

## 第2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9月4日（金）13:30～15:30

場所：山梨県庁防災新館403・404会議室

- ◆議 事：（1）ゲストスピーカーによるバス交通システム先行事例研究  
（2）バス交通システムの導入事例について  
（3）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

◆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  
（下山 聡 甲府市まちづくり部 リニア交通室長 代理出席）

（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  
米本 太郎 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 副長  
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：リニア未来創造・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 議事
  - (1) ゲストスピーカーによるバス交通システム先行事例研究
  - (2) バス交通システムの導入事例について
  - (3) 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
- 3 閉会

◆内 容：

(1) ゲストスピーカーによるバス交通システム先行事例研究

<資料 1-1、資料 1-2 により説明>

○座長

従来の鉄道時代と比べて利用者が増えたことについて、利用促進のような取組を実施したのでしょうか。

また、以前と比べて利用者の違いがあるのか、電車の方が一般的には定時性が高いと思いますが、BRTに変えてサービスレベルが変わったと思いますが、どういうふうに利用が変わったか、そういったところもわかりましたら教えていただきたいです。

○日立市

鉄道の時代と一番変わったのは、駅の間隔です。停留所を一駅区間に、一つか二つ増加させ、自宅の近くからバスに乗るといような、そういう利便性が図られたというのがあります。

また、専用道の整備に八年ぐらいの期間がかかり、鉄道の記憶がリセットされバスや自家用車の普及が一層進んだ部分もあります。自家用車になると便利な部分もありますが、定時性が確保できるバスに戻ってきた方もおります。

平成二十五年に開通した第Ⅰ期区間については、地元のコミュニティや沿線に立地する学校にも働きかけて、BRTサポーターズクラブを作り、地域一体でBRTに乗る運動をしながら、利用者の増加を図っております。

昨年完成した第Ⅱ期区間についても、沿線の方々は電車利用が非常に多く、その方々が戻ってきた部分もあり、新たに通勤・通学に利用する方もおります。

従来のバスと違うというイメージが、ある程度植えつけられ、利用者については順調に伸びている状況でございます。

○座長

BRTの定時性は十分確保されているのでしょうか。

○日立市

はい。

○委員

鉄道敷地跡地を利用したことについて、当初寄付による幅員が約五～六メートルというお話をお聞きしましたが、標準幅員が七.五メートルとあるため、広がった部分については、整備基本構想等で歩道が必要という意見が出た上で、用地買収等を含めて行ったのでしょうか。

## ○日立市

基本的には鉄道土地の中で何とか収めております。法面の部分も利用すると、大部分で七.五メートルは確保できております。一部買収した場所もありますが、基本的には寄付を受けた中で七.五メートルを確保しております。

### (2) バス交通システムの導入事例について

<資料 1-3 により説明>

#### ○委員

BRTは専用道を走るわけですから、当然その他の一般車と一緒になるということがありませんので、速達性などは非常に優位だと思います。

通常のバスだと、バスから降りる時に運賃を支払う仕組みになっておりますが、海外のBRTもそうだと思いますが、事前に運賃を駅・電車のように、先に支払って、実際にはバスに乗り降りするだけで、あとはICカードシステムを使って、キャッシュレス化を図り、お客様の乗降時間を短縮させることは非常に意味があると思います。

#### ○委員

旅行会社的な、もしくはお客様の目線で少し考えてみました。BRTを含めた、リニア駅小井川駅間のシャトルバスに関しては、検討して魅力的なものにしていくことは良いと思います。

小井川駅や小井川駅から先の観光の部分も含めて、これを使うとこの先、こういう見どころがいっぱいありますよ、というようなご提案をいただいた方がわかりやすいと思います。

利用するお客様目線で言うと、プラスアルファの提案がないと、ただ乗るだけになってしまいますので、その点も提案できるよう準備をお願いしたいと思います。

#### ○座長

二人の委員から、運行の定時性確保が手段として重要であること、料金收受等ICT化により時間を短縮させること、小井川駅が目的地ではなく、そこから先も含めてどのような形で運行プロモーションを行うかというところを、十分検討すべきというご意見をいただきました。

事例をご紹介いただきましたが、そのような点をもう少し深掘りしながら検討していただきたく思います。

#### ○委員

リニア駅と小井川駅のシャトルバスを検討するにあたり、横串でどういう性質があるのかについて少し整理をした方が良いと思います。

シャトルバスについて、定時性・速達性・輸送力、それに将来性というのも、付け加える必要もあると思いますが、システム本来の特徴について、少し比較ができるような形でまとめるとわかりやすいと思いますし、実際それがどんな形で運用運営されているのか、比較できると良いと思います

例えば、今日ご紹介いただいたひたちBRTも非常に参考になる事例かと思えます。他方で、ひたちBRTは、通勤・通学が主な用途と思えますが、今回のシャトルバスは用途が違うと思いますので、その辺もしっかり理解し、どのシステムが適しているのかを比較

できる形にまとめていくのが大事だと思いました。

○座長

今回ご紹介いただいたことを整理して、アクセスについてこういったところが非常に望ましいのか、どのようなオペレーションであるか、料金も含めて整理していただけると、非常にわかりやすいというご指摘でしたのでお願いいたします。

○委員

シャトルバスには、何が求められているのか、いろいろ見る必要があると思います。例えば、リニアの駅でスーツケースを持ちシャトルバスを利用するとする。バスは大きい荷物を持ち込みにくく、サスペンションがやわらかいため、自分の体を支えるのが大変であり、車内で運賃を精算することから、乗りたくない気持ちが生まれてしまう。

ヨーロッパでは、ホームとかバス停で、ICポールにチェック或いは料金を払い、車内では基本的にチェックだけして、どのドアからも出入りできるため、鉄道の持っている利便性をできるだけキープしながらバスに乗れる。サスペンションも、あんまりやわらかくせず、安定して乗ってられる。

名古屋では、バスという交通機関について限界を感じており、SRTというモデルを作り、次世代路面電車として考えている。

そういうものをやはり標榜しているので、この小井川駅のシャトルバスについてどのようなイメージで運行させるのかという目線で、もう一度各地の導入事例を各々再評価する必要があると思います。

○座長

どのような目線というか要求があるのかについてきちんと整理し、名古屋の事例もございましたので、少し調べていただいて、どのようなことが必要かという条件を整理していただきたいと思います。

○委員

説明では、リニア本線の緩衝帯を利用して専用道を整備するとありましたが、今までの事例は、廃線敷を利用したりとか、既に道があったりとか、他の道との交わりとか少ないように感じます。

リニア駅から小井川駅では、環状道路を渡ることになると思います。環状道路は立体で、まっすぐ道が作れるという状況にはないと思います。構造的にもよく考えていかないと、専用道はなかなか難しいのかなと思いますので、検討の方よろしくお願いします。

○座長

リニアと環状道路が並行しているところが多くなるかと思えますし、小井川駅接続というところで、非常に複雑な構造になるかと思えます。

このようなことを踏まえ、現実的なところで可能なかというところも十分調査していただきたいと思います。

### (3) 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

<資料 2-1、資料 2-2、資料 2-3 により説明>

○委員

資料 2-3 の 4 ページにあるように、南側の地域と北側の地域は、リニア駅を挟んで、駅

舎の高架になると思いますが、下については南北どこでも行き来できるのか、それとも何ヶ所か限られたところからしか行き来できないのか教えてください。

#### ○事務局

交通結節機能を検討する上で、どこが接続になるかというのは、今後検討させていただきたいと思っております。

全部、どこでも自由ということはなかなか難しいところがございますので、必要な箇所を今後検討させていただきたいと思っております。

#### ○委員

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やはり良いのかなと思います。

ただ、自家用車のスペースや乗降場みたいなものについては、公共交通と切り離して考えた方が良くと思います。

この広場に入る道において、公共交通と自家用車が一緒の動線になるのではなく、別々の動線でそれぞれ入るといった工夫が必要だと思います。

南側にも、この路線バスとかシャトルバスとかタクシーの乗降場とか、点線で示してあると思いますが、先ほどお聞きしたように、ある程度、南側と北側のエリアが自由に行き来できるのであれば、あえてこの両方に設けなくても、どちらか、一方に集約した方が使い勝手は良いという気はいたします。

#### ○委員

ここはちょっと特殊であり、中央道のスマートインターチェンジがここに直結します。ですので、北側というのは、これだと平面交差に見えますが、メイン通りをスルーして、中央道のスマートインターチェンジにダイレクトアクセスする。そしてリニア駅のホーム直近に、そういう、県内のシャトルバスがどんどん出てくる、一体的なロケーションがやはり大事だと思います。

さらに、シャトルバスは県内各地に行くので、南側にも需要があることが考えられ、速達性を考えると、やはり南側にもサブ拠点が必要かと思えます。

交通事業者の方にとっては集約の方が良いとは思いますが、長距離の高速道路との直結、県内のバス、近隣の域内との関係や、さらにはMICEみたいな展示場、国際展示場みたいなものが、近くにできるとすると、多分そこのお客さんはリニアと高速道路の両方からアクセスをするので、そういうことも考えなければいけない。

実際にMICEを入れるかについては県政の問題だと思いますけれども、結果的に北に集約されるかもしれませんが、あまり固定的に考えない方が良くと思います。

何より、ここは中央道とリニアが直結をするという、全国的に類がない要衝の地になるので、そこを大事にした上で、固定的に考えず、臨機応変に検討した方が良くと思います。

#### ○座長

ご指摘いただいた、フレキシブルになるところも押さえていただき、中央道との直結という非常に重要なポイントを生かせるような配置を考えていただきたい。

配置が十分可能であれば集約も可能ですし、そうでなければこういった形で配置するかご検討いただくとよろしいかと思えます。

## ○委員

南側は、将来的にも非常に開発のポテンシャルが高いところだと私も思いますので、ここは固定的にならずに、やはりバス・タクシー等の公共交通空間については、南側も検討すべきじゃないかと思います。

それから、やはり南側と北側については、少なくとも公共交通の行き来については工夫をされた方が良くと思います。

理由としては、利便性もありますが、メイン通りと書いてある市道がありますが、やはりそこが何らかの形で、通行できなくなった場合、どういうふうな形で南北の行き来をするのかということも、問題になろうかと思しますので、是非ご検討いただければと思います。

## ○委員

リニアを利用しない人もこちらを使うということですが、どれくらいの人利用が想定されているかを教えていただきたい。

それから、新幹線の延伸で開業した様々な駅にその後行きましたが、やはり北口・南口があることにより、お客様が迷っている光景がかなり見受けられます。

私自身も、どっちが良いのかなと思うこともありますので、そういう意味では、速達性も考えた中では、リニアを利用する人の動線としては、降りる人の目線で考えるとわかりやすく、北口1ヶ所にするような形の方が良いのではないかと思います。

ただ、先ほどのリニアを利用しない人のニーズがどれくらいあるのかわかりませんので、そういう意味では、スペースがあるようであれば、北をメインにしながらも、南の活用も検討しても良いと思いました。

## ○事務局

リニアを利用しない人の公共交通のハブとしての利用者数については、現在推計というものを持ち合わせておりませんが、交通空間を検討する上で、そういった推計についても、また今後検討して参りたいと思います。

## ○座長

現状では、そのような可能性があるという段階だと思いますが、そのような利用も含めて、駅周辺をうまく交通結節点として活用していただきたいと思います。高速バスも中央道は高頻度で走っていますので、そういったところを上手く結節できると、多くの利用が見込めるのではないかと思います。また、先ほどからご指摘いただいている、リニアを利用される方の目線でいうと、駅として南北という位置付けになっているため、自由通路等により行き来をしやすくすると、ある意味一体的な形でうまく作れるというご指摘もありましたので、そのようなことも含めて、ぜひご検討いただきたいと思います。

## ○委員

南側については様々なご意見がありましたが、南側の駅前広場以外の部分についての土地利用がまだ決まっていないということと、先ほどお話がありましたように、交通需要の根拠もまだまだ不確定な部分はあることを考えますと、南側については、自由度を高める意味では、現時点では最低限の規模の機能にとどめた方が良く考えております。

また、シャトルバスや路線バスが、環状道路からのアクセスという形になっておりますけれども、これについては、地元からも前々から、このメイン通りを北側へ北上させると

いう案も要望として出ておりますので、これについてもまた引き続き検討していただければと考えております。

あともう一点、この地域が浸水エリアになっており、有事の時には水がついてしまうということで、そういった意味でも浸水対策等の一つとして、パークアンドライドの駐車場の複層階化や、駅前広場についても、駅の利用者ですとか、また地域の住民の方が避難できるような、安全性の確保を考慮していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ○座長

配置については、水害をもちろん念頭に置き、どういったことが可能であるかとその複層化ということを含めご検討いただくというご意見だと思います。

また、その周辺の方々の災害時の利用や、メイン通りについてもご要望いただきましたので、配置との関係の中でどういったことが可能かをご意見として、ぜひご検討いただきたいと思います。

#### ○委員

次世代モビリティへの対応が北と南とありますが、側道を使いシャトルバスを動かすとすると、両側使うということになれば、やはり南と北は連係型、両方必要になると思います。

交通全体を見ると、今のままだとメイン通りにみんな集まります。スマートインターチェンジが別にしても、非常に交通が輻輳し、一般車も入る。片側二車線作ったとしても、結局、信号が多くなれば詰まってしまう。災害時に南北の横断がしにくいということは問題かなと思います。

新潟駅の話ですが、現在、追加的に改造し、交通結節点として、基本的には駅の両サイドに大きい動線を持ってきて、北側と南側を一体的につなごうという計画になっております。

仮に、南側と北側に分散するならば、実際のモビリティの対応を一体的に運用するため、駅西側の方にも南北自由通路を追加して考えていただければと思います。

既存高架下の改良であれば不自由がありますが、まだ建設が始まる前の段階なので、そこは自由になるのではないかと。ただ、設計がどんどん進んでしまうと、非常に手戻りになるので、早めに、計画を調整していただきたい。防災上、絶対これ不可欠だと思います。

#### ○座長

ご指摘いただいたように、メイン道路が一本しかないのは非常に脆弱であります。次世代モビリティも踏まえて、まだ設計段階かと思いますが、駅西側の活用についてもご検討いただきたいと思います。

#### ○委員

新潟の場合には、南北の自由通路は、歩行者だけじゃなくて、バスを移動させます。バスの経路としても、メインとして使うという位置付けになっております。

この自由通路は、人だけのようになりますけれども、やはりバス等が自由に行けるようにしたら良いと思います。

#### ○委員

立体的に考えることは、非常に大事だと思っておりますが、私もまだちょっと想像力が

ついていっておりませんが、スマートインターチェンジを通して、中央道から降りてきた時にメイン道路を上から飛び越していく感じなのか、地上に駅を作るのか、少し上げるのか、それが北側の広場だとすると南側は同じレベルなのか。

さらに、その南側に新山梨環状道路があるのですが、ここと南口の方は直接つなげるのかなど、結構いろいろな選択肢があり、基本的に非常に他の駅に比べて自由度が高くて、どうにでもなると考えがちですが、立体的に考えると、結構いろいろな条件があり、案が絞れてくると思いますので、少しその辺を意識して図なども作っていただくと、私の方の想像力も、膨らんでイメージが出て、しっかり共有できるのではないかと思います。

個人的には、南にも多少でも何か広場を作り、自家用車の乗り降りなどはできるようにし、かつ、環状道路と直接出入りができたりすると、非常に利便性が高まるのかなと思います。

#### ○座長

平面的ではなく立体的に、もちろんレベルを合わせることをかを含めてご検討いただくと、乗り換えも含めて利便性が確保できるのではというご指摘かと思います。

#### ○委員

駅につきましては高架であり、今回自由通路の部分を図で示させていただきましたが、今のところ二階のコンコースで南北をつなぐということをございまして、下のところについても高架で、空間が空いているため、JRさんとよく相談させていただきながら、ご指摘いただいたようなご意見を生かせるような形で、今後どういうことができるかということをございまして、今十分考えていきたいと思っております。

それで、空間的に北と南ということで、我々としてはまず、大きなざっくりとした捉え方とし、やはり北側については、高速に直結しているということもございまして、それから、パークアンドライドを含めて、そういうふうなものを整備することもありまして、どちらかというとなら域的な県外とか、或いは県内もリニア駅から遠いところも含めて、広域的なものを視野に入れながら整備するのが北側中心なのかなと考えております。

南側につきましては、現在広大な敷地があるわけですが、特に今この段階で、どういうふうな、ということがないわけですが、非常に大きな開発ポテンシャルがあります。

それから、環状道路繫が繫がり、さらに東西に市街地が今後どういう形で、現在の市街地から将来的にどういう形になってくるかということも非常にポテンシャルがあるということがございまして、やはり南側で地元のまちづくりという観点から、今後、詰めていく必要があるだろうということで、現時点では、こうでなければならぬということは、なかなか決め方は難しいというのが我々の考え方でございまして。

図の中で、点線で示させていただいた部分については、やはり今後いろいろとまちづくりの動向等も踏まえる中で、合わせてきちんと最終的に詰めていく必要があるということで、現時点では可能性はあるだろうという意図もございまして。

先ほど、環状道路からのアプローチということをお話を伺いましたが、今日お示しました、各方面からのアプローチを示したものについては、概念図というふうにご理解いただき、特に南側については、いろんな可能性があると思っております。

メイン通りから、当然入ってくる方法もあるでしょうし、環状道路から南側に直接入ってくる方法もあるでしょうし、様々な可能性があると思っておりますので、これはそういう意味では、

一つのつながりを示した概念という形の中でご理解いただけたらと思います。

いただいた意見につきましては、しっかり受けとめながら、次回にまた案をお示しできるようにしたらと思いますので、よろしく願いいたします。

○座長

スマートインターチェンジの形状が決まらなると、なかなかこの話が先に進まないような気がしますので、現在の状況を教えてください。

○事務局

スマートインターチェンジの構造につきましては、現在設計を進めているところがございます。

設計途中過程であるためお見せするのが難しいということがございますので、また次回以降、設計が順次固まったところで、この場でお示しできればと思っております。

○委員

次世代モビリティの対応について、もう少しイメージを具体的にを見せていただくとありがたいので、次回以降示してもらえたらなと思います。

○座長

今回の資料ですと、次世代モビリティ、超小型モビリティ、多目的モビリティ、シェアリングモビリティなどを書いてございますけども、駅前に入れる時にどういった条件が必要であるかを少し研究いただいて、具体的にどういったものが必要であるかを検討していただくとありがたいと思います。

本日は非常に重要なご意見をいただきましたので、そういったところを踏まえまして、次回以降、ゾーニングについて取りまとめて示していただきたいと思います。

第三回につきましては、駅前や整備に関しては、防災機能や、その整備のとらえ方と、施設の考え方など、県内交通ネットワークや、シャトルバスの整備といった内容につきまして、ご議論にさせていただきますので、また今日のご意見を踏まえた資料のアップデートと提示をお願いしたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。