

第4回 リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 議事概要

日時：令和3年2月10日（水）13:30～14:50

場所：山梨県庁防災新館406・407会議室

（Web会議により開催）

- ◆議 事：（1）リニア駅前エリアにおける交通結節機能の概略レイアウトについて
（2）リニア駅～小井川駅間のシャトルバスの整備・運営手法について

- ◆出席者：【検討会議委員】 ※敬称略、50音順

（学識者）

<座長> 佐々木 邦明 早稲田大学 教授
鈴木 克宗 （一財）道路新産業開発機構 業務執行理事
瀬田 史彦 東京大学大学院 准教授

（民間）

池田 雄次 山梨交通株式会社 取締役運輸管理部長
小林 明 山梨県商工会議所連合会 専務理事
山口 健一 公益社団法人やまなし観光推進機構 専務理事

（行政）

小田切 浩 山梨県リニア交通局 リニア推進監
五味 将元 中央市 企画課長
清水 敬一郎 山梨県県土整備部 理事
根津 豊 甲府市まちづくり部 リニア交通政策監

（オブザーバー）

隅谷 卓 東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部
中央新幹線建設部 担当課長
米本 太郎 東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部
中央新幹線建設部 副長
原本 隆一 東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部
中央新幹線建設部 主任

【事務局】

山梨県：リニア未来創造・推進課

甲府市：リニア政策課

中央市：企画課

◆会議次第：

- 1 開会
- 2 議事
(1) リニア駅前エリアにおける交通結節機能の概略レイアウトについて
(2) リニア駅ー小井川駅間のシャトルバスの整備・運営手法について
- 3 閉会

◆内 容：

○議事 (1) リニア駅前エリアにおける交通結節機能の概略レイアウトについて
<資料1により説明>

○委員

資料の10ページのところに、施設の配置例が記載されており、バスやタクシー、一般車の駐車場など、駅から近い順に並べてあり、一般的な配置かと思っております。その中で、高速バスの乗降場というのが、一階の部分と二階の部分両方に記載されておりますが、高速バスの乗降については、できれば1ヶ所に集約していただいた方がお客さんの案内上も利便性もいいのかと思います。

それと、高速バスの乗降場所が二階の部分にありますが、この部分は直接スマートインターと繋がっていると記載をされております。この図だけではちょっとわかりませんが、高速バスが中間停留所、途中停留所ということになれば、当然こういった形でもいいのかなと思いますが、ただ、いろいろな高速バスの運用上の問題もあり、一般道からも、二階の高速バスの乗降場が上がったり、そこから一般道にも行けたりというような、道路の状況を想定されているのかどうか教えていただきたいです。

できましたら、できるだけ高速のスマートインターと繋がっているだけではなく、一般道とも直接行き来できるような形式にお願いできればと思います。

○事務局

まず高速バスの集約という観点でございますが、今お示ししたものは一例という形になっており、高速から来たバスが高速で帰るとというのが二階にしており、一階のバスについては、一般道から来た高速バスを一階というふうな示し方をしております。

これらについて、先ほどの集約した方がよろしいという意見も踏まえながら、適切な配置というのは何かというのをさらに検討して参りたいと思います。

もう一点、一階から二階または二階から一階というような移動についても、当然そういったことは考えられますので、どういった動線が適切かということ、さらに詳細な設計をする中で配置を検討して参りたいと思います。

○委員

詳細の設計はまだ先という認識なので、今どれぐらい細かい意見を申し上げていいかちょっと迷っているところです。ただ、今のご指摘とほとんど同じ指摘ですが、10ページで、例えばタクシーや一般車が、スマートインターを通過して二階にずっと橋を渡って、リニア駅でお客さん降ろした後に、強制的に高速に乗らなきゃいけないのか、すぐに降りられるのか、あるいはスマートインターと書いてあるこの緑色の四角に、メインの通りに降りる道があり、そこからちょっと遠回りだけどまた駅とかあるいは他の場所に行けるのか、そこがどうなのかによって大分判断が分かれるかなと思いました。ちょっと強制的に高速に

戻らなければいけないのは、かなり非現実的ではないかと個人的には思います。

○事務局

強制的にというところがございますが、今お示したものについては、高速から来た一般車・タクシーが降車という形を二階にしております、一階で乗車ということ想定しております。ですので、お迎えに上がった車が、どういうふうな例になるのかは、スマートインターから一階のところの短期駐車場のところで乗車するというのがこのイメージになっております。こういった場合においても、必ず高速から高速という強制的なものではないように配置を今後考えていきたいと思っております。一階から二階へ、また、二階から一階への行き方の動線についても、さらに検討を進めて参りたいと思っております。

○委員

高速道路から、バスがここに直結、それも浸水被害とかいろいろ、そういうことも想定されているので、高架でそのままリニア駅の部分までストレートに入るっていうのは、利便性、あるいは災害時のことも考えて不可欠かなと思っております。

その上でどう使うかですが、要するに、高速道路上のバス停は、降りたらすぐお客さんを乗せていくダイヤを重視しますが、サービスエリアの場合には、トイレ休憩も含めて少し滞留するというダイヤが組まれていると思っております。

一つ提案ですが、ここはリニアの影響は多分一時間に一本、だんだん利便が上げれば、便数は増えるかもしれませんが、想定されるのは一時間に一本あるかないかということ、乗降客も一列車の編成の何割か、一割か二割かということで、直接のお客さんだけだと、なかなかぎわいの場とならず、そして、何か寂しいのではないかと思います。もともと、そういうにぎわいの場にしたいというコンセプトもありましたので、提案としては、このスマートインターからハイウェイオアシスとして、サービスエリアの機能も付加して、リニア駅と直結して、乗り降りするお客さんだけではなく、少しここで、一般の乗用車がサービスエリア的に利用する。高速道路のサービスエリアの機能も付加すると、いろいろな意味で、利用者の利便、それから利用者の満足度、トイレ等の休憩、サービスエリア的なサービスが受けられると、地元にとっても、高速道路のお客さんとリニアのお客さん、そしてさらには、甲府市と一緒に創出するにぎわいの空間整備、そのようなものが合わさると良いのではないかと思います。

提案につきましては、スマートインターの乗り降りだけではなく、ハイウェイオアシスとしてのサービスエリア、新しい形のサービスエリアという機能も付加したらどうかと思っております。

もう一点は、特に地方都市に行けば行くほど、いわゆるバス、路線バスだけではなく、リゾート施設からのシャトルバスが公共的な役割をしたり、チャーターバス、あるいは定期的なバスも含めて、観光バスが路線バスのような役割をしたりしているところもあります。観光地に行きたいといった時に、観光バスも一般のお客さんを入れて、観光バスのような対応しているところもあるので、観光バス、路線バス、一般の企業バス、これをトータルで考えた方が、山梨の県政にとってはいいのではないかと思います。

それから、許認可の面で見ると、いわゆる民間バス以外では、例えば、大きな企業の従業員の朝夕の送り迎えの他に、地域の人を乗せてもいいというようなことは、路線バスのような扱いではないので、そういうプライベートなカテゴリーに入るものも、ぜひこの駅前の広場の中では一定のステータスを得て誘導していくことも必要かなと思っております。

10年20年経つと、地域の路線バスとかタクシーの利用者や運転者も減ることが予想され、乗り合い、あるいはシェアリングモビリティ、新しい形のモビリティが入ってくると

思います。そういう新しいモビリティが、タクシーと乗用車の中間に入ったり、タクシーとバスの中間に入ったりするので、10年20年先にセパレーションが自由にできるようなことも考えたほうが良いと思います。あらかじめ固定的にもの考えるのではなく、フレキシブルにこの駅前広場を時代に合わせてやっていくという打ち出しもいるのではないかと思います。

あと、前回のゲストスピーカーの羽藤教授が指摘されていたことが非常に大切で、今回の資料には関係しませんが、リニア駅の利用客は、今の現況配分から考えておりますが、将来時間距離が劇的に変化し、地政学的に、山手線の主要駅と経済距離・時間距離が同じになります。現在、首都機能移転について整理されておりますが、リニアは想定されていないので、東南海、南海という大きい東京直下型地震もあるため、リニアが来ることを前提にもう一度、首都機能移転について国政の場で整理をされると、しかるべき役割をこの山梨が担う可能性があるのではないかと仰っておりますので、ぜひ県政として大事にしたいと思います。

そうすると、リニア駅の役割が、そういう首都機能移転の窓口、入口にもなり、また、その展望が開けると思います。それは、そもそもこの山梨県全体の希望、期待ではないかなと思います。

○事務局

大きく4点いただきました。

まず駅前のにぎわいの場という中で、ハイウェイオアシスや、サービスエリア的な利用についてということですが、当然、利益について、先生がおっしゃられるご指摘の点は非常に重要なことかなと思っておりますので、今後さらに検討して参りたいと思います。

また、路線バスだけではなく、観光バスやその他のバスにおいて、様々な利用が考えられていくというご指摘をいただきましたので、バスの配置についても、さらに検討して参りたいと思います。

次に、シェアリングモビリティにつきましても、前回ご議論させていただいた通り、余裕ある施設配置や、柔軟な計画の修正等ができるような考え方も踏まえて検討して参りたいと思います。

最後に、前回ご指摘のあった首都機能移転や国政の観点ということについては、リニアやまなしビジョンでも、そういったことに触れている部分もございますので、引き続き、リニア駅、リニアということ絡めて検討して参りたいと思います。

○委員

6、8、9ページに記載のある、観光バスについてですが、私は長いこと商品造成の仕事をしており、例えば、北陸新幹線の時では、団体はしばらく受け付けないということがありました。そういう中で、JR東海さんとして、こういう団体利用で、リニアを使うことを考えているのかどうかというようなことが、今度の推定には重要なことではないかと思っておりますので、そういう団体利用、大人数の枠を取って、旅行商品なり他の方に使うという意味ですが、こういう構想があるのでしょうか。

あとは、やはり安全な旅行をしていきたいという中では、団体客を長く歩かせるのは、あまり望ましくないと思います。

また、先ほど観光バスをそういうシャトルバスで使うという中では、やはり、団体だからこそ、各空港やっているように、場所を決めておき、そこで短時間で乗り降りしてもらうのも手法ではないかと思っておりますので、ぜひその団体利用のあり方、考え方、乗せる手法

について安全面からも考えていただければと思います。

○事務局

まず、リニアの利用については、具体的なところは今からJR東海さんが検討されていきますので、我々としてもそういった情報は早く入手しまして、検討して参りたいと思います。

また、観光バスの配置につきまして、前回、路線バスやシャトルバスよりも少し遠いところという優先度をつけておりますけども、今後検討する配置の中で、委員ご指摘の内容も含めて、さらに検討して参りたいと思います。

○委員

考え方として、資料にもありますように、利便性やコストのバランスを考慮ということで、現時点においては最小限の整備検討を行っていくというのは理解できます。先ほど意見ができましたように、やはりリニア駅は最終目的地ではありませんが、ある程度人が滞留するという前提で、そこで情報発信、提供できるようなサービス施設、ものにしてもサービスにしても提供できるような、何かそういったものが必要ではないかと思います。

また、リニア駅に停まる本数はまだわかりませんが、リニア駅自体に、何らかのにぎわいをもたらすような機能も考えてもいいのではないかと思います。

○事務局

リニア駅につきましては、交通結節機能のほかに、にぎわいといったサービスとしての機能は重要だと思っておりますので、その辺につきましても今後さらに検討して参りたいと思います。

○委員

施設は最小とした配置例として記載されておりますが、パーク&ライドについて白くなっており、そちらの方の構造規模もまだ決まってないことから、いろいろわからないということだと思いますが、この中で、最後に盛土構造と橋梁構造があるということで、盛土構造で二階のリニア駅の方につけようとする、7メートルくらいの盛土になるのかなと想像しますが、そうすると、南北の自由通路はいいですが、新山梨環状道路の方から入る道路は、盛土の場合だと道路を付けつけることや設置することが非常に難しくなるのかなと感じております。

盛土の場合には、トンネルのような形になるので、おそらくその面にその道路をつけることが不可能になると思います。できれば、パーク&ライドのところまで含めて、一階はある程度の盤上げをした方がいいと思っております。おそらく、7メートルの高さがあるとすれば、クリアランスを取れば、1メートルから2メートルくらいの盤上げにはできると思いますので、それで相当の浸水被害も防げると思います。

先ほどからあるような、ハイウェイオアシスやサービスエリア機能など、そのようなことも面が広く使えるということからいけば、盤上げすることで非常に有効に一階部分を使えるのかなと思います。

段階的に考えるにしても、ある程度、まずはその面に降りてそこから駅利用が考えられるのと、その上に、立体部分、橋梁部分を作っていけばいいのかなと思いますし、だんだんデッキを広くしていくことも考えていただければと思います。

また、橋梁だとすると多分1000メートル以上のすごく長い橋梁になり、相当の事業費もかかることが予想されますので、そこら辺のコストバランスについても考慮していただ

ればと思います。

また、ペDESTリアンデッキも作ることで、そのクリアランスとぎりぎりのところへ盤上げを持ってくれば、ある程度の高さが確保できて、浸水についても待避できるかと思しますので、そのあたりも考慮していただければと思います。

○事務局

設計上の配慮につきまして、貴重なご意見としまして、さらに検討させていただきたいと思ひます。

○委員

今のご意見も踏まえまして、やはり甲府市としましては、防災上の配慮、浸水対策ということにつきましても、非常に重要視しており、特にこのリニア駅前エリアは今後、大規模な面的開発となることから、浸水対策が必要であると考えています。

甲府市としては、周辺住民や来訪者の安全安心の確保につなげるために、やはり事業実施の前に、しっかりした水害対策を検討しておいたほうが良いと考えております。今後、本市も含めまして、この水害対策を関係者の皆様と一緒に検討して参りたいと思ひますので、ぜひよろしくお願ひします。

○事務局

甲府市からの貴重なご意見ありがとうございます。

水害対策等につきましては、地元甲府市と一緒に検討して参りたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○座長

いくつか非常に重要なご指摘をいただいております。

今回は交通結節機能の最小限の中でというお話でしたが、そういった中で、サービスエリア、パーキングエリア、ハイウェイオアシス等のにぎわい機能との兼ね合い、浸水対策、これらは交通結節機能にも大きく影響してきますので、それらを配慮した形で交通結節機能の配置を検討いただければと思ひます。

また、費用と柔軟な運用可能性、余裕を持った作りというところにも重要なご意見をいただきました。今後詳細なところを詰めていくということですが、交通結節機能だけでなくそういった点について十分配慮していただきたいというご指摘だと思ひます。

また、交通結節機能の中でも、一階二階というような形で、どういうふうに振り分けるかというところも非常に重要なご指摘をいただきました。ぜひこれらのご意見を反映して次回までにまとめていただければと思ひます。

○議事（２）リニア駅—小井川駅間のシャトルバスの整備・運営手法について

<資料２により説明>

○委員

リニア駅—小井川駅間のシャトルバスの整備運営方法については、よく整理されており、理解ができました。

一方、甲府市では、リニア駅から甲府駅へのアクセスも非常に重要視しております。この路線につきましては、本市の地域公共交通網形成計画においても検討することになっており、今後、山梨県やバス事業者様と連携しながら検討していきたくて考えております。

○事務局

県としましても、甲府市と一緒に協力しながら、バスの導入にあたって検討して参りたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○委員

考えられる整備と運営手法については、民設民営、公設民営、公設公営というような形があり、共同企業体みたいな形で幾つかの複数の事業者とともに運営するという方式もあると思ひますが、今話題になっているシャトルバスについては、やはり通常の路線バスとかそういった形ではなくて、シャトルバス自体で魅力のあるようなシステムに作っていく必要があると思ひます。

その一つが、連節バスであったり、水素燃料バスであったり、ここにはありませんが、EVバスであったりというような形で、そういった魅力を出していく必要があると思ひます。

県の方で調べていただいた中でも、水素燃料バスについても、連節バスについてもやはり億単位という数字になってきますので、事業者間だけではこれを調達していく、設備投資していくのはなかなか厳しいものがあると思ひますので、民設民営、公設民営、公設公営にもよりますが、できるだけそのような費用についても、行政の方で支援していただけるようなシステムで運営していただきたいと思ひます。都市部と違って地方都市ですので、利用推計もありますけれども、現実的なものもあると思ひますので、ぜひ、そういった費用の面についてもご検討いただきたいと思ひます。

○事務局

次世代バスということでシャトルバス自体の魅力というのは大変重要視しておりますので、そういったバスの導入を視野に検討して参りたいと思っております。

確かに費用が高くなって参りますので、そういったところにつきましては、バス事業者様とよく話をさせていただきながら、よりよい導入について検討して参りたいと思ひます。

○委員

シャトルバスの必要性云々もありますが、仮説のベースとして、リニア駅—小井川駅間のシャトルバス利用者数 4700 人と推定されておりますが、ここが一番の数字の基礎になっているような気がしますので、これが本当に現実的な数字なのかどうか、もう一度よく検証した方がいいと思ひます。

甲府駅の 1 日当たりの乗降客数が、大体 3 万人強ぐらいだと思ひます。どういう目的で身延線を使い、小井川駅を使うかまだよくわかりませんが、いずれにしても、今日の資料の中では 4700 という数字がベースになっているいろいろ仮説が出てきておりますので、経費や設備投資、様々かかりますので、この数字の検証については少し時間をとり、もう一度検証すべきだと思ひます。

また、先ほど甲府市からも、リニア駅と JR 甲府駅を結ぶ重要性というのもございましたので、その辺もあわせて整合性をとって検討したらどうかと思ひます。

○事務局

交通需要推計につきましては、平成 27 年度の全国幹線旅客純流動調査という人の流れをもとに、客観的な指標をもって推計したデータでございます。

ご指摘の通り、人の流れというのが、例えば新型コロナウイルスによって人の流れが変化する可能性もございます。こういったものにつきましては、適宜とらえながら、この 4700

という数字の妥当性を見極めて、柔軟に対応して参りたいと思います。

○委員

各委員から、シャトルバス利用者数についてお話がありましたけども、なかなか現況から類推するのは至難の業なような気がします。

私は、他のリニア駅の対応もしておりますが、東京から中津川の会議に出るときに一回名古屋に出て、それから、一時間かけて特急で行くので、東京の人の感覚だと、名古屋から、例えば、伊賀の方に行く感覚と同じぐらいの遠さですが、リニアが開通すると、品川から中津川まで40分ぐらいになりますので、東京から浜松ぐらいの感覚で中津川に行くことができるということなので、今の現況からどうのこうのということではなく、やはり時間的なポテンシャルが劇的に変わるところからものを考えたほうがいいと思います。

私は東京で仕事をしていますが、中央道沿いは昔からよく行くようなエリアですが、身延線はやはり遠い印象があります。今の身延線は、名古屋駅から、またさらに遠くに行くイメージですが、それが、品川から甲府まで30分ぐらいで行き、シャトルバスで10分ちょっとで身延線に乗れるとなると、すごく近く感じます。

いわゆる観光ポテンシャルについては、近かったら行きたいなんてところが多々あります。観光的な視野で見ると、10年20年後の当たり前の姿は、我々はわかりませんが、観光の分野でいくと、どのぐらいのポテンシャルがあるのか、そういうものを掘り起こすこともやらなければならない一方で、民間だったら採算取れるかという数字のお話がありますが、いわゆる現況推計から全く出てこない話なので、視点をいつもとは違うところに置いて議論するのも要るのかなと思います。

○委員

旅行商品を作っておりますと、お客様自身が新たな観光地、こういうのを求めてくることもあると思います。先ほどの中津川の例も含めて、リニア開業によって、近くなる、もしくは脚光を浴びる地区が出てくるというのは、現実としてあるのではないかなと思います。先ほども意見を言わせていただきましたが、団体でツアーを組むのかどうなのか、リニアができれば、日本人誰もきっと乗ってみたいと思いますので、個人のニーズに応えていく形に、短期的にはなると思います。

その時に、小井川駅がどういう位置付けで、駅としても魅力があり、かつ、駅周辺に、山梨観光MaaSときっと連動してくると思いますが、身延線の駅に降り、いろいろな温泉街へ行けるとか、観光地へ行けるようなMaaSの整備と並行して、このリニアの整備ができれば、そういう可能性もあるのかなと思います。

私もここに来て、1年弱ぐらいですが、知られていない観光地がある反面、やはり交通の不便さはあると思いますので、そこをどううまくリニアを活用していくのか考える必要があるのかなと思います。

ただ、他の地域に比べて、県南の地域は、ちょっとまだ掘り起こしがされていないと思いますが、魅力に関しては、全国レベルではまだまだ低いレベルなのかなと思っております。

○委員

県にお願いしたかったのは、観光客として行くと、山梨県というのは、個別の観光地の魅力で直接ダイレクトにどういこうかとなってしまいます。例えば、名古屋とか他の拠点駅だと、駅に行くと、県の中の観光、あるいは物産、いろいろなものが鳥瞰的に見られますが、甲府駅はそういう仕掛けがあまり感じられず、甲府駅に降りても、いわゆる生活圏

の中心という雰囲気はありますが、山梨の魅力を凝縮して見せてくれるような仕掛けがないと感じます。リニア駅は何とか今の甲府駅みたいなことではなくて、山梨の中心として、そこで観光やグルメも何となく見えて、ステップアップしていくような仕掛けが必要だと思います。先程、サービスエリアの話をしました。ハイウェイオアシスにすると、一度ETCのゲートを通ることになるので、一般の人でも駐車場を使うことになり、一般の人から見れば、この駅に行くための駐車場にもなるし、パーク＆ライドの駐車場にもなるし、観光客、高速道路の利用者は、サービスエリア的に使い、また高速にそのまま乗ることができ、料金はスルーの料金になります。

今の談合坂とか双葉は、非常に魅力が薄く、最低限のサービスはあるけど、やはり地域のにおいとか、そのようなものが少なく感じます。

何が言いたいかというと、リニア駅を契機にして、県政として観光をどういうふうに戦略的にやっていくのか、その大きなビジョンの中でこのリニア駅を中心に組み立てていくことを重ねると駅のにぎわいも、小井川駅とのシャトルバスも、身延線沿線も、甲府駅を拠点にする鉄道駅の魅力も、全体がこう生き生きしてくると思います。そういうことで、駅前のことを論じながらもやはり、県の観光とか、いろいろな人の集まりとか、そういうものをコーディネートしていくことを、ぜひ合わせてやっていただくと、鶏と卵ではありませんが、受け皿としてのリニア駅のいろいろなロケーション、それからパーティションも、何となくツボにはまっていく気がします。

そういうのがないと、良かれと思っていることがミスリードして、受け皿が違ってくるようになっていく気がする。ぜひ、県全体の観光振興策を重ねてその拠点にということ論じていただくと、皆さんも非常に議論活発になるのではないかと思います。

○事務局

貴重なご意見いただきまして、ありがとうございます。

現時点では交通結節機能を主に論じているところでございますが、そういったご意見も踏まえながら、県としてまた観光部局とも含めて、議論をまた今後重ねて参りたいと思います。

○委員

やはりリニアの乗降客数を予測するのは非常に難しいと思っています。先ほど事務局からも説明ありました、新型コロナウイルスの話も当然ですが、リニア自体がどれくらい停まるのかもありますし、さらに、例えば最近デジタル庁みたいな話が出ていますが、日本は無茶苦茶遅れていて、中国とかインドにサービスの遅れをとっています。自動運転がどうのとかではなく、ウーバーで車が呼べるのはアジア諸国ではもう普通です。日本でこれまで途上国と呼んでいたところが、むしろ、日本よりも進んでおり、日本もサービスなどで追いつくとすると、公共交通のあり方が、2027年あるいはその少し先ぐらいに大分変わってくる可能性があります。まだ本当にどう変わるかわかりませんが、かなり変わったときに、そういう点でも需要が読めないのかなと思っています。

それに対して、今日の案の中には、このシャトルバスの形態自体もそうですが、例えば連節バスですとか、結構ある程度のボリュームを想定した事業といいますか、そういう要素が結構入っているのではないかと思います。

当然、そういうのを想定するからには、ちゃんとその想定通りに、しっかりお客が乗るとか、そういったことがある程度担保されていなければならないと思います。そういう意味では、まさに観光で、しっかり山梨県に人を呼び、いろいろな形で、しかもシャトルバスですから公共交通で、駅まで行ってそこから観光するようなコースや、いろいろな戦略

的な具体的な取り組みを含めたものがセットでないと、連節バスを走らせるほどそんなに人が乗るのかとか、場合によってはシャトルバス自体いるのかという根本的な問題に刺さってくる可能性があると思います。固定的にこれだけ乗るからこういうサービスが必要というのであれば、ちゃんとその想定を具体的に考える必要があると思います。そこは多分、この会だけでは考えられなくて、やはり山梨県の中の他部局との連携ですとか、ご参加いただいている各主体との連携、とりわけ甲府市さんですとか周辺市さんとの連携も非常に重要になってくるのではないかと思います。

その辺の協力次第で、ある程度需要が見込めると考えるのか、少し様子を見て、場合によっては開業して様子を見てからも考えられるかもしれませんが、その辺の選択は将来迫られるのかなと思います。

○事務局

公共交通の変化が今後大きくなるなど、当然、需要推計については非常に難しい中で県としてもやらせていただいた面もございます。こういった委員の皆様のご意見を踏まえ、柔軟な検討をして参りたいと思います。

○座長

本日の議事は、シャトルバス導入の運営と整備方法ということでございました。委員の皆様からは、条件をいろいろ設定した上で検討していますが、常に上のレベルをもう一度考え直すことが必要だ、というご指摘をいただいたと思います。

山梨県の観光 MaaS 整備というものが来年度から本格的に進むということでございます。それらの進捗状況、県の先進バス交通技術研究会での水素バス等の導入可能性の検討も進んでいるようですから、それらとも常にリンクしながらこの検討を進めるべきというご意見をいただいたと思います。

追加でコメントさせていただきます。需要予測で通勤通学というものをこれから考えますという話でしたが、定時性に高いような交通を導入することが、通勤通学等にとって重要な点だと思いますので、通勤通学等を増やすという目標に対応するような形で、どのように整備・運営していくのか、それに応じた需要予測をあわせて、両輪でまわしていただけるといいと思います。

○委員

リニア駅を、サービスエリアの機能をかぶせて、そこで観光のショーケースという話をしましたが、同じように、今、水素の話が出ましたけど、県として力を入れていくもののショーケースもここでさりげなく見せたらいいと思います。これから、ガソリン車が多分どんどん肩身が狭くなって電気自動車になっていくので、ここで、未来型の車のエネルギーに対応しますということで、水素のステーションもここでつける。いわゆるFCVの車に来てもらう。それから、自動車メーカーに聞くと、大型も電気自動車になっていき、有力な配送業者が、すべて電気自動車のトラックにしますという宣言をしているようですが、多分水素は、水素ガスではなく、液体水素の充填になるのではないかとおっしゃっていました。もしそうなるのであれば、いわゆる大型のバスやトラックは、液体水素もいわゆるガスでも、充填圧が乗用車と違うので、大型車用のいわゆる水素ガス充填、液体水素の充填みたいなものがここででき、山梨県はこういうふうなことでやっているのだから、企業も来てくださいますと、ショーケースとして、いろいろなことができると思いますので、そういう合わせ技もぜひ、ご検討していただけたらいいかなと思います。

○事務局

ご指摘いただいた通り山梨県としては、水素エネルギーについては、積極的に導入の方を検討しているところがございますので、駅前につきましても前回の中で、次世代モビリティの考え方の中で、水素エネルギーについての積極的な検討を考えて参りたいと思っておりますので、今後さらに詳細な設計、施設配置を考えてくる中で、貴重なご意見として参考にさせていただきたいと思っております。

○座長

先日、脱・炭素と書いてある雑誌が出ており、それ読んでいたら、知られていないけど山梨は水素の先進地です、と書かれていました。そういった意味では多少まだアピールが弱いと思います。このリニア駅前と関連する整備が山梨県の特色をアピールする絶好の機会というご指摘の通りかと思っておりますので、ぜひご検討いただけるとありがたいと思っております。

○委員

図に追加したいのは、首都圏でJR東日本が、駅の非常電源に水素のエネルギーを使うデモンストレーションをされておりますが、今からでも、このリニア駅では、非常電源は水素エネルギーを使いますという宣言だけでもすると、PR効果が高いと思います。

○JR東海

ご意見いただきましたけれども、弊社としましては、現時点では、そういった検討はしていないというのが現状でございます。ご意見踏まえまして社内でも伝えていきたいと思っております。

○座長

JR東日本の取り組みをご紹介いただきましたので、このリニアの中で、水素の話は乗り物の動力としてだけ使うのが、目的ではございません。この水素を使ったまちづくりという話が非常電源も含めて検討されているとのことですので、ぜひリニア駅周辺整備で生かしていただきたいと思います。

本日の議事は以上で終了とさせていただきます。次回の第5回では、ここまでの議論を踏まえて、リニア駅前の交通結節機能の整備の在り方を、公共交通によるリニア駅と既存駅とのアクセス等の向上というところが議事として予定されています。本日いただきました貴重なご意見をもとに、資料の方取りまとめさせていただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。