

議会、地区説明会等での意見

(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）

市議会

項目	番号	ご質問・ご意見の概要	対応	回答	
基本設計	設計方針1 1	リニア駅前広場の外側の土地利用が不透明であるが、リニアでの来訪者は、中心市街地を経由して各地へ移動していくというイメージで考えているのか。	A	市や長野県の発展にとってリニア駅をどう位置づけるべきかという視点で考えていきたい。中心市街地とリニア駅の広域交通拠点の連携は重要ではあるが、中心市街地さえ発展すればよいということではない。	
	設計方針2 2	駅周辺整備6.5haの中に整備する交流広場の位置づけは。	A	ビジネスや観光等の分野における来訪者と地元市民との経済的・文化的交流に加え、地元地区としても、コミュニティの維持・発展も含め、多面的な活用・交流が出来る広場としての位置づけを想定している。	
		3	北側エントランス広場が広すぎるのではないか。（将来的に空き地になってしまうような懸念はないのか。）	A	駅から座光寺方面、あるいは座光寺方面から駅への人の移動における快適性や利便性を考えるとともに、このエリアの中で最も眺望のきくところであることから、この場に北側エントランスを設置することを考えている。
	設計方針3 3	4	大屋根については、段階的整備の方針だが、開業以後の整備の見通しは。	A	大屋根については、1.1haを開業時まで先行整備するが、残りの部分については、今後事業費や維持管理費の縮減に向けた方策を考える中、市民との協働作業も考慮しながら、実施設計の中で検討していきたい。
		5	魅力発信施設等については、大屋根の下に箱物を作るような構造にも思えるが、大屋根整備の方針は。	A	大屋根については、天候バリアフリーのコンセプトを具現化するとともに、伊那谷らしさ、信州らしさを体現するために計画している。今後、機能、デザイン、コスト等様々な面から検討を重ねていく必要がある。大屋根の下の建築物についても、その構造や法的整理に関する県との協議が必要になり、検討を重ねる中で洗練していきたい。
		6	大屋根の段階的整備はどの部分を先行的に整備し、その後どう広げていくイメージなのか。	A	天候バリアフリーあるいはシームレスな乗り換えという基本的なコンセプトを具現化する上でより効果的なリニア駅部に近い部分を先行的に整備し、その後それを外に広げていく工程を想定している。
		7	天板には耐久性のある不燃材を使うと思うが、これはいつになるのか。	A	天板は大屋根整備の一環として同時に整備していく。下部の樹状構造物とともに屋根が広がっていくイメージである。
		8	天板は透光性のあるものを使うこととしているのか。木陰のような部分の必要性にも配慮すべき。	A	天板に関する詳細については、木陰の配置も含めて、材質・色・場所等について今後の実施設計で詰めていきたい。
基本設計		設計方針5 5	9	駐車場の台数に関し、当初の750台を基本設計では当面500台を整備することとしている。このこと自体が、技術開発のさらなる進展を促すメッセージとして位置づけられるのではないかと思う。	A
	10		今後の技術的な発展を見据える中、二次交通の面からも、計画については弾力性のあるものとすべきでは。	A	実施設計では、基本設計をベースに詳細を詰めていくが、今後の社会環境の変化や技術革新の進展に伴って変わってくる部分もあると想定している。この点も十分踏まえる中、検討を進めていく。
	しくみ 11	魅力発信やエネルギーセンター等の施設の整備や運営は、民間で行うこととしているが、現段階で参加希望の民間企業はあるのか。	A	魅力発信等の施設については、いわゆる官民連携という観点から、検討を進めてきた。具体的には地元を中心に県内外の事業者23社にお集まり頂く中で意見交換会を開催し、駅周辺での事業の仕組み・在り方や可能性について議論頂いてきた。今後こうした方々との協議を進めるとともに、より広い視点からの意見も求めつつ、事業者側に事業性が担保できるような仕組みづくりの方法を探っていくことが必要と考える。	

議会、地区説明会等での意見

(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）

市議会

項 目	番号	ご質問・ご意見の概要	対応	回 答	
その他	概算事業費	12	整備費91億円の内、市実負担は39.6億円となっているが、市民生活への影響は。	B	用地物件補償費、委託費、整備工事費で91億円としているが、そのうち整備工事費の市負担分はリニア中央新幹線の基金で対応し、物件補償費、委託費の市負担分は地域振興基金で対応することとしているため、リニア駅周辺整備に関し市の他の施策に影響を与えない範囲に規模設定している。
		13	整備費や維持管理費について、今後の実施設計の中でさらなる圧縮を考えているのか	A	構造的なものの検討や工法も含めて、コストダウンを図れるよう実施設計の中でさらに検討を進めていく。
		14	整備費の実負担額は、地方債から一般財源を引いて求めているのか。またそうだとした場合、一般財源相当分が国や県から補填されるということか。	D	整備費の実負担額については、事業費の総額から国からの交付金と地方債の額を差し引いた一般財源に、地方債の借入れにあたって生じる元利償還金に対し後年度に地方交付税として措置されてくる金額を加算して算出している。
		15	飯田に出来るリニア駅は、長野県駅という位置づけであるにもかかわらず、リニア駅周辺整備に関し県の負担がない理由は。	B	県との協議中で、リニア駅の駅前広場やスマートインターチェンジ（S I C）については飯田市で整備し、リニア駅へのアクセス性を高める道路については県で整備を行うという役割分担を行っており、これに基づいて事業を進めているところである。
		16	ランニングコストに充てる費用として、駐車場利用料を4,500万円見込んでいるがその根拠は。	D	整備新幹線の駅をはじめとする様々な事例や、総務省の調査等も踏まえた稼働率等を勘案する中で、1日500円×365日×500台×稼働率50%として計算
		17	大屋根については1.1ha、駐車場については500台を先行整備することのだが、概算整備費は、この内容で積算しているのか。	A	概算整備費41億円に関し、大屋根は1.1ha、駐車場は500台として、先行整備の内容で積算している。
		18	リニア駅周辺整備に関する、国や県との役割分担や費用負担についての考えは。	B	駅前広場・S I Cとアクセス道路の分担については、上記15のとおり。駅の情報発信・魅力発信機能については、今後、広域連合等との議論・協議を踏まえた上で、県とモ相談してまいる考えである。
		19	駅を含むリニア構造物や、リニア駅周辺からどの程度の税収を見込んでいるのか。	B	リニア構造物についての固定資産税については、他市の整備新幹線の事例等を参考に想定。魅力発信施設の設置・運営等に伴う税収については、今後の施設整備計画によるため、現段階では具体的に把握していない。
		20	大屋根の単価の見込みは。	A	大屋根については、アルミやスチール等により屋根を作る一般的な工法に比べて、木造とすることにより、むしろ安価で、かつレイアウトや工法の自由度も高まり、効率的な整備ができるものと考えているが、そのデザインや維持管理方法も踏まえた構造や工法については、今後実施設計の中でさらなる検討を進めていくことになる。
		検討体制	21	今後は実施設計の段階になるが、さらに詳細な内容を詰めて行くに当たって、今の職員体制で可能か。	A
広域的施設	22	リニア駅前広場の外側の土地利用に関し、駒ヶ根市の大田切川や早太郎温泉周辺も参考に土曾川の有効活用についても考えるべき。また周辺にコンベンションやアリーナの候補地があるが、地域計画に定められている高さ制限をクリアできるのか。	B	リニア駅前広場の外側の土地利用に関しては、今後駅前広場の計画を踏まえながら、様々な議論を行うことが必要。都市計画・土地利用に関する地域計画については、住民の方々のご意見に配慮して定められているが、今後の議論の方向性も踏まえながら、対応していく必要があると考えている。	
重点協議区域	23	重点協議区域1.3haについての考えは。	B	重点協議地域については、現在広域的施設の候補地にもなっており、その動向を見据えながら検討をすることとしている。地権者の意向に配慮しつつ、なるべく早期にその方向性を出せるよう検討を続けていく。	

議会、地区説明会等での意見

(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）

市議会

項目	番号	ご質問・ご意見の概要	対応	回答	
その他	長期財政	24	10年程の長期的な視野に立っての財政フレームに対する考えは。	C	市の財政運営の見直しについては、リニア以外の事業内容等が確定していない部分が多々あるため、現状ではお示しすることが出来ない状況である。
	都市計画	25	都市計画審議会の説明資料が非常に多いとの意見もあるので、要望があれば事前配布や事前説明にも対応されたい。	D	都市計画審議会ではリニアに関する都市計画決定も含め、様々な観点から都市計画・土地利用について議論が行われているが、説明資料の事前配布や事前説明等については、委員のご意見を伺いながら、必要な対応をとっていきたい。
	乗換新駅	26	乗換新駅に関しては、JR東海との協議次第であるが、協議が整えば、整備内容に追加する可能性はあるのか。	B	乗換新駅については、伊那谷自治体会議等との協議を経て、飯田市として、地理的条件、縦断勾配、曲線半径などの技術的側面等からの検証を進め、まずは駅の設置自体が可能かどうかを検証している段階。この結果により、対応が変わってくることも想定されるが、具体的に踏み込んでお話しできる段階には至っていない。引き続き検証やJR東海と協議を進めてまいりたい。
	基本設計全般	27	地域らしさを創出するため、大屋根以外にどのような要素を考えているか。	A	地域の歴史を踏まえた景観づくり、あるいは南アルプスを望むロケーションの活用等の案をご意見を頂く中、デザイン面も含めた検討を、今後実施設計の中で深化させていく。
		28	駐車場の整備台数に関し、当初は750台の設定で、基本設計では開業時には500台先行整備するとのことであるが、この差の分はどのように活用していく考えか。	A	フレキシビリティを確保する観点から、基本設計においては平面駐車場のみで500台を整備をすることとした。具体的には、北側の平面駐車場に240台、立体駐車場を予定した部分を平面のみとし80台、南側に180台で、計500台を整備する計画。750台については、南北の駐車場の立体化により可能となる計画である。
		29	長野県駅という位置づけを、どのように理解して計画を進めてきているのか。	D	基本構想から、長野県の南の玄関口として位置付けるとともに、伊那谷自治体会議はもとより、市の基本構想、基本計画、基本設計の検討会議においても、県リニア整備推進局長、南信州地域振興局長、飯田建設事務所長にも参画いただき、整合を取りながら議論を進めてきた。今後も県としっかりお話をさせていただく中で、リニア活用基本構想、リニアバレー構想に盛り込まれているべき姿、飯田市として掲げる将来像をより具現化すべく、しっかり検討していきたい。
		30	リニア駅に求められる必要な機能に関し、県のリニア活用基本構想の内容と整合がとれていないのではないかと。(ホテル等)	D	リニア活用基本構想では、既存の新幹線駅の一般的な機能・施設を参考例として示しながら、長野県駅の検討課題を掲げているが、これらについて県と市の共通認識の下、検討を進めてきている(No.29参照)。ご指摘の点(ホテル等)に関しては、駅前広場だけでなく、その外側の土地利用も含め、6.5haにあるべき機能とその周辺のまちづくりの機能との議論を進める中で、検討していくべき課題であると認識している。
31		乗換新駅の整備等JR飯田線との接続と、駐車場の整備台数には関連があるのか。	B	飯田に出来るリニア駅を利用すると想定される南信地方を中心とした人の移動状況等を把握する中で、各交通手段の乗りかえ率や分担率等も考えながら利用者数等を想定しているが、今後はリニア時代の二次交通の在り方等も踏まえる中、精緻な詰めをしていく必要がある。JR飯田線の具体的な協議、自動運転の趨勢などを判断しながら検討を深めていく。	
リニア事業全般	32	基本設計(案)をベースに、今後多くの市民から意見が出されることが期待されるので、成案化する前に地区での説明が必要と考えるがいかがか。	C	議会からは、市民に対する説明機会を一層増やすとともに、その手法についても検討すること、さらには市民の声をよく聞いて実施設計に当たるといったことについてご意見を頂戴している。こうした点を念頭に置いて、説明の機会をなるべく多く設けるよう尽くしてまいりたい。	

議会、地区説明会等での意見

(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）

地区説明会等

項目	番号	質問・意見の概要	対応	回答
基本設計	駅前空間の設計方針と全体計画	1 駅前広場のどの部分で、駐車台数500台を確保する考えか。	A	北側の平面駐車場に240台、立体駐車場を予定した部分を平面のみとし80台、南側に180台で、計500台を整備する計画。750台については、南北の駐車場の立体化により可能である。
	設計方針1	2 駅前広場だけでなく、他の地域へ行くための道路整備を含めて、今から考えておく必要があるのではないか。	A	リニア駅周辺のアクセス道路については、座光寺上郷道路、国道153号北改良、県道市場桜町線の整備を県で進めている。また今後伊那谷自治体会議等の議論を通じ、二次交通や広域観光等についても研究を進める。
	設計方針2	3 高架下の所有者は。また、高架下でもイベントを実施できるのか。	A	高架下は駅の一部なのでJR東海の所有であるが、そのスペースを市が借り上げ、インフォメーションや待合スペース等に利用していく予定。規模の大きくないイベントであれば対応も可能と考えるが、具体的な活用方法は、市民の意見を伺いながら今後検討していく。
		4 多目的広場や交流広場等でのイベントの開催が具体的にイメージできない。どのような活用方法を想定しているのか。 大屋根をかける場所についての考え方は。南側にはあまり大屋根が架かっていないが、大屋根があればコンサート等半屋外的に利用できる空間にもなり、用途として広がるのでは。	A	多目的広場や交流広場、さらには大屋根の下を活用して、様々なイベント等を開催し、常に賑わいのある場を創出することは、リニア駅のみでなく、地域の魅力向上にもつながる大切な要素であると考え。イベントや体験学習活動のみでなく、カフェやバーといった多様で自由な活動が次々と展開されるような具体的な活用方法について、今後も市民や企業等の意見を聞きながら検討を深めていく。
	設計方針3	5 リニア駅南側の広場には、大屋根があまり架かっていない。もう少し広げれば、半屋外的な空間等があれば、コンサートの開催等用途が広がるのではないか。また、夏場は周りに木陰になる場所ができるような工夫も必要と考える。	A	駐車場の利用者が雨に濡れずに移動することも念頭に大屋根の設置を考えていることから、駐車場面積の広い北側にウェイトが置かれているような案となっている。一方で、大屋根の下をイベント等の開催に活用して、常に賑わいのある空間の創出も想定していることから、人の交流を期待する南側の部分にも大屋根を計画している。今後は、多目的に活用する観点からも、さらには日中の日差しが強い場合なども想定する中で、大屋根の配置についても検討を深めていく。
	しくみ	6 魅力発信施設の形態や運営をどう位置付けているのか。地元企業が入る余地はあるのか	A	魅力発信施設については、民間のノウハウを積極的に活用する観点から、施設の設置や運営等も含めて民間に委ねる方針であり、この考え方を基本に、これまで、地元をはじめとする企業の方との意見交換会を開催している。事業性も含めた具体的な検討は、今後実施設計を進める中で進めていく。
7 植栽の手入れ等の維持管理方法は。ボランティアなどによる取り組みも必要になるのではないか。		A	植栽の手入れ、広場清掃等の施設の維持管理業務については、ランニングコストとして計上しているが、今後市民との協働も含む維持管理の在り方について研究を進めていく。	
その他	概算事業費	8 概算事業費91億円の内訳は。	A	概算事業費91億円は、整備工事費41億円、用地物件補償費43億円、委託費7億円となっている。なお、市の実質負担額については、リニア駅整備基金、地域振興基金の現在高で対応することとしている。
		9 ランニングコストの財源として何を想定しているのか。	B	駐車場利用料、事業者貸地料、固定資産税などを想定している。
		10 概算事業費91億円については、議会も承認しているのか。	D	概算事業費については、令和元年9月の第3回市議会定例会で報告している。また、同定例会で、実施設計に向けての関連予算もお認めいただいている。今後の議論等を踏まえ、令和3年度末に策定見込みの実施設計の成果を議会にお示し、ご意見をいただく中で、最終的に決定していくことになる。

議会、地区説明会等での意見

(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）

地区説明会等

項目	番号	質問・意見の概要	対応	回答	
その他	広域的施設	11	アリーナ・コンベンション施設の検討はどうなっているのか。	B	広域的施設に関しては、現在、南信州広域連合において検討を進めており、候補地としてはリニア駅周辺が望ましい旨の報道もされているが、現段階では詳細は示されていない状況である。
	中心市街地	12	中心市街地とリニア駅を結ぶとあるが、そもそも中心市街地に行く必要があるのか。地域に住む住民として、現在の中心市街地に魅力があるとは思えない。リニア駅と中心市街地を結んでもそれほど利用されないのではないのか。	B	土地利用基本方針においては、中心市街地である中心拠点のみでなく、観光拠点や各地域の拠点と広域交通拠点が連携する拠点集約連携型都市構造を目指すこととしている。中心市街地は文化的にも社会基盤の整備という観点からも、この地域の資産がストックされており、これを大切にすることは重要であると認識している。ほかの拠点同様、中心拠点と広域交通拠点をつなげることは、飯田市におけるリニア整備効果を高めるうえで有効な手段と考えている。
	土地利用	13	リニア駅周辺では高さ制限があるが、駅前広場及びその周辺に、駅前ビルや商業施設を想定しているのか。	B	地域での議論を踏まえる中、駅周辺において高さ制限が設定されており、現状ではその制限内での建設は可能であるが、今後、都市計画や土地利用に関する様々な議論がなされれば、そうした意見を反映していくことになる。
		14	飯田IC最寄りには、駐車場を伴う高速バスのターミナル機能があるが、これを広域交通拠点と位置づける考えは。	C	駅位置発表以後に、リニアの速達性・定時性・人員輸送能力等を踏まえる中、リニア駅を広域交通拠点として位置付けた。一方、中央道の開通及び育良町の区画整理等を経る中で、飯田IC付近にターミナル機能を有する高速バス停ができ、利用者の増加に伴い駐車場を拡張してきた経緯がある。飯田IC付近の高速バスのターミナルを広域交通拠点にという意見については、今後の都市計画や土地利用に関する議論の中で検討されることになる。
	乗換新駅	15	乗換新駅の検討状況は。作ることを前提としているのか。	B	乗換新駅については、伊那谷自治体会議での議論も踏まえる中、現地の地形をはじめ、線形や縦断勾配、さらには曲線半径等技術的な観点から、設置可能性についての検討を行っているところ。今後は新たなモビリティ等の検討も進める中、JR飯田線の具体的な活用方法や事業費等も含め、総合的に検討し、判断していくことになる。
	基本設計全般	16	新たなモビリティの技術的側面の発達速度等不確定要因がある中で、駐車場を段階的に整備していく場合、高層駐車場に対応するのか。広場等を利用し平面駐車場で整備していくのか。	A	現段階では駐車場として500台を先行整備する考えであるが、これを750台まで増やす場合には、平面駐車場を立体駐車場化することによって対応することとしている。
	リニア事業全般	17	リニア駅やリニア駅前広場について、JR東海との費用負担をどう考えているのか。	B	リニア駅本体はJR東海が全て施工し、駅前広場の整備は飯田市が行うことにしているが、リニア駅の意匠については、トータル的なデザインを整合させる必要があることから、その内容については今後、調整していく。
		18	閑散とした整備新幹線駅もある中で、人が集う賑わいのあるリニア駅とするために、どのような方策を考えているのか。	A	リニア駅がリニアの利用者ばかりでなく、地域の人にとっても魅力のある場所となるためには、多様な人がアイデアを出し合い利用できる自由で楽しい雰囲気が必要で、そうした賑わいが常にそこにある仕組みづくりの検討を進めていく。
		19	リニア1編成の乗車可能人数は。また飯田にできるリニア駅の1日の乗降客数の見込みは。	A	リニアは16両編成で1,000人が乗車できる想定である。また、リニア駅の乗降客数は1日6,800人と想定している。