

第3回 近畿圏広域計画検討会

1. 開催日時：平成 19 年 10 月 22 日（月） 13:00～15:00

2. 場 所：帝国ホテル大阪 3階「エンパイアルーム」

3. 出席者：別紙参照

4. 議事要旨

（近畿地方整備局）

- ・ 開会。本日は、前回の第2回検討会議での議論を踏まえて整理した近畿圏の目指す姿についての確認と目指す姿を実現するための戦略、主要事業、制度等についてご議論をいただきたい。

（国土交通省冬柴大臣：挨拶）

- ・ 昨年 12 月 26 日の第一回検討会に出席させていただいたおり、東京一極集中で良いのか、真の地方分権を作り上げていくためにはどうしたら良いのか、といった事について、熱心な協議が行われたことを覚えている。
- ・ 国の政策としても、国土総合開発計画という法体系から国土形成計画法へと、いわゆる安全・安心な国づくりというものが、大きく政策転換をしている最中だと私は思っている。
- ・ 国主導、官主導という国づくりから、地方主導、民主導の国づくりへと大きく転換しているのが今だと、そんな感じを受けている。
- ・ そのような中で、関西は非常に結束が強く、本日も福井、三重、鳥取、岡山、徳島というところから知事さんがお運びをいただき、協議をいただくことは、本当に嬉しい限りであり、力強く思う。
- ・ 地域というものを考える上において、歴史、伝統、それを踏まえた文化というものは、その時々固有のものがある。特に、本地域には古い歴史、例えば、2010年は平城遷都1300年で、大変長い歴史を持っている。この平城遷都1300年は国家プロジェクトとして、これをやっていきたいと思うし、国土交通省としては、内部的に平城旧跡を国営公園にしたいと言うことで、平成20年度の予算要求にも反映していくということでやっていきたいと思っている。
- ・ その際に、関西は一つということで、奈良県の行事ではなく、関西は連携して大成功を納める。関西には、国宝の半分がある、あるいは15ある世界遺産のうちの5つまでがある。そして、誇るべき歴史や伝統がある。そのようなものが、ここに住む人に自信と誇りを与える源泉だと思なので、この地方をつくっていく上においても、そういうことが重視されるべきであろうと思う。
- ・ 関西は、古くから中国、韓国、あるいは東南アジアとの繋がりがあ。遣隋使、遣唐使、また鑑真大和上が来られたのも700年代、他にインドからも

菩提僊那という高僧が日本に来て、大仏開眼の大導師を勤めた。関西には、そのような国々との繋がりがある。

- ・ 我々の国は、四方を海に囲まれた島国ではあるが、非常に広い海域を排他的に支配できる。そのような中であって、交流を深めてきた関西は、そういう意味でも（アジアとの交流において）広がりがある。少子高齢化を向かえている日本において、こうした国々の活力を取り入れる、また、そういう地域を市場として発展していくということは必須のことであり、その意味では関西は非常に良いポジションにある。そのような特性を活かして国づくり、地域づくりを行うことが必要だと思う。関西には誇るべき進取の気性もある。そういったものを活かして、そして、東京だけではない、複眼構造の国づくりをと思う。
- ・ 東京で首都圏の大震災が起こった際には、国家機能が麻痺するのではなく、すぐに支援できるような機能が関西には必要だろうし、西日本の中心的な地域はやはり関西であろう。
- ・ 関西にも、東南海地震などへの備えなどで弱点もある。また、関西で興った企業の東京へ移転するが、それにはそれだけの理由があって、海外等との連携というものが東京に集中しており、関西はあまりないというところから、このような結果が生まれているのだろうと思われる。そう言う意味での世界との連携を強める関西でなければならないのではないかと思う。
- ・ 各種の特許出願等をみても、関西は大変多いので、そういうものを生かして国づくりをしていただきたい。
- ・ 進取の気性に富んだ関西、歴史・伝統の宝庫である関西から、日本全体を牽引していけるような、素晴らしい広域計画をつくっていただきたいと思う。

（近畿地方整備局）

- ・ これより議事進行は関西広域機構会長の秋山会長にお任せしたい。

（秋山会長）

- ・ 資料１が近畿の目指す姿、資料２が戦略、および事業・制度のアイデアである。議題としては、目指す姿が議題１、事業・制度のアイデアが議題２という形。
- ・ 事務局より有識者ヒアリングをしてもらった。２０年、３０年先を見据えて、この１０年間、近畿地域がどのような姿になるか。チャレンジしていくことを近畿の目指す姿として表していこうというのが今回の議題の主旨。
- ・ 今、大臣の話にもあったように、地方から地方へ、あるいは官から民へという大きな流れの中で、個性豊かな各地域を持った関西地域が、日本の地域のモデルとして新しい国づくりの姿を描いていこうということである。みなさんから活発なご意見をいただきたい。
- ・ 資料の説明をお願いします。

(1) 近畿圏の目指す姿について

(2) 目指す姿を実現するための戦略、主要事業・制度について

(事務局)

- ・ 資料の説明。
- ・ 資料1（近畿の目指す姿（案））の説明。前回13本の柱を立てていたが、今回は、前回の議論、幹事会での検討を経て、7本に整理した。
- ・ 資料2（戦略及び事業・制度のアイデア）の説明。今回は検討過程ということもあり、十分に具体的なプロジェクト名等は盛り込んでいない。
- ・ 資料1と資料2を合わせたものを参考資料2（「近畿圏の目指す姿」およびそれを実現させるための戦略及び事業・制度のアイデア（参考図表））として整理。説明。

(秋山会長)

- ・ 目指す姿、戦略、事業・制度について説明した。
- ・ 本日、目指す姿についてはある程度承認いただき、戦略などについてはいろいろとアイデアをいただきたい。では兵庫県知事から発言をお願いします。

(兵庫県)

- ・ 全国計画において、前回も国土像を実現するための具体的な戦略の位置づけが乏しいのではないかとすることを申し上げた。
- ・ 地域格差は地域が頑張れば済むような問題ではなく、東京一極集中を是正する具体策がない。例えば、首都立地制限法といったものをつくってはどうか。企業や大学や研究機関における首都圏への立地規制や一定規模以上の開発規制、東京に本社を置く大企業、金融機関の他地域へのバックアップ機能設置の義務づけ、あるいは企業の社会的貢献として、そうした企業が地域再生のためのファンドを地方に作り、資金を拠出するなどの具体的な方策が必要である。
- ・ 文化首都関西やアジアの人材育成、交流拠点の形成を図っていくことが東京一極集中に対するアンチテーゼになる。
- ・ 商業、商機能をどうするのかといったことの検討も必要である。生活と商業は密接に関わっているが、居住機能と一体となる近隣商圈へのアプローチが欠けているように思う。
- ・ 山間部などで生活する人の生活を守るのかどうかといった、限界集落についての処方箋も検討が必要である。
- ・ 近畿の強みである次世代スーパーコンピュータや大型放射光施設、再生医療センター、分子イメージングセンターなど関西の諸機能を、どう有機的に結びつけていくかも重要である。
- ・ 多自然居住地域の位置づけをもっと強調すべきである。活用していくために

も積極的な位置づけが必要。

- ・ 関西のネットワークは寸断されており、それらをつなぐことが重要である。特に日本海側と都心のネットワーク整備や、平成の関所とも言うべき本四架橋の通行料金の阻害など既存のネットワークをどのように使うかなどを考えるべきである。

(奈良県)

- ・ 外国人との会合で、関西のイメージは希薄で、もっとまとまった方が良いと言われたことがある。「ようこそ J a p a n」というより、「I a m ○ ○」「関西 i s ○ ○」とはっきり言う方が良く、そうした上で人を招き入れるべきである。東京に対抗する集積の魅力を発揮できなかったのではないかな。
- ・ 日本の国土形成は一軸、一極をつくり、それをベースにしている。一軸を多軸にするのは財政的にも難しいが、ろっ骨状にして、平等に恩恵を分け合うことは可能である。関西空港や大阪空港など国際的なインフラが周辺地域にも使いやすいようにすることが重要。その際、貿易よりも内需を中心に考える方が良い。
- ・ 大阪平野には緑が少ない一方で、周辺の緑の中には街が少ない。大都市には緑、緑ばかりのところには街があった方が良い。
- ・ 奈良に住む従業員・従業者 67 万人のうち 20 万人近くは大阪で働いており、法人税の税源が毎日 20 万人分大阪に移動され、夜間人口、家族などの財政支出は地元で負担するということになっている。法人 2 税は、その企業ないし家族が地域に負担をかけるという考え方なら、分割するならば、人口割りの要素も加味して欲しい。
- ・ また、奈良の住民は、大阪の百貨店などで買い物するケースが多く、地方消費税の配分が少ない。奈良県の県内の消費率は全国で一番低く、地方消費税の配分は 46 位である。団塊の世代の退職後を支えるには奈良のようなまちをもっと強化する必要がある、30 万人都市をもっと住みやすくするなかでの連携やインフラのアクセス整備があるとありがたい。
- ・ 道路など既存インフラの活用が重要になる。通行料無料の名阪国道は直轄国道で、奈良は多少の負担金があるゆえに大阪から名古屋に通抜けられることを残念に思う。この既存のインフラのメンテナンスや料金設定、今後インフラが整備された際のインフラの利用の仕方について、もう少し広い意味で検討すべきである。上下水道、ダムなど水利も関係するように思う。

(和歌山県)

- ・ 前回、第二首都圏という考え方を正面に出すべきといった意見と、大都市圏と自然地域の近接性を活かすべきといった意見を述べたが、両方とも取り入れていただいた。
- ・ 1 点目については、経済的にも第二首都圏であるべきと考えているが、参考

資料2でうまく表現されているので、その方向で考えて欲しい。それを実現するための方策は2点目の提案にもつながる。

- ・ 関西はスケールを考えるべきであり、スケールが小さいと第二首都圏にはなれない。東京のビジネスマンは、軽井沢や伊豆に遊びに行き、東京と神奈川は道路が分断されていないが、関西圏でみると、ビジネスや遊び、生活を考えても小さな範囲の中でしかできない。奈良県と和歌山県と大阪府の間の道路が分断されているなど、周辺地域とつながっていないのが問題で、ビジネスや遊びのスケール拡大や多自然居住などを実現するためには、交通ネットワークを整備し、リーズナブルに互いに行き来できるようにすることが重要である。
- ・ アジアゲートウェイにおいては関西空港の意味合いは大きい。関空を目指していろいろな交通インフラが整備されているが、ソフトも含めて例えばいろいろな私鉄がつながって関空にきれいに乗り入れられているかと考えると、やや孤立している感がある。関空を盛り立てないとアジアゲートウェイは成立しない。
- ・ 阪神高速道路の料金体系を、近いところは安く、遠いところは高くするという施策が打ち出されているが、そうすると関西圏が中心部だけで小さくまとまってしまふことを助長し、それを政策的にサポートしているも同然になるのではないか。こうなると首都圏との差がますます出てしまう。
- ・ さらに広域的な観光や防災などを皆で考えていくべきと思う。

(岡山県)

- ・ 岡山県と近畿圏とのつながりで言うと、私がお阪に出張に行く回数は東京に次いで2番目。岡山県で大学に進学する高校生のうち26%が近畿圏の大学に進学。農産物の中で、近畿圏への果樹の出荷額は25.7%、野菜の出荷額は37.7%と多い。県外からの観光客でみると、近畿圏からの観光客は半分以上を占め、近畿圏とは、経済面あるいは教育面あるいは文化面で非常に太いつながりがあるということを痛感している。阪神タイガースが優勝した時の岡山県の経済効果も大きいと言われている。隣接県との広域連携強化を重点施策として打ち出して欲しいというのが第1点目のお願いである。
- ・ 首都圏一極集中是正について、もっと大胆に打ち出すべきと思う。地方のことは地方で考え、地方独自の魅力ある政策を打ち立てるといった地方分権の流れを、今回の計画の1つの柱にすべきと思う。
- ・ 第二首都圏の提案もあったが、文化首都だけでなく、経済首都も目指すという気概で取り組むべき。近畿圏の経済は岡山県にも大きな効果を与える。経済首都も目指すなら、その立場で経済政策、産業政策を進める必要がある。企業誘致について、我々は必死で行っており、もっと企業誘致がしやすいような税制上の特典や支援制度などが欲しい。東京ばかりに本社が移転してしまうことを防ぐ方向性を打ち出して欲しい。
- ・ 大阪湾や琵琶湖だけでなく、瀬戸内海の自然環境の保全、利活用も関係機関

との連携のもと取り組んでいくべき。瀬戸内海のような国民的財産は大事にして未来に引き継ぐべきである。

- ・ 明石海峡大橋という交通基盤を活用し、観光資源としても取り組んでいくことが重要な見地。その際、割高な利用料金体系をもう少し引き下げ、それによる地域の活性化も盛り込んで欲しい。
- ・ 広域観光の戦略としてビジットジャパンが検討され、外国人の観光誘致の取組が行われている。その際、海外からチャーター便で岡山空港に来て関西の伝統文化、風景を観光し関西空港から帰っていくような、関西空港と地方空港の国際路線が連携した広域観光を促進することが重要である。

(近畿ブロック府県町村会)

- ・ 府県の知事の意見の後に、地方の地方の意見を話すことになるが、町村の役割は何だろうかと思う。
- ・ 古き良きものが足かせになっている場合もある。例えば文化関係の発掘調査が奈良県ではだいたい必要になるが、こうなると、町村の今の体力では難しい。
- ・ ネットワークづくりについて言うと、山間のへき地への道路網の整備が重要になってくる。効率だけを考えるのではなく、地域に住む人にとっても平等な政策を望む。
- ・ 先般福井県のある原発の町の町長と、一度電気や水を止めてみようかという話をしたことがある。都市も地方のありがたみを知って欲しく、町村にも目が届くような計画を盛り込んで欲しいと思う。

(神戸商工会議所)

- ・ 近畿の目指す7本の姿に付加するものはないが、強調したいことが2つある。
- ・ 1つは、道路ネットワークをはじめとする社会資本の整備促進である。中央と地方の格差問題で地方が疲弊しているのは、幹線道路などのインフラの未整備が大きな要因であり、地域間の交流を支えるインフラ整備に思い切った公共投資が必要である。
- ・ スーパー中枢港湾である神戸港は、国内最大の大水深バースが整備され、港湾サービスの24時間化を目指した社会実験が実施されるなど、国際物流ネットワークの構築に向けた取組が進んでいるが、アジアゲートウェイとしてシームレスな物流のために、大阪湾ベイエリアのバックボーンとなる大阪湾岸道路西伸部の一日も早い全線開通が必要である。
- ・ 2つ目は、モノづくり産業の高度化と先端技術の振興が重要である。特に大阪湾ベイエリアの鉄鋼や造船など重厚長大産業も、今やハイテク産業と化し、地域経済の牽引役としてモノづくり産業には欠かせない存在である。国が目指す「科学技術立国」を先導する地域として、ライフサイエンスやナノテクなど知識集約型の付加価値の高い産業の育成が重要である。
- ・ 神戸では「神戸医療産業都市構想」が進められ、研究機関や関連企業の立地

が進んでいる。神戸商工会議所では、ガンや移植・再生治療を目的とした高度専門病院の集積を図ることで、臨床と研究開発、人材育成機能などが一体となった「アジアのメディカル・センター」を提唱している。関西にある他の医療・バイオクラスターとも連携し、相乗効果を発揮することで、近隣アジア諸国の医療技術等の向上に貢献できるような一大拠点に育てていくことが重要である。

- ・ 2011年にも運用が開始される世界最高速の「次世代スーパーコンピュータ」は、我が国あげての一大プロジェクトである。神戸、関西にとどまらず、アジア、世界からの利用促進に向けた取組を積極的に行う必要がある。この他、関西に多くある研究機関や大学と地域中小企業等との、産官学が連携することで、イノベーション創出効果を生み出し、近畿圏の活性化につなげていくべきである。

(大阪府)

- ・ 関西空港の第2滑走路が供用されたが、アジアとの交流連携の上で、関空の位置付けを明確にすべきである。国際路線が増え、貨物便も30%増えたので、アジアゲートウェイの中で、関空を要として位置づけられないか。その上で、物流拠点としての機能強化を組み込めないかと思う。
- ・ 大阪湾ベイエリアには、シャープや松下電産など活発に企業立地が進んでいる。このような高付加価値産業と内陸部のものづくり産業を結ぶ、道路ネットワークを早期に整備することが必要。新名神、淀川左岸の延伸部だけではなく、都市部から地方に延びる幹線道路を早期に整備して、物流のコスト削減を図るシステムが重要である。高速道路料金も割高であるため是正すべき。高度成長期に整備が進んだ橋梁などのインフラのリニューアルも喫緊の課題であり、適切なリニューアルを図りながら、インフラ機能を確保していくことが大事。そのためにも、道路特定財源確保について配慮をお願いしたい。
- ・ 首都機能のバックアップについて言うと、位置付けや立地ポテンシャルからみてもそれは関西ではなく、もっと強調すべきである。
- ・ 関西は文化資産が豊富である。そのことは資料にも記載されているが、それ以外にも各地域に文化が根付いており、まずはそれを関西の人間が知り、外に発信していくことが重要である。地域の資源として、共有の財産という意識で、連携し活用することが大事である。また、更にそれを強固にするようなシステム作りも必要ではないか。

(京都府)

- ・ 資料1の姿2で「首都圏とは異なる多様な価値」とあるが、全国計画素案の第2章第1節には「過度に首都圏に依存しない」といった記載がある。関西や近畿圏が首都圏に依存していることを前提として考えるのはおかしいと思うので、このような表現は削除すべき。

- ・これに関連して、東京一極集中の是正策を積極的に位置づけるべきである。姿3の「アジアをリードする世界に冠たる創造・交流拠点」で、関西の世界有数の産業として家電産業などが挙げられているが、任天堂など世界第1位を誇るソフトコンテンツ産業も加えていただきたい。
- ・姿3で、研究機関の集積と漠然と書かれているが、関西には東のつくばと並ぶ関西文化学術研究都市があるので、これを記載すべきである。
- ・姿3で、阪神港に関する記載があるが、それに加えて日本海の記載も加えるべきである。舞鶴や敦賀など日本海側にアジアの玄関口があることが関西の強みである。今後の東アジアの発展を考えても、日本海は関西とアジアの結節拠点となる。
- ・姿5の農山漁村の記載の中で、食料の安定供給のほかに多面的機能といった抽象的な表現があるが、近畿には、宇治茶や京野菜などの高付加価値農業があるので、その点も記載すべきである。

(滋賀県)

- ・姿4について、琵琶湖・淀川流域圏は、我が国有数の大流域であり、古くから政治、経済、文化の中心として重要な役割を果たしてきた。特に琵琶湖は、近畿1400万人へ水を供給する、わが国最大の給水人口を誇っている。その点を考慮して、国家プロジェクトである都市再生プロジェクトでも「琵琶湖・淀川流域圏の再生」が進められており、流域圏に着目した国土管理のモデルとして期待されている。
- ・このプロジェクトは水循環の管理だけにとどまらず、水文化の継承、生態系の回復、原風景の保全など、流域圏一体となって幅広い取組をする点があるので、その点にも触れて欲しい。このことで、他の圏域との差別化が図られ、近畿圏として特色ある計画になると考える。
- ・これに関連する戦略のアイデアとして、国の計画素案にも盛り込まれているが、閉鎖性水域の水質保全など、広域ブロック固有の課題に適切に対応することが重要である。また、淡水資源の重要性、閉鎖性水域の保全に対する特別の取組などを、人口や産業が集積する近畿であるからこそその戦略を近畿圏として強く打ち出していくべきだと思う。

(三重県)

- ・森林整備については、水源かん養や二酸化炭素吸収、国土保全など、環境面において重要である。自然との共生を享受する上でも重要で、強調した表現の方が良い。
- ・隣接する圏域との関係については、中国地方だけでなく、中部地方との連携強化も必要である。姿2で、隣接圏域を結ぶ連携軸の構築、交通ネットワークの整備、首都機能等のバックアップの整備、また、この圏域には首都機能移転候補地もあり、それにふさわしい情報ネットワーク機能の強化などの戦略が望ましい。

(福井県)

- ・ 交通情報通信体系や圏域を越えた新幹線や幹線道路の整備は、都市と地方の格差を是正する上で最も重要なので、これを全国計画の中に明記し国は責任をもって重点的な整備をして欲しい。関西が日本の中心となるためには、人や物を集める基盤を整えることが必要で、圏域の外側も考えることが必要である。
- ・ インフラの整備の中で、例えば近畿と北陸の連携を考える上で北陸新幹線の整備は欠かすことができず、北陸新幹線の明確な位置づけをお願いしたい。人、モノ、情報が集められる基盤整備、特に交通ネットワークが必要で、「全ての道は関西に続く」という発想が欲しい。北陸新幹線ができると大阪と福井は1時間圏内になる。逆に整備できないと福井は東京に目を向けることになると思う。また、東海道新幹線のバックアップとしても位置付けられ、地震で東海道新幹線が利用できなくても、北回りで行くことができる。関西が北陸や中部を取り込み、日本の中心核になるには北陸新幹線にかかっているといっても過言ではない。
- ・ エネルギー研究開発の拠点の整備も取り入れて欲しい。アジアでは急激な経済成長にともなうエネルギー需要が伸びており、福井県に電力、エネルギー機関が集まっていることを活かして、ここを研究開発の拠点にし、世界に貢献したいと思う。また、電力事業者など関係機関が集まり「エネルギー研究開発拠点化」について検討を進めている。研究機能やがん治療施設の整備、地域の安全・安心の確保、アジアの原子力技術者の養成などを考えており、実現できれば関西はがん対策においてトップクラスになる。
- ・ 関西が本当にアジアのゲートウェイになるためには、既に物流拠点として位置付けられる関西空港や阪神港だけでなく、舞鶴港や敦賀港の整備や、それらを結ぶ高速道路の交通ネットワークの整備を考える必要がある。

(鳥取県)

- ・ もう少し広がり意識して欲しい。時間距離の短縮で言うとだんだん広がっている気がする。例えば鳥取-大阪間も高速道が整備されれば2時間半を切るような時間距離になり、そういった広がりを意識すると、二地域居住や観光などにおいて、鳥取の価値が出てくると考えられる。
- ・ アジア、東アジアとの貿易の拡大等を考えると、これから日本海側も重要になる。日本海側の道路ネットワークが寸断されており、これを解決すべき。併せて、日本海側の港湾の利用も、鳥取県内の港湾も含め再検討の必要がある。
- ・ 目指す姿の中に、環境先進圏域という考え方があり、それには感銘している。水環境であれば日本海側も視野に入ってくるし、砂漠化防止もわが国の課題になっている。鳥取大学に乾燥地研究センターがあり、ある一定の役割も果たせるのではないかと思う。

(徳島県)

- ・ 近畿圏と徳島県はつながりが深く、徳島県の人口 80 万人に対し、徳島県出身の近畿在住者は 100 万人以上とも言われている。徳島県がこの計画においてどう貢献できるかを考えたい。
- ・ 1 点目は農産物の点で、徳島県は貢献できると思う。大阪中央市場での徳島県産農産物の取扱高は全国で第 2 位ということで、品目も多く新鮮。近畿圏の食料供給基地として位置づけられる。
- ・ 2 点目は LED メーカーが徳島県に集積していること。LED バレー構想を策定しており、これは近畿圏の産業振興に貢献できると思う。
- ・ 3 点目は四国一体となって観光面で貢献できること。四国八十八ヶ所などがある。交通インフラについての問題として、本四連絡道路の料金体系が一般の高速道路に比べ、2.2 倍から 3.7 倍と非常に高い。明石海峡大橋ができて 10 年になり、徳島県と近畿圏との相互交流は強くなっている。料金体系の是正について、社会実験なども実施されているが、もう少し踏み込んだ形になると、人的、物的交流も活性化されると思う。徳島が近畿圏の一員となることで、徳島も徳島近県も相互に発展するだろう。

(京都市)

- ・ 前回の 6 月の会議と比較すると、前回は散文的でメリハリがないなど発言させてもらった。今回は本当に立派なものができ、感心している。本当にありがとうございました。
- ・ 目指す姿に関しては特に申し上げることはない。

(神戸市)

- ・ 姿 5「都市的魅力と自然的魅力を日常的に享受できる圏域」は、近畿圏の特色というものを最も活かした内容だと思う。近畿圏の都市それぞれが独自の都市戦略を推進し、魅力ある個性を活かしたまちづくりを推進することにより、観光客が近畿あるいは関西のどこを訪れても楽しんでもらえる。
- ・ 姿 1 で、歴史・文化や観光を戦略としているが、神戸市としては、近代の魅力として、幕末から近代にかけての産業発展を支えた近代化遺産の保全・継承を取り上げて欲しい。また、これらを活かした都市景観の形成や、旧居留地や神戸港を活用したウォーターフロントの再生、あるいは再開発もひとつの戦略と考えている。ぜひ戦略として取り上げていただきたい。
- ・ 道路ネットワークについては、今回目指す姿の多くの項目で取り上げていただいているが、ミッシングリンクの解消や既存道路の有効活用、さらには近畿には道路管理者が多く、これらを上手く活かすことが戦略になると思う。
- ・ 来年 G8 サミットの関連では、神戸方面で環境大臣会議が開かれることになっている。この機会に近畿の環境に関する技術、あるいは取組等々、積極的に世界を向けて発信することが肝要と思う。

(大阪市)

- ・ 特に申し上げることはない。

(堺市)

- ・ 姿3で「質の高い人材の育成・創出」とあるが、大学や企業が東京に集中する原因は、若者が東京に流出していくことが大きい。魅力ある地域の創出、教育・育成のシステム、就業確保のシステムなどを記載できないかと思う。
- ・ 関西には国宝級の文化遺産の全体の約半数の集積があるが、能楽や茶道など無形の文化財を圏域全体で継承・発展すべきと思う。堺市では仁徳陵古墳をはじめとする百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録に取り組んでいるが、これを例示に入れて欲しい。このような文化、伝統の魅力を大いに発信して欲しい。

(秋山会長)

- ・ 本日お諮りした「目指すべき姿」の7本の柱については、ほぼ了解いただいたと思います。中では「戦略、事業、制度」について様々なご意見を頂きました。
- ・ 中央から地方へと流れの中で、東京一極集中の是正、あるいは依存体質を具体的に排除する方策をきちんと織り込んでいくべきといった意見や、関西地域が文化首都圏だけではなく、産業も含めた真の意味での首都バックアップ機能を持った「第2の首都」を目指すべきといった意見が出されました。
- ・ 一方で、関西の圏域については、関西地域に限定せず隣接地域との連携強化を図っていくことも非常に大切な要素となってくるのではないのでしょうか。特に、観光、産業面では、近隣地域との連携をより一層深めていくべきとの意見を頂きました。
- ・ これを進めていく際には、ネットワークの「ミッシングリンク」と言われる、切れている場所をつなぐことが、投資効率から見ても極めて重要であり、特に日本海側と太平洋側を繋ぐ新幹線や道路ネットワークの整備が必要とのご意見を頂きました。こうした取り組みによって、ご意見を頂いた広域的な観光ルートの整備も図っていくことができると思います。
- ・ 経済施策においては、商業施策の振興が国・地域の発展には重要な施策であり、第三次産業を伸ばしていくことが必要との意見を頂きました。また、「農業の高度化」も重要な課題で、過疎地域とのネットワークを整備することによって、農村地域の開発を進めるとともに、その地域の産業振興、経済発展を促進していくことも決して計画策定の中で見過ごしてはならない問題であります。
- ・ また、環境面では、環境先進地域としての環境問題、特に水質の問題は関西地域が最も先進的な取り組みを進めてきた地域であり、さらに強力な研究・整備を進め、培った技術をアジアをはじめ世界に発信していくことも非常に

大事ではないでしょうか。

- ・ さらには、Spring-8やスーパーコンピューターの施設を活用して、近畿圏全体がサイエンスコンプレックスになるべきだとの意見が出されました。本日皆さまから頂いたご意見をもとに、今後、関西の目指す姿を実現するための戦略づくり等、計画案を練り上げていきたいと思います。
- ・ 最後に、国土交通大臣から一言お願いします。

(国土交通省冬柴大臣)

- ・ 熱心で重要な議論だったと思う。
- ・ 道路ネットワークの整備は非常に重要であると認識しているが、一方で財政事情もある。隣接県も含め、近畿圏において、整備ニーズの高い道路をいくつか集約してもらえると助かる。その際、阪神スーパー中枢港湾や関西空港を絡めてまとめてもらうとなお良い。
- ・ 日本海沿岸はアジアの玄関口になる。
- ・ 県境に行けば行くほど道路の整備が途切れているような気がする。そういう意味では、広域を視野に入れた議論は大事で、近畿圏としてこの道路が必要というコンセンサスを出してもらえれば何とかしたいと思う。これは道路だけでなく、鉄道も含むと考えている。
- ・ 近畿の文化については、先ほども言ったように誇りに思っている。教育についても、歴史・文化のことをもっと教えればと思う。
- ・ 皆の意見が活かされるよう、事務局の方でも頑張って欲しい。

(3) その他

(近畿地方整備局)

- ・ 参考資料6（国土形成計画と社会資本整備重点計画）について説明。

(秋山会長)

- ・ 社会資本整備重点計画はここ5年程度の話である一方、国土形成計画10年先を見据えた話である。
- ・ 社会資本整備計画については、大臣の方から「近畿はちゃんとまとまって出てこいよ」というお話があった。広域連携機構でも、できるだけ広域的な観点から、あるいは地域住民が本当に必要としている社会資本整備とは何かを十分検討して絞り込んでいきたい。
- ・ 以上をもちまして本日の会議を終わらせていただきます。ありがとうございました。

(事務局)

- ・ 次回の会議は平成20年3月頃を予定している。その時は法定協議会に移行している予定である。