

リニア山梨県駅前エリアの 基盤整備方針



1. はじめに	… 1
2. 基盤整備の前提条件	… 4
3. 基盤整備方針（分野別）	… 7
3-1 道路の整備方針	
3-2 広場の整備方針	
3-3 街区の整備方針	
3-4 雨水排水の整備方針	
3-5 高質空間の形成方針	
4. 基盤整備方針（まとめ）	…31

甲府市

1章 はじめに

- (1) 目的・ねらい
- (2) これまでの検討経緯

1 (1) 目的・ねらい

- 本方針は、まちづくり基本方針の具現化に向け、**主に公共が担う都市基盤施設の整備の考え方**（概ねの規模・配置の考え方や事業主体、事業スケジュール等）を示すものです。
- まちづくりの目標等の実現に向けて、本市が考える都市基盤施設が果たすべき役割について整理し、今後各事業者と実現に向けた調整を行います。**
- 本方針の対象は、リニア駅前エリア（A=約24.5ha）の都市基盤施設（駅舎、スマートIC、道路、交通広場、駐車場等）とします（以降、当エリアと称します）。

※都市基盤施設は将来都市計画を位置づける施設（都市計画施設）とは同義ではない

1) まちづくり目標実現に向けた都市基盤分野の取組

- 都市基盤施設は、交通処理や雨水処理を担う重要なインフラであるが、当エリアは基本方針で定めるような特色あるまちづくりを目指しているため、都市基盤施設においてもその目標実現に向けた対応が求められている。
- 本市の担当事業だけでなく、当エリア内の複数事業が連携して初めて実現できることから、基本方針と同様、当エリアの都市基盤施設を対象とする。

2) 官民連携まちづくりに向けた開発与条件

- 駅南側エリアでは、官民連携のまちづくりを本格的に進めるべく、今後、本格的に民間事業者と協働で基本計画を策定する予定である。
- 地形的制約や都市基盤施設の要求性能などの現時点の開発与条件を整理し、行政として最低限行う整備内容を示すことで、今後の官民連携のまちづくりの円滑な推進を目指す。
- なお、開発与条件の検討は今後も行い、検討パートナーの募集にあわせて公表を目指す。

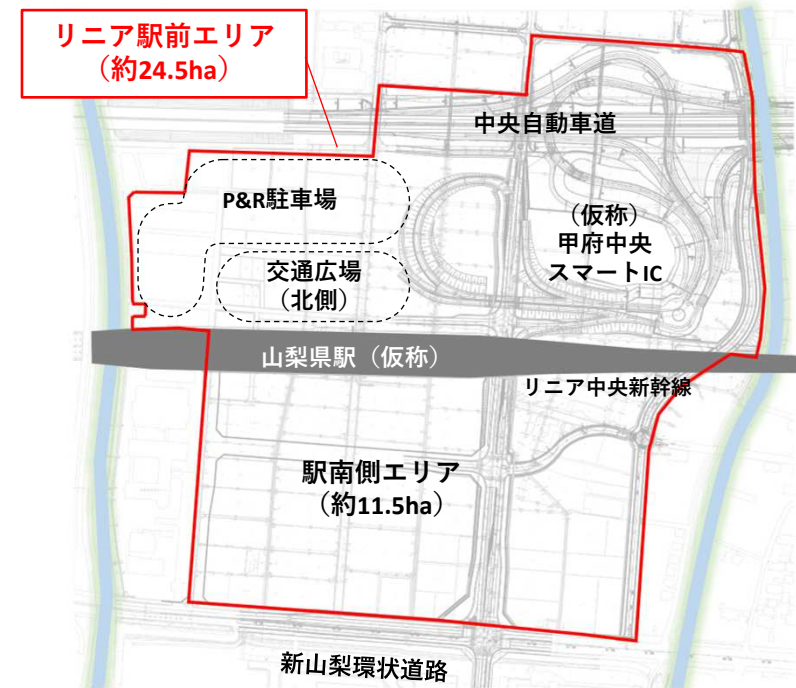


図 基盤整備方針の対象範囲

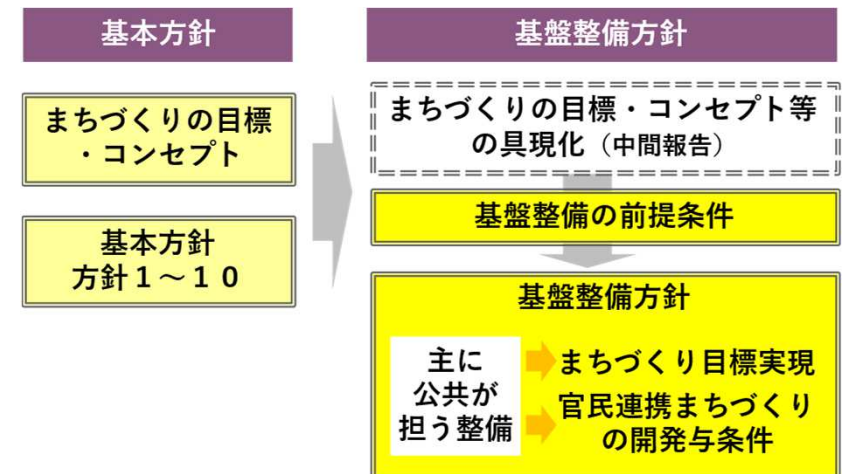
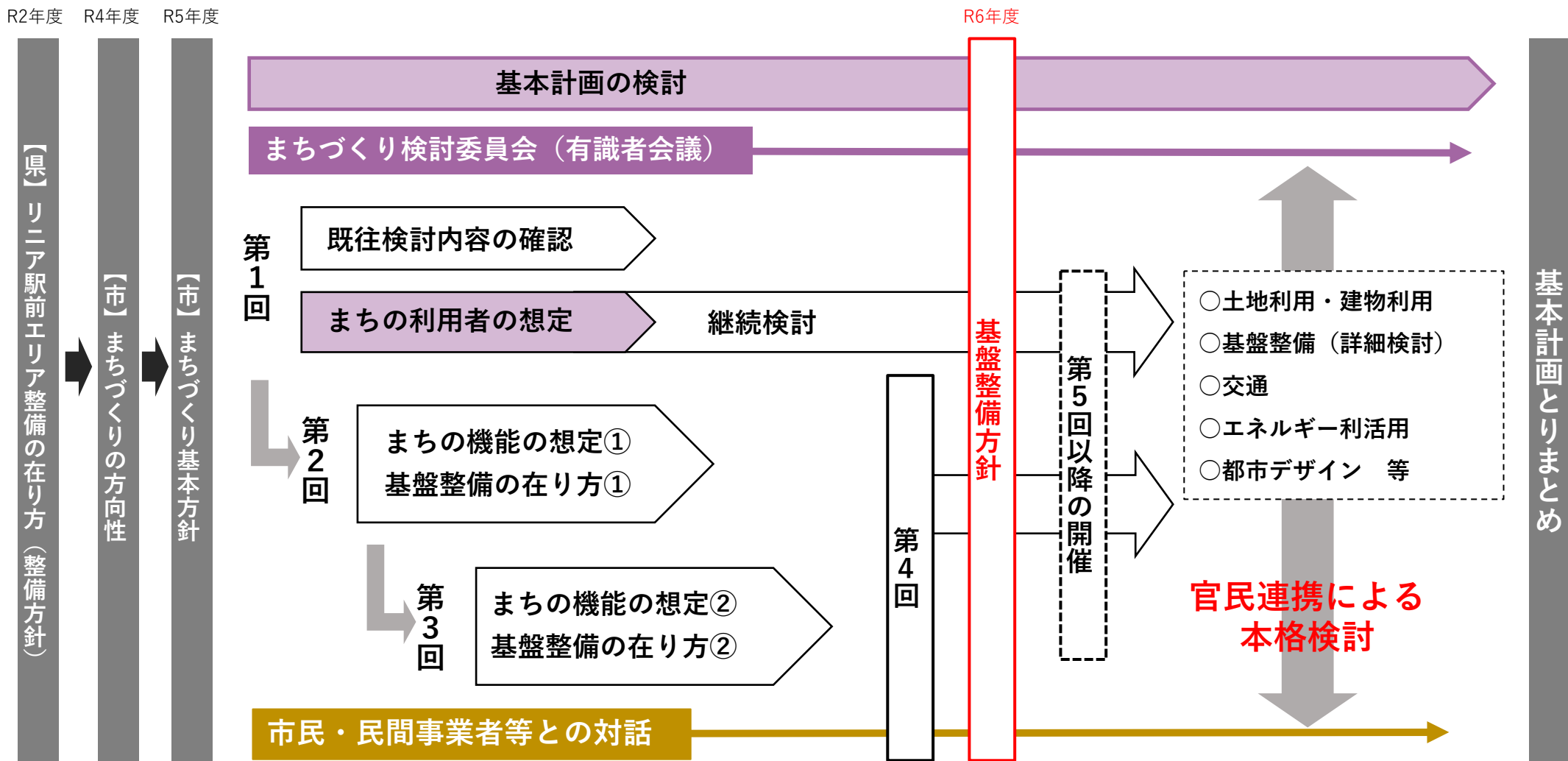


図 基本方針と基盤整備方針の関係

1 (2) これまでの検討経緯

- 当エリアのまちづくりは、令和2年度に山梨県が交通結節機能に関する整備方針を先行的に示した後、本市がまちづくりの方向性や基本方針を示し、その具体化に向けて**有識者会議（（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）**を中心に検討を進めています。
- 本会議では、基本計画の策定に向けて多様な分野の議論を行っていますが、検討が進んでいる駅北側の都市基盤施設との調整や駅南側の本市担当の事業範囲を決定するために、**都市基盤分野を先行的に検討**してきました。



2章 基盤整備の前提条件

(1)立地特性からの条件

広域交流拠点の実現に寄与する都市基盤整備

(2)社会潮流からの条件

不確実性や社会変化に対応する都市基盤整備

- 上位計画で位置づけられた広域交流拠点の実現に向けて、**ゲートウェイ**（山梨の玄関口）、**イノベーション**（知的創造の場）、**シンボル**（新たな暮らしの象徴）というキーワードのもと、**まちづくりの基本理念の考え方**を整理しました。
- 基本理念の実現に向けて、都市基盤分野においては快適性や象徴性を高める「**高質空間の形成**」が肝要と考えます。

■ 立地特性等を踏まえた広域交流拠点の実現化

県市の都市計画マスタープランでの位置づけ：広域交流拠点

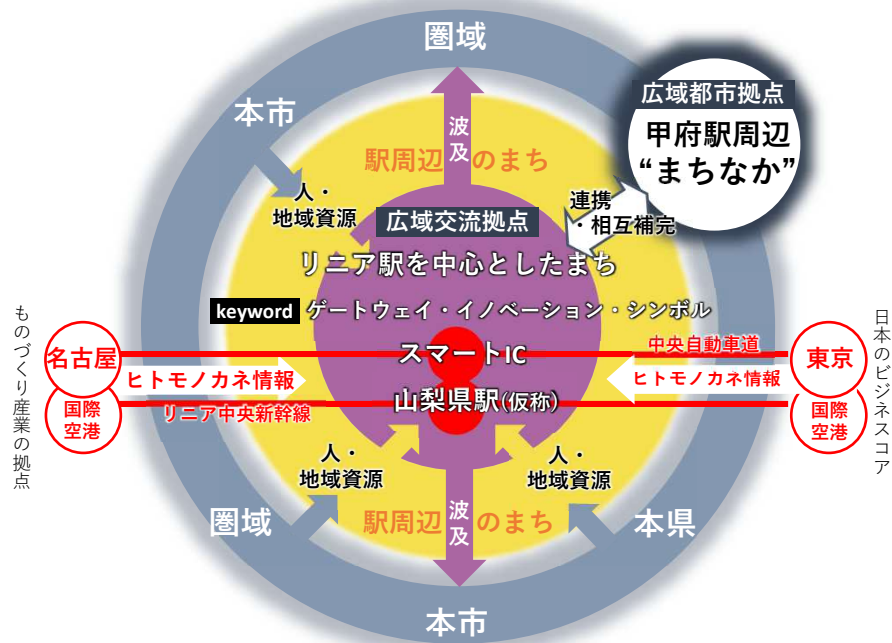


図 広域交流拠点のダイアグラム

ゲートウェイ 交通結節点の価値を高め、目的地にもなる玄関口

- リニアとスマートICが整備され、新山梨環状道路と接続する立地特性であり、国際空港との時間距離も縮まることで、県内外・国内外の「**ヒトカネモノ情報**」が集まりやすく、**地域に触れる・知れる可能性のある場所**
- オンライン（バーチャル）時代でも、リアルに人々が交流でき得る場所
- 当エリアへのアクセス性を高めるとともに、県内の人々が訪れ、県外の人々が立ち寄りたと思わせるような**目的地としての魅力づくり**を行う

イノベーション 地域資源等を活用した「触媒的な働き」の展開

- 県外から得られたヒトモノカネ情報と、県内の人や地域資源を掛け合わせられる可能性のある場所
- ゼロベースで開発でき、新たな考えや新技術などを取り入れやすい場所
- 甲府や山梨をアップデートさせるような産業や生活分野等での**知的創造（イノベーション）**を促し、それらを**圏域に展開**させる【触媒的な働き】

シンボル 幸福度の高い“新たな甲府・山梨の暮らし”の実装

- 働き方や暮らし方が多様化し、ビジネスと生活、観光と生活などの境目が曖昧となる人々の新たな行動パターンが先行的に展開される場所
- 甲府の地域特性を活かし、幸福度を高めることに取り組みやすい場所
- 新たな甲府・山梨の暮らしを象徴するような**都市的土地利用**を実現する

まちづくりの基本理念（考え方）

新たな甲府・山梨の玄関口として、イノベーションを通じて圏域全体の価値を向上させる、リニア新時代を象徴するまち

都市基盤分野で大切にすべきこと

- 広域交流拠点へのアクセス性を高めること
- 人々の交流を促すために**快適性や象徴性を高める高質空間を形成**すること

- VUCA※と呼ばれる不確実な時代の都市基盤整備は、官民連携手法の導入検討が一般的になること、実際の公共施設整備までに時間を要すること、供用開始後の運営管理や更新も視野に入れる中で、設計等を進めていく必要があります。

基本方針での整理

- ”複雑で不確実な時代”などの社会変容や、SDGsの実現などに柔軟に対応するまち

都市基盤分野で大切にすべきこと

1) 仕様規定から性能規定へ

- 特に駅南側エリアの公共施設や官民連携ゾーンは、民間事業者の創意工夫により、事業性や利便性を高めることを目指している。
- 現在、官民連携事業でPPP/PFI制度を活用する際には、仕様発注ではなく性能発注の考え方が求められており、本方針においても将来的な性能発注に向けて、公共施設の位置や規模といった仕様を規定しすぎるのではなく、求められる役割や機能という性能面の記載にも配慮している。

2) 変化を許容する柔軟な設計・整備

- 本方針では、求められる性能を発現するために現時点で考えられる「公共施設の概ねの位置・規模」を示す。
- 今後、施設の運営管理や利便性の観点から利用予定者や民間事業者等とさらなる対話を行う中で、より良い施設整備が実現できるよう、柔軟な視点で設計を深度化する。

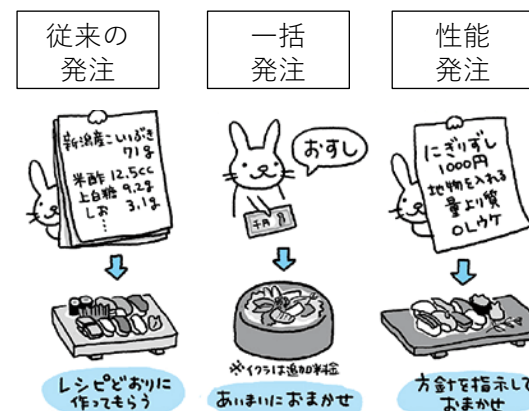
3) 段階的开发やハーフビルド開発等の検討

- 設計段階だけでなく実際の開発フェーズにおいても、人口減少社会における開発需要の見通しや、供用後の再整備の柔軟性を考慮し、街区ごとの段階的開発や施設のハーフビルド、再整備時の施設の拡張・縮小を考慮したまちづくりや施設整備に十分留意する。

※VUCA：Volatility(変動性)、Uncertainty(不確実性)、Complexity(複雑性)、Ambiguity(曖昧性)という単語の頭文字を取った単語で、社会やビジネスにとって未来の予測が難しくなる状況

MEMO 仕様発注から性能発注へ

- 官民連携事業として特にPFI制度を活用する場合は、市場をよく理解しない行政やそのコンサルが主導して決めた仕様設計に、民間事業者が対応せざるを得ないケースがある。
- 民間事業者が適切な市場適応を行うためには、仕様発注ではなく、性能発注（要求する性能（アウトライン）のみ公共で決定）が重要。
- コストを下げるという点では一括発注も効果的であるが、性能発注は民間の創意工夫を活用できることが強み。



図・発注方法の違い（出典：日経BP）

3章 基盤整備方針(分野別)

3-1. 道路の整備方針

(1) 基本的な考え方

- ・ 駅に発着する交通モード
- ・ 駅からのアクセスルートと到達圏
- ・ 駅前エリア内の動線の考え方

(2) 道路の整備方針

- ・ 南側アクセス道路
- ・ まとめ

(1) 基本的な考え方 | 駅に発着する交通モードについて

- 当エリアの交通結節機能について、次世代モビリティへの移行も視野にいれながら、「4つのモビリティ」に区分して検討を進めます。特に道路や広場の検討においては歩行者系、自転車系、自動車系モビリティに着目します。

■駅に発着する可能性のある交通モード



(1) 基本的な考え方 | 駅からのアクセスルートと到達圏

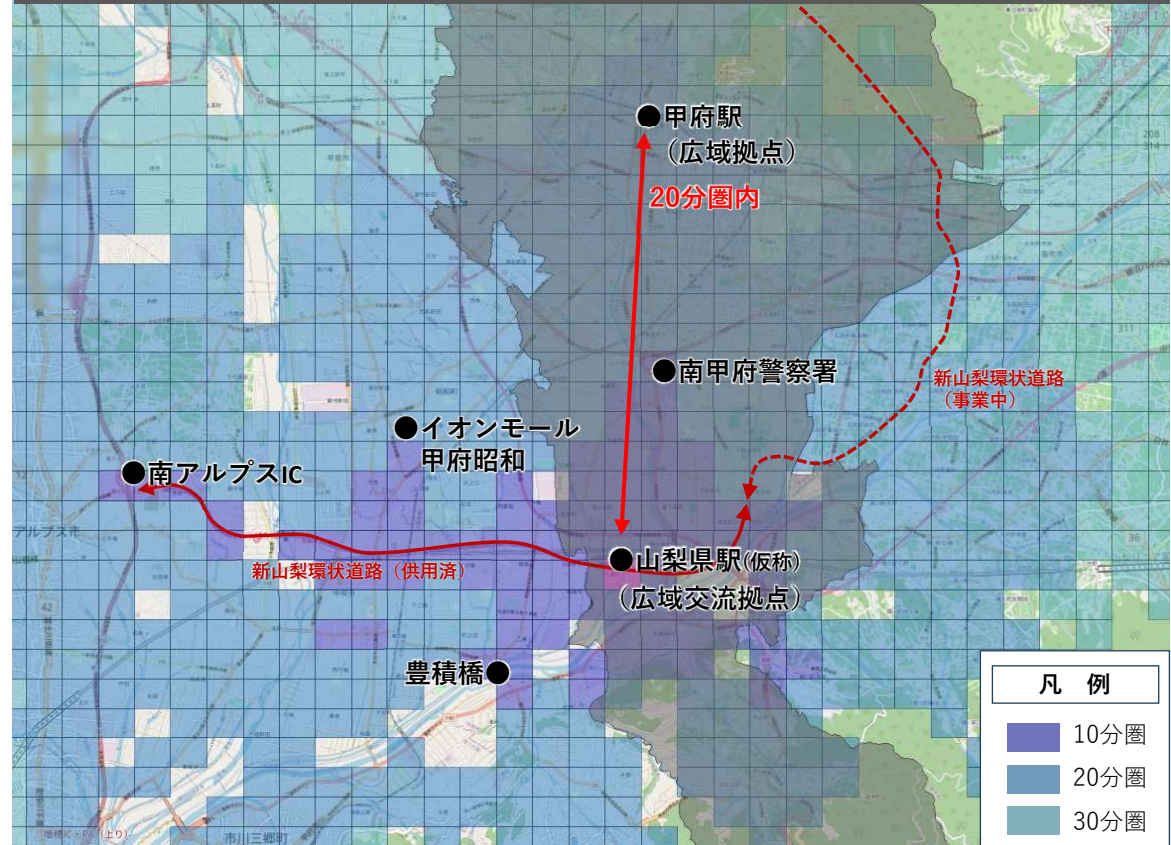
- 自転車系モビリティは、10分圏内には工業団地や新興住宅地も含まれる（特に駅北側）ため、これらのモビリティの利用が広がる素地があると考えられます。
- 自動車系モビリティは、新山梨環状道路沿いに10分圏のエリアが展開し、今後の道路延伸でそのエリアが拡張します。一方、甲府駅周辺（広域拠点）とのアクセスが現道利用で20分程度を要するため、県市の都市計画マスタープランで定めた将来の都市構造の実現のためにも、両拠点間のアクセス性向上を促す必要があります。
- 駅周辺の市街化状況や道路ネットワークを踏まえると、当エリアへのアクセスルートは、歩行者系・自転車系モビリティのメインゲートは駅北側、自動車系モビリティは駅南側となると考えられます。

徒歩系・自転車系モビリティによる移動10分圏



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を複製したものである（承認番号 令元情複、第643号）

自動車系モビリティによる移動10分圏（一般道利用）



(出典：RESAS 近距離時間移動分析マップ) ※メッシュ空白地はデータなし

3-1 (1) 基本的な考え方 | 駅前エリア内の動線の考え方

- 歩行者系・自転車系モビリティと自動車系モビリティのメインゲートと主な目的地はそれぞれ駅の反対側となることから、相互をスムーズに行き来できるようなわかりやすい動線整備を目指します。
- 自動車系モビリティの動線については、新山梨環状道路と当エリアの各施設を円滑かつ冗長性を持って接続するように駅南側のアクセス道路を計画します。

1) 歩行者系モビリティの動線

- 南北エリアにおいて、駅等へアクセスする明快な動線を整備する。
- 駅近傍は、自動車系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。
- 地上レベルの動線は自動車系モビリティとの輻輳に十分留意する。

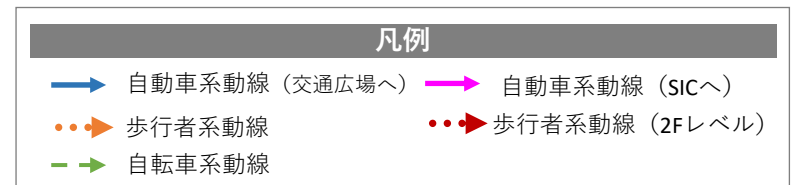
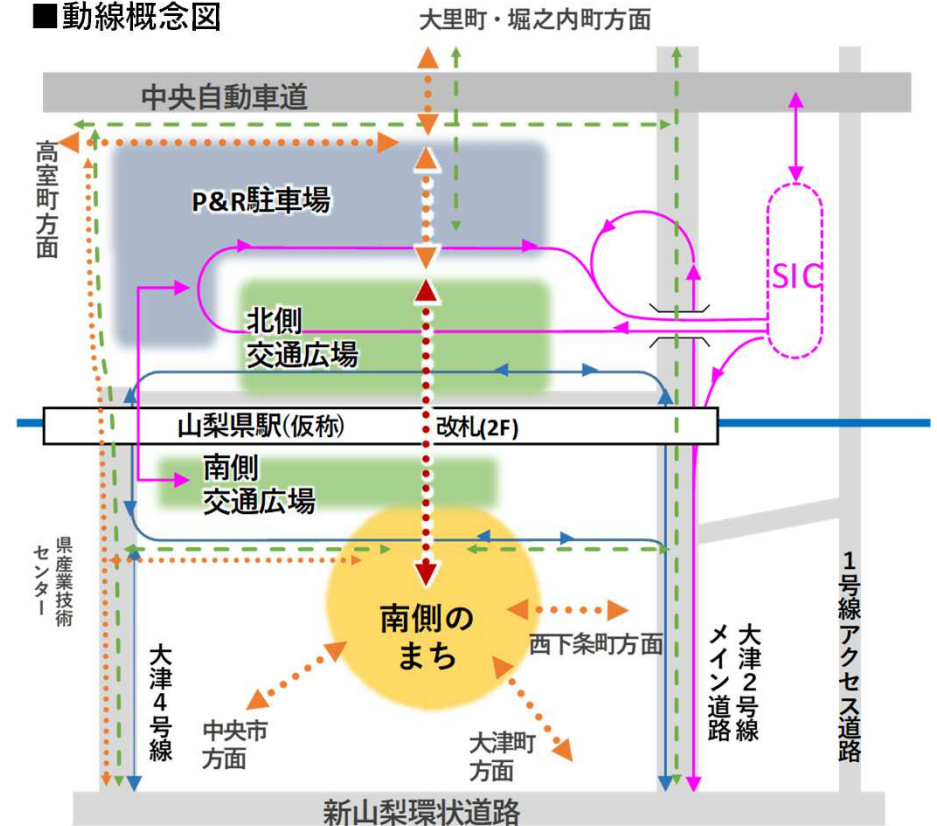
2) 自転車系モビリティの動線

- 自動車系・歩行者系モビリティの空間とシェアする場所が多いため、それぞれが安全で円滑な交通となるための幅員構成を検討する。
- 駅横断部は地上レベルの道路空間での走行を基本とする。

3) 自動車系モビリティの動線

- 平面形状である新山梨環状道路の円滑な交通流の観点から、交差点の新設を可能な限り避ける（既存の3か所にとどめる）。
- 新山梨環状道路からの広域交通処理（南北交通広場やP&R駐車場、スマートICへの車両動線）は、大津2号線をメイン道路とする。
- 南北交通広場を周回しながら交通処理が可能となるよう、大津4号線とメイン道路を接続する道路（東西道路）を整備する。
- 今後、南側のまちな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、交通規制のあり方を検討する。
- 浸水対策等も踏まえスマートICと北側交通広場（2F）を直結させる。南側交通広場との接続も北側交通広場経由を基本とする。
- 周辺市街地と山梨県駅(仮称)を接続する生活道路への通過交通の過度な流入を防ぐための対策について、今後調査研究を行う。

■ 動線概念図



※上記の動線確保においては、その位置づけは道路法道路に限定するものではない

(2) 道路の整備方針 | 南側アクセス道路

- 南側アクセス道路は、新設する東西道路と改良する大津4号線で構成し、メイン道路と一体的に交通を処理します。

■南側アクセス道路の主要な役割＝自転車・自動車系モビリティの交通処理

1 交通広場等へのアクセス路

- 山梨県駅(仮称)から県内各地へ円滑な移動を実現するために、メイン道路と一体となって、駅からの入退出ルートを形成する。

2 南側のまちのメインルート

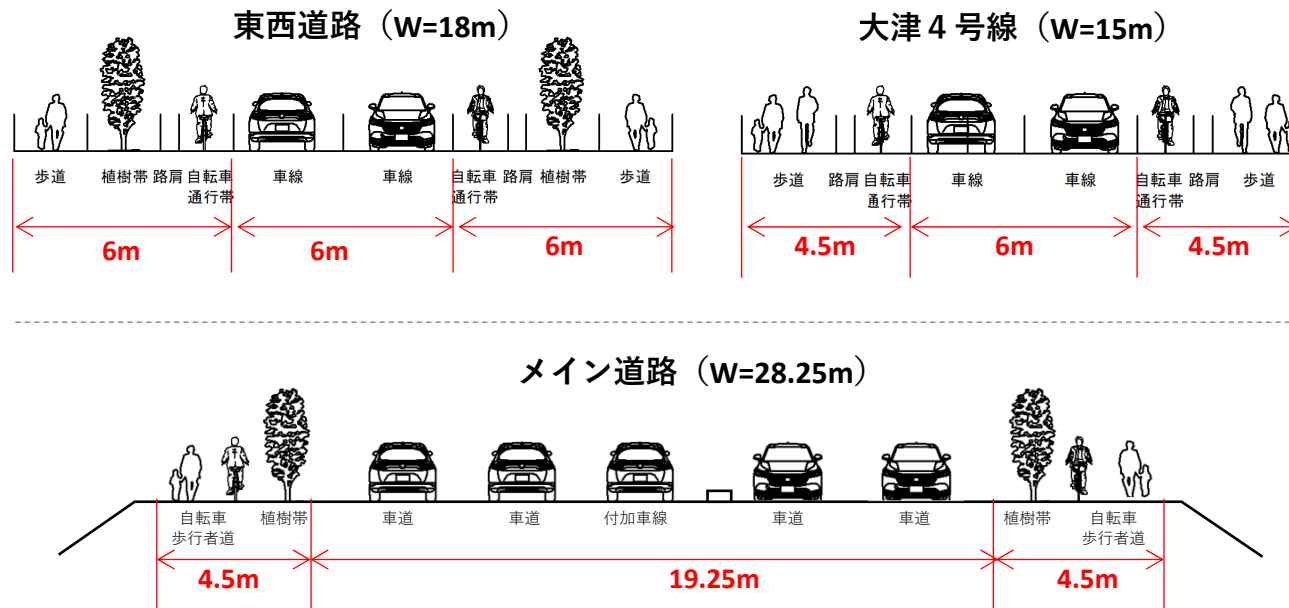
- 官民連携ゾーン内の建物の接道やアクセスを担う主要動線とする。
- 今後、具体の土地利用を検討する中で、さらなる街区道路の検討も許容する。

3 リダンダンシー（冗長性）の確保

- メイン道路が事故などで通行止めになった場合でも、交通広場などへのアクセスが確保されるように、大津4号線の改良整備を行う。

■概ねの規模・配置の考え方

1) 幅員構成



- 道路構造令に基づいた標準幅員を基本とする。
- フェーズフリーを考慮した、余裕で可変性のある道路空間の実現に向けては、モビリティのあり方なども考慮する中で、今後車道以外の幅員構成の詳細検討を進める。
- 特に東西道路の植樹帯のあり方は、沿道の造成計画や土地利用を考慮し決定する。

- 山梨県駅(仮称)やスマートICへの利用車両を処理する主動線となることから、将来交通量の検討結果を踏まえ、片側2車線の幅員構成を基本とする。

3-1 (2) 道路の整備方針 | まとめ

- ・ 駅周辺市街地からの歩行者系・自転車系モビリティの利用・行動形態に十分配慮した動線等を確保します。
- ・ 広域交通ネットワークを形成する道路と地域交通ネットワークの道路に役割分担します。当エリア利用者の地域交通の道路への過度な流入を防ぐ対策（通過交通対策）について、今後調査研究を行います。

■概ねの規模・配置の考え方

2) 線形

- ・ 大津4号線については、既存の道路敷を活用しつつ、エリア外からの雨水排水路を兼ねる予定があるため、直線形状とする。
- ・ 北側交通広場との接続を担い、接続は大津4号線現道付近で決定する（図中A）。
- ・ 東西道路については、官民連携ゾーン内の建築計画の自由度を高めるべく整形な街区が望ましいため、メイン道路と大津西下条線との交差点（図中B）を考慮し、そこから直線形状とすることが優位と考える。
- ・ 市道大津西下条線については、沿線の土地利用や周辺市街地への交通流の影響を考慮する中で、線形や交通規制を今後決定する。



凡例	
	広域交通ネットワークを形成する道路
	地域交通ネットワークを形成する道路
	交通広場等
	当エリア内の主要ルートイメージ (実線：地上レベル/点線：2Fレベル)
	歩行者回遊ネットワーク

3章 基盤整備方針(分野別)

3-2. 広場の整備方針

(1) 基本的な考え方

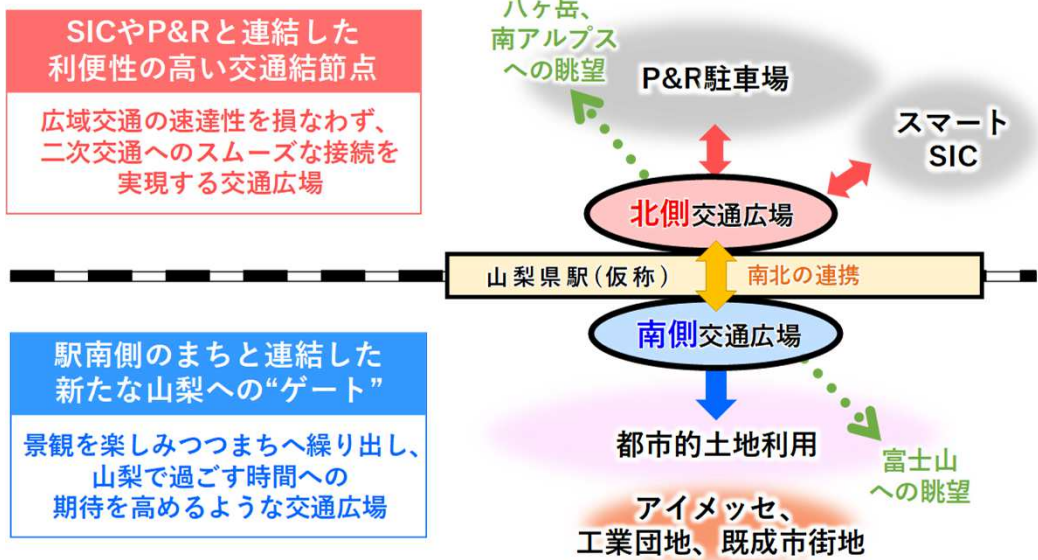
- ・交通広場の「交通結節機能」
- ・交通広場の「都市の広場機能」

(2) 広場の整備方針

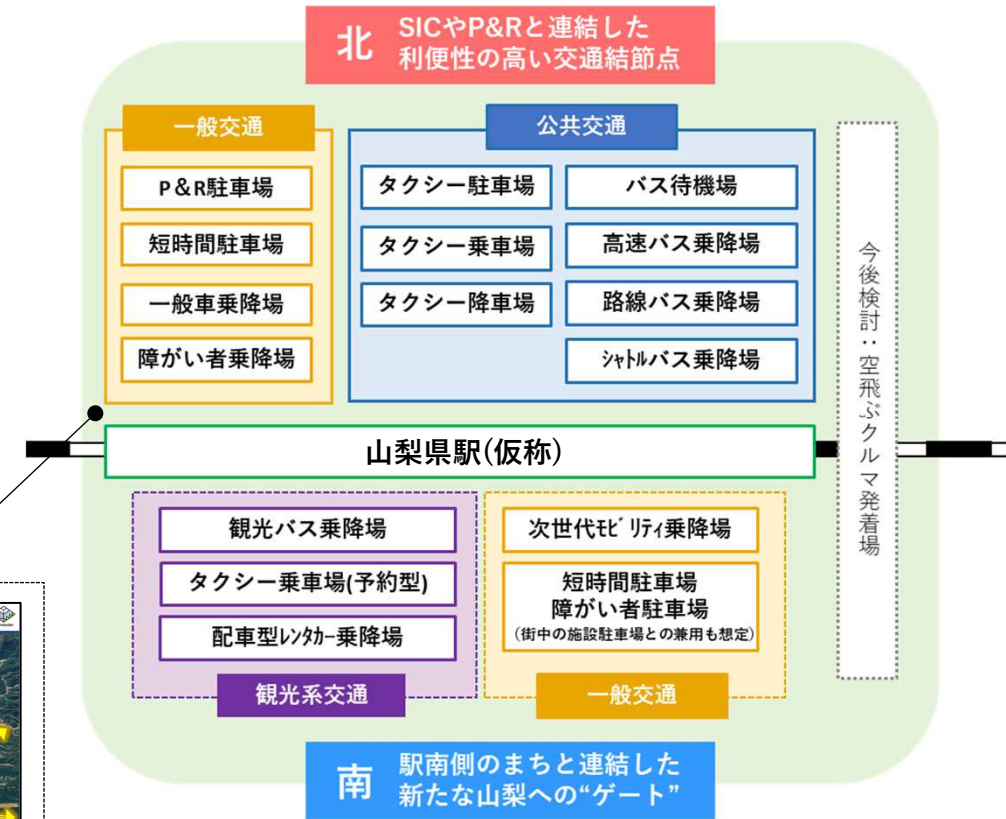
(1) 基本的な考え方 | 交通広場の「交通結節機能」

- 交通広場には駅と県内各地とをスムーズに結節する「交通結節機能」だけでなく、「都市の広場機能」も求められます。
- 交通結節機能は、山梨県の過年度の検討結果を踏襲しつつ駅南北の特性を活かし、交通施設を再配置しました。今後、リニア新時代の交通需要や次世代モビリティの導入（例：富士トラム構想）等も見据えつつ、**利便性向上の観点等から適宜最適化**を図ります。

■南北交通広場のコンセプト



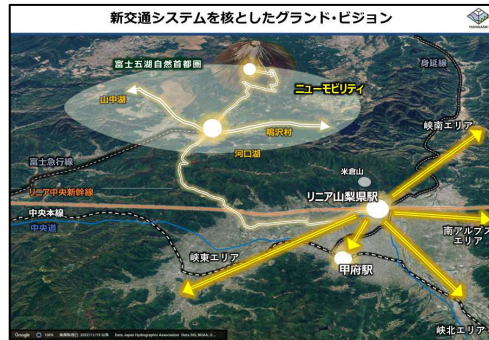
■交通施設の再配置の考え方



富士トラム構想 (R6.12 山梨県発表)



- 「新交通システムを核としたグランドビジョン」として圏域内等への二次交通としての機能を果たすとされている。
- 山梨県が実現可能性について調査中



富士トラム (出典：山梨県)

※令和6年度末時点の考え方であり、今後柔軟に見直します

3-2 (1) 基本的な考え方 | 交通広場の「都市の広場機能※」

南北交通広場と駅舎が一体となったまちの顔づくりとしての景観機能のあり方や、駅南北双方の防災、サービス・交流機能の連携・調整のあり方など、今後、交通広場の設計とあわせて詳細な検討を行います。

※都市の広場機能：市街地拠点機能、サービス・交流機能、景観機能、防災機能

■防災機能の検討状況

■サービス・交流機能の検討状況

3. 整備の在り方 ~防災機能の在り方②~

浸水対策としては、北側の一部を立体構造とし、メイン通りを立体交差させ、スマートICと直結させることで、浸水時でも中央自動車道との行き来が可能となり、交通結節機能を確保します。

浸水の状況 (H15 博多駅)



出典：福岡市総合ハザードマップ (福岡市Webまっぷ)

立体化の実例 (左：岡山駅西口 右：盛岡駅北口)



出典：左 国土交通省中国地方整備局HP (一部加筆) 右 第12回東北発コンパクシティ推進研究会 配布資料 (一部加筆)

リニア中央新幹線は地下トンネルや防音防災フードなどにより降雪や降灰に対する被害が少ないと考えられています。そのため、リニア駅前エリアでもP&R駐車場を雪や火山灰の一時仮置き場として活用するなど、必要な施設や運用方法などを検討していきます。

リニア中央新幹線の防音防災フード



出典：JR東海HP

排雪場所の事例



出典：滝川市HP

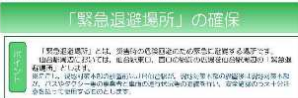
火山灰処分の考え方



出典：「大規模噴火時の広域降灰対策について、令和2年 別添資料4」 (一部加筆)

災害への対策のほかに、リニア駅前エリアの利用者や地域住民への対応が求められます。交通結節点の特徴を活かした対策として、帰宅困難者などに対し待合空間等を一時的な受入空間として活用することや、周辺地域の緊急避難所としての利活用を検討していきます。

【災害時の一時的な受入空間の事例】



出典：「仙台駅周辺帰宅困難者対応指針 仙台駅周辺帰宅困難者対策連絡協議会」

【受入空間に必要な設備の事例】

<非常用発電機>



<貯水タンク>



出典：「道の駅」第3ステージ推進委員会 第1回委員会資料 17

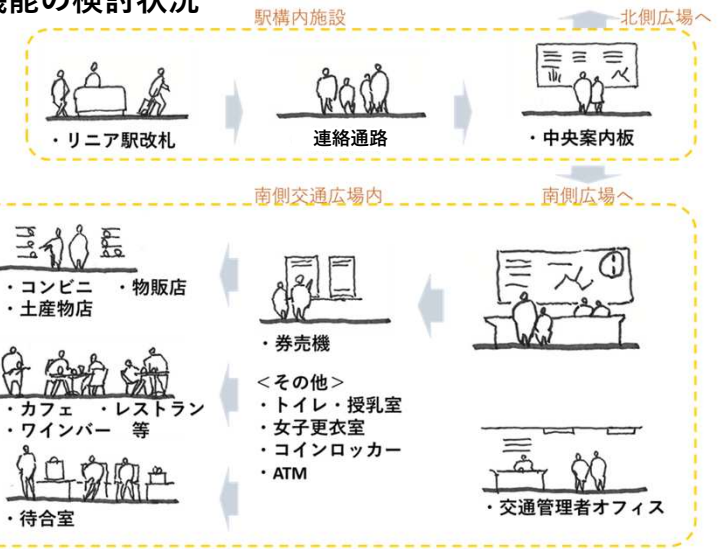


図 駅南側交通広場へのサービス・交流機能の整備イメージ

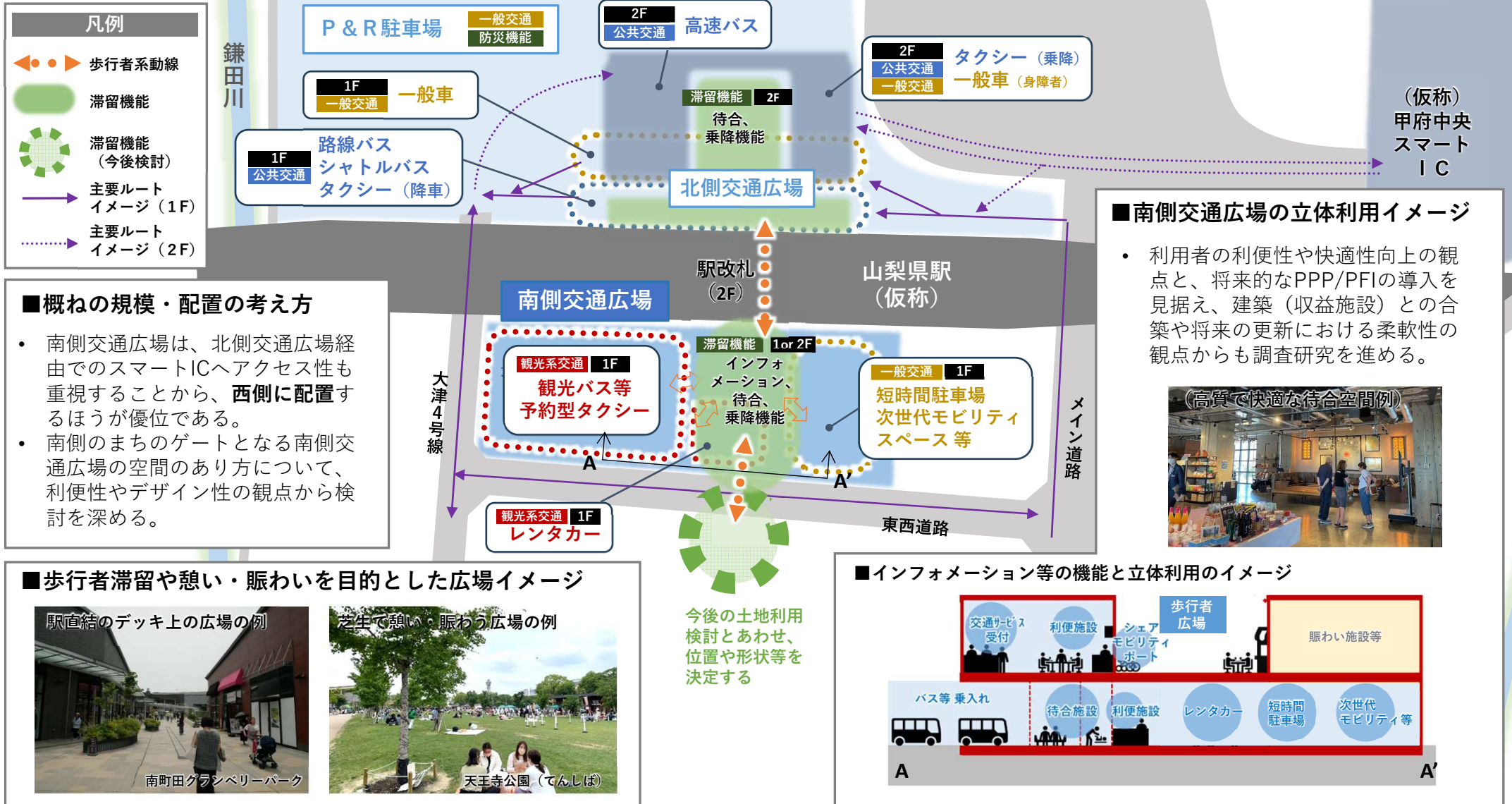
<p><待合所> (例：羽田エアポートガーデン バスターミナル)</p> <p>(画像出典：バスとリッパHP)</p>	<p><カフェ・ワークスペース> (例：福岡空港)</p> <p>(画像出典：CCC九州カンパニーHP)</p>	<p><インフォメーション窓口> (例：東京八重洲)</p>	<p><集約されたレンタカー窓口> (例：成田空港)</p>
<p><多目的レストルーム> (例：羽田空港)</p> <p>(画像出典：羽田空港HP)</p>	<p><物販(お土産・軽食)> (例：羽田エアポートガーデン バスターミナル)</p> <p>(画像出典：バスとリッパHP)</p>	<p><デジタルサイネージ・多言語AIコンシェルジュ> (例：東京八重洲) (例：羽田エアポートガーデン)</p> <p>(画像出典：Wii Smart HP) (画像出典：AIさくらさんHP)</p>	

図 サービス機能の事例

(出典) リニア駅前エリア整備の在り方 (整備方針) 【R3.3 山梨県】

(2) 広場の整備方針

- 南側交通広場は図に示す範囲としますが、線形やレイアウトは今後の検討によりを変更する可能性があります。
- 歩行者滞留や憩い・賑わいを目的とした広場機能は、今後、民間事業者等との土地利用検討とあわせて、位置や形状、整備主体・管理主体等を検討します。



3章 基盤整備方針(分野別)

3-3. 街区の整備方針

(1) 基本的な考え方

- ・利用者属性の整理
- ・日本中央回廊におけるリニア中間駅の求められる役割
- ・産業・生活・観光が融合した”複合用途”のまち

(2) 街区の整備方針

- ・官民連携ゾーン
- ・都市的土地利用時の造成及び建築ルール

(1) 基本的な考え方 | 利用者属性の整理

- 駅南側エリアの土地利用等の検討にあたり、その利用者については、現在の需要（区分1）だけでなく、社会潮流から新たに発生が見込まれる利用者（区分2）や訪れてほしい利用者（区分3）という視点で整理を進めています。
- 広域交流拠点という立地特性上、**関係人口への対応がテーマ**になりつつも、**基礎となる需要は甲府や山梨で日常生活を送る方々**であることを十分意識し、まちづくりを検討します。
- 都市基盤分野では、全ての方々が利用しやすい**ユニバーサルデザインの考え方**を踏まえバリアフリー化に取り組めます。

■利用者属性の考察

- 様々な属性の利用者が想定されるが、他所と比べ、これまで本県と関係性が薄かった中京・関西圏エリアなどからの**ビジネス・観光客など「来県経験の少ない利用者」の利用が特に多い場所**と捉えられ、ハード・ソフト両面で初心者へのわかりやすさがポイントとなる。
- 特に今後、二地域居住や中長期滞在など、**定住や転勤とは異なるライフスタイルや、生活と仕事・生活と観光が一体となるライフスタイルが進展する（＝関係人口の増加）ことが予測される**。甲府・山梨の新たなライフスタイルの創造に必要なターゲット層（区分3）を想定する中で、リニア駅を中心としたまちに「触媒的な働き」を展開しその実現性を高められるよう、民間事業者等と具体的な検討を進める。

属性	通勤・通学（生活）	ビジネス（産業）	観光	その他	合計
区分1 現在の利用形態を基にしたリニアへの転換需要等 ・甲府駅等を拠点とした、首都圏方面への移動	四段階推計法（統合モデル）に基づく需要推計（＝ベースは現在の需要） <small>※山梨県駅に上り・下りそれぞれ1時間に1本が停車／1本16両編成で定員約1000人と想定</small>			周辺の高速バスからの転換需要、路線バス利用予測など	【県想定】 15,700人 <small>※コロナ禍前</small>
区分2 新たに発生が想定される利用者（詳細は次頁）	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学圏内に含まれることで本県を居住地として選択した首都圏在住者 日常利用の地域住民／従業者 	<ul style="list-style-type: none"> リニア開業に伴う新たな取引拡大による出張利用 首都圏から駅周辺や県内企業への通勤利用 	<ul style="list-style-type: none"> 特に関西方面からの新たな観光客 		
区分3 施策展開により期待する（訪れてほしい）利用者（詳細は次頁）	<想定案> <ul style="list-style-type: none"> より良い暮らしを求めた移住者、週1程度の通勤者 様々な交流を期待する地域住民／従業者 	<想定案> <ul style="list-style-type: none"> テストベッド関連で短中期滞在する人 駅前エリアに進出した企業の経営層 	<想定案> <ul style="list-style-type: none"> 高所得の外国人旅行者 中央道の立寄り需要 		

※H27国勢調査を基に、リニアで90分以内で行けることになる就業地への通勤・通学者数

(参考)社会特性や立地特性を踏まえた利用者推定

現況とリニア時代の社会の変化に係る分析からの示唆
<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、鉄道を利用したビジネス目的の来県が多いため、リニア開業後はリニアに移行する可能性が高い。製造業が基幹産業である本県は県内各地に事業所が点在しているため、リニア駅からタクシーやレンタカーに乗り換え事業所や視察地に向かう需要があると考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ● リニアの起点となる品川駅周辺での都市開発・オフィス供給等の将来計画から、県内と都心部のビジネス拠点との関係性が強まれば、両都市間のビジネス目的での移動頻度が高まる可能性がある。
<ul style="list-style-type: none"> ● 働き方や暮らし方が多様化し、ビジネスと生活、観光と生活などの境目が曖昧となる社会潮流の中で、リニアの開業により様々な形態で滞在する関係人口が一層増加すると予測される。
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市圏への通勤通学圏に完全に含まれるようになるが、競合都市も多い中で、本市を生活拠点として選んでもらうような対策が必要になる。
<ul style="list-style-type: none"> ● 全国的な人口減少と高齢化が進む中、本市も例外ではなく、持続可能なまちづくりのためには、リニア開業を契機として定住人口・関係人口を増やすことにより地域活性化や世代循環につなげていく必要がある。
<ul style="list-style-type: none"> ● 駅近傍は現在もリニア開業時も比較的人口や従業員が集積している場であり、彼らの需要に対応することも重要な視点となる。
<ul style="list-style-type: none"> ● 観光は、現状では日本人客が圧倒的な割合を占めているが、外国人旅行者は公共交通機関の利用が多いことから、リニア駅から主要観光地への交通手段の充実が、本市や圏域への観光促進の重要な鍵となる。
<ul style="list-style-type: none"> ● リニア中央新幹線による時間短縮効果により、新たな観光需要の喚起が期待される。一方で、観光行動の多様化や、高付加価値の観光コンテンツへのニーズに対応した観光資源の磨き上げが求められるようになる。
<ul style="list-style-type: none"> ● 当地区内には中央道のスマートICも設置され、県内移動の時間短縮だけでなく、高速道路利用者の一時退出や立寄ニーズ、現状では難しい高速バスによる長野方面への移動ニーズなど、新たな需要が生まれる可能性がある。
<ul style="list-style-type: none"> ● 産業・生活・観光の新たな形態に応じて発生・変化する移動ニーズを満たすべく、多様なモビリティサービスについて、技術の進歩も踏まえた導入が必要となる。
<ul style="list-style-type: none"> ● 災害の激甚化傾向の中で、首都圏と同時に被災はしないが時間距離は短いという特徴を生かしたバックアップ拠点としての機能も求められる。

社会潮流もあり
リニア開業で
実現可能性が
高いもの



施策展開により
期待するもの



区分2	利用者像 (仮説)	利用者属性 (利用形態) / 想定されるシナリオ
	出張で山梨を訪れるビジネスパーソン	<ul style="list-style-type: none"> ● 時間距離が近くなったリニアで名古屋や大阪・東京から出張し、リニア駅からレンタカー等を使って取引先や自社関連企業などを訪問。 ● 県内の移動中やリニア乗車までの待ち時間に、本市や圏域の魅力的なコンテンツに触れる。 ● 後日、個人的に甲府や圏域を訪れ、まちのファンとなる。
	リニアで通勤通学する人	<ul style="list-style-type: none"> ● リニア駅に自転車、自家用車、公共交通で訪れ、リニアに乗り換える。また、リニアを使って県内に通勤通学する。 ● 自家用車は駅前のP&R駐車場を利用し、自宅や勤務先へ移動する。
	多拠点居住者	<ul style="list-style-type: none"> ● 自分や家族のライフステージやライフスタイルにあわせて、居住地を頻繁に変えたり、複数の生活拠点を有する。 ● 基本はオンラインで仕事をしつつ、都心への交通利便性や居住環境の良さに惹かれて本市や圏域エリアへの移住
	地域住民、就業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の飲食物販施設を利用する駅周辺の住民、就業者
	新規観光客	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に関西方面からの観光客

区分3	利用者像 (仮説)	利用者属性 (利用形態) / 期待するシナリオ
	研究開発や実証実験で短中期滞在するビジネスパーソン	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の研究施設や実証実験フィールドで集中的な実験を行うために数週間リニア駅前に滞在する。 ● 滞在中の休曜日には、リニア駅からの二次交通を利用して、県内各地を訪問。
	リニア駅前に入居する企業経営層	<ul style="list-style-type: none"> ● リニア駅周辺に居住しつつ、移動時間の短いリニアを活用し、常に仕事しながら全国を行き来する。 ● 通常はオンラインでコミュニケーションをとるが、重要な取引等の際はリニアを活用し対面でコミュニケーションをとる。
	駅周辺に居住するファミリー層	<ul style="list-style-type: none"> ● 山梨の自然（アウトドアや農業など）を満喫しつつ、これまでとは大きく変わらない生活スタイル（自家用車に依存しない／良質な賃貸住宅／教育の選択肢）が実現 ● 夫婦（もしくはどちらかが）都内企業で働く子育て世帯 ● 週1回程度の出社（リニア利用）で、残りはテレワーク
	高所得な外国人旅行者	<ul style="list-style-type: none"> ● リニアを利用して山梨を友人との個人旅行で訪問。 ● 県内の観光地を巡るガイド付きのサービスを利用 ● 夜は地場の食事と酒を楽しみながら宿泊
	スマートIC乗降前後や一時休憩で立ち寄り中央道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● 来県する目的はなかったが、燃料電池自動車の水素充填も兼ねて高速を一時退出し、駅前の観光施設へ。 ● 目に止まったお土産を見つけ、その場で食べて感動。次回はこの施設訪問などを目的に、山梨県を旅行先に選ぶ。
	様々な交流を期待する従業員や地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ● リニア駅前で開催される生活や仕事に関するイベント等に圏域内の住民や従業員が仕事前後に立ち寄り、訪れる。 ● 様々な人と交流を行う中で、新しい情報に触れ刺激を受ける機会が増える。

(1) 基本的な考え方 | 日本中央回廊におけるリニア中間駅の求められる役割

- 基本方針の公表以降、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」において、中間駅を始めとした新たな広域圏の形成を目指し、**国（事務局：内閣官房）**が関係府省や沿線県で構成される会議体を組成しました。
- 令和6年9月に中間とりまとめ**が発表になり、**本市で取り組むまちづくりもこの実現に貢献することを目指します。**

■リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議 中間とりまとめ（抜粋）

生活	中間駅を核とした高速交通ネットワークやテレワークの普及等を通じて、新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成を図る。
産業	中間駅周辺地域の先端技術拠点の形成や地場産業の強みを活かし、新たな圏域全体の活力を広域に波及させ我が国の成長を牽引する。 【山梨県】「テストベットの聖地やまなし」の展開と実証実験や社会実装の支援
観光	AIオンデマンド交通や自動運転バス等を活用した観光拠点へのアクセスを強化し、観光消費の増加を促進する。 中間駅を核とした世界に選ばれる新たな広域観光モデルを創出する。
交通	リニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成、AIオンデマンド交通や自動運転技術の導入により、「シームレス」な交通体系を実現し、リニア中央新幹線開業による時間短縮効果を新たな圏域の内外に更に波及させる。

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成 ～かがやく未来へ～

○「日本中央回廊」の核となる新たな圏域形成により、多様な自然や文化を有する地域を内包する新たな経済集積圏域の形成を目指す。
○①生活・交流②産業・しごと③観光④交通ネットワークという4つのテーマに基づく施策の実現により、新たな圏域形成の効果を広域に波及させる。
○地域活性化やダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図る。

(出典：中間とりまとめ概要資料)

(1) 基本的な考え方 | 産業・生活・観光が融合した”複合用途”のまち

- 当エリアにおいては、国の中間とりまとめ（P20）にあるように、**産業・生活・観光の各分野のイノベーションに資する**よう、単一用途ではなく**複合用途のまち**（ミクストユース／日常のフェーズも超えたフェーズフリー）を目指します。
- リニア新時代の新たな甲府・山梨のライフスタイルの核となる、**ウェルビーイングな暮らしや自然共生型の暮らし**を背景に、いくつかのシナリオを想定する中で、触媒的な働きも担う土地利用や建物利用の検討を官民連携で進めます。



(参考) 産業・生活・観光分野の触媒的な働きのイメージ

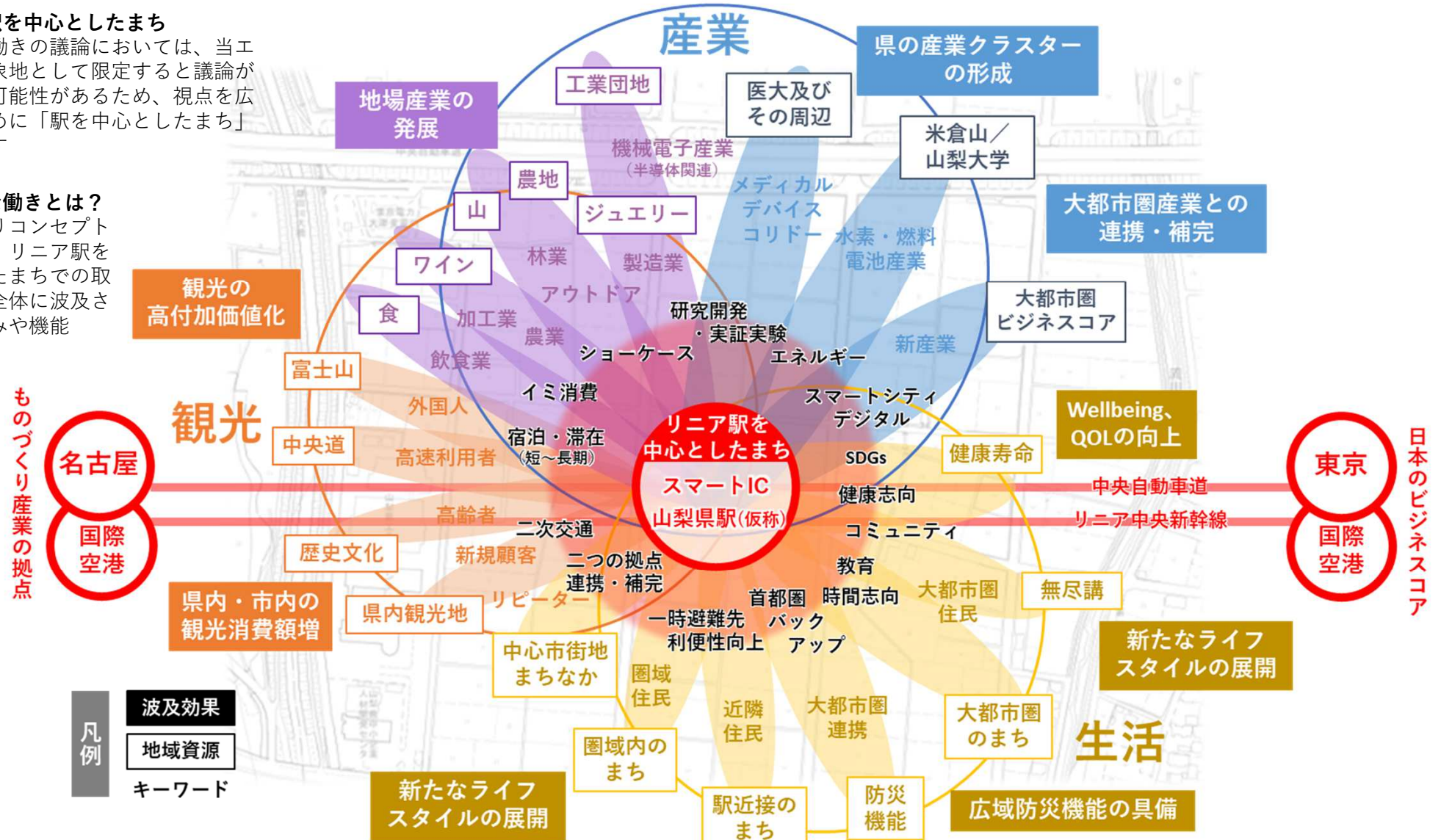
- リニア駅を中心としたまち※1で展開する「触媒的な働き※2」により、産業・生活・観光分野においてどのような目標の実現を図るべきか（どの分野に開業効果を波及させたいか）について、現時点で考えられるものをピックアップしました。
- 今後、市民や県民、民間事業者等とともに、これらの中で「特に重点的に対応すべき事項」について議論を進めます。

※1 リニア駅を中心としたまち

- 触媒的な働きの議論においては、当エリアを対象地として限定すると議論が矮小する可能性があるため、視点を広くもつために「駅を中心としたまち」で考えます

※2 触媒的な働きとは？

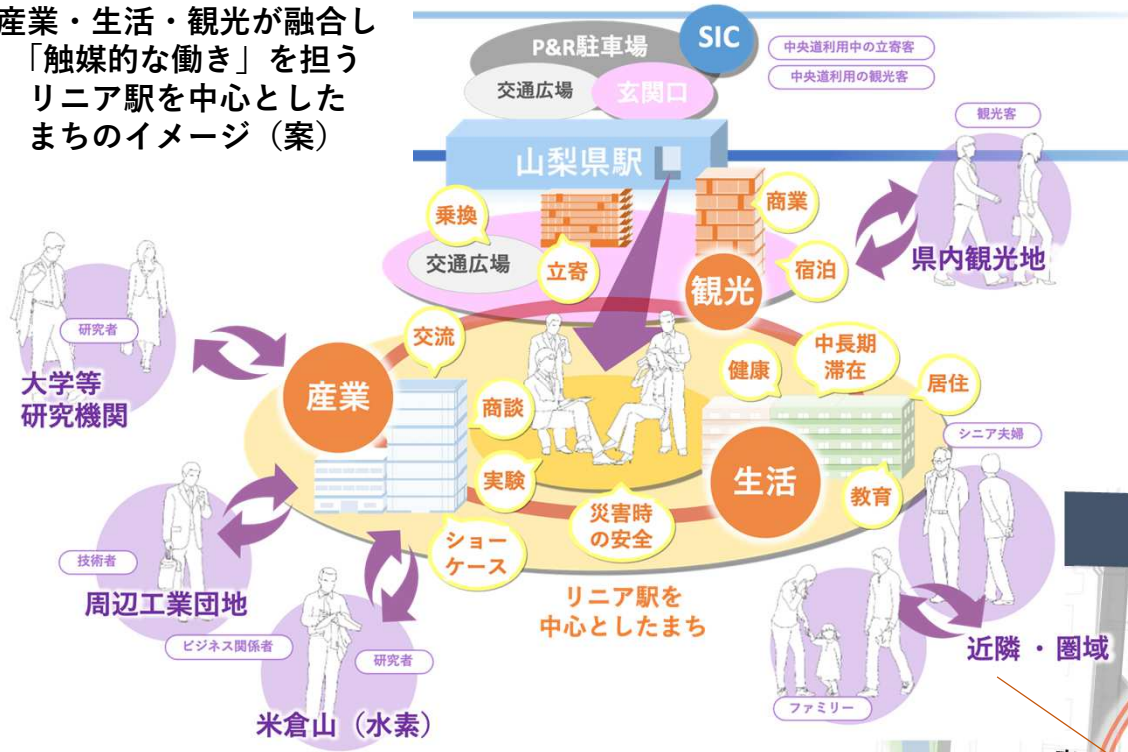
- まちづくりコンセプトで定めた、リニア駅を中心としたまちでの取組が圏域全体に波及させる仕組みや機能



3-3 (2) 街区の整備方針 | 官民連携ゾーン

- 官民連携の相乗効果やまちづくりの自由度を一層高めるため、基本方針で定めた民間活用ゾーンと公的活用ゾーンを一体的に検討し、「官民連携ゾーン」と位置付けます。
- 道路の整備方針に伴い複数の街区に区分されますが、一体的に利用できるような方法を今後検討します。

産業・生活・観光が融合し「触媒的な働き」を担うリニア駅を中心としたまちのイメージ (案)



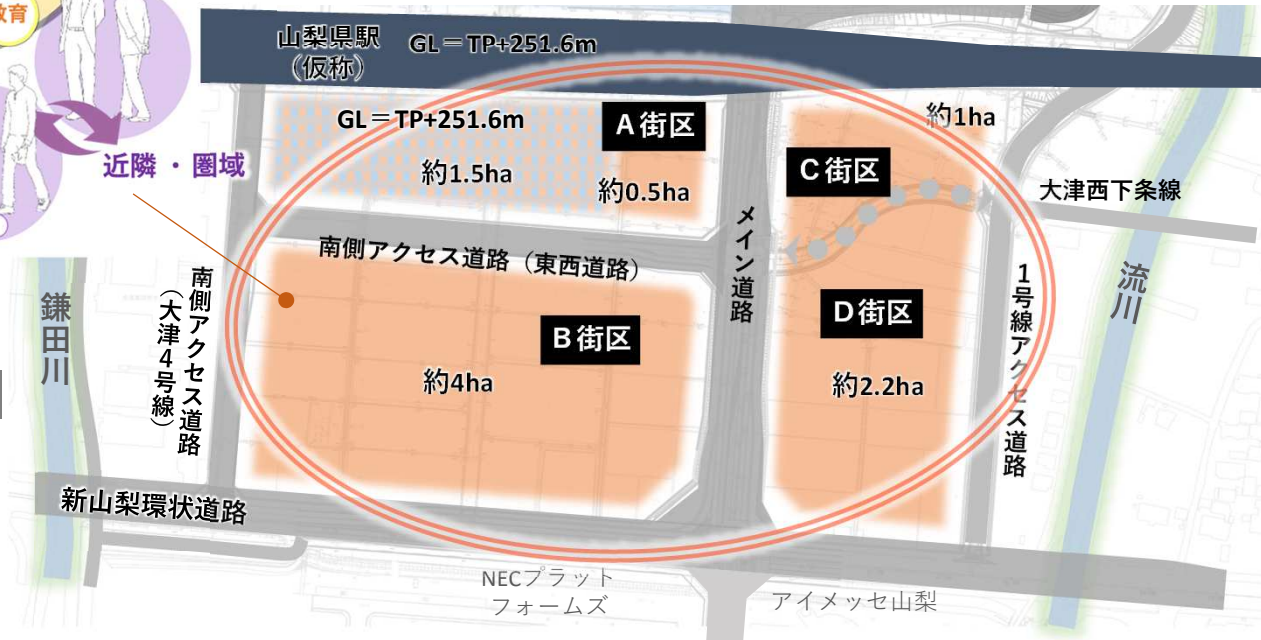
凡例	
	南側交通広場 (官民連携ゾーンと一体的な利用形態を検討する)
	官民連携ゾーン

(1) 官民連携ゾーンについて

- 民間事業者と協働し、産業・生活・観光が融合し新たなライフスタイルの形成やイノベーションなどの「触媒的な働き」を担うリニア駅を中心としたまちのコアとなるゾーン

(2) 概ねの規模・配置の考え方

- 道路の整備方針を基に、4つの街区に区分するが、それらを一体的に利用できるよう今後検討を行う。
- 建築計画上、街区内道路の整備等の必要があればさらなる街区分けも検討するが、大街区での利用を推奨する。
- 民間事業者等との土地利用検討の中で段階的開発についても検討テーマとする。



(2) 街区の整備方針 | 都市的土地利用時の造成及び建築ルール

- 当エリアは笛吹川等の堤防が破堤し洪水が発生した場合、洪水ハザードマップのメッシュデータを解析すると、想定最大規模の降雨の場合、最大でTP+254.6m程度の浸水が想定されます。
- このため、都市的土地利用にあたっては、垂直避難が可能となるように造成及び建築のルールを設定します。

甲府市洪水ハザードマップ (R4.4)

10河川（笛吹川、富士川（釜無川）、荒川、相川、濁川、平等川、滝戸川、境川、鎌田川、貢川）について、想定最大規模の降雨における最大の浸水深を示したもの

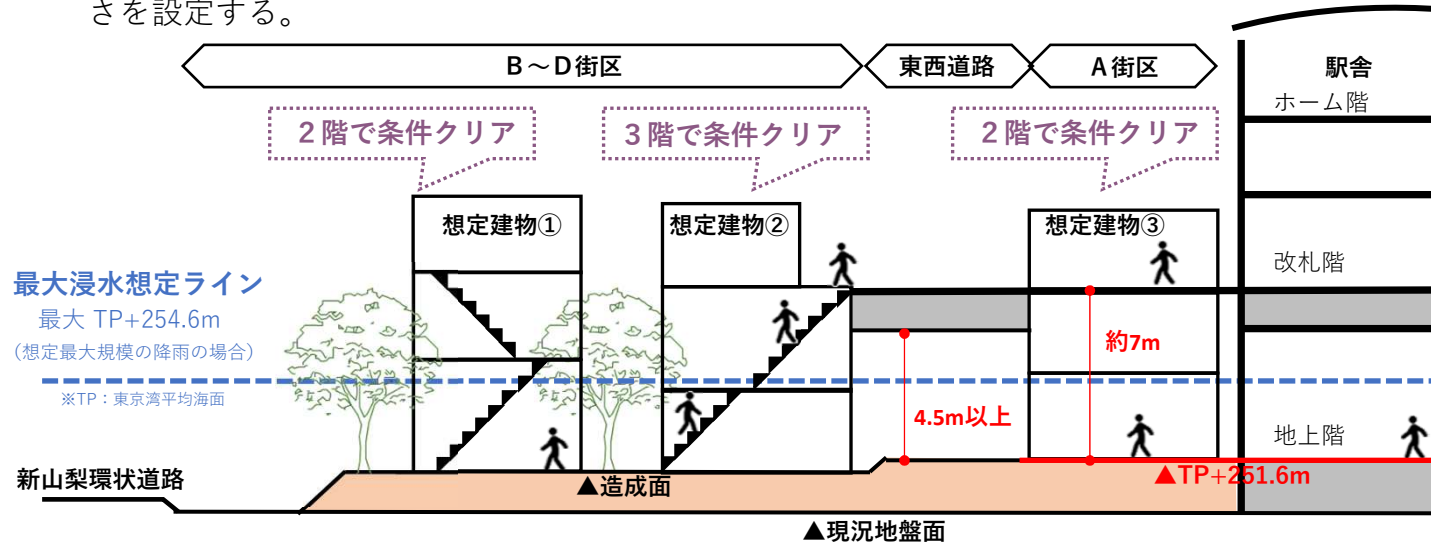
リニア駅周辺は現況地盤面から5.0m～10.0m未満と評価されている



図 洪水ハザードマップ (想定最大規模/全河川)

■造成及び建築ルール (案)

- リニア駅南側エリアでは、甲府市開発許可技術基準を準用し、垂直避難が可能となるように建築の最上階が最大浸水想定ライン以上になることを造成及び建築ルールの基本とする。詳細な運用は、今後検討を行う。
- リニア駅改札の隣接街区（A街区）は、駅舎との接続を考慮し、造成面は駅舎の設計G Lと共通にする（TP+251.6m）。
- B～D街区は、今後民間事業者等との土地利用・建物利用を検討する中で、適切な造成高さを設定する。



(参考) 甲府市開発許可技術基準 第7安全対策区域における安全上及び避難上の対策 (R4.4.1施行) (抄)

- 想定浸水深が3.0m以上となる区域において開発等を行う場合は、周辺の土地利用状況等を考慮し、できる限り本項に沿った安全対策を実施床面の高さが想定浸水深以上となる居室を確保するため、用途及び最大想定浸水深に応じて定められた条件の全てを満足
- 開発区域内における浸水想定高さは、次式により決定。開発区域などが相当の広さを有する場合は、区域を複数に分割し、区域ごとに浸水想定高さを設けてもよい。

$$Hw \text{ (浸水想定高さ)} = H \text{ (現況地盤高)} + hw \text{ (最大想定浸水深)}$$

- Hは現地測量によるものとし、区域内の5点以上の現況地盤高の平均値
- hwは浸水想定区域図及び雨水出水想定区域図における最大想定浸水深であり、開発区域内の最大値を採用
- 詳細数値は開発許可担当課において指示

3章 基盤整備方針(分野別)

3-4 . 雨水排水の整備方針

(1) 基本的な考え方

・排水路などの考え方について

3-4 (1) 基本的な考え方 | 排水路などの考え方について

- 当エリアにおける雨水処理は次の2つの対応を行い、そのために必要な施設を適切に配置します。
 - (1) 計画雨水量に対しては、エリア内外からの雨水排水を既存排水路の再整備により処理
 - (2) 大規模開発に伴う流出量の増加に対応するため、平時も利用可能で流出量を調整する機能を有する施設を設置

(1) 排水路の再整備による対応

- 大里町、堀之内町、宮原町などに降った雨が、当地区内に整備された3本の排水路及び横川を経由し流川に排水されている。
- 現況排水路は、当エリア内の土地利用転換状況を踏まえ再整備を行うが、再整備にあたっては、現況流量以上とするとともに、雨水渠の整備は、甲府市公共下水道基本計画に示される計画雨水量を満足するものとする。



(2) 雨水調整機能を有する施設による対応

- 雨水排水は基本的に排水路で処理するが、当エリア内は土地利用転換されるため、雨水の流出量は増加する。
- 調整機能を有する施設は、地形的要因を踏まえ事業単位で配置することを基本とするが、今後事業者同士で調整し、効率的な配置の可能性を検討する。
- 単なる雨水調整機能を果たす施設とせず、フェーズフリーの観点より、日常的に広場等として多目的に利用することができる施設とし、その形態等については、今後必要規模や配置位置等を踏まえて検討するものとする。

土地利用転換による流出量増加のイメージ



(画像出典：国土交通省HP)



調整機能を有する施設例
江古田の森公園
調節池
(東京都中野区)

普段の様子



調整機能が稼働している様子
(画像出典：中野区HP)

3章 基盤整備方針(分野別)

3-5. 高質空間の形成方針

(1) 基本的な考え方

- ・当エリアの景観特性
- ・高質空間形成の方向性

(2) 高質空間の形成方針

2 (1) 基本的な考え方 | 当エリアの景観特性

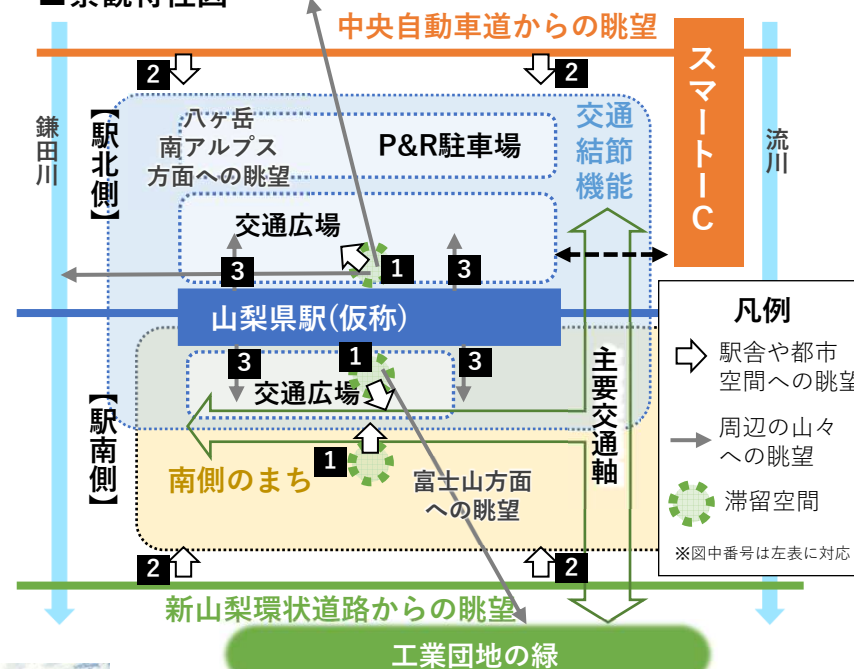
- 当エリアは多様な視点場・視対象が存在する景観特性を有しており、特に**駅南北の都市空間**は、**甲府・山梨を象徴する主要な山々の眺望景観の近景**となるとともに、**駅舎と一体的な景観形成**を図る上で**重要な景観要素**となります。
- また、当エリアには直接の用事がない「**まち通過者**」という視点があることが特徴的です。このまちの通過者に対しても**当エリアや周辺の山々を見せることで「甲府・山梨」をアピールできる可能性**があります。
- 近接する工業団地内の緑化率が高いため、当エリアも連携することで、**豊かな緑化空間が形成される可能性**があります。

多様な視点場の存在

多様な視対象の存在

	レベル	属性	視点場	遠景	中景	近景
1	地上レベル 2Fレベル	まち利用者 【歩行者】	滞留空間 等	周辺の 山々	周辺市街地 (工業団地)、 田園風景	駅舎、 駅南北の 都市空間
2	高速・高規格道路レベル	まち通過者、 まち利用者 【自動車】	中央自動車道 新山梨環状道路	—	—	駅舎、 駅南北の 都市空間
3	駅レベル	まち通過者	リニア停車 車両内	周辺の 山々	—	—
4	上空（俯瞰・概念） レベル	まち利用者 非まち利用者	上空（デジタル 空間）	周辺の 山々	周辺市街地 (工業団地)、 田園風景	駅舎、 駅南北の 都市空間

■景観特性図



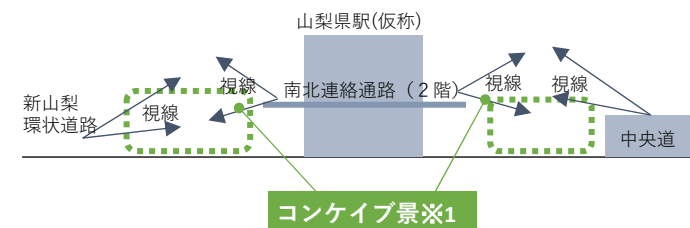
産業技術センターから南方面を眺める



対象地から南アルプスを眺める



中央自動車道から駅前エリアを眺める
(出典：Googleストリートビュー)

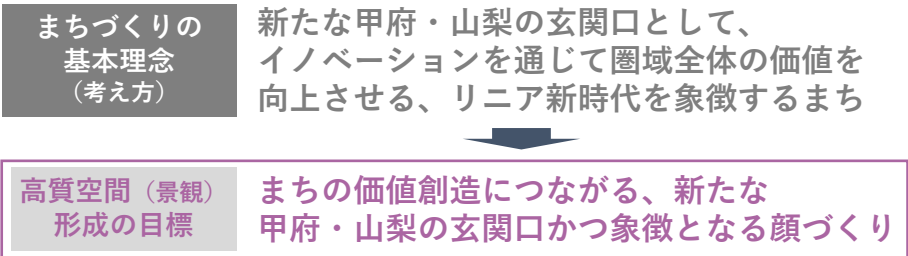


※1 俯瞰景に仰角が加わった景観で優良な景観と言われる

3-5 (1) 基本的な考え方 | 高質空間形成の方向性

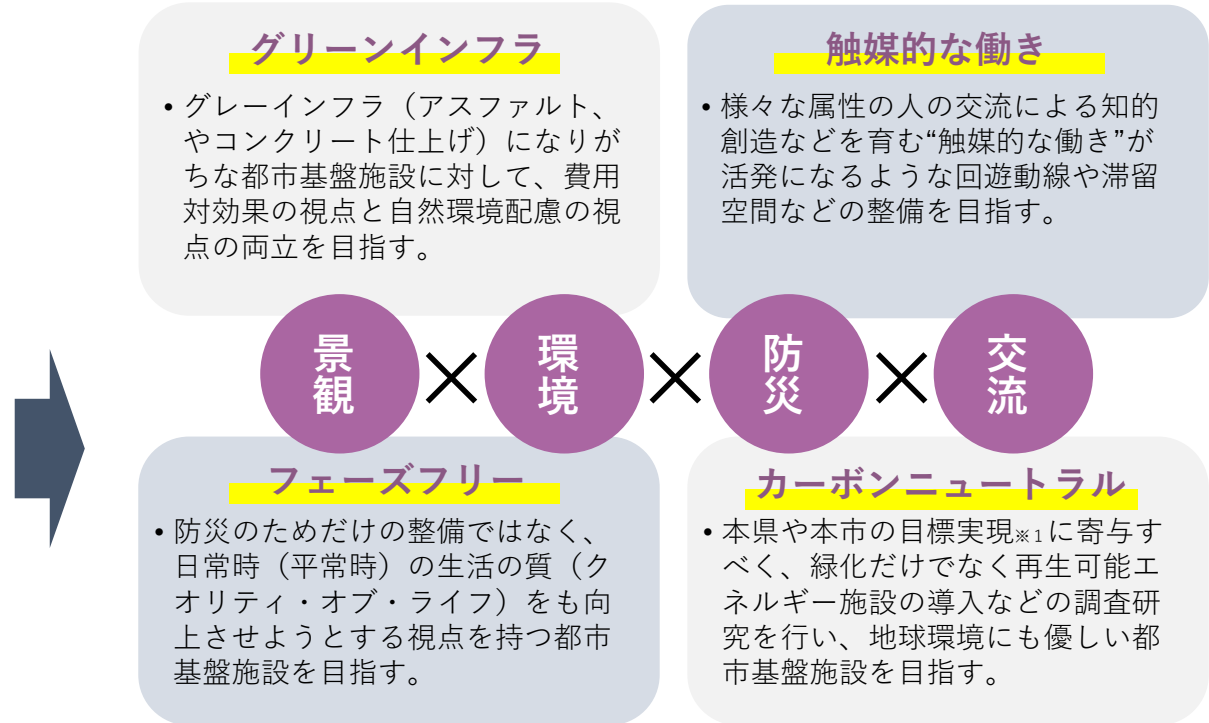
- 高質空間形成がまちの価値創造につながることを意識し、新たな甲府・山梨の玄関口かつ象徴となる顔づくりを目指し、5つの方向性のもと、複数の事業主体と密に連携し景観形成方針やガイドライン等を検討します。
- 都市基盤分野においては、景観、環境、防災をトータルで捉えつつ、利用者の交流を促すような取組が肝要と考えます。

■高質空間形成の目標と方向性



方向性	考え方(案)
先進性	リニアが開業する未来社会の暮らしや最先端技術の実装など、 <u>新たな価値を創造</u> するもの
普遍性	地域の歴史やまちの文脈などを踏まえ、リニア新時代でも <u>普遍的な価値を創造</u> するもの
快適性	自然環境の良さなどにより、 <u>アメニティ(居心地の良さ)</u> の向上に寄与するもの
賑わい	広域交流拠点としての人の活動(アクティビティ)などにより <u>まちの活気に寄与</u> するもの
連携・調和	事業者同士の連携、周辺地域や環境との調和、行政、民間事業者、市民等の多様な主体同士の協働による景観形成

■都市基盤分野での取組の視点



※1 やまなし「ゼロカーボンシティ」宣言(令和3年2月/山梨県、県内全市町村)

- 2020年には政府が「2050年までの温室効果ガス排出実質ゼロ」を宣言したことに伴い、山梨県では県内全市町村と共同で、2050年までの温室効果ガス排出の実質ゼロを宣言し、各自治体の特性を生かしながら、全県一丸となって今後さらに取り組みを推進することとしている。

(2) 高質空間の形成方針

- 各都市基盤施設での対応策について当エリアの事業者同士で構成する会議体で情報共有しデザイン調整を図る中で、**事業主体の違いを意識させない一体的な都市空間の実現**を目指します。

■主要都市基盤施設での対応（案）

P&R駐車場

- 駅北側の複数の眺望地点からの近景構成要素となる。グリーンインフラやフェーズフリー等の考え方を取り入れる中で、近景に相応しい空間形成を目指す。

南北交通広場

- 駅南北の主要な視点場であり、かつ駅舎と一体的な景観を形成すべく、今後の設計の詳細化の段階で、JR東海・県・市での連携を強化する。

官民連携ゾーン

- 駅南側の玄関口の近景構成要素として、工業団地の緑との連携が図られるよう、具体の土地利用検討と合わせて、高質空間形成のあり方を検討する。

その他

- メイン道路や南側アクセス道路にて電線共同溝の整備を行う。
- 水素ステーションを設置誘導し、モビリティ等の水素利用の促進を検討する。

※上記内容は、今後設計の深度化にあわせて変更になる可能性があります。



MEMO 虎渓用水広場 (岐阜県・多治見市)

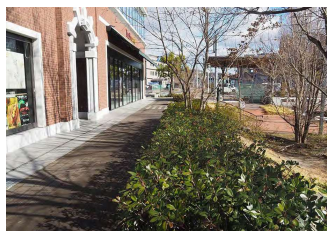
JR多治見駅の北口駅前広場内を高質化した事例。歴史はあるが一時使われなくなっていた豊富な水量の用水を引き込み、新たな歩行者滞留空間を創出している。



多治見駅自由通路出口から見下ろす。手前のアスファルトは、イベントにも使える噴水広場



暗渠化されていた用水をゆるいすり鉢状の広場に引き込む。どこにいても水の気配を感じながら、利用者は思い思いに滞在



公共用地（道路・広場）と民地（店舗）を連携して計画・設計することで、一体的な沿道空間を形成している。

4章 基盤整備方針(まとめ)

- (1)都市基盤施設が果たすべき役割
- (2)都市基盤整備の事業区分
- (3)今後の進め方 (スケジュール)

4 (1) 都市基盤施設が果たすべき役割

① 回遊性や快適性の高い “利用者目線”の基盤づくり

- 各事業者が、多様な利用者の利便性や快適性を第一に考え、相互に連携を図りながら、新たな甲府・山梨の玄関口として相応しい整備に取り組みます。
- 施設間の連続性を重視した設計により、歩行者やモビリティが安全かつ快適に回遊し、スムーズな乗換も可能な基盤施設を整備します。
- リニア駅を中心としたまちが担う知的創造などの触媒的な働きを高められるよう、土地利用やモビリティ等の検討と連動しながら、快適に滞在し交流を促すような空間を実現します。

② 多機能な役割を担う “フェーズフリー”な基盤づくり

- グリーンインフラの概念を導入し、環境負荷の低減や災害に強いまちづくりの推進に貢献します。
- 平時も災害時も機能する主要歩行者動線整備や電線地中化など、フェーズフリーの基盤づくりを目指します。
- 基盤施設の本来の機能（交通、雨水処理など）発現のためだけでなく、駅とスマートICが立地するポテンシャルを最大化し賑わいや憩い・防災機能の実現も目指します。

③ 将来の社会変容に対応する 柔軟性の高い基盤づくり

- リニア開業に向けて、利用者の利便性や施設の運営管理の視点等から市民や民間事業者等とのさらなる対話を行う中で、より良い施設整備になるよう柔軟に設計を深度化させます。

■基盤整備方針図（平面図）



4 (1) 都市基盤施設が果たすべき役割

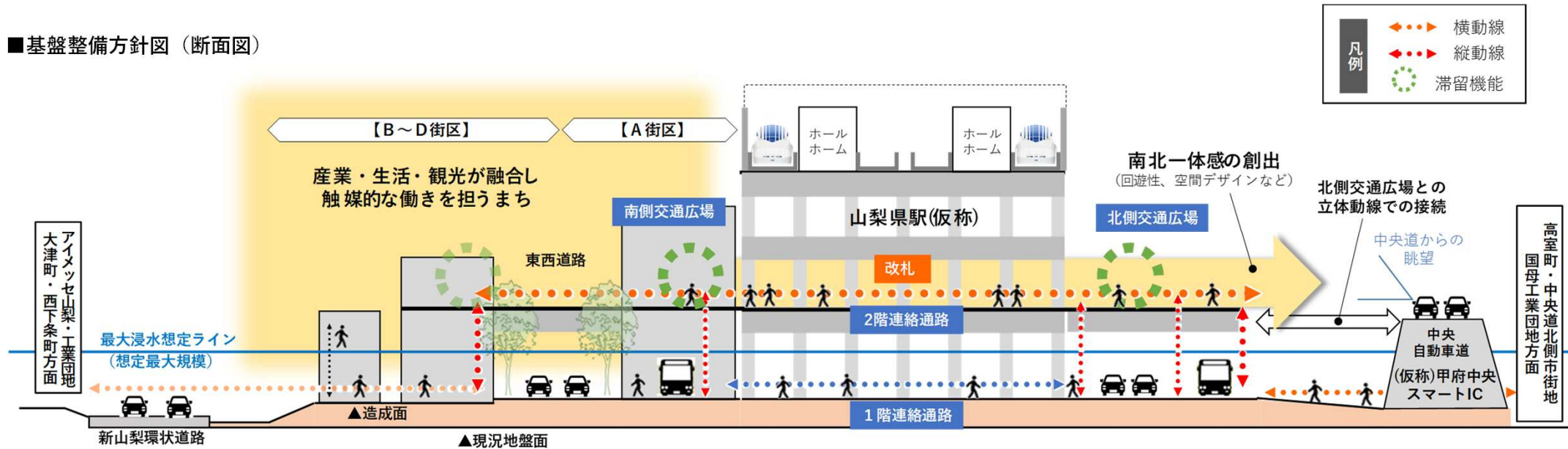
④ リニア新時代の先進性と普遍性をもつ都市空間づくり

- 新たな甲府・山梨を象徴するような先進的な設計やデザインを行いつつ、リニア新時代も普遍的な価値を維持できるような都市空間を目指します。
- 視認性の高い場所や基盤施設の余地などを活用した“メリハリのある緑化”を推進し、景観面や環境配慮面からエリアの価値を高め、快適で安らぎのある環境づくりを目指します。

⑤ 多様な主体が連携した一体的なデザインの実現

- 複数の事業者が存在する当エリアだからこそ、それらが一体的に機能し調和がとれた空間が形成されるよう、相互の連携・調整を強化します。
- 行政、民間事業者、周辺住民など多様な主体が参画する都市デザイン活動を通じて、世界に誇れる甲府・山梨を目指します。

■ 基盤整備方針図（断面図）



● 造成レベル関係

- 駅南側のB～D街区の造成レベルは、建築物の最上階が最大浸水想定ライン以上になるように、今後具体の土地利用検討で設定する。
- リニア駅改札の隣接街区（A街区）は、駅舎との接続を考慮し、造成面は駅舎の設計G Lとあわせる。

● 歩行者動線関係

- 駅舎内及び南北交通広場付近においては、2階レベルを主要歩行者動線と位置づける。
- 主要歩行者動線を最大浸水想定ラインより高く設定することで、浸水時でもスマートIC経由で浸水エリア外まで避難可能になる。

4

(2) 都市基盤整備の事業区分

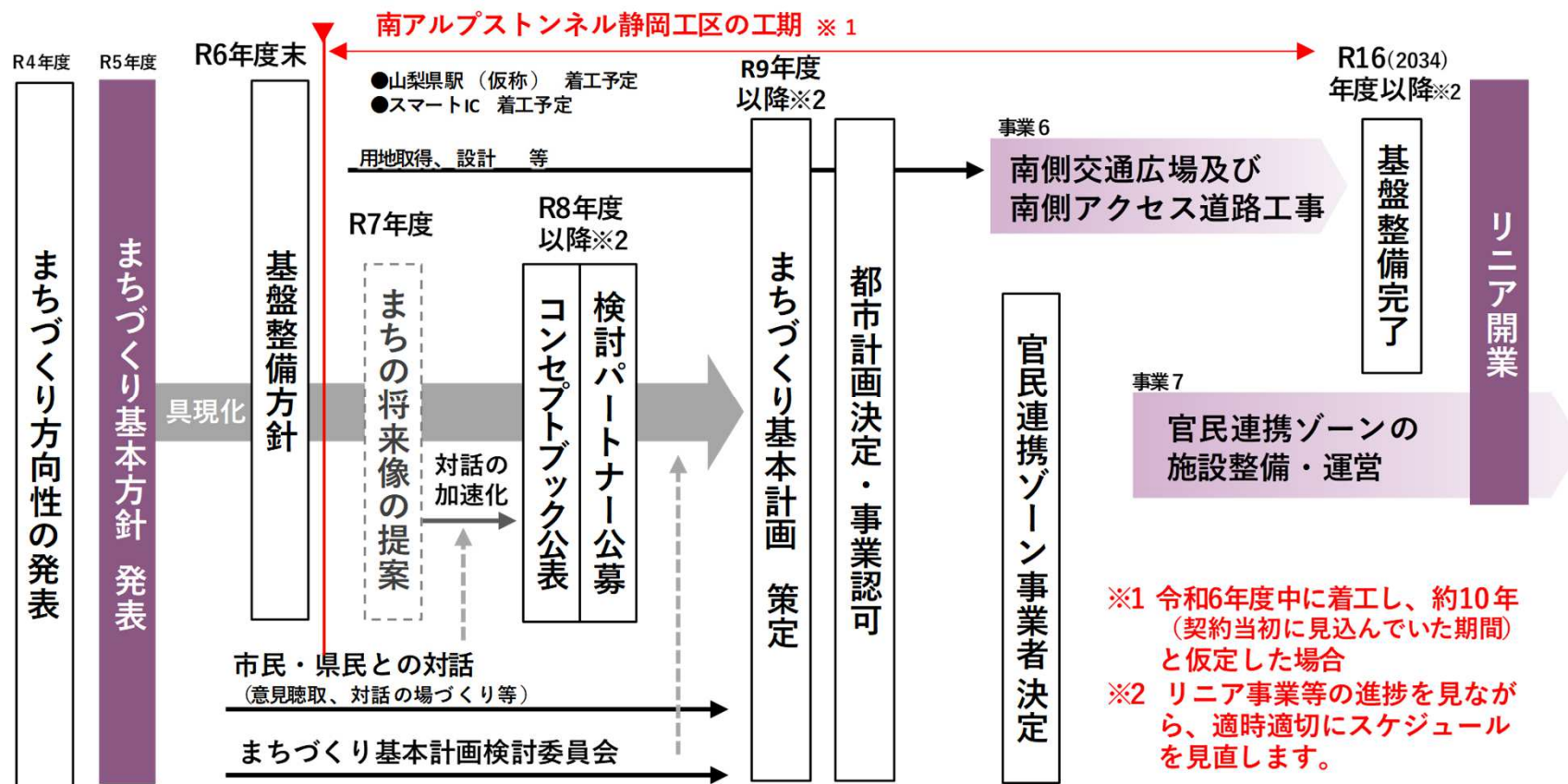
NO	事業名	事業主体
1	山梨県駅(仮称)	J R 東海
2	(仮称)甲府中央スマートIC	山梨県 / NEXCO 中日本
3	メイン道路	山梨県
4	1号線アクセス道路	山梨県
5	北側交通広場及びP&R駐車場	山梨県
6	南側交通広場及び南側アクセス道路	甲府市 ※民間活力導入検討
7	官民連携ゾーン	山梨県・甲府市・民間事業者等で検討



基盤整備の概算事業費(事業6) : 約40億円
 (用地費、工事費、調査設計費など)
 ※今後、詳細な設計や物価変動を受けて上記金額は変更になります。
 ※上記すべてが市負担額ではなく、今後、国庫補助金などの活用を検討します。
 ※官民連携ゾーンの事業推進にかかる費用は含みません。

4 (3) 今後の進め方 (スケジュール)

- 本市が各種報道発表を基にリニア開業時期を想定し、本市が関与する**駅南側エリアのスケジュール**を整理しました。
- 今後計画策定や事業推進を行う上で、リニア事業とスマートIC事業の進捗状況を特に注視していきます。



○官民連携まちづくりの進め方

まちの将来像 (青写真) の提案

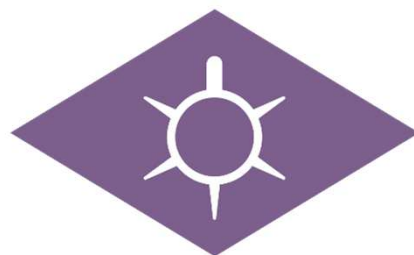
- 本市や圏域スケールの「理想的なまちの姿」をビジュアル化し、それを基に市民等との対話を加速させる

まちづくりコンセプトブックの公表+検討パートナー公募

- 市が考える「基本計画の方向性」を示すもので、先行的に提案するまちの将来像や基盤整備方針を踏まえた開発条件等について整理する
- コンセプトブックに賛同し、基本計画づくりに参画可能な民間事業者 (= 検討パートナー) を公募する

まちづくり基本計画の策定

- 検討パートナーやまちづくりの担い手候補などと、官民連携による実現性の高い計画立案を目指す
- 土地建物利用、交通、エネルギー、都市デザインなどを検討する



リニア山梨県駅前エリアの基盤整備方針

2025(令和7)年2月

問い合わせ先 甲府市 企画部 リニア交通室 リニア政策課
住所 〒400-8585 山梨県甲府市丸の内1-18-1
電話 055-237-5114
E-mail rinia@city.kofu.lg.jp