

## I. テストベッドの聖地化に向けた取り組み

### 1. リニアがある山梨が目指す姿

#### テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム山梨

「テストベッド」の提供を突破口に、国内外の優秀な研究者等が結集し、新たな産業の創出、関連産業の集積や研究開発機能の拠点の形成により「稼ぐ力」を生み出しつつ、世界に先駆けて新たな価値を創造する近未来の窓口としての地位を確立し、オープンプラットフォームで世界に貢献している山梨を目指す

※「テストベッド」とは実際の運用環境に近い状態で先端技術の実証実験を行う“場”のこと

### 2. 目指す姿の実現に向けて取り組む施策

#### 施策：地域特性を活かしたテストベッドの聖地化

地域特性を活かした実証実験が盛んに行われる環境づくりを進め、才能豊かな人材の交流を生み出し、新たなイノベーションが創発される「テストベッドの聖地」としての地位を早期に確立し、国内外に向けて情報発信していく山梨への転換を図ることで、更に有能な人材の対流を山梨で引き起こし、その先に見据える関連産業や研究開発機能の集積の原動力となる好循環サイクルの構築によって、県内の良質な雇用の拡大、県民所得の向上に繋げていく

#### (1) 地域特性を活かしたテストベッド分野 (2) 取り組み手順

##### 優先的に取り組む分野

#### クリーンエネルギー

世界最高レベルの水素・燃料電池関連技術を駆使して、CO<sub>2</sub>フリー水素社会の実現に貢献

##### その他の地域特性を活かした分野

- ライフサイエンス
- 次世代モビリティ
- 無人配送
- スマート農業
- 自然環境保護・野生鳥獣管理
- 陸上養殖

#### STEP 1 誘致ターゲットの選定

#### STEP 2 プロモーション活動

#### STEP 3 実証実験の環境整備

#### STEP 4 実証実験の実施

#### STEP 5 実証実験から社会実装への移行

### 3. 相乗効果を期待して取り組む施策

#### 施策1：関連産業の集積と研究開発機能の拠点形成

先端技術を有する企業等の集積を加速化させ、新たな産業を興す一大拠点を形成

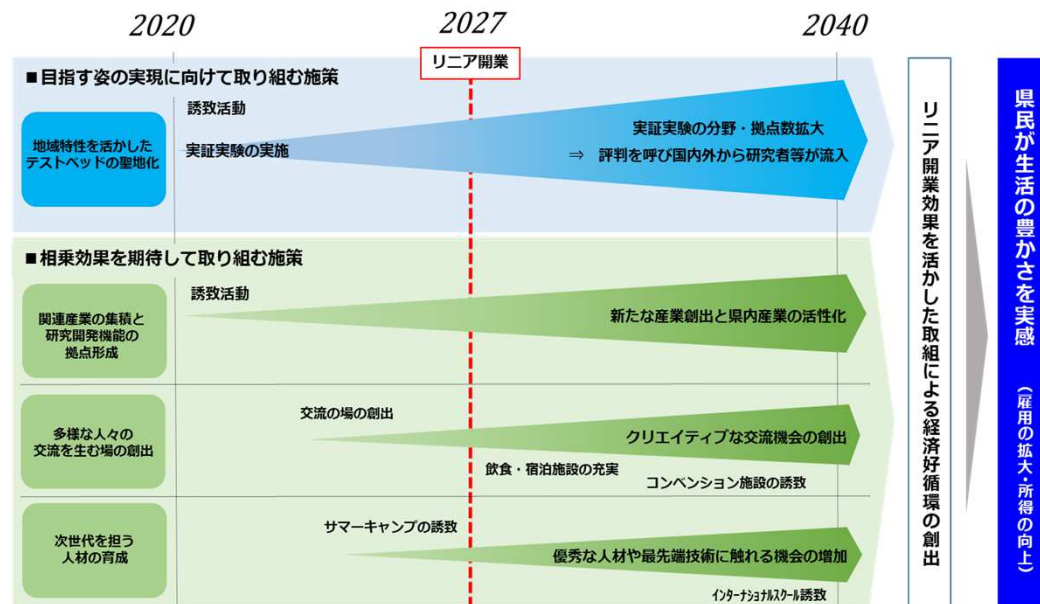
#### 施策2：多様な人々の交流を生む場の創出

クリエイティブな人材や企業等を惹き付ける上質な交流空間を創出

#### 施策3：次世代を担う人材の育成

グローバル人材や先端技術に触れられる環境を活かした技術者等の人材育成

### 4. 施策展開のイメージ



## II. 災害に強いリニアを活かした防災力の強化

### 1. 想定される巨大災害

- ・国土に激甚な被害をもたらす首都直下地震、南海トラフ地震等

### 2. 大規模地震発生時における国の防災拠点

- ・緊急災害対策本部は原則として首相官邸に設置され、代替施設が都内に三か所
- ・人員・物資について広域的な支援を行う基幹的広域防災拠点（有明の丘など）

### 3. 国の防災バックアップ機能の本県への誘致

- ・国の防災バックアップ機能を誘致するとともに、本県自身の防災力を強化し、県民の安全・安心の確保、企業立地を促進

## III. 開業に向けて特に必要となる社会基盤の整備

### 1. 新たなゲートウェイに必要な機能

- ・円滑な移動や乗り換えができる交通結節機能の整備
- ・その他、飲食・物販、宿泊のサービス機能など、駅周辺に立地が期待できる各種機能は、まちづくり政策等で民間資本の誘致や誘導を検討

### 2. 県内交通ネットワークの充実

- ・開業効果を県内全域へ波及させるため、リニア駅を中心としたアクセスを向上  
 アクセス圏域を拡大する道路整備を着実に推進（中部横断道、新山梨環状道路等）  
 リニア駅と県内主要拠点を結ぶバス交通の整備

### 3. 5G環境の整備

- ・テストベッドの呼び水とするため、事業者が5Gサービスを活用しやすい環境を整備  
 5G基地局アンテナの設置に係る公共施設等の開放  
 県の情報ハイウェイの活用によるローカル5G等の拠点間通信の実現

## 会議における検討内容

### 【新たなゲートウェイに必要となる機能】

県内各地や県外を結ぶ交通ネットワークのハブとしての必要な機能の基本方針

#### ◆ リニア駅前エリアの交通結節機能

各交通機関の利用者の移動、乗り換えが円滑にできる交通結節機能の整備に向けた検討

- 公共交通、一般交通の施設配置の考え方
  - ・ロータリー、バス、タクシー、乗降場など
- 浸水時に交通結節機能を確保するための施策
- 利便性向上のためのサービス など

### 【県内交通ネットワークの充実】

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つなぐ交通アクセスの基本方針

#### ◆ 小井川駅とのシャトルバス

小井川駅とのアクセス向上のため、シャトルバスの導入に向けた検討（次世代交通システム）

- シャトルバスのルート検討
- 整備・運営手法の基礎検討
- 次年度以降の検討項目抽出

#### ◆ 県内への交通アクセス

- 県内主要拠点とをつなぐバス交通ネットワーク

## 検討会議メンバー

### 【委員】

学識者3名：佐々木 邦明（早稲田大学） 座長  
 ※交通工学、都市計画  
 鈴木 克宗（(一財)道路新産業開発機構）  
 ※道路行政  
 瀬田 史彦（東京大学）  
 ※都市計画、地域開発

各種団体4名：やまなし観光推進機構  
 山梨県商工会議所連合会  
 山梨交通、JR東海(オブザーバー)

関係市2名：甲府市（リニア交通政策監）  
 中央市（企画課長）

県関係2名：県土整備部理事、リニア推進監

### 【事務局】

県：県土整備部、リニア交通局  
 関係市：甲府市、中央市

## スケジュール

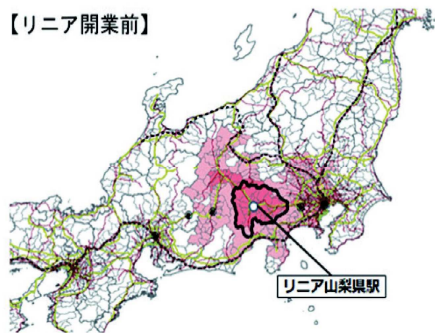
第1回	7月 7日
第2回	9月 4日
第3回	12月22日
第4回	2月10日
第5回	調整中（R2年度内）



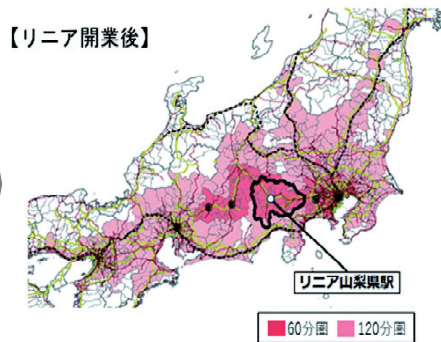
## 本県の新たなゲートウェイ

- リニア中央新幹線は、飛行機に匹敵する高速交通機関であり、リニア中央新幹線の開業により、東京圏及び中京圏・関西圏との時間距離が格段に短縮され、多くの人々が山梨県とその他都市圏の行き来をする。

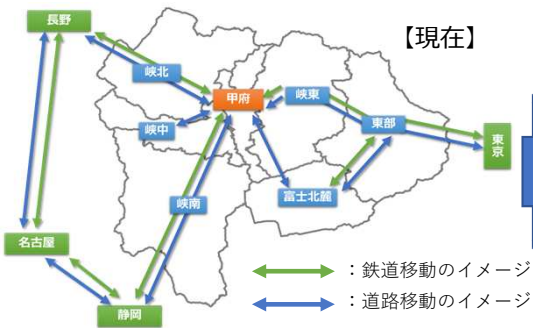
【リニア開業前】



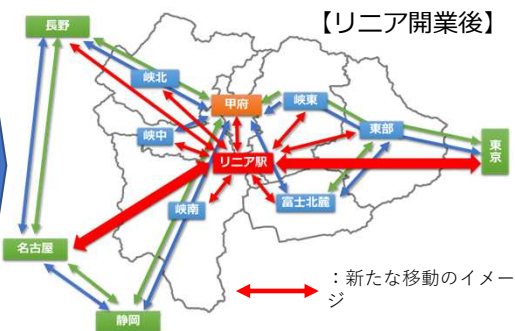
【リニア開業後】



- 現在の交通拠点は甲府駅であり、近隣都県との玄関口及び県内交通のハブとしての役割を担っている。
- リニア駅前エリアは、山梨県の**新たなゲートウェイ**として位置付けられ、より広域的なゲートウェイとして、必要となる交通結節機能の整備を目指す。



【現在】



【リニア開業後】

→ 鉄道移動のイメージ  
⇔ 道路移動のイメージ

⇔ 新たな移動のイメージ

## 駅前エリアの交通結節機能の整備

### 交通結節機能

- 恵まれた道路条件を活かした交通結節機能の整備
- ・ リニアを利用する人にも、リニアを利用しない人にも使いやすい交通拠点

「アクセスしやすい配置」  
「乗り換えがしやすい配置」

### 防災機能

- 交通結節機能に対する防災機能
  - ・ 災害に強いとされているリニアの活用
  - ・ 近年激甚化している自然災害による被害の低減
  - ・ 浸水想定区域に指定されている駅前エリアへの対策
- 災害時も交通結節機能を保持できる整備

### サービス機能

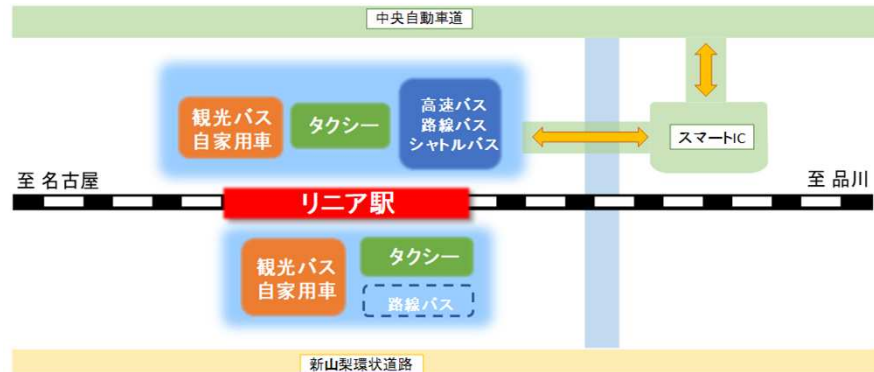
- 交通結節機能に付随するサービス機能の整備
- ・ 乗り場に関する機能と運行状況などの情報提供
- ・ 乗り換え時間や送迎時間までの待合空間の提供
- ・ 目的地に関する情報提供

### 次世代モビリティへの対応

- 山梨県の強みを活かし、将来を見据えた整備
- ・ クリーンエネルギー分野への積極的な取り組み
- ・ 発展途上段階である自動運転や超小型モビリティに対する、将来を見据えた柔軟な対応が可能な整備

### 交通結節点

## 駅南北のゾーニング



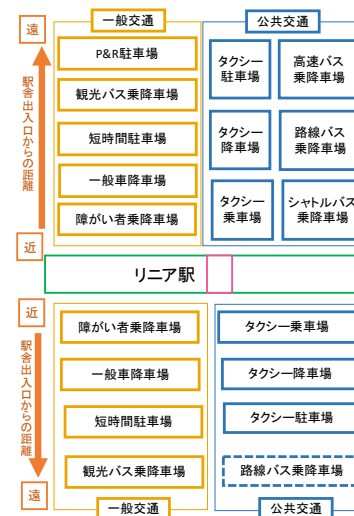
### 駅北側

- リニア駅前エリアのメインの交通広場と位置づけ、すべての交通モードに対する乗り換えに対応したエリアとする
  - スマートICと直結することで、中央自動車道を利用した遠距離移動を行う利用者の利便性向上を図る
  - スマートIC直結に伴い、高速バスは北側が利便性に優れることから、バス同士の乗り換えをシームレスに行うため、バス交通(シャトルバス、路線バス、高速バス)を北側に集約させる
  - スマートICとの行き来が考えられる車面に対する施設は、利便性、アクセス性を考慮
  - 浸水時においても、リニアと中央自動車道との交通結節機能を確保させる
- ⇨ 立体構造

### 駅南側

- サブの交通広場と位置づけ、今後の開発や整備計画に柔軟な対応ができる余地を確保する
- 新山梨環状道路をはじめとする、県内の恵まれた道路ネットワークを活用し、近距離・中距離移動をする利用者の利便性向上を図る

シャトルバス 路線バス 高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性が確保しやすい配置とする</li> <li>・ バス交通を集約させ、乗り換える利便性向上を図る</li> <li>・ 高速バスは、スマートICとの直結による利用に配慮した配置とする</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー利用者の多くは、急いでいる人、手荷物が多い人、ハンディキャップのある人が想定され、乗降場とした場合、乗車待ちの人が降車の支障となるため、乗車場と降車場に分けて整備する</li> </ul>
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 降車は停車時間が短いため、スムーズな乗り換えがしやすい車寄せ(降車場)の形状とする</li> <li>・ 乗車(は迎えに来た車の停車時間が長い)ため、短時間駐車場の形状とする</li> </ul>
観光バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリーの観点から体の不自由な人に対する乗降場を別に設ける</li> </ul>
P&R駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 団体利用が多く、複数のバスが同時に乗り入れ、一度に大勢の人が乗り降りすることが想定されるため、広い乗り場と滞留スペースを確保する</li> <li>・ 各交通施設から離れた位置に設けることで、公共交通利用者の動線の妨げにならない配置とする</li> </ul>



# リニア駅と小井川駅とのシャトルバスについて

- ・リニアの開業効果を波及させるため、公共交通によるリニア駅と既存駅等とのアクセスの向上を図る
- ・身延線の利用者の増加や、効果的な活用を図るため、小井川駅との間にシャトルバスの導入を検討
- ・リニア本線用地の緩衝帯を利用した専用道の整備も含めて検討
- ・2027年の開業を見据え、自動運転技術、燃料電池バス、MaaS、PTPSなど次世代交通システムの導入も検討
- ・事業主体について、インシャルコストやランニングコスト、運行本数等を想定し、民間運営も含めて検討

## これまでの検討内容

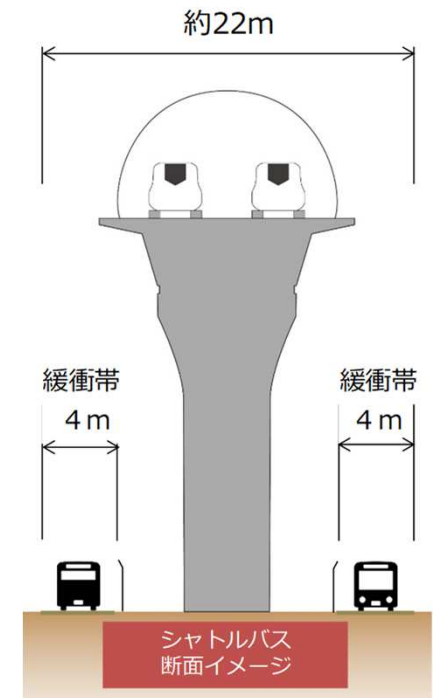
### ○事例研究

定時性、速達性、輸送力を兼ね備えたバス交通システムの導入に向け先進事例研究

ひたちBRT ゲストスピーカーより紹介	線路跡地を利用してバス専用道を整備 一般道との交差にはバス専用道への誤進入を防止するため遮断機を設置 バス停には時刻表や車両近接をデジタル表示するなどハイグレード化
大船渡線、 気仙沼線BRT	東日本大震災により被災した路線の早期回復等を目的にバス専用道を整備 バスロケーションシステムにより最新の運行状況を駅のモニターやスマートフォンに提供
かしてつバス	線路跡地を利用してバス専用道を整備 一般道との交差にはバス専用道への誤進入を防止するため遮断機を設置
ゆとりーとライン	交通渋滞の激しい区間で高架専用軌道を整備（そのほかは一般道を走行） バス車両前後に取り付けた案内装置により専用軌道を走行する、鉄道とバスの利点を組み合わせたシステム
沖縄県	国道の1車線を利用してバス専用レーンを整備 PTPSを導入し公共車両の進行方向の信号を優先制御 バス車内はデジタル表示による多言語化（英語、中国語、韓国語）
東京BRT	東京オリンピック・パラリンピック等による交通需要増加に対応するバス交通システム 接続バスや燃料電池バスの導入を計画 ICカードや乗車券の事前購入を検討



ひたちBRT



### ○リニア本線用地の緩衝帯を利用した専用道整備について

#### 「緩衝帯の状況整理」

- ・約30か所で山梨環状道路はじめてする県道や市道と交差
- ・7か所で河川と交差
- ・建設予定の保守基地の用地を通過

### ○シャトルバスの整備・運営手法について

#### 「主な費用項目」

	ルート整備	バス・運行
インシャルコスト	①専用道（ルート）の整備事業費 …道路の整備に係る費用	③シャトルバスの車両購入費・基地費用 …必要台数のバスの購入・更新、車両基地の確保に係る費用
ランニングコスト	②専用道（ルート）の維持管理費 …道路の維持管理に係る費用（開設後、毎年生じる費用）	④シャトルバスの運行経費 …バスの運行に係る人件費、走行経費、運行管理費等（開設後、毎年生じる費用）

#### 「整備・運営手法として考えられるケース」

施設形態	整備・運営手法
民設民営	①インフラ部の整備費、車両費を民間事業者が負担し、その民間事業者がシャトルバスを運行する方法
公設民営	②インフラ部は公共が整備し、民間事業者がシャトルバスを運行する方法（下記の2通りが考えられます）
	③インフラ部、車両費ともに公共が負担（事業者に車両を貸与）
公設公営	④公共がすべて整備し、運行する方法です。

