

新交通システム *BRT*

2027 リニア新幹線新駅へのアクセスと
甲府南部 住みよい街のインフラ整備

Yamanashi Kotsu Limited

リニア新幹線への期待

- 2027年 東京～名古屋 開業
- 東京(品川)～山梨県駅 25分
- 東京(品川)～名古屋駅 40分



- 故金丸代議士の
誘致努力から20年 **夢**が具体化
- 山梨発展の **夢ある**住みよい郷土
起爆剤になることを県民は期待
- 交流人口ないと**山梨経済**は不安

リニア中央新幹線のルート

開業2027年 品川～名古屋 約40分



ターミナルと中間駅の位置

東京都	JR品川駅の地下(港区港南)
神奈川県	JR横浜線橋本駅に隣接する地下(相模原市緑区)
山梨県	甲府市大津町付近
長野県	飯田市上郷飯沼付近
岐阜県	JR中央本線美乃坂本駅付近(中津川市千旦林)
愛知県	JR名古屋駅の地下(名古屋市中村区名駅)

山梨でのアクセス 議論

- 現行の甲府駅およびその周辺に広がる市街地と
新駅までのアクセスに関する様々な提言

モルール案 路面電車案 身延線改編案 バス案



- 公共交通として期待される 要素

快速性 快適性 安全性 廉価性(初期投資・運営費)

⇒ 鉄道系交通の期待が高い

鉄道系 ⇒ 新交通システムの選択

- 鉄道系の優位な点 ... 快速性 快適性 安全性
- しかしながら、**初期設備コスト** **運営コスト** 過大な負担

コスト面の現実



- 鉄道の **メリット** をそのままに **デメリット** を軽減(コスト1/5の試算)
私どもの 提案 ⇒ 新交通システム

「バス ラピッド トランジット」 = BRT

(バス高速輸送システム) → アメリカの都市計画で考案

BRTの要件 (グローバルスタンダード)

- 専用道路走行もしくは一般道の優先走行 ⇒ 鉄道と同様
- 運賃の乗車前精算もしくは信用乗車 ⇒ 鉄道と同様
- プラットホームを持つ「バス停駅」での乗降 ⇒ 鉄道と同様
- 一定間隔ダイヤによる運行 ⇒ 鉄道と同様
- 接続バスによる大量輸送 ⇒ 鉄道と同様

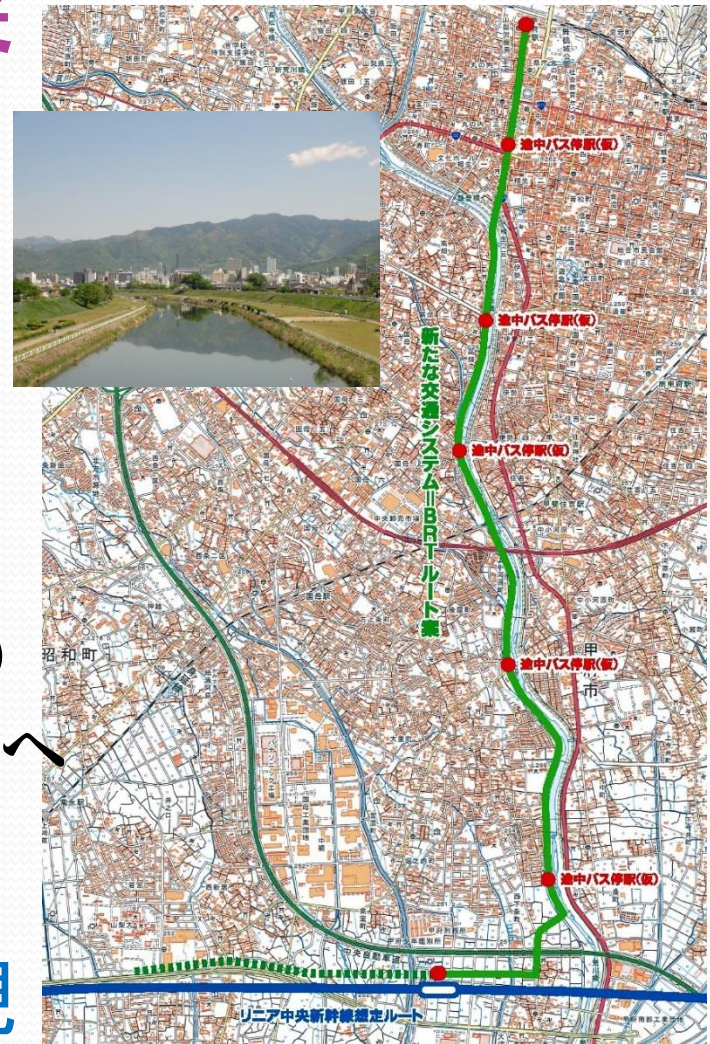


- 鉄道に比べる デメリット の軽減
 - 鉄路が不要、架線が不要、電力供給が不要で コスト減
 - 自動車運転免許で運行可、一般道での運行可(延伸・迂回)

甲府でのルート案

- 両駅をほぼ直線的に結ぶ
荒川の河川敷を専用道に
- 荒川の治水強化
堤防強靱化に合わせ整備
- 公共交通インフラとして
公設して運営を民営(上下方式)
- リニア以上に、沿線住民 移住者へ
夢と信頼ある公共交通を

日本初の本格的BRTを実現



現状の「荒川」



甲府市役所より



右岸はあまり活用されていない



車両・専用道

BRTの魅力を観光に生かす



バス停・駅舎設備

バス停のイメージ無い



日本における BRT ?



河川敷に沿う専用道の例



鉄道の発想だとフェンス ⇒ 不要



一般道で渋滞にはまる新潟BRT



名古屋のガイドウェイバスは 軌道車

失敗のない 本格的 BRT 実現に ご支援を

世界で活躍するBRT

