

➤ 会議次第「2あいさつ」

発言者名	発言要旨
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・本日第3回のリニア駅周辺整備基本構想検討会議が開催される。新しく出来上がったこの新庁舎で会議場も広がって会議が進めやすくなった。快適な会議場ということで感謝をしている。</li> <li>・第2回に引き続き、皆様にはお忙しい中時間を取りご出席いただき感謝申し上げます。これまでの議論を踏まえて、さらに活発な意見等を賜りたい。</li> <li>・特にこの基本構想づくりにおいては、駅の機能や駅を構成する各施設要素の規模を中心に、今後リニアの影響をより良く活かしていく地域づくりも含めて、色々な意見をいただきたいと思う。</li> <li>・前は、特にリニア乗降客数について、どの規模で検討を進めるかの判断をするための必要な情報を提示して欲しいという意見があった。また駐車場の規模も500～1,000台と幅を持った設定に対し、全国の新幹線駅周辺の駐車場事例も含め、さらに規模の絞り込みに向けた情報を整理すべきという意見があった。今日は事務局の方からその後の検討、情報収集の結果を踏まえての提示がある。</li> <li>・また、高架下空間がどの程度使えるのか、できるだけ高架下空間を有効活用して周辺整備に対する影響を及ぼさないことを考えてもらいたい、という意見もあった。その後JR東海でも検討を進めていた情報をご提供いただいたため、この点についても検討を行いたい。</li> <li>・今回は基本構想をまとめていく上で重要な節目で、リニア駅周辺整備基本構想に関する骨子が示されている。この骨子の議論を中心に会議を進めていきたいと思うので、宜しくお願いをしたい。</li> </ul>
<p>飯田市</p> <p>佐藤委員 (飯田市副市長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本日は大変忙しいところお集まりいただき感謝申し上げます。また、リニアをはじめ、市政につき、ご尽力、ご協力をいただいていることに関してこの場をお借りして感謝を申し上げます。</li> <li>・後程、前回からの検討経過については事務局から説明する。</li> <li>・前回の会議は昨年11月10日だったが、そのあとJR東海からこの沿線地区に対して事業説明会が、市町村ごと、あるいは関係地域ごとに開かれたところ。その中で色々な方面や角度から意見をいただいたと聞いている。</li> <li>・事業主体であるJR東海におかれては、丁寧な答えをいただくと共に自然環境、生活環境への影響について改良していただくような配慮をお願いしたいと思う。</li> <li>・また、当会議では、先ほど小澤会長からもあったが、前回会議では様々</li> </ul>

	<p>な指摘、質問、検討を要する事項があった。この点については、今回出来るだけ整理をして示せるように努めてきた。後程説明させていただくが、それを聞いて議論を深めていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年、国土交通省から「国土のグランドデザイン 2050」という大きなグランドデザインの話が出ている。その中でもリニア沿線については、スーパーメガリージョンという巨大都市圏ができるという、今までの都市圏の概念を覆すような動きがあり、当地域もその真っ只中に置かれる。</li> <li>・今までの議論で長野県の南の玄関口と言ってきたが、それ以上に、日本の発展にどう寄与していくかということも含め、この地域には責任があると思っている。</li> <li>・この会議では駅周辺整備を検討の対象としているが、全てが駅周辺で実現できることではないと考えている。駅周辺で果たすべき機能、地域として果たすべき機能で分けることも出てくると思う。そのような視点も含めて議論いただきたい。</li> <li>・今日は前回の宿題も含めて構想の骨子案ということで説明をさせていただくため、ご議論をお願いしたい。</li> <li>・最終的に地元の方々のご理解をいただきながら進めてまいりたい。先程申し上げた大きな視点と、地元に対しての細やかな視点合わせながら進んでいきたいと考えている。</li> <li>・活発な議論をお願いしたい。</li> </ul>
--	--

➤ 会議次第「3報告事項(1)～(4)」

発言者名	発言要旨
事務局 (飯田市リニア推進課)	<p>○資料1により説明</p> <p>➤ 『リニア中央新幹線建設に係る動きについて』</p> <p>JR東海による事業説明会が、11月から12月にかけて開催され、その開催状況を報告する。また、主な意見としては、工事期間中の各種課題、騒音対策、事業に係る用地補償などである。</p>
長野県 山岸委員 (飯田建設事務所長)	<p>○資料2により説明</p> <p>➤ 『リニア関連道路整備事業の状況について』</p> <p>次年度以降に新たに事業化する予定のリニア関連道路整備10事業のうち「国道153号の飯田北改良」「リニア駅～座光寺SIC(仮称)の道路新設」に関して、平成26年12月に第1回地元説明会を開催した(同一内容で計4回)。また、更に幅広く関係者から意見をうかがうために、意見用紙を上郷・座光寺地区の全戸へ配布し、約190件の意見が寄せられた。</p> <p>今後は、年度内に2回の説明会を予定しており、これを経てルート帯を絞り込みたいと考えている。また次年度は、そのルート帯の調査・</p>

	測量・設計に着手する予定である。
事務局 (飯田市リニア推進課)	<p>○資料3, 4により説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 『関係議会におけるリニア駅に関する発言について』 第2回検討会議以降、県議会および市議会におけるリニア事業関連発言がいくつかあり、この資料で情報共有を図る。</li> <li>➤ 『第2回リニア駅周辺整備基本構想検討会議の概要について』 乗降客数想定のお考え方、高架下空間の活用程度、駅周辺の規模に関する検討などについて指摘があった。こちらで前回会議の概要確認とする。</li> </ul>

➤ 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)	<p>○資料5-1により説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 『総論(資料の構成)』 前回は「予想乗降客数の根拠が不明瞭」「駐車場に関する情報と分析の不足」という指摘があり、それに応えた資料となっている。</li> <li>➤ 『予想乗降客数の検証』 リニア運行本数や将来の社会情勢等が明確でないため、現時点では複数(3つ)のアプローチをもとに妥当と考えられる数値を採用する。長野県推計、飯田市推計さらにはJR東海が公表した結果はいずれも近似しており、長野県推計結果である乗降客数6,800人/日を採用しても問題ない。</li> <li>➤ 『P&amp;R駐車場規模の検証』 P&amp;R駐車場においても、複数の検討から得られる結果を総合的に勘案すると、750台を採用することが妥当である。</li> </ul> <p>○資料5-2により説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 『高架下空間の利用について』 第2回検討会議以降、JR東海から資料提供があり、それによると高架下空間は、国道153号と県道市場桜町線に挟まれた空間から旅客対応施設範囲を除く約7,000㎡のうち、「最大で約3,000㎡」が「単層」で利用可能とされている。 ただし、構造上の制約や、南北横断道路以外の部分の利用に係る賃貸料などが確定していないため、このうちどの程度の面積を利用するかは現時点で判断しない。</li> </ul>

<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・説明いただいたリニア駅周辺整備に係る機能と規模について質疑をお願いしたい。</li> <li>・乗降客数と、駐車場の規模については、それぞれ第2回検討会議以降に事務局で検討したものと事例を集めて評価した資料の提示があり、乗降者数は6,800人/日で考えるとの説明があった。</li> <li>・駐車場については推計手法ごとの幅も踏まえ、リニア駅乗降者以外の利用も考慮に入れながら750台で考えていくということである。</li> <li>・これまで2回に渡って検討を進めてきた機能等についても、今日の段階で絞り込んだ説明があった。</li> <li>・特に意見がないようであれば、いったん議事を先に進め、後で質疑があれば触れていただければと思う。</li> </ul>
--	---

➤ 会議次第「4協議事項(2)「リニア駅周辺整備基本構想」の骨子について」

<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"> <li>➤ 『目指すリニア駅周辺の姿』 「信州・伊那谷（ローカル）の個性で世界（グローバル）を惹きつけ、世界へ発信する玄関口（ゲートウェイ）」とし、風景づくりやシティプロモーション、強力なネットワーク形成、周辺地域の拠点強化により持続的な発展を進める。</li> <li>➤ 『リニア駅周辺整備の方針』 4つの基本方針「駅勢圏の拡大に向けた交通アクセス及びネットワークの強化」「高度なトランジットハブを形成するとともに、地域の利便性を高める」「信州・伊那谷らしさの感じられる風景づくりを進める」「『伊那谷ブランド』を強化し、発信する」を掲げる。 また、基本方針ごとの取り組みを整理する。</li> <li>➤ 『リニア駅周辺整備のイメージ』 以上の整理をもとに、SICや乗換新駅とのアクセスも踏まえたリニア駅周辺整備のイメージを整理する。高架下空間には南北道路と駅利用者利便施設を導入するとともに、南北それぞれに交通広場、駐車場、魅力発信施設を想定する。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・骨子の説明内容については多岐にわたるため、議論方法としては資料6で行う。</li> <li>・初めに1～2ページについて総論的に意見を頂いた上、3ページ以降それらの内容についての詳細記述があるので、それごとに意見を伺うという形で進めていきたい。</li> <li>・まず、冒頭の1～2ページについてはいかがか。 (⇒特段意見等なし)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に意見が無いため、次に進めたい。</li> <li>・資料の3ページになるが、基本方針1（駅勢圏の拡大に向けた交通アクセス及びネットワークの強化を進める）についてはいかがか。</li> </ul>
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>小平委員 (上郷北条まちづくり委員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換新駅の設置については、住民のほとんどが反対で、これ以上の犠牲者を出さないためにも、何か他の方法を考えてほしいという要望がある。</li> <li>・リニアに近接する場所に乗換新駅を設置すると思うが、実際には両駅は離れており、利用勝手が良くないというのが現状である。この点についての考えを聞きたい。</li> </ul>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・在来線である飯田線とバスなどの交通ネットワークをどのように結節するかで、造りは大きく変わる。</li> <li>・市としては、現在の公共交通である飯田線を活用したいという思いがある。</li> <li>・ただ今、地元の方のお考えをいただいたところだが、乗換新駅については新たに大規模な駅を造るということではなく、現在の鉄道に乗降できる程度の規模を想定しているところである。</li> <li>・できる限り地域への影響の少ないように、どうすればスムーズに移動できるのかを考えて検討をして参りたい。</li> </ul>
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>柴田委員 (飯田商工会議所会頭)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・犠牲者を増やすという旨のご発言は残念だと感じる。</li> <li>・過去実施された、高速道路の飯田インターからのバイパス道路建設や、農免道路建設に当たっての用地買収などにおいても、住民全員が大賛成という訳では無かったにしろ、完成後は、事業のおかげで良くなったという方がほとんどであった。</li> <li>・私の会社の土地も一部買収されたことがあるが、交渉に立ち会った経験からいうと、絶対にダメだという方は一人もいなかった。</li> <li>・地元の方々の気持ちは十分わかるが、犠牲者という言い方については、発想を変えた方がいいと思う。</li> <li>・乗換新駅はリニア駅の利便性向上のためには、ぜひお願いしたいところであり、大規模な駅ではなく、乗降できる駅という規模であれば、特段大きなものにならないのではないかと。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・この点については、県でも交通ビジョンにおいてまとめているところであり、また、関係する伊那谷の各行政の場でも議論されているところであると認識している。</li> <li>・大きな地域づくりの視点から見たとき、特にリニアを拠点とした公共交通ネットワークは重要だと思うので、引き続き合意形成に向けて努力してほしい。</li> </ul>

<p>駅周辺地域関係者</p> <p>鈴木委員 (長野県タクシー協会下伊那地方事務所長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の検討の中で、リニア駅の隣に乗換新駅を作り、飯田線と接続するというようなことも考えられないか。</li> <li>・そうすれば、他の交通手段との乗り継ぎより利便性も上がり、観光列車などを運航すれば、JRにとっても赤字路線対策としてよいのではないかと思う。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・次に4ページの基本方針2（高度なトランジットハブを形成するとともに、地域の利便性を高める）についてご意見を頂戴したい。</li> <li>・駅の利便性を高めるP&amp;R駐車場については、駐車場の規模や考え方を議論してきたところである。</li> </ul>
<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"> <li>・乗降客6,800人と駐車場750台という点は、説明によりある程度理解したが、最終的にはどうなのかと疑問は残っている。</li> <li>・P&amp;R駐車場については高層化を図るようにしてほしい。</li> <li>・屋上の公園等については地域にはよくなるだろうが、必要かどうか再考してほしい。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・駐車場については、できる限りコンパクトに造るということに配慮していただくことであろう。</li> <li>・デザインについては今後議論することになる。</li> <li>・5ページの地域のコミュニケーションや魅力発信施設についてはどうか。</li> </ul>
<p>長野県</p> <p>有賀委員 (長野県下伊那地方事務所長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5～6ページにかけて、駅のイメージとして県産材を使いながら南信州にふさわしい施設を造るとあり、賛同できる。</li> <li>・どのような機能を入れるのか、県の伊那谷自治体会議で議論する中で、南信州の顔としての機能として、広域観光や外国人など様々な方に対応できる必要があるのではないかという要望が出ている。</li> <li>・外国人に対するインバウンドの視点や、広域観光に関する視点などの要素をもう少し明確に記載してもらいたい。</li> </ul>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見を踏まえ、検討させていただきたい。</li> </ul>
<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"> <li>・座光寺地区が現在の農村環境を維持することで、都会の人が魅力を感じ、交流人口の増大につながるという考え方に立ち、取り組みを行っている。</li> <li>・この点を反映したような駅前であって欲しい。よって、都会にない田舎の素晴らしさが駅に降りた時点で感じられる駅前という考え方については賛同している。</li> <li>・あかり区間を走行することについて、どこまであかり区間になるかは未確定だが、沿線近くまで住宅地であるため、騒音を危惧する声が多い。そのため、構想を出す際には、この点について配慮して取り扱って欲しい。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最終的に決定するJRが、早く地元へ投げかけて結論を出してもらえると、あかり区間をどう利用しているかという議論につながると考える。</li> </ul>
<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"> <li>・見晴らし広場を形成する点については、必ずしも駐車場屋上に限定する話ではないので、もう少し幅広い意味の書き方にした方が良い。</li> <li>・県のリニア活用基本構想に記載があって、この構想骨子にあまり記載されていない部分もある。</li> <li>・伊那谷の「食」について、もう少し色濃く出していきたい。特に伊那谷には様々な食の文化があるので必要ではないか。</li> <li>・地域の特徴ある草木の植栽という意見もあるので記載して欲しい。</li> </ul>
<p>駅周辺地域関係者</p> <p>小平委員 (上郷北条まちづくり 委員会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の眺望については、現風景を残した最低限の開発をしていただきたい。</li> <li>・用地の買収により移転して結果的に良かったという話があったが、宅地も農地もすべて用地該当のため北条地区を出ていかなければいけないという者が非常に多いという状況があり、「犠牲者」と言ったところ。つまり、同じ地に住めないという人が多いということ。</li> <li>・だから、良くなるということは上郷地区では正直なところ何とも言えない。</li> <li>・居住者の移転先の確保がまだ明確でないし、何も指示がないという中で出なければいけない。土地もすべてなくなってしまう、と考えている住民が非常に多くなっていることについて、ぜひ理解をいただきたいし、市としての対策をお願いしたい。</li> <li>・リニア整備にあたり、移転先等も同時に考えて頂かないといけない。地域として大変な問題になっている。</li> </ul>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会でも多くの切実な意見を聞いている。このことについては市としてもしっかり対応していく。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・続いて、ページの基本方針4（伊那谷ブランドを強化し発信する）についてはどうか。</li> </ul>
<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"> <li>・経済関係団体からの意見として、飯田・下伊那全体がどう発展するかということを考えての意見であるため、地元の方々と正反対の意見になりがちである。土地の買収にあい移転せざるを得ない方々がどうしても出てしまうが、経済関係者の立場として話すのでご理解いただきたい。</li> <li>・基本計画は良いと思うが、強力なセールスポイントが無く、弱い。</li> <li>・おそらく無難な駅になり、期待する観光客が多く訪れないのではないかと感じる。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここでは眺望として、駅を降りると飯田・下伊那の風景が見られるように計画されているが、やはり思い切って200～300mのタワーを建て、下伊那～駒ケ根まで見渡すことにより、あそこに行ってみようという気持ちにさせ、また、ヘリコプター観光くらいを計画しないとイケないのではないか。</li> <li>・観光客は、上伊那の駒ケ根ロープウェイや諏訪の蓼科高原、松本の上高地、そちらの方へレンタカーやバス等を利用して行ってしまおうと考えられる。</li> <li>・下伊那～駒ケ根・松本までの観光のライン化ができればいいが、強制的にできるものではない。</li> <li>・中国人観光客が増えることを考えると、もっと強力なものが欲しい。</li> <li>・地元資本が必ずしも整備する必要はない。大手民間会社に開発計画の打診くらいはしていただきたい。</li> </ul>
<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"> <li>・伊那谷ブランドを強化し発信するという中で、今までの基本方針1～3についてはリニア駅を基点に案が出ているが、基本方針4は一部リニア駅を外れたようなものが出ている。</li> <li>・広域的な検討が必要なものもある。例えば、「強力なネットワークによる連携・補完を進めるため、各市町村、各拠点、長期計画などの中において、機能強化を検討し、実施していきます。」とあるが、各市町村の検討という話になるので、もう少し言葉を変えないとリニア駅周辺整備基本構想の骨子には馴染まないのではないか。</li> <li>・伊那谷自治体会議や現地推進本部等との連携ということだと思っているので、配慮していただきたい。</li> <li>・議会の中で、コンベンション施設の話もあるので、可能なら盛り込んでいただきたい。</li> </ul>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘を踏まえ検討したい。</li> </ul>
<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"> <li>・全体についてコメントすると、前回質問していた乗降客と駐車場の規模については詳しい説明を聞いて理解できた。</li> <li>・乗降客数については、今後の日本を取り巻く環境変化や将来人口も変動する中、現時点の推計値6,000～7,000人はベースになりうると考える。</li> <li>・駐車場については、将来人口予測を基礎に考えているようであるが、単に人数減だけではなく、どの年齢層が増減するのか、車を運転する年齢層がどれだけ減るのか、について、将来的には掘り下げて再考する必要があるのではないか。</li> <li>・また、外国人観光客や日本全国からの来訪者が、南信州に来てどのような動きをするのかについても、どこかの時点できちんと調査してみる必要があるだろう。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・例えば、外国人が交通ルールの異なる日本で運転をすることは基本的にストレスを伴い、受け入れ側も同様であることを考えれば、レンタカー利用以外の手段(公共交通)についてももう少し議論しておくべきと考える。</li> <li>・駅の外観については、工夫次第で全国どこにも無いような駅になる可能性がある。駅前広場やP&amp;R駐車場の造り方(隠し方)は工夫をしてみてもどうだろうか。</li> <li>・駐車場台数を詳細に詰めていくのではなく、駐車場を別の用途と併用する事例も研究してみてもどうだろうか。</li> <li>・例えば、長崎県佐世保市の離島行のフェリー乗場では、屋根付の市営駐車場が早朝のみ市場として利用されている事例がある。</li> <li>・駅の駐車場でも車が止まっていない時間帯や季節に「二毛作」的な利用を考えれば、台数や駐車場の構造も違ったものにできるかもしれない。</li> <li>・最後に、飯田線乗換新駅の問題については、リニア駅以外に大きな駅を作るのはナンセンス。</li> <li>・最近設置された都市部の新駅などでは屋根付きホームだけの駅も存在しているので、スペースを使わなくても新駅は可能。</li> <li>・乗換駅については是非とも設置の方向で引続き検討して欲しい。</li> </ul>
<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"> <li>・細かい話で恐縮だが資料5-1の19スライド目に、駐車場規模の想定が少しあり、多分これで全ての情報を書いている訳ではないので後で確認していただきたいのだが、パーソントリップ調査は目的別に調査している場合があるので、通勤、通学、私用、この場合は業務で移動するという位置付けになると思うが、その場合の自動車利用の割合がいくつかわかるのであればその数字を使った方が良いのではないかと。今は79.5%という数字になっている。</li> <li>・自ら運転して自動車でアクセスする人の数を取っているのだからそれをさらに平均乗車人員で割る必要があるのかどうか。少しテクニカルなところなので後でご確認いただきたい。</li> <li>・基本構想の骨子を拝見して、基本的に良く作られているなという印象なのだが、非常に重要なところで思ったのが「伊那谷らしさ」というのは何かということをはっきりしない。</li> <li>・私も個人的にもだいたい飯田には足を運び、南信州も拝見させていただいたが、ここに書いてある「伊那谷らしさ」というものが、もう少し広いエリアになるのかよく分からなく、これを読んでも理解できない。つまり「伊那谷らしさ」と書いてあってもそれが何か分からない。特に、県外の人にとっては、同様の感想を持つであろう。</li> <li>・この点については、今後検討をしていく必要があると考える。様々な議論があると思うが、最終的に外に出すときは「伊那谷らしさ」を売り込む</li> </ul>

	<p>のではなく「伊那谷らしさ」がある何々を売り込むという形にしないと自己満足に過ぎなくなってしまう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本構想の段階は、基本的に地域の中での話になると思うので少しオブラートに包んだ形も悪くはないと思うが、具体的に何を売り出すかというプロセスになった時の決め方も基本構想に入っていた方が良いかもしれない。住民の方に聞くのか、関係者だけで話し合うのか、そういったことは考えておいた方が良い。</li> <li>・伊那谷ブランドについても同様である。タイトルの信州伊那谷の個性とは何なのか。ここが自然や眺望だけだとすると、「岐阜にも山梨にもある」ということになってしまう。</li> <li>・最後にはどこかで明確にするということ踏まえ、基本構想でどこまで書くかを是非検討してほしい。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・今、お話があったことは重要だと思う。</li> <li>・県の方の指導も得ながらこの辺は一緒に考えていただき、今後に活かしていただきたい。</li> <li>・7ページのところには伊那谷ブランド、観光資源の強化、シティプロモーションという記載があり、また、飯田に関して言えばリニア駅周辺だけでなく地域住民を含めた都市づくり関係なども考えている。</li> <li>・一応これまででた意見を反映してまとめてあると思われる。</li> <li>・続いて、リニア駅周辺整備のイメージということでこれも先程事務局から説明があったが、8ページにイメージ図がある。</li> <li>・今まで基本方針は4つの柱で説明がされて来たが、それらを一つにまとめてイメージとして描いたものになると考えられる。</li> <li>・スマートインターチェンジから高速道路を含めて、周辺の道路の骨格、高架下空間の使い方のイメージ、広場空間の配置のイメージなどが出ている。このことについて何かご意見はあるか。</li> </ul>
<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"> <li>・先程からの在来線乗換新駅の件であるが、色々問題点や課題があると思うが、個人的には乗換新駅はあった方が良くと思う。</li> <li>・公共交通が近くにありながら繋がっていないというのは、論理的に考えても、感覚的にも不自然であり、そこは繋いでいただきたいと考える。</li> <li>・超高速のリニア鉄道からローカルな鉄道線に乗り換えるというのは、観光資源の観点からも有効である。もちろん、地元の方の利用もあるだろう。</li> <li>・一方で整備に当たって新たに立ち退かなければならない方への配慮も当然必要である。それがクリアできるなら、乗換新駅をコストを抑えた形で、乗換を主目的とした駅を造ることが望ましい。</li> </ul>

<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・イメージについて、地域地元の皆さん、経済界、産業界、交通事業者の方々、それぞれのお立場からのご意見はあるか。</li> <li>・確認になるが、駅の改札口と書かれているところに関してはこの1か所にJRとして考え方を固めつつあるということか。2か所にはならず1か所ということか。また、チケットの発券機能がない、無人駅のようになるのか。</li> </ul>
<p>事務局 (飯田市リニア推進課)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改札口については、概ねこの位置になりそうであると伺っているところである。</li> </ul>
<p>オブザーバー</p> <p>太田垣氏 (JR東海(株)中央新幹線建設部名古屋建設部担当課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の施設を管理する人間は常駐するが、出札、改札は無人化の方向で検討中である。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・チケットの自動販売機のようなものは設置されるのか。</li> </ul>
<p>オブザーバー</p> <p>太田垣氏 (JR東海(株)中央新幹線建設部名古屋建設部担当課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的には今後の検討になると思うが、今時はスマートフォンで予約し、ICカードのようなもので乗車するといったことが可能になってきている。リニア開通は10年以上後の話なので、その延長上で自販機を作らなくとも対応ができるようになっていないか考える。</li> </ul>
<p>学識経験者</p> <p>小澤委員 (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"> <li>・最終的には今後の検討によるということだが、この点についてはご承知おきをいただきたい。</li> <li>・イメージ図を含め、全般に渡って何かご意見があるか。</li> </ul>
<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"> <li>・資料5-2の地図中では見ていくと、県道市場桜町線が大きなSカーブになっており、リニア駅が付くところが出っ張ったところになる。県の考では、駅周辺整備をおこなった場所のみの改良ということになると聞いている。ここを真っ直ぐに出来れば、それによって高架下空間が拡大できて、地元で利用できる空間が大きくなるのではないかと考えている。</li> <li>・先程市が出した駐車場のイメージからすると段丘を利用するのが必要と考えられるため、この点はこれから考えていただければと思う。</li> </ul>

学識経験者 小澤委員 (都市づくりパブリックデザインセンター理事長)	・この点についていかがか。
事務局 (飯田市リニア推進課)	・周辺の整備については、今後、更に検討を進めていくことになる。 ・ご提案の件も含め、色々なケースを検討していく必要があると考えている。
学識経験者 小澤委員 (都市づくりパブリックデザインセンター理事長)	・ほかにご意見はいかがか。 (⇒特段意見等なし) ・これでメインの議題であった基本構想の骨子について4つの柱ごとに意見を伺い、周辺整備のイメージについて確認をさせていただいた。 ・本日いただいたご意見を踏まえ、構想素案の作成を進めていくことをご了解いただきたい。

➤ 会議次第「5協議事項(3)今後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)	○資料7により説明 ➤ 『リニア駅周辺整備に係るスケジュール(案)』 今後は本日の会議で検討した内容を十分に踏まえた中で、地元、関係機関等との調整をさらに進めたい。その後3月中に第4回目の検討会議を開催する予定。その際には基本構想(素案)として示し、それについて議論をいただきたい。 その後、第4回検討会議での意見を勘案した基本構想(案)を作成し、パブリックコメントに付す予定で、再度検討会議に諮るかは未確定だが、その手続きを経て最終的な基本構想としたい。

➤ 会議次第「6閉会」

発言者名	発言要旨
学識経験者 小澤委員 (都市づくりパブリックデザインセンター理事長)	・今後のスケジュールに関して質疑はあるか。 (⇒特段意見等なし) ・次回は3月開催とのことなので、それに向けて作業を進めていただきたい。 ・以上を持って第3回基本構想検討会議を終了させていただく。委員各位のご協力に感謝申し上げます。

[12:15 終了]