

第3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28年3月28日(月)午後3時から

2 開催場所

ホテル談露館 1F アンバー

3 出席者の氏名

(1) 委員 北村委員長 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 市川リニア交通局技監 岡リニア交通局次長
小田切りニア推進課長 立川産業政策課長
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
- (3) その他
- (4) 閉会

5 議事

委員：資料6「産業振興機能」については、駅近郊を含めて集積するとの説明であった。一方、資料10「リニア駅近郊の範囲の検討」の説明では、範囲をリニア駅から4km程度とし、内容については居住などに限られていると理解したが、同じ区域に居住機能と産業機能がオーバーラップすると捉えて良いか。その点について整理はなされているのか。

事務局：「リニア駅近郊の範囲の検討」について、“日常生活”や“行動範囲”と資料に記載したため、“生活”に目が行きがちであるが、駅を中心とする活動は、生活だけでなく、産業活動も含まれるのではないかと考える。概ね4kmという数字は現状の甲府駅を中心とした既存市街地の広がりを参考にしたもので、その中にも住宅、産業施設・工場などがあることを踏まえ、範囲はこの程度ではないか、と想定したものである。また、状況に合わせ拡大・縮小するなど対応をしていく。いずれにしても、駅近郊の検討にあたり、産業は重要な点であると考えている。

委員：産業振興機能のエリアは広く考えても良いのか。

事務局：範囲は必ずしも4kmということではない。今回は駅利用者を想定しており、駅ができることにより集積する、“人・もの”の交流が活発化することが強みであり、産業振興の切り口になると考えている。想定される範囲は多数あるが、まずは4kmという範囲での都市づくりを考えていきたい。

委員長： 近郊に居住機能だけでなく産業機能が入ってもいいか、産業機能について現状は4 kmの範囲で想定しているが、柔軟に対応してもいいのではないかと、という意見であった。それに対し、4 kmという範囲は暫定的なもので、限定するものではない、という回答であった。

事務局： 資料9の「リニア駅近郊の姿」は、近郊にどういった機能が入るかを示している。住環境だけではなく、様々な機能がリニア駅近郊に整備されるのではないかと考える。また、産業については、近郊だけなのかということであるが、それだけには限らない。産業の集積は、行政のみで整備できるものではなく、民間、すなわち企業が主体的に考えて頂く必要がある。山梨県としてリニアを中心とした速達性を前面に押し出して様々な企業の立地を進めていきたいと考えており、現実的に4 kmに限定できるものではない。

事務局： 資料1「リニアの開業効果」にて、県では「リニア駅からの30分到達時間圏」の拡大に取り組んでおり、効果を全県に波及させる方向である。駅近郊が4 kmと説明したが、「リニア環境未来都市」のコンセプトの中でリニア駅に近いという強みで取り組みを展開するならとりあえず4 km圏であると思う。しかし、リニア効果を活かして県の中で今後いろいろな取り組みを行うのならば、「リニア駅からの30分到達時間圏」の広い範囲で考えていかなければならない。両輪で考えていくとご理解頂きたい。

委員： 近郊の中でホテルが少し大きな要素を持ってくるのではないかと考えている。ホテルは災害などの時でも重要になってくるのではないかと考える。例えば、ホテルがアイメッセ山梨と連携し、帰宅困難者などを受け入れることで“安心・安全”な環境を整えるには大きな決め手になるのではないかと。防災時の情報発信センターのようなものをつくり、庁舎機能を分散してみてもどうか。

また“もてなしの山梨”を考えた時に、ホテルの中にホテル学校を作って人材を育成し、他県とは違ったホスピタリティをつくってほしい。リニアは金属の塊であり、世界の最先端をいくもので、仏像作って魂入れずにならないようにしなければならない。以前、女性宇宙飛行士の向井千秋さんが「宇宙から見て感動的だったものはなんですか？」という質問に対して、「遊牧民のたき火」と回答したのを聞いて、文明と文化のありようを如実に気づかされた。ホテルの建設を希望する。

委員： 資料9の「リニア駅近郊の姿」はリニア中央新幹線開業前に整備されるものと、開業後に整備されるものがあると思う。おもてなしの国際交流拠点とするならば、滞在・滞留のホテルなどの宿泊施設が必要である。近郊の範囲にこだわらず、効果が山梨全県に波及するような仕組みづくりをしないといけないと考える。

昨日車で奈良県から帰ってきた際の話である。奈良県から高速で6時間程かかるのだが、山梨県に入ってから、甲府昭和インターまであっという間に着いてしまった。リニア新駅と高速道路の結節が最大の“売り”であるので、行政として道路ネットワークの整備を国に訴え、県と一緒にやらなければならないと考えている。

国が出している「首都圏広域地方計画」には“景観に配慮した居住空間の環境整備”や“安心・安全の都市空間の創造”、“エネルギー”などの項目がある。メインテーマとなる“周遊観光ルートの創設”や“国際交流拠点の整備”については国の計画への位置づけが重要であるとされており、国土交通省の関東地方整備局と連携を取り、「首都圏広域地方計画」に文言として計画に盛り込まれたところである。この方向で進めていきたいと思うので、県の皆様にお力添えやご指導をして頂ければと思う。今回、“周辺”と“近郊”を明確に位置づけしたくれた

ことは非常にありがたく、また、今まで交流人口ということで山梨へ来る人へのおもてなしの拠点としていたが、県民市民も対象とされたことはとっても良いことであると思う。

計画地は大きな川が繋がり、水が集積するところである。ハザードマップでは 2~5m の浸水地区とされている。地元からの切実な要望として、防災に配慮するという観点から、駅のみでなく、周辺地域を対象地とした十分なキャパシティがある調整池を検討して頂きたい。そのために担当セクションと十分に連携をとることが重要である。

駅の北側がパーク＆ライド用の駐車場であるが、エリアが当初の基本構想案よりも少し小さくなったように感じる。コンセプトにもあるように、インターチェンジとの結節のためには、多くの自動車が停まれるキャパシティのある駐車場が必要である。立体になると思うので、災害時にも一つの避難場所になるよう、計画を詰めていく段階でぜひ配慮して頂きたい。併せて公園を災害時の避難場所に活用するということであるが、駐車場を 2~3 階建にすることで、浸水時の避難場所となるのではないかと。併せてそういう考えを持ってもらえたら有難いと思う。

委員：近郊のエリアについて、「環境未来都市」という観点からみて半径 4 km 程度というは妥当であると思う。しかし、無秩序に開発されないよう、守るべきところは守る、開発すべきところは開発する、といったメリハリをつけることが重要である。また、現在の議論する段階においては、開発する位置でなく、方向性やパターンを示したほうがいいのではないかと。駅近郊について、ディベロッパーからのヒアリングにもあるように、徒歩圏では住宅・商業施設の立地が考えられる。乱開発にならないようにきちんとしたまちづくりや土地利用をコントロールしなければならない。

委員長：パターンで示す、乱開発を防ぐ、基盤を含めてきちんと整備していくのが大事である、という意見であった。

委員：資料 9 の「リニア駅近郊の姿」に示すビジョンを実現するにあたって、課題やプロセス、地域特性を活かして立地を誘発するために、今何をすべきで、何が課題かを、現段階ではっきりとさせておかないといけないのではないかと。特に、土地利用のコントロールについては、リニア駅周辺は市街化調整区域に位置しており、市街化調整区域は人口が増えないと開発可能な市街化区域に編入することはできない。調整区域に個々に地区計画をかけて、内容を地区ごとにみていくのが現実的である。また、地区計画という手法をとるにあたり、メリハリをつけること、土地利用のどこを守るべきかを最初にきめることが大切である。課題やプロセス、留意点をはっきりさせることで、次の段階へ運びやすくなるのではないかと。

委員長：具体的に計画する際に何が課題となるのか、それをどのようにクリアしていくのかのプロセスを示した方がよいのではないだろうか。そこから可能性を探ったうえで、難しそうなもの、着手できそうなものに振り分けてはどうか、という意見であった。

事務局：今回の資料は検討を進めていく一段階であり、今意見を頂いたように、実現に向けてどういった課題があるのかを、次のステップとして見てもらいコメントを頂きたい。

委員長：全国的に人口が増えない現状の下では、本件に関わらず市街化区域を拡大できず開発できないことになってしまう。この問題はどこかで変えないとならないが、難しい問題である。その辺を含めて考えていく必要がある。

委員：内容豊かな提案で、今後のシナリオとして幅広さを持っていると感じる。しかし、自由度が高いのは良いが、具体的に進めていくとなると、複数ありうるシナリオの中で、その事業主体はどこなのかを、今後特定化していく検討が必要であるという感想を持った。特に産業振興が

一番難しい部分であると思うが、4 km圏、またはそれ以上の範囲の中で、ここに何かを立地させるのではなく、広域に対して産業の支援を展開していくという内容に関して全く反対はない。コンセプトに関して、“健康長寿”、“燃料電池”、“リニア・超電導”、“IoT&Industrie4.0”、“自動運転”ということで、まさに実現できれば素晴らしいと思う。しかし、注意点として、インキュベーションや何らかの公的研究施設などの一般的な産業支援施設をつくったとしても、機能が十分に利用されない可能性がある。この場所に進出・共同化する可能性のある企業をピックアップし、企業がこの拠点で何をしたいのか戦略を重ね合わせていく、インフォーマルの場を設けて、地元を含めて考えを聞いてはどうだろうか。

事務局： 実際問題、企業誘致などの際には最初はインフォーマルな場で行っており、具体的に進出できるとなった場合、先方企業と合同発表する流れとなっている。誘致やそれに応じた公的な施設などについても、企業進出の裏付けがないと空振りになってしまうため、その点にも留意して進めていきたい。

委員： 産業振興機能について、資料6には、4 km圏、つまり近郊に“戦略拠点”を形成するとされているが、資料10のリニア駅近郊範囲の4 km圏には既に工業団地がいくつもある。今後既存のものとは別に新たにどこかに作るのか。それから、既存の工業団地に入っている企業の要望を考慮するのか、新規に企業を入れるのか。

事務局： 難しい問題である。現在は素案の段階であるため、未来に続く“戦略拠点”として集積していきたいが、当然圏内・圏域外に限るというのはありえないと思う。現在の圏内にある工業団地に入っている企業が入り替わる可能性についても排除はできない。その点についても十分留意したいと考えている。

委員： 現在、近郊の工業団地は全て埋まっているのか。

事務局： すべて売れている。

委員長： 新たに進出する企業が生まれるとすると需要があるということなので十分考えてほしい。

委員： 非常に駅に近く、良い立地であるので、一般論からすれば量産型工場ではなく、R&Dや若い人に向けたベンチャー企業等が入ってくるイメージで仕上がってくれれば非常にうれしい。

委員長： 非常に駅に近い良い立地であるので、ベンチャー企業が入るようなこともあると思う。観光・交流の観点で松野委員から意見はあるか。

委員： 資料3「観光・交流施設の配置」について、以前の検討では分散配置型であったが、今回は一体配置型になり、良いと思った。屋外に分散されていると、散策ができて良いが、ベビーカーや車いすなどの家族連れでの利用者にとっては、段差が不便に感じる。段差をなくするためにアスファルトやコンクリートにしてしまうと見た目が寂しい印象になってしまう。一体型であると段差に関係ない仕上がりになると思う。また、観光・交流機能側には駐車場がないが、車から降りても雨に濡れず建物に入れる場所があると非常に良いと思う。

4 kmの範囲について、少子化問題はどこの会議に出席しても議題に上がるが、保育施設が必要であると考え。特に病児保育施設があると、共働きの子育て世代に対して“山梨は共働きながら子育てする世代に対してこういう取り組みをしている”ということで、移住するきっかけとなるのではないか。

委員長： 子育て支援とバリアフリー化は大切な問題である。

委員： 資料3「観光・交流機能の配置」について、平面的な絵の表現となっているが、北側のパーク&ライドから1層上がったデッキが南側へ続く構造になっている。提示されている図だと、

公共交通用のエリアと一般交通用エリアを一度跨がないといけないように見えるが、実際はうまくやっているようである。

また、観光交流施設には歩いて行かなければならず、雨に濡れてしまう、という話であったが、施設が公共交通エリアに被ってしまっても良いと思う。また、施設の配置については、施設によって一体配置型も分散配置型も両方あると思う。大人数で集中して利用するなら一体配置型の方が良い。実現するかわからないが、高級レストランなどを配置して森の中で食事するのなら分散型の方が良いと思う。ここでもう一つ課題があり、リニア山梨駅に対して JR 東海は駅ナカに施設などをつくらない方針であり、新幹線による乗降客に対する観光や商業機能をつくるには自費で行うことになるようである。

4 kmの範囲に病院や保育所、市役所などの公共施設が入る可能性はあるのか。

事務局：新しいまちということであれば、地区内に住む方・働く方のために、そのような施設は必要であり、既存のものも活用しようと考えている。整備方針として示さなくても通常に整備されるものについては、特別にご提示していないことをご理解いただきたい。

委員：資料7について、高速道路、スマートインターチェンジ、あるいはパーク＆ライドなどの具体的な記載はあるが、南側の新山梨環状道路等の渋滞についての整備方針はどうなっているか。現在も便利で平日休日問わず混んでいるが、アイメッセのところの交差点は地域や通勤者の要望により、環状線を右折する矢印式信号機の時間が短いことや、歩行者の青信号の時間が短く、高齢者が渡り切れない、などの問題がある。それに対して、北口と同様に高架にするなどの立体的な構造になると考える。今後、南口周辺のアクセスや環状線周りが整理されたポンチ絵を提示されると思うが、どのようなスケジュールを予定しているのか。

事務局：スマートインターチェンジやメイン道路の設計については、現在進めている段階である。順次地元の方も含めて外部へのご説明をしていかなければならないと考えている。また、新山梨環状道路の高架については、“山梨県社会資本整備重点計画”において、将来的にも検討すべき課題となっており、今回の整備方針ではイメージをまだ提案できないものである。しかし、いずれにしても、課題として認識されている。

委員：リニア山梨駅東側の東側を南北にメイン道路が通っているのに対して、観光・交流施設の西側には道路はないのか。高速道路はスマートインターチェンジにアクセスできるが、せめて西側・東側・南側の環状線が山梨県の東西、環状線と繋がるよう、もっと利便性の高いものをつくっていかなければならないのではないのか。富士山や東部地方、西の南アルプスなどとの、様々なアクセスについて、案でいいので示してほしい。リニア駅全体としての恩恵をもらえるような形にしてほしい。

事務局：今回は検討の途中段階で出してもらった図である。段々にご提示していければと思う。

委員長：長期展望と、割と近いうちにつくっていかねばならないものがある。予算の関係もあるが、新山梨環状道路もインターのような形で高架にしてはどうかという提案であった。車で南側から駐車場に行くためにはメイン道路を通らないと入れず、平面なので信号も問題もある。県内のアクセスも高速道路と環状道路を結び付けたらいいのではないのか。メイン道路が現在検討している場所にあった方がいいのか、もっと端にあった方がいいのか、6車線や8車線にしたらいいのか、などどれがいいのか分からないが、いろいろパターンが考えられる。そして、それらを駅ができる前につくらなければならぬのか、それに付随して予算の関係もあるので、長期展望と、早い段階で検討しなければならぬことを分けて考える必要がある。

資料はイメージ図であり、様々なパターンがあると思う。

事務局： いずれにしてもリニア開業の 2027 年に向けて周辺をしっかりと整備しなければならない。特に交通に関しては、交通量を把握し、メイン道路の機能や、南側の環状道路への接続、それぞれの施設への動線を検討しなければならない。

また、計画地は水の問題がある地区である。しっかりと洪水対策の調査を実施し、どういった調整池の機能にするかなど、防災的も検討したいと考えている。

今回ご指摘いただいたことを念頭に入れ、今後の検討をしたいと思う。

委員： 羽田空港や東京駅からの乗り換えはとてもスムーズである。リニア山梨県駅から甲府駅までもスムーズに乗り換えができるようになると良いと思う。モノレールなどはお金がかかると思うが、甲府駅へのアクセスについてどのように考えているのか。

事務局： リニア新駅と甲府駅を繋ぐ交通計画は、平成 24 年度の基本構想において、モノレールについては事業性が低いと整理されている。現在は、バスを使って両駅を結ぶ新しい交通システムを検討中である。

委員長： 波及効果を考えると、リニア新駅と甲府駅の間にも駅があったらよいのではないか。先程の道路の議論でもあったが、北側の高速道路側のジャンクションと南側の環状道路のジャンクションが直結してもよいのではないだろうか。そうすることで、環状道路が高速道路に直結することも可能になるのではないだろうか。通過する自動車がそこを通るものかどうかと思うが、広域性も考慮しながら色々案を考えられると思う。

委員： 駅から降りる人を引き寄せる磁石になる施設としては、観光・交流機能に期待がかかっていると思う。箱の形のイメージではなく、何の店が入るかのコンテンツを先行的に十分検討し、ハード面は後から考えてみてはどうか。新しい駅ができると、駅ビルにどこでも見るようなナショナルチェーンのカフェやレストランなどが入ることが多い。ナショナルチェーンのカフェやレストランは生活者の目線から見ると非常に利便性は高いが、果たしてここでやろうとしているコンテンツはそれでいいのか。私は違うと思っている。現段階では、道の駅やマルシェなどで県産野菜を売っているイメージであるが、リニア山梨県駅で下車してもらうためには、従来の道の駅を超えるような魅力的なコンテンツ、欲を言えば日本初のものが小規模でもいいので、出来ると嬉しい。一例であるが、駅ビルでも道の駅でもないものとして、滋賀県の近江八幡の“たねや”が展開している“ラ・コリーナ”というプロジェクトや北海道の製菓メーカーである六花亭の“六花の森”などがある。そこは雄大な自然の中にレストランやショップがあり、連日バスで多くの人々が訪れている。折角なので緑の新しい機能を展開してもらえればと思う。

委員長： そういうコンテンツは興味深い。エネルギーなどについて何かご意見はあるか。

委員： 資料 9 のエネルギーについてのキーワードが「災害に強く、自然に優しい」とされている。「災害に強い」という点については自立分散型エネルギー施設とあるので、国が進めている「国土強靱化基本計画」にもあるように、有事の際の危機管理能力を高め、出来るだけ自立分散型エネルギーシステムを目指すということが非常に大事である。もう一つの「環境に優しい」については、スマート化や燃料電池、次世代自動車とされているが、山梨の産業振興を視野に入れた低炭素社会にすべきではないか。この二つのキーワードを元にして、今後進めていってもらえればと思う。

委員： 現在、北側から水田用に流れる水路が何本か敷地内に入ってきているが、工事をする事で将来どういう形になるのか。水を調整池に貯めるのではなく、新しい施設と融合されたもの

ができれば、水の資源がただのハザードではなく、豊かさであることに触れられるものになればいいと思う。

事務局：水については両面ある。水は災害の原因にもなるが、一方で豊かであることが地元にとって非常に思い入れがあるものになっている。そこで、いかに水辺をうまく作るかが重要になってくる。水位が高いこともあるので、今後具体化する段階で参考にさせて頂く。

委員：公園について、現在の計画では一帯が緑色になっているが、施設と一体化を図るといった点で、リニア駅の演出と緑の公園がどう繋がっていくのか。公園を考える際に、フルーツ・フラワーを活かすことが重要だと考える。フルーツを公園施設とするのか、ある程度農林業として行うのか。私は飾り物であるより本物の方がよいと思う。あくまでプロセスを考慮していない理想であるが、山梨・甲府を代表するような果樹栽培をきちっとやることをビジョンとして持っており、あったら良いと思っている。調整池については、現在、南側の下流に横長に配置してあるイメージだが、南北方向から何本か繋がり、最初はちょろちょろ流れ出て、最終的に深い調整池に貯まるようにしてみてもいいかと思う。上流では水質を調整して子供が遊べる空間にしてみても面白いと考えて絵を描いたりしている。

委員長：色々な機能をどのように作るか難しいが、いかに収めていくことが大切であると考えている。少しずつ具体化するのに当たって、いくつか頂いた意見をまとめたいと思う。また、今回の議論をもとに、今年度の検討委員会についてとりまとめを行うこととする。

事務局：次回の検討委員会は5月を予定している。詳細については調整し、追ってご連絡する。

以上