

飯田・リニア駅前空間
デザインノート 2024
Space in front of Iida Linear Station
Design Note 2024





目次 INDEX

飯田・リニア駅前空間デザインノート 2024

目次	01
市長メッセージ	02
リニア駅前空間の考え方	03
リニア駅前空間 平面図及び機能	05
交通	07
交流・コミュニティ	13
環境	17
リニア駅とリニア駅前空間を共創するために	22

飯田・リニア駅前空間デザインノート 2024
発行にあたって

飯田市は、リニア駅前空間について2014年から目指す姿や整備コンセプトのまとめに取り組んできました。そのうえで、2017年から基本設計に取り組み、6回にわたり「リニア駅周辺整備デザイン会議」を開催し、有識者や地域住民、交通事業者、福祉団体、JR東海など多くの皆さまと検討を進め、基本設計の考え方と成果を2019年発行の『飯田・リニア駅前空間デザインノート』としてまとめました。

その基本設計をもとに、さらに多くの分野の皆さんよりご助言やご意見をいただきながら、2022年12月にはリニア駅前空間にかかわる実施設計(土木関係)を公表しました。

この『飯田・リニア駅前空間デザインノート2024』では、リニア駅前空間実施設計(土木関係)の内容をよりわかりやすくまとめ、その全体像について、エリアごとにパースやイメージ図と共にお示しします。

飯田市長
佐藤 健

居心地のよい賑わいのある空間に

リニア駅周辺整備事業につきまして、日頃よりご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

2019年12月の「飯田・リニア駅前空間デザインノート」発行から約4年、この間、2022年12月のリニア駅前広場土木関係実施設計の公表をはじめ状況の変化がありましたので、アップデート版「飯田・リニア駅前空間デザインノート2024」を作成しました。

土木関係の実施設計は、リニア駅周辺整備の基本理念や基本計画で定めた4つの整備コンセプトを基に、豊かな自然環境や景観に配慮した機能的でコンパクトな駅前空間になるよう、住民の皆様からいただいたご助言やご意見を参考に、関係機関と協議を重ねてまとめました。

また、小型自動運転バスや空飛ぶクルマなどの次世代モビリティをリニア駅からの二次交通の手段として活用することや、太陽光やグリーン水素など再生可能エネルギーの活用、地域の特産品や食文化、伝統芸能などの伊那谷の魅力や情報を発信する施設の計画、各地域へいざなうきっかけづくりなどについては、引き続き検討を進めています。

リニア駅前空間は、リニアを利用する方だけでなく、住民の皆様が日常的に訪れるような居心地のよい、賑わいのある空間にしたいと考えています。

引き続き、関係する皆様のご理解ご協力を賜りますよう、よろしくお願いたします。

リニア駅前空間の考え方

リニア駅前空間は、次の基本理念と整備コンセプトをもとに設計されています。

リニア駅周辺整備区域が目指す姿（基本的な理念 | 基本構想より）
 ローカル グローバル ゲートウェイ
信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口

整備コンセプト（基本計画より）

機能的でコンパクトな駅空間

高度なトランジットハブ※の形成により
 スムーズな乗換えを実現

- 各交通機関への円滑な移動を可能にし、乗換利便性が高いコンパクトな空間
- 天候バリアフリーやユニバーサルデザインの視点を踏まえた駅空間
- 利用者がつろぎ、必要な情報に接することができる施設や必要なものを揃えられる駅空間

自然との調和を目指した駅空間

豊かな自然環境に配慮し
 環境モデル都市飯田を実現

- 新たに作り出される景観と伊那谷の美しい自然が調和した駅空間
- 多面的な機能を持つグリーンインフラが整備された駅空間
- 再生可能エネルギーの活用や低炭素社会の取り組みの場となる駅空間

信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間

来訪者へのおもてなしを実現

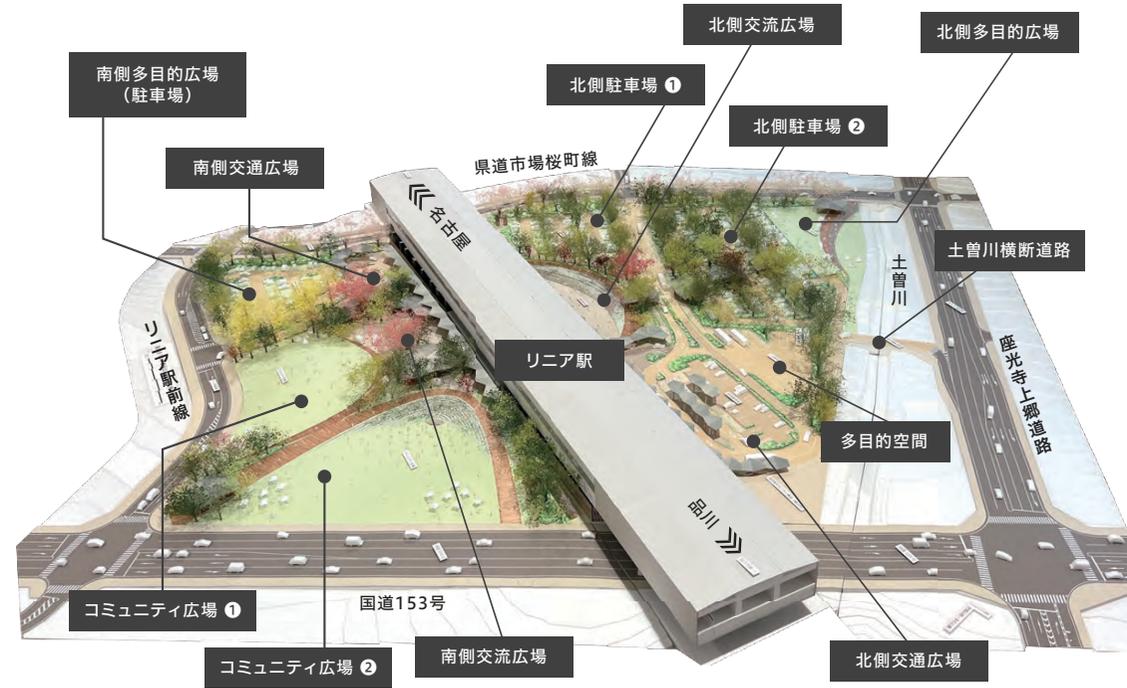
- 来訪者を信州・伊那谷各地へと誘い、波及効果が高めるような、地域の魅力や情報を発信する駅空間
- 信州・伊那谷の地場産品や伝統芸能等に触れられる駅空間
- 美しい山並みや日本の原風景とも言える里山の風景を眺望できる駅空間

地域と一体化した駅空間

地域の一体化を実現

- 地域住民が日常生活で便利に使える駅空間
- イベントや行事など地域住民がコミュニティ活動の場としても活用できる駅空間
- 防災機能を果たし、非常時には地域住民とリニア駅利用者が安全に避難できるとともに帰宅困難者にも対応できる駅空間

※トランジットハブ：目的地への乗換えに利用される中継拠点



結いの広場 ～リニア駅前空間の考え方～

（飯田・リニア駅前空間デザインノートより）

リニア駅前空間は、地域の自然や歴史、文化を感じながら、新たな交流と活力を育むことができる場所、南信州の風景と暮らしをつなぐやわらかな結び目「結いの広場」をコンセプトに掲げています。



“結いの広場”

設計方針

- ◆ アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間
- ◆ 人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間
- ◆ 住民や来訪者の居場所となる駅前空間
- ◆ 時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間
- ◆ 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

リニア駅前空間 平面図及び機能

01 リニア駅

リニア中央新幹線の長野県唯一の駅となります。

02 リニア駅とアクセス

首都圏や中京圏などの都市部からの玄関口として、南信州、県内各地への中継拠点となります。

03 北側交通広場

バスやタクシー、自家用車での交通の拠点。コンパクトで利便性が高く、スムーズな乗継ぎが行えます。入出口口への歩行者動線には木造の大屋根を配置し、天候バリアフリーを確保します。

04 南側交通広場

自家用車やタクシーで利用される方を想定しています。入出口口への歩行者動線には木造の大屋根を配置し、天候バリアフリーを確保します。

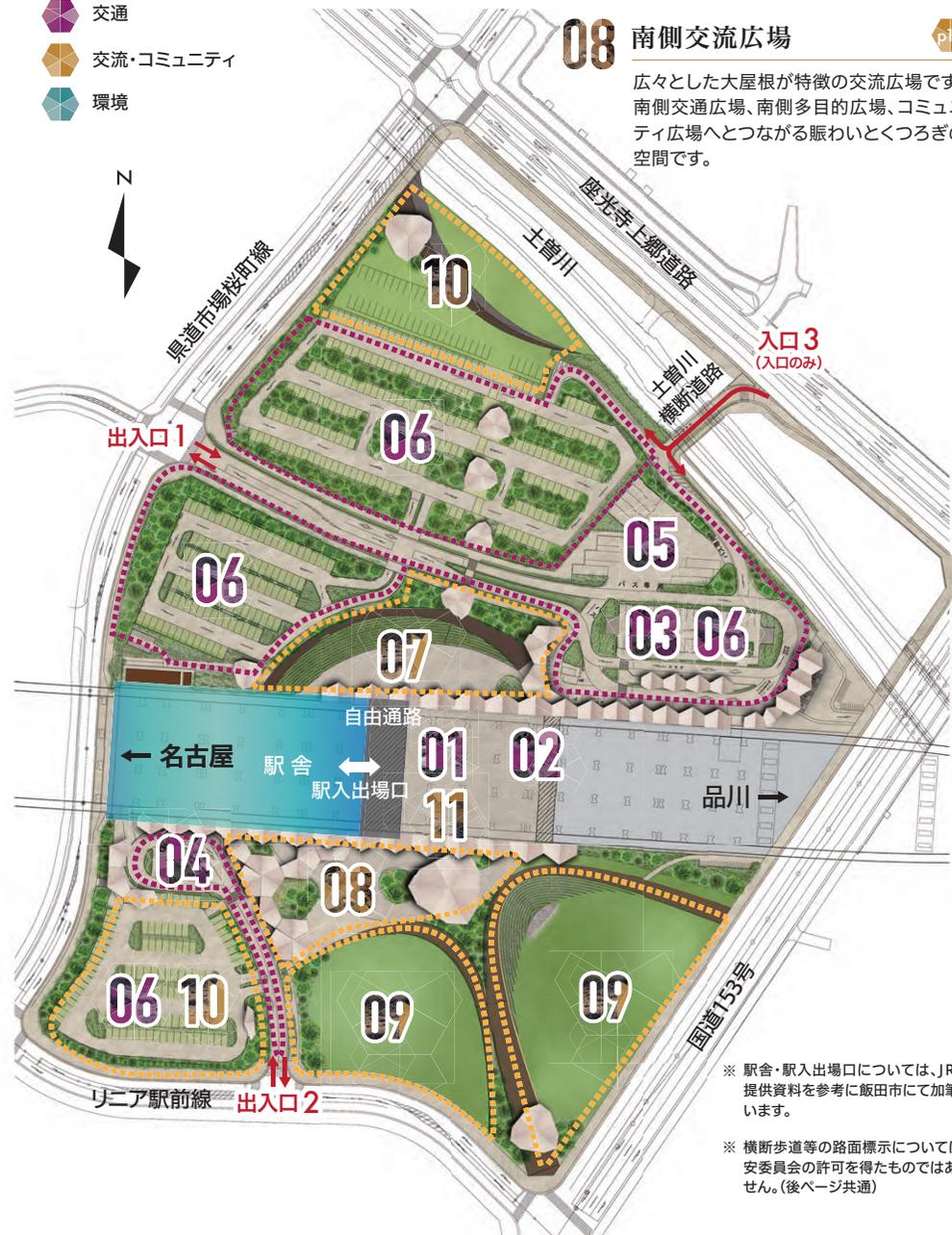
05 多目的空間と次世代モビリティ

大型バスの待機所として活用します。将来、次世代モビリティの普及による可変性を備えたスペースとなります。(EVバスや水素などのエコステーションの設置などを想定しています。)

06 駐車場エリア

開業時、駐車台数は全体で500台あります。イベント開催時や混雑時には、フレキシブルに利用することを想定しています。また、景観や環境面への配慮から緑化舗装など周囲になじむ植栽の計画を予定しています。

-  交通
-  交流・コミュニティ
-  環境



07 北側交流広場

駅利用者の乗換えや送迎などの発着点となる北側交通広場と、駐車場エリアに面した広場です。伝統芸能や人形劇、お祭り、イベントでの利用が想定されています。

08 南側交流広場

広々とした大屋根が特徴の交流広場です。南側交通広場、南側多目的広場、コミュニティ広場へとつながる賑わいとくつろぎの空間です。

09 コミュニティ広場①②

さまざまな用途やイベントの数、規模に応じて使い分けができるように、園路によって広場をふたつに分けています。

10 多目的広場

多目的な利用を想定して整備されるエリアです。イベントスペースとして、混雑時の臨時駐車場として利用することができます。

11 高架下空間

リニア駅入出口口から出た高架下空間は、エリアの情報発信などの活用を想定しています。

12 グリーンインフラ

リニア駅前空間は、グリーンインフラを活用・整備することによって、減災、環境保全や改善、地域の魅力向上や地域振興など、健康や文化に良い影響を与えることが期待されます。

13 ピークシフト

自然や環境への負荷を低減し、激甚化する昨今の気象状況を踏まえてコミュニティ広場にはなだらかな起伏を設け、降雨時の流出量のピークをずらす工夫をします。

14 水引ラインと緑化駐車場

リニア駅前空間では、保水する表層面の仕上げをライン状に配置し、水を引き込む「水引ライン」の整備を検討しています。

15 大屋根

木材を使用したリニア駅前空間のシンボリックな存在です。伊那谷の風景と魅力を引き出す特徴的なモチーフを持っています。

16 ゼロカーボン

環境文化都市のシンボルとなるよう、既存の再生可能エネルギー技術を活用しつつ、水素など新たなエネルギー技術の導入を検討し、取り組んでいきます。

17 景観

駅前広場から伊那谷らしい風景を楽しめるランドスケープを大切にします。

※ 駅舎・駅入出口口については、JR東海提供資料を参考に飯田市にて加筆しています。

※ 横断歩道等の路面標示については、公安委員会の許可を得たものではありません。(後ページ共通)

リニア駅を中心に、 すべての人にとって、安全で柔軟なアクセスと空間を

首都圏や中京圏など都市部からの玄関口となり、南信州、県内各地へといざなうハブ(拠点)として、公共交通から次世代モビリティまであらゆる交通の拠点となるリニア駅。来訪者も、リニア駅のある地域に暮らす人々にとっても、利便性と安全性、将来的な可変性も含めて多目的で柔軟に活用できる空間が生まれます。

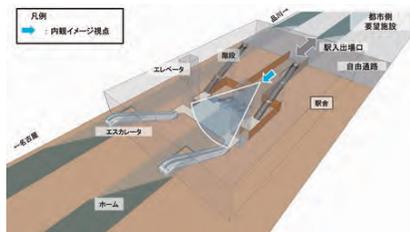
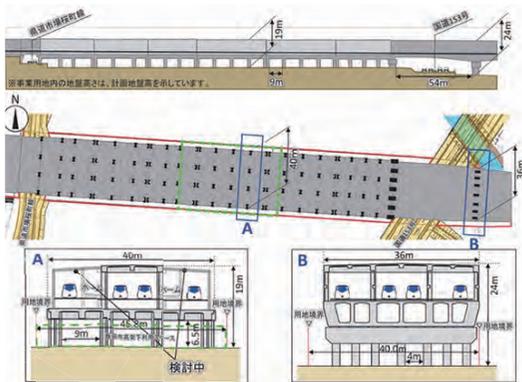
01

Traffic / Transport

リニア駅の概要

リニア駅区間は高架橋構造、駅は幅40メートルの4線を計画

長野県にできるリニア中央新幹線駅は、JR東海によって建設が予定されており、JR東海から提供された資料によると、リニア駅区間は高架橋構造で計画されており、駅は幅40メートルの4線で、真ん中の通過線の外側に上下線それぞれのホームが設けられる予定です。隣接する国道153号や周辺道路、橋梁などの工事は長野県によってすでに着手されています。飯田市が整備する駅前広場は、2022年12月に公表した土木関連の実施設計をもとに、2024年2月より本格的な準備工事に着手します。



駅はイメージであり、今後の検討により変更される可能性があります。



提供:JR東海

リニア駅の概要図は上から、リニア駅を南側から北側へ望む方向を横から見た高架橋の図、リニア駅区間を上から見た平面図、ホームA地点(駅舎中央)とB地点(国道153号付近)の2箇所の断面図となっています。平面図でAと囲まれた部分が、概ね駅舎の中央となる場所で、黄緑色で示された範囲が、飯田市で活用を予定している高架下空間となります。

※リニア駅区間の図面に関しては、本デザインノート制作段階で、JR東海から提供された資料に基づいており、屋根部など検討中の部分も含みます。

02

Traffic / Transport

リニア駅とアクセス

つながる、いざなう。リニア駅を起点に広がるアクセス

リニア駅とリニア駅前空間は、「移動」と「働く」「遊ぶ」「暮らす」がつながり、目的地へといざなうハブ(拠点)となります。

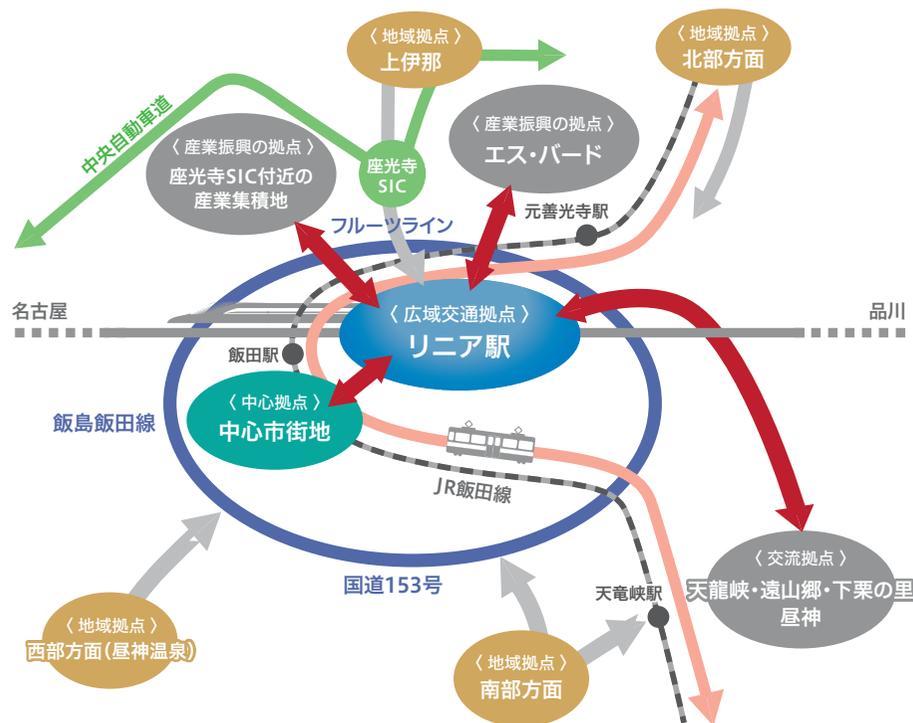
リニア駅への飯田市中心市街地や南信州、長野県内各地からのアクセスのためには、移動手段の確保とスムーズな乗換えが欠かせません。自動運転などめざましい技術革新が見込まれる各モビリティについても、柔軟に対応できる交通広場エリアと多目的空間を設ける予定です。また、MaaS(マース)[※]についても導入を検討しています。

※MaaS(マース): Mobility as a Service の略。詳細は9ページ。

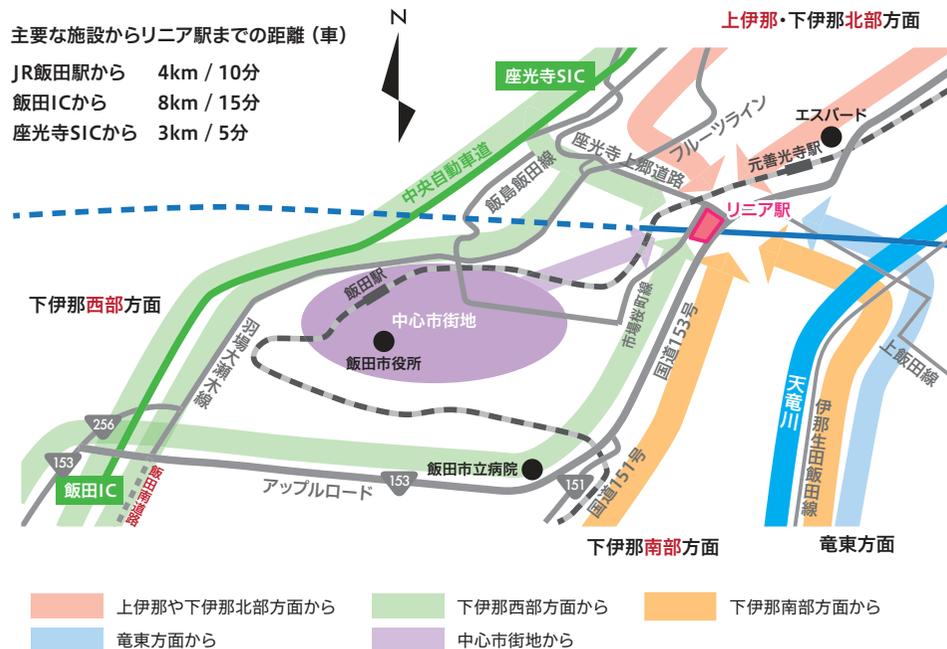


リニア駅とのアクセス

リニア駅と各地域の観光や産業拠点を結ぶ動線を表わしました。リニア駅が広域交通拠点となるよう整備を進めるとともに、二次交通の利便性向上のため自動運転の実証実験も行っています。



リニア駅までのルート



上伊那や下伊那北部方面からは、フルーツラインや新設される座光寺上郷道路、国道153号を利用して、竜東方面からは伊那生田飯田線、上飯田線などを利用します。また、下伊那西部方面からは、中央自動車道座光寺SICや羽場大瀬木線、国道153号アップルロードなどを利用して、下伊那南部方面からは、国道151号、国道153号などを利用します。

飯田市内、中心市街地からの主なルートは、羽場大瀬木線から座光寺上郷道路を利用して、飯田高校前を通る市場桜町線を利用するルートが想定できます。いずれのルートも、道路の拡幅や新設などの工事が完了すれば、リニア駅までは車で約10分程度と考えられます。

リニア駅とMaaS

移動から観光まで。地域に合ったMaaSとは

MaaS(マース)とは、Mobility as a Serviceの略でICTを活用し、自家用車以外の複数の移動手段を最適に組み合わせ、検索から予約、決済までをスマートフォンやタブレットのアプリから行えるサービスです。

リニアで来訪された方で考える場合、公共交通や次世代モビリティの利用だけでなく、宿泊や観光ニーズに対応することが可能となります。また地域住民も、それぞれの移動ニーズに合わせた利用が可能となります。

この地域に合った地域版MaaSの導入については、リニア駅前空間の整備とともに、今後さらに検討していく予定です。

03 北側交通広場

Traffic / Transport

利便性・安全性を高め、すべての人にとって使いやすい交通広場に

北側交通広場は、送迎などを含む一般車、バス、タクシーなどを使ってリニア駅に来たときに、乗り降りや待機、送迎するための機能を持つ交通におけるメインエリアです。乗降の際には雨に濡れないよう天候バリアフリーを検討しています。広場内には、一般車両の乗降場に隣接する送迎ゾーンを兼ねた短時間駐車場を設け、路線バスや高速バス、タクシーや福祉車両の乗降の妨げにならないようスムーズな流れを作ります。



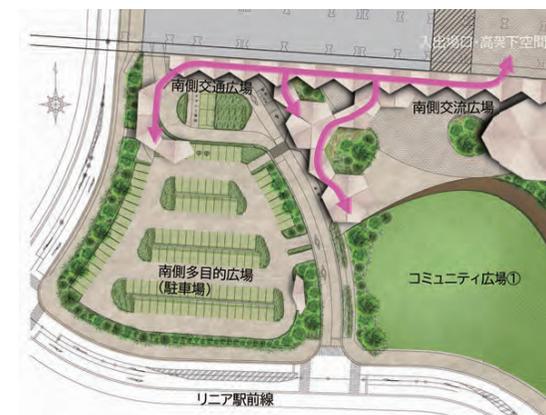
リニア駅およびリニア駅前空間は、高低差や移動距離等の観点をふまえ、車椅子利用者や要配慮者を優先しつつ、すべての方にとって安全性と利便性の高いユニバーサルデザインを取り入れた整備とします。

04 南側交通広場

Traffic / Transport

送迎用の一般車両、タクシー、福祉車両等がメインの南側交通広場

南側交通広場は、リニア駅前線からの進入路を利用するエリアで、送迎などの一般車両、タクシー、福祉車両等の乗降場となります。なおこの進入路は、大型バス等の乗り入れはできません。



05

多目的空間と次世代モビリティ

Traffic / Transport

将来のあらゆる変化を想定した柔軟な多目的空間

北側交通広場に隣接する多目的空間は、開業当初には観光バスの乗降場や路線バスの待機場として活用しますが、自動運転等の技術により導入が想定される、小型自動運転バスをはじめ、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ※、パーソナルモビリティ、エアモビリティなどに対応できるように、可変性を持たせた空間として整備を行います。

また災害時の電気自動車の活用も想定し、蓄電池設備等の設置も検討し、多目的空間、北側駐車場①にEVステーションを検討しています。



近い将来には、カーシェアリング※や自動運転車等新たなモビリティの運用が見込まれています。今後需要が見込まれるレンタカーやカーシェアリングについては、北側駐車場①に、専用のカーシェアステーションを設けるなど新たなスペースの確保を検討しています。

※グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることのできる電動車を活用した小さな移動サービス。

※カーシェアリング：登録を行った会員間で車を共同で使用できるサービスのこと。

想定される主な次世代モビリティ



小型自動運転バス

- 予約不要で最大20名程度乗車可能
- 国内で遠隔操作自動運転の実証実験中



超小型モビリティ (+自動運転機能)

- 1人～2人乗り車両
- コンパクトで手軽
- 国内で遠隔操作自動運転の実証実験中



パーソナルモビリティ

- 基本的に1人乗り
- 電動キックボードなど
- 短距離移動を想定



エアモビリティ (空飛ぶクルマ)

- 搭乗人数は3人程度
- 渋滞なく速い景色を眺めながら乗れる
- 短・中距離移動を想定

06

駐車場エリア

Traffic / Transport

駐車台数は開業時、全体で500台

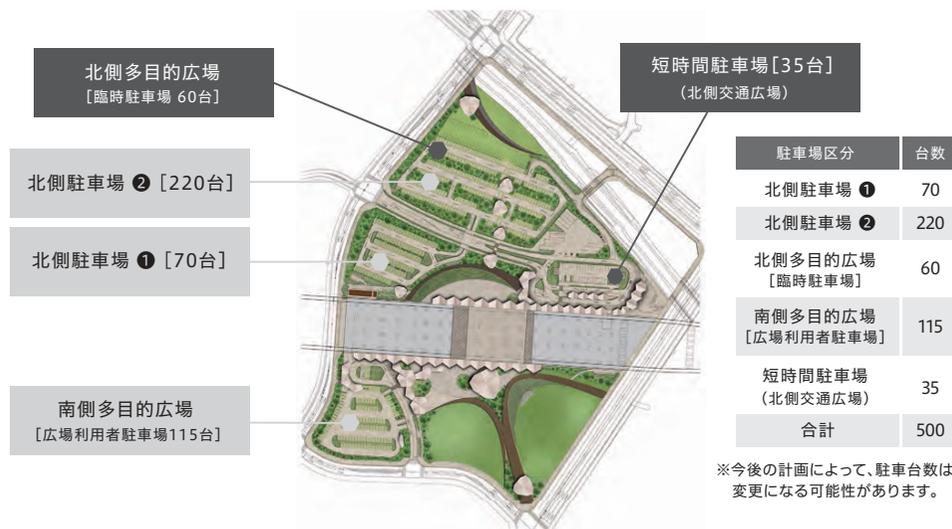
フレキシブルに利用できる駐車場エリア

駐車台数は、改札や高架下空間から繋がる交流広場に隣接した北側駐車場①に70台、進入路を挟んだ北側駐車場②に220台、北側多目的広場は臨時駐車場として60台、北側交通広場内にある短時間駐車場には35台を駐車できます。また南側多目的広場は、広場利用者用の駐車場として115台駐車することができ、駅前空間全体では開業時、合計500台の駐車場を整備します。イベント開催時や混雑時には、フレキシブルに利用することを想定しているのが大きな特徴です。

リニア駅前空間における駐車場は、大きな面積を占めるため景観や環境面への配慮から、グリーンインフラ(後出17p)の考えを活用し、緑化舗装※や浸透トレンチ※を整備し、周囲になじむ植栽を計画します。

※緑化舗装：緑化舗装は、強化プラスチックやコンクリートブロックなどの植栽植物保護材を使用し、芝生などの植物の生育を考慮した透水性のある舗装のこと。

※浸透トレンチ：雨水を浸透させるために、砂利や碎石等を周囲に敷いた配管や側溝のこと。



北側駐車場②と多目的広場については、可動式の車止め(ボラード)を設置し、状況に応じてフレキシブルな利用ができるようになります。

交流・コミュニティ Interaction and Community

交流・コミュニティのための多彩なステージと、 誰にでも心地よい居場所

リニア駅を中心に、駅の南北には交流広場を設けます。それぞれの交流広場には木造の大屋根をしつらえ、ここでも交流やイベントを開催することができます。南北の交流広場は駅の高架下空間にある自由通路で行き来することができます。駅南側にあるふたつのコミュニティ広場は石積みや芝生を配し、どなたでもくつろいでいただける心地よい居場所となります。また、このコミュニティ広場は、平坦ではなく起伏のある形状で、イベント時にはステージや客席として活用できるだけでなく、大雨などの際には敷地内の雨水が一度に流出することを防ぐための調整池の役割も果たします。

07 北側交流広場

Interaction and Community

交通広場に接した交流の入口

北側交流広場は、駅利用者の乗換えや送迎などの発着点となる北側交通広場と駐車場に面し、自由通路で駅の南北とつながっています。大屋根のやさしい色合いが心を癒し、木立や花々に囲まれた心地よい交流の場です。広場は、伝統芸能や人形劇、お祭り、イベントでの利用も想定されています。



自由通路出口から北側交流広場を望む。北側交流広場でのイベントのイメージ図です。大屋根の下や屋外で人形劇が行われています。

08 南側交流広場

Interaction and Community

賑わいとくつろぎの生まれる空間

駅南側の交流広場は、広々とした大屋根が特徴的です。大屋根は、南側交通広場、南側多目的広場、そしてコミュニティ広場への通路へと連なり、賑わいとくつろぎの空間が生まれます。



南側交流広場でのイベントのイメージです。南信州が世界に誇る獅子舞に多くの人が訪れ楽しんでいます。

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

09 コミュニティ広場 ①②

Interaction and Community

楽しむ、つながる、守るステージがここに

コミュニティ広場は、駅南側にリニア駅前線に面したコミュニティ広場①と、国道153号に面したコミュニティ広場②の2箇所が整備されます。それぞれ芝生と石積みのゾーンがあり、コミュニティ広場①は工事発生土を活用した中規模の丘状の広場、コミュニティ広場②はゆるやかに傾斜しており、比較的大規模な天然のホールのような活用も見込まれます。

また、コミュニティ広場②はグリーンインフラ(後出17p)の視点から、災害の軽減を目的とした雨水の一時的な調整池としての機能も併せ持っています。



コミュニティ広場は、リニア駅前空間を訪れる一人ひとりの心地よい居場所として、住民や事業者だけでなく、学生や専門家など共にアイデアを持ち寄りながら、今後カフェや飲食店、お土産売り場などの魅力発信施設を検討していきます。

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

10

Interaction and Community

多目的広場

楽しみ方、使い方も自由自在な多目的広場

多目的広場は、多目的な利用を想定して整備されるエリアです。北側駐車場②につながった北側多目的広場、南側には、南側多目的広場が設けられ、どちらもイベントスペースとしてはもちろん、イベント等開催や混雑時には、北側多目的広場は、臨時駐車場として利用することができます。



北側多目的広場で、マルシェが開催されているイメージ図です。右側のテントの向こうにリニア駅が見えています。正面の南アルプスや伊那山地を望みながら、地元野菜や特産品などを販売するマルシェが並び、左側では焼肉コーナーがあったり、キッチンカーも来ています。こういった各種イベントでの活用が、目的や規模に合わせて柔軟に行えるのも多目的広場の魅力のひとつです。

11

Interaction and Community

高架下空間

結び目の中心は、人・情報・モノが出会う場所

リニア駅入出口周辺は、自由通路と高架下空間としての活用が予定されています。ここにも大屋根のデザインが高架下空間全体を結ぶモチーフとして用いられ、外と中の一体感を演出します。高架下空間は、観光などの総合コンシェルジュのほか、リモートワークやコワーキングの可能なブックカフェや、デジタルサイネージを用いたエリアの情報発信、また特産品や工芸品販売の常設マルシェなどが想定されています。



高架下空間中央部から、北東方面を望んだ全体のイメージです。手前では、地域の工芸品や特産品の展示・販売が行われています。柱のデジタルサイネージには、飯田の地域資源である水引や獅子舞等、イベント情報が映し出されています。右手奥にはブックカフェがあり、リモートワークやコワーキングが可能な駅ナカのビジネススペースとして活用されているイメージです。

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

高架下と広場の活用に向けて

高架下空間は、南信州エリアの地域資源である水引や獅子舞、食や観光に関する情報などが、デジタルサイネージによって情報発信される予定です。



デジタルサイネージによる情報発信のイメージ

魅力を発信し、いざなう高架下空間

高架下空間には、リニア駅利用者の待合施設と合わせて、インフォメーションや魅力発信施設、ライブラリーなどの設置を計画しています。デジタルサイネージはもちろん、来訪者が特産品や食、伝統文化、芸能など地域の情報と魅力に直接触れ、買い物をしたり、そこから各地へと自然にいざなえるしなげを設けます。駅周辺の景観と調和し、民間事業者が参画しやすくなるため、大規模ではなく小規模の魅力ある施設を分散し、建物個々に随時イベント等が行える分棟配置とします。地域住民にとっては、リニア駅利用者だけでなく、待ち合わせをしたり散歩で立ち寄れるような一人ひとりに合わせた居場所となる空間を創ります。



南信州には、この地ならではの自然と独自に育まれ受け継がれてきた芸能や食文化、産業、学び、協働、そして結いの精神があります。世界に誇れるこうした「当地域ならではの」を、高架下空間と多目的広場、コミュニティ広場などでどう活用し、発信し交流していくか。リニア駅とリニア駅前空間が価値ある空間となるよう、ご意見やアイデアをお寄せください。

自然の持つ多様な機能を取り入れた 持続可能性の高いグリーンインフラ空間

グリーンインフラとは、「自然が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能な社会と経済の発展に貢献する自然のインフラ」と定義されています。リニア駅前空間は、県内各地の木材を用いたシンボルである大屋根をはじめ、南信州らしい癒しや安らぎ空間の創出、災害の軽減、低炭素技術などにグリーンインフラの要素を幅広く取り入れています。

12 グリーンインフラ

Environmental

グリーンインフラを活用した環境の整備

リニア駅前空間では、グリーンインフラを活用・整備することによって防災や減災、環境保全や改善、地域の魅力向上や地域振興、健康や文化に良い影響を与えることが期待されています。



大屋根 (15)

地元材を中心に豊富な森林資源を活用した大屋根は、リニア駅前空間のシンボリックな存在です。入出口への歩行者動線では天候バリアフリーを確保し、交流広場や多目的広場、コミュニティ広場へは、賑わいやくつろぎをつなぎます。

緑化駐車場 (06・10・14)

北側駐車場①②、北側多目的広場、南側多目的広場は、緑化舗装を施します。雨水の浸透を促しつつ、ヒートアイランド現象を抑え視覚的にも潤いのある快適な駐車場空間となります。

コミュニティ広場 (09)

伊那山地や風越山を望むことができるコミュニティ広場。ゆるやかに傾斜しており、天然のホールのような景観になっています。

園路 (13)

木材を活用したデッキタイプの園路。ピークシフトの観点から、デッキ下には雨水を排水する浸透トレンチを敷き、流出量のピークをずらす工夫がなされています。

水引ライン (14)

スポンジシティの考え方をもとに、飯田らしいグリーンインフラシステムとして、水を保水する表層の仕上げを繊細なライン状に配置することから水引ラインと呼んでいます。

調整池 (13)

調整池は、リニア駅前広場全体の雨水排水を溜め、流出量を調整することで、豪雨の場合の下流域への洪水を防ぐ役割を担っています。普段は、なだらかな傾斜のコミュニティ広場として、多目的に活用することができます。



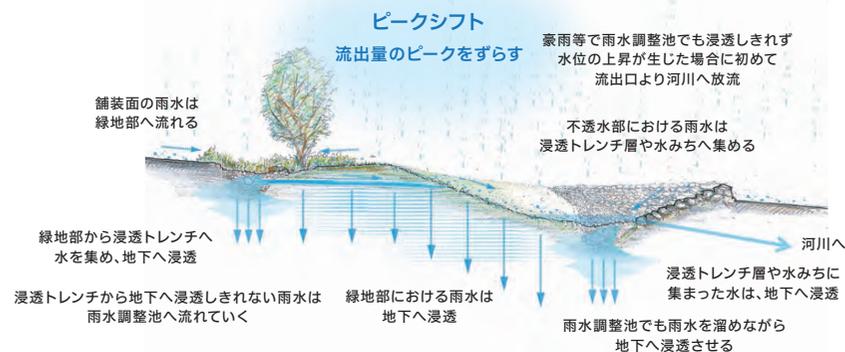
緑地 緑化駐車場 緑地 道路 交通広場 コミュニティ広場 園路 石積み擁壁 調整池 コミュニティ広場

13 ピークシフト

Environmental

降雨時のピークシフトのために

自然や環境への負荷を低減しながらも、激甚化する昨今の気象状況をふまえて、コミュニティ広場にはなだらかな起伏を設けています。イベント時にはステージや客席としても活用できる芝生や石積みを配置し、降雨時には雨水の調整池としての役割を併せ持てるよう設計されています。



14 水引ラインと緑化駐車場

Environmental

雨水管理による減災と冷却を体系的に

リニア駅前空間では、スポンジシティ※の考え方をもとに、水を保水する表層の仕上げをライン状に配置し水を引き込む「水引ライン」の整備を検討しています。



※スポンジシティ：地表面に水を貯めて大雨から街を守り、暑いときには土や植物から水が蒸発して涼しさを生み出す、スポンジのような機能を持つ都市づくりの考え方です。

15 大屋根

Environmental

風景の魅力を引き出す特徴的なモチーフ

木材を使用した大屋根は、リニア駅とリニア駅前空間内をつなぐシンボリックな存在です。伝統工芸である阿島傘や水引を連想させる意匠は、伊那谷の風景の魅力を引き出す特徴的なモチーフとなっています。

長野県内の豊富な森林資源をもとに、木材の伐採、製材から施工そしてメンテナンスに至るまで、行政だけでなく技能を持つ方々などと共に、森林資源活用やトレーサビリティのサイクルに参画できる仕組みを、構築していきます。周辺の植栽ともなじみ、心地よい居場所を演出します。



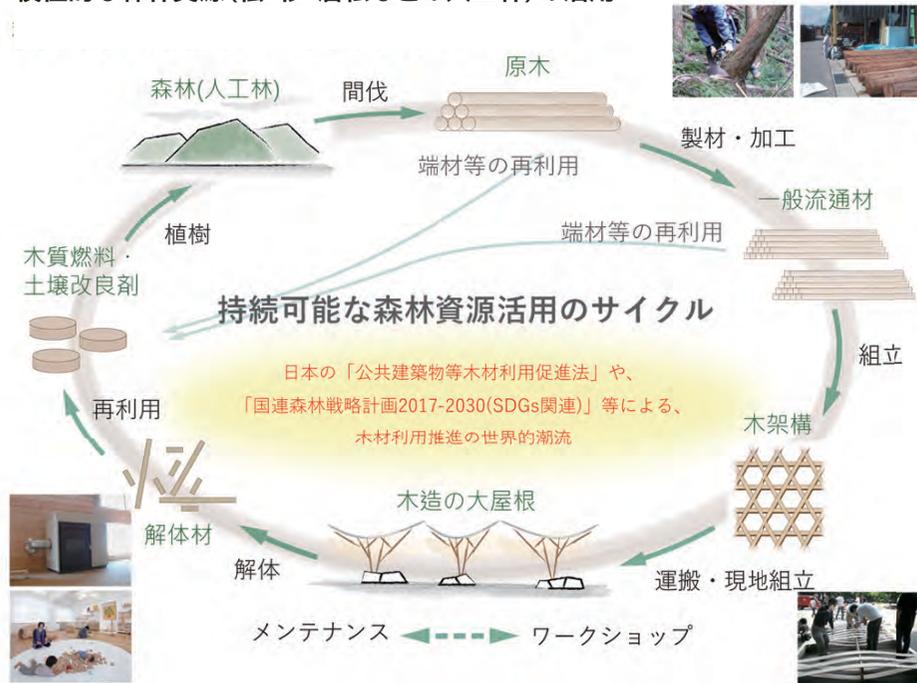
大屋根の材料は、地元材を中心に豊富な森林資源を活用し、集成材ではなくできるだけ手を加えない無垢材のままでの使用が検討されています。地域林業の状況によって、入手しやすくメンテナンスしやすい樹種を選びます。



自然界においては、枝葉の集まりが1本の木をかたちづくり、木々が集まって森となります。大屋根も、ひとつひとつは小さな材木ですが、その組みあわせによって木造の屋根となり、それらが群となって大きな屋根下の空間を形成します。

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

積極的な森林資源(桧・杉・唐松などの人工林)の活用



木造の大屋根の計画には、多くの木材が活用されます。積極的な木材の活用は、地産地消の持続可能な森林資源活用のサイクルを生み出すことにつながります。

16 ゼロカーボン

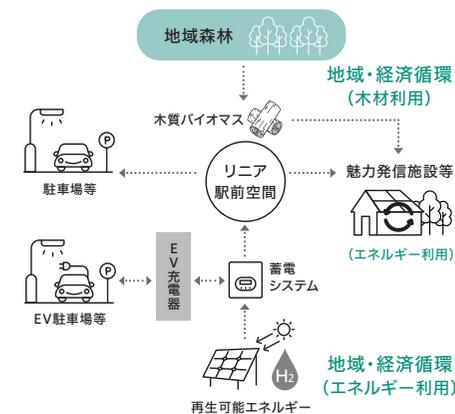
Environmental

環境文化都市のシンボルとなる空間創出を目指して

既存の再生可能エネルギー技術を活用しつつ、オフサイトPPA※、VPP※、水素など新たなエネルギー技術の導入について検討し、地域内外に環境文化都市飯田にふさわしい空間の創出に向けて取り組んでいきます。

※ オフサイトPPA※: オフサイトPPAは、再生可能エネルギーの電源を離れた場所に設置し、その発電電力を供給する仕組み。
※ PPA: パワー・パーチェス・アグリーメント (Power Purchase Agreement) の略で、「電力販売契約」を表す。

※ VPP: バーチャルパワープラント (Virtual Power Plant) の略で「仮想発電所」を表わし、小規模の電源設備をまとめて管理し、全体として発電所のような機能を得るシステムのこと。



17 景観

Environmental

伊那谷らしい眺望を楽しむ

南信州には、当地域ならではの河岸段丘、起伏に富んだ地形、南アルプスや伊那山地への眺望、また風越山を望む昔ながらの風景があります。駅前広場から伊那谷らしい風景を楽しめるランドスケープ※を大切にします。

※ランドスケープ：景色や風景を構成する要素



駅南東から風越山を望んで



美しい山並みや日本の原風景とも言える里山の風景を眺望できる視点場※を設けます。
※視点場：眺めを楽しむ場所

※駅舎の形状・デザインは、今後JR東海に要望し、協議・検討していくためのイメージです。

リニア駅とリニア駅前空間を共創するために

To co-create the Linear Station and the space in front of the Linear Station

リニア駅前空間は、みんなで創る空間です

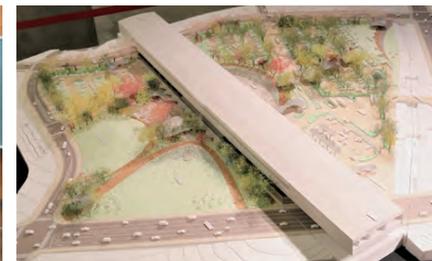
飯田市リニア推進部では、これまでリニア駅とリニア駅前空間、周辺整備への理解を深めていただくため、職員による「出前講座」を開催し、学生さんをはじめ多くの県内外の皆さんに受講していただきました。

リニア駅とリニア駅前空間は、いよいよこのデザインノートでご紹介した実施設計をもとに、どう活用していくかを市民の皆さまと一緒に考え、共に創ってゆく段階になりました。

リニア駅前空間は、みんなで創る空間です。駅前空間が「結いの広場」として、時を結び、風景を結び、暮らしを結び、人々を結び、地域を結う結び目となるために、世界に発信したい地域の魅力を、また駅前空間に愛着を持ち続けることができるような取り組みやアイデアをお寄せください。



出前講座では、資料をお配りするほか、スライドを使ってリニア駅とリニア駅前空間、工事の進捗などをお伝えしています。



リニア駅前広場のデザイン模型は、ムトスふらざ、飯田市役所やイベントなどで展示しています。デザインノートの内容を、ぜひ実際の模型で確認してみてください。



工事の進捗をはじめ、リニア駅とリニア駅前空間、駅周辺整備などに関する情報は、飯田市のYouTubeチャンネルでご覧になれます。



飯田市 YouTubeチャンネル
(リニア関連動画)

飯田市役所 リニア推進部 リニア整備課
〒395-8501 長野県飯田市大久保町2534
TEL. 0265-22-4511 (代表)

リニア中央新幹線に関する最新情報はこちらから
(飯田市HP)

