

# リニア駅周辺整備基本構想 (案)

平成27年5月

飯田市

## < 目 次 >

第1章	はじめに	
1.	はじめに	・・・ 1
2.	構想の位置づけ	・・・ 1
3.	リニア中央新幹線計画について	・・・ 2
4.	リニア駅設置予定地と駅周辺整備の範囲	・・・ 4
5.	関連計画	・・・ 5
第2章	目指す姿と基本方針	
1.	目指すリニア駅周辺の姿	・・・ 8
2.	リニア駅周辺整備の基本方針	・・・ 10
第3章	実現に向けた取り組み	
1.	基本方針1（来訪者の移動を支援する“高度なトランジットハブ”を形成する）	・・・ 12
2.	基本方針2（駅勢圏の拡大に向け、交通アクセス及びネットワークの強化を進める）	・・・ 20
3.	基本方針3（信州・伊那谷らしさの感じられる景観づくりを進める）	・・・ 23
4.	基本方針4（信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する）	・・・ 27
	《駅周辺の配置イメージ》	・・・ 31
第4章	構想の実現に向けて	
1.	実現に向けた今後の進め方	・・・ 32
2.	取組スケジュール	・・・ 34
	参考資料	・・・ 36

「\*」のついた用語は、40 ページ  
からの構想用語集をご覧ください。

# 第1章 はじめに

## 1. はじめに

飯田市は、遠州・東三河・東濃地域と境を接する県南の中央に位置し、豊かな水と森林に抱かれた、四季折々の趣が美しい自然環境に恵まれた地です。

古くは東山道が設けられ、近世には三州街道、遠州街道などの陸運や天竜川の水運が発達し、今日では JR 飯田線や中央自動車道が整備されるなど、いつの時代においても交通が結節する要衝にあり、伊那谷の政治・経済・文化の中心として、近郷近在とともに発展してきました。

昭和 48 年に全国新幹線鉄道整備法\*に基づく基本計画が決定したリニア中央新幹線は、平成 23 年の整備計画決定以降、環境影響評価法\*の手続きが進められてきましたが、その経過の中で平成 25 年 9 月に当市に駅が設置される計画が明らかになり、中央自動車道開通以来の新たな高速交通が整備されることになりました。

当市では、新たな高速交通時代に備えるため、様々な基礎調査を進めてまいりましたが、リニア駅の整備効果を最大限引き出し、長野県の南の玄関口及び三遠南信地域の北の玄関口にふさわしいリニア駅とするため、「リニア駅周辺整備基本構想」を策定することとしました。

## 2. 構想の位置づけ

リニア中央新幹線の整備効果や活用については、国において、「国土のグランドデザイン 2050\*」に、長野県において、「長野県新総合交通ビジョン」・「長野県リニア活用基本構想」に、飯田下伊那地域において、「リニア将来ビジョン」に、また当市において、「リニア将来ビジョン」を反映した「第5次基本構想・後期基本計画（平成 24 年度 - 平成 28 年度）」に、それぞれ位置付けられています。また、長野県及び伊那谷の市町村で構成する「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」では、リニア開業後の伊那谷の目指す姿を「リニアバレー構想」として明らかにしていく方針を打ち出すなど、各主体が連携する中で、リニア時代に向けた将来像を描いているところです。

今回の「リニア駅周辺整備基本構想」では、これらの経緯を考慮するとともに、「第5次飯田市基本構想・基本計画」の理念に則し、リニア駅周辺整備を進めるに当たって、各主体間共通の目標となる基本構想と具体的な取り組みに繋がる方針を明らかにします。

### 3. リニア中央新幹線計画について

#### ■ リニア中央新幹線の概要

- リニア中央新幹線の開業により、東京都心までの所要時間が45分（現在約4時間）、名古屋まで27分（同約2時間）となり、時間的距離が大幅に短縮されます。

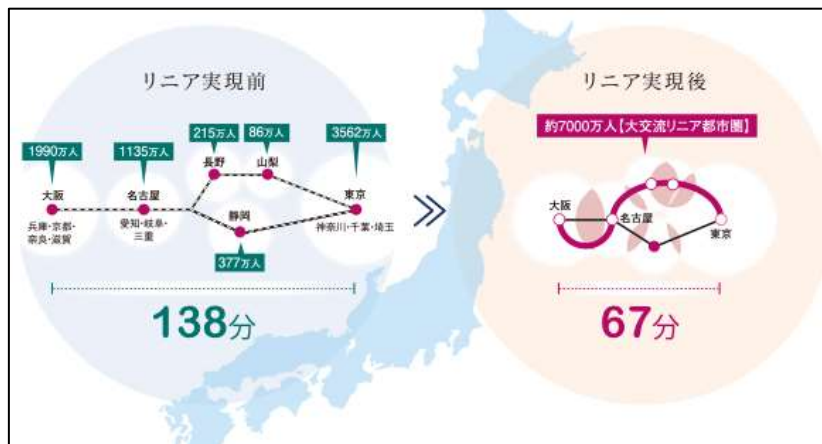
※所要時間はすべての駅に停車する列車を想定し推計したものと



◆リニア中央新幹線の路線と所要時間

#### ■ リニア開業による社会経済への影響

- リニアの開業により、三大都市圏の主要拠点間が約60分以内で結ばれることで、「7,000万人の大都市圏(リニア都市圏=スーパーメガリージョン\*)」が形成されます。



◆リニア都市圏出現のイメージ (リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP)

- リニア開業により、リニア駅が設置される飯田市まで、東京から約 45 分圏、名古屋から約 25 分圏に含まれることとなり、八王子市、横浜市、多治見市、桑名市、岡崎市などと同じ都市内交通圏（通勤・通学圏）に含まれることとなります。

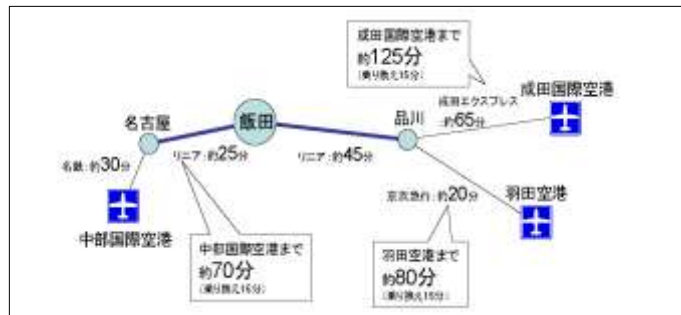


◆リニア開業後の東京 約 45 分圏



◆リニア開業後の名古屋 約 25 分圏

- 国際空港への所要時間も大幅に短縮され、中部国際空港まで約 70 分、羽田空港まで約 80 分、成田国際空港まで約 125 分と大幅な時間短縮が見込まれ、概ね 2 時間以内に 3 つの国際空港にアクセスが可能となります。

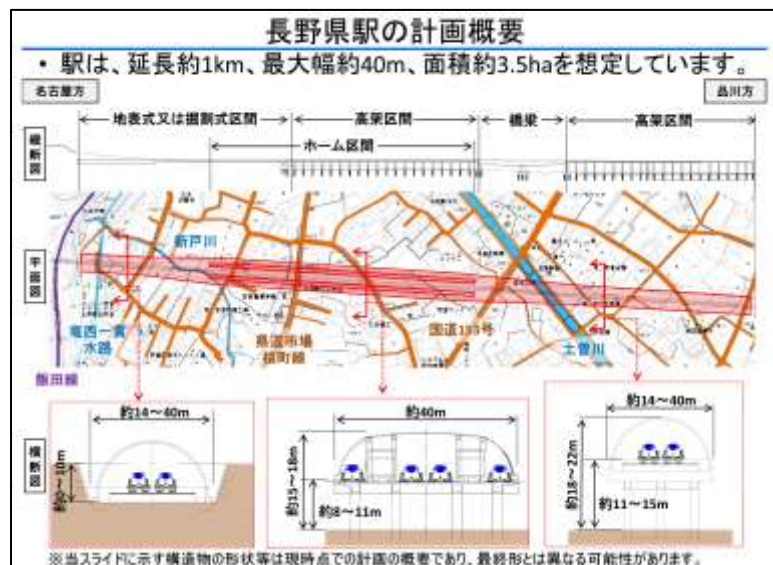


◆リニア開業後の南信州地域から国際空港までの所要時間

## ■リニア中央新幹線長野県駅の概要

- 駅は延長約 1 km、最大幅約 40m、面積約 3.5ha が計画されています。

※JR 東海による事業  
説明会資料



## 4. リニア駅設置予定地と駅周辺整備の範囲

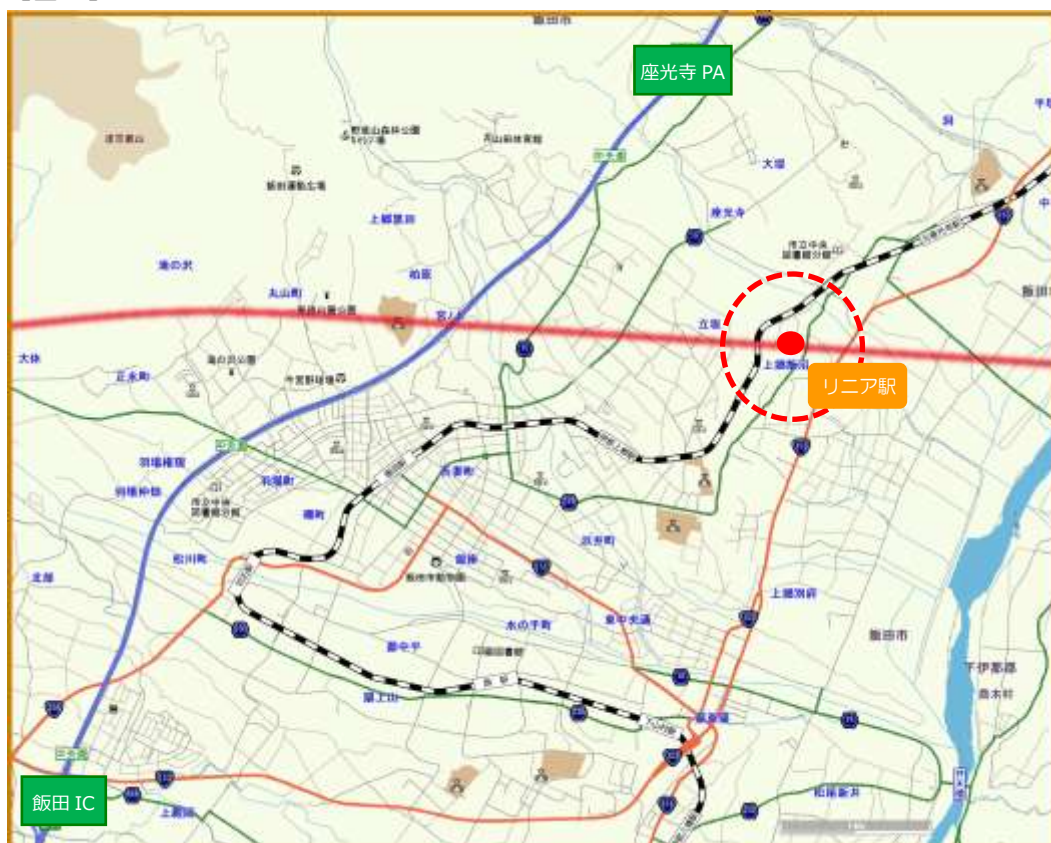
### ■ リニア駅設置予定地

- ・長野県内のリニア駅は、飯田市上郷飯沼付近（図1）に設置が予定されています。
- ・リニア駅のホームは、東に国道153号、西に県道市場桜町線、北には、一級河川土曾川、南に市道五郎田線に囲まれたエリアに中心が置かれる見込みです。
- ・西側に向けて上り勾配の傾斜地となっており、駅西端部にはJR飯田線が位置しています。

### ■ リニア駅周辺の状況

- ・リニア駅が設置される上郷地域は住宅地と農地が併存する地域であり、野底山に象徴される美しい自然に恵まれ、黒田人形浄瑠璃や飯沼諏訪神社の御柱祭りなど地域の伝統文化が今に伝承されている地域です。
- ・都市と自然が調和した住みよい環境づくりを目指すとともに、リニア駅周辺に新たな市街地が拡散的に形成されないよう、今ある良好な住環境や優良農用地を保全していくことが求められています。

【図1】

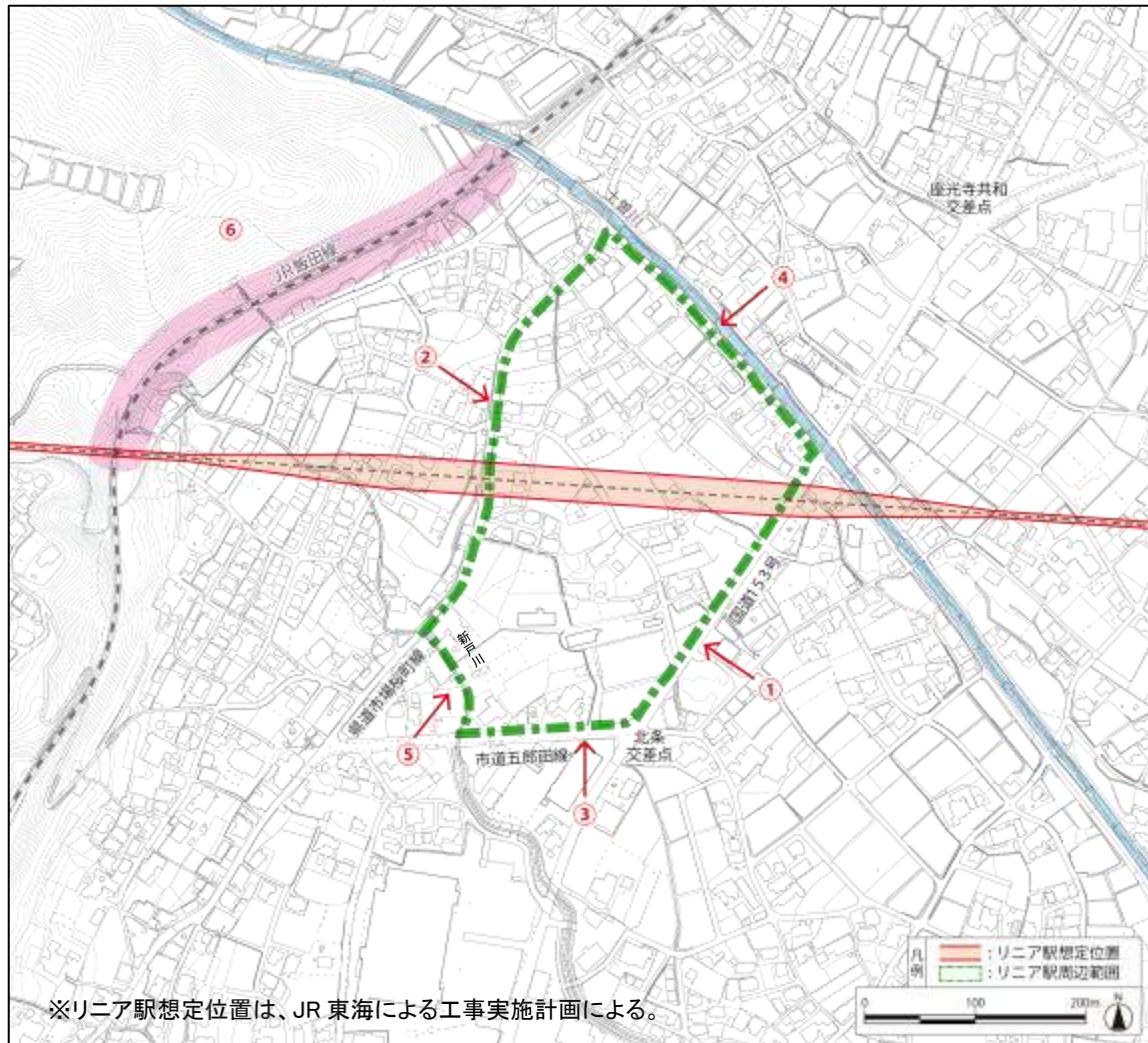


## ■ 駅周辺整備を検討するエリア

・この構想では、リニア駅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（図2）で駅周辺整備を行うことを検討します。

- ①国道 153号、②県道 市場桜町線、③市道 1-87 五郎田線、④一級河川 土曾川、⑤一級河川 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）
- ⑥JR 飯田線乗換新駅の設置を検討するエリア
- 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

【図2】

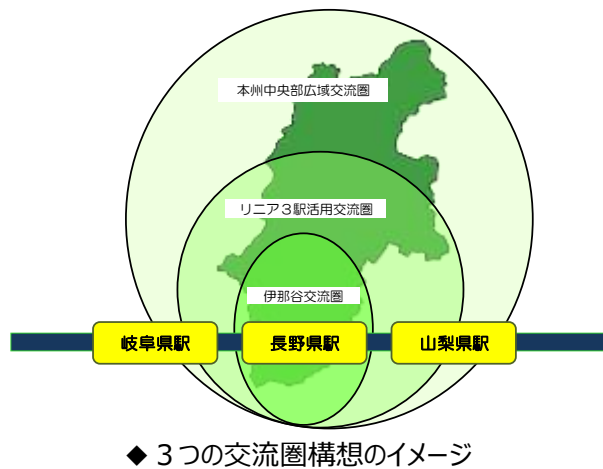


## 5. 関連計画について

●本構想は、以下に示す計画をはじめとした関連計画を踏まえて作成しました。

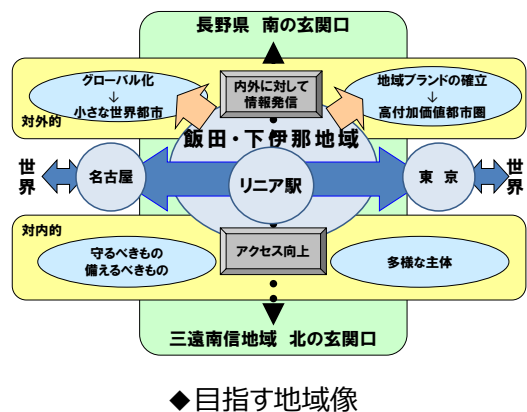
### ■長野県リニア活用基本構想（長野県：平成26年3月策定）

- リニア時代を見据えた地域づくりの指針であり、リニア整備の効果を地域振興に活かすための取り組みなどをまとめている。
- リニア中央新幹線による様々なインパクトを享受するため、右図の「3つの交流圏構想」を掲げている。
- 「3つの交流圏構想」それぞれに対して、実現に向けた方針や取組が示され、特に伊那谷交流圏に関しては、地域振興とは別途、基盤整備の方針についてもまとめている。



### ■リニア将来ビジョン（南信州広域連合：平成22年11月策定）

- 飯田下伊那地域が目指すべき将来像を明らかにするために策定された。
- 対外的に目指す都市像としては、「グローバル化（国際性）～小さな世界都市へ～」、「地域ブランドの確立～多機能高付加価値都市圏へ～」を掲げている。
- 対内的に目指す都市像を、「多様な主体」、「守るべきもの、備えるべきもの」として整理している。
- こうした将来都市像の具現化に向け、特に、駅勢圏をより広げるため「リニア駅への交通結節性（アクセス性）の向上」と「駅を中心としたまちづくりの取り組みの必要性」をまとめている。





■ 第5次飯田市基本構想後期基本計画（飯田市：平成24年4月）

- 平成19年度からの10年の間に目指す都市像を『文化経済自立都市』とした「第5次飯田市基本構想」を踏まえ、その後の平成24年度からの5年間に取組む内容を明らかにするため策定した。
- この地域の強みである「結いの力」による取り組みを更に強化することにより、「リニア将来ビジョン」、「三遠南信地域連携ビジョン」、「南信州広域連合広域計画」及び「南信州定住自立圏形成協定・共生ビジョン」等の様々なビジョンとの有機的な結合を図る。

■ 飯田市土地利用基本方針（飯田市：平成19年7月策定、平成26年9月変更）

- 土地利用に関する基本的な指針として、「①地域の主体的な取り組みによる土地利用、②相互連携による地域づくり、③地域の誇りと愛着を持って育む土地利用」を定めている。
- 目指す都市の姿を「地域の多様性をいかし、豊かな暮らしを実現する持続可能なまち」とし、その実現に向けて「拠点集約連携型都市構造の推進」を掲げている。リニア駅及びその周辺区域は「広域交通拠点」として位置づけている。
- 「広域交通拠点」は、自動車、鉄道、路線バス等とのアクセス機能と乗り換えの利便性等を高めた交通の結節点（トランジットハブ）としての整備と、新たな玄関口としての良好な景観の育成に取り組むとしている。

■ リニア推進ロードマップ（飯田市：平成25年4月策定）

- 「リニア将来ビジョン」が示す将来像の実現に向け、「リニア本体工事関連」「社会基盤整備関連」「戦略的地域づくり」という3本柱を設定している。「戦略的地域づくり」に関しては、更に、産業づくり、人づくり、地域づくりの設けるとともに、その取り組みをより円滑に進めるため、「先行する8つの視点」を掲げている。
- 地域づくり（個性を活かした地域づくりを進める）については、「環境モデル都市」「地域ブランドの構築」と地域の良さを多様な主体で「守り備える」ことを位置づけている。



## 第2章

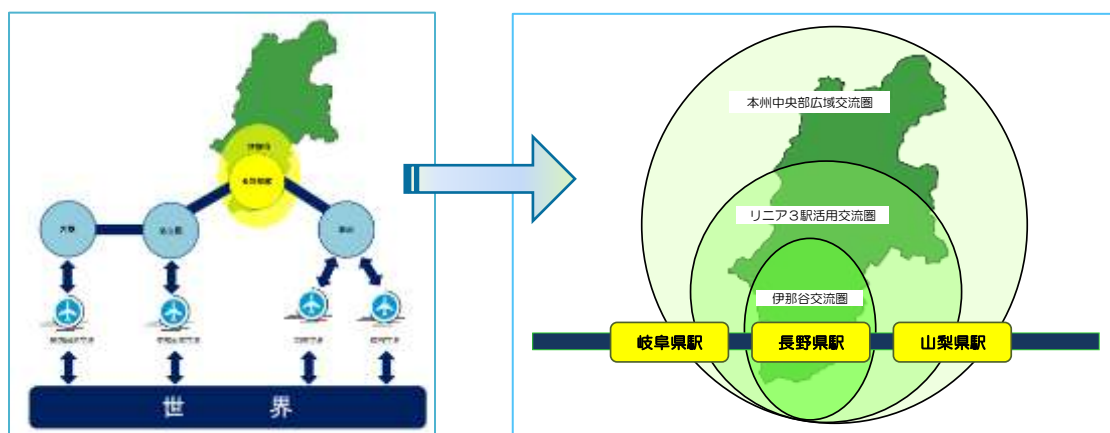
## 目指す姿と基本方針

### 1. 目指すリニア駅周辺の姿

リニア駅周辺が目指す姿（基本的な理念）は、以下のとおりです。

ロカール                                  グローバル  
**信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、**  
     ゲートウェイ  
**世界へ発信する玄関口**

- 信州や伊那谷の持つ豊かな個性（豊富な自然や美しい風景、文化、伝統など）を大切にし、さらに高めることで世界を惹きつける魅力を育み、リニアを通じて世界へ発信していきます。
- リニア駅を含めた駅周辺地域は、このことを実現していくための空間であるということを念頭におき、リニア駅周辺整備に当たっては、県内の各地域をつなぐ「広域交通拠点」として“高度なトランジットハブ<sup>\*</sup>”の実現を目指すとともに、長野県の新たな南の玄関口として信州らしさ・伊那谷らしさが感じられ、多様な交流の要となる地域を目指します。



◆イメージ図（長野県リニア活用基本構想）

(参考：リニアを活かした発展の考え方)

⑤ ④までの取組みにより、駅利用者が増加するスパイラルアップにつなげ、持続的な発展を進める。

④ リニア開通を契機に、各拠点で、観光機能、交流機能、居住機能の強化、信州・伊那谷ブランドの強化を進め、交流人口\*の拡大を図る。

③ 山里の風景やあかり区間の風景などを活かした、見たい・訪れたい景観づくりや、魅力づくりを行い、駅と一体となって集客力を高める。

② 訪れた人々を、リニア駅から各地域の中心拠点、観光拠点、産業拠点へ円滑に誘導するための強力なネットワークを整備する。

① リニアにより誕生する新たな玄関口として、コンパクトで効率的な駅周辺整備を行う。



## 2. リニア駅周辺整備の基本方針

- 目指すリニア駅周辺の姿の実現に向け、以下に示す4つの基本方針を掲げます。

### 《基本方針1》

来訪者の移動を支援する“高度なトランジットハブ”を形成する

長野県の南の玄関口として、リニア駅利用者が複数のアクセス手段を有効に活用できる効率的でコンパクトな施設整備を行う。

### 《基本方針2》

駅勢圏\*の拡大に向け、交通アクセス及びネットワークの強化を進める

長野県全域へリニア効果を波及させるため、高速道路、鉄道、一般道路等を用いてリニア駅から各地域の拠点等へアクセスできる強力なネットワークを形成する。

### 《基本方針3》

信州・伊那谷らしさの感じられる景観づくりを進める

周辺のまちづくりも駅周辺整備と一体的にとらえ、開発をコントロールし、原風景を備えた景観づくりに取り組む。

### 《基本方針4》

信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する

信州・伊那谷の魅力や特徴を広く発信するため、様々な立場の人々が協力して取り組む。

## 第3章

## 実現に向けた取り組み

- 基本方針ごとに実現に向けた取り組みを下表に整理します。また、“環境”と“交流”を、各取り組みを進める上での基本的な視点ととらえます。
- 駅周辺整備やまちづくりに関わる主体間で、実現に向けた取り組みを共有し、着実な推進に努めます。

	実現に向けた取り組み
基本方針1	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者の利便性を高める多様な交通手段を確保する</li> <li>●効率的でコンパクトな交通広場と駅利用者利便施設を計画する</li> <li>●リニア駅の利便性を高めるパーク＆ライド駐車場を適切に確保・配置する</li> <li>●地域のコミュニケーションの場ともなる、信州の魅力発信施設を計画する</li> <li>●地域の住みやすさに配慮した駅周辺整備を進める</li> </ul>
基本方針2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中央自動車道との連携を強化する</li> <li>●各地域の拠点等へのアクセス機能を向上させる</li> <li>●乗換新駅の設置により、JR 飯田線への乗換利便性を高める</li> </ul>
基本方針3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間を計画する</li> <li>●山並みや里山の風景を見て感じられる「見晴らし広場」を計画する</li> <li>●地域の豊かな景観を眺望できる「眺望の丘」を計画する</li> <li>●周辺のまちづくりと連携し、伊那谷らしさを感じられる景観を形成する</li> <li>●環境に配慮した駅周辺整備とまちづくりを進める</li> </ul>
基本方針4	<ul style="list-style-type: none"> <li>●6次産業*、先端ビジネスの発掘・誘致・強化を進める</li> <li>●来訪者を惹きつける観光資源の発掘・強化を進める</li> <li>●リニア時代を見据えた観光振興策を進める</li> <li>●信州・伊那谷ブランドを発信するシティプロモーション*を進める</li> <li>●リニア駅整備と連携・補完する都市の魅力づくりを進める</li> </ul>

基本方針の取り組みに共通する視点：“環境” “交流”

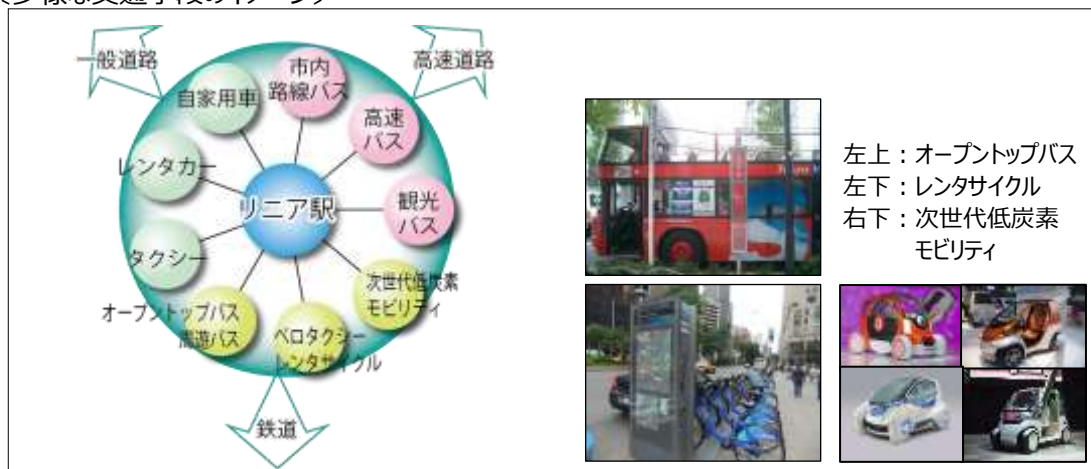
## 《基本方針 1》

来訪者の移動を支援する“高度なトランジットハブ”を形成する

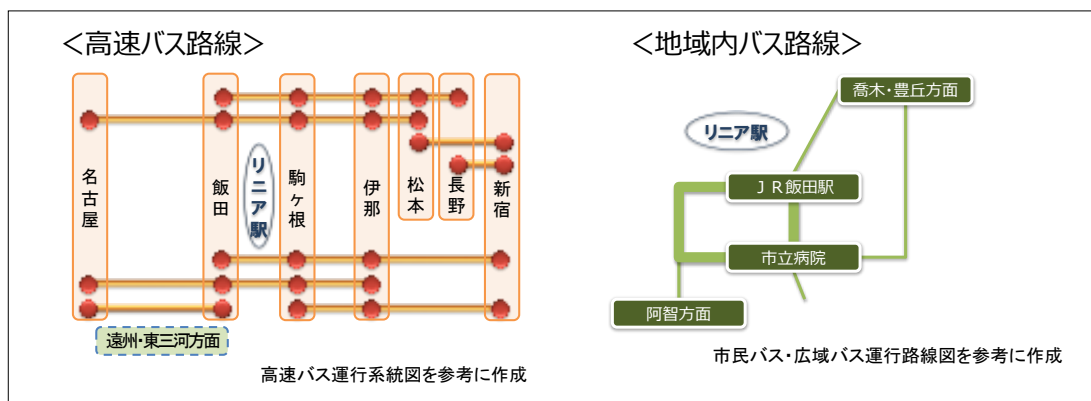
### 取組 1 利用者の利便性を高める多様な交通手段を確保する

- バス、タクシー、自家用車など、利用者はもとより周辺居住者の利便性も高める多様な交通手段を確保します。
- 特に、周辺に存在する観光拠点からの送迎バスの発着を想定し、必要十分な乗降スペース等を確保します。
- オープントップバス、周遊バスなど移動に楽しみを与える交通手段や、環境にやさしい交通手段、更には先端産業集積を活かした次世代低炭素モビリティ\*の導入を検討します。
- 今後、リニアの運行計画の具体化や、交通事業者との議論を踏まえて、適切な施設規模を定めていきます。

〔多様な交通手段のイメージ〕



〔現在の公共交通の状況〕

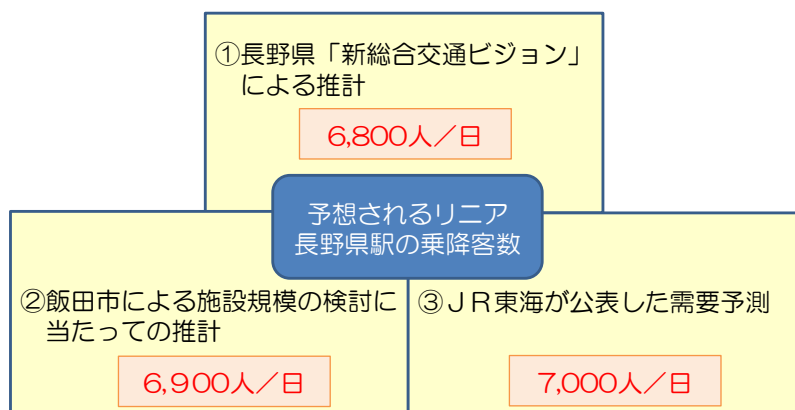


◆リニア駅からの交通のイメージ



(参考：リニア駅乗降者数の設定について)

- ・リニア駅の乗降者数は、バス運行計画の検討や、バス及びタクシーの乗降・待機スペース、駐車場などの規模を検討する上での土台となるものです。
- ・一方で、「リニアの運行本数」、「社会情勢」、「人々を誘因する地域の魅力づくり」などによって変動するため、確度を持った数値を算出するのは現状では困難です。
- ・したがって、本構想においては、いくつかのアプローチから、現時点において、妥当と考えられる数値を採用しました。
- ・①長野県による推計、②飯田市による推計、③JR 東海が公表した需要予測の3つの異なる推計を総合的に勘案し、『乗降者数 6,800 人/日』と設定します。



- ・①、②では、国土交通省「全国幹線旅客純流動調査\*」による広域の人の移動の実態をもとに、将来的な人口減少（国立社会保障・人口問題研究所による推計）、リニアによる移動時間、リニア運賃などを仮定してリニア乗降者数を推計しています。



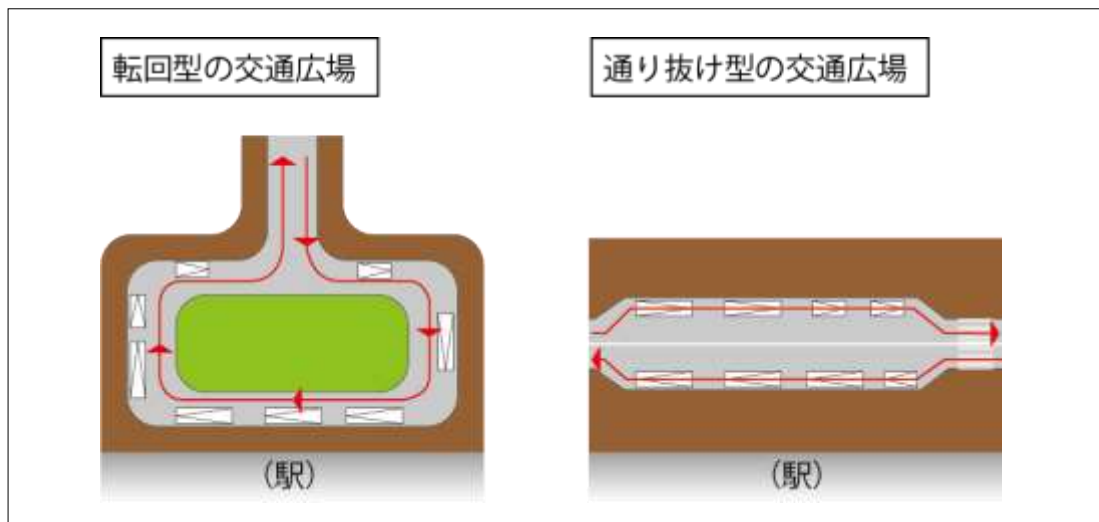
## 取組 2

## 効率的でコンパクトな交通広場と駅利用者利便施設を計画する

### 〔交通広場について〕

- リニア駅から種々の交通機関への円滑な移動を可能にし、乗換利便性を高めることができる、効率的でコンパクトな交通広場を計画します。
- 交通広場は、リニア駅への北側及び南側からのアクセス利便性を高めるため、南北それぞれに適切な規模で計画し、バス、タクシー、自家用車などが乗り降りできるスペースを確保します。
- 交通広場へのアクセス道路は、周辺道路の整備方針や交通量の見込みを踏まえ、適切に検討します。

#### ◆ 交通広場の形状の代表例



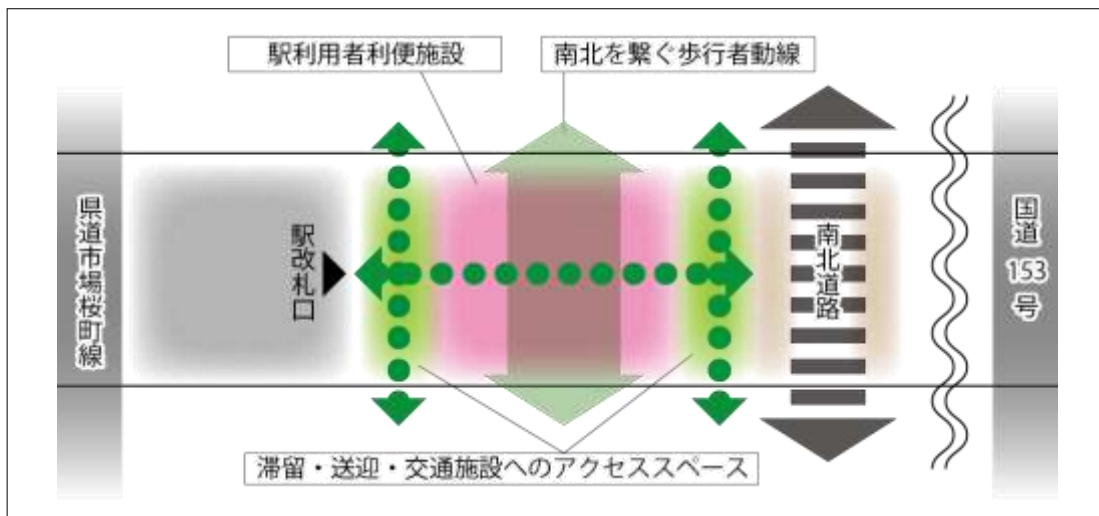
### 〔駅利用者利便施設について〕

- 駅利用者が待ち時間にくつろぎ、駅周辺の情報などに接することのできる施設を設置します（駅に近接した小規模施設を想定）。  
例）飲食・休憩スペース、トイレ、レンタカー貸出、駅周辺の情報提供など
- 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します。
- 駅利用者利便施設は、駅利用者だけでなく地域住民の活用も想定し、適切な規模を検討します。
- 各種施設整備に当たっては、ユニバーサルデザイン\*の視点を踏まえます。

## 〔リニア駅高架下の活用について〕

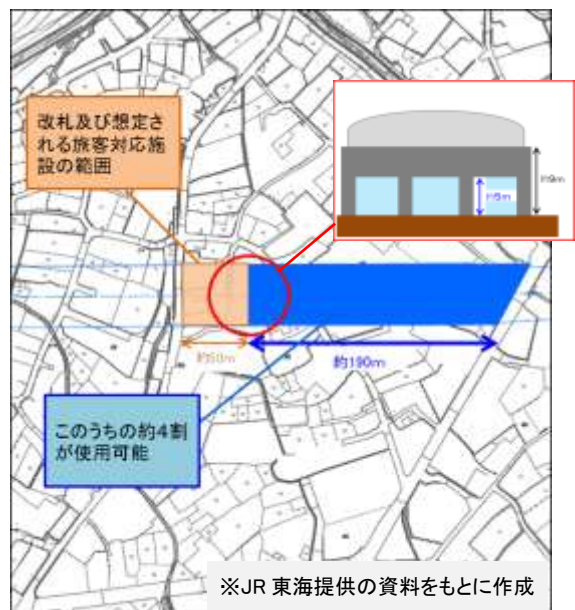
- 効率的でコンパクトな駅・駅周辺とする視点に加え、駅の利用に当たって利便性をより高めるための視点（送迎スペースの利用のしやすさや駅周辺施設の使いやすさなど）を踏まえ、南北道路や駅利用者利便施設等として活用することを検討します。
- 高架下の活用可能な規模及び方法については、今後明らかになるリニア駅の詳細な構造（高さ、柱間隔等）と調整を図りながら、JR 東海をはじめバス等交通事業者などとの協議を進めます。

### ◆リニア駅高架下の活用イメージ



### （参考：高架下空間の利用の程度について）

- ・右図は、旅客対応施設（リニアの乗降に関する JR 東海が管理する施設）を駅中心付近に設置した場合に、高架下空間がどの程度利用可能となるか、その範囲の想定を示したものです。
- ・現段階では、水色で示した範囲（約 7,000 m<sup>2</sup>）のうち、最大で約 3,000 m<sup>2</sup>が利用可能とされています。
- ・今後明らかとなる交通広場やリニア関係施設の構造、高架下空間の使用に係る賃貸料等を踏まえ、具体的にどこまで利用することができるか検討を進めます。

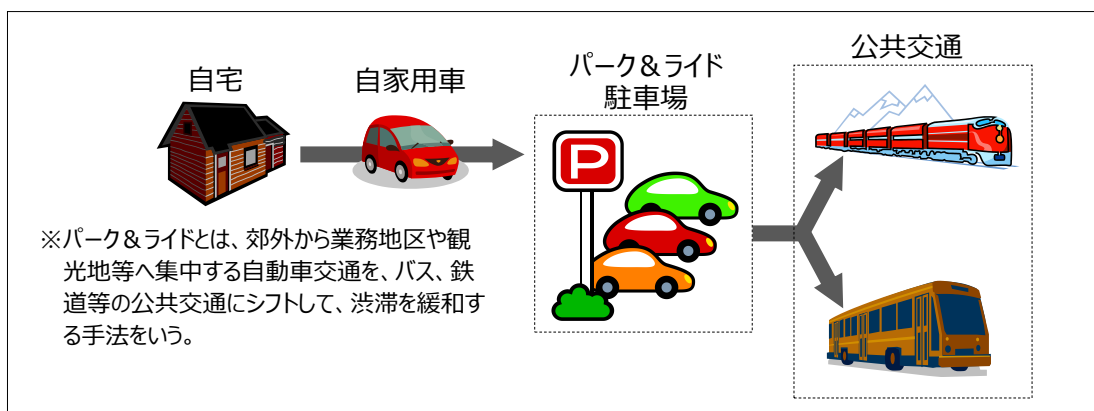


### 取組 3

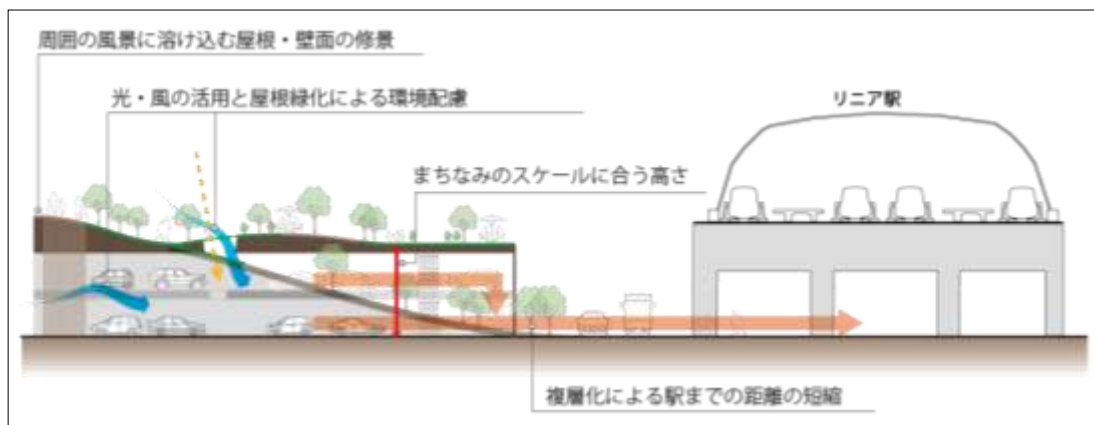
### リニア駅の利便性を高めるパーク&ライド駐車場を適切に確保・配置する

- 自家用車で駅にアクセスし、駅の駐車場に駐車したのち、リニアやバス等の公共交通機関に乗り換える利用者の利便性を高めるため、パーク&ライド駐車場（P&R 駐車場）を確保します。
- 駐車場は周囲の街並みとの調和を重視し、リニア駅よりも低い高さとし、また、駅へのアクセス性向上、悪天候時の利便性向上に配慮します。更に、屋根、壁面は緑化・修景を行うとともに、光・風を積極的に活用することで、周囲の風景になじむ、環境に調和した駐車場とします。
- 駐車場は地域の地形等の条件を踏まえた上で、多層化等を検討するとともに、リニア駅の利用者数、駅周辺の土地利用、周辺宅地・農地の無秩序な転用に対する懸念などを総合的に勘案し、適切な規模を確保します。
- 発災時の一時避難として活用するなどスペースの多目的な有効活用を検討します。

#### ◆パーク&ライド駐車場の概念図

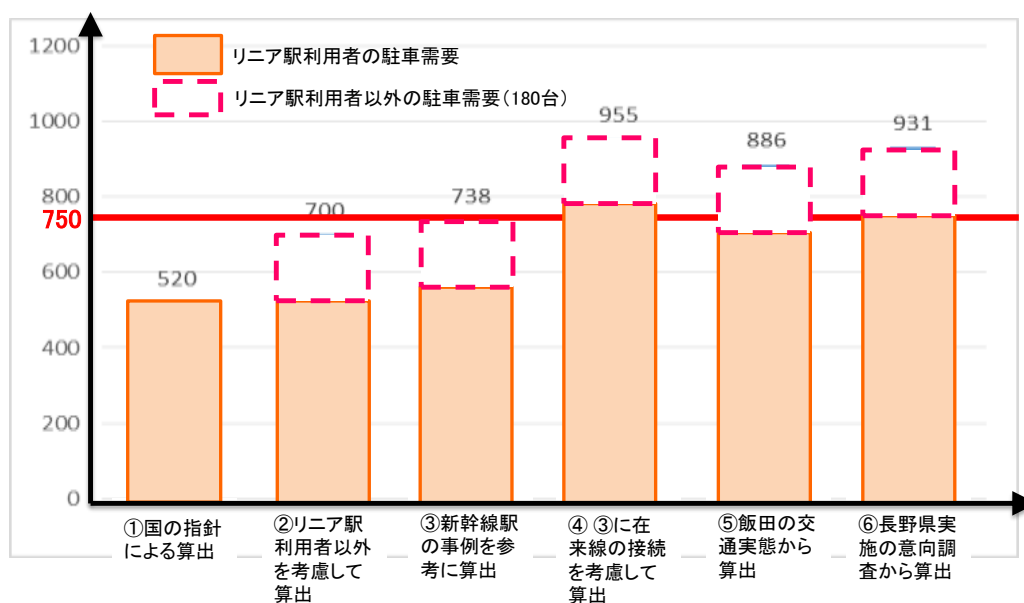


#### ◆パーク&ライド駐車場の整備イメージ



(参考：パーク&ライド駐車場の規模について)

- ・パーク&ライド駐車場については、リニア利用者の利便性向上、新たな玄関口形成に伴う需要の想定などをもとに、いくつかのアプローチで必要台数の推計を行い、本構想では、現時点で妥当な規模と目される750台に設定します。



※リニア駅利用者以外の駐車需要

一般道路の休憩施設としての駐車需要、高速バスのターミナル機能をパーク&ライド駐車場の利用で充足するといった需要を想定

- ・今後、リニアの運行計画の具体化や、関係者との議論を踏まえて、適切な整備台数を定めていきます。

#### 取組 4

#### 地域のコミュニケーションの場ともなる、信州の魅力発信施設を計画する

- 長野県の新たな南の玄関口として、食、工芸、文化などをアピールするとともに、地域住民の日常的な消費活動や交流活動を支え、新たな雇用機会を創出するための魅力発信施設を計画します（交通広場に接した独立型施設を想定）。
- 魅力発信施設は、適切な規模と、来訪者や地域住民が利用しやすい配置を検討し、施設の方棟化や低層化により風景になじむ施設とします。
- 魅力発信施設の駐車場は、積極的な緑化による修景を行うとともに、パーク&ライド駐車場と連携して利用することとし、その規模・連携手法を検討します。

#### ◆魅力発信施設が備える機能の例

・観光情報等を提供・発信する施設（長野県全域を対象とした広域観光や外国人観光客への対応）、住民や来訪者の利用を想定した交流施設、物産・農林水産直売所など

観光案内施設



(長野市観光情報センター（長野駅）)

室内型交流施設



(遠山観光協会 HP)

物産・農林水産物の販売



(長野県 HP)

#### 取組 5

#### 地域の住みやすさに配慮した駅周辺整備を進める

- 駅利用者利便施設や魅力発信施設には、住民の日常的な利用にも配慮した機能を導入するとともに、周辺の住宅地や農地の無秩序な開発を抑制するなどして、地域の住みやすさに配慮します。
- リア駅や駅周辺の整備により移転をお願いすることとなる居住者の移転先確保に向け、地元住民の意向を把握しながら、様々な対応を視野に検討を進めます。

## 《基本方針 2》

駅勢圏の拡大に向け、交通アクセス及びネットワークの強化を進める

### 取組 1 中央自動車道との連携を強化する

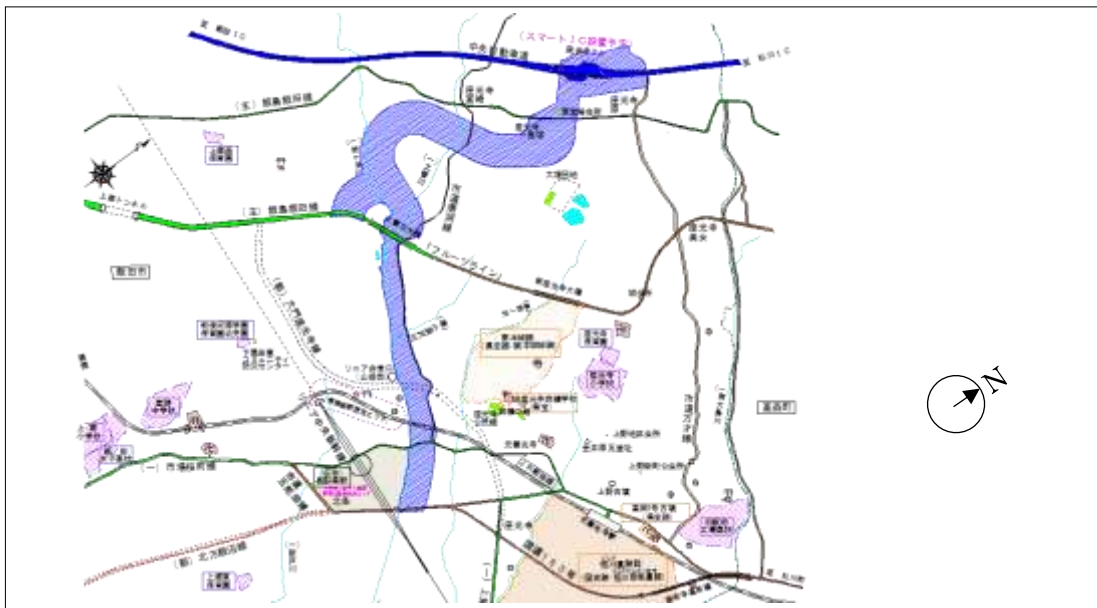
■リニア駅と中央自動車道との連携を強化するため、座光寺 PA への SIC（スマートインターチェンジ）の設置と、座光寺 SIC（仮称）とリニア駅を繋ぐ道路を新設し、中央自動車道とリニア駅のアクセス性（速達性・定時性・安全性）を高めます。

#### ◆SIC（スマートインターチェンジ）のイメージ

※SICとは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りできるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。



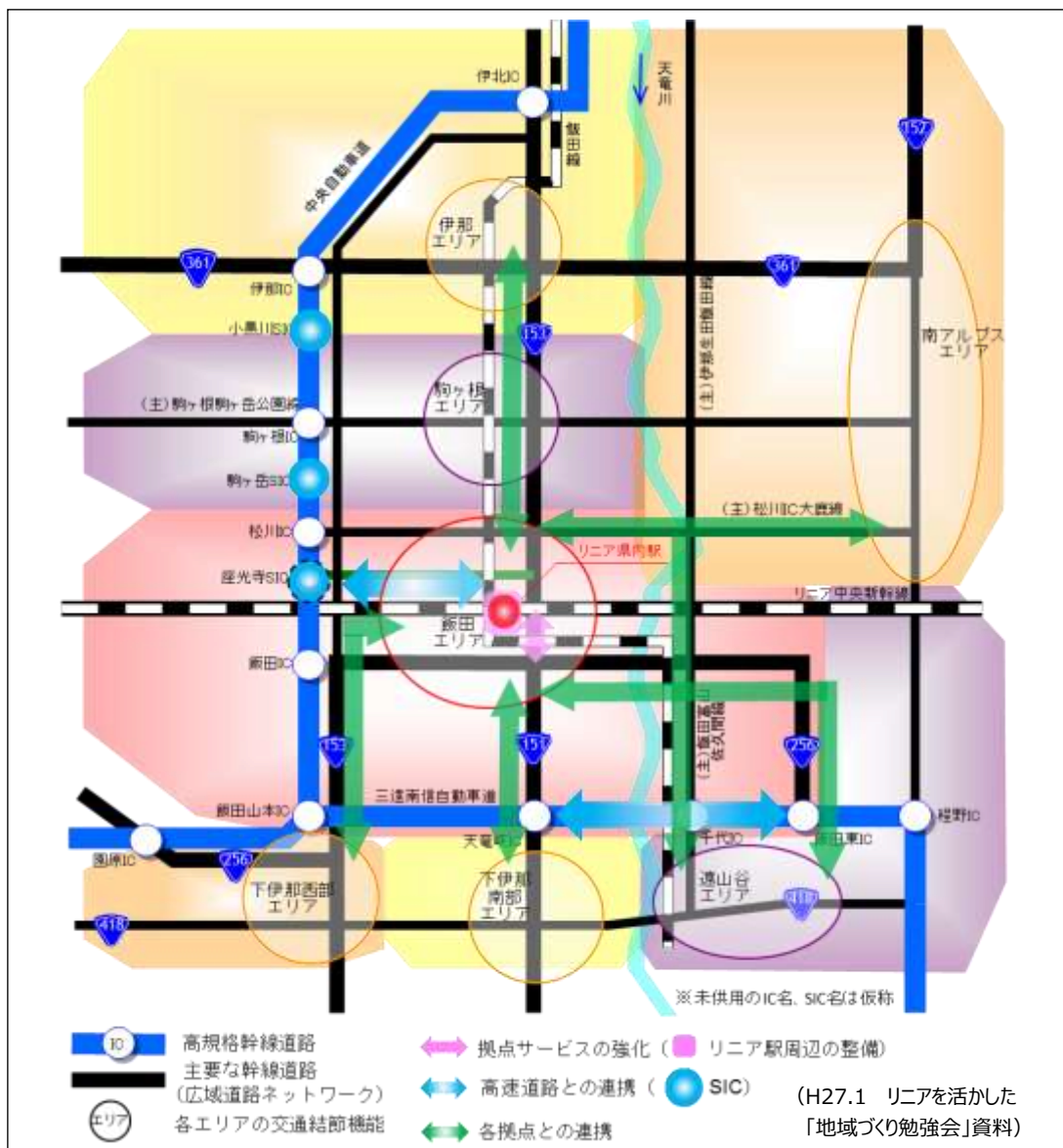
#### ◆長野県駅～座光寺 SIC（仮称）の新設道路ルート帯図



## 取組 2 各地域の拠点等へのアクセス機能を向上させる

- 国道 153 号については、伊那谷を南北に結ぶ主要道路として、関係機関と連携し道路機能の向上を図ります。また、国道 153 号をはじめ、リニア駅周辺道路についてはリニア駅へのアクセス性を強化するため、交通渋滞の緩和や安全性向上を図ります。
- 三遠南信自動車道へのアクセス性向上を図るとともに、主要幹線道路や主要観光拠点等へのアクセスを担う道路の機能向上を検討します。

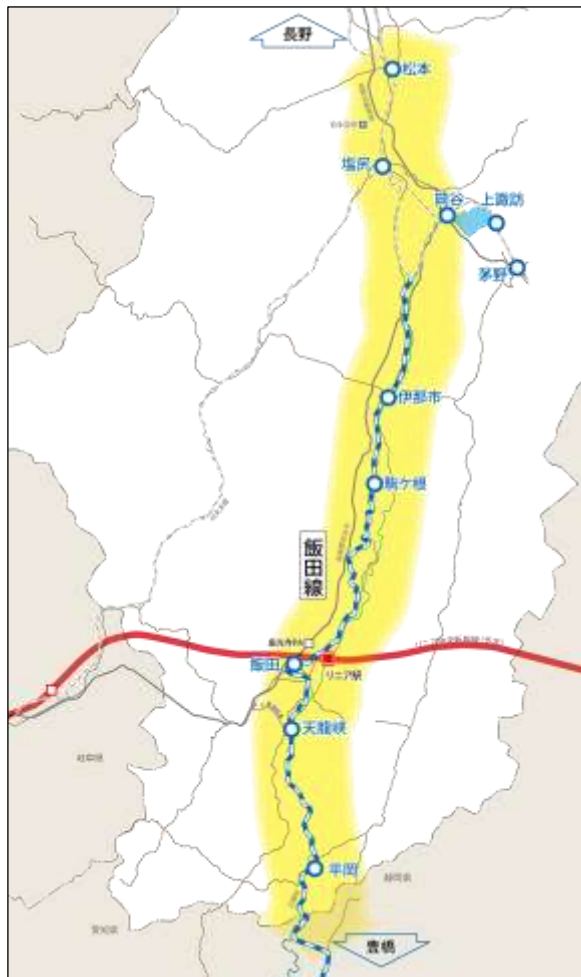
### ◆ 広域道路ネットワークの構築イメージ



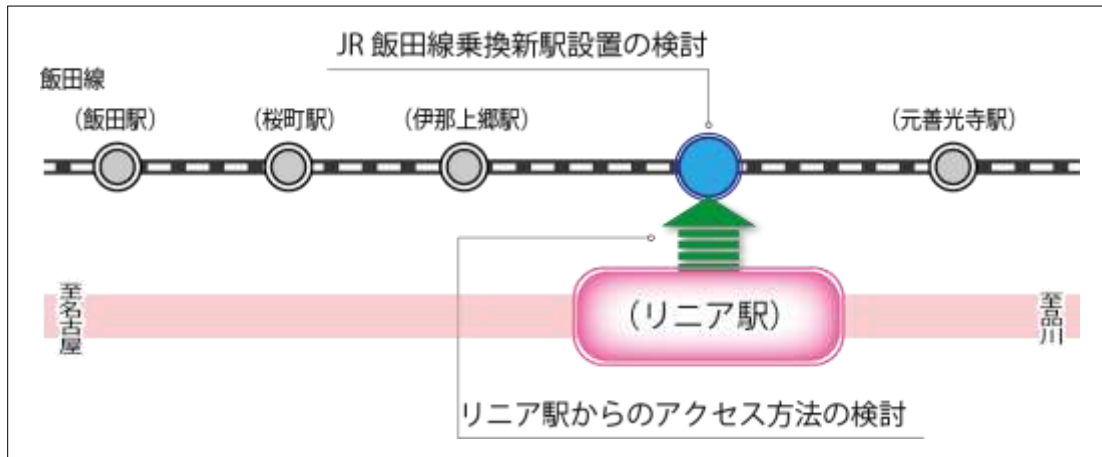
**取組 3** 乗換新駅の設置により、JR 飯田線への乗換利便性を高める

- リニアの整備効果を広く県内に波及させるため、長野県南部を南北に縦断する JR 飯田線とリニア中央新幹線は、短時間で円滑に乗換できることが必要です。
- JR 飯田線とリニア駅との結節性を高めるため、伊那上郷駅と元善光寺駅の間、JR 飯田線の乗換新駅設置を検討します。
- 乗換新駅は、設置することとなる地域への住環境に配慮し、乗換機能を中心としたコンパクトな駅となるよう検討します。
- 加えて、リニア駅から JR 飯田線乗換新駅へのアクセスは、適切な移動手段を検討して、乗換利便性を高めます。

◆ 飯田線が担う南北縦断交通



◆ JR 飯田線への乗換利便性向上のイメージ





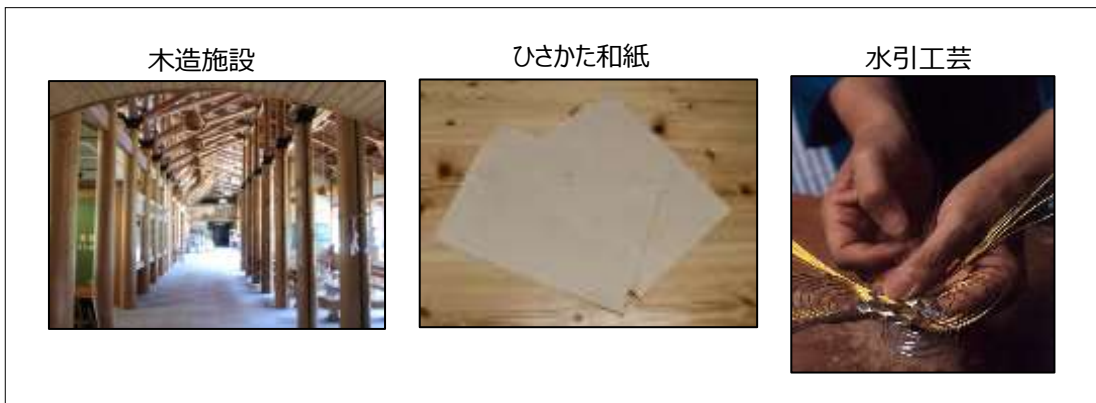
## 《基本方針3》

信州・伊那谷らしさを感じられる景観づくりを進める

### 取組1 信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間を形成する

■ 県産材（スギ、ヒノキ、アカマツ、カラマツ）や、和紙、水引などの伝統工芸を活用し、国内外からの来訪者の心に残るような、日本や信州の文化を感じられる駅空間を形成します。

#### ◆ 県産材、伝統工芸のイメージ



#### ◆ 地域性を備えた駅の例：宮崎県／日向市駅

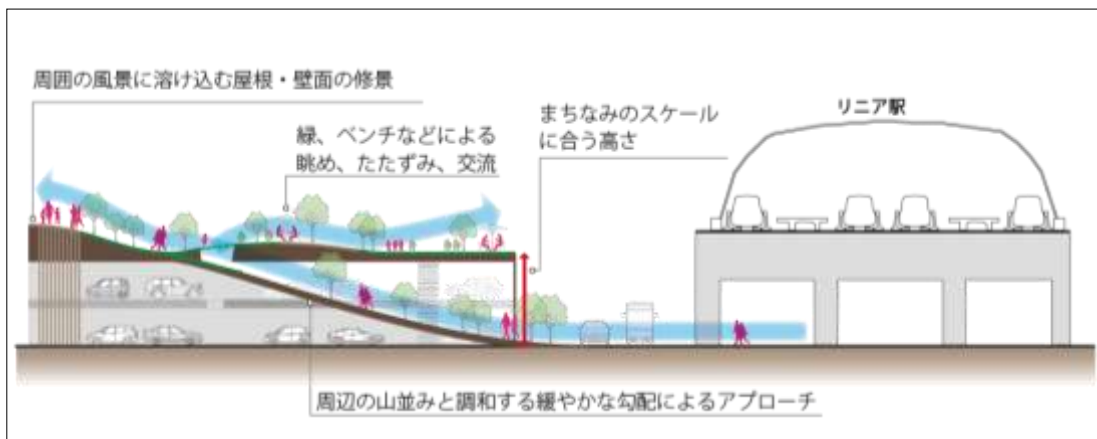


## 取組 2

### 山並みや里山の風景を見て感じられる「見晴らし広場」を計画する

- リニア駅を降り立った利用客がすぐに伊那谷の風景に触れられるよう、「見晴らし広場」を計画します。
- 「見晴らし広場」は、パーク&ライド駐車場の屋上などを活用することを検討します。また、そこから見える風景やリニア駅に降り立った利用客のアクセス性を考慮し、適切な位置へ設置します。
- 設置に当たっては、広場空間、休憩空間、緑陰空間を設置し、駅利用者が伊那谷の風景を眺め体感するだけでなく、地域住民の遊び、語り、憩い、交流、**発災時の一時避難の場**としても活用されるよう計画します。

#### ◆「見晴らし広場」のイメージ（P&R駐車場の屋上を活用する場合の一例）



## 取組 3

### 地域の豊かな景観を眺望できる「眺望の丘」を計画する

- 周辺の地形を活かし、リニア駅を含めた地域の豊かな景観を眺望できる「眺望の丘」の設置を検討します。
- 「眺望の丘」は、JR 飯田線乗換新駅の設置を検討するエリアなど、リニア駅からの来訪者が歩いてアクセスできる距離を想定し、伊那谷の自然を体感してもらえるようにします。

#### ◆南アルプスの遠望



## 取組 4

### 周辺のまちづくりと連携し、伊那谷らしさを感じられる景観を形成する

- 主要な幹線道路(国道 153 号、県道市場桜町線、座光寺スマートインターチェンジ(仮称)への新設アクセス道路など)の沿道については、魅力的な景観づくりのための手法や基準の検討を進めます。

例) 建築物の高さ、屋外広告物の色彩・大きさ、壁面の色彩、屋上に設置される設備の修景など

#### ◆ 景観に配慮した色彩の広告例

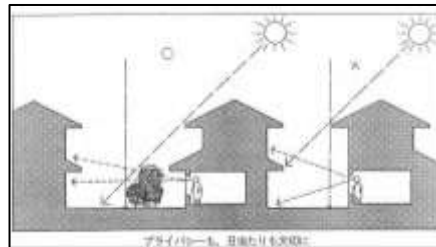
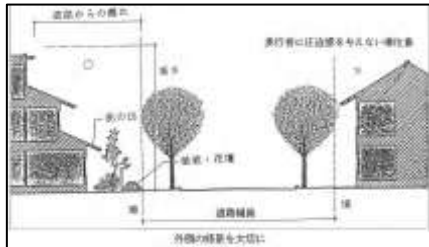


(富山県屋外広告物ガイド)

- リニア駅周辺の住宅地においては、地域の歴史・文化を大切にしながら、伊那谷らしい景観づくりの手法や基準について検討を進めます。

例) 建築物の高さや色彩、敷地面積、屋根・壁、塀等の素材、緑化など

#### ◆ 小布施町の取組



(小布施町 HP)

- 歩道舗装の高品質化、敷地境界や歩道部の緑化、電線の地中化など、周辺環境に配慮した基盤整備の検討を進めます。



須坂市 須坂駅前本通り



安曇野市 穂高駅前通り



飯田市 桜並木通り

## 取組 5

## 環境に配慮した駅周辺整備とまちづくりを進める

■環境に配慮した取り組みを様々な視点から実施し、次世代のまちづくりを進めます。

- 自家用車から公共交通や自転車など低負荷型交通への利用転換の促進
- 大きな面積を占めるパーク&ライド駐車場の屋根・壁面の緑化や自然エネルギーの活用
- 在来種を中心とした地域性のある植栽
- 県産材の積極的利用
- 原風景、地域の自然環境を維持・保全する景観づくり
- 最先端技術の積極的導入による環境負荷低減への取り組み など

### ◆飯田市エコハウス



### 【コラム：“信州・伊那谷らしさ”について】

伊那谷の地には、アルプスの雄大な山並み、天竜川を代表とする溪谷、棚田と民家が傾斜地に連なる景色など、自然と人の営みが創り出す景観があります。

また、人の暮らしの中で培われ、歴史の積み重ねの中でかたち造られた言葉や伝統・祭り、食、工芸品などの文化があります。

そして、これらの中で生まれ育った人々は、この地域の特性に根差した気質を形成しています。

地域らしさとは、その地の環境や歴史文化などが相互に影響し醸成されるもの（風土）であり、住んでいる人々の潜在的な共通認識であるとも言えるかもしれません。

しかし、その土地に精通していない他の地域の人にとっては、特定の「地域らしさ」と耳にしても、漠然としていてイメージをつかむことが難しいのではないのでしょうか。

リニアを通して信州及び伊那谷地域を全国に発信していき、実際に当地を訪れた方々と交流を育んでいくためには、私たち自身が「信州らしさ」や「伊那谷らしさ」とは何かということをしかりと認識しておく必要があります。

また、今後、リニア駅周辺における景観づくりや構造物のデザインなどを考えるのに当たって、地域らしさの要素を反映させていくには、それを具体的なかたちとして表現していかなくてはなりません。

そこで、今後、多様な視点からこのことを考え、意見交換を行いながら、地域らしさに関する検討を進めてまいります。

これらの取組みを通じ、駅に降り立った人たちが「信州・伊那谷らしい」と感じることができるような駅周辺を目指します。

## 《基本方針 4》

信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する

### 取組 1 6次産業、先端ビジネスの発掘・誘致・強化を進める

■リニア開通を、人・モノ・金融・情報などの流れが活性化し、さらに促進される機会ととらえ、地域の特性を活かした産業・ビジネスの強化・発掘・誘致などを進めます。

■リニアによる交流活性化を活かした、ものづくりの展開を図ります。

- ・航空宇宙産業クラスター\*など地域産業の強化
- ・環境・エネルギー、健康・医療など新たな分野でのモデル事業の構築



■農業ビジネス環境の変化を活かし、アグリビジネス\*の展開を図ります。

- ・地域特有の農産物について、生産基盤の強化を図りつつブランド化を促進
- ・飛躍的なアクセス向上を活かし、都市部の農業自然志向者を取り込むための取組の促進
- ・農業や商業、工業、観光などが連携した、域産域消を組み合わせによる「6次産業化」に向けた取組の促進

#### ◆ 6次産業化のイメージ



(信州6次産業化推進協議会HP)

■交通環境の変化を活かし、新たな施策展開に向けた基盤の確立を図ります。

- ・リニアを活用した二地域居住に向けた取り組みの促進
- ・観光、産業、生活など多分野での広域連携の促進

#### ◆ 二地域居住のイメージ

二地域居住とは、二つの地域に生活拠点を設けることを言う。ここでは特に、都会に暮らす人が、週末や一年のうちの一定期間を農山漁村で暮らす住まい方を想定。



(国土交通省 HP)

## 取組 2

## 来訪者を惹きつける観光資源の発掘・強化を進める

■今ある観光資源の棚卸し・見直しを踏まえ、来訪者を惹きつける観光資源の発掘と強化を進めます。

- 駅周辺の景観づくりを行いつつ、伊那谷の現状の風景を観光資源として活用（日本風景街道など）
- 広域連携（伊那谷の行政機関、民間事業者、観光協会の参画による検討会議の設立など）による観光プランや具体的な取り組み（広域的な観光ルートの構築・提案など）の提案
- 新たな観光資源の創出（グリーンツーリズム\*、アグリビジネス、気球やヘリコプターによる観光など）
- 信州の多彩な食材や食文化の発信
- 歴史文化資源をテーマに、来訪者が地域の伝統や文化に触れることのできる仕組みを検討（ランプリング\*\*ロードの形成など） ※ランプリング：ブラブラ歩き、そぞろ歩き

### 伊那谷の風景

下栗の里



日本風景街道



(日本風景街道協議会HP)

高遠城址公園



(伊那観光協会HP)

千畳敷カール



(駒ヶ根観光協会HP)

天龍峡



富士見台高原



(阿智村)

### 伊那谷の食

市田柿



(飯田観光協会HP)

五平餅



(飯田観光協会HP)

おたぐり



(飯田観光協会HP)

和菓子



(伊那路観光連盟パンフレット)

ローメン



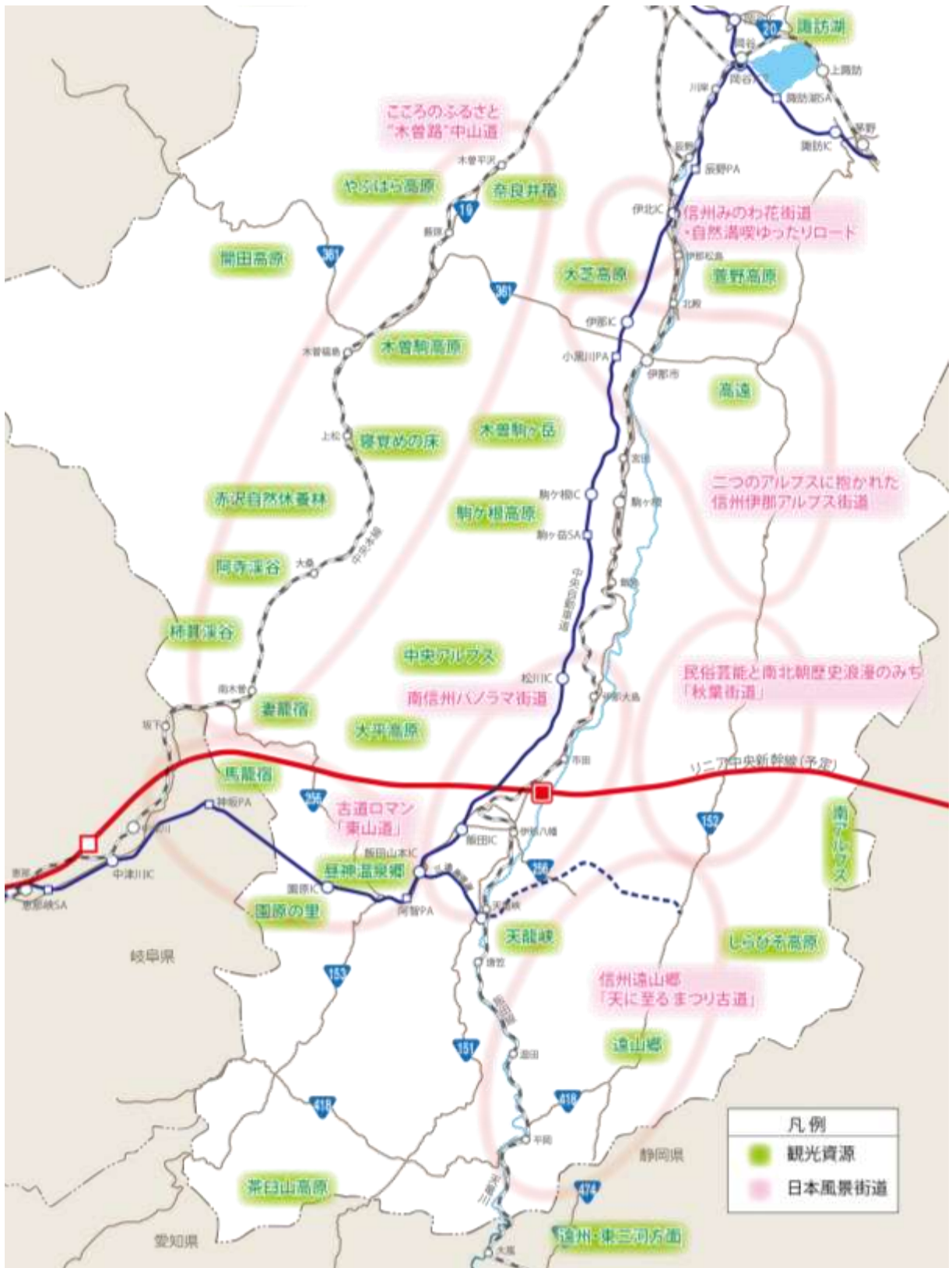
(伊那観光協会HP)

ソースかつ丼



(駒ヶ根観光協会HP)

◆伊那谷・木曾路の主な観光資源



### 取組 3 リニア時代を見据えた観光振興策を進める

■「取組 2」における観光資源の発掘・強化と並行して、特に広域観光や国外からの観光客に対する“おもてなし”の視点を組み込んだ観光振興に関する検討（長期的な観光計画（ビジョン）の策定等）を進めます。

- ・ 広域的な観光案内のできる体制の構築
- ・ 海外からの誘客（インバウンド）への取り組み
- ・ 国際的な対応が可能な観光案内施設・サービスの充実
- ・ 交通案内やパンフレットの多言語化、ユニバーサルデザイン化、統一された公共サイン等への対応

### 取組 4 信州・伊那谷ブランドを発信するシティプロモーションを進める

■「6次産業・先端ビジネス」、「観光資源」、「まちづくり」、「行政と地域住民の連携」など、伊那谷の魅力を発信するシティプロモーションの取り組み強化を進めます。

■自然や環境、地域での暮らしや歴史伝統等と共生した信州型ツーリズムの確立を目指すとともに、東京、名古屋、大阪など大都市圏に対して発信していきます。

### 取組 5 リニア駅周辺整備と連携・補完する都市づくりを進める

■「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、各拠点が、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。

■ MICE<sup>※</sup>、宿泊・滞在、文化・交流等の都市活動を支える機能を強化させ、地域の活性化に結び付けていきます。

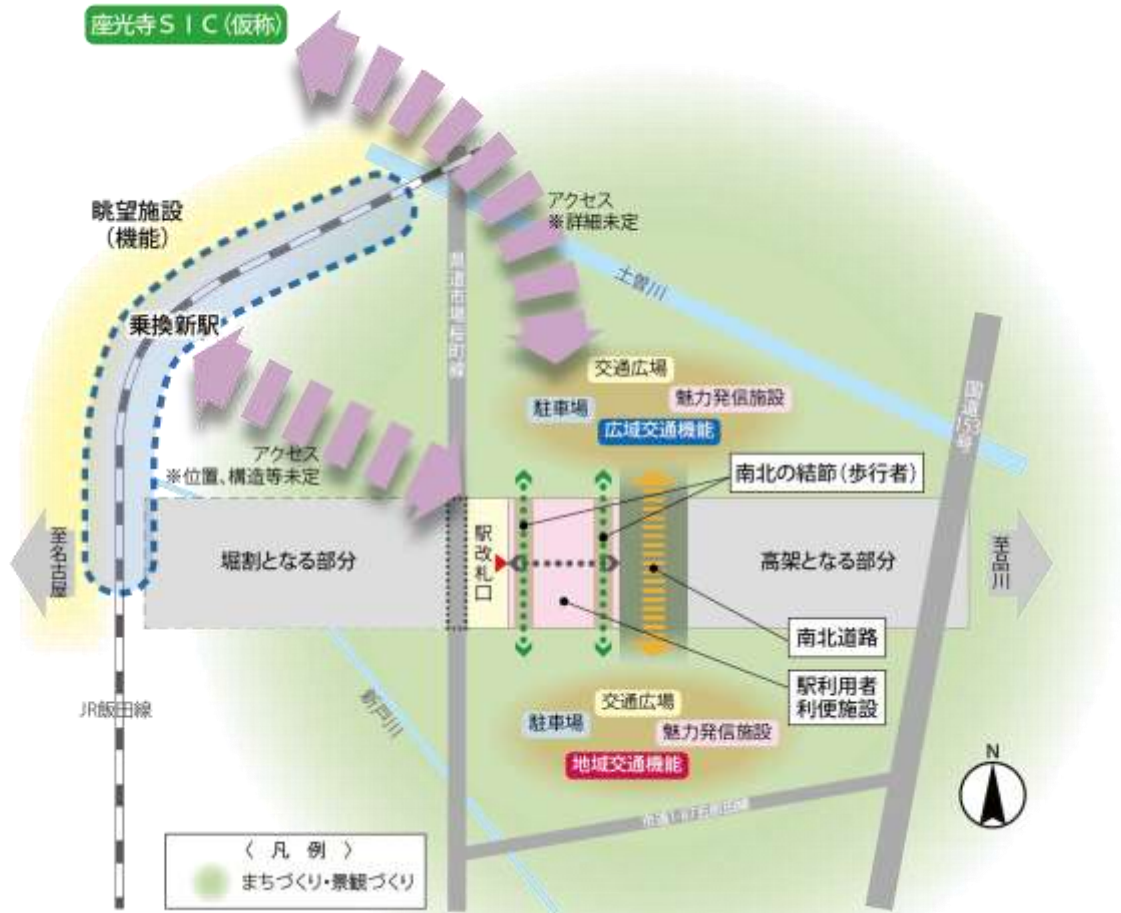
※MICE：企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称

■飯田市においては、中心市街地活性化とリニア駅整備を両輪で進めていきます。



## 駅周辺の配置イメージ

- 基本方針及び実現に向けた取り組みを踏まえ、リニア駅周辺整備の配置イメージを示します。
- リニア駅周辺整備の施設・機能配置は、今後検討されるアクセス道路の整備やリニア駅の構造に関する情報などを踏まえ、さらに整理を行います。



### ①交通関係機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
バス関連施設	310
高速バス関連施設	230
タクシー関連施設	130
自家用車(送迎)関連施設	160
歩道設置	2,100
車道設置	520
環境空間	1,470
P&R駐車場(※1)	22,500
計(※2)	27,420

### ②今後規模を検討する機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
交通広場周辺道路(街区道路)	規模を検討
駅利用者利便施設	
魅力発信施設	
計	—

### ③駅に近接して導入するか検討を要する機能・施設

機能/施設	面積(m <sup>2</sup> )
観光バス待機空間	駅近接配置の 必要性和規模を 検討
交流施設(※3)	
公園	
計	—

$$① + ② + ③ - \text{高架下利用面積} = \text{駅周辺整備に必要な面積}$$

(駅周辺整備事業に伴い用地買収を行う面積)

(※1)平面で整備した場合の面積(多層化によって縮小)

(※2)国の指針に基づき算定した数値。なお、構造物や施設の配置など具体的な検討に伴い、変動する可能性がある。

(※3)イベントスペース、コミュニティ施設等、人の交流に関する施設

## 第4章 構想の実現に向けて

### 1. 実現に向けた今後の進め方

#### ●多様な主体間の連携のもと検討を進めます。

- ・構想の実現にあたっては、駅周辺に限らず広域的・長期的な視点での取り組みや、行政間の連携、地元住民、交通事業者などとの連携・調整が不可欠です。
- ・また、多岐に渡る課題や検討事項に対しては、関係者が将来像を共有しながら検討を進めていくことが大切です。
- ・関係者間の連携は、検討・整備段階に限らず、新たに整備される施設の運営、リニア開業後の魅力発信などにおいても重要であり、特に施設の運営管理にあたっては、民間活力を活かした魅力的な取り組みを推進します。

※民間活力の活用を想定する施設

P&R 駐車場、駅利用者利便施設、魅力発信施設 など

※リニア開業に向けた魅力発信

景観づくりに関する検討、まちづくりを担う人材育成、来訪者へ案内を行う担い手の育成など

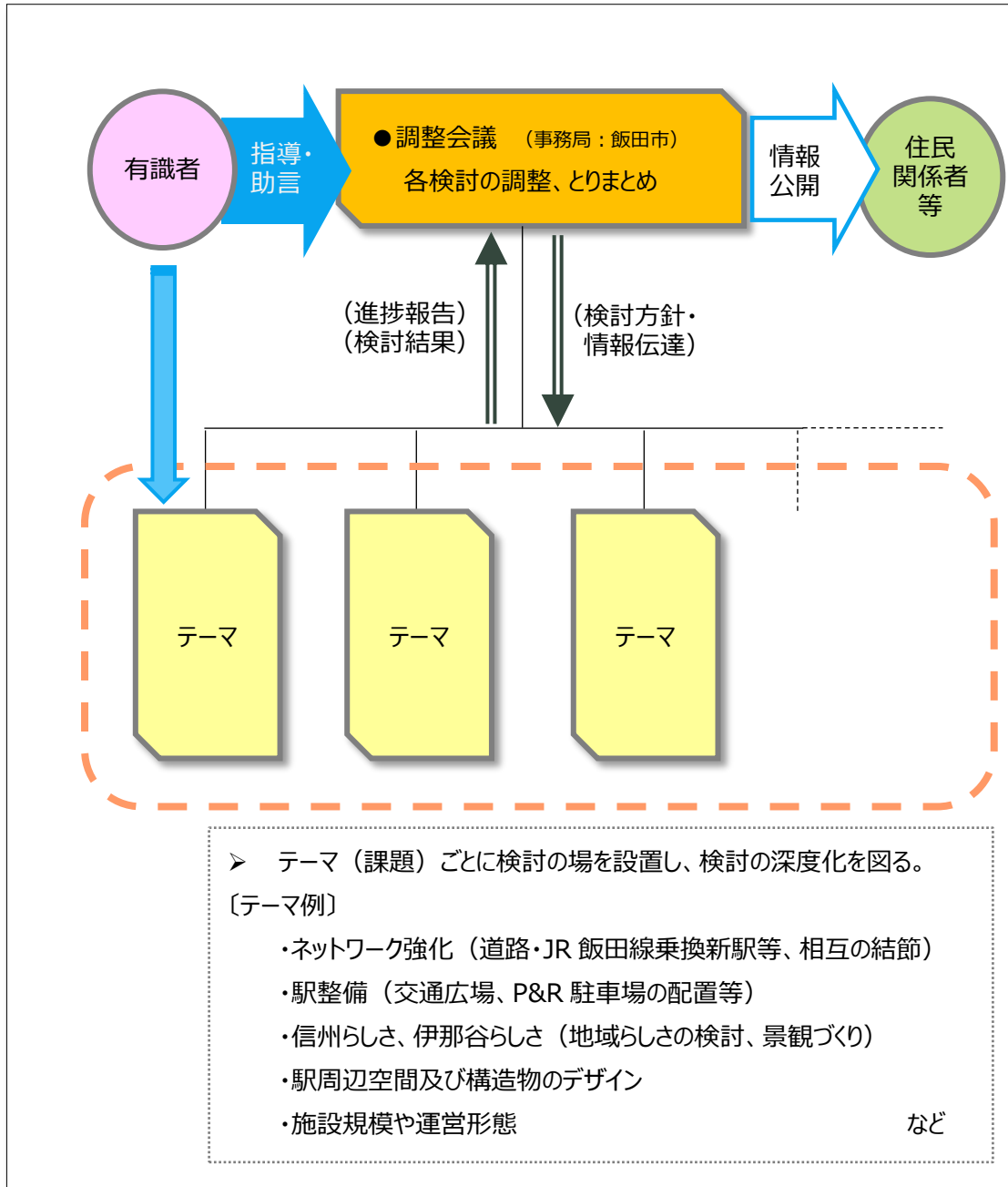
#### ◆想定される多様な主体



#### ●多岐に渡る課題について、関係者が連携を取りながら円滑に進めるための体制をつくります。

- ・例えば、テーマごとに協議する場を設けるとともに、内容によっては専門家に助言を求めながら検討を進めます。
- ・複数の協議が同時進行する場合には、議論の内容を調整するための会議等を設置し、円滑な進行となるよう努めます。
- ・検討においては、市民特に若い世代の参画を頂きながら進めていきます。

◆体制のイメージ

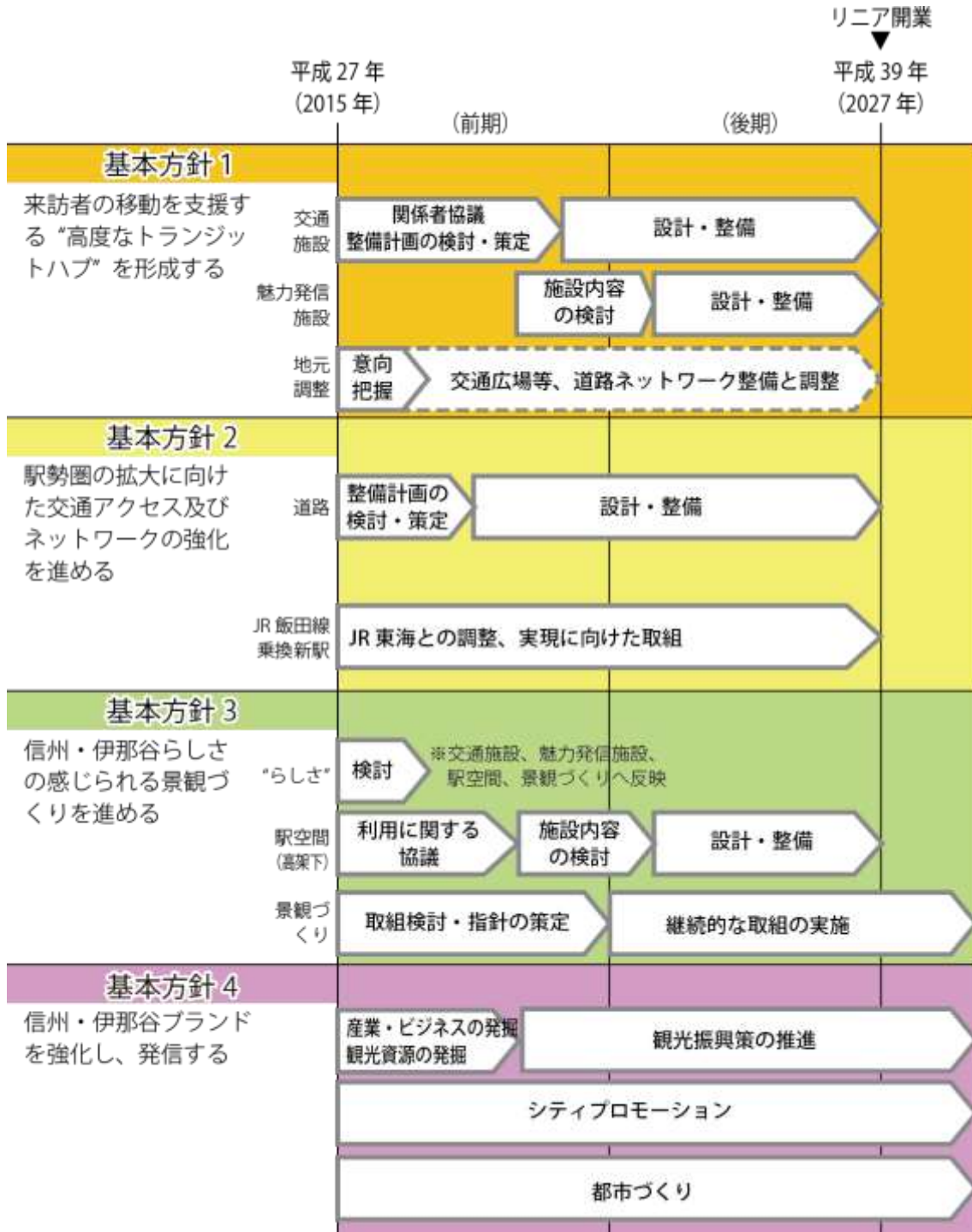


## 2. 取組スケジュール

---

- 構想の実現に向け、平成 39 年のリニア開業を目指して、関係機関の連携のもとそれぞれの取り組みを進めていきます。
- 平成 39 年までを前期・後期に区分し、実現に向けた着実な進行管理を行います。
- 飯田市では、平成 27 年度からリニア駅周辺整備に係る基本計画の策定に着手し、効率的でコンパクトな交通広場、パーク＆ライド駐車場、交通広場への道路接続、整備計画・整備手法の検討を進めます。
- リニア駅周辺整備に係る基本計画の検討と並行し、移転対象となる居住者の移転先に関する具体的な検討を進めます。
- 以下の点についても、時機をとらえ検討に着手し、検討を深めていきます。
  - ✓信州らしさ・伊那谷らしさの検討
  - ✓駅周辺のまちづくり・景観づくりの検討と、指針の作成
  - ✓観光や信州・伊那谷ブランド強化に関する広域的な取り組みの検討

◆取組スケジュール



## 参考資料

### 1. リニア駅周辺整備基本構想検討会議の概要

#### ●開催回数・日程

年月日		議題（協議事項のみ記載）
2014/5/30	第1回 検討会議	○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 ○リニア駅周辺整備基本構想の基本的考え方について
2014/11/10	第2回 検討会議	○リニア駅周辺整備に係る機能と規模について
2015/1/20	第3回 検討会議	○リニア駅周辺整備に係る機能と規模について ○「リニア駅周辺整備基本構想」の骨子について ○今後のスケジュールについて
2015/3/10	第4回 検討会議	○「リニア駅周辺整備基本構想」の素案について ○リニア駅周辺整備検討に係るスケジュールについて
2015/5/26	第5回 検討会議	○パブリックコメントについて ○「リニア駅周辺整備基本構想」の案について

●リニア駅周辺整備基本構想検討会議 構成員

委員

学識経験者	小澤 一郎	都市づくりパブリックデザインセンター理事長
	瀬田 史彦	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
	大西 達也	日本経済研究所調査局長
リニア駅計画地域の代表	湯澤 英範	駅周辺地域関係者（座光寺地域）
	山田 雅士	駅周辺地域関係者（上郷地域）
	小平 茂樹	駅周辺地域関係者（上郷北条地域）
各種団体の代表者	柴田 忠昭	飯田商工会議所会頭
	矢澤 輝海	みなみ信州農業協同組合長
	萩本 範文	長野県経営者協会飯田支部長
	中田 教一	長野県中小企業団体中央会下伊那支部長
	中島 一夫	飯田観光協会会長
		信南交通(株)代表取締役社長（公共交通関係機関）
鈴木 佳史	県タクシー協会下伊那支部長（公共交通関係機関）	
行政機関	安藤 嘉夫	長野県建設部リニア整備推進局長
	有賀 秀敏	長野県下伊那地方事務所長
	山岸 勸	長野県飯田建設事務所長 (第4回以前)
	水間 武樹	同上 (第5回)
行政機関（飯田市）	佐藤 健	飯田市副市長

オブザーバー

事業主体	奥田 純三	東海旅客鉄道(株)中央新幹線建設部担当課長（長野県担当）第1回
	太田垣 宏司	同上 (第2回以降)

陪席者

広域連合	廣瀬 一男	上伊那広域連合事務局長
	渡邊 嘉蔵	南信州広域連合事務局長

## リニア駅周辺整備基本構想検討会議設置要綱

### (設置の目的)

第1条 長野県の南の玄関口及び三遠南信地域の北の玄関口にふさわしいリニア駅とするため、「地域らしさ」、「広域交通拠点」を視点にリニア駅周辺整備基本構想を検討する必要がある。については市民や経済団体並びに専門的知見を有する学識経験者等の意見を反映した構想を策定するため、リニア駅周辺整備基本構想検討会議を設置する。

### (所掌事項)

第2条 会議では、次の事項について検討を行う。

- (1) リニア駅周辺に必要な機能及び施設に関する事項
- (2) その他関連する事項

### (委員の構成及び任期)

第3条 委員は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 学識経験者 数名
- (2) リニア駅計画地域の代表 数名
- (3) 各種団体の代表者 数名
- (4) 行政機関 数名

2 委員の任期は1年以内とする。

### (役員)

第4条 検討会議に会長及び副会長を置く。

### (オブザーバー)

第5条 検討会議にオブザーバーを置くことができる。

### (会議)

第6条 検討会議は、会長が招集し、議長となる。

### (専門部会)

第7条 検討会議の運営を円滑に進めるため、必要に応じて専門部会を設けることができる。

2 専門部会は、会長の指定する者をもって組織する。

3 専門部会は、事務局が運営する。

### (会議の公開)

第8条 検討会議は、原則として公開で行う。なお、飯田市情報公開条例第7条の規定に該当するときは、会長の判断により非公開とすることができる。

### (事務局)

第9条 検討会議に関する事務は、飯田市リニア推進部リニア推進課において行う。

### (その他)

第10条 この要綱に定める者の他、検討会議の運営に必要な事項は、会長が別に定める。

### 附 則

この要綱は、平成26年5月30日から施行する。

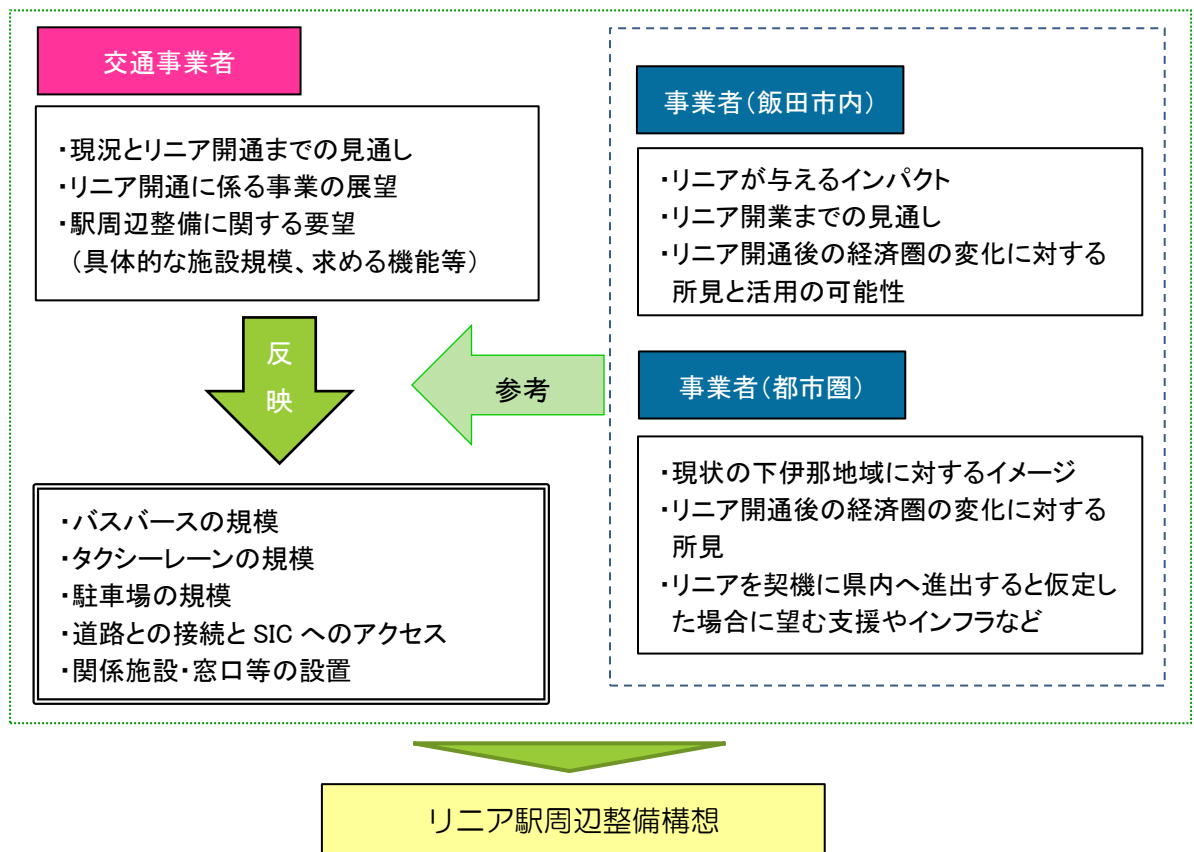


## 2. 検討に係る事業者ヒアリングの実施

### ●主旨

- ・構想の策定に当たっては、駅周辺に求められる規模や機能を具体的に検討していく必要がありますが、そのためには、飯田地域を取り巻く現況やトレンドなどを、できるだけ把握しておくことが大切です。
- ・特に、交通事業者及び飯田地域に関心を持つ事業者の動向や展望というものは、「リニア駅周辺整備基本構想」において、その方向性を決める上でも重要な要素となると思われることから、ヒアリングを通じ、実態の把握に努めました。

### ●ヒアリングの考え方



### ●ヒアリング相手方

- 交通事業者（飯田市内外バス事業者／飯田市内タクシー事業者）
- 飯田市内の企業（航空関連等精密機器製造事業者）
- 都市圏の企業（産業・研究機関向け電気機器製造事業者、輸送用機器等製造事業者）

### 3. 構想用語集

#### ■全国新幹線鉄道整備法（P1）

新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図ることを目的とした法律。

#### ■環境影響評価法（P1）

環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業について、その事業を実施する事業者自らが環境への影響を予測評価し、その結果に基づいて事業を回避し、または事業の内容をより環境に配慮したものとしていく環境アセスメントについての手続きを定めた法律。

#### ■国土グランドデザイン2050（P1）

国土交通省が発表した国土形成に関する計画。本格的な人口減少社会の到来や、巨大災害の切迫等を背景に、未来の国土づくりをどう進めていくかについての理念や考え方が示されている。

#### ■スーパーメガリージョン（P2）

メガリージョンとは、自治体や国境を超えて連携し、グローバルな地域間競争を行う広域経済圏を指す。リニア中央新幹線の開通により三大都市圏が相互に約1時間で結ばれ誕生する世界最大のメガリージョンをスーパーメガリージョンと呼ぶ。

#### ■高度なトランジットハブ（P8ほか）

国の交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 中央新幹線小委員会では、「高度なトランジットハブ」について次のとおり言及されている。

『中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要である。』

#### ■交流人口（P9）

その地域を訪れる人のこと。その地域に住んでいる人（定住人口）と対になる概念。

#### ■駅勢圏（P10ほか）

駅を中心に、その駅を利用すると期待される需要が存在する範囲のこと。

#### ■6次産業（P11 ほか）

農林漁業者が生産（第1次産業）だけでなく、加工（第2次産業）、流通・販売（第3次産業）にも主体的・総合的に関わること【 $1 \times 2 \times 3 = 6$ 次産業化】により、農林水産業の新たな付加価値を創出すること。

#### ■シティプロモーション（P11 ほか）

都市や地域が有する潜在的な魅力を発掘するとともに磨き上げ、観光資源などとして外に向けて発信していくことで知名度や好感度の向上につなげていくという取り組みのこと。

#### ■低炭素モビリティ（P12）

低炭素、即ち二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を抑えた交通（移動）手段のこと。現時点では、電気や水素を主燃料とした自動車・バスなどが想定される。

#### ■全国幹線旅客純流動調査（P14）

国土交通省が実施している、幹線交通機関における旅客流動の実態を定量的かつ網羅的に把握することを目的とした調査。幹線交通機関の輸送実績を整理する他の流動調査とは異なり、個々の旅客に着目することでその旅行行動全体を捉えており、出発地・目的地、旅行目的や旅客属性が把握できることをその特色としている。

#### ■ユニバーサルデザイン（P15 ほか）

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）をいう。

#### ■産業クラスター（P27）

特定分野における関連企業、専門性の高い供給業者、サービス提供者、関連業界に属する企業、関連機関（大学、規格団体、業界団体など）が地理的に集中し、競争しつつ同時に協力している状態を意味する。

#### ■アグリビジネス（P27 ほか）

農業生産を中心にした関連する事業のこと。アグリカルチャー（農業）とビジネス（事業）を組み合わせた造語であり、農薬・肥料・農業用資材・農産物加工をはじめ、研究開発や流通や市場開拓なども含めた幅広い産業の総称。

#### ■グリーンツーリズム（P28）

農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動のこと。

奥付

裏表紙

