

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

資料2-3

- 1 ご意見を募集した期間 平成29年4月10日から5月10日まで
- 2 ご意見をお寄せ頂いた方の人数 22人の個人、1つの団体
- 3 ご意見の数 86項目

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
リニア中央新幹線1つ及びリニア駅に	リニア4駅位置	1	5. 座光寺PAに出来るスマートICはバスのほかトラックも通行できるのでしょうか リニア駅と在来交通の利便性を考えたら、高速バスはスマートICを降りリニア駅前に直結するルートとするのが望ましい姿だと思います。	・座光寺PAに出来るスマートICは、バスのほかトラックも通行できるのか。	基本計画用語集を修正 ・基本計画用語集■スマートインターチェンジに「座光寺PAに設置が予定されている(仮称)座光寺スマートインターチェンジ(SIC)は、観光バスや高速バス等に対応可能であり、設計上車両の長さが12m以内の自動車を対象とする計画である。」と追記します。
	整備検討区域5	2	4P リニア駅周辺整備を検討する区域 当初計画7.8haであったのを南側区4haあったものが重点協議区域として1.3ha減らしたのはどういう理由からか。南側を減らしたのなら、北側も減らしてもよいと思うがどうか？少しでも影響者(移転者)を少なくする。コンパクトにするという意味からと南北がアンバランスとなっているから。	・重点協議区域を南側に設定して1.3ha減らしたのはなぜか。 ・北側についても、地元への影響を少なくするため面積を減らしたらどうか。	追記せず原案のまま ・地元の意向に基づき、出来るだけコンパクトな駅周辺整備とすることを考慮する中で、広域交通拠点として駅の北側及び南側それぞれの機能や施設必要面積を算出しました。その結果、必要最小限の面積として約6.5haが必要と判断しています。
		3	4ページ 6行目の記述を下記のように修正する ・4ページ → 地域と地権者との協議を十分に重ねるとともに	・下記の通り加筆・修正したらどうか。 →P4 地域と地権者との協議を十分に重ねるとともに	基本計画を修正 ・p4 5.リニア駅周辺整備を検討する区域「・地域(地権者と周辺住民等)の協議を十分に重ねるとともに～」に修正します。
関連計画とリニアによるまちづくり戦略 第2章	リニア駅周辺整備の関連計画 1	4	5ページ (1)の課題 1行目の記述中下記下線部の1文字を修正する ・5ページ → 持続可能な世界を高水準の「豊かさ」と「安心」で確保する	・下記の通り加筆・修正したらどうか。 →P5 持続可能な世界を高水準の「豊かさ」と「安心」で確保する	基本計画を修正 ・誤字のため「世界さ高水準」を「世界最高水準」に修正します。
		5	P7 飯田市土地利用基本方針 中心市街地は「中心拠点」リニア駅及びその周辺地域は「広域交通拠点」として位置づけ、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ことを基本的な考え方として掲げています。 ・丘の上の市街地を中心拠点とする基本的な考え方を考え直す必要があると思います。丘の上が空洞化している現状をみると、リニア駅周辺が将来的に中心市街地になると考えた方が自然だと思います。	・空洞化している現状から、丘の上の市街地を中心拠点とする基本的な考え方は考え直す必要があるのではないかと。	追記せず原案のまま(別途検討) ・飯田市土地利用基本方針(飯田市 平成27年10月変更)において、目指す都市の姿を「地域の多様性をいかし、豊かな暮らしを実現する持続可能なまち」とし、その実現に向けて「拠点集約連携型都市構造の推進」を掲げています。都市の中心としての機能を持つ中心市街地は「中心拠点」、リニア駅及びその周辺区域は「広域交通拠点」として位置づけています。また、中心市街地との連携を重要な要素に掲げ、広域交通拠点から中心拠点を結ぶアクセスの強化を図ります。 ・広域交通拠点とその周辺は、既存ストックを最大限に生かしながら、これまでに都市機能が蓄積されてきた中心拠点との連携を強化しつつ、交流・定住・学術研究エリア創出に取り組む方針としています。土地利用の在り方については、民間開発に対する誘導や規制の在り方等を含め、様々な手法を検討していきます。 ・今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。
		6	計画案に対し、市民として幾つか気になる箇所の私見を述べさせていただきます。 1. リニア駅が新しい飯田市の顔となる玄関口になるのではないですか。 計画では飯田市の顔を旧中心市街地としています。利用者が少ないJR飯田駅。年々商店が無くなり街を歩く人もおらず、住むのはお年寄りばかり。年々空き家と空き地が増える場所を中心部とするのは違和感があります。市は本町にあるような再開発ビルを他の町内でも実施する予定なのではないでしょうか。現実的には不可能ではありませんか。確かに、丘の上はリニア開業後、眺望の良さを売ったマンションや宅地として再開発は可能かと考えます。ネット通販・宅配で買い物を済ませる状況下、商店街維持は難しいと考えます。今回たまたまりニア駅が出来、再開発地域が出るということは再開発地域において新しい街が出来てくることを意味するものではありませんか。リニアの周辺部こそが新しい商業集積地を作る場所だと思います。	・リニア駅が新しい飯田の顔となる玄関口であり、その周辺部が新しい商業集積地を作る場所であって、飯田市の顔を旧中心市街地とする計画は違和感があり、おかしいのではないかと。	
		7	6. 丘の上の再開発について 今後はどのように進めるのでしょうか。丘の上は商業の中心地にはなりえないと思います。せめて行政窓口、金融機関、学校、病院の揃った居住区域として再開発していく場所ではありませんか。商業区域を設けるなら、NTTと中部電力に協力していただいて中央公民館の周辺(中央通りから吾妻町までのエリア)に大型商業施設を誘致して人が集まり、住みやすい場所に再開発すべきであると考えます。	・丘の上は商業の中心地にはなり得ない。せめて行政窓口、金融機関、学校、病院の揃った居住区域として再開発していくべきではないかと。	
		8	4. 丘の上周辺部の上郷、鼎の街づくりはどのようなものとなりますか 今後の飯田の街どのような姿を目指すべきなのでしょう。リニア駅の出来る上郷地区はリニアと在来交通の乗り換えの地であって、R153沿いに集積するロードサイド店は国道拡幅と公園と駐車場のみ出来る駅前開発でなくなる運命なのではないでしょうか。ロードサイド店は中央道飯田ICから市立病院までのR153沿いだけで十分とお考えですか。リニアの駅を出ても買い物も食事をすると場所も無い公園と駐車場だけの場所に人が集まりますか。丘の上を中心部とする計画ですがシャッター通りの商店街では街を歩く人は現れません。リニア駅と丘の上中心部との往来に時間の掛かる道路計画では丘の上に入る動機も湧きません。 さて、鼎地区はどのようになりますか。先日鼎文化センターの建て替えの件で意見を求められました。飯田文化会館の建て替えも含めどのようにお考えですか。私個人的には、市民ホールは建設後の利用頻度を考え(利用料収入)リニア駅近くの設置がベストであると考えています。	・丘の上周辺部の上郷、鼎の街づくりはどうか。飯田文化会館の建て替えも含めどのように考えているか。市民ホールは建設後の利用頻度を考え(利用料収入)リニア駅近くに設置すべきではないかと。	追記せず原案のまま(別途検討) ・各地区のまちづくり及び市民ホールの在り方については、別途検討が進められていますが、今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
関連計画とリニアによるまちづくり戦略 第2章	リニア駅周辺整備の関連計画 1	9	整備基本計画案にあるような専門的な内容、広い視点での意見でもないけど、一市民としての体験や日々の暮らしを通して感じていることを書かせていただきます。たしかおとし2015年の北陸新幹線の金沢市への開業が近づいたある日、金沢在住の友人から東京在住の友人と飯田の私宛に同時にメールが届きました。「新幹線ができれば金沢へ」という内容でした。 東京と金沢の距離は縮まったし、長野県も近くなったイメージからの誘いでしょう。その後、東京の友人から数日間金沢を訪れてあちらこちらを見て楽しんだし、美味しいものもたくさん食べたとの感想の報告がありました。私もリニアはルートが発表された当時、東京の友人に対しては「ぜひ飯田へ」と機会があることに言っていました。金沢訪問の感想を聞いてからはなぜか、「リニアができれば飯田へ」のこぼれにいまひとつ力の込められない自分が… やる気1(イメージ写真あり) リニアルートが発表された当時、「ぜひ飯田へ」と機会があることに言っていたはずなのに最近は何言わなくなったんだろうとその訳を考えているのですが、街に元気がないとかやる気がないと思うことがよくあります。あくまでも分かりやすい例として、写真④⑤とも市役所や図書館へ行く際によく通る道です。④については「何より観光客に見られたら恥ずかしいから…」と市の担当部署に申し入れたら、りんご並木沿いはすぐにぜんぶを新しいものと取り替えてくれたのです。⑤は解決済みですが…。また、飯田はお年寄りが多い街で、⑥の店はどちらも店主は高齢なのではないかと思われまます。店の建物自体ではなく、歩道上の日よけテントは市の担当部署の許可を取って設置されていて、その後も市の管理下にあると聞いています。もしかしたら市の中心部のあちらこちらで自分が目にするこういう風景が「ぜひ飯田へ」を躊躇させる訳のひとつかもしれません。(⑥未解決) やる気2(イメージ写真あり) ④についても⑤についても市へ申し入れた際に最初に聞かれたのは、「それは国道ですか？ 県道ですか？ もし県道なら県だし…」、次に「何丁目になりますか？」④⑤とも市民が市道の何丁目何番地まで調べて特定してから申し入れしなくても、どちらも市役所からは目と鼻の先の場所であり、日々職員の方が大勢行き来しそうな場所のようにも思われます。あと10年…「リニアでぜひ飯田へ」と言いたい。	・街中に元気がない、或いはやる気がない施設や設備が散見されるため、東京や地域外の人に自信を持って来て欲しいと言えないので、10年後にそう言えるような街になってほしい。	追記せず原案のまま(別途検討)	・いいだ未来デザイン2028(飯田市総合計画)の目指す姿に「地域の誇りと愛で20地区の個性が輝くまち」を掲げています。またその基本目標2において、「飯田市への人の流れをつくる」の戦略(考え方)に国内外から多くの人を惹きつける魅力づくりに取り組むこと、地域の魅力をさらに磨き上げ地域ブランドを構築するとともに、地域の魅力をプロモーションすることや、リニアを見据えたまちづくりにおける、中心拠点としての中心市街地の魅力づくりを推進することを掲げています。 ・ご指摘のように、「リニアでぜひ飯田へ」を言えるよう市民の皆様とともに取り組んで参ります。今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。
		10	p9 伊那谷の自然と歴史と文化の玄関口でもある飯田市美術館とその周辺の保全・活用 飯田市美術館が立地する追手町周辺は、中世から近世にかけての長い間城郭があった場所であることを、リニア時代にも、後世にも、脈々と伝えていくため、上記加筆を望みます。	・追手町周辺は城郭があった場所であることから、後世に伝える意思を示すため、「伊那谷の自然と歴史と文化の玄関口でもある飯田市美術館とその周辺の保全・活用」と加筆したらどうか。	追記せず原案のまま(別途検討)	・P9、10については、長野県策定の「リニア活用基本構想」や「リニアバレー構想」及び飯田市政経営方針の内容を反映しています。今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。
	リニアによるまちづくり戦略 2	11	第2章リニアによるまちづくり戦略(P10) 地域人の流れをつくる(居住・定住・二地域居住) <主な取組>◎地域の個性を活かした「田舎へ還ろう戦略」の中に入れては この飯田地域には目玉の観光資源が少なく、現在のままの自然を満喫してもらい、四季を通して毎年おとずれてくれるリピーターを確保し、将来居住につなげる魅力の発信・PRが必要ではないか。	・下記の通り加筆・修正したらどうか。 P10の<主な取組>◎地域の個性を活かした「田舎へ還ろう戦略」の中 「この飯田地域には目玉の観光資源が少なく、現在のままの自然を満喫してもらい、四季を通して毎年おとずれてくれるリピーターを確保し、将来居住につなげる魅力の発信・PR」	追記せず原案のまま(別途検討)	・P9、10については、長野県策定の「リニア活用基本構想」や「リニアバレー構想」及び飯田市政経営方針の内容を反映しています。 ・今後、交流人口拡大や魅力発信の在り方について別途検討します。
		12	・10ページ 下から7行目 生活環境や～～着実に進めます。 ・上記に対し、<主な取組>へ以下を追加する ▶リニア駅を交通拠点とした市道整備においては、従来の「市幹線道路」の定義を見直し、交通の流れに沿った市道改良 *住民にとって生活環境の悪化とならないように、住民の意見を聞き、市が車の流れを考慮・計画して一般市道も幹線道路と同程度の改良を行ってほしいという意図。	・下記の通り加筆したらどうか。 →P10 <主な取組> ▶リニア駅を交通拠点とした市道整備においては、従来の「市幹線道路」の定義を見直し、交通の流れに沿った市道改良	基本計画を修正(別途検討)	・P9、10については、長野県策定の「リニア活用基本構想」や「リニアバレー構想」及び飯田市政経営方針の内容を反映しています。 ・道路の詳細については、地域の皆様と協議しながら進めていきます。 ・P33については、1.地域への配慮「～、地元地域と相談しながら駅周辺整備に併せて道路やコミュニティ活動の場を整備します」に修正します。
13		・33ページ 1 に関わって ・リニア駅を交通拠点とした市道整備においては、従来の「市幹線道路」の定義を見直し、交通の流れや住民の住み易さに基づいた市道改良を行います。 ▶生活環境が悪化する場合は、地域住民の意見を聞き、一般市道でも幹線道路と同程度の改良を行うこと。*10ページの下から7行目とも関連あり	・下記の通り加筆・修正したらどうか。 →P33 リニア駅を交通拠点とした市道整備においては、従来の「市幹線道路」の定義を見直し、交通の流れや住民の住み易さに基づいた市道改良を行います。 →P33 生活環境が悪化する場合は、地域住民の意見を聞き、一般市道でも幹線道路と同程度の改良を行う。	基本計画を修正(別途検討)	・P9、10については、長野県策定の「リニア活用基本構想」や「リニアバレー構想」及び飯田市政経営方針の内容を反映しています。 ・道路の詳細については、地域の皆様と協議しながら進めていきます。 ・P33については、1.地域への配慮「～、地元地域と相談しながら駅周辺整備に併せて道路やコミュニティ活動の場を整備します」に修正します。	
整備 セプト 第3章	募集 アイデア 意見 3	14	P12 シニアのまち飯田・医療施設の誘致 ・シニアのまちで、マンション等を丘の上に造れば、都市部で出た定年後の地元出身者が戻り人口減少に歯止めがかかり、一時的にはにぎわいを取り戻すが高齢化が進んでしまい、次世代の若者に負担をかけることになってしまうと思います。シニア世代の増加は医療費の負担等で自治体としてもデメリットが大きくなる。	・シニアのまちは、一時的に賑わいを取り戻すが高齢化が進み、医療費の負担増や次世代の若者に負担をかけるため、考え直す必要があるのではないかと。	追記せず原案のまま	・シニアのまちについては、駅周辺整備において考えられる多面的な要素を含めた検討の中で、募集した市民アイデアの一つとして記載しています。 ・今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。
整備 区域 域内 の 施設 の 整 備 方針 第4章	交通 施設 の 整備 方針 (交通 広場) 1	15	P18 ・「高速バスは北口、路線バスは南口」の区分けは飯田市在住の人の考え方 ・県外からの利用者は「バス・タクシーの公共交通は南口、レンタカー・貸切バスは北口」とした方が分かり易い ・「SICに近い北口…」は南北連絡道路を設けることで優劣が解消する →計画に幅が出る	・「高速バスを北口、路線バスを南口」に分けるのではなく、「公共交通を南口、レンタカー・貸切バスを北口」としたらどうか。 ・南北連絡道路を設けたらどうか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・交通広場については、北側を主に(仮称)座光寺SIC～座光寺上郷道路を経由する広域的な交通利用、南側を主に近距離の交通利用として機能分担することにより、効率的な整備を目指しています。 ・P18(1)～②各方面からアクセスしやすい交通広場「上記の考え方を基本として、引き続き利用者の使いやすい機能分担を検討していきます」を追記します。 ・南北道路については、設置する方針です。今後の運用については、基本設計において施設配置等を検討する中であわせて検討します。 ・P17に参照頁(P26 南北道路)を追記します。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
整備区域内の第4章の整備方針	交通施設の整備方針(交通広場)	16	第4章 整備区域内の施設の整備方針 1.交通施設の整備方針(1)交通広場(2)道路 P17 ・北側広場と南側広場に分けて意味付けをしているが、高架下に南北連絡道路を設けて一体化することとすればあまり意味がない。【下記理由で一体化の必要あり】 ・高架下に南北連絡道路を設けずに南北広場を分離すると、下記のような不都合が生じる。 ① 北側広場の県道市場桜町線からの進入路や南側広場の街区道路で交通事故等の交通障害が発生すると、広場への車両進入が不可能となる。【各広場への進入路が1本の弊害】 ② 南北広場の混雑状況を管理して進入前に案内しないと迂回する必要性が生じる。 【車利用者への案内、市の管理業務の増加→ランニングコスト増加】 ③ 車利用者が目的広場を間違えた場合、Uターンして県道を迂回する必要あり。【悪い計画】 ・上記問題を解決するには高架下に南北連絡道路を設ける必要がある。 →南北連絡道路と南北の街区道路および県道でループを構成すれば利便性が格段に上がる ・南側広場は明るく表玄関的要素があり、北側広場は日陰で冬寒く夏涼しい。 (北側広場の除雪対策は考えておく必要がある)	・北側広場と南側広場に分けて意味付けをしているが、進入路や街区道路での交通障害時や混雑時、間違えて侵入した場合等に不都合が生じるため、高架下に南北連絡道路を設けて一体化すべきではないか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・交通広場については、北側を主に(仮称)座光寺SIC～座光寺上郷道路を経由する広域的な交通利用、南側を主に近距離の交通利用として機能分担することにより、効率的な整備を目指しています。 ・南北道路については、設置する方針です。今後の運用については、基本設計において施設配置等を検討する中であわせて検討します。 ・P17に参照頁(P26 南北道路)を追記します。
		17	送迎 デッキ・立体駐車場について リニア飯田駅の両サイドに、ホームと同じ高さの送迎デッキを設けるべきである。送迎の為の自家用車・観光バス・ホテルなどの送迎バスなどが直接リニアホームと接続できるようホームと同じ高さで国道の3車線分くらいの広さの屋根付きデッキを設ける。当然ここからは座光寺上郷道路と国道へは立体交差のインターで直接出入りできるようにする。例えば中部国際空港や関空、成田空港のように車やバスがホームと同じ高さで乗り降りできる。屋根付きで雨、風、雪、暑さ寒さも関係なくリニアから車へ移動できる。又、立体駐車場へも3階あたりで連絡通路を結び外へ出る事なく行けるようにする。	・送迎のための車やバス等が直接ホームと接続できるよう、リニア飯田駅の両サイドに、ホームと同じ高さの送迎デッキを設けるべきではないか(全国の国際空港のイメージ)。また屋根付きで立体駐車場へも連絡通路で結んだらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・リニアの構造、改札位置等を考慮した場合、ホームと同じ高さの送迎デッキの設置は難しいと考えています。 ・駅周辺施設については、基本設計において今後検討します。
	交通施設の整備方針(道路)	18	・20ページ(2)－①交通広場へのアクセス 北側交通広場の(図中②)について ・このページでは座光寺上郷道路から②の矢印で示されているが、30、31ページの図には無記入であり、計画があるのか無いのか基本計画としては不明瞭である。	・P20の図では、座光寺上郷道路から②の矢印で示されているが、P30及びP30の図には記載されておらず、計画の有無が不明瞭ではないか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・P30の平面イメージは、基本的な考え方として整理されているもののみ記載しており、座光寺上郷道路からの北側進入路については必要性の意見があるものの検討の余地があるため、P20で記載するのみとしています。北側進入路の有無を含め、具体的な規模や構造等については基本設計において今後検討します。
		19	P30平面イメージについて ・座光寺上郷道路から北側進入路(国道と市場桜町線の間)の記載がない。	・P30平面イメージについて、座光寺上郷道路から北側進入路の記載がないがなぜか。		
	交通施設の整備方針(パーク＆ライド駐車場)	20	(5)駐車場を地上2階、地下2～3階とする。地上は送迎用、バス・タクシー等公共の物としたい。(勿論電気・水素自動車対象)地下を利用して景観環境の保全を。※駐車場屋上の有効活用(展望・広場…スぺインバルセロナ、ガウディーのグエル公園を参考に)	・景観環境の保全を図るため、駐車場を地上2階、地下2～3階とし、地上は送迎用、バス・タクシー等公共の物としたらどうか。また屋上を有効活用したらどうか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・北側交通広場については、経済性や地形条件等を考慮し、地形改変を最小限に抑える計画としています。現在のところ駐車場等の地下設置は考えていません。駐車場等の具体的な規模や構造等については、基本設計において今後検討します。 ・P21に参照頁(P29 造成計画)を追記します。
		21	・13ページ 3継続検討事項 三つ目の・標高差を活かした～確認した。 ・29ページ 1造成計画① 四つ目の・高低差を有効活用する～検討します。 ・北側交通広場を県道から入る2階部分とし、1階を地下駐車場とすれば天候バリアフリーとなる。 ・コンコースを北側に出ると約4mの壁、この壁についての工夫として立体駐車場との組み合わせにより上記のようなことも考えられる。	・コンコース北側へ出ると約4mの壁があるため、立体駐車場との組み合わせにより、北側交通広場を県道から入る2階部分として、1階を地下駐車場(天候バリアフリーになる)としたらどうか。		
		22	第4章1.交通施設の整備方針(P21) (3)パーク＆ライド駐車場 (3)－①環境に配慮し、利用しやすい駐車場 ・地形の改変を出来るだけ少なくし、現状の地形を活かした整備とします。 北側駐車場は地形を活かしていない。県道市場桜町線とコンコースの高低差を活かすなら、コンコースから地下駐車場とし、2～3階の屋上を交通広場と考えては、県道よりほぼ平らに入れる。コンコースは普段は人のみ通行で、緊急時車を通すと聞いているが、前に4mの壁でどのように車を行き来するのか。又、P32のパス③:北側交通広場のバス乗降所から東方向を望む絵(東を見て、立体駐車場が前に無い)、パス①:北方面から駅を望む絵で、(東側に立体駐車場が書かれている)どうなっているのか。	・県道市場桜町線とコンコースの高低差を活かすため、コンコースから地下駐車場とし、2～3階の屋上を交通広場と考えてはどうか。 ・コンコースは普段人のみ通行で、緊急時車を通すと聞いているが、前に4mの壁でどのように車を行き来するのか。 ・P32のパス③には、東を見て立体駐車場が前に無いように見えるのに、P31のパス①には、東に立体駐車場があるがどうなっているのか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・北側交通広場については、経済性や地形条件等を考慮し、地形改変を最小限に抑える計画としています。現在のところ駐車場等の地下設置は考えていません。駐車場等の具体的な規模や構造等については、基本設計において今後検討します。P21に参照頁(P29 造成計画)を追記します。 ・改札から出たコンコースは、歩行者専用の連絡通路であり、車両を通す計画はございません。 ・パスについてはあくまでイメージであり、必ずしもこの通り整備されるものではございませんが、P32パス③の交通広場からは、2階の上部が見える構造となっており、パス③に記載しています。
		23	今まで新幹線の駅で成功している場所は少ないと聞きましたが、原因は地元の人が広場を利用していないことが一番の原因だと思います。駅利用者の人のためだけでなく地元の人が利用する場所により賑わいが出て旅行者も楽しめるハレの場所になると思います。 リニア駅のイメージを拝見しましたが、人が一番集まる場所は交流広場だと思います。交流広場にひとが集まるには駐車場の問題があります。駐車場を有料にしてしまうと気持ち的に人の足は遠のくと思えず、一時間でも無料にするかできれば二時間くらいあればうれしく思います。特に南側駐車場	・駅が成功するには地元の人が利用する場所にする必要がある。計画の中で人が一番集まる場所は交流広場であり、ここに多くの人が集めるために駐車場(特に南側)を一時間(できれば二時間)無料化できないか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・駐車場の整備・運営の方法については、基本設計において今後検討します。パーク＆ライド駐車場の在り方についてのご意見として承らせていただきます。 ・地元のイベントや行事については、基本的にはコミュニティ広場で行っていただく考え方であり、駐車場については当然ながら駐車利用が前提ですが、その他平日等の空いている時間帯が発生する場合はイベント利用にも開放するなど、運用面において柔軟に対応する考え方を示しています。 ・P21(3)－②駐車場の多面的利用「・駐車場は利用状況に応じてイベントや地域の行事に活用できるなどの運用を図ります」と修正します。
		24	北側の一部駐車場を完全に無料駐車場とする。座光寺SICからの車は北側の駐車場を利用することによりゆっくと飯田を楽しんでもらいます。高速では同じSICから乗り降りすると時間がかかっても基本料金がかからない?というサービスがあると聞いたことがあります。もしそれが出来るなら北側の駐車場を利用してもらい飯田の街中まで他の交通機関を利用して来てもらい人形劇など楽しんでもらいたいと思います。	・座光寺SICからの車利用や二次交通による市街地への移動を考慮し、北側の一部駐車場を完全に無料駐車場としたらどうか。		
	25	第4章1.交通施設の整備方針(P21) (3)－②駐車場の多面的利用 ・駐車場はイベントや地域の行事に活用するなど運営を図ります。地域の行事に利用出来ることは大変ありがたいことですが、地域の行事はほとんど休日であり、駐車場の利用者の多いと思われる休日に、地元の行事に利用できる駐車場は設置台数に問題があるのでは、コンパクトな駅周辺整備になっていないように思われる。	・P21「駐車場はイベントや地域の行事に活用する」とあるが、地域行事はほとんど休日であり、駐車場の利用者の多いと思われる休日に、地元の行事に利用できる駐車場は設置台数に問題があり、コンパクトな駅周辺整備になっていないのではないか。			

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
整備区域内の第4章の整備方針	(パーク&ライド駐車場) ¹	26	パークアンドライド駐車場(750)台 21p 前述の意見書(3)とも関連して、駐車場750台想定は、将来の人口減を考慮した想定なのか?根拠が明確でない。同時に県道市場桜町線の利用者数の想定根拠が不明である。県道利用数の想定は、南北パークアンドライド駐車場の利用割合(設置割合)や新設するアクセス進入路(20p図中②)の利用により、座光寺上郷道路からの流入は減るのではないかと?南北パークアンドライド駐車場の立体化や新設する座光寺上郷道路からの進入路を含めた利用数の想定をするべきである。	・パークアンドライド駐車場750台の想定が明確でないが、将来人口減を考慮した想定なのか。 ・県道市場桜町線の利用者数の想定根拠が不明であり、南北立体駐車場や新設する座光寺上郷道路からの進入路を含めた利用者数の想定をするべきではないか。	基本計画・基本計画資料編を修正(基本設計で検討)	・駐車台数については、基本構想において将来人口を勘案し、既存の推計等を踏まえて750台と設定しています。 ・県道市場桜町線の交通量については交通推計を行っています。 ・進入路の詳細は基本設計において今後検討します。 ・基本計画資料編に、基本構想の「パーク&ライド駐車場の規模について」を追記し、あわせてP21に参照頁(資料-25)と追記します。
		27	第4章P17整備区域内の施設の整備方針 1交通施設の整備方針 (3)パーク&ライド駐車場750台の記述について JR名古屋駅は世界一便利な機能を持った駅にするといすでに着工している リニア長野県駅は日本一便利な機能を持った駅にしたい 駐車場を何台確保するかが最大の課題だと思ふ 県民に不安があってはならない 大変困った例 小牧空港から九州へ行く時のこと空港の駐車場は満杯で 困って民間の駐車場を探したが近い所は満杯で空港から遠くなるばかり大変に不安であった 日本一便利な機能を持つ駅とは 第一に利用者が便利な駅にすること 利用者がいつでも安心して駐車できる駐車場スペースの確保 三遠南信自動車道が完成しているので浜松市北部地区の市民も長野県駅を利用する東京へ早く着く 駐車場は駅に接していること 東海道新幹線岐阜羽島駅(駐車場が広い)ため長野県人も利用する) セントレア空港では5,800台で予約制度あり アクセスプラザをしておく必要がある H29.3月飯田から東京・名古屋バス乗車人員(飯田信金経営相談所調)東京29,945人名古屋19,682人計49,581人÷30日=1,654人 長野県内中南信からの東京名古屋方面への乗車人員を加えれば約2,000人以上となる 中南信地区からの羽田空港・セントレア空港利用者も増えることを考慮しての駐車スペースの確保が必要になると思う 羽田空港・セントレア・成田空港・関西国際空港利用者一日100人3日間駐車と仮定300台 高速バス・路線バス・観光バス・送迎バス50台 レンタカー200台、レンタル自転車 送迎者100人 見学者100人 自転車・バイク50人 関連施設の従業員 駐車場50人 リニア駅乗降者数6,800人 以上の諸条件を考慮すると 約3,000台の駐車場が必要 長野県はリニア当初計画では350億円の駅舎負担が無くなった 長野新幹線・北陸新幹線の県負担金2,700億円を負担していると聞いている 長野冬季オリンピックも県民一丸となり施設整備に協力して成功した 今回はリニア長野県駅に集中投資してほしいと思う。以上 思いつくまま 参考になれば幸いです。	・リニア長野県駅を日本一便利な機能を持った駅とするため、駐車場の台数が重要であり、利用者がいつでも安心して駐車できるようにするためには、諸条件を考慮すると 約3,000台の駐車場が必要ではないか。		
		28	駅前PLANに関して 【北口に関して】 ・屋内駐車場ですが単なるBOX状でない風景に同化する形態(光のスリットにより小分割も有かな)を希望します。緑化に関しては都心部に見られる商品化・建材化された緑化でなく、南信州独自の緑化・植栽をお願いします。 ・アイデア募集に提出した「麻績の館・元善光寺界限」へのアクセス配慮は不可ですか?今年も桜開花のシーズンは大変な来飯者で、大型バスの駐車場も不足気味です。ローカル駅に降り立つ主要な誘因と思われませんが、リニア新駅も範疇に考えるなら市場線へのアクセス考慮(全天候型)を望みます。	・屋内駐車場をBOX状でない風景に同化する形態(光のスリットにより小分割)とし、南信州独自の緑化・植栽としたらどうか。 ・「麻績の館・元善光寺界限」へのアクセスに配慮した計画にしてほしい。また県道市場桜町線へのアクセスについても配慮(全天候型)したらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・駅周辺施設の具体的な規模や構造、緑化やデザイン等については、基本設計において今後検討します。今後の駅周辺施設整備にあたってのご意見として承らせていただきます。 ・アクセスについては、関係機関及び団体と協議する中で、引き続き検討します。
	(乗換新駅) ¹	29	P22乗り換え新駅について ・乗換新駅について市側からはっきりとした表明もない。地元の何の協議もされていない。飯田線過疎路線の利用客数と現駅(元善光寺・伊那上郷)との距離が近すぎるためあえて新設しなくても。なお、伊南バイパス(上伊那—リニア駅)の延伸で対応すれば良い。	・乗換新駅は利用客数が少なく、元善光寺駅や伊那上郷駅との距離が近すぎるため新設は不要ではないか。伊南バイパスの延伸で対応すれば良いのではないかと。	追記せず原案のまま(別途検討)	・県内においては上伊那・下伊那地域、県外においては三河・遠州地域に跨るJR飯田線の利用者が、JR飯田線を介してリニア駅にアクセスし、円滑に乗換え出来るようにするため、JR飯田線元善光寺駅と伊那上郷駅の間に乗換新駅の設置を検討しています。 ・乗換新駅の設置にあたり、長野県や上伊那・下伊那地域の地方自治体で構成する伊那谷自治体会議において協議しており、費用負担等を含めて別途検討を進めます。
	30	22P 乗換新駅 場所、地形、高低差、移手段、地元費用負担等考えると新駅を作るメリットはあるのか?現駅周辺整備計画でもたいへんなのに更に負担(移転、道路等)をかけることになる。現飯田線利用者も少ない。新駅は必要ないと思うがどうか?	・乗換新駅は、メリットが感じられず負担が大きいため、必要ないのではないかと。			
	31	①P22(4) 乗り換え新駅は必要ないとする。新駅を作ると今後の維持管理の費用を考えると無駄が多いと思う。	・乗換新駅は、維持管理を考えた場合無駄が多く、不要ではないかと。			

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
整備区域内の施設整備方針	交通施設の整備方針(乗換新駅)	32	<p>P22</p> <ul style="list-style-type: none"> 「請願駅」としての建設費・維持費の負担が必要となる →上伊那・下伊那の各自治体の負担割合が問題となる 接続新駅の利用者が少ないと思われる(移動手段としては自動車が圧倒的に多い) →地元利用者は自家用車、県外利用者はバス・タクシーの利用が想定される リニア駅改札～接続新駅間が中途半端な距離となる(300m以上) 徒歩:全天候型連絡通路必要、連絡バス:道路・駅広幅、他システム:高額な建設・維持費 ホーム面～駅広間の高さが5～10m程あるのでエレベーターが必要となる →建設費と維持費が高額となる 同上の理由で大規模階段が必要となる(EVがあっても規定上階段が必要) →建設費が高くなる 上記問題の解決策として、元善光寺駅の駅前広場を改良してシャトルバスを走らせる案も考えることを記載する(途中元善光寺への立寄りルートも設定可能) 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅は、建設費や維持費負担、利用客の少なさ、リニア駅間との距離、エレベーターや階段の設置負担等、問題があることから、元善光寺駅の駅前広場を改良してシャトルバスを走らせる案も考えるべきではないか。 	<p>追記せず原案のまま(別途検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内においては上伊那・下伊那地域、県外においては三河・遠州地域に跨るJR飯田線の利用者が、JR飯田線を介してリニア駅にアクセスし、円滑に乗換え出来るようにするため、JR飯田線元善光寺駅と伊那上郷駅間に乗換新駅の設置を検討しています。 乗換新駅の設置にあたり、長野県や上伊那・下伊那地域の地方自治体で構成する伊那谷自治体会議において協議しており、費用負担を含めて別途検討を進めます。 シャトルバスによる代替、環状線の新設、元善光寺への街道整備については、今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。 また乗換新駅の設置位置については、地形の高低差やリニア駅との移動距離、リニアの構造等を考慮し、基本計画記載の箇所として検討を進めています。
		33	<p>「JR飯田線に乗換新駅なんて要らない」(イメージ図あり)</p> <p>飯田市上郷に出来るリニア新駅周辺の整備(案)についての提案です。このパブリックコメントで、ご理解いただきたいことは、JR桜町駅の駅前から上郷に向かって、野底川の上に一本橋を架ければJR飯田駅前とリニア新駅を結ぶ最短ルートができることなんです。その最短ルート上に新たな交通機関を設け、中間駅に伊那上郷乗換駅を設置すれば、色々な未来が見えてきます。</p> <p>第一に、この交通機関によって、丘の上の飯田駅とリニア新駅の融和がスムーズに成立します。次に、リニアからJR飯田線に乗り換えるためには、岡谷方面については伊那上郷乗換駅が利用できます。また、豊橋方面については飯田駅を利用すれば良いことです。(JR飯田線は単線ですから、飯田線上に乗換新駅を設置しただけでは、北行き優先なのか南行き優先なのかという問題が発生します)</p> <p>この提案による交通機関を更に延長して”環状線”にまで発展させれば、飯伊地区全体にとって、”リニアを含めたまちづくりのためのインフラの核”になると考えます。(図-2)(環状線は、リニア新駅から天竜川右岸を南下して、JR伊那八幡駅市立病院を経由して鼎上茶屋からJR飯田駅に戻るルートを提案します)新たな交通機関については、路面電車、ロープウェイ、モノレール、ケーブルカー等が考えられます。繰り返になりますが、環状線は飯田市の”戦略的まちづくり”の中心になります。</p> <p>JR飯田線に乗換新駅なんて要らない！</p> <p>現行の計画案にある”乗換新駅”については、上伊那方面からの要求に応じているだけで、飯田市のまちづくりのための戦略が全く見えてこない。リニアの駅が飯田市に出来ることは、飯田市にとって1000年に一度のチャンスです。その1000年に一度のチャンスを”へんてこりんなもの”を作って、ぶち壊さないでください。今、正しいまちづくりの方向を選択しなければ、正しい飯田市の未来が開けません。選択を誤るわけにはいかないんです。今、飯田市のまちづくりに関わる大人が、行わなければならないこと それは、小中学生に”未来の夢の姿を見せてやる”ことであって、小中学生に未来の夢を語ってもらうことではない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> JR乗換新駅では未来に展望がなく意味がないため、JR桜町駅の駅前から上郷に向かって野底川に橋を架け、JR飯田駅前とリニア新駅を結ぶ最短ルートを作り、その上に新たな交通機関を設けて、中間駅に伊那上郷乗換駅を設置したらどうか。 また更に延長して環状線を作れば、「リニアを含めたまちづくりのためのインフラの核」になるのではないかと。新たな交通機関は、路面電車、ロープウェイ、モノレール、ケーブルカー等とし、環状線を飯田市の”戦略的まちづくり”の中心にするべきではないか。 	
		34	<ul style="list-style-type: none"> 22ページ (4)乗換新駅の(4)①に関わって 乗換新駅については、3章等でも多く取り上げられている。従って、県道西側地域も整備範囲として合わせていくこと。また、市(伊那谷自治体会議)は早急にJRときちんとした話し合いをし地元や関係機関とも協議して、その結果をもって市(伊那谷自治体会議)としての明確な計画を提示すること。 *基本構想から時間は経っているが、未だに同じテーブルについていないとはどういうことか。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅について多く取り上げているため、県道西側地域についても整備範囲として合わせるべきではないか。 市(伊那谷自治体会議)は早急にJRと話し合いし、地元や関係機関とも協議して、明確な計画を提示すべきではないか。 	
		35	<p>P12 市民アイデア ・元善光寺駅とモノレールで結ぶ ・駅と元善光寺を結ぶ街道の修景</p> <p>P16 JR飯田線へのスムーズな乗換を検討</p> <p>P22 乗換新駅 リニアとJR飯田線の円滑に乗り換えられる</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅に使う労力と費用を周辺整備にまわすべきだと思います。 <p>伊那方面からの要望のようですが、JR飯田線を高速化したり利便性を向上させても、JR飯田線の本来の魅力であるローカルなのんびりした良い所が失われてしまう。都市部からの観光目的の人達は、元善光寺駅までの徒歩10分程度は問題にしないと思います。田舎らしい元善光寺に寄っていただける街道(歩道)を整備する方が、この地域の魅力発信になると思います。</p> <p>長野県駅での乗降では魅力的な場所も少ない。岐阜県駅への連携で昼神・木曾を含めたアピールをしないと、インパクトが弱すぎる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> JR飯田線を高速化したり利便性を向上させても、JR飯田線の本来の魅力であるローカルなのんびりした良い所が失われてしまうため、乗換新駅は不要ではないか。元善光寺への街道(歩道)を整備する方が良いのではないかと。 	
		36	<p>P22(4)乗換新駅</p> <p>設置を前提ですが・・・ ①リニア駅を出て新駅へは無理、駅構内通路で連絡してほしい。不便、特に雨天・冬季、大きな荷物、旅の人…とてもきびしいと思います。通路の演出や眺望(アルプス・風景)が可能なスペースでするので有効に使いたい。②リニア線とJR飯田線は交差します。高低差で無理があるのか、他の理由か明確にしてください。※シャトルバス、(外)歩道はやめてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅の設置を前提とした場合、リニア駅と新駅を駅構内通路で連絡してほしい。通路の演出や眺望が可能なスペースであり、有効活用してほしい。ただし、シャトルバスや外歩道による連絡はやめてほしい。 なぜリニア本線とJR飯田線の交差部に乗換新駅を設置できないのか、理由を明確にしてほしい。 	
37	<p>(1)JR飯田線とリニア駅間の移動は最優先課題です。</p> <p>雨に濡れない、荷物を持って移動できる。一端外へは余りにも不便です。どんな工夫をして連結するか。連絡通路の演出と山脈を見る展望ビル(待合室、お土産物屋、レストランやジム、休憩所の設置ができれば、ほっとひと休み)交差する所に駅舎はなぜ無理なのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅とリニア駅間の移動は最優先課題であり、どんな工夫をして連結するか。またリニア本線とJR飯田線が交差する所に駅舎はなぜ無理なのか？ 			

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
整備区域内の第4設章の整備方針	交通施設の整備方針 1 (乗換新駅)	38	飯田線乗換駅について No.1 飯田線 乗換駅(仮に飯田北駅と呼ぶ)は、リニア長野県駅(仮にリニア飯田駅と呼ぶ)の両線の交差する地点でリニア飯田駅の真上に、直角に飯田北駅を作るべきである。今の案では飯田北駅とリニア飯田駅が離れすぎている。又、土地も別に必要となりアプローチ道路の分も含めて無駄が多すぎる。せっかくリニア本線の上を在来線が通り、そこにリニア駅が出来るという絶好の条件にあるのだからそれを活かすべきである。 No.2 リニア飯田駅の真上に作る飯田北駅はできれば駅の形は木造三階建てで、一階部分は飯田市の赤門のようなもの、二階、三階部分は松本城のようなものにして上階からは東に伊那山地、南アルプス、天竜川 反対側からは風越山、中央アルプス前山が見えるようにする。さらにリニアの走る姿がよく見える貴重な場所として展望室を設ける。両駅の間はエレベーター、エスカレーター階段、スロープなどでリニア駅の両サイドと直結させる。	・乗換新駅とリニア長野県駅の両線の交差する地点でリニア駅の真上に、直角に乗換新駅を作るべきではないか。 ・乗換新駅の形は、木造三階建て(一階部分は飯田市の赤門風、二、三階は松本城風)にし、山々を眺望できる場所として展望室を設けたらどうか。またリニア駅と乗換新駅の接続は、エレベーター、エスカレーター、スロープ等で、リニア駅の両サイドと直結させたらどうか。	追記せず原案のまま(別途検討)	・県内においては上伊那・下伊那地域、県外においては三河・遠州地域に跨るJR飯田線の利用者が、JR飯田線を介してリニア駅にアクセスし、円滑に乗換え出来るようにするため、JR飯田線元善光寺駅と伊那上郷駅の間に乗換新駅の設置を検討しています。 ・乗換新駅の設置にあたり、長野県や上伊那・下伊那地域の地方自治体で構成する伊那谷自治体会議において協議しており、費用負担等を含めて別途検討を進めます。 ・また乗換新駅の設置位置については、地形の高低差やリニア駅との移動距離、リニアの構造等を考慮し、基本計画記載の箇所として検討を進めています。 ・デザインやアクセス方法等の詳細については、今後の乗換新駅整備にあたってのご意見として承らせていただきます。
		39	下記下線部の加筆を望みます。 p6 JR飯田線に乗換新駅の設置を前向きに検討します。 p10 高度なトランジットハブ機能の確保→JR飯田線への乗換新駅の設置検討 p22 リニア駅西端よりJR飯田線乗換新駅への乗換専用改札の設置ならびに乗換経路の整備検討 リニア新駅は、車などを運転することができない、交通弱者に優しいものであってほしいと願うとともに、広域交通拠点であるリニア新駅には、高度なトランジットハブ機能を保持させたいと考えます。 前述の目的を達成するため、リニア新駅には、在来線との乗換の利便性を最大限に高めるべく、中央のコンコースのみならず、その西端にJR飯田線との乗換専用の改札設置、ならびに乗換経路の最短化・バリアフリー化・天候バリアフリー化の整備を望みます。 ここからは個人的な提案ですが、地形的高低差や距離を埋めるべく、エスカレーターや斜行エレベータを整備してはいかがでしょうか。 斜行エレベータ参考URL: ・サンモリーユ下條 http://sanmoriyu.la.coocan.jp/website/gallery/index.html ・長崎市 http://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/670000/678000/p001693.html たとえ新駅西端への乗換専用改札設置が不可能であっても、中央コンコースよりJR飯田線乗換新駅までのペDESTリアンデッキ整備を望みます。	・在来線との乗換利便性を最大限に高めるため、リニア駅西端にJR飯田線との乗換専用の改札設置や、乗換経路の最短化を図り、バリアフリー(天候含む)機能を整備したらどうか。 ・地形的高低差や距離を埋めるべく、エスカレーターや斜行エレベータを整備したらどうか。 ・新駅西端への乗換専用改札設置が不可能な場合も、中央コンコースよりJR飯田線乗換新駅までのペDESTリアンデッキを整備したらどうか。	追記せず原案のまま(別途検討)	
	交流施設の整備方針 2 (魅力発信施設)	40	【南口に関して】 ・有効利用される広場の提案をお願いします。夏場の遮光等どう対処するか、パーゴラ・植栽等一般論以外の、面白い工夫をお願いします。 ・地域交流施設は1棟でなく、大小5棟位を有機的に連携したらいかがですか？ 駅寄りに配置か歩行距離をおくか・・・路地・小広場・木立等を上手に配しひとつの集落・交流・商業空間を創造出来ればと思えますが。 ・地域の方々の交流広場が小規模に分割されてますが、リニア来飯者との交流も楽しみであり、駅前広場との一体化が良きかなと思えますが(盆踊り、屋台、出店での賑わい・交流) ・アイデア募集に提出した「水のデザイン・活用」は不可ですか？現在水田用水が豊富に流れ、取り入れ口を開けば水量も増えるとの事。「水」はせせらぎ、滝、速、ゆったりした流れ等により、無限の表情を与えてくれます。南信州らしさを「水」も加え表現できませんか？	・広場を、有効利用されるような面白い工夫のある施設に整備してほしい。 ・地域交流施設を、有機的に連携した大小5棟位の施設として整備し、上手に配置することで一つの集落・交流・商業空間を創造できないか。 ・コミュニティ広場を駅前広場と一体化したらどうか。 ・南信州らしさを「水のデザイン・活用」も加えて表現したらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・広場等の整備・運営の方法、具体的な規模や構造等については、基本設計等において今後検討します。駅周辺施設の配置やデザインにあたってのご意見として承らせていただきます。
		41	2. 街の玄関に公園と駐車場だけを配置する計画は土地の有効活用とは言えません。 計画(案)では公園と駐車場しか描かれておりません。街造りの計画案はここでも違和感を覚えます。リニア駅周辺にイオンモールのような大型商業施設を配置し、文化会館移設の市民ホールを作り、地域の人々とリニア利用者の集まる街区にする開発を目指すべきだと考えます。計画案の駐車場は駅前に配置しており土地利用がもったいないと感じます。リニアの高架下(中央部より離れた西側の山側、R153の東側)と飯田線新駅予定地の北側の山側に駐車場を作れば十分です。平地の少ない飯田市で一番良い場所に街の価値を生まない駐車場というのはいただけません。岐阜羽島駅のように(駐車場しかない駅前)にしてはいいけません。計画案ではリニア地区は広域交通拠点としていますが、単なる乗り換え地域となってしまう街づくりとすれば失敗だと思います。また、計画にある公園では人が集まる場所となりません。植栽の維持管理に税金を使うだけです。そもそも街の玄関に公園は不要です。飯田らしさの玄関口にするのであれば、アルプスの山々が見渡せ、天竜川が見えるようにすれば十分で伊那谷の底(飯沼)に公園があっても十分な眺望は得られない(リニアの高架に眺望を妨げられ見える景色が限られてしまう)。飯沼の北条地区から貴重な土地を出してもらおうのですから利用価値の高い計画としていただきたいと考えます。	・基本計画(案)には公園と駐車場しか描かれておらず、単なる乗り換え地域となるのはもったいない。飯田らしさの玄関口にするのであれば公園は不要であり、リニア駅周辺に大型商業施設を配置し、文化会館移設の市民ホールを作り、地域の人々とリニア利用者の集まる街区にする開発を目指すべきではないか。	追記せず原案のまま(別途検討)	・リニア駅周辺整備においては、来訪者を信州・伊那谷各地へ誘い、波及効果を高めるような地域の魅力や情報を発信する駅空間を目指し、各種イベントや来訪者と交流ができるスペースや広場を計画する等、多様な交流の拠点として整備する方針です。駅周辺については、市民や多くの人が集まる場所であるため、災害時に避難できる機能としても広場が求められています。 ・大型商業施設については、整備区域内には配置しない計画ですが、魅力発信施設において今後運営や手法等を検討します。 ・市民ホールの在り方については、別途検討が進められています が、今後のまちづくりにあたってのご意見として承らせていただきます。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
整備区域内の第4設章の整備方針	交流施設の整備方針 (魅力発信施設)	42	地元民としてリニアの開通が、交通の便よりも、商業施設としての機能の充実を期待しています。イメージを拝見すると、商業施設があるのはコンコース内のみと感じました。 自然の光を感じるテラス風の商業施設を期待しています。例を挙げると、「ログロード代官山」「モリパーク」「トナリノ(名城公園)」などといったナチュラルな雰囲気、ちょっとした休日に非日常を味わえるような空間が必要であると考えています。またSNSなどの普及により、「おしゃれな空間」の価値が非常に高まっていると感じています。おしゃれな場所や飲料など、カメラで撮り、発信する。この流れがプロモーションとしての機能を果たし、相乗効果を生むのではないかと考えます。 テナントとして、テラス席も設けたカフェ、オーガニック食品、地元の特産品を使った付加価値の高い雑貨や衣類などを取り扱う小売店、アウトドア用品店、など長野県、南信州の豊かな自然を生かしたストラテジもありなのかと考えます。 私自身も地方を観光する際、様々な名所を観光した後、ゆっくりと優雅な施設で時間を過ごせる施設があると、気持ちよく観光ができます。 今後、若者が飯田下伊那で暮らしていきたいと思ってもらえるような魅力づくりをしていくことも重要なと考えます。その一つの方法として、以上の案を出させていただきました。	・地元住民は交通の便よりも商業施設機能の充実を期待しており、自然の光を感じるテラス風の商業施設(例、「ログロード代官山」「モリパーク」「トナリノ(名城公園)」)やちょっとした休日に非日常を味わえるような空間が必要ではないか。 ・商業施設のテナントは、テラス席のあるカフェ、オーガニック食品、特産品を使った付加価値の高い雑貨や衣類の小売店、アウトドア用品店など信州の豊かな自然を生かしたものが良く、ゆっくりと優雅な施設で時間を過ごせ、若者がこの地域で暮らしたいと思える魅力づくりをしてほしい。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・駅周辺整備に伴う魅力発信施設の計画等については、基本設計において今後検討します。商業施設や空間デザイン、情報発信に関するご意見として承らせていただきます。
		43	第4章 整備区域内の施設の整備方針 1.交流施設の整備方針 (1)魅力発信施設 P23 ・リニア利用者は駅に降り立ってから情報を得て訪問先を決めることは殆どない(県外からの利用者は事前に情報を得て目的地を目指すことが多い) ・旅行者への情報発信は東京・名古屋等の都市部で行う必要がある ・観光案内所としてのパンフレット配布や時刻表配布は必要 ・リニア利用者の駅での行動パターンは下記が考えられる 【来訪者】 ビジネス客: 駅を出ると高速バス・レンタカー・タクシーに乗って目的地へ 帰りはお土産を買ってホームへ向かう(日帰りが多い) 観光客: 駅を出ると高速バス・レンタカー・タクシー・観光バスに乗って目的地へ 帰りは夕食・軽食をとりながら土産を買ってホームへ(日帰り・一泊) 帰りは周遊で別ルートをとる場合もある(中央東線・西線・北陸新幹線) →イベント見学・体験学習の機会があまり無いように思われる。(開催時刻は夕方・夜) 【地元利用者】 ビジネス客: 自家用車を駐車場へ入れてホームへ向かう(早朝・午前中に集中) 帰りは改札口から駐車場へ向かう(日帰り出張が多くなる、夜に集中) 観光客: 自家用車を駐車場へ入れるか家族の車で送られる(午前中に集中) 帰りは家族の迎えか駐車場の自家用車で自宅へ(夕方から夜に集中)	・魅力発信施設について、県外の利用者が駅で情報を得て訪問先を決めることは殆どなく、旅行者への情報発信は東京・名古屋等の都市部で行うべきではないか。 ・リニア利用者の行動パターンを考えると、来訪者がイベント見学・体験学習を行う機会はあまりないのではないか。		
	交流施設の整備方針 (交流広場)	44	・25ページ (2)ー②)に関係して ・日常生活への安全安心確保と、災害時のバックアップ機能としての警察(交番)や消防施設設置の必要性を明記すること。	・P25に、日常生活への安全安心確保、災害時のバックアップ機能としての警察(交番)や消防施設設置の必要性を記載すべきではないか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・災害時のバックアップ機能については、基本設計において今後検討します。
		45	交流広場の経営を農協と商工会に委託したらいかがでしょうか？交流広場は南信の地場産商品や産物を売る場所として賑わいを出すべきです。道の駅のような新鮮な野菜や物産展を行えるような場所があれば地元の方も足を運ぶのではないのでしょうか？	・地元の方も足を運び、地場産商品や産物を売る場所として賑わいを出すため、交流広場の経営を農協と商工会に委託したらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・交流広場等の施設の整備・運営の方法は、基本設計において今後検討します。
	交流施設の整備方針 (コミュニティ広場)	46	25ページ「コミュニティ広場」について コミュニティ広場には、人工芝による、サッカー場の設置を希望します。サッカーは、国民的なスポーツとなり、当地域でも2,000人にのぼる競技者が存在します。さらに、照明施設を設けることで、365日、昼夜サッカー選手がプレーする環境が整います。サッカー場は、飯田市内外の交流人口を増加させます。また、人工芝は、全天候型のイベントに対応できますし、その緑は、人々の心を癒します。フルサイズであれば、105m×68m、子供用ならその1/2です。 ぜひともご検討下さい。	・飯田市内外の交流人口を増加させるため、コミュニティ広場に照明施設のある人工芝のサッカー場を設置したらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・コミュニティ広場は、リニア駅が地域を横断する形で駅が設置されるため、地域コミュニティの維持に最大限配慮し、イベントや祭り等の地域住民が集うコミュニティ活動の場として活用できる場所として整備するものです。コミュニティ広場の整備・運営の方法は、地域の意向を踏まえながら今後検討します。
		47	第6章 地元地域の生活環境・暮らしへの配慮 33p 1、地元への配慮 1行目 地域コミュニティへの配慮として、コミュニティ広場を建設するとなっています。リニア開業時には最大の協力者・貢献者となるべく、土地提供者や住む場所を奪われる現居住者のコミュニティは、すでに失われている。コミュニティ広場を使用する機会はほとんどないに等しく、必ずしも移転者への配慮とはなっていない。	・土地提供者で移転する現居住者のコミュニティは失われるため、コミュニティ広場を使う機会はほとんどなく、移転者への配慮になっていないのではないか。		
		48	・25ページ (3)に関わって ・広場の維持管理は、飯田市とすること。	・コミュニティ広場の維持管理は、飯田市とすべきではないか。		

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
整備区域内の第4施設章の整備方針	高架下方空間の整備方針 ³	49	P29造成計画について ・コンコースと北側交通広場高について南北道路利用車の安全を確保してほしい。北側交通広場地下を駐車場にする。(地形利用と天候バリアフリーとする)	・南北道路の利用者の安全を確保してほしい。 ・北側交通広場の地下を駐車場にしたらどうか。	基本計画を修正(基本設計で検討)	・南北道路については、基本設計において施設配置等を検討する中であわせて検討します。 ・北側交通広場については、経済性や地形条件等を考慮し、地形改変を最小限に抑える計画としています。現在のところ駐車場等の地下設置は考えていません。駐車場等の具体的な規模や構造等については、基本設計において今後検討します。 ・P21に参照頁(P29 造成計画)を追記します。
	環境・景観の整備方針 ⁴	50	第4章 整備区域内の施設の整備方針 1.交通施設の整備方針 (3)パーク&ライド駐車場 (4)乗換新駅 P21 ・「グリーンインフラ」の導入には、冬の寒さや夏の維持管理等を考慮して慎重にした方が良い。 →冬:寒さによる芝枯れ、除雪のし難さ(一般的には温暖地での採用が多い) →夏:雑草対策の管理費がかかる	・「グリーンインフラ」は、冬の寒さや夏の維持管理等を考慮し、慎重に判断すべきではないか。	基本計画を修正(実施設計で検討)	・「グリーンインフラ」の導入や維持管理の詳細については、実施設計等において今後検討します。 ・P28 4. 環境・景観の整備方針 ①グリーンインフラを活用した取り組み「導入にあたっては効率的な導入箇所や維持管理手法を考慮し、計画します」と追記します。 ・p21に参照頁(P28 グリーンインフラ)を追記します。
駅周辺整備計画第5章	造成計画 ¹	51	(3)市リニア推進部リニア整備課が検討してきた課題の提示をされたい。 市民がアイデアを出しても、意見を言っても「地形的に…」 「地質が…」との返事や指摘が出ていますが、そのような課題や問題点を早急に提示してください。 1月の飯田市公民館での説明会で、隈研吾さんへの期待の声・拍手が多くありました。市提示のプランへの不満と市民のイメージのギャップと受け止められました。隈研吾さんの作品例のような物を市民は期待しています。※飯田市公民館での説明会資料のような物を、今後市民に配布できないか。簡単にまとめてあり、見やすい・理解しやすい物と感じました。	・飯田市が把握している地形や地質等の課題について、問題点を早急に提示してほしい。 ・1月の市民説明会で配布したような資料等を市民に配布できないか。	追記せず原案のまま	・地形や地質等の問題については、概ねP29「1. 造成計画」及び資料編P38、39の「北側交通広場・P&R駐車場レイアウト比較検討」に記載のとおりです。 ・市民説明会等の配布資料については、飯田市ホームページ等で随時公表していきます。
		52	・29ページ 1-③ に関わって ・記述には適切に近隣河川へ排水とあり、北側は土曾川へ南側は新戸川への排水と思われるが、下流域への安全対策を明記すること。雨水だけの調整池は、夏場の渇水期には汚れが酷くなるが、その対策について水辺空間としての活用とも関連させて記述すること。	・P29について、近隣河川へ排水とあるが、下流域への安全対策を明記すべきではないか。 ・雨水だけの調整池は、夏の渇水期に汚れが酷くなるため、水辺空間の活用とも関連させて対策を記載すべきではないか。	基本計画用語集を修正(基本設計で検討)	調整池は、排水基準を満たすとともに、流量調整を行い下流域への安全対策を行う施設として計画しています。施設の管理については基本設計において今後検討します。 ・基本計画用語集に、調整池の目的及び機能を追記します。
		53	第5章1.造成計画(P29)③多目的に利用できる調整池 ・整備区域の雨水排水に対して、調整池を計画し適切に近隣河川へ排水することとします。・水辺空間として活用するなど多目的な利用を検討します。 調整池は北側1個、南側1個(P30)リニア駅周辺整備のイメージ図に載っているが、排水先は近隣河川へとし、明確な河川名が入っていないが、明記し下流住民に説明すべきである。雨水だけの池では、夏場の渇水期は池の汚れ、蚊の発生等問題が出るため、検討を。	・調整池の排水先は近隣河川とし、明確な河川名が入っていないが、明記し下流住民に説明すべきではないか。 ・雨水だけの池では、夏場の渇水期は池の汚れ、蚊の発生等問題が出るため、検討が必要ではないか。		
		54	第5章 リニア駅周辺整備計画 1.造成計画 P29 ■北側交通広場とコンコースとの高低差をなくす案とすべきです。 [理由] ・リニア改札口からコンコースを歩いて北口へ行くと、突然4～5mの壁に出くわす →コンコース(自由通路)から見ると前方には壁しか見えない(景観上よくない) ・バス・レンタカー・タクシーに乗り換える人は、この壁をエレベーターかエスカレーターで上らなければならない(昇降設備:EV…2基、ESC…2基) ・高架下店舗への荷物搬入に段差が支障する(昇降設備:荷物用EV…1基) ・高架と広場擁壁との隙間(4m～8m)は溝状態となり暗く除雪も難しい(構造上よくない) ・非常時(火災・地震)等の避難対策上問題がある高低差(壁)は無くす方向で検討すべき ・上記昇降設備の他に階段も必要となる(規定上) ※)公共設備を計画する場合、バリアフリーを基本とすべき→高低差を解消する方向で考慮 ※)昇降設備が多くなり維持費が大幅に高くなる→市の財政負担を軽減する方向で考慮 (駅周辺設備に伴う市の維持費負担額の高騰を考えていますか?)	・造成計画は、コンコース北口に4～5mの壁ができること、昇降設備が必要であり維持費が高くなること等の課題があることから、北側交通広場とコンコースの高低差を無くす案を採用すべきではないか。	基本計画用語集を修正(基本設計で検討)	・北側交通広場とコンコースの高低差については、地形条件等を考慮し、地形改変を最小限に抑えるため現在の計画としています。交通広場の具体的な規模や構造等については、基本設計において今後検討します。 ・なお資料41・42の「北側交通広場・P&R駐車場レイアウト比較検討」に記載のとおり、三つの整備案をリニア駅周辺整備検討会議及び部会で検討した結果、C案(現行案)になった経過があります。 ・P29 1. 造成計画 ①地形の改変を少なくした造成計画「北側交通広場とコンコースの高低差を有効に活用する空間づくりを検討します」に修正します。
	イメージ ²	55	(2)具体的なイメージ図を早めに提示されたい。 中心となる設計・建築家、大手ゼネコンの参画は早めをしたい。	・具体的な新しいイメージ図を早めに提示してほしい。 ・中心となる設計・建築家、大手ゼネコンの参画を早めに行ってほしい。	追記せず原案のまま(別途検討)	・イメージ図等の情報発信については、随時公表していきます。 ・今後検討を進める各段階において、多方面の有識者を含めた人選を行います。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
地元地域の生活環境・くらしへの配慮 第6章	地域への配慮 1	56	・33ページ 1の一つ目の・に関わって<1> ・33ページ 1の二つ目の・に関わって<2> <1>・地元コミュニティの分断対策について、地元地区と協議しつつ市としての具体的な考え方を提示すること。 <2>・住民の安全・安心の確保を明確に記述すること。加えて、生活環境への影響を極力回避・低減できるよう、工事着手前に市は事業者と地元による覚書を取り交わす手配をし、執行管理はもとより、随時調整を行い地元に関する事項は早期に住民へ周知して環境保全・生活安全の維持に努めること。	・P33 地元コミュニティの分断対策について、地元地区と協議しつつ市としての具体的な考え方を提示すべきではないか。 ・住民の安全・安心の確保を明記すべきではないか。 ・生活環境への影響を極力回避・低減できるよう、工事着手前に市は事業者と地元による覚書を交わし、執行管理、調整及び住民周知により環境保全・生活安全の維持に努めるべきではないか。	基本計画を修正(別途協議) ・コミュニティの分断に関する対策として、コミュニティ広場の設置、市道五郎田線と国道との立体交差、東西道路の設置等の計画を進めております。地域の状況を十分に把握する中で、今後も地元と協議してまいります。 ・P33 1. 地域への配慮「関係者の生活環境への影響を極力回避・低減できるよう、事業者はもとより工事関係者とも随時調整を図り、安心・安全の確保に努めます」に修正します。
		57	P33 2. 事業に伴う代替地確保・整備の5行目 ・事業主体によって不公平が生ずることのないよう十分に配慮します。 ・事業主体によって移転時期が違はずです。当然、代替地の情報開示、選択の方法で不公平が生ずる(早いもの勝ち)と思いますが、具体的にどのような方法で進めて不公平が無いようにするか考えているのでしょうか。	・事業主体によって代替地への移転時期が違はずだが、具体的にどのような方法で進めて不公平が無いようにするのか。	追記せず原案のまま(別途検討) ・代替地については、事業主体間で補償基準や情報開示時期の統一を図り、抽選等で同時に対象者を選定する等、移転時期の違いにより不公平が生じないように進めます。
	58	33P 2. 事業に伴う代替地確保・整備 賃貸借地についての補償等何も出ていない。 ある程度の方向性、統一性等を出してもらわないとどう進めていくのか分からない。マンション等の住人との交渉等も市側でやるようにして下さい	・賃貸借地についての補償等何も出ていないので、方針を示してほしい。 ・マンション等の住民との交渉等も市で行ってほしい。	追記せず原案のまま(別途協議) ・賃貸借地の補償等については、個別協議により方針を示させていただきます。 ・賃貸借人との個別協議については、飯田市で対応します。	
	59	2 事業に伴う代替地確保・整備 10行目 リニア開業時に最大の協力者(被害者)となる移転者に対する配慮に関する文面は、14行目…飯田市としては責任を持って対応します。23行目…移転関係者に対する説明会を開催して、意向を聞きながら…以上は通常の土地収用にに対する対応であり、基本計画としては特段の配慮はしないことを表明しているのと、とらえてよいか? 斡旋方法については、具体的なイメージが湧かない。	・移転者に対する配慮に関する文の内容が、通常の土地収用にに対する対応であり、基本計画として特段の配慮はしないのか。また斡旋方法の具体的なイメージが湧かない。	追記せず原案のまま(別途協議) ・基本計画においてはあくまで基本的な方針を示しており、一人一人の意向確認が必要な内容につきましては、個別相談会等の機会を設けて個別具体的に説明・対応させていただきます。	
	60	・33ページ 2に関わって 【項目追加】 ・移転される方々には、移転先が現在の生活水準より低下することの無いよう代替地等の確保をします。	・下記の通り項目を追加したらどうか。 →P33 移転される方々には、移転先が現在の生活水準より低下することの無いよう代替地等の確保をします。		
今後の進め方 第7章	今後の進め方(デザイン) 1	61	地元作家を生かす。(飯田市は力を入れていますが、具体がない) (イメージ図あり) コンコースイメージ ①春草「落葉」6曲2双(黒き猫) ②原田泰治「伊那谷風景」このような作品はないがイメージはある ③棕鳩十 原稿文字のまま「ハイジ」の見た風景がそのままある ※水引き、和紙の演出は大変難しいが効果的(通路頭上か)「和モダン」のセンスが必要 川瀬敏郎さんレベルがほしい。 ローマスペイン広場風の階段 待ち合わせ、一休み場所として提供する	・地元作家を生かした具体的なプランが必要ではないか。 コンコースイメージとして、菱田春草や原田泰治、棕鳩十などの作品を生かしたデザインが必要ではないか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討) ・駅周辺整備のデザイン等については、基本設計等において今後検討しますが、ご意見として承らせていただきます。
		62	市提案プランの問題～全体～ 北側・駅舎(線路)・南側と明確に分けないで一体の駅空間を創造したい。多くの要望を集約する困難さがありますが、百年先まで考えたい所です。南側に予定している建物は、雨の日や冬季の厳しさを考えると不可能でしょう。また小さな建物を複数造る案はコストや景観、使い勝手からしても厳しいものがあります。物産販売・観光案内所など「道の駅」的になり陳腐です。北側の駐車場はせっかくの景観(ポイントビュー＝中央・南アルプスや段丘・谷)を目の前がコンクリートと車では「リニア駅周辺整備の基本構想」がいかされていないのは残念です。(この点は説明会での複数発言あったとおりです)北方面は中央・南アルプス、谷・段丘が見え、当駅の大きな特長を出す場所です。是非、「自然を生かす」「豊かな自然の中にある駅舎」「伊那谷らしさ」の基本構想に戻ってください。この駅に下りたい人は何をイメージし何を求めているかは、基本構想に記述されている通りです。 考えてください。 1月の説明会では番木村商工会の方が北側駐車場の問題点を指摘しました。すると「地形的にできません」の返事でした。高低差の課題らしいのですが、そこをどう考えていくかが価値あるところです。「無理」「ダメ」発言が優先され、専門的な説明があっても?です。市民は声が出せません。そのアイデアを出し合っていくことが市民パブリックコメントとなります。今後は一般市民や専門のデザイナー、著名な設計家の参加が必至です。伊那谷の特長を生かした自由な発想のプランの提案が複数ほしいところです。 どのように答えますか?～飯田市民への問い～ 「あなたがコンサートや美術展を見たい時、東京へ行きますか?(新しいホールを造って)招致しますか?」 例えばこのように市民は考えています。 「リニアが開けば東京へ行かなくても、中央の一流の音楽家や美術品が飯田で聞ける、見られる」「だからこの際、新しい飯田文化会館をリニア駅そばに造りたい」「東京の会場まで約1時間～1万円余分にかかるが…」～「泊まるより安い」東京ならいろいろなコンサートや美術展をやっています。「選択」ができ「複数」を味わえます。飯田でやればリニアを使って多くの方がこの地に来ます。いろいろな相乗効果が生まれてきます。	・駅南側の建物は、小さな建物を複数造る案ではコストや景観、使い勝手から見て厳しく、物産販売・観光案内所など「道の駅」の様で陳腐であるため、望ましくないのではないか。 ・駅北側は中央・南アルプス、谷・段丘が見え、当駅の大きな特長を出す場所であるため、「自然を生かす」「豊かな自然の中にある駅舎」「伊那谷らしさ」を感じられる景観にしてほしい。 ・今後は一般市民や専門のデザイナー、著名な設計家の参加が必至であり、伊那谷の特長を生かした自由な発想のプランの提案が複数必要ではないか。	
		63	(2) 駅構内通路、コンコースには郷土著名作家の作品でおもてなし。 番木村;棕鳩十(「ハイジと同じ世界が目の前にあった…」) 飯田市;菱田春草(「落ち葉」「黒き猫」諏訪・飯田;原田泰治(「田舎・伊那谷風景」)	駅構内通路、コンコースには郷土著名作家の作品でおもてなしすべきではないか。	

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
今後の計画検討に係る進め方(デザイン)	1	64	(3)「リニア(走る・止まる)が見える駅」(実験線との関係もありますが。)伊那谷を、アルプスを、天龍川を越えて走る姿を)	・「リニア(走る・止まる)が見える駅」に出来ないか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・駅周辺整備のデザイン等については、基本設計等において今後検討しますが、ご意見として承らせていただきます。
		65	(4)「リニア～宇宙へ～」飯田市が力を入れている「宇宙産業」に絡めて リニアの後は宇宙船に乗って「宇宙へ出よう」の疑似体験施設。飯田高校・美博 プラネタリウム、阿智村スタービレッジ ヘブンスでの経験を生かす。連絡通路・駅前駐車場屋上は絶好の場所です。	・飯田市が力を入れている「宇宙産業」に絡めて、リニアの後は宇宙船に乗って「宇宙へ出よう」の疑似体験施設を設置したらどうか。		
		66	(6)募集案にもあったが提案を再度 ①環境と自然をいかしたスポーツ トレーニングジム ジョギング ウォーキング トレッキング ボルダリング ②身体づくりと健康(温泉と癒しの自然空間) ③家族揃ってゆったりと一日過ごす場所の提案 天竜川・土曾川で水遊びを ④文化・芸能を ・レストラン(ジビエ・地産地消・いわゆる名店の招致は必要です。)・飯田下伊那は「水と星」が売りです。・伝統芸能(花火・獅子舞・人形浄瑠璃 お祭り) スポーツ 大きな芝の丘・広場 (1)ボルダリングとサイクリング、カヌーのメッカ (2)子どもや家族が自由に遊べる丘 天竜川・土曾川、水遊びが可能な場所 (3)ウォーキング ジョギング トレッキング スポーツクライミング (4)アルプスが映る壁～眺める・登る スポーツと遊びの両方 温泉と食事 ゆったり(2)文(椋鳩十)と絵(原田泰治)(伊那谷風景) 菱田春草(「落ち葉」「黒き猫」)コンコースへ「宇宙への旅」～リニアの旅から宇宙船の旅～ (3)保養と健康 温泉とリラクゼーション キャッチコピー ①わが身をどっぷり、この田舎 ②一日たっぷり リフレッシュ ③自然と健康 ④どっぷり空間 たっぷり田舎 ⑤ワイワイ どきどきワッショイ ⑥参加空間 体験空間 ⑦リニア(中央線)から鈍行へ(飯田線)そして宇宙の疑似体験	・環境と自然を生かしたスポーツ、身体づくりと健康、家族でゆったり過ごす場所、文化芸能を生かした駅にしてほしい。		
		67	1、ページ13～14の各部会での検討結果事項の中に、「ご当地らしさ」「伊那谷らしさ」という表現が多々見られます。リニア駅の整備に当たって、「失ってはいけないもの・残していかなければいけないもの」が、この「田舎らしさ・伊那谷らしさ」だということは十分承知しています。しかしながら、そのコンセプトにおいて、一抹の不安を感じるのは、田舎らしさ・伊那谷らしさイコールおしゃれである必要はない・自然があれば何もなくて良い・センスが悪くて当たり前、というような感覚が入ってきがちではないかと考えるからです。本当に真実田舎の価値を理解する者においては、このようなことはどうでもいいことなのですが、田舎の良さをまだ十分に理解しないまま都会に出た飯田の若者たちは、都市部の人間から飯田の田舎っぽさをバカにされることをたまらなく嫌っています。東京銀座にある県のアンテナショップは、そのおしゃれな雰囲気が人気で、入場者数が予想以上だと聞いています。田舎をアピールするのにも、お洒落な要素は必要ということですね。結論は、都会人からダサイ・センス悪い・田舎くさいというような評価をされてしまうような物、田舎に住む我々自身も誇りをもてないような物は造っていただきたくないということです。伊那谷らしさを感じられる駅を造るというコンセプトの中で、その隅々に至るまで、誰もが心地よく感じられ、その洗練された感性に感動し、何度も訪れたいような心配りのある駅整備を目指していただきたく存じます。 2. 駐車場はじめ、駅前の広場には外灯が必要になりますが、素敵なお洒落な外灯の例が、東栄町の消防署前の道路から飯田荘の公園内にあります。デザインもセンス良く、薄暮の時分から光出す輝きはとても魅惑的です。ぜひこれを参考にさせていただきたく提案いたします。	・都会人からダサイ・センス悪い・田舎くさいというような評価をされるような物、我々自身も誇りをもてないような駅ではなく、「伊那谷らしさを感じられる駅」というコンセプトの中で、誰もが心地よく感じられ、その洗練された感性に感動し、何度も訪れたいような心配りのある駅整備を目指してほしい。 ・駅周辺の外灯は、東栄町の消防署(消防団?)前の道路にある外灯のような、センスの良いものを参考にしたらどうか。		
		68	【北・南口共通】 ・これもアイデア募集時の提案ですが、列柱・ピロティによる「付加的なコンコース」を希望します。JRとの交渉でまず「不可」といわれるでしょうが、EXP、距離を置く等して交渉・頑張って載せたいと思います。日向駅の例もあり、長野県駅オンリーのコンコースが出来ればと思います。 ・屋外駐車場内にボリュームとしての樹林を望みます。針・広葉樹、香木、実のなる木、野鳥の生息する、自然体の樹林を是非創造して下さいませ。	・日向駅のような、列柱・ピロティによる「付加的なコンコース」にしたらどうか。 ・屋外駐車場内に自然体の樹林を整備したらどうか。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・広場等の具体的な規模や構造等については、基本設計等において今後検討します。駅周辺施設の緑化やデザインに関するご意見として承らせていただきます。
		69	P35 3、「事業スケジュール」 「(仮称)リニア駅周辺整備デザイン検討会議」の構成メンバーは市民・専門デザイナー・建築家(中央)等、多方面から人選をされたい。※現在提案されている「絵コンテ」は考え方が固定され「伊那谷らしさ」のプラン基本構想が見られません。発想を変えていきたい。	・「(仮称)リニア駅周辺整備デザイン検討会議」の構成メンバーは、市民・専門デザイナー・建築家(中央)等、多方面から人選してほしい。	追記せず原案のまま(別途検討)	・今後検討を進める各段階において、多方面の有識者を含めた参画を検討していきます。
		70	P35 事業スケジュール ・事業スケジュールを見ても駅周辺整備だけでも測量～用地取得の期間がH29～H35で7年間あります。どうい順番になるのか、同時に進行するのかわかるようにしてほしい。(移転する人の交渉の順番)移転時期の希望も聞いてくれるのか知りたい。	・事業スケジュールがどういう順番に進むのか、同時に進行するのか、分かりにくいので分かるようにしてほしい。 ・移転する人の交渉の順番や移転時期の希望も聞いてくれるのか知りたい。	基本計画を修正(別途検討)	・移転協議の順番や移転時期の希望等、一人一人の意向確認が必要な内容につきましては、個別相談会等の機会を設けて個別具体的に説明・対応させていただきます。 ・P35 3. 事業スケジュール「より具体的な事業スケジュールについては、進捗の状況に合わせて随時説明会等で説明していきます。」と追記します。
		71	・35ページ 3 に関わって ・全事業一括一目でわかるスケジュール表の作成・提示をすること。 *リニア本線(JR) 大ざっぱすぎる もう少し詳細な計画を表記すべき *移転対象者用スケジュール(大枠)を加える(個々の違いは当然あるが・・・) (例えば:用地境界立会・家屋調査・補償金算定・用地費提示・契約・前金支払～) *国道・県道・市道付替え工事なども付け加える	・全事業が一括で分かるようなスケジュール表を作成し、提示すべきではないか。		

今後の進め方 第7章

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方	
その他	基本計画全般	72	文章全体に「検討します」の記載が多い。基本計画(案)の案が取れる時には、検討ではなく決定した内容になるのか？	・「検討します」の記述が多いが、基本計画(案)が正式に承認された際に、決定した内容となるのか。	追記せず原案のまま(基本設計以降で検討)	
		73	・28ページを例にしての文末表現について ・全体を通し文末表現として、「検討します」が大変多い。「する」のか「しない」のか、基本計画としての末尾表現を再検討する必要はないか。	・「検討します」の記述が大変多いが、「する」のか「しない」のか不明瞭なため、表現を再検討すべきではないか。	・基本計画において「検討します」と記述する項目については、基本計画策定後の基本設計以降の段階において、関係機関との協議を踏まえながら決定します。また決定にあたり、多方面から人選した組織において協議します。 ・リニア駅周辺整備事業に関する計画の最終決定は、飯田市が行います。	
		74	・全体に関わって「検討」はどこでするのかを明確化するとともに、最終決定はどこでするのでしょうか？	・「検討」の記述があるが、どこで行うのか明確化し、最終決定はどこで行うのか示すべきではないか。		
	周辺アクセス道路整備	75	P33第6章 地元地域の生活環境・くらしへの配慮について ・五郎田線国道アンダーパスの勾配12%は急こう配で道路規格外だ。やさしい勾配の検討を願う。車専用道と地上部に歩道橋設置で良い。なお、地下道の保安や安全装置など設置する。 ・現北条交差点付近に国道横断道路が何本も必要か疑問だ。 ・生活道路でなくリニア駅の顔となる東西循環道路の新設を希望する。 ・事業所の移転先用地の説明が何もなく計画が進められている現況に不満だ。道路沿いの商業候補地を速やかに設定してほしい。 ・自然にやさしい駐車場整備と定義されているが除草対策にも配慮した計画を願う。 ・リニア高速鉄道は凶悪な犯罪につながる危険性が心配だ。コミュニティ広場などへ防犯カメラ設置を重視し監視強化を願う。 ・重点協議区域1.3haの市としての方向を示すべき。あとでは協議が困難となる。	・市道五郎田線の国道アンダーパスの勾配12%は急であるため、緩やかにしてほしい。車専用道と地上部に歩道橋設置で良い。また地下道の保安や安全装置等を設置してほしい。 ・現北条交差点付近に国道横断道路は何本も必要なのではないか。 ・生活道路でなくリニア駅の顔となる東西循環道路を新設したらどうか。 ・事業所の移転先用地の説明がないため不満である。道路沿いの商業候補地を速やかに設定してほしい。 ・駐車場整備は除草対策に配慮した計画をしてほしい。 ・凶悪犯罪が心配なため、コミュニティ広場などへ防犯カメラ設置を重視し監視を強化してほしい。 ・重点協議区域の市としての方向性を示してほしい。	追記せず原案のまま(基本設計・実施設計で検討)	・駅周辺整備区域外の道路整備については、地域の状況を十分に把握する中で地元と協議しますが、具体的な計画については、実施設計等において今後検討します。 ・代替地については、個別相談会等の機会を設けて個別具体的に説明・対応させていただきます。 ・施設の整備・運営の方法等については、基本設計において今後検討します。 ・重点協議区域等については、P4に記載のとおりですが、民間事業者の意向を勘案しながら、別途検討します。
		76	第4章 整備区域内の施設の整備方針 14p (2)①交通広場へのアクセス 20p 県道市場桜町線の整備8行目 駅北側の県道整備は現道拡幅ではなく、ほとんど新設道路となっている。また旧道が残され、現在県道沿いに住む住民にとっては、返って不便が増す計画となっている。県道の新設により、道路工事費の増大、土地収用面積の増大、収用土地の不効率利用(駐車場利用可能面積が道路面積へ)などが生じる。駅南側の土地利用を見直して収用面積を減らしたように、パークアンドライド駐車場の立体化なども考え、土地収用面積を減少させることの方が、地元地域へ配慮することになる。また、工事費・工事量の減少にも繋がり、コンパクトで経済効率の高い整備計画となるのではないか。	・駅北側の県道市場桜町線の整備は、新設道路であり旧道が残されるため、現住民には不便である。工事費増大、土地収用面積の増大等が考えられるため、現道拡幅で土地収用面積を減少させた方がコンパクトで経済効率の高い整備計画となるのではないか。	追記せず原案のまま(別途検討)	・県道市場桜町線については、リニア駅へのアクセス、渋滞緩和、安全性の向上を目的に、計画等が進められています。 ・旧道については、新設する市道とあわせて有効利用を検討します。
		77	国道153号線と座光寺上郷道路の交差点について No.1 立体交差について 国道153号線とスマートインターからの座光寺上郷道路は立体交差にするべきである。なぜなら、今でも座光寺共和と北条の信号機の間は飯田下伊那で最も混雑の激しい場所のひとつであるからで、ここにリニア駅の乗降客や座光寺スマートインターからの車が集中したら、パンクして大渋滞になることは明らかである。もしリニア駅ができた後、立体ではなく平面交差の場合、駒ヶ根、伊那方面から又は喬木村豊丘村方面からリニア駅へは右折で入らなくてはならない。立体交差についてNo.2 例えば、今のアップルロード上殿岡の信号のように右折車が非常に多い所では渋滞が日常的に起こる。したがって平面交差では、リニアのスピードを活かす事ができない。一方、立体交差にすれば渋滞も起こらず上伊那方面や喬木、豊丘方面からの右折でのリニア利用者も信号待ちなく駅に入る事ができる。通勤者や観光バスも時間正確にリニアを利用できそのメリットは非常に大きい。	・座光寺共和と北条交差点は飯田下伊那で最も混雑する場所の一つであり、大渋滞が予想されることから、国道153号線とスマートインターからの座光寺上郷道路は立体交差にするべきではないか。	追記せず原案のまま	・国道153号及び座光寺上郷道路については、リニア駅へのアクセス、渋滞緩和、安全性の向上を目的に計画が進められており、平面交差による交通処理が可能と判断しています。
		78	3. 旧中心市街地とリニア駅を結ぶ道路は脆弱ではありませんか 県道桜町線拡幅対応と計画にはありましたが、不十分ではないでしょうか。何分で結ぶ計画なのでしょう。片側2車線道路でJR飯田駅とリニア駅を結ぶ道は作らないのでしょうか。仕事等で座光寺と旧市街地を行き来しますが、時間が掛かりストレスを感じます。生活道路とは別のバイパスを作るべきではありませんか。たださえ段丘が多く目的地に直線的に進めない当地区だからこそ不便さを解消する道路を作るべきだと考えます。	・旧中心市街地とリニア駅を結ぶ道路が脆弱であり、片側2車線道路でJR飯田駅とリニア駅を結ぶ道路を、生活道路とは別に作るべきではないか。	基本計画を修正(別途検討)	・中心市街地とリニア駅周辺を結ぶ主要な道路としては、P3にも記載がございますが、①県道市場桜町線だけでなく、②国道153号及び市道江戸町城東線・天王一号線(通称・柳通り)、③座光寺上郷道路及び県道飯島飯田線のルートを基軸として考えています。 ・P3に参照頁(資料-27 リニア駅及び周辺の概況)を追記します。
		79	②五郎田線で北条交差点東側の道路幅は交差点西側と同じ幅にする。居住地として幹線している場所なので使用しやすい道路にしてください。	・北条交差点を挟んで東西の市道五郎田線の幅員を同じにしてほしい。	追記せず原案のまま(実施設計で検討)	・駅周辺整備区域外の道路整備については、地域の状況を十分に把握する中で地元の皆様と協議しますが、具体的な計画については、実施設計において今後検討します。
		80	7. 二地域居住の事について 今後都会から、都会の生活は捨てられないが、山を見ながら自分の好きな花や野菜を育てて田舎暮らしをしたいと考える人が大勢入ってくるのが考えられます。何処に住んでもらいますか。山奥に住まれて上下水道等のインフラ設備を広げるのでしょうか。ある程度行政が手伝える区域はここまでと目途をつけておく必要はありませんか。インフラの維持で市税が上がるのが心配です。	・二地域居住を望む都会の人々に対し、どこへ住んでもらうか等、目途をつけて考えているか。	追記せず原案のまま(別途検討)	・地域の状況を十分に把握する中で、地元や関係機関と協議して参ります。 ・交流人口拡大を検討する中で、地域と一体となって移住希望者への積極的な情報発信を行ってまいります。
		81	(1)JR東海が考えている線路と駅舎の制限は？①駅舎と周辺の開発や建築物、駅の構築の制限はどんな物がありますか。②駅舎や高架橋下の活用はどこまで可能ですか。③リニアの姿(止まる・走る)を外から見ることはできないのか？	・駅舎と周辺の開発や建築物、駅の構築の制限は何かあるのか知りたい。 ・駅舎や高架橋下の活用はどこまで可能か知りたい。 ・リニアの姿(止まる・走る)を外から見ることは可能か知りたい。	追記せず原案のまま(基本設計で検討)	・P34記載のとおり、基本設計の検討を進める中で、ワークショップ等の機会を通して情報発信に努めます。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
その他	リニア事業全般	82	<p>意見提出できるのは飯田市民と限定しているように取れますが、飯田市民の「大多数」がリニアで良い思いをするにあたっては、飯田市民の一部だけでなく、ひろく南信地域の少なくない住民が、ほとんどないに等しいリニアによる利益と、確実に多大な迷惑を享受する立場にあることを、飯田市当局は理解すべきです。また、飯田線の乗換駅新設その他の部分では上伊那地方の自治体首長の意見も取り入れているようにも思います。私は飯田市民ではありませんが、隣町の住民として意見を提出するので真摯に受け取っていただきたいと思います。</p> <p>リニア計画が確実に実現するという前提は無謀 第1章の1. リニア中央新幹線の概要(p1)について。超電導磁気浮上式のリニア中央新幹線が技術的に実用段階にあるという前提でこの素案は成り立っていると思います。世界各国で第2次世界大戦前後頃には浮上式鉄道の発想はあって、それぞれ研究、実験など行われてきました。しかし、日本とドイツ以外の国々では早々に開発を止めています、その第一の理由は、浮上方式を実現するための軌道(JRリニアのガイドウェイや、トランスラピッドでは車輛が跨座するレール)の構造から、分岐装置が複雑で大型なものとなり、全国規模のネットワークを構築する上で致命的な欠陥となるからでした。つまり鉄の車輪と鉄のレールの組み合わせである従来方式の鉄道(新幹線、在来線を含む)の代替物とはなりえないと判断されたからです。短距離の区間では実現した例(愛知県のリニモ、上海リニア、ほか英国(現在は廃止)にも)がありますが、現在長距離区間での建設計画が実際に進んでいるのは日本だけです。トランスラピッドとJRリニアを比較すると、もっとも重要な違いは、車体を支持する力を働かせるコイルと磁石の間の間隔(ギャップ)の大きさです。トランスラピッドは10mm、JRリニアは4～10cmといわれています。磁力は距離の二乗に反比例しますから、ギャップの小さいほうが少ない電力で大きな力を生ずることができます。(地震の多い日本では10cm浮上の方が有利といわれますが、トランスラピッドはギャップは1cmですがガイドウェイ=路面からのクリアランスは15cmです。単に10cmと1cmを比較しても無意味なのです。流布されているのは地震に対する耐性で10cmと1cmのどちらが安全かという比較の言説で、これは論外です。)トランスラピッドは当時すでに各方面で実用化していたエレクトロニクスを利用して10mmという小さなギャップ間隔を常に一定に維持する方式の開発に成功しました。距離センサーを用い電子的に電磁石に流す電流を制御してギャップ間隔を一定に保っています。一方JRリニアは、車載の非常に強力な超電導磁石の磁力と、超電導磁石と地上コイルの相対的運動により地上コイルに生じる誘導磁場との反発を利用して浮上させています。上下(浮上)は超電導磁石と8の字型の地上コイルとのあいだの反発力(8の字の下半分)と吸引力(8の字の上半分)のバランス、左右(案内)は超電導磁石と左右の8の字の地上コイルとのあいだの反発力のバランスで位置が決まるようになっていきます。つまりバネによって支えられているのと同じ状態です。左右について言えば車体が右にずれると左に押し戻す力が働き、左に行けば右に押し戻していきます(ヌルフラックス)。いってみれば、「成り行き任せ」なのです。</p> <p>ゆえに10cmという大きなギャップが必要なのです。従来の鉄道が高速走行をする場合に安全性の点で大きな問題であったのは蛇運動(ハンチングオシレーション、自励振動)です。ひどい場合は脱線します。従来の鉄道の左右方向の案内は車輪がレールと接触する面(踏面)の傾斜によって実現されています。車輪のフランジ(つば)は通常はレールの内側に接触していません。踏面の傾斜は内側が高く外側が低くなっているため、車体の重みにより車輪(車軸)は、左右に寄っても、常にレールの中央に戻ろうとします。これはJRリニアのヌルフラックス方式と同じ理屈です。これも、いってみれば、「成り行き任せ」なのです。したがって、従来の鉄道で問題であったハンチングオシレーションについては原理的にはこくふくできなかったのです。と言うのは、浮上式にすればハンチングオシレーションが原理的に回避でき高速走行に資するという目論見もあったからです。体験乗車をした人が訴える振動あるいは揺れが気になったというのはこれが大きな原因です。また、鉄の車輪と鉄のレールはいたって簡単な構造です。くらべて超電導磁石は精密機械といつて良いくらいの複雑で高度な機械です。列車の重量を支えるという過酷な用途に使用するには基本的に適当なものとはいえません。さらに、当面開業予定までに脱ヘリウム化の見通しはなく、希少資源であるヘリウムが無ければ走れないというJRリニアの信頼性は極めて低いといわざるを得ず、1990年頃から2000年頃に、リニア計画の先行きが怪しくなったのは「筋の良くない技術」ともいわれるこれらの技術的な問題と経済性に起因するものだったといえるでしょう。最近、実現段階になって、直線ルートが原因のトンネル部の長さからくる残土処理でリニア計画は行き詰まり感があります。JR東海は残土は活用できる資源と喧伝していますが、2027年までという短い期間に、排出する残土の総量を消費しうようなほかの建設事業がどれほどあるかの予測さえせず、現実にはほぼ全量を廃棄物として処理しなくてはならず、その置場は長野県内においては事実上ほとんどが谷であり、土石流災害や地震による崩壊がおおいに懸念されるものです。住民としてはリニアの賛否に関わらず容認できるものではありません。リニアの直線ルートの必須という技術的な制約に起因するものです。したがって、リニアは日本の国土にはまったく適していない鉄道方式といえ、実現の可能性はないと判断するべきものです。付け加えると、JRリニアの方式は、超電導磁石を用いた電磁力学方式(エレクトロダイナミック)と呼ばれますが、この基本特許は1968年にアメリカエネルギー省のブルックヘブン国立研究所のパウエルとダンビーという研究者が取得しています。しかし、広大で平坦な場所の多いアメリカであっても実用化の研究開発は早々に終わっています。経済性が低いからです。車と飛行機の普及したアメリカだからという理由は正しいものとは言えません。アメリカは世界一の営業距離を有する鉄道大国です。また、電子制御技術を活用したトランスラピッドは、JRリニアより省電力なことはもちろん、ドイツ国鉄の高速列車ICE3より省電力です。このトランスラピッドでさえ、国会による再検討の結果ドイツ国内での採用は中止となり、上海のリニアも当初の計画通りには完成しておらず、途中で終わってしまった状態です。浮上方式鉄道に未来はありません。</p>	<p>・リニア計画が確実に実現するという前提は無謀であり、超電導磁石は高度な機械であり列車の重量を支えるという過酷な用途に向かないこと、諸外国はすでに断念していること、希少資源であるヘリウムが無ければ走れないため信頼性が低いこと、残土処理が未解決であること、大量の電力や土地が必要であり不合理であること等から、リニアに未来はなく計画をやめるべき。</p>	<p>追記せず原案のまま</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に基本計画が決定されて以来、飯田下伊那地域では、他に先駆けて期成同盟会を組織し、早期実現と飯田駅設置に向けて取り組んできた経過があります。 ・リニア中央新幹線の実用化に向けた実験やルート選定のための地形・地質等の調査が長く続けられる中、平成19年12月、東海旅客鉄道株式会社(JR東海)が「全額自己負担を前提に中央新幹線を促進する」と発表したことから、リニア中央新幹線の実現に向け大きく前進しました。平成22年2月には、国土交通大臣が交通政策審議会に対して諮問し、同審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会による検討を経て、平成23年5月にJR東海が営業主体及び建設主体に指名され、JR東海に対して建設の指示がなされました。このことから、当地をリニア中央新幹線が通過することが確実になっています。 ・超電導リニアの技術開発については、平成2年の運輸大臣通達(当時)に基づき、JR東海と鉄道総研が共同で作成した「超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画(H2～H28)」により推進されてきました。平成28年度までに他の交通機関に対して一定の競争力を有する超高速大量輸送システムとして実用化の技術を確認することを目指した同基本計画は、平成21年7月の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において「超高速大量輸送システムとして運用も含めた実用化の技術の確認の見通しが得られており、営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、平成23年5月に、全幹法に基づく整備計画における中央新幹線の走行方式として超電導リニア方式が採用された経過があります。 ・国土交通省の第20回超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(H29年2月)の中で、今後は既に確立している実用技術について、更なる快適性の向上や保守の効率化等を目指し、重点開発課題として、①更なる保守のコスト低減や効率化に向け、不具合の予兆検知や検査の効率化・代替など、営業車両等を活用した保守体系の確立及び検証、②液体ヘリウム・液体窒素を用いない高温超電導磁石について、長期耐久性を検証したうえで営業車両への導入の可否を判断、③輸送システムとしての快適性の更なる向上に向けて、車内振動や車内騒音などをより低減させるほか、車内環境圧力変化の改善(耳ツン対策)が挙げられており、重点開発課題の開発工程や以下の事項を踏まえて平成34年度まで技術開発期間の延長が審議・了承され、現在も技術開発は進められている状況です。 ・長野県においては、平成39年(2027年)に東京都・名古屋市間で開業が予定されているリニア中央新幹線による時間短縮効果は、長野県に大きなメリットをもたらすと見込んでおり、その整備効果を広く県内に波及させることが、長野県の発展につながることから、「リニアを見据えた地域づくりの指針」として、「長野県リニア活用基本構想」を策定しています。また、リニア中央新幹線の駅勢圏(鉄道駅を中心としてその駅を利用する人が存在する範囲)や交通網、更には地域によって異なる自然、文化、産業などを背景に、地域の特性に応じたリニア整備効果が期待できるとしており、長野県駅の駅勢圏である「伊那谷交流圏」、長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の駅勢圏である「リニア3駅活用交流圏」、そして長野県全域を対象とする「本州中央部広域交流圏」という3つの重層的な交流圏を設定し、これらの交流圏の実現に向けた取り組みを進めています。 ・また南信州広域連合においては、平成22年11月に地域住民や有識者による検討会議を経て、飯田下伊那地域の将来に向けた地域づくりの指針であり、リニア中央新幹線を見据えた将来像を描く「リニア将来ビジョン」を策定しています。移動時間の大幅な短縮による産業立地の可能性向上や交流人口の拡大などのプラス効果が期待される一方で、いわゆるスロー現象などのマイナスの影響も心配されるため、こうした二面性のあるリニア効果に対しては、プラス面を最大限に活かし、マイナス面を最小限に抑えるための地域づくりの取組が重要である、としています。

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
その他	リニア事業全般	82	<p>リニアの作業トンネルの掘削が大鹿で一応始まりました。環境影響評価について環境大臣の意見書は、「廃棄物」の筆頭にトンネル掘削残土を取り上げています。この意見書は残土処理の解決策が未解決のまま、将来にわたり解決できないままに行われるリニア事業について、「環境の保全を内部化しない技術に未来はない」と厳しい見解を示しています。その後、長野県内での残土の取り扱いを巡って、県や関係自治体の間で行われた調整過程では、表向きは残土の有効活用先を探すといいつつ、大半は最終処分場の選定であって、特にすべて谷埋めになるので災害の危険を考えれば、相当慎重な検討しなくてはならないはずなのに、JR東海と地権者との一対一の契約という段階、その後の保安林指定解除など通常の法的手続きだけですまそうという、住民の安全を考慮しないやり方は非常に心配なものです。ゆえに埋立地の下流の住民の反発は必至で、JR東海や県リニア振興部としても不確定要素が大きいといえ、事実としても大量の排出残土の処分先は無いし、これからも見込みはないはずで、したがって、南アのトンネルの掘削の困難さのみではなく、残土の問題でトンネルは掘れないという事実を認めるべきだと思います。したがって、建設工事の面でリニア計画は頓挫すると考えるべきです。</p> <p>超電導リニアは日本の誇る先端技術という評価が流布しています。しかし、リニアのような重工長大なものを造る産業に日本経済がいつまでも依存し続けていかという点で懸念を示す経済学者がいます。彼らの中にはリニアをかって日本海軍が航空母艦中心の機動部隊を用いた作戦の有効性を自ら証明しながら、戦艦大和、武蔵という大艦巨砲主義から抜け出ることができなかったことになぞられる人もいます。JRリニアは地上一次方式を採用せざるを得ないため、従来の鉄道なら列車の床下器具として設備できるインバータを3〜4ヘクタールの面積が必要な電力変換所(豊丘・柏原、大鹿・上蔵)、さらにそこへ給電するための中電の新たな超高圧変電所(豊丘・佐原)、これは駒ヶ根市中沢の南信変電所あつかう電力の7割という大規模なもので、さらにガイドウェイの製造に8年間だけ一時的に使用する12ヘクタールの土地が必要など、土地の有効利用という点でも極めて不合理で、これからの産業社会で許されることではないといえます。</p>		<p>追記せず原案のまま</p> <p>こうした各計画や検討経過を踏まえて、飯田市においてもリニアの整備効果を最大限地域振興につなげていく取組の一環として、平成27年6月8日、リニア駅周辺整備基本構想を策定しました。本構想で掲げる目指す姿「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」の実現に向けて取り組んでおり、今回のリニア駅周辺整備基本計画においても目指す姿を継承し、リニアを推進する立場から計画を進めています。</p> <p>・JR東海が進めるリニア中央新幹線事業については、飯田市としても現在の状況を踏まえつつ対応していますが、駅位置やルート等、技術的、自然条件的、環境的な観点から、パブリックコメント、県知事や国の意見も踏まえる中で、最終的には工事実施計画の国による認可という形の中で決定されており、その可否については基本計画の検討範囲外であることから、原案のままとします。</p> <p>・なおお発生土置き場につきましては、長野県がとりまとめた候補地の中から、現在、JR東海が活用先として有力と捉えている場所について、引き続き関係地区と調整中です。飯田市においては、下久堅地区、龍江地区の2か所で調整しており、JR東海に対して、地権者及び周辺の住民に不安を与えることがないよう、安全面に万全を期した計画となるよう要望しています。</p> <p>・リニア駅周辺のリニア駅の乗降者数は、平成27年6月に策定した「リニア駅周辺整備基本構想」において、バス運行計画の検討や、バス及びタクシーの乗降・待機スペース、駐車場などの規模を検討する上での土台である一方、「リニアの運行本数」、「社会情勢」、「人々を誘因する地域の魅力づくり」などによって変動するため、確度を持った数値を算出するのは現状では困難あることから、いくつかのアプローチにより、現時点で妥当と考えられる数値を採用しています。①長野県による推計、②飯田市による推計、③JR東海が公表した需要予測の3つの異なる推計を総合的に勘案し、『乗降者数6,800人/日』と設定しており、①、②では、国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」による広域の人の移動の実態をもとに、将来的な人口減少(国立社会保障・人口問題研究所による推計)、リニアによる移動時間、リニア運賃などを仮定してリニア乗降者数を推計しています。このため、社会情勢の大きな変化が発生する等の事情がない限り、妥当であるとの判断しています。</p>
		83	<p>希望と予測は区別すべき</p> <p>第1章の2.リニア開業による効果(p4)、について。リニア駅乗降者数の設定を6,800人と見積もっていますが、現状の高速バス利用者数は、新宿線905人と名古屋線14人、飯田線飯田駅の利用者が971人(平成22年度)ですが、JR飯田駅は通勤通学がほとんど思うので、約1400人がリニアの利用者に相当する部分だといえるわけで、リニア開通で利用者数が4.85倍に増えるというのはこれまで市が説明した内容では到底納得できません。多くの市民が納得していません。この数字6800については、バス事業者である信南交通の社長も過大ではないかと疑問を出していたはずで、「4.85倍に増加した時に間に合うように」は理由になりませんよ。過大な期待で過大な施設をつくるのは無駄です。マスコミから知る限り、北陸新幹線の飯山駅の利用客数はいつのまにか「予想」から「目標」にかわったようです。</p> <p>第1章の5.リニア駅周辺整備を検討する区域(p4)、について。この地域の西の端は段丘に接しており、土砂災害の懸念される地域です。移転対象者の移転先も含めこの地域内という考えがあるようですが、リニア本線と関連施設、さらに周辺整備に必要な面積を差し引くと、この地域の実質的な可住部分の人口密度は高くなるはずで、したがって、崩壊土石の広がる余地も少なくなるのですから、災害時の人的被害は現在より大きくなる可能性があります。ゆえに本来、駅を設置する場所として適しておらず、したがって駅周辺整備の場所としては不適切です。さて、根本的に、東京・名古屋・大阪を最短で結ぶ交通機関という発想そのものに中間駅の位置を選定するにあたり、地域の裁量はないに等しいと考えるべきです。これはまさに地方自治の無視と言わざるを得ないと思います。飯田下伊那地域の地域特性にあった独自の発展がリニア計画により阻害されることは非常に残念です。</p> <p>第3章の1.リニア駅周辺整備基本構想の概要について。「伊那谷の個性で世界を惹きつけ…」の言葉がありますが、リニアのルートによって「座光寺の農村原風景継承地域」(飯田市歴史研究所の「わが町の建築史ゼミ」)が失われることとなります。伊那谷南部の中心的位置に歴史的な農村景観がほとんど破壊されることなく残されている貴重な「文化的景観」(文化庁)地域と言えます。そういう地域を破壊しておいて、「伊那谷の個性で世界を惹きつけ…」とは笑止千万としか言いようがなく、そういう破壊を前提としているこの整備計画にはまったく同意できません。</p> <p>「リニアを千載一遇のチャンスととらえ…」と言いますが、それは、昔の真空管の時代のラジオやテレビが不調の時にキャビネットをひっぱたくとなおったといった考え方に等しいと思います。飯田市は人口減少にいろいろな方策をしても将来的には人口減は避けられないという予測があるようですが、一方、何も大きな対策をしていないように見えない周辺村部で人口が現実には増えているという例を聞きます。それは住民の身の丈に合ったやり方が功を奏したものでないでしょうか。なんだかかわからない外力で、テレビやラジオをひっぱたくようなやり方が通用するとは思えません。</p>	<p>・リニア駅乗降者数の6,800人という設定が納得いかず、過大な期待で過大な施設をつくるのは無駄ではないか。</p> <p>・リニア駅周辺整備の検討区域は、土砂災害が懸念されるため駅を設置する場所として適していないのではないか。</p> <p>・リニアのルートによって「座光寺の農村原風景継承地域」が失われるのに、「伊那谷の個性で世界を惹きつけ…」というのは、おかしいのではないか。</p> <p>・「リニアを千載一遇のチャンスととらえ…」るのは、おかしいのではないか。</p>	

リニア駅周辺整備基本計画(案)に対してお寄せ頂いたご意見の概要と市の考え方

章	項目	通番	お寄せいただいたご意見(そのまま掲載)	お寄せ頂いたご意見の概要	市の考え方
その他	リニア事業全般	84	<p>JR東海の手口には最大限の注意が必要 4月21日にはJR東海はいまだに保安林解除申請さえしていない豊丘村の山林の残土埋め立て予定地で環境対策の一環とはいえ、林務部の承諾を取らずに希少植物を移植するためと称し持ち去るという暴挙をおこない、林務部から注意を受けています。子の予定地については下流の住民の反発やそのほかの理由によりJR東海が残土を置けない可能性が非常に高いのです。大鹿のトンネル掘削に関しても周辺住民への連絡も遅れ、長野県知事や飯田市長も苦言を呈したはず。JR東海はそういうたらしめな会社であるということを飯田市職員諸氏はよく考えてほしいです。市民の側に立つのか、JR東海の側に立つのか2つに1つだと思えます、 現在、リニア建設の認可について、国交省に認可取り消しを求める行政訴訟が進行中です。認可の根拠とした全幹法で本当に認可できるものなのか、安全性、採算性、事業計画の妥当性の法的な根拠はあるのか、認可した内容の具体性の不透明な部分について証拠の提示などの点で、国交省側は苦しい立場にあります。法的にも極めて不透明な事業であります。鉄道小委員会の答申直前のパブコメでも反対のコメントが大多数であったのに何も考慮しなかったことなどは、また民主的な決定過程を軽んずるものでもありました。 第2の中津川線か、はたまたインパール作戦か 2013年秋、ルートを正式発表したとき、当時のJR東海の山田佳臣社長は「リニアはペイしない」と発言しました。その後、JR東海の社員は説明会でこのことを問われると、新幹線と両方を運営するのだから大丈夫と回答しております。しかし、言ってみれば、あたらな赤字線を抱えることになるわけで、企業の収益率は必ず減るはずで、普通の企業経営者であれば考えられないことです。経営の独自性といいつつも早期の大阪延伸が政治的要求に、国からの3兆円の支援を受け入れるというのは、実施の所はリニア建設の費用計画にかなり無理があるとみるべきではないでしょうか。この計画を実行しようとするJR東海の本当の理由は経済的に合理性が説明できるものとは思えません。インパール作戦も目的、手段が不確かなままに実行され、とくに兵站を考慮せずだ失敗の作戦となって多数の犠牲者を出しました。インパール作戦もリニア計画と同様にビルマ・インドの間のアラカン山地を越えようとした点もよく似ています。 リニア計画が中津川線のように頓挫した場合を考えるべきです。万が一はあり得ると考えるべきです。それを見通すのが地方の行政や政治ではありませんか。リニア計画も必ず頓挫します。そのことこそをしっかりと見据えて私たちの郷土をどうやったら守られるかを第一に考えていただきたい。駅周辺整備など、あかり部の建設は、南アのトンネルの完成をまってからで良いのです。 リニアの問題は、伊那谷住民としては、血を流さずに肉を切り取れるかという問題だと思えます。 リニア計画が本当に実現可能なものか検討せずにリニア関連の施策を計画・実行するのは極めて危険なことです。ぜひ飯田市として、リニア計画について批判的・科学的に検討される部署を早急に設置されることを熱望します。</p>	<p>・JR東海の手口には最大限の注意が必要であり、でたらめな会社である。リニア建設の認可についても、法的に極めて不透明な事業であること、リニア建設の費用計画にかなり無理があることから、リニア計画は必ず頓挫するため、郷土を守るために、駅周辺整備の建設は南アルプストンネルの完成後で良いのではないかと。 ・リニア計画が本当に実現可能なものか検討せずにリニア関連の施策を計画・実行するのは極めて危険であり、リニア計画について批判的・科学的に検討される部署を早急に設置したらどうか。</p>	<p>追記せず原案のまま ・JR東海が進めるリニア中央新幹線事業については、飯田市としても現在の状況を踏まえつつ対応していますが、駅位置やルート等、技術的、自然条件的、環境的な観点から、パブリックコメント、県知事や国の意見も踏まえる中で、最終的には工事実施計画の国による認可という形の中で決定されており、その可否については基本計画の検討範囲外であることから、原案のままとします。</p>
		85	<p>リニア技術は実用化されないと考えられます。ドイツがなぜ国会で中止を決めた理由を見れば解るでしょう。事故で死者が出たばかりでなく、他の公共交通システムに接続できないからです。それに超電導にするためのヘリウムの問題があります。南アルプスは今も隆起しているのに、そこへトンネルを掘ったらどうなるか。残土処理も決まっています。それなのに駅周辺整備基本計画だなんて、順序がまちがっています。もし、実用化の目途が立っていたら、何も山地の日本だけでなく、平らなヨーロッパや北米大陸で、もう運転されている筈です。飯田迄開通する前に、事業自体を中断(断念)せざるを得なくなるでしょう。</p>	<p>・他の公共交通システムに接続できない、ヘリウムや残土処理の問題を抱えているリニア技術は実用化されないのに、駅周辺整備計画を立てるのは順序が間違っているのではないかと。</p>	
		86	<p>リニア計画が実際に着工に移されつつありますが、現在、国土交通省のリニア工事認可の取り消しを求める行政訴訟が東京地裁にて係争中となっています。2016年5月20日の提訴以後、4回の口頭弁論が行われて、リニア計画工事認可の問題点がクローズアップされるつつあると私には思われます。貴市が作成した「リニア駅周辺整備基本計画(案)」(以下「リニア駅飯田計画案」と略称)をHPからプリントアウトして拝見しましたが、特に、そのp5に「リニア中央新幹線はメガリージョンの地下鉄～都市間旅行は都市内移動へ～」との表現に計画の夢・凄さが感じられます。その為に沿線各地での住民の静かな生活と貴重な環境や生態系が破壊されることはとても許されることではないと思えます。 今までの国土産業政策の展開の中で、現今のような「地方消滅」的状況が生まれてきていることに鑑み、その延長線上に行われているこのリニア計画の着工と実現は、人口急減もたらされている中で、さらに「地方消滅」へと導くものと思えます。「リニア駅飯田計画案」に盛られているような幻想に立って、過大な計画構想に飯田市および市民に多大な負荷を負わせることは、市民生活を守る地方自治体としては極力避けるべきであると考えます。 今頃になって、このような意見を差し上げるのは、確かに遅きに資するものかも知れませんが、先の東京地裁リニアストップ訴訟第4回口頭弁論(平成29年4月28日)で、陳述された山梨県での実験線の被害の実態を知らされるにつけ、リニア計画・工事の一日でも早い凍結・中止が決せられることを痛切に願うものです。</p>	<p>・リニア計画により、沿線各地での住民の静かな生活と貴重な環境や生態系が破壊されることはとても許されることではなく、市民生活を守る地方自治体として避けるべきではないかと。</p>	