

第2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

南側交通広場のあり方について

1. 論旨
2. 南側交通広場のあり方を考える上での視点
 - 視点1：まちづくり基本方針
 - 視点2：駅南北の地域特性
 - 視点3：利用者の行動特性
 - 視点4：将来のモビリティの在り方
3. 南側交通広場のコンセプト（案）
4. 南北交通広場のイメージ

令和6年3月27日（水）

甲府市

論点：リニア新時代の交通広場のあり方とは？

- これまで検討されてきた交通広場は、主に交通アクセスの方面によって南北機能分担なされている。
- 一方、昨年、駅南側エリアのまちづくりの方針が示され、駅前での交流・滞在など利用者の行動やニーズや、次世代モビリティのあり方等を想定する中で、南側交通広場においては「新たな考え方」に基づく機能が考えられる。

これまでの検討案

交通アクセスの方面
による南北機能分担
(交通機能論主体)

今回の検討テーマ

利用者目線や
新時代の利用法を見据えた
交通広場のあり方とは？

検討の視点

- 視点1 まちづくり基本方針
- 視点2 駅南北の地域特性
- 視点3 利用者の行動特性
- 視点4 将来のモビリティの在り方

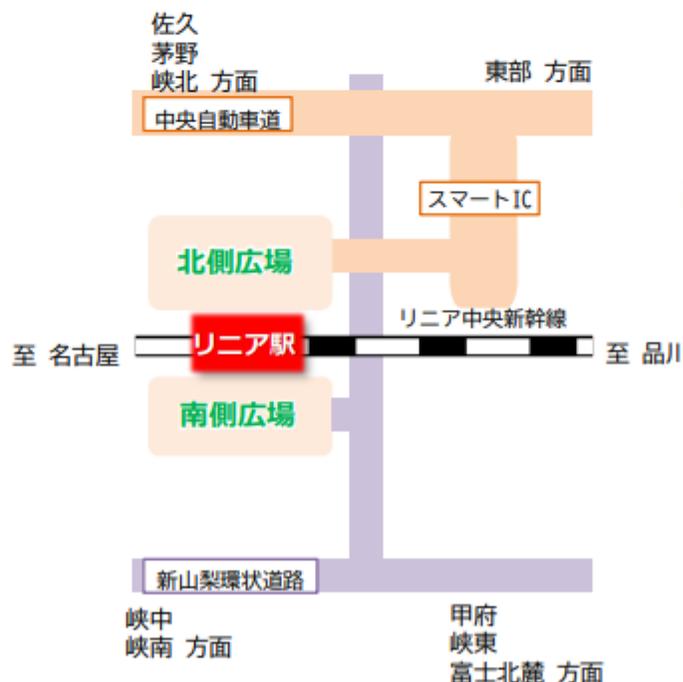
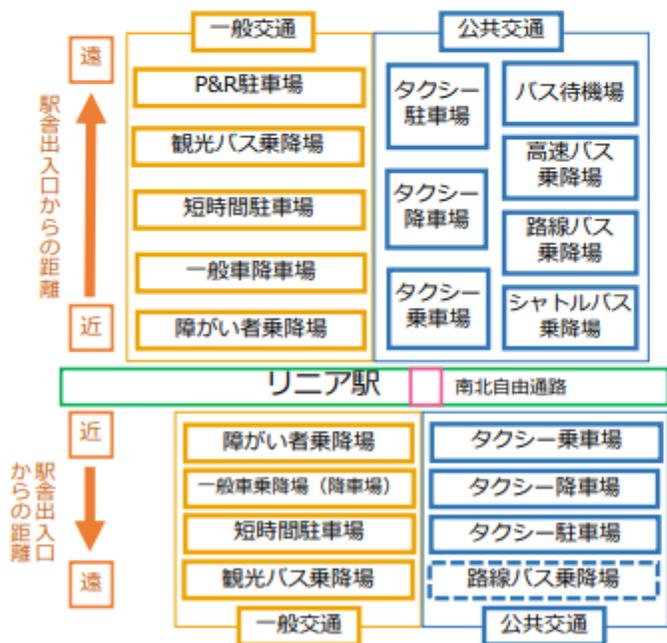
1. 論旨

【参考】山梨県検討における南北交通広場の考え方

出典：リニア駅前エリア整備検討会議資料

■需要予測・施設規模について（算定条件）

- 「リニア駅前エリア整備の在り方検討会」にて、リニア駅前エリアの南側、北側に左下図に示す乗降場を配置すると示している。
- リニア駅前エリアの北側は中央道のスマートICと直結する計画であり、中央道方面からアクセスする利用者のため、南側は新山梨環状からアクセスする利用者のための乗降場を整備することが望ましい。そこで、中央道方面並びに新山梨環状方面の各方面別利用者数から各交通手段の乗降場の施設規模を算定した。
- リニア利用者数を推計した県内7ゾーン、県外2ゾーンのうち、中央道方面は「佐久」、「茅野」、「峡北」、「東部」とし、新山梨環状方面は「峡中」、「峡南」、「甲府」、「峡東」、「富士北麓」とした。



【出典】第5回リニア駅前エリア整備の在り方検討会資料

リニア利用者推計の対象ゾーン

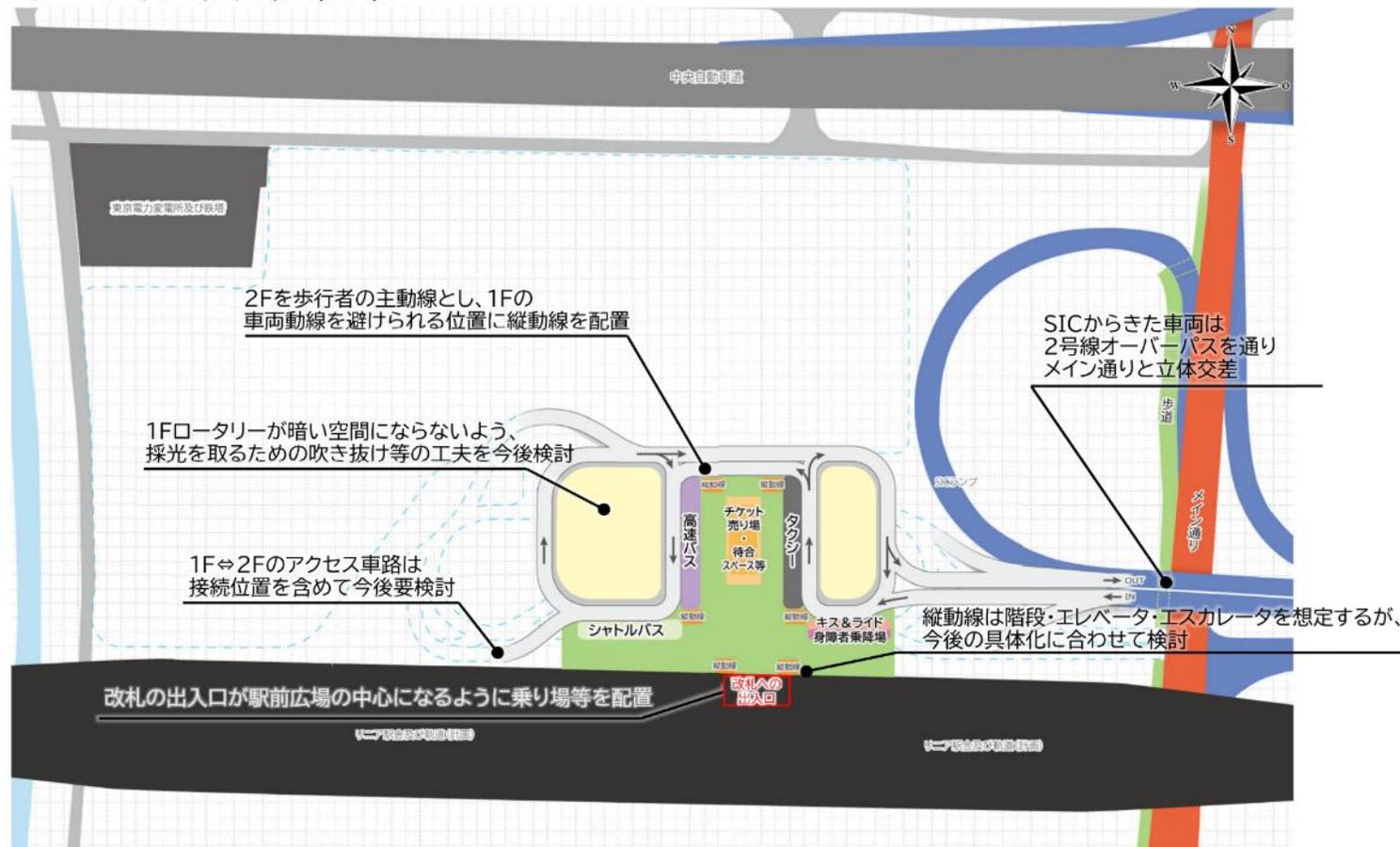
【参考】山梨県検討における南北交通広場の考え方

ゾーニング・レイアウト案の検討

■ゾーニング・レイアウト案（2F）

2F

1F



2Fを歩行者の主動線とし、1Fの車両動線を避けられる位置に縦動線を配置

1Fロータリーが暗い空間にならないよう、採光を取るための吹き抜け等の工夫を今後検討

1F⇄2Fのアクセス車路は接続位置を含めて今後要検討

改札の出入口が駅前広場の中心になるように乗り場等を配置

SICからきた車両は2号線オーバーパスを通りメイン通りと立体交差

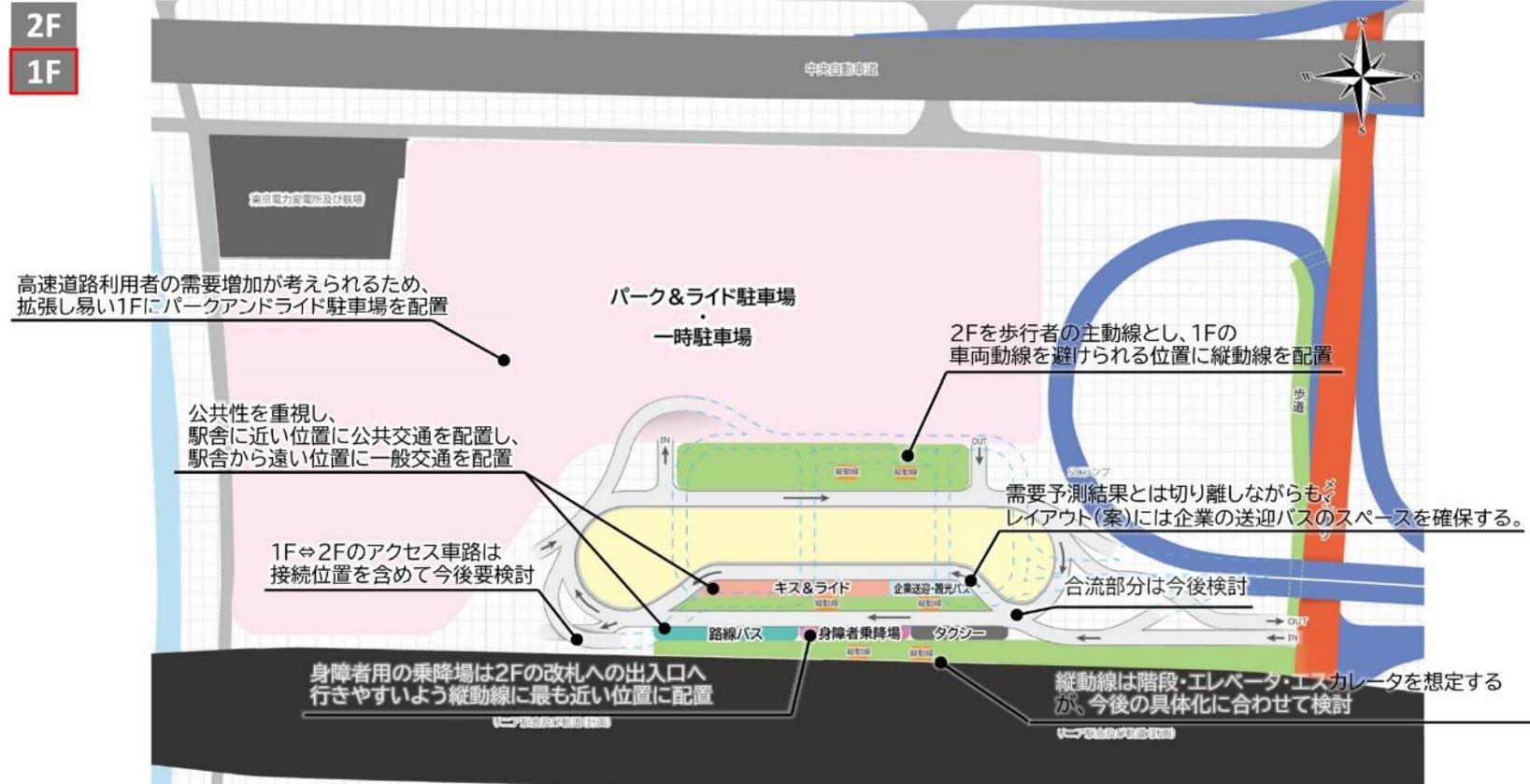
縦動線は階段・エレベータ・エスカレータを想定するが、今後の具体化に合わせて検討

※本ゾーニングはイメージ図であり、配置等は変更の可能性あり
※周辺道路からのリニア駅前エリア北側への出入、南北連絡道路の接続については今後の具体化に合わせて検討
※キス&ライドは、自家用車での送迎等

【参考】山梨県検討における南北交通広場の考え方

ゾーニング・レイアウト案の検討

■ゾーニング・レイアウト案（1F）



※本ゾーニングはイメージ図であり、配置等は変更の可能性あり
 ※周辺道路からのリニア駅前エリア北側への出入、南北連絡道路の接続については今後の具体化に合わせて検討
 ※カーシェア・レンタカー等の必要機能の配置は今後の具体化に合わせて検討
 ※パーク&ライド駐車場：短時間の一時利用や自家用車から公共交通機関への乗り換え時に利用する駐車場
 ※キス&ライド：自家用車での送迎等

2. 南側交通広場のあり方を考える上での視点

視点1：まちづくりの基本方針

- まちづくり基本方針（方針1：新しいまちづくりの社会実装の舞台にします）に基づき、これまでの発想に基づく交通広場ではなく、“新時代”の交通広場の在り方を検討する。

4 まちづくり基本方針

方針1 “新しいまちづくりの社会実装”の舞台にします

- リニア新時代に相応しい“新しいライフスタイル”を創造し、国内外に発信します
- 本市や圏域の強みをアップデートし“選ばれる都市”を目指します

【参考】「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(令和2年 国土交通省)で示された道路空間のイメージ(一部)



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

2. 南側交通広場のあり方を考える上での視点

視点2：駅南北の地域特性

- ・ 駅北側は、広域交通である高速道路にダイレクトに接続。また、広大なP&R駐車場が計画されているなど、**交通の利便性が特に高い**。このほか、八ヶ岳方面の雄大な風景が望める。
- ・ 駅南側は、民間活用地を含め都市的土地利用を想定。また、アイメッセや工業団地とも近接するなど、**新しいまち、既存のまちとつながりの場という地域特性**がある。このほか、富士山方面への期待感を感じる。

駅北側の
特徴

中央自動車道と直結



広大な駐車場



画像出典：日本コンクリート株式会社公式HP

八ヶ岳方面の雄大な風景



リニア山梨県駅

1, 2 Fに連絡通路

駅南側の
特徴

都市的土地利用の
実施



甲府市街地等
への連携



アイメッセ、
工業団地がすぐ



富士山方面
への期待感

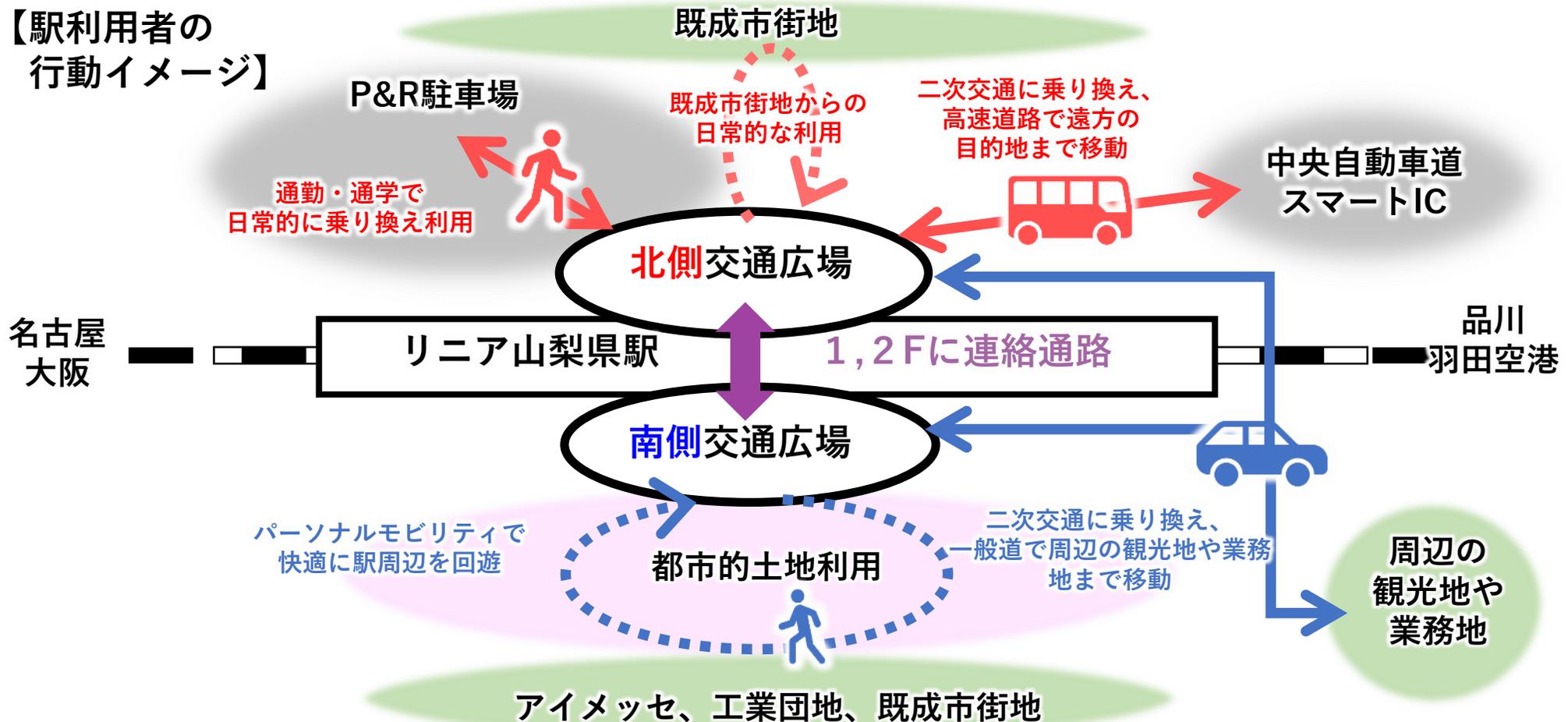


2. 南側交通広場のあり方を考える上での視点

視点3：利用者の行動特性

- リニア駅の利用者の行動特性は、大きく下記のように二分して考えられる。
 - ① 移動時間の短縮（時間価値）を大切にする行動（通勤通学、出張先への移動 etc…）
 - ② 待ち時間や移動時間も含めて楽しむ行動（観光、出張帰り etc…）
- 特に上記の行動特性に応じた、一般道経由の二次交通の処理方法について検討を深める必要がある。

【駅利用者の行動イメージ】



2. 南側交通広場のあり方を考える上での視点

視点4：将来のモビリティの在り方

- ・ 路線バス、タクシー等は自動化が進む。
- ・ レンタカーや観光タクシー（ツアー）、小型モビリティなど、予約やデマンドで運行するモビリティは、よりパーソナルに、かつ多様化するとともに、日々の需要に応じてモビリティ自体も柔軟に変わることも考えられる。

【現在・将来（短期）】

【将来（中期）】

【将来（長期）】



(出典) ※1東京都都市整備局HP、※2経済産業省資料、※3マクニカHP、※4チョイモビ横浜HP、※5Google、※6トヨタ自動車

3. 南側交通広場のコンセプト（案）

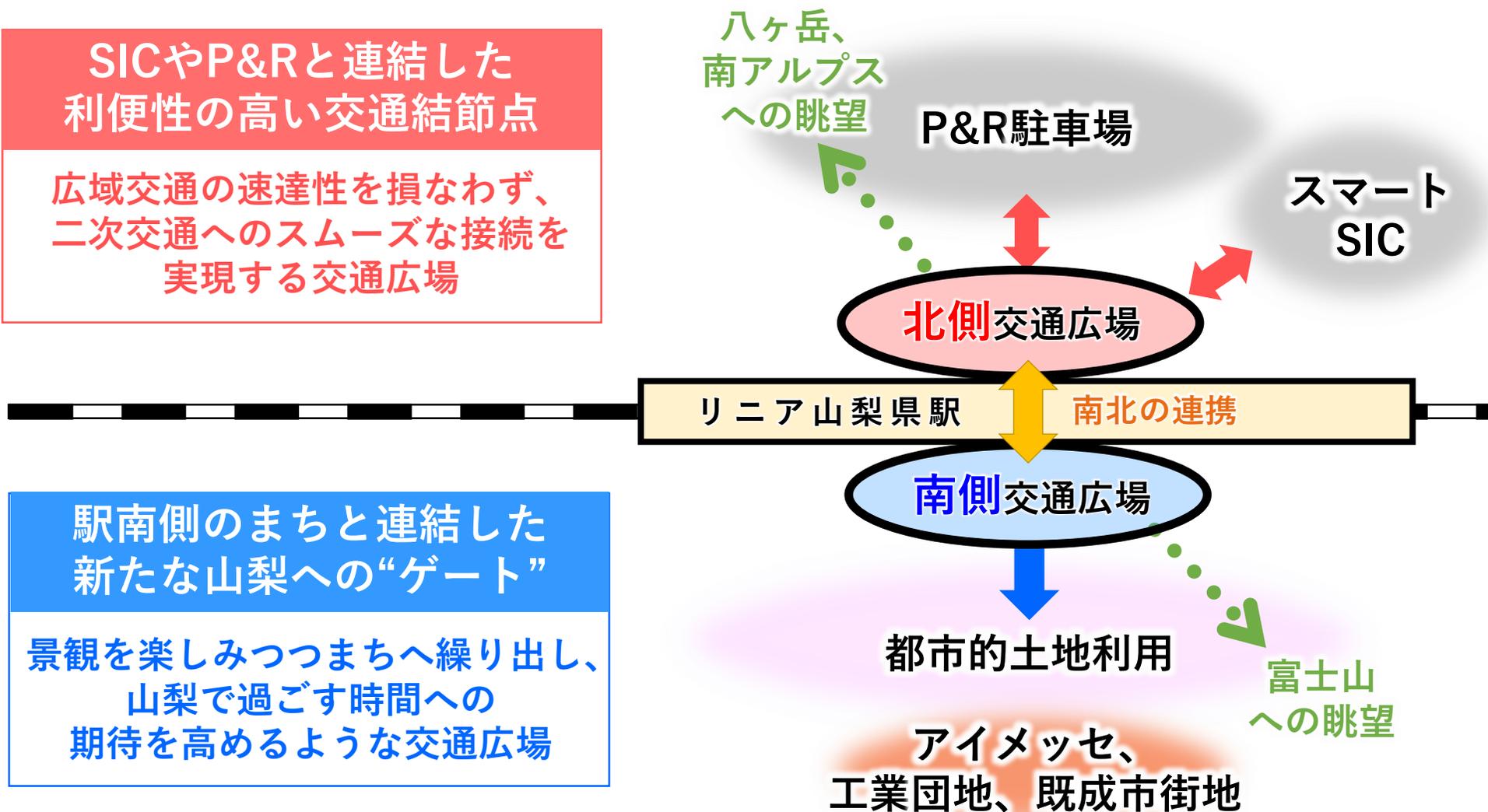
- 以上の視点を踏まえ、南側交通広場は下記をコンセプトに位置付ける（北側は従来の考え方の踏襲し、再定義）
【北側交通広場】 SICやP&Rと連結した利便性の高い交通結節点
【南側交通広場】 駅南側のまちと連結した新たな山梨の“ゲート”

**SICやP&Rと連結した
利便性の高い交通結節点**

広域交通の速達性を損なわず、
二次交通へのスムーズな接続を
実現する交通広場

**駅南側のまちと連結した
新たな山梨への“ゲート”**

景観を楽しみつつまちへ繰り出し、
山梨で過ごす時間への
期待を高めるような交通広場



4. 南北交通広場のイメージ

(1) 機能向上に向けたポイント整理

コンセプトに基づく南北交通広場の今後の検討テーマ（案）

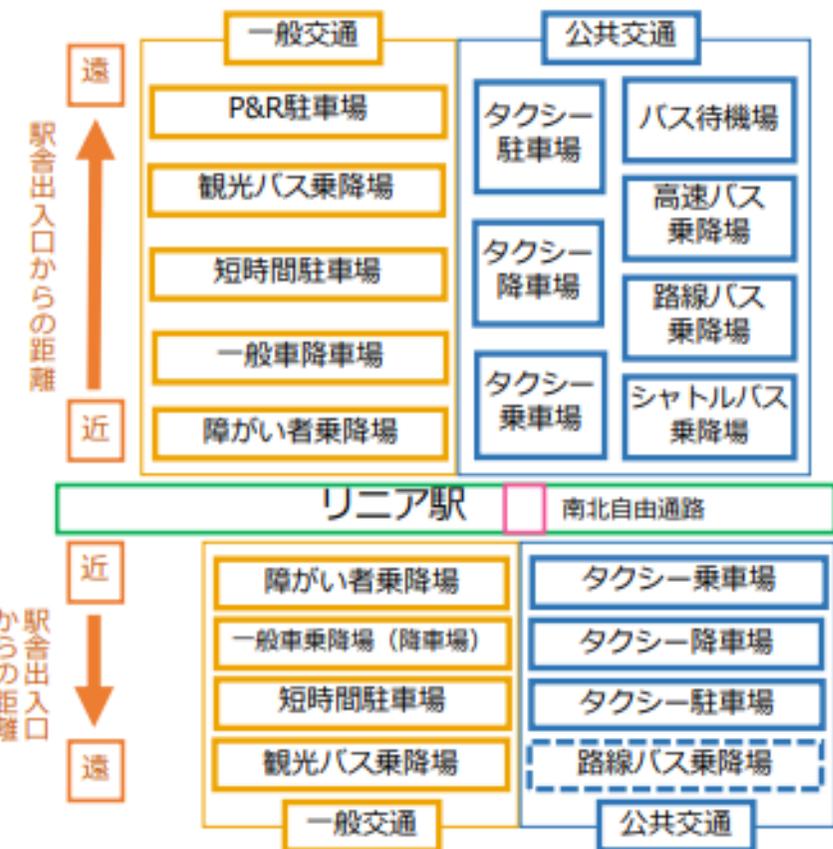
(1) “広域交通への速達性を損なわず二次交通へのスムーズな接続”の実現に向けて	交通渋滞の発生懸念	リニア発着に合わせて送迎目的の交通量が集中する傾向があるため、渋滞の発生を可能な限り抑える施設設計が必要である。
	乗降場の分散	一般車やタクシー、観光バスの乗降場が南北の広場に分散しているため、特に利用頻度が低い「来街者」は、どちらの交通広場を使うべきか迷う可能性がある。
	リダンダンシーの確保	事故や工事などで北側交通広場へのIN動線が通行止になった際の代替動線の在り方について検討する必要がある。
(2) “新たな山梨のゲート”の実現に向けて	次世代モビリティへの対応	リニア開業時期を見据えて、南北ともに対応スペースを本格的に検討する必要がある。
	レンタカー対応	駅からの二次交通手段として「レンタカー」の需要は大きいと考えられるため、その受付場所や乗降場所を本格的に検討する必要がある。
(3) 南北の連携に向けて	北側交通広場への“南側のまち”の顔出し	南北連携の一環として、南側エリアで創出するまちの賑わいなどが北側でも感じられるような連携が考えられないか。 また、将来のスマートICの一時退出に関する規制緩和に向けて、P&R駐車場に面した場所に休憩施設等の設置もあわせて検討できないか。
	高速道路への直結ルート確保	リニア駅の“スマートIC直結”という恩恵を駅南側エリアにおいても受けられるような自動車動線を検討できないか。
	既成市街地との連携	特にリニア駅と駅北側の既成市街地とを結ぶ歩行者動線等のあり方を明確にする必要がある。

4. 南北交通広場のイメージ

(1) 機能向上に向けたポイント整理

- ・ 広域交通の速達性を確保しつつ、路線バス、タクシー、自家用車K&Rなどの二次交通へのスムーズな接続を実現するため、北側は乗降者にとって待ち時間の少ないモビリティの機能
- ・ 南側は、新しいまちと一体となり時間と空間を満喫できるよう、配車型のレンタカー・観光ツアー車両、次世代モビリティなど、時間と空間を楽しむ用途のモビリティの機能が中心

従来案



検討イメージ



要検討…空飛ぶクルマ発着場

4. 南北交通広場のイメージ

(2) 交通広場の移り変わり【参考】

従来の交通広場計画のトレンド

1



歩行者空間の拡大

車から人への空間移譲、近年のウォーカーブル志向により、これまで交通広場空間を占有していた自動車のスペースを極力小さくして、人のための空間確保をする交通広場が全国各地で実現している。先進的な交通広場では、公共空間内でのイベント実施など、ソフト施策も取り入れ、賑わい形成に寄与する取り組みも行われている。

2



立体的な歩車分離

橋上駅舎の場合、改札口と連携した自由通路がデッキレベルに設置されるため、このデッキレベルを延伸させて歩車分離を立体的に行う場合がある。更にデッキネットワークを広域に展開し、ペDESTリアンウェイを都市スケールに展開している事例もある。

3



シェルターの設置

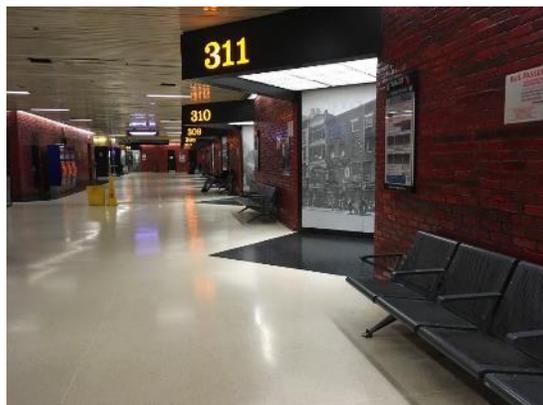
夏の暑い日差しや降雨時の歩行者環境を保護するため、シェルターを設置して、鉄道から公共交通の乗り換え動線の快適性を向上する取り組みがされている。この屋根のネットワークを駅周辺街区にも展開することによって、街全体としての不動産価値向上に資する取り組みが行われる場合もある。

4. 南北交通広場のイメージ

(2) 交通広場の移り変わり【参考】

近年の新しい交通広場計画のトレンド

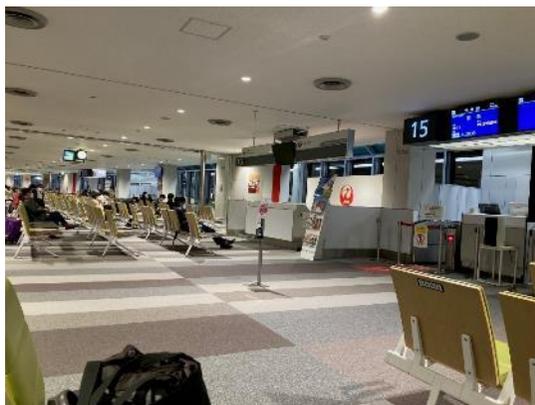
4



乗換え空間の屋内化

シェルターによって、風雨を避けて公共交通への乗り換えを行う場合にも、強風時には雨に濡れることを避けることが困難である。空調による快適環境の中で、乗換え空間自体を屋内化するバスターミナル（バスタ等）の事例もあり、道路空間内外の建築物内での乗り換え環境の更なる充実を行う取組みが各地で実現しつつある。

5



待ちスペースの充実

定時制の路線バスや観光バスについては、より充実した乗換え空間を提供して、サービス水準を上げる取組みが考えられる。飲食機能・情報提供機能・コンシェルジュ機能・外国人対応施設等、待ちスペースへの付帯施設も合わせて充実させ、交通広場の更なる高機能化の検討が必要である。

6



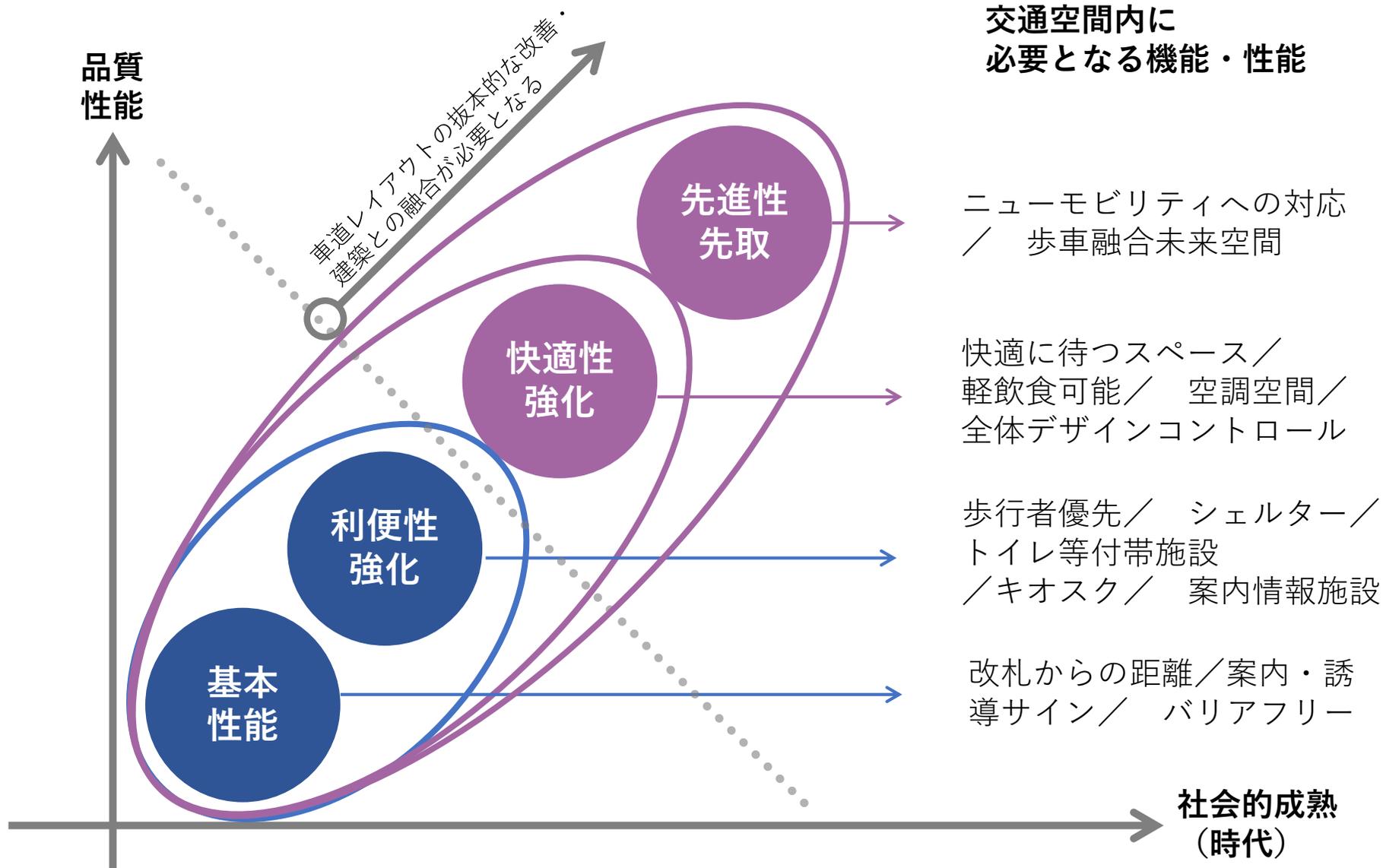
プール機能と乗り場の分離

歩行者の移動をなるべく小さくするためには、自動車の待機スペースに人が移動するのではなく、人の待機スペースに自動車が寄せてくるオペレーションが必要となる。このため、プール機能と乗り場機能は分離した配置が必要となる。交通広場のレイアウトは従来型から大きく変更した対応が必要となる。

4. 南北交通広場のイメージ

(2) 交通広場の移り変わり【参考】

リニア時代の交通広場計画のトレンド



4. 南北交通広場のイメージ

(2) 交通広場の移り変わり【参考】

リニア時代の交通広場計画のトレンド

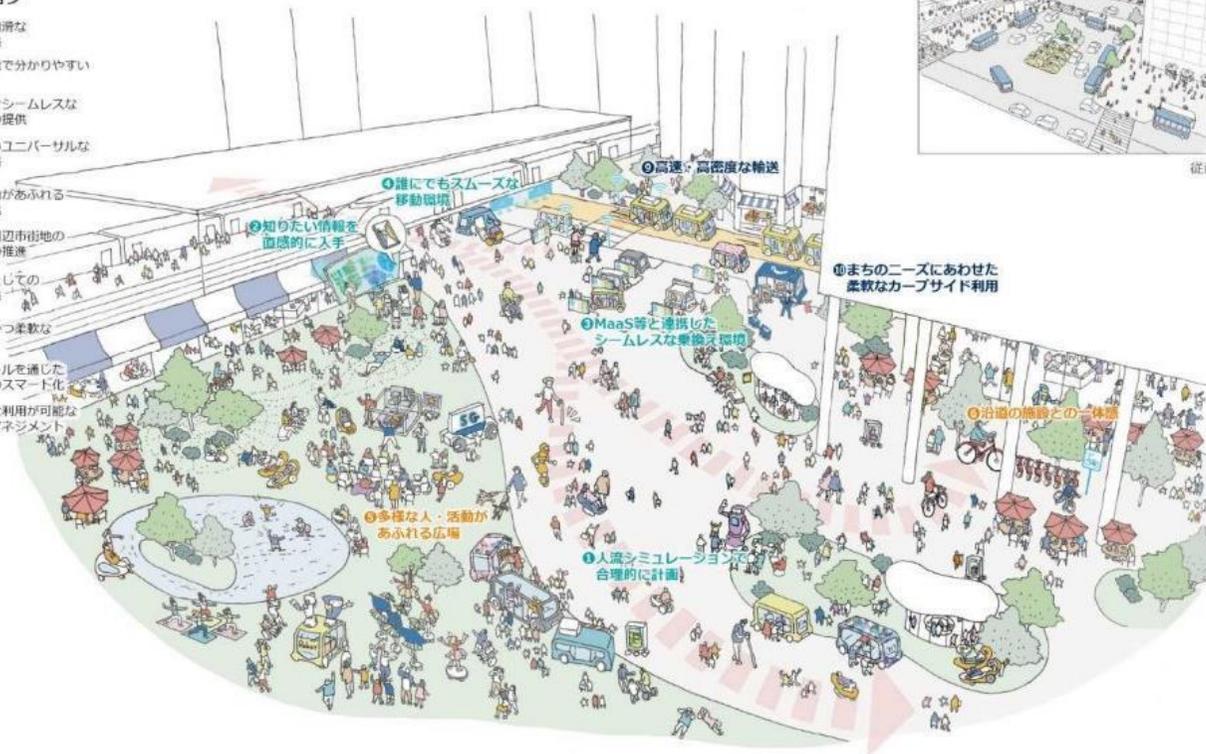
7

将来像のイメージ図

～環境空間中心で交通空間を最小化した広場～

10のソリューション

- 1 分かりやすく円滑な移動経路の提供
- 2 容易に入手可能で分かりやすい情報の提供
- 3 ワンストップでシームレスな移動サービスの提供
- 4 抵抗感の少ないユニバーサルな移動環境の提供
- 5 多様な人・活動があふれる広場空間の創出
- 6 交通結節点と周辺市街地の一体的な整備の推進
- 7 災害時の拠点としての防災機能の提供
- 8 ダイナミックかつ柔軟な空間利用
- 9 交通コントロールを通じたトラフィックのスマート化
- 10 柔軟で効率的な利用が可能なカーブサイドマネジメント



ニューモビリティとの融合

テクノロジーの進化によって、モビリティの安全性が高まると、**人とモビリティとの融合空間を形成**することができる。

周辺施設の賑わいと一体となった環境空間を中心とした提案は、各所で行われているが、実現している場所はない。リニア時代の交通広場のあり方として、その実現可能性について検討していく

出典：令和2年度都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会（国土交通省）

4. 南北交通広場のイメージ

(3) 南側交通広場のイメージ

観光系モビリティ
+ 次世代モビリティの乗換空間



集約されたレンタカー窓口
のイメージ

(例：羽田空港)



(画像出典：羽田空港HP)

高質な待合空間とモビリティ乗換拠点の一体化のイメージ

(例：川崎キングススカイフロント東急REIホテル)



建築と一体となった交通広場のイメージ (例：バスターミナル東京八重洲)



インフォメーションとチケット売り場



バスバスと乗降場は物理的に分離

タクシー乗車待ちの混雑

(例：東京駅八重洲口交通広場)



正月3日の様子。特に外国人観光客が列をなしている
タクシーバスにはタクシーの予約車両は進入できない