

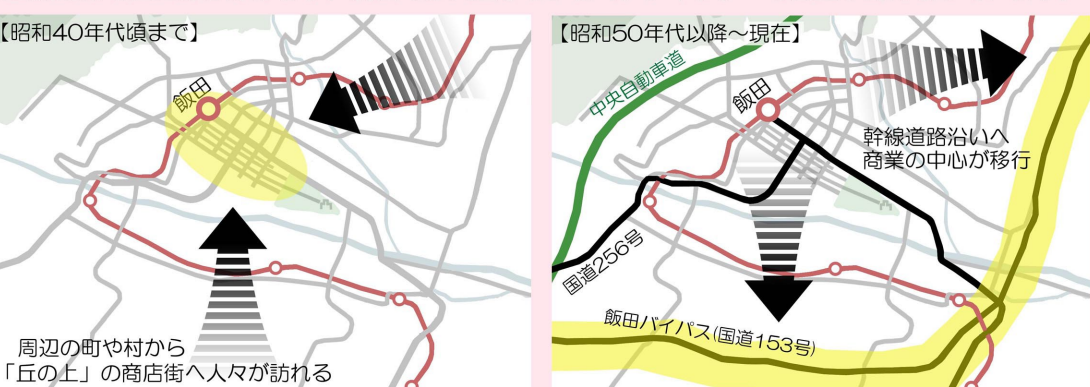
Linear front HILLTOP

一丘の上を結ぶ

中央リニア新幹線の開通によって、飯田下伊那地域の人の流れが大きく変わろうとしています。飯田で育まれた水引のように「丘の上」の街を結ぶことにより、人々が集う中心市街地をつくります。

【1】丘の上の街

飯田市の中心市街地である「丘の上」は、かつては飯田下伊那地域の商業の中心でした。丘の上へショッピングに出かける事が、周辺地域に暮らす人々にとっての楽しみであり、いわゆる「ハレの場」でした。しかし昭和50年の中央自動車道の開通以降、中心市街地から離れた幹線道路沿いに大型店舗が増え、丘の上の商店街は次第にその賑わいを失っていきました。圏外の大都市への人口流出にも歯止めがかからず、現在では人通りも少なく、シャッターの目立つ街になっています。



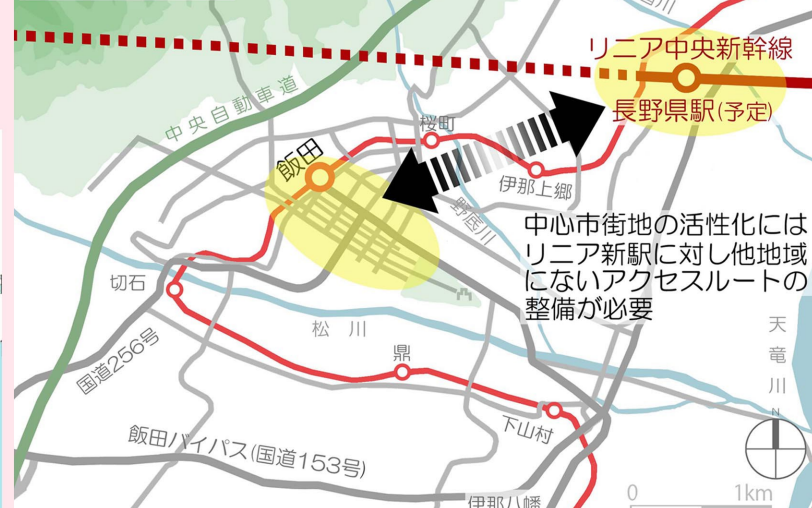
【2】リニア新幹線の開業

そのような中、東京～名古屋間の中央リニア新幹線の着工が認可されました。2027年(予定)には、飯田から東京・名古屋への所要時間は現在の約6分の1にまで短縮されます。これは飯田下伊那地区の人々の暮らしや産業に大きな変化をもたらすことになると思われれます。しかしながら、中央リニアの長野県駅(仮称)は、JR飯田駅から約3km離れた場所に建設されるため、現在の自動車中心の交通インフラでは、リニア駅から中心市街地を訪れる割合は多くないと想定され、まちの活性化に寄与する割合も少ないと考えられます。中央道や幹線道路からリニア駅に車で直接アクセスし、他地域と行き来することが容易なため、中心市街地はますます賑わいを失うことになりかねません。

中心市街地にリニア開業の効果をもたらす活性化するためには、自動車に頼らない交通インフラを整備し、他地域と異なるアクセスルートを確認することが必要と考えられます。その上で飯田下伊那地域の内外から買物客・観光客・就労者などの分野で人を呼び込むことができ、また来訪者のみでなく定住する魅力のある街へと中心市街地を整備することがらさわしいと考えられます。



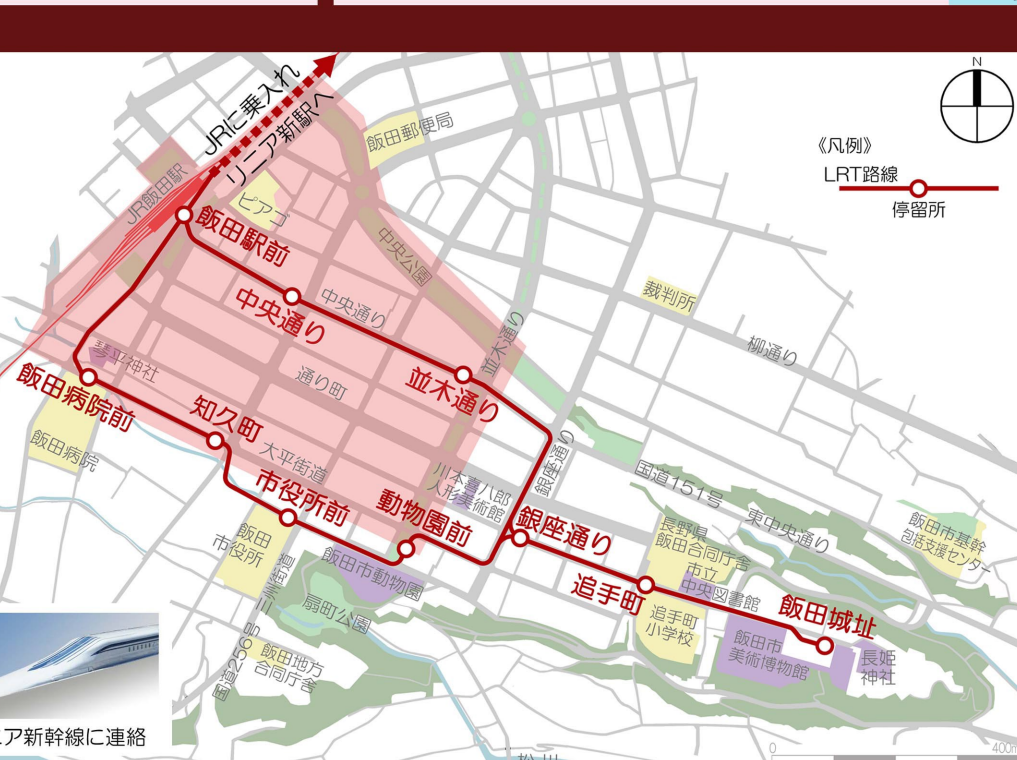
【リニア開通以後】



【3】バッテリー式LRTの整備

中心市街地を周回するLRT(Light Rail Transit)路線を整備し、JR飯田線に乗り入れ、中央リニア新幹線の長野県駅(仮称)に連絡します。交通渋滞に影響されず定時運行性に優れた鉄道でリニア駅と中心市街地をつなぐことは、リニアで飯田に来る人に対して安心感と利便性をもたらします。中心市街地までLRTで直接アクセスさせることで、リニア新幹線の速達性を最大限に活かすことができます。中心市街地を周回することで、自動車を利用しなくても病院や市役所・大型商業施設等に行く事が可能となり、自動車を運転できない高齢者や年少者などにとっても暮らしやすい街になります。

LRTの駆動方式には通常の架線集電方式に加え車載バッテリーを併用して、架線などの電源設備の建設・保守にかかるコストを低減します。市街地内の新設区間はバッテリー駆動方式、飯田線内乗り入れ時は既存の架線から集電します。バッテリーによる走行可能距離は30km程度なので、市街地内の走行距離の短い(約3km)当路線には適しています。「環境文化都市」を掲げる飯田にとって、自動車に比べて環境負荷の少ないLRTを導入する事は、まさに市の進めている「環境への配慮」から「環境を優先する」段階へと発展させる取り組みにつながるものです。



【4】飯田城址周辺の地域との連携

中心市街地の活性化や、りんご並木への動線整備を図る上で、飯田城址周辺の地域との関連性を踏まえる必要があります。

飯田城址周辺には、飯田市美術館・柳田国男館・市立中央図書館といった文化施設に加え、長姫神社・飯田城址(御門)・追手町小学校(登録有形文化財)もあり、飯田市の文化ゾーンに位置づけられます。

銀座通り周辺の商店街は、丘の上の商店街の中心的な位置を占め、トップビルズ本町をはじめとした再開発ビルや、川本喜八郎人形美術館・映画館(センゲキシネマス・トキウ劇場)といった文化施設を有しています。

飯田駅周辺と、これらの地域とを連携させたまちづくりを行うことが、中心市街地の活性化には不可欠といえます。LRT路線をJR飯田駅から銀座通り・飯田城址へ延伸し、中心市街地と文化ゾーンを回遊させることで、外部からの来訪者にもこれらの施設にアクセスしやすいようにします。またJR飯田駅からりんご並木へ通する通りについても、銀座通り・飯田城址周辺までの動線を考慮した整備内容が望まれます。



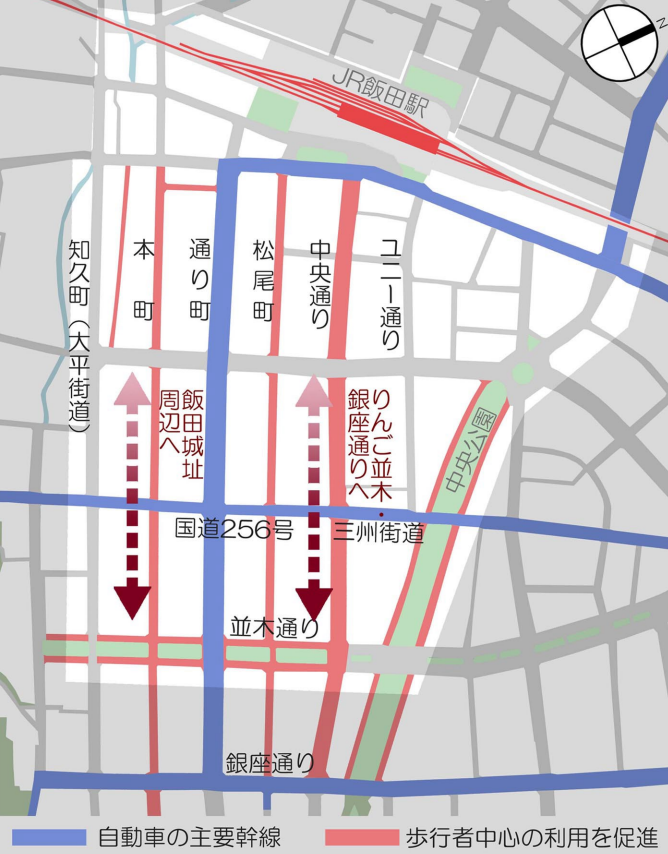
【5】自動車と歩行者の動線分離

南の知久町から北の中央公園まで、飯田駅からりんご並木へは主な通りが7本通っていますが、その多くは自動車と歩行者の動線分離が不十分であり、通りの積極的な活用や居住環境を妨げています。

中心市街地の自動車交通量はそれほど多くはないので、自動車の通る幹線を絞り込み、その他の通りを歩行者中心の通行に制限することは難しくないと考えます。

東西方向は通り町、南北方向は三州街道と飯田駅前通りを自動車幹線とします。本町・松尾町・中央通りは、歩行者中心の利用を促進し緊急車両・居住者の生活車両を除いた通過交通を遮断します。

街歩きをする人々が安心して利用でき、子供の遊び場にもできる通りを作る事で、中心市街地への来訪者と定住回帰を促進します。



【6】通りごとのソーニング

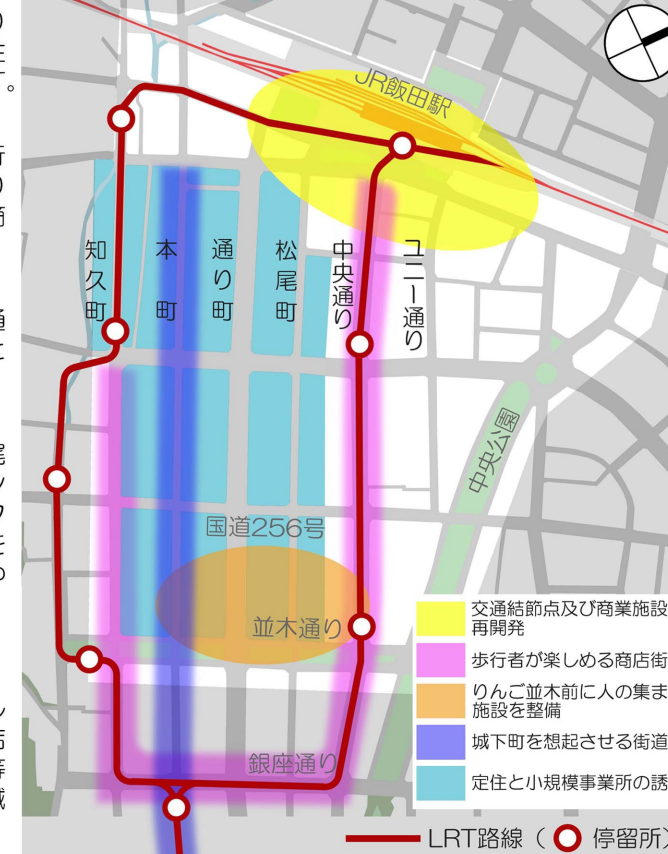
車と歩行者の動線分離により通りごとに土地利用の方向性を明確に分ける事ができます。

《中央通り》
中央通りは歩行者中心の通行に制限する事で、人々がより安心して街歩きを楽しめる商店街になります。

《本町》
本町は飯田城址へ続く門前通りの性格を持たせた街路へと整備します。

《松尾町》
飯田駅や金融機関に近い松尾町には、クリエイターやベンチャー企業のサテライトオフィスのような小規模事業所を誘致し、地場産業の活性化や飯田へU・Iターンする人材を呼び込みます。

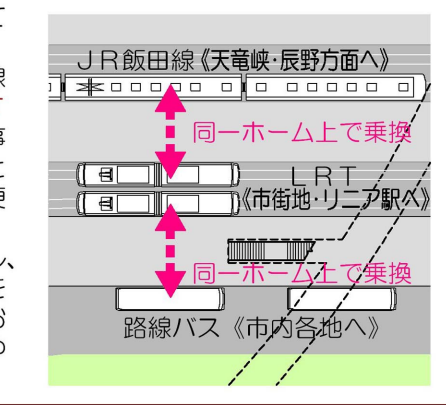
《知久町・ユニー通り》
車道を開放して路上バスを走らせたり、周辺の飲食店と連携したバルイベント等を行い、地元及び周辺の地域から人を呼び込みます。



【7】駅前を交通結節点に

飯田駅はJR線・LRT・路線バスの交通結節点として機能させます。

LRTのプラットフォームをJR線と平行に設置し、路線バスの停留所もLRTホームの横に設置します。LRTから飯田線・路線バスへ同一ホーム上で乗り換える事が可能とし、例えば路線バス～LRT～リニア新幹線というシームレスな乗換ルートを確認させ、利用者の利便性を向上します。また、駅前周辺にはデッキウォーク(歩道橋)を整備し、駅西側からのアクセスを容易にする共に、歩行者空間を回遊させます。駐車場も新たに整備し、駅前に車を止めておき、中央通りの商店街やりんご並木へとショッピングや散策を楽しめる環境を整えます。

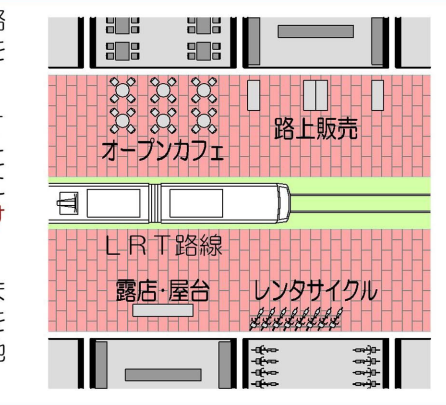


【8】特例道路占用制度の活用

飯田駅から伸びる中央通り及び、りんご並木一体の道路に、都市再生特別措置法に基づき、特例道路占用制度を適用させる事で、通りの賑わいを創出します。

中央通りは自動車の通過交通を排除し、歩行者とLRTのみ通行を許可する。いわゆるトランジットモールとして位置付けます。生み出される歩行者空間を有効的に活用するために、特例道路占用制度により道路路上における、商店やオープンカフェの設置を許可します。

同制度の対象施設にはレンタサイクルの駐車器具も含まれますので、中央通り～りんご並木の随所に貸出し所を設置し、乗り捨て可能なレンタサイクル網を中心市街地一体に整備します。



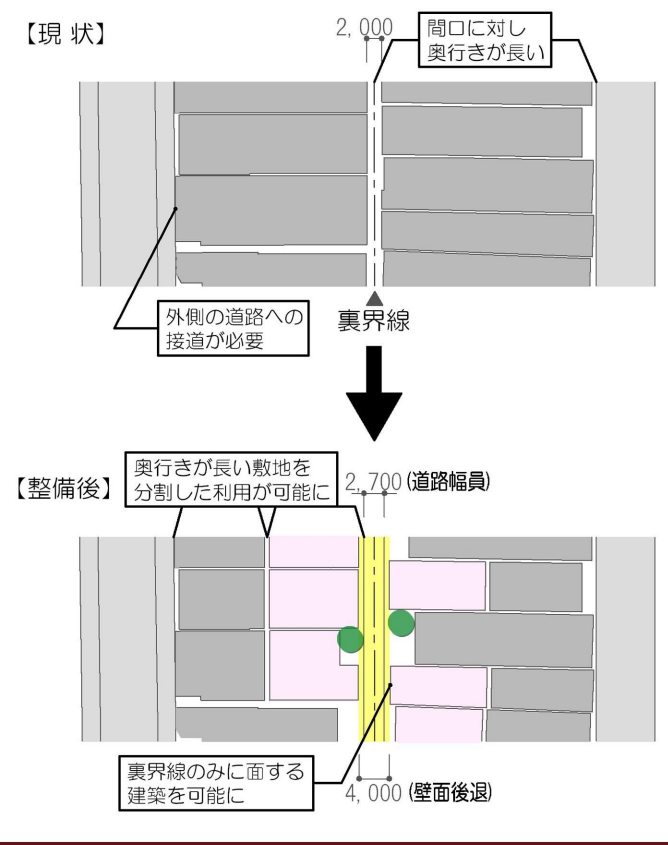
【9】裏界線の活用策

飯田大火の復興に際して整備された「裏界線」は中心市街地独特の特徴であり、活用方法が模索されています。ただ裏界線は建築基準法上の道路ではなく、また2mという幅員は生活道路としても狭路地としては狭いことも手放して、有効的な利用はされていないのが現状です。

そこで、裏界線を建築基準法42条3項を適用した位置指定道路として取り扱う事を提案します。

同項により道路中心線(元の敷地境界線)からの後退距離を通常の2mから1.35m(道路幅員2.7m)に指定する事で、裏界線のみ面に面した敷地への建築が可能になり、まちなかへの居住促進につなげます。

2.7mの幅員は歴史的な街並みによく見られる1間半の路地幅であり、裏界線の良さを残しつつ路地として活用するために適切なヒューマンスケールと考えられます。



【10】りんご並木周辺の整備

丘の上に人が回帰し活気ある街になるためには、生涯を通じて学べる場所や、創作活動・文化活動などを通して交流できる場所が不可欠です。また飯田周辺には4年制の総合大学が無く、若者が域外へ流出することも、今日の中心市街地の衰退の一因と考えられます。並木通り沿いに「りんご並木市民大学(仮称)」を整備します。りんご並木を中心に、丘の上を大きなキャンパスに見立て、市民の学びの場になります。市民や飯田に縁のある人による講演や、飯田の歴史や伝統工芸の伝承といったものから、創作キャラクター・子供向けの人形劇まで、様々な催しに活用します。リニアの利便性を活かし、関東や名古屋圏の大学と連携し、サテライト講義を飯田で行う事も考えられます。

《講演・催しの例》
・水引の創作教室
・飯田城と城下町の歴史を学ぶ
・飯田らしいエコライフの実践教室
・IPMA(飯田)による航空宇宙技術の講義
・飯田で「いかにイカサマ」による食と健康の講義
・U・Iターン希望者を対象とした農業教室
・市民の創作作品や農作物の展示販売

《水引の「結び」をまちづくりのモチーフに》
飯田地方が誇る伝統工芸に「水引」があります。飯田特産の和紙から作られた水引を用い、様々な結び方で美しい水引細工に仕上げられる技術は、かつては飯田の多くの家庭で行われていた内職によって支えられていました。現在でも全国の水引製品の実に70%が飯田にて生産されています。

この水引の結び方を街路計画など、まちづくりのデザインコンセプトに活かし、他に類のない飯田の特産品と魅力を発信します。



【11】実現スキーム

これらの実現にあたっては、飯田市及びまちづくり会社(TMO)を中心に、産学官の連携が必要ですが、中央リニア新幹線の開業に合わせて可能なものから段階的に実施していく事が実現化に向けて重要であると考えられます。

- ① 現在～2020年頃まで ② 2020～2027年度(リニア開業前) ③ 2028年度以降(開業後)の3段階に大きく分けてまちづくりを進めていきます。
- ① 現在～2020年頃までには、行政手続き上で可能な項目(自動車交通の制限・特例道路占用制度の活用・裏界線の道路活用)などを進め、まちづくりの方向性を市民等に提示します。
- ② 2027年のリニア開業に向けて、リニア新駅とJRとの接続、LRTの部分整備、駐車場の整備を行い、交通アクセスルートの確立による中心市街地の活性化を進めます。
- ③ 上記をベースとし、駅前の再開発・りんご並木周辺の整備など、実現に時間を要する内容についても順次進めていきます。

	第1段階 (現在～2020年頃まで)	第2段階 (2020年～2027年度)	第3段階 (2028年度以降)
行政手続き	交通規制、裏界線の道路活用 特例道路占用制度の活用 中心市街地活性化基本計画の再策定	第3期中心市街地活性化基本計画(2019年度以降)	全線開業 (飯田城址及び飯田病院方面)
LRT整備		部分開業(リニア新駅への接続・ 飯田駅～並木通り～銀座通り)	
街路の修景整備		JR飯田駅・中央通り・本町を 先行整備	松尾町・知久町・ユニー通りの 街路整備、裏界線の路地整備
再開発施設		駅前駐車場・デッキウォークの 先行整備	駅前・りんご並木沿い再開発 裏界線活用施設の整備
啓蒙活動・イベント	歩行者天国イベントの実施 まちづくり方向性の啓蒙活動	りんご並木市民大学(仮称)の 先行開催	市民大学施設の整備 域外大学等との連携