

第2回リニア駅周辺整備 基本構想検討会議

平成26年11月10日(月)午前10時～
飯田市役所 第1委員会室

1

資料 5 - 1

リニア駅周辺整備に係る機能と規模について

- ✓ 県リニア活用基本構想をはじめとする各種関係計画、検討会議準備会及び第1回検討会議で出された意見、市で実施した関係事業者へのヒアリング結果等を踏まえた上で、必要な機能と規模の検討を行った。
- ✓ 検討に当たっては、専門のコンサルタント（日建設計（株）名古屋支店）に委託し、規模の算定や考え方の整理を行った。

2

【総論】

目指す駅の姿（検討の方向性）

リニア長野県駅の駅勢圏 と広域交通拠点のイメージ

目指す駅及び駅周辺のイメージ

機能の考え方と資料の構成

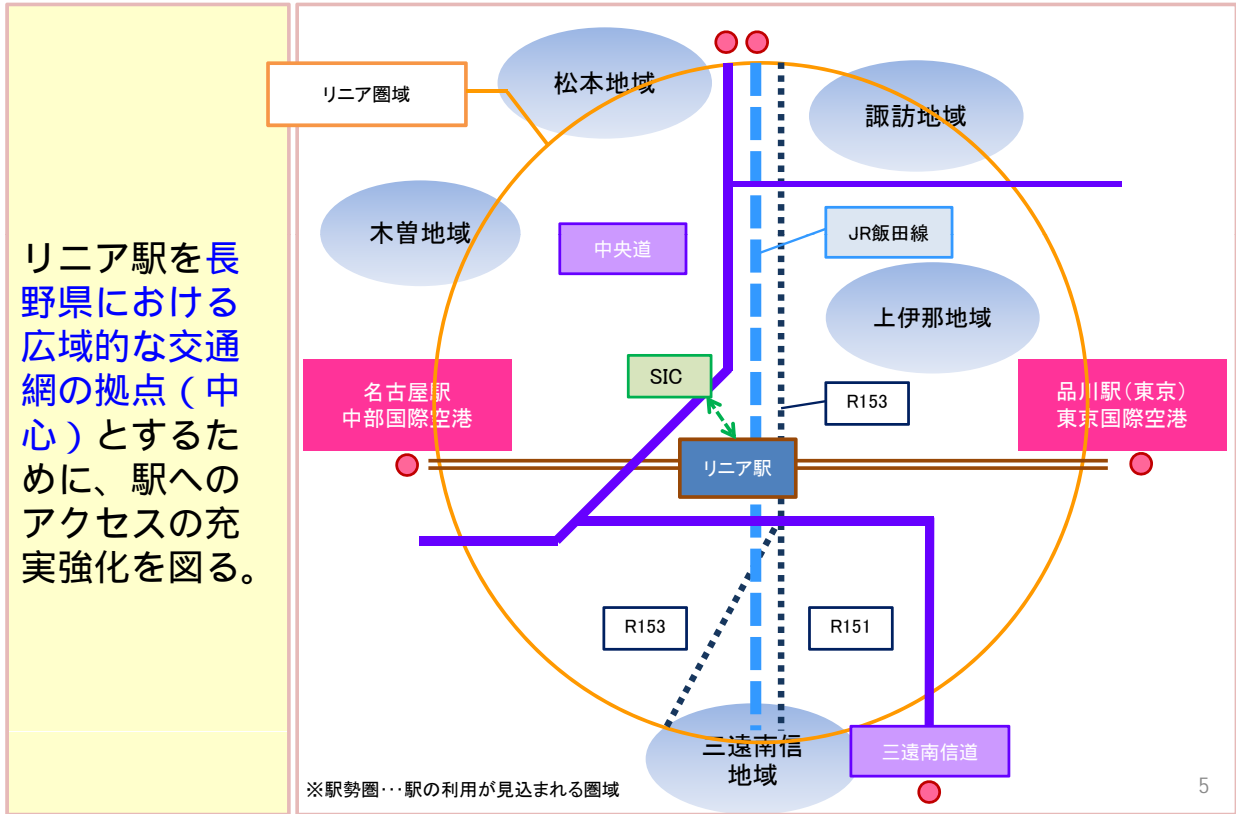
3

目指す駅の姿（検討の方向性）

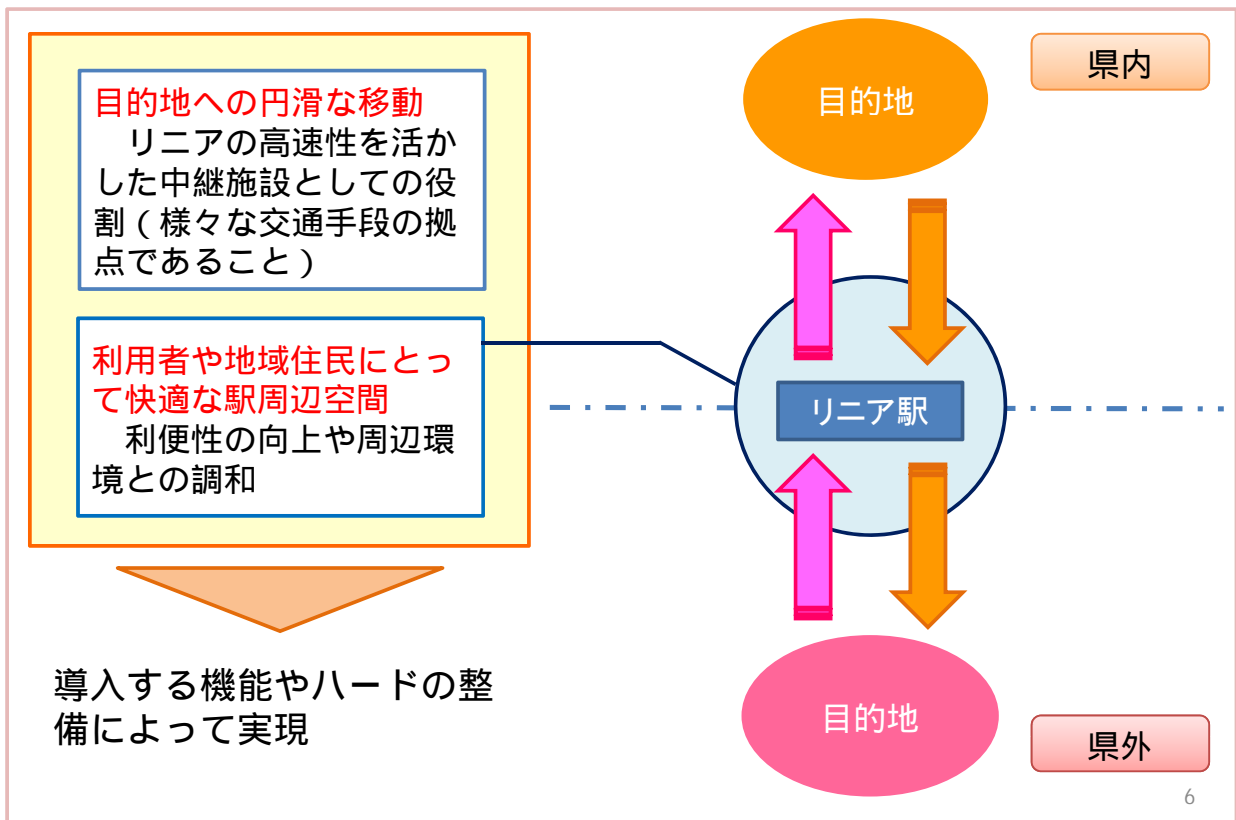
1. 長野県における広域交通拠点として、公共交通の充実やアクセスの向上などによりリニア駅への交通結節機能を高め、“高度なトランジットハブ”の実現を目指す。
2. 長野県らしさ・地域らしさを考慮しながら、新たな県の南の玄関口となる駅機能を検討する。

4

リニア長野県駅の駅勢圏 と広域交通拠点のイメージ



目指す駅及び駅周辺のイメージ



機能の考え方と資料の構成

駅周辺機能の考え方

機能	特性	
1 交通空間 (交通結節機能)	各種の交通を結節・収容する	
2 環境空間 (都市の広場機能)	①交流機能	
	②景観機能	人の交流(憩い・集いの中心)、都市の顔としての景観の形成、各種サービスや情報の提供
	③サービス機能	
	④防災機能	防災上の避難場所としての役割など
	(市街地拠点機能)	都市の拠点を形成

※「駅前広場計画指針(建設省都市局都市交通調査室 監修)」による分類を参考とした。

- 1 広域交通拠点と“高度なトランジットハブ”
 - (1) 考え方
 - (2) 具体的な検討
 - スマートインターチェンジ(SIC)の整備
 - アクセス道路の整備
 - JR飯田線乗換新駅の整備

- 2 駅周辺の機能・施設とその規模
 - (1) 考え方
 - (2) 具体的な検討
 - 交通広場
 - 待合施設
 - 観光関係
 - ア 観光・案内センター
 - イ 観光バス・タクシー用の待機スペース
 - ウ レンタカー・カーシェアリング関係施設
 - エ 「リニア」の眺望に関する機能
 - 商業関係
 - ア 農産品・特産品・土産物品などを取り扱う商業施設
 - イ 利用者の利便性に配慮したサービス施設
 - 人の交流・情報発信等
 - 人の交流や情報発信等に関する機能

【機能の検討】

1 広域交通拠点と“高度なトランジットハブ”

(1) 考え方

(2) 具体的な検討

スマートインターチェンジ(SIC)の整備

アクセス道路の整備

JR飯田線乗換新駅の整備

1 広域交通拠点と“高度なトランジットハブ”

(1) 考え方

- ✓ リニア長野県駅は、長野県及び三遠南信地域の一部を含めた**広域交通拠点**である。
- ✓ SIC整備による高速道路とリニア駅との結節、アクセス道路の整備、在来線や高速バス・タクシーなどへの円滑（シームレス）な乗り換えなどを実現することにより、複数のアクセス手段を有効に活用できる“**高度なトランジットハブ**”としてのリニア駅を目指す。
- ✓ 整備に当たっては、既存の道路交通網や公共交通機関が活用できるようにしていく視点も必要となる。

9

(2) 具体的な検討（交通結節機能（アクセス関係））

スマートインターチェンジ（SIC）の整備

- ✓ リニア駅と高速道路（座光寺PA）をつなぐSICとアクセスを整備する。
- ✓ ルートの詳細については、現在、県及び地元等の関係機関と調整中であるが、リニアの高速性を損なわないように整備することを念頭に検討を進めている。



10

(2) 具体的な検討 (交通結節機能 (アクセス関係))

アクセス道路の整備

- ✓ 交通量の増加が見込まれることから、リニア駅へのアクセス道路 (国道153号等) の整備が必要となる。
- ✓ 詳細については、現在、県及び地元等の関係機関と調整中であるが、アクセス機能の向上とともに地域の利便性を高める視点で検討を進めている。
- ✓ リニア駅にアプローチするための街区道路の整備も併せて検討する。

11

JR飯田線乗換新駅の整備

- ✓ 利用者の利便性を考慮すると、**リニア駅の最寄りの場所に、JR飯田線へ乗り換えるための駅**が必要である。
- ✓ 実現に向けて、県・沿線自治体とも緊密に連携しながら、JR東海と協議していく。

【参考】

このことについては、「長野県リニア活用基本構想」において実現を目指すとしているほか、例年、「リニア中央新幹線建設促進長野県協議会」からJR東海に対し、リニア駅とJR飯田線との結節を要望している。

- ✓ 新駅の設置場所については、今後、リニア駅との一体的な利用が図れるよう、十分に協議・検討を行う必要がある。
- ✓ 利用者にとってより良い使い勝手となるように検討をしていく。特にリニア駅との結節について、利用者の利便性を考慮する視点で、JR東海との協議を進める。

12

【機能の検討】

2 駅周辺の機能・施設とその規模

- (1) 考え方 規模の算定
- (2) 考え方 駅周辺のコンセプト『環境』
- (3) 考え方 駅周辺のコンセプト『交流』
- (4) 具体的な検討
 - 交通広場
 - 待合施設
 - 観光関係
 - 商業関係
 - 人の交流・情報発信等

13

2 駅周辺の機能・施設とその規模

(1) 考え方 ~ 規模の算定 ~

- ✓ 規模の算定に当たっては、長野県が新総合交通ビジョンの中で試算した「リニア駅の乗降客数6,800人」をベースとし、建設省都市局都市交通調査室監修の「駅前広場計画指針」を用いた。
- ✓ 指針によらないものについては、検討会議等が出された意見を踏まえるとともに、既存の新幹線駅や他都市の事例を参考とした。
- ✓ リニアの高速性を十分に活かせるよう、交通結節機能のあり方に配慮するとともに、高架下空間の有効な活用について検討を行う。

14

2 駅周辺の機能・施設とその規模

(2) 考え方 ~ 駅周辺のコンセプト『環境』 ~

環境をキーワードに、駅周辺と調和するような駅前空間とする。

- ✓ 植栽や芝生、施設への木材利用や親緑（親水）施設の整備などにより、**自然の豊かさ（信州らしさ）を表現し、地域住民や来訪者の憩いの空間を創出**する。
- ✓ 環境に配慮する仕組みや取組みについて検討する。
再生可能エネルギーなどの活用による、駅周辺施設における環境配慮に関する取組みの推進
最先端技術等を用いたCO₂を出さない交通形態の検討
 - ・水素・電気自動車の導入（公共交通やレンタカー等）
 - ・自転車や徒歩による移動が快適にできる環境づくり

15

2 駅周辺の機能・施設とその規模

(3) 考え方 ~ 駅周辺のコンセプト『交流』 ~

人と人との交流と情報発信を実現する。

- ✓ リニアの利用者が待ち時間を快適に過ごすための配慮はもとより、**普段から地域住民が集い、地域コミュニティの一部となるような駅周辺環境の実現**を目指す。
- ✓ 利用者だけでなく地域住民も含めて、人が交流するための機能や施設について検討する。なお、施設整備に当たっては、ユニバーサルデザインの視点を踏まえる。
- ✓ 新たな技術などを取り入れながら、リニア駅を通じて「信州」を外に向けて発信する仕組みを検討する。

16

(4) 具体的な検討 (各種機能)

交通広場 (交通結節機能)

- ✓ バス・タクシー用のスペース、歩道や車道、送迎やパークアンドライド (P & R) のための駐車場など、駅の利用に当たって必須となる施設を検討する。
- ✓ 駐車場については、多層化 (立体駐車場等) することで集約化を図ることも検討する。
- ✓ 規模の算定根拠は、別添資料 5 - 2 による。

待合施設 (サービス機能)

- ✓ 待合室及びトイレ等の施設を設け、利用者、関係者の利便性を確保する。
- ✓ 以下の各種施設と一体的に整備することも可能。

17

観光関係 (サービス機能)

ア 観光・案内センター

- ✓ 駅利用者を対象とした周辺の案内はもとより、観光目的で訪れる方々に対する案内窓口が必要となる。
- ✓ 長野県唯一のリニア駅であることに鑑み、伊那谷をはじめとする長野県全体の観光案内や、海外からの来訪者にも対応できる体制を検討する (広域的・国際的な対応) 。
- ✓ 観光のみならず、駅利用に当たっての総合的な案内窓口としての役割が求められることも想定される。
- ✓ 運営形態をはじめとする詳細については、今後、時機をとらえて関係機関等と別途検討する。

18

観光関係（サービス機能）

イ 観光バス・タクシー用の待機スペース

- ✓ 観光バス・タクシーが待機するためのスペースが必要となる。

ウ レンタカー・カーシェアリング関係施設

- ✓ 観光及びビジネス目的の来訪者の移動手段のひとつとして用意をする必要がある。
- ✓ 設置主体については今後検討する。

- ✓ 機能の分担や最適なあり方を考慮しながら検討する。
（駅前ではなく周辺地区に一定規模の空間を確保する、駅には案内窓口のみを設け必要施設は別に設けるなど。）

19

観光（景観）関係（サービス機能 / 景観機能）

エ 「リニア」の眺望に関する機能

- ✓ リニア駅がいわゆる“あかり区間”であることを活かし、リニア自体を眺望できる機能を設けることで、駅周辺の観光資源化を図る。
- ✓ その形態等については、検討が必要。
 - 駅舎に近い位置でリニアを見学できる機能や仕組みを考える。（近接型）
 - 上郷地区の上段などから、リニアを眺望することができるような空間の整備を考える。（眺望型）
- ✓ リニアを含めた伊那谷の景観（アルプス）の見せ方について、その手法を検討する。（例：「気球」による上空からの眺望の提供）

20

商業関係（サービス機能 / 交流機能）

ア 農産品・特産品・土産物品などを取り扱う商業施設

- ✓ 伊那谷をはじめ、信州の農産品や特産品、土産物などを取り扱う商業施設を設置。
- ✓ 来訪者だけでなく、地元住民も日頃から利用できるような施設とする。
- ✓ 信州らしさを発信できるような施設のあり方を検討する。
- ✓ 運営形態をはじめとする詳細については、今後、時機をとらえて関係機関等と別途検討する。

21

商業関係（サービス機能 / 交流機能）

イ 利用者の利便性に配慮したサービス施設

- ✓ 駅利用者が待ち時間にくつろぐ、また、地域住民が集い、憩えるような施設を設置するための空間を設ける。（例：カフェスペースなど）
- ✓ 旅先で必要となる身の回り品や軽食などの購入を目的とした小売店舗を設置するための空間を設ける。（例：コンビニエンスストアなど）
- ✓ 民間活力の利用も視野に入れ検討を行う。

22

人の交流や情報発信等に関する機能

- ✓ リニアを活用した人の交流に関する機能・施設について検討する。

【例】屋外イベントスペース、地域コミュニティ施設、コンベンション施設、ビジネス・集会用会議室、コワーキングスペース など

- ✓ 将来の新たな技術なども参考にしながら、情報発信に関する機能・施設について検討する。
- ✓ 交通広場もしくはその付近に親緑（親水）空間を設けることで、憩いの場を創出できるほか、災害時の避難場所等として活用することも検討する。

- ✓ これら機能を施設として実現する場合、**交通広場内（駅の直近）に必要か、その周辺に整備を行うのか、そのあり方について検討が必要。**

23

【今後の検討】

今後、さらなる検討が必要となる事項

今後、さらなる検討が必要となる事項

構想を実現させるため、リニアが開通するまでの13年のうちに関係機関が連携する中で、以下の点について検討を深めていく必要がある。

駅周辺を含めた地域づくり・まちづくりの指針
地域における既存の公共交通のあり方と、公共交通によるリニア駅からの広域的な移動の実現に関する検討
観光や地域ブランドの構築に関する広域的な取組み
（観光資源の棚卸、広域連携、観光ルート、サイン等）
施設・設備等の具体的な内容に関する検討
（整備（手法）、運営・管理主体、デザイン、モニユメント的な表現の検討など）
新たな技術や時代の変化を受け、取り入れることを検討する事項

25

【整備に当たっての機能配置の検討】

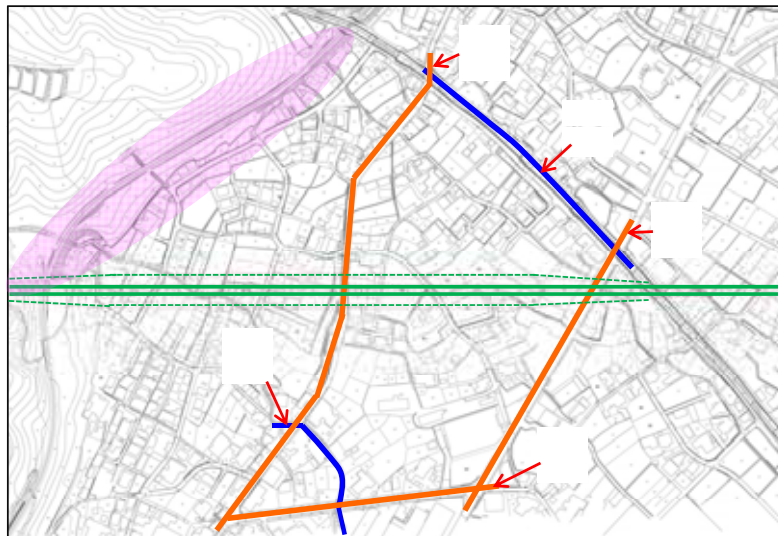
駅周辺整備の実施を検討するエリア
各機能・施設の配置の考え方
機能配置の検討とイメージ図（案）

26

駅周辺整備の実施を検討するエリア

リニア新幹線のホームができる位置及び地理的な条件などを考慮し、以下のエリア内で駅周辺整備を行うことを検討する。

飯田市
上郷飯沼地区



- 国道 153号、 県道 市場桜町線、 市道 1-87五郎田線、 一級河川 土曾川、 一級河川 新戸川に囲まれたエリア（リニア駅部の面積を除く約7.8ha）
- JR飯田線乗換新駅とリニア駅の結節に必要となるエリア（面積未確定）

27

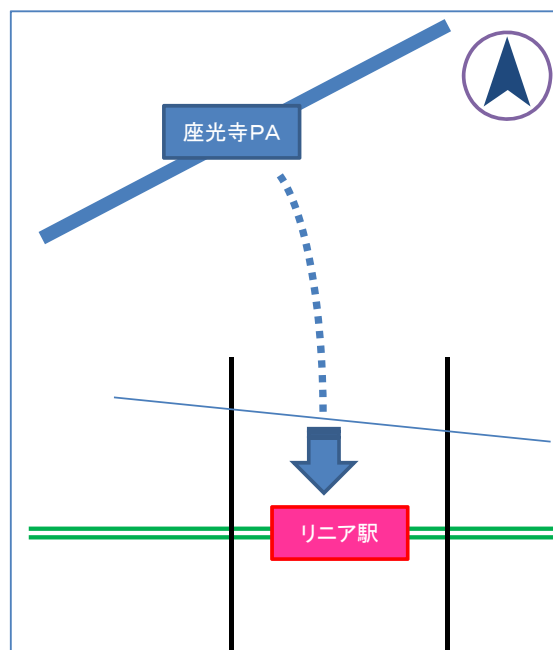
各機能・施設の配置の考え方

条件等から必然的におよその位置が決まる機能

座光寺PAからのSICのアクセスは、リニア駅の北側（座光寺側）にタッチする見込みである。



高速道路に関する機能・施設は、駅北側に配置することが望ましい。

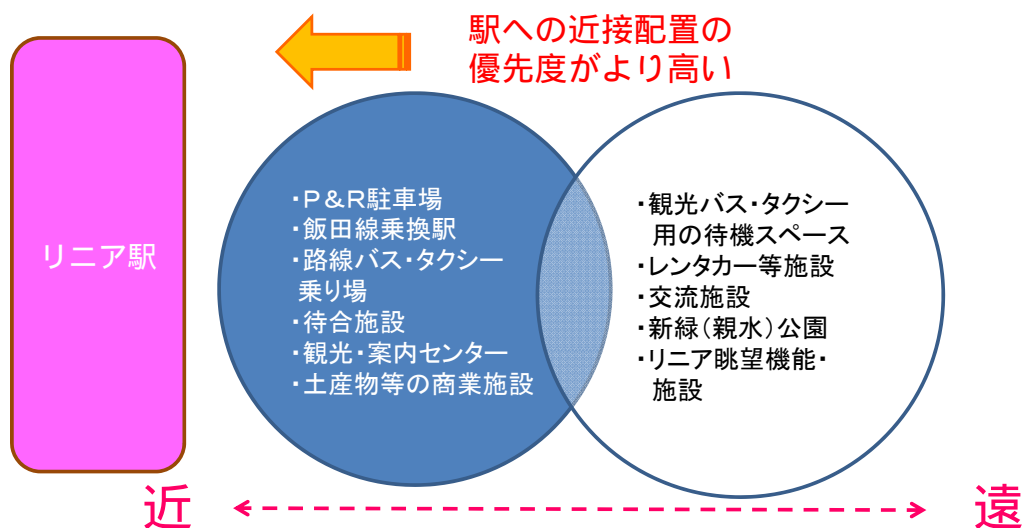


28

各機能・施設の配置の考え方

駅に対する近接配置の優先度

『駅の最寄りに配置しないと不便な機能（施設）』と『駅近くにあることが望ましいが、多少距離が離れていても大きく利便性が損なわれない機能（施設）』に分類できる。



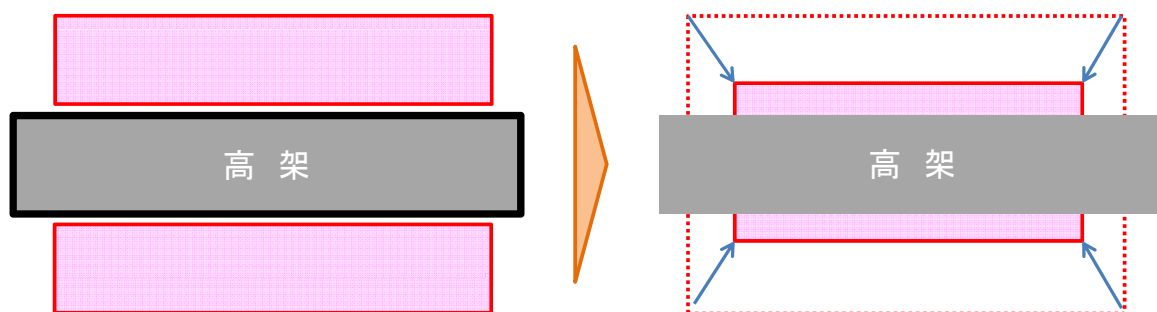
29

各機能・施設の配置の考え方

「高架下空間の利用」を考える際のポイント

高架下空間の利用することによって、以下のことが実現できる。

(1) 施設の集約



高架下の空間に施設を收容することによって、平面上の面積が小さくなる。

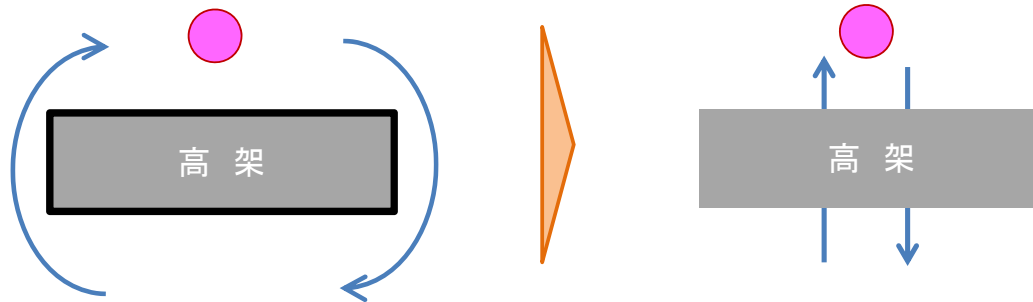
30

各機能・施設の配置の考え方

「高架下空間の利用」を考える際のポイント

高架下空間の利用することによって、以下のことが実現できる。

(2) 空間の結節



構造物によって遮断されているエリア間の移動が容易になる。(動線の確保ができる。)

31

各機能・施設の配置の考え方

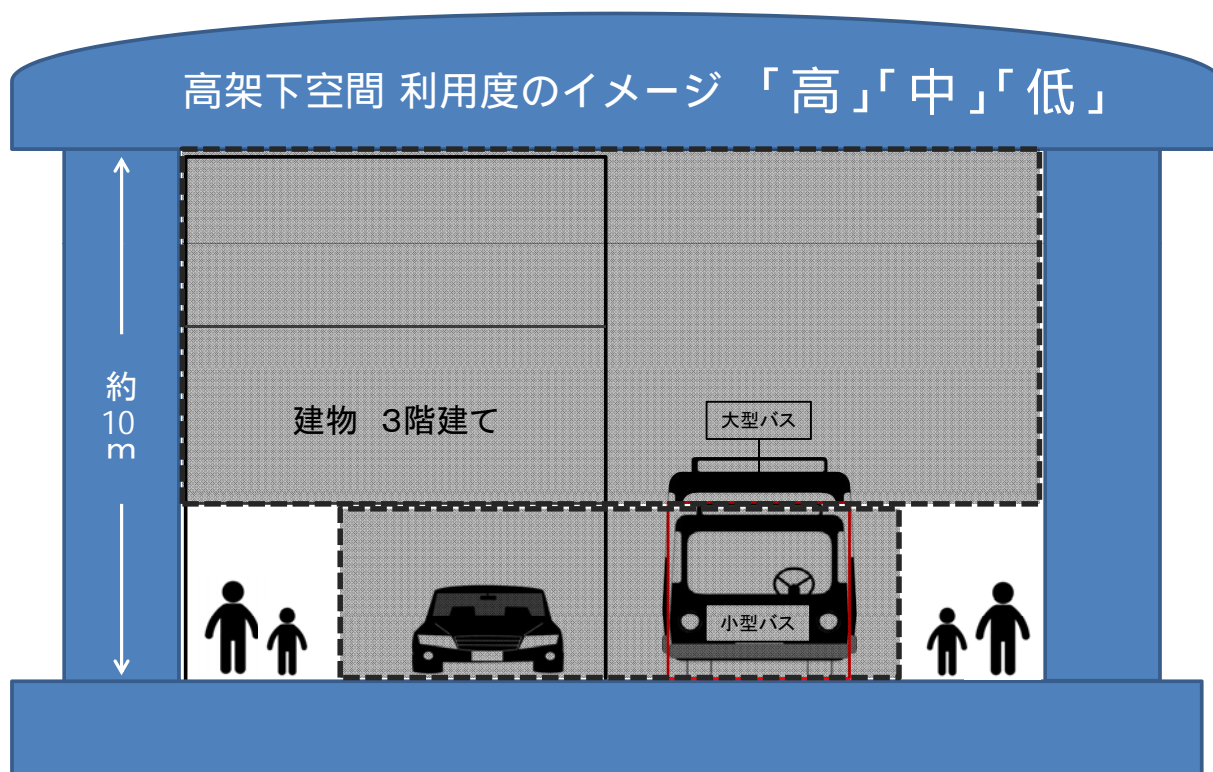
「高架下空間の利用」を考える際のポイント

高架下空間の利用の程度を踏まえると、例えば、以下のような分類ができる。

	高	中	低
(1) 施設の集約	建物や駐車場などさまざまな施設の収容が可能	小規模施設(トイレなど)の配置は可能だが、高階層の建物や駐車場の収容は困難	ほとんどの施設の収容が困難
(2) 空間の結節	人のほかに大型バスや一般車両などの往来が可能	人や一般車両の往来は可能だが、大型バスなどの通行は困難	人のみの往来が可能

32

各機能・施設の配置の考え方



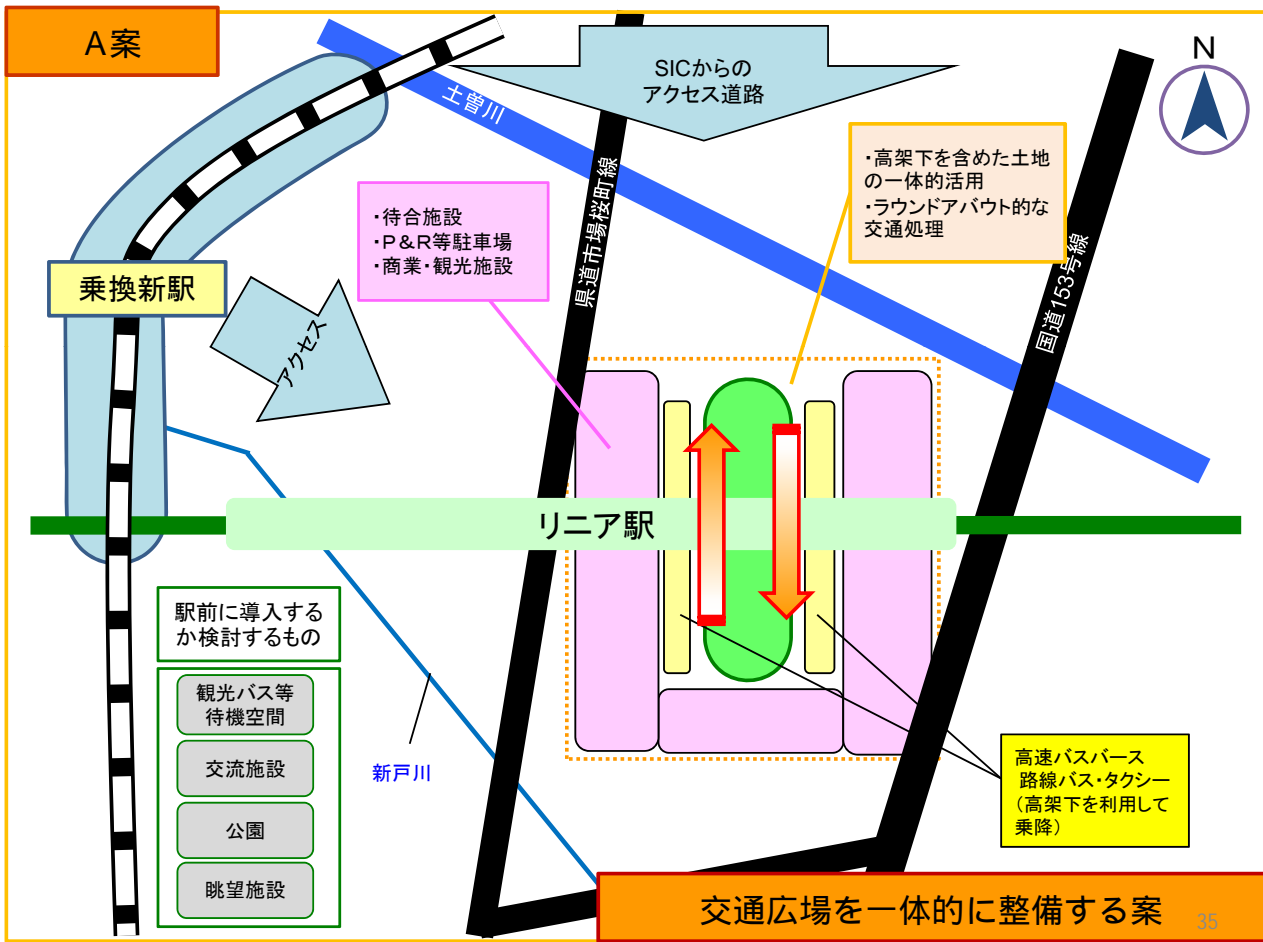
33

機能配置の検討

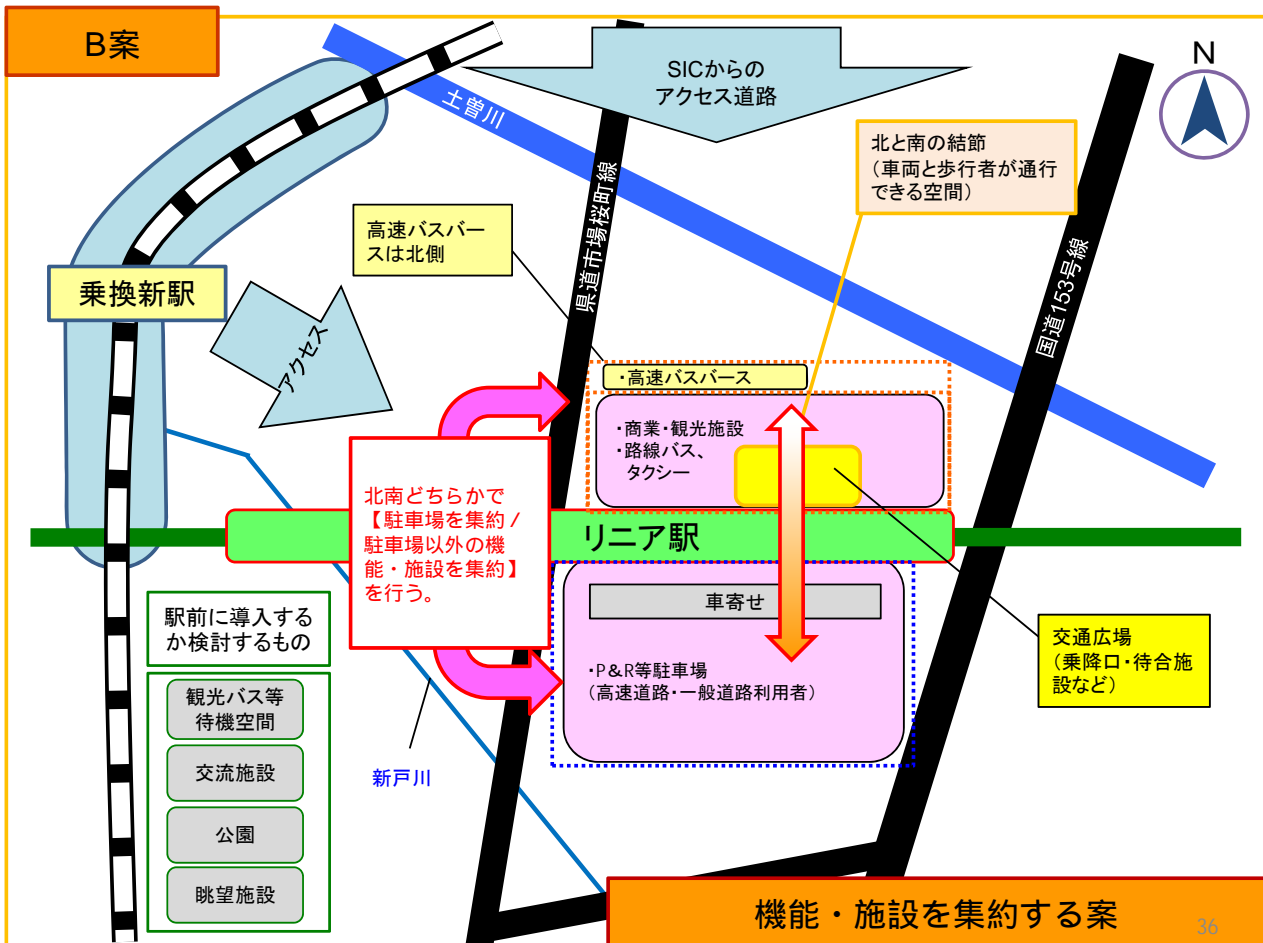
機能と高架下空間の利用の程度に着目し、下記のとおり機能の配置に関する検討を行った。（3案）

	A案	B案	C案
機能・施設の配置上の考え方	高架下空間を最大限利用し、交通広場を一体的に整備する。	高架下における車両の交通空間を確保するとともに、機能・施設の集約化を図る。	交通広場の一体的活用が困難であるため、交通機能に着目して駅の北側と南側の役割を整理する。
高架下空間の利用度	高	中	低
ポイント	駅の周囲を一体的に整備するため、北側と南側とで均衡的に賑わいを創出できる。	駐車場以外の機能を集約することによって、土地と施設の利用効率を高める。	北側を広域交通の拠点に、南側を地域交通の拠点と位置付ける。

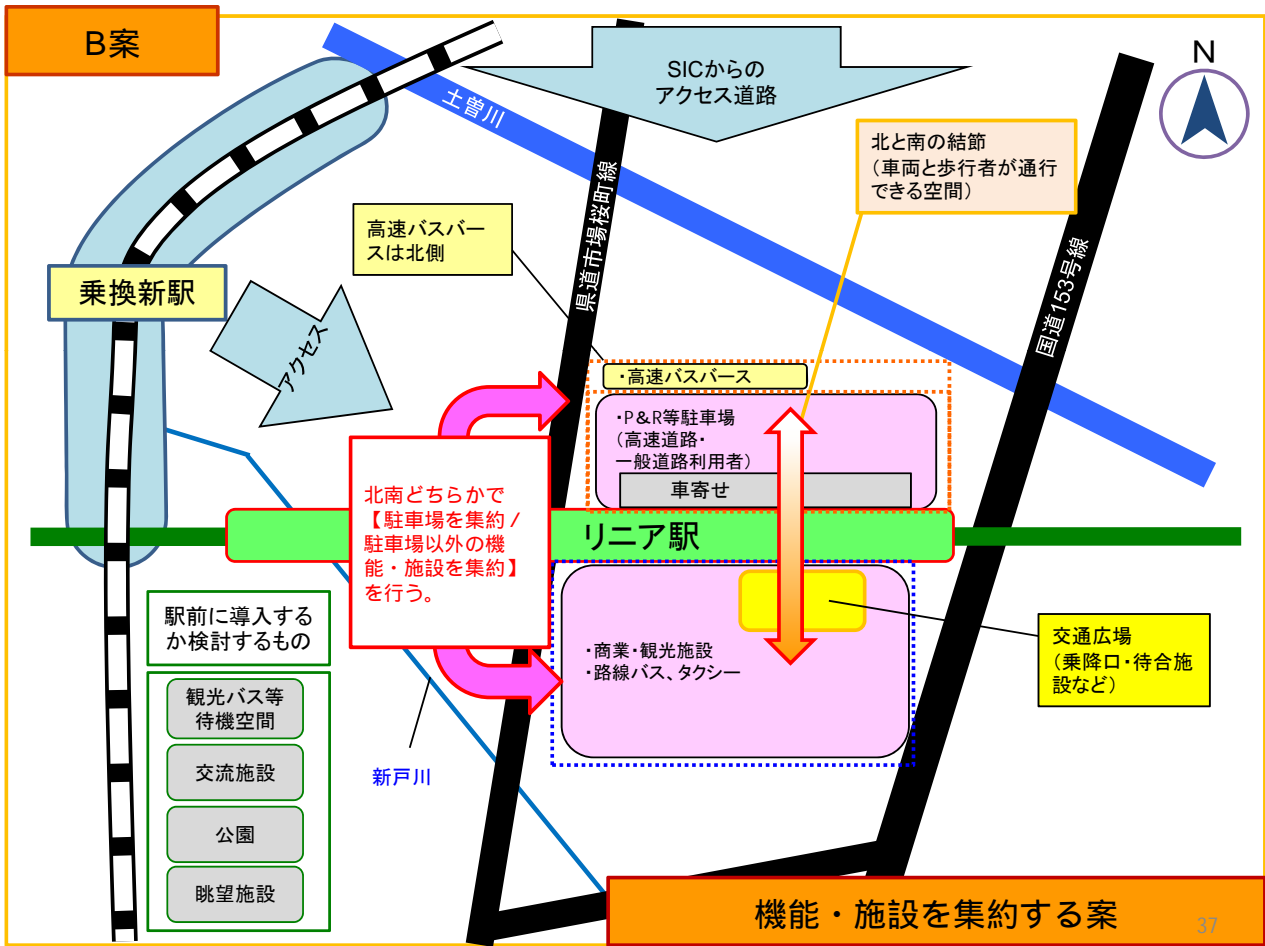
34



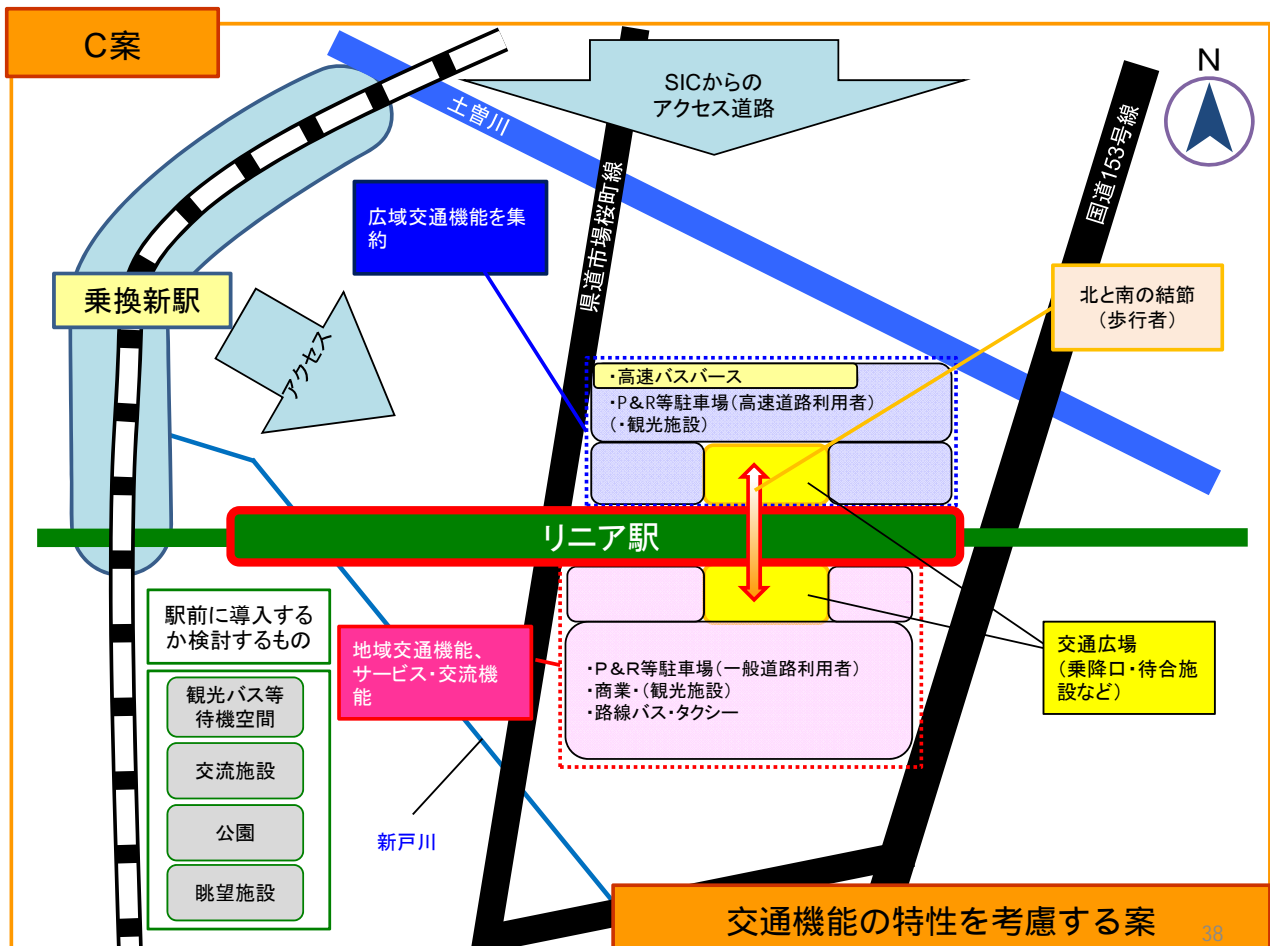
配置構成のイメージ図



配置構成のイメージ図



配置構成のイメージ図



配置構成のイメージ図