

第1回（仮称）リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本計画検討委員会

リニアが開通する時代を見据えた 人々の行動パターンについて

※本資料は、本市が現時点で収集可能なデータ等を整理・考察したものであり、当委員会の意見や新たなデータにより、内容に変更になる可能性があります。
※本資料内容を活用し、民間の事業等に影響が出たとしても、本市は責任を負いかねます。

令和6年1月15日（月）

甲府市

1. はじめに

本日の論点

リニア駅 + スマート I C の開業により、 本市や圏域※はどう変わるか？

※圏域は、「やまなし県央連携中枢都市圏（甲府市・韮崎市・南アルプス市・甲斐市・笛吹市・北杜市・山梨市・甲州市・中央市・昭和町）」を対象とする。



本日意見交換したい内容（論点）



図出典：
やまなし県央 連携中枢都市圏 ビジョン

**リニアが開業する時代の人々の行動パターンを想定した上で、
本市や圏域内の都市や経済社会に与える影響を考えたい**

- ・ リニア駅前のまちの利用者属性の想定について
- ・ 各委員の専門分野（産業・交通等）におけるリニア時代の予測、リニア開業によるその開業効果や影響について
- ・ 開業効果をより高めるために必要な駅前エリアの在り方とは？ 等

1. はじめに

【参考】リニア駅前エリアのまちづくり基本方針

○まちづくりコンセプト

1. リニア駅前だけでなく圏域のまちの価値も向上させるまち

- リニア駅前で特色あるまちづくりを行いつつ、圏域内の他のまちの価値や機能も共に高まる、“触媒的な働き”も担うまちを目指します。

2. “ヒト・モノ・カネ・情報”が交流・交歓するまち

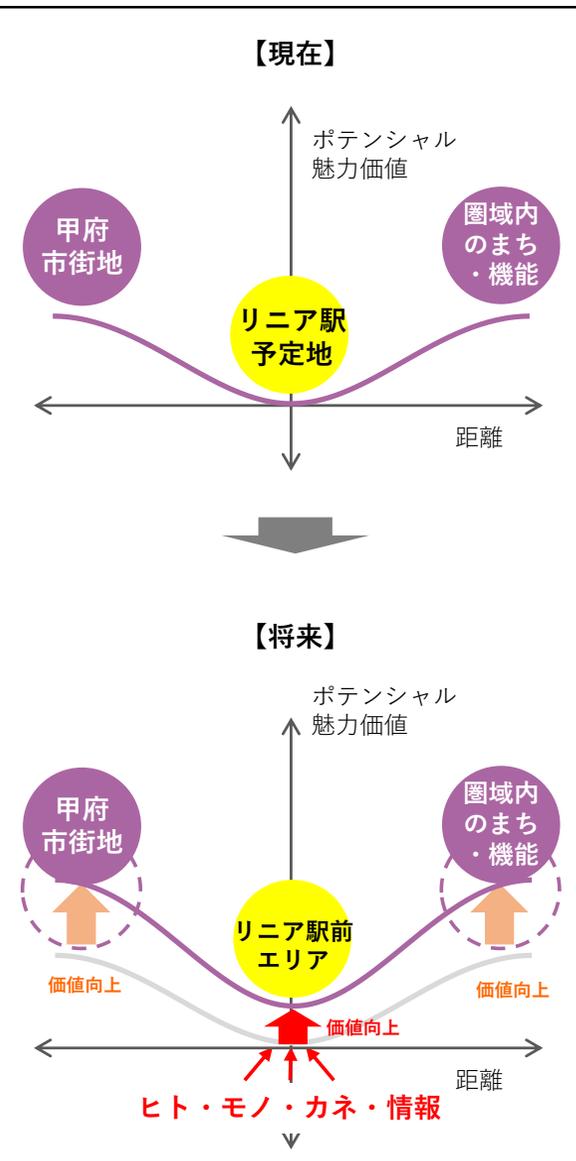
- リニア駅前エリアで様々な“化学変化”を起こすために、三大都市圏へのアクセス性の強みを活かし、特に県外を強く意識したまちづくりを進めることによって、新たな“ヒト・モノ・カネ・情報”を集めることを目指します。

3. まちのターゲットを強く意識したまちづくり

- 本市や圏域には多様な特徴を持った都市（まち、界限）が存在することから、それら全体で“誰一人取り残さない圏域を作る”ことを目指します。
- リニア駅前エリアでは、これまで圏域のまちがあまりターゲットにしなかった層を強く意識し、かつこの層に確実に訴求できるまちづくりを目指します。

4. 官民連携のまちづくり

- 官民双方が“本市や圏域のあるべき姿”を共有・共感した上で、事業初動期から民間事業者と対話を重ね、双方がWin-Winになる関係を目指します。



1. はじめに

【参考】山梨県の検討結果（詳細）①リニア駅の乗降客数の推計（R2年度）

交通需要推計によるリニア駅乗降客数について

【需要推計手法】

- 鉄道利用、道路利用等の各種交通機関を統合的に需要推計するため、四段階推計法に基づく「統合モデル」の手法を採用
- 「統合モデル」は、国土交通省が作成したもので、これまで、公共交通（鉄道・バス）や自動車等の交通手段別に推計されていた手法を統合し、統一的に推計するために構築された唯一のもの
- 本推計は「平成27年度全国幹線旅客純流動調査結果」（令和元年7月国土交通省総合政策局公表）のデータを活用して推計
※本調査結果に通勤・通学による移動は含まれない。

【基本条件の設定】

- 予測時点 2035年度（令和17年度）
- リニア中央新幹線の停車本数
山梨県駅に上り下り共それぞれ1時間に1本が停車
- リニア山梨県駅を利用する可能性のある地域
山梨県全域に、地理的要因から長野県の一部を追加（佐久地域・茅野地域）
- ゾーン区分
山梨県を7つにゾーン区分し、長野県の一部の2つのゾーンを追加

ゾーン区分	市町村	ゾーン区分	市町村	ゾーン区分	市町村
甲府	甲府市	東部	都留市	佐久 (長野県)	小瀨市
			大月市		佐久市
			上野原市		小海町
峡中	南アルプス市	富士北麓	富士村	茅野 (長野県)	川上村
	甲斐市		丹波山村		南牧村
	中央市		小菅村		南根木村
峡東	昭和町	茅野	富士吉田市	茅野市	北根木村
	山梨市		西桂町		牧久穂町
	笛吹市		忍野村		立科町
峡南	甲州市	茅野	山中湖村	茅野市	岡谷市
	市川三郷町		横沢村		諏訪市
	昭和町	富士河口湖町	茅野市	下諏訪町	
	身延町	妻崎市	茅野市	富士見町	
	南都留町	北杜市	茅野市	原町	



山梨県ゾーン区分図

1. はじめに

【参考】山梨県の検討結果（詳細）①リニア駅の乗降客数の推計（R2年度）

交通需要推計によるリニア駅乗降客数について

【交通需要推計によるリニア駅乗降客数】

ゾーン	利用者数（人／日）			
	鉄道利用 （小井川駅利用）	道路利用		合計
		自動車	シャトルバス （甲府駅間）	
甲府	1,300	1,300	1,200	3,800
峡中	500	800	400	1,700
峡東	400	400	300	1,100
峡南	200	300	0	500
東部	300	400	300	900
富士北麓	100	200	100	500
峡北	300	300	200	800
佐久	0	100	0	100
茅野	1,600	2,100	400	4,100
合計	4,700	5,900	2,900	13,500
		8,800		

リニア駅
乗降客推計

（注）上表は100人未満を四捨五入しているため、内訳の合計値が合計と一致しない場合がある。

1. はじめに

【参考】山梨県の検討結果（詳細） ②リニア駅前エリアの利用者数（R4年度）

(2) リニア駅前エリア利用者数の算定

- ・リニア駅前エリアの各交通手段や施設規模を算定するために「第1回在り方検討会議」で推計している自動車
の交通手段をバス、タクシー、自家用車などに細分化する必要がある。
- ・本推計で考慮していない二輪車等※1、通勤・通学目的の利用者を考慮する必要がある。
- ・リニア駅前エリアは「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」においてリニア駅と甲府駅や中央道のスマート
ICを活用した県内外とのバス交通のアクセス強化を目指しており、リニア利用だけでなく、バス交通の拠点と
して、リニアを利用しないバス利用者を考慮する必要がある。

「在り方検討会議」で示したリニア駅利用者数(推計)：約13,500人/日

・ゾーン:県内7ゾーン、長野県2ゾーン / 目的:業務、観光、私用 / 手段:シャトルバス(甲府・小井川)、自動車

【手段】

(1)「自動車」の細分化

バス、タクシー、自家用車
(送迎・P&R)

(2)「二輪車」の追加

【目的】

(3)「通勤・通学」の追加

※現在の通勤・通学者の転換需要と
リニア開通後の新規需要を算定

(1)~(4)の要素を追加し、
リニア駅前エリアの利用者数を算出

※詳細は次頁

リニア利用者数

・ゾーン:県内7ゾーン、長野県2ゾーン
・目的:業務、観光、私用、通勤・通学
・手段:シャトルバス(甲府・小井川)、バス、タクシー、自家用車
(送迎・P&R)、二輪車

(4)リニア非利用者数の算出

・目的:業務、観光、私用、通勤・通学
・手段:バス、タクシー、自家用車(送迎・P&R)、二輪車
※高速バスの周辺バス停からの転換需要を算出
※路線バスの乗換需要を算出

※1:バイク、自転車、徒歩利用者。これ以
降、二輪車と表示。徒歩も二輪車に含
んで交通施設規模を算定

リニア駅前エリアの利用者数

リニア駅前エリア
利用者推計 15,700人/日

(1) 山梨県と甲府市の現況

①甲府駅の乗降客の動向	・・・	10
②山梨県の全体観光入込客の動向	・・・	11
【参考】交通手段別来県目的	・・・	12
【参考】東海道・山陽新幹線の利用者属性	・・・	13
③山梨県の産業	・・・	14
④中央自動車道の交通量	・・・	15
⑤高速バスの運行状況	・・・	16
⑥山梨県内の移動手段	・・・	17
⑦甲府市と県外との移動動向	・・・	18
まとめと考察	・・・	19

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況

【現状の整理の内容】

➤ リニア駅前エリアの利用者の議論に先立ち、下記の視点で、現状における人の動向等を整理

〔非日常〕 観光・ビジネス



①甲府駅の乗降客

- 1日平均乗降客数
- 県外からの来街者割合
- 来街の頻度
- 観光とビジネスの割合

②山梨県全体の観光入込客

- 居住地の割合
- 人気エリア
- 県内観光の交通手段

③山梨県の産業

- 業種の割合（県内総生産）
- 業種別の事業所数

交通



④中央自動車道の交通量

⑤高速バスの運行状況

〔日常〕 通勤・通学



⑥山梨県内の移動手段

- 自動車保有台数、分担率

⑦甲府市と県外との移動動向

- 方面別の移動割合

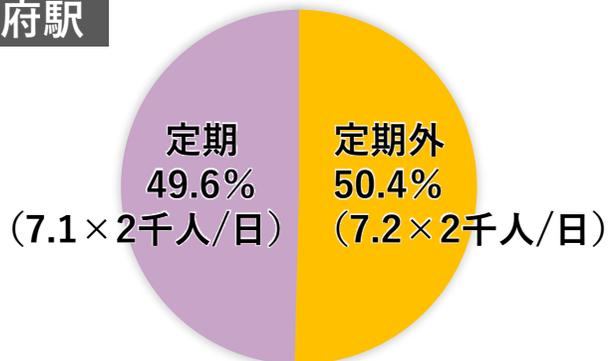
2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 - ①甲府駅の乗降客

1日平均乗降客数

- 甲府駅の1日平均の乗降客数は約2.8万人
(※公表乗車人員×2想定)

甲府駅

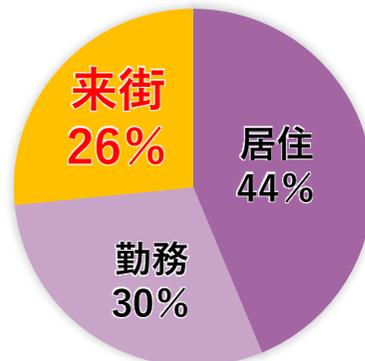


※JR東日本公表 令和元年時点 (コロナ前最新)

県外からの来街者割合

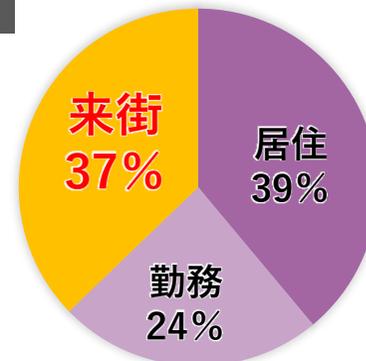
- 甲府駅の利用者のうち、県外来街者 (観光・ビジネス等) は約3割～4割程度 → 約1万人/日と想定

【平日】



※KDDIデータ：R4.11～R5.10の1年間

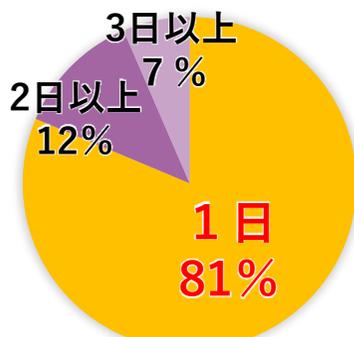
【休祝日】



※「居住」「勤務」は県内居住者

来街の頻度

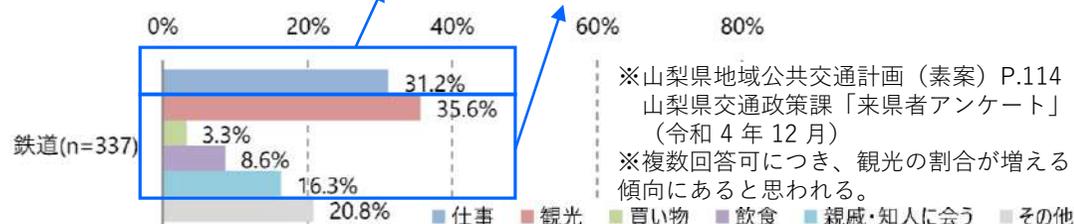
- 県外来街者の駅来街日数は、約8割が1日/年



※KDDIデータ：R4.11～R5.10の1年間

観光とビジネスの割合

- 甲府駅 (鉄道) 利用者のそれらの割合は、県実施のアンケートをもとに、**ビジネス1：観光2**と想定



- 観光とビジネスの乗降客数は、**ビジネス約3,300/日、観光約6,700/日** (ビジネス1：観光2) と想定される。

※コロナ5類以降前のアンケート調査結果であることに留意する必要あり

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 – ②山梨県全体の観光入込客

居住地

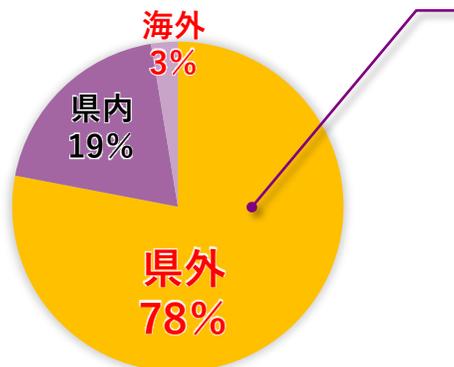
【日本人】

- 観光の約8割が県外客
- うち、1都3県の県外客は約6割
- うち、東海以西の県外客は約1割

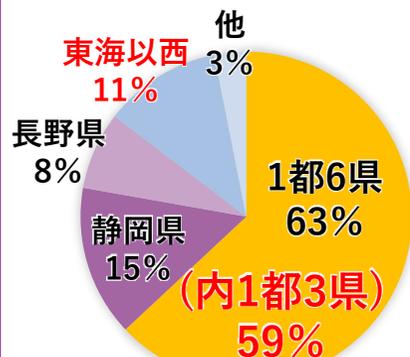
【外国人】

- 海外客の割合は約3%

【居住地】



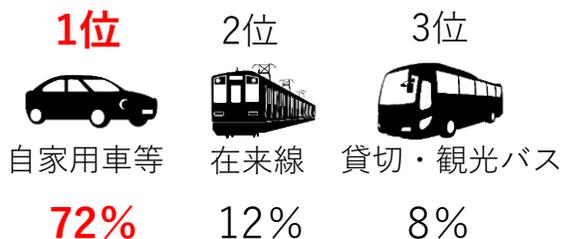
【県外客の居住地】



県内への交通手段(TOP 3)

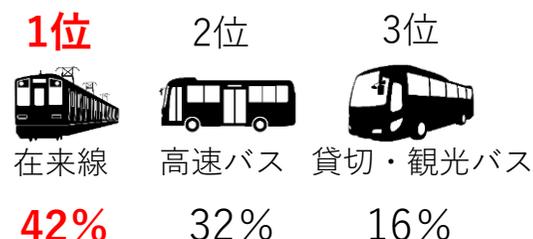
【日本人】

➢ 車依存の傾向



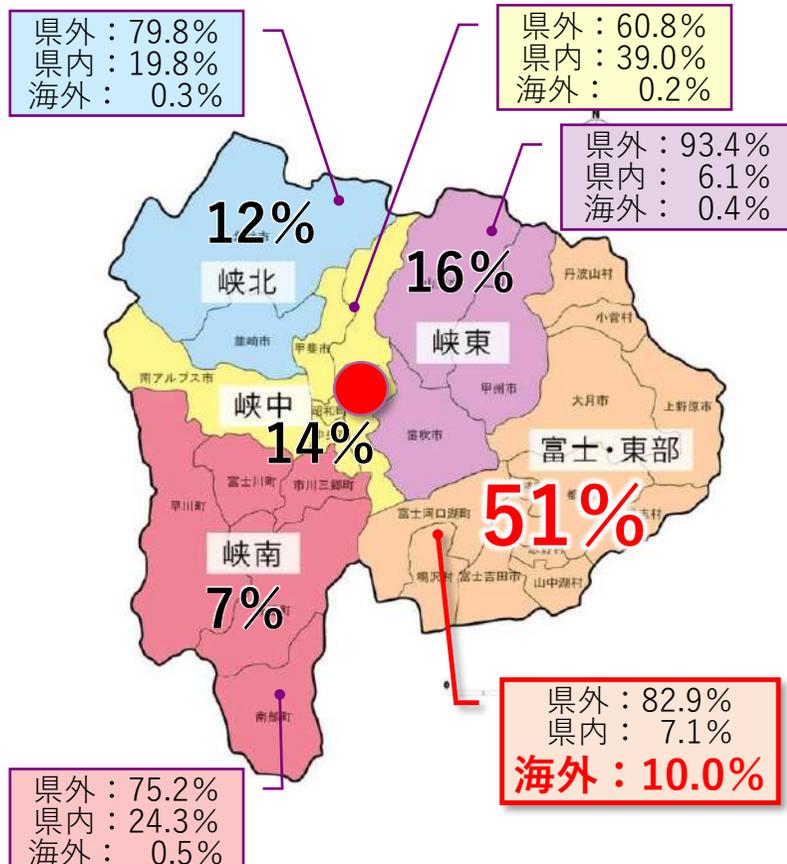
【外国人】

➢ 公共交通の需要高い



人気エリア

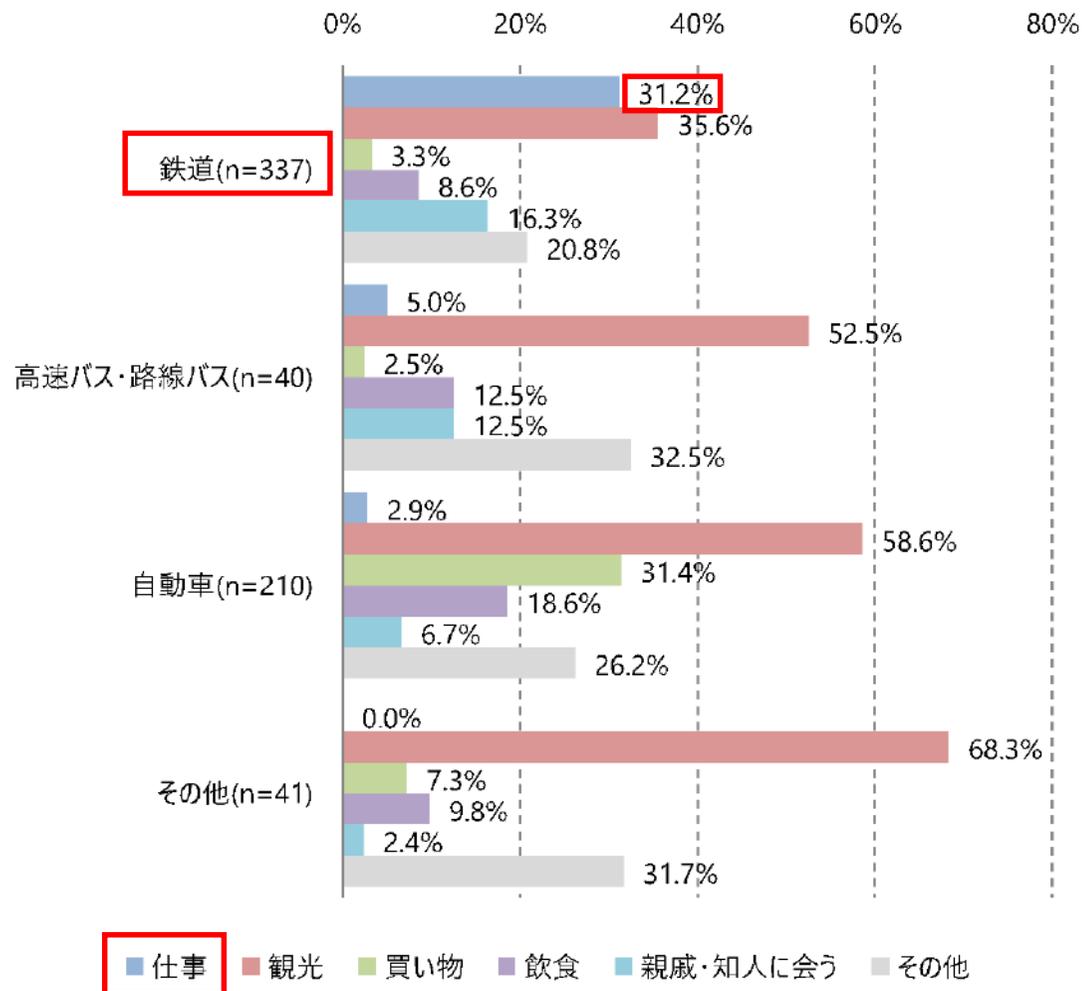
- 観光客の約5割は富士・東部方面を観光
- 富士山方面は海外客に特に人気が高い
※海外客割合：他方面の20倍以上
- 平均訪問観光地点数は1.4地点



2. リニア駅前エリアの利用者推定

【参考】交通手段別来県目的

- ▶ 県実施の来県者アンケート(R4.12)によると、ビジネス目的の来県者の多くは、鉄道を利用している。



※複数回答可

山梨県地域公共交通計画（素案）P.114
山梨県交通政策課「来県者アンケート」
（令和4年12月）

2. リニア駅前エリアの利用者推定

【参考】東海道・山陽新幹線の利用者属性

- 2021年の調査結果によると、東海道新幹線の**約6割が出張・ビジネス利用**(出典：JR TOKAI MEDIA GUIDE 2023) (山陽新幹線は約5.5割)。山陽新幹線の比率と比べ、3大都市圏間のビジネス需要の高さが伺える。
※ただし、インターネットによるサンプル調査のため、インバウンド需要が反映されていない可能性がある。
- “ひかり・こだま”は、インバウンド向けフリーパス切符の”Japan Rail Pass”が利用可能なこともあり、上記割合よりも観光利用が多いと推測される。

新幹線ユーザープロフィール調査2021

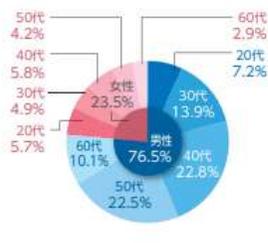
- 調査時期:2021年11月 ●調査方法:インターネット調査
- 調査対象:(ユーザー)東海道新幹線または山陽新幹線を1ヶ月に1回以上利用
(ノンユーザー)東海道新幹線および山陽新幹線を年に1回未満の利用
- サンプル数:(ユーザー)2,108サンプル (ノンユーザー)800サンプル
- 調査主体:株式会社ジェイアール東海エージェンシー/株式会社JR西日本コミュニケーションズ
- 実査委託先:楽天インサイト株式会社

性・年代

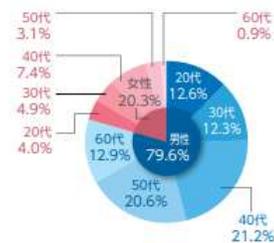
ひとこと
利用者の男女比はおおよそ8:2。
年代は30代~50代の第一線で働く層が主。



ユーザー全体



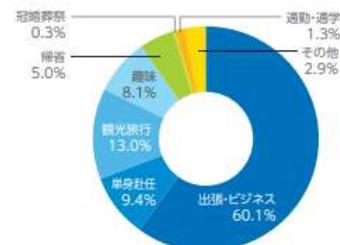
普通車



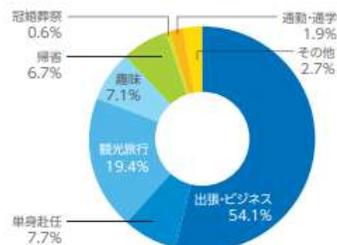
グリーン車

新幹線利用目的

ひとこと
約60%以上が出張・ビジネス利用。



東海道新幹線・全体



山陽新幹線・全体

JAPAN RAIL PASS



ジャパン・レール・パスは、JRグループ6社が共同して提供するパスで、日本中を鉄道で旅行するのに適したお得で便利なきっぷです。

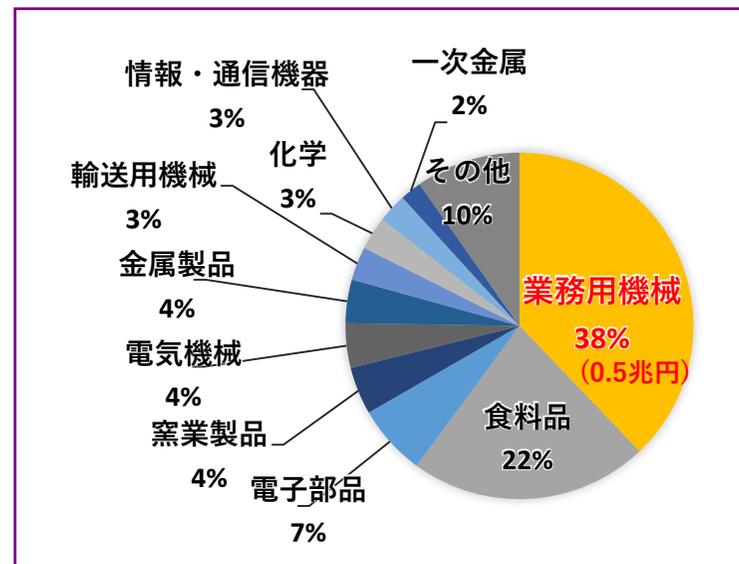
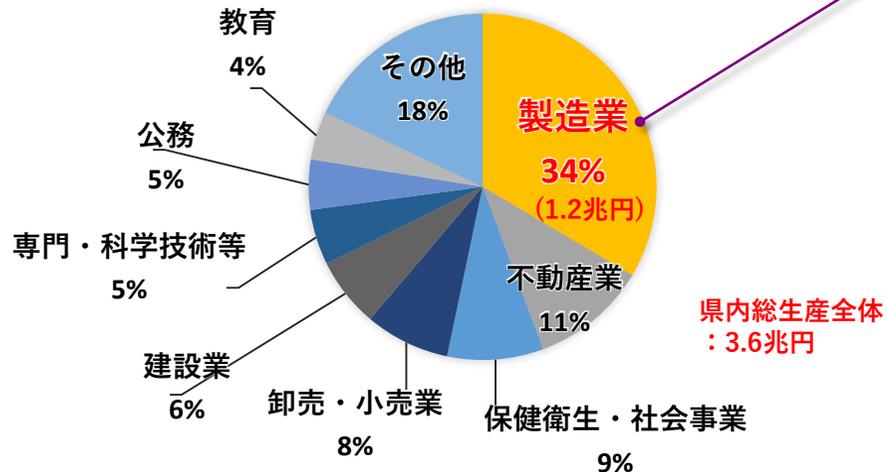
2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 - ③山梨県の産業

※令和2年度県民経済計算年報

山梨県の業種：県内総生産の構成比

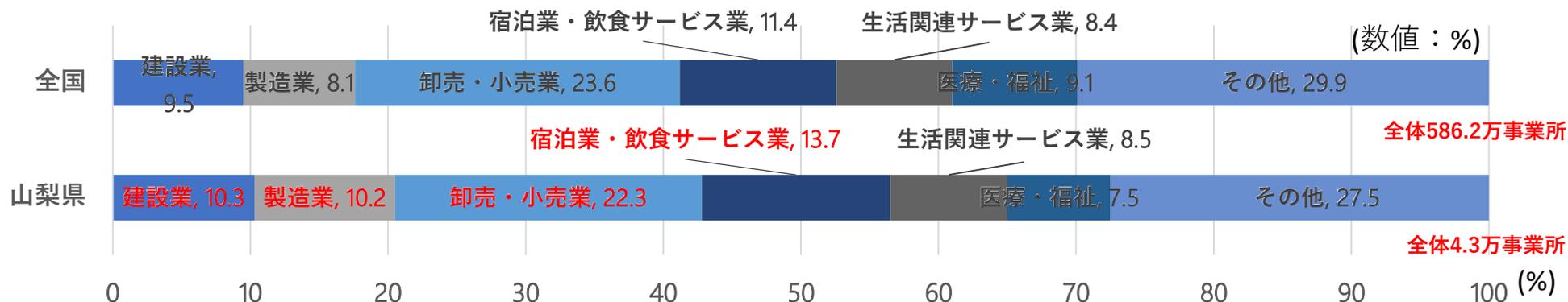
- 県内総生産は**製造業が最も多く全体の約3割**
- 製造業の内訳としては、**業務用機械関連が約4割**



山梨県の事業所数：業種別の割合

※令和3年経済センサス活動調査

- **卸売・小売業が22.3%**と最も多い
- 全国と比べ、**建設業、製造業、宿泊・飲食業**の割合が多い



2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 - ④中央自動車道の交通量

交通量

- 当該エリア付近の中央自動車道には、**12時間で約2万台前後、24時間で3万台前後の交通量がある。**
- **甲府南ICより東京側は約3千台増加** (24h交通量)、双葉SICより長野側は約70台増加 (24h交通量)
- 圏域内に複数のICがある中で、甲府南ICは県内の自動車による観光・物流の拠点になっている可能性がある。



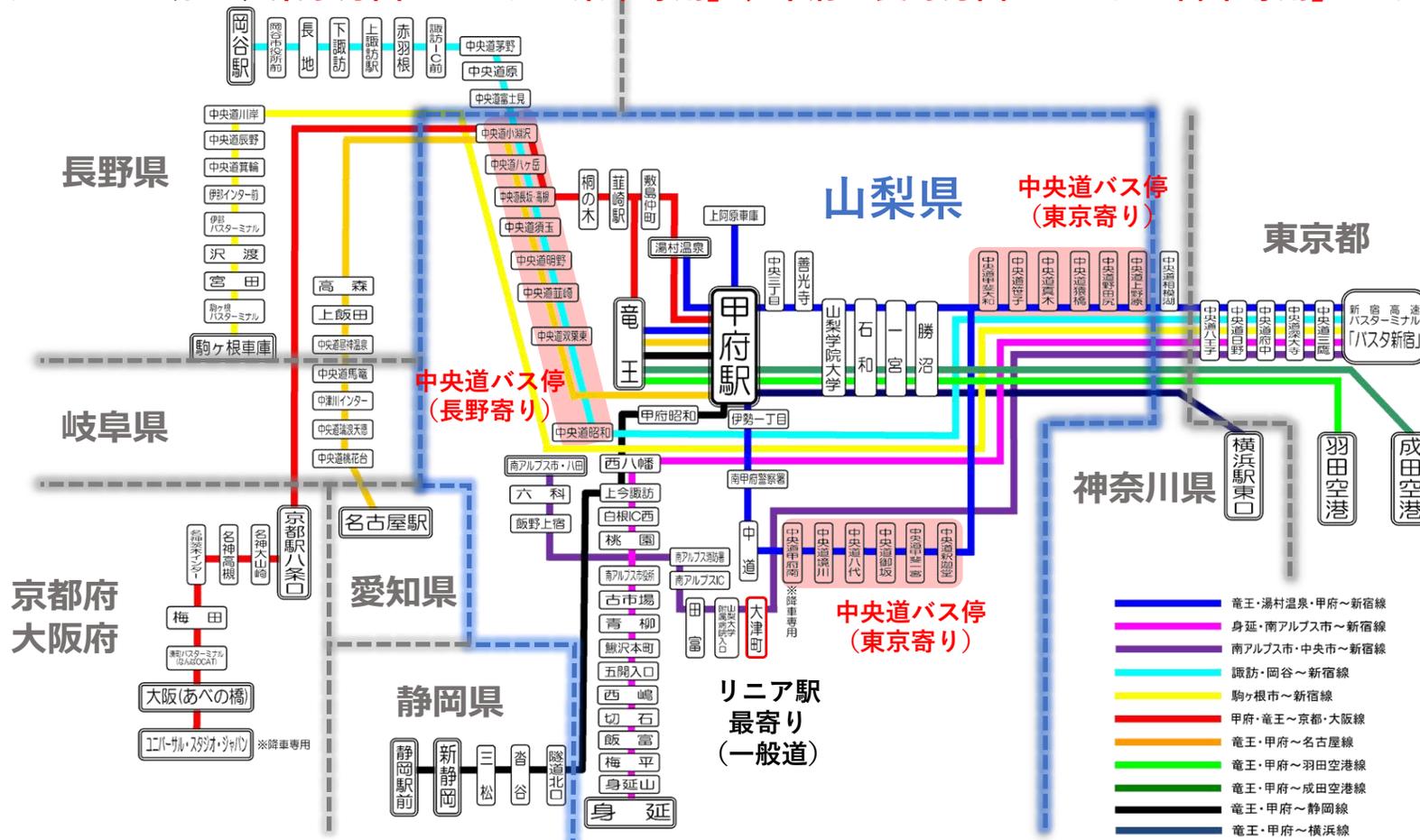
※令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果WEBマップ (可視化ツール)

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 - ⑤ 高速バスの運行状況

運行状況

- 山梨県内を発着する高速バスは、**県内から関東方面への路線が多く、8路線**運行している。
- 当該地付近を通過するバスは、新宿から諏訪、岡谷、駒ヶ根方面の路線と、新宿から南アルプス市方面に行く路線、新宿発で、甲府南IC経由で甲府駅に向かう路線である。
- 甲府南ICより東京寄りのバス停には「甲府～新宿線」、長野寄りには「諏訪・岡谷～新宿線」などが停車する。いずれのバス停も、**東京方面のバスは「乗車専用」、甲府・長野方面のバスは「降車専用」**である。



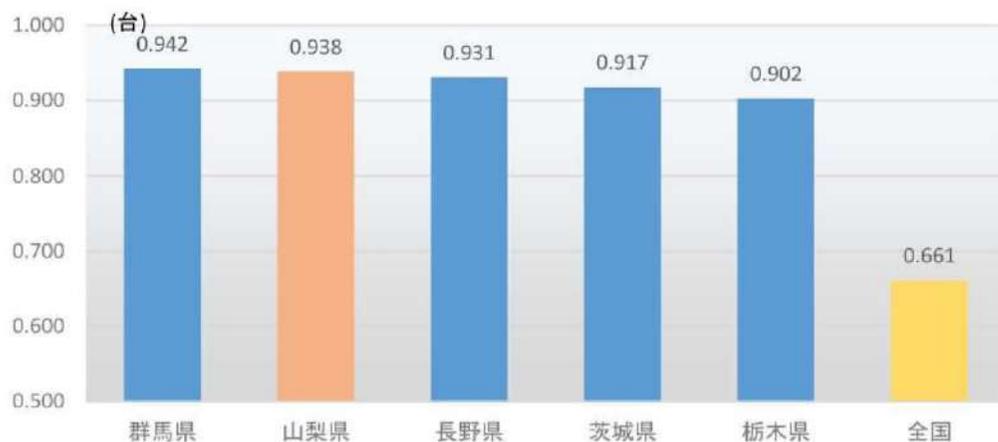
※出典：山梨交通高速バス路線図

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 – ⑥山梨県内の移動手段

自動車の保有率

- 山梨県の人口当たりの自動車保有台数は、令和元年9月末現在0.938台/人で**全国第2位の高い水準**
- 自動車へ依存した生活が根付いている



※保有台数は、乗用車、トラック、バス、特殊用途車、被けん引車、二輪車、軽自動車を含む

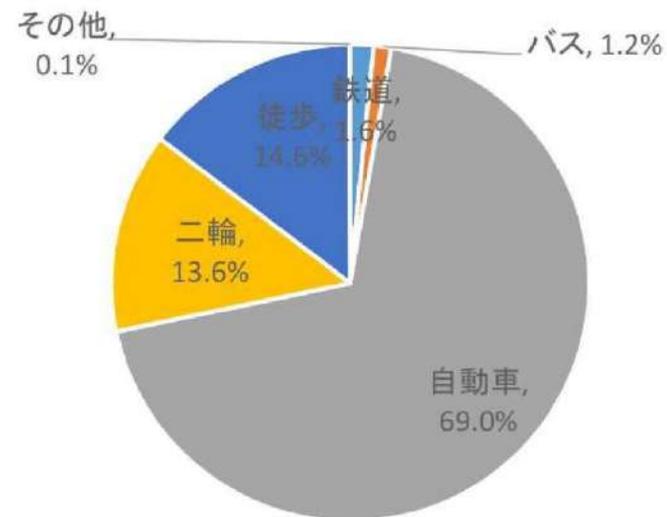
図 3-1-7 1人あたり自動車保有台数上位5県

資料：国土交通省「自動車保有台数」（令和元年9月末現在）
総務省「住民基本台帳人口」（平成31年1月1日）
図版出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

※山梨県地域公共交通計画P.105

自動車分担率

- 平成17年の甲府都市圏パーソントリップ調査では、代表交通手段の**自動車分担率は69%**（同年の**全国の分担率は45%**）
- 山梨県内の移動は自動車を中心



資料：山梨県「甲府都市圏総合都市交通体系調査」（平成17年）
図版出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

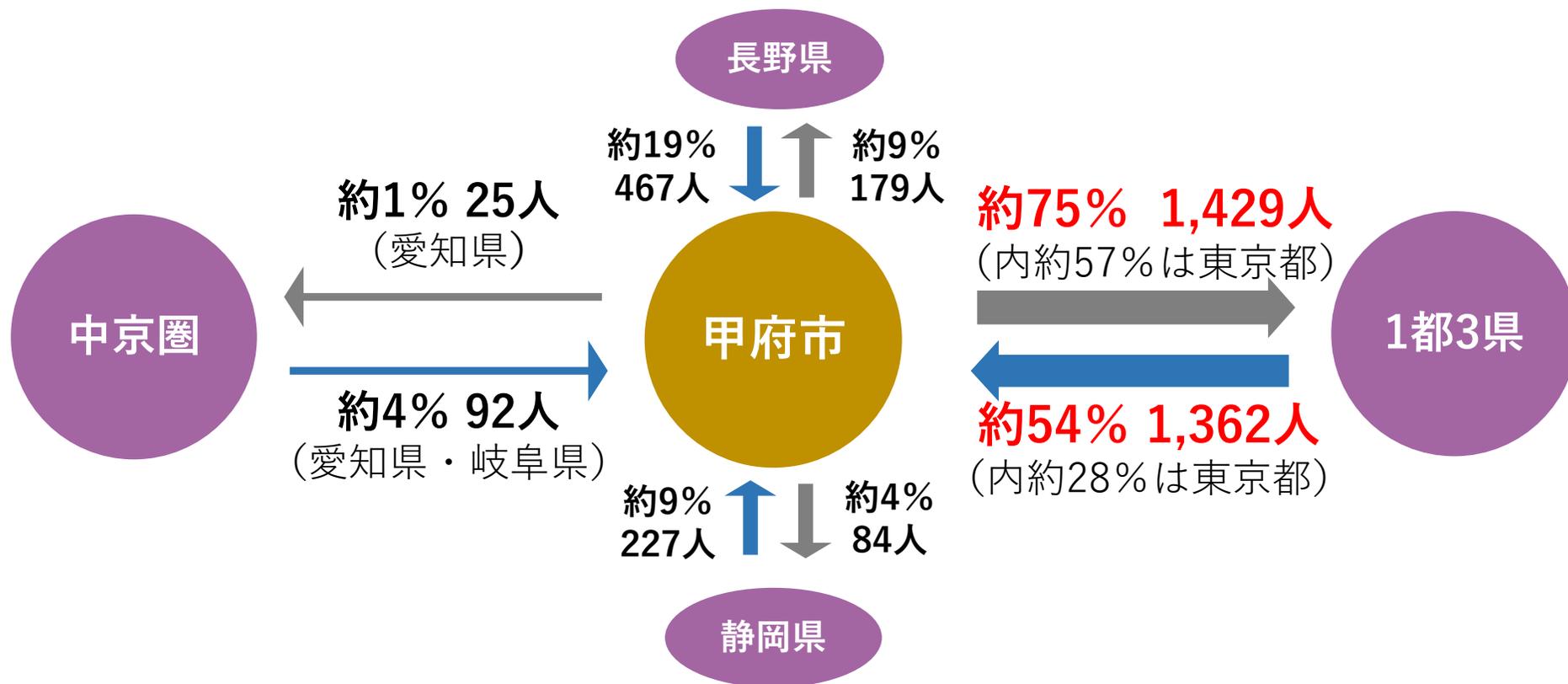
※山梨県地域公共交通計画P.105

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 – ⑦甲府市と他県との移動動向

方面別の移動割合

- 通勤通学の需要は**1都3県**が特に大きい
- **現時点では、中京圏への需要はほとんどない**
- “県外→甲府市”へ通勤・通学してくる人数は、1都3県方面以外に長野県や静岡県からの需要があり、“**甲府市→県外**”よりも**約1.3倍多い**（甲府市→県外：約1,900人、県外→甲府市：約2,500人）



2. リニア駅前エリアの利用者推定

(1) 山梨県と甲府市の現況 – まとめと考察

〔非日常〕 観光・ビジネス



- 来県の交通手段は自動車を中心であるが、**ビジネス目的は鉄道利用が拮抗**する。
- 甲府駅経由の来県者は年平均で1日約1万人、その半分以上が観光客と推測される。
- **外国人観光客**は公共交通を利用するが、その多くが富士山方面を訪れており、**本市や圏域への訪問は少ない**。
- 県内で生産額が最も高い「製造業」は都市郊外に立地する傾向があるため、**取引先へ訪問するビジネス客は**、県外から直接自動車で訪問するか、**甲府駅等にてタクシーやレンタカー等に乗り換えて利用**していると推測される。

交 通



- 人口当たりの自動車保有台数等を見ても、県民の移動は自動車を中心である。
- **中央自動車道の交通量は現状で1日3万台前後**であり、（仮称）甲府中央スマートICの整備により、**当地は立ち寄り需要などを享受できる可能性**がある。また、隣接する甲府南ICより東京側と長野側で交通量に差があり、同ICでの乗降が多いと推察される。**当該スマートICがその需要の一部を担える可能性**がある。
- **高速バスは**、東京方面への需要を担うためのサービスが中心であり、**現状では県内から長野（諏訪・伊那地方）への移動手段としては利用が難しい**。

〔日 常〕 通勤・通学



- 現状の通勤通学の動向は、本市→県外への移動よりも、**県外→本市への移動の方が大きい**。特に長野県からの移動については、通学需要が大きいと推察される。
- **リニア時代において**、県内から県外への通勤通学需要はリニア駅前エリアの利用者に見込んでいるが、**県外から県内への通勤通学需要も一定程度存在する可能性があり**、その需要に応じたサービスの在り方を考える必要がある。

(2) 検討対象地域の現況

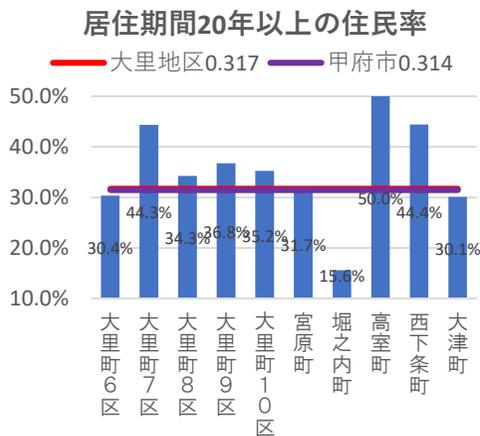
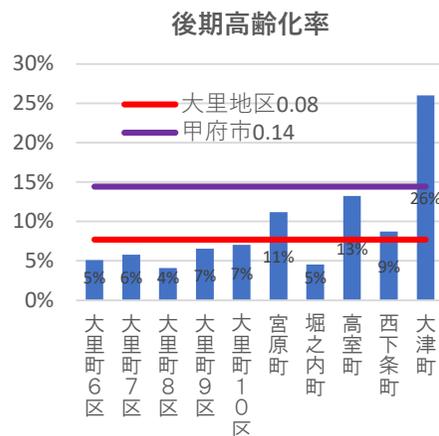
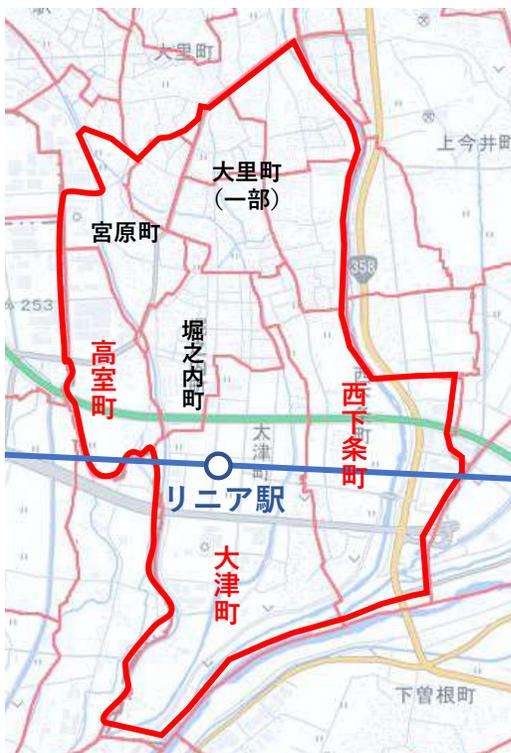
①昼夜間人口及び公共交通	・・・ 2 1
②浸水想定区域	・・・ 2 2

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(2) 検討対象地域周辺の現況 - ①昼夜間人口及び公共交通

- リニア駅が立地する「大里地区」のうち、特に駅近傍の3町（大津町、西下条町、高室町）の後期高齢化率は高い。
- 一方で、町丁目別人口当たりの従業者数は高く、駅近傍3町の従業者数は合計約4,600人である。
- 公共交通空白地帯であるため、通勤を自家用車に頼らざるを得ず、特に新山梨環状道路では朝時間帯の渋滞が発生している。

大里地区と構成する町丁目



住民100人あたりの従業者数



町丁目	住民	従業者数
大津町	654人	1,616人
西下条町	745人	1,227人
高室町	136人	1,753人
合計	1,535人	4,596人

公共交通の利用しやすさ



T-A指標



H27人口



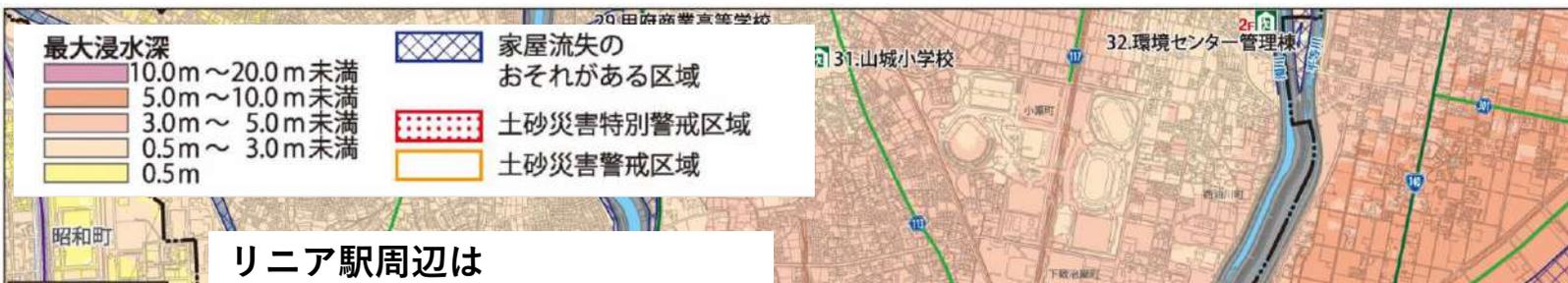
T-A 指標：地点毎(各メッシュの中心)の公共交通の利用しやすさを示す指標であり、最寄りのバス停又は鉄道駅までの移動時間に、公共交通の運行頻度による待ち時間の期待値を含めたもの。

出典：甲府市地域公共交通網形成計画

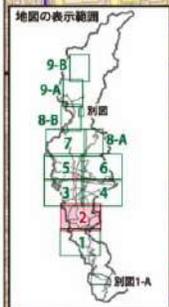
2. リニア駅前エリアの利用者推定

(2) 検討対象地域周辺の現況 - ②浸水想定区域

- リニア駅前エリアは、1000年確率の降雨により**最大で5.0m強の浸水**が想定される。
- まちづくり基本方針において、現況地盤面から一定規模の盛土を行い、建築物の2階床高さが最大浸水深の想定ライン以上の高さになるような、フェーズフリーのまちの実現を目指すこととした。

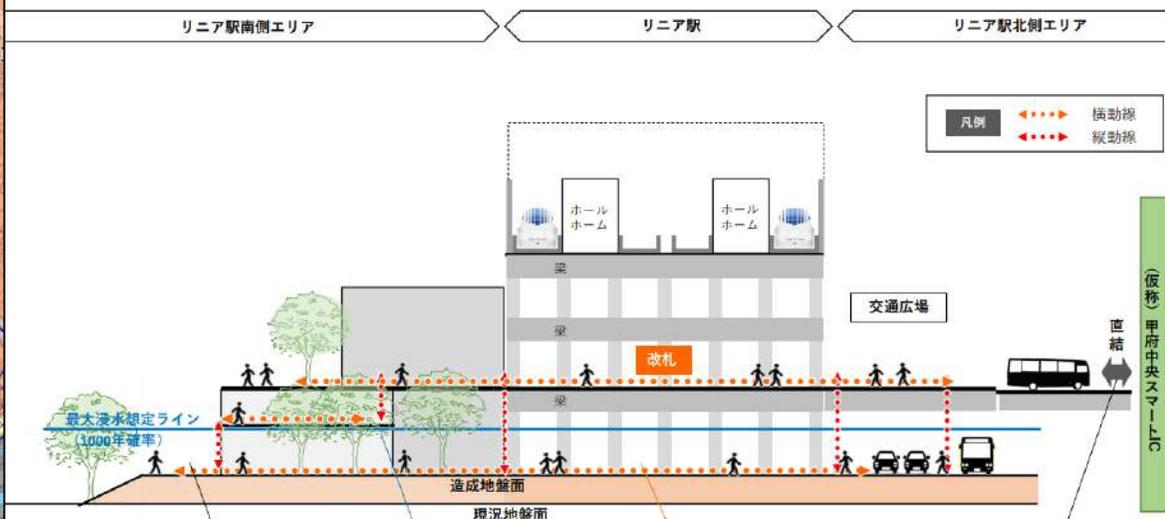


リニア駅周辺は
5.0m～10.0m未満の最大浸水深



この洪水ハザードマップについて
この洪水ハザードマップは、10河川(笛吹川、富士川【釜無川を含む】、荒川、相川、濁川、平等川、滝戸川、境川、鎌田川、黄川)の洪水予報区間又は水位周知区間について、想定最大規模による洪水浸水想定区域を重ね合わせ、最大の浸水深を表示したものです。
この洪水浸水想定区域以外においても浸水が発生する場合や、実際の浸水深は想定された水深と異なる場合があります。

4 “フェーズフリー”の歩行者動線の考え方 (案)



災害時には1階レベルの利用者も近くの建物等から2階以上に避難可能にする。

建築物整備の際には、2階床高さを最大浸水想定ライン以上とし、垂直避難を可能にする。

北を繋ぐ連絡通路を確保し、2階レベルに確保する。

浸水想定ライン以上の高さでスマートICと接続する。

(3) リニア時代の未来社会

①リニア中央新幹線による変化	・・・	24
②第三次国土形成計画による位置づけ	・・・	26
③東京都心部の動向	・・・	27
④JR中央線との共存	・・・	28
⑤観光		
高付加価値化	・・・	29
インバウンド需要の動向	・・・	30
テーマの多様化	・・・	32
⑥生活スタイルの多様化	・・・	33
⑦働き方の多様化	・・・	34
⑧新たな交通手段やサービス（旅客）の動向	・・・	35
⑨防災バックアップ	・・・	37
まとめと考察	・・・	38

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ①リニア中央新幹線による変化

- 利用者推定を行うための前提条件として、以下のように設定する。

○運行概要

	東海道新幹線	リニア（中間駅）
停車間隔	こだま 2本/時間	上り下り 1本ずつ/時間※1
輸送人員	約1,300人	約1,000人

※1 あくまで県のリニア駅乗降客推定（P5参照）における設定値であり、具体的なダイヤは今後JR東海が設定します。

○運行料金

	2024年時点		リニア	
	距離	乗車券 + 指定席 ※3	距離	予測（2010年時点）※4
品川 ⇄ 名古屋	359.2km	のぞみ：11,300円	285.6km	のぞみ + 700円程度
品川 ⇄ 新大阪	545.8km	のぞみ：14,720円	未定	のぞみ + 1,000円程度
品川（新宿） ⇄ 甲府	123.8km	あずさ：3,890円	110km	未定

※3 2024年1月時点

※4 国土交通省交通政策審議会中央新幹線小委員会（2010）

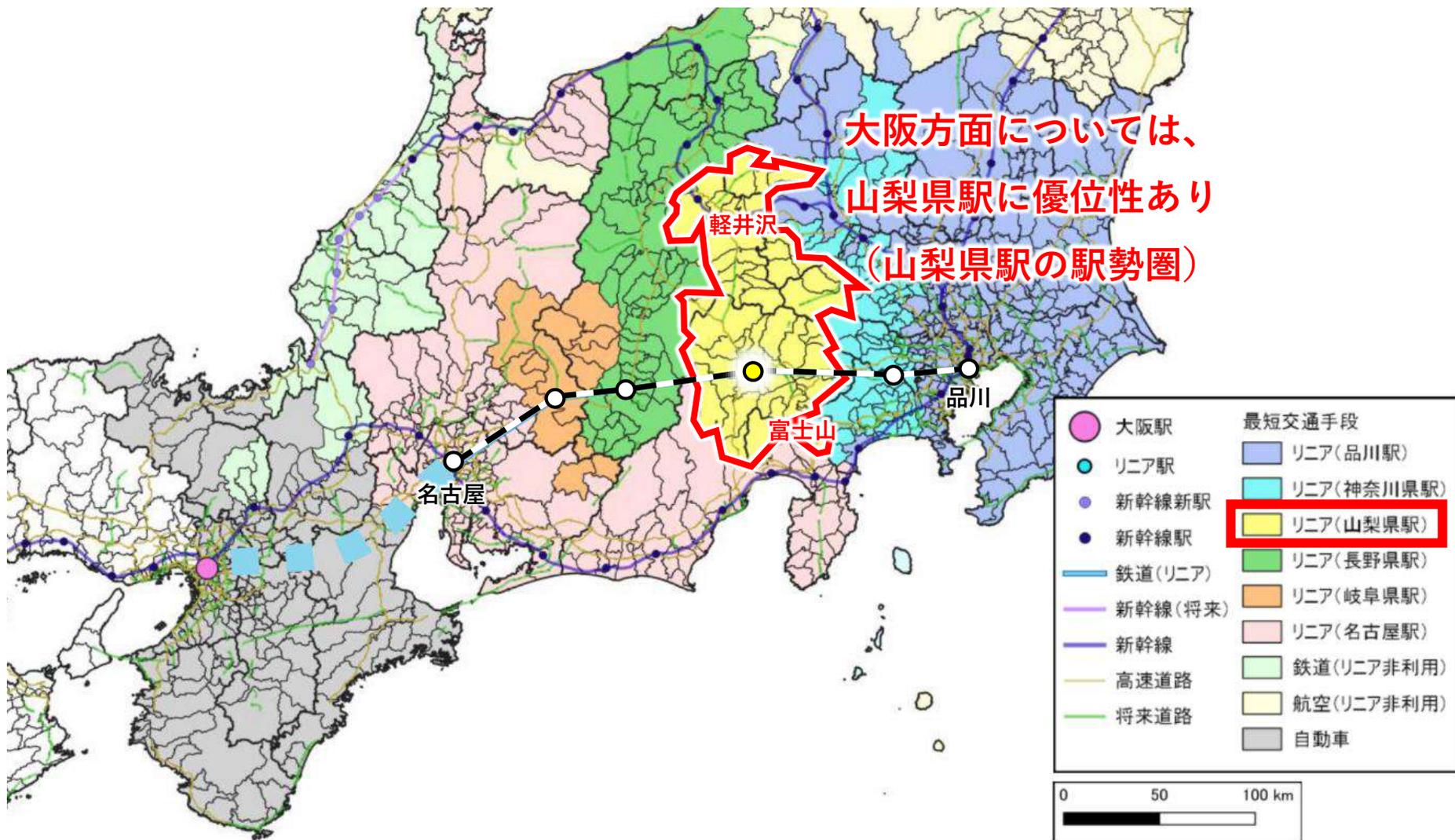
○所要時間

	2024年時点（最速）	リニア
甲府 ⇄ 品川（新宿）	中央線特急：約90分	25分程度（-65分）
甲府 ⇄ 名古屋	中央線特急 + 新幹線：約180分	45分程度（-135分）
甲府 ⇄ 大阪	中央線特急 + 新幹線：約240分	60分程度（-180分）

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 - ①リニア中央新幹線による変化

○リニア開通後の時間距離の優位性 (大阪方面)



2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ②第三次国土形成計画による位置づけ

- 国土の利用、整備及び保全を推進するための「国土形成計画」において、リニア開業による「日本中央回廊」の形成、特に中間駅での新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成が期待されている。

日本中央回廊による効果の全国的波及(イメージ)

■日本中央回廊の特徴

- 東京～大阪間が約1時間(日本列島の東西時間距離が大幅短縮)⇒一体的な都市圏
- 三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域(名目GDP:約360兆円、人口:約7,300万人)
- 5Gの整備や高規格道路における自動運転など、デジタルとリアルが融合したネットワーク効果による全国各地との交流の活発化

広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造

- 広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、人流、物流、企業の取引関係の更なる拡大

ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保

- リニア中央新幹線の段階的開業により、東海道新幹線とともに、東京・名古屋間、さらに大阪へと三大都市圏を結ぶ大動脈が二重系化

新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成

- 移動時間の短縮効果、デジタル技術の活用が相まって、多様な暮らし方、働き方の選択肢を提供
- 特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、二地域居住等を一層促進

全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等

- 時間距離短縮がビジネスや観光等の人流を一層促進することにより、全国各地の地域資源を活かし、日本中央回廊と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路が拡大

東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮

- 「ひかり」、「こだま」の増加による神奈川、静岡、愛知の沿線地域の活性化
- 中部横断自動車道等の整備による更なる利便性の向上と圏域の一体性の強化

新東名高速道路における自動運転トラック

- 駿河高沼津～浜松間(約100km)
- 2024年度に実証開始(深夜時間帯自動運転専用レーン)



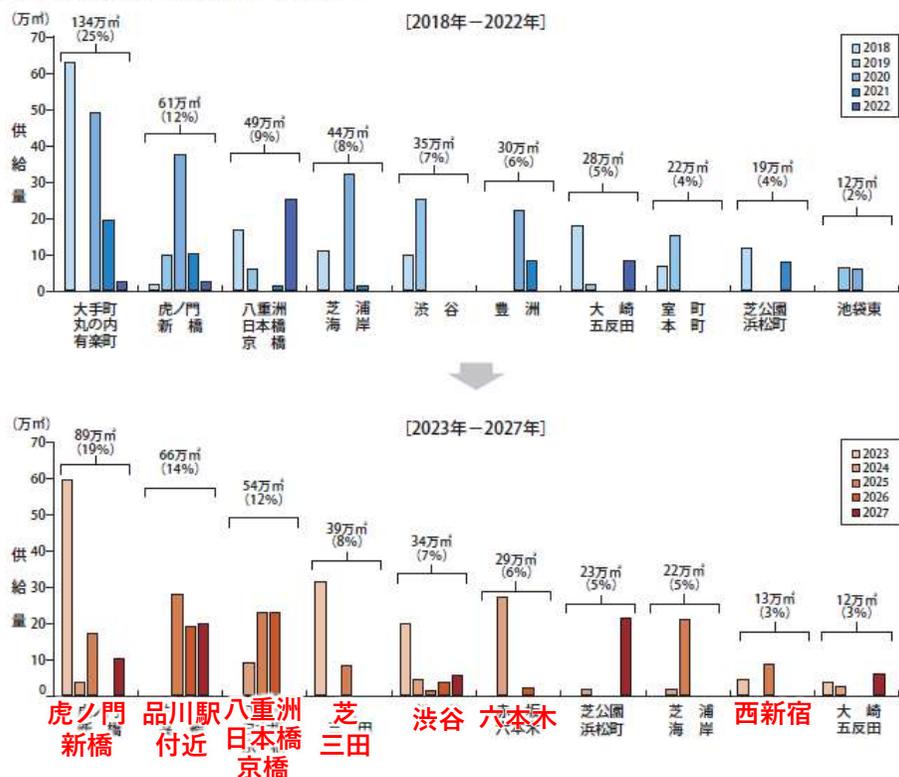
2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ③東京都心部の動向

○東京都心部でのオフィス供給の現状と予測

- 大規模再開発を誘導する「特定都市再生緊急整備地域」は品川駅付近をはじめ、東京駅周辺や臨海部に指定されている。
- 今後の大規模オフィス供給も、虎ノ門や新橋、品川駅付近、東京駅八重洲口などで予定されている。
- 地下鉄南北線の開業もあり、**品川駅にアクセスが良いエリアがビジネス中心地になる可能性**が高い。

【図2-2】大規模オフィス供給量上位10地区



※特定都市再生緊急整備地域
都市再生の拠点として、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（都市再生緊急整備地域）の内、国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域

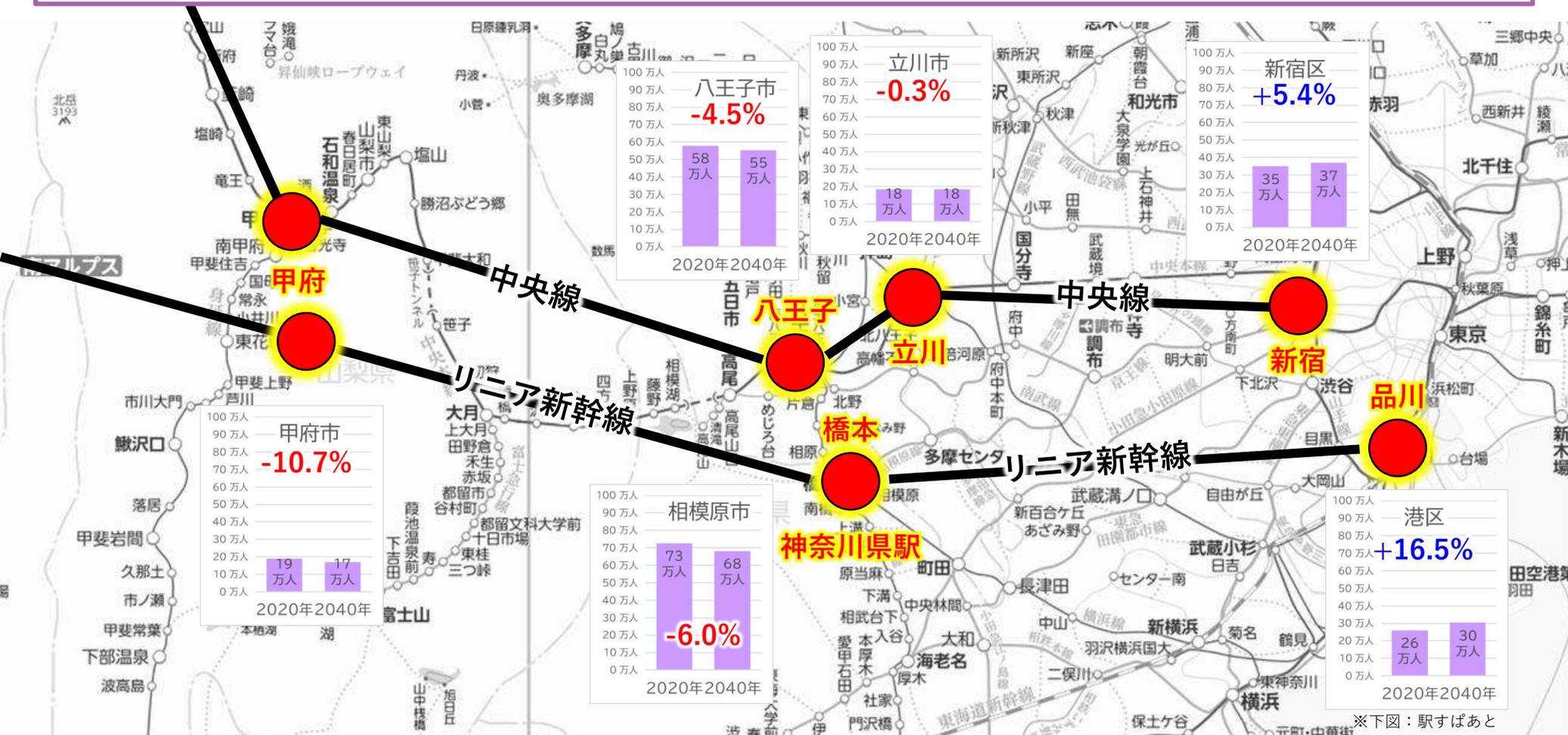
○地下鉄南北線 品川駅への延伸
 ・開業時期：2030年代半ば（予定）
 ・所要時間：品川⇄六本木一丁目駅 約19分→約9分

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ④JR中央線との共存

○首都圏の人口動態

- リニア新幹線が開業しても、中央線沿線自治体の人口は概ね維持されることや、リニア新幹線に比べ安い運賃などを理由に、**中央線の需要は開業後も一定維持**されると考えられる。
- リニア駅周辺の利用者を検討する際には、同時に甲府駅周辺の発展や交通も一体で検討を行う視点も必要



※下図：駅すばあと
 ※数値出典：日本の将来推計人口（令和5年推計） 国立社会保障・人口問題研究所

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(2) リニア時代の未来社会 – ⑤観光 インバウンド需要の動向

○国内宿泊旅行者・訪日外国人観光客数の変化（2030年）

2030年推計

日本人は少子高齢化に伴い「人数減少」

外国人はインバウンド需要により「人数増加」

・総観光客数としては現時点と2030年時点で変わらない可能性があるが、日本人と外国人の割合は大きな変化

- 観光客数… …〔2017年〕日本人：外国人＝6：1 → **〔2030年推計〕日本人：外国人＝2：1**
- 延べ宿泊数… …〔2016年〕日本人：外国人＝2：1.7 → **〔2030年推計〕日本人：外国人＝1：1.7**

2030年未来予測：国内宿泊旅行者・訪日外国人観光客数の変化を予測

- 延べ宿泊数において訪日外国人と日本人が2022年に同数、逆転し2030年には1.7倍に。

■ 延べ観光旅行宿泊者数推計（万人）



観光客数 (日本人：訪日外国人) 2017年→6：1 2030年→2：1
延べ宿泊数 (日本人：訪日外国人) 2016年→2：1.7 2022年→1：1 2030年→1：1.7 クルーズを考慮すると1：1.4

■ 延べ観光旅行宿泊数推計（万泊）



※ 日本人宿泊旅行の推計値は「じゃらん宿泊旅行調査2017」をベースとしており、当該年の4月～翌年3月までの年度。訪日外国人の推計値はJNTOの発表資料をベースとしており、その年の数値を推計に使用

※ 訪日外国人観光客宿泊数は、観光庁 平成28年「訪日外国人消費動向調査」をもとに1人あたりの宿泊平均日数6.0をかけたものを採用

※ クルーズによる訪日分を除いたものを参考値として示す。数値は2016年の199万人（実績：国交省「クルーズ等の動向調査」）および2020年の目標500万人（「平成29年明日の日本を支える観光ビジョン」）を参考に推計

※出典：じゃらんリサーチセンター「2030年観光の未来需要研究」で分析

出典：「持続可能な宿経営」実現のためのプログラム研究 2019年4月 株式会社リクルートライフスタイル じゃらんリサーチセンター

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ⑤観光 高付加価値化

- ・ 多様で充実した観光資源を活かし、**インバウンド需要も含めた観光客の獲得のためには高付加価値化**が必要。
- ・ 観光の多様化、高付加価値化に対応するため、圏域でもニーズに合わせたサービス提供が重要

高付加価値旅行向け国内コンテンツの評価



1. コアバリューは、どうか。

(例)

- ✓ 世界の中で、極めて希少で、高度な体験価値があるか。
- ✓ それは、ホンモノか(“Authenticity”)。観光的な(“Touristic”)体験ではなく、自己探求等のための旅(“Travel”)となっているか。

2. 提供のあり方は、どうか。

(例)

- ✓ 顧客関心等に対応できる柔軟性(“Flexibility”)があるか。自分だけのためのアレンジ、体験を用意してくれるか。
- ✓ ホンモノの人(世界的価値のある人)が、本当のコト(“Story”)を直接語ってくれるか。
- ✓ 高いホスピタリティ(関係性マネジメント)が提供されるか。顧客の潜在意識や背景を理解し、それに基づくWantsを引き出し、サプライズや期待以上の満足感をもたらすコミュニケーションが展開されるか(“Serendipity”)。価値相応のサービスクオリティか。

3. 商品性(価格設定など)は、どうか。

(例)

- ✓ コンテンツの価値にあった相応の価格か。

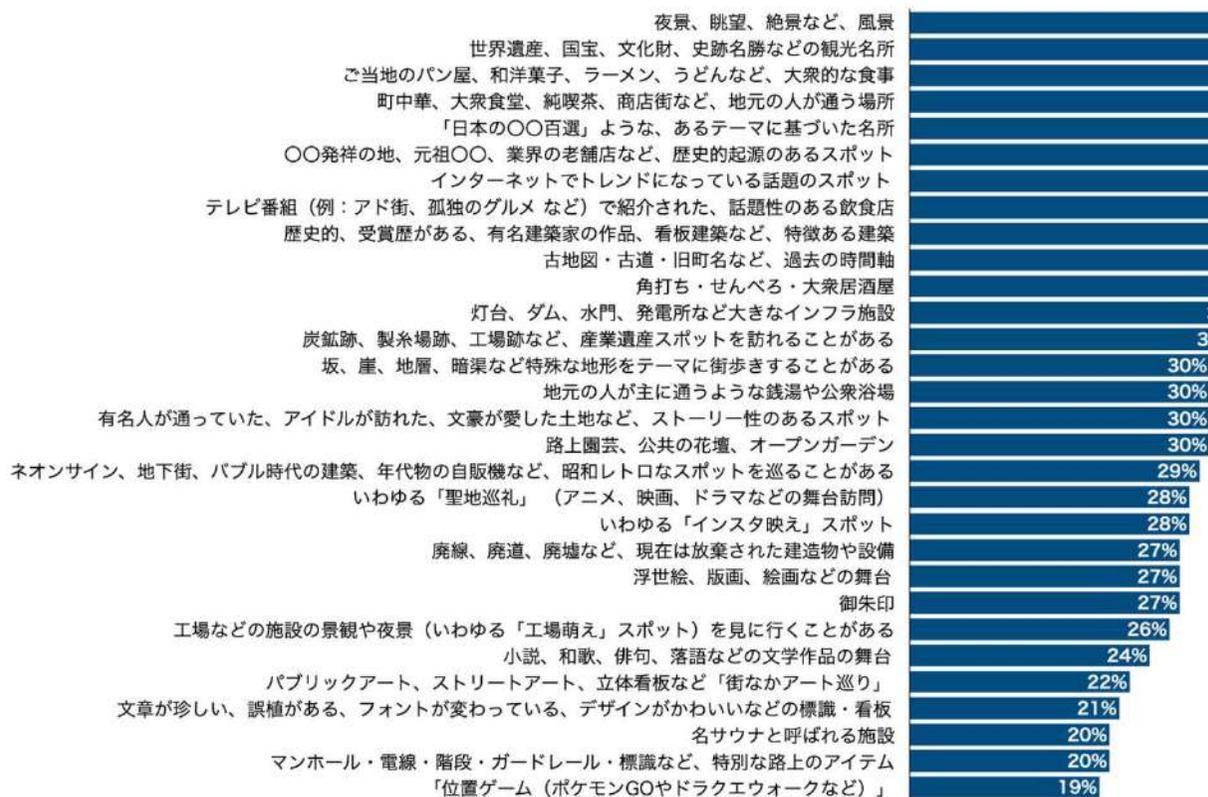
⇒ 国内観光地では、未だ全ての面に課題が散見される状況か。

2. リニア駅前エリアの利用者推定

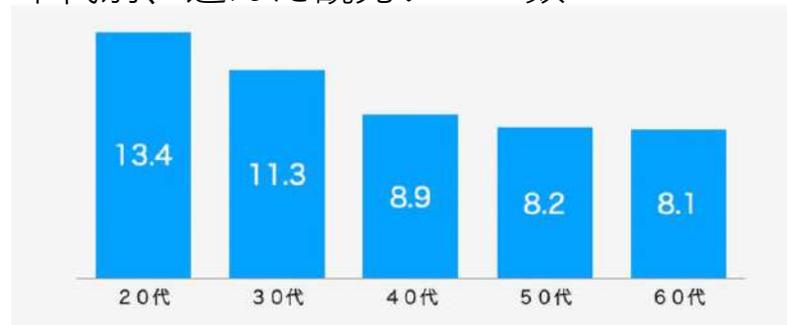
(3) リニア時代の未来社会 – ⑤観光 テーマの多様化

○旅の多様化 (1)

- ・ 20代・30代の若い年齢層を中心に旅のテーマは多様化。
- ・ 多様な価値のある地域は魅力であり、可視化するツールが必要。



年代別、選んだ観光テーマ数

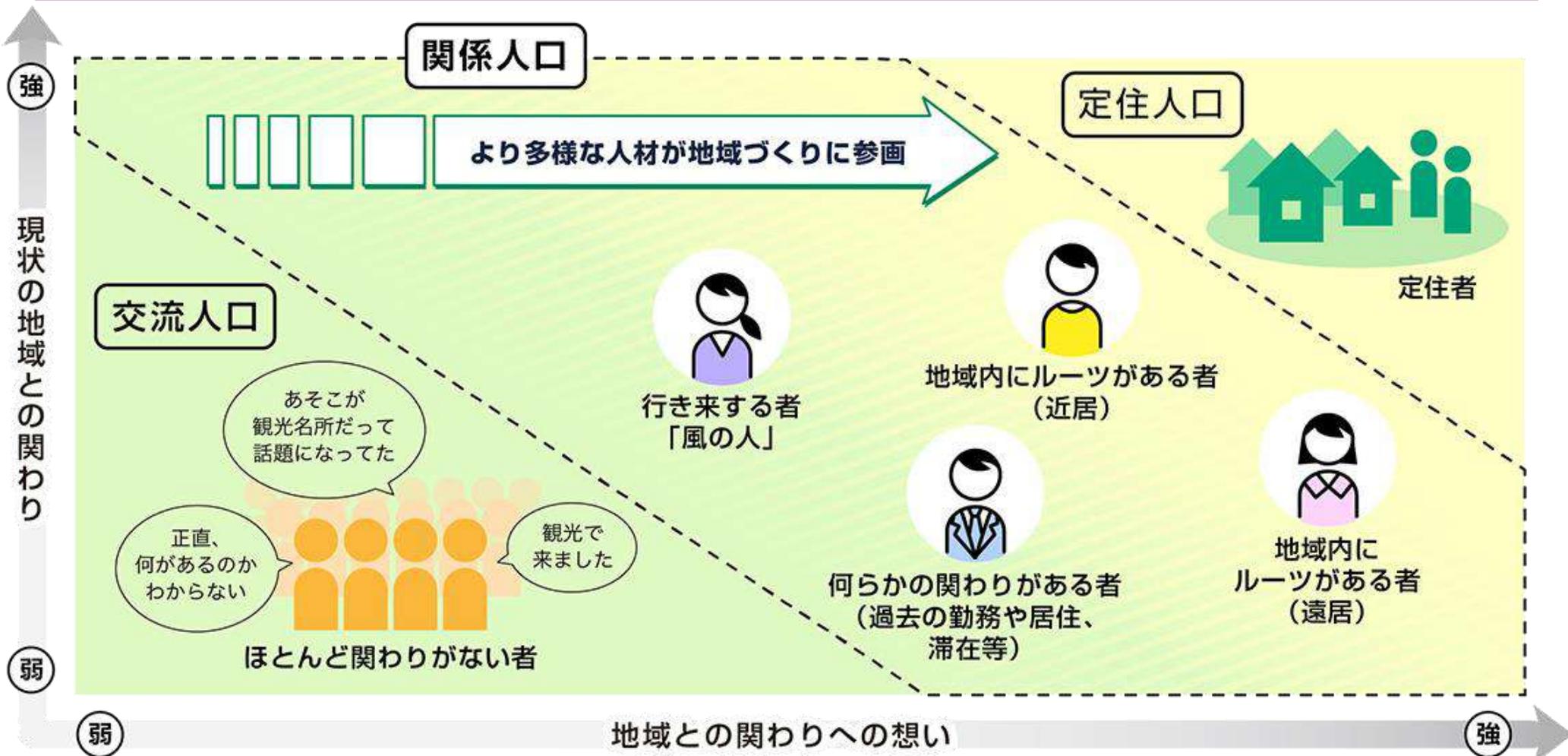


2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 - ⑤観光 テーマの多様化

○旅の多様化 (2)

- ・ 関係人口自身が観光客となる等、**観光客の行動も多様化**することが予想される。
- ・ 地域と多様にかかわる関係人口を増やしなが、甲府の様々な価値を引き出していく必要がある。



2. リニア駅前エリアの利用者推定

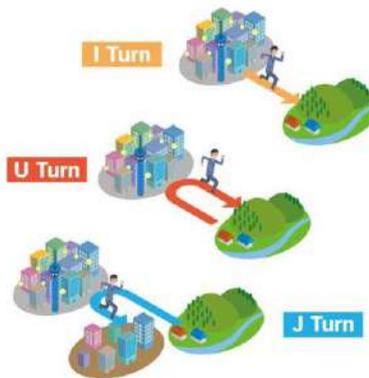
(3) リニア時代の未来社会 – ⑥生活スタイルの多様化

・既に居住形態の多様化も進みつつあるが、より一層「観光」と「定住」がボーダレスになると予想される。

二拠点居住



地方移住



例えば？

例1) 東京に住みつつ、週末は地方で家族・友人と過ごす



東京で税理士をやるかたわら、昔長期滞在していた地方観光地のペンションを友人と経営することに。平日は東京で働きつつ、休日は地方で家族・友人と過ごす

例2) 地方に住みつつ、都会にも居場所を持ち視野を広げる



webエンジニアとして東京の会社に就職。独立の際、家族のいる地元でメインの拠点を移す。土日は東京で出会った仲間とともに過ごし、最先端の目線を獲得。

例3) 転職なき移住 (リモート勤務)



子育てのしやすさ、人の距離感がちょうどいい地方へ移住。移住に際して、会社と相談し仕事はフルリモートに。

例4) 地方で趣味を通じて活躍するシニア世代



忙しい都会の生活から離れ、趣味のクライミングができる場所へ移住。移住に際して、クライミングジムを設立し経営しつつ、子供にクライミングを教えている。

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ⑦働き方の多様化

- ・厚生労働省の会議において、2035年の働き方について以下のような在り方が示されている。
- ・「時間や空間にしばられない」働き方は、コロナ禍で広まりを見せたが、今後の定着具合を注視する必要がある。

時間や空間にしばられない

- ・ **仕事がいつでもどこでもできる**
- ・異なる空間にいても、コミュニケーションや共同作業が可能
- ・ **物理的な作業の大半はロボットがこなす**

より充実感がもてる働き方に

- ・「働く」活動が、地域との共生、自己の充実感など、多様な目的をもつ
- ・ **自立した個人が自律的に多様なスタイルで「働く」**

働き方の変化がコミュニティのあり方を変える

- ・ **実際に居住する地域コミュニティの役割が再び重要**になる
- ・ **バーチャルなコミュニケーションがリアリティを持つ**
- ・企業への帰属意識よりも、同じ職種や専門領域で働いているという共通意識の方がより強くなる

介護や子育てが制約にならない社会

- ・自動化・ロボット化によって、介護や子育て、家事などの負担から働く人が解放される
- ・ **自然豊かな環境で職住近接かつ保育や介護の施設にも近接した形で働く**

世界と直接つながる地方の新しい姿

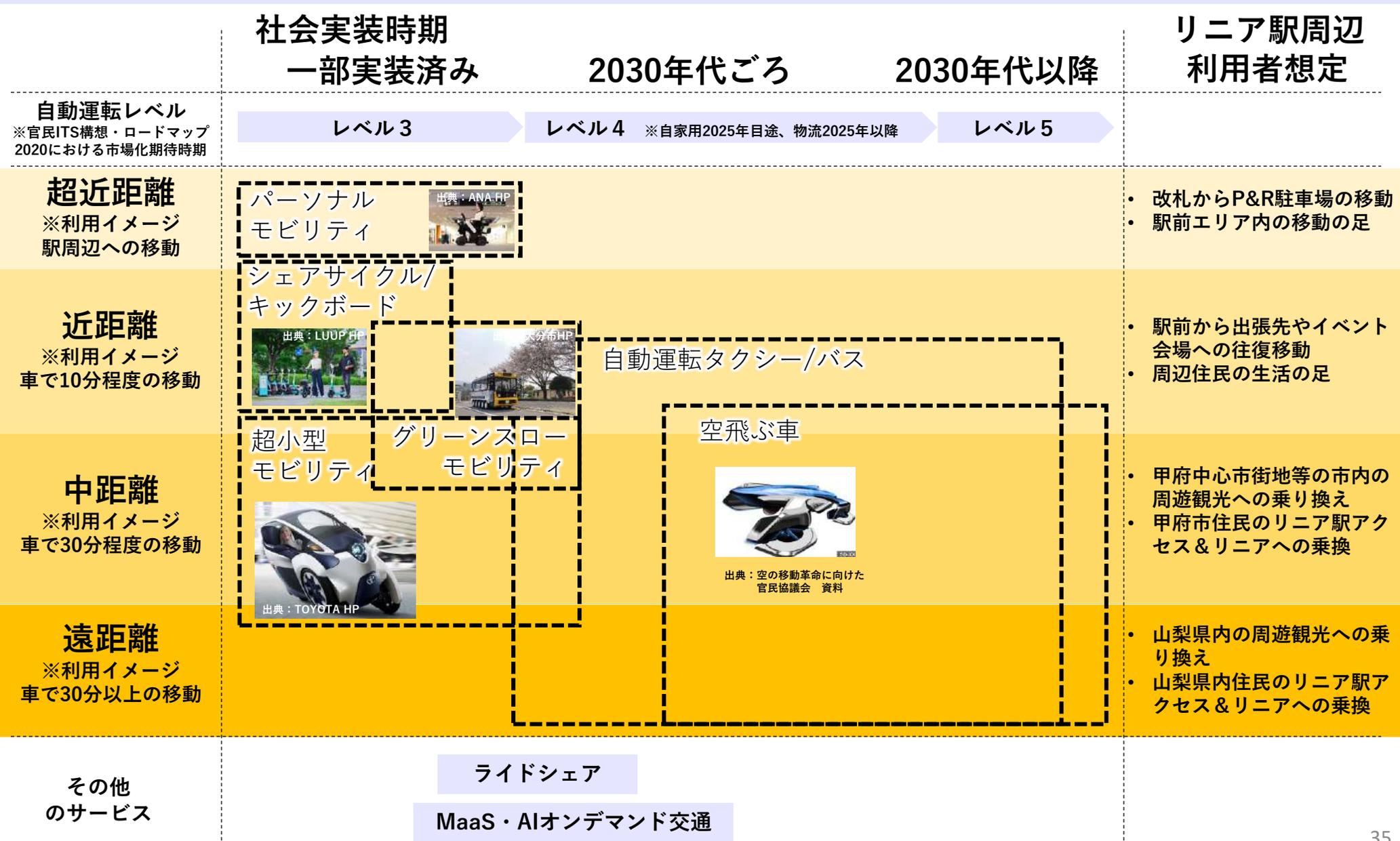
- ・ **豊かな自然を満喫しながら、都市に住むのと同じようにクリエイティブな仕事ができる**
- ・地域に根差した豊かな人生を送る
- ・6次産業化によって稼ぐ若者・女性・高齢者が増えていく
- ・ **地方の価値を海外に向けて提供**していく時代になる

性別、人種、国籍、年齢、LGBT、障がい、すべての「壁」を超える

- ・空間や時間の制約を受けない多様な働き方が一般的になると、性別や人種の壁、国境といった制約が急速に消滅する。
- ・それぞれの人が**自分の能力や志向にあった働き方を選択**し、それが社会として調和する時代がやってくる。
- ・多言語間のコミュニケーションのハードルが低くなれば、仕事やサービスは簡単に国境を超える。

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ⑧新たな交通手段やサービス（旅客）の動向

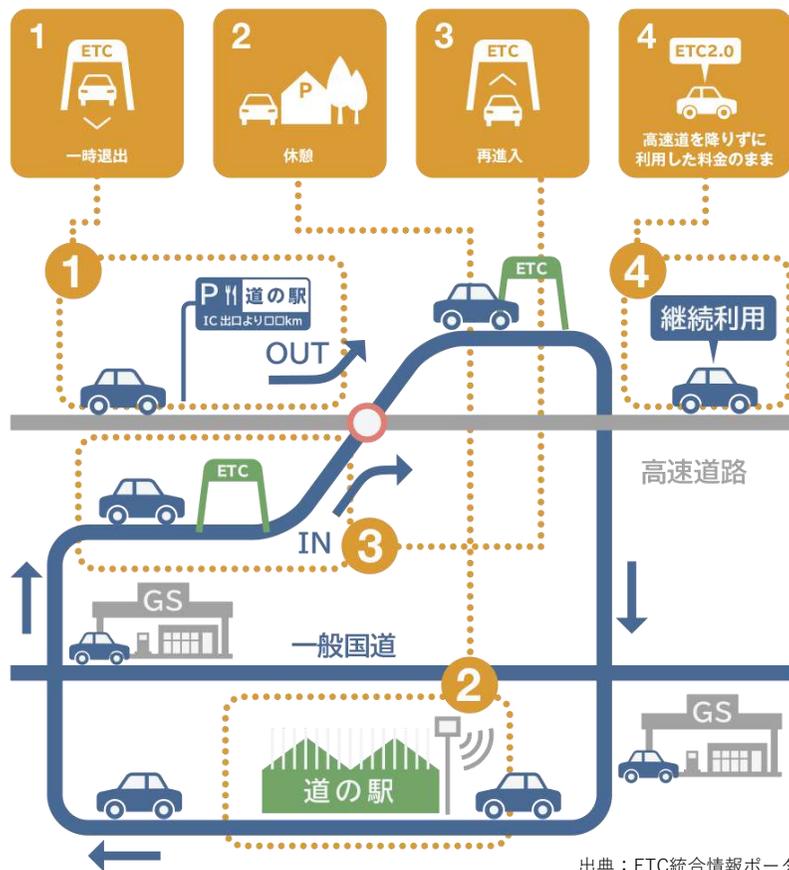


2. 本日の論点

(3) リニア時代の未来社会 – ⑧新たな交通手段やサービス（旅客）の動向

○ETC2.0を利用した高速道路一時退出時の追加料金不要制度

- 現在、社会実験として、休憩施設（SA・PA）間隔が概ね25km以上にあるICから2km以内の道の駅への利用に対して、ETC2.0搭載車を対象として、**高速道路から一時退出しても、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金**で高速道路を継続利用できる。（全国23箇所で開催中）
- さらに、**電気自動車が充電のため一時退出した場合についても、追加料金なし**とする仕組みも検討中である。



出典：ETC統合情報ポータルサイト

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – ⑨防災バックアップ

- リニアやまなしビジョンの策定を受け、首都直下地震や南海トラフ地震を念頭に、国の防災バックアップ機能を誘致するとともに、本県自身の防災力を強化し、県民の安全・安心の確保、企業立地の促進につなげることを目的に、山梨県がR3年度に「防災バックアップ機能整備検討会議」を開催した
- その場では、リニア（駅）に関する内容についても議論されている

リニア（駅）に関する委員意見

○リニア駅と他の建造物との結節の検討

高架駅となるリニア駅と他の建造物との間のペDESTリアンデッキ、高架道路等による結節を検討すること。

○リニア駅ないし周辺施設への防災機能付加

リニア新駅（駅自体に付加するのが困難であれば、近接した位置）に、防災機能を持たせることが一つの付加価値になる。

例えば、備蓄機能や避難所機能などが考えられ、高架駅となるリニア駅と接続する高架道路等も活用し、万一の災害時、太陽光や風雨を凌げ、物資備蓄や避難所機能に供することができる空間を確保してはどうか。

駅利用者だけでなく、浸水が想定される周辺住民も避難できることを期待すると思われ、地域課題の解決に向け一体として整備を考えることが必要ではないか。

また、陸のアクセスとしてのリニア駅と空のアクセスとしてのヘリコプターがほぼ直結するような駅ビル等の整備も検討できるのではないか。

○駅での情報提供のあり方について

観光案内等に用いる、電光掲示板を含む情報提供スペースの充実が必要。災害時も、リアルタイムの情報提供を行うことで、駅利用者を含む多くの避難者の安心につながる。

その際は、外国からの観光客等も考慮し、多言語での情報提供が行えるようソフト面でも充実を図る必要がある。

○リニア駅の耐震化や停電対策及び周辺施設への防災拠点機能付与について

駅そのものの耐震化や停電に対する対策をしっかりと取ってもらう必要がある。

また、復旧、復興を考えると、頻繁に東京との往来が出てくると考えられ、リニア駅そのもの又は駅併設施設に広域的な防災拠点機能を持たせることが必要と考えられる。

○リニアの災害への強靱性の確保（地震、水害、火山等）

リニアを災害に強くすること、強靱性をもったものとして整備されるということをしっかりと求めていく必要がある。地震、水害、火山等色々な災害の際にも動くものとしてより一層の安全確保対策を踏まえた整備を進めるよう鉄道事業者に求めていくこと。

○リニアの貨物列車利用・駅の物流ターミナル利用・災害時ピストン輸送

リニアを貨物用を使うという選択肢もある。このため、リニア駅と高架で結節される道路は、周辺一般道路からアクセスでき、大型トラックの重量にも耐えられるようにしておき、近隣の防災拠点・物流施設等を活用しながら、駅を物流ターミナルとして利用することが有効ではないか。

また、災害時は特にリニアによるピストン輸送を可能にすることも鉄道事業者に求めてはどうか。

2

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – まとめと考察

交 通



<リニア利用者について>

- ビジネスと鉄道との親和性から **リニア利用者の中心はビジネス利用**と想定されるが、特に名古屋・大阪方面からの新たな観光需要も期待される。また、今後増加すると考えられる **外国人観光客もリニアを利用する可能性が高い**と考えられる。
- **東京方面は**、既に甲府への利便性の高い多様な交通手段が構築されているため、今後も甲府への交通手段が維持された場合、**リニアへの利用転換はビジネス利用を中心に進む**と想定される。
- **名古屋・大阪方面は**大幅な時間短縮が見込めるため、**観光、ビジネス双方で交通手段のリニアへの移行及び来県者の増加が特に期待**される。

<二次交通について>

- 自動運転の普及とともに、**相乗りや予約を前提とした交通サービスが増加**し、またMaaSの実装により、乗換はよりシームレスになる。
- 既存の手段としてタクシーやレンタカー需要に加え、新たなシェア交通の導入により、**双方に対応したり、柔軟に移行できる交通空間の在り方が重要**と考えられる。
- **リニア駅から本市内や圏域各地へ移動するための公共交通の在り方について調査研究が必要**となるが、県内のビジネス先や観光地が点在しており、今後は観光行動もさらに多様化することにより、**個々のニーズにきめ細やかに対応できる交通サービスの重要性が高まる**と想定される。
- **近隣移動に利用する超小型のモビリティが普及**し、その走行空間の在り方（一般車両とのすみ分け等）について調査研究が必要である。

<スマートICについて>

- 現在社会実験が進む「高速道路の一時退出」の規制緩和が進めば、**当地区はスマートIC直結という強みをさらに活かしたサービス提供の可能性が高まる**。
(例：中央道利用者向けの一時休憩場所、県内観光ビジネスの拠点など)

2. リニア駅前エリアの利用者推定

(3) リニア時代の未来社会 – まとめと考察

〔非日常〕 観光



- 全国トレンドとして、**日本人観光客は減少、外国人観光客は増加**する。特にインバウンド需要の取り込みに向け、**各コンテンツの高付加価値化が必要**と考えられる。その中で**リニア駅前エリアとして貢献できることの検討が必要**となる。
- リニア経由で増加すると思われる外国人観光客や、旅行の多様化に対応するサービス提供が必要と考えられる。
- 移動手段が高速化することで、日帰り観光や別場所での宿泊など、宿泊面では競争が激化すると想定される。**宿泊は経済効果が高いため、来街者に対して宿泊したいと思わせる動機づけが重要**となる。
- 日本人観光客自体は人口減少により減少するため、観光という「交流人口」ではなく「関係人口」を増やして年に何度も訪問してもらう取り組みが必要と考えられる。

〔日常〕 ライフスタイル



<暮らし方について>

- **時間や場所に縛られない暮らし**の実現性が高まり、自分や家族のライフスタイル・ライフステージに合わせて居住地を選択（1箇所or複数）する人たちが増える。
- 本市や圏域として「**居住地としての総合力（都市のアメニティ）**」を高めるための**リニア駅前の在り方**の検討が必要となる。
- リアルとバーチャル（オンライン）が共存する社会において、バーチャルが生活の基本となるも、「**リアルで会いたい時に会いに行ける**」**交通インフラ（リニア）を有していることは、全国（世界）の都市間競争に打ち勝つための大きな強み**である。

<働き方について>

- いつでもどこでも働けるという社会であっても、技術の「研究開発」や「実証実験」などの分野は、実際に集まってリアルで対処することが求められると考えられる。
- **交通結節点ならではの「人がリアルに会える場所」としての価値をさらに高めるためのリニア駅前の在り方**を考える必要がある。