

# 交通施設規模の試算について

## 1. リニア駅周辺の交通施設規模の試算について

乗降者数約6,800人を前提として検討（長野県新総合交通ビジョン）



### 【過年度調査成果の活用】

- ・「リニア駅施設規模の検討業務報告書」の考え方を  
もとに検討（駅前広場計画指針に基づく検討成果）

### 【交通事業者に関する検証】

- ・バス、タクシー等の交通事業者ヒアリング結果の考慮

交通施設の規模想定



### 【自家用車（パークアンドライド(P&R)）に関する検証】

- ・整備新幹線駅における駐車場整備状況の分析などをもと  
に検討
- ・「平成24年度飯田市都市圏等総合交通体系調査」におけ  
るリニア駅アクセス手段意向を参考に検討

P&R駐車台数に関する規模の検討

## 2 . 交通施設規模検討の前提条件

### 基本的な考え方

- 交通結節機能に関してはリニア中央新幹線の利用者のみ対象に規模を算定する。
- 規模の算定に当たっては、県が試算した「リニア駅の乗降客数6,800人」をベースとし、「駅前広場計画指針」（建設省都市局都市交通調査室監修）を用いる。
- 同指針とともに、交通事業者へのヒアリング調査結果を踏まえて設定する。
- P&R駐車場に関しては、整備新幹線駅に関する分析、P&R利用意向調査を踏まえて設定する。

### アクセス手段別の利用者数設定の考え方

- 伊那谷全体を対象実施した「リニア駅施設規模の検討業務」結果を活用する。

#### < 検討の考え方 >

- アクセス手段別のリニア駅利用者数（乗降客数）を設定する。
- アクセス手段別利用者数から施設規模を算定するための、サービス水準を設定する。
- 以上により算出された、アクセス交通手段別施設面積を積み上げて、交通結節機能の面積とする。

## 推計の前提となる手段別利用者数（単位：人/日）

		利用者	分担率	備考
自動車	自ら運転	1,353	19.9%	
	送迎	333	4.9%	
レンタカー		666	9.8%	
タクシー		660	9.7%	
路線バス		1,353	19.9%	
高速バス		857	12.6%	
鉄道		1,578	23.2%	鉄道接続あり
合計		6,800	100%	

## 施設規模算出に向けての条件等

- リニア駅への停車本数を毎時1本として試算する。
- 路線バス、高速バスについては、運行方面やサービスレベルなどは、開業までに整備される道路や、具体のリニア運行計画を踏まえて検討する必要があるが、今回は交通事業者の意見を参考に想定した。
- レンタカーの施設規模に関しては、交通広場への参入等の是非も含めて、別途検討とする。
- 鉄道接続の場合の鉄道関連の施設規模に関しては、別途検討とする。

## バス・タクシー等交通事業者へのヒアリング結果の考慮

### <バス事業者>

- バスは「ピーク対応での（つまりリニア発着にあわせての運行を踏まえた）施設規模）が必要」との見解。
- リニア発着にあわせ、複数のバスが同時に駅前を利用するとの想定が望ましい。
- 本来は、リニア駅前を利用する系統数や運行計画（起終点として運行するか等）、バスの種類などといった、バスの運行計画を踏まえて交通施設規模を設定することが望ましく、前提となるリニア運行計画の具体化に併せて引き続き検討することが必要。

### <タクシー事業者>

- タクシーの配置台数は、「ピーク対応ではなく平均の需要に合わせた施設規模で計画する」との見解。
- タクシーの乗車、降車の分離は、安全の面から必須。また構内のタクシープールには、何らかの方法で自家用車の流入を制限することが必要。

## 3 . 交通施設規模の試算結果

	面積 (㎡)	バース数			
		乗車	降車	滞留	備考
バス関連施設面積	309	3	1	0	ヒアリング結果により乗車バースを確保
高速バス関連施設面積	228	2	1	0	
タクシー関連施設面積	134	1	1	3	ヒアリング結果によりタクシーと自家用車を分けて確保
自家用車（送迎）関連施設面積	160	2	0	4	
歩道設置面積	2,104				
車道設置面積	520				
環境空間面積	1,468				
小計	4,923				
P&R駐車場面積	15,600	520台規模の確保			
総計	20,523				

注) 上表の面積は、交通事業者との協議、具体の施設配置検討、空間の高度利用、周辺施設との機能連携・分担などにより変更する場合がある。

## 4 . P&R駐車場規模の検討

### 検討に向けての考え方

- 将来的な（リニア全線開業時の）需要の増加を見据えておくことが必要
- リニア駅の利用促進を図るうえで、P&R駐車場の拡充によるアクセス強化は重要な一要素
- 関連道路整備による、P&R等やバス等によるアクセス利用圏域拡大が期待される。
- 地域特性である自動車利用（自動車依存）傾向についても加味することが必要



整備新幹線駅の状況分析、他のリニア駅における状況把握、リニア駅利用意向などをもとに、多面的に検討する。

### 整備新幹線駅の駐車場整備状況との比較

整備新幹線駅乗降者数5～10千人程度／日と駐車台数の状況は以下の通り。

路線	駅名	乗降者数(a)	台数(b)	b/a	<参考>公共交通との接続
東北	新青森	9,142人	1,035台	0.11	・在来線接続（青森駅より1駅） ・バス9系統
	八戸	6,626人	562台	0.08	・在来線接続 ・バス10（うち高速3）系統
	那須塩原	6,594人	57台	0.01	・在来線接続 ・バス9系統
東海道	新富士	9,166人	485台	0.05	・バス17（うち高速3）系統
	岐阜羽島	5,624人	774台	0.14	・在来線接続 ・バス3系統
	新下関	10,038人	119台	0.02	・在来線接続 ・バス3系統
上越	長岡	8,944人	487台	0.05	・在来線接続 ・バス46（うち高速3）系統
	熊谷	9,114人	305台	0.03	・在来線接続 ・バス4系統
長野	上田	5,398人	550台	0.10	・在来線接続 ・バス16（うち高速3）系統
	佐久平	5,642人	678台	0.12	・在来線接続 ・バス16（うち高速5）系統
九州	川内	5,922人	170台	0.03	・在来線接続 ・バス16（うち高速1）系統
11駅平均		-	-	0.06	
参考	リニア駅	6,800人	520台	0.08	

注）整備新幹線駅乗降者数は、乗車人員×2で算出、駐車台数は各駅webサイト等から把握



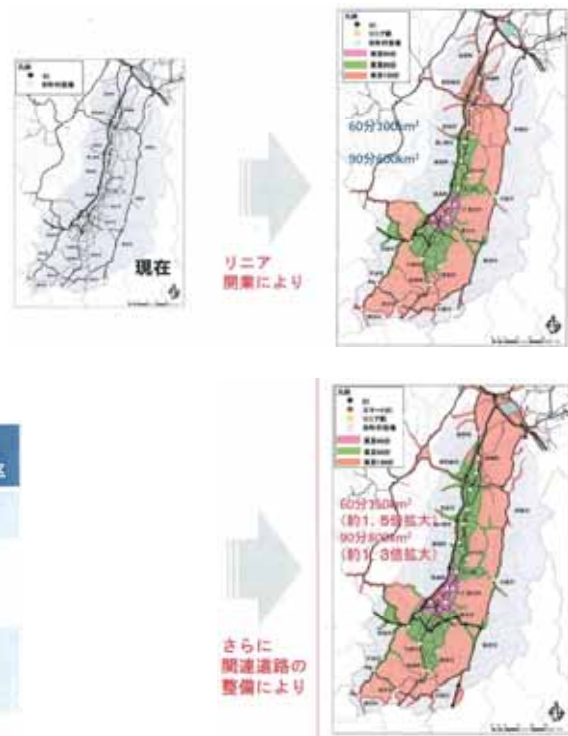
## 今後の交流圏拡大の可能性

- ・長野県によると、リニア開業と関連道路整備によって伊那谷の人口の約85%が東京90分圏となる。（リニア関連道路の整備効果（H26年10月）による）
- ・また、関連道路整備による効果は、人口ベースで1.42倍となる。
- ・このような効果に適切に対応するため、リニア駅周辺では、P&R駐車機能の他広域公共交通の利便性も、より重視することが必要である。

		人口	人口 カバー率
伊那谷		361千人	—
現在	現況60分	0千人	0%
	90分	0千人	0%
リニア開業	現況60分	99千人	27%
	90分	216千人	60%
+関連道路 整備	将来60分	121千人	34%
	90分	307千人	85%

(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

1.42倍に増加



出所:リニア関連道路の整備効果(長野県 H26.10)資料を抜粋加工

## P&R駐車場規模試算に関するまとめ

- ・これまでに算定したP&R駐車場規模（520台）は、同程度の乗降客を有する整備新幹線駅と比べても平均的である。
- ・郊外設置型の整備新幹線駅では、P&R駐車場を多数確保する傾向があり、リニア駅の利用促進を図るうえで同様の考え方が必要と考えられる（700台程度）。
- ・一方、開業後に希望する調査（アクセス交通手段）において、P&Rは4割以上選択されている（1,000台程度）。

以上を踏まえ、P&R駐車場については、関連するアクセス道路の整備とともに、公共交通の整備による利便性を踏まえた需要を見極めた上で算定する必要がある。



## 5 . P&R駐車を補正した交通施設規模の試算結果

	面積 (㎡)	バース数			備考
		乗車	降車	滞留	
バス関連施設面積	309	3	1	0	ヒアリング結果により乗車バースを確保
高速バス関連施設面積	228	2	1	0	
タクシー関連施設面積	134	1	1	3	ヒアリング結果によりタクシーと自家用車を分けて確保
自家用車(送迎)関連施設面積	160	2	0	4	
歩道設置面積	2,104				
車道設置面積	520				
環境空間面積	1,468				
小計	4,923				
P&R駐車場面積	15,600 ~ 30,000	520台 ~ 1,000台 規模の確保			P&R駐車場規模検討に基づき幅をもって整理
総計	20,523 ~ 34,923				

注) 上表の面積は、交通事業者との協議、具体の施設配置検討、空間の高度利用、周辺施設との機能連携などにより変更する場合がある。