

## 山梨県総合計画審議会第2回基盤部会 会議録

1 日 時 平成26年5月29日(木) 午前10時~11時35分

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	石川 恵	市川 三千雄	歌田 将太	大村 春夫
岡村 美好	小澤 健太郎	小林 三夏	佐々木 幸一	佐野 登喜代
内藤 悦次	納見 景子	堀内 光一郎	安江 美香	

・ 県 側

知事政策局長 県土整備部長 リニア交通局次長  
(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) チャレンジミッション 14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)

リニアについて、様々な点で期待を持っている。県内全体のインフラが整備され、観光地に行けるようになれば、と思っている。土地売買をやっているのだから、相談いただければ我々として出来る限りのことは協力したい。

(委員)

リニア中央新幹線は、今度は盆地の中を通るということである。リニアは長大トンネルもあり、高度な土木技術を持った大手ゼネコンが関わるようになると思うのだが、盆地の中では地元でもそれなりの技術で寄与できる面があるのではないかと思う。建設業協会と

いう立場として申し上げたいのは、新環状山梨道路に關与させていただき地元の技術も高まってきているので、様々な面で寄与できるのではないかとということで、是非検討していただきたい。

中央線の利便性向上という話もあった。リニアは東海道新幹線のバイパス的な機能があると聞いているが、開通後は旧線をまた別の形で活用されると聞いている。一方、リニアと中央線の関連も非常に密接ではないかと思う。出来れば、中央線の利便性向上に関する事も先行してやっていってもよいのではないか。

(リニア交通局次長)

リニアの工事の事業主体はJR東海である。JR東海と県で話をする機会があるのだが、実験線建設時に地元業者に工事に参加していただいた経緯があるというようなことは言っていたし、実際に今後の工事を進めていく中で地元の協力も不可欠であろうという話しもあった。県からも、発注主体であるJR東海に対して、地元業者への発注についてお願いしていきたいと考えている。

中央線の利便性向上ということだが、非常に重要なことだと考えている。東京に通学するとか朝方の会議に出席する際に非常に利便性が悪いという指摘をいただいているので、事業主体であるJR東日本に対し、少しでも改善されるよう要望している。

特に、赤い通勤快速の甲府までの延伸について要望しているが、中央特快の233系という電車は非常に加速性がよく、中央線本体の施設を改修しないと甲府まで来られないといった障害があり、順次改善していただくようJR東日本に今一所懸命要望しているところである。ただし、それを待つだけでなく、少しでもそれに代わるようなダイヤ改正等ができないかといった点についても、JR東日本と話しをしているところである。

(委員)

会議で東京に行く際、電車の本数が全然ないので前泊することも多々ある。是非利便性を向上させていただきたい。

甲州市塩山に住んでいるのだが、塩山駅に停まらない電車も結構あるので、その辺のところも要望していただけたらと思う。

(リニア交通局次長)

ただ今の要望についてもJRに伝える。

ただし、高速化と各駅に停めるということは条件的に裏腹の関係になるということである。JRと話しをしているのだが、今現在も中央線は今の線形でギリギリの速度まで上げているということで、これ以上電車のスピードを上げることはなかなか難しいとのことである。多く停めると時間がかかる、高速化を求めると駅を飛ばさなければならない、というバランスの問題があり、その需要を見ながらしっかりと検討していきたいと、JR東日本から言われている。県としても、皆さんの御要望を踏まえながらしっかりとJRと話をしていきたいと思う。

(委員)

不動産の案内をし、山梨県への移住定住の促進のお手伝いをしている。私自身も山梨県が好きで7年前に北杜市に移住してきたのだが、その経験を買っていただき、今の仕事を

させていただいている。やはり山梨は自然がすごく豊かな所であり、東京近郊や関西からお越しになりたいという方はまだまだたくさんいる。

私どもの事業所のある北杜市の方では、中部横断道の北部区間がどの辺りを通るのかということが非常に話題になっており、進捗状況がわかればお客様にも安心して来ていただけるということもある。何か少しでも話しが進行すればいいなと思うし、自分たちにもできることがあればと思うのでよろしく願いしたい。

(県土整備部長)

ルートは国土交通省が検討している。中部横断自動車道の長坂以北の北杜市内のルート等について、いくつかのルートと比較して今年の7月に関東地方整備局のワーキンググループの中で、大体のルート帯の案は決まった。アセスを行うための案なので2 km幅ある。今後、そのルート帯の中を中心としてアセスの中で動植物の調査を行ったり、環境への配慮等を行いながら具体的な構造を決めたりしていくと聞いている。ただ、まだ案の段階であり、環境影響評価法に基づく手続きに入り、具体的にどこを通るか構造はどうか決めなければならないので、まだ何年か後にならないと確定しないのではないかと考えている。

県としては、一刻も早くそういった不安を解消するためにも、前進するよう国に要望しているところである。

(委員)

P 6「公共交通の利用促進・利便性向上」の所に「地域別に、バス路線網について、バス事業者や市町村等と協議」とあるが、具体的にはどういったことか。最近山梨県内は、バス事業者よりは市町村単位でコミュニティー・バスを運営することが多くなっているが、外の自治体に移動する際は連絡が不便になるのではないかという心配をしており、その辺の調整等をする組織はあるのか。

(リニア交通局次長)

まさにおっしゃる通りである。現在県内には認可事業者と自治体が運営している所があるが、市町村しかない所は市町村をまたぐ場合にはおっしゃるとおりだと思うので、域外でうまく移動ができるように話し合いを行っていただく、そして、圏域と圏域を結ぶバス網が出来るのだというような検討も別の所で行う、といったことを今年やっていきたいと思っている。

(委員)

すると、「公共交通の利用促進・利便性向上」という項目の中では「生活の足となる公共交通」というふうに謳われているが、富士山が世界遺産になったことから山梨県に観光に来られる方もこれまで以上に増えており、皆が車で来るとは限らない。特にワインを飲んでということになると、やはり公共交通機関を使うことも考えられる。そうすると、生活の足というだけではなく、観光に来られた方にとっても利便性の良い公共交通機関を目指すといったことが盛り込まれているのか伺いたい。入っていないのであれば入れていただきたい。

(リニア交通局次長)

それは当然だと思う。リニア駅を中心として圏域ごとに結ぶ路線を検討するという事になっているので、当然そういう点も入っている。

今現在も富士急行や山梨交通など、様々な所で観光客に配慮した路線を検討しているのは確かである。

(委員)

事業者に関しては実施していると思うが、特に市町村のバスを使う可能性は考えていないのか。

域内も域外も記載されていない。

(リニア交通局次長)

そういうところを今年しっかり検討していきたいと考えている。

(委員)

了解した。そうすると、重点項目2のところに観光といった言葉を入れるとその辺も明確になるのかなと思う。

(リニア交通局次長)

しっかり検討していきたい。

(委員)

住民だけでなく国際観光における公共交通の位置付けを考えると、この重点項目の中に国際観光や観光のための足としての公共交通の活性化・利便性の向上といったことを入れた方がいいと思う。

P22、23に「おもてなしの推進」とか「外国人旅行者の来訪の促進」という観光部の重点項目があり、それらとの兼ね合いも配慮されて書いたのかもしれないが、これは部局を超えてやっていただく話だと思う。今はほとんど、日本人より外国人観光客の方が鉄道とバスといった公共交通を活用して観光しているので、事業者の様々な取り組み以上に、県がある程度全体的な交通ネットワーク計画を作られて、その中で活用していくとか。

(委員)

一昨日箱根の芦ノ湖に用事があって、知り合い2人で、車で行った。往きは大月経由で高速道路を用いて御殿場を経由して行ったのだが、帰りは御坂トンネルの工事のことをすっかり忘れてしまい、河口湖でご飯を食べた後、御坂トンネルに突っ込もうとした。警備の人には勧められなかったが、せっかくここまで来たのだからと引き返して、御坂の天下茶屋の前を通過して帰ってきた。箱根の緑がきれいだと言いながら2人で車窓を眺めながら帰ってきたのだが、その箱根に匹敵するぐらい御坂トンネルを超えてからの緑も美しいと改めて感じた。道路が開いている、開いていないというのは大きいな、トンネル1個通れなくなっただけでこんなにも違うものかなとしみじみ感じ、基盤整備の重要性を改めて感じた。

リニアのことも出ているが、我々は勝沼に住んでいるので、リニアの駅まで行くのに時間が掛かって、東京まで15分で行けても、バスで勝沼から東京に行った方が速いよね、

という話をいつも冗談でしている。

勝沼のバス停で中央高速に乗ると、新宿まで1時間半で着く。我々にとっては、JRの勝沼ぶどう郷駅がちょっと遠いということもあって、電車を利用するよりもバスの方が圧倒的に便利である。可能であるならば、山梨から東京に行く便をもう一便分遅く出発していただきたいし、東京から戻ってくるバスも一便分遅くしてくださるとすごく利便性が上がる。昔は臨時も出たりしたのだが、22時発のバスがいつも満員なので、1便ぐらいしか出ていないもので、必要になったりする。

観光についてであるが、勝沼はワインメーカーが30社あるので、週末になるとかなりの人が街中を歩いて散策している場面が段々増えてきた。特にワイナリー巡りをされる方も多いのだろうと思うが、車で来る人が少ないので、歩かれる方のために交通網がもうちょっとアクセスが良いといいなといつも思っている。今富士急行は週末になると富士山駅から勝沼、塩山までバスを通していただいているが、そこにアクセスする町内循環バスがほとんどうまく回っていない。乗っていないバスが回っているというのは見た目にもあまりかっこうよくないし、福祉を優先するあまり福祉バスを観光客が使えないというセクション分けの状況になっているような気がするので、甲州市と話しをしていただいで改善していただけるととてもありがたい。

富士山が世界遺産になって、この間も河口湖駅の周辺にはかなりの数の海外の方がいらっしまったけれども、そういう人達が山を越えて甲府盆地方面に来られて東京に戻っていくというようなルートがもう少し簡単になるといいのかなと思っているので、そのような整備をしていただけると本当にありがたい。

#### (リニア交通局次長)

御指摘いただいた部分は非常に重要な点だと思うので、今年、検討会で検討する中でしっかりと議論させていただきたい。

#### (委員)

チャレンジやまなし行動計画には第1期の段階から委員を務めていて、当時は自分自身だけの考え方で対峙してきたのだが、リニア駅の位置が決まり、路線が決まり、県がどのように開発しようとしているかが漏れ聞こえてくるようになると、色々な会において様々な人から質問されることが多くなってきた。例えば、このようなニュースが流れているけどこれはどうなのだろうとか、我々のこういう考え方を取り入れてもらいたいものだけれど窓口がないのだよなとか、といったことも聞かれる。それに対し、基本的には総合計画審議会というものがあり、各方面にわたる分野から県民の皆さんの意見を広く取り入れていて、そこで発言されれば県にも通ると思うよということを話している。

私が第1期の頃は、山梨の行動計画について、暮らしやすさ日本一の山梨をどうするかというような観念的なものの考え方でいたのだが、その後かなり時間が経過し、例えば富士山が世界遺産に登録されたとか、和食が無形文化遺産に登録されたとか、2020年には東京でオリンピック・パラリンピックが開催されるとかいったことになり、外国から多くのお客さんが来るなど、様々な変化が現れてきて、リニア駅は山梨の中心でもあるけれども、日本の中心でもあるよ、と考えるようになった。そういうことからすると、山梨だけのことを考えて開発していたのではいけないのではないかと、日本の中心という考え方で開発していかないと、後々反省することになりかねない。

まず駅周辺の開発の問題。リニアをどのように走らせるかという、観光資源の一つとしての景観の問題。このようなことがおそらく皆さんには一番の関心事で、そしてそれが山梨県の将来に非常に生きてくる問題である。

都留のリニア見学センターが新しく改築されたけれども、以前に行ったことがある方でも見学センターを見れば、リニアというものはどうあるべきかという考え方が変わってくるのではないかと私は思う。

私自身の考えはもやもやしているのだが、色々な人から聞いた意見を届けるということも私どもの役目だと思っているので申し上げたい。県民のかなりの部分の方はリニア駅周辺を山梨県の中心としてだけ考えている中で、少子高齢化で人口減少していくこの時代に50年後、100年後を見据えて、日本だけではご飯を食べていけない、世界を相手にして商売をしなければならない時代になった時に、日本の中心としてリニアに関する物事を考えていかなければならない、といった意見がたくさん寄せられている。

具体的に言うと、例えば、リニアの走らせ方は、土管の中を通るような形のままで考えているのか。今の甲府駅を中心に考えてそこへのアクセスをどうするかという形で物事を考えているのか。日本の中心的な大手不動産屋も積極的に入ってきて開発するような考えは持っていないのか。オリンピック関連施設を持ってくるというような考え方にはならないのか。日本の中心としての山梨の風景を、というような考え方にはならないか。そういったことについてもう少しお聞きしたい。

サントリーがアメリカの世界一のウイスキーを買収して、世界に出ていこうとしている。何もウイスキーはスコッチだけではなく、日本で造っているウイスキーの方がおいしいかもしれない。ワインだってフランスだとかイギリスが中心だなどということではなく、和食を食べるときには甲州種のワインも飲まれる。和食が世界無形文化遺産になった以上は、甲州市のワインは甲州しかないんだよ、と。すべての商売においてそういうことなのであって、やはり日本の中心という素晴らしい位置にある山梨県の恵まれた地理的条件を含めて考えていく必要があるのではないかと、というように最近考えが変わってきた。

その辺のお答えを少し聞きたいと思う。

#### (リニア交通局次長)

まず一点は駅周辺の整備の関係であるが、甲府市中心部との競合を避けつつ、リニアの開業効果を全県的に享受できるようにしていきたいということで、交通結節機能を中心とした整備を行い、大規模な商業施設などの立地は抑制していくという基本方針で計画を考えている。

また、リニアの時間短縮効果だけではなく、本県の優位性を生かして本県の発展を先導するエリアとしていきたいということで、先端産業の研究施設等を立地するための基盤整備等も行っていきたいと考えている。

駅周辺に導入する機能としては、駅前広場や駐車場、バスターミナル、タクシープール、休憩施設というようなものが交通結節機能を持たせるために必要であり、付随するコンビニなどの商業施設も必要であろうと考えている。

そのほかにも、観光のための施設や、憩いの公園、展望施設なども必要であろうし、本県をリードするということで先端産業の関連エリアといったものも考えていかなければならないということで、そういったものを今現在検討しているという状況である。

それから、もう一点は見える化の問題の質問があったが、騒音とのトレードオフという

ところもあると考えている。

(委員)

私自身は、今でもまだ、暮らしやすさ日本一という県を目指して、旧市街を中心として山梨県全体でバランスがとれ、全県に1時間以内で行けるような立派なアクセス道路を造り、自然を生かして過ごしやすい県を目指すという点について、基本的には考え方は変わっていない。しかし、先ほど私が発言したような意見を言う人が非常に多い。何回会合に出てもそういう意見を言う人はたくさんいるので、私はそういう人達に対して、どうもその基本方針は変わらないようだよと答えればよいのかどうかということである。非常に重要なポイントなので、少し発言させていただいたということである。

(知事政策局長)

かつては10年間という長いスパンで総合計画が立てられていた。横内知事になってから行動計画という形をとり、短いスパンで計画を立てるようになった。施策のスピード感はかなり出て来ていると思う。ただし、それでも委員のおっしゃるような4年前と現在では状況がかなり変化している。ちょうどこの第2期計画も今年最終年を迎えている。審議会の皆様から答申をいただく中で、今、日本の真ん中であるという視点を持って今後の方向性を定めるべきという貴重な御意見をいただいた。私どもは国内外の情勢を視野に入れながら計画を策定しているつもりだが、各部局で細かい施策を実施していくとどうしてもその視点が抜けてしまうようなことがあるかもしれない。そういったことも加味しながらやっていきたいと思う。

暮らしやすさ日本一を目指すという視点が欠けているというご意見であれば、それは変わっていない。時代の流れが変化しても、時代に合わせた施策を同じ視点でやっていくということに変わりはないと思っている。

(委員)

今までは割合内向きに山梨県のことを考え、それを中心にビジョンなり計画なりを作っていたらよかったのが、長期的な見通しやビジョンの中で、今委員がおっしゃったような世界の動向などを踏まえ、世界の中の山梨、日本の中の山梨を意識して作られるようになってきている。これは、県の当局も知事も同じ姿勢だと思う。

それがなかなか一般の県民には伝わりにくくて、暮らしやすさ日本一というものを大切なテーマとして掲げているが、ややもするとローカルな視点で作られているのではないかという懸念をお持ちなのだと思う。

私の経験で言うと、例えば富士山の周辺観光はそれなりに国際化していたが、今般の世界文化遺産登録とか、昨年来の円安とかビザ解禁とかで、圧倒的に海外の方がみえるようになって、グローバルや世界標準は意識してはいたが、本当にここ数年間で隔世の感があるように意識改革や取り組みが求められるようになった。

多分今、委員がおっしゃったのはリニアの問題の実現化が間近になりリニアの開設によって、山梨県の置かれた立場も、おらが山梨だけで完結するものではなく、日本の中の山梨を考えて県の計画などを推進すべきではないか、ということではないかと思う。そういう意味で、全く外れているわけではないと思うが、よりそういった切り口とかポイントを明確にし、単に私たち県民にとって暮らしやすい日本一だけでなく、日本の中の山梨、世

界の中の山梨というものをある程度分かりやすく散りばめた中で計画推進を進めるべきだし、それをまた県民に伝えていってほしいということかなと思った。

(知事政策局長)

貴重な御意見をいただいた。

この8年間、日本の中の山梨はどうあるべきか、世界の中でどうあるべきか、ということを知事から口酸っぱく言われている中で、私どもは政策、施策に取り組んで来ているとは思っているが、今、更にそういった御意見があったように、さらにレベルの上昇した国際化とか、そういう日本の動き、世界の動きがあるので、そういうことを加味しながら、次の計画を策定していきたいと思う。

(委員)

それから、韓国や中国、東南アジアの国々が色々と物づくりをしてきている中であって、日本の将来の輸出産業、海外で商売する武器として、安倍内閣では新幹線をと考えている。最初リニアが山梨を通ると聞いた時には、山梨のこの緑、南アルプスの前を素晴らしい新幹線がサーッと走っていく姿を期待していた。それが土管の中を通るということではがっかりした。最近では少し見える化の部分が増えてくるということになったらしいのだが。もし、日本の新幹線は音が大きいから、新幹線を通したって土管の中を走るのだ、何の姿も見えない、と世界の人達が知ったら、やはりそれによって購買意欲が多少落ちるということもあると思う。なので、見える化については是非出来るだけJRと相談して多少とも増やしていきたい。

(リニア交通局次長)

私どもも思いは同じであり、その方向でJRとも一所懸命話しをしている。

(委員)

暮らしやすさ日本一ということで、リニアが通るし、全県的なバスネットワークも増えていくわけだが、山梨県の空き家率は別荘も含めて20%というのが現実である。日本一ということはいいいことかどうかわからないが、中古住宅流通において、国土交通省が2020年までに20兆円の誘致をするのだということを決めているところである。これは山梨県にそれだけの社会資本の中古住宅が残っているということである。良いものを残すのであれば、定住促進をし、山梨に住みたいという人を増やさなければいけない。空き家を提供する人たち、あるいは県外から入ってくる方々に、もっと施策が必要である。市町村とは我々も提携して今18軒やっている。企業も必要である。県では二地域居住を重点的にやっているが、日本の中心であるということも含めて、そういう良さを勧めるならば、今ある財産を生かせるような施策、またそれらを維持管理していった住みよい住生活ができるような施策を具体的に出してほしいと私は思う。

(委員)

「公共交通の利用促進」のところで意見を申し上げさせていただきたい。ここに「少子高齢化社会における地域公共交通の役割」と書かれているが、特にバスに関して言うと、通勤通学に使ってほしいなと常々思っている。利便性が向上すれば定住促進にもつながる



のではないかと思う。特に高校が全県一学区になって色々な所から、特に甲府市内の高校には子ども達がやって来るようになったが、最近は電車で行ける所を志望する子が多くなっているというふうに聞いている。遠い所であれば電車で行って来て自転車で学校まで行く。晴れた日はよいのだが、雨の日はお父さん、お母さんが送ってみえて、結局交通渋滞になる。これは、きちんとニーズに応じた公共交通を整備することによってバスを利用するということができるれば、教育の面でももう少し利益は出るのではないかなというふうに思っている。なので、先ほど申し上げた少子高齢化社会の地域公共交通ももちろん大事だが、地域のニーズというものについては、通勤通学についても視点を持っていただいて協議していただければと思う。

(リニア交通局次長)

そのような視点も十分取り入れながら検討していきたい。

(知事政策局長)

チャレンジミッションにもP24に「移住交流の促進」ということを重点項目4で書いているが、基盤整備、ハード整備というよりも、やまなし暮らし支援センターを設置して、空き家情報などを提供するというようなことを進めていて、ネットワーク的に市町村の取り組みの情報を収集しながらやっているというソフト的な対応が中心になっているという状況である。先ほど委員もおっしゃっていたが、教育とか文化とか、暮らしやすさというトータルな面もあると思う。山梨に住みたいなと思うような施策はトータルに必要なのかなと思う。その辺も次回の計画に勘案していければと思っている。

(委員)

7年前に北杜市にいらっやって非常に不便を感じたこととか、こうすればもっと移住する人が増えてくるとか、生活しやすくなるというお考えを当時お持ちだったと思うのだが、基盤部会の中でどういったことをもっとしっかりやらなければいけないというお考えはあるか。

(委員)

私は比較的車に乗るのが好きなので、あまり問題はなかった。

これから移住されてくる方、特に定住をお考えの方というのは、仕事を終えられたり、これからリタイアという方がほとんどなので、皆さん、車に乗れなくなって大好きな山梨に残れるかどうかということをしごく心配なさっている。ほかの所にお子さんやお孫さんがいらっやったりもするが、元気なうちは本人の力でいきたいということもあり、例えばバスを利用して駅まで行くとか、バスを利用して高速のバス停まで行くということがもう少しできれば、こちらに来るとかあちらに行くということもよくなって、お子さんやお孫さんの意見も賛成に傾いたりする。でも、自分の両親は辺鄙な所に行くということで、次の世代、その次の世代の理解が得られないということもある。そういった総合的な面でも、もちろん住んでいる方も大事だけれども、一人でも多く、一家族でも多くの方が山梨に来ていただけるような公共交通などもお考えいただくと非常にありがたい。すぐには無理だろうが、一応意見として申し上げる。

(委員)

公共交通の整備がそういう魅力を高めるための有力な武器になるということ。

(委員)

十分なる。

(委員)

P5の重点項目1に用地取得業務に取り組むとあったが、新聞では残土処理について具体的にどういうふうにやっていくかはまだ決まっていないと書いてあった。現在、残土処理についての方針はあるのか。

(リニア交通局次長)

残土処理は基本的に事業主体であるJR東海がやる。ただし、県は傍観者でいるわけではなく、例えば新聞にも出ていたように、早川芦安連絡道路に使うといった協力をするし、市町村や民間にどこかないか聞いて集まってきた情報をJR東海に情報提供もする。JR東海はそれらを精査して色々と勘案しながら残土処理を決めていくという形になる。そのような形で現在、案の検討が進んでいる。

(委員)

「公共交通の利用の促進」で少子高齢化に向けてとあるが、県の中でも都会の方に住んでいる人はそういうバスを利用することもあるかと思うけれども、私の家の方は旧田富町のど田舎でバスも全く来ない。そういう所の方が逆に老人の方も多いと思うが、市町村でコミュニティー・バスがあると聞いても、家の近くまでは来ないので、どこかに行くときには、結局家族に頼るという形になる。市町村がバス事業者と連携を取るとか、老人クラブとか、そういう事業をされている方とも協議というか、話を聞いてみるのも参考になるのではないかと思った。

(委員)

公共交通を考える協議会において、今言われたような方の御意見を吸い上げたりする仕組みはあるのか。

(リニア交通局次長)

基本的に地域の声は市町村の方で吸い上げていただいて協議会に持って行っていただくという形になるので、その中で検討していきたいというふうに思っている。

(委員)

甲府駅南口周辺整備について、特に、平和通りのアーケード撤去に着手とあるが、多分八番街のことではないかと思うが、取った後の計画等はどうなっているのか。例えば、今のままでは歩道は雨が降った時には滑りやすい材料で出来ているような気がするが、そういったことへの配慮はどうか。近辺の建物は耐震化されていない建物だと思う。多分80%ぐらいは木造など、新耐震基準以前の建物のような気がするので、その辺りの対応の仕方はどうか。アーケードを取っただけでは跡が建物についているままになると思うが、おもてなしのことを考えるとそういうことはどうされるのか、どのように整備されるのか

ということをお聞かせ願いたい。

(県土整備部長)

全く委員のおっしゃる通りだと思う。

まず景観の話であるが、アーケードを撤去した後は当然今より見栄えが悪くなってしまうので、撤去と合わせて、出来れば統一的な景観づくりを建物に施していければと思っている。そういう補助制度もあるので、それも活用しながら住民の皆さんと話し合っ、出来れば今年度中にはそういった計画を世間に出していければなと思っている。

ただ、今御指摘いただいた耐震についてであるが、私もおっしゃる通りだと今思ったので、併せて建物の所有者の方と相談していきたいと考えている。

手前の歩道等については、アーケードのある所、ない所も含めて、統一的なイメージで抜本的に変えていく。今御指摘のあった雨で滑りやすいといったような指摘は当然踏まえながら、全体の景観であるとか、素材等も含めて計画をお示しする方向で今検討を進めているので、そういった観点を反映させていただければと思っている。

(委員)

歩道について、歩行者と自転車といったことの整備も考えていただきたい。

(県土整備部長)

現在検討中ではあるが、歩道がかなり広いので、完全に自転車と歩行者を区分するかどうか決まっていない。幅が広いので、両者が併存する形になる部分もあるかとは思っている。ただし、放置自転車が多い関係で、放っておくと全体の幅の半分が自転車駐輪場ようになってしまうので、駐輪場整備と併せて、両者が併存して使えるような形で運用できればと思っている。

(委員)

南口の周辺整備については、これまでも計画の映像などを見せていただいていたので、これから工事が始まり、詳細設計など色々と具体化されてくるということで、その中でデザイン審査会も年に2回開催すると書かれている。もし可能であるなら、ユニバーサルデザインという観点から、障害者団体等の方たちの意見も聞く機会を設けていただきたい。

歩道はフラット化されてくると思うが、甲府市の場合南に向かって微妙に傾斜があって、店舗の入り口と歩道との段差が大きく、車いすが入れない店舗も結構あるので、出来るだけ調整していただきたい。

(県土整備部長)

御指摘された団体等の話しは是非実現させていきたいと思う。店舗入り口等の細かい点については、確かに利用している方の意見を聞かないといけないと思うので、できるだけ反映させて、そういう細かい点を一つ一つクリアしていきたい。

(委員)

聞き漏らしたのかもしれないが、甲府駅とリニアの新駅とのアクセスについては、どのように意見が反映されるのか。

(リニア交通局次長)

全て決定しているわけではないが、今現在はBRT、専用レーン等を設けたバス交通などを中心に検討しているところである。

(委員)

最近は総会シーズンなので、色々な組合の総会に出させていただくのだが、全く予想しないことを聞いてびっくりしたことがある。こちらの方の姿勢は、消費税が上がったり、ガソリン、石油が上がったり、運用資材のコストが上がったりして大変だね、消費税導入直後の4月、5月は乗り切っているようだけれども、これからどうなるのか、心配だねという感じで臨むのだが、「東京オリンピックが来なければちょうどよかった」ということを言う人がいる。確かに福島辺りの復興などは全然遅れているけれども、単価が合わないとか、人手がないとかそんな話ばかりで、入札があっても落札しないという状況で、東京オリンピックの工事がなければ日本の需給バランスがちょうどよい、東京オリンピックの工事などとてもできない、ということである。東京オリンピックは6年後だし、中部横断自動車道を29年度に完成させたいとおっしゃっているけれどもそれだってここ3年のことである。工事を扱っている皆さんとして、工事の進捗を進める上で、そのような実態は実際にあるのか。ちょっとお聞きしたい。

(県土整備部長)

全国的に見ると、東日本大震災の復興の関係で、東北に復興の需要が発生している。今後の懸念としては、東京オリンピック関連事業として、特に東京を中心とした関東エリアに工事がかなり大量に発生するのではないかと懸念されているということで、この数年間にかけては資材が高騰したり、建設業界の人材不足が発生したりするのではないかと懸念が生じている。そういった意味で、外国人の方の労働者としての受け入れであるとか、色々と制度的に検討している。

ただ、山梨の実態を見ると、現在のところ資材の高騰や若干の工期の遅れに影響するような部分はあるが、全体の目標を遅らせるような影響が出るにはまだ至っていないのが現状である。

やはり、今後恐れているのは、オリンピック関連事業が突然発生した時にどうなるのかということである。ただ、そういう場合に山梨の建設業者がオリンピック関連事業の工事に出掛けて行くといったことはあり得ないのではないかなと思う。そういった点から見ると、心配なのはやはり人材不足と資材の高騰であり、これらが継続してどんどん発生すると思うので、注視していかなければならないと思っている。

(委員)

どなたがお話しになったか知らないがオリンピックが来ないでほしいというのはだいぶ飛躍したお話だと思うが、現状は、やはり先ほど県土整備部長さんからお話しがあったように、若干の資材の高騰もある。また、いわゆる労務者ベース、労務者というところと分りづらいかもしれないが、型枠とか鉄筋を組み立てる方たち、土を掘る人たちなどの専門業種の人材も不足している。これは東北の需要といったこともあるのだが、それ以前に、世の中非常に仕事が減ってきた時代が長くあって、その間に職人さん達が跡継ぎを作らなか

ったり、会社を縮小気味にしたり、閉じてしまったりしたことがずっと続いていた。後継者がなかなか育っていかなかったということである。ここに来て先の展望が少し開けてきたのだが、専門の職人さんは一朝一夕には育成できないということもあるし、技能職希望の若者も出て来ていないという状況である。魅力ある建設業ということで、建設業協会もテコ入れしてきたいと思っているのだが、決定打はなかなかない。

先ほど、海外の労働者という話もあったが、10年以上前と比べるとやはり今は非常に色々な制度が厳しくなってきたものを作ろうということになっており、出来れば日本人の若者をきちっと育成してきちんとした物を作れるようになってほしいというのが、私どもの願いである。うまく追いつくかどうかかわからないが、色々やってみたいと思っている次第である。

#### (委員)

発注者サイドから見ると環境はあまり良くなってきているというのは事実だと思う。民間で考えてみても、参加が複数年で2割3割割っている印象だし、本当に人手不足で工期が遅れるとか、非常にボトルネックになっているなという印象がある。

部会長であるが、一つだけ。先日山梨県バス協会の理事会があって、会長・副会長を含め幹部から甲府駅南口のことについて心配があるという話があった。これから山梨県で観光客が増えてきた時の貸し切りバスの発着が甲府駅でかなり行われるだろうが、今回の計画の中では路線バス、高速バスについてはターミナルで整備されているけれども、貸し切りバスについては駅のロータリーの外の路側帯で離発着すると決まっている。バス協会の皆さんは、あれで実際外国人観光客を含めお客さんがたくさん見えた時に、十分な受け入れが物理的に可能なのだろうかということをおっしゃっていた。国際観光の観点からも大事な要素かと思ったのであえて申し上げたが、これは大体御検討されている内容なのか。

#### (県土整備部長)

どのくらいの需要が発生するかということ聞き、今の計画の中で捌けるのかなど、そういった意見を踏まえてもう一度精査してみたいと思う。また、他の部局とも連携しながら対応させていただく。

#### (2) その他

事務局から今後の審議日程について説明し、了承を得た。

#### 8 追加意見

なし

#### 9 その他

5月23日から6月2日にかけて開催された全5部会において、副会長、会長代理を務めていた委員の退任に伴う後任の副会長、部会長代理については、今井立史委員とすることで了承された。