

牟礼駅周辺整備計画書

平成 26 年 3 月

飯綱町

目次

序 牟礼駅周辺整備計画について	1
1. 関連上位計画の整理	2
1-1. 牟礼都市計画区域の整備、開発および保全の方針（都市計画マスタープラン）	2
1-2. 第一次飯綱町総合計画後期基本計画	4
2. 牟礼駅周辺の現況	5
2-1. 人の流動	5
2-2. 公共交通の現況（鉄道、バス）	6
2-3. 牟礼駅周辺の交通の状況	9
2-4. 牟礼駅周辺の土地利用	11
2-5. 商店街の現況	11
3. iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果からみた“牟礼駅周辺の実態と要望”	12
3-1. iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査の概要	12
3-2. iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果	13
4. 牟礼駅周辺整備に関わる問題・課題	17
5. 牟礼駅周辺整備計画	28
5-1. 牟礼駅周辺整備の目的・目標	28
5-2. 牟礼駅周辺整備計画検討委員会：ワークショップ	29
5-3. 牟礼駅周辺整備に関する施策メニューの設定	33
5-4. 牟礼駅周辺整備プログラム	39
参考資料	
1. 牟礼駅周辺整備計画検討委員会	40
1-1. 牟礼駅周辺整備計画検討委員会設置要綱	40
1-2. 委員等名簿	41
1-3. 計画策定経過	42
2. 飯綱町しなの鉄道活性化協議会	43
2-1. 飯綱町しなの鉄道活性化協議会設置条例	43
2-2. 委員名簿	44
2-3. 計画案協議経過	44

序 牟礼駅周辺整備計画について

■背景・目的

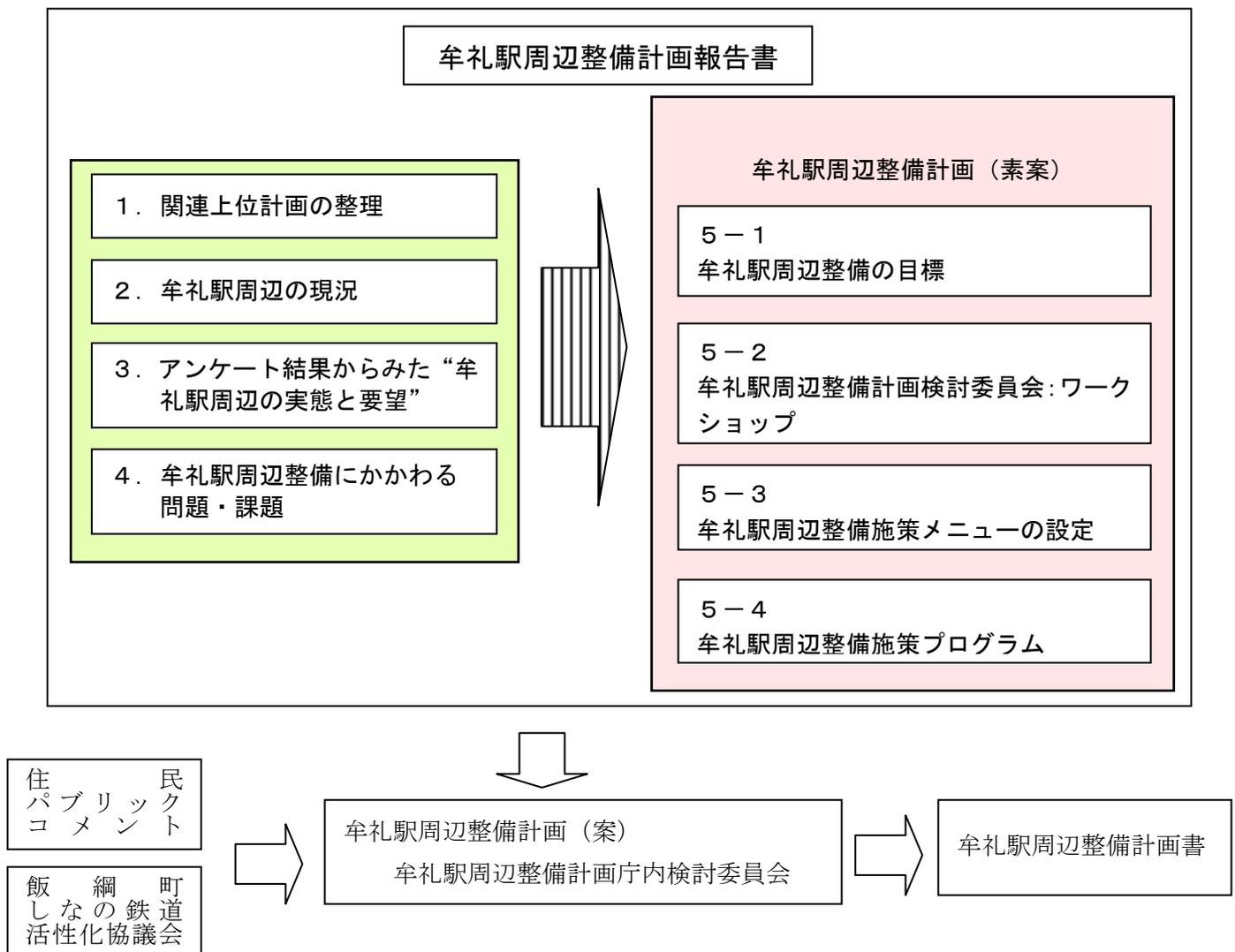
長野以北並行在来線（北しなの線）「長野駅－妙高高原駅」は、北陸新幹線長野－金沢間の開業にあわせ平成 27 年 3 月に J R 東日本から経営分離され、しなの鉄道株式会社により運営されることが正式に決定（平成 24 年 4 月 17 日）している。

これらの背景を踏まえ、町では長野以北並行在来線経営基本計画に基づき広域交通の拠点である牟礼駅周辺を整備し、駅を中心とした地域の活性化と鉄道の利用促進・利便性の向上を図ることを目的に牟礼駅周辺整備計画を策定する。

■牟礼駅周辺整備計画策定までの流れ

上記の背景により、住民の代表からなる「牟礼駅周辺整備計画検討委員会」で住民の意見や要望(ビジョン)を踏まえる中、駅周辺整備のあり方・方向性や整備施策を検討・具体化し、その整備や推進を図るために策定された駅周辺整備計画の報告書をもとに、庁内検討委員会で町の計画案を策定し住民パブリックコメント及び飯綱町しなの鉄道活性化協議会を経て計画書を策定した。

■「牟礼駅周辺整備計画策定業務」フロー



1. 関連上位計画の整理

牟礼駅周辺整備計画は、飯綱町の将来像やまちづくりの方針を示した飯綱町の総合計画や都市計画マスタープランから駅周辺整備に関する基本方針を整理。

1-1. 牟礼都市計画区域の整備、開発および保全の方針（都市計画マスタープラン）

長野県は、平成 32 年を目標年次とし牟礼都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を以下のとおり定めている。また、三水地区を含めた飯綱町の新たな都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の検討を行っている。

(1) 都市づくりの基本理念

牟礼都市計画区域は、周囲を飯縄山・霊仙寺山を頂点とする山岳地、丘陵地に囲まれた自然豊かな都市であり、本区域は飯綱東高原、霊仙寺湖の観光資源に恵まれ別荘地などがある。

従来は、稲作及び果樹（りんご）を中心に農業を基盤とした準農村型の地域として知られてきたが、昭和 56 年からの福井団地の宅地整備により、住宅地域として長野市などからの人口移転が進み急速に都市化が進展した。

このような状況と今後の少子高齢化社会の到来や住民の価値観の多様化の進展など社会情勢の変化に対応し、人々が愛着を持ち安全で快適に生活を営むことができる都市づくりを今後とも進めていくために、本区域の都市づくりの基本理念を以下のように設定。

「自然と田園に囲まれたふるさとのまちづくり」

(2) 都市づくりの目標

●自然と調和した都市づくり

山林や農地などの豊かな資源を保全し次世代に継承していくとともに、自然に囲まれた立地特性を活用し魅力ある住環境を形成するため、自然と調和する都市づくりを目指す。

河川や山林を保全するとともに、農林業との健全な調和を図りながら秩序ある市街地整備を効率的に実施していく。

●コンパクトで利便性の高い市街地づくり

誰もが安心して暮らすことが出来る都市づくりを目指す。牟礼駅周辺や役場周辺の既存市街地において利便性の向上を図るため、コンパクトで効率的な都市基盤整備を実施する。

●誇りと愛着の持てるふるさとづくり

世代を超え長く定住できる都市とするため、ひとりひとりが自立し積極的に地域社会に参加し、みんなで参加するまちづくりを実現することにより、誇りと愛着を持てるふるさとづくりを目指す。

●公民協働による個性ある都市づくり

住民や企業が主体的に街づくりに参加できる仕組みを構築し、住民、NPO、企業、行政との協働による都市づくりを実施する。

(3) 地域ごとの市街地像

①都市拠点(役場周辺から牟礼駅周辺にかけての市街地)

郵便局、役場、福祉センター、交番等が立地する本町地区及びJR牟礼駅周辺地区にかけて商業業務施設が立地する市街地は、今後とも本区域の中心地として位置づけられる。

中心市街地においては、基盤となる道路整備などを進めるとともに商業・業務・文化・医療・福祉など都市機能の集積によって拠点機能の向上を図る。また、主要地方道長野荒瀬原線の整備に伴う沿線の宅地化について調整を図る。

②観光拠点(飯綱東高原等)

飯綱東高原は、霊仙寺湖を中心に家族旅行村、日帰り温泉施設、各種遊具施設、ゴルフ場、スキー場等が点在し、別荘やペンション等の宿泊施設が周辺に分布する良好な保健休養地としての地域を形成している。今後とも自然環境の保全を図りながら既存の施設を活用しつつ、周辺の優れた景観と自然環境に配慮したスポーツやレクリエーション施設と複合した緑陰別荘地とする。

③その他の市街地(福井団地)

福井団地は、昭和56年の分譲開始以来本区域の人口増加の受け皿として大きな役割を担い、自然環境に恵まれた住宅地として機能してきた。このため、今後とも住宅地としての機能向上を図るとともに、分譲開始後30年以上を経過し、高齢化が進行しつつある状況を踏まえ生活利便機能の整備等を促進する。

④ふるさとの農用地・集落地

区域全体に広がる農用地及びそのなかに位置する集落地では、優良農地の保全など基盤の整備や農業との調和に留意した生活基盤施設の整備を図り、のどかでゆとりある田園居住環境の形成を図る。

⑤自然と共生する地域

①～④をとりまく樹林地・自然地は、水源涵養機能の確保のための育林と新たな開発の抑制を原則とし、「環境基本条例」、「自然環境保全条例」等の例規に基づいた保全に努めながら、住民が自然と触れあうことのできる活用方策を推進する。

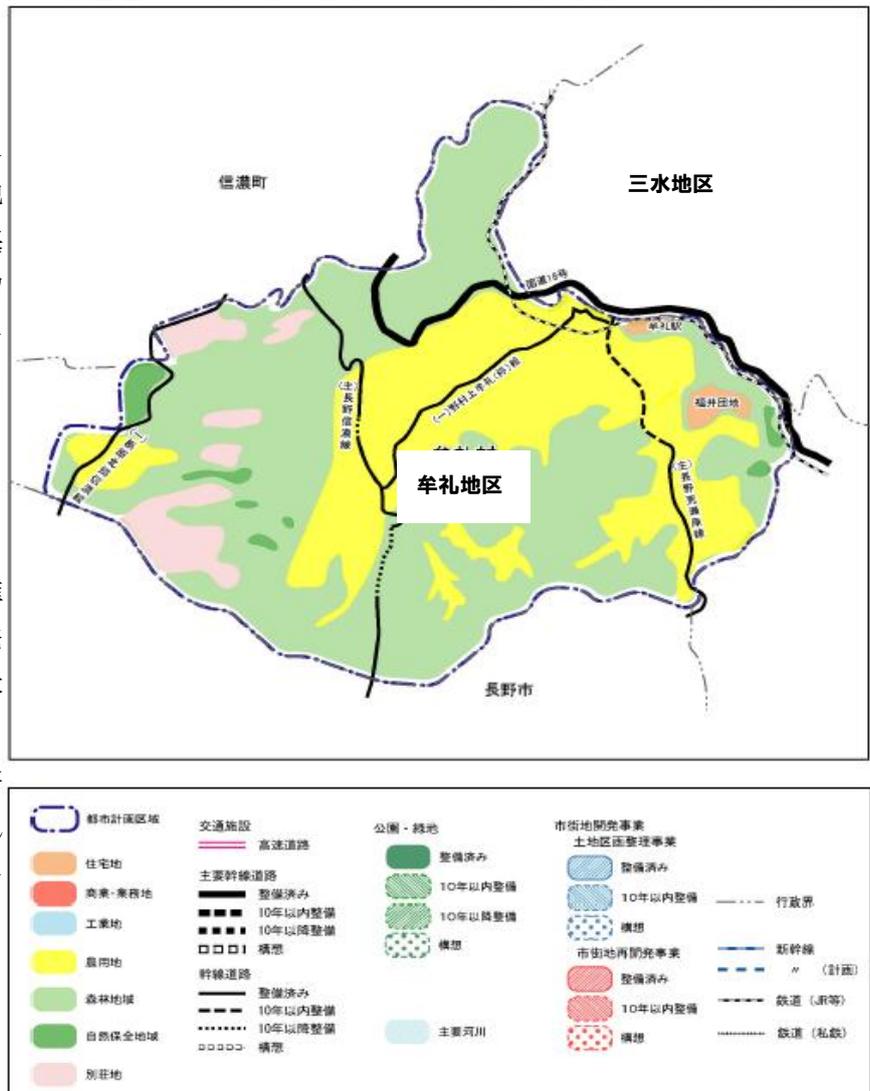


図 1-1 飯綱町土地利用

1-2. 第一次飯綱町総合計画後期基本計画

後期基本計画も「飯綱のふところに抱かれた豊かなこころのふるさとをめざして」の理念のもと、それを実現していくために3つの基本目標「美しい自然と実り豊かなまち」「人が育ち心がかよう福祉のまち」「みんなで未来を創るまち」を踏襲している。また、町のキャッチフレーズ『ひと 自然 いきいき未来 飯綱町』を合言葉に基本目標に則して各施策を掲げ事業展開している。

総合計画に示している施策の中で、牟礼駅周辺整備に関連している重点課題とその取り組みは以下のとおりである。

- 生活に密着した道路整備促進事業
- 年間を通した道路交通安全対策事業
- 満足度の高い公共交通の運営と牟礼駅周辺整備促進事業
- 商工業の経営安定・基盤強化への支援と町内消費拡大事業
- 新たな産業の起業による雇用創出事業
- 花、農村、健康ツーリズムと広域観光連携推進事業

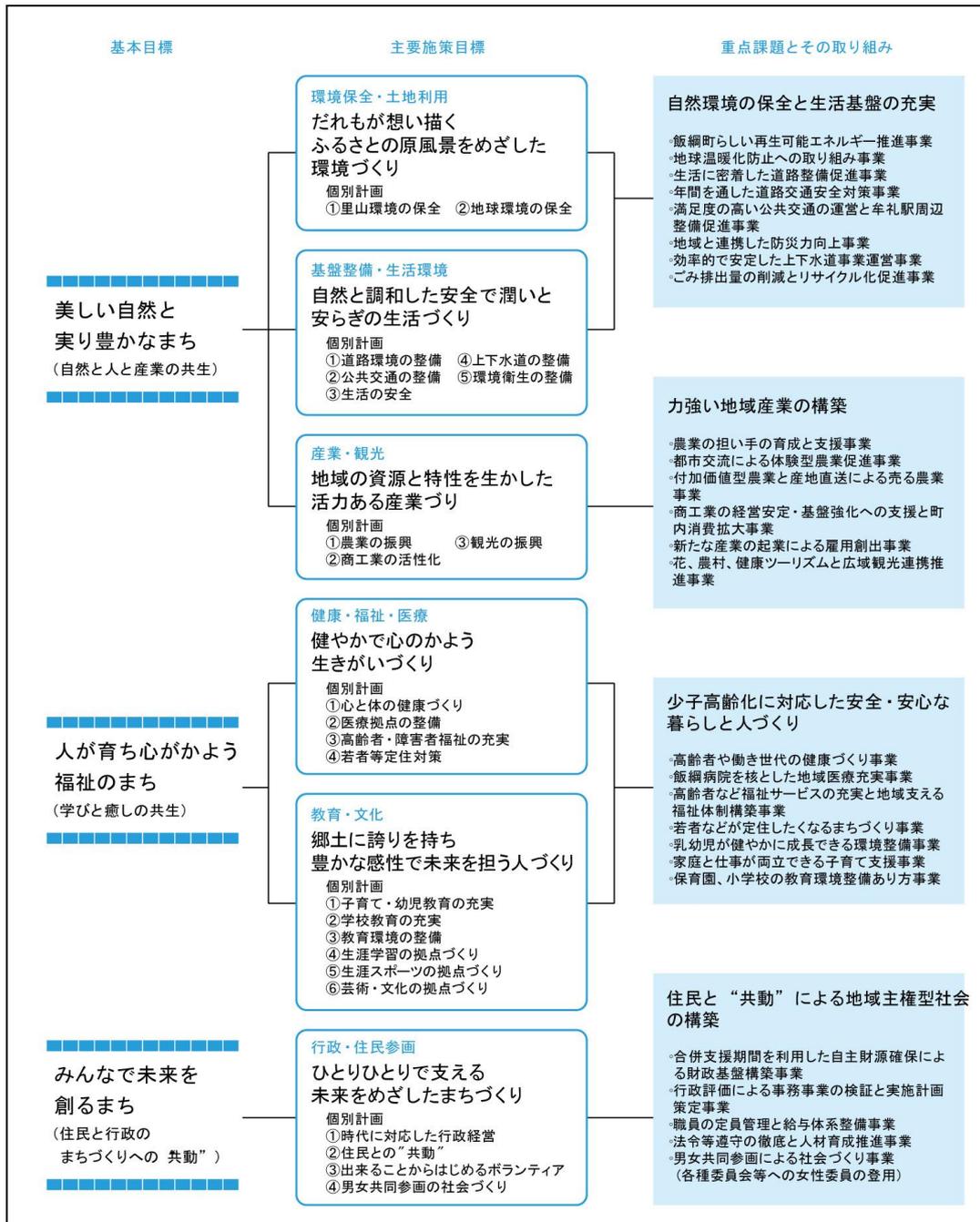


図 1-2 施策体系図 (引用: 第一次飯綱町総合計画後期基本計画)

2. 牟礼駅周辺の現況

2-1. 人の流動

(1) 通勤流動

平成22年の国勢調査から就業者の流動について下の図に示した。町内で従業している人が3,425人ともっとも多く、就業者の約半数(50.5%)を占めている。次に、長野市への通勤者が2,405人(35.4%)と就業者の3割強となっており、長野市との結びつきが強いことが伺える。また、隣接する信濃町や中野市、須坂市、その他の市町村へ通勤する人は200~300人程度であり全体としては14.1%になる。公共交通機関の課題としては、結びつきの強い長野市と飯綱町をつなぐJR信越本線(北しなの線)の利便性向上、バス交通の強化が課題である。

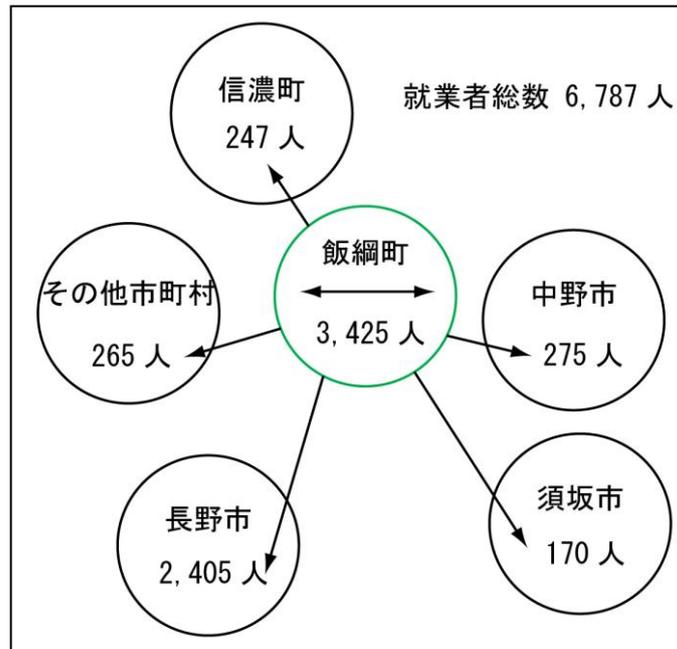


図 2-1 通勤流動 (平成22年国勢調査)

(2) 通学流動

平成22年の国勢調査から通学者(15歳以上)の流動について下の図に示した。長野市への通学が、313人(57.7%)ともっとも多く通勤流動と同様に長野市との結びつきが強いことが伺える。また町内での通学(北部高校)も156人(28.8%)と多く、通学者の3割弱となっている。公共交通機関の課題としては、結びつきの強い長野市への通学にJR信越本線(北しなの線)が主に利用されていることから、鉄道の利便性の向上と町内各地から牟礼駅への公共交通手段の強化が課題である。

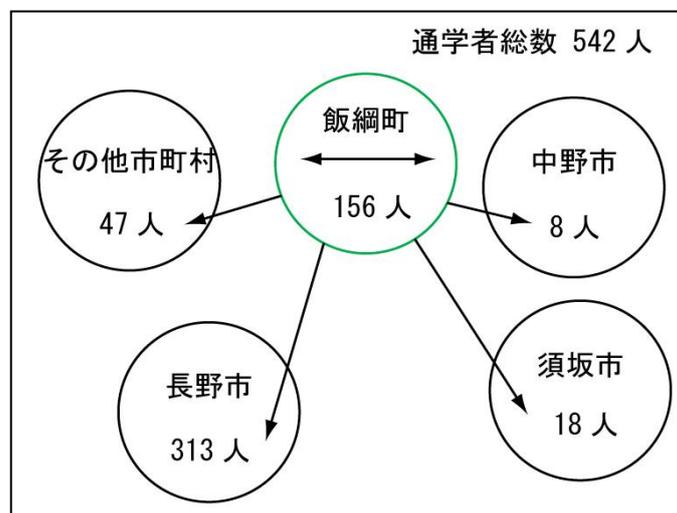


図 2-2 通学流動 (平成22年国勢調査)

2-2. 公共交通の現況（鉄道、バス）

(1) 鉄道

JR 信越本線が飯綱町の中心部の牟礼駅を通り、町を縦横断している。信越本線の長野駅－妙高高原駅間は、北陸新幹線長野駅－金沢駅間の延伸開業に伴い、平成 27 年 3 月に JR 東日本からしなの鉄道株式会社に経営分離される。

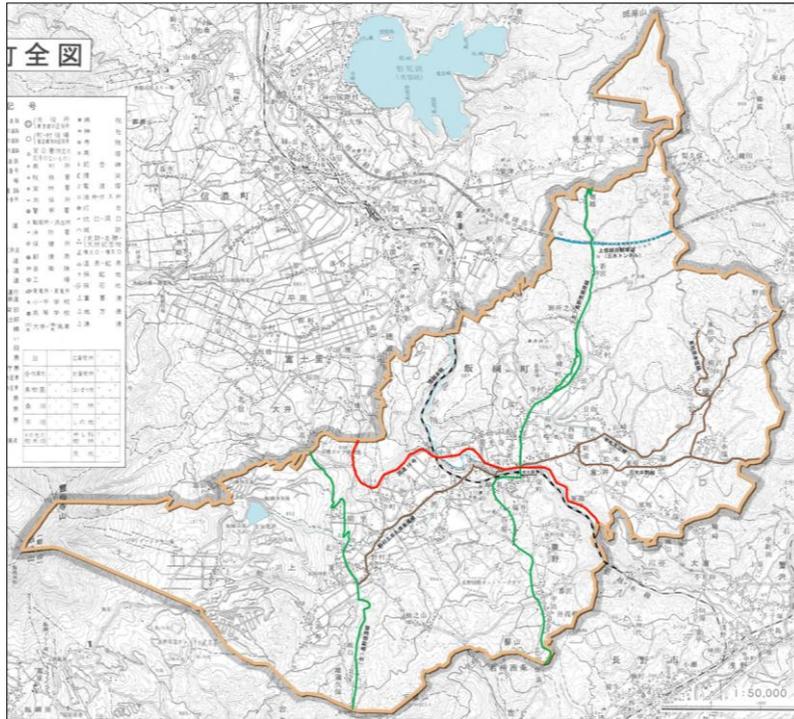


図 2-3 飯綱町の鉄道網・道路網

長野と直江津方面を結ぶ J R 信越本線の牟礼駅の利用者数は、平成 19 年、20 年を除き年々減少傾向となっている。

日中は概ね1時間ないし2時間に1本の割合で運行されている。朝のピーク時をみると7時台に1本、8時台に2本の運行であり、夕方のピーク時（16時から19時）では、1時間に1本の運行である。

また、下りの20時から21時台は1時間に2本の運行があり、最終電車の運行は、22時47分である。

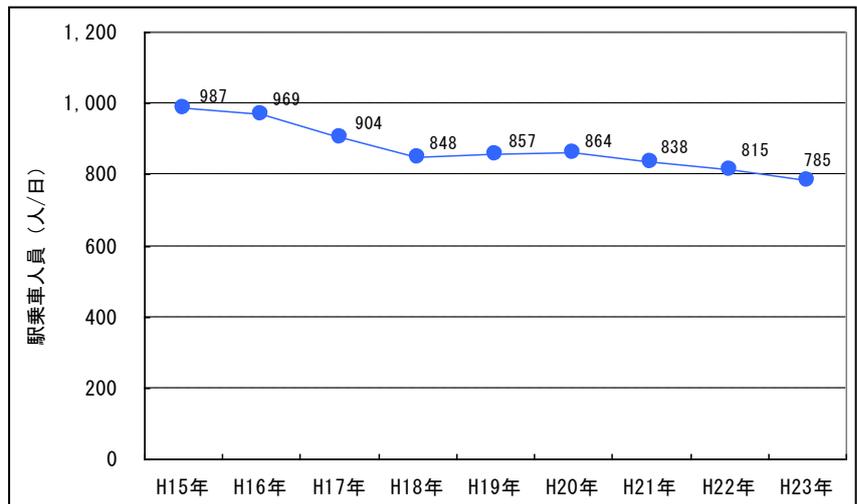


図 2-4 牟礼駅利用者推移

バスとの接続では、上りの始発 6 時 25 分の電車には接続していない。昼の時間帯は、定時定路線バスに替わりデマンドバスが運行し、上り 2 便に接続している。夕方は、16時から18時台の電車に接続するが、待ち時間に長短がある。それ以降の電車に接続するバスでは、19時2分に接続するデマンドバス（ナイトワゴン）のみとなる。

(2) バス交通

i バス運行以前の路線バスは、利用者が年々減少しそれに応じて町の公共交通にかかわる財政支出が増加していたことから、費用対効果の高い運行が求められていた。そのような状況の中で、「みんなに便利で、わかりやすい、環境に優しい公共交通システム」を構築するために、平成19年10月から朝夕の定時定路線バスに日中の予約型乗合タクシーを組み合わせたiバスの運行を開始した。

《iバスの運行状況》

定時定路線バスは8路線運行しており、朝夕の通勤通学者が多く利用する時間帯のみの運行である。日中の予約型デマンドバスは、牟礼地区東西方面・三水地区東西方面の4方面を運行し、飯綱町全体をカバーしている。町の中心部へ向かう「まち行き便」は3便、「お帰り便」は4便が運行している。

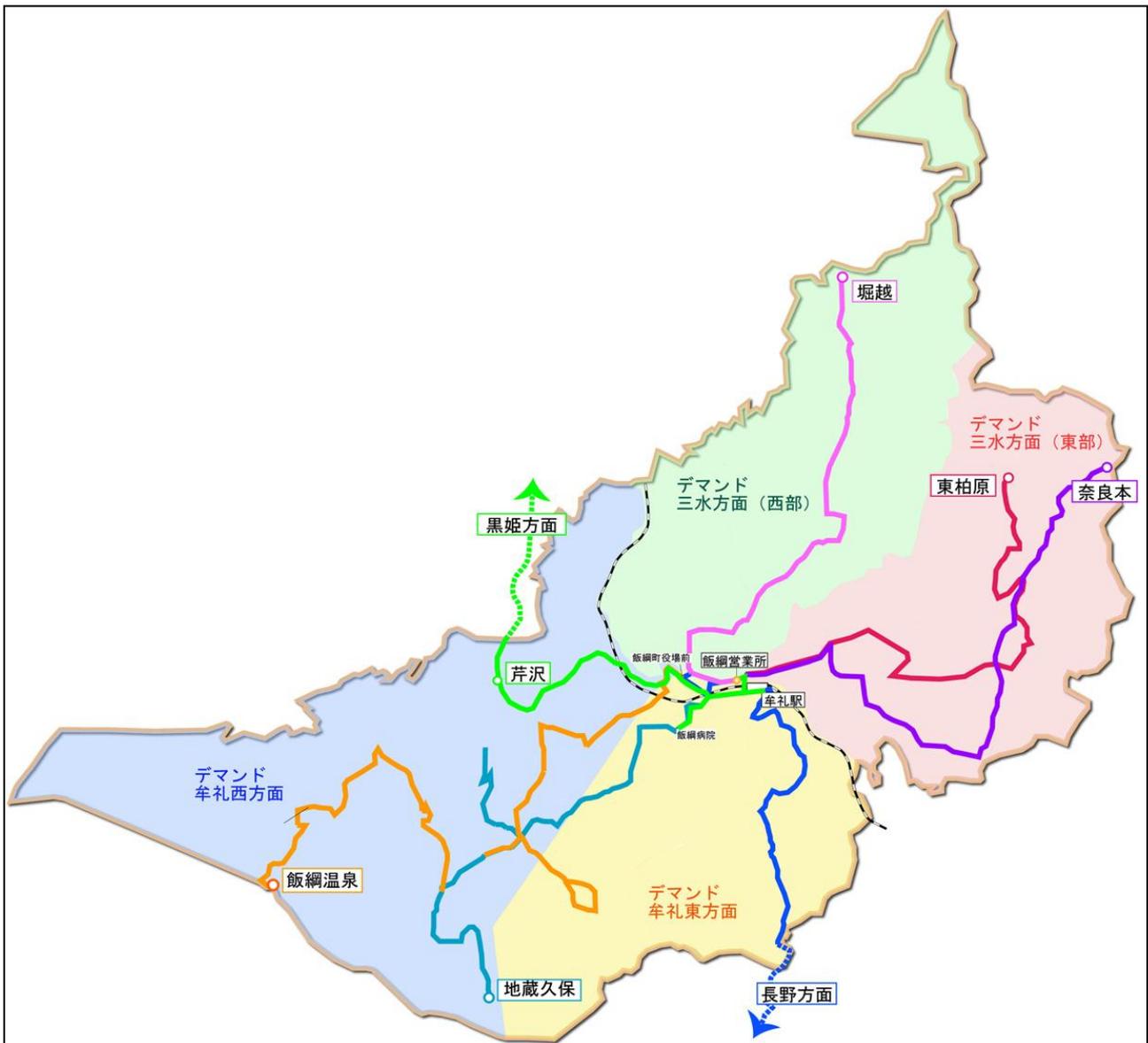


図 2-5 iバス路線図

《利用者数の推移》

一日を通した路線バスの利用者数は年々減少傾向にあった。一方iバスになって日中の利用者は、年間14,000人～15,000人の中で推移している。

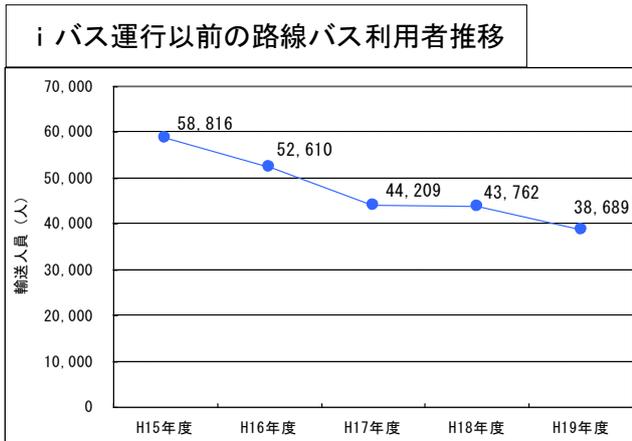


図 2-6 iバス運行以前の路線バス利用者推移

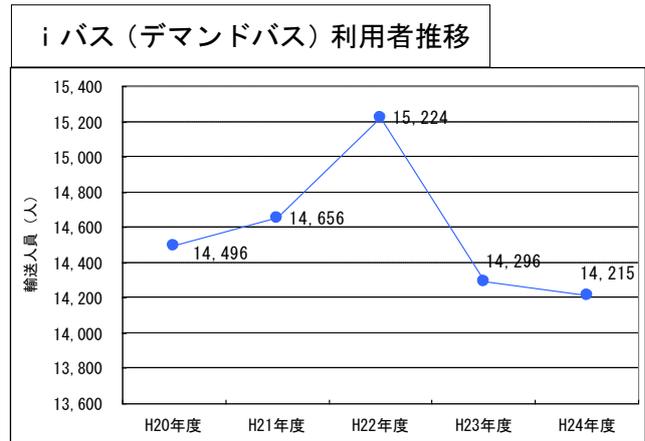


図 2-7 iバス（デマンドバス）利用者数推移

《iバスへの財政支出》

iバスの財政支出は、平成24年度は40,397千円で前年度などと比較すると増加傾向にある。バス全体としては、利用者は微減で推移してきている中、今後電車とのスムーズな接続などでより費用対効果が上がるバス運行と経営が求められる。

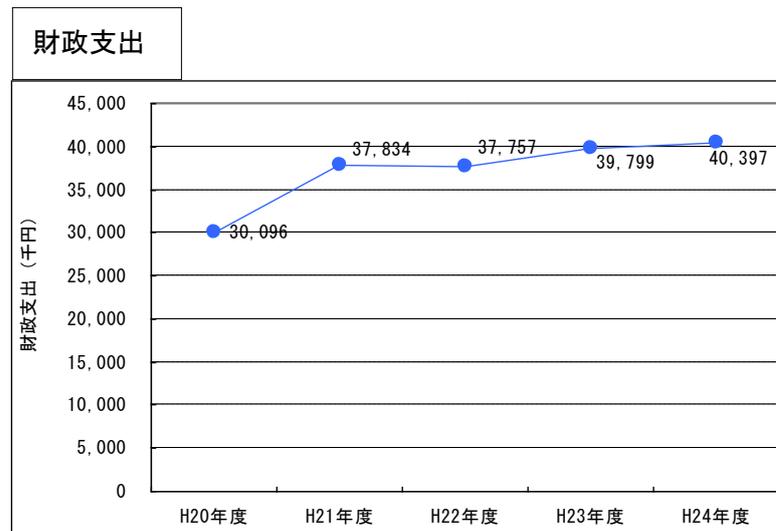


図 2-8 iバスへの財政支出の推移

2-3. 牟礼駅周辺の交通の状況

(1) 駅周辺の道路網の状況

牟礼駅周辺には、国道 18 号及び県道野村上牟礼停車場線が東西に、主要地方道長野荒瀬原線が南北に通っている。牟礼駅入口交差点にこれらの道路が結節していることから、交通の要衝となっており、牟礼駅周辺は飯綱町の中心部と言える。



図 2-9 牟礼駅周辺の道路網

(2) 駅周辺の交通量

(三河屋交差点)

三河屋交差点の12時間交通量をみると、国道18号方面が歩行者665人・自動車2,537台、ニチアス方面歩行者117人・自動車770台、信金方面歩行者275人・自動車1,238台、牟礼駅方面歩行者759人・自動車2,059台であった。

この交差点の交通の流れの特徴は、国道18号方面の交通量が他方面と比べ多いが道路幅員が踏切を境に交差点まで狭くなっていることや駅があることから朝夕の一定の時間帯に集中して交通が混雑し、安全面においては非常に危険な交差点である。

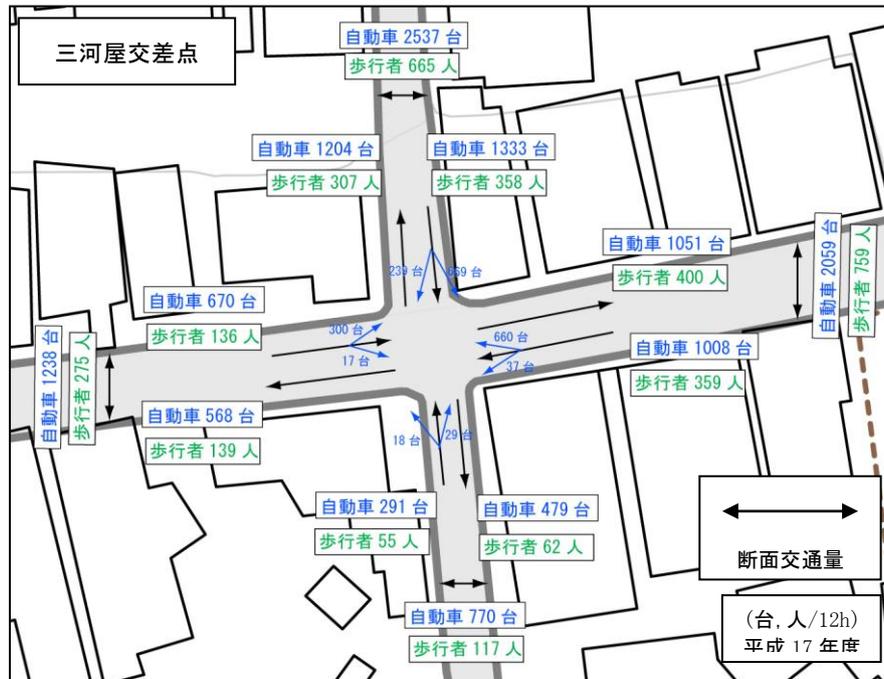


図 2-10 三河屋交差点の交通量

(牟礼駅入口交差点)

国道18号が通る牟礼駅入口交差点の交通量は、長野一上越間においては12時間一定して自動車の通行がある。この交差点の特徴は、牟礼駅を利用する自動車の流れと交差点周辺に学校があることから歩行者と自動車が朝夕の一定の時間帯に渋滞を引き起こしている。

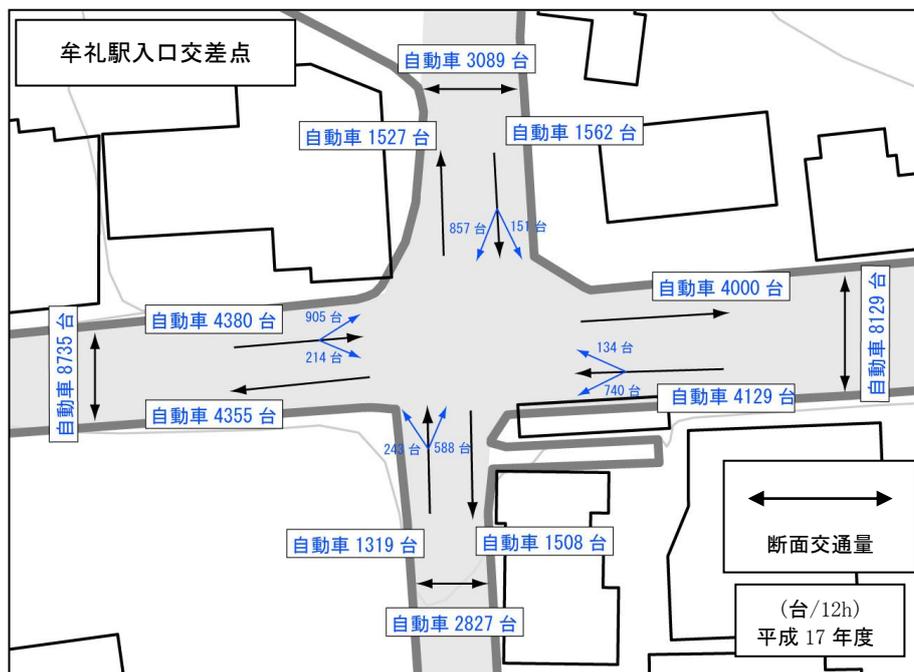


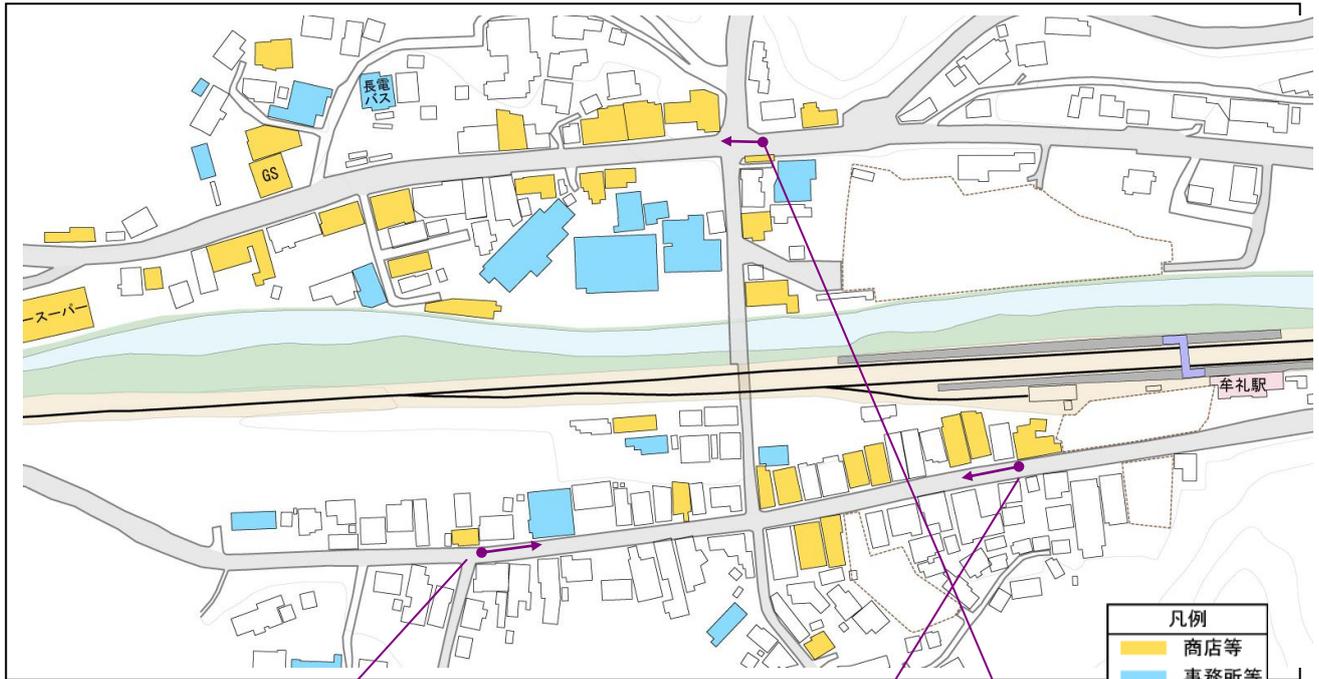
図 2-11 牟礼駅入口交差点の交通量

2-4. 牟礼駅周辺の土地利用

駅と駅前広場以外の牟礼駅前の土地利用は、駅前道路の両側のほぼ一宅地分の狭い帯状の土地利用と緑地系（山等）の土地利用となっている。また牟礼駅の北側には鳥居川が流れ、豊かな水と緑の環境が形成されている。

2-5. 商店街の現況

駅周辺には駅前道路沿いの栄町商店街と国道 18 号沿いの深沢商店街が形成されている。両商店街には空き店舗が目立ち始めてきたが、新たな起業者による学習塾が開設された。しかし、以前のような賑わいのある商店街ではなく、町が発展していくためにも両商店街の活性化は重要である。



2-12 牟礼駅周辺の土地利用

3. iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果からみた“牟礼駅周辺の実態と要望”

iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果から、牟礼駅周辺整備に関わる事項についての実態をとりまとめた。

3-1. iバス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査の概要

調査の目的

町は、平成24年3月に策定した第一次飯綱町総合計画後期基本計画に基づき「満足度の高い公共交通の運営と牟礼駅周辺整備促進事業」の課題に取り組んでいる。将来にわたり存続する地域公共交通を地域住民と共に実現するために「地域公共交通に関するアンケート調査」を行い、住民は「iバス」に「牟礼駅」に「JR信越本線」に何を求めているのかを把握し「満足度の高い公共交通の運営と牟礼駅周辺整備促進事業」の推進に資することを目的とした。

調査概要

(1) 調査対象

調査対象は、飯綱町在住の10歳以上の町民2,100人

(2) 抽出方法

住民基本台帳より無作為抽出した。年齢構成を考慮し、各世代から300人ずつを抽出した。

(3) 調査票の配布及び回収

郵送による配布、郵送及び直接回収

(4) 調査日程

平成24年5月7日から6月11日

(5) 調査項目

- | | |
|---|-----------------|
| <ol style="list-style-type: none">あなたご本人についてお聞きします。<ul style="list-style-type: none">性別 ・ 年齢 ・ 運転免許証の有無 ・ iバス利用登録の有無 ・ 世帯構成日常生活における主な移動実態についてお聞きします。<ul style="list-style-type: none">外出目的 ・ 外出頻度 ・ 主な交通手段iバスについてお聞きします。<ul style="list-style-type: none">iバスの利用路線 ・ iバスに対する満足度評価信越線についてお聞きします。<ul style="list-style-type: none">主な乗車駅 ・ 主な下車駅 ・ 帰宅時間 ・ 信越線に対する満足度評価iバス・信越線をご利用されない方にお聞きします。<ul style="list-style-type: none">iバス・信越線を利用しない理由牟礼駅・駅周辺・商店街についてお聞きします。<ul style="list-style-type: none">駅舎や駅周辺の整備希望箇所 ・ 送迎の車による駅前渋滞の緩和アイデア牟礼駅・信越線の活用アイデア ・ 商店街活性化アイデア最後に、iバス・信越線・牟礼駅に関してご意見ご要望がございましたら、自由にご記入下さい。 | 特に牟礼駅周辺整備に関わる項目 |
|---|-----------------|

(6) 回収結果

配布数：2,100部 回収数：1,078部 回収率：51.3%

3-2. バス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果

(1) 牟礼駅・駅周辺の整備

住民の意見からの牟礼駅・駅周辺の整備に関する課題は、以下のとおりであり牟礼駅・駅周辺の整備に関する主要なテーマは以下に集約される。

- 「駅駐車場の整備」と「北口・三水側の入退場口（JA 駐車場から鳥居川をまたぐ歩道橋）の整備」
- 駅舎及び周辺の利便性・環境の向上

<駅舎や駅周辺の整備希望箇所についての意見>

- 「駅駐車場の整備」が 29.5%、「北口・三水側の入退場口（JA 駐車場から鳥居川をまたぐ歩道橋）の整備」が 26.9%と高い。この2つの項目が半数以上を占めている。
- 「喫茶店・飲食店を設ける」が 8.7%、「駅前に直売所をつくる」が 7.7%と若干高い。

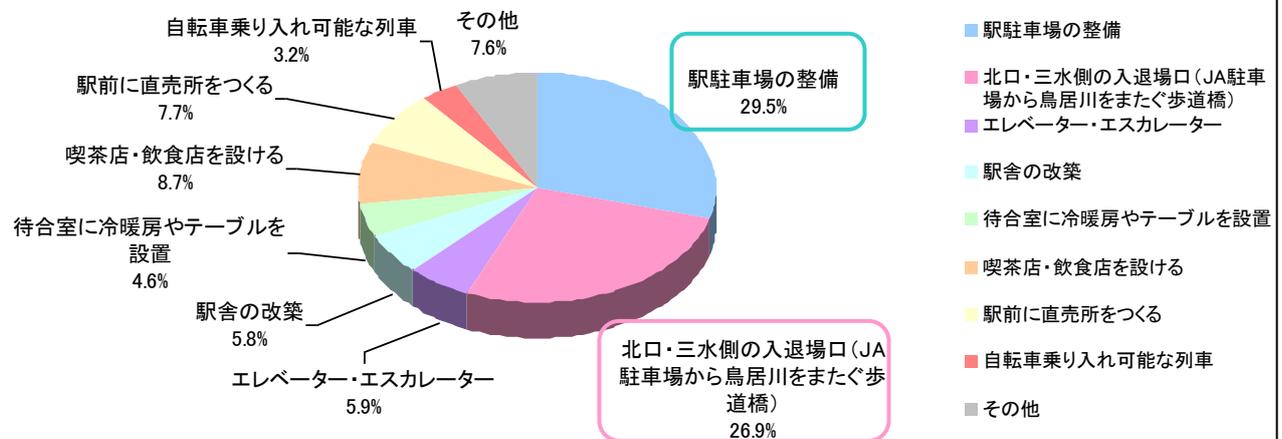


図 3-1 駅舎や駅周辺の整備希望箇所

<自由記述による主な意見>

- 駐車場の整備、ロータリーの整備、踏み切りや三河屋交差点付近の道路拡張、駅北口の設置、駅内のバリアフリー化など
- 駅北口の設置については、商店街への影響や費用対効果の点を指摘した
- 待ち時間に利用できるお店
- 駅出入口の拡張。混雑時の入退場に時間が掛かる
- 駅周辺が暗いことから照明や街灯の設置
- 駅舎の清掃

(2) 送迎の車による駅前渋滞の緩和アイデア

送迎車による駅前渋滞の緩和のために「駅前広場の整備」「駅北側からの連絡通路（JA 駐車場から鳥居川をまたぐ歩道橋）」が、必要であるという声が大半を占めた。牟礼駅周辺整備の必要性の一つとして「送迎車による駅前渋滞の緩和」があると捉えられる。

また、渋滞を緩和するためには「i バスの利用促進」もあげられ、公共交通の意義・必要性についてある程度住民に理解されていると考えられる。

- 「駅前広場の整備」が 33.6%、「駅北側からの連絡通路（JA 駐車場から鳥居川をまたぐ歩道橋）」が 38.1%と高い。この 2 つで約 7 割を占める。
- 「i バスの利用促進」は 10.7%である。
- 自由記述ではロータリーの整備、送迎車用の駐車場の整備、駅北側の連絡通路の設置、駅周辺道路の拡張、i バスと信越線との接続改善（朝夕の接続を増やす）などの意見があった。
- 駅北側の連絡通路の設置については、商店街への影響を懸念した意見と朝夕以外はあまり渋滞していないことから「その点を考慮する必要がある」という意見もあった。

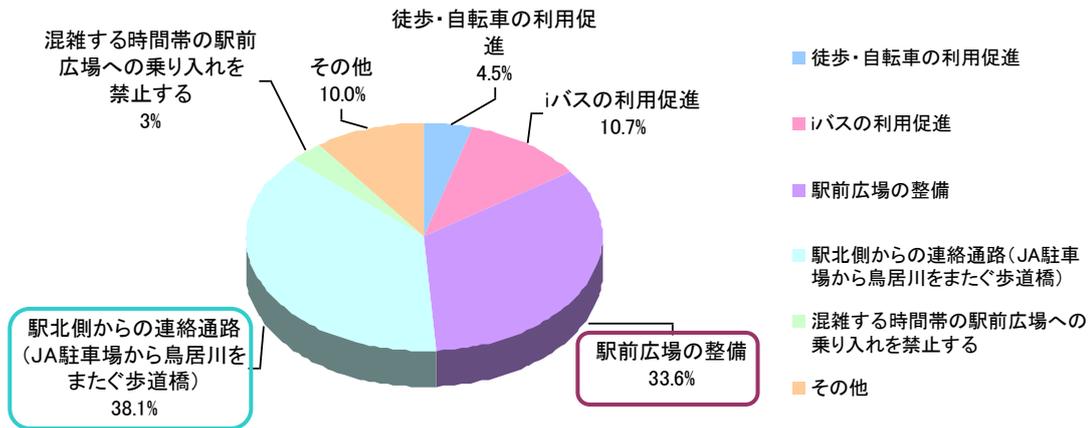


図 3-2 送迎の車による駅前渋滞の緩和アイデア



(3) 牟礼駅・信越線の活用アイデア

自由意見も含め、牟礼駅・JR 信越本線に対する様々な要望があげられており、住民の牟礼駅・JR 信越本線に対する愛着・思い入れがあることが感じられる。これらの意見・要望を踏まえた活用アイデアを「どのように駅周辺整備計画に反映してゆくか」が重要な課題であると考えられる。

- 「りんご収穫・飯綱町ウォーキングなどのツアー列車」が 23.8%と最も高い。次に「イベント列車を走らせる」の 17.8%、「忘年会シーズンなどに合わせて割引切符の販売」の 17.7%である。
- 自由記述では、列車の増便要望、下り最終電車を遅くする、駐車場の整備、バスと鉄道の接続改善、などの意見がありイベントなどではなく利便性改善の意見が多かった。
- イベント関連では、観光 PR や観光の発展などに意見が多く、またイベントを行うことより整備を優先すべきという意見もあった。

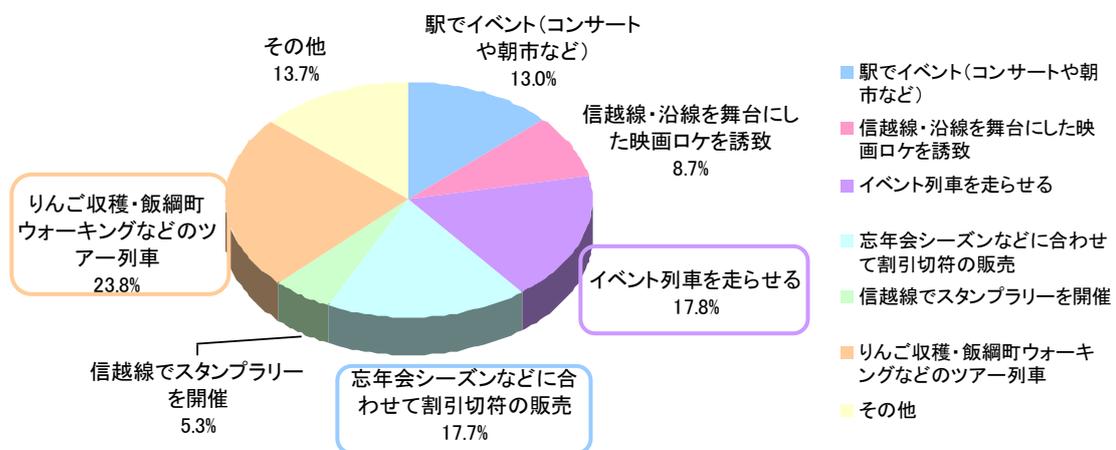


図 3-3 牟礼駅・信越線の活用アイデア



(4) 商店街活性化アイデア

商店街の活性化には、道路や駐車場のインフラ的整備と併せ商店街自体の活性化などが必要であると考えられる。

「商店街自体の活性化をどうする」という課題はあるが、本調査ではそれらの課題に対して「効率的・経済的で有意義なインフラ的整備をどのように行っていけば良いか」を検討することが重要であると考える。

- 「空き店舗をなくすような努力を行う」が28.2%で最も高い。次に「商店街で定期的にイベントを開催する（朝市など）」が19.5%である。
- 「一方通行等交通規制を行い、ゆったり歩けるスペースを整備する」は2.7%と低い結果であった。
- 自由記述では空き店舗の活用、商店の統合、新規店舗、商店街の特色づくり、イベント等の意見がある中、商店街の活性化は難しいといった意見もあった。

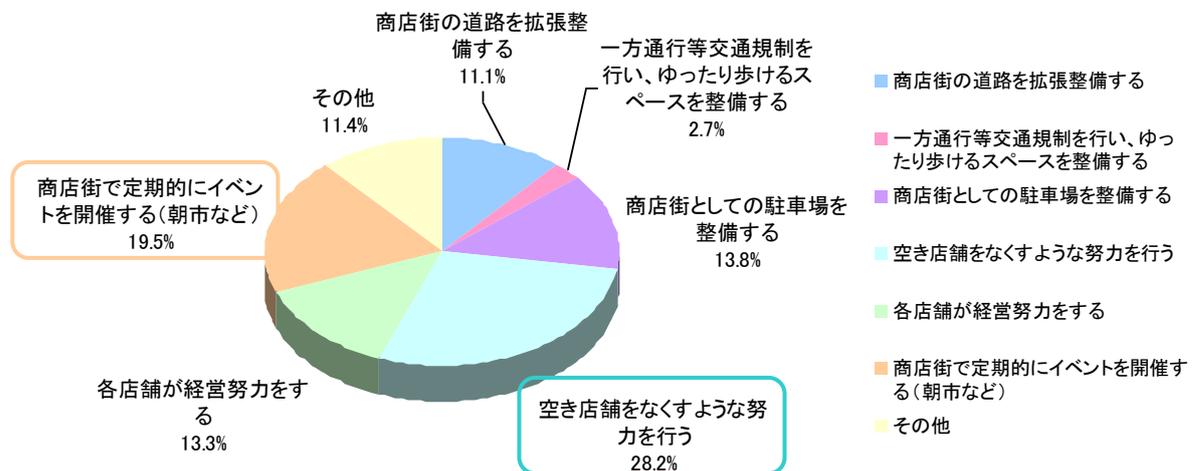


図 3-4 商店街活性化アイデア



4. 牟礼駅周辺整備に関わる問題・課題

「飯綱町および牟礼駅周辺の現況」、「i バス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケート調査結果」からみた“牟礼駅周辺の実態と要望”から問題・課題を整理・要約した。

(1) 公共交通（鉄道）

ア. 信越本線

信越本線に関する問題・課題として、「運行ダイヤの改善」、「利便性・サービスの向上」が挙げられる。

■ 運行ダイヤの改善

信越本線は、ほぼ1時間に1便のダイヤとなっており運行本数の全体的な増加が望まれている。特に、朝夕における通勤通学の時間帯の増便が望まれている。また以下の要望が具体的に挙がっており、利用者・住民の声に配慮した運行ダイヤの改善が課題として挙げられる。

- ・上りの10時台は1便も運行されてなく、少なくとも1時間に1便の運行
- ・下りの最終便が22時47分と早めの時間であり、23時台の最終便の運行
- ・早朝の新幹線等に接続するための運行ダイヤの改善

■ 利便性・サービスの向上

鉄道への利便性・サービス面に対して以下のような意見・要望があり、これらは鉄道の持続・発展を考えていくうえで検討していくことが望まれる。

- ・冬の時期のダイヤの乱れに関する「遅延情報」が利用者に伝わっていないという現状において、遅延情報等の伝達化
- ・しなの鉄道(株)に移行した際の運賃は、現行と同額または値下げ
- ・JRとの接続改善や牟礼駅で、JR切符（新幹線等）の購入などJRとの連携強化

イ. 牟礼駅

牟礼駅に関しては、「駅へアクセスしやすい鉄道利用のための駐車場の整備」、「駅北口設置による連絡機能の強化」、「安全性の確保、バリアフリー化」、「駅舎内の衛生・環境面の向上」などの課題が挙げられる。

■ 駅へアクセスしやすい鉄道利用者のための駐車場の整備

鉄道を利用するには、現状の多くは三水地区にあるJA駐車場に駐車し、幅員が狭くなる踏切を通り栄町商店街を大きく迂回しなければならないため、利用しやすい駅周辺の駐車場（パーク&ライド）整備が求められている。

また、朝夕の通勤通学時間帯は駅への自動車送迎が多く渋滞を引き起こしており、送迎用の駐車場（キス&ライド）も多く求められている。

■ 駅北口設置による連絡機能の強化

朝夕の通勤通学時間帯は、JA駐車場からの駅利用が不便であるため駅北口の設置を望む声が多いことから、国道18号方面と駅との連絡機能の強化が駐車場の整備と共に共通の課題と考えられる。

しかし、「駐車場の整備」及び「駅北口設置」については、商店街への影響が懸念されることからその対策等が必要と考えられる。

■ホーム、駅舎など安全性の確保、バリアフリー化

《安全性の確保》

ホームに整列して乗車するための誘導・案内線がないため混雑時に安全性の問題が生じていることから、その確保のための誘導・案内を表示することが求められている。

夕方 17 時以降は無人駅となることから駅前に若者がたむろすなど防犯上に問題がある。無人駅の時間を極力なくし、構内を巡回するなど安心して鉄道を利用できる環境の確保への要望も挙げられている。

《バリアフリー化》

上り線のホームに行くには階段を利用する方法しかなく、足腰の弱い人には大変不便となっている。高齢者などが利用しやすい安全な鉄道施設にするため、エレベーターやエスカレーターの設置が求められている。また、ホームと列車との段差、電車の扉の自動化など駅や車両全体のバリアフリー化などの要望も挙げられている。

■駅舎内の衛生・環境面の向上

駅舎などにクモの巣や虫の死骸が放置されていることから衛生や環境面での悪さが目立つので、清掃を徹底し清潔感を保つことや待合室の整備、売店等の導入など、駅を憩いの場とした環境面への配慮の要望が挙げられている。

◎i バス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケートの主な自由意見・要望

- | | | | |
|-----------|------------|---------------|--------------|
| ■ 駅・改札の拡張 | ■ 駅舎を清潔に保つ | ■ 駅舎を他の目的にも活用 | ■ トイレにゴミ箱を設置 |
| ■ 足湯をつくる | ■ 冷暖房を完備する | ■ 談話室や展示室をつくる | ■ 売店や直売所をつくる |
| ■ ベンチの撤去 | ■ 本棚を設置する | ■ 自転車乗り入れ可能列車 | ■ 防犯・マナーの向上 |

◎牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行ったアンケートによる意見・要望（信越本線）

- ・現時点の運行本数や運賃等については、概ね満足している。今後、民間施設として地元のOB等に管理委託し、親しまれる駅舎に生まれ変わってほしい。
- ・国鉄時代（高校時代）に通学で利用していたが、その後マイカーに変わったことにより利用は年数回ほど。当時に比べるとダイヤは細かく、利用しやすい時刻表となっている。
- ・信越本線下り 23 時台の電車がないこと。
- ・鉄道は日本全国に繋がっているということが魅力である。碓氷峠で分断された時点で価値は非常に下がったと思う。
- ・あまり利用しないが、時間的には利用しやすいと思う。
- ・宝くじ付回数券（鉄道を応援する気持ちと、もしかしたらという気持ちで）回数券を購入して乗車すればそれもよし、乗らずに寄附するのもよし。
- ・朝夕の通勤、通学の時間帯についてはもう少し本数を増やしてほしい。（直江津まで行かなくても黒姫、妙高高原まででもいいので）

(2) 公共交通（バス）

定時定路線バスは朝と夕方だけの運行であり、昼間は予約型乗合タクシー（以下デマンド）で「まち行き」が3便、「お帰り便」が4便運行している。

■ 運行本数の増便

利便性向上のために、運行本数の増加が多く望まれており検討すべき課題と考えられる。

■ 最終便の時間を遅くする

定時定路線バスの最終便は17時・18時台であり、デマンドは14時30分が最終である。共に最終便を遅くして欲しいという意見があり、検討すべき課題と考えられる。

■ 土日祝日の運行

現在は土日や祝日運行は行っていないが、運行を望む意見が多く見られ検討すべき課題と考えられる。

■ 信越本線との接続の改善

信越本線との接続に関しては、上りの始発6時25分に間に合うバスがない。また、昼の時間帯は定時定路線バスに代わり、デマンドバスが上りに2便接続している。夕方については、16時から18時台の電車で接続しているが、待ち時間に長短がありスムーズな接続とはいかない。それ以降の電車で接続するバスは、下り19時2分の電車で接続しているデマンドバスのナイトワゴンだけである。

このような中で、朝夕の通勤通学時間帯の信越本線との接続の改善、夕方以降の鉄道への接続が課題であると考えられる。

駅広場にバス専用の待合所がないのが現状であり、待合所整備の要望がある。鉄道との接続性の実態を踏まえれば、同様の課題と考えられる。

■ デマンドバスの周知の徹底

デマンドバスの予約システムや利用方法が初めての人には分かりにくい、高齢者専用のイメージがある。さらに利用していない人には、iバス（デマンド）が運行していることを知らないという意見もあった。デマンドの利用方法の説明や広報などでデマンドバスの周知を図る必要がある。

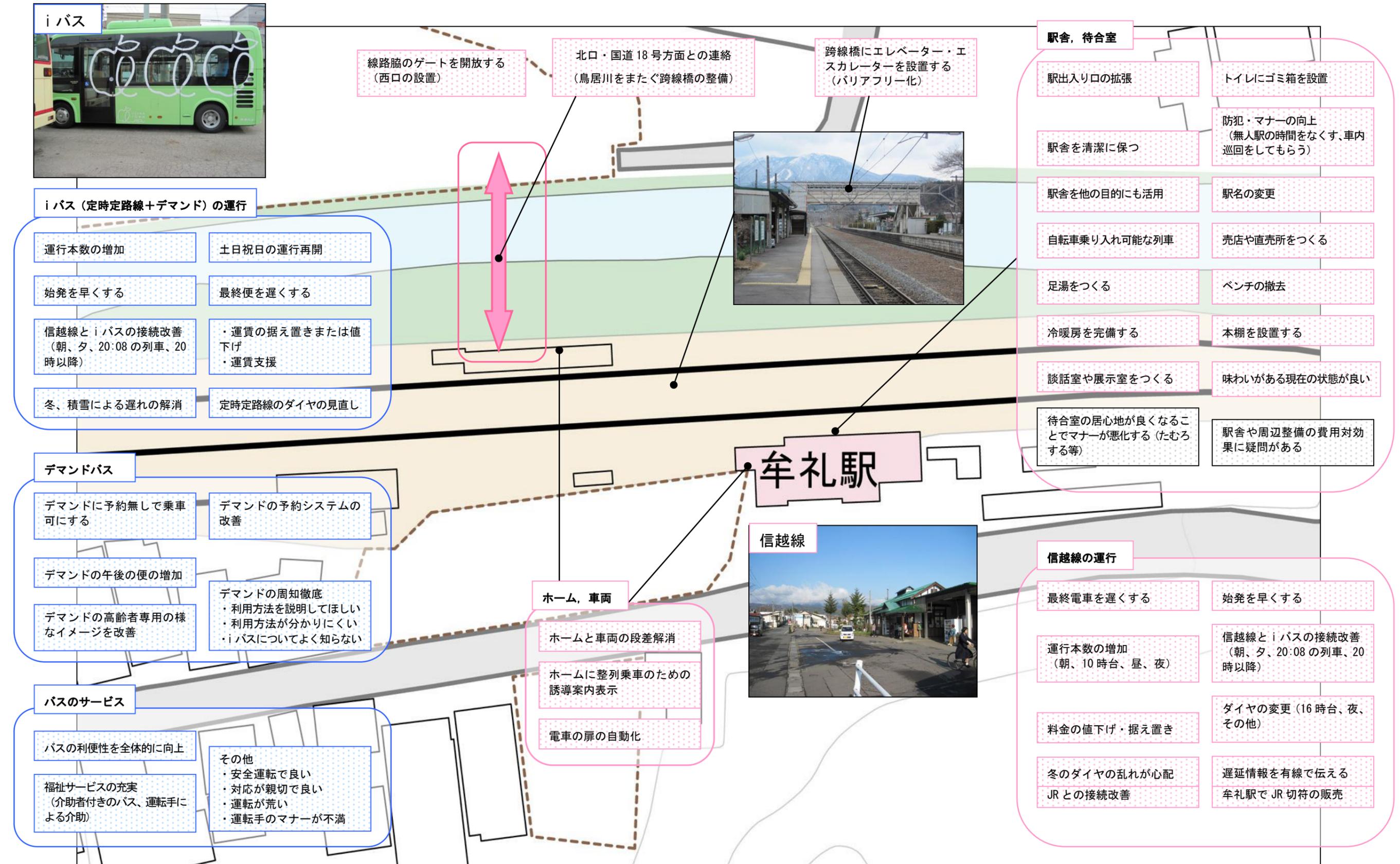
また、利用するには予約が必要であることや道路、交通条件から遅延等による定時運行への不安があり利用しにくいという意見がある。

■ その他

車の運転が荒い、運転手のマナーが不満といった意見がある。運賃に関して現状（定時定路線バス-最高200円（乗車距離）、デマンド-乗車距離に関係なく一律300円）では若干高いと感じている人もいる。

◎ 牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行なったアンケートによる意見・要望（iバス）

- ・利用したことがないので具体的なことは分からない。しかし、近所の人がよく利用している。自宅まで送迎するiバスシステムは高齢者など交通弱者には助かる。
- ・費用対効果の面から、現行システムは満足度が高いシステムと考える。（町内者に対するサービス）
- ・牟礼駅で下車した観光客の公共交通を考えると、土日や祭日はタクシー以外利用方法がない。（町外者が利用するサービス）
- ・利用したことがないが、交通弱者にとっては有難いと思う。



iバス (定時定路線+デマンド) の運行

- 運行本数の増加
- 土日祝日の運行再開
- 始発を早くする
- 最終便を遅くする
- 信越線とiバスの接続改善 (朝、夕、20:08の列車、20時以降)
- ・運賃の据え置きまたは値下げ
- ・運賃支援
- 冬、積雪による遅れの解消
- 定時定路線のダイヤの見直し

デマンドバス

- デマンドに予約無しで乗車可にする
- デマンドの予約システムの改善
- デマンドの午後の便の増加
- デマンドの高齢者専用の様なイメージを改善
- デマンドの周知徹底
 - ・利用方法を説明してほしい
 - ・利用方法が分かりにくい
 - ・iバスについてよく知らない

バスのサービス

- バスの利便性を全体的に向上
- 福祉サービスの充実 (介助者付きのバス、運転手による介助)
- その他
 - ・安全運転が良い
 - ・対応が親切が良い
 - ・運転が荒い
 - ・運転手のマナーが不満

線路脇のゲートを開放する (西口の設置)

北口・国道18号方面との連絡 (鳥居川をまたぐ跨線橋の整備)

跨線橋にエレベーター・エスカレーターを設置する (バリアフリー化)



駅舎, 待合室

- 駅出入口の拡張
- トイレにゴミ箱を設置
- 駅舎を清潔に保つ
- 防犯・マナーの向上 (無人駅の時間をなくす、車内巡回をしてもらう)
- 駅舎を他の目的にも活用
- 駅名の変更
- 自転車乗り入れ可能な列車
- 売店や直売所をつくる
- 足湯をつくる
- ベンチの撤去
- 冷暖房を完備する
- 本棚を設置する
- 談話室や展示室をつくる
- 味わいがある現在の状態が良い
- 待合室の居心地が良くなることでマナーが悪化する (たむろする等)
- 駅舎や周辺整備の費用対効果に疑問がある

牟礼駅

ホーム, 車両

- ホームと車両の段差解消
- ホームに整列乗車のための誘導案内表示
- 電車の扉の自動化



信越線の運行

- 最終電車を遅くする
- 始発を早くする
- 運行本数の増加 (朝、10時台、昼、夜)
- 信越線とiバスの接続改善 (朝、夕、20:08の列車、20時以降)
- 料金の値下げ・据え置き
- ダイヤの変更 (16時台、夜、その他)
- 冬のダイヤの乱れが心配
- 遅延情報を有線で伝える
- JRとの接続改善
- 牟礼駅でJR切符の販売

(3) 駅前広場および周辺の交通環境

ア. 駅前広場

■駅前広場内の人・車の安全性の確保

駅前広場は、朝夕の通勤通学ピーク時にバスや送迎車が集中することに加え、駅前の広場が狭いことから交通の整理ができず、人や車両が輻輳し安全性を確保することは現状と住民アンケートからも課題といえる。

■送迎車の安全性の確保や待ち時間の軽減

現状では、送迎車が朝夕のピークの短時間に集中し、駅前を通過する交通と輻輳することにより混雑が生じている。そのため、混雑緩和・安全性の確保のため送迎の待ち時間の軽減が課題である。

■徒歩・自転車利用者の安全性の確保

道路の横断や広場内の移動において、バスや送迎車から降りる人、徒歩・自転車を利用する人の安全を確保することも課題である。

イ. 駅前・周辺道路など

■駅前・周辺道路の安全性の確保

駅前道路の交通量は、駅前道路断面で自動車約 2,059 台/12h、歩行者 759 人/12h であるが車道・歩道が未分離から歩行者と車のすれ違いに危険が生じ、通勤・通学時における駅前・周辺道路の通行の安全に課題がある。

また、冬期間道路の凍結や雪による幅員の減少から歩行者と車の安全性の確保も課題である。

■牟礼駅入口交差点および三河屋交差点の混雑の緩和

朝夕の通勤通学時間帯において、駅への交通が集中するためそれぞれの交差点の右左折に混雑が生じている。特に三河屋交差点は、道路の幅員が狭いうえに右左折の車が多いことから混雑の緩和が課題である。

■踏切の拡幅

朝夕の通勤・通学時間帯に送迎車が、狭小の踏み切り通過に時間がかかり牟礼駅入口交差点や三河屋交差点の混雑に影響を与えていると考えられる。また、歩行者とすれ違う際の危険性を回避する対策として踏み切りの拡幅が課題である。

■その他

J A 駐車場を整備し、活用したらどうかという意見・要望がある。

◎i バス及び牟礼駅周辺整備に関するアンケートの自由意見・要望

(上記課題に対する施策・整備手法)

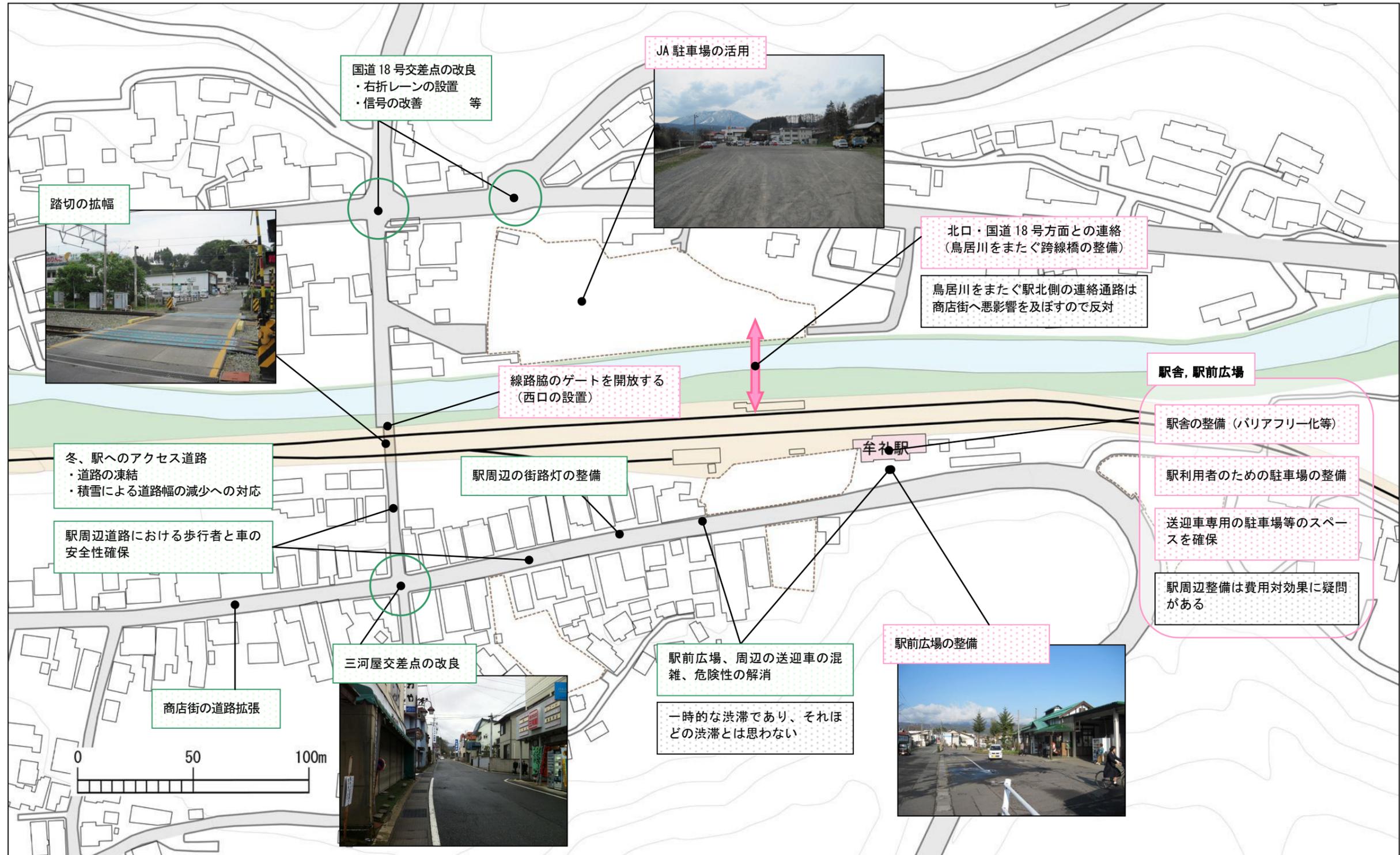
- | | |
|---------------|----------------------------|
| ■送迎者専用の駐車場の整備 | ■広場内の交通動線の誘導・案内線の表示 |
| ■駅前にロータリーを整備 | ■タクシー乗場の移動（広場内送迎車の駐車空間の確保） |
| ■横断歩道の設置 | ■駅周辺道路に街路灯を設置など |

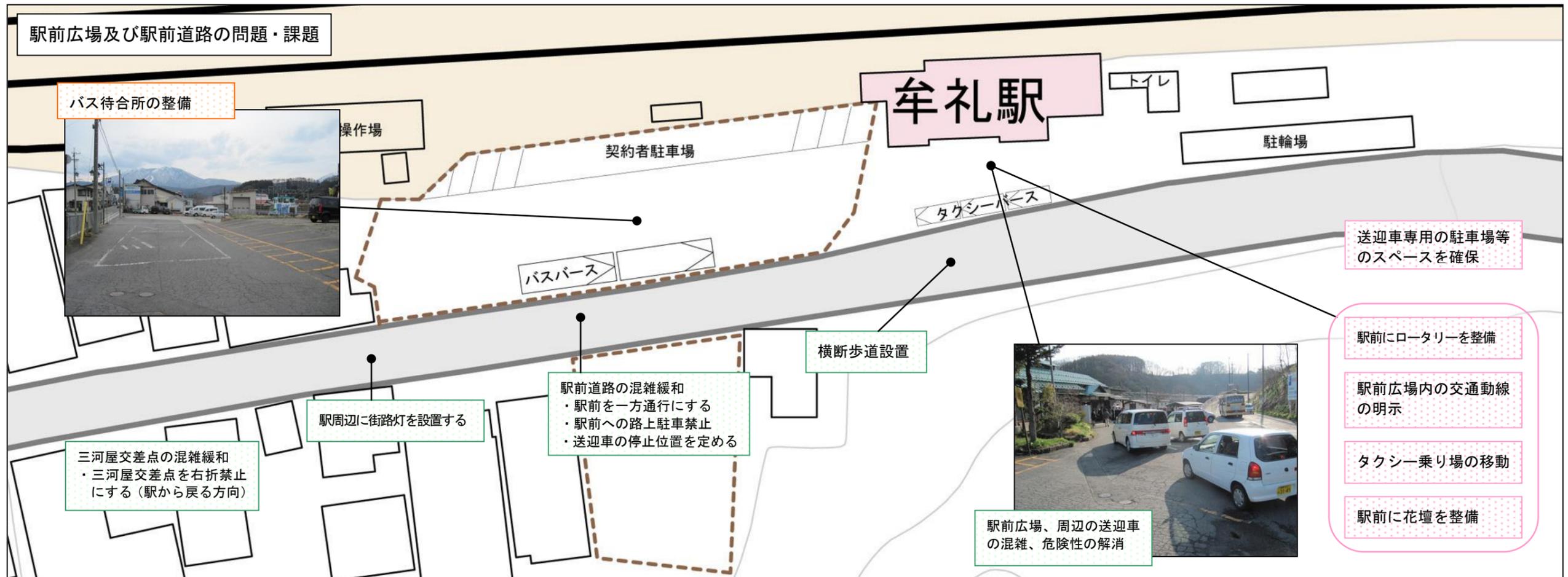
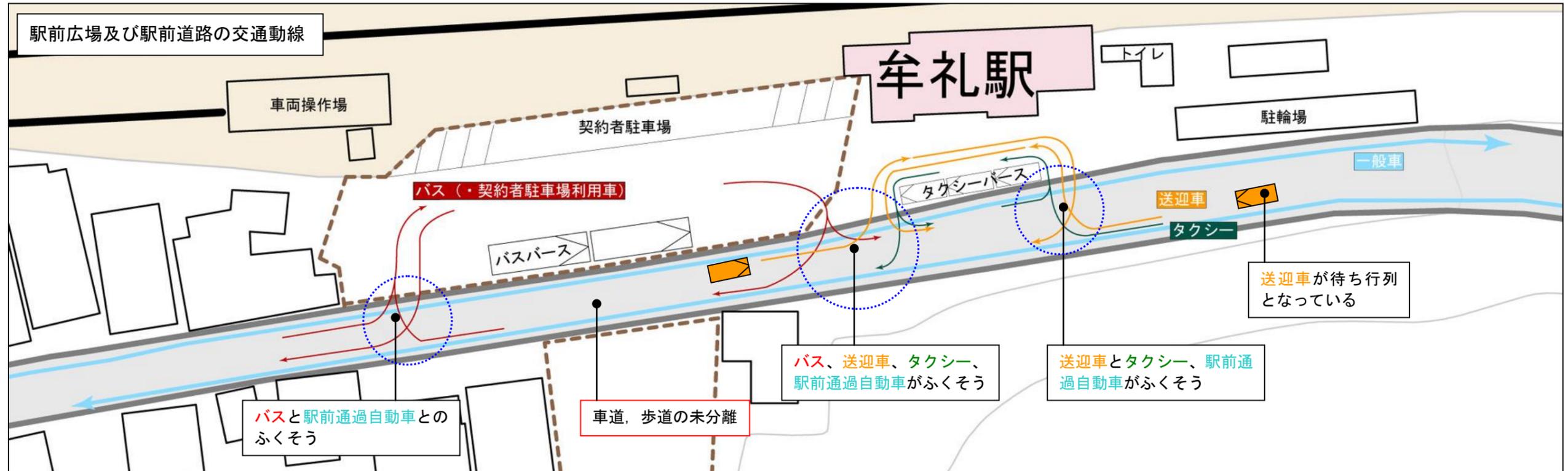
◎牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行なったアンケートによる意見・要望（駅舎や駅周辺）

- ・駐車場の整備
- ・駅前ロータリーとしてのインフラ整備
- ・町所有地を利用した西側からの自転車、歩行者専用通路の新設
- ・過日、近鉄伊勢市駅に近頃設置されたエレベーターを見てきた。あれば便利だが工事費1基1億円を捻出できるか。実現できない空想は意味がない。篠ノ井―軽井沢間のしなの鉄道の実態を見るべきだ。駅の周辺整備は町の都市計画の根幹である。都市計画審議会などでビジョンを決めるべきである。
- ・現在より鉄道利用が増えることは考えにくい。しかし、マイカー利用者が鉄道を利用できるような受け皿を整備すべきだ。無料駐車場の設置など。
- ・北口：三水側から駅への取付道路等の整備
- ・駐車場の整備（JA駐車場）
- ・駅にたまりやすい雰囲気として、滞在時間を増やす。当然、飲食の提供はあってよい。
- ・北口、三水側の入退場口
- ・迎いの車の駐車スペースの確保
- ・自転車乗り入れが可能な列車
- ・現在の駅は駅前通りの東のはずれにあり、駅に行くのには遠回りになる。駅的位置をもっと西に寄せられないか。県道の改修、バスのアクセス、国道、どれをとっても良い。ただ、商店街の重心も少し西に移動する形になるかも。また、その上に駅前ロータリーがあればさらに良い。
- ・駅前JA所有地の有効活用（駐車場、送迎車両待機場等）

◎牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行なったアンケートによる意見・要望（駅前の渋滞緩和）

- ・北口：三水側から駅への取付道路等の整備
- ・駐車場の整備（JA駐車場）
- ・駅前を一方通行のロータリー型交差点（ラウンドアバウト）とし、車の流れを一方向になるようにする。歩行者専用通路をつくり、車と人が交錯しないようにする。
- ・送ってくる車は、手前のバス停広場にロータリーを確保し歩行弱者以外は駅前広場に乗り入れ禁止
- ・迎いの車はJA駐車場へ（北口を整備）
- ・駐車場のある駅前広場（ロータリー）が良い。線路と平行な利用形態に奥行が出てくると使いやすい。
- ・朝夕の送迎の時、国道18号線に出る時に牟礼駅入口の信号が渋滞するので、もう少し青信号の時間が長いと渋滞も緩和されるのでは。
- ・県道長野荒瀬原線の拡張を早期に実施して欲しい。





(2) 駅周辺の土地利用

栄町商店街および深沢商店街では空き店舗が目立ち始め、以前のような活気は見られなくなってきており駅および周辺の活性化が課題である。

■商店街の活性化

各商店の経営努力も必要であるが、商店街としての特色づくりを行なっていくなど、全体としての活性化が求められている。

方策の一つとして、空き店舗をサークル活動の場所として開放することや商店街でのイベントを行うなど、人が集まる工夫を行い雰囲気を変えていくことなどが挙げられている。

■駅・周辺の活性化

牟礼駅および信越線を活性化するためには、鉄道利用者以外の人も集まるような工夫を行なっていくことが求められている。

方策の一つとして、駅前や駅舎内に直売所などの店舗を設けることや駅周辺でのイベントの開催、駅周辺に憩いの場となるような公園を整備するなどのアイデアが挙げられている。

また、JA駐車場を活用し大型店舗、ショッピングモールなどの要望もあった。

■町の魅力付け、活性化

商店街や牟礼駅の活性化だけでなく町全体として活性化を図ることが望まれている。

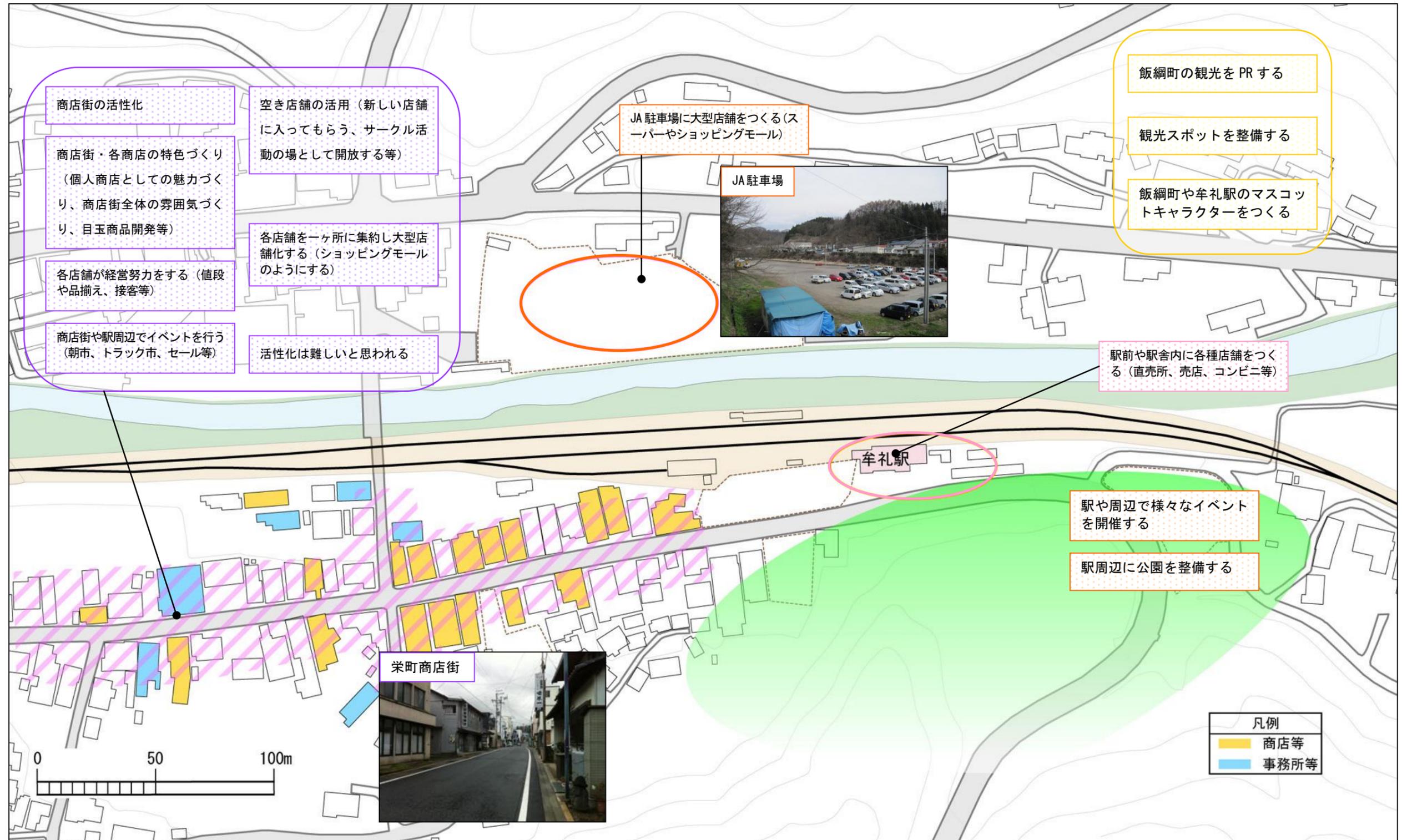
方策の一つとして、町の観光発展のためのPR活動や主要な観光スポットの整備、町や駅のマスコットキャラクターをつくるなど地域資源を活かした活性化の取り組みが挙げられている。

◎牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行なったアンケートによる意見・要望（駅舎・鉄道）

- ・民間人（OB含む）を採用した（委託で可）親しまれる駅舎管理
- ・将来にわたって継続的にイベントを開催して誘客することはコストの点で不可能。九州久留米から別府まで運行している「特急ゆふいんの森」も車両に特徴性を持たせ、乗客へのもてなし、記念グッズの販売をしている。長野一妙高高原間でそれができるか。豊野一古間間は谷間で景色は見えない。観光列車の条件は悪い。
- ・駅前ウォーキングの定期的な開催
- ・小中学校等における授業（社会見学等）の積極的な活用
- ・割引チケットの活用（10回券、1ヶ月券等）
- ・駅起点、終点のミニツアーを多数企画開催
- ・駅のそばの路地裏の赤ちょうちん（立ち飲み屋）
- ・イベント列車（カラオケ、お花見、紅葉狩り、ミニコンサート）
- ・ツアー列車（りんご狩り、野菜収穫、ウォーキング）
- ・駅に行っても活気がなく、色調も暗めの沈んだ感じで見ただ目にもさびれた感が漂っている。花を植えたり、塗装をしたり、外観で先ず始めれば良い。（第一印象）
- ・駅舎が古いので、近代的な施設を希望します。待合室等の広く開放的なスペースが欲しい。

◎牟礼駅周辺整備計画検討委員会の委員に行なったアンケートによる意見・要望（商店街活性化）

- ・ 県道（荒瀬原線等）の拡幅整備（18号線からの全線拡幅）
- ・ 公的施設及び核店舗の検討
- ・ 特産品のPRを含むアンテナショップ的直売所の設置
- ・ 朝市、軽トラ市等、定期的イベント開催
- ・ 人がいない。とげぬき地蔵やピンコロ地蔵などを造って、お年寄りの原宿を目指す。核になる商店はシャッター街になっている。時すでに遅しの感がある。
- ・ 空き店舗を利用した朝市などの定期的な開催
- ・ 商店街の道路を狭くして歩行者専用とし、車道は別に考える。
- ・ 駅から、かどの三河屋さんまでは歩行者専用、車道は線路側と栄町コミュニティ側とする。現状、商店を営んでいない建物の有効活用がカギ。
- ・ 商店街としての駐車場整備
- ・ 空き店舗をなくすような努力を行う。
- ・ 行政とかよりも個々の店舗の強い危機感が一番の基本だと思う。町の商店も各々考え方にも温度差があると思う。商店街というくくりで一つにまとめるのは若干無理があると思う。本町、栄町、深沢という地域的なものから連携して成り立つ形を目指せば最高。
- ・ 大型店舗を設置し、その中で地元商店による共同経営。



5. 牟礼駅周辺整備計画

5-1. 牟礼駅周辺整備の目的・目標

第一次飯綱町総合計画後期基本計画で示されているように、牟礼駅周辺整備の目的は、「牟礼駅周辺の通勤通学時間帯における交通渋滞を緩和し、町の市街地の活性化と鉄道の利用促進を図ること」である。総合計画で示されている牟礼駅周辺整備の目的を本計画では、まちづくり・都市計画の視点からの目的として新たに設定する。

《牟礼駅周辺整備の目的》

- 駅利用者や観光客等の利便性と安全性が備わった交通拠点の形成
- みんなが気軽に訪れ交流できる、元気で活力のある商店街の形成
- 地域資源を活かした鉄道・駅の利用促進

総合計画、現状把握、アンケート調査結果から牟礼駅周辺の問題・課題等の現状を認識した上で、本計画の目標を以下のとおり設定する。

《牟礼駅周辺整備の目標》

1. 駅前広場および駅前道路の朝夕の混雑緩和と歩行者の安全確保
2. 駅へのアクセス改善による鉄道の利便性向上
3. 高齢者などに優しい駅、鉄道の活性化につながる駅舎
4. 駅周辺と商店街の活性化
5. 鉄道と駅の利用促進

《整備の目的・目標の設定フロー》

牟礼駅周辺整備の目的

問題・課題

- ・鉄道の運行ダイヤの改善
- ・駅へアクセスしやすい鉄道利用者の為の駐車場の整備
- ・駅北側との連絡性の強化
- ・ホーム、駅舎の安全性の確保、バリアフリー化
- ・駅舎内の衛生・環境面の向上
- ・バスの利便性の向上
- ・駅前広場内の人・車の安全性の確保
- ・送迎車の安全性の確保や待ち時間の軽減
- ・徒歩・自転車利用者の安全性の確保
- ・駅前道路の安全性の確保
- ・牟礼駅入口交差点および三河屋交差点の混雑の緩和
- ・踏切の拡幅
- ・商店街の活性化
- ・駅・駅周辺の活性化
- ・町の魅力付け、活性化

牟礼駅周辺整備の目標

1. 駅前広場および駅前道路の朝夕の混雑緩和と歩行者の安全確保
2. 駅へのアクセス改善による鉄道の利便性向上
3. 高齢者などに優しい駅、鉄道の活性化につながる駅舎
4. 駅周辺と商店街の活性化
5. 鉄道と駅の利用促進

(2) ワークショップにおける提案施策

A. 駅前広場および駅前道路の朝夕の混雑緩和と歩行者の安全確保

■キス&ライドのための駅前のロータリー整備

駅前をロータリー化することにより、送迎の車の流れがスムーズになり混雑の緩和が期待できる。ただし、整備するには除雪作業を考慮し、構造物は出来るだけ造らず、分かりやすい誘導表示を設置する。

■駅前傾斜地の整備（駅広または駅前道路を広く利用するため）

駅前は地形的に整備を図るためのスペース確保が困難な現状である。そのため、駅前傾斜地を整備することによりスペースを確保し、駅前広場などに有効活用することができる。

ただし、整備するには十分に費用対効果を検討する必要がある。

■歩行者専用道路の整備

駅前道路は車道と歩道が未分離であることから、朝夕の一定の時間帯には国道 18 号方面からの駅利用者や周辺を通る歩行者で渋滞が発生するため交通の安全を確保することから、踏切南側と駅とを線路沿いに結ぶ歩行者専用道路を整備する。

■国道・県道の改良および踏切の拡幅整備

朝夕の通勤通学時間帯の国道交差点、踏切及び三河屋交差点周辺の交通渋滞による歩行者及び車の通行の安全を確保するために踏切の拡幅と関連する道路の整備について進めていく必要がある。

■送迎方法のルール化等

駅前の混雑は一時的なものであることから、「地区ごとに送迎時間帯を分ける」などのソフト施策を組み合わせることで送迎車の集中を分散させることが期待できる。

B. 駅へのアクセス改善による鉄道の利便性向上

■パーク&ライドのための駐車場整備（駅南側に駐車場を確保）

駅前には契約者駐車場はあるが、無料の駐車場は無く多くの利用者は J A 駐車場を利用している。そこで、利用者の利便性の向上をさらに図るため無料駐車場の整備が必要である。

また、一部をキス&ライドとしての駐車場とすることも考えられる。

■駅前傾斜地頂上にある佐軍神社周辺の農地をパーク&ライド駐車場として整備

佐軍神社周辺には一定のスペースがあることから、パーク&ライド駐車場として整備することにより駅利用者の利便性の向上が期待できる。

また、この場所をキス&ライドの駐車場やロータリーとして、駅前の交通などの混雑の緩和に活かすことも考えられる。

■ J A 駐車場の利用

現在、 J A 駐車場については鉄道利用者であっても利用登録を行えばパーク&ライド駐車場として利用することが可能であることから、駅南側駐車場の整備をする一方で今後も鉄道利用者の継続利用を J A に依頼していく。

また、アンケート調査では J A 駐車場から直接駅へ通じる歩道橋の設置について多くの意見が出ているが、 J A としての駐車場であることから歩道橋の整備は考えず、踏切付近からの歩行者専用道路や後述する西口改札の設置により J A 駐車場から駅へのアクセスの改善を図っていく。

■西口改札の設置（国道 18 号方面からのアクセス改善）

国道 18 号方面からの利用者は、朝夕の通勤通学時間帯には交通が混雑する踏切や三河屋交差点を通行しなければ駅を利用できないことから、その利便性の向上を図る必要がある。

また、上り線ホームへの移動には跨線橋を利用しなければならないことから、高齢者などの移動の負担軽減するために西口改札の設置の検討が必要である。

しかし、設置に際しては、人員配置など必要な措置や商店街等との調整を図る必要がある。

■駅周辺の総合的インフラ整備と駅前のバスターミナル化

県道の整備に合わせ、駅を交通の拠点にするためには駅周辺道路の拡幅など総合的なインフラ整備が必要である。

また、インフラ整備により駅前にバスターミナルを移設することで公共交通の利便性がさらに向上し、駅周辺の活性化に期待がもてる。

■バスの利便性向上

i バス利用については住民アンケート調査においても多くの要望が挙げられており、駅へのアクセス向上の観点からもバスの利便性向上を図る必要がある。

C. 高齢者などに優しい駅、鉄道の活性化につながる駅舎

■エレベーターの設置

現在、上り線ホームと下り線ホームの移動には跨線橋のみで、段差も比較的あることから高齢者など足腰の弱い方には利用しづらくなっている。そのため、跨線橋にエレベーターを設置して誰もが使いやすい駅を目指す。特に今まで跨線橋のため鉄道利用を諦めていた方の新たな利用も期待できる。

しかし、エレベーターを設置する場合には設置費用や維持管理のためのコストがかかる。

■上り線ホームと下り線ホームを結ぶ構内通路の整備

整備理由や期待される効果はエレベーターを設置した場合と同様である。

構内通路を整備する場合は、関係機関との協議が必要となるほか、安全確保のため監視員の配置等が必要となる。

■ホームと列車の段差解消

エレベーター等の設置に合わせて、ホームと車両との段差や隙間等の解消を行うことで鉄道利用者の利便性の向上や高齢者などの移動の円滑化を図るためのバリアフリー化を図る必要がある。

整備をする場合は、関連する市町との連携や鉄道会社との調整を行なっていくことが必要となる。

■駅舎の改装

駅のバリアフリー化を含めた利用者に便利で人が集まる駅舎をめざして、現在利用されていない駅舎のスペースを含め大型待合室などに改装し、憩いの場としての機能等を持たせる。

また、駅舎全体が飯綱町をイメージしやすいように検討する。

D. 駅周辺と商店街の活性化

■ハード的施策

ハード的施策として、「バイパス整備と駅前道路の歩行者天国」「集約型店舗の建設」「鳥居川の観光スポット化」「高齢者向けの住宅と店舗の複合施設」「駅前傾斜地の修景」など、駅周辺に人が集まるような施設等を整備し、活性化につなげる。

「バイパス整備と駅前道路の歩行者天国」については、駅前から山際を通り仲俣医院バス停付近へとつながるようなバイパスを整備し、現在の駅前道路を歩行者天国にし駅前および商店街の活性化を図るものである。

これらは比較的大規模な工事が想定され、用地取得の問題や商店街、周辺住民との合意形成が必要である。そのため、まちづくりの方向性や駅周辺の状況等から長期的な視点で検討することが必要である。

■ソフト的施策

ソフト的施策として、「いきいきサロンの開催」「お年寄りの共同作業所の開設」など空き店舗活用策が挙げられた。

また、商店街が一体となり空き店舗活用を検討していくことが望ましい。

E. 鉄道と駅の利用促進

■高齢者向け賃貸住宅

今後、高齢者の移動の手段として公共交通は欠かせないことから、鉄道の利用促進と併せて高齢者向け賃貸住宅を駅周辺に建設する。

■ソフト的施策

ソフト的施策では、「利用促進イベント」「鉄道の利便性向上」「病院の診療科の充実」等が挙げられた。利用促進につながるようなさまざまな施策を検討する。

また、町のみでなく、住民や鉄道会社、近隣市町と協力しながら施策を進めていくことが望ましい。

5-3. 牟礼駅周辺整備に関する施策メニューの設定

(1) 整備施策の分類

整備施策はワークショップ等で提案された整備施策をもとに、各々技術的な課題や関係機関との調整、財政的課題、想定される整備時期等により「実施施策」と「検討施策」に分類し、各目標ごとに施策メニューとして設定する。

また、「実施施策」として分類された中にはほぼ同じ目的や効果の整備施策もあり、これらの施策については整備の可能性（実現性・難易度）の度合いから比較し、可能性が高い施策を「実施施策」とし、可能性が低い施策を「検討施策」として分類する。

「検討施策」として分類された整備施策は、「実施施策」とされた事業の整備効果や都市的状況、地域の活性化状況等に応じて、更なる整備が必要か検討して実施するか否かを判断していく。

実施施策

短期・中期から施策の実施に向けた具体的な活動を始めるもの

検討施策

牟礼駅周辺の整備の状況、都市的状況、地域の活性化の状況等に応じて施策の必要性や妥当性、方向性を中期・長期にかけて検討するもの

■ 整備時期の考え方

整備時期は、施策の内容により異なってくることから「短期整備」「中期整備」「長期整備」の三つに分類し、それぞれの考え方は以下のとおりとする。

短期整備：平成 25（2013）年度～平成 26（2014）年度

鉄道の運営がしなの鉄道㈱に移行するまでの 2 年以内に実施可能な施策

中期整備：平成 27（2015）年度～平成 31（2019）年度

鉄道の運営がしなの鉄道㈱移行後からおおよそ 5 年以内に、関係機関との協議や調整を行う中で可能と考えられる施策

長期整備：平成 32（2020）年度以降

将来の駅周辺の活性化状況や都市的状況に応じて、整備の必要性、妥当性、方向性を「中期整備」以降に検討することが妥当と考えられる施策

(2) 整備に関する施策メニュー

1. 駅前広場および駅前道路の朝夕の混雑緩和と歩行者の安全確保

整備時期	施策	内容	今後の取組み課題等
短期	○送迎時間の分散化	送迎による駅前の混雑を緩和するために、利用者に送迎時間を分散してもらう呼びかけを行っていく。	利用者の意識に絡む部分が大きいため、意識の醸成に時間を要する。
中期	◇キス&ライドのための駅前ロータリー整備	送迎の車の流れをスムーズにするために、駅前をロータリー化する。しかし、整備までに時間を費やすことからソフト的な施策を検討していく。また、駅前広場の修景、憩いの場を設ける等、駅を中心とした町の活性化につながる整備を検討する。	ソフト施策（送迎時間の分散化）により混雑が緩和された場合は、同じ目的での整備の必要性は低くなることが予想される。また、駅前広場の整備は駅のあり方を位置づける整備であるため、将来の駅周辺の状況にあわせてその方向性を検討する。
中期	◇国道18号牟礼駅入口交差点・踏切及び踏切以南の県道改良	朝夕の通勤通学時間帯における国道及び踏切、三河屋交差点周辺の交通渋滞による歩行者及び車の通行の安全を確保するため、踏切の拡幅と周辺道路の整備についての協議を進める。	(県) 長野荒瀬原線や国道18号牟礼駅交差点の改良事業にあわせ、都市計画の視点から関係機関や地域住民との調整を図る必要がある。
中期	◇歩行者専用道路の整備(踏切以南から線路沿い)	朝夕の通勤通学時間帯における三河屋交差点周辺の交通渋滞を緩和するために、踏切以南から線路沿いに歩行者専用道路の新設を検討する。	駅前駐車場を新たに整備することにより、人の流れを検証したうえで、歩行者専用道路の必要性を踏まえ、商店街等地域住民や関係機関と調整を図る必要がある。
長期	◇駅前傾斜地の整備	安全確保や多目的な利用施設スペースとするため、駅前傾斜地の整備を検討する。	費用対効果を含め、将来の駅前広場やロータリー等の状況にあわせ、当整備の必要性や方向性を検討する。

(◇：ハード的施策 ○：ソフト的施策)
(緑色：実施施策 橙色：検討施策)

2. 駅へのアクセス改善による鉄道の利便性向上

整備時期	施策	内容	今後の取組み課題等
短期	◇駅前パーク＆ライドのための駐車場を整備	鉄道利用者の利便性向上を図るために、駅前にある JA ながの所有地と隣接する契約者駐車場を無料駐車場として整備する。	関係機関との調整が必要である。
短期	○JA ながの駐車場(飯綱支所東側)の利用	JA ながの駐車場を鉄道利用者のために継続して利用していくことを、JA ながのに対して依頼していく。	
中期	◇西口改札の設置	朝夕の通勤通学の時間帯における国道 18 号方面や JA ながの駐車場利用者による三河屋交差点の交通渋滞の緩和と高齢者等が駅の跨線橋を利用する負担を軽減するために西口改札の設置について検討していく。	駅前駐車場の新設により人の流れを検証したうえで、西口改札の必要性を踏まえ、商店街等地域住民や関係機関と調整を図る必要がある。
中期	○バスの利便性向上	駅へのアクセスを向上させるため、i バスや定時定路線バスの利便性向上について検討する。	施策の方向性を定め、関係機関との調整を進めていくことが必要である。
長期	◇駅周辺の総合的インフラ整備と駅前のバスターミナル化	駅を町の交通拠点とすることで公共交通の利便性を向上させ、駅周辺が地域活性化につながるよう、駅前のバスターミナル化など総合的なインフラ整備を検討する。	円滑で安全なバス運行のためには、駅周辺の道路拡幅など総合的なインフラ整備が必要であり、沿線住民と整備に対する合意形成が必要となる。また、将来の駅周辺の活性化状況や車からバス利用への転換を想定し、当該整備の必要性を検討する。
長期	◇駅前傾斜地頂上(佐軍神社周辺)農地をパーク＆ライド駐車場に整備	鉄道利用者の利便性向上を図るために、駅近くの駐車場をさらに確保することを検討する。 (佐軍神社周辺農地を駐車場に整備)	駐車場の用地取得など関係者との合意形成や駅までの高低差について課題が残る。

(◇：ハード的施策 ○：ソフト的施策)
(緑色：実施施策 橙色：検討施策)

3. 高齢者などに優しい駅、鉄道や駅の活性化につながる駅舎

整備時期	施策	内容	今後の取組み課題等
短期	○駅舎の清掃	住民ボランティア団体との連携により駅舎などの清掃を実施し、愛される駅づくりをめざす。	関係するボランティア団体との連携及びその支援が必要になる。
短期	◇ホームと列車の段差解消	鉄道利用者の利便性向上や高齢者などの移動の円滑化を図るためのバリアフリー化方策として、ホームと車両の段差を解消するための整備について鉄道会社に働きかけていく。	ホームの整備については、関連市町との連携及び鉄道会社との調整が必要である。
中期	◇エレベーターの設置 ◇上り線ホームと下り線ホームを結ぶ構内通路の整備	高齢者などの移動の円滑化を図るためのバリアフリー化方策として、階段（跨線橋）を問わずに上り線ホームと下り線ホームの行き来が容易に出来るよう、エレベーター又は構内通路の整備を検討する。	エレベーターの設置には利用率や設置費、維持管理費等費用対効果の観点から課題がある。また、構内通路の設置は横断中の安全確保（安全保安員の配置）や関係機関との調整に課題がある。
中期	◇駅舎の改装	駅のバリアフリー化を含めた利用者に便利で、人が集まる駅舎をめざして、外観及び内部の改装を検討する。	駅舎の整備については、しなの鉄道㈱との調整が必要である。

(◇：ハード的施策 ○：ソフト的施策)

(緑色：実施施策 橙色：検討施策)

4. 駅周辺、商店街の活性化

整備時期	施策	内容	今後の取組み課題等
短期	◇駅前傾斜地の修景	駅前らしい景観に見劣りするため、傾斜地の整備と植栽の実施、観光案内板などを整備し町の玄関らしさを演出する。	現在、町が推進している、「あじさいプロジェクト」等と連携し取り組んでいくことが必要である。
短期	○空き店舗の活用	駅周辺、商店街活性化のため、空き店舗を様々な形で活用する。 【施策案】 ◎いきいきサロンの開設 ◎高齢者の共同作業所の開設 ◎空き店舗を学習塾などに開設する起業者に貸し出す ◎買い物弱者や若者向けの店舗をつくる	町と商店街が一体となって、空き店舗活用を検討する。例えば、 ①商店街のコンセプトの設定 ②関係者が協働で空き店舗を活用 ③連携した商品・サービスの展開
長期	◇バイパス整備と駅前道路の歩行者天国	駅前のバスターミナル化など駅を町の交通拠点にするために、駅前道路の歩行者専用化とバイパス化（駅前→山際→仲俣医院バス停付近）を検討する。	駅周辺の町の都市計画の方向性及び関係機関、地域住民及び地権者との調整・協議が必要である。
長期	◇複合施設の建設	駅を中心に町の交通拠点として確立していくための道路整備やバスのターミナル化にあわせ、複合施設の建設を検討し、にぎわいのある駅周辺のまちづくりをめざす。 【施策案】 ◎高齢者や若者向けの住宅と店舗の複合施設 ◎集約型店舗の建設 ◎公的機関の誘致	駅を中心とした交通の拠点づくりとして、道路整備やバスのターミナル化の実現や用地の問題、地域住民との合意形成など当該整備の必要性を検討する。

(◇：ハード的施策 ○：ソフト的施策)
(緑色：実施施策 橙色：検討施策)

5. 鉄道と駅の利用促進

整備時期	施策	内容	今後の取組み課題等
短期	○利用促進イベントなどの企画	<p>信濃町など関係市町との連携も含め、鉄道・駅の利用促進を図るためのイベント等を行う。</p> <p>【施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎県外三セク鉄道の先進地事例の取り入れ ◎SL 列車の運行など利用促進のイベントを定期的で開催 ◎牟礼駅独自の切符を販売 ◎駅名に全国公募でキャッチフレーズをつける ◎車内に食堂などの飲食が可能な場所を設ける ◎車両をペイントする 	<p>利用促進を継続していくためには、住民主体による活動が重要なことからマイレール応援団を中心に、町や鉄道会社、関係市町との協働及び支援が必要である。</p>
短期	○駅舎の一部を利活用	<p>駅利用の促進・活性化のため、空きスペース等の利活用をする。</p>	<p>駅舎の利用に関しては、鉄道会社との調整が必要である。</p>
中期	○鉄道の利便性向上	<p>鉄道、駅の利用促進を図るため、鉄道の利便性向上を鉄道会社に働きかける。</p> <p>【施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎下り最終電車の延長 ◎列車本数の増便 (1時間に1便及び早朝6時台の新幹線に接続できる運行体制) ◎ICカード乗車券の導入 	<p>他の沿線市町との調整や、鉄道会社との調整が必要となる。</p>
短期	○地域に愛される病院	<p>医師・看護師の確保と地域医療を充実させ、近隣市町からの鉄道利用者の来院増加を図る。</p>	<p>総合計画後期基本計画に基づき、医療に携わる人の人材確保と医療・看護技術のレベルの向上と安定した病院経営が求められる。</p>
中期	○定期券の補助	<p>しなの鉄道(株)移行後の運賃上昇による保護者負担を抑えるため、定期券通学者への補助を検討する。</p>	<p>就学者を援助するために定期券を利用している学生に限定する。</p>
長期	◇高齢者や若者向けの賃貸住宅の建設	<p>鉄道の利用促進を図るため、駅周辺に高齢者や若者向けの賃貸住宅の建設を検討する。</p>	<p>まちづくりの方向性を踏まえた中で、将来の駅周辺の位置付け、整備の目標、地域情勢等から当整備の必要性を検討する。</p>

(◇：ハード的施策 ○：ソフト的施策)
(緑色：実施施策 橙色：検討施策)

5-4. 牟礼駅周辺整備プログラム

整備プログラムは、P33の「5-3. 牟礼駅周辺整備に関する施策メニューの設定」に従って、「短期整備」「中期整備」「長期整備」の3つに分類する。



※短中期、中長期にまたがって示されている施策は、短期または中期に、中期または長期に実施・検討を始めるという意味である
 ※中長期にまたがって片側が矢印になっている施策は、中期に実施・検討を始め、長期に渡って施策が続くことを意味している
 ※施策ごとを繋いでいる黒矢印は、施策ごとの前提条件や関係性を示している

参 考 资 料

1. 牟礼駅周辺整備計画検討委員会

1-1. 牟礼駅周辺整備計画検討委員会設置要綱

(趣旨)

第1条 北陸新幹線長野一金沢間の開業にあわせ、JR東日本から経営分離される信越線長野以北並行在来線については、しなの鉄道株式会社が経営引受けを正式決定(平成24年4月17日)したことを受け、長野以北並行在来線経営基本計画に基づき、広域交通の拠点である牟礼駅周辺を整備し、駅を中心とした地域の活性化と鉄道利用者の利便性を図るための検討を行うため、牟礼駅周辺整備計画検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討委員会は、第1次飯綱町総合計画後期基本計画を踏まえた整備計画の策定について検討を行う。

(組織)

第3条 検討委員会は、委員18人以内で組織する。

2 委員は、識見を有する者、地元代表者、町の区域内の公共的団体及び企業のうちから町長が委嘱する。

3 前項に掲げる委員の他にオブザーバーを置くことができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から平成25年8月31日までとする。

(委員長)

第5条 検討委員会に委員長を置く。

2 委員長は、委員の互選により定める。

3 委員長は、検討委員会を代表し、会務を総理する。

4 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 検討委員会は、必要に応じ、委員長が招集する。

2 委員会は、委員長を含む委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

(意見の聴取等)

第7条 検討委員会は、必要があるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聞き、又は資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第8条 検討委員会の庶務は、企画財政課企画係において処理する。

(報償)

第9条 委員の報償は、飯綱町特別職の職員で非常勤の者の報酬及び費用弁償に関する条例(平成17年10月1日条例第31号)第1条を準用する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が検討委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成24年6月1日から施行し、平成25年8月31日に廃止する。

附 則

この要綱は、平成24年8月10日から施行する。

1-2. 委員等名簿

■ 牟礼駅周辺整備計画検討委員会委員

氏名	所属	備考
高瀬 達夫	信州大学 工学部 土木工学科 准教授	(委員長)
田村 頼彦	栄町区 住民代表	
鈴木 正人	深沢組 住民代表	
小林 直樹	商栄会	
小柳 幸博	深沢商店会	
高橋 将一	北部高校 PTA 代表	
宮島 幸男	飯綱中学校 PTA 代表	
坂井 優子	元長野以北並行在来線基本スキーム検討委員会委員	H24. 8. 22～
中澤 益保	ながの農協 飯綱支所	
佐藤 智昌	長電バス 株式会社 飯綱営業所	
由池 利明	鳥居川観光タクシー 株式会社	
松橋 竹志	有限会社 飯綱ハイヤー	
土倉 武幸	飯綱町観光協会	(職務代理)
服田 邦夫	飯綱町商工会	
丸山 市世	牟礼駅マイレール応援団	
黒柳 博子	牟礼駅マイレール応援団	H24. 8. 22～
井澤 一夫	飯綱町社会福祉協議会	
原田 征夫	飯綱町議会議員	

■ オブザーバー

氏名	所属	備考
水澤 良幸	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 計画課長	
中牧 俊明	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局 首席運輸企画専門官	H25. 5. 29～
高野 昭次	長野県 交通対策課 新幹線・在来線企画室 課長補佐	～H25. 3. 31
	しなの鉄道株式会社 北しなの線開業準備室長	H25. 5. 29～
手塚 靖彦	長野県 交通対策課 新幹線・在来線企画室 課長補佐	H25. 5. 29～
田中 邦明	長野建設事務所 計画調査課長	～H25. 3. 31
青木 謙通	長野建設事務所 計画調査課長	H25. 5. 29～
山本 義人	しなの鉄道株式会社 長野以北開業準備室長	～H25. 3. 31
小平 耕三	(株)地域総合計画 都市計画事業部長	
桜井 俊次	総務課 管財係長	
徳永 裕二	企画財政課 財政係長	
土倉 正和	住民税務課 生活環境係長	
梨本 克裕	保健福祉課 福祉係長	
土屋 龍彦	産業観光課 商工観光係長	
土屋 正康	建設水道課 管理計画係長	
滝沢 健一	飯綱病院 総務係長	

1-3. 報告書策定経過

	期 日	内容等
第1回委員会	平成24年6月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・委員委嘱 ・正副委員長選出 ・設置要綱の説明 ・スケジュール ・会議の運営等に関する事項の審議 ・第1次飯綱町総合計画後期基本計画の説明 ・平成24年度事業の概要説明（空き店舗活用事業・マイレール応援団） ・牟礼駅周辺整備及びiバスに関するアンケート調査説明
第2回委員会	平成24年8月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・委員委嘱 ・本委員会設置要綱の一部改正 ・牟礼駅周辺整備にかかわる基本方針 ・現況とアンケート結果から見た牟礼駅周辺の問題・課題 ・整備計画(案)作成に向けた要望
第1回ワークショップ	平成24年10月31日	【テーマ】 駅前広場と駐車場
第2回ワークショップ	平成24年11月29日	【テーマ】 駅と駅舎
第3回ワークショップ	平成24年12月19日	【テーマ】 駅周辺と商店街
第4回ワークショップ	平成25年1月30日	【テーマ】 鉄道と駅の利用促進
第5回ワークショップ	平成25年2月27日	【テーマ】 第4回までのワークショップの総括
第3回委員会	平成25年5月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップの意見のまとめ ・オブザーバー委嘱 ・牟礼駅周辺整備の方向性
第4回委員会	平成25年6月29日	・牟礼駅周辺整備計画報告書について
第5回委員会	平成25年7月31日	・牟礼駅周辺整備計画報告書について

2. 飯綱町しなの鉄道活性化協議会

2-1. 飯綱町しなの鉄道活性化協議会設置条例

(平成 24 年 11 月 8 日飯綱町条例第 38 号)

(設置)

第 1 条 地域の発展と地域住民の移動手段を確保するため、地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 138 条の 4 第 3 項の規定に基づき、飯綱町しなの鉄道活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) しなの鉄道株式会社の運営路線の利用促進とその利便の向上に関すること。
- (2) 地域住民の日常生活に必要な公共交通機関のあり方に関すること。
- (3) その他目的を達成するために必要な事項

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 20 人以内で組織し、町長が委嘱する。

2 協議会に次の役員を置き、委員の互選により選任する。

- (1) 会長 1 人
- (2) 副会長 2 人

(任期)

第 4 条 委員の任期は 3 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員職務)

第 5 条 会長は会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議決は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第 7 条 協議会の庶務は、企画財政課において処理する。

(委任)

第 8 条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

2-2. 委員名簿

■飯綱町しなの鉄道活性化協議会委員

(敬称略・順不同)

	氏名	住所	電話	所属
1	小林 直樹	飯綱町大字牟礼 511-2	253-2003	栄町商栄会
2	小柳 幸博	飯綱町大字普光寺 964-7	253-2131	深沢商店会
3	飯田 秀文	飯綱町大字豊野 1212	253-2376	北部高校 PTA
4	春日原 和人	飯綱町大字倉井 2232-1	253-3467	飯綱中学校 PTA
5	永野 憲一	飯綱町大字赤塩 593	253-6504	飯綱町青年団
6	丸山 愛子	飯綱町大字黒川 1095	253-7386	飯綱町婦人会 (副会長)
7	中島 和子	飯綱町普光寺 694-1	253-6346	ネットワーク三水
8	土倉 武幸	飯綱町大字川上 2237	253-8705	飯綱町観光協会 (副会長)
9	丸山 市世	飯綱町大字倉井 1389-1	253-2188	牟礼駅マイレール応援団
10	畑田 恭貴	飯綱町大字普光寺 234	253-2725	〃 (会長)
11	黒柳 博子	飯綱町大字小玉 698-1	253-2373	〃
12	長崎 ミツ子	飯綱町大字芋川 3953	253-6224	〃
13	若林 市子	飯綱町大字倉井 668-11	253-6415	〃
14	中澤 益保	飯綱町大字普光寺 937	253-2033	ながの農協飯綱支所長
15	佐藤 智昌	飯綱町大字普光寺 919-2	253-2250	長電バス(株)飯綱営業所長
16	由池 利明	飯綱町大字普光寺 950	253-2525	鳥居川観光タクシー(株)代表取締役社長
17	松橋 竹志	飯綱町大字倉井 2045-5	253-7474	(有)飯綱ハイヤー代表取締役社長

2-3. 計画案協議経過

	期 日	内容等
平成25年度 第1回協議会	平成26年1月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・牟礼駅周辺整備計画検討委員会報告書について ・牟礼駅周辺整備計画町計画案について
第2回協議会	平成26年2月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・前回協議会の意見概要とその対応について ・対応に基づいた町計画案について