

第16回交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 中央新幹線小委員会

中央新幹線の整備効果拡大のための 駅及び周辺整備について

平成23年2月28日
国土交通省鉄道局

中央新幹線の整備効果拡大のため駅に期待される役割

- ・中央新幹線に超電導リニア走行方式を採用する場合、その超高速特性を活かすためには、全国新幹線鉄道整備法の趣旨に合致する範囲内で駅の設置数を最小限に留めることが重要。このため、駅のアクセス圏を格段に拡大することが重要。
- ・さらに、我が国の三大都市圏や地域を結ぶ新しい時代の高速鉄道であり、様々な利用者による地域間交流や国際交流を活性化させるものであることから、駅にはそれぞれの地域の玄関口としてふさわしい魅力のある空間の創造が期待される。

<駅に期待される役割>

中央新幹線の
駅アクセス圏の拡大

魅力のある駅空間の創造

<考えられる方策>

- ・道路ネットワークとの連携
- ・鉄軌道ネットワークとの連携
- ・乗り継ぎ利便性の向上 など

- ・複合的施設・機能の整備による利便性の向上
- ・安心・便利・快適なサービスの提供
- ・個性豊かなデザインなどによる魅力の創出
- ・地球環境保全への配慮、地域との協力・調和 など

中間とりまとめ付帯意見⑥（抜粋）

<⑥ 駅のアクセス圏拡大等及び沿線地域の協力の重要性>

超電導リニア方式の超高速特性及び中央新幹線の整備効果を最大限に活かすためには、全幹法の趣旨に合致する範囲内で途中駅の設置数を最小限に留めると同時に、駅のアクセス圏を従来の鉄道駅に比べて格段に拡大することが重要である。

このため、途中駅の立地場所を選定する際には、既存市街地への近接性や在来鉄道との結節性のみならず、高規格道路との結節性やパーク＆ライド用の駐車場空間確保の容易さなどにも十分に配慮する必要がある。また、中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト・ハード両面で結節性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要である。

加えて、三大都市圏に設置されるターミナル駅についても、今後の大都市圏の国際競争力強化及び地球環境保全等の必要性を踏まえ、駅周辺整備や駅関連空間の高度利用が積極的に図られることが望まれる。

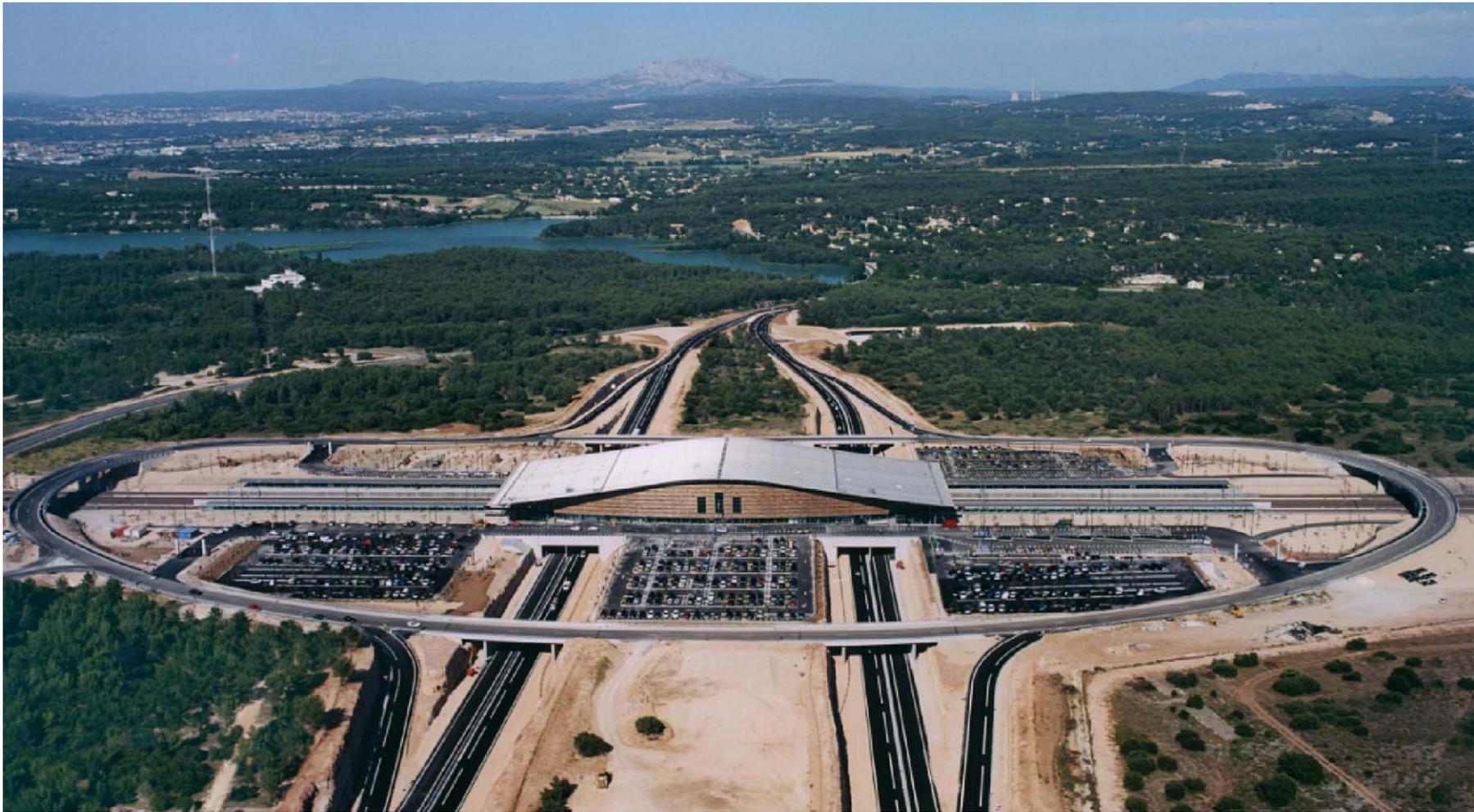
以上の駅の整備のあり方を踏まえつつ、中央新幹線の円滑かつ効果的な整備及び駅を中心とする地域の望ましい開発整備を実現するためには、沿線地域及び中央新幹線の建設主体等による協力関係を早期に構築することが極めて重要である。

（以下略）

駅アクセス圏拡大方策－道路ネットワークとの連携－

＜鉄道駅と高速道路の結節の事例＞

【エクス＝アン＝プロヴァンスTGV駅（フランス）】



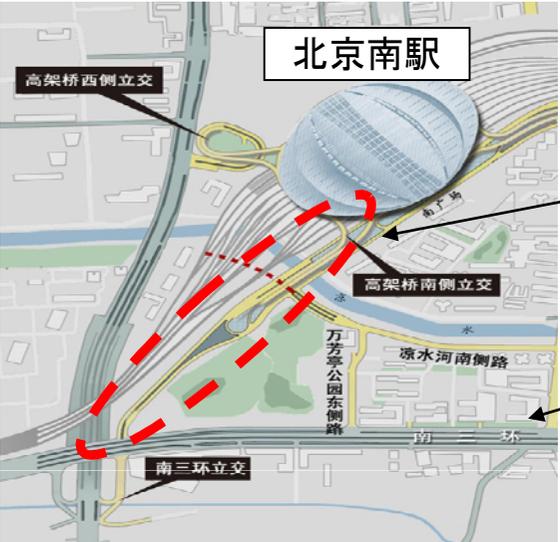
(参考)エクス＝アン＝プロヴァンス:フランス南東部の小都市。マルセイユから北に30km程度の場所に位置。TGV駅は、市街地から南西に十数キロ離れており、市街地まで車で約15～20分程度。2001年6月開業。

出典:AREPのHP

駅アクセス圏拡大方策—道路ネットワークとの連携—

<鉄道駅と高速道路との結節の事例>

ロングランプの設置



高速道路からの
ロングランプ

南三環(高速道路)

(出典) 百度百科HP, 北京市HPに
一部加筆

スマートICの設置



【SA・PA接続型スマートICのイメージ】



【三芳スマートIC(関越自動車道)】

<スマートIC>
高速道路のサービスエリア、
パーキングエリアなどから
乗り降りができるように設
置されるインターチェンジ。
通行可能な車両を、ETCを
搭載した車両に限定。現在
52箇所で供用中(SA・PA
接続型:47箇所、本線直
結型:5箇所)。

駅アクセス圏拡大方策－道路ネットワークとの連携－

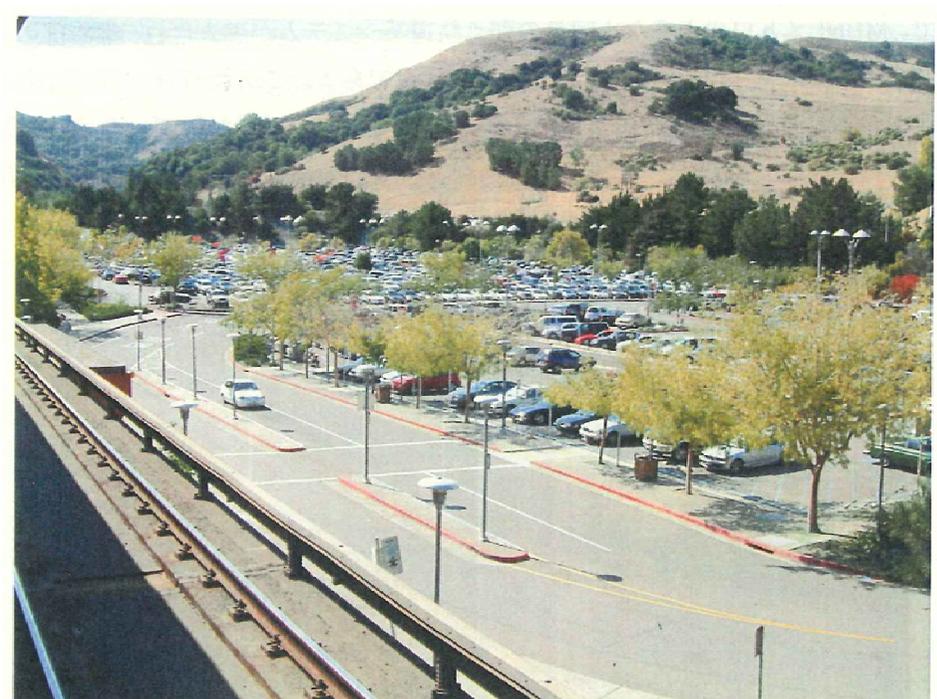
<大規模駐車場の設置>

- 中央新幹線の駅(特にターミナル駅以外の駅)においては、自家用車で中央新幹線の駅にアクセスする利用も多いことが想定されるため、パーク&ライド用の大規模駐車場が整備されることが望ましい。
- なお、近年開業した新幹線の駅周辺には、概ね大規模駐車場が設置されている。
(例: 本庄早稲田駅(H16開業)約1,000台、七戸十和田駅(H22開業)約600台(ともに駐車料金無料))



【新青森駅周辺 西口立体駐車場】
(約1000台の駐車スペースを提供、平成22年開業。)

(出典)青森市



【米国カリフォルニア州 Bay Area Rapid Transit (バート) オリンダ駅の緑豊かな大規模駐車場】

駅アクセス圏拡大方策－道路ネットワークとの連携－

<高速バス路線の新設の事例>



(出典)JR九州バスHPIに加筆

【高速バス「B&Sみやざき」】
 (新幹線・アクセス交通の運行ダイヤの連携、切符の共通化・割引)

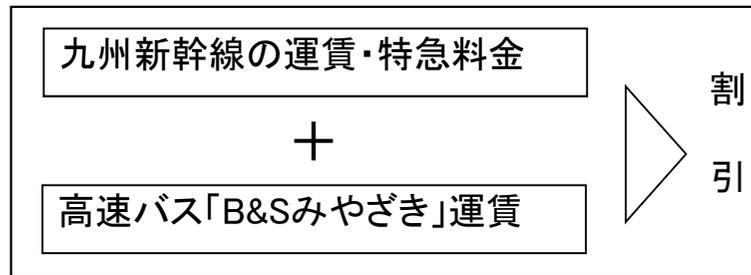
博多－宮崎間の所要時間

(高速バス)	最速	4時間10分
(特急ソニック、特急にちりん)	最速	4時間59分
(特急リレーつばめ+九州新幹線+特急きりしま)	最速	4時間35分



【B&Sみやざき】(九州新幹線+高速バス) 最速 3時間 8分

・B&Sみやざき2枚きっぷ



通常の値段 (片道あたり)	B&Sみやざき2枚きっぷ			
	1枚あたり	割引額	割引率	発売額
9,290円	6,800円	△2,490円	26.8%	13,600円

・平成23年3月の九州新幹線全線開業にあわせ、新八代駅から宮崎まで高速リレーバスを運行。新八代駅に停車するさくら(始発から終電まで)などの到着後に高速バスが発車するダイヤを設定(概ね1時間あたり上下各1本)。JR九州、JR九州バス、産交バス、宮崎交通は、新幹線と高速バスの運賃・料金がセットになった割引切符を発売する予定。

駅アクセス圏拡大方策－鉄軌道ネットワークとの連携－

＜新幹線と在来線の接続の事例＞

○新八代駅

・新八代駅での九州新幹線「つばめ」と在来特急「リレーつばめ」の乗換を同一ホーム乗換とし、乗換抵抗を軽減。→新八代駅乗換時分:3分。

新幹線/在来線特急券(乗換)

博多 → 鹿児島中央	
5月10日(△△:△△発)(新八代乗換)(△△:△△着)	
リレーつばめ1号	つばめ1号
2号車1番 A席 ⊙	2号車1番 A席 ⊙
内訳:特0,000	内訳:特0,000
¥0,000 幹在特	C00/C01
16.-5.-1博多駅MR4 (6-) 30052-01	



一枚の特急券で発売
(座席番号も同じ)

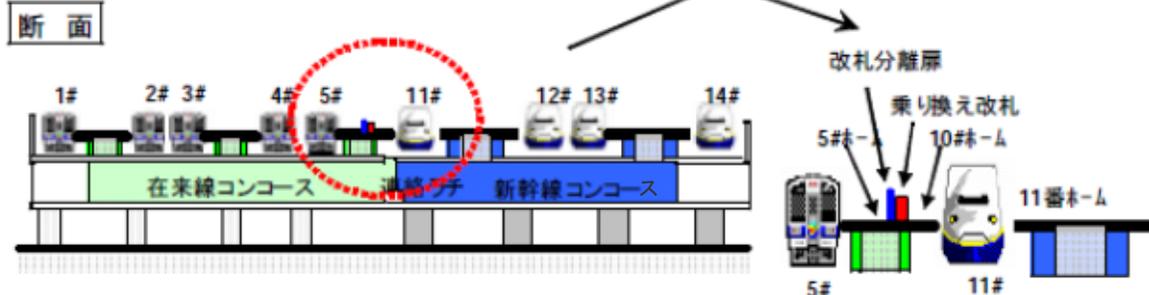
駅発車標、列車字幕に接続列車の行先を表示

新八代駅乗換

○新潟駅

・上越新幹線新潟駅連続立体交差化事業に併せて上越新幹線と羽越線の同一ホーム乗換事業を実施中。

・完成後乗換時分:5分

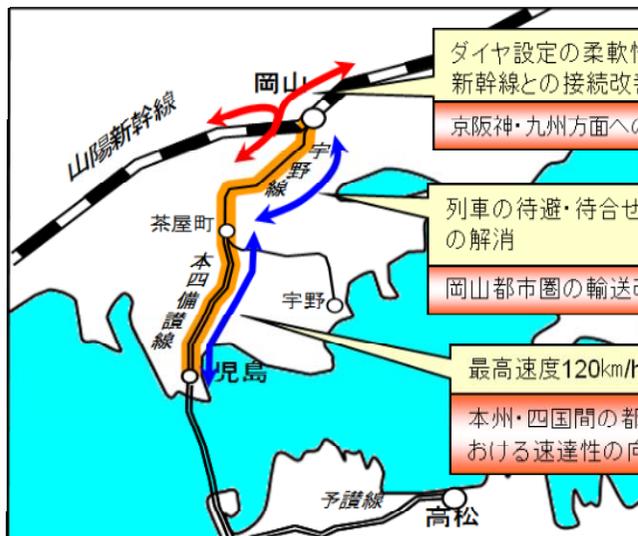


(出典)「羽越本線の高速化と地域活性化に関する検討委員会報告書」

駅アクセス圏拡大方策－鉄軌道ネットワークとの連携－

＜在来線の高速化の事例＞

【宇野・本四備讃線高速化事業(平成20年度完了)】



- ダイヤ設定の柔軟性向上による新幹線との接続改善
- 京阪神・九州方面へのアクセス向上
- 列車の待避・待合せ(約70本/日)の解消
- 岡山都市圏の輸送改善
- 最高速度120km/h→130km/h
- 本州・四国間の都市間輸送における速達性の向上



- ▶ 新型車両導入、複線化、曲線改良などにより、岡山～高松間の所要時間を約60分→50分程度に短縮。
- ▶ ダイヤ設定の柔軟性向上により、新幹線等との接続が改善
- ▶ 岡山駅構内の改良(東西自由通路の新設等)、西口の再開発などと併せて実施。

【札沼線高速化事業(実施中)】



- ▶ 札沼線(桑園・北海道医療大学 28.9km)において、電力設備新設、信号・通信設備改修、新製車両の投入(平成23年度完成予定)

▶ 整備効果

所要時分の短縮、混雑緩和、冷房化率向上、温暖化ガスの削減など。
(札幌・石狩当別間:46分→39分 (▲7分))

駅アクセス圏の拡大方策－乗り換え利便性向上－

＜同一ホーム乗り換えの事例＞

【シュピーツ(Spiez)駅(スイス) バスとの対面乗り換え】



【富山ライトレール岩瀬浜駅 バスとの対面乗り換え】



出典) 富山ライトレールの誕生(日本初本格的LRTによるコンパクトなまちづくり, 富山ライトレール記録誌編集委員会 編, 鹿島出版会, 2007年7月1日

【パディントン駅(英国)】(タクシーのホームへの乗り入れ)

