

やまなし未来会議 会議録 (平成28年度第2回会議)

日 時 平成28年10月24日(月) 午前10時～11時30分

場 所 山梨県庁別館3階「正庁」

出席者

- ・ 委 員 (50音順)
飯野委員、牛奥委員、加藤委員、北村委員、木田委員、志村委員、進藤委員、
角南委員、關本委員、竹内委員、中込委員、萩原委員、山下委員、渡辺委員
- ・ 県 側
後藤知事(議長)、新井副知事、一瀬公営企業管理者、守屋教育長、
吉原総合政策部長、布施県民生活部長、佐藤リニア交通局長、前総務部長、
宮原防災局長、市川福祉保健部長、保坂森林環境部長、小島林務長、
赤池エネルギー局長、平井産業労働部長、茂手木観光部長、大熊農政部長、
大久保県土整備部長
(事務局:総合政策部)小島総合政策部次長、内田リニア交通局リニア推進監、
上野リニア交通局次長、市川リニア交通局技監、末木政策企画課長、
依田リニア推進課長

会議次第

1. 開会
2. 知事あいさつ
3. 議事
「リニア環境未来都市整備方針中間素案」について
4. 閉会

内 容

1. 開会
司会:吉原総合政策部長
2. 知事あいさつ(要旨)
(後藤知事)
皆さん、おはようございます。
委員の先生方には大変ご多忙の中、第2回やまなし未来会議にご参加いただきましてありがとうございます。
秋も深まってきたが、秋の到来と共にいいニュースがいくつかやってきた。
一つは、昨年の大村智先生に引き続いて、大隅先生がノーベル生理学賞を受賞されたこと。更には、本県出身の弱冠16歳の平野美宇さんが、卓球の世界カップを最年少で優勝されたということ。
今年にはリオオリンピック・パラリンピックもあったが、このニュースを聞いた時に、江原騎士選手、後藤輝也選手、そして鈴木徹選手、いろんな方々、特に本県出身の若いアスリートが頑張っている。これはまさに山梨の未来を象徴する、元気付けられる

ニュースだというふうに確信した。

今日ご議論をいただきリニアもそうであるが、今までこの未来会議で何度も議論していただいたように、私や県民の皆さん方の強い思いは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックのステージ。更には、リニアの開通予定である2027年のステージに向けて、どういう形で山梨づくりができるかということである。

遡ってみれば、先の東京オリンピックは、ちょうど戦後の混乱期から高度成長真っただ中の出来事であった。当時のインフラ整備はまさに現在でも活躍している東海道新幹線や、更には高速ネットワークというものの基盤もでき、これはオリンピックという大きな出来事だけではなく、経済活動そのものが科学技術に大きくプラスとなった出来事だというふうに考えている。

もちろん、スポーツの効果というものがそれ以上に夢や感動を与えるということは言うまでもない。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに関しても、やはり同じように我が県でも独自の事業も含め、社会資本の整備をしながら、オリンピック・パラリンピックのプラスの効果も、どう山梨県の経済や県民の皆さん方に力強い希望を与えるかということで、現在、事前合宿の誘致や観光も含め、施策を周知させていただいている。

これが2020年になると、東京圏、更には中京関西圏と、今まで考えられなかったような時間軸の短縮が起こることになる。これに県内全体でどう備えていくのか、更にはリニア周辺駅とその近郊を、中核のリニア環境未来都市としてどのように位置付けるかということ、たくさんの有識者の皆さん方にご議論をいただき、ようやく今日ご提示をさせていただき素案を、夏にまとめることができた。まだまだ素案である。オール山梨、またオール日本の中で、この山梨のリニア環境未来都市を起爆剤として、山梨県経済、更には山梨県民が、夢と希望を持って期待ができる。私自身もそうであるし、多分委員の先生方も同じ思いでいただいていると考えている。

ぜひ今日は、専門性はもとより委員の先生方の豊富な経験からご意見を頂戴し、その素案を確実に形にできるような、そんな実り多い会議にさせていただければ幸いです。

大変お忙しい中恐縮であるが、今日はぜひよろしくお願ひしたいと思う。

3. 議事

議長：後藤知事

- ・「リニア環境未来都市整備方針中間素案」について

議題について、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。

説明：依田リニア推進課長

(後藤知事)

それでは、ご意見等をお願いしたいと思う。

どなたか、まず口火を切っていただきたいと思うが、竹内委員、よろしくお願ひします。

(竹内委員)

まずこちらの素案を拝読し、非常によく練られた良い案だというふうに思った。これを取りまとめるにあたって、いろんな方々にヒアリングもされて、幅広いご意見を踏ま

えた素案だと思う。まず事務方の方々のご努力に感謝したいと思う。そう申し上げた上で、私のほうからコメントを四つほど差し上げたいと思う。

すでにこの素案の方向性と基本的には一致している話であるので、更にこの素案を具体化するに際して参考にさせていただければというところであるが、一つは、やはり人口がどれくらい伸びていくのか。あるいは観光客がどれくらい増えるのか。それから、企業を誘致する時に、どれくらいの企業が実際に増えると想定するのかという、その前提となる条件と言うか、その数値の試算をしたほうが良いと思う。試算というものはなかなか難しいが、極力科学的に行う。すなわち、例えばほかの新幹線の新駅などを参考に、実際どれくらいが現実的な想定として正しいのかということ、ある程度保守的に見積もっていくという作業が一つ必要かと思う。

それを踏まえた上で二つ目の点としては、コスト対効果というものを、それぞれのコンポーネントについてしっかり分析していくということかと思う。特に、リニアと必ずしも直接結び付かないが、県にとっては重要というものもあると思うが、そこは切り分けて、リニア新線の開通に引きつけた分析をされるということがよいかと思う。

それから三つ目だが、この駅前の、特に公共施設の在り方というところで、やはり駅前の一等地を使うので公共施設でなければできない、あるいは、そこにその公共施設を置くことによってシナジー効果が発揮できるという原則を、しっかり貫いていただければと思う。

最後に四つ目だが、こちらの報告書にも書いてあるが、民間のアイデア、あるいは資金というものを十分に活用していくということ。特に民間サイドからそのアイデアを募っていくと、もしかすると例えば規制の緩和などが必要となることもあるかもしれないが、そこは柔軟に対応していただき、特に民間が自立的に、官の補助がなくてもビジネスを展開していきたいと思うような、そういう町づくりになればというふうに思う。

(角南委員)

方向性、それから狙いといったところについては、非常によく練られたものだと思う。

先ほどの竹内委員と同じであるが、これを実現する方法としていくつか提案させていただきたいと思う。

一つは、先端技術の実証特区的な発想を入れていくのはどうか。ある大手のインフラ系企業などが、今日本で言っているSociety5.0やIOTを使った未来の生活空間という構想をビジネスプランとして持っているのだが、これを実証していく自治体を探している。そういうところとうまく連携していくということであれば、先ほどここに書かれている民間主導による実施ということで、東京や大阪などもう既に出来上がった町ではできない新しい実証実験の場所として、例えばここを提案していく。こういうコンセプトでうまくやっていくということになれば、そうしたやりたい事業が多分あるのではないか。

それと、首都圏からのアクセスが有利な点など色々なところを考えると、新しい水素社会においてもそうであるし、自動走行、それからロボットを普通に走らせて町の案内をするなど、2020年に向けて既に全国でいくつか実証実験を行おうとしているのだが、既に出来上がった町で行うのは難しい。そうした部分をぜひうまく汲み取り、最先端技術の実証実験の場ということで提供していけるとすごくよいと思う。

それからもう一点は、もう少し大学とか研究機関というような所が表に出たほうがよいということ。今、東京大学が千葉県柏のほうで町づくりをしていて、大学と町が連携

しながら色々な取り組みを行っている。そうした今既に行われている町をコピーするようなものを作っても競争力にはならないので、それを超えるようなプランを今から立てていく必要があるということと、その時に若い世代の人たちがどういった仕事をしながらこうした所で生活をしていくのかということを見ると、産業の立地というだけではなく、大学や研究機関といった所とも、表に出るような形での連携が見えたほうがいい。

最後に、アートというか、芸術的な部分が少ない。観光と生活というところはあるのだが、せっかく新しい未来都市を造るので、アートホールなどの箱物ではなく、最先端の芸術を見せていくようなスタイルのものを少し検討するといったのかなと。山梨にもそういう芸術をやっておられる方々がいらっしゃるだろうし、新たな融合的なアートのシーンの参考になるような、あるいは全国や世界から人が見に来るような、そういったことも最初のうちに考えて盛り込んで造っていくことは非常にメリットがある。できたものを変えとか、活用するということはコストも労力も大変かかるが、そういった最先端のアートにはもう無条件に世界から集まってくる。色々なものが都心への力になっているので、その点を少し入れていただけるといいのかなと思う。

(加藤委員)

全体的に非常にバランスを取れた考え方が、それぞれの所に配置されているというふうに思う。ただ、一つ私の観点から申し上げたいのは、東京大阪間を約1時間、当面は名古屋ということだが、考え方を変えると、この時間というのは大体45分。山梨から東京15分、名古屋30分ということになると、人の流動化という問題が出てくる。通学であれ通勤であれ、全て可能である。そうすると、今山梨はこれからの人口問題を考えているが、この流動化の影響が出てくる。その対策というのも書きにくいところもあると思いますけども、織り入れるべきだというふうに考えています。

もう一点は、一般的に甲府駅ということを中心に考えているが、やはり全体の中で考えた時に、定量的に利用する人がどれだけいるかということをもっと織り込まないと本当の意味の発展にならない。国の出先機関の一部をここに持ってくるなど。京都大学にiPS細胞研究所という大きな建物があるが、山梨大学などもっとどこかと連携して、研究機関として医療も含め、定量的な人がここを利用するようにする。観光という面からいうと、人はそれぞれ季節感とか気分によって動く話なので、あまり定量的にできない。

それともう一点、山梨は山もあり、川もありという非常に素晴らしいロケーションを持っているので、自然の中で子育てをできるということを大々的に強調をして、山梨に住んでもらう。親はどこか通勤してもらっていい。そうしたことの延長だと、先ほど私が危惧していた通学も、例えば名古屋大学に進学するといっても全然不可能ではない。

郡内を見ると、ファナックのある程度の幹部は、静岡県の裾野に自宅を持っており、子どもに三島から新幹線通学をさせている。そうした面からいくと、子育てという問題と、更に次のステップの通学にしても、やはり定住人口を相当早期に拡大していくこととインパクトを与えていくということが大事であると思う。

ぱっと見ると非常によくできているが、もう少し、リニアの開通によって起きるであろうことを想定し、もっと深掘りをして、全線における山梨の位置付けというのにも考えないといけない。今の延長で考えると、悪い言葉で言うと、ストロー現象も起きないわけではない。そこをもっと深読みすれば、隆盛度も高まっていくのではないかと。

(萩原委員)

今の加藤委員のご発言と同じようなところがあったので、手を挙げさせていただいたが、確かにこの計画は非常に素晴らしいと思う。ただ、全てが実現すればということである。

物事を進めていく時には、必ず負の部分というのは出てくると思う。例えば、今加藤委員が言われたように、人が入ってくる所もあるけれども、逆に出て行ってしまう所があるのではということ。これもそのとおりと思うし、県内で考えると、県内の中の人口の移動が、短期間ではなくて長期間で起きてくるのだらうと思う。

そもそも人口というのは、都市型に集中し始めると大体それがある程度のところでハレーションを起こして郊外型に移動する。これを大体30年から40年サイクルで繰り返していくんだという話を不動産関係の方から聞いたことがあるが、ひょっとしたら今、郊外型のほうに移動しているのかもしれない。

あるいは、前回か前々回この場で申し上げたが、山梨の中にあるそれぞれの自治体が、自分の所はしっかりと人口を増やして地に足を着けた活動をしていくんだということを目指すのはいいのだが、何か一つ特徴的なことをやっていかないと。全ての自治体が全く同じことをやっているのであれば、それはやはり競争の原理で、どこかがよければどこかがだめになってしまう。

したがって、30分圏内という話があったが、30分圏外の所も含めオール山梨として、どういうふうにこのリニアという一つの大きな武器に対して進めていくのかということも、ぜひ示していただきたいと思う。県民全体で進めるということであれば、そういうところもこれから先必要になってくるのだらうと思う。

なかなか難しいかと思うが、冒頭ご発言があったように、これをすることによってどういう経済効果がもたらされて、それからどういう人口の推移を示すのか。それは山梨県の全体として、併せて失うものもあるはずで、これはどういうふうに補っていくのか。子育ての環境はどうするのか、教育の関係はどうするのかということも含めて、非常に多彩な分野に渡ると思う。冒頭申し上げたように、本当にプラスの部分もあれば負の部分もある。それを、それぞれの地域がどういうふうに特色を生かし、これから進めていくのかということも、この中にぜひ組み入れていただきたい。そしてこれは地域だけではなく、環境や産業など、そういったところも同じだと思う。

(山下委員)

観光の面から言わせていただくと、まず駅を中心にして、3km4kmという範囲だと思うが、峡東地域へのアクセスの問題、それから富士五湖とのアクセスの問題、もう一つは、先ほどおっしゃられたように学校も非常に大事だと思うが、温泉についても山梨県には増えてきており、湯村、石和など甲府近辺にも温泉はある。温泉は地下資源であるが、川に流したり下水に入れりして、今は使い捨てにしているのだが、こういうものを再利用できるようにして、山梨県はリニアと共にその環境面も素晴らしいんだということを示し、この駅と併せ、環境にやさしい山梨県というものを作っていただければありがたいと思う。果物などいろいろな産業はあるが、やはり温泉も大事なものであるので、その温泉を最後まで無駄にしてないということ、洗いに使うとか、あるいは床暖に使うとか、再利用には色々な方法があるので、リニア駅を中心にした近隣の温泉地をぜひそうした格好で売っていただければありがたいと思う。

(關本委員)

どうせやるのであれば、モノレールで考えたらどうかと思う。モノレールに乗って、リニアに乗って、そして観光して順番に帰るといふ、少し発想が違うと思うが、やはり何か特別なことをしないと、このままでは一般的すぎて人が集まらないような気がする。

したがって、中央線に来て、モノレールに乗って、そして観光してリニア、そして農業とすれば、日本一早い桃の花見イベントもあるので、そういうものを見たり、あるいは山下委員がおっしゃったように温泉もある。お金がかかるかもしれないが、そういう発想もあったらどうかと思う。

(飯野委員)

この中間素案は本当によくできていると思うが、2027年がどういう時代なのかということ考えた上で、構成立てたほうがよいと感じる。2027年というと、団塊世代が75歳以上になっていて超高齢社会である。子供の数が減り人口も少なくなっている。そうした時に、どんなライフスタイルが求められるのか。介護ロボットや自動運転などの最先端技術を取り入れたライフスタイルを提案できるような都市にしていきたいという思いがある。そのためには今のこの時期から、どんな新しい技術が開発され、企業はどんなことを目論んでいるのかといった情報を幅広く収集し、企業の誘致も新しいライフスタイルに繋がるようなものを考えていただきたいと思う。

また最近、長時間労働の是正など、働く人たちの健康、暮らしをよくしていこうという動きが出ているが、2027年はおそらくもっと働く人たちの健康や暮らしの豊かさが求められていくと思う。山梨は、自然が豊かだし、職住接近というメリットもあり、働く人たちにとっていい環境にある。そのあたりを上手にアピールして、健康志向の企業の誘致につなげ、人にやさしい未来都市像を提案できたらと思う。

それからもう一点、リニア駅周辺を県民にも喜ばれる場所にしたいというお話だったが、県民にとってどこが魅力的なのか、まだ十分見えていないように感じる。県民の理解なしには進められないことなので、県民にとって何がいいのか、わかりやすく提示する必要がある。

(中込委員)

この素案は非常に素晴らしいと思うが、少し盛り込みすぎじゃないかというところもある。シンプルにリニア環境未来都市を目指す。そうすると、例えばクリーンエネルギーで行くのか、また私は観光立県だと思っているので、山梨の魅力というものはどこにあるか、それを一つ大きなテーマにして全てを持って行く。これだけ全部を持って行くと、やはり皆さんがおっしゃっているように非常に難しいと思う。それであれば、山梨の魅力とは何か、これから何をしたいかということをもっと重点的に考えて、そこから発生していったらいいのかなと思う。

加藤委員がおっしゃったように、ストロー現象はやはりあると思う。そうすると、何をしたら来てもらえるのか、何をしたら定住してもらえるのかということをも、一つ表に出してもらい、その次に、そのためにはこうしたらいいのではという大きなコンセプトをひとつ示したらどうかと思う。

(渡辺委員)

この2ページ目の交通ネットワークの整備の中に、ピンク色で囲んである部分は30分以内だと書いてあるが、富士吉田の場合は、御坂を越えないとこちらに来られないので、この点で30分に至らないのかと。この辺は何か手立てがないと、リニアは東京から25分ということであるので、それとの整合が取れない。この辺を少し考えていただきたいということが一点。

それからリニア駅の周辺の整備をする際に、観光という面では山梨には富士五湖や富士山があるわけだが、2027年には電気自動車などを使い、リニア駅に降りたらその場所に自動で行けるような、そういうシステムが出てくるのかなと。そういうことも考えてもらえれば、例えば老夫婦が二人で来て、ここで降りた時に、例えば八ヶ岳に行くにしろ、富士五湖に行くにしろ、果物がおいしい時期などに、そういった方々がそこへ自動で行けるようなことを考えられないかなと。

それからもう一点は、リニアというと、東京から山梨、飯田、岐阜、それから中部圏などそれぞれあるが、この県同士の連携が非常に大事になってくると思う。皆さんも考えているとは思いますが、そういう連携が取れば、例えば日本に来た方々が東京へ来て、そして富士山を見て、京都へ行ってお寺を見て、そういった素晴らしい観光ルートがあるが、その連携の中で新しいルートを作っていくということも一つの在り方だと思う。

その辺のことを考えてもらえれば、山梨のリニアをうまく利用できるような形になるのではないかと。

(牛奥委員)

この素案の作成にあたり大変なことだったと思うが、多くの方のご意見が入って作られていると思う。とにかく想像したり考えたりしているが、ちょっと想像が付かないような思い。その中で、不安や望むこと、それから将来的にどうだろうかとということを考えた時に、今まで委員の方々からご指摘ご意見等が出た。そういう多くの意見を講じた中で、また再度きつと検討していただけるのではないかとと思うが、私どもの立場からすると本当に夢のような、果たしてどんな形になっていくのかなという不安でいっぱいである。

(木田委員)

今、いろいろな委員の方から素晴らしい意見が出る中で、今までなかったところで私の意見を少し述べさせていただきたいと思う。

まず、この資料を見て、このリニアのメリットとして時間の短縮というのが出ているとは思っているのだが、東京とか名古屋からの料金がいくらになるのかという想定は、まだJRからないということもあると思うが、料金が分からないと他の交通網との比較ができない。今はインターネットの時代なので、常に利用者は比較をする。なので、このリニアと他の在来の交通とを比較し、なぜリニアに魅力があるのかというところを、もう少し検証されたほうがいいのではないかとと思う。

また、実際に山梨に停まる本数や、タイミング、一車両にどのぐらいの人数が乗れるかは分からないが、利用客数はどのぐらいになるのかという想定がないと、実際に大型のものを造っても、リニアで来て山梨で降りていただく方が少なければ、非常にもったいないものが出来上がってしまうと思う。

特に、2027年を想定してという話があったように、その2027年には電気はどういうふうになっているか、現在、原発が止まっている中で、このリニアはおそらく原発ありきで金額も想定されているのではないかと思う。そういった電気需要も考えながら、料金を決めていくのだと思う。

あともう一つ、先ほど萩原委員もおっしゃっていたが、バスについて、30分圏内という所を想定されて書かれているが、リニアで来る方が利用するものだとしたら30分圏内というのは非常に有効な手段だと思うが、県民の利用度を上げると考えると、県内に遠距離のバスステーションというものがあまり整備されていないような気がする。車を停めることができ、そこから遠距離の移動ができれば、リニアだけでなく県民の利便性を向上させるものとして、ここにバス旅行の出発点となる施設ができると、また一つの魅力となるのではと思う。

あと一般的によく聞かれるのは、県内は大型の会議室がないということ。千人以上の会議をするには非常に無理があるので、名古屋や東京からの中心である山梨に大型会議室ができると、それも一つの魅力になるのではないかと思う。

あと南のほうがこうした住宅エリアなどがあるが、やはり山梨で一番重要なのは学力レベルの向上だと思う。小中学生の学力レベルが非常に上がれば、東京ではなく山梨で暮らしていこうと思って移住される方もいると思うが、学力レベルが上がってなければ、自然だけで山梨へというのはやはり少し無理があるのかなと思う。

あと先ほど渡辺委員が言われたように、自動運転システムというのはやはり非常に魅力で、我々ワインナリーではワインツーリズムというのが盛んに行われているが、どうしても飲酒運転に繋がるということで規制緩和も必要かと思うが、運転者なしでワインツーリズムができるというシステムができれば、これは非常に魅力的なものになるのではないかと思う。

最後に金沢との比較になると思うが、私はこの間新幹線に乗って金沢へ旅行に行ってきたが、やはり金沢は元々魅力的な市である。山梨の魅力もあると思うが、やはり金沢と比較すると、まだ十分の一かなというふうに感じられた。なので、こうしたハード的なものを造ると同時に、もっと魅力度をアップしなければ、山梨に来る理由がないのかなというふう思う。

あと最後に、甲府とリニアを結ぶ交通網。やはり5分10分でそういった所と結ばれば、ビジネスマンが甲府に来るために使うこともあるのではないかと。そうでないと、とりあえず新宿から1時間半で来られるので、一日利用して山梨に行くと考えれば、在来線でもいいと。やはり半日で行き帰りするのであれば、甲府とリニアを5分10分で繋がないと、なかなかリニアを利用してビジネスというのが難しいのではないかと考えている。

(志村委員)

中間の素案は県で作るから総花的と言うか、どこからも否がないように作られていると思うが、平成38年を目指した未来都市整備ということだと思う。ただリニアはそこから営業されるので、その頃がどういう時代なのかということも、もう少し考えたほうがいいのではないか。

今、木田委員も言われたが、私も東京に月に何回も行く。ただ、富士川町からリニア駅に行って、そこでリニアを待って、乗って、東京に行って、また動かなければならな

い。特に八王子とか埼玉とかという時は、まずリニアを使わないと思う。なので想定はされているが、どのぐらいの利用客がいるか、本当にその数字が正しいのかということもあると思う。

先ほどの話だが、平成38年までにこの整備を進めていくと。整備にあたっては、民間の資金やPFIという話もあるが、総体的にいくらかかるのかということも、非常に心配な点だと思う。リニアはこれからのものであるし、まだまだ先が読めないということがあるので、時代とニーズに合った整備をしていかなければならないと思う。まず根幹的な道路などの整備から入り、その後は少し様子を見ながら、時代に合わせた、成長していくような、まさに未来を想像するような駅にしていく部分があってもいいのではないか。

このままいくと本当にすごい整備費だと思う。こういうことをすることによって、こういうふうになるんだという、将来の姿のシミュレーションもあってもいいのではないか。そうは言っても整備コストを作らなければならないので、これはこれとしても、もう少しこの中を砕いて年度ごとに割った部分なども一緒に示していただければ分かりやすくなるのではないか。

(進藤委員)

全体的には、本当に皆さんおっしゃるように素晴らしい構想をまとめられていると思う。ただ、これが全て2027年に実現できるというものではないので、まず2027年までに整備すべき事項、それから実際にリニアが開通した後整備すべき事項、この二つに分ける必要があるのではないかと思う。

まず2027年までに行うことというのは、資料1の4ページ目、観光交流施設の機能であって、ここにサービス提供機能1、2、それから交流機能、情報発信機能がある。個人的には、リニアの駅に付属する施設として、この四つはまずきちんとやっていく必要があると思う。その理由としては、一つは当然のこととして山梨県の新たな玄関口になるということ。それから、リニアの駅そのものを目的に来る人はほとんどいないと思う。一部鉄道マニアのような方が来ることはあるかもしれないが、この山梨の玄関口に来るとい人は、必ず何らかの目的を持って来るはずなので、そこに来た人たちがまずその玄関口で、例えば観光で来た場合、何がどこにあるかがきちんと分かる、それからビジネスで来る方々には、工業団地がどこにどういうふうにあるので、どの交通手段を使えばそこに行けるといようなことがきちんと説明できる場所を、優先的に作っていかなければならないだろうと思う。

それと併せて、リニアの駅から県内の各地に行くための交通手段を充実させておく必要がある。それから、その交通手段を考える上では道路の整備も必要だろうと思うので、まずそこはできれば2027年までに手を着けていただきたい。

その後のこと、例えば企業誘致などいろいろあるが、そこはリニアが実際に開通してからでもいいのではないか。皆様方おっしゃっているように、2027年、今から11年後がどういう時代になっているのか先行き不透明なところがある。そういうことから考えても、最初に手を着けるもの、それからそのあとに手を着けるもの、この二つをきちんと分けていく必要があるのではないかと思う。

(北村委員)

結局一言で言うと、山梨県をどうするかということである。リニアが15年から20年後に開通した時に、皆さんがおっしゃるように20年、30年先までを考えて、このリニアをどう使っていくか、どのように県土と県の産業をつくっていくか、またどういう生き方をしていくかということ。そこで最初にどんな産業が将来主流になるか、これが一番難しい。なかなか読めない。製造業の10年先が読めるかという問題で、例えば車の燃費がこんなによくなって、安全性もよくなっているということが、10年前に読めただろうかということ。そうすると、将来、例えばオリンピック関係の施設を造ったあとのメンテナンスにみんな苦労する。そういうことがないように考えなければならない。少なくとも、将来も使えるだろうということを考えていくということになると思う。

そうすると、三次産業の時代ではないかと個人的には思っている。いわゆる時間を売るのが観光産業。あと知識や情報を売るといふことと、それから文化産業。先ほど芸術というお話が出てきたと思うが、そういった産業の基盤が一つ。

製造業の場合は、高速道路、高速幹線で物を運ぶ。リニアが人だけ運ぶというのであれば、道路ないし高速輸送は必要である。鉄道と道路の両面があって、今の山梨県の高速度道路のネットワークができて製造業も伸びたので、そういった面から、ある意味ではリニア物流ということができれば面白いのかもしれない。軽量なものは航空輸送をしている。なので、それに繋がるならリニアもその先の空港まで行かないといけない。つまり、将来の産業や社会をどのくらい読めるかということが非常に重要な問題である。

二番目がインフラで、それと関係するのが幹線道路と、それからそれぞれ土地利用の問題。リニアの駅からどう結ぶかということ、資料1の2ページの下の方を眺めると、30分でここまで行ける。この全部が開発可能地。しかし、実際に使えるのは最小限6mの道路に面している区画だけ。それが繋がってリニアの駅まで行く。車とリニアという、とてもギャップがあるものが繋がることになるが、それをどうするかということも含めて、高速道路にどう繋がるかということ。それはそれぞれ市町村がどう努力するかということになるかもしれない。県の仕事は幹線道路かなと思っている。

それともう一つが、先に話が出ていたと思うが、沿線の県について。東京都、神奈川県、長野県、岐阜県、愛知県それぞれと、リニアを使ってどう連携ができるか。研究開発、あるいは情報の交流であるとか、そういったものをやらなければならないと思っている。ただ、岐阜や長野はかなり山奥であり、現在の市街地とはかけ離れている。そういう地域との連携をどう考えていくかということもある。これは県や市町村が音頭を取るというのではなく、民間やそれぞれの機関が考えてやらなければいけないことだと思う。そう考えると、全県的に何をどうしたらいいかという取り組みをそれぞれが考えることかなというふうにする。そこを県として音頭を取っていただければと思っていた。

(山下委員)

観光というのは、早さも必要だが、ゆっくり時間を掛けて、経済効果を出す方法もひとつあると思う。本当に思い付きなのだが、富山県の黒部ダムのように時間を掛ける観光で経済効果を出す。もうひとつは、本当は富士五湖とコラボのようなもので結べればよいのだが、富士五湖や富士山のほうからリニアの駅までロープウェイか何かを掛ける。あまりにも少し固まり過ぎているなという思いがあるので、突拍子もない発想をしてい

かないと。やはり交流人口を増やしていくのが一番だと思う。

(加藤委員)

リニア交通局に質問させてもらいたい。

今、JR東海が主体でやっているが、現実的には東海道新幹線がある。この年間利用者はだいたい1億2千万人で、日本の人口ぐらいが利用していると聞いている。リニアのインパクトは大きいですが、結局どういう代替で活用しようとしているのか。それと、やはりここで乗降している人について、どのぐらいの人を推定しているのか。とりあえず6箇所、名古屋まで駅ができるが、そういったベースがないと。こだまやひかり、のぞみもあるなかで、甲府の駅の位置付けとして、リニアは1時間に1本だけですと言った時と、ひかりも停まりますとなった時では、利用は全然違う。どういう情報を得ているのか、お聞きしたい。

(佐藤リニア交通局長)

計画に関して、いくつかご質問があった。

まず料金についてであるが、今、東海道新幹線の東京名古屋間が、片道大体1万円ぐらいである。それにプラス数百円というような試算をしている。甲府東京間と同じぐらいの距離にある熱海が大体4千円ぐらいだと思うので、それに数百円をプラスされるような金額を利用料金として想定をしている。飛行機のように料金が高くなるということはないということでお考えいただいてよろしいかと思う。

それから、JRや国も含めて、巨大な大都市圏を結ぶという中で、東海道新幹線とリニアの役割というものを当然のことながら検討した。リニアが通じることによって、東京大阪間が67分で運行する。それに対して、飛行機利用や、あるいは国外からの利用客も転換をするということで、リニアの利用者を見込む。そうすると東海道新幹線はどういう役割を持つかということ、ひかりやのぞみは、ある程度ゆっくり行くときに利用するようように、リニアと東海道新幹線にそれぞれ役割分担を持たせて、利用客の増を見込んでいこうという計画を考えているところである。

(後藤知事)

加藤委員のご質問に一部お答えしていないが、分かりやすい資料等を作り、また中間報告も含めて対応させていただきたいと思う。

(新井副知事)

大変貴重なご意見をありがとうございました。

本日はリニア環境未来都市の整備方針ということで、駅前の整備方針を中心に仕様を出させていただいたが、皆様からお話があったように、まさにこれからの山梨県をどう考えていくのかということと、本日出席している全部局長が今いただいたお話を、まさにどういう意味であるかということを受け止めて、進めていかなければいけないと自覚を新たにしたところである。

お話があったとおり、10年で恐らく変わっているものと変わっていないものという時間軸があるかと思う。今ここでお示しをしたのは、いろいろ整備をしていくという時間軸の中で、やはりここで基本的なものを何らか出していかないと、なかなか10年間の見

通しの中で先に進めていけないということもあり、いろいろな議論を踏まえて出させていただいた。

これから整備を進めていくにあたっては、ご指摘をいただきましたように、その時間軸の中で視点を持って、その時々最新のものを付加していかなければいけない、あるいは変えていかなければいけないということがたくさんあると思う。まず、その先端技術がどうなるか、それから産業の立地について、10年後には山梨県の優位性のどこかが見えていくのか。それから一番重要なことは、県内の方への特徴的な、まさに利便性。それから人口動態をどう見ていくのか。あとは文化的なものをもう少し出していただくなど、いろいろ意見をいただいた。

それから、未来都市ということなので、その10年の中で夢が持てるようなものとして、どういう要素を入れていくのかということも重要だと思っている。それからこの問題は非常に難しいが、その時間軸の中で、やはり過大でもいけないし過小でもいけないということで、事業費のお話もあったが、事業する規模をこれから早急に詰めて考えていかなければいけないと思っている。それがリニア開業後で十分なものであれば、その後また新しく整備をしていくというように、今回のご議論を発端として、まさに時間軸と項目の中でそれぞれ整備をして、皆さんが夢を抱けるような、リニアを軸とした山梨県を進めていきたいと思っている。今回ご意見をいただいたが、これから恐らく時間軸の中で何回かまた皆様にご意見を頂戴して、更に細部を具体的に詰めていくということになっていくかと思うので、またこれからも引き続きご意見を賜りたいと思っている。

(後藤知事)

スピーディーな進行にご協力いただき、ありがとうございます。

先生方からお受けした今日のご提言、ご意見、更には宿題も含め、年度内に向けてこの素案をバージョンアップしていきたいと思っている。特に重要なことは、今多くのお話があったように、できるだけ分かりやすい形で県民の皆さん方に伝えること。これから、もしかすると負の部分もあるかもしれないが、それを上回るプラスの部分がこのリニアの整備にはあり、それには交通体系も含め長い時間軸をかけて基盤整備を進めなければいけないので、あえて今日は未来会議という場をお借りして、委員の先生方のご意見をいただいた。

今、新井副知事からも話があったように、今日は全ての部局長が出席させていただいており、また、先生方から新たな視点をいただいたと思っている。冒頭にもお話したように、このリニア駅並びにその周辺、更にはそれを通じたものが、ダイナミックで躍動感あるこれからの山梨のベースになれるよう、これから県民の皆さん方から建設的な意見を更に頂戴をしながら、きちんとメリハリを付けた形で分かりやすく情報発信をしていきたいと思っている。

今日は本当にお忙しい中、集中的なご意見を本当にありがとうございます。今日いただいた個別のご意見につきましては、部局長がそれぞれの先生方を訪問等させていただいて、更なるご意見を整備方針の中に入れ込ませていただきたいと考えている。

今日は貴重なご意見、重ねて出会えたことに御礼を申し上げながら、第2回やまなし未来会議をこれにて終了させていただきたい。ご協力ありがとうございました。

4 . 閉会

司会：吉原総合政策部長