

■第 4 回リニア駅周辺整備デザイン会議における意見対応

項目	主なご意見(当日の課題)	取組方針
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> 資料を見て、整備計画のとおり検討が進んでいることを実感できた。ここまで一気にまとめていただき、ありがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 第 4 回リニア駅周辺整備デザイン会議以降も、引き続き、市民ワークショップや関係機関協議等を経て、設計の熟度を高めております。
	<ul style="list-style-type: none"> 構造的な点や必要な機能が盛り込まれた計画であるという点について評価する。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の理念に基づいて、コンパクトかつ機能的で、よくできた案である。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 周囲との高低差について非常に関心があったが、細部も工夫がされて、イメージが膨らんできた。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 今までに比べて具体的になったと感じた。また、木の屋根や循環型の再生エネルギーを使った駅ということで、非常によい駅になると思う。 	
交通広場	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者は駅に近いところで利用でき、駐車スペースの場所など、分かり易い配置が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者団体へのヒアリング等も実施しており、駅に近い位置に福祉車両用の乗降スペースを配置しています。 将来のモビリティの変化(カーシェア・自動運転等)にも対応できるよう、可変性ある駅前広場として設計しています。 交通集中時に一時的な滞留場所等としても活用可能な多目的空間を配置しています。
	<ul style="list-style-type: none"> レンタカーやカーシェアリングは、10 年後には社会的な仕組みの中に組み込まれてくる。そのため、既存の乗物が前提ではなく、新たなモビリティへの対応も必要である。 タクシープール等の予備スペースも設ける必要がある。 	
大屋根	<ul style="list-style-type: none"> 大屋根については、建築に関する法的な内容を含めて協議を行い、進めていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 大屋根については、実現に向けて、法的整理、材料調達等について継続的に協議、調整を進めていきます。 木材利用については、魅力発信施設等も含めて検討していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> 木格子の大屋根は非常に良いが、屋根だけではなく、足元やモニュメントなどに木が活用されると変化が生まれ、木格子の大屋根がより生きてくる。 	
魅力発信施設	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数が 6,800 人/日とすると、収益性からみると、少ないという印象であり、イベント等の規模とのバランスの考慮が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者との意見交換会を継続して実施しており、上伊那を含めて、リニア駅周辺において、広く民間事業者に関わって頂けるよう取り組んでいきます。
	<ul style="list-style-type: none"> 地元産品の物販も必要であるが、他にも魅力を発信するものがあったも良い。 広域駅であり、上伊那まで含めて、魅力発信の具体を自治体会議の中で議論が必要である。 	

項目	主なご意見(当日の課題)	取組方針
メンテナンス	<ul style="list-style-type: none"> 出雲大社が25年、伊勢神宮が20年周期であり、周期的にメンテナンス・更新等ができること、さらに、特徴的になる。 	<ul style="list-style-type: none"> メンテナンスの仕組等については、継続検討中であり、方向性について、今後、提案していく予定です。
	<ul style="list-style-type: none"> 財政計画は重要であり、深刻な問題となる可能性があることから、整備費とともに、メンテナンス費についても工夫して欲しい。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 飯田市だけではなく、南信州の各地域がどのようにコスト負担するのか、地域全体で考えなければならない。 	
雨水排水	<ul style="list-style-type: none"> 雨水排水に関して、下流の住宅地の安全を確保するとともに、大雨時に駅の利用が規制されないよう工夫が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 大雨時等への防災対策として、駅の北側、南側それぞれに調整池を配置し、地区内、下流域へ安全を確保する設計としています。
乗換新駅	<ul style="list-style-type: none"> 電車に来る人の多くは、車を運転できないものと想定されるため、そうした人が利用しやすいよう、乗換新駅からリニア駅までのアクセス配慮が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅については、継続的に、JR東海との協議を進めると共に、リニア駅までの移動方法を検討していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> 乗換新駅からリニア駅へのアクセスの問題については、タクシーは小回りが利くため協力できる。 	
リニア本体	<ul style="list-style-type: none"> 最も大きな構造物はリニア本体であるため、景観上の大きな要素であり、JR東海を含めて議論を進める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> JR東海と継続協議を行い、リニア本体における景観配慮を調整していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> リニア本体の構造物は、自然に合わないコンクリートの異物が整備されるイメージであり、景観との調和が重要である。 	
周辺との連携	<ul style="list-style-type: none"> 基本コンセプトの「信州・伊那谷らしさを感じられる」や「自然との調和を目指した」整備等は、駅周辺だけでなく、地域全体に波及して欲しい。例えば、スマートインターチェンジからのアクセス道路や産業振興、人材育成の拠点など整備にも活かすことが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> リニア駅周辺(6.5ha)の整備と合わせて、周辺整備との調整を進めていきます。

※学識者からの意見については、別途、学識者専門会議にて実施していますので省略しています。