

第3回リニア駅周辺整備検討会議 次第

平成27年12月22日（火）9時00分～
飯田市役所 第2委員会室

1 開 会

2 あいさつ

3 報告事項

(1) 第2回リニア駅周辺整備検討会議の報告 [資料 1]

(2) 各部会の経過について [資料 2]

4 協議事項

(1) 魅力発信部会の検討内容について [資料 3]

(2) 駅周辺整備の整備範囲について [資料 4]

(トランジットハブ・道路ネットワーク部会)

5 閉 会

第3回リニア駅周辺整備検討会議 出席者名簿

委 員

区 分	氏 名	役 職
〔会長〕 学識経験者	小澤 一郎	(公財) 都市づくりパブリックデザインセンター理事長
	瀬田 史彦	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
	大西 達也	(一財) 日本経済研究所調査局長兼地域未来研究センター副局長
リニア駅計画地域の代表	北原 三三	座光寺地域自治会長
	岡田 忠義	上郷地域まちづくり委員会副会長
	小平 茂樹	上郷北条まちづくり委員会会長
各種団体の代表者	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	矢澤 輝海	みなみ信州農業協同組合長
	中島 一夫	飯田観光協会会長
		信南交通(株)代表取締役社長 (公共交通関係機関)
	鈴木 佳史	長野県タクシー協会下伊那支部長 (公共交通関係機関)
行政機関	安藤 嘉夫	長野県建設部リニア整備推進局長
	松田 光弘	長野県下伊那地方事務所副所長 (代理出席)
	水間 武樹	長野県飯田建設事務所長
	廣瀬 一男	上伊那広域連合事務局長
	塚平 裕	南信州広域連合事務局次長 (代理出席)
行政機関(飯田市)〔副会長〕	佐藤 健	飯田市副市長

部 会

トランジットハブ・ 道路ネットワーク部会長	鈴木 弘司	国立大学法人名古屋工業大学都市社会工学科准教授
魅力発信部会長	中島 一夫	飯田観光協会会長

オブザーバー

事業主体	太田垣 宏司	東海旅客鉄道(株) 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部名古屋建設部担当課長
------	--------	---------------------------------------

飯田市関係部長

飯田市	今村 和男	総合政策部長
	竹前 雅夫	市民協働環境部長
	高田 修	産業経済部長
	井坪 憲俊	建設部長
	木下 悦夫	リニア推進部長
	今井 清隆	建設部参事兼リニア推進部参事

第3回リニア駅周辺整備検討会議 座席表

H27.12.22(火)

飯田市役所 第2委員会室

〔氏名敬称略〕

飯田商工会議所 会頭 柴田忠昭	〇	飯田観光協会 信南交通㈱代表 取締役社長 中島一夫	〇	上伊那広域連合 事務局長 廣瀬一男	〇	南信州広域連合 事務局長 渡邊嘉蔵	〇	代理 塚平裕		座光寺地域関係者 北原三三	〇	上郷地域関係者 岡田忠義	〇	上郷北条地域関係者 小平茂樹	〇	県リニア整備推進局長 安藤嘉夫	〇	下伊那地方事務所 長 有賀秀敏	〇	代理 松田光弘	〇	飯田建設事務所 長 水間武樹	〇
------------------------------	---	---	---	--------------------------------	---	--------------------------------	---	---------------	--	-------------------------	---	------------------------	---	--------------------------	---	---------------------------	---	------------------------------	---	----------------	---	-----------------------------	---

飯田商工会議所 会頭 柴田忠昭	〇
みなみ信州農業 協同組合長 矢澤輝海	〇
飯田観光協会 信南交通㈱代表 取締役社長 中島一夫	〇
タクシー協会 下伊那支部長 鈴木佳史	〇
上伊那広域連合 事務局長 廣瀬一男	〇
南信州広域連合 事務局長 渡邊嘉蔵	〇
代理 塚平裕	

座光寺地域関係者 北原三三	〇
上郷地域関係者 岡田忠義	〇
上郷北条地域関係者 小平茂樹	〇
県リニア整備推進局長 安藤嘉夫	〇
下伊那地方事務所 長 有賀秀敏	〇
代理 松田光弘	〇
飯田建設事務所 長 水間武樹	〇

市総合政策部長 今村和男	〇	市リニア推進部長 木下悦夫	〇	市産業経済部長 高田修	〇	市市民協働環境部長 竹前雅夫	〇	市建設部長 今井清隆	〇
------------------------	---	-------------------------	---	-----------------------	---	--------------------------	---	----------------------	---

事務局	事務局	〇	〇	〇	〇	〇	〇
		高田修	市産業経済部長	市市民協働環境部長	竹前雅夫	市建設部長	市建設部参事兼 リニア推進部参事

第2回リニア駅周辺整備検討会議の報告

日時：平成27年11月24日 9:00～

場所：飯田市役所 第2委員会室

1 会議内容

- (1) 第1回検討会議の内容について
- (2) 検討会議の基本的な考え方について
- (3) テーマ別部会の進め方について
- (4) 平成27年度のテーマ別部会で配慮すべき事項について
- (5) 部会の委員構成（案）について
- (6) 「整備予定区域」における地形的条件について
- (7) 交通事業者へのヒアリングについて
- (8) 他地域の参考事例について

2 主な意見の概要

全体事項

- ・人口規模、利用者数、天候、地形、周辺地域（中心街か郊外か）などの制約条件を加味し、駅周辺整備を行う必要がある。

会議等の運営方法

- ・「伊那谷自治体会議」で「当検討会議」からの報告を受けて議論をしたいので、2つの会議を同様の頻度で開催する必要がある。
- ・長野県全体、伊那谷、飯田下伊那と3つのエリアがあるので、部会において検討する視点（範囲）を絞ってほしい。
- ・すべての部会を年度内には立ち上げてほしい。
- ・専門的な議論の後に、市民等からの幅広い意見を取り入れるプロセスとしたほうがよい。

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

- ・他地域の事例（想定利用者数と実際利用者数、駐車場数、利用者の構成割合等）を提示してほしい。
- ・雨、雪、風などの天候に左右されず、リニア駅で乗換ができるようにしてほしい（物理的な「シームレス化」）。
- ・リニアに乗ること自体が楽しいと思うので、リニア駅を降りた時に、二次交通がこれまでのものと大きく異なり、楽しめるものとしてほしい（楽しみの「シームレス化」）。
- ・駐車場を整備するにあたっては、高低差を利用してほしい。（裏面に続く）

魅力発信部会

- ・「道の駅」を公設民営でつくってほしい。
- ・整備主体や運営主体を議論するにあたって、専門的な判断が必要になる。

交流人口拡大部会

- ・M I C Eを検討して頂けるのはありがたい。

他地域の事例等

- ・整備主体や運営主体を検討する際、国にも様々な交付金等の制度があるので、情報を収集したほうがよい。
- ・東海道新幹線熱海駅、山陽新幹線新神戸駅などは地形上制約があるので、参考になると思う。
- ・駅周辺にどう民間投資がされ、どう変わったかを情報収集するのもよい。
- ・完成した形だけでなく、プロセスも参考にしたほうがよい。

各部会の経過について

1 トランジットハブ・道路ネットワーク部会

(1) 部会

- ①12月08日(火) 第1回トランジットハブ・道路ネットワーク部会
 - ・ 部会長選出 … 鈴木弘司 名古屋工業大学准教授
 - ・ 確認事項 … 進め方、前提条件
 - ・ 協議事項 … 各施設の配置について、配慮事項からの計画
- ②12月17日(木) 第2回トランジットハブ・道路ネットワーク部会
 - ・ 第1回の報告
 - ・ 協議事項 … 各施設の配置について、配慮事項からの計画

(2) 作業部会

- ①11月30日(月) 第1回作業部会
 - ① 導入機能の整理と配置
 - ② コンコースの事例
 - ③ 駅前広場等の配置例
- ②12月02日(水) 第2回作業部会
 - ① 導入機能の整理と配置

(作業部会準備会)

- ・ 10月07日(水) … 道路計画、道路配置の検討
- ・ 10月20日(火) … 道路計画、道路配置の検討
- ・ 10月23日(金) … 道路計画、全体計画の検討
- ・ 10月26日(月) … 道路計画、道路配置の検討
- ・ 11月16日(月) … 道路計画、道路配置の検討

2 魅力発信部会

(1) 12月18日(金) 第1回魅力発信部会

- ・ 部会長選出 … 中島一夫 飯田観光協会 会長
- ・ 確認事項 … リニア駅周辺整備基本構想における魅力発信施設の位置付け
リニア駅周辺整備検討会議及び魅力発信部会の役割
- ・ 協議事項 … トランジットハブ・道路ネットワーク部会での検討状況
魅力発信施設機能について意見交換

第 1 回魅力発信部会の内容（要旨）

1 説明報告内容

（１）「リニア駅周辺整備基本構想」における魅力発信施設の位置づけの確認

①以下の上位関連計画を踏まえて「リニア駅周辺整備基本構想」を策定していることを確認

- ・長野県：リニア活用基本構想
- ・伊那谷：リニアバレー構想（骨子）
- ・飯伊地域：リニア将来ビジョン
- ・飯田市：飯田市基本構想後期基本計画、リニア推進ロードマップ、土地利用基本方針等

②「魅力発信施設」が、「リニア駅周辺整備基本構想」の基本方針 1 の取り組みとして位置づけられていること、及びその内容について説明

（２）トランジットハブ・道路ネットワーク部会の検討状況についての報告

①「リニア駅周辺整備基本構想」における駅周辺整備のイメージについて説明

- ・北側は広域交通機能を中心に位置づけ
- ・南側は地域公共交通を中心に位置づけ

②リニア駅周辺整備を検討するエリア（整備予定区域）の確認

③地形的条件と技術的条件（コントロールポイントの説明）

- ・北から南、西から東へかけて、最高 15m 程度の標高差
- ・国道 153 号及び座光寺上郷道路の整備予定
- ・信号間距離、直角交差等の技術的条件

④以上①～③等を踏まえ、エリア的に制限を受ける中での計画とならざるを得ないことの説明

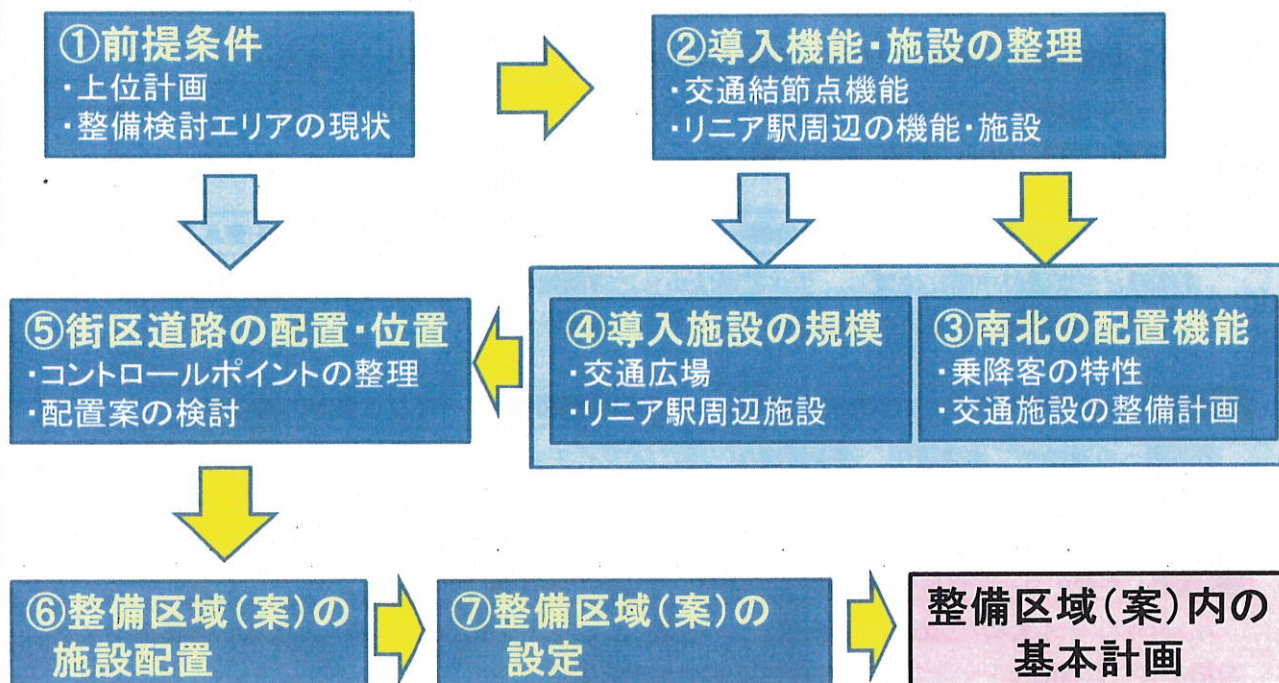
2 主な意見

- ・観光（広域観光）に関しては、様々な情報を一元的に把握できるような、わかりやすくかつワンストップで案内できる機能が必要。
- ・魅力を体感できるイベント広場的な機能が必要。銀座 NAGANO のように施設を効率的に利用し、イベントもできる発信力のある機能を備えるべき。
- ・整備予定区域では地形的・技術的制約条件の影響を受けることも踏まえる中で、魅力発信施設に期待される多様な機能を実現できるような検討が必要。
- ・駅にとって重要な機能である交通広場以外の面積が、どの程度確保されるかは現時点では不明ではあるが、他の部会の検討状況を踏まえつつ検討していくのが良い。
- ・インターネットでは得ることのできない、触れたり、食べたりといった体験を伴う現地ならではのガイダンス機能の視点も必要。
- ・地元の良さを外の人に理解してもらうには、ソフト的な取り組みとして、パンフや映像音声案内のみでなく、人を介在させるコンシェルジュ機能も必要であり、体験を通じた地域住民とのふれあいにつながるようなしくみづくりが大切。
- ・インバウンドへの取り組みに関しても十分な対応が必要。
- ・二つのアルプスを資源として活用すべき。
- ・空港のラウンジのような、ゆったりとした空間があってもよい。
- ・農業に関しては、道の駅のような機能との連動とともに、農産物をイベント的に販売するようなイベントスペースがあっても良い。
- ・二地域居住や定住・移住、就農に関しての案内や相談機能があると良い。
- ・起業したい人へのヒントとなるような機能も駅の近くにあると良い。
- ・発信ばかりではなく、来訪者から受信する双方向の機能があると良い。
- ・この地域の産業を PR できる施設があると良い。
- ・商業に関しては、幅広くこの地域（上伊那、下伊那、木曽）を発信できることを考えてほしい。

(2) 駅周辺整備の整備範囲について

1

説明フロー



2

長野県リニア活用基本構想

表 3つの広域交流圏の概略

構築	想定地域	ポイント
①伊那谷交流圏構想	【長野県駅の駅勢圏】 上伊那・飯伊地域（伊那谷）	❖長野県駅を利用 ❖リニアを活かし、大都市や世界とつながる地域
②リニア3駅活用交流圏構想	【長野県駅・山梨県駅・ 岐阜県駅の駅勢圏】 諏訪・木曽・松本地域及び 近隣地域（県中央地域）	❖長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の利用が可能 ❖鉄道、道路、空港による多様な移動手段を選択できる地域
③本州中央部 広域交流圏構想	【長野県全域】	❖2つの新幹線、高速道路等を基軸として、本州中央部における流動の創出が可能な地域

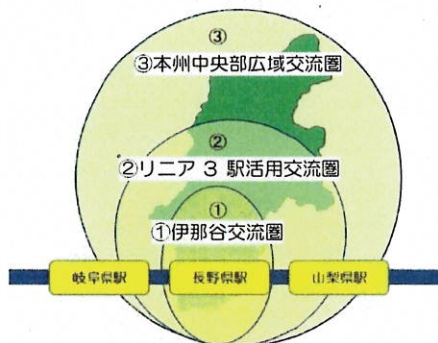


図 3つの広域交流圏のイメージ

表 伊那谷交流圏の基盤整備に関する方針等

項目	方針・取組
魅力ある駅空間の創造	県南の玄関口にふさわしい駅空間の整備
良好なアクセスの確保	高速道路の活用 ①高速道路へのアクセス性向上 ②高速道路と各地域の連携強化（スマートIC含む） ③駅勢圏の拡大に向けた高速道路の整備（三遠南信自動車道含む） 道路ネットワークの強化（国道153号の整備など） JR飯田線の活用 ①JR飯田線との乗換えの利便性確保 ②JR飯田線の利便性向上 ③JR飯田線の活性化

リニアバレー構想（骨子）

②将来構想

1 国際空港へ1時間でアクセスするグローバル活動拠点 ～世界とつながる～

グローバル産業や研究開発機関、航空産業クラスター、メディカルバイオクラスターといった新たな時代の産業の集積と次世代産業の創出を進める。

2 巨大災害時のバックアップと食料・エネルギーの新しい供給拠点 ～日本を支える～

首都圏と中京圏の中間に位置し、リニアを活かした時間短縮効果を最大限発揮できる地の利をいかすことで、首都機能や企業の中核機能のバックアップを果たす。

3 高度な都市空間と大自然とが近接した「対流促進圏域」 ～ここで豊かに暮らす～

都市圏への通勤や二地域居住、週末農業など新たなライフスタイルを提案するとともに、豊かにくらすための地域づくりや魅力ある自然環境の保全と景観の形成を進める。

4 世界から人を呼び込む感動フィールド ～ここでふれあう～

インバウンドも含めた広域観光の促進により交流人口を拡大させるため、美しい信州の原風景や文化を活かした広域観光ルートづくりや体験型観光の促進を図る。

リニア未来ビジョン

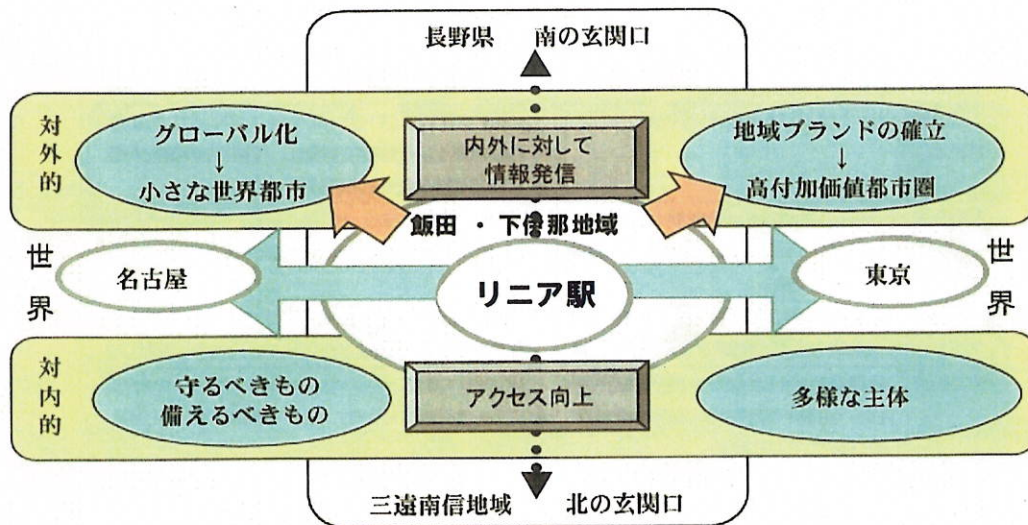


図 将来の地域像

リニア推進ロードマップ

②ロードマップの考え方

表 3本柱と三つくりの概要

3本柱	開業を見据えて3つの柱を設定し、それぞれに関する取組みをロードマップに記載
三つくり	「柱3：戦略的地域づくり」の具体化に向けては、人材サイクルを実現するため、デザイン思考的アプローチによる「産業」「人」「地域」の三つくりを位置づけ

リニア推進ロードマップの「3本柱」と「三つくり」



(先行する8つの視点)

図 ロードマップの構成

飯田市土地利用基本方針

⑤将来都市構造（持続可能な都市構造への転換）

<都市構造の基本的な考え方>

1. 計画に基づく土地利用<対立から共生>
2. 限りある土地の資源<資産価値から社会的価値>
3. 土地の流動化と有効利用<土地の保有から利用>
4. 既存ストックを利活用<整備から利活用>

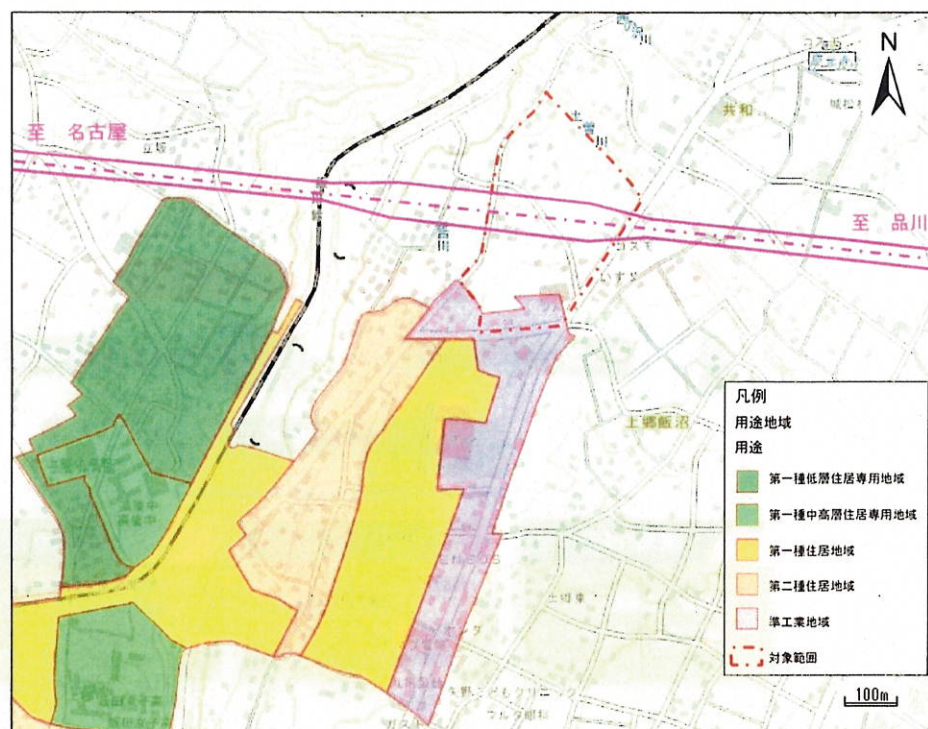
<拠点集約連携型都市構造の推進>

広域交通 拠点	リニア駅及びその周辺区域	⇒ 交通の結節点（トランジットハブ）としての機能に特化した整備を推進し、各拠点の機能が相互に高まるよう連携を図る。
地域拠点	各地区の市役所自治振興センターや公民館等のコミュニティ施設が集積された中心部	⇒ 行政、教育、文化、福祉、医療、商業などそれぞれの地区に応じた地域機能の集約を図る。
交流拠点	環境、産業、生活等の新たな可能性が期待される天龍峡エコバレー地域	⇒ 循環型社会のモデル地区として整備を推進し、自然や景観に配慮した付加価値の創出を図る。
中心拠点	各種業務や行政などの中核機能や特色ある商業や居住等の都市機能が蓄積された中心市街地	⇒ 飯田市の顔にふさわしい品格と賑わいのあるまちを創造するため、それら機能の充実を図る

(4) 広域交通拠点の整備等

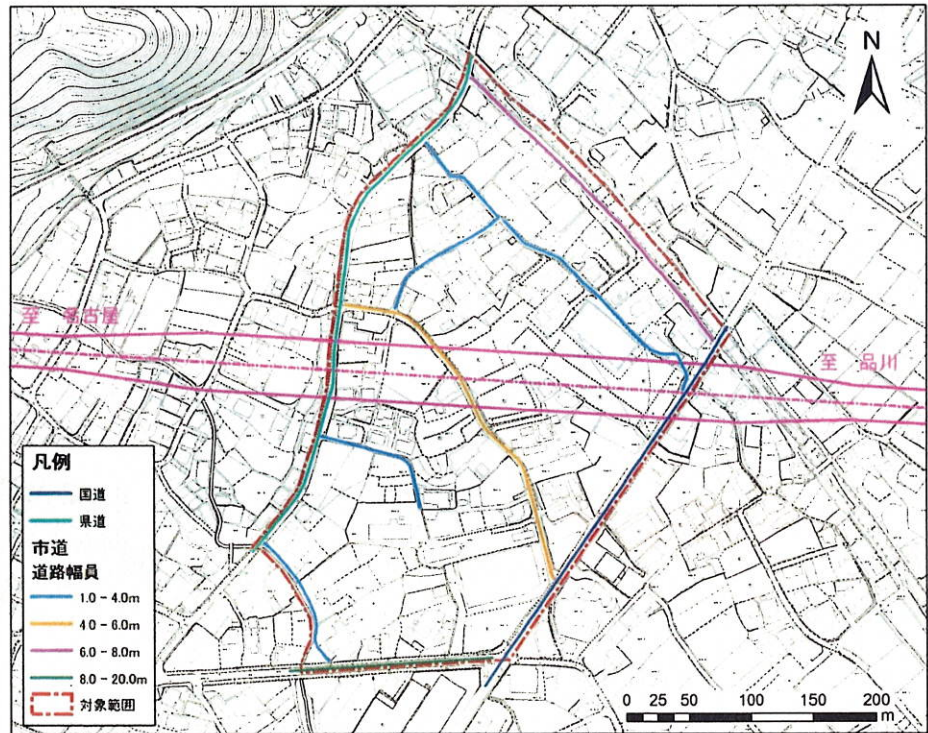
- ・広域交通拠点は交通の結節点として南信州地域はもとより長野県全体にもその効果が波及されるよう機能の充実を図る
- ・広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないよう、今ある良好な住環境や優良農用地などの保全に努める。

用途地域



■用途地域図

道路



■幅員別道路現況図

②導入機能・施設の整理

導入機能・施設に関する基本的な考え方

交通結節機能

- 道路網、地域公共交通との十分な連携
- 駐車場などの整備
- ソフト面においても機能強化

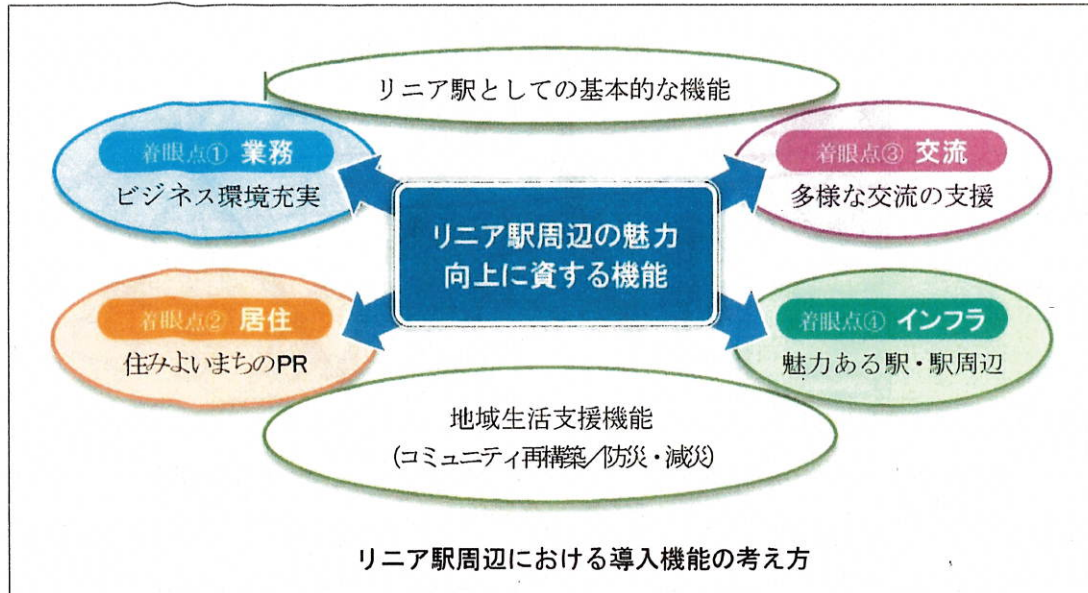
機能	交通手段	交通結節機能	備考
交通結節 (乗継) 機能	バス (高速・路線)	バス乗降場、転回場	
		バス駐車場 (待機場)	
	タクシー	タクシー乗降場	
		タクシー待機場	
	自家用車	乗降場 (K&R)、短時間待機 (停車) 場	
		自家用車駐車場 (P&R)	
	鉄道 (在来線)	JR 飯田線新駅、新駅とのアクセス歩行者空間	
アクセス強化機能	その他	観光バス乗降場、待機場	民営事業との役割整理が必要
		レンタカー配車、受け渡し空間	民営事業との役割整理が必要
	一般道路系	駅周辺 (国道 153 号等) の道路空間拡充	
	高速道路系	スマート I.C およびスマート I.C. 連絡道路	
	乗合交通手段	中心市街地や地域拠点、主要観光施設等とのアクセスに資するバスサービス等	
	その他	レンタサイクルサービス、カーシェアリングシステム、パーソナルモビリティ等	将来的な技術進展を見据えて導入を検討

リニア駅周辺の導入機能

基本的な機能

魅力向上に資する
機能住み続けられる
ための機能

地域アピール機能



11

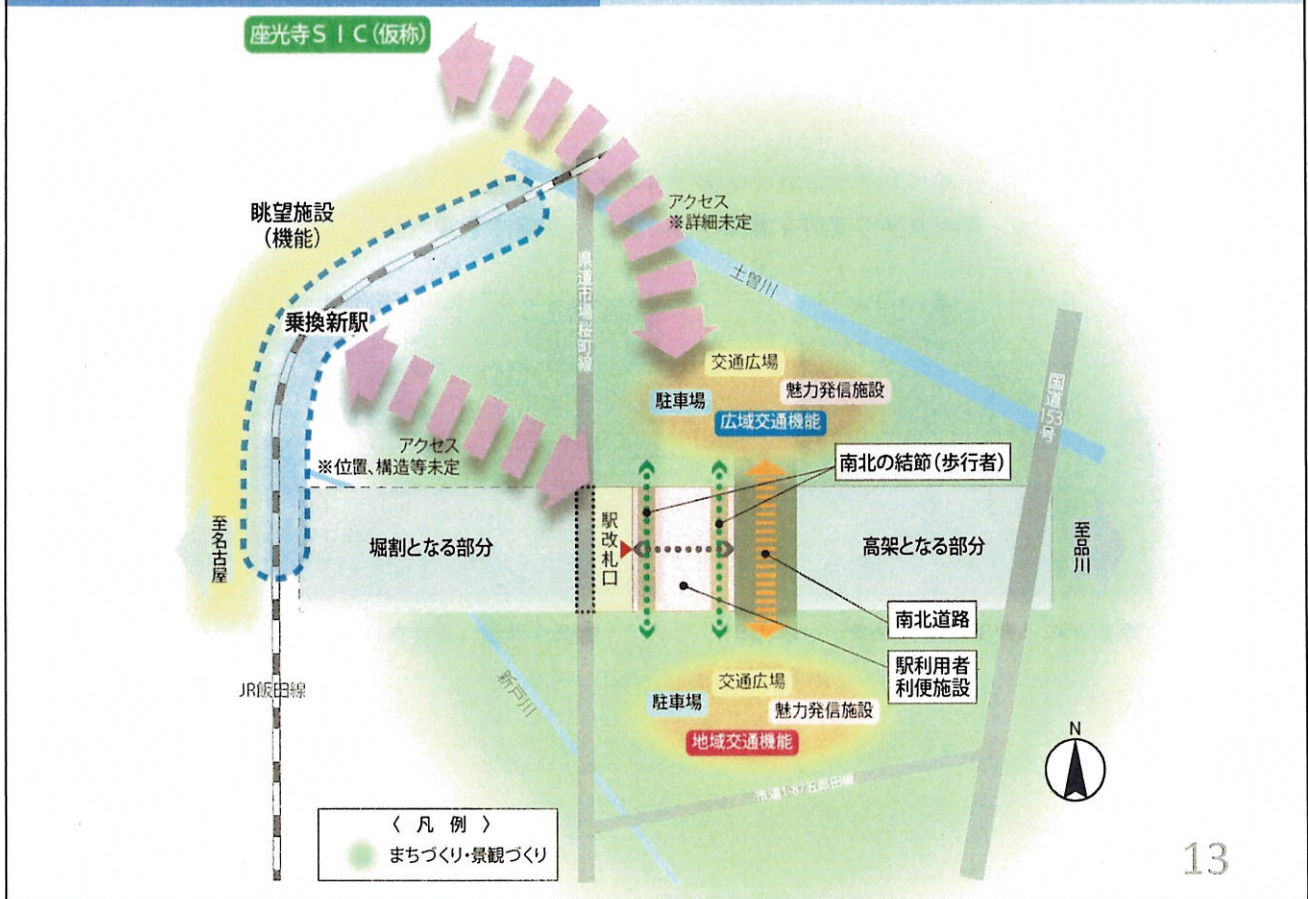
リニア駅周辺の導入機能

着眼点	目指すべき姿	駅前の果たす役割
リニア駅としての基本的な機能	・リニア駅利用者が待ち時間等を快適かつストレスなく楽しめるための、駅や駅周辺の有する基本的な機能の充実	リニア駅利用者の「やすらぎ空間」づくり
+		
魅力向上に駅周辺に資する機能	着眼点① 業務	・リニア中央新幹線を活かした新たなビジネス環境創出やビジネス支援機能強化 飯田での「ビジネス活動の最前線」づくり
	着眼点② 居住	・居住地としての魅力をリニア駅周辺で味わえる「住みよい飯田市」PR機能 飯田に「住んでみたい」と思わせる空間づくり
	着眼点③ 交流	・交流人口拡大に資する機能導入 市民と来訪者の「交流拠点」づくり
	着眼点④ インフラ	・リニア駅の駅機能強化 ・リニア駅周辺における、景観にも配慮したゆとりある歩行者空間形成 飯田の新たな「顔」づくり
+		
リニア駅整備を契機とした地域生活支援機能	・地域コミュニティの維持や再構築に資する機能 ・発災時にリニア利用客のみならず市民等が利用できる防災・減災機能強化	南北の新たな「連携」づくり 市民と来訪者の「安心拠点」づくり

12

②導入機能・施設の整理

基本構想における駅周辺の配置イメージ



13

②導入機能・施設の整理

基本構想における駅周辺の配置イメージ

①交通関係機能・施設

機能／施設	面積(m ²)
バス関連施設	310
高速バス関連施設	230
タクシー関連施設	130
自家用車(送迎)関連施設	160
歩道設置	2,100
車道設置	520
環境空間	1,470
P&R駐車場(※1)	22,500
計(※2)	27,420

②今後規模を検討する機能・施設

機能／施設	面積(m ²)
交通広場周辺道路(街区道路)	規模を検討
駅利用者利便施設	
魅力発信施設	
計	—

③駅に近接して導入するか検討を要する機能・施設

機能／施設	面積(m ²)
観光バス待機空間	駅近接配置の 必要性和規模を 検討
交流施設(※3)	
公園	
計	—

(①+②+③) - 高架下利用面積 = 駅周辺整備に必要な面積

(駅周辺整備事業に伴い用地買収を行う面積)

(※1)平面で整備した場合の面積(多層化によって縮小)

(※2)国の指針に基づき算定した数値。なお、構造物や施設の配置など具体的な検討に伴い、変動する可能性がある。

(※3)イベントスペース、コミュニティ施設等、人の交流に関する施設

14

交通広場周辺道路(街区道路)

自動車、自転車、歩行者の円滑な移動を確保するために、**車道は2車線の対面交通**とし、自転車と歩行者については、**自転車歩行者道を確保**する。また、環境や景観に配慮した**植栽を設けるもの**とする。



■穂高駅前（JR 東日本大系線）



■佐久平駅（北陸新幹線）

駅利用者利便施設

駅利用者の利便性を確保する。具体的な配置としては、コンコースに面した高架下などとする。



■長野駅（北陸新幹線）



■上越妙高駅（北陸新幹線）

魅力発信施設

地域の魅力を来訪者に対して発信する施設を配置する。具体的な規模や内容は今後検討するものとする。基本計画では道の駅を参考に**特産品販売所などの機能を備えた施設**を想定した面積を確保する。



■刈谷ハイウェイオアシス



■道の駅とよみ（山梨県）
（公益社団法人やまなし観光推進機構 HP より）

観光バス待機空間

来訪者の目的やバス事業者の意向を踏まえて、観光資源を有効に活用できる機能として**観光バス待機空間を確保**する。具体的な規模は、観光事業者等と調整を行い、検討するものとする。



■金沢駅（北陸新幹線）



■那須塩原駅（東北新幹線）

交流施設

地域住民に対して魅力のある**交流施設を配置**する。具体的な内容は、地域住民と話し合いながら検討する。



■日向市駅（日豊本線）
（イベント広場が併設）



■新庄駅（山形新幹線）
（広域交流センターが併設）

出典：Wikipedia

公園

駅利用者や地域住民の憩いの場として公園を配置する。近隣に街区公園が無いことから、**街区公園の機能（住民の憩いの場、緊急時の避難場所等）を有した公園を配置**するとともに、必要に応じて土地の有効利用も兼ねたポケットパークを配置する。

公園を交流施設の一部とするかなども、今後地域住民と話し合いながら検討する。



■新庄駅（山形新幹線）



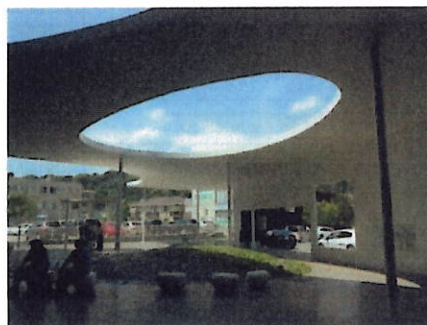
■多治見駅前（中央本線）

天候に対してのバリアフリー機能

駅周辺施設は**容易にかつ快適に移動**することが必要である。そのため、夏季における暑さ対策、降雨時、降雪時の対策としてシェルターなどを配置し、**天候に対してバリアフリー機能**を追加するものとする。



■黒部宇奈月温泉駅（北陸新幹線）



■熊本駅（九州新幹線）

交通広場

基本構想で整理されている機能/施設	基本計画における機能/施設の再整理	配置場所
バス関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	待機場	交通広場内
高速バス関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	待機場	交通広場内
	駐車場	交通広場外
タクシー関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	タクシープール	交通広場内
自家用車（送迎）関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	福祉バース	交通広場内
	短時間駐車場（一般）	交通広場内、交通広場外
	短時間駐車場（福祉）	交通広場内、交通広場外
歩道設置	歩道設置	交通広場内
車道設置	車道設置	交通広場内
環境空間	環境空間	交通広場内

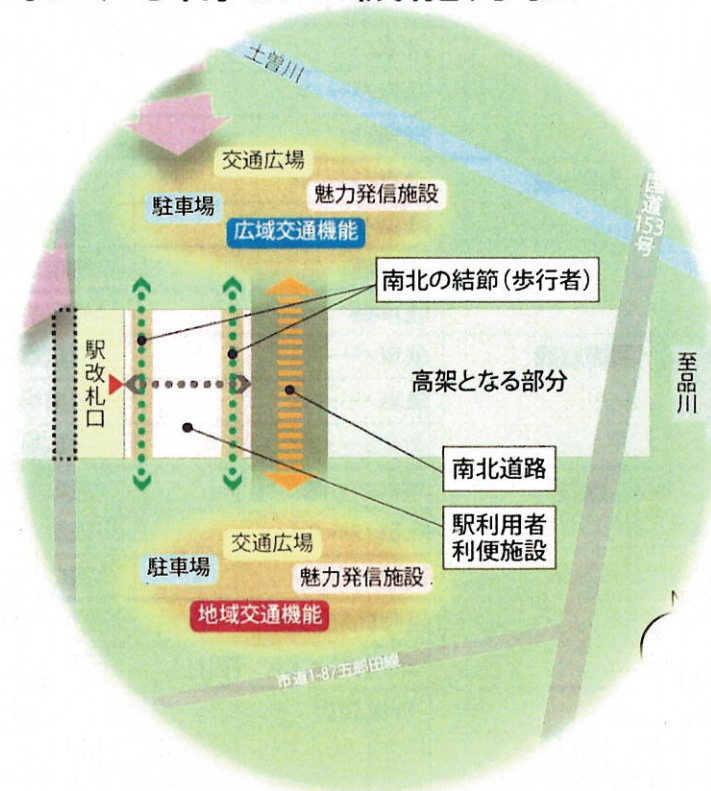
駅周辺

基本構想で整理されている機能/施設	基本計画における機能/施設の再整理	配置場所
P&R 駐車場	平面駐車場	交通広場内、交通広場外、高架下
	立体駐車場	交通広場外
交通広場周辺道路 (街区道路)	車道	交通広場外
	歩道	交通広場外
	植栽帯	交通広場外
駅利用者利便施設	駅利用者利便施設	交通広場外、高架下
魅力発信施設	魅力発信施設	交通広場外
観光バス待機空間	観光バスバース	交通広場内
	観光バス待機場	交通広場内又は交通広場外
	観光バス駐車場	交通広場外
交流施設	交流施設	交通広場外
公園	公園	交通広場外
—	天候バリアフリー	各施設

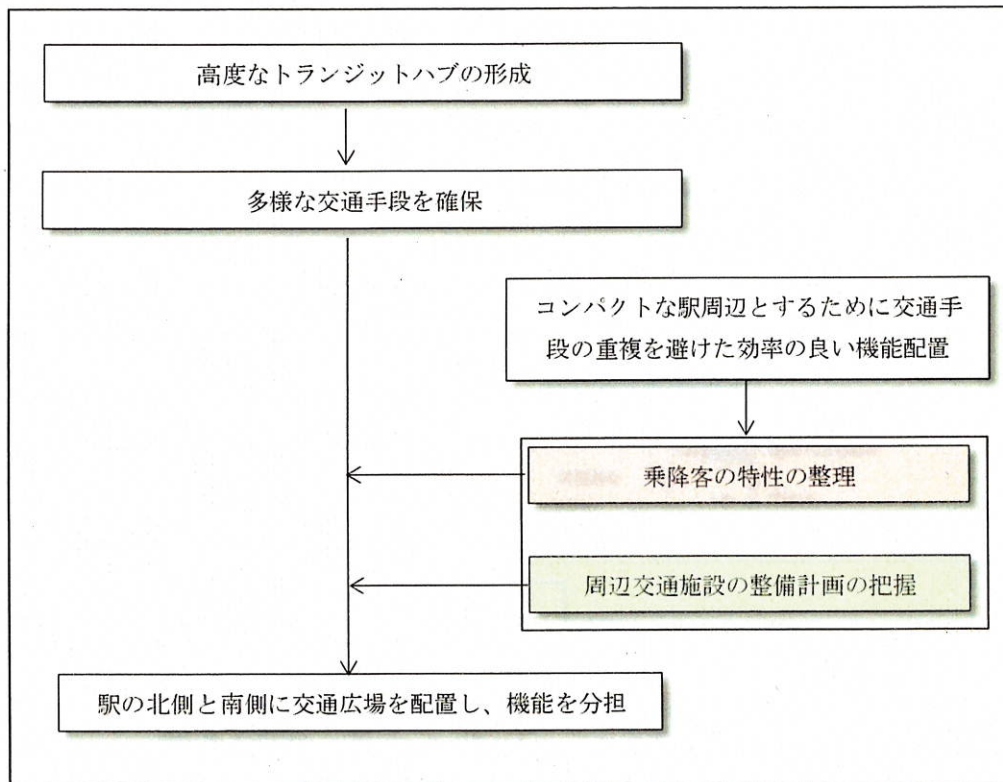
③南北の配置機能

南北の機能配置の考え方

基本構想における南北の機能分担

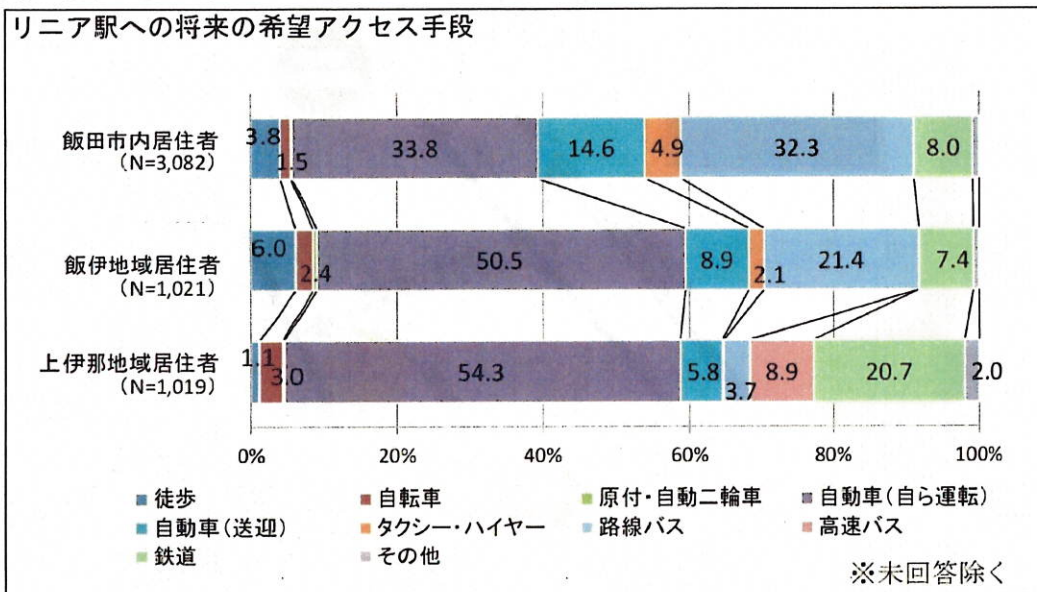


南北の機能分担の検討方法



25

駅勢圏居住者の交通手段

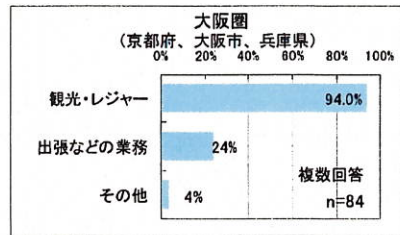
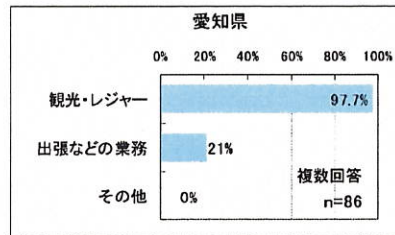
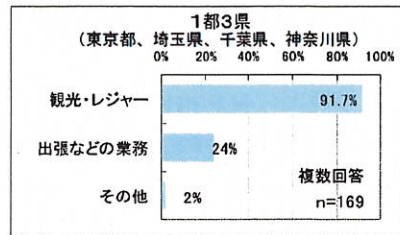


■居住地から円滑にアクセスできる位置に機能を配置

26

来訪者の目的

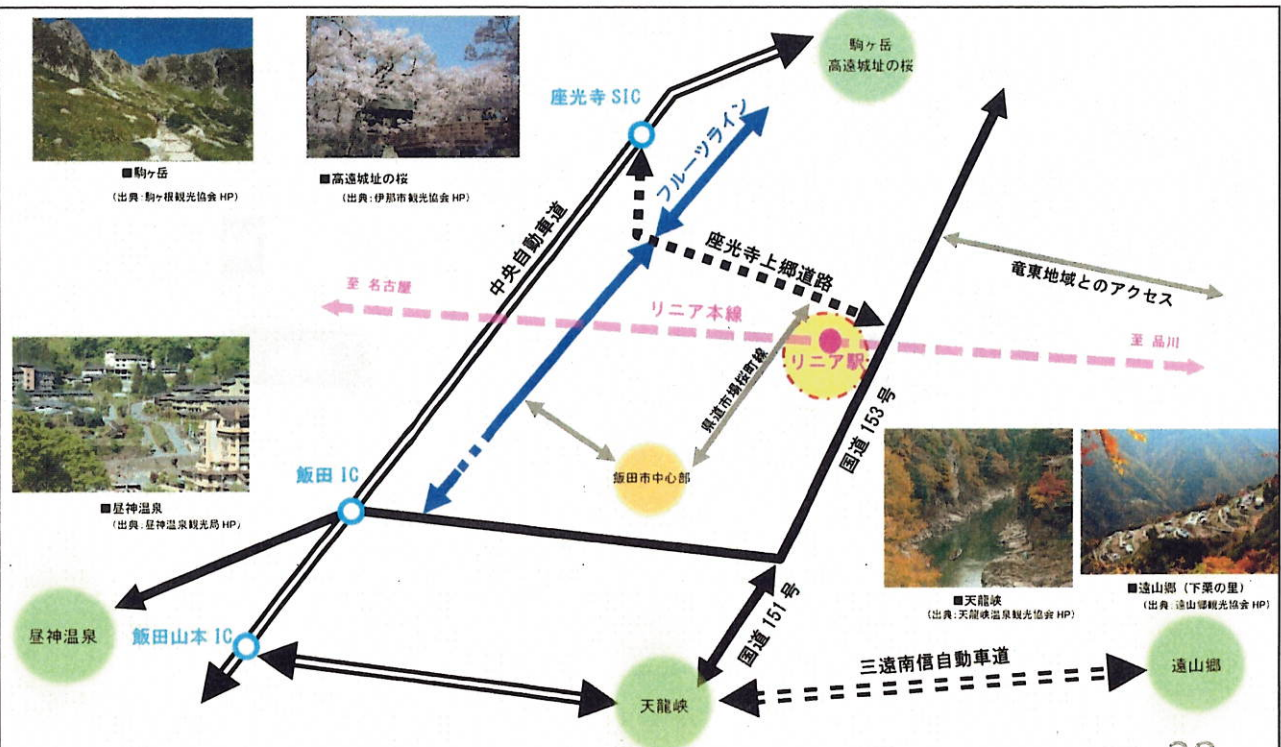
リニア中央新幹線開業により変化すると思う目的



■利用目的を踏まえて目的地を想定し、
目的地へのアクセスに配慮した位置に機能を配置

27

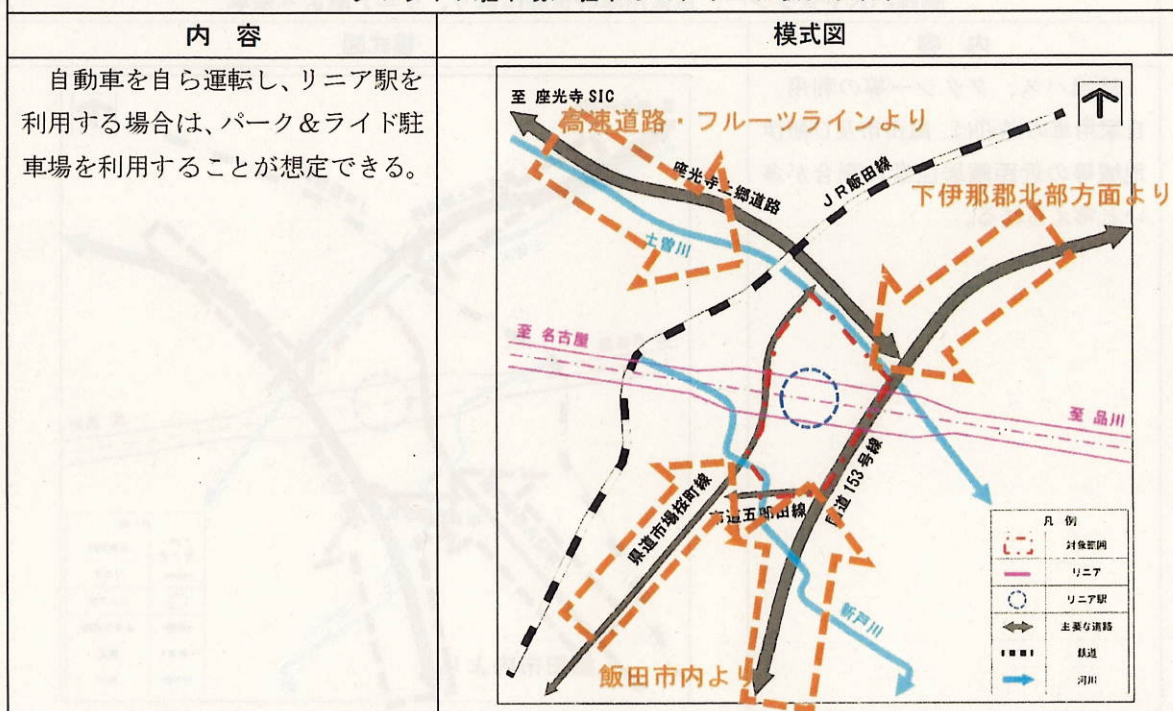
周辺の計画道路網



28

駅勢圏居住者のアクセス

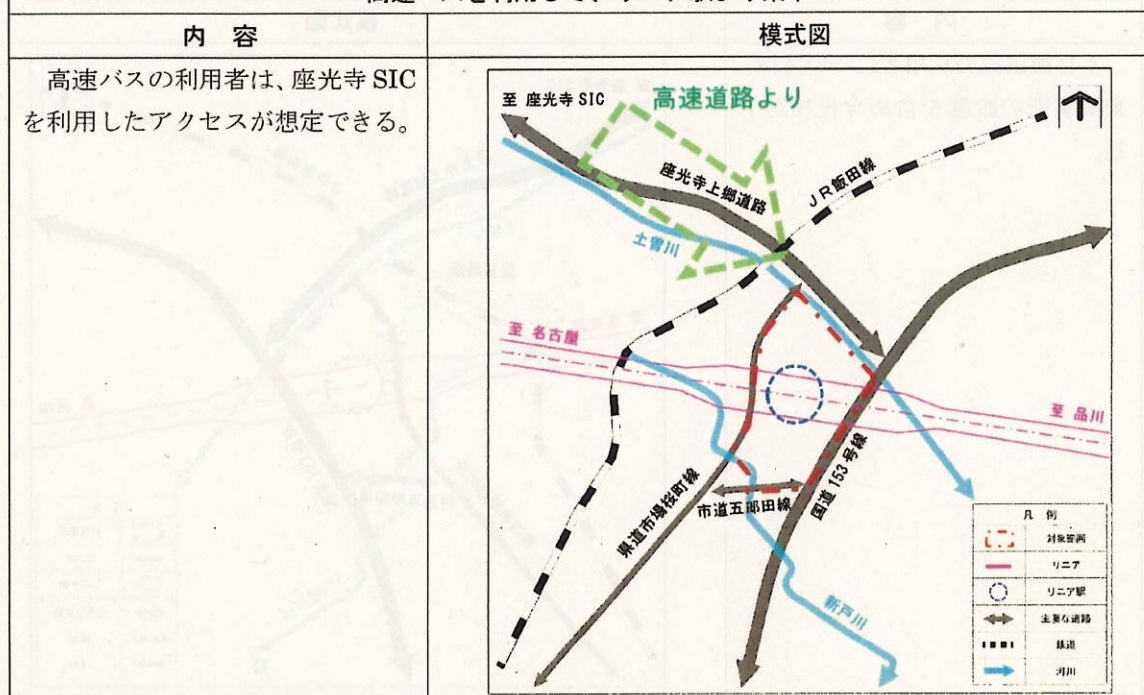
パーク＆ライド駐車場に駐車して、リニア駅より乗車



29

駅勢圏居住者のアクセス

高速バスを利用して、リニア駅より乗車



30

駅勢圏居住者のアクセス

路線バスやタクシー、自家用車の送迎により、リニア駅より乗車	
内 容	模式図
路線バス、タクシー等の利用、自家用車の送迎は、飯田市及び飯伊地域等の近距離居住者の割合が多いと考えられる。	

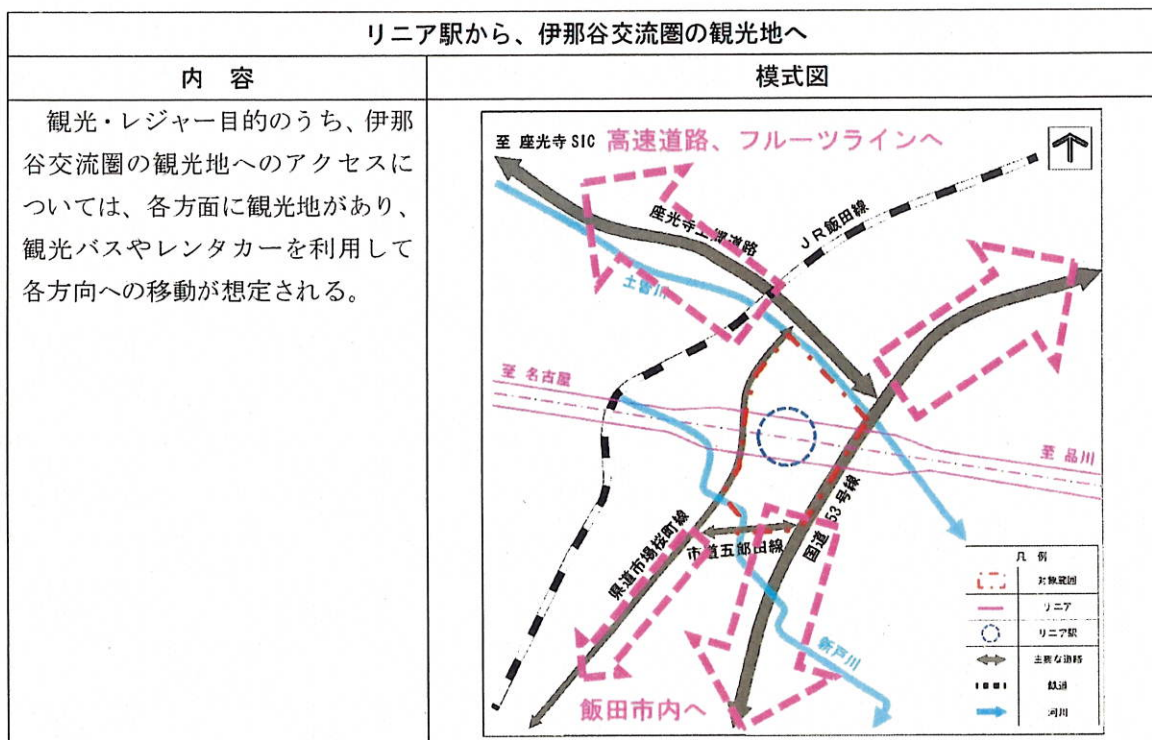
31

駅勢圏居住者のアクセス

ＪＲ飯田線を利用して、リニア駅より乗車	
内 容	模式図
ＪＲ飯田線の利用者については、乗換新駅の設置を含め今後検討する。	

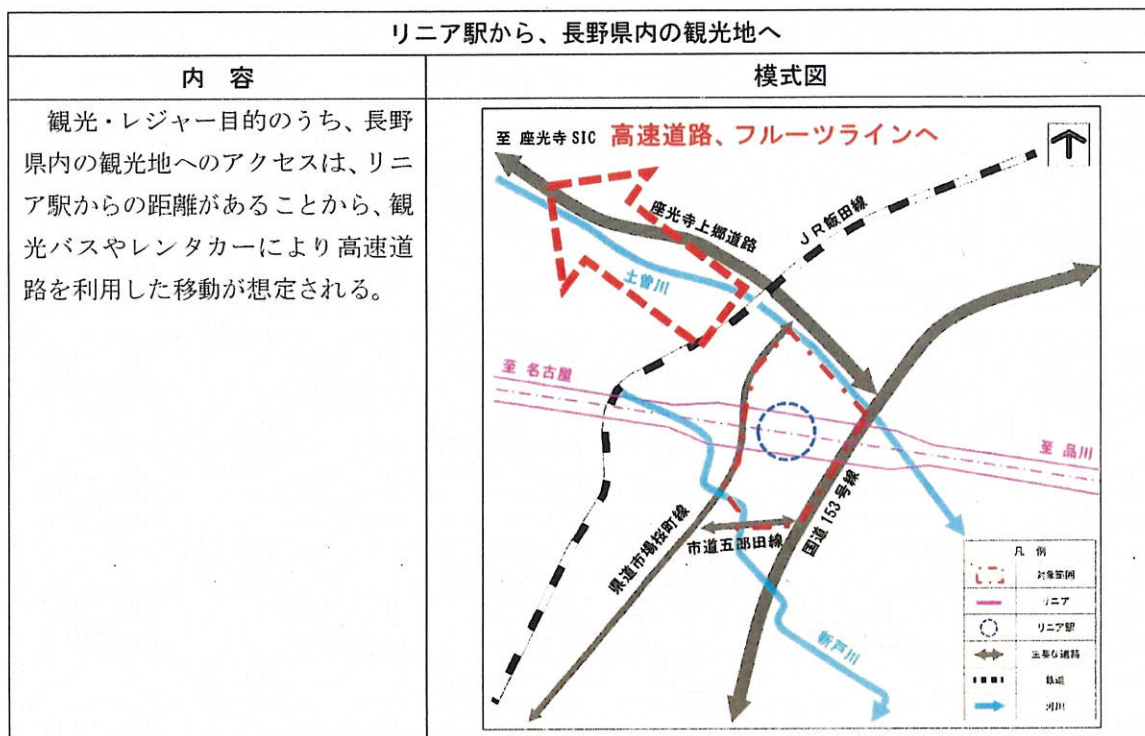
32

来訪者の移動



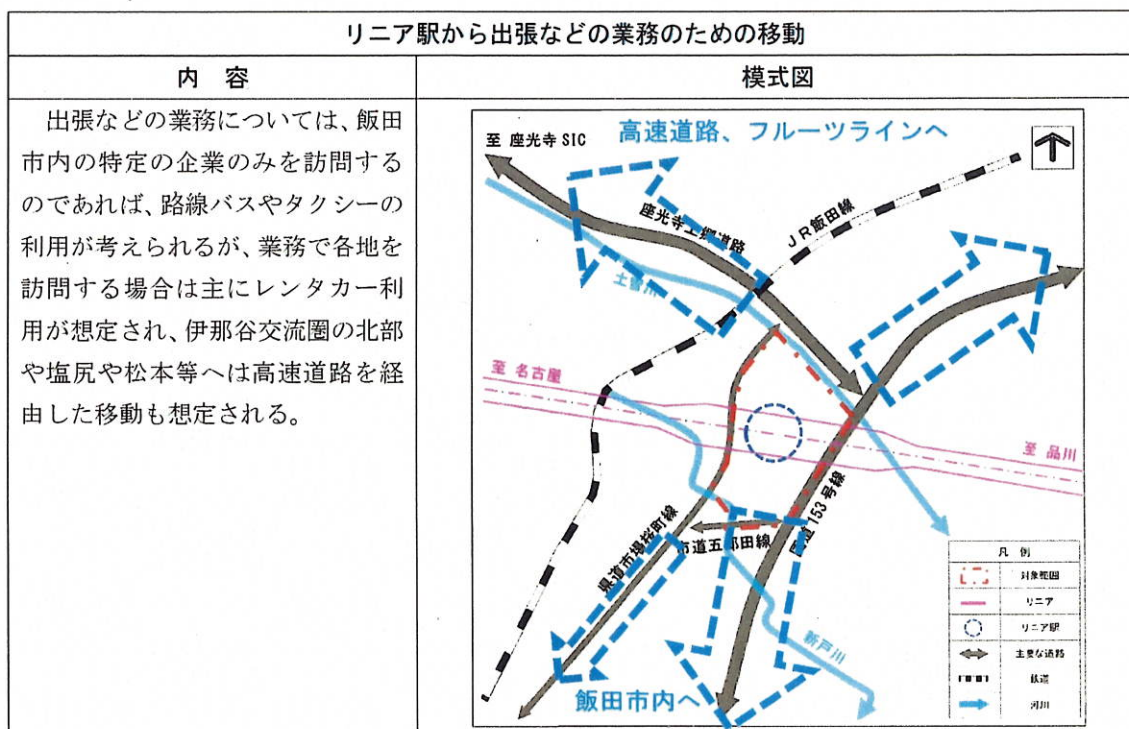
33

来訪者の移動



34

来訪者の移動



35

北側と南側で機能を分担

■機能の配置

リニア駅の利用方法の想定から、駅前の機能を次のように配置する。

◇駅の北側：観光バス、高速バス、レンタカーに配慮した広域的な機能の配置

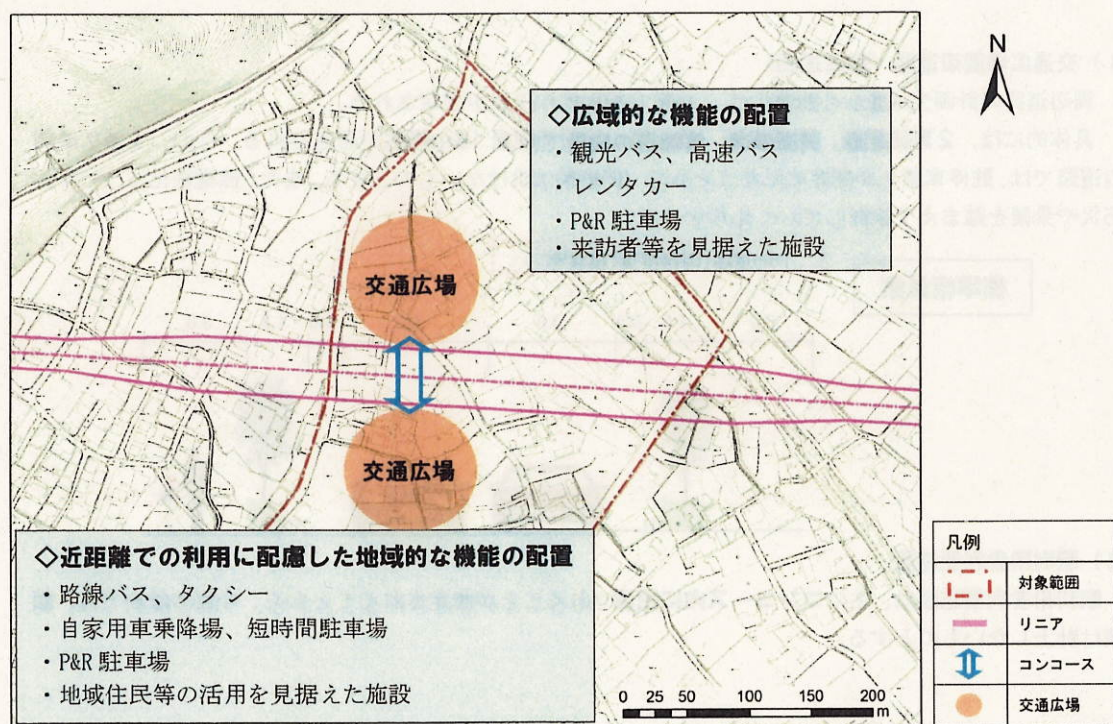
- ・広域的な交通に対応できる機能を配置
(観光バス、高速バス、レンタカー、P&R 駐車場)
- ・来訪者（観光客、ビジネス客）等の活用を見据えた施設配置

◇駅の南側：路線バス、タクシー、自家用車乗降場等の近距離での利用に配慮した地域的な機能の配置

- ・地域的な交通に対応できる機能を配置
(路線バス、タクシー、自家用車乗降場、短時間駐車場、P&R 駐車場)
- ・地域住民等の活用を見据えた施設等を配置

36

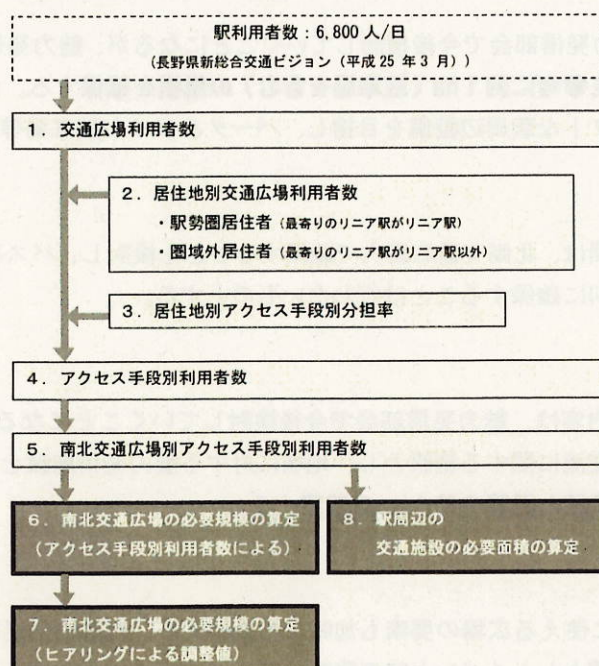
北側と南側で機能を分担



■機能配置イメージ

37

交通広場の必要規模の算定方法



なお、パーク＆ライド駐車場については、基本構想策定時点より新たな変更要素はなく、基本構想時に設定した750台とする。

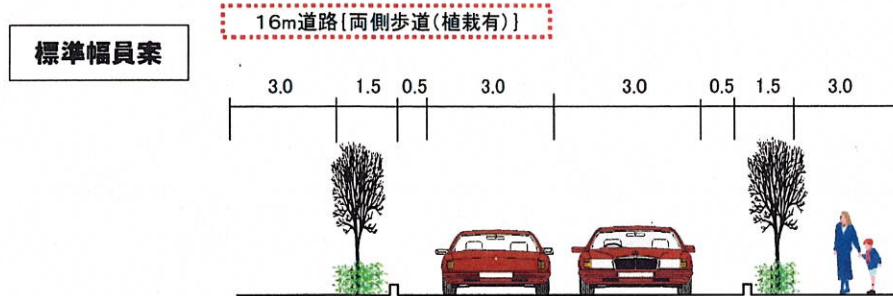
38

駅周辺施設の必要規模の算定

1) 交通広場周辺道路（街区道路）

周辺道路の計画交通量から勘案して、4種3級程度の道路が想定される。

具体的には、**2車線道路、両側歩道、植栽帯の設置で幅員16m程度**が想定される。なお、交通広場周辺道路では、駐停車禁止が想定されることから、停車帯は設けないものとする。また、無電柱化について、防災や景観を踏まえて検討していくものとする。



2) 駅利用者利便施設

駅利用者利便施設は、主に**コンコース内に配置**されることが想定されることから、今回の検討では、面積は計上しないものとする。

駅周辺施設の必要規模の算定

3) 魅力発信施設

具体的な施設内容は、魅力発信部会で今後検討していくことになるが、魅力発信の事例として駅周辺に整備された**施設の整備規模を参考に約1ha（駐車場を含む）の規模を確保**する。ただし、魅力発信施設の駐車場については、コンパクトな駅周辺整備を目指し、パーク＆ライド駐車場等との兼用を検討する。

4) 観光バス待機空間

観光バスの送迎待機空間は、北側交通広場内で確保することを検討し、バス事業者等が休憩のための待機空間は、駅周辺では特別に確保することは行わないものとする。

5) 交流施設

交流施設の具体的な施設内容は、魅力発信部会で今後検討していくことになるが、イベントスペース、コミュニティ施設等、人の交流に関する施設とし、地域に対する魅力発信施設として考える。

規模の想定は、**魅力発信施設と同等の約1haを想定**する。

6) 公園

公園については、多目的に使える広場の要素も加味して検討する。具体的な規模は、街区公園の標準面積である**2500㎡を最低面積**とし、イベント時の臨時駐車場にも活用できるようにする。ただし、公園については、コンパクトな駅周辺整備を目指し、交流施設の一部とすることも、今後検討する。

④導入施設の規模

導入施設の規模の算定

基本計画で基準とする規模の設定

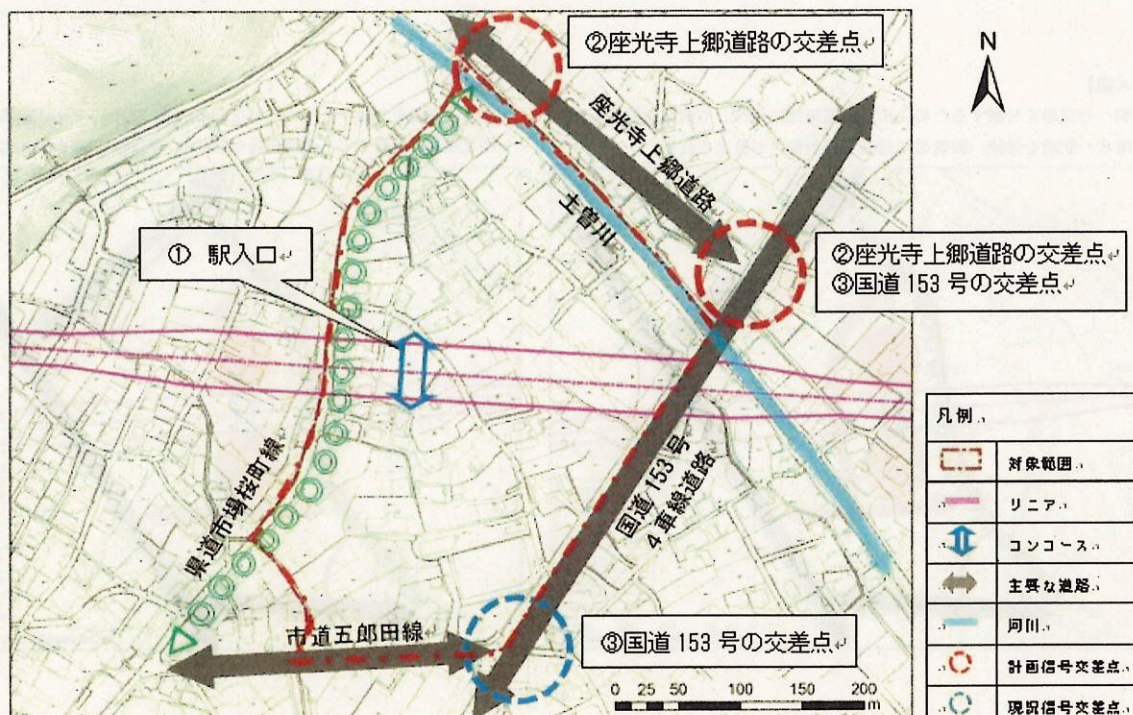
機能・施設		基本構想	基本計画で基準とする規模	
北側交通広場	高速バス	4,920㎡	約4,100㎡	文献と交通事業者等のヒアリングを踏まえ算定式により規模を設定
	観光バス			
	レンタカー			
南側交通広場	路線バス		約3,500㎡	
	タクシー			
	自家用車			
	駐輪場			
駅周辺	P＆R駐車場	22,500㎡	約22,500㎡	
	周辺道路	—	約17,100㎡	県道、街区道路
	魅力発信施設	—	約2,000㎡	事例を参考に約1ha。駐車場は、P＆R駐車場を兼用
	交流施設、公園	—	約10,000㎡	魅力発信施設と同等
	調整池・緑地等	—	約5,800㎡	
合計		27,420㎡	約65,000㎡	

41

⑤街区道路の配置・位置

街区道路の配置

街区道路配置のコントロールポイント



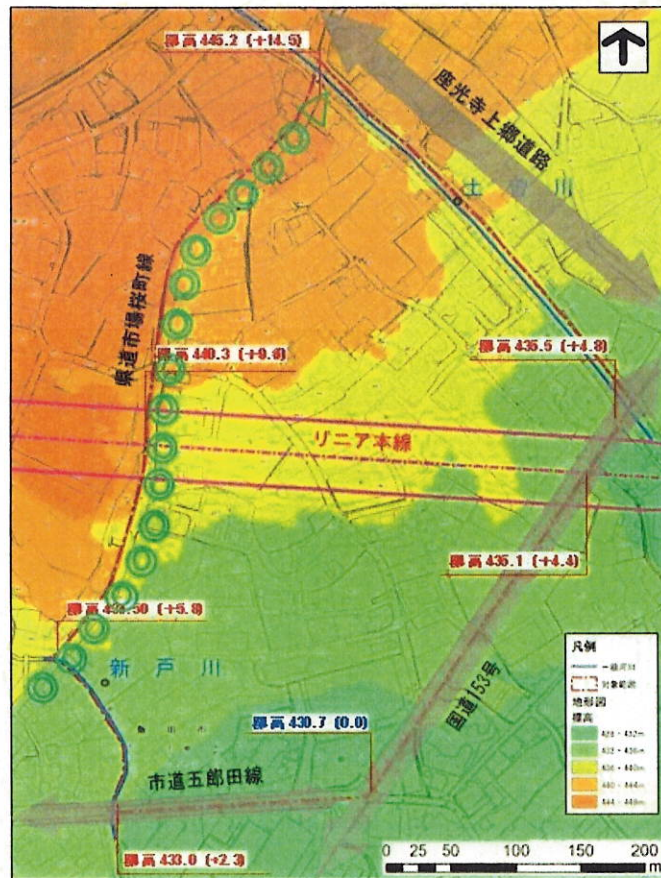
42

⑤街区道路の配置・位置

街区道路の配置

街区道路配置 のコントロール ポイント

- 周辺の道路高さ
- 道路縦断勾配
(原則5%以下)



43

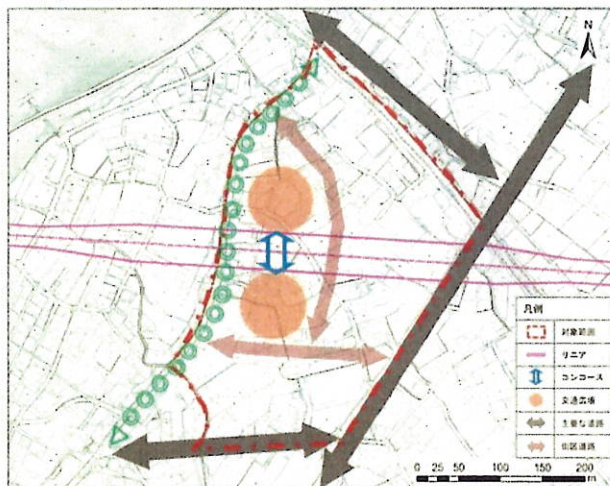
⑤街区道路の配置・位置

街区道路の配置

街区道路配置パターン案

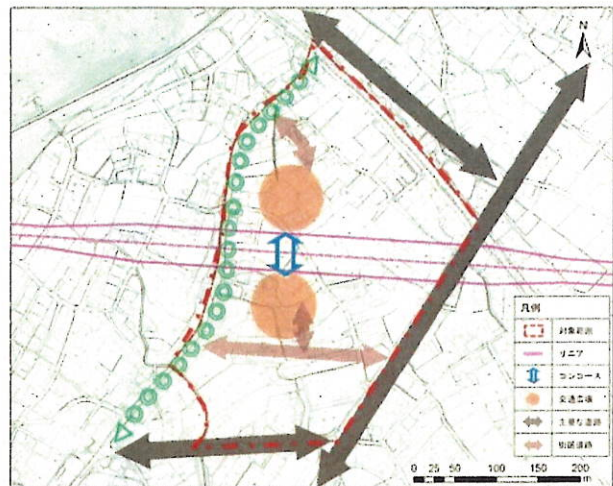
【A案】

- ・駅への交通を分離するために市道五郎田線に平行して街区道路を配置
- ・南北の駅前を接続。駅周辺に通過交通の発生が懸念される



【B案】

- ・駅への交通を分離するために市道五郎田線に平行して街区道路を配置
- ・南北道路は配置せず、通過交通を排除し、交通の目的を明確化



44

街区道路の具体的な配置の考え方

■ 平面的なコントロールポイント

- ①信号交差点間隔は200m以上を目標
- ②交差点は直角に取り付け
- ③交差点の影響範囲に街区道路は取り付けない
- ④街区道路(東西線)はリニア駅と平行に設置

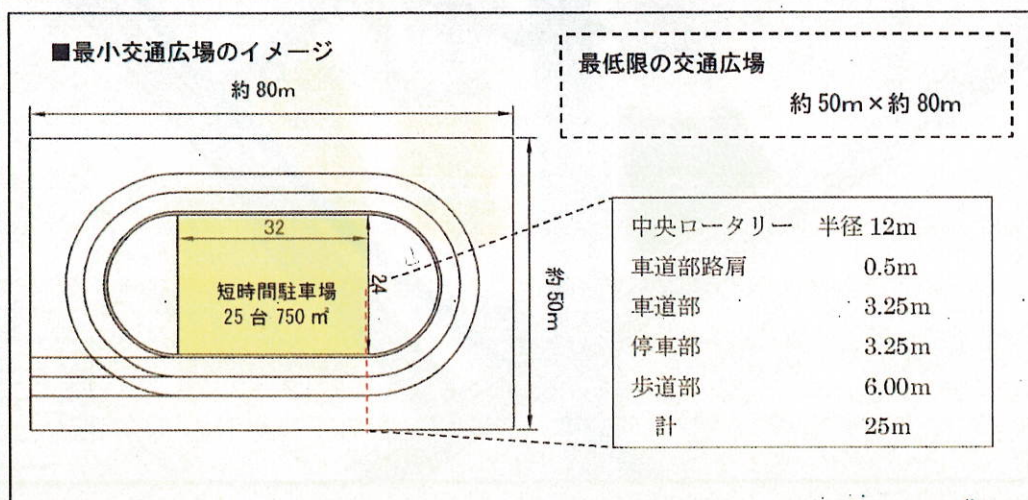
■ 縦断的なコントロールポイント

- ⑤造成高は、国道153号とリニア中央新幹線との交差点付近の標高435.1mを基準
- ⑥街区道路の縦断勾配は、原則5%以下

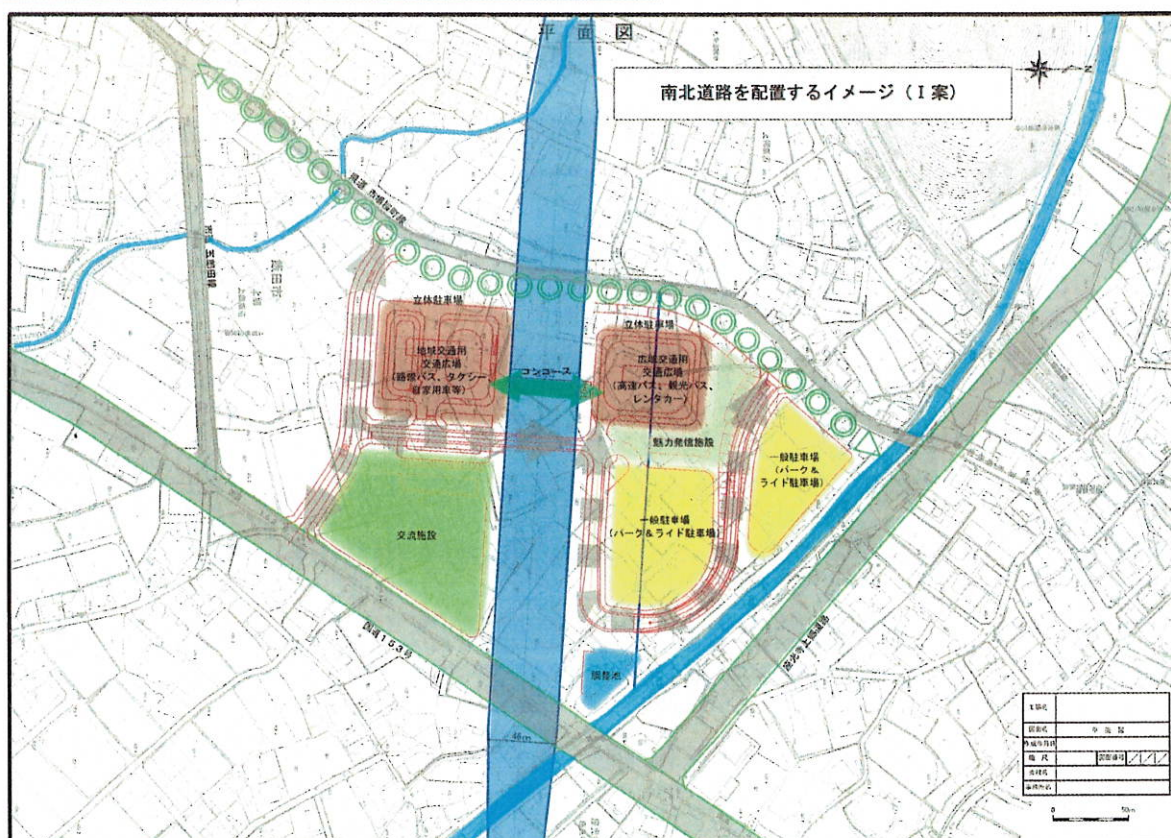
街区道路の具体的な配置の考え方

■ 施設からのコントロールポイント

- ⑦交通広場は、駅の入りの正面に配置
- ⑧交通広場の規模に配慮

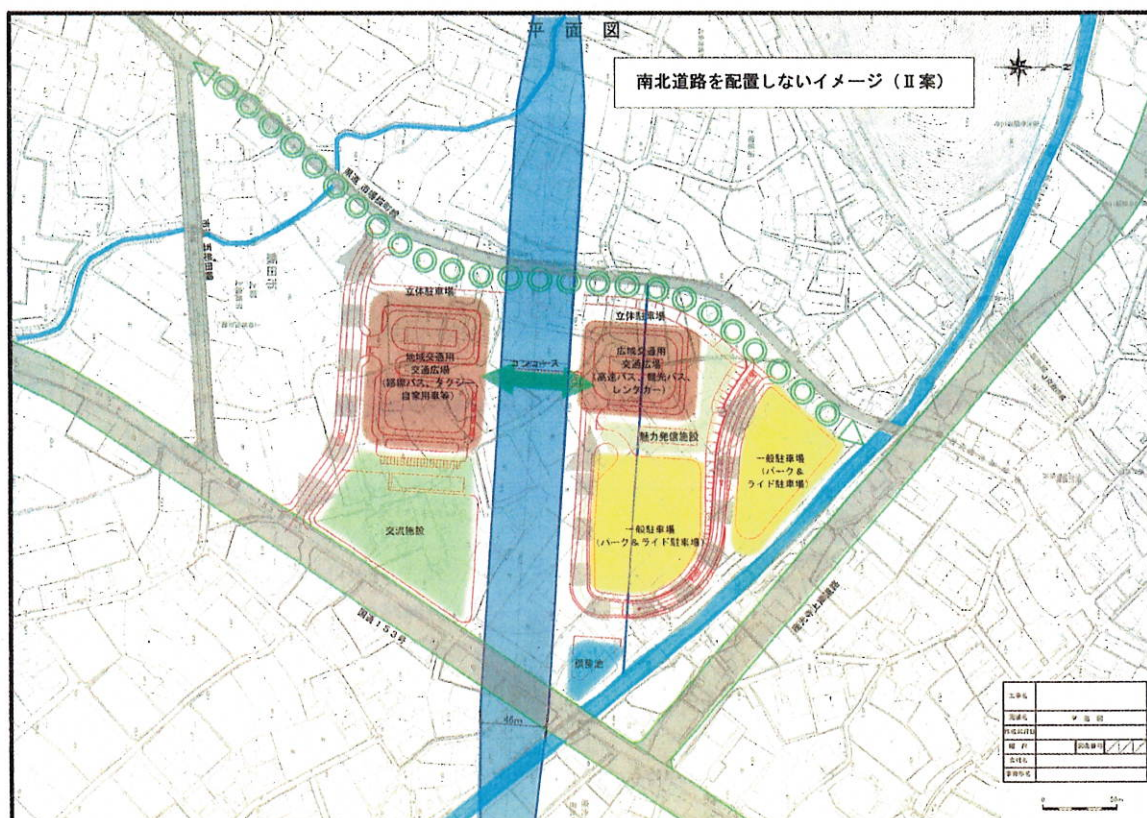


⑥整備区域(案)の施設配置



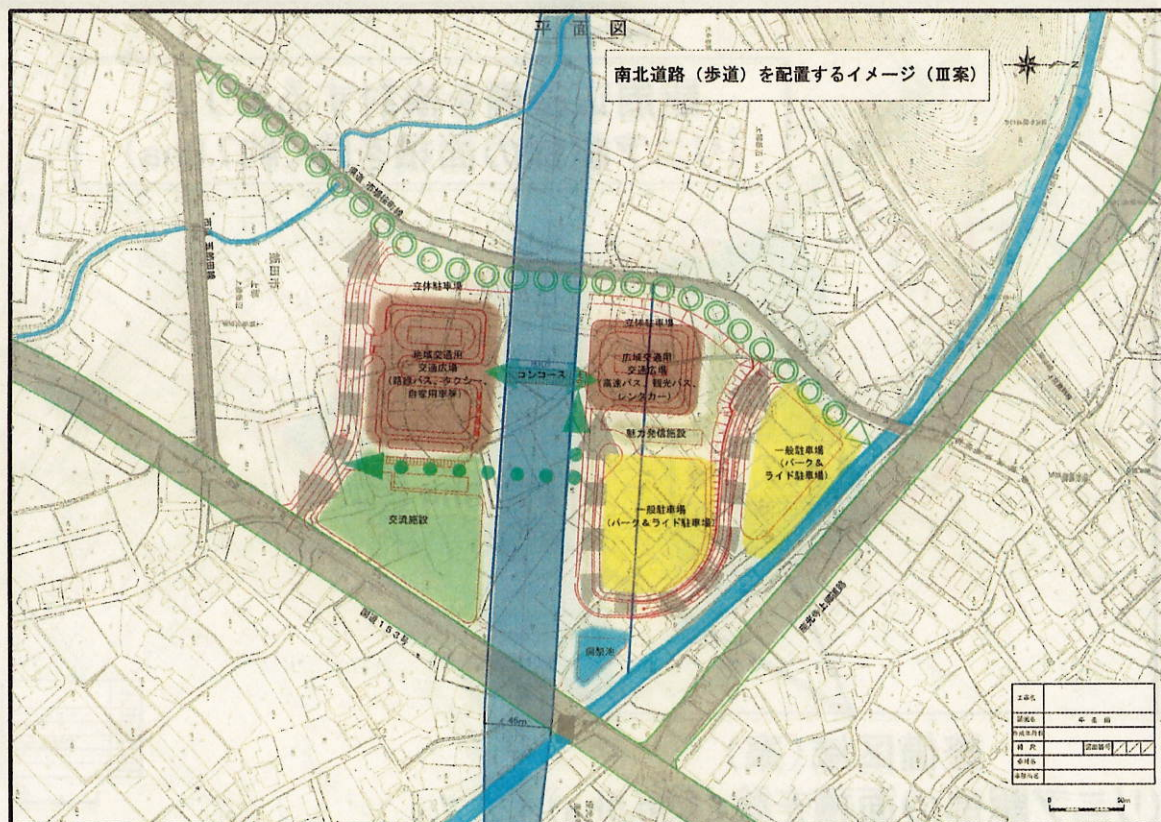
47

⑥整備区域(案)の施設配置



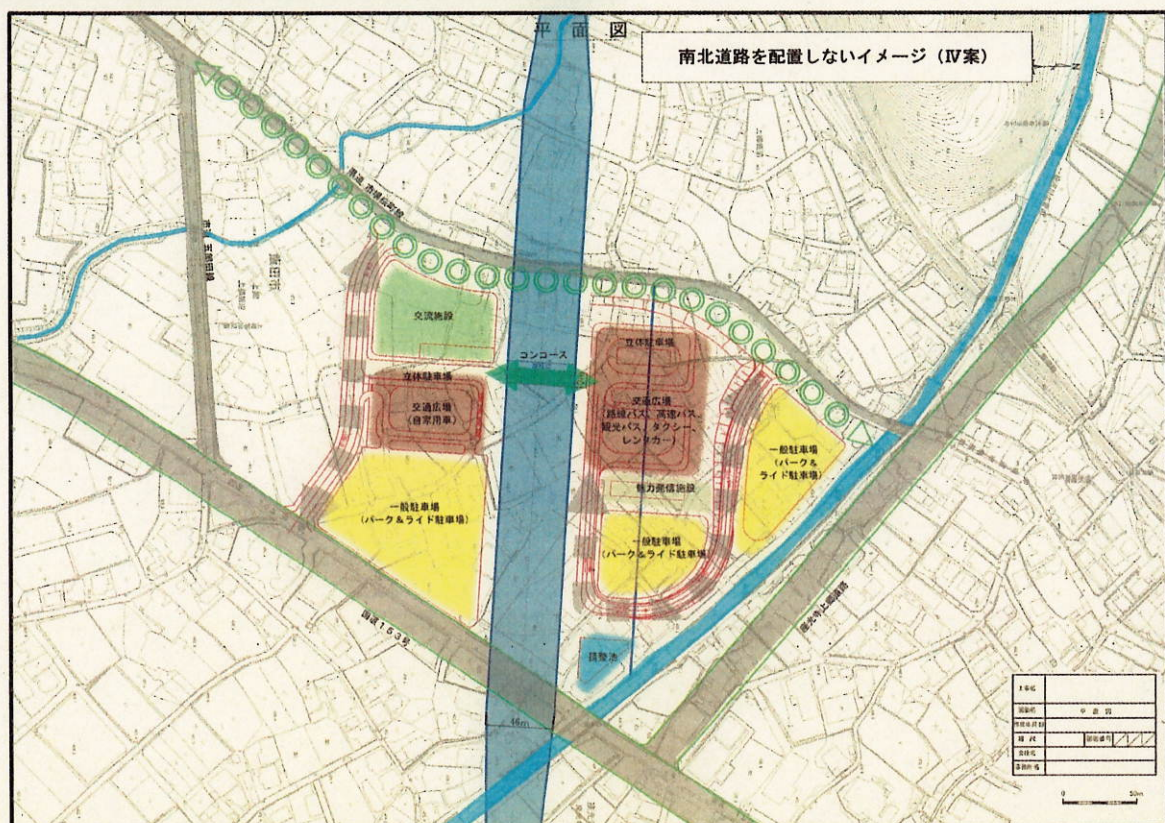
48

⑥整備区域(案)の施設配置



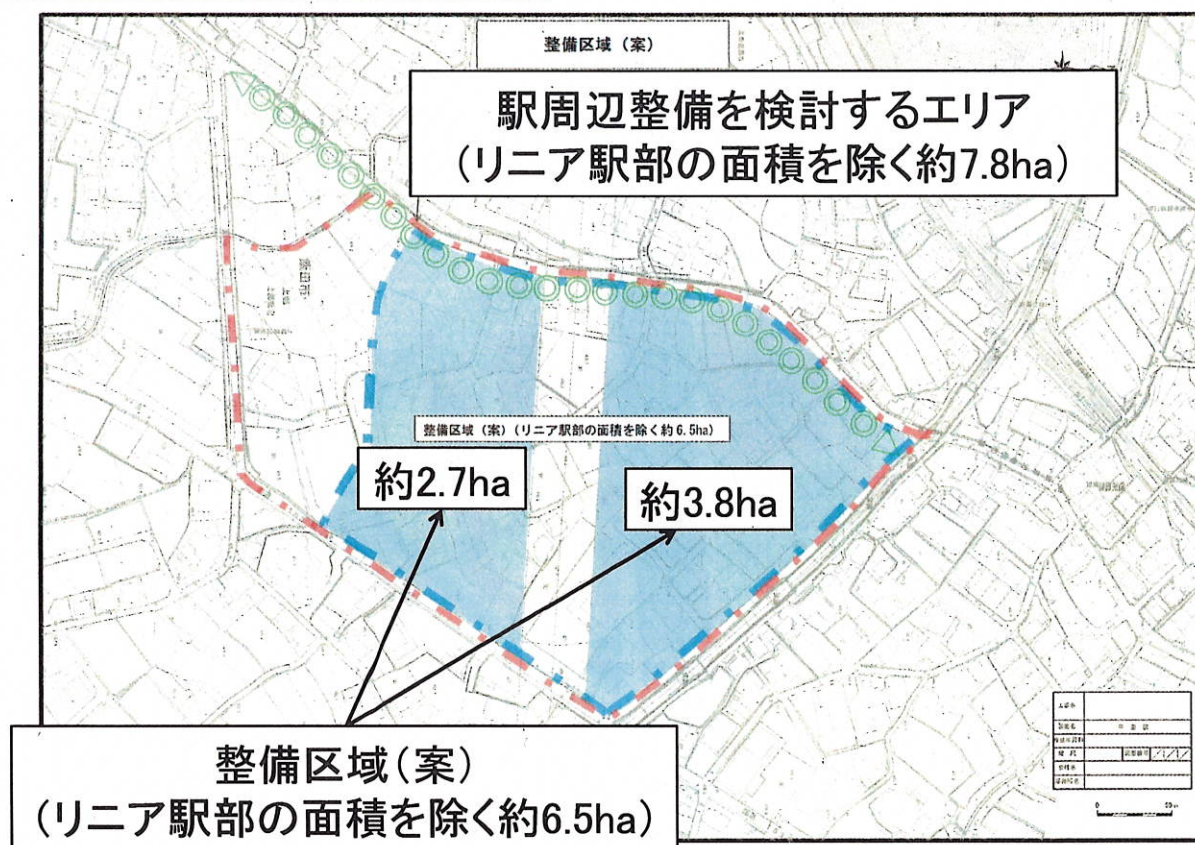
49

⑥整備区域(案)の施設配置



50

⑦整備区域(案)



整備対象区域（案）

駅周辺整備を検討するエリア（リニア駅部の面積を除く約 7.8ha）

土地利用計画における
重点協議区域
約 1.3ha

整備区域（案）（リニア駅部の面積を除く約 6.5ha）

約 2.7ha

約 3.8ha



工事名	
図面名	平面図
作成年月日	
縮尺	図面番号
会社名	
事務所名	

0 50m