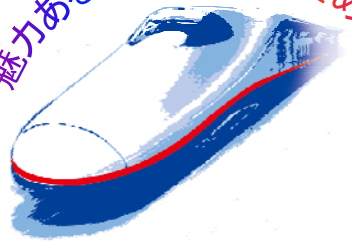


魅力ある北信州の玄関をめざして



新幹線駅と連動した土地利用 新産業立地・観光の推進 アクションプラン

平成21年3月

飯山市

■ 目次 ■

はじめに	1
1 北陸新幹線の整備状況	1
2 新幹線飯山駅の位置付け	1
3 アクションプランの策定	1
4 施策のポイント	1
北陸新幹線 駅・ルート図	2
市内の新幹線建設状況	2
飯山駅周辺整備事業計画図	3
北陸新幹線とは何か	4
新幹線プロジェクト スキーム（骨格）	5
新幹線駅を連動した土地利用、新産業立地・観光の推進の骨子	6
新幹線関連プロジェクトの進め方	7
1 新幹線駅機能の充実	
新幹線駅機能の充実	8
新幹線駅機能の充実 全体図	9
① 新幹線駅舎概要	10
② 合築施設構想図	11～12
③ 東口(仮称)広場整備計画	13
④ 西口(仮称)広場整備計画	14
整備スケジュール	15
2 駅前・駅周辺の土地利用計画、新産業立地の基盤整備	
駅前・駅周辺の土地利用計画、新産業立地の基盤整備	16
(1) 新幹線効果を発揮できる土地利用計画の策定	16
土地利用構想図	17
(2) 具体的な施策(事業費)の検討	18
① 駅西線の整備	19
② 駅西田中地籍の土地利用	20
③ 駅前市有地の土地利用	21～22
④ その他の土地の活用	23
3 回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実	
回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実	24
回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実 フロー	25
回遊性のある飯山市観光 フロー	26
広域観光連携の取組 フロー	27
インバウンド・北陸方面連携図	28
広域観光連携協議会(仮称)について	29～30
広域交通(二次交通)整備について	31～32
広域交通アクセス整備(案)	33
回遊性のあるまちづくり スケジュール	34～36
新幹線関連事業全体計画書(スケジュール、事業費)	37

はじめに

1 北陸新幹線の整備状況

北陸新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき建設される新幹線鉄道で、長野、富山、金沢、福井等を経由して東京と大阪を結ぶ信越～日本海側の大交通動脈となる路線であり、当面は平成26年度末の金沢までの完成を目指して工事が進められています。

飯山市には、在来線飯山駅の南約300mの地点に新幹線飯山駅が設置されるため、現在までに在来線飯山駅移設の決定、土地区画整理事業、関連街路等の都市計画決定を行い、事業が着実に進んできています。

新幹線駅予定地周辺では、昨年より土地区画整理事業の工事も始まっており、現在、区域内の道路・公共下水道等の施設・再配置される宅地の整備などが行われています。本年6月には、「菜の花大橋」から「長峯トンネル」まで新幹線駅部分310メートルを含む高架橋工事が始まっています。

2 新幹線飯山駅の位置付け

新幹線飯山駅および周辺地区は飯山市の中心市街地の一面をなし、鉄道を利用する市民や域外からの乗降客が集う場であるとともに、市民の暮らしの空間として、多様な生活の拠点として機能するものです。

また、周辺の上信越高原国立公園エリアは、我が国でも有数の山岳高原リゾートが連なり、古くからスキー客や温泉客を集める観光基地を形成しています。新幹線飯山駅周辺は、上信越高原国立公園の中央に位置し、そのエリアへの観光ゲートウェイとしても期待が高まっています。

3 アクションプラン策定の主旨

今まで新幹線駅整備に向けて、平成15年11月に「新幹線まちづくり市民会議報告書」、平成18年3月に「都市空間デザイン計画策定調査報告書」、「信州菜の花地域ウェルカムプラン策定調査報告書」、平成19年3月に「新幹線開通を見据えた二次交通調査」を策定してきました。

新幹線開業が5年後に迫った今、さらに開業効果を最大限に引き出すためのポイントを明確にし、展開する施策の事業費とスケジュールを盛り込んだアクションプランを策定しました。

策定にあたっては、平成20年4月に副市長を中心に関係課の部長、課長、係長、担当者で組織した横断的なプロジェクトチームを立ち上げて推進の骨子を決め、3つのテーマ「新幹線駅機能の充実」「駅前・駅周辺の土地利用計画、新産業立地の基盤整備」「回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実」の研究部会で詳細を検討し、全体会議で原案の策定を行い、関係市町村、関係機関等の協議を経てプランを策定しました。

4 施策のポイント

東京から飯山間を2時間で人を大量に運ぶ新幹線を地域の経済発展に活用するために、

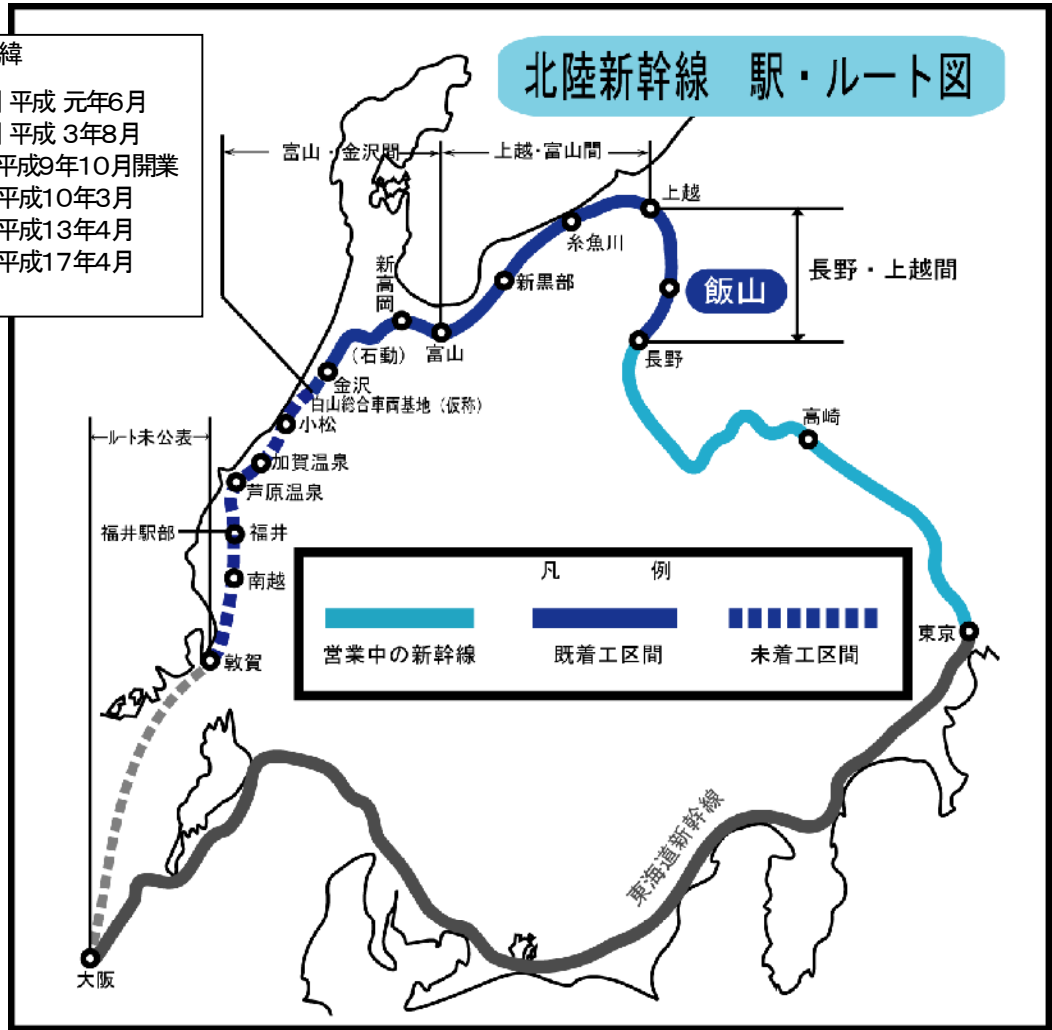
- ① コンセプトは「豊かな自然」
- ② 利便性の高い駅を整備し、産業の振興、移住定住による人口の増加
- ③ 北信6市町村に妙高市、飯綱町、信濃町を含めた上信越高原国立公園の玄関口
- ④ 魅力的な広域観光圏の形成

を施策のポイントとしてアクションプランを策定しました。

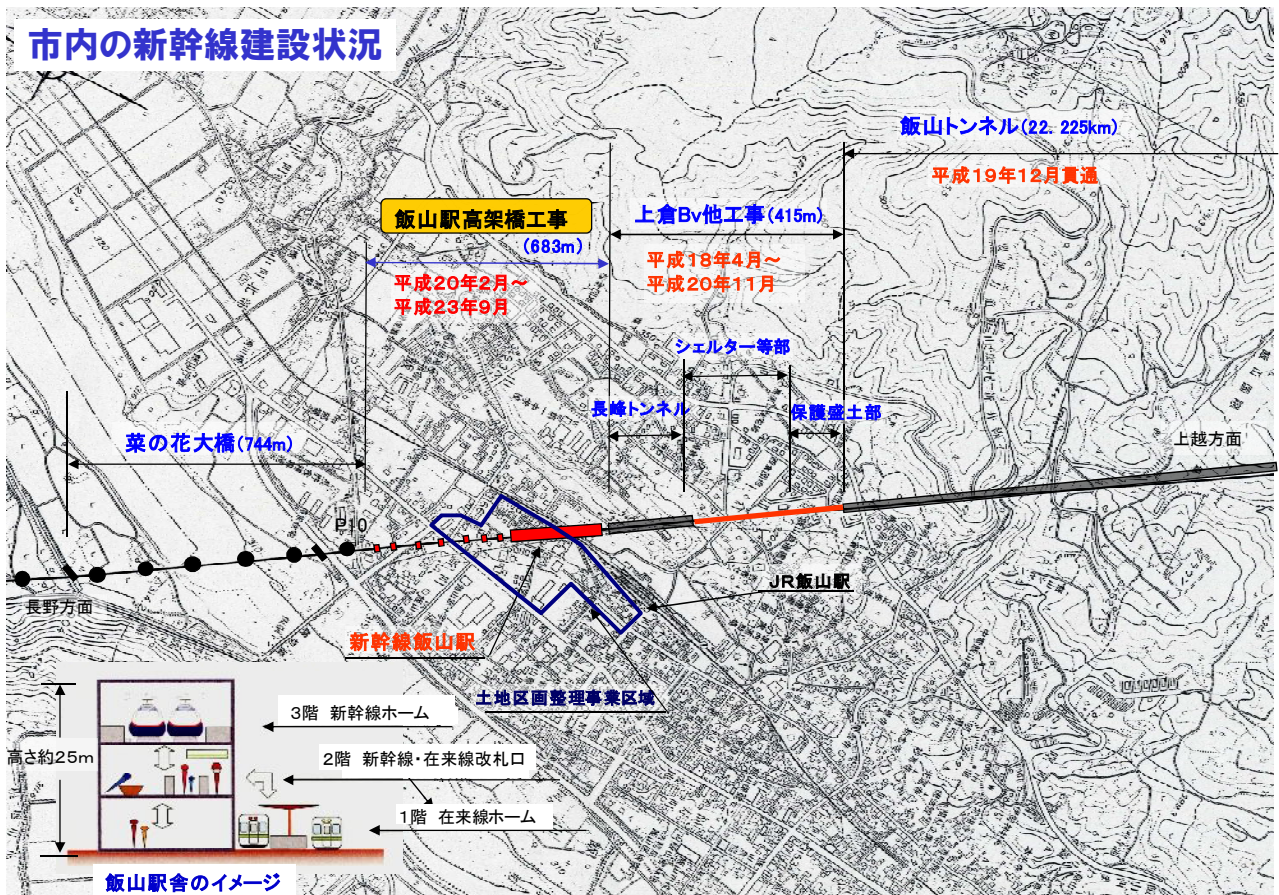
工事実施計画認可の経緯

- ① 高崎～軽井沢間 平成元年6月
- ② 軽井沢～長野間 平成3年8月
高崎～長野間 平成9年10月開業
- ③ 長野～上越間 平成10年3月
- ④ 上越～富山間 平成13年4月
- ⑤ 富山～金沢間 平成17年4月
福井駅部

北陸新幹線 駅・ルート図



市内の新幹線建設状況



新幹線プロジェクト スキーム(骨格)

新幹線とは何か

1. フル規格、12両編成(乗客約1000人)、首都圏より2時間、北陸方面を1時間以内で結ぶ高速鉄道。将来は、大阪とつながり、関東～信越・北陸～関西を結ぶ日本海ルートの大動脈となる。
2. 飯山地域に長期に渡り、大量・高速旅客輸送効果をもたらす。
飯山市のみならず周辺地域の産業、社会に大きな構造的変化をもたらすインパクトを持つ。

飯山駅のポジション

1. 飯山市を中心にして、上信越高原国立公園を含む広大な大自然地域の玄関口となる。
2. 当地域は良好な景観、明瞭な四季、清涼な水・空気、未利用の土地、豊富な農産物等、多彩な資源に恵まれる。
3. 全国の新幹線の中で、首都圏より最短の時間で大自然の中に到達できる駅である。

新幹線による効果

1. **観光人口の増**
飯山駅を中心に、大自然を売り物とした魅力的な広域観光圏を形成し、回遊性のあるまちづくりを進め、国内、海外からの観光人口を増やす。
2. **企業立地による人口増**
新幹線効果により、駅周辺及び市内への企業誘致を進め若者の定住人口を増やす。
3. **I・Uターン、交流による人口増**
首都圏から最短で大自然に入れる地域として、首都圏住民へ新たなライフスタイルの場を提案、提供。I・Uターン、2地域居住の場として定住、交流人口の増加を図る。

具体的な整備方針

1. 新幹線駅機能の充実

- ① 利便性、機能の充実
- ② 自然をコンセプトとした他の新幹線駅にはないインパクトあるデザインと整備
- ③ 駅前広場、周辺民有地を含め統一的なイメージ形成(飯山の自然を生かした景観、まち中への回遊誘導)

2. 駅周辺土地利用・新産業立地

- ① 駅西田中用地への企業立地
- ② 駅前市有地(3,000㎡)の利用検討
- ③ 金山団地、一中の土地利用検討
- ④ 周辺地域の土地活用の検討

3. 観光推進戦略

- ① まちなか観光(回遊性のあるまちづくり)
- ② 飯山市内観光
- ③ 広域観光連携
- ④ 移住、定住推進(別プロジェクト)

新幹線駅と連動した土地利用、新産業立地・観光の推進の骨子

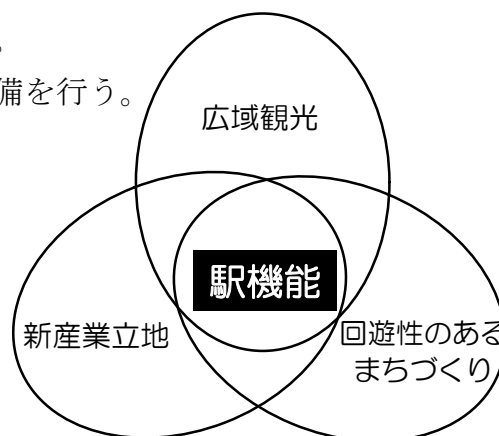
整備の方向性

1. 他の新幹線駅にないものを目指す。
 - ・飯山駅のポジションを最大に活かした効果を発揮
2. 駅機能の利便性と周辺土地の有効的な利用を図る。
3. 雪に強く、ランニングコストがかからない施設整備を行う。

整備の基本方針

■ コンセプト

「豊かな自然」



1. 新幹線駅機能の充実

- ① コンパクトではあるが、機能的で利便性が高く広域で利用しやすい駅とする。
- ② 自然をコンセプトとした他の新幹線駅にないインパクトがあるデザインとする。
- ③ 駅前広場、周辺民有地を含めた統一的なイメージを形成する。
- ④ ゲートウェイ機能を強化し、近隣駅に比した優位性を確保する。
- ⑤ ランニングコストをできるだけ掛けないようにするため、必要最低限の機能を整備する。
- ⑥ 立体駐車場を整備。冬期間の利便性を考慮して駅舎近くに配置し、段階的に整備する。

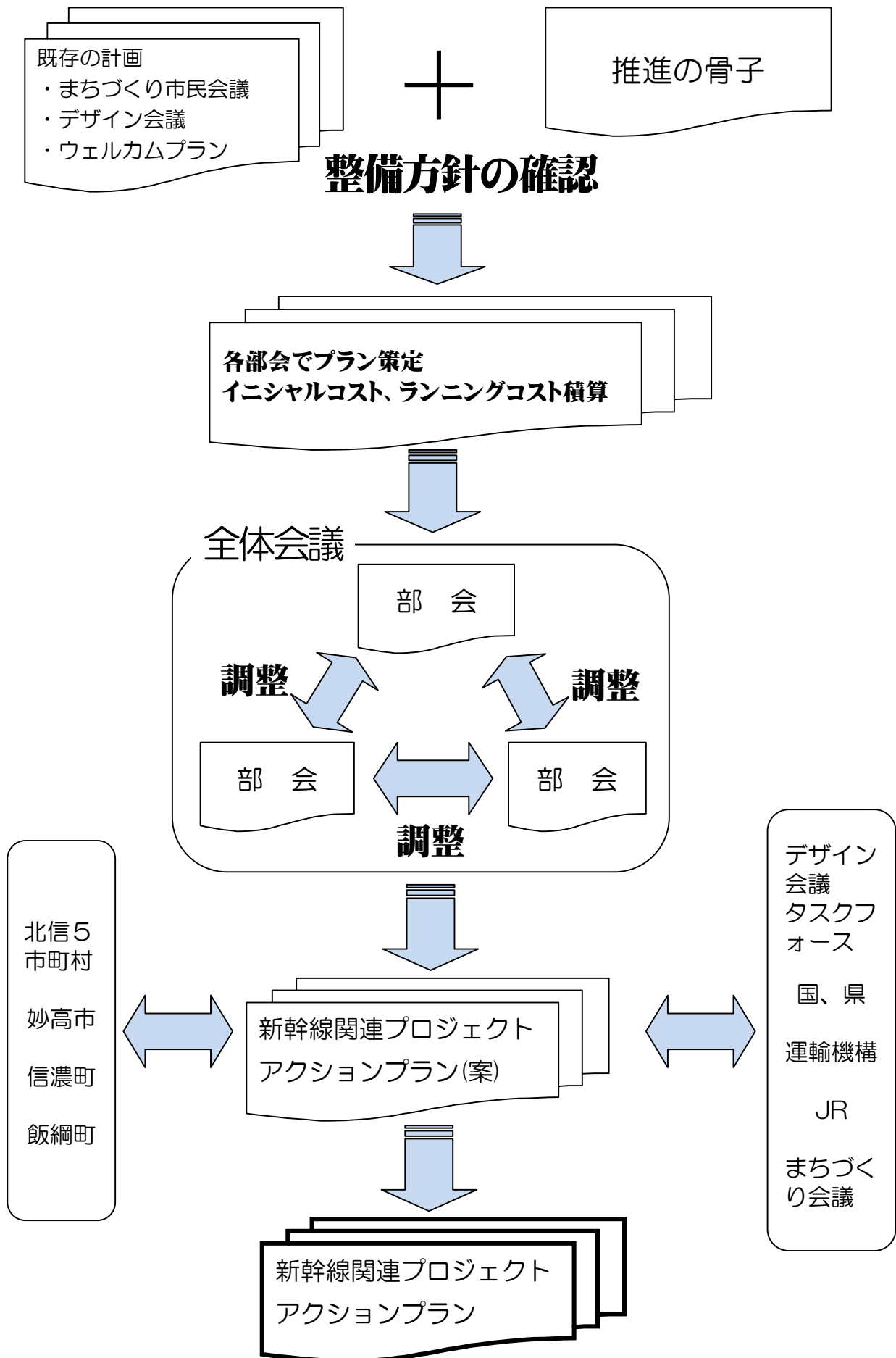
2. 駅前・駅周辺の土地利用計画、新産業立地の基盤整備

- ① 駅西の市有地(12,000 m²)に産業集積を図る。
- ② 駅前の市有地(3,000 m²)は、商業発展ための土地利用を行う。
- ③ 一中、金山団地他の土地利用を将来展望の中で検討する。
- ④ 周辺地域の土地活用を検討する。

3. 回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実

- ① 回遊性のあるまちづくりを行い、まちなか観光を推進する。
- ② 既存の市内観光スポットを磨き、観光商品の充実を図る。
- ③ 新幹線駅を核とし、広域観光連携を強化する。
- ④ 北信6市町村に妙高市、信濃町、飯綱町を含めた上信越高原国立公園エリアの玄関口として、二次交通の充実を図る。

新幹線関連プロジェクトの進め方



1 新幹線駅機能の充実

1 新幹線駅機能の充実

(1) 新幹線駅機能の充実部会においては、「駅舎」「駅前広場」「駐車場（立体駐車場を含む）」について検討しました。

(2) 新幹線駅機能として必要な施設の整備計画案（機能、規模、財源含む）を策定しました。

① 駅機能（駅広等周辺施設含む）として必要な機能の選定

新幹線駅機能について全体会議の方針に基づき必要な施設・機能の選定をしました。

② 施設の配置、規模、費用等の決定

選定をした施設・機能について規模・配置及び費用を決め、年次計画への落とし込みを行うとともに、整備後のランニングコストについても概算費用として算出しました。

なお、駅舎と一体的な建築確認が必要と考えられる合築施設については、事前に鉄道・運輸機構、JRと協議が必要であり、協議により変更が生じる場合があります。

(ア) 別紙整備計画のとおり、全体会議で決定した<推進の骨子>に基づき《駅及び駅周辺の売り》（コンセプト）、及び、《利便性》（地域住民（広域）の求めるものと観光客（広域）の求めるもの）が確保できる機能について、ランニングコスト等を考慮しながら必要な施設を拾い出しました。

(イ) 全体会議において他の2部会と調整をし、必要な機能・規模・配置を決めました。

(ウ) 今までに策定された計画を基本に、最大限利用者が利用しやすい駅機能について考え決定してきました。

※ 3カ所の駅口名称については仮称とし、今後検討をしながら決定をしていきます。

新幹線駅機能の充実 全体図

整備の対象とするもの(鉄道・運輸機構が整備するもの)

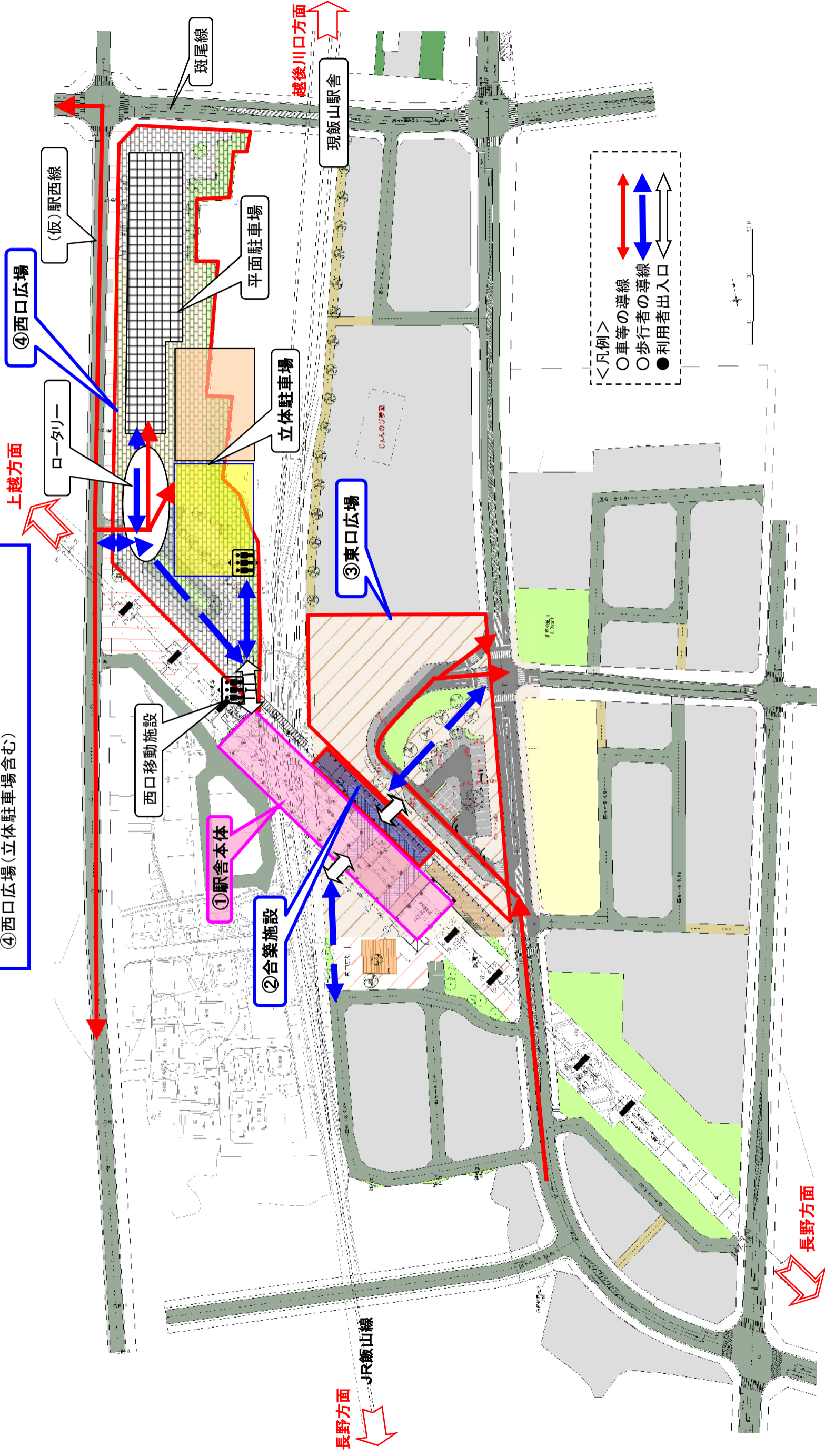
① 駅舎本体

整備の対象とするもの(飯山市が整備するもの)

② 駅舎機能(合築施設)

③ 東口広場

④ 西口広場(立体駐車場含む)

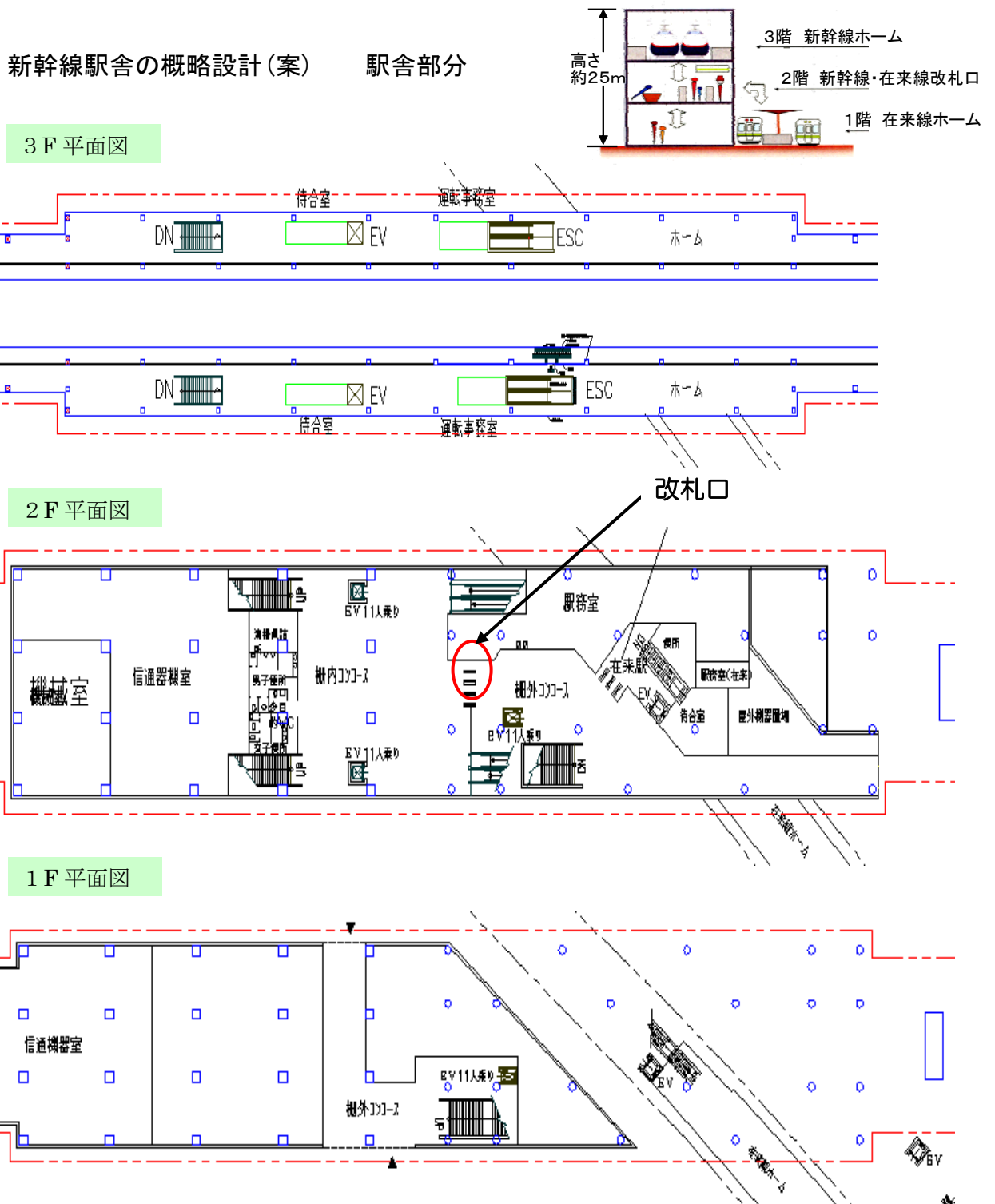


①新幹線駅舎概要

新幹線新駅の規模は、延長120mの駅舎にプラットホームを入れると310mの巨大な駅になります。また、在来線飯山駅を移設します。

構造は3階建、高さ約25mになり、2階に新幹線と在来線の改札口が出来ます。在来線ホームは1階、新幹線ホームは3階になり、1階から2階への移動手段は階段とエレベーターです。3階新幹線ホームへの移動手段としては、階段・エスカレーター及びエレベーターがあり、1階に出来る在来線ホームへの移動手段は、階段とエレベーターです。

なお、新幹線駅舎本体は「鉄道・運輸機構」が整備し、「JR」が運営します。



② 合築施設構想図

整備方針

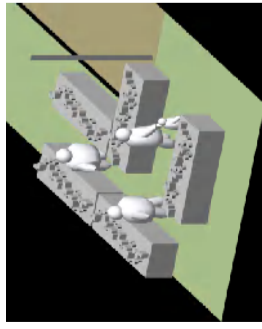
- ・誰もが利用しやすいバリアフリー、ユニバーサルデザインの駅舎とします。
- ・コンパクトであるが、機能的で利用性の高い駅舎とします。
- ・在来線飯山駅を新幹線新駅に移転統合します。
- ・雪に配慮した機能整備をします。
- ・観光ゲートウェイ機能を強化し、近隣駅に比べ優位性を確保した駅とします。
- ・地域の風景を活かす駅舎空間の創造をします。(癒し、安らぎ)

駅舎に必要な機能、施設

魅力的な駅の要因は沢山ありますが、当駅の基本は、整備理念に掲げたように、機能的で誰もが利用しやすい駅を目指します。そのため、新駅には下記の機能を整備します。

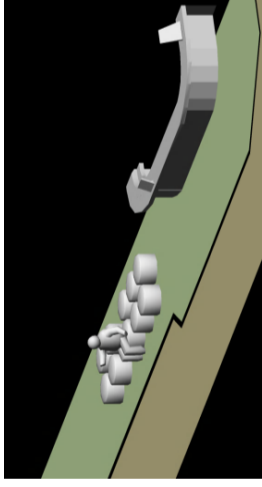
- ①在来線飯山駅を新幹線新駅に移転統合します。
- ②駅舎の1F～2F間移動手段としてエスカレーターを設置します。
- ③駅西広場からの連絡施設として階段及びエレベーターを整備します。
- ④観光案内所を設置します。
- ⑤休憩・待合室を設置します。
- ⑥1Fにトイレを整備します。
- ⑦コインロッカーを設置します。

⑧物産コーナー(空調完備)



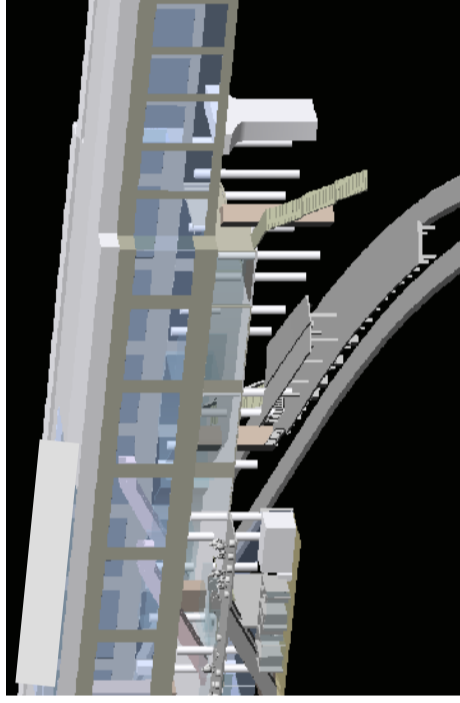
北信地域及び信越高原地域で産する多様な特産品を、観光客のお土産品として販売する物産コーナーの空間を確保します。
この地域の自然・風土が生んだこの地域ならではの特産品を紹介するコーナーのスペースを確保します。

⑤待合室(空調完備)



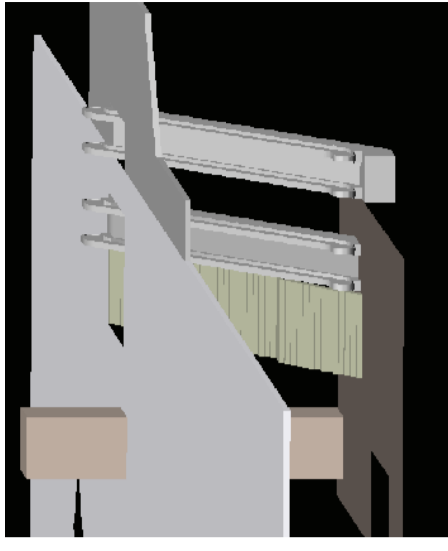
旅の疲れをほっと癒し、列車や送迎バスを快適に待つことのできる空間を整備します。
空調の効いた1階の待合室は夏の暑さ、冬の寒さを気にすることはありません。
2階の待合室は、開放的で山並みの眺望が楽しめる、待ち時間を感ぜさせません。

①在来線飯山駅移転統合



新幹線新駅は、在来線飯山駅の約300m南に建設されます。新幹線や在来線の利用者の利便性の向上、交通結節点機能の充実、さらには観光案内の充実等を図るため、在来線飯山駅を新幹線新駅に移転統合します。

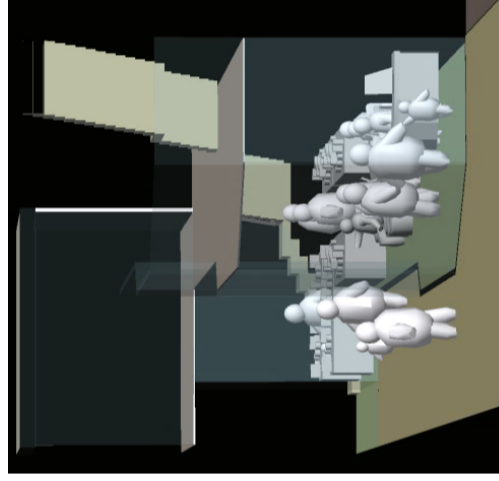
②1F～2F間のエスカレーター(東口)



新幹線新駅の構造は、3階建です。鉄道・運輸機構の計画では、1階から改札口のある2階までの移動手段は、階段とエレベーターとなっています。

2階といっても7mを超える高さのため、階段での移動は大変です。エレベーターでは一度に大勢の移動も難しいことなどから、お年寄りや子供達にとっても利用のしやすいエスカレーターを設置します。

④観光案内所(空調完備)

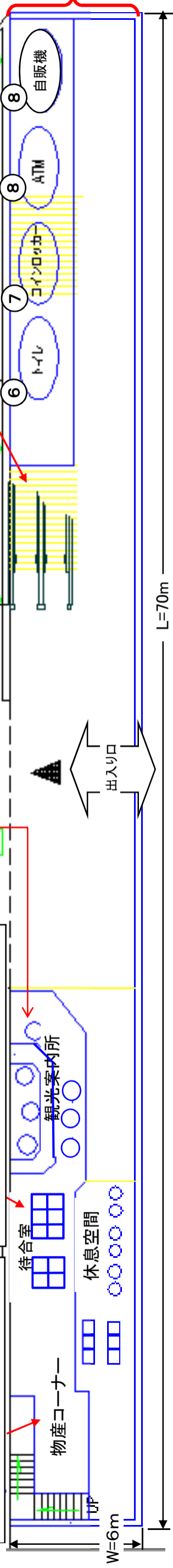


北信地域および信越高原地域におけるあらゆる観光情報、スポーツ・レジャー施設、宿泊施設情報の提供や、観光旅客の旅の相談に応じるための観光案内所を整備します。

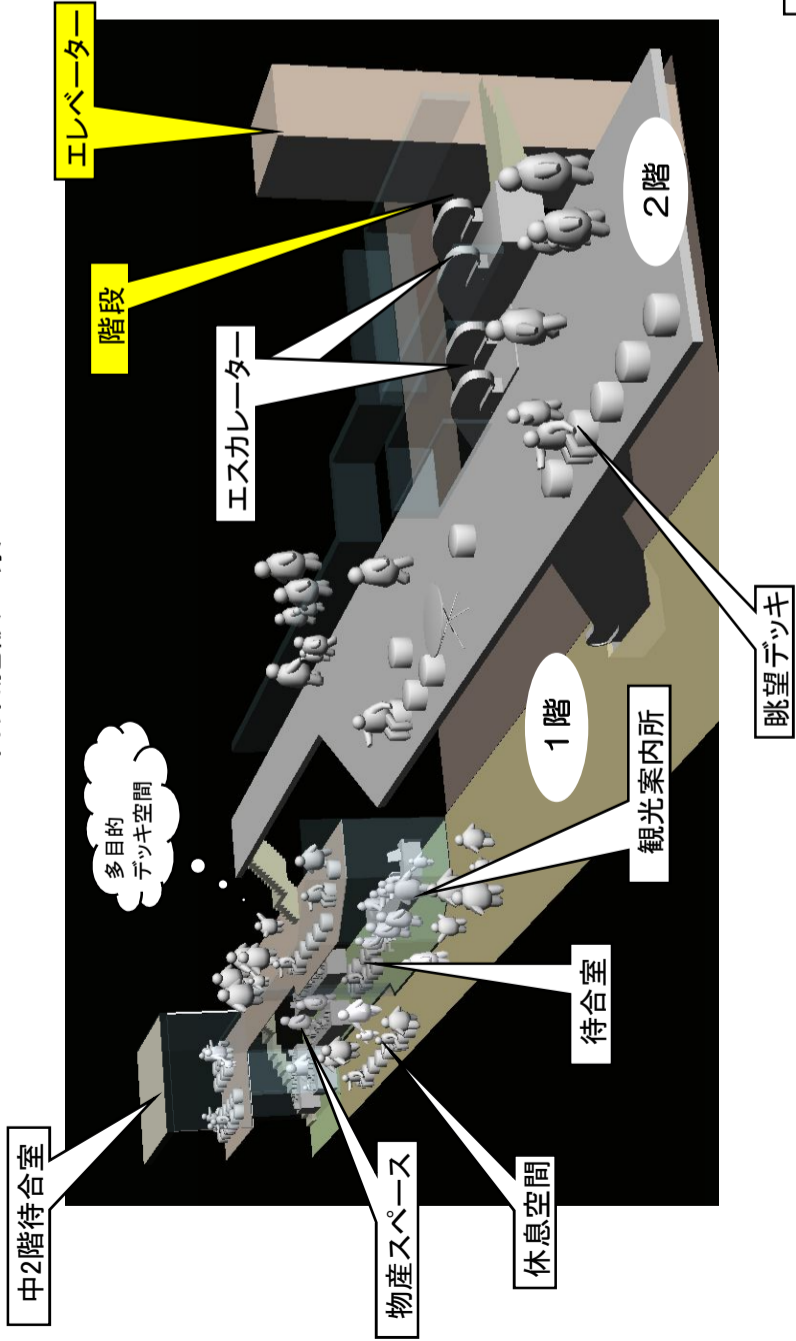
EV11人乗り

柵外コース

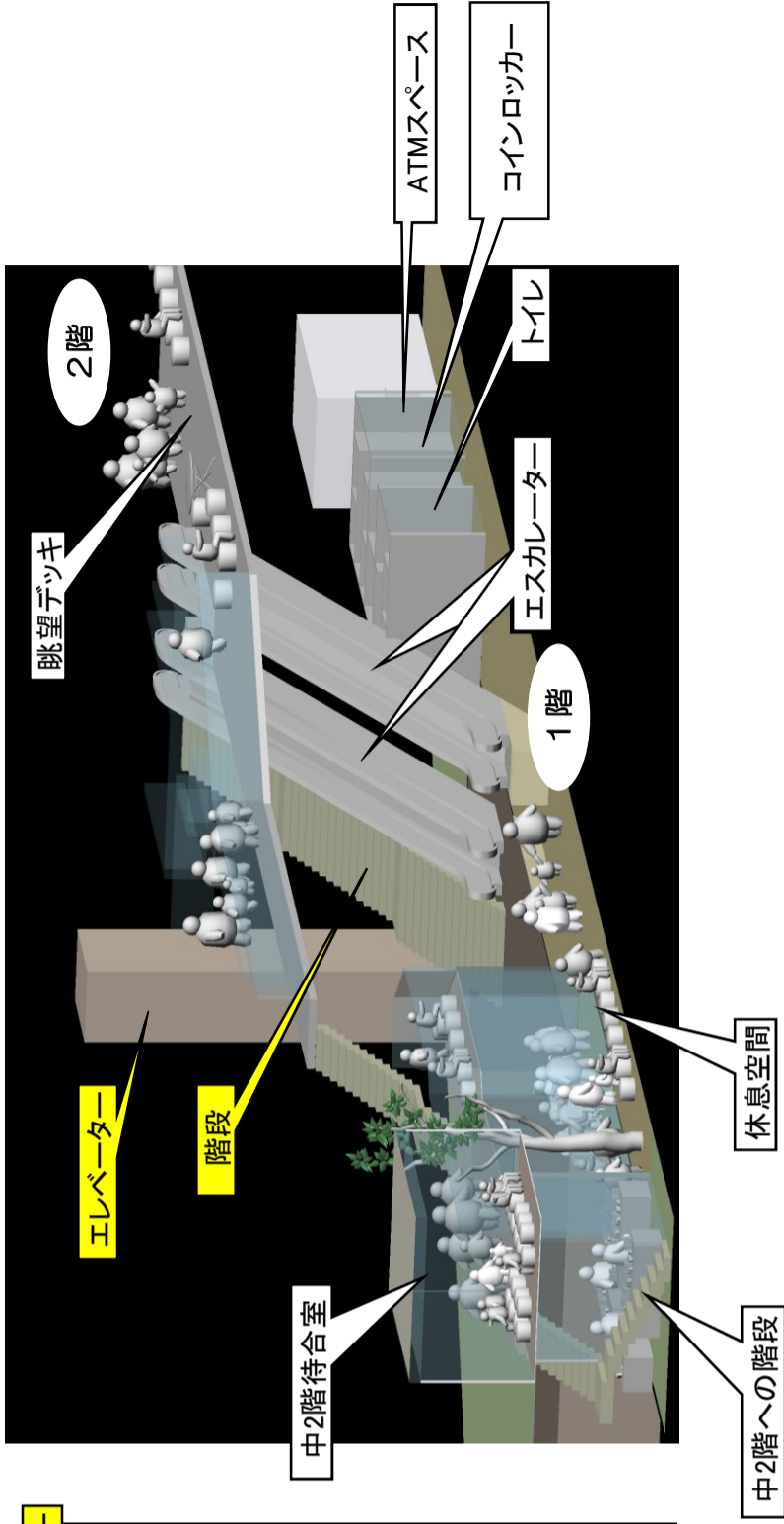
駅舎合築施設



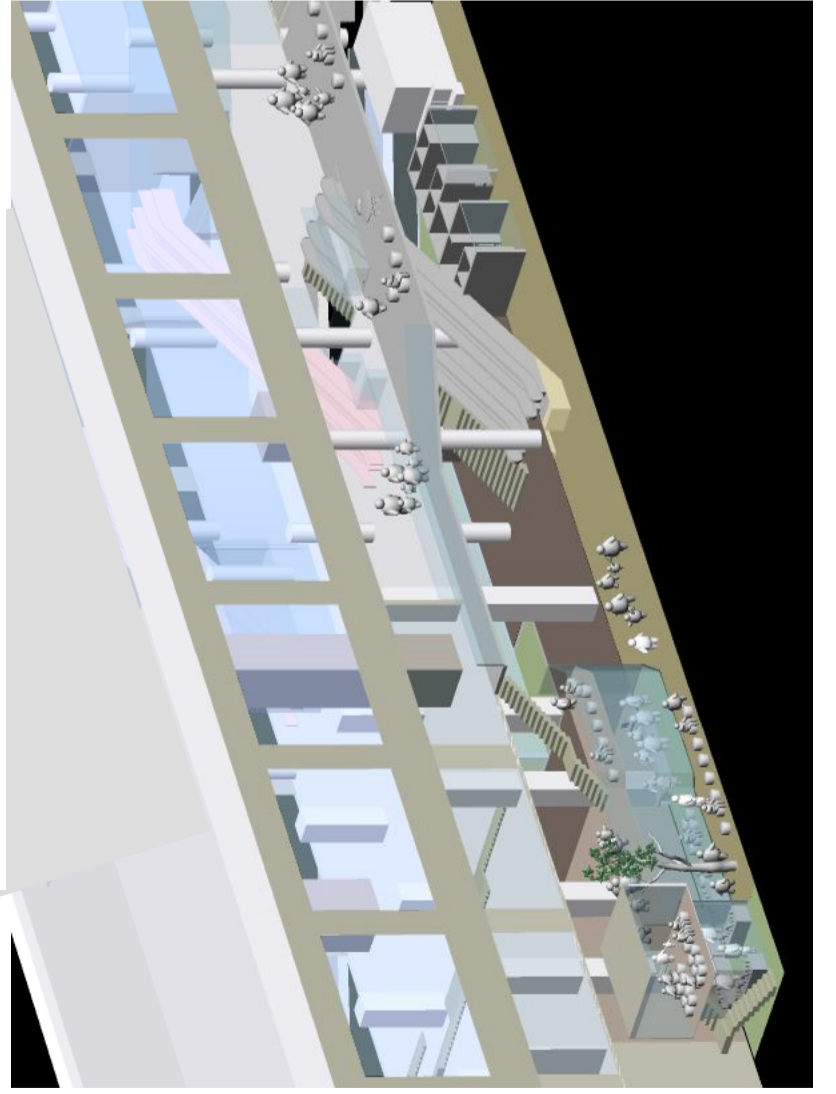
合築施設全景



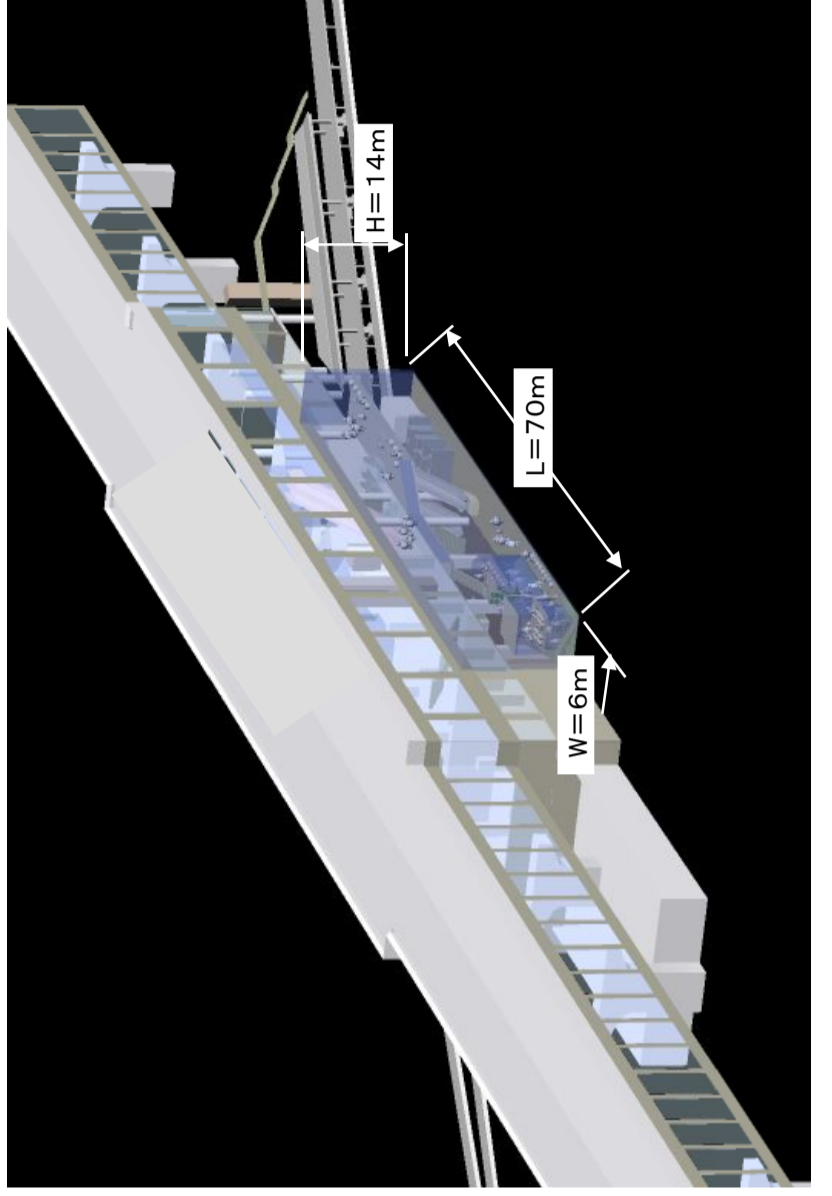
合築施設全景



駅舎全景



駅舎全景



③東口広場整備計画

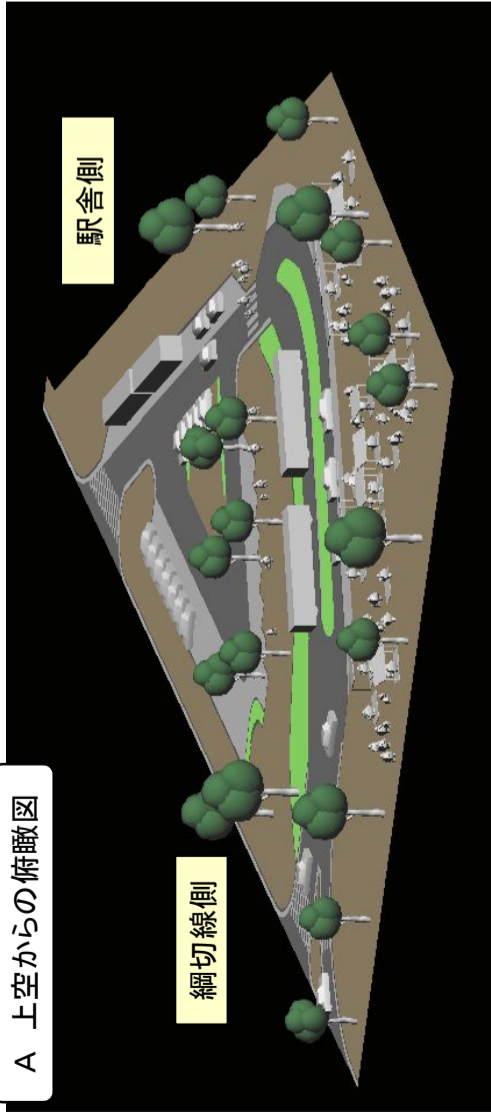
東口広場の機能や位置づけ

- ・北信地域の高速交通網の拠点
- ・北信地域の観光の玄関口
- ・地域のファーストインプレッションに大きく影響を与える空間

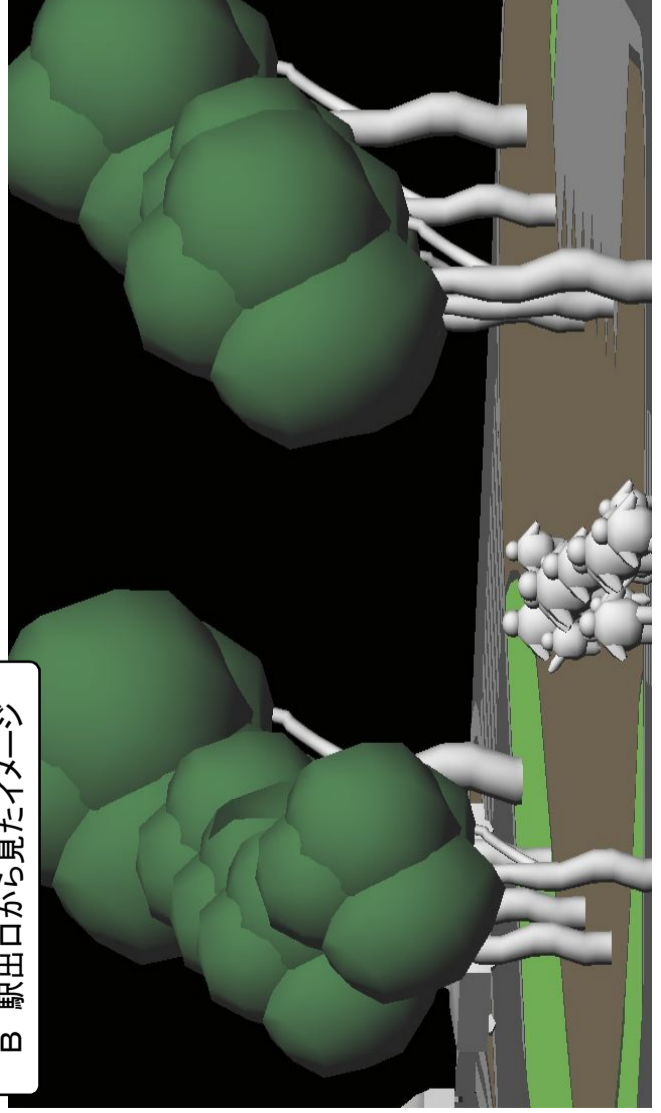
整備方針

- ・東口の交通広場は交通結節点機能を考慮した整備を行います。
- ・イベント広場を整備します。
- ・豊かな自然景観を象徴する美しい山並みとの調和を図ります。

A 上空からの俯瞰図

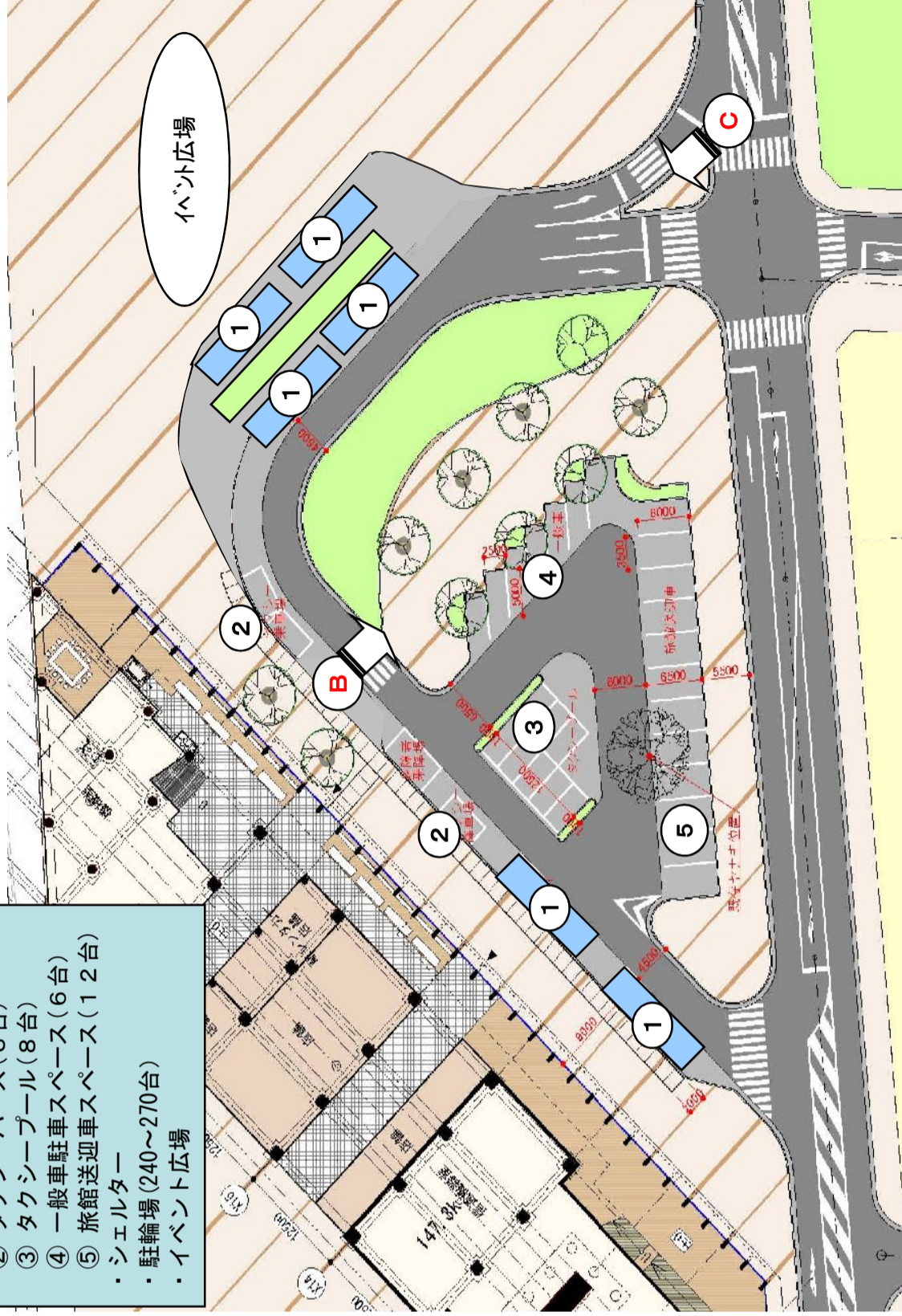


B 駅出口から見たイメージ

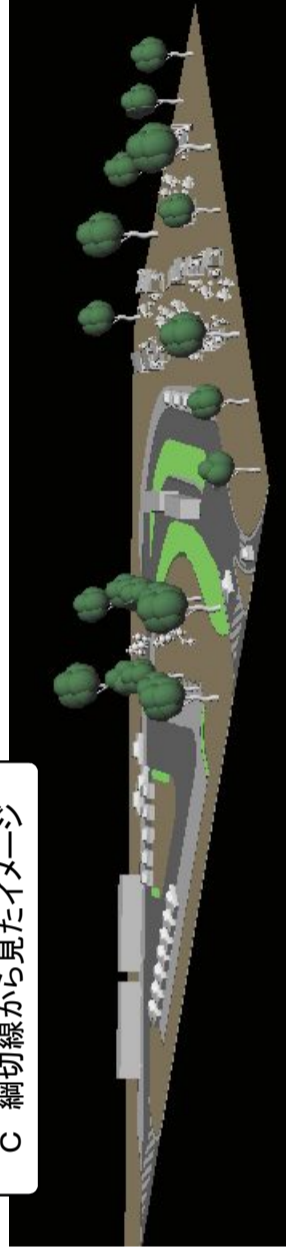


東口広場に必要機能・施設

- ・交通ロータリー
- ① バスバース (6台)
- ② タクシーバース (3台)
- ③ タクシープール (8台)
- ④ 一般車駐車スペース (6台)
- ⑤ 旅館送迎車スペース (12台)
- ・シエルト
- ・駐輪場 (240~270台)
- ・イベント広場



C 細切線から見たイメージ



④西口広場整備計画図

西口広場の機能や位置づけ

- ・市街地西部方面からの利便性の向上を図る。
- ・東口広場の交通渋滞の低減を図る。
- ・主に鉄道利用者が利用するメインとなる広場。

必要な機能

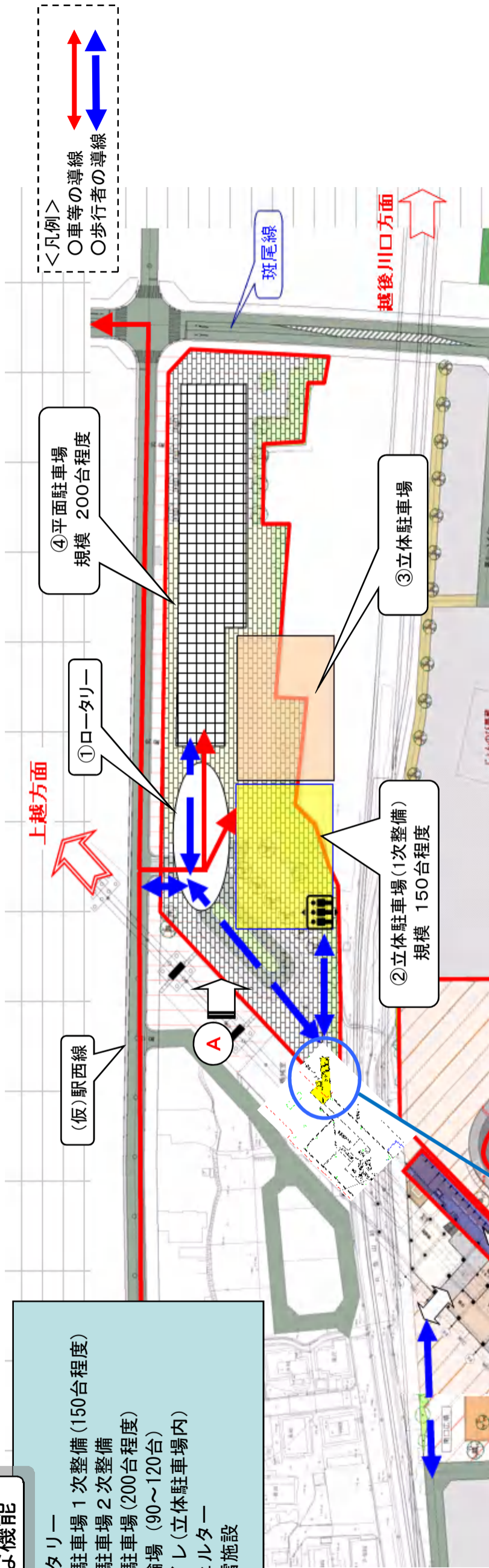
- ①ロータリー
- ②立体駐車場 1次整備 (150台程度)
- ③立体駐車場 2次整備
- ④平面駐車場 (200台程度)
 - ・駐輪場 (90~120台)
 - ・トイレ (立体駐車場内)
 - ・シエルト
 - ・融雪施設

整備方針 (基本方針)

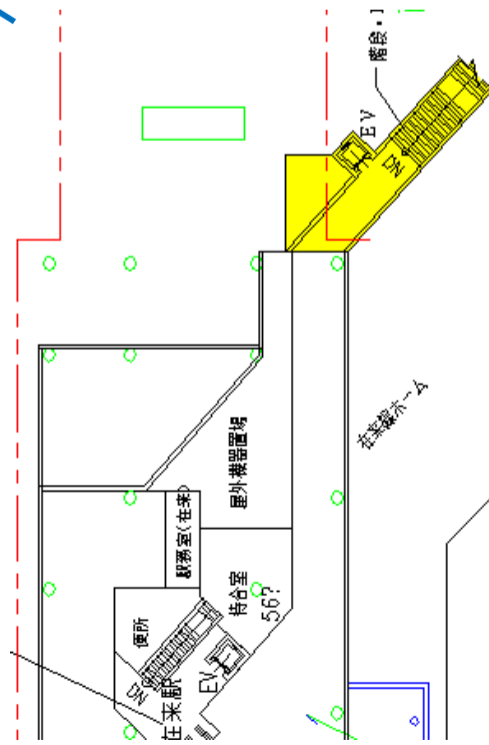
- ・駅利用圏域に対応したK&R及びP&Rの駐車場を確保します。
- ・駅舎と立体駐車場を可能な限り接近させます。
- ・立体駐車場は拡張可能な構造とし、段階的に整備をしていきます。
- ・雪を配慮した施設整備をします。

<用語解説>

- K&R(キス&ライド)
駅まで送迎してもらい、列車に乗ること。
- P&R(パーク&ライド)
自家用車で来て駐車し、列車に乗ること。

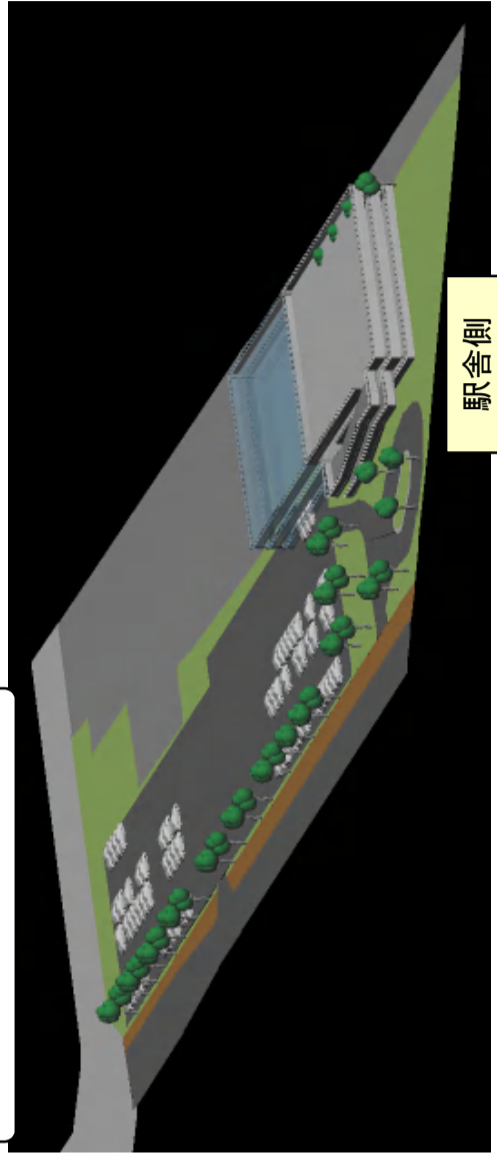


西口広場から駅舎2階デッキへの昇降施設



新駅は在来線を跨ぎ、東口と西口の両方に跨ぐ形になります。駅西方面からの利用者の利便性の向上を図るため、駅舎2階へのアプローチとして階段とエレベーターを整備します。(図面黄色の部分)

A 駅舎側から見たイメージ



整備スケジュール

整備内容	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
駅舎合築施設 設計 工事	概略設計	基本設計	実施設計		基礎	本體工事		
西口連絡施設 (スラブ・EV・階段) 設計 工事		スラブ設計 スラブ工				EV・階段		
東・南口広場 設計 工事		基本設計	実施設計					
西口整備 ・平面駐車場 ・ロータリー ・駐輪場 ・トイレ ・融雪施設 用地 設計 工事			3,404㎡					
立体駐車場整備 用地 建設費	一次整備分							
概算事業費	1,250,250 (千円)							

※ 合築施設維持管理費 年間 8,458,000円 (光熱水費、施設保守点検委託料、清掃業務委託料)

2 駅前・駅周辺の土地利用計画、 新産業立地の基盤整備

2 駅前・駅周辺の土地利用計画、新産業立地の基盤整備

(1) 新幹線効果を発揮できる土地利用計画の策定

① 北陸新幹線のもたらす効果

北陸新幹線は当地方と東京及び金沢方面とを結び、ひと、もの、流行などを短時間に大量に運ぶ交通機関です。新幹線の開通は、企業進出による雇用の拡大、観光客の流入による商業の発展、新幹線通勤による居住者の増加など、様々な経済的効果をもたらすものと期待されています。

② 土地利用計画の策定

特に新幹線駅の周辺地域は、新幹線開業による経済的効果が発揮される場として注目を受けている地域であり、より高度な土地利用を進めていくため、新たな土地利用計画の策定が必要になります。

(ア) 現況把握

駅前・駅周辺の土地利用計画の策定にあたっては、まず駅周辺の土地利用の実態を把握する必要があることから、新幹線駅を中心とした半径約1キロの範囲の調査を行いました。

(イ) 土地利用を検討する場所の選定

土地利用を検討する場所は、新幹線開業に必要な場所（施設）として土地利用を進める土地、新幹線開業による情勢の変化に伴って土地利用の転換が図られる土地とし、面積は概ね3000㎡以上としました。

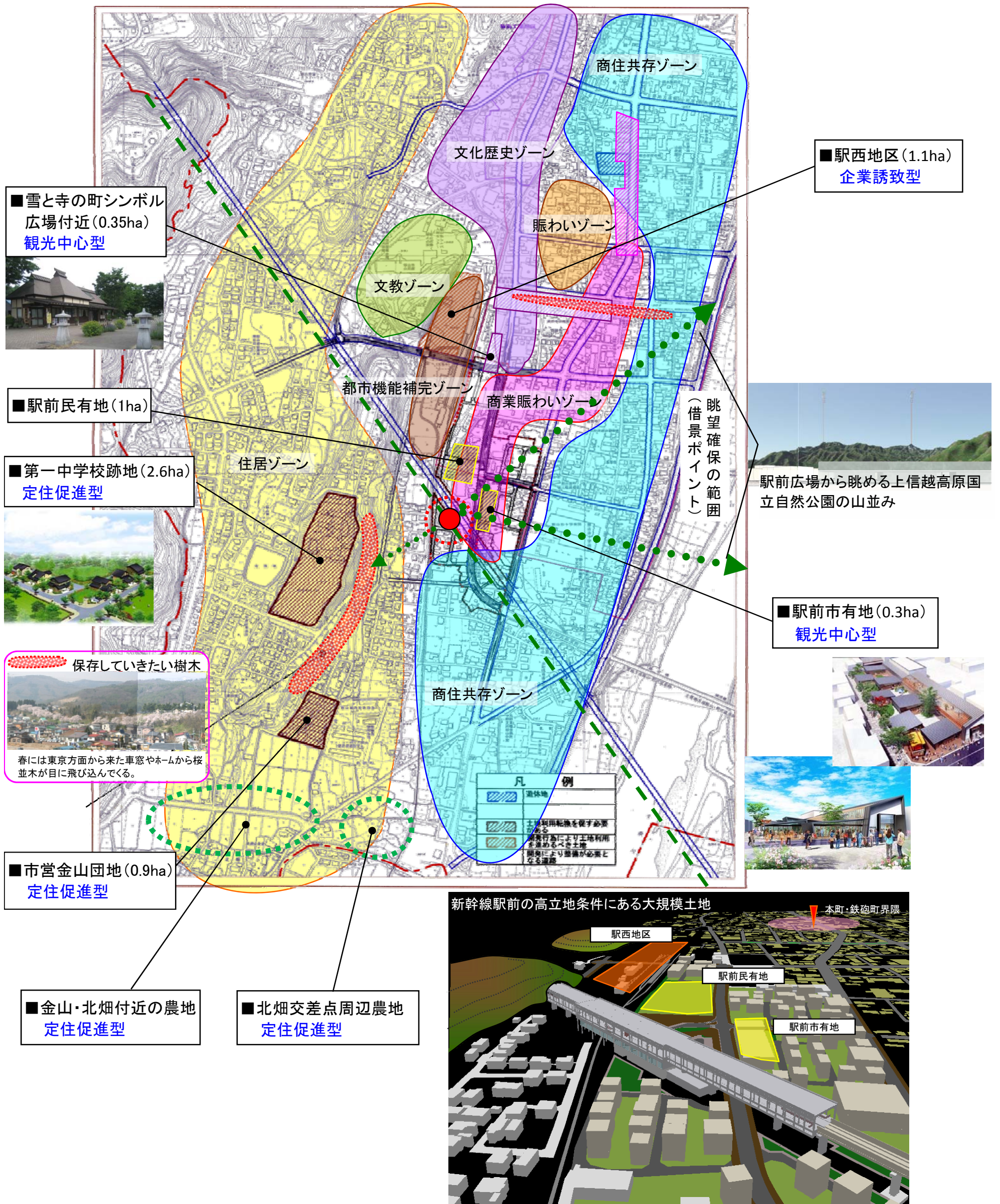
具体的には、駅西線、駅前市有地、駅前民有地、雪と寺の町シンボル広場、駅西田中地籍、第一中学、市営金山住宅団地、金山・北畑付近の農地、北畑交差点周辺農地の9箇所になります。

(ウ) 土地利用構想図の作成

この9箇所を新幹線駅効果が活かせる土地利用として ①企業誘致型 ②定住促進型 ③観光中心型の3つの方向性に区分して、それぞれの土地が持った特徴（用途、土地の広さ・形状、道路現況など）を勘案しながら土地利用構想図を作成しました。

土地利用構想図は、現在の用途地域も考慮しながら、住居、商業賑わい、都市機能補完などのゾーニングで作成しました。

土地利用構想図



(2) 具体的な施策（事業費）の検討

土地利用構想図にあげた9箇所のうち、新幹線が開業する平成26年度末を見据えた土地利用を図るべき箇所（活用方法）として、『駅西線』・『駅西田中地籍』・『駅前市有地』の3箇所について、その活用方針と整備手法・費用などを検討しました。

位置図



① 駅西線の整備

駅西線については、新幹線駅西口へのアクセス道路として、また周辺の土地利用を進めるため駅西側の丘陵の麓に既存道路を活用しながら3区間に分けて整備します。

(ア) 新幹線駅西口から柘の浦入口まで（区間A）

金山、松倉方面からの駅西口へのアクセス道路として現道を拡幅・整備します。

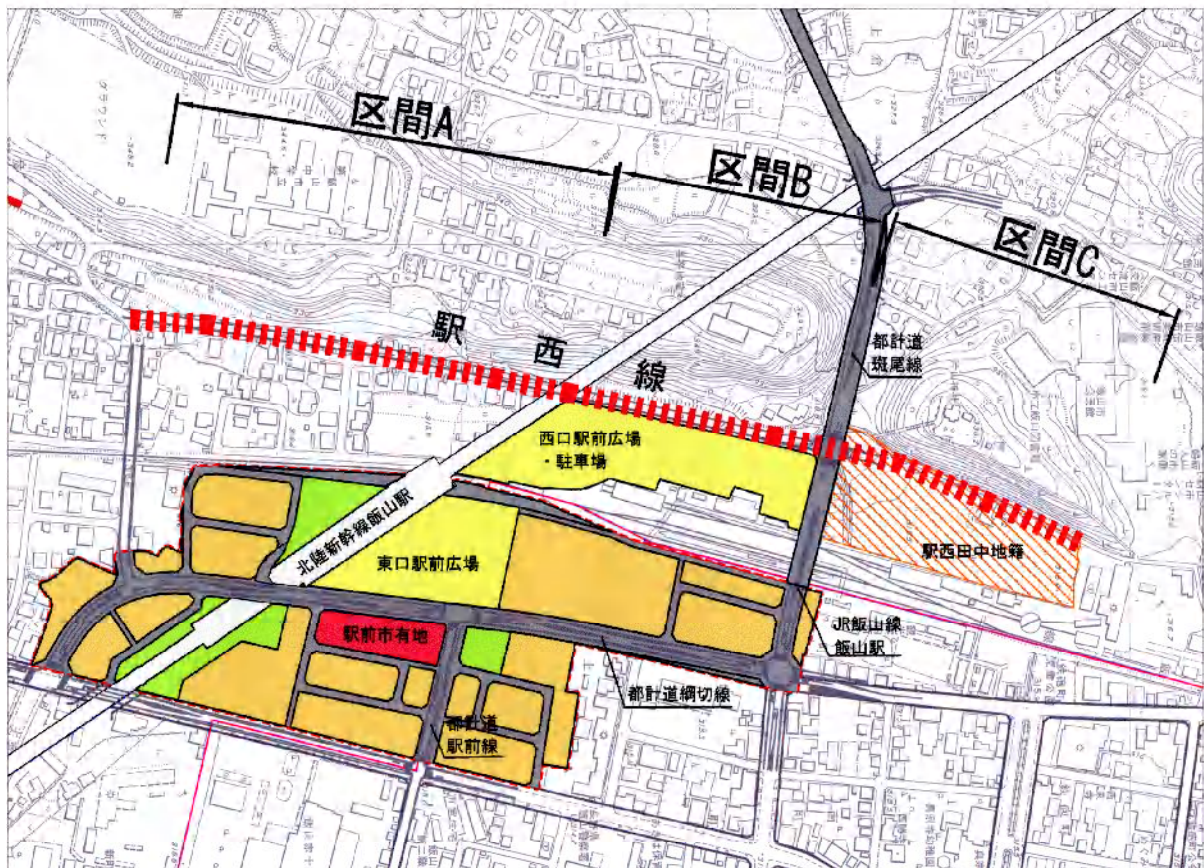
(イ) 県道斑尾線交差点から新幹線駅西口まで（区間B）

駅西口への進入路として、新幹線駅・在来線駅利用者の利便性を考慮して道路を新設・整備します。

(ウ) 県道斑尾線交差点から西敬寺方面（区間C）

駅西田中地籍の土地を企業向けに分譲するため現道を拡幅・整備します。

◆駅西線整備概要図



◆駅西線整備スケジュール

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
区間 A (W=8m, L=300m)		設計				用地	工事
区間 B (W=12.5m, L=200m)		設計		用地	工事		
区間 C (W=12.5m, L=200m)		設計			用地・補償	工事	
概算事業費	336,500 千円						

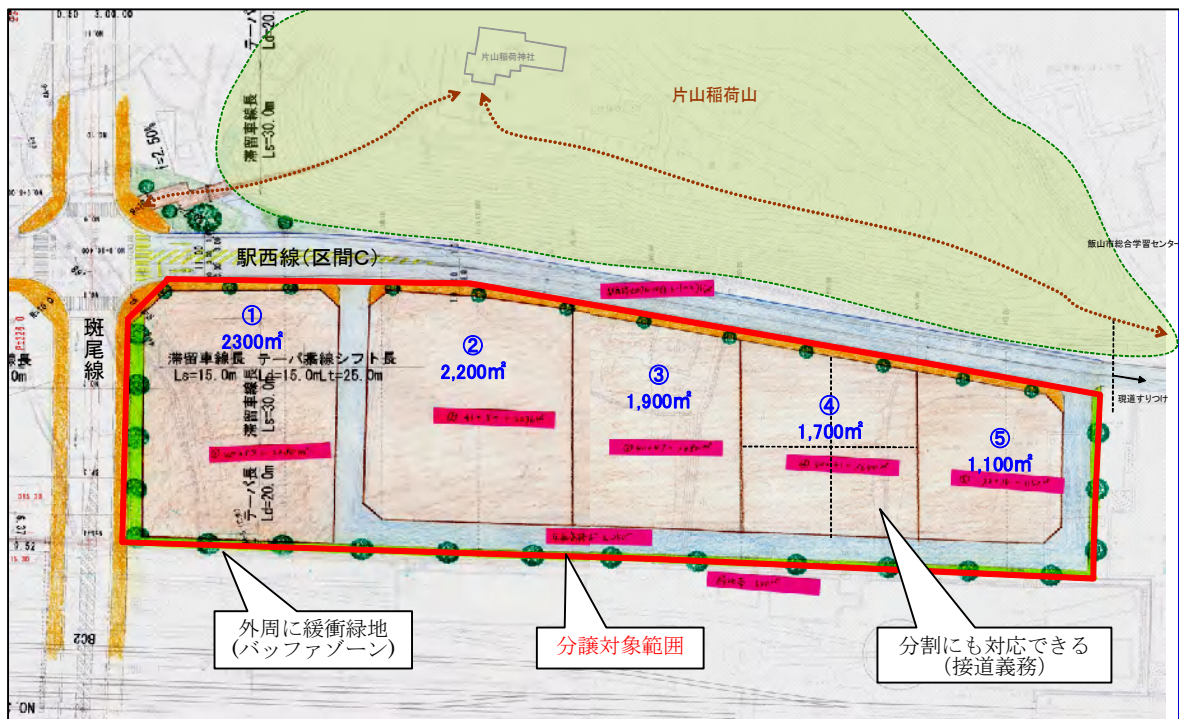
② 駅西田中地籍の土地利用

駅西田中地籍については、土地の持つ特長からソフト産業などの企業誘致向け分譲用地（大規模な工場は想定しない）として位置づけます。用地造成は進出を希望する企業との協議により進めていきます。

◆企業用分譲地計画平面図（案）

- ・ 分譲地面積 約 11,000 m²（緑地部分を除く） 新幹線駅より徒歩5分
- ・ 1画地を2000 m²前後で設定。
- ・ 外周に区画道路（w=6m）を配置することで企業要望により1画地を分割分譲することも可能。（接道義務）また、集約することも可能。
- ・ 南側幹線道路（斑尾線）や東側JR構内との間に緩衝緑地を設けることにより分譲地内の環境を整える。（開発許可基準の緑地比率をクリア）

<分譲の一例>



◆駅西田中地籍の企業向け分譲スケジュール

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
ソフト		企業誘致活動（PR資料作成）					
ハード		整備方針決	測量・地質	設計	用地購入	造成工事	
概算事業費	258,000 千円(用地購入分)						

③ 駅前市有地の土地利用

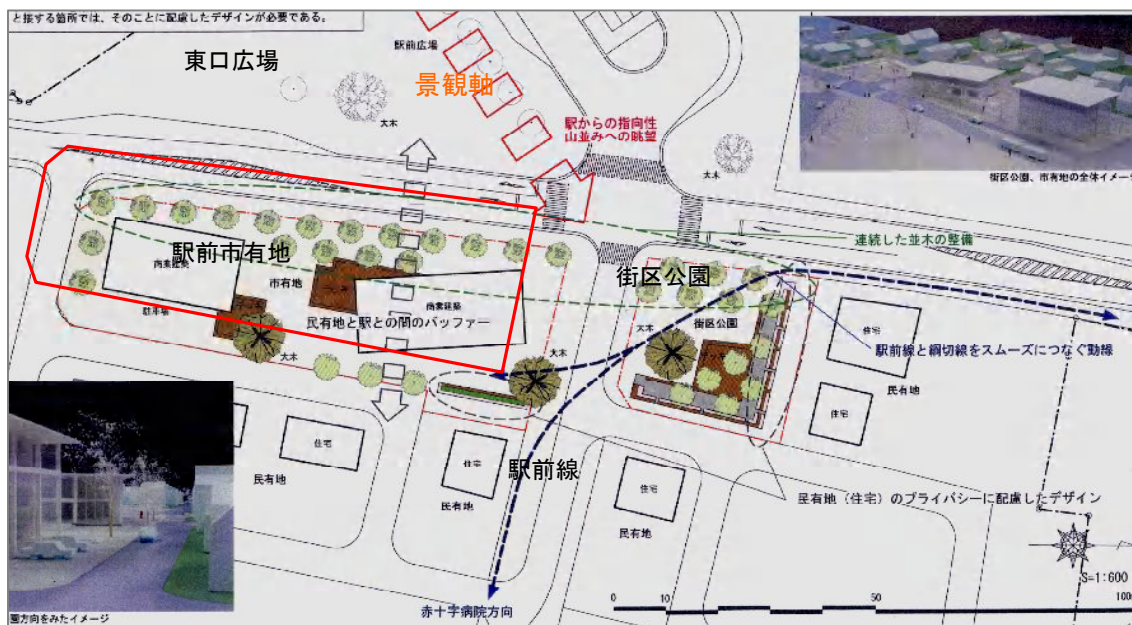
駅前市有地（約 3,000 m²）については、新幹線駅前という優位な立地条件を生かし商業を営む者が進出できる用地とします。市ではこの土地を駅前空間の重要な場所として位置づけているため「土地の細分化・転売による乱開発防止」や「良好な景観の創出」・「適正な業種の立地」など土地利用のマネジメントが必要との認識から、当面土地を売却するのではなく土地所有者として開発に係わっていくこととします。そのため一定程度の条件（建築物形態意匠条件、撤退時の建物の取り扱いなど）をつけながら、市内外の出店希望者に土地の貸付を行い駅前商業の発展を促します。市と商業者の役割分担イメージは以下のとおりとします。

	民間商業者（参加希望者）	飯山市
財産等区分	建物所有者・土地の管理運営	土地所有者
ソフトマネージメント （官民協働）	建物と外構の一体設計 管理運営の検討（協定等） イベント協力	建物と外構の一体設計 貸し付け条件整理 借地料の徴収
ハード整備	店舗建設	駐車場、外構工事

◆ 駅前市有地計画平面図（案）

駅前都市空間コンセプト

駅前空間は、公共空間としての東口広場で完結した『しつらえ』では到底実現できないものです。駅前広場にたつ人々の目には当然ながら駅前市有地（地区計画:A地区）、街区公園などの公共空間、民有空間、背後の山並みすら映り込む。駅前広場のしつらえを引き継ぎつつも、後方に広がる民有地への緩やかな連携を促す『しつらえ』が駅周辺の公共空間には必要です。

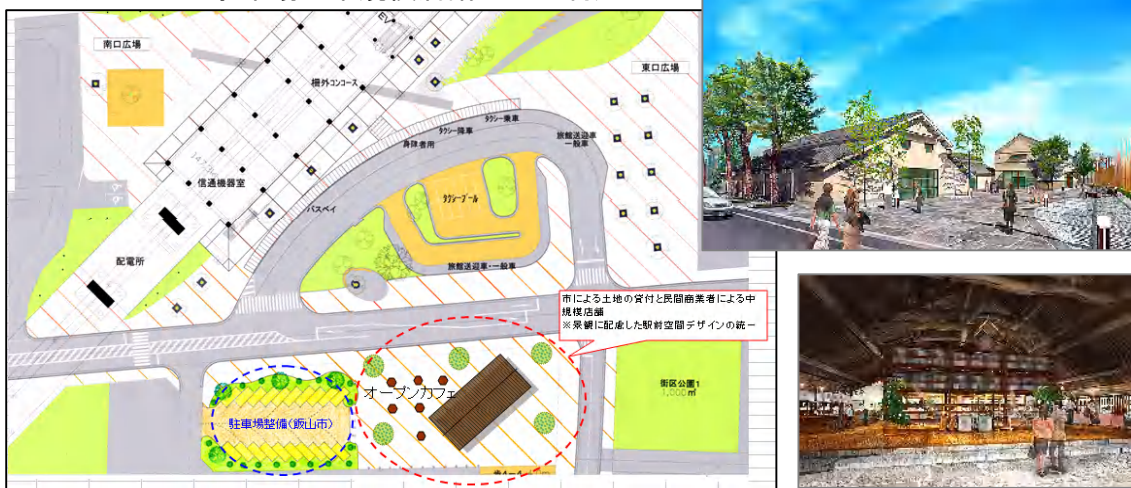


<ケース1> 駐車場+小規模店舗集合型土地利用



特徴：商業規模により店舗の規模が各々自由に設定できる。

<ケース2> 駐車場+中規模店舗型土地利用



特徴：商業者が出資しあいながら一つの店舗内で営業する。

◆駅前市有地土地利用スケジュール

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
ソフト		視察・調査	条件整理	整備方針	出店者公募・選定・協議会		運営
ハード					調査・設計	駐車場工事	建築・外構
概算事業費	57,000 千円						

④ その他の土地の活用

その他の土地の活用については、現段階では課題の整理に留めます。

(ア) 市営金山住宅団地

現在、改築計画が進められていますが他の場所への建て替えを進め、跡地は周辺の住宅地との調和や民間の開発需要などから、民間あるいは土地開発公社による住宅用地として開発を進めます。ここに至る道路の整備は、現道の改良拡幅等で進めます。

(イ) 駅前民有地

この大規模民有地は、駅前のみならず中心市街地の商業動向にも大きな影響をもたらす商業ポテンシャルが高い土地です。

(ウ) 雪と寺の町シンボル広場

在来線飯山駅の移転統合により、駅利用者や観光客の利用は減少すると思われます。既存ストックとしての緑地・公園としての利用を検討します。

(エ) 第一中学

中学校統合後の動向に注視していき、場合によっては土地利用の転換（住宅地）を図ることも考えられます。

(オ) 金山・北畑付近の農地

市街地の南端に当たり、新幹線開業後の動向を見ながら、必要に応じて住宅地として整備することも考えられます。

(カ) 北畑交差点周辺農地

新幹線開業後の動向を見ながら、的確な道路配置によって住宅地として整備することも考えられます。

土地利用全体スケジュール

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27～
1) 駅西線の整備		→						
2) 駅西田中地籍の企業向け分譲		→						
3) 駅前市有地の商業向け貸付		→						
概算事業費	651,500 千円							

3 回遊性のあるまちづくり、 観光施策・機能の充実

3 回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実

- (1) 回遊性のあるまちづくり、観光施策・機能の充実部会においては、北陸新幹線飯山駅開業に向けた「回遊性のあるまちなか観光」「回遊性のある飯山市観光」「広域観光連携の取組」について検討しました。
- (2) アクションプラン策定にあたり、市民、観光事業者及び行政が協働して「観光まちづくり」を推進するための「取り組むべき課題」を整理し、それぞれの目標を定めてアクションプランを策定しました。

① 取り組むべき課題

- (ア) 観光資源の整備充実
- (イ) 修景によるまちづくり
- (ウ) 受け入れ態勢の整備
- (エ) 情報の発信
- (オ) 広域観光連携の取組

② 目標

(ア) 回遊性のある「まちなか観光」

観光の核を創出し、飯山の四季を感じさせる花の演出により回遊性のあるまちを目指します。

(イ) 回遊性のある「飯山市観光」

観光の核を磨き、観光商品の充実により回遊性のある「飯山市観光」の展開を目指します。

(ウ) 広域観光連携の取組

上信越高原の観光ゲートウェイとして、広域観光の連携強化を推進するとともに、広域二次交通について検討します。

回遊性のある飯山市観光

取り組むべき課題

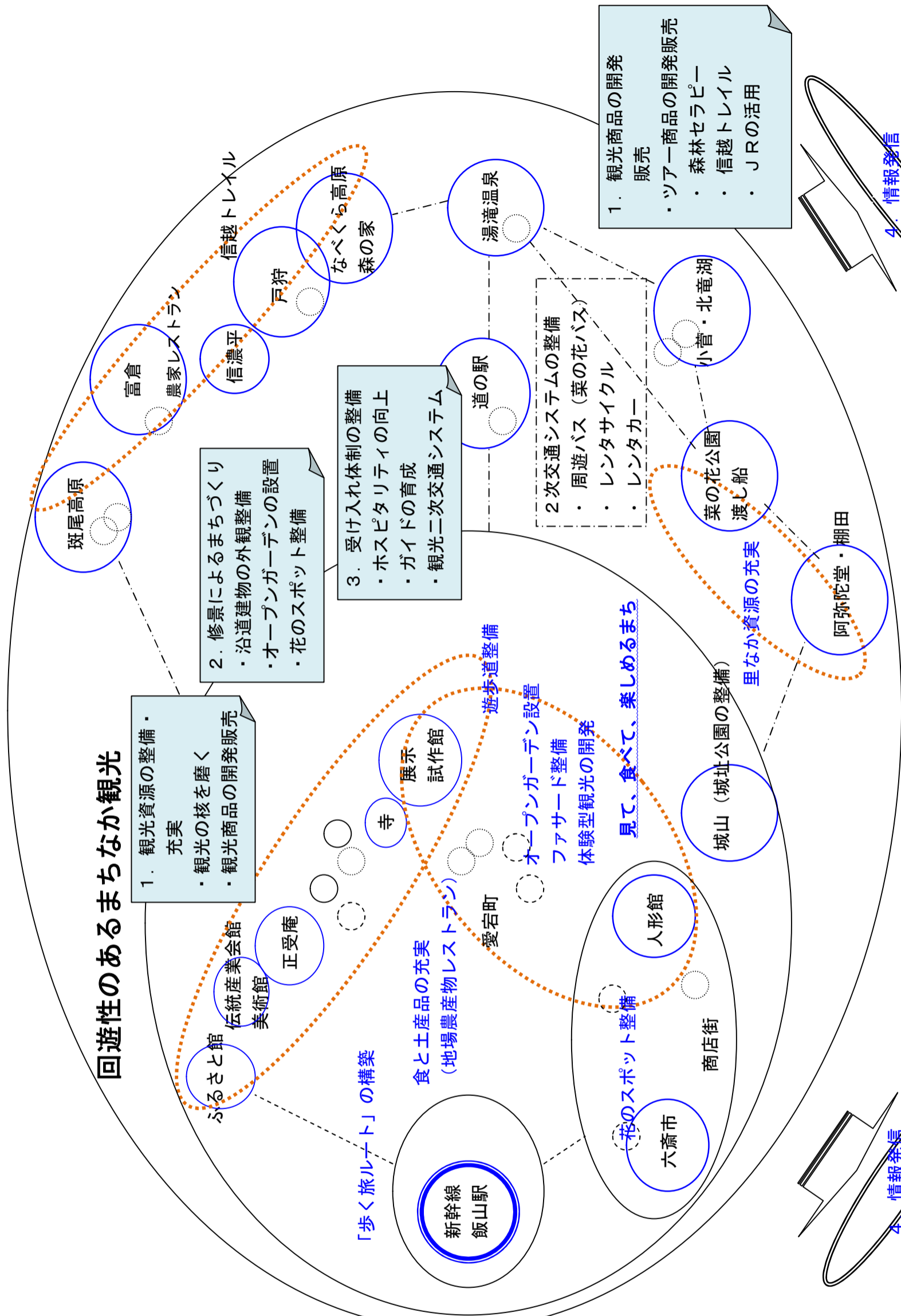
1. 観光資源の整備充実
 ・観光の核を磨く
 ・観光商品の開発

2. 修景によるまちづくり
 ・まち並、里並み、山並みの修景
 ・風景街道の整備

3. 受け入れ体制の整備
 ・ホスピタリティの向上
 ・観光ガイド体制の充実
 ・二次交通整備
 ・外国人への対応

4. 情報の発信・誘客
 ・観光情報の高度化
 ・ITによる情報提供
 ・誘客キャンペーン

5. 観光広域連携の取組
 ・広域連携組織の検討
 ・観光広域連携事業の展開
 ・広域交通アクセス整備



観光まちづくりから地域の発展へ

取り組むべき課題

1. 広域観光連携協議会発足

- ・広域連携組織の発足
- ・観光広域連携事業の展開

2. 新幹線飯山駅を核とした広域観光振興対策の検討

- ・広域観光連携のあり方
- ・共通テーマによる観光振興の検討

3. 二次交通検討

- ・新幹線飯山駅を基点とした二次交通対策
- ・広域交通アクセス整備

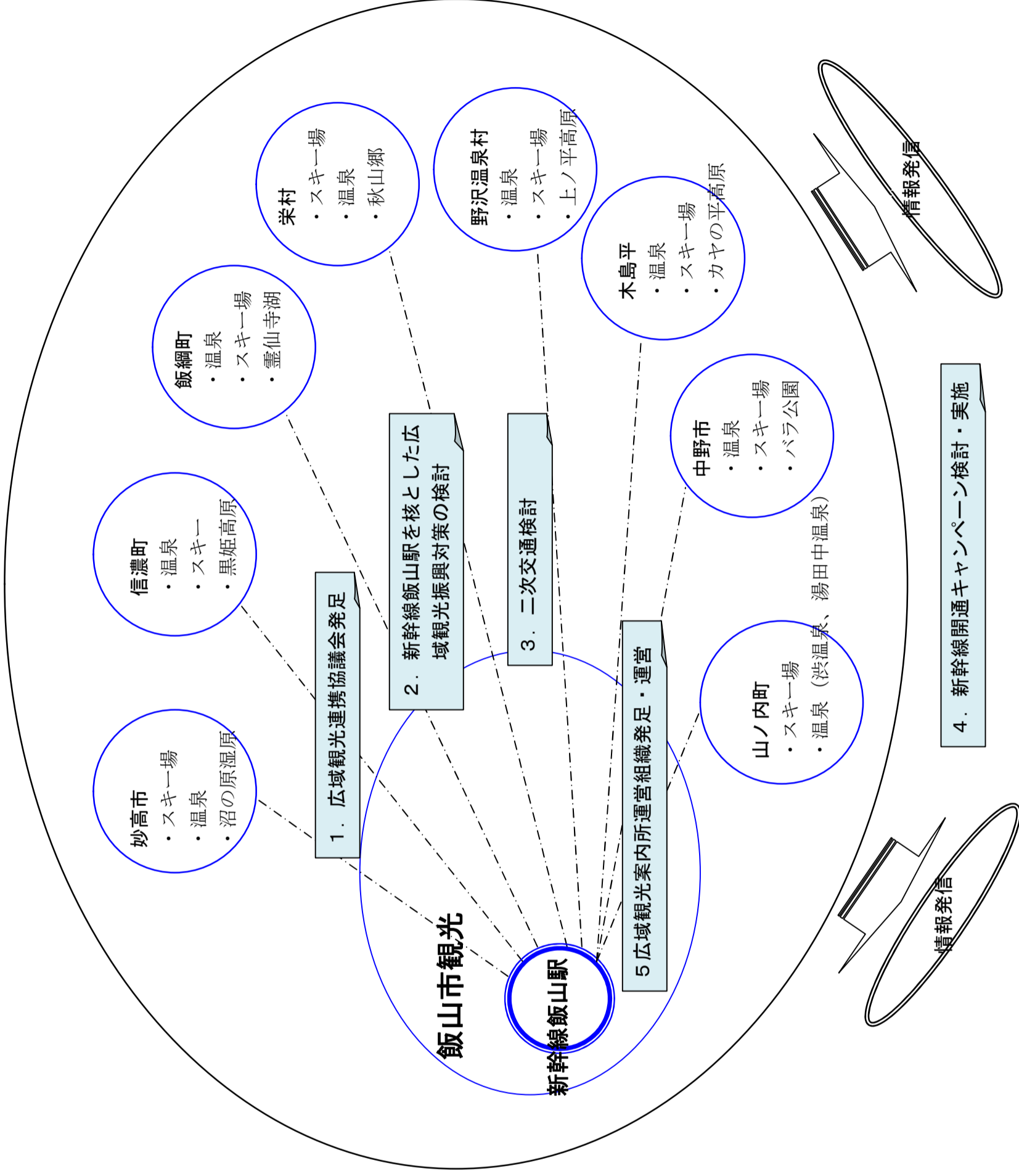
4. 新幹線開通キャンペーン検討・実施

- ・新幹線飯山駅を核とした北信州～上信越地域観光PR
- ・共通テーマによる観光キャンペーンの実施等

5 広域観光案内所運営組織発足・運営

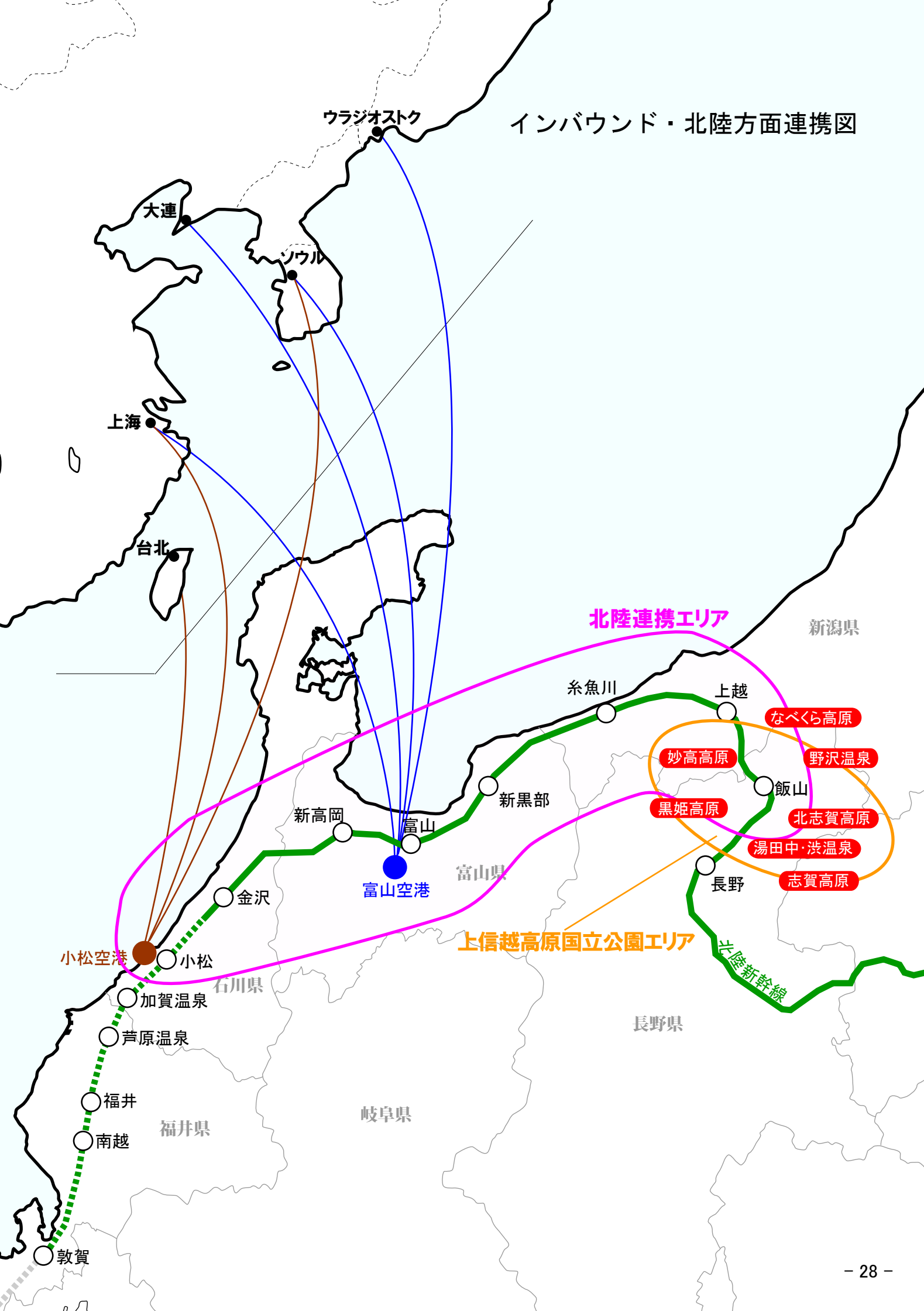
- ・飯山駅広域観光案内所の運営組織及び運営方式の検討
- ・案内所運営

広域観光連携の取組



北信州～上信越地域の観光振興及び地域の活性化

インバウンド・北陸方面連携図



広域観光連携協議会(仮称)について

1 現状と北陸新幹線飯山駅開業による広域観光連携

平成 26 年度に開業を予定している北陸新幹線飯山駅は、上信越高原国立公園エリアの広域観光ゲートウェイ（玄関口）として、都会からの移動時間の短縮により旅人を増やす観光振興・地域活性化の大きな好機である一方で、日帰りや通過客が増え、宿泊客が逆に減ってしまうことにもなりかねない“両刃の剣”とも言えます。

本地域には、高原・自然・温泉・日本の原風景など豊富な観光資源がありますが、現状のままの市町村単位での観光商品では、新幹線駅として並ぶ金沢、富山、長野等の観光地と比較したときに埋没してしまう恐れもあります。

このため、新幹線飯山駅開業を見据えた本地域一体による広域観光連携の取り組みにより、新幹線飯山駅により多くの新幹線が停車するよう働きかけるとともに、観光地としての魅力を向上し観光振興及び地域活性化を図る必要があります。

2 広域観光連携に関わる提案

- ・新幹線飯山駅利用圏域市町村の自治体が一丸となって誘客を図れる広域的連携組織が必要と考えます。
- ・上記組織は新幹線飯山駅開通という大きな契機に特化した組織であることが望ましいと考えます。
- ・新幹線飯山駅開通に伴う駅利用圏域一体の地域を PR するための企画・商品作り及び誘客等を行います。

3 「広域観光連携協議会」(仮称) 組織提案

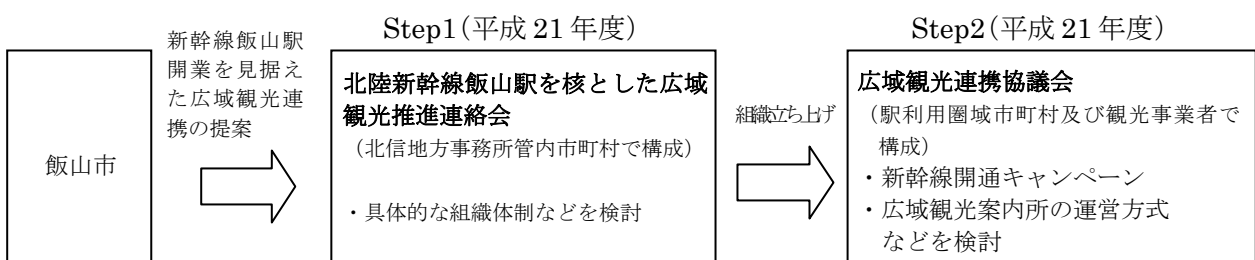
北陸新幹線飯山駅利用圏域市町村は、中野市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村、妙高市、信濃町、飯綱町、飯山市の 3 市 3 町 3 村と想定されますが、現状の広域観光組織では駅利用圏域を統括した広域観光組織は存在しません。

については、新幹線飯山駅開業を見据えた広域観光組織「広域観光連携協議会」(仮称) (Step2) を、新たに組織する必要があると考えます。

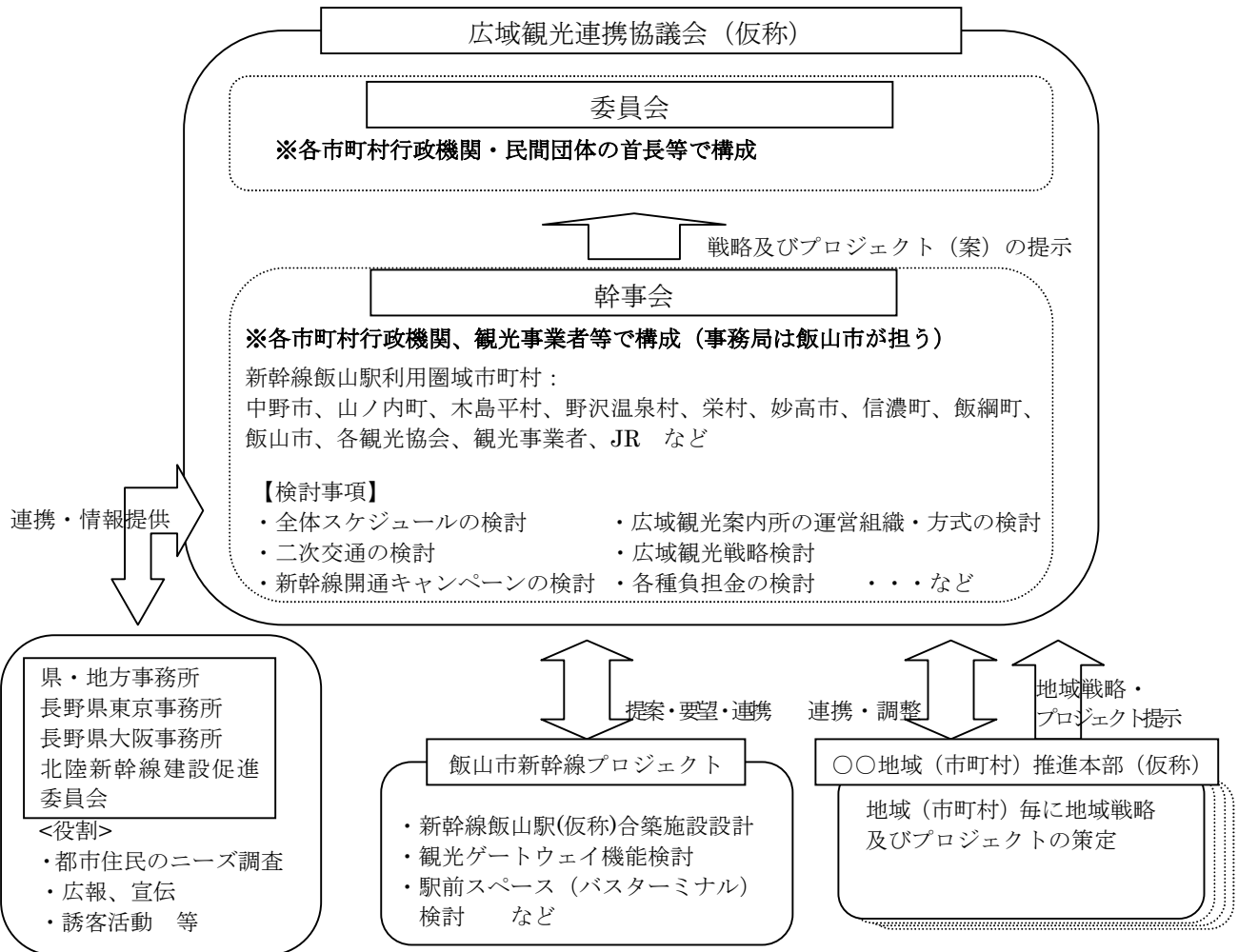
上記組織を立ち上げるにあたり、北信地方事務所管内市町村にて「北陸新幹線飯山駅を核とした広域観光推進連絡会」(仮称) (Step1) により、具体的な組織体制等について検討を行います。

また、既存の各広域観光組織については、上記組織と連携し、新幹線飯山駅開業に向けて観光振興促進を図ります。

4 「広域観光連携協議会」(仮称) 発足までの流れ



Step 2 「広域観光連携協議会」組織図（案）



スケジュール

項 目	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
北陸新幹線飯山駅を核とした 広域観光推進連絡会	・発足					
広域観光連携協議会	・発足					
新幹線飯山駅を核とした 広域観光振興対策の検討						
二次交通検討						
新幹線開通キャンペーン 検討・実施		・JRデスティネーション キャンペーン		・プライベート 準備	・プライベート	・キャンペーン 実施
広域観光案内所運営方式検討						
広域観光案内所運営組織発足						
広域観光案内所運営						

広域交通（二次交通）整備について

新幹線飯山駅は上信越高原国立公園エリアの中心に位置し、観光ゲートウェイの機能が期待されています。このためには、広域観光の連携が必要であるとともに駅と各観光地を結ぶ二次交通の整備が求められます。

ここでは、広域交通アクセス整備について、開通時の利用圏域として想定される「妙高高原」、「北志賀」、「湯田中・志賀高原」、「野沢温泉」の4拠点を対象に、長野駅と上越駅との優位性比較をしました。

また、飯山駅から各観光地までの公共交通の方策を例示しました。（別図のとおり）

《前提条件》

- 1) 新幹線駅は、観光客の利用を想定し、「東京」及び「富山」からの利用を設定
- 2) 新幹線料金は、現在のJR料金体系から算出。バス料金は想定料金
- 3) 観光拠点地点まで、鉄道及びバスなど複数の手段がある場合は、移動時間が短い方を選択

①妙高高原方面へのアクセス比較

- ・東京方面からの利用は長野駅と比較して時間は同水準だが料金が500円以上高い
- ・富山方面からの利用は上越駅と比較して時間が12分、金額で600円程度差がある

妙高高原行

	駅	経路（手段）		時間(分)	金額(円)	距離(Km)
		東京	長野			
東京から	長野駅	<222.4km> 108分、7,970円 (新幹線)	長野 <37.3km> 妙高高原駅 45分、650円 (信越本線)	153	8,620	259.7
	上越駅	<281.9km> 130分、9,020円 (新幹線)	上越 <27.3km> 妙高高原駅 35分、480円 (信越本線)	165	9,500	309.2
	飯山駅	<252.3km> 120分、8,390円 (新幹線)	飯山 <28.2km> 妙高高原駅 35分、800円 (直行バス)	155	9,190	280.5
比較数値：長野駅				2	570	21

妙高高原行

	駅	経路（手段）		時間(分)	金額(円)	距離(Km)
		富山	長野			
富山から	長野駅	<169.5km> 64分、5,970円 (新幹線)	長野 <37.3km> 妙高高原駅 45分、650円 (信越本線)	109	6,620	206.8
	上越駅	<110.0km> 40分、4,920円 (新幹線)	上越 <27.3km> 妙高高原駅 35分、480円 (信越本線)	75	5,400	137.3
	飯山駅	<139.6km> 52分、5,240円 (新幹線)	飯山 <28.2km> 妙高高原駅 35分、800円 (直行バス)	87	6,040	167.8
比較数値：上越駅				12	640	31

②北志賀高原方面へのアクセス比較

- ・長野駅と比較して東京・富山方面どちらも飯山駅の優位性が高い

北志賀高原行

	駅	経路（手段）		時間(分)	金額(円)	距離(Km)
		東京	長野			
東京から	長野駅	<222.4km> 108分、7,970円 (新幹線)	長野 <37.8km> 高井富士 105分、1,300円 (急行バス冬期のみ)	213	9,270	260.2
	飯山駅	<252.3km> 120分、8,390円 (新幹線)	飯山 <14.6km> 高井富士 31分、600円 (急行バス)	151	8,990	266.9
比較数値：長野駅				-62	-280	7

北志賀高原行

	駅	経路（手段）		時間(分)	金額(円)	距離(Km)
		富山	長野			
富山から	長野駅	<169.5km> 64分、5,970円 (新幹線)	長野 <37.8km> 高井富士 105分、1,300円 (急行バス冬期のみ)	169	7,270	207.3
	飯山駅	<139.6km> 52分、5,240円 (新幹線)	飯山 <14.6km> 高井富士 31分、600円 (急行バス)	83	5,840	154.2
比較数値：長野駅				-86	-1,430	-53

③湯田中・志賀高原（蓮池）方面へのアクセス比較

- ・東京方面からの利用は長野駅と比較して概ね同水準
- ・富山方面からの利用は長野駅と比較して30分程度短縮

湯田中駅行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
東京から	長野駅	東京 <222.4km> 108分、7,970円 (新幹線)	長野 <33.2km> 45分、1,230円 (長野電鉄 特急)	湯田中駅	153	9,200	255.6
	飯山駅	東京 <252.3km> 120分、8,390円 (新幹線)	飯山 <17.9km> 30分、600円 (直行バス)	湯田中駅	150	8,990	270.2
比較数値：長野駅					-3	-210	15

湯田中駅行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
富山から	長野駅	富山 <169.5km> 64分、5,970円 (新幹線)	長野 <33.2km> 45分、1,230円 (長野電鉄 特急)	湯田中駅	109	7,370	202.7
	飯山駅	富山 <139.6km> 52分、5,240円 (新幹線)	飯山 <17.9km> 30分、600円 (直行バス)	湯田中駅	82	5,840	157.5
比較数値：長野駅					-27	-1,530	-45

志賀高原蓮池行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
東京から	長野駅	東京 <222.4km> 108分、7,970円 (新幹線)	長野 <44.3km> 70分、1,600円 (急行バス)	蓮池	178	9,570	266.7
	飯山駅	東京 <252.3km> 120分、8,390円 (新幹線)	飯山 <31.1km> 49分、1,000円 (直行バス)	蓮池	169	9,390	283.4
比較数値：長野駅					-9	-180	17

志賀高原蓮池行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
富山から	長野駅	富山 <169.5km> 64分、5,970円 (新幹線)	長野 <44.3km> 70分、1,600円 (急行バス)	蓮池	134	7,570	213.8
	飯山駅	富山 <139.6km> 52分、5,240円 (新幹線)	飯山 <31.1km> 49分、1,000円 (直行バス)	蓮池	101	6,240	170.7
比較数値：長野駅					-33	-1,330	-43

④野沢温泉方面へのアクセス比較

- ・長野駅と比較して東京・富山方面どちらも飯山駅の優位性が高い

※越後湯沢～野沢温泉間のバスは長野新幹線開業に伴い廃止となっているが参考例示

野沢温泉行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
東京から	長野駅	東京 <222.4km> 108分、7,970円 (新幹線)	長野 <49.9km> 80分、1,400円 (急行バス)	野沢温泉	188	9,370	272.3
	越後湯沢駅	東京 <199.2km> 72分、6,490円 (新幹線)	越後湯沢 <58.6km> 130分、1,800円 (直行バス)	野沢温泉	202	8,290	257.8
	飯山駅	東京 <252.3km> 120分、8,390円 (新幹線)	飯山 <13.2km> 40分、600円 (路線バス)	野沢温泉	160	8,990	265.5
比較数値：長野駅					-28	-380	-7
比較数値：越後湯沢駅					-42	700	8

野沢温泉行

		経路（手段）			時間(分)	金額(円)	距離(Km)
富山から	長野駅	富山 <169.5km> 64分、5,970円 (新幹線)	長野 <49.9km> 80分、1,400円 (急行バス)	野沢温泉	144	7,370	219.4
	飯山駅	富山 <139.6> 52分、5,240円 (新幹線)	飯山 <13.2km> 40分、600円 (路線バス)	野沢温泉	92	5,840	152.8
比較数値：長野駅					-52	-1,530	-67

広域交通アクセス整備(案)



No.	路線名	事業者	運行経路	距離 (km)	所要時間 (片道:分)	運行本数 (往復)	運賃 (円)	バス台数	利用者数 (人)	運行費用 (年:千円)	運行収益 (年:千円)	損益 (年:千円)
①	温井線	長電バス	飯山駅～温井	15.3	36	6	670	1	20,430	17,750	4,787	-12,963
②	小境線	長電バス	飯山駅～戸狩野沢温泉駅	13.1	30	6	470	1	13,980	16,506	4,450	-12,056
③	野沢温泉線	長電バス	飯山駅～野沢温泉	13.2	40	12	600	3	84,774			
④	斑尾線	飯山市	飯山駅～斑尾高原ホテル	12.9	30	5	500	1	18,148	9,500	4,300	-5,200
⑤	合庁線	長電バス	飯山駅～中野駅	17.7	46	7	600	2	18,943	13,855	4,610	-9,245
⑥	中野木島線	長電バス	木島駅～中野木島線	14.3	35	15	600	3	126,089			
⑦	急行野沢温泉線	長電バス	長野駅～野沢温泉	49.9	80	5	1,400	2				
⑧	急行志賀高原線	長電バス	長野駅～蓮池	44.3	70	11	1,600	3				
⑨	長野線	長野電鉄	長野駅～湯田中	33.2	(特急) 45	24	1,230					
⑩	信越本線	JR	長野駅～妙高高原	37.3	45	18	650					
⑪	信越本線	JR	脇野田(上越)駅～妙高高原	27.3	35	15	480					

No.	路線名	事業者	運行経路	距離 (km)	所要時間 (片道:分)	運行本数 (往復)	運賃 (円)	バス台数	運行費用① (年:千円)	運行費用② (年:千円)
⑫			飯山駅～森の家	22.2	56(※1)	9		2	30,587	53,049
⑬			飯山駅～野沢温泉	13.2	40(※1)	12		3	25,664	42,471
⑭			飯山駅～斑尾～妙高高原	25.9	60(※1) 51(※2) 43(※3)	9		2	35,352	61,557
⑮			飯山駅～高速～妙高高原	28.2	35(※3)	9		2	38,314	66,846
⑯			飯山駅～中野	13.4	34(※1)	15		3	31,759	53,356
⑰			飯山駅～木島平～湯田中	23.8	54(※1) 39(※3)	9		2	32,648	56,728
⑱			飯山駅～木島平～蓮池	37.1	74(※2) 62(※3)	9		3	50,774	87,311
⑲			飯山駅～R117R292～湯田中	17.9	42(※1) 30(※3)	9		2	25,050	43,161
⑳			飯山駅～R117R292～蓮池	31.1	65(※2) 49(※3)	9		3	43,048	73,514

運行費用① H20年度 斑尾線 *。あたり単価196円
 運行費用② H20年度 長電バス *。あたり単価350円

※1 通常の路線バスによる想定時間、法定速度での実証運行時間に1.4を乗じた数字。③野沢温泉線を参考とした。
 ※2 目的地の途中、降車のみ可能な急行路線バス想定時間。妙高高原方面は急行野沢温泉線を参考、蓮池方面は急行志賀高原線を参考とした。
 ※3 目的地までの直行運行。法定速度による実証運行時間。

各駅発比較

行き先	出発地	路線名	種類	距離 (km)	所要時間 (分)	運賃 (円)
妙高高原	飯山駅	⑮最速ルート	直行バス	想定 28.2	35	
妙高高原	飯山駅	⑭斑尾経由	直行バス	想定 25.9	43	
妙高高原	長野駅	⑩信越本線	鉄道	既存 37.3	45	650
妙高高原	上越駅	⑪信越本線	鉄道	既存 27.3	35	480

各駅発比較

行き先	出発地	路線名	種類	距離 (km)	所要時間 (分)	運賃 (円)
野沢温泉	飯山駅	③野沢線	路線バス	既存 13.2	40	600
野沢温泉	長野駅	⑦急行野沢線	急行バス	既存 49.9	80	1,400

各駅発比較

行き先	出発地	路線名	種類	距離 (km)	所要時間 (分)	運賃 (円)
湯田中	飯山駅	⑰最速ルート	直行バス	想定 17.9	30	
湯田中	飯山駅	⑱木島平経由	直行バス	想定 23.8	39	
湯田中	長野駅	⑨長電長野線	鉄道	既存 33.2	45	1,230

各駅発比較

行き先	出発地	路線名	種類	距離 (km)	所要時間 (分)	運賃 (円)
志賀高原(蓮池)	飯山駅	⑳最速ルート	直行バス	想定 31.1	49	
志賀高原(蓮池)	飯山駅	⑱木島平経由	直行バス	想定 37.1	62	
志賀高原(蓮池)	長野駅	⑧急行志賀高原	急行バス	既存 44.3	70	1,600

回遊性のあるまちづくり スケジュール

区分	項目	内容	年度別スケジュール						当面の具体的な進め方、 取り組み体制	適用事業		
			H20	H21	H22	H23	H24	H25			H26	
1	(1) 観光資源の整備充実	<ul style="list-style-type: none"> ふるさと感の創出 寺町、ふるさと館、飯山美術館など 寺めぐり遊歩道の拡幅整備 寺めぐり遊歩道の整備 神明町妙尊寺～大聖寺までの新規遊歩道の設置 案内サインの整備 市内街地回遊性のための案内サイン・誘導サインの整備(外国人への対応含む) 飯山城址公園の整備 公園内の周遊コースの整備 飯山城の歴史展示 人形館と連携した土産品の販売 情報拠点としての活用 飯山仏壇伝統工芸(蒔絵、金ばく押し、彫金)などの体験施設としての活用 観光施設整備補助金(1/3、限度額1,000千円) 駐車場整備 歩く旅ルート 外国人への対応 										
				設計		整備						管理学習課・観光課
				設計		整備						観光課
				設計		整備						観光課
				設計		整備						都市計画課
				計画設計		整備						人形館との調整をする中で活用方法について検討(商工課・観光課)
												観光課
												農林課
												都市計画課
			2	(2) 観光商品の開発販売	<ul style="list-style-type: none"> 歩く旅ルート構築 体験型商品の開発 雪まつり等の充実 市内街地を2時間で回れる散策ルート等のツアーの商品化 体験メニュー(蒔絵、金箔押し、彫金)の確立 座禅・写経を利用した体験メニューの確立 雪まつりを利用したツアー商品の開発 森林セラピー、信越トレイルなど、健康・癒しをテーマにした観光商品の充実 千曲川を利用した観光商品の開発(フットパスを含む) IRとタイアップした観光商品の開発、各駅の活用 雪の観光商品の開発 							
	モニターツアーの実施											観光協会
	モニターツアーの実施											観光協会
	モニターツアーの実施											観光協会
												観光協会
												観光協会
												観光協会
												観光協会
												観光協会
												観光協会
3	(3) 「食」と土産品の充実	<ul style="list-style-type: none"> 商品開発支援 農産物を生かしたレストラン 和風スイーツの充実 土産品、「食」の開発支援 施設整備補助金(1/3、限度額1,000千円) 市内の和菓子を楽しめる喫茶の設置 										
												商工課
												商工課
												商工課
												商工課

回遊性のあるまちづくり スケジュール

区分	項目	内容	年度別スケジュール							当面の具体的進め方、 取り組み体制	適用事業		
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26				
2	修景による魅力づくり	<ul style="list-style-type: none"> 沿道建物の外観(ファサード)整備により統一したまち並みの創出 まち並み整備 アーケードの補修 市街地に花のスポット(雪と寺の町シンボル広場、飯山市公民館、雪と寺の町公園、飯山城址公園、ぶらり広場、25m道路など)整備 沿道、荒廃農地等の修景整備 見晴台、ウッドデッキ、イス等の設置 		計画	整備					観光課	(財)地域活性化センター助成事業 魅力ある商店街づくり助成事業 (ハート'10/10)		
				計画	整備						商工課		
				計画	整備						住民協議のうえ、「市街地の花スポット計画立案(都市計画課・商工課)		
				計画	整備						農林課		
											観光課		
3	受け入れ態勢の充実	(1)ホスピタリティの向上・観光ガイド体制の充実											
					視察・講習会の実施					都市計画課・観光課			
(2)二次交通	<ul style="list-style-type: none"> 市街地周遊バスの運行 レンタサイクルの設置 飯山市観光地を結ぶ二次交通 	<ul style="list-style-type: none"> 歩く旅ガイドの育成 観光ガイド体制の充実 ホスピタリティの向上 歩く旅のパンフ作成 まち並み整備 アーケードの補修 市街地に花のスポット(雪と寺の町シンボル広場、飯山市公民館、雪と寺の町公園、飯山城址公園、ぶらり広場、25m道路など)整備 沿道、荒廃農地等の修景整備 見晴台、ウッドデッキ、イス等の設置 											
飯山市観光	<ul style="list-style-type: none"> 周遊バス レンタカー タクシー シャトルバス 	<ul style="list-style-type: none"> 歩く旅ガイドの育成 観光ガイド体制の充実 ホスピタリティの向上 歩く旅のパンフ作成 まち並み整備 アーケードの補修 市街地に花のスポット(雪と寺の町シンボル広場、飯山市公民館、雪と寺の町公園、飯山城址公園、ぶらり広場、25m道路など)整備 沿道、荒廃農地等の修景整備 見晴台、ウッドデッキ、イス等の設置 											

回遊性のあるまちづくり スケジュール

区分	項目	内容	年度別スケジュール							当面の具体的進め方、 取り組み体制	適用事業	
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26			
4	情報の発信	開業記念イベント										
	開業キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> 開業にあわせて住民主体のイベント「日本のふるさと体験博(仮称)」を開催 	実行委員会 ↑		実行委員会の立ち上げ ↑		プレイベント準備 ↑	プレイベント ↑	イベント ↑	実行委員会		
	ITの活用・広告	<ul style="list-style-type: none"> ターゲットを意識した情報発信 ITの活用による最新情報を受発信 菜の花応援団の魅力アップと拡大 								実行委員会		
	チラシ・ポスター作成	<ul style="list-style-type: none"> PRのためのチラシ・ポスターの作成 									実行委員会	
	概算事業費											217,800千円

新幹線関連事業全体計画書

●一般財源等には都市交通施設整備基金を含む

事業名 (全体事業費)	17～20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	備考
	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	事業費 (一般財源等) 事業内容	
区画整理事業	補償・工事・用地取得	補償・工事	補償・工事	補償・工事	補償・工事	補償・工事				参考 A=7.7ha
駅統合整備事業 (一次統合)	基本設計等	詳細設計		移転工事	移転工事	移転工事				参考
新幹線飯山駅 合築施設整備	概略設計	基本設計	実施設計		整備	整備				エスカレーター インフォメーションセンター等 A=420㎡
西口連絡施設 整備		スラブ設計・工事				階段・EV整備				
立体駐車場関連 整備事業		用地取得	用地取得	設計・整備(1次)	設計・整備(1次)	設計・整備(1次)	整備(1次)	JR用地取得(2次)		EV等移動施設 及びトイレ含む 全300台(1次150台)
駅西広場 整備事業		用地取得	実施設計	P&R駐車場、広場整備	P&R駐車場、広場整備					融雪施設及び 緑化等環境整備 A=2.5ha
駅周辺関連 整備事業		踏切撤去・基本設計	実施設計	駅広整備(東・南)	駅広整備(東・南)					区画整理外整備 踏切撤去
駅西線整備事業	用地取得	実施設計		駅西中整備	駅西中整備	駅西北整備	駅西南整備			駅西線北L=200m 駅西線中L=200m 駅西線南L=300m
駅西用地 造成事業				用地取得		用地取得等				田中用地取得 A=1.1ha
駅前市有地 整備事業					調査・設計	駐車場工事	建築・外構			駅東市有地整備 A=0.3ha
観光資源の 整備充実		計画・設計・補助等	計画・整備	整備	整備	整備	整備			花のスポット、案内サイン 遊歩道・城山・駐車場等 観光商品の開発販売等 街並み整備
修景による まちづくり		計画	整備	整備	整備	整備	整備			花のスポット整備 歩く旅ルート整備
受入体制充実 情報発信		実行委員会立ち上げ等	受入体制整備、 キャンペーン等	受入体制整備、 キャンペーン等	受入体制整備、 キャンペーン等	受入体制整備、 キャンペーン等	受入体制整備、 キャンペーン等			ホライズラインが「育成 バンク」作成、開業キャンペーン 開発、ホライズライン作成等
二次交通		計画・ルート検討	整備							市街地周遊バス運行 レンタサイクル設置

21～28年度概算事業費
6,061,572千円
(1,787,667千円)

17～20年度事業費
2,509,660千円
(476,423千円)