

(1) 山梨リニューアル委員会

(総括)

委員長 田淵幸弘

幹事 金澤 悟

山梨リニューアル委員会は、「リニア部会（部会長：志村浩男）」、「富士山部会（部会長：原田由起彦）」及び「中部横断道部会（部会長：依田光人）」の3部会により活動を展開してきた。

リニア部会では、昨年度に引き続き「リニア新駅からの二次交通」をテーマに、学識経験者による講演会を開催し、新技術を利用した公共交通の実現に向けた取り組みについて理解を深めた。更には山梨大学とリニア新駅周辺に投資をしなかった場合の逸失利益に関する研究についての記者発表を行い、「平和通り」を「LRT」で結ぶことが最も経済効果が高いことなどを提言した。

富士山部会では、富士急行(株)堀内社長様を講師としてお招きし、「富士山麓の現状と今後の展望」について講演会を開催し、リニア中央新幹線開業などを軸にした富士山北麓地域、山梨県の発展のための取り組みについて理解を深めた。

中部横断道部会では、開通に向けた企業誘致や関連する協議会の状況調査を行うとともに、NEXCO 中日本との意見交換などを行い、ストック効果を引き出すための課題等について理解を深めた。

3部会の詳細な報告については、後述の各部会報告を参照のこと。

次年度は、3つの部会はそれぞれ関連性がある中、リニア部会と富士山部会の2部会での活動とし、中部横断道部会にてこれまで得た知見を2部会の活動に取り入れつつ、リニア中央新幹線、中部横断自動車道のストック効果を引き出し、2020年「東京オリンピック・パラリンピック」も見据えた、より総合的な一体運営を行っていくこととする。

以上

① リニア部会活動報告

部会長 志村 浩男
副部会長 小澤健太郎

リニアは総額9兆円の国家プロジェクトであり、リニアが通らない他県からすると「羨望の的」であるのにも関わらず、山梨県では官も民も投資に対する動きが極めて鈍い。東海道新幹線が開通した際、東京⇄大阪間を優先する「名古屋飛ばし」との言葉が流行ったが、山梨に停まる理由がなければ「山梨飛ばし」となるだろう。県では60分に一本は停まる事を前提にして様々な試算をしているが、JR東海からその様な説明を正式に受けたことはなく、費用対効果が悪ければ停車は90分に一本、120分に一本となるだろう。

平成28年9月、リニア部会では意見書を作成し、「リニア新駅」と身延線、中央線、富士急行線をLRTで繋ぐことにより、県内全体が「軌道系公共交通」で環状的に結ぶ事を提案した。

山梨は自動車の利用率が80%、公共交通が5%であるが、過度の車社会は人口の分散を招き、第三次産業を衰退させ、ひいては社会の活力を損なう結果となることは自明の理である。LRTをはじめとする公共交通を充実させ、コンパクトシティ化を推進することにより、地域の「つながり」を復活させることが県民の利益に叶うものであると考えるが、県では現在のところ、リニア新駅まで「車だと何分で行けるか」という検討に止まっている。リニア新駅に降り立った東京や名古屋からの観光客は、バスやレンタカーしか交通手段がなく、不便な地域だと感じるであろう。LRTを含む二次交通について更なる研究、提案を行うことにより、リニア新駅を中心とする山梨県の活性化を図っていきたいと考える。

LRTにより、「リニアと富士山観光をセット」でアピールできればリニア停車便数増加に繋がり、東海近畿以西わずか9.5%の県外観光客年間消費額（約3,500億円）を倍にすることも不可能ではない。また、観光客が利用するLRT運賃収入により県民がより安くLRTを利用できる上、国中・郡内経済が一体化することによる相乗効果も期待できよう。

リニアの研究は1960年代から始まり、1970年代には東京⇄大阪間を通るルートに甲府が選定された。リニアを誘致する為に先人が大変なご苦勞をされたにもかかわらず、今を生きる我々の不作為により、リニアが単なる「迷惑施設」となろうとしている。この現状を打破する為に、今年度も様々な研究、活動を行った。

◆リニューアル委員会講演会

日時 平成30年3月29日（木）

場所 甲府富士屋ホテル

テーマ 「新技術を利用した公共交通の実現」

演題1 「水素電池の未来」～スマート省電力の実現(リニアも)

講師：堤香津雄氏（エクセルギー工学研究所長）

演題2 「夢への挑戦～低床電池駆動LRV SWIMOよ富士山を登れ」

講師：奥 保政氏（川崎重工業技術顧問）

◎20 秒急速充電の水素電池、架線の無い LRV、下り坂の摩擦により充電する新技術等について学んだ。



◆山梨大学との共同記者発表

日時 平成 30 年 4 月 16 日（月）

場所 山梨大学

◎リニア駅周辺に投資をしなかった場合の逸失利益計算を山梨大学に依頼。工学部の佐々木研究室、武藤研究室の学生が試算し、山梨経済同友会と共同で記者発表を行った。

- ・ 国中の GRP（域内総生産）はリニア整備効果により約 120 億円上昇する。
- ・ 都市内交通の整備により上記 GRP はさらに 21 億円上昇する。
- ・ JR 甲府駅とリニア新駅を交通機関別・ルート別で試算した。

（交通機関別：モノレール、LRT、BRT）

（ルート別：平和通り、中央自動車道、身延線、新山梨環状道路）

費用便益を総合的に勘案した結果、「平和通り」を「LRT」で結ぶ事が最も経済効果が高い試算となった。また、途中駅・停留所の設置が効果を高める事も判明した。



◆山梨大学との意見交換会

日時 平成 30 年 5 月 10 日（木）

場所 甲府富士屋ホテル

◎山梨大学工学部の学生と今後の展開について意見交換を行った。

<今後の取組みについて>

画期的な技術や定量的な根拠に基づく LRT 等による 2 次交通の有効活用検討が県として必要であることを山梨県知事に提言し、県の将来への県民一同の悲願を希望に変えていきたい。

以上

② 富士山部会活動報告

部会長 原田由起彦
副部会長 三浦 秀行

2017年(1月～12月)の訪日外国人は過去最高の2,869万人(前年度比19.3%)であり、山梨県においても2017年の外国人延べ宿泊者数は前年度比11.8%増の153万人と、2011年以降毎年増加し過去最高を更新した。

このような状況の中、2020東京オリ・パラ開催年に、訪日外国人旅行者数4,000万人を目指すという国の目標達成に向け、山梨県においても官民様々な取り組みや、また問題点を解決し、これを好機と考え山梨の発展を目指していかなければならない状況となっている。

今年度は、富士急行の堀内社長を講師にお招きし、富士山という恵まれた自然環境や2027年リニア中央新幹線開業などを軸に、富士山北麓地域又山梨県が発展するために今後どの様に取り組んでいくか、グローバルな観点から講演いただいた。

◆『富士山麓の現状と今後の展望』

～富士北麓を世界的な山岳リゾートエリアに～

日時 平成30年4月16日(月) 午後5時より

会場 甲府富士屋ホテル 2F「桃源」

講師 堀内光一郎氏

(富士急行社長/富士吉田商工会議所会頭/山梨経済同友会副代表幹事)

概要 i. 富士北麓の現状

- ・年々旅行者は増加している。
- ・日帰り客が全体の60%が現状。
- ・7,8月の繁忙期より9～6月の観光客誘致。

ii. 今後の展望～課題の解決に向けて～

- ・長期滞在型観光客誘致
- ・国際コンベンションエリアの確保、整備
- ・世界遺産富士山の環境保全と通年型観光地化
- ・「富士登山鉄道」構想の実現
- ・リニア駅と富士北麓を結ぶアクセス道路の整備

今年度実施した富士急行堀内社長様のお話の通り 2020 年『東京オリ・パラ』、『中部横断道開通』、2027 年『リニア中央新幹線開通』など山梨県経済の活性化、飛躍のまたとないチャンスだと考える

次年度は、今年度スケジュール上実施できなかった講演会を早々に実施するとともに、富士山の境保全と観光、リニア駅を核とした、国中地域と富士北麓地域を結ぶアクセスの整備による県内周遊型の観光促進などの実現に向け、県、地元自治体と経済界との連携を推し進める活動、提言等をリニア部会とも連携し活動して行きたい。

以上

- 国際観光の振興、国際会議等の開催は、地域経済の活性化や雇用機会の増大、社会・文化面や生活利便性の向上等に貢献。
- 富士山・富士五湖などの豊かな自然資源、独自の文化・伝統など、富士北麓地域の恵まれた魅力を活かし、国内有数の国際観光地の地位から一歩進んだ、グレードの高い国際会議観光地『世界と富士が出会うまち・富士北麓』を目指す。
- 地域の統一的な意思形成を図り、地域住民、民間団体、市町村、県等が連携・協力した具体的な取り組みを進めるため、**富士北麓国際交流ゾーン構想**を策定する。（対象地域：富士吉田市、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町）



③ 中部横断道部会活動報告

部会長 依田光人
副部会長 飯嶋禎典

平成 31 年度（2020 年 3 月末）まで中部横断自動車道の全線開通が先送りされたことから、当部会では、

- (1) 一部開通済み区間の周辺町村の動き及び開通前後の人的交流の変動調査
- (2) 山梨県として PR している開通後のストック効果（人的・物的・経済的効果）が周辺町村との連携のもと、着実に前進しているか等の情報収集及び該当部署（NEXCO 中日本・山梨県高速道路推進課）への訪問、意見交換
- (3) 「中部横断道沿線地域活性化ビジョン策定協議会」が約 2 年ぶりに開催されたことを受けての、同協議会会長を務める佐々木山梨大学工学部教授へのヒアリングの実施

以上 3 点を柱に活動を行った。

開通後のストック効果で第一に重要視すべきは経済的効果であることは明白である。そのための沿線市町村への企業誘致はかなりのウエイトを占めるところはであるが、現在のところその効果を引き出せていない。また人的・物的交流の面においても、該当する周辺市町村が個々に企画を展開しているのが現状である。

先のビジョン策定協議会において、県の委員からは「知事のトップセールスの強化、東海地方からの観光客を呼び込むため峡南地域の市町村と連携を進めている」との報告があったように、2020 年の全線開通に向けた関係市町村との真の連携強化は不可欠であり、県として更なるバックアップと指導力の発揮が強く望まれるところである。

徳島県の地域おこしのように「最後は行政の熱意」が求心力となる。民間がより協働できる目に見える形での施策を期待したい。

次年度は、中部横断道部会は部会単独での活動から、これまで得た知見をリニア部会及び富士山部会の 2 部会の活動の中に取り入れ、中部横断道の開通も含めた、より総合的な効果を検証・把握していく体制とします。

以上

