

第1回 近畿圏広域地方計画協議会

1. 開催日時：平成20年10月21日（火） 15:30～17:30

2. 場 所：リーガロイヤルホテル大阪 2階 菊の間

3. 出席者：別紙参照

4. 議事要旨

（事務局）

- ・ ただいまより、第1回近畿圏広域地方計画協議会を開催する。
- ・ 本日、ご出席いただいている委員につきましては定足数を満たしており、本協議会は成立している。
- ・ 最初に国土交通大臣の代理として、榊国土交通審議官より挨拶をお願いする。

（国土交通大臣（代理：国土交通審議官 榊正剛））

- ・ 大臣が残念ながら出席がかなわず、ご挨拶を代読させていただきたく。
- ・ 「本日、近畿圏広域地方計画協議会の第1回会議が開催されるにあたり、ひと言ご挨拶申し上げます。ご出席の近畿地域の各府県、市町村、経済団体などの皆様には平素から国土交通行政の推進に格段のご支援ご協力を賜っており、心から御礼申し上げます。また皆様には近畿圏の広域地方計画の策定に多大なるご尽力をいただいております。重ねて御礼を申し上げます。ご承知のとおり、わが国の国土政策の基本指針となる国土形成計画につきましては、本年7月に全国計画を決定したところでございます。全国計画は本格的な人口減少社会の到来や急速な高齢化、アジアの経済発展などの時代の潮流のなかで、広域ブロックが東アジアをはじめとする諸地域との交流、連携を進めつつ、その有数資源を最大限に生かした特色ある地域戦略を描くことによって、地域の成長力を高め、多様な各ブロックが技術的に発展する、活力ある国土の形成を図ることを基本方針としています。そして、これにより、一極一軸構想の是正を図っていくこととしていますが、広域地方計画は正にこうした新しい国土像を具体化するものとして策定されるとするものでございます。広域地方計画の策定にあたっては、これまでも近畿圏広域地方計画検討会議で精力的な検討をいただいていたところですが、本日スタートするこの協議会におきましても、皆様方の更なるご協力をいただき、また市町村をはじめ、多様なご意見を言って、地域が抱える困難にも正面から向き合い、地域の特徴を生かしながら、地域への明るい希望を抱くことのできる計画にしていきたいと考えています。
- ・ 近畿圏は古くから都が置かれ、長い年月をかけて、わが国を象徴する多様な文化を創造、継承し、世界遺産も5件、国宝も5割以上を有するなど、豊富な歴史、文化資源を有しております。また、先端学術研究開発拠点や、多様で層の厚いものづくり基盤、技術産業が集積することにより、域内総生産額約81兆

円と、先進国1国に匹敵する経済規模を有する圏域でもあります。一方で、山地から海浜にわたる豊かな自然の魅力を享受できる圏域でもあります。こうした近畿圏の豊富な地域資源や、誇るべき進取の気性を生かして、経済界と行政の連携、協力の下、知恵と工夫を持って近畿圏の魅力をさらに高めるプロジェクトが行われることを期待しております。国土交通省としても、ご出席の皆様と共に、より具体的な未来を展望した計画作りに努力して参りますとともに、計画の具体化に対しても、ハード、ソフト両面で、地域の実情を踏まえた支援を行っていく所存であります。最後に、本日もご出席の皆様方のますますのご健勝と、近畿圏の一層の発展を祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。平成20年10月21日、国土交通大臣金子一義」代読。

- ・ 私も近畿、播州赤穂の出身である。
- ・ 近畿というのはやはり、大阪、京都、神戸というような大都市に支えられながら、我々の生活も守ってこられたというような感じがする。
- ・ 最近の関西は、少し元気がない。本日のような場を活用して、一つ一つの連携を実のあるものにしていただきたいと思います。

(事務局)

- ・ 続きまして、本協議会の秋山会長から挨拶をお願いします。

(協議会会長 (秋山喜久))

- ・ 本日は、座長を務めさせていただくが、非常に時間が限られているので、挨拶は省略させていただき、議事に入らせていただく
- ・ これまで過去4回の検討会議を開催してきた。本日は、全国計画の決定を受け、国土形成計画法に基づき発足した第1回目の協議会である。
- ・ 本日の資料であるが、資料2が中間報告整理案として皆さまにご説明する資料であり、それをわかりやすくまとめたものが資料3(横長の絵)である。資料3の1ページ目を見ていただくと「1 関西の現状と課題」「2 関西の目指す姿」「3 目指す姿を実現するための戦略」「4 主要プロジェクト」という中間整理案の構成になっており、これまでの過去4回の検討会議では、この関西の目指す姿と戦略の骨子的な事について、ご議論いただいていた。本日は目指す姿を実現するための戦略と主要プロジェクトについて、色々ご議論を賜りたい。
- ・ ただ、主要プロジェクトについては、資料2の終わりの方の4ページくらいしか付いておらず、非常に簡単なものになっている。これはこの計画が、ただ単に社会資本の整備を進めるだけではなく、文化、観光、あらゆる面を網羅した広域地方計画とするために、各関係部局・部署との調整が必要だということと、道路特定財源について今様々な議論がなされていることから、まだ詳しく書けず、骨子だけとなっている。
- ・ 本日は、この主要プロジェクトについても、皆さまの方から積極的なご意見を賜りたい。国の予算には枠があるものの、地域の計画であり我々としては、

こういったものを望むのだ、というご意見があればどしどし出していただきたい。

- これまでの国土計画の流れを整理すると、1962年に全国総合計画、いわゆる全総ができ、当時は高度成長期をバックに推進された。その後7年ないしは10年おきに全総が策定され、前回の第5次の全総計画は21世紀の国土のグランドデザインとして、多極分散型の国土を目指し、色々な諸施策が盛り込まれた。国土の均衡ある発展という旗印を降ろすことについては、かなり異議があったが、できるだけ地域の特性を生かしたような形で、国土分散型の国土形成を図っていくことで計画が策定された。しかしながら、地域再生法あるいは都市再生緊急整備地域などの指定などにに基づき各地域の振興を図ってきたが、東京一極集中が収まらず、むしろ格差が開いてきたと思っている。そこで今回は、国土形成法が策定され、まず地域が地域の知恵、特性を活かした計画をつくって、全国でまとめていくことになった。従って、本日の議論では、できるだけ関西らしい広域計画の議論が必要と思っている。
- 「関西らしい」については、1つは今までのような国からの目線、あるいは府県からの目線という上からの目線ではなく、地域住民や市民の方々の為になる国土計画となるためにも下からの計画にしていきたい。特に、関西地域は市民意識の強い地域であり、そういった計画にしていきたいと思う。これまでの交通体系においても、道が広がるが歩く人には非常に不便、危険といった場合もあり、必ずしも住民主体の計画ではなかったのではないかという反省のうえに立ち、これからの計画については、本当に地域主義の目線から見てどういうものが良いのか、ご議論を賜りたいと思っている。
- それからもう1つは、社会資本の整備だけではなくて、最初に申し上げましたように、これからは文化首都とか、あるいは環境問題とか色々総合的な計画を織り込んだ、社会資本整備計画ではなくて、本当の意味での地域整備計画ということを目指していきたいと思っている。
- 関西は非常に個性豊かな都市が集まった、日本でも珍しい地域であり、外国でもこれだけ近距離に大きな都市が3つあるというところは非常に少ない。そういった意味では、各地域の特性を生かしながら、かつ地域の枠を越えた広域的な連携について、広域連合の会議の中でもあった広域防災、広域観光、広域医療など色々な議論を行い、この広域計画の中に織り込んでいきたいと思っている。
- その他、インナーシティーの問題、都市の空洞化問題、あるいは農漁村等と都市のあり方の問題、あるいは学研都市との連携問題など、色々出てくるかと思っている。
- いずれにも、資料4に記載のとおり、本日ご議論いただいたものは、中間整理案としてとりまとめ、市町村との意見交換に諮っていくことになる。その後、市町村からの提案がまとまった段階で協議会に諮り、それをパブリックコメントにかけ、最後に協議会の案として国の方に提出し、国の方で正式決定していただくこととなる。

- ・ 今後、今日を含め3回あるいは2回の協議会をお願いすることになると思うが、協議会の開催については事務局ともご相談しながら進めていく。
- ・ それでは、議案の説明に入らせていただく。事務局の方から、中間整理案についての説明をお願いする。

(1) 近畿圏広域地方計画中間整理案について

(2) 主要プロジェクト案について

(事務局)

- ・ 資料2、3の説明。

(協議会会長 (秋山喜久))

- ・ どうもありがとうございました。では順に意見をいただく。

(和歌山県知事 (仁坂吉伸))

- ・ 近畿全体の計画策定ということで、近畿圏広域地方計画は大事な話と考えており、何をさしおいてもということで出席した。
- ・ まずお礼を申し上げたい。1つ前の原案の時にいくつか意見申し上げたが、今回全てそれなりに採り入れてもらっている。
- ・ 第1に、大阪湾ベイエリアの発展の前提として、関西国際空港をみんなで盛り立てようといったことを、短い言葉の中で示してもらっている。
- ・ 第2に、緑のヒンターランド構想について。前は人口密度の高いエリアの外側の丘陵地帯だけ記載されていたが、関西全体で考えると、緑のヒンターランドは北近畿や紀伊半島などがふさわしく、そういう所が憩いの場として、次の時代のいい近畿の姿として提唱したことを、今回は明記していただいている。
- ・ 第3に、地方都市をどう盛りあげるかについて。前は地方都市を中心とするような生活圏を想定してそれぞれにということであったが、これからの時代、地域だけで独立した生活圏形成は不可能と考える。地域とはいえ、国際競争にさらされており、逆に言うと国際的な息吹みたいなのを自分の所に取り入れないと生きていけない。大阪を中心とするエリアと田舎とが直接つながりがないといけないと言ったが、大都市圏との関係、接続重視ということを採り入れており、評価したい。
- ・ 第4に、産業では大都市圏のみならず、ミニ産業集積ネットワークも重要であるというように述べたが、その考え方を採り入れてもらっている。
- ・ 我々が言ってきた大関西圏という考え方が色濃くなってありがたいと感じている。
- ・ 今日新しい発見があった。文化首都圏プロジェクトの中に、関西ブランド「ほんまもん」となっており、和歌山弁が席捲している。大阪や和歌山の文化圏では「ほんもん」、京都では「ほんてもん」ではないかと思うが、文化においてついに和歌山が関西を封じたような気分的にとてもうれしい気がする。是

非この言葉は死なさないで欲しい。

- 冗談で言うが、バイエリア中心の資料作成の際、和歌山の上にセリフを書いて途切れている場合が多い。バイエリアという場合、和歌山県全域は無理だろうが、姫路市や和歌山市はバイエリアの想定範囲内として考えた方が関西全体として良く、注釈や縮尺を小さくしてもらうなどをしてもらうと気分が良い。
- いずれにしろ、大関西圏で発想する方向へ、この計画がどんどん進んでいることを非常に評価している。今後とも和歌山県としては、関西全体が更によくなるように貢献して参りたい。

(徳島県知事(飯泉嘉門))

- 3点申し上げる。
- 1点目は、今年の4月5日で全通10周年を迎えた神戸淡路鳴門自動車道である。この道路の開通で四国、近畿の交通体系が一変した。四国の各県庁所在地と神戸、大阪、京都などを結ぶ高速バス便は全部で287往復あるが、うち281往復が神戸淡路鳴門ルートを利用している。また、3市場ある大阪中央卸売市場の販売金額は、平成17、18年の最新のデータで1位は徳島県である。徳島が大阪をはじめとする近畿の台所を握っている。本四直結により対岸との関係が更に強くなってきていると言っても過言でなない。
- しかし、大きな問題としては本四直結における料金が高過ぎるということである。神戸淡路鳴門ルートでは、本州、九州と比べて、1キロあたりの料金が2.2倍以上高く、平成の関所と呼ばれていた。昨年、兵庫、愛媛との連携により、社会実験において初めて地方費を入れた。社会実験では、大型車、特大車に限り夜間0時から4時までの間、通行料金の3割引を行った。ピンチはチャンスと実感している。昨今の原油、原材料の高騰による、国の物流対策への取り組みのおかげで、一年間限定であるが、10月14日から夜間0時から4時までの料金が中型車を加えて半額になった。(9月16日から)22時~24時という新しい時間帯も加わった。また、観光という観点から、(9月20日から)土日祝の9時~17時までが5割引になった。このように、時間制限はあっても、本州、九州と同水準になってきたことは喜ばしい。本四直結を更に活かし、観光、文化、物流、食卓を豊かにするという観点から、時間帯の拡充を図り、更には期間限定ではなく恒久的対策になることを願う。これは、大関西圏を拡大する処方箋のひとつになると考える。
- 2点目は、関空から神戸淡路鳴門ルートまでの間の大阪湾岸道路・西伸部の問題について。メインの阪神高速3号線が恒久的な渋滞を起こしている。そこで、交通をできるだけ湾岸線に移し広げようということで、六甲アイランドからの西伸部分にかなりの期待がかかっているが、未だ伸びていない。この西伸部について、大関西圏を拡げる、また関西圏の物流・人流の強化のためにも早期の整備を目指し、是非とも計画に位置付けて欲しい。
- 3点目は、観光の観点である。10月1日からいよいよ、ようこそジャパン、

ビジット・ジャパン・キャンペーンをさらに強化する観光庁がスタート。その中で観光圏整備法がスタートし、全国で16の観光圏が指定された。四国では唯一、徳島県が「にし阿波観光圏」で指定をいただいた。2010年までに外国人観光客を倍増し、さらに拡げていくためにも、観光客の受け皿として大関西圏の観光の魅力を高め、観光圏同士の結びつきや、何をどうするかといった具体的な処方箋を、広域計画の中に位置づける必要がある。観光庁がスタートし、そして日本が新しい経済活性化などの起爆剤として、観光を主軸にする昨今、観光につきましても、是非計画の中で位置づけを行っていただきたい。

- ・ 最後にもう1点申し上げる。徳島の対岸である大阪湾ベイエリアの中で、港は良いが、空港については伊丹・関西・神戸の3空港の話が採り上げられる。しかし、ベイエリアを考えると徳島空港はベイエリアに向かっており、和歌山の南紀白浜も空制域を考えると5空港という視点で、大関西圏として今後の方向性などについて具体的に検討していただきたい。観光においても海外からの観光客に、より多くの選択肢を持たせるために、5空港、空制域を一体として考えて欲しい。
- ・ 徳島県から資料を何点か出している。本四直結道路の割引について、兵庫県からの広告を示している。徳島からもPRしたいと思う。

(大阪市長 (平松邦夫))

- ・ 本日は、近畿圏の広域地方計画中間整理案についてお話をする機会を得ましたことを非常にうれしく思っている。
- ・ 大阪市の立場から近畿圏広域地方計画にどういうふうに取り組むべきかを考えると、都市の魅力の集積地としての大阪、近畿の経済の動脈・心臓部が集積している大阪の魅力を輝かせ、磨きをかけていくことが近畿圏全体に大きな波及効果をもたらすという考え方の下、懸命にこうした魅力向上の取組を行う必要があると承知している。
- ・ また、圏域全体を牽引していくためには、従来からある魅力ある都市のかたまりが、ここに集中していること大きな声で、日本中あるいは世界中に発信していくことが重要と思う。これが未来の近畿圏を形づくると考える。
- ・ 広域的に関西全体を考えるのももちろん大事であるが、政令都市・大阪市の立場としては、その広域の中で大阪がどれだけ自らが輝くのか、どのように磨きをかけなければならないのか、大阪が自らの引力を増すことによって、関西全体の力となりうるネットワークの基幹の一部になると考えている。
- ・ 広域地方計画においても、これまでの集積をどう生かして産業成長を支えるエンジンとして強化していくのか、あるいは国際競争力の強化をしていくのか、そのための戦略的な投資というものが当然必要になってくると思う。具体的には、市街地の土地利用、誘導などにより、都市空間の更新を図ること、人口減少社会、成熟社会に適合した集約型都市構造を推進していく必要がある。

- ・ 大阪駅北地区の開発においては、環境をテーマとしたナレッジキャピタルというものを具体的に見えるような形で展開していきたい。
- ・ そのためには、大規模プロジェクトに対する国家的な支援というものも是非お願いしたい。
- ・ また、関西全体の連携も重要であり、広域的に機能する交通インフラや廃棄物の最終処分場建設など、関西全体に効果が及ぶ施設やプロジェクトについては、所在地域のみに負担を求めず広域的に関西全体で集中的、効率的に実施できるような仕組み、制度改正の検討が必要である。
- ・ 広域物流ネットワークでのミッシングリンクの解消について、淀川左岸線延伸部の促進協議会もできたが、現在の一般的な事業手法である街路事業では事業費の半分弱を負担することになってしまうスキームであり、引き受けられないというのが、私の気持ちである。近畿圏全体の広域物流ネットワークとして必要な道路については、まず新たな事業手法やそれに基づく事業主体を検討し、明確にしていきたい。

(近畿市長会長 (向井通彦))

- ・ 1点の要望と1点の質問がある。
- ・ 資料3 p 17の道路網の中で、主な道路として紀淡連絡道路が入っていない。大阪湾ベイエリアを一周する道路として大変重要な路線であり、以前に閣議了解された道路だと思っている。大阪南部、和歌山、それから兵庫の淡路島中心、そして徳島では、紀淡連絡道路促進期成同盟会を作って毎年要望を行っている。主な調査中の道路に加えていただきたい。
- ・ 資料4のスケジュールで市町村との意見交換があるが、実際のやり方、意見聴取をどのように考えているのかを教えて欲しい。

(近畿ブロック府県町村会長 (岡井康徳))

- ・ お礼を申し上げたい。町村の意見聴取には感謝したい。
- ・ 町村にも色々あり、農山漁村は、大変厳しい農山漁村もあれば都市近郊にくっついて生活している町村もある。それらを踏まえて、採り入れてほしい。
- ・ 奈良県としては、平城遷都1300年記念事業を大々的に採り入れていることも感謝したい。
- ・ 市町村単位の厳しい財政事情の中で、ひとつの関西圏としてどう生き残るかを、町村も一緒になって取り組んでいきたい。

(関西経済連合会会長 (下妻博))

- ・ タイトルは近畿圏となっているが、中身は関西や大関西となっており、混在している。畿内という言葉は由緒ある言葉であるが、関西であれば関西でと言葉を1つにまとめて欲しい。整合性があれば、先々「ほんまもん」をPRする上でもやりやすい。
- ・ この計画は10年先くらいのことをターゲットとしてこれだけの内容をまと

めていただいているが、いつどうするかが入っていない。そのあたりのスケジューリングなどを工夫してもらおうとありがたい。

- ・ ミッシングリンクの解消については、p 17の図にあるように、新名神が抜本の見直しということになっているが、この協議会で、もう少し必要という位置づけにしていだけないか。西神延伸部、淀川左岸線、湾岸線と名神の連絡などは、経済界は具体化されるのを期待しているが、新名神の滋賀から高槻までの区間について、全くまな板の上に載らないのは困る。新名神の必要性については、いろんな機会で話しているが、聞き入れてもらえないようだ。なんとかして欲しい。

(関西経済同友会代表幹事 (齊藤紀彦))

- ・ 中間報告案で、必要な論点を拾い上げ、ここまで議論を深めていただき、関係機関には敬意を表したい。ただ、あまりに見事に網羅されていると総花に陥る可能性もある。具体的なプロジェクトを詰めていく上で、全体を通す横串も必要になってくる。皆からも意見が出ているが、連携が重要なキーワードである。
- ・ 資料2で、関西の特徴として高度かつ多様な資源が集積していることが各所に出てきている。文化でも科学技術でも素晴らしい資源、財産が非常にたくさんあるのが強みと思うが、これが関西圏、広域圏としての力となって発揮されるためには連携が大事と思う。特に、これからはイノベーションに基づく次世代産業をつくり出していくことが関西にとって重要な課題である。バイオ関係の資料説明の中で、京都・大阪・神戸の三角形が線で結ばれているが、線の意味するところは何か、考ええていく必要がある。
- ・ 当然道路網など物流を支えるハードがつながる連携も重要であるが、それらをどう使っていくかといったソフト面の連携の点にも十分配慮いただきたい。

(関西経済連合会会長 (下妻博))

- ・ 大事なことを言い忘れていた。資料に北陸新幹線があえて入っていないのか、対象地域が違うから入っていないのかは、わからないが、関西経済連合会としては北陸新幹線を早期に立ち上げてほしいと一生懸命言っている。是非忘れずに入れて欲しい。

(神戸商工会議所会頭 (水越浩士))

- ・ 主要プロジェクトについて2点、神戸という立場から申し上げたい。
- ・ 1つ目は、次世代産業を創造する知の拠点プロジェクトについて、神戸ではポートアイランド2期を中心として神戸医療産業都市構想があり、構想をスタートさせて10年が経った。多くの研究機関や130社を超える医療ベンチャーの立地が進んでおり、日本初の医療産業クラスター構想も、いよいよ第2フェーズに入っている。神戸商工会議所では、高度専門病院の集積を図ったアジアメディカルセンターを提唱しているが、欧米の巨大医療クラスター

一に比べると規模が小さい。専門病院や大学、研究機関、関連機関の集積をいっそう加速させる必要がある。関西には、大阪北部の彩都や、医療機器に強みを持つ京都などのクラスターがあり、それらと連携して相乗効果になることで、スーパークラスターにすることが重要である。

- また、医療産業都市に隣接して建設される世界最速の次世代スパコンは、一大国家プロジェクトである。関西には大型放射光施設がある播磨科学公園都市や、けいはんな学研都市など多くの研究機関や大学が立地しているが、スパコンとこれらとが連携を図りながら産業を推進し、イノベーションによる創出することにより、近畿圏がものづくりの先導的地域として発展させるべきである。
- もう1つは、広域物流ネットワークプロジェクト。大阪湾岸地域がパネルベイと言われているように、薄型テレビ向けのパネル工場などの先端技術産業の集積が進んでおり、これらの生産拠点と、関空や神戸空港、神戸港などを有機的に結ぶ道路整備が不可欠である。そういう意味で、六甲アイランドで止まっている大阪湾岸道路の全線開通を1日でも早くすることが必要である。また、広域的な道路ネットワークのためには、淀川左岸線延伸部や名神湾岸連絡線などのミッシングリンクの解消が重要である。
- 関西3空港についての一体運用は避けて通れない課題である。2010年の羽田空港第4滑走路の完成や、成田空港の第2滑走路の延長が予定されており首都圏空港の充実が図られていることから、このままでは関西の地盤沈下が進むと懸念されている。関西での航空需要を喚起し、さまざまな規制や制約を見直し、ユーザーの視点に立ったトータルとしての最適運用を早く実現していく必要がある。
- 関西が、アジア、世界へ貢献する地域として発展していくためにも、スピード感を持って取り組んでいく必要がある。3空港の一体運用でも、10年後に実現するでは我慢できない訳で、3年で実現という意気込みで取り組んで欲しい。

(堺商工会議所会頭 (篠塚清))

- 大変な計画を詰めた資料となっており、感激している。
- 昨今のエネルギー事情の問題で、太陽光発電のことが明記されている。堺市のみならず全国的にもきわめて重要な問題である。ベイエリアにシャープ大工場が立地したが、太陽光発電は、いかにエネルギー効率を高め、発電コストを下げるかという世界的競争であり、ぜひとも国を上げての支援を期待する。
- p15のスーパークラスターの件で、著名な3大学が明示されている。日本がグローバル化の中で競争力を高めるには研究開発を中心とした国のあり方が重要であり、その1つとしてバイオ産業を課題として大きく採り上げられているのは同感である。ただ、前から徳島でもバイオクラスター計画を進められていると聞いているように、3大学のみならず、もう少し大きく大関西

圏としてのくくりを広げて、国家的な事業として研究開発拠点に力をいれていただきたい。

(奈良県知事（代理：副知事 奥田喜則）)

- 資料3の5ページ「首都圏とは異なる多様な価値が集積する日本のもう一つの中心核」や、資料2の16ページ（4）隣接圏域と連携強化の中で、リニア中央新幹線の記述についてお願いしたい。リニア中央新幹線の東京大阪間の全線開通が関西全体の活力向上につながることをプロジェクトに位置づけてほしい。リニア中央新幹線は、鉄道整備法の基本計画に決定された際、起点を東京、終点を大阪と定め、主な通過点として奈良市を通過することになっていた。東京から大阪までつなぐことによって首都圏から中部圏、関西圏に人々の行動範囲が拡大することで、首都圏と異なる力強い関西が形成されると思う。
- 資料の同じところで、「首都圏とは異なる多様な価値が集積する日本のもう一つの中心核」として、首都機能移転候補地の広域地方計画への明確な位置づけが必要ではないのか。これを1つの戦略として位置づけ、首都機能移転先候補地にふさわしい地域を抱える関西という視点を加える必要があるのではないか。関西には首都機能移転候補地とされた三重畿央地域を包含しており、首都機能移転については全国計画にも記述されている。東京一極集中の是正や国土の災害対応力の強化のためには、首都機能移転が重要な課題であり、これまでも色々な形で取り上げられてきた。
- それから、資料3の13ページの文化首都圏プロジェクトについて。本物を活かしたまちづくりの推進の事例の中で、平城宮跡と周辺の設備を取り上げていただき感謝する。国営公園の指定を受け、国土交通省、文科省、文化庁から支援をいただきながら計画を進めているところである。今後ともご指導をお願い申し上げるとともに、平城遷都1300年祭を契機に関西全体の魅力向上につなげていきたいと考えている。
- それから、資料3の22ページの、いわゆる地域格差の是正をするためのプロジェクトについては、関西としてどう取り組むかの明確なメッセージが必要。ハード面では大都市圏の効果を周辺地域に享受できるようなアクセス整備などを積極的に行う必要がある。22ページの創出プロジェクトでは、大都市圏が連携強化をすればその効果が関西に波及するとなっているが、大都市圏はどんどん活力を増すが、周辺地域はそれだけでは大都市圏についていくわけではない。インフラをどう活用して、その効果を周辺地域にどう反映していくのか、ビジョンなしには動けない。京奈和自動車道の整備や関西国際空港への直通列車の運転なども、そういった視点が大事かと思う。
- ソフト面では、企業立地に関わって、大学や企業誘致の取組をしているが、地方都市に企業が吸い寄せられるような、魅力ある地域にするための仕掛けづくりが必要である。

(福井県知事 (代理：副知事 旭信昭))

- まず鳥瞰的に申し上げる。
- 計画の策定に関して、国全体の発展に資する、整備新幹線、高規格道路などの比較的な社会資本については、いつまでにどのようにやるのかを明記して、より具体的な圏域形成の方針を示していただきたい。
- そこで、具体的なプロジェクトについて3点申し上げる。
- 下妻会長からもお話があり、また最近、大阪府でも議連ができた北陸新幹線の扱いについてである。北陸新幹線が出来ると、大阪から北陸圏、信州、上越など飛躍的に時間の短縮が図られ、関西の力の及ぶエリアが飛躍的に拡大する。交流人口の増加、東海道新幹線の代替補完もできる大きな意味を持っている。関西が地域間軸化と言われているが、北陸300万人、信州、関東北西部を取り込み首都圏と肩を並べるためには、是非とも関西に物と人が集まってくる基盤づくりが必要である。そこで近畿圏の求心力を高める必須のプロジェクトとして、北陸新幹線の整備促進を計画に位置づけることが必要ではないかと思う。
- 2点目は敦賀港の整備、あるいはそれにつながる高規格道路の整備についてである。全国計画の中でもアジア・ゲートウェイ、シームレスアジアという方向性が出ており、今回の中間整理においても17、18ページには日本海側から太平洋側にかけての広域物流ネットワークプロジェクトということが出ている。ただ、これには阪神港と舞鶴港という言葉が出ているが、北陸、福井の場合は、アジアの中で最も発展する中国に近いところにあることから、地理的、産業的な優位性を活かしていくことが重要である。このため、敦賀港とそれにつながる舞鶴若狭自動車道の整備をすることで、大阪と敦賀が非常に近くなり、関西がアジア経済の窓口としての役割を果たしていくことにつながっていることから、計画への位置づけをお願いしたい。
- 3点目は資料15ページの「次世代産業を創造する「知の拠点」プロジェクト」についてである。現在アジア諸国では急激な経済成長に伴い、エネルギー需要の急速な伸びが出ており、環境・資源・エネルギー問題が大きな問題となっている。これまで蓄積してきた技術、あるいは経験を通じてアジア諸国に貢献するという立場から、知的拠点のプロジェクトを大いに展開をしながらアジアの繁栄に寄与するという事は大事だと思う。
- そこで福井では、15基の原子力発電所があり、関西の電力需要の5割以上を供給し、産業社会、生活を支えてきたという自負があるが、ただ単に電気を送る工場だけではなく、そこにある技術の粋を集め産業界の発展につなげたいと考えている。現在、事業者、産業界、研究機関、及び国において、エネルギー研究開発拠点化計画を進めている。これは、まさに知の拠点プロジェクトの1つであり、プロジェクトへ位置づけをしていただきたい。また、現在は、関西圏や中京の大学との連携の下に広域連携大学、原子力の大学をつくる構想もあり、関西の企業の参画も得て、二次電池、燃料電池などの福井クールアース次世代エネルギー産業化プロジェクトを進めている。この計

画を、福井だけでなく近畿圏一体となって取り組むことにより、エネルギー産業の育成、関西に世界から優れた研究者、技術者を集めることができるプロジェクトとして推進していくものであり、本計画の中に位置づけていただきたい。

(鳥取県知事 (代理：副知事 藤井喜臣))

- 先ほど、大関西圏の話があったが、鳥取県もグレーター近畿の一員としての気持ちを持っている。
- 近畿圏で考えると日本海側を物流や観光の面で取り上げていただきたい。日本海側は舞鶴港、敦賀港に加え、鳥取港や境港も意識していただきたい。来年度には高速道路が開通し、大阪とは2時間半を切るような時間帯になる。観光では、山陰海岸のジオパーク構想を取り入れていただき、お礼を申し上げる。これは京都府、兵庫県と取り組まなければならないが、昨日、世界ジオパークネットワークの加盟については、今年度は見送りとなったが来年度は頑張る。
- あと、地図のことであるが、資料3ページの「関西の目指す姿」では、関西できれいに分けられ、鳥取などが切られていることが寂しいように感じる。もう少し広げて描いていただきたい。

(大阪府知事 (代理：政策企画部長 福田昌弘))

- 総論で1点、各論で3点申し上げたい。
- 総論では、広域地方計画で目指す姿を出しているが、今後実施する上で、二重行政を廃止し、国と地方との役割分担を明確にする必要がある。その際、分権の視点において、府県を越えたことはすべて国がやるのではなく、各地域の自主的な取組ができるようなシステムを採り入れることが重要である。例えば、「ほんまもんの認定」でも、国で認定するのではなく、我々自身で認定するのが本来の姿と思う。広域連合などを活用して我々自身が決めるというスタイルでいきたい。
- 各論の1つ目は、文化首都圏プロジェクトや広域観光プロジェクトについて。大阪ミュージアム構想のパンフレットがあるが、これは大阪の魅力や資源に磨きをかけて再発見し、有機的に連携させようということで、大阪全体をミュージアムとして進めていこうという構想である。これは関西ミュージアムとしてそれぞれの地域で発信するという運動にもつながる。個別の大きなもののみならず、それぞれ地域で光るものも取り出してネットワークでつなげるような取組が必要と思う。
- 2つ目は、大阪湾ベイエリア再生についてである。プロジェクトの中で、夢洲、堺浜などの個別プロジェクトには言及してもらっているが、ベイエリア全体のゾーニングや、全体でどういう力を発揮するかを示していくことが重要である。ベイエリア法やベイエリア推進機構は、かつては有効だったかもしれないが、必ずしも現状と一致していないと思う。したがって、こういっ

た見直しも含めて全体のあり方をこの計画に入れて欲しい。

- ・ 最後は関空について。3空港の一体運用について協同でできないかという話が進んでいるが、現時点ではまだ関係者の十分なコンセンサスは図られていない状況である。ただ、何をさておいても、関空を全体で推進していこうという共通の認識はあると思うので、もう少し強めに記述して欲しい。ネットワークを作るにあたり関空会社の抜本的な経営改善がないと成り立ちえないのでそのあたりも明確に記述するとともに、世界の競争の中で早期に物流機能を充実させることなどを明記して欲しい。

(京都府知事（代理：企画監 井上元）)

- ・ 中間整理案に京都府の意見を反映していただきありがたく思う。3点申し上げる。
- ・ 1点目は、広域物流ネットワークプロジェクトについて。大阪湾ベイエリアの関係は多く記載されているが、「日本海側の視点」が重要と思っており、京都舞鶴港をはじめ、敦賀港をしっかりと位置づけをしていただきたい。京都府では、舞鶴港が関西やわが国全体の発展に貢献できるように国、民間事業者と連携して、利用しやすい港づくりに取り組んでいるが、舞鶴港のような重要港湾については、国の利害に重大な影響を及ぼす港湾として港湾法にも規定をされ、その開発・利用は国策の面もあることから、京都府も頑張るので、プロジェクトの中にしっかりと位置づけていただきたい。
- ・ 2点目は、広域医療プロジェクトについて。現在の関西の2府8県、4政令市、経済団体が集まって、「関西広域連合」という新しい広域自治体について検討を行っている。その中でも、ドクターヘリなどの広域医療連携という取り組みについて検討が行われているが、住民の方々の安心・安全に大きく貢献するドクターヘリの運航といった具体的な取り組みを本計画のプロジェクトにおいてしっかりと位置づけをしていただきたい。
- ・ 3点目は、首都機能移転について。首都機能のバックアップの関係については書き加えていただいているが、首都機能のバックアップの記載をもって首都機能移転の記述としたい旨話を聞いた。バックアップと首都機能移転とは別物であり、是非、首都機能移転の記載をお願いしたい。

(滋賀県知事（代理：管理監 北川正雄）)

- ・ 滋賀県では国土形成計画というのが人口減少化の成熟社会において、非常に画期的なものと考えている。
- ・ 資料3の20ページ「水と緑の広域ネットワークプロジェクト」の中で、琵琶湖等の水環境の再生ということで位置づけていただきありがたい。
- ・ 少し琵琶湖の抱える状況ということに関連して申し上げる。現在滋賀県では、環境省等のご支援を賜りながら、琵琶湖の北の方にある早崎内湖を再生しようとしている。資料の20ページにおいて、内湖を含めた水辺の再生を近畿圏域における重要な取り組みとして位置づけていただければありがたい。

- それから、本文32ページ、第7節の水と緑のネットワークプロジェクトにある琵琶湖・淀川流域圏等の水環境の再生について申し上げる。
- 琵琶湖・淀川流域は、わが国でも屈指の大きな流域であり、古くから国の政治とか文化、経済の中心として重要な役割を果たしてきた。流域ということを考えますと、古くから都と結びつきが強い地域と考えており、1,400万人の生活を支えて、給水人口はわが国最大となっている。この流域を健全な姿で次の世代に残していくことは、非常に重要な仕事であり、国においても内閣官房地域活性化統合事務局において都市再生プロジェクトとして「琵琶湖・淀川流域圏の再生」を進めていただいている。
- 本文32ページ、第7節の水と緑のネットワークプロジェクトについて、山林が持っている水源涵養機能、森林の持っている多面的な機能、広域的な機能のほかに、植林事業を推進する上で森林が有する多面的機能を強化することを追加していただきたい。
- それから、首都機能移転について、滋賀県としても国会の決議を受けて、三重畿央地域に関する首都機能移転の取り組みを粘り強く行ってきた。全国計画にも書かれており、近畿圏の計画にも記載をしていただきたい。
- あと2点。新名神が天津から亀山まで開通したことはありがたいと思っているが、滋賀県としては天津から以西、特に天津から城陽間の早期着工・早期全線開通を常にお願ひさせていただいている。
- 最後に、滋賀県の北の方は、敦賀、特に福井県の嶺南地方との結びつきが、歴史的にも非常に強い地域である。敦賀港と米原駅とを結ぶ総合物流センターが近くできるが、物流から保管、保税をトータルで管理していこうということで、大きくモノの流れが変わる可能性があるのではないかと考えており紹介させていただく。

(兵庫県知事(代理：企画県民部政策室長 中塚則男))

- 関西全域の交流を促進するという観点から2つ発言したい。
- 1つ目は、交通ネットワークの整備について。ものづくり拠点の集積地と空港・港湾等の物流施設を一体的に結ぶ高規格道路の整備で、ミッシングリンクの問題はこれまでの意見の通りである。関西3空港一体的運用の話も位置付けていただきたいということも同様である。追加で言いたいのは、既存の鉄道ネットワークの再構築、再活用、利便性向上についても、明確に記載願いたい。これはツーリズムの振興につながるとともに、特に郡部では生活面でも重要と考える。
- 2点目は交流のプロジェクトとして、都市、農村の交流の観点から、また農を楽しむライフスタイルといったアグリカルチャー普及の観点からも、大都市に隣接した都市近郊農業の振興を、プロジェクトとして記載してはどうかということである。ツーリズム拠点としてさまざまな歴史文化資源を活用したツーリズム振興は記載されているが、例えば鉱山の跡などの近來の産業遺産を生かしたツーリズム振興、あるいは臨海部では運河再生を通じた賑わい

拠点づくりなどを、交流の視点でプロジェクトとして位置づけて欲しい。

- ・ もう1点、関西では広域連合の検討が進んでいる。計画に記載された事業の中には、広域連合で実施できる、あるいは相応しい事業もあるだろう。1つの問題提起として関西広域連合の取組についても計画に記載すべきと思う。

(三重県知事(代理：政策部政策企画分野総括室長 竹内望))

- ・ 4点願います。
- ・ 中間整理案で文化がキーワードになっているが、本県でも文化という切り込みで文化力を政策のベースにしようとして取り組んでいる。来年から「美し国(うましくに)おこし・三重」と銘打ち、いろいろな取り組みをスタートさせる。来年から6年間のロングランであり、地域の自然、あるいは歴史文化資源を活用して、自立持続可能な地域づくりとして、計画の中に位置づけ検討をお願いしたい。
- ・ 2点目は、近畿と中部の連携について、本年2月に新名神道路が開通し、近畿圏と本県との交流が盛んになったが、野呂知事はかねてより東京圏に対抗しうる圏域として、近畿と中部の2大都市圏の連携を申し上げており、その計画への位置づけをお願いしたい。
- ・ リニア中央新幹線について、東京―大阪間の全線整備という形での記載をお願いしたい。それから、首都機能移転に関しては、中間整理案にあるバックアップ機能とは別に記述をしていただきたい。
- ・ 最後に、紀伊半島はまだまだ生活環境・交通網の整備が遅れている。紀伊半島を横断して近畿と中部をつなぐ東海南海連絡道の記載をお願いしたい。

(岡山県知事(代理：企画振興部長 大森弘介))

- ・ 岡山県と関西との関係については、関西への大学の進学率が4分の1、野菜の出荷額が3分の1、観光客の半数以上が近畿圏からということで、近畿圏とのつながりが非常に深い。今回、隣接県として参加させていただきありがとうございます。
- ・ 昨年10月に岡山県知事が検討会議に参加し、その際に何点か、意見、要望を出した。
- ・ 1つ目は、隣接県との広域連携強化を重点的な施策として打ち出して欲しいということであった。もう1つは、首都圏の一極集中の是正を大胆に打ち出すべきであろうということで地方分権の流れを柱にしたらどうかということ、また文化首都のみならず経済でも中心になるべきということであった。
- ・ また、瀬戸内海の自然環境の保全も関西の連携の下で進めていくべきではないかということ、さらに、海外4路線ある岡山空港に観光客が入っていただいて、観光を楽しんだ後、関西空港から帰っていただくといった、関西空港と地方空港の国際路線との連携を促進することが経済面で大きな効果があるのではといった提案もさせていただいた。
- ・ 今回の中間整理案に概ね取り込んでもらい、感謝するとともに、今度ともよ

ろしくお願いしたい。

(京都市長（代理：副市長 星川茂一）)

- ・ 中間整理案をまとめいただき感謝する。3点だけ申し上る。
- ・ 1点目は主要プロジェクト12、13ページのほんまもん宣言、文化首都圏プロジェクトについて。これがやはり関西の関西たる所以の、役に立つ一番大きなプロジェクトと思う。平城京遷都1300年記念事業がご紹介されているが、京都市も歴史、文化、景観これをいかに大事に思ってそれを生かしたまちづくりをするか、取り組みを進めている。その中で先の景観法に続いて、今回歴史まちづくり法を11月4日から施行され、まちづくりに大きな力になろうと期待している。本物を活かしたまちづくりの推進が、関西全体でプロジェクトとして進むとなれば、非常に素晴らしいと思う。さまざまな地域、京都市もまちづくり法に基づく計画を今策定中であり、いろんな紹介と支援をお願いしたい。
- ・ 2点目が19ページのCO2削減と資源循環プロジェクトについて。京都市の取り組みもご紹介をいただき感謝を申し上げる。これからは環境問題が非常に大きな課題であり、これを関西全体でどう取り組んでいくのかということが大事と思っている。この計画ではフォーラムを開催しながら全体の情報共有、発信をしていこうということであるが、この実現に向け、計画に載せていただきたい。
- ・ もう1つは、難しい部分があるかもしれないが、CO2削減の共通の目標を1つ掲げれば象徴的になるのではないかとと思っている。その点についても検討を願いたい。
- ・ 3点目は、政令市4都市が関西の牽引役としてその役割を果たすことが大事だと思っており、京都としては、まちづくりに、関西全体の観光にも役立つということでの意気込みを持って取り組んでまいりたい。ご支援をお願いする。

(神戸市長（代理：副市長 石井陽一）)

- ・ 主要プロジェクトの「広域物流ネットワークプロジェクト」については、物流に特化していると思うが、目指すべき姿の実現のためには、人流、情報なども含めた全てのネットワークが重要である。今後のプロジェクトの展開において、物流に特化せず、ヒト、モノ、情報も入ったネットワークとして項目立てをお願いしたい。

(堺市長（代理：副市長 指吸明彦）)

- ・ 全体のスケルトンについて。このまま放っておくとこんなことになるという課題の部分を強調して、その課題を解決するためにはこのようなプロジェクトが必要であるということを強調してもらえればと思う。

(近畿財務局長 (森川卓也))

- ・ 2点申し上げたい。
- ・ 1点目は、この計画で金融について触れられていないということである。メガバンクは東京に移ってしまったが、証券取引所のデリバティブ取引全体の7割が関西であり、金融機能について次世代産業などの中に入れて欲しい。関西地域は、堂島の米相場以来、先物については伝統があり、日本のもう1つの中心核という意味でも必要だと思う。
- ・ もう1つは、関西の最大の弱点は各地域がばらばらだということ。東海はだいたい一枚岩であるが、サミットの会合にしても京阪神をはじめ関西は必ずしも意見が一致しない。そういう意味では関西広域連合は、各地域に先駆けた動きであり、関西は一枚岩だということをもっと強調していただきたい。

(大阪商工会議所会頭 (代理：理事・地域振興部長 豊岡賢二))

- ・ 広域地方計画を作る時に自立できる地域と言っていたが、この自立できるためには、地域における雇用、所得、税収を確保するという観点がいると思う。今、中小企業、事業所が減少しているが、そういう中小企業が事業継続できる関西、環境を作るといった視点を1つ入れていただきたい。

(近畿農政局長 (齊藤昭))

- ・ p 8で都市的魅力と自然的魅力を日常的に享受できる圏域というのは非常に良いテーマであるが、内容からいくと、農村地域にはいろいろな魅力があるので、言葉遣いは難しいが、自然的魅力というよりも地域・農村の魅力で項目立てして欲しいと思う。

(事務局)

- ・ 質問4点に回答する。
- ・ 1点目は、「近畿」と「関西」の言葉の遣い方について、国土形成計画法では近畿圏という言葉を使っているが、中間整理案では関西という言葉を使うということを冒頭に掲げているので、文章中では「関西」で一貫する。
- ・ 2点目は、道路、鉄道、空港等の個別事業について、既存事業はプロジェクトに記載しないという方針で作業してきた。セットになる社会資本重点化計画等と並行しながら作業を進めたい。財政の問題や、全国計画との兼ね合い、他の圏域の記述とのバランスもあるので、調整しながら整理していく。
- ・ 3点目、首都機能移転については、まず国会の移転先をどうするかを決めることになる。全国計画の中で、国会の議論も要する。大変微妙な問題で、近畿だけで整理できる話ではない。制約もあるので、今後の検討課題とさせて欲しい。
- ・ 4点目は事業主体についてで、これは第5部で議論を進めていく。例えば、事務局としては「ほんまもん」は国ではなく、関経連や関西広域機構などがふさわしいと考えている。中間整理案や、プロジェクト概要については、市

町村の意見も聞く。幹事会やWGで関係者からさまざまな意見を聞いており、今後いろんな形で整理し、作業を進めていきたい。

(国土交通省)

- 補足させていただく。「近畿」か「関西」については、国の法律では昔から、「近畿圏」といっているのので、整合上そうせざるを得ないだろう。しかし、地域で作っている計画となると、「関西」といった方が地元の人間からすれば馴染みがあり、「関西」を前に出した方がよいと思う。
- 市町村との意見交換については、従来の法律上の手続きからすると、計画の原案を紙で投げて、紙で意見いただくというものだったが、地域でつくる計画なので、法律手続き云々の形式よりも、しっかりした意見いただける場、本音で話し合える場が出来ればと思う。
- プロジェクトの個別の事業名については、包括的方向をなしたものにぶら下げるものとして、ハード・ソフトどういうもの盛り込むかを煮詰めていって欲しい。主体の書き込みは煮詰められればよいが、そうでないものは、事業の中身あるいは方向性のみ記述すればそれでよいのではないか。計画の中にどこまで位置づけるかは別途議論が必要になるだろう。例えば、道路のB/Cを特定する前に事業をやる、やらないを決めるのはけしからんという話以前に出た。工夫が必要になるだろう。
- 計画は概ね10年。その中で何を優先するか、どこまで着手するかという議論が出てくる。東北でも順番を盛り込もうということだった。順位付けは難しいと思うが、できれば、その中に強弱をつけてもらえると、国も支援しやすい。広域連合の取り組みはよいと思う。

(協議会会長 (秋山喜久))

- 今日の意見は、きちんと議事録にとって中間整理案に反映させたいと思う。
- 関西か近畿かという議論もあったが、魅力ある大関西を作っていこうという意見だったと思う。
- 大関西を作るにあたっては、アジアゲートウェイとしての機能、アジアへの貢献という視点を十分に配慮すべきかと思う。これは主要プロジェクトにも入っている。
- また、中部と関西の連携が必要であるということ。また、関西の中でも、太平洋側だけではなくて日本海側、今後日本海側の経済圏ができあがっていく中で、日本海側と太平洋側をどう結んでいくかも大きなテーマとなる。
- 関西の中では、物流ネットワーク。これは単に道路だけではなく、鉄道、空港、港湾など全てを含めた、早く、安くヒト、モノを運べるようなネットワークづくりが重要で、そのためにはミッシングリンクの解消が重要である。関西全体での整備を考えていくことが必要であろう。
- 琵琶湖の問題もあるが、各府県の枠だけではなくて、それを越えてみんなで解決しようということが大関西経済圏の大きな目玉になってくると思う。関西

はひとつひとつと言われるが、関西はひとつとなるよう努力したいと思う。各々の個性を生かしながら全体連携を保つことが重要である。

- ・ 産業育成もこれから重要になってくる。特にバイオについては、学研都市や彩都、神戸医療産業都市などの各都市が連携を深める中で、バイオ産業を育成することが大事かと思う。これから SPring-8 に加えて、スーパーコンピュータもできあがってくる。そういった意味でいろいろな分野が連携することで、他の地域にないような新しい産業育成ができるであろうと思う。
- ・ 金融も関西にとって重要なテーマになる。農村についても、単なる緑、自然豊かなということだけではなく、都市近郊の農山漁村としてのあり方を都市の方からも考える必要がある。
- ・ 個別問題についてはベイエリアをどうするか。ベイエリア推進機構があるが、これからのベイエリアの開発については、より幅広い観点から、それをどう生かした関西地域にしていくかが重要である。
- ・ 広域連携について、現在広域連合を作りつつある中で、広域連合がどのような形になっていくかによって、役割分担が増えてくると思う。そうすると協議会の一部の機能を担う役割になることも考えられる。
- ・ 国と地方の役割分担についても意見があったが、新名神やリニア中央新幹線、北陸新幹線などの負担の問題については、これから国と地方のあり方の中で考えていく。この計画そのものに具体的な事業まで盛り込むのかどうかは、全総の時代から問題になっており、具体的に名前を入れるとなると難しいかと考えるが、関西としては、新名神やリニア中央新幹線、北陸新幹線、首都移転などに強い要望あるということを含み置き、それをどう盛り込めるかを検討いただきたい。

(3) 今後のスケジュールについて

(事務局)

- ・ 市町村への説明の方法であるが、府県と調整させていただいて担当の方が集まる場にも我々参るし、各府県の市長会、商工会で説明の要請があれば説明に参る。いろいろな形で説明に伺いたいと思うのでいつでも要請いただければと思う。今日提示した中間整理案、プロジェクトのたたき台をもって、今申し上げた市町村への説明、他の事業主体など要望があれば、いろいろな形で説明し、意見をいただきたいと思う。

(近畿地方整備局長 (木下誠也))

- ・ 本日はお忙しい中ありがとうございました。非常に活発で建設的な意見、ありがたく思う。とりまとめは事務局でも悩むと思いますが、北陸新幹線や紀淡連絡道路など最終的にどのような表現にするか心配な部分もあるが、表現ぶりやとりまとめ方をどうするかなど工夫して、できるだけ関西を元気にするような形でまとめたいと思う。知恵をしばるので、支援、協力をお願いしたい。本日はありがとうございました。