

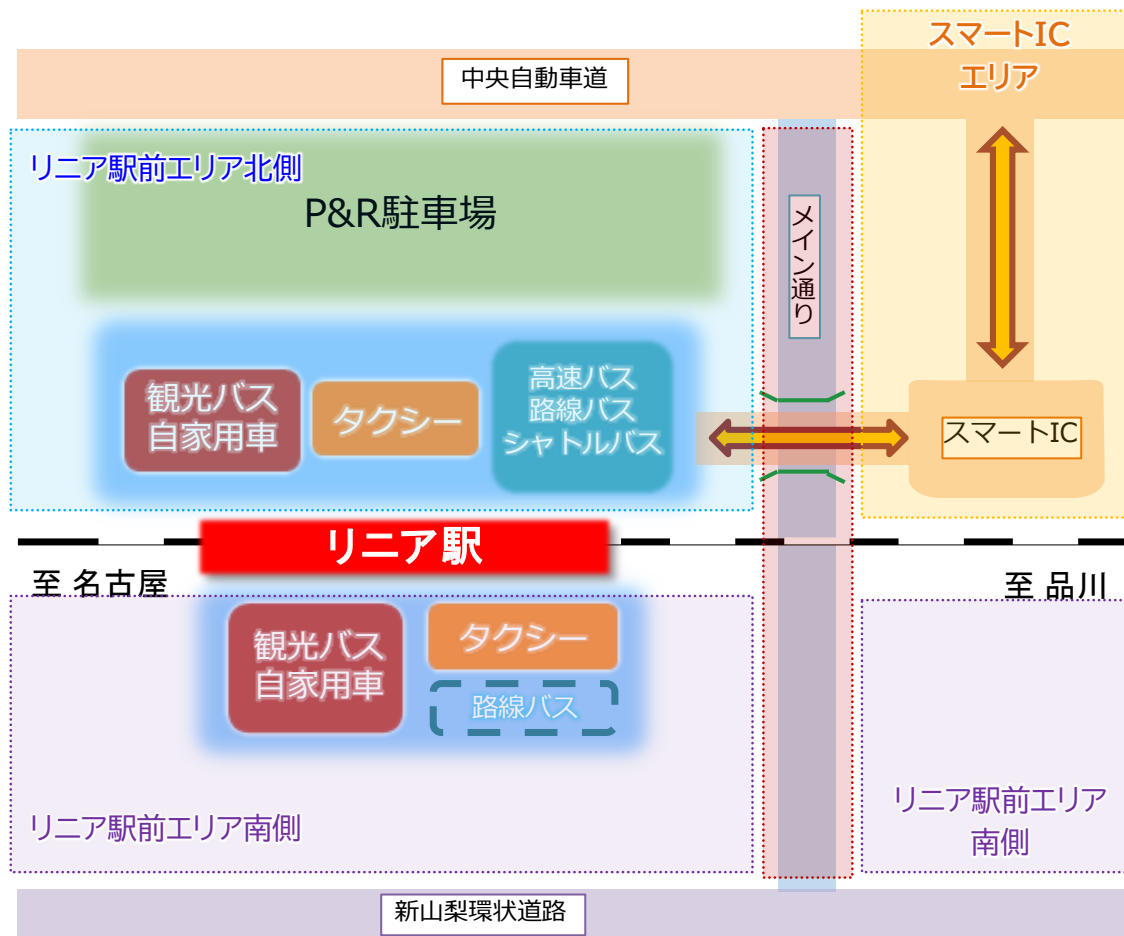
リニア駅前エリア整備

令和4年7月15日
山梨県

議事3. ①交通結節点の整備エリア

交通結節点整備エリアの区分

- 交通結節点の整備エリアとして「スマートICエリア」、「リニア駅前エリア北側」、「リニア駅前エリア南側」、「メイン通り」に区分する。



スマートICエリア

- 中央自動車道とメイン通り及びリニア駅北側を結ぶ。

リニア駅前エリア北側

- スマートICと直結。
- ロータリー(一般交通、公共交通)、P&R整備。

リニア駅前エリア南側

- 交通結節点サブ機能。

メイン通り

- 新山梨環状道路とリニア駅前エリア、スマートICを結ぶ。

議事3. ②リニア駅前エリア北側の段階的整備の考え方

リニア駅前エリア北側の段階的整備のイメージ

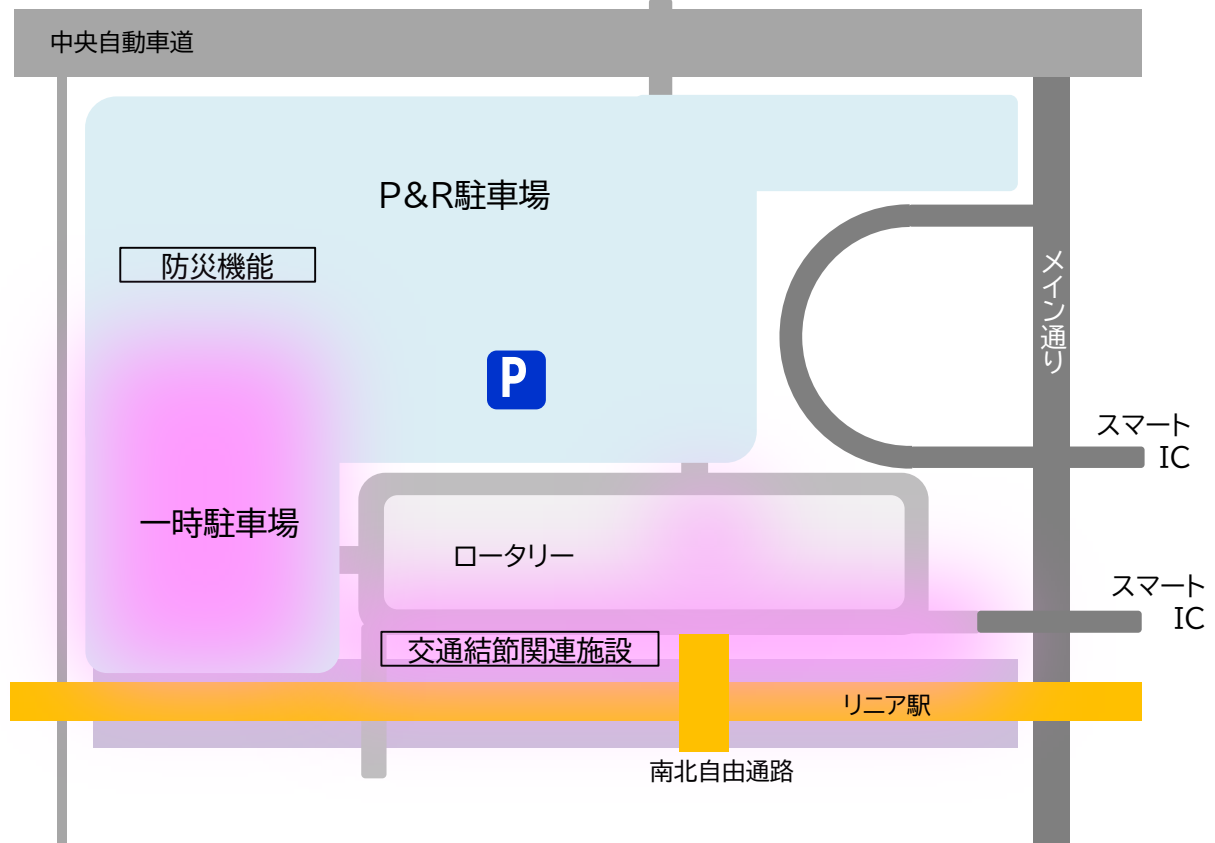
◆Step1

- リニア駅前エリア北側の用地取得
- スマートICの整備
- P&R駐車場、一時駐車場の整備
- ロータリー整備



◆Step2

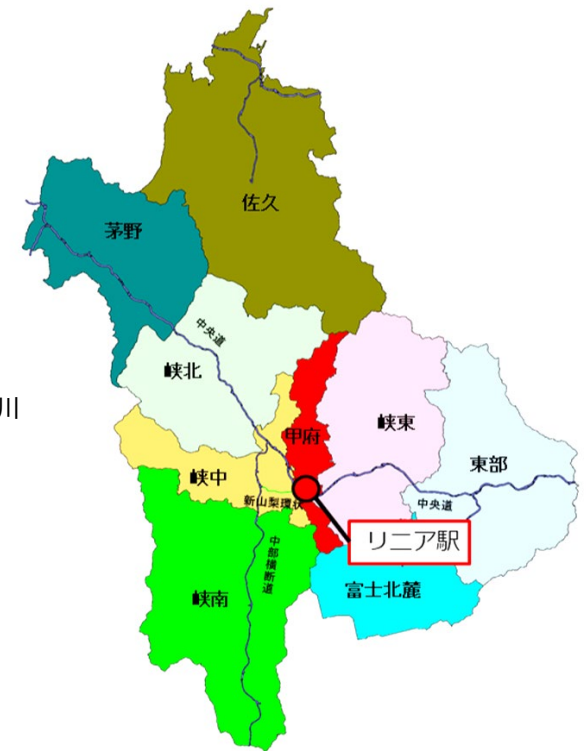
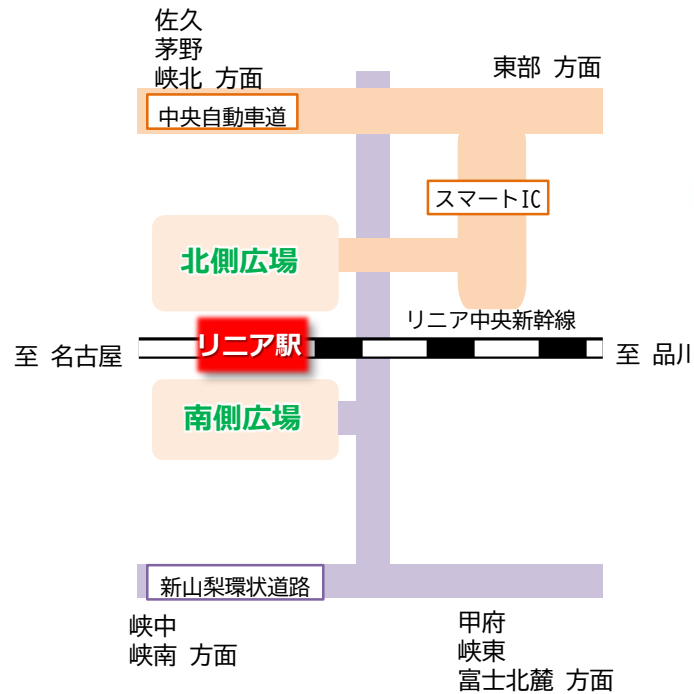
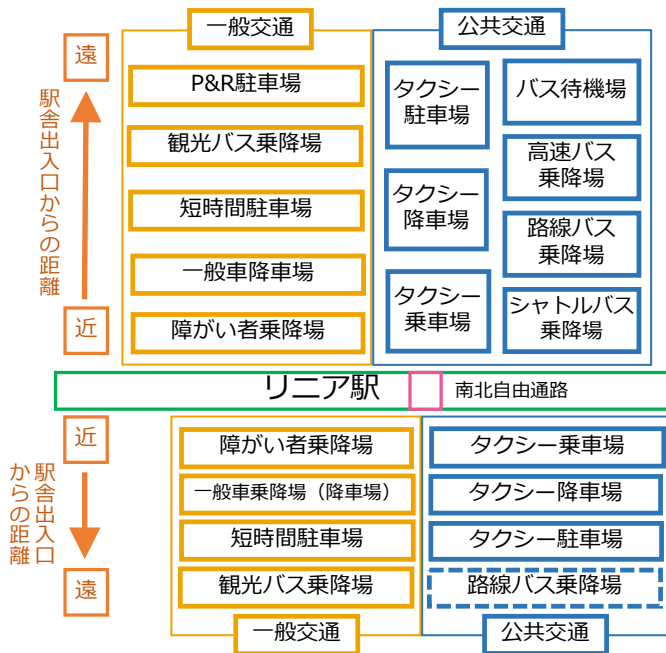
- 交通結節関連施設等の整備
(各交通モードの乗降場、待合施設 他)
- ※リニア駅前エリア南側整備との連携
一時駐車場等の空間については、南側整備との連携により交通結節関連施設等への転用を検討



議事3. ③交通手段・施設規模算定条件について

(1) 交通施設の配置条件

- 「リニア駅前エリア整備の在り方検討会」では、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。
- 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する。
- 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」とする。



議事3. ③交通手段・施設規模算定条件について

(2) リニア駅前エリア利用者数の算定

- 第1回 リニア駅前エリア整備の在り方検討会議（令和2年7月7日開催）において、交通需要推計によるリニア駅乗降客数を示した。
- 下記の需要推計手法、基本条件に基づき、合計13,500人/日の利用者数を想定している。

【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」
- 「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（佐久地域・茅野地域）を追加
- 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

リニア駅乗降客数（人/日）

ゾーン	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)	
山梨県内 (7ゾーン合計)	3,100	3,700	2,500	9,300
長野県内の一部 (2ゾーン合計)	1,600	2,200	400	4,200
合計	4,700	5,900	2,900	13,500
		8,800		

議事3. ③交通手段・施設規模算定条件について

(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

(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

※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

議事3. ③交通手段・施設規模算定条件について

(2) リニア駅前エリア利用者数の算定

(1)「自動車」の細分化

- 「在り方検討会」で示した推計によるリニア駅の自動車利用者数にアンケート調査によるリニア駅開業後の交通手段分担率※1を乗じて算定する。

※1:甲府駅利用者に対して、リニア駅開業後、リニア駅までのアクセス手段をアンケート調査した結果のうち、自動車類の分担率(H25実施)

(2)「二輪車」の追加

- 「在り方検討会」で示した推計によるリニア駅利用者数にアンケート調査によるリニア駅開業後の二輪車の交通手段分担率※1を乗じて算定する。

※1:甲府駅利用者に対して、リニア駅開業後、リニア駅までのアクセス手段をアンケート調査した結果(H25実施)

(3)「通勤・通学」の追加

- 通勤・通学者数は、①在来線からリニアへの転換需要と②リニア開業による新規需要を算定する。
- ①転換需要：甲府市から品川駅周辺区、相模原市への現在の通勤・通学者数※1より算定する。
- ②新規需要：甲府市から東京都の中央線沿線都市への通勤・通学者数と所要時間の関係式より、リニア開通後90分以内※2で行ける就業地への通勤・通学者数※3より算定する。

※1:2015年国勢調査

※2:平成27年大都市交通センサス(鉄道調査、通勤・通学所要時間帯別人員表):首都圏における通勤所要時間の割合が90分未満で80%を占めている。

※3:甲府市から東京都中央線沿線都市への2015年国勢調査、甲府駅から各駅への所要時間から求めた帰式により算定

(4)リニア非利用者の算出(高速バス・路線バス)

- 高速バス：リニア駅前の高速バス利用者は既存の周辺の高速バス停から転換すると仮定して算定する。
- 路線バス：山梨県内ターミナル駅での鉄道を利用しない路線バス利用者の実績比率から算定する。

議事3. ③交通手段・施設規模算定条件について

(3) 需要予測の考え方 (算定方法の概要、考慮する交通モード等)

- 交通施設規模は、各交通手段別の利用者数から、基本的に「駅前広場計画指針」に基づき算定する。
 - バス(シャトル、高速、路線)、タクシーの乗降場、自家用車(送迎)の降車場はピーク時の利用台数と1人あたりの乗降時間を考慮してバース数を算定する。
 - 自家用車(送迎)の乗車場は、短時間駐車場としてピーク時の利用台数を確保する。
 - 自家用車(P&R)、二輪車は1日の利用台数を駐車(輪)台数として確保する。
 - 観光バス、自家用車(障がい者用)は「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」より1以上設けることとし、類似駅の事例を参考に算出する。

