

第2回 近畿圏広域計画検討会議

1. 開催日時：平成 19 年 6 月 15 日（金） 10:30～12:30

2. 場 所：リーガロイヤルホテル堺 4階「ロイヤルホール1」

3. 出席者：別紙参照

4. 議事要旨

- ・ 開会。本日は近畿圏の目指す姿について議論して欲しい。計画の大きな方向性を見出したい。第1回の検討会議において、秋山様が会長に選出されたが、第2回も引き続き秋山様にお願いしたい。また関経連の下妻様も委員として出席いただいている。あと、いくつかの機関を委員として追加している。（近畿地方整備局）
- ・ あいさつ。第1回会議では近畿圏広域地方計画はどのようなものであるべきか等を自由に議論いただいた。これまでの広域計画は全総という形で全国一本の計画を各地域に展開していたが、グローバル化に伴う競争力低下の危機から、地域の立場、国民の立場からの計画ということで、全国計画と地域計画を作るということに決定された。
- ・ 前回の意見は以下のようなものがあつた。
- ・ 1点目は、市民、国民の立場に立って、どういう計画を立てれば市民生活に役立つかという意見。
- ・ 2点目は、関西は多様な地域であり、産業、ライフスタイル、歴史・文化など独自性を持った特色ある地域計画にしたいという意見。
- ・ 3点目は、大型の社会資本整備について、生活圏が広がっていることへの対応や、物流コストを下げるために、総合的なネットワークが必要であるという意見。
- ・ 4点目は、環境先進地域を目指すことが必要であるという意見。
- ・ 5点目は、市民の方にも議論に参加してもらうことが必要なので、パブリックコメントの実施や、親しみやすいニックネームが必要であるという意見。
- ・ 本日は、前回の議論をさらに絞り込み、抜けている点について披露してもらいたいと考えている。（秋山会長）

(1) 近畿圏の目指す姿について

- ・ 資料の説明。
- ・ 資料1（「近畿圏広域地方計画」策定の流れ(案)）の説明。
- ・ 資料2（「近畿圏の目指す姿」について - 主要な視点 - ）の説明。第1回検討会議の議論や学識者会議の議論をたたき台にして作成したものであり、幅広くご議論いただくために、レベルの異なるものも挙げている。

- ・ 資料3（「近畿圏の目指す姿」について - 主要な視点(要約版) - ）の説明。13個の各項目について内容を説明。本資料は幹事会レベルでの論点整理。本日は大きな柱の議論をいただきたい。（事務局）
- ・ 13個の項目と数多くあるが、他と違った地域にするために、文化、産業、安心安全などの柱を立てている。全体としては、あと3回、このような会議があり、来年の夏頃には案をまとめる予定である。本日はなるべく自由闊達に議論をいただきたい。（秋山会長）
- ・ 5点、申し上げる。
- ・ 1点目は、項目1と2に関わることである。歴史・文化や、首都圏と異なるもう一つの中心核などに触れられているが、項目1でいう「関西ブランド」とは「日本ブランド」ではないかと思う。関西には、東京とは違う独立した価値があるのであれば「日本ブランド」になると思う。また、項目2で、もう一つの中心核であるならば、首都圏のバックアップではなく、自立する関西といった意味にしないと、論理上整合が取れにくい。首都圏と関西は地形的に見ても大きな違いがある。奈良、京都、大阪、近江、和歌山等、山が近く風景の美しい小盆地がある。小さなモザイク状に散らばった各地の個性を活かしつつ、関西全体から日本のブランドとして世界に発信できるものがある。風景や地勢が関東平野と大きく違う。
- ・ 2点目は、項目5の世界的環境先進地域についてである。山や川が身近にあり、自然が近いので、人々が環境や自然の仕組みに対してセンシティブな生活感覚を持っている。これが日本文化において、例えば源氏物語の中に描かれる山や大気の色は千年経っても京都や奈良で維持できており、環境先進地域としての重要な位置づけになる。
- ・ 3点目は、項目9の高福祉地域についてである。ここでは子どもたちが健やかに育つ、子育てに夢が持てる地域社会について盛り込めればどうか。首都圏と比較すると、居住地から都市まで30分、1時間と、比較的短時間で移動できる職住近接であることから、子育てをしながら仕事ができる住環境を提供できる。
- ・ 4点目は、項目10の安心・安全づくりについてである。淀川など河川は資源として価値あるものだが、水害など潜在的なリスクも大きい。こういった災害に備えてハードだけに頼らないで、ソフトの部分での治水対策も重要である。
- ・ 5点目は、こういった計画に、市民、国民の理解を得る必要がある。これからの半年、1年の間で、どのように市民参加の仕組みを作っていくか考えていかなければならない。女性や高齢者も含め、さまざまな価値観を持った人の意見を聞く機会が必要である。（滋賀県）
- ・ 総論から具体論に行くのか、具体論を大きな風呂敷で包むのか、この問題が

あろうかと思うが、地域の計画は、具体論、中身が入っていないとダメで、風呂敷だけというわけにはいかないと思う。そこで、多少具体論のアイデアをさしていただきたい。

- 先日、近畿の知事会があり、三重県知事がリニアは東京～名古屋までということ述べ、大阪まで来なくてもいいのかという話があった。東京～名古屋というのは、元気なところだけ結ぶというイメージもあるし、リニアはまだ先の話ではあるが、リニアも大阪、関西ということを意識に入れて、具体論の1つのアイデアとして意識していただきたい。
- その際の路線だが、リニアのような軸のインフラ整備は、リダンダンシーで、重ならないようにすることが大事。災害に対応して、離れたところに作るということが基本になっているという点が大事である。
- もう1つは、関空の活用に利用するようにできないかということ個人的には考えている。例えば、名古屋から来ると、堺あたりから関空に入り、関空と都心をリニアで結び、そして都心から伊丹まで伸ばす。そうすると伊丹も関空とリニアで結ばれる。空港は空港ということではなく、地上と飛行機が重なる。これによって、便利な関西空港ということになればということで、リニアを活用するということを念頭に入れておきたい。
- リニアが伊丹まで開通すれば、伊丹の人にとっては、堺の辺りから名古屋を通じて東京に行ける、関空へも行けるということで、伊丹空港も便利になれば、いろんな活用の仕方が出てくると、個人的には考える次第である。
- 夜の貨物の、リニア活用ということも、技術革新は必要だと思うが考えることが必要かと思う。
- もう一つは新幹線だが、新幹線も関空に入ればいいと思う。北陸方面は、特急雷鳥を利用して行くことになると思うが、北陸～関空をフルで、新幹線で行くというのではなくとも、現在、フリーゲージなども開発中ということもあり、これらを活用すれば、北陸まで早くいくけるようになる。つまりは空港のリーチの幅が広がるというふうに考える。
- 関空貨物の利用の観点から、近畿はいろいろな分野の集積がバラバラと集積している。地域の立地行政とも関係してくることだが、これらが直列的になるような集積づくりができればいいと思う。
- 今、韓国の忠清南道は空港があまり整備されていない。韓国の方で当該地域に空港を整備していただき、関空と直行便ができれば、歴史的にも結びつきの強い地域でもあることから、千数百以上前の、関わりのある文化などがもう少し掌握できるのではないかと考える。(奈良県)
- これから先の長期にわたって計画を進めるにあたって、関西には本物の多様な文化が多く地域にあることを意識するべき。住んでいる人には気づきにくいですが、第三者からみたら貴重な文化が存在しており、このようなストックが関西にあることは日本の中でも際立った特色である。奈良の里山の景色、京都、滋賀の琵琶湖など、構成地域の良いところをよく見て、互いに認識し、

一体感を持って関西全体を考えると意識改革が必要である。

- ・ EUは全く違う国が連携しており、各地域が互いに認識しあって、広域組織における個々の役割を考えている。同様に、関西においても広域的な問題については、関西は1つという意識を明確に持って取り組んでいくべきである。例えば、近畿では2府4県175市町村が共同で利用する、環境省令基準に適合した処分場を大阪湾に整備し、廃棄物の最終処分を広域的に行うフェニックス計画を進めている。廃棄物はリサイクルや焼却処理をしてもゼロにはならず最終処分場は必要である。大阪湾の廃棄物埋立護岸の建設費用は、国の補助金以外が港湾管理者のみの負担となっており、その負担分を埋立地の売却益により賄ってきたが、最近の廃棄物処理法改正により思うように売却ができなくなったため、これまでの制度の前提が変わってしまった。これからは、広域処分場の廃棄物埋立護岸の建設コストは広域で応分の負担をするという制度改革も広くみんなと一っしょに考えていきたい。これは、環境問題として考え方を共有し合うことにもつながり、広域で取り組むべきことのひとつであると思う。
- ・ この他の広域的課題として、関空の活用もそのひとつ。「近畿の目指す姿」の4番目の「国内外の創造的な人材が行き交う交流拠点」に非常に関係が深い。関西の強みや各地域の文化・歴史、経済力を生かして、広域的にやった方が効率的なものはどれか、関西全体で戦略的に取り組む良いチャンスだと思う。(大阪市)
- ・ 大きく4点ある。
- ・ 1点目は、国際物流について。港湾や道路などの基盤づくりについて検討が進んでいる。これらの具体的内容の整理を踏まえ、強めていくことが関西全体の基盤づくりにつながる。今後30、40年以内に東南海大地震が起こりうることを念頭に置いて、災害時にどのような対策をとるか防災、減災の視点で具体的に考える必要がある。
- ・ 2点目は、ものづくりの集積は関西の主な特徴なので、そのものづくりの集積をベースに知的拠点のクラスターを構築し、関西全体で連携しながら相互に活用できる仕組みを作ることである。産学官が連携して「知の拠点、関西」という位置づけをしていただきたい。
- ・ 3点目は、環境について。環境創造という観点から、フェニックス計画などと同時に、市民や事業者とともに行うべきことである。大気の問題も環境に関わってくる問題であり、3Rという視点をもっと強く出すべきである。
- ・ 4点目は、現在は超高齢化社会に向かっており、高齢化人口の割合が日本全体で20%を超えるという状態で、福祉、医療については従来の制度ではやっていけないという危惧があることである。将来を予測した上で、こういった仕組み・制度を持続可能なものにするためにどうするのかを考える必要がある。項目9において、今後も持続可能な社会にするためにはどうすればいいかという分析・検討が必要だと思う。(神戸市)

- ・ 項目11について、交通ネットワークの強化となっているが、もう少し具体的にどのようにするかに触れてもらいたい。
- ・ 関西は歴史の地域でもあると思う。特に奈良や京都などは千年以上の歴史がある。このような歴史が集積している地域は関西に勝るところはないと認識している。京都の源氏物語千年物語などのイベントもある。近畿圏は111市で構成されているが、111市がこの計画を認識しているかどうか疑問である。111市の文化や観光名所をリストアップし、各地域が盛り上がるように示して欲しい。あまり知られていない市もあるが、そこにも文化や観光名所があるので、それらを広域という名のもとで紹介してもらえればと思う。(近畿市長会)
- ・ 町村として、この計画にこれまでどう取り組んできたのかと思うと全く分からない。今は、町村行政をいかに継続していくかが課題で、それに四苦八苦している状態である。町村としてどういう形で近畿に貢献できるかを考えるにしても、今は思いつかない。
- ・ 道路についても、生活道路もまだ整備されておらず、それをどうつなげるかまでは頭が回らない。歴史・文化についても、吉野が世界遺産に指定されたが十津川には良い道路が開通されていないという現状もある。どうつなげていくかについては、町村レベルでは厳しい状況である。関空は近いが、幹線道路につながる生活道路の問題から解決していかなければならない。
- ・ この計画が末端まで行き届くようなものであって欲しい。(近畿ブロック府県町村会)
- ・ 13項目それぞれ美しい言葉で飾られているが、具体的な名称やスケジュールが出てきていないので、文学的な解釈にならざるを得ない。関西全体の具体的な問題としてのまとめをしていただきたい。
- ・ 全体的には、自然の美しさ、住んでいる人の幸せになると思うが、具体的なプロジェクトを盛り込んで欲しい。学研都市もサードステージに入っており、それ以外にもスーパーコンピュータ施設、知的クラスターの形成、北ヤードの問題などが挙げられる。
- ・ また、芦屋、西宮、尼崎の港湾整備についての記事を見た。大阪湾ベイエリアの中での位置づけはよく分かっていないが、それも含め、大阪湾ベイエリア全体のゾーニングについても検討して欲しい。(関経連)
- ・ 財源の制約は大きな問題である。プロジェクトの優先順位を考え、スケジュールに落とすといった絞り込みが大切である。
- ・ 産業、文化などの特徴を、互いに殺しあわないで尊重し、前向きに相乗効果を持たして取り組むことが重要である。
- ・ 東京一極集中の話があるが、日本の国のもう一つの核を作るべきであり、バックアップは結果として生まれると思う。

- ・ 関西とつながりの大きいのは東アジアであり、東アジアの情報が集積する情報センターを作る必要がある。産業、文化を開かれたものにしていく上で重要である。(関西経済同友会)
- ・ 昨年全国計画の中間とりまとめが出たとき、全国計画に対する関西からの提案を出した。全国計画の最終とりまとめに際してはその提案を反映させて欲しい。
- ・ 13項目について、適切で概ね異論はないが、2、3気になる点がある。
- ・ 首都機能の災害時のバックアップについては、代替位置を明確にした上で地方計画を作らなければならない。首都圏災害時における代替機能をどこに置くかということは国の危機管理という面でぜひやっておかなければならない。既にハード、ソフトの面で集積があるのは関西である。今後これらをどう強化していくかを計画の中に入れていただきたい。
- ・ 政府のアジア・ゲートウェイ構想があるが、関西には、阪神港が整備され、日本海側にも舞鶴や敦賀などに比較的大きな港が整備されている。関空も2本目の滑走路が供用され、完全24時間化が図られる。入口としてのゲートウェイが一番揃っているのは関西であり、ゲートウェイの担い手となるのは関西ではないかと思う。ゲートウェイは単に入口論となる印象があるが、政府の議論でも入口だけではないとしている。入口の奥の地域に、文化・歴史、美しい自然、力強い産業が一番揃っているのは関西だと思う。アジア・ゲートウェイという観点で関西を見ることも考えて欲しい。
- ・ 項目13の広域的な役割分担、新たな公について。それぞれが個性を尊重し府県の壁を越えて総合力を発揮させるために、どうすればいいかという点も考えていただきたい。KCという組織もこのような趣旨でできた組織であり、近畿広域戦略会議も作っている。今後、関西広域機構も作られることになる。関西には他の地域にないこういった組織がある。関西広域機構や近畿広域戦略会議などを活用すれば、立派な計画ができると思う。
- ・ 地方計画は市民の立場に立って作っていくべきで、みんなに納得してもらう必要がある。何故A道路でなくB道路なのかという理由の説明が必要であり、計画策定中あるいは後に、説明責任を果たすためにプロジェクトの優先順位を決める評価基準を明確に作る必要がある。KCや国でも評価基準の研究をしており、評価基準をつくって優先順位を考えるべきである。(KC)
- ・ 選択と集中が必要な中、13項目はどれもやっていかなければならない項目であるが、全てを挙げるのはいかなものか。
- ・ 計画作成の途中でも世の中の動きが変わるかも知れず、時代の変化にあわせて作らなければならない。従来のような計画でいいのかと思う。提案を含めたり、権限委任に対応するための制度の制定も書ければと思う。その際、国土交通省の所管にとらわれない、近畿に必要な制度を提案していきたい。
- ・ モノを集めるにしても、投資資金を集めるにしても、知識・情報を集めるに

しても、ポイントをどこに置くのか、近畿が独自の制度が必要だと考える。いわゆる制度イノベーションができるか、社会制度について書けるかが気になっている点である。

- ・ 市民の立場で考えると、暮らし方や教育のあり方、医療制度、職業選択などについての提案が書けるのかも議論して欲しい。(京都府)
- ・ 2つのキーワードがあり、1つはアジアとの交流、もう1つは日本のもう一つの中心核としての関西。
- ・ 1点目について、関西はアジアと経済、歴史的に深いつながりがある。こういった特徴を活かし、アジアの経済成長力を吸収しながら、アジアとともに成長、発展していくという方向性が重要である。成長中でのアジアとの交流連携拠点を強く打ち出すべきである。関空の24時間化に伴い、人材、ビジネス、観光などでのアジアのゲートウェイと認め、関空を活用した物流ネットワークの強化も重要である。項目13は一般的な書き方になっていることから、アジアという切り口も考えられる。
- ・ 2点目の日本の中心核については、首都機能のバックアップを明確に打出すという先ほどの意見に賛成であり、省略する。
- ・ また、13項目の中の12番、陸海空の総合的な交通体系の整備を大きな柱として欲しい。物流だけでなく、企業立地や観光でも不可欠である。
- ・ あと、13番目の広域的な役割分担についてであるが、役割分担からさらに一歩進めて連携してやっていく力を関西は持っている。権限委譲され、自ら考えて、自ら魅力ある関西についてどうすればいいのかということを考えて実行する体制をつくることができる。これも関西の大きな特性なので、項目13はそのあたりをもう少し強く打ち出したい。(大阪府)
- ・ 大きく2点ある。
- ・ 1点目は、生活や暮らしの質、豊かさを実現することが重要であること。教育面やリタイア後の生活なども関わってくる。
- ・ 2点目は、アジアや他地域に何を貢献できるのかということである。環境もあるが、震災後の教訓を踏まえた防災、減災、バックアップの面でも貢献できる。このように貢献できることが重要である。
- ・ 環境、防災は、暮らしの豊かさ、他地域への貢献のどちらにも関連している。
- ・ このようなことのための交通基盤づくり、ネットワークの強化なども重要である。(兵庫県)
- ・ 広域計画で地域をいかに元気にしていくかにおいて、インフラに左右される場所は大きいと考えている。大阪から1~2時間圏の範囲にどれだけ人口を取り込めるかが重要になると思う。東京はこのあたりがうまくまとまっている。今後に向けて、インフラ整備が必要である。今日サンダーバードで来たが、新大阪で海外旅行へ行くらしい人がたくさん降りていた。サンダーバ

ードが関空まで行けば便利になるのではないだろうか。これも含めて関空のアクセスを良くしていくのも1つの方法だと思う。

- 地震や災害、防災対策などがあるが、安全という切り口で安全について科学的に分析する機関、安全大学ができないかと考えている。さらに東南アジアに原子力発電運営の安全教育をするなどの国際安全大学になればなお良いと考えている。(福井県)
- 項目4で、交流などがあるが、その上での基盤整備の話として、リニア中央新幹線についても位置づけて欲しい。
- 国立大学法人の交付金算定基準の見直しがあり、地方大学の状況が厳しくなっていることも考慮する必要がある。
- 森林資源の位置づけについて、水資源、地球環境などへの機能も有しており、特に紀伊半島の資源は他の地域にない特性がある。森林の重要性も出して欲しい。(三重県)
- 項目2の中心核について、関西こそすごいという気概を持ち、バックアップではなく「第2首都圏」といった強い表現にして欲しい。その際の売りは、歴史・文化、アジア・ゲートウェイなどであり、それらを売りに第2首都圏という打ち出しができないか。
- 和歌山県のように豊かな自然や文化のある地域が大都市圏と隣接しているのが関西の特徴である。これをより活かすためには、道路をはじめとする都市と地方とのネットワーク、インフラ整備が必要であり、そのことにより関西全体の魅力が高まるという観点をに入れて欲しい。(和歌山県)
- 鳥取県は近畿圏ではないが、経済面や人的交流の面で関西とつながりが深いので、今回参加させていただいた。アジアとの交流において、日本海側の窓口として近畿圏との連携は興味深く思っている。それに伴うインフラの整備についても鳥取自動車道ができるので、近畿圏とのつながりが今まで以上に強くなると思う。
- クラスタースタートづくりにおいては、地方との公的教育機関と連携を強めることが重要である。環境分野において鳥取には鳥取環境大学があり、そこのネットワークづくりも考えていきたい。(鳥取県)
- 自らの立ち位置を見た時、関西が魅力的な地域であって欲しいと願っている。強い、魅力的という言葉が計画に入れて欲しい。
- 関西でうらやましいのが大学。知の拠点という独立したものではなく、自治体や産業界と同じ立場で地域づくりができる大学が関西には多くある。計画作りやアクションにも関わってもらえる大学であって欲しいと思う。(岡山県)

- ・ この計画において、近畿の一員として位置づけたい。徳島県は豊かな自然があり、またLEDバレー構想も考えている。周辺部というより、一員という形で考えてもらえればありがたい。県民の中では、徳島は、四国州ではなく、関西州に入れるべきという考えの人もある。(徳島県)
- ・ 13項目が挙がっているが、総花的な印象はぬぐえない。序列の一定の整理が必要で、これからは13項目をもう少しメリハリのあるものにする必要がある。
- ・ 強みや弱みの分析ペーパーがあるが、近畿圏の最大の特徴は1、2、3に挙げられているものである。第2の首都圏、バックアップという議論より、関西の最大の強みを前面に打ち出して、関西こそ文化面での首都「文化の首都圏」であるということ定着させるべき。そういう意味で1番に持つてくるのは良い。ただ、文化・歴史はこのままではダメで、どういう形で存続させるかという仕組みが必要である。
- ・ 京都市では景観、観光、文化の3つを前面に出し「京都創生」の取組を進めている。景観に関しては、高さ規制、デザインの指定など、新しい景観政策を立案している。制度的・法的限界はあるが、文化首都としての取り組みは近畿圏全体で行い、新しい制度の確立なども必要である。
- ・ 建物の高さを規制すると、不適格な建物が発生するという問題が発生する。このような問題に対し、どのような法的制度を作るかが課題である。
- ・ 景観地区等の施行に伴う既存不適格建築物の改修及び建替えに関する支援・誘導制度の拡充・創設、伝統建築物の新築・建替え等を可能とする建築基準法の制定、景観にとりわけ配慮すべき地区における電線管理者に対する無電柱化を義務化する法制度の創設などを国家戦略として取り組み、今後、こうしたことも「近畿圏広域地方計画」に盛り込むべき。
- ・ こういった事例をベースに景観、文化、観光を戦略的に進めるべきと思う。13項目はメリハリをつけた整理が求められる。(京都市)
- ・ 項目1の文化について、関西は本物を産み出す地域であり、全国的にも文化財の宝庫である。これらを活用した具体的なまちづくりを具体的にどう進めていくかが関西の売りである。関西の交流人口を増やすために、観光と文化・歴史の連携は必要である。堺市には仁徳陵をはじめとする古墳群がある。こういった資源を世界に発信することが重要で、情報発信力をどう組み立てるかが重要である。
- ・ 項目11の観光については、おもてなしの精神が交流人口を増やす上で重要。堺市でもアジアからの修学旅行生の増加を考えており、このような部分でも関西全体の連携が必要である。
- ・ 項目7の都市・地域の再生について、泉北ニュータウンが整備されて40年が経過し、団塊の世代がピークを迎えている。団塊世代のリタイアにより、税

収も落ちており、団塊世代の活用がポイントになる。千里ニュータウン、泉北ニュータウンをモデルとした取り組みが考えられる。

- ・ 項目10の防災について、防災、減災のインフラ整備も考えられるが、どのような連携をするかといった仕組みの構築が大事である。(堺市)
- ・ 大阪をリードするエンジン産業が必要と考えている。地域の自立を進めるために雇用と産業の振興は必要であり、どのようにエンジン産業を育てるかの記述が欲しい。
- ・ アジアの中での交通インフラ整備が重要。日帰り経済圏の考え方が、EUでも導入されている。関西においても、北京など日帰り経済圏の構築が重要である。
- ・ 国際物流ネットワーク強化について、港湾機能の強化により、ドア to ドアのトータルコストで考えるということは、これまでこのような計画では考えられていなかった。今回項目12で触れられており、もっと強めて欲しい。
- ・ 13項目は総論的なので、具体的にすると意見が出ているが、併せて、実行するための権限や財源委譲について、国の方にもよろしくお願ひしたい。(大阪商工会議所)
- ・ 担い手になる人をどう育てるかが重要。例えば、安全、安心では、子どもがいかに安全に暮らせるかが大事だが、地域社会の教育力をどう回復するかが重要と思う。そういう地域づくり、産業づくりが大事と思っている。(関西経営者協会)
- ・ 全国計画については、都道府県の提案を受けてまとめに入っている。
- ・ 全国計画と地域計画の2段階にしたのは、地域のことは地域でという考え方であり、本日の議論は有意義だったと思う。
- ・ 策定プロセスで、市民参加も盛り上げていただきたい。
- ・ 近畿の計画は良くできているというレベルに仕上げたい。(国土交通省)
- ・ 皆の議論をまとめるのは非常に大変だと思う。今日の発言については、議事録として残して、今後の計画策定に活かしたいと思う。
- ・ まとめると、基本的な理念としては、新しい公の理念に基づいて今回の広域計画を作ろうということではないか。新しい公の理念は、民間も公的な意識を持ち、また官、地方公共団体の方でも生活者の視点に立って計画する。ここが官と民との大きな接点または、新しいこれからの計画策定の理念ではないか。
- ・ 関西ブランドのような小さな考え方ではなく、日本ブランドというか、日本全体としての計画、日本の文化なり、歴史なり、場合によっては経済、こういう点の中心的气概を持って今回の広域計画を作ることを持っている。全国計画の模範となるような計画を作っていきたいと思う。

- ・ 国民主権というか、国民、住民の方に参加いただく。事務局からいろんな手立てとか、愛称の公募の話が出ると思うが、出来るだけ国民、住民の方に理解していただき、また我々としては説明責任を持つということが大事。対象は全ての年齢の人を対象としたことを意識しながら地域計画を作ることが大事。
- ・ 今まで政令指定都市には入っていただいているが、それ以外の市町村の立場も非常に大事になる。「市町村」を意識しながら計画をつくっていく。また、メンバーとして、できれば大学などの産官学協働でこれを作り上げていくということが必要ではないか。
- ・ 広域的なゾーニングも頭に置きながらやっていくことが重要。また、常に世の中の変化が非常に激しいので、変化のスピードについていけるような計画でなければダメなのではないか。
- ・ 財源というものも当然頭に入れ、投資効率を考えながら計画を策定していくことが重要。
- ・ 物流関係は非常に大事。アジア・ゲートウェイ構想はただ単にモノの出入口ではない。アジアの成長力、あるいはアジアと関西、日本との文化、経済、物流のゲートウェイとしての大きな機能をもってやっていくべき。そのためには陸海空全体の交通のネットワークとしてのハブとなるのが必要ではないかと思う。アジアと有機的に結びつくためには、ただ単にモノが流れるだけじゃなく、情報、場合によってはアジアの研究センター的な、有機的な、精神的、文化的な交流を含めた拠点としての関西を考える必要がある。これからのオーバーナイトのビジネスのために1時間圏、2時間圏、日帰り圏を整理する必要性があるのではないか。名古屋から1時間ないし2時間で行ける範囲と大阪から1時間ないし2時間で行ける範囲では、半分以下だというような数字がでている。そういった意味で非常に交通の便のよいネットワークのきちっとした陸海空の交通体系が必要。現在、国土交通省を中心に、「国際物流戦略チーム」をつくっていただいて、陸海空全体のネットワークづくりを考えながらやっていきたいと思う。
- ・ 広域計画は国土交通省の守備範囲だけではなく教育など全てのものも含めてやっていくべき。特に大学についての問題提起もあった。
- ・ 災害については、大阪のまちづくりは100年以上前に淀川の治水から始まったので、そういった総合的な治水、あるいは地震を含めた防災拠点、これはただ単に関西地域の安全を守るためだけではなく、日本全体、アジア全体の防災の情報拠点であり対策拠点であるという意味での中心的なものをつくっていきたいと思っている。いずれにしても全体として大いに気概を持ってやってもらいたい。
- ・ 農水産、森林を考慮に入れながら地域計画を作っていただきたい。
- ・ メリハリのきいた、全国の地域計画の参考となるような計画を目指して、これから出来れば3回くらいこういった議論したいので是非協力いただきたい。
- ・ 今日は官の方から意見を聞く機会がなく、申し訳なかったが、是非計画づく

りの協力をよろしくお願ひしたい。(秋山会長)

- ・ 次回はより具体的な議論をしてもらう予定。
- ・ 近畿圏広域地方計画の愛称を一般公募する予定である。(近畿地方整備局)