

リニア駅周辺整備基本設計「デザインノート（案）」に対してお寄せいただいたご意見の概要と市の考え方

(対応欄 ○：デザインノートに反映 A：追記せず原案のまま（実施設計で検討） B：追記せず原案のまま（別途で検討） C：意見として伺う D：その他）

項目	番号	お寄せいただいたご意見（概要）	対応	市の考え方	
基本設計	設計方針 1	1	案では北側が正面口に見えるが、南側も重視し、双方とも正面口として両立できる工夫が必要。	A	利用者の利便性を考えバスの乗車場所等交通結節に係る中心的機能を駅北側に集中的に配置しているため、北側が駅の正面という印象があるとのこと指摘かと思いますが、駅の南側にも魅力発信をはじめとする様々な機能を配置する中で、北側と南側で総体的にこの地域の魅力を発信することができるような空間となるよう、今後も検討を進めます。
		2	モノレールの運行により、リニア駅・元善光寺駅間のアクセスを改善する。	A	
		3	小規模な路面電車（モビリティ）の運行により、リニア駅・乗換新駅間のアクセスを改善する。	A	JR飯田線とリニア駅との連絡については、乗換えの利便性確保に意を配し、自動運転をはじめとする新しいモビリティの活用など、円滑な連絡手段について検討します。
		4	小型モビリティを、乗換新駅との連絡交通手段として考える。	A	
		5	高齢者の駐車場利用を考え、駐車場（バイク、ラクータも含む）は南北の駅入口のすぐ近くに必要。	A	駐車場の位置については、現状の地形を踏まえつつ、交通広場、駐車場の利用者の動線を考慮して計画していますが、今後もより利便性の高い施設となるように配置等についても検討してまいります。
		6	駅まで来て駐車が出来なかった等のことがないよう、県民が安心して駐車できる駐車場の確保が必要。 伊那谷住民の東京名古屋方面のバス利用者の現況に加え、中南信地区から都市圏の空港利用者を想定し、さらに高速・路線・観光等のバスやレンタカー等々を勘案すると、約3,500台は必要と考える。	A	駐車台数については、県の「新総合交通ビジョン」推計の乗降客数6,800人をベースに、他地域の郊外型の整備新幹線駅の駐車場整備状況やリニア駅利用意向調査等による想定等を踏まえつつ、かつリニア駅利用者以外の駐車需要等も勘案する中で、750台と算出しています。その一方、自動運転等の新しいモビリティをはじめとし、各種の分野で目覚ましい技術的な進展が続く昨今においては、ライフスタイルそのものの変化等も想定されることから、現段階では将来的なフレキシビリティを確保しながらの計画としてあります。今後の技術革新や社会情勢の変化にも対応できるよう、段階的整備も含め、計画を深めてまいります。
		7	・二地域居住者や頻繁に来訪する方向けの屋根付月極駐車場の整備が必要。 ・通勤通学者及びワーケーション等の利用も想定し、屋外駐車場をさらに500台増設すべき。	A	駐車場については、カーシェアリング等のサービスが提供される一方で、自動運転等新たなモビリティの技術開発も進んでおり、こうした動向も勘案しながら必要な駐車台数を判断する必要があります。他方、リニアの開通に伴い、ビジネスを通じた人の滞留や二地域居住も含めた新たなライフスタイルを模索・提案することは、この地域として重要な取り組みです。今後の社会情勢に応じて、こうした駐車需要の多様化に対しては、駐車場の立体化も含め様々な観点から、実施設計において検討を進めます。
		8	リニア駅を最終目的地へ行くための他の交通手段への乗換場所として利用する場合に、どう動けばスムーズに移動できるか、その動線が曖昧。	○	P7 ◆広域・市内の各地との連携を生む移動の確保 「・リニア駅における情報案内の充実やMaaS ※（Mobility as a Service）等への対応を図り、リニア駅から目的地への利便性が高い乗換環境を確保します。」を追記します。
		9	・市以外への配慮が不十分。高速バスによる広域的アクセスや、路線バスによる郡部へのアクセスも明確化すべき。 ・中心市街地は飯田下伊那の中核都市、リニア駅は伊那谷や木曾谷へ誘うトランジットハブという役割を明確化すべき。	○	P7 ◆交通広場：公共交通の集まる交通広場 「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」を「高速バス・路線バスによる広域・地域内」に修正します。
		10	屋根付き自転車用・歩行用通路の整備を。	A	
		11	屋根付き歩道の整備を。（乗換に際しての雨天時対策）	A	「天候バリアフリー」というコンセプトの下、雨天時や降雪時にも駐車場からの移動がしやすくなるよう、歩道部分には景観に配慮した屋根を段階的に整備していく計画です。
基本設計	設計方針 2	12	コミュニティ維持のための地域行事の継続に対する不安がある。	B	
		13	駅南側のスペースについて、コミュニティ広場・駐車場等としての利用が想定されているが、地元要望のコミュニティ施設の具体的な配置場所が未定であるため、調整が必要。	A	地域の行事にも利用いただけるスペースとしてコミュニティ広場を想定していますが、地域コミュニティの維持はハード面ばかりでなく、ソフト面においても対応が必要と考えており、機能や配置等も含め引き続き地元の皆様と協議してまいります。

リニア駅周辺整備基本設計「デザインノート（案）」に対してお寄せいただいたご意見の概要と市の考え方

（対応欄 ○：デザインノートに反映 A：追記せず原案のまま（実施設計で検討） B：追記せず原案のまま（別途で検討） C：意見として伺う D：その他）

項目	番号	お寄せいただいたご意見（概要）	対応	市の考え方	
基本設計	設計方針 2	14	幾つかの広場が分散配置されているが、利用頻度等も考慮し、高架下も含めて、中央部にまとめて配置しては。	A	交通結節機能を北側にまとめつつ、地域の魅力を発信したり賑わいを引き出す機能等を適正に配置することで、駅前空間全体が一体的にリニアの利用者にも地域の人にも親しまれるものとなるよう計画をしているところです。広場機能の集約的配置というご意見も参考とさせていただきます中で、実施設計の中でも機能や施設の適正配置に向け調整してまいります。
		15	広場等の整備に当たって、建物や樹木を残して、暮らしの履歴を感じられる空間を現出して欲しい。	A	今後の実施設計の中で、地形や植栽も含めた現在の状況と、施設機能の配置計画との調整を図りながら、新旧の建物・植栽の調和を図れるような計画となるよう検討を進めてまいります。
		16	駅前空間の夜間の静寂を保ち安全安心を確保するためにも、交番の設置とその場所の明示を。	○	P9 「※駅前周辺における公共の安全や秩序の維持を図るため、交番等の設置を関係機関と調整をしていきます。」という文言を追記します。
		17	安全確保のため、交番の設置を。	○	
		18	・リニア駅のみでなく、南信地域やさらに広域への二次交通も含め、パッケージとして検討する必要あり。 ・You Tube等で海外からも注目を集めることができるよう、リニアの通過を眼下で見下ろしながらつろぐことができ、かつ位置情報や各駅までの所要時間等をビジュアルに表示できる「caféリニアVIEW」を設置する。	A	設置場所や構造等は別としても、展望スポットの必要性については基本構想（平成27年策定）においても掲げたところ。当地域の雄大で風光明媚な自然景観等も堪能できる場所として、市民からもそして来訪者や外部の人からも注目され来訪される施設として、関係機関とともに研究を進めることができるよう、調整を図ってまいります。
	19	災害対応も考慮した広めの待合スペースを確保すべき	A	駐車場や各種広場等に関しては、催事の開催等も含め多目的に活用できる内容とすることを基本としていますが、災害時の利用も想定する中で、待合スペースも含め必要となる機能の導入について計画していきます。	
	設計方針 3	20	数万本からなる広大な竹林を整備し、京都のように外国人観光客にも人気が出る観光施設とする。	A	植栽の樹種や配置等について、その維持管理も含め、今後実施設計の中で具体化していく予定ですが、頂戴したご意見を参考とさせていただきますながら、今後検討を深めてまいります。
		21	南アルプス・中央アルプス・河岸段丘等当地域の雄大な自然景観を堪能できるよう北口の活用を考える。 リニア駅で終日過ごせるよう、交通広場・多目的広場の位置を考えるとともに、レストランや温泉を備えた展望施設を駐車場ビルの屋上へ設置しては。	A	当地が有する雄大な自然景観をリニア駅前空間の強みとして取り入れていくことは、地域の魅力を発信していく上でも重要な要素と考えます。環境にも配慮しこの地の地形を活かしながら駅前空間整備を進めていく考えですが、修景・展望も考慮しつつ、リニアの利用者にとっても、地域の方々にとっても、利便性が高く、かつより親しまれる駅前空間となるよう、将来的なモビリティ環境等社会状況の変化も見据えながら、計画してまいります。
		22	強風にも耐えうる大屋根の設計となっているのか。 集中的豪雨も考慮にいった排水対策となっているのか。	A	地域の風の特性を考慮し風荷重に耐えうる構造となるよう、また地域全体の水系の状況を踏まえた上で効果的な排水対策となるよう、県等の関係機関の指導助言を得ながら、法令や県の基準に則った整備を進めてまいります。
23		大屋根については、雨風が強い場合を想定して、駐車場やバス停などから駅入り口までの移動に最低限必要な経路だけに、できるだけ高さの低いものを設置するべき。また整備時や維持管理のコストが低廉なものになるよう配慮されたい。 駅舎と駅前空間全体のデザインの統一性について、JR東海とも調整すべき。	A	大屋根については、「天候バリアフリー」というコンセプトの下、雨天時や降雪時にも駐車場からの移動がしやすくなるような配置について考えています。一方で地域らしさを体現する施設としても位置付け、木製で設置することを検討していますが、これによりデザインや工法、レイアウトについても自由度が高まり、かつ費用の低減効果も期待できると考えています。今後、実施設計においてさらに具体的な検討を進めてまいります。 また、JR東海とも協議を重ねる中、全体的に統一性のとれたデザインを目指していきます。	

リニア駅周辺整備基本設計「デザインノート（案）」に対してお寄せいただいたご意見の概要と市の考え方

(対応欄 ○：デザインノートに反映 A：追記せず原案のまま（実施設計で検討） B：追記せず原案のまま（別途で検討） C：意見として伺う D：その他）

項目	番号	お寄せいただいたご意見（概要）	対応	市の考え方	
基本設計	設計方針4	24	高架下は空間として空けておき、施設は広場の周辺部に配置してみては。広場内の施設ある程度集約して集客力を持った形にする方が良いのでは。	A	インフォメーション等の情報発信施設はリニア利用者の利便性を考慮し高架下に、魅力発信施設は民間事業者の持続可能な運営を期待・支援する観点から、テナント方式で施設を集約的に配置するのではなく、自由度の高いレイアウトとすべく、個別の「分散型方式」での駅南北の交流広場への設置を計画しているところです。常に賑わいを伴った駅前空間となるよう、今後の実施設計の中で、情報や魅力の発信内容やその運営体制等について、官民連携の観点から計画を進めてまいります。
		25	観光・物販・飲食機能を有する高層駅ビルを建設する。観光客等の受け入れのため、駅前にホテルを建設する。	B	駅前空間において物販、飲食、情報等を提供する魅力発信施設としては、民間事業者の持続可能な運営を期待・支援する観点から、テナント方式ではなく自由度の高いレイアウトとすべく、個別の「分散型方式」を考えています。 また、ホテルの建設については、駅周辺整備を計画している範囲においては駅の機能を確保する場所として建設は困難です。市の考え方である拠点集約連携型都市構造の考えに基づき、既存の施設の活用を考えておりますが、今後の課題として検討させていただきます。
基本設計	設計方針5	26	SDGsや脱炭素社会といった未来に向けた考え方の基本を踏まえて、リニア駅から中心市街地への乗り入れは電気自動車とすることなど、都市のあり方やライフスタイルについてイメージする必要あり。	B	強靱かつ環境に優しい地域づくりを進めていく観点からも、SDGsや脱炭素化社会を見据えた将来的な取組はその重要性は一層増していくものと思われま。中心市街地との連携はもとより、県や三遠南信地域の玄関口としての2次交通の在り方等の面からも、EVや自動運転、さらにはMaaSといった新しいモビリティの分野の研究も今後の実施設計の中で進めてまいります。
		27	グリーンインフラの考え方は大変よい。	A	環境に優しい気持ちの良い空間の創出と、災害に強く維持管理に優れた空間を実現するために、自然の多様な機能を活用した「グリーンインフラ」による整備について、トータル的なデザインとの調和も勘案しながら、実施設計の中で研究を進めてまいります。
しくみ	28	リニア駅前空間内の様々な施設の管理について、どう考えているのか。	A	施設等の維持管理については、基本設計の中でも必要な経費等の概算について検討をしてきましたが、今後の実施設計の中でより詳細な部分を詰めていくとともに、あわせて市民や地域の事業者等との連携による市民参加型のプロジェクト等の導入により、地域が自らの施設としてリニア駅周辺を育んでいくこと等その運営の在り方についても検討してまいります。	
		駅前空間で実現可能なイベントかどうかの整理が必要。獅子舞、コスプレ撮影会、人形劇等は可能だが、どんど焼きは実施する場合の課題を踏まえ、駅前空間はモニュメント的なものの設置にとどめ、各地区の神事としてのどんど焼きに誘っては。「おもてなし」として、郷土の文化人の偉業を介して、地域の魅力である「日本の原風景」を、絵・文字・曲に表現する。	○	P8 設計方針2：住民や来訪者の居場所となる駅前空間「・リニア駅を起点とし、各地の原風景（棚田、里山等）やイベントなど、周辺と連携した魅力的な空間とします。」を追記します。 P17 ◆高架下空間と魅力発信施設の施設イメージ インフォメーション（例）の部分に「～グリーンツーリズムや伝統文化、イベント等の～」を追記します。	
		リニア駅は地域の顔であり、ハレの場としての設えが重要。コミュニティ活動として活用できる地域住民のための場という位置づけについては、地域による運営の仕組み等の観点からの検討も必要。	A	リニア駅及び駅前空間は、長野県の南の玄関口、そして三遠南信地域の北の玄関口として、まさにこの地域の顔になるエリアとなります。それが故に地域の文化や堅固なコミュニティ等を活かしつつ、この地域ならではの魅力や情報を発信することが重要と考えます。そのためには地域にとっても利便性が高く使い勝手の良いものとする必要がありますが、その運営については、市民や地域の事業者等との連携による市民参加型のプロジェクト等の導入により、地域が自らの施設としてリニア駅周辺を育んでいくこと等その運営の在り方についても検討してまいります。	

リニア駅周辺整備基本設計「デザインノート（案）」に対してお寄せいただいたご意見の概要と市の考え方

（対応欄 ○：デザインノートに反映 A：追記せず原案のまま（実施設計で検討） B：追記せず原案のまま（別途で検討） C：意見として伺う D：その他）

項目	番号	お寄せいただいたご意見（概要）	対応	市の考え方	
その他	基本設計全般	31	抽象的で具体性が欠如している。多くの県民に喜んでもらい、観光客を満足させることができるような内容とすべき。	A	デザインノートは、基本設計の設計方針やそこに掲げるコンセプト等に焦点を当てて整理をしまとめたもので、これを題材にリニア駅前空間について多くの方々に議論を頂ければと考えています。発信していく魅力や情報の内容も含め、具体的な内容については、このデザインノートの内容をベースとしつつ、今後も市民の皆様や各種機関の意見等も取り入れながら、県民・市民の皆様にとっても満足度の高い駅周辺整備となるよう、実施設計の中で検討してまいります。
		32	屋根のデザインをはじめ素晴らしい内容。魅力発信に関しては、賑わいを創出できるよう、観光客だけでなく地元住民も足を運ぶようなイベントを計画するとともに、気軽に利用できる駐車場についても配慮を。	A	
	周辺アクセス整備	33	交通手段としての定時性、人員輸送量、環境へ負荷等を勘案し、飯田線のスピードアップ（飯田ー松本間）を図るべき。飯田発で駒ヶ根、伊那、岡谷にのみ停車の急行の設定や、松本諏訪方面からのルート整備を行い、観光客を誘引するとともに、定住者の増加に資するよう通勤・通学・ビジネス利用の利便性を向上させる。	B	リニアの速達性を活かす上で、他の交通手段とのスムーズな乗換を実現することは重要な課題であり、そのために「高度なトランジット・ハブ」の機能を実現すべく基本設計の中でも検討を重ねてきました。JR飯田線についても急行等の設定により移動時間が短縮できれば、その利便性が向上することにつながります。JR飯田線活性化期成同盟会の中でも同様の議論をしているところであり、こうした場での議論を通じて、引き続きJR東海に要望してまいります。
その他	リニア事業全般	34	地権者や移転をお願いする方々の理解が事業の前提。これらの方々や納得できるような駅前空間の整備計画とすべき。	B	リニア駅前空間の整備に当たっては、地権者や借地権者の皆様をはじめとする関係者の方々のご理解とご協力なしに事業を進めることは出来ません。現在、これら関係者の皆様に対しては個別にお伺いする中で用地や物件の補償に関するお話をさせて頂いておりますが、併せて駅前空間の整備についてもご理解を頂けるような説明に務めることが重要であると考えており、今後こうした面も含めてより丁寧な説明を心がけてまいります。
		35	駅位置を天竜川方向へ変更してほしい。	D	駅位置やルートについては、国の交通政策審議会での議論や、複数回にわたる環境影響評価に関するパブリックコメントや市町村や県等の意見聴取等のプロセスを踏まえる中で、国としてJR東海が作成した工事実施計画を認可しているもので、県や市では、これまでのこうした議論の経緯を踏まえ計画を進めてきております。
		36	リニア駅本体と駅前空間のデザインが連動するよう整合を図る必要あり。	A	リニア駅の駅舎も含め、統一感のあるデザインで駅前空間を体現することは、景観上も、魅力発信という観点からも重要と考えます。実施設計の中で、JR東海とも連携する中で、トータルデザインの視点からの検討を進めてまいります。
		37	他県の工事の進捗状況や、県内に於ける建設発生土置き場確保の問題等、様々な課題が顕在化してきているが、後戻りのできる今の段階で、リニア事業が中断した場合に取り返しがつかなくなる事態を避けるような施策を考えるべき。	D	リニア中央新幹線については、パブリックコメントや自治体の意見聴取等を行いながら、国家的プロジェクトとしての位置づけの下、国が工事実施計画を認可しており、事業主体・建設主体であるJR東海は勿論のこと、こうした経緯を踏んできた国としても、建設促進の立場には変わりはありません。また国や県のリニア中央新幹線の建設促進に係る同盟会や協議会でも早期建設に向けた取組を進めることについて毎年決議されていますが、他県のリニア中間駅が設置される市や当飯伊地域の同盟会においても同様の決議が毎年なされています。
		38	住民の生活を中心に据えた計画の必要性	A	リニアの整備効果をより効果的に発現するためには、地域住民の皆さんは勿論のこと、経済界や関係行政機関も含め、多様な主体が一体となって関わっていくことが重要と考えています。今後も、駅前空間やその周辺の地域の整備等も勘案しながら、この一帯が地域の皆様にとっても利便性の高いエリアとなるよう協議を重ねてまいります。