

**第3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
議事概要**

日時：令和6年10月4日（金） 9:30～11:10

場所：甲府市役所 4階大会議室

【出席者】 ※敬称略

（委員長）	佐々木 邦明	早稲田大学理工学術院 教授
（委員）	秦 康範	日本大学 教授
	野原 卓	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 准教授
	依田 誠二	公益財団法人やまなし産業支援機構 理事長
	花田 智	甲府商工会議所 理事・事務局長
	菊島 貴	一般社団法人山梨県タクシー協会 常務理事
（代理出席）	中村 洋一	公益社団法人やまなし観光推進機構
	山崎 恒依	一般社団法人山梨県バス協会
（欠席委員）	村松 久	公益社団法人やまなし観光推進機構
	篠原 勇	一般社団法人山梨県バス協会

（オブザーバー）	渡辺 和彦	山梨県県土整備部 リニア推進監
	米本 太郎	東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部企画推進部 担当課長

（事務局） 甲府市リニア政策課・日本工営都市空間株式会社

【次第】

- 1 開会
- 2 議事
 - 議題1 まちの機能の検討について
 - 議題2 南北交通広場の検討について
 - 議題3 その他
- 3 閉会

【内容】

議題1 まちの機能の検討について

○委員

- ・ p.1 のフェーズフリーというキーワードは、日常時の生活の質を高めつつ、非常時にも機能するよう、あらかじめ施設をデザインしておく考え方とのことである。
- ・ 直近の動向を紹介すると、環境省は本年5月21日に第六次環境基本計画を公表しており、そのなかにフェーズフリーの考え方を取り入れたライフスタイルの促進やフェーズフリー技術への支援等、フェーズフリーの取組を加速することが明記されている。また、フェーズフリーは、ウェルビーイングとDRR（ディザスター・リスク・リダクション）、防災・減災を両立できる考え方として位置付けることができ、SDGs との親和性も高い。
- ・ このように、フェーズフリーは現在非常に注目されている考え方であり、今回のリニア駅前開発の中での実装が期待される。
- 触媒的な働きを検討するにあたり、今回は生活・産業・観光の分野ごとに検討したが、フェーズフリーは分野を横断する話と考える。次回以降、検討したい。（事務局）
- フェーズフリーは平常時・災害時の垣根を取り払うというのが基本的な概念であるが、今回は来訪者や居住者など多様な利用者層同士の障壁を取り払い、交流を促すという拡大的な意味でのフェーズフリーも考えられる。（委員長）

○委員

- ・ 今後、シナリオ等の内容をどのようにまちの土地利用に反映させていくかがこれからの検討課題である。
- ・ これからは将来を明確に見据えることが難しい、不確定な時代である。単に積み上げたものをそのまま機能として想定するのではなく、まちとして捕まえる必要のある人を明確にし、バックキャスティングで検討することが望ましい。今回提示頂いているシナリオについては、分野ごとに整理というより、重なり合う複合型になるかもしれないと感じているが、そういった道筋を今後検討する必要がある。その中で、捕まえる利用者層が明確になれば、そのような人たちが集まる場をつくるためにどういうものが必要か、考える形である。
- ・ 今まででは最初に絵を描き、目標に向かって走るようなやり方だった。しかし、今後不確定な時代であることを踏まえると、ハーフビルドのような、これは必要だというものは設定しつつ、それ以外の部分は状況を見ながら検討するような考え方も大切かもしれない。
- ・ 今回の意見を踏まえ、今回の内容をまちの空間に落としたものが検討できればと考える。
- 1点目のご指摘について、今回は話の複雑化を避けるため、シナリオを分野ごとに整理したが、ご指摘の通り、今後シナリオを複合化させて検討を深化

していきたい。また、今回はバックキャストिंगの考え方にに基づき、想定する利用者像を呼び込むために必要な機能等をいくつかリストアップしているが、想定する利用者像に本当に訴求できるものとなっているか継続的な検討を行っていく。2点目のご指摘について、単純にA街区・B街区と段階的に整備するということではなく、街区内で作りながら進めるという話もあると考えた。こういった新しいまちの作り方についても調査研究を行いたい（事務局）

→人に来てもらうこと、行ってみたいと思わせる地域をどう作っていくかが重要である。地域の人と地域に来る人それぞれにとって魅力的なまちとするという点は、その垣根を上手く取り払い考えることができるのではないか。（委員長）

○委員

・シナリオ3、4について、米倉山、山梨大学医学部附属病院、中央市や南アルプス市等の農業地域等の立地環境を活かした計画づくり、特に当該駅の周辺をその先進地域としての整備を考えてみてほしい。併せて、関係する省庁や関係機関の誘致も考えてみてほしい。展示交流施設の機能を配置する案もあるのではないか。

・北陸新幹線に越前たけふ駅という駅がある。北陸本線の既存駅から3km程度離れており、駅近くにインターがあるため、本地区と環境が似ている。この事例では、駅前に道の駅を整備し、地域の地場産業を紹介する場所がある。また、駅に隣接する場所に村田製作所のセラミックの開発センターの進出が決まった。本地区に非常に似ているため、コンセプトの参考として頂ければと思う。

→まちの将来像について、農業・地場産業においてもリニア駅前エリアが触媒的な働きを果たすことについて今後議論を行っていく必要があるため、具体的な内容について実際に関わっている方々の意見を聞きながら具体策を考えていければと思う。越前たけふ駅の事例も参考にしつつ検討を進めたい。（事務局）

○委員

・産業分野や生活分野の機能は、リニア駅周辺に企業を誘致する、住宅を開発する等、リニア駅の周辺に立地させることができる。一方観光分野、特に自然資源は駅に寄せることができない。今までは一次交通が長く、二次交通が短い状態であったが、リニア開業により、一次交通が短く、二次交通が長くなる可能性があることも踏まえ、観光分野のペルソナについても、研究してみてほしい。

→産業兼観光や、生活兼観光といったスタイルが増えていることにも着目して、どのように観光分野を連携させることができるか検討したい。（事務局）

→立地を寄せられるものと寄せられないものがあるのは事実である。どう連携し、相乗効果を発揮させていくかが重要である。（委員長）

○委員

- ・ここは山梨県の玄関口になるため、降りたときの雰囲気重要である。今後の発展を見据え、最先端の産業ブランドの発信機能のようなイメージを持たせた方が良くはないか。併せて、技術を見る、体験するような場所、人に来てもらえるよう、万博のパビリオンのような場所をつくることも大切なのではないか。
- ・スマート IC が近くにあるため、スマート IC の人も立ち寄ることができるようにするとよい。そうすれば、駅の飲食・物販の需要も増すのではないか。まだ具体的な機能を検討するフェーズではないと思うが、今後の検討に際して、何か核となるものがあり、最先端を発信していくことを念頭に検討を進めると良いのではないか。

→山梨の玄関口という概念について、空間とコンテンツの両面から玄関口としてのイメージづくりが大切だと考えている。また、スマート IC からの立ち寄りについても欠かせない視点だと思う。特に高速道路で山梨を通過する方々の立寄り需要の獲得も大切と考えており、一時退出の社会実験が行われているが、本地区周辺は一時退出が認められる環境ではない。今後、規制緩和に挑戦するなどが必要かもしれない。こうしたリニア開業に向けて必要な規制緩和があれば、皆様からのご意見いただければと思う。(事務局)

○委員長

- ・触媒機能を考えるとき、山梨は、東京のような人口規模ではないことに留意が必要である。東京は人口が多いため、出会いたいと思えば人がいる。山梨では、出会えるようにするための密度と量を考えることが必要だ。
- ・そう考えたとき、スローに歩ける駅前等、駅周辺でいかに顔が見えるかが大切だ。車でダイレクトに駅に接続でき、そのまま列車に乗ってしまうと、顔の見えない場所となってしまう、触媒機能が高められない。この点を踏まえると、モビリティが大切になる。モビリティをうまく利用することで、歩ける・顔が見える駅前となり、触媒機能を高めることができるかもしれない。
- ・シナリオについて、純粋な通過者もシナリオの 1 つにあるのではないか。この方々が触媒機能とどう関連するか考えることができると思う。

→触媒的な働きとモビリティの関係について、指摘の通りと認識している。今後の技術的展開を踏まえ、議論できればと考える。例えば、北側の P&R から駅まで歩くスタイルがいいのか、何らかのモビリティを考えた方が良くないのか等の議論もあるだろう。シナリオについて、今回例示した以外にも種類があると思うので、引き続き検討したい。(事務局)

議題 2 南北交通広場の検討について

○委員

- ・ p.6 について、予約型タクシーが一般化した場合の予測があるが、10 年後は
 なるかはわからない。そのため、今決めるのではなく、時代に合ったものとするため、適時適切に検討していただきたい。

→承知した。(事務局)

→変わっていく部分があれば、変わらない部分もある。そういった部分を見極め、きちんと考えていく必要がある。(委員長)

○委員

- ・ 利用者目線での検討は良いと思う。
- ・ p.8 について、路線・観光バスについても、今後路線や系統に変化があるので、適時適切に対応していただきたい。

→引き続きご意見をいただきながら、適切な設計やバース数を見極めたい。(事務局)

○委員

- ・ 余り性急に結論を出さず、ぎりぎりまで粘っていいのではないか。また、甲府駅南口駅前広場は、当初の整備から 30 年後に改修を行っていることを踏まえると、リニア駅が開業してから 30 年後に更新する際にフルモデルチェンジ、マイナーチェンジしやすいような形とすると良いのではないか。

→第 1・2 回検討委員会でも余裕を持った整備、可変性のある整備という意見をいただいた。先ほど話に出たハーフビルドの概念も踏まえ、いかに柔軟性を持ちながら将来の変化にも対応できる交通空間を作っていくかが重要だと再認識した。これは南北双方に共通する話であるため、県とも連携しながら対応していきたい。(事務局)

○委員

- ・ 産業界からも、10 年後の状況は想定できないという意見もあったので、ハーフビルドのような考え方で進めることが良いのかもしれない。
- ・ できるだけスピーディーに移動できるように、周辺の道路との高低差のないような道路の接続を検討していただきたい。
- ・ 金沢駅の鼓門や、福井駅の恐竜等、駅を象徴するもの、国内外から来た方に地域の産業が伝わるようなものの設置を検討してほしい。

→県市双方で連携しながら、柔軟に対応できるように準備していきたい。(事務局)

○委員

- ・ 次世代モビリティについて検討しているのは良いこと。まだ先の話であり、交通技術も変化がある。柔軟に考えていただきたい。例えば、空飛ぶ車は実用化に向けて検討が進んでいると聞く。少しでも実用化に近づいているような話があれば、一部だけでも駅前から出発できればと思う。実用化まで至っていない技術であっても、体験する場や実際に動いているところを見せる場

でも良いかもしれない。

→次世代モビリティとして大きく括っているが、どのようなモビリティがあるのかを整理し、今後、まずはどのような次世代モビリティがあるか整理し、機能を南北どちらに配置すると利便性が高まるか等の検討を進めていきたい。(事務局)

○委員

- ・利用者目線での検討に際して、移動時間の短縮といった視点だけではなく、滞留滞在・快適利用の視点から、南北一体での検討や連携も重要である。南側はまちの色が強いが、北側は交通色が強い。
- ・降りたときの雰囲気の話があったが、デザインも早めに検討した方が良い。設計は南北で別々に進むと思うが、利用者が降りたときにどのように見えるか、エリアデザインのコンセプト等、早めに南北一体で議論した方が良い。また、p.9の絵に移動だけではない待合等の機能が描かれているが、滞留や防災の観点等から機能検討ができると良い。

→1点目について、今回の検討は車両動線等の交通処理の検討がメインであり、今後人をどう回遊させるか、南北を移動させるか、駅全体として人に歩いてもらうか等、南北の県市双方で検討を深めていければと思う。ご指摘の通り、乗り換え時間を短縮させるのがベストではないのかもしれない。どのように回遊性をもたらすか、という視点から県市双方で議論を深めていきたい。あわせて防災の視点についても一緒に検討したい。2点目について、駅前エリア内には様々な整備主体がいるため共通のデザインコードが整理できるよう考えていきたい。(事務局)

→県では駅北側のスマートインターチェンジやP&R施設等、交通結節機能を持った施設整備を検討している。これまでに交通広場及びその周辺におけるレイアウト案を公表し、具体的な検討を行っている。今回、甲府市の提案を受け、南北の役割分担についても協議を進めており、今後南側の検討が進む中でさらに議論を深めていきたい。いずれにしても、駅周辺施設が利用者にとって利便性の高い施設になるよう、引き続き県市で連携を図っていきたい。(山梨県)

○委員

- ・能登の地震や先日の水害は、1000年に一度の規模だったと言われている。また、わが国は地震は活動期に入っており、南海トラフ巨大地震だけでなく、内陸の活断層の地震もその発生が危惧されている。地球規模の気候変動により、水害の激甚化、頻発化が指摘されている。毎年のように大きな災害が起きているが、今後これが常態化していくと考えられる。
- ・P.10の1000年確率というワードについて、気象については数十年の観測記録を基に外挿して1000年の推定を行っており、そもそも推定の精度は高いことに注意が必要。一方、1000年に一度がこれだけ毎年のように起きている現状は、これまでの雨の降り方と大きく変わってきていると認識する必要

がある。この点を踏まえると、本地区は水害の危険性が高い地域であるため、十分配慮して開発を行う必要がある。理想的には一律のかさ上げが望ましいが、コスト面を踏まえると、p.10のように歩行者動線のみ影響を受けないようにするのはいいと思う。その他、被災したとしても復旧が容易である、すぐに営業再開ができる等、レジリエンスの観点も重要になる。

→防災の性能を高めることがまちの価値を高めていくことに繋がる時代だと感じている。コストバランスの点も非常に重要なテーマと考えている。またご意見いただきたい。(事務局)

○委員長

- ・モビリティについて、移動時間をきちんと条件設定してもいいかもしれない。日本人は具体的な距離ではなく、移動時間で遠近を認識している。将来のモビリティがどうなっているかは想像の限界があるが、人間が歩くスピードは大きく変わるものではない。基本的な時間の単位は抑えておく方がよい。
- ・触媒的な働きについて、車でダイレクトに駅に接続できてしまうと誰とも会わない形になってしまう。そこをどのようにデザインしていくかが重要であり、細かい部分を考えておく必要がある。
- ・先ほど山梨県からも意見があったが、是非南北で連携して検討を進めていただければと思う。

議題3 その他

○基盤整備方針の公表前に第4回の委員会を開催する予定である。(事務局)

○委員からの意見、質問なし

以上