

第3回
リニア駅前エリア整備の在り方検討会議
ゲストスピーカー意見要旨

令和3年2月10日
山梨県

○リニア山梨県駅の考え方について

- 社会資本整備審議会道路分科会において、バスタプロジェクトの推進が謳われ、モビリティネットワークのトータルマネジメントを進めていくとしている。
- リニア山梨県駅においては、高速道路のアクセシビリティが非常に高い立地条件をどう生かしていくのが問題となる。
- 長崎駅においては、駅と町と地形をつなぐというコンセプトを基本に、歩きたくなる動線計画と、バスタの接続を考えおり、バスタプロジェクトをいかにして取り込むかということが一つの視点となる。
- 新型コロナウイルスにより、人の移動の仕方が激変しつつある中で、リニアを前提にした地域づくりにおいて、モーダルコネクトをどのようにデザインするか。
- 中国では、高速鉄道と、都市開発を一体にして開発が行われており、鄭州の新駅では、高速道路とのダイレクトアクセスという形がとられている。高速道路との接続条件を生かした空間の作り方として参考にしているかどうか。
- 中国では、分散型の首都計画という構想をしており、リニア山梨県駅周辺においても、首都機能移転が一つのコンセプトになり得る。
- 新型コロナウイルスの影響により、東京一極集中から地方分散という流れにかわりつつあり、首都から人口が流出し始めている状況にあるため、山梨は、十分に選ばれるポテンシャルを持つ地域と考える。
- 1周1時間の山手線それぞれの駅が島化してつながっている状況であり、そこにリニア中央新幹線の開通により、甲府が加わると考えることができる。
- リスク分散のため、山梨という場所の立地性を生かすことができる。
- 遅い交通と市民参加の例として、愛媛県松山市花園町通りにおいて、片側3車線の6車線道路を両側2車線と歩行空間に変える、道路空間の再配分を実施した。歩行空間においては、子供達によるまちづくり、市民参加の場とした。リニア山梨県駅においても、市民参加の場として活用してはどうか。
- 結論として、リニア山梨県駅は、高速道路との接続条件が非常にいいのが大きな特徴であるため、品川や名古屋で議論しているバスターミナルの取り込みを検討してはどうか。