

第 2 回 リニア環境未来都市検討委員会 会議録

1 開催日時

平成 27 年 12 月 3 日(木)午後 3 時から

2 開催場所

古名屋ホテル 2 階 ホアヒン

3 出席者の氏名

- (1) 委 員 北村委員長 大山副委員長 齊藤委員 篠沢委員 島崎委員 角野委員 田中委員
樋口委員 松野委員 溝口委員
- (2) 事務局 佐藤リニア交通局長 岡リニア交通局次長 市川リニア交通局技監
小田切りニア推進課長 清水リニア交通局主幹 若尾リニア交通局主幹

4 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

事務局からの説明事項

- ・リニア環境未来都市の整備方針と検討内容について
- ・県の関連施策について
- ・アイデア募集結果及びアンケート結果（速報）について
- ・検討事項について

意見交換

(3) その他

(4) 閉会

5 議 事

委員長： 定住、産業、観光・交流、景観、エネルギーについて、順番に 1 つずつ検討して頂きたい。

まずは、定住というテーマから自由に議論頂きたい。

委 員： 今までは、平成 25 年 3 月に策定したリニア活用基本構想の需要予測を拠り所としてきた経過があり、今後は、今回のアンケート調査と前回の需要予測をマッチングしたものを議論の材料としたいので、後日、しっかりとしたアンケート結果を教えてください。それを踏まえ、リニア開業から概ね 20 年後の平成 47 年、目標年次 2035 年の定住人口約 14,600 人増という数字は、県の人口ビジョンや総合戦略において、また今後も参考にしていくのか。

事務局： 今回のアンケート調査については、速報という形で提示させて頂いた。第 3 回委員会には分析したものを提示するので、その際に議論頂きたい。調査結果については、地元市町の方へ提供するので活用頂きたい。

基本構想中の需要予測については、移住者が約 14,600 人と予測しているが、あくまで山梨

県全体に居住する人を示しており、リニア駅周辺という切り口ではないので、今回のアンケート調査結果から見えてくるものと併せて、その点についても整理していきたい。

委員長： 定住を中心としつつ他のテーマも含め意見を頂きたい。

委員： 前回の議事録を確認すると、富士山という言葉が入っていないという意見があった。それを含めて、現在の甲府駅とのアクセスについて意見してよいかということ、また現時点で3つのルートを考えているか、確認してよいか。

事務局： 甲府駅とのアクセスについても、主要な議論の内容になるかと思うが、駅周辺と近郊というエリアを念頭に置きながら議論頂きたい。また、全県に広がる交通ネットワークすべてを本委員会で議論するのも難しいところもある。

また、甲府駅とリニア駅を結ぶバス路線のルート検討については、別の場で荒川の右岸ルートや、国道 358 号線、高速道路を使うなど、当面 3 つのルートを検討しているところであり、現時点ではそれらが合理性の高いルートではないかと考えている。

委員： 駅周辺がバスターミナル的な交通の結節地点であると考ええると、市民生活に非常に密接に関わる、また、今、山梨県、甲府市ではバス路線などの公共交通が非常に弱いので、併せてそれが新たな交通の県民や市民の足となり、リニア効果が全県に波及すればいいと思い質問させて頂いた。

さらに、リニア駅の北側にスマートインターチェンジもできるので、北杜市や中央線沿線へのアクセス利便性が高まる点や、世界遺産である富士山へのアクセスという面で議論した方がいいと思い質問させて頂いた。併せて、中央市や昭和町の方へどのように広がっていくのかということも含めて、この中で議論していきたいと思っている。

委員： 観光・交流の面でアクセスはとても重要であるが、全県的なネットワークは今後提示して頂くということで、当面の議論の内容は、駅周辺と近郊であると理解した。

そのうえで、資料 7 では定住について駅周辺及び近郊を対象にすると書いてあるが、資料 1 では住居関係という記載がない。これは強い制約条件なのか、駅周辺に居住床をつくらないのか、床という問題ではないのかなどについて、整理できるようにであれば説明頂きたい。

事務局： 説明が足りず申し訳ない。駅を利用して通勤する住民などを含めて、駅周辺も検討対象エリアと書かせて頂いたが、現実的な施策の流れや今後目指していく方向性としては、駅周辺の 24ha の中に住宅系をつくることは想定していない。

委員長： 今は 24ha の中には住宅系を考慮しておらず、その周りにはありうるということだ。前提を少し整理すると、24ha 内は基本的に全部県有地にしていくという意味でよいか。

事務局： 機能により未確定な部分はあるが、これまでの議論では、公共が主体となり整備することを基本に考えている。

委員長： 基本的には公共的利用という線であるが、実際の管理、運営などは、民間が行うところもあるということだと思われる。

もう一点確認しておいた方がいいかもしれない。名古屋・東京間がリニアでつながれば、山梨・東京間は約 25 分、山梨・名古屋間は約 40 分。現状は、JR だと山梨・東京間は約 1 時間半、山梨・名古屋間は約 4 時間。両方ともに大きく短縮される。

想定料金では、現状山梨・東京間は特急で約 3,800 円、リニアで 5,000 円弱だとすると、価格的にはさほど高くはないという感じがしてくる。時間短縮と値段から考えると、かなり有利な条件に思える。また、現状山梨・名古屋間は約 5,000 円で、リニアで約 9,000 円だとする

と、料金は倍くらいになるかもしれないが、時間短縮には非常に大きく、従来に比べてかなり有利な条件になってくるので、県内へのインパクトは大きいと思われる。

アンケート結果によると、6割から8割の人は使いたいという意見であり、今後料金などが現実化してくると、利用者が見込めるといふべきではないか。

委員： 定住について質問と意見を言わせて頂きたい。今後、人口ビジョンや総合戦略において、定住、移住促進に関する取り組みを策定するところであるが、駅近郊はほとんどが市街化調整区域、しかも、農用地という位置づけになっている。アンケートによる若者への移住に関する調査などでは、徒歩や自転車という表現があるが、それを踏まえ土地利用をどう考えていくのかということがまず一つ。

次に、移住して首都圏や中京圏へ通勤することも可能になるだろうが、その際、移住に求めるものは、自然環境という観点が大きいにあると思う。東京のビルの中で生活している人たちが、土曜や日曜日に自然に恵まれたところで生活をしたいという見方に応えるためには、自然の残る居住地域を求めることが大事だと思う。

それと、これは質問であるが、今、リニアの停車頻度が1時間に1本と想定されており、果たしてそれが通勤に使えるのかという点。例えば、軽井沢在住者の話を聞くと、長野新幹線は朝の通勤時間帯に2本から3本止まり、帰りも時間当たり2本出ているから通勤に支障はないそうだ。定住や移住ということを考えていくのであれば、停車本数をもう少し多くしてもらうことも可能なのかも聞きたい。

事務局： 駅周辺については、アンケート調査により移住希望者の多くは自然環境を求めていることがわかったので、そういう方々がどういう場所を求めてくるのかということについては、今後細かく分析し、情報提供させて頂こうと思っている。

また、運行計画については、もう少し開業間際にならないと出てこないが、今の段階では1時間に1本程度という前提で調査している。本数が増えることにより利便性は向上するので、定住促進に向けたインセンティブになるのではないかと考えている。

事務局： 調整区域の土地利用は大きなポイントと考えており、事務局が答えるレベルではなく、委員の方々にどう考えていったらいいだろうか、どう土地利用していけばいいのか、そのために県や地元市町は何をすればいいのか、と議論して頂ければと考えている。意見をもとに事務局が方針案をまとめていく際に、重要な参考とさせて頂きたい。

次に、リニア開業以降の停車本数については、現時点の想定が1時間に1本というだけの話である。東海道新幹線が開業した頃も、最初は1時間に2本、3本だったが、今は1時間に15本であり、利用者が増えればダイヤは増えていく。また、東海道新幹線からのシフトがどのくらいの時間でどのくらい起きるのか、それによりリニアの方のダイヤも当然増えていくと考えており、魅力的な沿線地域ができればリニアの本数も増えると、夢のある前提で検討頂きたい。

委員： 委員に農地の開発の将来性を議論してほしいと言われたが、それはなかなか難しい話だ。

定住スタイルは色々な種類があると思ひ、前回の委員会で範囲をはっきりさせてくれと申し上げた。今回のアンケートでは、20代、30代に質問したため、駅近くに住み徒歩と自転車で通うといった結果が出たが、これはある特定の年代の通勤条件である。定住スタイルには、二地域居住という形で土日だけ山梨で生活する40代、50代や、東京の親族に会いに行くときにリニアを使うが、多くの時間を山梨で暮らしたいリタイア世代には、県全体が居住対象地域になってくる。まずは、それらの仕分けが必要と思う。

さらに、駅周辺を開発する都市計画技術を重ね合わせてポテンシャルを出さないと、農地をどれだけ開発するかという話は出てこない。今、農地を変えるには、農地法の農用地の転用をして、市街化調整区域を市街化区域に組み込んで都市計画決定するという、非常にハードルの高い方法がある一方、例えば、先ほどあった公共施設の話など、開発可能地やタネ地の話もある。既存の住宅地の中で区画整理するのであれば、地権者との話し合いも出てくる。これらの複雑なマトリックスの中で解かなければいけないので、委員からは、農地をある程度開発しようと単純に言えないと思う。

次に、もし委員にそれを議論してほしいということであれば、例えば、駅周辺や近郊の中で起こりうる開発メニューと可能性、様々なイベント案とキャパシティ、今回調査した一層だけではなく多層の定住者と受け入れ先などを仕分けていかなければ、話がまとまらない感じはしている。

委員長： 確かに色々なタイプの定住の仕方があるということと、開発も非常に難しいということがわかるが、どういう方向性を希望するかというところを議論頂ければと思う。他にいかがか。

委員： 色々なライフスタイルがあり、多層だという点は全く同感だ。都会的な生活をしながら周辺の自然を求め人から、どっぷり田舎暮らしをしたいという人まで色々な層があり、様々なアイデアを出すことが重要だと思った。

市街化調整区域の市街化区域への編入は、ハードルの高い話であるが、仮に将来、リニア環境未来都市というイメージを実現するならば避けて通れないところだと思う。しっかり区画整理を行い良好な住宅地をつくっている点で、昭和町は県内では非常に頑張っている町だと思う。人口減少という状況下において、積極的にリニア効果を活かし、人口増加の受け皿を作る必要性をしっかりと作文し、説得していく必要があると思う。

また都市計画区域内の白地については、あまり説明されていないが、乱開発が進むのではないかと心配すると同時に、こちらの方が山梨県の魅力がたくさんあると思っている。難しい話ではあるが、地元働きかけるなど、早く手を打たなければならない。今までの新幹線駅で乱開発された駅というのは、全国にたくさんあり、そういうのを示しながら街づくりをしていくということが重要かと思った。

委員長： 現在白地である地域の課題をどう考えるかという意見だった。少し幅を広げて、定住プラス産業と観光・交流も含めて、議論頂いた方がいいかと思う。

委員： リニアを中心にした交通ネットワークを示していくことが、定住促進、あるいは、観光にしても産業にしても必要であり、本委員会でその点をきちんと提言することが必要かと思う。

また、リニアを使った通勤のインセンティブとして、定期券とか交通費補助という話があったが、それも視野に入れていくことが必要かと思う。また、山梨に住む際に求めるものは、田舎暮らしや景観等、住環境が素晴らしいという点であるとはっきりしており、リニア駅近傍にバスの結節点があるなら、どこにでも行けると示していくことが重要かと思っている。

産業という点では、人が集まり生活を営む一つの都市をつくるようにしないと、コージェネレーションのエネルギーを全部使えないようなイメージがするので、どのように考えているのか聞かせてほしい。

中央自動車道に沿って都市ガスのパイプラインが走っていると聞いた。沿線に企業の立地を誘致していくと、クリーンエネルギーの太陽光以上に、コージェネレーションの威力が発揮できるのではないかと思うが、その辺の考えがあれば教えて頂きたい。

事務局： リニア駅を拠点とするバスの交通ネットワークについては、10年後の姿を思い浮かべつつ、その観点を持ちながら、別の会議でどうあるべきか検討しているところであり、必要であれば情報提供させて頂く。

コージェネレーションをつくるとなると大規模な都市集積があった方が当然いいのではないかという主旨の質問だと思うが、事務局としては、ここに大規模な集積をするということは、難しいのではないかと考えており、エネルギーの最適利用という形の中で、色々な施策を展開していくものと考えている。

事務局： コージェネレーションは、熱と電気の両方を出すというメリットはあるが、一般的には1km半径程度に一定の面的な集積や熱利用がなければ、相当高い熱と電気を使ってしまうことになる。需要に見合う形で検討していくことが必要だと考えており、コージェネレーションありきでものを考えるよりも、実際の熱需要や電気需要を考えつつ最適なものを考えていきたい。それが低コストや低炭素な社会づくりにつながるという観点を失ってはいけないと考えている。

委員長： エネルギーのテーマまで幅が広がった。他にはいかがか。

委員： 資料7のエネルギーの1つ目「エリア内のエネルギー需給の最適化」でどのようなシステムがあるかについては、情報通信を使ったスマート化と2027年には水素利用の可能性があると捉えている。3つ目「天然ガス以外のエネルギー」については、太陽光発電が地産池消で、山梨県の特性を活かして考えられる。最後の「低炭素なまちづくり」については、ゼロエミッションの次世代自動車がそれぞれ回答になるという認識だ。

資料2を補足すると、電力、熱、情報、すべてをつないでいるということになっているが、水素ステーションなど水素というループも追加できる可能性がある。ソーラーパネルから水素をつくる技術開発も行われており将来性がある。さらに、電気と水素を使って、電気自動車、燃料電池のバスなどもうまくいけば走らせることができる。

今後、2つ参考になると思っている。一つ目は、大学生のアイデアソンでスマートステーションという名前で今回のような絵を描いたが、電気と水素と熱をうまく使える最新の燃料電池が2017年に市場に投入される予定であり、うまくいけばそういったものの活用ができるという点。二つ目は、東京都が昨年度、水素社会の実現に向けた戦略会議という報告書をまとめ、2020年東京オリンピックに向けて水素ステーションや燃料電池バスの導入について数値目標を出しており、トップランナーの事例としてゼロエミッションやクリーンエネルギーの面で反映できればという点だ。

委員： 北西部にある工業団地はどこからエネルギーの供給を受けているのか。また、コージェネレーション・システムは、リニアのエネルギー供給システムと分離したものを県が単独で立ち上げるのか。あるいは、保守基地が工業団地に近い場所にあるがこうしたものとの連携はありうるのか。保守基地の位置を中心に1kmの円を描けば、熱源、エネルギー源の供給など色々繋げそうな気がするが、そのような発想はしない方がいいのか。

事務局： JRとの関連については、恐らくハードルが高くJR単独という話になるかと思う。なお、リニア駅の南側の南部工業団地ではエネルギー関連の取り組みも行っており、それとのリンクは将来的に考えうるという話ではないかと思う。

事務局： 駅周辺の工業団地では、100ha近い土地に10数社程度の工場が入っている。過去に一括のエネルギー利用が検討された経過はあるが、現状は、各社が特別高圧受電など高圧の受電を行い、各社の事情で都市ガスを利用したエネルギーを利用している。県としては、面的利用を非

常に大きな課題と意識し、色々な仕掛けを検討してきているが進んでいない。工業団地としてもすでに長年企業活動していることもあり、結び付くかどうかは未知数だ。

委員：例えば、リニアの周辺駅に駐車している、あるいはシェアされる電気自動車やソーラーなどのエネルギー源が、何かあったときはそこに避難すれば緊急の電源になるなど、リンクをうまく作れると、確かにスマートだという感じになってくると思う。

委員：ターゲティングや絞り込みの発想は、今回の構想において大変重要だろうと思っている。通過駅ではなく目的駅にするためには、あるいは、全国的な特徴を明確に打ち出していくためには、まず尖った絞り込みが必要だろうと思っている。最終的にはいろんな需要を取り込んで構わないが。

参考例を申し上げますと、千葉県流山市では10年以上前から、ダブルインカムウィズキッズという、東京に住む共働きで子供が数人いる夫婦30代を明確なターゲットに据えた。つくばエクスプレスで25分と言うと、リニア駅の時間距離と同じである。一方、託児所を倍々で増やし、朝夜駅からそれらの託児所に輸送するシステムをつくった結果、人口を15%増やし、人口ピラミッドの最大ボリュームゾーンを30代にした。転入者は子供を連れてきており、将来にわたって持続可能な人口構成を作り出すことにもつながっている。通常、ターゲティングや駅外の人を引っ張ってくる施策、投資を地域の行政トップが決断するのは非常に難しいことだと思う。

千葉県南部にある南房総の鴨川も東京からは遠いところだが、亀田総合病院というイノベーションな病院があり、定住人口というよりは療養も含めた交流人口という形で、様々な方を遠隔にもかかわらず取り込んでいる。

岩手県の紫波町も駅舎の再開発の中で、合宿という需要にフォーカスを当てた。

特徴あるフォーカスを持ち、ここに降りて活動するストーリーを一つ作って頂きたいと切に思う。そうでないと、ある程度の通勤圏だから何十人が何百人が住むから住宅も整備するといった特徴のないものになってしまう。そうした特徴のない新幹線駅は、全国に結構あるので、マイナスなシナリオも念頭に置きつつ、特徴を出して頂きたい。

出身地である北海道新幹線の函館の新駅は、タクシーで5,000円もかかるような場所にあり、チャンスを逃したと思った。内部調整の議論もあると思うが、外からいかに人を引っ張り出して、山梨の活力につなげていくかを考えるために、鋭いフォーカスを持ってほしいと強く思う。

また、フォーカスを誰が決めるのかという点については、リスクをとる事業主体の方々を想定し、その人たちとの話し合いを進めるような方法論も重ね合わせていかないと、フォーカスを決める議論も進んでいかない気がした。

委員：柏の葉スマートシティや流山市は、秋葉原から20分、終点のつくば学園都市まで30分であるため、品川、甲府、名古屋と位置関係が似ており、何度も視察している。北関東や首都圏の環状一円は、圏央道もつながり地価も上がり、高尾山なども観光地として賑わいを見せている。山の中の都である甲府圏域は、北に秩父多摩甲斐国立公園、東に大菩薩峠、少し遠い北西に八ヶ岳国立公園、西に南アルプス、南に富士山、すべてを国立国立公園に囲まれた盆地であり、何としてもそれを特徴にしていかなければいけないと思っている。アンケート結果のように、ビルや建物が立地するような駅ではいけないのかと試してみたり、柏の葉スマートシティが持つような機能と、山梨大学医学部も活かして健康・長寿・医療といったものを整理して作り上げていく必要があるかと思っている。

展望タワーについても、リニア駅から富士山が見えないが、西に行った昭和町や中央市、西を流れる釜無川沿岸から見える展望は素晴らしく、四方山に囲まれた稜線が見えるということも財産として考えていく必要があるかと思っており、新しいリニア駅で降りて、そこへ行くというようなことを考えたい。

もう一つは定住や産業にもつながるが、今のうちから、意欲のある著名な宿泊施設へ行政としてアプローチしていく必要があるかと思っており、皆様方から意見を頂ければ有難い。

委員： 12年後と言うと、団塊の世代が後期高齢者になり、サテライトオフィスも増加してくるのではないかという思いがある。その時には、「週末は山梨にいます」というキャッチコピーが活きて、団塊の世代の後期高齢者やその子供がサテライトオフィスで活躍するなどの生活があると思う。リニアの周りに住まう人たちは、リニアの速達性やそれを活かした産業による圧倒的な非日常感ではなく、人並みの穏やかな癒しの時間を求めているのではないかと思う。私自身も亀田総合病院などに興味があり、リニア駅周辺についても日々の営みが豊かになるように願っている。

委員長： 環境、自然をいかに活かすかという意見かと思う。私見を申し上げますと、永続的な山梨の資源として富士山があり観光客も来るのだが、大量輸送機関で来ると足がなくなるためリニアの活かし方が難しい。例えば、海外の観光客は関西空港に降りて、バスで点々と止まりながら、富士山を通して東京に行く。リニア開業後、そのルートがどう変わるかといえば、例えば、リニアで名古屋から山梨まで来て、バスに乗り換えていくか、リニアで東京から山梨へ来て、バスで富士山を見ながら回るようなイメージだと思っている。あるいは、山梨に空港があれば、いきなり飛んでくるのかもしれない。そういう活動を想定したときに、大量輸送機関だけではなく個別の自動車などを使う必要があるこの駅の位置づけは難しいが、多元的な交通ターミナルがあり、様々な活用の仕方を考えていけばいいと思っている。

今回の議論とは外れるかもしれないが、新駅から交通ネットワークで富士山の方へ向かう良い自動車道がなく、現在の環状道路ぐらいの形で、高規格な道路があるといいのではないかと個人的に思っている。

乗り換えが必ず必要になるので、ここに住む場合は、駅周辺の駐車場を定期的に借りることになると思う。二地域居住にしても定住にしても車が必要であり、甲府駅や竜王駅の周辺と同様に、一時的な車と定期の車の駐車場両方が必要になってくると思う。

交通について言えば、ターミナル的な機能を充実させるべきではないかということと、駐車場については、岐阜羽島や新富士など行くと、どこへ行っても駐車場だらけであり、多面的な利用ができる容量があるかと、駐車場利用がどんな形になっていくかということが大きいと思う。

委員： アンケート結果を見ると、山梨に都会的な街並みを期待しているのではなく、緑の山々と調和するところがあり、都会と対抗することは無理なので、駅から降りると緑が目に入りほっとするような駅ができればいいかと思う。

地域により様々な規制をかけるかと思うが、高い建物が建たないような規制をかけて頂きつつ、面積も取れるように、地下に駐車場を取れるようにして頂き、その上に建物や公園などができるのであれば、緑がたくさんの良い駅ができるのではないかと思う。

委員長： 山梨をシンボライズする駅として、自然を活かすという意見だと理解した。

委員： リニアの駅の高さはどの程度か。

事務局： プラットホームは概ね約 20mの位置にあるが、屋根などを加算すると約 30mになる。

委員： 私たちが平地から見るリニア高架の高さは、5、6 階建ての建物が続くようなイメージなのか。24ha は何か対策するにしてもいいが、笛吹川の対岸からずっとそれが続くことになるのか。

委員長： 仰せのとおりだ。騒音の問題で全てコンクリートの半円筒形状になっている。リニアはその中に入っていて車両は見えない。

委員： 私たちにとってはトンネルが宙に浮かんで見えて、リニアに乗っている人からは外の景色が見えないまま、突然駅の近くでぱっと開くのか。

事務局： 防音防災フードというコンクリートのトンネルであり、どこに設けるかは、今後、地元の方々とJRと協議していく必要がある。

委員： 景観に関して、規模は異なるが、京都駅ビルの景観問題を思い出した。京都の北と南を分断してしまった。駅だけでなく、リニア全体として異物感があるということを周辺市町はどう考えているのか。また、観光に関して、山梨らしい景色を駅周辺地域でという話もあるが、在来線の中央線がもつような、川沿いにカーブして勝沼を抜け盆地に入ってくるとぶどう畑が広がる「叙情性」のようなものがリニアにはないとすると、何か少し違う取り組みも必要なのではないか。

例えば、駅舎は約 20mの高さにあり、下に駐車場が広がっている設定であるが、駅に大きなぶどう棚を設けるなど、もっと自然をアピールする。あるいは、駅周辺に大きな建物を建てられないとしたら、建物を中層にした上で地下を駐車場にするくらいの強いアピールがないと、平面駐車場に何となく公園が付いただけでは不利な感じがする。

またこの地域は、扇状地という地形で流末の最後の辺りに来るため、水の流れが重要になってくる。そのため地下利用は逆に難しいという話になるので、少々夢見がちではあるが、建築物は空中に上げる立体的な構造として水田はそのまま残し、その上をリニアが通り、水は抜けているくらいの感じの方が良いかという気がする。

今後、24ha について景観をテーマに議論すると思うが、駅発着前後に山梨県らしいところが見えず、フラッシュカードのようにパッと見せられても困るので、JRとの話合いの中で意識して頂くなど、少し考えていけたらいいかと思う。

委員長： 仰せのとおりで、トンネルが続き駅を降りた時くらいどんなイメージなのかわかることも一つだと思う。

委員： コンセプトの一つとして出ている医療や健康などで、亀田総合病院は一度機会があればケースとして研究してはどうかと思う。我々は、介護、福祉というと、高齢者ばかりが集まる、やや暗いイメージを持ってしまうことがあるが、実際は家族が頻りに訪ねてきて、家族の方々が病院でおいしい食事ができて、お酒も飲めるようにしてある。ペットも来られるようになっている。今はまだフロンティアだと思うが、あまり暗いイメージを持たないで、我々が 80 代になった際に安らかに、豊かに、最後の充実した生活を送れるモデルケースみたいなものを念頭に置くと、意外とポテンシャルを持ち得るのではないかと考えている。その最先端事例は、アメリカのミネソタ州にあるメイヨークリニックだと思う。

結局、リニアで何千円もかけて東京から来るのだから、富裕層が来るのだと思う。非常にターゲットを絞れるのではないかと考えるので、今後、その集積イメージの中で、もし、医療が入るのであれば、その 2 つは研究対象にして頂ければと思う。

もう一点、観光上の広域的なハブ性がここに期待されているようだが、この両者に共通するホスピタリティが医療にも通じており、そんな特徴を持ったものになっていくといい。無責任な希望となってしまうが、今後、事業主体を交えて話し合いを進めていく中で、そんな性格を表したいということも一つの検討シナリオにして頂ければと思う。

委員長： 時間になってしまったが、次回も同じようにブレーストーミングという形で、皆様から意見をもらう機会が継続的に設けられており、意見を出してもらえればと思う。

事務局： 長時間にわたり有難うございました。第3回の時期については年度末を予定している。詳細の日程については、追って調整して決めたいと思う。また、委員の方々へ伺い意見を聞きながら進めたい。

以上