

提言書

リニア中央新幹線開通と 山梨・甲府の街づくりの方向性

目次

1. 提言にあたって
2. リニア利用者のプロフィール
3. 山梨・甲府の街づくりの方向性

別紙 参考. 各種意見
リニア利用者分析マトリックス
街づくりの方向性マトリックス（まとめ）

山梨経済同友会

リニューアル委員会

提言要旨

- ・リニア利用者の具体的なプロフィールを分析すると、甲府駅周辺エリアと往来するニーズが極めて高く、甲府のハブ機能を更に発展させていくことが、リニア開通のメリットを引き出し、更には山梨全体のパワーを最大限引き出すことにつながっていくものとする
- ・具体的には、甲府を山梨全体の玄関口（ハブ拠点）として発展させ、リニア駅は甲府駅への連結機能及び主要観光地への交通拠点として位置づけることが適切である
- ・駅周辺開発については、基本は交通拠点としての開発をしていくべきであり、リニア利用者が具体的に想定できない周辺開発はオーバースペックになる可能性が高い
- ・横内知事が表明された「リニア駅周辺については、空港のような整備を行なうことが適当」との考え方は経済同友会としても同意見であり、支持を表明する
- ・またリニア利用者プロフィール分析から、山梨・甲府の街づくりにおけるチャンスとリスクを、具体的に明確化した。ポイントは下記のとおり。
- ・外国人観光客（特に中国人）のゴールデンルートを山梨経由にしていくような、海外への働きかけ・PRを行なっていく必要がある
- ・また、外国人観光客に甲府にきてもらうために、甲府中心街に大型バスターミナルを早々に整備していくべきである
- ・山梨にあるリニア実験線や大月リニアセンター等の施設を利活用し、新たな国内外の観光客誘致のチャンスとすることも大切である。
- ・首都圏から山梨へ通勤・通学を増やすために、山梨内の大学や専門学校等が首都圏にはない特色をPRしていくことや、首都圏企業のデータセンタ等を誘致していくことが大切である
- ・山梨の女性富裕層等が、銀座周辺でファッション等の非日常品を購入することで、山梨の購買需要の低下、特に甲府市街地の空洞化が進行するリスクがある
- ・甲府の街は「観光客と生活者の共存」を目指し、生活エリア全体の街づくり計画の中で各企業・店舗中心に街としての首都圏との差別化を図っていくことが大切である

1. 提言にあたって

最近は、リニア中央新幹線駅の設置場所をめぐってTVや新聞をにぎわせているところであるが、いかなる場所であってもリニア開通は山梨県に様々な影響を与えることは間違いなく、また県民の関心も高い案件でもある。

リニアに関しては、マクロで想定される経済効果や交流人口の変化など様々な分析・提言がなされているが、本提言は実際にリニアを利用すると想定される人の顔を具体的に思い浮かべ、そこからリニア開通が与える影響を、チャンスとリスクに分けて具体的に考察してみた。

また今年1月に経済同友会D. C. T. P.として「甲府グランドデザイン2010」を提言したが、この時点ではリニアについては不確定要素が強くあえて論じてはいなかった。今回の提言では、リニア開通が山梨全体の街づくりに与える影響や「甲府グランドデザイン2010」との関連性について検討・提言を行い、本提言と「甲府グランドデザイン2010」を合わせることで、山梨・甲府の街づくりについて一定の方向性を示したつもりである。

今後はリニアだけではなく、道州制なども含め山梨に大きな変化が起こるのは間違いない。変化はリスクでもあるがチャンスでもある。山梨が県民からも、他県民からも魅力ある県として更なる発展を遂げることを期待し、本提言がその一助になればとの思いである。

経済同友会 リニューアル委員会
小池 雅彦

2. リニア利用者のプロフィール

リニア中央新幹線（以下「リニア」と省略）の開通が、山梨にいかなる影響を与えるかについては、様々な公共機関や団体がマクロの経済効果や交流人口の変動などについて様々なシミュレーションを行なっているが、本当にリニアの乗客とはいかなる人々なのか具体的なプロフィールを考え、その内容をベースに提言を行なっていきたい。

1. リニア利用者プロフィール分析

リニア利用者の切り口については、縦軸を「ビジネスマン」、「観光客」、「生活者」、「通勤・通学者」の4つとし、横軸を①県内⇒県外への移動、②県外⇒県内への移動の2つとし、これをマトリックスにして分析することとした。（別紙 リニア利用者プロフィール分析マトリックスを参照）

なお、分析の際は、単に「あずさ・かいじ」等の在来線需要からの移行なのか、それとも新たな需要が発生するのかも明確にすることとした。

また前提条件としては、下記の2つを設定した。

- ・運賃は新幹線と同額か少し上回る程度であること
- ・また運賃形態には、通学・通勤定期があること

2. 分析内容

上記の切り口により分析を実施した。なお、下記で「需要」としているのはあくまでリニア中央新幹線の利用に対する需要のことである。

①ビジネスマン

< 県外⇒県内への移動 >

- ・現在、主に首都圏からあずさ、かいじ等の在来線に乗降しているビジネスマンは、基本的に全てリニアに乗り換えるものと想定。（パイは増えない）
- ・首都圏や名古屋・大阪圏の企業は、山梨を新たな市場と捉え、半日・日帰

りの営業や取引が想定され、新たな需要が創造されると想定

<県内⇒県外への移動>

- ・現在、山梨からあずさ、かいじ等の在来線に乗降しているビジネスマンは、基本的に全てリニアに乗り換えるものと想定。(パイは増えない)
- ・山梨企業にとっては、首都圏に支店等を構えずとも営業・取引が可能となることから、規模は大きくないが需要が新たに創造されると想定

<その他影響>

- ・首都圏～山梨間が、半日や日帰りで行き来できることから、支社・支店機能が縮小・廃止の方向で整理されていく可能性が高い。これは、首都圏企業、山梨企業の双方に言えることである。

②観光客

観光客については、国内・海外という切り口を加えて検討していく。

②-1 国内観光客

<県外⇒県内への移動>

- ・在来線でゆっくり景色・電車での旅を楽しみたいという観光客以外は、基本的にリニアでの来県になると想定
- ・日帰り観光ニーズに対応できるため、首都圏や名古屋等からのファミリー層が、富士五湖や清里周辺を気軽に自然を楽しんだり、日帰り温泉を楽しむことによる新たな需要増が期待される

<県内⇒県外への移動>

- ・従来、在来線で首都圏（例えばディズニーランドなど）へ移動してた層は全てリニアを利用するだろうが、首都圏への時間が短縮化されることや、名古屋／大阪への直行アクセスが確立されることを踏まえると、楽しむ観光地の範囲が広がり（U S J等）、多くは無いが新たな需要が発生すると想定

②-2 海外観光客

< 県外⇒県内への移動 >

- ・羽田までのアクセスが向上するため、特に短期滞在型の観光客が増加する可能性がある（もちろん山梨に誘引する魅力が必要であるが）
- ・特に急増する中国人観光客において、ゴールデンルートと呼ばれているものが、東京⇒箱根／富士山⇒大阪を数日で観光するという弾丸系のツアーである。このルートが東京⇒山梨／富士山⇒大阪になれば、大幅な観光客増の可能性はある

< 県内⇒県外への移動 >

- ・特に羽田までのアクセスが向上するため、海外旅行客の需要増が想定される（大幅な増につながるとは考えにくい）

③通勤・通学者

< 県外⇒県内への移動 >

- ・山梨の大学や専門学校が、首都圏の大学には無い魅力をPRできるならば、首都圏からの通学という新たな需要が創造される可能性がある
- ・山梨出身で首都圏に単身
- ・リニア開通に伴い、首都圏企業のデータセンタ、研修センタ、研究所など郊外に設置されている機能が山梨に呼び込むことができれば、首都圏からの通勤需要が創造される可能性がある（もちろん交流人口の増にもつながる）

< 県内⇒県外への移動 >

- ・親元を離れるのが心配な学生（特に女性）や、都内での家賃・生活費の支払いが厳しい家庭等は、山梨から首都圏に通学する新たな需要が発生する
- ・首都圏に単身赴任しているビジネスマンや首都圏勤務ながら地方に居住したい家族等が、山梨から首都圏企業に通勤する新たな需要が発生する

④生活者

< 県内⇒県外への移動 >

- ・従来、在来線で首都圏（新宿中心）へ移動していた層の多くはリニアを利用すると想定（パイは増えない）
- ・アクセス時間の短縮や、リニア駅のある品川は東京～銀座エリアに近いこ

とから、特にファッション系のショッピングや美容室・エステなど、比較的裕福な女性層の需要が高まる可能性がある

< 県外⇒県内への移動 >

- ・首都圏等の方が服飾等の非日常品を山梨に買物に来ることは想定しにくい

3. 分析まとめ

以上をまとめると、下記のとおりとなるが、基本的に県外から県内への流入については概ねチャンスであり、県内から県外の流出はリスクと考える。

< チャンス（県外⇒県内） >

- ・ビジネスマンの営業・取引目的における半日・日帰り需要の増加
- ・国内のファミリー層、特に海外の中国人層に増加に大きなチャンス
- ・山梨の大学等学校の魅力あるPRを前提に、学生通学の誘引チャンス
- ・首都圏企業の郊外にあるデータセンタ等の機能の誘致による交流人口、定住人口の増加にチャンス

< リスク（県内⇒県外） >

- ・山梨における支社・支店機能の縮小・廃止による定住人口の減
- ・観光面でのチャンスは、山梨に魅力があることが前提であり、それが弱いと山梨自体を素通りされるリスクと裏腹である
- ・生活者にとって、非日常品の購入（ファッション等）が東京（特に銀座）にシフトすると、山梨における非日常品の購買需要が低下する

3. 山梨・甲府の街づくりの方向性（提言）

2章では、主なリニア利用者のプロフィールを顔が見える形で考えてみた。3章では2章でのプロフィール結果をベースに、1.リニア駅の位置づけ、2.リニアの影響を踏まえた街づくりの方向性について、1月に提言した「甲府グランドデザイン2010」と関連付けながら提言していく。

1. リニア駅の位置づけ

まず一つ目の課題は、リニア駅を都市計画・街づくりの中でどう位置づけるか、特に甲府駅との関連性についてである。経済同友会D.C.T.P.が提言した「甲府グランドデザイン2010」では、甲府を山梨全体の玄関口（ハブ拠点）として位置づけているが、リニア駅はそれといかなる関係性になるのか、プロフィール分析を行なった4つの切り口で検討していく。

①ビジネスマン

- ・ビジネスマンの利用シーンは、営業・取引目的における半日・日帰り需要増である
- ・甲府市街地が山梨における営業、取引の中心になることが想定されるため、時間を惜しむビジネスマンにとってリニアの駅と甲府駅の動線確立し、いかに短時間で結ぶかが重要である
(リニア駅の役割は、甲府市街地との連結機能)

②観光客

- ・国内の観光客の利用シーンは、ファミリー層の自然散策（清里、富士五湖）や日帰り温泉などである
- ・海外の観光客の利用シーンは、まず富士山観光が第一である
- ・上記について、観光客はまず目的地にたどりつきたいというニーズが強いだろうから、リニア駅から直接主要観光地（富士山、清里、石和温泉等）に直結するバス等のアクセス手段を設ける必要がある。
- ・しかし、山梨の魅力はそれだけではない。各地にワイナリーやフルーツ狩りなど光る魅力はたくさんあり、それらの魅力を甲府をハブ拠点として結びつけ、大きな魅力にしていくことはD.C.T.P.で提言したところである。

- ・このような各地の観光拠点へのアクセスは、甲府からの既存のアクセス網を活用することになるため、リニアの駅と甲府駅の動線確立するかが山梨全体の発展のためには重要な要素となる
- ・まとめると、リニア駅は観光面では主要観光拠点への交通拠点機能を果たすとともに、各地の多様な観光拠点への誘導のためには、山梨全体のハブである甲府へ連結するという機能を担う

③通勤・通学者

- ・通勤／通学者の利用シーンは、山梨と首都圏への相互での通勤・通学である
- ・東京への通勤を考えると、直接リニア駅に自家用車で来ることが想定されるため、リニア駅周辺の駐車場整備が必要である
- ・東京への通学を考えると、自家用車を使用しない層も多く想定されるため、既存交通網を利用し甲府駅経由でリニア駅に来ることが想定される。
- ・山梨への通勤を考えると、データセンターへの通勤などが考えられるが、企業が直接シャトルバス等でリニア駅での送迎を行い、公共のアクセスはあまり使用しないと想定
- ・山梨への通学を考えると、例えば大学と直接のシャトルバスを運行することも考えられるが、甲府の専門学校などの場合は、やはり甲府駅への連結が重要となる
- ・総じて言うと、通勤・通学者についても、甲府駅までの既存の交通網を利用する機会が多いため、リニアの駅と甲府駅の通勤・通学に合わせた時間帯での動線確立が必要である

④生活者

- ・生活者の利用シーンは、比較的裕福な女性層の銀座などへのショッピングなどである
- ・従来は在来線を活用していたため、山梨各地から直接「かいじ」に乗降できたが、リニア駅は県内で1駅なのでリニア駅までのアクセスが課題となる。
- ・可能性としては、自家用車で直接リニア駅に行くパターンと、在来線やバス等を利用して甲府駅に行き、そこからリニア駅に行くパターンが想定される
- ・前者の場合は駐車場の整備、後者の場合はリニア駅から甲府駅までの動線

の確立が必要である（リニア駅は甲府駅への連結機能）

<提言>

リニア利用者の具体的な利用シーンから総じて考えると、甲府駅とリニア駅との動線の確立が極めて重要であり、具体的にはシャトルバス等による大量・高速・短時間でのアクセスが考えられる。

また観光面から考えると、リニア駅から主要観光地への高速バスの発着が必要になるため、リニア駅には交通におけるターミナル機能を担う。また自家用車で駅に行く利用者に対しては駐車場等の整備が必要となる。

結論としては、山梨全体のパワーを最大限引き出すためには、「甲府グランドデザイン 2010」で提言したように、甲府を山梨全体の玄関口（ハブ拠点）として更に発展させていき、リニア駅は甲府駅への連結機能及び主要観光地への交通拠点として位置づけることが適切と思われる。

駅周辺開発についても、基本は交通の拠点としての開発を実施していくべきであり、利用者が必要としない周辺開発はオーバースペックになる可能性が高いと想定される。

以上は横内知事が表明された、「リニア駅周辺については、バス路線などのターミナル機能のほか、駐車場や必要最低限の商業施設を備え、空港のような整備を行うことが適切と考えている」との考えに合致するため、知事の見解を支持するものである。

2. リニアの影響と街づくりの方向性

2章の「分析まとめ」で、リニア開通による新たなチャンスとリスクについて記述したが、リスクを回避しチャンスをより活かす街づくりの方向性について提言していきたい。

①チャンスについて

<観光客>

- ・チャンスとして最も大きいものは、外国人観光客（特に中国人）のゴールデンルートが山梨経由になることで、大幅な観光客増加の可能性がある。もし富士山が世界遺産になればこの流れは加速する。この最大のチャンス

を逃さないよう、リニア開通に向けて海外へのPRを仕掛けていくことが大切であると同時に、「甲府グランドデザイン 2010」で提言したように富士山観光の帰りに甲府によってもらえるよう甲府市街地に大型バスターミナルを早々に整備していくことも必要であろう。

- ・国内の観光客に対しては、甲府を山梨の玄関口（ハブ拠点）として山梨各地の魅力を大きな魅力につなげ、山梨全体の魅力を首都圏・名古屋・関西圏にPRしていくことが重要である
- ・そして観光ルートを「リニア駅⇒主要観光地⇒甲府中心市街地（地産の買物・飲食等）⇒リニア駅」というように甲府中心市街地をルートに上手く組み込み、山梨全体の魅力を感じてもらうことが重要である。
- ・また、山梨にあるリニア実験線や大月リニアセンター等の施設を利活用し、新たな国内外の観光客誘致のチャンスとすることも大切である。

<通勤・通学>

- ・リニア開通により、首都圏から山梨への学生／社会人の通勤・通学を増やし、交流人口を増加させるチャンスがある。
(あくまでチャンス。やり方によっては効果ゼロもありうる)
- ・通学のチャンスを活かすためには、山梨の大学や専門学校等が首都圏の学校にはない特色を出し、それをPRしていくことが必要であろう。
- ・通勤のチャンスを活かすためには、トップセールス等により首都圏企業のデータセンタ等を誘致することであるが、山梨ならではのアピールポイントを明確にすることが必要であろう。
(たとえば、特に先日の大震災での最大の脅威は津波であったことを踏まえ、山梨にデータセンタ等を設置する安全性などもアピールすると良いかもしれない)

②リスクについて

<生活者>

- ・リニア開通により、山梨の女性富裕層が非日常品を（ファッション等）を東京（特に銀座）で購入する比率が高まることで、山梨における購買需要が低下し、特に非日用品販売の多い甲府中心市街地の空洞化が進行するリスクがある。これは単に店舗の問題ではなく、街づくり全体の問題と捉えるべきであろう。

- ・「甲府グランドデザイン 2010」では、甲府の街づくりについて「観光客と生活者の共存」というコンセプトを掲げ、生活エリアについても観光と同様に重視し、街づくりとして観光と棲み分けした「総合生活エリア」を設定することを提言した。全体の大きな街づくり計画の中で各企業・店舗が首都圏とのそれぞれの差別化を図っていくことが重要と考える。

以上

参考. 各種意見

<長期の視点>

- ・開業が2027年ということで16年先であるため、人口減少・高齢化といった日本・山梨の社会・経済動向や、観光立県といった山梨県のありたい姿、などの長期の視点も重要である。
- ・また2027年の姿を決め打つことは困難であるため、現段階では見通せる範囲を広く取り、大きな枠組みをつくっておく必要がある。例えば、駅の決定段階で土地の買占めや地価高騰の可能性があるため、それを防止するための開発規制。土地譲渡規制など乱開発を避ける方策を取る必要があると思われる。

<首都圏との相互交流の活性化>

- ・リニア駅が身延線と接続できれば、品川駅から山梨県内のほとんど全てのJR駅までが1時間以内でアクセス可能となり、首都圏と山梨の相互交流の活性化が期待できる。
- ・地域の後継者となる若者が、山梨から通勤、通学が可能になれば、ふるさとの継承・発展につながる。
- ・首都圏と山梨の相互交流を活性化させるためには、「山梨県産業振興ビジョン」に記載されている「クリーンエネルギー」や「医療・介護・生活支援」など山梨として発展させていく分野と連動して検討することも必要であろう。