

令和3年3月19日

飯田市
リニア推進部長 細田 仁 様

飯田市議会リニア推進特別委員会
委員長 井坪 隆

飯田市議会リニア推進特別委員会からの提案について

飯田市議会リニア推進特別委員会では、委員会で定めた調査研究課題への取り組みを踏まえ、より良い飯田市となるよう以下の提案をします。

記

1 提案事項

別紙「リニア駅周辺整備実施設計に向けた提案」による。

2 提案委員会

飯田市議会 リニア推進特別委員会
委員長 井坪 隆 副委員長 新井 信一郎
委員 竹村圭史 木下 徳康 永井 一英
木下容子 清水 勇 吉川 秋利

リニア駅周辺整備実施設計に向けた提案

令和3年3月19日
リニア推進特別委員会

提案1 郊外駅としての長野県駅の在り方

「駅」を通じたまちの在りたい姿を、郡市民とともに思い描く機会を通して、「駅」を「地域資源をプロデュースし発信する場」と考えるとともに、コロナ下の経済、及びJR東海の経営判断などの情勢をみながら実施設計に取り組まれない。

提案2 JR飯田線との接続について

市長の「乗換新駅を建設しないことも含めて検討する」とする方向性は理解できるが、乗換新駅を設置する、設置しない、の基準や内容を含めて、根拠が示された資料をもとに、今一度明確に示されたい。関係機関との協議にあたっては、市議会との協議を通じた判断を踏まえて臨まれない。

提案3 デザインノート（基本設計）から考える

- ・「スムーズな乗り換え」のための研究に、新しい交通システムへの対応を示すとともに、リニア駅と在来線との接続についても、あらためて「スムーズな乗り換え」を念頭に、長期的な費用対効果も検討されたい。
- ・各方面から（への）のアクセスについて、ハード、ソフトを含めた時代の先を見据えた幅広い視点から研究されたい。
- ・「大屋根」の構想は評価できるが、設計からメンテナンス（維持管理）及び景観に至るまでの総合的な検討をされたい。
- ・今後、実施設計のまとめに至るプロセスにおいては、地元のみならず広域、及び伊那谷自治体会議に参画する自治体、住民など、幅広い皆さんからの意見を聞く機会を設けられたい。

提案4 財政見直しについて

- ・事業費の更なる圧縮と駅空間における収入の増加策の研究が求められる。また、県とともに、リニア沿線の間駅設置の自治体との連携を図ることで、財源確保に向けた国への働きかけを強化されたい。
- ・今後見込まれる、リニア関連事業以外を含む大規模な事業の施工時期等については、更なる精査と「事業の平準化」を図られたい。

提案5 実施設計策定後の駅周辺整備に関係する市民への対応

移転を余儀なくされる住民の皆さん、及び事業所等の皆さんをはじめとする駅周辺整備に関係する市民に対して、事業の丁寧な説明を行われたい。

また、説明会等への出席できない市民の皆さんや声なき声にも耳を傾けて、目指すリニア駅の姿の実現に向けてのご協力、ご理解が得られるよう、努められたい。

リニア駅周辺整備実施設計に向けた活動のまとめ

令和3年3月19日
リニア推進特別委員会

はじめに

リニア駅前空間における駅周辺整備については、2014年（平成26年）から3年余をかけて行った「基本構想」「基本計画」を経て、2019年（平成31年）12月に「基本設計」がまとめられた。

これに至るまで、多くの市民や専門家ら様々なお立場の方々からご意見をいただいていた経緯を尊重し、リニア推進特別委員会として今任期を終えるにあたって、リニア駅周辺整備の「実施設計」策定に向けての「提案」（別紙参照）、及び提案に至るまとめを行った。

提案（別紙）に至るまとめ

1) 郊外駅としてのリニア長野県駅の在り方

リニア長野県駅（以下、リニア駅・リニア飯田駅）設置の位置が、いわゆる「郊外」であることから、全国の新幹線に設置された「郊外型」の新駅の事例などについて、青森大学教授、地域ジャーナリストの楢引素夫先生の講演から学び、飯田にあっての新幹線の駅設置について考察した。

①まちづくりとリニア駅 ～コンセプトを打ち出し共有する～

駅が郊外に新設されることになって、「ターミナルが移ってしまう」ということが、市民のアイデンティティを根底から揺るがせてしまった例が全国の郊外型駅にみられる。

また、駅名を巡る対立や駅設置後に停車本数を確保することに、相当なエネルギーを注いだ自治体もあることから、駅をどうしたいか、といったコンセプトの打ち出し方が大切であり、こうした方針が市民の間と設置自治体に共有されることが重要である。

郊外駅が抱える最大の課題は、そのまちの歴史や文化や市民意識がいかに生かされるかである。要は観光対策とかではなく、何を観光だと思っているか、自分たちのまちはどういうまちだと自分たちが思っている

のかを突き詰めながら、市民とともに駅づくりに向き合うことが大切ではないか。

「駅」という“ところ”を考えるのではなく、駅をまちの一部としてまち全体から考える視点、発想が大切である。

②駅の「にぎわい」とは ～新しい「にぎわい」の“発創”～

新幹線沿線の郊外駅事例から新幹線は繁栄を持ってこない。一方で市民の間には、「リニア駅前に何も無いような状況では困る」「リニア駅周辺の発展を期待する」との駅前（周辺）のにぎわいの創出に期待する声がある。

本市では、「拠点集約連携型都市構造の推進」（飯田市土地利用基本方針：平成27年10月変更）を掲げ、リニア駅周辺を「広域交通拠点」、中心市街地を「中心拠点」としていることなどから、『何のために、誰のためににぎわいが要るのか』の、市民的な議論が必要ではないか。

新幹線の駅というのは、無から有を生むことはなく、もともとあったポテンシャルを開花させる、そういうスイッチの役割を持つ。駅前、駅周辺において、地域資源を新しい発想でプロデュースし、発信する視点、アプローチが、旧来の発想にみられる商業機能によるにぎわいから、新しいにぎわいの創出につながる。

③駅のハード整備 ～使い勝手を良く～

ビジネスマンに向けて「ここでちゃんと仕事して、移動の合間を有効に使ってください」といったメッセージを、駅の待合室一つからでも発していける整備が望まれる。

リニア駅からの“スムーズな乗り換え”を謳うならば、定期バスの路線編成・時刻編成を、何年か時間をかけて丹念に行うことが利用者の利便性を高め乗客の増加につながる

④コロナとリニア ～JRのビジネスモデルの行方～

コロナの影響によるオンラインの普及に伴い、出張や対面会議がコロナ前のような頻度では行われないと考えると、出張などの減少によって最も打撃を受けるのは交通機関となる。

コロナ禍のもとで、JR各社のビジネスモデルはどこまで続くか。

JR東海のダメージはどの程度で、リニア建設が切れ目なく続けられるか。コロナ禍で不可逆的な変化がどこまで起きているのかが気になりとなる。そこへ、人口減少と高齢化の中で、コロナ禍による日本経済の地盤沈下が加わっている。

2017年4月に、長野県と東海旅客鉄道株式会社(JR東海)との間で、「中央新幹線の建設と地域振興に関する基本合意書」を締結しているが、リニアによる地域振興を掲げるJR東海との今後の向き合い方が課題となる。

⑤新幹線効果(と開業効果)

駅前整備は、出来上がってから効果が効果として回ってくるまでに時間がかかる。世の中の多くは開業効果と新幹線効果を勘違いしている。開業して来訪者・観光客が訪れるが、やがて減少する。開業効果は瞬間風速であることから当てにできない。どうやったら真の新幹線(リニア)効果を生み出していくかを考えていかなければならない。

そのためには、新幹線を活用して地域の将来を考え、自分達の暮らしをデザインできる人が地域に育つことが求められる。

私たちが普段は気づかない「飯田の良さ」をいかに再発見して売り出すか。そのためには、学輪IIDAで来飯する大学生を始めとする飯田下伊那の外から訪れる方々が飯田のどこに魅力を感じているか、徹底的にリサーチする必要がある。

2) JR飯田線との接続について

佐藤市長から就任後に、乗り換え新駅の見直しが表明されたことから、令和3年2月3日、急遽、市長出席のもとにリニア推進特別委員会を開催した。

①委員会での協議から

これまでの経緯においては、平成29年に開催した伊那谷自治体会議では、以下の3つの事項が確認されている。

ア)「JR飯田線乗換新駅の設置を伊那谷自治体会議の検討事項として位置づけること」

イ)「乗換新駅については、地元の負担設置による請願駅の扱いとすること」

ウ)「設置に関するJR東海との交渉及び具体的検討の主体は飯田市が

担うことをふまえること」

これをふまえ、「乗換新駅設置にあたり必要となる実施基準（平面曲線、縦断勾配、旅客ホームの長さ等）について、飯田市として調査・研究を実施すること」とし、JR東海とは、県と連携しながら協議を継続してきている。

佐藤市長からは乗換新駅見直しの理由として、「乗換新駅の場合、施設整備が前提にあるため、それを固定的費用とした上で検討せざるを得ないが、新しい交通システムの場合は、整備費用が固定化されないため、運営等について柔軟な発想・対応が可能」との説明があった。さらに今後の方針として、次のとおり説明があった。

- ・「JR飯田線とリニア中央新幹線の接続」は重要課題であるため、その接続方法や具体的な乗換機能等の検討が今後も必要であるという認識をもっている。
- ・乗換新駅というハード整備ではなく、新しい交通システムを考慮した接続方法を検討していく。
- ・リニアの整備効果を広域的に享受していくためには、上伊那地域あるいは下伊那地域の各市町村とリニア駅とをいかに利便性よく結ぶか、またそのための2次交通をどう整備するかといった観点が重要である。
- ・この観点を踏まえ、JR飯田線とリニア中央新幹線との接続方法に関し、下伊那北部・上伊那方面については元善光寺駅との接続を検討しつつ、下伊那南部方面についてもより利便性が高まる接続となるよう、自動運転等の新たな交通手段の導入も視野に入れながら検討を重ねていく。

以上の説明について、委員会では以下の意見などがあった。

- ・高岡駅、飯山駅などを見て乗換新駅の問題についての検討を重ねており、飯田下伊那地域だけではなく、駒ヶ根市や伊那市などの上伊那地域とも連携や協力が必要。公共交通、モビリティ、長野県の駅としての位置付けなど、様々な観点から筋道を通して検討しなければならない。
- ・大きな方向転換になるのであれば、市議会に対してその背景を合理的に説明すべきである。
- ・今年度予算化し議会の承認を得た調査費用を用いて、乗換新駅の

設置と新しい交通システムの双方の優位性を市は検証して市議会で報告すべきである。市議会でこれまでの方向性を整理した結果をもって、市は広域連合会議や伊那谷自治体会議に臨んでいただいたほうがよい。

②現時点でのまとめ

平成 25 年 12 月のリニア推進特別委員会の委員長報告で「乗換新駅の必要性を確認する」ということで議会で合意を得ているが、議会として必ずしも新駅を設置するとした経緯はない中で、これからも J R 飯田線とリニア中央新幹線との接続方法について関心を持っていく。

3) デザインノート（基本設計）から考える

* 委員から寄せられたレポートを抜粋し要旨を掲載。
(リニア推進特別委員会としてのまとめではない)

①「アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間」について

- ・「スムーズな乗り換え」のための研究に、新しい交通システムへの対応を示すとともに、リニア駅と在来線との接続についても、あらためて「スムーズな乗り換え」を念頭に、長期的な費用対効果も検討されたい。
- ・アクセスについては、中南信を基本に、静岡・岐阜方面へのハブ機能を持たなければならない。
- ・長野新幹線（現北陸新幹線）を利用する皆さんからの、利用者目線での意見を把握することが必要ではないか。
- ・他の市町村、観光業者のバス、マイクロの送迎スペース、待機所の確保も検討すること。
- ・公共交通が集まる空間として、高速バス・路線バスとの乗り換えをスムーズにさせたい。自動運転などの十分な研究をされたい。
- ・情報案内、発信を充実させるための環境を整備されたい。

②「住民や来訪者の居場所となる駅前空間」について

- ・設計段階から地元住民の意見をよくお聞きしたうえで対応されたい。
- ・JR飯田線の乗り換え新駅設置の検討結果によっては、北側エントランス広場の位置とフットパスの動線を見直しても良いのではないか。
- ・来訪者は、リニア駅を目的地として乗り降りする訳ではない。住民が集まることにより、賑わいを持ってもてなすことは必要であるが、来訪者の居場所という考えには違和感がある。
- ・リニア長野県駅はその名の通り、長野県を代表する施設である。そのため、飯田下伊那の飲食店や土産品ばかりの陳列では意味がない。
- ・自家用車を使わなくとも生活利便性向上や健康面でも安心できる駅周辺とし、県外や市内からでも移住したいと思っただけ、今まで飯田市ではできなかった新たな暮らしの提案も必要。
- ・南信濃の梨元駐車場の埋没ヒノキの活用を考える。
- ・コンクリート主体ではない池と小川の造成方法も検討すること。
- ・大、小の水車で発電や利活用を検討する。(LEDライトの電源、無料スマホ充電、古い無料発電で小さなサービス、水車は松尾の専門学校の建築課生徒に協力要請など)
- ・これまであちこちの新幹線駅を視察してきたが、駅は通過点であり、駅前空間に人が集まっているという印象は少なかった。住民や来訪者が集い交流できる駅前空間の構築が実現できれば画期的。
- ・水盤を清らかに維持するにはかなりの費用がかかる。一層のこと田んぼにしてはどうか。作業する人は来訪者からすると飯田の風景そのもの、またインストラクターともなりえる。

③「伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間」について

- ・植栽の管理を念頭に置きつつ「大屋根」にマッチする植栽計画とされたい。
- ・木材を使い日本の伝統技術による工法により、天候バリアフリーに寄与する空間を造ることは良いが、メンテナンス費用が心配となる。当初は必要最小限に止めてはどうか。

- ・大屋根の構想は素晴らしいと思うが、その背景に見え隠れする巨大な駅舎と融合したランドスケープデザインでありたい。JR 東海との調整を密に取られたい。
- ・フェイク（偽物）なモノは駅空間には必要ない。
- ・大木や自然の造形美（加工しない自然の形状の木）も取り入れるべき。
- ・イスや机なども木を主体に取り入れる。
- ・当初は「伊那谷の風景の魅力を引き出す」という意味で、大屋根の景観に期待したが、現在の計画では、大屋根に使用する木材は 4,000 m³・家 200 軒分とのこと。住宅等に使える角材使用だと、単価も高くなると考える。大屋根自体が利益を生むわけではなく、将来的にメンテナンスが必要になる。一度立ち止まって考えることも必要ではないか。
- ・大屋根の上に太陽光発電の設置を視野に入れる声もあると聞くが、景観上いかがなものか。
- ・天竜川、河岸段丘、中央・南アルプスが見え伊那谷の風景が最も見える場所はリニア駅ホームだと思われる。そこからの眺望を如何に見せる構造にできるかが重要と考える。そこで駅周辺整備をする市として大屋根の構造、配置は上部からの視線も重視して実施設計をするべきである。
- ・伊那谷全域へいざなうという観点からすれば、駅前空間は来訪者が期待を膨らませる「スタート地点」である。わかりやすく、スムーズな乗換（設計方針 1）が求められる。
- ・平成 26 年に長野県が策定した「長野県リニア活用基本構想」を再確認されたい。

④「人のつながりと、伊那谷全域へといざなう駅前空間」について

- ・駅が本来の目的地ではない。駅は、各地に出向くためのアンテナショップ機能と考える。
- ・下伊那市町村の意見を取り入れて、特色を出す。
- ・伊那、駒ヶ根の意見も検討する。

- ・リニア駅を基点とした各地へのバス路線を設定し、電気自動車で運行する。駅舎の屋根に太陽光発電や風力発電を設置し、このバスは再生可能エネルギーにより運行する。
- ・民間活力を導入し、駅前には経済の稼ぎ頭として機能させること。
- ・今後数年の進歩は大変なものだと思うので、情報の収集と官民学連携した取り組みを進めること。
- ・電気自動車、自動運転などの研究。
- ・ゼロカーボンシティの実現に向けて、長野県との協調を進め、「環境共生住宅エリア」構築にしっかり取り組まれない。

⑤「時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間」について

- ・リニア駅を基点とした各地へのバス路線を設定し、電気自動車で運行する。駅舎の屋根に太陽光発電や風力発電を設置し、このバスは再生可能エネルギーにより、運行する。
- ・民間活力を導入し、駅前には経済の稼ぎ頭として機能させることを検討されたい。
- ・今後数年の進歩は大変なものだと思う、情報の収集と官民学連携した取り組みを進めること。
- ・電気自動車、自動運転などの研究。
- ・ゼロカーボンシティの実現に向けて、長野県との協調を進め、「環境共生住宅エリア」構築にしっかり取り組んでほしい。

⑥その他

- ・今日に至る検討の経緯を大切にし、これを尊重したうえで事業費の更なる圧縮と、起債に頼らない国・県による財源の確保に努められたい。
- ・座光寺スマートインターチェンジをどのように活用していくかの検討をされたい。
- ・未来と伊那谷の自然、文化、環境を味わえる空間づくりと古き良き物の調和がとれ、印象に残る施設になるよう望む。

○設計方針2～設計方針5に共通することとして

- ・大屋根は、この地域に対するイメージを生み出したとしても、この飯田下伊那地域、更には南信州（中南信）地域へ財を落とす仕組みとはならないと考える。
- ・約1.1haで4,000 m³の材木が必要というのは、一般的な木造住宅の必要量に対し200軒分相当ということからすると、在庫調整したとしても、後々の補修の状況によっては、一般住宅の建設他に対する影響が心配されることが懸念される。
- ・維持管理のことを考えると、材料を在庫調整・納入する業者が固定化し、結果として材料費の適正価格を歪めることにつながる恐れがある。
- ・基本設計の考え方は認めるものの、実施設計の考え方として大屋根の規模について軌道修正（規模縮小を）検討されたい。
- ・リニア長野県駅を、飯田下伊那地域、更には南信州（中南信）地域のアンテナショップとしての機能を持たせ、広域へ財をもたらすことができる施設とは何かを改めて検討いただきたい。
- ・誰のために駅周辺整備をするのか、リニア中央新幹線を使う人、しかもその頻度の高い人にとって使いやすい駅を作ること意識して取り組まれない。（市民の憩いの場、管内・県内への誘いの施設のようなものは最小限。）

4) 財政見直しについて

乗換新駅に関する事業費を含まない基本設計の「概算事業費」は、インシヤルコストとして91億円を見込んでいる。（他にランニングコストとして6,500万円）これに対する市の実質負担額は、39億4,200万円としている。

実施計画に向けては、補助交付金制度の活用に向けて、国における国土政策としての明確な位置づけについて働きかけるとしている。

これらの執行機関の説明は、現段階としては妥当と判断しているが、事業費の更なる圧縮と駅空間における収入の増加策の研究が求められる。

加えて、国のスーパーメガリージョン構想における中間駅に対する支援が見通せない中、ある意味で「地方都市に来てしまうリニア」中間駅への国の積極的な関わり方が、市財政そのものに対する影響が大きいだけに、県とともに、リニア沿線の中間駅設置の自治体との連携を図ることで、国への働きかけの強化が欠かせない。

また、構造物等の占める事業費が大きいことから、事業費の平準化も検討する必要がある。

ところで、リニア飯田駅と多くの点で類似し、中心市街地から約2kmの位置に郊外型駅を新設した富山県高岡市では、2017年、突如、財政難の問題が話題になった。(整備面積6.3ha・設置位置・現駅併設運動と、リニア飯田駅と酷似することから、2018年11月に前期の特別委員会で現地視察を行った)

地元紙が「高岡市40億円の財源不足」と報じ、市長は「新幹線関連事業に対する身の丈を超えた投資が要因」と謝罪。

このことの要因などを「他山の石」とすべく、あらためて財政の専門的視点から解説を受けるべく、令和2年6月29日、委員会の勉強会を開催した。

主な原因は、北陸新幹線開業に合わせて整備された、新幹線の新駅に104億余、在来線の現駅に150億余と、同時期に二つの駅を整備し、ハード事業だけで250億円超の投資だった。財政力も強い高岡市だが、さらに学校の耐震改修が重なり、大規模事業の同時進行で平準化できず、毎年30億円の起債が増えていき、そのコントロールが効かなかったことが主因であった。

公債費のコントロールと事業の平準化ができなかったことに加え、新幹線の事業費を明らかにしたのが開業1年前であったことは、その市政の在り方もさることながら、議会のチェック機能も働かなかったと言わざるを得ない。

本市においては、早くから議会がリニア駅整備の事業費を示す問題提起をし、新設した予算決算委員会も機能したことから、執行機関も随時これに応じてきた。さらにリニア基金で準備を行ってきた(いる)ことも、ある程度の財政的な安心感を持つ。

また、未来デザインの中期見通しにおいて、大規模事業は予定に入れておらず、何を我慢しどう配置していくかのポイントは押さえていると理解している。

しかしながらコロナの影響や地域経済の見通しが立たない中であっては、今後も引き続き、随時チェック機能を働かせ、議会としての役割を果たしていくべきと考える。

5) 実施設計策定後の駅周辺整備に関する市民への対応

移転を余儀なくされる住民の皆さん、及び関係する事業所の皆さんへの代替地の整備、移転先への対応が進むなか、多様な不安などから、移転の判断を躊躇されているケースも聞き及ぶ。また、環境への影響を不安視する地区、住民の声もある。

さらに、移転先の農振除外に関する手続きの短縮、簡素化を求める声が議会に多く寄せられたことから、農振除外の手続きの迅速化を求める「農振除外に関する要望書」を、関係機関（長野県知事、飯田市長）に対して議会として要望書を提出した。

こうしたことから、整備に伴う移転等に不安や悩みは未だ多く存在することから、実施設計の策定後に、駅周辺整備に関する市民への丁寧な対応が求められる。

以上