

**第2回
リニア駅前エリア整備の在り方検討会議
委員意見要旨**

**令和2年12月22日
山梨県**

○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

主な意見

- 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良い。自家用車については、公共交通と切り離して考えられるよう一緒の動線にならない工夫が必要。
- 南側と北側のエリアが自由に行き来できるのであれば、路線バス、シャトルバス、タクシーは両方の設けなくとも、一方に集約した方が使い勝手が良い。
- 中央自動車道のスマートICからメイン通りをスルーしてリニア駅のホームの直近にアクセスするといった一体的なロケーションが大事。
- 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、速達性を考えると南側にもサブ拠点が必要。
- 交通事業者にとっては集約した方が良いとは思いますが、中央自動車道とリニアが直結するという全国的に類がない要衝の地になるので、固定的に考えず、臨機応変に検討すべき。
- 南側は、将来的に非常に開発のポテンシャルが高いところなので、固定的にならず、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。
- メイン通りが通行できなくなった場合、どういう風な形で南北の行き来をするのかといった問題があるため、南側と北側について少なくとも公共交通の行き来について工夫をするべき。
- リニアを利用しない人のニーズによっては、スペース的に余裕があれば北側をメインにしながらも、南側の活用も検討しても良い。

○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

主な意見

- 配置について水害を念頭に置き、どういったことが可能であるか、複層化ということを含め検討すべき。
- 次世代モビリティへの対応が南北とあるが、側道を使いシャトルバスを動かすとすると南北は関係型、両方整備が必要。
- 交通全体としてメイン通りに交通が集中しており、災害などの際に南北の横断が問題。（新潟駅は、現在南北の動線について検討中。）
- 高架下の利用は、建設が始まる前の段階なので、手戻りにならないよう早めに計画を調整し、人だけでなく、やはりバス等自由に行けるようにすべき。
- 南側には多少でも何か広場を作り、自家用車の乗降などはできるようにし、新山梨環状道路と直接出入りができれば非常に利便性が高まる。

第2回リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 委員意見要旨①

○リニア駅—小井川駅間のシャトルバスについて（バス交通システムの事例研究）

主な意見

- BRTは専用道を走行するわけで、その他の一般車と一緒に走行することがないので、速達性は非常に優位となる。
- ICカードシステムによるキャッシュレス化を図り、バス利用者の乗降時間を短縮させることは非常に意味がある。
- バス利用者の目線として、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べき。小井川駅や小井川駅から先の観光も含めて、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う。
- システム本来の特徴や実際の運用・運営について、比較できるようにまとめ、今回のシャトルバスはどのシステムが適しているのか比較検討していくべき。
- ホームやバス停のICポールで料金徴収し、どのドアからも出入りできるといった鉄道の持っている利便性をできるだけキープしたバスの乗降、安定して乗車できるサスペンションなど色々なものがシャトルバスに求められている。
- 名古屋市では、SRTというモデルを作り、次世代路面公共交通システムを考えている。山梨県でもそういうものを標榜しており、小井川駅と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かという目線で、各地の導入事例を各々再評価するべき。
- 専用道の整備において、リニア本線の緩衝帯を利用した直線的な道路では新山梨環状道路を渡るのは構造的に難しいのでは。