

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

南北交通広場の検討について

1. 第2回委員会等の振り返り
2. 交通施設の南北分担・連携案
3. 南側交通広場の検討
4. 今後の検討課題

令和6年10月4日（金）

甲府市

1. 第2回委員会等の振り返り

(1) 第2回委員会 南側交通広場のコンセプト（案）

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

ハケ岳、
南アルプス
への眺望

P&R駐車場

スマート
SIC

北側交通広場

リニア山梨県駅

南北の連携

南側交通広場

都市的土地利用

アイメッセ、
工業団地、既成市街地

富士山
への眺望

1. 第2回委員会等の振り返り

(2) 委員会等の意見のまとめ

- 交通施設に関して、1階と2階、北と南で同じような機能があり、**利用者目線（不慣れな観光客、インバウンドなど）に立ち、南北一体で役割分担を再検討すべき**という意見があった。
- 車両動線に関して、渋滞への懸念や利用者への利便性の観点から、**動線の明確化**についての意見があった。

項目	意 見
施設配置	1階と2階の両方にタクシー乗降があり、北と南にもタクシー乗降があると利用者が迷う。 ⇒利用者や事業者両面の視点からなるべく乗降場は1箇所に集約してほしい。 ⇒1階で降車～待機場場に移動～2階で乗車が理想。 ⇒タクシー待ち行列が発生しないよう、乗場付近で数台待機できるスペースの確保も要検討。 - バスも1階と2階に乗り場があると間違いが生じることが懸念。 - 利用するバスの種別が“観光バス”なのか“高速バス”なのか、“北”か“南”か迷わないよう整理が必要。 ↑情報発信拠点が南だとすると、駅利用者は南に来て北に戻ることも起こり得る。 北と南で同じような機能があり、すみわけをしたほうがいい。 - 観光バスを集めてトランジットさせることで利用者・事業者の両者に有益。 ⇒軽井沢方面等の北関東に乗換、長野県の南信（諏訪、佐久）の人がリニアに乗換など
バース数	導入するバス、集約の方針、スペースの広さが分かればバース数の検討に協力できる。
車両動線	バス動線は、乗り降り分けて一方通行が望ましい。 - 駅前開発に伴う自動車発生集中により環状線の渋滞が懸念。北南の機能をすみわけ、リニア利用者が二次交通で渋滞に巻き込まれることは避けたい。
南北検討の進め方	- 南の土地利用が決まってない状態で、北はバースも含め決まっておリアンバランス。南北全体を通して、何をどこまで決めていくのかタイムラインの整理が必要。 南北双方、利用者視点に立った検討が重要。

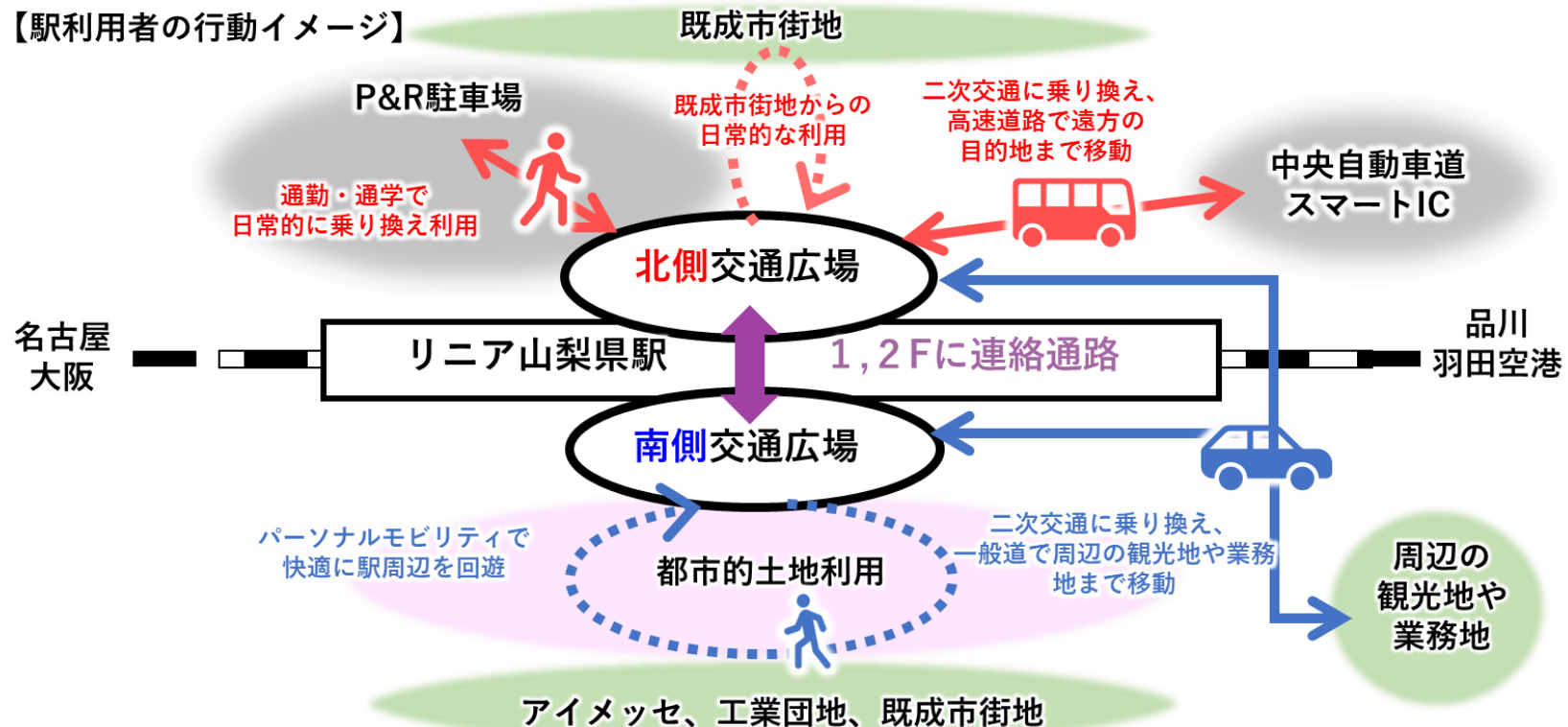
2. 交通施設の南北分担・連携案

(1) 乗換機能検討にあたっての基本的な考え方

- 南側交通広場は新たな山梨へのゲートとして、観光的な利用を軸として機能配置を検討。加えて、次世代モビリティやレンタカー対応などの次世代交通を想定する。
- 南北が連携し、二次交通へのスムーズな接続の確保や、利用者目線に立った分かりやすい機能配置とするために、交通機能の集約配置や動線の単純化や、機能集約等を検討する。

※第2回委員会資料より

- 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…）

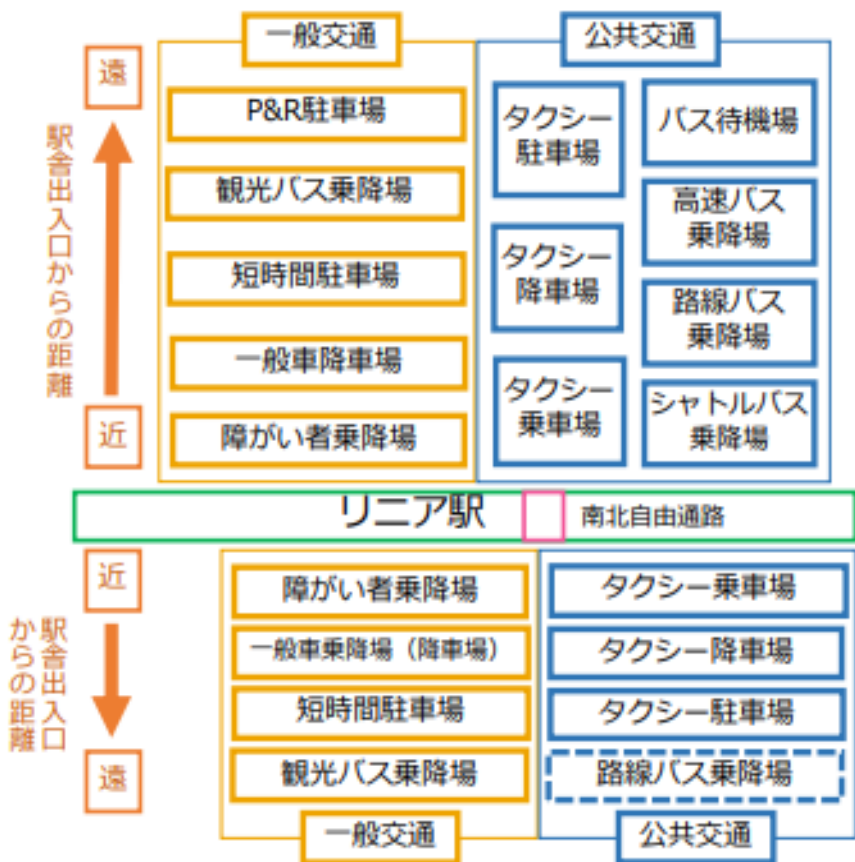


2. 交通施設の南北分担・連携案

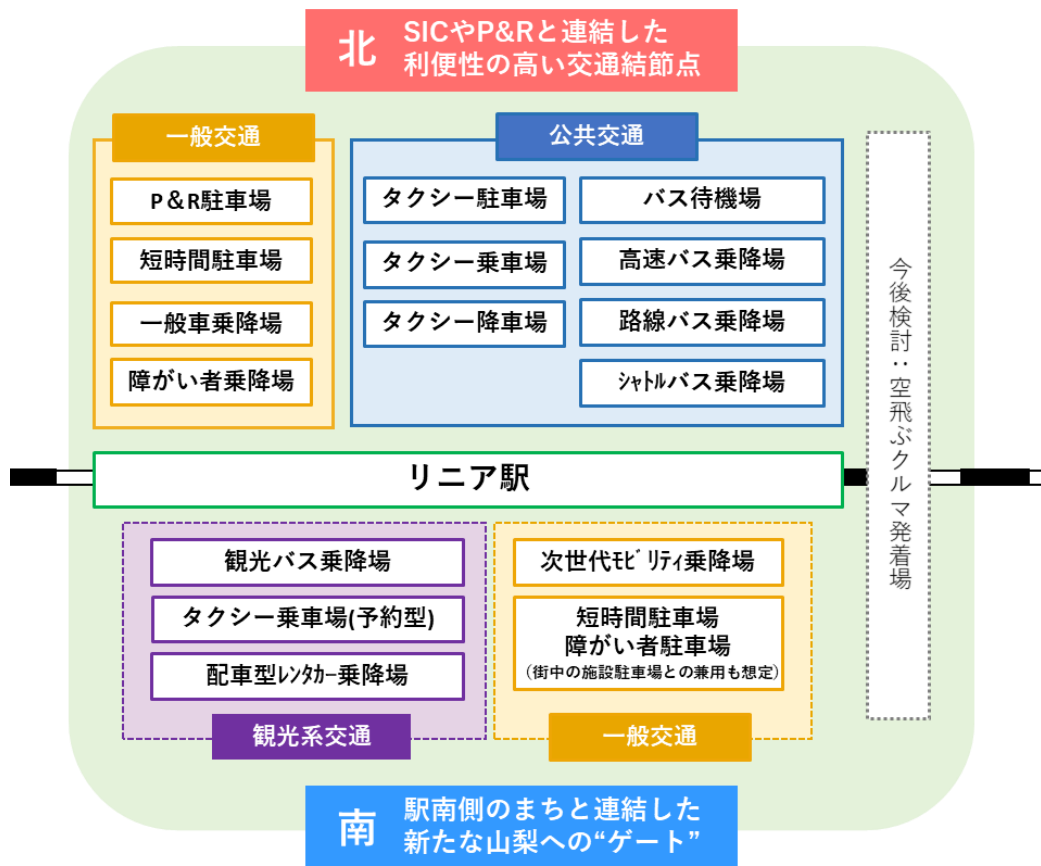
(2) 導入する交通施設の南北分担・連携案

- 第2回委員会で提案した乗換機能の新たな南北分担案について、**県市双方で、南北交通広場双方で技術的な検証を行い、共にスペースに収まることを確認**。また、今後リニア開業する時代の交通需要や次世代モビリティへの導入の想定を行いながら、**利用者の利便性向上を最優先に交通最適化することについて、確認を行った**。
- 特に次世代モビリティについては、**まちの触媒的な働きとの議論と連動しながら、検討を進める**。
- 今後も設計の熟度を高める中で、適宜、双方の機能分担やバース数について最適化を図る**。

従来案



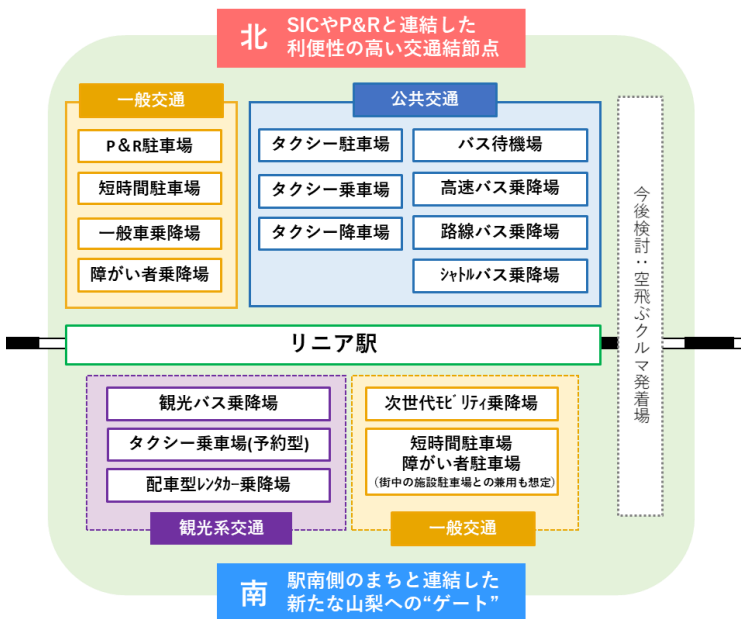
2024.10月案



2. 交通施設の南北分担・連携案

(3) 今後の検討課題（その1）

- バス交通の南北分担の考え方（バース数含む）は、リニア開業による利用者行動の推移や、県市町の地域公共交通計画との整合性、各事業者（路線・貸切バス）の意見等を踏まえ、継続的に検討を実施していく。

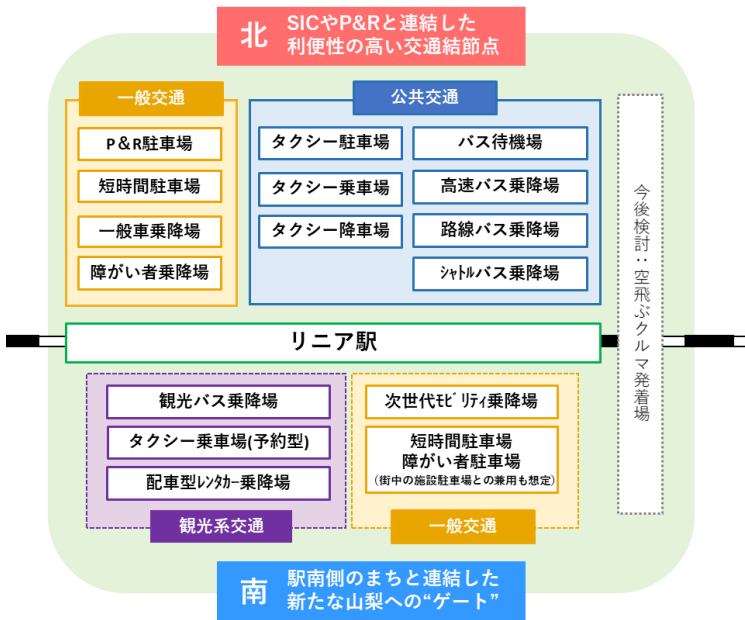


項目	交通施設配置の基本な考え方と今後の課題
【南側】 観光バス ・企業送迎 バス	（定義）完全予約の貸切バス。ツアーバスや修学旅行・遠足などのバスなどが該当し、バス移動や待ち時間も含めて楽しむ要素が強い。 - 利用客はインバウンドも含め、初めて山梨に訪れる方も多いと推察 - 南北両側に分散配置すると、乗り場に迷う懸念がある。 →利用者特性を踏まえ、観光的利用を軸とする南側へ集約。
【北側】 高速バス	（定義）乗合許可による高速道路を走る「路線バス」。現在の中央高速バスや、リニア開業後に新設が見込まれる県内外（東部、峡北、佐久、茅野）の高速利用路線バスも想定している。 - 中央高速バスの立ち寄りを想定する場合は、（ドライバーの労働時間の兼ね合いもあり）、立ち寄り時の時間短縮が求められる。 - 速達性を重視した路線バスとしての使い方（例：高速バスで移動→駅でリニア乗換）があり、一方で、観光地に向かう観光バスの使い方もあり、使い方の面で明確なすみ分けが難しい。
【北側】 路線バス ・シャトル バス	（定義）乗合許可による路線バスで、地域公共交通を担う。 - 公共交通の乗換拠点となる可能性もあり、乗場は集約が望ましい。 富士北麓方面への路線バスはこちらに部類されているが、利用目的に応じては南側交通広場発着の方が利便性が高い可能性もある。

2. 交通施設の南北分担・連携案

(2) 今後の検討課題（その2）

- 下表中の4つのサービスは、特に社会潮流の変化を見極める中で、適時適切な配置案を検討する。



項目	交通施設配置の基本な考え方と今後の課題
タクシー	- タクシー乗車場は集約することが最も利便性が高いため、北側に配置する方向で設計を進めていく。 - 一方で、予約アプリを使ったタクシー配車が浸透し、今後MaaSが普及することを見据え、予約車専用の乗車場を分ける必要があると考え、南側にその機能を配置する。 - しかし、今後タクシー予約がより一般化した場合は、この区分に拠らない機能配置を再検討する。 - なお、南側のまちの利用者に向けたタクシー乗り場は、別途土地利用計画とともに検討を行う。
レンタカー ※新規	- 駅南側エリアのまちづくりを考える上で、新幹線新駅前にあるようなレンタカー営業所が点在する土地利用は望ましくないと考える。 ➔レンタカーの受付及び乗降場を南側に集約し、各レンタカー会社は南側交通広場に配車させるような運用を求めていく。
次世代モビリティ ※新規	- 次世代モビリティは、ラストワンマイルを埋める短距離移動のものや自動運転対応した中距離移動のものなど多岐に渡り、また対象とするユーザーも異なるため、社会実装時期や導入目的を見極める中で、今後、北側交通広場への一部機能の配置も検討する。 ➔2024年度時点では南側に乗降スペースを確保する。
空飛ぶクルマ	山梨県による調査結果を踏まえ、今後必要に応じて検討

3. 南側交通広場の検討

(1) 車両・歩行者動線の基本的な考え方（案）

- 車両動線は、**大津2号線をメイン道路としつつ、駅利用者（交通広場利用者）とスマートIC利用者双方の動線が輻輳しないよう配慮する。**今後交通処理の方法とともに検討を進める。
- 歩行者動線は、**主要の車両動線と可能な限り平面交差を避けるよう検討を進める。**

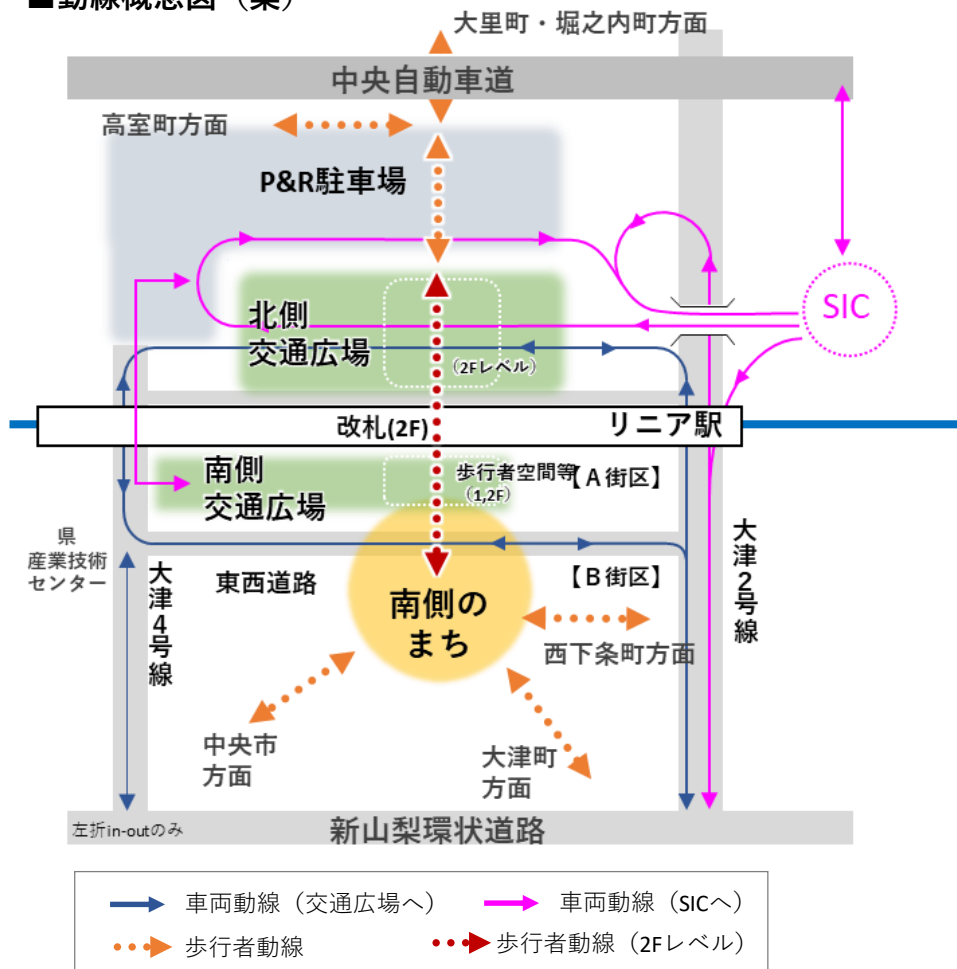
1) 車両動線

- 新山梨環状道路からの南北交通広場への車両動線は、**大津2号線をメインアクセス道路**とするが、大津4号線をサブ動線とし、南北を接続させることで周回ルートを整備し、リダンタンシー（冗長性）の確保を図る。今後、P&R駐車場との接続、南側のまちの発生集中交通量を踏まえた交通量の検証、警察協議など設計の熟度を高める中で、交通規制の在り方を検討する。
- SICへの車両動線は、大津2号線をメインとするが、南側交通広場との接続は北側交通広場経由を基本とする。**
- それに伴い、南側交通広場はSICへアクセス性も重視することから、**駅前街区西側に配置する。**

2) 歩行者動線

- 南北交通広場周辺の歩行者動線は、車両動線との平面交差を極力減らすため、**2Fレベルを主要動線と設定する。**
- B街区内の動線レベルやルートは、今後民間事業者との検討により決定する。

■動線概念図（案）



3. 南側交通広場の検討

(参考) 南北交通広場で必要なバース数 (駅利用者数15,700人/日を想定し、県が算定)

- 県算定のバース数を基に、交通施設の南北分担案を踏まえ再配分 (ただし、今後も適宜見直しを行う)

これまでの検討経緯【第2回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■ 需要予測・施設規模について (エリアごとの施設規模)

- リニア駅前エリアの利用者数から求まる交通施設数を、「リニア駅前エリア北側」と「リニア駅前エリア南側」に分け、以下のとおり提示した。

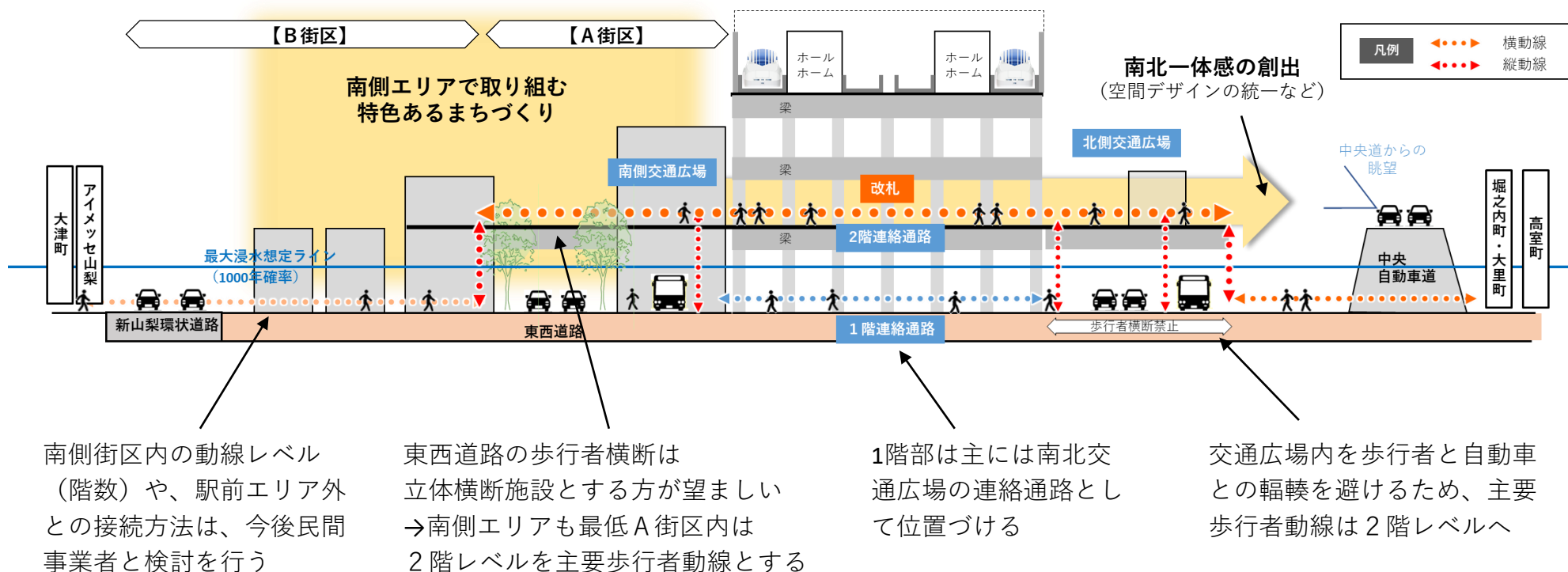
2024.10時点案

分類	施設		バース数 (台)			参考値	バース数 (台)		
			北側	南側	合計		北側	南側	合計
公共交通	シャトルバス (1)	乗車場	1	-	1	→	1	—	1
		降車場	1	-	1		1	—	1
	シャトルバス (2)	乗車場	1	-	1		1	—	1
		降車場	1	-	1		1	—	1
	高速バス	乗車場	4	-	4		4	—	4
		降車場	1	-	1		1	—	1
	路線バス	乗車場	5	-	5		5	—	5
		降車場	1	-	1		1	—	1
	バス待機場		8	-	8		8	—	8
	タクシー	乗車場	2	2	4		2	2 (予約型)	4
降車場		1	1	2	2	- (北側集約)	2		
待機場		9	13	22	22	- (北側集約)	22		
一般交通	自家用車 (送迎)	短時間駐車場	17	25	42	※1	17	25 (まち兼用)	42
		降車場	1	2	3	3	- (北側集約)	3	
	パーク＆ライド駐車場		620	-	620	620	-	620	
	二輪車	駐車場	60	60	120	60	60	120	
	観光バス 等	乗降場	2	2	4	0	4	4	
	自家用車 (障がい者)	乗降場	2	2	4	2	2 (まち兼用)	4	
					配車型レンタカー		適宜		
					次世代モビリティ		適宜		

3. 南側交通広場の検討

(参考) 南北を接続する立体動線イメージ (案)

- 南北を接続する主要歩行者動線について、最大浸水想定ライン（1000年確率）より高い2Fレベルで確保する。
- また、1Fレベルの南北接続動線は、交通広場をつなぐ連絡通路として位置づける。
- B街区の動線レベルや駅前エリア外との接続方法は、今後、民間事業者との土地利用の検討とセットで対応する。

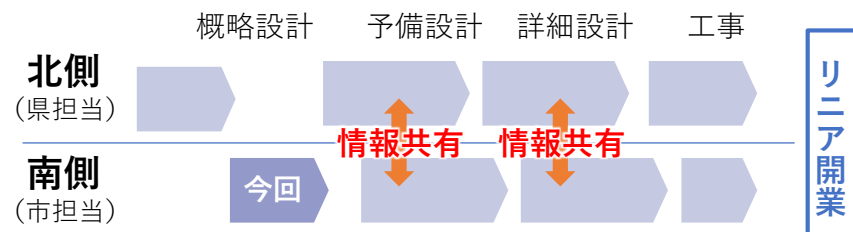


4. 今後の検討課題

- ・ 県市連携により、南北一体の交通結節点の実現に向けて、設計熟度にあわせて適時適切な検討を実施する。
- ・ 南北交通広場は、山梨の新たな“ゲート”としての役割を果たす必要があることから、相応しい空間デザインとするため、特に山梨らしさを象徴する眺望景観への配慮について、今後検討を深める。

1) 設計熟度にあわせた県市連携の検討の深化

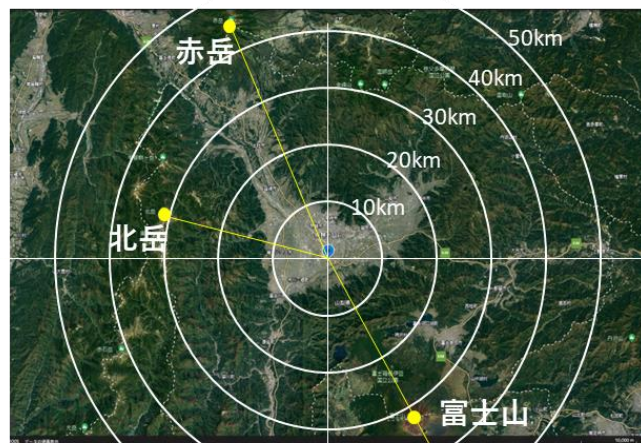
- ・ モビリティの過渡期にある中で、南北交通広場双方において、**適時適切に必要な交通空間を検討する。**
- ・ リニア開業時期の交通需要や利便性の高いサービスを見定める中で、**南北の施設配置やバス数のさらなる最適化も適時実施する。**



2) 山梨の新たな“ゲート”に相応しい空間デザイン（眺望景観への配慮）

- ・ 駅舎や交通広場や道路、南側のまちが調和した空間形成を図るために、**関連事業者との調整を実施する。**
- ・ 交通広場においては、「山梨らしさ」の象徴となる**周辺の山々に対する眺望景観に配慮した施設配置を検討する。**北側交通広場は、南アルプスや八ヶ岳方面、南側交通広場は富士山方面への配慮を検討する。

■主要眺望対象の設定イメージ例



■見え方（軸線及び仰角）の検討イメージ例

