資 料 1

リニア駅前エリア北側の
ゾーニング・レイアウト

令和5年3月27日
山梨県

前会議までの振り返り

令和5年3月27日
山梨県

これまでの検討経緯

■過去の検討スケジュールと概要

令和元年度	リニアやまなしビジョンの策定（令和2年3月）
令和２年度	リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）の策定（令和３年３月）

令和４年度

リニア駅前エリア整備検討会議

第１回（令和4年7月15日）

（１）本会議の主旨
（２）これまでの検討経緯
（３）リニア駅前エリア整備
① 交通結節点の整備エリア
② リニア駅前エリア北側の段階的整備の考え方
③ 交通手段・施設規模算定条件について

第2回（令和4年10月21日）

（１）リニア山梨県の立地特性について
（２）需要予測・施設規模について

第３回（令和５年3月27日）※本日

これまでの検討経緯【第1回・2回リニア駅前エリア整備検討会議の要旨】

■第１回　リニア駅前エリア整備検討会議の振り返り

〇過年度までの検討経緯としてリニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）を再共有するとともに、リニア駅前エリア北側では大きく２つのStepにわけて段階的に整備を進めていくイメージを共有した。

■第２回　リニア駅前エリア整備検討会議の振り返り

〇リニア山梨県駅の立地特性等を踏まえた「交通広場の整備の方向性」を２案比較し、交通・防災の観点からデッキを整備して、『モーダルコネクトを高め交通機能を最大限に活用する案』を選定した。

〇「駅前広場計画指針」に基づく需要予測を行い、各交通手段別に最低限必要な交通施設の規模（バース数）を算定した。

〇上記算定結果を踏まえ、リニア駅前エリア北側で最低限必要とする面積を提示した。

これまでの検討経緯　【第１回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）

- リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）（R3.3 山梨県）では、
  基本方針を踏まえた**「整備コンセプト」**や各機能の考え方を示した**「整備の在り方」**の整理を行った。

整備コンセプト

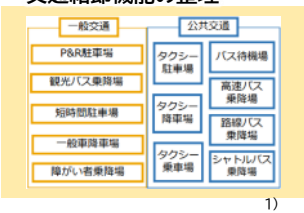
・基本方針
「リニア駅前エリアは、新たなゲートウェイとして位置づけられており、交通結節点として必要な機能を整備していく」
・整備コンセプト
「交通結節機能」「防災機能」「サービス機能」「次世代モビリティ」の4つの軸

【出典】リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）

整備の在り方

・交通結節機能
⇒**「アクセスのしやすさ」と「乗り換えのしやすさ」**という考えを基に、南北の交通広場の使い分け、公共交通と一般交通の分離が必要とされており、また交通モードの特性と配置や、高速道路との接続の考え方が整理されている。
・防災機能
⇒**「災害時にも交通結節機能が保持できる交通結節点」**という考えを基に、浸水時の対策、パーク＆ライド駐車場を雪や火山灰の仮置き場としての活用、避難場所としての活用が必要とされている。
・サービス機能
⇒**「交通結節機能に付随するサービス機能の整備」**という考えを基に、公共的なサービス（待合空間等）と各種情報の提供（観光情報や運行状況等）が必要とされている。
・次世代モビリティへの対応
⇒**「山梨県の強みを活かし、将来を見据えた整備」**という考えを基に、次世代モビリティの考慮、クリーンエネルギー分野を積極的に導入するとしている。

交通結節機能の整理



1）

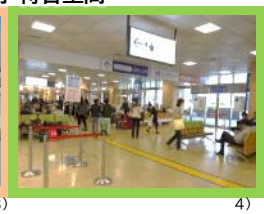
防災トイレ

2）

P&R※駐車場を雪の仮置き場としての活用

※パーク＆ライド駐車場3）

待合空間


4）

観光案内所

5）

水素ステーション等の積極的な導入

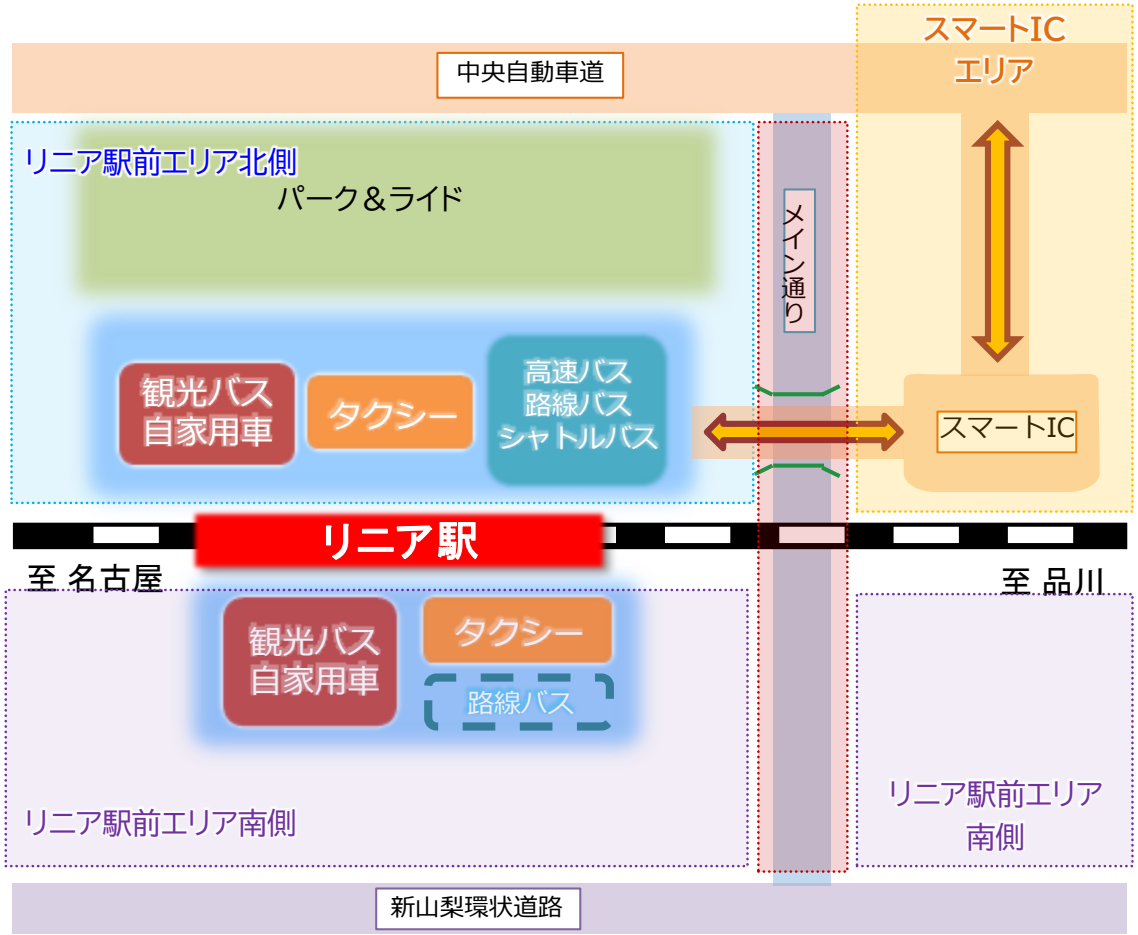
6）

【出典】
1,5：リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）
2：「道の駅」第3ステージ推進委員会　第1回委員会資料
3：滝川市公式HP
4：記者発表資料 国土交通省道路局公式HP
6：岩谷産業公式HP

これまでの検討経緯【第１回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■交通結節点の整備エリア

- 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」に区分することを提示した。
- 本検討会では、リニア駅前エリア北側を検討対象として議論を進めてきた。



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）、パーク＆ライド駐車場を整備。

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。

【出典】第５回リニア駅前エリア整備の在り方検討会資料(一部修正)

これまでの検討経緯【第１回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■リニア駅前エリア北側の段階的整備のイメージ

・リニア駅前エリア北側ではStep１としてリニア駅前エリア北側の用地を取得したうえで、スマートICやパーク＆ライド駐車場、ロータリー等を整備、Step２として交通結節関連施設等の整備を進める等、段階的に整備を進めていくイメージを提示した。

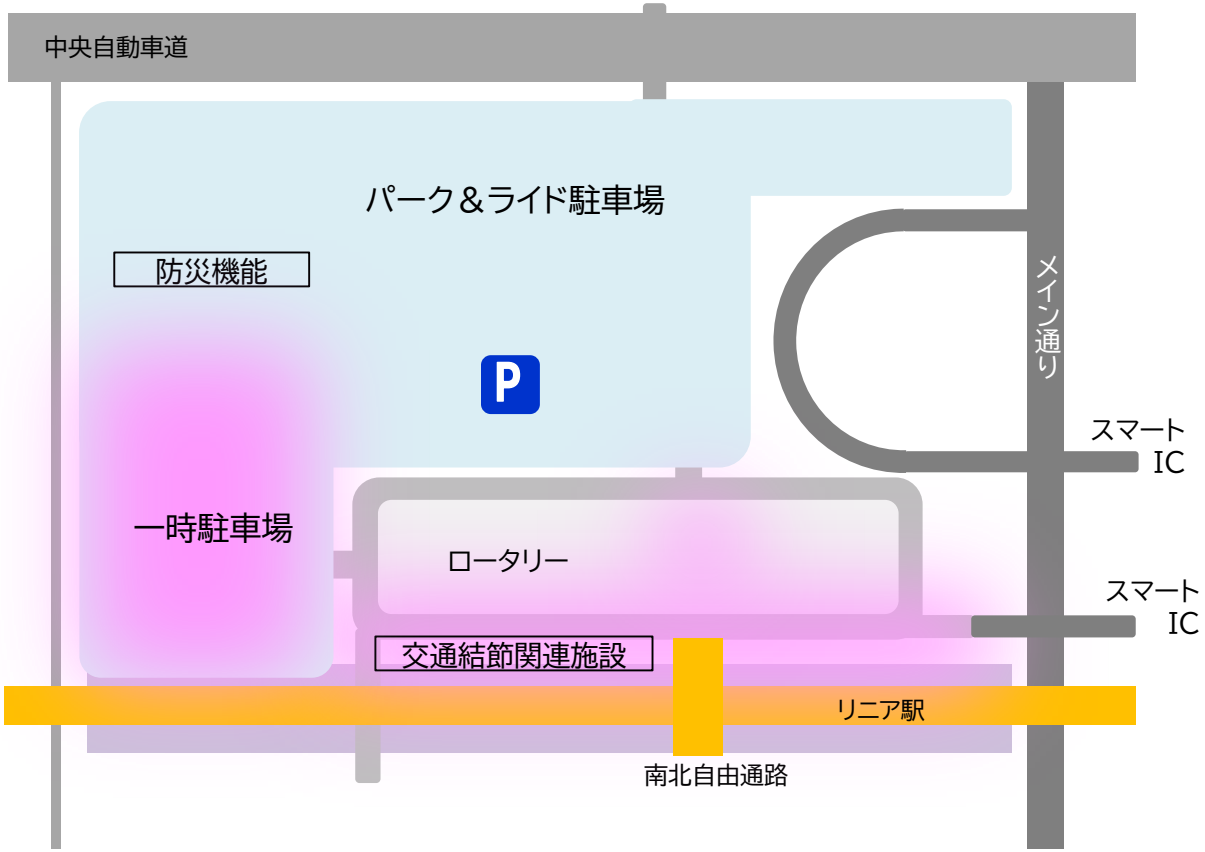
◆Step1

- リニア駅前エリア北側の用地取得
- スマートICの整備
- パーク＆ライド駐車場、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）

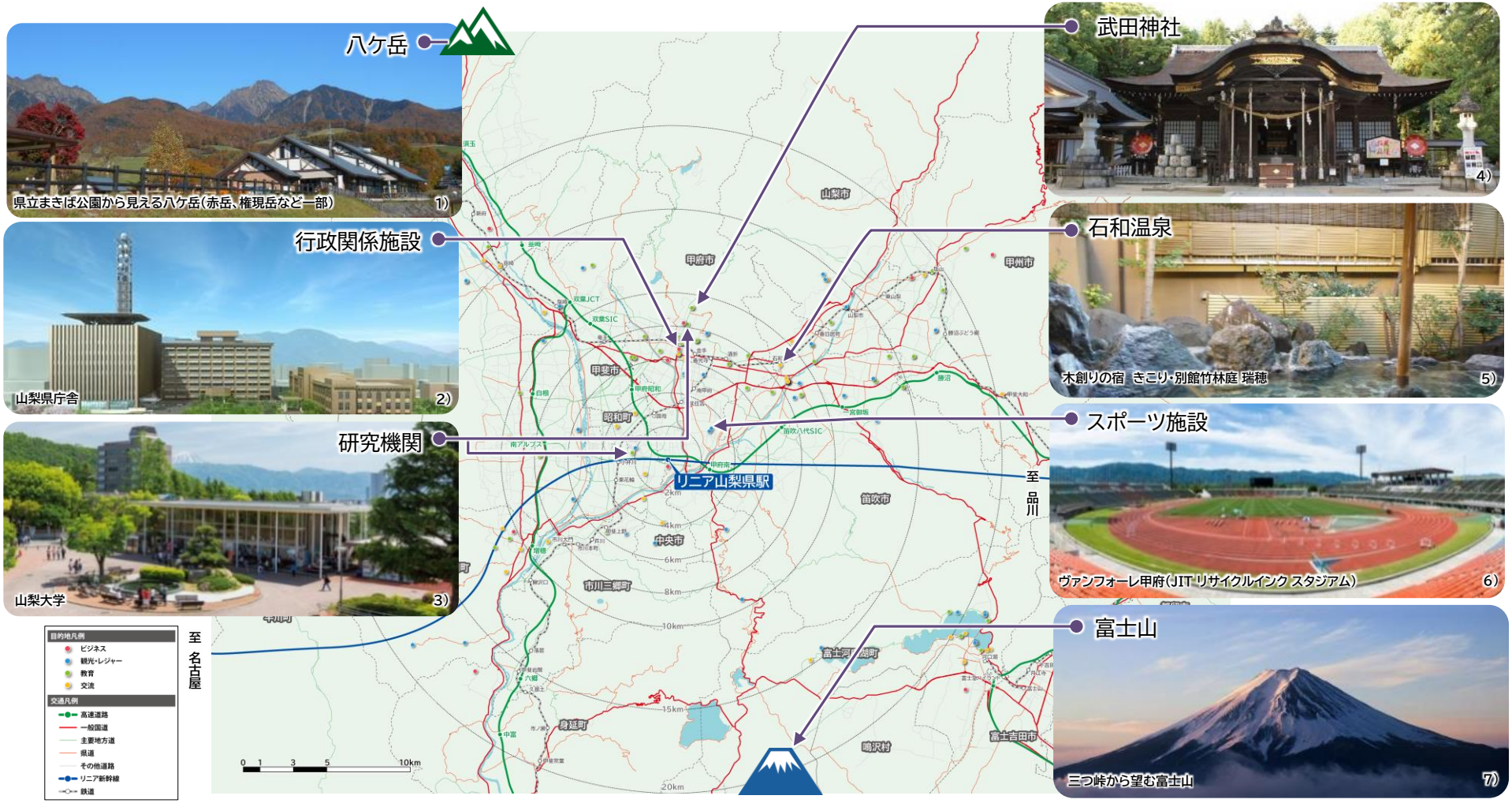
※リニア駅前エリア南側整備との連携
一時駐車場等の空間については、南側整備との連携により交通結節関連施設等への転用を検討



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】

■リニア山梨県駅の特徴（立地特性）

・リニア山梨県駅周辺および県内には、行政関係施設・歴史・文化施設・世界自然遺産の富士山や豊かな山々が連なるハケ岳等の魅力的な観光資源等が立地しており、リニア駅前エリア北側の具体化にあたっては、ビジネスや観光、レジャー等、多様なニーズを考慮する必要があることを提示した。



【出典】1),4),5),6),7) :公益社団法人やまなし観光推進機構公式HP　2) :山梨県公式HP　3) :山梨大学公式HP

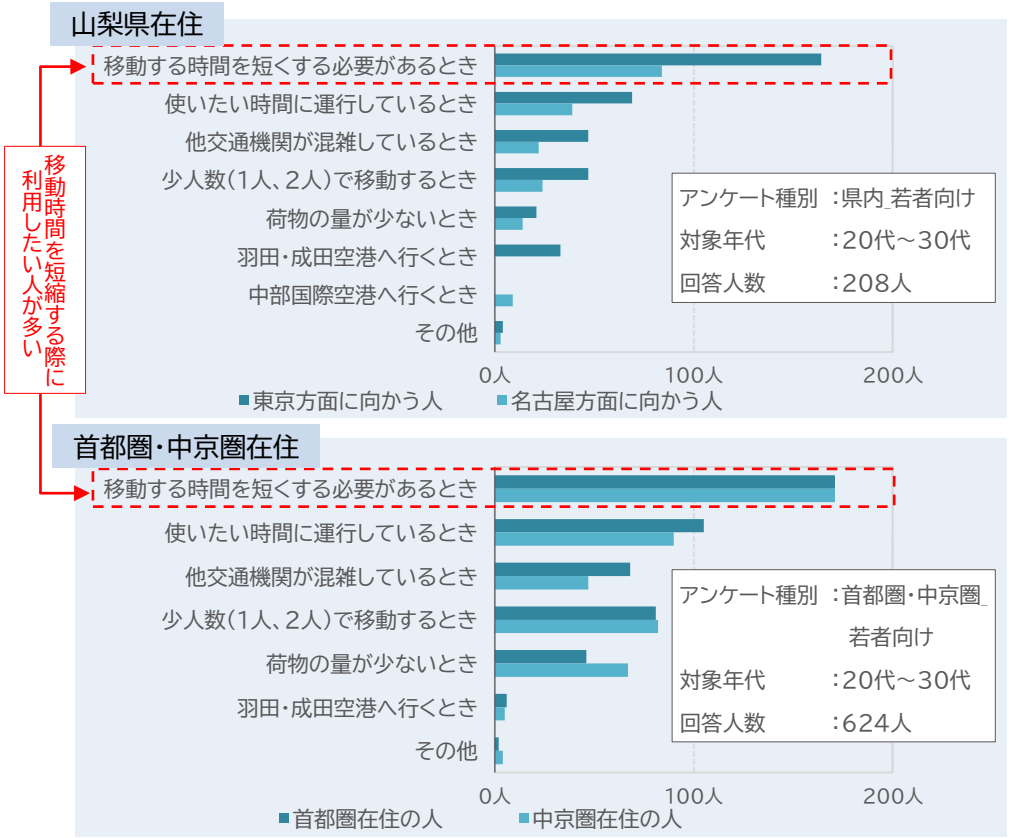
これまでの検討経緯【第２回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■リニア山梨県駅の特徴（時間短縮）

- リニアを利用したい場面に関するアンケートでは、「移動時間を短くする必要があるとき」との回答が最も多く、時間短縮の効果を望む声が挙げられている。
- 東京から甲府市街へのアクセス時間は開業前後では40分程度短縮するが、時間短縮効果を十分に発揮するためには、リニア山梨県駅での乗り換え時間の短縮が重要であることを提示した。

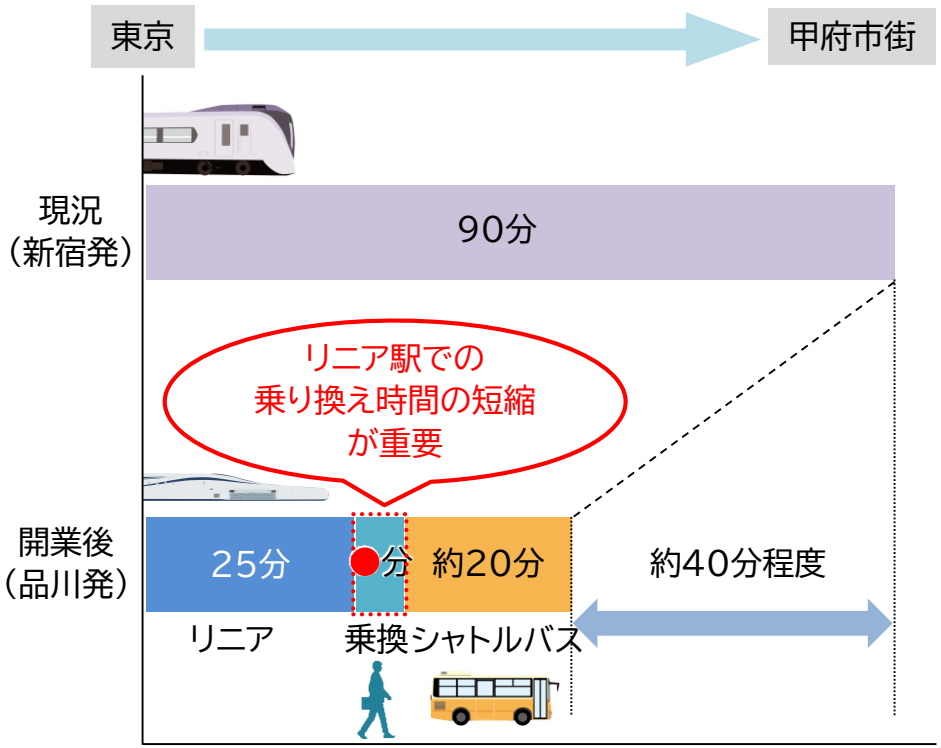
○リニアを利用をしたい場面

Q.どのような時にリニア利用をすると考えますか。(複数回答可)



【出典】Ｈ２７年度　リニア推進課発注業務報告書を基に作成

○東京～甲府市街地間のリニア開業前後の移動時間



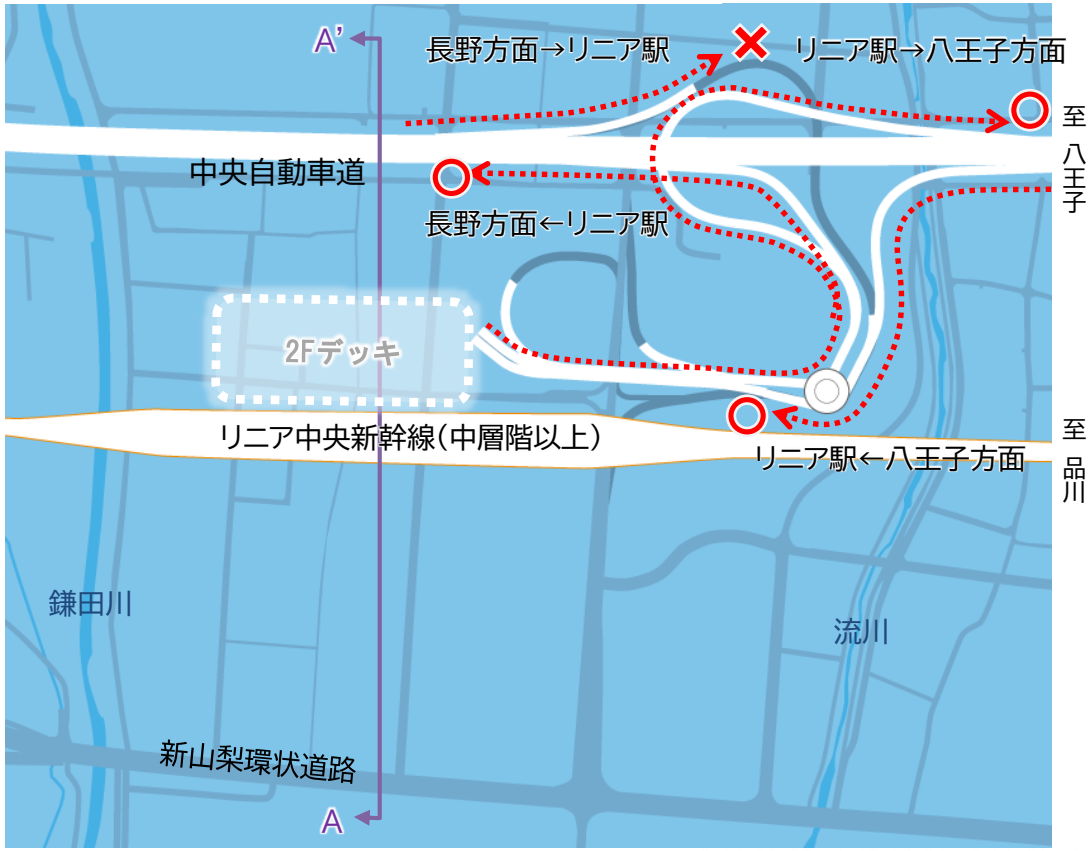
※現況の所要時間は、特急あずさを使用した場合の所要時間を時刻表より算出
※シャトルバス所要時間は、想定ルートをH27センサス箇所別基本表を用いて算出
※H27センサス対象外区間は、地図上で距離を計測し当該箇所の規制速度を用いて算出

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】

■リニア山梨県駅の特徴（防災について）

- リニア駅周辺では約5m程度の洪水災害が想定されており、水災害時にも浸水せずに交通結節点としての機能を発揮するためには、高さ5m以上のデッキ整備が必要であることを提示した。

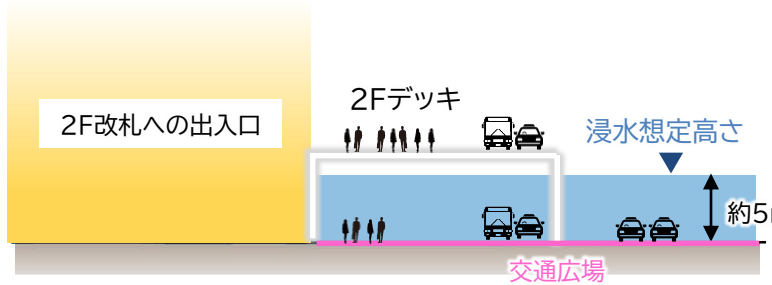
○リニア山梨県駅周辺の浸水エリア



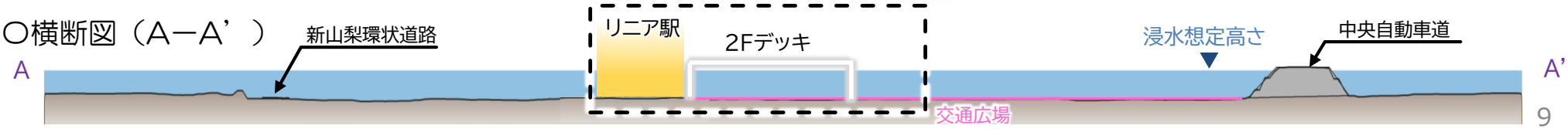
浸水エリア
浸水しないエリア
車両の進行ルート
水災害時通行可
水災害時通行不可

車輌の進行ルート	浸水時の通行可否
リニア駅→八王子方面	○
長野方面→リニア駅	×
リニア駅→長野方面	○
八王子方面→リニア駅	○

○リニア駅周辺横断図イメージ（拡大）



○横断図（A－A’）

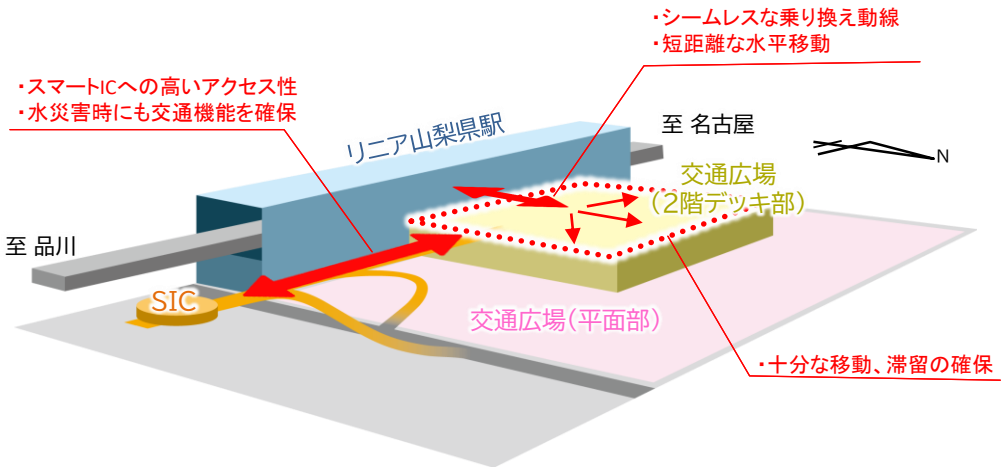


これまでの検討経緯【第２回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■交通広場整備の方向性

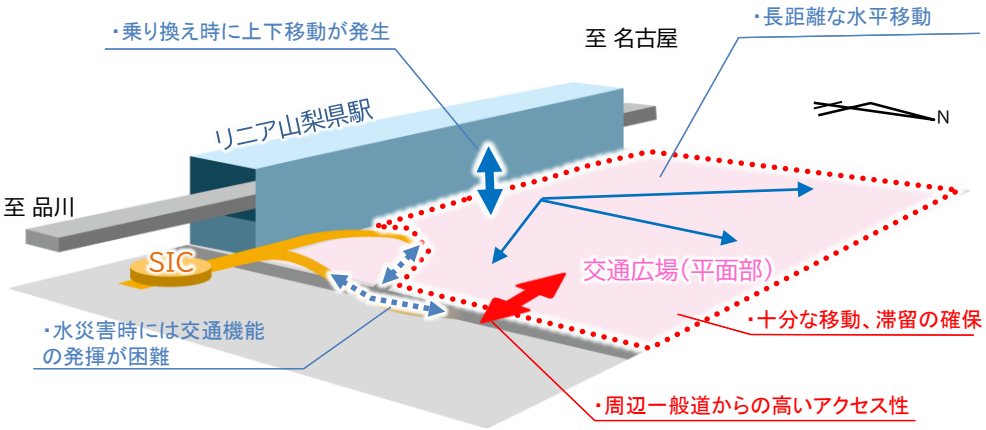
・交通広場の整備の方向性として２案を提示し、交通や防災の観点から案①デッキを整備して**「モーダルコネクトを高め交通機能を最大限に活用する案」が優位**であることを提示した

案①：リニアや高速道路とのモーダルコネクトを高め、交通機能を最大限に活用する案



交通機能	・リニアからのシームレスな動線により乗り換え利便性が高い ・案②に比べて乗り換え時の水平方向の移動動線が短くなる ・交通広場からスマートICにアクセスしやすく高速道路の十分な活用が望まれる ・オープンスペースや象徴的な空間整備等により、人の移動や滞留などが適正化し、交通機能を最大限発揮することが期待できる	○
防災機能	・デッキ構造により、水災害時の広域道路ネットワーク確保や一時避難場所としての活用が期待できる	○
経済性	・案②に比べ、デッキ整備によるコストを要する	△

案②：平面構造主体で周辺一般道からのアクセス性を高める案

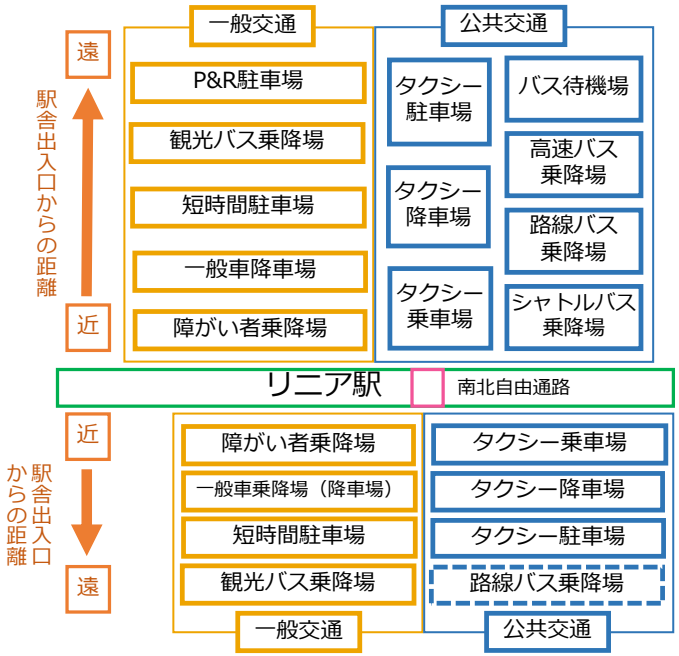


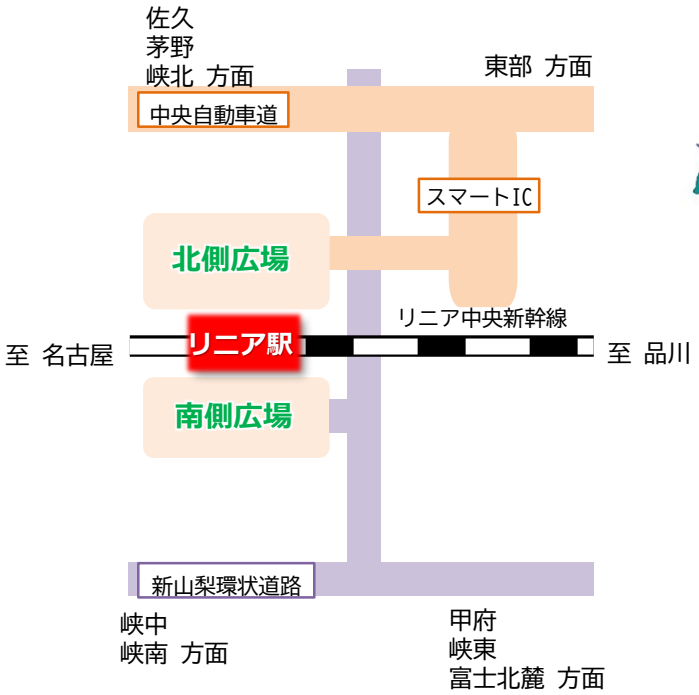
交通機能	・リニアからの乗り換えの際に上下方向の移動が発生する ・案①に比べ乗り換え時の水平方向の移動動線が長くなる ・周辺一般道からのアクセス性がよい ・オープンスペースや象徴的な空間整備等により、人の移動や滞留などが適正化し、交通機能を最大限発揮することが期待できる	△
防災機能	・水災害時には交通結節点としての機能の発揮が困難	×
経済性	—	○

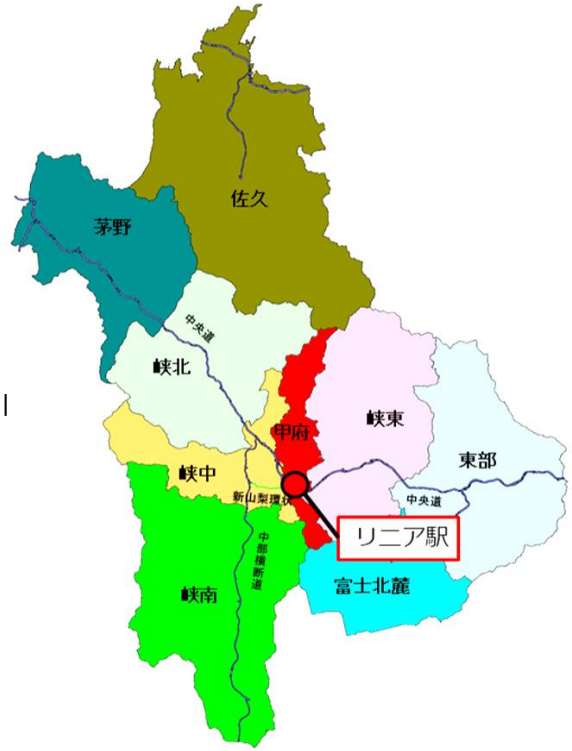
これまでの検討経緯【第２回 リニア駅前エリア整備検討会議】

■需要予測・施設規模について（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。







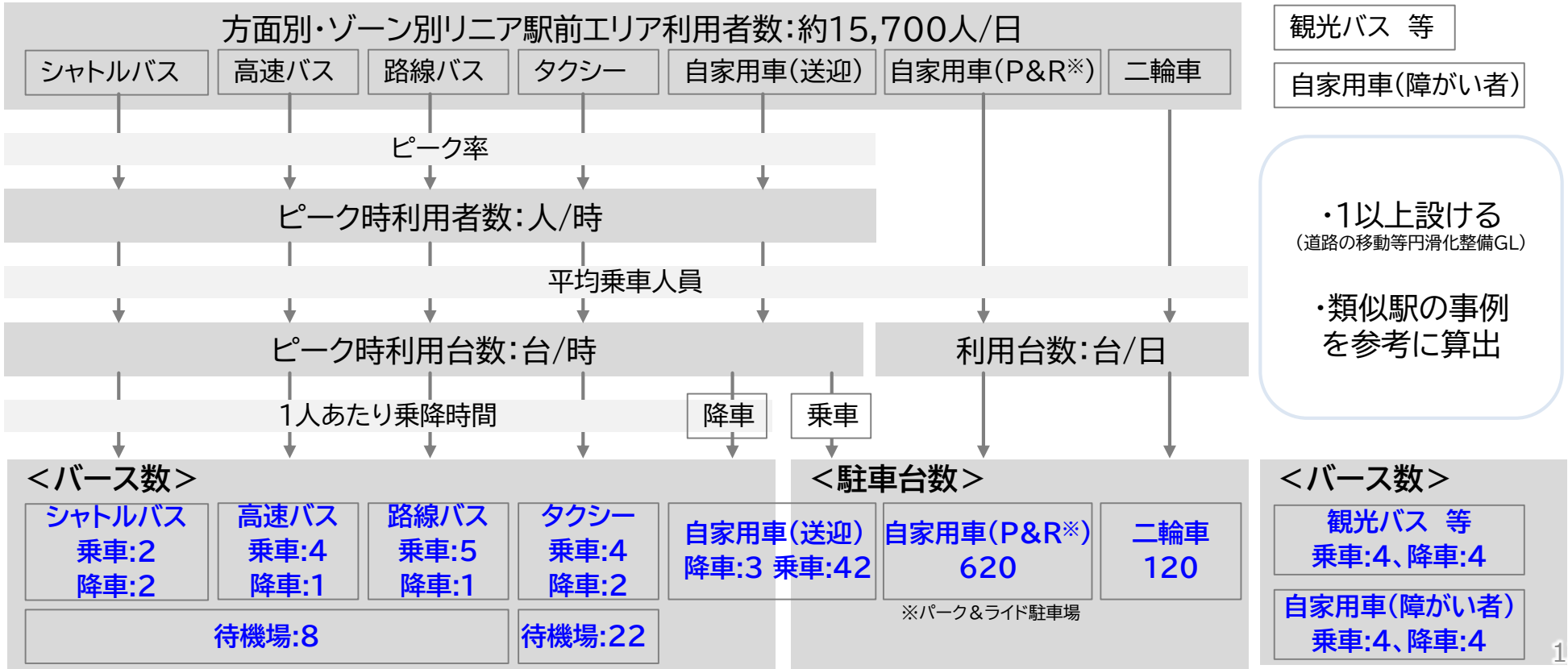
【出典】第５回リニア駅前エリア整備の在り方検討会資料

リニア利用者推計の対象ゾーン

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（考え方）

- 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」に基づき算定した。
  - 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
  - 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
  - 自家用車(パーク＆ライド駐車場)、二輪車は１日の利用台数を駐車（輪）台数として確保
  - 観光バス等、自家用車(障害者用)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



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。

参考値

分類	施設		バース数（台）		
			北側	南側	合計
公共交通	シャトルバス（1）	乗車場	1	-	1
		降車場	1	-	1
	シャトルバス（2）	乗車場	1	-	1
		降車場	1	-	1
	高速バス	乗車場	4	-	4
		降車場	1	-	1
	路線バス	乗車場	5	-	5
		降車場	1	-	1
	バス待機場		8	-	8
	タクシー	乗車場	2	2	4
		降車場	1	1	2
		待機場	9	13	22
一般交通	自家用車（送迎）	短時間駐車場	17	25	42
		降車場	1	2	3
	パーク＆ライド駐車場		620	-	620
	二輪車	駐車場	60	60	120
	観光バス　等	乗降場	2	2	4
	自家用車（障がい者）	乗降場	2	2	4

※北側南側の施設配置数については駅前広場の計画により変更の可能性あり

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（必要規模・面積）

- リニア駅で必要な各施設の面積を算定するため、県都に位置する新幹線駅の事例等を基に原単位を設定。
- 需要予測にて算定されたリニア駅北側の必要バース数に原単位を乗じて、リニア駅で必要な面積を提示した。

参考値

分類	施設		単位バース当たりの面積(㎡)	リニア駅北側に必要なバース数(台)	リニア駅での必要面積(㎡)
公共交通	シャトルバス(1)	停留場所	60～70	2	120～140
		乗降場	50		100
	シャトルバス(2)	停留場所	60～70	2	120～140
		乗降場	50		100
	高速バス	停留場所	60～70	5	300～350
		乗降場	50		250
	路線バス	停留場所	60～70	6	360～420
		乗降場	50		300
	バス待機場(操作場所)		100	8	800
	タクシー	停留場所	20	3	60
		乗降場	20		60
		操作場所	20	9	180
一般交通	自家用車(送迎)	操作場所	20	17	340
		乗降所	20	1	20
	パーク＆ライド駐車場		-	620	-
	二輪車	駐車場	-	60	-
	観光バス	停留場所	60～70	2	120～140
		乗降場	50		100
	自家用車(障がい者)	乗降場	20	2	40
交通結節関連機能	オープンスペース		―	―	約 3,000

第１回・第２回のリニア駅前エリア整備検討会議　意見要旨

■第１回　リニア駅前エリア整備検討会議　意見要旨

〇リニア山梨県駅周辺は、中央自動車道とリニアが直結するポテンシャルが高いエリアであるため、想定以上の需要が来た時でも耐えうるような余裕を持たせるべき

〇リニア山梨県駅周辺では、固定的な土地利用はあまりせずに、臨機応変に見直しをかけられるような施設計画にするのがよい

■第２回　リニア駅前エリア整備検討会議　意見要旨

〇集客や賑わいを将来的に維持するためには、企業の送迎バスやレンタカー等のスペースを確保しておくことが重要である。

〇現行マニュアルでの需要予測を大きく上回る爆発的な需要も見据えて余裕を確保し、定期的に見直しがかけられるような柔軟な施設計画を行うことが望ましい。

〇バリアフリーの観点から、車いす利用者の移動のしやすさに最大限配慮したゾーニング・レイアウト案を示すことが重要である。

本会議の主な論点

令和5年3月27日
山梨県

本会議の主な論点

〇第２回までの検討内容・委員からのご意見を踏まえて、リニア駅前エリア北側のゾーニング・レイアウト案を具体化

〇本会議にて、リニア駅前エリア北側の今後の検討の基本となるゾーニング・レイアウト案にご意見を頂くことを目的とする

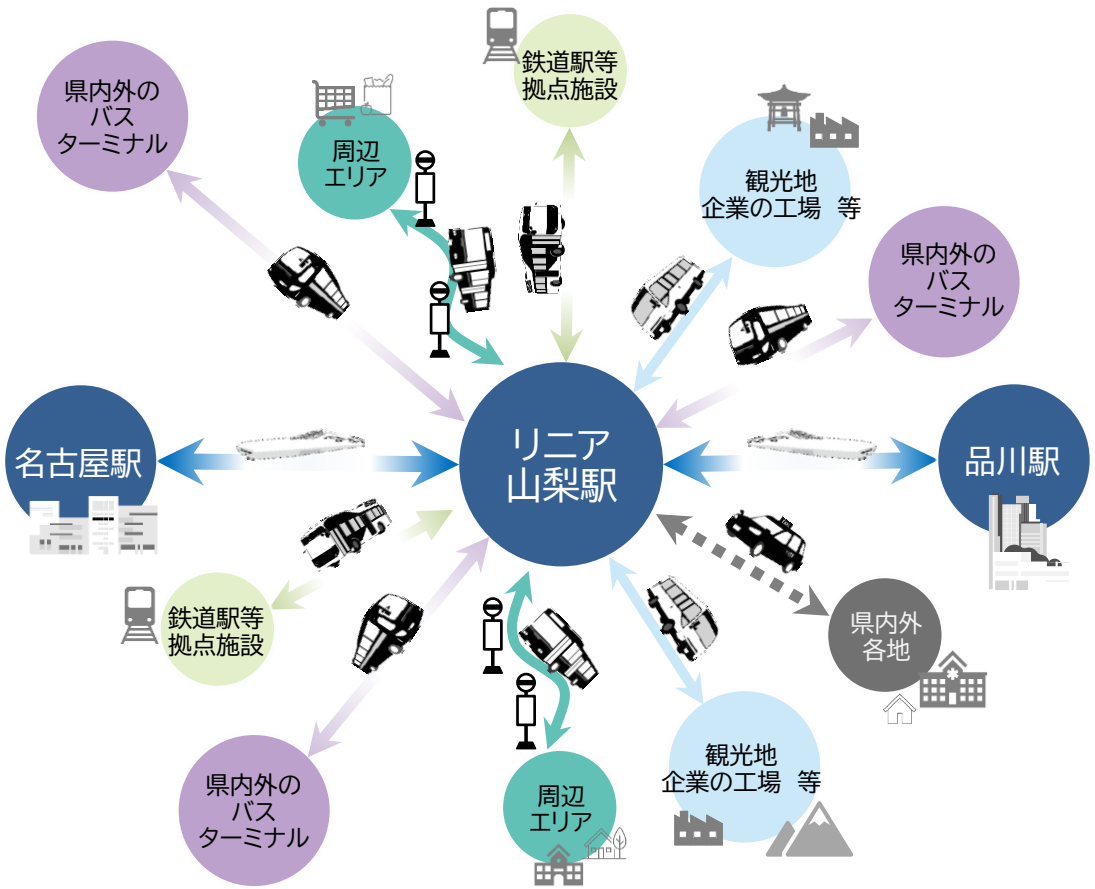
ゾーニング・レイアウト案

令和5年3月27日
山梨県

機能配置の検討

■リニア山梨県駅に想定されるモビリティサービス

- リニア山梨県駅に想定されるモビリティサービスは、リニア中央新幹線以外に「高速バス」「シャトルバス」「タクシー」「路線バス」「企業・観光送迎バス」等が想定される。
- これらのモビリティサービスの特徴を踏まえ機能配置を最適化し、利便性を向上させることが重要。



リニア中央新幹線

- 東京～名古屋を結ぶ高速鉄道
- **東京～名古屋間の所要時間は大幅に短縮**するが、**東海道新幹線ほど輸送力はない**
- リニア山梨県駅では**2階レベルに改札が設置される予定**

タクシー

- **県内外の各所**と**ドアtoドアで結ぶ**
- **輸送力は小**さく、1～4人/台程度
- 家族連れ等の**グループ利用**や**時間価値の高い方の利用**が想定される

高速バス

- **山梨県内外の長距離を結ぶ**
- 比較的**安価な料金で利用可能**
- ～45人/台程度の輸送力
- **主に高速道路を利用**し、甲府中央SICより、リニア駅に進入出することを想定

路線バス

- **周辺各地を経由**しながら主に県内の拠点を結ぶ
- 比較的**安価な料金で利用可能**
- 40～70人/台程度の輸送力
- **一般道のみを通行**

シャトルバス

- **リニア駅と県内の主要な拠点施設を円滑に短時間で輸送**
- 比較的安価な料金で利用可能
- 40～70人/台程度の輸送力
- **リニアからの乗り換えが多い**ことを想定

企業・観光送迎バス

- リニア駅と県内の**企業・観光地の2拠点間を結ぶ準公共交通**
- 利用者は限定されるが、リニア開業による県内の発展と共に需要が高まる可能性

【出典】
1）:東海旅客鉄道株式会社公式HP　2）:トヨタ自動車株式会社公式HPジャパンタクシーオンラインカタログ
3),6）:三菱ふそうトラック・バス株式会社公式HP　4）:山梨交通株式会社公式HP　5）:トヨタ自動車株式会社公式HP

機能配置の検討

■リニア山梨県駅施設の災害時の役割・活用方針

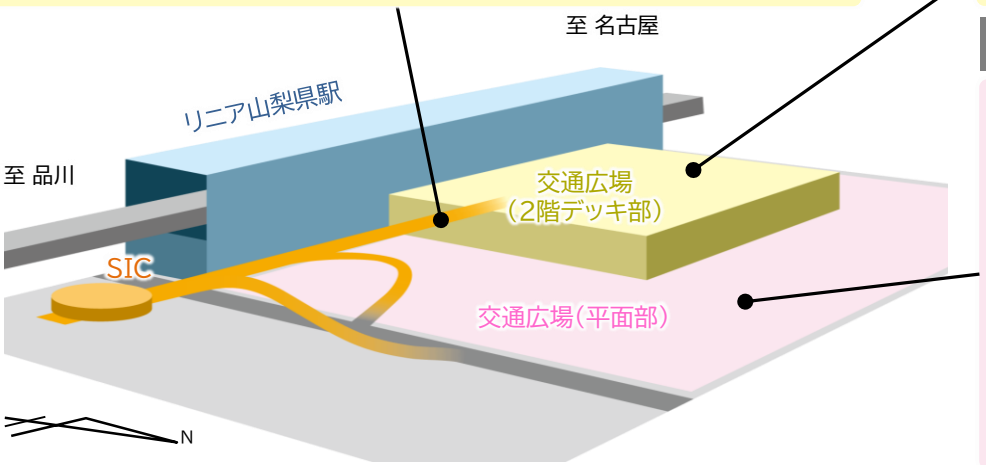
- 豪雨災害による浸水時にも、SIC直結ランプや2F交通広場の運用により、広域的な幹線道路へのアクセスルートを担保し、安定的な交通機能を確保
- 帰宅困難者が発生した際には、オープンスペースを一時避難場所として活用、利用者の安全を確保
- 豪雪、火山災害時には、パーク＆ライド駐車場を雪や火山灰の一時仮置き場として活用し、交通結節機能を維持

SIC直結ランプ・2F交通広場

想定される災害：豪雨・浸水災害
活用方針：広域的な幹線道路へのアクセスルートを担保し、
平常時・災害時を問わず、安定的に交通機能を確保

浸水被害のイメージ

バスによる輸送のイメージ



オープンスペース

想定される災害：地震災害、浸水災害 等
活用方針：帰宅困難者が発生した際には、一時避難場所として活用し、
利用者の安全を確保

リニア山梨県駅周辺の
浸水ハザードマップ

※白い部分は河川区域または周辺河川の浸水想定範囲外の区域

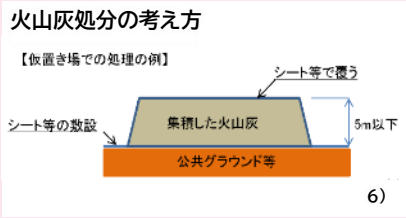
災害時のオープンスペースの活用イメージ

パーク＆ライド駐車場

想定される災害：豪雪災害、火山災害 等
活用方針：周辺道路等の雪や火山灰、災害時の瓦礫等の一時仮置き場
として活用し、リニア駅と周辺道路の交通結節機能を維持

排雪場のイメージ

火山灰処分の考え方



【出典】
1):福岡市総合ハザードマップ(福岡市Webまっぷ) 2):神戸市 阪神・淡路大震災「1.17の記録」 3):第2回リニア駅前エリア整備検討会議資料
4):平成28年度 東京都・渋谷区合同帰宅困難者対策訓練(東京都防災ホームページ) 5):滝川市HP 6):「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)

機能配置の検討

■機能配置の考え方

●基本的な考え方
- モーダルコネクトの観点から、公共交通同士（リニア⇔バス等）のアクセスが良くなるよう配置
- 各サービスの特徴を踏まえた周辺道路とのアクセス性を考慮して、動線を計画（高速バスは2Fに配置等）
- 拡張性に配慮し、規模が大きいものや特に需要の増加が考えられるもの（パーク＆ライド駐車場等）は１Ｆに整備
- 浸水時に機能を発揮する必要性が高い施設は２階に配置

2階（デッキレベル）

【2階への配置が望ましいもの】

交通機能
- ・高速バス乗降場
- ・シャトルバス乗降場
- ・チケットカウンター

防災機能
- ・交通機能を維持するための防災施設
- ・オープンスペース

1)

2)

3)

4)

【双方に用意すべきもの or いずれかに用意出来れば良いもの】

交通機能
- ・タクシー乗降場
- ・バス・タクシー操車場所
- ・キス＆ライド乗降場
- ・障がい者乗降場
- ・待合スペース
- ・運行情報等

5)

6)

7)

1階（道路レベル）

【1階への配置が望ましいもの（2階デッキへの配置必要性が低いもの）】

交通機能
- ・路線バス乗降場
- ・バス・タクシープール
- ・パーク＆ライド駐車場(一時駐車場を含む)
- ・レンタカー・カーシェア
- ・企業送迎・観光バス等乗降場

8)

9)

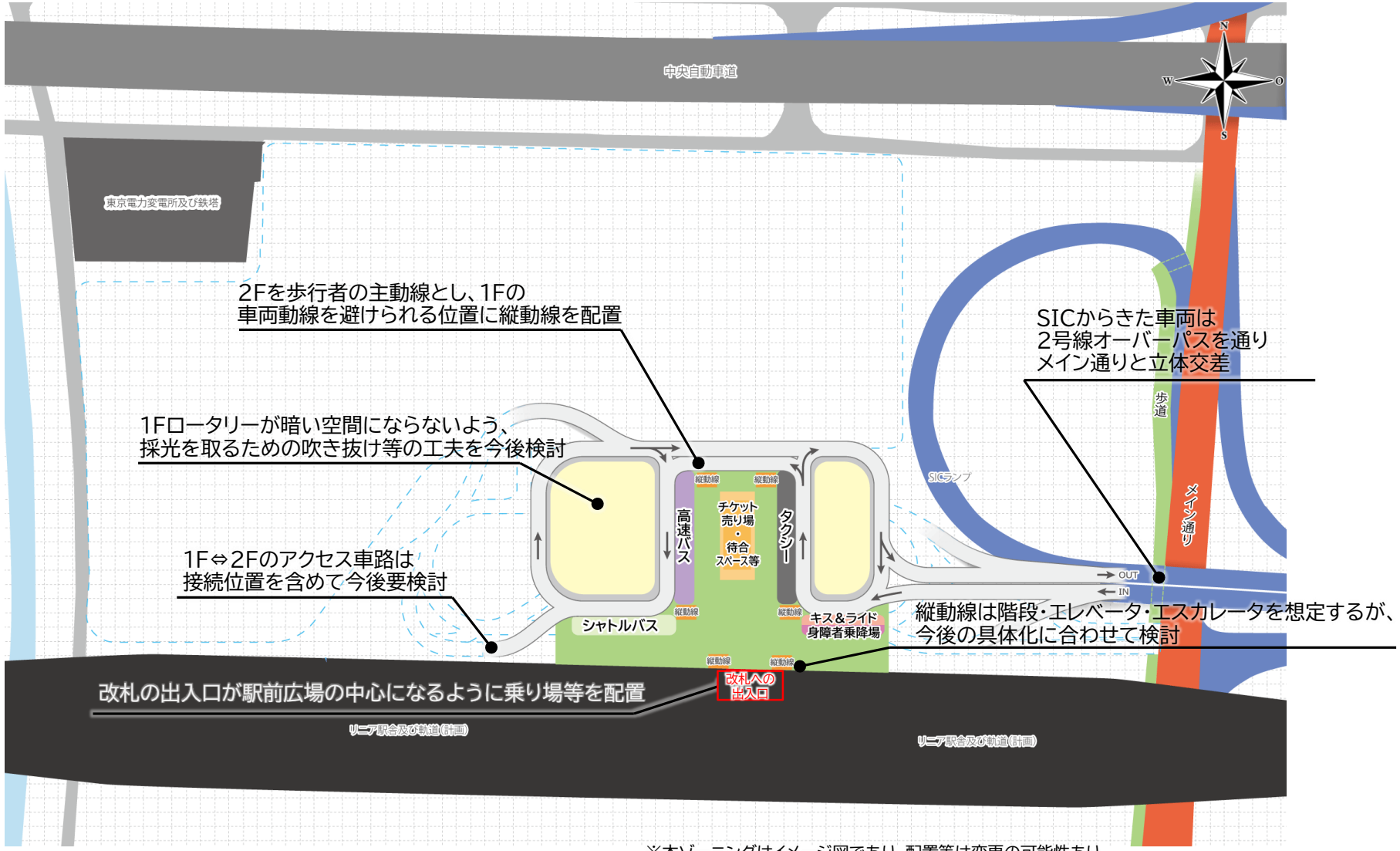
10)

【出典】
1),3),8),10）:国土交通省「道路空間を活用した地域 公共交通BRT 等 の導入に関するガイドライン（令和4年9月）」
2),6),7）:新宿高速バスターミナル株式会社公式HP　4 :小田急バス株式会社公式HP
5）:トヨタ自動車株式会社公式HPジャパンタクシーオンラインカタログ　9）:日本コンクリート株式会社公式HP

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

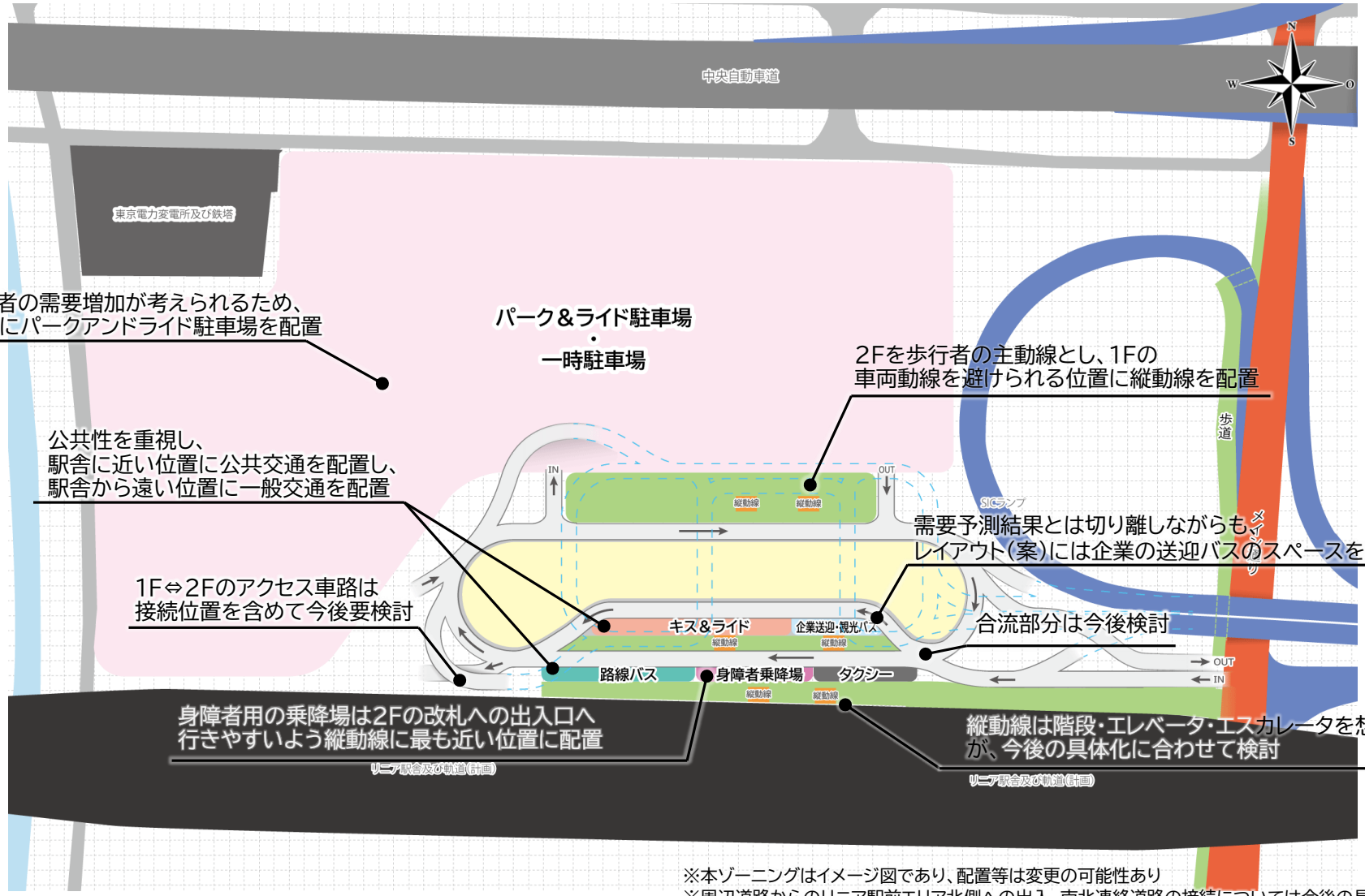


※本ゾーニングはイメージ図であり、配置等は変更の可能性あり
※周辺道路からのリニア駅前エリア北側への出入、南北連絡道路の接続については今後の具体化に合わせて検討
※キス＆ライドは、自家用車での送迎等

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）

2F
1F



高速道路利用者の需要増加が考えられるため、
拡張し易い1Fにパークアンドライド駐車場を配置

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

公共性を重視し、
駅舎に近い位置に公共交通を配置し、
駅舎から遠い位置に一般交通を配置

需要予測結果とは切り離しながらも
レイアウト(案)には企業の送迎バスのスペースを確保する。

1F⇔2Fのアクセス車路は
接続位置を含めて今後要検討

合流部分は今後検討

身障者用の乗降場は2Fの改札への出入口へ
行きやすいよう縦動線に最も近い位置に配置

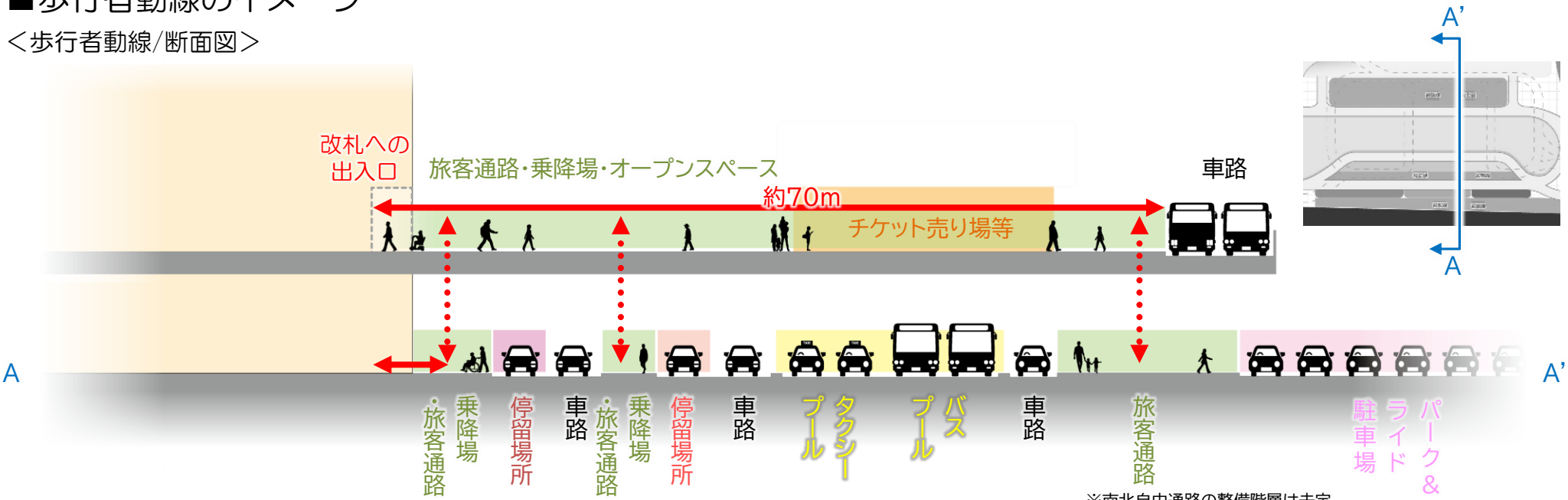
縦動線は階段・エレベータ・エスカレータを想定する
が、今後の具体化に合わせて検討

※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
※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

ゾーニング・レイアウト案の検討

■歩行者動線のイメージ

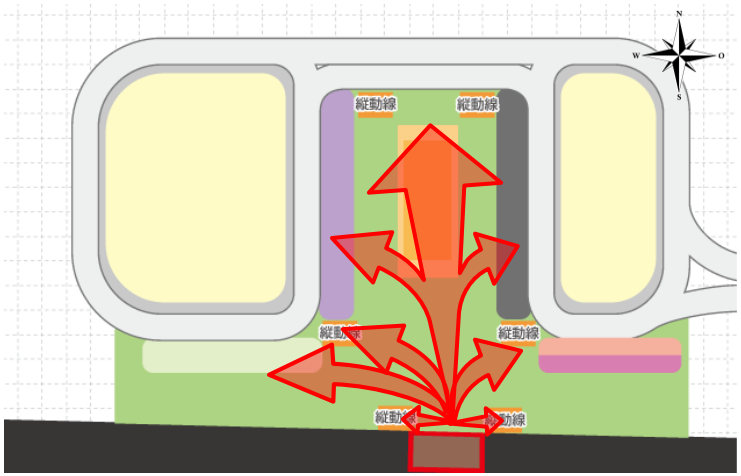
＜歩行者動線/断面図＞



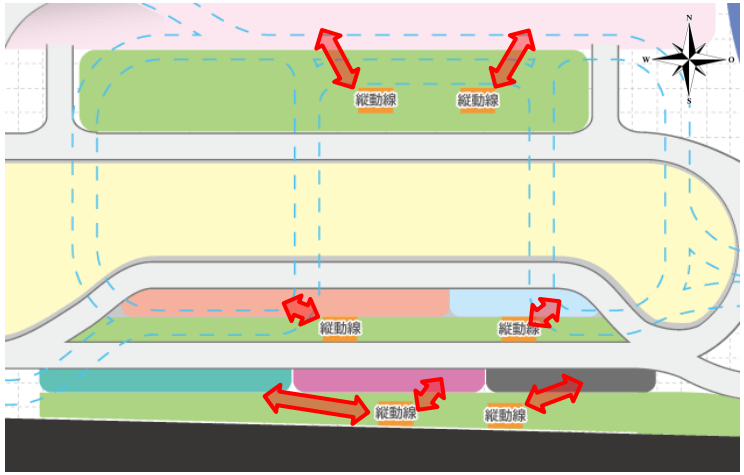
※南北自由通路の整備階層は未定
※本断面図はイメージ図であり、配置等は変更の可能性あり

＜歩行者動線/平面図＞

2F



1F



まとめと今後のスケジュール

令和5年3月27日
山梨県

各会議での意見・まとめ

整備コンセプト	R2 リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 意見	R4 リニア駅前エリア整備検討会議 意見	対応方針（〇対応事項、▽今後の検討方針）
交通結節機能	● 自家用車と公共交通がなるべく一緒の動線にならないように工夫が必要（第2回） ● 公共交通の南北往来について工夫すべき		〇 一般車と公共交通の動線が輻輳しないように動線に配慮 ▽ 今後の設計にあたり、**1F⇔2Fの車両の上下動線や南北の往来については、関係機関と協議しながら今後具体化が必要**
	● 中央自動車道とリニア駅が直結するといった全国的に類がない要衝の地となるため、SICから直接駅前広場にアクセスできるようにするなど、高速道路と一体的な整備が大事（第2回・第3回）	● リニア山梨県駅周辺は、中央自動車道とリニアが直結する高いポテンシャルがある。（第1回） ● 想定以上の需要増加を見据えて、バースや施設には余裕を持たせるべき。（第1回） ● 需要予測を大きく上回る爆発的な需要増加を見据え、定期的に見直しがかけられるような柔軟な施設計画を行うことが望ましい。（第1回・第2回）	〇 高速道路からの利便性に配慮し、SICから直接駅前広場にアクセス可能なランプを整備 〇 需要予測の結果を基本としつつ、需要増加を見据えて、余裕を持たせた空間を確保 〇 特に需要増加が考えられるパーク＆ライド駐車場等は1Fに配置し、拡張性に配慮
		● 賑わい維持（継続的に使い続けられる）ためには、企業の送迎バス、レンタカー等を受け入れるスペースを確保することが重要である。（第2回）	〇 駅前広場内に企業の送迎バス、観光バスのスペースを確保 ▽ **レンタカーやシェアカー等、企業の参入が必須なものは、パーク＆ライド駐車場等の機能拡張等で対応を想定。具体的な場所や規模等は今後検討**
		● バリアフリーの観点から、車いす利用者の移動のしやすさに最大限配慮したゾーニング・レイアウトが重要である。（第2回）	〇 身障者用（車いす利用者）の乗降場は1Fと2Fの両方に配置。 〇 身障者（車いす利用者）の移動距離が最も短くなるように、2Fでは改札口から最も近い位置に、1Fでは2Fの改札口が最も近い縦動線に近接した位置に配置。
防災機能	● 洪水の影響を受けないように、複層化や2階にターミナル機能を持たせることも検討すべき（第1回・第2回）	● 水災害時にも交通機能を担保できるように整備・工夫すべき（第1回）	〇 豪雨災害時にも浸水しないよう、交通広場を2Fデッキ上にも整備 〇 SIC直結ランプを2F交通広場と直結し、浸水災害時にも広域的な幹線道路へのアクセスルートを担保し、安定的な交通機能を確保。
	● 災害時の一時的な受け入れ空間を確保すべき		〇 災害時に活用可能なオープンスペースを2Fに配置
サービス	● 利用者の利便性確保のため、リニアとバス両方の情報提供や予約などバスターミナル機能の充実が最低限必要である。（第1回）	● 土地利用を固定しすぎず、臨機応変に見直しがかけられるような施設計画にするのがよい。（第1回）	〇 今後の新たなニーズや民間活力導入等も見据え、拡張性に配慮して施設を配置 ▽ **民間活力の導入の可能性等は、今後検討**
次世代モビリティ	● 将来の交通システムの変化に対応するため、ある程度フレキシブルなデザインにし、様々なアイディアを取り込めるようにすべき（第1回・第3回）	● 土地利用を固定しすぎず、臨機応変に見直しがかけられるような施設計画にするのがよい。（第1回）	〇 連接バス等の新しい交通システムの導入にも対応ができるよう、余裕を持たせた空間を確保 ▽ **供用後の需要増加にも柔軟に対応できるよう、余裕を持たせた検討に留意**

今後のスケジュール

～令和２年度	令和４年度	令和5年度～
リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 ・リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）【令和３年３月】	**リニア駅前エリア整備検討会議（全3回）** ・リニア駅の需要予測、施設規模 ・リニア駅前エリア北側の基本レイアウト計画	**STEP1** ・地元説明 ・用地取得 ・設計 ・関係者協議 ・交通広場、P&R駐車場等の整備 **STEP2** ※南側整備との連携 ※供用後の需要に合わせた拡張整備 リニア駅開業（令和９年予定）