

# リニア山梨県駅の立地特性について

令和4年10月21日  
山梨県

# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

- リニア山梨県駅周辺には、行政関係施設・歴史・文化施設等が立地
- また、南側には世界自然遺産の富士山や、豊かな山々が連なる八ヶ岳等、他の県にはない魅力的な観光・資源を有す

## ○リニア山梨県駅の立地環境

**八ヶ岳**

県立まさば公園から見える八ヶ岳(赤岳、権現岳など一部)

**行政関係施設**

山梨県庁舎

**研究機関**

山梨大学

**歴史・文化施設**

武田神社

**石和温泉**

木創りの宿 きこり・別館竹林庭 瑞穂

**スポーツ施設**

ヴァンフォーレ甲府(JIT リサイクルインク スタジアム)

**富士山**

三つ峠から望む富士山

至名山屋

0 1 3 5 10km

目的地凡例

- ビジネス
- 観光・レジャー
- 教育
- 交流

交通凡例

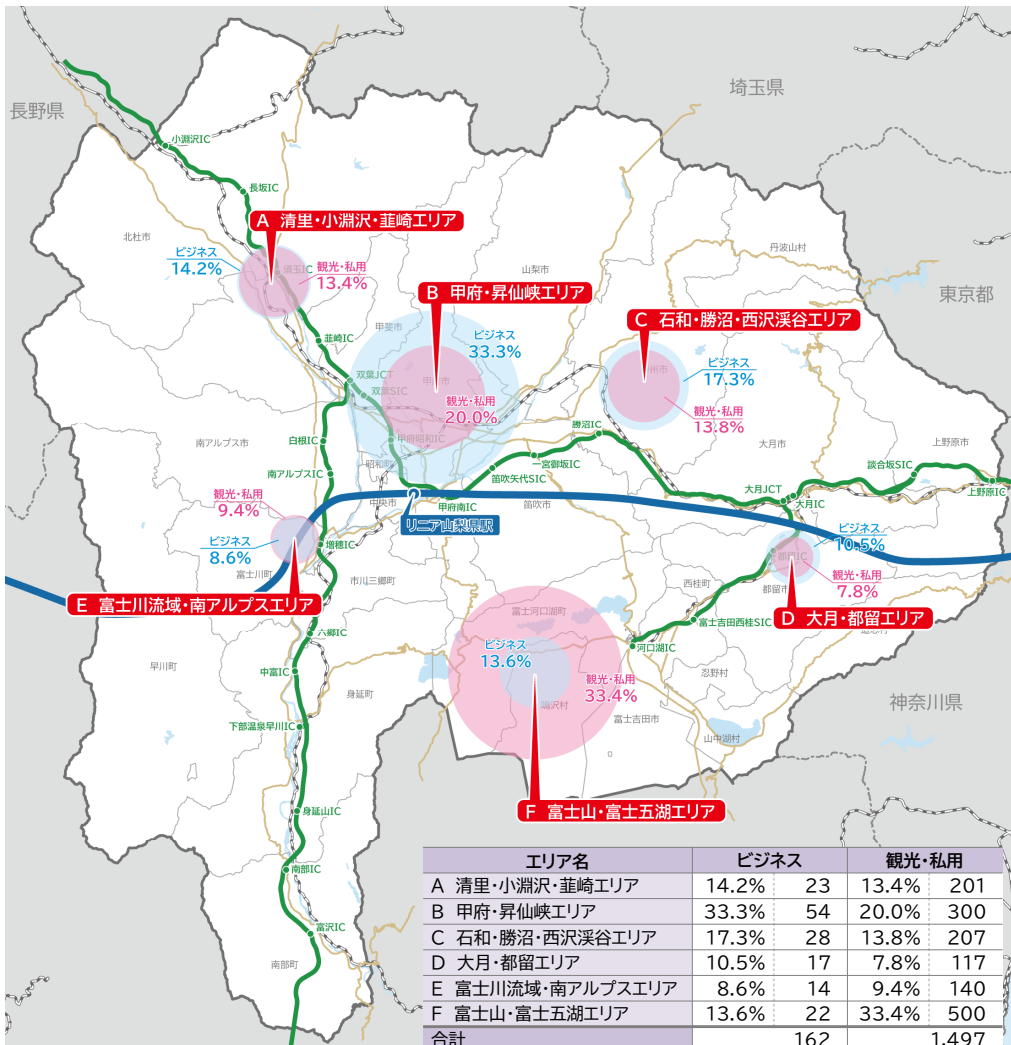
- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 県道
- その他道路
- リニア新幹線
- 鉄道

# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■ リニア山梨県駅の特徴（リニア山梨県駅に対するニーズ）

- ・リニアが連絡する首都圏及び中京圏居住者は、ビジネス目的では「甲府・昇仙峡エリア」が多く、観光・私用目的では「富士山・富士五湖エリア」への来訪が多い
- ・また、パークアンドライドやバス、タクシー等の公共交通サービスの充実や、バリアフリー、交通情報の発信施設へのニーズを確認

### <首都圏・中京圏居住者の主な来訪先>



(出典) H27年度 リニア推進課発注業務報告書を基に作成（首都圏・中京圏へのアンケート調査）

### <リニア山梨県駅の施設整備ニーズ> ※交通機能に関するものを抜粋

- ・有料駐車場を作って、パーク＆ライドが出来るようにしてほしい。
- ・各地からの路線バスが多く発着できるように、バス専用駐車場を整備してほしい。
- ・県外の人にも、不便さを感じさせない設備（が必要）
- ・タクシーやバスなど目的地への交通網
- ・リニア駅は、旅の出発地であり、目的地ではないと思う。県内各地に人を運べるように交通の便を良くしてほしい。
- ・バリアフリーに対応し、尚且つうまく施設の景観に溶け込んでいると良い。

(出典) H27年度 リニア推進課発注業務報告書を基に作成（首都圏・中京圏へのアンケート調査）

### <リニア駅前にあったら利用すると思う施設(自由回答を抜粋)>

- 電車・バスの乗り換え案内
- 交通機関の運行状況
- 県内の主要都市、観光地への交通案内
- レンタカー
- 河口湖、清里方面までの高速バス 等

(出典) H27年度 リニア推進課発注業務報告書を基に作成（ヒアリング調査）

### <リニア山梨県駅駅前・駅周辺への民間事業者進出の可能性について>

**A社**  
商業施設運営事業者

・行政に求めるものは、2次交通。リニア駅と甲府プラスその他の観光資源へのアクセス。周辺観光地へのアクセスしやすい環境整備が必要。

・周囲に何もないので、甲府とのアクセスが重要。つまり道路及び公共交通の整備。

**B社**  
ゼネコン・住宅メーカー

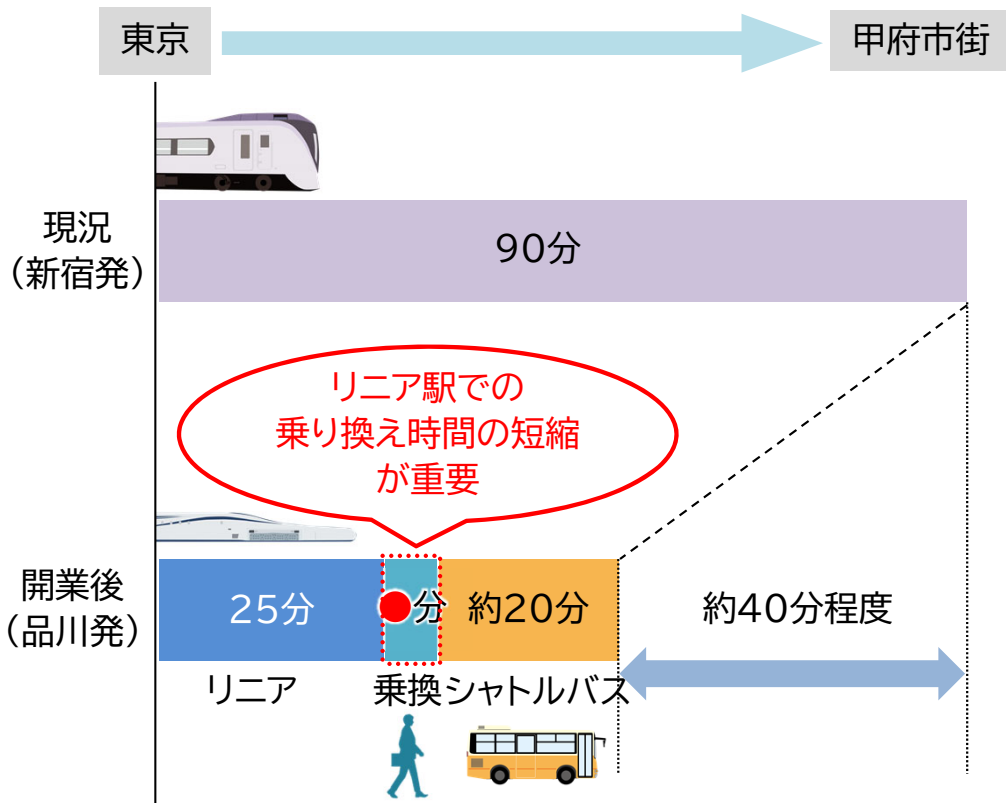
(出典) H27年度 リニア推進課発注業務報告書を基に作成（企業ヒアリング） 2

# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■リニア山梨県駅の特徴（時間短縮）

- 東京から甲府市街へのアクセス時間は開業前後では40分程度短縮するが、時間短縮効果を十分に発揮するためには、リニア山梨県駅での乗り換え時間の短縮が重要
- リニアを利用したい場面に関するアンケートでは、「移動時間を短くする必要があるとき」との回答が最多

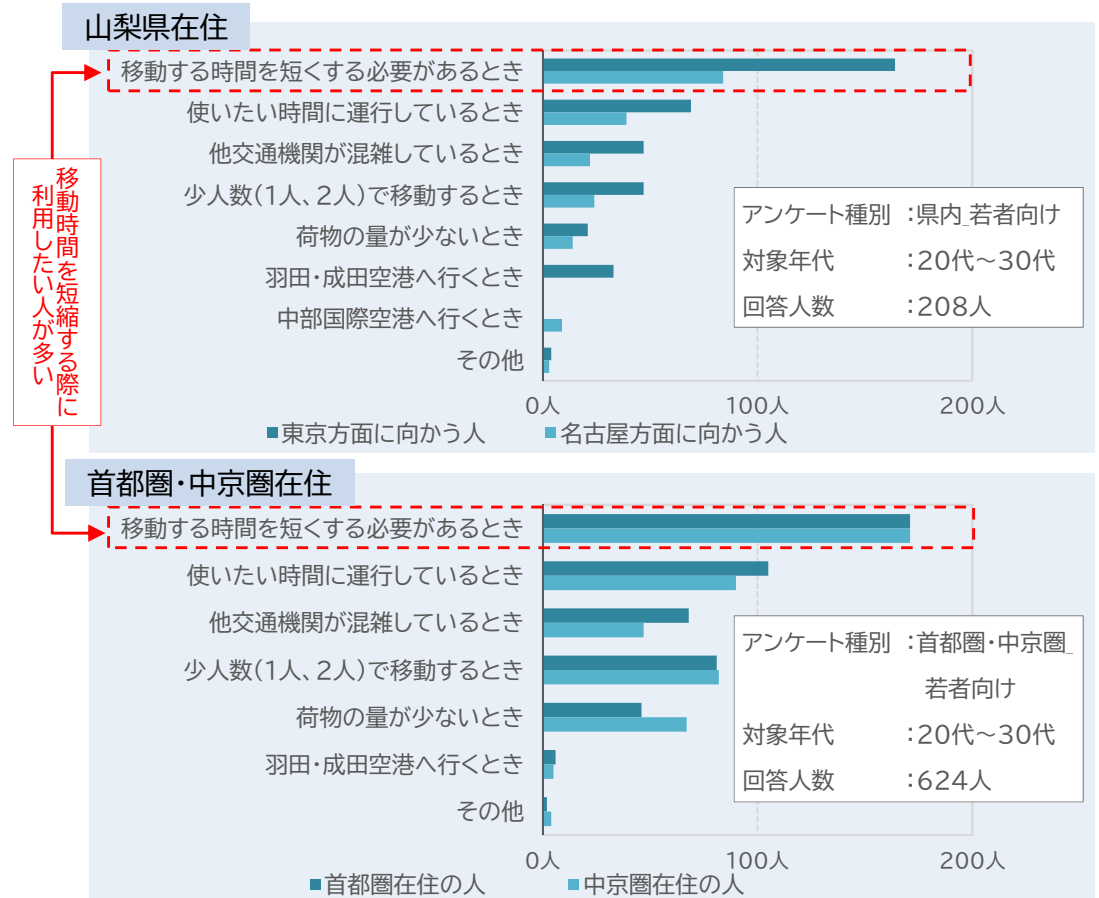
### ○東京～甲府市街地間のリニア開業前後の移動時間



※現況の所要時間は、特急あずさを使用した場合の所要時間を時刻表より算出  
 ※シャトルバス所要時間は、想定ルートをH27センサス箇所別基本表を用いて算出  
 ※H27センサス対象外区間は、地図上で距離を計測し当該箇所の規制速度を用いて算出

### ○リニアを利用をしたい場面

Q.どのような時にリニア利用をすると考えますか。(複数回答可)



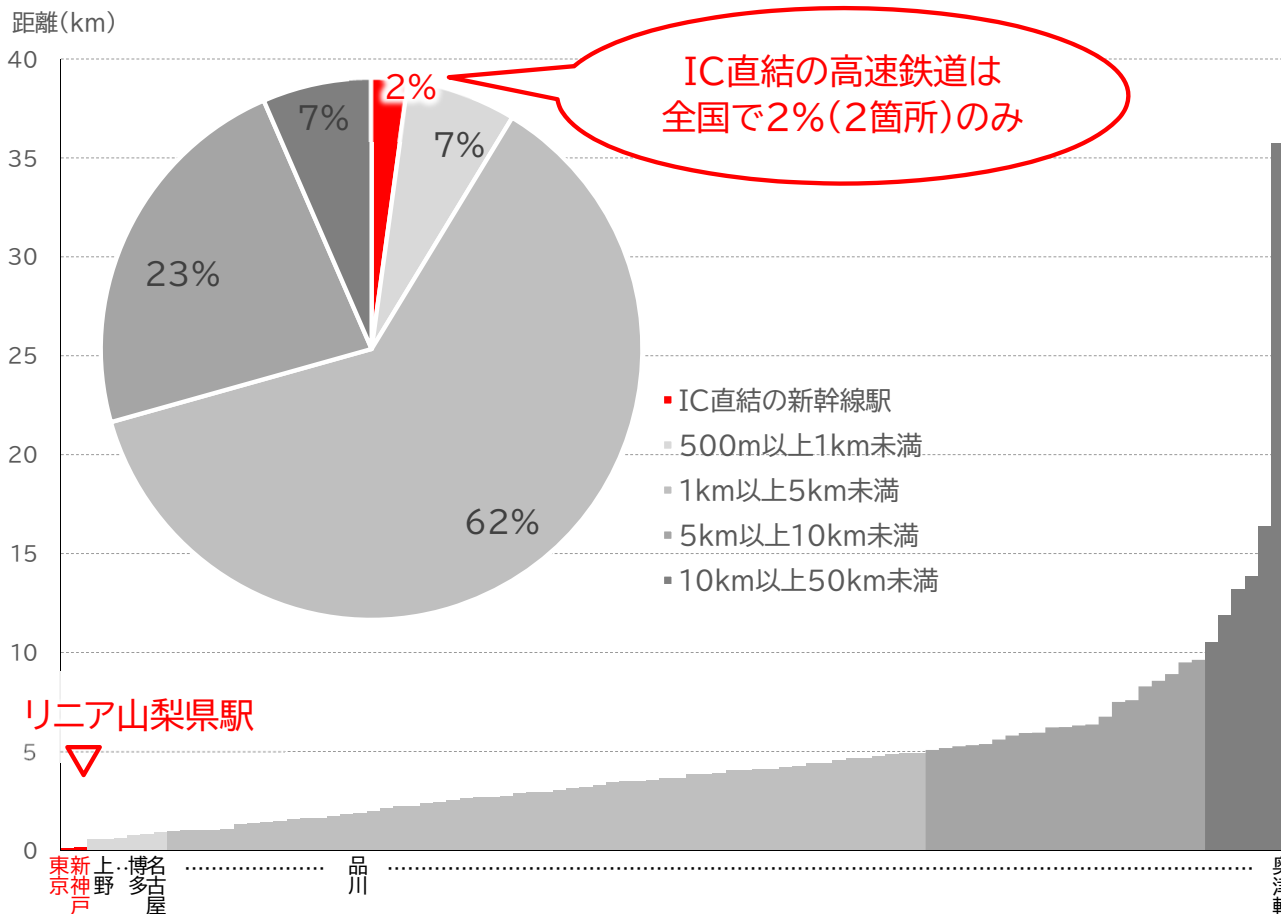
(出典) H27年度 リニア推進課発注業務報告書を基に作成

# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■リニア山梨県駅の特徴（高速道路アクセス）

- 高速道路ICと直結する高速鉄道（新幹線・リニア）駅は日本全国でも稀有であり、都市間高速道路と直結するのは日本初
- リニア山梨県駅は中央自動車道と近接した場所に位置し、甲府中央スマートICで直結するため、高速道路利用者からの立寄ニーズも想定した施設配置、整備が必要

### ○新幹線駅～高速道路IC間の距離



### ○高速道路と直結する新幹線駅（新神戸）



IC直結の新幹線駅

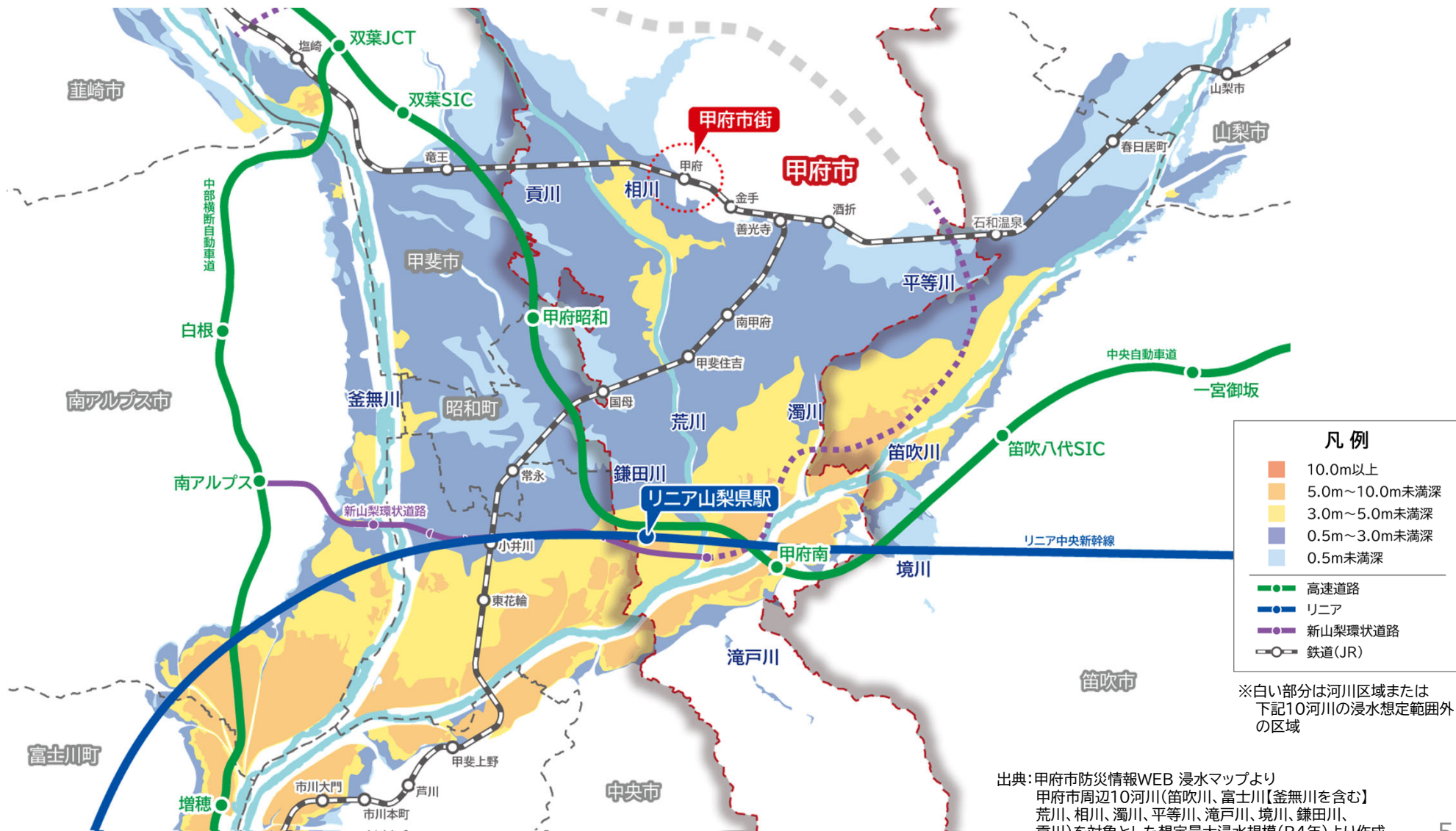
条件 ※R2年国土数値情報より高速道路時系列(R2)・鉄道時系列(R2)を加工して距離を算出  
※各新幹線駅と最も近接する高速道路ICの直線距離を算出

# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■リニア山梨県駅の特徴（防災について）

- ・リニア山梨県駅周辺は笛吹川等が流れており、甲府市内や周辺地域と比較して浸水リスクが高い状況

## ○リニア山梨県駅周辺の浸水ハザードマップ

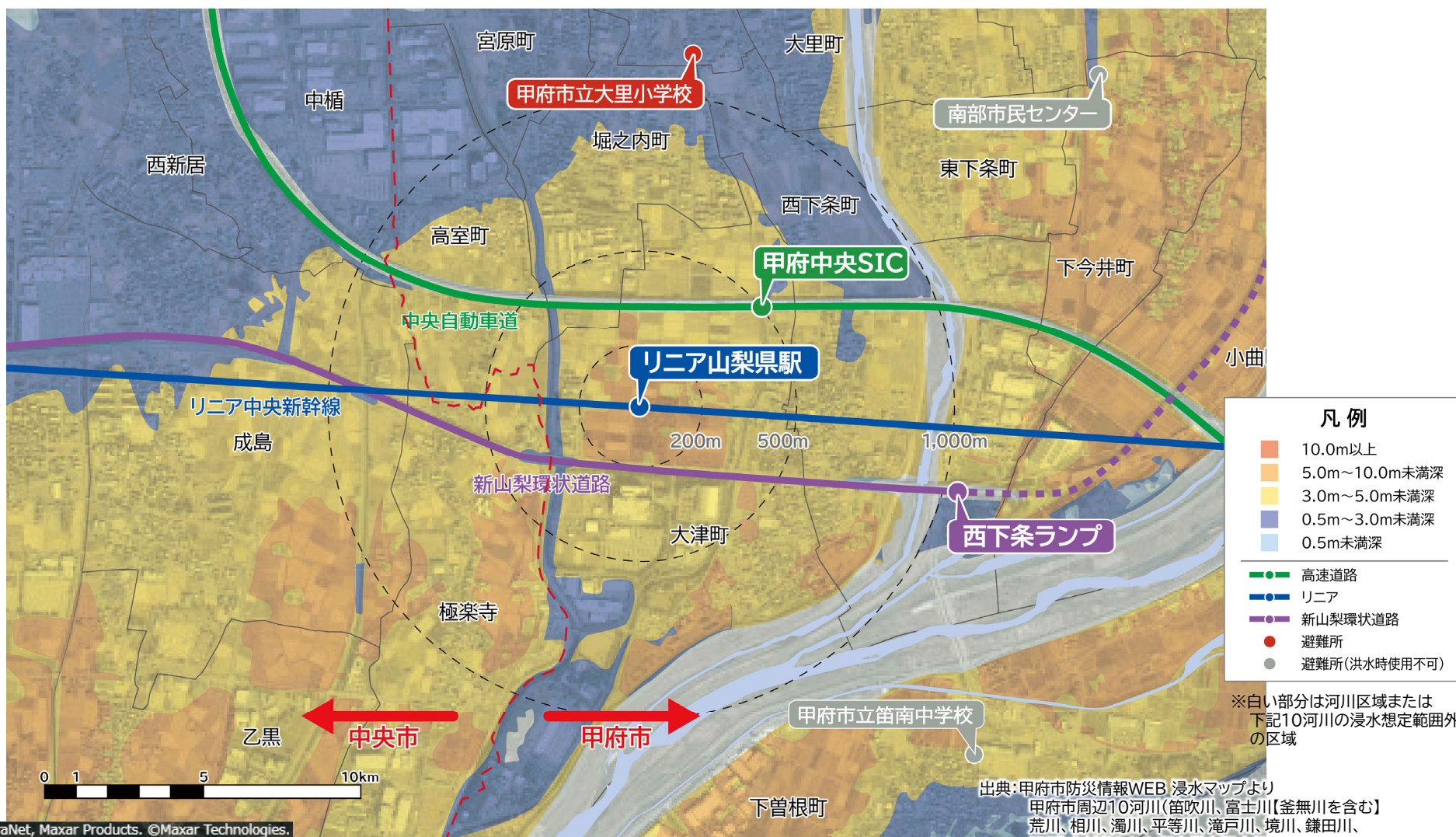


# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■ リニア山梨県駅の特徴（防災について）

- 洪水災害時に機能する避難所はリニア山梨県駅周辺に1箇所（甲府市大里小学校）のみ
- リニア山梨県駅は洪水災害時、リニア駅利用者の一時的避難場所等として機能する必要

### ○ リニア山梨県駅周辺の浸水ハザードマップ

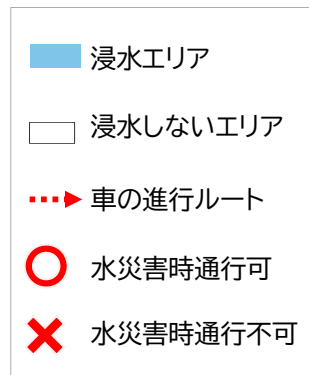
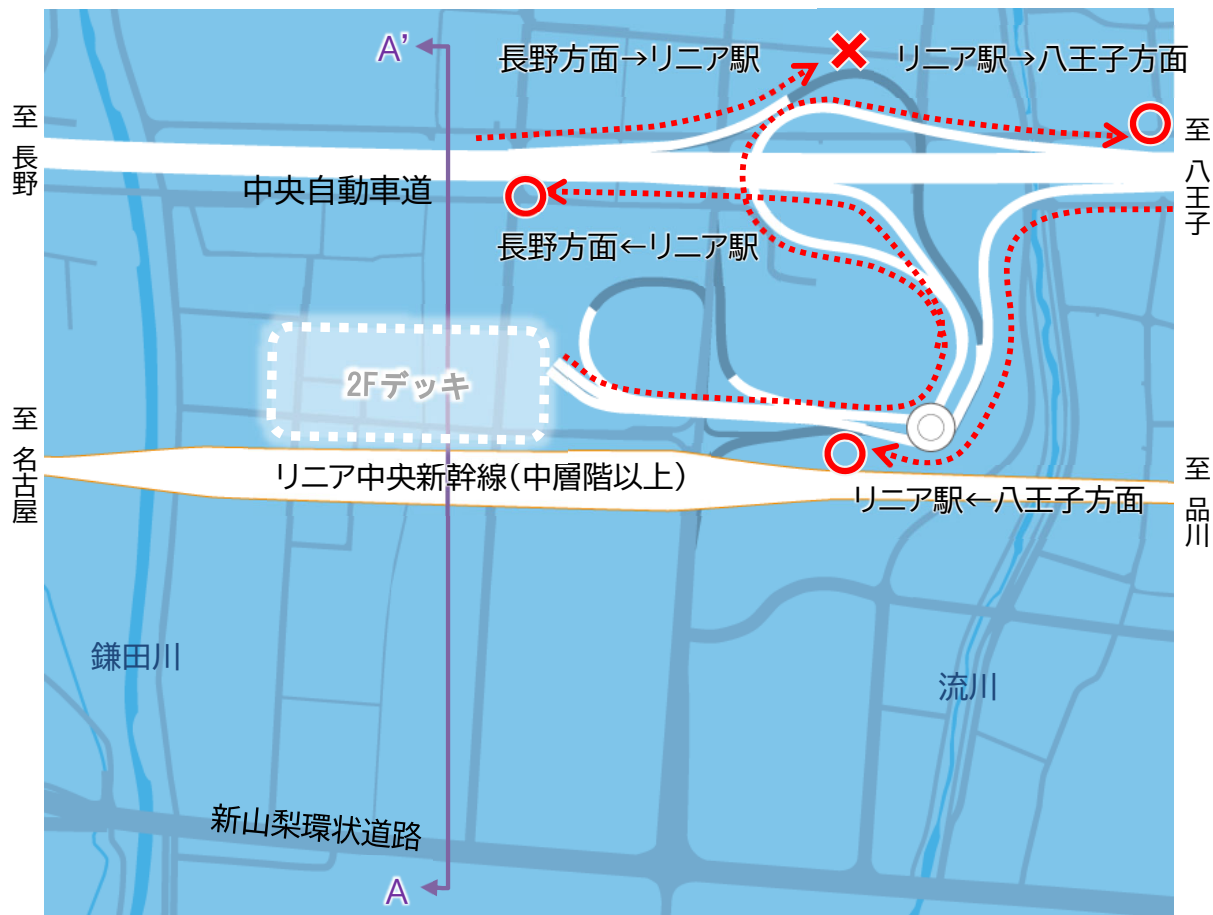


# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

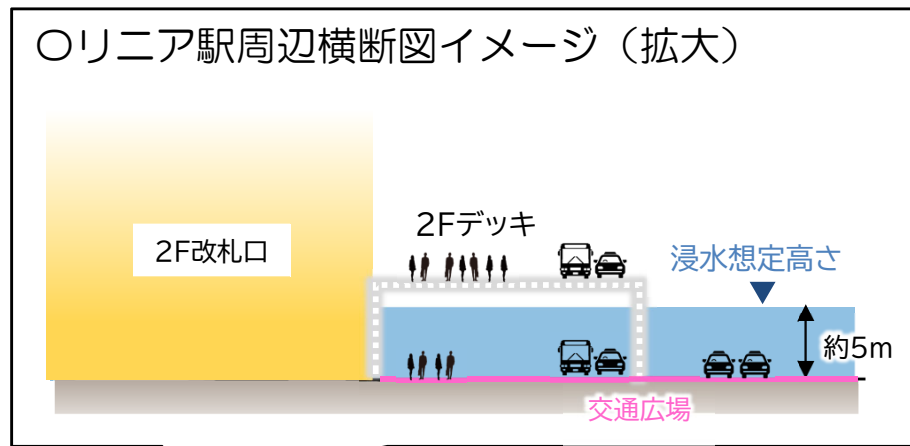
## ■リニア山梨県駅の特徴（防災について）

- リニア駅周辺では約5m程度の洪水災害が想定されており、水災害時にも浸水せずに交通結節点としての機能を発揮するためには、高さ5m以上のデッキ整備が必要

### ○リニア山梨県駅周辺の浸水ハザードマップ



ルート	浸水時の通行可否
リニア駅→八王子方面	○
長野方面→リニア駅	×
リニア駅→長野方面	○
八王子方面→リニア駅	○



### ○横断図 (A-A')





# 議事1. リニア山梨県駅の立地特性

## ■ リニア山梨県駅の特徴（県庁所在地としての賑わい）

- ・ リニア山梨県駅の利用者数や立地特性は、他の県都に立地する新幹線駅と比べると富山駅や金沢駅に類似
- ・ リニア山梨県駅では、富山駅・金沢駅の駅前広場を参考にゆとりあるオープンスペース等の整備が考えられる

背面の自然を残しつつ必要機能を整備

駅ビル等が多く立ち並ぶ都会的な雰囲気



出典:神戸市HP



出典:さいたま市HP

都会的(周辺にビル等が多く立地)

利用者数小

利用者数大

リニア山梨県駅

ゆとりのあるオープンスペースを整備

都会的な空間の中に緑を整備



出典:ほっと石川旅ねっと



出典:東京都建設局報道発表資料(2018.10.3)

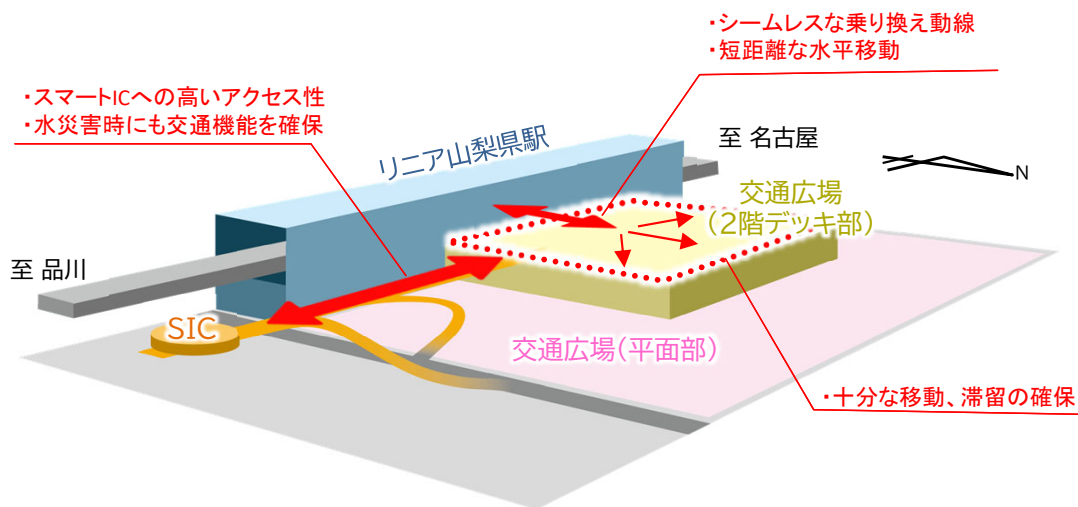
自然的(植栽・オープンスペース等を配置)

※利用者数は国土数値情報(R1年度)を基に各駅の同一名称の利用者数を合計

# 議事1. 交通広場整備の方向性

- 交通広場整備の方向性として、案①「リニアや高速道路とのモーダルコネクトを高め、交通機能を最大限に活用する案」と案②「平面構造主体で周辺一般道からのアクセス性を高める案」を立案、比較
- 交通や防災の観点から案①「**モーダルコネクトを高め交通機能を最大限に活用する案**」が優位

案①：リニアや高速道路とのモーダルコネクトを高め、交通機能を最大限に活用する案



## 交通機能

- リニアからのシームレスな動線により乗り換え利便性が高い
- 案②に比べて乗り換え時の水平方向の移動動線が短くなる
- 交通広場からスマートICにアクセスしやすく高速道路の十分な活用が望まれる
- オープンスペースや象徴的な空間整備等により、人の移動や滞留などが適正化し、交通機能を最大限発揮することが期待できる

○

## 防災機能

- デッキ構造により、水災害時の広域道路ネットワーク確保や一時避難場所としての活用が期待できる

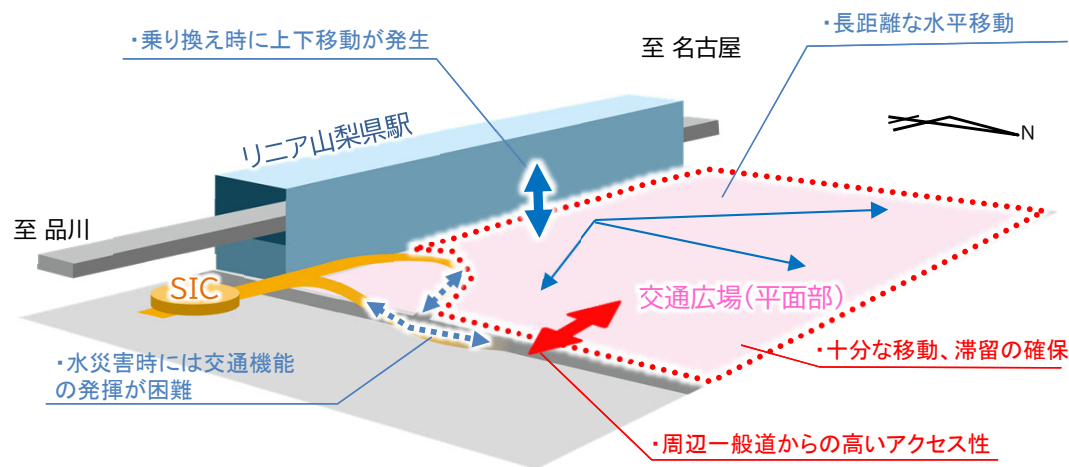
○

## 経済性

- 案②に比べ、デッキ整備によるコストを要する

△

案②：平面構造主体で周辺一般道からのアクセス性を高める案



## 交通機能

- リニアからの乗り換えの際に上下方向の移動が発生する
- 案①に比べ乗り換え時の水平方向の移動動線が長くなる
- 周辺一般道からのアクセス性がよい

△

## 防災機能

- 水災害時には交通結節点としての機能の発揮が困難

×

## 経済性

—

○