

第4回 リニア環境未来都市検討委員会 会議録

1 開催日時

平成28年5月24日(火)午後3時から

2 開催場所

ホテル談露館 1F アンバー

3 出席者の氏名

- (1) 委員 北村委員長 大山委員 齊藤委員 篠沢委員 島崎委員 角野委員
田中委員(代理 萩原副市長) 樋口委員 松野委員 溝口委員
- (2) 事務局 佐藤リニア交通局長 内田リニア交通局リニア推進監 上野リニア交通局次長
市川リニア交通局技監 依田リニア推進課長 飯野産業政策課長
若尾リニア交通局主幹

4 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

リニア環境未来都市の検討について

- ・ 駅周辺の整備について
- ・ 駅近郊の在り方について

(3) その他

(4) 閉会

5 議事

委員： 資料1の3頁目のリニア駅周辺の整備の図を前回の委員会時に見せてもらったが、スケール感がつかみにくくイメージをしづらいつと感じた。そこで、叩き台としてスケッチを作成した。

まず、対象地の位置を地図に落とした時に、周辺には川・水路・ブドウ畑等があることがわかる。対象地は釜無川や甲府の市街地から流れるいくつもの河川・水路の最も流末に位置している。市街地から遠いためリニア駅周辺には工業団地や下水処理場もある。こうした周辺環境や都市計画は市街化調整区域であることも考慮してまちをつくるのは大変であるということ、これまでの委員会で何度か話してきた。

まず、リニア駅の立面のスケールだが、リニア新幹線が通る一番上のプラットホームの高さは20m、その下に高架や橋桁が並び、地上高10mの位置に梁が出てくると想定される。私が駅全体に抱いているイメージは、屋上緑化された南向きに段差がある建物で、駅ホームにブドウ棚があるJR中央線塩尻駅から発想している。ホームにブドウ棚をつくることのできるならば、建物の上部に作ることも可能だと思う。また、棚を抜けてお店やカフェへ行くことができれば良いと思う。調整池については、以前頂いた資料では東西方向に配置されていたが、既存

の川や水路の流れに合わせると、南北方向の方が良いと思う。パーク＆ライドの駐車場については、中央自動車道とリニア新駅の高架といった土木スケールと、駅施設の建物スケール、そしてヒューマンスケールの寸法を割り出しながら考えていかないと、規模の感覚が掴めないのではないだろうか。公共交通機関からの乗り換えを1階で行い、2階フロアでリニア駅の南北がフラットに繋がるようにし、地下水をうまく使った建物にできればと思う。

以上のイメージをスケールに落とすために、基本モジュールを設定した。リニア駅の高架の柱は12.5mピッチで配されているため、土木の基本モジュールは $12.5\text{m} \times 5 = 62.5\text{m}$ の四角、店の配置を決める際の建築モジュールは半分の6.25mを基準としてスケール感を把握した。その上で、先程の平面イメージにスケールを与えていくと、今までは公共交通機関の乗り入れのスペースを広く取っていたが、1階部分を利用してもう少し乗り入れ部分をとれないだろうかとか、移動が遠いので駅とショップを近づけられないだろうかなど、いろいろと見えてくることがあった。ショップについては $50\text{m} \times 100\text{m}$ の広さでという前提条件があったので、 $50\text{m} \times 50\text{m}$ のモジュールを東西2つ配置した。前回の計画図を比較すると前回の建物の規模がだいぶ大きいことがわかると思う。また、ショップの周りにはデッキを配置してブドウ棚を並べ、ショップ間には天井の高い吹き抜け空間をつくってみた。スライドの図で建物の東西に出ている穴の開いた四角い広がりにはブドウ棚のイメージで、建物と果樹園とが融合するイメージである。前回一体配置型か分散配置型かの議論があったが、どちらもあって良いと思う。上手く融合・調整することが大事だと思う。

スライドで示している断面図は、資料2・パターン1のオークランド博物館とアクロス福岡の様な段差になっている施設に、パターン2の未来的なトヨタ車体(株)開発センターが挟まっているイメージである。2階のデッキの面積については考えていないが、人が滞留するようなものを想定している。また、建物の20mの高さから見下ろした時に、植物が見えると良いと思う。上部を緑化したり、東西で分けてはどうか。南北軸でみると段差になっており、中央がガラスのイメージである。調整池については、大きく確保してしまうと使いにくいかと思い、デッキから地上に降りるスロープで、前面広場を区分している。イベント・スペースをとっても良いかと思う。スロープの幅はちょうど周辺の河川の堤防と同じである。

駐車場の規模については、基本モジュールで考えると、 $62.5\text{m} \times 62.5\text{m}$ の1マスに約160台収まる。中央自動車道から更に流入してくるとすれば、もっと駐車場面積を取らなければならないが、1,000台必要であれば7マス分、緑地のスペースも十分取ることができ、かなりゆったりしたスペースとなる。また、駅から駐車場まで、駐車場からSIC、リニア駅までの繋がりは歩車ともとても重要になるので、緑地や既存の水路を利用して、駐車場内のアクセスを印象付けられるよう上手く繋ぎたい。度々話してきたが、中央本線下りで甲府盆地へ入る際、最初は果樹園の棚を見下ろしていたものが段々視線のレベルに近づいてくるシークエンスは大変魅力的である。中央高速道路からSICへ降りる際にもできればこうした印象的な風景の変化がほしい。例えば、道路が果樹園の水平面に入っていくような、上下に移動するものと水平の果樹園が交互すると良いと思う。

次にリニア駅の断面構成についてである。断面高さの上層部まで20m、1層10mのスケール感であるが、1層が10mだと下層の空間が大きく、2階分の高さが入るかもしれない。リニア駅の下に2階分の店舗を入れるのは良いが、交通公共機関の乗り換え空間がかなり高くなってしまふ問題がある。公共交通機関乗り換え部分上部の広場は7.5m位の高さで繋ぎたいとこ

ろで、10mと7.5mの切り替えはあまりしたくないが、エスカレーターを使って乗り切るかなあというところである。参考として、甲府市役所新庁舎のローソン側の断面が5mの2層吹き抜けで約10mの高さである。

ガレリア部分の断面構成についてはいくつかパターンを考えてみた。高さを7.5mで切った際に何層は入るか、上層部はバッファを設ければカフェなら入るかもしれない、など検討してみた(それぞれ一長一短ある)。また中央部分は12.5mピッチの吹き抜けのイメージである。ガレリア部分の吹き抜けのイメージとして、Foster & Partnersの設計によるアラブ首長国連邦のAbu Dhabi Central Marketの画像を示す。通常は大空間をつくると、よそよそしく格式ばった形になってしまうが、この施設は通路脇の垂れ壁が大空間と小空間を融合しており、ガレリアの爽快感がありながらヒューマンスケールを生み出している良い例だと考えている。また内装には木材を多用しており、県産木材を使用する際の参考になると思う。

最後に、建物周辺のデッキ・テラスのイメージとして、今年卒業した学生の卒業制作を示したい。この作品は山梨県内に敷地を設定し、ワイナリーを設計したものである。デッキの側に屋根がかかっており、その下で会話し、交流できる空間を生み出している。

今回は、これまでお示し頂いた資料を元に、それらに寸法を与え、スケールを入れてイメージを作成してみた。大きなスケールから小さなスケールに順に考えていくことで、今後の議論のネタとなればよいと思う。

委員長： イメージするのに分かりやすい資料であった。スケール感の違いを融合し、面白いと感じた。

委員： 資料1で観光交流施設と公園施設が一体となったことについて2点ある。

1点目は、キーワードとなっている「家族連れ」に子育てを加えて、開かれた場所にピクニックできるような空間があると良いと思う。例として北海道の十勝にある「麦音」というパン屋がある。大勢の家族がパンを買って、木のテーブルで安く楽しく時間を過ごしている。関係者には機会があれば「麦音」を視察してきて欲しい。

2点目は、「山梨らしさ」がキーワードになっている駅周辺については、景観というか緑を積極的に作り込んでいくぐらいにしないと、イメージが鮮明になってこないのではないかと。

委員： 駅前広場は基本的に交通結節機能が主となり、まずは待ち時間を過ごすための空間となる。そこに形や大きさなどの+の部分をどこまで広げられるかによって、施設の魅力で人を呼べる可能性があると思う。

産業振興機能とアイメッセ山梨との関係を今後考えていく必要があるのではないかと。

駅の巨大な25mの構造物と施設とが一体となり、ヒューマンスケールにするのは賛成である。北側は南アルプスや八ヶ岳の眺望を見せ、南側については、樹木を中心に森の様にしてみてもどうか。水辺もかなり近い位置にあるので、親水性のある空間にしても良いと思う。

委員： 施設にどのようなテナントを入れるかが重要である。物産館や土産屋など、中身を何にするか検討をし、入居して終了としないようにしなければならず、不要な箱とならないようにしないといけない。

委員： リニア駅から観光交流施設への通路が取られると思うので、西側の道路からも直接車で観光交流施設に入れるようにしてはどうか。パーク&ライドに車を停めて歩いて施設へ行くのは遠く、子供を連れてきた母親が移動しにくいので、降りてすぐの方が近くの住民も楽しめるのではないだろうか。1階を駐車場にすればさらに駐車スペースを確保でき、地震の際の避難所とし

て活用できるのではないだろうか。

また、楽しい空間にすることも必要であるが、定住人口を増やすためには、20～30代の女性が子育てしやすいイメージを持ち、ここに住むのを良しと思うようにしなければならない。そのためには、施設の中にショップだけでなく、歯科や耳鼻科など複数の医院や子供を一時的に預ける場所が必要である。そうすれば下の子を施設に預けて、上の子を医院に連れて行くことができる。そして医院を済ませた帰りに食事したり、県産野菜などを買うことが可能となると思う。さらに、行政の出張窓口や病児保育があれば良いと思う。病気の子供でも預かってもらえる病児保育があることで、駅を利用し首都圏へ働きに行けるようになるのではないか。

委員： 山梨をイメージさせるワイナリーは絶対必要と感じた。国立公園など、360°都会にない景色のところへ駅から行けるようにできる、バスターミナル機能を持ったエリアが必要ではないか。将来的には自動運転も出来るようになるので、自動車やバスを利用して駅から出かけられるよう、強く打ち出してほしい。施設利用の対象を訪れた人にするか、帰る人なのかを考えなければならない。30分～1時間に一度停車する新幹線で訪れた人、或いは山梨や長野、富士山から帰途した人が、山梨らしい施設で過ごして帰れるようなコンセプトを作って欲しい。山梨にはワインだけでなく、水やジュエリーなどの沢山の魅力があるので、山梨へ訪れて、ここから帰る際の効果としてちりばめてみてはどうか。

委員長： 資料1の4頁のリニア駅近郊についての意見は何かあるか。

委員： 土地利用について、駅近郊4kmという数字は仮の設定と認識している。徒歩圏という考え方で良いのではないか。大事なのは、前回の検討委員会のまとめにもあるが、乱開発とならないようにすることである。徒歩圏であることを考慮すると、対象地近郊に定住人口を増やすのが土地利用の観点では重要であるが、対象地は市街化調整区域であるため、地区計画を定めるのが1つの手法としてある。定住人口の予測は難しいが、白地域の乱開発を防ぎつつ魅力を高めていけば、人口が増える可能性は大きい。定住については、田舎の空き家の利活用を含めて考える必要がある。自然の中での居住とあるが、本当の田舎暮らしと都市型生活から車や自転車で行くことのできる暮らしなどいくつかのパターンがあると思う。暮らし方のパターンについて委員会で案を出せると良い。産業については、企業のマッチングをしなければならない。最後に観光・交流について、コンベンションや球技施設と記載があるが、企業が撤退した跡地などの遊休地があれば良いが、新たに税金で土地を購入する場合、維持管理費を含めてお荷物になる可能性がある。

委員： 大きな震災があり、考えが変わった部分もあり、安心の上に夢や幸せがあることを十分に配慮したものにしてもらいたい。5年前に登山にはまって以来、木や水が大切と感じている。ぶどう棚なども大事であるが、こんもりとした森にどんぐりがあったり、リスがいたりする環境を駅や周辺に展開すると良いと思う。大きな災害があった際に被災した人を受け入れるために、ラグジュアリーでない、ビジネスホテルが必要である。有事に際にある程度キャパシティのある建物に多くの人を受け入れることのできるビジネスホテルが駅前、それが難しいのであれば駅近郊であれば良いと思う。そこにホスピタリティは常に付いてくるものなので、スポーツ施設などではなく、ホテルスクールなどがあったら良い。4km圏はユニバーサルデザインにし、どんな人でも安心して住めるのが近未来都市のテーマである。

委員： 緑地の案は維持管理を考えると大変ではないだろうか。その場合、農林業の専門学校を作り、管理育成してもらってはどうか。また、近郊の市町村は独自の考えを持っていても、対象

地が市街化調整区域や農振エリアのため、県は土地利用を含む県土づくりの総合戦略に位置付けることを考えながら、市を支援・援助・助言してほしい。公共交通を整備し、各市町村にそれぞれの資源を磨いたところを見学・体験などできるような周遊バスコースを作ってみたらどうか。そうなれば県土づくりの中で、多くの市町村が参画できると思う。

委員： このような構想が実現できれば市も町も役に立つと思う。土地利用については、一番の問題は市街化調整区域なので、規制緩和し、市町の構想計画が実現できるよう考えて欲しい。

委員長： 市街化調整区域や農業振興地域であることが難しく、実際にみんな苦労している。

委員： 産業振興機能について、周辺並びに近郊エリアにおいて、「未来ものづくりをリードする戦略拠点」に様々な分野が記載されているが、流行りの分野が包括的に上がっていると感じる。土地には限りがあるので、もっと焦点を絞った方が良く、産業についてもいくつかシナリオを作ってみて検討してみてもどうか。そこで4つシナリオを考えたのだが、1つ目は「健康長寿サービス拠点」である。病院や医療サービス、高齢者が入院とは別に宿泊可能なホテルに子育て的な機能を加え、健康・子育てを核にしたサービス業志向の場にしてはどうか。2つ目は「ベンチャー企業拠点」である。スタートアップ企業の集積を促し、シェアードオフィスやテレビ会議場、ドミトリーホテルなどをつくってみてはどうか。3つ目は「農業6次化の拠点」である。農業専門学校が核となる実験事業を展開してみてもどうか。4つ目は周辺の工業施設も含めた未来のものづくりが可能な「研究開発施設」である。以上の全てを行うことはできないので、潰れるのを覚悟でいくつかのシナリオを併走させる。今後民間企業を含めて非公開で構わないから研究会などを立ち上げ、どれにフィービリティがあるのかを今後のステップとして進めてはどうか。

委員： 検討委員会で市街化区域への編入はハードルが高いとされているが、他に手立てがないのか。規制緩和の話題も出た中、甲府市では少し始められているが、虫食い状態の開発が進んでしまっており、健康長寿のまちづくりのチャンスがきた時にまとまった土地がないといった事態になる。「市街化区域へのハードルは高い」と結論づける前に他の手立ても考える中で、県の支援も考えてもらいたい。チャンスが来る前に手を打つ必要があり、特に白地区域の開発を早く抑制する必要がある。それに対しても県の積極的な支援が必要である。

委員： リニア駅について考える際に、早く通り過ぎる人に見てもらいたい部分と周辺の人が1日ゆっくり過ごすことのできる空間との両方があることが、この計画の大事なところであると気づいた。通り過ぎる人には効果的に山梨の様々なものを見てもらい、印象付けることをしっかりしなければならぬ。例として仁川国際空港は楽しく待ち時間を過ごすことができる。南側は、周辺の人がゆっくり過ごせるようにするのが重要だと感じた。先程も話に上がったように、パン屋は人を呼ぶ力がある。山形県の新庄市にある蚕糸試験場では固定のパン屋ではなく、マルシェのようなものを行っている。固定の店舗でなくとも、店を集まる場をつくるのが時間を過ごす人にとって重要なのではないかと思った。

災害の問題は非常に大切で、「安心の上に夢や楽しさがある」というようなキャッチフレーズがあると周辺住民に伝わると思う。ホテルを立地させるかどうかは検討しなければならないが、カタチだけ見れば北側道路のループしているところなどにははまりそうだ。また、ここで農業をやるならば本当の農家がやるような本格的なものをやるべきで、リニアから降りてきた人に「飾り」と思われぬようにしなければならない。産業振興のシナリオについては、市民が新しいライフスタイルを日常生活の延長線で体験できる、ショーケースになればよいと思う。

委員長： 駐車場やバス停からホームまで駅の中を急いで通過せず、乗車前に過ごす空間をつくることも大切である。

委員： 県の指導・助言が必要だ。各市町は立地要件や独自の課題があり、また、財源が限られている。リニアのような大きな計画については、県主導で行ってほしい。

委員： 重ねて申すが、リニアとスマート IC が繋がり、新山梨環状道路が完成すれば、例えば甲府市内よりも小淵沢 IC からリニア駅までの方が早く着けるような地点もでてくる点を外に発信してほしい。近郊は4 kmにこだわらず、国中地域については11年後は30分以内でリニア駅と繋がってほしい。本日は新しい提案がなかった。周辺にイベントホールや展望デッキなどが必要かどうか、加えると進捗したなと感じる。山梨県らしさについて、温泉や果物などの例が挙げられているが、野菜など、我々がなかなか気づかないものもちりばめて提案していただくと、楽しいものになると思う。

委員長： 幹線道路に頼りすぎの面があるので、駅周辺・近郊の街路ネットワークをしっかりとつくらなければならない。また将来は自転車・歩行者が快適に通行できることを考えなければならない。

これまでの意見を元に取りまとめを行う。また、次回は最後の委員会である。検討委員会からの提言と駅周辺の概略イメージについて相談させて頂きたい。

事務局： 何か意見があれば事務局までご連絡頂きたい。次回は7月に開催を予定している。詳細については調整し、追ってご連絡する。

以上