

山梨県総合計画審議会第3回基盤部会 会議録

1 日 時 平成23年10月25日(火) 午後2時～4時

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)

芦澤 敏久	天野 一	雨宮 由佳	飯室 元邦	神山 祐仁
小池 とし子	佐々木 邦明	新藤 久和	田中 佑幸	内藤 悦次
堀内 光一郎	宮川 愛	向山 かず美		

・ 県 側

知事政策局次長 企画県民部次長 リニア交通局次長 県土整備部長
(事務局：知事政策局) 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) 知事政策局次長あいさつ
- (4) 議事
- (5) 閉会

6 会議に付した議題 (すべて公開)

- (1) 平成22年度チャレンジ山梨行動計画の実施状況報告について
- (2) 第二期チャレンジ山梨行動計画について
- (2) その他

7 議事の概要

- (1) 議題(1)及び議題(2)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)

元気産業創出チャレンジの中で、企業誘致の数について、50という目標設定をしているが、ぜひ、既存の企業の管理を市町村と一体となって行っていただきたい。せっかく来ていただいた企業が県外に出ないような形で管理をしていただきたい。

(知事政策局次長)

産業集積推進課において、外部から企業を誘致することも行っているが、誘致した企業が県内において更に躍進していくお手伝いもしている。

(委員)

ハード面を重要視しているが、少子高齢化が進んでいる中で、整備したものを利用する人、しない人の二極化が進んでいくと考えられる。その点を良く考え、ハード面の推進だけではなくソフト面も勘案していただきたい。

(委員)

全体的にハード面の政策が多い印象を受ける。高齢化率が上昇しており、高齢者の方、交通弱者と言われる方が、どのように公共交通機関や情報を利用できるようになるのか考えていくことが重要な問題である。

(委員)

山梨県情報通信業協会からすると、企画県民部情報産業振興室において振興や立地について御支援いただき、平成 20 年から 10 企業程度、新設または増築をしている。こうした中、人材育成も非常に大事であり、人材育成の費用についてもぜひ同様な形で御支援いただきたい。現在、産学官において非常に良い関係で事業を進めているので、ぜひ人材育成に対する予算措置についてお願いしたい。

(委員)

道路整備網ということにおいては、他県と比較してもまだまだ整備途上であると感じる。企業誘致も課題であるが、企業が増えれば人口も増えるし、経済や地域の活力も向上するのではないかと。そうなれば地場産業においても、多角化が進み、波及効果が期待できるのではないかと。このような意味で、ハード面の整備をもっと進めていったらどうかと感じている。

また、第二期チャレンジ山梨行動計画の標記について、例えば 89 頁の「中央自動車道の 6 車線化の促進」における工程表など、毎年要望回数が並んでいるが、達成目標が明確になるよう記載方法を工夫してはどうか。

(委員)

要望活動に対する回数が工程表の中に数多く出てくるが、相手があるし予算の問題もあって、これ以上は書けないということなのか。いつ頃までに実施計画どおり達成するという書き方は出来ないのか。

(知事政策局次長)

相手がある話。現状、要望活動を最大限行っていることから、これを繰り返し行っていくことで、要望が実現するという記載方法を取っている。

(委員)

ハード面の方が充実しているように感じる。最初に念頭におかなければならないのは、リニアや道路などの基盤が整備される 10 年後、15 年後の山梨の人口の年齢構成がどのようになっているのかということであり、そのことが非常に気になる。私は、その街に暮らすあらゆる年代層の方々が、安心して暮らしやすい街を目指していきたいと考えている。そういう街にこそ、日々の幸せが実感できるのではないかと。当部会が担当している基本目標 4 の中に、「人にやさしい交通環境」など「人にやさしい」という言葉が何ヶ所も記載されているが、具体的にどのようなことをしていくのかがよく分からない。

また、リニアの開通や、中部横断自動車道の整備、中央自動車道の 6 車線化が進め

ば、山梨県に県外から企業が誘致されるのか。既存の工業団地において、入居がないままの工業団地もあるし、或いは、入居してきた企業が既に県外に撤退してしまった例もあるが、こういう企業がなぜ撤退してしまったのかということなどをどのように考えているのか。この計画の中に企業誘致数が目標として掲げられているが、具体的な数字に裏付けられて、実現可能な数字として掲げられているということだったが、私としてはこの数字に少し疑問を感じている。

(県土整備部長)

96 頁の「街路の整備推進」を取り上げると、目の不自由な方が歩道を歩く場合に、少しの段差でも歩きにくいという声を聞くことがある。このような声に配慮し、道路の縁石における段差を出来るだけ少なくすることや、車いすの方の声を聞き、通行しやすい歩道環境の整備を進めるなど、こういった方々の意見を取り入れながら歩道整備に取り組んでいる。このような取り組みを行っていることから、「人にやさしい交通環境の確保」と記載した。

また、これまでは施設の機能を最大限発揮出来るようにすることに着目して都市整備や道路整備を進めてきたが、これからは人に使いやすいものを整備していくということで施設整備を進めていきたいと考えている。

(リニア交通局次長)

リニアを始めとした基盤整備を進めることにより、企業誘致が活発となったり、観光振興に役立つのではないかと考えている。そもそも、企業誘致や観光振興などに役立つような基盤整備、それを活用する人にとって使いやすいものとしていく対策を行っていかねばならないという考え方から施策・事業を記載している。

(知事政策局次長)

産業インフラとして県外との交流を深めるという観点からは、リニアであり中部横断自動車道の整備などということになり、人との交流を促進出来るようなインフラを整備していく。

また、産業支援については、産学官金の連携組織が整ってきており、企業活動を支援している。

更に、今年 3 月に策定した山梨県産業振興ビジョンに関する施策・事業を重点プランという形でまとめている。このようなことを進めていけば、企業誘致の目標として掲げた 50 件を達成出来るのではないかと考えている。

(委員)

公共交通の効果として、高齢者の健康増進、観光、地域の活性化などいろいろな効果が実証されているため、バスの本数を増やしていくという目標も大切だが、他の施策との組み合わせで公共交通の利便性向上を上手に進めていただきたい。

90 頁の主な数値目標「市町村が運行するバス路線数」について、公共交通活性化法の補助金が今年で無くなってしまう見込みの中で、バス路線数を増加させるための支援の中身について教えていただきたい。

(リニア交通局次長)

現状の補助金は無くなってしまうが、新たな補助制度として国土交通省における公共交通の確保維持改善事業が始まり、補助対象がこれまで以上にきめ細かく拡大することとなっているため、これを活用し、市町村のバス路線、自主運営バスが広がるよ

うに働きかけていく。

(委員)

第一期チャレンジ山梨行動計画においては、多くの施策・事業を掲げ、ほとんどにおいて達成率 100%に近いものとなっているので、本県は当然良くなっているはずであるが、県民は、暮らしやすさ日本一を目指す中で、全国で何番目くらいで、どのようなことが不足しているのかということを知りたいのではないかと。価値観が多様化する中で、暮らしやすさ日本一ということ、何を目指していくのか。今何番目くらいかというベンチマークのようなものを具体的に設定していただくと分かりやすいのではないかと。県民は施策・事業を行うことにより何が達成されているのかに関心を持っており、暮らしやすさ日本一の具体的な中身を定義し、どれくらいまで良くなったのかということを目指して表すことが出来れば良いのではないかと。

(委員)

暮らしやすさ日本一ということは、暮らしやすいので人口が増えていくという理解をしている。人口増加に向けて一番基礎となるのは、家庭における経済的基盤が安定するということが雇用面での充実が必要となり、企業の数が必要となってくる。企業誘致についても、どの程度の規模の企業を誘致し、その結果これくらいの雇用を確保出来るという視点がもう少しあっても良かったのではないかと。

人口増加については、交流人口を増やすという施策も考えられるが、インフラを整備し、首都圏の会社に通勤することを前提としたベッドタウン化も考えられるのではないかと。県としてどこを理想として施策・事業を進めていくのか、その理想が見えないという感想を持っている。

(委員)

経済界として希望していることは、リニアの駅にしても甲府駅にしても山梨県全体にバランスよく繋がる交通網の整備が進められることである。財政とのバランスを考えると本県における基盤整備は、充実した内容となっている印象である。予算も前倒しして整備を行っており、今後も計画に定めた通り着実に実行していただきたい。

また、リニアの駅の場所がだいたい決まってきたので、今後はルートについて出来るだけ早く示していただけるよう御尽力いただきたい。

(リニア交通局次長)

リニアのルートについては、JR 東海が年末から着手する環境アセスメントという調査を実施する中で示されてくる。期間は 2 年程度かかり、平成 25 年にはその調査結果をもとに環境アセスメントの手続きにおける準備書の中に具体的なルートを示すのが制度上のルールとなっている。

(委員)

第一期チャレンジ山梨行動計画に掲げた数値目標に関して、まだ達成できていない数値目標については、今後も引き続き達成に向けて努力をお願いしたい。

また、県民にとって県が言ったことを出来たかどうかの方が大切ではなく、暮らしやすさ日本一を目指して、目標に対してどこまで進んでいるのか知りたいと考えていると思う。数値目標については、簡単に 100%達成出来るような目標ではなく、適切な目標を掲げていただきたい。

(知事政策局次長)

数値目標における未達成項目については、例えば「住宅の耐震化率」等、原因を検証し、再度数値目標化している。

(委員)

本県は公共交通網が脆弱であり非常に不便で、自動車がないと大変暮らしにくい。そういう意味で、道路が整備され時間短縮や渋滞解消が図られると生活が豊かになる。特に、東富士五湖道路と東名高速道路を結ぶ区間の渋滞が激しいので、こうした、どうしても力を入れて整備していただきたい箇所について、しっかりと事業を進めていただきたい。

また、地域の公共交通がないと暮らせない人もたくさんいるため、バスなど地域の公共交通の整備も併せて進めていただきたい。

更に、リニアについては、本県にとって役に立つような活用策を県全体で議論し考えていくことが大切である。

(委員)

1つ1つの目標はとても立派であり、目標が達成されれば暮らしやすさ日本一に繋がっていくことは分かるが、10年後、20年後の姿が実感できないと各委員は感じているのではないかと。人口の増減率、県民所得などいろいろな指標があるが、目で達成状況を確認出来るような形で表現出来れば実感もしやすい。

(委員)

第一期の計画を作る時に、県民アンケートなどによりどこに不満を感じているか確認するなど相当な資料を集めたはずである。暮らしやすさ日本一という目標を掲げているので、統計的な資料を作成する必要がある。

(委員)

暮らしやすさの指標化についてであるが、住民の実感としての暮らしやすさということに関連して、近いうちに内閣府から住民の幸福度に関する資料が出るので、こういうものを参考にして、地域の人たちが実感する暮らしやすさの指標について検討してはどうか。

(委員)

独自指標を作る訳ではなく、既存の指標のうち、山梨県と横内知事はこう考えているという指標で良いと思う。

また、「人にやさしい」という標記に関し、当部会において10年前は、段差をつけた方が交通事故が起こりにくく安全であるとのことであった。こういった安全性と「人にやさしい」というもののどちらを優先するかという場合、「人にやさしい」と言った場合は段差を無くしユニバーサルデザイン的なものを整備することになり、今までよりも高齢者にとってバリアフリー的なものが作られるということだと思う。こういったものも、どの程度整備され、以前と比べてどのように変化しているのかということを示していただければ分かりやすい。

「人にやさしい」と言っても人によってやさしさが違うわけであり、それを明確にするためにも明確な指標や数値が必要である。

(委員)

地元で活躍出来る人材を育成することが大切であり、そのためには予算の確保も必

要である。長期的に人材育成出来る仕組みを整えていただきたい。

(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。