

第1回近畿圏広域計画検討会議 議 事 概 要

1. 開催日時：平成18年12月26日（火）15：30～17：35

2. 場 所：リーガロイヤルホテル（大阪）2階 山楽の間

3. 出席者：別紙参照

4. 議事概要

○冬柴大臣挨拶

○「近畿圏広域計画検討会議の設置要綱」が案のとおり承認され、同日付で施行。

○検討会議会長に関西経済連合会秋山会長を選任。

○検討会議幹事長に近畿地方整備局企画部長を指名。

○「全国計画中間とりまとめ」等の説明（国土交通省国土計画局渡邊局長）。

○検討会議において下記事項が確認された。

- ・本検討会議において示された各委員からの意見を参考に、法令に基づく全国計画に対する府県政令市による共同提案を1月下旬までに行うこととし、その取りまとめを関西広域連携協議会（KC）が中心となり行う。
- ・各府県政令市単独による全国計画への提案についても、本検討会議の意見を参考にを行う。
- ・委員から頂いた意見を踏まえて、「近畿らしさ」を念頭に置きつつ、今後の議論を深めていく。平成20年中頃の広域地方計画決定に向けた検討を進めていく。

【議事要約】

○冬柴国土交通大臣のあいさつ

- ・広域地方計画は、各ブロックの歴史、文化、伝統、自然、人の考え方等に基礎をおいて固有の発展を遂げていこうというもの。これまでは国主導で量的拡大の思想のもとに強い日本を目指してきたが、少子高齢社会、人口減少、中国・韓国の飛躍的な経済発展という社会情勢の中でも、それぞれの地方が固有の力を発揮して、ダイレクトに大陸と結びつき、役割を並行分担しながら経済活動を進めていくことで、日本が持続的な経済成長を遂げていくことは可能。
- ・近畿は大変恵まれている。広域地方計画は、近畿がリードしなければならない。古い歴史や大陸との結びつき、世界遺産も5つあり、文化の宝庫でもある。経済活動もGDPが8600億米ドルで、韓国をしのぐ。関空や阪神港をゲートウェイとして中国・韓国との取引を栄えさせることで大いに発展する。ただ、道路網は一部で途切れており、空港・港湾と生産拠点等をいかにして繋ぐかが大きな課題。徳島県、福井県、三重県とも連携して、自信と誇りを持てる近畿をつくるために英知を傾けて頂きたい。

○秋山会長のあいさつ

- ・全国計画と広域地方計画の2つの層からなる計画をつくることになった。全国計画は自治体からの提案等を経て、来年中頃に決定される予定。
- ・本検討会議は全国計画の決定を受けて法律に基づいて設置される「広域地方計画協議会」の準備機関として、近畿圏の課題抽出や将来像について議論して頂きたい。府県・政令市・国・経済界の知恵を出して総意に基づいた広域地方計画をつくっていききたい。

○「全国計画中間とりまとめ」の概要等について（渡邊国土計画局長）

- ・資料により、中間取りまとめの概要を説明。
- ・先般、「地域自立・活性化総合支援制度」が予算案として認められた。「地域自立・活性化交付金」、「地域自立・活性化事業推進費」、「民間事業者への支援」を行っていこうというもの。ぜひ有効に活用して欲しい。詳細については後日改めて説明させて頂く。

○国土形成計画に関する各委員からの提案

【福井県 西川知事】

- ・全国計画には具体的な地域名やプロジェクト名が記載されないとのことだが、地域を越えた高規格道路や新幹線等の交通ネットワーク、大規模港湾等で、国が責任を持つて行うべきものは全国計画に明記するべき。関西は東京に比べ、時間距離が2倍かかる。特に新幹線は北陸と近畿で切断されており、あと10年前後でこれを完成させなければ、アジアとの競争で負けてしまう。その後に国土のあり方を再考していくという進め方が必要。

- ・エネルギーに関する記述が十分ではない。福井県は関西の電力の約6割を供給している。今後、資源制約が厳しくなる中で、電力や原子力の問題と研究開発について広域的な議論を行い、関西としての方向付けを考えるべき。
- ・東京に物が集まるのは、自然の摂理ではなく、制度の問題。関西の力を合わせて取り組み、国土全体の発展を期して頂きたい。

【大阪府 太田知事】

- ・大阪・関西は、中国をはじめとするアジアとの交流の中で発展してきた地域であり、アジア、中国との結びつきなくして、これからの発展は語れない。特に来年8月には関空の第二滑走路が供用開始となり、日本で唯一の本当の意味での24時間空港となる。これを最大限に活用して、特に中国路線、貨物便の増便等、アジアとの結びつきの中で、これからの大きな発展の原動力を生み出していくべき。大阪・関西は、アジアに一番近い大都市圏として、中国をはじめとするアジアの都市圏とwin-winの関係を築く中で、オリジナリティ豊かな発展をしていくべき。
- ・東京一極集中の問題については、人・モノ・金・情報が東京に集中する今のシステムの中で、我々がいくら頑張っても、その成果は東京に吸い寄せられるだけであり、これを抜本的に是正するシステム・方向性を示すべき。また、地方が自己決定できるように、税財源・権限の移譲について明記すべき。各都市圏が健全な競争を繰り広げることで、日本の中に多様性が生まれ、柔軟性や長期の発展に結びついていく。
- ・首都圏のバックアップ機能を大阪・関西に整備することが、明日の日本を確かなものにする上で重要であるが、中間まとめでは抽象的な表現にとどまっており、これをどこに置くかということは明記がない。首都機能移転との関係で書き辛いのは理解できるが、国家百年の計と明日どうするのかという議論は別。最も少ないコストで最大の効果が発揮できるのは大阪・関西において他にはない。国土政策・危機管理の観点から、大阪・関西に整備することを全国計画に明記すべき。

【兵庫県 井戸知事】

- ・関西を意図的に不利な条件にすることで、東京に人・金・情報を集めている。関西はインフラ整備が遅れている。すぐに交通が動かなくなってしまう。高速道路は低速で料金所も多い。
- ・中間とりまとめは、壮大な目標・理念だけで、具体的な実現策や筋道、国家戦略が書かれていない。目標と戦略は別。戦略をきちんと位置づけていただきたい。
- ・日本は広域ブロックが自立できる構造になっているのか。そもそも「自立」とは何なのか。構造的問題を解決せずに目標を立てても実現しない。兵庫県には自動車の一次、二次部品工場が集積しており、他地域の組立工場と繋がっている。自動車産業全体が拡大すれば兵庫県経済も強くなるのだが、「自立」とはこのような経済的な繋がりも見直すという意味にも受け取れる。金融においても県内には預貯金の60%弱しかまわっておらず、残りは東京でまわっている。
- ・中間とりまとめには、社会資本整備の基本的な方向付けが描かれていない。社会資本整備をやめる状況にないのは明らか。東京の外環状道路が必要と言われているが、そ

れと比較しながら、日本列島全体を見て考えて方向性を出すべき。

- ・首都機能の危機管理について、具体的なプログラムが必要。
- ・「国土保全（国土安全）」という観点をもう少し位置付けるべき。国土保全を誰が、どう担っていくのか、という視点が必要である。人口減少の影響は限界集落に出てくる。限界集落の方々がほそぼそと山林や野畑を守っているからこそ、国土がなりたっている。これらが守られなくなったときにどうするのか。

【滋賀県 嘉田知事】

- ・地域自立について、農山漁村では、高齢化と子育て、つまり「人を育てる」という点で課題が出ている。子育てのバックアップをしようとする、財政的な課題もある。その対応策が国土形成計画では見えてこない。
- ・琵琶湖周辺では、治水・利水・生態系保全・水辺の風景が大きな課題。これまで琵琶湖は京阪神の水資源としての価値が強調されてきた。水資源開発をしながら環境保全をしてきたが、水質、生態系は未だに厳しい状況。下水道を整備して負荷量を減らしても水質が改善されない新しい局面。こうした中でどのように水質の改善を図っていくのか。
- ・京都・大阪の水害を防ぐため夏場の琵琶湖水位を下けているが、これが琵琶湖周辺の生態系破壊につながっている。このようなトレードオフの関係にあるものについて意思形成するところで、地元に移譲を移譲して頂きたい（洗堰の操作、河川整備における技術の選択など）。地域の自立をうたいながら、自治体には権限や選択の幅が示されていないのが現実であり、国土形成計画では権限移譲に配慮して頂きたい。

【京都府 山田知事】

- ・中間とりまとめでは東京一極集中に対する考え方が曖昧。「東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成」とあるが、これは「これからも東京に依存していく」とも読めるし、「自立に向けてがんばれ」とも見える。東京中心のヒエラルキーが前提での地域自立は、これまでの多極分散型の流れからしても変。東京には、本社機能のほとんど、高額所得者の半分、キー局の全てが集中。この中で国土の健全な発展、安全安心が配慮できるのか。地域の自立的発展だけでこの問題が解決できるのか。計画の中で明確に答えを出すべき。
- ・広域ブロックの主体が不明であり、無責任なまま地域づくりが進むのではないかと。ブロックとしての意思決定、都道府県や市町村の役割について明確にするべき。
- ・「文化」が消えた中間とりまとめに危惧する。関西は日本文化の発祥地であり、日本文化にとって近畿圏の役割は重要。「文化」の位置づけを明確にするべき。
- ・東京一極集中の中で国の安全を考えた場合、近畿の位置づけの大切さ、それに伴う基盤整備についてしっかりと位置づけるべき。震度7の危険性が一番高い琵琶湖西岸断層と西山断層の上を名神高速一本で通り抜けるという脆弱な国土軸で本当に安心安全が保てるのか。

【奈良県 柿本知事】

- ・国土形成計画は日本の長期戦略に関わるものであり期待している。10年くらいではなく、もっと長いスパンの視野が必要。
- ・東京は「太陽の黒点」のごとく何もかも吸い込んでいるが、この状況を当たり前としてはいけない。報道でも、東京の眼鏡を通して伝わっている。東京一極集中の是正に対し、長期戦略の中で、実践的な方策を入れて頂きたい。
- ・地域の自立のためには、多様性・多面性を認め、各地域の特徴を出していくことが必要。東京をまねるだけでは、自ら序列が決まってしまう。例として、約3年後に平城遷都1300年を迎えるが、日本の歴史認識・文化・日本人の誇りという面で、平城遷都1300年記念事業は全国的に注目されて良い機会。行事ではなく、結果として歴史文化への認識の高まりが大切であり、持続できる仕掛けも必要。長さ3.7kmにも及ぶ平城京朱雀大路を21世紀型に復原し、国内外の人々にお見せできる場所にしたい。このように各地にある価値を国土計画で促進し、地域の自立につなげるために、国土計画へ位置づけることをご配慮願いたい。

【和歌山県 仁坂知事】

- ・国土形成計画は、国の戦略が一目で分かるものにしてほしい。和歌山県や近畿圏の計画が国全体の計画にどう位置付けられ、具体的に実現するのかを示してほしい。
- ・実施主体としての公とは何か、「新たな公」とは何か。政策手段としてNPOを巻き込むやり方があるが、これだけでは国土形成に向けた有効な政策になるのか疑問。広域行政のあり方、都道府県・市町村の役割について議論して頂きたい。
- ・京阪神地域が「エンジン」として近畿圏を引っ張り、地方が恩恵を被って発展することも大事だが、近畿圏全体の魅力を増すために中心部のテコ入れだけでよいのか。グレート近畿圏として、近畿全体の楽しさを増すような地域計画を作っていきたい。

【徳島県 飯泉知事】

- ・徳島県は、本四架橋により時間距離が短縮。近畿からは四国への玄関、四国からは近畿の玄関となっている。
- ・徳島県は、総論として、災害予防、情報通信技術（ICT）の利活用、少子化の中での新しいライフスタイルについて申し上げてきており、取り入れられている。
- ・地方分権改革の推進についての具体的な記述が現行の全総と比べてなくなっている。地方分権の流れについて正確に位置付けた方がよい。
- ・社会資本整備の戦略的なあり方について。関空、伊丹空港、神戸空港、徳島空港、南紀白浜空港を足し合わせると世界のハブ空港が実現できる。後背地として国際空港・港湾のない四国・中国も組み込めばよい。関空への出資は近畿の中で徳島県が6番目に多い負担（40億44百万円）。日本の中核を関西が担うものとして戦略的に対応して頂きたい。近畿の食材のかなりを四国が占めているが、本四架橋の通行料金等がバリアになっている。流通拠点の可能性を広げるために道路特定財源などで利用料金を下げることは近畿圏にもメリットがあり、戦略的に検討頂きたい。

- ・ 21世紀は文化の世紀。文化の点で多様性の宝庫である近畿のあり方についてもっと踏み込んで欲しい。それが観光にもつながる。四国霊場八十八箇所は世界遺産の暫定リストにも立候補している。

【大阪市 關市長】

- ・ 大阪市においては、経済・交流・文化などの活動を支えてきた都市インフラは一定成熟の段階にあり、今後の産業の活力・都市の成長エンジンとなるのは、人材の集積だと考えている。
- ・ そのため大阪市では創造的人材が集まる都市を目指した、「創造都市戦略プロジェクトチーム」をつくるとともに、今後成長が見込まれるロボット産業、健康・予防医療などの分野の企業・研究機関誘致を進め、成果が現れてきた。また、質の高い都市空間を提供するために、水の回廊・大阪駅北ヤード・中之島地区等の整備を進めている。
- ・ 広域地方計画の策定にあたっては、地域を一律・均質に捉えるのではなく、いろいろな特色・特性を尊重することが理想。都心回帰の進みつつある地域と過疎地域の人口バランスを見極めつつ、大都市地域では、集積された市街地で効率的な活動が可能なコンパクトシティの概念のもと、質の高い都市空間、創造的人材の集まる都市を構築していきたい。
- ・ また、関西は歴史的にも地理的にもアジアと深いつながりがある。今後も関空・阪神港などがアジアとのゲートウェイとしての役割を果たしていくためにはスーパー中枢港湾の推進や大阪湾諸港の一開港化が必要であり、支援をお願いしたい。

【堺市 木原市長】

- ・ 堺市は、今年4月より15番目の政令市となった。
- ・ 陸海空とも交通至便な本市臨海部の広大な未利用地が注目され、動き出している。基幹的広域防災拠点も計画されている。
- ・ これまで均衡ある発展といいながら、結果的には東京一極集中を進めてきた。原因を分析した上で新しい戦略を構築すべきであり、このままでは近畿が文化歴史を持った特色のある地域として発展できるのか、危惧するところである。
- ・ 近畿圏に対する国の見方が厳しいのではないかと。関西には国立施設がほとんどなく、関空整備も1期は全部民間、2期でようやく公社方式になった。近畿圏は東京に代わる機能があるので、特に歴史・文化・観光が発展できるような計画が策定されるようお願いしたい。堺は、歴史・文化・観光を基軸に頑張っている。世界遺産登録を目指している仁徳陵古墳等もあり、歴史を考える際、古代から始めていただきたい。近畿圏ネットワークの形成がはかれるよう、支援をお願いしたい。

【神戸市 矢田市長】

- ・ 都市の活力が大事だ。総生産では京阪神3都市で約半分を担う。大都市の持続的な発展を基調に計画の組み立てを考えていただきたい。かつての工場等制限法によって、

沿岸域の重工業地帯や大学施設の立地に制限がかかっていたが、こういった阻害要因を計画に入れないことが大事。税財政の制度そのものの見直しが必要。

- ・産業のイノベーションが重要。特に関西全体で取り組むべきものとしてライフサイエンス（バイオ）のクラスターづくりがある。そのために知財と人材の集積と民・学・産・行政の連携が重要。特に人材が中心であり、広域計画の大きなテーマとして、関西全体で知のバイオトライアングルを形成することについてご配慮願いたい。
- ・国際物流ネットワークについて、アジアの拠点との交流を視野に、スーパー中枢港湾の整備、及び空港との連携が重要であり、さらにそれらの機能の十分な発展を図っていくための道路整備が非常に重要。アジアの中での大きな競争時代で、対抗できる近畿の広域計画が必要。

【大阪商工会議所 野村会頭】

- ・東アジアの各地域との競争・連携をベースに、1つのマーケットとしてとらえている中間とりまとめの考え方は、近畿圏にとって最も重要。今後の具体的な議論の展開を見守っていききたい。
- ・国の危機管理の一環として、首都機能を代替する組織を常設機関として持つ必要がある。大阪・関西圏に設置するのが最も効率的で、経済的に優位であり、近畿圏の広域計画に位置付けていただきたい。
- ・新しい成長戦略の中で、近畿圏の経済活性化のエンジンとなるのは、情報家電やロボット等の高付加価値な「モノづくり産業」、バイオ技術を中心とした「ライフサイエンス産業」、アジアとの連携の中で人を呼び込む「ツーリズム産業」。これを支える陸海空のネットワークが有機的に機能するように、選択と集中の中ではあるが、整備を進めていただきたい。
- ・「新たな公」の具体的中身とその活動に大いに期待。

【神戸商工会議所 水越会頭】

- ・国際競争力強化のために、国際物流・高速交通体系の戦略的整備が早急に進められる必要がある。空港・港湾は、後背地と有機的に繋ぐ高速道路網がなければ十分に機能を発揮できない。近畿圏の幹線道路はいたるところに未整備区間があり、市街地の慢性的な渋滞、環境問題を引き起こすばかりでなく、地域に多大な経済的損失を与えている。特に大阪湾岸道路は国家的見地から戦略的に整備されるべきであり、一日も早い全線完成が必要。近畿が立ち遅れた地域にならないよう、スピード感を持って必要なインフラ整備を前進させることが求められている。
- ・まちづくりの方向性として「デザイン・都市神戸」の実現に取り組んでいる。デザインを積極的に取り入れたまちづくりで再生した例（ジェノバ、ビルバオ）もある。都心のウォーターフロントは重要なエリアであり、都心部と直結させた魅力ある親水空間として再生していきたい。都心部の親水ゾーンを分断している国道2号線の地下化や眺望を妨げる周辺の建物の移転などの可能性についても検討している。ハードだけではなく、景観・環境など街の総合的な魅力づくりの視点が重要。

【関西広域連携協議会 新宮代表理事】

- ・ K Cでは制度改革に備え昨年から調査・研究・提言活動を行い、今年7月には「国土形成計画に対する提言」を取り纏め、国に対して要望活動を行った。
- ・ 中間取り纏めの内容について、我々の主張が反映されていない点として、首都機能代替地として関西を明確に位置づけて頂いていない点と、東京一極集中の是正が明確に記述されていない点、がある。「東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成」という言い方では、第5次全総後実体としては、東京集中がより進んだ二の舞になるのでは。
- ・ 広域地方計画は、各地域の計画を羅列しただけでは意味がない。社会資本の整備効果を評価する基準をつくる必要があると考えており、K Cではそのための勉強会を続けている。近畿広域戦略会議の国の機関の方々には、今後ともご指導・ご助言・ご協力をお願いしたい。

【三重県 望月副知事】

- ・ 三重県は中部圏と近畿圏の結節点であり、特に伊賀地方は近畿圏と強いつながりがある。平成20年には第2名神（亀山―大津）も開通予定であり、近畿圏の産業に大きな役割を果たせる。第2名神の西部や亀山・四日市間の開通もお願いしたい。
- ・ 世界遺産「熊野古道」に関連して、奈良・和歌山・三重で観光PRを行っており、近畿の観光活性化に貢献していきたい。
- ・ 東海地震と東南海地震の関連法の制度、特に財政支援の面で差があり、東南海地震が後れをとっているので配慮して欲しい。

○秋山会長によるまとめ

- ・ 国土計画は長期的な戦略なので、思い切って先を見通した従来の発想にとらわれない計画にしてほしい。その際には、文化、人材育成、ソフト面の重視、税財政の見直し、産業イノベーション、危機管理について配慮頂きたい。
- ・ 国と地方の役割分担で、交通ネットワーク整備やエネルギー計画等、国がやるべきことはきちっとやる。国・府県・市町村自治体の役割分担を明確にしながら計画策定を進めていく必要がある。
- ・ 東京一極集中の是正という課題について、新しい国土計画の中でどう具現化していくのかがポイント。東京を頂点とした国土計画ではなく、本当の意味での地方分権に立脚した計画にすべき。
- ・ 近畿圏の広域計画策定にあたっては、歴史・文化を活かし、ソフト面も重視した計画が必要である。
- ・ 成長著しいアジアの活力を近畿の成長にどう取り込むのか。産業イノベーションとその基盤整備として陸海空の総合的な交通ネットワークや国際物流戦略が大事。
- ・ 「デザイン都市」という考え方や大阪駅北ヤードなどの整備により、都市の活力の向上が重要。

- ・地域づくりにあたっては国土保全も重要。環境との共生、景観への配慮、安心・安全な都市、都市と農山漁村との調和についても国土計画で考えていくべき。
- ・グレーター近畿として、福井県、三重県、徳島県も含め他地域との連携も視野にいれる必要がある。
- ・空港、本四架橋等の既存ストックの十分な活用と新しい活用の模索が必要である。
- ・社会資本整備のための費用と効果の分析手法が必要である。

○冬柴国土交通大臣のあいさつ

- ・明治期以来の極端な中央集権システムによって急激な成長を遂げることができたが、挫折した。都市の過密と地方の過疎の反省にたち、地方分権一括法により相当の権限を移譲したが、税財源はなかなか移譲できなかった。三位一体改革もうまくいっていない面もある。新しく地方分権をやり直し、税財源の移譲も行って、国土づくりとして東京一極集中をあらためなければならない。今回の国土形成計画法が地方分権を完璧に支えていくものであって欲しいし、近畿がその手本となり、東京一極集中を改める起爆剤になって欲しい。

以上