

## 第3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12月22日（火）10:30～12:00

場所：山梨県庁防災新館403・404会議室

（Web会議により開催）

- ◆議 事：（1）リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方  
（2）ゲストスピーカーによる講演  
東京大学大学院 教授 羽藤 英二（タイトル：国土の未来）  
（3）リニア駅ー小井川駅間のシャトルバスについて  
（4）リニア駅からのバス交通ネットワークについて

- ◆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  
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) リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方
  - (2) ゲストスピーカーによる講演  
東京大学大学院 教授 羽藤 英二（タイトル：国土の未来）
  - (3) リニア駅ー小井川駅間のシャトルバスについて
  - (4) リニア駅からのバス交通ネットワークについて
- 3 閉会

◆内 容：

(1) リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方

<資料1により説明>

○委員

資料11ページに、スマートインターの二つの案があると思います。先日、政策研究大学院大学の先生に、リニアの交通の肝は何ですかとお尋ねしたところ「それは、高速道路といかに直結連携をするかということだ」というお話がありました。

ヨーロッパの駅の作り方は、駅のホームに直結したバス停があり、バスが入り込んでいるため、非常に機能的に作られています。

リニアでは、30分以内に品川から着いてしまうため、いかに県内の各拠点と結ぶかであり、リニアの各駅の中で高速道路が一番近い駅だと思うため、その利点を生かすために、リニア駅から、中央道そして県が整備をしている環状道路に直結をするということ、少なくとも道路インフラについてはやって欲しいということで、案は二つありますが、できるだけ道路を立体交差する形で結んだ方がいいと思います。

場合によっては混雑により、ここで10分ロスタイム、あるいは、もっと多くのロスタイムがあると、リニアの利便性が生かされなくなってしまいます。

次に12ページですが、同じように新幹線の鉄道を跨いで横断する道路、これは、やはり利便性のため、特に輻輳を避ける意味で、もう一本抜いて欲しいというお願いをしました。そして災害時にも、やはり両方に繋がっていることは、非常にいろいろな意味で、避難民とかの対応も含めて重要だと思うので、これもぜひ、両サイドに、左側の図のように、出入口を設けていただきたく、これはJRの方にも切にお願いしたいと思います。

○事務局

先ほどの11ページにつきましては、委員のご意見もございまして、スマートインターチェンジと北側との接続については重要視しており、立体構造でメイン通りを交差するという方向で検討して参りたいと思います。

また12ページにつきましては、左側の接続構造のご意見をいただいておりますが、まずは北側広場、南側広場の構造や、利便性等を考える中で、左側の意見を重要視しながら、検討を進めて参りたいと思います。

○座長

立体につきまして私の方からも1点お願いがございまして、スマートインターの構造は多分まだわからないと思いますが、防災の話からいきますと、スマートインターの方の設計

でも、浸水想定を下回らないような形でアクセスができることをぜひご検討いただきたいということをお伝えいただけるとありがたいと思います。

#### ○委員

ご説明いただいた7ページですが、交通結節機能に必要な施設と検討条件というのがあると思います。先般、お示しいただいた交通需要推計によりますと、一定規模以上の輸送力が必要になってくると思いますが、その中で、甲府駅とを結ぶシャトルバスですとか、小井川駅とを結ぶシャトルバスにつきましては、特に朝夕のピーク時間帯については、多客が予想されるということになると思います。そういった部分を補うためにも、例えば、車体が二つ連節しているような連節バスといった、全国の主要都市ではすでに運行されている車両も、将来的にはロータリー内に運行できることも想定しながら、シャトルバスの乗降場や待機場についても、そういった車両が対応できうるような構造にしていればと思います。

また、その乗降場、待機場だけでなく、当然車体が大きくなれば、転回するスペースも一定規模必要になると思いますので、そういった部分もぜひ考慮していただければと思います。

それと、29ページにリニア駅前エリアに求められるサービス機能というのがございますが、すでに写真でも紹介されています、甲府駅前にあるデジタルサイネージは、リアルタイムで、まさに今運行を、バスが今どこに来ているかというような、リアルタイム情報を提供しておりますが、そういったものについてもリニアの駅前には必要不可欠なサービスだと思いますので、それについてもぜひ推進していただければと思います。

#### ○事務局

バスにつきましては、シャトルバスの可能性としまして連節バスというご意見がございました。本県としましては、次世代交通も検討しておりますので、連節バスということも含めて検討して参りたいと思います。

また、29ページで、甲府駅の中ですでに設置されているデジタルサイネージにつきましても、やはりリニア駅という、県内各地への接続が求められている中で、利便性向上とし、そういったデジタルサイネージの設置も必要かと思っておりますので、今後さらに検討を進めて参りたいと思います。

#### ○座長

連節バスの話、先日、横浜の連節バスの状況をお伺いすることがあったのですが、交差点等、既存のバスと比べるとかなり慎重に走られるようなので、そういう意味では、道路全般に余裕のある構造というのをぜひ今回導入していただいて、次世代モビリティとも関連するかと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

一般道のアクセスも、そのピークの集中と、リニアに合わせて、かなりの車が来るかと思っておりますので、いろいろな意味で余裕のある構造というのは、ぜひ道路の中でご検討いただきたいと思います。

#### ○委員

1ページに、リニア駅前エリアにおける整備の考え方とあり、交通結節機能中心によく整理されていると思いますが、やはり都市全体の機能から、この交通結節点を考える際には、もちろん交通結節機能が一番大事ですが、やはり山梨県或いは甲府市、中央市として

も都市の象徴としての機能は非常に大事になるのではないかと思います。

その中には、例えば環境対応、最近でしたらグリーンインフラですとか、或いは駅舎の景観みたいなものも含まれ、都市の象徴としての機能がリニア新幹線駅に求められると思います。

基本的には、こういう検討はもう少し後になってから検討するのかなという気もしておりますが、例えば、スマートインターから高架でずっと北側の駅前広場の方に続くということになると、非常に大きな構造物になり、それをどういうふうに見せるのか或いは、逆にこう見せないような工夫をするのか、或いは駅前広場の広さ、これは多分駐車場がかなり大きなエリアを占めるとは思います。これは非常に広いということになると、単にコンクリートの表面だと殺風景になるので、そこをちゃんと工夫をするとか、或いは、サービス機能の話がありましたけれども、これも周辺の機能との関係で、例えば、周辺に業務集積がある程度想定されるなら、そういう人たちが憩える場所とか、或いは、駅によっては住民もリニアを使わなくても集うような場所があった方がいいですとか、そういったこともゆくゆくは検討しなければいけないので、少しその辺のことも、今から頭の片隅に置きながら進めていただければと思います。

特に質問ではないのでコメントということで聞いていただければ幸いです。

#### ○事務局

グリーンインフラにつきましては、本県のリニア駅にふさわしい空間整備の検討を今後進めて参りたいと思います。

#### ○座長

リニアを使わない人も使うというようなことで、リニアは30分に一本程度ですので、その時間に集中して車が来ることになるかと思います。リニア駅は県の玄関口ということですので、そういった交通結節機能、サービス機能の中に、リニアを使わない人も、それ以外の交通の結節点になっていることを十分配慮いただいて、考えていただけるとありがたいと思います。

#### ○委員

資料の5ページですが、リニア駅の北側にすべての交通機能を集約させることによって、利用者もわかりやすく非常に良いと考えております。

リニア駅南側については、まだ土地利用が決まっておられませんので、従いまして交通機能については、特に規模等については、土地利用の方向が定まったところで、決めていただいた方が良く考えております。

それから、災害時における、避難場所の確保についてですが、先ほど説明ありましたように、待合空間等を一時的な受け入れ空間とする案のほかに、パークアンドライド駐車場を複層化するなど、いろいろな検討をやっていただきたいと思います。

よろしく申し上げます。

#### ○事務局

まず5ページの南側の土地利用の関係ですが、基本的には交通結節機能は北側がメインとしておりまして、南側は現時点ではサブとしておりますので、これについては、南側の土地利用も踏まえながらという形になりますので、柔軟な対応が必要かなというふうに考えております。

また、防災機能につきましては、まずは交通結節機能を確保するための防災対策という観点で、現在検討しておりますが、さらに防災機能を付加することにつきましては、別途検討する必要があるかと思っておりますので、委員のご意見を参考にさせていただきたいと思っております。

#### ○委員

旅行する観光のお客様の目線でのお話ですけれども、要望ということをお願いします。

5 ページ及び 8 ページですが、南北を使いながら、南はサブで使うということで、この案でいいですが、特にタクシーに関しては 8 ページに、急いでいる人やハンディキャップがある人がいますので、そういう配慮をして一番近くにしますと、北に行った場合、南に行った場合、利便性が多少タクシーの場合も違うということがありますので、例えば京都駅とかですと、南北どちらに出るかで大分違いますし、県内でも、甲府や石和温泉、塩山駅でも南北出間違えると、やはり、急いでいる人にとってはデメリットになってしまうということがございますので、ぜひ、初めて山梨に来る人の目線で見やすい表示をしていただいて、タクシーも上手くお客様が乗り分けできるように、流力的にはおそらくみんなよくわからないから、北に出てしまうということもあろうかと思っておりますので、そういう親切な表示をぜひお願いしたいと。

#### ○事務局

26 ページでもお示ししました通り、サービス提供の対応としまして、駅利用者が降りた時に、わかりやすい表示を心がけ、タクシーの利用についても、利便性向上に努めて参りたいと思っております。

#### ○委員

前提からいうと、この事務局のこの考え方は、よくいろいろな視点から考えられているというふうに思っております。

やはり使うのは人ですのでお客様目線、それから利便性を第 1 に考えた構造、または案内、サービス機能としていただきたいと思います。

#### ○事務局

駅前としまして、利便性の高い交通空間というのを確保するために、案内情報等の工夫を凝らして参りたいと思っております。

#### ○座長

最近では、スマートフォンとかを使い、いろいろと案内等も見ながら来る人も多いかなと思っておりますので、そういう人だけでなく、街頭のサイネージを見ながら十分案内できるような機能をぜひ考えていただきたいと思います。

#### ○委員

今回、リニアの交通結節点の議論ですが、連節バスも含めて、バスがこれから、10 年 20 年どうなるかということも、いろいろ議論されていると思っております。

ですので、県内の交通網、どういうふうに考えるかということも、いいきっかけとあって、ちょっとバックグラウンドでいろいろ検討していただけたらなと思っております。

バス交通、地方では非常に全国的に、どんどんサービス水準が下がっており、人口減も背景にありますし、運転手不足があるということで、シェアリングモビリティとか、或いは大きな企業がシャトルバスで駅に来る、そこに少しみんなでちょっと寄り添うとか、い

ろいろな形態があると思いますので、県内全域の交通網を、ちょっと合わせて、一方で検討するってこともしていただけたらなと思います。連節バスもこれから大きなインフラになるのではないかと思います。

○事務局

県内の道路ネットワークについては、大変重要でございますので、高速道路を初めとしたネットワークの整備について、さらに検討して参りたいと思います。

○委員

ちょっと趣旨が違いますが、道路ネットワークも大事ですが、その中で走る公共交通という概念がだんだん、今までの形ではない形で進むような気がします。

リニアは非常に大量交通であり、どんと出るけど毎回来ないので、そうすると漏れた人々たちをできるだけいろいろな所に飛ばすということと、例えば、スムーズに運ぶ、そして甲府の町中に運ぶ、やはり少し大量交通の概念があるので、そういうところはやはり連節バスとか、地方部についてはシェアリングモビリティとか、路線バスではない形、デマンドバスみたいな、いろいろな交通の形態が変わると思うので、それを先取りの県政として、どう向き合っていくかを検討して欲しいです。

○事務局

今後さらに検討して参りたいと思います。

○座長

リニア駅前の交通結節点ということで、様々な交通のことを考えておられますが、もちろん、その先というものを別途考える必要があるかだと思います。県の交通政策会議等でこちらの議論の内容等を紹介していただいて、ぜひこの、新しいモビリティとか含めて、どういった形で県内全体としてこのリニアを生かすか、もしくは県外も含めてだと思えますが、リニア駅との結節機能というのをどうやって生かすかというのは、ぜひそちらの方でもご検討いただきたいと思えます。うまく両輪となって進めていただくと非常にいいと思えますので、ぜひ、交通政策会議の方でもこちらの方、議論していただければと思えます。

○委員

10 ページには北側の方に一般交通、公共交通、とりあえず、分離しながらというお話がございました。あと、11 ページの方にそれを立体構造でスマートインターと結ぶという話になってございます。

スマートインターと平面じゃなくて立体でいくというのは非常にいいことだと思いますが、立体のままいって北側で、二階でリニア駅に接続するということだと思いますが、その時、この立体構造っていうのを、今までの議論でいくと階層構造で、例えば二階に公共交通、一階が一般交通とか、そんなことで考えればいいのか、もしくは、二階に平面のままくつつく駐車場まで含めて考えているのか、事業費的にも規模的にも大きく違うと思えます。最終的にこの配置まで、この会議で考えるとすると、結構その辺を皆さん頭の中に入れながらでない、なかなか意見がまとまらないような気もしますが、その辺について、事務局もどう考えるのか教えていただきたいと思えます。

○事務局

立体構造につきましては、確かに階層とする場合、費用の問題等は必ず出て参ります。ですので、どの程度までそれを立体としていくか、またさらにその構造はどのようにして

いくかということにつきましては、費用等も踏まえながら、事務局として、さらに検討を進めて参りたいと思います。

○委員

その場合、ここで皆さんから意見を求められると思いますが、その時に、皆さんのイメージするのは平面がいいのか、それとも立体構造をイメージしながら意見を言った方がいいのか、結構難しいと思います。

ですので、ある程度、今からそれを決めるということですが、はっきりさせたほうが良いような気がします、いかがでしょうか。

○事務局

今回の会議の中では、まず立体とさせていただくという方針を示させていただいておりますが、さらに具体的な検討につきましては、今後また資料を作成していく中で、イメージが共有できるようにしていく必要があるかと思っております。

まだ言葉としてご説明するのはなかなか難しいので、次回の会議において、そのような資料をまとめて、皆様にお示しできればと考えております。

○委員

ぜひ、皆さんのイメージが共通で持てるような形でご提案いただけると、非常に議論が進むと思います。

○委員

5 ページの図ですが、誤解のないように補足的にご説明させていただきます。今回議論していただいているのが、自動車交通を中心ということで、機能の配置の仕方とか、施設についてご意見伺うということで今やっておりますけれども、当然駅の乗り換えということであれば、自動車交通以外、徒歩というものも出てくると思います。近隣との関係でいえば、南側ということが中心となってくると思いますが、そういった議論につきましては、今後、先ほどお話がございましたように、南側をどうしていくかということも含めながら、将来的には決めていく話になろうかなということもございます。また、景観グリーンインフラやその他につきましても、今後の議論の中で進めていくということになろうかと思っておりますので、その辺の議論の進行推移状況ということがございますので、ちょっと誤解のないように補足的に事務局的にご説明させていただきました。

○座長

非常にたくさんのご意見をいただきました。

非常に先端的な話からぜひ考えていただきたいということについて、ご意見いただいたと思いますので、今日のご意見踏まえて、次回に向けて、資料をアップグレードしていただきながら、皆様が共通イメージを持てるような内容でということもご指摘ございましたので、お願いしたいと思います。

(2) ゲストスピーカーによる講演

(3) リニア駅ー小井川駅間のシャトルバスについて

<資料2により説明>

○委員

ご説明の中にありました、30ヶ所の交差道路につきまして、当然、その周りには周辺住民の方もおられるということで、どちらを優先するかという問題はありますけども、やはり、そこに住んでいらっしゃる住民の皆様の大きな障害とならないような計画づくりが必要なんじゃないか、というふうにも一方でありますので、生活道路の重要性も一方では考えながら検討していただきたいと思います。

○事務局

委員のおっしゃるように、周辺の住民の皆様の利便性も当然含めながら、今後さらに検討して参りたいと思います。

○座長

私から1点、短時間で大量の交通とかが来る可能性がある。そういった中で、シャトルバスとしての機能が十分発揮できるような方策について、ぜひご検討いただきたいと思います。

これからの話になるかと思いますが、駅側のところをどういうふうな形で接続するのかと、駅側のところにどうやって入っていくかというのも非常に重要なことだと思います。

それは、リニア駅だけでなく、小井川駅側もそうなると思いますので、今日の議題と関連してぜひ、十分にご検討いただいて、夢のある絵をかけるというところをぜひ進めていただきたいと思います。

#### (4) リニア駅からのバス交通ネットワークについて

<資料3により説明>

○委員

先ほど、公共交通のお話全般をさせていただきましたが、今の資料の中でやはり水素エネルギーというのが柱になっていました。

知事の大きな気持ちとして、山梨県は水素の政策を日本でナンバーワンにするということでありましたので、水素の、いわゆる交通機関は、インフラがないと動かないので、ぜひ、水素エネルギーのバスとかタクシーとかそういうところの供給施設を県政としてくまなく整備をすることが前提にあると、交通事業者或いは利用者の方も、利用に弾みがつくと思います。政府も、ガソリン車はこれから作らない社会にするということをおっしゃるので、水素というのをどういうふうに県政全体で扱うのか、もう少し出していただくと、今日の議論もより活発に進むのではないかと思います。

○事務局

水素エネルギーの活用につきましては、今後検討を進めていく中で、県庁内、各機関、関連各課と連携して進めていければと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○座長

そうしますと、インフラの整備も併せてちゃんと見直しをつけていただくことで非常に事業者の方としても、将来の話としてしやすくなるというご指摘かと思っておりますので、ぜひ部局間の連携をよろしくお願ひしたいと思います。

○委員

この中に記載されています、小井川駅や甲府駅を結ぶシャトルバスにつきましては、当

然PTPS優先信号ですとか道路の改良とかいろいろな優位性を出すことにより、定時性が保てると思いますので、そういったことにより、リニアを使う人以外も、新駅のエリアと甲府駅や小井川駅とを結ぶような新たな通勤通学の手段の一つにもなると思いますので、ぜひ先ほどおっしゃったようなインフラも含めて整備をしていただければと思います。

#### ○事務局

先ほどお話がありましたリニアの交通結節点としての機能につきましては、引き続き、様々な利用を考慮し、検討を進めさせていただきたいと思います。

#### ○委員

ネットワークを考えるときに、その各拠点の位置付けは非常に大事だと思っています。現在はおそらく甲府駅が中心となってバスのネットワークが、リニア駅ができて、さらにシャトルバスを小井川駅まで延ばすとすれば、小井川駅の位置付けが重要で、この主に3者でどういった拠点性が目指されるのかを議論しなければいけないと思っています。

例えばリニアの他の駅では、まだリニアはできておりませんが、高速のインターの方のバス停が非常に混雑していて、中央の駅に行っただころにはほとんど人が乗っていないみたいな、そういった状況もあったりするなど、いろいろな状況が考えられる中で、もちろんあくまで計画として、望ましいバスネットワーク、それから利用の状況を目指さなければいけません、それを目指す時に、やはり都市構造とか、それは都市マスタープランとかによって描かれるわけですが、そういった県・市の構想と、今回のこのバスネットワークっていうのはすり合わせが多分必要だと思っています。

そういった県・市の構想等バスネットワークと、今回のリニア駅を中心としたすり合わせはいつ頃やる予定かをお伺いしたいと思います。

#### ○事務局

山梨県でも、都市計画マスタープランを制定しておりまして、その中で、今回、申し上げましたバスネットワーク再生計画につきましても、すでに反映させていただいた形となっております。

#### ○委員

私もまだしっかり認識していなかったところがあるので、何かそういう都市構造で前提となるものがあれば、少なくとも、山梨県それから甲府市、中央市の計画を一通り、毎回見せていただけると大変ありがたいと思います。

#### ○座長

一言だけコメントさせていただくと、このバス再生計画と都市計画マスタープランの両方の委員会は、内容の整合は一応取れているかなと思います。

ただ、このリニア駅と小井川駅のシャトルバスのところは、また新しく入ってきたところでございますので、都市計画の方とあわせて整合性が取れているか、こういった将来ビジョンを描くかということも含めてまた議論できればと思いますので、ぜひ次回以降、そういった内容についてもご紹介いただくとありがたいと思います。

そうしましたらご意見をいただきましたことを踏まえて、交通政策会議や先進バス交通技術研究会といったものが設置されてございますので、このリニア駅の周辺とネットワークの関係も踏まえて、うまく整合がとれるような形でご議論と検討を進めていただければと思います。

第4回の会議、次回につきましては駅前エリア整備に関して交通結節機能の概略レイアウトをお示しいただけると聞いております。

今回もそういった内容についてもご意見いただいておりますので、駅前の交通ネットワークに関しては、どういう形でレイアウトが可能かというところをお示しいただきまして、議論していきたいと思っております。

円滑な議事進行にご協力いただきましてどうもありがとうございました。