

# リニア駅前エリアにおける 交通結節機能の概略レイアウトについて

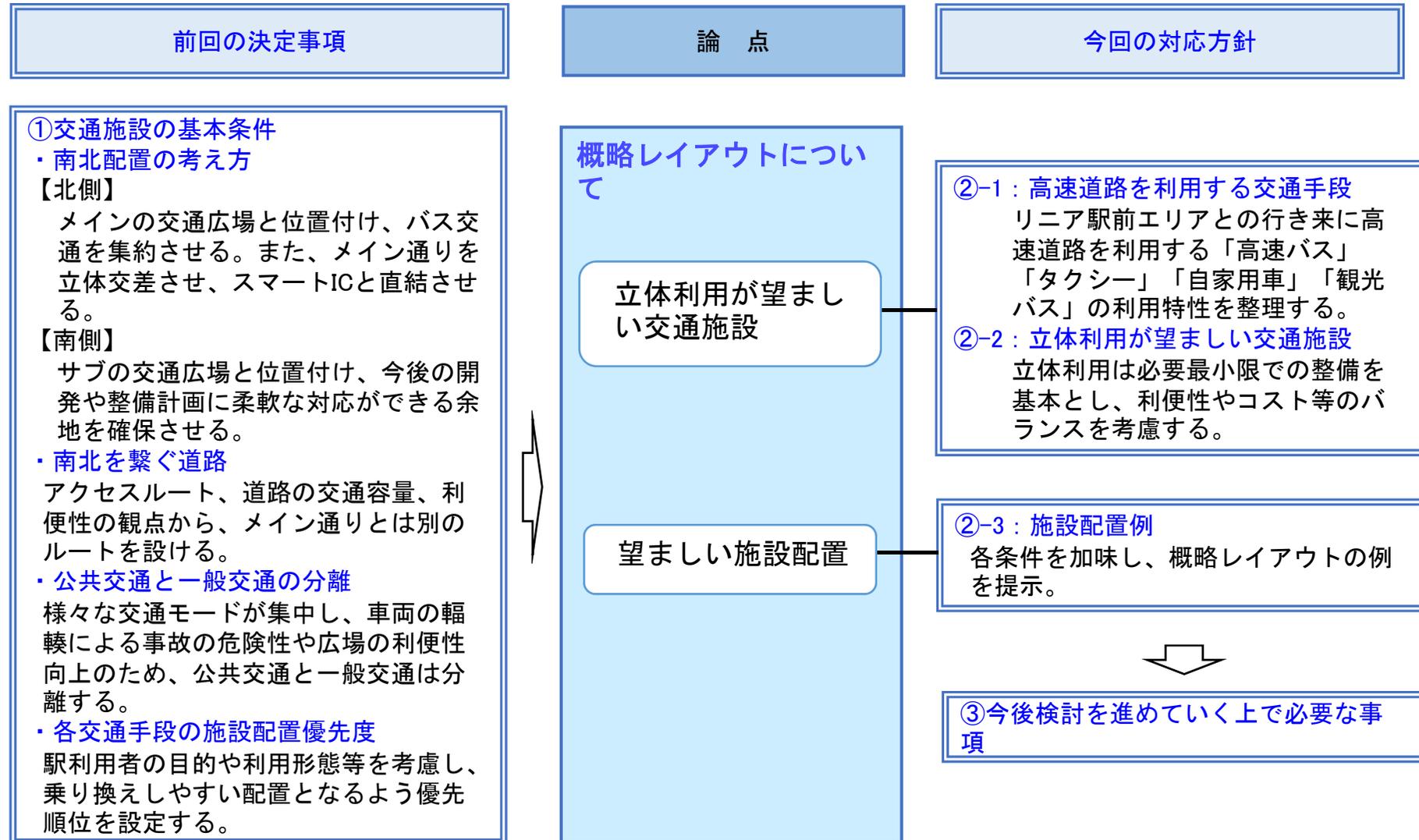
令和3年2月10日

山梨県

# 交通結節機能に関する論点と対応方針

【第4回在り方会議の目標】 リニア駅前エリアの基本条件を踏まえ、概略レイアウトについて議論を図る

## 【交通結節機能に関する論点と対応方針】



## 1. 交通施設の基本条件（前回までのおさらい）

### 1 - 1. 南北配置の考え方

### 1 - 2. 南北を繋ぐ道路、公共交通・一般交通の分離

### 1 - 3. 各交通手段の施設配置優先度

## 2. 概略レイアウト

### 2 - 1. 高速道路を利用する通手段

### 2 - 2. 立体利用が望ましい交通施設

### 2 - 3. 施設配置例

## 3. 今後検討を進めていく上で必要な事項

# **1. 交通施設の基本条件 (前回までのおさらい)**

## 1-1. 南北配置の考え方

- これまでの会議において確認してきた、リニア駅前エリアにおける基本条件を整理する

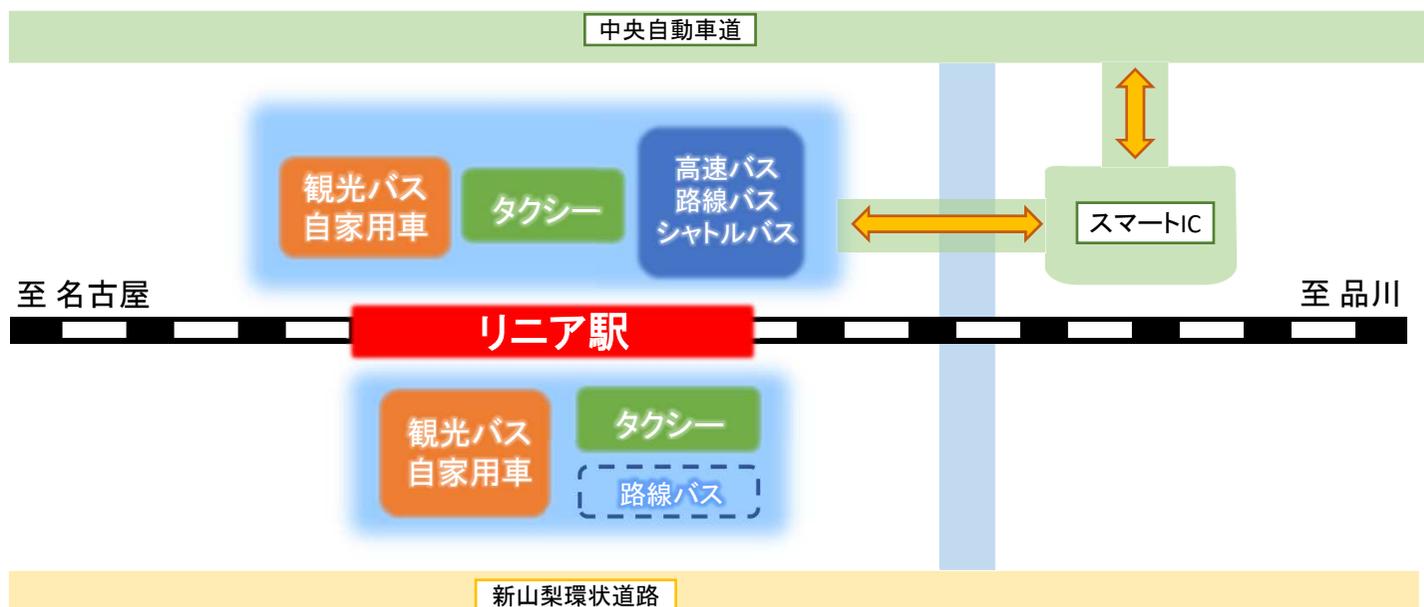
### 【南北配置の考え方】

#### 北側

- リニア駅前エリアのメインの交通広場と位置づけ、すべての交通モードに対する乗り換えに対応したエリアとする
  - スマートICと直結することで、中央自動車道を利用した遠距離移動を行う利用者の利便性向上を図る
  - スマートIC直結に伴い、高速バスは北側が利便性に優れることから、バス同士の乗り換えをシームレスに行うため、バス交通（シャトルバス、路線バス、高速バス）を北側に集約させる
  - スマートICとの行き来が考えられる車両に対する施設は、利便性、アクセス性を考慮
  - 浸水時においても、リニアと中央自動車道との交通結節機能を確保させる
- ⇒ 立体構造とする

#### 南側

- サブの交通広場と位置づけ、今後の開発や整備計画に柔軟な対応ができる余地を確保する
- 新山梨環状道路をはじめとする、県内の恵まれた道路ネットワークを活用し、近距離・中距離移動をする利用者の利便性向上を図る



## 1 - 2. 南北を繋ぐ道路、公共交通・一般交通の分離

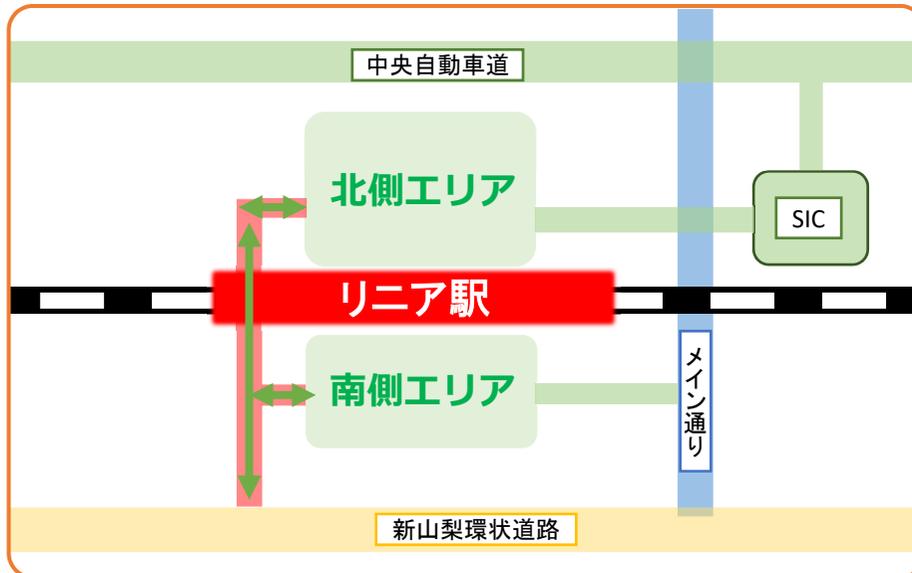
### 【南北を繋ぐ道路】

- 南北を繋ぐ道路はメイン通りが計画されてるが、アクセスルート、道路の交通容量、南北エリアの利便性の観点から、メイン通りと別のルートを設け、利便性向上・交通分散・アクセスルートの二重化を図る

**利便性** : 南北を結ぶことで、一体的な利用をすることができる

**交通分散** : メイン通りはスマートICのアクセス道路でもあるため、駅前エリアへのアクセス動線を別に設けることで、メイン通りの混雑緩和につながる

**二重化** : リニア駅へのアクセス道路であるメイン通りが何かの理由により利用（通行）できなくなった時、メイン通りを補完することができる



### 【公共交通と一般交通の分離】

- 公共交通のエリアと一般交通のエリアは可能な限り分離し、各乗降場付近での車両動線の錯綜を低減させる

<新潟駅南口>



<甲府駅南口>

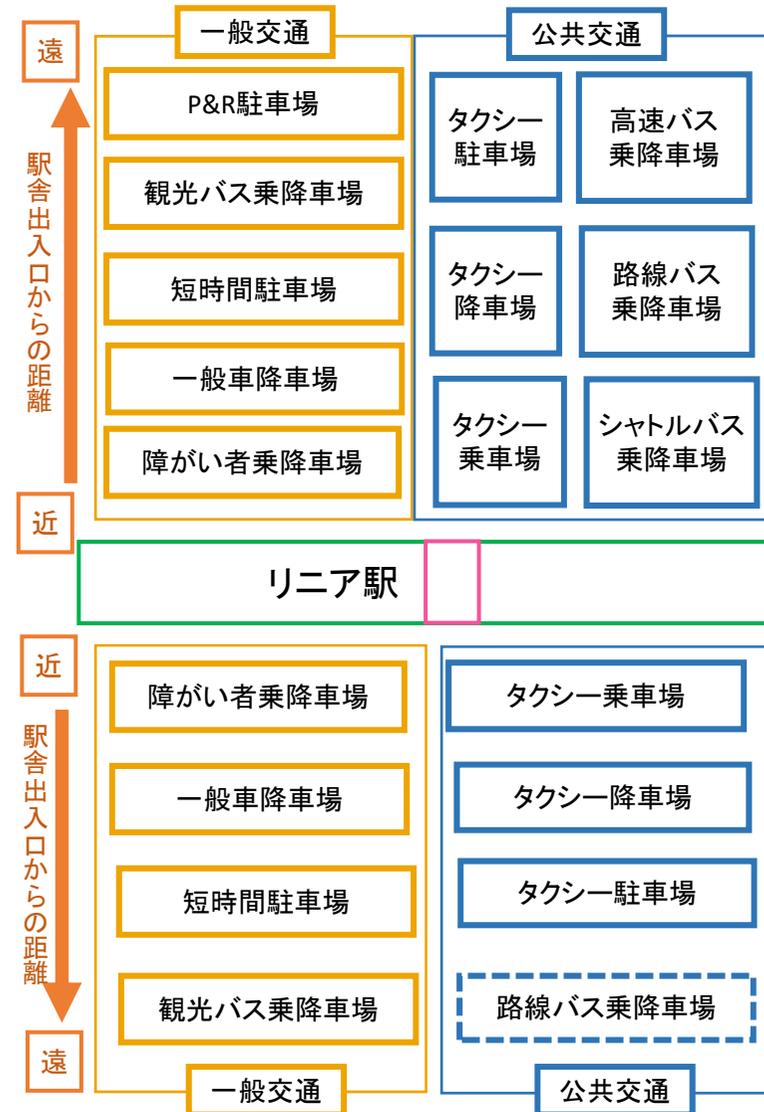


# 1-3. 各交通手段の施設配置優先度

## 【各交通手段の施設配置優先度】

### ■ 各交通手段に対する施設と配置の優先度を設定

シャトルバス 路線バス 高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性が確保しやすい配置とする</li> <li>・ <u>バス交通を集約させ、乗り換えの利便性向上を図る</u></li> <li>・ 高速バスは、<u>スマートICとの直結による利用に配慮した配置とする</u></li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー利用者の多くは、急いでいる人、手荷物が 多い人、ハンディキャップのある人が想定され、乗 降場とした場合、<u>乗車待ちの人が降車の支障となる</u> ため、<u>乗車場と降車場に分けて整備する</u></li> </ul>
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 降車は停車時間が短いため、スムーズな乗り換えが しやすい車寄せ（<u>降車場</u>）の形状とする</li> <li>・ 乗車は迎えに来た車の停車時間が長いため、<u>短時間 駐車場の形状とする</u></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>バリアフリー</u>の観点から体の不自由な人に対する乗 降場を別に設ける</li> </ul>
観光バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 団体利用が多く、複数のバスが同時に乗り入れ、一 度に大勢の人が乗り降りすることが想定されるため、 <u>広い乗り場と滞留スペースを確保する</u></li> <li>・ <u>各交通施設から離れた位置に設けることで、公共交 通利用者の動線の妨げにならない配置とする</u></li> </ul>
P&R駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北側に設け、乗降場を利用する動線との分離や複数 の<u>出入口設置</u>などを検討する</li> </ul>



## 2. 概略レイアウト

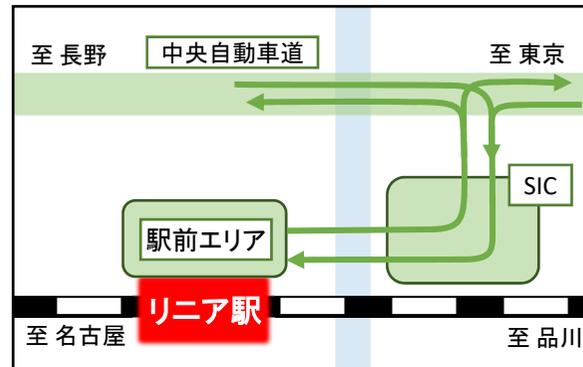
## 2-1. 高速道路を利用する交通手段

- 概略レイアウトを検討するにあたり、スマートICとの利便性向上を図るため、リニア駅前エリアとの行き来に高速道路を利用する車両の特徴を整理し、立体利用の望ましい整備方法を検討していく

〈リニア駅前エリアとの行き来に高速道路を利用する交通手段の特徴〉

### 高速バス

リニア駅が高速バス路線の中間停留所として利用させることが考えられるため、スマートICからリニア駅を経由しスマートICへ戻る利用が考えられる。



駅直結の高速バス停(高速長岡京)



出典:長岡京市HP

### タクシー

### 自家用車

タクシーおよび自家用車の特徴として、降車による停車時間は短いですが、乗車は待機が発生するため停車時間が長い。

送迎の様子(下館駅)



乗客を待つタクシーとタクシープール(浦和駅)



### 観光バス

団体利用が主であるため、一度に多くの人乗降し、停車時間が長い。また、歩道に広い滞留スペースが必要となる。

団体バス乗降場の様子(旭川駅)



出典:旭川市HP

団体バス乗降場の様子(京都駅八条口)



出典:第30回全国街路事業コンクール 第2次審査用資料

## 2-2. 立体利用が望ましい交通施設

- 立体利用が望ましい交通施設については、利便性やコスト等のバランスに考慮し、必要最小限の整備検討を行っていく

〈必要最小限の整備における考え方〉

高速バス

中間停留所としての利用を考慮する



高速バスは乗降場を整備

タクシー

タクシー駐車場や短時間駐車場など、乗車のための待機場を確保した場合、施設規模が増大する



タクシーと自家用車は降車場のみ整備し、リニアとの乗り換えに特化させる

自家用車

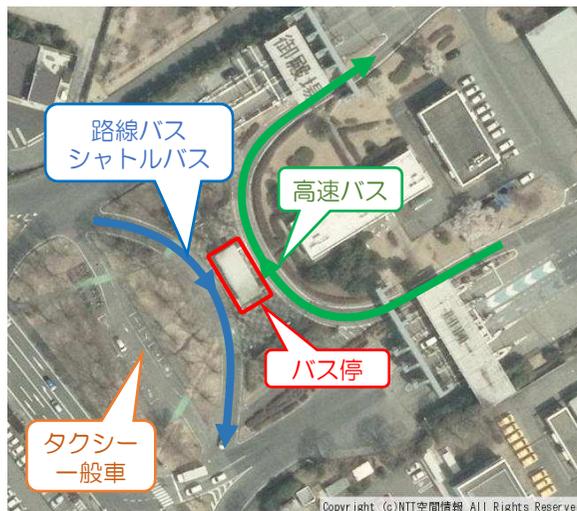
観光バス

広い滞留スペースが必要であり、停車時間が長いため乗降場の数が増えることから、立体利用の施設規模が増大する



観光バスは立体利用せず、1階平面を利用する

高速バスの中間停留所の事例  
(東名御殿場IC)



短時間駐車場の事例  
(甲府駅南口)



観光バス乗降場の事例  
(長野駅ユメリアバスパーク)



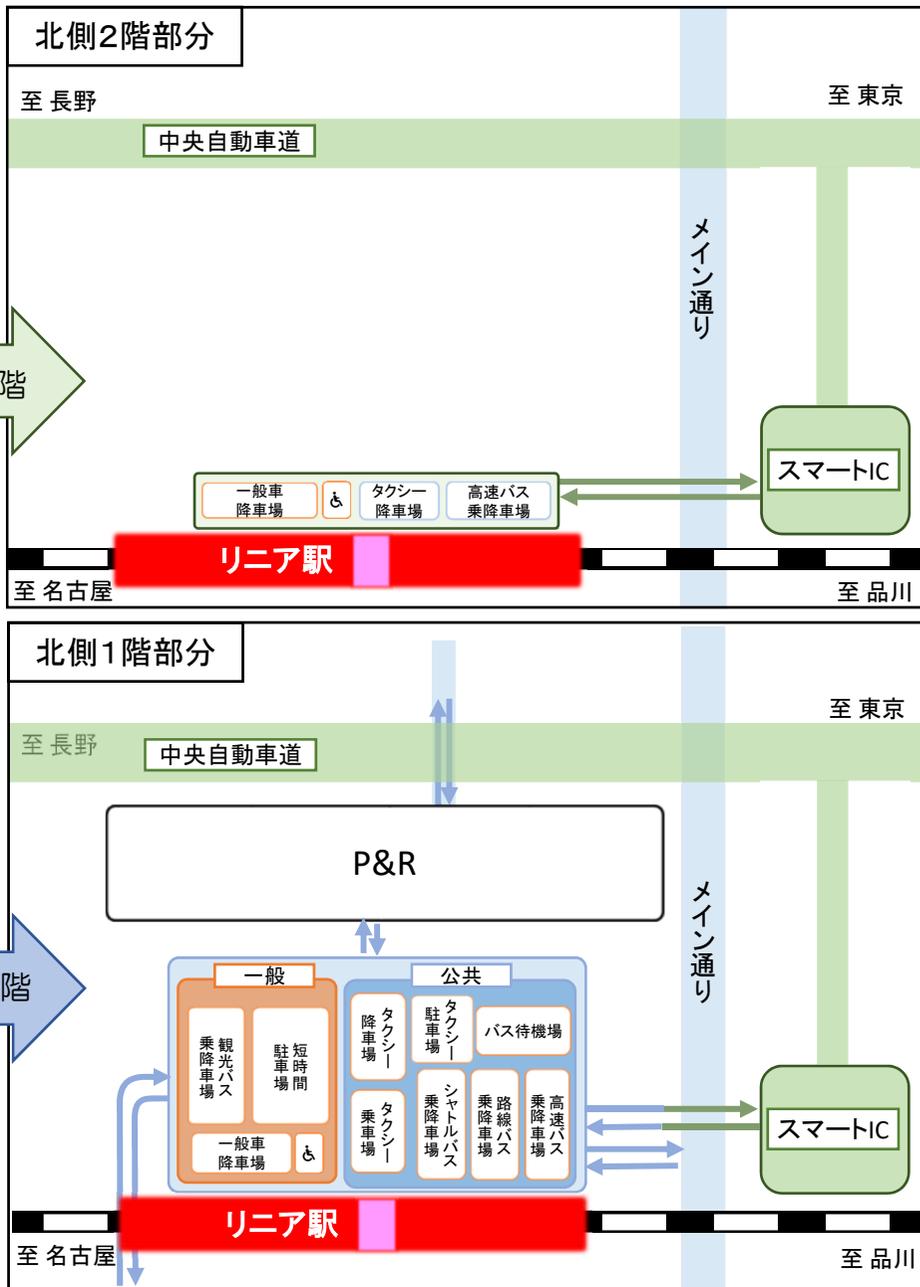
出典:長野市HP

## 2-3. 施設配置例

### ■ リニアとスマートICを結ぶ施設を最小とした配置例



□ :1階 □ :2階 □ :南北自由通路



### **3. 今後検討を進めていく上で必要な事項**

## 5. 今後検討を進めていく上で必要な事項

### 【施設規模（施設数）】

交通施設規模を算出するために、各交通手段ごとの交通需要量（利用者数）を推計していく

- 利用者数の設定方法（通勤・通学による利用者数の設定など）
- リニア駅の実情に合った需要台数の算出方法
- シャトルバス以外の各交通手段ごとの配分方法

### 【立体利用における利便性と建設費用とのバランス】

立体利用は盛土構造と橋梁構造があり、一般的には橋梁構造が高価となるが、利便性と費用の両立を図りながら最適解を検討していく

- 利便性のよい利用形態の検討
- 概算費用の算出

### 【車両動線・歩行者動線と防災上の配慮】

施設規模が算出されたのち、車両動線と歩行者動線を整理しつつ、防災上の視点も加えて詳細な施設配置を検討していく

- 可能な限り単純かつ交差が出ない車両動線の検討
- 公共交通と一般交通の動線分離の検討
- 必要以上に遠回りにならずに、車道横断を可能な限り少なくさせた歩行者動線の検討
- 歩行者の車道横断箇所については立体横断施設（ペDESTリアンデッキなど）も検討
- 防災上の利用の視点からも検討



これらの項目を総合的に判断し、  
交通結節機能の詳細な配置を今後検討していく