

山梨県総合計画審議会第5回基盤部会 会議録

1 日 時 平成27年7月15日(水) 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)

雨宮 健一	飯室 元邦	歌田 翔太	大村 春夫	岡村 美好
小林 大希	小林 三夏	佐々木 邦明	佐々木 幸一	佐野 登喜代
志村 学	中村 直子	堀内 光一郎	松葉 惇	

・ 県 側

知事政策局長 リニア交通局長 県土整備部長
(事務局：知事政策局) 政策参事 政策主幹

4 傍聴者等の数 2人

5 会議次第

- (1) 開会
- (2) 部会長あいさつ
- (3) 知事政策局長あいさつ
- (4) 議事
- (5) 閉会

6 会議に付した議題(すべて公開)

- (1) 総合計画の策定について
- (2) その他

7 議事の概要

- (1) 議題(1)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)

山梨県総合計画暫定計画121ページ「安全安心・交流基盤創造プロジェクト 利便性の高い交通網の整備」は、今話題となっていることについて、網羅的に整備等の計画を示しているように感じる。どちらかという総合計画よりも社会資本整備計画の話になるかもしれないが、現在、各市町村では、道路網の整備や公共施設の長寿命化対策について、人口減少を踏まえインフラを縮小していくことを前提に、公共施設等の総合管理計画の策定を進めている。そのような中、総合計画は人口増を目標としており、人口減少が進む中でのインフラ対策の部分は的が少しずれてしまっているように感じるが、

人口減少とインフラの連動性、コンパクトシティなどの街づくりも触れて、検討することは可能なのか。

(県土整備部長)

国土交通省では、都市政策の中で、人口減少を見据えたコンパクトシティへの取り組みを進めている。これは持続可能な公共施設と都市機能を目指し、できるだけ都市機能を集約し、更に周辺地域とその都市機能を交通ネットワークで結び、「コンパクトシティ&ネットワーク構想」で集約していくという動きである。国土交通省の補助金政策では、市町村が主体となり、コンパクトシティを目指した都市計画を作り、その計画に位置付けられた事業に対し、重点的に公共事業予算を配分することとしている。本県においても、これ以上都市機能が拡散することは望ましくないため、こうした考えに賛同する市町村に対し、計画策定を促し、重点投資を目指していきたいと考えている。その他の公共施設についても、第三次山梨県社会資本整備重点計画の中で、限られた予算の中で実施すべき事項が山積となっており、重点化により重要なものに対する整備を進めていくことを目指している。

(委員)

県内バス交通ネットワークの再編整は、都市計画と連動する点で非常に重要なものであるので、十分に検討いただけるとありがたい。

(委員)

第三次山梨県社会資本整備重点計画期間中には、中部横断自動車道も完成するが、計画の構成に中部横断自動車道は含まれていない。中部横断自動車道は、高速道路なので、計画の重点分野である「防災・減災、活力、暮らし」のいずれにもあてはまる。現在整備中の新清水ジャンクションと増穂インターン間以外にも、今後整備が進んでいく北部区間もあり、整備開始時期等の関連もあるが、この計画の中に中部横断自動車道の話も含まれると思う。このため、リニア開業前に、中部横断自動車道が開通し、それを中心としたアクセス網の整備などはこの計画に含まれていない点に疑問を感じている。

(県土整備部長)

現在策定作業中の第三次山梨県社会資本重点計画は、計画期間5年間で、東京オリンピック・パラリンピックまでに進めていく内容を示すものとしており、リニア開業を見据えた社会資本の構想についても併せて示していきたいと考えている。計画全体の大きな体系の中で、リニア開業効果を県全域へ波及させるためにすべきことは何かということの一つの大きな課題と認識し、計画に示していきたいと考えている。また、中部横断自動車道の北部区間は、リニア開業までの整備は間に合わないが、県全体の高速道路のネットワークの効果を見極めていくため、計画の構想にはそれを踏まえ、策定を進めていきたいと考えている。

(委員)

山梨県総合計画暫定計画121ページに掲載されている政策「利便性の高い交通網の整備」は、非常によい取り組みである。高速道路の整備促進等の施策の実施にあたって

は、県外からの観光客への対応等も関連施策として連携してもらいたい。123ページの施策「県内バス交通ネットワークの再編・整備」は、H29年度からの路線運行となっているが、前倒しした運行を行うことも可能だと思うので、早めにできることは一歩前に進めてほしい。また、124ページの施策「JR中央線の高速化及び利便性の向上」への取り組みは、何十年前から叫ばれているが実現されていない。具体的な取り組みには、JR等との協議の実施や期成同盟会会議の開催等が記載されているが、これだけでは5年が経過しても話が前に進まないと思う。計画にはただ記載するのではなく、実現可能性を踏まえ、内容を厳しく検討してもらいたい。

(リニア交通局長)

一連のバスネットワークの話は、昨年から議論を始めており、県内の地域の主要拠点を結ぶ幹線路線を見直し、併せて各地域内にきめ細かく或いは地域内の交通の足となるような地域内交通を効果的に接続させながら、全県を円滑に移動できる利便性の高いバスネットワーク計画を作っていこうというものである。県民の足の確保という観点と、県内外の観光客向けの二次交通としての利便性、併せてそれが満足のいくようなものにしていきたいと考えている。バス路線の運行は、実現可能なことはすぐに進めていくべきとの指摘があったが、これについて関係者とも協議を進める中で、実現可能なところから進めていきたいと思う。しかしながら、まずは、幹線と地域の交通を再編・整備する計画をここ1、2年かけて作っていくというのが一つ考えとしてある。

それから、中央線の高速化あるいは利便性の向上については、基盤という意味で一つの大きな課題がある。中央線の三鷹以東の路線の複々線化を進めていかないと、大幅な時間短縮は困難な状況である。これについては、現在国の審議会で、いわゆる大都市圏の都市交通の姿の議論がされている。私どもとすればできるだけそこに新たに山梨から東京方面に向かう線路が作れるように働き掛けをしていきたいと思う。併せてできることとして、利便性の向上やダイヤの工夫等について関係する鉄道事業者や国への働きかけを進めながら、高速化や利便性の確保に努めていきたいと考えている。

(委員)

山梨県総合計画暫定計画の流れは、県民が明るく希望に満ち安心して暮らせる社会を作っていきたいというのが知事の考え方だと思う。その中で先ほど話題に上がったコンパクトシティ化が今後進んでいくのであれば、リニア駅から県内への移動という大きなものも必要かもしれないが、中山間と町場を結ぶような小さなデマンドバスやコミュニティバスのようなところにも踏み込んでいくべきである。また、委員の発言のとおり、中央東線は本当に実現できるのかと思う。片方ではリニアが開通することをふまえると、わざわざ甲府までの時間短縮のために何千億という投資が本当に可能であるのか疑問である。実現できないのであれば、そろそろ考えを見直してもよいのではという気もする。

(リニア交通局長)

1点目の、公共交通としてのネットワーク化は、県内の移動をバス交通として、あるいは、鉄道との組み合わせによりスムーズにしていく方針の中で、指摘のあったように地域住民の視点によるネットワーク確保を進めていく思いであり、これまで、市町村やバス事業者とも何度も議論を行っている。できるだけ使いやすく、利便性のあるものと

なるようにしていきたいと思う。

2点目の中央線の高速化は、ハードルが高いことは事実であるが、山梨が東京の通勤通学圏となることや、これからの人口問題を考えると今後も取り組みを進めていきたいと思う。あるいはもう少し現実的な方向が見えてくれば、そちらのほうも併せて力を入れていかなければならないとも思う。

(委員)

委員の発言にあったように、目標として100万都市を掲げているが、今、人口は減りつつあり、目標では人口増を掲げる中、計画の内容は人口減を想定して作るというのでギャップがあり、何か地に足が着いてないような印象を受けた。そして、コンパクトシティというの理念は分かるが、何処にどのようにしてコンパクトに集中させるというのがよくわからない。これまでの感覚からすると、県庁所在地の甲府市中心街にまとめたいということだと思うが、実際は郊外にどんどん広がっており、その辺を踏まえるとしたらよいのかがよくわからない。暫定計画の中で、1つ1つの文章を見るととてもよいことが記載されており、そのとおりであるとも思うが、何となく全体がうまくまとまっていないという違和感がある。後藤知事の100万人都市構想に異議があるわけではないが、違和感やギャップを埋めてもらいたい。

(知事政策局長)

山梨県総合計画は、本県が目指すべき新たな地域社会を、すべての県民の皆さんが安心して暮らせるような「輝き あんしん プラチナ社会」という地域社会として、その中で人々が生き生きとした暮らしや経済活動を行うことを目標としている。知事が述べている100万人というものがどのようなものであるかを総合計画の暫定計画の中で示すにあたっては、県土像として100万人都市というイメージを持ちながら、「輝き あんしん プラチナ社会」を目指すという考え方を示したが、分かりにくい部分もあるので、本計画の中でより詳しく書き込んでいくことが必要と感じている。人口の話では、現在、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、ほぼ全国47都道府県で、人口ビジョン及びそれに基づくアクションプランである総合戦略を同時に作っている最中である。その中で、国からは人口に対する精緻な予想や計算方式を提示されており、そうした考えを基に、人口ビジョンや総合戦略の策定作業を進めている。そうすると、委員の指摘のとおり、どんなに努力してもといったところも出てくるため、その辺を踏まえ、本県の人口ビジョンの目標値というものを出さなければならない。具体的には、国全体で一億人維持ということが示されており、本県だけが人口そのもののいわゆる定住人口を倍増していくというようなことは中々厳しいという考え方もあり、本県として、知事の目指す「100万人都市・やまなし」という県土像とどう一致させていくかを、考え方や捉え方を含め、現在、検討しているところであり、もう暫くお待ちいただきたい。

(委員)

コンパクトシティの概念は、国土交通省が国全体で考えて進めているところであるが、山梨県としてのその筋道や絞り込みはあまり進められていない。また、計画の基本的な方針としては、知事が掲げる人口90万、100万という流れの中で、地域間競争で他県は知らないが、とにかく山梨はよい県土づくりをして、人を呼び込み、日本全体の人

口は減るが山梨県の人口は増やしていくという意思表示の計画という感じを受けた。

(県土整備部長)

人口増という政策とコンパクトシティという政策は、矛盾するものではないと思う。人口増はまさに増減を踏まえた政策であると考えているが、コンパクトシティという考えは、今後財政が厳しくなる中で、都市機能をできる限り持続可能なものにする場合に、どういう都市を増やしていくのかということである。病院や役所を含む様々な公共施設を可能な限り1つに集めて融通していく公共施設の配置や、居住地域を郊外から都心に誘導していく動きである。これらは人口を減らすという観念ではなく、人口が増えても住む地域を集めていくというものであり、そうすることにより、例えば上水道や下水道といったインフラについて、できるだけコストの掛からない構造にできるということで、財政的な制約があっても都市機能を維持していくということをソーシャルでコンパクトという形にしたものであり、人口増の政策とは必ずしも相矛盾するものではないと考えている。

(委員)

まさに高機能、低コスト、高密度で、新しい時代の在り方を示しているだけで、それを進めつつ同時進行で人口は増加させていくというものである。先ほどから違和感の話題が出ていたが、暫定計画全体を見ていくと、縮小を前提にした施策は少なく、人口増を目指して、そのために攻めの施策を持っていく形式になっているようである。つまり、住みやすく人が集まる県を作るとというのが今回の計画の基本方針と理解しているが、そう考えれば別に背反、アンビバレントなものではない。

(委員)

目標設定にあたっては、下向きの目標を掲げる企業は少なく、あらゆるものに前向きである。100万都市を目指すことは、正直、この10年間で実現は不可能だと思う。ただ、それを目指さない限り、人口は増えていかないものであるため、ある程度目標を掲げながら、その中でまた、コンパクトシティという小さい社会も進めていくことかと思う。富山県に代表するコンパクトシティがあるが、県民性や風土、県民の性格が異なるので、私は山梨県では100%参考にならないと思う。山梨県民はものすごくせっかちな性格である点など諸々を含め、山梨県におけるコンパクトシティを作ればよい。

定住人口の増加には、リニアも大きく関係する。リニア開業にあたっては、開業前に駅へのアクセスのための交通インフラを整備するなど、整備の優先順位をよく考えてもらいたい。リニア開通後に、東京から20分で来ても、市街地へのアクセスに30分かかったといのではアンマッチである。リニア開業前に交通インフラ等の整備により住みよい社会を作り、交流人口を増やし、よい街であるという認識をもってもらうことで、定住に向けて希望を持たせるような感覚をつかんでもらうというように考えていけば何ら問題はないと思う。また、交流人口には、観光だけではなく、ビジネスなどあらゆるものを含まれるため、増加のための施策の実施にあたりよく検討の上、ストロー現象が発生しないようにしてもらいたい。例えば、リニア開業でアクセスがよくなることで、商圈は完全に東京へと移ってしまう。県内でショッピングするという感覚を持ってもらうよう企業の商圈対策等の施策も行わないと、必ずストロー現象が発生し、東京に流れ

てしまう。このような点も踏まえ、開業前に検証を行い、山梨県が通過県ではなくなるという考え方により計画を進めていただきたい。

現在、日本全体でどの県も人口は減少している。山梨県の場合は分母が小さいため流出人口は少ないが、静岡県の場合は分母も大きく、減少が激しい地域もあるなど、どの地域も同じような悩みを抱えていることは共通である。人口が多ければ規模が大きくなり、経済が活性化するという考え方もあるが、それは物流や定住に依存するものである。交流人口の増加の面で、山梨県はリニアという基盤整備に関する恰好の材料を生かし、優先順位を踏まえた整備を進めてほしい。

(リニア交通局長)

現在、平成39年の開業を目指し、リニアの整備が進められているが、指摘のあったように、新たな高速交通の整備によるストロー現象の発生は避けて通れない課題であるというのは事実であると思う。私どもとすれば、できるだけそれを少なくし、逆にプラスのことを多く取り入れる中で、本県の立ち位置を持つべきと考えている。アクセス道路の話も含め、山梨がどれだけ魅力を持つものか、それにより山梨に吸引する力を付けるということがまず大切なことではないかと思っている。12年先の開業を見据え、アクセス道路のみならず、産業政策や観光政策についても、常に意識を高くもち、計画的に進めていきたいと思う。

(委員)

山梨県は国中と郡内と別れており、交流人口に関連する流通という観点でも、デメリットが多いので、早めにきちんとした計画を立て、アクセスの道路整備を進めていくことはよいことである。

(委員)

リニア駅ができてから交通網の整備をするのでは遅いというのは、本当にそのとおりだと思う。これに関連し、甲府駅南口については、リニア開業を視野に入れて整備されているかどうか伺いたい。

(県土整備部長)

リニア開業までにアクセス道路を整備していくべきという点については、第三次山梨県社会資本整備重点計画の中で、リニア開業までに進めるべき基盤整備として目標に示している。そのため、リニア駅開業までに行う道路ネットワーク整備については、可能なかぎり明示していきたいと考えている。ただし、リニアというのは限られた目標であり、私どもはリニアができるから道路ネットワークを構築するというわけではないので、もう少し戦略的な意味で、ネットワークの整備を考えていきたい。その大きな目標として、国中と郡内の交流や、国際的な観光インフラの構築など、リニアのアクセスだけではない様々な目標を達成するためのネットワークの推進を進めていきたいと考えている。

また、甲府駅南口の整備については、現在行っている駅前整備はリニア駅の有無にかかわらず、本県の玄関口として相応しい形や、中心部の活性化につなげることなど様々な観点から検討した上で、現在、整備を進めているところである。リニア駅ができた際、リニア駅と現在の甲府駅を一体的に捉え、現在の甲府駅の改善がどのような点で必要と

なるかについては、今後リニア駅やアクセス網の構想が得られる中、必要に応じて検討していきたいと考えている。

(委員)

そうすると、現在は特に何も考えられていないということか。

(県土整備部長)

現在の甲府駅南口については、今のところ、リニア駅とのアクセスという観点では十分耐えられる構造であると思っている。ただし、リニア駅と現在の甲府駅の間には、渋滞箇所等も何箇所もあり、アクセス性を改善するという点についての課題は未だ多く残っているため、改善すべき事項と考えている。

(委員)

リニア駅ができた際には、再度、甲府駅南口の相当の改善を考えられるということか。現在の整備状況では、不十分な気がしてならない。12月に行った答申書にも記載した、県外から訪問者を迎えるにあたってのバリアフリー化の進捗や、車の通行量も多い中で、東側に行く通路となっているコミュニティ通路の整備などを見ると、実際には現状と変わらないような整備の仕方しか思えない。その辺りについて、リニア駅の開業でどのように変わっていくのかが気になっていたところである。

(県土整備部長)

今後、リニア駅の開業の際には、現在甲府駅が持つ本県の玄関口としてのかなりの機能がリニア駅に移ると考えている。リニア駅が持つ交通結節機能は、スマートインター直結、広大な駅前広場、駐車場などが想定され、そうしたリニア駅の開業によって発生する機能について、現在の甲府駅の持つ機能が移る際に、十分に対応できるように計画を進めているところである。こうした中で、現在の甲府駅南口については、今の計画で恐らく十分対応できるものではないかと考えている。指摘のあったバリアフリー化については、JR東日本との調整中のため、甲府駅の南北を結ぶバリアフリー化の計画を一部示されていない部分もある。こうした点については、継続して検討した上で、県民の皆さんの意見を伺う中で、整備を進めていきたいと思う。

(委員)

政府の言う、「まち・ひと・しごと創生」では、2060年に一億人程度の人口と見込み、地方版総合戦略の策定も求められる中、県でも検討中だと思うが、知事の述べる100万人都市構想の100万人は達成できるのだろうか。ここで分かりづらいのは、山梨県総合計画暫定計画で掲げた基本理念が少し違っているのではないかと思う。この計画の3ページでは、本計画では、すべての県民が明るく、希望に満ち、安心して暮らせる「輝き あんしん プラチナ社会」の実現のために、県民と共有する県土像として「100万人都市・やまなし」としている。つまり、5年計画の中に、県土像の考え方を含めてしまっており、これが皆さんを混乱させる原因となっていると思う。私は、7ページに示された総合計画の概念図や3ページには、5年の計画の中で今回目指すのは、「輝き あんしん プラチナ社会」であり、将来的に目指す県土像を「100万人都市・やま

なし」とすればわかると思う。もしも、5年間で100万人を目指すのであれば、飲用水や下水道問題など人口増加に伴う対策なども計画に記載されていないとおかしくなってしまう。

(委員)

今の説明を聞き、何かすっきりした気がする。普通、計画を立てるとすると、例えば100万人都市構想について言うと、リニア開業の暁には、その何年後に100万人都市を目指すか、差し迫っての5年では100万人まではいかないが、少なくとも減らさないようにしようとか、もしくは多少は減るかもしれないが、減るのは何パーセントぐらいで我慢し、それよりは基盤をきちんと整備しようとかという形にしてもらえると納得がいく。それが5年ごとに積み重なり、20年後とかには100万人になるといいよねといった形にすると納得がいくと思う。

(委員)

委員の発言にあったように、目標は達成すべきものである。ただし、すぐそこに目標を設定すると無理があるので、将来的な目標と明確にすることが大切である。単に5年の計画の中で100万人としたことや、100万に追い付く政策が入っていないところが、皆さんも分からない部分ではないかと思うので、基本理念のところを再度、検討いただければと思う。

(委員)

知事も段階的な人口増を目指してはっきりと明言しているので、その辺りも説明しておいたほうがよいと思うが。

(知事政策局長)

山梨県総合計画においては、委員の発言のとおり考え方であり、長期的に「輝き あんしん プラチナ社会」を目指し、5年間ではなく、その長期的展望の中で、100万人都市というものがそこにあるということとし、3ページには長期的展望と書いているが、その部分が説明不足であったとすれば明確に記載していきたいと思う。

また、委員の発言にあったような区切りについては、社会人口問題研究所の分析によって示された「人口は何もしなければどんどん下がっていく」という中で、県がどれだけ政策を打ち出し、一生懸命取り組み、人口増を目指していくかというところを「政策単位でこれだけ出ます」などといったものを総合戦略の中にある程度書き込まなければいけないというフォーマットとなっているので、その辺についても、予算の制約等をよく見据えながら、当然人口増を目指すことも加味し、現実的な計算式と、その目指すべき考え方について、現在一生懸命整理をしているところである。現在、整理検討中のため、明確に回答ができず申し訳ないところであるが、以上により説明とさせていただきたい。

(委員)

私は、建設業協会からの委員として出席しており、例えば、道路の延長や建設業の方面に視点が向くため、実体験に基づき、様々な意見を申せばよいと思っている。その中

で、山梨県総合計画暫定計画の122ページの施策「県内道路ネットワークの整備推進については、既に環状道路や西関東連絡道路の整備が進んでいる中で、先日介護施設を経営する知人との話題で、「環状道路はいいね」とのコメントがあり、これについては、介護施設ということから高齢者を病院に連れて行く機会も多く、そうした時に道路ネットワークがしっかりとしていないと、どの施設でも非常に困ることになるのではないかという内容であった。恐らく今後も車社会が続く中、現在のみならず、数年後には、こうした目的の移動に道路ネットワークが利用される頻度が増えていくのではないかと単純に思ったところである。現在、環状道路もまだ一部区間しか開通していないが、その知人「丸く繋がって初めて一つだよと。そしていろんな生活パターンが出てくる」と述べていた。

それから、先ほど県土整備部長から提示のあった資料「第三次山梨県社会資本整備重点計画の策定について」の2ページ目の赤字部分に、「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくりという記載を見て気づいた点として、現在、星野リゾートが富士河口湖町の大石地区に建設中のいわゆる滞在型施設には、海外からも訪問客が待望していると聞いており、こうした海外からの訪問客向けに、道というか一筋ルートを整備していくことで、インバウンド観光もまた違った方向に進んでいくのではないと感じた次第である。

それと、山梨県総合計画暫定計画の115ページの施策「公共土木施設の長寿命化の推進」をみると、橋梁、河川、砂防施設などの取り組みが記載されている。これらの施設は、私ども専門家がみても、非常に古いものが多い。こうした施設は古いものの、平穩時の時には全く問題がないが、例えば、一度川が荒れると、いわゆる水の力というのは、確か流速が倍になると8倍ぐらいといった具合に劇的な破壊力を持ち、古いものはすぐに壊れ、被害が拡大するといったことが他県の災害状況を見ても周知のとおりである。私どもからすると、橋梁、砂防施設、河川の護岸にしても非常に危ない状態と感じている。また、下水道施設の取り組みも記載されているが、下水道も同様に年数の経過が進むと、劣化により中がぼろぼろになってしまう。これは様々な化学薬品や人間の生活に関係あるものが全て流れてくるのが原因である。普段なかなか見えない状態のため、問題意識を感じないところであるが、災害時には下水道がアウトになると、非常に大変な事態に陥るということは新潟などのその他の地区でも証明済である。こうしたことから、公共施設の長寿命化対策は、いの一歩に進めていかなければならないものと考えている。

(県土整備部長)

まず1点目の環状道路については、現在1周のうちの西側と南側が完成しており、東側と北側ができていないという状況である。私どもとしては、リニア開業までには一周になるように努力して進めていきたいと思っている。どこまでできるかというのはこれからの予算の限界もあるため、目指す目標としては一周になるようにと考えている。現状完成済の西側と南側の環状道路ができた結果の状況を見ると、甲府盆地内の都市圏など環状道路が完成したところに人口が集まっている。その地域で人口増加しているところをみると、環状効果というのも都市構造を決める上でも大きな要因となっているので、残りの部分についても早期に整備するよう進めていきたいと思っている。

それと富士河口湖町の星野リゾートを始めとする富士山周辺地域というのはインバウンド観光の視点として国際的に誇れる観光資源であるが、東京から富士山を通じ関西方

面に移動するゴールデンルートでは、交通状況も整備された富士山南側の箱根等が有利に利用されている。海外からのツアー客はバスを利用し、東京から富士山、次に箱根を通り、南側を京都、大阪に抜けていく状況であるが、それを可能な限り、山梨側に誘導していきたいと思っている。そのため、東京オリンピック・パラリンピック開幕までに、東富士五湖道路を御殿場へ繋げることや、バスのすれ違いができない身延町と富士五湖を結ぶ国道300号を改良していく。御殿場から富士五湖を通り、国道300号から身延に下りて、中部横断自動車道で、静岡に戻していくという大きな観光ルートの造成を見込み、特にインバウンド観光、特にツアーバスを使ってツアー客を山梨側に呼び込んでいけるかというのを模索しているところである。

最後の老朽化については、私ども大きな課題と捉え、計画的に進めていくための計画を策定し、予算措置も新設ではなく、老朽化対策にシフトしていくことが必要であると考えている。先ほどの意見のあった下水道のような目に見えない部分の老朽化対策など、都市機能を維持していく観点で、老朽化、耐震化は大きな課題であり、私どもも、計画的に耐震化と同時に老朽化の対応を進めていくしかないと思っているので、コンパクトシティにおける都市構造をどうするかという議論と併せながらそうした老朽化対策に取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

観光地は富士河口湖周辺だけではなく山梨県内に点在しているので、インバウンド観光の可能性というのは、こうしたルートが一つ付くことで無限の可能性が生まれていくので、そういった視点を持ちながら、計画を進めていくとよいと思う。

(委員)

山梨県総合計画暫定計画は、プラチナのごとく輝くような計画で、これが全て実現されると、バラ色の人生が広がるのではないかと思う。この中で、リニアや高速道路など国がある程度関連する基盤整備は必然的に進んでいくであろう。しかし、山梨県総合計画暫定計画123ページの施策「県内バス交通のネットワーク再編・整備計画」のようなものは、どうもなおざりにされがちな気がする。実はこうした計画は、以前から存在したのではないか。今回の計画は、以前の計画に対する実施状況の評価等により、実現できなかった反省点等を踏まえ、施策として出てきたであろうが、県内交通バスネットワークは、県民の足として非常に重要である。特にワイン関係の立場から見ると、飲酒運転が厳しくなり、マイカー移動ができない状況となったことから、バスや電車の利用は重要と考えている。私も、今日この会議だけであれば、車で来ていたかもしれないが、甲府市内で別の会がありそこで呑まなければならないため電車を利用した。しかし、家から駅までに行くためには、家族かタクシーを頼むなどの方法しかなく、こうしたときにバスがうまく運行していれば簡単に利用できると感じたところである。こうした話は、前知事時代の第一回目のひざづめ談義の時にお願いをしてから随分時間が経っているが、何の進歩もない。特に、甲州市内でのバス路線は乗ってないバスが動いており、地球環境にもよくない。もう少し何かやりようがないのかなと思う。今回のバス再編・整備の状況をみると、平成27年度に調査、28年度に計画策定、その後29年度から運行となっているが、今後、具体的に実施していくにあたり、考えられている内容等があれば、教えていただきたい。

(リニア交通局長)

山梨は、移動手段として主に車が利用されている車社会だということは事実である。ただし、今後の県民や観光客の移動手段の確保において、バスネットワークは大きなテーマだと考えている。バスネットワークの観点からみると、従前は、地域内における運行において、バス事業者と市町村の連携が弱い部分もあった。今後はこうした反省点も踏まえ、幹線路線と地域内路線を効果的に結ぶことにより利便性を高めていくため、地域や市町村の方々との議論や幹線に対するバス事業者を含む様々な方面から意見の聴取等を行い、実現可能性や将来の持続可能性も含め、身近な移動手段の確保に資するように取り組んでいきたいと考えている。そして、先程より話題に上っている、実現可能なものについては早期に実行すべきという点についても、実現可能な内容の研究を進める中、これまでの反省点や、バス事業者も含めた様々な方面の知恵を借りながら、よりよい計画を作っていきたいと思う。

(委員)

青年会議所の山梨ブロック協議会を代表して参加しており、街づくりを行っている団体として聞きたい。山梨県総合計画暫定計画51ページのプロジェクト3の政策5にある「新たなユネスコエコパーク登録の推進」について、既に、南アルプスがユネスコエコパークに登録されていると思うが、この施策で推進するエコパークへの取り組みは新しいもの推進だけなのか、もしくは、既に登録されているものも更なる観光資源として推進していくのか教えていただきたい。

(知事政策局長)

承知のとおり、現在、南アルプスはエコパークに登録されている。これは地域で推進した結果、見事に登録されたものである。今後、南アルプスへの取り組みも推進していくが、これ以外に、今後の新たなユネスコエコパークへの登録に向けて、八ヶ岳付近、昇仙峡付近、秩父付近の検討を始めており、ここでいう施策は、主にそれを目指すための、新たな取り組みである。

(委員)

南アルプスは長野と静岡の三県に跨るが、ユネスコエコパークに登録されても、地域資源として生かされていない現状がある。そのため、静岡ブロックと長野ブロックの青年会議所の会長との間で、もう少しPRをしていくという方向で話を進めている。先ほどからルート整備が話題に上っているように、例えば観光周遊ネットワークの形成を考えた時に、場所はあってもルートが整備されていないことが一番問題ではないかなと思う。また、別で話題に上っていたインバウンド観光について、訪日外国人観光客をみると、地域性は関係なく日本の素晴らしいものを求めている傾向がある。沖縄で外国人観光客の誘致を推進している知人からは、外国人観光客が求めるお土産として、沖縄と関係が薄い夕張メロンを求めているとい話題も聞いている。訪日外国人観光客は基本的には富裕層が多いと思うので、富裕層向けに何か山梨独自のお土産など山梨のこれからのようなものも進めていくとよいと思う。観光の面での交流人口の拡大や国際的な観光都市を目指すのであれば、こうした分野にも力を入れていただきたいと思う。

(知事政策局長)

本日は委員の意見に対し、専門的な立場から説明する観光部職員が出席していないため、私のほうで説明させていただきたい。先ほど説明したとおり、ユネスコエコパークについては、富士山世界遺産と比較すると取り組みが弱いということもあり、これはあまり周知されていないことも要因かと思う。南アルプスは基本的に山岳観光のようなところとして、観光地としてのコアな部分が何か必要になるかもしれないので、その辺の話も観光部に伝えておきたいと思う。

また、県全体の周遊といった部分については、富士五湖方面にはものすごい数の外国人観光客が来県しているがその先に生かしていないという部分で、観光部でも大きな課題として捉え、観光客に周遊してもらうためのルートづくりや工夫などを一番の課題として進めている。その他、土産物の件は専門外のため、今後、工夫や検討を行うよう観光部に伝えておく。

(委員)

私は農業の代表として出席しており、こういう立場から観光をみると、観光農園は衰退しているような状態である。このことから、観光推進にあたっては、観光が目指す方向性など、少し目標を持てばよいと思う。特徴を持った観光を進めることで、人を呼びこむことができると思う。例えば、「果実王国やまなし」を生かした観光を進めるのであれば、観光農園などに対する対策にも重点をおくことが必要ではないかと思う。現在、南アルプスでは、観光バス用の駐車場がないため、路肩駐車をするという状況ではあるが、心配な点でもあるので、今後検討してもらえたらと思う。

(県土整備部長)

南アルプス市、早川町、北岳周辺の観光を睨みながら、JR東海と協力のもと、南アルプスにトンネルを1本掘るため、現在は設計を進めている。トンネルの南アルプス側の小さな温泉の所に、トンネルから出た残土を入れることも考えていて、その跡地利用が重要な課題となっており、現在、南アルプス市とともに、検討を進める中で、そこを広大な駐車場にして、北岳方面や早川方面への観光の基地にしていってはどうかという話もでており、そうしたことで地域全体をにらんだ駐車場整備を今後検討していきたいと思っている。できるだけマイカーではなくバスを活用して、北岳方面に人が移動できるよう拠点づくりにつながるような体制にしていければと考えている。

(委員)

山梨県総合計画暫定計画1ページで、後藤知事がご意見、ご提案をお寄せいただいたとあるが、県民の皆さんはどこに意見を出せばよいか何もわからない。こうしたことは毎年同じことで、事務局はまったく考えていない。私どもIT業態から言えば、今後山梨県が出すパンフレットには意見を伝えるためのアドレスやURL等の項目を切り裂いておき、県のパンフレットを見て、ちょっとおかしいところがあったらすぐに発信できる体制を作っておくと、以外にそういうところからこの審議会のメンバーよりも更により意見も出ると思う。そのような取り組みにより、上から目線ではなく、幅広いニーズを取り入れてもらいたいと思う。

また、山梨県総合計画暫定計画の各施策に工程表が記載されているが、この工程表を

少しまとめていただき、例えば、平成27年度は実施が何件、支援が何件、予定が何件など全体を足し算しておき、翌年度にはどの程度実践できたか見える化することが大切である。27年度から5年間の進捗を明記化し、それを県民に発信、展開していく方向としていただきたい。繰り返しとなるが、県のパンフレットや雑誌などには、アドレスも全部付与し、意見を伝えられるような体制とすることが、開かれた県政であり、こうした取り組みが元気な山梨につながる。

(知事政策局政策参事)

委員から提案のあった意見については、広聴広報部門において参考にさせていただきたいと思う。山梨県総合計画暫定計画については、現在、県のホームページに公表し、ホームページから意見を募集する体制をとっているが、意見のあったように、IT化時代の中で、スマートフォンから簡単に操作できるといった手法も考えていきたいと思う。

また、進捗状況の公表については、議会等の議会を含め進捗状況等を説明していかなければならないため、見える化の示し方については、提案のあった意見を参考にしながら、県民の皆様にはわかりやすい形で公表できるよう工夫していきたい。

(委員)

県内バス交通ネットワークの話で、拠点整備が出ているので、そこについて都市計画との連動という形式の記載をお願いしたい。

(リニア交通局長)

バスネットワークと今後の都市づくりとの関係、あるいはそこに住む人たちのいろいろな活動をどのように支えていくかということも含め、計画として目標を立てにくい部分もあるが、当然そういったことを意識する中で、効率的な整備に必要なことについて、本審議会で指摘のあった内容を踏まえ、今後、計画や事業に取り組みたいと思う。

(2) その他

総合計画の今後の策定スケジュールについて、事務局から説明した。

8 追加意見

部会后、提出された意見は次のとおり。

(委員)

山梨県総合計画暫定版総合計画には、これまでの政策に対する総括がない。最終的な山梨県総合計画にも、これまでの政策に対する総括に関する項目はないのか。

「暮らしやすさ日本一の山梨の実現」をテーマに実施された施策はどれが有効でどれがダメだったかなどを総括した上で、今期の施策を考えることが、PDCAサイクルであるため、これまでの総括を設けることを検討いただきたい。

(委員)

第三次山梨県社会資本整備重点計画の策定の趣旨にある“選択と重点化”という言葉について、我が国の人口減少社会への突入という現実に即して、最も有効な事業を選択

し、全ての資源を集中させるという考えは、選ばれる側に立つからこそ可能な議論であり、選択されない側にとっては、諦めの気持ちを増幅させ、滅びを意味するものであることに留意しなければならない。多様なものの自立と共生という視点を加味することが大切だと思う。効率性や採算性だけでなく、暮らしや地域経済のために、真に必要な社会資本整備にも力を注いでいただきたいと切に願う。

社会資本を巡る状況に、リニア中央新幹線の開業があるが、グローバル化が進む中で、日本が国家を守り、経済を今後も高レベルで維持していくためには、ヒト・モノ・カネを一ヶ所に集中して生産性を高めることが必要であり、東京圏3,500万人、名古屋圏1,100万人、さらに、大阪圏2,300万人、計6,900万人という巨大な経済圏を構成することになるリニア中央新幹線は、国際競争を勝ち抜くための我が国の主力エンジンとなることが予想される。山梨県は、幸いにもその路線上にあり、リニア新駅もできることになっており、これを地域活性化の起爆剤にしていかならない。しかし、いくらリニア駅ができて山梨県へ訪れる、または、定住する必要性や魅力を創出しないう限り、置き去りにされてしまうこととなる。置き去りにされないためには、リニア駅からのアクセス圏の拡大に留まることなく、山梨県内観光資源と結び付けた医療ツーリズムや国際会議等の拠点となる施設の整備、燃料電池等、先端技術の研究施設の整備と、関連企業の誘致、各種スポーツ合宿の誘致のため、市町村と連携した施設の整備

CLTをはじめとする農林漁業の六次産業化への支援(そうした産業を支える人材を確保するため、山梨県内各大学との連携と支援を総合的に実施することが肝要)、

コールセンターやサテライトオフィス等、ITを活用した企業誘致のための環境整備、

自然エネルギーによる山梨県内のエネルギー自給体制の確立が必要となると思う。

高速道路網の活用について、高速道路はこれまで国土の一体化を目的に進められてきたが、現実には、東京一極集中を促進することとなっている。しかし、東日本大震災の際に、行われた無料化は新たな可能性を示したと思う。今後、IT時代だからこそ可能になった特定区間、特定住民、特定期間の無料化、もしくは、低価格の実施により、山梨県内に人を呼び込む施策を実施することを提案する。