

足を止める駅・ゆっくり行く道

遅い交通・狭い圏域・待つ時間を豊かに転換する

リニア新幹線の利便性を享受しつつ、遅い交通・狭い圏域・待つ時間を見直し、豊かに転換するような中心市街地づくりを行う。駅複合施設とプラザを中心とした「足を止める駅」では、学びや出会いの機能を加えることで、結節点として足を止め待つ時間を楽しむ場とする。自動車道を排除したプラザからりんご並木へと遅い交通で導く「ゆっくり行く道」にはシェアスペースと歩行者街路を設ける。「あたらしい中央公園」は、民間や市民管理の公園として3街区を性格付けし、市民だけでなく、都市圏の人々や観光客がともに楽しめる空間を作り出す。

広域的なまちの位置づけ

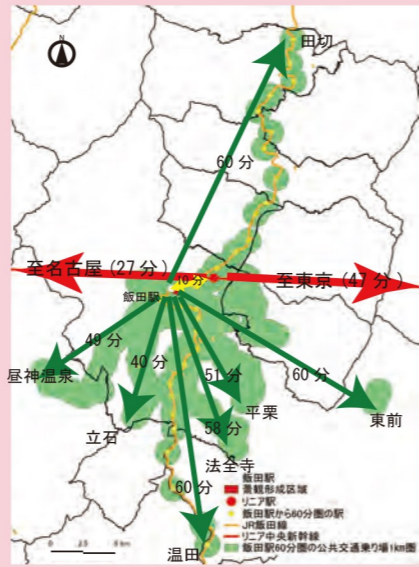
飯田は、南信濃は伊那谷の中心都市である。伊那街道の中馬によって中京と中南信の中継地となるなど、古くから要地として栄えた。現在も周辺市町の中心都市として独自の経済圏を形成し、伊那谷一帯の心の拠り所となっている。

交通面では、名古屋・東京と結ぶ中央自動車道によって、各方面へ出る高速バスの利便性が高い。それに対して、豊橋から4時間かかり本数の少ない飯田線は、競争力に乏しいが、平均駅間距離が約2.1kmと非常に短く、伊那谷一帯からきめ細やかに人を集められる魅力がある。一方、2027年にはリニア中央新幹線が開通予定で、飯田駅の北3kmの新駅から東京まで47分、名古屋まで27分となり、90分圏人口は現在の13倍の1800万人となる。

遅い交通・狭い圏域・待つ時間を豊かに転換する

交通利便性が高まることで空洞化した都市は多い。飯田は、リニア新幹線の利便性を享受しつつも、弱点に見える遅い・狭い・待ちという特徴を見直し、豊かに転換することで、中心市街地を息づかせ、東京都心1時間圏の他都市との圧倒的な差別化を目指す。

飯田駅を中心とした公共交通の広がりに
緑は現在の飯田駅60分圏域、赤はリニア開業後の圏域の拡大を示す。



遅い交通

速い交通(リニア新幹線)に対して遅い交通を重視。徒歩や自転車でも安心してまちを移動し、寄り道できる公共空間とルートを生み出す。併せて、ゆっくりとまちなかを移動しきめ細やかに乗降できる公共交通を設ける。

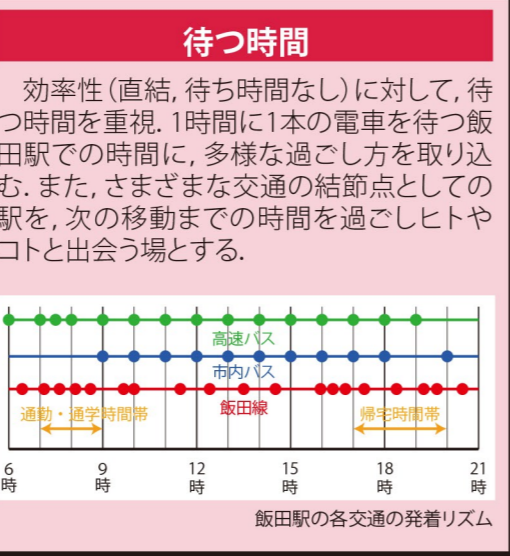
5km/h	歩行者
15km/h	自転車
15km/h	電気バス
25km/h	コミュニティバス
50km/h	路線バス
80km/h	JR飯田線
500km/h	リニア

遅い交通と速い交通

狭い圏域

リニア新幹線によって生まれる広い圏域(首都圏・中京圏)にまで広がる圏域)に対して、地形の制約で生まれた伊那谷社会文化圏という狭い圏域を重視。学びや人との出会いなど、中心都市に実際に足を運んでこそ成り立つ機能を駅を中心を持たせ、心の拠り所としての飯田の役割を強化する。

圏域を形成する伊那谷の地形

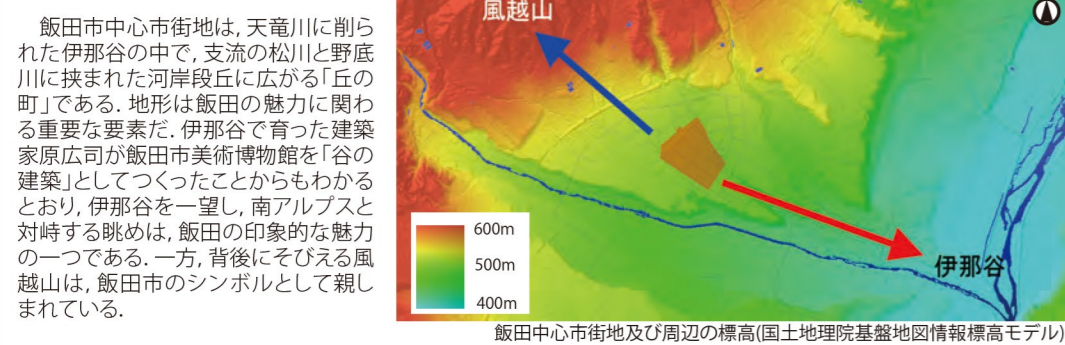


通過点としてのリニア新駅、足を止める飯田駅

リニア新駅は、交通の接続を良くすることで、あくまでも通過点と位置づける。リニア新駅最近地点に飯田線新駅を設置、2駅間を結ぶシャトルバスの運行と両線の運行スケジュール調整によって、これを実現する。

一方、リニア新駅からシャトルバスを経由して電車まで約5分の飯田駅は、中心市街へと人々を送り出す玄関口、電車やバスの待合室、多様な交通の結節点として人と出会う場所となる。本提案では、「足を止め、次の移動までの豊かなひとときを過ごす」場所と位置づける。

分析1 伊那谷を望む丘の町



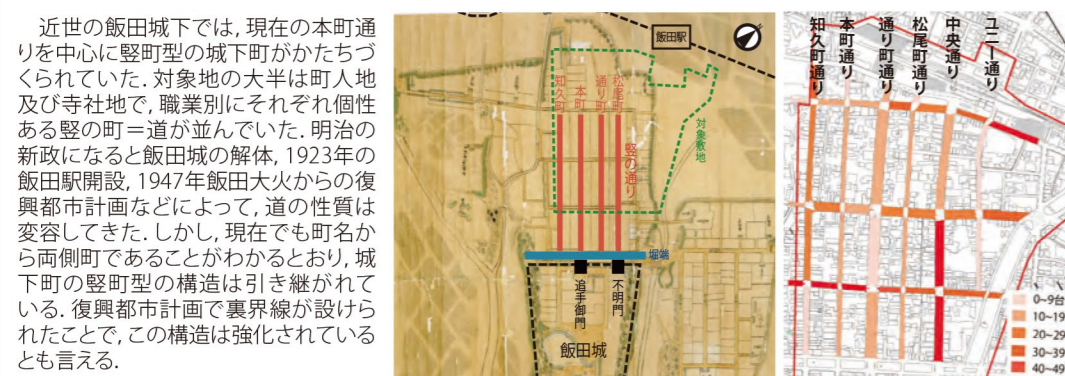
提案 地形のアナロジーと眺望の確保

飯田の地形の魅力を感じさせるために、視覚と体感で地形を感じる設計とする。

視覚:眺望を確保する。台地の先端にある「谷の建築」飯田市美術館の展望台に対して、台地の奥にある飯田駅には、谷を眺める展望台と、山を眺める展望デッキを設ける。

体感:駅から城址に向けて緩く下る台地の地形を意識させる。特に、谷川が暗渠になっている中央公園に小さな「谷の地形」を取り込む。また、それぞれの道が緩く下って駅からりんご並木へと導くことを意識させる。

分析2 城下町から引き継がれる堅町の個性



提案 遅い交通を担う道を個性づける

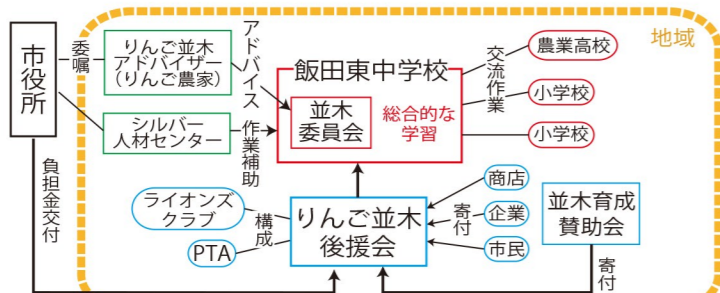
飯田駅からりんご並木へと導くルートとして、本町、松尾町、中央公園を選択し、城下町から引き継ぐ堅町の各々を新たに個性づける。城下町の中心であり現在は商店街の本町を歩行者優先で公共交通や自動車が共存するシェアスペースに、駅前プラザにほど近く自動車交通量の少ない松尾町を歩行者・自転車専用街路にする。復興都市計画で谷川を暗渠化して作られた中央公園は、それ自身が目的地にもなり、自然にりんご並木へと人を引き寄せる新たな公園として個性づける。

交通量調査

交通量調査をしたところ、自動車は横(北東-南西)の道が多い傾向にあり、縦(北西-南東)の道では本町から松尾町の交通量が少なかった。

分析3 大火復興と市民提案

市街地の大半を焼き尽くした1947年の飯田大火の復興都市計画においては城下町の街路網をベースに、3本の防火帯を設け、街区背割りに裏界線を挿入した。また、大火後に地元中学生たちの発案で整備され、現在に至るまで中学生が管理し続けているりんご並木は、飯田のまちづくりの基本精神となっている。



提案 りんご並木のDNAを引き継ぐ

りんご並木は、都市計画・まちづくりの観点から先進的である。中学生による管理は市民・民間による「パークマネジメント」に通じるものがあり、歩行者優先・車両通行自主規制はある種のシェアスペースである。そこで、りんご並木のDNAを引き継ぎ、拡張する。中央公園は市民や民間による管理運営とする。かつてりんご並木を世話した中学生が大人になり、中央公園を管理運営する。また、本町をシェアスペースとする。歩車共存のりんご並木で事故が起こらない飯田であれば、可能であろう。

プラザ

タクシー・自家用車ロータリーとバスターミナルを左右に振り分け、駅前中心を人のための空間にする。アイパークに代わり、日常的に人のいるプラザとする。

山を眺める展望デッキ

駅・公共施設の複合建築の2階レベルから飯田の象徴である風越山を眺める。

自由通路

駅の両側を行き来する自由通路は、駅前プラザ・街路・駅複合施設の2階レベルからアクセス可。

駅裏(北西)の整理

駅裏の業務施設を一体的に建て替えて駅裏の顔を作り、自由通路や近隣向けの小規模商業・サービスを組み込む。

コミュニティ公園

線路近くまで広げ、カフェ等が面することで、近隣の居住地区の人々に使われる公園とする。

駅のラーニングスペース



ビジネスマンが打ち合わせをしたり、中高生が自習をするためのスペース。習い事や講座のための空間も設ける。

駅のウェイティングスペース



カフェとライブラリを併設した、待つことを楽しむ空間。乗り換えや買い物帰りに、多様な過ごし方を取り込む。

ピアゴ前マーケット

植樹を施し、視覚的に中央公園へとつなぐ。将来的にピアゴを改修、1階をセッパクさせて、出店を展開する。

谷を眺める展望台



飯田を代表する景観である谷を眺める展望台。プラザと松尾町の焦点となる。

本町シェアスペース



歩行者優先。ゆっくりと走る公共交通や自動車が歩行者を気遣いながら共存するシェアスペース。

松尾町歩行者街路



プラザから松尾町まで歩行者・自転車専用の空間が連続し、りんご並木へと導く。歩いては留まれる街路とする。

裏界線

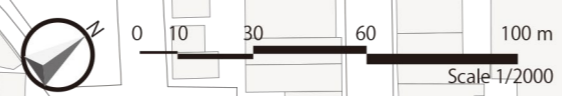
本町シェアスペースや松尾町歩行者街路と空地を介してつなぐことで、経路選択性を高める。

抜け道原っぱ

本町シェアスペースや松尾町歩行者街路と裏界線を接続する原っぱ。各町が使い方を決め、マネジメントする。

表徳広場

「表徳」は各町の雅な別名。町単位のお祭りに使う他、普段はカフェのテラスなどとして使われる。

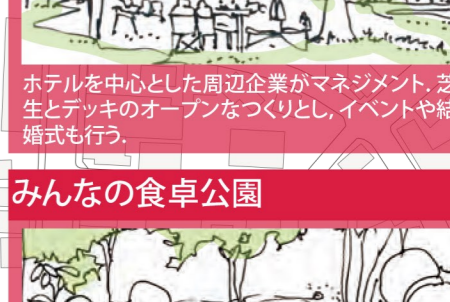


ステージのある公園



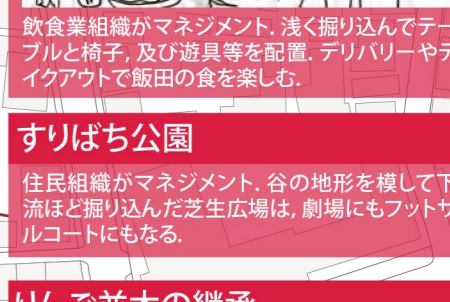
植樹を施し、視覚的に中央公園へとつなぐ。将来的にピアゴを改修、1階をセッパクさせて、出店を展開する。

みんなの食卓公園



飲食業組織がマネジメント。浅く掘り込んでテーブルと椅子、及び道具等を配置。テリバーやテイクアウトで飯田の食を楽しむ。

すりばち公園



住民組織がマネジメント。谷の地形を模して下流ほど掘り込んだ芝生広場は、劇場にもフットサルコートにもなる。

りんご並木の継承



中学生の手によって運営管理されているりんご並木は、飯田市の誇りとして継承する。