

リニア駅周辺整備の基本設計の概要と概算事業費等について

リニア推進部リニア整備課
総務部 財政課

1 リニア駅周辺整備の基本設計の概要

- (1) 基本設計の概要は、別添「飯田・リニア駅前空間デザインノート（案）」（以下、「デザインノート（案）」）の記載内容の通り
- (2) エネルギーセンター、商業施設、店舗については、民間等による整備を想定する。
- (3) 大屋根については、計画面積約1.6haのうち、開業時まで約1.1haを市が先行整備する。
- (4) 駐車場については、当面500台程度の平面駐車場を市が整備する。

2 イニシャルコスト(初期整備費)

- (1) 概算事業費 91 億円
- (2) 内訳

(単位：億円)

区分	事業費	財源内訳			実質負担額
		国庫補助金	地方債	一般財源	
用地物件補償費	42.5	20.4	19.9	2.2	17.7
委託費	7.4	2.4	4.5	0.5	4.0
整備工事費	41.1	18.9	20.0	2.2	17.7
合計	91.0	41.7	44.4	4.9	39.4

3 ランニングコスト(維持管理費)

- (1) 概算年平均必要経費 65 百万円（施設の運営や維持管理及び保守点検や補修費等を想定）
【参考】◎リニア駅前空間での収入想定：50 百万円/年
（内訳：駐車場利用料45 百万円、事業者貸地料5 百万円、施設命名権料1 百万円）
◎リニア本線に対する固定資産税想定：40 百万円/年（他の新幹線沿線都市を参考）

4 概算事業費を算定に当たっての基本的考え方

- (1) 持続可能な施設運営等の観点を踏まえる中、まずは全体事業規模の圧縮を行い、その上で民間による実施が望ましい施設についての検討・精査を重ね、概算事業費を算出
- (2) 整備工事費41 億円に係る市実質負担額（地方債及びその償還に対する地方交付税措置を勘案）については、「リニア中央新幹線飯田駅整備推進基金」（H30 年度末残高：17.8 億円）で対応
- (3) 用地物件補償費43 億円及び委託費7 億円に係る市実質負担額については、地域振興基金（H30 年度末残高：22.3 億円）等の基金で対応
- (4) 乗換新駅については、JR東海との調整も含め未確定のため、現段階では概算事業費に含めず

5 実施設計に向けた課題

- (1) 補助交付金制度については、現行制度をベースに検討したが、スーパーメガリージョン構想の策定経過での議論も踏まえる中、国においても国土政策として明確に位置づけた上で、中間駅に対しより積極的な支援を行うよう、県とともに国への働きかけを強化していく。
- (2) 商業施設及び店舗について、そのコンセプトはもとより、整備運営方法についても、地域の魅力を十分に発信できる民間業者を誘引していく仕組みづくりを進める。
- (3) EV、Ma a S、自動運転等、新たなモビリティサービスを見据えた二次交通への対応を進める。
- (4) 乗換新駅については、技術的な観点からの検証も進めながら、JR東海との調整を進める。
- (5) 大屋根の段階的整備に関し、その方法、時期、規模等について、さらなる検討を進める。
- (6) リニア駅前空間における低炭素街区の創出に向け、整備主体として想定される民間への支援策等についての検討を進める。

リニア駅前広場大屋根検討図 -段階整備のイメージ-

[段階整備の考え方]

先行工事は、広がりのある屋根のイメージを保ちつつ、
機能上優先度が高いと考えられる以下の場所に屋根を設ける。

- ・コンコース出入口付近
- ・交通ターミナル
- ・魅力発信施設付近

	北側	南側	高架下	計画全体
先行工事	3,977㎡	4,362㎡	2,650㎡	10,989㎡
(次期工事)	5,053㎡	0㎡	0㎡	5,053㎡
合計	9,030㎡	4,362㎡	2,650㎡	16,042㎡

