

# 第1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7月26日（金）14:00～15:55

場所：都道府県会館410会議室

◆議題： リニアやまなしビジョン（仮称）の策定について  
リニア開業に向けた山梨の可能性について

◆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	一般財団法人道路新産業開発機構 業務執行理事
高橋 幸	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	一般財団法人SFCフォーラム 事務局長
美原 融	東洋大学大学院 客員教授
廻 洋子	敬愛大学 特任教授
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 委員紹介
- 4 議事
  - (1) リニアやまなしビジョン（仮称）の策定について
  - (2) リニア開業に向けた山梨の可能性について
  - (3) その他
- 5 閉会

## ◆内 容：

### 1 開会（三井リニア交通局長）

- ・ただいまから、第1回リニアやまなしビジョン検討会議（仮称）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。
- ・委員委嘱状は、お手元への配布をもって、知事からの交付に代えさせていただきます。

### 2 知事あいさつ（長崎知事）

- ・リニアやまなしビジョン（仮称）検討会議への出席について御礼申し上げます。
- ・開業まで残り8年となり、JR東海は、沿線各地で建設工事を進捗させている。
- ・県内でも、昨年3月、南アルプストンネルの本線工事に着手した。
- ・リニア開通に伴う中間駅設置は、本県にとって絶好の好機。
- ・山梨百年の計で、このチャンスを形に変えていくためには、積極的に山梨に来ていただく理由をつくる必要がある。
- ・本検討会議は、ビジョンの策定に向け、都市計画や交通政策、マーケティング、最先端技術、スタートアップ、地域産業政策、MICE、防災の各分野で高い知見を有する皆様の参画を得て開催するもの。
- ・また、民間事業者中心のワーキンググループを立ち上げ、誘致の実現可能性の検討を行う所存。
- ・その結果を踏まえる中で、今後皆様からの御意見を賜り、最終的にビジョンを策定して参りたい。
- ・大変多忙の中、非常に短期間での集中審議となるが、今後とも御協力を賜りたい。

### 3 委員紹介（三井リニア交通局長）

資料1-2「委員名簿」の順に紹介。

### 4 議 事（議長：長崎知事、説明者：石寺リニア推進課長）

- (1)「リニアやまなしビジョン（仮称）の策定について」 ※資料2により説明。
- (2)「リニア開業に向けた山梨の可能性について」 ※資料3-1、3-2により説明。

[ 意見・質問等 ]

### 議長（知事）

委員の皆様からご意見を賜りたい。

資料の駅の位置は、これまでの案に基づいたものにしてあり、ここについてはまだ検証過程ということをご承知いただきたい。

山梨県としては、先ほど申し上げた通り、リニア中央新幹線の開業を契機として経済の活性化を図っていきたい。

そのために、中央新幹線がもたらすインパクトや、先ほどご説明申し上げた本県の地域特性を踏まえて、どういったものが可能性としてあるのか、人に来ていただく理由づくりにあたり、どういった環境整備をしていかなければいけないのか、そういった部分につい

て、是非、専門家の皆様からご意見を賜りたい。

## 委員

リニアの沿線自治体からお話を伺う機会が多いが、各地域が施設誘致やインフラ施設系の話からスタートしてしまうことが多い。

Society 5.0 の本質は、テクノロジーではなく人間中心の社会設計をどのようにデザインし作っていくかということで、G20 でも合意されている。

山梨としてどういう思想哲学で新しいまちを造っていくのか、その中でリニアがどのような役割を果たすのかということから考えていくことを、まず一つの軸としたらいいと思う。

新しく都市を造るときには大学・アカデミアの役割が非常に重要になってくる。

これから新しく大学に機能を持たせる場合、日本が圧倒的に欠けているのはリベラルアーツの領域。

最近、高い研究開発能力で評価されている東工大にリベラルアーツ研究教育院がつけられたが、そこでは思想哲学教育のようなものがあり、これからの未来社会に役立つ工学研究やSociety 5.0 の技術研究などを行う令和の時代の人材を育てる取り組みをしている。

まずそういったアカデミアの役割を機能強化したうえで、地域の産業構造を含めて新しく考えていくということが大事かと思う。

そのための一つの柱として大学をどのように活用していくのかということを考える必要がある。

一方で、品川のベイエリア開発の方々とお会いする機会があるが、「MICEについて考える時は山梨まで含めて考えるべきだ」という話をしている。

基本的に海外から来られた方々がサイトビジットを行う際、ファミリーで観光地や田舎に立ち寄る。

そうした場合、これまで山梨は遠かったが、品川から 30 分圏内になるのであれば、ビジネスミーティングなどは品川で行い、その後ファミリーで山梨を訪れてゆっくりするというようなことも考えられる。

国際学会に参加する海外の方々は大体そういった形でそれぞれの国を楽しむが、中央の観光資源と、ちょっと足を伸ばせば山があり、果物もおいしいという山梨の魅力が連携できるよう、他のMICEとの接続も含め、新たなMICEの機能やコンセプトを考えることが大事かと思う。

ベースとして、中国・台湾からの訪問者が多いのであれば、当然ながらキャッシュレス化はしなければいけない。

特に工学研究の研究機関の誘致のポイントとして、どういうアジェンダをこの地域に持つのかということが大事であり、研究者は研究に資する課題がある地域に集まる。

日本には高齢者がこれだけいるので、日本人のコーホート研究を行うため、メディカル系の方々が日本で研究したいと言ってきているが、こういった研究を誘致のテーマの一つとしてはどうか。

また、「世界中で最もひどい東京の交通渋滞の課題解決ができれば海外の渋滞問題を解決

できる」として、海外のエンジニアや研究者が東京に来て交通解析研究をするという状況がある。

やはり山梨で一番解決したい課題、「県として税金もかかってコストもかかっているけれども、ここをテクノロジーで解決すると財政的にも健全になっていく」というような大きなアジェンダを一つ作って、それを研究者と一緒にリニア周辺で実現していくというのが一つ、科学技術の人達を集積するためのポイントかと思う。

そうして集まった方々にサイトビジットも楽しんでもらうという形がよいのではないか。

国立公園の話をしていただくと、やはり公園の管理にコストがかかるということに皆さん悩まされているが、そういったところに新しい技術を使いながら、公園管理をいかに効率良くするか、いかに稼げるようにしていくのかということが大事。

そうした公園は「スマートパーク」というが、国交省の方々は、文化庁、奈良県、奈良市等と連携し、国営平城宮跡歴史公園をフィールドに、周辺住民、観光客、海外の方々を対象として、「パークスマートチャレンジ」という新しい枠組みを作っており、そういった取り組みも一つ大事ではないかと思う。

## 委員

二点申し上げたい。

一点目は、25分で品川から来られるようになり、非常に時間が短縮される中で、その時間短縮をどれだけ山梨県内に広域に波及させるかということが非常に重要ということ。

資料3-2の11ページにも出ているが、山梨県は本当に綺麗な円形の形をしていて、その真ん中に甲府があって、高規格道路も整備が進んでいる中で、まずこの高速道路とリニアをどう結ぶのかという視点が、広域に効果便益を波及させる上で大事だということを、今日の資料を見て強く感じた。

もう一点は、今、中央線が甲府を走っているが、リニアが来るということで、既に焦点がリニアに集中しているように見受けられるということ。

やはり幹線交通、幹線鉄道が2本あるというのは、山梨県にとって非常に大きな効果、影響を与えると考える。

そして、この二つをどう生かすのかということが非常に重要な視点だと思う。

中央線によって多摩地域や長野方面など色々な可能性のあるところと既に結ばれている。

これからリニアで繋がる相模原、品川、名古屋など色々なところから優秀な人を集めてきて、山梨にどのように産業を誘致するかという点では、色々な所とうまく繋がっていて、高速で動けて、かつ、どちらかの線に何かあった時のリダンダンシーが効いていて、安定して産業を営めるというような視点が重要なので、中央線も一緒に組み込んだ中で、どうこの地域を考えていくのかが非常に大事だろうと思う。

## 委員

私からは、二つご意見を申し上げたい。

一つ目はリニアが開通することによって、山梨県民の交通利便性が高まり、首都圏、あるいは名古屋とのアクセスがよくなるというプラス面があることは明白だ。

しかし、県外から山梨に来ていただくことを考える場合には、プラス面だけではなく、

ネガティブ面も考える必要がある。

例えば、MICEなどの施設を誘致するときに、長野県や岐阜県などと比べて、地価が高いかもしれないというネガティブ面があるかもしれない。

インバウンドも全く同じで、海外から人が来てくれるかどうかを考えた時に、リニア開通によって山梨が首都圏から近くなったからといって、よほど吸引力のある何かがないと来てくれない。

リニアという交通手段に限定することなく、都心から30~40分で山梨にアクセスできるからといって、それだけで人が訪れるわけではない。

強みだけではなく、私たちは「弱み」や「競争劣位」を徹底的に考えておかないと、計算が狂ってしまうというのが一つ目の指摘だ。

二つ目として、北陸新幹線や九州新幹線、あるいは東海道新幹線などの高速鉄道が走った時に、ターミナル駅ではなく、それぞれの中継駅で過去に何が起きたのかをしっかりと検証してほしいという点だ。

結局、途中の駅というのは、明確な魅力がなければ単なる通過点になってしまっていることが多いのではないかと思う。

名古屋駅などのように圧倒的な吸引力のある駅ではなく、途中の小さな駅で何が起きたのか、乗降客数などの伸び率はどうだったのかなどを検証していただき、今後の議論の参考としていただきたい。

## 委員

リニアの通ることによる強みや魅力をどのように出すかが勝負だと思う。

そのための、先端技術の活用や都市開発について、どのようにアピールできるものが培われていくのかというところが大切。

また、リニアの駅を上手くハブとして利用できるように、県内を上手く動線として結んでいくことも重要。

新たな価値の創造や、コストの引き下げも含めてだとは思いますが、とにかく動線を上手く確保しないと繋がっていかないと思う。

中央線や高速道路との接続をうまく生かし、その周辺の住民とどのように利益共有をしていくのかということも含めて考える必要がある。

人が出ていってしまうことも考えられるが、動線を上手く構築することが山梨への移住にも繋がる。

そういったインフラの整備をどの程度まで山梨県の方が支えられるのか。

今後100年を考えたときに、減少する人口をどのように維持していくのかということも踏まえ、どのようなラインを引いていけば、どのような最大効果が出るのかを検討することは非常に重要。

最先端の技術が必要なのかどうかというのは、しっかり考えなければいけないと思う。

民間の方々や研究者の方々を呼んで、上手く実験の場を作るということもあり得る。

そういった意味で、インフラ整備に関して、どこをターゲットに考えるかというのが非常に重要だと思っている。

研究学園都市の筑波では、色々な研究機関や国の機関が既にたくさん集まっていること

によって、その周りに民間企業も集まってくるという構造になっているが、そういった形を目指すとなるとコストもかかるしインフラの整備も必要となる。

誘致については優遇面をどうするのかという話を具体的にやっていかなければならない。

福島県にあるロボットテストフィールドでは、そこにあるインフラによって人を集めようという取り組みを進めており、注目を集めている。

作ったものが本当に求心力になるのかということも含めて、ワーキンググループでの議論はとても重要。

何をトリガーとするのか、何が魅力になるのか、リニアの周りにある付加価値をどのように最大にしていくのかということ、よく議論していただきたい。

他のリニア沿線の県もある中で、山梨の魅力を全面に出した「ここしかない」という部分を、どこまで見せられるかが勝負だと思っている。

## 委員

今回の会議の資料について、県の中からの視点という印象を強く感じるので、外から山梨がどう見られているのかという部分をきちんと整理したほうがよい。

東京、日本全国、あるいは世界から山梨県がどう見られているかを考え、明確にしていくなかで見えることもあるのではないかと。

東京の方々から山梨県のことを伺う機会があるが、住んでいる者の印象と外部の印象ではギャップがあると感じることもあるので、外部からどう見られているかというところを明らかにしていき、その中でもし悪いイメージがあるのであれば、リニアがもたらすインパクトによってそこを変えていくということが必要。

リニアのインパクトをどのように生かすのかについて、一つは時間短縮効果による通勤への効果もあるが、やはりできれば、居住に結びつけていきたい。

そのためには、山梨県の居住環境をどう磨いていくかというところが非常に重要。

施設を誘致するとしても、その施設で働く人たちが「山梨に住んでみたい」、「山梨は住むのにいい所だ」と思えなければ、良い人材を集めることが難しく、結果として立地は進まないと思う。

大学生と話をしていると、就職では企業の所在地が重要ということをよく口にする。

学生が就職するときに「山梨県で就職したい」と思えるような地域をつくっていくことができれば、それが多くの人を呼び込み、その結果として、企業の誘致を促進していくのではないと思う。

もう一点、交通の視点からになるが、「全県」ということが非常に重要な視点になると思う。

「全県」という言葉は場合によっては長野まで含めると思うが、山梨県の魅力を高めるために、二次交通をスムーズ、シームレスにしていくことが必要。

せっかくリニア駅から30分圏でいける地域があっても、どうやってそこに向かうのかよくわからない、公共交通機関の停車頻度が非常に低いといったことがないように、シームレスな移動手段を整備することによって、県全体としての魅力が増し、より競争力が高まると考える。

その一方で、最もアクセスが集まるリニア駅周辺はやはり非常に重要なので、どのよう

な整備を行っていくのか、住環境など様々な環境をどのように改善していくのかはよく考える必要がある。

日本全体で人口の減少が予想されるなかで、東京の郊外でさえ空き家が増えてくることが言われている。

ライバルは意外なところにあるという気もするので、魅力の向上には注力していただきたい。

## 委員

現役の時から地方の地域づくり、まちづくりのご相談を、個別に多くの市町村長からお受けしており、リニアの中間駅である岐阜県駅が設置される中津川市のまちづくりも現地に入って支援させていただいている。

中津川市は、本日の資料にもあるとおり、甲府と比べて駅周辺の人口が少なく、計画づくりに苦労している。

このため、リニアの駅を利用する乗降客を増やそう、駅勢圏を増やそうということで、リニアの駅に中央道から地域高規格道路「濃飛横断道路」を引き出して直結させ、さらには下呂、高山方面へ伸ばそうと考えている。

これはリニアと道路の連携ということだが、リニアの輸送人員が新幹線と比べて少なく、輸送そのものも高速道路の中央道とリニアのダブル輸送が不可欠と考えた結果でもある。

同様にリニアと在来線の連携も必要と考えている。

無人駅について、地元負担で駅舎の整備も行うことにした。

また駅周辺のインフラ整備の負担等の問題もあった。

残る大きな問題と地域が思っているのは、リニアの駅に隣接する中央本線のローカル駅との連携の問題。

この間は約 100mだが連絡橋は未設置で、中央本線の特急を止めてリニアと連絡させてほしいという地域要望については宙に浮いたままとなっている。

特急もなくなるのではないかと、という危惧をお持ちの方もいる。

ここまで中津川での経緯を話したのは、山梨でも参考になるのではないかという思いと、中間駅どうしの連携もあるのではないかと思っただけのこと。

中津川市の馬籠、妻籠の観光地にはインバウンドの外国人の方が多く訪れる。

この方々にアンケートを行うと、多くの方が富士山を訪れるという回答を得られた。

この結果をもって、何年か前に、中津川市の商工会議所の方々を山梨県庁にお連れし、意見交換をさせていただいた。

今日の会議にお呼びいただいたのもこうした縁かな、と思い参加させていただいた。

リニアは形態としては新幹線だが、移動の速さは航空と近いので、地政学的鳥瞰も必要と思っただけのこと。

中津川に今行こうと思うと、名古屋まで出て、さらに特急で1時間かかる。

東京からは、三重県に行く感じになる。

それがリニアを使うと1時間で行くことができる。

甲府駅も東京駅からだと現在は特急で2時間かかるところが25分ほどで着いてしまう。ただし輸送力は少ない。

だから中央道と新山梨環状道路と隣接するところにスマート IC をつくり、ここにリニアの駅を計画した。

こうしたことで、大規模な立地も可能になると思っている。

東南海・南海トラフのことも考えると、甲府の地政学的優位性もより明らかになると思う。

## 委員

「リニアができるから街がどんどん変わる」という受動的な考えでは駄目だと考えている。

「リニアが1時間に一本しか来ない」、「輸送力も飛行機1機分しかない」という状態で街を変えようとするのは難しいが、山梨県全体の人口減るなかで、現在、非常に広範囲に広がっている行政区域の人口をこのリニアの駅のそばに集中し、コンパクトシティのような形で機能的にやっていくしかないのではないか。

そしてそこに、例えば自動運転やAIに関するオフィスが集まる「AIバレー」のような特色のある拠点を作る。

そうした取り組みによって人が集まってくると、当然リニアの停車本数も増え、それが逆にリニアの使い方を変えていくことにも繋がる。

今回の会議は、リニアということ 키워ドにして、まちづくりを県全体で考えるよい機会だと考えている。

## 委員

長崎知事が今回ご自身で議長をされるということで非常に期待をしている。

おそらく、この会議できちんとしたことができないと、未来永劫できずに、没落していく県になるという強い危機感や責任感をもっている。

山梨出身者として、競争戦略の専門家という観点から貢献していきたいと思っている。

非常に重い責任を感じており、かなり大胆なお話をさせていただくことになるかと思う。

今回の戦略を立ててく上で、ビジョンという言葉を使っているのは非常に素晴らしいと思うが、ビジョンを作っていく上でどういうプロセスや考え方が正しいのか、ということにはこだわりを持っている。

競争力が高い国家や米中メガテック企業8社であるGAFABATHが何か物事を考えるときに共通しているのは、大胆なビジョンを掲げるということだ。

大胆なビジョンを掲げるとはどういうことかということ、具体的に自分たちが企業であればどのように自分たちの事業を通じて、どういった社会的課題と対峙していくのか、或いは自分たちの事業を通じて、どういう今までにない新しい価値を提供していくのかということから徹底的に入るということ。

グーグルが10数年前から取り組んでいる自動運転のケースを例にあげると、彼らは、自動運転は元々手段でしかなく、完全自動運転を実現していくことで人中心の都市デザインに変革するというのが大胆なビジョンと考えている。

それが彼らのやりたいことで、そこから逆算してどういうテクノロジーが必要なのかということを考えている。



「今こういうテクノロジーがあるので、こうしていこう」という考え方ではなくて、どういう大胆なビジョンを実現するのかというところから、徹底的に議論する。

そしてそれが明確にできたら、詳細な計画を立てないと動き出さないのではなくて、アジャイル的に、高速のPDCAを回して、リーンスタートアップ的に進めていく。

そういったところから我々も学ばなければいけない。

今回の資料を拝見して思うのは、19ページの品川、神奈川、長野、岐阜、名古屋各地域の計画案は、ほとんどがどこも一緒の内容で、総花的で、固有名詞を取ったらどこがどこのものかわからないような同質の内容となっている。

こんなものを我々がやっても意味がないわけで、皆さんご多忙ななかで集まる意味も全くないと思う。

最後にどういった大胆なビジョンを掲げるかともかくとして、例えば「山梨を日本のスイスにする」とか「山梨を21世紀型のスマートシティ版のスイスにする」とか、そういった大きなビジョンを打ち立てる必要がある。

非常に明快なのは、駅ができたけど山梨パッシング（山梨は素通り）でほとんど人が降りないか、或いは山梨デスティネーション、山梨ファイナルデスティネーション（山梨が目的地）となって、そこに人が降り、そこに人が住むようになるかのどちらかになるということ。

だからこそ大胆なビジョンを作り上げていくことが重要なのであり、先の事例を事例としてではあるが提言した次第である。

スイスというのは三拍子そろっている国家で、事業環境と生活環境と教育環境が三位一体で優れている。

事業環境だけ優れていても人は来ない。

事業環境を整えるのももちろん極めて難しいが、そもそも生活環境や教育環境が優れていないと、グローバル人材を始め事業のために人は移住してこない。

結論的に言うと、他の地方が構想しているような同質化された総花的な特徴のない案しか構築できなければ山梨パッシングで終わってしまうと思う。

やはり山梨が日本のスイスのような感じになって人が永住するような事業環境、生活環境、教育環境の三拍子がそろわない限り、山梨パッシングで終わると思う。

そういった中で、戦略論的には、重要な分析評価をして戦略を策定して実行していくということになるが、今日拝見した資料から極めて明快に読み取れるのは、人口が減少している、産業も伸び悩んでいる、ただし観光、観光客の人数だけが増えている、宿泊数も伸びているが、既にこの2年間で消費額が減っているという極めて驚異的な数字をしっかりと検証していくことが重要だ。

今日の段階で頂いている資料から山梨の強みを分析すると、ずばり観光であるといえる。

残念ながら通常レベルのコンベンション施設を山梨で作っても、それは使われずに品川で構想されている施設が選ばれてしまうかもしれないが、日本中どこでコンベンションやっても、おそらく海外から日本に来た人は、山梨の富士山周辺を訪れたいと思うと思う。

つまり観光資源が極めて優れているといえる。

河口湖や富士山の近くに駅は作れないかもしれないけれど、仮にそこに駅を作れたらたくさんの方が下車すると思う。

ただそれだけでは多分それで終わってしまい、そこからどこにも行かない。

また、極めて明快なのは、富士山の近くにリニア山梨駅ができれば、とても多くの方が降りるので、おそらく 15 分おきぐらいに走らせないと間に合わないくらいになる。

それくらい、山梨県の中でも、富士山周辺は極めて魅力的なファイナルデスティネーションになる可能性がある。

今いただいている案の中で戦略論的に、あえて仮説思考的に結論を出すと、山梨の観光を生かした大規模展示場や会議場などになるかと思う。

ただ中途半端な施設を作っても誰も使わない。

ラスベガスやフェニックスなどのファイナルデスティネーションのように、そこに行けば全て揃っていて、非常に大規模なコンベンションもあり、アミューズメントもあり、宿泊施設もあり、色々なエンターテイメントもあるようなものをつくれれば、人が降りるかもしれないが、ただ中途半端に山梨目線のようなものを作っても、わざわざ県外や国外の人は使わない。

どちらかという品川や豊洲などにできるコンベンション施設を使い、週末だけちょっと山梨に来るだけで終わってしまうのかなと思う。

何が言いたいのか、もう一度申し上げると、仮説ではあるが、やはり山梨を 21 世紀型のスマートシティ型のスイスにするといった大胆なビジョンが必要だと思う。

その必須条件としては事業環境、生活環境、教育環境を整備することだ。

生活環境と教育環境が優れていないと、人は絶対に移り住んでこない。

ただその場合に必要な教育環境というのは大学教育ではなく、小学生や中学生の子供を持っている層やグローバル人材のために必要な教育環境という意味である。

大学はそれぞれで行ってもらえばよい。

これが遠回りのようで絶対に欠かせない三つの条件。

それから、やはり山梨の強みは観光資源であって、これ抜きでは考えられない。

ただそのほとんどは、富士山中心に点在してしまっている。

これをいかに戦略としてできるかが大きな鍵だ。

もう一つ見逃せないのは、山梨のそのままの魅力をいかに訴求していくのか。

ロボットとか、AIとか、そういった箱を作っても仕方がない。

自動車関連の企業とも仕事させていただいているが、明白なのは、リニアが通るときには完全自動運転は実現化しているということ。

今週の日曜日からアリババの本社の中をいろいろ見させていただいたりしているが、既に中国では、昨年からは、自動運転バスを 21 ヶ所で運行している。

私も 3 月の北京で乗ってきた。

既に米中は完全に社会実装をスタートさせているので、当然、リニアが開通するときには、この資料にある次世代交通などは、実現しているという前提で計画することが重要。

その当たり前の話をして、中途半端な計画を立てても、全くうまくいかない。

大胆なビジョンを掲げて実現できるかどうか全てになるだろう。

たとえ中途半端な計画を掲げて地方では目的実現は困難。

やはり大都市圏であり様々な点で魅力的な品川と名古屋は、そこそこうまくいこう。

品川は、多分何を作ってもうまくいく。

名古屋もそこそこまくいく。

正直、神奈川、長野、岐阜、山梨は似たようなものを作っても潰し合うと考えている。こんなに離れているのに連携なんて不可能。

そもそも各地域で独自性が打ち出せていないのに連携もない。

まずは各地域が同質化から脱却することだ。

だからこそ山梨はここで大胆なビジョン掲げて、実現していくことが重要だ。

中途半端なものは絶対に上手くいかない。

大胆なビジョンが必要だ。

## 委員

山梨といえばファナックがある地域だが、秘密の多いクローズな企業なので、地域の山梨の企業の成長にどのような影響を与えているのか等について調べながら、この会議の中で発言していきたいと考えている。

先ほどお話しが出たとおり、まずは大きなビジョンが大事で、それなしで地域政策というのはいない。

ビジョンは中に住んでいる人を支えるアイデンティティになり、外の人を引きつけ、興味を持ってもらうものにもなるので、大事。

ビジョンについては、中の事情に詳しい方と交流しながら、知事の判断で大きな夢を語っていただきたいが、それ以外で大事なものは「つなぐ」ということだと思っている。

一つは、他地域と繋いでいくということ。

今回、リニア中央新幹線によって品川や大田、横浜、諏訪などとも繋がるが、特に時間が短縮される関西について、どういう波及効果が生まれてくるのか。

もう一つは、域内企業と繋ぐ、すなわち域内企業への波及ということが大事になってくる。

域内企業に上手に波及の連鎖を作っていくこそ地域経済は全体として活性化していくので、その辺りを、この会議では大事にして発言していきたい。

大きなビジョンを作る上で、域外の人間として感じるのは、山梨は自然が豊かでおいしいものがたくさんあるということ。

つまり「食」だが、これは本当にブランドイメージのあるものなので、そこをぜひ生かしてビジョンを作っていただきたい。

以前旅行で桔梗屋を訪問したことがあるが、そこは本当に面白い企業で、お菓子のアミューズメントパークとして平日なのにお年寄りから若い人までたくさんの方で賑わっていた。

例えば女性社員からの提案を生かして、「もったいない」という精神で、賞味期限が近いものを上手に売っていて、こういった販売戦略で、これだけ人が集まるのかと感心した。

山梨にはそういった面白い企業もあるので、豊かな自然、食の産業、ファナックをはじめとしたものづくり産業の財産を繋いで大きなビジョンを作っていただきたい。

## 委員

1週間ほど前の新聞だったと思うが、平成30年間の開業率の県別のデータが出ており、最低は山形県だった。

ワースト2が、残念ながら山梨ということだったと思う。

今ひとつソースが不明だったので、どのような分析をしてそうなのかというのは、はっきりわからなかったが、いずれにしても、残念な結果であるということは間違いない。

リニアの開通に限らず、何かが始まるというときには、やはり地域で産業が起こらないことには、どうしようもない。

来てくれた人たちに、おいしい食事を提供する、山梨ならではの土産を買っていただく、山梨ならではのアクティビティーや体験をしていただくということができたとしても、実はそれを実施しているのは、東京の会社でしたということになると、いろいろ手を打ったものが結局何だったのかということになってしまう。

このビジョン策定の趣旨は「県民生活の豊かさにつなげる」ということだが、効果が感じられない、実感できないという結果になりかねないと感じている。

仕事が作れないとどうしようもない、産業を生まないとどうしようもないということで、そのために何が大事かということ、おそらく起業教育や人材育成のような部分だと思う。

ただし単に会社をつくろうとか、ユニコーンをつくろうということではなくて、何か社会課題が身の回りにある、或いは何か挑戦するチャンスがある、実現したい理想の未来があるという時に、例えば若者が「それは県庁さんが何とかしてくれるでしょう」ということではなく、自分たちに何ができるかを自分たちで考えて行動するような、そのための人材育成をするような教育ができるかというのではないかと思う。

こういった人材というのは、一旦は東京とか海外に出るかもしれないが、一度山梨で経験を積んでいると、必ず帰ってくる。

外で経験を積んで人脈を持って帰ってくるような人材になるので、これは長期的には非常に大きなインパクトをもたらすと思われる。

開業までまだ数年あるので、現在の大学生や高校生向けに、そういった機会を設けると同時に、中学生くらいから取り組みを始めていくと、その中学生が大学生になり、或いは社会人になった時に、リニアが開通するというタイミングになると思うので、そうした長期間で、じっくりやっていければ、大きな効果があると思う。

起業教育を実施するにあたっては、大きな建物を建てるということとはあまり重要でも必要でもなく、意外とコストがかからないものなので、長期的には費用対効果や投資対効果が非常に高い。

最終的に起業しなかったとしても、地域の企業に就職をして、そこで活躍するということが十分考えられると思うので、そういう意味では、全県に幅広く波及効果を及ぼす施策になり得る。

そういったところを今後具体化に向けて検討していくなかで、私どももお手伝いできればと考えている。

## 委員

今回の「東京から20分のところにリニアの駅ができるので、利便性が増す場所に集客施設を作る」という話を聞いて、別の自治体の似たような話を思い出した。

それは、群馬県高崎駅至近の競馬場跡地に巨大MICEをつくるという話で、東京から僅か1時間で行ける地点に巨大MICEを設け、首都圏等からの集客を見込むという計画。

立派な施設が竣工し、本年から開業になり、指定管理者が運営を担う仕組みとなっているが、現実には、マーケティングや集客戦略に苦勞している。

都心との至近性というのは重要なメリットではあるが、利用者の立場に立った施設や機能を提供しきれていないことが既に難点として浮かび上がっている。

地理的に優位性をもった場所に、MICEという箱さえあれば賑わいを創出できるというわけではなく、そういった発想は実は危険。

「利用者がなぜここに来るのか」、そういう観点が欠けているから、お客が集まらない。例えば高崎市内のそのMICEの近くには、飲食店も旅館もない。

域内には伊香保温泉があるが、伊香保温泉に行くにはそこからまた何時間も移動しなければならない。

結局、東京に戻らざるをえない。

何か欠けているということになる。

今回、リニアをベースにまちづくりをしようというのは、非常に結構で夢のある話だが、面白いと思っても、慎重に大きなビジョンを考えて行わないと、必ず失敗する。

やはり重要なのは、街があって駅があって施設を作ることではなく、「この地域にどうしたら人を呼び込むことができるだろうか」ということ。

先ほど、先生方からお話があったように、戦略というのは仕掛けづくり。

どういうふうに来させて消費させて、この山梨の魅力をどういうふうに徹底的に主張するか、それがあって初めて人が来るので、単にMICE施設というだけは危険だと思う。

MICEが来るためには、やはり旅館も必要、ホテルも必要、既存の観光資源との連携も必要。

私は山梨県の最大の資源はやはり観光資源、自然だと考えている。

これは他の県にない、抜群の魅力を持っているが、プレゼンテーションが下手だと思う。

私も河口湖や富士山周辺が大好きでよく行くが、何が問題かというと、今回の資料を見ても分かるとおり、観光資源がバラバラだということ。

それらを連結させながら、ネットワークを構築して人を回遊させる、そういった発想はほとんどない。

個別の戦略拠点は非常に優秀だが、それをうまくまとめ上げて、例えば甲府、或いはこの新しい県駅を中心に、どのように山梨の魅力を訴えてここに来させて消費をさせるか、そういう発想が今のプレゼンテーションにはない。

ビジョンで重要なのは、やはり山梨県をどうやって売るかということ。

人を来てもらえる産業を育てて誘致する。

そのために、私はまず、県内の産官学、それと県外の産官学、このあらゆるリソースを結集することが必要だと思う。

そのためには、おそらく県としても相当の覚悟が必要だと思う。

もちろん金銭的な覚悟というわけではなくて、非財政的な様々な支援のあり方を考える必要がある。

企業誘致を行うには、やはり山梨に人が来て消費をして、そこで産業が興ることによって初めてうまくいくので。

壮大なまちづくりになると思うが、一方で、かなり慎重にやらざるをえないということとは間違いのないわけであって、それが単純に駅前に施設を作るとか、そういう話にならないようにしていただきたい。

やはりビジョンというのは、山梨の魅力をどういうふうに、他の人に訴えるかということ。

まちづくり計画には、インフラ整備の変更も含め、「この街をどのように作っていくのか」といったことが関わってくるのではないかと思う。

10年後はかなり状況が変わっていると予想され、少子高齢化、生産労働人口も減ってきて、山梨県も大変になっていると思う。

その中で何ができるのかというと、企業を筆頭として、機関、国でもいいが、あらゆるリソースを効果的に結集しながら、それを山梨に向けさせるような努力が必要。

是非ともリーダーシップを発揮していただいて、山梨の魅力をどのようにビジョンに活かすのか、そういった観点から、このビジョンづくりに、私も参加させていただきたいと思っている。

## 委員

当たり前なことだが、観光と交通には非常に密接な関係がある。

交通は観光客と観光対象を結ぶ媒体なわけで、交通がないと観光は成り立たない。

リニアだけではなく、交通は二次交通も含めネットワークが重要で、それにフリークエンシーや価格というものを全体で考える必要がある。

25分で東京から来られるといっても、1時間に1本の頻度だと、6分に一度の頻度の東海道新幹線とは違う使い方を考えなくてはならない。

更に、交通はあくまで派生需要であり、いわばおまけの需要なので、本源的な需要を県内に作っていかなければならないわけだが、本源的な需要が県外にあればよく言うストローク効果になって県内の人々が外に出て行ってしまい、リニアは使ってもらえるけど県中にお金が落ちないということになる。

もちろん供給が需要を作るということもあるが。

東京に近くなる、或いは名古屋に近くなるということも一つ懸念材料にもなり得るし、良いような悪いような難しいところではある。

本源的な需要というと、やはり通勤通学ということになるわけだが、通勤通学的手段としては、リニアは難しい。

多分リニアの分の通勤手当は出ないし、1時間に1本という頻度だと、1本逃すと1時間待たなくてはならないということになるので、リニアの客層として通勤通学をあてにするのはなかなか難しい。

ただ、出張は計画的に行動するので、東京まで25分で行けるのであれば、出張にはリニアは使われると思われる。

出張費用の対象にもなると思うので。

東京の衛星都市と言ったらたら失礼かもしれないが、東京から25分のところにあるビジネスの集積地、小つくばのような研究機関ができれば、そういう本源的な需要になり得ると思う。

難しいのは東京の人たちは6分とか5分に1本来る東海道新幹線に慣れているということ。

東北新幹線も、北陸新幹線も、それに比べると頻度が少ないという印象。

その辺も考慮に入れておく必要がある。

そうすると、やはり本源的需要を作るというのは、先ほどお話が出たように、やはり観光が大きいポイントになると思う。

これもお話が出たが、観光というのは観光資源があれば成り立つものではない。

富士山があるから、河口湖があるから、或いはMICEの施設があるからだけでは観光にはならず、それは観光のパーツでしかない。

観光は総合的に考えなければならず、観光資源、旅館等の宿泊施設、交通機関、食の魅力、文化やエンターテイメント等様々なものが編集されて、観光を形成する。

富士山もあるね、MICEの施設があるね、だけではなかなか集客には繋がらない。

山梨県のMICEで会議があっても、その後、夜遊びに行くところもないと集客には繋がらない。

大体、会議に来る方々はそっちの方が楽しみで来てくれるわけなので。

夜は何もないとなると、やはり品川まで25分で行けるからと東京に行ってしまうことになる。

そういう意味でも総合的に考える必要がある。

それから、ご提案したいことがあるが、今回、いろいろ地図をいただいたが、道路と鉄道とバス、それに観光地がバラバラでは全体像が掴みづらい。

すなわち、すべての交通機関と、観光地と様々な重要な部分が全部入った少し大きめの地図があると、わかりやすいと思う。

やはりトータルで考えるには、観光資源、観光地、街、すべての交通機関、宿泊施設等すべてが記載されている地図があるとよい。

また、できればOD、すなわち訪日客がどこからどの地域に何人来ているのかも分かれば参考になる資料となる。

訪日客であればどの国から、どのルートで、山梨のどの地域に来ているのか、或いは日本人であれば、どの都市から、どのようにして、山梨県のどこに来ているのかという人の動きも記載されていると更に資料としてわかりやすくなる。

全体の流れの中で「ここここは繋げたらいいのか」、「こういうものが障害になっているのかも知れない」などということがわかる気がする。

それから資料3-2の9ページの「外国人の宿泊数の推移」には万人泊と記載されており、述べ宿泊客になっているが、8ページの「観光入込客数と消費額の推移」における客数は日帰りも含めた万人という数字になっている。

やはり宿泊してもらわないと経済効果がないので、観光庁の出している宿泊統計の数字を見ていただいた方が良くもしいない。

来訪客がどういうところに泊まっているのか、宿泊施設が足りているのか、足りていないのかもこれではわからない。

日帰りではなく宿泊の人泊で数字を出していただければと思う。

全体像が掴めない現在の段階では、私はこうしたほうが良いなどとは軽々に言えない。

全体の観光の人の動きと、どこに観光施設があって、それが交通でどのように繋がっていて、そこから企業がどういうところにある、というような全体像が見えた時には、もう少しマシな意見が言えると思う。

## 委員

本日、考えていたことは2点ある。

1点目は、資料3-2の7ページにて、事務局より説明があったとおり、既に山梨の観光資源として6つのエリアが県内には存在しており、昨今ではそれぞれ観光客が多くなってきている状況ではあるが、これらを繋ぎ、連携するというものがなかなかなかったということ。

確かに道路路線等のアクセス面はある程度整備がされてきているが、これらを繋ぐための運営システムの的なものが欲しい。

例えば、東京では、はとバスが新宿駅や東京駅を起点として様々な周遊をするようなメニューやシステム等がある。

山梨県でも、はとバスならずとも、このような周遊性のある運営システム等があれば生きてくるのではないかと考える。

それができれば、今度検討するリニアの中間駅となる新駅を発着点とするような案、又は既存の甲府のエリアを活かして山梨県全域を周遊するという考え方、つまり、甲府エリアなどの中心域を核とした拠点を形成し、そこから各地の既存の観光地・観光資源のある場所に展開していくような考え方も実現できると考える。

そうすることにより、従前にも増して連泊等が可能になってくると考える。

現実的なところで、まずは既存の観光資源等の活用法の一つとして、これらの検討をされては如何か。

2点目はオーソドックスな提案ではあるが、山梨県のそもそもの地形を考えたとき、良いことばかりではなく、山梨県域の中には若干のリスクがあるということ。

資料の「3-2」の15ページのリニア中間駅周辺の地勢図の写真でもわかる通り、或いは皆さんもご承知の通り、周囲は急峻な山々に囲まれ、しかも甲府盆地は扇状地をなしている。

この写真ではわかりづらいところもあるが、あわせて13ページの甲府盆地内の図の中で、市内を流れる河川に注目していただきたい。

この図の中で、左側の方で、大きく上から下に描かれているのが釜無川。

それから、笛吹市の方から甲府の南部の方に流れていく、やや太い筋で描かれているのが笛吹川。

これらの河川が、甲府盆地の南部のもう少し下部の方で合流する。

そして、この図のちょうど真ん中、少しわかりづらいが「約7km」と書いてあるあたりに、荒川だと思われるが、市内を通流する支流が描かれている。

これ以外にも支流があるが、このような形で、特に本川の笛吹川が甲府市内を通流する。

そこに荒川、濁川、平等川などの県管理の支川が合流する部分というのは、まさにこの時期、もしくは昨年もそうだが、昨今全国でも頻繁に起こっている集中豪雨による洪水災害の影響を受けやすい。



甲府盆地内がそういった影響を受けやすい原因というのは、ご存じのとおりこの扇状地形にある。

急峻な山地から比較的狭い区域にて河川が絞られてくるので、非常に短時間で降った雨が集中しやすいところが、特に甲府市内の南部地区で指摘できる。

これらに関して、一つはこれから委員の皆さんの知見を生かして色々な民間誘致のアイデアを実現し、展開するヤードとなる建設候補地そのものと、合わせてもう一つは既に具体的に検討されるべき大規模展示会議場等の施設について、その施設の平常時の機能に加え、「防災拠点」という考え方をもう一つの機能として考え、先ほどから発言している災害が起きやすいというリスクに対応していくことが必要であると考えます。

それはなぜかという、単純明快だが、第一に、今後検討する民間資本等の誘致に対して優位になるため。

これは、必然的に災害が起きやすいところに、リスク回避等のための対応策として、または防災拠点等としてのお膳立てをしておくことにより、民間投資或いは誘致そのものに対して、まずは優位になるということ。

第二に、いざ災害が発生した時に、県民・住民のための暮らしの安全確保に関して直接に解決するということができるということ。

建設候補地等の検討にあたり、需要予測などを含めた様々な視点から検討する際に、こういった二つの大きな視点も合わせながら、是非検討を行っていただきたい。

防災公園や空地というものは、ご承知の通り、これまでも東日本大震災をはじめ色々なところで、各災害支援のために非常に有効に活用されてきたという実績がある。

そういったことも含めて是非、ご検討いただきたいということ。

これまでの私の意見とあわせ、これらの根拠となるのが、既に検討対象地区である甲府市が公表しているハザードマップの平成 18 年度版。

もしくは国の水防法の改正に伴い、この 7 月に公表・改正されたハザードマップ。

これらにより、地区内の浸水想定エリアが具体的かつ明確にされ、既に公表されている。

また、ご承知の通り、昨年の平成 30 年の 7 月の豪雨において、岡山県の真備町で発生した災害について検証した結果、ハザードマップで示された想定区域と実際の浸水域が一致したということがあった。

ハザードマップの有効性が既に周知されているということ。

さらに、山梨県が既に平成 26 年 6 月に、災害に強いまちづくりガイドラインを公表している。

これを拝見すると、やはりこれまでも続いている災害に対応して、この山梨県土において先ほどより示しているような、山梨県の地形を意識する中でのガイドラインが既に策定されているといえる。

これも当初作ったものに、東日本大震災などの教訓も踏まえ、改正事項を加えたものとして、平成 26 年に公表されている。

大変蛇足ではあるが、このガイドライン内の第 3 章の基本方針というところを見ると「災害の危険性の非常に高いところに対する開発を防ぐというようなことについて、都市計画の手法を活用しながら防災を考慮した土地利用を誘導していきたい。」といったことが既に平成 26 年から示されており、これらは管下の市町村や県民に公表されている。

オーソドックスな提案ではあるが、これらのことも無視しての検討はできないので、よく承知した上で検討を行っていく必要がある。

### 議長（知事）

今日は貴重なご意見をたくさんいただいた。

いくつか宿題もいただいているので、その資料の作成や、内容について若干咀嚼をする時間をいただき、今日の議論をまとめた上で、また皆様にお諮りをしたい。

他に特段ご意見等があればお願いしたい。

### 委員

ビジョンの策定の目標の年数や時間軸をはっきりさせたほうがよいと思う。

リニアの開業が 2027 年、大阪まで開通するのが 2045 年、もしくは、8 年前倒しということで、どこを目指したビジョンなのかというところが非常に気になる。

非常に大きなビジョンを掲げてということがあるが、そこに至るまでの地に足がついたような話がないといけないし、そこに向けて山梨県が変わっていくことを示して、継続して魅力をアピールしていかねばならない。

そうした観点も踏まえて、「どのように誘致していこう」、「どこで、どういったことをしなければならないのか」という時間軸をもつことと、何年のためのビジョンなのかということをはっきりしていただきたい。

### 委員

以前、不動産会社の本社の方を山梨にお連れして、マンションや大規模施設の立地はどうなるのかお聞きしたところ、「全然わかりません」という回答をもらった。

「そもそもリニアがわからない、それに開業はずっと先の話だし」と。

しかし、リニアの開業が見えてきて、しかも東京から 25 分で来られるようになるということであれば、これにつられて、多くの不動産会社が入ってくるかもしれない。

甲府盆地は広いし土地価格も東京に比べれば安い。

県が行政として誘導する前に、どんどん入ってきて虫食いになってしまうという危険性に対応していく準備も必要なのではないかと思う。

もしそれが大きな動きになりそうなら、逆に子供の教育環境を徹底的に整備し、良質な人材を多く呼び込む施策も有効なのではないかと思う。

リニアは東京と名古屋に対して大きなインパクトを与えるのは衆目の一致するところだが、中間駅については未知数。

特に東京に一番近い山梨は、いろいろな可能性を考えて、幅広い対応が求められると思う。

### 議長（知事）

先ほどお話があった生活環境や教育環境の部分で、我々が取り組もうとしていることがあるので、次回までにそこをしっかりと整理をした上で、先生方にお示しをして議論をお願いしたい。

かなり大胆なことをやろうとは思っている。

## 委員

今後のプロセスについて確認したい。

資料の 18 ページに、施設例として 4 つ上げていただいているが、この内容では、他の県がやっていることと同じになってしまう。

この 4 つの施設について、それぞれ分科会に分かれて検討するというような他がやっているようなことではなくて、今後は、長崎知事がお持ちのビジョンを、明快でユニークな、山梨でしかありえないようなものにまとめられるようなプロセスで進めてもらいたい。

## 議長（知事）

そのようにさせて頂きたいと思っている。

これはあくまでもイメージや例示であり、「こういう街にしましょう」とお示しすることで、そこから色々出てくるのではないかと期待してのもの。

## 委員

リニアができれば交通体系が変わると思っている。

私の周りには 20 代、30 代の方が多いが、どこかの特定地域に生涯住むという感覚はもうほとんどない。

大体 2 都市 3 都市居住で、ある時期は海外にいて、日本戻ってきて何都市か居住するというような生活スタイルに変わってきており、もうほぼ距離感というものを感じなくなっている。

主に人々とはソーシャルで日々繋がっているのが、カンボジアはじめ諸外国を訪れると、やはりそこにはそれぞれ国や地域のストーリーがあるというか、その地域で面白いプロジェクトがみつければそこに短期移住する、という人々が現れている。

今の日本のまちづくりは現状、第 4 次産業革命とか Society 5.0 とかぼやっとした言葉になって、技術論や機能論になってしまっている。

人間中心に考えたときに、「今後我々の生活はどのようになっていくか」について改めて原点に戻って考える必要がある。

約 10 年前はちょうど iPhone がリリースされた時期であるが、では 15 年後、我々はどういう生活を送っているのかを考えた時に、現在とは全く違った生活スタイルになっているかもしれない。

次世代の人々の感覚も現在とは違うものになっていくと思う。

例えば、既に小学生、中学生が生まれながらのソーシャルだと思っていたら、今は生まれながらにロボットや AI が周りにあるような状態で生活しているような、感覚が全く違う人たちが育ってきている。

グローバルでは完全にそうってきている。

その中で山梨としてどういうメインメッセージを出していくか。

ニューヨークなどは、わかりやすくワンメッセージをビジョンとして示し、戦略を組み合わせ、政策をちょこちょこアップデートして、アジャイル的にプロジェクトを立て

ている。

スペインバルセロナであれば「まちづくりをアジャイルでやりましょう」とガイドラインに書いてあったりする。

ワンメッセージを示した上で、アジャイル的にまちづくりのストーリーを進めていく必要がある。

年表をひいてしまうと行政は工程表を作りたがる。

「工程表を作ってKPIマストでいきましょう」という時代ではない。

重要ではあるが、計画や工程表に縛られすぎるのは良くない。

技術の進展や時代の変化が激しい現在、やはり工程表も変えながら、ベストな方法を考えるということが必要で、これだけメンバーの方がいらっしゃるので、まずはインパクトのあるワンメッセージを作りたい。