

# リニア山梨県駅位置検証結果

山梨県

# 1. 調査の目的

- 山梨県全体における将来の交通体系の在り方や、本県経済への波及効果も見据え、既存交通インフラを含めた、精度の高い推計を行い、駅位置の妥当性の検証を行う。

# 2. 検証する位置と項目

- リニア山梨県駅を、大津町地内と身延線に直結した小井川駅付近の2箇所を対象として乗降客数と既存交通への影響、アクセス優位性について検証を行った。

## 【「小井川駅直結」「大津町地内」の位置図】



## 【検証項目と内容】

検証項目	内容
交通需要推計による乗降客数と既存交通への影響	○リニア山梨県駅の乗降客数 ○既存交通（鉄道・高規格道路）への影響
アクセス優位性	○リニア山梨県駅へ30分で到達できる人口 ○県内市町村とリニア山梨県駅間のアクセス ○県内市町村と品川・名古屋駅間の時間短縮効果

## 3. 交通需要推計による乗降客数と既存交通への影響

### 【需要推計手法】

- 本推計においては身延線や中央線、中央自動車道等の既存交通への影響を把握する必要があることから、4段階推計法に基づく「統合モデル」の手法を用いることとした。
- 「統合モデル」は、国土交通省が作成したもので、これまで、公共交通（鉄道・バス）や自動車等の交通手段別に推計されていた手法を統合し、統一的に推計するために構築された唯一のもの。
- 本推計は「平成27年度全国幹線旅客純流動調査結果」（令和元年7月国土交通省総合政策局公表）のデータを活用して推計を行った。  
※本調査結果に通勤・通学による移動は含まれない。

### 【基本条件の設定】

- 予測時点は2035年度（令和17年度）
- リニア中央新幹線の停車本数・運賃については、平成21年12月24日にJR東海が国に提出した「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書」に基づき設定した。  
停車本数：山梨県駅に上り下り共それぞれ1時間に1本が停車  
運賃：「品川－名古屋」の運賃を12,000円とし、その他の駅間の運賃は距離で按分  
その他の公共交通機関については、現状の運行ダイヤ・運賃により設定した。  
ただし、身延線については、利用者増を考慮し、小井川駅への特急停車を見込んでいる。
- リニア山梨県駅を利用する可能性のある地域は、地理的要因から、山梨県全域に加え長野県の一部（茅野地域・佐久地域）とした。

### 【需要推計ケース】

- 大津町地内**
  - ・(仮称)甲府中央スマートICに隣接
  - ・甲府駅との間にシャトルバスを運行
- 小井川駅直結**
  - ・身延線 小井川駅に直結
- 大津町地内+シャトルバス**
  - ・(仮称)甲府中央スマートICに隣接
  - ・甲府駅との間にシャトルバスを運行
  - ・小井川駅との間にシャトルバスを運行

## 【推計結果】

### ■ リニア山梨県駅の乗降客数

		大津町地内		小井川駅直結		大津町地内 +シャトルバス	
県内		9,000人/日		9,000人/日		9,300人/日	
茅野・佐久		4,100人/日		4,100人/日		4,200人/日	
合計		<b>13,100人/日</b>		<b>13,100人/日</b>		<b>13,500人/日</b>	
鉄道利用 (小井川駅利用)	道路利用	3,900人/日	9,200人/日	5,100人/日	8,000人/日	4,700人/日	8,800人/日

### ■ 既存交通（鉄道・高規格道路）への影響

- リニア山梨県駅の利用者による既存交通の利用者の増減を推計した。

#### □ 身延線

		大津町地内		小井川駅直結		大津町地内 +シャトルバス	
合計		<b>+3,800人/日</b>		<b>+5,000人/日</b>		<b>+4,600人/日</b>	

○身延線乗降客数（山梨県内） 約11,000人/日（平成28年度）

- 大津町地内と小井川駅直結とでは、リニア山梨県駅乗降客数は同数ながら、身延線の乗降客数は、小井川駅直結の方が多。
- ただし、大津町地内について、小井川駅との間にシャトルバスを運行した場合、小井川駅直結の乗降客数を上回るとともに、身延線乗降客数も増加し、身延線が効果的に活用される。

駅位置を大津町地内とし、小井川駅との間にシャトルバスを運行した場合が優位である。

#### □ その他の既存交通

		大津町地内		小井川駅直結		大津町地内 +シャトルバス	
中央線		▲300人/日		+100人/日		+100人/日	
○中央線乗降客数（山梨県内） 約92,000人/日（平成30年度）							
中央自動車道		▲3,000人/日		▲3,400人/日		▲3,300人/日	
○中央自動車道（甲府南IC）交通量 約30,000台/日（平成27年度）							
中部横断自動車道		▲300人/日		▲300人/日		▲300人/日	
○計画交通量 12,300～15,600台/日（南部町～市川三郷町）							

## 4. アクセス優位性

- 交通需要推計結果では、道路利用が6割以上となることから、道路利用によるリニア山梨県駅とのアクセス優位性について検討を行った。

### ■ リニア山梨県駅へ30分で到達できる人口

	小井川駅直結	大津町地内
人口	約 <b>59.7</b> 万人	約 <b>60.9</b> 万人
比率	約 <b>71</b> %	約 <b>73</b> %

○国土交通省が開発した交通分析システム（NITAS）を用いて、（仮称）甲府中央スマートICが完成し、新山梨環状道路と西関東連絡道路が連結した将来交通ネットワークにより、到達範囲を算出

○人口は平成27年国勢調査に基づき算出

### ■ 県内市町村とリニア山梨県駅間のアクセス

平均所要時間	小井川駅直結	大津町地内
	平均 <b>37</b> 分	平均 <b>34</b> 分

○将来交通ネットワークにより、道路利用での各市町村からリニア山梨県駅へアクセスする所要時間の平均値

### ■ 県内市町村と品川駅・名古屋駅間の時間短縮効果

		小井川駅直結	大津町地内
品川駅	市町村数	<b>9</b> 市町村	<b>14</b> 市町村
	人口	約 <b>25</b> 万人	約 <b>53</b> 万人
名古屋駅	市町村数	<b>9</b> 市町村	<b>18</b> 市町村
	人口	約 <b>25</b> 万人	約 <b>59</b> 万人

○「県内市町村とリニア山梨県駅間のアクセス」結果を基に、リニア利用により品川駅、名古屋駅との所要時間が、現状の所要時間と比較し、より時間短縮が図られる市町村の数および人口を算出

上記の結果から、道路利用による利便性の面からも、県内各地とのアクセス性に優れる大津町地内が優位である。

# リニア山梨県駅から小井川駅間のシャトルバスについて

リニア中央新幹線山梨県駅への交通アクセス向上、  
身延線の利便性向上のため、  
身延線小井川駅との間にシャトルバスの導入を検討します

- 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  
さらに、南アルプス市方面や峡東方面へのアクセスの検討も視野
- シャトルバスには、2027年の開業時期を見据え、自動運転技術、燃料電池バス、MaaS、PTPSなどの次世代型交通システムの導入も検討
- 事業主体については、イニシャルコストやランニングコスト、運行本数等を想定し、民間運営も含め検討

