

第8回リニア駅周辺整備検討会議の報告

日時：平成28年12月22日 13:30～

場所：飯田市役所 C311～313号会議室

1 会議次第

1. 開会
2. あいさつ
3. 報告事項
 - (1) 検討経過と今後の予定
 - (2) リニアを活かしたまちづくりの展開
4. 協議事項
 - (1) リニア駅周辺整備基本計画策定にあたっての考え方

2 おもな発言及び意見

4. 協議事項（1）リニア駅周辺整備基本計画策定にあたっての考え方

- ・ 市民説明会に足が向かない人もいるため、地域住民としては資料を各戸配布していただけたらありがたい。
- ・ 市民説明の際は立体模型で行うことはできないか。
- ・ 移転先やスケジュールに関わる不安が拭い去られていない。道水路付け替えや日常生活の不安等、課題がある地元の現状を再認識した上でお願いしたい。
⇒ 代替地を含む移転を含めた住宅環境の整備については、今後相談を重ねながら基本構想の方針を意識して整備を考えていきたい。
- ・ リニア駅周辺整備基本構想には、住みやすさに配慮した整備や、環境に配慮したまちづくりを進めるとあるが、移転先候補として新住宅街モデル地区のようなものは市として考えていないか。北条地区の景観・住環境・まちづくりに関係してくるため、市としてのイメージや青写真を提案していただきたい。
- ・ 北条地区は物理的にも精神的にもコミュニティが分断されるため、地域や地元の人たちが故郷の生活圏として駅や駅周辺に愛着を持ち、地区を新しく育ていけるような、気軽に寄り集まれるようなコミュニティの施設をお願いしたい。
⇒ リニア駅によりコミュニティが分断される点について、それをカバーする目的の交流施設であり、また地元の生活に便利な機能として確保できるよう地域コミュニティの拠点となる駅空間として、具体的な内容は地元の皆さんと相談していきたい。
- ・ リニアに関係する様々の課題、整備計画を同時進行で進めてもらい、飯田市として全体の関連や進捗状況を今以上に把握して地元への早期情報提供や準備説明会を進めていただきたい。
- ・ 市民説明会の前に、地元へ説明する機会を設けてもらいたい。
⇒ 市民説明会にあたり、事前に地元説明の機会を設けたい。
- ・ 駅は電車に乗る目的で来ており、時間に余裕ある人だけではない。どの空港や駅も送迎の混み合いは非常に不便であり、ギリギリにきて早く電車に乗りたいという要望を満たす流れは絶対に確保しないと駅前の機能にならない。送迎者の駐車場、タクシープール等も含め、駅に長時間駐車して行動する人主体ではなく、駅利用を大前提とし

て駅周辺に必要な機能を確保することを考えるべき。

- ・ 駅の機能性についてさらに検討が必要ではないか。機能的でコンパクトな駅空間として、お年寄りや若い人も利用することから、総合的に弱者が利用できる駅づくりが必要。天候を配慮した時にどのような機能になるか、駐車場までのアクセス等を掘り下げ、人を中心に据えた利用しやすさのコンセプトを大事にしていきたい。
- ・ 伊那谷らしさはどこで感じてもらえるか、今後発展的に二次効果が出る場面での繋がり方を考えておく必要がある。駅に利用者がどの方向、どの規模の人が訪れ、どう利用するか、それと道路整備が合致しているか検討する必要がある。また地元に住む方の利便性を考えた場合、道路混雑が一番大変なことになると思われる。機能性や利用性も含めて検討されてはどうか。
- ・ 何を作るにもお金がかかるがどこから調達するのか。最終的には国民一人一人の税金であり、お金をかければ良いものが出来るという考え方ではなく、どれだけ費用がかかるのか考えた中で案を一つにまとめていただきたい。
- ・ 長野県・南信州らしさ、爽やかな信州の緑の風を感じられるというイメージを飯田のリニア駅に作っていけるか、環境モデル都市飯田であるということをはかに表現できるかやっていただきたい。
- ・ 上伊那地域の住民の駅利用を考えると、車を使って駅に来てそのままリニアを利用するケースが多い。またビジネス・通勤利用、二地域居住等が考えられることから、車を停めて置く環境をしっかりと確保していただきたい。
- ・ 伊那谷らしさを考えた場合、他のリニア駅や新幹線駅とは違う特徴を出していかなければならない。リニア秘境駅、最先端の技術の中にも秘境性を持たせる等の特徴が他の駅との差別化に繋がると感じている。伊那谷らしさを打ち出していくことが大切である。
- ・ 環境・景観部会において、人が主役の駅づくりの部分で外部有識者の意見を基にまとめられたとのことだが「人々が集う中央広場の中心据える」との記述が、イメージ図三案の③しか想定できないように感じるがどのようにお考えか。また広場の機能において、魅力発信施設の内容に被る内容もあるが、魅力発信部会と環境景観部会とすり合わせがあったのか教えていただきたい。
- ・ 「今後増えていくパーソナルな送迎の交通機能を担っていく」という記述がありその通りと考えるが、交通広場の外周に配置するという記述がある。お年寄りや障害者の利用も想定されるが、その点はどうか。

⇒ 環境景観部会においては、駅南側だけでなく駅北側の土地造成等も議論している。

駅南側は、駅として地域の方が集れる施設機能の位置が重要であるという考え方も示しており、必ずしも中心に魅力発信施設や交流広場等を整備しないといけないう考え方ではない。どこの駅を降りても概ね駐車場と交通広場があることは理解しているが、駅北側は一年中日影になり地形が窪んでいることを考えた時、駅南側では一番人が見えるところに置くかどうかについては別の方法もあるのではないかという意見もあった。近い方が良い、という考え方ですべて決まることではないと考えている。魅力発信については、駅高架下空間に何を置くのか決まっておらず、もっと小さくなる可能性がある。どういった見せ方で表現するのが良いのかだが、市民に説明してレイアウトを決めていると議論出来れば良い。そこをどう上手に議論するかを含め、今後の課題である。

- ・ 第1案は北側の立体駐車場が2階建て、南側の立体駐車場が4階建てとの説明であるが、イメージ図①では南北とも高さが同じに見える。第2案、3案は北側の立体駐車場が2階建てとの説明であるが、イメージ図②、③では3階建てのように高く見える。トラハブ部会では地形の高低差を活かして立体駐車場の高さを抑えるよう検討している。また、第2案、3案は県道市場桜町線から交通広場への高低差を抑える案としているが、イメージ図②、③ではコンコースに入る道路が良く見えない。説明資料として出す場合は、イメージ図、CGとも表現に気を使っていたきたい。
⇒ 立体駐車場高さの表現で、議論してきたものを厳密に表現しているかいうと、必ずしもそうでない部分については補足説明をしていきたい。景観配慮として特別な高さが必要な駐車場にする考えはない。南北の台数の配分を考えた施設としていきたい。
- ・ 環境・景観部会では「整備にあたっての自然環境への開発影響の最小化と災害への十分な備え」をまとめている。模型でも分かるようにコンコースの高さまで基盤を下げた場合は、県道市場桜町線からの進入部分や土曾川の部分に高低差が出てくる。この地形改変による治水上のリスク、地下水への影響などについては、調査も含めて検討していただきたい。