

第2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）

[H26.11.10/10:00 開始]

➤ 会議次第「2 あいさつ」

発言者名	発言要旨
<p>学識経験者（議長） 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"> ・5月30日の第1回検討会議でいただいた多彩な意見を踏まえての会議となるが、この間10月17日にリニアの工事実施計画認可がなされ、いよいよ建設の段階に入った、緊張感が増してきたといえる。 ・当会議でも、リニア本体の動きに併せて検討を深めていく必要がある。 ・リニア駅および駅周辺は、新幹線駅とは違う水準の超高速性や広域性を活かす「高度な交通結節点」をにらんで、そのための機能や規模を検討し具体的に示していくことが重要となる。 ・本日の段階では、リニア駅周辺整備の機能と規模について結論を出すまでには至っていないが、意見、議論をいただくための資料を事務局より提示させていただいている。積極的な議論をお願いしたい。
<p>飯田市 佐藤委員 （飯田市副市長）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回検討会議以降、長野県においては伊那谷自治体会議やリニア関連道路整備について検討をいただき方向性を出していただいた。 ・また地元においても駅周辺のまちづくりに関して議論をいただくとともに、経済団体からも提言をいただくなど、それぞれの立場から積極的に検討いただいております、まずは感謝を申し上げます。 ・特に地元では、具体的な路線等がかかるということで、さまざまな不安があると思うが、それらが払しょくされるよう努めてまいりたいと考えている。 ・今日の検討会議では、何かを決めてしまうのではなく、引き続きご意見をいただく機会であり、有意義な議論の場となればと考えている。

➤ 会議次第「3 報告事項（1）リニア中央新幹線建設に係る動きについて」

発言者名	発言要旨
<p>事務局 （飯田市リニア推進課）</p>	<p>○（資料1により説明）</p>

➤ 会議次第「3 報告事項（2）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の概要について」

発言者名	発言要旨
長野県 安藤委員 (企画振興部リニア 推進担当部長)	○ (資料2により説明) ・また、伊那谷自治体会議では、このほかにもリニア整備を契機とした地域づくりについても意見交換を行ったところ。 ・加えて、国土形成計画の広域地方計画に関し、伊那谷のリニア計画を位置付けるべく検討することを承認され、現在、その検討を進めているところである。

➤ 会議次第「3 報告事項(3) リニア関連道路整備について」

発言者名	発言要旨
長野県 山岸委員 (飯田建設事務所長)	○ (資料3により説明) ・こうした一連の整備によって、リニア開業に伴う東京までの移動時間が高速道路を利用した車移動と比較して、飯田市では2時間24分短縮の53分、伊那市では1時間27分短縮の1時間21分となる。 ・約35～6万人が住んでいる伊那谷地域の人口ベースでは、85%が東京から1時間30分圏内に入ることになる。

➤ 会議次第「3 報告事項(4) 第1回検討会議の概要について」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	○ (資料4により説明)

➤ 会議次第「4 協議事項(1) リニア駅周辺整備に係る機能と規模について」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	○ (資料5により説明)
駅周辺地域関係者 山田委員 (上郷まちづくり委 員会会長)	・地区の要望を聞いていただき、まずは感謝している。 ・しかしリニア駅乗降者数6,800人の根拠が見えてこない。これが小さくなると駐車場も小さくなり、北条の負担も少なくなるだろう。
飯田市リニア推進部長 木下 悦夫	・乗降者数は長野県「長野県新総合交通ビジョン」で示された値としている。乗降者数を変えることにより駐車場規模も変化することは、ご指摘のとおりである。

<p>長野県 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"> ・乗降者数の6,800人は、「長野県新総合交通ビジョン」策定に際して、国土交通省の「全国幹線旅客純流動調査」を調査し、外部のコンサルタントのノウハウも活かした上で設定した数字である。 ・塩尻駅(7,888人)や岡谷駅(6,364人)といった駅の数字を考えたとしても概ね確実な数字だと考えている。
<p>学識経験者(議長) 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"> ・乗降客数に関しては引き続き県と相談いただき、より詳しく説明できるようにしておく。ただ、1日の乗降客数6,800人は、ここでの検討のベースとなると考えている。
<p>駅周辺地域関係者 山田委員 (上郷まちづくり委 員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階はそれでいいだろうが、今後は、少子化の進展等も踏まえて検討いただければと思う。
<p>駅周辺地域関係者 小平委員 (北条まちづくり委 員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の高さによって、収容可能な施設が異なることがわかったが、それはつまりは、駅周辺整備の規模の基本的な数値にとっても変動要素であるということ。 ・具体的な駅施設の姿がないと、駅周辺整備の具体性も高まらない。
<p>飯田市リニア推進部長 木下 悦夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点で得ている情報から今回は3つのパターンを例示した。JR東海の検討状況も踏まえつつ、市としての考えも示しながら、一緒に考えていきたい。 ・また高架の外に設置する場合にも、コンパクトにつくる等の考えも含めて検討したい。
<p>駅周辺地域関係者 小平委員 (北条まちづくり委 員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業説明会が始まっている状況下で、駅の高さが定まっていないのは不思議に感じる。ホームのうち県道市場桜町線を挟んで西半分は高架下がゼロに近く、残り半分しか使えないということか。 ・検討に際して大きなウェイトを占める条件であり、実際に使える面積を数字として出さないといけない。
<p>学識経験者(議長) 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"> ・JR東海内では、関連する設備も高架下に収容したいと考えているようだが、また十分に検討しきっていないということだろう。 ・どこまで高架下を活用できるのかをJR東海と事務局で詰めるということではどうか。
<p>飯田市リニア推進部長 木下 悦夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・そのように進めさせていただきたい。

<p>学識経験者（議長） 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>	<p>・今回は定性的なイメージ図での比較であり、次回以降にはできるだけ定量的な表現で示すことが望ましい。</p>
<p>経済団体等関係者 柴田委員（飯田商工会 議所会頭）代理 小林氏 （飯田商工会議所副 会頭）</p>	<p>・飯田下伊那の産業界としてどう考えるか、まだ整理できていない。ただ、5月から11月にかけての検討のスピードが遅すぎて、どのタイミングで検討に入れるかわからない。 ・JR東海との調整を急いでもらわないと、検討のしようがない。</p>
<p>学識経験者（議長） 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>	<p>・この間に工事実施計画認可などの節目があったところ。これを機に精力的に調整、検討を進めるということだろう。</p>
<p>経済団体等関係者 矢澤委員 （みなみ信州農業協 同組合長）</p>	<p>・計画地をどの幅で活用して駅周辺整備を進めるのか決まっていなくて、どこまで高架下の外に整備できるのかなど、駅施設の規模や形状を整えることができない。 ・どういった方向で検討するのかを早く決めないと検討も進めようがないだろう。</p>
<p>経済団体等関係者 中田委員 （県中小企業団体中 央会下伊那支部長）</p>	<p>・本日の議論は、内向き、つまり下伊那の人がいかに便利にリニア駅を使えるかに集中しているが、経済界・産業界としてはやはり、いかにリニア駅に降りてもらって、地域活性化につなげるかを重点に考えたい。 ・予定地は、国内にありふれた郊外型商業地域で、全国どこにでもみられそうな場所であるため、特徴がない。ささやかでも「信州の街らしいデザイン」のまちづくりを進めるべきである。 ・リニア開通に伴う最大の目玉は「観光」なのは誰もが認めるところであるが、上高地、軽井沢、蓼科高原といった全国的な観光資源があるわけではないので、よほど思い切ったことを考えないといけないだろう。例えば、駅に隣接したところに100m200m級のタワー展望台や、天竜川沿いのヘリポートから南信州が一望できるようにするといった思い切った観光開発がやはり必要であると思う。 ・「顧客の声が最大のコンサルタント」という言葉があるが、まちづくりや観光開発の専門家の意見、東京・大阪・名古屋居住者へのアンケート調査などを実施し、それを踏まえて駅周辺のまちづくりを考えてはどうか。そうしないと、まったく平凡なまちづくりとなってしまう</p>

	い、掛川や岐阜羽島のような失敗例を繰り返すことになる。
学識経験者（議長） 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）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域づくりや観光振興を戦略的に進めるべき、との意見と伺った。のちほど学識経験者の委員より意見をもらうことにする。
経済団体等関係者 公共交通事業者 中島委員 （飯田観光協会長／ 信南交通㈱代表取 締役社長）	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者、観光事業者のそれぞれの立場から発言させていただきたい。 ・まず、交通事業者の立場からみて、1日の乗降客数が6,800人という設定には疑問を感じている。塩尻駅や岡谷駅相当というが、これらはJR中央線を使う通勤通学客も含んだ値で、実質的に「あずさ」を使う人の値ではなく、リニア単独での飯田の状況と異なる。 ・少なくとも、飯田に向こうから来る人とこっちから出る人の割合がわかるようにしてほしい。そうしないと交通事業者としてはいきなり準備できない。特にバス乗務員の人材採用・育成には時間がかかるため早目に準備を開始しないといけない。もう少し正確な見積もりと想定を教えてほしい。 ・次に、観光面で発言すると、駅が出来て自動的に人が来るとは考えにくい。東海道新幹線のこだま停車駅でもそういう事例が多い。 ・ハードウェア（目を引くもの）は建設できれば重要ではあるものの、長期的にはそれほど集客効果が長続きするとは思えず、また財政事情からしても大きな投資は難しいだろう。 ・地域の資源を生かしたソフトウェアの対応を総合的に結び付けることが必要で、そのための地道な活動は早く始めるべきである。
学識経験者（議長） 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）	<ul style="list-style-type: none"> ・県から6,800人の内訳となる資料を今後ご紹介いただくことは可能か。
長野県 安藤委員 （企画振興部リニア 推進担当部長）	<ul style="list-style-type: none"> ・6,800人という数字は、地域振興の有無などを総括的に考えて出した、言わば概括的なもので具体的なものではない。 ・6,800人をいかにしてプラスアルファするという目標数字的なものと理解してほしい。 ・今後、事業検討に向けては、もう少し多角的・専門的な分析が必要である。

<p>学識経験者（議長） 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>	<p>・東京や名古屋からの利用客と長野県内利用客の比率は検討されているか。</p>
<p>長野県 安藤委員 (企画振興部リニア 推進担当部長)</p>	<p>・あくまで、地域振興の中で話をするべきものであって、中島委員の求める数字とは程遠いもの。</p>
<p>学識経験者（議長） 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>	<p>・根拠となる数字はいずれにしても必要になる。県と市で数字の取扱い等を十分調整してほしい。 ・続いて、学識経験者の方々から、地域づくりや観光の視点でご意見をいただきたい。</p>
<p>学識経験者 大西委員 (日本経済研究所調 査局長)</p>	<p>・皆様のご意見を聞きながら、複雑な方程式を解くような難しい問題だと再認識した。 ・まず、「空間」と「時間」に関係して、時間に関しては、いつまでに何を決めるかの時間軸を関係者間で共有することが重要。工事認可後は、JR東海は粛々と事業手続きを進めることになるので、それに合わせて地元での検討会も加速して置き去りにされることにならないようにしないといけない。 ・空間に関しては、面積7.8ha内での整備となっているが、標高差や勾配等ですべてが平面では使えそうにないと理解した。関連して高架下0～15mという高さの整理も含めて、使える空間がどれだけあるのかをなるべく早めに整理する必要がある。JR東海におかれては、素人では知りえない物理的制約条件も含めて、現状の検討状況をできるだけ地元にも示していただけるようお願いしたい。 ・備えるべき機能に関して、現在は駐車場が議論のメインテーマになっているようだが、駐車場があるから飯田に来る人はいないので、順番が逆で「何か」があるから「これだけ」駐車場が必要といった流れで考えるべきである。 ・そのためには、何がこの地域の「売り」になるのかを一度きっちりと詰めておく必要がある。私見だが、皆さんが慣れ親しんだ現在の観光客と、これからの観光客ではその嗜好は明らかに異なる。ターゲットとする顧客層に関しても、南信州として日本人をターゲットに考えるのか、アジアの人も呼び込みたいのか、あるいは（人数に対して金銭的インパクトが大きい）欧米の人はどうするのかについても整理しておいた方がよい。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア開業により、少なくとも大都市や海外からリニア駅への距離が近くなることで、リニア駅から南信州の深奥部にも行けるだけの時間が創出される。つまり、今まで観光客があまり行けなかった南信州の隅々にまで人が訪れることが可能になるという点を認識しておくことが必要。 ・数字をまったく出さないと、ふわふわした議論になるので、今回は事務局も苦心してご準備されたと思うが、新幹線駅類似事例については、もう少し時間をかけて整理してはどうか。例えば、駐車場はどのエリアまで対象になっているか(車で5分の距離にある駐車場も含めているなら、リニア駅の想定と異なる)、接続する在来線の特性(本線か支線か、在来線運行本数)等を含めて整理すると、リニア駅に最も類似した参考になる事例を探すことは可能。
<p>学識経験者</p> <p style="text-align: center;">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"> ・観光に関してだが、「観光の失敗」とは何かと考えると、公共が大きな投資をし、それに見合う集客がないのは失敗であろう。一方で当面観光客は来なくても地元でそれなりに利用されていて、ある時に注目を浴びたときにも対応できるという場合は、それがリニア開通直後でなくても、これは失敗とはいえないだろう。 ・例えば、最近「山ガール」、つまり登山する女子が増えているが、これは10年前では考えられなかったこと。観光も結局はビジネスとトレンドであり、時代によりどんどん移り変わるので、あまり結果をあせらず、地域のものを大切にしながら機が熟するのを待ってもよいのではないかと。 ・確かに飯田には全国的な観光地・観光ブランドはないかもしれないが、リンゴや市田柿や半生菓子、人形や獅子舞という文化資源など、いつかブームになる可能性を有する資源はいくつかある。グリーンツーリズムは言うまでもない。じっくり待つ間、あまり過大な投資をしないことも大切かもしれない。 ・交通基盤についていえばやはり環境問題は重視すべきであり、CO2排出量削減の観点から公共交通をしっかりとやる必要がある。もちろん自動車なしでは生活することができない土地柄ではあろうが、自動車を使えない高齢者や高校生等でも一定のモビリティが確保されているまちづくりは必要であり、リニア駅開業にあたっては大切にすべき視点である。 ・また、TOD(駅周辺開発)が大都市中心部や大都市郊外部でキーワードになっているが、飯田市でもリニア駅を契機とした自然豊かな都市での「TOD飯田モデル」を検討することも考えられる。 ・駅周辺に作るべき施設は、立体駐車場も含めて、需要が許す範囲でなるべく民間に委ねたほうがよい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少時代に入って、どの公共施設を残すかという議論をするとき、教育施設や福祉施設に比べて交通施設が優先されることは考えにくい。それを見越して、最初から、民間による整備、公設民営など様々な形で民間活力を取り入れるほうが、将来の健全な発展につながる。
駅周辺地域関係者 湯澤委員 (座光寺地域自治会 会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・大きなプロジェクトは地元いろいろな情報を早期に示していただくことが大事だと思っているが、それが遅れているというのが住民サイドの感覚である。 ・県のリニア関連道路整備についていうと、既に座光寺スマート I. C. の地元説明会が3回開催され、県外視察などもあって地元では開発を受け入れる機運が高まっているのに、やっと先日になって県より情報が示されたという印象だ。スマート I. C. のアクセス道路の具体ルートもなるべく早く示してほしい。 ・そうしないと地元気運の盛り上がりにも水を差すことになる。
長野県 山岸委員 (飯田建設事務所長)	<ul style="list-style-type: none"> ・しかるべき時期に地元の皆様には情報を示していくので、引き続きよろしく願います。
公共交通事業者 鈴木委員 (県タクシー協会下 伊那支部長)	<ul style="list-style-type: none"> ・中島委員の意見と似ているが、乗降客数が6,800人どころというよりは、どうやってリニア駅で降りてもらおうかを考えたほうがよい。 ・仮に利用者のほとんどが観光目的と考えると、南信州の観光振興の観点から、今地元にあるものを再認識したうえで、便利なリニアにより不便利な場所に来てもらうための環境づくりを考えたほうがよい。 ・また施設についても、環境特区的なものがあるかどうか分からないが、飯田市らしい特色あるものを駅舎含めて集約的に造ってはどうかと考える。

➤ 会議次第「 4 協議事項 (2) リニア駅周辺整備に係るスケジュールについて」

特に発言等無し。

➤ その他

発言者名	発言要旨
学識経験者 (議長) 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の議論を踏まえて、事務局を中心に検討していくことになるが、観光振興、リニア乗降客数や駐車場規模など個々のテーマを掘り下げていく観点から、専門部会的なものも考えて知見を集めていくことも、今後事務局には考えてほしい。

[11:55 終了]