

# 第1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2年7月7日（火）13:30～14:40

場所：山梨県庁防災新館403・404会議室

- ◆議 事：(1) リニアやまなしビジョン、交通需要推計によるリニア駅の乗降客数について  
(2) 本会議の趣旨について  
(3) 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  
(4) 公共交通によるリニア駅と既存駅等とのアクセス向上について

◆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  
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 挨拶（山梨県リニア交通局長）
- 3 委員紹介
- 4 議事
  - (1) リニアやまなしビジョン、交通需要推計によるリニア駅の乗降客数について
  - (2) 本会議の趣旨について
  - (3) 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
  - (4) 公共交通によるリニア駅と既存駅等とのアクセス向上について
- 5 閉会

◆内 容：

1 挨拶（山梨県リニア交通局長）

- ・リニア駅前エリア整備の在り方検討会議へ出席いただき感謝申し上げます。
- ・昨年度、本県が国内外の多くの皆様の目的地として選ばれるものとなるよう、リニアがある山梨が目指す姿を示し、その実現に向けた基本的な指針として「リニアやまなしビジョン」を策定した。
- ・このビジョンの中で、リニア開業に向けて特に必要となる社会基盤の整備について示しており、この会議を手始めにビジョンの具体化に向けた施策を総合的かつ計画的に推進していきたい。
- ・本会議は、リニア駅が本県の新たなゲートウェイとなるよう駅前エリアの在り方を検討するものである。
- ・また、県内全域にリニアの開業効果を波及させるため、リニア駅と県内主要拠点を結ぶ県内交通ネットワークも検討する。
- ・交通工学等の専門的な立場からの視点や、観光、商業、交通事業者の皆様、地元市の行政の皆様にお集まりいただき、総合的に駅前エリア整備に向けての在り方を議論していただき、この会議での検討内容が、リニア山梨県駅の大きな礎となる。
- ・なお、リニア駅前エリア整備の在り方検討会議開催要綱第5条第2項に基づき、座長を指名させていただきます。（座長に、佐々木 邦明委員を指名）

2 議事

(1) リニアやまなしビジョン、交通需要推計によるリニア駅の乗降客数について

<資料1、資料2により事務局から説明>

○委員

資料2の1ページですが、通勤通学は含まれないということで、数字の方は理解しましたが、現状のコロナの影響や、山梨への移住の動きもある中で、通勤通学のニーズが高まることが想像できますが、今回の議論で検討していくのか、今後データが出てくるのかどうかを教えてください。

○事務局

今後のコロナの影響等につきましては、直ちにその影響をデータ化するというのはなかなか難しいと考えておりますので、この委員会の議論の中で、そういったことも皆様にご相談しながら、駅としてのキャパシティー等につきましてご検討いただければというふうに思っております。

○委員

じゃあ、このデータをもとに、修正を加えるのか。

○事務局

影響をどの程度見るかにつきましては、事務局で考えた上で委員の先生方にご意見をいただきたいと思っております。

将来的なものの数値は、人口減少等については予測が出ておりますが、誘発効果、或いは、今回のテレワークとかそういったものが進んで地域への移住者が増えるのは、具体的な数字は今のところ持っていないという状況でございます。こういった数字をプラス或いはマイナスしていくのが適当なのかというのも、この中で議論して妥当性も含めてご判断いただきたく思います。

(2) 本会議の趣旨について

<資料3により事務局から説明>

○委員

リニア駅前エリアの整備という表題になってはいますが、今回の検討会議においては、あくまでも交通結節機能についてのみ議論していくという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

この在り方検討会議の中では、県内各地にいかに関係効果を持って行くかということの交通結節機能、或いは各地とのアクセスにつきましてご議論いただきたいと考えております。

○委員

アウトプットとして、都市計画はどういうふうにするのか教えて欲しい。

○事務局

計画の段階で都市計画を当てはめるかよりも、まず交通結節機能に特化した中で計画していきながら、開発需要が高まってくればその都度それを検討していくというような形になろうかと思っております。

○委員

土地利用規制はある程度しておかないと、後手後手になってしまうので、土地利用計画といった行政的な措置をどう考えるか教えて欲しい。

○事務局

現在の駅位置でございますが、市街化調整区域に位置しておりますので、そういった乱開発っていうのはもともとないエリアでございます。

ですので、そういった開発につきましては、需要が高まったところを見ながら、開発エリアを組み込むのかと思っております。

### (3) 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

<資料4により事務局から説明>

#### ○委員

ちょっと意見という部分で言わしていただくと、使われるお客様視点と、そこを管理する視点っていうのが非常に大事かなっていうふうに思います。

例えば先ほど車社会っていう山梨は非常に車の保有台数が、人口当たり多いという話をされましたので、おそらく自家用車を使われる方が非常に多くなると思いますが、例えばリニア使って長期に出張とか旅行に行かれる場合の長期の駐車スペース、またビジネスでリニアを使って来られたお客様の送迎とか、そういったところの用途別の間、短時間な駐車っていうのを、やはりきちっと区別して、お客様も使いやすい、管理する方もしやすいっていうような機能をここに持たせるべきじゃないかというふうに思います。

#### ○委員

リニアからの乗り換えは第二次交通といいますか、バスやタクシーとかそれらを使って県内の各地へ輸送するというようなものもあると思いますので、リニア駅を利用する方々にとって、できるだけ公共交通、バスタクシーを乗り継いでもらうためにも、できるだけその駅に近接したような形で、この交通広場を整備していった方がいいのかなというように考えを持ちました。

#### ○委員

スマートインターとパークアンドライドが直結する全国初の説明だったと思いますが、非常に交通の便のいいところに、直結インターができるということで、非常にいいのかなと思います。

リニアの南側の駅前広場は、この会議の中で検討していくのかをお聞きしたいと思います。

#### ○事務局

リニア駅前広場というのは北側だけに限らず、南側にできる可能性もございます。そういった可能性も含めまして、総合的にご提案させていただきながら、この会議の場でご検討いただければと思っております。

#### ○委員

先ほどのご説明では、南側の方が、洪水等の対応がより厳しいのではないかと資料にありましたが、これに関してはあまり考慮せずに、北も南も活用できるという認識でよろしいでしょうか。

#### ○事務局

ハザードマップの浸水区域では、若干南側の方が、浸水深5mから10mという形で赤くなっているというご指摘かと思いますが、ここは畑と田んぼが混在しておりまして、それによりまして若干この水位も変わるということの中で、基本的にはこの北側・南側が同一のものと考え、機能として、北側に何が必要か、南側にどういったものが必要かということをご様子にお示しする中で議論していただきたいというふうに考えております。

#### ○座長

リニアという高速の乗り物の駅となると、このリニアを中心とした拠点というのが、単にその交通結節点、つまり、移動するための拠点なのか、それともここにも結構いろんな

都市機能が出てくるのかという違いが非常に重要だと思うのですが、現時点でもっばら市街化調整区域ということもあり、乗り換えだけの機能に特化させるのか、或いは、ゆくゆくは、ここを山梨か或いは甲府市、或いは周辺の都市も含めた、都市としての拠点に位置づける予定があるのか、或いは、その辺はまだちょっと考えてないのかその辺を少しお伺いしたいと思います。

#### ○事務局

現在のところ、基本的にこちらに拠点を移すといった考えは全くございません。

ただ、リニアによる新しい需要によって、駅周辺というのが、それなりにポテンシャルの高い地域ということで、今後色々な可能性を秘めていると思います。

そういったことにつきましては、今回の検討会の中でどこまでかっているのはなかなか難しいと、先ほどの別の委員の意見もございましたけれども、まず、交通結節を中心とする中で、この南側を今後使う場合にあって、使い勝手のいいような形で開発できるような広場や、道路ということにつきましてご検討いただければと思っております。

#### ○委員

高速道路は2階から3階ぐらいのフォーメーション、リニアは3階から4階ぐらいのフォーメーションであり、ここ周辺は田畑になっているので、グランドラインを上げると思いますが、何年ぐらいを想定して地盤計画を立てるのか。ハザードマップは1000年確率で作られているが、そういう施設計画で1000年というのは、想定していないので、そのような基本的な考え方について教えて欲しい。それによってそのグランドラインを少し、普通よりは上げるのか、それとも普通の常識的なところで、グランドラインをセッティングするのか、場合によっては、2階に全部交通系のものを集めて、それで、単なる機能を持たして結果的に洪水についてもその影響をほとんど受けないというふうにするということもあるのかなと思います。

#### ○事務局

1000年確率で計画するということは非現実的なものだと思っております。

一方で、こういった洪水が想定される地域でございますので、ある一定の確率、これは今後検討する中で常識的な範疇で行って参りたいと思っておりますが、計画する中であっても、浸水に至らないような計画はどうしたらいいだろうかということも踏まえながら、常識的な範疇の確率の中で、こういった交通結節の機能をどう確保していくかということをお示しながらご議論いただければと思っております。

#### ○委員

ちょっと先回りしますが、この街に行くシャトルバスが、リニア本線のいわゆる緩衝帯に設置するという事なので、フォーメーションは非常に低いですね。

場合によっては、このリニア駅に上がる時に、少し上げてくってということもあるのではないかと、それも含めて質問しました。

#### (4) 公共交通によるリニア駅と既存駅等とのアクセス向上について

<資料5により事務局から説明>

#### ○座長

具体的なアクセスの在り方を検討することは非常に大事ですが、最終的に、今回、

駅とその前の交通広場を設計すると、場合によっては、どうアクセスするかを考えるとときに、現在の交通ってというのは非常に進化している、変化している状況があります。

例えば、20年30年するともう自分で運転しなくてもよくなるとか、或いは、レンタカーからシェアカーに変化しているとか。

そういったことがどんどん変化してくると、例えば、駐車場がどれぐらい必要なのかとか、或いは駅前広場をどういう設計したらいいかっていうのも大分変わってくると思います。

ただそれが30年後どう変わるかってのも当然わからないわけなので、ある程度フレキシブルなデザインをしっかり立てておく必要があります。

あまりガチガチに入ってしまうと、もう本当に魅力がないというか時代遅れになってしまうということなので、ある程度の幅で計画することは大事ですが、少しフレキシブルなデザインにしておいて、同時にいろんなアイデアを取り込んでいくということがやっぱり非常に必要だというふうに思っています。

加えて、今回はあまりアイデアがなかったのですが、山梨県民の方々がどんな感じで、リニアのこと、或いはリニア駅のことを考えているかというのも、いろんな形で意見聴取とか、例えば他のリニア駅では、子供に絵を書いてもらって、それを広報に載せることもあったようですが、少しそういったことで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かなと思います。

そんなことも、含めながら少しく、全体的に駅を、これからどんどん作っていくんだと、その具体化していくんだというところを盛り上げていくということが必要だなと思っています。

#### ○事務局

大変貴重な意見をいただいたとっております。いろんな専門の分野の先生方に来ていただいておりますけども、例えば自動運転の分野、将来的には例えばレンタカーとかシェアカーというのは、遠く離れたところからお客さんが来たことを感知して、何もそばに常になくても大丈夫というようなお話もございますし、いろんな方からご意見をいただき、こちらの会議に示していければと考えております。

#### ○委員

ヨーロッパで何が起きているかというところ、大規模の駐車場が、だんだんこう規模を縮小していきつつあり、それが結果的に何を指すかと言うと、シェアリングモビリティの拠点にする、駐車場の高度化を目指している。欧州とアメリカの駐車場協会が、規格を作って、マースを含めたシェアリングモビリティ、そういう交通マネジメントの機能も駐車場に持たせていくという規格ですが、そういう大きな流れがあるので、県にお願いですけども、そういう交通のマネジメントを、この新しいフィールドでリニアの駅のところで、ハードな施設だけじゃなくて、そういう交通マネジメント、そんな機能も持たすような考えを示しておいた方がいいのではないかと思います。

山梨交通さんもいっちゃれば、そういうところもタイアップできるだろうし、タクシーも含めてシェアモビリティの新しい形態も含めて、交通のデータをそこに集めてマネジメントするということも少し念頭に置いたらいかがでしょうかということです。

他のところでもそういう案と比較しているのですが、なかなか、日本だと上手くいかず、

まだまだ事業者間の壁がありますが、ここはリニアも来るし、新しいバスの形態が来るし、それから自動運転的なシャトルバスの計画もあるし、ある意味非常に日本の中で一番進みやすい環境にあるのではないかと思います。

ましてや、水素エネルギーをテストベッドにしたいと県政で言っているので、FCV（燃料電池自動車）を積極的に開発している自動車メーカーとタイアップしながら、そういう先進的な取り組みも、非常に意味があるのではないかなと、非常に立ち位置としては、土地利用も含めて、他のところよりは恵まれていると思います。

あと、スマートインターとか、道路事業も結構ここに入るの、フェアで参画を求めると非常にうまく回るんじゃないかと思います。

#### ○事務局

ビジョンでテストベッドということをご説明させていただきまして、当然分野はそういうものもございませぬけど、駅の機能とかについても先進的なものを、まず山梨でやってみて広まっていけばというふうにも考えておりますので、今後、またいろいろなアドバイスをいただく中で、そういった分野につきましても、専門家のご意見を聞く中でご議論をしていただければというふうに思っております。

#### ○委員

各委員からいろいろ貴重なご意見を伺いましたが、その中の2人につきましては、長野県、岐阜県、それぞれリニアの駅に関わっておられますので、その時に特にご苦労されたこととか、ここは重要なことだったとか、アドバイスというか、教えていただけたらありがたいなと思います。

#### ○座長

そういうご要望がございましたので、もし今すぐ何かあれば、なければ、アドバイスをいただきながら進めたいと思います。よろしく願いいたします。

バス交通ネットワーク再生計画やシャトルバスの話も含めて、リニア駅のことを考えつつも、現実的に何ができるかというところで書かれていると思いますので、こちらでいろいろ考えつつも、ネットワークの再生計画や、先進バス研究会等、そういったところとも情報共有しながら話を進めていただいて、こちらにもうまくフィードバックを入れていただきながら進めていくというふうな形で、ぜひ進行をお願いしたいと思います。

#### ○委員

バスタ新宿を最初の段階からずっと手がけてきましたが、バスターミナル機能として、予約ができるし、バスの情報がリアルタイムで見られるということにしたのですが、新宿駅は新幹線がありません。今回は、リニア駅なので、例えば、山梨交通さんがシャトルバスを出すときに、両方の情報をそこに行けば全部見ることができ、お互いの交通機関が共用する。そういうことを最低限、しないとまずいと思います。

そこに行けば、リニアも、山梨交通のバスの状況も全部わかって予約も一括してできるみたいに。バスとリニアの情報系・ターミナル系については、最低限やっておくと、利用者は、非常にいいところだなということになると思います。それは最低限ぜひお願いしたい。

#### ○座長

高速バスと直結するというようなこともございますので、高速バスとの関係と非常に重

要かなと思いますが、そういった意味で2人の委員にいろいろアドバイスいただきたいというふうに思っております。

#### ○委員

新駅と甲府駅を結ぶシャトルバスと、身延線を結ぶシャトルバスと書いてありますが、実際に品川から25分に来て、そこから現地に行くのにまたそれ以上に時間がかかるということになってしまうと、利便性も損なわれている気がしますし、シャトルバスについては、速達性とか、快速性っていうのは非常に重要だと思います。

交差点の改良とか、いろいろ書いてありますけれども、できれば道路の優先信号ですとか、または電車のように運賃を先に払うというような、今のバスシステムにないような新しい形、交通システムということを含めて、今後ぜひ検討していただきたいと思います。それにより、速達性や継続性が生まれてくると思いますので、ぜひその辺をご検討いただきたいと思います。

#### ○座長

今のご指摘も、こちらだけでなく、道路の改良も含めて、他部局との多分調整とかあると思いますが、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。