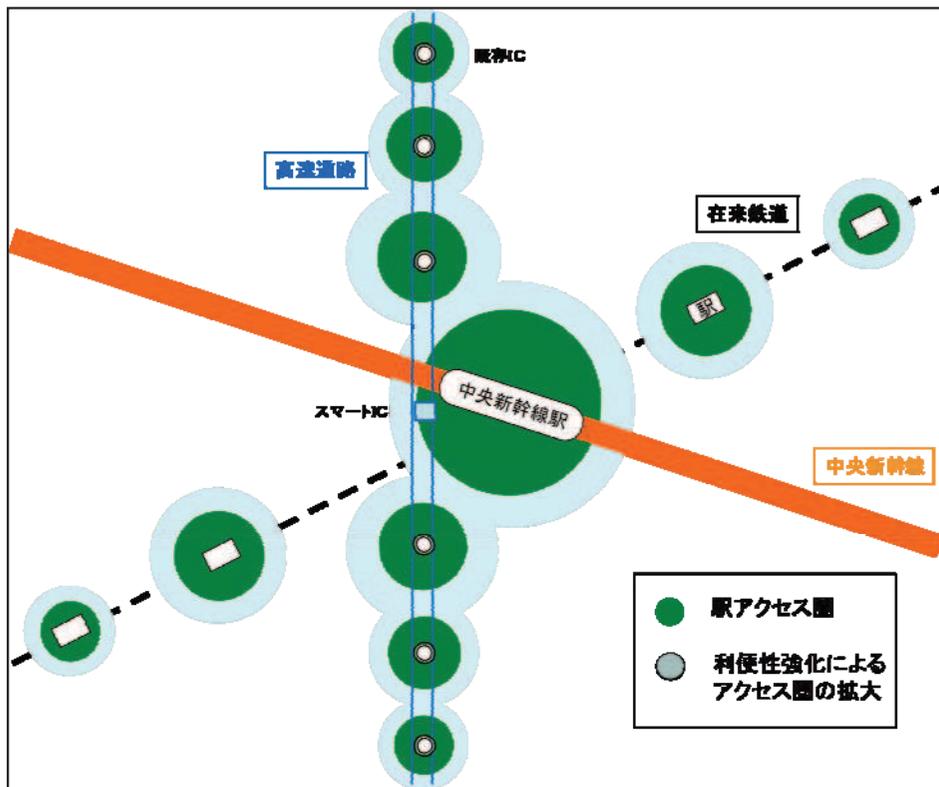


駅のアクセス圏拡大のイメージ

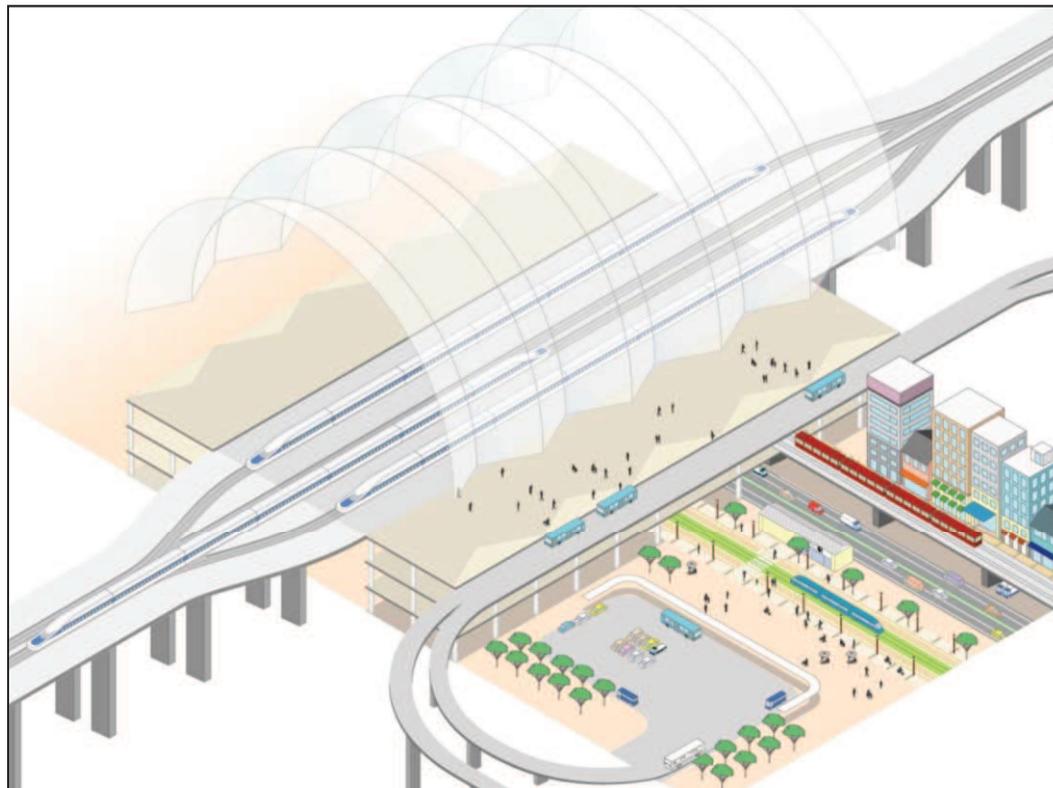
【駅アクセス圏拡大イメージ】



- 高速道路や在来線など既存交通機関との連携、乗り換え利便性を高める取り組みにより、中央新幹線駅のアクセス圏域を格段に拡大。

(「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」答申資料から)

【駅アクセス圏拡大のための駅及び駅周辺のイメージ】



- バスやタクシー、送迎用の自動車には、上下移動なく同一ホームで乗り換え可能。
- ロングランプなどにより、高速道路と直結。
- 高速バス路線やLRTが新設され、都市間、地域内の移動が容易に。
- 駐車場は駅の直下や周辺に整備され、パーク&ライドを容易に。

リニア駅を中心とした位置関係図



リニア駅周辺整備基本構想検討会議準備会 出席者発言要旨まとめ

”リニア”とは

新たな形態の事業

従来の公共事業型ではなく、JR東海が全額出資して行う民間活力による事業

国家戦略として側面

大規模災害に備えた国土強靱化、新たな成長戦略の軸

技術革新を活かす

リニアという新たな技術の効果を最大限に発揮する必要(中間駅を”高度なトランジットハブ”として機能させる)

リニアによる意識の変革

”距離と時間”というものに対して新たな価値観が生み出される。

明確なコンセプトと長期的な視点のもと検討を進める必要性

地域（飯田）らしさ

- 駅からの景観
- 今ある環境や地域の特色を活かした空間づくり
 - ・都会の人が癒されるような自然空間
 - ・文化資源の活用
- 飯田にしかないもの、飯田独自の取組み
 - ・新たな交通手段の提案
 - ・リニア見学スポットを造る

『リニアに乗ること』以外の需要を作り出すことができる。

- 飯田の全国発信
- 新たな観光資源の創出

につながる。

機能

リニアの高速性を損なわせないアクセス整備
(S I Cの整備、アクセス道路の整備)

J R 飯田線との接続

利用者や公共交通に必要な設備
(パークアンドライド、タクシールール等)

交流機能の充実
(人の集まる場所としての駅周辺整備)

など

規模

求める機能（施設）、利用者見込み、土地の制約などを踏まえた適正な規模

過剰な箱モノを造らない、必要最低限の開発

課題

【現状の課題】

- 地域公共交通の改善
- 地域農業の将来

【リニア開通後の課題】

- 今まで以上に定住の取組みが必要
⇒リニアという道具をどう使っていくか。
- 観光リピーターをいかに生み出すか。
⇒観光資源の見直しを早急に行い、戦略を立てること。

具体化してくために、整備の主体と役割を明確化することが必要

リニア駅周辺整備基本構想検討会議準備会 出席者発言要旨まとめ

〔H26. 5. 9〕

| 大区分 | 中区分 | 小区分(テーマ) | キーワード | 発言要旨 | |
|--------|---------------|------------------|--|--|--|
| 総論 | リニアとは何か | 新たな形態の事業 | 民間活力 | ・ 従来の事業は公共事業として国などが出資する形。今回はJR東海が全額支出する民間活力による事業。 | |
| | | 国家戦略としての側面 | 国土全体のリダンダンシー | ・ 大規模地震といった災害のリスクを小さくし、活動の継続性を担保するという国土全体のリダンダンシー(多重性)を高めるための事業。また、リニアを軸として成長と新たな活力につなげる。 | |
| | | 新たな技術を活かすために | 高度なトランジットハブ | ・ リニアにより実現する超高速性を最大限に発揮するため、全く新しい結節を考えていく必要がある(中間駅を高度なトランジットハブとして機能させる)。 | |
| | | リニアの整備効果を広めるために | 効果の波及 | ・ 上記の3点を踏まえ、それぞれの地域の中間駅を起爆剤として、その効果をどう波及させていくかを考えること。 | |
| | | | 「行って来られる」 | ・ リニアによって人が流出するのではないかと懸念があるが、東京や名古屋といった都市圏との距離・時間は縮まるので、あえて居住を移さなくても「行って来られる」という考え方もできる。 | |
| | | リニアによる意識の変革 | 定住 | ・ 一方で、転勤等の都合で都市圏からこの地域に居住していた方が、移住しなくてもよくなるという面もあるため、今まで以上に定住に対する取組みが必要になる。 | |
| | 整備促進に当たっての留意点 | | 明確なコンセプトと長期的な視点の必要性 | 明確なコンセプト・長期的な視点 | ・ 有識者をはじめ地区や団体代表等の皆さんの意見がある中で、どのような形でリニア駅ができていくのか、特に短期的な視点ではなく、明確なコンセプトのもと、長期的な視点で見ていく必要がある。 |
| | | | 整備の主体と役割の明確化 | 事業主体の明確化 | ・ 今後、議論が具体化していく中で、個々に「誰が主体となって何をやっていくのか」という部分が大切。そこでの県の役割というものについて検討を進めていきたい。 |
| 駅周辺の機能 | 交流機能 | 交流機能(人が集まる空間)の視点 | 人が集まる場所 | ・ リニア駅を利用者だけの駅と捉えず、日頃から人が集まるような場所、リニアの利用にかかわらず、地域に住んでいる人が集まる場所にするという視点も必要ではないか。 | |
| | 交通結節機能 | 飯田線との接続 | 飯田線 | ・ 岐阜県、山梨県の中間駅との横の連携のほかに、長野県の北部地域との縦の連携も大切。そのための重要な道具となるのが「飯田線」である。これを活かすためにもリニアと飯田線をどこかで交わせる必要がある。JR九州の新幹線のように、高速交通を使って遠くから早く来た乗客が在来線に乗ってゆっくりと楽しむといったことができればよいのでは。 | |
| | | 駅へのアクセス整備 | 高速交通網への接続 | ・ 中央道に速やかに乗り換えられる体制が無いとリニアの効果が薄くなってしまふ。SICをはじめ高速交通網への接続に関する整備を行い、移動の高速性を担保するようにしないと、「長野県の南の片隅にある駅」になりかねない。 | |
| | | 交通結節機能整備の方向性 | 交通結節機能の強化 | ・ 社会資本整備として、具体的にはリニアの交通結節機能の強化を図っていきたいと考えており、今後、市をはじめ関係機関との協議をしていくことになる。 | |
| 駅施設 | タクシープールの整備 | タクシープール | ・ 駅周辺の整備に当たっては、平面的にはタクシープールというものは必要であり、これは10数年先でも需要は変わらない。 | | |

リニア駅周辺整備基本構想検討会議準備会 出席者発言要旨まとめ

[H26. 5. 9]

| 大区分 | 中区分 | 小区分(テーマ) | キーワード | 発言要旨 |
|-----------------|-------------------|--------------------------|-------------------|--|
| 駅周辺整備の方向性と地域らしさ | 駅周辺整備の方向性(駅周辺の規模) | 今ある環境を大事にする駅 | 田舎の風景 | <ul style="list-style-type: none"> 座光寺地域では、リニアを見据えた地域づくりの基本方針を作成したが、その中で一番出された意見が、「周辺にビルができるような駅周辺は悲しい」ということであり、地域の特色である都会にない田舎の風景といったようなものを大事にする駅であって欲しいというものだった。 |
| | | 環境や文化資源を活かした整備 | 環境・文化資源 | <ul style="list-style-type: none"> 上郷地域では、リニアに関する基本構想・基本計画を策定したが、特に若い方にアンケートを実施したところ、「環境を破壊するようなことはして欲しくない」、「文化資源の保存や活用もして欲しい」旨の回答があった。 |
| | | 最低限の駅周辺整備 | 大きな不安 | <ul style="list-style-type: none"> 上郷北条地域は約400戸の世帯があるが、今回の駅が地域を斜めに真っ二つに横断するという状況にあり、住民の中には非常に大きな不安を抱えている方もいる。 |
| | | | 必要最低限 | <ul style="list-style-type: none"> 住民の意見をまとめると、土地も狭いということもあり、「最低限の駅周辺整備にして欲しい」という声が多い。 基本的には、原風景を残した開発で、施設にしても必要最低限のもので、あとはアクセス道路をきちんと整備すればよいのではないかと。また、市の基本姿勢でもある「市街地は2ついらぬ」ということを踏まえると、あくまでもリニア駅周辺は交通の結節点でよいのではないかと。そうすれば駅から広い範囲に発展し、山なみが眺望できる駅前ができるのではないかと地元から出ている。 |
| | | 駅を中心とした地域全体の発展 | 効果的な提言 | <ul style="list-style-type: none"> 経済団体の中でもリニアについて検討する団体が複数あったが、効果的に提言をしていくために、伊那谷や木曾谷を含めて1つにまとめた(伊那谷・木曾谷経済開発協議会)。 |
| | | | 地域全体の発展 | <ul style="list-style-type: none"> まだ団体として意見を提言する段階までできていないが、リニアの高速性を活かした形で駅を中心に地域全体を發展させていくことが大事である。従って、駅の周りに箱モノやビルを造るといったことではなく、少し広い範囲で考えていくことが必要。 |
| | 地域(飯田)らしさの創出 | 駅からの景観の重要性 | 駅からの景観 | <ul style="list-style-type: none"> 地域らしさを考えるに当たっては、駅舎のデザインも大切だが、駅を降りたときに見える景観も重要。九州の湯布院の駅は、まちと景色が一体となった素晴らしい景観となっている。 |
| | | | 「これが飯田だ」 | <ul style="list-style-type: none"> 訪れた人に「これが飯田だ」というようなものを見ていただければ、本当に良い駅になるのではないかと。 |
| | | 交通需要の考え方と地域らしさの創出についての提案 | 本源需要 | <ul style="list-style-type: none"> 交通需要には、①アクセスを目的とした交通手段としての需要と②駅や電車そのものを見たいといったものから生まれる需要(本源需要)があり、②の観点からのアプローチも大切。例えば、駅構内に入れなくても、外側からリニア見ることができるポイントがあれば、リニアを見ること自体を売りにできるのではないかと。 |
| | | | ここでしか見られない、体験できない | <ul style="list-style-type: none"> 飯田らしさ、長野県らしさ、南信州らしさというものをどうアピールしていくかが必要。例えば、南アルプスの眺望や部分的にフードが外れるポイントなどを前面に出し、ここでしか見られない、ここでしか体験できないというのが創出できれば良いのではないかと。 |
| | | 現環境を活かした空間づくり | 癒しの場の提供 | <ul style="list-style-type: none"> 飯田らしさという面では、「癒しの場を提供できるのではないかと」という意見もあった。豊かな歴史資産もあり、都会の方がリフレッシュして帰れるような、空間が作れるのではないかと。 |
| | | | 森林公園 | <ul style="list-style-type: none"> 例えば、地域密着型の森林公園を整備し、そこへリニアに乗ってきていただくといったような、できるだけ開発をしない、環境を活かした形の中で駅ができればよいのではないかと。 |
| | | 駅からの新たな交通手段の提案 | カーシェアリング | <ul style="list-style-type: none"> まだ課題もあるものの、カーシェアリングの仕組みなどは将来を見据えて考えた場合、少し考えてみてもよい。 |
| | | | 飯田のオリジナリティ | <ul style="list-style-type: none"> SICなどの交通結節機能部分の取組みに加え、今は無いけれどこんな車の使い方があるのではないかとといったような提案を出していただき、それが他の地域には無くて飯田にはある(オリジナリティ)といったことになれば、非常に魅力的な駅になってくる。 |

リニア駅周辺整備基本構想検討会議準備会 出席者発言要旨まとめ

[H26. 5. 9]

| 大区分 | 中区分 | 小区分(テーマ) | キーワード | 発言要旨 |
|-----------------|------------|----------------|--|---|
| 地域の課題とリニアの可能性 | 地域の課題 | 地域農業が抱える課題 | 農業従事者の減少 | ・ 少子高齢化が進む中、農業従事者が減少している現状があり、地域の農業をどう守っていくかが大きな課題である。 |
| | | 地域公共交通が抱える課題 | 乗客の減少 | ・ 地域の公共交通については運営が非常に厳しい現状にあり、このまま乗客が減少すると、リニアが開通した時に路線バスが無くなっているということにもなりかねない。タクシーも含めた地域内の二次交通をどう考えていくか、現時点の課題を解決していかないと難しい。 |
| | | リニア開通後の観光面での課題 | 観光リピーター | ・ 観光客も一度は来てくれるかもしれないが、その後、リピーターを生み出せるかどうか観光事業者にとって大事である。 |
| | | | 観光資源の棚卸し | ・ 観光資源の棚卸しが重要であり、他の地域との競争力について真剣に考え直さないといけない。速やかに戦略を立て、リニアをどう活用していくかを考えないといけない。 |
| | リニアによるメリット | リニアの与える影響 | 交通手段の変革 | ・ 観光事業にとって、交通手段の変革や制度の変更というのは非常に大きな影響を受ける。リニアによって早く来ることができるようになれば、非常にメリットが大きい。 |
| | | リニアの生み出す可能性 | 農業スタイルの変化 | ・ リニアの生み出す可能性として、外に出て行った方が短時間で帰ってこられる環境になれば、家は都会にあるけれども週末には地元に戻って農業をやるということができるようになるかもしれない(農業スタイルの変化)。そうすることで、休みの際の憩いの場として自然を楽しむこともでき、荒廃農地といった課題もある中で自然を守っていくことができるのではないかと。 |
| リニアを通じての飯田地域の発信 | | 全国発信 | ・ 現状、信州と聞いて飯田を思い浮かべる人は非常に少ないのではないかと思うが、リニアは飯田というものを全国に発信できる良い機会であり、そういった点で大変期待をしている。 | |

構想の基本的な考え方の整理

リニアは民間活力による
新たな形態の事業

リニアは国家戦略
(国土強靱化)の側面

リニアの中間駅は
高度なトランジットハブ

リニアは距離と時間に
新たな価値観を生む

リニア時代の地域の『課題』

課題

- 少子化に伴う人口減少社会への対応(交流人口の拡大から地域の活性化へつなげる方策の検討)
- 伊那谷の製造業・観光・農業・環境などといった地域らしさを活かしたまちづくりの推進
- 広域的に分布する観光資源や文化資源を活用した地域振興の展開
- ひとを呼び込むための新たな観光資源の創出
- 市内及び周辺地域との交通ネットワークの充実
- 地域公共交通の改善と活性化
など

リニア駅周辺に求められる『視点』

① 乗換機能としての視点

- 高度なトランジットハブ(交通結節)機能
- 広域交通の核となる機能

② 地域らしさとしての視点

- 地域の玄関口に相応しい魅力的な駅
- 大都市圏・世界との交流
- 地域振興や観光の拠点
- 座光寺・上郷地区等の文化資源の保存活用
- 新たな市街地を拡散的に形成しない考え方
- 新たな玄関口として良好な景観・緑を育成

③ 新たな付加価値を生む視点

- 環境都市に相応しい駅及び周辺整備
- リニア見学スポット
- 新たな交通手段(2次交通)

地域間の連携や個別の施策での対応

リニア駅周辺整備に当たっての具体的な 検討事項 (『課題』と『視点』を踏まえて以下の点を検討)

① 交通結節

- 拠点へのアクセス整備
- JR飯田線のアクセスと乗換機能の整備
- 高速バス・路線バス・タクシーとの乗換機能の整備

② 道路網

- 中央自動車道とのアクセス整備(高速性を損なわないためのSIC・アクセス道路)
- 国道153号アクセス整備
- 乗換機能(駐車場、送迎、来訪者、P&R、レンタカー)の整備

③ 駅周辺整備等

- 人が集まる場所としてのサービス機能や交流機能の充実
- 新しい玄関口にふさわしい駅からの景観や土地利用の誘導
- 適正な規模(どこまでを駅周辺とするか)
- 防災機能
- 高架下空間の活用の考え方