

甲府駅を改造しよう

甲府南高校 3年5組 大隅茉莉 鈴木瑞樹 古屋一成 松永輔

We thought that Kofu Station, the gateway to Yamanashi Prefecture, presented a challenge. We considered three perspectives: traffic consolidation, modification of the station structure, and revitalization of the economy through tenant placement in the station building and came up with a more convenient structure for Kofu Station.

1. 研究背景

2025年現在 山梨県はリニア中央新幹線駅の新駅開業に向けた開発が行われており、山梨県の玄関で県外からの来客に第一印象を与える甲府駅の利用の減少が危惧される。私たちは日常的に甲府駅を利用する地域の一員として、その利便性について考察し、改善すべき内容について提言しようと考えた。

2. 研究目的

課題を明確化するため、甲府駅を駅構内、駅ビル、駅周辺の道路に分けて調査・研究を行う。

駅構内の構造については甲府駅のホーム構造を再考し、甲府駅を利用する人々がより便利に利用できるようにすることを目的とする。

駅ビルについては自校の教職員及び生徒を対象としたアンケートをもとに、若者が求める駅ビルについて実地調査を実施する。結果より考察した改善案をフロアマップという形で可視化することを目的とする。

駅周辺の交通網については甲府駅周辺開発事業や実態を調査し、今後の開発に向けて新たな提言を発信する。甲府駅とその周辺の道路の配置から、山梨県の自家用車中心の移動手段を生かした甲府駅の再開発を考える。

3. 研究内容

(1) 甲府駅構内

甲府駅の駅構内の乗降客の動きを観察する。観光客、帰省客が増加すると予想された最繁忙期の2024年12月30日、2025年1月2日の2日間と日常的に使う人の割合が増える通常期である2025年2月7日、2月8日の2日間において7:00-12:00, 13:00-17:00, 19:00-22:00の時間帯の発着列車と乗降客の動向を計48時間観察した。観察の結果、駅構内の構造の課題は、以下の4点であることがわかった。

朝夕の時間帯は中央本線の松本方面と新宿方面の列車、身延線の列車の到着がほぼ同時刻であり一番線ホームのエスカレーターに人が集中する

身延線の降車客が清算のために有人改札に集中し列をなすため、2、3番線ホームからの降車客の流れをふさいでいる。

1番線ホームでは特急列車を降りた場所の近くに大きな柱があり、初めて来た客がどこに向かえばよいかわかりにくくなっている

3番線にて松本方面の特急列車を待避する普通列車では、待避する特急列車が遅れていた場合において松本方面に発車できるようになっても、定刻で運行している新宿方面の列車の到着のためにすぐに発車できず、遅れが拡大してしまう

以上の問題を解決するために一日平均乗降客数が±1000人の範囲で甲府駅と類似した、かつ乗り換え路線が存在する、木更津駅（内房線と久留里線）、福島駅（東北本線、奥羽本線）、尻手駅（南武線、南武支線）、名取駅（東北本線、仙台空港アクセス線）の駅構造を調査比較し、更に甲府駅付近で改札内乗り換えが可能な路線が存在する小淵沢駅（中央本線、小海線）、岡谷駅（中央本線、辰野支線）に最繁忙期と通常期に出向き、ホーム構造と人の流れについて実地調査を行い、新しい甲府駅の配線を考えた。（図1）

木更津駅、福島駅、尻手駅、名取駅の共通点は、2路線が共用するホームでは2路線の列車がホームの向かい合わせになるようになっていることであった。（これを対面乗り換えという）さらに福島駅と岡谷駅ではホームの一つを一部へこませてホームを増やす、切り欠き式ホームが採用されていた。

甲府駅での乗り換えは身延線が一時間に1、2本であることを考慮して、対面乗り換えを基本として、切り欠き式ホームを採用し、0、1、2番線ホームに階段エスカレーターを左右に二基設置することで、乗降客の動線が重複しないようにした。又、0番ホームを身延線、中央本線の共用ホームとし、中央本線の下り本線と両端で接続している。これにより下り特急の待避によって上り本線を塞いでしまうことも、発車時に上り列車に影響を受けることもなくなる。中線と留置線は現状のままとした。

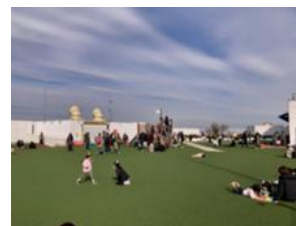
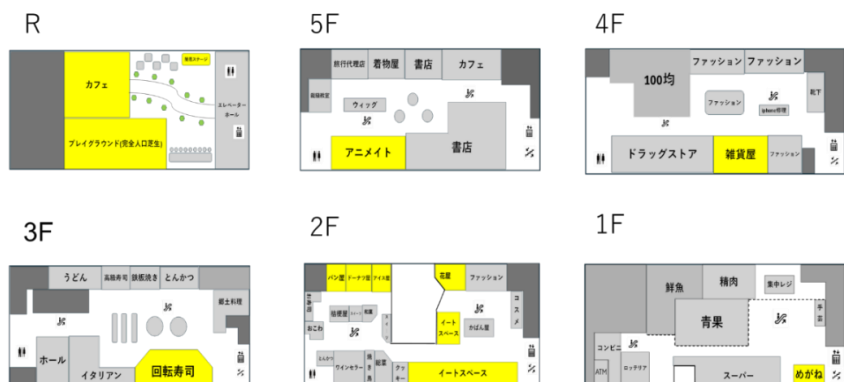
(2) 駅ビル

アンケート（甲府南高校の生徒と職員計63名）を実施した。甲府駅の駅ビルに関する重要な課題として、若者が利用しやすい店舗が少ないこと、利用頻度の高い飲食店が5階にあるため、不便であること、そして駅ビルの屋上の認知度が低く、また、屋上自体があまり活用されていないことが挙げられた。これらの課題の解決に向けて、甲府駅



図1 甲府駅配線図（案）（付番は下から0, 1, 2, 3, 4番線とする。）

と立地面、そして乗降人数において類似した17の駅ビルで実地調査（実施日2025年1月5日（土））を行った。それぞれの駅ビル特有の工夫点に注目し、理想的な甲府駅の駅ビルのフロアマップ案を作製した。（図2）



（左 写真1）



（左 写真2）

図2 甲府駅ビル フロアマップ（案）黄色は現状と変更した箇所

屋上は、人工芝を設置し、子供が遊べるようにした。これは、ルミネ、西友荻窪を参考にした（写真1）。5階には若者に人気の店舗「アニメイト」を設置した。3階は、アンケート結果を踏まえて利用頻度の高い飲食店街を設置し、グランデュオ蒲田を参考に、若者でも利用しやすい回転ずし店を設置した。2階には、自由なイートスペースを設け、飲食店の自由な利用を促進することを狙った。これは、アトレ川崎を参考にした（写真2）。

（3）甲府駅周辺の道路（自家用車）交通

山梨県の自動車保有台数は1,502台/世帯（2024年・「自動車検査登録情報協会」より）であり、全国平均台数を上回っており、自動車利用が盛んであることが明らかとなった。

図3は甲府駅周辺の主要道路（略図）及びその昼間12時間交通量（単位：台）である。駅南北出口からそれぞれ主要道路（黒太線・黄線）が伸びており、また駅から500m～1km圏内には、駅周辺と他の市（甲斐市や南アルプス市など）を接続する東西に延びる道路（緑線・桃線・赤線）がおかれている。なお、駅の南北ロータリーは駅舎・駅ビルによって分断されており、これらを直接結ぶ道路は存在しないため、駅南北の移動には迂回（図4 細黒線）が必要である。

また交通量については、駅から離れた、東西を結ぶ道路の交通量が多いことが分かる。これは甲府市に隣接する甲斐市や笛吹市は県内でも人口が密集している地域であるためであると考えられる。

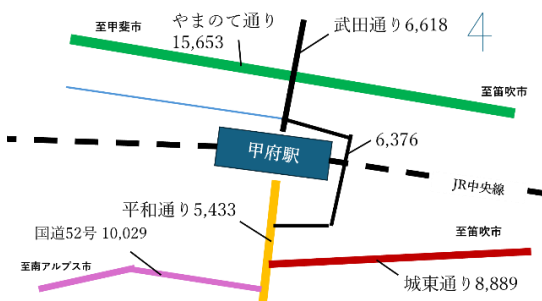


図3 主要道路と交通量（台）

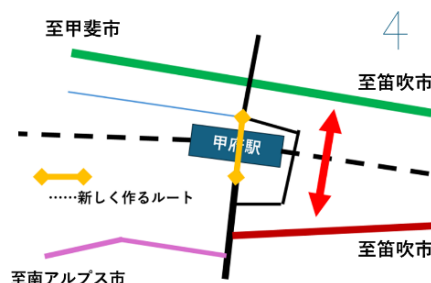


図4 甲府駅周辺道路

【提案】駅南北を直接結ぶ道路（図4黄線）の新設

駅の南北地域が直接つながることで駅周辺の自動車移動の利便性が高まる。また交通量の多い（図3）緑・赤・桃などの東西を結ぶ道路と駅南北両側への移動が行いやすくなり、交通を駅周辺に誘導することができると考えた。

4. まとめと考察

未来の甲府駅の設計図を3DCADで作成した（図5）。3Dモデル化により、甲府駅の高架化というアイデアを視覚的に表現したものが右の図である。駅の高架化により、駅構内の視認性が良くなり、駅構内での移動がスムーズになる。また、駅下に南北道路を通すことで、南北両側への行き来がしやすくなり、自動車交通を甲府駅周辺に誘導することが可能になる。さらに、駅下の通路により、南口の舞鶴城と北口の夢小路など、南北に分かれた甲府駅周辺の観光地を直接つなぐことが可能になり、観光の活性化が見込まれる。今後は、予算も考慮した改造の計画を行いたい。

5. 参考文献

駅ビル 甲府駅南口周辺地域修景計画

<https://www.city.kofu.yamanashi.jp/toshikekaku/kofujo/documents/minamiguchisyukeikeikaku.pdf>

JR東日本 各駅の乗車人数2023年度

<https://www.jreast.co.jp/passenger/>

最後に、アンケートに答えてくださった甲府南高校の生徒と職員の皆様に感謝を申し上げる。



図5 未来の甲府駅設計図