

参考資料

# リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 ～リニア駅エリアの交通結節機能～

## 委員意見要旨

令和3年3月  
山梨県

### ○リニア駅前エリアの交通結節機能の整備の在り方について

駐車スペースは、利用・管理がしやすいよう用途別に、長時間利用、短時間利用を区別するべきである。

公共交通への乗り継ぎのため、駅に近接した形で交通広場を整備するべきである。

駅前エリア整備は、適切な洪水確率を想定してグラウンドラインをセッティングするべきである。

洪水の影響を受けないために2階にターミナル機能を持たせ、シャトルバスのフォーメーションをリニア駅付近で上げることも検討するべきである。

利用者の利便性確保のため、リニアとバス両方の情報提供や予約などバスターミナル機能の充実が最低限必要である。

将来の交通システムの変化に対応するため、駅前エリアの設計は、ある程度フレキシブルなデザインにし色々なアイデアを取り入れるべきである。

駅前エリアをMaaSを含めたシェアリングモビリティの拠点とし、交通マネジメント機能を持たず考えを示すべきである。リニアが来て、自動運転も含めたシャトルバスの計画があり、日本で一番進めやすい環境である。

リニアやリニア駅に関する意見聴取をし、県民・市民のモチベーションを上げていく取り組みも必要である。

### ○リニア駅前エリアにおける交通空間のゾーニングについて

バスやタクシーは北側にまとめ、交通広場という設定をした方が良い。自家用車については、公共交通と切り離して考えられるよう一緒に動線にならない工夫が必要である。

南側と北側のエリアが自由に行き来できるのであれば、路線バス、シャトルバス、タクシーは両方に設けなくても、一方に集約した方が使い勝手が良い。

中央自動車道のスマートICからメイン通りをスルーして、駅のホーム直近にアクセスするといった一体的な口クションが大事である。

シャトルバスは県内各地に行くので南側にも必要があることが考えられる。速達性を考えると南側にもサブ拠点が必要である。

中央自動車道とリニアが直結するという全国的に類がない要衝の地になるので、固定的に考えず臨機応変に検討すべきである。

南側は将来的な開発ポテンシャルが高いところである。バス、タクシー等の公共交通空間については、固定的にならず南側も検討すべきである。

### ○リニア駅前エリアにおける交通空間のゾーニングについて

メイン通りが通行できなくなった場合、南北の行き来について問題がある。南側と北側について少なくとも公共交通の行き来について工夫をするべきである。

リニアを利用しない人のニーズによっては、スペース的に余裕があれば北側をメインにしながらも、南側の活用も検討しても良い。

メイン通りに交通が集中しており、災害などの際に南北の横断が問題である。高架下の利用は、建設が始まる前に計画し、人だけでなくバス等も自由に行けるようにするべきである。

南側には多少でも何か広場を造り自家用車の乗降などはできるようにし、新山梨環状道路と直接出入りができれば、非常に利便性が高まる。

配置について水害を念頭に置き、複層化ということを含め検討するべきである。

次世代モビリティへの対応が南北とあるが、緩衝帯を活用したシャトルバスを考えると、南北は関係型、両方整備が必要である。

### ○リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方

高速道路と最も近接した駅である利点を活かし、どのように県内各拠点を結ぶかが大事である。スマートICと北側広場の行き来は、メイン通りを立体交差し中央道・環状道路と直結させるべきである。

南北の広場を繋ぐ道路は、輻輳を避けるために新山梨環状道路と北側広場を直接繋ぎ、出入口は災害時の避難民の対応等も考慮し南北の広場に設けるべきである。

シャトルバスの乗降場や待機場、展開スペースは、連節バス等の車両が対応できる構造にするべきである。

周辺道路には、ピーク時にはリニアに合わせてかなり多くの車が来るため、余裕のある構造とするべきである。

北側に交通結節機能を集約させることは、利用者もわかりやすく良い。南側は土地利用の方向性が定まり次第決めていく方が良い。

スマートICと北側広場を立体で繋ぐのは良いが、階層構造にするか、二階の高さでの平面構造にするかによって、事業費や規模が大きく異なるため、共通のイメージが持てるような提案をお願いする。

### ○リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方

災害時の避難場所の確保について、待合空間を一時的な受け入れ空間とするほか、パーク&ライド駐車場の複層化等を検討するべきである。

デジタルサイネージ等のリアルタイム情報を提供するサービスも推進するべきである。

タクシーの場合、南北で利便性が異なる。南北の乗り場を間違えると、急いでいる人にはデメリットになることがあるため、初めて来る人の目線で見やすく親切な表示とするべきである。

お客様目線で、利便性を第一に考えた構造、案内、サービス機能とするべきである。

街頭のサイネージを見て十分に案内できるような機能を考えるべきである。

グリーンインフラ等の環境対応や景観等、都市の象徴としての機能がリニア駅には求められる。

### ○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

高速バスの乗降場が1階と2階にあるが、1箇所に集約した方が利便性が良い。高速バスの運用上、一般道と2階の高速バス乗降場のが直接行き来できるようにするべきである。

タクシー等が、スマートICからリニア駅で乗客を降ろした後、一般道へ降りられるのか。強制的に高速道路へ戻らなければいけないのは、非現実的である。

リニア駅を乗降する人だけでなく、スマートICとサービスエリアの機能も付加したハイウェイオアシスを整備して、リニアと高速道路の利用者の賑わいの空間を地元とともに観光のショーケースとして整備するのが良い。

特に地方都市では、リゾート施設のシャトルバスが公共的な役割をしたり、観光バスが路線バスの役割をしているところもあるので、観光バス、路線バス、企業のバスをトータルに考えるべきである。

許認可の面で、企業のバスにおける朝夕の従業員送迎のほかに地域の人を乗せる取り組み等のプライベートなカテゴリーも、駅前広場において一定のステータスを得て誘導していくことも必要である。

10年、20年先にシェアリングモビリティ等の新しいモビリティが、タクシーと乗用車の中間、タクシーとバスの中間に入る。セパレーションが自由にできるように、駅前広場はフレキシブルに時代に合わせていくという打出しも必要である。

リニアによって、時間距離が劇的に変化し、山手線の経済距離時間距離が同等になる。首都機能移転について山梨の担う役割について議論を発展させるべきである。

団体客を長く歩かせるのは望ましくない。空港のように観光バスの場所を決め、短時間で乗降してもらうべきである。団体利用の在り方、乗せる手法について、安全面からも考えるべきである。

### ○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

駅に人が滞留する前提で情報発信ができるサービス施設が必要。駅自体に賑わいをもたらす機能を考えても良い。

2階レベルのリニア駅の高さまで7m盛土した場合、新山梨環状道路からの道路は設置することが難しい。パーク&ライドも含めて1階を1,2m盤上げするのが良い。相当の浸水も防ぐことができ、1階部分も有効に使えるため、その上に橋梁やデッキを徐々に広げていくのが良い。

立体利用の構造を橋梁とした場合、1,000m以上となり相当の事業費がかかる。コストバランスも考慮すべきである。

甲府市として、駅前エリアの防災上の配慮、浸水対策を非常に重要視している。事業実施の前に水害対策の検討が必要と考えており、関係者と検討していきたい。

甲府駅は、他の主要駅のような山梨の魅力を鳥瞰的に凝縮して見せる仕掛けがない。リニア駅は、山梨の中心として、観光やグルメが見えるステップアップしていく仕掛けが必要である。

駅前を論じながら、県の観光や人の集まりをコーディネートしていくことを合わせてやっていくべきである。

駅前エリアに水素ガス、液体水素を充填できる水素ステーションを設置し、県として力を入れていくショーケースも見せていくべきである。

リニア駅の非常電源は、水素エネルギーを使うという宣言をするとPR効果が高いのではないか。