

リニア新幹線と世界へのゲートウェイ

～リニア駅乗降客数と駐車場台数～

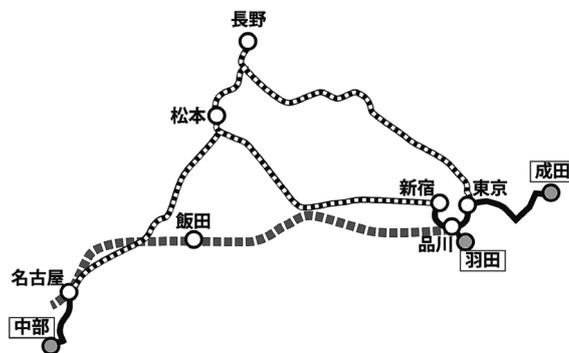
年が改まり、コロナ終息後の明るい話題といきたいところであるが、目下のところ第6波が蔓延し先行き見通しが立たない状況にある。そんな中であるが、今回はリニアと空港について、私たちが海外へ出かける、いわばアウトバウンドの場面について取り上げたい。

1. ゲートウェイが意味するもの

当地域にできるリニア駅については、「長野県の南の玄関口」、「世界へのゲートウェイ」が掲げられている。県内の現状をみると、長野、松本、飯田から成田、羽田、中部の各国際空港への時間距離は概ね下表のようになる。所要時間は主にインターネット検索に拠ったが、コロナにより通常通りの運行ができない公共交通機関が見られる。飯田にとっては、中部国際空港はさておき成田、羽田は遠い空港であるが、リニアにより品川駅45分、名古屋25分程度となると県内で国際空港に一番近い地域となることが判る。リニア長野県駅への移動時間を併せて考えると、県内のかなりの地域から海外へ向かうために当駅を利用する、まさに長野県の玄関口となっていくことが期待される。



世界へのゲートウェイ概念図



公共交通期間利用の空港までの時間距離

空港	長野	松本	飯田	備考
成田	北陸新幹線 (上野駅) 京成ライナー 100分+44分=144分	中央東線あずさ (新宿駅) 成田エクスプレス 160分+87分=247分	中央高速バス (新宿駅) 成田エクスプレス 255分+87分=342分	コロナのため、成田エクスプレスは新宿-東京間は運休中。実際は東京駅への乗り継ぎを要する
羽田	北陸新幹線 (東京駅-浜松町) 東京モノレール 98分+6分+18分=122分	中央東線あずさ (新宿駅-品川駅) 京浜急行 162分+22分+18分=202分	中央高速バス (新宿駅-品川駅) 京浜急行 255分+20分+18分=293分	コロナのため、国際線は第3ターミナルのみとなっており、そこまでの時間
中部	中央西線しなの(名古屋駅) 名鉄ミュージスカイ 183分+24分=207分	中央西線しなの(名古屋駅) 名鉄ミュージスカイ 128分+24分=152分	中央高速バス(名古屋駅) 名鉄ミュージスカイ 124分+24分=148分	

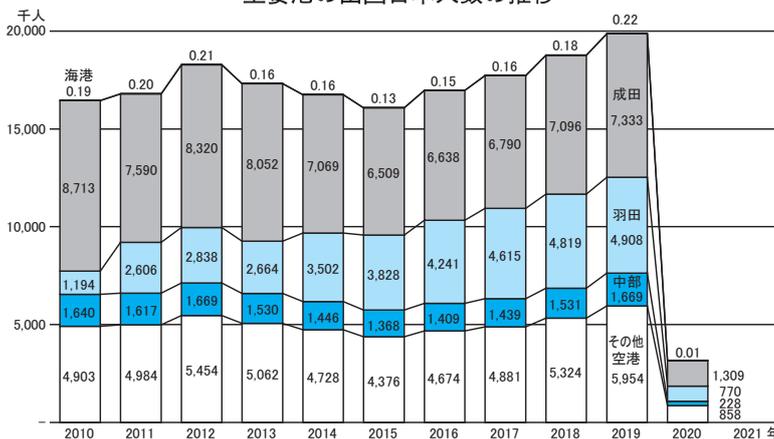
- ・ジョルダン「乗換案内」、各空港HPを参照
- ・乗り換え時間、待ち時間は考慮しない
- ・コロナのため、成田エクスプレスは新宿-東京間が運休しているほか、日中は全区間運休となっている時間帯があることに留意

2. 海外出国の状況

海外へ出かける人の状況を、法務省出入国管理統計表を見ると、コロナ前の2019年の20,080千人が最多で年々増加を示してきたが、コロナ発生により2020年には前年の15%程度にまで落ち込んでいる。

港別に出国者数が発表されているが、港といっても船で出国するのはコンマ以下で殆どは空港となる。従来国際線は成田、ということで過半を占めたが、航空政策の変更もあって羽田のシェアが徐々に上がっていることが

主要港の出国日本人数の推移



判る。県内関連として成田、羽田、中部の推移を見たが、関空、福岡、新千歳など「その他空港」も徐々にシェアを上げていることも無視できない。

3. 羽田空港に関する動向

リニア開通に関し、旅行社に聞き取りしたところ、期待することとして「羽田空港へのアクセスが劇的に短縮すること」が挙げられた。現状の5時間超から1時間余と大幅な短縮。「羽田は世界各国への路線が多く、乗り入れ航空会社の競争が激しいため、料金的にも他空港の路線より安い。選択肢が増えるのは良いこと」としている。

羽田空港へは、現状でも品川駅から京浜急行で20分弱と不便はないが、新しい路線の構想がある。JR東日本は羽田空港の第二ターミナルビルから地下を抜けて田町駅付近で山手線と接続して東京駅方面と接続するほか、大井町方面やりんかい線を経て新木場駅で京葉線と接続するなどの構想があるという。

また、京急蒲田駅とJR蒲田駅との800mの間に新線「新空港線」（通称：蒲蒲線）を建設。東急東横線を経由して渋谷、新宿、池袋、埼玉県方面とを直通させる構想が進められている（大田区HP）。こうして、リニア新幹線が開通する頃には羽田空港近辺の交通事情は大きく変わることとみられる。



4. リニア長野県駅の駐車場は

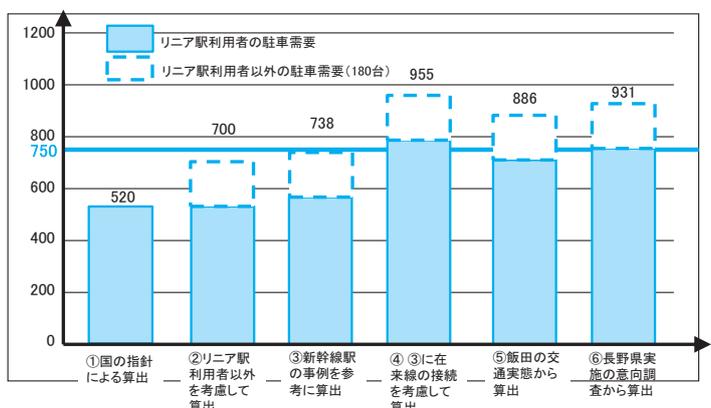
今回、リニアと国際空港について取り上げたのは、ある本誌読者の方から示唆をいただいたことによる。リニア開通により、国際空港ひいては世界が近くなり、世界と直結する。「県内や三遠南信地域各地からリニア長野県駅に空港利用のため多くの方が来るようになる。何日間も駐車場を占有されると駐車スペースの確保がたいへんとなり、駐車台数の設定が課題となる」との指摘であった。

リニア長野県駅の駐車場計画台数は750台。まず1日の乗降客数6,800人に対応する必要台数の算出が行われる。それに加え、「休憩施設としての駐車需要、高速バスのターミナル機能の充足」などとして180台を見込むとしている。海外へ行くために駐車する方々は、リニア利用者かリニア利用者以外の利用者か（どちらの категорияに入れてあるか）であるが、いずれにしても、海外へ行くためにどれほどの人が長野県駅に来て、駐車場を利用するか、要検討かも知れない。

飯田市では、当地域は家人が駅へ送迎する（いわゆる「キス&ライド」）行動パターンがひろくみられることや、リニア開通の頃に自動運転の普及がどのようになってそれが駐車台数の需要にどう影響するかなど、見極めきれない部分があることから、当面は立体とせず平場で500台規模の駐車場を整備するとしている。

(参考：パーク&ライド駐車場の規模について)

・パーク&ライド駐車場については、リニア利用者の利便性向上、新たな玄関口形成に伴う需要の想定などをもとに、いくつかのアプローチで必要台数の推計を行い、本構想では、現時点で妥当な規模と目される750台に設定します。



※リニア駅利用者以外の駐車需要
一般道路の休憩施設としての駐車需要、高速バスのターミナル機能をパーク&ライド駐車場の利用で充足するといった需要を想定

「リニア駅周辺整備基本構想」18頁