

リニューアル委員会リニア部会

# 意見書

～住み継ぐ人のために～

1. 公共交通を活用したまちづくり
2. ふるさとの維持発展とリニアを活用した  
ネットワークの構築

平成 28 年 9 月



山梨経済同友会

## はじめに

山梨経済同友会は、平成 24（2012）年 11 月「リニア開業までに山梨県の活性化を」と題する提言書をまとめ、県に要請するとともに、その内容を内外に発表した。その後、実験線の延伸、営業線試用による試乗の開始および着工と、平成 39（2027）年開業に向けて順調に進展し、リニア新駅周辺整備も喫緊の課題となりつつある。一方では中部横断自動車道全線開通を間近に控え、新山梨環状道路・西関東連絡道路の高規格道路整備も進み、車に対する道路行政も整備促進が図られている状況にある。

経済同友会としては、リニア部会において、リニア開業に際して、二次交通としての公共交通が担う本来の役割およびリニアを活用した本県の望ましい将来像は何か、また、公共交通の整備に着目し、まちづくりに公共交通はどのような役割を果たせるのかについて学習・議論を重ねてきた。（「リニア新駅を中心とする公共交通(27.6)」、「山梨県公共交通シンポジウム(28.3)」、「県内交通網整備と街づくりの方向性(28.6)」）。

これらの議論を踏まえ、山梨県における公共交通網整備と街づくりの方向性について取りまとめた。基本的な理念は、県内各地に住み継ぐ人を増やすために何をするか、リニアを機に県民一人一人が考えることにあり、そのための政策を官民が一体となって強力に推し進めるべきである。リニアが開業するこの 11 年間で山梨県がなにをすべきか県全体で議論し、できるものから実行に移すべきである。

最後に、委員会のアドバイザーとして貴重なご意見を賜った佐々木邦明山梨大学教授、シンポジウムにご協力いただいた宇都宮浄人関西大学教授、飯利雄彦前県警本部長、宇野善昌国交省課長、高尾真紀子法政大教授の各氏に委員会を代表して御礼申し上げます。

山梨リニューアル委員会

委員長 田淵幸弘

幹事 高嶋英一

## 目次

第一章 公共交通を活用したまちづくり	1
意見 1. 高齢化社会に即応した、公共交通を利用するための施策	1
意見 2. 県都甲府市の人口対策に地域の立地適正化・公共交通網形成	2
意見 3. 自動車に依存しすぎず、多世代が交流できる街づくり	3
第二章 ふるさとの維持発展とリニアを活用した交通ネットワークの構築	3
意見 4. 山梨県内に公共交通（LRT）を活かした環状線の整備	4
第三章 おわりに	6

## 第一章 公共交通を活用したまちづくり

山梨県（地方全般ともいえる）は、高齢化社会、人口減少、街の空洞化など大きな課題があるが、将来的に見て、安心・安全や長寿・健康といった幸福な社会、さらに地域の活性化を実現していくには、「公共交通の活用」を掛け合わせていくことが重要なカギを握っている。

全国的に地方では公共交通利用者が減っている。こうした中、各地で都市戦略として公共交通を位置づけて取り組む都市が増えている。富山市はもとより、宇都宮市（LRT 導入）、前橋市（LRT 導入調査）、八王子市（LRT 構想）、静岡市（静岡・清水区内の LRT 導入）、その他にも金沢市、名古屋市、神戸市、高松市、那覇市で LRT を検討し、県庁所在地以外でも、つくば市も導入調査を行っている。これらの都市は、それぞれ都市全体を見直し、公共交通を軸として持続的な回遊性を確保し、賑わいの創出を図るためのまちづくりを目指している。

そして、市民の社会参加（外出支援）、ソーシャルキャピタル（人との付き合い（「信頼」「規範」「ネットワーク」）といった構成要素からなる市民社会資本を、コミュニティ再生のための政策立案の概念的な柱として活性化に用いるとともに、トータルとしての社会保障費の削減を指向している。交通政策は単独ではなく、総合的都市戦略の一部として、目先の収支ではなく、長期的視野で都市の装置として交通体系を考えていくことが大切である。

これまでの議論を踏まえ、山梨県内の公共交通及びまちづくりに対する県民の意識改革がまずは必要なことを確認した。

以前	今後
<b>1.公共交通に対する考え方に関して</b> <単なる移動手段> エコだけど不便、交通弱者が利用するもの 車があれば十分、山梨ではあまり必要がない	<多様な価値を持っている> 交通安全安心、予防医療・健康管理に役立つ インフラ維持管理コスト削減、人口減でも投資が続けられる 都市の装置として、人の流れを変えて都市を形成できる
<b>2.まちづくりに関して</b> <短期的な対応にとどまっていないか> ニーズに応じて整備、車の移動性を確保すればいい 公共空間はコストと効率が優先、安価な住宅地共有が重要 短期的・個人的な収益が優先	<長期的・トータルな住みやすさと利益創造> ニーズ創造型・都市戦略型のまちづくり 歩行空間の重要性と再配分、豊かな公共空間形成による環境改善 都市の維持管理コストを考え、長期的・トータルな利益を考慮する 100年・200年先にやってもらってよかったと言われることである
<b>3.市街地に関して</b> <車中心の生活様式> 車で行くのが不便だから人が来なくなった 県や自治体が考えて対処すべき このまま衰退していくのが歴史の必然	<人口減少や高齢化に合わせた生活様式> 人のスケールに合わせたまちづくり 市街地の魅力の創出(人の歩いていた時代があった) 持続可能で環境に優しい健康的な生活の街

以下に、公共交通を活用したまちづくりに関して 1～3 の意見を申し上げる。

## 意見 1. <高齢化社会に即応した、公共交通を利用するための施策>

高齢化社会に対しての移動支援は、自助、共助、公助、公共交通、スペシャルトランスポート等がある。県内高齢者に対して、移動確保（自由に公共交通を利用できる施策）を早急に、全県的に推進するべきである。

- ①公共交通を利用するための施策によって、高齢者が自由に移動・外出してコミュニケーションをとってもらうことが県民全体の幸せにつながる。これは、高齢者に対する交通対策（免許証返納、事故防止および事故減少、渋滞緩和）にもつながる。
- ②車の代替交通手段の充実は、徒歩・運動量の増加（健康増進）につながり、コミュニケーション機会の増加によって人との絆が保たれ、出費の削減（家計改善）、情報の交換（安全・安心）、交通ストレスのない社会にもつながる。
- ③シニアのビジネス参加（アクティブエイジング）につながる。

## 意見 2. <県都甲府市の人口対策に地域の立地適正化・公共交通網形成>

県都甲府市は、市内の業務中心地区面積増加に対して人口密度は減少し、今後人口は1960年代レベルまで減少していくと予想されている。行政は、地域活力や各種機能の維持を目指した計画的な政策が必要である。

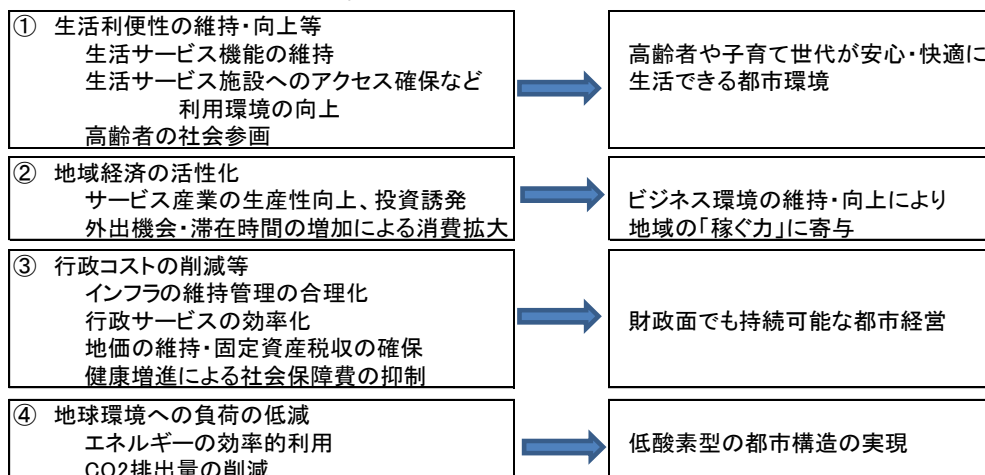
人口減（人口密度減少）に対して、「コンパクト（集積）+ネットワーク（連携）」により、行政コスト削減、環境負荷低減、地域活性化、利便性維持を図っていく対策が必要とされる。それには、立地の適正（集約）化と公共交通網形成計画を合わせた政策が有効である（形成の提案は以下）。

### ■コンパクトシティの形成～生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

- ① 既成市街地における集積を誘導し、歩いて生活できる市街地を形成する。
- ② 車社会を前提とした都市の在り方からの軌道修正をはかり、ヒューマンスケールの街づくりをする。
- ③ 用途にかかわらず市街地は都市的な土地利用として空洞化を抑える。
- ④ 周辺の近郊農村地域に市街化の影響を与えない。
- ⑤ コミュニティにおける安心・安全を基礎に据える。
- ⑥ 自然や環境と調和し、資源・環境に対応した持続可能性を前提とした都市のマネジメントを行う。

まちづくりは、コンパクトシティを指向し、中心拠点や生活拠点を利便性の高い公共交通で結び、多種ネットワーク型コンパクトシティ（交通ネットワーク連携）を形成することにより、生活者や来訪者にとっても、住みやすく魅力的な街となる（効果は以下）。

### ■コンパクトシティ化による効果



※国交省宇野善昌課長の資料より

県都甲府市がリニアを活かすまちづくりを目指すとき、リニア新駅と中心市街地を両極とするそれは非効率であるから、一体のコンパクトシティとして整備すべきである。また、中心市街地は、人を集めるのではなく、人が集まる街としての魅力を発揮すべきである。人口密度が低下していく中でネットワークを維持しなくてはならない街の戦略は、行政も市民も含めて考えていくべき問題であり、さらには、公共交通利用を奨励し、県民が常時車を利用するのではなく、ノーカーデイ実施の呼びかけや規制など、公共交通利用に対する前向きな認識や行動を強く働きかけ続けていく方策を望む。県都甲府市の活力なくして山梨県の発展は望めないと考える。

### 意見 3. <自動車に依存しすぎず、多世代が交流できる街づくり>

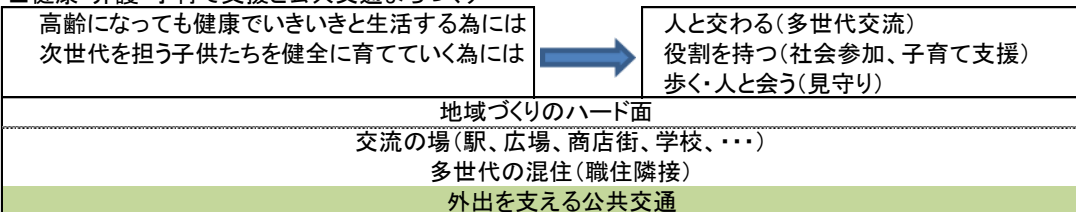
人口減少、高齢化、認知症高齢者が増えていく中で、いかに健康寿命の伸長を図るか、どうやって社会保障費を抑えていくのかが現実的・将来的課題である。また、次世代を担う子育てがしやすい支援を行なってこそ魅力的な地域といえる。

公共交通の担う役割や効果、重要性を認識したまちづくりを目指すべきである。

#### ■認知症高齢者への対応



#### ■健康・介護・子育て支援と公共交通まちづくり



※法政大学高尾真紀子教授の資料より

現状や将来を考えれば、若者を中心とした多世代が交流できるまちづくり(子育て支援・健康・介護)が必要である。交流できる街は、高齢者にとっても社会参加によって地域支援につながり、健康寿命の伸長にもつながる。また、中心部は高齢化が進み、郊外には若い世代が多いことから、公共交通によるまちづくり、多世代のミックスによって社会保障費を抑えていけるのではないか。公共交通によって外出を支え、自動車に依存しすぎない街づくりを望む。

## 第二章 ふるさとの維持発展とリニアを活用した交通ネットワークの構築

### (1) ふるさとの維持発展とリニア開業

山梨県民は、近隣でのつきあいはもとより相互信頼・相互扶助を通じて社会参加し、地域の長い歴史軸の中で営みを続け、住みつなげてきた。そこには、住民一人一人が誇りを持ち、助け合い、地域の絆を大切にし、発展する力となっている。

将来において、リニア開業によって若い人が流出するのではなく、ふるさと維持発展のためにリニアを活用し、広域的な県内交通網整備によって通勤圏を広げていくように考えなければいけない。また、リニア開業時、単に交流人口増加による消費需要拡大だけでなく、山梨県内の再開発を含む各種投資を受け入れる経済効果の拡大を目指すのであれば、現状の公共交通網を見直し、将来に役立つように LRT を活かした、思い切った交通網の整備も必要に思う。

### (2) 車社会（個人優先社会）と LRT に対する取り組み

近年、山梨県は、自動車の利用率が 80% を占めるが、公共交通手段の利用率は 5% にとどまる。ライフスタイルや価値観の変化もあるが、残念ながら公共に優先して個人優先の社会（自己利益優先社会）になっているともいえる。県民それぞれが個々の便利さや時短を追及すると、交通計画はジレンマに陥りやすく、全体の矛盾と衰退を招く結果となってしまう。人のつながりのない山梨県に魅力はない。ここは広域的・効果的な交通対策が求められるが、地域内を面的（エリア的）に考え、活動・施設配置と交通ネットワークを連携させるとともに、ハード面・ソフト面からの長期的な行政対策や、短期的な交通対策が正に求められよう。

冒頭に述べたように、全国各地で「LRT に対する取り組み」が始まっているが、山梨経済同友会リニア部会での「LRT を活かした公共交通網の整備」についての意見を以下に申し上げる。

#### 意見 4. 「リニア広域活用計画」

##### ＜山梨県内に公共交通（LRT）を活かした環状線の整備＞ ～地域の活性化（イノベーション）の創出～

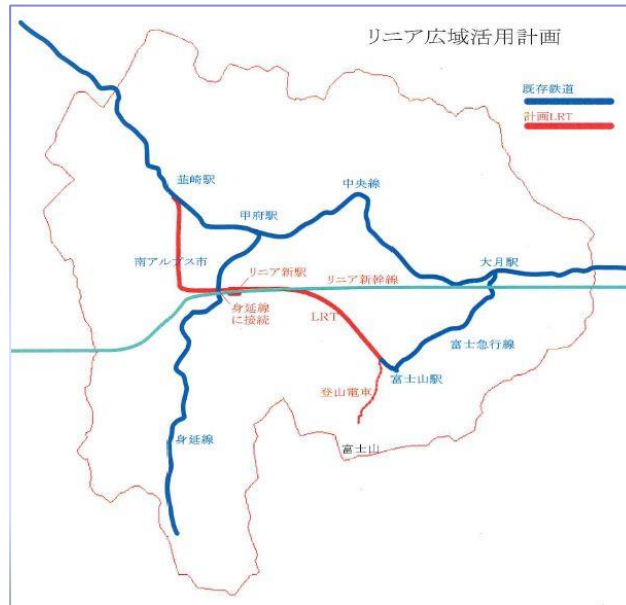
「鉄軌道で環状に結ばれた新しい盆地内のすがた」を我々経済人による長期案として提案する。山梨県内に新しく LRT を導入することにより、「イノベーション」を実現可能な地域を県内、特に盆地内に創出することを期待したい。

- ① 新しく LRT を導入するとは、来るべきリニアの時代（東京・山梨・中京経済圏）を見据えて、山梨県の施策として「都市計画の中に公共交通を位置づけ、生活者と来訪者の利便性向上のために長期的・安定的な交通軸を作り、山梨県の魅力創出と地域の利益増大を目指すべきである」との将来的な立場にたったグランドデザインである。

LRT(路面電車)により「リニア新駅」から西方面には身延線と連結させた上、南アルプス市を結び、さらに北上して中央線韮崎駅とを結ぶ。東方面には、リニア新駅から富士急河口湖駅を結び、さらに河口湖駅より富士山 5 合目までの登山電車を敷設する。即ち、既存鉄道の中央線、身延線、富士急行線を LRT で繋げることにより、県内(国中・郡内)全体が軌道系公共交通により環状的に結ばれるとする長期計画案である。

将来的ではあっても、国中・郡内の一体化を目指し、これをベースとして、通勤圏・観光圏・産業圏の拡大による定住促進と経済活性化とを目指すべきであると考えます。

(※図示～LRTを活かした環状線の整備)



- ② 「イノベーション」の創出とは、「ひと・モノ・カネ・情報を、これまでと異なる仕方  
方で結合すること」と解すると、「まちづくりと地域振興の新しい結合の創出」に及ぶ。  
例えば、6次産業や農林業を活かした地域おこし、アートや現代芸術によるまちづくり、  
知的創造拠点の整備、医療・福祉のコンパクトシティや県レベルでの総合医療ネットワーク  
整備、研究施設誘致による産学住の形成や、企業誘致の実現も含めて、多岐にわたる  
新しい産業や生活の形が期待される。
- ③ LRTは「路面電車」と「鉄道」の役割を併せ持つ(市街地では路面電車として道路上の軌道  
を走り、郊外では鉄道として高速走行もできる)。県内エリア都市圏の動脈(鉄道)と、  
毛細血管(路線バス)にバイパスとしての役割を果たすには、公共交通の役割選択から  
いってLRTが最適であろう。LRTの建設コストは他の交通システムの1/2～1/3と低廉で、  
環境にやさしく、超低床車両は高齢者や障害者の利用にも向いている。
- ④ LRTを加えた県内の鉄軌道による環状化は、将来的に見て、盆地圏内の「機能」の  
秩序ある配置を助け、集積のメリットの全面的な享受を可能にする。拡散型のまち  
づくりを見直し、安定的な環状型の鉄軌道を軸とした拠点集中型のコンパクトなまち  
づくりと公共交通ネットワークの創出を目指すべきである。
- ⑤ LRT沿線には新しいロードサイドビジネスが生まれる。また、鉄軌道による環状化  
および公共交通網の整備は、様々な「産業誘致や雇用創出」、「生活や観光の発展維持」  
が見込まれ、将来に亘って安定的なベースになるものであると考えます。
- ⑥ LRT交通軸に山梨県の魅力とリニア効果を含めて考えれば、例えば、山梨大学医学  
部近辺から峡西病院を中心とした医療・福祉の拠点エリア構想や、峡西・峡北地区の  
観光・産業促進にも繋がる。また、居住者、来訪者、インバウンドのリニア利用を促  
進し、交通ネットワークを通じ、結果として特に県内居住者の都心へ(から)の通勤  
が容易になり、若者の流出も抑制可能となる。

### 第三章 おわりに

超高齢化の進行や少子化は人口問題となって各方面・各分野に様々な影響を与えている。山梨県民が待ち望む高速道路や高規格道路が整備され、リニアの開業を控えるなか、車社会を意識しながら、意見 1～3 については「公共交通とまちづくり」、意見 4 は「リニア新駅と公共交通（LRT）」というテーマでそれぞれ議論したものである。

まちづくりの方向性は「地域の魅力を高める」、「需要創造型のまちづくり」に収斂されるものの、同時に車や公共交通の在り方を考えることも大切である。その際、公益を考えて、ハードな話でなく、ソフトの話も併せて地域づくりを考えていく必要性を強く感じた。次世代に残す街としてどうあるべきか山梨の課題は多いが、「できるかできないか」ではなく「どうすればできるか」というスタンスが求められている。

経済同友会として、今後とも引き続き、リニア駅をめぐる情勢の変化や個々の政策決定の節目節目において、意見等を発信していく。

リニア部会  
部会長 志村浩男