

第3回近畿圏広域地方計画協議会での構成機関からの主なご意見

【全体】

- 広域地方計画の名称を「近畿圏」ではなく「関西」にできないか。
- 骨子(案)では国土軸などのインフラ整備についての記述が少ないので、もっとインフラ整備を全面に出してはどうか。
- 計画策定にあたっては、各市町村への事前説明を徹底するなど、十分内容が伝わることが重要である。

【第1節関係】

- 複眼構造から双眼構造に変更すべき。
- リニア中央新幹線の全線と北陸新幹線の早期整備を目指すなど、記述を充実させるべき。
- 日本海側の国土軸における交通体系の整備を明記してほしい。
- 関西国際空港の機能強化、活性化とさらなるアクセスの改善について明記してほしい。
- 高速道路ネットワークの料金体系の改善を図ることを明記してほしい。

【第2節関係】

- 関西の世界遺産を含めた歴史・文化資産を結んでネットワーク化について明記してほしい。

【第3節関係】

○「コンパクトシティ」や「小さな拠点」の形成は、さらなる集中や周辺地域・集落の衰退につながるおそれがあるため、集約した機能を特定のエリアに配置するのではなく、分散させて配置し、それらの施設や機能を結ぶ交通網を充実させるべき。

○上下水道料金の地域間格差が大きく、使用料金が高い田舎にはIターン、Uターン、Jターンをいくら呼びかけても誰も来ない現実があり、このままでは消滅する自治体も現れることを警鐘して頂きたい。

【第4節関係】

○首都圏の「バックアップを担いうる圏域」ではなく「バックアップする圏域」という強い表現にした方がよい。

【第5節関係】

○流域圏一体となった環境保全(水環境・生態系)の取り組みを一層推進する方向性を強調してほしい。

第3回近畿圏広域地方計画協議会 議事概要

1. 日時：平成27年4月14日(火)13:30～15:00

2. 場所：リーガロイヤルホテル 2階 山楽の間

3. 出席者：(配付資料) 出席者名簿のとおり

4. 開会

(1) 森会長挨拶

- ・近畿圏広域地方計画協議会の会長を務めさせて頂く関西経済連合会の森です。関西のため、日本のためにしっかりと取り組んで参りたい。
- ・現行の計画が2009年に策定され、6年の間に環境の変化が実に多く見られた。
- ・東日本大震災をはじめとする自然災害に関わるリスクが顕在化、人口減少社会における地域のあり方や都市のあり方も現実の問題として考えねばならない段階に来ている。
- ・ビジネスのグローバル化やスピード化も6年前よりさらに進行し、アジアを中心とする新興国の台頭も著しく、世界における日本の立ち位置も変わりつつある。
- ・今回の計画は、こうした変化にしっかりと対応すると同時に関西としてしっかりと前を向いて発展していく道筋を示さねばならない。
- ・日本第二の経済圏としては関西だけでなく、全国のこと視野に入れねばならない。
- ・東京一極集中の受け皿として、西日本の中核として、関西が日本の中で重要な役割を果たすことも念頭に置かねばならない。
- ・国土のグランドデザイン2050や地方創生など大きな方向性に沿って、地域の特性を見つめ直し、しっかりと知恵を絞って、新しい地域の成長戦略をつくるつもりで計画を策定したい。

(2) 佐々木国土交通審議官挨拶

(3) 議事

- ・新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめについて、国土交通省北本審議官より説明。
- ・近畿圏広域地方計画骨子(案)について、広域地方計画協議会幹事会小俣幹事長より説明。
- ・委員からの意見の概要は、以下のとおり。

(和歌山県知事(仁坂吉伸))

- ・立派な案を見せてもらい、ご努力には敬服。
- ・関西広域連合では、独自に2050年ぐらいを見据えた関西の今後を展望して、関西の目指すべき姿、政策コンセプト等を取りまとめるべく、五百旗頭真先生に座長をお願いした関西広域の展望研究会を設置し、3月に中間報告を出した。その内容を、是非この国土形成計画の中でも生かしていただければありがたい。中間報告の最大の特徴は、国土の双眼構造の一翼を担う世界に開かれた関西と、魅力ある地域の中で人が活躍する関西。日本の国土の双眼構造の一つだと規定しているところ。
- ・対流については、アルコールランプで温めているビーカーの水のように感じられ、初めは勢いよく上に上がるが、いずれ冷めて下に戻るイメージ。下には東京があって、地方に散った

ものが東京にまた集まってくるという構造に計画がなっていないかと思う。東京一極集中は、直さないといけないと書いてあるが、その直し方の姿が必ずしもない。ではどうしたらよいか、やはりインフラの国土軸ではないか。対流があつて、そこに国土軸が加わるなら、国土軸に沿っていろいろな対流が生じ、地域には地域軸があつて、そこで対流が起こるはず。何もなければ、対流は、全部東京に戻ってくるということにしかならないのではないのかなと、感じる。

- ・広域計画の骨子案では、複眼型スーパーメガリージョンの一翼を担うとあり、東京一極集中に対抗する一つの眼を意識した表現だと思うが、第2部第1節の中の一つに過ぎない。私は、1節と2節が日本の中の関西の位置づけそのもので、その総称、タイトルをつけると複眼型スーパーメガリージョンの一翼を担うということになるのではないか、逆に言えば複眼型スーパーメガリージョンの一翼を担うために、アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域となり、日本の歴史・伝統文化が集積して世界を魅了している圏域だから複眼型スーパーメガリージョンの一翼を担えるのだと思う。日本全国の中の国土軸にきちんと位置づけられている関西でなければいけないということをもっと強調してよいのではないか。
- ・圏域の中のネットワークあるいは圏域内軸と言ってもいいかもしれないが、そういうものがきちんと設計されていない。私は関西広域連合のインフラ担当だが、それではいけないと思っており、皆で関西の広域交通インフラの基本的な考え方と、図示した圏域内のネットワークの交通インフラの基本的な姿を設計した。今後の検討課題として参考にしていただいたらいいのではないかと思う。
- ・関西の広域を見るときに強調すべきは、首都圏と関西圏の人口集中の図とそこに張り巡らされたネットワークの姿が圧倒的に違うこと、一つは関西は狭いところに点在していること、二つに関東は放射状及び環状にきちんとしたネットワークが張り巡らされ関東を自由自在に使えるが、関西は関西を小さくにししか使えない、そういう差があるということを強調した方がよいと思う。

(大阪府知事（代理：政策企画部長 新井純）)

- ・骨子案は、関西のもつ対応性を踏まえつつ、これからの関西の目指す姿勢と戦略が取りまとめられおり、感謝。3点ほど、もう一押し、お願いしたい。
- ・1点目、計画の名称が関西とならないか。本文では関西が使われているが、関西圏の活性化のために、地域ブランドを国内外に向け発信する、統一的に発信するという観点から、私どもは関西を使用しているので、法律上の制約があるかもしれないが、ぜひ考えていただきたい。
- ・2点目は、地方創生の主眼でもある東京一極集中の是正を図る観点からも、関西は東京とともに我が国の成長をけん引していく東西2極の1極を担うというような形での記述を願いたい。
- ・3点目は、スーパーメガリージョンの早期形成に向けて、リニア中央新幹線が非常に重要な社会基盤であると考えているが、日本再興戦略改訂2014では「世界で一番ビジネスがしやすい都市づくり等に向け、更なる都市の競争力の向上と高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る」と、国土強靱化基本計画では「我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送

ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、…「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるＪＲ東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を推進する」と書かれている。骨子案では「リニア中央新幹線を見据え」と書かれているが、それだと２０４５年までかかる。私どもは関西の経済界の皆さんと一緒にいろいろな運動しているところだが、リニア中央新幹線全線開業をできるだけ早期に実現するというのをさらに強化していただければと思う。

（森会長）

- ・呼称を近畿から関西にしたいというご意見については、法的なこともあると思うので、国とも相談していきたいと思っている。

（京都府知事（代理：政策企画部長 畑村博行））

- ・第２部の関西の目指す姿は、関西全体をとらえて、こういう姿を目指すという構図になっているが、関西といっても広く、地域の様子が違う。特に地方創生では、日本海側とか、半島部の地方創生をどうやっていくのかが非常に大きな課題ではないかと思う。骨子案では、こういう地域をどうしていくのかが見えにくい。例えば、日本海側については、日本海国土軸ということで、道路やエネルギーのパイプラインなどをしっかりと整備していくといった方向性を出していただきたい。また、中核となる都市もないので、都市間連携で地域の発展を目指していくという方向性を書いていただきたい。
- ・第２部第１節（１）では、次世代産業、健康・医療産業など、かなり先端産業的なところを中心に書いているが、関西のいろいろな資源を考えると、ＭＩＣＥをはじめとした観光産業や、マンガ、アニメ、ゲームなどのコンテンツ産業あるいは伝統産業など、文化産業的なものも一つの大きな成長産業ととらえて発展させていくという視点が重要かと思うので、今後、作成される本編の戦略の中に記載していただきたい。
- ・骨子（案）概要②の第４節の３番目、首都圏の非常時には首都圏の有する諸機能のバックアップを担いうる圏域という表現をしているが、控えめすぎるのではないか。今でも首都圏の機能を完全にバックアップしている圏域なので、バックアップを担いうるではなくて、バックアップする圏域と書いてはどうか。

（兵庫県知事（代理：副知事 金澤和夫））

- ・コンパクトシティ、小さな拠点が地域づくりの理念として強調されているが、人口が減少していくので、ある程度、機能を集約する必要性はあると思うが、農山漁村地域の小さな拠点は、集約した機能を特定の地域に全部集めてしまうと、それ以外の地域の機能を奪ってしまい、周辺地域の疲弊に拍車をかける結果になるのではないかと懸念している。特定の地区にあらゆる機能を集めるのではなくて、集約した機能がある程度分散配置されるようなイメージの方が、今後の地域を維持する上では大事なのではないか。分散配置の前提になるのはネットワークだが、むしろネットワークの方を強調されるべきではないか。
- ・日本海を意識する記述が薄いのではないか。日本海の沿岸の都市間あるいは日本海側と太平洋側を結ぶ高速道路には、ミッシングリンクになっているところが多々あるし、北陸新幹線の関西への早期乗り入れについても明確には書かれていない印象。山陰本線の高速化といった課題もあり、日本海側の交通体系の整備や、日本海側国土軸の位置づけ、太平洋側との結び付きについて、さらに濃密に記述されたい。
- ・第４節の（４）、首都機能のバックアップについては、社会基盤充実とか、民間企業のバック

クアップ機能を関西で確保するという記述になっているが、必ずしも政府・行政機関のバックアップ機能を関西に整備するとは書かれていない。政府機能も含めてバックアップ機能を関西で果たすことを位置づけていただければと思う。

- ・第5節（3）、流域圏と生態系の保全・再生については、瀬戸内海の保全・再生を水環境保全の一環として、位置づけていただければと思う。
- ・いろんな地名とかプロジェクトを引用されるときに府県間の偏りがないよう地域間の均衡に目配りをして書いていただきたい、リニア中央新幹線をはっきり位置づけていただきたい、エネルギー問題の記述を本編作成時には書きこんでいただきたい。

（滋賀県知事（代理：総合政策部長 堺井 拓））

- ・琵琶湖流域は、近畿圏1450万人の水資源であり、国家的な資源であって、流域圏を一体的にとらえた環境保全の取り組みについて一定の配慮をいただいているが、今後、計画をまとめる際には、琵琶湖が生態系にかかわる課題が大変健在化をしている状況にあることから、流域が一体となった取組を一層推進するという方向性をより強く出していただきたい。
- ・第3節の（5）、地域の担い手を確保する環境づくりの推進では、若者の問題、高齢者の問題、女性の問題、いろいろな課題がこの中に書かれることになると思われるので、例えば、「若者・女性・高齢者・障害者などすべての人が活躍出来る環境づくり」などとしてはどうか。

（奈良県知事（代理：副知事 奥田喜則））

- ・地方創生との関わりで、本県は小さな都市が多く、地域の産業活性化が非常に大事な課題。私どもも企業誘致を進めているが、例えば、農地転用許可の事務権限4ha超の部分については未だに国協議が残っている。地域の方で企業との間の協議がまとまった場合、経済界はスピードを求めることになるので、対応が出来ない。県へ完全に権限委譲していただけるとありがたい。低未利用地、遊休農地の問題の打開策として具体的に記載できないかと思っているので、検討願いたい。

（大阪市長（代理：都市計画局長 川田均））

- ・今回の計画は、スーパーメガリージョンという考え方、関西をアジアのゲートウェイと位置づけること、この2つのすばらしい発想で書かれており、ありがたい。
- ・国際競争の中で戦っていくためには、東京だけでなくスーパーメガリージョン全体として戦うぐらいの覚悟がないと国土も弱っていくことになるので、スーパーメガリージョンが一体となって機能するようしっかり取り組んでいかなければいけないと思う。リニア中央新幹線、北陸新幹線がミッシングリンクの状態では、スーパーメガリージョンの達成は如何がなものか。国土を担っていくような幹線鉄道については、全線が早期に整備されるという方向を我々としては目指すべきであると考えている。いろいろご関係のところとの調整もあると思うが、我々の思いを受け止めていただけるよう、少し踏み込んでいただければと思う。
- ・アジアのゲートウェイということで、関空が担う機能が非常に大きいと考える。アジアの方が来られてコンパクトにまとまった歴史的な観光拠点が関西にあることから、関空と大阪都心部との高速アクセス性がこれからの都市圏の戦略にとって大事であり、その辺の考え方をこの計画の中に盛り込んでいただきたい。
- ・大阪のベイエリアを対象に世界級の国際的な広域観光拠点の形成に取り組んでいこうと考えており、今後の議論になるが、国のいろいろな法令審議の中でいろいろ経過も見ながら、計

画の中へ少し検討をしていただければと思う。

(堺市長(代理：副市長 田村恒一))

- ・インバウンドも、航空貨物需要も伸びてきており、これをしっかり取り込んでいくために、関空の機能強化、活性化に向けた取組が非常に大事であるので、本編作成時には、関西国際空港の機能強化、活性化とさらなるアクセスの改善について書き込んでいただきたい。
- ・より多くの国内外の方々に関西を訪れていただくために、百舌鳥・古市古墳群などの歴史遺産をはじめとし、関西に広く分布する歴史的な資源を結んで、これをネットワーク化していくということが大事だと思うので、書き込んでいただきたい。
- ・東京が大震災によって首都機能を果たせなくなった時、その代替する機能をきちんと果たせるように、必要な整備に関西でしておく必要があろう。そのための社会基盤施設の整備は当然として、その他の施設についても、書き込んでいただきたい。

(関西経済同友会代表幹事(代理：企画調査部主任調査役 松尾康弘))

- ・3大都市圏を一体化させるスーパーメガリージョン形成にとって重要なリニア中央新幹線的全線同時開業について、近畿圏広域地方計画にしっかりと書いていただきたい。

(神戸市長(代理：副市長 鳥居聡))

- ・3号神戸線は非常に渋滞が続いており、その解消は喫緊の課題で、高速道路のミッシングリンクの解消を全体的に訴えていくのは非常に重要と思う。首都圏の高速ネットワークは、ほぼオリンピックに向けて完成する状態だが、関西の方は非常に後れているということを強調されたい。これまで社会資本整備に投じているお金が、関東と関西ではだいぶ違うのではないかなと思うので、ご配慮を願いたい。
- ・既存の社会資本を有効に使うという視点も重要なと思われる、高速道路ネットワークについては料金体系、関西の場合にはいろいろな有料道路があるので、シームレスな料金体系としていくことで現在の社会資本を有効に使う、という視点も盛り込んでいただければありがたい。

(京都市長(代理：副市長 小笠原憲一))

- ・骨子案では、複眼型スーパーメガリージョンの一翼として我が国の成長エンジンとなるとあるが、地方創生の流れの中で本社移転を促進する地方拠点強化税制では、近畿圏既成都市区域が除外され移転の特例を受けられない。見直しがあると聞いているが、成長エンジンを集積することを阻害するような動きについては、私どもとしても懸念をもっており、その点は政府部内で共有していただければと思う。

(鳥取県知事(代理：参事監 難波賢二))

- ・骨子(案)概要②の第1節の戦略のイメージには、北陸新幹線を見据えた日本海と太平洋の2面活用と記述されているが、どうも東の方に目がいった記述になっているのかなと思う。西の方にも境港などがあり、もう少し西の方にも手厚くした記載にしていいただければと思う。

(近畿市長会長(谷口芳紀))

- ・近畿市長会の各市は、協議会に参加をしていない市がほとんど。今後、いかに各市の意見が取り入れられ計画原案に反映されるのが重要。前回計画策定時には、近畿の各市町村から提案された意見はわずかであったと聞いている。今回、市町村による計画提案が今年の秋に予定をされているが、事前説明の徹底など各市町村に十分内容が伝わるということが非常に大切である。

(近畿府県町村会長（戸田善規）)

- ・近畿の中に地域間格差があるという前提で物事を見ていただきたい。一番大事なことは、第3節の戦略イメージの(3)の「過疎化する集落の維持・再生」、(4)の「どこにいても基本的な生活サービスは享受できる環境の整備」、第4節の戦略イメージ(3)の「社会資本の老朽化対策の推進」。これらに共通に関連するものとして、自治体が運営している上下水道の問題があり、整備後も多大な維持管理経費が必要、加えて老朽化、震災対策、水質基準の改定で新たな投資が必要だが、職員が減り専任技術者がいなくなりつつある、月額1,830円から11,860円まで使用料格差がものすごいという現実、生活にかかる料金が高ければIターン、Uターン、Jターン、誰も田舎には戻って来ない、という問題がある。専任技術者については、広域的な協力、相互に支え合う体制の必要性を書き込んでいただきたい。上下水道への企業会計の導入、それは正しいと思うが、そうすると田舎部の小さな経営体では料金を上げざるを得ない、するとさらに格差が広がるという問題があるので、ご理解をお願いしたい。広域的な経営統合などを民間を含めてやっていただけないか、そこを計画に頭出ししていただけないかと思う。出生率の低下、人口減少の中で消滅可能自治体ということが大きな話題となったが、インフラの維持管理ができなくなり、インフラ面からの消滅可能自治体が存在するという警鐘を是非鳴らしていただきたい。

(大阪商工会議所会頭（代理：専務理事 宮城勉）)

- ・複眼型スーパーメガリージョンの形成を非常に評価しているが、リニア中央新幹線と北陸新幹線について、少なくとも成長戦略を踏まえた表現に変えていただけないか、再考をお願いしたい。

5. その他

- ・事務局より、資料5の説明。意見なし。

15:00 閉会