車の乗り継ぎが悪いから」などが含まれる。

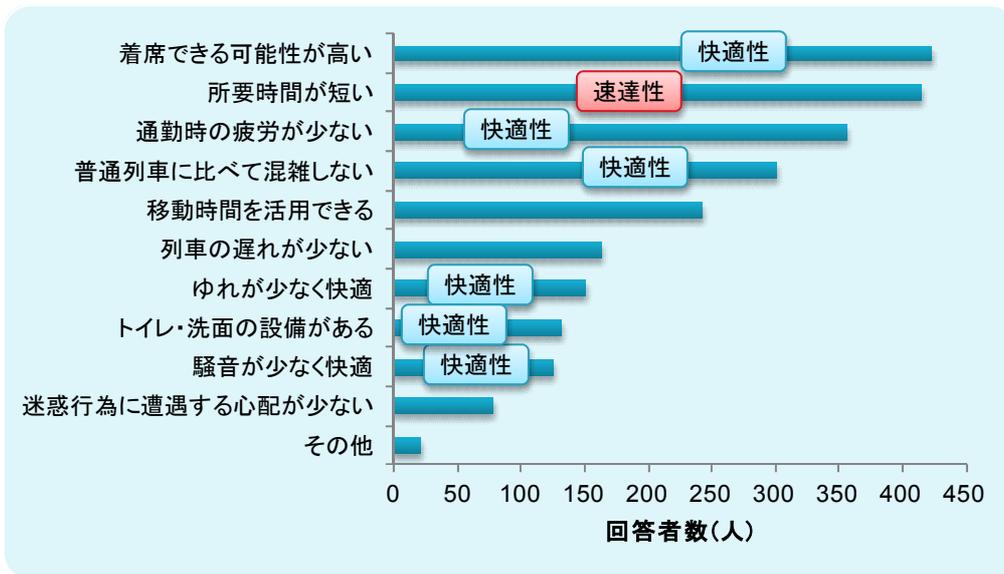
また新幹線・特急等による通勤について満足している点(図 4-10)についても、特に速達性と快適性が評価の対象になっていることが明らかになった。特に「目的地に早く到着できること」と「着席できること」が重視されていると言える。

「その他」の回答には、「喫煙できる」「食事を摂れる」「新聞を読める」「帰宅時に酒が飲める」などが含まれる。



N=735

図 4-9. 新幹線・特急等による通勤の理由（複数回答）



N=735

図 4-10. 新幹線・特急等による通勤について満足している点（複数回答）

(3) 新幹線・特急等を利用する際の切符

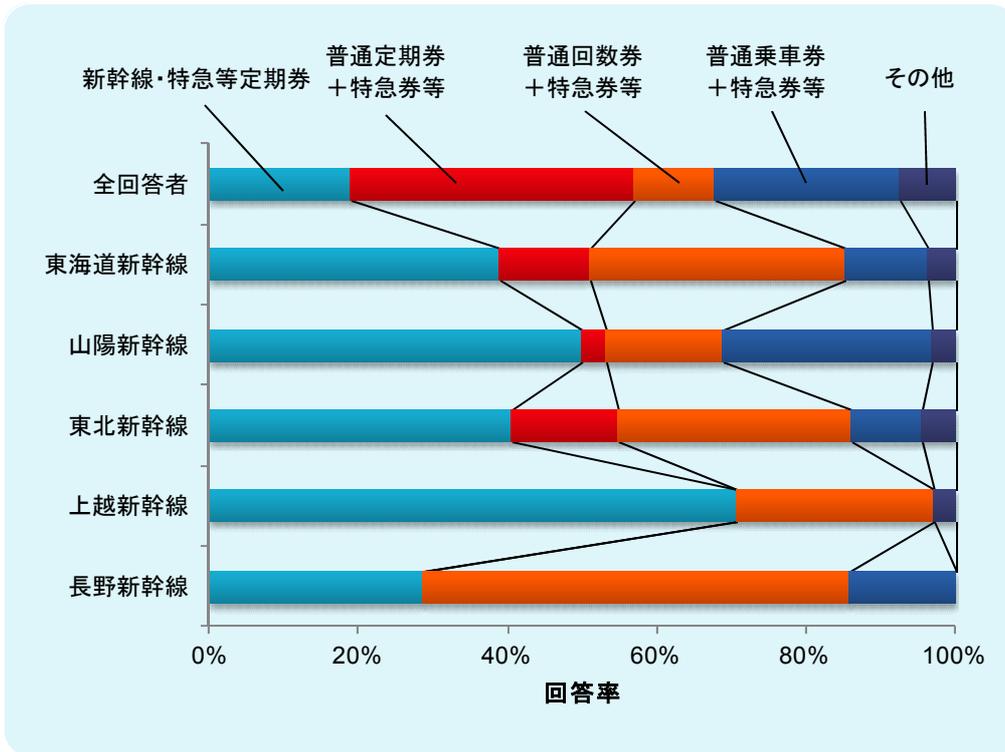
図 4-11 には、通勤時に新幹線・特急等を利用する際の利用切符種別を示す。新幹線・特急等定期券あるいは普通定期券の所有者は全体の 55%であり、これらの回答者は通勤頻度が比較的高い層であると考えられる。このうち普通定期券所有者は、普通回数券利用者より通勤頻度が高い一方で新幹線・特急等定期券利用者ほど新幹線・特急等の利用頻度が高くない層、すなわち普通列車と新幹線・特急等の選択的利用者であると捉えられる。一方で、普通回数券や普通乗車券を利用して通勤する回答者は、通勤頻度自体が比較的低いものと思われる。

新幹線の路線別にみると、東海道・山陽・東北の各新幹線では普通列車と新幹線・特急等の選択的利用者が一定割合認められるのに対して、上越新幹線では新幹線・特急等定期券利用者、すなわち新幹線・特急等の高頻度利用者が多い。長野新幹線では普通回数券と特急券等を組み合わせる利用者、すなわち通勤頻度自体がさほど高くない利用者の割合が大きい。このことは、図 4-7 に示す利用頻度の傾向とも一致する。

この背景としては、特に東海道・山陽新幹線沿線では湘南ライナーや新快速列車など比較的質の高い在来線サービスが通勤時間帯に提供されている半面、上越新幹線と並走する高崎線では朝ラッシュ時の列車のほぼ全てが普通列車であることから、上越新幹線利用者は新幹線に依存する傾向が比較的高いものと推察される。

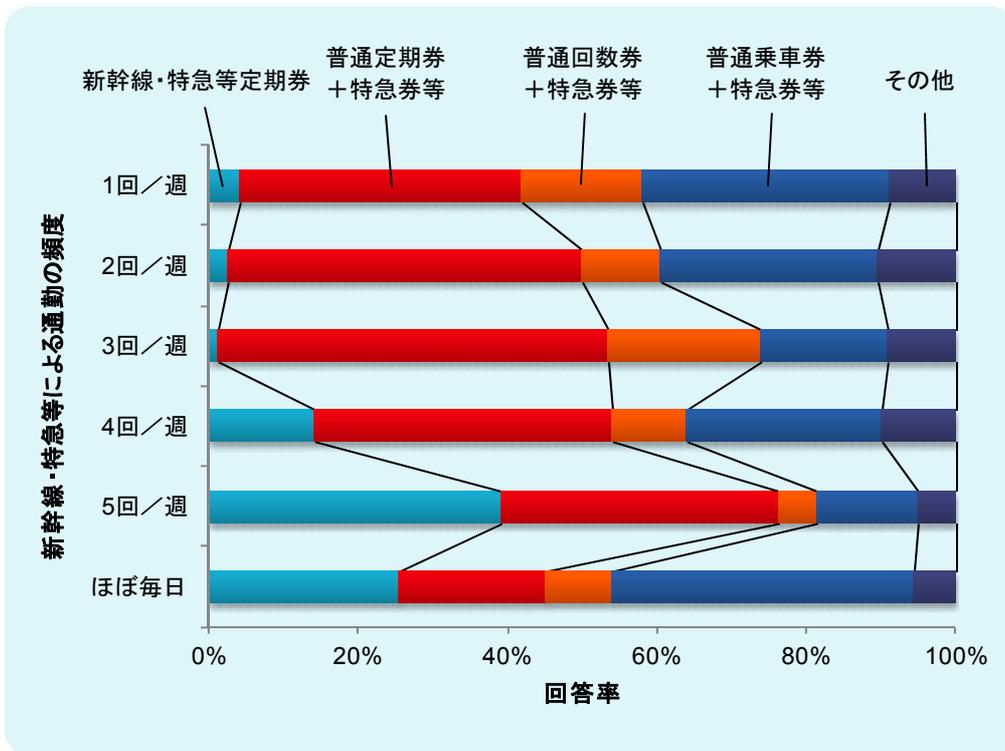
なお「その他」の回答には、新幹線・特急等用の回数券や、新幹線・特急等に乗車可能な割引往復切符の利用などが含まれる。

新幹線・特急等を利用した通勤頻度と所有する切符の種別との関係を図 4-12 に示す。新幹線・特急等定期券の所有者は、その大半が新幹線・特急等による通勤を週 5 回以上実施している。普通定期券と特急券等を組み合わせて利用している方は、新幹線・特急等の利用が週 5 回であるケースと週 1~3 回のケースに大別される。特に後者については、普通定期券を所有していることから通勤そのものの頻度は高いが、必ずしも毎日新幹線・特急等を利用するわけではないもの想像される。一方、普通乗車券と特急券等を組み合わせる利用者にも、新幹線・特急等の利用頻度が週 1~2 回であるような低頻度利用者が一定程度みられる。これは普通定期券と特急券等を組み合わせる利用者とは異なり、通勤そのものの頻度が低い利用者であると考えられる。



N=735

図 4-11. 新幹線・特急等による通勤時の切符種別



N=735

図 4-12. 通勤時における切符種別と新幹線・特急等の利用頻度

(4) 通勤交通費の補助状況

図 4-13 には、現在の勤務先からの通勤交通費の補助状況を示す。新幹線・特急等定期券相当額を支給されている回答者は全体の 3 割にとどまる一方で、およそ半数は普通定期券相当額のみを支給されている。その他の回答を含めれば、通勤時における新幹線・特急等の利用にあたって約 7 割の旅客が一定程度の自己負担を強いられている。逆に言えば、一定額を自己負担してでも新幹線・特急等を通勤に利用したいという旅客が存在することの証左でもあると言える。

新幹線・特急等定期券相当額を支給を受けている回答者の割合は新幹線利用者においては特に大きい。長野新幹線の利用者に関してはその割合が比較的小さい。図 4-11 に示すとおり長野新幹線の利用者に占める新幹線・特急等定期券所有者の割合は小さいことは、このような通勤交通費の支給状況に起因しているものと考えられる。

「その他」では、「普通定期券相当額+新幹線・特急等利用分の半額」の回答がいくつか認められた。

図 4-14 には、勤務先からの通勤交通費の補助状況と実際の保有切符の関係を示す。「普通定期券相当額を支給され普通定期券を保有する」回答者が多いが、一部には「普通定期券相当額を支給され普通乗車券を利用する」という行動もみられる。通勤頻度に応じて、普通乗車券と定期券の価格差を比較した結果だと考えられる。

「新幹線・特急等定期券相当額を支給され新幹線・特急等定期券を保有する」という回答は全体の約 11%と少なく、通勤に新幹線・特急等を利用することに対する雇用者、通勤者の意識が高い水準にあるとは言えない状況にある。

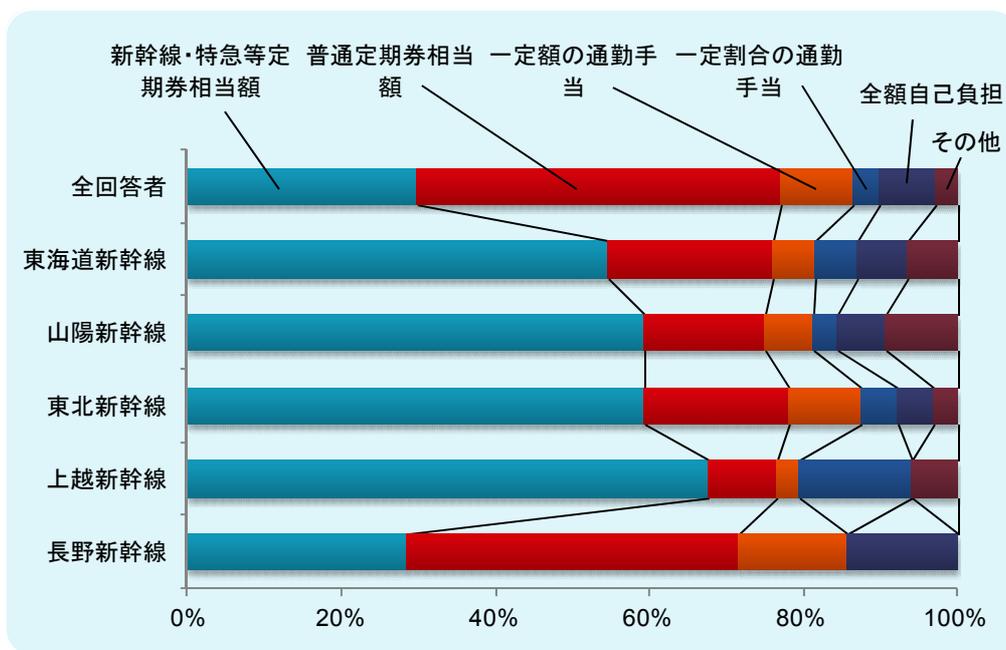
現在新幹線・特急等定期券相当額が勤務先より支給されている 219 名に対して、新幹線・特急等分の通勤交通費補助がなかった場合にどのような形で通勤するかを尋ねた結果を図 4-15 に示す。「在来線普通列車で通勤する」と回答した方は、通勤交通費の支給状況に応じて新幹線・特急等と普通列車を使い分ける可能性はあるものの、鉄道を通勤に利用する意思を有する方であると考えられる。「自動車通勤」と回答した方は、在来線普通列車が通勤時における代替選択肢に挙がっていないことから、新幹線・特急等の快適性を重視している利用者であると考えられる。「家族で転居する」「単身赴任をする」という方は、新幹線・特急等でなければ現在の居住地からの通勤に堪えられない利用者、すなわち新幹線・特急等の速達性を重視している利用者であると考えられる。

新幹線利用者について着目してみても、「在来線普通列車で通勤する」と回答した割合は全回答者と比較して大きな差異はみられない。

回答のうち「その他」が 11%存在するが、このうち「自己負担してでも新幹線・特急等を使い続ける」という回答が 11 名（全体の 5%）、「退職あるいは転職する」という回答が 9 名（全体の 4%）であった。これらは、新幹線・特急等の利用を前提として現在の居住地、勤務地を選択している方であると言える。

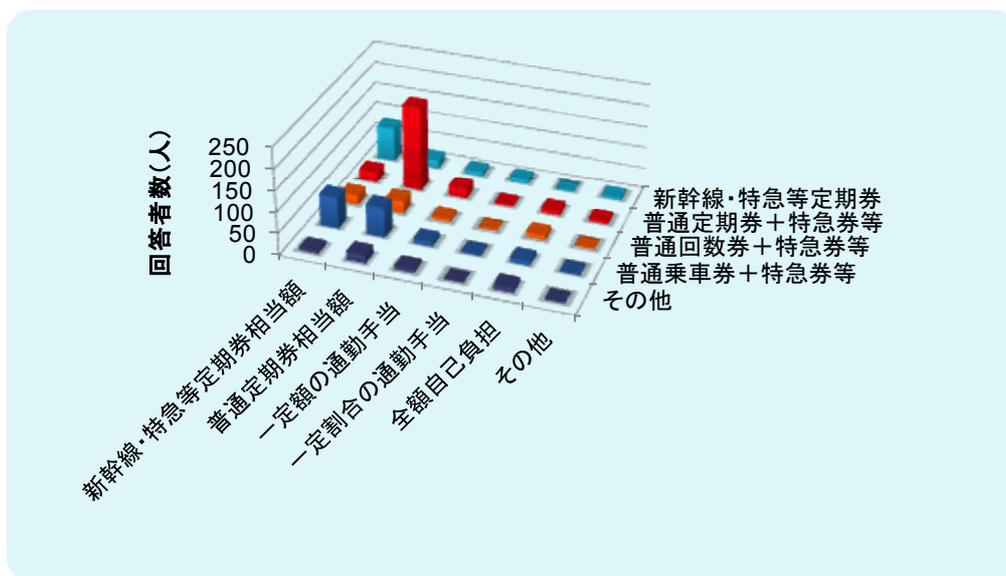
これを特に現在の通勤頻度と関連付けたものを図 4-16 に示す。新幹線・特急等を週 5 回以上

利用する層では「単身赴任をする」と回答した方の割合が比較的大きい。このようなケースでは居住地と勤務地が相当距離離れていることが考えられ、この場合には速達性のある新幹線・特急等の存在と、それを利用した通勤に対する支援が必須であると言える。また新幹線・特急等による通勤の頻度が低い利用者に対しては、在来線普通列車が有力な代替交通機関である。



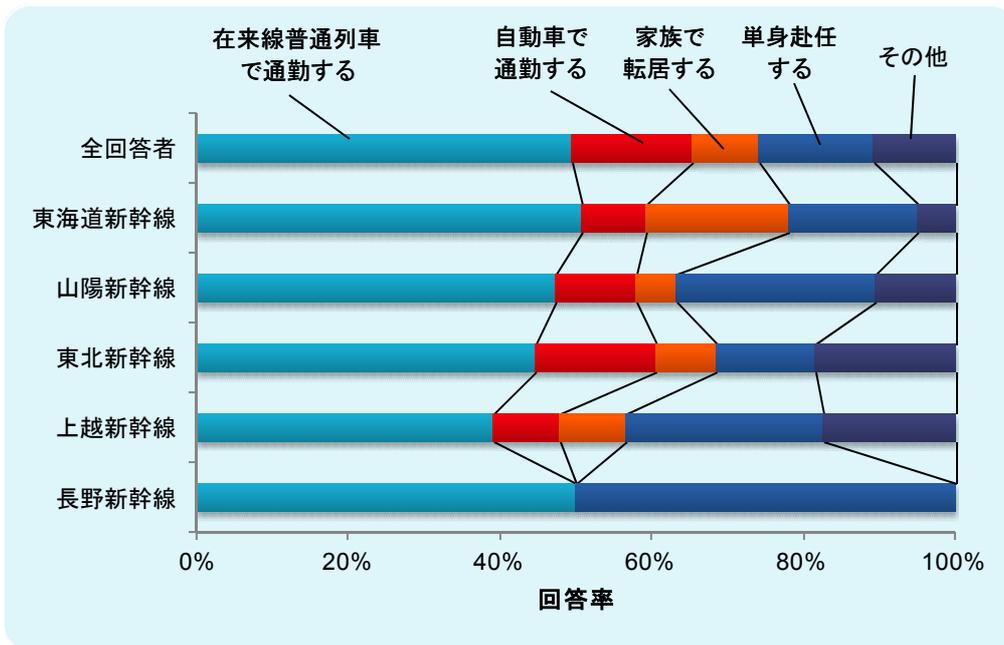
N=735

図 4-13. 現在の通勤交通費の補助状況



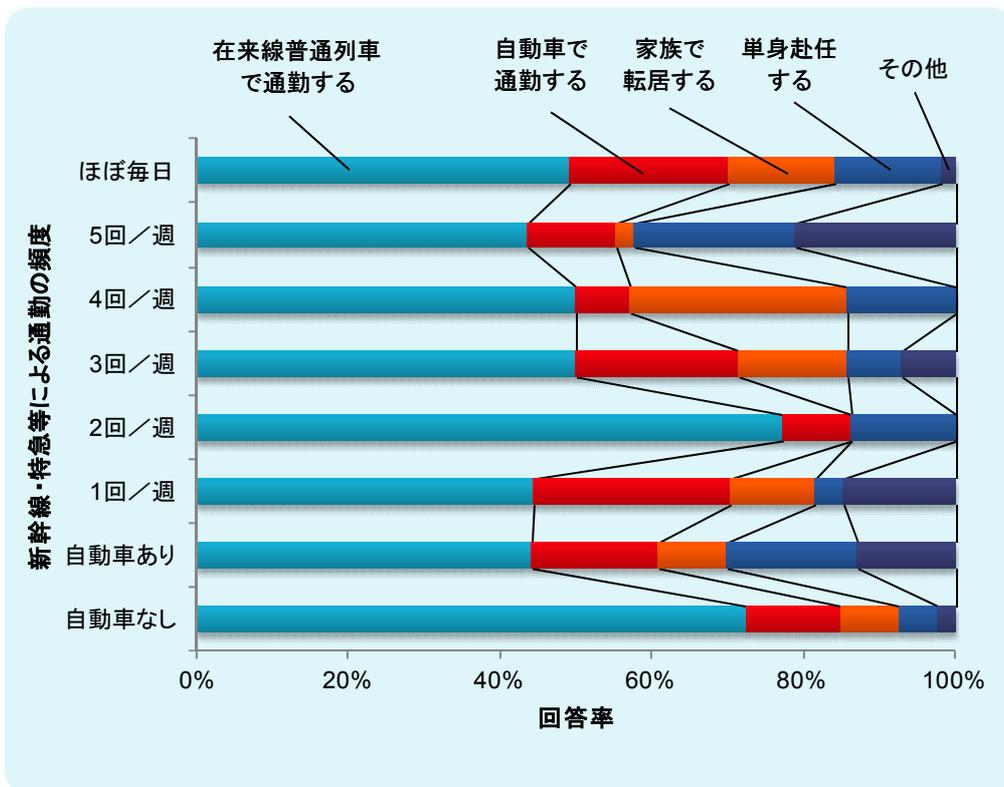
N=735

図 4-14. 通勤交通費の補助状況と利用切符種別



N=219 (図 4-13 で「新幹線・特急等定期券相当額」と回答したサンプル)

図 4-15. 新幹線・特急等利用分の通勤交通費補助がなかった場合の行動



N=219 (図 4-13 で「新幹線・特急等定期券相当額」と回答したサンプル)

図 4-16. 新幹線・特急等利用頻度と新幹線・特急等利用分の通勤交通費補助がなかった場合の行動

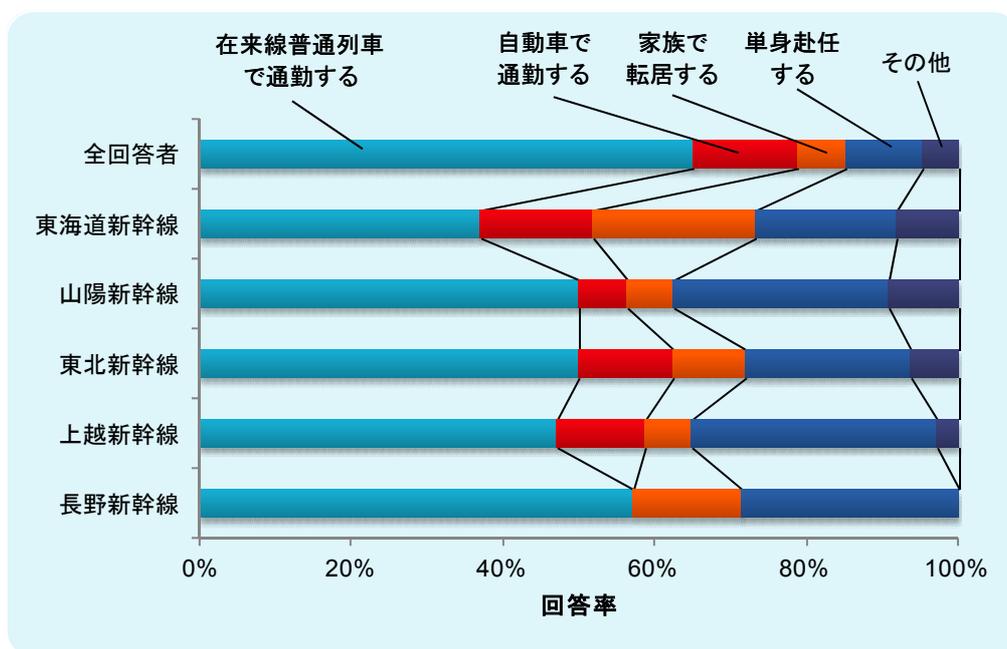
(5) 新幹線・特急等が存在しなかった場合の代替交通機関

現在通勤に利用している新幹線・特急等が存在しなかった場合にどのような形で通勤するかを尋ねた結果を図 4-17 に示す。こちらでも約 3 分の 2 と高い割合の方が「在来線普通列車で通勤する」と回答した。この点からも、利用者はまず新幹線・特急等と普通列車を「鉄道」という大きなくりで捉え、さらに新幹線・特急等と普通列車に細分化していくという 2 段階の交通機関選択を行っている可能性が示唆される。すなわち、新幹線・特急等による通勤の促進のためには、まず新幹線・特急等に限定することなく鉄道による通勤そのものを促進していく必要があると考えられる。

その中で、新幹線利用者に占める「在来線普通列車で通勤する」と回答した方の割合は、全回答者に占める割合と比較すると小さいことから、在来線特急列車の利用者と比較すると、新幹線の利用者にとって、居住地選択において新幹線の存在がより強く決め手になっていると言える。

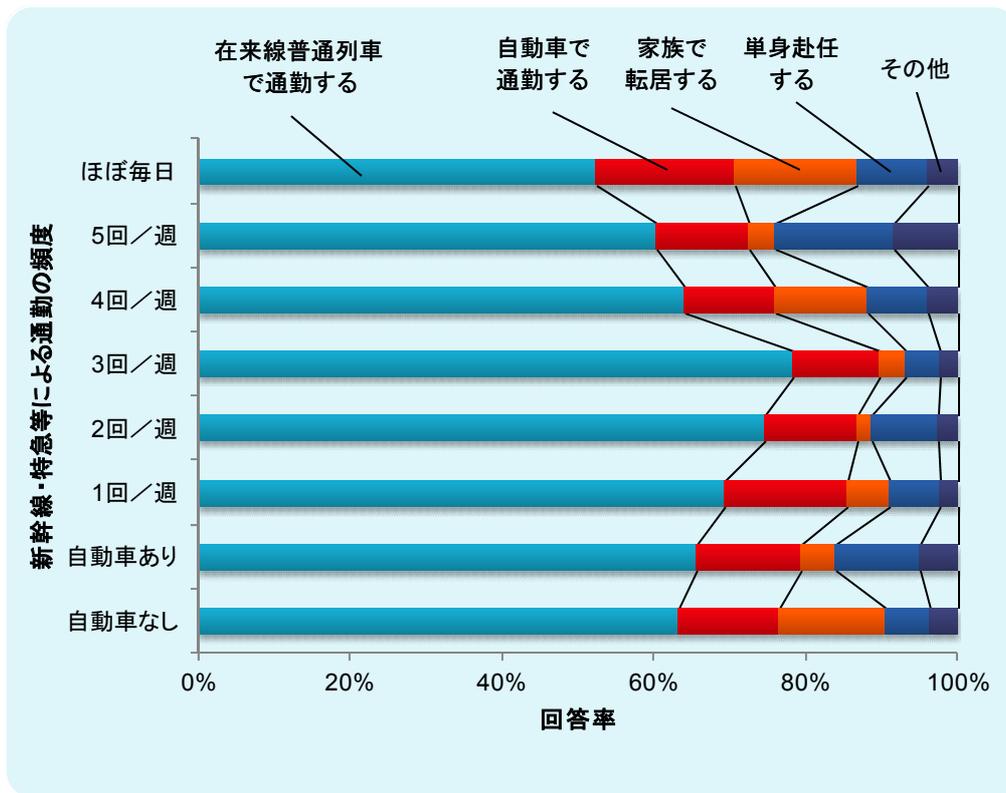
なお「その他」の回答者の大半は「退職・転職する」であった（22 名、全体の 3%）。

これを特に現在の通勤頻度と関連付けたものを図 4-18 に示す。「家族で転居する」「単身赴任する」「その他」の回答は、通勤において新幹線・特急等を週 5 回以上利用する層に集中している。新幹線・特急等を高頻度を利用する方にとって、新幹線・特急等の存在は、現状の居住地と勤務地の組み合わせを維持する上で必要不可欠なものであると言える。



N=735

図 4-17. 新幹線・特急等が存在しなかった場合の行動

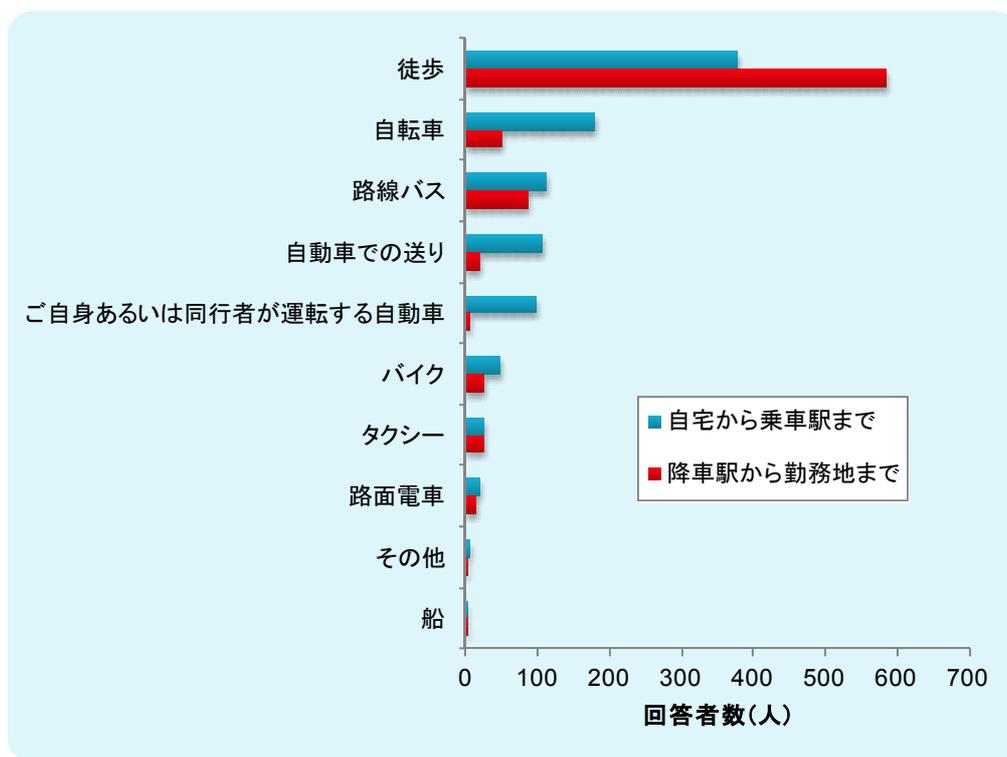


N=735

図 4-18. 新幹線・特急等の利用頻度と新幹線・特急等が存在しなかった場合の行動

(6) 新幹線・特急等利用時の端末交通機関

新幹線・特急等を利用した通勤時における端末交通機関を図 4-19 に示す。アクセス交通機関（自宅から乗車駅まで）と比較すると、イグレス交通機関（降車駅から勤務地まで）では徒歩の利用者数が多い一方でバイクや自転車の利用者は少なく、自動車の運転や自動車による送迎と回答した方は極めて少ない。徒歩やバスとは異なり、自転車やバイク、自動車は通勤者自らが車両を保有する必要があり、かつ通常その保管場所が自宅であるのが一般的であることから、イグレス側（勤務地側）ではこのような車両を利用しにくい状況にあることがうかがえる。すなわち通勤者は、駅から徒歩で移動できないような距離の勤務先へ移動する場合には、ほぼ公共交通機関に依存せざるを得ない状況であることが理解できる。このことから、特に勤務地側においては、駅から徒歩圏内に就業地を確保すること、駅と接続する公共交通サービスを提供することが必要である。



N=735

図 4-19. 新幹線・特急等による通勤時の端末交通機関（複数回答）

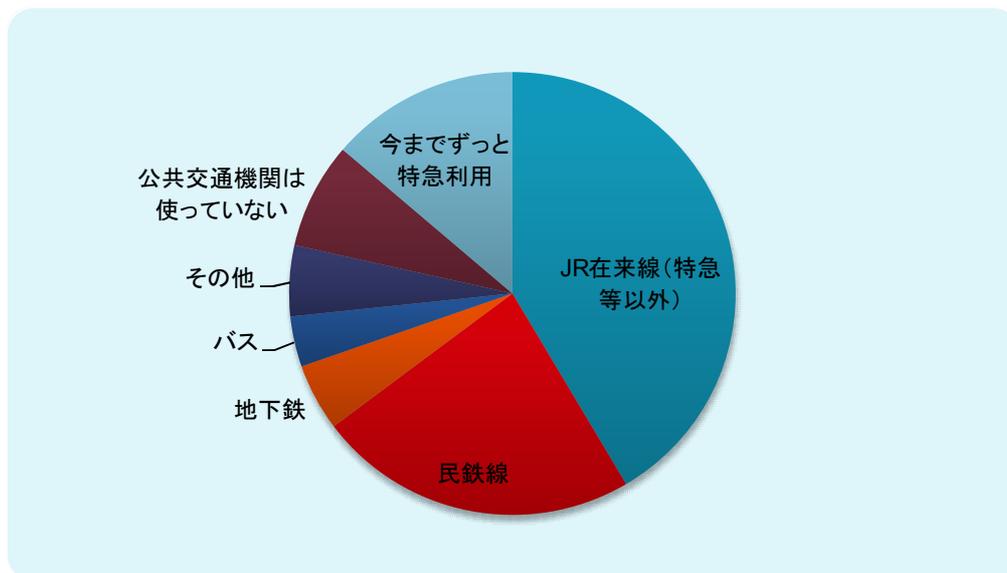
4.7. 新幹線・特急等による通勤開始前の通勤行動

(1) 新幹線・特急等の利用開始前の通勤交通手段

図 4-20 には、新幹線・特急等による通勤を開始する前に利用していた通勤交通機関を示す。図 4-1 で示したサンプルの 2 つの分類のうち、「最初から新幹線・特急等で通勤されている方」が全体の 14%であり、「ある時点で新幹線・特急等通勤に変えた方」がその残り、すなわち全体の 86%である。

新幹線・特急等以外の鉄道、すなわち普通列車を利用していた層は全体の 69%であるが、現在までずっと新幹線・特急等による通勤を継続してきた方を除外すれば、全体の 80%が新幹線・特急等による通勤を開始する以前も鉄道を利用していたことになる。その一方で、バスから新幹線・特急等に転換した層は全体の 4%、「公共交通機関を利用していない」および「その他」と回答した方、すなわち自動車等から新幹線・特急等に転換した層は全体の 8%と、いずれも割合としては小さい。このことから、新幹線・特急等による通勤は、鉄道以外の交通機関からの転換より普通列車からの転換によっているところが多いと言える。

なおこれ以降、本節において「普通列車」とは「新幹線・特急等」ではない列車、すなわち在来線や地下鉄、民鉄線の列車を総称して指す用語とする。



N=735

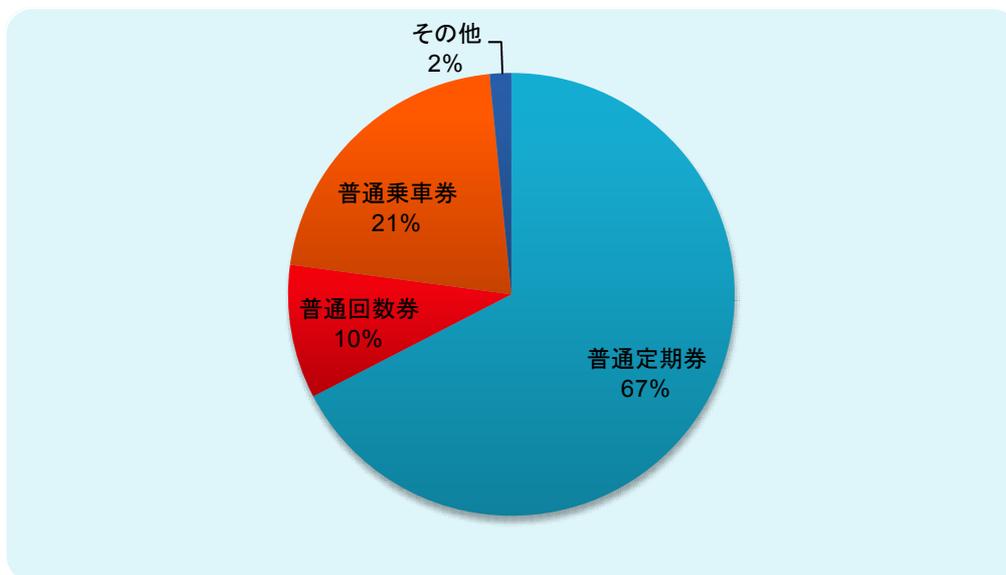
図 4-20. 新幹線・特急等による通勤開始前の通勤交通機関

(2) 普通列車による通勤時に利用していた切符と通勤交通費補助の状況

新幹線・特急等による通勤を開始する前に普通列車を利用していた回答者について、普通列車による通勤時の利用切符種別を図 4-21 に示す。全体の 3 分の 2 が普通定期券利用者であった一方で、普通乗車券や普通回数券の利用者も全体の 3 分の 1 にのぼった。これは各利用者が通勤の頻度により普通定期券と普通乗車券や普通回数券のどちらがより安いコストで通勤できるかを比較検討した結果であると考えられる。

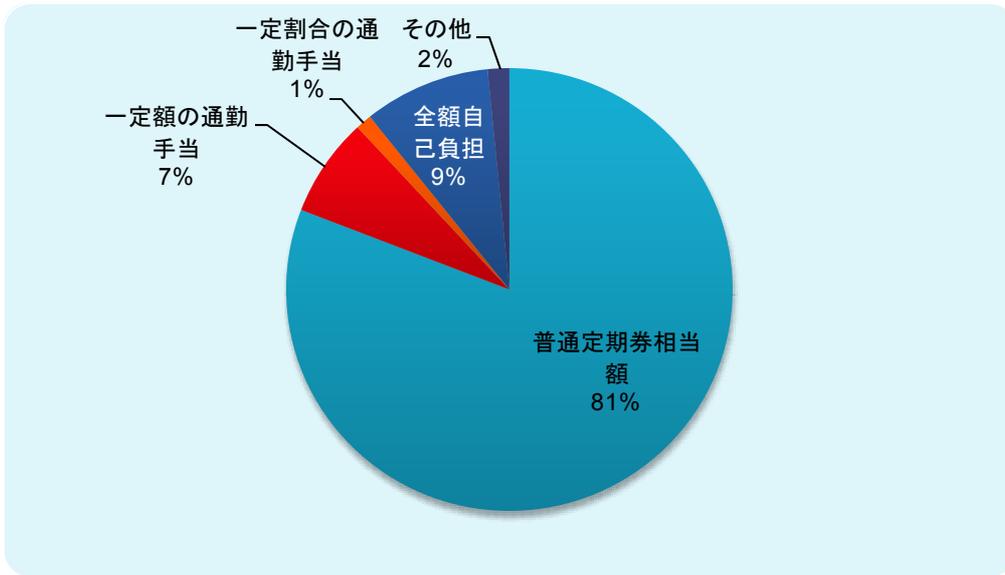
同じサンプルについて、普通列車による通勤時の通勤交通費補助の状況を尋ねた結果を図 4-22 に示す。図 4-21 で示したとおり、普通定期券利用者は全体の 3 分の 2 程度であったが、実際には全体の 8 割以上が普通定期券分の交通費補助を受けているという結果となった。

図 4-23 には、同じサンプルにおける普通列車通勤時の通勤交通費補助状況と利用切符種別のクロス集計結果を示す。全体の約 58%にあたる 296 名が「普通定期券相当額の補助を受け、普通定期券を利用」していた。しかし、普通定期券相当額の補助を受けていたにも関わらず、普通乗車券や普通回数券を利用するなどのケースもみられた。普通定期券相当額の補助を受けずに普通定期券を利用していた層は少なく、定期券の保有による鉄道利用の定着をはかる上では普通定期券相当額の補助が重要であることが示唆される。



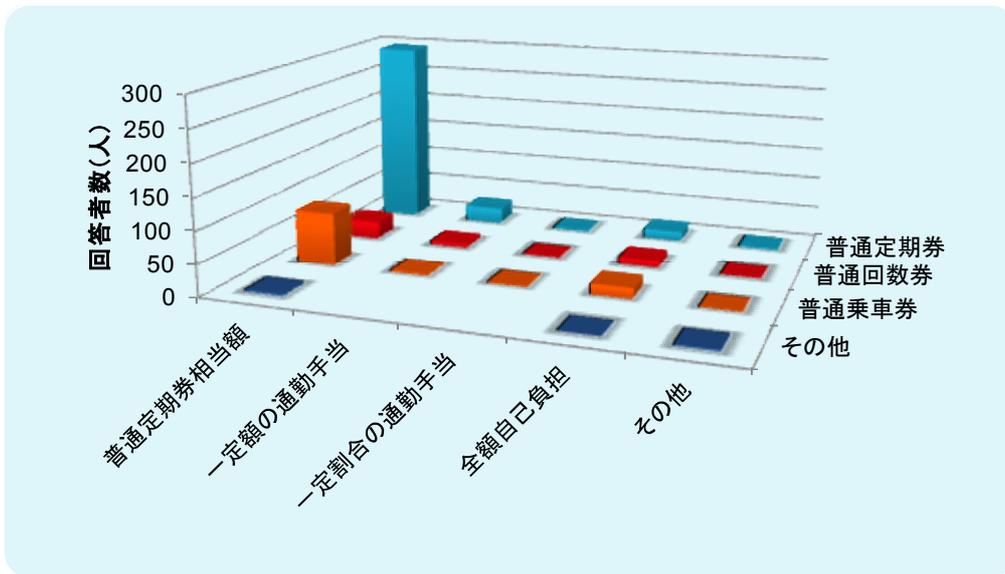
N=512 (図 4-20 において「JR 在来線」「民鉄線」「地下鉄」と回答したサンプル)

図 4-21. 普通列車による通勤時の利用切符種別



N=512 (図 4-20 において「JR 在来線」「民鉄線」「地下鉄」と回答したサンプル)

図 4-22. 普通列車による通勤時の交通費補助状況



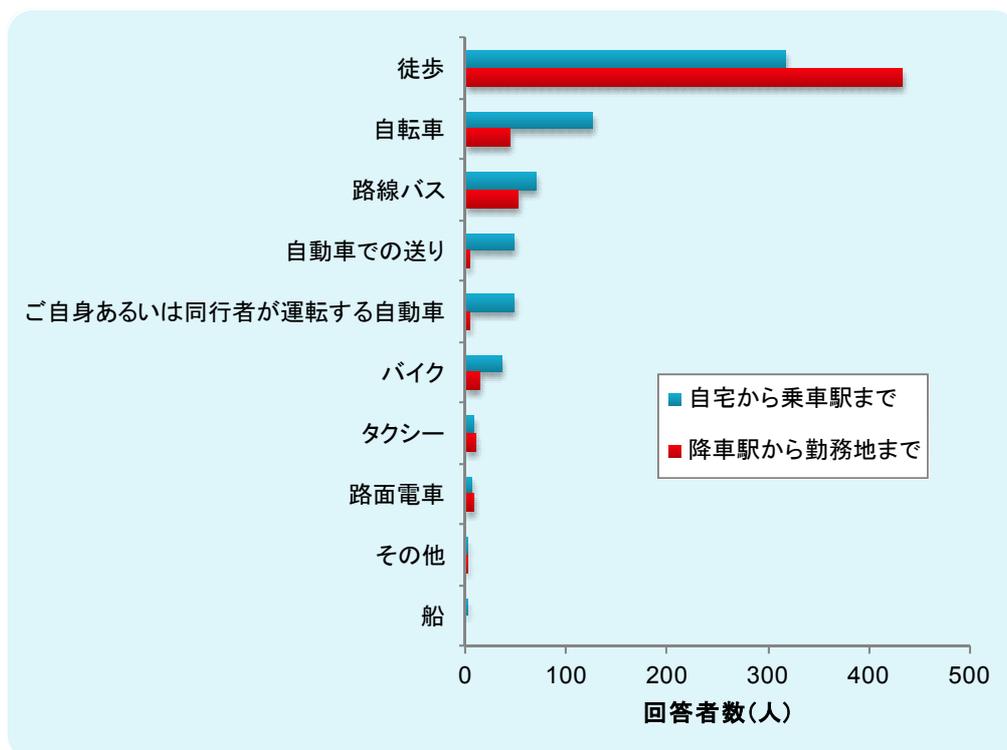
N=512 (図 4-20 において「JR 在来線」「民鉄線」「地下鉄」と回答したサンプル)

図 4-23. 普通列車による通勤時の交通費補助状況と利用切符種別

(3) 普通列車による通勤時の端末交通機関

普通列車による通勤時における、最初に鉄道に乗車する駅までのアクセス交通機関、および最後に鉄道駅を出てから勤務地までのイグレス交通機関を複数回答可で尋ねた結果を図 4-24 に示す。

図 4-19 で示した新幹線・特急等による通勤時の端末交通機関と同様、自宅側では徒歩や自転車、路線バスのほか自動車も駅へのアクセスに一定程度利用されているのに対して、勤務地側ではほぼ徒歩あるいは路線バスに依存している。鉄道駅に近接した住宅地や企業用地の整備、また駅アクセス交通手段としての路線バスの整備が重要であると考えられる。



N=512 (図 4-20 において「JR 在来線」「民鉄線」「地下鉄」と回答したサンプル)

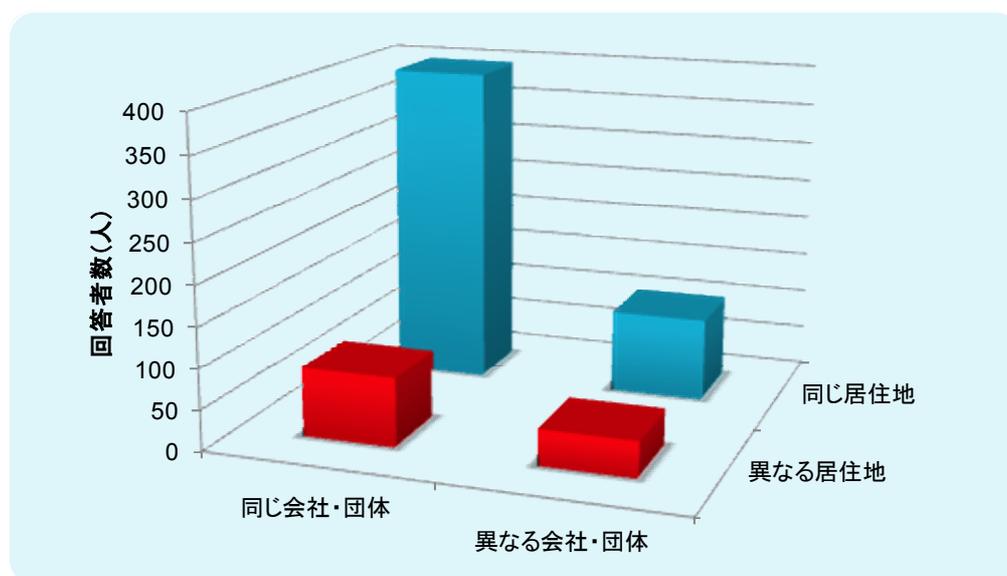
図 4-24. 普通列車による通勤時の端末交通機関 (複数回答)

4.8. 新幹線・特急等による通勤開始前後における居住・勤務形態の変化

通勤に新幹線・特急等を利用しはじめる一つのきっかけとして、居住地あるいは勤務地の変更に伴い、新幹線・特急等をより利用しやすい環境になることが考えられる。そこで、新幹線・特急等による通勤を開始する前に別の交通機関を利用していた全ての回答者（図 4-20 において「今までずっと特急利用」と回答した以外の方、N=634）に対して、新幹線・特急等による通勤を開始する前後における居住地や勤務地等の変化を尋ねた。

（1）居住地および勤務先会社・団体の変化

図 4-25 には、新幹線・特急等による通勤を開始する前後における、居住地と勤務先会社・団体（雇用者）の変化を整理して示す。新幹線・特急等による通勤を開始する前後で居住地が異なると回答した方が全体の約 21%、雇用者が異なると回答した方が全体の約 24%であった。居住地も雇用者も同じであると回答した方は全体の 63%にのぼり、転居や転職が新幹線・特急等による通勤を開始するきっかけになっている事例は少ない。



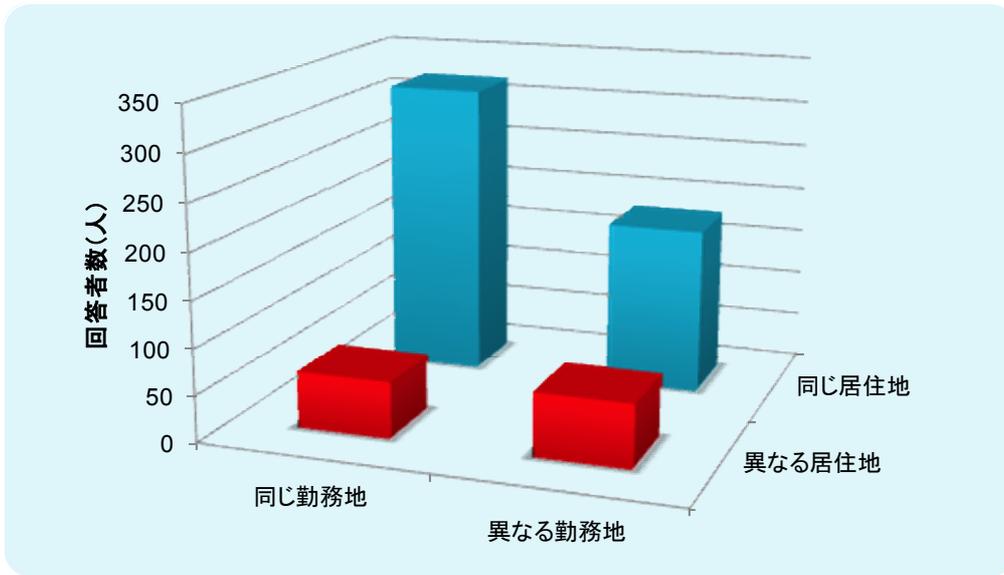
N=634（図 4-20 において「今までずっと特急利用」と回答した以外のサンプル）

図 4-25. 新幹線・特急等による通勤開始前後の居住地および勤務先会社・団体の変化

(2) 居住地および勤務地の変化

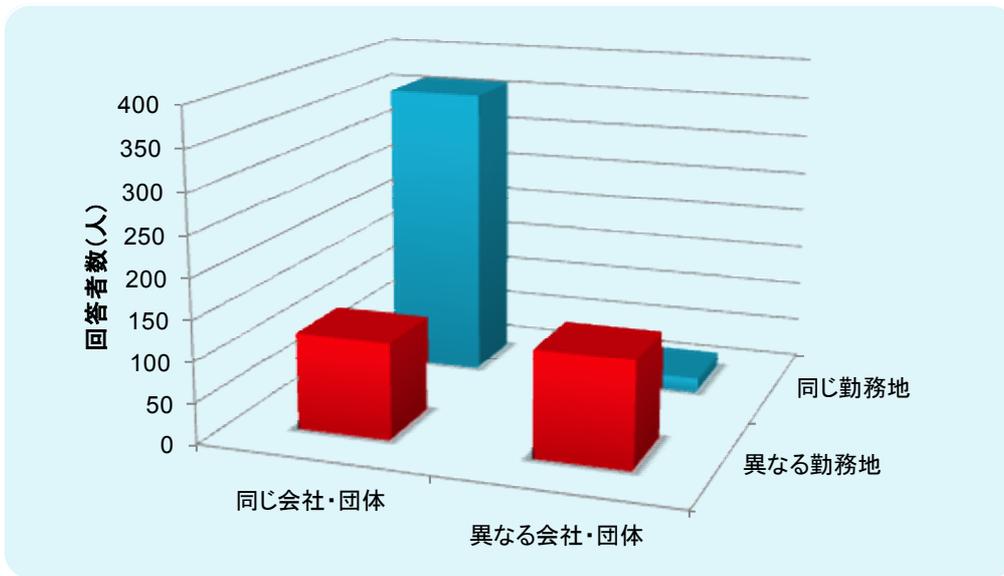
勤務に関する視点を少し変え、雇用者ではなく勤務地について、新幹線・特急等による通勤を開始する前後における変化を図 4-26 に整理して示す。全体の約 51%が「居住地も勤務地も変化していない」と回答していることから、転居や転勤が新幹線・特急等による通勤を開始する上でのかっかけであるとは必ずしも言いきれない面が存在する。しかし、雇用者と比較し、勤務地が「変化した」と回答した割合は多く、全体の約 40%にも達する。このことから、勤務先の変化が通勤行動に一定の影響を与えていることが示唆される。

参考までに、雇用者の変化と勤務地の変化の関係を図 4-27 に整理して示す。雇用者は異なるが勤務地が同じであるというケースは少なく、勤務地が変化していなければ雇用者も変化していないとほぼ捉えることが可能である。一方勤務地が変化している場合は、雇用者が同じ場合と異なる場合がほぼ半々の割合で存在する。通勤における新幹線・特急等の利用可否や通勤交通費の補助に関する規則は雇用者ごとに異なると考えられることから、転勤者のうちおよそ半数は転勤の前後で通勤に関する条件が変化しているものと想像される。



N=634 (図 4-20 において「今までずっと特急利用」と回答した以外のサンプル)

図 4-26. 新幹線・特急等による通勤開始前後の居住地および勤務地の変化



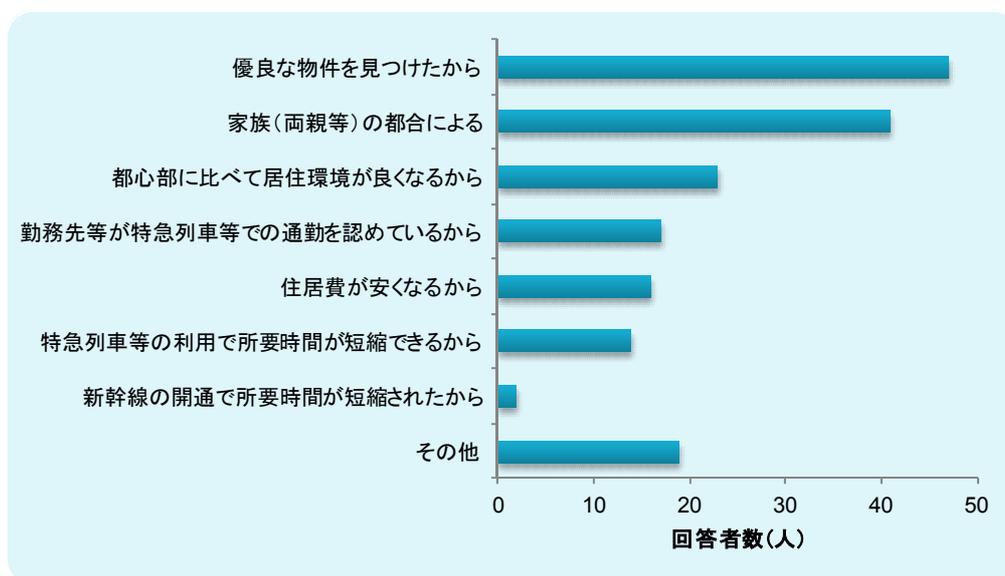
N=634 (図 4-20 において「今までずっと特急利用」と回答した以外のサンプル)

図 4-27. 新幹線・特急等による通勤開始前後の勤務先会社・団体および勤務地の変化

(3) 転居理由

新幹線・特急等による通勤を開始する前後で転居した131人に対し、転居の理由を尋ねた結果を図4-28に示す。「特急列車等での通勤が認められている」「所要時間が短縮できる」など、新幹線・特急等の利用そのものを理由とした転居は全体の約25%であった。その一方で、優良な物件や居住環境、家族の都合など、新幹線・特急等に帰さない事由に基づく転居が全体の約75%を占めた。特に「優良な物件を見つけたから」が転居理由のトップであることから、新幹線・特急等による通勤の促進のためには、新幹線・特急等自体の魅力向上だけではなく、より良い住環境の提供が求められる。

なお「その他」の回答で最多であったのは「結婚したから」(8名)であった。



N=131 (図4-25で「居住地が異なる」と回答したサンプル)

図4-28. 新幹線・特急等による通勤開始時の転居理由(複数回答)

4.9. まとめ

本調査により、下記の知見を得ることができたと考えられる。

- ▶ 新幹線・特急等による通勤を行う大きな理由は、「早く目的地に到着できること」と「混雑を避け着席できること」にある。新幹線・特急等には、速達性だけでなく快適性も求められている。
- ▶ 新幹線・特急等による通勤を高頻度で実施するためには、そもそも通勤自体が高頻度である必要がある。また新幹線利用者では新幹線・特急等定期券分の補助を受けている割合が大きいことから、勤務先（あるいは自治体等）による経済的な補助や新幹線・特急等通勤に対する勤務先の理解が新幹線利用を促進する可能性がある。
- ▶ 居住地側では徒歩や自転車のほか、路線バスと自動車が重要な交通手段である。また勤務地側では徒歩利用者が極めて多く、バス利用者も一定程度存在する。居住地側では駅へのアクセスのためのバスや駐車場、駐輪場の提供、勤務地側では徒歩圏内における就業地の確保と公共交通機関の提供が必要である。
- ▶ 新幹線・特急等が存在するから、あるいは新幹線・特急等のサービスが開始されたから新幹線・特急等による通勤を始める、というケースは一般的ではなく、勤務地の移転や転勤、よりよい住環境の確保に伴う転居等により通勤行動が変化した結果として新幹線・特急等による通勤を始めるケースが多い。このことから、新幹線・特急等サービスの提供そのものだけではなく魅力的な住環境・就業環境の提供が必要であると言える。

5. 総括

南信州地域に程近い中部地方の居住者と、南信州地域から片道数時間の距離にある関東地方および近畿地方の居住者とは、南信州地域に存在する観光名所の認知や観光体験の実践経験の傾向が大きく異なる。関東地方および近畿地方の居住者によく知られているのは圧倒的に天龍峡であり、その他の名所はなかなか認知されていないのが現状であると言える。その一方で、中部地方の居住者は多様な観光名所を認知していることから、中部地方の居住者と比較して、関東地方や近畿地方の居住者が南信州地域のことを知る機会がそもそも十分でないことが考えられる。

人々に南信州地域をより広く知ってもらい、またより強い関心・興味を持ってもらうためには、人々に南信州地域の存在、名所、特色、魅力をアピールしていく必要がある。物産展やアンテナショップ、メディアの活用など様々な方策が考えられるが、いずれにしても多くの人々の意識に訴えていくという意味では長い時間を要するものと考えられる。

また、「天龍」「天竜」という名称の認知度が高いことを逆手にとれば、観光や別荘居住、移住等に関して「天龍」「天竜」という名称を活用することにより、どのあたりの地域の施策であるかをより分かりやすくイメージしてもらえらる可能性がある。

別荘・別宅地の選択においては、その地域の気候や環境がよいことが最も重要な観点である。南信州地域に対する評価では、自然や景色に対する評価が高い一方で、暑さや寒さを訴える声は少ない。このことから、南信州地域は別荘・別宅地としての基礎的な条件を備えていると言える。ここで、交通の良さは別荘・別宅地の選択における最大の理由にはなりにくいながらも、理由の一つであるケースが多いことを踏まえれば、同じように気候や環境の良い他の地域に対する優位な点として、リニア中央新幹線の整備と開業による関東地方との交通の飛躍的向上を挙げることができよう。

ただし、交通の利便性をアピールする上で、駅への、あるいは駅からのアクセス交通（2次交通）の充実を図ることは不可欠である。新幹線で移動する別荘・別宅利用者の路線バスやタクシーの利用率は高く、新幹線や特急列車による通勤者にとっても路線バスは重要な2次交通である。2次交通が不十分であればリニア中央新幹線を利用することの魅力が損なわれかねず、その結果として交通の点における南信州地域の優位性が失われてしまう可能性もある。よって、リニア中央新幹線の発着に合わせた2次交通の提供が必要である。また同時に、徒歩も重要な2次交通であることから、駅を中心とした施策の推進も効果的である。

付録1:「南信州地域への移住・二地域居住に関する調査」調査票（原稿）

スクリーニング調査

この調査で「別荘・別宅」とは、都市圏にある住居の他に郊外や遠隔地で使用している住居等を指しています。

具体的には、週末や休暇時に避暑・避寒・保養等の目的で使用したり、工房・アトリエ・研究施設などの目的で、自らの自由意志により使用している住宅等を想定しています。

したがって、郊外のセカンドハウス、リゾートマンション、複数の方で共有する共同オーナー別荘、クラインガルテン等は含みますが、長距離通勤の方が勤務先の近くに借りたマンションや、単身赴任地のアパートなどは含まないものとします。

※国内の「別荘・別宅」に限定し、お答えください。

Q1. あなたは現在、「別荘・別宅」をお持ちですか？

1. YES

2. NO

Q2. あなたは現在、「別荘・別宅」を借りていますか？（会員制別荘を除きます）

1. YES

2. NO

Q3. 平均すると1年あたり何回「別荘・別宅」に滞在されていますか？

※複数の別荘・別宅を使用している方は、別荘・別宅全体についてお答え下さい。

1. 1回未満

2. 1回～5回

3. 6回～10回

4. 11回以上

Q4. 日数にすると1年あたり平均何日間「別荘・別宅」に滞在されていますか？

※複数の別荘・別宅を使用している方は、別荘・別宅全体についてお答え下さい。

1. 1日未満

2. 1日～1週間未満

3. 1週間～2週間未満

4. 2週間～1ヶ月未満

5. 1ヶ月～3ヶ月未満
6. それ以上

※Q1とQ2のどちらかの回答が「1. YES」であり、かつQ3とQ4の回答のどちらも「1. 1回（1日）未満」ではない回答者を本調査の対象者とする。

本調査

この調査で「別荘・別宅」とは、都市圏にある住居の他に郊外や遠隔地で使用している住居等を指しています。

具体的には、週末や休暇時に避暑・避寒・保養等の目的で使用したり、工房・アトリエ・研究施設などの目的で、自らの自由意志により使用している住宅等を想定しています。

したがって、郊外のセカンドハウス、リゾートマンション、複数の方で共有する共同オーナー別荘、クラインガルテン等は含みますが、長距離通勤の方が勤務先の近くに借りたマンションや、単身赴任地のアパートなどは含まないものとします。

現在「別荘・別宅」をお持ちの方、あるいは「別荘・別宅」を借りている方（以下まとめて「別荘・別宅」をご利用の方）とします）にお尋ねします。

なお複数の「別荘・別宅」をお持ちの場合は、もっとも利用日数の多い「別荘・別宅」についてお答えください。

Q1. 現在お住まいの場所を市区町村名までお答えください。

都道府県	市町村
------	-----

Q2. 現在ご利用の「別荘・別宅」の所在地を市区町村名までお答えください。

都道府県	市町村
------	-----

Q3. 現在ご利用の「別荘・別宅」の利用年数をお答えください。

1年未満の端数は年単位に切り上げてください（例：2年4カ月→3年）。

※通算の年数でお答え下さい。

年

Q4. 現在ご利用の「別荘・別宅」の所有・利用形態をお答えください。（回答は1つ）

1. 自分名義で所有
2. 家族・親族名義で所有
3. 自分と他の方との共同所有
4. 自治体や公的機関の貸し物件を借りている
5. 民間の貸し物件を借りている

6. その他

Q5. 「別荘・別宅」ではどのような活動をされていますか？（複数回答可）

1. 静養・療養
2. テニス・ハイキング、スキー、カヌー等のスポーツや自然体験
3. 絵画・写真撮影・ガーデニング等の趣味活動や農業など
4. パート・アルバイト等の一時的な労働
5. 本業の仕事
6. 執筆等の創作活動
7. ボランティア活動
8. その他

Q6. 「別荘・別宅」を利用されるにあたり、現在の「別荘・別宅」の所在地を選択された理由は何ですか？（複数回答可） またその中で最大の理由は何ですか？（回答は1つ）

※この質問は縦方向にご回答ください。

	選択した理由 (いくつでも)	その中で最大の理由 (ひとつだけ)
1. 交通が便利だから		
2. 居住地から近いから		
3. 居住地から遠いから		
4. 以前居住していたことがあるから		
5. 親族や知り合いが近くに居住しているから		
6. 住みたいと思える建物があったから		
7. 気候や環境が良いから		
8. 別荘・別宅の近くで仕事が見つかったから		
9. やりたいことができるから		
10. その場所でしかやりたいことができないから		
11. 自治体や公的機関に勧められたから		
12. 知人に勧められたから		
13. 業者に勧められたから		
14. 「別荘・別宅」を譲渡された・相続したため		

15. その他		
16. 特になし		

Q7. 「別荘・別宅」の利用や別荘・別宅地の選択を検討された際、何を参考にされましたか？（複数回答可） またその中で最も参考になったものは何ですか？（回答は1つ）

※この質問は縦方向にご回答ください。

	参考になったもの (いくつでも)	最も参考になったもの (ひとつだけ)
1. 不動産屋		
2. インターネット		
3. 友人からの紹介		
4. 自治体や公的機関からの紹介・斡旋		
5. 新聞		
6. 雑誌		
7. テレビ		
8. アンテナショップ		
9. その他		
10. 特になし		

Q8. 1年のうちいつ「別荘・別宅」を利用されていますか？ あてはまるものを以下の中からいくつでもお答え下さい。（複数回答可）

1. 1月
2. 2月
3. 3月
4. 4月
5. 5月
6. 6月
7. 7月
8. 8月
9. 9月

10. 10月
11. 11月
12. 12月
13. その他
14. 月や季節による違いはない

Q9. 引き続きお伺いします。いつ「別荘・別宅」を利用されていますか？ あてはまるものを以下の中からいくつでもお答え下さい。(複数回答可)

1. 月曜日
2. 火曜日
3. 水曜日
4. 木曜日
5. 金曜日
6. 土曜日
7. 日曜日
8. 祝日
9. その他
10. 曜日による違いはない

Q10. 自治体では、「別荘・別宅」の利用や二地域居住に対する優遇措置（例えば固定資産税の減額など）を設けているところもあります。あなたは、そのような優遇措置を現在受けていますか？

1. YES	2. NO
--------	-------

Q11. 現在の「別荘・別宅」のご利用地について、次の各項目の評価をしてください。(各項目について回答は1つずつ)

1. 周辺は静かである	YES	NO
2. 人が多い	YES	NO
3. 買い物がしやすい	YES	NO
4. 交通の便がよい	YES	NO
5. レジャー施設が多い	YES	NO
6. 美味しいレストラン、店がある	YES	NO
7. 新鮮、安全な食材が手に入る	YES	NO
8. 居住地ではできない生活ができている	YES	NO
9. 居住地よりも生活費が高い	YES	NO

10. 税金の負担が大きい	YES	NO
11. 気に入っている	YES	NO
12. その他	YES	NO

Q12. 現在ご利用の「別荘・別宅」の年間維持費または利用料はいくらですか？（回答は1つ）
維持費とは、住民税、固定資産税、修理費、管理費・共益費、水道光熱費・通信費、温泉権等を指します。

1. 10万円未満
2. 10万円以上 50万円未満
3. 50万円以上 100万円未満
4. 100万円以上 200万円未満
5. 200万円以上 300万円未満
6. 300万円以上

Q13. 現在の「別荘・別宅」を今後も利用しつづけようと考えていますか？（回答は1つ）

1. はい
2. いいえ（同じ地域の別の建物に変更したい）
3. いいえ（別の地域に変更したい）
4. いいえ（（現在の）別荘・別宅利用をやめたい）
5. どちらとも言えない

Q14. 居住地と「別荘・別宅」との間を移動する際、どの交通機関を使用していますか？ 複数の交通機関を乗り継いでいる場合は、もっとも移動距離の長い交通機関をお答えください。（回答は1つ）

1. 新幹線
2. 新幹線以外で特急料金の必要な列車
3. 特急料金の不要な列車
4. 航空機
5. 船舶
6. 高速バス
7. 路線バス
8. タクシー
9. 自家用車・バイク
10. レンタカー

11. その他

Q15. 「別荘・別宅」の鉄道の最寄り駅と「別荘・別宅」との間は主にどの交通機関を使用して移動されていますか？（回答は1つ）

- | |
|----------------------|
| 1. 路線バス |
| 2. 別荘・別宅地が提供する送迎車 |
| 3. タクシー |
| 4. 現地で借りたレンタカー |
| 5. 知人等に自家用車で迎えに来てもらう |
| 6. 自転車 |
| 7. 徒歩 |
| 8. その他 |
| 9. 鉄道は利用していない |

Q16. 居住地と別荘・別宅地との間の移動には、片道でどれくらいの時間がかかりますか？

時間

分

（南信州地域について）

南信州地域は、長野県南部、飯田市を中心とする14市町村からなる地域です。

▼ 以下の画像をご覧ください。 ▼



地図は2013年4月1日現在／国土数値情報（行政区域データ）国土交通省

Q17. あなたは今までに南信州地域に行ったことがありますか？（回答は1つ）

1. 1泊以上で行ったことがある

- | |
|----------------------------|
| 2. 宿泊したことはないが、日帰りで行ったことがある |
| 3. 移動の途中で立ち寄ったことがある |
| 4. 行ったことはない（通過のみを含む） |

Q18. あなたは下記にある、南信州地域の観光名所を知っていますか？ 知っているものにチェックを入れてください。（複数回答可）

1. 天龍峡（飯田市）	19. 天龍温泉（天龍村）
2. 川本喜八郎人形美術館（飯田市）	20. うるぎ温泉（売木村）
3. 飯田市美術博物館（飯田市）	21. 鹿塩温泉（大鹿村）
4. 中央構造線博物館（大鹿村）	22. 下條温泉（下條村）
5. 棕鳩十記念館（喬木村）	23. 平谷温泉（平谷村）
6. 阿南町歴史民俗資料館	24. 猿庫の泉（飯田市）
7. あいパークやすおか（泰阜村）	25. 不動滝（高森町）
8. アイリス園・シャクヤク園（豊丘村）	26. つたの滝（根羽村）
9. うるぎふるさと館（売木村）	27. 向原蓮の池（売木村）
10. ヘブンスそのはら（阿智村）	28. 月瀬の大杉（根羽村）
11. 元善光寺（飯田市）	29. りんご並木（飯田市）
12. 平岡ダム（天龍村）	30. 下栗の里（飯田市）
13. 昼神温泉（阿智村）	31. 御池山クレーター（飯田市）
14. まつかわ温泉（松川町）	32. 茶臼山高原（根羽村）
15. たかもり温泉（湯ヶ洞・御大の館）（高森町）	33. 遠山郷（飯田市）
16. 月川温泉（阿智村）	34. しらびそ高原（飯田市）
17. 不動温泉（阿智村）	35. あてはまるものはない
18. 阿南温泉（阿南町）	

Q19. そのうち、実際に行ったことのある観光名所にチェックを入れてください。（複数回答可）

1. 天龍峡（飯田市）	19. 天龍温泉（天龍村）
2. 川本喜八郎人形美術館（飯田市）	20. うるぎ温泉（売木村）
3. 飯田市美術博物館（飯田市）	21. 鹿塩温泉（大鹿村）
4. 中央構造線博物館（大鹿村）	22. 下條温泉（下條村）
5. 棕鳩十記念館（喬木村）	23. 平谷温泉（平谷村）
6. 阿南町歴史民俗資料館	24. 猿庫の泉（飯田市）
7. あいパークやすおか（泰阜村）	25. 不動滝（高森町）
8. アイリス園・シャクヤク園（豊丘村）	26. つたの滝（根羽村）
9. うるぎふるさと館（売木村）	27. 向原蓮の池（売木村）

10. ヘブンスそのはら (阿智村)	28. 月瀬の大杉 (根羽村)
11. 元善光寺 (飯田市)	29. りんご並木 (飯田市)
12. 平岡ダム (天龍村)	30. 下栗の里 (飯田市)
13. 昼神温泉 (阿智村)	31. 御池山クレーター (飯田市)
14. まつかわ温泉 (松川町)	32. 茶臼山高原 (根羽村)
15. たかもり温泉 (湯ヶ洞・御大の館) (高森町)	33. 遠山郷 (飯田市)
16. 月川温泉 (阿智村)	34. しらびそ高原 (飯田市)
17. 不動温泉 (阿智村)	35. あてはまるものはない
18. 阿南温泉 (阿南町)	

Q20. あなたは下記にある観光体験が南信州地域でできることを知っていますか？ 知っているものにチェックを入れてください。(複数回答可) また、そのうち、南信州地域で実際に行ったことのある観光体験にチェックを入れてください。(複数回答可)

※この質問は縦方向にお答えください。

	知っているもの (いくつでも)	行ったことのあるもの (いくつでも)
1. 花見		
2. 紅葉狩り		
3. フルーツ狩り		
4. そば打ち		
5. 農業体験		
6. 天竜川川下り、ラフティング		
7. 天体観測		
8. ウォーキング、トレッキング		
9. キャンプ		
10. スキー、スノーボード、スノーシュー		
11. サイクリング		
12. あてはまるものはない		

Q21. あなたが南信州地域を訪れた際、どのような媒体から現地の情報を入手しましたか？ (複数回答可)

1. テレビ、ラジオ等の番組
2. 新聞
3. 雑誌
4. ガイドブック
5. 現地の自治体のウェブサイト
6. 現地の観光協会や施設等のウェブサイト
7. 現地の情報を扱う個人のウェブサイト
8. 駅等においてある観光パンフレット
9. ポスター
10. 旅行会社
11. 観光案内書
12. 知り合いから聞いた
13. その他
14. 覚えていない／情報は特に入手していない

Q22. 南信州地域に対してどのようなイメージを持っていますか？ あてはまるもの全てをチェックしてください。(複数回答可)

1. 自然が豊か
2. 景色が良い
3. 食事がおいしい
4. 見どころが多い
5. 温泉が多い
6. 親切な人が多い
7. 静かである
8. 田舎である
9. 暑い
10. 寒い
11. 場所が分からない
12. 交通が不便
13. 遠い
14. その他
15. 特に持っていない

(リニア中央新幹線について)

リニア中央新幹線は、2027年に東京～名古屋間の開業が予定されている、新しい新幹線です。その中間駅のうちの1つが、南信州地域の飯田市に設置される予定です。

Q23. あなたは、リニア中央新幹線の計画を知っていますか？（回答は1つ）

- | |
|----------------------------|
| 1. 駅が設置される大まかな場所も含めて知っている |
| 2. 駅の場所は知らなかったが計画を聞いたことはある |
| 3. 聞いたことがない |

Q24. リニア中央新幹線は、東京～名古屋間が2027年に開業する予定です。計画では、リニア中央新幹線の開業により、飯田市に設置される駅まで東京から約45分、名古屋から約27分で行けるようになるとされています。あなたは、リニア中央新幹線が開業したら南信州地域を訪れたいと思いますか？

1. YES	2. NO
--------	-------

Q25. あなたは、リニア中央新幹線が開業したら南信州地域の「別荘・別宅」を（引き続き）所有してみたい、あるいは（引き続き）借りてみたいと思いますか？

1. YES	2. NO
--------	-------

アンケートは以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。

本調査

※本調査における有料列車とは、「特急列車」、「〇〇ライナー」など、定期券・乗車券以外に特急券・着席券・乗車整理券などが必要な列車のことです。

Q1. 新幹線、優良列車を利用する通勤についてお尋ねします。

Q1-1. 新幹線、有料列車を利用した通勤を始めたのはいつごろですか？

平成	年	月頃
----	---	----

Q1-2. 自宅から勤務先への通勤で新幹線、有料列車を利用する頻度は1週間にどの程度ですか？

1. ほぼ毎日
2. 5回/週
3. 4回/週
4. 3回/週
5. 2回/週
6. 1回/週

Q1-3. 自宅から最初に鉄道（JR、私鉄、地下鉄等）に乗車される駅までにご利用になっている交通機関は何ですか？該当するものすべてをお答え下さい

1. 徒歩
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. 路面電車
6. タクシー
7. 自動車での送り
8. ご自身（同行者）が運転する自動車
9. 船
10. その他（ ）

Q1-4. 利用する鉄道路線と列車の種類を、利用する順番にお答えください。

はじめに	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()

Q1-5. 最後に鉄道（JR、私鉄、地下鉄等）をお降りになる駅から勤務先までにご利用になっている交通機関は何ですか？該当するものすべてをお答え下さい。

1. 徒歩
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. 路面電車
6. タクシー
7. 自動車での送り

8. ご自身（同行者）が運転する自動車
9. 船
10. その他（ ）

Q1-6. 新幹線、有料列車のご利用で利用されている切符は何ですか？ 定期券をご利用の場合はご利用区間もお答え下さい。

1. 新幹線定期券、特急列車定期券	定期券区間 () 駅⇔ () 駅
2. 通勤定期券＋新幹線特急券／特急券／ライナー券等	定期券区間 () 駅⇔ () 駅
3. 普通乗車券＋新幹線特急券／特急券／ライナー券等	
4. 普通回数券＋新幹線特急券／特急券／ライナー券等	
5. その他（ ）	

Q1-7. 現在、勤務先から通勤定期券代金がどの程度支給されていますか？

1. 新幹線通勤定期券、特急列車定期券代金の全額が支給される	
2. 在来線の通勤定期券代金相当が支給される	
3. 一定額の通勤手当が支給される	1ヶ月あたり概ね () 円
4. 通勤費等の一定割合が支給される	() %程度
5. 通勤費用は全額自己負担である	
6. その他（ ）	

※1 と回答した方は Q1-7-1 へ

Q1-7-1. もし通勤定期相当分のみが勤務先より支給され、それを超える費用を自己負担しなくてはならなくなった場合は、どのように通勤しますか？

1. 在来線普通列車で通勤する
2. 自動車通勤する
3. 家族で転居する
4. 単身赴任をする
5. その他（ ）

Q1-8. もし、現在ご利用の新幹線、有料列車が存在しない場合は、どのように通勤しますか？
※ご利用の新幹線、有料列車以外の交通機関の状況は現在のままとお考えください。

- | |
|-----------------|
| 1. 在来線普通列車で通勤する |
| 2. 自動車通勤する |
| 3. 家族で転居する |
| 4. 単身赴任をする |
| 5. その他 () |

Q1-9. 新幹線、有料列車を利用した通勤を行なうようになった理由として、該当するものすべてに○をつけてください。

- | |
|------------------------|
| 1. もともと勤務先が遠かったから |
| 2. 勤務先などから金銭的補助があるから |
| 3. 勤務先から遠い場所へ引っ越しをしたから |
| 4. 所要時間を短縮できるから |
| 5. 快適な車内で過ごしたいから |
| 6. 普通列車が混雑しているから |
| 7. 列車の遅れが少ないから |
| 8. 移動時間を活用したいから |
| 9. その他 () |

Q1-10. 新幹線、有料列車を利用した通勤について満足されている点をお尋ねします。該当するものすべてに○をつけてください。

- | |
|---------------------|
| 1. 所要時間が短い |
| 2. 列車の遅れが少ない |
| 3. 着席できる可能性が高い |
| 4. 揺れが少なく快適 |
| 5. 騒音が少なく快適 |
| 6. 移動時間を活用できる |
| 7. 普通列車に比べて混雑しない |
| 8. 通勤時の疲労が少ない |
| 9. トイレ・洗面の設備がある |
| 10. 迷惑行為に遭遇する心配が少ない |
| 11. その他 () |

Q2. 通勤で新幹線、有料列車の利用を始める以前の通勤についてお尋ねします。

Q2-1. 主にどの交通手段を通勤に利用していましたか？

1. 電車（JR 各駅停車、快速等、通常列車で乗れる列車）
2. 電車（その他私鉄の各駅停車、快速等、通常料金で乗れる列車）
3. 電車（地下鉄）
4. バス
5. その他（ ）
6. 公共交通機関は使っていない

※1～3 と回答した方は Q2-1-1～Q2-1-5 へ

Q2-1-1. 自宅から最初に鉄道（JR、私鉄、地下鉄等）に乗車される駅までにご利用になっている交通機関は何ですか？該当するものすべてをお答え下さい

1. 徒歩
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. 路面電車
6. タクシー
7. 自動車での送り
8. ご自身（同行者）が運転する自動車
9. 船
10. その他（ ）

Q2-1-2 利用する鉄道路線と列車の種類を、利用する順番にお答えください。

はじめに	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. その他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他（ ）
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車

				3. 其他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. 其他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. 其他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. 其他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()
次に	線	駅～	駅	1. 新幹線 2. 特急列車 3. 其他有料列車 4. 快速列車 5. 各駅停車 6. その他 ()

Q2-1-3. 最後に鉄道（JR、私鉄、地下鉄等）をお降りになる駅から勤務先までにご利用になっている交通機関は何ですか？該当するものすべてをお答え下さい。

1. 徒歩
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. 路面電車
6. タクシー
7. 自動車での送り
8. ご自身（同行者）が運転する自動車
9. 船
10. その他 ()

Q2-1-4. 当時、通勤に利用されていた切符は何ですか？ 定期券をご利用だった場合はご利用区間もお答え下さい。

1. 通勤定期券	定期券区間 () 駅⇔ () 駅
2. 普通乗車券	
3. 普通回数券	
4. その他 ()	

Q2-1-5. 当時、勤務先から通勤定期券代金がどの程度支給されていましたか？

1. 在来線の通勤定期券代金相当が支給されていた	
2. 一定額の通勤手当が支給されていた	1ヶ月あたり概ね () 円
3. 通勤費等の一定割合が支給されていた	() %程度
4. 通勤費用は全額自己負担であった	
5. その他 ()	

Q3. 勤務先についてお尋ねします。

Q3-1. あなたの現在の職業をお答えください。

1. 会社・団体役員
2. 会社員・公務員
3. 自営業
4. 主婦
5. 学生
6. アルバイト
7. 無職
8. その他

※1,2 と回答した方は Q3-1-1 へ

Q3-1-1. あなたの業種に該当する項目に○をつけてください。

1. 農林水産
2. 鉱業・電気・ガス・水道・その他エネルギー
3. 不動産
4. 製造
5. 建設・土木・工事・プラント
6. 運輸・倉庫・郵便業

7. 飲食店
8. 金融・保険・投資
9. 通信・IT 関連
10. その他サービス業
11. 新聞・出版・放送
12. 医療・福祉
13. 学校・教育
14. 研究開発・研究機関
15. 政府・地方公共団体
16. 公益法人・特殊法人
17. その他 ()

Q3-2. 現在の勤務先の所在地を郵便番号、住所（字、丁目まで）のいずれかでお答えください。

郵便番号

もしくは

住所 丁目

Q3-3. 新幹線、有料列車を利用した通勤をはじめる前の勤務先の会社・団体等は現在と同じですか？

- | |
|--------------------|
| 1. 現在と同じ会社・団体である |
| 2. 現在とは異なる会社・団体だった |

Q3-4. 新幹線、有料列車を利用した通勤をはじめる前の勤務先の所在地は現在と同じですか？

- | |
|-----------------|
| 1. 現在と同じ場所である |
| 2. 現在とは異なる場所だった |

※2 と回答した方は Q3-4-1 へ

Q3-4-1. 新幹線を利用した通勤をはじめる前の勤務先の所在地を郵便番号、住所（字、丁目まで）のいずれかでお答えください。

郵便番号

もしくは

住所 丁目

Q4. ご自宅についてお尋ねします。

Q4-1. 現在のご自宅の所在地を郵便番号、住所（字、丁目まで）のいずれかでお答えください。

郵便番号

もしくは

住所 丁目

Q4-2. 現在のご自宅の所有形態、同居している家族構成をお答えください。また、1ヶ月の住居費（光熱費等を除いた家賃・ローン支払額）はどの程度ですか？

所有形態	1. 持ち家
	2. 民間の借家、賃貸物件
	3. 社宅、勤務先等の借り上げ
	4. 勤務先等の寮
	5. その他（ ）
同居家族	1. なし
	2. 配偶者
	3. こども（ ）人
	4. 父母（ ）人
	5. その他（ ）人
1ヶ月住居費	1. 1万円未満
	2. 1万円以上～3万円未満
	3. 3万円以上～5万円未満
	4. 5万円以上～7万円未満
	5. 7万円以上～9万円未満
	6. 9万円以上～11万円未満
	7. 11万円以上（概ね 円）

Q4-3. 新幹線、有料列車を利用した通勤をはじめる前のご自宅の所在地は現在と同じですか？

- | |
|-----------------|
| 1. 現在と同じ場所である |
| 2. 現在とは異なる場所だった |

※2 と回答した方は Q4-3-1～Q4-3-3 へ

Q4-3-1. 新幹線を利用した通勤をはじめる前のご自宅の所在地を郵便番号、住所（字、丁目まで）のいずれかでお答えください。

郵便番号

もしくは

住所

丁目

Q4-3-2. 現在のご自宅の所有形態、同居している家族構成をお答えください。また、1ヶ月の住居費（光熱費等を除いた家賃・ローン支払額）はどの程度ですか？

所有形態

- | |
|-----------------|
| 1. 持ち家 |
| 2. 民間の借家、賃貸物件 |
| 3. 社宅、勤務先等の借り上げ |
| 4. 勤務先等の寮 |
| 5. その他（ ） |

同居家族

- | |
|------------|
| 1. なし |
| 2. 配偶者 |
| 3. こども（ ）人 |
| 4. 父母（ ）人 |
| 5. その他（ ）人 |

1ヶ月住居費

- | |
|-----------------|
| 1. 1万円未満 |
| 2. 1万円以上～3万円未満 |
| 3. 3万円以上～5万円未満 |
| 4. 5万円以上～7万円未満 |
| 5. 7万円以上～9万円未満 |
| 6. 9万円以上～11万円未満 |
| 7. 11万円以上（概ね 円） |

Q4-3-3. 現在の居住地へ引っ越した理由に該当するものすべてに○をつけて下さい。

- | |
|--------------------------------|
| 1. 勤務先等が新幹線、有料列車での通勤を認めているから |
| 2. 新幹線の開通により所要時間が短縮されたから |
| 3. 新幹線、有料列車の利用で所要時間が短縮できるから |
| 4. 住居費が安くなるから |
| 5. 都心部に比べて居住環境が良くなるから |
| 6. 優良な物件を見つけたから |
| 7. 家族（両親等）の都合による |
| 8. その他（ ） |

Q5. 自家用車の保有状況についてお答えください。

Q5-1. 現在、ご自宅で自家用に利用できる自動車を何台保有していますか？

- | |
|----------------------|
| 1. 保有している（ ）台 |
| 2. 保有していない |

整理番号	D4130001
件名	南信州地域への移住・二地域居住可能性調査

公益財団法人鉄道総合技術研究所

信号・情報技術研究部

部長 平栗 滋人

交通計画研究室 室長 深澤 紀子

研究員 鈴木 崇正

NTT 042-573-7309 FAX 042-573-7305

JR 053-7309 FAX 053-7305

企画室

室長 青木 俊幸

戦略調査課 課長 武藤 雅威

NTT 03-5334-0420 FAX 03-5334-0435

JR 058-2276 FAX 058-2278