

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

令和2年7月7日

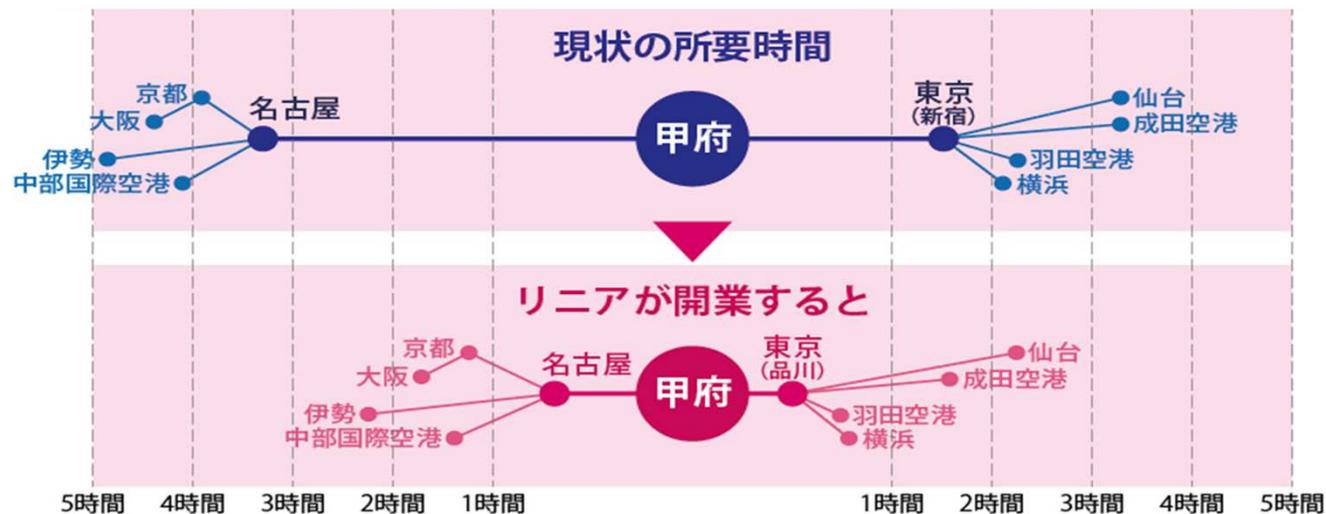
山梨県

山梨県駅について

	名古屋駅	岐阜県駅	長野県駅	山梨県駅	神奈川県駅	品川駅
駅所在地	名古屋市	中津川市	飯田市	甲府市	相模原市	港区
最寄り既存駅との距離	名古屋駅 (－)	美乃坂本駅 (約0.2km)	※飯田線乗換新駅 (約0.3km)	小井川駅 (約3.0km)	橋本駅 (約0.2km)	品川駅 (－)
駅タイプ	ターミナル駅 (地下)	中間駅 (地上)	中間駅 (地上)	中間駅 (地上)	中間駅 (地下)	ターミナル駅 (地下)
最寄りICとの直線距離	名古屋高速 名駅入口 (0.5km)	中央道 中津川IC (3.5km)	中央道 (仮称)座光寺 スマートIC (2.0km)	中央道 (仮称)甲府中央 スマートIC (駅直結)	圏央道 相模原IC (4.8km)	首都高 芝浦出入口 (2.0km)
品川駅からの所要時間	約40分 (直行タイプ)	約60分 (各駅タイプ)	約45分 (各駅タイプ)	約25分 (各駅タイプ)	約10分 (各駅タイプ)	－
名古屋駅からの所要時間	－	約15分 (各駅タイプ)	約25分 (各駅タイプ)	約45分 (各駅タイプ)	約60分 (各駅タイプ)	約40分 (直行タイプ)

※ 現在、リニア長野県駅の近接地へJR飯田線乗換新駅の設置に向けた検討が進められている。

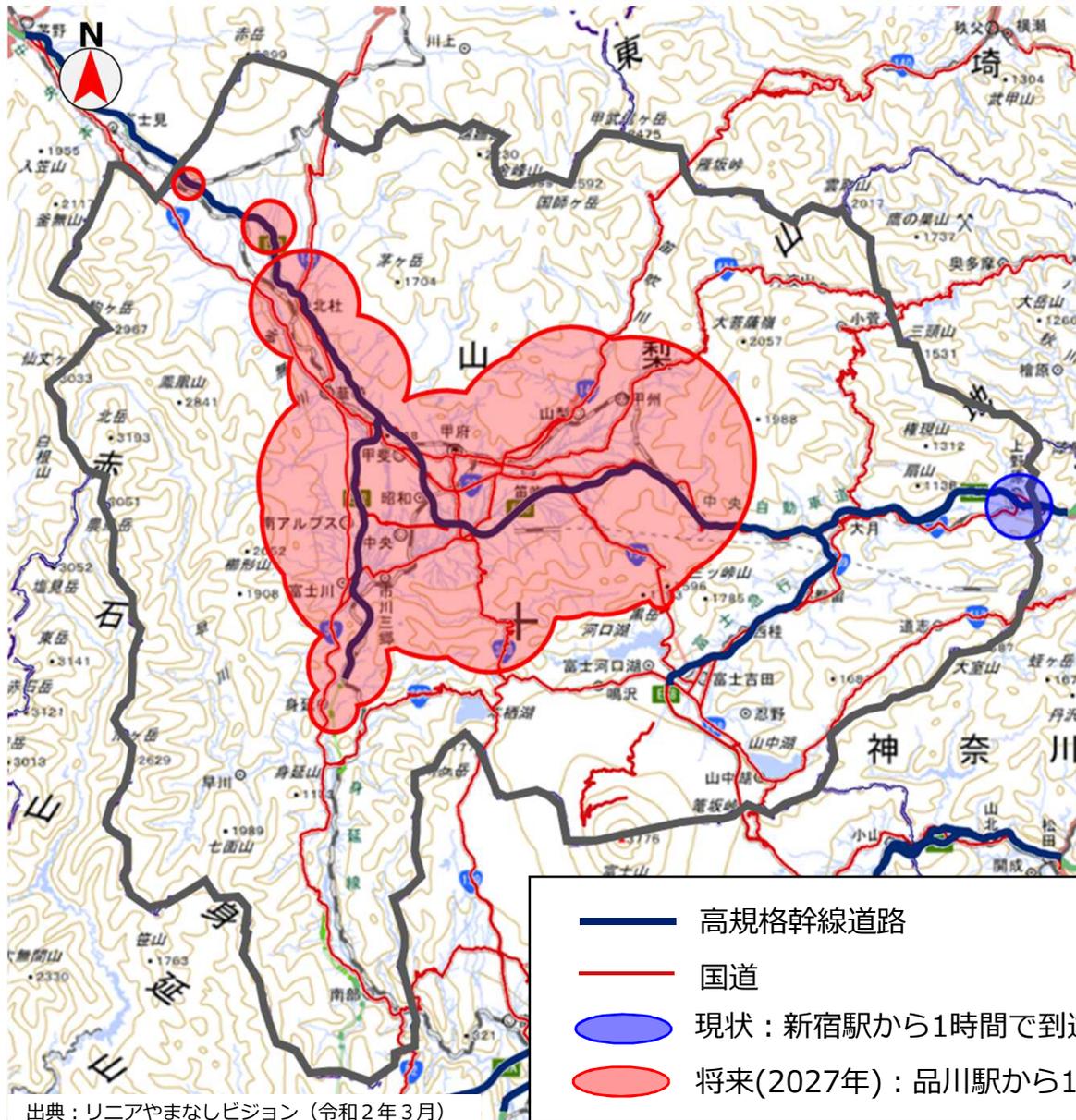
出典：所要時間はJR東海公表資料より。距離については地図上で実測。



出典：リニアやまなしビジョン（令和2年3月）

都心から1時間で到達できる県内エリア

都心から1時間で到達できるエリア



リニア開業、県内主要幹線道路等の整備により、都心から1時間で到達できるエリアが拡大

リニア開業効果を
県内全域で最大限享受

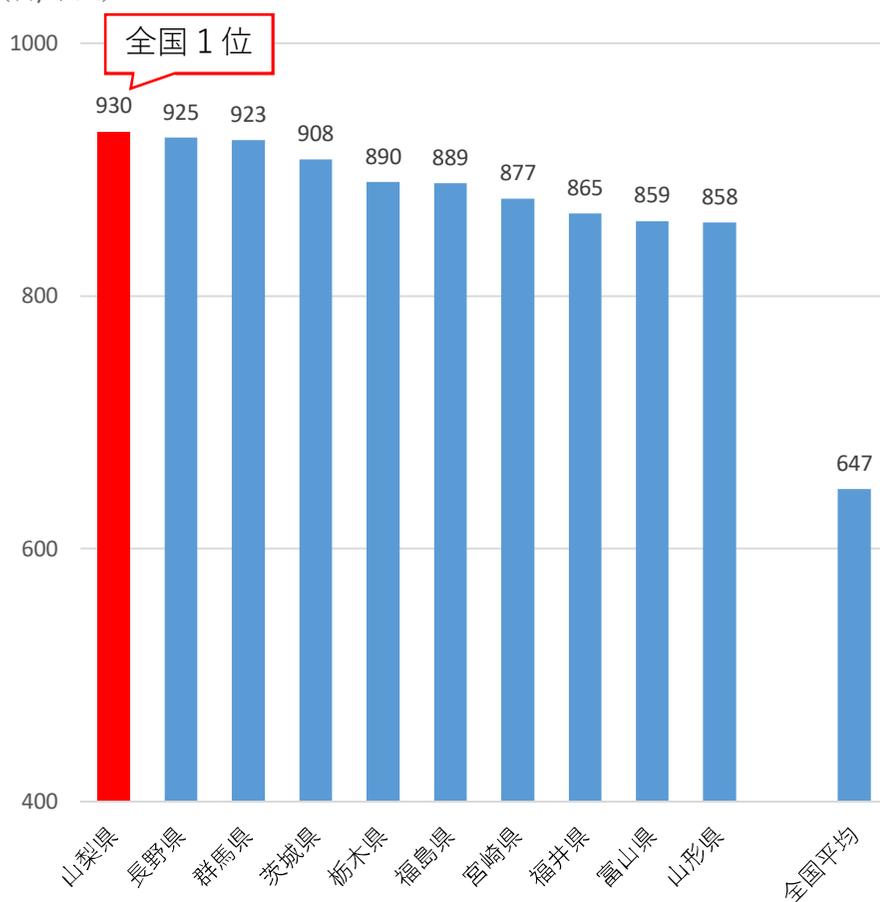
県内の自動車社会の現状

自動車保有台数と交通手段別自宅外就業者・通学者の割合

自動車保有台数は、全国平均より多く、平成30年度は930台/千人で全国1位。

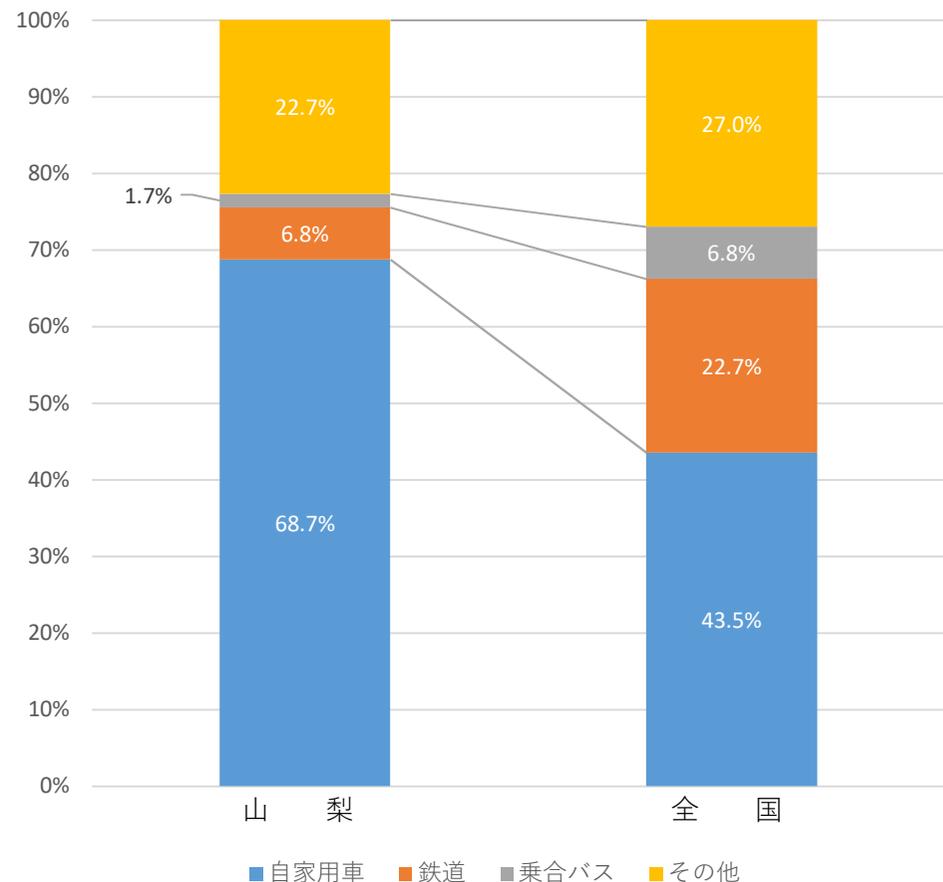
交通手段別自宅外就業者・通学者の割合は、自家用車が全国平均より多く、平成22年度は68.7%を占める。

(台/千人) 人口千人当たりの自動車保有台数 (H30)



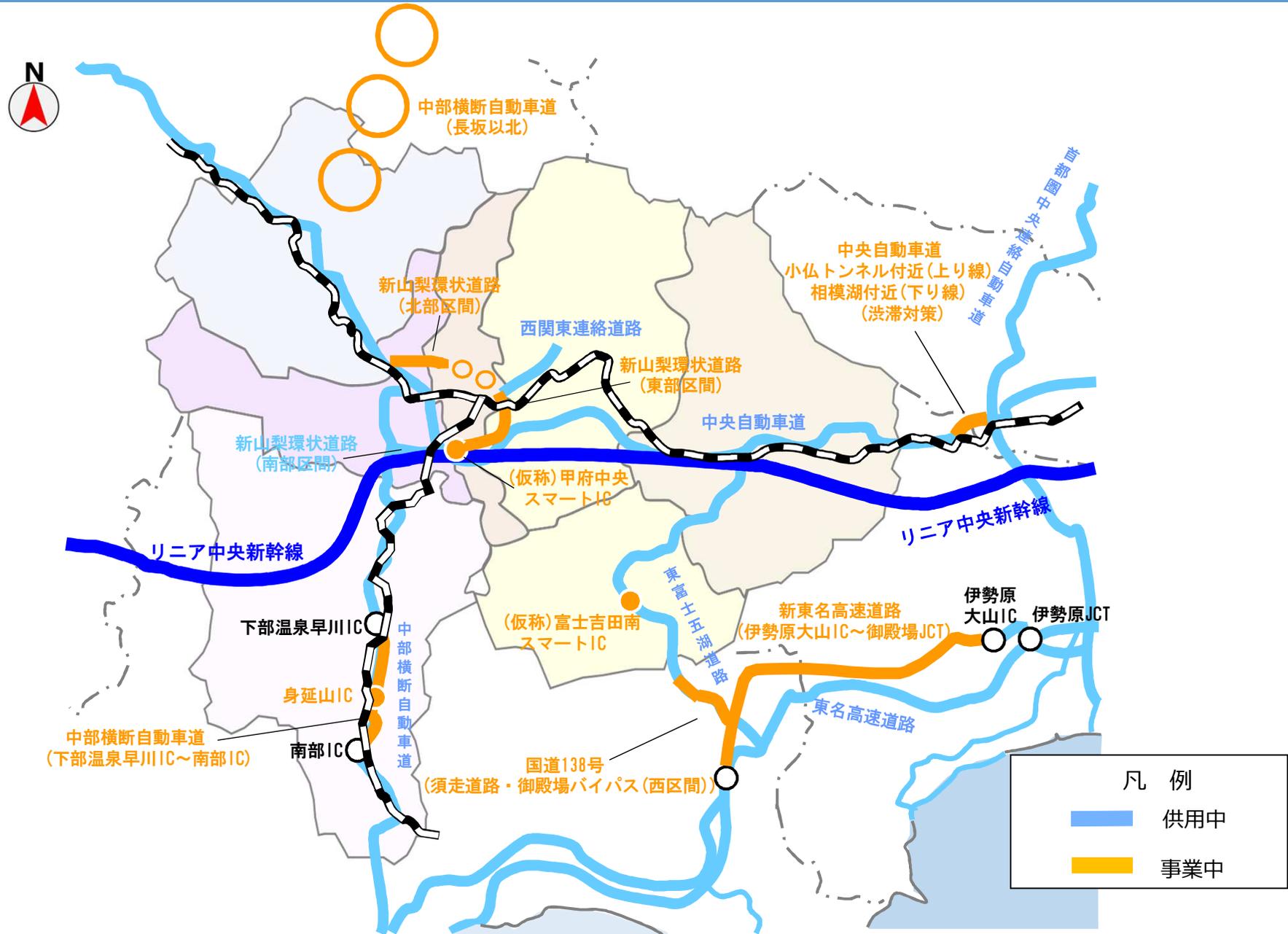
出典：自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」(平成31年3月末)
総務省統計局「人口推計」(平成30年10月1日)

交通手段別自宅外就業者・通学者の割合 (H22)

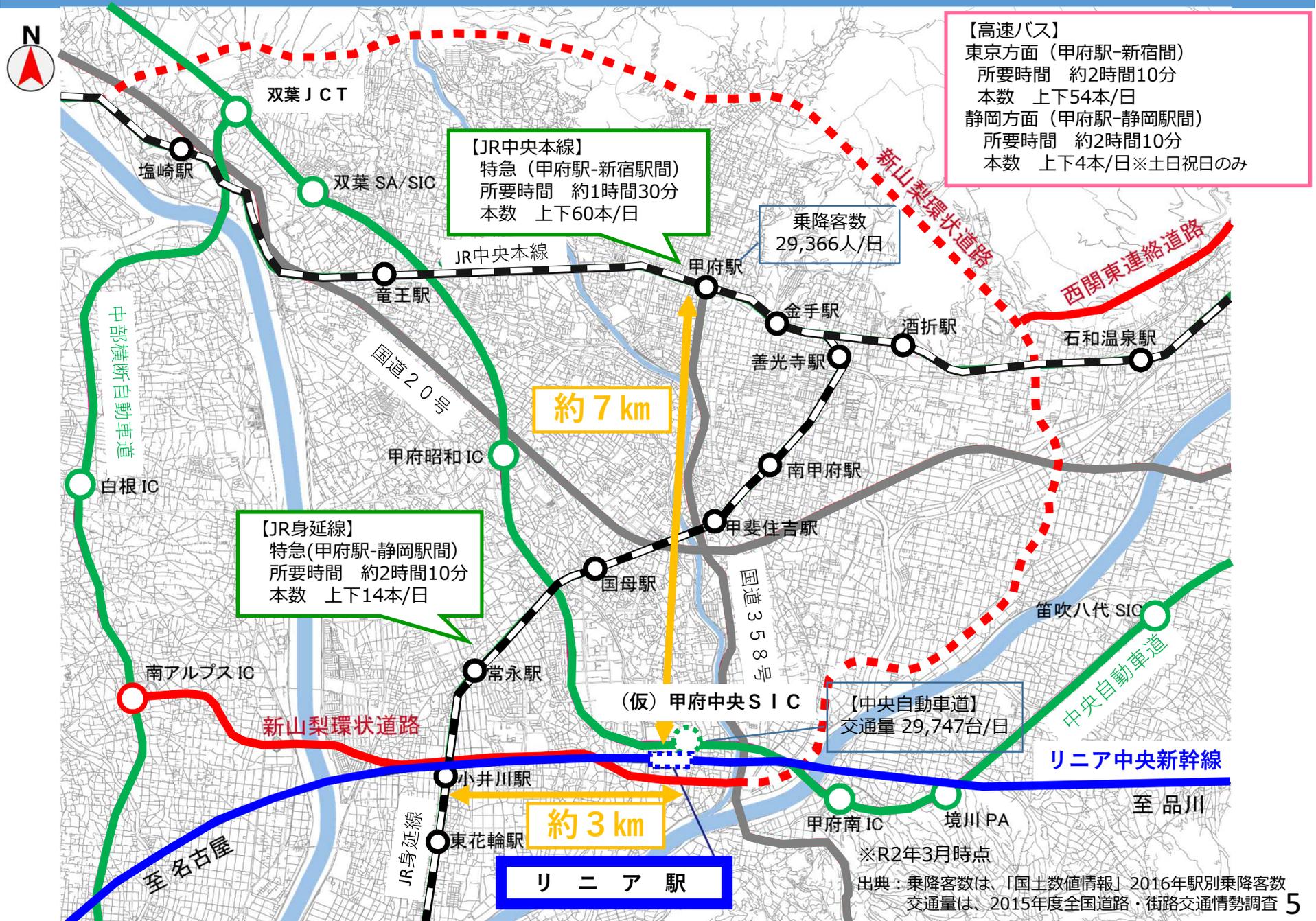


出典：平成22年国勢調査

県内交通ネットワークの現状



リニア駅周辺の主要交通網について



リニア駅周辺航空写真

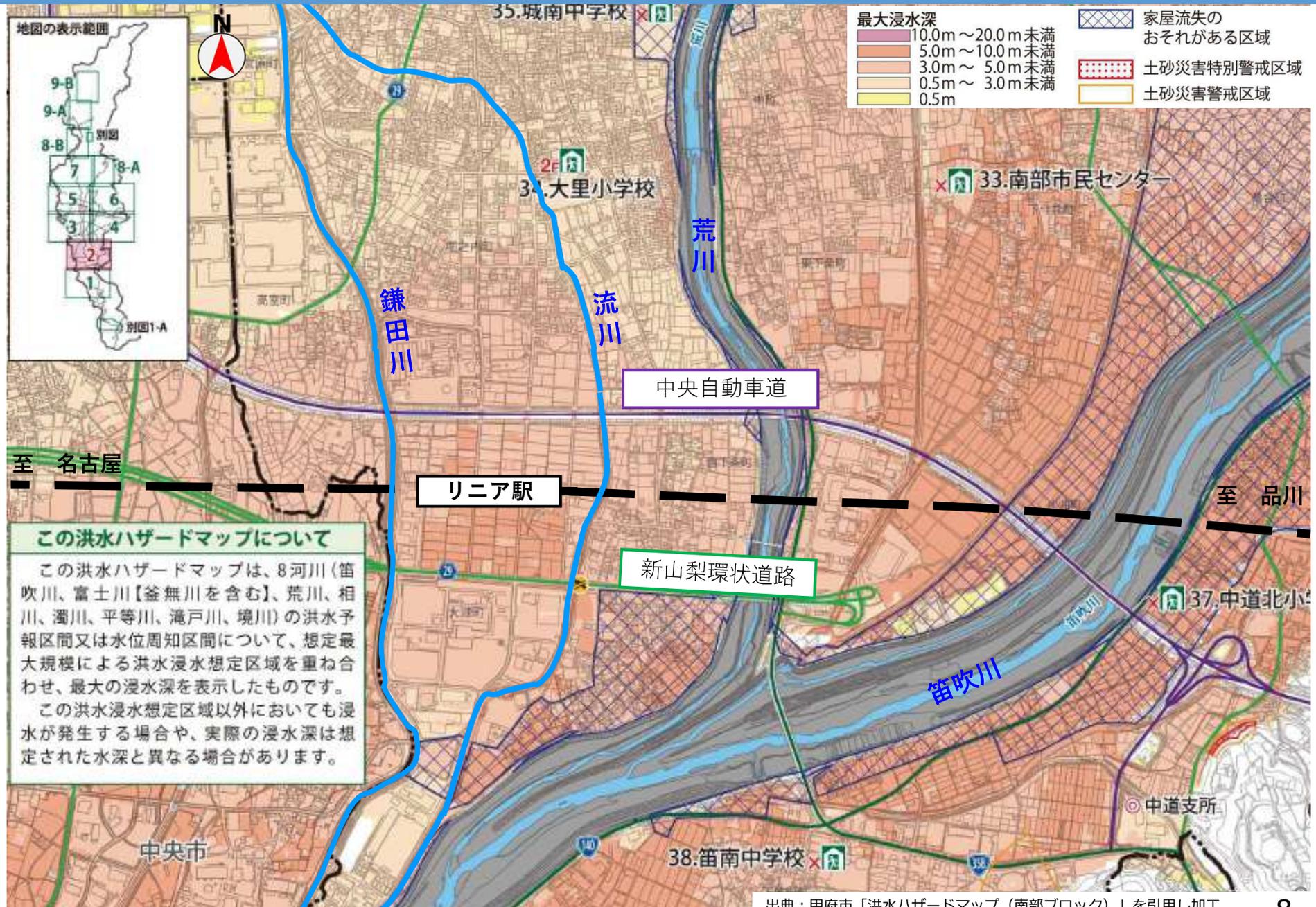


県内の浸水想定区域・土砂災害警戒区域・山地災害危険地区



出典：浸水想定区域：国土交通省甲府河川国道事務所「富士川流域浸水想定区域図」（2017年3月）、山梨県「浸水想定区域」（2019年6月）
 土砂災害警戒区域：国土交通省「国土数値情報 土砂災害警戒区域データ」（2018年8月1日時点） 山地災害危険箇所：山梨県「山地災害危険地区情報」（2019年11月）

リニア駅周辺のハザードマップ

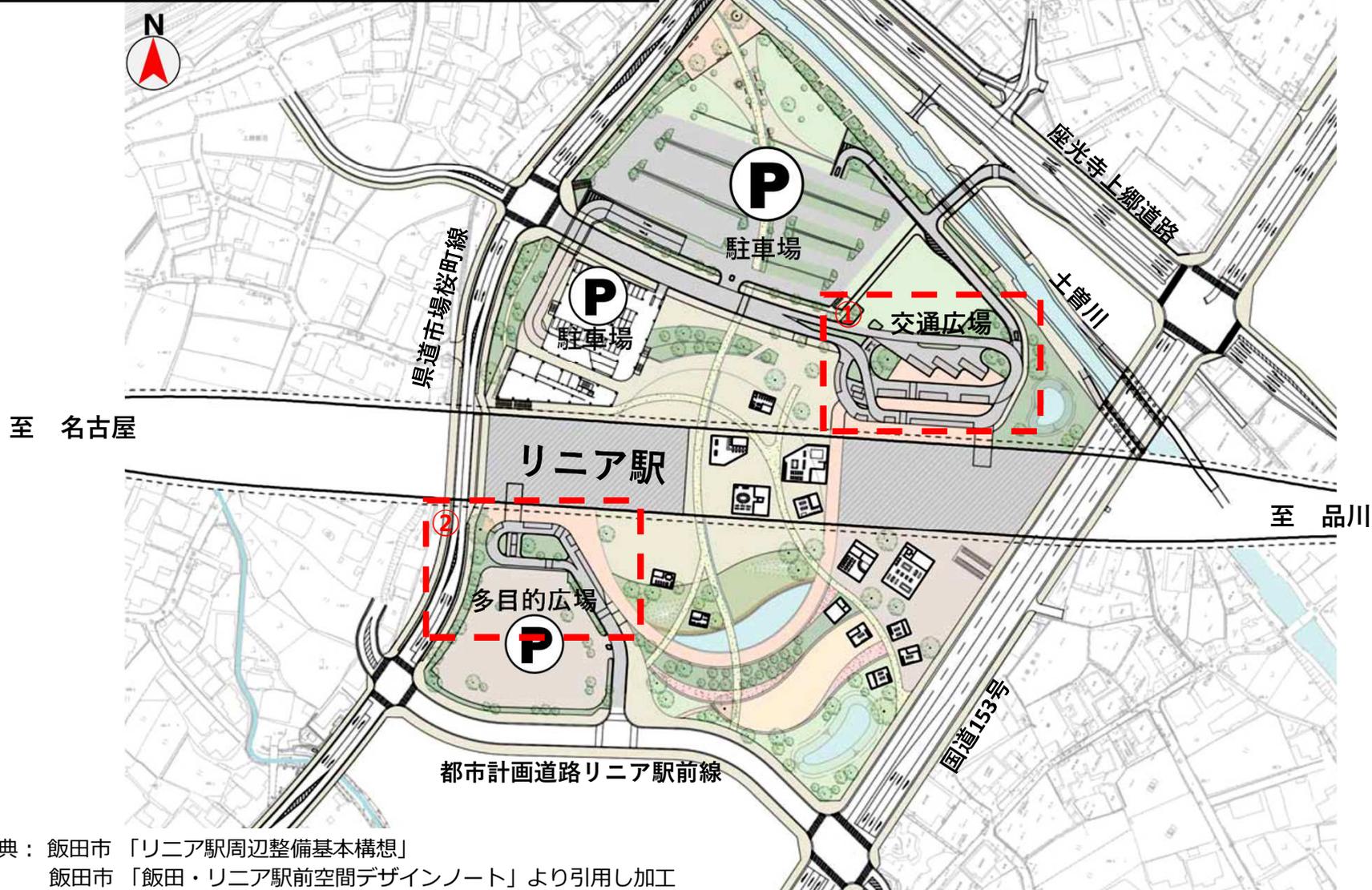


出典：甲府市「洪水ハザードマップ（南部ブロック）」を引用し加工

リニア長野県駅前の交通結節機能について

リニア長野県駅（長野県飯田市）

- ・整備面積 約6.5ha
- ・推定乗降客数 6,800人/日（上下線2本/h 停車）
※2027年開業時における推計値



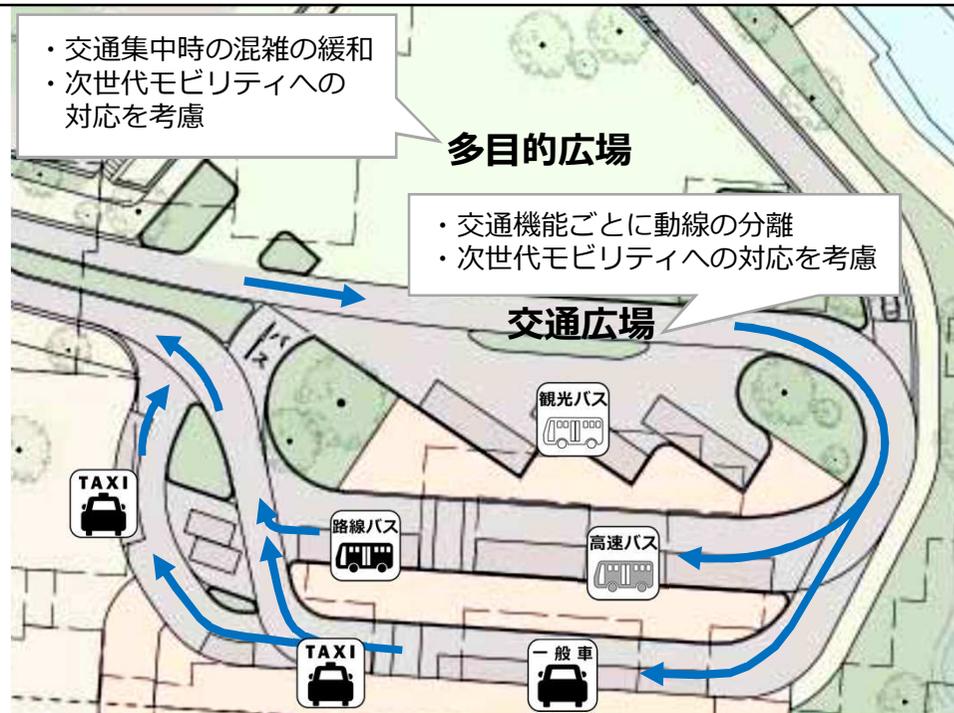
出典：飯田市「リニア駅周辺整備基本構想」
飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート」より引用し加工

リニア長野県駅前の交通結節機能について

①

交通広場：公共交通の集まる交通広場

- ・公共交通が集まる交通広場を設け、高速バス・路線バスによる広域・地域内へのアクセスの確保
- ・交通機能ごとに動線を分離し、交通の交錯を防ぐ
- ・多目的広場を設け、自動運転や次世代モビリティへの対応を考慮
- ・観光シーズン交通集中時に対応できる多目的空間を隣接地に確保



②

多目的広場：市民の日常利用に対応する空間

- ・広場利用者等を含めた日常利用に対応する駐車スペースとし、イベント等による利用にも対応
- ・乗降スペースには、福祉車両等のスペースを確保



リニア岐阜県駅前の交通結節機能について

① 私的交通を重視した北口駅前広場

- ・一般車に限定したコンパクトなレイアウト
- ・短時間停車がしやすい乗降場の縦列配置
- ・各施設にアクセス良好な短時間施設駐車場の設置



② 公共交通を優先した中央駅前広場

- ・二次交通への乗り換え便利性を重視したレイアウト
- ・在来線用の自家用車乗降場の設置による公共交通と私的交通の分離
- ・リニア駅と在来線駅の可能な限り短距離での接続

