

1.リニア駅周辺整備基本構想の整理

ローカル
信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、
グローバル
世界へ発信する玄関口
ゲートウェイ

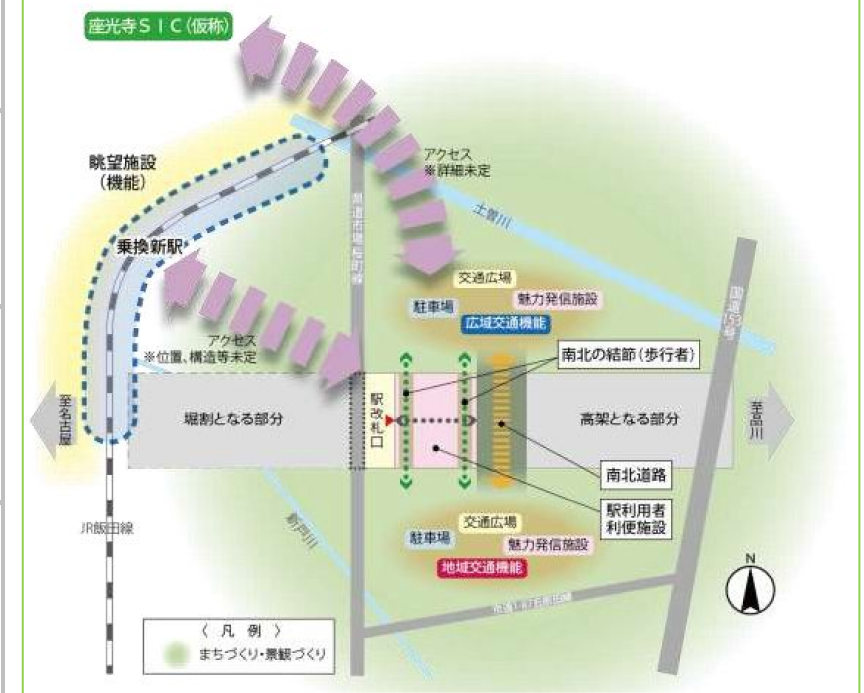
基本方針の取り組みに共通する視点：“環境”“交流”

※駅前広場配置計画（南北道路配置）に関する事項を抜粋
※【詳細〇】は表下部に詳細の内容を記載

基本方針	実現に向けた取り組み
《基本方針1》 来訪者の移動を支援する“高度なトランジットハブ”を形成する 長野県の南の玄関口として、リニア駅利用者が複数のアクセス手段を有効に活用できる効率的でコンパクトな施設整備を行う。	取組1 利用者の利便性を高める交通手段を確保する【詳細①】 取組2 効率的でコンパクトな交通広場と駅利用者利便施設を計画する【詳細②】 取組3 リニア駅の利便性を高めるパーク＆ライド駐車場を適切に確保・配置する【詳細③】 取組4 地域のコミュニケーションの場ともなる、信州の魅力発信施設を計画する【詳細④】 取組5 地域の住みやすさに配慮した駅周辺整備を進める
《基本方針2》 駅勢圏の拡大に向け、交通アクセス及びネットワークの強化を進める 長野県全域へリニア効果を波及させるため、高速道路、鉄道、一般道路等を用いてリニア駅から各地域の拠点等へアクセスできる強力なネットワークを形成する。	取組1 中央自動車道との連携を強化する 取組2 各地域の拠点等へのアクセス機能を向上させる
《基本方針3》 信州・伊那谷らしさを感じられる景観づくりを進める 周辺のまちづくりも駅周辺整備と一体的にとらえ、開発をコントロールし、原風景を備えた景観づくりに取り組む。	取組1 信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間を形成する 取組2 山並みや里山の風景を見て感じられる「見晴らし広場」を計画する 取組3 地域の豊かな景観を眺望できる「眺望の丘」を計画する
《基本方針4》 信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する 信州・伊那谷の魅力や特徴を広く発信するため、様々な立場の人々が協力して取り組む。	取組5 リニア駅周辺整備と連携・補完する都市づくりを進める【詳細⑤】

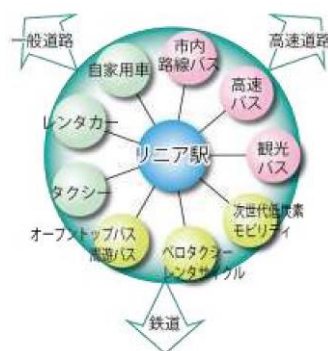
駅周辺の配置イメージ

- 基本方針及び実現に向けた取り組みを踏まえ、リニア駅周辺整備の配置イメージを示します。
- リニア駅周辺整備の施設・機能配置は、今後検討されるアクセス道路の整備やリニア駅の構造に関する情報などを踏まえ、さらに整理を行います。



【詳細①】乗換利便

- ・バス、タクシー、自家用車など、利用者はもとより周辺居住者の利便性も高める多様な交通手段を確保する



～多様な交通手段のイメージ～

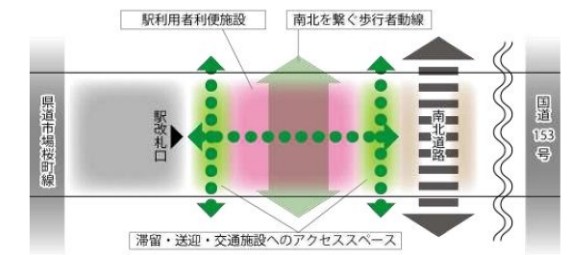
【詳細②】交通広場配置と高架下の活用

〔交通広場について〕

- ・リニア駅から種々の交通機関への円滑な移動を可能にし、乗換利便性を高めることができる、効率的でコンパクトな交通広場を計画する
- ・交通広場は、リニア駅への北側及び南側からのアクセス利便性を高めるため、南北それぞれに適切な規模で計画し、バス、タクシー、自家用車などが乗り降りできるスペースを確保

〔リニア駅高架下の活用について〕

- ・効率的でコンパクトな駅・駅周辺とする視点に加え、駅の利用にあたって利便性をより高めるための視点（送迎スペースの利用のしやすさや駅周辺施設の使いやすさなど）を踏まえ、南北道路や駅利用者利便施設等として活用することを検討する
- ・高架下の活用可能な規模及び方法については、今後明らかになるリニア駅の詳細な構造（高さ、柱間隔等）と調整を図りながら、JR東海をはじめバス等交通事業者などとの協議を進める



～リニア高架下の活用イメージ～

【詳細③】P&R 駐車場

- ・自家用車で駅にアクセスし、駅の駐車場に駐車したのち、リニアやバス等の公共交通機関に乗り換える利用者の利便性を高めるため、パーク＆ライド駐車場を確保する
- ・駐車場は周囲の街並みとの調和を重視し、リニア駅よりも低い高さとする

【詳細④】魅力発信施設

- ・魅力発信施設は、適切な規模と、来訪者や地域住民が利用しやすい配置を検討し、施設の分棟化や低層化により風景になじむ施設とする

【詳細⑤】リニア駅と中心市街地

- ・飯田市においては、中心市街地活性化とリニア駅周辺整備の両輪で進めていく

これまでのトランジットハブ・道路ネットワーク部会の検討事項の整理

検討において、リニア駅周辺整備検討会議で承認を受けた事項について、以下に整理する。

街区道路の標準幅員

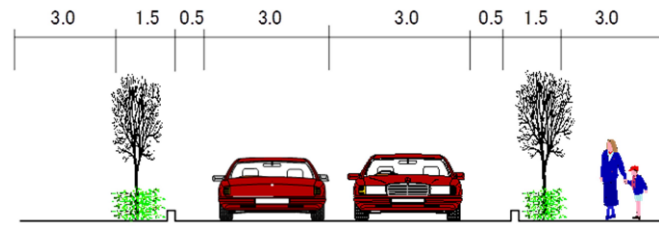
■街区道路の幅員

周辺道路の計画交通量から勘案して、第4種第3級の道路を想定する。

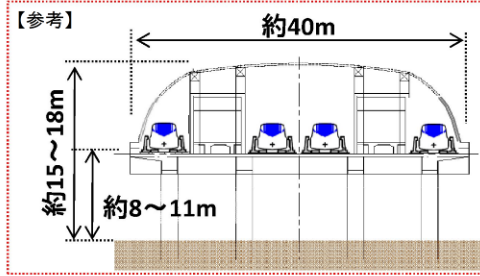
具体的には、**2車線道路、両側歩道、植栽帯の設置で幅員16m程度**を想定する。なお、交通広場周辺道路では、沿道土地利用から駐停車の設置が想定されるが、適切な駐車場設置を想定していることから、停車帯は設けないものとする。その他、防災や景観を考慮し、無電柱化も合わせて検討していくものとする。

16m道路(両側歩道(植栽有))

標準幅員案



駅コンコース高

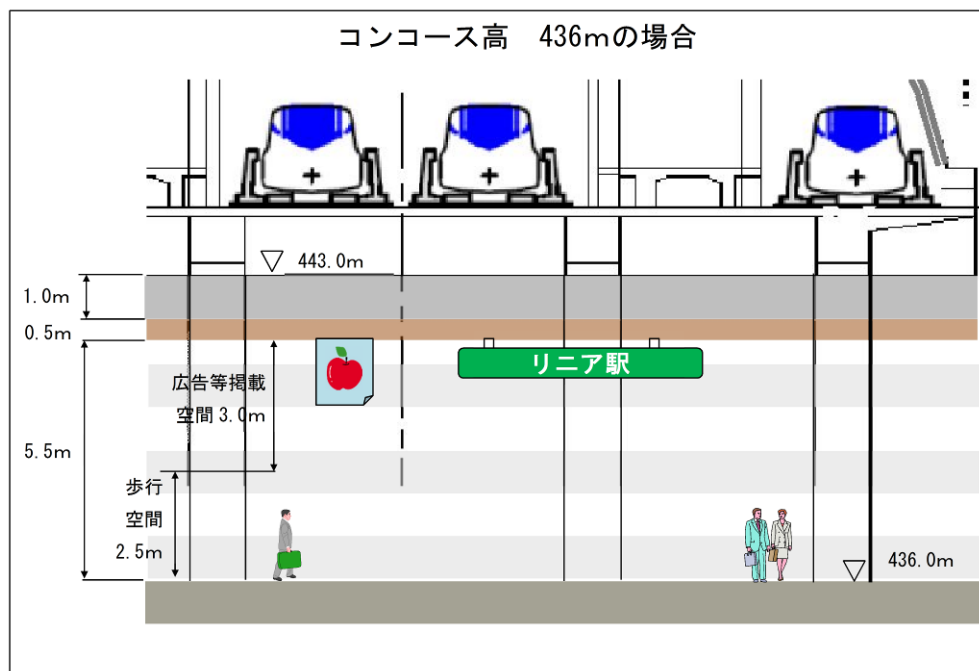


JR 東海 HP「事業説明会資料」より

■高さの設定

道路構造令より
通路としての機能を確保 : $H=2.5m$
一般的な事例より
広告(フラッグ)等の掲載を考慮した空間の確保 : $H=2.0m\sim 4.0m$
よって、天井までの高さは、**4m以上**を確保。
国道153号(基準高さ435.1m)を踏まえた排水や広告等掲載空間を勘案すると**標高436m**が理想的であると考えられる。

コンコース高 436mの場合



造成計画高(基準)、道路計画方針

■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

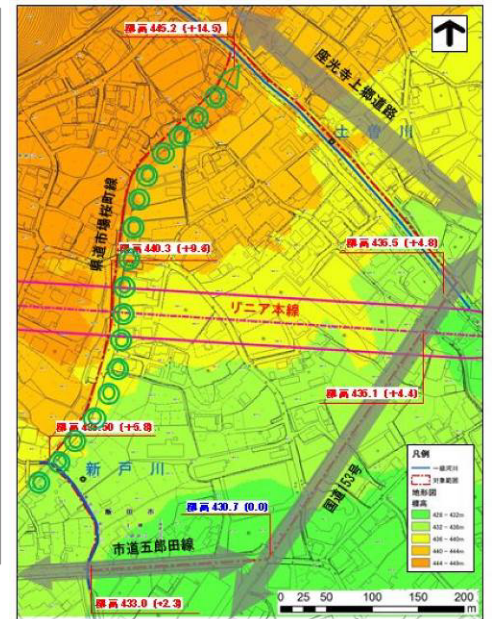
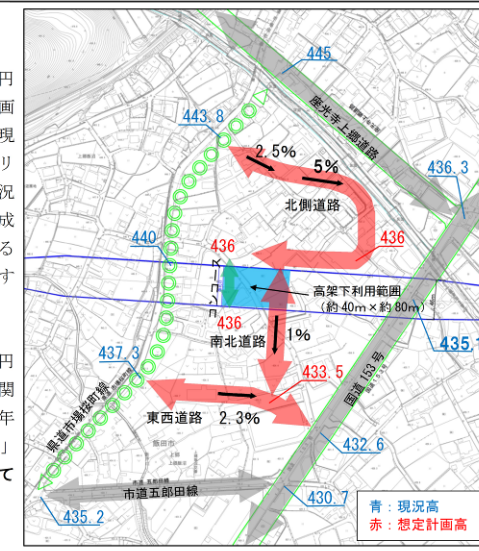
■縦断的なコントロールポイント

・造成計画高

駅周辺の造成計画は、移動等の円滑化に配慮し、極力段差が無い計画が求められる。また、周辺道路の現況高を勘案しつつ、国道153号とリニア中央新幹線との交差点付近の現況標高435.1mを基準高さとする造成計画とする。この場合、想定されるコンコースでの天井高も充分確保する事ができるものである。

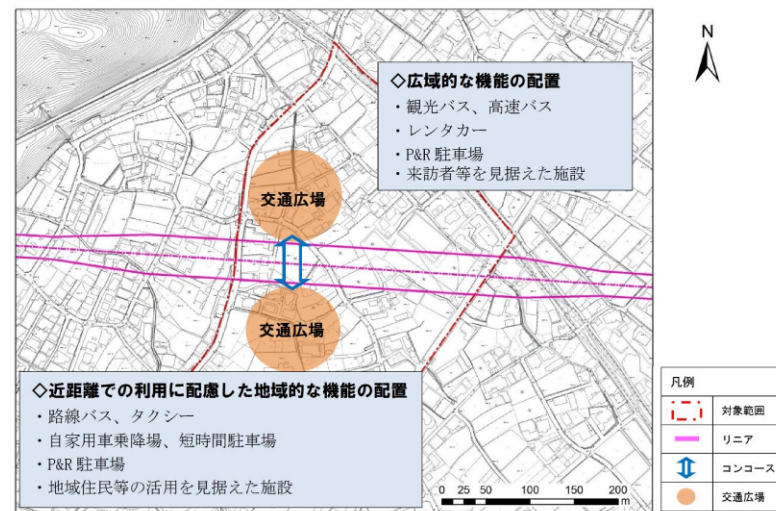
・道路縦断勾配

街区道路の縦断勾配は、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令(平成18年12月19日国土交通省令第116号)」に基づき、**最急勾配を原則として5%以下に設定**する。



南北の機能配置

街区道路の配置(南北道路の必要性)は、駅南北の機能配置を踏まえ、円滑に利用できることを念頭に置き以下の機能配置イメージの通り整理する。



■機能配置イメージ

■駅及び駅周辺利用者の想定

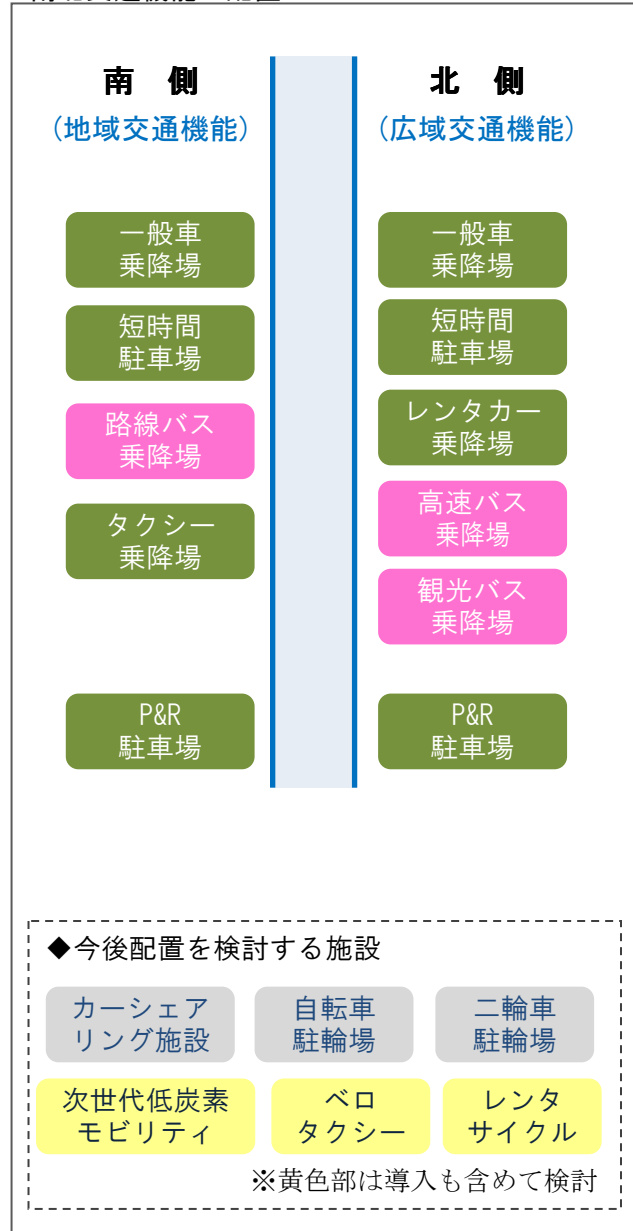
- ①駅勢圏居住者が駅を利用する場合
利用する交通手段により、駅の北側ないし南側を利用
- ②リニア利用の来訪者が目的地へ移動する場合
目的地が広域的な利用になると想定し、駅の北側施設から出発
- ③地域住民や来訪者が北側エリアの来訪者等を見据えた施設を利用する場合
来訪者等を見据えた施設が駅の北側に配置されることから、駅の北側を利用
- ④地域住民が南側エリアの地域住民等の活用を見据えた施設を利用する場合
地域住民等の活用を見据えた施設が駅の南側に配置されることから、駅の南側を利用

導入機能と配置場所

基本計画を立案するにあたり、機能・施設を細分化したうえで、配置場所を整理する。

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	乗車バス	交通広場内
	降車バス	交通広場内
	待機場	交通広場内
高速バス関連施設	乗車バス	交通広場内
	降車バス	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	乗車バス	交通広場内
	降車バス	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	乗車バス	交通広場内
	降車バス	交通広場内
	福祉バス	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
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 歩道 植栽帯
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	観光バスバス	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

■南北交通機能の配置



■交通広場及び南北道路の配置と街区の規模と特徴

案	パターン①南北道路(車道)	パターン②南北道路(歩道のみ)
交通広場 南北道路 街区の配置 検討図		
	<ul style="list-style-type: none"> 整備区域(案) 歩行者動線の車道横断箇所(想定) 	<ul style="list-style-type: none"> 整備区域(案) 歩行者動線の車道横断箇所(想定) ※ 歩道については、非常時には車両通行できる構造とする
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 車両による両交通広場へのアクセス距離が短くできる。 一般車駐車場や乗降場の利用が集中した際に、反対側広場への移動が容易。 街道路路内の事故等の際の非常時の代替性を確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用交通の錯綜は少ない。 交差点の数が少なく、駅及び周辺施設利用者の安全性を確保しやすい。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 両交通広場と各施設の利用交通が南北道路を介して錯綜する。 交差点の数が増え、南側交通広場の周辺区域が車道で分断されるなど、駅及び周辺施設利用者の交通安全対策や歩行者横断に対する配慮が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 両交通広場へのアクセス距離が長くなる。 アクセスできるルートは車両通行型の場合よりも少ない。 一般車駐車場や乗降場の利用集中の際に、反対側広場への移動が困難となる。
懸念点 (要検討項目)	<ul style="list-style-type: none"> 南北道路が車道のため、南北道路とともに北側街区道路の速度の抑制対策、交差点部の安全対策や立体横断施設の設置を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者横断が必要な場合、北側街区道路の速度の抑制対策、立体横断施設の設置を行う必要がある。

■街区の特徴と懸念事項

街区の特徴	特徴
A	・国道 153 号に隣接することから、国道からの利用者を対象とする比較的まとまった面積が確保できる。
B	・コンコースに隣接することから、駅利用者を対象とする。
C	・北側交通広場に隣接することから、北側交通広場と一体となった利用が可能。街区道路を横断する必要があるが、コンコースからの距離が近いので、駅利用者にも使いやすい。
D	・座光寺スマート IC からのアクセス性がよく、比較的まとまった面積を確保できる。
E	・国道 153 号に隣接するが、国道からはアクセスが難しく、街道路路からのアクセスとなる。

※街区の面積は概算であり、今後の街区道路や交通広場等の検討により、変更します。

※調整池については、流域、高低差を考慮し、A または E への設置を検討します。

➡ 各街区の施設配置と合わせて検討する