

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
1	構想全体	現在柏崎発電所が、稼働していないにもかかわらず、基本構想にはエネルギーに関する記述が全くない。原発をなくそう、代替エネルギーを将来考えていこうという世相の時、将来の子どものためのエネルギーについて、全く考えていない。	1	【反映困難】 リニアの消費電力については、JR東海の試算結果や、国の交通政策審議会での検討結果等により、原子力発電所が停止している状況においても、需給バランスは確保されていることを確認しております。 また、山梨県では、クリーンエネルギーの導入促進と省エネルギー対策を両輪とする「エネルギーの地産地消」を県政の中長期的な目標に掲げ、概ね2050年頃までに、県内で必要な電力を100パーセント県内で賅うことを目指しています。
2	構想全体	○JR東海、山梨県はバラ色のような事で何が何でも作りたがっているが、県民の税金を使ってこの時に造る必要があるのか。 税金の使い方について誰が責任を取るのか。まずは県民の暮らしを守ることを第1に考えるべき。 ○基本構想は、「リニア整備ありき」でメリットをバラ色に描き、デメリットを「克服」する具体的手立ては見えない。 林業の衰退も交通不便と全く無関係であり、商工業の問題、大型店の進出、人口の減少なども、規制緩和以来加速していて、リニアは問題を深刻化する。観光について、海外からの観光の誘致を「リニア」に求めても根本的解決にはつながらない。 挙げられた問題点は「リニア」で解決できる問題ではなく、「政治の貧困」が原因である。それを加速させる無駄な公共事業を進める理由にはならない。一部に雇用を増やすとしても、9兆円という莫大な借金、開通後に需要が予想ほど伸びなければ返済元利だけでも、そのときの労働階層を苦しめることになる。 ○全体的に、総花的で信ぴょう性に欠ける。「リニア新幹線計画ありき」で考えられており、後知恵的にメリットを並べているように見受けられるため、再検討が必要である。	6	【反映困難】 本基本構想は、リニア開業のメリットを最大限に生かすとともに、デメリットを克服しながら、本県の将来の発展につなげていくための県土づくりの基本的な指針として取りまとめたものです。 全県下でリニア開業効果を楽しむよう、様々な分野においてリニアを活用していくための施策を記述しています。
3	構想全体	○リニア新幹線開通は山梨県にとって、中央線開通、中央道開通に匹敵するインパクトのある事でこれを良い機会と捉え、山梨の発展と定住人口増加のために官民一体になって知恵を絞るべきである。リニアを生かすか殺すかは、この機会にどう前向きにこの問題に取り組むかに掛かっている。リニア全線開通まで三十数年をしっかりと計画の中でコツコツと具体的な施策を進めることが大切で、その為には山梨県の三十年後、五十年後を見据えた大胆な計画が必要である。 ○新たなルートが整備されていく中で、周辺だけでなく県全体の未来像をイメージし、行政だけでなく、多くの団体が協力し合い、未来の子供たちのために考え、行動していくことが大切。 ○リニアの活用を材料にした話題づくりが必要。同時に単にリニアだけでなく甲府市周辺の大きなビジョンづくり、さらに県全体の構想をも踏まえた長期的なまちづくりを考える必要がある。	5	【記述済み】 ご指摘のとおり、リニア開業を本県発展のための機会ととらえ、県をはじめ、市町村や企業、さらには県民が一体となった取り組みが必要となります。 リニア開業後の将来を見据え、本県の将来を担う若い世代をはじめ、県民一人一人の知恵と力を結集し、リニア開業を最大限に活用した県土づくりを進めていきます。
4	構想全体	○リニアに便乗して「利点」を列挙しているが、リニアの目的はA駅とB駅の間を最短時間で結ぶことであり、中間に位置する山梨にとってはどうしても必要な交通手段とはいえ、リニア開通に過大に期待し県費を投入することは大いに疑問である。 ○リニアをめぐるバラ色の未来ばかり喧伝されている。冷静に公平に正しく分析をし、対処すべきである。「リニアの効果と影響」について、企業が新たに進出することは考えられない。人の移動には便利だが、大量の物資の輸送などは中央道でやればよい。ストロー現象で都会に何もかも集中する現象を加速する。銀行や大手会社の支社・支店は引き上げられるであろう。また観光客が増えることも想定しているが、既存の中央線で90分で来られるのであるから、あえて料金の高い、ほとんど外の景観も楽しめないリニアに乗る必要はない。物珍しさで1回は乗るかもしれないがリピーターはいない。	2	【反映困難】 リニア開業後の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。ご指摘のように、中間駅が設置される本県においては、単なる通過駅とならないよう、県全体としてリニア開業効果を最大限に享受できるような取り組みを行っていくことが必要です。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
5	構想全体	<p>○リニア新幹線計画は山梨県にメリットをもたらさないものであり、山梨県リニア活用基本構想を白紙に戻すことが不可欠。県は、リニア新幹線が不要であるという方針を打ち出し、国、JR東海などのリニア関連団体・機関に訴えていくべきである。</p> <p>○リニア新幹線計画のような大規模で公共性を伴うプロジェクトにおいては、単純に経済波及効果だけを考えれば良いわけではなく、技術的に安全なものであるかどうか、人体や自然環境、社会環境に配慮したものであるかどうか等、考慮されるべき問題が数多く存在している。構想ではリニアのメリットが多く語られる一方で、デメリットや問題点がほとんど顧みられていない。メリットとされる部分についても、リニア新幹線の利用者、事業所数・定住人口増加などの予想が根拠薄弱であり、その他多くの点において疑問がある。JR東海や委託機関による試算、調査結果を鵜呑みにする形で現状分析がなされていることが原因。よって、独立した第三者機関による調査を強く要請する。</p> <p>○「夢想学実」という言葉がある。夢を語るのは自由だし、大切なことであるが、それを現実化するのには、学習することが重要だと考える。自ら進んで取り組むことが必然ではないか。リニアについて、県行政としての自主的検証(電磁波、地下水、日照、南アルプスの地質、エネルギー等々について)が不足しており、活用としてバラ色の良いことばかりが、クローズアップされている現状は、原発計画と同じように映る。</p>	2	<p>【反映困難】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。本県内に中間駅が設置されることは確実で、そのリニア駅が本県の新たな玄関口となります。人口減少社会や現在の経済状況等を踏まえると、リニアの駅が出来るだけで、本県が発展するわけではなく、どのような取り組みを行うことで、リニア開業の効果を最大限に享受できるかを考え、取り組む必要があります。</p> <p>そのための県土づくりの基本的な指針となるのが「山梨県リニア活用基本構想」です。</p> <p>ご意見のとおり、単純に経済波及効果だけを考えるのではなく、リニアの安全性についても十分に考慮し、安全・安心な社会・県土を求めていくことが必要です。環境影響評価などの手続きを通じ、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。</p>
6	序章 基本構想策定の趣旨	<p>山梨県民「総意」として「大津町に中間駅を」と名乗りを挙げたようであるが、これは取り消すべき。少なくとも県民による直接投票の形式で圧倒的多数であっても「総意」とは違う。</p>	1	<p>【反映困難】</p> <p>駅位置については、平成23年5月にJR東海が環境アセス配慮書において明らかにした甲府盆地南部地域のうち、甲府地域協議会から要望のあった2つの地域について検討したところ、甲府市大津町周辺が望ましいということで、リニア中央新幹線建設促進山梨県期成同盟会総会において、会員の同意を得られたことから、山梨県としての要望をJR東海に対して行ったところ です。</p>
7	第1章 本県の現状と課題 2.本県の優位性 ①豊かな自然環境・豊富な自然エネルギー資源	<p>○本県の優位性として、豊かな自然環境があげられているが、リニア新幹線の建設によって、失われることがあっても、自然環境が更に豊かになるとは考えられない。</p> <p>○リニア新幹線は、南アルプスを貫く大トンネル工事を始めとし、県土の大きな改変をよぎなくされ、生態系の破壊、膨大に排出される土砂の処理、水系の破壊、工事にかかる莫大なエネルギー等々、考えられないほどの自然破壊がもたらされる。</p>	3	<p>【反映困難】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。</p>
8	第1章 本県の現状と課題 2.本県の優位性 ①豊かな自然環境・豊富な自然エネルギー資源	<p>○東日本大震災の原発事故以降、省エネがますます重要視される中で、新幹線の何倍もの電力を必要とするリニアを推進することは無理がある。</p> <p>○本県の優位性に書かれている、豊富な自然エネルギー資源を最大限に活用し、エネルギーの地産地消に財政面からもっと力を注ぎ、雇用も促進していくべき。</p> <p>○リニアに電力が必要だからと原発が再稼働・増設されてしまわないか心配である。</p> <p>○省エネ、節電に努力し、自然エネルギーへの転換によって、2050年に「CO2ゼロやまなし」にすることが求められている。新たに電気エネルギーを大量に消費するリニア新幹線は大きな問題である。</p>	8	<p>【反映困難】</p> <p>リニアの消費電力については、JR東海の試算結果や、国の交通政策審議会での検討結果等により、原子力発電所が停止している状況においても、需給バランスは確保されていることを確認しております。</p> <p>また、山梨県では、グリーンエネルギーの導入促進と省エネルギー対策を両輪とする「エネルギーの地産地消」を県政の中長期的な目標に掲げ、概ね2050年頃までに、県内で必要な電力を100パーセント県内で賄うことを目指しています。</p>

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
9	第1章 本県の現状と課題 2.本県の優位性 ⑤安全・安心な社会・県土	<p>本県の優位性の中に「安全・安心な社会・県土」があり、将来展望の視点として、「本県優位性に磨きをかけ、独自性を発揮する」とあるが、リニア新幹線の安全性は、現状では、十分に安全が確保されているとは考えられないため、リニアを推進することに反対。</p> <p>過去に宮崎の実験線では火災事故が発生したが、未だにその原因は明らかにされず、対応策も知らされていない。</p> <p>南アルプスを貫く大トンネルの中で、事故がおきた場合、乗客はどう脱出できるのか。そのまま走り続けるしかないとか、リニアは安全だからその様なことはおこらないとも言われている。日本中どこでも地震は、おこるといわれながら、「安全神話」にまかせてきた原発事故のようなことは、リニアでも想定できる。</p>	1	<p>【反映困難】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。</p>
10	第2章 リニア中央新幹線計画	<p>○東日本大震災からわずか2か月後にリニアによる中央新幹線計画の具体化が発表されたが、被災地、被災者に配慮すべき。</p> <p>東海道新幹線の利用者が増えていないという現実も見据え、ムダで危険な投資はやめ、被災地支援と旧国鉄の債務返済に使うべき。</p> <p>○高度な技術でしか動かないリニア関連に巨費を投じることは無謀である。</p> <p>○東日本大震災の復旧、復興で大変な時に本当にいま必要なのか。</p> <p>○約9兆円という建設コストをかける価値のあるものなのか。「東京から大阪まで1時間で行ける」ことを除いて「良いことは何も無い」。</p> <p>○不要不急の無駄な公共事業の筆頭にあげられるリニアは不要である。</p>	5	<p>【その他】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。</p> <p>審議会での議論の中では、リニア中央新幹線の必要性について、現在の東海道新幹線の二重系化など、様々な観点から検討されています。</p> <p>また、地震時におけるリニアの安全性についても議論がなされ、東日本大震災クラスの地震発生時にもリニアは脱線しづらい構造であることなど、安全性は確保されることが確認されています。</p>
11	第2章 リニア中央新幹線計画	<p>甲府駅には中央線が一番時間がかからないのではないかと。リニアで1時間に1本を待って、バスで甲府駅に行くのか。</p> <p>リニア新幹線は甲府中心街の活性化には絶対にならない。他の方法で考えるべきである。</p> <p>長期的・全県的視野で行政をお願いしたい。税金を無駄に使わないでほしい。</p>	1	<p>【反映困難】</p> <p>リニア開業効果を県全体で最大限に享受するために、将来の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。</p> <p>ご指摘のように、中間駅が設置される本県においては、単なる通過駅とならないよう、県全体として魅力ある県土づくりの取り組みを行っていくことが必要です。</p> <p>甲府市中心市街地においても、国内外からのリニア利用客や県民にとって魅力的な地域づくりに取り組む必要があります。</p>
12	第2章 リニア中央新幹線計画	<p>本県は、自然環境に恵まれ多彩な観光資源を有しているが、地元の資源を生かした振興とそれらをゆっくり見て回れる地域公共交通の充実こそお金を使うべき。</p> <p>過大な需要予測は莫大な赤字を生み、JR東海だけでは背負いきれなくなり、国民の税金を投入することになる。</p> <p>これは未来に多大な負の財産を残すことであり、リニア新幹線建設に反対する。</p>	1	<p>【反映困難】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きが行われています。</p> <p>本県としては、リニアを使って本県を訪れる観光客が本県の豊かな自然や恵まれた観光資源を楽しむことが出来るよう、取り組みを行っていくことが重要であると考えています。そのためには、地域公共交通の充実も大切な取り組みの一つと考えており、バスネットワークの再編を始め、様々な検討を進めています。</p>
13	第2章 リニア中央新幹線計画	<p>○貴重な動植物の生息地を破壊、水脈の枯渇など、かけがえのない自然環境を損壊する。</p> <p>○自然を破壊し、エネルギーを大量消費して、このスピードを得ることにはどのような利益があるのか。</p> <p>○ほとんどがトンネル内を走向の為、自然破壊や緊急時の対応など、安全性が心配。</p>	5	<p>【その他】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。</p>

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
14	第2章 リニア中央新幹線計画	「トンネルどん」といわれる出口の大騒音が心配である。 高速走行による風切り音や低周波振動が心配である。	1	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。 審議会での議論の中では、リニアによるトンネル微気圧波(いわゆる「トンネルどん」)が周囲に与える影響について実験線での計測結果を踏まえ、様々な観点から検討され、一定の対策を施すことにより低減されることが確認されております。 現在、リニア中央新幹線の事業者であるJR東海は、自然環境を始め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価の手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、騒音・震動を含む安全性を始め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
15	第2章 リニア中央新幹線計画	トンネル掘削によるトンネル川(水流出)や水脈に影響があるのではないかと。	1	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きが行われています。 本県としては、実験線において生じた水枯渇などを踏まえ、事業者であるJR東海に対し、トンネル施工方法や水枯渇対策を始め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
16	第2章 リニア中央新幹線計画	今の時代は、かつてのように多くの財源を公共事業に回し、国土の開発に尽力する、高度経済成長時代ではない。そうではなく、自然環境や健康、エネルギーや食の安全保証ないし自治が重視される時代にあり、リニア新幹線計画は、時流にかなったものではない。大都市から隔離された地方に位置し、豊かな自然環境に恵まれた山梨県は、国や国交省、東京都、大阪府、愛知県などの大規模な自治体、JR東海などの大企業に同調する必然性は全くなく、むしろ、新しい価値観を発信していくべき立場にあると考える。今、大胆にもリニア計画を見直す方向に舵を切ることは、決して評判を落とすものではなく、将来の世代によって大きく評価されるものであると確信している。	1	【反映困難】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。本県内に中間駅が設置されることは確実で、そのリニア駅が本県の新たな玄関口となります。 現在の経済状況等を踏まえると、リニアの駅が出来るだけで、本県が発展するわけではなく、どのような取り組みを行うことで、リニア開業の効果を最大限に享受できるかを考え、取り組むことが必要です。 そのための県土づくりの基本的な指針となる「山梨県リニア活用基本構想」を策定するものです。 リニア中央新幹線を推進する山梨県としては、リニアの安全性についても十分に考慮し、安全・安心な社会・県土を求めていくことが必要です。環境影響評価などの手続きを通じ、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
17	第2章 リニア中央新幹線計画	県民の参加がうたわれているものの、実際には参加していないか、もしくは、出来ない状態にあるのが現状だと思われる。リニア新幹線計画についてのワークショップ、討論会(熟議)、計画推進の是非を問う住民投票などを通じて、県民の議論やコンセンサスのうえに、計画を見なおすべきである。	1	【その他】 本基本構想の策定に際して、平成24年9月から10月にかけて、県内各地11箇所で開催した意見交換会を実施いたしました。意見交換会でいただいた意見やHP、メール等でいただいた意見などを踏まえながら、本基本構想(素案)を策定しております。 今後は、この県民意見提出制度によりいただいた意見等を踏まえ、構想を策定していきます。
18	第2章 リニア中央新幹線計画	国際観光地としての意義は認める。しかし、観光客の多くは安全で美しい自然に興味があるわけで景観を壊すリニア架線やトンネルは不要(富士山が自然遺産と成らなかつたのも自然を改変しすぎたためであることも理由だろう)である。	1	【反映困難】 リニア中央新幹線建設に向けて、事業者であるJR東海は、自然環境を始め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価の手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
19	第2章 リニア中央新幹線計画	○景観の破壊、自然環境、電磁波による人体及び生態系への影響など、調査が終わらないうちに工事を開始することや仮工事の実施など説明責任が欠如している。 ○電磁波による人体の影響はどうか。	3	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。現在は、景観や自然環境、磁界が与える影響等を含め、人体や生態系など周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価の手続きが行われています。 一方、山梨リニア実験線は、先行区間18.4kmから全線42.8kmへの延伸工事が進められ、完成後は営業線仕様での実験が行われることとなります。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
20	第2章 リニア中央新幹線計画	農地にも増して深刻なのは住宅、特に市街地を横断される地域だろう。20mほどの高さの構造物がマイホームから10m、20mのところに出てしまったら、その圧迫感たるやストレス以外の何ものでもない。そんな不健康的な暮らしも想像できるのに、活用とは沿線市民のそれは、二の次、三の次なのか。この計画も穏やかな暮らしや多様な命よりもお金の。行政は活用の前に自主的検証などすることがいくらでもあるではないか。	1	【反映困難】 リニア中央新幹線建設に向けて、事業者であるJR東海は、自然環境を始め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価の手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
21	第2章 リニア中央新幹線計画	開発、あるいはここでいうリニアの活用は、自然環境、農業、住民の暮らしを破壊することに他ならない。(計画の中止を願う) 東京や横浜の友人、山梨に移り住んだ知人は、大都市に近い豊かな自然というものを口にする。特定の場所ではなく、どこにもあるその大切なものを壊しては活用とは言えない。	1	【反映困難】 本基本構想は、リニア開業のメリットを最大限に生かすとともに、デメリットを克服しながら、本県の将来の発展につなげていくための県土づくりの基本的な指針として取りまとめたものです。 全県下でリニア開業効果を楽しむことができるよう、様々な分野においてリニアを活用していくための施策を記述しています。 第6章にも記述があるように、リニア効果を広く全県に波及させていくためには、県、市町村を始め、企業や県民が一体となった取り組みを行っていくことが重要です。各地域においては、それぞれが魅力あるまちづくりを行って行くことが特に重要であり、住民が中心となった取り組みを行っていくことが求められます。
22	第2章 リニア中央新幹線計画	農業について、沿線には果樹畑や水田があり、この低自給率の中にあつて、食糧生産の貴重な現場であると共に、ここでの体験も同じように人間形成の場となっている。潰される所も構造下になる所も、まさに犠牲になるだろう。	1	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
23	第2章 リニア中央新幹線計画	○多彩な観光資源について「山梨の美しい景観をリニアの乗客に見てもらおう」などと言っているが、86%がトンネル区間であり、明かり区間でさえ高い防音壁に囲われ不可能である。山梨の観光資源を生かすにはリニアでなければならぬような構想は、全く間違っていると考える。 ○トンネルばかりの車両からは何も見えず、観光客は満足しない。	2	【反映困難】 リニア開業効果を県全体で最大限に享受するために、将来の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。 中間駅が設置される本県においては、単なる通過駅とならないよう、県全体として魅力ある県土づくりの取り組みを行っていくことが必要です。 山梨の観光資源を生かすために、リニア効果を最大限活用できるよう、取り組みを行っていくことは重要と考えています。
24	第2章 リニア中央新幹線計画 2.東京都・名古屋市間の計画概要	○甲府市の北部に住む人は、30分もかけて南の駅に行く必要はなく、中央線の電車で充分である。今の中央線でも高いと思っており、より高い料金を払って、リニアには絶対に乗らない。 県庁に訪れる人も、遠回りして来るより、甲府駅で降りたほうが、ずっと便利であろう。それとも、今新築している県庁を壊して、リニアの駅前に造るとでもいうのか。 ○リニア新駅は大津周辺と仮定しているが何故なのか。水害の恐れのある、又中央道、荒川、終末処理場、工業団地、刑務所に囲まれた狭い地域で発展性がないのに何故か。 50年、100年先の山梨を考えるべきで、事業費が少なく済むのか何なのか知らないが、先を読むことが重要である。	2	【その他】 駅位置については、平成23年5月にJR東海が環境アセス配慮書において明らかにした甲府盆地南部地域のうち、甲府圏域協議会から要望のあった2つの地域について検討したところ、甲府市大津町周辺が望ましいということで、リニア中央新幹線建設促進山梨県期成同盟会総会において、会員の同意を得られたことから、山梨県としての要望をJR東海に対して行ったところです。
25	第2章 リニア中央新幹線計画 3.県内ルート及び中間駅の概要	○南アルプスにトンネルを掘ってまで造るのか、安全性、経済性、開発必然性が不明である。 南アルプスは太平洋側で最大の自然林である。 ○国立公園である南アルプスにトンネルを造るのは本県の優位性を低下させる。 ○南アルプスを自然遺産にするには、リニアは大きな問題である。	6	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されています。現在は、リニアが自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
26	第2章 リニア中央新幹線計画 3.県内ルート及び中間駅の概要	○リニアのルートは、藤野木・愛川、糸魚川・静岡の二つの構造線や無数にある活断層を切るなど「国土強靱化」に逆行する。 ○糸魚川・静岡構造線と中央構造線という二つの大規模断層を横切るルートで大地震の際にガイドウェイが壊れることはないのか。	2	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。 審議会での議論の中では、リニア中央新幹線の必要性について、現在の東海道新幹線の二重系化など、様々な観点から検討されております。 また、地震時におけるリニアの安全性についても議論がなされ、東日本大震災クラス地震発生時にもリニアは脱線しづらい構造であることなど、一定の安全性は確保されることが確認されております。
27	第3章 リニアの効果と影響	該当箇所の記述に信ぴょう性がなく、現行のリニア活用構想を再検討する必要があると考える。「プラスの効果」の記述に比べ「マイナスの影響」の記述が少なく、予想があまいものになっており、双方の間で矛盾する内容の記述があり、リニア計画についての調査が不十分である。 ○企業活動等への効果と影響について プラスの効果の記述量が圧倒的に多く、信ぴょう性に欠ける。記載内容は期待値に過ぎず、根拠が示されていない。さらに、プラスの効果として、企業の立地の増加、県内の経済効果がうたわれている一方で、マイナスの影響として、それらの効果を否定する内容が示されており、両者の記述に矛盾がある。 ○人口動向への効果と影響について マイナスの影響についての調査が不十分であり、プラスの効果を否定する内容がマイナスの影響として記載されている(定住人口の増加/減少)ため、理解が困難。 ○観光需要への効果と影響の中で、プラスの効果として、移動時間の短縮による長期滞在が可能になる、観光客が増加するなどの予想があるが、むしろ反対に、宿泊する客が減少、滞在時間は縮小、全体として地元経済の疲弊を招くという理解が正しいと考える。	3	【反映困難】 本基本構想は、リニア開業のメリットを最大限に生かすとともに、デメリットを克服しながら、本県の将来の発展につなげていくための県土づくりの基本的な指針であることから、全県下で開業効果を楽しむよう、様々な分野においてリニアを活用していくための施策を記述しています。 ここに掲げた効果や影響については、リニアが開業するだけでその効果を発揮するものではなく、県や市町村、企業や県民が一体となった取り組みを行うことで実現できる内容となっています。また、スロー現象など一定のマイナス影響が生じることは否めませんが、いかにしてマイナス影響を小さくし、プラスの効果を最大限に活用できるかを開業までの時間を使い、検討していくことも必要と考えています。
28	第4章 リニアで描く本県の将来像	「本県の目指すべき姿」「山梨らしさ」とあるが、何を指しているのか分からない。ランドデザインが欠けている。仮にそれがあつたら、リニアとは関係がないはずであり、むしろ、リニア新幹線のような存在を否定しうもの(自然や環境保護、農業、スローライフなどを連想させるもの)であると考えられる。	1	【反映困難】 本基本構想は、リニア開業のメリットを最大限に生かすとともに、デメリットを克服しながら、本県の将来の発展につなげていくための県土づくりの基本的な指針であることから、全県下で開業効果を楽しむよう、様々な分野においてリニアを活用していくための施策を記述しています。 ランドデザインについては、県全体が一律のものではなく、各地域における特徴や特色を活かした姿を描くことが「山梨らしさ」につながると考えており、今後、県や市町村、企業や県民が一体となった取り組みを行っていくことが必要であると考えています。
29	第4章 リニアで描く本県の将来像 2.リニア開業後の本県の姿 □新たなライフスタイルの展開	「新たなライフスタイルの展開」について、それがあつたら、東京に住居を構え、週末は山梨県に来る、などのスタイルだと考えられる。山梨県内に生活の拠点を構える人はむしろ減少し、都内へ通勤する人は富裕層などのごくわずかの人に限られる。	1	【記述済み】 「新たなライフスタイルの展開」として、三大都市圏と圧倒的に近くなる時間距離を生かした生活形態の形成が期待されるものであり、リニア開業をきっかけとした交流人口の増加から、移住、定住人口の拡大へと展開していくことを描いたものです。 リニアが開業するだけで実現するものではなく、県や市町村、企業や県民が一体となった取り組みを行うことで実現できる姿であると考えています。
30	第4章 リニアで描く本県の将来像 2.リニア開業後の本県の姿 □地域資源を生かした多様な観光の進展	本県を「国際観光地」として描こうとしているようだが、景勝地の観光では足りないと思う。思うに、東京首都圏から政治的な機能を一部移転させ、ビジネスだけでなく政治的にも東京・山梨間に人的な移動が恒常的に発生させることができれば面白い。また、農業・再生可能エネルギー・医療・介護・教育等の各分野において、世界に誇れるような事業を興し、世界から視察者を受け入れられるようになれば、各事業において多くの雇用が生まれるだけでなく、更に産業観光という新しい事業も育つようになる。特に原発に代わる再生可能エネルギーの分野では、人的・物的な地域資源が山梨では豊かだと考えられる。「ぶどう」「宝石」とは別な新しい事業を進んで育てるべきではないか。	1	【実施段階検討】 新たな観光の取り組みなどは、今後の検討事項となりますが、ご意見等を参考にさせていただきます。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
31	第4章 リニアで描く本県の将来像 2.リニア開業後の本県の姿 □地域資源を生かした多様な観光の進展	交通の高速化は観光の促進に効果があるのだろうか。観光客はゆっくり時間をかけた心休まる時間を過ごすことを望んでいると思う。 交通の高速化は、長期的に見た場合、観光の振興には無関係であるとする。また、高速で遠方に行ける条件があるなら、途中下車して山梨県に来るのではなく、もっと遠い所に出かけるのではないか。	1	【反映困難】 リニアは東京圏のみでなく、これまで交流の少ない中京圏、関西圏との時間距離を大幅に短縮します。これまで本県が観光の対象にはならなかった圏域からも本県を訪れる観光客が見込まれます。 リニアを使って本県を訪れる観光客が本県の豊かな自然や恵まれた観光資源を楽しむことが出来るよう、また、リピーターとして何度も訪れたいような取り組みを行っていくことが重要であると考えています。 また、移動時間が少なくなることで本県への滞在可能時間が長くなり、ゆっくりと時間を過ごす観光が求められることも予想されますので、ニーズに合わせた取り組みを行っていくことが必要であると考えています。
32	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	早期から区画整理を進め、スプロール化等を防ぐ為にも念な都市計画を。 近年「コンパクトシティ」なるものが注目されているが、地価が甲府駅周辺より、ずっと安いであろうリニア駅周辺では、ほぼ一から「コンパクトシティ」を造っていく事が可能であると考えられる。	1	【実施段階検討】 都市計画区域マスタープランでは、無秩序な市街地の拡散や都市機能の郊外立地を抑制し、都市機能を集約していくことを本県の都市づくりの基本理念としています。 リニア駅周辺については、交通結節機能を中心とした整備を行っていくこととなります。今後、必要な機能については、県内各地の拠点等との調和を図りつつ、地域や県民の意向を踏まえながら、「リニア駅周辺整備基本方針(仮称)」の策定等を行い、目指すべき姿を描きながら、土地利用の方針についても検討を行います。
33	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	今の甲府中心は狭い道が多く、かつ官庁舎等が集中している為、慢性的に渋滞が発生しており、その為発展には限りがあると思う。いっそ、甲府駅とリニア駅を短時間で結ぶ道、そしてそれらと県内各地をつなぐ道を通じてリニア駅周辺は高層ビルの立ち並ぶ東京や名古屋、大阪への出張に便利な経済の街とし、甲府駅周辺は商業施設や市・県・国の庁舎や県の公共施設、大学、高層マンション etc...が立ち並ぶ商業・官庁・学業の街として、交通手段にはバス等の公共交通機関や自転車の利用を働きかけ、交通量の増加を出来るだけ抑えて別々の発展をさせていく。 甲府駅周辺の整備に関してはさいたま新都心的なモノを理想像として考えられる。	1	【反映困難】 甲府市中心市街地については、都市づくりの基本方針である「都市計画区域マスタープラン」に基づき、都市づくりを行っていきます。 広域拠点と位置付けられている甲府駅周辺は、現在も多くの都市機能が集積しています。 広域拠点である甲府駅周辺と新たな本県の玄関口となるリニア駅周辺を結ぶことは、既存の都市機能を有効に活用していくためにも重要なことです。新たに整備される両地点を結ぶ交通機関を中心に都市交通の充実を図っていくとともに、その沿線についても各地域が魅力あるまちづくりを行っていく取り組みも必要と考えています。
34	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	○新交通システムの導入を契機に住環境の整備も同時に行い、魅力ある山梨をつくることが重要。豊かな自然環境を生かしたまちづくりや公共交通網の整備、地域経済の振興策など言うならば、「住みたくなるまち」をつくるのが重要だと思う。 新交通システムの建設のみにとどまらず、公園整備や商業施設誘致などまちづくりの観点で新交通システムを計画してほしい。 ○山梨県には自然が多くあり心休まる場所はあるが、心踊る場所はあまりない。リニア新駅と甲府駅との間に新しい交通網ができるならば、その沿線にみんなが集える場所を作ったり、素敵なまちを作ったり魅力のある場所にして欲しい。 魅力のないまちに人は住まない。	2	【実施段階検討】 都市づくりの基本方針である「都市計画区域マスタープラン」において、広域拠点と位置付けられている甲府駅周辺は、現在も多くの都市機能が集積しています。 広域拠点である甲府駅周辺と新たな本県の玄関口となるリニア駅周辺を結ぶことは、既存の都市機能を有効に活用していくためにも重要なことです。新たに整備される両地点を結ぶ交通機関を中心に都市交通の充実を図っていくとともに、その沿線についても各地域が魅力あるまちづくりを行っていく取り組みも必要と考えています。
35	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	甲府中心商店街の地盤沈下に心を痛めている。甲府市周辺に大型ショッピングセンターが次々に出来たことが原因の一つだと思う。(そうしてきた県の対応にも問題がある。) リニア構想では、新駅は甲府周辺に出来、更に地盤沈下が進むと考えられる。県都である甲府市の人口が20万人以下で甲府駅前商店街もさびれているという状況ではせっかく山梨に訪れた観光客も失望してしまう。	1	【実施段階検討】 リニア開業効果を県全体で最大限に享受するため、将来の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。 県全体として魅力ある県土づくりの取り組みを行っていくことが必要であり、甲府市中心市街地においても、国内外からのリニア利用客や県民にとって魅力的な地域づくりに取り組む必要があります。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
36	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	○アクセス強化というのが現実的には莫大なお金がかかり財政的に非常に大変である。県民の負担が増え県民サービス低下も心配である。新駅・交通網の新設による農地の減少も心配である。 「リニアが来れば何でも良くなる」と安易に考えず、リニアなしでも山梨の中心、甲府市を中心に、どのようにしたら県民が暮らしやすく、観光客にも魅力ある町が作れるのか検討してほしい。 ○品川へ25分、名古屋へ40分のために、どれほどのアクセスが必要なのか。関連工事を考えれば、全く効率の悪い構想だと考える。 ○リニアへのアクセスを向上させるために、県内各地とリニア駅を結ぶ新たな道路の建設が計画され、中には県民が望まない環状道路北部区間や、「新・新御坂トンネル」の建設まで加えられていることに、たいへんなおどろきと不信を持っている。	4	【反映困難】 リニア開業効果を県全体で最大限に享受するため、将来の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。 リニアで本県を訪れる人々が県内各地の目的地まで円滑で快適に移動できるとともに、県内各地からのリニアの利用を容易にするなど、利便性の高い交通基盤の整備が必要と考えています。 甲府市中心市街地や県内各地においても、国内外からのリニア利用客や県民にとって魅力的な地域づくりに取り組んでいく必要があります。
37	第5章 リニアを活用した県土づくり 1.リニアを活用した県土づくりのあり方	「拡散型の都市構造から都市機能集約型の都市構造への転換を図ることを基本理念」とあるが、リニアの存在は、むしろ都市機能集約の理念に反するものであり、拡散、郊外化を招くものであると考えられる。図5-1「県土づくりのイメージ」については、拠点になる都市が曖昧になると解釈される。 また、リニア駅とその他の拠点とのアクセスの問題を解消するためには多額の予算が必要となり、財政を圧迫する。 県土づくりの理念と現状分析を照らしあわせ、再度、リニア計画について検討することが必要であると考ええる。	1	【実施段階検討】 都市計画区域マスタープランでは、無秩序な市街地の拡散や都市機能の郊外立地を抑制し、都市機能を集約していくことを本県の都市づくりの基本理念としています。 リニア駅周辺については、交通結節機能を中心とした整備を行っていくこととなります。今後、必要な機能については、県内各地の拠点等との調和を図りつつ、地域や県民の意向を踏まえながら、「リニア駅周辺整備基本方針(仮称)」の策定等を行い、目指すべき姿を描きながら、土地利用の方針についても検討を行っていきます。
38	第5章 リニアを活用した県土づくり 2.リニア新駅及び周辺の整備	周辺整備、展望施設などバラ色に描くが、こうした箱ものの行政が日本中でその維持費や借金で破たんしていることは枚挙にいとまがない。国と自治体双方を財政破たんしに追い込むことになる。	1	【反映困難】 リニア駅は本県のほぼ中央に位置し、本県と首都圏や中京圏、関西圏を短時間で結ぶ本県の新たな玄関口となります。 良好な立地条件を生かし、国内外から訪れる人々に本県のすばらしさを発信するとともに、誰もが利用したくなる魅力的な施設として整備していくことが必要となります。
39	第5章 リニアを活用した県土づくり 2.リニア新駅及び周辺の整備	リニア新駅(甲府市大津町周辺)を県内経済の中心・交通網の中心に位置づけるなどは、非常に疑問である。	1	【反映困難】 本県の都市づくりの基本方針である都市計画区域マスタープランにおいては、拡散型の都市づくりから都市機能集約型の都市構造への転換を図ることを基本理念としています。 その基本理念を踏まえ、リニア駅周辺を新たな県内経済の中心にするような整備ではなく、交通結節機能を中心とした整備を行っていくことを考えております。
40	第5章 リニアを活用した県土づくり 2.リニア新駅及び周辺の整備 3.県内各地を結ぶアクセス強化	リニア新駅周辺の整備、アクセス強化等については、山梨県と関係自治体がすすめることになっている。その予算はどの位になるのか。説明会や意見交換会では明らかにされていない。県の負担は、県民の税金によるものである。このことが明らかになされないまま、活用基本構想が一方向的に宣伝されることについては、納得いかない。	1	【実施段階検討】 リニア活用基本構想は、県土づくりの方向性を示すものであり、リニア駅周辺は交通結節機能を中心とした整備を行うことを基本としています。 具体的に駅周辺に必要な施設の機能や規模などは、今後策定を予定している「リニア駅周辺整備基本方針(仮称)」の検討の過程で議論することとなります。
41	第5章 リニアを活用した県土づくり 2-2.リニア新駅周辺に整備する施設及び機能	○駐車場は駅郊外(最寄りのICに接続)に設置し、駅まではバスや水平エレベータで移動。 ○企業や会議場、教育機関、首都機能の一部などを誘致すべき。 甲府市、山梨県は本店経済都市としても支店経済都市としても日本の中心として発展出来る多大な可能性を持っている。 ○リニア駅近くには高層複合ビル等を建設すべき。 ○国の中央省庁の施設移転・工場の誘致・ベッドタウン化を平行して考慮し、人口の増加を図るべき。 ○リニア駅周辺を開発しないことは県全体の発展を考えていない。 新駅と甲府駅のアクセス、さらに広範囲にリニア効果を高める展開が必要である。	5	【実施段階検討】 リニア活用基本構想は、県土づくりの方向性を示すものであり、リニア駅周辺は交通結節機能を中心とした整備を行うことを基本としています。 具体的に駅周辺に必要な施設の機能や規模などは、今後策定を予定している「リニア駅周辺整備基本方針(仮称)」の検討の過程で議論することとなります。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
42	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化	現在の山梨県は全国有数の車社会であり、その影響で交通渋滞や自動車事故が多発していたり、県民の運動量が全国平均に比べて極端に少なかったりという課題を抱えている。リニア開通を契機に車社会から鉄道やバスといった公共交通機関が主に用いられる、安全かつストレスフリーでCO2の発生も少ない社会に変わっていかれたらと思う。	1	【その他】 都市づくりの基本方針である都市計画区域マスタープランで広域拠点と位置付けられた甲府駅周辺と新たな本県の玄関口となるリニア駅周辺を結ぶことは、既存の都市機能を有効に活用していくためにも重要なことです。新たに整備される両地点を結ぶ交通機関を中心に都市交通の充実を図っていくとともに、その沿線についても各地域が魅力あるまちづくりを行っていく取り組みも必要と考えています。
43	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化	○リニア駅と甲府駅(JR中央線)、JR身延線(東花輪駅あたり)を結ぶ公共交通機関の整備を行うべき。甲府駅との接続はBRT案が有力らしいがそれでも良い。 ○リニア駅からのアクセスは平和通りを利用すると車線拡大が必要となるため、荒川堤防上を利用する案が将来の拡張性や実現性において一番だと考えられる。 ○BRTの導入は、経済面でも比較的安いコストで導入でき、将来的な利用者数の増加やリニアの運行本数の増加に対しても、柔軟かつ迅速に対応できる現実的な交通システムだと思う。 ○リニア新駅と甲府駅とを結ぶ交通システムは、最先端の乗り物であるリニアに合ったものでなければならぬ。投資額もあまり高くなく、結構かついい車両もあるBRTはよい。山梨県の交通システムの軸となり、山梨県全域に交通網が広がってほしい。	7	【記述済み】 リニア新駅と甲府駅周辺とのアクセス強化については、道路交通によるアクセス強化及び、新たな交通手段の整備について基本的な方向性を示しております。新たな交通手段としては、ご指摘のようにBRTの整備について検討を行ってまいります。今後、市町村や関係者、バス事業者などと十分な検討・協議を進めていくこととなります。
44	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ①リニア新駅と甲府駅周辺とのアクセス強化	○バス専用道では「あずさ」などの中央線特急が乗り入れられず、県内のみならず長野県方面へのアクセス時間が伸びてしまうため、在来線鉄道の乗り入れ可能な方式(支線設置など)にして頂きたい。 ○身延線を2Km程度リニア新駅まで分岐させ、リニア新駅でリニア新幹線から特急あずさ号に乗り換え出来ると良い(身延線を経由し、中央東線に接続)。この案が実現すると、甲府駅への利用客はもちろん、諏訪・松本方面の利用客にとっても便利になる。	2	【反映困難】 身延線の鉄道事業者はJR東海であり、身延線の枝線設置については、JR東海に対し、要望していく必要があります。 JR東海は、リニア中央新幹線の整備に、投資を集中させる考えであることから、枝線の設置について、現時点では困難であると考えられます。
45	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ①リニア新駅と甲府駅周辺とのアクセス強化	甲府駅とのアクセスは、BRTにせよLRTにせよ、リニア新駅、甲府駅での乗り換え移動負担の軽減に配慮されたい(国際空港への時間短縮効果を最大限に活かすには、大きな荷物を持つ移動負担の軽減は必須)。従来のような駅前広場にバス乗り場という発想から離れ、リニアや鉄道のホームからエレベータ1本でバスまたはLRT乗り場と直結する(ホーム直上または直下に乗り場を配する)よう検討してはどうか。	1	【実施段階検討】 リニア駅周辺は交通結節機能を中心とした整備を行うことを基本としていますが、交通結節機能の整備に際しては、利用者が円滑に他の交通機関に乗り換えが出来るような利便性を確保することを念頭に検討してまいります。 ご指摘についても参考にして検討して参ります。
46	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ①リニア新駅と甲府駅周辺とのアクセス強化	○新平和通(現在4車線)を6車線化する。 ○BRT交通システムの荒川土手の新交通については、写真掲載のイメージのような、緑化された片側3車線の広軌道を整備する。 50年後、100年後の山梨を見据えた大胆な交通整備が必要である。 沿道の建物のビル化が進むとますます道路拡張が困難になる。	1	【実施段階検討】 ご指摘の各項目については、今後の検討事項となります。 ご意見を参考に検討を進めてまいります。
47	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	甲府駅との接続ばかりが報道されているが、山梨県全体と東海道新幹線のサブとして考えなければならぬ。それにはJR身延線を利用することで全てが解決する。身延線で市川・富士川・身延にアクセスでき、甲府駅にももちろんアクセスできる。山梨全体の発展を考慮していただきたい。 大津からバスで身延線にアクセス・身延線を延長とか議論しているが、身延線の複線化、高速化を考えると重要である。	2	【反映困難】 ご指摘のとおり、身延線など既存交通の活用は、本県全体の発展につながる重要な取り組みです。 身延線の鉄道事業者はJR東海であり、身延線の複線化、高速化については、JR東海に対し、要望していくこととなります。 JR東海は、リニア中央新幹線の整備に、投資を集中させる考えであることから、現時点では困難であると考えられます。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
48	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	○リニア新駅の乗降数を増やすには、富士五湖への接続である。なんと言っても富士山が集客の中心である。新たなトンネルを甲府南インター付近から河口湖付近に造ることである。 又ハケ岳・昇仙峡等の観光地へは、新環状線・中央道・中部横断道を利用し、30分で移動できることである。残念ながら観光以外山梨の未来は考えられない。 ○リニア駅と富士北麓地域を、より短時間で結ぶ車両トンネルを作る構想があるようだが賛成である。地域住民の移動のみならず、駅からバス等を通じて県外や国外からの更に多くの観光客に観光地に来てもらえることが期待できる。	2	【記述済み】 リニア新駅と県内各地とのアクセス強化については、JR身延線へのアクセス強化や道路交通によるアクセス強化について、基本的な方向性を示しております。 富士北麓地域方面とのアクセス強化の一つとして、ご指摘のような、新たな御坂トンネルの構想推進を掲げております。
49	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	ヴァンフォーレ甲府のホームである山梨中銀スタジアムは小瀬にあるが、リニア駅からこの地への交通手段も検討すべき。 開通後のホーム戦では全国から沢山のサッカー観戦客に来てもらえることが期待できる。	1	【実施段階検討】 バスネットワークの再編など、具体的なルート等については、今後の検討事項となりますが、ご意見等を参考にさせていただきます。
50	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	リニア駅と各地域との交通手段には鉄道やリムジンバスを活用、推奨などして付近の交通渋滞を抑える。	1	【実施段階検討】 リニア駅周辺は交通結節機能を中心とした整備を行うことを基本としていますが、交通結節機能の整備に際しては、利用者が円滑に他の交通機関に乗り換えが出来るような利便性を確保することを念頭に検討していきます。 ご指摘についても参考にして検討して参ります。
51	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	リニア駅と甲府中心街や南アルプス市など、他の周辺市街地との交通アクセスの利便性が良くないと全く意味がない。 少なくとも甲府中心や周辺各市の市街地に30分以内に行けなければ、在来線と変わらない。 駅周辺に国の機関等を誘致して新しいビジネス街を作り、発展を図ったとしても、周辺各市からのアクセスが悪ければ、その各市から企業が駅周辺に移転するというストローク効果も出てしまうのではないか。	1	【記述済み】 リニア新駅と県内各地とのアクセス強化については、JR身延線へのアクセス強化や道路交通によるアクセス強化について、基本的な方向性を示しております。 道路交通によるアクセス強化の方針として、リニア新駅と県内各地とを概ね30分で連絡可能なアクセス30分圏域の拡大を目指すこととしております。 また、リニアで訪れる人々が目的地まで円滑で快適に移動できるような二次交通の整備に取り組んでいきます。
52	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	富士北麓地域にトンネルで繋げると言っているが、リニアで来た人は車を持って来れるはずもなく、移動手段は本数が極端に少ないバスとタクシーとなる。これを期に電車網を整備した方がいいと思う。発展に繋がらない原因はどう考えても、電車網である。電車移動が当たり前の都会の若者が移住したいと思うわけがない。 特に小瀬スポーツ公園あたりの甲府市から笛吹市あたりは電車が全く通っていない。	1	【反映困難】 バスネットワークの再編など公共交通網の整備については、今後の検討事項となりますが、ご意見のような鉄道網の整備については、現実的でなく、構想への反映は困難であると考えます。
53	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ②リニア新駅と県内各地とのアクセス強化	富士北麓(山中湖)は観光を中心とした地域であり、リニアにはおおいに期待している。 しかし、今の交通網ではリニア新駅から富士北麓まではかなり時間(1時間30分程度)を要し、なかなか集客は難しいのではないかと思う。 車での移動手段として、新たな御坂トンネルなどの計画もあり期待しているが、電車での移動は困難な状態にある。その対応として、富士急行線をリニア新駅まで新設し、リニア新駅～富士北麓の富士河口湖・富士山駅まで、さらに山中湖まで延長すれば、おもてなしの推進と地域資源の活用になるのではないか。	1	【反映困難】 リニア新駅と県内各地を結ぶアクセス強化については、当該ページに記述しております。 ご指摘のような富士急行線の延伸については具体的に検討は行っておりませんが、大規模な工事等が必要になることから、困難であると考えられます。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
54	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ③リニア新駅開業を見据えたバスネットワークの再編	○バスネットワークの再編をすと書かれているが、バス利用者が減ってきている中で、新駅からの新たなバス路線の維持が可能か、またバスを乗り継いで目的の観光地に行くか、リニアが早くてもその後の移動と待ちに多くの時間と労力を要するのではないか。 ○バスネットワークの再編については、「リニア活用」という視点について考慮されていない。 1年くらいの期間をかけて、しっかりまとめて、新たに意見を聞いていく必要がある部分である。 ○バスネットワークの再編について、「路線の維持が困難」と書いてある中で、このような「再編のイメージ」は、まずあり得ないのではないか。こうした枠組みでは、路線の廃止は目に見えている。	3	【実施段階検討】 リニア開業効果を県全体で最大限に享受するため、将来の本県の姿を見据え、取り組むべき県土づくりの基本的な指針として、本基本構想を策定するものです。 バスネットワークの再編についても、その大きな方向性を示したものであり、今後、再編に向けた取り組みを行っていく際には、県や市町村を始め、バス事業者や県民からの意見などを踏まえ、検討を行って参ります。
55	第5章 リニアを活用した県土づくり 3.県内各地を結ぶアクセス強化 ③リニア新駅開業を見据えたバスネットワークの再編	高齢者などの「交通弱者」に配慮した生活交通としての公共交通の維持に費用をかけることを優先されることを望む。	1	【反映困難】 バスネットワークの再編など公共交通網の整備については、今後の検討事項となりますが、リニア新駅に新たに生じる交通需要は、交通網全体に大きな影響を与えるものとなります。 できる限り既存のバス路線を維持・継続していくとともに、ネットワークの再編にも取り組んでいく必要があると考えています。
56	第5章 リニアを活用した県土づくり 4.リニアを生かした活性化施策	やまなしブランドの推進やものづくり産業の海外展開等、山梨県を活性化するための施策については、リニア中央新幹線計画とは切り離して考えるべき。換言すれば、記載されている理念、将来像は、リニアが存在しなくても、行政や住民の努力によって達成可能なものである。 リニア計画とは区別して、別途、山梨県の発展に向けた施策を議論し、実行性のあるものに落としこむべきであると考えている。	1	【反映困難】 本基本構想は、リニア開業のメリットを最大限に生かすとともに、デメリットを克服しながら、本県の将来の発展につなげていくための県土づくりの基本的な指針であることから、全県下で開業効果を享受できるように、様々な分野においてリニアを活用していくための施策を記述しています。
57	第6章 基本構想の推進	○のんびりゆったりエコで自然を満喫する。四方を山脈に囲まれ、名所・旧跡、湖、清流が豊かな山梨。京都のような華やかさはなくとも、健康的で家庭的な雰囲気満喫できる山梨。リニアに頼らず、県民の知恵を集めて未来の山梨像を作ることを切望する。 ○いま求められているのは人間に対しても、自然に対しても優しい共存・共生の精神である。いたずらに「スピード」を追い求め、「効率」優先の物づくりをあおり、「競争」で優劣を競う社会に未来はない。真っ暗なトンネルに閉じ込められて楽しい旅ができるはずがない。	2	【反映困難】 リニアは東京圏のみでなく、これまで交流の少ない中京圏、関西圏との時間距離を大幅に短縮します。これまで本県が観光の対象にはならなかった圏域からも本県を訪れる観光客が見込まれます。 リニアを使って本県を訪れる観光客が本県の豊かな自然や恵まれた観光資源を楽しむことが出来るよう、また、リピーターとして何度も訪れたいような取り組みを行っていくことが重要であると考えています。 また、移動時間が少なくなることで本県への滞在可能時間が長くなり、ゆっくりと時間をすごす観光が求められることも予想されますので、ニーズに合わせた取り組みを行っていくことが必要であると考えています。 そのためには、県民の知恵を集めて未来の山梨像を描いていくための様々な検討を進めていきます。
58	<参考編>需要予測と経済波及効果	リニア利用客の予測根拠が不明であり、予測値は過大である。 将来的に人口減が予想されている。乗客の予想数もとても考えられない。 プラス効果とマイナス影響があるといいつながら、立地企業数、居住人口のプラスの効果のみが試算され、マイナスの影響はどのくらいあるのか、合算ではどうなるかの試算がされていない。 「運行本数を1時間当たり片道1本が本県リニア新駅に停車することを前提」としているが、片道何本が停車するのかすら示されていない。 1日に何本停まるのか不明だが、仮に早朝深夜を除いて10時間として上下で20本。一編成最大乗車人員1,000人なのに、新駅に停まるすべての列車で430人の観光客が乗降するとはとても思えない。	4	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、リニアの需要を予測し、山梨県が算出しています。 算定に際しては、将来の人口減少や超高齢社会の到来などの社会情勢の予測も加味した上で、予測を行っております。 また、リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 一方、リニアの具体的な運行形態については、開業前でないと明らかにならないため、詳細について現時点では不明ですが、運行本数から算定を行っているものではありません。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
59	<参考編>需要予測と経済波及効果	立地する企業数の予測の根拠が示されていない。また、撤退する企業数が示されていない。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、山梨県としてリニアの需要を算出しています。 リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
60	<参考編>需要予測と経済波及効果	山梨県の自然に魅力を感じて移住してくる人の主な移住先は、リニア駅周辺でなく北杜市や富士山麓などである。 リニア開通に伴い、どうして約14600人の移住が見込まれるのか根拠が示されていない。 また企業の移転に伴う人口の県外流出数が、示されていない。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、山梨県としてリニアの需要を算出しています。 リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
61	<参考編>需要予測と経済波及効果	「観光客」は新駅から観光地までの移動をどうするのか。端末交通手段別利用者の約67%が「自動車」とされており、観光客の67%はバスかレンタカーで移動することになる。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、リニアの需要を予測し、山梨県が算出しています。 リニアで本県を訪れる人々が、二次交通としてどのような手段を選択するかについても、アンケート結果から算出したものです。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
62	<参考編>需要予測と経済波及効果	リニアは80%がトンネルで、車窓の眺めを楽しむことは出来ない。リニア利用の観光客が8,600人/日もあるとは思えない。さらに、8,600人/日のうち、既存交通手段からの転換が6,700人/日と書かれている。 特急あずさの乗車率は年間数日の繁忙期を除いて高くなく、その利用者が減れば減収になり、採算の点でJRはどう考えているのか。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、山梨県としてリニアの需要を算出しています。 リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
63	<参考編>需要予測と経済波及効果	「通勤通学の増加」は非現実的で、高い定期を買ってリニアを利用する人がどれだけいるというのか。人口が「リニアで通勤通学できるから」と増えるのか。都合のよい「予測」は信じるに足りない。 公共事業ではつねに「過剰な需要予測」がなされる。東海道新幹線以外は常に「過剰予測」に基づいて建造された。今回も、根拠が示されず「〇〇%が新規利用」と書いてあるばかりである。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、山梨県としてリニアの需要を算出しています。 リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
64	<参考編>需要予測と経済波及効果	リニアによって企業誘致が進み、県内経済が活性化してその効果は約2420億円に達するというが、今後人口も減り、企業は「安い労働力と低コスト」を求めて海外に拠点を移し、現地生産・現地販売がより加速する状況の下で、目算どおり企業の移転・労働者の移住が期待できるのか。	2	【修正加筆等意見反映】 経済波及効果については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、リニアの需要を予測し、その需要に基づき、波及効果を算出しています。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
65	<参考編>需要予測と経済波及効果	リニア新幹線について、最も基本になるのはその利用率の問題であり、利用者数12,300人/日、居住人口14,600人、事業所数2,600のそれぞれの根拠が不明である。 その妥当性が証明されない限り、活用基本構想は説得力がない。従って、需要予測について、根拠を検討しながらの議論の場がもたれることが望ましい。 また、12,300人/日のうち、在来の中央本線利用者数はどの程度乗り換え客として見込まれているのか不明である。 県全体として、来県、出県者数がどのように変わるのか示すべきである。	3	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、山梨県としてリニアの需要を算出しています。 リニア開業により、県内から撤退する企業や転出する住民の数など、マイナスとなる影響についても加味した上で算定しております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
66	<参考編>需要予測と経済波及効果	人口減少における少子化および生産年齢人口層の劇的減少、LCC,高速バス等の廉価移動手段の出現がリニア使用に与える影響が考察されておらず、リニアの採算性が不明である。 経済成長とグローバル化における山梨県の将来見通しが不明である。	1	【修正加筆等意見反映】 需要予測については、県内外の企業及び住民に対するアンケート結果から、リニアの需要を予測し、山梨県が算出しています。 また、算定に際しては、将来の人口減少や超高齢社会の到来などの社会情勢の予測も加味した上で、予測を行っております。 ご指摘を踏まえ、資料編として、需要予測及び経済波及効果の算定根拠を掲載いたします。
67	その他	リニアは山梨県の希望の象徴、可能性の乗り物である。計画を進めていくにあたり色々課題が発生するかもしれないが、あきらめず可能性を信じ、力を尽くせば、道は自ずと拓けると信じている。 リニアを通して甲府市、そして山梨県が日本を支える、豊かで暮らしやすく、活気に溢れ、皆に愛され、また憧れられる都市として発展する明るい未来を願っている。	1	【その他】 ご意見のとおり、リニア開業を本県発展のための機会ととらえ、県をはじめ、市町村や企業、さらには県民が一体となった取り組みを進めて参ります。
68	その他	外国では採算性や磁界の影響により、リニアから撤退している。	1	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。 審議会での議論の中では、リニアによる磁界が周辺環境に与える影響について実験線での計測結果を踏まえ、様々な観点から検討され、一定の安全性が確認されております。 現在、リニア中央新幹線の事業者であるJR東海は、自然環境を始め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価の手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、磁界を含む安全性を始め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
69	その他	アセスは信用できない。今まで公共事業でアセスがストップした例はあまり聞かない。 読むのに何日もかかる膨大な意見書が提出され、すべてが「環境への負荷は軽微」というアセスメントの役割を放棄した恥ずべき内容になると予測される。	1	【その他】 リニア中央新幹線建設に向けて、事業者であるJR東海は、自然環境を含め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
70	その他	○安全性についても、原発事故や笹子トンネル事故などをあげるまでもなく、「安全」といわれればますます不安になる。 ○全区間の87%がトンネルで、事故が起きたら、数十メートルから数百メートルを水平または階段を歩いて避難するのか。明かり区間の高架橋からはロープで20メートルおりののか。「事故は起きないからと対策を軽視する」のか。 地震で、ストップした場合、身体に不安を持つ弱者や子どもをどう安全に誘導するのか。 リニアの安全性は確保されていない。	2	【その他】 リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。現在は、リニアの安全性を始め、周辺環境へ与える影響について調査、対策の検討を行うための環境影響評価などの手続きを行っています。山梨県としては、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、自然環境・周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。
71	その他	○文化遺産・富士山を強調するが、北富士演習場は最悪のマイナス要因で、平日爆音とともに富士山に爆弾を打ちこむ自衛隊と米軍の演習こそ観光振興の観点でやめてもらうべき。 ○知事が行っているトップセールスに、もっとメディアやSNSを活用すべき。	2	【その他】 ご意見については、今後の県政の課題として検討していきます。

県民意見提出制度による提出意見とそれに対する県の考え方

No.	箇所	意見要旨	意見数	意見に対する県の考え方(対応方針)
72	その他	行政として関与し、リニア推進のために人員を配置し公金を出費するにあたり、リニア事業が失敗した場合の責任の所在を明らかにすべき。	1	<p>【反映困難】</p> <p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会での議論等を経て、平成23年5月に整備計画が決定されております。本県内に中間駅が設置されることは確実で、そのリニア駅が本県の新たな玄関口となります。人口減少社会や現在の経済状況等を踏まえると、リニアの駅が出来るだけで、本県が発展するわけではなく、どのような取り組みを行うことで、リニア開業の効果を最大限に享受できるかを考え、取り組む必要があります。</p> <p>そのための県土づくりの基本的な指針となるのが「山梨県リニア活用基本構想」です。</p> <p>一方で、リニアの安全性についても十分に考慮し、安全・安心な社会・県土を求めていく必要があります。環境影響評価などの手続きを通じ、事業者であるJR東海に対し、安全性を含め、周辺環境等への影響についても十分に配慮することを求めています。</p>
73	その他	行政は、高度成長期に建設したインフラの修繕維持を行うべき。	1	<p>【その他】</p> <p>ご指摘のとおり、インフラの維持修繕は安全・安心な社会の実現のために重要な施策であり、県としても計画的な維持修繕に努めていきます。</p> <p>一方で、リニア開業の効果を県全体で最大限に享受するための取り組みも、本県の将来の発展に向けて、重要な施策となります。</p>