

第4回 近畿圏広域計画検討会議

1. 開催日時：平成20年5月13日（火） 15:30～17:30

2. 場 所：ホテルニューオータニ大阪 2階 翠鳳の間

3. 出席者：別紙参照

4. 議事要旨

（近畿地方整備局）

- ・ ただいまより、第4回近畿圏広域計画検討会議を開催する。
- ・ 広域計画検討会議は、今回で第4回目の開催で過去3回のうち2回は冬柴大臣にご出席いただき、本日もぜひ出席したいということであったが、国会の都合により本日は欠席である。
- ・ 本会議では、広域地方計画について国土形成計画法に基づき、広域的事業など関西全体で決めていかなければならないもの、関西全体で取り組むものを取り決め、政府各機関も含め関西全体で一生懸命取り組める法定計画をつくることとしている。
- ・ これまでは目指す姿などについて議論いただいたが、本日はそれを具体化する主要プロジェクトについて議論していただく予定である。

（国土交通省）

- ・ 秋山会長はじめ本会議のメンバーの各位に日ごろからご協力いただいていることに感謝を申し上げます。このような会議を4回開催しているのは近畿だけであり、全国をリードして広域地方計画の検討を進めていただいていることに改めて敬意を表する。
- ・ 全国計画については、道路整備をめぐる国会情勢の中で閣議決定を見合わせている状況である。情勢を見極め、できるだけ早く閣議決定を行いたいと考えているところであり、この間とどまることなく広域地方計画の議論は進めて欲しい。
- ・ 全国計画が各広域地方計画の指針となる理想的な計画であるのに対して、広域地方計画は地域の特色を活かしたハード・ソフトが一体となった具体的、即地的なものを策定していきたい。
- ・ このため、20年度予算において、広域地方計画策定のための調査費や推進のための調整費、さらには「新たな公」を實踐していく先導的地域への支援策などを予算に盛り込んでいる。
- ・ 近畿は、伝統や文化のもと、個性ある地域が集合しており、また近年産業立地の面でも新しい動きがあると認識している。その中で、関西国際空港2期をはじめ必要なインフラ整備をしっかりと進め、さらには、環境や少子高齢化がもたらす問題といったような地域に共通するような課題についても検討を

進めて欲しい。

- 2010年には平城京遷都1300年を迎え、さまざまな記念事業が予定され、これを近畿圏の起爆剤として、またビジット・ジャパン・キャンペーンの一環として国家的な取組みも行い、近畿圏を大いに国内外に発信していきたいと考えている。
- 本日の会合が有意義になることを望んでいる。

(秋山会長)

- これからの進め方について説明する。
- この検討会議の過去3回までの経緯については、参考資料2のとおりでこれまで第1部近畿圏の特徴と課題、第2部近畿圏の目指す姿、第3部目指す姿を実現するための戦略について議論してきた。本日は、第4部の主要プロジェクト「広域連携による具体的な取り組み」について議論していただく。
- 第4部については、後ほど資料1、資料2に基づき近畿地方整備局の方から取りまとめたものを説明いただく。また、関西地域はこれまでも民間と公の区分があまり明確ではなく、むしろ民間が公の部分を担うべき面もあり、関西における新たな公といったものについての考え方も資料3に基づき説明していただく。その上で皆様には、広域の見地から、あるいは各府県の立場からどういった主要プロジェクトが重要であるかについて、意見を述べていただきたい。もちろん、あるべき姿論についても、意見を述べていただいても結構である。
- また、今後の予定については、参考資料1の黄色で記述している箇所が本日の第4回検討会議であるが、全国計画が閣議決定された後、その後中間取りまとめを行うこととなる。これは本日の意見を踏まえた上、中間取りまとめとして提出させていただくものである。また、この時から法律に基づく協議会に切り替え、ここでも議論をしていただき、市町村の意見も入れて大臣に計画の原案を提出していく予定である。
- これまでの議論を簡単にまとめると、関西・近畿を世界に誇れる魅力ある地域にしようということについては皆さんの意見は一致しており、そこに至る道筋についていろいろな意見があるということとと思っている。関西については、先日ある外国の雑誌において非常にファニーアンドクリエイティブな地域だと記述していた。ファニーだけでは困るので、ここを訪れたいくなるような、住みたいくなるような魅力ある美しい地域にしようということではないか、またクリエイティブの面では、住んでいる人、あるいは企業、都市、そういったものが各々自分のところの独創性、多様性を活かしながら、なおかつ全体としては、有機的な地域になっているということを目指そうではないかということだと思う。そうしたことを考えると、ヒトの身体の頭脳にあたる独自の文化、学術あるいは技術力を活かすと同時に、そこに住んでいる人たちのやる気、あるいは地域愛というものも育てなければならないと思う。また、頑丈な身体にするには、血管とも言うべきモノを運ぶ交通物流の施設をきち

んとしたネットワークで組むと同時に心臓とも言える空港、港湾を有機的に結び付けたネットワークを作るべきではないかと思う。厳しい財政事情の中、重点的にこれを選択してやっていこうということが、これまでの意見ではなかったかと思っている。

- ・ 本会議においては、他地域に先駆け関西という多様性と独創性を持った地域を有機的に結び付けた関西ならではの広域計画を策定したいと思うので、皆様方には活発な議論をお願いしたい。
- ・ それでは、事務局から資料1、2に基づき具体的な取り組みを、及び資料3に基づき「新たな公」を一括にて説明をお願いする。

(1) 主要プロジェクト～広域的連携による具体的な取組～(案)について

(2) 関西における「新たな公」について

(事務局)

- ・ まず、参考資料3で、目指す姿と戦略についての説明。
- ・ 本日の議題に関する資料1、資料2、資料3の説明。

(秋山会長)

- ・ ただいまのご説明を踏まえ、各府県、市町村から新たな広域的な連携による主要プロジェクト、あるいは関西のあるべき姿についてでも結構なので、ご意見を賜りたい。

(和歌山県)

- ・ 主要プロジェクトについては、立派なものを多く入れていると思うが、和歌山から見ると若干物足りない部分がある。
- ・ 関西のエリアをあまり小さく捉え過ぎると東京に負けるということである。
- ・ 主要プロジェクト4の大阪湾ベイエリアの中に関西国際空港の内容がなく、関西国際空港という虎の子の機能を活かして構想を打ち立てるべきではないか。関西国際空港に関しては、主要プロジェクト5に記述しているから良いというのではなく、関西国際空港をみんなでよく使おうというふうに考えた方がいいのではないか。
- ・ 主要プロジェクト7の水と緑のネットワークについては、まさに小さい関西が現れている概念であると思う。緑と森のネットワークは、都市近郊、大都市圏近郊にもたくさんあるが、関西全体で考えると、和歌山や奈良の南部、北近畿や鳥取県など本場の自然が多く残っており、これを生かすべきである。緑のヒンターランドとして関西みんなで享受できるようにしてはどうか。
- ・ 広域生活圏については、昔のちまちまとした広域生活圏という感じがする。大都市と広域生活圏が切り離されてしまっているが、過去の失敗からも、これらがつながらないと関西は生きてこない。大都市と地方中心都市、あるいは、中心都市とその周りに広がっている部分が、一体となって関西の中心につながっていることが、大関西圏の一番の大きいところではないか。首都圏

と同様にこういうことがきちんとできるのが関西圏で、ほかのところでは絶対できないという意味で強みであり、大都市の地方都市や田舎に対する求心力のようなものをきちんと主張すべきだと思う。

- 産業拠点については、和歌山県では関西圏あるいは少し向こうの中部圏などにつながるようなミニ集積の可能性がずいぶんあると思う。産業拠点は、大都市周辺だけで収束するのではなく、田舎やその周辺に住んでいる人に対する希望も含めて、機能的な分化をしたミニ集積の可能性をみんなで追求すればいいのではないかと、訴えてあげるべきではないか。
- 「新たな公」については、この概念を中心にするには反対である。資料の中の記述は、全部各論としてはいいことであり賛成であるが、それを「新たな公」としてくくりに、どれだけの積極的な意味があるのか。それぞれの主体が、責任を持って自己責任を果たしていくことが大事であり、民の力を借りるとするのは、官の責任をぼやかすような効果があるのではないかと考えるため、反対である。中央省庁の元気を示していただくという意味では、このような概念に頼らない方がいいのではないかとと思う。

(奈良県)

- 広域地方計画について、国の中での位置付け、国と地方の関係が、国土計画局が主管ということで国土庁の全総の流れを汲んでいる印象を受けた。全総の流れを汲むとすれば、最初の全総の思想には国土の均衡ある発展というフレーズがあり、日本国をバランス良く発展させようとしていたが、均衡ある発展のコンセプトが失われている今、広域地方計画でどのように埋めようとしているのか。
- 以前、扇元国交大臣がよく国会で、グランドデザインで中央省庁の縦割りを地域でまとめようと盛んに言っておられ、いつグランドデザインが出来るのかと思っていたが、今回の広域地方計画ではないかという印象を受けた。
- また、前小泉首相が「地方でできることは地方で、民でできることは民で」と言っていたが、今回の広域地方計画でどのように実行できるのかが疑問である。
- 今までの全総で言えば、国家の中心プロジェクトを高速道路で結び、その機能を均てんさせる印象があったが、今回の広域地方計画では中央の骨太の方針で認められる大プロで均てんさせるような思想がなければ、どういう実行力があるのか、という印象を持った。
- 今回のプロジェクトの性格をどのように我々が認識すればいいのか。各省は縦割りで各地域は横割りであり、これらの縦と横をどこで結び付けるのか、どこで交わるかといったところについて、地域からはまだ見えない。
- 近畿の捉え方については、全総的な発想からすれば近畿の中心には軸があり、名神軸が新幹線、名神、第二名神と幾つも重なってその周りが発展してきた。しかしながら、奈良、和歌山などの軸から離れたところは、ろっ骨を形成するのが遅れ、どうしても地域格差が発生している。均衡ある発展という言葉

が消えて久しいが、地域格差について国に頼れないとすればどこで、どのように埋められるのか。地域格差を解消する軸が、この計画の中に出ていないように思う。

- ・ 関西国際空港については、機能を広く均てんさせるフレーズが必要で、この計画では空港へのアクセスについて出ていない印象を受けた。伊丹空港や関西国際空港へのアクセスは非常に弱い。空港は団扇のようなもので、団扇の取っ手がないと扇ぎ難く、この取っ手が高速道路あるいは鉄道であると思う。上海のように空港に結ぶリニアがある場合とない場合とでは、空港の機能が全く違ってくる。
- ・ 日本の経済は輸出主導型で発展してきた面があり、地域格差を大きな政治的課題にするなら、内需型、内陸型の経済発展を多少バランスよくする必要があり、そうでなければ地域は自立できない。それをどのようにして達成可能にするかが具体的な形で見えない。奈良などは、消費と雇用が、いわゆるストロー効果で、大阪に吸い取られるという実態にあり、財政的な面からみれば、自立をしろという地域からは程遠い実情にある。この広域地方計画では、ストロー効果、あるいは内需、内陸型というのは、どのようにこなされているのかを注目して見ていたが、多少物足りないところがある。

(兵庫県)

- ・ 東京に対抗する関西という部分をどういうふうに打ち出そうかという意味で、苦心されているが、決め手に欠ける気がする。
- ・ プロジェクトのそれぞれが抽象的に書かれていて、どのような具体事業、推進方策を進めるかといったイメージが分かりにくい。見せ方には工夫が必要であるが、もう少し具体性が欲しい。
- ・ 森林や農地、水産など第 1 次産業について散らばって書かれているが、明確にプロジェクトとして位置づけられていないことに懸念する。以前、瀬戸内海の再生を強く主張しており、例えば瀬戸内海に大型漁礁を作って、魚の生産量を増やすという提案をしているが、このプロジェクトが抜け落ちている。また、山の管理がままならない状況にありながら、森林資源が世界的に枯渇していく、このギャップを埋める施策展開が示されていない。さらに、企業が農業に関心を持って新しい取り組みをしているが、そういう動きにどうアプローチをしていくかが書かれていない。
- ・ 舞鶴港と敦賀港を活性化するというのは非常に望ましい指摘だと思うが、その中に境港も記載するべきと思う。また、どのように活性化するのかを考えると、環日本海を一体化できるような道路網の整備や、物流ルートの確立、山陰本線の活性化などの基盤との関わりも強調する必要がある。
- ・ 周辺集落との連携を強化しても小規模集落は生き残れないと思う。小規模集落とタイアップする都市の自治区域、グループとをマッチングさせて、それとのかかわりで生き残り策を図っていくことが重要である。都市の人から見ると第 2 のふるさと、小規模集落等の人から見ると農産物の直売等を通じて

販売箇所が増す、といった連携交流がないと生き残れないのではないか。生活圏域というワンセットの発想では難しい。

- 空、鉄道、道路のネットワークについて、淀川左岸線、名神湾岸連絡線、湾岸線の西伸部など問題点が記載されているが、ぶつ切りになっている料金体制について別途ふれて欲しい。関西の高速道路は料金所が多く、足し合わせると東京に比べて料金が高くなる。それを示すことにより東京に対してハンディを負っていると十分説明できる。関門海峡が1kmあたり64円なのに、明石海峡大橋は404円である。四国の400万人にのみ負担を強いようとしている。関西全体として取り組むような方向づけが必要と強調したい。
- 大阪湾の港湾の一体管理の関連で、24時間空港である関空については記載されているが、3空港の一体管理、運営も今後の課題となるだろう。
- 分権時代に一石を投じようとしている広域連合などの動きをどのように整理するかについて、自身で整理したうえで、今後相談したいと考えている。

(大阪府)

- 行政の経験もないまま2月に就任し、知識のないままに発言させていただく。この計画で具体的に府庁が何をしていけば良いか分からない。
- 現在、財政再建に取り組みながら、最終的に行き着くところは府庁の発展的な解消だと感じている。
- 育児支援を政策に掲げてきたが、府民の具体的なライフスタイルに関わることは、府庁内であれこれ考えてもニーズに沿ったことはできず、予算と権限を市町村に渡さないとできないのではないかと考えている。例えば、大阪府で子供を守るための様々な画期的システムを考案してみたが、実際、親御さんのニーズは別にあり、近くにあるNPOやボランティア団体をはじめとした相談機関の情報を教えてほしいということだった。
- 医療救急情報システムなど市町村ではできないことは、府が取りまとめ役としてやる必要がある。各都道府県にはいろいろな問題があり、これを国レベルで一律に決められないと思う。
- 関西国際空港、伊丹空港、神戸空港の一体的運用や、淀川左岸線をはじめ、第二名神などの高速道路整備、淀川水系、ダム問題など府県レベルではできないものについては国に大局的見地をもってやってもらいたい。
- 個別具体の文化やライフスタイルの問題などは府や市町村にできることは任せていただいて、広域的なことは国にやっていただきたい。
- 先日行われた御堂筋オープンフェスタは、近畿整備局に参与していただき大成功を収めた。整備局長は地元の人とのコミュニケーションをとられているので、地元の人々のニーズを的確に把握されていたからだと思う。
- 結論として、国にやっていただきたいことは山ほどありそこは力をお借りしたいが、具体的な方策については、一律に決めていただいてもどうして良いか分からない。

(神戸市)

- ・ 耐震化の記載はあるが、将来の暮らし方など住まいの観点が入っていないことが気になる。今後、人口減少社会、高齢化社会が進行する中で、就業者のいる世帯のすまいのあり方への対応を考えると、住まいの規模を拡大していくといった提案を関西から発信してはどうか。
- ・ 住居の規模が変わると、住宅建設そのものは当然のことながら、家具などの調度品、衣服、靴等のファッション、食のレベルなど各方面にも波及効果を生む。もちろん家庭の電化というような問題も新たに発生するだろう。先程、荒井知事の話にあった内需発展型といった内発的なことに対する提案もあって良いと思う。また新しく家を作るということは、防災面の耐震化にもつながるので、そういう内容のものも加えて欲しい。
- ・ 先程井戸知事からの話にもあった、緑の保全、森づくりといった観点からの意見は、環境問題、CO₂の削減の観点から有益な概念で、積極的に緑を作り、守っていくことが重要となる。その際には都市緑化も含めて考える必要がある。また世界的に食物をエネルギーに変えるバイオエネルギーの開発が進められているが、輸入食材の問題から食物の自給率を高めていく取り組みが重要。例えば、多収穫性の飼料となる作物などを休耕田で栽培することも考えられる。このように、緑と休耕田をうまく活用しながら、問題に対応したい。
- ・ スーパー中枢港湾の指定を3つの地域が受けたが、その意味づけを再度確認するべきである。今後、全国的な均衡の状態での再整備ということになると、スーパー中枢港湾の意味付けが変化しないかと懸念する。
- ・ 福祉・医療の関係では、都市部と都市部以外に分けて三次救急を考えた場合、拠点等をどのように配置すべきかが近畿全体にとって非常に重要な視点である。今後検討し、方向性を出す必要がある。

(近畿ブロック府県町村会)

- ・ 今日のような会議には参加する必要はないのではないかと思っていたが、各府県の方々からは、近畿の小さな自治体である町村の人間がいると意識をしながら発言をしていただけた、それだけで十分意義があったと感じている。
- ・ 近畿の町村はたくさんあり、農山漁村、大阪のベッドタウンなどそれぞれ特徴がある。先程の話に出たように、わが町も千里のベッドタウンとよく似た経緯をたどっているように感じた。
- ・ 大都市と中核市の連携、ネットワーク作りを図り、今後の町村のあり方についても一度原点に帰って取り組む必要があるのではないか。小さな町村には歴史と文化があり、こういった町村を忘れないようご考慮いただき、関係づくりをお願いしたい。

(福井県)

- ・ 「関西広域・国際観光圏の形成」、「陸・海・空の広域ネットワークの形成」は、近畿圏の内と外との関係、つまり中央と周辺との関係を更に強化すると

いうプロジェクトであるが、ここに圏域内の内向きの視点だけではなく、圏域の外側に向かって基幹的なインフラ整備をし、関西エリアの求心力の強化を図るといふ戦略を強く出してもよいのではないか。

- ・ 北陸新幹線が大阪まで開通すると大阪―福井間が 2 時間から 1 時間に、大阪―上越、長野間が 4 時間から 2 時間に短縮され、関西の影響の及ぶエリアが飛躍的に拡大する。しかし、このようなインフラ整備をしないと、北陸 3 県 300 万人の目は東京に向いてしまい、関西の影響が小さくなる。関西が首都圏と並んで日本の中心となるためには、北陸圏、信州、中部圏を取り込む基盤が出来るという意味で北陸新幹線の扱いが必要である。
- ・ 「次世代産業を創造する「人財立国」関西の実現」について、現在、アジアの急激な経済発展に伴い、エネルギー需要が急激に伸びている。その反面、環境、資源、エネルギー問題などが顕在化しているが、我が国は関西を中心にこれまでいろんな技術経験を蓄積してきた。エネルギーの研究開発という分野でアジア諸国に貢献し、アジアの繁栄に寄与することができると思う。特に私ども福井県には 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、関西の産業、社会生活を支えてきたという自負がある。現在、福井県では、この発電所を単なる発電だけではなく、研究開発の拠点へ展開したく、「エネルギー研究開発拠点化計画」を策定し、さまざまな取り組みを開始している。特に平成 20 年度からは関西の企業、大学研究機関の協力を得ながら、2 次電池、燃料電池など次世代エネルギー産業の集積を目指す「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」をスタートさせる。広域地方計画のエネルギー関連の産業育成、研究開発分野のところに私どもの計画を位置付けて、協働で進められないか。
- ・ 「陸・海・空の広域ネットワークの形成」について、関西は 24 時間の関空をはじめ、阪神港など世界的規模の物流拠点があり、アジア・ゲートウェイ構想の中心的役割を担うにふさわしい圏域である。そのことを大いに主張していくべきである。本当の意味でのゲートウェイというためには、関空や阪神港、瀬戸内のみならず、関西のどこからでも世界各地へアクセス可能となるよう、舞鶴、敦賀、境など日本海側の港湾整備や、これらの拠点間、あるいは大都市圏域とその地域を結ぶ、例えば舞鶴若狭自動車道というネットワークの整備を強く位置付け、内へも外へもこの地域が発展できるというような方向性を出していくことが必要である。

(京都府)

- ・ 資料 2 の 7 ページの「陸・海・空の広域ネットワーク形成プロジェクト」で、舞鶴港の活用とある中で神戸港への依存度が高いという指摘はそのとおりであるが、その要因はハードというよりもコンテナ定期船の問題である。コンテナ定期船は一定のロット（荷物）が集まらなければ運航しないので、物を一定量集める必要がある。ロシアの玄関口とあるが、中古車ビジネスが山を越え、今後増えることはない。ご承知のとおりロシア国内でも新車を作って

おり、シベリア鉄道は一定のロットがあるといつでもモスクワ方面に臨時列車を出すと言っている。今後はロットをどうやって集めるかが問題になる。日本海側は小樽から青森の七里長浜から秋田から鶴岡から新潟からずらりと島根県の浜田港等々までたくさん港がある。リスクはあるが、一定の選択と集中がなければなかなか対応できないだろうと思う。

- ・ 資料 2 の 12 ページ「農山漁村の活性化」では、中国・インドの食生活の変化やバイオ燃料等々の原材料の枯渇など世界的な食糧問題をはじめ、輸入食料を中心に食の安心・安全の問題等が発生している。我が国が将来にわたって輸入し続けるだけの外貨の獲得力があるかを考え、食料の自給率の確保を背景に農村を活性化することも必要であるが、情報システムの導入、農業の知識集約化を進めるなど産業としての農業の構造化という視点が必要である。「農山村の活性化」というのが国土計画だというのはさみしいと感じる。
- ・ 13 ページ「広域医療体制構築プロジェクト」は、もちろん救急医療体制はすこぶる重要であることは当然であるが、今後、各病床の数の問題が議論になるなか、経常の医療体制下での医療資源の適正配分という視点も必要である。
- ・ 各産業については触れられているが、情報通信インフラの集中的なあり方や整備の問題など情報産業の振興戦略については全く触れられていないのはさみしいと感じる。
- ・ 以上については、国の強力なリーダーシップの下、一定の戦略を私どもとともに作っていただけるようお願いしたい。

(滋賀県)

- ・ 「広域的な水と緑のネットワーク作りプロジェクト」について、先程兵庫県知事の話からもあったが、水源かん養機能強化という意味でも、植林事業の推進は重要と思う。県では造林公社の経営安定化が極めて重要な課題となっている。水源かん養機能の強化を(2)のネットワークの構築の③として書いていただきたい。
- ・ 流域圏における国土利用と水循環系の管理が掲載されているが、琵琶湖淀川は我が国でも有数の大流域で、古くから我が国の政治文化経済の中心として重要な役割を果たしてきた。また、琵琶湖は日本最大の 2400 万人の給水人口をもつ。このような流域圏を健全な姿で次世代に引き継いでいくために、国でも都市再生のプロジェクトとして琵琶湖淀川流域圏の再生が進められている。全国的にも流域圏に着目した国土管理のモデルとして期待をされている。水循環の再構築ということで、全県一体となった幅広い取り組みがなされているので、水文化の継承、生態系の回復、原風景の保全といった文言を、是非追記していただければと思う。

(三重県)

- ・ 本県の野呂知事はかねてより東京圏に対抗するという意味で、魅力ある圏域を築くことが大切で、そのためには近畿と中部の 2 大都市圏の連携が重要と

いつてきた。観光あるいは産業の側面での将来の更なる発展戦略を考えるうえでも近畿圏と中部圏の連携について、ぜひ位置付けをお願いしたい。

- これに関連して、圏域間の連携を進めるうえでも、リニア中央新幹線の東京－大阪間全線開通の実現についてもご配慮いただきたい。
- 紀伊半島の振興の基盤としての道路整備がまだまだという状況にある。紀伊半島の交通ネットワークの一環、あるいは東西の連携軸としての東海南海連絡道（三重県松阪市－奈良県五条市を結ぶ高規格道路）について、将来への夢につなげるという意味でも、何らかの位置付けをお願いしたい。

（鳥取県）

- 鳥取県は昔から近畿とのつながりが非常に強い。先程和歌山県知事の話にあったように、近畿圏広域計画なので是非広域的な視点でお願いしたい。現在、鳥取－大阪間は車で3時間を切るが、近々2時間半を切るような状況になるので、更につながりが深まる。また、山陰側の鳥取豊岡宮津道路や山陰道の整備が進めば、更に今いろんな役割が出てくるだろう。
- 境港のお話を先ほどいただいた。中国地方なのでエリアが違うとは思いますが、例えば資料2の7ページの図について、もう少し西の方も含めて絵を使っていただいたらちゃんと出てくる。また、鳥取港は重要港湾であるが落としていただいてもよいが、港であることには間違いのないという思いもある。この点も広域的な視点でもう少し見ていただければと思う。
- 山陰海岸のジオパーク構想を兵庫県や京都府と協働で取り組んでいる。さきほど紀伊半島の観光ルートの話が出たが、日本海側の観光ルートというのもこれから出てくるので、そういう意味でもぜひ広域的な視点でご配慮をいただきたい。
- 例えば広域医療体制構築プロジェクトのなかで、第三次救急医療機関からの時間圏域があり、兵庫北部の医療圏を鳥取が担っているなど、今後ますます県境や圏域が意識されにくくなっていくと思う。その点、是非ご検討をいただきたい。

（徳島県）

- 近畿が非常に元気であるということは、周辺県としては非常にありがたいことである。
- 資料2の6ページの図に近畿圏のプロジェクトが網羅されているが、今の国家財政、暫定税率の状況下で、いつ具体的化されるか等ははっきりしない面もある。将来のプロジェクトも当然大事ではあるが、本四海峡のように既にあるものをいかに有効に活用するかが重要である。通行料金も、関門海峡は64円であるのに対し、本四架橋の陸上部は28円、明石海峡は400円を超え高額である。
- 橋の通行料金が高ければ、四国は近畿の台所としての機能に支障をきたし、食料自給率を上げるという観点からも問題である。四国の農業の活性化の妨

げとなる。

- ・ 「中国・四国圏等隣接する圏域とのネットワークも強化」とあるが、インフラ整備（ハード面）だけではなくて、既にあるインフラをどう利用するかという意味で、橋の料金体系（ソフト面）を十分考えていただきたい。

（京都市）

- ・ 秋山会長からのご挨拶の中で、「関西圏域を世界に誇れる魅力ある美しい圏域にしたい」というお話があった。それに関連して、景観にもう少し触れるべきではないかと思う。国では景観法も策定され、景観は、単に見るというだけではなく、産業、観光、文化、まちづくり等、さまざまな点で、今後最も大事な要素となると思う。
- ・ 主要プロジェクト8「大都市連携による中枢機能確保と快適都市実現プロジェクト」で、大都市圏の記述があるが、ここに電線類の地中化を記載して欲しい。
- ・ 京都市では、昨年の9月から新景観制度を策定した。都心の建物の高さを従来の45メートルから31メートルに、また、広告も厳しく制限している。財産権の侵害だというような市民の意見もあるなど、大変な議論もあったが、これからのまちづくり、京都が京都であるためには必要なことだった。外部の人の京都に対する期待も非常に大きく、私ども市民の義務として進めている。これの次にやるべきことは何か、電線類の地中化だろうという議論はずいぶん前からあった。外国の（特に欧米系）方からは、蜘蛛の巣のように張り巡らされている電線の評判がずっと悪かった。
- ・ 電線の地中化は、欧米の都市はほぼ100パーセント、日本では東京だけが進んでいるが、関西圏では京都市は幹線道路のみで10パーセントで、大阪市や神戸市もあまり変わらないだろう。
- ・ この計画の大きな理念が国土の質的な向上ということであれば、電線類の地中化は、防災、安心・安全、景観、バリアフリーなまちづくりという観点からも重要である。大きな方向として記載して欲しい。

（堺市）

- ・ 資料2の10ページの「大都市連携による中枢機能確保…」で、先ほど神戸市長の話にもあったが、都心居住が推進され核家族化が進行した弊害として、子育て面、高齢者の役割としての知恵の伝承など、家族が本来持っていた役割が崩壊した。そういう意味でも、3世代が住める大きな住宅を国策として、あるいは国の考え方として、もう少し強く打ち出せないか。また、それを近畿圏から始められないか。
- ・ 大都市連携、特に政令指定都市の連携によって首都圏のバックアップ機能を強化するというのを、もう少し強調して記載するべきである。堺市は大阪市と隣接しており、大都市の既設の各施設のストック機能を生かしつつ、バックアップ機能を形成していくという表現があればと思う。

(秋山会長)

- 今回が広域地方計画策定の第 1 回目で、今後どう進めるかが、まだ正確に決まっていないと思う。今までは全国総合計画を国が作成し、それを各地区で展開していた。今回はもう少し地域の目線、市民の目線で見て、国の計画というのはいかにあるべきか見直そうということで、各地域で計画を作り、国に要望すべきことを地域の目線で検討しようというもので、初めての取り組みである。広域地方計画においては、「これは国にやって欲しい」「これは地方でやるから国にこんな支援をして欲しい」「これは地方自信がやるから国は構わないで欲しい」などメリハリの利いたものにしたらどうか。
- 地方自治体としての町村は非常に大事な存在である。町村会においては、府県レベルで拾いきれない内容について意見をいただきたい。町村会からいただいたコメントは、この計画の中に織り込んでいきたいので、よろしくお願いしたい。
- 協議会になったときに、全国的な統一性と、近畿の独自性をどうすべきか、その辺りの基本的なあり方などを事務局と十分に打ち合わせていきたい。また、本日、非常に貴重なご意見をいただき、今後の中間取りまとめに反映して欲しいことは以下のようなものがある。
- 近畿という範囲を、市民の生活圏から考えて、できるだけ幅広く捉え、福井、三重、徳島、鳥取を含め、全体としての連携を保っていけるようにしていきたい。
- 空港の整備については 3 空港問題があったが、関西国際空港の 2 期完成は非常に大きなテーマである。ゲートウェイとしては、今後は、特にロシアとの関係が非常に重要になってくることから、日本海側の港湾の整備、また太平洋側においては中枢スーパー港湾として神戸港と大阪港は連携したが、堺港や和歌山港も含めた統一的な構想の検討が必要になってくる。
- 道路の整備については、ミッシングリンクの解消のため、例えば淀川左岸線の延伸、名神と湾岸線の連携、あるいは湾岸 9 期の延長など、これらを重点的に推進していくことが必要と同時に、通行料金などソフトの面も含めて考えることが重要である。今まで物流戦略チームの中で、いかに人と物を速く安く運ぶかということテーマにソフト面の検討をしてきたが、西日本高速道路会社、阪神高速道路会社と相談をしながら、料金のあり方を検討していく必要がある。
- 都市間連携については、大都市間の連携はもちろんのこと、大都市と中小都市、地方中心都市とその周辺都市との連携などは今後大変重要な柱になってくる。また、地方の中心都市を中心とした地域の活性化、どう元気づけるかが重要になってくるというご指摘があった。
- 農業問題については、緑の確保のみならず、将来の食糧需給の問題を含めてどうするか、あるいはこれを産業としてどう育成していくかを検討する必要がある。今まで関西は第 1 次産業についてあまり意識してこなかったが、今後は 1 次産業についても関西の中でその機能をどのように果たしていくか検

討が必要である。これは食糧需給問題、自然環境の保全などを含めて大変重要になってくる。

- その他、瀬戸内海の再生、日本海側の道路の整備、日本海側と太平洋側との連携が重要である。東西は道が整備されているが、南北の道路整備がないのは近畿地域の欠点である。南北の流通、道路整備や、北陸新幹線も意識しながら進めていくということが必要である。
- 新たな公について、和歌山県知事の話にもあったように、自らのことは自らの責任においてやるのが大原則である。これは国にやって欲しい、これはこちらに任せて欲しいなど、責任のありかをきちんとするといった見せ方もある。ただ、一般市民の方々に公の意識に目覚めてもらうことは非常に大事で、これが地域整備にとって重要な柱になる。NPOでやった方がうまくいくような問題についてはNPOにして欲しい、その代わりその分を税金で面倒を見て欲しいなど、あらゆる考え方があろう。
- 本来はもう協議会になっているはずであるが、例の問題で閣議決定が遅れている関係で、まだ検討会のままフリーディスカッションをやってきた。正式に協議会になったときには、きっちりと計画としての案をまとめていきたい。今までのように、近畿整備局だけに事務局をお願いするのではなくて、場合によってはワーキンググループ的な形で各府県、市町村の意見を取り入れまとめていく方式もある。
- 本日は活発なご議論ありがとうございました。
-

(事務局)

- 幹事会などの意見を全て盛り込むと、おそらく 100 ページ 200 ページの膨大な量になり、まとまらなくなる。広域的な事業や関西全体で取り組んだ方が良いものをしっかりと決めるようにできたらと思う。また、多くの事業のめりはりをつけて、作業その他を各関係機関と合わせていければと思う。
- 道路特定財源の問題等で、具体的な例が書けていない部分が非常に分りにくくなっている。例えば湾岸の西伸部はこうする、和歌山の道路はこうするなどの意見については、いずれにしてもしっかりと書いていかないといけないと思う。次回は、クリアになるように出てくると思うのでよろしく願い申し上げます。
- 次回検討会議の日程については、閣議決定等の日取り等も踏まえて、別途相談して決めたいと思う。本日は大変ありがとうございました。