

## 山梨県総合計画審議会第4回基盤部会 会議録

1 日 時 平成26年11月21日(金) 午前10時~午前11時35分

2 場 所 ホテル談露館「アンバー」

3 出席者

・ 委員(50音順、敬称略)

雨宮 健一 歌田 将太 小澤 健太郎 小林 三夏 佐々木 邦明  
佐々木 幸一 内藤 悦次 納見 景子 堀内 光一郎 安江 美香

・ 県 側

知事政策局長 リニア交通局長 県土整備部技監  
(事務局：知事政策局) 政策参事 政策主幹

4 傍聴者等の数 なし

5 会議次第

- (1) 開会
- (2) 部会長あいさつ
- (3) 知事政策局長あいさつ
- (4) 議事
- (5) 閉会

6 会議に付した議題(すべて公開)

- (1) 答申素案について
- (2) その他

7 議事の概要

(1) 議題(1)について、資料により事務局から説明し、次のとおり意見交換を行った。

(委員)

自然エネルギーのところで、最近全国的に太陽光発電が進んできて、買い取りがなくなっていくという不安が出てきている。太陽光発電電力の使い方の整備といったことをしていかないと課題が残るのではないかと。

(知事政策局長)

今日は担当部局がないので代わりに私が回答する。

エネルギーの地産地消を進めるという意味で、日照時間の長い本県においては太陽光発電を推進しなければならない。一方で、FIT(固定価格買い取り制度)は、国による制度設計の問題もありどうしても維持できないということになってきた。その辺りを答申案でどのように取り上げるか検討させていただきたい。

(委員)

答申書素案 P 1 6 に「海外展開を希望する県内企業が自ら未来を切り開く」とあるが、県内企業が海外に移転するという意味で書かれているのであれば、それが県としてプラスになるのか疑問に思った。

また、甲府駅南口には降車スペースはあるが乗車できるところがないように感じたので、もし乗車スペースがないのであれば、整備するに当たって設けてもらった方が、利便性が向上するのではないかと思う。

(県土整備部技監)

甲府駅南口の駅前には、今の形態からかなり変更になる。正面の所は路線バスやタクシーといった公共交通の乗降者専用になる。その西側を現在整備しているのだが、一帯が一般の乗車あるいは降車のスペースになる。駐車場も全部含めているので乗り降りが可能になる。

(知事政策局長)

海外展開に関しては、マイナスの部分もあるが、経済の拡大というか、中小企業も海外に打って出て事業を展開するという必要もあろうという両面があると思う。ここではその現状を語っているということで御理解いただきたい。

(知事政策局政策参事)

答申素案 P 1 5 に、政府は「世界のマーケット獲得に向け」こういうことをやっているということが記載されている。当該箇所も、世界のマーケット獲得に向けて海外展開する企業が未来を切り開くために海外へ打って出ることが期待されるという現状を書いている部分である。委員のおっしゃるようなプラスの部分とマイナスの部分との関係をどう書けるか再度検討させてもらうが、ここではそういう意味合いで書いている。

(委員)

山梨県の人口が先般 8 4 万人を切って 8 3 万人台になったということで、東京の方からもっと人口を引っ張ってくるような施策が必要かと思う。自然増にするために産めよ増やせよという時代ではないので、社会減を止めていく施策が必要かなと感じている。

答申素案 P 7 に、今年の 2 月の豪雪により孤立化があったので交通網の整備を急いでほしいとの意見が記載されているが、また 2 カ月後、3 カ月後同じような雪が降る可能性があるわけなので、交通網整備の進捗状況について聞かせてほしい。

(知事政策局政策参事)

1 点目の人口が 8 3 万人台になってしまったということについて、今年の 8 月に人口減少対策戦略本部を知事をトップとし全部局長をメンバーとして立ち上げたのだが、その本部の傘下に少子化対策の部会と移住定住対策の部会、地域活性化の部会の 3 部会を作った。これまで同様、なお一層力を入れていかなければならない要因として、自然減対応、少子化の部分と、社会減対応、移住・定住、すなわち若者をはじめ県内から転出しないように抑制すること、首都圏を始め他県から来ていただくという施策の両面から取り組んでい

る。委員のおっしゃるように、社会減への対応は特に重要だと思っているので、取り組みの強化について検討しているところである。

(県土整備部技監)

大雪時の交通網の確保について、道路上の除雪・排雪のため、今年度ロータリー除雪車を購入し、早ければ年内に富士北麓地域に、おそらく富士・東部建設事務所吉田支所管内になると思うが、1台配備する予定でいる。

それと併せて、現在、除排雪の計画を策定している。基本的な考え方は、高速道路から国道沿道までもの凄い距離の道路があるが、優先順位を付けて除排雪をしていこうという計画である。高速道路を管理するNEXCO、国道を管理する国、国道・県道を管理する県と、警察にも参画してもらって会議を開き、優先順位を付けたところである。

それから、2月は除雪した雪の捨て場所に苦労したのだが、具体的にどの場所に捨てるかということで、今回はあらかじめ確保している。

現在、ロータリー除雪車といったもののハード面の整備と、除雪の体制といったソフト面の備えを、これからの冬に備えて行っているところである。

(リニア交通局長)

今年の2月の大雪により、数日間にわたり中央線を始めとして鉄道が運休となってしまった状況で、県民の皆様には大変不便をおかけした。その反省に立ち、鉄道事業者の方で様々な対策をとってくれている。中央線について言うと、JR東日本が県内では四方津駅、酒折駅、小淵沢駅の3箇所新たに除雪車を常設配備するということにしており、大雪が降った場合でも、それぞれの方向から除雪ができて、出来るだけ早く運行が開始できるような取り組みが始まっている。富士急行線についても、後で部会長さんから紹介があるかもしれませんが、ロータリー除雪車のようなものを配備するなど、除雪に対する対応をいただいている。JR東海については、今回かなり運休期間が長かったわけだが、今のところ具体的な対策を聞いていないので、対策をとっていただくよう引き続き要請してまいりたいと考えている。

(委員)

冬には御迷惑をおかけしたが、12月の中旬には大型のロータリーラッセル車を導入して、現在最後の方策の作業中であるので、これが入ると今回のような1m超の雪でもまったく不通になることなく運行できるようになるので、是非御安心いただきたいと思います。

(委員)

インフラの維持管理に関する記述が以前に比べて減ってしまったという感じが少しする。安心・安全な社会づくりのところにも、基盤の話しにも、財政再建と公共サービス改革の進展というところにも、関連は色々あるが、インフラの維持管理がどういうふうになったかというところがちょっと分かりにくくなっている。そういう点について、どうしていくかというところは是非検討を加えていただきたい。

併せて、それに関連して最近よく言われるのが、ビッグデータの活用という話がある。答申素案P13に「ICT利活用社会の構築」とあるが、地域の様々なデータを活用して人材の維持管理や活性化等に使っている例が既に色々あるので、そういったことも是非

考えて御検討いただけるとありがたい。

それから、答申素案P17の山梨県強靱化計画のところ、BCPや地域、コミュニティプランニングのようなものもきちんと明記してよいのではないかと。BCPのようなものの策定等も重要だということ、安全・安心な社会づくりのところでは重要であり、ある程度言いたいと思う。

今回の大雪に関して、1mの大雪が降るのは予測が難しいというのは当然なのだが、そこからの復旧に今回ものすごく時間がかかり過ぎた部分があるので、どうやって復旧するかというところをもう少しお示しいただければありがたい。まだ書けないのかもしれないが、言いにくいところを是非きちんとやってもらいたい。

もう1点は少子化対策の話である。資料を読ませていただいたり、先程の説明をお聞きしたりしても、体制を構築し取り組んでいるという話しはあるが、具体的ところがどういうところであるのか、今一つ具体的な表現になっていない。書けないのか、書かないのか、その辺も含めてもう少し御説明いただければいいと思う。

#### (知事政策局政策参事)

インフラの維持管理やICTの活用について、委員の意見提言が全部網羅しきれていない部分も確かにある。発言された委員のバランスや部会ごとのバランスなども考慮しながらまとめているところだが、さらに御意見があったところがどのように意見・提言に組み込めるか再度検討したい。

2点目の国土強靱化計画のところであるが、国は昨年末に策定し、県の方でも今年度計画の案について検討を始めているところであり、来年以降、具体的なものが出来てきてから皆さんに御意見を聞くというふうな形になってくるかと思う。今現在記述できる詳細な部分がなかなかないということで、現在取り組んでいるところの記述になっている。

それから、少子化対策を始めとした具体的な記述があまりないではないかということであるが、全体的にこれは審議会の委員からの提言・答申という形であるので、時代の潮流、国がこういう流れにあり、それに対して県はこういう取り組みをしている。だからこういう方向性、必要性が求められるという流れになっている。出来るだけ本県がやってきたことについては具体例を書くようにはしているけれども、今後のところというのは、皆様方からいただいた、こういう方向性でやれという御意見について、次期計画の中でどういう具体策が書き入れられるかという委員からの御意見をいただく部分があるので、出来るだけ具体的に書くようにし、その方向で記述がしてある。

#### (委員)

答申素案P8の「行政改革関係」のところに「公共事業の減少に伴い建設会社等の職人も減っており」というくだりがあり、我々にとって非常に切実な話しであり、現在直面している非常に深刻なことである。ここに「労務単価などを見直す必要がある」という記述があるが、既に公共工事設計労務単価の見直しをしていただいているが、追いついていない状況である。ただ見直しはしていただいているということなので、「見直す必要がある」というのは、その第2段階目というようなお話しになってくるのであろうかというふうに思う。職人さんが減っているというのは非常に切実な状況があり、人口も減ることに加えて、入職者が非常に減っているということで、私どもの業界だけではなかなか成し得ないことにもなってきているので、県民の支持をいただきながら、県の御支援もいただ

きながら何か対策をしていければというふうに思っているので、是非よろしくお願ひしたい。

リニアの件であるが、将来名古屋から西に延びるということで、あちらの方はまだだいぶ先ではあるが看板を掛けたりして随分盛り上がっているというような感じを受けた。近鉄の奈良駅の前に行ったら大きなリニアの看板が掛かっている、だいぶ熱い運動をしていらっしゃるのかなと思った。様々な検討をしていく際に、あちらから見た山梨というのはどのような感じかと、ちょっと聞いてみたい気がした。

#### (県土整備部技監)

東日本大震災以来、土木の工事の需要が一気に増え、それに伴って労務単価や資材単価は確かにものすごく上がっている。発注者側としても、労務関係については、実績を調査してそれを反映させるということで、どうしても時間的な遅れが出てしまう。それについては出来るだけその期間を短くするような努力をしているということであるが、関東一帯でやっているの、若干の遅れはある。そこを出来るだけスピーディにやっていきたいと考えている。

入職者の減というのは、なかなかすぐには対応が難しい課題だと思っている。今、委員のおっしゃったように、国民、県民の理解というか、特に学生自体の土木領域への志願が少ないという話しも聞いているし、型枠工や鉄筋工といった現場の技能者の方々も少ないうえに需要が増えているという社会の問題だと思う。これについては県としても、工業高校に出向いてPRするといったこともしているが、なかなかすぐには解決するのは難しい問題だと思うので、どのようにできるかまた検討してみたいと考えている。

#### (リニア交通局長)

リニアの関係で関西の今の状態について御照会があったわけだが、とりあえず名古屋までは事業も着工になり2027年までに開業するというので、大阪を中心として関西の方では非常に危機感を持っている。要するに、名古屋までが開通すると、例えば企業も東京から名古屋にサテライト的に建設ができるのではないかなというようなこともあったりして、名古屋が経済的にも発展し、その影響を受けて逆に大阪が地盤沈下をしてしまうのではないかなというようなことで、大阪の皆さんは名古屋開業と同時に大阪まで開業せよと大変議論が盛り上がっているような状況である。それから、色々な計画では大阪までは奈良付近を通っていくことになっているのだが、これに京都が異を唱えており、やはり関西に行くのであれば京都に駅をつくるべきだということがあり、奈良と京都の駅の誘致合戦のようなこともあって、奈良には大きな看板が掲げられているというようなことである。特に名古屋までの開業がもう実現するというようなことになったことで、大阪方面、奈良・京都方面でこのような話題がかなり出ているということだと思う。

関西の方から見て山梨はどうかという御質問だが、具体的な数字は持っていないが、リニアの整備計画が決まって以降、リニアをもう少しPRしようということで、山梨県ではリニア見学センターを4月にリニューアルオープンした。そこのお客さんが間もなく20万人になり、予想を大幅に上回る観光客の皆様に来ていただいているのだが、今まで以上に関西方面からもかなり多くのお客さんに来ていただいている。リニアに関心があって来ているのかもしれないし、山梨に来たついでなのかもしれないが、やはり関心は非常に高まっていると思っている。しかも、名古屋あるいは大阪まで開業すると、今まで中京・関

西方面は山梨から行く場合には時間がかかり掛かっていたし、関西の方から来る時も非常に時間が掛かっていたわけですので、それが40分とか1時間で出来るようになると、かなり利便性が高まるので、観光客はもちろん、企業誘致といった面からも関心が高まってくるのではないかと考えている。

(委員)

私の立場からすると答申素案については基本的には意見はない。むしろ経済団体の立場からすると非常に細部にわたって経済活性化のために様々な施策を取り入れていただいているという印象を持っている。

むしろ、答申素案P18の「安心して生活できる保健・医療・福祉の充実」について、福祉と一緒に取り入れるはずだった消費税10%が3年先に延びてしまっているわけで、ここに書かれているように本当に財政が逼迫している現状で、現実はなかなか厳しいのではないかといったことが見受けられるし、財政面で不都合が生じるというような場合があると思うので、現時点においては非常によくできた答申素案ではないかと思う。

リニア中央新幹線に対する国民の関心は非常に高く、リニア見学センターが非常に人気だというのは、リニアそのものに対する関心だと思っている。これについて、日本経済の将来の先行きを心配する立場から言うと、東京 - 名古屋、あるいは名古屋から大阪に延伸するといった15年、20年先のことよりも、上野原市秋山の辺りからスタートしていると思うのだが、山梨県では既に甲府の駅のすぐ手前まで出来ているわけだ。答申素案のP15に一箇所だけ「2020年の東京オリンピック」という文字が見られるが、もう5年後に迫っている東京オリンピック開催の件、それに伴う山梨県の経済への好影響といったものを取り入れるような記述が答申素案には出ていない。昨日、東京都の知事が3施設の大阪への移転を希望しているという話が出ていたが、その他に選手の練習場といった施設がとても必要で、山梨県は東京に非常に近いので、本戦競技場をつくるのはとても無理だとしても、選手の休息の場、練習の場というのは既存施設で十分使えるはずだから、大いに山梨に誘致するという運動がここに記述されていない。

同時に、それと結び付けてリニアを使えということをお願いしたい。名古屋や大阪などというのは先の話だから、私たちは本線に乗ることは無理だと思っているが、少なくとも相模原と甲府の間ぐらいは、いわゆるテーマパークとして、なんとか5年先なら間に合うのではないかなと思うので、その辺りの実際の御意見を聞きたい。それを使って選手や観光客を誘導するというので、全線開通すれば山梨はストロー現象などが心配されているようだが、それまでは山梨は独占的にチャンスがあるわけなので、なんとか相模原 - 甲府間をつないで、山梨の観光といった面につなげられるのではないかと考えている。その辺りの可能性を聞きたいということと、東京オリンピック関連のことを入れたらいいのではないかと、少し考えた。

(リニア交通局長)

オリンピックを見据えながら、リニアの品川 - 甲府間、あるいは相模原 - 甲府間を先行開業できないかという御意見であった。同様の意見を度々いただいていた、最初に御意見をいただいた時にJR東海に対してそのような要請をした。JR東海の考えでは、まず一つに、新幹線の品川駅の真下に駅を造らなければならないということで、上を通る新幹線の線路に影響が出ないようにしながら地下に8階建てくらいのビルと同じようなものを

造るという非常に微妙な工事をしなければならないということになり、少なくとも10年くらいは掛かってしまい、東京の駅から出るということはず困難だという話しであった。それでは相模原 - 甲府間はどうかということになるわけだが、実験線から甲府の新駅までの区間には中道北小学校があり、小学校の移転ということになると、保護者の皆様方の御心配を払拭し、どこにいつどのような格好で移転しなければならないかということを決めたうえで、地域の皆様方の御了解をいただき、そこから建設工事が始まるというようなことがあり、工事まで行うのはあと5～6年では困難である。それと併せて、笛吹川を渡る4～500mに及ぶ長大な橋が必要になるし、境川パーキングエリアの角の辺りで中央道と交差する所をかなり高い高架橋で渡らなければならない。そういったことがあり、オリンピックに間に合わせて甲府まで実験線を延伸することは困難であるということである。我々としても、今、委員がおっしゃったように、実現できれば本当に山梨県にとってはメリットばかりであり、観光振興にとっても非常にいいということであるが、なかなか実現は難しいということである。ただし、今は山梨県だけにしかリニアの実験線はないわけであり、県としては実験線を活用して今のうちからそれぞれの地域が自らの持つ魅力を高め観光客を呼び込めるような施策を考えてもらいたいと考えていて、県としても必要な支援をしてまいりたいと考えているところである。

(知事政策局長)

東京オリンピック・パラリンピックの対応について、委員から御指摘があったように、答申素案P15に2行だけ書かせていただいているが、事前合宿を誘致すべきだとか、観光に使ったらどうかとか、様々な御意見をいただいているので、この中に包括的に書かせていただいているというふうに御理解いただければと思う。

(委員)

答申素案については特に意見等はない。

答申素案P17の「安全な暮らしの確保」のところに大雪の被害の記述があるが、私が所属しているきら星ネットという農村女性の会で私も含めて何人かがハウス倒壊に見舞われた。その対応で、被害状況の把握にすごく時間が掛かったりなど農家に対する市町村の対応・対策が悪く、不安な気持ちになってしまい、きら星ネットの方で県に意見書を提出させていただいた。市町村の対策や対応に県の方も関わってくるかと思うが、その点についてちょっと伺いたい。

(委員)

今の話しは専門外になるだろうから、お調べいただいて、それで御回答できることがあったら委員にお知らせいただけたらと思う。

(委員)

私は仕事で移住・定住に関わる仕事をしていて、山梨県の二地域居住推進協議会の中の甲斐適生活応援隊において、なるべくこちらの方に定住していただく、移住していただく、ということをしている。これは、年に数回、本当にこちらに来たいという方々と密にお話しができる機会があり、すごく小さなことではあるが、一家族が移住するために我々に何かできることはないかということで様々なことをさせていただいている。やはり

小さなことでも一つの家族から発信してということがあると思うので、こちらにどのような人が入っているというのをアピールする機会をもっともって持ってもいいのではないかなと思う。それから、有楽町の交通会館に昨年6月やまなし暮らし支援センターがオープンしたので、小さなことでもいいから山梨はこうしているよという新しいニュースが具体的に発表できるようなことがたくさんあれば、山梨にもう少し興味を持って移住したいと思ってくださる方がいらっしゃるのではないかなと思う。

また、年に数回相談会というものをやっており、皆さんは様々な意見を聞きたくてそこに足を運ぶのだが、具体的な行政サービスなどどうしているのか聞けなかったりするので、その中に市町村の行政の方がいらっしゃっていただけると、もっと山梨に移住しやすい人が増えるのではないかなと実感している。11月29,30日も横浜でこの甲斐適生活相談会というイベントをする。今回はお隣の静岡県と合同なのでかなりの人数が見込まれると思う。その時に山梨はこうだよと私たちが話せるようなことを今日はお聞きできたと思うので、それを皆さんにお伝えできればと思う。

さらに、答申素案P21に中部横断道の長坂・八千穂間の基本計画区間から整備計画区間への早期格上げを、という記述があり、北杜市は非常に移住・定住の希望が多い所でもあるので、このルートが早く分かればこちらへ来る方にも影響があるだろうし、是非早めにルートが知ればと思う。よろしく願いたい。

#### (知事政策局政策参事)

観光部の観光振興課が中心になってやっている広報で市町村や観光事業者の方々と協働していることは承知している。今回の人口減少対策の中においても、社会減対策、移住・定住対策というのは3つの柱の一つであり非常に大きな部分を占めており、今御意見のあった相談会なりセミナーなりといったことが効果的になるような具体的な情報発信をすることは非常に重要だと思うので、観光部に伝え、移住・定住対策を大きな柱としていきたいと思う。

#### (県土整備部技監)

中部横断自動車道の長坂から長野県の八千穂の間は現在基本計画区間であるが、概ねのルートが2案あったうち清里にアクセスしやすいBルートに7月に決定された。ただし、それはある程度の幅を持ったルートであり、今後は環境影響評価の手続きに入る。いつその手続きに入るかはまだ決まっていないのだが、県としては出来るだけ早期に着手していただきたいと要望をしている。環境影響評価の中で、当然現地調査を行い、貴重な動植物や住環境への影響など様々な角度からどのルートがよいか環境面から評価し、利便性の問題も考慮して検討を進め、その中でルートが決定されると考えている。当面は環境影響評価に早期に着手し、その結果が整備区間への早期格上げにつながると考えているので、そのように取り組んでいるところである。

#### (2) その他

事務局から今後の審議日程について説明し、了承を得た。

## 8 追加意見



部会后、提出された意見は次のとおり。

(委員)

- ・ 林業従事者が造林から販売まで行うことで生計がなりたち、仕事にやりがいを感じられるよう支援してほしい。
- ・ 観光客の利便性向上や災害発生時のために、屋外はもとより、JRのトンネルやバス、タクシーでも無線LAN(Wi-Fi)整備を推進してほしい。