

第2回 リニアやまなしビジョン（仮称）検討会議 議事録

日時：令和元年10月28日（月）15:00～17:00

場所：都道府県会館401会議室

◆議題：ビジョンの役割と時間軸について

リニア開業に向けて取り組むべきテーマについて

◆出席者：【議長】

山梨県知事

【検討会議委員】 ※敬称略

東 博暢 (株)日本総合研究所 主席研究員

岩倉 成志 芝浦工業大学 教授

恩藏 直人 早稲田大学 常任理事・教授

加藤 晋 国立研究開発法人産業技術総合研究所 首席研究員

佐々木 邦明 早稲田大学 教授

鈴木 克宗 (一財)法人道路新産業開発機構 業務執行理事

武田 文男 政策研究大学院大学 防災・危機管理コースディレクター

高橋 宰 元野村不動産(株) 副社長

田中 道昭 立教大学ビジネススクール 教授

額田 春華 日本女子大学 准教授

廣川 克也 (一財)SFCフォーラム 事務局長

美原 融 東洋大学大学院 客員教授

山本 和志 元国土交通省 技官

【事務局】

リニア交通局長、リニア推進監、リニア交通局次長、リニア交通局技監、

リニア推進課長、リニア企画監

知事政策補佐官、産業労働部次長、県土整備部理事、県土整備部技監

◆会議次第：

- 1 開会
- 2 知事挨拶
- 3 議事
 - (1) ビジョンの役割と時間軸について
 - (2) リニア開業に向けて取り組むべきテーマについて
 - (3) その他
- 4 閉会

◆内 容：

1 開会（三井リニア交通局長）

- ・ただいまから、第2回リニアやまなしビジョン（仮称）検討会議を開催する。
- ・ご多忙の中、委員各位にはご出席賜り、感謝申し上げます。

2 知事挨拶（長崎知事）

- ・7月の第1回検討会議での御議論に感謝申し上げます。
- ・第1回の検討会議を踏まえて、美原座長のもと実務者中心の2回のワーキンググループで、リニアがある山梨で何ができるのか、そのために何が必要なのかを議論してきた。
- ・本日は、このワーキンググループでの検討結果を踏まえて、リニア開業の好機を県民生活の豊かさにつなげていくために、山梨で何をすべきか、テーマを絞りながら議論いただき、再度、ワーキンググループで行う、誘致すべき企業や、構築すべき仕組みなどに関する具体化的な議論につなげていきたいと考えている。
- ・先生方の忌憚のないご意見を賜りたい。

3 議事

（1）ビジョンの役割と時間軸について

[資料1について事務局より説明]

委員

ビジョンで想定する「時間軸」については大事な部分なので議論の対象として考えたい。

まずは、想定する時間軸の設定にあたり、県の計画に基づき「2040年頃」との資料説明であるが、ビジョンとしての設定上「頃」を付けるのは表現上好ましくないと思う。

ビジョンの役割やその検討の進め方、あるいはアウトプットの方針を見ると、「リニア中央新幹線がもたらすインパクトを元に新たな価値を見出し、新たなビジネススタイルを見据えた持続可能な社会を形成すること」と読み取れる。

これはまさに、国が本年5月にまとめた、リニア中央新幹線におけるスーパー・メガリージョンの形成を目指す方向に合致しているものと思う。

このスーパー・メガリージョンの考え方は「国土のグランドデザイン2050」を踏まえて定められた全国計画である「第2次国土形成計画」で言及されたものであり、これらの計画等との整合性から、時間軸の設定は2050年がよいのではないかと考えるが、委員の皆様のご意見があればお願いしたい。

委員

2040年か2050年かという議論はあるが、戦略の観点から言うと、本当に大事なものは、より現実的で実行可能な10年後のいわば「中期ビジョン」だと考える。

重要なのは、実際にリニアが開通する8年後であり、それを何と呼ぶかはともかく、仮に「中期ビジョン」とすれば、より現実的な「中期ビジョン」、つまり、リニアが開通する時にどういう山梨であるかを同時に考えていただく必要があると思う。

10年後の姿を考える際に、2040年、2050年の山梨の姿を想像し、そこから逆算して導き出すことは、方法として可能だと思う。

議長（知事）

2040年の県の総合計画との整合をはかり、2050年も視野にいれながら、まずはリニア開業までの10年間について、どうスタートダッシュを切っていくかについて考えていきたい。

[資料2-1、2-2について事務局より説明]

○ワーキンググループの検討状況について

委員

どういう議論をしたのか、どこがポイントなのかを簡単に口頭で説明したい。

資料2が検討の図案になっているが、弱み、強みを共有しながら、リニア開通の10年後に何ができるかについて、SWOT分析もかけながら山梨のあるべき姿をイメージするという手法をとった。

資料4は委員の発言をもとにしたテーマ例となっており、議論された要素を項目的・類似的にまとめている。

これはビジョンそのものではなく、一定の将来を見据えて「リニアができて環境が変化したら、こういう可能性があるのではないか」ということを、実務者の方と色々な議論をして落とし込んだものである。

これらのテーマは、当然ビジョンの下にある要素であり、具体化する戦略の下にどのような事業があるかイメージしたものだが、このようなテーマがないと、具体的な共通項としてのビジョンが浮かび上がらないと考えた。

具体的なイメージを元に議論を行った理由は、一旦ビジョンの方向性が決まってしまうと、10年後に何をするのか、何ができるのかという議論になってくるため、それに繋がるような議論を下から持ち上げて、検討会議で議論される大きな方向性と合わせてみようとしたため。

リニアは社会的、経済的に大きな変化をもたらすわけだが、住んでいる人を豊かにする企業や組織、個人が、リニアの利便性を活用する形で山梨に来ると仮定し、議論を行った。

生活の質が良くならなければ人は来ないので、その生活の質を高めるための職や企業を誘引するような仕掛けが必要であるといえる。

テーマのなかには、既に県内にシーズがあるもの、顕在化に繋がるもの、ハードルが高いものが混在しているが、この資料で書ききれていない要素があるので紹介したい。

一つは、「山梨らしさがなければ面白くない」ということである。

他の県と同じような考え方は類似的、総花的になってしまうため、差別化、ブランディングは非常に重要である。

他県でやっていないことを山梨県が率先してやる、という気概を行政と民間が一緒になって作り上げ、「日本で唯一」というイメージをもって検討を行うべき、という想いをワーキンググループの委員は持っている。

そのような委員の想いが入っている分野は、AI、ドローン、ヘルスケアなどだが、これらは

全て先端技術であり、しかも山梨で若干シーズがあるようなものである。

単純な企業誘致は難しく、日本で実践されていない政策の実施や、新技術の実験場という形で、企業を誘致することができれば、大きな注目を集めることができる。

例えば、山梨を日本一のテストベッドの県にすることができれば、それだけで、様々な注目と企業がここに集まってくる。

山梨だけのコンセプトを主張してみてもどうか。

その前提として、規制改革や特区を最大限活用して政府を巻き込みながら、民間の資金力をも活用した仕掛け作りを行うことで、人、企業が集まり、そこに山梨ならではのメリットを主張することができるのではないか。

その背景には、山梨にしかないものがビジョンになるべきだ、という委員の思いがある。

二つ目は、「山梨県の現状は必ずしも良くない」ということ。

県経済の大きさや活力を見た場合、他県と比べると相対的に劣勢にある。

総人口は限られており、これからも減っていき、環境は厳しい。

これを悲観的に考えずに、チャレンジするべきで、SWOT分析をもとに長所を短所に置き換えるという発想で、新機軸を打ち出してはどうか。

人が少ないということはスペースがあり、土地コストも安いということだ。

自由な発想や自由な利用も可能で、例えば、リニア駅と甲府駅間の交通について、自動運転の導入といったテストベッドの場となる可能性がある。

「大都市では新技術の実現が難しいが、山梨では可能」といった話を今のうちから売り出していけば、お金を出そうという企業が出てくる。

山梨県がやるのではなく、民間にやってもらおう。

誰もが納得する新技術の実験に関する取り組みを、実際にやってみれば皆が見に来るので、今から取り組むことによって、10年後であれば確実に新しい技術をこの県に持ってくるができるというのがワーキンググループにおける専門家の意見。

三つ目は、東京から25分で来ることができ、東京、名古屋、大阪という大都市の中間地点にあるという「リニア駅の位置の優位性の活用」。

多くの会社は、東京や大阪に本社があり、行き来している。

その中間地点に研究開発施設やデータセンターがあれば、お互いに往来しやすいので、企業誘致においては、そのようなメリットも活かすことができるという意見が出た。

東京だけに視線を向けるのではなく、大都市の中間にあることを強みにできるようにしていくべき。

四つ目は、「夢のあるビジョンにしたい」ということ。

リニアの新駅は、県民にとっても来訪者にとっても地域環境を大きく変えることは間違いない。

単純な駅前のインフラ整備だけではなく、より大きな視点で、山梨に人や組織を呼び込むための新しい戦略、ビジョンが必要。

ワーキンググループの委員には山梨県出身者がおり、検討会議においても、山梨を知っている人と知らない人がいるが、それぞれが意見を出し合い、意見を共有しあって、そこから新しい発想を生み出し、山梨県民に夢を与えるビジョンを作っていくというのがワーキンググ

ループメンバーの想い。

[資料 3-1、3-2、4 について事務局より説明]

○「住む」について

委員

リニアが1時間に1本停まることで県民の生活スタイルが変わる。

リニア通勤による「住む」だけではなく、移住による「住む」、別荘を持つ「住む」があり、それぞれニーズは違う。

色々な人に言われたのが、南アルプスの別荘で大規模な開発ができるのではないかとということ。

東京から軽井沢まで1時間かかるが、山梨まではリニアを使って25分であり、リニア駅から南アルプスまでのアクセスをもっと議論したらよいのではないか。

中央道の一番嫌なところは時間が読めないということだが、時間が読めるリニアを使うことで、南アルプスまでのアクセス時間を読むことができるようになる。

リニア駅の位置からすると、高速道路を使い、南アルプスまで20～30分位で行けると思う。

中央道の定時性が保たれていないところに着目し、それに対応できるアクセスについても議論いただきたい。

委員

「住む」をみたときに、山梨から多くの若者は大学進学や就職の際に東京に出ていくが、彼らが逆に山梨に戻ってくるIターンやJターンをどうやって作っていくかが重要。

山梨らしさを作っていくときに、外部の人の視点をもち、山梨で暮らしてみたいと考える人たちをどうやって引き込んでいくかについて、行政と民間と一緒に考えていくことが、新しい未来を作っていく上で大事である。

東京で子育てを行っている身として、受験戦争の激しさや、子育てする上での厳しい環境などの課題を身にしみて感じているが、その一方で都会には都会の独自の文化があり、若い人たちをひきつける魅力を持っている。

山梨も自然がただあるだけでなく、山梨独自の文化とアイデンティティを明確化していくことがたいせつで、それが自然の豊かさと融合することで独自の魅力が生まれてくるはずである。

かつ山梨は、東京にも近いという強みを持っている。

そういった強みを活かすことができれば、「東京で子育てをするのはつらいな」といろいろな悩みを感じている人を呼び込むこともできるようになるのではないか。

○「働く」について

委員

今の若い世代は、テレワークでどこでも働くことができるので、2040年では「鉄道を使って働きに行く」という世界が本当に存在するのかと疑問に思っている。

ただ、10年先は今の延長上で考えていく必要があり、そこは留意しなくてはならない。

「働く」ということに関して、今の20代、30代、特にエンジニアは、優秀であればあるほど個人で働く人が多くなっており、1ヶ月単位で住むところが変わったり、シェアリングして物事を回したりしている。

今後台頭してくるこういった若い世代の人たちが、どのような働き方や居住に関する考え方を持っているのかがポイントとなる。

2040年を目指しても、今、東京都に住んでいる20~24歳の人々約70万人が、20年後にどうなっているかわからない。

50万人いる東京の10代は、社会に出て30代となった頃、果たして東京で働いているだろうか、ということも考えなくてはならない。

先に手を打つとすれば、首都圏、中部圏に住む、30~40代の子供を持つ世帯がどうなっているか、という感覚も少し入れて考えた方がよい。

テレワークでどこでも働けることになった場合、40年先では、どの自治体も同じテクノロジーを使うことになり地域らしさがでないが、逆に40年たっても変わらないものは何かを探し、それを目指したらどうか。

時間軸の考え方とジェネレーションによる働き方と住み方の考え方の違いを考えることが重要。

世代によって感覚が全然違うので、将来のためのビジョンということであれば、今10代の若者の考え方を取り入れた方がよいのではないか。

委員

全体として、「住む」、「働く」、「交わる」と、3つの領域でビジョンを考えていくことは非常によい方向性だ。

山梨の一番の強みは「住む」だと思う。

山梨で仕事をしたい、工場やR&D施設を持ちたいと思った場合、1点集中して考えないと難しい。

「働く」では、県の特性として、一つの産業に集中して取り組むのは難しいと思うが、仮に何か一つの産業にフォーカスするならば農業、「アグリテック」だと思う。

アグリテックであればトヨタをはじめとして様々な企業が注力している。

山梨の強みに「農業」が出て来るはずなのに、SWOT分析の要素では欠落しているので、是非加えるべきだ。

2040、50年まで行かずとも、10年後でも働くために移動する必然性は相当小さくなって来る。

自身のこの1年を振り返ってみても、忙しい企業経営者と大きなセッションを行う時には、主催者がつないだアプリを通して打合せをすることがほとんどだった。

10年後は今以上に、本当に必要な時でしか働くための移動を行う必要がなくなるので、「住む」に活路があると思う。

3~4年もすると、普段はインターネットを活用してやり取りし、月に何回か都内のオフィスに行くような形態が一般化するだろう。

月に数回しかオフィスに行く必然性がなくなれば、環境のよいところに住みたいと思うのは当然であり、その意味でも「住む」について議論を深めてほしい。

「働く」のテーマについて、資料に色々なテクノロジーのことが色々書いてあるが、どれも山梨で行う必然性が小さい。

水素は山梨大学で研究しているが、グローバルな競争力があるとは思えない。

「働く」を産業で考えれば、「農業×テクノロジー」つまり「アグリテック」を検討したほうがよいのではないか。

委員

「山梨らしさとは何か」というキーワードが出ていたかと思うが、「これだ」と提示されて「そうだ」と納得する人がどれほどいるのか。

何もないところで「山梨はこうだ」と言われても誰もピンとこない。

一方で、言い続けていれば実現するということもある。

福岡が「スタートアップの聖地」だということは、10年前は誰も言っていなかったが、市長が言い続けて、そのイメージが定着した。

また、徳島県神山町にもIT企業が集積して、そのイメージが定着した。

鎌倉市では元々クリエイターやデザイナーが多い印象があったが、その印象を「若者のまち」として言語化したところ、本当に若者のまちになってきた。

「言われてみればそうだ」というように、誰もが膝を打つようなキーワード、文化に根差したようなものを言語化できればよいと思う。

このような言語化を行うのは有識者会議でもいいが、今山梨に住んでおり、これからの山梨を担っていく高校生、大学生、あるいは主婦なども含めた方々に、SWOT分析のやり方を教えて、アイデアを出してもらい、人材育成にもつなげていくというやり方でもよいのではないか。

普段データなどを見慣れない方々に対して、新幹線のデータや地域のデータなどを提供し、良い情報にも悪い情報にも触れてもらい、当事者意識を持ってもらうための勉強会、「山梨学部」のようなものを作り、アイデア出しをしてもらいつつ、未来の山梨を担う次世代リーダーを県内外で育成するための取り組みについて検討してもらいたい。

1,000人位そのような次世代リーダーを育成できれば、必ず地域は変わる。

「自分ごと」にすることが重要だ。

最先端の技術の活用など、専門家による会議で示される内容は、一般県民の関心事ではないため、県民に対して「このようなビジョンを作った」と提示するだけでなく、「あなたのための」、「あなたが作る」というような意識を持たせられる様な仕組みを検討プロセスに加えてほしい。

委員

首都圏域などに住んでいる方のニーズや期待感など、とりわけリニア中間駅に係る調査が、2019年5月31日に内閣府地方創生推進事務局が取りまとめた「スーパー・メガリージョン形成による新たなライフスタイル・ビジネススタイルの可能性調査」の結果として報告されている。

この調査は1都3県（神奈川県・埼玉県・千葉県）、その他愛知県在住の調査モニター618名

に対して行ったものであるが、これをみると一例としては、中間駅に求める環境として「静かな環境」、「豊かな自然」、「きれいな空気や水」、「ゆったりした時間」、「おいしい食材」の順で求められる傾向にある。

また、地方に住みリニア通勤する暮らしの実現の可能性として、「現時点ですでに想定でき、実現したい」、「条件が揃えば実現したい」をあわせると、約 1/4 がリニア通勤をしたいという方向性の回答にあること。

同様に、「地方に住み、普段はサテライトオフィスで仕事をする」との回答は約 3 割であった。

これらの報告事例のように、山梨を含む中間駅に期待されるような、外側からのニーズや期待感なども把握して、これらの実現化に対応したアピールをしていくことが肝要であると考えられる。

委員

リニア開業によってもたらされる価値の本質は時間短縮である。

色々なアクションを行う際の時間コストを考えた場合、例えば、ある目的のために 1 時間費やすとしても、その時間の知覚コストが高い場合もあればそうでない場合もある。

例えば、同じ通学でも、高校の 1 時間と大学の 1 時間では知覚コストが全然違う。

そういったことを加味して、リニアの開業によって一番響く分野を特定し、重点的に検討してはどうか。

今回の資料では、様々なテーマが網羅的に挙げられているが、絞り込む段階では、時間に対する知覚コストといった視点を持ちつつ、検討を進めていただきたい。

委員

「働く」について、IT 化など世界的な動きのなかで山梨らしさをどのように出すかだが、山梨県は平地が少なく、大規模な工業団地の開発は困難である反面、逆に非常にコンパクトであるがゆえに集積が図られ産業間のコミュニケーションが取りやすい環境であるとも言え、そうしたコンパクトな地形をメリットとして活かすこともできる。

その一方で、県内外の交通ネットワークをよくし、交流をしやすくしていくことは必要なので、ビジョンの中で検討して欲しい。

「交わる」とも関連するが、リニアはそもそも時間短縮の交通手段なので、観光も含めた交通・モビリティのあり方をビジョンの中にきちんと据えて、リニア駅からの交通ネットワークをきちんと整備し、人々が交流しやすい環境を整えていくことが必要である。

○「交わる」について

委員

ネットであらゆることができるようになったとはいえ、カンファレンスなどで、年に 1 回、色々な人と実際に会うと様々な気づきがあり、多様なコミュニケーションを取ることができるので、働き方が変わるにしても、「会う」ということについては、変わらない重みがあると考えられる。

リニアを使えば東京まで 25 分で行くことができるという強みを、SWOT 分析でもう少し打

ち出した方がよい。

リニアは新幹線と違い、立ち席がないので輸送量は多くないが、毎日通うのではなく週に 1 回、あるいは月に 1 回の移動であれば輸送能力としても十分であり、従来の新幹線と違う視点で活用策を考えるとよいのではないか。

SWOT分析について、山梨中心でまとめるのは自己分析の意味でも良いアプローチかと思うが、分析の送り手と受け手で示し方や印象が変わるので、誘致する企業や住んでもらいたい人の側から見たSWOT分析も行い、両面で分析することが必要。

誰に対して訴え、誰に対するリアクションを求めるビジョンなのかを考えるべき。

例えば、「大規模災害が少ない」という強みは企業に響く。

企業にとってのリスクヘッジとして、リニア沿線に本社や分社を置くことへの動機付けとなる。

JR東海がリニアの整備当初に提示していたメリットは南海トラフ等のリスク回避であった。

また、住む場所にこだわらないような人を呼び込むときには、一緒に住む家族の意見が影響するので、リニアを使って 25 分で東京にいつでも行けるとはいうものの、奥さんや子供のことを考えると、教育は山梨県内で対応できるようにしていかないといけない。

「交わる」についてだが、実際に会って話すということの重みは、今後頻度が少なくなっていくとしても変わらないと思うので、人が集まる場を甲府に作り、色々な人が交流を深めることができるようにすることが必要。

大規模災害が少ないという事実は、もう少し理論立てたほうがよい。

熊本県は、災害がないと言われていたなかで大きな地震が起きたし、千葉県の前による災害の事例などもある。

防災については相手に畳みかけるようなフレーズを用意することが必要で、そのフレーズが響く企業がいるかないかで、結果的に県のポテンシャルが上下すると考える。

人口推計は割と正確で、何もしなければ 2040 年には山梨県の人口は 70 万人を切り、高齢化も進んでしまうと思われるので、食い止めるには今がラストチャンスと考えるべき。

リニアによって、良い人を呼び、良い企業を立地させるような、良い交わりの場を作るにはどうしたらよいかを考えたい。

[資料 5 について事務局より説明]

○災害時における防災バックアップ拠点について

委員

山梨県における災害時のバックアップ拠点の構想について、意見を述べさせていただく。

リニアが開業すれば首都圏まで 25 分、名古屋まで 40 分と劇的な時間短縮が見込まれる。

リニアは安全で、災害にも強いと考えられており、そこが一番従来の新幹線とは違うと思われるが、本当にそうなのか、しっかりと確認し、災害に耐えうるものとして整備される必要がある。

水害、地震、火山噴火にも耐えるためには、地下だけではなく、山梨県にある地上部分について、災害時にどのようにカバーされていくのかを考えることが重要で、新幹線が止まっても

リニアは活用できるという「災害に強いリニア」として整備していただくのが大前提である。

首都直下、南海トラフ地震などの巨大災害が見込まれているが、災害時にリニアを活かす方法としては、行政、救助、医療、物資、電力、情報通信の拠点など「バックアップ拠点」としての活用の可能性が挙げられる。

首都直下地震などでは、国としての行政の中核機能が壊滅する可能性があるため、その際どうやってバックアップしていくのかということは、重要な課題である。

災害時のヘッドクォーターについて、現在決まっていることは、官邸がダメなら内閣府防災、それがダメなら市ヶ谷の防衛省、それがダメな場合は立川に防災予備基地があり、そこに災害対策本部を設置するということである。

立川がダメなときの更なるバックアップを考える際に、山梨は可能性がある地域だと思っている。

現在、バックアップの拠点として、「有明地区そなエリア」がある。

東京臨海広域防災公園として、普段は研修機能があり、いざというときには、川崎の東扇島の物流センターとともに災害のバックアップを行う、いわば海岸部のバックアップ拠点である。

山梨を考えると、「内陸部におけるバックアップ拠点」としての位置づけが考えられる。

実は、内陸部のバックアップとしては、山梨県だけではなく、既に群馬県や埼玉県でも広域防災拠点の整備が進められており、来年には、群馬県のコンベンションセンターが完成し、防災拠点としての活用が考えられている。

そういった拠点があるから山梨の拠点は要らないということではなく、山梨の場合には、埼玉・群馬とは方向性やアクセスが違うことに加えて、首都直下型地震への対応だけではなく、南海トラフ地震も対象としたバックアップが考えられ、リニアの活用が重要な意味を持つと考える。

南海トラフ地震の被害想定は静岡が一番多いが、山梨はリニアを活用すれば静岡や中京圏のアクセスもよいので、南海トラフ地震に対してのバックアップ拠点にもなり得る可能性がある。

「山梨は元々災害が少なく、大規模災害があっても被害が少ない」ということについて、本当にそうなのかということをもう一度しっかりと点検し、もし弱い部分があれば強靱化を進めていくことが大事だ。

バックアップ拠点といいながら災害にやられては元も子もないので、「自分のところは安全だ」ということを、しっかりと発信できることが大前提だ。

バックアップ拠点を整備する場合には、被災地と近接しており、全国からのアクセスがよいこと、被災したときの交通輸送が確保されていること、地盤を含めて地域としての安全性が確保されていること、自衛隊施設や災害拠点病院等との連携が可能なこと、ヘリポートや一定程度のオープンスペースの確保が可能なことなどが必要となる。

公の施設だけでなく、民間施設も拠点となり得るものがあるので、全く新しいものを一から作るだけでなく、既存の施設も大いに活用していくことが大事だ。

施設は有事の際にはバックアップ拠点として使用されるが、普段はそれぞれの目的に応じて活用し、災害が起きたときには切り替える。

当然のことであるが、山梨の防災拠点は、首都圏や中部圏を守るというだけではなく、まずは県民を守る防災拠点として活用していくことが必要である。

今後、地元の理解・協力を得て進めていくとともに、国、関係自治体にも協力・応援してもらうことが重要である。

リニアが通る予定の奈良県でも防災拠点整備の構想があるなど、広域防災拠点については、様々な自治体に取り組んできている状況にある。

時間軸の話があったが、防災拠点を作るにも、短期、中期、長期で整理し、どういう優先順位で整備していくのか考える必要がある。

県の財源だけではなく、国の支援も求めるなど、工夫をしながらいろいろな手法で財源を確保する事が必要。

バックアップ拠点を作るためには、大前提として、山梨自身がいろいろな風水害、地震、火山噴火等の災害に対して安全であるといえることが大事だ。

そのことがバックアップ拠点の前提となると同時に、「住む」、「働く」、「交わる」の基礎的要因となり、多くの国民が一番気をつけているところに繋がる。

○議事全般について

委員

SWOT分析から導き出された弱みに関しては、リニアがなくても手を打たないといけないところとして出てきているものと思う。

短期の時間軸として、情報発信力の弱さや交通ネットワークの脆弱性などの弱みに対応する必要があり、そのうえで、リニアが開通した時にどうなるのか、リニアとの組み合わせでどうなるのかというところで、「住む」、「働く」、「交わる」に関わってくるのかなと思う。

「住む」、「働く」を考えた場合、働かないと食べていけないという前提のもと、どの世代を「確実に住んでいてもらいたい層」として狙うかで、まちのあり方が変わる。

子どもをどう育てていくのかを見据えられるような「ビジョンを持ったまち」であることを、強く打ち出すことが必要。

住みやすさには、ソフト・ハード整備の両面が必要だ。

キーワードとして出ている最先端の技術と言われるものが、8年後には古くなっている可能性があるが、その中でも、取り組むべきコアとなるような技術を絞り込み、ハード面で「山梨にいれば何でも対応できる」といえる環境にすることができるかが勝負となる。

コアな技術をどこに見据えるのか考えた場合、一つの企業に絞るのは難しいかもしれないが、山梨の秀でているものに着目するのは賛成で、観光についてもそうした視点を持つべきである。

観光も「集まる」ということの一つの要素であり、リニア見学センターに人が集まっているということは、リニアそのものを見たいという要望もあるはずで、観光資源としてのリニアの活用とともに、ネットワークとつなげた見せ方も含め、新しい視点を持ってビジョンを示していくことが良いと思う。

交通に関しては、弱みに出ているような「ある場所に人口が一極集中してしまう」という状態に対して、どう分散させるのかを考えなければならない。

ビジョンを作るだけではなく、「裕福な人はリニアを使ってシームレスに動ける」という絵を描くなど、どのように情報発信していくべきかを考えることが必要。

時間軸について、「どの段階で何が実現する」というようなロードマップがもう1段あると、

ビジョンとして見通しが良くなると考える。

委員

資料をみて、東京を起点に考えた場合、山梨県には競合者が多いと言える。

軽井沢町の各指標をみると人口も観光客数も増えており、軽井沢町がベンチマークとなりえるのではないかと考えるので、共通点も、ベンチマーク出来ない点も両方あると思うが、ワーキンググループでの検討をお願いしたい。

2040年の山梨は人口が減っていると予想されるが、移住などで人口が増えるということを最大の目的として目指したい。

新しいことを考えていくのは難しいが、軽井沢町や那須塩原市など、数字が伸びて成功しているケースをベンチマークとしていくとよいと思うので、次回、深掘りをしてほしい。

委員

今日の資料をみて、山梨県で検討されている総合計画との整合性が気になった。

ビジョンと総合計画の両方で整合性が取れていないと、おかしな方向に行ってしまうので、総合計画に本検討会議の話を反映しても良いし、その逆を行っても良いと思う。

一般的に、一定の人口集積がないと将来の発展が難しいと言われているが、山梨県は、中間駅のある中津川、飯田に比べて圧倒的な人口集積があるという特徴をもち、そのポテンシャルは非常に大きな強みだ。

対抗馬として、相模原や将来の奈良が挙げられるが、土地が確保できる可能性があるのは山梨であり、それは大きなポイントだ。

他の地域の弱みを探るSWOT分析も必要かもしれない。

ビジョンは夢があるものであるが、リニア開業の8年後を見据えて、ビジョンを活かすために、最小限やっておかないといけないこと、考えておかななくてはいけないことを整理しなければならない。

例えば交通の面では、どういう交通社会に組み立てていくのかを考える必要がある。

自動車を活かしていくとしたら、駅前にはパーク＆ライドの駐車場が整備されている必要があり、その用地をどう確保するのか、またアクセス道路についてどうするのか最低限考えておかなければならない。

既存の市街地と「二眼レフ」でやっていくのが良いと思うが、リニア駅周辺の整備が実現したときに、既存市街地の衰退といった脅威も起き得るので、二眼レフをうまく活かすための課題を認識しておく必要がある。

ビジョンを実現するのはお金がかかることなので、用途地域をどう指定し、固定資産税をどう徴収し、県・市の税金をどう確保していくのか、というような政策の見通しをもっておかないと、税収が上がっていかないという可能性もある。

議長（知事）

総合計画の議論はこちらの検討会議での議論に反映されており、ここで議論頂いたことは総合計画にも反映させたい。

最小限やっておくべきことはそのとおりと認識しているので、大枠、方向性がきまれば可及的速やかに取り組んでいきたい。

大枠が出れば次の段階で、この場において議論していきたい。

委員

ビジョンを考える時に、夢も大事だが、現実をしっかりと認識しておく必要がある。

事務局が示した整備新幹線の4駅の事例は比較的良好な例を挙げていると思うが、軽井沢はアウトレット、本庄早稲田はカインズホーム、富山はYKKなど、ほとんどが企業頼みの事例のように思えるので、行政が、これらの事例に対してどのような働きかけをしたのかを押さえておいてほしい。

自然に上手くいったのではなく、県や市による取り組みの結果として上手くいっているのであれば、当然優良なベンチマーク対象となり得る。

久留米、新大牟田といった新幹線駅のデータの推移は良くないので、新幹線によってネガティブな影響がもたらされることもあるのかもしれない。

県や市が何らかの取り組みを行ったが駄目だったということが分かれば、効果に結びつかない取り組みも見えてくるので、何をやったのかを把握することは参考になる。

ビジネスの世界では、ベンチマークをして良い例と同じようなことを真似して上手くいく確率よりも、悪い例と同じようなことをして失敗する確率のほうが遥かに高い。

良い例を真似てもうまくいくとは限らないので、現実に向き合ってほしい。

ここに出てきている様々なテーマは、知事として通常の業務の中で取り組むべき課題がかなり含まれているように感じる。つまり、リニア開通に結びつけて検討しなくてもよいと思われる課題が多く混在している。

今後、我々の作成したビジョンを知事が政策や戦略に落とししていくことになるだろうが、テーマはかなり絞り込まないといけない。

委員

東京に住んで居る子どもが、「軽井沢に住んでみようか」と言っている。

軽井沢のアウトレットには、服だけではなく飲食店など様々なお店が入っており、人が集まってくることで、周辺のみちにもさらに色々な店が出店してくるという現状がある。

甲府に出張に来て、おいしい物を食べようと思っても結局ほうとうになってしまうので、毎回辛い気持ちになる。

「飲食店が豊富にある」など、移り住んでくる人の目線で考えて甲府を魅力的なまちにしないと人口定住は難しいので、基本的なところをしっかりと取り組んでほしい。

ファナックの社員は単身で住んでいる方が多いと聞いたが、その人たちが家族も呼んでこられるよう、足元を固めてほしい。

議長（知事）

県の観光部を中心に「文化」を創造できないかと検討しており、その一つが「食文化」だと考えている。

県内には美味しいレストランが数あるが、知られていないものも多い。

飲食店がミシュランに掲載されるような取り組みを県が支援し、食文化を育てていきたいと考えているところ。

人が直接会う理由の一つとして「会食」は重要であり、有意義に過ごせる会食の場づくりを軽視してはいけない。

委員

移動や交通の話は、「住む」だけでなく「交わる」でも重要な要素であり、観光地へのアクセスや交通ネットワークの話も「交わる」にもいれてほしい。

山梨県新駅を中心とした地域は日本の山岳観光の拠点となれるポテンシャルがあると考えているので、リニア駅から様々な山岳観光地へのアクセス整備についてもきちんと議論していただけるとよい。

委員

本日の検討主題の一つでもあるリニア開業を見込み取り組むべきテーマについて、以下それぞれに違う視点より、その素案・着眼点について考えてみた。

一点目に、静岡県とのつながりに関しては、高規格ネットワークにより、平常時、災害時に人的、物的な交通の流れが確保できつつあると考える。

こうした中で、国家レベルの災害対応の面では、富士火山に関する話題として、知事が発足を呼びかけられた「火山防災強化推進都道府県連盟」が設立され、その組織から地震・火山予知の対策推進連盟に対して「政府機関としての火山監視」、「調査研究施設の整備」などの要望が出されている。

山梨県の富士山科学研究所の所長は火山研究の第一人者であり尚、文部科学省所管の次世代の火山研究人材育成プロジェクトのリーダーも担当されている。

この人材育成のプロジェクトの設立の背景としては、火山の研究者が100人に満たないという現状があるようだ。

これらの背景を基に、県の研究所と連携しながらも国の研究機関等を県内の適地に誘致する方策の可能性について考えては如何か。

二点目に、果樹やワインはトップセールス等によって山梨の観光を先導しているが、これらに加えて、山梨はジュエリー産業が盛んであり、世界に誇る技術力を持った方々が既に沢山集積している。

こうした山梨ジュエリーを支える技術者が、今以上に作りたいものに挑戦していけるようなワンランク上の環境の確保が重要。

さらに山梨と海外とのつながりを確実とするため、民間資本のプロデュース等によって県内の適地に新たなジュエリーの拠点づくりとするための方策の可能性について考えては如何か。

三点目に、定住外国人等の活用について、日本学術会議の日本の未来像の資料等によると、今後海外からの留学生は倍増すると言われている。合わせて国内での雇用人材の確保を背景に重要視されてくる。

国は「外国人の就労・定着支援研修制度」によって、定住外国人の方々の雇用確保等に対応

した日本語会話力などの支援を行っているが、実務においては国から民間に支援業務の一部を民間競争入札により委託されており、結果によっては2年に1度、事業者が変わる可能性がある。

これらを背景に、又、時間からの解放の視点からも例えば、山梨県に安定的に利用可能な定住外国人向けの宿泊可能な国の研修施設等について、県内の適地に誘致する方策の可能性について考えては如何か。

委員

本日いただいた様々な角度・視点からの示唆について、もう少しワーキンググループで掘り下げ、どのように共通点を見出して絞りこんでいくのか考えていきたい。

その過程で、事務局を通じて個別に委員の先生方にご意見を伺ったほうがよい場面も出てくるかもしれないので、その際にはご協力をいただきたい。

4. 閉会

次回検討会議は、事務局から日程調整のご連絡を差し上げる。

以上