

第3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3年2月10日
山梨県

○リニア駅前エリアにおける交通結節機能整備の考え方

- リニア各駅で高速道路と最も近接した駅である利点を生かし、どのように県内各拠点を結ぶかが大事。スマートICとの北側広場の行き来は、メイン通りを立体交差し中央道・環状道路と直結させるべき。
- 南北の広場を繋ぐ道路は、特に輻輳を避けるために新山梨環状道路と北側広場を直接繋ぎ、出入口は災害時の避難民の対応等も考慮し南北の広場に設けるべき。
- シャトルバスの乗降場や待機場、展開スペースは、連節バス等の車両が対応できる構造にするべき。
- デジタルサイネージ等のリアルタイム情報を提供するサービスも推進するべき。
- 周辺道路は、ピーク時にはリニアに合わせてかなり多くの車が来るため、余裕のある構造とするべき。
- グリーンインフラ等の環境対応や景観等、都市の象徴としての機能がリニア駅には求められる。
- 北側に交通結節機能を集約させることは、利用者もわかりやすく良い。南側は土地利用の方向性が定まり次第決めていく方が良い。
- 災害時の避難場所の確保について、待合空間を一時的な受け入れ空間とするほか、パーク&ライド駐車場の複層化等を検討するべき。
- タクシーの場合、南北で利便性が異なる。南北の乗り場を間違えると、急いでいる人にはデメリットになることがあるため、初めて来る人の目線で、見やすく親切な表示とするべき。
- お客様目線で、利便性を第一に考えた構造、案内、サービス機能とするべき。
- 街頭のサイネージを見て十分に案内できるような機能を考えるべき。
- スマートICと北側広場を立体で繋ぐのは良いが、階層構造にするか、二階の高さでの平面構造にするかによって、事業費や規模が大きく異なるため、共通のイメージが持てるような提案をお願いします。

○リニア駅－小井川駅間のシャトルバスについて

- 住民の大きな障害とならないように、生活道路の重要性も考慮しながら検討すべき。
- 余裕のある構造とする等、シャトルバスとしての機能が十分に発揮できるような方策を検討すべき。
- リニア駅、小井川駅ともに、駅側にどのように入って、接続するのかが非常に重要。十分に検討して、夢のある絵を描いてほしい。
- PTPSや道路改良等により定時性を保つことが可能となり、リニアを使わない人にとってもリニア駅前エリアと甲府、小井川を結ぶ新たな通勤通学の手段の一つになるため、インフラも含めた整備をするべき。

○リニア駅からのバス交通ネットワークについて

- これから10年後、20年後にバスがどうなっていくか。路線バスではなく、シェアリングモビリティ、デマンドバス等に形態が変わると思うが、県政としてどのように取り組むか検討していくべき。
- 水素エネルギーのバスやタクシーの供給施設を県でくまなく整備することが前提であると、交通事業者や利用者も弾みがつくと思う。水素を県政全体でどのように扱うのかをもう少し出すと、議論も活発になる。
- リニア駅ができて、シャトルバスを小井川駅まで延ばすことで、現在のバスネットワークの中心である甲府駅との3者で、どのような拠点性を目指すべきかを議論していくべき。
- 都市計画と合わせて整合性の取れているか、どのようなビジョンを描くかを含めて議論していくべき。