

第1回 近畿圏広域地方計画協議会

～各委員からの主な意見～

日 時:平成20年10月21日(火)15:30～17:30

場 所:リーガロイヤルホテル大阪 2階 菊の間

和歌山県知事 仁坂吉伸

- ・ 前回いくつか申し上げた意見を今回は全て採り入れていただきありがたい。
- ・ 第1は、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言ったこと、第2は、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近畿の憩いの場として提唱したこと、第3は、地域だけで独立した生活圏形成は不可能であり大阪を中心とする大都市と田舎とが直接つながりが無いといけないこと、第4は、産業は大都市圏のみでなく地方部でのミニ産業集積ネットワークも重要であるということ、が採り入れられ、それによって大関西圏という考え方が色濃くなったと感じている。
- ・ 文化首都圏プロジェクトの関西ブランド「ほんまもん」は、和歌山弁であり、是非この言葉は残してほしい。県としては、関西全体が更に良くなるよう貢献して参る。

徳島県知事 飯泉嘉門

- ・ 本四架橋により対岸との関係が強くなったが、大きな問題として料金が高過ぎる。通行料金を割引する社会実験が行われているが、観光、文化、物流、食卓を豊かにするという観点から、時間帯の拡充や、恒久的な対策としていくことが、大関西圏を拡大する処方箋となる。
- ・ 関空から鳴門大橋までを高速道路で結び、神戸淡路鳴門ルートでの物流・人流の強化を図るためには、阪神高速道路湾岸線西伸部の早期整備が必要。
- ・ 2010年までに外国人観光客の倍増や観光客の受け皿として大関西圏の観光の魅力を高めるためには、観光圏同士の結びつきや具体的な処方箋を計画の中に位置づけることが必要。
- ・ 伊丹・関西・神戸の3空港一体運用については、海外からの観光客により多くの選択肢を持たせるため、徳島、南紀白浜も加えた5空港を一体として検討してほしい。

大阪市長 平松邦夫

- ・ 都市の魅力と近畿の経済の動脈・心臓部が集積している大阪を輝かせ、磨き、発信させていくことが、関西全体の発展に寄与する。
- ・ 産業の国際競争力強化のためには戦略的な投資が必要。都市空間の更新や集約型の都市構造の推進が必要となるが、大阪駅北地区での環境をテーマとしたナレッジキャピタルの展開を進めたい。そのためには国家的な支援、関西全体の連携が重要。
- ・ 交通インフラや廃棄物最終処分場建設など関西全体に効果が及ぶ取組は、所在地域のみに負担を求めず、関西全体で集中的、効率的に実施できる仕組み、制度改正を検討すべき。
- ・ 淀川左岸線延伸などの広域物流ネットワークのミッシングリンクの解消に向けては、現在の事業のスキームでは道路が所在する大阪市が建設費のほぼ半分を負担することになり、市としては引き受けられない。まずは新たな事業手法やそれに基づく、事業主体を検討し、明確にしてほしい。

近畿市長会会長 向井通彦（泉南市長）

- ・ 主な道路に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重要な道路として、以前閣議了解をされており、是非、主な調査中の道路に加えて欲しい。
- ・ 市町村との意見交換について、実際のやり方・意見聴取をどのように考えているのか。

近畿ブロック府県町村会会長 岡井康徳（奈良県河合町長）

- ・ 町村への意見聴取を実施することについては感謝。町村には、農山漁村から都市近郊の町村まで色々あり、それぞれの事情を踏まえて採り入れてほしい。
- ・ 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。
- ・ 市町村単位の厳しい財政事情の中で、関西圏がどう生き残るかについては、町村も一緒になって考え、取り組んでいく。

社団法人関西経済連合会会長 下妻博

- ・ 「近畿」と「関西」の言葉を統一してほしい。整合性がとれれば、先々「ほんまもん」のPRがやりやすくなる。
- ・ この計画は10年先をターゲットとしてまとめているが、いつ何をするかが入っていない。計画のスケジューリングについて工夫すること。
- ・ 新名神高速道路が抜本的見直し区間となっているが、整備することが必要という位置づけでお願いしたい。新名神高速道路の滋賀から高槻までの区間が全く議論されない（まな板の上に乗らない）のは困る。
- ・ 北陸新幹線についても、計画に記載して欲しい。

社団法人関西経済同友会代表幹事 齊藤紀彦

- ・ 中間整理案について、あまり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、連携をキーワードとした全体を通す横串も必要。
- ・ 文化や科学技術などで、素晴らしい資源、財産があるのが関西の強みと思うが、これが広域圏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、イノベーションに基づく次世代産業の創出が重要な課題。
- ・ 道路網などハードがつながる連携も重要であるが、それらをどう使うかといったソフト面の連携にも配慮が必要。

神戸商工会議所会頭 水越浩士

- ・ 神戸医療産業都市構想は、スタートして10年が経ち専門病院や大学、研究機関、関連機関の集積をいっそう加速させ、彩都や京都などのクラスターとの連携による相乗効果でスーパークラスターにすることが重要。
- ・ 次世代スーパーコンピュータは、播磨科学公園都市や学研都市などと連携を図りながら産業を推進し、イノベーションにより近畿圏をものづくりの先導的地域として発展させるべき。
- ・ 先端技術産業の集積が進んでいる大阪湾ベイエリアの生産拠点と、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。そういう意味で阪神高速道路湾岸線の全線開通

を急ぐべき。また、淀川左岸線や名神湾岸連絡線などのミッシングリンクの解消も重要。

- ・ 関西3空港についての一体運用は避けて通れない課題。首都圏空港の充実が図られていることもあり、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最適運用の実現が必要。
- ・ 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は、スピード感を持って取り組むことが大事。10年後に実現ではなく、3年で実現という意気込みで取り組むこと。

堺商工会議所会頭 篠塚清

- ・ 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。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。
- ・ スーパーバイオクラスターについては、京阪神だけではなく、もう少し大きく大関西圏としてのくくりで捉える方がよい。

奈良県知事（代理：副知事 奥田喜則）

- ・ リニア中央新幹線の東京－大阪間全線開通は、関西全体の活力向上につながることであり、プロジェクトに位置づけてほしい。
- ・ 三重畿央地域の首都機能移転候補地については、計画への明確な位置づけが必要。首都機能移転候補地を抱える関西という視点を加えるべき。
- ・ 平城遷都1300年祭を契機に関西全体の魅力向上につなげたい。
- ・ 地域格差の是正については、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するアクセス整備などが必要で、京奈和自動車道や関空への直通列車の運転など、インフラをどう活用していくかが、地方都市にとって重要。ソフト面では、地方都市に企業が吸い寄せられる魅力ある地域にする仕掛けづくりが必要。

福井県知事（代理：副知事 旭信昭）

- ・ 整備新幹線や高規格幹線道路など国全体の発展に資する社会資本は、いつまでにどのように整備するかを計画に明記し、より具体的な圏域形成の方針を示すべき。
- ・ 関西が首都圏と肩を並べるためには、関西に物と人が集まる基盤づくりが必要であり、関西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。
- ・ 関西が「アジア・ゲートウェイ構想」の窓口としての役割を果たすために、中国に近く地理的な優位性のある敦賀港、およびそれに繋がる舞鶴若狭自動車道について、計画へ位置づけてほしい。
- ・ 福井県では、エネルギー研究開発拠点化計画において関西の大学と連携した原子力の広域連携大学の構想、関西の企業の参画を得た次世代エネルギーの産業化を推進しており、計画に位置づけてほしい。

鳥取県知事（代理：副知事 藤井喜臣）

- ・ 高速道路が整備されると、鳥取と関西で2時間半をきるようになる。是非、日本海側を物流や観光面で意識した計画にしてほしい。

大阪府知事（代理：政策企画部長 福田昌弘）

- ・ 今後、二重行政を廃止し、国と地方との役割分担を明確にすることが必要。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。例えば、「ほんまものの認定」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。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。
- ・ 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大阪ミュージアム構想は、関西のそれぞれの地域で発信する関西ミュージアムにも繋がる運動。地域で光るものを取り出してネットワークでつなげていく取組が大事。
- ・ 大阪湾バイエリア再生プロジェクトは、バ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も重要。バイエリア法などの見直しも含めて全体のあり方をこの計画に入れてほしい。
- ・ 関西国際空港については、関空会社の抜本的な経営改善や航空貨物物流機能の充実など、もう少し強めに記述してほしい。

京都府知事（代理：企画監 井上元）

- ・ 広域物流ネットワークについては、大阪湾バイエリアだけではなく日本海側の視点が重要。京都府では、舞鶴港が関西や我が国全体の発展に貢献できるよう、国や民間事業者と連携して利用しやすい港づくりを進めているところであるが、舞鶴港のような重要港湾については、国の利害に重要な影響を及ぼす港湾として港湾法にも規定され、その開発や利用は国策といった面もあるので、京都府も頑張るので広域計画のプロジェクトの中でしっかり位置づけてほしい。
- ・ 広域医療連携についてであるが、現在、関西の2府8県や4政令市、経済団体が集まり、「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。その取組においても、ドクターヘリなどの広域医療連携について真剣に検討しており、住民の安心・安全に大きく貢献するドクターヘリのような具体的な取組を、広域計画にしっかりと位置づけてほしい。
- ・ 首都機能移転についてであるが、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が、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）

- ・ 琵琶湖の早崎内湖を含めた水辺の再生を水と緑の広域ネットワークの中で近畿の重要な取組として位置づけてほしい。
- ・ 水と緑の広域ネットワークの中に、山林がもつ水源涵養機能、森林が持っている多面的・広域的機能、植林事業の推進で森林が有する多面的機能を強化することを追加してほしい。
- ・ 首都機能移転については、国会の決議を受けて三重畿央地域を押し進めてきた。全国計画にも首都機能移転の記述があり、近畿圏広域地方計画にも記載してほしい。
- ・ 新名神高速道路について、大津から以西、特に大津一城陽間の早期着工・早期全線開通をお願いする。
- ・ 敦賀港について、滋賀県の北部は福井県の嶺南地方との結びつきが強く、米原駅にJR貨物駅ができれば、米原駅と敦賀港の間で、モノの流れが大きく変わると考える。

兵庫県知事（代理：企画県民部政策室長 中塚則男）

- ・ ミッシングリンクの問題や、関西3空港一体的運用の問題は、これまでの意見の通り。
- ・ 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、明確に記載をお願いしたい。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においても重要。
- ・ 都市、農村の交流の観点、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ほしい。
- ・ 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ほしい。
- ・ 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。関西広域連合の取組についても計画に記載すべき。

三重県知事（代理：政策部政策企画分野総括室長 竹内望）

- ・ 三重県では来年から6年間、地域の資源を活用して持続可能な地域づくりを目指す「美（うま）し国おこし・三重」を予定しており、こうしたことも計画に位置付けてほしい。
- ・ 東京圏に対抗しうる圏域ということで、近畿と中部の2大都市圏の連携について、計画に位置付けてほしい。
- ・ 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記載をお願いしたい。
- ・ 首都機能移転については、首都機能のバックアップとは別に、記載をお願いしたい。
- ・ 紀伊半島は生活環境など整備が遅れており、近畿と中部をつなぐ東海南海連絡道路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）

- ・ 昨年10月の検討会議で出した意見・要望については、概ね採り入れていただき感謝。
- ・ 昨年10月の意見・要望は、隣接県との広域連携強化を明確に打ち出してほしいこと、首都圏一極集中の是正を大胆に打ち出すべきで地方分権の流れを柱にすること、文化首都のみならず経済でも中心になるべき、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こと、関西国際空港と地方空港の国際路線との連携促進が経済面で大きな効果があるということ、であった。

京都市長（代理：副市長 星川茂一）

- ・ 文化首都圏プロジェクトは、関西の役に立つ一番大きなプロジェクトになる。「歴史まちづくり法」はまちづくりの大きな力となる。ほんものを生かしたまちづくりを関西全体で取り組むことが大切である。
- ・ 環境問題では、CO2削減と資源循環プロジェクトのフォーラムを開催しながら、情報共有・発信することについて、是非、実現の方向でお願いしたい。
- ・ また、CO2削減について、共通の目標を一つ掲げられたら象徴的なものとなるため、是非検討を進めてもらいたい。
- ・ 政令市4都市が牽引役としての役割を果たすことが京都市としても大事。関西全体の観光に役立つという気概を持って取り組んでいきたい。

神戸市長（代理：副市長 石井陽一）

- ・ 広域物流ネットワークプロジェクトは、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）

- ・ スケルトンとしては、現状の課題を放置することにより起こりうることもあり、その課題を解決するためにこのプロジェクトが必要だと強調してもらいたい。

近畿財務局長 森川卓也

- ・ この計画で金融について触れられていない。メガバンクは東京に移ってしまったが、証券取引所の関係では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の中にでも入れて欲しい。
- ・ 関西の最大の弱点は各地域がばらばらであることである。関西広域連合は他地域に先駆けた取組であり、関西は一枚岩だということももっと強調してほしい。

大阪商工会議所会頭（代理：理事・地域振興部長 豊岡賢二）

- ・ 自立できる地域と言っているが、自立できるためにはその地域の雇用や所得、税収を確保するという観点が必要。中小企業はどんどん減ってきており、中小企業が事業継続できる環境をつくる観点を入れて欲しい。

近畿農政局長 齊藤昭

- ・ 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、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ほしい。

関西広域機構会長 秋山喜久（近畿圏広域計画協議会会長）

- ・ 関西か近畿かという議論は、魅力ある大関西圏をつくるということ。
- ・ この大関西圏をつくるには、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。また、中部と関西の連携が必要。関西の中でも、日本海側と太平洋側をどう結んでいくかが今後のテーマ。
- ・ 物流ネットワークには、道路、鉄道、空港、港湾など全てを含めた、早く、安く、人、モノを運べるネットワークづくりが重要。そのためにはミッシングリンクの解消が必要。
- ・ 関西はひとつひとつと言われるが、各々の個性を生かしながら全体の連携を保つことが重要で、みんなで解決しようという取組が大関西圏の大きな目玉になる。
- ・ 産業育成もこれからは重要。特にバイオは、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、バイオ産業を育成することが大事。
- ・ 金融も関西にとって重要なテーマ。
- ・ 農村については、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ことが必要。
- ・ ベイエリアの開発は、より幅広い観点から関西地域にどう生かしていくかが重要。
- ・ 広域連合については、広域連携としての役割が増え、今後は協議会の一部機能を担うことも考えられる。
- ・ 新名神高速道路やリニア中央新幹線、北陸新幹線などの負担の問題は、今後、国と地方の

あり方の中で考えるべき。

- 具体的な事業の記載については、新名神高速道路、リニア中央新幹線、北陸新幹線、首都機能移転などに強い要望があるということを含み置き、今後の検討とする。