

第6回 リニア駅周辺整備デザイン会議 次第

令和元年9月11日（水）午後2時～
飯田市役所C棟3階C311-313号会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 報告事項

(1) 伊那谷自治体会議報告

(2) これまでの経過について

4 協議事項

(1) 基本設計（案）について

(2) 概算事業費について（報告）

5 その他（連絡事項）

6 閉 会

資料1 : デザインノート（案）

資料2 : 概算事業費及びスケジュール等

参考資料1 : 第5回リニア駅周辺整備デザイン会議における意見対応

参考資料2 : 第5回リニア駅周辺整備デザイン会議以降の経過報告

参考資料3 : 民間事業者との意見交換会 結果概要

参考資料4 : 都市施設配置 イメージ図

参考資料5 : 大屋根の整備方針

令和元年度 リニア駅周辺整備デザイン会議

委員

	氏名	役職
学識者	小澤 一郎	公益財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター顧問
	北川原 温	東京芸術大学名誉教授
	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	一般財団法人 日本経済研究所 常務理事 地域未来研究センター長 兼 調査局長
	鈴木 弘司	名古屋工業大学 大学院工学研究科 社会工学専攻准教授
	上原 三知	信州大学社会基盤研究所地域デザイン部門 准教授（農学部併任）
駅計画地域の代表	福田 富廣	座光寺地域自治会会長
	岩崎 守倫	上郷地域まちづくり委員会会長
	木下 喜文	上郷北条まちづくり委員会会長
各種団体の代表	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	寺沢 寿男	みなみ信州農業協同組合 代表理事組合長
	木下 博隆	長野県経営者協会飯田支部長
	萩本 範文	公益財団法人 南信州・飯田産業センター専務理事
	中田 教一	長野県中小企業団体中央会下伊那支部長
	中島 一夫	信南交通(株)代表取締役社長（公共交通関係機関）
	村澤 文彦	長野県タクシー協会飯田下伊那支部長（公共交通関係機関）
行政機関	坂田 浩一	長野県建設部リニア整備推進局長
	土屋 智則	長野県南信州地域振興局長
	丸山 義廣	長野県飯田建設事務所長
	田中 章	上伊那広域連合事務局長
	高田 修	南信州広域連合事務局長
行政機関（飯田市）	木下 悦夫	飯田市副市長

オブザーバー

事業主体	小池 一之	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
------	-------	--------------------------------------

幹事

飯田市	細田 仁	リニア推進部長
	塩沢 宏昭	リニア推進部参事
	寺澤 保義	総務部長
	櫻井 毅	総合政策部長
	松下 徹	市民協働環境部長
	遠山 昌和	産業経済部長
	北沢 武人	建設部長
	島崎 玲一	建設部参事兼国県関連事業課長

事務局

飯田市	リニア整備課
	リニア推進課
	リニア用地課
	企画課
	IIDAブランド推進課
	環境モデル都市推進課
	産業振興課
	地域計画課

リニアバレー構想実現に向けた当面の取組

1 前回自治体会議での確認事項

民間団体と問題意識、方向性、実行すべきことを共有して、共に取り組む

2 当面、伊那谷自治体会議として取り組むこと

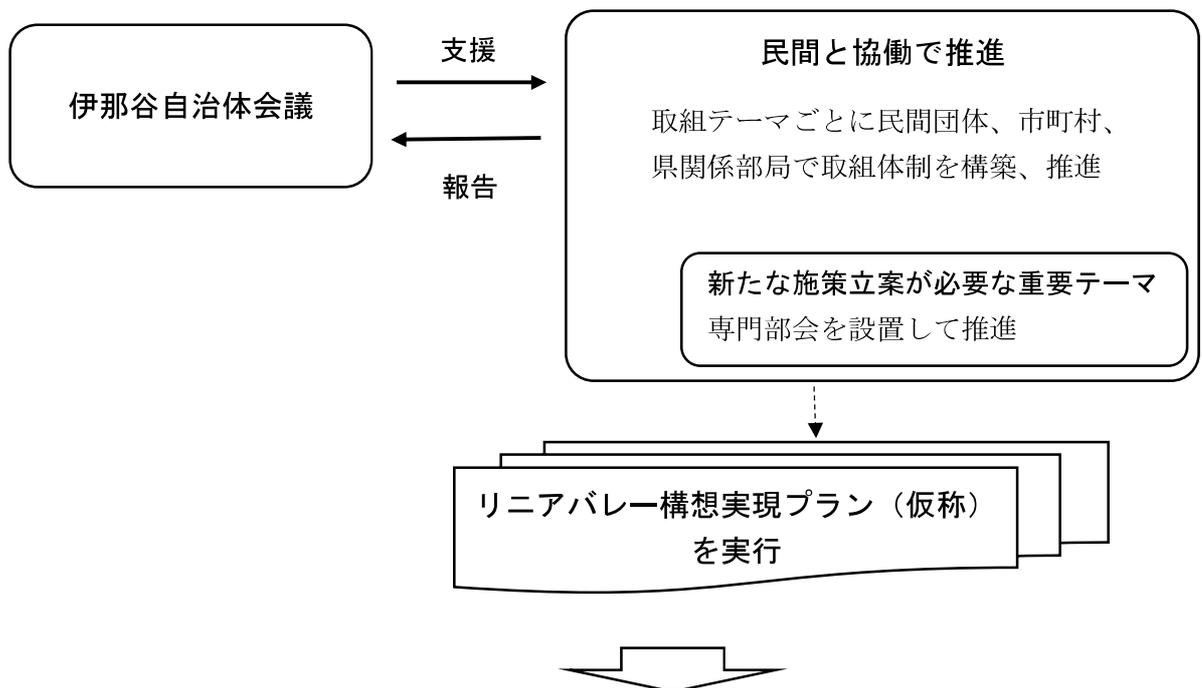
(1) リニアバレー構想を実現するための既存団体等の取組等について把握

- ・地域で活動している団体を把握
- ・団体、産業界等にアンケート調査を実施して具体的な取組内容等を提案してもらう

(2) 「誰が」「何を」「いつまでに」「どうやるのか」を整理、共有

- ・上記を踏まえて、リニアバレー構想実現プラン（仮称）を官民連携で作成（一律的ではなく、テーマごとに作成。体制が構築されたものから随時活動開始）
- ・新たな施策立案が必要な重要テーマについては、自治体会議に専門部会を設置

3 取組イメージ



リニア開業を見据えた、未来に向けた「まちづくり」

「ここで暮らし続けたいまちづくり」＝「外からも訪れたい（住みたくなる）まちづくり」

飯田・リニア駅前空間 デザインノート(案)



リニア駅前空間の考え方	01
駅前空間の設計方針と全体計画	04
設計方針	
1: アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間	06
2: 住民や来訪者の居場所となる駅前空間	08
3: 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間	12
4: 人のつながりと、伊那谷全域へといざなう駅前空間	16
5: 時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間	18
持続可能な魅力発信施設の運営に向けた仕組みづくり	20
付録 1: 基本設計の検討経緯	22
付録 2: 基本設計の検討体制	24

本デザインノートは、リニア駅周辺整備デザイン会議およびリニア駅周辺整備ワークショップなどでの議論をとりまとめた、リニア駅周辺整備における基本方針です。

飯田市は、このデザインノートに則り、リニア駅周辺整備に関わるさまざまな計画や事業を実施していきます。行政・事業者・市民協働のもと、リニア駅周辺を魅力的な空間とし、飯田市および信州・伊那谷のさらなる発展を目指します。

そのために、

◆行政（飯田市および各関係機関）は、「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」を目標に掲げ、本デザインノートに基づきリニア駅前空間を実現します。

◆事業者（つくる側）は、本デザインノートを踏まえ、デザイン監修との調整を図りながら、信州・伊那谷の風土を活かした魅力的な空間を創出します。

◆事業者（つかう側）は、本デザインノートを踏まえ、信州・伊那谷の魅力を広く発信し、市民や来訪者の居場所を創出するとともに、持続的に運営します。

◆市民は、本デザインノートを踏まえ、駅周辺に、愛着を持ち続けることが出来るような取組みを主体的に考え実践します。

結いの広場 - 暮らしと風景をつなぐ駅

本地域は、南アルプスや中央アルプスを望む信州・伊那谷の南部に位置し、三州街道や天竜川の交流を通じ、東西日本を結ぶ文化の要地として発展してきました。この信州・伊那谷に、リニア中央新幹線駅が開業されることにより、人、モノ、情報等の交流と交通利便性が飛躍的に高まります。

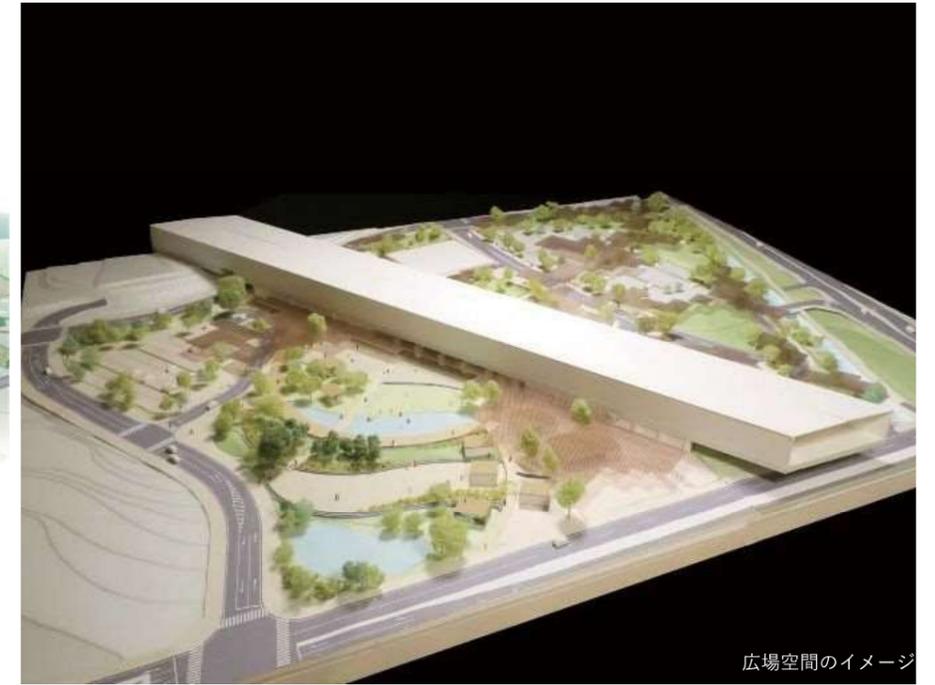
また、旧来から農業等を生業として、田んぼや集落が点在する田園環境を有する一方、交通の要衝としての地理的条件と、進取性と学究性に富んだ市民の気質が、食文化や人形文化等の信州・伊那谷の魅力を育んできました。

こうした地域や暮らしの履歴を尊重し、先人たちの意思を引き継ぎながら、信州・伊那谷の新たな「結び目」を作ります。その結び目は、信州・伊那谷の風景に溶け込み、人が主役となる場所として、そして、来訪者が信州・伊那谷の風景と出会い、この地の文化や暮らしを感じながら、新たな交流と地域の活力を育むことができる場所とします。

大都市と緑豊かな環境が結びつく新しいライフスタイルの提供、伝統技術と先端技術の融合など、リニア中央新幹線を介した広域的な繋がりにより、「過去と未来」、「高速移動とスローライフ」など、この地だからできる信州・伊那谷の風景・暮らしをつなぐ、やわらかな結び目としての広場 = 「結いの広場」を目指します。



2019年9月11日デザイン会議時点の検討資料のため、今後内容が変更されることがあります。



広場空間のイメージ

【リニア駅周辺整備区域が目指す姿（基本的な理念）】

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】

①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
- ・利用者がくつろぎ、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

②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、波及効果を高めるような、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

③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

④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

※リニア駅周辺整備基本計画（平成29年6月）より

設計方針

1：アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間

- ・広域へアクセスしやすい交通広場と、地域の人々が使いやすい乗降場、安全で利便性の高い乗換えを実現します。
- ・わかりやすく、スムーズに乗り換えられる駅空間とします。
- ・天候にも対応したバリアフリー環境とし、サイン類をはじめユニバーサルデザインとします。

2：住民や来訪者の居場所となる駅前空間

- ・駅を中心に南北をつなぐ広場を設け、人が主役の緑とにぎわいの空間をつくります。
- ・リニアに乗る人も乗らない人も、若い世代も高齢世代も楽しめる空間とします。
- ・広場は、大小様々な使い方ができ、居心地の良い空間とします。
- ・伝統文化の継承や地域コミュニティを高める空間とします。

3：伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間

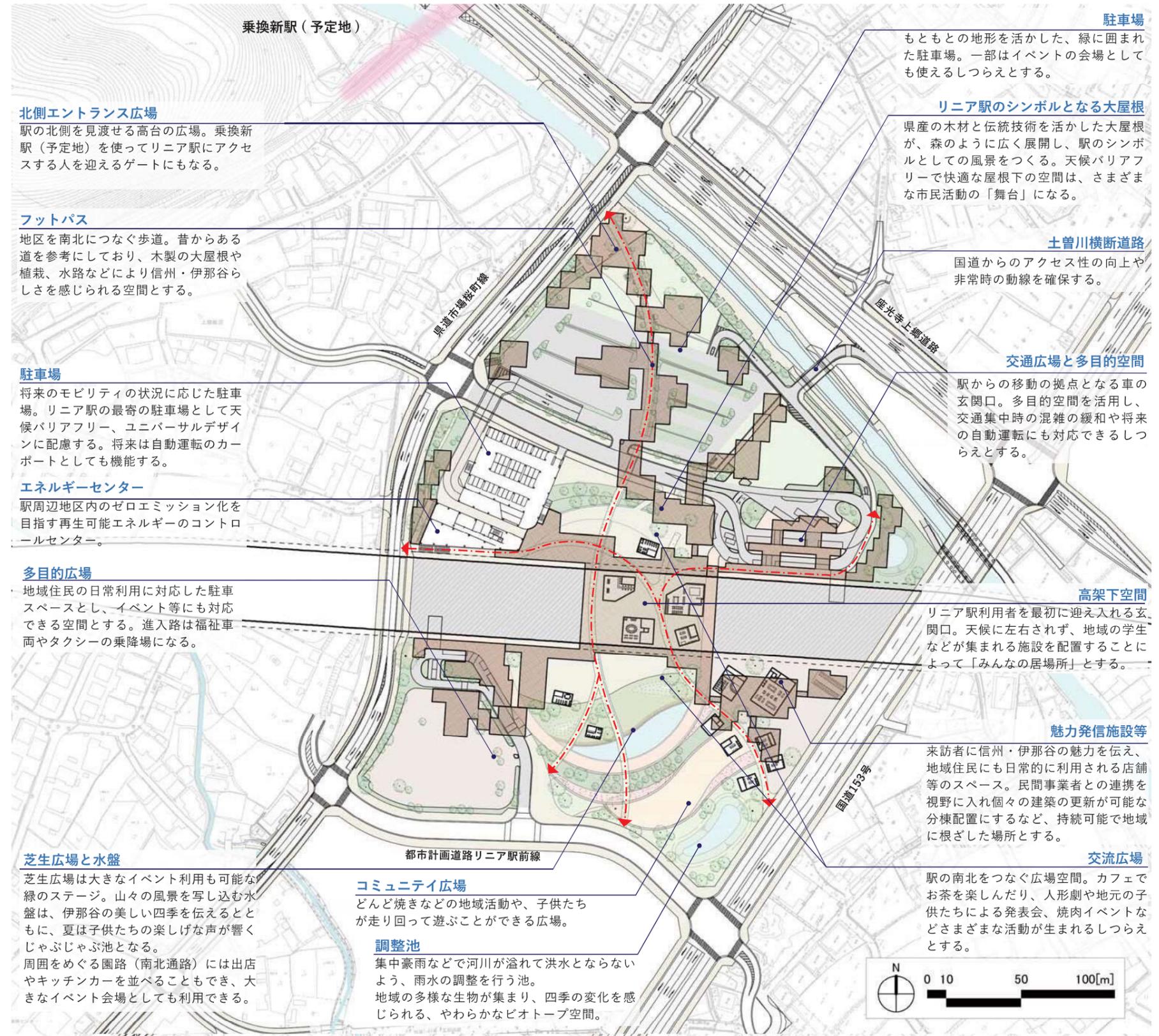
- ・地域風土の特徴を活かし駅を出た瞬間から信州・伊那谷らしい風景を五感で味わえるランドスケープとします。
- ・人が主役の広場と地場材を利用した大屋根により、自然の魅力と都市的な魅力が融合した、ここにしかない空間をつくります。
- ・地域住民の暮らしや環境を活かし、守りながら、リニア駅周辺に波及効果をもたらし、歩くのが楽しくなる回遊性の高い駅前空間をつくります。

4：人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間

- ・人と人の出会いや、人とモノの出会いが生まれる空間とします。
- ・長野県や伊那谷、飯田市の魅力的なエリアやお店、伝統芸能やアクティビティを伝える情報提供などにより、各地へ誘い出すきっかけをつくります。
- ・将来にわたり活用されるよう、運営者・事業者の様々なニーズに対応できる空間とします。

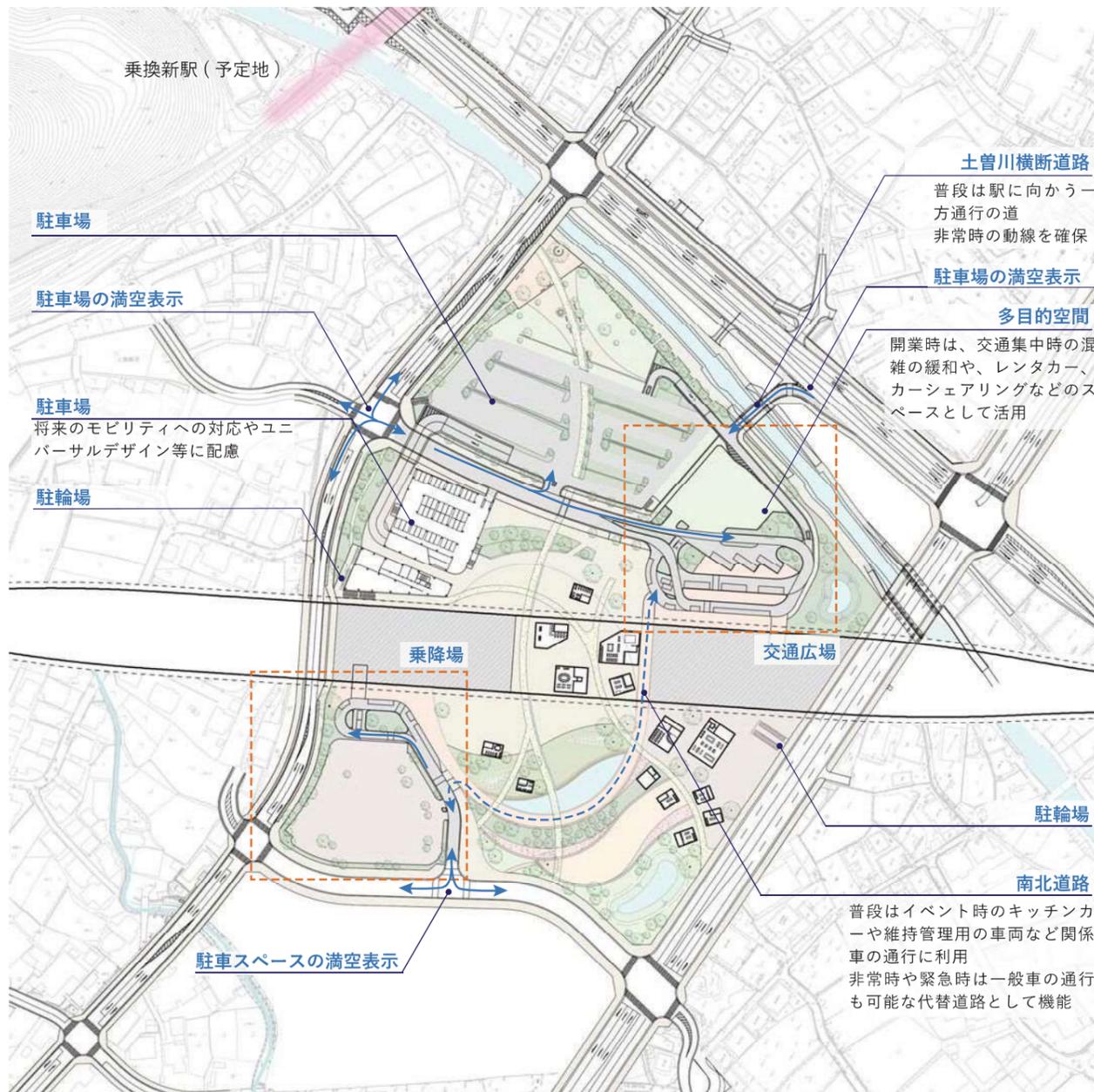
5：時代を先取りし、変化に対応できる計画

- ・さまざまな使い方ができるフレキシブルな空間とします。
- ・自動運転や次世代モビリティ、再生可能エネルギーに加え、ライフスタイルの変化など社会のニーズに対応できるようにします。
- ・グリーンインフラを積極的に用い、環境に優しく、防災機能と維持管理に優れる、持続可能な空間をつくります。
- ・再生可能エネルギーの活用やRE100の思想を体現する場の創出に加え、非常時にもエリア内のエネルギー自立化を見据え、可能な限りネット・ゼロ・エネルギー・ディストリクトの構築に近づける低炭素空間を創出します。



交通

- ・公共交通を集約した交通広場と、地域の人々が使いやすい乗降場を設け、**安全で利便性の高い乗換え**を実現します。
- ・訪れる全ての人々が、**わかりやすく、乗換えのしやすい駅空間**とします。
- ・高速バスや飯田線への**スムーズな乗換え**により、広域へのアクセスがしやすい駅空間とします。
- ・改札から屋根のある平坦な道を歩いて乗り換えができるよう**天候にも対応したバリアフリー環境**とし、サイン類をはじめ**ユニバーサルデザイン**とします。



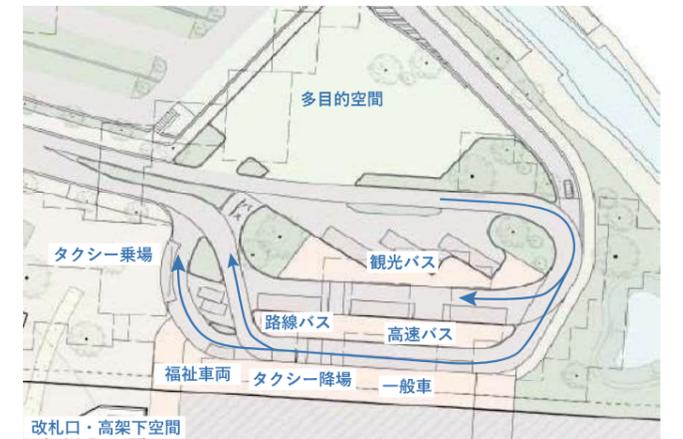
◆広域・市内の各地との連携を生む移動の確保

- ・スムーズな乗換えと移動手段の確保により、新たにできるリニア駅と県内外各地や伊那谷、飯田中心市街地などとの連携を支えます。



◆交通広場：公共交通の集まる交通広場

- ・公共交通が集まる交通広場を設け、高速バスなどによる広域へのアクセスや路線バスによる市内へのアクセスを確保します。
- ・交通機能ごとに車両動線を分離し、乗降場における交通の交錯を防ぎます。
- ・自動運転や次世代モビリティへの対応を考慮した空間とします。
- ・駅から連続する大屋根により天候バリアフリーを確保します。
- ・緑地を積極的に設け、緑豊かな空間とします。
- ・公共交通の乗降場に加え、観光シーズンの交通集中時に対応できる多目的空間を隣接地に確保します。



◆多目的広場：市民の日常利用に対応する空間

- ・広場利用者等を含めた日常利用に対応する駐車スペースとし、イベント等による利用にも対応できる空間とします。
- ・駅から連続する大屋根により天候バリアフリーを確保します。
- ・乗降スペースには、福祉車両等のスペースを確保するとともに、緑豊かな景観に配慮した空間とします。



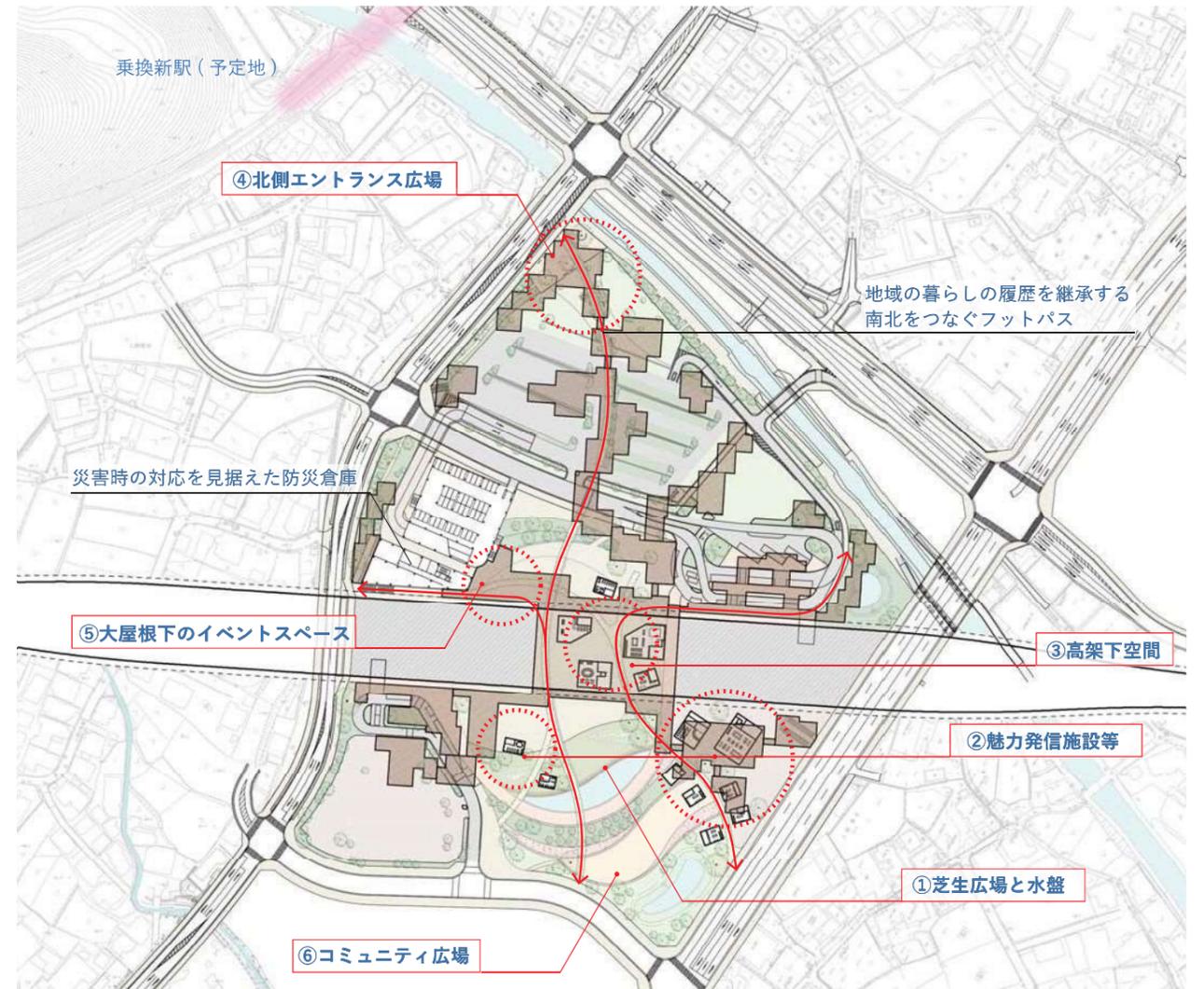
居場所

- ・駅の中心に南北をつなぐ広場を設け、その周りに交通広場や魅力発信施設や店舗等を配置することで、人が主役の緑とにぎわいの空間をつくります。
- ・地元の食材やお酒を味わったり、家族でのんびり過ごしたり、散歩で立ち寄ったり、学生が課外活動をしたり、様々なイベントで盛り上がるなど、リニアに乗る人も乗らない人も、日本人も外国人も、子どもから高齢者まで世代によらず楽しめる空間とします。
- ・広場空間は、大小様々な使い方ができ、冬の寒さや夏の暑さといった気候にも配慮した居心地の良い空間とします。
- ・水引きや人形劇など地域の伝統文化の継承や、どんど焼きや盆踊りなど地域のコミュニティの絆を高める空間とします。



広場空間のイメージ

広場空間の断面イメージ



交流広場

芝生

水盤

南北道路

緑地

コミュニティ広場

調整池エリア

◆日常生活で便利に利用できる空間

①芝生広場と水盤

地形を生かした芝生広場と水盤。四季の山々を写し込む水盤は、夏には子供達の遊び場となります。芝生広場は大きなイベントも可能な緑のステージとなります。



②魅力発信施設等

大屋根下の店舗スペース。個々での建築の更新が可能な分棟配置とします。



③高架下空間

待合施設やインフォメーション、ライブラリーなど、天候に左右されず集まることの出来る「みんなの居場所」とします。



④北側エントランス広場

地域の人々が立ち寄り易い場所とし、来訪者にも、乗換新駅との接続が分かりやすいゲート空間とします。



◆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空間

⑤大屋根下のイベントスペース

日常的に日よけ、雨除けとなる大屋根の下の空間は、イベント時にはさまざまな市民活動の場となります。



◆暮らしの履歴を感じられる空間

⑥コミュニティ広場

地域の人々が暮らしてきた歴史に敬意を払い、現存する建物（蔵など）や樹木などの一部を遺すことや、地域の活動が展開できる場とすることで、新しい建物・植栽と調和させつつ、地域の「暮らしの履歴」も感じられる空間とします。



災害時の対応について

エネルギーセンター付近に防災倉庫の設置を検討します。

また、交流広場などは、地域の人々や来訪者の一時避難所として機能します。



防災倉庫のイメージ



災害用トイレのイメージ 出典：国土交通省

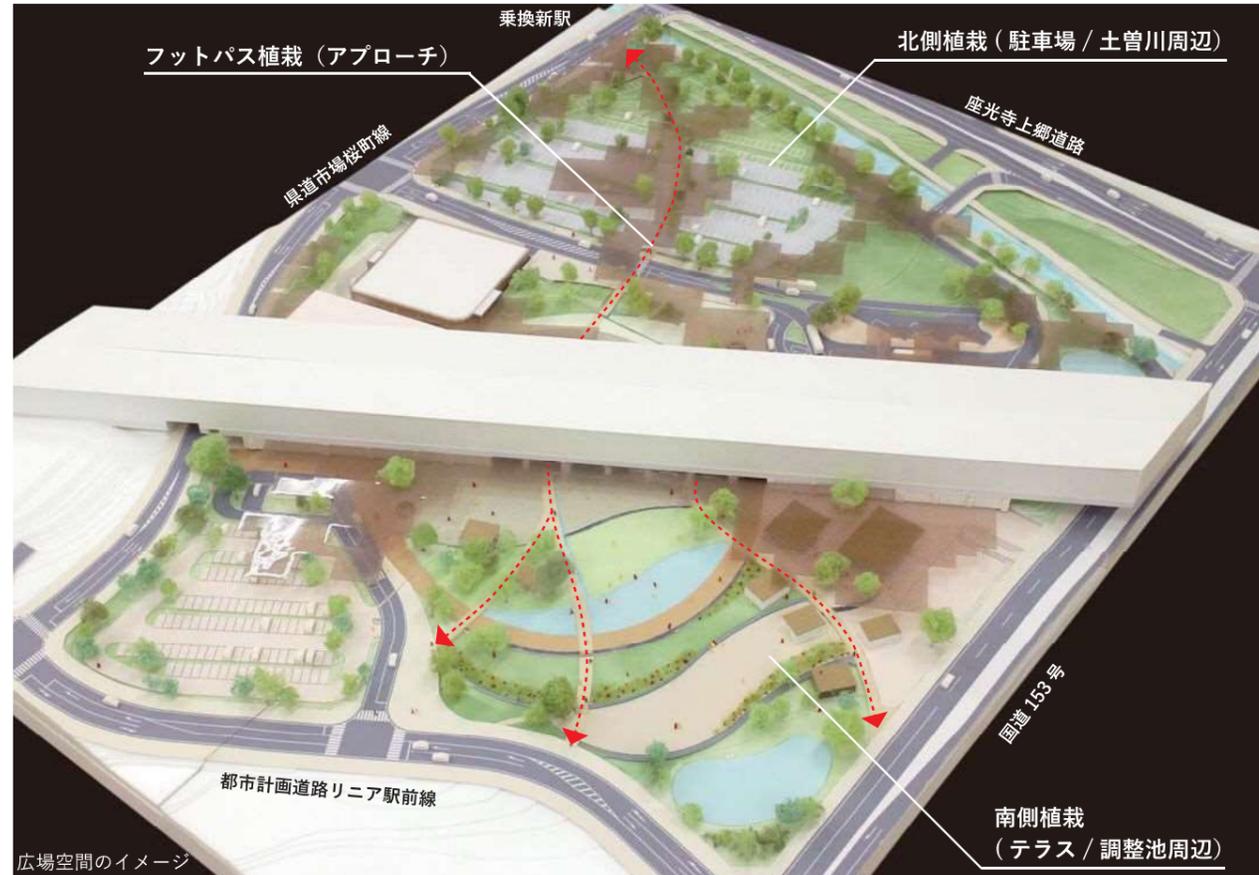
風景

- ・天竜川に向かって傾斜する地形、豊かな流れの用水、南アルプスや伊那山地への眺望、樹木や草花など地場の植生、多様な生態系という地域の特徴を活かし、駅を出た瞬間から信州・伊那谷らしい風景を五感で味わえるランドスケープとします。
- ・人が主役の広場と地場の木材を利用した大きな屋根を合わせ、自然の魅力と都市的な魅力が融合した、ここにしかない空間をつくります。
- ・地域住民の暮らしや環境を活かし、守りながら、リニア駅周辺に波及効果をもたらし、歩くのが楽しくなる回遊性の高い駅前空間をつくります。

◆地域らしさを感じさせる空間

- ・信州・伊那谷らしい段丘地形を活かしたスケールづくりと空間構成。
- ・南北の広場をつなぎ、周辺へと広がることで駅と地域をつなぐフットパス。
- ・高低差のある地形や水を活かしたグリーンインフラ。
- ・周辺地域とスケールをあわせた分棟配置の施設群。
- ・伊那谷の多様な自然を活かした植生（高木、草木類）を配置。

地域らしさのイメージ



広場空間のイメージ

◆植栽計画の基本的な考え方

- ・飯田・下伊那地域には、約2,300種の植物が分布していることから、地域の樹種、草花により、信州伊那谷の四季の景観を演出する彩り豊かな植栽とします。

駅南側の植栽

- ◆飯田・下伊那地域の丘陵帯で生育が見られる常緑・落葉広葉樹等を中心に構成します。
- ◆丘陵帯の雑木林、農地、果樹園など周辺地域の里地里山を表出する樹種選定を行い、周辺と一体的な植栽景観を演出します。

駅北側の植栽

- ◆飯田・下伊那地域の丘陵帯の上部や低山帯で見られる常緑・落葉広葉樹や常緑針葉樹等の多様な植栽で構成します。
- ◆外周の並木と一体的に、土曾川や北側の山並み、遠景のアルプスの峰々との調和を演出します。

ポイント・シンボル植栽

- ・アイストップやランドマークなどの焦点となる植栽は、駅前空間の顔となり、地域の拠りどころとなるため、選定方法にも考慮して、地域の方の愛着深い郷土種を選定します。



りんごの木



ハナノキ

◆歩くのが楽しくなる空間

- ・整備区域の北側には土曾川が流れています。また、周辺には田んぼが広がっているほか、民家が建ち並び、これらを縫うように水路が走っています。このような整備区域周辺の環境を生かしつつ、駅の南北をつなぐフットパスや土曾川沿いに歩行空間を設け、歩くのが楽しくなる回遊性の高い空間とします。



土曾川と周囲の山並み



石積みと水路

歩行空間沿いの植栽

- ・人が触れやすい環境となるフットパス沿いには郷土種を中心に、彩り豊かな植栽を配置します。



ミズヒキ



ミツバツツジ



ノコンギク

2019年9月11日デザイン会議時点の検討資料のため、今後内容が変更されることがあります。

設計方針3：伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間

◆リニア駅のシンボルとなる大屋根

- ・木製の大屋根が「森」のように南北に広がり、他にはないリニア長野県駅のシンボルとします。
- ・長野県内各地の木材を用い、日本の伝統技術による工法を検討します。
- ・雨や雪、夏の日差しなどにも対応した天候バリアフリーに寄与する空間とします。
- ・大屋根がさまざまな市民活動の場をつくります。
- ・今後、詳細設計において大屋根のデザインや工法を詰めるなかで、市民参加の仕組みや大屋根の独自性を反映したネーミングなども検討していきます。



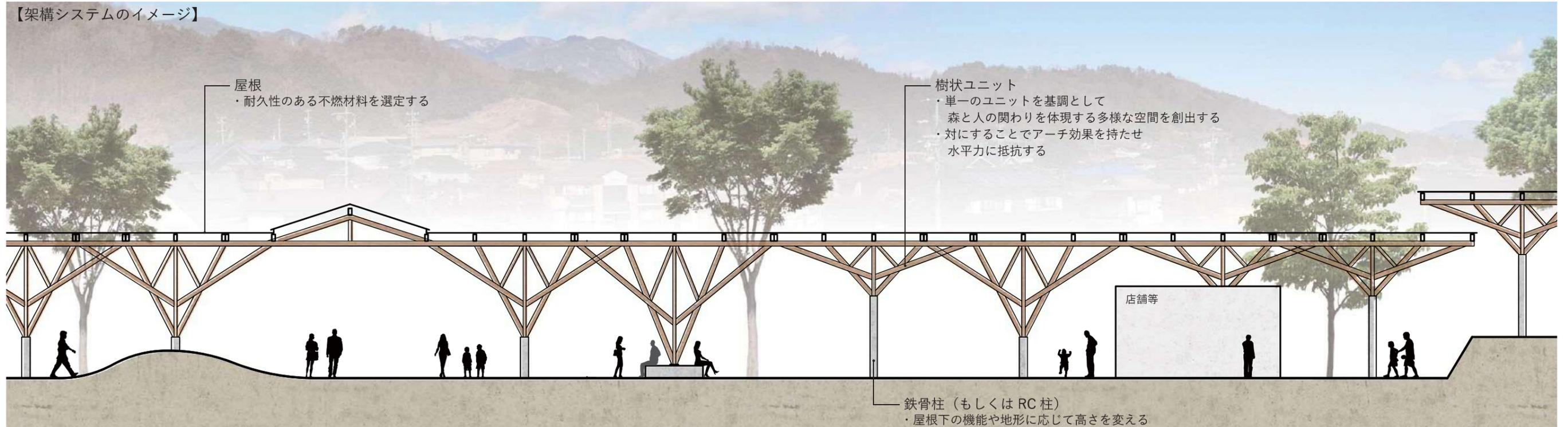
大屋根のイメージ



【材料・工法について】

- ・地場産の木材をできるだけ手を加えずに、(集成材等でなく)無垢の製材のまま利用します。
- ・飯田市のみでなく、長野県全体から木材を集めることで、長野全体の森林文化を体现することを検討します。
- ・地域林業の状況に合わせて、入手しやすい樹種を使用します。
- ・多期にわたる段階的な建設や将来的な拡張等にも柔軟に対応できる仕組みを実現するデザインと工法を引き続き検討していきます。

【架構システムのイメージ】

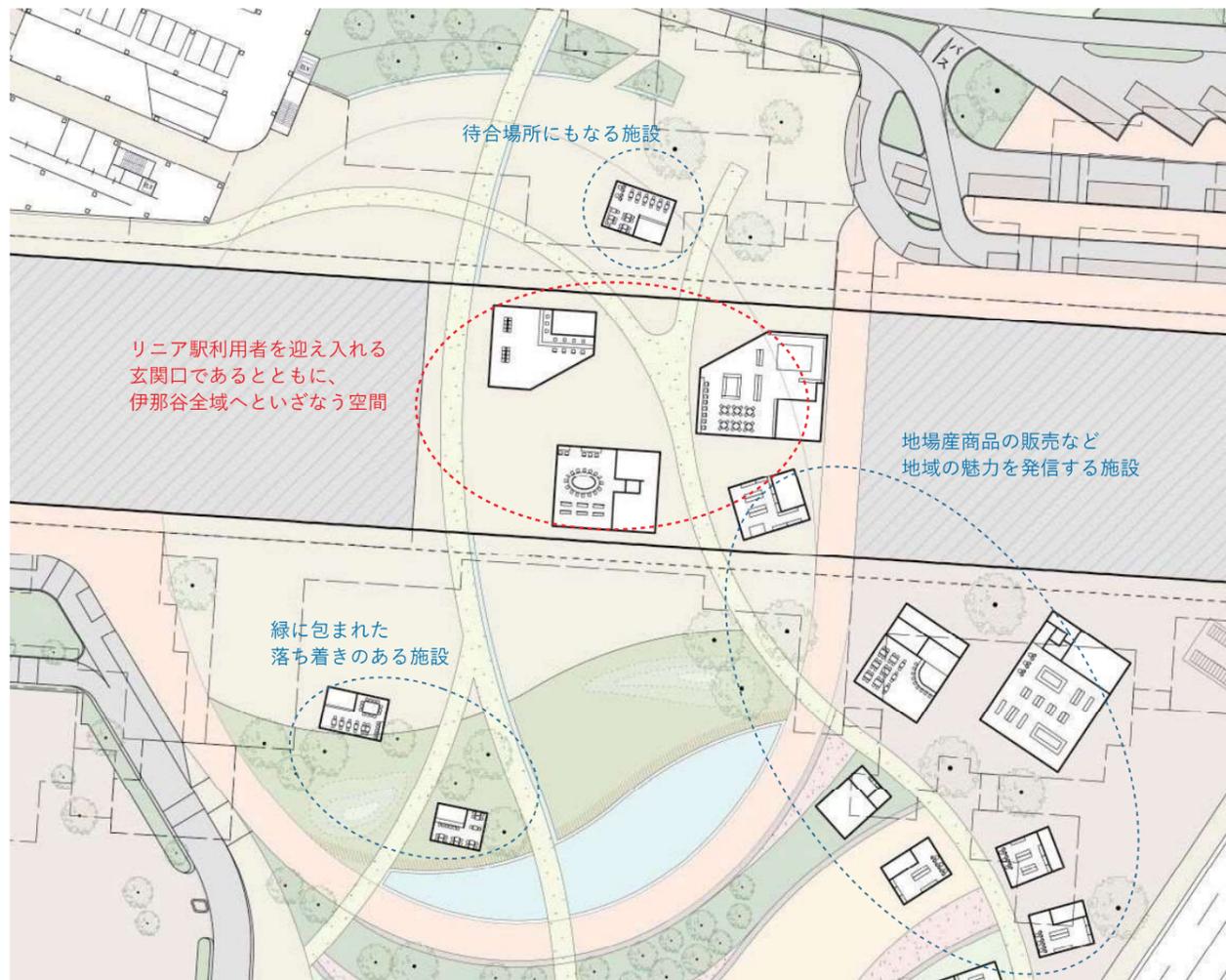




- ・来訪者と地域住民といった人と人の出会いや、来訪者と地場産品といった人とモノの出会いが生まれる空間とします。
- ・長野県や伊那谷、飯田市の魅力的なエリアや店舗、伝統芸能やアクティビティを伝える情報提供などにより、各地へ誘い出すきっかけをつくります。
- ・将来にわたり活用されるよう、運営者・事業者の様々なニーズに対応できる空間とします。



リニア駅を起点に各地へいざなう



※施設の配置等は検討中のものであり、イメージです。

◆高架下空間と魅力発信等施設の施設イメージ

- ・リニア駅利用者を最初に迎え入れる玄関口として、飯田、伊那谷や長野県内各地の様々な魅力を発信します。また、地域住民にも日常的に利用される空間となります。
- ・これらの空間では、地域の魅力の体験や紹介を通じて、来訪者が各地を訪問したくなる仕掛けをつくるほか、店舗やライブラリーなど、天候に左右されない「みんなの居場所」を創出します。

インフォメーション

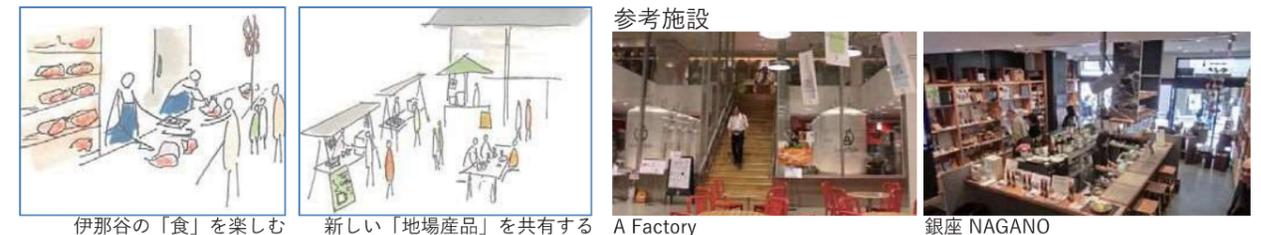
- ・高架下には、リニア駅利用者の待合施設とあわせてインフォメーションを設置し、わかりやすく効果的な情報発信で利用者を迎えます。
 - ・交流広場越しに伊那谷の風景を望むことができます。
- (例) ・多言語やデジタル・サイネージ(電子看板)等を活用した乗換案内、観光案内、風景・文化を鮮やかに映し出す大型ディスプレイによる紹介、水引など地元の特産品の展示などを行う場所



訪れたい場所を発見する 伊那谷をよく知る「人」に出会う 由布院観光インフォメーション アントワープ港湾局

魅力発信施設

- ・高架下や南北の交流広場周辺の魅力発信施設は、来訪者が、特産品、食、伝統文化・芸能等、地域の魅力に触れたり、買い物ができる空間とします。
 - ・駅周辺の景観と調和し、また、民間事業者の参画のしやすさを考慮に入れた施設規模とするため、大規模ではなく、小規模の施設が分散し、建物個々に更新が可能な分棟配置とします。
- (例) ・地元の特産品や農産物の店舗、朝市、地元食材を使った飲食の提供・販売などの「食」を楽しめる場所
・人形劇、体験イベント、焼肉イベント、結婚式、学生によるイベントなど、イベントが行われる場所



伊那谷の「食」を楽しむ 新しい「地場産品」を共有する A Factory 銀座 NAGANO

ライブラリー

- ・地元地域の方が集い、リニア駅の利用客も便利に使える「居場所」となる空間を創ります。(設計方針2に関連)
- (例) ・お祭り、獅子舞、どんど焼き、自然環境など、地域文化や伝統行事・風習を伝え、来訪者に紹介する場所
・学生が勉強で使う、大人が茶話会で使う、待ち合わせする、散歩で立ち寄る、ちょっとした仕事(テレワーク)や仕事の後に立ち寄るなど、一人ひとりの居場所として使える場所



自発的な「まちづくり」 伊那谷の「自然」を学ぶ 都城市立図書館

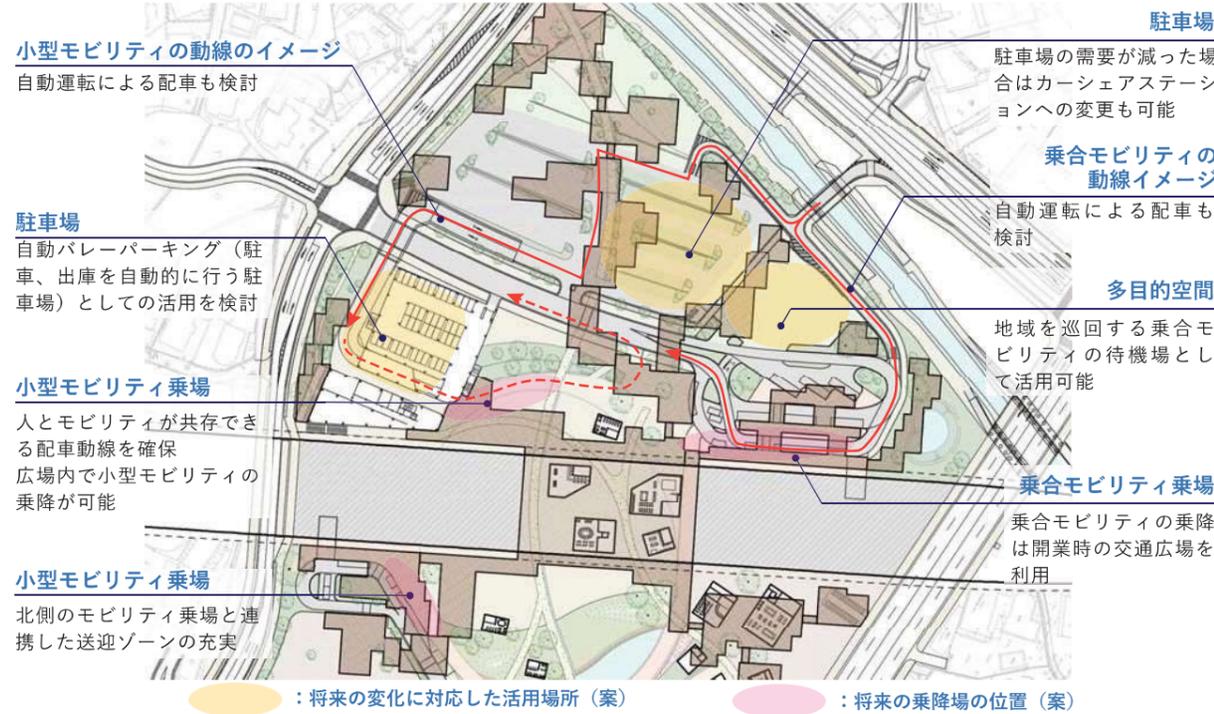
未来

- ・限られた土地を有効活用するために、平常時とイベント時など、さまざまな使い方ができる**フレキシブルな空間**とします。
- ・自動運転や次世代モビリティといった発展目覚ましい技術や、再生可能エネルギーや低炭素技術など環境技術に加え、ライフスタイルの変化など社会のニーズにも対応できるようにします。
- ・グリーンインフラ（自然の多様な機能を活用したインフラ）を積極的に用い、環境に優しく、防災機能と維持管理に優れた、持続可能な空間をつくります。

◆将来への可変性：自動運転や次世代モビリティへの対応

- ・リニア開業後の交通手段や需要の変化に対応できる、可変性を備えた計画とします。
- ・乗合モビリティの乗降場は、乗降スペースが確保された交通広場を活用できます。
- ・広場内に人とモビリティが共存できる配車動線を確保することで、駐車場と連携し、短時間で配車・乗車が行える新たな送迎ゾーンとして活用できます。
- ・新たに必要となる自動運転車等の待機場や充電スタンドなどは、需要の変化に応じて乗降場に近い駐車場や多目的空間が活用できます。

将来のイメージ図



乗合モビリティ



出典：EASYMILE HP



出典：EASYMILE HP

小型モビリティ等



出典：RE WORK HP



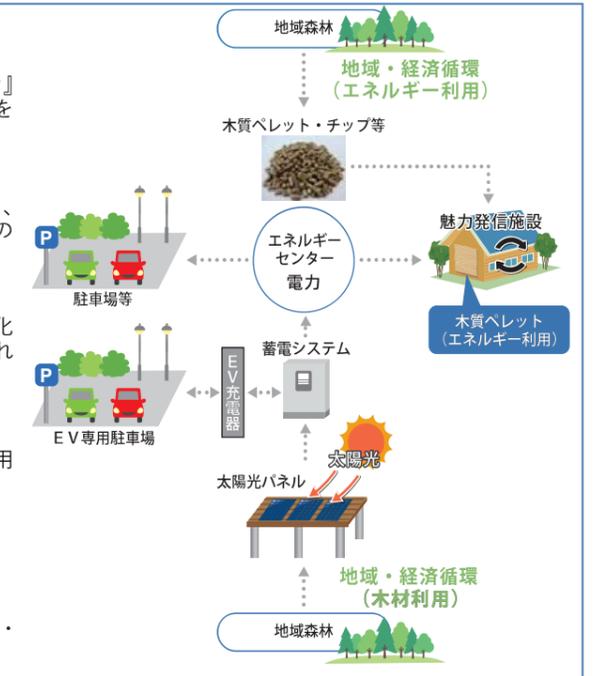
出典：Dijon Metropole Tourist Office HP

◆再生可能エネルギーや低炭素技術の活用

- ・地域の経済循環を創りだすとともに、地域内モデルとしての普及も含め、環境モデル都市飯田の取組を地域内外に感じてもらえる駅空間となるよう、下記のエネルギーシステムの構築を目指します。

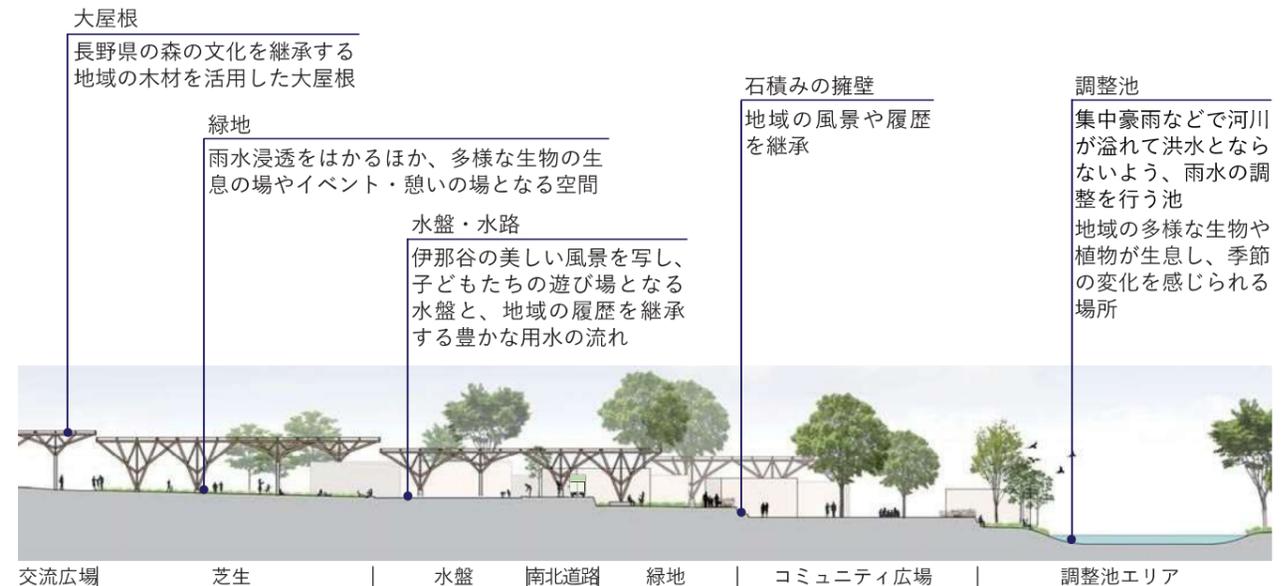
エネルギーシステムの目標

- ①ゼロ・エミッションの実現**
再生可能エネルギー・未利用資源を活用した『ゼロ・エミッション』や、カーボン・ニュートラルからカーボン・ポジティブへの発展を目指します。
- ②エネルギーの複合活用と一元管理**
地域の自然環境などに潜在するグリーンエネルギーの複合活用と、施設・駐車場等の省エネ化との融合を図ります。また、エリア内のエネルギー管理の一元化により、低炭素空間の創出を図ります。
- ③都市とモビリティへの対応**
非常時のバックアップに対応するDCP（地域継続計画）機能を強化するとともに、将来的な次世代モビリティとの連携等も視野に入れたエネルギー供給体制を構築します。
- ④電気等のエネルギー計画**
公民連携による電気等の供給により、エネルギーの融合と面的利用を図ります。
- ⑤拡張性・柔軟性のあるエネルギーインフラ構築**
拡張性に優れたエネルギーインフラを構築します。
- ⑥「体験する・見せる」情報発信拠点**
地域資源の循環とエネルギー分野における技術革新を体感し、環境・エネルギー面からの情報発信する拠点とします。



◆グリーンインフラによる、環境や防災、維持管理に優れた空間づくり

- グリーンインフラ（自然の多様な機能を活用したインフラ）を積極的に用い、環境に優しい気持ち良い空間の創出と、災害に強く維持管理に優れた持続可能な駅空間とします。





- ・将来にわたって使い続けられる施設整備のあり方と、運営の仕組みづくりに取り組みます。
- ・従来のつくれば使うという「つくる目線」ではなく、利用者や事業者の使いかたを反映した「つかう目線」の計画とします。
- ・市民が主体的にプロセスに参加できるプロジェクトに取り組みます。
- ・施設等を運営する可能性がある民間事業者との意見交換を重ねながら、持続的に「使われるものをつくる」という考え方で、施設整備に取り組みます。

◆信州・伊那谷ならではの魅力導入の大切さ

リニア駅では、信州・伊那谷の魅力を活かし、民間事業者によるビジネスと地域づくりを両立できる管理運営を目指します。

【これまで】「つくる目線」の整備

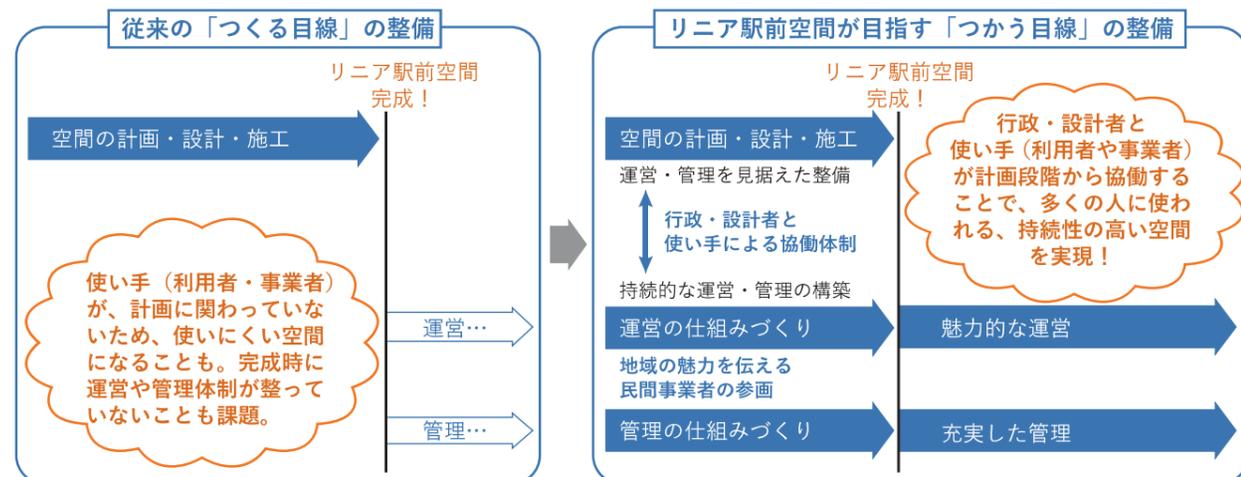
- ・将来の運営者等が計画段階に関わることがなく、活用し難い施設整備や、完成時に運営体制等が整っていないことが課題となっています。
- ・国内における駅周辺整備については、特定の事業者による建物整備・管理運営による画一的な空間形成が多いことから、周辺地域の価値向上に向けて、将来の運営者等との連携方策が課題となっています。

【これから】リニア駅前空間が目指す「つかう目線」の整備

- ・地域の魅力を活かしながら、その場所、その時、その人だからこそ提供できるサービスが価値を生む時代に変化しており、徹底したローカル（信州・伊那谷等）なサービス提供が、グローバル（世界）を惹きつける時代です。
- ・行政、設計者、将来の運営者が計画段階から連携、協働し、国内外を問わず多くの方々に使われる空間づくりに取り組みます。

◆将来の運営事業者候補がビジョンづくりから関わるプロセス

- ・リニア駅では、事業リスクと公共性を持ち、地域の魅力を伝えることができる民間事業者等を主体としたサービス提供を目指し、従来の方法とは逆のプロセスで、官民連携に取り組んでいきます。
- ・将来の運営事業者候補がビジョンづくりから関わることにより、官民連携による施設デザインの検討、管理運営の範囲や運営方式等の具体化に取り組んでいきます。



◆リニア駅前空間・市民参加型プロジェクトの検討

- ・「つかう目線」の空間づくりに向け、市民や事業者が主体的に参加できる市民参加型プロジェクトに取り組みます。
- ・具体的には、プロジェクトのアイデアと担い手を公募し、選定されたプロジェクトチームを支援することを想定しています。プロジェクトは、リニア開業に向けたものだけでなく、開業後も続けられるものも募集します。

例：地域の子どもたちによる植樹プロジェクト

- ・地域の子どもたちと一緒にリニア駅の駅前空間に植える樹木を育てていくプロジェクト。
- ・地域を代表する果樹や里山の四季を彩る樹木など、伊那谷や飯田ならではの樹木が想定されます。
- ・リニア開業時にみんなで開けるタイムカプセルなど、未来の物語と絡めたアイデアなども考えられます。



出典：魚沼の里（八海醸造）HP

例：大屋根づくりプロジェクト

- ・地域の森林組合や林業組合と連携した、大屋根づくりプロジェクト。
- ・市民に加え大学・高校、地元企業等にも参加を募り、原寸大のサンプルを作成し、維持管理の仕組みや方法を検討していくことなどが考えられます。
- ・リニア開業時まで、市内に大屋根によるあずまやを増やしていくことも考えられます。



出典：あそべるとよたプロジェクト HP

◆魅力発信施設など建物デザインのルールづくり

- ・魅力発信施設や高架下の施設といった建物群が、それぞれの個性を持ちつつも、まとまりのある風景を生み出すよう建物デザインのルールづくりをおこないます。
- ・具体的なルールとしては以下のようなものを想定しています。
 - ：南アルプスなど周囲の山並みへの眺望を阻害しないデザイン
 - ：建物群としてのまとまりを生むための色彩のルール
 - ：外部空間と一体的に利用できる建物の内部空間 など



◆地域資源を活かした再生可能エネルギーの仕組みづくり

- ・市域の84%が森林に囲まれている特性を活かし、林業等の地域産業の活性化と、エネルギー自立に向けた「資源・エネルギー循環」の実現に向け、森林組合や民間事業者などの関係者とともに仕組みづくりに取り組みます。
- ・太陽光発電や木質バイオマスといった再生可能エネルギーの展示方法などについて検討します。



出典：とよた Ecoful Town HP

2017

第1回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2017年7月20日)

リニア駅周辺整備基本設計プロポーザル選定 (2017年11月)

2018

第1回リニア駅周辺整備ワークショップ (2018年2月21日)

第2回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2018年3月23日)

第2回リニア駅周辺整備ワークショップ (2018年5月16日)

第3回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2018年6月11日)

駅前空間の設計方針と全体の配置計画の決定

第3回リニア駅周辺整備ワークショップ (2018年7月12日)

第4回リニア駅周辺整備ワークショップ (2018年9月25日)

第4回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2018年10月16日)

駅前空間のおおまかなデザインの決定

第1回リニア駅周辺整備における各種施設での事業に関する意見交換会① (2018年11月21日)

リニア駅周辺整備計画の現状説明と意見交換会 (2018年12月2日)

第5回リニア駅周辺整備ワークショップ (2018年12月20日)

2019

第1回リニア駅周辺整備における各種施設での事業に関する意見交換会② (2019年2月27日)

第5回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2019年3月26日)

第2回リニア駅周辺整備における各種施設での事業に関する意見交換会 (2019年3月28日)

第6回リニア駅周辺整備デザイン会議 (2019年9月11日)

パブリックコメント (2019年10月1日～10月30日)

駅前空間のデザインの決定・デザインノートの完成 (2019年12月予定)

「リニア駅周辺整備のコンセプト」や「整備にあたって大切にしたいこと」について意見交換を実施 (参加者37名)



『リニア駅前でなにをする？カード』を作成し、将来のリニア駅周辺をイメージしながら、どんな人たちがどのように使える空間・過ごせる空間になるとよいかについて意見交換を実施 (参加者30名：初参加7名、高校生4名)



ワークショップにおけるリニア駅周辺空間のおおまかな計画をとりまとめるため、計画案をベースにしながらい「良いと思うところ』『心配に思うところ』について意見交換を実施 (参加者26名：初参加4名、高校生4名)



1000分の1の検討模型 (第3回ワークショップで提示)

これまでの4回のワークショップの成果としてリニア駅周辺空間の計画案をまとめました。「シンボルになりそうだ」「ワクワクするような空間となった」などの声上がり、全体的にはワークショップの成果として、みなさんの賛同が得られました。 (参加者30名：初参加6名、高校生4名)



ワークショップなどでの議論を反映した300分の1の検討模型 (第4回ワークショップで提示)

リニア駅前空間の検討状況についての報告と、高校生による発表を実施しました。

駅前空間の魅力発信施設などを対象に、事業の参画に関心がある民間事業者からのアイデア提案や、今後の施設整備や管理運営方法等に関する意見交換を行いました。

第4回ワークショップを踏まえてブラッシュアップした計画案や、デザインノートの素案を見ながら、これまでのワークショップでの議論の成果が反映されているかについて意見交換し、基本設計の内容をとりまとめました。 (参加者27名：初参加5名)



リニア駅や地域の将来への参加者の想いをメッセージの実としたりんごの木 (第5回ワークショップで作成)

◆リニア駅周辺整備デザイン会議

基本設計を進めるにあたり、駅周辺の総合的なデザイン、各施設のデザイン、駅周辺の景観形成について、基本計画の方針及び諸条件、土地利用や広域的な視点を踏まえた具体的な検討を進めるため、学識者や地域代表、関係機関・団体の参画による『リニア駅周辺整備デザイン会議』を開催しました。

学識者

小澤 一郎	(公財)都市づくりパブリックデザインセンター顧問
北川原 温	東京芸術大学名誉教授
瀬田 史彦	東京大学大学院准教授
大西 達也	(一財)日本経済研究所 常務理事
鈴木 弘司	名古屋工業大学准教授
上原 三知	信州大学准教授

地域代表・関係機関・団体

座光寺地域自治会
上郷地域まちづくり委員会
上郷北条まちづくり委員会
飯田商工会議所
みなみ信州農業協同組合
長野県経営者協会飯田支部
(公財)南信州・飯田産業センター
長野県中小企業団体中央会下伊那支部
飯田観光協会・信南交通(株) ※公共交通関係機関
長野県タクシー協会飯田下伊那支部 ※公共交通関係機関
長野県 (建設部リニア整備推進局、南信州地域振興局、飯田建設事務所)
上伊那広域連合事務局
南信州広域連合事務局
東海旅客鉄道(株) ※オブザーバー
飯田市 ※事務局

◆リニア駅周辺整備ワークショップ

飯田市を含めた伊那谷や信州の新しい玄関口となるリニア駅が、将来にわたって地域の「顔」となり、「そこに集う人が主役の駅」とすることを目指し、多様な世代・職業のみなさまと一緒にリニア駅のあり方を考えるワークショップを開催しました。ワークショップには、高校生から80代まで延べ150名のみなさまに参加いただき、みなさまからいただいたアイデアやご意見を踏まえながら、この「飯田・リニア駅前空間デザインノート」をまとめました。

リニア駅周辺整備ワークショップに参加いただいたみなさま

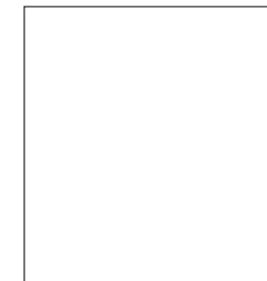
(敬称略、五十音順)

		今後記載		

◆リニア駅周辺整備基本設計の策定にあたって

飯田市長 牧野光朗

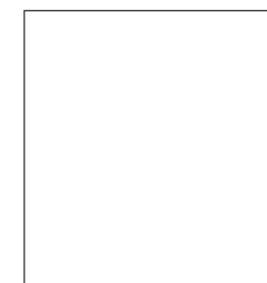
今後記載



◆リニア駅周辺整備デザイン会議委員からのメッセージ

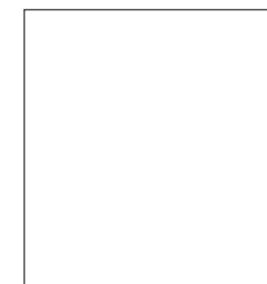
小澤 一郎 会長

今後記載



北川原 温 副会長

今後記載



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

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)

概算事業費 91 億円 (内 整備工事費 41 億円)

※乗換新駅については、J R 東海との調整も含め未確定のため、含めていない

3 ランニングコスト(維持管理費)

概算年平均必要経費 65 百万円

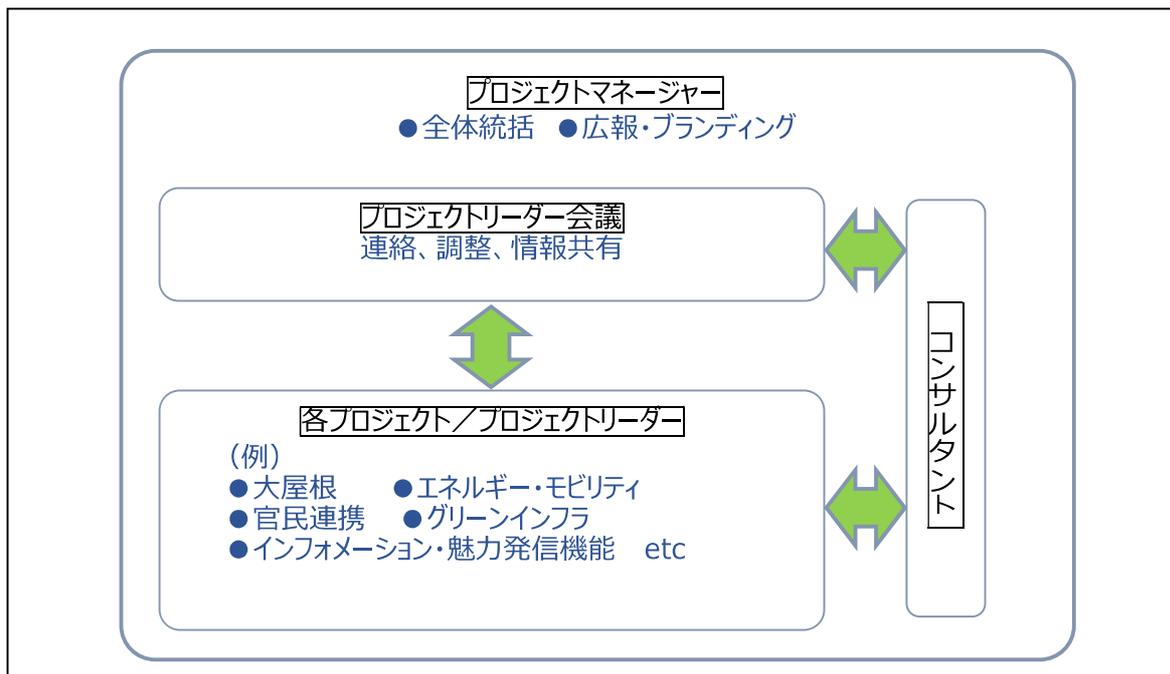
(施設の運営や維持管理及び保守点検や補修費等を想定)

4 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) E V、M a 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、J R 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。

5 実施設計に向けての準備(案)

<実施設計 検討体制のイメージ>



■第5回リニア駅周辺整備デザイン会議における主な意見対応

項目	主なご意見(当日の課題)	取組方針
全体的な内容	<ul style="list-style-type: none"> デザインノートは非常にコンパクトかつビジュアルで、市民にもわかりやすくまとめられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 第5回リニア駅周辺整備デザイン会議における意見等を踏まえ、基本設計の概要版として、内容検討を継続的に実施しています。 今後、パブリックコメントによる市民等の意見募集を経て、最終的な取り纏めを行う予定です。
	<ul style="list-style-type: none"> デザインノートに書かれているアイデアをいかに実現していくかということを継続して検討していただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 具体的になってきたという印象である。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 半年かけて予算も検討するということや大屋根も含めてフレキシブルに対応ができるようになるという話を聞き、安心した。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 飯田市のまちづくりの歴史や取組の経過との整合性は図っていただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 暮らしの履歴については、地元にとってはうれしい話である。 	
交通	<ul style="list-style-type: none"> 高度なトランジットハブについて、広域的な交通とのつながりが見えると良い。北側交通広場は広域的な交通の玄関口にすることを強調していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な図面、中心市街地との関係性図を盛り込むなど、修正を致しました。 将来のモニリティの変化も見据えて、交通計画等を盛り込んでいます。
	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場や乗換え、その予約、待合を含めて、開業時を想像することは困難と考えるため、モニリティの変化を想定し、フレキシブルに取り込むことが重要と考える。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 未来の乗合いモニリティの動線イメージや、多目的空間の活用が描かれているが、時代が変わる中で、新しいものを取り入れながら柔軟に対応していただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 交通の図について、タクシー、バスのすみ分け等、詳細でわかりやすいと思う。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅や二次交通へのつながりがイメージできるようにしていただきたい。 二次交通について、技術の発展に対応できるハードを考えていく必要があると思う。 	
大屋根	<ul style="list-style-type: none"> 大屋根を市民参加や教育、地元の産業振興の一環とするなど、つくるにあたって様々な方法が考えられると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の木を活用したデザインを基本として、独創性、経済性やメンテナンス、市民参加手法等を含めて、継続的に検討を進めています。 詳細設計に向けて、よりデザインの向上を図り、具体化を進めていきます。 大屋根の整備時期についても、市民参加を考慮しながら、段階的に作り上げていく方針です。
	<ul style="list-style-type: none"> 大屋根を全て最初につくるのではなく、10年、20年をかけて少しずつつくっていくという考え方もある。つくり方そのものもデザインの一環として考えると良いのでは。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 大屋根が開業時に全てできている必要性があるのかということを検討した方が良いと考える。市の財政を考慮すると段階的な整備が現実的ではないか。 	

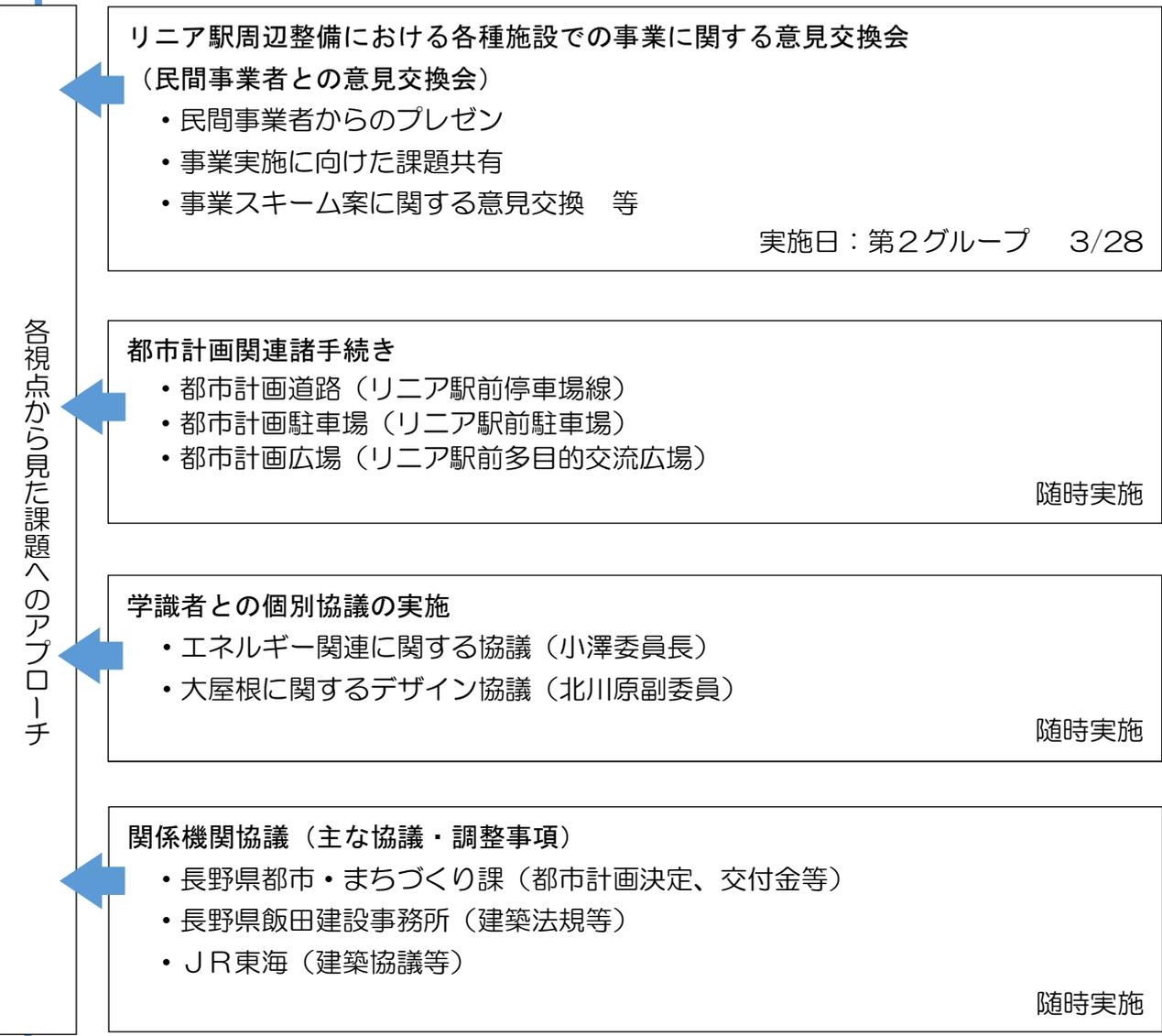
項目	主なご意見(当日の課題)	取組方針
	<ul style="list-style-type: none"> ・伊勢神宮や出雲大社のように、何年かに一度のプロジェクトとして、大屋根の一部を取り替える方法も考えられる。 ・リニア駅でも木を使うということは、この地方の特色が出ており、嬉しく思っている。 ・開業の時点で 100%に近い形で完成している必要はなく、順次使いやすい形にブラッシュアップしていくことが大事と考える。 ・段階的な整備という話もあったが、最も注目が集まるのは開業時点であるため、その時点であまりに期待外れな状態とならないようにしていただきたい。 ・大屋根のネーミングもデザインの一部分と思うため、良い案を出していただきたい。 	
魅力発信施設	<ul style="list-style-type: none"> ・伊那谷全体の魅力発信が魅力発信施設の基本コンセプトであると思うため、伊那谷自治体会議での議論も必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携による魅力発信施設等の実現に向けて、継続的に民間事業者との意見交換を実施しています。 ・その結果等を踏まえて、運営の仕組みづくりの具体化を検討しています。 ・今後決定する主たる民間事業者と連携し、コンセプトづくりを行う方針です。
	<ul style="list-style-type: none"> ・箱ができるだけでは人が集まらないため、人が集うことのできる空間とすることが重要と思う。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・発信する魅力の中身によって、施設や場所、空間は変わると思うため、統一的なストーリーやコンセプトを持った上で全体構成を検討していただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・デザインノートにおける、ローカルな生活の魅力導入の大切さの文章が分かりづらいため見せ方の工夫が必要と考える。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・魅力発信施設の運営の仕組みづくりが大切と思っている。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・飯沼神社では、7年に一度、御柱を野底山から切ってくるが祭りがある。この御柱を何らかの形で駅に置いたり、野底山の木を材として使っていただくことはできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の具体化のなかで、主たる民間事業者と地域産材の活用について検討をしていきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・居場所のページにおいて、「若い世代も高齢世代も」という記述があるが、「子供から高齢者まで」とした方が相応しいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を踏まえ、デザインノートの見直しを実施しています。
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・自分たちでメンテナンスできるということが重要であり、地元の材の活用の観点でのアイデアが出てこれば良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理についても、地域や民間事業者と連携し取り組んでいく方針です。 ・今後の具体化のなかで、多くの方の御参画を期待しています。
	<ul style="list-style-type: none"> ・水盤や芝生広場などの維持管理がどうなるのかが不安である。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・市民参加について、ふるさとへの思いにつながるほか、維持管理につながるため、楽しみに思っている。 	

項目	主なご意見(当日の課題)	取組方針
周辺との連携	<ul style="list-style-type: none"> •これまでの駅周辺整備という言葉が、デザインノートでは駅前空間に変わり、絵的にも駅の周りとのつながりが見えづらくなっているため工夫が必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> •広域的な図面、中心市街地との関係性図を盛り込むなど、修正を致しました。
	<ul style="list-style-type: none"> •上・下伊那や長野県、隣県にとってプラスになる施策や連携の方法を検討することが重要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> •整備区域の周辺施設の連携については、今後、関係機関等との協議を進めるなかで具体化を図ります。
	<ul style="list-style-type: none"> •リニア駅と中心市街地のつながりや伊那谷全域、長野県全域への広がりについても検討していただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> •つながりは重要であり、来訪者を広域にいざなうという仕組みができると良い。また、エス・バードや中心市街地も含めた一体的な施策も重要と考える。 	
	<ul style="list-style-type: none"> •恒川官衙遺跡などの駅の外を含めて、駅を拠点とした回遊性を検討していただきたい。 	
意見収集の方法等	<ul style="list-style-type: none"> •部会やワークショップに参加した市民などが今後も継続的にプロジェクトに関わることができる場を残していかなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> •基本設計の完了以降、新たな検討体制等が必要と考えています。
	<ul style="list-style-type: none"> •男性のみの会議となっているが、女性の意見を取り入れることも重要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> •当該検討体制の組織化に向けて、本意見等を参考に具体化を検討していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> •地元の方のみでなく、東京や名古屋などからの来てもらう側の意見も取り入れていくと良いと考える。 	
	<ul style="list-style-type: none"> •地元の方々の意見を吸い上げていただきたい。また、説明をしていただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> •伊那谷全体や長野県全体の意見を聞く機会を設けていただきたい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> •将来、子供や孫たちに、良いところになったと言われ、住宅や土地を提供した人々が納得するようにしていただきたい。 	

第 5 回リニア駅周辺整備デザイン会議以降の経過報告

第 5 回リニア駅周辺整備デザイン会議 (3/26 開催)

- 【主な意見・課題等】
- ・デザインノート（案）について概ねの理解と賛同を確認
 - ・交通や大屋根等の各種施設の実現に向けた課題等を共有



第 8 回学識者専門委員会 (8/22)

- ・デザインノートについて
- ・今後の検討体制について

第 6 回リニア駅周辺整備デザイン会議 (9/11)

リニア駅周辺整備 民間事業者との意見交換会 結果概要

1. 開催概要

開催目的 : リニア駅周辺に整備を予定している魅力発信施設等を対象として、当該施設等への事業参画に興味がある民間事業者を広く公募し、民間事業者からのアイデア提案や、今後の施設整備や管理運営方法等に関する意見交換を行うことを目的に開催した。なお、平成30年11月に開催した意見交換会に参加していない新規の事業者を対象に実施している。

開催日 : 平成31年3月28日(木)

参加者数 : 5事業者が参加(飲食、エネルギー、建物サービス、施設管理等に係る事業を行う市内外の民間事業者)

2. 民間事業者からの発表概要

- ・今回、民間事業者から提案を頂いた内容としては、南信州や飯田ならではの食の提供、交流人口の拡大、自然エネルギーの活用、整備区域内の維持管理、災害時の対応等に関する内容であった。
- ・平成30年11月に開催した意見交換会における課題共有をしたなかで、魅力発信施設の整備主体については、基本的にはテナントとして事業運営を行う事業が多い傾向であり、その事業展開の希望場所についても、高架下からエリア全体までと幅広いニーズであった。
- ・また、魅力発信施設の整備にあたっての各事業者の関わり方や駅前広場空間内における事業展開の場所、事業を行う上でのリスクについての意見交換を実施し、結果として、立地条件と収益性に関する課題や同業種が立地した場合の利益相反等に関する意見が挙げられた。
- ・今後、今回参加頂いた事業者について個別ヒアリングを実施することを確認するとともに、次年度(平成31年度)に、官民連携のプラットフォームを立ち上げ、そのなかで、更に議論を深めていく旨を共有した。

3. 全体討議での意見

①魅力発信施設に関する意見	②事業リスクに関する意見
<ul style="list-style-type: none"> ・外からの来客の方に、長野県、南信州、飯田を知ってもらう、行きたくなる地域を紹介するスペースや、夜間も常駐できるスペースが必要 ・南信州ならではの、地域資源を活用した飲食等の情報発信が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・魅力発信施設にテナントとして事業参画する場合でも、駅の集客力、土地賃料によるリスクを想定することが必要 ・事業参画にあたって、無担保であれば良いが、金融機関からの融資条件の考慮が必要 ・事業参画した場合、同じ業態が立地するなど、利益相反への調整が必要

(当日の様子)



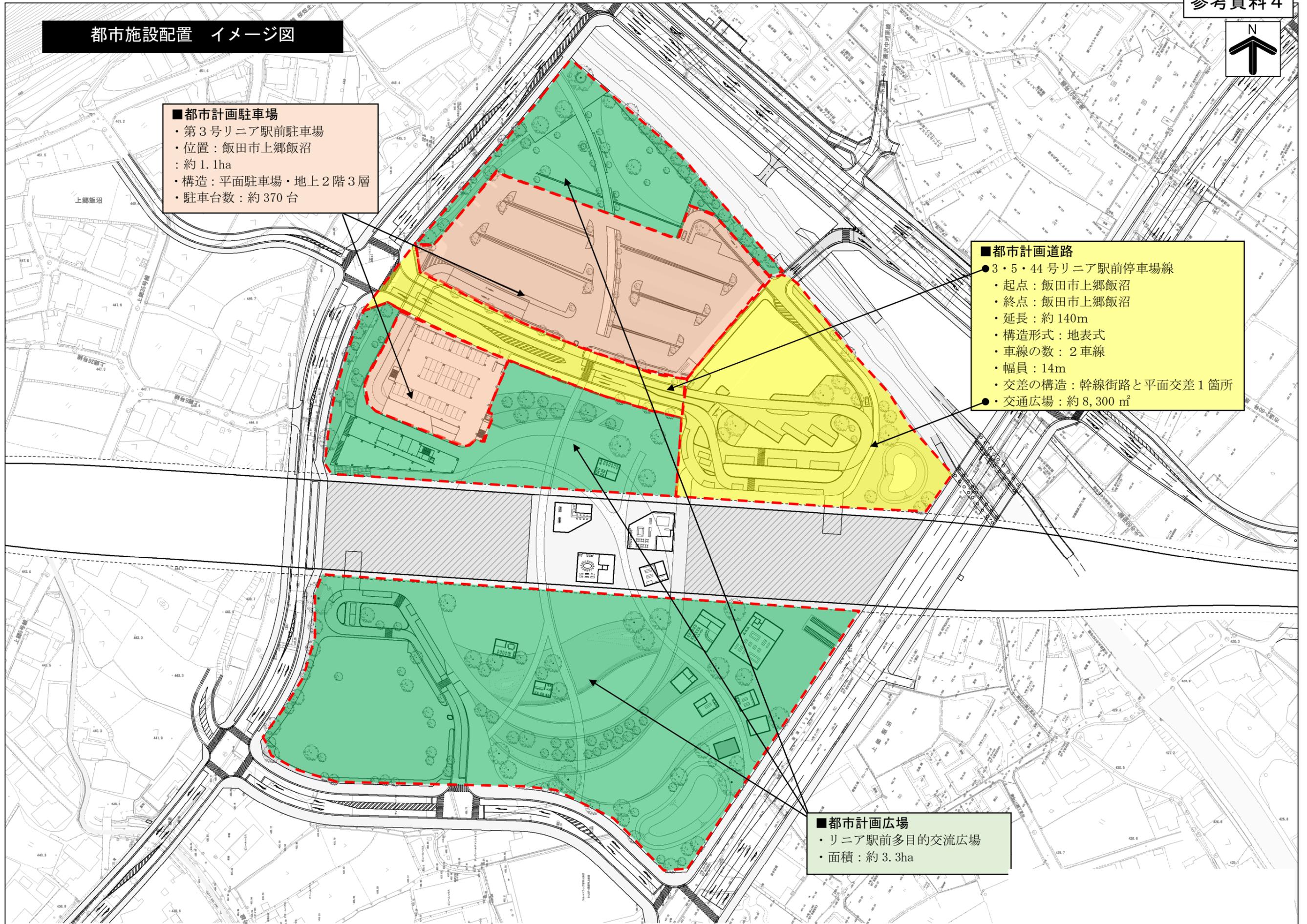


都市施設配置 イメージ図

- 都市計画駐車場
- ・第3号リニア駅前駐車場
- ・位置：飯田市上郷飯沼
- ・約 1.1ha
- ・構造：平面駐車場・地上2階3層
- ・駐車台数：約 370 台

- 都市計画道路
- 3・5・44号リニア駅前停車場線
- ・起点：飯田市上郷飯沼
- ・終点：飯田市上郷飯沼
- ・延長：約 140m
- ・構造形式：地表式
- ・車線の数：2車線
- ・幅員：14m
- ・交差の構造：幹線街路と平面交差1箇所
- 交通広場：約 8,300 m²

- 都市計画広場
- ・リニア駅前多目的交流広場
- ・面積：約 3.3ha



大屋根の整備方針について

【森林文化を体現するランドスケープとしての大屋根】

- ・日本でも有数の森林県である長野県において、日本における「森林文化」＝森と人の関わりを体現する空間を創出する。自然に対する人間の営みの現れを「ランドスケープ」と捉え、ここにしかない「ランドスケープとしての大屋根」を作る。
- ・「地面と切り離された自由度をもつ大屋根」という考え方から、「地面＝人々の営みと一体となったランドスケープ」へ。木材の構造は天井から地面に降り、より人に近い存在となる。
- ・森と人との関係を再生する。森という生命の循環と呼応し、大屋根も更新・循環する。役目を終えた木は資源あるいはエネルギーとなって土に還っていく。
- ・テクノロジーを介して、これからの時代にふさわしい木と人の新たな関係性を築く。デジタル技術によって、これから人材不足が予想される大工技術をアップデートするとともに、市民みずから建設、更新に参加できるしくみを検討する。行政が建設し、行政が管理するというだけでなく、これからの公共施設のあり方を目指す。



デジタルファブリケーションによるストラクチャー / VUILD

【循環型の木材活用】

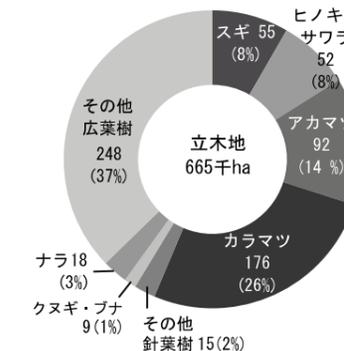
- ・地場木材利用による林業の活性化や循環型の環境維持に寄与する施設のあり方を目指す。
- ・植林～伐採～製材といった森林管理のサイクルと施設の更新サイクルをリンクさせることで持続可能性の向上を図る。
- ・大木による大断面材ではなく無垢製材（流通材）を使用することで整備費や維持管理・交換コストの低減を実現する。

【地域に合わせた樹種・工法】

- ・地域林業の状況に合わせて、入手しやすい樹種（スギ、ヒノキ、カラマツを想定）、断面寸法、材長、強度、ヤング係数の材を使用する。
- ・断面 120×120～120×240、長さ 2, 3, 4m の材を主に用いて、最大でも断面 120×360、長さ 6m 程度を想定することによって、一般的な在来木造の規格に沿った断面とする。
- ・金物工法等に頼らず、最も一般的な在来軸組工法を採用することによって、大工技術を生かした架構とする。ほぞ等による継手仕口を採用し、補助的にボルトや構造ビス等を併用する。
- ・特定の施工者に頼らない一般的な工法を採用することによって、多期にわたる段階的な建設や、将来的な拡張等にも柔軟に対応できる仕組みとする。



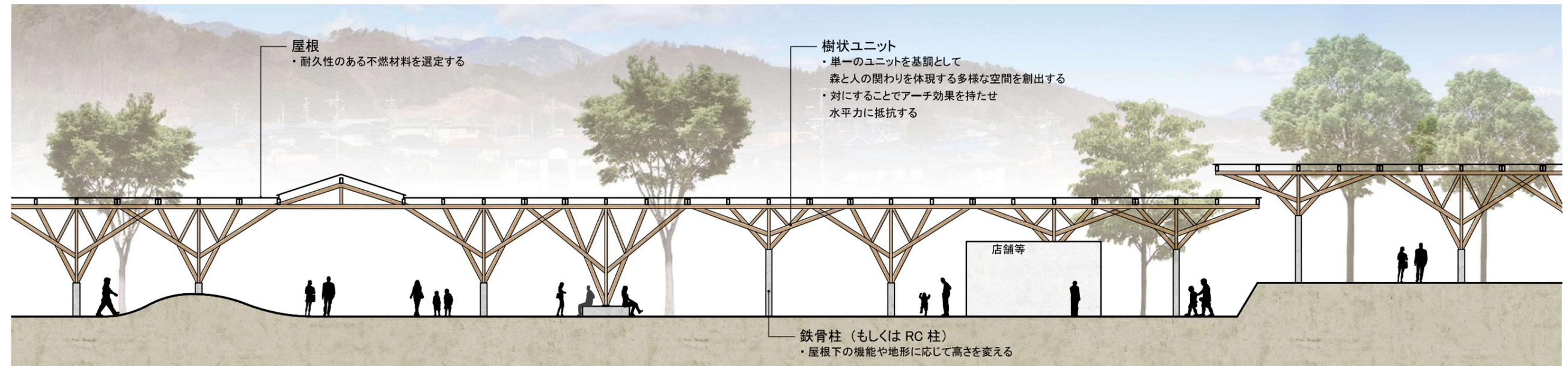
熊野古道センター
使用した木材の全数検査・記録を行い、新たな植林を行っている。



長野県における民有林の樹種別面積
(出典：長野県民有林の現況 平成 29 年 4 月)

【多様な空間を生み出す架構システム】

- ・樹状ユニットを組み合わせることによって、単一のユニットを基調としつつも、プランに即した多種多様な柱配置、大小のスパン、地面や屋根の高低差に対応し、多様な空間を生み出すことのできるシステムとする。
- ・樹状ユニットを並べることによってアーチ効果を持たせ、風や地震等の水平力に対しても別途耐力壁を設けることなく、樹状ユニットのみで抵抗できる架構とする。
- ・3次元的な樹状形状架構を採用しつつも、3軸プレカット機で加工可能な接合部形状を多く採用し、大工の不足する時代背景に即した架構とする。



【架構システムのイメージ】 S=1/180

※納まり詳細および法規対応は検討中



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、開業時までには約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

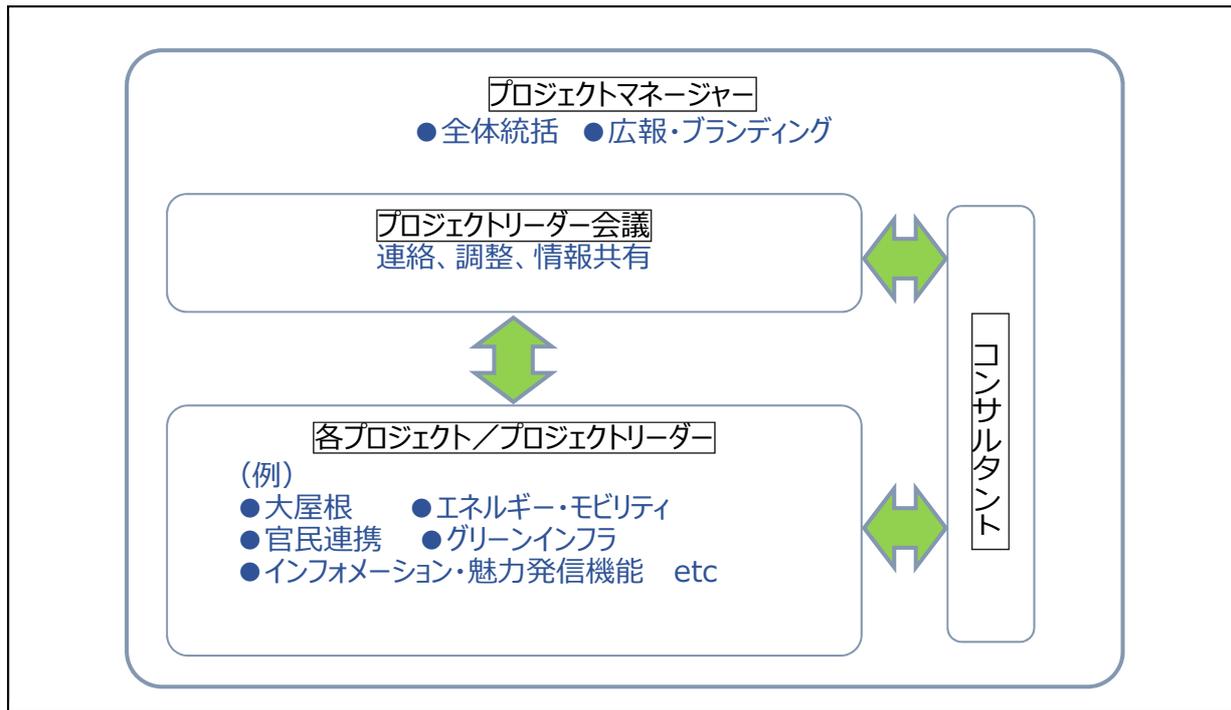
- (1) 持続可能な施設運営等の観点を踏まえる中、まずは全体事業規模の圧縮を行い、その上で民間による実施が望ましい施設についての検討・精査を重ね、概算事業費を算出
- (2) 整備工事費41 億円に係る市実質負担額（地方債及びその償還に対する地方交付税措置を勘案）については、「リニア中央新幹線飯田駅整備推進基金」（H30 年度末残高：17.8 億円）で対応
- (3) 用地物件補償費43 億円及び委託費7 億円に係る市実質負担額については、地域振興基金（H30 年度末残高：22.3 億円）等の基金で対応
- (4) 乗換新駅については、JR東海との調整も含め未確定のため、現段階では概算事業費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

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。

6 実施設計に向けての準備(案)

<実施設計 検討体制のイメージ>



7 今後の進め方

(1) 基本設計 (デザインノート (案))

地元説明会 → 10月パブリックコメント → 11月修正 → 確定 → 12月議会報告 → 完了

(2) 実施設計

10月次期検討組織体制の検討・確定

→ 11月プロジェクトマネージャー・各プロジェクト準備・検討開始

→ 11月実施設計仕様書作成 → 発注準備

(3) 都市計画決定

長野県協議・地元説明会 → 案の公告・縦覧 → 都市計画審議会 → 決定告示 → 事業認可申請

→ 事業認可

<当面のスケジュール (案) >

	令和1				令和2					
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	
基本設計	議会・地元説明	↔								
	パブリックコメント		↔							
	確定に向けた修正・確定			↔●						
	基本設計完了(議会報告)				●					
実施設計	検討体制の確定		↔							
	プロジェクトマネージャー委託			●						
	各プロジェクトの活動					→				
	実施設計仕様書作成				←	→				
	実施設計の検討								→	
都市計画	地域協議会・地元説明会	↔								
	案の公告・縦覧		↔							
	長野県協議・都市計画審議会			●						
	事業認可申請				●					

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㎡

