

第1回リニア駅周辺整備基本構想検討会議議事録（出席者発言要旨）

[H26.5.30/15:00 開始]

➤ 会議次第「2 あいさつ」

発言者名	発言要旨
<p>牧野市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回リニア駅周辺整備基本構想検討会議の開会に当たり、一言ご挨拶申し上げます。 ・日頃から当市の市政経営にあたり、多大なご協力を頂戴している皆様方に対し、まずもって御礼申し上げます。また、本日は、ご多用中にもかかわらず、当検討会議を開催したところ、お集まりをいただき重ねて御礼申し上げます。 ・さて、ご案内の通り、リニア中央新幹線計画については、4月23日にJR東海から国土交通大臣に対し「環境影響評価書」が提出され、いよいよ環境影響評価の手続きも最終段階を迎え、事業着手が視界に入ってきているところ。 ・飯田市としては、引き続き、JR東海に対し生活環境や自然環境への影響に対する地元関係者の皆様方の不安や心配を払拭していただくよう、真摯な対応をお願いし、市としても全力を挙げて取り組んで参る所存。 ・リニアに関しては、平成22年に南信州広域連合において、多くの郡市民の皆様に参加いただく中で、リニア時代を見据えた地域づくりの基本的な指針となる「リニア将来ビジョン」を策定したところ。 ・飯田市は、他県のリニア沿線都市に先行し、リニアを活用した地域づくりを進めるために、第5次基本構想・基本計画において、このリニア将来ビジョンを整合させる形で再構築をし、それを、平成24年度からの後期基本計画として整備をした。「小さな世界都市」あるいは「多機能高付加価値都市圏」というリニア将来ビジョンが掲げる都市像を具現化すべく、様々な事業を実施してきているところ。 ・そういった意味では、飯田市においては、第5次基本構想・後期基本計画そのものが、リニア活用のための基本構想としての位置づけも持っているわけであるが、さらにリニア開業までの長期間を俯瞰する上では、リニア効果を活かすための全市的な取り組みを明らかにしていくための工程表が必要であるという考え方から、飯田市リニア推進ロードマップの策定をしてきているところ。 ・ロードマップにおいては、リニア本体に関する事業を柱1とし、駅周辺整備やアクセス道路等の社会資本整備に関する事業を柱2としている。そして、その上で戦略的な地域づくりを進めていこうということを柱3に掲げている。

・当検討会議は、柱2の社会基盤整備関連事業の中核をなす駅周辺整備について、ご議論、ご検討をいただきたく設置をするものである。

・こうしたリニアを活用した地域振興の取り組みを先行的に続ける中で、昨年9月にリニア駅が上郷飯沼北条地区に設置されることが明らかになった。

・リニア時代を見据えて、以前から精力的に取り組んでこられた座光寺地区はもとより、上郷地区や北条地区においても、リニアに関する特別委員会を設置いただき、焦眉の急である環境影響評価への対応等に精力的に取り組んでいただいております、改めて敬意と感謝を申し上げます。

・一方、市としても、駅周辺整備について検討を進めてきており、昨年11月に発表した「リニアを見据えた都市構造」においては、飯田市土地利用方針を踏まえる形で、リニア駅を広域交通拠点として明確に位置づけたところ。

・また、昨年度の夏には「県リニア活用基本構想」が策定され、その中で駅周辺整備のあり方に関する県としての考えも示された。

・更には、JR東海より環境影響評価書が国に提出され、事業着手が具体的な視野に入ってきた現況であることから、このたび駅周辺整備について、検討を始めて参りたい。

・本日までご出席をいただいた地元の代表の皆様方はもとより、市内の経済団体の皆様方、交通事業者の関係の皆様方、さらには県あるいは広域連合をはじめとする行政関係機関の皆様方のご協力をいただきながら、伊那谷全体としての意見も十分に踏まえさせていただき、具体的な駅像を検討していくことができると考えている。

・また、駅周辺整備について、先ほどから申し上げているところのリニア将来ビジョンにおける理念を踏まえ、そこに掲げる都市像の実現に向かうものとなるよう、リニア将来ビジョンの策定に携わっていただいた有識者会議の皆様方から、座長をお務めいただいた小澤一郎先生はじめ、瀬田史彦先生、大西達也先生にも、学識経験の立場で今回の会議にご参画をいただいているところ。三人の先生方におかれましては、引き続きご指導のほどをよろしくお願い申し上げます。

・今回の会議におけるスケジュールとしては、会議での議論や検討内容について、十分に踏まえさせていただき、その上でパブリックコメント等必要な手続きを経ながら、最終的には年度内を目途に基本構想の策定ができると考えている。

・本日は、準備会の検討内容も踏まえての会議となるが、今後の当会議での議論を充実したものにするよう、検討すべき事項を委員間で整理・共有いただくことをお願い申し上げます。

	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアの整備効果を、最大限、地域振興につなげていくためにも、駅周辺の整備のあり方は大変重要である。委員各位におかれては、それぞれのお立場から積極的にご発言をいただくようお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。
--	--

➤ 会議次第「3 会議設置要綱について」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	<ul style="list-style-type: none"> ○資料1（当会議の設置要綱）により説明 ⇒ 承認 ※承認後、牧野市長退席

➤ 会議次第「4 報告事項（1）～（3）」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	○資料2、4により説明
県リニア推進振興室	○資料3により説明

➤ 会議次第「5 協議事項（1）リニア駅周辺整備基本構想策定のスケジュールについて」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	<ul style="list-style-type: none"> ○資料5により説明 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 『STEP1』 構想策定までのスケジュール感を共有の上、構想の基本的な考え方や会議の進め方等の確認と方向性の整理を行う。 ➤ 『STEP2』 会議は秋頃開催予定。それまでの間に実務者による作業部会において、駅に求められる機能や駅空間の利用、配置等について具体的に検討する。また、必要に応じ関係団体等にも意見を求めている。 検討会議では、部会での検討結果の報告を踏まえ、構想素案について検討する。 ➤ 『STEP3』 会議は年明け以降開催予定。最終的な構想（案）を提示し、今後の工程も含めた見込みについて説明する。 ➤ 『リニア中央新幹線の動き』 環境影響評価の手続き→工事実施計画の申請・認可→事業着手となり、その後、事業説明会等をはじめとする地域関係者への説明が開始される見込みである。

<p>飯田市</p> <p>佐藤委員 (飯田市副市長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今の説明について補足させていただく。 ・会議については、JR東海の動きや検討の進み具合に応じ、各ステップで複数回開催することも想定している。 ・委員の皆様におかれては、お忙しい立場でいらっしゃるのでは、会議の開催時に全員が集まるのは難しいかもしれない。作業部会での検討が重要になってくると考える。
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (公財)都市づくり パブリックデザイン センター理事長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・議論の状況を見ながら、委員間で考え方を共有しながら、3回という回数にこだわらずに、実務的に考えていくということ。
<p>経済団体等関係者</p> <p>萩本委員 (長野県経営者協会 飯田支部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当検討会議の検討結果については、どのくらい拘束力があり、最終系に至るのか。こういう形で議論をすると、特定の者の意見に引っ張られ偏ったイメージが作られる可能性もある。 ・よって、プロの見方や提案を組み込んで聞く必要があると思うが、そのような余地はどこかの時点であるのか。 ・地域固定の人たちが地域だけをイメージして議論し、最終的な駅や駅周辺の形が見えてくるのか疑問もある。この議論の中だけで出てくることにこだわらない道筋もあってもいいのではないかと。
<p>飯田市</p> <p>佐藤委員 (飯田市副市長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアの開業は10年以上先の話であり、ここで決めた内容を固めて今後変更しないというのは現実的でない。 ・専門的視点という意味では、今後の運営に当たっては、他県の新幹線駅の構想策定等について知見を持っている専門のコンサルタントにサポートに入ってもらいたいという予定である。 ・また、駅周辺となる地元の皆さんの懸念として、どこまでが開発の範囲になるのかということがあると思うので、今年度中に答えなければならぬと考えている。 ・駅周辺の具体的な構造物やその配置等はこの先も動かしながら考えていくことになると思うが、駅周辺整備に当たってはボリューム感やその範囲といったものには大体の目途をつけて示し、地元の皆さんが生活設計をする上での目安が立てられるようにしたい。
<p>経済団体等関係者</p> <p>柴田委員 (飯田商工会議所会 頭)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各委員はそれぞれの立場で出席しており、色々な構想を個々に発言することになると思うが、今後の会議においては、実務者による作業部会での検討というものが非常に大事になってくると考える。 ・作業部会の中で、プロの方あるいはコンサルタントの意見が構想に反映され、この会議の場に上がってくると理解でよいか。

<p>飯田市</p> <p>佐藤委員 (飯田市副市長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・そういうことになると思われる。具体的な図面を見ながらの検討というのは作業部会で行い、その結果を会議の場でお示しし、議論いただくことになると思う。 ・今年度は基本構想を検討するというので、少なくともこういった機能は欲しい、また、結果的にどのくらいの土地利用になりそうだといいようなことを決めていくことになるだろう。
-------------------------------------	--

➤ 会議次第「5 協議事項（2）リニア駅周辺整備基本構想の基本的考え方について」

<p>発言者名</p>	<p>発言要旨</p>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<p>○（資料6により説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 『駅のアkses圏拡大のイメージ（1ページ）』 国の交通政策審議会において示されているリニアの中間駅に求められる「高度なトランジットハブ」という概念のイメージ図。（後ほど小澤会長から説明） ➤ 『リニア駅を中心とした位置関係図（2ページ）』 リニアルートの実線部分は明かり区間、点線部分はトンネル部となる。なお、当図面は、あくまでも概略を示したものであり、十分な精度をもって作成されているものではないことに留意。 ➤ 『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（3～6ページ）』 5月9日（金）に開催した準備会での出席者発言要旨を取りまとめた資料（3ページが4～6ページの内容をワンペーパーに取りまとめた資料となる）。 ➤ 『構想の基本的な考え方の整理（7ページ）』 3～6ページの意見を踏まえた上で、飯田市としてこれまで検討してきた内容を加える形で再整理した資料。 課題について、リニア駅周辺整備に求められる視点を踏まえ、具体的な点を検討する。この検討事項が、検討会議において議論・検討される部分になると思われるため、本日はこの資料を中心に、議論をいただきたい。
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (（公財）都市づくり パブリックデザイン ンセンター理事長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・『駅のアkses圏拡大のイメージ（1ページ）』についてだが、これは「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」から引用されており、この小委員会の答申に基づいて、リニアの手続きが進んできている。 ・この答申の中に、中間駅を高度なトランジットハブとして、是非整備してほしいということが書かれている。 ・これは、リニアが超高速の交通手段になるため、それによって生じる効果をより広く当該地域の周辺に及ぼしていくには、リニア駅が地

	<p>域においても高速交通体系の中心的な核、交通の拠点となるべきであるという意味である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このことを考慮すると、地域における高速交通を担当するものとして、1つは中央高速道路が考えられる。 ・中央高速道路の利用対象としては、公共交通機関としての高速バスと、自家用車などの自動車交通が考えられ、高速道路とリニア中央新幹線の駅の結節性を高めることが重要となる。 ・リニアからの乗り換えについては「できるだけバリアフリーで連続性をもってスムーズに、かつ短時間に乗り換えができる（シームレス）」ということを考える必要がある。 ・（地域における高速交通を担当する部分として）もう1点考えられるのが、鉄道系である。即ち、地元鉄道との交通結節機能の強化が重要となる。 ・先ほどの県の構想にもあったように、飯田線の活性化、利便性の向上につながるよう、リニア駅に近いところで飯田線の新駅についても検討をしながら、在来鉄道とリニアの結節性をより高めて乗り換えもスムーズにしていくことが求められている。 ・続いて、各委員から順番にご意見をお願いしたい。
<p>学識経験者</p> <p>大西委員 (日本経済研究所調査局長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアのインパクトについて2点、お話をさせていただきたい。 ・リニア駅ができることで何がかわるのかということについては、飯田市だけでなく南信州まで広げた地域で何がかわるのかということを考え、機能等を検討していくべきである。 ・そのことを踏まえた上で、まず1点目として、「人の流れが変わる」ということがあげられる。 ・リニアにより移動時間が短くなるため、早く来て早く帰ってしまう可能性もあるが、一方で、滞在時間が沢山とれるということも考えられる。 ・また、移動時間の短縮は、人の動きだけではなく、日本人の暮らし方や住まい方にまで変化をもたらす。 ・東京など首都圏では、通勤時間に一時間以上要することが特別なことではないが、例えばそういった方々に対して新しい暮らし方を提案できるとすれば、地域に新しい魅力や可能性が生まれてくるのではないか。 ・続いて2点目としては、「誰のためのリニア駅か」という発想である。 ・リニアの乗降客のためというのはもちろんのことだが、それ以外の人にとって意味がない駅になっていいのだろうか。 ・リニアを降りたときに景色以外に何もないというのは、あまりにも

	<p>つたいない。待合室や賑わい施設も乗降客のためだけのものを造るとすると、採算的には成り立たないだろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降客だけを対象とした、全国の在来線と接続されていない新幹線駅では、駅周辺だけでなく駅構内の機能も失われつつある。乗降客だけではなく、地元の方々の買い支え、食べ支えといったものがないと、賑わい施設などは成り立たないのではないか。よって、リニア駅は乗降客ためだけの場所にはいけないと考える。 ・また、今回の色々な資料を見て若干気になったのが、視点が少し観光に偏りすぎてないかということである。 ・リニアによって東京や名古屋との関係が変わるということは、この南信州と日本全国、そして世界との関係が変わるということである。そうなってくると、観光はもちろんのこと、それ以外のビジネスチャンス、特に南信州地域に立地している産業やものづくり、場合によっては農業なども含めて、ビジネスを通じた関わりを、リニア開業までにどう作り、継続していくかといった視点も入れた方がよいのではないか。
<p>学識経験者</p> <p>瀬田委員 (東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・資料2の2ページにある「リニア実現時の飯田市 90 分圏のひろがり」の部分をもう一回ご覧いただきたい。私は大都市圏の国土計画の研究をしているが、これだけの大きさの都市圏ができるというのは、世界でも初めてのことになると思う。従来の新幹線であっても、東京・名古屋間はいくら早いといっても1時間40分くらいかかるため、別の都市圏だった。ところが、リニアが繋がることによって、1つの大都市圏になる。 ・この意味は非常に大きく、今後の地域のあり方にも関係してくる。 ・リニアが名古屋から大阪まで開通するかどうかにもよるが、将来は東京から名古屋辺りの東海道メガリージョンを中心に発展をしていくのではないかという予測があるが、飯田は幸運なことにその中に入っている。長野県の南を通っているという意味では、県にとっても非常に大事なポイントとなると思う。言い方はあまり良くないが、勝ち組になれる可能性が高い。ただし、あくまで可能性が高いというだけで、そうなれるかどうかは分からない。 ・そこで重要になってくるのが、資料6の7ページ目にある「地域らしさとしての視点」である。 ・リニアや三遠南信道路ができた際には、各都市圏がつながることになるが、それだけ大きな都市圏が構築されると、その都市圏内に同じような特色をもった地域が出てくる。例えば、「自然が綺麗だ」ということをアピールするとなると、リニア中間駅のできる山梨県や岐阜県だって似たようなことを考えているかもしれない。

	<ul style="list-style-type: none"> ・そういった中で地域らしさというのを考えた場合に、やはり長野でないとできない、あるいは飯田、南信州でないとできないというものをしっかり打ち出し、差別化していかないといけない。1つの大都市圏になるわけだから、大都市圏のほかの場所にあるものを提供しても仕方なく、場合によっては、他の方が良いだろうということになってしまう。 ・例えば山梨県駅との比較では、東京からは山梨の方が近いので、同じことをやったら、山梨県駅の方がやはり強いかもしれない。山梨県駅も似たようなことを提供するけれど、飯田の方が実は優れている、または、山梨にはない岐阜にもないが、飯田に来ればある、南信州に来ればあるというものを、一つでも多く、しかもそれを地域の資源から探していくということが非常に大切。 ・それができるかどうかというのが、本当の意味で人口減少社会の中で飯田、南信州が発展していくかどうかの境目になる。 ・リニアの開業まではまだ十数年考える時間があるので、今のうちから探し、育てていくことが重要になってくる。
<p>経済団体等関係者</p> <p style="text-align: center;">柴田委員 (飯田商工会議所会 頭)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア活用の基本構想を考えるに当たっては、様々な視点があると思うが、この会議に限って言えば、駅周辺をどうするかという点にポイントが絞られることになる。 ・そうすると、パーク&ライドだとすれば、パークをどのくらいの広さにするか、レンタカーが要るだろうとか、誰が発言しても大体同じものが出てくると思う。 ・この会議には地元の方もおられるが、リニア駅のできる地域は市街地化してきており、現時点で相当建物などが密集してきている。どの辺まで開発していかれるのかということも考えなくてはならない。 ・面としての広さが十分に取れないとするならば、パーキングを何階層かにすれば範囲を狭めることもできるし、駅を中心として全体を発展させるということになれば、アクセスということが非常に大事になってくる。 ・アクセスを考慮しながら、その結果として駅前をどうするかといったことを検討していければよいのではないかな。
<p>経済団体等関係者</p> <p>矢澤委員(みなみ信州 農業協同組合長)代理 遠山氏 (同組合リニア推進 室室長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・代理として発言をさせていただくがご容赦いただきたい。 ・農業に関しては、高齢化に伴う農業従事者の減少に対し、週末農業や定住農業といった新しいスタイルに取り組んでいくという方向性になるだろう。 ・リニア駅のできる地域は非常に住宅が密集しており、お住まいの方々には大変な問題であろうかと思う。よって、地元の意向は尊重されるべきで、相当コンパクトで必要最低限の駅周辺というご意見はそ

	<p>のとおりだと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR九州の新幹線駅の中には、駅前を公園として整備している例もあり、そういった事例も参考になるのではないかと。この地域は豊かな農業基盤があり、それをコンパクトに活かすという方向性がよいのではないかと。 ・また、何かの折に目にしたが、飯田市動物園の集客が非常に伸びているとのこと。規模を大きくしたりすることなく、器は小さくとも利用者の目線で機能を考え、工夫や努力をして改善につなげているという好例だと思う。農業もそうだが、住民の方々と地域づくりを一緒に進めていければよいのではないかと。
<p>経済団体等関係者</p> <p>萩本委員 (県経営者協会飯田支部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・手法の点で話をしたい。 ・これだけ巨大なテーマに対して、解を求めるとするのは実は大変なこと。その中で論点を細やかに整理するということがとても大切。 ・例えばトランジットハブを考えると、入ってくる部分と出ていく部分と2つの側面があるわけだが、これを同時に論議しても、あまり意味がない。別に論議をするという手法が必要。 ・例えば、飯田で乗り換えるということテーマにしたとすれば、地元の方は「あそこへ行って車をどこへ止めたらいいか」ということを考え、また、同じ駐車場でも、「止める場所は十分にあるか」、「止めたところから駅は近いのか」といった論議になると思う。 ・逆に都会から駅に来たときには、「別の場所に移動したいが、ここはレンタカーがあるのか」、「タクシーはあるのか、乗り換えのバスはどうか」というように、同じ乗り換えでも立場を変えると全く話の行き先が違って来る。 ・この地域の方が都合よく都会に出られるようになったという視点だけでなく、都会から見たこの町はどういう位置づけなのか、東京や名古屋にとって飯田は何なのかという視点をしっかりしておかないと、最後にいって混乱を招くことにもなりかねない。 ・よって、初期の段階で論点を整理するということをしっかりやるべきである。
<p>経済団体等関係者</p> <p>中田委員 (県中小企業団体中央会下伊那支部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアで外から来る方々にとって一番大事なのは、駅を降りた瞬間の景観だと思う。この瞬間にその街のイメージの大部分が刷り込まれてしまうというくらい非常に大事なこと。 ・しかしながら、リニア駅のできる地域は、郊外型の商業地域になっており、これは、日本の地方都市どこも全くと言っていいほど同じ景色である。 ・よって、いわゆる信州のローカル都市らしい特徴ある、魅力のある

	<p>周辺整備、まちづくりというのは非常に難しい土地であると思う。これが飯田駅の周辺であれば、全国でもいくつしかない碁盤の目の街並みが既に昔からできあがっているため、これを活かしたローカル都市らしい周辺のまちづくりということが十分可能である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しかし、そういう訳にもいかないため、特徴のある整備という意味では、例えば、思い切って駅ビルとして 200～300 メートルのタワーを立ててはどうか。タワーからの眺望は素晴らしいものになる。 ・また、眺望という観点から考えるなら、ヘリコプター観光ということをやってもいい。法律的に可能なかどうか、あるいは投資金額的に可能かどうかは専門家でないので分からないが、そのくらいのことを考えない限り、従来の平凡な観光地構想では、最大の目玉である観光客を大幅に増やすということはできない。
<p>公共交通事業者</p> <p>鈴木委員 (県タクシー協会下 伊那支部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の開発ということに関して言うと、リニア駅のできる上郷地区というのは、交通の面では郊外型の渋滞地域であり、そこを再開発していくのが非常に難しく、また、再開発するだけの面積もない。 ・そこで、駅からの専用道路を造るなど交通機関の結節を整え、車両を誘導してほかのところへ持っていき、駅ではない別の場所をスタート地点とし、そこを整備するということを検討してみても面白いのではないかと考える。今の上郷地区をどう開発するというのではなくて、駅からどう移動させ、集めたところをどうするかということを考えてもいいのではないか。 ・また、トンネルの掘削した際に生じる残土を処理した跡地について、企業誘致なども考えていってはどうか。 ・道路については、スムーズな移動ができるよう整備をお願いしたい。 ・全国に飯田市という名前が発信できる体制を整え、強力に進めていって欲しい。
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>湯澤委員 (座光寺地域自治会 会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアが開通した後、この地域が生き残るには、地域の自然を活かし、都会の人たちが来て癒される環境をしっかりと保持していくことが大事である。そういうことがリピーターに繋がっていく。 ・また、土日に来て農業をするといった就農体験ができるような環境を作っていくなど、あえて何か特別なものを造らなくても、今のこの地域の良さをそのまま持続していけば、必ず都会の人は振り向いてくれるのではないか。駅というものは、そういうものを連想させるような駅前であって欲しい。 ・よって、スペース的に造れないからといって、高層の駐車場やコンクリートの構造物が前にあるということとは相容れない。 ・駅へ降りてみたら、「これは奥が深く、もっと訪ねてみたい」というような駅前であって欲しいし、そういうコンセプトを持った駅の整

	<p>備のあり方というのが大事である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先ほど、景色という話があったが、座光寺の場合であれば、5分くらいのところに、ちょうど中段で天龍川を見られる格好の場所があり、また、国から史跡指定を受けた恒川官衙遺跡といった歴史文化遺産も豊富にあるので、そういったところを一日歩くことによる癒しの環境は十分提供できると考える。
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>山田委員 (上郷まちづくり委員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の結節点の検討は必要である。 ・リニア駅ができるのは住宅地であることは確かなので、必要最小限の範囲の適正な規模でお願いしたい。 ・県の基本構想の中に、待合室機能の必要性や物産展等の賑わいの施設も欲しいというようなことが書いてあるが、是非とも高架下を利用するような中で、設置されることが望ましいと考える。
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>小平委員 (北条まちづくり委員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア駅のできる地域は住居が点在しており、土地が非常に狭いところである。やはり、「原風景を残した最低限の駅前開発」ということが基本である。 ・飯田市の基本姿勢である、市街地は2つ要らないという方針や丘の上の活性化ということを含めて考えると、駅周辺はあくまでも交通の結節点ということになる。 ・県の構想にある賑わい施設というものが必要なかどうかという点についてご検討いただきたい。また、環境を害することなく、原風景を残した山並みの眺望の見える駅を考えて欲しい。 ・飯田線への結節ということの新駅を設置する場合、現在の飯田線上に駅を造るのであれば、実際に現地を見て判断をしていただきたい。現在ある環境を活かした開発とするなら、飯田線のある場所は車が寄りつけるような現況にはないため、その点をどうしていくのか考えて欲しい。
<p>長野県</p> <p>安藤委員 (企画振興部リニア推進担当部長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほど県のリニア活用基本構想をご説明させていただいたが、この構想には概括的な話を載せている。今後この会議において、実際の地域の中でこういった形で具体化されていくのか注目したい。 ・県の基本構想のコンセプトは、長野県らしさ、伊那谷らしさを感じる駅ということであるが、これまでの皆さんの話を聞いているところだと、まず、飯田らしさ、その後に伊那谷らしさと長野県らしさがあるのだろうと感じたところである。
<p>長野県</p> <p>有賀委員 (下伊那地方事務所長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のボリューム感、開発の範囲を踏まえた中で必要な機能が検討されていくということだと理解している。 ・飯田市では、既にリニアを見据えた都市構想がつくられているが、今回のリニア駅周辺整備構想とどのような関連にあるのか、また、この構想が何のために必要なのかといったところを理解しながらまと

	<p>めていくと、固まってしまうのではないかと感じた。</p>
<p>長野県</p> <p>山岸委員 (飯田建設事務所長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアの中間駅が山梨県や岐阜県にもできる中で、長野県に来て降りていただくためにはどうするかを考えると、観光に一番力を入れていきたいという気持ちがある。 ・観光の目的先に向かうのに当たっては、スムーズな結節機能というものが駅にとっては重要だと考える。 ・高速バスの路線が名古屋・新宿・長野とあるが、高速機能を新駅に延長し、上伊那辺りまでの便も観光地を巡るために必要ではないか。 ・これらのことを踏まえながら、交通広場の大きさを検討してはどうか。
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (公財)都市づくり パブリックデザイン センター理事長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各委員からひと通りご意見をいただいたが、ほかの委員の意見も聞いた上で、さらに何かご発言があるようならいかがか。
<p>経済団体等関係者</p> <p>柴田委員 (飯田商工会議所会 頭)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田の中心市街地と呼ばれる地域には、歴史的な材料が沢山あり、これらをもっと磨きあげて素晴らしい観光地にしたいという構想がある。そのためには、街とリニア駅とを数分でつなげる様な何かがないといけない。 ・そのための1つのアイデアとして、飯田の街からリニア飯田駅へ向けてトンネルを掘るといったものがあげられる。1,000m程度のトンネルを掘るだけでアクセスが格段に良くなるため、是非取り入れていただきたい。 ・また、S I Cからリニア駅の駐車場部分にうまく繋げて、車を停めたらすぐに駅へ行かれるような機能を持ったパーク&ライドを用意していただきたい。 ・さらに、J R 飯田線とはどうしても繋いでいただきたい。強く願います。 ・中田委員がおっしゃられたヘリコプター観光については、是非実現をさせたい。駅前広場に広いヘリポートを造っていただければ、伊那谷には観光資源が非常に豊富にあるため、新たな観光を開発できる。そのためにもヘリポートを是非造っていただきたい。
<p>学識経験者</p> <p>瀬田委員 (東京大学大学院工</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の準備会の中で、「地域がリニアの線路で分断されるのではないか」というお話があり、気になったこともあって山梨県のリニア実験線に行ってきた。 ・現地で確認したところ、資料2の4ページにあるような巨大な高架

学系研究科都市工学専攻准教授)	<p>ではなく、思ったよりは細く、できた後に地域を分断するというような印象はなかった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ただ、それは駅ではない地点であるので、駅ができるのであれば、駅幅や構造によっては距離が生じてしまう可能性がある。デザインでカバーしていく必要がある。 ・物理的に行き来ができるという話もあるが、地形の上に駅がポンとあるような形でなく、周囲と調和した形になるよう、具体的な工夫が求められてくるだろう。
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>小平委員 (北条まちづくり委員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア駅の構想を考える前に、まず駅前に関わるだろうと思われる国道 153 号の問題が何も解決してない状況にある。駅周辺を検討するのに当たっては、その問題が非常に大きなウエイトを占める。 ・バイパスになるのか、現道拡幅になるかという部分について、早いうちに明確にする必要がある。
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (公財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、検討作業が始まることとなるが、これまでのご意見を踏まえると、コンパクト化というのがキーワードの1つになってくる。 ・コンパクト化を具体的にしていくためには、「高架下空間の活用」ということが検討のポイントになっていくと考える。 ・また、リニア駅には発券機能をもった設備や窓口が設置されないと聞いている。旅行の途中で時間を変更したいがスマートフォンを使いこなせないといった方も出てくると思うが、そういったチケットサービスに関するニーズに対し、特に外から来た人の利便性を十分に確保するような視点で、地域側でも何か考えていく必要があるかもしれない。この点については、JR東海と相談をしていくことになるのではと思われるが、今後の駅周辺の機能を考える際に、何らかの関わりあいをもってくる可能性があるかではないか。

➤ 会議次第「6 その他」

発言者名	発言要旨
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<p>○事務局からの連絡事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は、実務者による作業部会でたたき台を検討し、具体的な素案の作成を進めることになる。 ・当検討会議も必要に応じて開催させていただくことがあるため、ご了承いただくとともに、その際には是非ともご参加をお願い申し上げます。 ・本日の会議については、会議録がまとまり次第、委員の皆様方に送付をさせていただきます。

[16:55 終了]