



? リニアの駅って、 どーなるの?



～みんなでつくる駅前空間「結いの広場」～

令和4年**5月28日(土)** 15:00～(16:30終了予定)

駅のデザインは見た気がするけど…
「結いの広場」って???

リニアの駅前空間が魅力あるものとなるよう検討している現在の状況を飯田市のYouTubeチャンネルからライブ配信でお届けします。

リニア駅周辺整備の“今”を知って、みなさまのご意見をぜひお寄せください。

二次元コードを読み込んだリンク先^(※)で
【オンライン報告会を視聴する】をクリック
してください。



↑ 視聴はこちらから

(※)市ウェブサイトページ

ID検索 20220528 🔍 検索

ご意見もこのページからご投稿いただけます。

市YouTubeチャンネルで
リニア関連動画 **公開中!**



報告会の動画は
終了後も
視聴できます。

小澤 一郎

Ozawa Ichiro

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。
東京大学工学部都市工学科卒業後、建設省に入省。都市局区画整理課長、大臣官房技術審議官(都市局担当)、都市基盤整備公団理事などを歴任。結いの広場「次世代インフラプロジェクト」チームリーダー。



北川原 温

Kitagawara Atsushi

建築家。東京藝術大学名誉教授。千曲市出身。飯田高等学校卒業。伝統的な木組み構造のミラノ万博日本館をはじめ、多くの公共建築に携わる。日本建築学会賞作品賞、日本建築大賞、日本藝術院賞など国内外で受賞多数。結いの広場「トータルデザインプロジェクト」チームリーダー。



高瀬 達夫

Takase Tatsuo

信州大学工学部准教授。一般社団法人交通工学研究会技術顧問。名古屋大学大学院博士課程修了。専門は交通計画、地域計画。長野県移動性・安全性向上検討委員会委員長。長野県都市計画審議会、飯田市都市計画審議会など多くの自治体の都市計画に携わる。



プログラム

※スケジュールやプログラムは当日の進行状況により変更となることがあります

15:00

開会

15:05

動画視聴、有識者による解説

- 駅周辺整備デザインガイドライン
- リニア駅からの二次交通のあり方

解説

小澤 一郎 氏
北川原 温 氏
高瀬 達夫 氏

15:55

トークセッション

- 結いの広場の姿をどう描いていくか
- 交通におけるこの地域の現状と課題
- 質疑への応答

聞き手

佐藤 健 市長

語り手

小澤 一郎 氏
北川原 温 氏
高瀬 達夫 氏

16:30

閉会

お問い合わせ

リニア駅ができるまち飯田 オンライン報告会担当(飯田市リニア推進部内)

TEL:0265-22-4511(内線3321) E-mail:linear@city.iida.nagano.jp

飯田市 結いの広場

駅周辺整備デザインガイドラインについて

はじめに

飯田・リニア駅前空間 デザインノート

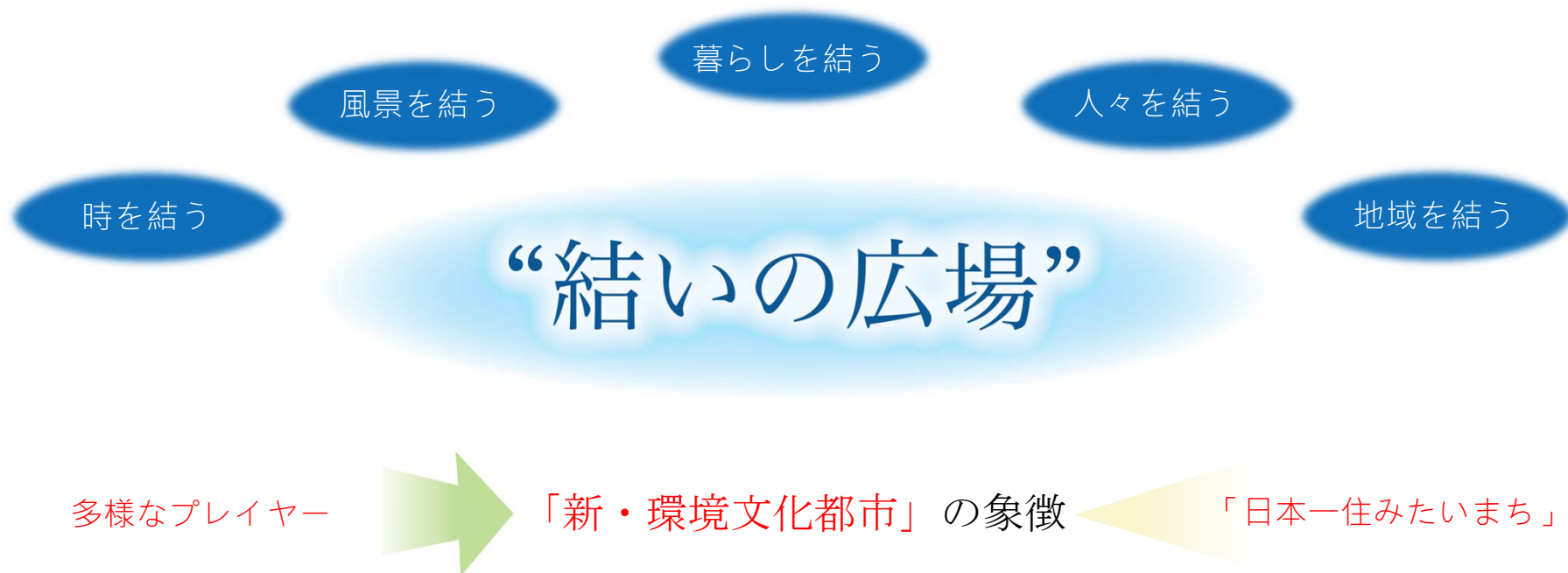


リニア駅前空間の考え方	01
駅前空間の設計方針と全体計画	04
設計方針	
1: アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間	06
2: 住民や来訪者の居場所となる駅前空間	08
3: 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間	12
4: 人のつながりと、伊那谷全域へといざなう駅前空間	16
5: 時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間	18
持続可能な魅力発信施設の運営に向けた仕組みづくり	20
付録: 基本設計の検討経緯	22
付録: 基本設計の検討体制	24

2019年12月 飯田市



「結いの広場」の目指すべきすがた



「結い」の関係づくり

Sustainability

持続可能な発展戦略



Ecollaboration

自然・歴史・文化の交流・共創



多様なプレイヤーの参画を促す
“先進的な価値”

Innovation

積極的な技術革新の導入



Glocalization

世界につながる地域創生



Civic-Academy

未来を担う世代への学びの場



プロジェクトへの様々な関わり方を促す

多様なプレイヤー

市民・県民 民間企業 関係諸官庁 教育・研究機関

「結いの広場」のデザイン方針

信州・伊那谷地域の

「自然」「歴史」「文化」「産業」の要素を結び、
ここでしかできない、唯一無二の価値を生み出す

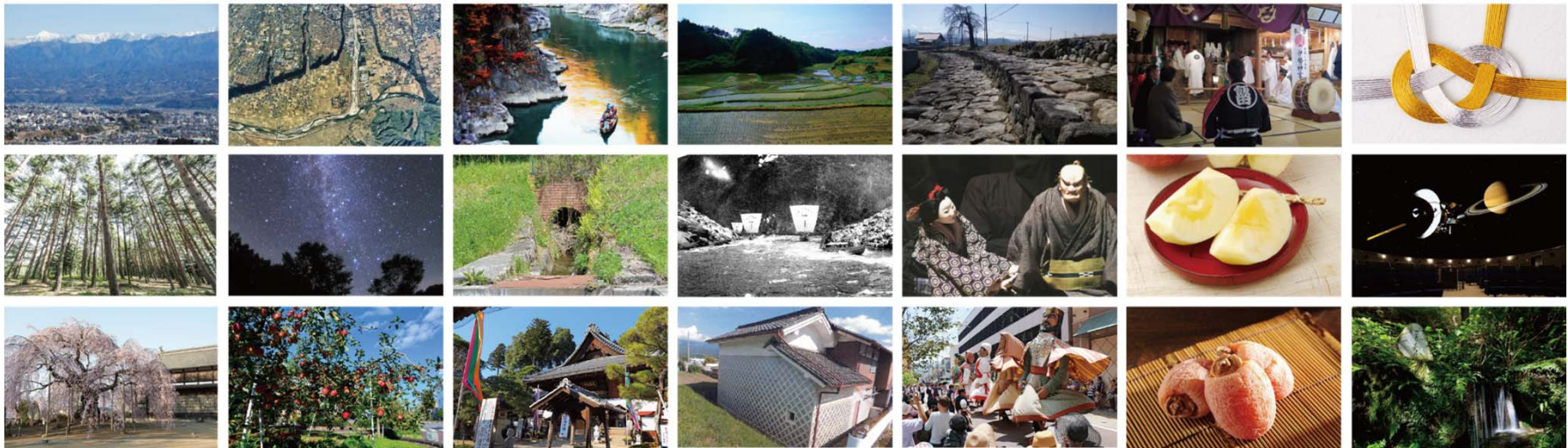
自然 Nature

歴史 History

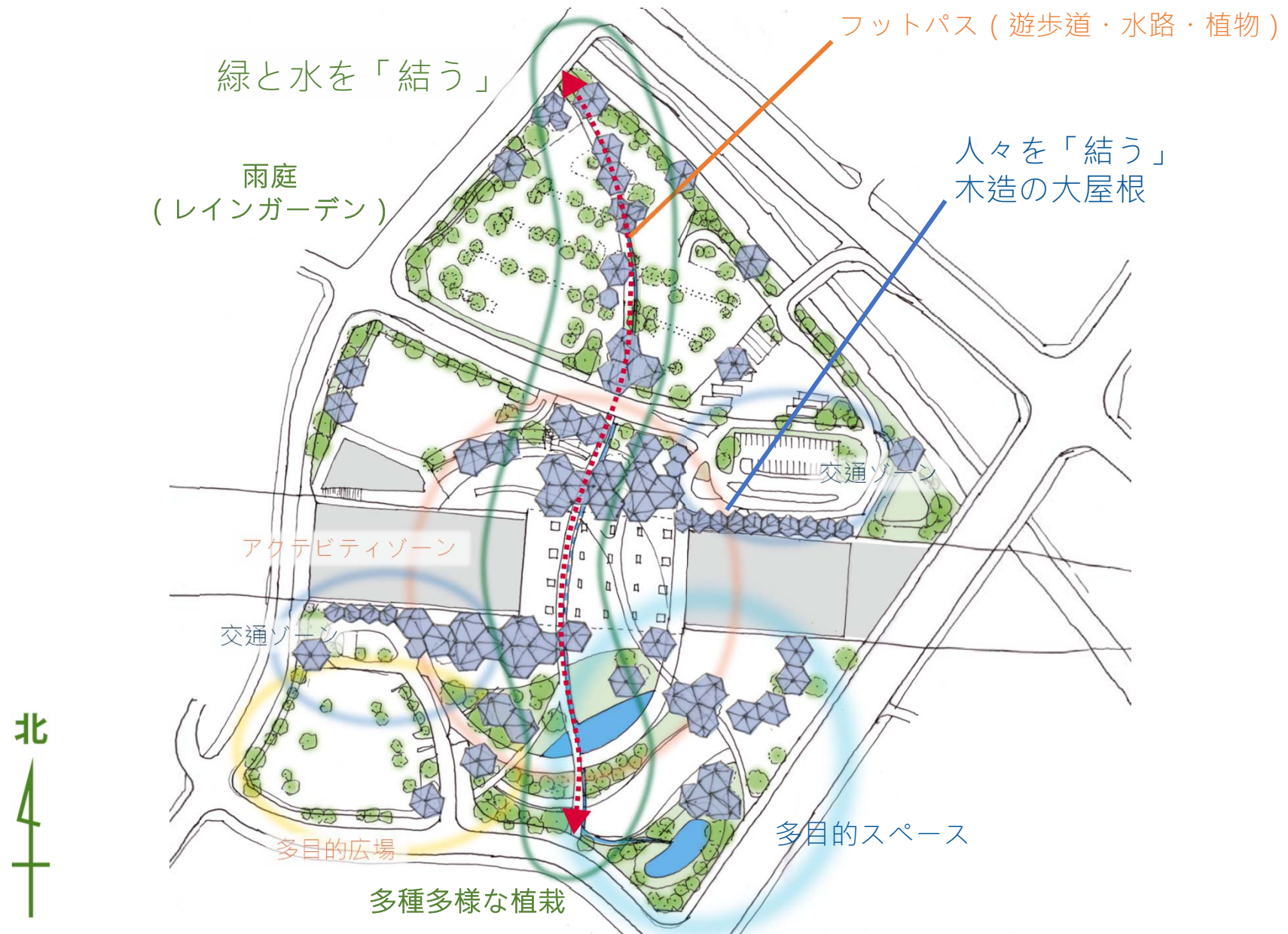
文化 Culture

産業 Industry

地域固有の要素を「結う」



ゾーニング・配置の基本方針





「結い」のランドスケープ



「グリーンインフラ」を活用した環境の整備

『自然が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能な社会と経済の発展に貢献する自然のインフラ』

グリーンインフラの具体例

山林再生・整備 ・木材利用

- ・ 再生可能資源である木材の活用
- ・ 生物多様性と人の暮らしへの恩恵



緑化・ クールアイランド

- ・ 建物や道路・駐車場の緑化
- ・ 保水性舗装、雨水貯留砕石路盤



多自然空間・ 生態系継承

- ・ 緑と水のつながり
- ・ グリーンコリドー



雨水貯留・浸透 ・再利用

- ・ 雨庭（レインガーデン）
- ・ 雨水貯留・浸透



グリーンインフラに期待される機能やしくみ

防災・減災

環境保全・改善

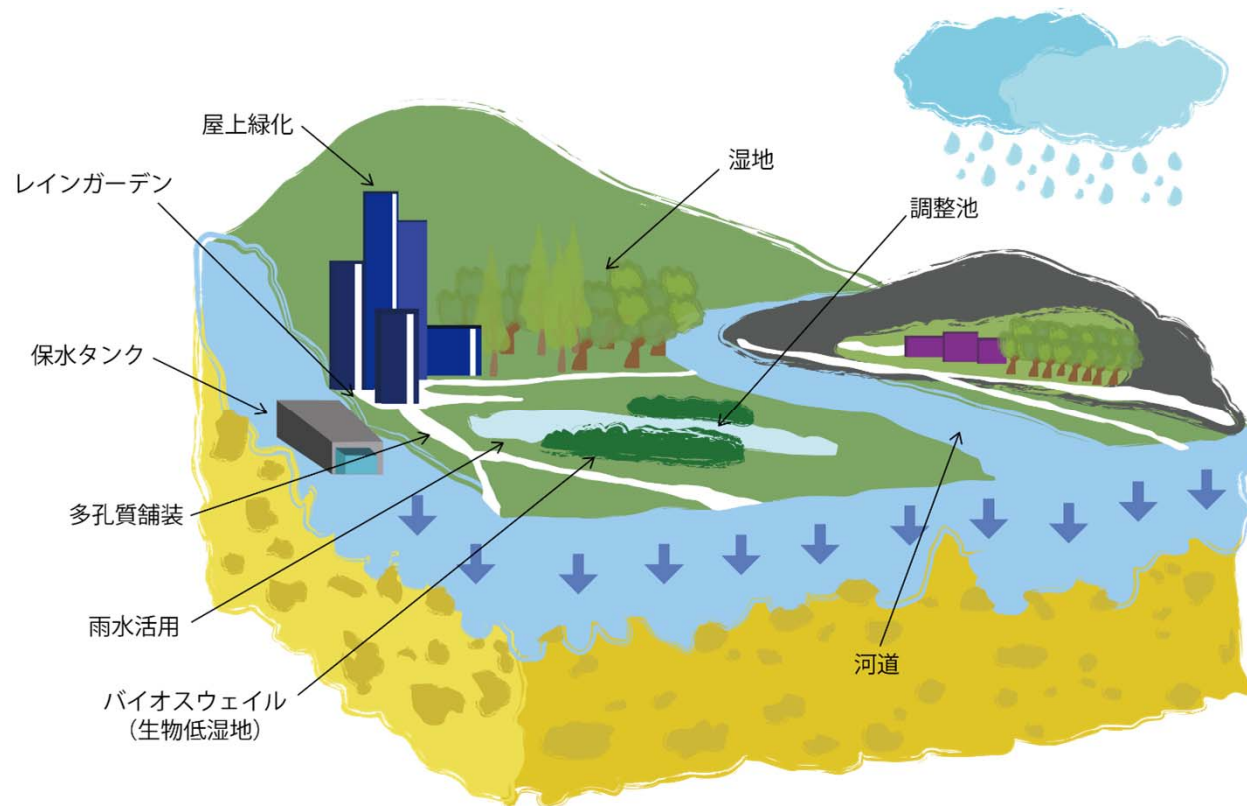
地域の魅力向上・
地域振興

健康・文化への貢献

雨水対策：「スポンジシティ」の考え方

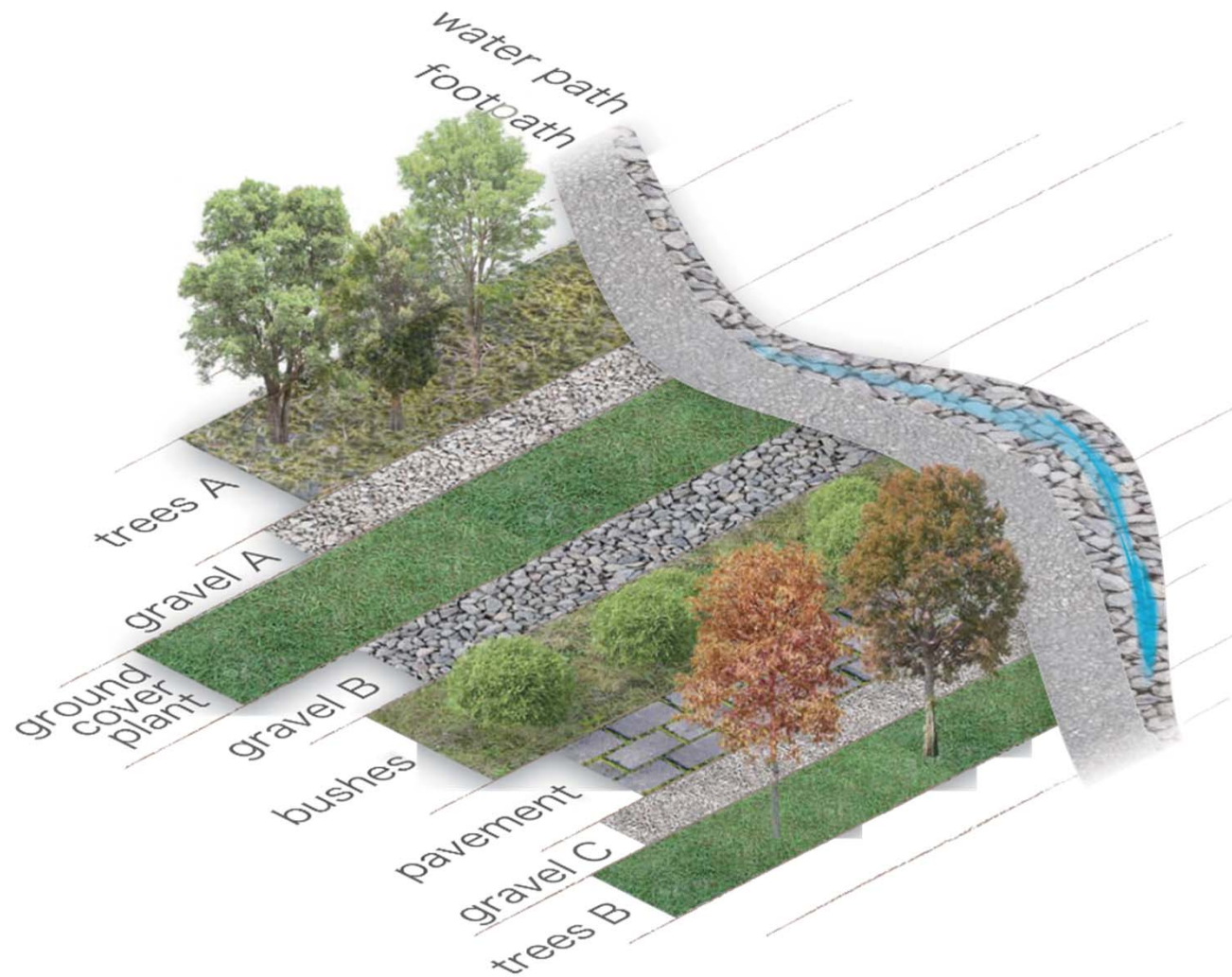
リニア軌道建設や駅前広場整備による水の流れの変化

周辺地域への影響を抑える雨水対策

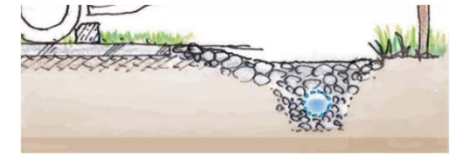


スポンジシティの概念図

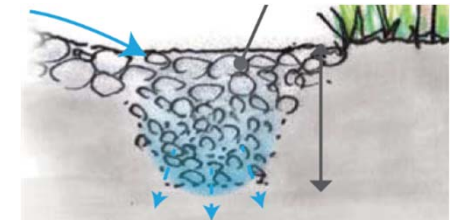
「水引ライン」の検討



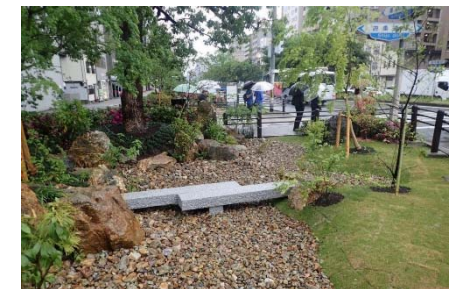
様々な種類の水引ラインのイメージ 広場の場所ごとに要素の配列や幅が変化



水みちとしての水引ライン

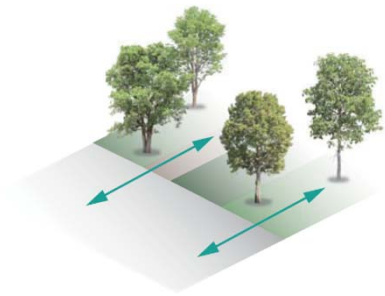
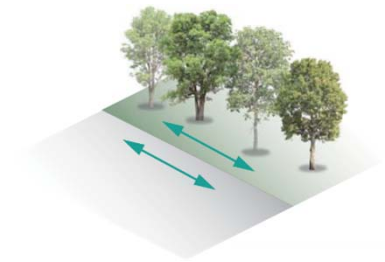
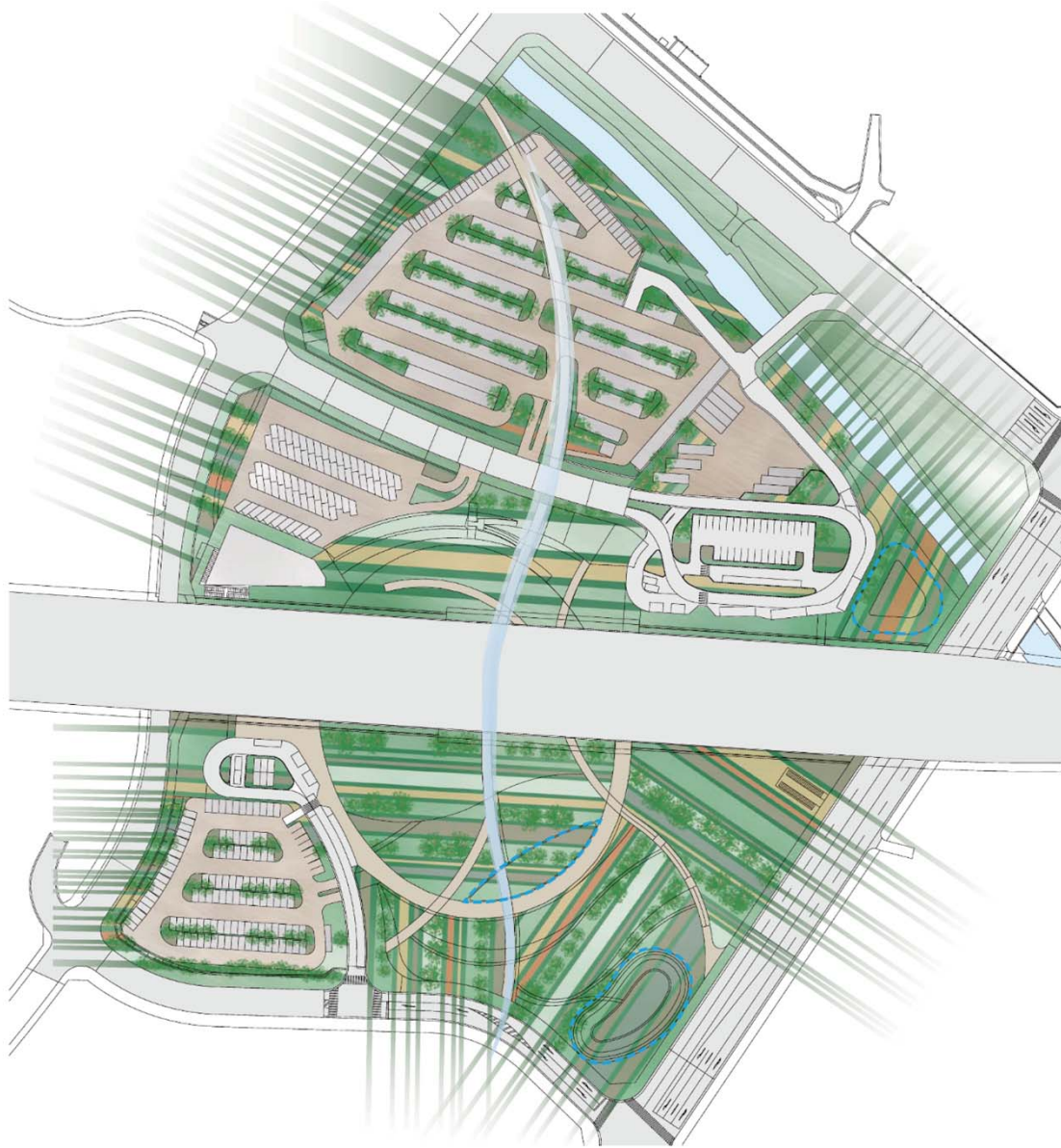


浸透面としての水引ライン



雨庭（レインガーデン）

多様な水引ラインによる「結い」のランドスケープイメージ



水引ラインによる
周辺環境との結びつき



人々を「結う」大屋根

小さな要素の集合 — 森の成り立ち



枝葉

部材



木

木造の大屋根



森

群としての木造の大屋根



伝統工芸をモチーフとした形態



水引

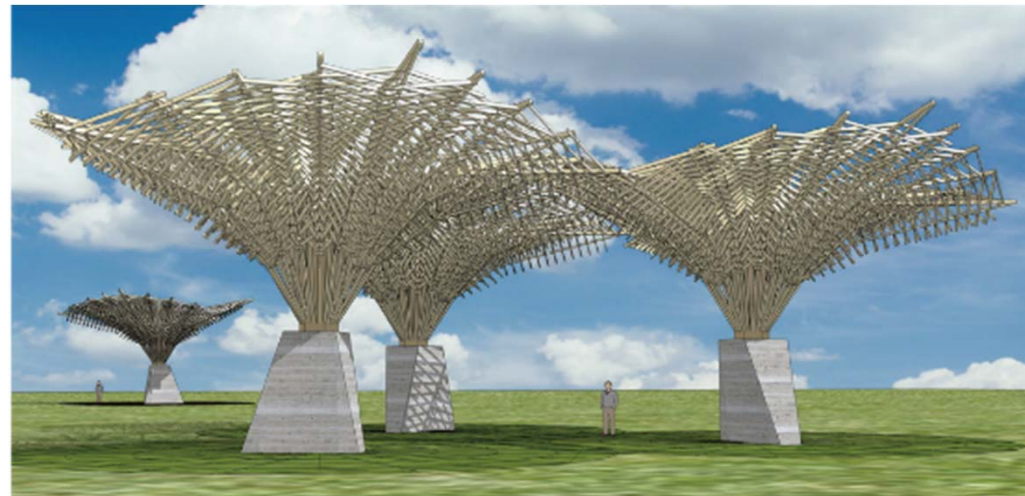
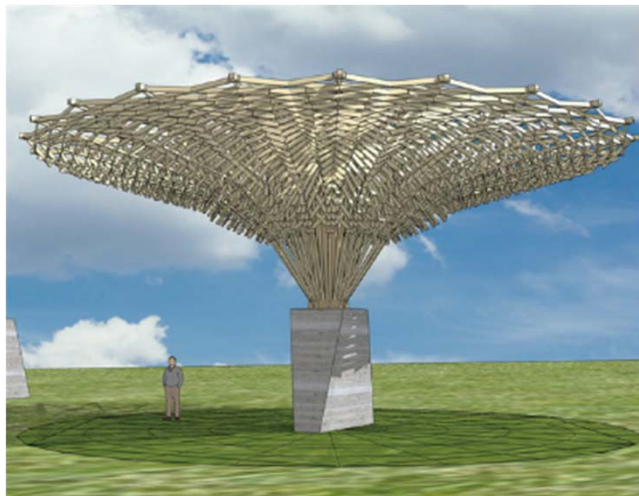
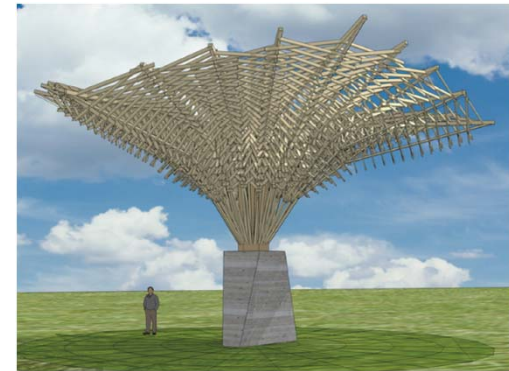
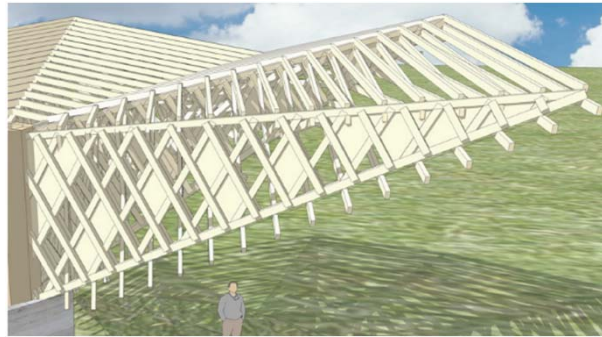
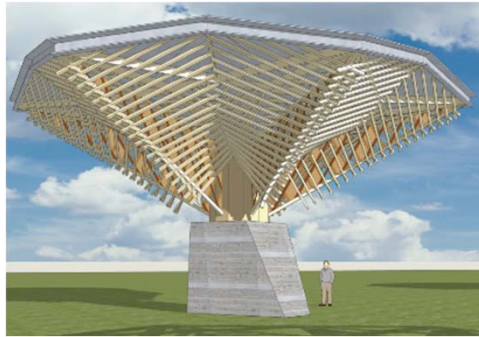


阿島傘

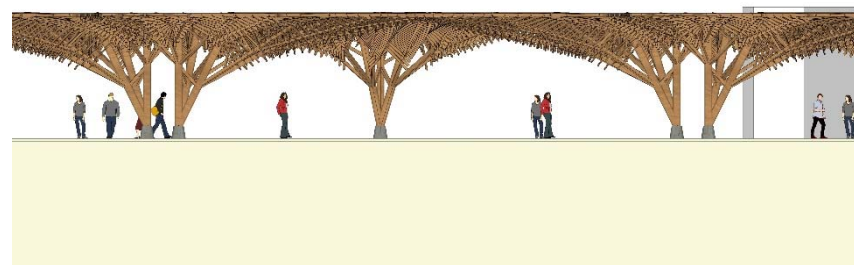
画像出典：

- ・ 木下水引株式会社ホームページ <https://mizuhiki.co.jp/story/>
- ・ 朝の学舎ホームページ <https://www.koaglobal.com/manabiya/cn19/cn33/pg280.html>

材積縮減や繊細さの表現を目指した木造の大屋根の検討



木造の大屋根のデザインイメージ



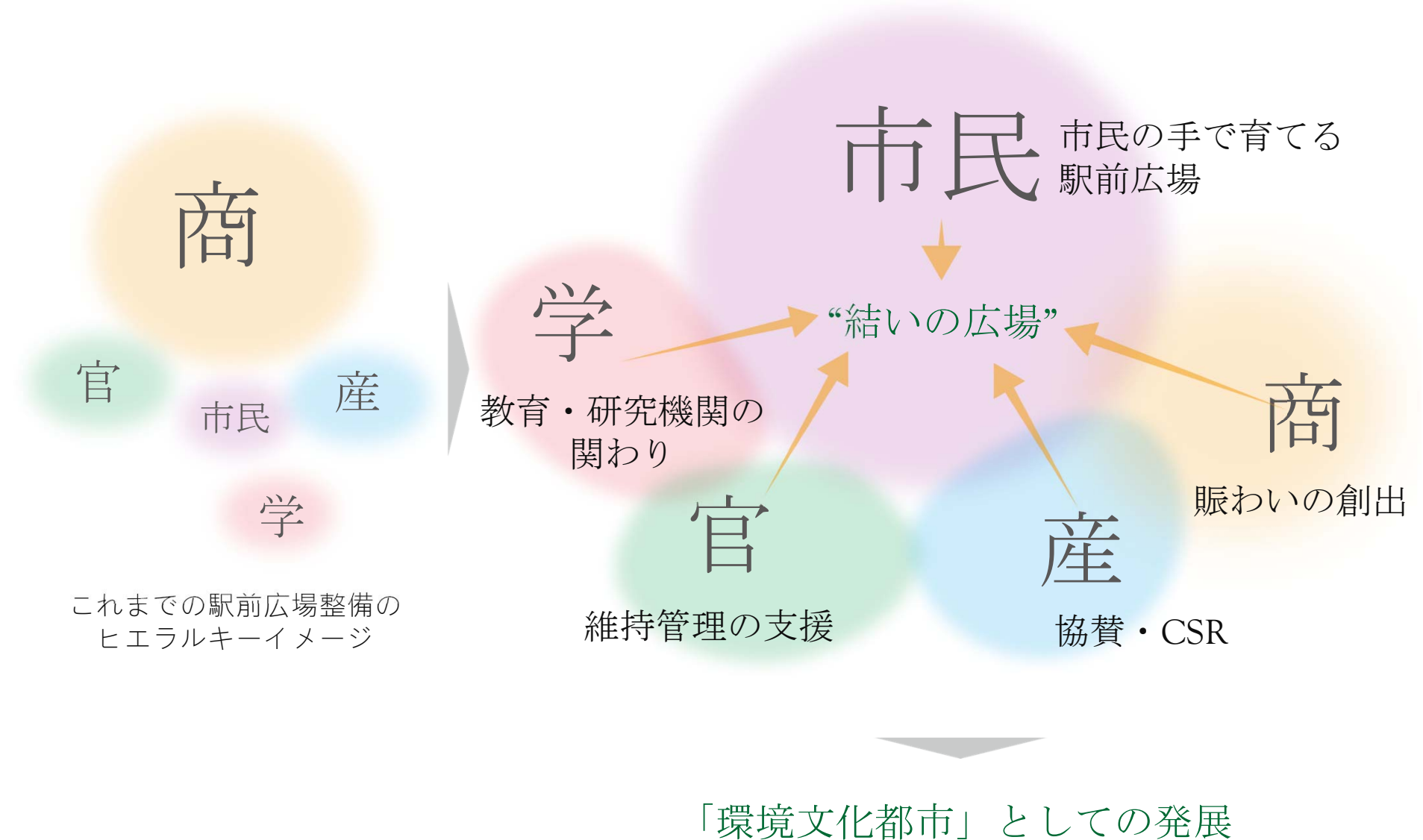
積極的な森林資源の活用



木材の履歴確認（トレーサビリティ）体制の構築



駅前広場を共に育てていく整備・管理の連携体制（案）



駅前広場における産学官連携の考え方

信州大学関連研究室サテライト

景観デザイン工学研究大学院
サテライト 等

学 Field Work
Laboratory

産
Greentech Incubator

“結いの広場”

市内全域に波及する産学官連携の輪

官 Community-Based
Administration



伝統工芸や地域文化を発信する
ミュージアム等を検討

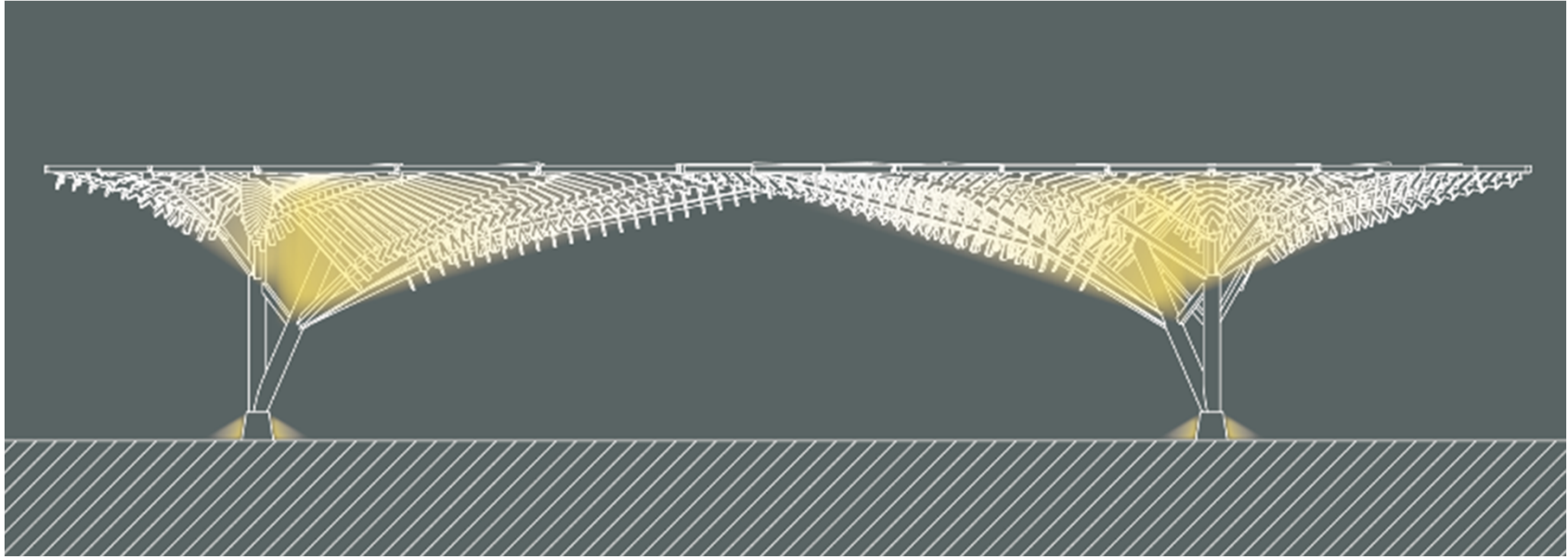


木材のトレーサビリティ管理や
市民参加のワークショップ等

デザインガイドライン

各部のデザイン指針について（抜粋）

光の扱い（照明計画）



大屋根を照らす間接光と足元灯のイメージ

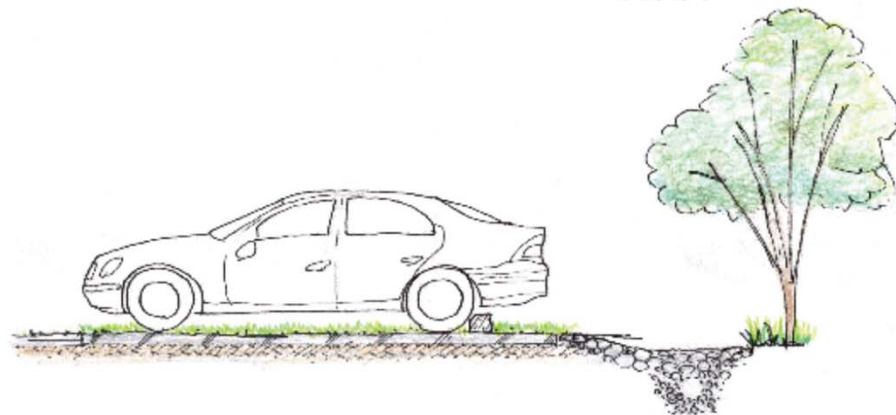
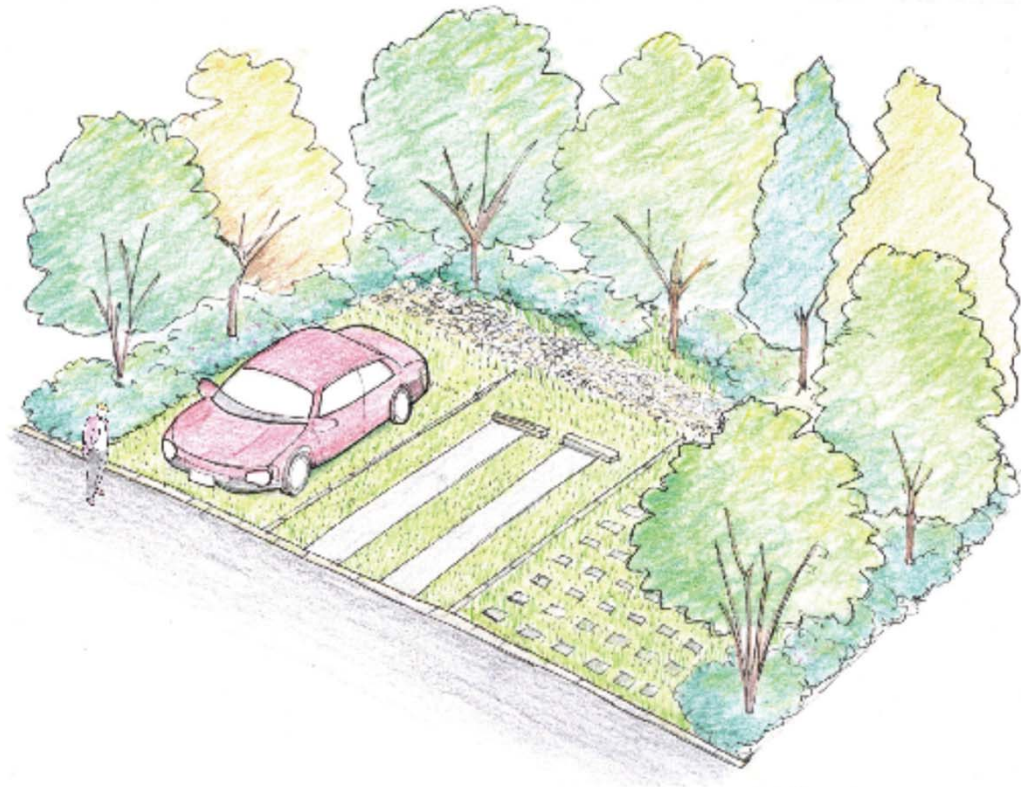


信州・伊那谷の美しい星空



下方から照らす木格子構造のイメージ

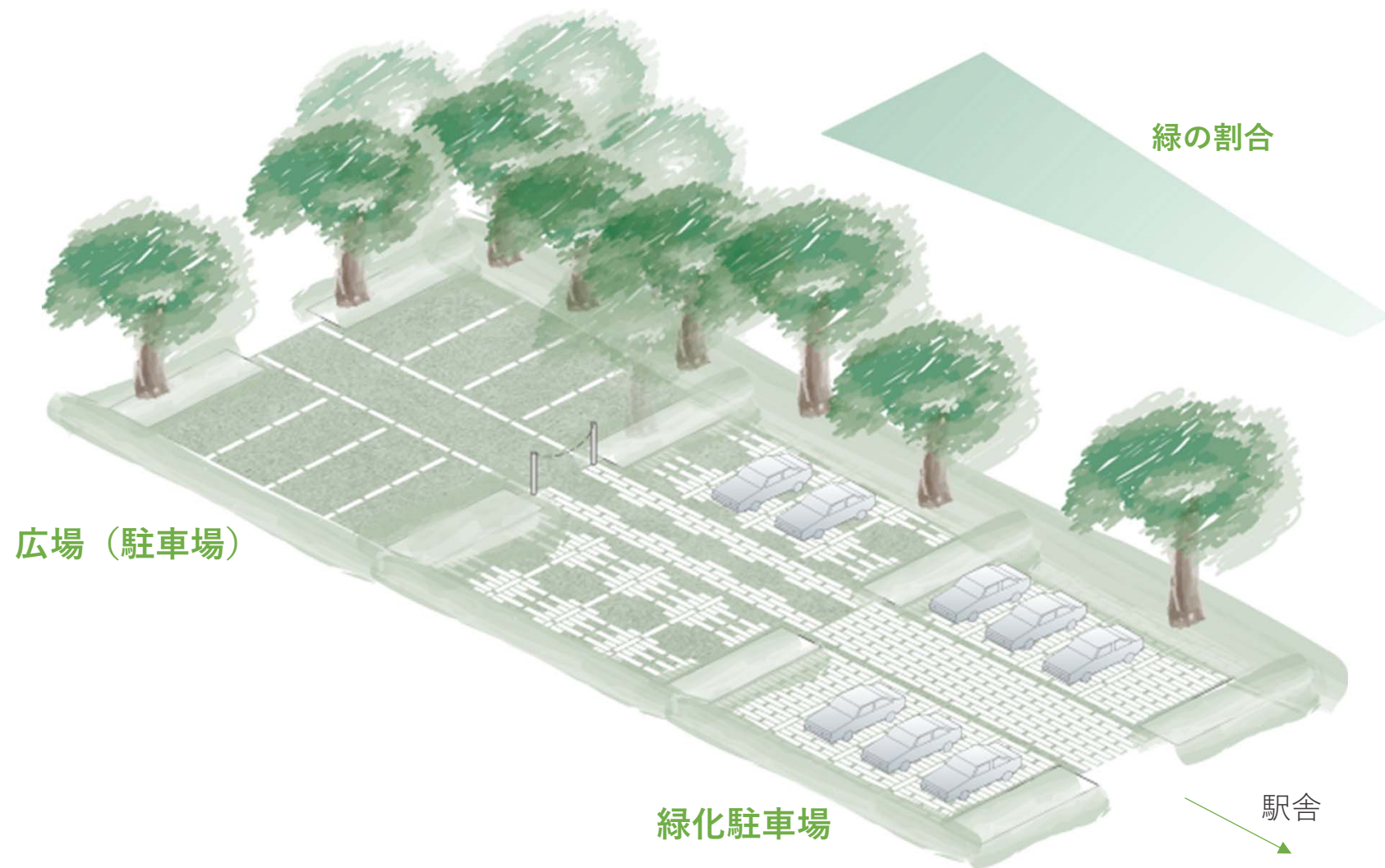
駐車場



緑化舗装による駐車区画イメージ



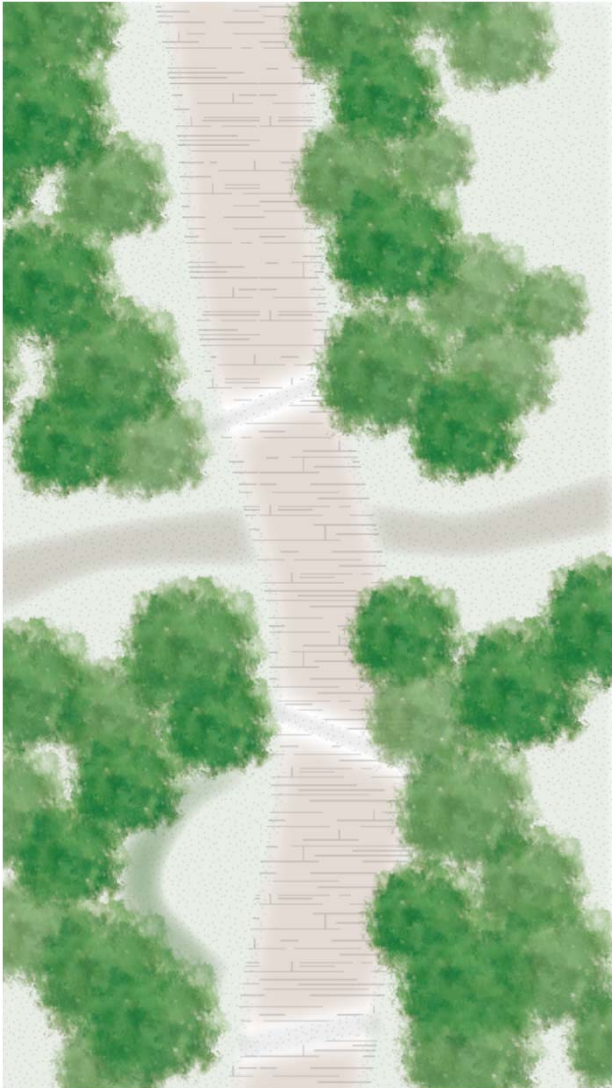
駐車場



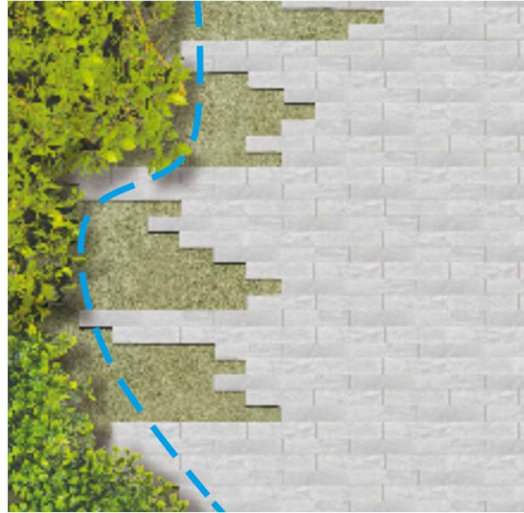
利用頻度によって緑の割合を変化させた駐車区画イメージ

園路・グラウンドエッジ

非直線的な散策路



非直線的なエッジ・縁石



素材・色彩計画

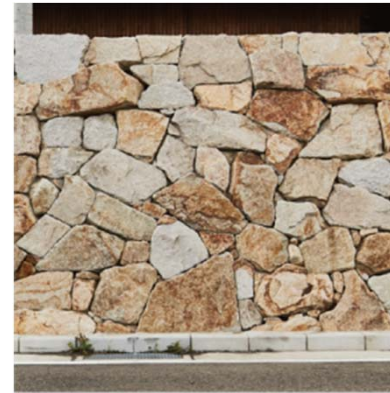


ベージュ～茶系



グリーン系

季節の草花・果樹・紅葉



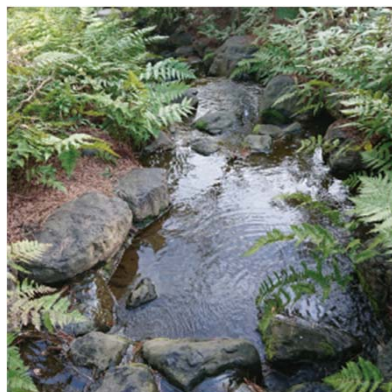
ベージュ～錆び鉄系

グレー系



ベージュ～錆び鉄系

グレー系

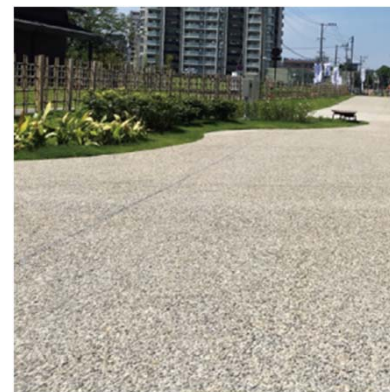


水の流れ・反射



ベージュ～茶系

グレー系



ベージュ～茶系



こげ茶(景観色)

道路・舗装



その他



舗装材張替えによるサイン



自然素材を用いたサイン



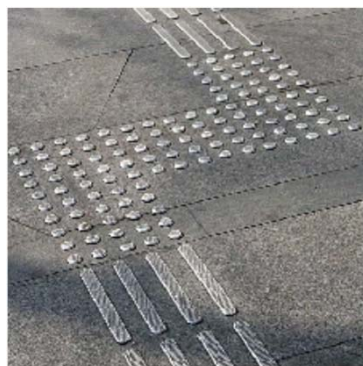
自然石のボラード



RC擬石ボラード



自然石の舗装材



防滑仕様の点字ブロック



景観になじむ防滑仕様のスロープ



音声触知式案内板

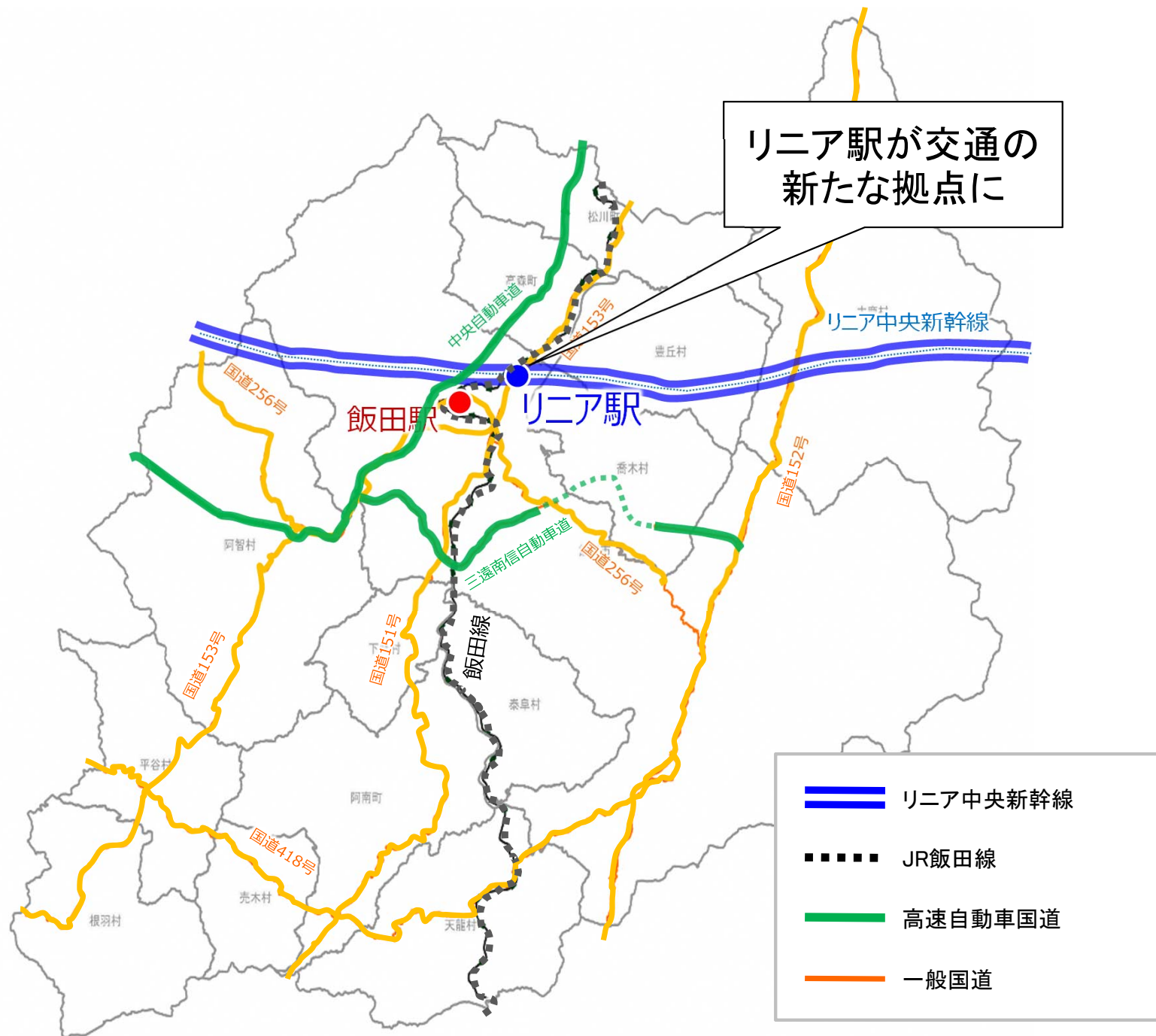


飯田市 結いの広場

その他画像の出典は別紙資料をご覧ください。

リニア駅からの二次交通のあり方

飯田下伊那の交通網の状況



自動運転等の技術により将来的に導入が想定される乗り物

パーソナルモビリティ

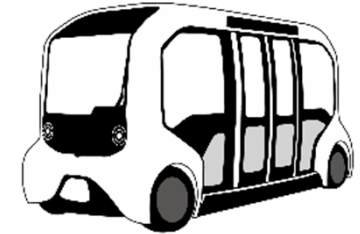
イメージ



超小型モビリティ (+自動運転機能)



小型自動運転バス



特徴

活用想定等

- 座った状態でまたは立ち乗りで移動できるものが存在
- まちなかでの近距離移動を想定
- 基本的に1人で利用

- コンパクトで小回りが利く
- 地域内の手軽な移動の足となる
- 1人～2人乗り程度の車両

- 予約の手間や速達性の面で優れる
- 長距離移動時において手荷物を積載可能
- 車両によって定員が異なり、最大20人程度乗車可能

技術開発状況

- 国土交通省が定める定格出力や乗車定員などの基準を満たしたパーソナルモビリティは公道走行が可能
- 国土交通省が定める定格出力：1.0 KW以下

- 遠隔操作及び監視有の自動運転実証実験中

- 遠隔操作及び監視有の自動運転実証実験中

コスト

- 立位で乗車する電動キックボードの場合10万円/台から
- 座位で乗車する原動機付き歩行補助車の場合は、およそ100万円/台

- 車体価格：約170万円/台(超小型バッテリーEV)

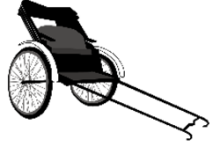
- 約7千万円/台(自動運転小型EVバス 11人乗り)
- 別途システム導入調整費、クラウドサービス利用料、導入支援費等

・トンネル区間等では、磁気マーカー敷設(約300万円/50m)等の環境整備が別途必要

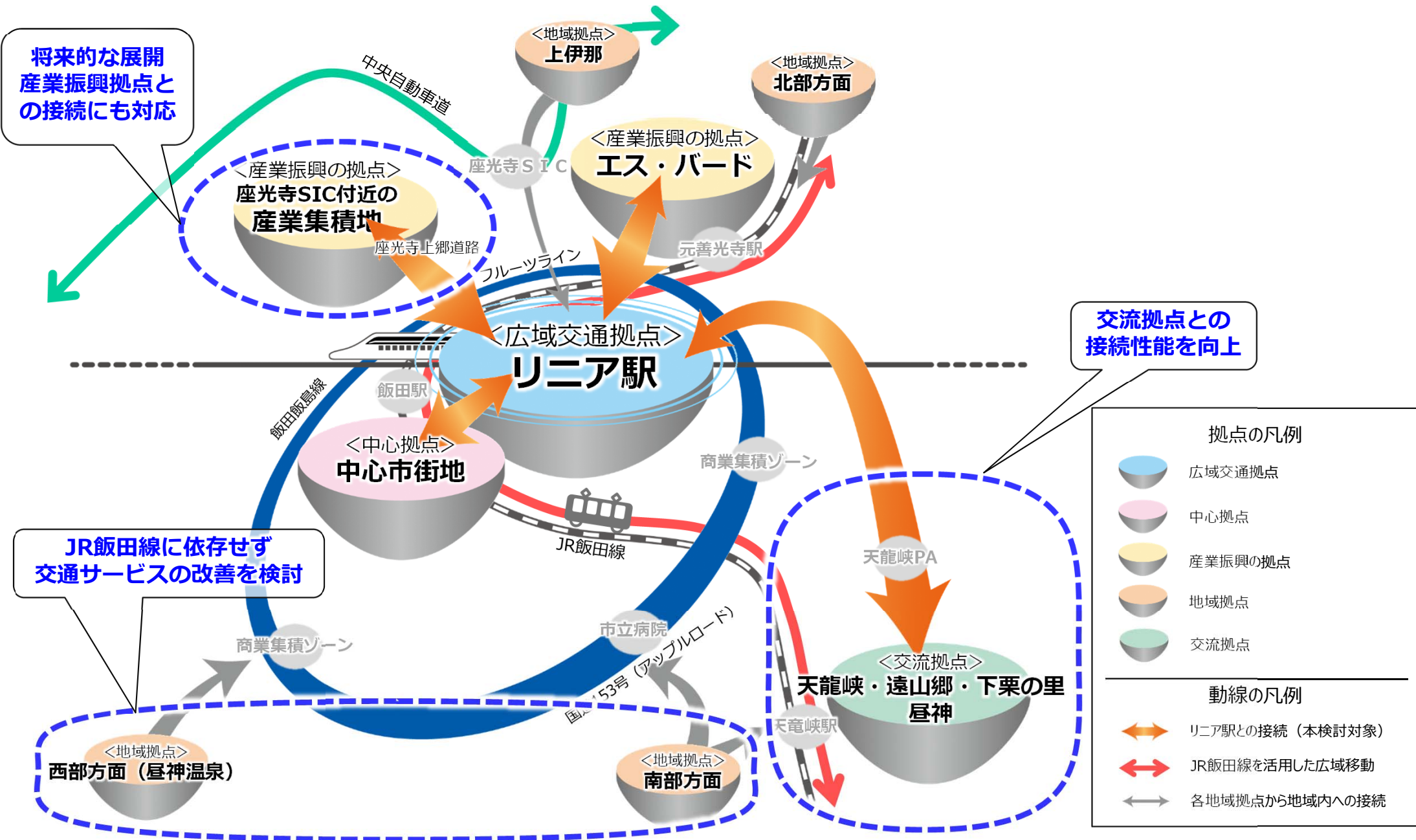
自動運転等の技術により将来的に導入が想定される乗り物

その他（空飛ぶ車、自走型ロープウェイ、DMV等）

（参考）人力車

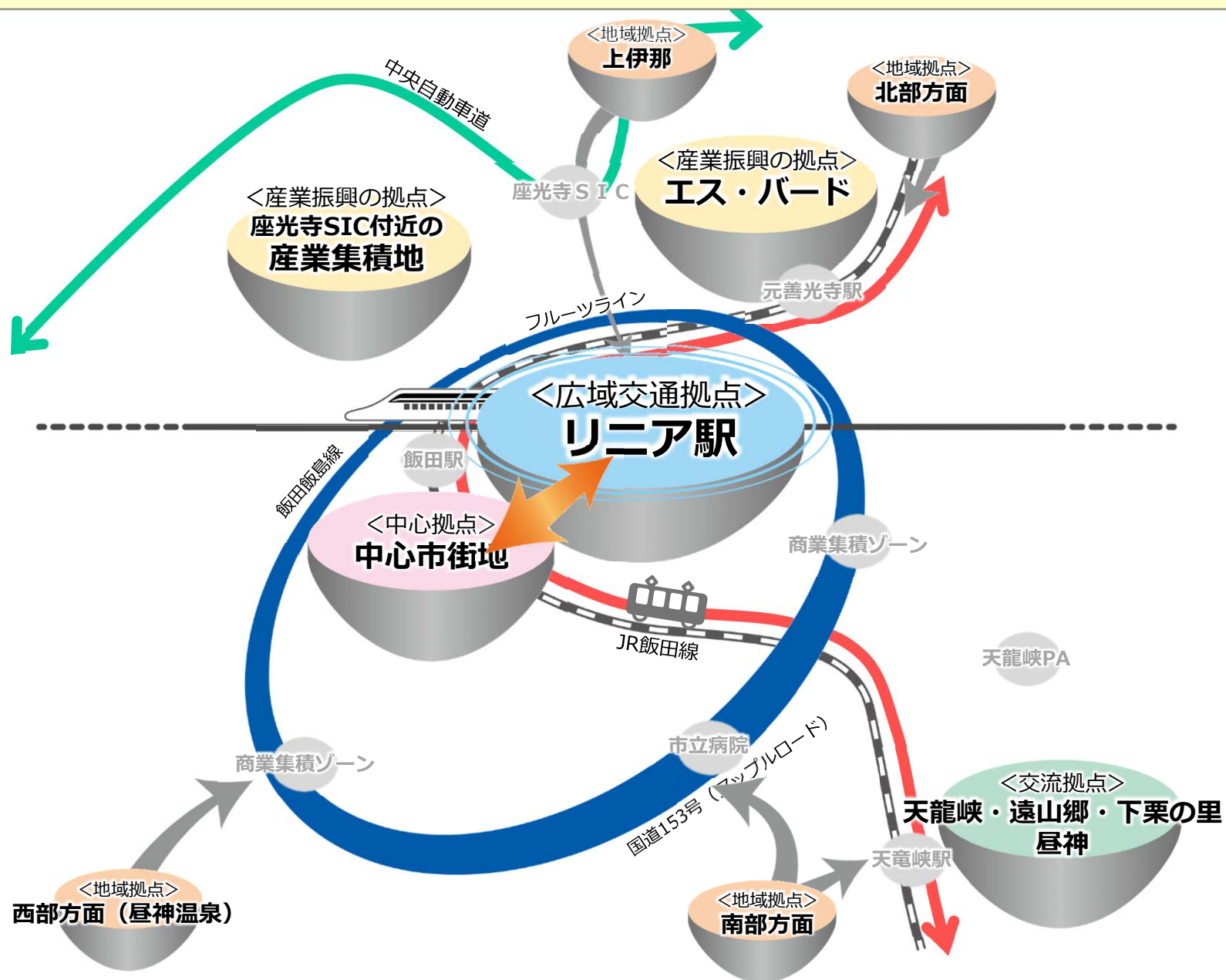
名称	空飛ぶ車	自走型ロープウェイ	DMV デュアル・モード・ビークル	
特徴 活用想定等	- 電動で垂直離着陸が可能なモビリティ - 大阪関西万博2025で利用 - リニア駅から離れた遠隔地への移動に活用	- 都市型自走式ロープウェイ - 柔軟な路線設計が可能 - 輸送能力は4～12人/台	2つの手段(鉄道線路と道路等)での走行が可能なモビリティ	- 伝統的 personnel 輸送車両 - 観光地の遊覧に用いられる - 坂道が多い地域では活用が難しい 1～3人乗りで車夫が牽引
技術開発状況	大阪関西万博2025後、商用運航を目指すことを目標に試験飛行・実証実験中	民間会社が運行を開始予定	- 実用化済みではあるが、運用には鉄道とバスの両方の免許保有が必要 - 徳島県・高知県の阿佐海岸鉄道で2021年12月25日に営業運転開始	- 道路交通法上軽車両に該当し公道走行可 - 電動アシスト付き人力車が開発されている - 既存人力車へのパーツ組込により、導入コストの抑制可能
コスト	2023年に事業をスタート、2030年代から実用化を拡大 - 経済産業省「空の移動革命に向けた官民協議会」におけるロードマップ参照	建設費は1km あたり10～20億円	- 阿佐海岸鉄道の場合は16億円程度（うち車両購入費4億円程度） - 導入には鉄道会社との協議が必要	- 基本金額（1台当たり） 1人乗り 150万円台 2人乗り 170万円台 3人乗り 200万円台 - シート等のグレードにより異なる - 電動アシストは未定

リニア駅と地域の各拠点を結ぶ動線

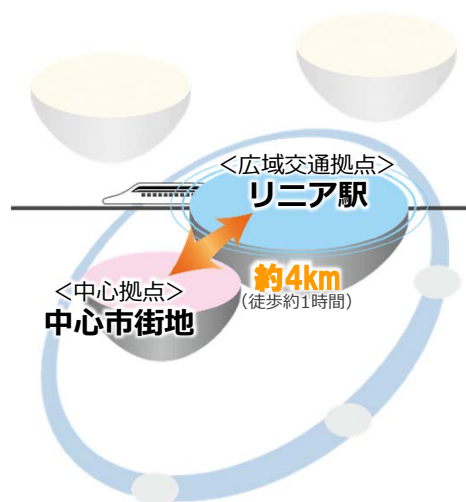


リニア駅～中心市街地間

様々な技術を導入し、シームレスな交通サービスを整備



リニア駅～中心市街地間



接続の考え方

- ・ 広域交通拠点（リニア駅）と中心拠点を接続

想定される利用者

- ・ 飯田市民、周辺町村住民のリニア駅との往来経路
- ・ ビジネスマン等来訪者のリニア駅と中心市街地との往来
- ・ 飯田市内の周遊を兼ねた飯伊地域周辺への観光利用

重要視する機能（多目的に利用される重要区間）

- リニアのダイヤと併せた短い運行間隔
- シームレスな接続の確保
- 市内の観光拠点に立ち寄れる機動性

住民のリニア駅アクセス

交通拠点間の移動

（参考） 市内の周遊

既存技術で想定される接続



バス(有人)

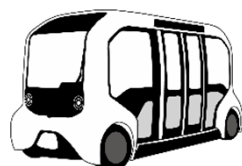


タクシー



レンタル・シェアサイクル

将来技術で想定される接続



小型自動運転バス

- [求められる機能]
- ・ 予約不要で市民が気軽に利用できる
 - ・ 長距離移動の手荷物を積載可能な容量



超小型モビリティ
(自動運転)

- [求められる機能]
- ・ 自由な目的地の設定
 - ・ ビジネスパerson 2～3人が乗車可能な容量

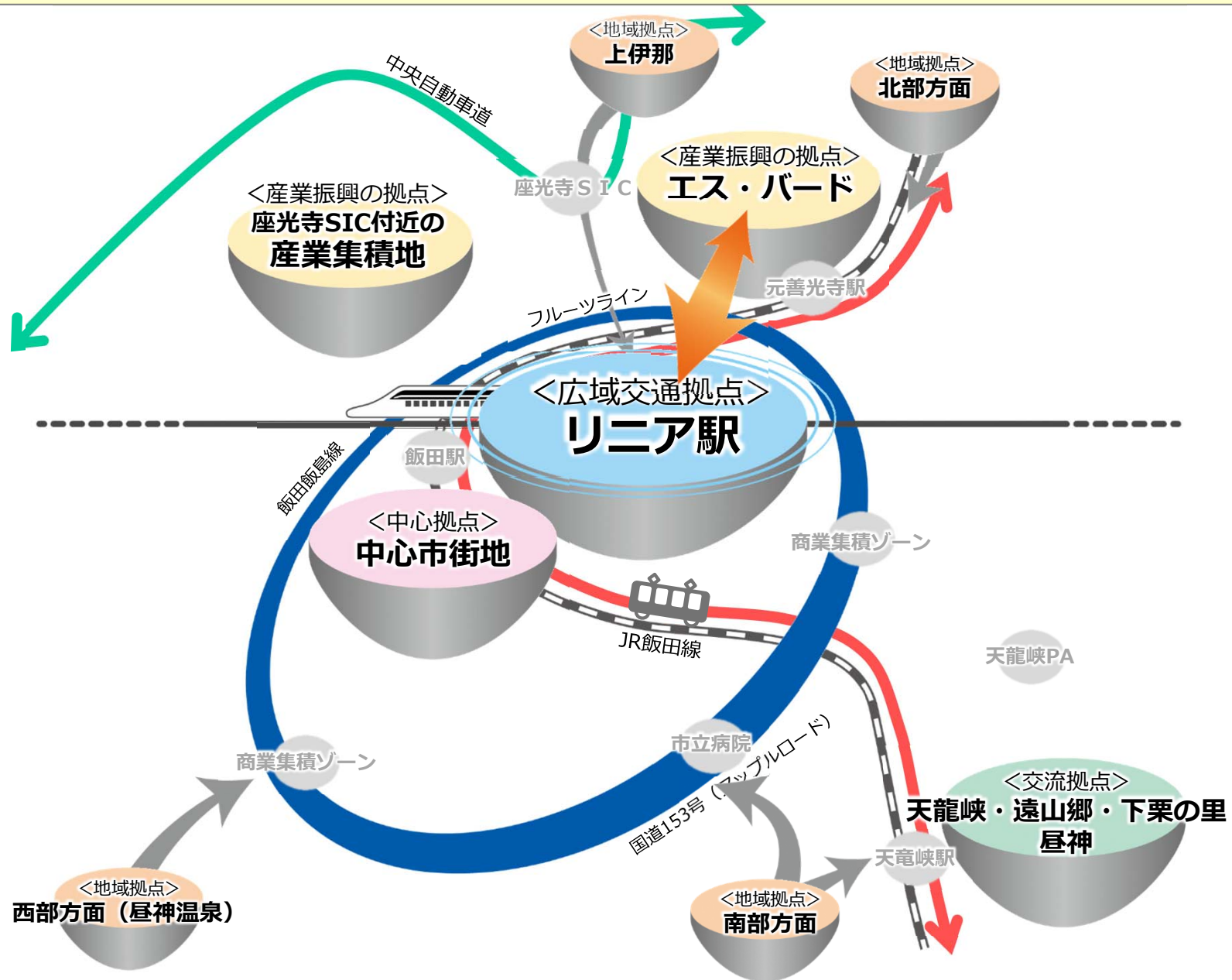


(搭乗型移動支援ロボット、
原動機付歩行補助車)

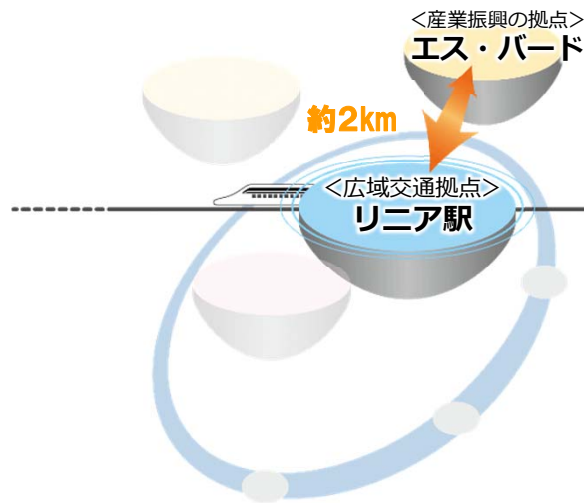
- [求められる機能]
- ・ 街並みや景色が見え、移動自体を楽しめる
 - ・ どこにでも停められ、気軽に観光ができる

リニア駅～エス・バード

リニア駅⇔元善光寺駅の観光交通も考慮



リニア駅～エス・バード



接続の考え方

- ・ 広域交通拠点（リニア駅）と産業振興の拠点（エス・バード）を接続
- ・ 広域交通拠点（リニア駅）と元善光寺及び元善光寺駅との接続

想定される利用者

- ・ 通勤や商談目的等のビジネスマンが迅速に拠点間を移動
- ・ 飯田市民、周辺町村住民のリニア駅との往来経路
- ・ 経路途中に位置する元善光寺への観光利用

重要視する機能（ビジネスと観光利用を両立する区間）

- シームレスな接続の確保
- 元善光寺等の観光拠点に立ち寄れる機動性

ビジネス（直通）

既存技術で想定される接続



バス(有人)

ビジネス（立ち寄り）



タクシー

観光



徒歩

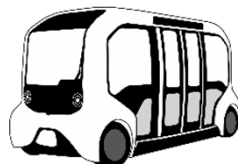


レンタル・シェアサイクル



人力車

将来技術で想定される接続



小型自動運転バス



超小型モビリティ
(自動運転)



(搭乗型移動支援ロボット、
原動機付歩行補助車)

[求められる機能]

- ・ 予約不要・速達性
- ・ 長距離移動の手荷物を積載可能な容量

[求められる機能]

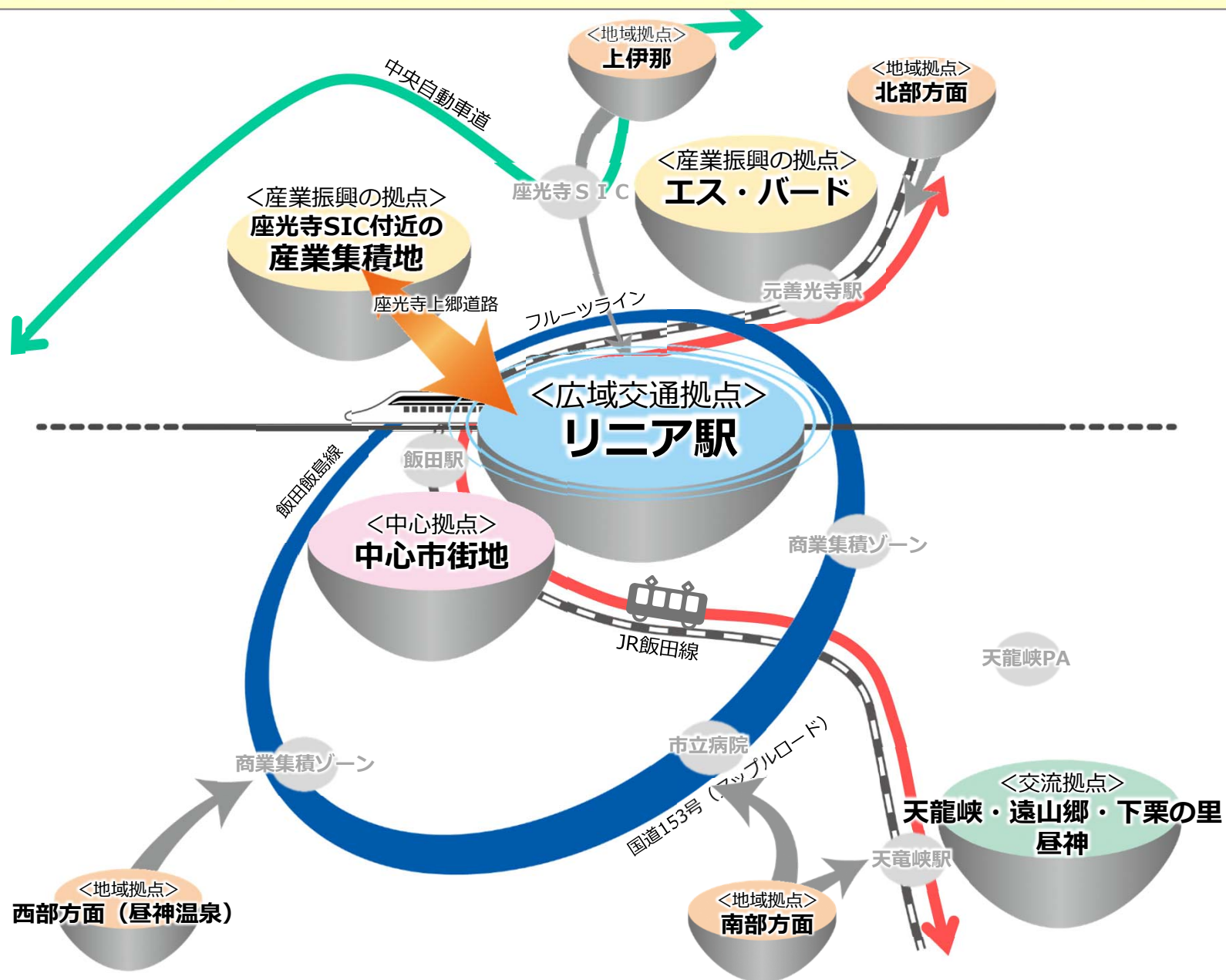
- ・ 自由な目的地の設定
- ・ ビジネスパーソン2～3人が乗車可能な容量

[求められる機能]

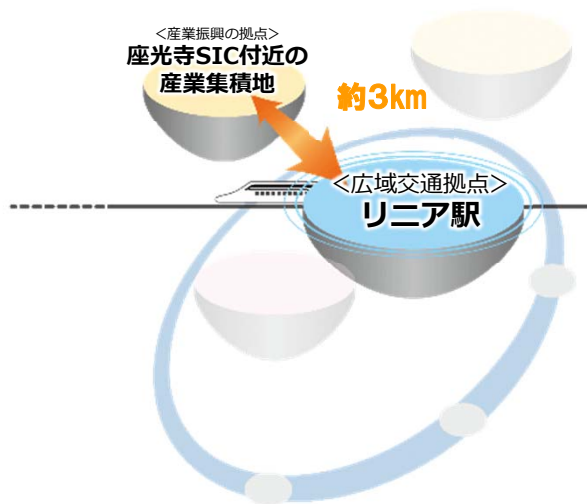
- ・ 街並みや景色が見え、移動自体を楽しめる
- ・ どこにでも停められ、気軽に観光ができる

リニア駅～産業振興の拠点候補地（座光寺SIC付近）

中央道へのアクセスを見据えた新たな拠点との接続



リニア駅～産業振興の拠点候補地（座光寺SIC付近）



接続の考え方

- ・ 広域交通拠点（リニア駅）と産業振興の拠点（座光寺SIC付近の産業集積地）を接続
想定される利用者
- ・ 座光寺SIC付近の産業集積地への通勤利用
- ・ 通勤や商談目的等のビジネスマンが迅速に拠点間を移動

重視する機能（通勤の利便性を向上させる区間）

- 需要の集約
- 輸送力の確保と移動時間の短縮

既存技術で想
定される接続

通勤



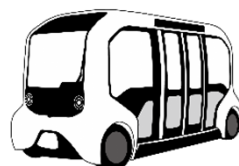
バス(有人)

活用可能な
既存乗合タクシー



乗合タクシー
(上市田線)

将来技術で想
定される接続



小型自動運転バス

[求められる機能]

- ・ 予約不要・速達性
- ・ 移動需要により運行頻度を調整可能



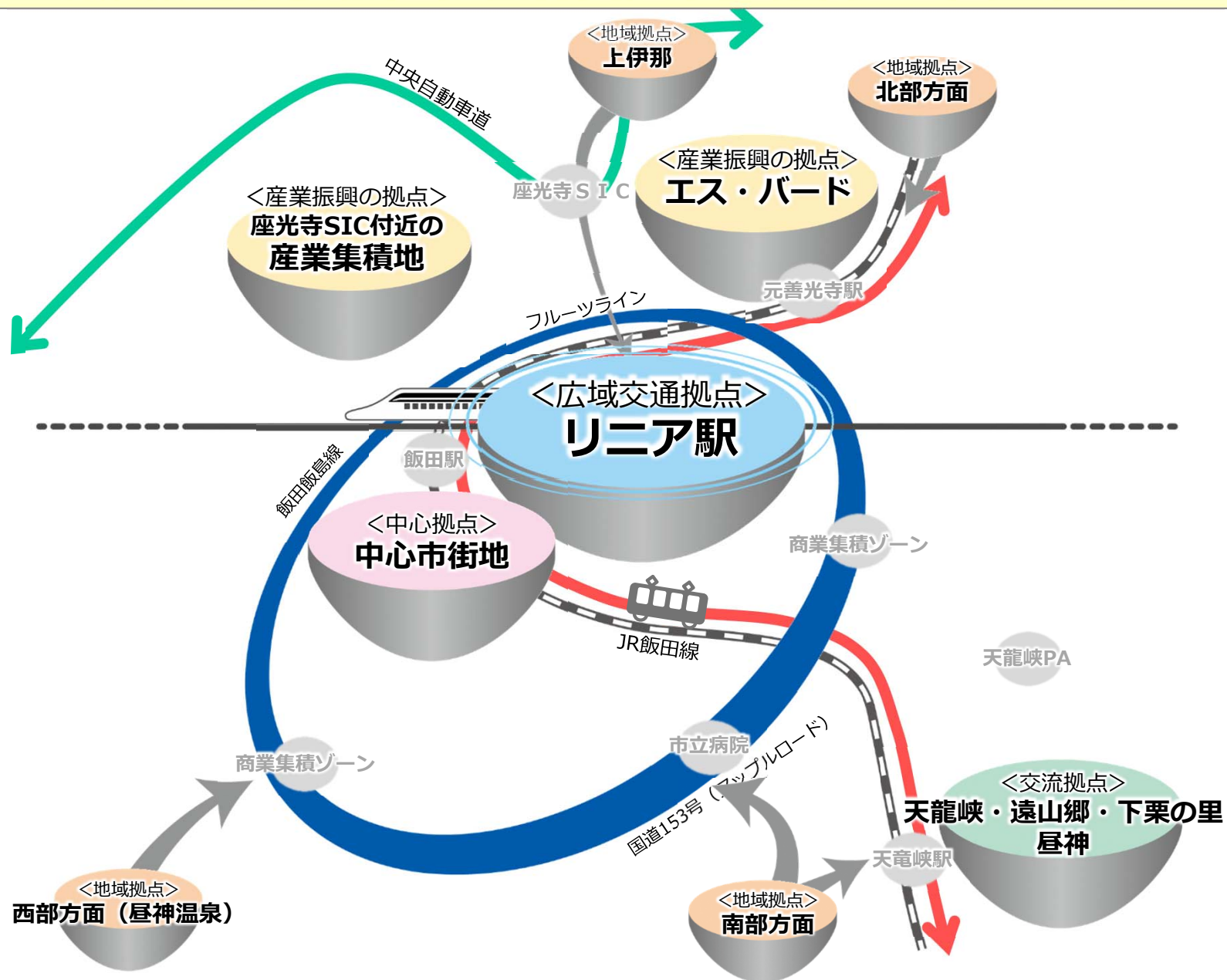
超小型モビリティ
(自動運転)

[求められる機能]

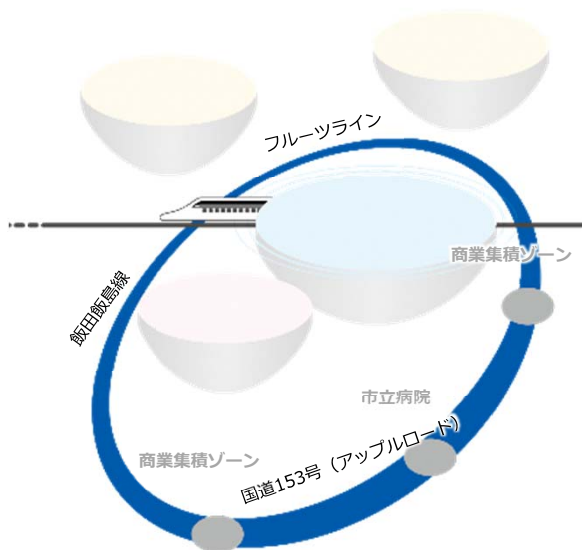
- ・ 自由な目的地の設定
- ・ ビジネスパーソン2～3人が乗車可能な容量

市内の循環・回遊

環状に結ぶ道路の活用による回遊・周遊



市内の循環・回遊



既存技術で想定される接続

将来技術で想定される接続

接続の考え方

- ・ 飯田市内の中心拠点（市立病院や商業集積ゾーン）を循環
- ・ 各拠点からの接続

想定される利用者

- ・ 市民のリニア駅へのアクセス
- ・ 周辺町村住民の飯田市内の主要な拠点へのアクセス経路

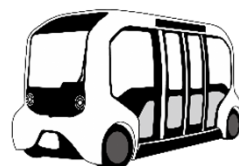
重視する機能（飯田市内の拠点を内環状道路の活用により回遊・周遊）

- 市内の拠点到に立ち寄れる
- 市立病院等の交通結節点とのシームレスな接続の確保

飯田市拠点間移動



バス(有人)



小型自動運転バス



グリーンスローモビリティ

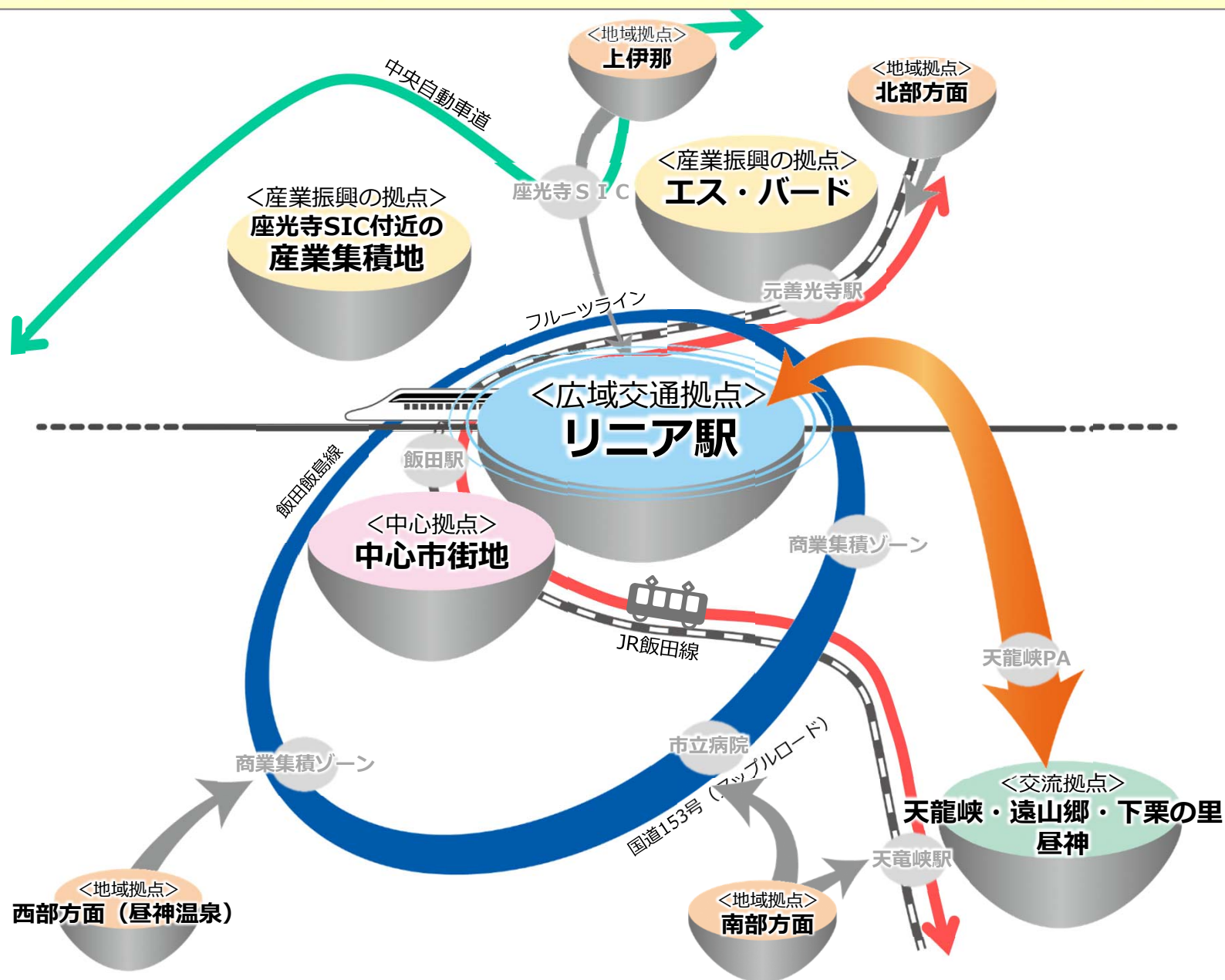
出典：国土交通省HPより

[求められる機能]

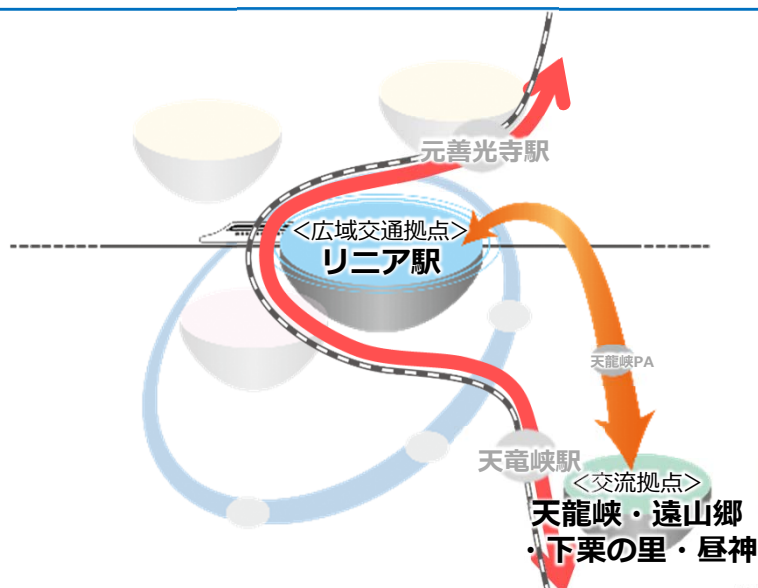
- ・ 予約不要で気軽に利用できる
- ・ 需要に応じて輸送力を調整できるモビリティ

リニア駅～交流拠点（天龍峡や遠山郷などの観光地）

遠方の交流拠点へサービス性を高めながら接続



リニア駅～交流拠点（天龍峡や遠山郷などの観光地）



接続の考え方

- ・ 広域交通拠点（リニア駅）と交流拠点（天龍峡・遠山郷等）を接続
- ・ 首都圏等から交流拠点までの観光（天龍峡・遠山郷等）

重要視する機能（観光振興へ寄与）

- リニア駅から交流拠点までのアクセス性向上
- 景観や雄大な自然を楽しめる移動体験
- J R 飯田線への乗車そのものを観光資源として活用

既存技術で想定される接続



バス(有人)



レンタカー・カーシェア



JR飯田線

将来技術で想定される接続



空飛ぶクルマ

[概要]

- ・ 速達性
- ・ 移動自体がアクティビティになる



小型自動運転バス

[概要]

- ・ 速達性
- ・ 長距離移動の手荷物を積載可能な容量

