

第2回岐阜県リニア中央新幹線活用戦略
ブラッシュアップ懇談会
新駅整備計画への提言
令和3年12月24日

田中一雄
株式会社GKデザイン機構
代表取締役社長/CEO

明日に生きるリニア駅のために

リニア岐阜県駅整備については、これまでも駅周辺概略設計や周辺土地区画整備計画等で計画が進められてきたところではある。

この提言は、既存計画にも含まれている要素もあるが、より明確な「新駅の個性化」と「高機能化」を推進するために、重視すべき視点について述べる。

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。（国交省：日本版MaaSの推進より）

● 高速交通アクセスネットワーク

リニアの高速性を考えると、駅に到着後に観光地等までのアクセスに時間がかかっては、リニアの意味が失われる。リニア駅からのアクセスは、「空港シャトルバス」のようなターミナルから**目的地までのダイレクトで、高効率なアクセスシステム**が必要だ。

● 駅舎と一体となった自然の中の駅

乗降客数が少ないリニア岐阜駅は、都市型の駅周辺開発が成功するとは言えないのではないか。従来型の商業施設やホテルが交通ターミナルを囲むような計画では「岐阜羽島」の二の舞となりかねない。むしろ岐阜の特性に基づき**徹底的に自然を活かすことで強い個性化を図る**べきではないか。

● MaaS対応ステーション

リニアは21世紀の基幹交通であるが、交通拠点計画がバス・タクシーロータリーを中心としたものでは20世紀のままではないか。今後急速に発展していく**MaaS視点を積極的に取り込み**、先進的でフレキシブルな拠点機能づくりが望まれる。

高速交通アクセスネットワーク

リニアの高速性を考えると、駅に到着後に観光地等までのアクセスに時間がかかるとは、リニアの意味が失われる。リニア駅からのアクセスは、「空港シャトルバス」のようなターミナルから目的地までのダイレクトで、高効率なアクセスシステムが必要だ。

■多様な目的地へ快適に直結

空港シャトルバスの価値は、エアラインで到着した乗客が、ホテル等の当面の目的地にまで、乗り換え等のストレスなく直接快適に到着できることにある。この関係性は、例えばリニア駅と馬籠宿などの直結と同じである。また、出来るだけ多様な目的地の設定も望まれる。



<https://1rankup.jp/travel/haneda-budokan3.html>

■シームレスな乗り換え

シャトルバスなどの乗り換えには、時間的接続性のみならず、空間的にも良好な接続性が求められる。リニアを降りた乗客が、一旦屋外の駅前広場に出てから乗り場を探すことは、利用者視点に立たない20世紀型計画だ。

富山LRTでは、新幹線駅の直下に電停が設置され、新幹線改札口の目の前に乗り場があり、大変わかり易く天候にも影響を受けない設計となっている。



<https://www.tetsudo.com/report/226/>

自然の中の駅 事例1：大分駅南地区

2019年度都市景観大賞「大賞」国土交通大臣賞

乗降客数が少ないリニア岐阜駅は、都市型の駅周辺開発が成功するとは言えないのではないか。従来型の商業施設やホテルが交通ターミナルを囲むような計画では「岐阜羽島」の二の舞となりかねない。むしろ徹底的に自然を活かすことで強い個性化を図るべきではないか。

大分駅は県庁所在地であるにもかかわらず、新たな土地区画整備事業によって幅100メートル全長数100メートルにわたる広大な緑地空間を作り上げた。商業や業務利用の強い要請もあったと聞くと、未来に向けた市民の為の資産として高く評価されている。

リニア岐阜県駅においても、既存計画にとらわれることなく、大胆に緑を導入し、親水公園と駅間広場の一体的設計が必要ではないか。



Google Earthより

自然の中の駅 事例2：北彩都あさひかわ地区(旭川駅前)

2015年度都市景観大賞「大賞」国土交通大臣賞
2015年度土木学会デザイン賞「最優秀賞」

<https://www.teikin.co.jp/case/detail/000020.html>



北彩都あさひかわは、国鉄跡地を中心とした約82haの土地区画整理事業、旭川駅の高架化、旭川地方合同庁舎の建設、隣接する忠別川の河川環境整備そして、鉄道立体化と対となる忠別川への新橋の架橋を同時一体的に進めたプロジェクトである。その実施にあたっては旭川市は民間の都市プランナーに総括を委ねた。



この総括調整者によりプロジェクトは組み立てられ、具体化されていった。事業主体による事業具体化のための取り組みかた景観形成の調整まで、調整者はこの地区形成に必要な事項の全てに関与し、コントロールした。この総合的な都市デザインが当地区の最大の特色となる。
(土木学会デザイン賞サイトより)

MaaS対応ステーション：参考事例「未来のハブステーション」

リニアは21世紀の基幹交通であるが、交通拠点計画が**バス・タクシーのロータリーを中心としたものでは20世紀のままではないか**。今後急速に発展していくMaaS視点を積極的に取り込み、先進的でフレキシブルな拠点機能づくりが望まれる。

MaaSへの対応には、ICTを通じた多様な交通システムの連携構築が必要であり、将来を見据えたハードとソフト両面での計画が求められる。その対象は、**AIオンデマンド交通、カーシェア、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル、超小型モビリティ、自動運転車両**などの導入が考えられる。

ここに紹介するのは(株)オランダ鉄道が作成したMaaS計画レポート「Journey to the future」に掲載されている地域のハブ・ステーションイメージだが、「緑の中MaaS対応駅」の姿として参考にすべき点が多い。

Source: "Journey to the Future" N.V. Nederlandse Spoorwegen





AIオンディマンド交通ターミナル

ホテル

カフェ

駅舎



Tapis roulants

ムービングベルト



ハブパーキング

- ・カーシェア
- ・シェアサイクル
- ・グリーンスローモビリティ



・電動シェアカー



・AIオンディマンド交通



MaaS対応ステーション：参考事例「未来のハブステーション」

Source: "Journey to the Future"
N.V. Nederlandse Spoorwegen

この図は、前項のハブステーションの地上部イメージ例である。緑に囲まれた駅舎全体は、大規模木造構造体で設計され、屋根全面は半透明ソーラーパネルに覆われている。

駅に直結した「AIオンディマンド交通ターミナル」では、無人自動運転車両が行き来し、タクシーの姿はない。

「ハブパーキング」は、シェアカー、シェアサイクル、グリーンスローモビリティなどのサービスステーションとパーキングが一体化した施設だが、20世紀に見られた、個人所有の自家用車駐車場は大きく数を減らしている。この場も駅舎に立体的接続され、カフェテリアが併設されている。

Pod boarding zone ・ AIオンディマンド交通ターミナル



Hub Parking ・ ハブパーキング



明日に生きるリニア駅のために

- 高速交通アクセスネットワーク
 - ・ 主要目的地への直通シャトルバスの整備
 - ・ 駅舎に直結した、わかり易く快適な乗降場の整備
- 駅舎と一体となった自然の中の駅
 - ・ 駅舎を含む周辺地区の一体的デザインコントロール
 - ・ 駅舎と、親水公園、駅前広場の一体的設計
 - ・ 「森の中の駅」の実現
- MaaS対応ステーション
 - ・ 20世紀型駅前整備の抜本の見直し
 - ・ MaaS視点に基づく将来的可変性、拡張性の取り込み

