

第9回「経済財政に関する山梨コンファレンス」開催結果

日時：令和元年5月21日（火） 14：15～17：30

場所：甲府合同庁舎 2階 共用大会議室

主催：関東財務局甲府財務事務所

共催：国立学校法人山梨大学 公立大学法人山梨県立大学 甲府商工会議所 山梨経済同友会

《第9回メインテーマ》

リニア中央新幹線山梨県駅とのアクセス向上による地域活性化効果

開会挨拶



関東財務局

甲府財務事務所長 赤平 吉仁

【地域経済について】

- 山梨県の経済情勢については、回復に向けたテンポが緩やかになっており、平成27年10月以来14期ぶりに総括判断を引き下げた。
- 個人消費については、一部に弱い動きが見られるものの、緩やかに持ち直している。
- 生産活動については、生産用機械、電気機械といった県内の主要な製造業の部分について生産活動が減少しているといった面があることから、全体として回復のテンポが緩やかになっている。
- 今後の先行きについては、引き続き景気回復が期待されるが、米中貿易摩擦など海外経済の不確実性に引き続き注視していく必要がある。

【生産性向上事例集】

- 関東財務局では、経済調査業務において実施している企業ヒアリング等に合わせ、企業の生産性向上に係る企業等の取り組みを収集し、今年2月に事例集を公表した。本事例集は、先端技術の活用やブランド力の強化、効率性の向上などの項目ごとに、他企業においても参考になるとと思われる全国25の企業や地方公共団体の取り組みの背景、内容、効果、成功のポイントなどを紹介したもの。本事例集が地域における各企業等の生産性の向上に係る取り組み推進の一助となれば幸い。

【本日のテーマについて】

- リニア中央新幹線については、財務省としてもJR東海に対して、東京—名古屋間の開業後、連続して名古屋—大阪間の工事に着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒しするため、鉄道運輸機構を通じて3兆円の財政投融資の融資を行ったところ。
- また、県内では、今後山梨県から示される予定の総合計画において、リニア新幹線開業に向けた様々な施策が具体化していく過程において、財政投融資資金、国有財産、地域金融機関からのファイナンスや融資などの動きもいざれ活発化することが予想される。
- リニア新幹線の開通は、山梨県にとって100年に1度あるかないかの一大事業になると考えられる。その成功に向けては、国、県をはじめ、地方公共団体、地域金融機関、関係企業、関係団体等が協力・連携・協働して、山梨経済の活性化に向けた取り組みを進めていくということが重要。



三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
政策研究事業本部 執行役員 加藤 義人 氏

『リニア時代の国土における山梨県のポテンシャル』

【リニア中央新幹線の特徴】

- 2027年に、品川―名古屋間が中間駅4駅（神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県内）含め開通予定。最大の特徴は速さであり、最高時速500キロを超えた、飛行機並みの速度となり、山梨県駅と品川駅は25分、山梨県駅と名古屋のリニア駅は約40分の所要時間となる。

【大交流リニア都市圏の出現】

- 我が国においては、東京、名古屋、大阪という3つの大都市圏が高速道路や新幹線で結ばれており、その中間に各県の県庁所在都市を核とする地方都市圏が分布している。リニアによってこれらの所要時間が短くなると、あたかも同じ都市圏にいるような間柄としての交流が展開されることが期待される。これを大交流圏、国土交通省ではスーパー・メガリージョンと呼ばれている。
- スーパー・メガリージョンとはどのようなエリアかを紐解くため、品川を起点とした時間圏の分析を行ったところ、リニアが開業した場合、我が国における2時間圏人口は、現在の4,100万人に名古屋大都市圏を含んだ5,200万人となり、大阪まで延伸すると6,200万人となる。また、名古屋に起点した場合5,950万人、大阪まで延伸すると6,428万人となり、名古屋起点が2時間圏最大人口となる。そして、山梨県は、品川2時間圏と名古屋2時間圏が重なり合うエリアであり、東京でしかできないという発想から脱却して、国土の利用ができるという転換が起きるのではないかと考えている。
- 品川・名古屋・新大阪起点とした2時間圏が、最終的に日本人の居住地率、産業及び投資が集中するエリアだと思っており、このエリアの役割とは、ここで税金を上げてその他のエリアに再配分するといった経済エンジンとしての役割ではないかと考えている。
- 甲府を起点として、リニア品川―名古屋開業時点2時間圏をシミュレーションしたところ、高速道路の効果が大きく、中央道と新しい環状道路と中部横断道が完成していくことによって、甲府2時間圏はかなり拡大していく。このとき甲府2時間圏の圏域人口は4,600万人となり、現在の品川の4,100万人を抜くという山梨県の立地条件になるため、実現できるかどうかは様々な工夫や知恵が必要だが、今までは議論すらできなかったことをできるようになるというポテンシャルの開花が、山梨県土にもたらされるのではないかと考えている。

【リニア中央新幹線の整備効果】

- リニア中央新幹線の整備効果と経済効果を、インフラストラクチャー50年便益という指標で10.7兆円と試算しているが、この効果を大きく享受できる地域は、経験上、2つの条件がある。1つは、時間短縮が大きく発現する地域。山梨県は駅ができるため、1つ目の条件は満たしている。2つめは、現在の産業経済集積が大きいこと。山梨県は、この2つめは必ずしも大きいとは言えないことから、10.7兆円を最も大きく享受できる地域は、山梨県ではないということになる。
- 中間駅ができる場所は、経済効果は出るが、山梨県は条件2が相対的に小さいということから、50年便益は長野県の3分の2ぐらいになる。ただし、世帯当たり便益に置きかえると全国1位になるため、山梨県民は、リニアの経済効果を一番実感しやすい県民であると言える。私どもが予測しているこの帰着便益を大きくするという議論をしていただくと、山梨県のさらなる県土の発展、経済の発展ということにつながっていくのではないかと考えている。

【山梨県土に求められる地域づくりの視点】

- 日本機械工業連合会が定期的に行っている、どのような立地条件で事業所を進出するかというアンケートの結果によると、工場の立地条件は、高速道路ICと主要地方道の結節、R&Dの企業から見た立地条件は、高速道路ICと新幹線の駅、これら両方を利用できることが求められている。山梨県は、まさにその立地条件を備えることになるため、以上の傾向をつかんだ上で、つかみとりに行くことが必要。
- 山梨県の県土における時間圏の変化を見たところ、残念ながら富士山北麓方面には60分圏の拡大エリアがないとの結果となった。リニア山梨県駅から60分圏というのは、観光として非常にポテンシャルが上がることが期待できるエリアであるため、何か工夫できる余地はないものかと感じている。富士山北麓や八ヶ岳の南麓は、極めてハイクオリティな環境であるため、そうしたエリアが大都市圏の方に、より身近になるということが、山梨県における県内経済の活性化にもつながっていくのではないかと考えている。
- 山梨県駅をうまく活用して交流人口を増やすために、まず第一に産業機能を様々な関係機関でご検討いただきたい。工場やR&Dなどの産業用地を抽出し、働きかける、あるいは受け皿をつくるという取り組みは非常に計画性が必要で、時間もかかるため、今から議論いただく必要がある。これが実現できれば、必ず山梨県経済に雇用と消費、固定資産税等を落とし、インパクトをもたらす。
- また、駅前コンベンションも十分にあり得るが、立地条件として、ターミナル駅に近い、五つ星クラスのホテルに隣接している、展示・会議施設がセットで整備されている、という3つの条件を満たすと使いやすいといわれている。仮に山梨県駅前に設置した場合、ある程度の競争力は保持できるが、圧倒的とは言えないため、見定めていく必要がある。

- ホテルは、単体では難しいので、コンベンション機能とセットで実現性を検討していくということになると思われ、個人的には、研修所などの機能が山梨県には向いているのではないかと考えている。東は東京、西は名古屋・大阪にあっという間に到達でき、東は羽田空港、西は中部国際空港もあるため、全国に支社・支店が展開している、あるいは外国にも拠点を張っているような大企業が、幹部クラスを一堂に集めて研修・ディスカッションしたいという際には、この甲府は、非常に立地条件がいい。大都市は宿泊研修施設が少ないので、行きやすく、日常から離れられるVIP対応の研修所や企業研修所などがあれば使われやすいのでは。
- 同じ発想で、スポーツの合宿所等が、立地条件としてはいい。スポーツの場合はスポーツ設備が必要で、病院との連携も必要になるため、こちらはさらに複合的に考えていく必要があるが、個人的には検討する余地はあり得ている。
- 商業も当然背後人口が大きくなれば、立地ポテンシャルが上がるが、新幹線の駅となると、なかなか難しい。高速道路立地のほうが、一般的には拠点的商業施設とは合う。
- 芸術文化機能は、駅の例えば近いところに立派な美術館ができるといいという議論が出てくると思うが、確実に県財政を圧迫するため、政策としては覚悟が要る。
- 居住機能は、例えばリニア徒歩圏戸建て住宅は、ほかにはほとんどないため、リニアを使ったライフスタイルというのは、居住機能とセットで多様に考えていけるのではないかと。
- とにかく産業機能の高度化というのは、時間もお金もかかるため、ここから計画的に議論していただきたい。これが成就してくると雇用が生まれ、定住人口につながっていく。集客機能は比較的短時間で対応ができるため、極端な話、後からでもいい。産業が定住につながり、そして集客が高まるということは、全てが山梨県にお金が落ちることにつながっていくため、これを戦略的につかみとっていただくような作戦をご検討いただきたい。
- 最後に、拙くはあるが、まちづくりの視点（私案）のまとめをさせていただく。まずリニアとインターチェンジが直結すると聞いており、それは極めていい条件であると思われる。多モード結節というのは、県土全体を交通がカバーするために非常にいい条件であるため、これを生かした県土づくりをしていく必要がある。
- 例えば、R&Dであれば、静岡県御殿場市の社会経済データを例にすると、有名企業の拠点的R&Dが複数立地し、非常に好調。人口はまだ伸び続けており、雇用も安定している。東名のICがあり、新幹線の三島駅も近い。そして富士山麓と3点が整っており、この御殿場のアナロジーというのは、山梨県にも強く当てはまるのではないかと考えており、都心直結の富士山麓という売り出しができればいいのでは。ただし、先ほどの時間圏分析を見ると、富士山はあまり直結せず、時間短縮があまり大きくない計画となっているため、ここに至るまでには、まだ越えなければならないインフラ整備課題がある気がする。
- 観光については、品川～甲府～諏訪・飯田方面～品川など、1日で周遊できる地域の中に、この山梨県土が組み込まれることとなり、ただ放置するだけでは、山梨県の駅は使われるが、お金を落とすのは県外ということになるので、戦略的に県内にお金を落とすためには、先ほど話した研修所や合宿所を考えていくといいのでは。
- また、山梨県は県庁所在都市甲府があるため、既存の都市機能としては甲府の機能を使うべきであり、リニアを活用しやすい特定の機能を駅前に置くことにより、コンパクトな投資で終わる。そのためには、甲府とリニア駅を何らかの交通手段で結ぶということが必要。
- 以上、今後の8年間、山梨県をどのような状態でリニア開業を迎えるかという議論のきっかけにいただければと願い、私の話を終えさせていただく。



山梨大学 工学部土木環境工学科
地域防災・マネジメント研究センター 准教授 武藤 慎一 氏

『リニア中央新幹線山梨県駅とのアクセス向上が地域に与える影響』

【リニア開通による地域経済への波及効果】

- 早稲田大学の佐々木先生と山梨経済同友会からご協力をいただき、研究した成果を本日まで報告させていただく。
- リニアが開通することにより、名古屋方面から山梨県駅までの所要時間の短縮率は77%、品川駅から山梨県駅までの短縮率は75%と、これまでにない時間短縮率が及ぶ。ただし、山梨県駅から現在の甲府駅まで、バスを使うと約30分程度かかるため、時間短縮率は39%くらいに下がってしまう。
- 今後、山梨県はリニア新幹線や中部横断自動車道が開通し、アクセス交通が整備されていくことにより、多大な時間短縮効果を楽しむことができるようになり、それが地域経済に波及的な効果をもたらすと考えられる。
- 例えば、観光や通勤などの時間短縮効果は時間資源が増えるということも含めた家計所得の増加につながり、業務交通では、出張の時間が短くなることにより、その分、他の業務や仕事に時間を充てることができ、生産性が向上するといったことが考えられる。その生産性の向上により、企業の生産量が増大し、労働資源や資本の投入といった付加価値（国内総生産・域内総生産）も増加するため、その受け取り手である家計所得の増加につながる。

【リニア中央新幹線山梨県駅周辺について】

- 山梨県駅とJR甲府駅の周辺の資源としては、中心市街地、小瀬スポーツ公園、美術館、博物館、工業団地や山梨大学病院がある。
- まず、全国の鉄道利用の目的別の利用量データでは、平日は業務で鉄道を利用するという人が大半を占めており、1週間で約660万人が仕事で移動し、観光では約960万人が移動している。つまり、1週間に移動している量としては、仕事6：観光9くらいの割合になっている。
- 一方、2013年に山梨県から公表されたリニアの需要予測では、リニアを利用したときの1日当たりの利用量が3,500人、観光は8,600人で、半分以下が仕事利用となっている。山梨県ということで、観光で皆さんに来ていただくというところが大きいのかなとも思っているが、（これだけを単純に比較できないが）単純にこの割合を比較したとき、もう少しビジネス利用が伸ばせないのかなと個人的には思っているところ。
- 次に、長野県の諏訪地区を例に考えてみたい。諏訪地区は昔、どうすれば生糸を輸出できるかを交通との関係で考えてきた。その後、織物工業が衰退したが、これをうまく精密機械に転換させ、産業を興し、それで現在は諏訪というと精密機械と言われている。この話を念頭に置きながら、今まさにリニアが開通するこの機会に、山梨も産業の誘致について、不確実な要素はあると思うが、何がいいのか、どう準備していくか考えていく必要があるのではないかと。
- 現状の山梨県のGDPの変化を、1996年を基準にしてグラフ化したところ、山梨県は、平均化すると国の推移とあまり変わらない。細かく内訳を見ると、サービス業と製造業がその割合を占めており、さらに製造業を細かく分けると、一般機械、食料品、電気、精密が占めており、産業としてはこのような業種が期待されるため、それを踏まえながら、産業クラスター的なものを検討することができるのではないかと。

【リニア中央新幹線山梨県駅とJR甲府駅間のアクセス交通整備】

- リニア山梨県駅とJR甲府駅の間が直線距離で約6.8kmであり、ここのアクセス交通を、平和通りを通るルート、中央道を生かしたルート、常永駅方面に伸ばしたルートの3つで検討した。
- まず、平和通りルートについては、その中に3本ルートを設定し、所要時間が短くなることにより、実質的な所得がどれだけ増加したかを試算した。大里方面を通すようなルートを考えると、ここに人口集積地があることもあり、50年の現在価値の便益で約100億円を超える効果が生じる。また、小瀬方面まで伸ばしても、約90億円、平和通りをそのまま通すと、もう少し考察が必要だが、約70億円の効果になってくる。
- 次に、常永駅方面に伸ばしたルートの場合、身延線を使うルート、アルプス通りまで伸ばしたルートの2つで検討した。アルプス通りのルートは、約94億円の経済効果が生じ、これを地域ごとのグラフで見ると、常永周辺が非常に大きな効果がもたらされているということがわかる。
- また、中央道ルートを含めた3ルートで比較すると、中央道は、バス停での乗り降りができないというところもあり、効果が少し下がってしまう。これだけ見ると、数字が大きいものということになるが、今回は産業誘致や産業拠点の形成を、あまり考慮に入れずに計算しているため、産業誘致を考慮すると、この数字も変わっていくと考えている。そうしたことも含め、今後、より精緻な計算、よりリアリティーのある計算というものに努めてまいりたい。



山梨大学 生命環境学部 地域社会システム学科
教授 田中 敦 氏

『首都圏との時間短縮による新たな滞在型観光の可能性』

【リニア中央新幹線が観光に与えるインパクト】

- リニア中央新幹線開通により、3大都市圏が一つの巨大都市圏になる中で、新たなビジネスチャンスやライフスタイルを創出することだが、いわゆる大企業のインセンティブや会議を中心に考えていくと、甲府という場所は非常に魅力的な位置にあると考えている。また、観光面では、リニア駅をハブに周遊する形で拠点化できるかに関心を持っている。そのためには、二次交通の拡充が鍵であり、将来的には、Maasをはじめ、いろいろなテクノロジーの進歩が補っていくことが予想されるため、開通時というよりはもう少し先まで見据えていくと、このすばらしい立地条件が、観光にも大きな強みになっていくのでは。
- また、純粋にリニアに乗りたいという需要も大きいと感じている。これまでのリニア体験乗車の競争率が20倍となることもあり、リニアそのものが大きな魅力になっているのでは。さらに時間的距離が短いため、当面は、時間帯によっては席を予約するのが困難になるくらいの需要が出てくると考えている。

【リゾートMICEエリアとしての山梨県の可能性】

- MICEとは、MeetingとIncentiveとConventionとExhibitionあるいはEventの頭文字をとったもので、会議や特別な展示会など、ビジネスイベントの総称。MICEがもたらす効果として、①高い経済波及効果と②人が集積する拠点になることによる効果がある。現在、これだけ音声や映像が無料で世界中に届き、会議が簡単に自分の席からできるのに、なぜ世界各国に人が集まるのか。やはり人と接することにより生まれるものの価値をみんなが大切にしており、実際に会い、さまざまなアイデアの交換や交流を図るということが、ビジネスにも大きく影響するためではないか。
- MICEのうち、ビジネスミーティングとは、企業の会議やセミナーなど一連の滞在型のものをいう。観光庁の調査結果によると、日本で参加している人が30万弱。売り上げ規模としては、全部で774億と言われているが、公表していないものも多くあると思われるため、実際の需要はさらに大きいと言われている。
- 一方で、インセンティブツアーとはいわゆるご褒美旅行。それを目的とした訪日外国人は、4年間で2.5倍になっている市場であり、まだまだ増えている。例えば、インドネシアのタッパウエアの会社から2,800人、スペインの保険会社から600人が訪日しており、このような旅行が日本でたくさん行われているが、山梨ではあまり見たことがない。1人当たりの消費額も、MICEのうち、特にIがたくさんお金を使っている。
- MICEの例として、アメリカのナパバレーという有名なワイナリーは、シリコンバレーから1時間40分程度と距離感では勝沼に似ている。ここでは、通常時はワイナリーを訪れる個人客の需要が多い一方、冬のオフシーズンの集客に苦労しており、いろいろなイベントを行ったり、食事に特別感(おいしいワインと食事)を出すとともに、ビジネスミーティングやインセンティブツアーを呼び込むことで、2014年には平均3泊するようになり、1泊当たりの消費額が約400ドル弱と、たくさんお金を落とすようになった。
- 山梨にビジネスイベントの需要を取り込むために、どうインフラをつくっていくか、道のりは長いですが、7年先とは言わず、もっと先を見ながら、企業から選ばれるディスティネーションとなるために今後何が重要となっていくかを考える必要がある。山梨にリニアができることにより、緊急事態が生じた際すぐに東京に戻ることができることなどBCPの観点から優れており、そこは強みとしてぜひ使っていくべき。

【「働き方改革」「人生100年時代」が後押しするBtoE (Employee) 市場の動向】

- 山梨はワーケーションやリゾートテレワークに大変適した場所であるが、現在先行しているのが長野県であり、「信州リゾートテレワーク」の推進に取り組み始めている。山梨は、リニアができれば緊急時にすぐ東京に戻れ、空気もきれいなので、このようなところでビジネスを展開していくと、健康にも良く、新しい働き方ができる。そして、ここに集まってくる人たちが、また新たな交流を生み、バウンダリーレスキャリアやコワーキングという形でいろいろな刺激をとうろうということも出てくるのではないかと。
- 国際展示会場や研究機関が集積され、大学関係も混ざると、多面的な交流が様々なことを生む可能性がある。しかも人生100年時代となれば、いろいろな切り口・視点から学び続ける必要があり、場所を変えての交流に意味が出てくる。また、こうしたことが2カ所居住や移住、あるいは空き家対策につながったり、様々な効果が出てくるのではないかと。
- ビジネスイベントがもたらす効果として、まず、集まるということ自体に大きな効果がある。イベントがハブになることで、さまざまな観光拠点にもなり、人の交流に繋がっていく。そうすると、そのハブと、東京、名古屋という、さらに大きなハブを結ぶという、ビジネスマーケットでの観光のポテンシャルは図り知れない。そのためにはしっかり関係者の中で議論していく必要がある。
- リニア中央新幹線の開通を契機に、新たなビジネスハブとしての機能を持たせながら、新エリアを起点とし各地域の観光資源の特性やテーマを活かした成長戦略を描くことが重要。そうした意味で、①ビジネスの場としてのベネフィットと山梨に来る理由づけ、②生活の場、サードプレイスとしての魅力、③インフラ整備と世界的な観光資源の磨き上げ、の3つを循環させていくことで、間違いなく再活性化・再成長の軌道に乗っていくと考えられる。
- リニア中央新幹線の開通は、山梨県全体がグローバルレベルでのユニークベニユーを目指していく、いろいろなことを検討していくいい機会ではないかと。

パネルディスカッション

基調講演及び山梨大学からの報告内容を踏まえ、リニア中央新幹線開通による山梨県への効果についてディスカッションを行いました。

※概要については、次ページ以降をご覧ください。

【コーディネーター】



山梨大学
准教授 武藤 慎一 氏



【パネリスト】



山梨経済同友会リニア部会長
(株)佐野建築研究所
甲府事務所 代表取締役
志村 浩男 氏



三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
執行役員
加藤 義人 氏



山梨大学
教授 田中 敦 氏



甲府財務事務所長
赤平 吉仁

テーマ①：リニア中央新幹線開通による山梨県への効果：産業編

【甲府財務事務所 赤平所長】

- リニア開業の効果を最大限享受するためには、他の地域から人や企業をどのようにして集めるのが重要。加藤氏からも話があったが、山梨の産業構造として、機械電子産業に非常に強みがあるということも踏まえつつ、リニア開通による交通の利便性も生かして、研究開発機関を誘致すると良いのでは。
- また、甲府盆地にも幾つか工業団地は存在しているが、豊富な土地や地下水など、山梨県には地理的な条件や自然環境もそろっている。単に工業団地として整備し呼び込むということだけではなく、山梨県の強みを生かした産業集積地域というものを新たに一つづつしていくことが重要であると考えている。

【三菱UFJサーチ&コンサルティング(株) 加藤執行役員】

- 先ほど講演の中でストロー効果について話を申し上げたが、確かに東京と非常に近くなると、甲府エリアは、東京から営業活動ができるようになるため、山梨に営業所等を置く必要があるのかという議論は出てくると思うが、全部なくなることはあり得ないので、そういう議論に対して、山梨の魅力をどう打ち出していくかが重要。
- あるいは、買い物行動が一部流出するかもしれないが、そのこと自体も日常の根源的なベースロードの買い物行動がなくなるわけではないので、むしろ県民にとってみれば、買い物行動の多様化を享受できるという発想に立つべきであり、全体としては、恐れる必要性はなく、ポテンシャルが大きく変わり、立地条件が非常によくなるということを前提とした攻めの議論をするべきと思う。
- 全国的な企業の動向を簡潔に一言で集約すると、企業は安くて便利な土地を求めているということ。例えば東京都内など大都市は、便利だけれども高い。山梨は安いと思うが、便利かどうかについては、幾つかの課題があった。それが8年後には安くて便利な土地がこの県土から供給できるようになるので、届け方によっては、企業の投資意欲とマッチングさせることが可能であると思われる。特にR&D機能や生産機能というのは、都心の容積率700%といった土地は高いため向かないため、安くて便利な山梨県に計画的に誘導すると良いのでは。
- 企業の立地を誘導し、安くて便利な土地が見つかったとする。次に、従業員を送り込むとなると、事業者が必ず聞くのは、教育環境や福祉環境、生活利便環境はあるか、ということ。甲府であれば、県都があり、しかるべき都市機能は全てそろっているため、甲府中心市街地の都市機能を十分に利活用して、新たな雇用に対して都市サービスを提供することができる。したがって、甲府中心市街地とリニアの駅をどう結ぶのかということは、極めて重要。

【山梨大学 田中教授】

- 山梨県が今後アドバンテージを得るためには、非常にアクセスしやすい場所に、交流するという新しいコンセプトを導入し、しっかりそれを支える仕組みや人をつくっていけるかがポイントになる。
- 先進的なことがあり、さらに立地的にも便利になってくるといい。そこに行くと、しっかりしたビジネスの研究もでき、様々なネットワークもつくれるが、さらにおいしく食事をしてリゾート気分を味わえるといったところが、結果的に最も交流を推進するのではないか。
- これから未来に向かっては、箱があるということよりも、人が集まってきて、そこに新たな価値・知恵ができて、また新たな投資を呼んでくる、というような流れができれば、世界的に見ても非常にユニークなベニューとして観光産業を背負っていくことができるのではないか。

【山梨経済同友会 志村リニア部会長】

- 山梨県は、米も果実もあり、大変な農業県である。農業は、同じ作物でもその場所でしかできないものが育つため、非常に価値があるものだと感じている。農業をするためには、各地域の先達の人たちに地域ごとのノウハウを学ぶなど、地域の人たちとコミュニケーションをしていかなければならない。したがって、クラウド的に各農地にその地域の知恵が眠っているのではないか。
- そういったものに気付き、価値を共有できる人たちに山梨県に来ていただくなど、同じ価値を共有できるパワーが山梨にはある。それを農業という面で見直したら、すばらしい産業が生まれてくるのではないか。

【三菱UFJサーチ&コンサルティング(株) 加藤執行役員】

- 生産機能やR&D機能は、基本的には純増機能であるため、プラス側で働くと思うが、交流型の産業については、便利になることが原因で滞留時間が減ってしまうという可能性は確かにある。現在の東京から名古屋に来る人の日帰り宿泊の割合のまま交流人口が増えるとして試算すると、当然名古屋市内における観光消費量は増え、経済効果もプラスになるが、便利になったことが原因で日帰りが大幅に増えるという条件下で試算すると、交流人口が増えるにも関わらず、観光消費量が現時点より減少する可能性がみえてしまう。
- そうしたことは名古屋だけではなく、山梨県においても同じことが起き得る。したがって、本日、田中先生から示唆のあった山梨県内に滞留を促すような仕掛けは、必ず考えていく必要があると感じた。

テーマ②：リニア中央新幹線開通による山梨県への効果：観光編

【甲府財務事務所 赤平所長】

- 観光については、私自身、昨年の7月から山梨に住み始め、やまなし大使という肩書もいただいている中、東京の友人・知人等を招いて山梨を案内しているところ。その中で感じていることとして、山梨は観光資源が非常に多く、案内する場所に困らないが、例えば、ワイナリーや酒蔵に行く際でも、誰かが運転手をする必要がある。
- 一方で、東京では、はとバスツアーでの東京観光半日コース、1日コース等が充実しているが、山梨で同じようなものを探してもなかなか見つからない。これは過去、いろいろ試されたようだが、採算に合わなかったという話を聞いている。しかし、リニアが開通した暁には、高速道路と直結するという利点もあるため、バスで山梨県の各方面に周遊する、周遊観光のようなものの受け皿になれる施設整備は必要になってくるのではと感じている。
- また、先ほどの加藤氏の講演でも出ていたが、五つ星クラスのホテルのようなものは、確かに山梨にはないのではと感じた。インパウンドの方々にお金を落としてもらえるような施設を、やはりこの8年の間に準備していくことも一つポイントになるのではないかと。

【山梨経済同友会 志村リニア部会長】

- 山梨経済同友会のリニア部会にて、「住み継ぐためにリニア駅と富士山駅をLRTで結ぶ」という構想をまとめている。
- リニア駅と富士山駅をLRTで結ぶ場合、想定敷設事業費は、総延長が25km（うちトンネル区間が15km）として1,100億円。LRTによる所要時間は、平均速度を50キロとして30分。計画LRTは高速充電が可能で、架線が不要の川崎重工のSWIMOという水素電池を使ったLRT車両としている。
- さらに富士山駅から富士山5合目までをLRTで延伸させる。SWIMOならスバルラインを使い、冬季でも運転が可能になる。また、リニア駅と身延線をLRTでつないだ上、南アルプス、韮崎まで延伸させる。延長が20キロとして総事業費が600億円となる。
- 効果として、リニアの魅力及び富士山の魅力を掛け合わせるにより、現在の県外観光消費額約3,500億円が倍の7,000億円以上になることも見込まれるのではないかと考えている。また、国中と郡内経済を一体化させることによる相乗効果もあるのではないかと。さらに、既存鉄道の中央線、身延線、富士急行線をLRTで結ぶことにより、県内全域が軌道系公共交通で環状的に結びつき、リニア経済効果を面的に波及できる。軌道系公共環状交通により高齢化、CO2削減に対応した基幹公共交通網を実現し、維持管理費用を県外観光客の利用運賃により補填する。地元に住む県民がLRTを利用するために、県外の方にお金を落とすだけでなく、という仕組み。
- 以上により、県内各地から首都圏へ通勤できる範囲を増やし、農地を守りながらそれぞれの能力を生かせる仕事を自由に選択でき、子供を地域で育てられるインフラを実現できるのではないかと。
- 各時代の横のコミュニケーション及び世代の縦のコミュニケーションを維持し、住み継ぐことでソーシャルキャピタルが増大する。ふるさととして個人から個人へ、世代から世代へ助け合う仕組みが継承されて、住民一人一人の誇りの源になるのでは。

【山梨大学 田中教授】

- 山梨を拠点化、ハブとしていくという点について、いくつか考え方があがるが、まず1つはビジネスにおける交流という部分において、大きな国際展示場や会議場と宿泊施設を集約していく、ということが当然効果的な方法である。
- 一方で、いわゆる個人のお客さんも、大切にしなければならない需要。今お話をいただいた広域活用計画のような形ができてくると、大分動き方が変わってくるのではないかと。
- 魅力的なことをつくり、山梨県内で周遊してもらうことができれば、個人のお客さんに関しては、ただ単に山梨県が通過地点になることをかなり防ぐことができるのではないかと。
- 少し視点が変わるが、一般の観光客がどれだけリニアを利用するかというと、おそらく片道はリニアに乗ることが目的で利用して、帰りは在来特急はそのまま残るためゆっくり帰る、などのパターンが出てくるのでは。
- 例えば軽井沢でも、新幹線ができたからといって、新幹線が来ている観光客が大幅に増えているわけではなく、新幹線ができたことにより、いろいろなものが整備されていき、そこ全体に魅力が増えて、車で来る人や長野から帰る途中で寄る人が増えているため、そうした現象の方が発生するのではと個人的に考えている。

【三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 加藤執行役員】

- 東海エリア（愛知県、岐阜県、三重県）から見ると、やはり山梨県は遠く、足を運びにくいのが現状。しかし、東海エリアの人たちは山梨県についての知識はあるため、近くさえなれば行ってみようと思わせられる、山梨側から見ると潜在マーケットが西側にはあるのではないかと。
- また、山梨県リニア駅からの車30分圏をみると、富士山方面に時間圏が拡大しないこととなっている。つまり、山梨県の中にある優良な観光資源である富士山エリアと、リニア駅との間を短縮させるようなプロジェクトがないことだと思われるが、現在、JR東海のリニア計画と国土交通省による高速道路計画だけで、山梨県庁及び市町村によるプロジェクトが見えない状況にある、というのがよそから来た私の感想。
- したがって、山梨県土全体の資源を有効に生かすために、地域の財官が力を合わせて何をやるべきかという議論は行ってもいいのではと感じた。

テーマ③：最後に、リニア山梨県駅からのアクセス交通について

【甲府財務事務所 赤平所長】

- 予算面も考えると、基本はバス交通によるアクセスがやはり中心になっていくのではと感じている。今後、県の総合計画が公表されていく中で、具体的な施策も出てくると思うが、我々甲府財務事務所としても、金融機関や商工団体等と連携を密にして協働して取り組んでいくということが重要であると考えている。

【山梨大学 田中教授】

- アクセスについては、やはり利用者の視点が大事である。二次交通という部分で見ると、オンデマンドに近い形で動く小型のモビリティや、自由に乗り降りができるバスなど、あまり既存のものにとらわれず、利用者にとって、どういうメリットがあるかを考えていく必要がある。それが観光客の視点だけではなく、やはり地域住民の足という面が非常に大きな意味を持つてくるため、これらをどう融合するかということが、このアクセスを考えるとときに当然ながら大きなチャレンジになってくるのでは。
- また、リニア開通を契機に、既存の観光地等も、もう一度、サービスの提供の仕方など観光客の変化に対応させ見直していくなど、アクセスの強化と併せて準備していただきたい。

【三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 加藤執行役員】

- リニアの計画は、山梨県にとって、大きく可能性を広げる重要なプロジェクトだが、それを最大限に活かすための山梨県独自のプロジェクトは何があるのか、ということが本日気づいた最大のポイント。
- 例えば開業に間に合わなくても、リニアの駅と甲府の都心をどう結ぶかという話、リニアの駅と富士山をどう結ぶかという話、この2点は、山梨県ならではのプロジェクトになり得るのではないか。
- 今後、自動運転の時代がくると言われているため、道路のほうが、Maasを含めたさまざまな移動形態に適合しやすいかなという気もするが、登山電車もロマンをくすぐるものであるため、志村氏のアイデアをベースに、県の独自のテーブルで議論をする価値があるのではと感じた。

【山梨経済同友会 志村リニア部会長】

- 先ほどお話ししたLRTについては、さらに説得力のあるよう数字をしっかりと挙げていきたい。架線も要らないため、設備投資やメンテナンス部分も非常に低減できるため、現実性もありながら、世界的にも画期的な技術となっている。SWIMOとリニアと富士山、これを掛け合わせられればと考えている。

閉会挨拶



山梨経済同友会 幹事・リニア部会副会長

(峡東ケーブルネット(株)代表取締役社長)

小澤 健太郎 氏

- 先日、人口問題に関する勉強会にて、日本の人口が現在1億2,000~3,000万だが、これが2100年には約半分になってしまうと聞いた。その中で印象に残ったのは、今後、「今年の人口って去年より増えたよね」ということが二度と起きないと言われたこと。この山梨県も毎年5,000~6,000人程度人口が減少しており、現在の山梨県の人口は約82万人だが、2040年には約60万人になってしまうという中で、何とかこのリニアを起爆剤にしたいと考えている。
- 山梨県は車社会であり、日銀の甲府支店が出したデータによると、人口密度のD I D人口は全国でワースト2となっている。つまり、いろいろな都市がコンパクトシティ化を目指している中で、山梨県はコンパクトシティの真逆を行っているといった状況であるということ。我々経済同友会は、リニア新駅から各方面に行く際、車、バス、レンタカーを使いなさいということではなく、LRTで結べば、富士山など、各方面にもつながるというアイデアを出しているところ。本日お話しした経済同友会のアイデアについて深く知りたい方は、ホームページに掲載しているため、ご覧いただきたい。