

1 調査名称：平成24年度 街路交通調査費補助飯田市都市圏等総合交通体系
調査業務

2 調査主体：飯田市

3 調査圏域：飯田市全域および下伊那地域の周辺町村、上伊那地域市町村、三遠
南信圏域市町村

4 調査期間：平成24年度～

5 調査費：31,500千円（当年度までの合計：24,000千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

飯田市は、将来的にリニア中央新幹線、三遠南信自動車道などの開通が予定されており、地元飯田下伊那地域のみならず、長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な役割が期待されている。そのため、想定される都市圏域の人の動きや交通手段の動態を把握し、新たな視点に基づき、当地域における交通問題・課題やそれに対応する必要な施策等を分析し、将来の総合的な交通体系や駅とその周辺施設等の整備計画等を検討する必要がある。

本年度の調査では、まず、飯田市における既存統計データや既存の計画等を踏まえて、飯田市における現況の特性と調査対象地域の現況特性と課題を把握した。また、交通計画を策定するために必要となる基礎資料の収集を目的として、パーソントリップ調査（PT調査）、広域交通行動および意識に関する調査を実施し、各調査結果のデータ化および基礎集計を実施した。

I 調査概要

1 調査名：平成24年度 街路交通調査費補助飯田市都市圏等総合交通体系調査業務

2 報告書目次

第1章 調査概要

1-1 調査の目的

1-2 調査対象地域

1-3 調査フロー

1-4 調査内容

第2章 調査対象地域の現況特性及び課題把握

2-1 飯田市の社会経済状況

2-2 飯田市の交通特性

2-3 飯田市を取り巻く状況の変化

2-4 上位計画・関連計画の概要

2-5 現況特性と課題

第3章 実態調査の実施

3-1 実態調査の企画準備

3-2 郵送調査（パーソントリップ調査・市内居住者意識調査）の実施

3-3 広域交通行動及び意識に関する調査（市内居住者以外）の実施

第4章 交通実態調査のデータ処理

4-1 パーソントリップ調査のデータ処理

4-2 広域交通行動及び意識に関する調査のデータ処理

4-3 調査のまとめ

第5章 基礎集計

5-1 パーソントリップ調査の基礎集計

5-2 広域交通行動及び意識に関する調査の基礎集計

5-3 中高生アンケート調査の基礎集計

第6章 将来交通量推計

6-1 将来交通量推計の概要

6-2 現況ODデータの作成

6-3 現況および将来ネットワークデータの作成

6-4 現況の交通量推計と再現性の確認

6-5 将来のODデータの作成

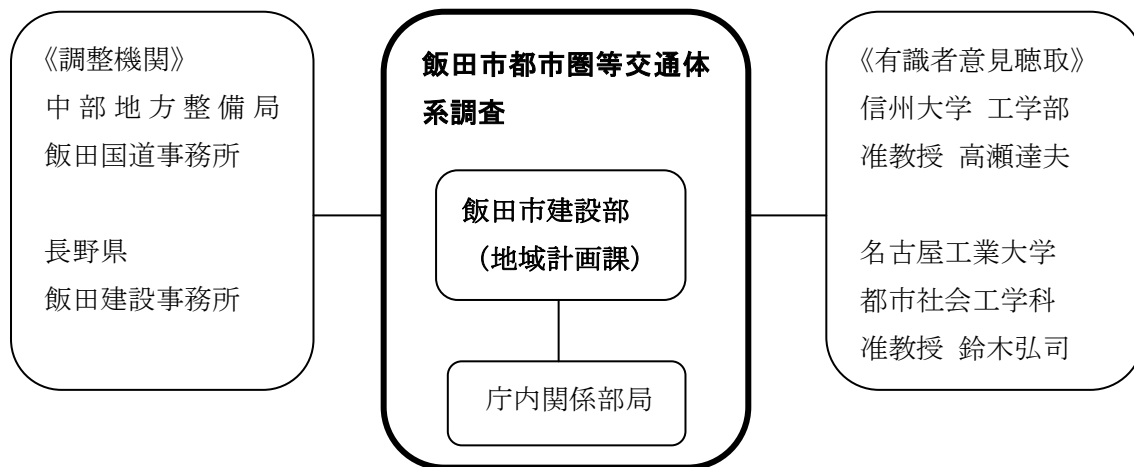
6-6 将来の交通需要推計

第7章 計画課題の整理

7-1 総合交通体系の基本方針の検討

7-2 リニア中央新幹線の整備に伴う計画課題の整理

3 調査体制



4 委員会名簿等：

なし

II 調査成果

1 調査目的

飯田市は、将来的にリニア中央新幹線、三遠南信自動車道などの開通が予定されており、地元飯田下伊那地域のみならず、長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な役割が期待されている。

そのため、本調査は、想定される都市圏域の人の動きや交通手段の動態を把握した上で、交通問題・課題やそれに対応する施策等を分析し、将来の総合的交通体系や駅とその周辺施設の整備計画を検討するために必要な基礎情報を整理することを目的とする。

2 調査フロー

飯田市の既存統計データや既存計画等を踏まえ、飯田市における現況特性と課題の把握を行う。また、交通計画策定のために必要な基礎資料の収集として、パーソントリップ調査、広域交通行動および意識に関する調査を実施し、各調査結果のデータ化および基礎集計を実施する。さらに、平成25年度に実施予定の交通需要推計に向け、OD表の作成、ネットワークの設定、現況ネットワークに基づく交通量配分を行う。

最後に、現況課題の整理を踏まえた総合交通体系の基本方針の検討、既存の新幹線新駅整備等の事例を踏まえたリニア中央新幹線整備に伴う計画課題の整理を行う。

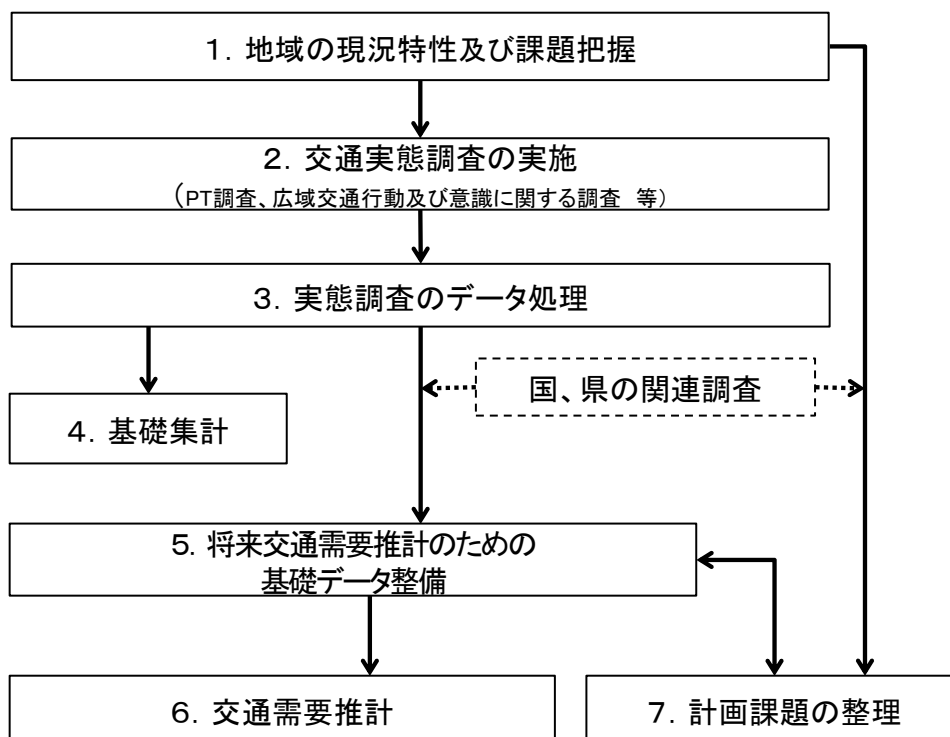


図 調査フロー

3 調査圏域図

調査対象地域は、飯田市全域および下伊那地域の周辺町村、上伊那地域市町村、三遠南信圏域市町村として調査を行った。

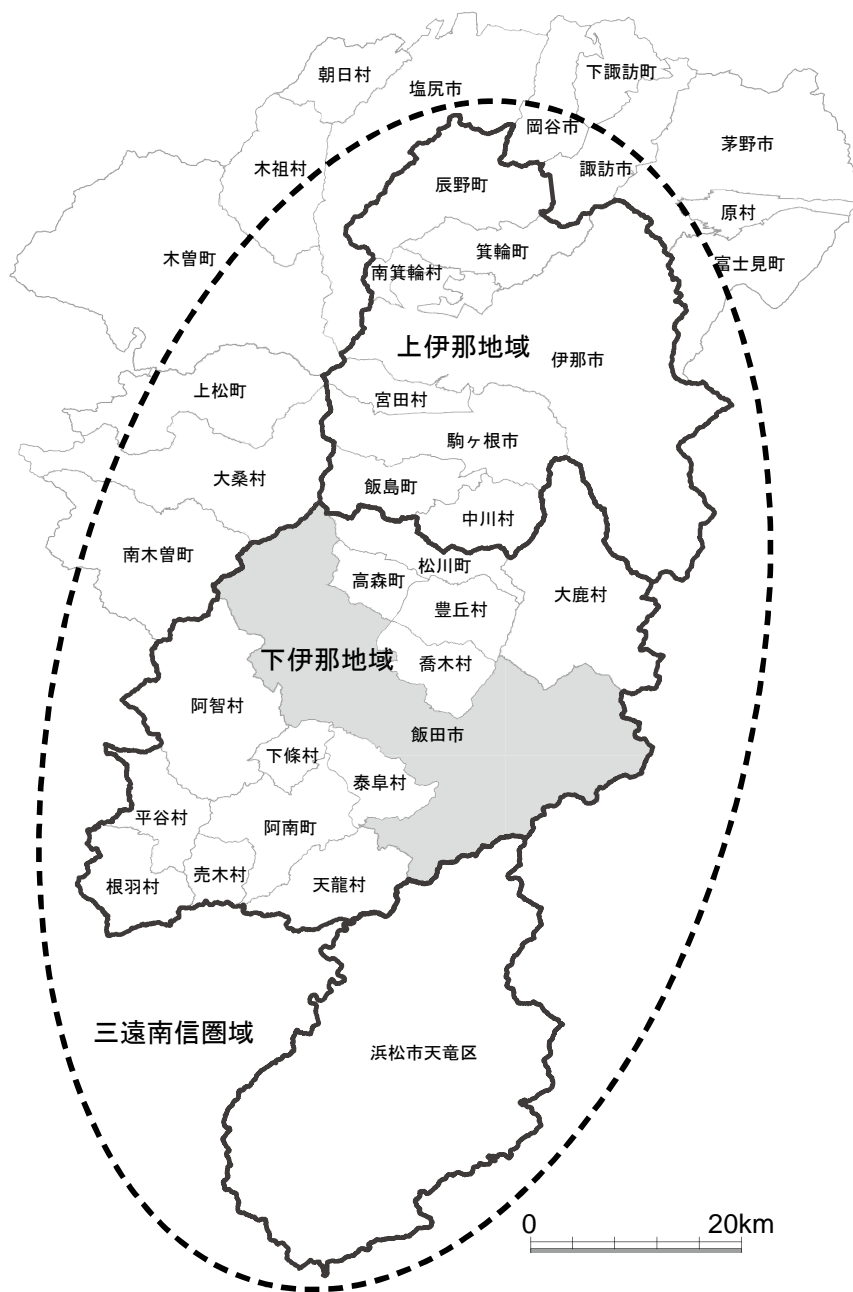


図 調査対象地域

4 調査成果

4-1 飯田市の現況特性と現況課題

既存データや上位関連計画に基づき、対象地域の人口、産業、観光等の社会経済状況、交通需要、道路整備状況等の交通特性を整理し、飯田市の現況特性と現況課題を整理した。

(1) 飯田市の現況特性

飯田市の社会経済状況や交通需要・道路整備状況などの交通特性などを整理した。

①社会動向

- ・人口減少と中心市街地や中山間地域における高齢化
- ・通勤・通学、高度医療等を踏まえた下伊那地域の中心都市として役割強化
- ・自然災害が発生しやすく、中山間地域において急斜地等危険箇所が存在

②土地利用

- ・市街地、農村、山林からなる広い市域、中山間地域などにおける人口の分布
- ・人口集積の拡散、中心部の人口減少

③交通

- ・高い自動車依存と公共交通利用低迷、路線バス縮小と地域公共交通サービス確保
- ・幹線道路に問題箇所の存在（狭い幅員、高い混雑度、遅い旅行速度、天候に脆弱）

(2) 既往調査・計画における従来の課題

「飯田市土地利用基本方針」や「総合交通体系調査」など飯田市における既往計画では、従来の課題は以下のように整理されている。

①持続可能な都市構造への転換

- ・社会、環境、経済を関連づけながら持続可能な都市構造への転換
- ・将来人口減少を踏まえた都市づくり
- ・地球環境を守る都市運営として、コンパクトシティや車に頼りすぎない暮らし方の推進、省資源・省エネルギー化やクリーンなエネルギーの普及などの新エネ・エコロジーの活用

②地域の安全性を確保する交通体系の整備

- ・災害に強い地域間ネットワークの構築
- ・市南西部山間地域の代替路線（リダンダンシー）確保のための幹線道路の機能強化

③地域の自立を支援する交通体系の整備

- ・飯田市へのアクセス性確保する道路機能の強化
- ・中山間地域へのアクセス性確保のための幹線道路の機能強化
- ・公共交通不便地域に対する公共交通サービスの確保

④地球温暖化防止を支援する交通体系の整備

- ・公共交通整備プログラムを支援する交通体系
- ・現況の混雑緩和に対応する道路整備

- ⑤自動車に過度に依存しない交通体系の整備
 - ・コンパクトシティや車に頼りすぎない暮らし方の推進
- ⑥計画的な土地利用と交通体系の整合した整備
 - ・都市と自然が共生できる都市構造への転換

(3) 飯田市を取り巻く状況の変化

- ①新たな高速交通網時代の到来
 - ・リニア中央新幹線中間駅の開業、三遠南信自動車道の開通
- ②社会的価値観の変化（パラダイムシフト）
 - ・経済的な豊かさのみではなく、環境や美しい景観の重視
 - ・増大する災害リスクに対する安全・安心な社会の形成
 - ・社会資本ストックの老朽化、人口減少社会での選択と集中
- ③災害の激甚化
 - ・災害が多い地域特性を踏まえた災害対策への取り組みの推進
- ④低炭素地域社会づくりの推進
 - ・地球温暖化問題へ対応した取り組みの推進（自然エネルギーへの取り組み等）
- ⑤社会資本の本格的更新
 - ・高度経済成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化に対応した戦略的な維持管理・更新に向けた取り組み

(4) 現況課題のまとめ

飯田市の現況特性、既往調査・計画における従来の課題、飯田市を取り巻く状況の変化等を踏まえると、飯田市における現況課題は以下のように整理される。

- ①新たな高速交通網に対応し、観光促進・地域活性化に向けた施設整備やまちづくり
 - ・リニア中間駅及び周辺の「広域交通拠点」としての機能整備
 - ・周辺市町村や県外などと飯田市を結ぶ広域的なアクセス性・円滑性の強化
 - ・各拠点と交通結節点（飯田駅、リニア中間駅、高速道路 IC）のアクセス性の確保
 - ・中心市街地とリニア中間駅の連携の確保
 - ・高速交通体系の確保及び観光振興のための整備促進
- ②高齢化社会に対応した人にやさしい交通体系の構築
 - ・公共交通サービスの維持・向上、高齢者などが安全安心に利用できる道路
- ③歩行者の安全性の確保
 - ・通過交通対策、安心して通行できる歩道
- ④地域の自立支援、安心安全の確保
 - ・中山間地域における脆弱なアクセス道路の整備改善
 - ・災害の激甚化に対応するリダンダンシーの確保、緊急輸送路の確保
- ⑤低炭素な社会づくりの推進
 - ・公共交通の利用促進、自動車に過度に依存しない交通体系の整備
- ⑥拠点連携型都市構造を支援する交通体系の構築
 - ・各拠点の集約型都市構造と拠点間連携
 - ・計画的な土地利用の推進
 - ・各拠点間のアクセス性の向上
- ⑦既存ストックの活用と効率的な道路ネットワークの整備
 - ・社会資本の長寿命化
 - ・長期にわたり未着手の都市計画道路の見直し
- ⑧道路整備と周辺土地利用の整合
 - ・沿道開発の誘導、周辺環境や周辺景観との調和

4-2 実態調査の実施

4-2-1 実態調査の概要

飯田市の課題分析に必要な交通実態や意識に関するデータを収集するため、以下に示す実態調査を実施した。

■パーソントリップ調査

飯田市居住者の飯田市を中心とした地域間移動実態や地域別、年齢階層別の交通手段別や目的別の移動状況など日常的な移動の実態を把握する。

■広域交通行動及び意識に関する調査（市内及び下伊那郡内居住者）

飯田市内の世帯人員（18歳以上）、市内の事業所、短大への通勤者、通学者を対象に、普段の飯田市内や名古屋・東京方面への移動時の交通手段など広域交通行動や、リニア中央新幹線の利用意向やアクセス時に希望する交通手段等の意識を把握する。また、リニア中央新幹線が開業時に、利用者となりうる飯田市内の中学生や高校生を対象として、将来の進学や就職の意向（定住意向）、リニア中央新幹線の整備時に飯田市に居住するために必要な条件等などの意識を把握する。

■広域交通行動及び意識に関する調査（広域居住者）

上伊那地域、浜松市北部の居住者を対象に、普段の飯田市内や名古屋方面、東京方面へ移動する際の移動手段などの広域交通行動や、リニア中央新幹線が開業した際の利用意向や希望するアクセス手段等の意識を把握する。

表 実態調査の種類と調査方法

	市内居住者	下伊那郡内居住者	広域居住者
パーソントリップ調査	【パーソントリップ調査】 ・市内の約 3,700 世帯（5 歳以上）を対象に郵送調査		
広域交通行動及び意識に関する調査	【市内居住者意識調査】 ・市内の約 4,700 世帯（18 歳以上）を対象に郵送調査	【事業所調査】 ・市内 17 事業所に勤務する市外からの通勤者約 1,400 人を対象に各事業所を通じた調査	【WEB 調査】 ・上伊那地域、浜松市北部の約 1,000 名（WEB モニター）の WEB 調査
	【短大調査】 ・市内の短大生（1 校）約 500 人を対象に短大を通じた調査		
	【高校調査】 ・市内 3 高校の約 1,700 人を対象に各高校を通じた調査		
	【中学調査】 ・市内 9 中学校の 3 年生約 1,000 人を対象に各中学校を通じた調査		
主に定住意向に関わる意識			

4-2-2 実態調査規模の設定

各調査の結果を用いた分析に必要なカテゴリー数を想定した上で、次式を用いて、各調査で目標とする標本率を算定した。

$$RSD(A) = k \sqrt{(ZK-1) \cdot \frac{1-r}{r} \cdot \frac{1}{N}}$$

- RSD(A) : 相対誤差率 (20%以下とする)
K : 信頼係数 (信頼度 95%のとき 1.96)
N : 母集団の大きさ
ZK : カテゴリー数 (ゾーン数×目的分類数×手段分類数)
R : 標本率

注) 上記の式は、「総合都市交通体系調査の手引き 解説書 2007年版、平成19年10月、国土交通省都市・地域整備局都市交通調査室(現都市局都市計画調査室)監修」において、統計上必要とされる標本率の設定に用いることとされている。

①パーソントリップ調査

ゾーン別目的別手段別自動車 OD 表を用いた分析を想定 (カテゴリー数: 35 ゾーン×全目的×手段2分類(自動車、自動車以外)=70)

→目標標本率 : 2.8% (1,060世帯)

②市内居住者意識調査

市内地域別目的・交通手段別の分析を想定 (カテゴリー数: 9地域(道路交通センサスBゾーン数)×目的4分類×手段3分類=108)

→目標標本率 : 4.2% (1,590世帯)

③下伊那郡内居住者(事業所・短大)

方面別リニア転換意向区分別の分析を想定 (カテゴリー数: 2方面(東京、名古屋)×リニア転換意向4区分=8)

→目標標本率 : 1.1% (700サンプル)

④広域居住者(WEB調査)

下伊那郡内居住者と同様の8カテゴリー別の分析を想定

→目標標本率 : 0.1% (700サンプル)

⑤高校生・中学生

中学生・高校生別居住意向区分別の分析を想定 (カテゴリー数: 2区分(中学生、高校生)×居住意向4区分=8)

→目標標本率 : 14.8% (700サンプル)

4-2-3 調査の実施

(1) 郵送調査（パーソントリップ調査・市内居住者意識調査）の実施

郵送調査により調査対象者に調査票を配布した。このとき、調査日を分散させることで悪天候等による特異データの影響の軽減および電話対応の集中の軽減等を目的として、タイミングを2回に区分して調査票を発送した。

調査日は、発送の際に、発送翌週の平日（火・水・木曜、土日祝日の前後を除く）を均等に割り振った。

(2) 広域交通行動及び意識に関する調査（市内居住者以外）の実施

事業所調査、短大調査、高校調査および中学調査は、各事業所、学校内での従業者、生徒・学生への配布・回収を個別に依頼する形で実施した。

4-2-4 データ作成処理

(1) パーソントリップ調査結果に関するデータ作成処理

回収調査票の記入内容に関しては、記入ミス・もれ等の点検・修正（エディティング）、行き先住所等のコード化（コーディング）をした上で、入力作業を行い、入力データを作成した。

作成した入力データに関し、数値の範囲、項目間の整合性などのシステムチェックを行い、調査票原本に戻って記入状況を確認のうえデータ修正（または不明コード記入）を行い、オリジナルファイルを作成した。さらに、オリジナルファイルのサンプルデータから交通の全体量を把握するため、下式により拡大係数を算定した。

$$\text{拡大係数} = \text{母集団人口（H24年住民基本台帳人口）} \div \text{有効回収サンプル数}$$

このとき、居住地Bゾーン別（9区分）・性別・年齢5歳階層別に拡大係数を算定し、この拡大計数をオリジナルファイルに付与し、マスターファイルを作成した。

(2) 広域交通行動及び意識に関する調査におけるデータ作成処理

回収した調査票については、明らかな記入ミス・もれ等の点検・修正（エディティング）、住所及び乗降駅・バス停車名称等に関するコード化（コーディング）を行った上で、入力データを作成した。

作成した入力データに関しては、範囲外の数値や数値以外が入力されていないか、分岐する設問等で回答者が該当するか等のチェックを簡便な集計やフィルタリング機能等で行った。

これらチェック作業の終了後のデータをマスターファイルとした。

4-2-5 調査結果のまとめ

パーソントリップ調査および広域交通行動及び意識に関する調査結果のデータについて、それぞれ必要なデータ処理をしたマスターファイルを作成した結果、有効に得られた回答数は、各調査とも想定した目標を上回り、事前に想定した分析に必要な有効なサンプル数を確保した。

表 調査と目標有効回答数、配布数、回収数、有効回答数

調査	調査対象者	目標有効回答数	調査実施			データ処理		備考	
			配布数	回収数	回収率(%)	有効回答数	有効回答率(%)		
PT調査	市内居住者	1,060 (世帯数)	3,721	1,200 (世帯数)	32.2	1,081 (世帯数)	29.1	有効回答の標本率2.9% (目標2.8%)	
意識調査	市内居住者	1,590 (世帯数)	4,753	1,759 (世帯数)	37.0	1,756 (世帯数)	36.9	有効回答の標本率4.7% (目標4.2%)	
	下伊那郡内居住者 (事業所・短大)	700	事業所	1,411	1,072	76.0	1,043	73.9	事業所・短大は、合計で有効回答数700を目標
			短大	573	374	65.3	373	65.1	
			合計	1,984	1,446	72.9	1,416	71.4	
	広域居住者	700	5,000	1,019	20.4	1,019	20.4		
	高校生・中学生	700	高校	1,704	1,638	96.1	1,629	95.6	高校・中学は、合計で有効回答数700を目標
中学			1,048	998	95.2	958	91.4		
合計			2,752	2,636	95.8	2,587	94.0		

4-3 基礎集計

整理した調査データについて、交通目的や交通手段などの基礎的な状況を把握するため、項目ごとの単純集計を中心とした基礎集計結果を整理した。

4-3-1 パーソントリップ調査に関する基礎集計

(1) 集計結果項目

パーソントリップ調査の結果に関しては、①トリップ数・原単位に関する集計（目的別、手段別等のトリップ数、外出率・1人当たりトリップ数等の原単位等）、②発生集中交通量に関する集計（発生集中交通量、目的別トリップ数等）、③分布交通量に関する集計（ゾーン間トリップ数）、④その他の交通特性に関する集計（鉄道端末手段等）を基礎集計として行った。

(2) 基礎集計結果の例

①トリップ数・原単位

- ・自動車トリップが多く、鉄道、バスなどの公共交通トリップは少ない。
- ・鉄道やバスなどの公共交通は、通学トリップでの利用が多い。
- ・外出率は80%、1人あたりトリップ数は2.5トリップ/人程度である。

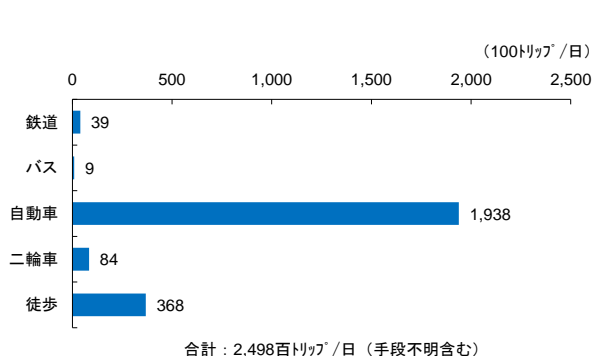


図 代表交通手段別トリップ数

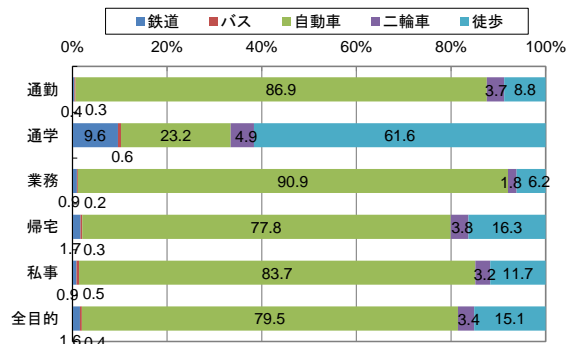


図 目的別代表交通手段構成比

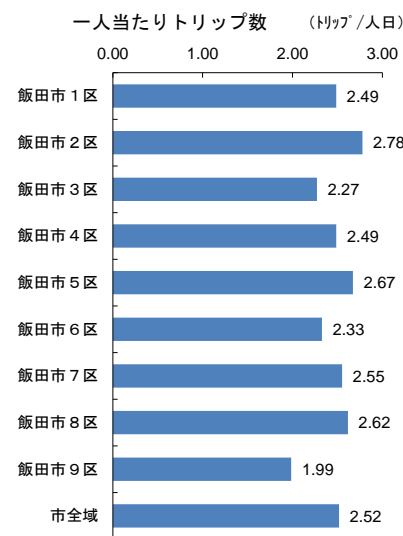
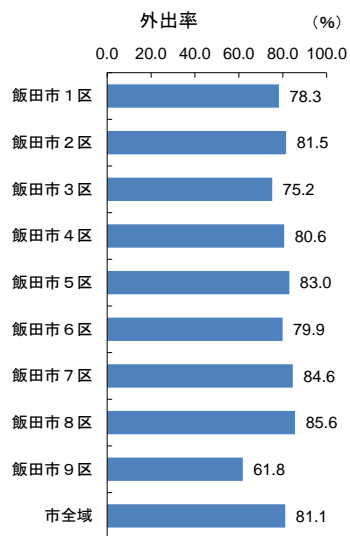


図 地域別の外出率・一人当たりトリップ数

②発生集中交通量

- ・発生集中交通量は、飯田市5区が最も多く、飯田市9区が最も少ない。
- ・地区毎に代表交通手段構成比は異なるが、自動車分担率は70～80%の地区が多い。

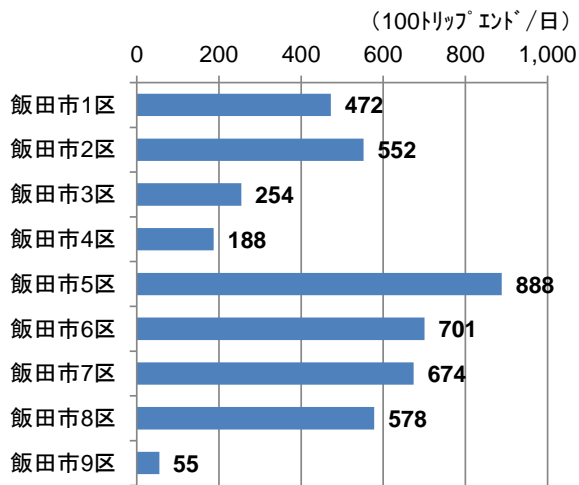


図 ゾーン別発生集中交通量

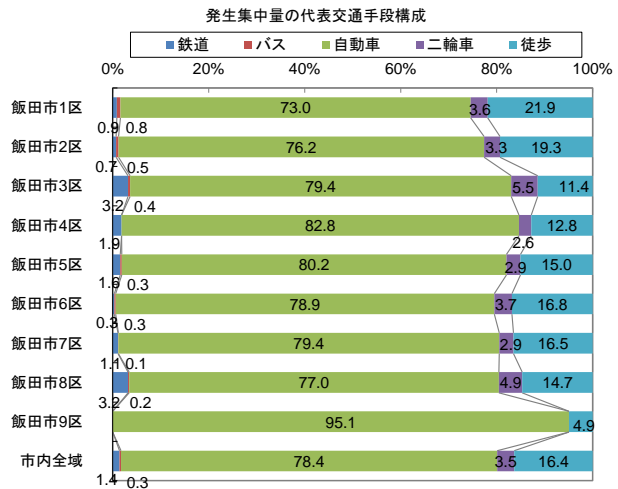


図 ゾーン別代表交通手段構成比

③分布交通量に関する集計 (ゾーン間トリップ数)

- ・分布交通量は、飯田市中心部と各地区との間のトリップだけでなく、中心市街地周辺ゾーン間のトリップも多く存在する。

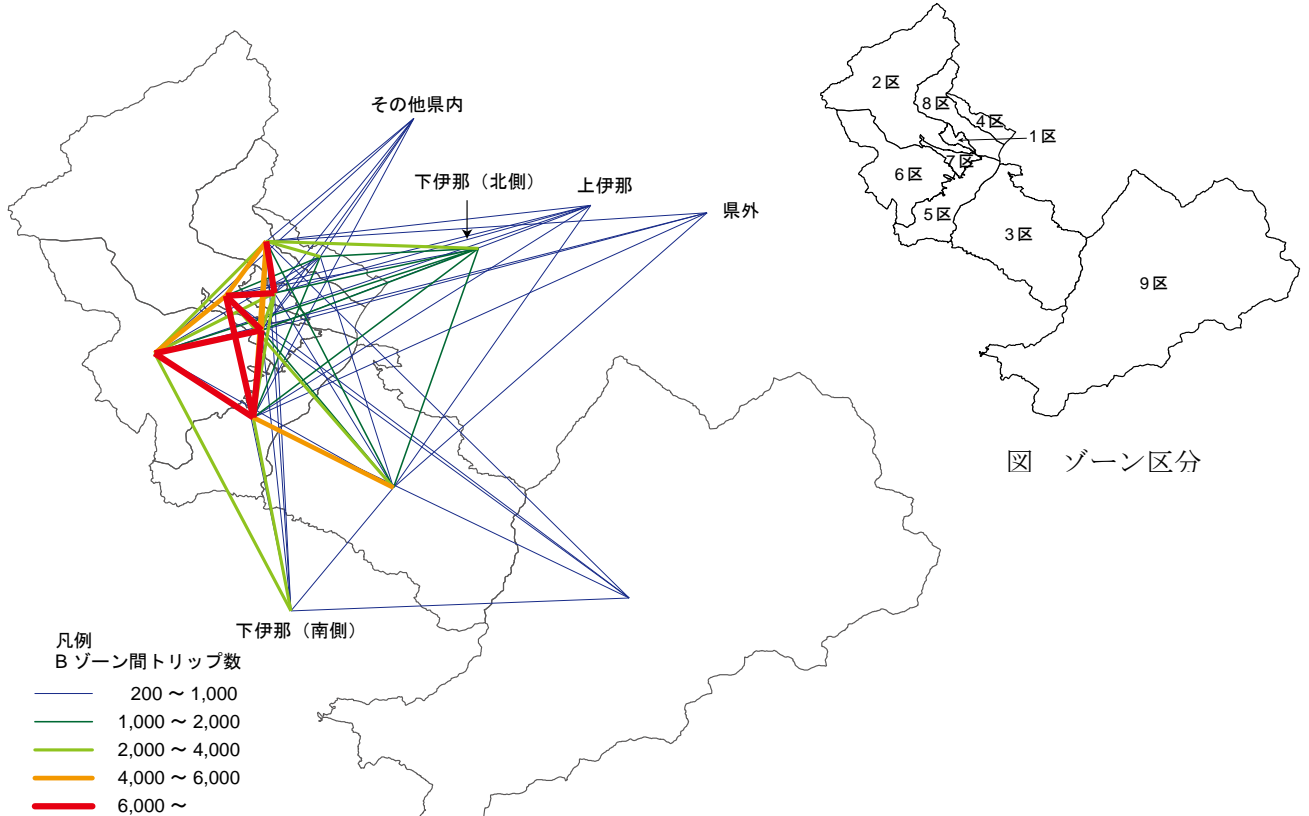


図 ゾーン区分

図 ゾーン間トリップ数

4-3-2 広域交通行動及び意識に関する調査の基礎集計

(1) 集計結果項目

広域交通行動及び意識に関する調査の結果に関しては、①東京方面、名古屋方面への移動に関する集計（東京、名古屋方面別の移動手段など）、②リニア中央新幹線の開業による影響に関する集計（リニア中央新幹線の利用意向など）、③リニア中央新幹線の中間駅に関する集計（中間駅へのアクセス手段、中間駅に必要な整備など）等を基礎集計として行った。

(2) 基礎集計結果の例

①現状の東京方面・名古屋方面への移動交通手段

・現状、飯田市から東京や名古屋へ移動する際の手段の割合は、飯田下伊那地域では、高速バス、自動車が高く、鉄道の割合は小さい。

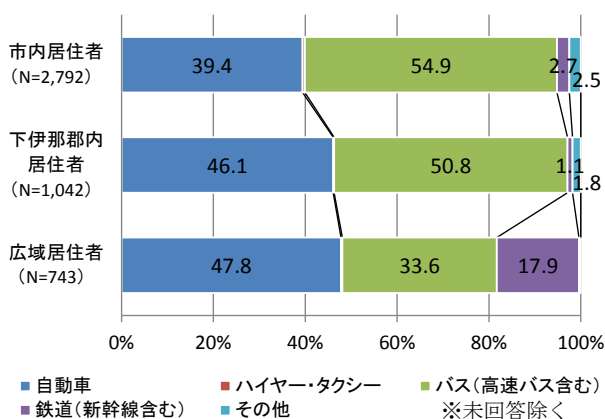


図 東京方面への移動手段

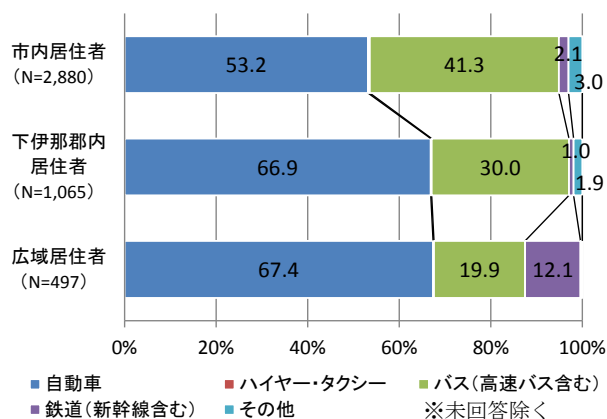


図 名古屋方面への移動手段

②リニア中央新幹線の利用意向

・リニア中央新幹線が開業した場合、市内居住者、下伊那郡内居住者の利用意向は高いが、広域居住者の利用意向は低い。

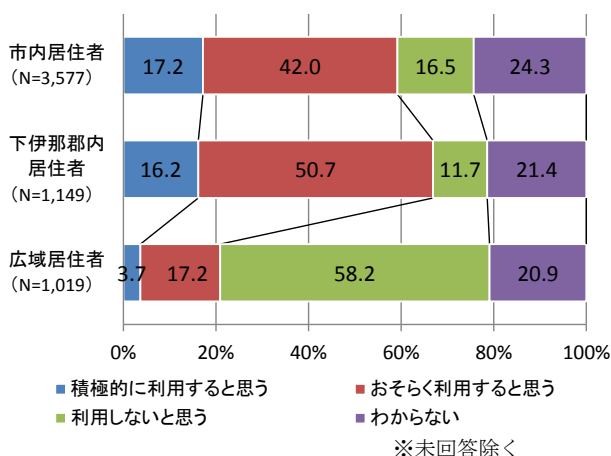


図 リニア中央新幹線の利用意向（東京移動時）

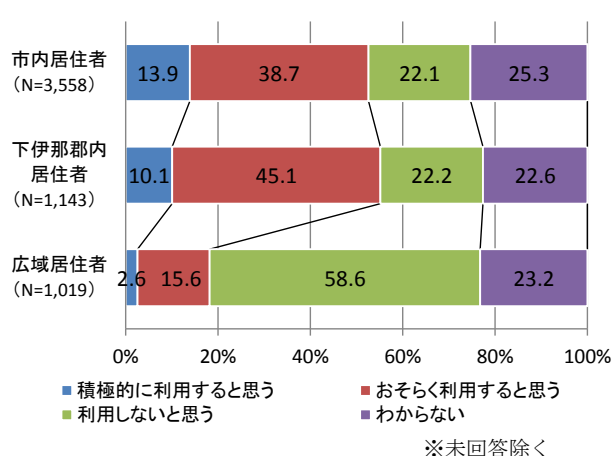


図 リニア中央新幹線の利用意向（名古屋移動時）

③リニア中央新幹線の間中間駅に対するニーズ

- ・ 中間駅まで希望するアクセス手段は、自動車（自ら運転）が一番多い。飯田市や下伊那郡内居住者は路線バスが多く、広域居住者は鉄道や高速バスが多い。
- ・ リニア中央新幹線を利用するために必要な整備は、中間駅や周辺部の駐車場、中間駅へのアクセス道路などが最も多い。広域居住者はスマート IC も多くなっている。
- ・ 中心市街地と中間駅の接続性は、路線バス、鉄道、自動車での接続性による利便性向上を望む割合は、それぞれの手段で 50%程度を占めている。

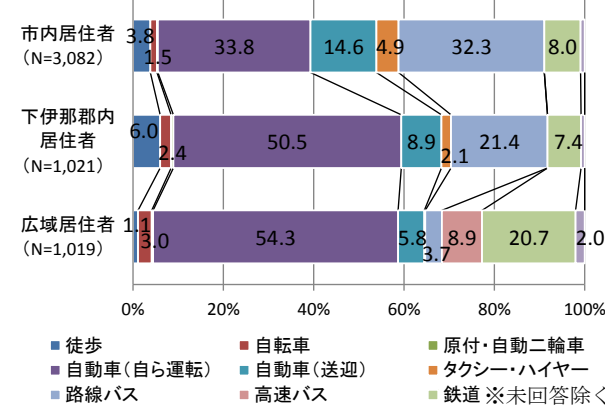
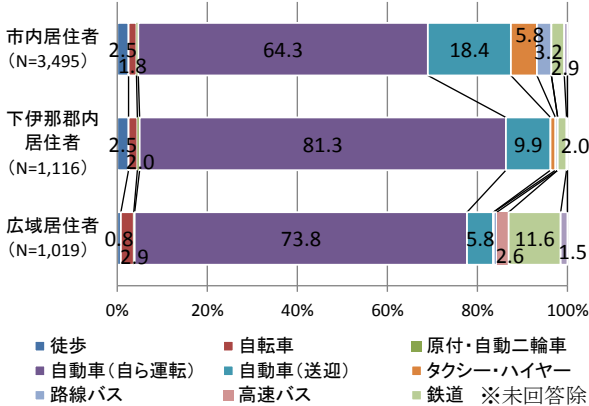


図 中間駅への現在のアクセス手段

図 中間駅への開業後の希望のアクセス手段

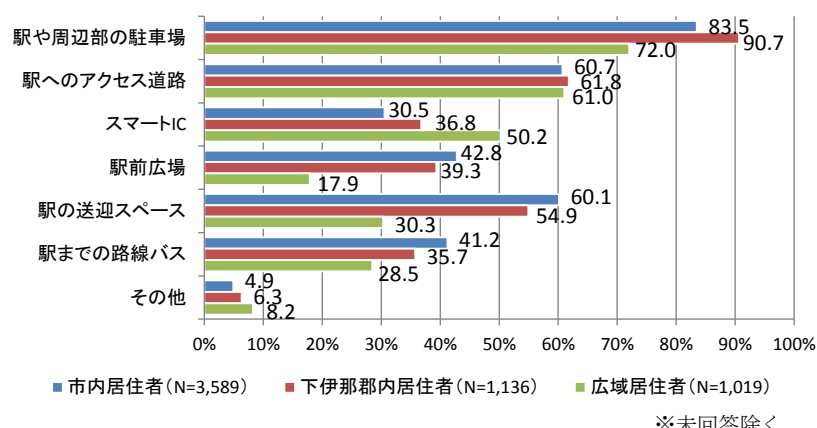


図 リニア中央新幹線利用のために必要な整備 (複数回答)

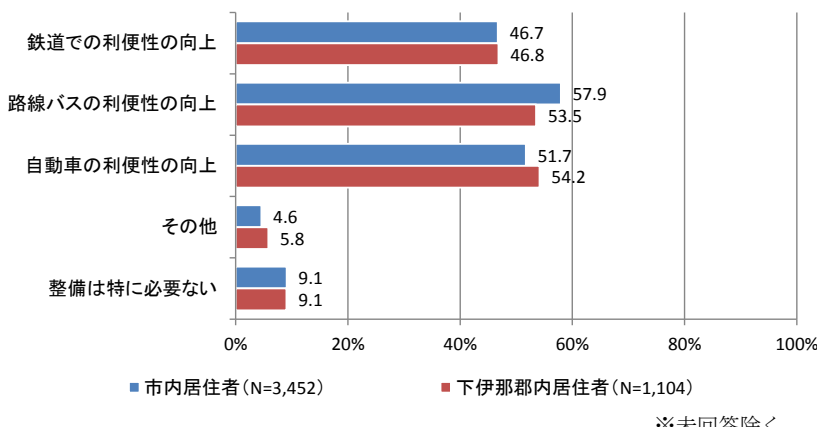


図 中間駅と現在の JR 飯田駅周辺との接続性 (複数回答)

④中高校生アンケート調査の基礎集計

- ・飯田下伊那地域内での進学希望する割合と比べると就職を希望する割合の方が高く、将来的には、飯田下伊那地域で就職したいと考えている割合が高い。
- ・地域内の就職を望む理由は、親戚・知人がいるなどが多く、地域内の就職を望まない理由は、将来したいことができない、商業施設、娯楽施設が少ない等が多い。
- ・リニア開業後、飯田下伊那地域に住みたいという割合は、住みたくないという割合より高い。将来、飯田下伊那地域に住むための条件は、商業施設、にぎわいのある中心市街地、働きたいと思う職業、会社などの割合が高い。

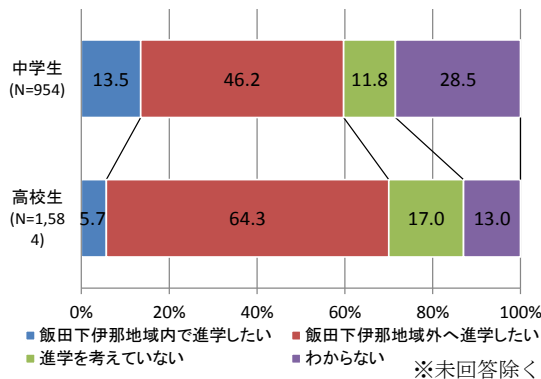


図 高校卒業後の進学について

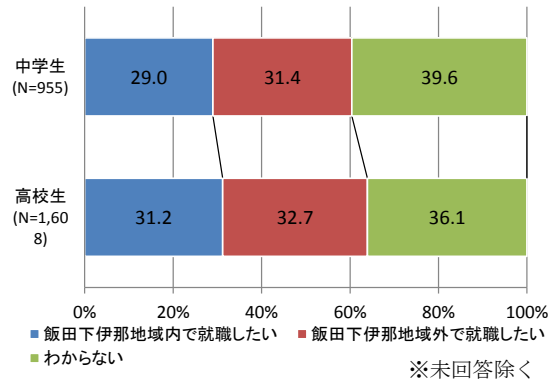


図 卒業後の就職先について

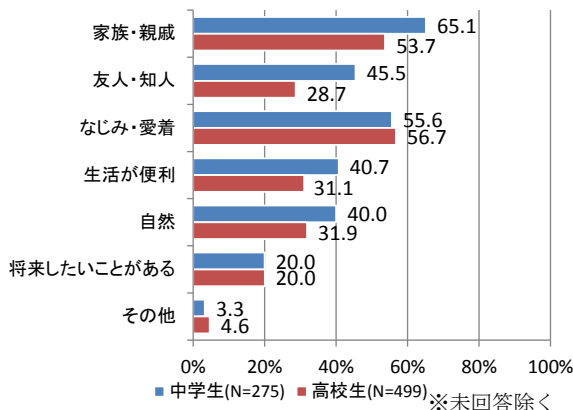


図 飯田下伊那地域内で就職したい理由 (地域内で就職したいと回答した人)

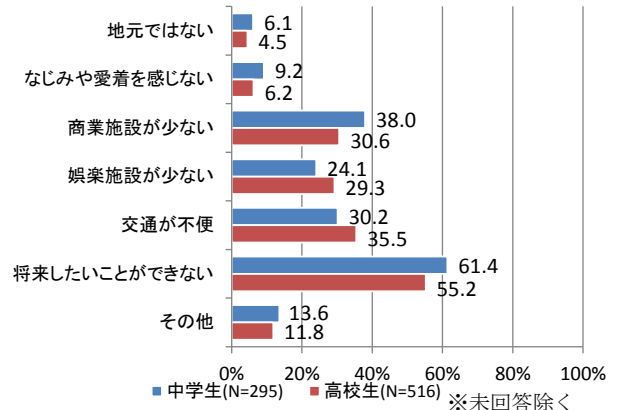


図 飯田下伊那地域内で就職したくない理由 (地域内で就職したくないと回答した人)

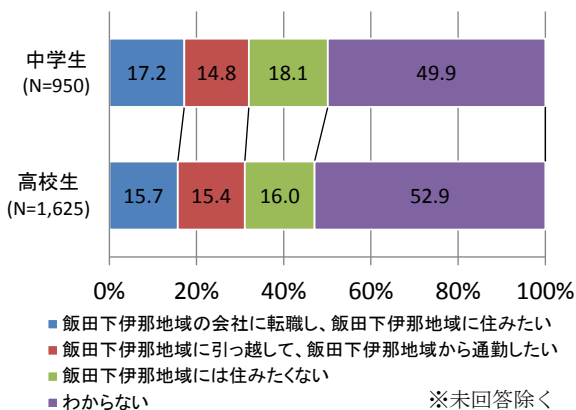


図 リニア開業後の居住意向

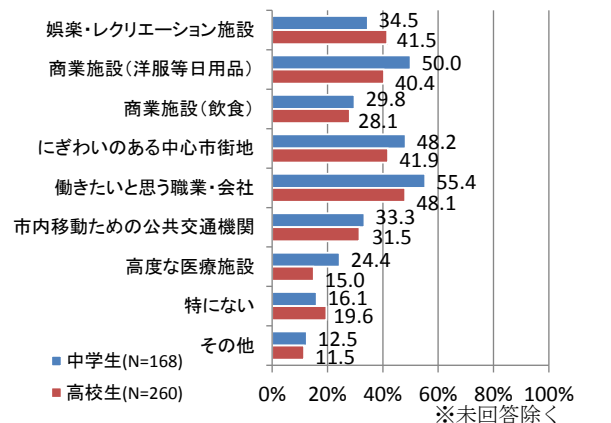


図 将来飯田下伊那地域に居住するための条件

4-4 将来交通需要推計

ここでは、リニア中央新幹線の整備を考慮した将来道路ネットワーク検討の前段階としての位置付けで、リニア中央新幹線の影響を考慮しない OD 表、現時点で想定される将来ネットワークを用いた将来の道路ネットワークの評価を行った。

4-4-1 推計の前提条件

(1) ネットワークの設定

平成 24 年時点の現況ネットワークを設定した上で、想定するケースを踏まえて、将来のネットワークを設定した。現況の飯田市内のネットワークは、県道以上の道路、主要な市道、緊急輸送路、ネットワークの形成に影響のある市道や農道、その他道路などを追加した。その上で、異なる整備水準における路線別交通量を推計するため、整備水準が異なる将来の 3 ケースのネットワークを設定した。

(2) 将来 OD 表の設定

将来 OD 表は、平成 17 年度道路交通センサス OD 調査の現況の B ゾーン間 OD 表をベースとして国交省が推計した将来 OD 表を用いた。この際、ゾーンは、分析に必要なネットワークの密度を考慮し、飯田市内は分割、その他地域は集約して設定した。

(3) 交通量推計の考え方

現況の OD データとネットワークデータを用い、交通量の推計を行い、観測交通量により再現性の確認をした上で、分割転換率併用配分法で将来路線別交通量を推計した。

なお、現況配分交通量の再現性の結果、高速道路も飯田市の一般道においても、相関係数が高い値を示していること、個別区間別交通量の比率（配分交通量／観測交通量）が 2 割以内であることから妥当な推計結果に収まっていることを確認した。

4-4-2 推計結果

4-1-1 に示した条件に基づき、3 ケース別の将来路線別交通量を推計した。

4-5 計画課題の整理

現況課題と PT 調査、広域交通行動及び意識に関する調査結果を踏まえて、計画課題(案)を抽出した。

〈計画課題(案)〉

- ①新たな高速交通網に対応し、観光促進・地域活性化に向けた施設整備やまちづくり
- ②高齢化社会に対応したやさしい交通体系の構築
- ③歩行者の安全性の確保
- ④地域の自立支援、安心安全の確保
- ⑤低炭素な社会づくりの推進
- ⑥拠点連携型都市構造を支援する交通体系の構築
- ⑦既存ストックの活用と効率的な道路ネットワークの整備
- ⑧道路整備と周辺土地利用の整合
- ⑨公共交通の利便性・結節の確保
- ⑩信頼性の高い道路整備
- ⑪中心市街地の活性化を念頭においたリニア中央新幹線中間駅と中心市街地とのアクセス交通整備
- ⑫広域交通拠点としての機能の確保、広域的な地域相互の連携を行うための中間駅と飯田市周辺観光地、周辺市町村とのアクセス性を確保するための交通整備
- ⑬飯田市居住者のための中間駅と居住地域のアクセス性確保のための交通整備
- ⑭中心市街地の活性化を念頭においたまちづくり
- ⑮その他