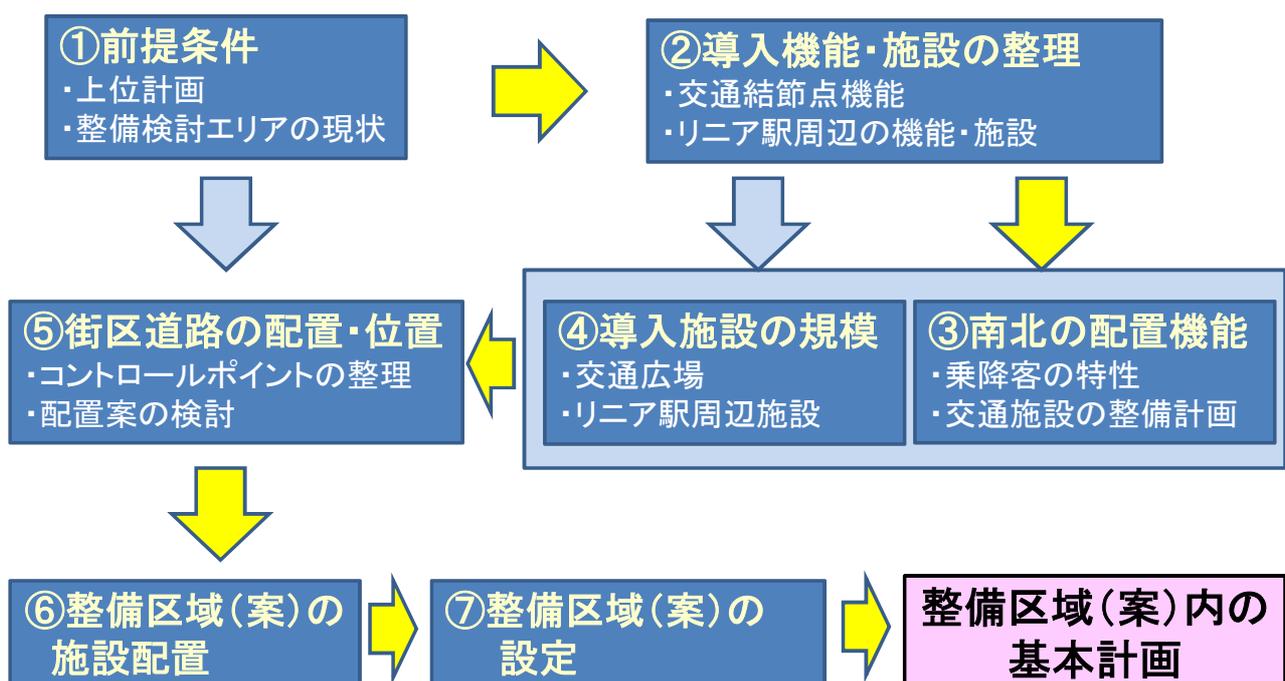


## (2) 駅周辺整備の整備範囲について

### 説明フロー



# 長野県リニア活用基本構想

表 3つの広域交流圏の概略

構築	想定地域	ポイント
①伊那谷交流圏構想	【長野県駅の駅勢圏】 上伊那・飯伊地域（伊那谷）	❖長野県駅を利用 ❖リニアを活かし、大都市や世界とつながる地域
②リニア3駅活用交流圏構想	【長野県駅・山梨県駅・ 岐阜県駅の駅勢圏】 諏訪・木曾・松本地域及び 近隣地域（県中央地域）	❖長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の利用が可能 ❖鉄道、道路、空港による多様な移動手段を選択 できる地域
③本州中央部 広域交流圏構想	【長野県全域】	❖2つの新幹線、高速道路等を基軸として、本州 中央部における流動の創出が可能な地域

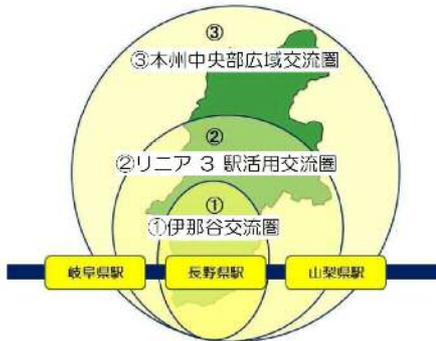


図 3つの広域交流圏のイメージ

表 伊那谷交流圏の基盤整備に関する方針等

項目	方針・取組
魅力ある駅空間の創造	県南の玄関口にふさわしい 駅空間の整備
良好なアクセスの確保	高速道路の活用 ①高速道路へのアクセス性向上 ②高速道路と各地域の連携強化 (スマートIC含む) ③駅勢圏の拡大に向けた高速道路の 整備（三遠南信自動車道含む）
	道路ネットワークの強化 (国道153号の整備など)
	JR飯田線の活用 ①JR飯田線との乗換えの利便性確保 ②JR飯田線の利便性向上 ③JR飯田線の活性化

# リニアバレー構想(骨子)

## ②将来構想

## 1 国際空港へ1時間でアクセスするグローバル活動拠点 ～世界とつながる～

グローバル産業や研究開発機関、航空産業クラスター、メディカルバイオクラスターといった新たな時代の産業の集積と次世代産業の創出を進める。

## 2 巨大災害時のバックアップと食料・エネルギーの新しい供給拠点 ～日本を支える～

首都圏と中京圏の中間に位置し、リニアを活かした時間短縮効果を最大限発揮できる地の利をいかすことで、首都機能や企業の中核機能のバックアップを果たす。

## 3 高度な都市空間と大自然とが近接した「対流促進圏域」 ～ここで豊かに暮らす～

都市圏への通勤や二地域居住、週末農業など新たなライフスタイルを提案するとともに、豊かにくらすための地域づくりや魅力ある自然環境の保全と景観の形成を進める。

## 4 世界から人を呼び込む感動フィールド ～ここでふれあう～

インバウンドも含めた広域観光の促進により交流人口を拡大させるため、美しい信州の原風景や文化を活かした広域観光ルートづくりや体験型観光の促進を図る。

# リニア将来ビジョン

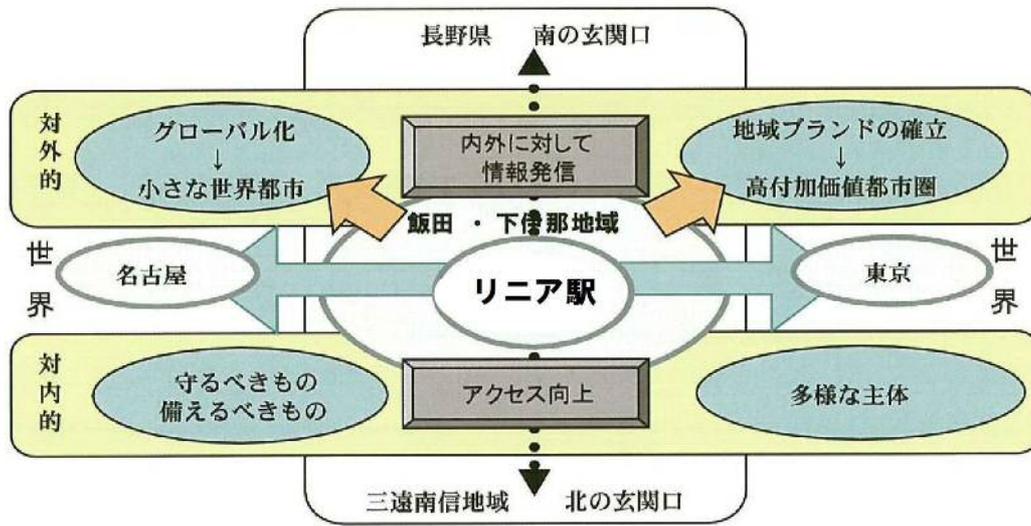


図 将来の地域像

# リニア推進ロードマップ

## ②ロードマップの考え方

表 3本柱と三つくりの概要

3本柱	開業を見据えて3つの柱を設定し、それぞれに関する取組みをロードマップに記載
三つくり	「柱3：戦略的地域づくり」の具体化に向けては、人材サイクルを実現するため、デザイン思考的アプローチによる「産業」「人」「地域」の三つくりを位置づけ



図 ロードマップの構成

# 飯田市土地利用基本方針

⑤将来都市構造（持続可能な都市構造への転換）

＜都市構造の基本的な考え方＞

1. 計画に基づく土地利用＜対立から共生＞
2. 限りある土地の資源＜資産価値から社会的価値＞
3. 土地の流動化と有効利用＜土地の保有から利用＞
4. 既存ストックを利活用＜整備から利活用＞

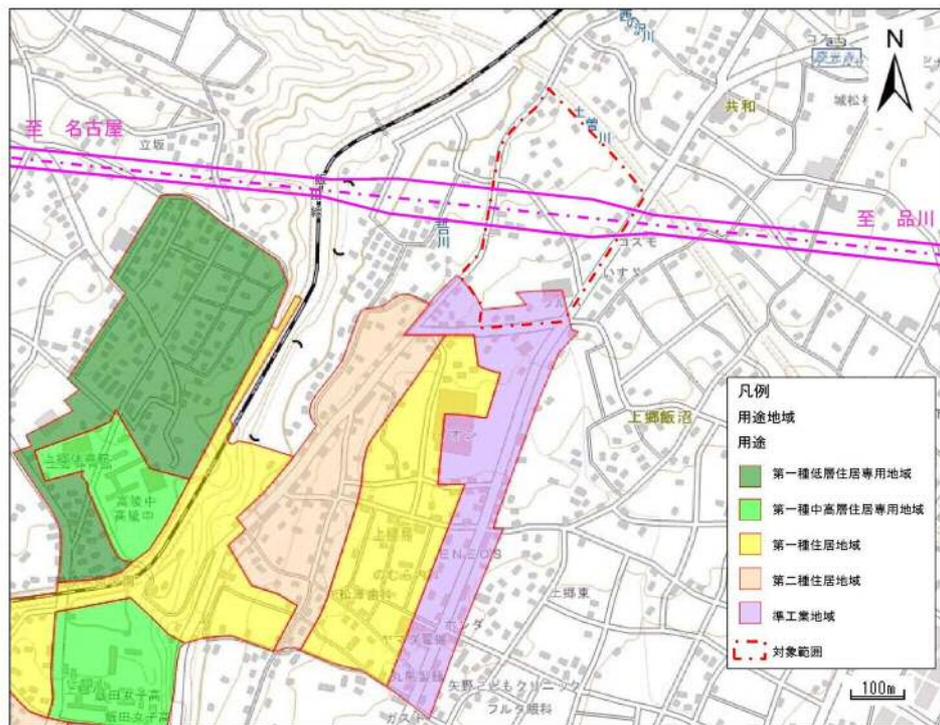
＜拠点集約連携型都市構造の推進＞

広域交通拠点	リニア駅及びその周辺区域	⇒	交通の結節点（トランジットハブ）としての機能に特化した整備を推進し、各拠点の機能が相互に高まるよう連携を図る。
地域拠点	各地区の市役所自治振興センターや公民館等のコミュニティ施設が集積された中心部	⇒	行政、教育、文化、福祉、医療、商業などそれぞれの地区に応じた地域機能の集約を図る。
交流拠点	環境、産業、生活等の新たな可能性が期待される天龍峡エコバレー地域	⇒	循環型社会のモデル地区として整備を推進し、自然や景観に配慮した佇まいの創出を図る。
中心拠点	各種業務や行政などの中核機能や特色ある商業や居住等の都市機能が蓄積された中心市街地	⇒	飯田市の顔にふさわしい品格と賑わいのあるまちを創造するため、それら機能の充実を図る

（４）広域交通拠点の整備等

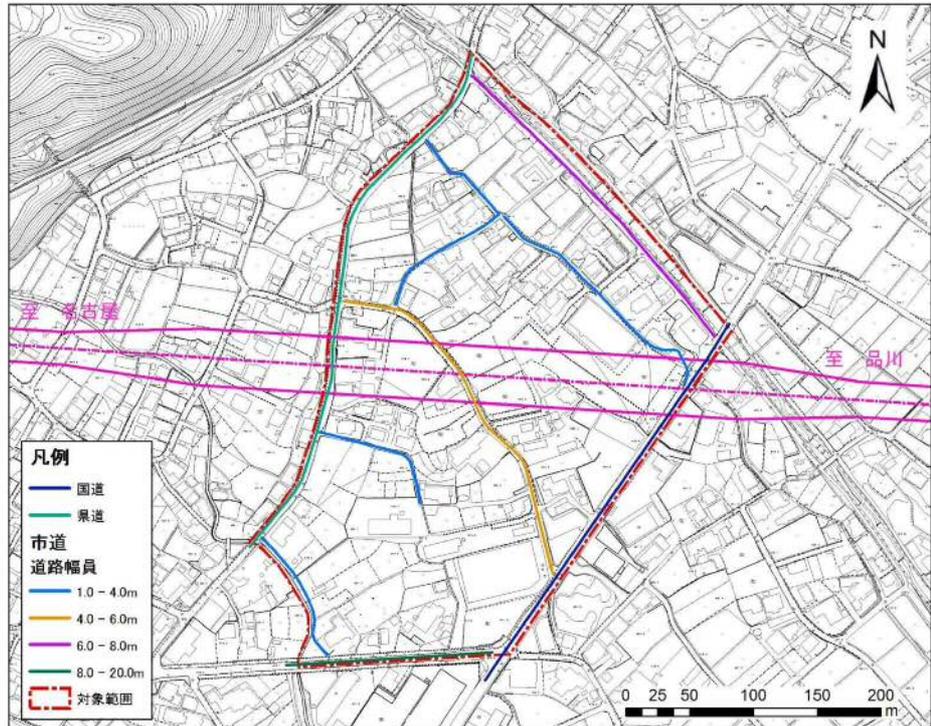
- ・広域交通拠点は交通の結節点として南信州地域はもとより長野県全体にもその効果が波及されるよう機能の充実を図る
- ・広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないよう、今ある良好な住環境や優良農用地などの保全に努める。

# 用途地域



■用途地域図

道路



■幅員別道路現況図

交通結節機能

- 道路網、地域公共交通との十分な連携
- 駐車場などの整備
- ソフト面においても機能強化

機能	交通手段	交通結節機能	備考
交通結節 (乗継)機能	バス (高速・路線)	バス乗降場、転回場	
		バス駐車場(待機場)	
	タクシー	タクシー乗降場	
		タクシー待機場	
	自家用車	乗降場(K&R)、短時間待機(停車)場	
		自家用車駐車場(P&R)	
鉄道(在来線)	JR飯田線新駅、新駅とのアクセス歩行者空間		
その他	観光バス乗降場、待機場	民営事業との役割整理が必要	
	レンタカー配車、受け渡し空間	民営事業との役割整理が必要	
アクセス強化機能	一般道路系	駅周辺(国道153号等)の道路空間拡充	
	高速道路系	スマートI.CおよびスマートI.C.連絡道路	
	乗合交通手段	中心市街地や地域拠点、主要観光施設等とのアクセスに資するバスサービス等	
	その他	レンタサイクルサービス、カーシェアリングシステム、パーソナルモビリティ等	将来的な技術進展を見据えて導入を検討

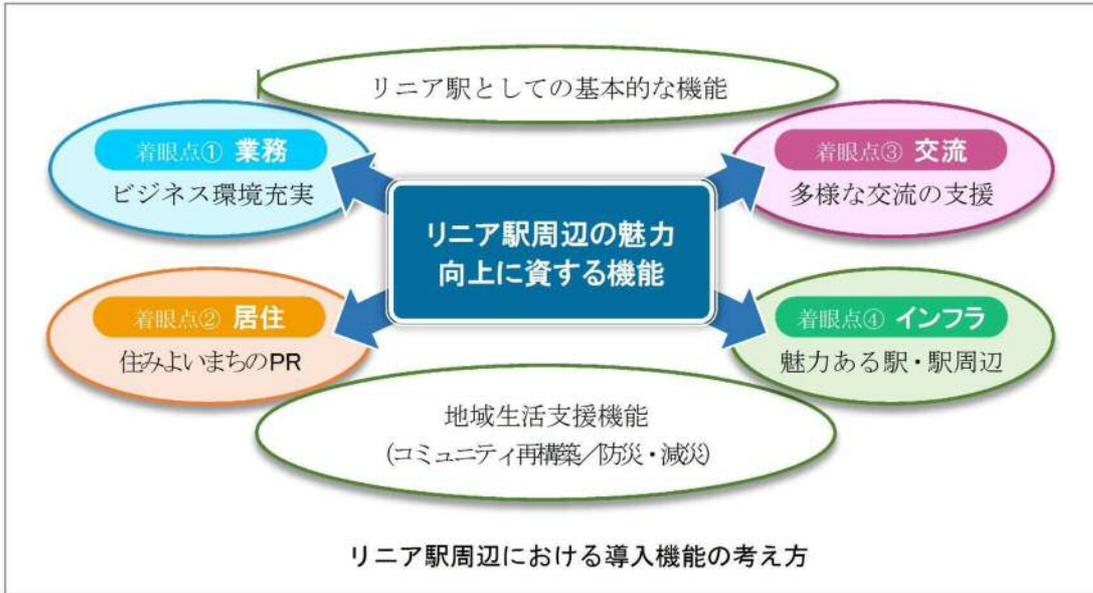
# リニア駅周辺の導入機能

基本的な機能

魅力向上に資する機能

住み続けられるための機能

地域アピール機能



# リニア駅周辺の導入機能

着眼点	目指すべき姿	駅前の果たす役割
リニア駅としての基本的な機能	・リニア駅利用者が待ち時間等を快適かつストレスなく楽しめるための、駅や駅周辺の有する <b>基本的な機能の充実</b>	リニア駅利用者の「やすらぎ空間」づくり

+

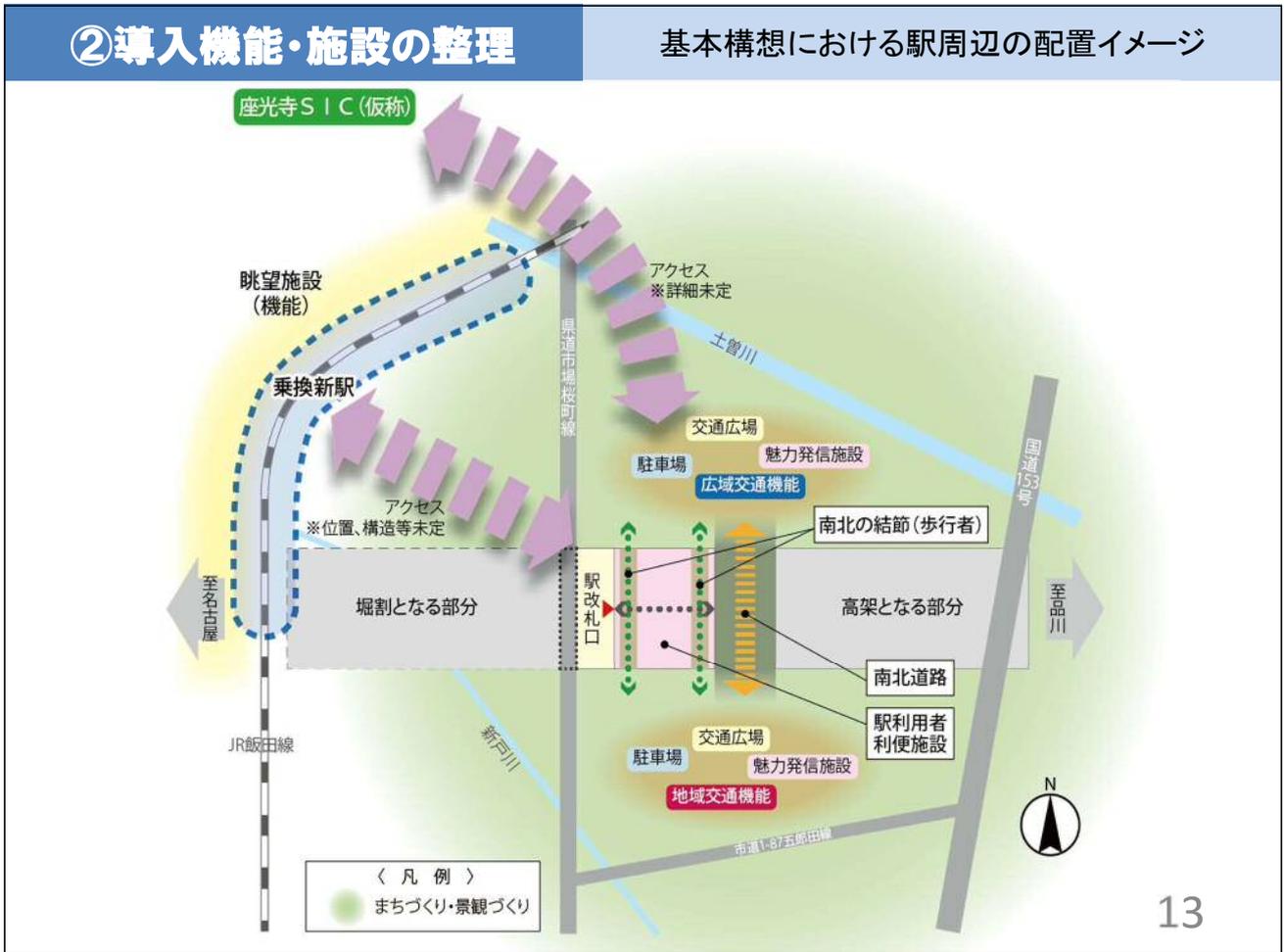
魅力向上に駅周辺に資する機能	着眼点① 業務	・リニア中央新幹線を活かした新たな <b>ビジネス環境創出やビジネス支援機能強化</b>	飯田での「ビジネス活動の最前線」づくり
	着眼点② 居住	・居住地としての魅力をリニア駅周辺で味わえる「 <b>住みよい飯田市</b> 」PR機能	飯田に「住んでみたい」と思わせる空間づくり
	着眼点③ 交流	・ <b>交流人口拡大に資する機能導入</b>	市民と来訪者の「交流拠点」づくり
	着眼点④ インフラ	・リニア駅の <b>駅機能強化</b> ・リニア駅周辺における、 <b>景観にも配慮したゆとりある歩行者空間形成</b>	飯田の新たな「顔」づくり

+

リニア駅整備を契機とした <b>地域生活支援機能</b>	・ <b>地域コミュニティの維持や再構築に資する機能</b>	南北の新たな「連携」づくり
	・ <b>発災時にリニア利用客のみならず市民等が利用できる防災・減災機能強化</b>	市民と来訪者の「安心拠点」づくり

## ②導入機能・施設の整理

## 基本構想における駅周辺の配置イメージ



13

## ②導入機能・施設の整理

## 基本構想における駅周辺の配置イメージ

### ①交通関係機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
バス関連施設	310
高速バス関連施設	230
タクシー関連施設	130
自家用車(送迎)関連施設	160
歩道設置	2,100
車道設置	520
環境空間	1,470
P&R駐車場(※1)	22,500
計(※2)	27,420

### ②今後規模を検討する機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
交通広場周辺道路(街区道路)	規模を検討
駅利用者利便施設	
魅力発信施設	
計	—

### ③駅に近接して導入するか検討を要する機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
観光バス待機空間	駅近接配置の 必要性和規模を 検討
交流施設(※3)	
公園	
計	—

$$(① + ② + ③) - \text{高架下利用面積} = \text{駅周辺整備に必要な面積}$$

(駅周辺整備事業に伴い用地買収を行う面積)

(※1)平面で整備した場合の面積(多層化によって縮小)

(※2)国の指針に基づき算定した数値。なお、構造物や施設の配置など具体的な検討に伴い、変動する可能性がある。

(※3)イベントスペース、コミュニティ施設等、人の交流に関する施設

14

## 交通広場周辺道路(街区道路)

自動車、自転車、歩行者の円滑な移動を確保するために、**車道は2車線の対面交通**とし、自転車と歩行者については、**自転車歩行者道を確保**する。また、環境や景観に配慮した**植栽を設けるもの**とする。



■穂高駅前（JR 東日本大系線）



■佐久平駅（北陸新幹線）

## 駅利用者利便施設

駅利用者の利便性を確保する。具体的な配置としては、コンコースに面した高架下などとする。



■長野駅（北陸新幹線）



■上越妙高駅（北陸新幹線）

## 魅力発信施設

地域の魅力を来訪者に対して発信する施設を配置する。具体的な規模や内容は今後検討するものとする。基本計画では道の駅を参考に**特産品販売所などの機能を備えた施設**を想定した面積を確保する。



■刈谷ハイウェイオアシス



■道の駅とよみ（山梨県）  
（公益社団法人やまなし観光推進機構 HP より）

## 観光バス待機空間

来訪者の目的やバス事業者の意向を踏まえて、観光資源を有効に活用できる機能として**観光バス待機空間を確保**する。具体的な規模は、観光事業者等と調整を行い、検討するものとする。



■金沢駅（北陸新幹線）



■那須塩原駅（東北新幹線）

## 交流施設

地域住民に対して魅力のある**交流施設を配置**する。具体的な内容は、地域住民と話し合いながら検討する。



■日向市駅（日豊本線）  
（イベント広場が併設）



■新庄駅（山形新幹線）  
（広域交流センターが併設）

## 公園

駅利用者や地域住民の憩いの場として公園を配置する。近隣に街区公園が無いことから、**街区公園の機能（住民の憩いの場、緊急時の避難場所等）を有した公園を配置**するとともに、必要に応じて土地の有効利用も兼ねたポケットパークを配置する。

公園を交流施設の一部とするかなども、今後地域住民と話し合いながら検討する。



■新庄駅（山形新幹線）



■多治見駅前（中央本線）

# 天候に対してのバリアフリー機能

駅周辺施設は**容易にかつ快適に移動**できることが必要である。そのため、夏季における暑さ対策、降雨時、降雪時の対策としてシェルターなどを配置し、**天候に対してバリアフリー機能**を追加するものとする。



■黒部宇奈月温泉駅（北陸新幹線）



■熊本駅（九州新幹線）

## 交通広場

基本構想で整理されている機能/施設	基本計画における機能/施設の再整理	配置場所
バス関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	待機場	交通広場内
高速バス関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	待機場	交通広場内
	駐車場	交通広場外
タクシー関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	タクシープール	交通広場内
自家用車（送迎）関連施設	乗車バース	交通広場内
	降車バース	交通広場内
	福祉バース	交通広場内
	短時間駐車場（一般）	交通広場内、交通広場外
	短時間駐車場（福祉）	交通広場内、交通広場外
歩道設置	歩道設置	交通広場内
車道設置	車道設置	交通広場内
環境空間	環境空間	交通広場内

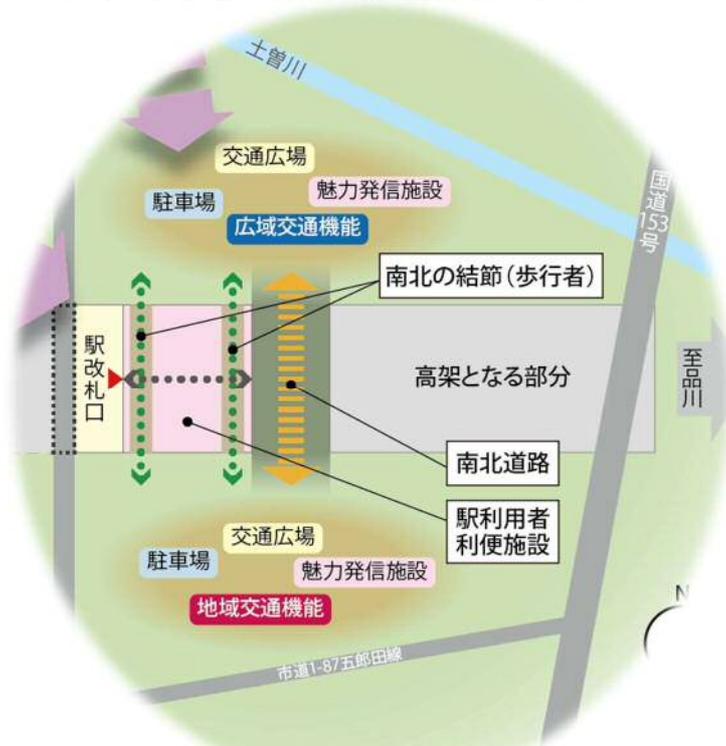
駅周辺

基本構想で整理されている機能/施設	基本計画における機能/施設の再整理	配置場所
P&R 駐車場	平面駐車場	交通広場内、交通広場外、高架下
	立体駐車場	交通広場外
交通広場周辺道路 (街区道路)	車道	交通広場外
	歩道	交通広場外
	植栽帯	交通広場外
駅利用者利便施設	駅利用者利便施設	交通広場外、高架下
魅力発信施設	魅力発信施設	交通広場外
観光バス待機空間	観光バスパーズ	交通広場内
	観光バス待機場	交通広場内又は交通広場外
	観光バス駐車場	交通広場外
交流施設	交流施設	交通広場外
公園	公園	交通広場外
—	天候バリアフリー	各施設

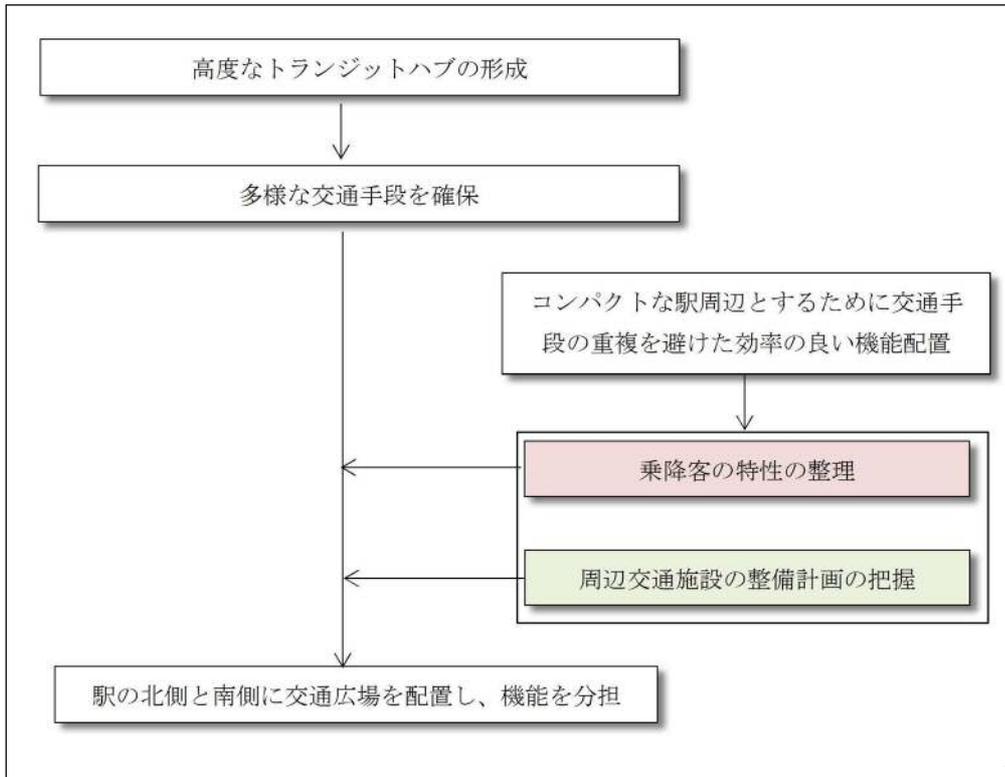
③南北の配置機能

南北の機能配置の考え方

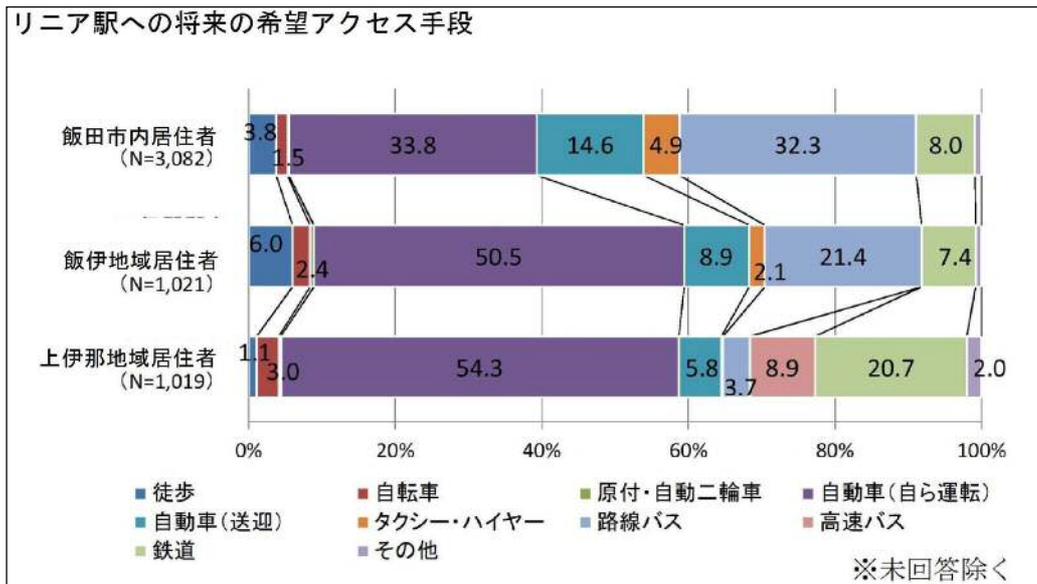
基本構想における南北の機能分担



# 南北の機能分担の検討方法

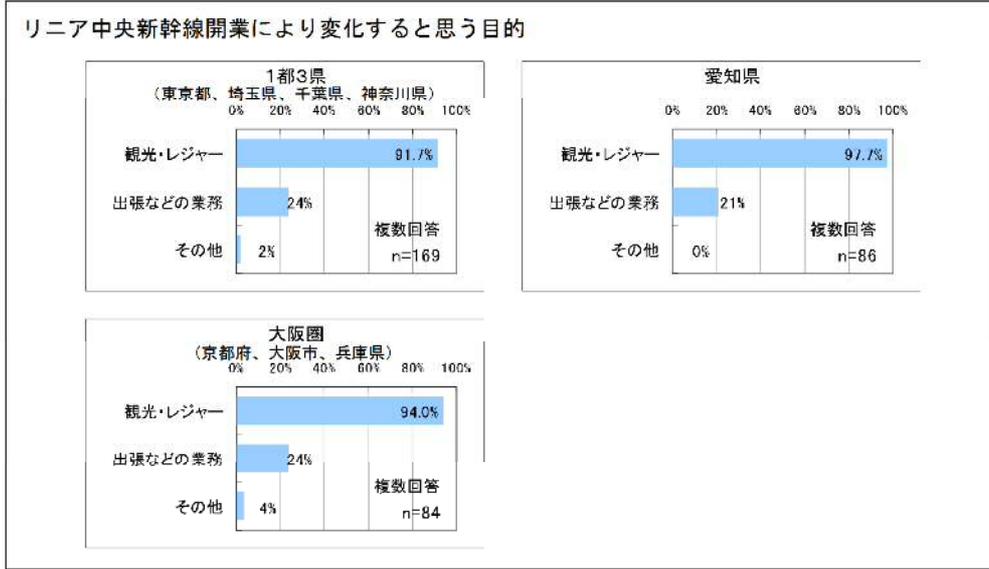


# 駅勢圏居住者の交通手段



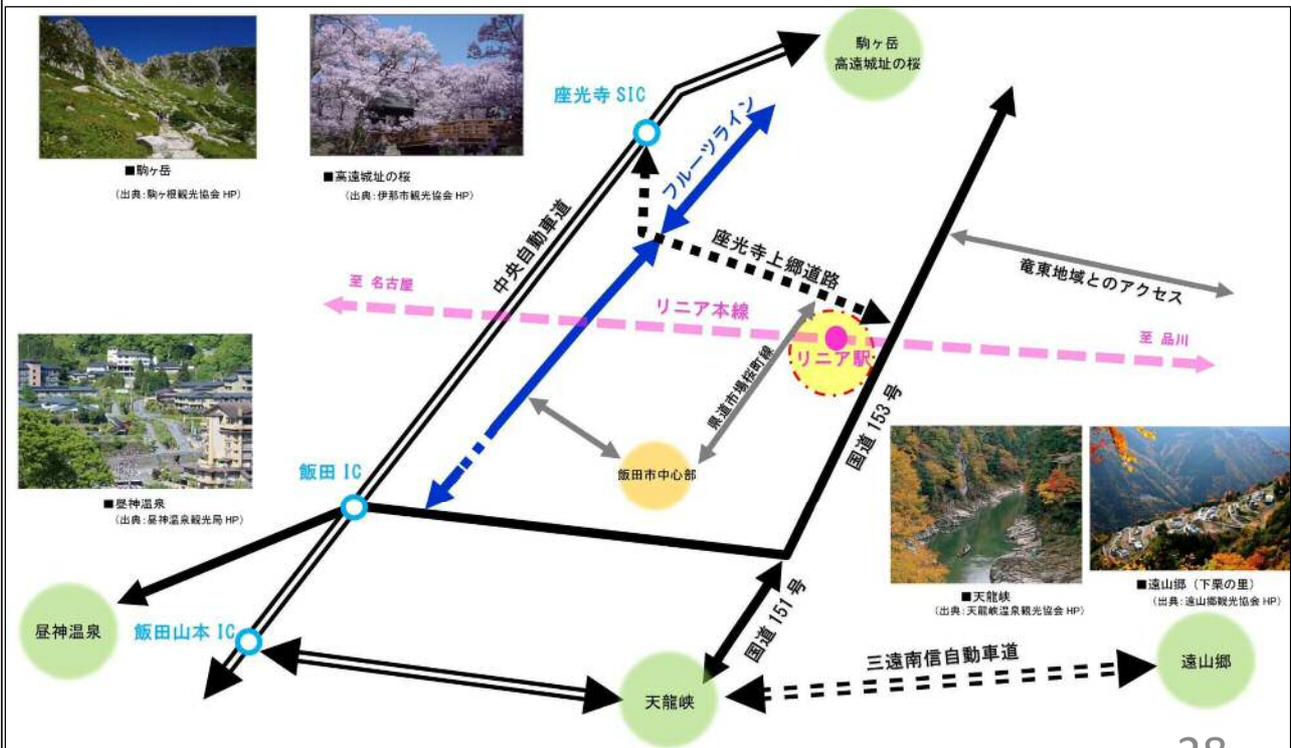
■居住地から円滑にアクセスできる位置に機能を配置

来訪者の目的



■利用目的を踏まえて目的地を想定し、目的地へのアクセスに配慮した位置に機能を配置

周辺の計画道路網



### 駅勢圏居住者のアクセス

パーク&ライド駐車場に駐車して、リニア駅より乗車	
内容	模式図
<p>自動車を自ら運転し、リニア駅を利用する場合は、パーク&amp;ライド駐車場を利用することが想定できる。</p>	

### 駅勢圏居住者のアクセス

高速バスを利用して、リニア駅より乗車	
内容	模式図
<p>高速バスの利用者は、座光寺 SIC を利用したアクセスが想定できる。</p>	

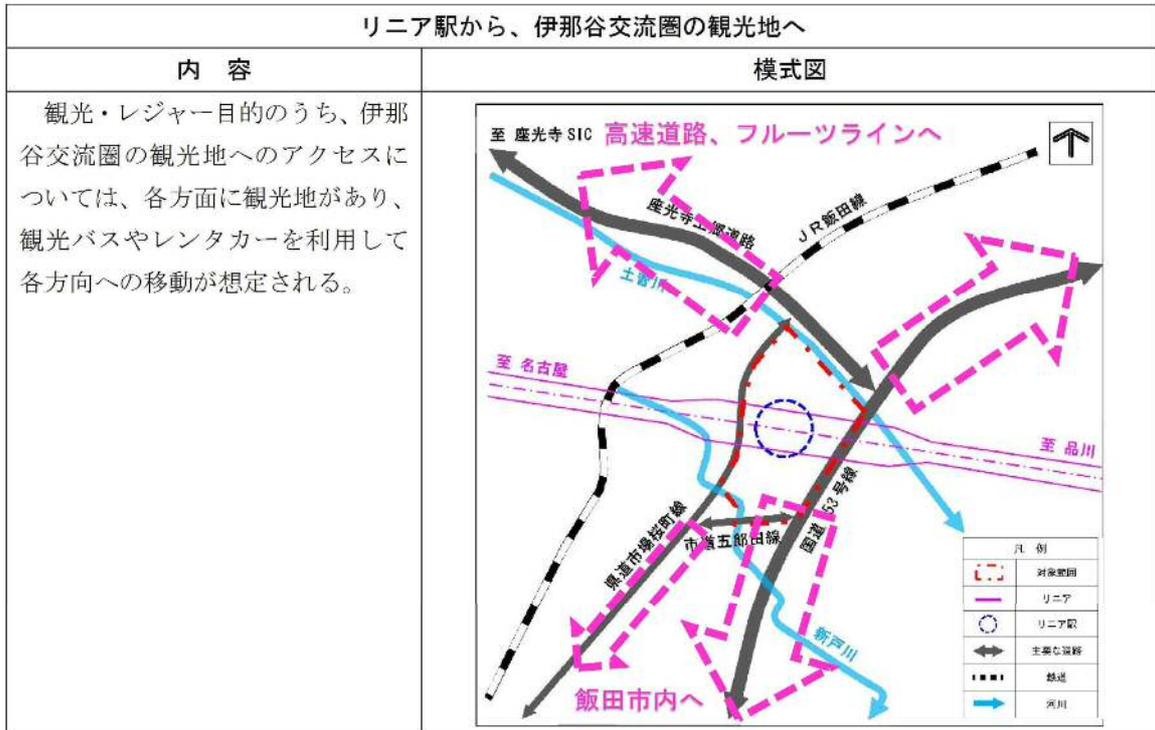
駅勢圏居住者のアクセス

路線バスやタクシー、自家用車の送迎により、リニア駅より乗車	
内容	模式図
<p>路線バス、タクシー等の利用、自家用車の送迎は、飯田市及び飯伊地域等の近距離居住者の割合が多いと考えられる。</p>	<p>The map illustrates access routes to the LiNia station (circled in blue) from various directions. Key routes include:         <ul style="list-style-type: none"> <li>North: 至 座光寺 SIC (to Higashi-Idzumi SIC)</li> <li>West: 至 名古屋 (to Nagoya)</li> <li>South: 飯田市内より (from within the city of Iida)</li> <li>East: 至 品川 (to Shiojiri)</li> <li>Local roads: 座光寺上郷道路, 土管川, 飯田市勢野町線, 市道五郎田線, 国道153号線, 新戸川.</li> <li>Transportation: JR飯田線, 鉄道, 河川.</li> </ul> </p>

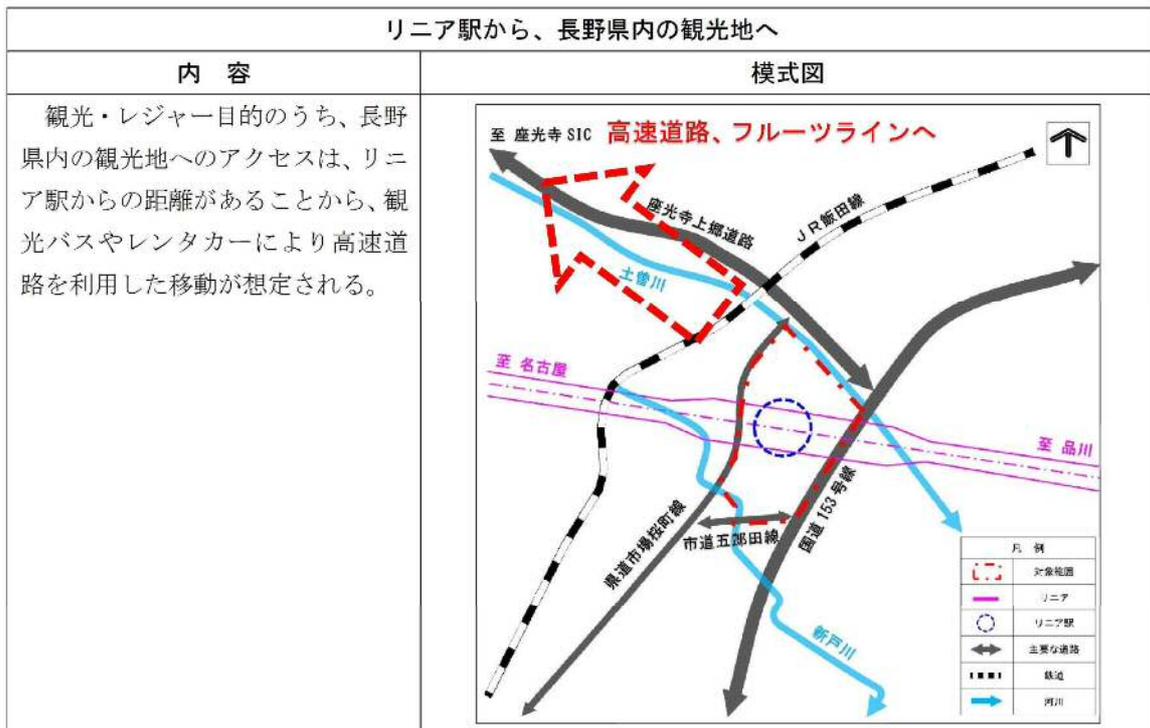
駅勢圏居住者のアクセス

JR飯田線を利用して、リニア駅より乗車	
内容	模式図
<p>JR飯田線の利用者については、乗換新駅の設置を含め今後検討する。</p>	<p>The map illustrates access routes to the LiNia station (circled in blue) from various directions, focusing on the JR Iida Line. Key features include:         <ul style="list-style-type: none"> <li>North: 至 座光寺 SIC (to Higashi-Idzumi SIC)</li> <li>West: 至 名古屋 (to Nagoya)</li> <li>South: 飯田市内より (from within the city of Iida)</li> <li>East: 至 品川 (to Shiojiri)</li> <li>Local roads: 座光寺上郷道路, 土管川, 飯田市勢野町線, 市道五郎田線, 国道153号線, 新戸川.</li> <li>Transportation: JR飯田線, 鉄道, 河川.</li> <li>Proposed: 乗換新駅 (transfer station) near the LiNia station.</li> </ul> </p>

来訪者の移動



来訪者の移動



## 来訪者の移動

リニア駅から出張などの業務のための移動	
内容	模式図
<p>出張などの業務については、飯田市内の特定の企業のみを訪問するのであれば、路線バスやタクシーの利用が考えられるが、業務で各地を訪問する場合は主にレンタカー利用が想定され、伊那谷交流圏の北部や塩尻や松本等へは高速道路を経由した移動も想定される。</p>	

35

## 北側と南側で機能を分担

### ■機能の配置

リニア駅の利用方法の想定から、駅前の機能を次のように配置する。

#### ◇駅の北側：観光バス、高速バス、レンタカーに配慮した広域的な機能の配置

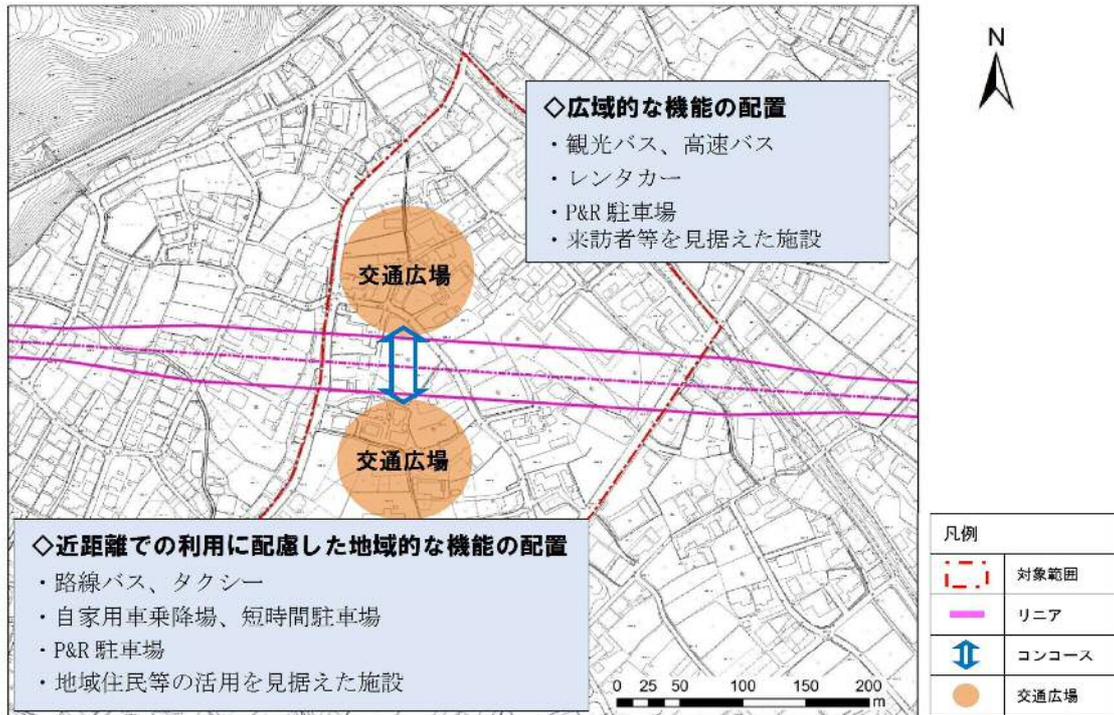
- ・広域的な交通に対応できる機能を配置  
(観光バス、高速バス、レンタカー、P&R 駐車場)
- ・来訪者（観光客、ビジネス客）等の活用を見据えた施設配置

#### ◇駅の南側：路線バス、タクシー、自家用車乗降場等の近距離での利用に配慮した地域的な機能の配置

- ・地域的な交通に対応できる機能を配置  
(路線バス、タクシー、自家用車乗降場、短時間駐車場、P&R 駐車場)
- ・地域住民等の活用を見据えた施設等を配置

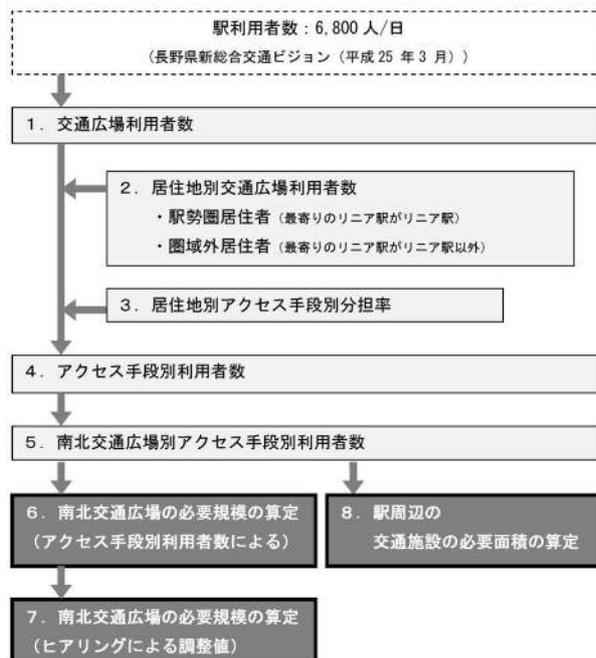
36

# 北側と南側で機能を分担



■機能配置イメージ

# 交通広場の必要規模の算定方法



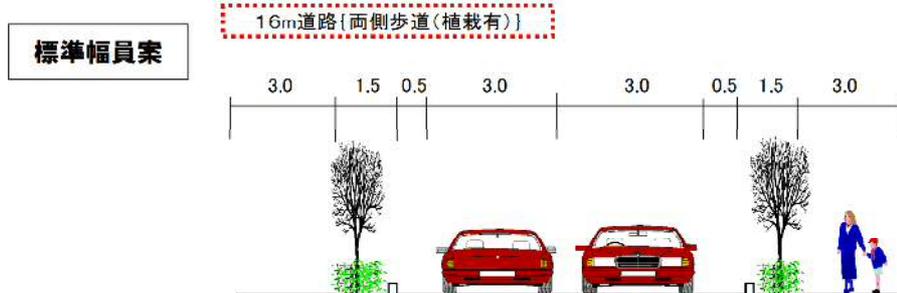
なお、パーク＆ライド駐車場については、基本構想策定時点より新たな変更要素はなく、基本構想時に設定した750台とする。

## 駅周辺施設の必要規模の算定

### 1) 交通広場周辺道路（街区道路）

周辺道路の計画交通量から勘察して、4種3級程度の道路が想定される。

具体的には、**2車線道路、両側歩道、植栽帯の設置で幅員16m程度**が想定される。なお、交通広場周辺道路では、駐停車禁止が想定されることから、停車帯は設けないものとする。また、無電柱化について、防災や景観を踏まえて検討していくものとする。



### 2) 駅利用者利便施設

駅利用者利便施設は、主に**コンコース内に配置**されることが想定されることから、今回の検討では、面積は計上しないものとする。

## 駅周辺施設の必要規模の算定

### 3) 魅力発信施設

具体的な施設内容は、魅力発信部会で今後検討していくことになるが、魅力発信の事例として駅周辺に整備された**施設の整備規模を参考に約1ha（駐車場を含む）の規模を確保**する。ただし、魅力発信施設の駐車場については、コンパクトな駅周辺整備を目指し、パーク&ライド駐車場等との兼用を検討する。

### 4) 観光バス待機空間

観光バスの送迎時待機空間は、北側交通広場内で確保することを検討し、バス事業者等が休憩のための待機空間は、駅周辺では特別に確保することは行わないものとする。

### 5) 交流施設

交流施設の具体的な施設内容は、魅力発信部会で今後検討していくことになるが、イベントスペース、コミュニティ施設等、人の交流に関する施設とし、地域に対する魅力発信施設として考える。

規模の想定は、**魅力発信施設と同等の約1haを想定**する。

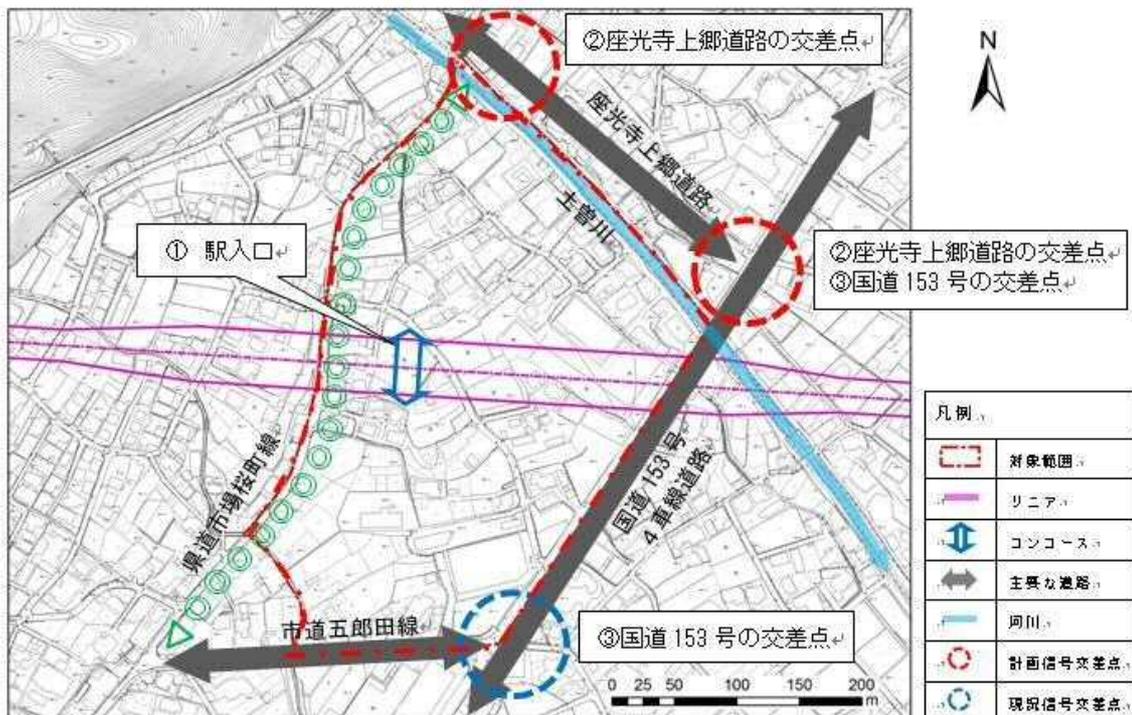
### 6) 公園

公園については、多目的に使える広場の要素も加味して検討する。具体的な規模は、街区公園の標準面積である**2500㎡を最低面積**とし、イベント時の臨時駐車場にも活用できるようにする。ただし、公園については、コンパクトな駅周辺整備を目指し、交流施設の一部とすることも、今後検討する。

### 基本計画で基準とする規模の設定

機能・施設		基本構想	基本計画で基準とする規模	
北側交通広場	高速バス	4,920㎡	約4,100㎡	文献と交通事業者等のヒアリングを踏まえ算定式により規模を設定
	観光バス			
	レンタカー			
南側交通広場	路線バス		約3,500㎡	
	タクシー			
	自家用車			
	駐輪場			
駅周辺	P&R駐車場	22,500㎡	約22,500㎡	
	周辺道路	—	約17,100㎡	県道、街区道路
	魅力発信施設	—	約2,000㎡	事例を参考に約1ha。駐車場は、P&R駐車場を兼用
	交流施設、公園	—	約10,000㎡	魅力発信施設と同等
	調整池・緑地等	—	約5,800㎡	
合計		27,420㎡	約65,000㎡	

### 街区道路配置のコントロールポイント

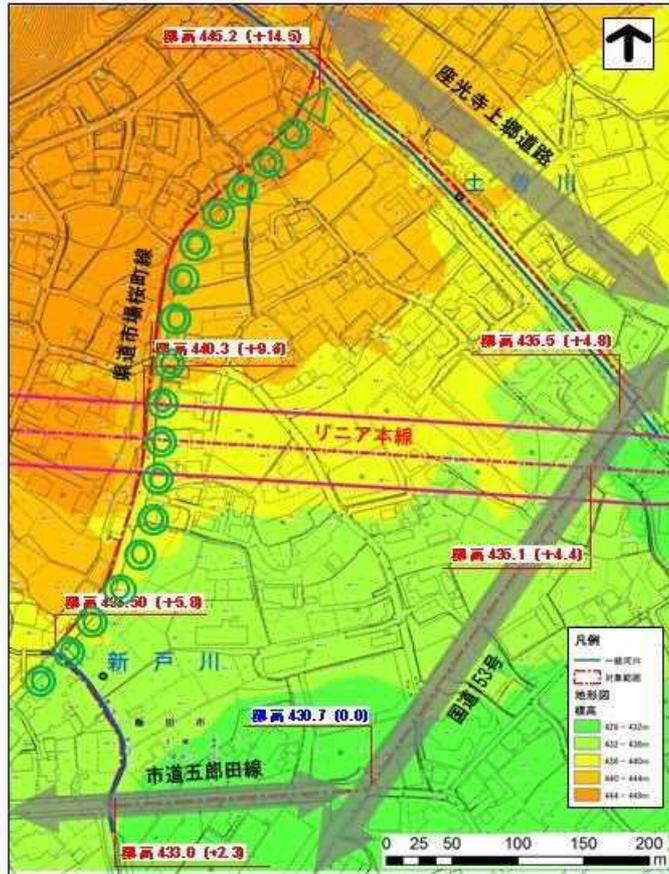


## ⑤街区道路の配置・位置

## 街区道路の配置

### 街区道路配置のコントロールポイント

- 周辺の道路高さ
- 道路縦断勾配 (原則5%以下)



43

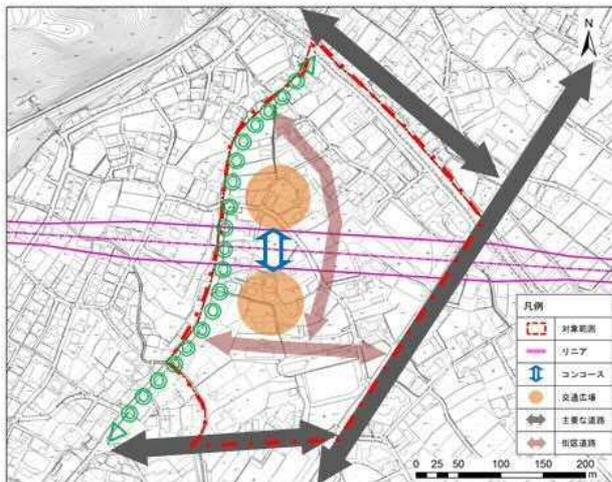
## ⑤街区道路の配置・位置

## 街区道路の配置

### 街区道路配置パターン案

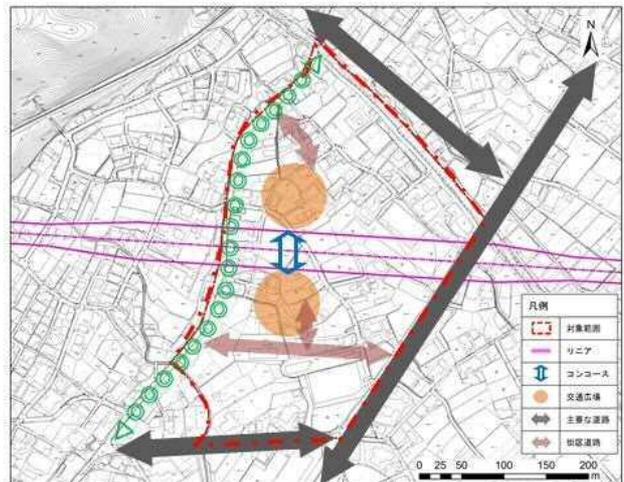
#### 【A案】

- ・ 駅への交通を分離するために市道五郎田線に平行して街区道路を配置
- ・ 南北の駅前を接続。駅周辺に通過交通の発生が懸念される



#### 【B案】

- ・ 駅への交通を分離するために市道五郎田線に平行して街区道路を配置
- ・ 南北道路は配置せず、通過交通を排除し、交通の目的を明確化



44

## 街区道路の具体的な配置の考え方

## ■ 平面的なコントロールポイント

- ① 信号交差点間隔は200m以上を目標
- ② 交差点は直角に取り付け
- ③ 交差点の影響範囲に街区道路は取り付けない
- ④ 街区道路(東西線)はリニア駅と平行に設置

## ■ 縦断的なコントロールポイント

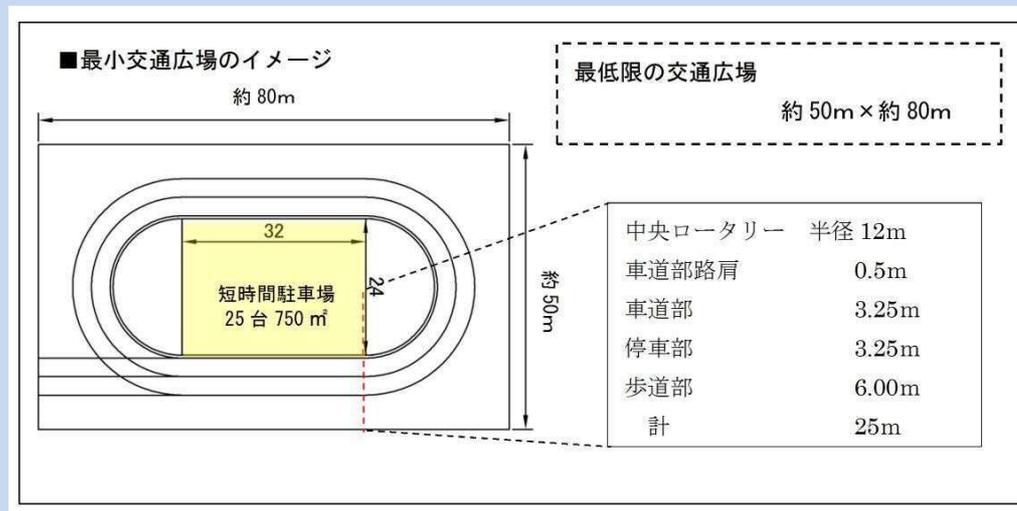
- ⑤ 造成高は、国道153号とリニア中央新幹線との交差点付近の標高435.1mを基準
- ⑥ 街区道路の縦断勾配は、原則5%以下

45

## 街区道路の具体的な配置の考え方

## ■ 施設からのコントロールポイント

- ⑦ 交通広場は、駅の入りの正面に配置
- ⑧ 交通広場の規模に配慮



46

## ⑦整備区域(案)

