

リニア駅周辺整備基本計画

平成 29 年 6 月

飯田市

リニア駅周辺整備基本計画の策定にあたって

リニア中央新幹線の事業は、平成 28 年 11 月に山梨、静岡、長野の 3 県にまたがる南アルプストンネルのうち長野工区（約 8.4km）の起工式が行われ、平成 29 年 4 月 27 日に実際の工事が開始されました。長野県内における初の工事が始まり、いよいよ開業に向けたリニア建設の動きが本格化しています。

一方、飯田市が進めるリニア駅周辺の整備につきましては、平成 27 年 6 月に「リニア駅周辺整備基本構想」を策定し、リニア駅周辺が目指す姿と 4 つの基本方針を整理しましたが、この基本構想を踏まえ、より具体的な施設の機能や配置、計画規模の考え方等を示すため「基本計画」の検討に入りました。

検討に当たっては、リニア駅の地元となる地域の代表の皆様はもとより、市内の経済団体や交通事業者の皆様、さらには県・広域連合をはじめとする行政関係機関のご参画を得て、平成 27 年 10 月に「リニア駅周辺整備検討会議」を設置しました。

この検討会議においては、より具体的な検討や意見集約を進めるべく、「トラジットハブ・道路ネットワーク部会」、「魅力発信部会」、「環境・景観部会」、「交流人口拡大部会」の 4 つのテーマ別部会を設置し、3 人の有識者の皆様にご指導いただきながら、10 回にわたり真摯な議論を重ねていただきましたが、検討会議でまとめていただいた議論の結果を踏まえ、この度飯田市として「リニア駅周辺整備基本計画」を策定しました。

この「基本計画」では、駅周辺の整備コンセプトとして「機能的でコンパクトな駅空間」、「信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間」、「自然との調和を目指した駅空間」、「地域と一体化した駅空間」の 4 つを定め、リニア駅周辺の施設の整備方針をまとめました。施設や環境配慮等に関する考え方をまとめ、地元地域の暮らしへの配慮や、市民参画により計画立案プロセスを多くの皆様と共有して進める考えについても示しています。

詳細はご覧頂きたいと存じますが、本計画策定に当たり、お力添えを賜りました検討会議委員の皆様をはじめとする多くの関係の皆様方に、改めまして深甚なる敬意と感謝を申し上げる次第です。

リニア中央新幹線に関しては、用地取得や建設発生土の対応をはじめ、事業進捗に伴い発生する課題もございますが、飯田市としましては、地権者の皆様や周辺住民の皆様をはじめとする関係各位のご不安やご心配を払拭すべく、JR 東海や長野県等の関係機関と密接に連携を取りながら、引き続き積極的に対応して参りますので、今後とも一層のご理解ご協力を頂きますようお願い申し上げます。

平成 29 年 6 月

飯田市長 牧 野 光 朗

リニア駅周辺整備検討会議での議論を振り返って

「リニア駅周辺整備基本計画」については、平成 27 年 10 月から約 1 年半をかけて 10 回にわたり「リニア駅周辺整備検討会議」において議論を重ねて参りました。

検討会議では、平成 27 年 6 月に策定した「リニア駅周辺整備基本構想」を踏まえ、リニア駅を「広域交通拠点」として位置づけ、その他の交通機関にシームレスに(つなぎ目なく円滑に)乗り換えることのできる「高度なトランジットハブ(交通結節点)」を形成することを重要なテーマといたしました。

そして、その実現に向けて求められる機能について、テーマ別に設置した 4 つの部会において、様々な角度から検討を行いました。

また、国の「国土のグランドデザイン 2050」において示された「本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有しつつ、2050 年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念や考え方」を念頭に置きながら、リニアを活かした活力ある広域圏の形成や、その中での各地域の持続可能性にも想いを巡らせる中で検討を進めました。

テーマ別の具体的な進め方としては、広域交通結節点を形成する中核施設となる幹線道路の計画や交通広場の配置計画等については、トランジットハブ・道路ネットワーク部会での検討を基本に、アイデア募集の提案内容を含めて議論をしたところです。

また、「高度なトランジットハブ」機能に加え、「伊那谷らしさ」や「交流」をキーワードに捉える中で、自然環境への配慮のあり方や景観づくり、伊那谷に相応しい施設のあり方、さらには交流人口拡大に繋がる魅力発信のあり方等について、魅力発信部会、環境・景観部会、交流人口拡大部会における検討内容を中心に議論を深めました。

そしてこれらの議論の結果を「リニア駅周辺整備基本計画(案)」としてまとめ、平成 29 年 4 月から 1 ヶ月間のパブリックコメントを実施して意見募集をし、頂いたご意見を反映させて、検討会議としての最終的な取りまとめを行いました。

リニア駅周辺整備検討会議委員各位をはじめ、パブリックコメントにおいてご意見をお寄せ頂いた皆様等、今日までにお力添えを頂いた多くの皆様に対し、この場をお借りし心から感謝を申し上げます。

今後は、「基本設計」が進められることとなりますが、このリニア駅周辺整備基本計画で定めた整備コンセプトが、その大きな指針となることを願っております。

平成 29 年 6 月

リニア駅周辺整備検討会議
会長 小澤 一郎

< 目 次 >

第1章 リニア中央新幹線及びリニア駅について

- 1. リニア中央新幹線の概要 1
- 2. リニア開業による効果 1
- 3. リニア駅につながる交通網 2
- 4. リニア駅の位置 3
- 5. リニア駅周辺整備を検討する区域 4

第2章 関連計画とリニアによるまちづくり戦略

- 1. リニア駅周辺整備の関連計画 5
- 2. リニアによるまちづくり戦略 9

第3章 リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト

- 1. リニア駅周辺整備基本構想の概要 11
- 2. 基本計画への展開 11
- 3. アイデア募集と市民説明会の主な意見 12
- 4. 部会での検討結果 13
- 5. リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト 15

第4章 整備区域内の施設の整備方針

- 1. 交通施設の整備方針 17
- 2. 交流施設の整備方針 23
- 3. 高架下空間の整備方針 26
- 4. 環境・景観の整備方針 28

第5章 リニア駅周辺整備計画

- 1. 造成計画 29
- 2. リニア駅周辺整備のイメージ 30

第6章 地元地域の生活環境・くらしへの配慮

- 1. 地域への配慮 33
- 2. 事業に伴う代替地確保・整備 33

第7章 今後の進め方

- 1. 今後の計画検討に係る進め方 34
- 2. 整備の進め方 34
- 3. 事業スケジュール 35

【基本計画用語集】 36

資料編

「*」のついた用語は、P36からの基本計画用語集をご覧ください。

第1章

リニア中央新幹線及びリニア駅について

1. リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、東京～大阪間の約 438 km を約 1 時間で結ぶ高速交通機関です。2027（平成 39）年の東京～名古屋間開業を目指して計画が進められており、開業時には、長野県内では飯田市に中間駅が設置されます。

区間	東京～大阪 約 438 km
営業速度	500 km/h
走行方式	超電導磁気 浮上方式*
所要時間	
東京～名古屋間：最速 40 分 東京～大阪間：最速 67 分	

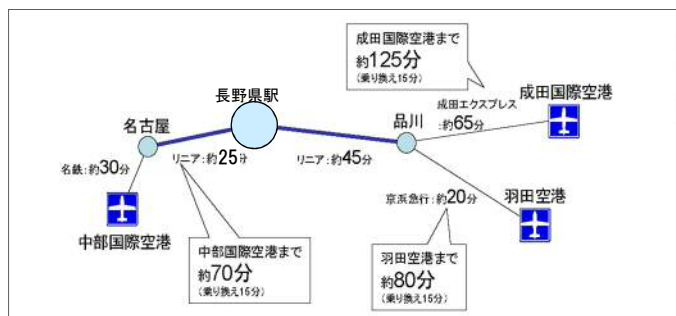


出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

2. リニア開業による効果

リニア中央新幹線の開業により、長野県駅から東京都心（品川）までの所要時間が約 45 分（現在は高速バスで約 4 時間）、名古屋まで約 25 分（同約 2 時間）となり、時間距離*が大幅に短縮されます。

国際空港への所要時間も大幅に短縮され、中部国際空港まで約 70 分、羽田空港まで約 80 分、成田国際空港まで約 125 分となる見込みです。



リニア駅乗降者数の設定
6,800 人/日

（資料 - 23 参照）



出典：リニア駅周辺整備基本構想（H27.6 月）

3. リニア駅につながる交通網

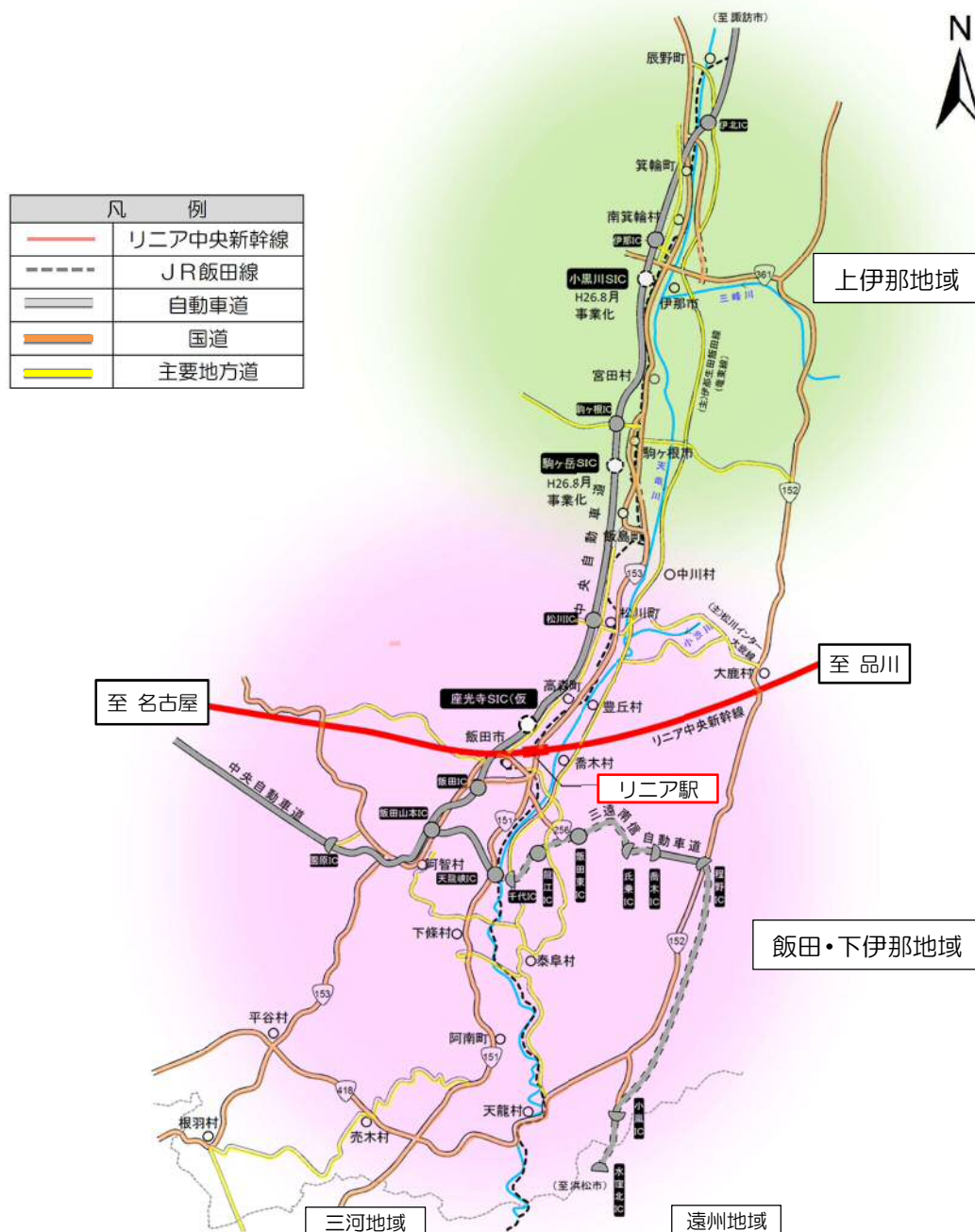
上伊那地域及び下伊那北部地域からは、ＪＲ飯田線や中央自動車道、国道 153 号などを利用してリニア駅にアクセスします。

下伊那南部地域及び奥三河地域からは、JR飯田線や国道151号、国道153号、国道256号、整備中の三遠南信自動車道などを利用してリニア駅にアクセスします。

リニア中央新幹線の開業により、大きな時間短縮効果や移動利便性が生まれ、東京をはじめ大都市圏と信州・伊那谷とのつながりがより一層強くなります。

広域的な幹線道路網構想を実現させるため、南信州広域連合により道路ネットワーク計画がまとめられています。

(資料-19 参照)



4. リニア駅の位置

長野県のリニア駅は、飯田市上郷飯沼付近に設置されます。リニア駅のホームの中心は国道 153 号、県道市場桜町線、一級河川土曾川、市道五郎田線に囲まれた区域であり、ホームの南北に交通広場等の主要な施設が整備されます。

リニア駅の建設場所は、北西側に向けて上り勾配の傾斜地となっており、駅西端部には JR 飯田線が位置しています。

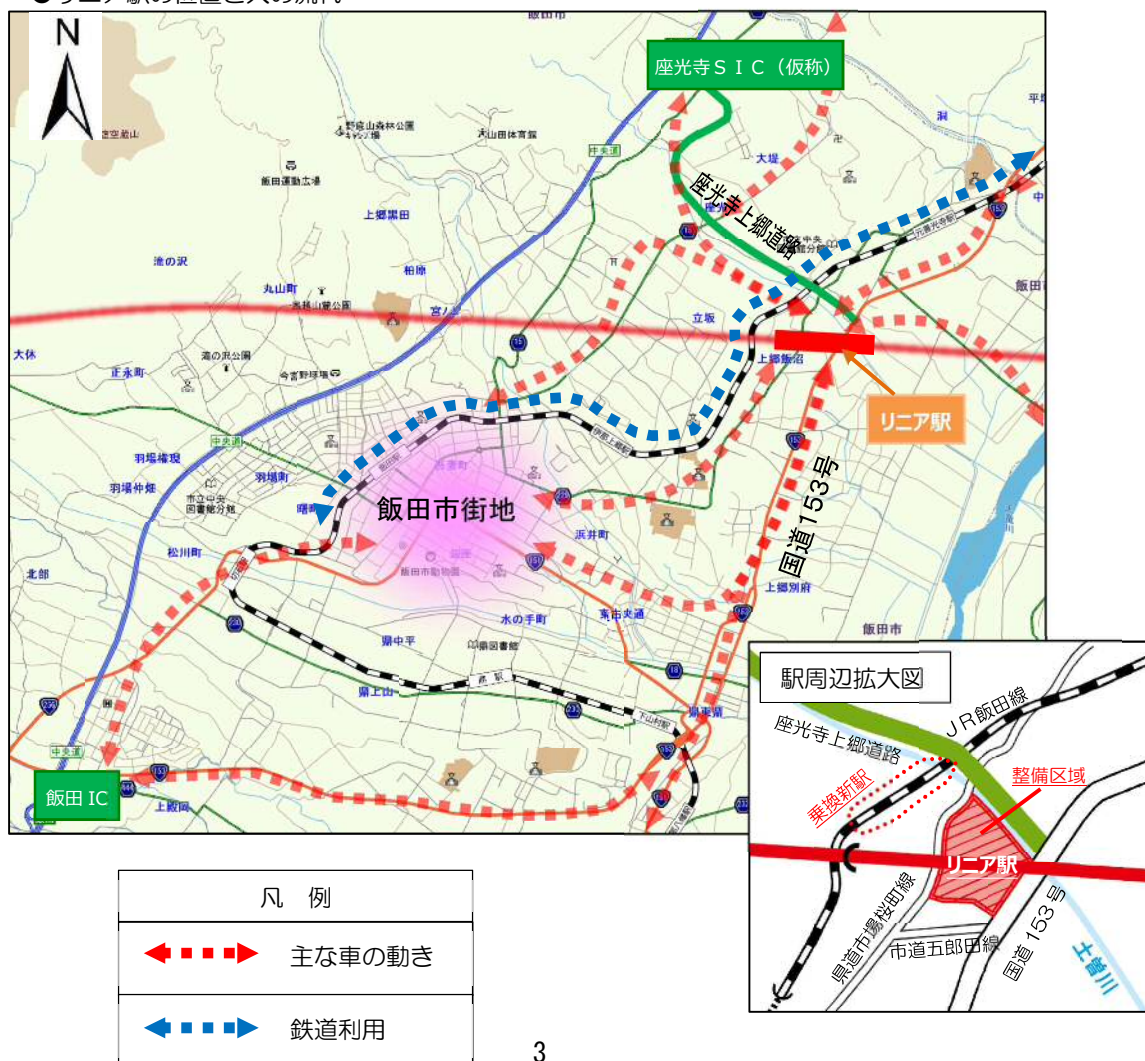
中央自動車道座光寺パーキングエリアには、スマートインターチェンジ（SIC*）を整備し、座光寺 SIC とリニア駅を結ぶ座光寺上郷道路が整備されます。

また、JR 飯田線に乗換新駅の設置を検討します。

（資料－25 参照）

- ・飯田市街地から北東に約 3 km
- ・中央自動車道飯田インターチェンジから北東に約 7 km
- ・中央自動車道座光寺パーキングエリアに整備される SIC から南東に約 2 km

●リニア駅の位置と人の流れ

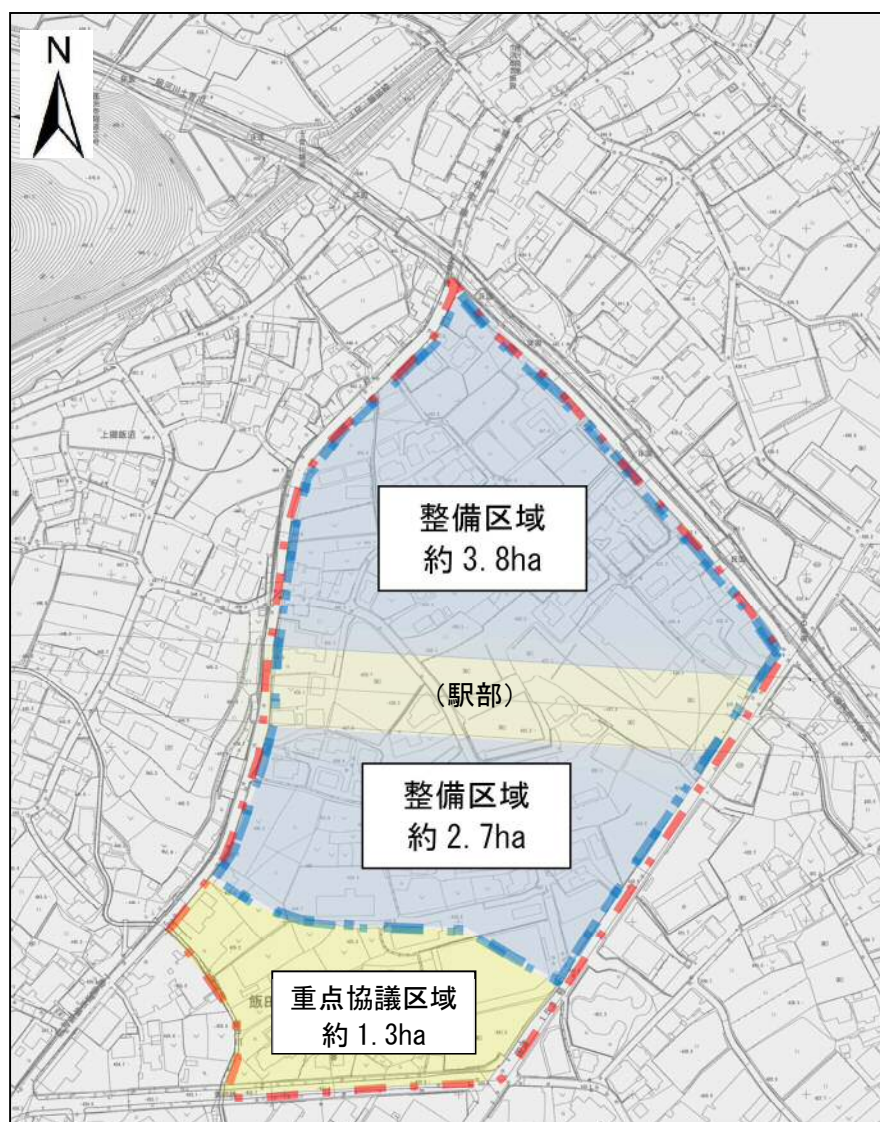


5. リニア駅周辺整備を検討する区域

基本計画では、リニア駅ができる位置や地理的条件等を考慮し、約 6.5ha（駅部除く）を「整備区域」として検討します。

- 整備区域は、交通広場、駐車場、魅力発信施設及び交流施設等を配置するために必要とする範囲としています。
- 整備区域に隣接する南側約 1.3ha は、土地利用計画における重点協議区域としています。地域（地権者と周辺住民等）との協議を十分重ねるとともに、社会情勢を見据えながら民間活力の動きなども見定め、必要な用途や規制等を検討していきます。

（資料－25～28 参照）



出典：第 5 回リニア駅周辺整備検討会議資料（H28.3.14）加筆修正

第2章

関連計画と

リニアによるまちづくり戦略

1. リニア駅周辺整備の関連計画

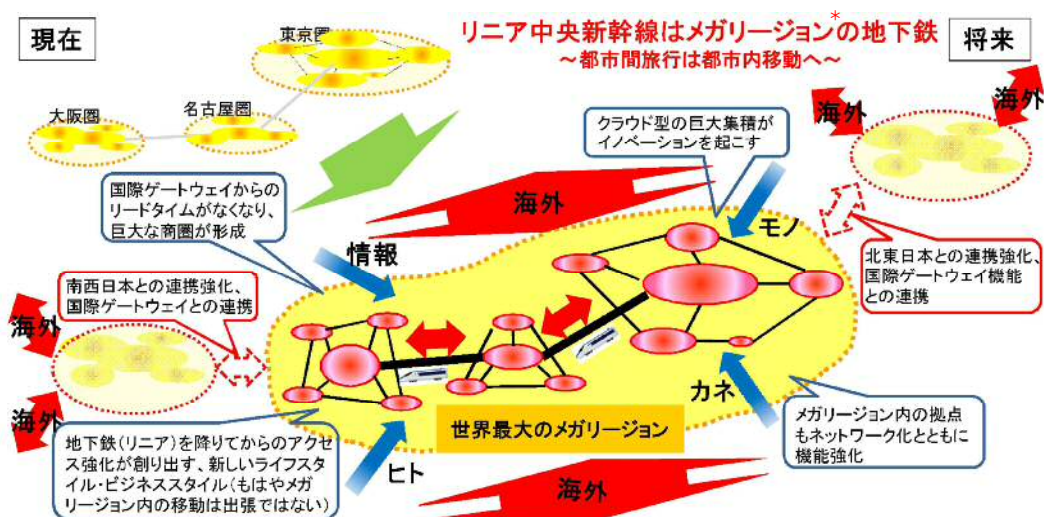
本計画の策定にあたっては、以下に示す関連計画などを踏まえています。

(1) 国土のグランドデザイン2050 (国土交通省 平成26年7月策定)

時代の潮流	(1) 急激な人口減少、少子化、高齢化 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化 (4) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 (5) ICTの劇的な進歩、技術革新
課題	持続可能な世界最高水準の「豊かさ」と「安心」を確保する (1) 人々の暮らし・生活をどのように守っていくのか (2) 我が国がどのように引き続き成長を維持していくのか (3) 国民の安全をどのように確保していくのか
理念	(1) 多様性の再構築 (ダイバーシティ) (2) 連携革命による新しい集積の形成 (コネクティビティ) (3) 災害への粘り強くしなやかな対応 (レジリエンス)

基本戦略

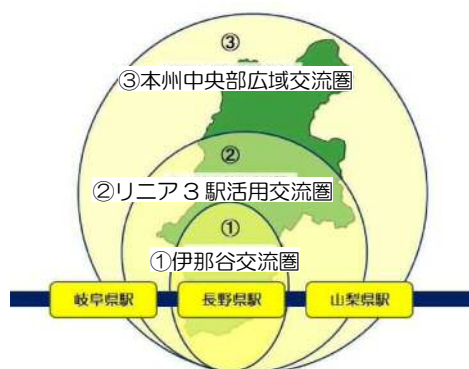
- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| (1) コンパクトな拠点とネットワークの構築 | (6) エネルギー制約・環境問題への対応 |
| (2) 移動と交流・連携の促進 | (7) インフラを賢く、長く使う |
| (3) 地域経済を支える産業の活性化 | (8) 技術革新を取り込む社会をつくる |
| (4) 災害に強い国土へのリノベーション | (9) 子どもから高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築 |
| (5) 美しい国土を守り、育てる | (10) 国土・地域の担い手づくり |



(2) 長野県リニア活用基本構想（長野県 平成 26 年 3 月策定）

- ・リニア時代を見据えた地域づくりの指針であり、リニア整備の効果を地域振興に活かすための取り組みなどをまとめています。
- ・リニア中央新幹線による様々なインパクトを享受するため、下図「3つの交流圏構想」を掲げており、特に「伊那谷交流圏構想」は地域振興だけでなく基盤整備の方針についてもまとめています。

1) 3つの広域交流圏構想のイメージ



2) 伊那谷交流圏構想（項目抜粋）

《地域振興》

- I リニアを活かした産業振興
- II 信州暮らしの魅力向上
- III 広域観光の推進

《基盤整備》

- IV 魅力ある駅空間の創造
- V 良好なアクセスの確保

(3) リニアバレー構想 ～信州・日本の伊那谷から世界の INA Valley へ～

（リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議 平成 28 年 2 月策定）

- ・リニア活用基本構想を踏まえ、リニア駅の駅勢圏である「伊那谷交流圏」を今後どのように形成していくかの指針としてまとめています。
- ・リニアの整備効果を最大限に活用して、地域発展の原動力とすることで、身近になる大都市や世界の活力を引き寄せ、豊かな自然環境の中で地域も人も輝く「リニアバレー」実現を目指しています。

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ます。

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します。

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、豊かに暮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ます。

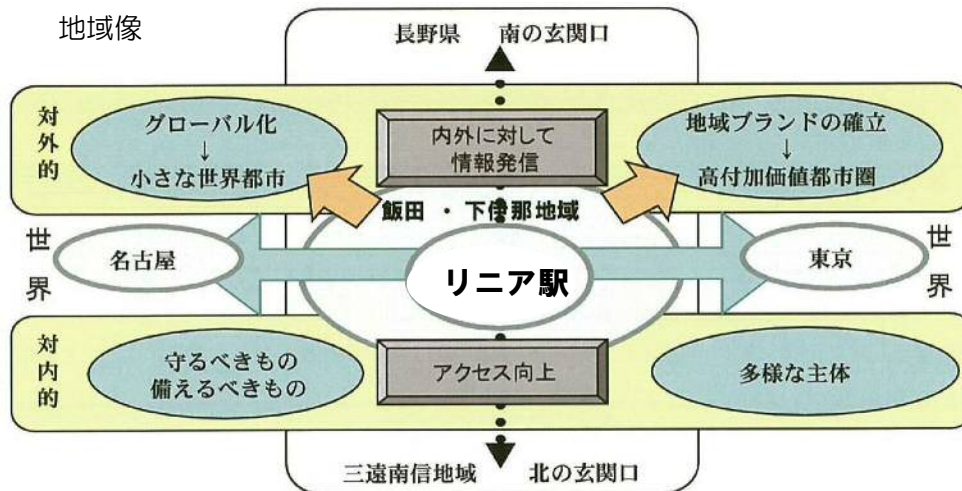
4

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ります。

(4) リニア将来ビジョン（南信州広域連合 平成 22 年 11 月策定）

- ・飯田下伊那地域が目指すべき将来像を明らかにするために策定されました。
- ・対外的に目指す都市像としては、「グローバル化（国際性）～小さな世界都市へ～」、「地域ブランドの確立～多機能高付加価値都市圏へ～」を掲げています。
- ・対内的に目指す都市像を、「多様な主体」、「守るべきもの、備えるべきもの」として整理しています。
- ・こうした将来都市像の具現化に向け、特に、駅勢圏をより広げるため「リニア駅への交通結節性（アクセス性）の向上」と「駅を中心としたまちづくりの取り組みの必要性」をまとめています。



(5) 飯田市土地利用基本方針（飯田市 平成 27 年 10 月変更）

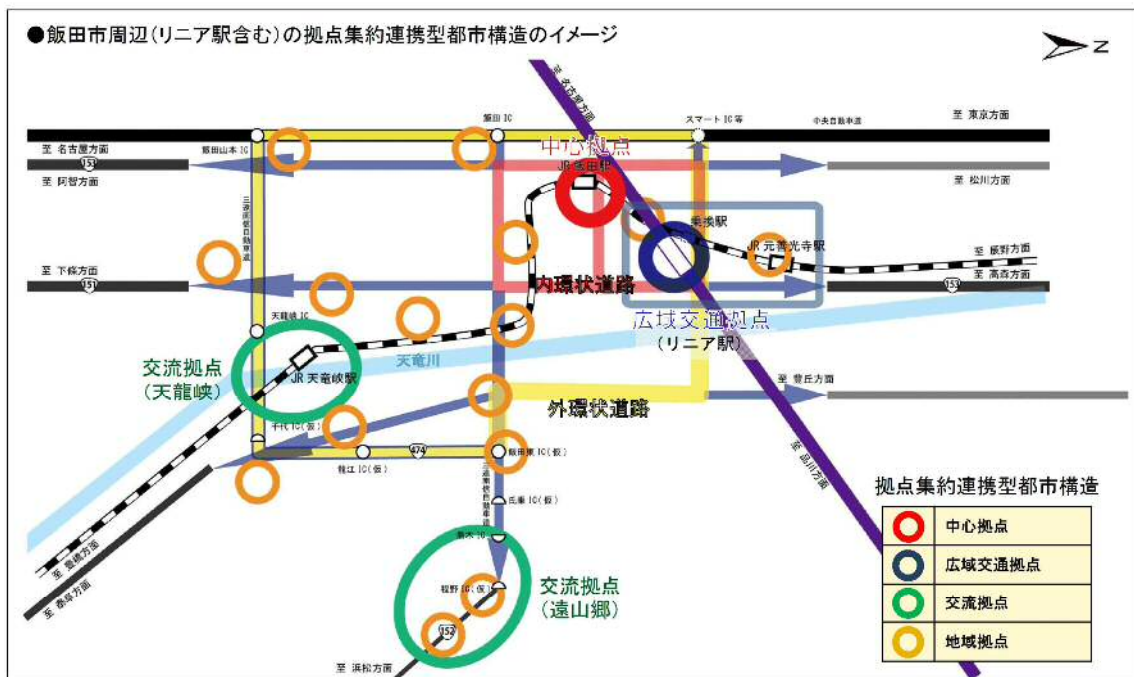
- ・土地利用全般に関する基本的な指針として、「①地域の主体的な取り組みによる土地利用、②相互連携による地域づくり、③地域の誇りと愛着を持って育む土地利用」を定めています。
- ・目指す都市の姿を「地域の多様性をいかし、豊かな暮らしを実現する持続可能なまち」とし、その実現に向けて「拠点集約連携型都市構造の推進」を掲げています。都市の中心としての機能を持ち、飯田の「顔」である中心市街地は「中心拠点」と、リニア駅及びその周辺区域は「広域交通拠点」として位置づけています。また、中心市街地との連携を重要な要素に掲げ、広域交通拠点から中心拠点を結ぶアクセスと結節の強化を図ると共に、広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないことを基本的な考え方として掲げています。
- ・「広域交通拠点」は、自動車、鉄道、路線バス等とのアクセス機能と乗り換えの利便性等を高めた交通の結節点（トランジットハブ*）としての整備と、新たな玄関口としての良好な景観の育成に取り組むとしています。

<都市構造の基本的な考え方>

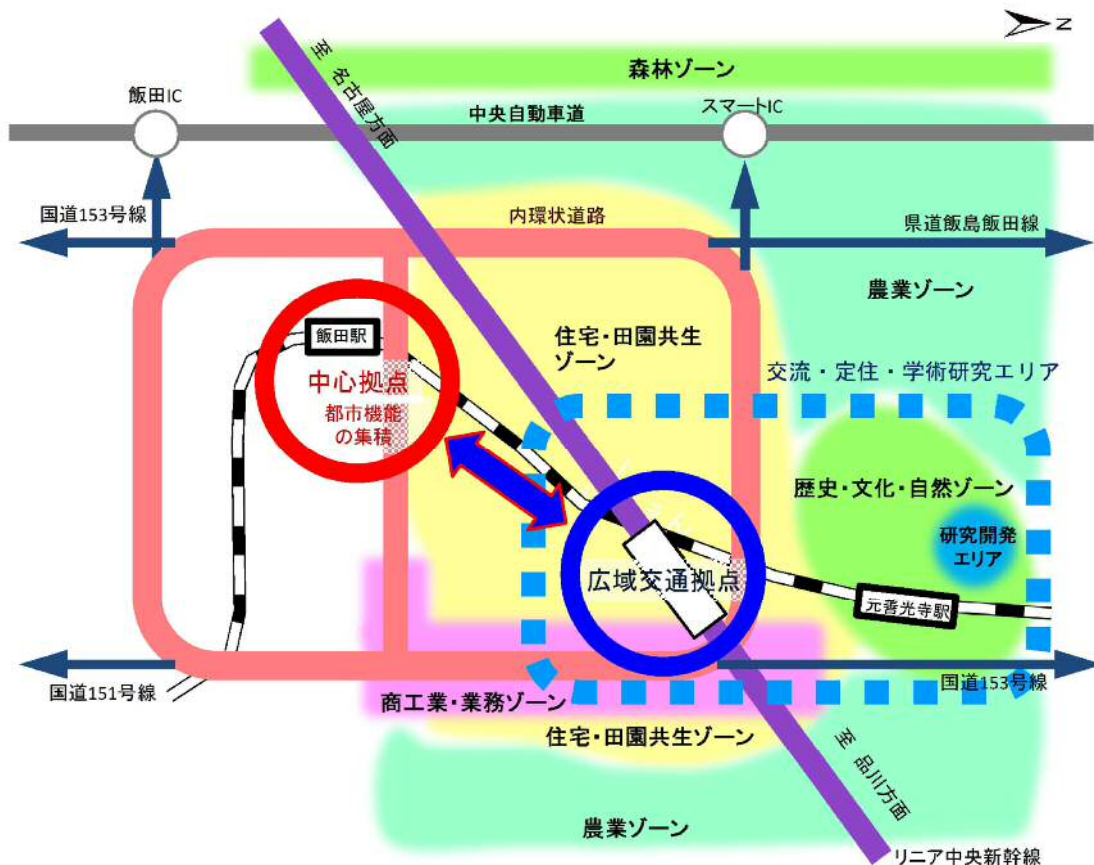
- 1.計画に基づく土地利用<対立から共生>
- 2.限りある土地の資源<資産価値から社会的価値>
- 3.土地の流動化と有効利用<土地の保有から利用>
- 4.既存ストックを利活用<整備から利活用>

<拠点集約連携型都市構造の推進>

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
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付まの創出を図る。
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。



- ・リニア駅周辺の現在の土地利用は、国道153号沿道に商工業・業務の集積がみられ、その背後は農地と住宅地が混在しているため、現在の居住、農業、商工業の良好な環境を保全するとともに、今後想定される整備・開発においても周辺環境と調和した適切な土地利用が推進されるよう、留意することとしています。
- ・広域交通拠点とその周辺は、既存ストックを最大限に活かしながら、これまでに都市機能が蓄積されてきた中心拠点との連携を強化しつつ、交流・定住・学術研究エリア創出に取り組むこととしています。



2. リニアによるまちづくり戦略

飯田市はリニア開業により、長野県の南の玄関口として、また三遠南信地域の北の玄関口として、世界とつながります。

リニアの整備効果を広く波及させるため、飯田市は「地域に息づく文化・歴史・自然」と「高度な都市空間」との対流を促進する「田園型の学術研究都市づくり」を進め、知の創発拠点をつなぐナレッジリンク*の一翼を担うまちづくりに取り組みます。

産業

若者が帰ってこられる産業をつくる

リニア
活用基本構想
Ⅰ

リニアバレー
構想
1・2

<戦略（考え方）>

- 地域産業の持続的発展に資する研究開発力の強化を図るとともに、新産業の創出、地域産業の高付加価値化への挑戦を支援します。
- 長野県や南信州広域連合などと連携協調し、地域の産業拠点としての「産業振興と人材育成の拠点」整備を推進します。
- 地域産業の将来を支える担い手・起業家の育成に取り組みます。

<主な取組>

◎地域の産業を支える研究開発機能の拠点施設整備

（南信州広域連合「基本構想・基本計画」より）

- 公的試験場機能の整備
- 県工業技術総合センターの支所設置
- ◎専門的な人財を輩出する高等教育機関整備

（南信州広域連合「基本構想・基本計画」より）

- 信州大学南信州キャンパス構想の実現
- 信州大学農学部・南信工科短期大学校との連携
- ◎産業団地の整備・本社機能や研究開発部門の誘致
- 飯田航空宇宙プロジェクトの取組支援
- 大都市圏企業のBCP*に対応するバックアップ機能の確保
- ◎新産業分野・地域産業の高付加価値化の支援



研究開発機能の拠点施設のイメージ

文化スポーツ

自然と歴史を守り、活かし、新たな文化をつくる

リニア
活用基本構想
Ⅲ

リニアバレー
構想
3・4

<戦略（考え方）>

- 「伊那谷の自然と文化」をテーマとした学術研究、教育普及、保存継承、活用創造の取組を、行政・教育機関の連携と、市民研究団体及び地域組織等との協働により、総合力を発揮して推進します。
- 「地域振興の知の拠点」の形成を目指します。

<主な取組>

- ◎人形劇の世界都市・IIDA
- 人形劇文化を通じた国際交流
- 官民一体となった取組の推進
- ◎歴史・文化ゾーンの形成
- 「史跡 恒川官衙遺跡」公園の整備
- 伊那谷の自然と文化の玄関口でもある飯田市美術博物館の活用
- ◎国際大会が開催できるスポーツ施設整備

（南信州広域連合「基本構想・基本計画」より）

- 南信州の温泉を活かし、スポーツの国際大会や一流アスリートの合宿の誘致



いいだ人形劇フェスタ

観光

人の流れをつくる（観光・交流）

リニア
活用基本構想
Ⅱ・Ⅲ

リニアバレー
構想
3・4

<戦略（考え方）>

- この地域を訪れる人を増やすため、国内外から多くの人を惹きつける魅力づくりに取り組みます。
- 地域の魅力をさらに磨き上げて地域ブランドを構築するとともに、地域の魅力をプロモーションします。

<主な取組>

- ◎広域観光周遊ルートの作成
 - 天龍峡、遠山郷などの多彩な観光資源を活かした広域周遊観光の促進
 - 南アルプスエコパーク・ジオパーク*など、伊那谷の自然を活かした広域観光の振興
 - インバウンド戦略の推進
 - 農家民泊・体験教育旅行・サイクルツーリズム*などの体験型観光の推進
- ◎国際レベルの会議を開催できるコンベンション施設整備
(南信州広域連合「基本構想・基本計画」より)
- 国際会議や企業研修などMICE*の誘致



天龍峡

地域

人の流れをつくる（移住・定住・二地域居住）

リニア
活用基本構想
Ⅱ・Ⅲ

リニアバレー
構想
3

<戦略（考え方）>

- リニア中央新幹線の開業や三遠南信自動車道の全線開通による新しい交通網時代を見据え、世界に誇れる多様なライフスタイルの提案により、移住者の増加を目指します。
- リニア中央新幹線長野県駅を見据えたまちづくりにおける、中心拠点としての中心市街地の魅力づくりを推進します。

<主な取組>

- ◎地域の個性を活かした「田舎へ還ろう戦略」
 - 「モデル地区」を設定し、農ある暮らしなど飯田ならではのライフスタイルの提案
 - お試し住宅の整備等による移住者や二地域居住者の受入
 - 出産・子育ての希望をかなえる「飯田版！上質な子育て環境」づくりによる若い世代の支援
- ◎魅力的な中心市街地の形成&まちなかへの誘導策の展開



よこね田んぼ

交通

新たな基盤となる広域交通拠点をつくる

リニア
活用基本構想
Ⅳ・Ⅴ

リニアバレー
構想
1・2

<戦略（考え方）>

- リニア中央新幹線の整備効果を地域振興に活かすため、その基盤となるリニア駅周辺、座光寺スマートインターチェンジの整備を市民合意形成や協議のプロセスを重要視し、生活環境や自然環境への配慮を踏まえ着実に進めます。
- リニア時代を見据えた地域公共交通と情報基盤の整備を進めます。

<主な取組>

- ◎交通結節機能を高めた広域交通拠点
 - 信州・伊那谷へと誘う玄関口の実現
 - 高度なトランジットハブ機能の確保
 - 既存ストックを最大限に活かした中心拠点との連携強化

第3章

リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト

1. リニア駅周辺整備基本構想の概要

平成27年6月に策定したリニア駅周辺整備基本構想では、「リニア駅周辺が目指す姿（基本的な理念）」として、以下のとおり定めました。基本計画の策定にあたっては、この「基本的な理念」を継承しています。

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

《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

《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

《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

《基本方針4》 信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する

信州や伊那谷の持つ豊かな個性（豊富な自然や美しい風景、文化、伝統など）を大切に、さらに高めることで世界を惹きつける魅力を育み、リニアを通じて世界へ発信していきます。

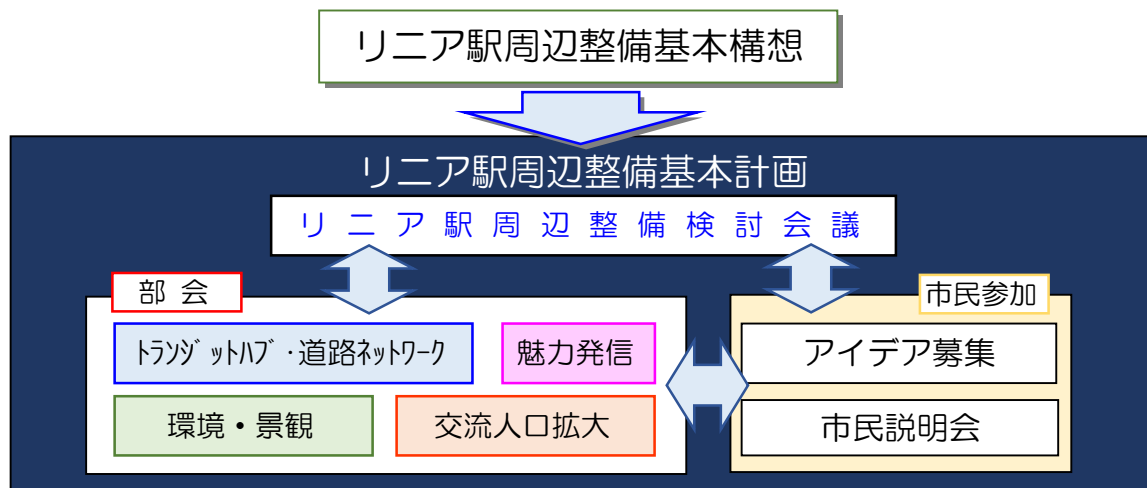
＜目指す役割＞

- 地域の多様性を活かして豊かな暮らしを実現する持続可能なまちづくりを進めるため、県内の各地域をつなぐ「広域交通拠点」としての役割を果たします。
- 信州・伊那谷らしさを感じられるよう地域の魅力を発信すると同時に、来訪者を迎え入れる場、地域の人々が集う場となる、多様な交流の起点となることを目指します。

2. 基本計画への展開

基本計画の策定は、基本構想で示した基本方針に基づき、次に示す4つのテーマ別部会で検討を行いました。

アイデア募集でいただいたアイデア、市民説明会でいただいた意見は、検討会議や各部会にフィードバックし基本計画に反映しました。



3. アイデア募集と市民説明会の主な意見

平成 28 年 4 月から 5 月にかけて、リニア駅及び駅周辺の整備・まちづくり等に関するアイデア募集を行い、1,192 件のアイデアをいただきました。また、基本計画策定にあたっての考え方について市民説明会を開催し、さまざまなご意見をいただきました。

(1) 施設整備関係の主な市民アイデア

【リニア駅・駅周辺・交通広場・二次交通】

- ・北側にトランジット施設、南側に交流施設を整備
- ・コンコース*を 2 階層にし、交通広場を 2 階部分に
- ・国道 153 号・座光寺上郷道路から立体交差で進入
- ・緑化された平面駐車場
- ・自動運転用の乗降レーン、駐車場の整備
- ・交番の建設
- ・ヘリポートの建設
- ・元善光寺駅とモノレールで結ぶ
- ・飯田線乗換新駅の建設（リニア駅の上に）
- ・丘の上や郊外、伊那八幡と元善光寺を結ぶ鉄道建設、新たな交通手段の整備

【観光・交流施設】

- ・観光案内・市町村 P R 施設、魅力発信施設（アンテナショップ*）の建設
- ・商業施設（駅ビル・土産品店・農産物等直売所・ショッピングモール等）の建設
- ・農業体験施設の建設
- ・地元食材を利用した飲食店・食堂、利便施設（銀行・コンビニ・喫茶店等）の建設
- ・イベント広場の建設
- ・宿泊施設（ホテル等）、温泉施設の建設、足湯の設置
- ・大観覧車、展望台・展望デッキの建設
- ・墓地の整備

【芸術文化・スポーツ施設】

- ・文化ホール（会館）の建設
- ・サッカー場など体育施設の建設、スキー場などスポーツ施設の充実
- ・公園の設置

【環境・景観】

- ・自然を活かした施設整備
- ・公園、緑地の整備
- ・山並みなどの景観を見せる施設の建設と工夫
- ・地域の特色をアピールできる施設の建設
- ・低炭素な駅空間
- ・開発の影響を少なく

【その他】

- ・シニアのまち飯田（高齢者の誘致、CCR C*）、医療施設の誘致（メディカルシティ*）
- ・駅と元善光寺を結ぶ街道の修景、コミュニティ空間の整備
- ・おもてなしや人が集う場としての整備
- ・避難場所の確保

（資料－29～34 参照）

(2) 市民説明会での主な意見

- ・地域住民が利用する集会所をつくり、災害時は避難場として利活用
- ・観光客に向けて、地元で大事にしているイベント等を発表できるステージや大勢の人が集まれる施設が必要
- ・パソコンを開いて作業ができるカフェが必要
- ・地域を周遊できるよう、レンタカーやレンタサイクルの窓口が必要
- ・単なる鉄道駅では無く、飛行機のローカルエアポートといった視点での検討が必要
- ・地元の商業者が出展できるように、分かりやすい情報発信が必要

（資料－35 参照）

4. 部会での検討結果

アイデア募集、市民説明会でいただいた意見は、内容に応じて部会ごとに検討を行いました。

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

1 条件設定

- ・駅周辺整備の検討範囲は 6.5ha を確認した。
- ・コンコースの標高は、コンコースの空間高さとして 5.5m 程度を確保し、標高 436m が適当とした。
- ・リニア駅周辺整備基本構想、アイデア募集での提案を踏まえ、駅周辺整備区域には、次の施設整備を確認した。
①北側交通広場 ②南側交通広場 ③パーク＆ライド*駐車場 ④街区道路
⑤魅力発信施設 ⑥交流施設、公園 ⑦調整池・緑地等

2 検討内容

- ・北側交通広場は、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とし、南側交通広場は、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を配置することを確認した。
- ・天候バリアフリー*、緑化した駐車場、防災機能の導入を確認した。

3 継続検討事項

- ・二次交通の整備方法（新たな交通手段の整備等）について検討することを確認した。
- ・利便性、災害時の代替性に配慮し、座光寺上郷道路から北側交通広場への接続道路を検討することを確認した。
- ・ラウンドアバウト*の導入、標高差を活かした施設整備を検討することを確認した。
- ・リニア駅から在来線へ乗換える鉄道利用者の利便性を高めるとともに、“高度なトランジットハブ”の形成を目指して、J R 飯田線に乗換新駅が設置されることを想定し、リニア駅とのアクセスの手段を検討することを確認した。

（資料－37～40 参照）

魅力発信部会

◇リニア駅高架下の空間利用

・乗降客が快適にすごせる機能		・伊那谷の魅力が感じられる機能	
観光・交通案内機能	交通案内所 伊那路・木曽路観光案内所 レンタカーオフィス	情報発信機能	空間装飾 小イベントスペース デジタルサイネージ*
利便休憩施設	リニア・在来線インフォメーション 待合室、ラウンジ、コンビニ、デラックストイレ*、フードコート、 お土産品販売店、ATM 等		
その他	コインロッカー		

◇交流広場周辺の活用

・リニアを利用する人も、地域の人々も集える常に賑わいのあるハイウェイオアシス*をイメージする機能			
DMO機能	伊那路・木曽路DMOオフィス*	情報発信物販機能	市町村アンテナショップ
物販機能	伊那路・木曽路逸品マルシェ	飲食店機能	郷土食レストラン
体験交流イベント機能		交流広場	

◇全体に関連する機能

- ・高架下と交流広場は近接させ、魅力発信施設は一体的に利用
- ・地元産材の歩行者用回廊で雨や雪に濡れないアプローチの設置
- ・施設を伊那谷の伝統様式で建築
- ・駅から南アルプスを眺望できるスポットを設置
- ・災害時に交流広場等が避難場所となる機能
- ・スタッフが地元方言でおもてなし対応
- ・ご当地の田舎らしさを出す
- ・フリーWi-Fi*スポットの整備
- ・交番等の治安・防犯機能

リニア駅周辺整備 環境・景観配慮のあり方（要約）

- 1 伊那谷らしさの捉え方
 - ・雄大で美しい自然景観
 - ・気候や自然条件に適応した暮らしの多様性
 - ・人と人がつながり、助け合いながら暮らす（結いの精神）
- 2 リニア駅周辺整備における環境・景観配慮の考え方
 - ＜視点＞
 - ・伊那谷らしさを感じる駅
 - ・開発による地域への影響を軽減し、新たな公共緑地空間を創出
 - ・伊那谷のゲートウェイとして伊那谷の地域・人々がつながる駅
 - ＜考え方（駅周辺整備にあたっての配慮事項）＞
 - ・自然環境への配慮
 - ・人が主役の駅づくり
 - ・低炭素化への配慮
 - ・眺望への配慮
 - ＜駅空間デザインに対する考え方＞
 - ・伊那谷らしい駅となるように、機能配置や景観面についての配慮を行う
 - ・敷地内の通路や駐車場等においては、出来るだけ緑によって設けるグリーンインフラ*化を進める（環境負荷の低減や多面的な利用を誘発）
 - ・駅本体や駅から連続するキャノピー*などについて、JR と可能な限り協議し伊那谷らしさの表現を追及する
 - ・地形勾配による高低差がバリアを感じさせないようなデザインを追求する
- 3 実現方法の検討
 - ・可変性を持たせる（場所・機能）
 - ・参加型で空間を作り込む（自分たちの駅という意識を高める）
 - ・アイデア募集を生かす（市民にわかりやすく経過も含めて説明していく）
 - ・実際の整備デザインはコンペ方式を検討し、市民全体でデザインを共有していく
 - ・エリア全体について地域が主体の管理・運営方法を検討する
- 4 取り組み検討と指針策定
 - ・「環境・景観配慮のあり方」を基本として、次年度以降に広く市民に参加いただくとともに市民との対話を通じ、「リニア駅周辺整備 環境・景観配慮指針」を策定し、この指針に沿って整備を行う

（資料－42～46 参照）

交流人口拡大から見た駅周辺空間の在り方

- 1 伊那谷ゲートウェイとしての空間
 - ・新技術を活用した演出で「伊那谷らしさ」を表現、発信
 - ・伊那谷全体へ波及効果を創出する機能
 - ・未来を予感させる高度な田舎、ローカルとグローバルの融合
 - 2 機能を固定化しない空間利用
 - ・ニーズに合わせた活用ができる空間
 - ・機能と景観を共に満たす知恵（技術）の導入
 - ・未来の技術革新を見据え、将来に備えた空間を持つ駅
- ＜伊那谷各地のための駅空間＞
- ・伊那谷各地における魅力づくりと連携
 - ・伊那谷各地の魅力にアクセスするための公共交通の充実
 - ・伊那谷各地の魅力発信
 - ・リニア駅における、魅力ある伊那谷各地へ誘う紹介・体験機能
 - 伊那谷らしさの演出・発信・ブランディング*が重要
- ＜イメージ＞
- ・リニア秘境駅
 - 豊かな自然空間に隠れた高度な機能性を有する駅空間
 - 自然の中で生き続ける木づくりの駅、地域が育て上げていく駅空間

（資料－47～48 参照）

5. リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト

4つの部会での検討結果に基づき、リニア駅周辺整備区域の整備コンセプトを次のとおり定めます。

①機能的でコンパクトな駅空間

- 高度なトランジットハブの形成によりスムーズな乗換えを実現する
- ・ 各交通機関への円滑な移動を可能にし、乗換利便性が高いコンパクトな駅空間
- ・ 天候バリアフリーやユニバーサルデザイン*の視点を踏まえた駅空間
- ・ 利用者がくつろぎ、必要な情報に接することができる施設や必要なものを揃えられる駅空間

②信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間

- 来訪者へのおもてなしを実現する
- ・ 来訪者を信州・伊那谷各地へ誘い、波及効果を高めるような、地域の魅力や情報を発信する駅空間
- ・ 信州・伊那谷の地場産品や伝統芸能等に触れられる駅空間
- ・ 美しい山並みや日本の原風景とも言える里山の風景を眺望できる駅空間

③自然との調和を目指した駅空間

- 豊かな自然環境に配慮し環境モデル都市飯田を実現する
- ・ 新たに作り出される景観と伊那谷の美しい自然が調和した駅空間
- ・ 多面的な機能を持つグリーンインフラが整備された駅空間
- ・ 再生可能エネルギー*の活用や低炭素*社会の取り組みの場となる駅空間

④地域と一体化した駅空間

- 地域の一体化を実現する
- ・ 地域住民が日常生活で便利に使える駅空間
- ・ イベントや行事など地域住民がコミュニティ活動の場としても活用できる駅空間
- ・ 防災機能を果たし、非常時には地域住民とリニア駅利用者が安全に避難できるとともに、帰宅困難者にも対応できる駅空間

リニア駅周辺が目指す姿は、信州・伊那谷の豊かな自然環境に抱かれた高度なトラフィック・ハブであるとともに、来訪者をおもてなしし、地域の人々も一体となって「賑わい」「楽しめる」、人が主役となる駅を実現することを考えます。

○バス、タクシー、レンタカー、自家用車の利用については、周辺地域の各方面からアクセスしやすい道路を整備し、また駐車場や乗り降りがしやすい停車場を適切な位置と規模で整備します。JR 飯田線へのスムーズな乗り換えを検討し、多くの利用者に満足してもらえる駅空間を目指します。

○駅を利用する人々にとって分かりやすく、天候を気にする事もなく、近くてスムーズに移動や乗り換えが行える駅にします。また、障がい者や外国人も含めてバリアのない、安全で使いやすい施設を目指します。

○リニア駅周辺の環境を大きく改変することをできるだけ避けるとともに、信州・伊那谷の豊かな自然環境と景観を活かした駅舎および駅周辺区域の整備を進めます。さらに、環境モデル都市飯田の未来に向けたモデル地区となる低炭素化に取り組みます。

○駅が地域住民の買い物や憩い、活動の場となり、日常的に人々が集える施設の整備を進めます。祭りやイベントを通じて、時には来訪者とのふれあいの場となり、また、非常時や災害時には一時避難の場として機能する施設にします。

また、次の3項目に留意して進めます。

- ・新たなエネルギーをはじめ、再生可能エネルギーの活用を含めた低炭素な駅空間を目指します
- ・将来的な技術革新、来訪者ニーズの変化等に対応できる柔軟性のある施設の検討や、多面的な機能を備えた駅空間を目指します
- ・災害時のバックアップに対応する駅空間を目指します

第4章

整備区域内の施設の整備方針

1. 交通施設の整備方針

(1) 交通広場

リニア駅の利用者として、駅北側に位置する上伊那地域や下伊那北部地域と、駅南側に位置する飯田市中心部や下伊那南部地域及び奥三河地域にお住まいの方やその各方面を訪れる方を想定しました。

高速バス、観光バスやレンタカーの利用者の多くは、中央自動車道の座光寺SICと座光寺上郷道路を往来するため、北側交通広場に乗降場をできるだけ配置し、スピーディーに乗り換えることを優先しています。

路線バス、タクシーなどの利用者の多くは、近距離の移動が主なため、飯田市中心部方面の南側交通広場に乗降場をできるだけ配置しています。

南側交通広場は、比較的時間に余裕のある方や当地域に親しい人のお出迎えをする場合などに利用されることにも配慮しています。

自家用車（一般車乗降場、短時間駐車場）の利用者は、各方面からの利用を想定し両側の交通広場に配置する計画とします。

この他に徒歩や自転車などによる利用者のために、休憩できる緑地広場、駐輪場などを整備し、見晴らし広場や周辺の散策路（フットパス*）等へ安全に移動できるようにします。

（南北道路についてはP26 参照）

(1) - ① 利便性の高いコンパクトな交通広場

❖効率的でコンパクトな交通広場

- ・交通広場は、リニア駅南北の機能に基づいた規模を確保します。
- ・バス、タクシー、自家用車など、リニア駅利用者はもとより地域住民の皆さんの利便性も高める多様な交通手段の乗換機能を確保します。
- ・リニア中央新幹線から各交通手段への円滑な移動を可能にする、効率的でコンパクトな交通広場を計画します。



九州新幹線久留米駅



日豊本線日向市駅

❖快適に移動できるように交通施設を配置

- 各交通手段の乗降場所ではできるだけコンコースに近い場所に配置します。
- 雨や雪等の天候でも快適に移動できるよう整備します。
- 車と歩行者の動線を明確に分け、安全性を確保するとともに、ユニバーサルデザインにも配慮した構造とします。
- リニア駅利用者にとってわかりやすい統一的な案内表示を適切な場所に配置します。



北陸新幹線富山駅

(1) - ② 各方面からアクセスしやすい交通広場

❖南北交通広場の機能分担

- 座光寺SICからのアクセス道路である座光寺上郷道路に近いリニア駅北側の交通広場には、高速バス、観光バスなどの広域に移動する交通手段の乗降場を配置します。
- 飯田市街地に近いリニア駅南側の交通広場には、路線バス、タクシーなど近距離の移動に対応する交通手段の乗降場を配置します。
- 上記の考え方を基本として、引き続き利用者の使いやすい機能分担を検討していきます。



交通広場機能配置の考え方

出典：第6回リニア駅周辺整備検討会議資料
(H28.6.6)

(1)－③ 多様な交通手段に対応

- ・高速バス、路線バス、観光バス、タクシー、レンタカーの乗り換えに配慮した施設配置に取り組みます。
- ・自家用車に対しては、パーク&ライド、短時間駐車及びキス&ライド*に対応する機能を有する施設配置を計画します。
- ・福祉車両に配慮した施設配置を計画します。
- ・カーシェアリング*や次世代低炭素モビリティ*などの新たな交通手段に対応できる施設を検討します。
- ・自転車・オートバイの駐輪施設の配置を検討します。
- ・自動運転などの最先端技術の今後の展開、駅利用者の需要動向も的確に把握しつつ、各施設を合理化・集約化できるよう、将来を見据えた柔軟な施設機能を検討します。



つくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅の
カーシェアリング駐車場

北側交通広場

- ・北側交通広場からは、雄大な南アルプスを北東方向に見ることができます。

(2) 道路

バス、タクシー、自家用車等の自動車交通のアクセスは、安全性・円滑性や周辺環境へ配慮して整備します。北側交通広場は、県道市場桜町線から出入りできる道路を配置し、南側交通広場は、国道 153 号と県道市場桜町線を結ぶ道路を配置してそれぞれ交通広場へ誘導します。

(2)- ① 交通広場へのアクセス

❖北側交通広場

- ・県道市場桜町線から進入する道路を整備します。(図中①)
- ・座光寺上郷道路から一級河川 土曽川を横断し、北側交通広場へ直接アクセス可能な進入路の整備を検討します。(図中②)

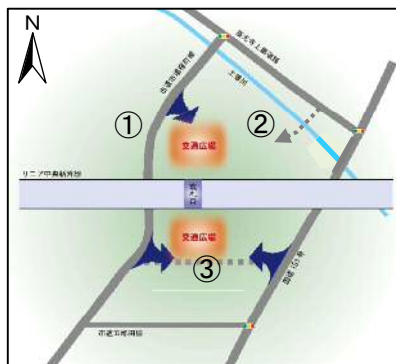
❖南側交通広場

- ・県道市場桜町線と国道 153 号を結ぶ道路と進入する道路を整備します。(図中③)

❖ラウンドアバウト

- ・災害時にも電力に頼らず機能するラウンドアバウトの導入を検討します。また、駅前のシンボルとして活用します。

交通広場へのアクセスイメージ



ラウンドアバウトのイメージ



飯田市東和町

❖道路

- ・歩行者等の安全に配慮した道路を整備します。

道路のイメージ

(3) パーク＆ライド駐車場

パーク＆ライド駐車場（750 台）は、各方面からの駐車需要を踏まえるとともに、環境への配慮や多面的な利用も想定して整備します。

（パーク＆ライド駐車場の規模については資料－23 参照）

(3)－① 環境に配慮し、利用しやすい駐車場

- ・地形の改変を出来るだけ少なくし、現況の地形を活かした整備とします。
- ・パーク＆ライド駐車場の一部は立体駐車場とし、コンコースまで天候を気にせずスムーズに移動できるよう整備するとともに、景観等にも配慮した構造とします。
- ・駐車場はユニバーサルデザインに配慮した構造とします。

（造成計画についてはP29 参照）

(3)－② 駐車場の多面的利用

- ・通常の駐車場機能を持たせるだけでなく、グリーンインフラの導入に取り組みます。
（グリーンインフラについてはP28 参照）
- ・災害や事故等の非常時には、一時避難の場など多面的な利用に対応できるよう整備します。
- ・駐車場は利用状況に応じてイベントや地域の行事に活用できるなどの運用を図ります。



フランス ストラスブールの
グリーンインフラ駐車場



東海道本線藤枝駅の
ユニバーサルデザイン駐車場

駐車場の多面的な利用

普段は駐車場として使っていますが、イベント時は軽トラ市で賑わっています。人形劇フェスタや南信州獅子舞フェスティバルなどにも利用しています。観光客だけでなく近所の人たちも集まって大変な賑わいになります。

(4) 乗換新駅

広域交通拠点としての役割を果たすため、リニアとＪＲ飯田線の相互を円滑に乗り換えられることを想定して、新駅の設置を検討します。

(4)-① 眺望の丘を併設した乗換新駅

- ・リニア駅の整備に合わせ、乗換新駅の位置、駅の構造等について地元及び関係機関との協議を進めていきます。
- ・乗換新駅の設置にあたっては、リニア駅からのアクセス方法等について、高低差の解消や移動手段など、利用者目線や未来志向による検討に取り組みます。
特に、歩行者が快適に移動できる機能を備えた通路の検討を進めます。
- ・新駅検討予定地の地形条件を生かし、信州・伊那谷の自然を体感してもらえるよう、「眺望の丘」の設置を検討します。

新駅及びアクセスのイメージ



2. 交流施設の整備方針

(1) 魅力発信施設

信州・伊那谷の魅力を紹介し、リニアの波及効果を伊那谷全体へ創出します。

来訪者が、魅力発信施設や交流広場で食の美味しさに触れ、魅力の一部を体験でき、地域の方と交流することで駅を起点に伊那谷各地の魅力へ出発します。

また、体験学習など「学び」の場としての活用を検討します。

(1)- ① 来訪者が各地を訪問したくなる仕掛けづくり

- ・リニア駅利用者や地域住民も集える、常に賑わいのある魅力発信施設を整備します。
- ・長野県の新たな南の玄関口として、来訪者に観光やビジネス等の地域に関する情報を提供するとともに、食・工芸・文化などに触れることができる機能を備えます。
- ・信州・伊那谷を代表する特産品や食材・郷土食、伝統文化・芸能等、地域の魅力の紹介や体験を通じて、来訪者が各地を訪問したくなる仕掛けづくりを行います。

(1)- ② 来訪者及び地域住民の交流の場

- ・伝統文化やイベント、体験学習などを通じて来訪者と地域住民が交流できる機能を備えます。
- ・来訪者への魅力的な特産品等と併せて、地域住民の日常的な消費活動を支える物販機能を備えます。
- ・地域住民のコミュニティ活動を支える集いの場を検討します。



お練りまつり



丘のまちフェスティバル



天竜川総合学習館
かわらんべ講座

「魅力ある伊那谷各地へ誘う魅力発信」

リニア駅効果を最大限に活かすためには、伊那谷各地の魅力を伝え誘う機能が重要になります。

＜アウトドアのメッカ＞

伊那谷は、自然を活かしたアウトドア・アクティビティ*が豊富です。3000m 級登山などの本格的体験から自分流に楽しむグランピング*、地形を活かしたラフティング*や自転車コース、四季折々のスポーツ、ジオパーク、星空観察、釣り、森林浴など、様々なほんもの体験が楽しめ、都会から近い非日常空間が、そこにはあります。

来訪者が、魅力発信施設や交流広場で魅力の一部を体験でき、駅を起点に伊那谷アウトドア空間へ出発します。駅が魅力あふれる伊那谷へのゲートウェイになります。

＜産地ツーリズムの起点＞

伊那谷には、高い技術に裏打ちされた美味しい農畜産物や少量多品目ですが特徴的な農産物が多く生産されています。伊那谷各地で収穫体験や農家レストランなどで味わうことができます。その農産物を使った食品製造も盛んです。伝統的に発酵食品づくりが行われており、近年では、シードル（りんご発泡酒）づくりも盛んになりました。

来訪者が、魅力発信施設や交流広場で、特産品の美味しさに触れ、生産者と交流することで、その特産品に込められた思いや価値などを知ることが出来ます。駅を起点に、美味しい産地巡りへ誘い、農家民泊や農村リゾートへ出発します。



(2) 交流広場

交流広場は、信州・伊那谷の文化、自然に触れ、各種イベントのほか、非常時にも活用できる機能を備える空間として整備します。また、来訪者と地域住民の出会いや交流の場としても活用します。

(2)- ① 人々が集い、各種イベントが開催できる広場

- ・豊かな自然空間を演出した広場で信州・伊那谷の特徴的な文化に触れたり、各種のイベントを楽しんだりできるよう整備します。
- ・様々なニーズに対応できる広場の整備に取り組みます。

(2)- ② 災害時のバックアップ機能を果たせるスペース

- ・交流広場は、避難スペースとして有効に活用できる仕組みや利用方法を地域と一緒に検討します。
- ・災害や事故等の非常時には、一時避難の場として活用できるスペースを整備します。

仮設トイレ



平常時



災害時

(3) コミュニティ広場

(3)- ① 地域住民が利用できるコミュニティ広場

- ・地域住民が集うコミュニティ活動の場として活用し、子どもたちの遊び場ともなるコミュニティ広場を整備します。

交流広場

リニアを降りて南側へ一歩出ると目の前には緑の広場が広がっています。そこには日本の原風景ともいえる信州・伊那谷らしさが溢れています。

日豊本線日向市駅

コミュニティ広場

子どもたちがサッカーや鬼ごっこなどで遊んでいます。
地域の行事では住民が集う憩いの場となります。

3. 高架下空間の整備方針

高架下空間は、来訪者だけでなく、地域住民に伊那谷の観光情報や交通情報のほか、幅広く便利なサービスを提供するおもてなし空間とします。

コンコースは、県産材や和紙、水引などの伝統工芸を活用した空間とし、リニア駅利用者のスムーズな乗換えをサポートする利便施設を配置します。

① 駅利用者をもてなし、観光・交通情報が入手できる総合案内

- ・リニア駅利用者が待ち時間に観光情報や地域の伝統文化、自然環境にも触れられる「おもてなし」の空間を提供するとともに、信州・伊那谷の観光情報や交通情報などを入手できる総合案内所等を設置します。

② リニア利用者のみならず、便利なサービスの提供

- ・待合室、カフェ、ラウンジ、レンタカーのチェックイン、コンビニ、フードコート、お土産販売、ＡＴＭ、フリーWi-Fi等、便利なサービスの提供を検討します。
- ・多言語対応型の案内標識や乗換えの案内窓口等、スムーズな移動をサポートできる分かりやすい案内機能を備えます。

③ 南北を結ぶ道路の設置

- ・駅利用者がスムーズに移動できる南北道路を設置します。
- ・駐車場や魅力発信施設などの施設配置を踏まえて機能や利用方法を検討します。

高架下空間

改札を出ると信州・伊那谷の歴史、伝統文化や自然をモチーフとしたおもてなしの空間が広がっています。また、カフェでは東京から来たスーツ姿のビジネスマンが商談していたり、地域の皆さんもグループで訪れて、おしゃべりを楽しむ場となっています。



北陸新幹線上越妙高駅コンコース



JR中央線武蔵境駅の通路

リニア駅から発信しよう！伊那谷の魅力

～10年後の伊那谷に東京から来たAさん一家の体験～



Aさん一家は10年後の東京に住んでいる4人家族です。今日は家族団らんの旅行で、リニア中央新幹線に乗って初めて伊那谷を訪れました。

A夫さん…飯田に着いたみたいだね。45分なんてあっという間だね。

B子さん…そうね。早速駅の1階に下りてみましょう。D介、C美、エスカレーターを下るときは足もとに気を付けて。

C美ちゃん…見て！あそこにきれいな糸の飾り物があるよ。あれは何？

A夫さん…さあ、何だろう。むこうに「駅観光案内所」があるみたいだから、聞いてみよう。

D介くん…お姉さん、さっきここまで下りてくる時にきれいな飾り物があったんだけど…

案内係…あれは水引といって、この地域の伝統工芸なんですよ。A夫さん…へえー、すばらしいですね。

案内係…駅舎を出てすぐ隣にある施設で販売しているので、ご覧になってはいかがですか？職人が丁寧に仕上げた逸品の「水引ブローチ」などが女性に人気ですよ。

B子さん…水引のブローチなんてあるんだ！ちよっと気になるわね。あとで寄ってみてもいい？

A夫さん…いいよ。僕も興味があるから、みんなで見てみよう。

C美ちゃん…あ、駅の隣は広場になっているんだね。地元の人たちがたくさんいるね。あの人たちは何をしているのかな？

A夫さん…あれはこの地域独特の「屋台獅子」っていう獅子舞を披露してくれているんだって。このあたりでは伝統芸能がさかに行われているらしいよ。

D介くん…迫力があって、カッコいいなあ。ぼくもやってみよう。

保存会の人…おつ、じゃあ試しに獅子頭を持ってみるかな？

D介くん…わあ！ありがたい！けっこう重いんだね。

A夫さん…さて、D介が獅子舞を体験させてもらっている間に案内所でこの地域のおすすめの観光スポットをたくさん聞いてきたんだけど、とりあえず「元善光寺」に行ってみようか。

B子さん…駅でレンタサイクルが借りられるみたいね。

C美ちゃん…でもその前に、おなががいちやっただから、早くご飯を食べたいな。

A夫さん…そうだね。どうせならこの地域でしか味わえないものが食べたいな。このお店は…なにに、郷土食のレストランだって。

「五平餅」とか、「木曾すんきそば」が人気みたいだよ。

D介くん…ぼくは「伊那ローメン」か「駒ヶ根ソースカツ丼」か迷うなあ。

C美ちゃん…あく楽しかった！

B子さん…レンタサイクルでぐるっとまわって来れたね。アルプスが見えるし、食べ物おいしいし、すてきなところね。

A夫さん…そうだね。子供たちも気に入ったみたいだし、東京へ通勤もできそうだから、いつそのこと移住してもいいかもね。

B子さん…駅に移住の相談窓口があったから、帰り際に寄って見たら？私は交流広場のテント市で新鮮な野菜や果物を買って帰るわね。

D介くん…ねえねえ、今度来るときは温泉とか！一泊旅行で来たいね！駒ヶ岳ロープウェイとか、天龍峡とか！

4. 環境・景観の整備方針

信州・伊那谷の自然環境や周辺の住環境に配慮するとともに、緑や眺望を最大限活用した、「伊那谷らしさ」を来訪者へ伝える空間づくり、来訪者が伊那谷の人々ともつながるための歴史や伝統文化を活かした仕掛けを備え、この駅を誇りと愛着を持っていただけるような環境・景観づくりに取り組みます。

① グリーンインフラを活用した取り組み

- 通路や駐車場等は、環境負荷低減への積極的な取り組みとして、地形改変の最小化を図り、施設本来の機能に併せ、施設利用の可変性も考慮します。複合的な活用を視野に多面的な利用（気温調節・景観・排水等）の誘発が期待できるグリーンインフラの導入に取り組みます。



グリーンインフラ駐車場のイメージ

- 導入にあたっては効果的な導入箇所や維持管理手法を考慮し、計画します。

② 周辺環境を活かした整備

- 眺望を楽しむ里山歩道（フットパス）や立体駐車場の屋上やリニア駅の周辺に、伊那谷の山並みを眺望できる「見晴らし広場」や「眺望の丘」等を整備するなど、周辺の環境を活かし、伊那谷の地形を感じられる施設整備を検討します。

③ 再生可能エネルギーの活用と低炭素化の取り組み

- 再生可能エネルギーの活用等、低炭素化に取り組み、自然の恵みを享受する伊那谷と環境モデル都市・飯田をアピールします。
- 水素エネルギー*の導入やゼロエミッション*を軸とした低炭素なエネルギーマネジメント*の面的な展開を検討します。

④ 駅舎及び周辺施設等のデザイン

- 駅舎及び魅力発信施設や高架下空間等の建築物のデザイン、駅周辺の景観形成については、アイデア募集でいただいた意見を参考とするとともに、市民参加を取り入れながら「伊那谷らしさ」や地域の自然環境、歴史・文化を踏まえて検討します。

⑤ 環境・景観配慮指針の作成

- 環境・景観部会から提案された「環境・景観配慮のあり方」を基本として、整備区域とその周辺に関する整備に向けた指針を作成し、これに沿って進めます。

第5章

リニア駅周辺整備計画

1. 造成計画

駅周辺区域の造成は、コンコースの計画高、現況の地形、既存の環境に配慮して整備します。

① 地形の改変を少なくした造成計画

- 周辺の地形と整合を図りつつ、景観や防災、排水等に配慮して計画します。
- 北側交通広場は、現況の地形にできるだけ合せた地盤面を設定し、災害リスクの軽減と地下水など既存環境へ配慮した計画とします。
- 北側は国道と県道市場桜町線との高低差を考慮し、その中間の高さを目安とした交通広場を計画します。
- 北側交通広場とコンコースの高低差を有効に活用する空間づくりを検討します。
また、自動車による改札口付近への速やかなアクセスを検討します。
- 南側はコンコースの計画高 436mと同等の高さに広場等を計画します。

【造成断面イメージ】



(資料－39, 40 参照)

② 快適なコンコース空間の確保

- コンコースの計画高は、コンコースの空間高さとして 5.5m 程度を確保し、標高 436mに設定します。

(資料－24 参照)

③ 多面的に利用できる調整池*

- 整備区域の雨水排水に対して、調整池を計画し、適切に近隣河川へ排水することとします。
- 調整池の整備では、大雨時の洪水調節機能を担保しつつ、水辺空間として活用できるデザインを検討します。

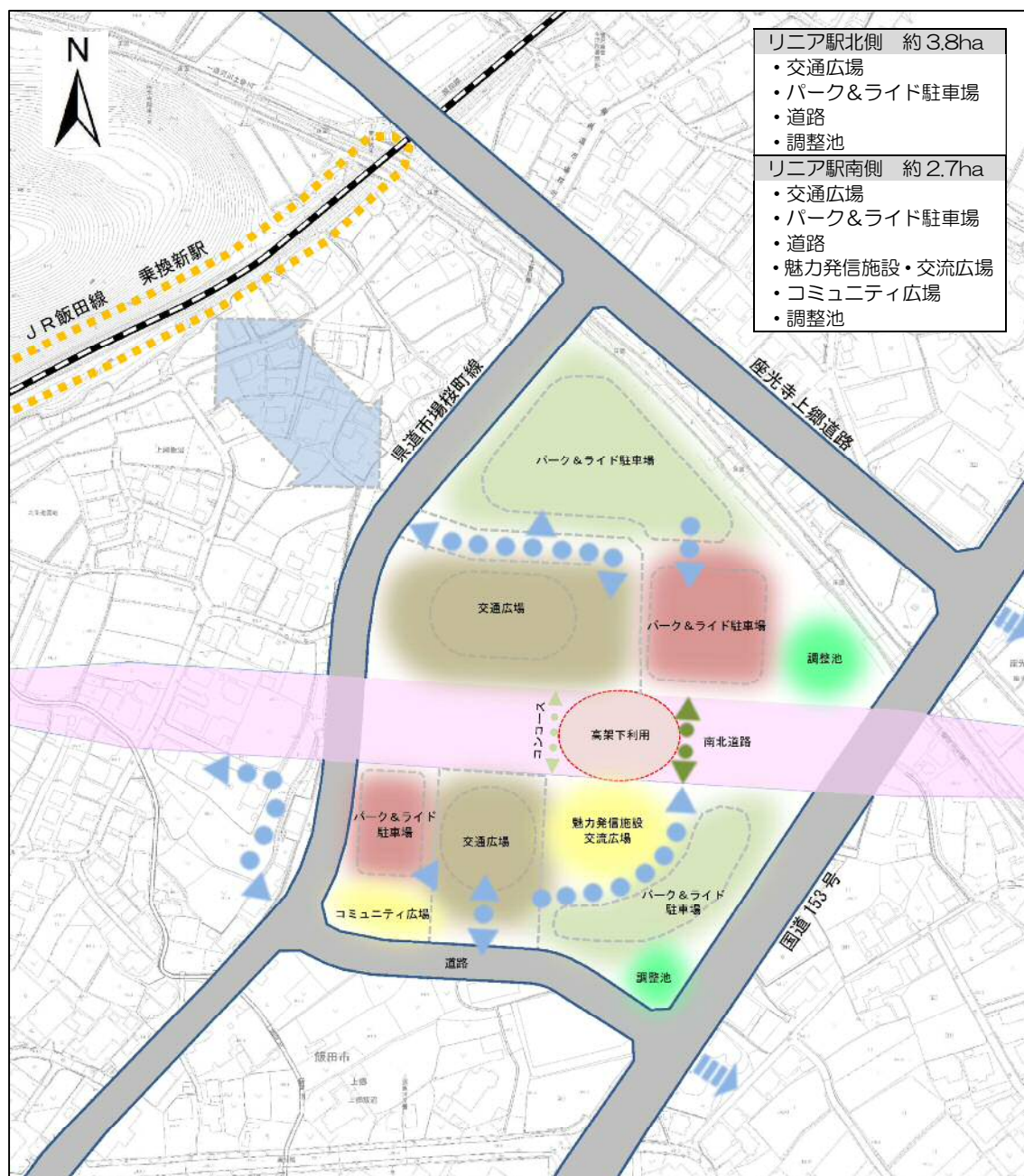


多自然調整池のイメージ

2. リニア駅周辺整備のイメージ

(1) 平面計画イメージ

- 交通広場へは、北側は県道市場桜町線から、南側は国道 153 号と市場桜町線を結ぶ街区道路から進入します。
- パーク&ライド駐車場は、各方面からのアクセスに対応できるようにリニア駅の両側に整備します。
- リニア駅南側には、信州・伊那谷らしさを感じられるよう魅力発信施設・交流施設を配置します。



(2) イメージパース

リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト及び施設の整備方針に基づき、駅周辺の空間を次のようにイメージしています。

駅周辺整備は、基本設計、実施設計へと今後進めて、今回策定した基本計画を具体化していきます。

パース①：北方面からリニア駅を望む



パース②：南東方面からリニア駅を望む



パース③：北側交通広場のバス乗降所から東方向を望む



パース④：交流広場の多目的利用



パース⑤：リニア駅コンコース



第6章

地元地域の生活環境・くらしへの配慮

1. 地域への配慮

リニア関連事業に伴い、地権者をはじめとする関係者の皆様の生活環境への影響が生じることになります。特に駅周辺整備も含め多くの建物移転が発生することから、地域コミュニティへの配慮が大きな課題となっています。このため、次の事に留意してリニア駅周辺の整備を進めます。

- ・長年培ってきた地域コミュニティを今後なるべく維持できるよう、地元地域と相談しながら駅周辺整備に併せて道路やコミュニティ活動の場を整備します。
- ・関係者の生活環境への影響を極力回避・低減できるよう、事業者はもとより工事関係者とも随時調整を図り、安心・安全の確保に努めます。

2. 事業に伴う代替地確保・整備

リニア関連事業に伴い、建物等の移転関係者の代替地については、次のことに留意して確保・整備を進めます。

- ・移転対象者（リニア本線・駅周辺整備・リニア関連道路改良）すべての移転先を確保できるまで、関係機関と連携しながら飯田市として責任をもって対応します。
- ・事業主体（JR 東海・長野県・飯田市）によって不公平が生ずることのないよう、十分に配慮します。
- ・上郷地区の土地利用を見直すこととし、都市計画法の用途地域の指定等を行います。

なお、代替地の斡旋方法は、次の方法を検討しています。

- ・代替地登録制度による斡旋
- ・宅建業者との連携による業者からの斡旋
- ・新規造成・確保（市道新規建設）による斡旋

今後、連携の方法や斡旋の方法について関係機関と協議を進めます。また、新たに造成する土地や市道の新設についても検討を行いますが、建物等の移転関係者に対する説明会を開催して、意向をお聞きしながら進めていきます。

第7章

今後の進め方

1. 今後の計画検討に係る進め方

私たちの地域には、標高差のある谷地形の中で育まれた「山」、「里」、「街」の多様で特色ある暮らしがあります。その多様性は地域の公民館活動を代表とする自主・自立のムトスの精神に支えられており、当地域ではこれまでも市民の積極的な参加によるまちづくりが行われてきました。

今回のリニア中央新幹線計画は、新たな高速交通網時代を切り拓く画期的な計画であり、今後のリニア駅周辺整備に当たっては、未来の飯田市がどのようにあるべきか地域全体の英知を結集して検討し、創り上げなくてはなりません。

本基本計画は、市民の皆様から寄せられた多くのアイデアや意見を参考に、リニア駅周辺整備検討会議や各部会において鋭意検討し、また様々な機関のリニア関連計画や市の各種計画との整合を図り策定しました。

今後、本基本計画に基づき、施設の配置やデザイン、また、空間利用、利便性の向上などについて、次の点に留意し計画を具体化していきます。

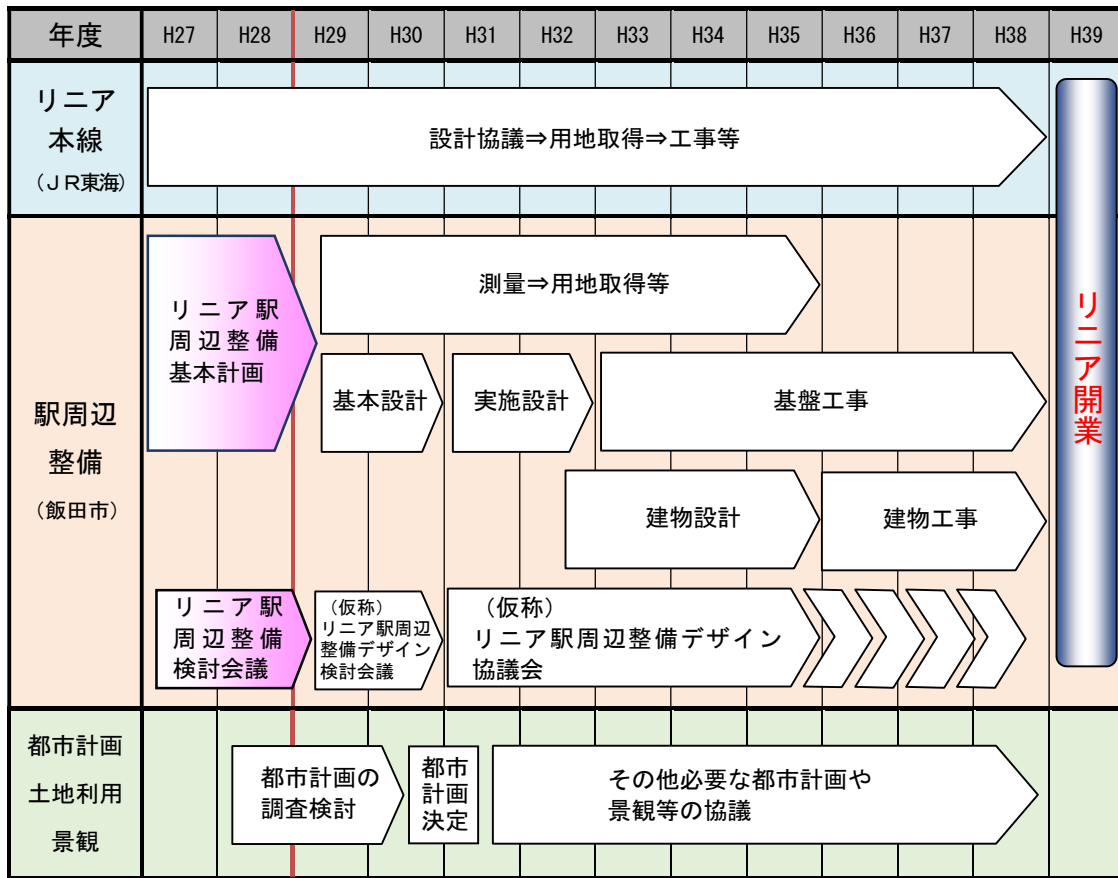
- ・基本設計以降も事業の進捗に応じて、説明会や意見交換等の機会を通じた市民参画により、デザインやプロセスを共有しながら、この駅に愛着の持てるような計画を進めます。
- ・技術の革新や物事に対する価値観など多様な時代の変化や地域のニーズを捉え、将来への可変性を確保した計画を進めます。

2. 整備の進め方

リニア駅周辺整備の事業実施の進め方や役割分担については、将来的な施設の運営・管理も含めて、民間活力の導入を視野に入れて検討を行います。

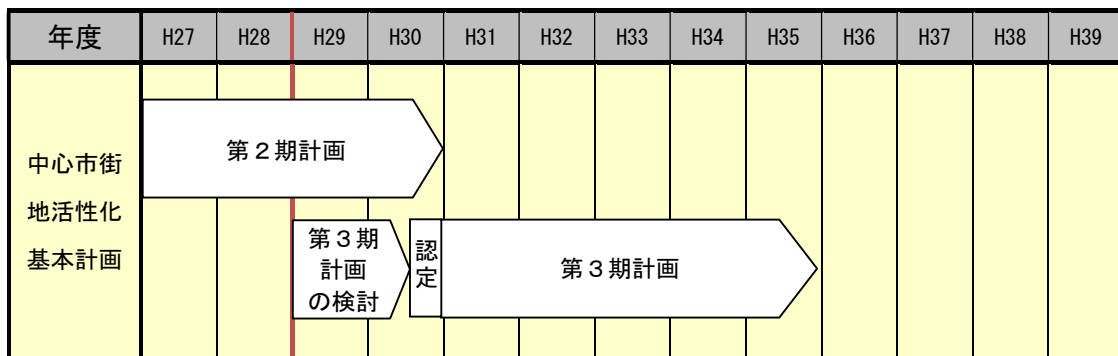
なお、今後の事業手法として、施設ごとに公募型プロポーザル方式や PPP*（パブリック・プライベート・パートナーシップ：公民連携）方式などの導入の検討も行いながら進めていきます。

3. 事業スケジュール



より具体的な事業スケジュールについては、進捗の状況に合わせて随時説明会等で説明していきます。

関連計画



【基本計画用語集】

■超電導磁気浮上方式（P1）

ある種の物質を一定温度以下としたとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象という。超電導状態となったコイル（超電導コイル）に一度電流を流すと、電気抵抗がないため電流はコイルの中を半永久的に流れ続け、強力な磁界を発生する。超電導リニアはこの超電導磁石を搭載し、ガイドウェイに取り付けられた地上コイルとの磁気相互作用により、浮上して走行する方式のこと。

■時間距離（P1）

2点間のへだたりを人や物が移動するのに要する時間によって表わす指標であり、キロメートルではかる物理的距離の代りに時間で表記したもの。計画を評価する場合など所有時間の短縮効果を示すために用いられる。

■スマートインターチェンジ（S I C）（P3 ほか）

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のインターチェンジに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。

座光寺パーキングエリアに設置される（仮称）座光寺スマートインターチェンジ（SIC）は、観光バスや高速バス等に対応可能であり、設計上車両の長さが12m以内の自動車を対象としています。

■メガリージョン（P5）

メガリージョンとは、自治体や国境を超えて連携し、グローバルな地域間競争を行う広域経済圏を指す。リニア中央新幹線の開通により三大都市圏が相互に約1時間で結ばれ誕生する世界最大のメガリージョンをスーパーメガリージョンと呼ぶ。

■産業クラスター（P6）

特定分野における関連企業、専門性の高い供給業者、サービス提供者、関連業界に属する企業、関連機関（大学、規格団体、業界団体など）が地理的に集中し、競争しつつ同時に協力している状態を意味する。

■メディカルバイオクラスター（P6）

飯田下伊那地域の民間企業や行政、農業、医療機関、大学などの連携により健康長寿社会を支える新たな地域社会を目指す「飯田メディカルバイオクラスター」を平成25年4月10日に設立した。

■インバウンド（P6ほか）

外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。

■（高度な）トランジットハブ（P7ほか）

国の交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 中央新幹線小委員会では、「高度なトランジットハブ」について次のとおり言及されている。

『中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要である。』

■ナレッジリンク（P9）

新たな「国土のグランドデザイン」として、リニア中央新幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界最大のスーパー・メガリージョンを形成し、世界から人・モノ・カネ・情報を引きつけ、世界を先導していくことを目指している。このスーパー・メガリージョンの内外の人・モノ・情報の高密度な連携を促進する（知の創発拠点をつなぐ）ことを意味する。

■BCP（P9）

BCPはBusiness Continuity Planの略で、災害や事故など不測の事態を想定して、事業継続の視点から対応策をまとめたもの。危機発生の際、重要業務への影響を最小限に抑え、仮に中断しても可及的速やかに復旧・再開できるようにあらかじめ策定しておく行動計画のこと。

■南アルプスエコパーク・ジオパーク（P10）

南アルプスの雄大な景観をつくる大地の見どころと、それを守り、学び、楽しむ取り組みが認められ、南アルプス（中央構造線エリア）は日本ジオパーク（大地の公園）に認定された。その後、ユネスコエコパーク（生物圏保存地域）への登録申請を行い、2014年6月12日にスウェーデンで開催された第26回MAB国際調整理事会において、南アルプスユネスコエコパークが正式に登録承認された。

南アルプスは3,000m峰が連なる急峻な山岳環境の中、固有種が多く生息・生育するわが国を代表する自然環境を有している。富士川水系、大井川水系及び天竜川水系の流域ごとに古来より固有の文化圏が形成され、伝統的な習慣、食文化、民俗芸能等を現代に継承してきた。従来、南アルプスの山々によって交流が阻まれてきた3県10市町村にわたる地域が、「高い山、深い谷が育む生物と文化の多様性」という理念のもと、南アルプスユネスコエコパークとして結束。南アルプスの自然環境と文化を共有の財産と位置づけるとともに、優れた自然環境の永続的な保全と持続可能な利活用に共同で取り組むことを通じて、地域間交流を拡大し、自然の恩恵を活かした魅力ある地域づくりを進めている。

■ツーリズム（P10 ほか）

観光事業。旅行業。また、観光旅行を示す語句であるが、観光行動を指す場合と、関連する事象を含めて社会現象としての観光現象を指す場合とがある。観光行動と解する場合、狭い意味では、他国・他地域の風景・風俗・文物等を見たり、体験したりすること、広い意味では、観光旅行とほぼ同義で、楽しみを目的とする旅行一般を意味する。

■MICE（P10）

MICEとは、Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention または Conference（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語で、ビジネストラベルの一つの形態。参加者が多いだけでなく、一般の観光旅行に比べ消費額が大きいことなどから、MICEの誘致に力を入れる国や地域が多い。日本でも、インバウンド振興策の一環として、国や自治体により誘致活動が盛んに行なわれている。

■コンコース（P12 ほか）

人の集合、流動を目的として駅、空港、公園、博覧会場等に設けられる広い中央ホールないし中央広場のこと。本基本計画では、リニア駅の改札口を設ける通路のこと。

■アンテナショップ（P12 ほか）

自治体が主体となって開設し、特産品の販売や観光情報などを発信する施設。

■CCRC (P12)

「Continuing Care Retirement Community」の略。直訳すると「継続的なケア付きの高齢者たちの共同体」。仕事をリタイアした人が第二の人生を健康的に楽しむ街として米国から生まれた概念。元気なうちに地方に移住し、必要な時に医療と介護のケアを受けて住み続けることができる場所を指す。

■メディカルシティ (P12)

さまざまな医療施設を誘致して、医療環境が充実している場所（街、都市）

■パーク＆ライド (P13 ほか)

最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式のこと。

■ラウンドアバウト (P13 ほか)

交差点の中央に円形地帯（中央島）が設けられた円形交差点の一種のこと。

車両はこの中央島に沿った環状の道路（環道）を一方向に通行し、それぞれの道路へ流出する。環道を走行する車両に優先権があることが最大の特徴であり、環道の交通流は信号機や一時停止などにより中断されない。

一般に「ロータリー」は、制御方式によらない円形の道路施設の総称であり、「ラウンドアバウト」とは区別される。



■天候バリアフリー（P13 ほか）

交通広場等で天候（雨、雪、風、寒さ等）に左右されず、快適に移動できるようにすること。例えば、雨にぬれずにコンコースからバス停に移動できるようにキャノピーの設置を行うなどの工夫をすること。

■デジタルサイネージ（P13）

屋外や店頭などに設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置。近くにいる人や通りすがりの人に案内情報や広告などを表示する装置で、看板やポスターなどを電子化したもの。

■デラックストイレ（P13）

刈谷ハイウェイオアシスに設置されたトイレがその代表的な事例。男性用トイレは、内装がモダンな雰囲気、子供用の洗面台や着替え台など便利な設備も整っている。女性用トイレは、絨毯敷きの床や木製の調度品だけでなく、授乳設備が充実した”母と赤ちゃんの部屋”など設備面でも充実。デザインと機能が美しく融合し、女性だけでなく子供にも優しい造り。

■ハイウェイオアシス（P13）

高速道路のサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)に隣接して設置され、高速道路、一般道路の両方から利用できるよう設計された公園や道の駅、物産館などが集まった施設のこと。

■DMO オフィス（P13）

DMO（Destination Management Organization）は、「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための事務所のこと。

■フリーWi-Fi（P13 ほか）

フリーWi-Fiとは、公共の場所において誰でも利用できるように無料で提供・開放されているWi-Fi（無線LAN）サービス、または無線LANアクセスポイントのこと。

■グリーンインフラ（P14 ほか）

自然の持つ力や機能を活かし、「緑」を都市の中に上手に組み込み、都市基盤として機能させようとする考え方。従来のインフラのような特定の目的による建設・活用と異なり、環境・経済・社会等の多面的な便益が得られることを想定している。

■キャノピー（P14）

交通広場の乗降場や施設を結ぶ通路、建物等の戸口・窓などに設けた天蓋形のひさし。

■ブランディング（P14）

経営・販売上の戦略として、ブランドの構築や管理を行うこと。会社・商品・サービスなどについて、他と明確に差別化できる個性（イメージ・信頼感・高級感など）をつくりあげること。

■ユニバーサルデザイン（P15 ほか）

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）のこと。

■再生可能エネルギー（P15 ほか）

再生可能エネルギーとは、法律（※）で「エネルギー源として持続的に利用することができる」と認められるもの」として、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマスが規定されている。再生可能エネルギーは、資源が枯渇せず繰り返し使え、発電時や熱利用時に地球温暖化の原因となる二酸化炭素をほとんど排出しない優れたエネルギーのこと。

（※）エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律

■低炭素（P15 ほか）

低炭素社会、低炭素化という表記をしているが、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素などの排出を、現状の産業構造やライフスタイルを変えることで低く抑えること。化石燃料使用量の削減、高効率エネルギーの開発、エネルギー消費の削減、資源の有効利用などによって実現を目指すこと。

■フットパス（P17 ほか）

古い町並みや田園、森などの風景を楽しみながら歩く（フット）ことができる小道（パス）のこと。

■キス&ライド（P19）

運転ができる家族の一人が、通勤・通学する家族を車で近くの駅まで送り迎えすること。

■カーシェアリング（P19 ほか）

一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。自動車を借りるという面ではレンタカーと近い存在であるが、一般にレンタカーよりもごく短時間の利用を想定しており、利用者にとってはレンタカーよりも便利で安価になるように設定されていることが多い。

■次世代低炭素モビリティ（P19）

二酸化炭素（CO₂）の排出量を抑え、電気や水素を主燃料とした EV（電気自動車）や PHV（プラグインハイブリッド車）、電動二輪車、電動カートなどのこと。

■アウトドア・アクティビティ（P24）

屋外で行う活動の総称。日本語では略してアウトドアと言うことのほうが多い。野外活動やアウトドア活動ともいう。

■グランピング（P24）

一般的には、キャンプといえば、アウトドアで宿営するための最小限の用意のみで行われる。食事や寝床も簡素なもので、風呂やトイレや娯楽はない。これに対してグランピングと呼ばれるタイプのキャンプは、風呂・トイレ・空調設備、ゆったり座れるソファ、ベッドなどを揃え、ものによってはテレビや冷蔵庫なども備えられた、豪華な設備がしつらえられる。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイルのこと。

■ラフティング（P24）

専用の大型ゴムボートに乗り、乗客みんなで力を合わせて急流を漕ぎ下っていくアウトドアウォータースポーツ。水しぶきをあげながら急流を突破するスリルや興奮、大自然の中を下っていく爽快感が醍醐味。

■水素エネルギー（P28）

水素は化石燃料やバイオマス、水などさまざまな原料から製造できる。化石燃料から作ると二酸化炭素（CO₂）が発生するが、エネルギー効率は化石燃料を燃やすより高い。燃料電池自動車は、水素を燃料に酸素との化学反応を利用して電気をつくりモーターで走る。この時に CO₂ などを出さない。家庭用燃料電池システムでは発生した熱も給湯に活用でき、省エネが図られると期待。

■ゼロエミッション（P28）

自然界に対する排出ゼロとなる社会システムのこと。産業により排出される様々な廃棄物・副産物について、他の産業の資源などとして再活用することにより社会全体として廃棄物をゼロにしようとする考え方のこと。

■エネルギーマネジメント（P28）

照明やエアコン（空調）などのエネルギー設備を自動的に監視・制御すると共に、建物内のエネルギー使用状況を一元的に把握・管理し、需要予測に基づいて設備機器の制御を行い、エネルギー使用量の最小化（エネルギー消費の削減）を図るための管理や制御を行うこと。

■調整池（P29）

駅周辺整備に伴い損なわれる地表面の雨水浸透能力を補うために、一時的に雨水を貯留する施設のこと。貯留された雨水は、下流地域に水の害が無いように徐々に排水する。

■PPP（P34）

PPP（Public Private Partnership：パブリック・プライベート・パートナーシップ）は、文字どおり、公と民がパートナーを組んで事業を行うという、新しい公と民の協力の形態のこと。

資料編

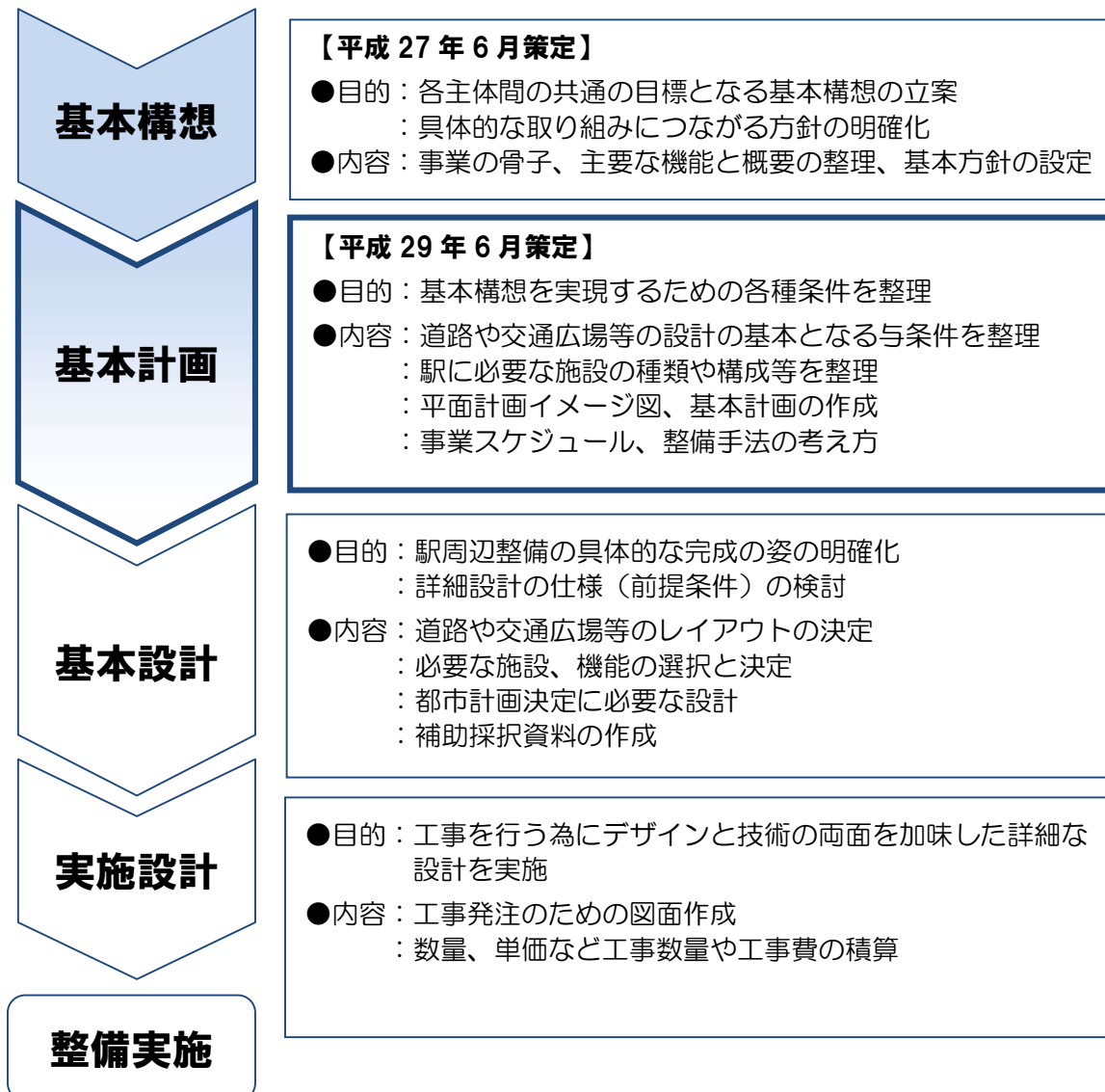
1. リニア駅周辺整備基本計画の位置づけ 資料-1
2. 検討体制・枠組み 資料-2
3. リニア駅周辺整備の関連計画
 - (1) 国土のグランドデザイン2050 資料-15
 - (2) 長野県リニア活用基本構想 資料-16
 - (3) リニアバレー構想 資料-17
 - (4) リニア将来ビジョン 資料-18
 - (5) 飯田市土地利用基本方針 資料-20
4. リニア駅の概要
 - (1) リニア駅乗降者数の設定 資料-23
 - (2) パーク&ライド駐車場の規模の設定 資料-23
 - (3) コンコースの計画高 資料-24
5. リニア駅及び周辺の概況
 - (1) 交通アクセス現況 資料-25
 - (2) 用途地域指定 資料-27
 - (3) 現況地形 資料-28
6. 市民の参加
 - (1) アイデア募集 資料-29
 - (2) 市民説明会 資料-35
 - (3) パブリックコメント 資料-36
7. トランジットハブ・道路ネットワーク部会 資料-37
8. 魅力発信部会 資料-41
9. 環境・景観部会 資料-42
10. 交流人口拡大部会 資料-47
11. リニア駅周辺整備に係る主な経過 資料-49

1. リニア駅周辺整備基本計画の位置づけ

リニア駅周辺整備基本計画では、『リニア駅周辺整備基本構想（H27.6 策定）、以下「基本構想」という』を受け、リニア駅ができる位置や地理的条件等を考慮し、整備区域を設定しています。また、アイデア募集や市民説明会等のご意見を踏まえながら、整備区域の整備コンセプトを設定し、これに基づき、区域内における施設の整備方針や考え方等の検討を行い、平面計画イメージに取りまとめています。また、地元地域の生活環境やくらしへの配慮に関する考え方を示すとともに、基本計画の具体化に向けて、今後の検討や整備の進め方、事業スケジュールを明らかにしています。

今後は、基本計画に基づき、より細部の検討を行う基本設計、さらには実施設計へと段階を進めていく予定です。

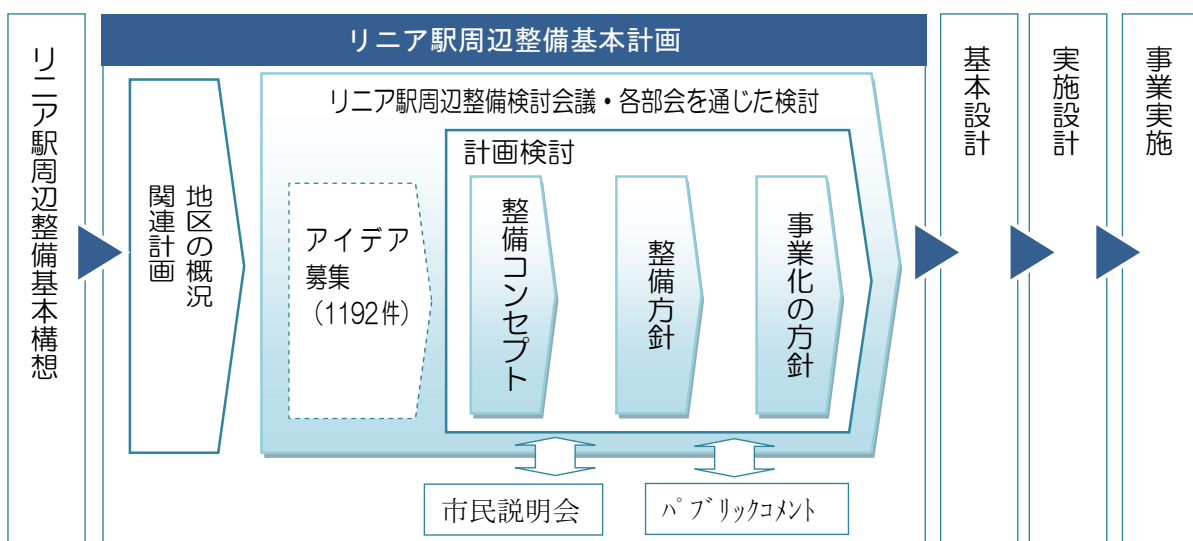
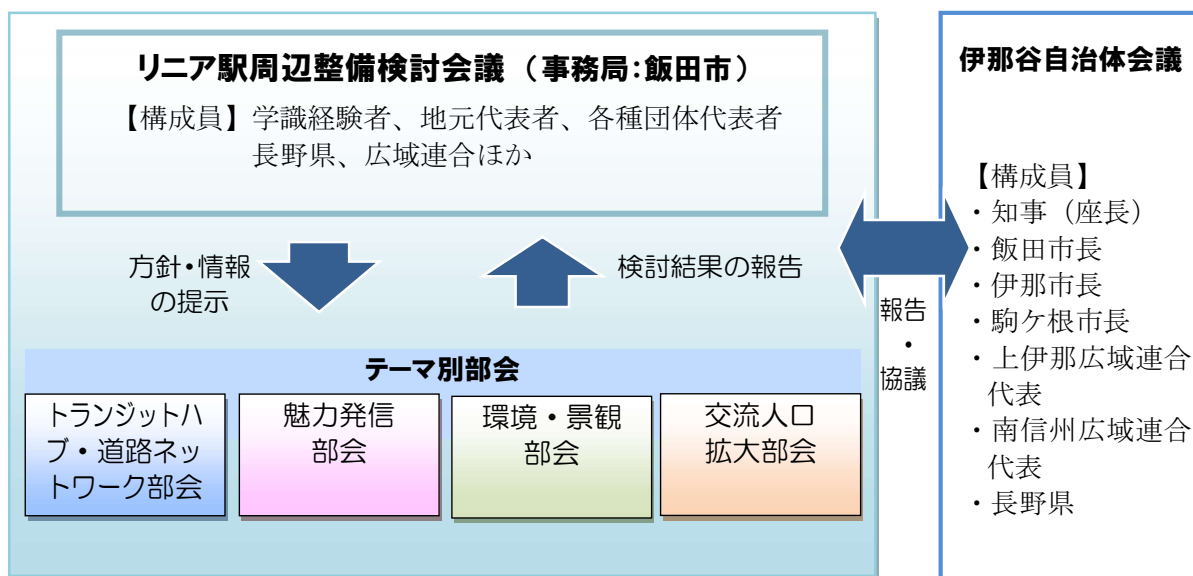
●リニア駅周辺整備の流れにおける基本計画の位置づけ



2. 検討体制・枠組み

基本計画の策定においては、基本構想で定めた基本方針と実現に向けた取り組みを具体化するため、学識経験者や地元代表者等が参画する「リニア駅周辺整備検討会議（以下、「検討会議」という）」及びテーマ別部会において、検討を行っています。

また、リニアの整備効果を信州・伊那谷全体へ波及させるため、「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」（以下「伊那谷自治体会議」）と連携しながら検討を行い、本基本計画にも考え方等を反映しています。



平成27年度 リニア駅周辺整備検討会議 委員名簿

委 員

学識経験者	小澤 一郎	(公財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長
	瀬田 史彦	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
	大西 達也	(一財)日本経済研究所調査局長 兼地域未来研究センター副局長
リニア駅計画地域の代表	北原 三三	駅周辺地域関係者（座光寺地域）
	岡田 忠義	駅周辺地域関係者（上郷地域）
	小平 茂樹	駅周辺地域関係者（上郷北条地域）
各種団体の代表者	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	矢澤 輝海	みなみ信州農業協同組合長
	萩本 範文	長野県経営者協会飯田支部長
	中田 教一	長野県中小企業団体中央会下伊那支部長
	中島 一夫	飯田観光協会長 信南交通(株)代表取締役社長（公共交通関係機関）
	鈴木 佳史	長野県タクシー協会下伊那支部長 （公共交通関係機関）
行政機関	安藤 嘉夫	長野県建設部リニア整備推進局長
	有賀 秀敏	長野県下伊那地方事務所長
	水間 武樹	長野県飯田建設事務所長
	廣瀬 一男	上伊那広域連合事務局長
	渡邊 嘉蔵	南信州広域連合事務局長
行政機関（飯田市）	佐藤 健	飯田市副市長

オブザーバー

事業主体	太田垣 宏司	東海旅客鉄道(株)中央新幹線建設部名古屋建設部 (担当課長)
------	--------	-----------------------------------

飯田市関係部長

飯田市	菅沼 文秀	総務部長
	今村 和男	総合政策部長
	竹前 雅夫	市民協働環境部長
	高田 修	産業経済部長
	井坪 憲俊	建設部長
	木下 悦夫	リニア推進部長
	今井 清隆	建設部参事兼リニア推進部参事

平成28年度 リニア駅周辺整備検討会議 委員名簿

委 員

	氏 名	役 職
学識経験者	小澤 一郎	(公財)都市づくりパブリックデザインセンター顧問
	瀬田 史彦	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
	大西 達也	(一財)日本経済研究所調査局長 兼地域未来研究センター副局長
リニア駅計画地域の代表	北原 三三	座光寺地域自治会会長
	桑原 博	上郷地域まちづくり委員会副会長
	木下 喜文	上郷北条まちづくり委員会会長
各種団体の代表者	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	田内 市人	みなみ信州農業協同組合長
	萩本 範文	長野県経営者協会飯田支部長
	中田 教一	長野県中小企業団体中央会下伊那支部長
	中島 一夫	飯田観光協会会長
		信南交通(株)代表取締役社長（公共交通関係機関）
	鈴木 佳史	長野県タクシー協会下伊那支部長 （公共交通関係機関）
行政機関	水間 武樹	長野県建設部リニア整備推進局長
	山本 智章	長野県下伊那地方事務所長
	西元 宏任	長野県飯田建設事務所長
	廣瀬 一男	上伊那広域連合事務局長
	渡邊 嘉蔵	南信州広域連合事務局長
行政機関（飯田市）	佐藤 健	飯田市副市長

オブザーバー

事業主体	太田垣 宏司	東海旅客鉄道(株)中央新幹線建設部名古屋建設部 (担当課長)
------	--------	-----------------------------------

飯田市関係部長

飯田市	伊藤 実	総務部長
	今村 和男	総合政策部長
	竹前 雅夫	市民協働環境部長
	高田 修	産業経済部長
	木下 悦夫	建設部長
	奥出 克	建設部参事兼国県リニア事業課長
	北沢 武人	リニア推進部長
	佐藤 公俊	リニア推進部参事

■ 検討会議の経過

開催日		主な検討内容
第1回	平成27年10月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会議設置 ・ 基本計画の策定について ・ リニア駅周辺整備に係る進め方
第2回	平成27年11月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・ リニア中央新幹線周辺整備計画の検討について
第3回	平成27年12月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 魅力発信部会の検討内容 ・ 駅周辺整備の整備範囲
第4回	平成28年2月12日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の進め方 ・ 各部会の報告と検討内容
第5回	平成28年3月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各部会の報告と検討の方向 ・ 今後の進め方 ・ アイデア募集 ・ 平成27年度のまとめ
第6回	平成28年6月6日	<ul style="list-style-type: none"> ・ アイデア募集の結果 ・ リニア駅及び駅周辺地域の整備スケジュール
第7回	平成28年7月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各部会の検討報告と課題の整理
第8回	平成28年12月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本計画策定にあたっての考え方
第9回	平成29年3月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本計画（素案）について
第10回	平成29年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本計画（案）について

平成 27 年度 トランジットハブ・道路ネットワーク部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
名古屋工業大学	准教授	鈴木 弘司	部会長
信南交通(株)	代表取締役社長	中島 一夫	
長野県タクシー協会	下伊那支部長	鈴木 佳史	
長野県飯田建設事務所	所長	水間 武樹	
上伊那広域連合	事務局長	廣瀬 一男	
南信州広域連合	事務局長	渡邊 嘉蔵	
飯田市建設部	建設部長	井坪 憲俊	
飯田市建設部 リニア推進部	建設部参事 兼リニア推進部参事	今井 清隆	
(事務局)			
飯田市リニア推進部	リニア推進部長	木下 悦夫	
飯田市リニア推進部	リニア推進課長	細田 仁	
飯田市リニア推進部	リニア整備課長	米山 博樹	

平成 28 年度 トランジットハブ・道路ネットワーク部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
名古屋工業大学	准教授	鈴木 弘司	部会長
信南交通(株)	代表取締役社長	中島 一夫	
長野県タクシー協会	下伊那支部長	鈴木 佳史	
長野県飯田建設事務所	所長	西元 宏任	
上伊那広域連合	事務局長	廣瀬 一男	
南信州広域連合	事務局長	渡邊 嘉蔵	
飯田市建設部	建設部長	木下 悦夫	
飯田市建設部	建設部参事	奥出 克	
(事務局)			
飯田市リニア推進部	リニア推進部長	北沢 武人	
飯田市リニア推進部	リニア推進部参事	佐藤 公俊	
飯田市リニア推進部	リニア推進課長	細田 仁	
飯田市リニア推進部	リニア整備課長	米山 博樹	

■トランジットハブ・道路ネットワーク部会の経過

開催日		主な検討内容
第1回	平成27年12月8日	・各施設の配置について（1回目）
第2回	平成27年12月17日	・各施設の配置について（2回目）
第3回	平成28年2月5日	・平成28年度末までの流れ ・諸条件の整理表について
第4回	平成28年5月12日	・整備計画図の検討条件の整理
第5回	平成28年5月25日	・本部会の検討フロー ・交通施設の配置整理 ・今後の検討の方針
第6回	平成28年6月28日	・アイデア募集の検討 ・リニア駅周辺地域の交通体系の現状と課題
第7回	平成28年7月6日	・アイデア募集の結果検討
第8回	平成28年8月31日	・駅周辺整備区域、交通広場の基本計画検討
第9回	平成28年9月15日	・駅周辺整備区域、交通広場の基本計画検討
第10回	平成28年12月6日	・南側広場の検討 ・リニア駅周辺整備基本計画（素案）について

平成27年度 魅力発信部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
飯田観光協会	会長	中島 一夫	部会長
(株)南信州観光公社	社長	高橋 充	
伊那市観光協会	事務局長	宮澤 正己	
(一社)駒ヶ根観光協会	統括本部長	今村 公彦	
(一社)信州・長野県観光協会	誘客促進部長	原 弘文	
木曽観光連盟	事務局長	開藤 邦夫	
長野県観光部	観光誘客課長	戸田 智万	
信州首都圏総合活動拠点	所長	熊谷 晃	
下伊那地方事務所	商工観光課長	松倉 義明	
上伊那地方事務所	商工観光課長	窪田 敏彦	
南信州広域連合	事務局次長	塚平 裕	
上伊那広域連合	リニア推進課長	唐澤 直樹	
伊那市観光課	課長	有賀 明広	
駒ヶ根市商工観光課	課長	渋谷 仁士	
飯田商工会議所	事務局長	佐々木 正樹	
伊那商工会議所	事務局長	中村 正	
駒ヶ根商工会議所	事務局長	池上 和広	
長野県商工会連合会南信州支部	所長	清水 衆一	
長野県商工会連合会上伊那支部	事務局長	森下 繁一	
みなみ信州農業協同組合	リニア総合対策室長	遠山 邦一	
(公財)南信州・飯田産業センター	事務局長	遠山 昌和	
(事務局)			
飯田市リニア推進部	リニア推進課長	細田 仁	
飯田市産業経済部	産業経済部長	高田 修	
飯田市産業経済部	農業課長	酒井 郁雄	
飯田市産業経済部	農業課課長補佐	伊藤 弘	
飯田市産業経済部	観光課長	竹内 政弘	
飯田市産業経済部	広域観光係長	鈴木 義光	

平成28年度 魅力発信部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
飯田観光協会	会長	中島 一夫	部会長
(株)南信州観光公社	社長	高橋 充	
伊那市観光協会	事務局長	宮澤 正己	
(一社)駒ヶ根観光協会	統括本部長	今村 公彦	
(一社)信州・長野県観光機構	誘客促進部長	原 弘文	
木曽観光連盟	事務局長	開藤 邦夫	
長野県観光部	観光誘客課長	塩原 一正	
信州首都圏総合活動拠点	所長	長谷川 浩	
下伊那地方事務所	商工観光課長	山下 武喜	
上伊那地方事務所	商工観光課長	倉島 浩	
南信州広域連合	事務局次長	塚平 裕	
上伊那広域連合	リニア推進課長	唐澤 直樹	
伊那市観光課	課長	有賀 明広	
駒ヶ根市商工観光課	課長	赤羽 知道	
飯田商工会議所	事務局長	佐々木 正樹	
伊那商工会議所	事務局長	高橋 正和	
駒ヶ根商工会議所	事務局長	池上 和広	
長野県商工会連合会南信州支部	所長	清水 衆一	
長野県商工会連合会上伊那支部	事務局長	森下 繁一	
みなみ信州農業協同組合	リニア総合対策室長	遠山 邦一	
(公財)南信州・飯田産業センター	事務局長	小林 弘	
(事務局)			
飯田観光協会	事務局長	吉原 久雄	
飯田市リニア推進部	リニア推進課長	細田 仁	
飯田市産業経済部	産業経済部長	高田 修	
飯田市産業経済部	農業課長	酒井 郁雄	
飯田市産業経済部	農業課課長補佐	伊藤 弘	
飯田市産業経済部	観光課長	竹内 政弘	
飯田市産業経済部	観光係長	荒尾 直彰	
飯田市産業経済部	観光係	春日 宇光	

■魅力発信部会の経過

開催日		主な検討内容
第1回	平成27年12月18日	・魅力発信施設の機能について
第2回	平成28年1月18日	・魅力発信施設の基本的な考え方について ・魅力発信施設が備えるべき機能について
第3回	平成28年3月8日	・新幹線駅周辺の魅力発信施設の事例について ・魅力発信施設等に関する提案書について ・リニア駅及び周辺の整備・まちづくりに関するアイデア募集について
第4回	平成28年5月19日	・魅力発信施設のあり方について（講習会）
第5回	平成28年8月25日	・市民等から寄せられたアイデアについての意見交換 ・魅力発信における施設別に必要な機能の概要の確認について
第6回	平成28年10月4日	・魅力発信に求められる機能について
小委員会	平成28年11月9日	・リニア魅力発信施設の備えるべき具体的な機能の原案について
第7回	平成28年11月21日	・リニア魅力発信施設の備えるべき具体的な機能の原案について ・魅力発信に対する意見交換
小委員会	平成28年12月6日	・リニア魅力発信施設の備えるべき具体的な機能の原案の再検討について
第8回	平成28年12月19日	・基本計画策定にあたっての考え方について ・リニア魅力発信施設の備えるべき具体的な機能について ・魅力発信に対する意見交換
第9回	平成29年2月15日	・リニア魅力発信施設の備えるべき具体的な機能について

平成 28 年度 環境・景観部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
信州大学総合理工学研究科	准教授	上原 三知	部会長
(公社)日本都市計画学会	委員	長谷川 隆三	
(一社)長野県建築士会飯伊支部	防災委員	白子 経明	
(一社)長野県建築士事務所協会 飯伊支部	副支部長	熊谷 良隆	
(公社)日本建築家協会 関東甲信越支部	長野地域会副代表	新井 優	
飯伊森林組合	総務課長	廣濱 正幸	
飯伊広告塗装事業協同組合	理事長	里見 則行	
(特非)南信州おひさま進歩	事務局長	原 亮弘	
三風の会	会長	向山 孝一	
長野県下伊那地方事務所建築課	建築課長	塚田 昌宏	
長野県下伊那地方事務所環境課	環境課長	羽生 好男	
長野県飯田建設事務所整備課	整備課長	細川 容宏	
飯田市	副市長	佐藤 健	
飯田市リニア推進部	リニア推進部長	北沢 武人	
飯田市リニア推進部	リニア推進部参事	佐藤 公俊	
飯田市リニア推進部	リニア推進課長	細田 仁	
飯田市リニア推進部	リニア整備課長	米山 博樹	
飯田市市民協働環境部	市民協働環境部長	竹前 雅夫	
飯田市市民協働環境部	環境モデル都市推進課長	塚平 賢志	
飯田市建設部	建設部長	木下 悦夫	
飯田市建設部	地域計画課長	遠山 広基	

開催日		主な検討内容
第1回	平成28年6月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・部会の進め方 ・意見交換
第2回	平成28年6月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・講演「全体的なコンセプトと地域への展開」 信州大学総合理工学研究科 准教授 上原三知 氏（部会長） ・アイデアに関する意見交換 ・次回以降の進め方
第3回	平成28年7月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・アイデア募集を踏まえた検討に必要な視点 ・意見交換 ・次回以降の進め方
第4回	平成28年8月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの検討会議及び部会の状況等の確認 ・トランジットハブ・道路ネットワーク部会からの報告 ・進め方の論点整理：（公社）日本都市計画学会 委員 長谷川隆三 氏（部会委員） ・部会検討（ワークショップ等）
第5回	平成28年9月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・特別講演「都市デザインと街づくり」 法政大学工学部都市環境デザイン工学科 都市デザイン研究室 教授 高見公雄 氏 ・ワークショップまとめ ・部会検討
第6回	平成28年10月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・部会検討における視点（上原部会長） ・特別講演 「ランドスケープデザインによる魅力的な公共空間づくり」 工学院大学建築学部 非常勤講師 保 清人 氏 ・部会検討 「リニア駅周辺整備 環境・景観配慮のあり方案」
第7回	平成28年11月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・特別講演①「景観計画とまちづくり」 株式会社都市環境研究所 取締役 大野 整 氏 ・特別講演② 「都市デザインの検討体制と飯田市の目指す方向」 株式会社アトリエ74建築都市計画研究所 代表取締役 佐々木政雄 氏 ・リニア駅周辺整備「環境・景観配慮のあり方案」について ・これまでの検討及び駅周辺整備コンセプトについて ・リニア駅周辺整備検討資料について
第8回	平成28年12月16日	<ul style="list-style-type: none"> ・特別講演（要旨）について ・「環境・景観配慮のあり方案」について ・南側広場の検討について ・基本計画の策定にあたっての考え方について
第9回	平成29年1月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・「環境・景観配慮のあり方案」の修正・まとめについて
第10回	平成29年3月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・環境・景観部会のまとめ

平成 28 年度 交流人口拡大部会 委員名簿

委 員

組織団体名	役職名	氏名	備考
(一財)日本経済研究所	常務理事 調査局長	大西 達也	部会長
NPO 国際りんご・シードル振興会	理事長	後藤 高一	
感環自然村	代表	坂井 公淳	
(株)週休いつか	社長	新海 健太郎	
(有)肉の鈴木屋		鈴木 志保	
(有)フィラーレ	代表取締役	中根 正佳	
(株)伊那リゾート	取締役支配人	鷲尾 晋	

オブサーバー

組織団体名	役職名	氏名	備考
上伊那地方事務所	地域政策課長	池内 武久	
下伊那地方事務所	地域政策課長	今井 達哉	
上伊那広域連合	事務局長	廣瀬 一男	
南信州広域連合	事務局長	渡邊 嘉蔵	
飯田市リニア推進部	リニア推進部長	北沢 武人	
飯田市リニア推進部	リニア推進部参事	佐藤 公俊	
飯田市産業経済部	産業経済部長	高田 修	
飯田市総合政策部	総合政策部長	今村 和男	

事務局

組織団体名	役職名	氏名	備考
飯田市リニア推進部	リニア推進課		
飯田市リニア推進部	リニア整備課		
飯田市産業経済部	産業振興課		
飯田市総合政策部	企画課		

開催日		主な検討内容
第1回	平成28年8月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・部会の進め方について ・実践者の活動・思いの紹介（自己紹介を兼ねて） ・意見交換
第2回	平成28年9月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・部会の進め方について ・交流人口拡大の核となるテーマや方策についての意見交換
第3回	平成28年11月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア駅周辺整備のコンセプト等について ・交流人口拡大の核となるテーマや方策についての意見交換 <p>部会の進め方について 具体的取組の提案</p>
第4回	平成28年12月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・交流人口拡大から見た駅周辺空間の在り方(案)について ・基本計画策定にあたっての考え方について ・天龍峡視察 <p>天龍峡における取組について</p>
第5回	平成29年1月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・交流人口拡大プロジェクトの検討 <p>天龍峡における取組について シードルツーリズムの取組について 飯田線三都について</p>
第6回	平成29年2月13日	<ul style="list-style-type: none"> ・リノベーションした空き家活用の視察 ・交流人口拡大やプロジェクトについて意見交換 <p>小商いと空き家の活用等について</p>
第7回	平成29年3月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・遠山郷探訪 ・交流人口拡大やプロジェクトについて意見交換 <p>遠山郷の新たな交流人口拡大の動きについて ゲスト：地域おこし協力隊員、公民館主事</p>
第8回	平成29年5月12日	<ul style="list-style-type: none"> ・交流人口拡大部会の今後の取組について ・交流人口拡大やプロジェクトについて意見交換 <p>人と自然の環を創る取組について</p>

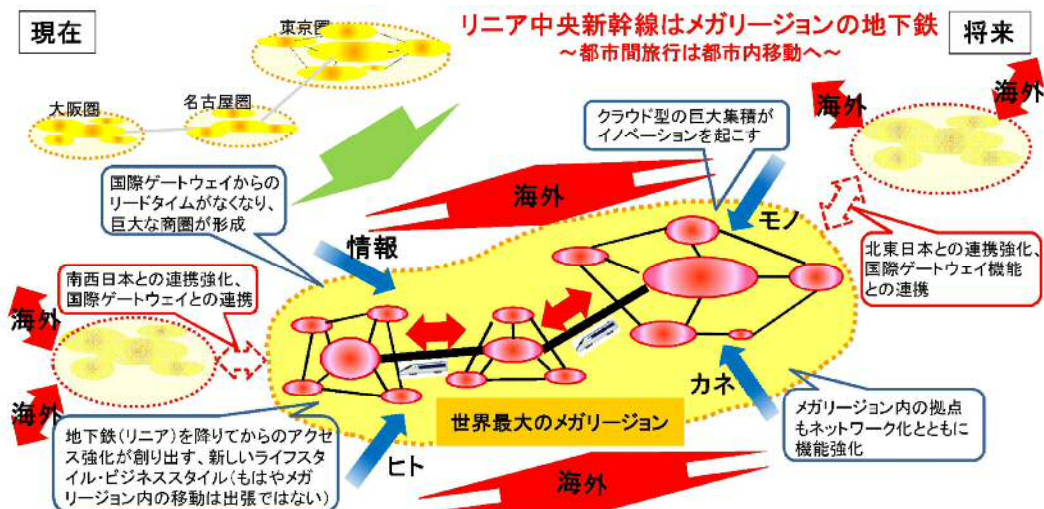
3. リニア駅周辺整備の関連計画

(1) 国土のグランドデザイン2050 (国土交通省 平成26年7月策定)

時代の潮流	(1) 急激な人口減少、少子化、高齢化 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化 (4) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 (5) ICTの劇的な進歩、技術革新
課題	持続可能な世界最高水準の「豊かさ」と「安心」を確保する (1) 人々の暮らし・生活をどのように守っていくのか (2) 我が国がどのように引き続き成長を維持していくのか (3) 国民の安全をどのように確保していくのか
理念	(1) 多様性の再構築 (ダイバーシティ) (2) 連携革命による新しい集積の形成 (コネクティビティ) (3) 災害への粘り強くしなやかな対応 (レジリエンス)

基本戦略

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| (1) コンパクトな拠点とネットワークの構築 | (6) エネルギー制約・環境問題への対応 |
| (2) 移動と交流・連携の促進 | (7) インフラを賢く、長く使う |
| (3) 地域経済を支える産業の活性化 | (8) 技術革新を取り込む社会をつくる |
| (4) 災害に強い国土へのリノベーション | (9) 子どもから高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築 |
| (5) 美しい国土を守り、育てる | (10) 国土・地域の担い手づくり |



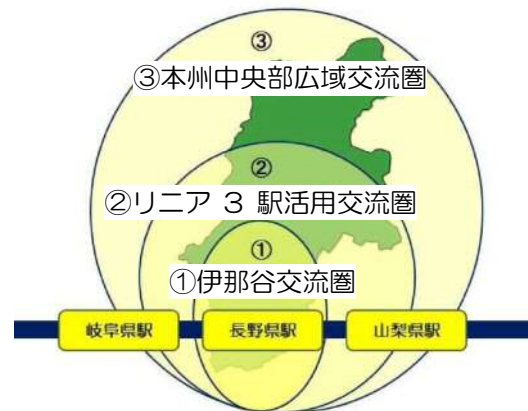
（２）長野県リニア活用基本構想

～リニア中央新幹線が創る信州の未来～

（長野県 平成 26 年 3 月策定）

リニアを活かした３つの交流圏構想

リニア中央新幹線の整備効果を活かすため、リニア駅勢圏や交通網、地域の産業、文化といった地域の特性に応じて「３つの交流圏」を設定しています。３つの重層的な交流圏を構築することによって、交流人口の拡大といったリニア整備効果を最大限に発揮させることを目指しています。



● ３つの広域交流圏のイメージ

■伊那谷交流圏の実現に向けて

項 目	方 針	駅周辺整備で該当する取組
リニアを活かした産業振興	①学術・研究機関が立地する“知”の集積地 ②次世代産業の創出 ③アグリビジネスの推進、森林資源の活用 ④地域産業の活性化 ⑤内陸部の特性を活かした企業の拠点づくり	・ＩＣＴを活用した新たな産業の創出 ・アクセス向上に伴う販路拡大 ・来訪者をターゲットとした地場製品の開発 ・地域資源のブランド化の推進
信州暮らしの魅力向上	①暮らしやすさのための環境整備 ②移住、二地域居住など多様なライフスタイルの実現 ③魅力ある景観の形成	・公共交通の確保、生活道路の整備 ・移住希望者に向けた情報発信
広域観光の推進	①リニア駅を拠点とした観光ルートづくり ②屋内外からの誘客促進 ③山岳高原観光地づくり ④リゾートＭＩＣＥの誘致 ⑤リニアからＪＲ飯田線へ乗換える旅 ⑥“おもてなし”が魅力の信州の旅 ⑦選ばれるための情報発信	・観光ルートづくり ・誘客活動の推進 ・魅力ある食・土産物による観光振興 ・外国人旅行者を魅了する観光地の形成 ・おもてなしの向上 ・効果的な情報の発信
魅力ある駅空間の創造	①長野県の南の玄関口としてふさわしい駅空間の整備	—
良好なアクセスの確保	①高速道路の活用 ②道路ネットワークの強化 ③ＪＲ飯田線の活用	・高速道路へのアクセス性向上 ・ＪＲ飯田線との乗換えの利便性確保

(3) リニアバレー構想

～信州・日本の伊那谷から世界の INA Valley へ～

(リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議

平成 28 年 2 月策定)

【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ます。

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します。

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ます。

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ります。

【将来構想の実現のための基盤整備】

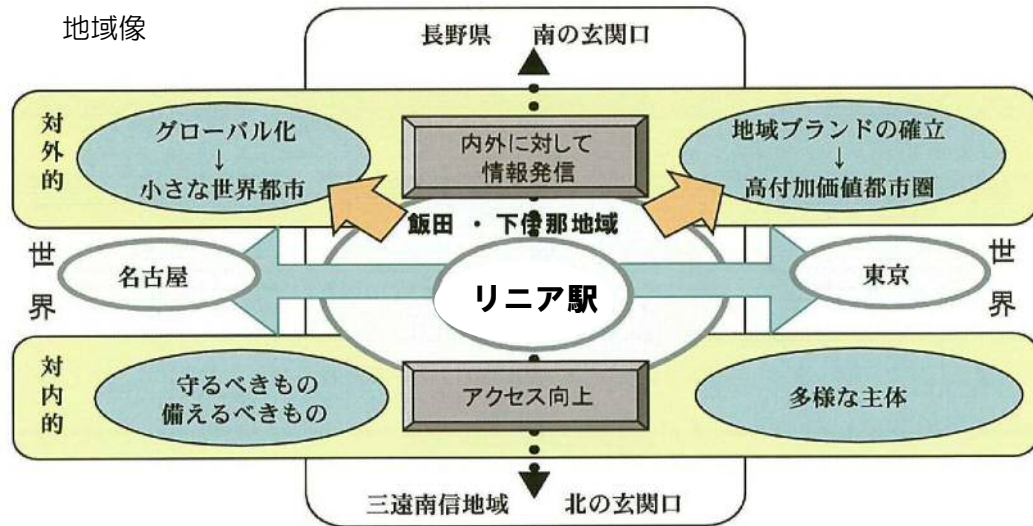
■方針と取組み

基盤整備の方針	具体的な取組み
長野県の南の玄関口となるリニア駅を多くの人々にとって利用しやすい駅とするため、県内外の広域な地域からの多様なアクセスを確保する	❖観光情報の一元化・発信に向けた広域的な連携、交通案内やパンフレットなどの多文化等、わかりやすい情報発信を図る ❖三遠南信自動車道等の整備、高速道路とリニア駅との直結、スマート IC の設置、拠点間の幹線道路の整備等、圏域内の広域道路ネットワークを構築する
伊那谷の人口の 85%が東京圏 90 分圏域、およそ 60%が名古屋 60 分圏域となるようにする	❖駅周辺の広場や道路の整備、公共交通の路線再構築等、乗換えの円滑化を図る ❖JR 飯田線への乗換新駅設置の検討、リニアのダイヤに合わせた在来線運行体系の整備等、リニア駅と JR 飯田線との連携を強化する

(4) リニア将来ビジョン

～リニア中央新幹線飯田駅設置を見据えた具体的なまちづくり案～

(リニア将来構想検討会議、南信州広域連合 平成22年11月策定)



■将来の地域像の概要

対外的に目指す地域像

飯田下伊那地域が、外来者の舞台になることや地域外に情報を発信することにより、日本のモデル事業の展開や世界で誇れるような地域を目指す

グローバル化（国際性） ～小さな世界都市へ～	リニア中央新幹線の実現によりグローバル化を促進させ、人のつながりを大切にする風土を活かした小さな世界都市を目指す
地域ブランドの確立 ～多機能高付加価値都市圏へ～	リニア駅開通により多くの人と情報が往来するなか、地域ブランドを確立することが益々重要となる。飯田下伊那地域のブランドを確立し、先駆的なモデル都市になるような多機能高付加価値都市圏を目指す

対内的に目指す地域像

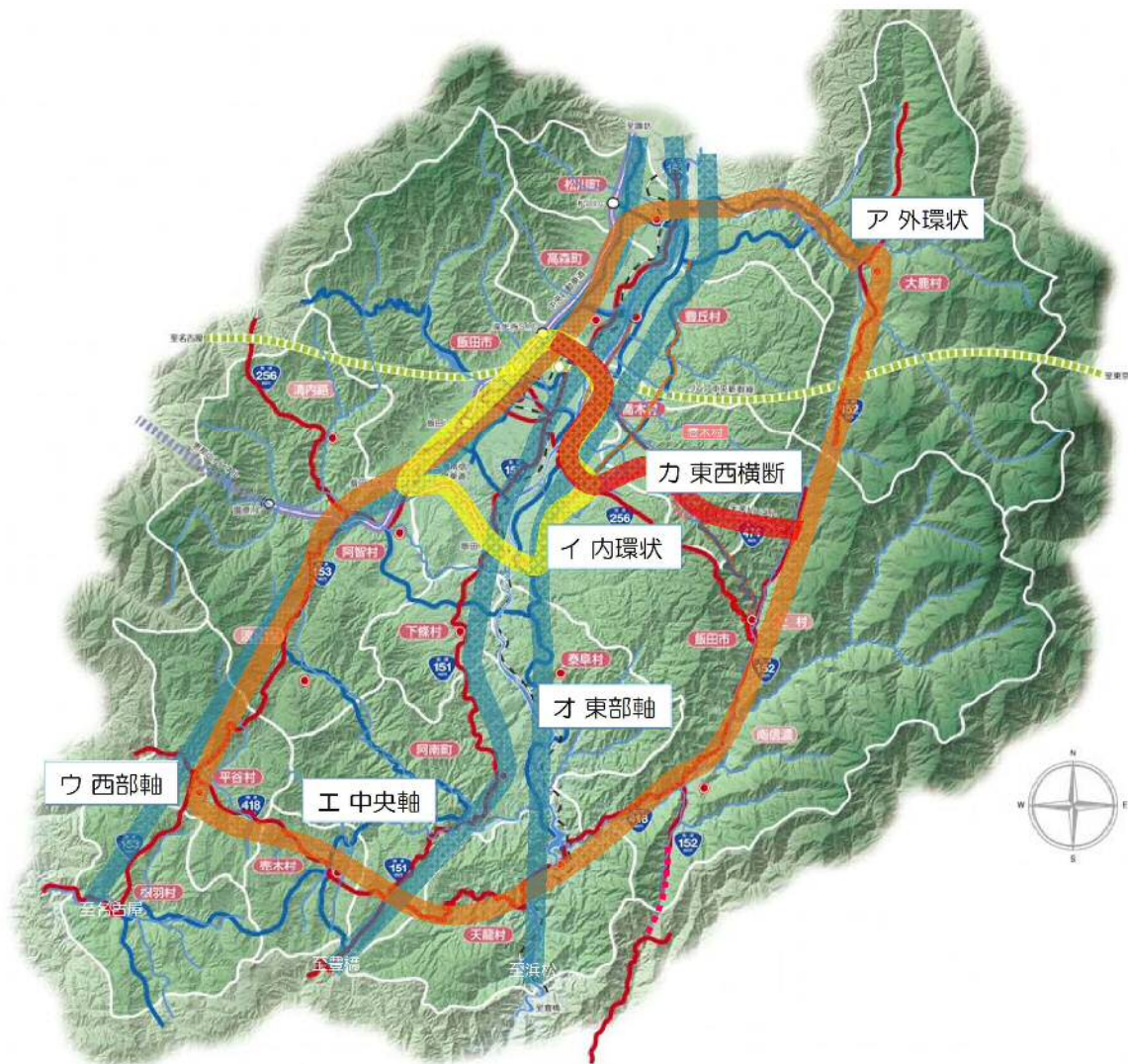
開通による地域の変化には地域が主導権を持って対応することが重要で、先人が培ってきた文化や伝統を守りながら、今後の飯田下伊那地域の住民が地域のことを自分たちで考えるまちづくりを推進する

多様な主体	飯田下伊那地域に今も残る「結い」の精神を大切にし、住民自ら活躍する地域が大切であり、そういった人材の育成に取り組む等、多様な主体が活躍する地域を目指す
守るべきもの、備えるべきもの	「守るべきものは守って未来に伝え、備えるべきものは備えていく」という理念に基づいた地域づくりを目指す

地域像の実現に向けて必要なこと

地域内外に対して「情報発信」することと、駅勢圏がより広く捉えられる「リニア駅への交通結節性の向上」と駅を中心としたまちづくりの取り組みが必要である

広域的な幹線道路網構想及び計画
「南信州環状」及び「南信州軸」



(5) 飯田市土地利用基本方針（飯田市 平成 27 年 10 月変更）

土地利用に関する基本指針

飯田市の土地を利用する全ての人々が互いに協力して土地という資源を資産にかえていけるよう、飯田市土地利用基本条例の基本理念及び基本原則に基づき、土地利用に関する基本的な指針を定めています。

＜土地利用に関する基本指針＞

- (1) 地域の主体的な取り組みによる土地利用
- (2) 相互連携による地域づくり
- (3) 地域の誇りと愛着を持って育む土地利用

目指す都市の姿

『地域の多様性をいかし、豊かな暮らしを実現する持続可能なまち』

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＞

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
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。
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。



飯田市「リニアを活かしたまちづくりの展開」

リニアを生かした まちづくりの展開

飯田市は、リニア開業により、長野県の南の玄関口として世界とつながります。

リニアの整備効果を広く波及させるため、既存ストックを最大限に活かしながら、「当地域に息づく文化・歴史・自然」と「高度な都市空間」との対流を促進する「田園型の学術研究都市づくり」を進め、知の創発拠点をつなぐナレッジリンクの一翼を担うまちを目指します。

〈リニア時代に望まれる広域的なインフラ〉

- ・研究開発機能の拠点施設
- ・高等教育機関
- ・コンベンションセンター
- ・スポーツ施設

〔南信州広域連合
「第4次広域計画」より〕

交通・情報のネットワーク



【中心拠点】歴史・文化を活かした

かつて信州一の商都であった歴史や、りんご並木・田舎の品格を磨きあげることで、「求心力」や「中心性」

人形劇の世界都市づくり

国内最大級人形劇の祭典 各種イベント(公民連携)
緑のネットワーク・オープンスペースの創出

中央公園と
桜並木
ランドマーク
JRP飯田駅
地域交通の結節点

利便性・暮らしやすさの追求

マンション整備(公・民)
地域交通の結節点

【交流拠点】名勝天龍峡の再生・遠山郷の魅力発信

地域の様々な資源・資産を生かして人を呼び込み、交流を活性化します。
美しい自然と人の営みとの調和をベースとした魅力を発信していきます。

新たな観光施設の創造



自然の美・民俗芸能



【地域拠点】地域オリジン

各地域の中で、連携と受け継がれて
精神とおもてなしの心で人・もの・情

田舎へ還ろう戦略 テレワーク



活かした交流・産業・居住のステージ

りんご並木・人形劇、城下町が育んだ『美しきまち飯田』や「中心性」を高め、未来へとつなげていきます。

まちなかMICE

民達(民達)の創出
ホテル・国際会議機能
民家再生
業務機能の集積・誘導
「学輪IIIDA」飯田大学連携会議
「21世紀型の新しいアカデミーの機能や場をつくる」



【中心拠点↔広域交通拠点周辺】
交流・定住・学術研究エリア



【広域交通拠点周辺】 交流・定住・学術研究エリアの創出

様々な「知」が集積する産業振興の拠点として、ナレッジリンクの一翼を担います。
世界とつながる玄関口にふさわしい、歴史と文化に育まれた環境・景観づくりに取り組みます。

新たな産業振興の拠点

- 航空宇宙産業クラスター形成特区
- 研究開発事業の拠点施設
- 信州大学航空機システム共同研究講座

低炭素な暮らし創造

- 職・農・住近接
- 田園に囲まれた暮らし
- 環境配慮型住宅ゼロエネルギーハウスの推進(公民)
- ZEB (ネット・ゼロ・エネルギービル)
- ZEH (ネット・ゼロ・エネルギーハウス)

二千年浪漫の郷

恒川官街遺跡(国史跡)
(史跡公園イメージ)

飯田古墳群(国史跡)

地域オリジナリティの追求 田園回帰を目指して

受け継がれてきた伝統や文化、固有の景観を資産と捉え、結いので人・もの・情報を迎え入れ、さらに豊かで個性ある地域を育みます。

テレワーク型の推進

本社機能・研究開発型企業の誘致

地域経営事業体との協働

地域に根差した産業を支援 6次産業化の推進

ワークインレジデンス

働き手の活用

農林産物ブランド構築

地域産材(選山杉) 市田柿

飯田型ツーリズムの発展

サイクルツーリズム

農家民宿 体験教育旅行

地域による再エネ資源活用

市域の豊富な再エネ資源と地域の「熱」を活用して、低炭素で活力ある地域づくりを推進します。

おひさまファンド(おひさま進歩エネルギー)

小沢川 小水力発電建設(公民協働)

おひさま発電所

南信州・飯田フィールドスタディ

地育力が支える学び合い

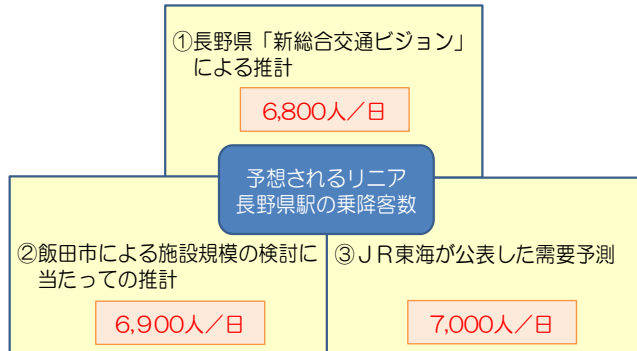
LG(地域・地球)飯田学習

身近な地域から考え、地球規模で行動できる人材を育む

4. リニア駅の概要

(1) リニア駅乗降者数の設定

- ・リニア駅乗降者数は、①長野県による推計、②飯田市による推計、③JR 東海が公表した需要予測の3つの異なる推計を総合的に勘案し、『乗降者数 6,800 人／日』と設定します。



- ・①、②では、国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」による広域の人の移動の実態をもとに、将来的な人口減少（国立社会保障・人口問題研究所による推計）、リニアによる移動時間、リニア運賃などを仮定してリニア乗降者数を推計しています。

(参考) 北陸新幹線

長野県内駅別乗車人数

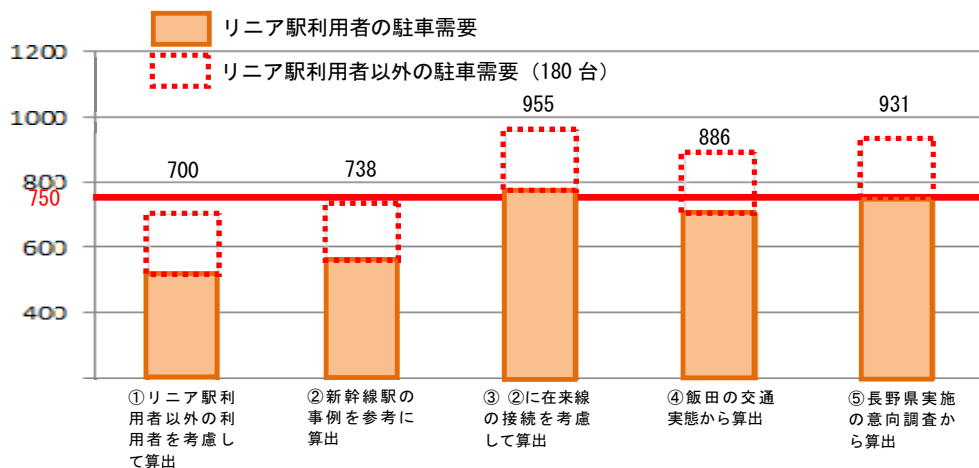
駅名	1 日平均
軽井沢	3,602
佐久平	2,530
上田	2,864
長野	7,738
飯山	504

※新幹線の1日平均の乗車人数を掲載しています。
(乗車人数は、乗車の人数のみで、降車の人数等は含まれていません。)

出典：東日本旅客鉄道株式会社HP

(2) パーク＆ライド駐車場の規模の設定

- ・パーク＆ライド駐車場については、リニア利用者の利便性向上、新たな玄関口形成に伴う需要の想定などをもとに、いくつかのアプローチで必要台数の推計を行い、現時点で妥当な規模と目される750台に設定します。



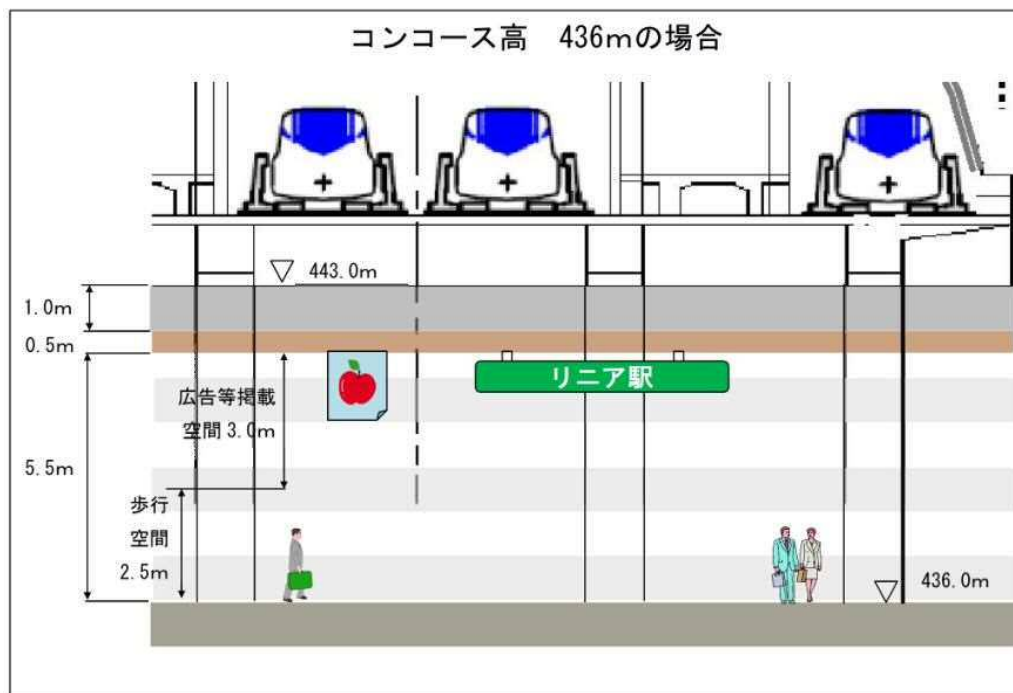
※リニア駅利用者以外の駐車需要

一般道路の休憩施設としての駐車需要、高速バスのターミナル機能をパーク＆ライド駐車場の利用で充足するといった需要を想定

- ・今後、リニアの運行計画の具体化や、関係者との議論を踏まえて、適切な整備台数を定めていきます。

(3) コンコースの計画高

リニア駅改札付近のコンコースは、リニア駅乗降者が必ず通行するとともに、駅の印象を左右する重要な空間であることから、開放的で快適に過ごせる場となるよう、できるだけ天井高を確保する方針です。国道 153 号の標高（435.1m）を考慮して、コンコースの計画高を 436.0m とします。これにより、コンコース部の天井高を約 5.5m 確保できる見込みです。



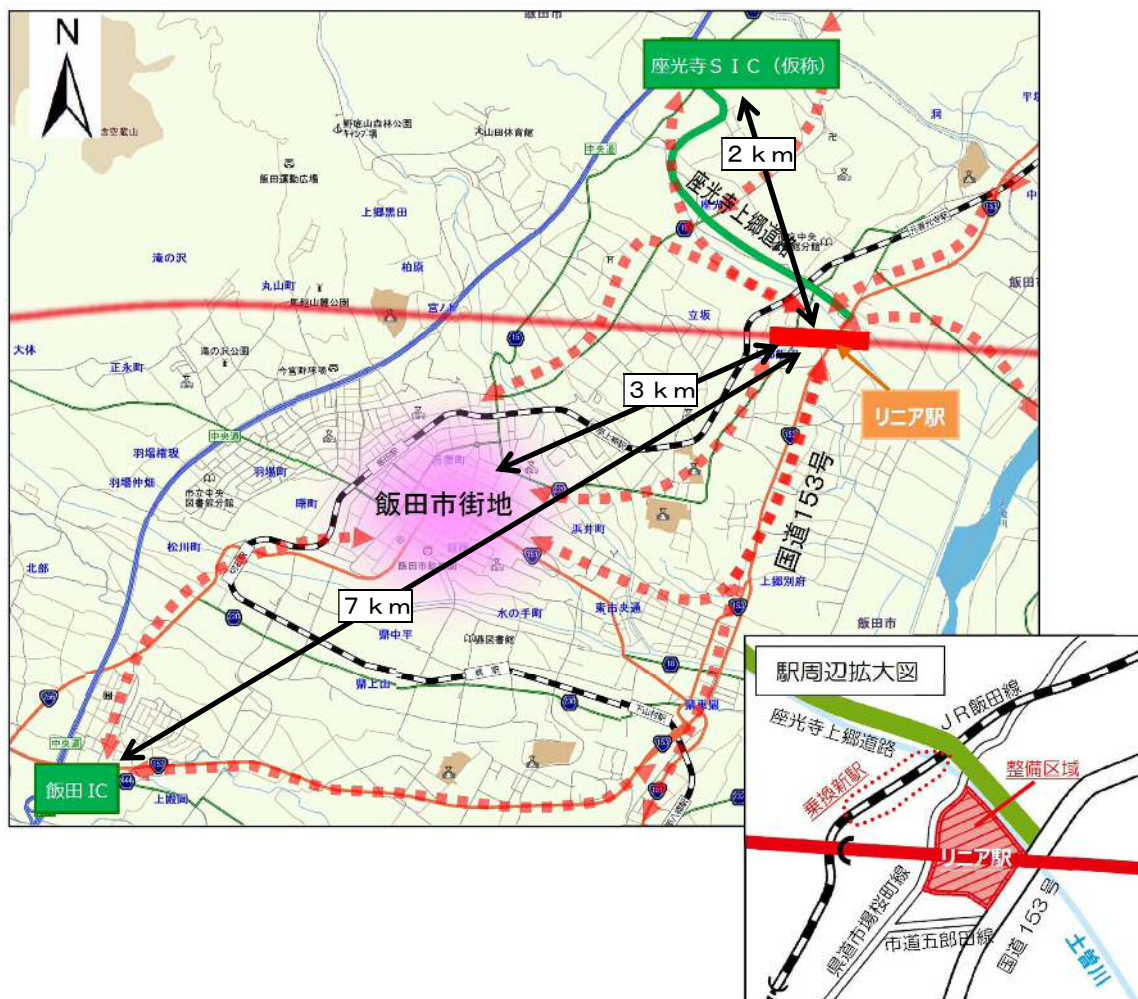
5. リニア駅及び周辺の概況

(1) 交通アクセス現況

1) 道路

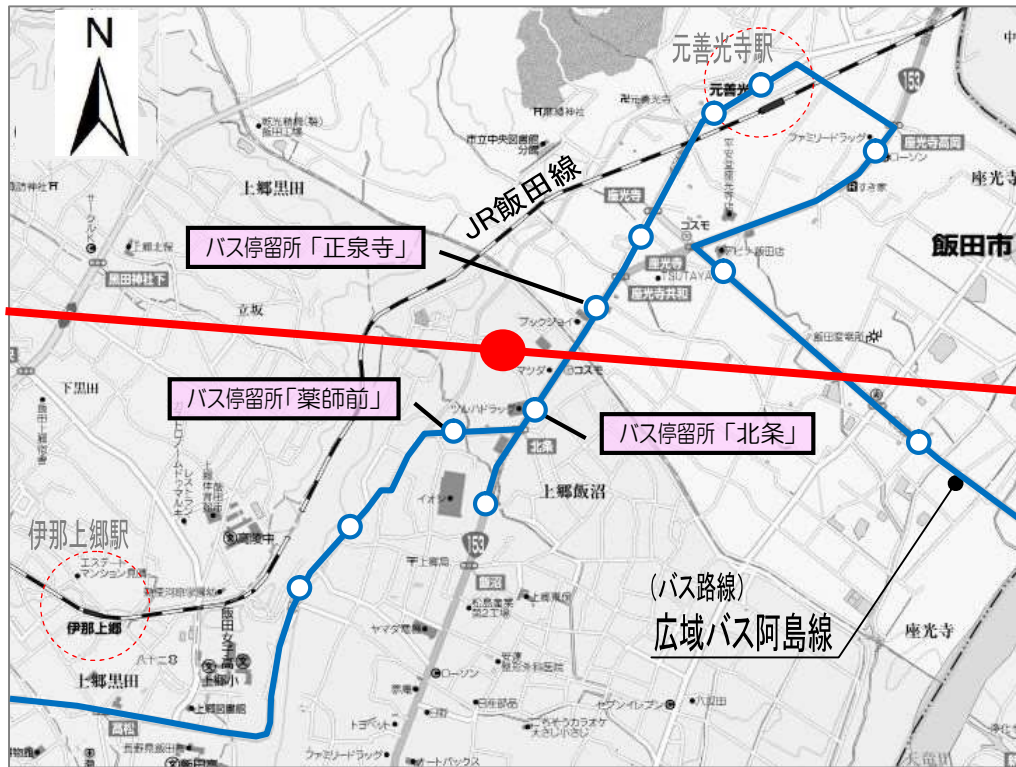
現在のリニア駅周辺には、国道 153 号、県道市場桜町線等の幹線道路が整備されており、これらを介して飯田市だけでなく、上伊那地域や下伊那地域の各地と連絡しています。

このほか、リニア駅からおよそ 2 km 離れた中央自動車道座光寺パーキングエリア(PA)におけるスマートインターチェンジ(SIC)の整備や、SICとリニア駅周辺を連絡する「座光寺上郷道路」の整備、さらに、国道 153 号の 4 車線化などが計画されており、広域道路網のネットワークが強化されることで、地域内外とのアクセス性向上が期待されています。



2) 公共交通（バス・鉄道）

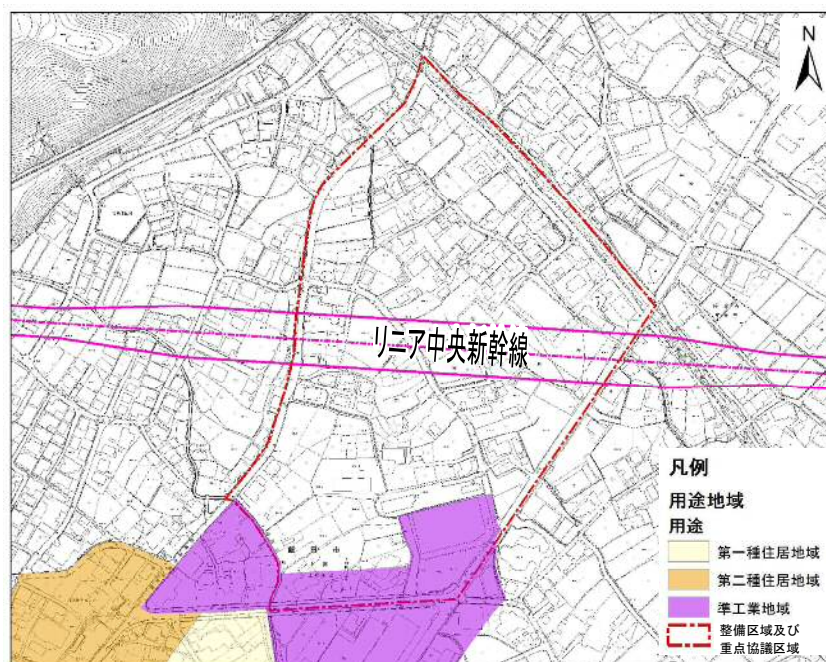
飯田市の公共交通は、路線バスと鉄道（JR 飯田線）が主体となっています。リニア駅周辺においては、整備区域の東側の国道、南側の県道が「広域バス阿島線」のバス路線となっています。また、JR 飯田線が南北に走っており、現在は伊那上郷駅と元善光寺駅が最寄り駅となっています。最寄りのバス停留所は、「北条」や「薬師前」となります。



広域的な公共交通としては、JR 飯田線が岡谷駅から豊橋駅まで長野・静岡・愛知三県を結んでいます。また、高速バスが運行されており、伊那谷と東京や大阪、名古屋、長野などを連絡しています。

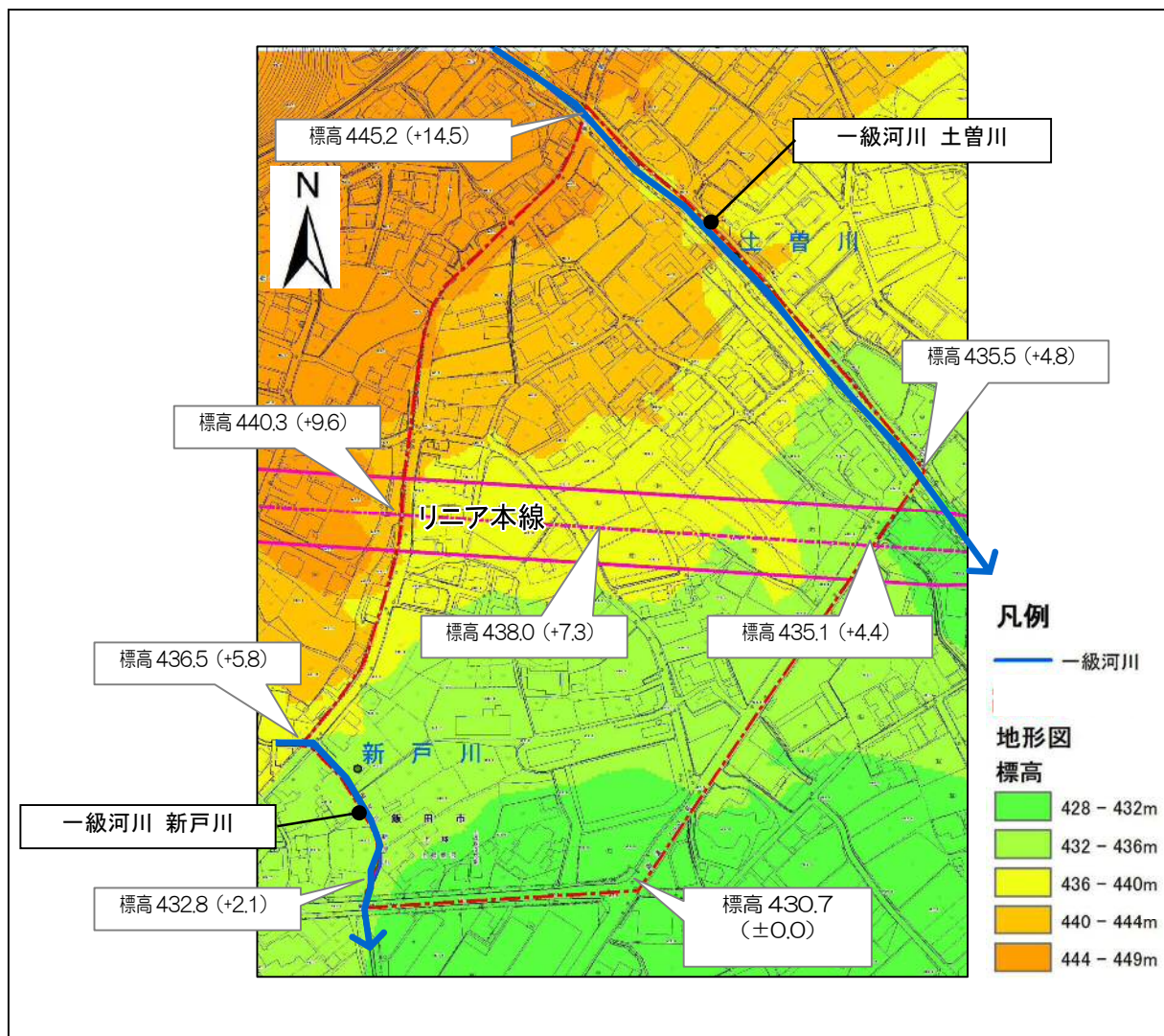
（２）用途地域指定

現在、飯田市の一部は、非線引きの都市計画区域（区域や区分が定められていない都市計画区域）に含まれ、リニア駅周辺整備区域と重点協議区域においては、南側の一部が「準工業地域」に指定されています。



(3) 現況地形

リニア駅周辺整備区域は、標高が最も高い北西部（GL＝445.2m）から、最も低い南東部（GL＝430.7m）に向かって傾斜した地形をしています。また、北と南には2つの一級河川が流れています。



6. 市民の参加

基本計画の策定にあたっては、飯田市のみならず信州・伊那谷全体にとってより良いリニア駅及び駅周辺整備とするため、アイデア募集や市民説明会等を実施しました。

(1) アイデア募集

平成28年4月から5月にかけて、リニア駅及び周辺の整備・まちづくり等に関するアイデア募集を行い、1,192件のアイデアを頂きました。

アイデア募集用紙（大人用）

[illegible]

個人用提出様式

リニア駅及びその周辺の整備・まちづくり等に関するアイデア提案書

提出日 平成28年 月 日

この用紙について、右欄の注が効力を持ちます。

■全項目の記入またはマージン等を省略します。マージンアドレス等、記入することのない項目については、「なし」と記載をお願いします。記載のしないうちは、書式として受け付けられることとなります。

項目	注	記
ふりがな		
姓 名		
所属機関	<input type="checkbox"/> 所属希望	ふりがなで何と書けるかを右欄の注に記入してください。
性 別	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 10px;"> 男 性 </div> <div style="text-align: center; margin-left: 10px;"> 女 性 </div> </div>	
年 齢	19代未満・19代・20代・30代・40代・50代・60代・70代以上	
所属機関 所属団体		
住 所		
電話番号		
メールアドレス		

【提出の場所】 〒335-8508 元野島駅南口大沢ビル303号

【メールの提出】 ☐ 提出希望 リニア整備課 まで

※提出のしないうちは、書式として受け付けられることとなります。

団体・グループ用提出様式

リニア駅及びその周辺の整備・まちづくり等に関するアイデア提案書

提出日 平成28年 月 日

この用紙について、右欄の注が効力を持ちます。

■全項目の記入またはマージン等を省略します。メールアドレス等、記入することのない項目については、「なし」と記載をお願いします。記載のしないうちは、書式として受け付けられることとなります。

項目	注	記
ふりがな		
団体名 または グループ名		
団体機関	<input type="checkbox"/> 非営利団体	所属団体の項目に記入が望まれる場合、注に記入してください。
ふりがな		
代表者氏名		
ふりがな		
担当代表氏名		
所在地 または 代表者の 住所		
連絡先 電話番号		
連絡先 メールアドレス		

【提出の場所】 〒335-8508 元野島駅南口大沢ビル303号

【メールの提出】 ☐ 提出希望 リニア整備課 まで

※提出のしないうちは、書式として受け付けられることとなります。

アイデア募集用紙（小中学生用）

募集要項

応募方法

- ナラシ市紙の学校名、氏名、学年記入欄に必要事項を記入し、牛園のアイデア記入欄に、文字・絵・図案など自由に書いて提出してください。
- 提出先
〒395-0601
長野県麻田市大久保町2534番地
リニア建設部 リニア整備課

募集内容

自由な発想でリニア駅及びその周辺の整備・まちづくり等に関するアイデアを募集します。
文字、図案、絵、図案など、表現方法は問いません。
※原画・絵の場合は説明を記入してください。

応募資格

どなたでも応募いただけます。

募集期間

**4月15日(金)～
5月27日(金)【必着】**

その他

- 提出したいアイデアには個々の署名はいたしません。アイデアは公表させていただきます。また、絵・図案などの著作物は返却いたしませんので、ご了承ください。なお、著作権は麻田市に帰属するものとします。

参考資料

麻田市公式ウェブサイト内「リニアのまちづくり・いいだ」に、「長野県リニア活用基本構想」、「リニアバレー構想」、「リニア商業ビジョン」、「リニア駅周辺整備基本構想」など参考資料を掲載しています。ご覧ください。

[PDF](#) [リニアのまちづくり・いいだ](#) [地図](#)

問い合わせ

〒395-0501 麻田市大久保町2534番地
麻田市 リニア推進部 リニア整備課
電話：0265-222-4511 内線5532
✉ linear@city.lida.nagano.jp

リニアが走る未来の アイデア大募集!!

募集期間

**4月15日(金)～
5月27日(金) 必着**

募集内容

**自由な発想で
リニア駅及びその周辺の整備・まちづくり等に関するアイデアを募集します**

例えば...

- リニア駅にあつたら「美しいだろうな」、「うれしいな」と思うもの
- 使いやすい駅にするためのアイデア
- 「伊勢谷らしさ」や「伊勢谷のいいところ」がわかるアイデア
- リニア駅に降りたときに「すごいな」、「きれいだな」と感じてもらうための工夫
- リニア駅を利用して、伊勢谷を訪れる日本人や海外の人へのおもてなしのアイデア
- リニア駅を利用する人を増やすためのアイデア
- リニア駅周辺で何になっていると楽しいと感じる活動やイベント
- 環境を大切に作るまちづくりのアイデア

★学校名、氏名、学年を記入し、牛園のアイデア記入欄に文字・絵・図案など自由に書いて応募してください。

学 校 名	年 生
ふりがな	
氏 名	

アイデアを文字・図・絵など何でもいっよ。
自由にかいてね。

■アイデア募集の方法と結果

1 募集方法

(1) 募集期間

平成 28 年 4 月 15 日～平成 28 年 5 月 27 日（必着）

(2) 提出方法

提出様式「リニア駅及びその周辺の整備・まちづくり等に関するアイデア提案書」に必要事項を記載の上、A 4 用紙 2 枚又は A 3 用紙 1 枚にまとめて、電子メール、郵送又は持参により提出

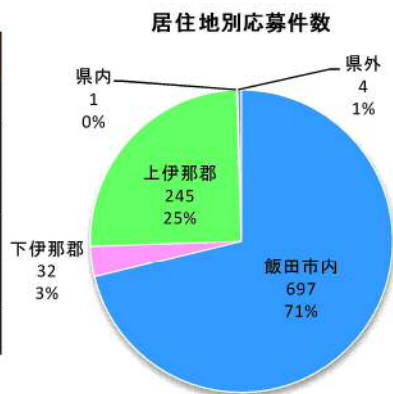
2 募集結果

① 応募件数

(単位:件)

居住地	区分	小学生	中学生	高校生	一般	合計
飯田市内		522	127	12	36	697
下伊那郡		20	7	0	5	32
上伊那郡		243	0	0	2	245
県内(上記以外)		0	0	0	1	1
県外		0	0	0	4	4
計		785	134	12	48	979

※ 大学生は一般に含む



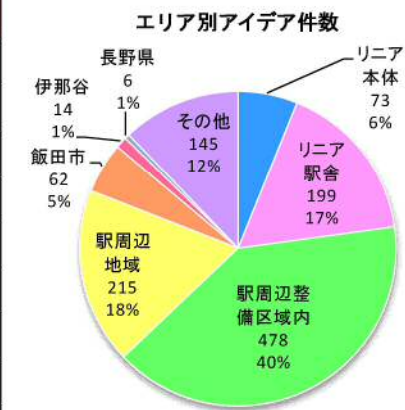
② エリア別のアイデア件数

(単位:件)

提案エリア	区分	小学生	中学生	高校生	一般	合計
リニア本体		66	3	1	3	73
リニア駅舎		163	19	6	11	199
駅周辺整備区域内		367	68	10	33	478
駅周辺地域 ※1		130	54	9	22	215
飯田市		23	14	8	17	62
伊那谷		6	1	6	1	14
長野県		0	0	5	1	6
その他		133	11	0	1	145
計		888	170	45	89	1192

※1) 提案エリア「駅周辺地域」は、駅周辺整備区域の周辺をさす。

※2) 一人で複数の提案があるため、応募件数とは一致しない。



■募集したアイデアの整理

■ご応募いただいたアイデア(アイデア募集)

□応募件数：1,192 件

【リニア駅・駅周辺・交通広場・二次交通に関する主なアイデア】

導入機能・施設	運営・その他
<ul style="list-style-type: none"> ・北側にトランジット施設、南側に交流施設を整備 ・コンコースを2階層にし、交通広場を2階部分に ・国道153号・座光寺上郷道路から立体交差で進入 ・緑化された平面駐車場 ・自動運転用の乗降レーン、駐車場の整備 ・交番の建設 ・ヘリポートの建設 ・元善光寺駅とモノレールで結ぶ ・飯田線乗換新駅の建設（リニア駅の上に） ・丘の上や郊外、伊那八幡と元善光寺を結ぶ鉄道建設、新たな交通手段の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・外観（赤土色で統一、緑を基調、吊り橋をイメージ、自然を生かす、県産材活用等） ・内装（壁面に紹介写真を掲載、水引で装飾等） ・周辺整備（花壇、太陽光発電、大きなオブジェ） ・バリアフリー化 ・ラウンドアバウトの導入 ・Wi-Fiの整備 ・ICTを活用した誘導・案内 ・乗り入れ車をEV限定 ・自然を生かした駅前広場（ビオトープ等）の整備

【観光・交流施設に関する主なアイデア】

導入機能・施設	運営・その他
<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内・市町村PR施設、魅力発信施設（アンテナショップ）の建設 ・商業施設（駅ビル・土産品店・農産物等直売所・ショッピングモール等）の建設 ・農業体験施設の建設 ・地元食材を利用した飲食店・食堂、利便施設（銀行・コンビニ・喫茶店等）の建設 ・イベント広場の建設 ・宿泊施設（ホテル等）、温泉施設の建設、足湯の設置 ・大観覧車、展望台・展望デッキの建設 ・墓地の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人向けコンシェルジュの配置 ・リンゴ並木やリンゴ狩り・柿等をテーマに田舎を演出 ・天体観測の開催 ・地域独自の資源を生かしたツアーの開催 ・週末信州人（新たなライフスタイル）の提案 ・ゆるキャラの活用 ・終の棲家としてPR

【芸術文化・スポーツ施設に関する主なアイデア】

導入機能・施設	運営・その他
<ul style="list-style-type: none"> ・文化ホール(会館)の建設 ・サッカー場など体育施設の建設、スキー場などスポーツ施設の充実 ・公園の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・伝統芸能・舞台芸術等の披露・公演 ・土曾川の活用（水遊び等）

【環境・景観に関する主なアイデア】

導入機能・施設	運営・その他
<ul style="list-style-type: none"> ・自然を活かした施設整備 ・公園、緑地の整備 ・山並みなどの景観を見せる施設の建設 ・地域の特色をアピールできる施設の建設 ・低炭素な駅空間 ・開発の影響を少なく 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場緑化 ・交流イベントの開催 ・散策路や展望施設等の整備 ・りんご並木等の演出

【その他】

その他
<ul style="list-style-type: none"> ・シニアのまち飯田（高齢者の誘致、CCRC）、医療施設の誘致（メディカルシティ） ・駅と元善光寺を結ぶ街道の修景、コミュニティ空間の整備 ・おもてなしや人が集う場としての整備 ・避難場所の確保

平成 28 年 7 月には、いただいたアイデアの中から、「より具体的な説明を聞きたい」と検討会議の委員より意見が出された方々のアイデアについて、ヒアリングを実施しました。

平成 28 年 7 月 6 日（水）16 時 00 分～
飯田市役所 C311～C313 号会議室

- 資料—33

■テーマ別部会における検討アイデア

いただいたアイデアのうち、四つのテーマ別部会において、具体的な検討を行ったのが以下のアイデアです。

基本計画を策定する段階において考慮すべきものと判断された、これらのアイデアの検討を加味した上で、基本計画の考え方を整理しました。今回、検討に含まれていないアイデアについても、今後さらに計画を具体化していく中で活用を検討します。

■リニア駅・駅周辺・交通広場・二次交通に関する主なアイデア

- 北側にトランジット施設、南側に交流施設を整備
- コンコースを2階層にし、交通広場を2階部分に
- 国道 153 号・座光寺上郷道路から立体交差で進入
- 緑化された平面駐車場
- 飯田線乗換新駅の建設
- バリアフリー化
- ラウンドアバウトの導入
- Wi-Fi の整備
- 自然を生かした駅前広場（ビオトープ等）の整備

■観光・交流施設に関する主なアイデア

- 観光案内・市町村PR施設、魅力発信（アンテナショップ）の建設
- 地元食材を利用した飲食店・食堂、利便施設（銀行・コンビニ・喫茶店）の建設
- イベント広場の建設
- 展望台・展望デッキの建設
- 外国人向けコンシェルジュの配置

■環境・景観に関する主なアイデア

- 緑化された平面駐車場
- 自然を生かした駅前広場（ビオトープ等）の整備
- リンゴ並木やリンゴ狩り・柿等をテーマに田舎を演出
- 展望台・展望デッキの建設
- 山並みやアルプスが見える駅
- 自然に地域住民が集う・利用する駅（場）
- 開発の影響を小さく
- 防災機能や災害時の避難場所
- 散策路やビューポイント等の整備
- 利用者と地域住民との交流の接点
- 伊那谷を連想させる広場（公園や緑地）の整備

（２）市民説明会

平成２９年１月１９日、５月１４日に、市民の皆様を対象に、「リニア駅周辺整備基本計画」策定に向けた検討状況を知っていただき、理解を深めてもらうための市民説明会を飯田市公民館で開催しました。その結果、約２００人（１月１９日）、約１３０人（５月１４日）の方々にご参加いただきました。また、多くの皆様から下記のとおりご意見をいただきました。

○会場から出された主な意見（１月１９日）

- ・地域住民が利用する集会所をつくり、災害時は避難場として利活用
- ・観光客に向けて、地元で大事にしているイベント等を発表できるステージや大勢の人が集まれる施設が必要
- ・パソコンを開いて作業ができるカフェが必要
- ・地域を周遊できるよう、レンタカーやレンタサイクルの窓口が必要
- ・単なる鉄道駅では無く、飛行機のローカルエアポートといった視点での検討が必要
- ・地元の商業者が出展できるように、分かりやすい情報発信が必要

○会場から出された主な意見（５月１４日）

- ・飯田は魅力が多い。新しい魅力をつくる必要はなく、再発見すべきで、それをアピールすれば人が集まる
- ・リニアが来ても、交流人口を増やすためには公共交通機関の充実が必要
- ・リニアができれば、東京や名古屋で文化に触れる機会が増える

市民説明会の資料は、市ウェブサイトでご確認いただけます。

いただいたご意見はアイデア募集と同様、基本計画の策定に向けた検討の中で参考とさせていただきます。



1月19日



5月14日

(3) パブリックコメント

1 募集方法

(1) 募集期間

平成 29 年 4 月 10 日～平成 29 年 5 月 10 日（必着）

(2) 提出方法

意見書に必要事項を記載の上、リニア整備課に電子メール、郵送又は持参により提出

2 募集結果

23 の個人・団体から 86 件の意見をいただきました。

基本計画（案）の各章に対する意見の件数は、以下のとおりです。

基本計画（案）	件数
第 1 章 リニア中央新幹線及びリニア駅について	3 件
第 2 章 関連計画とリニアによるまちづくり戦略	10 件
第 3 章 リニア駅周辺整備区域の整備コンセプト	1 件
第 4 章 整備区域内の施設の整備方針	36 件
第 5 章 リニア駅周辺整備計画	5 件
第 6 章 地元地域の生活環境・くらしへの配慮	5 件
第 7 章 今後の進め方	11 件
その他	15 件

ここから（7～10）は、四つのテーマ別部会における検討内容やそのまとめについて、抜粋し掲載しています。

7. トランジットハブ・道路ネットワーク部会

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

（平成 27 年 12 月～平成 28 年 3 月）

1 整備範囲

駅周辺整備の検討範囲として 6.5ha を確認した。（検討会議においても確認済み）

2 コンコースの高さ

コンコースの標高は、リニア本線の想定計画高 443m 及びコンコースの空間高さとして 5.5m 程度を確保し、国道 153 号との交差点での標高（435.1m）より高くなる 436m が適当である。

3 交通広場の機能分担

リニア駅の利用方法の想定から、交通広場の機能を次のように配置する。

- ◆ 北側交通広場＝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
- ◆ 南側交通広場＝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

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

（平成 28 年 7 月）

1 長野県駅及び交通広場に関する主なアイデア

- アクセス道路からの交通広場への進入方法、交通広場と駅との接続
- 交通広場の機能分担（公共交通（乗換交通）を 1 か所に集中させる）
- 交通広場の機能、形状（ラウンドアバウトの導入、標高差を活かした施設整備など）
- 二次交通の整備方法（飯田線駅と接続、新たな交通手段の整備）
- 駐車場の整備方法（・天候バリアフリー ・緑化した駐車場 ・防災機能の導入など）

2 コンコースの利用

コンコースは1層階とし、標高436mの1階部分で交通広場と結ぶ。

- 想定される高架下のコンコース空間の高さは5.5mしか確保できないことから、コンコースを2層構造にすることは不適當。
- 交通広場を2階部分にすると、リニア利用者はホーム⇒1階コンコース⇒2階交通広場という動線になる。

3 交通広場の機能分担

アイデア募集を踏まえて北側へ交通機能を集約した場合、移動距離が長くなることから、機能を南北に分担して整備する。

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

(平成28年8～9月)

1 駅周辺整備区域に整備する施設

リニア駅周辺整備基本構想、アイデア募集での提案を踏まえ、駅周辺整備区域には、次の施設を整備する。

- ①北側交通広場 ②南側交通広場 ③パーク＆ライド駐車場 ④街区道路 ⑤魅力発信施設
⑥交流施設、公園 ⑦調整池・緑地等

2 交通広場・P&R駐車場のレイアウト

北側交通広場及び南側交通広場のレイアウトを検討する。

- A案 交通広場をコンコースと同じ高さとする(436m)
- B案 交通広場を県道付近の高さとする(444m) 座光寺上郷道路からの立体進入を設ける
- C案 交通広場をA案とB案の中間程度の高さとする(440m) 座光寺上郷道路からの立体進入は設けない

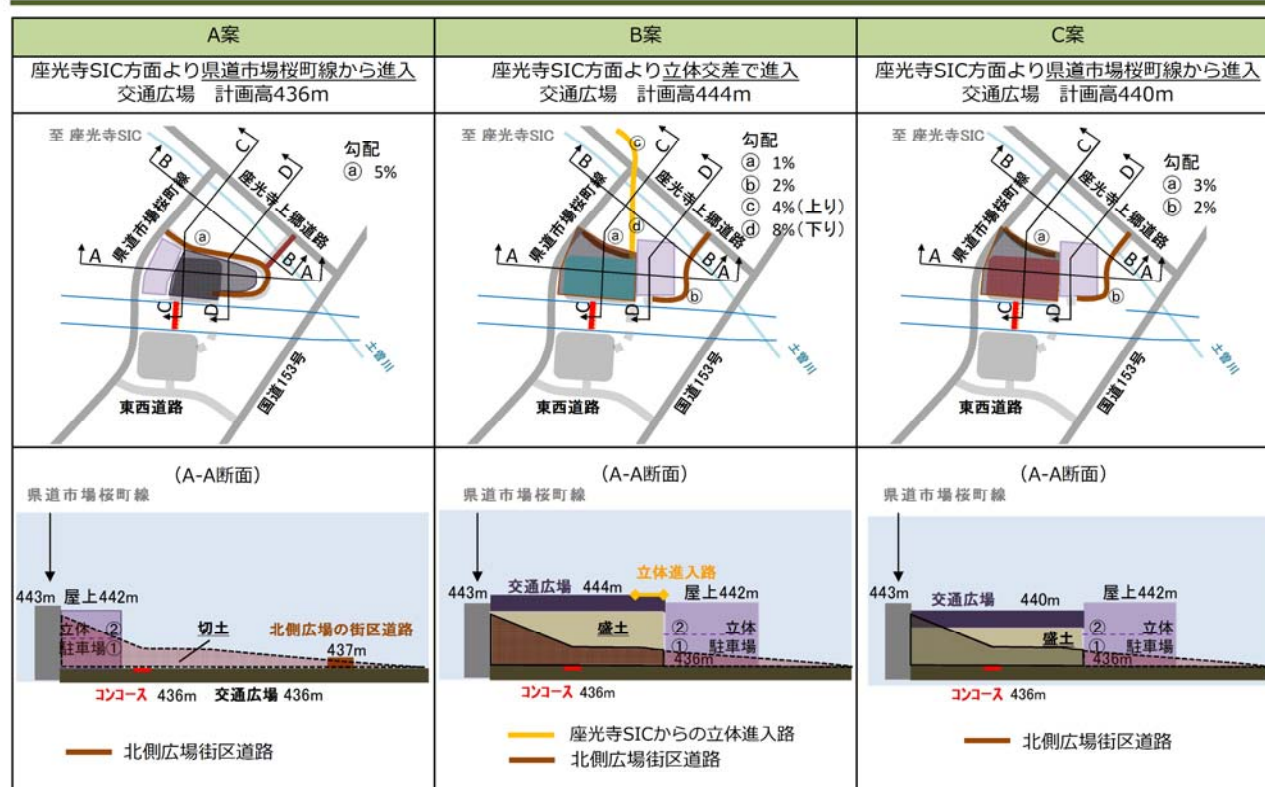
利便性、災害時の代替性に配慮し、座光寺上郷道路から北側交通広場への接続道路を検討する

3 飯田線乗換新駅へのアクセス

リニア駅から在来線へ乗換える鉄道利用者の利便性を高めるとともに、“高度なトランジットハブ”の形成を目指して、J R 飯田線に新駅が設置されることを想定し、リニア駅とのアクセスの手段を検討する。

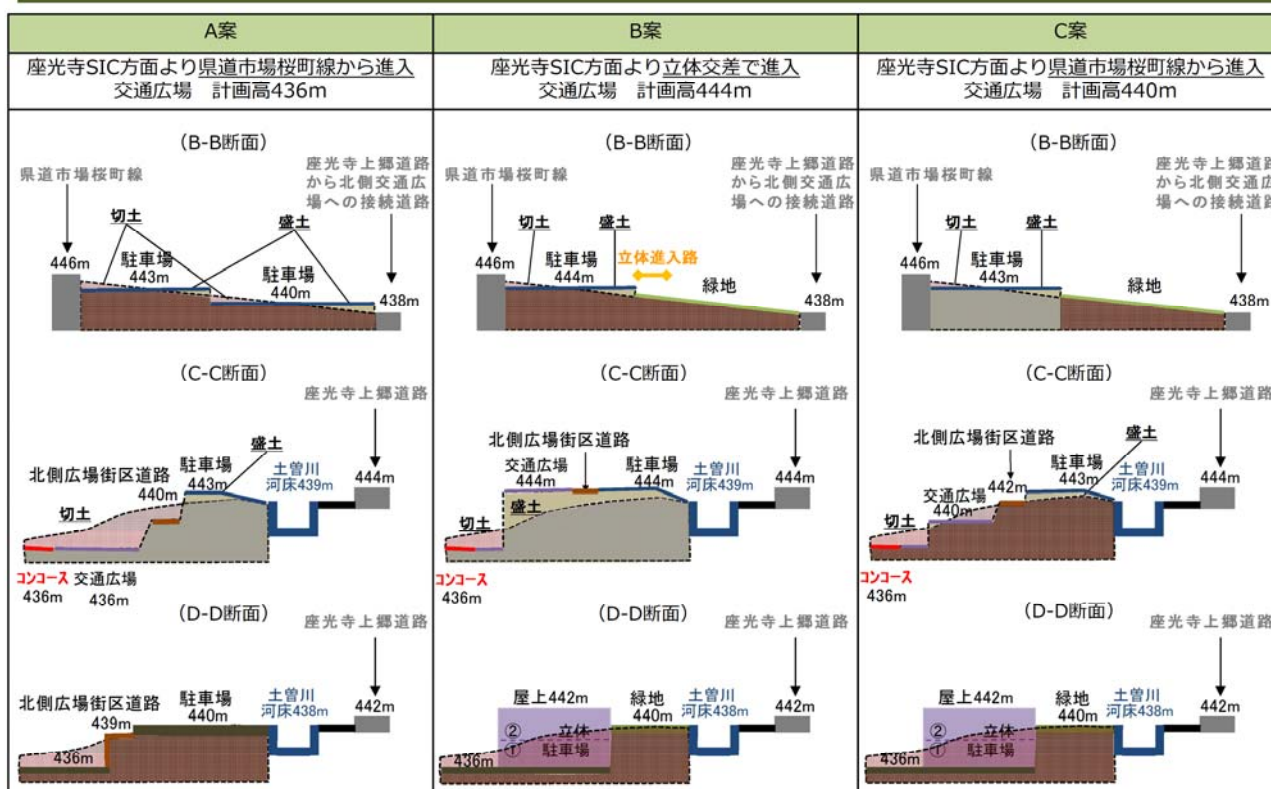
- 新駅までの直線距離は約300m
- リニア駅のコンコースとの標高差は約20～25m

北側交通広場・P&R駐車場のレイアウト比較検討



※第7回リニア駅周辺整備検討会議 トランジットハブ・道路ネットワーク部会資料『座光寺上郷道路からの進入路・交通広場の立体に関する検討』に記載のD案（土管川下を地下道で広場へ進入）は、河川への影響が懸念されるため、検討項目から除外した。

北側交通広場・P&R駐車場のレイアウト比較検討



B案については、次の理由により比較検討から除外した。

- ・立体進入道路を建設するほどの交通量が見込まれない
- ・立体構造とするための建設費及び広場造成費が他の2案より高額となる

	A 案 広場がコンコースと同じ高さ（標高 436m）
計 画 案	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場とコンコースの高低差 0m 
地形の改変	大きい（コンコース高さ 436m まで掘削）
県道からのアクセス	長 い（J 型の進入路で交通広場へ）
昇 降 装 置	無
評 価	<ul style="list-style-type: none"> 掘削による地形の改変が大きく、地下水等の自然環境への影響が懸念される。 県道から交通広場までのアクセス距離が長い。 交通広場まで直接乗り入れる事ができるため、昇降装置は必要ない。 南側交通広場と同様の高さであり、コンコースからの南北移動がスムーズ。 コンコースと同じ高さの広場であることから、眺望にあまり期待はできない。

	C 案 交通広場が県道と同程度の高さ（標高 440m 程度）
計 画 案	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場とコンコースの高低差約 4m 
地形の改変	少ない（現況地形を活かした造成）
県道からのアクセス	短 い（ほぼフラットな進入路で交通広場へ）
昇 降 装 置	有（維持管理費）
評 価	<ul style="list-style-type: none"> 現況地形を活かした造成であり、造成の土工バランスが良い。 県道から交通広場までのアクセス距離が短い。 交通広場とコンコースの高低差を解消するための昇降装置が必要。 コンコースから交通広場までの移動空間の造り方が、設計段階の課題。 交通広場及び立体駐車場からの眺望が良い。

方 針	<ul style="list-style-type: none"> 上記評価により、北側交通広場造成計画は C 案を基本とする。
-----	--

8. 魅力発信部会

リニア駅周辺魅力発信施設に関する備えるべき機能・位置・規模等について

リニア駅周辺魅力発信施設に関する備えるべき機能・位置・規模等について（魅力発信部会検討案）

☆視点（これまでの部会での検討から）

- ・「伊那谷らしさ」を表現することで魅力を発信する
- ・リニアの発着に関わらず人が滞留する（楽しめる）工夫をする

リニア駅周辺整備の魅力発信のコンセプト

魅力に溢れた賑わいのある駅

～自然と人が織りなす伊那谷の魅力を発信～

- ・高架下空間や魅力発信施設を活かし、常に賑わいを創出するような魅力を備えた駅
- ・リニア利用者だけでなく、地域の人も集えるような地域のよりどころとなる駅空間の創出

◇リニア駅高架下の空間活用

- ・来訪者が改札を出て最初に目にする空間
- ・南北道路を通り抜ける人の目にも映る空間
- ・天井が高く、雨・雪に濡れない空間

- ・乗降者が快適にすごせる機能
- ・伊那谷の魅力が感じられる機能

大機能	小機能（施設等の具体案）	内容・用途	アイディア案別
観光・ 交通案内機能	交通案内所 伊那路・木曽路観光案内所	・伊那路・木曽路の観光情報・イベント情報を掲載 ※all 信州の総合観光案内コーナーも設置 ・バス、在来線等の二次交通への乗り換え案内 ・インバウンドにも対応できるコンシェルジュを配置	○
	レンタカーオフィス	・リニア利用者が自動車へ素早く乗り換えられるようにするため	
空間 利用	空間装飾（伊那谷らしさを演出）	・南アルプス・中央アルプス・天竜川の雄大な自然景観をイメージした装飾	○
	小イベントスペース	・地元産材を活用した内装・モニュメントなど	
	デジタルサイネージ（大型電子看板）	・壁面・柱を利用して各地域固有の魅力を動画でプロモーション	
利便 休憩 機能	リニア・在来線インフォメーション	・駅利用者の利便性確保のため	
	待合室、ラウンジ、コンビニ、デラック ストイレ、フードコート、お土産品販売 店、ATM等	・駅利用者がゆったりくつろげて、退屈しないサービスの提供	
その他	コインロッカー	・リニア利用者が荷物をすぐに預けられるコインロッカー	

◇交流広場周辺の活用

- ・リニアを利用する人も、地域の人々も集える交流の場
- ・多くの人が訪れ、滞在する憩いの場

リニアを利用する人も、地域の人々も集える、常に賑わいのあるハイウェイオアシスをイメージする機能

大機能	小機能（施設等の具体案）	内容・用途	アイディア案別
DMO 機能	伊那路・木曽路DMOオフィス	・リニア駅を起点に伊那路・木曽路の観光スポットをネットワーク、より詳しい情報提供を行う観光地域づくりのプラットフォーム ・レンタサイクルステーションを設置	
情報発信 物販 機能	市町村アンテナショップ	・伊那谷・木曽谷各地域のコアな紹介、田舎暮らし相談等 ・地場産品のショールーム、特産品等の販売 ・長野県の特産品、月替わりの変更も可	
物販 機能	伊那路・木曽路逸品マルシェ	・ここにしかないこだわりの逸品を提供	○
飲食店 機能	郷土食レストラン	・地元産の上質でほんものの食材、郷土料理を提供（域産域消） ・ここに来ないと食べられない旨いものを提供	○
体験 交流 イベント 機能	交流広場	・多目的イベントに対応した広場（電源、給排水設備等を付帯） ・朝市・フリマ市等を開催し、地元農産物等を販売 ・水遊びができる小川、噴水などの親水性のある広場 ・家族・ペット連れで恒常的に利用できる公園（ドッグラン等を付帯） ・地域の人が日常的に地域の行事や集会等に利用 ・臨時的に展示、体験イベント、物販など交流イベントに広く対応	○

◇全体に関連する機能

大機能	小機能（施設等の具体案）	内容・用途	アイディア案別
その他	高架下と交流広場の位置	・高架下と交流広場は近接させ、魅力発信施設は一体的に利用。	○
	県産材による歩行者専用回廊	・地元産材の歩行者用回廊で駅、各施設、駐車場等を結ぶ人の動線の確保と雨や雪に濡れないアプローチの設置	○
	伝統建築の利用	・施設の全てまたは一部を伊那谷の伝統様式で建築する。 ・ご当地の田舎らしさを出す。	○
	展望スペース	・駅から南アルプスを眺望できるスポットを設置 ・駅舎 or 魅力発信施設等の屋上 or 段丘の上に展望台？	○
	フリーwifiスポットの整備	・訪日外国人等、旅行者やビジネスマンに対応	○
	災害対応型施設	・災害時に交流広場等が避難場所となる機能	
	治安・防犯機能	・交番等の治安・防犯機能	○
	方言の活用	・スタッフが地元方言でおもてなし対応	○

9. 環境・景観部会

リニア駅周辺整備 環境・景観配慮のあり方

環境・景観部会

1 はじめに

<環境・景観の捉え方>

本部会で捉える、「環境・景観」は、単に自然環境への配慮や物理的に見える景観への配慮のみならず、私たちを取り巻く地域の自然、歴史、文化、風土等と私たちの生活や経済活動等の適正な調和によって育成されるものであり、土地利用をはじめとする多くの事柄に関係する総合的なものであることから空間全体、そしてその空間から感じる五感に係る幅広いもの、つまり風土として捉えることが重要と考える。

<本部会の議論の前提>

本案は、市民から提案されたアイデアや、これまで数多くの新駅開発を手掛けられた専門家の方々からのご意見を基に、部会メンバーで意見交換を行い取りまとめたものである。

2 伊那谷らしさの捉え方

「長野県リニア活用基本構想（長野県：平成 26 年 3 月）」や「リニア駅周辺整備基本構想（飯田市：平成 27 年 6 月）」においては、リニア駅周辺整備にあたり「長野県らしさ・伊那谷らしさ」が重要な方針となっている。

そこで、本部会ではそれらについて議論を行い、以下のような点を「信州・伊那谷らしさ」と捉え、駅及び周辺の空間づくりに反映していくことが重要と考える。

- 雄大で美しい自然景観

東に赤石山脈と伊那山脈、西に木曽山脈がそびえ、伊那谷の中央を北から南に流れる天竜川など多くの優れた自然環境が広がっている。赤石山脈や木曽山脈などの隆起による断層と天竜川やその支流による侵食の働きによりできた伊那谷特有の複合段丘や支流などによってできた扇状地などが重なり合った美しい自然景観が「伊那谷らしさ」を創りだしている。市民アンケートでもこの特性を活用するアイデアやイメージが多く見受けられる。

- 気候や自然条件に適応した暮らしの多様性

明確な四季の変化に富み、日中の気温較差の大きな気候である。また、高低差のある起伏に富んだ地形であり、三六災害など、幾多の災害を乗り越えた歴史を持つ。そのような自然条件に適応すると共にその恵みを楽しむ多様な人々の暮らし（山・里・街の暮らし）が営まれ、農業を基盤とした経済活動や文化の蓄積、自然的、社会的にも多様な地域性を有する。そのような、自然条件に適応した多様な暮らしが「伊那谷らしさ」を創りだしてきた。

- 人と人がつながり、助け合いながら暮らす（結の精神）

伊那谷はその地形的な特徴や他の都市圏との距離的な制約等から、比較的独立した生活圏を形成する。そのため、地域の人々で助け合い、つながりながら、生活に必要な様々なもの（農地はもちろん鉄道や電力など）を生み出してきた。それらは「結の精神」や「公民館活動」として、現在も受け継がれており、私たちを取り巻く生活環境に根付いてきた。そのような、人々がつながり、様々な物、状況を生み出す風土が「伊那谷らしさ」を創りだす。

3 リニア駅周辺整備における環境・景観配慮の考え方

<視点>

はじめに、リニア駅周辺整備における環境・景観への配慮について、考え方のベースとなる視点を整理する。

- 伊那谷らしさを感じる駅

今回のリニア駅周辺整備においては、上記した「伊那谷らしさ」が重要なキーワードになると考える。そこで、駅に降り立った時、通過する時にこの地を特徴づける「伊那谷らしさ」を感じてもらうことが必要な視点になる。そういった整備により、東京、名古屋からわずかな時間で大きく環境が変わったという事を認識して頂くことにつながり、新しい駅及びその周辺が、来訪者、地域住民にとって、きわめて特徴的な存在になると考える。

- 開発による地域への影響を軽減し、新たな公共緑地空間を創出

今回のリニア駅周辺整備は、既に一定程度の市街化が行われ、地域住民が生活する所で行われる整備となる。そのため、出来るだけ周辺へのマイナスな影響を軽減する整備とすることが必要な視点になる。今回の整備を契機として新たな緑地空間を創り自然と調和する整備、システム導入に挑戦することで、地域住民や駅来訪者にとって、新たな価値を感じてもらうことにつながると考える。

- 伊那谷のゲートウェイとして伊那谷の地域・人々とつながる駅

このリニア新駅は長野県唯一のリニア駅として、長野県そして伊那谷の玄関口の役割を担うことになる。そのため、駅に降り立った時から、ここが伊那谷の人々につながる原点という感覚を持ってもらうことが必要な視点となる。伊那谷とのつながりを生み出すためには、歴史や文化を始めとした多様な交流も必要であり、伊那谷の人々の積極的な参加が必須で、それには、地域住民はもとより、伊那谷の人々がこの駅に誇りと愛着を感じ、自分たちの駅という感覚を持つことが重要になると考える。

< 考え方（駅周辺整備にあたっての配慮事項） >

① 自然環境への配慮

- 里山に降り立った感じが想起される緑あふれる駅
- 自然に包まれ、災害に対応力（レジリエンス）のある駅
- 自然環境への開発影響の最小化と災害への十分な備えのある駅
 - 里山など地域の植生や生態系を意識した緑化計画
 - 地形勾配はネガティブに捉えず、地域の特性としてポジティブに生かす
 - 地形の改変を出来るだけ少なくし、災害リスクの軽減と地下水など既存環境への配慮
 - 切り盛りによって発生する土砂を可能な限り低減

② 人が主役の駅づくり 「伊那谷らしさ」を表現するための具体的な提案]

- 来訪者と伊那谷の地域の人々との心と心がつながる接点となる駅
- 人々の行動（アクティビティ）を第一に考え、広場や歩行者ネットワークなどの人のための空間を重視する駅
- 地域の人も集え、地域の拠り所となる駅
 - 駅北側と駅南側の歩行者ネットワーク
 - 近隣スポットへのネットワーク（フットパス：foot path）づくり
 - 利用者と地域住民の活動と交流の接点の場（伊那谷の地域、芸能・芸術活動の練習、発表、情報発信等、多くの人々が滞留する）
 - 広場を中心に伊那谷各地のおもてなしとお迎え（パーソナル送迎への対応）

③ 低炭素化への配慮

- 自然の恵みを享受する伊那谷と環境モデル都市飯田をアピールする駅
- 再生可能エネルギーを積極的に導入する駅
- 駅周辺地域全体で省エネルギーを意識し、再生可能エネルギーと合わせてネット・ゼロ・エネルギーを実現する駅
 - 景観との調和を図りつつ、駅舎や魅力発信施設、立体駐車場などに太陽光パネルなど再生可能エネルギー設備を面的に設置
 - 駐車場や通路等をグリーンインフラ化(本来の機能に加え自然環境への配慮などを実現する多面性を持つインフラ整備)し、環境への負荷を最小化

④ 眺望への配慮

- 駅及び周辺の眺望を楽しむ里山歩道（フットパス）の起点となる駅
- 伊那谷の地形（アルプスなどの山々、谷地形）を感じられる駅
- 看板や建築物等の人工物が適切にコントロールされる駅
 - J R 飯田線新駅を新たなビューポイントとしてリニア新駅との連携や人の周遊も考慮した機能の可能性を検討
 - 周辺にある既存の大きな看板・建築物などの人工物を出来るだけ見えないようにし、樹木や施設を適切に配置
 - 伊那谷地域の広告物等の連続性への配慮(特に観光地などを結ぶ主要な道路)

<駅空間デザインに対する考え方>

- 伊那谷らしい駅となるように、機能配置や景観面についての配慮を行う
 - 伊那谷らしい景観が広がるゾーニング、少なくとも駅南側では車や駐車場を可能な限り見せない配慮を検討
 - 駅南側への人々の活動の中心となる広場配置と北側の交通機能の強化
- 敷地内の通路や平面駐車場等においては、出来るだけ緑や透水性舗装によるグリーンインフラ化を進める（環境負荷の低減や多面的な利用を誘発）
 - アスファルトやコンクリートに覆われる空間を出来るだけ少なくし、自然が持つ多様な機能を発揮させる空間づくり
 - 環境モデル都市飯田としてホットスポットにならない工夫

- 駅本体や駅から連続するキャノピーなどについて、JR と可能な限り協議し伊那谷らしさの表現を追求する
 - 県産材（スギ、ヒノキ、アカマツ、カラマツ）や、和紙、水引などの伝統工芸を活用し、国内外からの来訪者の心に残るような空間づくり
 - 来訪者以外の方も次は降りてみたいと感じるよう駅に停車したリニアの車窓から伊那谷の景観が見える構造を検討
- 地形勾配による高低差がバリアを感じさせないようなデザインを追求する
 - 段差部分による閉塞感が生じない工夫
 - 緑の配置等による仕掛け

4 実現方法の検討

- 可変性を持たせる（場所・機能）
 - 将来の情勢や動向に対応できる計画
 - 平地の駐車場などは多目的な利用を考慮
- 参加型で空間を作り込む（自分たちの駅という意識を高める）
- アイデア募集を生かす（市民にわかりやすく経過も含めて説明していく）
- 実際の整備デザインはコンペ方式を検討し、市民全体でデザインを共有していく。
- エリア全体について、地域が主体の管理・運営方法を検討する（マスターリースは地域の人で、管理運営の全体をコントロールし、事業者に対してサブリースするなど地域が関与し地域が豊かになる仕組みづくり）。

5 取組検討と指針策定

- この「環境・景観配慮のあり方」を基本として次年度以降に広く市民に参加いただくと共に市民との対話を通じ、リニア駅周辺整備基本構想 P. 34「駅周辺のまちづくり・景観づくりの検討と指針の作成」及び同 P. 35 取組スケジュールの基本方針 3にある景観づくりの「取組検討・指針の策定」に基づいて「リニア駅周辺整備 環境・景観配慮指針」を策定し、この指針に沿って整備を行う。

10. 交流人口拡大部会

交流人口拡大から見た駅周辺空間の在り方

リニア駅周辺
の目指す姿
(基本理念)

信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口

伊那谷ゲートウェイ としての駅空間

- ☆新技術を活用した演出で「伊那谷らしさ」を表現・発信
- ☆リニア沿線大都市の中にあって未来を予感させる高度な田舎（地方都市）
- ☆ローカルとグローバルの融合により世界と繋がる地域
- ☆伊那谷全体へ波及効果を創出する機能

機能を固定化しない空間利用

- ☆ニーズに合わせた活用ができる空間
- ☆機能と景観を共に満たす知恵（技術）の導入
- ☆未来の技術を取り込める空間
- ☆機能実現のための将来の技術革新を見据えた演出（仮設・暫定）による空間づくり

◆伊那谷各地の魅力にアクセスするための公共交通の充実

◆伊那谷各地における魅力づくりと連携

◆魅力ある伊那谷各地へ誘う紹介・体験機能

◆伊那谷各地の魅力発信

◆リニア秘境駅
豊かな自然空間に隠れた高度な機能性を有する駅空間
自然の中で生き続ける木づくりの駅、地域が育て上げていく駅空間

◆雄大な自然とハイレベルな人工物（リニア）が同居する駅空間

◆未来の技術革新を見据え、将来に備えた空間をもつ駅

- ・駅周辺地区に飯伊地域の伝統・文化ともいえる発酵と醸造(技術)についての体験施設が欲しい。
- ・飯伊地域の特色ともいえる独自の食と農を意識した交流機能。
- ・駅周辺地区に伊那谷各地に行ってみたくするような興味関心を高められる展示(見せ方)が必要。
- ・広域的な波及効果を与えられる周辺整備を考えないと、単なる駅前開発になる。
- ・小規模店舗が集積していると賑やかになる。小さな店舗が出店しやすい仕組みあればよい。
- ・駅利用者は来訪者と地元利用者であるが、南側の交流広場は何を目的にするのか。伊那谷各地にお金
が落ちる仕組みが必要。
- ・ターゲットとなる都会からの利用者のニーズ(何を望むか、何を魅力と感ずるのか等)のマーケットリサーチ
が重要。

- ・リニア駅周辺に全ての機能を集めると、来訪者は中心市街地や上伊那(伊那、駒ヶ根)へ行く理由がなくなり、想定していた伊那谷ゲートウェイとしての駅の機能と違ったものになる。
- ・コンベンション施設等は交流拠点になりうるが、駅前に造ればそこだけが目的地になってしまう。地域にと
って、施設をどこに配置すれば効果的であるかを考え検討すべき。
- ・駅へ来たら「他地域」にも行きたくなるよう、各地で魅力を持たなければ、交流人口拡大ではなく駅利用人
口拡大となる。
- ・施設を駅周辺に集めず、一定距離に配置することで、間にある店舗等にもお金が落ちる仕組みをつくる。
- ・駅周辺で完結することを狙うより、フィールドを広く取り、点である個々の取組(ビジネス)を繋ぐ方がよい。

- ・トランジットハブの機能は重要で、域外とのアクセスを良くすることと、伊那谷各地との交通機能の利便性
を高めることの両方の視点を持って欲しい。
- ・利用者がリニア駅から、伊那谷各地へどのように移動していくのかが関心事である。中心市街地から撤退
し、リニア駅周辺で客を集める考え方にならないためにも大切なことである。
- ・トランジットハブ機能やバス・レンタカーを使って、地域への波及効果をどうもたらしめていくのか。

- ・伊那谷各地での魅力発信をどのようにしたら、リニア駅が効果的な場所になるのか、駅前開発より、その
ことを意識することが大切である。

- ・機能性を求め過ぎると、他県のリニア沿線各都市と同じような駅となり埋没する。駅の配置は多少違って
いても、降りたときの印象が同じであれば勿体ない。
- ・交流の視点で考えると交通広場等のスペースが機能的すぎて殺風景で寂しい。
- ・機能的であるが旅情は感じないし、飯田らしさも感じられない。移動のための空間・施設が突然地域に現
れた感じがする。
- ・外見は、中央・南アルプスの森がリニア駅で繋がりに周辺に野生動物がいる「森の駅」、ただし、駅自体は機
能的。50年100年の計による駅空間が必要。
- ・駅は森の中だが、将来の技術を活用することで必要な情報は空間に浮かび上がってビジュアル化される
など機能的な空間。
- ・木造をベースに何年か毎に遷宮のある伊勢神宮の様な「自然の中で生かされている」、「巧の技術や文化
が承継され歴史的に繋がっていく」イメージの駅、地域として育て上げていくコンセプト

- ・「開発」と「自然環境保全」の相反する行為の対比により、ポジティブな印象をもたらす仕掛けづくり。地域の
全体的な魅力を押し上げるためのゲートウェイ。

- ・11年後には新たな技術の誕生で時代が変わるという認識が必要。従来型の魅力発信のスタイル(箱物)
では、他所と同じ駅になる。
- ・箱物は最低限として、芝生広場をベースに仮設建物で時代のニーズに対応。
- ・今の知識で考えると現実的なものしかできない。未来を見据えた発想で考えていかないと新たなものはつ
くれない。
- ・先のことについて、何が正しいとするかの判断が難しい。

1 1. リニア駅周辺整備に係る主な経過

リニア駅周辺整備に関しては、平成 25 年 9 月に J R 東海から駅位置及びルートが発表されました。その後現在までに、リニア駅及びその周辺整備については、平成 27 年 6 月にリニア駅周辺整備基本構想策定。平成 27 年 10 月からはリニア駅周辺整備検討会議を立ち上げ、基本計画の検討を進めてきました。

平成25年 9 月20日	J R 東海が、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書」公告
平成26年 3 月26日	長野県が「長野県リニア活用基本構想」を策定
平成26年 4 月23日	J R 東海が、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書」を国土交通大臣へ送付
平成26年 5 月30日	リニア駅周辺整備基本構想検討会議設置（第 1 回）
平成26年 8 月26日	J R 東海が、国土交通大臣に対し、工事実施計画の認可申請
平成26年10月17日	国土交通大臣が、工事実施計画を認可
平成27年 4 月	リニア駅周辺整備基本構想案パブリックコメント
平成27年 4 月30日	J R 東海が、リニア本線の中心線測量を開始
平成27年 5 月26日	リニア駅周辺整備基本構想検討会議（第 5 回）
平成27年 6 月 8 日	リニア駅周辺整備基本構想策定
平成27年10月14日	リニア駅周辺整備検討会議設置（第 1 回）
平成27年12月21日	リニア駅周辺整備区域（案）を北条地区へ提案
平成28年 4 ～ 5 月	アイデア募集
平成29年 1 月19日	リニア駅周辺整備市民説明会開催
平成29年 4 ～ 5 月	リニア駅周辺整備基本計画案パブリックコメント
平成29年 5 月 9 日	J R 東海が、リニア本線駅部巾杭設置開始
平成29年 5 月14日	リニア駅周辺整備市民説明会開催
平成29年 5 月31日	リニア駅周辺整備検討会議（第10回）
平成29年 6 月23日	リニア駅周辺整備基本計画策定

リニア駅周辺整備基本計画

発行年月：平成 29 年 6 月

発 行：飯田市

飯田市大久保町 2534 番地

電話 0265-22-4511（代表）

編 集：飯田市 リニア推進部

ホームページ：<http://www.city.iida.lg.jp/>
