

令和3年度リニア推進特別委員会 所管事務調査（管外視察） 報告

第1 調査実施期日

令和3年7月13日（火）

第2 調査事項(視察先及び視察項目)

(1)飯山市及び長野市(長野県)

「北陸新幹線駅周辺整備事業について」

第3 参加者

リニア推進特別委員長 新井 信一郎、リニア推進特別委員副委員長 小林 真一
リニア推進特別委員 小平 彰、同 市瀬 芳明、同 筒井 誠逸、同 岡田 倫英、
同 佐々木 博子、同 井坪 隆(オブザーバー)、同 山崎 昌伸(オブザーバー)

第4 調査概要(視察報告)

1 「北陸新幹線駅周辺整備事業について」 飯山市及び長野市(長野県)

(1) 調査概要

飯山市

ア 日 時 7月13日（火） 8：30～9：10
9：30～11：00

イ 場 所 飯山市役所 議会事務局
北陸新幹線 飯山駅

ウ 説明者 建設水道部 まちづくり課 計画係 渡邊係長ほか
長野市

ア 日 時 7月13日（火） 13：30～15：30

イ 場 所 北陸新幹線 長野駅

ウ 説明者 長野県 建設部 都市・まちづくり課 宮崎課長ほか
長野市 都市整備部 都市政策課 桑原課長ほか

(2) 視察内容

- ・リニア駅周辺整備実施設計に向けて、市民の声を受けた政策提案を行う必要があるため、長野県内で先行して新幹線駅を整備した事例を視察し、駅の実態を議員間で共有する。
- ・飯田市が示すリニア駅周辺整備計画のみならず、他市の先進事例である駅を見比べることによって、リニア駅周辺整備計画の推進又は見直しの判断基準とし、行政評価、所管事務調査などの委員会活動をより充実したものにする。
- ・伊那谷自治体会議で見直しを進めている「リニアバレー構想」について、当委員会として飯田市のリニア推進の方向性を見出していく。

2 調査報告(委員長総括)

飯山駅は、新幹線の開業効果を活かすために、広域観光ゲートウェイに取り組んでおり、当該駅を中心とする圏域を1つのエリアとして捉え、地域の資源を活かしていることが確認できた。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、インバウンドをはじめとする

観光客利用の減少など大きな影響を受けており、駅周辺のホテル建設予定地が空き地の状態であった。

駅舎内は地元産の木材を使用し、温かい雰囲気を作り出している点は大いに参考になったが、リニア駅周辺の大屋根に掛かるイニシャルコスト、ランニングコストが今後の課題となる。

一方、長野駅は、民間企業の集積や情報発信など、まさに「長野県の玄関口」ともいえる駅であった。社会情勢や市民ニーズの変化に応じ、区画整理事業を導入し、駅舎やまちなみを含め、リニューアルしてきた経過を確認することができた。

当地域は、リニア駅について全くのゼロからのスタートとなる。次世代に必要とされる県内唯一のリニア長野県駅としていくためにも、実施設計に向けて民意を汲み上げ、更なる市民との意見交換の場の必要性を感じた。

■ 視察ポイント1

当初描いた計画と現在の状況を照らして考える、長野県駅の在り方について

【飯山駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①ヒアリングによれば、新幹線誘致に力点を置き、今考えれば駅周辺の開発が後手々となり、市への新幹線効果の手薄感是否めない。ただし、近隣県や町村、特に野沢温泉村や冬季を中心とした観光や地元企業への視察訪問等、これまでにない誘客が望めた。結果、ハブ機能に特化した駅として現在は落ち着いているようである。 ● ②飯田市の果たさなければならない長野県唯一の駅としての機能（a.長野県リニア活用基本構想にてらしても b.南の玄関口として広域機能の展開）等、飯山駅の特徴や機能展開とリニア長野県駅とは、若干色合いがそぐわない。
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山市においては、市民との意見交換について、いくつかの部会をつくり対応していた。 ● 新幹線飯山駅における在来線についての議論を100人会議で様々な議論の結果、飯山市としては結節した。
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 5年前に別の機会に飯山駅の周辺の視察を行ったが駅周辺はほとんど活性化・利活用がされていないままであった。 ● 特にホテルの誘致に努力していたが現在も当時と同じ状況と聞いた。 ● 長野県駅の上郷地域は建築高さ制限が12mと聞くと3階までとなり、これがネックとなり心配である。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅施設の規模感に照らし、北陸新幹線飯山駅はリニア長野県駅に近いイメージだと感じた。公共交通の結節点、公園広場的な空間を配置しているのもリニア駅デザインノートの考え方に近い。駅構内及び近接する商業スーパーが経済効果を生む場所だと察したが、リニア駅デザインノートにおいては魅力発信施設等の存在がこれに相当するだろうし、具体的な検討は今後の動向を注視したい。
佐々木	—

山崎	—
井坪	● 設問の「当初」の定義が不明確。「長野県駅の在り方」と今回の飯山駅の視察とを関連性づける意味合いが不明。よって、この項の記載は困難。

【長野駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①まさに長野県の玄関口と言える機能性と佇まい。歴史と現代社会との調和がとられ、駅構内の商業施設は長野市の利益ばかりではなく、長野県全域の味覚やお土産が訪れる者に視覚と体感で訴え、信州に来た、信州とはこういうところだと直球で教えてくれる。また、その仕掛けや取り組みは行政が主導するのではなく、民間事業者が商品選定し出店を促しており、長野市はノータッチとのこと。しかし、駅ビル建設時には、長野県の玄関口としての店舗展開をするという話はJR側からでていたと当時を振り返りご答弁をいただいた。 ● ②ただ、新幹線の全車両が停車する長野駅と確定ではないにしろ一時間に一本が停車するのであろうリニア長野県駅や、県庁所在地、人口規模、財政力等とても現段階での飯田市ではいくら優秀な駅機能を有する長野駅をコピーすることは百も承知で叶いませんが、その駅の有機的機能配置や手法は決して遠い存在ではなく、飯田市の果たさなければならない長野県唯一のリニア駅としての機能（a. 長野県リニア活用基本構想 b. 県南の玄関口として広域機能の展開）等、規模のダウンサイジングを前提に参考駅として取り上げるべきといえる。
小林	● 長野駅について事業の背景として、社会情勢や市民ニーズの変化から、「二次交通との連携強化」「ユニバーサルデザイン化」「長野らしさの演出」とあった、リニア駅についてはゼロからスタートしデザインノートが完成した、長野県駅の在り方についてはこれから実施設計にむけて様々な市民の方々との意見交換が必要
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 長野駅善光寺口の出入口の屋根及び支柱12本は、カラマツの木を使用していたが、開業後7年で表面の塗り替えをしていた。予算の関係で3～4年かかりそうだと思う。 ● リニア駅も大屋根を木材で作る設計だがメンテナンスに多額の予算が必要となる、屋内のみに木材を使用する方が良い。
岡田	● 長野駅は善光寺口駅前広場において大庇・列柱など細部にわたる工夫が凝らされていると感じた。リニア駅でこれらに相当する検討は今後の動向の中だろうと考え、注視していきたい。
佐々木	—
山崎	—
井坪	● 設問の「当初」の定義が不明確。「長野県駅の在り方」と今回の長野駅の視察とを関連性づける意味合いが不明。

【共通】

新井	—
小林	—

小平	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の魅力よりも地域の魅力を高めなくては利用者が増えない。 ● 市民また近郊の市町村の意見も聞かないと利用しやすい駅はできない。 ● 店舗等駅隣接を民間に経営的観念で委託が必要
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナの影響もある中、リモートワークなども進み首都圏以外にもすでにサテライトオフィスが増えていることを考えると、ビジネス関連での人流という観点では出遅れ感は否めない。当初に比べての利用者見込みなども現状は？
筒井	—
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	—

■ 視察ポイント2

高速鉄道の先進地から見る、飯田市が描いているデザインノート（基本設計）について

【飯山駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①飯山駅周辺整備エリアは 5BL に区分され 20ha。うち飯山駅周辺土地区画整理事業は 7.7ha 総事業費 57.8 億円 ● ②飯山駅は、全市的（広域的）発想で協同にて汗をかき飯山駅前区画整理事業を進め、決して大規模で目新しいものではないが、駅前に商業施設を誘致でき、日常的に鉄道を利用する方だけではなく、駅整備に移転をされなくともご迷惑をかけてしまった近隣住民の生活利便向上に寄与している。 ● ③飯山駅は「北信州の玄関口」という限定的な機能効果発揮が求められる中、県と共に充実が進んでいる。 ● ④駅はそもそも目的地ではない。飯田市、伊那谷、長野県らしさは今回整備しようとしている 6.5ha 内で疑似的に作るものではない。そのエリアから一步踏み出せば、いくらでもホンモノがお出迎えしてくれる。
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎に合築している「飯山駅観光交流センター」について、建物内に木材を追加した点は評価できる、一方でリニア駅の大屋根については、まだまだ検討が必要と感じた ● 飯山市の経過と飯田市においては全てがイコールではないと思うが、駅前空間の考え方がデザインノートで示されているので、飯田市としても駅舎のデザインを JR 東海に要望しても良いのでは
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な魅力発信施設・観光情報発信施設は充実している。参考にしたい。 ● 住民や来訪者の居場所となる駅前空間は、参考になる物は無かった。 ● ただ文化交流館「なちゅら」の建築はユニークで参考になったが維持費が大変だと感じた。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山駅におけるアトリウムは、地域の特徴を打ち出すとともに観光情報の発信、待ち時間などでの憩いの場として効果的に使われている。また木製屋台の運用など、地域住民と一体になった駅前広場の活用・にぎわい創出はソフト面

	の好事例だと感じた。
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● デザインノートは、デザイン会議の皆さんが「飯田にあつての長野県駅」を念頭に、長期にわたり協議を重ねてまとめたものであり、これを尊重していくことが議会としてのスタンスである。 ● 駅舎ではなく、駅周辺整備に関する構想は、飯田市のデザインノートの方が優れている。

【長野駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①長野県が平成 26 年に策定した「長野県リニア活用基本構想」では、駅機能と駅周辺に求められる施設は一度でも高速鉄道を利用された方ならば当然に有って然るべき施設群で、最低限のおもてなし。なにも華美な機能を求めているわけではない。 ● ②規制を先に作り、新規民間企業の参入を排除するともとれる対応でリニア事業を成功に導くことができるのだろうか。中央自動車道開通時から何ら変わらない考え方と政策でリニア新時代に相応しい飯田市、なぜ現在若者が他市他県で就職をしなければならないのか、リニア時代に政策を含め飯田市の旧態依然からの脱却ができるか否かが、国土交通省の進めるナレッジリングの一員として、大都市間の中間点の好立地を活かせる鍵と考える。経済の向上は、福祉の向上と直結する。 ● ③長野駅は「長野県の玄関口」という広域的な機能効果発揮が求められ、県と共に民の充実が秀でる。 ● ④駅はそもそも目的地ではない。飯田市、伊那谷、長野県らしさは今回整備しようとしている 6.5ha 内で疑似的に作るものではない。そのエリアから一步踏み出せば、いくらでもホンモノがお出迎えしてくれる。長野駅は、訪れる人がふと立ち止まりたくなる商業施設があり、その商業施設から善光寺をはじめとする歴史的エリアや市全域に自然と足を運びたくなる仕掛けを民間事業者が先頭に立ち進め、それを行政がバックアップし経済効果を上げ、さらに都市機能の充実に区画整理事業が進み、住みたくなるまちへと定住につながっている。
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● 建物内外に木材を使用した点は評価できる、一方で、屋外に面している部分は維持管理費がかかる、リニア駅についても大屋根については、まだまだ検討が必要と感じた。
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 「住民や来訪者の居場所となる駅前空間」がデザインノートに方針があるが長野市は駅ビルの中にホテルがあり、県内各地の土産売場・食事処も充実しているがリニア駅は駅ビルでは無いので夏の暑さ、冬の寒さにどう対応するのか大きな問題がある。
岡田	—

佐々木	—
山崎	—
井坪	● デザインノートは、デザイン会議の皆さんが「飯田にあつての長野県駅」を念頭に、長期にわたり協議を重ねてまとめたものであり、これを尊重していくことが議会としてのスタンスである。

【共通】

新井	—
小林	—
小平	● 駅に降りた人の観点・導線から考えないと利便性はない。開業後の誘導看板、案内表示や景観的なものなど修正が両駅ともあった。 ● 地域住民も集まれる場所を作ることは必要。(コミュニティ広場・交流広場設計あり)
市瀬	● デザインノートでは、アクセスに優れ、居場所となるということもポイントで挙げられているが、視察地とは人口や条件の違いはあるにしろ、再考の余地があると感じた。VRなどで映像を作って見るのも良い案だと感じました。
筒井	—
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	—

■ 視察ポイント3

新幹線の駅を利用する方々の目的、機能は満たされているか

【飯山駅】

新井	● ①インバウンドや長期休暇を有効活用するツアーは、高速鉄道の駅を拠点として全国それぞれに出向く。駅前にその拠点となる宿泊施設が無いことで多くのビジネスチャンスを取りこぼしていることに悔しさがうかがえた。ただ、駅周前に区画整理事業を進め、宿泊施設用の敷地を確保している。その手法により、伸びしろが感じられました。しかし、出店しようとする側から見れば、狭い、すぐ隣に民間住宅等二の足を踏む状況(市・民間企業)で双方次の一手に苦しんでいる。 ● ②駅舎合築施設(アトリウム)を駅舎設計段階からJR側と協議し、その名の通り駅舎一体の施設により、訪れる利用者の動線がスムーズで機能的。また、そこには民間のアウトドアショップとの連携や軽喫茶、観光案内機能等がバラバラにされることなく運営されている。
小林	● コロナ禍前はインバウンドでの訪日外国人観光客が多数訪れたとの説明があった ● 視察での質疑の時間が少なかったために、本当のところまでは理解できない(議長さんが同席していただいていたが議会としての認識はどうなのか気になる)

	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍でのこれからのアプローチとして注目されている田舎を生かしていく、この点は飯田市においも共通
小平	—
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光案内所などの整備がとても魅力的にされており、各地域や都心部などとの連携も図れているとお聞きしました。観光面については機能的に働いていると感じたが、ビジネス面については今回の視察では機能しているかよくわからなかった。 ● 入口の関係上かもしれないけれどトイレがわかりにくく感じた。
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤など利用客は少しずつ増加し、駅周辺の住宅地は若い人が移住して来ているとの事。 ● 駅の機能は満たされているが、乗客が気楽に立ち寄れる信州そばの出店はリニア駅には必要だと感じた。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山駅は駅周辺で戸建て住宅の建築が進んでいるといった話をお聞きし、駅整備の効果が出ているのだと受け止めた。
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 「駅を利用する方々」とは。乗降客？駅を交流の場とする人々？ 設問の意図が不明。 ● ホームまで行って視ていないので詳しくは不明だが、乗降客にとって、駅の目的、機能が最低限満たされていることは当然である。 ● 交流の場としては、市民の工夫により、よく活用されている。

【長野駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①長野市（人口約 37 万人）は長野県の県庁所在地であり、また、高速鉄道では 1998 年長野（冬季）オリンピックという節目にあわせ、長野県の「北の玄関口」として 1997 年開業の長野新幹線（北陸新幹線）「駅」として大きな役割を果たしている。そして今日も県庁所在地にふさわしい駅機能を発揮し、鉄道で訪れる皆さまばかりではなく、市民が日常的に民間主導で行われている魅力ある商業エリアとして足を運ぶ。それは結果として、長野県として必要な機能が求められる中での都市基盤整備事業であり、これまでの仏閣（スタイル）駅を脱ぎ捨て近隣住民と苦難を乗り越え、現在機能美を有する利便性向上を得た「駅」として生まれ変わるにより手に入れた経済成長に注目できる。 ● ②駅舎合築施設（アトリウム）を駅舎設計段階から JR 側と協議し、その名の通り駅舎一体の施設により、訪れる利用者の動線がスムーズで機能的であり歴史的な物語も含まれ、奥深い施設であり魅力的である。それは一朝一夕で成せることではなく、お互いが理解を示しそれぞれ譲歩しあい、結果 win-win の経済効果を生み出す。行き過ぎた地域エゴが仮にあるのであれば、目の前にあるチャンスを活かさない。まちは生き物。移り変わることに恐れを成すようでは、リニア事業は単なる迷惑事業・施設でしかない。 ● ③民間企業主導だからこそ利用者の欲するトレンドに対応できており、自然と財布の紐が緩くなる。常に行政が前に出るがんじがらめのまちのハンドリング
----	--

	では、長野駅のような機能美は生まれない。
小林	—
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の規模もリニア駅とは比較できないくらい大きいけど近くの住民が送迎で来た時の駐車場が1時間無料のスペースは7～8台分しか無かった。 ● 観光バスの駐車場は充実していた。地下の駐車場は視察できなかったが雪の対策で地下利用者が多いのかも。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山駅、長野駅ともに「利用者の声」という情報を直接お聞きできたわけではないが、長野駅に関しては自由通路の通行人数や土産販売エリアの賑わいなどから、整備効果はありそうだと感じた。
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線の現駅併設という結果が、全てを満たしている。

【共通】

新井	—
小林	—
小平	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅は人の乗り降りを作るだけ。地域の魅力がなければその駅に降りない ● インバウンドに対し東京より観光推薦がある。連携連動が良い結果 ● 近隣の市町村との連携が必要
市瀬	—
筒井	—
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	—

■ 視察ポイント4

当初描いた財政見通しと、現在の状況、将来の見通しについて

【飯山駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①飯山駅は、全市的（広域的）発想で協同にて汗をかき飯山駅前区画整理事業を進め、決して大規模で目新しいものではないが、駅前に商業施設を誘致できている。日常的に鉄道を利用する方だけではなく、駅整備に移転をされなくともご迷惑をかけてしまった近隣住民の生活利便向上はもとより、市財政にも寄与している。 ● ②飯田市は、限定的な地域の声だけで都市計画（建造物の高さ制限等）を進めたが故、民間企業がリニア駅との連結性や駅周辺および隣接する重点協議区域にすら出店できない状況。結果、本来駅周辺は商業地として有効活用のもと、税収入を得られるエリアであるはずが、市税を毎年 6500 万円もの巨額が持ち出しとなるうえ、リニア効果で生み出すはずの財政的効果を市全域に波及となりがたい。故、福祉の向上にはならない。
小林	—
小平	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山駅に隣接する信州飯山観光局への飯山市から4～5000万円/年支出している状況であり他にプラス面はあるのか？ ● 飯山市は駅周辺にホテルがないため、人が来ても小布施町にて買い物をして長野市に泊まる。滞在し市にお金を落とす要素が必要。
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 在来線の JR 飯山駅の移設費は約 20 億円道路の付け替え等で県からの助成金も利用したが、約 6 割の 12 億円は請願駅なので市で負担したとの説明があった。 ● 飯田線に新駅を作れば 30 億円ぐらいは掛かると感じた。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山市からは土地区画整理事業（57.8 億円）、観光交流センター建設（7.5 億円）等の情報をお聞きしたが、リニアデザインノートにおける総事業費 91 億円とは直接比較が難しく、なんともいえない。
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 設問の「当初」の定義が不明確。 ● 今回の視察とは関係なく、更なる事業費の圧縮に向けた検討が必要。「ナレッジリンク」の一角を占める都市が連携して国の支援策を求める継続的な働きかけが求められる。

【長野駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①飯田市は、限定的な地域の声だけで都市計画（建造物の高さ制限等）を進めたが故、民間企業がリニア駅との連結性や駅周辺および隣接する重点協議区域にすら出店できない状況。結果、本来駅周辺は商業地として有効活用のもと、税収入を得られるエリアであるはずが、市税を毎年 6500 万円もの巨額が持ち出しとなるうえ、リニア効果で生み出すはずの財政的効果は市全域に波及は厳しい。故、市民の福祉の向上にはつながらない。 ● ②一方、長野駅の維持管理費（市負担分）は、令和二年度で約 7000 万円（市営駐車場をのぞく）と、飯田市が現在予定する駅運営資金と 500 万円の差でしかない。それは裏返せば、民間企業の事業展開が成功している証でもある。 ● ③ヒアリングで得たノウハウから、民間企業に都市開発をお願いしたほうが確実に結果を出すと。当然と言えは当然である。民間企業は決して赤字運営にはしない。打ち出の小槌は欲しくても誰もくれないから必死で結果を出す。
小林	—
小平	● 長野駅は(株)ステーションビル MIDORI との併設により市負担少ないと感じる。
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前のビルから駅への歩道橋があり便利であった。予算の関係で半分はステンレスでお金が掛っていたが半分は鉄で出来ていた。 ● リニア駅の立体駐車場は冬季の雪の季節の利用が多くなると思うので立体駐車場と駅のコンコースを歩道橋で結ぶと良い。
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 設問の「当初」の定義が不明確。 ● 更なる事業費の圧縮に向けた検討が必要。「ナレッジリンク」の一角を占める都市として、国の支援策を求める継続的な働きかけが求められる。

【共通】

新井	—
小林	—
小平	—
市瀬	● 工事が進むにつれて追加工程が生じることは仕方がないのかもしれないが、市の財政負担は増加しないようにしなくてはいけないと思う。
筒井	—
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	—

■ 視察ポイント5

リニア長野県駅（長野県唯一の駅としての駅機能）の整備に関して参考になった点

【飯山駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①計画の早い時期から事業主体の JR（鉄道整備機構）と協議がされ、利用者目線が満たされる施設整備が進み、より良い駅施設の実現に結び付いた。 ● ②開業後も JR との良好な関係が保たれ、新幹線という身近な公共空間に県産木材の活用だけではなく、一部のエリアに偏らない市民がそれぞれに思いを木材の裏面に書き込み、駅を自分事として捉えられる取り組みがされている。(新井) ● ③飯山駅の整備計画の経過と現在の飯田市の計画時期を照らし合わせると、仮に開業が予定通りの 2027 年度から逆算すると 6 年。当時飯山駅は「長野-金沢間工事实施計画（その 2）追加認可」があり、駅や駅周辺の建物のデザインが機構から三案示されている。もちろんその前段回で何度も市の意向を機構に県と一緒にデザイン要望を重ねている。(新井)
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎に合築している「飯山駅観光交流センター」について、建物内に木材を追加した点は評価できる、一方でリニア駅の大屋根については、まだまだ検討が必要と感じた ● 飯山市の経過と飯田市においては全てがイコールではないと思うが、駅前空間の考え方がデザインノートで示されているので、飯田市としても駅舎のデザインを JR 東海に要望しても良いのでは
小平	—
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山でもハブとしての機能を充実させていたが、飯田は何も近くにない（駅・病院・学校など）状態から作っていかなくてはいけないので本当に大変だと思う。作るのであれば今以上にしっかりと計画をしなくてはいけないと改めて感じさせられた。
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の駐車料金は 1 時間無料 2 4 時間以上で屋外 8 0 0 円屋内 1, 0 0 0 円で設定されていた。又定期利用者の料金は、飯山市民は約半額であった。 ● 「木材青壮年団体連合会」が駅の鉄骨丸出しの階段など寒々とした感じをなくす為に開通後木育教育を兼ね子供と住民で共働して設置していたのに感動した。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京を拠点に長期滞在する外国人観光客を対象に、アウトドアを切り口に広域観光のハブ機能を果たそうとしている戦略は参考になった（飯山駅） ● デザインタスクフォースを設置し、基本理念から逸脱しない運用がされているかチェックしていく体制が取られている点（飯山駅）
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎に併設されたアトリウムは、駅との一体化が「交流の場」としての機能を高めている。

【長野駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①計画の早い時期から事業主体の JR（鉄道整備機構）と協議がされ、利用者目線が満たされる施設整備が進み、より良い駅施設の実現。 ● ②開業後も JR との良好な関係が保たれ、新幹線という身近な公共空間を我がまち、わが県の顔として、一部のエリアに偏らない市民県民が事業の場として利活用しており、機能美から出る魅力が自然とあふれ、説明がなくとも多くの賑わいが見て取れる。 ● 参考資料として③～⑥ ● ③新たな長野の顔づくり「長野駅善光寺口駅前広場整備事業」 ● ④幸せ実感都市ながの ～“オールながの”で未来を創造しよう～「長野駅東口バス待機場等説明資料」 ● ⑤安全・安心で住みたくなる中心市街地の再生 長野市都市計画事業「長野駅周辺第二土地区画整理事業」 ● ⑥長野市 善光寺表参道 中央通り歩行者優先道路化事業
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 東海が対応してくれるのかは別として、長野駅については、JR 側と話し合いをする中で、お互いの利益になる部分など折衝した部分が見受けられた ● 長野駅のヒサシの部分、木材のスキマはハトが侵入しない、リニア駅についても配慮が必要(大屋根など)
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎の中に観光案内所が有り、その横のスペースでイベントが開催できる明るい大屋根の下で冷暖房ありが大変良いアイデアだと感心した。 ● コンサートなど行うにはやっぱり室内空間が必要だと思う。
岡田	—
佐々木	—
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地の核、現駅併設、交通機関の結節など、あらゆる環境が違いすぎる長野駅は、リニア長野県駅整備との比較対象にはならない。

【共通】

新井	—
小林	—
小平	<ul style="list-style-type: none"> ● リニア駅とすれば唯一かも知れないが、北の新幹線長野駅、中央線駅、そしてリニア長野県駅として考えなくてはならない。各駅をハブとしたスポーク的目的地につなげる導線が必要。
市瀬	—
筒井	—
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● JR との交渉を心得た人材を仲介して調整協議を進めたという点（飯山駅、長野駅に共通）
佐々木	—
山崎	—

井坪	—
----	---

■ その他

【飯山駅】

新井	<ul style="list-style-type: none"> ● ①市、県、JR（鉄道機構）との連携が早期から図られ、民間感覚が汲み取られようとしている。逆を返せば、なぜもっと早くから民間主導を取り入れなかったのか悔やまれているようでした。 ● ②余計なお世話と失礼承知しつつも、市の文化交流館は当初 20 億規模が、結果 48 億円と非常に驚かされる。有名な建築家はとても素晴らしい造詣をなすが、北信州の大自然には人間の力は及ばないと現地を訪れ感じました。そういえば、飯田市にも外見維持に予算を費やす施設がありましたね。次世代に負担を残さない事も大きな課題と思います。また、北陸の某市のように、新幹線駅周辺の整備に、かつ旧市街地の整備、その他諸々大盤振る舞いではいくら駅前には有名ショッピングモールで賑わいを得ようとも財政維持は立ち行かない。リニア長野県駅事業は集中して駅、関連道路、移転先等とし、リニア開業に合わせ民間企業が商業採算ベースに乗り、市財政も安定後、仮にアリーナやスポーツ施設を民間企業とともに求めてゆけばよいと考えます。
小林	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線駅の評価は 10 年かかるとの執行機関側の答弁について、段取りを早くすべきであると考え（渋川議長様あいさつより） ● 議会と執行機関側との視点は違う ● 駅舎デザインについて、鉄道運輸機構から示された 3 デザインについて回答した ● 駅舎のデザインコンセプトについては言葉で示すように言われたが、デザイナー（JR コンサルタント）にお願いした ● 課題としてホテルの建設がある、土地は狭い、住宅地と隣接している、都市計画としては良い立地では無い ● 就職など雇用は目に見えては無い、地元企業への視察回数人数は増えた ● ● 観光案内所について、指定管理業者へ補助金を出している（個人は入っては困る、南信州観光公社に似ている） ● 木製の屋台については地元の方への利用料金は無料、条例の中でイベントの時のことを決めている
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> ● カラクリ人形が 1 時間間隔で動いていたが素晴らしい出来であった。 ● 飯山駅が出来て雇用が増えた例はあまり無いとの事。 ● 飯山駅が出来て、野沢温泉が一番メリットがあったとの事。参考にしたい。 ● JR の新幹線フリーパス券は外国の観光客のほとんどが利用しているとの事、参考にしたい。 ● 駅の売店やレンタル・喫茶店の運営は一般社団法人「信州飯山観光局」が運営

	している。飯田では「南信州観光公社」みたいな組織である。
岡田	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯山市から、区画整理・駅周辺整備に関する年代時系列の表を提示いただき、大変わかりやすい資料だった。開業6年前には駅施設建築にかかる追加認可がされた時期だとのことで、これらの情報はリニア関連整備の今後においても大変参考になる。 ● バスの乗り降り口の呼称について、外国人に誤解を与えない工夫が必要との話は新鮮だった。(飯山駅)
佐々木	<p>駅(点)と地域(面)の関係性についての気づき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 第一印象 想像以上に民家と近い。普通の住宅街の中に新幹線駅が存在することの違和感を感じる。井坪議長の「飯田の(予定地)はもっと(住宅街が)密集してる」との言葉に驚く。同時に少し恐怖を感じる。規模としては想像よりコンパクトだなという印象。 ● 駅とスーパーの相乗効果 <ul style="list-style-type: none"> ・「なぜここにツルハ?スーパー利用者は車で買い物に来るはず。駅利用者が重い荷物を持って帰るとは思えない。駅利用者ならコンビニ」と疑問を持ったので、同行いただいた女性職員さんに色々訊いてみた。 ・「地元の方はツルハ大喜びです。元々北部のこの辺りには買い物できる店がなにもなかった。お土産を買う店もないし。あと周辺の観光地へスキーやキャンプに行く人たちがこのツルハで買い出しをして行くんです」と教えてくれた。 ・飯田の場合はすでに上郷にイオンがある。残念ながら、新しくスーパーができて地元民の利便性向上という展開は期待できそうにない。観光客にとっての利便性は良さそう。 ● 飯山駅と周辺町村の関係 飯山市議長の「飯山駅ができて一番恩恵を受けているのは野沢温泉です」の発言に納得する。南信州に適用するなら、飯田市と昼神温泉になるのかもしれない。私自身、県外の友人を南信州に招待する時は、宿泊・温泉・食事は飯田(もしくは諏訪)、観光と買い物(お土産)は下伊那郡のどこかへ案内する。最近では13町村それぞれが町村の個性を活かした取り組みをしている。周辺地域のリーダーとして、広域観光のハブ駅としての在り方を明確にすることがやはり大切だと感じる。
山崎	—
井坪	<ul style="list-style-type: none"> ● 早朝の飯田の出発は、駅の乗降客の様子を見るため、との説明があったが、その目的の意義を見出せないこともさることながら、視察内容からは目的を果たしたとは言えない。 ● 市役所での説明に対する質疑応答が、たった一人になってしまったことは非常に残念であった。

【長野駅】

<p>新井</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ①同じ県土でありながらも、既に二十年以上も前から高速鉄道を市民の暮らしの一部として有効活用される長野市さんからいただいたご助言の一つに「長野市では、北陸新幹線が金沢まで延伸される際、「単なる通過駅とならない」よう、地域を挙げて活動し、その中で長野駅の顔づくりをしてきました。結果として、新幹線が全車両停車する駅となり、地域の皆様の活動範囲を広げ、その経済波及効果も大きいと感じております。リニア中央新幹線の事業主体者や諸関係者との調整が多くあると思いますが、事業が地域全体の発展に寄与するようご祈念申し上げます。」とのお言葉をいただきました。 ● ②一番リニア事業に対し迷惑を被るエリアこそ、事業開始後は一番利便性がよく、安心して暮らせるエリアにするために、今以上の努力が必要であるが、臭いものに蓋をするだけの事業と捉えるのであれば、なにも世界に6つしか無いリニア駅が飯田市にあえてなくても良いのかもしれない。 ● ③飯田市は20地区全部に市役所機能があり、それぞれが独立国家のように立ち振る舞うことがこの先も可能とは財政上、また、まちづくり委員会等への負担増加から見ても考えにくい。人口減少・高齢社会かつ、世界的な人の往来に対応できる全市的統治がリニア新時代に求められ、応えることにより市民益、県民益として効果を生み出す為にも、政治（家）が今は嫌われものにならないといけない。 ● ④長野市をはじめ、成功事例とされる駅周辺では、地域特有の困難があろうとも、それを乗り越えたが故の暮らしや経済効果が生まれ、人を引き付けるまちな顔として美しい。
<p>小林</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 誘導ブロックを長野市として認識しやすくした点、駅内でもJRが対応した ● 長野駅の木材(長野市産材)について、防火処理が必要だったために費用が多くなった ● 駅からまち(外)へ行くに従いグラデーションのように違和感なく徐々に乗客をまちへ誘導するように配慮をした ● 駅をイベントの時に最大限活用できるように、柱に電源、天井にはフックなど予め設計段階で考えていた ● 駅前についてタクシー協会にも協力いただき、10台ほどの駐車待機スペースを減らしてもらい広場を広く設計できた ● 東口バス待機場について、路上駐車防止のために無料のバス停を整備した ● 善光寺口について、当初景観度外視の場所にエレベーターがあったが、JRと話をして移設、ガラス面が広がり開放感が得られた ● 2Fトイレの利用についてもJRと話し合い時間外でも利用可能に(市として一部費用負担はある)
<p>小平</p>	<p>—</p>
<p>市瀬</p>	<p>—</p>
<p>筒井</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 長野市とJRとの話し合いが頻繁に行われていて、市の意見や希望が多数採用されて今の駅が出来た事を強く感じた。 ● 開業してからも改善すべき所を話し合いが行われている。JRは聞く姿勢ある。

	● 飯田市と JR 東海との話し合いの頻度は？定期的会合の有無は？
岡田	—
佐々木	<p>駅そのものを観察しての気づき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 印象 存在に違和感を感じない。あるべきものがあるべき場所にあるという感じ。駅の存在自体が街のリーダーシップをとっているという印象。決して奇をてらったデザインではないが、善光寺と県庁所在地の顔としての存在感と意志を感じる。 ● VR を使ったイメージ体験 担当者さんの「模型は巨人の視点でみる」という言葉に目から鱗。確かに模型を巨人の視点でも観ても、そこに住んでる小人の感じるものとは違う。私もぜひ VR で完成前のリニア長野県駅を体験してみたいと思った。 ● 作り手のこだわり 担当者さんの説明から随所に「作り手のこだわり」が感じられた。「なるほど素晴らしい！」と感心する反面、たまに他所の観光地で体験する「そのこだわり必要？」という市民感覚。「こだわり」と「自己満足」のバランス感覚を忘れてはいけないと思った。
山崎	—
井坪	● 特になし。

【共通】

新井	—
小林	—
小平	<ul style="list-style-type: none"> ● 長野飯山ともに市担当が、当初より関わり JR との交渉、協力が出来ていた。 ● 評価は 10 年経過しないとわからないとの言葉に共感。
市瀬	—
筒井	—
岡田	—
佐々木	<ul style="list-style-type: none"> ● 「駅というのは、完成する前も完成した後も、住民とともに創り上げていくもの」なのだったと思った。 ● その為には、JR 側との厳しいやりとりが常にセットであるということも知った。住民の利害と JR の利害との板挟みの間で奮闘する行政側の創意工夫と熱意を大切にしたい。 ● リニア歓迎派の一人として、「リニアは何を運ぶためにあるのか。そのスピードは何のために必要なのか。コロナのおかげで顔を見て話すなら zoom で事足りることがわかったのに、それ以上に何を私はリニアに求めているのか」をずっと考えている。

山崎	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎及び駅周辺整備に関しては、JRとの交渉すり合わせが重要になる。その意味において飯田市とJR 東海との交渉すり合わせがどのように進められ、どこまで進んでいるかが不明。交渉ごとなので総て表には出せないが、ポイントは押さえておく必要がある。 ● 飯山駅では、完成後に手すりを木製に変えた。長野駅では、木製の屋根から物を吊るためのフックを、後からつけると費用が余計にかかることから事前に用意した。それぞれに考え方があるので、一概に良し悪しの判断はできないが、全国の新幹線駅の特徴を細部にわたってしっかりと把握したうえで、実施設計に採り入れることが求められる。 ● デザインや機能について、市民の意見をどうやって採り入れるか、についての工夫が必要。飯山の場合は、多数決の手法も採り入れた。長野では、市民への提示を、素々案とある程度固まった段階の2回行い、更には模型を示しただけでは大きさの実感が湧かない、との理由でVRを利用した。
井坪	—