

自治体維新

首長インタビュー



山梨県知事

横内 正明 氏

よこうち・しょうめい 1942年生まれ、山梨県韮崎市出身。64年東京大学法学部卒業後、建設省（現国土交通省）入省。建設大臣官房審議官などを経て、金丸信元自民党副総裁逮捕後の93年の衆院選山梨全県区に当選。衆院議員を辞職して臨んだ2003年の山梨県知事選に敗れ、04年の参院選も落選するも07年の山梨県知事選で雪辱。現在2期目。趣味の釣りは公務多忙のため封印。「仕事に興味」とは周辺の評。横内公明・韮崎市長は実弟。

富士周辺、民間がコンベンション開発を

富士山の世界文化遺産登録が6月下旬に正式決定するのが確実になり、経済が停滞する山梨県には久々の朗報だ。2期目の横内県政は富士五湖を中心とする一大観光地である富士山北麓を再整備し、山梨県を日本のスイスにすることを目標に据える。2027年開業のリニア中央新幹線で開設される新駅を活用し、研究所集積を軸とするビジョン作りを急ぐ。世界遺産、リニアという追い風をどう生かすか、山梨の22世紀がかかっている。

公共的施設に県有林使用認めても良い

富士山が世界文化遺産に登録された。これをどう生かすか、山梨県としての戦略が問われる。

富士山周辺開発のコントロールや登山客対策など世界遺産の保全対策を策定し、ユネスコの諮問機関であるイコモスに2016年2月までに報告書を提出することが義務付けられている。これが第1の課題だ。保全だけでなく、電線の地中化や看板の整理など環境や景観の整備も進める。カメラスポットに電線があって台無しにならないようにしないと。世界中の人が富士山にあこがれ、富士山に来てみたいと思うよう、スイスのレマン湖や北

イタリアのコモ湖といった世界的なグレードの高い観光保養地にしていかなければならない。これが第2の課題だ。

現在足りないのは国際的な施設、例えばコンベンション施設だ。コンベンション施設は大変な金がかかり、大赤字になる。山梨県でやるよりも、民間資本でホテルを作ると同時にコンベンション施設を作ってくればありがたい。富士山周辺には県有林があるので、公共的な施設を作ってくれば、県有財産の使用を認める。

ユネスコだって全く開発してはいけないとは言っていない。富士山と調和したような開発をやるならやれということだ。すでに自然公園法、文化財保護法、景観条例の規制がかかっている。あと

は規制の中で富士山の景観を壊さない建物の色彩、高さ、位置に繊細な配慮をしたつくり方をしているということだ。世界自然遺産なら厳密な保全が重要だろうが、世界文化遺産は人々の営みがあって文化が形成されている。まったく開発ストップという話ではない。



世界文化遺産に登録される富士山と構成資産の河口湖

富士山については利用者負担金（入山料）が大きな課題で、富士観光の将来を左右しかねない。誰が、どこで、いくらを、何のために徴収するかという4要素が重要になる。静岡県は今夏からの試行を考えている。

「誰が」については、県か市といった公共団体や、静岡県と設置した富士山世界文化遺産協議会が徴収すべきだという議論がある。「どこで」は5合目から上を登山する人からとるという点で一致している。料金は500円とか1000円とか、中には1万円なんていう人もある。「目的」は保全活動。従来から保全活動をしてきたが、世界遺産になって、それを上回る保全活動に充てる。毎年、富士山には5万人のボランティアが来てくれて、5合目など人が歩くところは清掃してくれており、きれいだ。何十年も前に富士山麓の青木ヶ原に廃棄物の不法投棄があってそれが残っているが、そういうものに使うかどうかはわからない。

具体案を早く考えろと県庁職員に指示しているが、静岡県には多少違う考えもあってまとまらない。いろいろな考えがあって、どれにしたもんかと思案投げ首だ。有識者に集まってもらって議論

しなければならない。入山料は基本的にはみな結構なことだと思っている。運用面で議論はあるが、哲学的にだめと言っている人はそんなにいない。今年度に本格的に議論をするが、夏に試行するとするとあと1カ月ぐらいで、まとまるかどうかだ。

大学・研究所をリニア駅周辺に誘致

リニア中央新幹線は27年に東京一名古屋間が開通し、甲府市南部の大津町に新駅が建設することが固まった。

リニアの起点である東京・品川駅は国際線のある羽田空港も近く、すべての東海道新幹線が停車する。山梨県のほとんどの地域から品川へ1時間で行けるようにしたいと考えている。品川駅から甲府までリニア乗車時間を乗り継ぎも含めて30分とすれば、山梨県のほとんどの地域から30分でリニア駅まで行けるようにしなければならない。

現状では富士山北麓の富士吉田市は一部しか30分圏内に入らない。リニアの駅から地下の弾丸トンネルで富士山北麓までつなぐ構想はかつてあったが、道路トンネルとしては技術的に無理だ。

（甲府盆地と富士山北麓の間に横たわる御坂山系を貫いて両地域を結ぶ）新御坂トンネルの耐用年数も近づいてきているので、この近くにスピードが出せる新トンネルをつくる計画があり、様々なルートを検討している。

リニア駅周辺には交通結節点機能を充実させる。まず駅予定地の北側を通る中央高速道路にスマートインターチェンジを建設する。インターを降りて駐車場に車を止めればすぐリニアに乗れるようにする。駅周辺をどうするかについては2つの考えがある。第1は山梨県の新たな中心にするもので、商業施設・オフィスを中心に立地させるという考えだ。しかし、それでは甲府の中心街がますます寂れてしまう。人口減少の中、山梨県でセンター2つは成り立たない。このため、商業業務機能は甲府市の中心に引き続き立地し、リニア駅周辺は別の機能、例えば研究所や大学を誘致して、

商業業務以外で山梨県の発展を担う土地利用を考えていきたい。県庁の移転はない。移転するなら40年前に考える話だ。

リニアができてから5年ぐらいは甲府市の中心部はさびれるだろう。今は支店があるが、東京から30分以内で甲府まで来られるので、支店は不要になり、甲府のオフィス機能が一時期寂れるストロー効果はありそうだ。しかし、それに代わる新機能（を担う企業や施設が）甲府市中心部に立地してくるだろう。人口80万人台の山梨県でリニアのニーズはそんなに大きくない。ニーズをもたらすのはむしろ富士山に向かう観光客だ。バスで来る人もいるだろうが、リニアが富士山へのメインルートになるだろう。



リニア中央新幹線の間駅建設が予定される甲府市大津町

駅予定地周辺は農地が多い。土地区画整理事業でやる、全面買収する、道路整備や用途地域を設定した地区計画方式にする、といった手法がある。駅前広場については、県内各地と結ぶ交通結節機能ということで県が土地を買い整備する。土地利用を検討する検討会を作るが、どういう手法で整備するかについても、議論を始める必要がある。

甲府市内と新駅を結ぶ交通手段としては既存の鉄道やバスは時間がかかりすぎ、専用レーンを通るBRT（バス高速輸送システム）を考えている。リニア駅の近くに荒川という1級河川が流れており、川の土手を使えばバスレーンをそれほど金をかけなくても整備できるが、問題は土手から市中心部を結ぶ一般道路を通るときに時間短縮をどうするかだ。

優良な住宅太陽光発電モデルを県が選定

4月に県内で消費する電力を、すべて県内で発電するエネルギー地産地消策を打ち出した。

山梨県はそれほど電力需要が大きい県ではない。60億kWの年間需要のうち3分の1は水力で賄っている。森は多いが、バイオマス発電は難しい。燃料を安定的に供給できないため、バイオマスを使った発電を伸ばすには危惧がある。小水力発電は数は多いが、発電力が小さい。適地は100近くあるが、水利権の問題があり難しい面もある。そうすると日照時間の長さが生きる太陽光発電が一番有力だ。固定価格買い取り制度がある以上、常に補助金があるということだ。

県有地はメガソーラー発電用として東京電力に貸し出すなど、3カ所をメガソーラー用地として貸し出しており、県有地の活用はほぼ終わった。あとは住宅の屋根スペースの活用だ。住宅の所有者にしてみれば、どの業者に頼んだらいいのかわからない。県が業者を調べて知らせてあげることだ。業者には太陽光発電のモデルを出してもらおう。どのくらいお金をかければどういうものができて、いくらもうかるというモデルだ。県がチェックして優良モデルをPRしていく。いわば県の推奨業者を選定する作業を今年度実施する。固定価格買い取り制度があるから、おのずと普及する。こうした情報提供、住民と業者のマッチングが重要だ。屋根だけでなく、農地の所有者から問い合わせが多く、機運は盛り上がっている。

インタビューから▶▶

甲府市中心部の寂れ方とは対症的に富士山の世界遺産登録、リニア新駅と南部に追い風が吹く。もともと山梨県最大の企業であるファナックの本体は富士の裾野だ。知事のインタビューから、山梨県の投資は南へ南へと向かうのは間違いない。県内の経済の中心はこれまでのJR中央線沿線から10年後には大きく様変わりしているかもしれない。

（甲府支局長 清水 英徳）