

～明日の関西に向けて～

関西の将来ビジョンに関するインタビュー集



平成 27 年 7 月

 国土交通省 近畿地方整備局

(第 1 版：平成 27 年 6 月末までに稿了したものをまとめたもの)

はじめに

国土交通省では、本格的な人口減少社会の到来と巨大災害の切迫という我が国が直面している大きな危機に対応するために、2050年を見据え、国土づくりの理念や考え方を示した「国土のグランドデザイン2050」を平成26年7月に策定しました。また、今後概ね10年間における国土形成に関する基本的な方針、目標及び全国的な見地から必要である基本的な施策を明らかにすることを目的として、「新たな国土形成計画」を策定することとしています。

その策定にあわせ、国土形成計画のブロック計画である「近畿圏広域地方計画」と社会資本整備重点計画に基づく「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」を策定することとしています。

そこで、近畿地方整備局では、これらの計画策定にあたり、関西でご活躍されている経済団体、企業、金融機関などの代表者の方々や学識経験者の方々にインタビューを行い、それぞれの立場から関西の現状や課題、今後の取り組むべき方向等について幅広くご意見を伺い、「関西の将来ビジョンに関するインタビュー集」として取りまとめました。

インタビューにご協力いただきました皆様方には貴重な時間を割いて快くインタビューに応じていただきましたこと、また併せて関西の活性化に向けて非常に有益なご意見・ご提案をいただきましたことに、深く感謝いたします。

平成27年 7月

国土交通省近畿地方整備局長
森 昌文

ご氏名	ご所属等	頁
青山 高博 氏	テレビ大阪(株) 代表取締役社長	3
秋山 芳廣 氏	スリーエムジャパン(株) 西日本支社長	4
浅野 耕太 氏	京都大学大学院 人間・環境学研究科 教授	5
朝日 義治 氏	(株)サンテレビジョン 代表取締役社長	6
朝廣 佳子 氏	NPO 法人奈良元気もんプロジェクト 理事長	7
芦辺 直人 氏	南海フェリー(株) 取締役社長	9
足立 堅治 氏	一般社団法人大阪府タクシー協会 専務理事	10
足立 基浩 氏	和歌山大学 経済学部 教授	11
阿部 哲夫 氏	(株)名門大洋フェリー 代表取締役会長兼社長	13
甘利 治夫 氏	(株)奈良新聞社 代表取締役	13
新居 勇子 氏	全日本空輸(株) 執行役員 大阪支店長	15
安藤 圭一 氏	新関西国際空港(株) 代表取締役社長兼 CEO	16
	◇	
飯村 佳夫 氏	はばたき綜合法律事務所 弁護士	17
五百簾頭 真 氏	公益財団法人 ひょうご震災記念 21 世紀研究機構 理事長	18
池田 誠也 氏	一般社団法人 奈良県タクシー協会 会長	20
石井 清弘 氏	(株)明電舎 執行役員 関西支社長	20
石田 晃朗 氏	甲賀高分子(株) 代表取締役会長	21
石塚 由成 氏	西日本高速道路(株) 代表取締役社長	23
伊東 忠昭 氏	(株)福井銀行 取締役兼代表執行役頭取	24
稲田 義久 氏	一般財団法人 アジア太平洋研究所 数量経済分析センター長	25
井上 圭吾 氏	アイマン綜合法律事務所 弁護士	27
井本 隆之 氏	井本商運(株) 代表取締役社長	28
入谷 泰生 氏	新日本海フェリー(株) 取締役社長	29
岩崎 高治 氏	(株)ライフコーポレーション 代表取締役社長兼 COO	30
	◇	

ご氏名	ご所属等	頁
植野 康夫 氏	奈良県商工会議所連合会 会長	30
	◇	
榎本 大志郎 氏	(株)榎本林業 代表取締役社長	32
遠藤 哲 氏	Peach Aviation (株) 総合企画部長	33
	◇	
大井 篤 氏	三井物産(株) 専務執行役員関西支社長	34
大西 有三 氏	関西大学 環境都市工学部 都市システム工学科 特任教授	35
大野 玄妙 氏	聖徳宗総本山 法隆寺 管長	36
大宮 正 氏	宝ホールディングス(株) 代表取締役副会長	37
沖原 隆宗 氏	(株)三菱東京UFJ銀行 特別顧問	38
奥田 真弥 氏	新日鐵住金(株) 大阪支社長・常務執行役員	39
奥村 太作 氏	(株)ベネッセスタイルケア 西日本エリア事業本部長	40
尾崎 裕 氏	大阪ガス(株) 代表取締役会長	42
帯野 久美子 氏	(株)インターアクト・ジャパン 代表取締役	43
尾山 基 氏	(株)アシックス 代表取締役社長 CEO	44
	◇	
柏原 康文 氏	(株)テレビ和歌山 代表取締役社長	45
柏木 千春 氏	流通科学大学 サービス産業学部 観光学科 教授	47
加藤 好文 氏	京阪電気鉄道(株) 代表取締役社長	48
加藤 恵正 氏	兵庫県立大学 政策科学研究所 教授	49
金井 誠 氏	(株)大林組 代表取締役 副社長執行役員	51
金田 忠行 氏	高槻商工会議所 会頭	52
鎌田 敏郎 氏	大阪大学大学院 工学研究科 教授	53
河内 一友 氏	(株)毎日放送 代表取締役社長	54
川崎 博也 氏	(株)神戸製鋼所 代表取締役社長	55
河田 恵昭 氏	関西大学 社会安全学部 教授	56
川端 芳文 氏	阪神国際港湾(株) 代表取締役社長	58
川村 昌彦 氏	一般社団法人 和歌山県タクシー協会 会長	59
	◇	

ご氏名	ご所属等	頁
菊井 健次 氏	大阪府農業協同組合中央会 専務理事	60
北倉 和昭 氏	(株)福井新聞社 取締役編集局長	61
北本 明 氏	北大阪商工会議所 会頭	63
木股 昌俊 氏	(株)クボタ 代表取締役社長	65
木本 茂 氏	(株)高島屋 取締役社長	66
	◇	
國貞 眞司 氏	豊中商工会議所 会頭	67
久保 昌三 氏	(株)上組 代表取締役会長	68
倉橋 基 氏	(株)但馬銀行 取締役頭取	68
倉持 治夫 氏	大同生命保険(株) 取締役	70
黒木 政典 氏	宮崎カーフェリー(株) 代表取締役社長	71
黒田 勝彦 氏	神戸大学 名誉教授	72
黒田 清喜 氏	(株)京都新聞社 代表取締役社長 主筆	73
	◇	
合田 順一 氏	茨木商工会議所 会頭	74
小浦 久子 氏	大阪大学大学院 工学研究科 准教授	74
小嶋 淳司 氏	がんこフードサービス(株) 代表取締役会長	76
小林 潔司 氏	京都大学 経営管理大学院 教授	77
小林 洋一 氏	伊藤忠商事(株) 代表取締役副社長	78
小山 洋八郎 氏	(株)紀伊民報 代表取締役社長	80
	◇	
齊藤 紀彦 氏	(株)きんでん 代表取締役会長	81
酒井 健二 氏	日本ペイントホールディングス(株) 代表取締役社長	83
酒井 隆司 氏	日本郵船(株) 関西支店長	84
坂上 和典 氏	(株)博報堂 常務執行役員関西支社長	85
栄原 永遠男 氏	大阪歴史博物館 館長	86
坂上 英彦 氏	京都嵯峨芸術大学 芸術学部 デザイン学科 教授	88
佐藤 泰博 氏	(株)産経新聞社 大阪本社 編集局 局次長兼社会部長	89
更家 悠介 氏	サラヤ(株) 代表取締役社長	90
澤田 太郎 氏	(株)大丸松阪屋百貨店 大丸 大阪・心斎橋店長	91
	◇	

ご氏名	ご所属等	頁
鹿間 孝一 氏	(株)産業経済新聞社 大阪本社 論説委員	93
嶋田 亘 氏	東大阪商工会議所 会頭	95
正司 健一 氏	神戸大学 理事・副学長	96
	◇	
角 和夫 氏	阪急阪神ホールディングス(株) 代表取締役社長	97
	◇	
瀬野 恵三 氏	四国開発フェリー(株) 代表取締役副社長	98
	◇	
曾根 庸行 氏	認定 NPO 法人あやべ福祉フロンティア 理事長	99
	◇	
大道 良夫 氏	滋賀県商工会議所連合会 会長	100
高士 薫 氏	(株)神戸新聞社 代表取締役社長	102
高田 光雄 氏	京都大学大学院 工学研究科 教授	103
高橋 潤 氏	光亜興産(株) 代表取締役社長	105
高橋 豊典 氏	オリックス不動産(株) 西日本事業本部長	106
多賀谷 克彦 氏	(株)朝日新聞社 編集委員	108
高柳 俊一 氏	(株) I H I 理事 関西支社長	109
田島 哲康 氏	(株)サカイ引越センター 代表取締役社長	112
多田 稔子 氏	一般社団法人 田辺市熊野ツーリズムビューロー 会長	113
立川 康人 氏	京都大学大学院 工学研究科 教授	114
巽 一久 氏	日本駐車場開発(株) 代表取締役社長	115
立石 義雄 氏	京都商工会議所 会頭	116
谷所 敬 氏	日立造船(株) 代表取締役社長兼 C O O	121
田畑 太郎 氏	一般社団法人 滋賀県タクシー協会 会長	122
	◇	
辻 卓史 氏	鴻池運輸(株) 代表取締役会長	123
辻本 俊秀 氏	奈良テレビ放送(株) 代表取締役社長	124
土屋 裕弘 氏	田辺三菱製薬(株) 代表取締役会長	125
筒井 寛昭 氏	華嚴宗大本山 東大寺 管長	126
津村 周 氏	(株)和歌山新報社 代表取締役社長	127
	◇	

ご氏名	ご所属等	頁
手代木 功 氏	塩野義製菓(株) 代表取締役社長	129
寺西 重博 氏	吹田商工会議所 会頭	130
寺元 清隆 氏	(株)商船三井 関西支店長	130
	◇	
中澤 隆司 氏	(株)京都放送 会長	131
中嶋 節子 氏	京都大学大学院 人間・環境学研究科 准教授	132
永田 正利 氏	奈良県農業協同組合 経営管理委員会 会長	134
中西 満 氏	毎日新聞社 経済部長	135
中野 星子 氏	日本航空(株) 執行役員 西日本地区支配人	136
中村 勝 氏	住友商事(株) 関西支社長	138
中本 晃 氏	(株)島津製作所 代表取締役社長	139
中家 徹 氏	和歌山県農業協同組合中央会 会長	140
那須 七信 氏	J F E スチール(株) 常務執行役員 元大阪支社長	142
夏原 平和 氏	(株)平和堂 代表取締役社長	143
成松 郁廣 氏	一般社団法人 神戸経済同友会 代表幹事	144
	◇	
二河 伊知郎 氏	読売新聞社大阪本社 編集委員	146
	◇	
野上 浩幹 氏	一般社団法人 和歌山青年会議所 理事長	147
	◇	
橋爪 紳也 氏	大阪府立大学 観光産業戦略研究所 所長	149
橋本 雅至 氏	丸紅(株) 大阪支社長	152
長谷川 吉弘 氏	加古川商工会議所 会頭	153
浜田 充 氏	兵庫県農業協同組合中央会 専務理事	154
林 総一郎 氏	三菱地所(株) 専務執行役員	155
	◇	
平岡 勝功 氏	明石商工会議所 会頭	157
平岡 靖宏 氏	(株)ニチイ学館 事業統轄本部 営業本部 近畿営業部 執行役員部長	158
廣富 靖以 氏	共英製鋼(株) 取締役副社長執行役員	160
	◇	

ご氏名	ご所属等	頁
福井 澄郎 氏	関西テレビ放送(株) 代表取締役社長	161
藤井 聡 氏	京都大学大学院 工学研究科 教授	163
藤岡 修三 氏	公益社団法人 奈良県トラック協会 会長	164
藤田 英樹 氏	パナソニック(株) 渉外本部 理事 グループマネージャー	165
藤田 博久 氏	(株)池田泉州銀行 代表取締役頭取	167
藤原 崇起 氏	阪神電気鉄道(株) 代表取締役社長	168
	◇	
別所 大作 氏	一般社団法人 大阪青年会議所 理事長	170
	◇	
細川 隆司 氏	住友不動産(株) 関西支店長	170
	◇	
前田 寛司 氏	堺商工会議所 会頭	171
増田 喜一郎 氏	公益社団法人 福井青年会議所 理事長	173
松下 秀司 氏	(株)そごう・西武 執行役員 神戸店長	175
松村 仁 氏	福井県農業協同組合中央会 専務理事	176
真部 誠司 氏	(株)大水 代表取締役社長執行役員	177
真鍋 靖 氏	(株)日立製作所 関西支社長 執行役員	179
	◇	
溝江 輝美 氏	(株)辰巳商會 代表取締役社長	180
光山 清秀 氏	(株)JTB西日本 代表取締役社長	182
宮川 豊章 氏	京都大学大学院 工学研究科 教授	183
三宅 知行 氏	姫路商工会議所 会頭	184
宮野谷 篤 氏	日本銀行 理事 大阪支店長	185
宮本 博司 氏	宝塚商工会議所 会頭	193
	◇	
村尾 和俊 氏	西日本電信電話(株) 代表取締役社長	194
村尾 圭司 氏	川崎汽船(株) 関西支店長	194
村田 泰男 氏	神戸商工会議所 専務理事	195
	◇	
望月 規夫 氏	讀賣テレビ放送(株) 代表取締役社長	196
	◇	

ご氏名			ご所属等	頁
安居	早苗	氏	一般社団法人 京都府タクシー協会 会長	197
藪田	貫	氏	兵庫県立歴史博物館 館長	198
山澤	俱和	氏	阪神高速道路(株) 代表取締役社長	199
山田	御酒	氏	プロロジス 代表取締役社長	200
山西	良平	氏	大阪市立自然史博物館 館長	201
山村	輝治	氏	(株)ダスキン 代表取締役社長	203
山本	哲也	氏	ヤンマーホールディングス(株) 取締役経営戦略部ゼネラルマネージャー	204
◇				
万木	敏昭	氏	滋賀県農業協同組合中央会 会長	206
◇				
吉井	満隆	氏	バンドー化学(株) 代表取締役社長	207
吉田	修	氏	尼崎商工会議所 会頭	208
◇				
若松	康裕	氏	川西倉庫(株) 代表取締役社長	209
脇阪	聡史	氏	朝日放送(株) 代表取締役社長	209
脇畑	賢	氏	一般社団法人 日本自動車連盟 関西本部 事務局長	211
亘	信二	氏	南海電気鉄道(株) 取締役社長兼 COO	212

インタビュー事項

インタビューの実施にあたっては、以下の5つのテーマ設定を行った上で、当該テーマに限定せず幅広く関西の現状や課題、今後の取り組むべき方向等について、近畿地方整備局職員が聞き手となり皆様方からご意見を伺いました。

① 国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

「均衡ある国土の発展を目指してきたものの、戦後一貫して東京一局集中化が進んでいる」との指摘がある。リニア中央新幹線の整備等が見込まれる中、我が国の国土構造はどうあるべきか。その際、関西はどうあるべきか等についてのご意見。

② 人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中での都市のコンパクト化等＞

国土交通省が作成した「国土のグランドデザイン 2050」においては、本格的な人口減少社会の到来を踏まえ、『「コンパクト＋ネットワーク」により「新しい集積」を形成し、国全体の「生産性」を高める国土構造』を提唱している。また、関西はそれぞれの地域が歴史と個性豊かな文化を有する地域である一方、東京と並ぶ二大拠点として我が国を牽引することが期待されている地域でもある。

そのような中で、関西が持つポテンシャルを十二分に発揮し、発展していくためにはどのような都市・地域構造を目指していくべきか等についてのご意見。

③ 関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

近畿圏は、全国の世界文化遺産14件のうち5件、国宝の約6割、重要文化財の約5割を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。このような歴史・文化遺産を活用し、関西の観光振興を新成長戦略の柱とするには、どのような取り組みが必要か等についてのご意見。

④ 防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

近年、これまで経験したことのないような甚大な災害が頻発している。さらには南海トラフ大地震の発生や、高齢化の進展に伴い避難困難者の増加による被害拡大が懸念されている。そうした中、安全・安心な国土を築いていくために、どのような防災・減災の取り組みが必要か等についてのご意見。

⑤ 社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

高度成長期に集中的に整備された橋、トンネルなどの社会インフラの老朽化が深刻な問題となりつつある。また、老朽化対策や災害時における救命・救助、復旧活動を担う建設業では次代の担い手不足が課題となっている。一方で、新たな「公」に代表されるように、住民自らの手で身の回りの環境を改善していく活動も広がりつつある。今後、我々の資産である社会インフラを適切に管理し、その効果を十二分に機能させていくために、どのような取り組みが必要か等についてのご意見。

なお、インタビューさせていただきました皆様の役職名は、インタビュー実施時の役職名を記載させていただいております。

あおやま たかひろ

青山 高博 氏

テレビ大阪(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西には文化がたくさんある。活性化のためには、関西にあるものを更に上手に活用して、いかにたくさんの方に来ていただくのかということが課題。そのためには、インフラをもう少し上手に整備して、アクセスを良くする必要性もあるのではないかな。
- 関西の道路ネットワークは基本整備はされているものの、途中でつながっていない箇所がまだある。
- 東京では移動するのに便利なのは地下鉄であるが、大阪はタクシーである。大阪は交通ネットワークの繋がりが悪く上手く使いこなせていないのではないかな。
- 関西には製薬や医療機器の関連企業が多い。国際戦略特区として先端医療の人材や技術が集積することへの期待はふくらんでおり、さらにいろいろな拠点を作ってはどうかと思う。
- 関西圏でも各種インフラやサービスに限らず、東京圏との格差がいろいろある。われわれの放送サービスでも然り。東京一極集中から脱却するためには、東京と地方との基本サービスの格差をいかに解消していくかが先ずは重要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 増田レポートにある人口減少の問題は否定できないが、まだ気付いていない“減少を食い止めるための可能性”があるのではないかな。人に来てもらうためには、その地域の資源・財産をアピールすることが重要で、放送を通して我々がお役に立てる可能性は十分あると考える。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 京都は常に外国人観光客も多く訪れるが、関西全般ではまだまだの状態。道路だけでなく、

鉄道も含めた観光地間の交通ネットワークを整備することがまず必要。

- 関西各地域はそれぞれ強い個性があり、独立心も強い。豊富にある観光資源を最大限いかすためには、関西圏全体の連携をいかに強化するかがポイント。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 南海トラフ巨大地震などの災害時にネットワークが寸断されて物資輸送に支障が出ないように、ネットワーク整備を上手くやっておく必要がある。
- 放送局として緊急災害情報だけでなく、番組を通して防災意識を高めてもらうよう、今後とも地道に啓蒙していく。

■5つのテーマ以外のご意見等

(計画について)

- どの計画がいつから始まり、いつ完成させるのか、わかりにくい。それぞれの目標年次を定め、そこから逆算して、どのように人や物の流れを変えていこうとしているのかを明確にするとよいのではないかな。
- また計画が盛りだくさんで、優先順位がわかりにくい。計画については、もう少しシンプルにしてはどうか。優先順位を決めて、わかりやすくすることも必要。
- 日本は、2020年の東京オリンピックが一つの大きなイベント。放送業界でも次世代放送の計画を、2020年東京オリンピックを目標に、マイルストーンをおいて計画を進めている。社会環境や経済状況などは多少浮沈があったとしても成長期にあり、誰もがイメージできる「2020年東京オリンピック」を目標に据えてチャレンジしていくことも必要ではないかな。

平成27年3月10日

(聞き手：道路部長 伊勢田 敏)

あきやま よしひろ

秋山 芳廣 氏

スリーエムジャパン(株) 西日本支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- スマートハウスやスマートタウンとか関東で進んでいる様であるが、関東だけでなく各圏域の代表的なところで取り組む事で広がって行くのではないかな。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 関西の出生率は、九州・沖縄と比べると低い。何故だろう。人口が減るという前提で物事を考えるのは重要。ミネソタ州のミネアポリスなどは、ミネソタ大学や医療機関が揃っているがそんなに大きな都市ではない。大学と企業との関係は重要で、そこに医療も整っているコンパクトな都市が一つの形ではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 京都や奈良があり多くの外国人が訪れている中、これからクルーズ船での来訪者が更に増えるのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 東日本大震災直後では運送ルートを一陸側に換える等の対応をした。
- リスク分散を図る為に、関東と関西で業務を分散するようになった。
- 自社の製品は、韓国等海外でも同じモノを生産しているものがあり、リスクテイクとして、海外から搬入するという対応もある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきかな＞

- 少子高齢化が進み人口が減る中で、道路をそのまま残すということには成らないだろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

- かつての関西の製造業の中心であった家電が落ち込んでいる中、パナソニックなどは自動車とハウジングにシフトしているのは時代の象徴だろう。
- 国内でカバーするモノもあるし、海外から輸入するモノもある。一方で海外に出す製品もある。
- 関西では、家電や電子関係との取引が多い。一方で、関西の主立った企業の取引は、関東と比べると小さい。

平成27年2月3日

(聞き手：副局長 池田 薫)

あさの こうた
浅野 耕太 氏

京都大学大学院
人間・環境学研究科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中(東京だけが日本のハブ)になっているような社会構造は、変えないとリスク管理上、非常に危険である。
- 首都機能のバックアップ化は、関西が中心となって進めて行かなければならない。
- 多極構造にしていくというのが、今までの国土計画であるが実現していない。少なくとも二極に。複眼的に2つのハブを持った国家にすべきである。リスク管理にもなる。
- やはり省庁移転が、リスク管理上の一番の戦術である。首都機能の分割再配置を行いその一つを中心地として関西に置いてはどうか。
- 多様性に恵まれている関西は、それを活かしたプラットホームの一層の整備が必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト化は、あまりピンとこないが、ネットワークは大切である。関西の構成要素はバラバラに動いており、関西が1つのマーケットになるようネットワーク作りをした方がよい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興を考える時に、目指すべきは世界のマーケットである。関西全体で観光地化すべき。
- 関西は、連携が十分に取れていない。関西が1つになれば巨大なミュージアムである。関西全体でやって行けば来日観光人口は400万人も夢ではないと考える。
- ネックは、宿泊施設の安い所が少ないこと。基本的には宿泊費が安い所は外国人観光客で既に埋まっている。
- 関西は、景観、食べ物、人等それぞれの独自性があり、それを上手に情報発信出来れば良いが、それが出来ていない。

- 関西の強みは、文化歴史等の観光コンテンツの圧倒的な量さ、しかし、うまく情報発信出来ていないのが弱み。
- 関西の娯楽文化やホスピタリティをうまく情報発信すれば、より多くの人を呼ぶことが出来る。お笑い・芸能についても発信していくべきではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 企業は、資本の減価償却分を利益から留保し、次のメンテナンスに当てるよう準備しているが、国は、メンテ費用が確保されているのか否か、疑問である。
- 国の予算には2種類有り、1つは定常的に出し続けなければならない予算。もう一つは戦略的に何か目標を持って執行する予算があると考えている。現在は、定常的予算を削っており、かかるところメンテ代の減価償却分を削っているのではないか。
- 原価償却の方法が、民間と公共では違う。ものは造ったら終わりではない。減価償却の考え方を変えていけばよいのではないか。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 観光以外の経済波及効果の1つに「市」もある。市民の活動の場として「市」をもっと増やし、そのことによって物が流通する。そういう「市」を、寺や色々な所でやればよい。これも1つのプラットフォームである。
- 道の駅は日本中を活性化させている。道の駅を活用しての直売所も「市」の活用である。
- 「市」というのは、若い人達や起業家のインキュベーション（孵化期）機能を果たしている。出店する事によって商売の仕方を身につけ、店を開店する。京都では、商店街のシャッター通りが借地法が変わって出て、若い人に供給されるようになり、シャッター通りが元へ戻って来ている。このような規制緩和は王道であり、そのようなプラットフォームづくりを国としてもっと積極的に支援していくべきである。

平成27年1月28日

（聞き手：企画部 広域計画課長 木戸 一善）

あさひ よしはる
朝日 義治 氏

(株)サンテレビジョン 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能移転、道州制など、国土の枠組みを変える大転換が必要。明治以来の中央集権、殖産興業、富国強兵の思想が根強く、能力、意欲のある人が東京に集まるという価値観が染みついている。能力、意欲のある人が「地方創生」を生きがいにする大転換（環境整備や教育）が求められる。そういう人たちにより、地方が魅力を増せば、大都市から地方に移る（戻る）若者も増えるだろう。
- 関西は、東京に対抗する活力をつけることが大切。東京からの本社移転を支援する枠組みから大阪や神戸を外すのは如何なものか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 地方都市では、生活のためにコンパクトシティー化が進んでいる現実もある。強制的な手法を採らなくても、コンパクト化は加速するが、中心部と周辺部のネットワーク整備が欠かせない。
- 関西圏では（他地域でも）、府県境を越えたネットワークが有効。そのためには、大阪がもっとリーダーシップを発揮してほしい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 現状を見ると、無秩序に受け入れているような印象を持つ。目標である2,000万人の受け入れが問題なくできるか、やや不安。
- 京阪神で一泊するコース設定など、関西が一体となった環境整備が是非とも必要。併せて、外国人観光客が気軽に問い合わせができる「観光ガイド協力店」「街角ガイド（ボランティア）」をもっと育成する。
- 関西3空港の役割分担、一体運用が不可欠。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 異常気象ともいえるゲリラ豪雨による中小河川の氾濫も心配。気象レーダーの精度も上がっていると聞くが、生活の場に近接した河川であり、多方面からの対策を検討すべき。
- ハード対応とソフト対応との組み合わせを進めるとともに、災害列島に住んでいるとの認識、自覚を促すことが重要といえる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 今後、同じ時期に大量に耐用年数を迎えるのだろう。それによって費用が多大なものになると思われるが、国、府県、市で管理を分けるのではなく一元化を図り、メンテナンスルールの厳格化を進めてはどうか。
- 道路や橋は延命や補修をすることで長く使えるが、港の様に船の大型化により機能を満足しなくなるモノもあり、必要な投資と維持することのサイクルの兼ね合いが課題となり、その為には管理の一元化と規格の厳格化を進めることが必要と考える。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 円高時代に工場は海外移転するし、支店は無くなり本社も東京に移転がすすんだ。明治時代から効率性を求めてきたが、例えばインフラを長く使えるモノにしたり、少し効率が悪いが地方に本社を置くなど、コストが掛かっても発想のコペルニクス的大転換をしないと関西の活性化は難しい。

平成27年3月25日

（聞き手：港湾空港部長 稲田 雅裕）

あさひろ よしこ
朝廣 佳子 氏

NPO 法人奈良元気もんプロジェクト
理事長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 世界中で地震、津波といった災害が頻発している状態の中で、日本においても地震や火山爆発など今後大災害が予測される。大災害時に国の機能を麻痺させないためにも、危機管理としての首都機能移転を考える必要がある。
- まず緊急課題として、少なくともシミュレーションは必要と思うが、中長期的に見て、首都機能を分散させておく必要があるのではないか。
例えば、文部科学省、農林水産省、経済産業省を関西に移転、皇居移転も考えておく必要があるのではないか。
- 関西はそれぞれの県に個性がある。兵庫県は理化学研究所を始めとする最先端医療研究都市として、世界の難病患者を受け入れるほどの体制を作る、大阪府は第二の首都機能としての新しいモデル都市を作る、滋賀県は今後非常に重要になってくる水資源を守るための環境モデル都市。和歌山県は養殖技術等の水産モデル都市。京都府は日本の伝統文化の発信都市。そして奈良県は多くの歴史遺産を持つことから本格的な考古学研究の場とし、過去を研究することで未来を創造する未来学を形成する都市とする。それぞれ世界から学者を呼び、それに関わる通信、出版、観光（医療観光、産業観光、考古学観光など）業界と結びつける。
また、京都・奈良が連携して、日本のアイデンティティを持ち、日本の心を伝える場を作る。特に子どもたちに、日本のおもてなしの心と真の強さを持った心身ともに健やかな教育をする場にする。
以上、これらとつながるような省庁を移転し、戦略的に情報発信すれば、首都機能を関西におく重要性が大いに高まると考えられる。
- また、大阪に世界に通じるものづくりが集中していることから、ものづくりを視点に職人を育てる場（海外から人を呼び込む）とする。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少問題は最も重要な課題である。
しかし、少子化が問題視されながら、一方で女性の社会進出を強力に推進している。これらは明らかに矛盾している。
医師によると、女性の出産は20歳前後で初産を迎えるのが一番健康な子どもが生まれるとのこと。近年の晩婚化は初産年齢が遅くなってしまい、健康な子どもが生まれにくい状況に陥っており、障害を持つ子どもが増えている。
元気な子が産まれないと、その次の世代の元気な子が産まれないというマイナスの連鎖反応となるため、今ではなく先を見据えた改革が急務である。安心して出産できて、子育て中も孤立せず、仕事もできる、一見夢のようだが、これが成立しない限り、働く女性に出産を強いるのは無理である。
- 出産後の子育てにしても、現在の施策ではまだまだ不十分。働く女性の環境整備をドラスティックに変えなければ双方の両立は叶わないと思う。
- 海外の先進国では、金銭面から産後の心のケアまで細やかに対応しているという。妊活から始まり、不妊治療、出産、子育てと、義務教育期間までの医療費の無償化、18歳までの教育費の無償化など、金銭面でのバックアップがまずは最も大切な支援だと思う。
- もう一つは保育所やベビーシッターなどの充実、そのために少人数（数人）規模の保育施設、小学生の放課後ルームを認めるなどして、当たり前近くで預けられる場所をたくさん作ること。また企業に関しても、出産・子育てをする女性がそのまま働けるように、企業を政府がバックアップする必要があるのではないか。企業といえば大企業を例に考えすぎで、9割を占める中小零細企業を対象にした施策が必要である。
- 少人数制の子ども預かり所（乳幼児から小学生まで）には地域の元気な高齢者2～3人が常に入り、子どもたちを見るしきみを作ると、高齢者の生きがいにもなる。
- 以上のようなことを関西を特区にして行なってみてはどうか。移住してくる人が増えると思う。
- 今やインターネットがあればどこでも仕事ができる次代なので、それを生かした在宅ワークを推進することも一つ。だがしっかりした

管理と孤立しないケアが必要。

- これらの原資をどうやって作るか。高齢者の医療費を減らすしかない。そのためにはお金のかかる西洋医療に、鍼灸、整体、漢方医学などの東洋医療を加えること、出産も助産所を使用するなど、様々な選択肢を自由に選択できるよう保険適用していく。
長い目で見ていけば大きく医療費は減少していくのではないかな。
- もう一つは皆が元気で老いられるように、保険を使わなければ利点が得られるようながんばるしくみがあればよい。現在、一部の行政が取り入れている施策は活用方法があいまいで、モチベーションがあがりにくい。
- コンパクトシティ化は、商店街の復活、高齢者が暮らすのに便利になるなど利点は多いと思う。ただ、高齢者が駅前のマンションなどに移り住んだ場合、コミュニケーションをとれるかどうか、また自分の家売って移り住むかと考えると、田舎に行けば行くほど難しいのでは。住みやすさと裏腹に、生きがい失うことも考えられる。生きがいをどう作り出すかまで考えたものが必要である。
- また、コンパクトシティの場合は、必ず若者もいてお金を落とすしくみでなければ、郊外に買い物にいったのでは、結局商店街などの店は撤退することになってしまう。
- 限界集落が増えている中で、高齢化する前の早い段階で、自分たちでこの町・村をどうすべきか話し合わなければならない。一つの事例として、宇陀市室生の深野という地区は、日本の里100選やユネスコ未来遺産に選ばれている。限界集落に陥りそうな中、どんな村にしたいかを住民皆で話し合い、自らの手で里山を整備した。今では村への移住希望が後を絶たない。最近では古民家を改装し、農家民宿もオープン。また、若い人がビジネスできるように、貸会議室も作っている。
- 他にも奈良県南部の十津川村や下北山村、東吉野村では、若者たちがIターンやUターンで移住してきている。家具デザイナー、商業デザイナーなどで、家具はインターネットでオーダーを受け、発送している。
インターネットさえあれば、どこでも仕事ができる。
- 田舎への移住は、安全・安心な食を求めている若い世代も多い。
- お寺を地域の人の集まる情報拠点にすればよいのではないかなと思う。一人暮らしの安否確認もできる。

- 行政任せではなく、企業・組織・個人が意思を持って行動を始めてそれを行政に提案する発信型行動が必要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 先にも述べたが、単なる観光ではなく、医療観光や産業観光など、個性あふれる関西を横断的に見てもらうためのプログラムを作る。
バラバラで行っている情報発信を一つにし、キーワード別や目的別などで事由に選択できるようにする。特に東大阪を中心とする世界に通じるものづくりや、伝統産業、大工建築を見せる、等、関西全体で提案していく。
- 外国人が来やすいような共通パスや地域横断的な専門ガイドの育成、受け入れの仕組みを作る。例えば、クレジットカードが使えなかったり、両替するところがなかったり、免税手続きは書くものが多すぎて20～30分かかかる。こういったところがスマートになれば、もっと受け入れられるし、モノも売れる。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 先に、東京での大災害を考えた首都機能一部移転が必要と述べたが、南海トラフ地震などで大阪や神戸が大打撃を受けた場合を考えた大規模な対策が必要。
- 最も大切なのが次世代の子どもたちを守り育てること。
奈良県は災害が少ないため、奈良県などで子どもたちを受け入れるしくみをシミュレーションして作っておいてはどうか。少子化で廃校となった学校などをいざという時のために整備し、日頃は地域住民が使用してケアしておけばよいと思う。
- またNPO団体などは防災の時にNPOとして何ができるか、NPO単位で防災に備え、安否確認方法や役割の準備を決めておいてもらうことで、いざという時にすぐにボランティアになりうる。
- 森の整備が防災につながる。防災上、広葉樹と針葉樹のバランスが大事である。これも徹底すべきと思う。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 社会インフラの老朽化は大災害につながりかねない問題。近年の異常気象で予定よりも早い点検やメンテナンスが必要だろう。
- これらは世界的にも有効なことから、土木関係の人材不足が叫ばれる中、海外からの労働者を積極的に受け入れ、現場主義で技術力や勘を養う研修をみっちり行なう。学生だけでなく、近隣自治体等にも呼びかけ、地域の人にも参加してもらえば、地域住民による道作りなども期待できるかもしれない。
- 大工、左官工、内装工等が不足している。女性、若者だけではなく、定年退職者の活用による担い手確保も考えたらいいと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 以上のようなことを、県単位で考えるのではなく、真剣に関西全体で連携して、早急にすべきものはすぐにでも取り掛かってほしい。

平成27年2月6日

(聞き手:企画部 事業調整官 橋本 豊治)

あしべ なおと
芦辺 直人 氏

南海フェリー(株) 取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 地方の状況に応じた分散化、多極化を進めて欲しい。関西には、個性のある都市が連立しているし、関西、四国の両方には魅力のある観光地がある。これらを活かしてはどうか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 和歌山市内中心部もシャッターが閉まっているし、もう衰退が始まっている。図らずもコンパクト化してしまっている。この現実の中で、計画的にコンパクトシティを目指すのは、少し実感がわかない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興は我々が特に力を入れているところ。地域の魅力を見直して、人を呼びフェリー事業につなげているところ。
- お父さん、お母さん、子供さんの家族連れ旅行から、高齢化により観光ニーズが変わるだろう。和歌山も徳島も両方で温泉やお寺巡りができるので、そうした魅力とつなげようとしている。
- 去年は四国 88 か所開創 1200 年、今年は高野山開創 1200 年でもあるし、両方の行き来を期待している。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社事業においてはまずは、避難と考えている。和歌山港では避難場所まで 25 分かかるので大変。その為、駅のホームや近くの桁下の高い青岸橋を自主的な避難場所として訓練をしている。
- 東北の時は、フェリーが活躍した。我々も自治体等と協定を結んでいる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 道路は、国、県で対応されるが、フェリーの持つ生活航路としての効果や震災時の活用などの公共性も考えると、社会資本の一部として、船舶の更新に公の充当ができないだろうか。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大きな工事があると、建設関係の車両や資材、人が動き、重量物、大きなものに得意なフェリーを利用してもらっている。
- 高速道路やバイパスができるとそちらに流れるが、一方で高速と港間の渋滞があると、それはそれで、フェリーを利用されなくなる。現状、和歌山では市内東西の連絡がよくなってほしい。

平成27年2月18日

（聞き手：副局長 池田 薫）

あだち けんじ
足立 堅治 氏

一般社団法人 大阪府タクシー協会
専務理事

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

都市部の道路を広げて欲しい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 中国、台湾及び韓国の富裕層は、タクシーを利用してきているが、富裕層に近い人が集団で来られても、買い物が見当てで、タクシーを利用するほど優雅な生活をしていないと思う。
- 2020年に東京オリンピックとパラリンピックがあるが、それに向けてインターナショナルタクシーを走らせる事を考えている。つまり、外国人相手に気楽にタクシーに乗ってもらえる様にするための狙いと、パラリンピックの身体障害者の方にも、観光していただけるよう配車システムの確立もしたので、気軽に福祉タクシーに乗車できるよう取り組んでいる。
- タクシー協会では、タクシーの乗務員に英語で書いた「指差しシート」を配布して、外国人がタクシーに乗った時に対応が出来るようにしている。
- 英語や中国語や韓国語の研修をしている組織もありますが、タクシー乗務員の方で60歳を超えていると難しい。
- 韓国や台湾の富裕層の方は、大体英語を喋られる。協会に韓国の視察団が度々来られ、視察団の団長は英語を喋られる。英語の表記さえすれば、分かるのではないかと思う。
- 観光地とか繁華街では、外国の方々のために、歩道に複数の言語を表記した案内標識が必要と思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災対策として、防災タクシーを50台ほど走らせていた。何かが起こったときには、毎日放送へ通報するシステムが出来上がってい

たが今は途絶えているので、毎日放送ともう少し違った形で、復活することが必要と考えている。

- 東日本大震災の時は、無線や電話が繋がらなかったが、タクシー無線はつながったため、タクシー無線で大勢救助したようです。また、医者も大勢運んだそうです。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 老朽化対策の工事では、阪神高速が行っているような短い期間で完了する場合は通行止めをかけて、工事を実施すれば良いと考えている。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 色々な道路があるが、国道や府県道も含めて、より広い道路をお願いしたい。また、道路の舗装の補修が出来ていない所が結構多く、道路の舗装補修が必要だと思う。
- 最近、自転車の事故が多いので、自転車専用道路の整備を進めてほしい。
- 今ある電柱を地下に埋設して町並みの景観を良くしてほしい。
- 運輸局から福祉のタクシーを充実してほしいとの要望を受けている。そのため、病院の中に駐車スペースがあればいいが、駐車スペースがない病院の前に歩道に切り込みを入れて駐車スペースを確保してほしい。理由は、お客さんを降ろして病院まで連れて行くが、その間に駐車違反として取り締まられることがあるため。

平成27年2月16日

（聞き手：浪速国道事務所長 梶房 宣昭）

あだち もとひろ
足立 基浩 氏

和歌山大学 経済学部 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 各国ではリスクも考慮して数都市に機能分散を図る傾向にあるが、日本ではいまだに東京に一極集中している。経済成長時は良かったが、今後は一極集中の是正が必要。
- 商業や文化の中心である関西が果たすべき役割は大きい。
- 最近の若者は地元志向が強く、働く場所さえ提供できれば地元に残ってくれる。
- 今後は農業の役割が大きい。田舎での雇用は農業か観光くらいしかない。関西は特に都市農業が多く、大都市圏の消費者に近いので、後継者がいない農地などビジネスチャンス秘めている。農業の任意団体は既に活動しているが、これをどのように法人化していくかが課題。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 関西には長浜、守山、伊丹、高槻、岸和田などコンパクトシティが似合う都市が多い。城がある街はコンパクトシティに適していると思う。
- コンパクトシティの取り組みには、一つの市町村単位ではなく広域での調整が必要。
- イングランドでは、RDA（地域開発公社）という特殊法人を設置し、広域的な観点から大型開発の許可などを行っている。
- イギリスのPPG6(2015年現在 PPS4)のように、国が中心市街地に都市開発の優先権を与えるなどの基本指針を示すやり方もある。市町村が優先順位を決めると地元の圧力に流されやすいので、国が決めて自治体に裁量を持たせないようにしている。
- コンパクトシティと合わせて、高齢者や高校生などの交通弱者対策を含めた公共交通の位置付けが重要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は観光資源が豊富でいろいろな種類の観光ニーズに対応でき、関東と比べても優位性がある。海外に向けてもストーリー性を持った PR を行い、来たいと思わせることが必要。できれば県単位ではなく広域での売り込みが望ましい。
- 関西にはパイル産業などの伝統産業が多いので、一般の観光と合わせて産業観光にも来てもらえれば産業振興にも資する。観光組合と漁業組合などが連携できれば多大なメリットがあるが、他業種との交流は難しいので、第三者が入って連携を促すのも必要。
- 関西は海に囲まれており港も多いので、豪華客船を寄港させて買い物に来てもらうこともできる。魚介類も豊富なので、現地に来ないと食べられないものを作るのもよい。
- 和歌山の立場で言えば、関西空港から和歌山へ直行する電車が数本でもあると観光客を呼びやすい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 逃げ場の確保が必要。また、啓蒙や訓練が必要だが、最近は訓練を実施しても参加者が少ないのが課題。
- 道路整備では、災害時にライフラインを止めないという視点も含めて整備すべき。
- 古い建物があまりに多く危険。和歌山市では商店街の中で空き家が倒壊したものの、持ち主に除却する費用がなく、一年以上も放置されていた事例もある。
- 空家等対策の推進に関する特別措置法が成立したが、法律だけで対応できるのか疑問。空家の量が多すぎる。
- 古い建物に住みたいという需要は多い。ネット環境さえ整えば、芸術系の若者が生活することは可能。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- エリアマネジメントなど民間がどう関わるかがポイントになる。公だけではカバーしきれないだろう。PFI の見つめ直しが必要。
- 民間は商業系のエリアマネジメントには熱心だが、道路や橋など金にならない社会インフ

ラについてはあまり関心が無いので、仕掛けが必要。

- エリアマネジメントの効果については、国土交通省、京大と共同研究をしているところ。2月にデータが揃い、そこから分析を行うことになっている(一部の結果については時事通信(2015年6月8日))。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 地方の力が弱まっているのは課題。例えば大規模なイベントが開催される場合も、地域によっては支援ボランティア・NPO も集まらないケースもある。
- 地元の人々の積極的な活動で大成功した事例有り。和歌山県田辺市の秋津野ガルテンは、上秋津小学校の旧校舎を活用するため、地域住民が数千万円の寄付をし、農業生産法人が設立・運営を行っている農業体験施設。非常に人気があり、野菜バイキングのレストランも週末などは満員。

平成26年12月25日

(聞き手：建政部長 植田 剛史)

あ べ てつお
阿部 哲夫 氏

(株)名門大洋フェリー
代表取締役会長兼社長

あ まり はるお
甘利 治夫 氏

(株) 奈良新聞社 代表取締役

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 利用は、6～7割が貨物、後は自家用車、旅客。日本海側、表日本側は貨物が多いが、瀬戸内は魅力もあり人も乗って頂いている。年間約40万人を運んでいる一方で、LCCや新幹線の割引で苦戦しているが、船で風呂に入ってゆっくり食事をしてもらうなど、差別化を図り振興につなげたい。
- 高速道路無料化の際に高齢の方が長距離で旅行をされたが、運転がしんどい、怖い、渋滞がある等から、フェリーを見直してもらった事がある。また、最近のフェリーは大型化とともにゆれのないし、きれいになっている。昔の雑魚寝席も減っていることに驚かれ、フェリーの魅力を再認識していただいた。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 海は道路と違って補修がいらず、災害につよい。一方で港の対応は必要だが、部分的ですむ。東日本大震災の時にも物資を運んだり、船内の風呂などを提供し、滞在場所としても有効に活用できた。
- 旅客フェリーの特性をいかして、ホテルシップ、救援隊等の後方支援基地、お風呂・洗濯・食事などに活躍できると考える。
- H27.3には北九州市と、わが社、阪九フェリー、オーシャントランス、小倉・松山フェリーとで災害時の輸送の協定を結び、活かしていくことができると考える。

平成27年3月17日

(聞き手：副局長 池田 薫)

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- これだけ東京一極集中が進むと、地方全体が諦めているように感じるし、特に関西はかなり意識しているように思う。大阪は東京に対する対抗心が強い。関西広域連合や大阪都構想などは、そういった東京への対抗心の表れであると思う。
- 東京一極集中は、ある意味当たり前ではないか。奈良県の場合も北部に人が集中しているので、同じような状況を抱えており、いわばミニ東京みたいなものである。やはり県都であることで便利さを求めたり、環境のいいところを求めることで、人が流れているのではないかと思う。
- 完全に東京一極に集中することはあり得ない話であるから、「東京に負ける」とかではなく、近畿は近畿の良さを出していければいいと思っている。
- 奈良県の場合は残念なことは新幹線が通っていないことである。そういう意味でもリニア新幹線には大いに期待している。その前に山形新幹線や秋田新幹線のようなミニ新幹線でもつくってくれないかなと思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 東京一極集中が完全に悪いとは思わないし、それはそれとして考えるべきである。一方で、関西をみると大阪に人が集まることで、それが周辺の過疎の問題につながっている。
- 奈良は交通の便が悪い。逆に良くなると村を出て行く人が増えるという問題もある。だからこそ、何とか人を呼び込むための方策を考えねばならない。
- 地方に人を集めるには独自のアイデアを出すしかないと思っている。例えば、芸術村のようなものをつくり、文化人を呼んで、空き家の提供をするといったアイデアを出している村もある。小さなことではあるが、そういったことからやっていけばよいと思う。

- 地方だけでアイデアを考えろというのは難しいので、中央から知恵やデータを紹介するなどして、サポートしていくことが必要だ。ただ、その知恵やデータをしっかり地方で消化できるのかという不安もある。
- 子ども教育も大きな問題だ。村に塾がないので、塾に行く為に流出していくことになる。
- 過疎の問題は、住民にとってもお金がかかる。例えば、病院に行くにしても、タクシーやバスを使って長距離移動になる。
- 関西には、京都・神戸・大阪・堺という政令市があるが、奈良も政令市があったらまた違ってくると思う。地名を残すか否かという問題があるが、区で地名を残すことはできると思うし、京都なら伏見区とか左京区とか西京区とか京都らしい名前が残っている。奈良も同様にできるのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 奈良マラソンを平城遷都1300年記念事業の一環として、第1回を開催して以降、毎年開催しているのだが、すごい人気だ。奈良マラソンは、景観も良く、地元のもてなしも素晴らしい。参加しているボランティアの方々も生きがいをもってやってくれている。そういったイベントを通じて活性化を図れるのではないかな。
- 吉野にある丹生川上神社（上社・中社・下社）の連携事業のように、平城遷都1300年祭以降に県内の社寺が連携するようになってきた。歴史的な遺産が数多くある奈良にとって、そういった連携が大切だと思う。
- 奈良には歴史的な遺産がたくさんあるが、それを知恵を絞ってどう活かすかが問題であるが、個々の社寺や市町村だけで知恵を出すことは難しい。
- 奈良の観光は修学旅行でも滞在時間が短く、宿泊はほとんど京都になっている。
- 観光では、京都と奈良が連携することが大事だと考えており、セットで宣伝し両方に来てもらいたいと思っている。
- 東大寺に来る人は法隆寺も飛鳥も行きたいと思っているはずであり、奈良市観光協会は奈良市だけでなく、県全体を対象とするキャンペーンをしてほしい。特に奈良市内と法隆寺と飛鳥は離れており、移動には結構時間がかかるため、その分奈良に泊まっていただけることが増えると思う。泊まる場所は少ない

と思われているが、探してみると結構ある。

- 現存している歴史的建造物などを守っていくのは当然であるが、平城宮跡の復原などによって、歴史をこれからも受け継いでいくことも大切だと思う。また、今生きている我々が将来のための文化を生み出していかなければならないと思う。「平成の奈良文化」があってもいい。
- JRが分割民営化したことが観光振興のネックになっている。JR東日本やJR東海と比べてJR西日本は宣伝が少ないなどの面で不利になってしまった。極論ではあるが、JRを一つに合併して全国一緒にPR等やっていかなければいけないと考えている。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 奈良には重要な文化財がたくさんあり、それを災害から守ることは重要な課題だ。しかし一番は県民の命である。行政への注文をしていきたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- すべてお金の問題となるが、災害を見据えた優先順位をつけて取り組むべきだ。
- 都市よりも農山村で被害が大きくなる。4年前の十津川水害の例でも分かる。山の破壊ではない。そこに暮らす人々のための整備が必要だ。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 日本の歴史の国語の教育が大事ではないか。国際化がますます進むが、まずは日本のことをしっかり学び、国際人として活躍して欲しいという思いがある。

平成27年2月26日

（聞き手：企画部長 小俣 篤）

あらい ゆうこ
新居 勇子 氏

全日本空輸(株) 執行役員 大阪支店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西を首都圏と比較すると、企業ひとつひとつの力は変わらないが企業数が違うと感じている。関西に元気がないとは言わないが、企業数の規模が違う。本社数の差が出張者数の差へと響いてしまっている。20～30年前までは日本全体のニーズバランスを考えると、関東が半分、関西が残りの半分、といったバランスと捉えていたが、現在は全体の8割が関東、その残りが関西1割、その他1割というバランスを感じている。全国の航空便数を見ても数が違う。供給面だけを考慮すれば、先ほどのバランスよりもさらに関東への集中が進んでいるのでは。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- これまで関西は、観光PRに積極的ではなかったのではと感じている。東京しかり、ロンドンやパリなどの有名な観光地でも、観光PRに力を入れている。近年、関西にて観光PRへの取組が活性化していると聞いているので期待している。
- 関西ではホテルが大幅に不足している。今後の対応策として、例えば関西観光の後に高松や岡山で宿泊するなどの、西日本全体を捉まえた広域観光を促進するルート・体制を整備してはどうか。宿泊地においても、それぞれのエリアを楽しめるガイドやパンフレットを作成し、地域活性化の一助とすることを一案として提案したい。
- 東南アジアでは、Free-Wifiが利用出来る地域が多い。日本でも政府の補助でWifiを広げるべきでは。
- 関西国際空港の国際線旅客数が過去最高を記録した。これはほぼ、LCCによる効果である。フルサービスキャリアとLCCは、一部の路線にて競合するものの、基本的には別事業と考えているので、LCCにより観光が活性化されることは歓迎する。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大阪までリニア中央新幹線が延伸されたとしても、航路もチョイスされるエリアが残るのでは無いかと考えているため、反対はしていない。
- 関西3空港のコンセッション契約に期待している。3空港を一体として効率的に運用してもらえれば、神戸空港の利便性向上が期待され、神戸空港の利用が伸びるのではないかと考えており、この点で一体運用に期待を寄せている。

平成27年3月26日

(聞き手：副局長 池田 薫)

あんどう けいいち

安藤 圭一 氏

新関西国際空港(株)

代表取締役社長兼 CEO

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 明らかに東京一極集中は進み、地方は疲弊してきている。企業は地場産業を除き、儲からない地域から撤退をする流れが続いている。一方、京都の企業はもともと世界を相手にしており東京は意識していない。
- 関西の強みは、明らかにアジアと近いこと。その強みを活かし成長するアジアをどう取り込むのかという観点を持たなければならない。円高から円安が進み我が国の物作り拠点として企業の国内回帰が出始め、アベノミクス効果が現れだした。
- 関空にとって、大阪都心部（梅田・新大阪）のアクセス改善が一番大事。そのため、高速鉄道やなにわ筋線の整備が必要。
- ミッシングリンクの整備により、渋滞等を解消し、物流コストを抑制する必要がある。
- イノベーション特区や国家戦略特区による規制緩和を進めるべき。関西はポテンシャルが高く、ユニークな中堅・中小企業が存在し、大学、研究機関、金融機関、住環境等全てが揃っているからイノベーションを起こしやすい。これは東京ではできないこと。例えば、イノベーション特区として関空をフリー貿易ゾーン（FTZ）にするなど、特区を活用しチャレンジするべき。
- 関西の企業が強くならなければ、関空からの欧米の航空路線は絶対できない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- バラバラのインフラ施設を医療・福祉施設の近くに集約するコンパクトシティを進めなければ、人口が減少し、財源が厳しくなる中、インフラの整備もできない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 少子高齢化の中で国内のシェアを取り合いし

ても疲弊するのみ。観光立国戦略として成長するアジアを取り込むべき。ビザの関係等で九州や富山県等地方が元気なのはアジア（中国等）から近いためである。アジアから近いことで、関空としても最大の恩恵を受けている。

- 成田・羽田・セントレア及び関空の空港のシェアを比べると全て関空が一番で、理由は24時間空港であることと容量が大きいこと。よって、インバウンド客の大きな流れを取り込めている。東京を見るのではなくアジアを取り込むことが大事である。
- アベノミクスによる地方創生の大きな流れから観光立国は大きな成長戦略となっており、和歌山県も白浜空港を活用する動きが出てきている。
- 観光立国の効果はインバウンドだけでなく、物産の売り上げ（鉄器や刃物、和紙等）や食されたことで「良いよね」といった感覚を持って帰国され、帰国後そのメーカーの物が売られていると購入する。これは産業の活性化に大きく繋がってくる。代表例として先日空港のショールームで企業（TOTOやLIXIL等）が物品の体験スペースを開設していた。体験した人は「これは良い」ということで帰国後、日本製品を購入してもらう。この動きは Made in Japan の情報発信するチャンスだしアジアのマーケットをにらんで行く動きは大事なこと。
- 関空アクセスを改善することにより、関空を拠点とした広域利用が可能となるため、是非、アクセス整備を進めるべき。
- 中国の尖閣諸島問題以降、団体客の受け入れが規制されている。それにより、旅行代理店運営から個人の旅行という旅のスタイルが大きく変わろうとしている。LCCの効果もあるかもしれないが、スマホで情報を集め、ゴールデンルート以外の高野山等いろんなところに行き出している。
- 関西をアジアの「千客万来」都市にすべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフ地震が言われているが、関西はアジアにおける一番の安全・安心な防災モデル地域とすべき。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 筐子トンネル等、老朽化施設の維持管理には膨大な費用が必要になる。先進国等では財政的運用ができない中、PPP／PFIを活用して膨大なインフラを維持・管理していく必要がある。また、不要なインフラは縮小していくべき。PPP／PFIを如何に成功させるかが課題。日本では少し時期尚早かもしれないが。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 仙台・福岡・北海道各空港や愛知の高速道路でもPPP／PFIを導入し成功させる必要がある。
- 日本の企業が海外へ出るにより大きく成長する。これは国内をマーケットにするのではなくアジアのマーケットを如何に取り込むかであるが、例えば大阪では阪神・阪急沿線の客を如何に取り込もうかという発想であり残念だ。本来、アジアの人を如何に取り込むかを考えなければ関西の将来が危うい。
- レンタカー需要については、海外へ行くと空港からすぐにレンタカーで移動する例があるが、関空ではその様な外国人は少ない。
- IRについて、いろいろ教育問題等有るかもしれないが、隔離されている「夢洲」があるのだから誘致にトライアルすれば良い。日本版21世紀型IRだ。

平成27年5月26日

(聞き手：局長 森 昌文)

いいむら よしお
飯村 佳夫 氏

はばたき綜合法律事務所 弁護士

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京に比べて、関西（特に大阪）の地盤沈下が甚だしい。
- 弁護士事務所も法人化が可能となったが、大手の弁護士事務所は東京に集中している。上場企業の本社機能が東京に集中しており、企業法務の関係から弁護士事務所も東京にある必要がある。また、大阪の事務所も東京に出張所を設置する必要がある、弁護士も多く東京に進出している。
- 官公庁が東京に集中しているので、企業も東京に集中する。例えば、最高裁判所を京都に移転するなど、ある程度の官公庁を関西に移転させれば東京一極集中は軽減することができる。官公庁が率先して知恵を出していけないと東京一極集中が促進され、ますます関西が地盤沈下することになる。
- 関西発祥の企業がどんどん東京に本社を移転しているが、例えば、島津製作所やオムロン等京都発祥で大きくなった企業は東京に移転しない。その理由を分析すれば、東京に移転せず地元で根付く企業を育てていくことができるのではないかな。
- 大阪都構想が話題となっているが、京都・大阪・神戸という複数の核を持っている関西を一つにまとめて大きく発展させていければ、東京に対応できるのではないかな。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 京都は町屋などに先祖代々から住んでおり、近所が密接な関係を持って生活共同体がしっかりしている。コンパクト化にあたっては、このような人と人の繋がりを生かしたものにすべきではないかな。
- マンションは機能的であるが、人と人の繋がりが希薄なので、コンパクトなまちづくりには、戸建ての方が適しているのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 昔から町屋などに暮らしている人は、家庭の状況をお互いが知っており、生活共同体がしっかりしていて災害が起こってもお互いに助け合える。また、防犯上も近所の人との繋がりで警察との連携ができたりする。このように、人と人との繋がりを生かす防災体制が大切である。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 京都は革新と同時に自由さがあり、自由な発想が技術力に繋がっているのではないかな。
- 関西国際空港は規模が小さく物流拠点として機能していない状況にあり、伊丹空港と一体化させるくらいの規模拡大を図れば、関西の浮揚につながるだろう。

平成27年2月26日

(聞き手：総務部長 東 真生)

い お き べ まこと
五百簀頭 真 氏

公益財団法人 ひょうご震災記念 21 世紀研究機構
理事長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 一極集中は近代化のある段階においては合理的、効率的であり、日本も世界トップクラスに入る段階では必要であったかもしれないが、日本はその段階は既に終えている。これからの日本には、東京に次ぐような都市を5～10程度作っていけばいいのではないかな。
- 地方の個性ある発展を容認するだけでなく、東京へ過度に集中することによる弊害も考えていくべき。今の状況は、まるでタコが自分の手足（地方）を食べ始めているようなもの。頭（東京）だけ残っても生きてはいけない。関東大震災時、10万5千人が亡くなったが、その当時の東京圏の人口は300万人程度、今は2～3,000万人。自然災害に社会災害が重なることになる。首都直下型地震が起きたら、帰宅困難者も膨大な数になるのではないかな。
- 地方へ移る場合には税を優遇するといった取組が行われているが、逆に東京へ移る場合には税を高くするということも考えられるべきではないかな。また国の省庁の外局である庁の移転は考えることができるのではないかな。
- オランダでは、アムステルダムに経済が集中し、ハーグに議会、行政、国際機関が集まっている。この構造は、一極集中を是正する参考になるのではないかな。
- 一極集中の是正にはまず、関西にできることを担い、双眼構造となるようにしていかなければならない。
- 関西広域連合では、防災は兵庫、環境は滋賀、観光と文化は京都が担うといったように、各府県が機能的役割分担ができるのがよいところである。大阪は産業、経済の新しい軸を担わないといけない。
- 世界の中心の一つになれるよう、世界の人を呼び込めるよう、関西の魅力を発信する必要がある。そうすれば、東京から取り戻すというような内部のひっぱり合いにはならないのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

（行政としての役割について）

- 東日本大震災において、警察、消防、自衛隊とともに、国土交通省の実働部隊としての役割を評価している。
- 災害の激甚化、頻発化に対応するため、兵庫県を設置した人と防災未来センターでは、多くの自治体職員に対する防災教育に取り組んでいる。
- 被災者への支援体制については、阪神淡路大震災後に成立した被災者生活支援法により、国や自治体からの支援体制が格段に良くなっている。
- 復興事業をより円滑に、効果的に進めるためには、行政と住民の話し合いの機会を多く作るとともに、シンクタンクや大学教授等の専門家が入って取り組むことが重要だと思う。行政によるトップダウン方式では、いずれは壁に当たることになるのではないか。

（東日本大震災からの復興事業について）

- 東日本大震災から4年が経ち、東北沿岸部ではようやく春が来たと思える。あらゆる町、あらゆる入り江が元に戻りつつある。ただ人口減少が進行しており、物理的な復興とともにその対策が必要。日本全国、世界から人が集まれば良いが、不便なところなのでなかなか難しい。
- 三陸の海の幸は、アジアの富裕層に好まれている。大船渡の施設、水揚げは元に戻ったが、水産加工段階で人手不足が深刻であると聞く。この部分の自動化、ロボット化ができるというのがいいのだが。
- 東日本大震災の被災地復興、国土強靱化政策、そして東京オリンピックへの整備が同時進行で進んでいるため、建築資材不足及び人手不足が起こっている。一方、東京オリンピック後の反動不況を懸念している。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 関西広域連合から関西としてのビジョンをまとめてほしいということで、「関西圏域の展望委員会」の座長をおおせつかつており、3/27に中間報告を行った。秋に向けてまとめる予定。
- 人と防災未来センターでは、自治体の防災専門官教育を行っている。4～5日の研修を受

けて、年間500人卒業生を出しているが、近年、災害が激しくなるだけでなく、頻度が増す中、それでは足りない。一昨年から講師派遣や全体の枠組みのノウハウを教え、東京の有明でも年間500人出すようにしている。ただ、東京は忙しい人が多く、テーマを絞って1泊2日の短期研修を行っている。

平成27年4月27日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

いけだ せいや
池田 誠也 氏

一般社団法人 奈良県タクシー協会 会長

いしい きよひろ
石井 清弘 氏

(株)明電舎 執行役員 関西支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中を脱却するためには、現在名古屋までとなっているリニア中央新幹線が大阪までくることが第一であり、すべてに優先すると考えている。
- リニア中央新幹線がくることで、現在、東京に集中している本社を関西へもってくる機運も出てくる。
- 北陸新幹線も敦賀止まりでなく、大阪までもってこることが必要と考えている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 都市をコンパクト化する場合、都市間を結ぶアクセスが重要であり、道路や鉄道などのインフラを整備することが、必要と考えている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興に重要となるのもやはり、鉄道や道路をはじめとするインフラであり、移動時間が如何に短く出来るかが鍵となる。

平成27年3月10日

(聞き手：奈良国道事務所長 若尾 将徳)

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西には有史以来の歴史・文化があり、昔からネットワークが発達していた土地である。関東は東京を中心としているが、関西は各都市間を30分で移動できるネットワークを有している。関西は関東とは違う街の歴史・構造なので、今後もその特性を活かしていくためには私鉄・地下鉄の相互乗り入れの活性化、渋滞緩和のための道路整備が必要不可欠では。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 地方部で人がまばらに居住していることは、ライフラインを考えても非常に非効率なことである。今後は、ある程度集約された街がベストであり、医療、教育、サービス、インフラ等を効率化していく必要があるのでは。
- 近年では太陽光発電を活用するエコタウンの開発なども進んでいるが、このような事業を進めるためには不動産事業と一体化してブランド化した街を開発していく必要があると考えている。
- 関西にはミッシングリンクが多く、紀伊半島を巡る道路や第二名神、淀川左岸線、新御堂筋の更新など、道路整備については喫緊の課題だと思われる箇所が多い。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は特徴ある2府4県を有し、30分ほどで様々な街を移動できる地域である。大阪、京都、神戸、奈良は歴史ある都市であり、和歌山、滋賀は自然と共存しており、それぞれのカラーがある。さらなる観光振興のためには、外国人対応を強化し、リピーターも増やしていく必要があるのでは。
- 空港から一本で、30分程度で中心部にアクセスできるネットワークがある点は有利である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社は重電メーカーで、インフラ関係の事業を多く実施しているが、近年になって BCP 対応や防災対応のための移動電源車を多く注文いただいている。阪神淡路大震災の際は、神戸の湾岸エリアが被災したことにより東西の交通・物流が寸断された。このようなことが起こらないよう、バックアップ機能を持たせる必要があるのでは。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 近年では、設置から 50 年ほど経過したインフラ施設のリプレイスが多くなってきている。リプレイスの際には土地や維持管理費のコンパクト化や、付加価値のある施設を求められることが多くなってきている。さらに新たな取り組みとして、これまでの機器製作、点検、整備に加えて運転管理なども実施するワンストップサービスを提供してゆく必要がある。

平成 27 年 2 月 16 日

（聞き手：副局長 池田 薫）

いしだ てるお
石田 晃朗 氏

甲賀高分子(株) 代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能移転の話があったときには、地盤が固く地震被害が少ないことから、甲賀、伊賀の近郊が候補地の一つとして挙げられた。南海トラフ地震に加えゲリラ豪雨などもあり代替機能を早期に実現可能であることを考慮すると、関西が首都機能の移転先としてよい。
- 首都の機能を部分部分で代替できると思うし、滋賀県の人材の流出も防げる。
- 先日、北陸新幹線東京-金沢間が開通したが、関西と北陸は元々結びつきが強い関係にあることから、早期にルートの開通を果たして頂きたい。湖西ルートや若狭ルートが検討されているが、名古屋への利便性や新たな開発区域を生み出すより既に発展している街を通して、集約的に開発していくことが必要。そういったことを加味すると米原ルートの方が、地域の活性化や東海道新幹線の代替の観点からよいと思う。竜王 IC 近くのアウトレットモールの客層は福井や石川方面からの顧客が圧倒的に多い。
- 先日、金沢を訪れたが北陸新幹線の開通により、雰囲気は以前と比べ一変した。石川県でも、関西方面への開通を熱望している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 開発のコンパクト化がされていくべきかと思うが、先日イギリス、ドイツ、ベルギーを訪れた際に、EU 圏の疲弊していた経済が復活していることや出生率の増加を知り、ヨーロッパに学ぶ点があると考えた。欧州型、米国型、中国型の経済発展の形があるが、バランスの取れている点でヨーロッパ型が日本に合うと思う。
- 現在の京都駅、大阪駅の駅舎を見ると一体的な駅の作り方であることから、モデルはヨーロッパであるように思う。ヨーロッパでは大型スーパーがほとんどなく、小さな商店が残っていて活気があることも学ぶべき点である。

- コンパクトシティの考え方も大切だが、そのためには公共交通を発展させることも必要であるとする。高齢者や子供にも対応した周辺部から中心部へ向かうための交通手段を確保することが重要。コミュニティバスが存在しているが、利用率が低いため、より小回りのきくような公共交通機関の整備が必要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西でも外国人観光客が増加しているが、大阪を起点として、神戸、京都に団体観光客が集中している。地方を訪れる個人観光客も増えるように、現在の団体をターゲットとしたプロモーションのみならず、外国人観光客が閲覧するインターネットサイトに情報提供していくと関西全体に恩恵が広がると考える。
- 滋賀県では、「ビワイチ」という琵琶湖一周につき認定証を与える取り組みなども有り、サイクリングで琵琶湖の魅力を伝えるなど、地域観光の情報提供を増やしていくべき。カヌーやウィンドサーフィンを楽しむ修学旅行の学生も見られるので、そういったことも外国人観光客へ周知してみたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- どうやって公と民が連携していくかが重要。
- 高度医療とは別に、地域医療に特化して発信していくことが防災に効果的であると考えられる。地域医療の発展と国土交通省の対象としている事項とは関連が薄いかもしれないが、他分野との連携も考えていくことが必要なのではないか。
- 滋賀県は近年災害の被害が少ない。かつては河川で氾濫などもあったが、今では整備が進み減多に被害は無い。今後の滋賀県は、防災の後方支援的な役割を担うべきではないだろうか。有事に備え、高速道路のネックとなるところや幹線道路などのインフラ整備や備蓄対策が考えられる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 滋賀県のインフラ事情については、まだまだ新設要望が強いように思われる。認識として

は、県内の人たちも、笹子トンネルの事故や海外の事故等の事例からインフラ管理に危機感を感じることはあるように思う。

- 公と民が分化するのではなく、住民が主体となり企業も加わり一体的な動きをすることで住民の問題意識も養われ、政策に対する理解も得られるのではないだろうか。
- 住民レベルでできることもあるのではないだろうか。例えば、エリア毎に管理する人を決定し、幹線道路の草刈りをするなど、道路清掃に認定証を付与するなどし、沿線企業や自治会が競いあうことなどが考えられる。国道1号も是非やってほしい。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 滋賀経済同友会では「際立つ滋賀」という提言をしており、「滋賀ビジョン 2020 研究会」、「BMI（生き物に学ぶ革新的ものづくり）研究会」、「農業成長産業化研究会」、「産業基盤強化戦略研究会」、「女性力・若者力・起業力発揮研究会」の五つの研究会を設け、分野毎に滋賀県の成長を目指している。
- 道路整備に関して、滋賀県の予算は全国 46 位と非常に少ない。バイパス整備など京奈和方面では進んでいるが、滋賀県の地域内交通も推進して頂きたい。渋滞は経済的なロスにもつながるため解消は必要。
- 約 3000 坪の土地を提供し石部にフットサル・スタジアムを新設した。工場勤務の外国人労働者なども足を運んでくれている。海外では広々とした芝生のみで運動する施設も多い。
- トップダウン型ではないボトムアップ型の計画で進めていく例として、湖南市での内陸型国際総合物流ターミナル基本計画があるので、国も是非後押ししていただきたい。
- また、石部駅周辺のまちづくりにおいては、市と一体となって住民が積極的に計画を進めている。有識者を中心として、個人や企業が出資して、石部のまちづくりの任意団体を結成し、まちづくりをバックアップしていく体制が取られている。
- ヨーロッパの文化の傾向として、核家族化していないように思う。家族の絆が強く、慈愛に満ちている。すでに子供がいる家族でも養子を引き取る家庭もある。この発想を地域社会の形成の中にも活かしてほしい。

平成27年5月19日

（聞き手：営繕部長 山口 浩史）

いしづか よしなり
石塚 由成 氏

西日本高速道路(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西としての国際競争力をつけることが必要。そのためには港、空港、道路等のインフラが重要な役割を果たすこととなるが、インフラの使い勝手が悪いと、結果物流コストが高くなる。民間は物流コストに非常に関心が高い。24 時間いつでも使えるように。関西国際空港は 24 時間運用となっている。これをどう活かすかをもっと考えなければならない。
- リニアの計画については国がもう少し関与すべき。スーパーメガリージョンを目指すのなら大阪まで同時開業。これは関西だけの問題ではなく国土の問題。スーパーメガリージョンの理念から言うと段階開業ではおかしい。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 各県がそれぞれ生き延びていかなければならないなかで、何で糧を得ていくのか考えなければならない。そのためには個別の優位性をどう見つけるかが重要。例えば水を使うものは紀ノ川沿いだとか。産業誘致だと物流面の優位性を考慮することが重要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は歴史・文化が揃っているが、これをどう使うかが課題。例えば、京都国際会館で国際会議をどんどん開催して、関西の歴史・文化に触れてもらう。迎賓館もそれなりの人でないと使えないところをもう少し活用するなど。ハードはあるので、うまく使われない課題を抽出し解決策を実行してほしい。
- ミナミなどでバス多重停車が問題になっている。バスツアーが多いのならばそれに合わせた環境を整えるべき。高速長岡京バス停（高速バスと鉄道が直結）のような施策を考えてもよいのではないか。

- 観光振興への取り組みにおいては、オリンピック等で関西にこられる外国人観光客の周遊ルートを想定しながらハード、ソフト整備を行い、日本の歴史文化や日本の良さに触れてもらうようにする。
- 関西には歴史・文化のほか、外国人観光客に人気の日本橋だとか、観光資源は色々ある。観光面でのポテンシャルは高い。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東京・大阪の 2 極構造の中で、バックアップ機能をどうするかということ。民間ではデータセンターを東京と大阪におき、東京が被災し機能不全になっても、大阪の役員が指揮をとれるといったバックアップ体制をとっている。
- 南海トラフへの備えも重要だが、大阪や京都での直下型（上町断層帯地震等）も想定すべき。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 技術開発によりコストを下げなければいけないが、開発する社のインセンティブが確保されるよう、民間等が技術開発に意欲的に取り組めるような仕組みを整えるべき。
- 現道での交通規制を伴う施工では、居眠り運転などによるもらい事故が発生している。そういう意味でも 4 車化は必要であるが、今の B/C による評価（ほぼ走行時間短縮便益が占める）ではなかなか整備がすすまない。

平成 27 年 2 月 24 日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

いとう ただあき
伊東 忠昭 氏

(株)福井銀行 取締役兼代表執行役頭取

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能移転を行うにあたっては、日本海側にどんな機能を持ってくるかが大事。本来の機能を発揮できるようにしなければと思う。富山、石川、福井のそれぞれの特徴を取り込むことが必要。
- これから大きな災害が予測される中で日本海側は大きな軸となる。
- 福井は、中部圏、関西圏に隣接しているが、敦賀港、福井港などを活用したアジアとの貿易、交流を生かすことが必要。
- 福井には、物作りの集積地と、それに関わる機能を持ってくれば、と考えている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 福井は、北陸三県の中でも人口減のスピードが最も早い。大学生の流出が顕著に現れている。
- 市の中心部だけでなく郊外部も含めたコンパクト化が必要。福井県北には大企業の工場があり、鯖江市は物作りの集積地で、越前市は歴史資源がある。これらに応じた街づくりが大切。
- 過疎地の活性化も重要。農業も稲作だけから、他のものに広げていく。嶺南はミディトマトの集積地を試みている。こういう試みを山間部にも広げていって、「なくなってしまう」ところを減らしていきたい。
- 銀行は、地元の人に前向きにやっていただくためのノウハウの提供、専門家を入れての助言、販売ルートの開拓等で応援している。
- 「まち・ひと・しごと創生」の戦略についても、首長同士の情報交換がスムーズに行くように銀行としても積極的に情報、ノウハウを出している。福井県ともそういった話をして

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 福井には、永平寺、恐竜博物館などの観光資源があるが、永平寺は高齢者向け、恐竜博物館は子供向けである。永平寺・恐竜博物館などの観光資源を年代層別、目的別に結びつけ、ルート化することが課題。また、来られた方に何をアピールするかが大事。
- 福井は、海外からの観光客が少ない。外国人向けの案内板を作るよう関係者に助言している。
- 永平寺でも門前全体の街作りをやっているという動きがある。嶺南には国宝級のものも歴史の長い行事もある。もっと伝えるべきと思っている。
- 北海道の方と話をすると東京オリンピックが来れば北海道は潤う、と言っていた。東京から札幌までは1時間30分程度で行けるし、季節感の違う北海道は魅力的に映る。北陸も観光客の思いを知るような発想を持つべきと思う。京都から小浜までは時間的にも近いし、福井も関西の観光地に近いというアピールをすることも大事。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 日本海側は、災害時には重要な拠点になる。ただし、福井には原発15基を抱えていて不安がある。地元としては、そのリスクに対してしっかりと安全対策を講じるとともに、万一の応事対応として綿密な避難計画を策定しておく必要がある。その中で舞鶴若狭道の開通は大きな意味がある。
- ドイツの廃炉状況やレスキュー部隊の見学にいったが、無人ロボットが活躍し、リスク管理がしっかりと行われていた。我が国も同様の対応が必要である。
- 原子力関係の技術を活用したビジネスは福井でもやっていかなければならない。原発事故の影響で原子力の研究者が少なくなっているが、研究の拠点が無いといけなないので、福井大学、福井工大の原子力工学の研究は続けて行って欲しい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 国にお願いするだけでは、老朽化対策も遅れてしまうかもしれない。PFI を活用するなどしてやっていかなければならないのだろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 昔とは違ってインターネットで迂回路情報なども見ることが出来るようになった。かつて大雪のときにコンビニから情報をとりながら職場に行った経験もある。他にも河川情報も見たりしてリスク管理に役立てている。
- 福井では人が不足している。いきなり大きな工場が来ると人員不足で現地雇用が出来ないということもある。ネームバリューの高い企業が来ると、人の奪い合いになる。15人ずつくらいの小さな企業を根付かせて少しずつ積み上げていくということが必要だ。
- 福井県は幸福度 No.1 と言われているが県民は実感していない。他県から家族で福井に転勤された方は、自然環境も良く、教育環境も整っていることで根付いてくれる。
- IT 産業では、インターネット回線があれば東京に事務所を置く必要はないし、家賃等のコストは低く、地元の市からの補助もあり、福井に立地してくれることを望んでいる。
(整備効果を伝えるにいが、リスクが減った実感、エピソードについて)
⇒河川改修に伴う安心感は聞くが、最近では、土砂くずれなどの不安というものを聞く。

平成27年2月12日

(聞き手:用地部長 大原 孝明)

い나다 よしひさ

稲田 義久 氏

一般財団法人 アジア太平洋研究所
数量経済分析センター長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京と双発エンジンにならないといけない。日本全体への貢献として、輸出は 20%を超えアジア向けでは 40%のシェアをしめアジアとのつながりが強い。ここを伸ばす意味は大きい。
- 長期低迷の要因は技術進歩の枯渇と女性の活躍が少ないこと。
企業環境の厳しい 2009～11 年に全国平均よりも高い成長率を達成した関西企業が多くあり、地域としてのポテンシャルは持っている。女性の社会進出が全国平均にまで高まると、関西の GDP が 1.8%伸びる見込み。
- 関西はもともと Variety と Diversity 豊かな圏域であるので、その強みを活かして イノベーションを進める必要があり、そのポイントは3つ。
➢グローバル人材が活躍できる環境づくり、
➢女性が活躍できる環境づくり、
➢オープンイノベーションを含めた企業間協力推進が必要。

(インフラ全般)

- ストックの効果は大きい。関西の場合はインフラを先行させなければ伸びないではないか。関西は環状道路がぶつ切りで、京奈和道もつながらないと効果が出ない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少の中で、インフラを磨くことが関西の GDP を上げる効果がある。
➢鉄道、道路などの交通網
➢行政境を超え、鉄道沿線を中心にコンパクトを考えている事例もある
- 元気が出る将来ビジョン（関西が30年先、40年先に何で食っているか等）、琴線に訴える具体的な事例があるとよい。
[関西は全国より高齢化のスピードが速い。生産人口も全国より早く減少。]
➢関西版のコンパクトシティのイメージを作ってほ

しい。

➤例

限界集落の話があるが、和歌山県では高齢者を週 1 回家から引き出すことで、活性化につなげている。
「葉っぱビジネス」で成功した徳島県上勝町は、医療費も少なくなってきた。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- Variety と Diversity に富む関西圏では、他地域には真似の出来ない文化が凝縮している。
- 円安やビザの緩和、LCC の拡大等から関西の消費を支える訪日外国人がある。
インバウンドツーリズムは、観光と買い物を組み合わせることで、すそ野が広く期待できる。

➤回遊性を高める。

京都や奈良を中心に外国人の回遊性を高めることで、全体としての経済効果の底上げを期待できる。

➤都市インフラの更なる整備

無料 wifi エリアの拡大など関西に入るバリアを下げる努力が必要。

道案内や看板の多言語化など

➤訪日外国人の消費による関西での消費額(2013 年度推計)は約 3,280 億円。生産誘発額は 4,845 億円。

➤2020 年 2000 万人の時は、約 9,600 億円の見込み。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 首都直下型地震を考えると東京のバックアップとして、関西が拠点となるべきで、今のスペックでは足りないのではないか。
また、その重要な港湾、鉄道、空港等の基盤インフラの維持に向けた、経済的な自立化の促進。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 限られた予算の中で、どこまでやるかは、全体の戦略のイメージを持ち、核となるものを見出す。

■5つのテーマ以外のご意見等

(産業)

- グローバル経済の中で、生産ベースがこちらにないとできないものに着目し、入ってきてもらう戦略を練る。
- 家電メーカーが戻ってきている。関西のものづくりがどうなるかに着目を。化学品やスマホの部品等高付加価値のものは依然として強い。
- 在阪の家電メーカーで製品を作るときに 7~8 回部品が企業を渡っていく。途中の企業に廃業があると日本海や東北に出して戻して、となる。逆に東北などに出ていかれてしまう。
- 工業団地と大手企業が一緒に残ることが必要。産業界全体で、いろいろな面で協力することで、コストが下がるのではないかな。

(農産品の輸出)

- 輸出をうまくするには、農産品に適した倉庫等必要。和食が無形文化遺産になりさらに注目されている。和食は世界で通じるブランドだ。京都、神戸がブランドとしてあるように、大事にすべきもの。

平成 27 年 2 月 19 日

(聞き手：港湾空港部長 稲田 雅裕)

いのうえ けいご

井上 圭吾 氏

アイマン総合法律事務所 弁護士

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 均衡ある国土の発展を掲げて進めきたと思うが、それでも東京一極集中となっている。アメリカやドイツは分散型となっているのでは。アジア圏の国々は中央に一極集中しているのが多いと感じる。その違いはどこから来るのか。
- 明治以降の中央集権体制により、東京に集中する理由はある。地域に根ざすという意識が欠け、東京へ意識が向いている。郷土愛や地域愛を育てる教育が必要ではなかろうか。
- 我々業界（法曹界）でも東京一極集中が進んでいる。企業の本社機能が東京に集中し、マーケットが大きいというのもあるが、東京にいる方が情報量が多く、早く入手できるという利点がある。地方にいと入ってくる情報が遅く、しかも公の限られた情報となる。
- 我々は高度経済成長期を生きてきた年代なので、どうしても東京に意識が向いてしまう。今の若者たちもそうなのだろうか。若者たちの意識は我々とは違うかもしれない。今の若者の意識と成長戦略とは合っているのだろうか。若者の意見を聞くことが必要。
- 京都の会社は、東京には行かない。理由は何なのか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト化は、郊外部の切り捨てに繋がらないだろうか。
- 多様性のある街づくりを進めてもらいたい。地方へ行ったら、どこも同じ街のように見える。そこで生活している人の意識変化が必要だ。いつまでも地方は中央頼み、市民は行政頼みということではダメだ。田舎を作り替えているのは、外から来た人が多い。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 外国人の観光客が急激に増えている。昔は団体客が主だったが、近年、個人客が目立つ。
- 日本ではまだ Wi-Fi が使いにくい所がある。公共の場所でもっと使いやすくしたら良いのではないか。
- 最近、地下鉄のトイレがきれいになった。街中や観光地の公共トイレをきれいにする事で日本の良さがアピール出来るのではないか。そんな身近なことが、日本の印象をあげることになる。
- 最近、中国や韓国の旅行客が増え、公共交通機関や街中でもよく見かける。文化の違いから、観光客と普通の日本市民がトラブルを起こさないか懸念される。日本側に非寛容な雰囲気があるように感じられる。あらゆるレベルで相互理解を進めることが必要と思う。
- 現在、中国、台湾、韓国からの観光客が激増しているが、一過性の可能性があり、これを継続なものにする必要がある。そのためには、人と人との触れあいや文化への理解が大事ではないか。そのような仕掛けが必要と思われる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 避難困難者の増加による被害拡大を防ぐため、高齢者や要介護者に対する対策を優先して行っている。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 社会インフラは資産であると同時に、負担（負債）でもある。必要なものと必要でないもの、必要性の度合いなどで、選別が求められている。

■5つのテーマ以外のご意見等

- リニア中央新幹線が出来ても大阪が活性化するのは疑問がある。
- 大阪はアジアに近いと言われている。観光客だけではなく、留学生等を広く受け入れる仕掛けをすべきではないか。帰国してからその国の指導者となるような人に留学してもらえ

るように出来れば良い。

- 大阪のカジノ構想には反対だ。経済活性化するのは一部の人間だけだと思う。社会の裾野まで潤うとは思わない。目先の利益のみを追うのは、如何なものか。
- 女性の意見が大事。女性の視点はだいぶ違うと思う。
- 多様性を受け入れることが必要。奈良時代等では、大陸から多数の人たちが渡ってきた。そういう歴史がある。

平成27年1月20日

(聞き手：用地部長 大原 孝明)

いもと たかゆき

井本 隆之 氏

井本商運(株) 代表取締役社長

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

内航コンテナ船は小型であるため水深4メートルあればどこでも入港でき、機動力がある。そのため、大震災発災時には、①支援・救援物資の輸送、②物流の早期再開、③震災瓦礫の被災地からの輸送の各ステージにおいて、有効であると考えている。実際、阪神大震災や東日本大震災においても活躍。しかし、より有効に役立てるためには、平時から陸側の支援体制を構築しておくことが不可欠。例えば、震災時にはガントリークレーンが使用不可となることが想定されるため、自治体がクレーン会社と覚え書きを結ぶなどして、すぐにクローラクレーン（自走式のクレーン）を調達できるようにしておけば、我々はすぐに上記のような任務に内航船を向かわせることができる。また、コンテナは（密閉性があるため）倉庫としても利用可能。コンテナに毛布や飲料水等を備蓄しておけば、発災後すぐに必要な場所に輸送して支援することが可能。1つの自治体が全ての物資を備える必要はなく、神戸市は毛布、〇〇市は飲料水といった感じで連携すれば、正に防災の「近畿圏構想」である。加えて、自社では本年、電気推進内航船を竣工した。この船を震災地に係留させれば、自衛隊等の支援活動の前線に発電機として電気を供給することが可能。

このように、内航船は震災時において有効に機能すると考えており、このような観点からも内航船の重要性が認知されることを期待している。

■5つのテーマ以外のご意見等

港湾から背後に伸びる高規格道路が最も重要である。

また、神戸・大阪間の道路は問題ないと思うが、神戸より西側の道路は不足している。六甲アイランドからポートアイランドをつないで和田岬に抜ける道路（大阪湾岸西伸部）が出来れば相当に改善されると思う。さらには、姫路・網干あたりの道路も改善が必要である。

労働力不足によりトラック運転手が不足することから、今後、内航輸送の意義は増大すると考えている。他方、内航船の船員も現時点では大丈夫だが高齢化が進んでいる。今後、船員の取り合いになることも危惧されることから、労働環境の改善（船の居住環境、休暇、食事等）やマンニング会社に頼らない自社での船員の保有が重要と考えている。いずれにしろ、船員確保のため、今後コスト高は避けられない。

オリンピックの開催にむけて首都圏での建設需要を内航コンテナ船が支援している。首都圏では、建設廃材や汚染土壌を処理できる場所が不足しており、これらを内航コンテナ船で各地に輸送して処理している。

また、環境面でも内航コンテナ船は有効である。トラック輸送から内航船へのモーダルシフトにより CO2 の排出削減が期待できる。最近では環境に良い自動車の技術開発が急速に進んでいるため、我々も更に環境に良い船として、建造コストは割高になるが電気推進内航船を竣工させた。

平成27年1月14日

（聞き手：副局長 池田 薫）

いりたに やすお
入谷 泰生 氏

新日本海フェリー(株) 取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西に元気が無いと言われて久しいが、多様性があり、それが強みになるのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 京都府が北部に力を入れてくれるようになった。昨年は海フェスタもあり、3～4年前から国際フェリーの誘致の為に試験運航にも取り組んでいる。現実難しい面もある様だが、取組を通じて地域の首長さん達の横の連携も進んでいるようで、これまでそれぞれが京阪神とだけであったのを、周遊型の観光になるように連携をされると聞いている。
- 京都にはたくさんの外国人が訪れている。一方で、昔ながらの京都らしさや魅力を失わないでやっていってほしい。
- 舞鶴市はクルーズに熱心に取り組まれている。京都があるのでチャンスがある。船旅のお客様は、歓迎や見送りがあると大変喜ばれる、そうした取り組みが増えると寄港の魅力が高まる。
- クルーズ客も京都縦貫ができると京都市内までの往復の時間が短くなり、さらに魅力が高まるだろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

（フェリー事業と道路整備について）

京都縦貫が遅れているがつながるし、舞鶴道もある。ただ舞鶴道は、神戸には近いが、大阪、京都からは少し遠い。京都縦貫ができると、京都の南部や大阪北部との接続がよくなる。若狭の区間はあまり気にしていない。

平成27年2月24日

（聞き手：副局長 池田 薫）

いわさき たかはる
岩崎 高治 氏

(株)ライフコーポレーション
代表取締役社長兼COO

うえの やすお
植野 康夫 氏

奈良県商工会議所連合会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 近畿圏と首都圏を比べると、首都圏の売上が伸長しており、ここ1年ぐらいは特に顕著。近畿圏は、マーケット全体がシュリンク（縮小）している。
- 行政が東京に一極集中しているメリットは大きいと考えている。企業においても、管理部門や間接部門は1つにした方が効率的。
- 近畿をどうしたら良いか考えた時に、会社に当てはめて考えると、いかに特徴あるお店を造るかがカギとなる。「何で勝負するか」を明確に打ち出して取り組んでいけばいいのではと考える。
- 他のまねをしても仕方がないので、「これは負けない」という強みを作っていくことが大事。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 関西は今でもコンパクト。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 近畿圏は、観光コンテンツが非常に多く、ポテンシャルは高い。
- 行政と企業が連携して取り組めば、インバウンドの需要をさらに獲得することができ、それが産業活性化につながると考える。
- 消費喚起を行い貯蓄が消費にまわっても、再開で商業施設を作るだけでは買う場所が移動しているに過ぎない。競争の中での消費喚起につながっていないのではないか。
- 海外から新たな客を呼び込めるような新しい取り組みを検討し消費喚起を促していくのはどうかと考える。

平成27年1月29日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中の対策は戦後から指摘されている事項だが、そのためには「分散化への長期的な政策」と「国民の理解不足の解消」が必要と考える。
- 奈良県は大阪への主要道路は3本ほどあるが、南北へつながる京奈和道が未だに全線開通していない。奈良県は南北に伸びた形になっているので、県内観光、行政の利便性の面からも早期完成をお願いする。
- リニア中央新幹線の名古屋・大阪間の開通予定が2045年で、名古屋・東京間の開通予定年に対して18年遅れており、その間に関西が相対的に地盤沈下する可能性がある。同時開通あるいは一日も早い大阪までのリニア延伸をお願いしたい。また、名古屋・大阪間の中央結節点として奈良にもリニア駅を整備して頂きたい。
- 行政機関移転に比べ、民間企業の地方移転は早期に可能と考えており、距離に応じた法人税減額や研修施設など用途を限定した移転を行う事が挙げられる。現状でも財政措置が執られているが、より大きな変化を生み出す政策が必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 都市機能の集約を政策的に行う上で、政府が強制的に行うことと慣れ親しんだ場所を離れることへの対応が課題である。
- 都市のコンパクト化については、経済圏と交通圏を考慮した計画が必要だと思うが、従来の方針とは変わってくるので、再整理が必要だと考える。
- 2014年3月に生駒市が環境モデル都市に選定されており、コンパクトシティの方針やバイオマス・太陽光発電による自給システム構築を目指している。都市地域構造の一つのモデルとして参考にしてほしい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 各都市で独自の魅力を発信することも大切であるが、関西全体で一体的に歴史・伝統に根ざした観光資源を探るべきであると考え。
- 奈良県は2013年に訪日外国人数が全国13位であったが、宿泊者数は23位であった。滞在型の観光を促すために、英語表記のサインを増やすことや文化的イベントの実施を行うべきだと考える。また地元住民の受入体制を整える必要があり、和歌山県の「田辺市熊野ツーリズムビューロー」を例にとると店別の細かい対応を行える英語の指差しツールを整理している。このようなキメ細かい対応が効果があると考え。
- 外国人旅行者目線の対応も必要と考え、2020年の東京オリンピックを境に訪日外国人観光客の反動減も予想されるため、リピーターをどのように増やすか対策することが大切だと考える。関西は見せる観光資源（山の辺の道、吉野の桜など）は沢山あるが、リピーターづくりにはストーリーを持たせることが必要で「体験型の観光」が効果があると考え。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 奈良県は災害が少ないが、近年では2011年の台風12号による紀伊半島大水害で南部の山間地が大きな被害を受けた。その際に被災地への道路が土砂災害によって遮断されるということがあったので、山間地域への災害対応として、集落への通信手段やヘリコプターの着陸地点の確保について対応が必要と考える。
- 関西としては、リスク管理の観点からも東京への中枢機能の集中が問題であると考え、バックアップ機能を関西圏に設置するべきと考える。津波などによる影響が少ない内陸の奈良県や京都府への機能移転を行い、リスクシナリオの検討を行うべきと考える。
- 企業のBCPの策定が遅れている実態に対し、経済的課題、マンパワーの課題があることから、行政側が適切な強制力を持って指導や支援を行うことが必要と考える。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 奈良県では市町村合併が比較的進んでおらず、人口が少ない小規模自治体も存在しており、インフラ、特に道路の維持に大変な費用がかかる。そういった自治体も含めて道路インフラを確保するために、「奈良県道路インフラ維持管理連絡協議会」を結成し、県による垂直補完と市町村間での水平補完の実施や点検データの一元化を行っている。このような取り組みを関西全体での社会インフラの管理について行うべきと考える。
- 奈良県ではアルソックと90年代から契約を結び、道路トンネルの非常通報監視サービスを委託しており、このようなインフラ管理を民間企業と連携して行う事も必要と考える。
- 物理的に全てのインフラを残せるわけではないため、必要なもののみに絞っていくべき。首長が中心となって市民の合意を得ることも必要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 奈良県南部振興を目指すため林業の活性化がポイントとなる。古くから奈良県の林業資源は豊富であったが、市場の需要に合わせて出荷しなかったことと円高の影響で、外国産木材に圧されて衰退していった。また、水害の際に、山中に切って放置していた間伐材が流されたことが被害を大きくしたため、防災面での対策も必要。

平成27年3月4日

（聞き手：営繕部長 山口 浩史）

えのもと たいしろう
榎本 大志郎 氏

(株)榎本林業 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 人口がどんどん減少すると、47都道府県の中でも和歌山県が維持できなくなっていく三本指に入ると聞く。現状では東京に人が集まるのは仕方がない面もある。リニアが開通すれば人の流れも変わると思う。
- 他県へ車で移動する際にも、関空へ行く際にも、和歌山、紀伊半島は出にくいところと感じる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 過疎化が進む理由は、そこに仕事がないからである。仕事をつくるのも難しい話とは思いますが。
- 集落が点在すると、水道を引くにしても余分な費用が掛かることは否めない。しかし一方で集約を進めると、山から人が離れていくことになってしまう。山の管理が行き届かないと大変な災害が起きる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 高野山への観光客は増えている。夏場に行ったら外国人含めすごいことになっている。ログハウスは9割の部材が再利用できるので、使わなくなったログハウスを利用して、高野山へのアクセス道路沿いで、商売をする人があれば貸すようなことを考えている。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 山から出る木の量はこの50年の間で圧倒的に減っていると思う。
- なぜ山の木が出なくなったかという、国産材の値段が低いことがある。伐採を森林組合に依頼することが多いが、森林組合も補助金がないと成り立たない。決めた期間にどの山

から何立方メートルの間伐材を出すのか施業計画を立てて、山から木を出して補助金をもらう仕組みになっている。山を育てる観点では、育ちが悪く切る木と、残して育てる木を吟味すべきだが、一定量の伐採が補助の条件となるため、現場では非常に苦労しながら対応しているのが現実。

- 土砂崩れが多いのは、山から出る木の量が減り、山に木が生えすぎて地面に光が届かず、下草のシダ植物が育たず、流されやすくなっているからではないか。ある程度、見上げたら青空が見えるくらいに木を切ることによって、足下の土壌が強くなる。
- 山に木が生えすぎると、もやしばかりになり良い木が取れなくなる。山の価値が下がる。そうすると山を持っていたても、台風で木が倒れて道路を塞ぐと撤去に費用がかかるので、山を買ってくれと言われることもある。
- 日本全体として、山の管理に予算を投じて頂きたいと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 元々林業のみの会社であった。外国材や鉄筋コンクリートの普及で林業だけでは成り立たなくなり、製材さらには建築を手がけるようになった。建築も消費税増税や人口減少などで着工戸数が大きく減少している。和歌山県では持ち家の新築が3～4割減と言われている。会社の今の収入源は建築であるが、製材でも採算がとれるようにしたいと考えている。
- 10年先は見えても、その先は見えない。新築・リフォームにしがみついていると会社の成長が止まると思う。少人数の会社であり、建築については、土地探しからはじまり完成まで顧客と直接密に関わるので、年間に4～5棟程度しか建てられない。建築は今のペースで顧客の要望に応えた質の高い良い作品を作りつつ、山があり製材ができるという強みを活かし、製材の新たな販路を拡大して行きたい。
- 公共事業で地元の木材を大量に使ってもらえると助かる。短期的には国体関連や京奈和関連の仕事がある。その先も土木分野もやっていきたいと考えており、部材について、きれいな木肌を出せるのは、本来冬シーズンのみであるが、それをオールシーズン対応できるような工夫もしつつ、提案していきたい。

平成27年2月26日

(聞き手:和歌山河川国道事務所長 志々田 武幸)

えんどう さとる

遠藤 哲 氏

Peach Aviation(株) 総合企画部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京は通勤環境など生活面で豊かとはいえない。ロンドンでもパリでも、これほど人が混んでない。生活のしやすさを追求し、バランス良く国の繁栄を保つためには、地方に移転・分散するのも一つの方法。
- 弊社が関空を拠点にしている理由は、マーケットの規模が大きいこと、アウトバウンド・インバウンド双方の需要が高いレベルにあること、空港のキャパシティが大きいこと、東京と比べアジアに1時間近いことなどが挙げられる。この1時間の違いは大きく、関西のアドバンテージと考えている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 東京と比べ、関西はコンパクトにできており、基本インフラが揃っていると思う。
- 関空はアクセスが懸念されていたが、色々な努力の中でバス便の拡充や鉄道の割引切符の導入なども行われている。神戸からでも1時間で来られる。東京都心部から成田までの距離が約70kmであるのに対して、大阪市内から関空までは約40kmで、時間も距離もコンパクトにできている。
- 空港は海外から人を受け入れるための大切なインフラ。基幹的な空港については、国の積極的な整備・維持が必要。今後、人口減少が見込まれる中、大切な投資である。
- また、LCCは、人口減少社会における地域のポテンシャルを維持する為に寄与できると考える。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西には自然、歴史から現代の最先端のもの、多彩な食文化からポップカルチャー等まであらゆるものがひと通り揃っており、魅力が多い。弊社のお客様は、団体ではなく個人のお

客様が大半。ネットやSNSによる人伝いの情報をもとに「特別な場所でなく、ありのままの姿の日本を観たい」というニーズもある。和歌山の先端の海や、水田が広がっている風景など日本の何でもないところが良いとも言われている。

- 弊社では、高い運航品質（就航率、定時性）と低価格運賃をお客様に提供しつつ、各就航地の自治体や観光協会などとタイアップし、キャンペーンなどを企画している。
- 海外向けには、現地語でHPやフェイスブックによる情報発信を行い日本への誘客に力を入れている。注目されているオピニオンリーダーやブロガーを介することで、情報が大きく広がっていく。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 橋梁の耐震改良などに取り組まれていると思う。計画的に補修や維持をしてもらいたい。

■5つのテーマ以外のご意見等

（空港の整備について）

- 空港インフラは利用料金から整備されており、港湾と比べて国費の投入少ないと感じる。空港は、海外から人を受け入れる大切なインフラなので、大切な投資である。

平成27年2月18日

（聞き手：副局長 池田 薫）

おい あつし
大井 篤 氏

三井物産(株) 専務執行役員関西支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中により、出生率の低下や、地方経済活力の低下、中枢機能の集中による脆弱性等が顕在化しつつあり、経済活動及び人々の価値観の画一化により、国家としての対応力を低下させる恐れがある。
- 関西は、双発エンジンの一つとして、以下のような役割を求められている。ただ、東京とは違う方向を目指すべき。
 - ①スーパーメガリージョンの一役を担う圏域として、機能分担。
 - ②若者が関西を志向するための、高等教育環境の整備、地域の多様性・構成を生かした高付加価値産業（医療、観光、農業、オンライン企業等）並びに雇用の創出。
 - ③首都機能停止時のBCP拠点整備。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 単なるコンパクト化は人口及び産業の衰退をもたらすため、関西の多様性を生かし、地域特性及び強みに応じた産業クラスター化と、ICTによる各クラスターの連携により、新たな価値が創造される。
- 関西では、以下のような施策が期待される。
 - ①メディカルクラスター：関西は、製薬企業、教育機関、臨床研究病院、研究機関の集積や国際戦略総合特区及び国家戦略特区を持ち、再生医療を含む高度先進医療、創薬分野での強みがあり期待できる
 - ②地方の市町村でのICT活用により、遠隔医療、遠隔教育が可能となり、中山間地域での若者人口の増加が期待できる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は、訪日外国人旅行者間で高く認知されたコンテンツを集中して備えているが、「関西」としての認知度が低い。

- 関西では、以下のような施策が期待される。
 - ①「はなやか関西」のような複数自治体を跨ぎ、官民連携した観光コース及び観光プログラムの設定により関西広域の魅力向上が期待できる。
 - ②無料WIFI、統一交通パス、多言語対応システムの導入等により、訪日外国人が観光しやすくしていく必要がある。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 行政に対し、南海トラフ地震等大規模な自然災害発生対策の実施を期待。
- 民間企業の事業継続（BCP）の取り組みを推進し、業界及び地域連携的な取り組みが必要。平常時でのBCP対応訓練の実施などが必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 関西においては、古くから淀屋の淀屋橋など、社会資本への民間活用に関する文化が根付いており、社会資本のメンテナンスに関しても、民間の活用、PFIの活用、ネーミングライツによる資金調達などが拡大されることが期待される。

平成27年2月24日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

おおにし ゆうぞう

大西 有三 氏

関西大学 環境都市工学部
都市システム工学科 特任教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

現在の経済力、都市の魅力から言っても東京集中は仕方がない。他の都市は、伍するだけの実力がないのだから。それを脱却するには、関西を筆頭に各地域の実力を向上させ、魅力を発信すること。地域の様々なことを今一度棚卸しし、現在の社会情勢を見極めて取捨選択を明確に進め、伸ばすところは伸ばすのが適切と思う。関西はその先導役となるべきで、日本だけでなく（東京を気にせず）、アジアさらに世界の中のポジショニングを自覚して行動すべきであろう。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

理念としては、もっともだと思うが、コンパクト化に伴ってサービスの及ばない地域が出てくる。そうすると、必ず弱者切り捨てという声が上がるので、どのように対処するかの処方箋も考えておく必要がある。要は、コンパクト化に共鳴する層をどれだけ増やすことができるかにかかっているので、丁寧な広報活動が望まれる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

最近の外国人観光客の増加で、各地の観光地は賑わっているが、これをどれだけ“もうけ”につなげられるかが課題である。行きやすさ（利便性）、心地よさ（快適性）などがリピーターを増加させる。諸外国の最近の状況からすると、言葉の問題、案内表示、IT性（旅行者にとってのWiFiの繋がりやすさ）でまだまだ見劣りがする。観光資源の豊富な関西には2府4県があるが、それぞれの区域内での観光振興しか考えていないことが多い、各府県の観光内容を横串で刺すような（例えば歴史の視点、エネルギーの視点、人物の視点でどのような場所を巡ったら面白い）ユニークな試みがあって

しかるべきであろう。

■防災・減災

＜災害が激化化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

一般市民レベルでは、災害発生の可能性がある（発生確率がゼロではない）ことを繰り返し伝える啓蒙活動が欠かせない。「災害は忘れた頃にやってくる」を常に肝に銘じておく。個人や家庭レベルで何をやるかは、考えてもらい、相談窓口を設け。行政は、できることからやっていくことが基本ではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

社会インフラの老朽化は、関係者及び専門家は認識しているが、一般的には広く知られていない。社会インフラの現状を伝える広報活動が大切であるが、残念ながら一般マスコミに取り上げられることは少ない。老朽化の程度がひどく、直ぐにでも対応が必要な構造物には早急な処置がなされるべきであり、予算措置が求められる。そうでないものについては、点検情報をビッグデータ化し、どの順位で対策をすべきか階層化をして将来に備える。また、新設あるいは改修する場合には、将来の維持・管理のやりやすさ、管理不要（メンテナンスフリー）を設計時に盛り込んでおくことが必要であろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

インフラ整備を足がかりに、地域振興、活性化、観光隆盛などに結びつけていこうとするコンセプトは理解できるが、具体策に欠ける。また、各地域の案もそれをして、関西の全域の発展にどのようなインパクトがあるのかを考える視点が抜けていることが多い（自分のところしか考えていない、すなわち利己的）。

平成26年12月25日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

おおの げんみょう
大野 玄妙 氏

聖徳宗総本山 法隆寺 管長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中の是正は必要だが、災害は場所を選ばないので、大阪だけにバックアップ機能を置いても十分ではない。関西だけでなく、全国の中核都市が連携して、災害など何か起こっても迅速に助け合えるような仕組みを構築することが重要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 法隆寺周辺でも水害や地滑りなど危険な地域に住居が広がっている。精査して危険な場所には住ませないといった強制力を持った土地制度を作るべきではないか。
- 境界が未確定で相続手続きがなされていない「死に土地」が全国に数多くある。現在の法律では無理だが、そういった土地を公共が召し上げて、防災などに活用できるよう法改正を検討してほしい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 法隆寺は姫路城と共に日本で最初に世界遺産に指定されたが、世界遺産指定前後で観光客数はほとんど変わっていない。奈良、京都、知床も同様だが、他の世界遺産は指定直後は急激に増加するが、観光熱は冷めやすい。トイレや食事場所などの観光インフラが整っていないと、急激に増加した観光客を受け入れるのは困難である。
- 京都と奈良の間は高速道路がなく、交通のネックになっている。法隆寺から京都へ向かう場合、現在は大阪を経由した方が早い。京都と奈良をつなぐ南北の道路整備が必要。
- 奈良では近鉄とJRの連携が悪く、交差点で乗換駅がないなど不便である。また、JRで京都から法隆寺に行こうとすると、奈良で乗り換える必要がある。直通列車を運行してもらえれば、観光だけでなく災害時のリ

ダンダンシーにも資するだろう。

- 東京など外部の人は、奈良県内の観光地はどこも近くてすぐ回れると思っていることが多いが、吉野などは奈良市内から遠くて一日で回るのには不可能なので、距離感を含めてPRすべき。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 災害直後に被災者が緊急に必要な物資もあるので、募金やボランティアなどもありがたいが、一番機能するのは防災協定などの交流がある自治体から届く備蓄物資である。広域的に被災することも考慮し、近隣の自治体だけでなく遠方の自治体とも防災協定を複数結ぶべきである。
- 斑鳩町と協議を重ねて、法隆寺も避難場所に位置付けてもらった。多くの寺院は災害時の協力をしたいと考えているが、現在避難場所に指定されている寺院は清水寺と天龍寺くらいだと思う。宗教関連を避ける自治体が多いが、災害時には一刻も早く安全な場所に避難すべきなので、寺院だからダメといった聖域を取り払うべき。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 構造令等に基づいてグレードの高いインフラ更新を行うと時間も費用もかかるので、100点満点を目指すのではなく、まずはできる範囲で迅速な対策を行った方が減災につながるのではないかと。災害はすぐに起きるかもしれないので、スピード感を持った現実味のある運用をすべき。
- 法隆寺は世界最古の木造建築だが、日頃のメンテナンスのおかげで維持できている。
- 奈良県知事や裁判所長の公舎を壊して再開発ビルに建て直すという構想があるが、現在の土堀のまちなみを残すべき。

平成27年2月6日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

おおみや ただし

大宮 正 氏

宝ホールディングス(株)

代表取締役副会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中は、日本全土を見ると決して幸せではない。東京へ集中にすることにより、地方での就職先も無い状況に至っている。地方も、地方の特徴を活かした活性化の基盤づくりが必要である。例えば、地方の特徴を活かした大学を選別することにより、東京一極集中ではなく、地方都市が充実する。
- リニア整備については、天皇陛下が京都御所に行幸されることもあるので、京都市内を通す計画を望んでいる。また、京都市内から関西国際空港直通路線を開業してもらえれば、関西経済の活性化につながる。
- 関西を活性化するためにも、中央官庁を地方に分散するべきである。京都に文化庁を移転すれば、京都の文化を海外に広報するなどの地域活性化に繋がる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 施設は分散すればするほど、維持だけでもお金がかかるようになる。コンパクト化は正論ではあるが、なかなか郊外の人には面と向かっては言えないところもあるのでは。
- 農業政策については、欧州でよく見られる農地を集約し集中した農業を展開すべきである。アメリカのような大型農地でも飛行機を使ったりして効率的に管理ができています。現在の日本では、農地が効率的に集約されているとは言えない状況なので、農家が株主となった経営効率化が図られることが必要である。
- 急激な人口減少に至っている。また、高齢化社会といわれるが、現実には老人も減少しているので、コンパクトで高度医療を初めとするサービスを受けられる病院の構築が必要である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京都には観光資源が豊富なので、バス停が少ない観光に特化したバスがあればよい。
- 観光振興を促進するためには、中小店舗についても免税の取扱いが行えるような箇所を観光地全体で設けることが重要である。
- 観光については、特に安全と清潔さは大切である。トイレも洋式でウォシュレット型を普及してもらいたい。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 一昨年の台風18号で、京都嵐山や渡月橋付近で桂川が氾濫し、また宇治市内も浸水する被害があったので、浸水被害を被らない対策が急務である。
- 京都は、江戸文政時代に京都大地震といわれる直下型地震が発生している。この時、二条城や御所の石垣も崩れ被害があった。100年周期といわれているので、早急に地震発生時の対応を考えなければならない。
- 京都には、町家が多く建っている。これらを、耐震構造でできることも考えなければならない。
- 地震対策としては、断層の場所が分かる詳細な地図を住民が目にするようにしなければならない。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 一般の市民は、道路などの施設が老朽化している事を認識していないので、安全だと思っている。国が考えるしかないのでは。国民に周知しメンテを実施すべきである。
- コンパクトな都市計画を実施しないとメンテに要する予算が嵩む。このため、今後の街づくりは、コンパクトな街づくりを推進して欲しい。
- 老朽化したインフラのメンテについては、国が主体にやっていただくしかない。

平成27年6月18日

(聞き手：用地部長 大原 孝明)

おきはら たかむね

沖原 隆宗 氏

(株)三菱東京UFJ銀行 特別顧問

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京だけに富士山の如く頂がそびえ立つのではなく、東京、名古屋、大阪それぞれに頂があって、3つの高峰がそれぞれ成長エンジンとなって、日本経済全体を牽引する複眼型の国土構造が重要。
- 「失われた20年」を振り返り、日本の閉塞感を打破するためには、東京一極集中に依存した経済構造を変える必要がある。例えば、首都圏と関西圏の域内総生産は、1980年代までは伸びていたが、1990年代から関西圏が頭打ちになり、その後、首都圏も伸び悩んでいる。
- 戦後、日本の経済成長は、加工貿易による貿易黒字から始まって、加工組立型産業に大きく依存してきたが、その後、新しい産業や雇用が育ってこなかったことが足元の低成長の大きな要因と考えている。例えば、アメリカでは、製造業以外に、IT産業が発達してきたし、農業そのものも力強い。スペインは、世界第3位の観光国となっている。
- 地方創生に関しても、まずは3つの頂があって、そこから雇用が地方にまで広がっていくという構造を構築していくことが重要である。例えば、輸出を視野に入れた農業の高付加価値化や、サービス輸出とも言える観光振興の強化、地方においてニーズが高い介護・医療産業の発展など、新しい雇用を生み出す付加価値の高い産業や事業の創出に力を入れるべきであると考えている。
- もう一つ、日本が成長していくための大前提として、交通・物流システムの一大改革が必要である。とりわけ、リニア中央新幹線による東京ー名古屋ー大阪のリンク、北陸新幹線による東京ー北陸ー大阪のリンクは、成長戦略の観点のみならず、地方創生の観点や国土の強靱化の観点でも絶対に必要である。関西では、けいはんなエリアも含めた高速道路のミッシングリンク解消も必要。
- 交通・物流インフラへの投資は、「公共投資」ではなく、日本経済全体の成長のための「成長戦略投資」という位置付けで、財源の確保

などを工夫しながら整備を進めるべきである。

- 首都圏と関西を比較すれば、首都圏の方が、就職先が豊富であり、文化施設も充実しているといった優位性が女性や若者を引きつける要因になっている。女性や若者にとって魅力のある関西にするためにも、観光資源・食文化の有効活用や小中高の充実をアピールしていくことが必要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西の優位性として、アジアから見た場合、成田・羽田空港に比べて空路で1時間短いことが挙げられる。また、クルーズ船なら、東京よりも神戸の方が1日短い。例えば、神戸にクルーズ船でやって来て、富士山と東京に行って、戻ってくるといったこともできるのではないかな。
- 今後、アジアからの外国人観光客が爆発的に増加すると見込まれている。関西には世界遺産が多く、伝統文化、ブランド、安全な食、自然など観光資源が豊富であることから、これらの強みを活かすべきである。
- 訪日外国人旅行者については、2千万人ではなく、もっと高みを目指して、4千万人を目標にするぐらいの気概が必要。スペインは、5、6千万人も観光客が来ている。

平成27年3月16日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

おくだ しんや
奥田 真弥 氏

新日鐵住金(株)
大阪支社長・常務執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 明らかに東京の一極集中が進んでおり、複眼化が必要。そのコアとなるのが関西。災害時のバックアップ機能を両地域で完備するとともに、東京ですら世界の中で地盤沈下している状況を踏まえ、両地域で世界的競争力を持つために特化すべき機能を選別。関西では、再生医療等先端医療分野や防災支援機能（アジア大の）など。
- リニアの名古屋・大阪同時開業は当たり前。加えて、大阪中心部と関西との接続強化など、更なる交通アクセスの改善が必要。都市部（京都、大阪、神戸）と港や空港にダイレクトでアクセスできる鉄道交通網の整備、JRと私鉄の相互乗り入れの推進が必要。
- 関西空港と神戸空港という二つの海上空港を持つ強みを最大限発揮することが重要。3本の滑走路をフルに活用する絵を描く。例えば、両空港を海底トンネルで結び一体運用、アジアとの広域物流ネットワークの構築。
- ミッシングリンクの早期解消（湾岸西伸部、淀川左岸線延伸、名神と湾岸線の接続等）。
- 紀淡海峡大橋などの実現により、関西・西日本が橋梁技術の見本市に（橋梁技術の伝承）。
- 省庁の分散。特に観光の強みを持つ関西に観光庁、企業の関西回帰を誘導し真の地方創生のために中小企業庁を関西に。
- 阪神淡路大震災を経験した関西において、人と防災未来センターや神戸港震災メモリアルパークを発展させ、防災技術の蓄積を活用し、アジア大の防災の一大拠点に。例えば、ASIA防災技術センター構想（アジアでの大災害の支援基地、アジアでの防災知識の普及啓蒙、防災・危機管理人材の要請）
- 日本海側とのネットワーク、多地域との連携、関西が西日本の中核を担っていくことが重要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティ化は、人口減少、高齢人口増加時には必要不可欠。
- 現在は、自治体が各々の機能を有しているが、広域での一体化、共有利用が必要。鉄の分野では、公共物を鋼構造物化すれば、ニーズの変化に柔軟に対応可能になる。短工期施工、軽量化するなどのメリットもあり、補修なども比較的容易。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 奈良県が観光や防災に限り、部分的に関西広域連合に参加する方針を示したのは関西にとって朗報。
- 観光庁を誘致し、京都・奈良をベースに訪日外国人増加に向け、広域的に取り組むことが重要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 関西には臨海部に付加価値の高い鉄鋼製造拠点が集中（此花は国内利用の車輪を100%製造、和歌山・海南はオイル・ガス用の特殊パイプで世界に貢献、堺は大型H形鋼）。そのため、臨海部の津波防災など、大規模地震・津波対策を重点的に取り組んで欲しい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 鉄鋼の最も得意とする分野。大きな絵を描き、必要な機能を提示していただければ、研究開発を含め幅広い貢献が可能。
- 南海トラフ巨大地震では広域的にリスクが発生。関西がいち早く対策を講じることで「安全宣言」を行えるような、多地域に対し優位性を持つ取り組みが必要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 来たるべき水素社会に備えた新しい町づくりやインフラづくりが必要。今後到来する水素社会を関西でどう位置づけるかなど、大きな絵の提示を期待。高炉製鐵所は水素の大製造拠点としての活用が可能。

平成27年3月10日

(聞き手：副局長 池田 薫)

おくむら たいさく

奥村 太作 氏

(株)ベネッセスタイルケア

西日本エリア事業本部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 当社の老人ホーム事業は三大都市圏を中心に展開している。年間約20ヶ所程度を新規出店しているが、その半数以上が首都圏である。当社の老人ホームは公的な高齢者施設に比べると入居金や家賃が高いため、高所得者の数や割合が多く、最も需要が見込める首都圏を中心に事業を展開することは、事業者としては当然の選択だと考えている。
- ただし、このような一極集中を続けることで、地方に住む人が居なくなり、魅力のある地域がどんどん廃れていき、観光旅行者の減少にも繋がっていくと考えられるため、一定の人口のある魅力的な都市を存続させていく方策が必要であると感じている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 当社ではトータルシニアリビングという取り組みを行っている。これは、既に老人ホームのある地域において、当社の老人ホームや在宅介護の拠点を中心にして、宅配での食事提供や介護用具の販売等のネットワークを広げる構想である。また、この拠点から数km位の範囲内に保育、学童施設を配置し、各世代が当社と何らかの関わりを持ってもらうことで、子供の頃から高齢になるまで、困ったことがあればベネッセに相談しよう、と思ってもらえるような役割を担いたいと考えている。
- 我々は、都市圏内でのネットワークの形成や地域のプラットフォームとしてのノウハウを広げることで、結果的に多くの地域の方々が幸せになることを目指している。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 外国人観光客が日本に多く来ており、日本の文化を大切にし、興味を持たれていることを知った。

- 京都には文化遺産等が非常に多く、インバウンドも多い。現在は企業がそれぞれの単位で誘客に向けた取り組みを行っているが、もっと大きな視点での取り組みがあれば、もっと観光客も増え、消費も増えると思う。
- 京都のお店ではインバウンドへの対応のため、iPad を使いながら英会話をしているのを見たことがある。また、通訳を雇っているお店もあった。それぞれのお店で戦略的に対応していることを感じた。
- 京都では魅力的な観光資源が多いと感じる。大阪にもそういった資源は多いはずだが、上手く見せられていないのではと感じる。堺の古墳のように、自分たちは気付いていないが、本当は良いものが実はたくさんあるのではないかと思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東日本大震災の時に東京にいた。宮城県の事業所では、幸い甚大な被害は受けなかったが、交通網が寸断され、人の支援が入れない期間が暫く続いた。延べ数百人が関西や東京の事業所から手伝いに行った。
- 首都圏直下や南海トラフ巨大地震等大災害にも備え、毎年、何度か役員での議論やシミュレーションを行っている。東京本社が被災によりダウンした場合、大阪がバックアップ拠点となり、災害対策本部を立ち上げるようになっている。災害システムの基盤は北海道にあり、大阪と北海道で連携し、お客様の問合せ等に対応できるようになっている。また社員の安否確認の訓練は定期的を実施している。
- 有事の際の避難訓練、防火訓練は全ホームで毎年実施している。物資は災害備蓄を数日分している。建物はほとんどが阪神大震災以降に新築で建てているため大丈夫である。
- 老人ホームで使用するほとんどの物資は東京の物流センターに集積しているため、このセンターがダウンすると全国のホームに影響がある。甚大な被害があった場合に物資の調達をどうするかなど、まだ議論が必要だと感じている。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 介護業界の一番の課題は人材不足である。他産業の有効求人倍率は 1. 数倍程度だが、介護業界は 2 倍を超えている。処遇の引き上げも課題と思うが、介護という仕事のやりがいや成長できる事をきちんと伝えることを意識している。介護報酬の引き下げも痛手である。今後は外国人の受け入れや多様な働き方をもっと考えなくてはならない状況である。
- 地方部、都市部どの地域でもずっと住み続けられる地域社会にしていくために、人々が色々な繋がりを持って、一人何役もこなしながらその地域に暮らしていくことが大事だと思う。そのためには「学び」がキーワードの一つと考える。そこにいれば、小さい頃から年を取っても学びがある地域になると、向上意欲が高い人間がその地域に集まると思う。
- 当社の老人ホームは、その殆どが建物賃貸借契約となっている。施設のメンテナンスは契約に則ってオーナーに実施して頂くこともある。

平成 27 年 1 月 16 日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

おざき ひろし
尾崎 裕 氏

大阪ガス(株) 代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中が進んだのは、企業の経済効率性を追求した結果だと認識しているが、一方で地震などの避けられない災害が発生した際にどうすべきかという視点で一極集中是正のあり方を考えることも必要。
- 日本は大規模な自然災害が多く、東京で激甚な災害が発生した際は、どの都市がサポートするのか。過去の経験で言えば、阪神淡路大震災時は神戸が激甚な災害を受けたが、被害が軽微であった大阪が神戸をサポートできた。
- 東京で激甚な災害が発生したとき、民間企業は自力で復興を遂げると思うが、行政機能が麻痺することは絶対避けなければならない。そのためにも東京に必ずしも必要ではない行政機能は分散すべきだ。その結果、拠点となった都市と周辺地域との間で経済の引力が働くようになり、東京一極集中是正の一助になるのではないか。
- 地方分散によって東京一極集中が是正された後に、リニアなどの交通インフラ軸を活用して日本経済の活性化を図る。是正前に交通インフラ整備だけが先行すれば、三大都市圏への集中を促進（ストロー効果）する結果に終わる。東京一極集中が是正されなければ、リニア開業の効果が出ないのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 大阪の都市づくりで失敗だったと思うことのひとつは、大学の立地について。一部、都心回帰の動きもみられるが、過去に大学を郊外に出したこと（工場等制限法 H14.7 廃）で、街の魅力が薄れてしまっている。
- 関西の通勤通学は2時間を超すことはほとんどなく、東京に比べるとコンパクト化（大阪・京都・神戸）が出来ている。しかし、関東は2時間以内のエリアでは家が買えない現状。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西の観光振興は、大阪と京都、そして神戸や奈良との広域連携が重要。
- ただ、各府県が持つ観光資源は客筋が違い、USJ を目的に来た観光客が高野山まで足を伸ばすかと言えば、そうはならない。やはり3日間ぐらい関西に滞在してもらい、その行程のなかで各府県を廻ってもらうような観光戦略が必要ではないか。関西の中で、「協調と分担」が必要と思う。
- 大阪はショッピングと食だけではなく、観光資源の見せ方を考える必要がある。
- 御堂筋のように「住」と「食」そして「商」があるのはとても良い。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災で最も重要なのは、「絶対に人命を守ること」だ。
- 防災・減災では、一定の基準（L1）を満たすハード対策に加え、マニュアル整備などのソフト対策が重要。
- 得てして災害ではマニュアルに書かれていない事態が発生するので、緊急事態では「人命を最優先する」ことなど、最低限必要なことは何が何でも実施し、それ以上のことは柔軟に判断する、そういう仕組みや考え方が重要だと思う。
- 通信や鉄道・道路の冗長性は必要で、その意味では東海道新幹線を補完するリニアは不可欠。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 過疎地などの人口が減少するエリアでは今後、インフラ設備の維持管理が非常に難しくなっていくのではないか。
- ガス事業者は、ガスの漏えい検査を法律で義務付けられている。もし老朽化に起因する漏れがあっても、その検査で発見が可能。そもそも製造所の送出量とガス使用先での受入量の差は計量誤差程度であり、漏れはほとんどないと言える。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大阪ガスの供給エリアは近畿の2府4県。供給エリア内の約723万世帯のうち、約675万世帯（93%）に供給を行っている。

2府4県	約926万世帯
供給エリア	約723万世帯
メーター数	約709万个
	（事業所含む総数）

家庭用メーター 約675万世帯
（供給エリア内93%）

- 近畿2府4県では大阪ガスが圧倒的なシェアを握っており、第2位は自治体の大津市。

平成27年3月12日

（聞き手：局長 森 昌文）

おびの くみこ
帯野 久美子 氏

（株）インターアクト・ジャパン 代表取締役

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 交通インフラを整備すればするほど一極集中が進む。
- 企業誘致し、工業化の発展モデルではなく、日本の文化的要素を凝縮させ、その中で大阪や関西各地がどのように発展するのかを考えるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 単身世帯が増加し、都市回帰している大阪の魅力は、インフラ施設の整備ではなく、人の温かさと集う場所があることである。（ホール等の箱物施設をつくることではない）
- 如何にすてきな地域にしていくかは、公共施設の充実ではなく、小さな商業（立ち寄れるカフェやレストラン）で賑わう文化的な街であり、歩道や緑地空間の確保や安らげる商業施設の充実等である。
- 文化は日常的なもので、施設+文化がポイント
- 非都市（地方）において女性の活動の場（雇用）を創出しなければならない。大都市は利便性より文化性が重要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 名所・旧跡+町並み・感性が重要。単に古いものを守るのではなく、おしゃれに発展させることである。例えば、京都では町屋がブームになって観光客が増えており、特に中高年の女性が増えている。その人達は、金閣寺や清水寺ではなく、二年坂や三年坂沿いの店に行くのである。
- 地方で雇用を創出することが重要である。若者を呼び込むには、感性の高い街にしなければならない。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災・減災には、避難所の確保と教育である。
- いざという時に高速道路を避難所にできるのは良い。
- 一時避難所のプライバシーの確保など環境改善が必要である。
- 一時避難所でもパソコンが使える等、仕事ができる環境を整備することも大事。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 大阪地下鉄の民営化に向けて協議等を進められているが、民営化するとトンネルだらけの地下鉄の老朽化対策はどうなるのか。運賃に上乗せするのか、廃線をするのか等。
- 今後、高齢者ドライバーが増えるので、高齢者に優しい整備をして欲しい。例えば、照明の増設や、不必要な電光掲示板の情報を無くすなど。

■5つのテーマ以外のご意見等

- キャリア女性のためではなく、地方の女性に働く場をつくり、地方の人口流出を抑え、成長を図るべきである。つまり、地域の女性のためのインフラ整備を進めるべきである。

平成27年1月20日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

おやま もとい
尾山 基 氏

（株）アシックス 代表取締役社長CEO

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西の中でも特に大阪の道路状況は悪い。空港と新幹線駅とのアクセスも悪いし、また阪神高速では神戸魚崎あたりや、中之島を越えたカーブのところから1車線になっていたりとか、環状線も渋滞が著しい。東京に比べて、道路網がうまくコネクションされていないし、新規の道路がまだ整備されていない。
- 殆どの許認可は東京に集中している。またファッションのトレンドや流れが東京ではいながらにして解る。お客様は新しい物好きなどころがあって、東京ではそれに対して常にチャレンジして行くが、関西では売り上げ実績を見てから入るという違いがある。
- 我が国は、メディア、放送、出版、新聞等殆ど全て東京で作られている。結局はそこに全ての情報が集まるし、ファッションもそこから生まれてくる。
- 東京は全て（物価や土地など）高い。それに比べ特に阪神間（夙川、芦屋、三宮あたり）ではコンパクトな街並みで非常に住みよい所でもある。
- 我が社は、海外での売り上げが75パーセントに達するところであるがゆえに、必ずしも東京に居る必要が無いと考えている。また、素材を研究したり土台を研究するのも東京に居る必要はないし、また、産官学協働を考えると京大や阪大等と協働しているので、関西にいても不便はない。
- 研究するエリアとしては関西は良いと思われる。落ち着いた雰囲気ですっきり研究出来て、家には短時間で帰ることが出来る環境が良い。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 田舎では、買い物や病院に、高齢者の方が自らの意思で行けない現状があるため、地域毎に施設や機能を集約する（小さな拠点）発想は良いのではないかと。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京の町屋でも空きやが増えてきている。観光用として宿泊施設への活用も効果的と考えられるが、現実には規制があって進んでいないのが現状である。
- 京都・奈良では欧米系の方が多く、大阪では中国・台湾・韓国の方が多く見られる。
- ハラル関係の勉強をしたり、ハラルの食事を用意するなど、フレキシブルで柔軟性があるところも、日本の魅力ではないか。

平成27年2月26日

(聞き手：局長 森 昌文)

かしはら やすふみ

柏原 康文 氏

(株)テレビ和歌山 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中の是正は、全総の時から継続して取り組んでいるが実現できていない。首都機能移転や官庁の分散もできず、東京への人口集中が続いている。文化庁の京都への移転も審議途中で消えてしまった。
- 道州制を想定して進めていくべきである。その場合、地方への財源再配分が課題となる。地方へお金を持っていくシステムをどうしていくか。地域への助成策が構築できれば、道州制も実現できるのではないか。
- 関西も広いから、まず中核の京阪神が経済で強くなっていくことが大切である。京阪神が経済で引っ張っていけば、周辺も強くなる。周辺は文化、観光、農業、生産工場等、地域の特色を生かした発展ができる。
- 経済力の強化には、首都圏との交通網の整備も必要である。リニア中央新幹線の早期完成と名古屋から大阪への延伸及び関西と北陸新幹線の直結が必要である。また、関西国際空港の機能強化も不可欠であり、そのためには、できるだけ早く運営権の民間譲渡を行うこと、LCCの集積拡大、鉄道のなにわ筋線の実現及び関空を経由して紀淡海峡を通り四国に至る新幹線が必要である。
- 京阪神に経済活動の頭脳となる金融機関等を集積し、ヒンターランド（後背地）に加工・組立工場などを分散していく。それは道路整備で可能となる。和歌山県は京奈和自動車道、第二阪和道路が完成すれば、紀の川流域や御坊市周辺まで大きなヒンターランドとなる。観光もより活性化できることとなる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティには大賛成である。
- 過疎地域では中学校区程度のエリアに、保育所、老人ホームなどお年寄りが住む場所、役所、病院、商業施設などを集積し、そこから各小規模集落に数十分の間にアクセスできる

ようにする。ただし、生活環境だけでなく、そこを支える経済基盤が必要である。実現のためには、地域の人のアイデアに加え、経験等のあるコンサルタント、役場や農協などの協力が不可欠である。

- 街中では、郊外店舗に足を運べないお年寄りが安心して居住できるようにすれば、その方々の面倒をみる人が必要となり、まちのにぎわいが復活する。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 和歌山県の高野熊野世界遺産や紀州徳川家の居城である和歌山城など各地には多くの歴史文化の観光資源がある。また、新宮市のお灯祭りなどがある。これらの観光資源は、一部の地域や観光客には好評を博しているが、アピール度が低いため有効活用されていない状況にある。
- このため、京都、奈良など関西の各地域が連携して、首都圏や名古屋圏をはじめ全国主要都市、さらには海外などへ共同プロモーションの実施、旅雑誌や旅行代理店の招待ツアーの実施等を行う。
- 特に海外からの観光客を対象に、外国語標識の設置、通訳ガイドの養成、嗜好にあったお土産の創作、接遇訓練等受け入れ側の対応と観光客誘致のための海外プロモーションが重要である。
- 和歌山県では今年国体が開催される。さらなる行事として、高校総体、高野山金剛峯寺の中門再建、来年にはNHK大河ドラマ「真田丸」が予定されている。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 和歌山県は、600kmに及ぶ海岸線を有し、南海トラフに隣接していて、津波には迅速な対応がきわめて重要である。
- 津波に際しては、高いところに住むか、高いところに逃げるかの対応となるので、避難タワー・避難階段の整備や、高層建築物に鍵をかけないなどの避難計画をたてている。
- 防災道路としての高速道路の整備が不可欠である。救急車は、高速道路を使って病人等を素早く搬送できるし、避難場所としても活用できる。また、復旧・復興時にも大変重要な

役割を果たす。防災ヘリも緊急搬送に大変有効である。

- テレビ和歌山では国土交通省の協力を得て、紀の川や熊野川に設置している河川カメラの映像を放映できることとなった。視覚で見ていただくことは重要である。
- 防災に対する住民の意識も高い。住民は、日頃から（昼間だけでなく）夜、どう逃げたらいいかを考えている。防災ずきん等も工夫している。
- 当社のテレビ局舎も、津波の被害を受けるといわれている。電源等の機械類は2階に上げている。
- 中央構造線が南海トラフの余波を受けて揺れるため、津波だけでなく倒壊への対策も考える必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- メンテナンスには、地域の土木業者が必要である。地元の土木業者が一時数多く倒産した。今は少し息を吹き返しているが、土木機械への投資が必要なのでメンテナンスのための公共工事の安定した発注が不可欠である。
- 「新しい公共」という概念があるが、住民自らが、セメント等の支給を受けて維持管理をやっていくのが有効である。公だけでなく住民の力を借りることも必要である。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 1890年にトルコ船「エルトゥールル号」の沈没の時に乗船していた人を串本町の住民が助けた。トルコはそれを今も記憶していて、イラン・イラク戦争では日本人を助けてくれた。「エルトゥールル号」の件の映画化を進めており、本年12月に完成予定である。

平成27年3月3日

（聞き手：総務部長 東 真生）

かしわぎ ちはる
柏木 千春 氏

流通科学大学

サービス産業学部 観光学科 教授

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は観光資源に恵まれており国内外から旅行地として人気が高いエリアである。これまでは、円安やV J Cの取組等により訪日旅行者がゴールデンルートを巡って関西を訪れているが、今後はリピーターが再び関西を訪れたいようになるように、今まで以上に観光資源を活用した楽しみ方・過ごし方の提案（P R）を積極的に行うべきではないか。
- 外国人旅行者にとって、日本旅行は交通費や滞在費等がアジア諸国に比べてどうしても高くなってしまった。したがって、受け入れ側としては、金額に見合う（金額を上回るような価値のある）より質の高い旅行商品が提供できるような取組を進める必要がある。
- 訪日旅行者に対して関西エリアの様々な魅力を発信するためには、各都市が広域的な連携を図り、それぞれの都市が強みを活かせるような取組が必要ではないか。例えば、関西でいくつかのテーマ設定を行い、そのテーマに基づいた周遊観光ルートの開発及びプロモーション活動に参画したい市町村が広域的に連携を図ることにより、（行政区域にとらわれない）エリアのブランド化を促進する取組を行うべきではないか。
- 首都圏は東京を中心として大きな求心力・牽引力を持っており、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて様々な取組が行われている。一方で、関西では自治体が独自の観光施策を進めており、自治体間の連携があまり図られていないという課題がある。
- フランスでは国が中心となってブランド化につながるテーマ設定を行い、プロモーション事業も国が積極的に展開している。関西においても、観光施策を各自治体のみに任せるのではなく、国がリーダーシップをもってテーマ設定やエリアのブランド化を進める必要があるのではないか。また、鉄道会社やバス会社、旅行会社等の関係事業者との連携も積極的に進めるべきではないか。
- 日本の観光地を紹介するホームページは、観光対象の解説を行うことに主眼が置かれてお

り辞書的・図鑑的となっている場合が多い。観光客の動きに合わせた動的な情報発信を行うなど、観光客目線でイメージ戦略を展開すべきではないか。また、情報発信の際は関西全体で広域的な取組を発信すべきではないか。

- 関西の大学にはアジア諸国からの留学生も多いので、例えば、滞在プログラムの開発やホームページの多言語表記の協力、留学生自ら出身国への情報発信を行ってもらうなど、留学生の活用という観点で行政と大学がもっと連携を進めてみてはどうか。
- 地方の観光地では住民の人口減少・高齢化が進んでおり、2次交通として求められる交通アクセスが十分ではないところが多く存在している。例えば、コミュニティバスを地元住民だけではなく観光客にも利用させる等の規制緩和を行うことにより、地方部の観光振興を図っていくことが必要ではないか。
- 行政が取り組む観光施策については、地域住民にも理解を促して地域の目指すイメージを共有してもらうことが必要ではないか。あわせて、地域の子供達にも地域を「知る・学ぶ」観光教育を行うなど人材育成にも力を入れるべきではないか。

平成27年2月12日

（聞き手：建政部 計画管理課長 藤本 真也）

かとう よしふみ
加藤 好文 氏

京阪電気鉄道(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西の発展のためには、人が集まる仕組みを作ることが大事だと思う。関空へのLCCの就航や、活況を呈するUSJなど、核になるモノとソフトを発展させていくべきである。東京には、スカイツリーなど集客の核になるものが多いのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト化は、意識してやらないとできないのではないかと思う。現在の街は、人口が増える時代にデザインされたもので、人口減少の時代には、当然、変わっていかないとけない。
- 一昔前は、大阪市内に住むことは、高くても夢であって、郊外の庭付き一戸建てに住むようになった。今、高齢化が進み、郊外から買い物や交通が便利な市内へ、都心回帰の動きがある。だから各駅を中心に、都市のコンパクト化は、ある程度自然に進んでいくかもしれないが、今でもそうであるように、全ての街が同じ利便性を持つことにはならない。沿線住民なら誰もが分かる基幹駅、中心駅を取り巻く街に、重点的に、より高次な都市的サービスを提供できるものを整備し、沿線住民は日常サービスは最寄り駅前市街地で、より高次なものは電車に乗って、ということにならざるを得ないと思う。
- 鉄道事業者にとって、地域の衰退は死活問題。コンパクトであるということだけでなく、人口減少、高齢化の時代になって、高齢者だけの街にならないように、若年層も住み、集うようなまちづくりを行っていくことは重要なポイント。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京都、奈良、大阪、神戸といった関西の主要

観光都市は、それぞれが歴史を持っており、各々の独立心が強く、各市がそれぞれ個別に観光政策を行っているように思える。近年、連携は進んできたが、広域的観光という観点で、共同での取り組みがもっと広がってもよいのではないかな。その点、東京は、江戸幕府開幕以来、横浜はちょっと違うが、周辺に拡大・伸展していったので、周辺市との連携がとれているように見える。

- 関西は、観光資源にはこと欠かないので、ストーリー性を持って発信できるかが鍵ではないか。またインバウンドに対するマーケティング戦略も必要ではないか。
- ゴールデンルート以外の観光地については、まだ受け入れ体制が十分には整っていないのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社では、駅そのものが小さく、地震等の災害時、駅に集まってくる人を受け入れるのは事実上、困難。
- 京都などの観光地では、地震に慣れていない外国人観光客も多くいるため、災害時の対応をどうすべきか苦慮している。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 全てのインフラの、老朽化対策や長寿命化対策を行うことは、財政的な面から、難しいのではないかな。選択と集中により、整備を進めるしかないのではないかな。

平成27年2月18日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

かとう よしまさ
加藤 恵正 氏

兵庫県立大学 政策科学研究所 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京への企業本社集中状況 海外と比べても異常に多い。この説明、一部の経済学者は、face to face 接触の重要性から、東京への集中こそが日本経済の支えと主張。もし、そうであるなら、現在の分散政策は間違いを犯していることになるが。
- 企業の face to face contact に関わる論点を点検する必要があるようだ。優良な関西企業は、海外進出に積極的で、収益性、成長力の点で、東京本社を有する関西からの移転企業よりも評価が高い。
(参考) 近畿経済産業局『関西における新たな産業戦略に関する調査報告書』2008年
国内営業に東京に集まっている。東京に本社を置くことは、国内企業との取引、営業活動をフェイストゥフェイスで行え、費用も最小化され、効率的でメリットがあるが、グローバル化が進み、海外企業との取引を行う上では、東京にいる理由はこの点では小さくなる。
- 自ら直接海外とやりとりをしている関西企業は、収益性が高いものも多い。関西に本拠を置く外資企業も、日本国内営業は東京に部隊。国内営業するには東京進出は合理的？
- 今後、グローバル化の本格進展を勘案すれば、東京進出の意味は縮小か。今までは日本国内だけの取引で成り立っていたが、少子高齢化の影響で日本国内市場は縮小する中、海外へ出ることは不可避。企業にとって、現下の課題は縮小と内向きの雰囲気からで、海外で新たなイノベーションを起こしていくことにある。地域に空港等があれば、東京に本社移転する意味はなくなる。帝国データバンクなどによれば、本社の移転傾向が顕在化している。ただし、現時点では東京圏域内。
- 政府が東京本社を地方に移転を促そうとしているが、さきに指摘した意味で合理的な政策だ。ただ、移転費用と東京というブランド力を含めて、企業が地方への移転をどのように判断するかがポイント。グローバル化する先

端的な企業をより強化していくことが重要。注意すべきは、「無理矢理の」分散政策は、一時的な効果となる懸念。企業が、一時的なインセンティブではなく、「本気で」本社移転を行うための地域のあり方が問われている。個性的な都市・地域形成に尽きる。

選択されるまちづくりを・・・

- 関西の産業システムをどうするのかは重要な課題。これまでインフラは国交省、企業産業活動は経産省が行っており、その接点に産業立地やそのシステム展開が位置付けられるが、連動していないと感じる。省庁による縦割りの非効率を排除する仕組み・視点が必要。これまで指摘されているが、実行されているのか？
- 関西地域イノベーションシステムの構築が必要。新しいものを創造していくことなしに地域の発展はない。
地域イノベーションシステムとは、関西固有の資源や産業風土に応じた産業システムの有り様を考えること。それが新しいものを生み出す仕組みになっているかが重要。関西イノベーションシステムの構築はインフラとの連動なくしてはありえない。
- 関西のこれからの役割は東京を見ることなく、アジアの中でのグローバル・シティ・リージョンを目指すべき。東京は世界都市でやや特殊な存在となりつつある。世界では国境を跨いで都市圏を形成している。日本国内だけで都市圏を考える時代ではない。東京との連携よりアジア諸国の都市圏との連携を考える必要がありそうだ。
当面、京都、大阪、神戸のバイオメディカル研究・産業を核に関西の産業を再編成・創造していく視点が必要。バイオメディカルは健康、福祉、介護と人々の生活に幅広く結びついている。関西はこの分野で国内で最も優位性がある。産業イノベーションを「量」で議論するのではなく、「質」の競争を加速することが必要。ただし、地域イノベーションシステム構築について重要なことは、特定産業領域に固執するのではなく、イノベーション創出のメカニズムを組み込んでいくことだ。関西に多様性があるとすれば、それがサステイナビリティと結びついていると考えられる。多様な産業が情報共有し、連携していくことで、新しいものが生み出される。次の山中教授が出てくるかもしれない。

■人口減少社会とコンパクト化

<人口が減少する中でのコンパクト化等>

- 「質への逃避」が始まった。
都市集中の時代に作り上げられた都心、インナーシティ、郊外といった比較的明快な土地利用構造は、主体の複合化や価格付けの形状変化によって錯綜し、これまでの土地利用の境界自体も曖昧になりより細分化された姿になりつつあると感じている。つまり都心部では、オフィス・商業の価格付けが高く、その周縁部には住商工が混在するゾーン、さらに外延部の郊外には住宅が立地するという、単純ですが市場メカニズムに呼応する都市構造ができていた。ところが、都心を牽引していたオフィス群はグローバル化、情報化の急進からその機能や姿を大きく変えつつある。実際、都心にオフィスだけでなく住居や商業施設が一体化したエリアが日本でも出現し始めている。さらに、人口高齢化、少子化が起きている。経済のパイが縮み始めたときに、もともとの地域の個性が顕在化し始めた。本来の地域の多様性が「顔」をだす個性的な地区が集めたモザイク構造に、大都市の空間は変わり始めている。都市政策上、注意しなければならないことは、経済活動のパイが小さくなると、良くなっていくところと悪くなっていくところとの二極化が始まる。「質への逃避」が今、起きつつある。
- 都市の空間構造はこれまでの機能別に特化した土地利用から、多様で個性的なコミュニティが形成され、企業、住民はこうした地域を「選択」とするという方向に変化しつつある。同心円的な都市の空間構造は、多核心そしてモザイク状の構造へと進化しつつある。多核化・モザイク化する大都市圏内部は、「質」の選択、あるいは人口減少下における量的縮退が招く「質」への逃避の時代になる。こうした過程から生じる局地的課題は、これまで混雑を起因としてその解決策を提示してきた「都市問題」とはその性格が大きく異なる可能性が高い。大都市圏域内部における社会経済活動の相互依存性の強化や人々の移動・流動性の高まりは、現下の大都市圏域の問題が圏域全体に共通するものと同時に、個別地区が多様で固有の政策課題への対応に迫られていることを示唆している。
- まちづくりに成功した所は安全性が高く、快適でクオリティが高い。まちづくりが成功した所に人は集まり、成功しなかった所に人は

いなくなっていく。残念ながらすべての所のクオリティは守れない。

これから様々なリスクが高まる中で資産の保全、住み良さも含め、住みよい所へ合理的な選択をし始める。今までは動かないことがいいことだったが、よりよい所への流動性の高まりが、安全安心に暮らしていく社会になる。

「選択される」まちづくりの競争の時代。魅力的・個性的なまちづくりが人を動かす。人口減少地域、すなわち人々が見放した地域の縮退マネジメントのあり方が重要。

- 厳しい財源の中で老朽化したインフラなども撤去するもの、メンテナンスするもの、あるいは新たな視点から創造的に造りなおすものを区別していく必要がある。基本的には、それは行政の役割。
コンパクト+ネットワークは同意するが、そのプロセスや考え方は地域の実情に応じて柔軟にやっていく必要がある。

■関西の観光振興

<関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等>

- インバウンドが落とすお金を地域経済にいかに関西の吸収する仕組みや視点が必要。関西の特徴である古いものを活かしていくことも大事だが、新しい魅力を生み出して行く努力も必要。アジア人が何を目指して日本に来るかも徐々に変わってきている。
- 新しい仕組みや仕掛けをつくらうとすると、既得権益（者）の利害とバッティングする。集客経済の勃興が象徴的であるが、社会全体の環境変化は必然的に社会システムの再構築を必然化する。既得権益を廃し、大胆な視点から観光振興に向けた仕組み・仕掛け作りを行わなければならない。

■防災・減災

<災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等>

- 予測される巨大災害に対し、産業・経済的視点から以下のようなポイントが指摘できる。
①予測できない被害に対し、柔軟かつ機動的な即応が重要である。仕組みの構築や社員の意識醸成、こうしたソフトウェア、ハードウェアを絶えずメンテナンスし進化させていくことが重要。
②企業間ネットワークを構築し、被災時の緊急相互協力体制を構築しておく。
③企業活動が一定期間停止することで

市場シェアの喪失など自力では回復困難な事態が発生することを想定する必要がある。④被災地経済の風評被害を最小化する取り組みが必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 地域によっては、自治体と協力して、老朽化したインフラのメンテナンスを止める選択も必要。世界の諸都市では古い産業インフラを撤去し、新たな都市空間形成に成功した例もある。産業都市の再生の際に障害となる社会システムの状況を、ネガティブブロックインというが、そのひとつは道路や鉄道等の産業インフラである。これをどうするかはビルバオなど世界の RustBelt の共通課題といってい
- メンテナンスの際に都市づくりや産業立地と連動する視点が必要。撤去等、時代に合った造り替えが必要。まちづくりの中の社会インフラのあり方をもう一度見直すべき。大都市部では地下化する等も考えられ、それにより地域の分断も解消される。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大都市圏域のスムーズな移動についてはより積極的な投資も必要。

平成27年3月5日

（聞き手：企画部 広域計画課長 木戸 一善）

かない まこと
金井 誠 氏

（株）大林組 代表取締役 副社長執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

関西から東京への「ひと・モノ」の流れを抑制するには、

- 関西の各府県が、いま以上にもっと団結すること。関西は対東京では団結するが、近畿内での団結が弱い。近畿地域内で角を突き合わせていても関西の復建はおぼつかない。
- 道路整備により各地に行きやすくすることはもちろんのこと、鉄道会社の相互乗り入れや、ICOCAやPiTaPaなどのICカードの統合等により、人が動きやすいまちにすること。人が動くことで関西地域内でのコミュニケーションが増える、即ち、関西の人が地域内の観光地などへ行く頻度も増えお互いを理解することで結束が強くなる。
- 道路の上空などを利用（人工地盤）し、都心に緑をつくること。
- 実現性とは別に、少し夢のある「ありたい国」のイメージを語る場、ディスカッションの場をつくること。

などに取り組むべきと考える。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 高速道路との連結については、利活用する工場やショッピングセンターなどに費用負担してもらえば良いのでは。
- 関東では、半日で行って来れる墓地のニーズが高い。高速道路のSAに隣接し、SAから行き来できる墓地を検討してはどうか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西には食の文化がある。ナパバレーのワイン列車のように、移動に何かをつけられたいと考える。
- 電柱をなくすこと。特に奈良、京都は国内はもとより、訪日外国人観光客のためにも。
- 訪日外国人観光客のメインの目的はショッピング

ングと食。世界で評価が高い日本のセキュリティのよさも加えた形での「この値段でこの食事＋宿泊、ショッピング」といったPRをもっとすべきと考える。

- 空港からのアクセスの良さは関東より良い。関空から難波まで39分。もっとアピールすべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 道の駅の活用をもっと図るべき。非常時の防災センターとしての機能を考えれば、地下を活用することにより、飲料水や資機材を備蓄することが可能。また、ソーラーパネルの設置も考えられる。蓄電池に蓄えておき、普段は関電に売るなり施設の電力をまかなえばよい。道の駅へのGSの設置も検討すべき。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- メンテナンスについては、施工の進め方やコストについて、納税者の理解が得られることが重要である。設計・計画段階から、「施工」を強く意識し、施工経験から得られる生産性向上（工期短縮・工費縮減）を早い段階で取り込んだ事業の進め方をすべきであると考ええる。

■5つのテーマ以外のご意見等

- アメリカ、フランス、イギリスなど欧米先進諸国はインフラを大事にしないと国力が低下してGDPが落ちることを知っているため、積極的にインフラ投資を実施している。即ち、インフラに投資することでGDPを増やしてきている。
- ひと、モノが動いて、初めてお金が動く。情報だけが動いても、ゆたかにならない。
- 技術開発による「生産性の向上（工期を早く、工費を少なく）」を常に心がけるべき。

平成27年2月16日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

かねだ ただゆき
金田 忠行 氏

高槻商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京に機能が一極集中している状態であることは東日本大震災時に特に実感した。
- 首都圏で大規模災害が発生した時のことを考えると、関西にも首都圏同等の機能が必要であると考ええる。
- 東京よりもコンパクトな現状や関西の技術力を生かし、医療や健康産業を伸ばし経済活性化への切り口にしたい。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 10年前にはなかった人口減の実感が今ある。
- 高槻においても山手の住宅地から利便性を重視して駅前高層マンションを購入される中高年も多く、その宅地の利活用等が課題となっている。
- 中高年が活躍できる国土づくりが必要。
- 近畿圏の立場からはリニアの早い整備が望まれる。
- 新名神高速道（高槻 IC）が整備されると企業の物流や施設等の選択肢が増えるので高槻の経済にとっては非常に大きなチャンスであると考えられている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 神戸方面から大阪南部や奈良方面へのアクセスは阪神なんば線ができて向上している。
- 関西は京都や奈良等日本有数の観光地をもつ地域なので、一体となって盛り上げ、日本を代表する観光地としての役割を果たさなければならない。
- 関西はアジアの一員としてアジアをターゲットとすべき。そのため関西国際空港を玄関口としてアジア全体を盛り上げていきたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東日本大震災で初めて津波の映像を見て津波の恐ろしさを実感した。
- 高槻では日本を代表する防災の権威である関西大学の河田教授が中心となって行政や市民を巻き込んだ活動を行っており、これからも自治会や市民を中心とした防災活動を行っていききたい。
- また安満遺跡を防災公園とするなどハード面も行政が進められている。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- コンパクトシティ化を念頭に置き、避難や緊急時の物流等まずは様々な観点からインフラの優先順位を設定し、維持補修等を進めていくべき。
- 過疎地域の旧集落の現状を踏まえまちづくりのあり方、高齢者や交通弱者を考慮して道路、鉄道、バス路線等の対策を考える必要がある。

平成27年2月3日

（聞き手：淀川河川事務所長 田井中 靖久）

かまだ としろう
鎌田 敏郎 氏

大阪大学大学院 工学研究科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 国は、全体が平均的に元気良くなっていくことが重要。
- 民間企業は、効率や利益ばかりを考えて東京に本社機能等を集中させ過ぎているが、全国平均的な生活レベルの向上を目指す上で、各都市が活性化することが必要であり、最低限、種々の機能を分散させるのが良い。
- 関西としては、大阪・京都・神戸等の大きな都市が近い立地条件、京阪神の大きな大学が近い利点などを活かして、日本が世界に打ってでることのできる研究開発分野を関西に誘致し、京阪神の大学とも協力して、研究開発の拠点として発展する形が望ましい。
- 大学の存在は、若者を引き寄せるだけでなく、企業を誘致するにも重要であり、京阪神の大学は、その意味でも、世界トップレベルの大学に発展するべきである。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 東京一極集中に対する対応を同じで、例えば、大学を中心とした研究開発拠点の構築を進めるのが良い。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 旅行者にフレンドリーな環境整備に注力すべきである。（わかりやすい標識、駅をきれいにする、英文で対応できるホテルの整備等）
- 駅や道路の案内標識等を外国人向けに再整備する。
- 空港や駅の美化に努め、旅行者が快適に旅行を楽しめるよう、休憩スペース等を十分整備する。
- 英語で対応できるホテル、レストラン等を充実させる。
- 観光施設に英語・中国語・韓国語等を話せる人員を倍増させる。

- 空港と都市のアクセスをより良くするための改善も必要である。関空が、大阪の中心部から、もう少し近く感じられるようになると良い。(大阪・関空間のリニア整備等)

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災には、教育が最も重要である。例えば、自分の身は、自分で守るしかないなど、基本的な事柄を身に付ける必要がある。
- 例えば、地震が起きると、どういうことになるか、頭の中でシミュレーションができ、自らで対応できるような能力を身に付けるための教育が必要である。
- 台風や豪雨について、情報の発信の仕方と住民の受け入れの仕方等について、改めて見直しを図る必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- まずは、今後、少なくとも落橋やコンクリート片剥落による第三者被害等、社会インフラの老朽化による人命にかかわる事故を防ぐために必要な点検と対応をしっかりとすることが重要。(命に関わるものは、しっかり点検する)
- その上で、限られた時間とお金の制約条件の中で点検と対策(補修・補強)の優先度を合理的に決定する方法論の構築が急がれる。
- 当然、橋梁等の点検の迅速化効率化のための技術開発が重要である。
- 零細な市町村の管理する構造物について、国が主導でメンテナンスに注力すべきである。これは、国がやるしか他、方法が無い。
- 社会インフラの維持管理には、インハウスエンジニアの育成を軸として民間の力を組み込むことも重要であり、ゼネコンあるいはコンサル技術者を地方の構造物管理部門に積極的に出向してもらい制度をつくり、管理部門を活性化させる。

平成27年1月15日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

かわうち かずとも
河内 一友 氏

(株) 毎日放送 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 「均衡ある国土の発展を目指して」と過去言っていたが東京一極集中がどんどん加速して大変違和感があった。
- 個人的には、関西の経済界は「リニア中央新幹線は大阪まで同時開業」と言っているが、疑問視している。ストロー効果でますます東京一極集中が進むのではないか。
- 東京一極集中については分散が必要だが「東京に負けじ」と頑張ることでは無く、東京と地方が一緒に栄えていくことが大事。ただし、大阪は東京のミニチュア版になるのではなく個性を持った大阪であるべきだ。
- 西日本が一緒になって発展していくことが大事。そのためには、例えば交通網では山陽新幹線だけでなく山陰新幹線そして、四国新幹線等の整備が必要。
- 空港では、関西には関空、伊丹、神戸そして南紀白浜がある。うまく活用を考えるべきで、道路ばかりでなく地方空港も含めた航空路のネットワーク整備も必要と思う。
- 関空から直接欧米線の数も増やすべきだ。ロス便が8年ぶりに復活したが利用客がないとまた廃止になる。
- IT関連のめざましい進歩により、国の機能も分散可能と思う。関西における代表例は、豊かな観光地と世界遺産や国宝が多くあるので観光庁と文化庁がよい。また、宮家に京都御所に戻ってきてもらえたらいい。
- 京大山中教授や安藤忠雄氏のような世界的に有名な方が住んでおられることや研究施設があるということは関西の大きな財産である。財産として何らかのサポートをするべきである。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 便利になることと、幸せとは意味が違う。スマートシティーは便利だが直接幸せには結びつかない。便利のみを追求してインフラ整備

されると心が寂しくなる。

- ・地方の特徴が引き出せるようないろんな仕掛けをお願いしたい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京都への観光客は国内外合わせて約5千万人。しかし、おもてなしという点ではまだまだまじ全体がおもてなしをしているようには見えない。住んでいたたり、商売をされている方には大変だろうが、看板の規制や高さ制限で以前と比べて市内は少しはよくなってきた。
- 神戸は、一つの文化がある。
- その反面、大阪は全く無計画である。
- 奈良はホテルがなく、観光客は素通りするのみでお金が落ちない。奈良は景観が保てるので、地上の高さ制限があっても地下をうまく利用すれば、それなりの宿泊施設が造れるのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 現在の東海道新幹線の代替機能として更にリニアでは無く、1本の新幹線を造るといい。リニアと比べ効率的で効果的だ。

平成27年3月24日

（聞き手：局長 森 昌文）

かわさき ひろや
川崎 博也 氏

(株)神戸製鋼所 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都直下地震や富士山噴火により東名高速や新幹線等が全て機能停止する可能性を考えれば、東京一極集中はリスクが大きく、関西にも本社機能を確保する必要がある。
- 当社は、グローバル企業として国外も多く相手にするがインターネット等でも対応出来るため、必ずしも東京に本社機能を残す必要性は無いが、「差し向かいで話し合う」という日本の企業文化が抜けてはいない。
- 地方創生で中央組織移転の話があるが、東京のレベルまで引き上げるのは難しいと思う。東京と比較すると交通インフラが脆弱な部分があるから。
- リニアについては東京から名古屋までの開業では今とあまり変わりが無く、関経連等関西の企業が発言しているように「できるだけ早く大阪まで」が本筋だ。
- 交通インフラ以外にエネルギーインフラの整備も重要である。分散や多重化により強靱化されれば誘致の強みにもなる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 今後、過疎化がますます進行し人口も減っていくかもしれない。しかし、過疎の人達を「こちらに移住してください」といったところでふるさと志向があり難しい。都市のコンパクト化については、どこかモデル地域を指定し、そこで結果を検証してから実施すればいいのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は、観光振興の分野では京都と奈良がありとてもいい。ただし、交通に関しては京都は良いとしても京都から奈良へは行きにくい。早く高速道路等を整備して京都から奈良への移動を便利にすべき。

- 関西の観光は、京都と奈良のみでない。紀伊半島の南側には熊野や高野山といった世界遺産があるが、交通は圧倒的に不便である。一刻も早く京奈和道の整備を望む。
- 関空からのお客さんは鉄道を使って京都方面へ移動される方が圧倒的に多いが、和歌山方面へも鉄道やバス等で便利に移動できることを考える必要がある。
- 地元の神戸市としては、阪神高速道路湾岸線西伸部の延伸を早期にお願いしたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神・淡路大震災で会社が被害を受け、絶えず耐震対策を見直しながら継続して対応を進めている。
- 津波に関しては気になっている。特に、大阪はシミュレーション結果で甚大な被害が出ることとなっている。堤防で全部囲うことはできないので、南海トラフ地震が発生したら早く逃げるための訓練が必要。
- 南海トラフ地震で津波が襲来する時間は大阪では2時間と予測されている。このような解析は非常に大切になるので、解析技術の進歩により予測精度の向上を図ってもらいたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 必要なコストは平準化しなければならない。そのためにも、企業と大学が連携して老朽化に対する研究を行い、現場でのサンプル数を増やすことにより、更なる技術の向上を図らねばならない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 災害が発生した際、当社は東日本大震災時では重機等を被災地に送り込んだ実績がある。

平成27年3月27日

(聞き手：局長 森 昌文)

かわた よしあき
河田 恵昭 氏

関西大学 社会安全学部 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 行政同士がもっと仲良くする必要がある。協力をしなければならないのにもいつも競争をしている。
- リニア問題でも、京都の政財界は、奈良ではなく、京都に駅を作ってくれと言っているが、既に京都はパンパンの状態である。奈良はレストランも宿泊施設も不足している。リニアは奈良に止まれば良い。そうすれば、奈良も良くなり、奈良から京都へも行くことも可能。観光全体の杯が大きくなる。
- 関東よりも関西の方が観光資源が多い。資源を有効に使えていない。皆で観光資源を共有し、近畿地方全体を考え、近畿の範囲を大きくすることを皆で協力して考えるべき。観光資源を、交通アクセスも含め、もっと上手く組み合わせるべき。
- 例えば、山手幹線も兵庫県内は繋がったが、大阪側は繋がっていない。早く繋ぐべき。
- 紀勢線ミッシングリンクも和歌山と三重で促進同盟会を作っているが、奈良県が入っていない。国道163号も奈良県内は貧弱である。
- 紀勢線は4車線とも海側のルートが必要はない。暫定2車線整備後の残り2車線は山側にトンネルでも良い。そうすれば山間部へのアクセスも可能となる。
- 紀伊半島は大きい。観光資源を活かすためにアクセスを改善すべき。そうすればニーズが生まれてくる。紀伊半島は良い温泉も多い。熊野古道もアクセスが悪い。海外の有名な観光地はアクセスが良い。
- 3空港の連携も悪い。エアポケットの時間帯をなくす等、利用の便利をもう少し考えた交通体系にすべき。
- 地方創生には東京を抑える必要がある。大学の27%、学生の26%が東京に集中している。人口は10%。企業だけでなく、若者が東京に集まるようになっている。こんな国はない。
- 天皇陛下を京都に戻せば良い。ワシントンとニューヨークのように政治を京都に経済を東京に分ければ良い。
- 東京と対等にしなければならない。50:50に

すべき。バックアップではダメ。バックアップでは日本銀行のように全てが二重になり、コストが高くなる。メンテナンスも高くつく。二極を作るべき。その上で大阪、京都、神戸に何を配置するかは相談すれば良い。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティになると後で大きくなる。今を切り抜けるにはコンパクトシティでよいが、次は拡大できなくなる。
- アメリカではコンパクトシティになっていない。
- 情報は距離が離れていてもコストがかからないが、物流はコストがかかる。アマゾンが過剰サービス。そのためにコストが掛かりすぎている。労働過剰になりトラック運転手も不足。過剰に便利にしすぎ。船を使わなくなっている。阪神港を整備しても効果が薄い。便利＝スピードの発想がコストを高くしている。
- 今は大量にモノを動かすことで安くしているが、少量でもコスト割れしないようにすべき。大量に売るには人を集めなくてはならない。人が少なく少量になると、サービスが悪くなり人が住まなくなる。逆に回転し始めている。
- スマホが高くて売れなくなったのは、色々な機能を入れすぎでコストが高くなったため。そのため機能をシンプルにして大量生産を行いコストを下げる。その意味で東京は経済効率が良い。だから人が集まる。
- 持続可能な社会を作るためには、サービスに対する考え方を変えないといけない。異常なところにお金を掛けている。
- ビルをそこら中で解体している。こんな国はない。日本は儲かるようになっていない。企業の利益率も低い。だから株式市場も活発でない。日本の GDP の作り方がおかしい。新しいものを作り、新陳代謝で GDP を上げている。ストックが少ない。木造住宅が 22 年で価値がなくなる。中古住宅のマーケットがない。家が古くても構造的に問題が無ければ高く売れるようにすべき。欧米先進国の海外の農村では殆ど家が立派。道路網も発達している。
- 日本は人が少ないところに投資をしない。投資をしないから人が減るのである。悪循環となっている。
- 日本の便利さ、サービスが限度を超えている。ほどほどの便利さ、サービスを追求すべき。そのような社会にすべき。便利なところに集

中してしまう。

- 工場も東京の周辺に集中しだしている。滋賀の栗東工場は中部国際空港に持っていく方が便利。その分コストが高くなっているはず。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 御嶽山の教訓を活かすべき。秋の昼間で一番起こってほしくない時に発生している。東京オリンピック開催時に首都直下型地震が起こることも想定すべき。
- 今は被害先行型の防災対策となっているが、対策先行型社会にすべき。今までは、被害を受ければ二度と同じ被害を起こさないように対策を行っていた。災害対策基本法もその思想である。お金のない時代に作った法律であり、効果的にお金を使うためにはそれが一番だった。ところが、南海トラフ、首都直下型地震が発生すると、そういう訳にはいかない。日本が立ち直れなくなる危機感がある。これまでの災害環境とは大きく異なる。お金の使い方を変えなければならない。B/C では将来起こることへの投資は出来ない。
- 24 時間都市とは 24 時間その都市に人が住んでいること。日本に 20～30 年前に入ってきたが、日本では 24 時間人が働いている都市となっている。車上荒らし、ビル荒らしが増えている。アメリカはビルで働き、人も住んでいる。日本は昼間だけ。夜は無人。だから帰宅困難者の問題が生じる。帰宅困難者は日本だけ。ニューヨークのサンディ災害の時も帰宅困難者はなかった。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- むやみやたらに作るのではなく、良いものを作らないといけない。良いものは大事にする。メンテナンスを考え、長持ちさせる視点・発想が足りない。

平成 27 年 1 月 13 日

（聞き手：企画部 事業調整官 橋本 豊治）

かわばた よしふみ

川端 芳文 氏

阪神国際港湾(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 企業の本社機能が関西から東京に移転する流れは変えられないのではないか。自分は証券会社に在籍していたが、東証と大証の取引比率は10：1と圧倒的であり、それを痛感。
- 関西は日本のGDPの15％程度のシェアであるが、これを如何に維持していくかが課題。伸ばすための戦略というより、維持していくための戦略を考えるべきではないか。
- 医療分野は人の命を救うという意味では極めて重要な分野であるが、金（市場規模）で考えると関西経済を支えるほどの規模ではない。例えば、航空機のアッセンブリー工場を誘致するなど、裾野の広い業種を関西に定着させることができれば大きく変わる。中国はエアバスに対して、1兆円規模で購入する条件として、中国国内に工場を作らせた。
- 海外に移転した生産活動を関西に取り戻すことは相当に難しい。しかし、近年の円安でパナソニックも一部国内回帰の動きを見せている。他の企業も追随するかを注視している。
- 工場の国内回帰の動きを各省庁及び自治体が連携して支援するべきと考える。
- ただし、国内で生産する製品は高品質、高付加価値のものに限定されるため、港湾貨物としてのボリュームはそれほど期待できない。
- また、（関西は優れた大学、研究施設を有することから、東京の一極集中を回避する観点から、）学術分野の集積を文科省が中心となって図るべきではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 京阪神は意外とコンパクトに都市が形成されていると考えている。京阪神では現在が適正な規模ではないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は歴史があり、三都の有する魅力は東京にはない魅力。観光サービスは関西が強みを有する成長分野であると考ええる。
- 港湾でいうと観光船等を積極的に考えると良いのではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 阪神港でも施設の老朽化が問題であるが、お金は限られており、後回しにならざるを得ない状況。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大阪湾岸道路西伸部が整備されれば、渋滞緩和に効果があると考ええる。

平成27年1月15日

（聞き手：副局長 池田 薫）

かわむら まさひこ

川村 昌彦 氏

一般社団法人 和歌山県タクシー協会
会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 紀淡海峡を結ぶ道路ができれば、観光面や災害時の対応、四国や大都市への物資輸送ができる基幹道路として役に立ち、起爆剤になると思う。四国からも関空に行きやすくなるなどポテンシャルは高いと思う。大きく近畿と四国がひとつになって良くなる方向に考えて頂きたい。
- リニアでも北陸新幹線でも、東京の方からではなく先に関西の方から整備して欲しかった。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 山間部において、点在している戸数の少ない集落について、学校の近くに集まって住むようすれば、高齢者が子供の元気な声を聞くことが出来たり、地域の活動もやりやすくなるのではないかな。
- 少子化の対応にもなる案として、都会から和歌山の山に人を呼ぶためには、特区に指定して、ガソリン代や家の負担が軽く、山林の仕事なら就職も保障、15歳から車を運転できる、養育も費用の心配ないようにするといった位のことをしないと来てくれない。東京や大阪といった都会ばかり保育所や介護施設なども充実し、地方は吸い取られるばかりである。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 和歌山の観光は、高野山にしても白浜にしても、そこだけ行って帰る状態。観光地を巡ってもらえるようなことを考えないと。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 和歌山には豊かな山がある。山は海の近くまでせり出しているなので、山に住むようにした

方が、防潮堤等への投資も少なく済み防災面で有利と思う。

- 和歌山には下津港をはじめ、深さもあるものすごい良い港があるが、アクセス道路も含めこれらが便利に利用できるようになっていない。また、有田あたりの国道は良く混む。災害など緊急時にどうするのか。また、災害時に港湾部の製油所から油をすぐ運べるよう、高速道路 I C へのアクセス道の整備が必要。
- 浮上式防波堤は中止となったが、土砂災害も含め災害の対応について、和歌山で実地の試験研究をやってほしい。
- 和歌山は昔から地震も水害も多いところ。過去の災害を良く検証し、皆で話し合っていないと忘れてしまう。市町村はじめライフライン関係者集まって、半年に1回でも話合う機会が絶対必要と思う。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 橋やトンネルの補修に、自動車メーカーが円高差益で得た利益を使うようにできないか。自動車のために道路があり、道路の舗装の痛みも激しいので、せめて舗装代だけでも負担するようにできないか。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 交通安全の確保が第一である。人間の生命に関わることである。事故のないように道路をよくして欲しい。和歌山は今まで道路整備が遅れていた。和歌山は道路がいいから事故もないと言えるようになってほしい。
- 歩道について、改良はされてきているが、まだ狭かったり、傾斜が付いていたり、車の出入口のために坂になったりしているところが多くあり、高齢者が手押し車を押したり、学生や子供を乗せた自転車が行き通すのに、危険である。
- 警察も、政府の方針として世界一安全な道路交通を目指すと言っている。長崎に行ったが、観光地でもあるためか、歩道もきちっとされていたように思う。

平成27年2月20日

（聞き手：和歌山河川国道事務所長 志々田 武幸）

きくい けんじ
菊井 健次 氏

大阪府農業協同組合中央会 専務理事

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニア中央新幹線の大阪延長の早期開通を期待している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 農業と農地の多面的機能が防災等とかいった面で発揮していることを国民にどのようにして理解願うようにしていくかが大事。
- 都市に農空間が必要だと都市計画の中できちり位置付けしてほしい。農と共生のまちづくりにつながる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 近畿は文化遺産・世界遺産が豊富で大阪は「水の都大阪、光の都大阪、食の都大阪」と3つあって、大阪の地域で頑張っている直売所の売り上げが年間10億円を超えるところが4～5ヶ所あり、直売所が大小併せて150箇所とあるので、大阪の水・光・食の都と絡めて観光めぐりのスポットとしてやってはどうか。
- 道の駅にも直売所との連携ができれば農家の生きがいになり拮がると考える。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 大阪で津波・洪水がきた際にコンクリートやアスファルト等で染みこむところが無いので農地空間が小さなダムとして機能させることが必要。何か有事のとき協同組合の人と人との絆がを再度認識することも大事。
- J Aグループとしても防災協力農地の推進をしているところだが未だ少ない。防災協力農地として税制面を含め優遇措置を講ずるべきではないか。
- 大阪はため池が多いので事故も良くある。

我々としても事故対策として身近なことからやっていく必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 我々は有事の後の復旧支援を基本と考えている。我々が地域を見守り環境保全をすることがJ Aグループの使命として大切であると認識している。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 協同組合の役割、意義をもっともっと今言われている農協改革の実践として自己改革をやっていき国民にアピールしていく必要がある。
- 都市と農村の交流として、先生や小学生の体験授業などのカリキュラムとして取り入れてはどうか。
- 食農教育として学校給食などに地元の野菜等を使い児童たちの教育の中に取り入れられないか。都市部であるからこそ地元で収穫された農産物を地産池消として活用してほしい。

平成27年2月16日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

きたくら かずあき
北倉 和昭 氏

(株)福井新聞社 取締役編集局長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中とか太平洋ベルト地帯への集中が甚だしい。東日本大震災以降、南海トラフ巨大地震など大災害も起きかねない状況の中で、交通インフラ寸断のリスクをどう回避するかも考える必要がある。リスク分散を考える上で道路交通網が太平洋側のベルト一本しかないのは問題である。東京発着点の考え方で進んできた高速交通網の整備も結果的に太平洋側に重きが置かれてきたため、日本海側と道路がつながっていないなどミッシングリンクがまだ目立つ。福井県の場合だと中部縦貫道はまだ長野までつながっておらず、県内も未事業区間がある。緊急時の「命の道路」にもなる道路をつなげ、ミッシングリンクを解消することは喫緊の課題である。
- 鉄道については、3月14日に北陸新幹線が東京から金沢までようやくつながる。まだ金沢から大阪までは未開通で、敦賀以降のルートも定まっていない。コストを意識して米原ルートも出ているが、若狭ルートから山陰地方へ展開するという考えがあっても良いのではないか。日本海側を通る北陸新幹線を大阪までつなぐことで東海道新幹線の代替機能を果たす。大阪からつなげるということも考えるべきではないか。
- 江戸時代には、日本海側は北前船でつながり、重要な役割を果たしていた。中国やロシアが今後の経済の主軸になることも考慮すれば、中国やロシアなど大陸との玄関口となる日本海側も重要である。
- 最近の行政は、民営化やコスト論になっている。赤字になるか、ならないかで議論されている。民間はコスト重視で、利益を生み出してこそ価値がある。行政は民間にできない赤字でもやるべきことをやるべきで、逆に利益を生み出すものは民間にまかせればよい。コスト論だけでみれば、東京に投資すれば採算がとれるが、そうしたコスト論は見直して欲しい。インフラはコストにあわなくとも作るべきものだ。「赤字となる高速道路はやめ

なさい」という批判を受けるかもしれないが、理解を求めながら整備すべきである。

- 国民の人権である一定程度生きるための基盤を作るのは、国家の基本的役割だ。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティの形成や「小さな拠点」による生活支援などを掲げているのは時宜を得ている。
- しかし、地方においては大型公共施設と大型商業施設の郊外立地が進み、中心市街地の空洞化が進んでいる。コンパクト化が実現できるかとも思うが、今までの街づくりをいつまでもすべきではないのは明らかである。
- 20年前に街づくりについて、東京の学者から聞いたことであるが、コンパクトシティは欧米型であるということであった。欧米は、都市と農地が区別されて、農地の開発は法律で縛られている。日本は、農地転用が簡単にできて開発が行われている。無秩序な開発が行政コストを増やしている。
- これからは、地方に一律の施策を求めてはこれまでと同じになる。地方自治体が各自責任を元、都市・地域構造を組み立てられるような柔軟な予算措置が必要である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 東京五輪も見据えて、海外から訪問客が増えるのは間違いない。インバウンドを強化する中で、関西国際空港の積極利用、活用を国外にアピールしていくセールスがまず必要ではないか。超一級の観光素材があっても一つだけでは魅力として訴求できない。知名度では抜群の京都だけでなく、そこから関西圏の各地をめぐる観光ルートなどがないと、効果的に観光振興につなげることはできない。近畿圏各県の県境を越えた連携は欠かせない。どの県も単独では観光効果を上げるのは難しい状況にあり、調整したりコーディネートしたりする役割をお願いしたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、国道8号

が災害時に物資運搬、避難等で特に必要になる。嶺北、嶺南の境は北陸、関西、中京を結ぶ上で交通の要衝。原発が6基ある敦賀半島にも近い。災害時の避難等にも影響するため、冬場の除雪体制の強化は特に重要となる。

- 本県は2004年の福井豪雨をはじめ、大雨、台風、突風、竜巻などの自然災害が相次いでいる。特に嶺南地方に甚大な被害をもたらした13年の台風18号に伴う大雨では、国内初の特別警報基準に達しておらず、対象範囲などに課題を残した。行政の混乱、住民の謝った認識につながらないように、市町や地域単位で特別警報を出せるように見直しが必要だ。
- 集中豪雨が相次ぐ近年の傾向を踏まえ、きめ細かく降雨状況を把握できるXバンドMPレーダーの配備により、情報の精度を上げていくことが避難判断などをする上でも不可欠。ちなみに福井県にはXバンドレーダーがなく、隣県のレーダーを頼りするなど狭間にあり、定量的な観測ができない状況にある。

- 河川事業の効果を理解していただくには、「たれば」の話を3D画像やCGを使って説明していくべきではないか。

平成27年3月13日

(聞き手：総務部長 東 真生)

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 公共事業が減る中で、社会インフラのメンテナンスをしっかりと行う業者が育ちにくい。総点検など当然の取り組み以外に、メンテナンスを新ビジネス分野として育てる施策と新規業者が参入できる仕組みづくりが必要となる。
- 大きな橋や道路だけでなく、住民にとって最も身近な生活道路の維持管理も大事である。行政の力だけでは全部はできないので、住民も参加する意識付けや制度がないと成り立たない。NPOやボランティアなど民間や住民の力を必要であるが、行政からの補助金がないと続いてはいかない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 県内で唯一の自衛隊基地である鯖江駐屯地の拡充。もちろん国交省管轄ではないが、過去の大雪、大雨被害で活動実績がある。地元は原発がある嶺南に自衛隊の配備を求めているが、大規模な災害が起きた場合、被災者の救助活動を素早くする意味でも、まず今ある鯖江の人員増、設備の拡充を図るなどして緊急時に連携できるよう備えることが必要ではないか。

きたもと あきら
北本 明 氏

北大阪商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中の原因の一つには、省庁の本部がすべて東京にあって、地方はすべてその出先機関になっていることにあると思う。そのため、様々な許認可事項に係る企業にとっては、東京・首都圏に居た方が便利で、そういった企業と関係を持つ企業や従業員が東京に集中するのは必然。リニアの開業により、東京までの所要時間は大幅に短縮されると思うが、それは関西が今よりも便利になるだけであって、東京一極集中が緩和されることにはつながらない。リスク管理の面からも、省庁機能のうち、4割から5割を、関西へ分散させるということも必要。
- 関西が、他に取って代わることのできない地域となるために、関西の企業は、医療や精密機械工業分野などの強みを活かして、大阪・京都・奈良では伝統・工芸技術を伝承発展させる取り組みなど、それぞれの都市が持つ個性を伸ばしていくことが大切。大都市、地方都市、農村・漁村地域がそれぞれの違いを生かして、地方から大都市への一方向の流れではなく、双方向の交流・対流へと活発化していく必要がある。そうして定住に必要な働く場を創出すると共に、生活機能や交通アクセスの充実など維持、拡大へ向けて、国や行政がしっかりと支援していくことも必要。
- 今後、少子高齢化が大きく進展していく中、自治体の財政基盤を強固にして、効率的なスピード感のある行政サービスが提供されるには、「道州制」を導入して、二重行政を正してコストダウンを図り、国防や治安に関する部分は、今まで通り、国が権限を持ち、それ以外については、道州に権限を下ろすことで、自立的で活力ある圏域が実現し、それが、結果的に、東京一極集中の是正につながるのではないかと思う。この道州制の導入に関する判断は、国民生活に大きな影響を及ぼすものでありますから、今後、国民的な議論が幅広く行われることを期待している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少を前提とした議論の前に、日本の将来像を示し、そのために人口規模をどのようにするのかというプロセスが欠けているのではないか。関西独自の将来像を描くといったことも必要かと思います。コンパクト化に向けては一定理解をするが、コンパクト化を進めることは切り捨てることにもなり、地価下落にもつながり地域経済を疲弊させてしまうのではないかと心配。都市の再編成を成し遂げるには、地域自身の手で、将来像を決める必要がある。
- 北大阪商工会議所の管内では、コンパクト化の必要性は、現在それほど大きくは感じていないが、将来の人口減少や高齢化社会を考えると、都市や地域の構造を見直し、生活に必要な各種機能を一定エリアに集約して、快適に生活できるような都市づくりをしていかなければならない。昨年、ベトナムに訪問した際、工業団地を視察したが、工業団地の周辺に、住宅、病院、学校が建設され、一体となった街づくりが行われていた。日本で同じことを行うことは難しいかも知れないが、生活拠点の周辺に、商業施設、医療・福祉施設、また、働く場所としての産業集積や、農産物の生産拠点を計画的に整備して、独自の産業をおこし、発展的なまちづくりを行っていくのがよい。
- 関西は、首都圏を凌駕する歴史・伝統・文化を有しており、科学技術においても首都圏にひけをとらない。独特の食文化やアミューズメント機能を持つ大阪が経済機能も含めその中心にあり、大阪・関西としての魅力を磨くことが重要。さらに大規模港湾と3つの空港を擁しており、西日本・アジアに開かれたネットワーク都市を目指し、交通網の整備し、文化産業や技術を広く国内外に発信する場を定着させて、地域の特色を打ち出して、新しい価値を生み出していければよい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 17世紀には政治の中心は当時江戸と呼ばれていた東京に移りましたが、それまで関西は常に日本の政治・経済・文化の中心であった。そのために、歴史的文化遺産や、いわゆる名所旧跡はいたるところにあるが、観光地としてはそれぞれが孤立していて、連携・まとまりが

ないように感じる。飛鳥時代から明治維新まで、それぞれの時代に関西という限定された地域で壮大なドラマが繰り広げられたことを考えれば、関西をひとつのテーマパークに見立て、観光地の連携を進めればよいのではないか。

- 近畿圏内広い範囲に点在している観光資源を、歴史・文化が持つ「物語性」で、高速道路・鉄道と組み合わせて、観光コース設定し、一体的な取り組みも必要。
- 外国からの観光客を今以上に迎え入れるためには、道路・駐車場、標識の多言語化、公共トイレ、また、無料で使えるインターネットワイファイなど、ハード面の整備を進める一方、対応や案内する外国語習得者など人材育成（いわゆるソフト面の強化）も必要。
- 商工会議所では、「産業観光」に注目。特に関西には歴史文化遺産も多く、大阪には天神橋商店街、京都には錦市場、商店街があり、食べ歩きなど地元商人や住民がこれまで育ててきた伝統の味や文化に出会えます。地元交野市でも、ぶどう狩り、いちご狩り、芋堀りなどを体験でき、こうした産業資源の観光を発展させて、地域の新たな産業や雇用の創出など地域活性化の大きな柱となるように取り組んでまいりたいと考えている。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 関西では東南海・南海トラフ大地震対策は喫緊の問題。災害で命を奪われる方が少しでも少なくなるようリスク管理が大切。そのためには自助活動や耐震化促進のための規制緩和、情報ネットワークづくり、事業所の BCP 作成など日頃からの取り組みが大事になる。防災・減災で重要な鍵を握るのは地域の小さな単位での自助共助、平常時より、家庭内備蓄や防災訓練への参加などを心掛けるとともに、防災・減災、助け合いの意識を高めることが大切。
- 耐震化の促進では木造住宅は、建て替えや補助金により耐震化の向上が見られるが、民間の商業施設やオフィスビルでは未だ遅れている。国の補助制度だけでなく、大胆な規制緩和を行い、投資意欲をあげることが必要。そして、災害に強い情報インフラ・ネットワークを整備して、災害時に平常時と同様に使い続けることができれば、被災者の適切な治療、避難困難者の早期発見、被災地状況の迅速な情報

共有を行えるようになると思う。

- 事業継続計画 (BCP) の作成については、事業者は、従業員や利用者の安全確保、二次災害の防止、事業の継続、地域への貢献を十分に認識することなど、事業所の安全確保に万全の措置を講ずるよう努め、応急・復旧時の防災関係機関の防災活動に協力することが求められている。災害時行動マニュアルの作成や、災害時に重要業務を継続するための計画書の作成、防災体制の整備、防災訓練、事業所の耐震化、各計画の点検・見直し等の防災活動の推進に努めていかないといけない。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 基本的には、耐用年数を過ぎたものは新しいものと交換するというのを、継続的にやっていくしかないのではないのではないかな。そのための費用や交換作業中の不便さ等について、社会全体が許容することが必要。
- 現在の、建設業の担い手不足、特に技能職の不足は、インフラ投資に波があったことが原因で、一定の品質を保証できる土木技術を維持するためには、公共事業を計画的に行い、安定した業界の育成が必要。地域に密着した施設、たとえば、生活道路や水路などの身近なインフラや商店街などは、日常的に利用しているそれぞれの地域において、経年劣化の監視と対策が必要。もし災害が発生した際には、第一義的な復旧活動、救命支援活動がもっとも効果的であると考えます。

平成27年2月24日

（聞き手：淀川河川事務所長 田井中 靖久）

きまた まさとし
木股 昌俊 氏

(株)クボタ 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 上下水道施設による高度な水利用が近畿の生活・生産活動を支えている。これら上下水道施設の整備を通じて将来へと保全・継承することにより、近畿圏の再生を図って行くことが望まれる。
- 国内における人材不足・財政困難な中小市町村の上下水道事業については、包括的な支援を行う受け皿になって行かなければならないと考えている。
- 関西は大学も多いため、国内だけではなくグローバルな下水道技術者を育成する拠点となることも望まれる。
- 水処理事業の海外展開を図っているが、海外でのインフラ整備は、地元で根付く必要があり、法制度や環境教育などインフラに繋がる体制整備の支援をお願いしたい。
- 農業の生産現場では、高齢化や後継者不足、輸入農産物との競合等の多くの課題がある。農業生産の出口である都市部との交流支援、農産物輸出支援を展開することで、都市・農村の「対流」の促進に貢献することが重要である。
- 農家の高齢化や後継者が不足する一方で、担い手による大規模化への対応が必要である。当社としては大型農機の市場導入に加えて、ICT技術を活用した営農支援システムであるKSAS（クボタスマートアグリシステム）導入による生産物の収量・品質の向上と生産性の向上のための軽労化（アシストスーツなど）によりサポートを始めたところである。
- 関西企業もグローバル化が進んでおり、便数や行き先等から見て成田に比べ関空は不便だという声もある。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- ゲリラ豪雨や南海トラフ地震による大規模な災害が懸念されているが、最低限のインフラ機能が確保できるよう事前の備えが重要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 上下水道施設は老朽化が進んでいるため、改築更新は待ったなしの状況である。計画的な改築更新にあたっては、高度な処理性能を有し、かつ省エネ性能にも優れたシステムへの転換が重要である。

平成27年3月30日

（聞き手：局長 森 昌文）

きもと しげる
木本 茂 氏

(株)高島屋 取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中と東京オリパラの関係でインフラ整備が東京集中型になっており、ここ数年は関東圏の伸長率が高いが、昨年度の百貨店業界の決算では関西は非常に元気であった。
- 鉄道交通に関しては、リニアが名古屋まで、北陸新幹線は敦賀までであり、開業を少しでも前倒ししなければ関西経済に与える影響は大きい。また、1時間で車や電車で回れる範囲には限界があり、リニアや北陸新幹線の開業による、仕事の仕方、企業活動への影響が大きく変化することが考えられ期待が非常に大きい。(北陸新幹線開業以降、金沢の百貨店は元気が有る)

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 商圈を考えると、富山・金沢との結びつきが強かった京都や大阪は、北陸新幹線の影響で皆、東京へ持って行かれそうな感じがする。
- 東京の鉄道は常磐線が延伸したり高崎線が東海道線に乗り入れたりと本当に便利。一方、関西の鉄道は、相互乗り入れが少なくまた、なにわ筋線の話が全く出てこなくなったりで寂しい。
- 道路に関しては、首都圏では圏央道の完成により渋滞が緩和されるし、第三京浜の環状が完成すれば一層便利になる。関西は、第二京浜ができ京都へは便利になったが、関東に比べればまだまだ整備をしなければならない。
- 都市計画では、大阪にはキタとミナミがあるが、キタの梅田地区周辺の開発計画は北ヤードを含め活発になっているが、ミナミは都市計画的な話は活発では無い。ミナミの商業施設以外のオフィスビルも含めた都市計画的なことを国交省で実施してもらいたい。あべのハルカス効果が一巡し、さらなるミナミ地区の活性化策が必要である。
- 堺市と厚労省の協力の下、堺市の店に「キッズサポートセンター」という子どもの育児や

教育というお子様を持った方のハローワーク的な施設を開き好評を得ている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンドの影響で大阪の百貨店は全体的に元気だが、その原因はU S J と関空のL C C 効果と分析している。
- 関空からキタやミナミに関わらずストレスフリーで楽しんでもらえる支援が必要。当社では、W i - F i の整備やいくつかの国の通貨の両替を実施している。
- 電子マネー (S u i c a 等) も外国人観光客にはいいのでは。
- 大阪と横浜でカジノ構想があるが、昨年大阪がU S J で集客力を高めたが、カジノを含めた複合型のI R ができれば経済の起爆剤となり期待大だ。よって、交通インフラの整備も必要となる。

平成27年3月27日

(聞き手：局長 森 昌文)

くにさだ まさし
國貞 眞司 氏

豊中商工会議所 会頭

- 経験ある年配（お年寄り）を活用。
- 地場建設業の活用と育成が大事。

平成27年2月20日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京まで行かなくても許認可等は大阪の出先機関で出来るように権限を拡大し、国の機能を分散する取り組みが必要。
- IT及びメディアを活用した省庁業務の効率化を推進し、国が先陣を切って東京一極集中からの脱却をリードすべき。
- リニアを早急に着工してほしい。
- 新幹線を金沢から大阪まで繋げる。
- 大阪国際空港（伊丹）の国際路線が必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 住・工混在できる街づくりが必要。（働く場、住む場所の提供）
- 交通インフラによる利便性。（アクセス）
- 地域の特徴を出す。
- 地域の中の人づくり・子づくりの環境、（子供を）生みたい街づくりが大事。
- 企業が地域にしっかり存在する。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 医療ツーリズムの促進。（医療と観光コラボ）

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 事業所（企業）を市と防災協定を結ぶ。（市内150～160社締結済）
- 住民参加型の自主防災。
- 企業と地域との融和し、幼児教育から見直す。
- 地域貢献度への優遇措置。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 安全・安心の為に継続的なメンテナンスが必要。

くぼ まさみ
久保 昌三 氏

(株)上組 代表取締役会長

くらはし もとい
倉橋 基 氏

(株)但馬銀行 取締役頭取

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 生産機能回帰が起こっているこのタイミングで、企業が関西に根付く政策をとって、後押しすることが必要。
- 名古屋は自動車だけでなく、航空機産業も集積が進んでいるが、他方、神戸や大阪には何もない。以前は大阪はボルトなどの高品質な部品産業があったが、少なくなっている。神戸でも三菱重工がコンテナ船をはじめとする商船の建造を止めてしまい元気がない。ファッションや医療産業といっても、海運貨物の増大にはつながらない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 港湾を背後の経済と切り離して考えるのではなく、一体として考えて、身の丈にあった港を作るべき。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 神戸は住みよい街と言われるだけあって、確かに綺麗である。
- 空港の三空港一体化について、神戸空港が国際化すると、立地上、明らかに関空より人気が出るのでは。
- 神戸より福岡の方が、明らかに元気。空港や博多駅も人で溢れている。他方、新大阪駅も新神戸駅も閑散としている。

平成27年2月4日

(聞き手：副局長 池田 薫)

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

兵庫県、鳥取県、京都府の北部は、東西の道路整備状況が遅れており、地域間の経済交流は極めて低調である。現在建設中の「鳥取・豊岡・宮津自動車道」の開業は、近畿北部だけでなく、山陰、北陸地方との経済交流も期待でき、早期開業が熱望されている。

リニア中央新幹線の大阪までの開業が、名古屋開業から18年遅れとなると、その間に東京一極集中がさらに進むことが予想され、東京一極集中のリスクが高まるとともに、関西経済の成長を阻害する致命的リスクがある。名古屋、大阪の同時開業を、可能な限り書き込んではいか否か。

国土の均衡ある発展といった視点からして、経済拠点の一層の分散化を図ることが重要である。整備新幹線の計画がない地域は、高速道路網の早期充実が必須である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

各地域での集住といった「集約」による都市のコンパクト化が必要である。しかし、住人の職業、財産、宗教や風土などからして、集住による集約は極めて難しい。行政、医療・福祉、商業、教育などの中核機能を、交通などの利便性をより向上させるなどして、自然の流れとして集約につなげていくことが大切である。

但馬地域は兵庫県の北部に位置し、面積は兵庫県全体の25%を占めるものの、人口は3%程度に過ぎない。人口は昭和25年に26万人あったものが、平成26年には17万人まで減少している。今後も減少し、平成32年には12万人まで減少することが予想されている。面積が広く、山地の多い但馬地域では、道路網などネットワークを整備しなければ、都市のコンパクト化の実施は困難である。なお、「集約」については、他方では必ず多くの「放棄」を意味し、言うのは簡単であるが、実施するのは難しい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

京都、大阪、奈良は世界文化遺産をはじめ我が国を代表する歴史、文化遺産の宝庫であり、観光資源が有効に生かされている。ただし、奈良はゴールデンルートから外れており、交通アクセスや地元の観光振興に一工夫が必要である。高野山と奈良を一つのエリアとしての観光振興を積極化すべきである。

大阪、京都、神戸の3都市を商圏として、また、京都、奈良、神戸、姫路、和歌山を観光圏として、それぞれの特色を、より生かし、より強める行政施策の方向性を打ち出す必要がある。

近畿北部は、この数年、海外観光客が増加している城崎温泉や、天橋立、鳥取砂丘など国内有数の観光地が連なっている。しかし、この東西の地域は、国内有数の高速道路網の未整備区間であり、観光資源が十分に生かされていない。特に、北陸から山陰、九州地方へと繋がる「鳥取・豊岡・宮津自動車道」の全線の早期開業が、観光振興の大きなポイントである。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

南海トラフ大地震など広域、甚大な災害が発生した場合に備え、オールジャパンの総力による人命救助、物資輸送などを迅速に指揮、命令できる集中管理態勢を構築し、全国の関係機関・組織との連携行動のシミュレーションを国民に知らせておく必要がある。また、災害発生時に、救助活動の実況を刻々と被災者に知らせるなどして、被災者に自身の行動を予知させることも重要であり、その手段・方法も準備しておくことも必要である。

民間企業はBCPを策定し、災害発生時における安否確認などの初動態勢など、大規模災害の発生に備えているが、地域社会においても、特に初動態勢など、地域住民が主体となった同様の取組が必要と思われる。行政によるサポートも必要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

老朽化対策としては、機能の維持・管理などのメンテナンスに注力し、設備の長寿命化に努めていく必要がある。当行は、店舗設備の美

化・メンテナンスには気を使っている。こうした努力の積み重ねが、店舗設備の長寿命化に繋がっていると認識している。また、社会インフラの老朽化対策としては、技術革新の積極活用による長寿命化を推進すべきである。

PPPについて、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行うPFIは有効であるが、人口減少、地域経済の収縮が進む地方においては、その有効性は疑問である。

平成27年4月17日

（聞き手：河川部長 黒川 純一良）

くらし はるお
倉持 治夫 氏

大同生命保険(株) 取締役

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニアについては、大阪までの延長を望んでいる。また、J R 東海だけの推進では無く、国家プロジェクトとして取り組んで頂きたい。
- 東京一極集中には反対で、大阪が首都機構をバックアップできる都市としての対策を推進するべきだ。
- 将来における関西の果たすべき役割は重要であり、このための関西への投資も必要と思うが、財政も緊迫している現状でできることを推進すべきである。
- 東京は、中央省庁が集中している。このため、金融・保険業種を含め東京一局化が極端に進む。経済活性のためにも政治を含め、政府機能を地方に分散すれば、危機管理も含めて解決できると思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 富山の例がよく話題となるが、移動手段として路面電車がキーとなっている。大型ストアに買い物に行くためにも、車を必要する現状では、高齢者は買い物にも行けない。高齢化、人口減に対応すべく、ドア・ツー・ドアが可能となるような政策が必要であると思う。具体的には、無人運転を可能とする交通機関の検討や土日の市街地への車乗入れ制限など、思い切った改革が必要。
- 老朽化した過疎地の公共財産である土地を、民間に積極的に貸し出し、税収増大と地域の活性化を図るべきだ。国土構造を考える上でも言えることだが大胆な思考の転換が必要である。
- 地方における建築確認等の緩和を考慮することで、地方の活性化に繋がる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 日本では大型バスを停める場所がない。例えば、学校跡地などの余剰地を有効活用し、大型バスの駐車スペースを設けるなど観光誘致をすべきだ。
- 海外で出版されているガイドブックなどを見ると、個別を取り上げたものはあっても、関西全体を取り上げたネット配信や出版物は無いと思う。関西トータルとして、関西各府県が一体となってPRすべきだ。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフ地震に対する津波への警戒心が、関西北部と南部では格差がありすぎるので、もっと啓蒙活動を推進すべきである。
- 防災・減災については、ハード面だけではなくソフト面での充実も必要と感じている。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 老朽化の一番の原因は、造って終わりという世の中の弊害だと思っている。それらを是正するためには、将来の維持管理を考慮した施行をしなければならない。
- 老朽化した構造物を新たな物にするためには、イニシャルコストが増えると思うが、長いスパンでメンテナンスを含めて効率的になるように、インフラ整備を行う必要がある。今だけを考えるのではなく将来を見据えたプランを検討すべきである。

平成27年5月28日

(聞き手：用地部長 大原 孝明)

くろき まさのり
黒木 政典 氏

宮崎カーフェリー(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 南九州と関西の繋がりは強く、宮崎の農産品も相当数が関西へ出荷されている。九州各地からは多数のフェリーが関西へ就航している。関西が南九州へ与える影響は大きいと感じており、逆に九州が関西へメリットを与える部分もあると考えている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 大都市への人口集中は、どんどん進んでいくのではないかと思っている。そのため、北海道や九州が大都市の食料庫として、その役割を大きくしていくと考えており、その時には大量輸送機関であるフェリーのニーズが高まってくるのでは。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光を考えたときに、神戸・京都といった有名な土地を発着地としている点は非常に有利である。以前は南港へ就航していたが、宮崎県民にとっては南港は分かりづらかった。南港から神戸へ就航地を変更した結果、宮崎の人々からは良い反応が返ってきている。宮崎で良く聞くのは、やはり京都・奈良へ行きたい、という声である。そのための玄関口が神戸になるよう旅程を設定すれば、宮崎の人々にとっても馴染みやすく魅力的である。

■5つのテーマ以外のご意見等

- インフラは、誰かが使うから作る、という性質のものではない。関西のインフラに投資すれば、関西に留まる人が増え関西に来る人も増えるのでは。
- 関西の高速道路は、平行に走っている道路を繋ぐ道がない。高速道路上で事故渋滞などに遭ってしまった場合には、逃げ道がなく、行

程に大きな狂いが生じてしまう。その点に、トラック業者などは非常に苦慮していると聞いている。

- フェリーは「海の国道」である。宮崎から関東への路線は、民間だと採算が取れない。官民合同の事業として考えてほしい。
- 阪神高速環状線は、非常に運転しづらい。宮崎からの旅客は、環状線を非常に嫌がっている。

平成27年1月28日

(聞き手：副局長 池田 薫)

くろだ かつひこ
黒田 勝彦 氏

神戸大学 名誉教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 日本の構造的な姿としては、多極（複眼）構造が望ましいが、現在では中京圏が経済の側面でその役割を担いつつある。
- 集積する電器産業も関西を基地として世界市場を相手に戦うのは難しい。そこで関西は「一大国際文化観光都市圏」とし、内外の観光客を意識し美しい特徴ある都市改造を進めるべき。
- 成長エンジンの1つとし、「先端医療」を挙げているが、「医療機器」の分野は製造業と関連するので、雇用創出が期待できる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 三都（京都、大阪、神戸）から四都構造（三都+奈良）を意識し、現在のリニア新幹線、北陸新幹線ルートを前提に交通体系を考えるべき。
- 山陰新幹線構想も広域地方計画で位置付けるべき。
- 上記の交通体系を前提に近畿をいくつかブロックに分割し、ブロック毎の核都市を定め、コンパクト+ネットワークを検討するべき。
- 検討時には「選択と集中」が重要であり、関係者と十分な議論が必要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関空を空の玄関、阪神港を海のクルーズの玄関と位置付け、内陸部の交通網の整備を図る必要がある（関空ではアジア主要都市とのLCC路線が充実し、下地ができつつある。阪神港については、既存施設を改良し、クルーズ船の受け入れができる施設整備が必要）。
- 大阪、京都、神戸、奈良の都市が持つ個性を活かし、特色ある街並み形成に長期的に乗り出す必要がある。
- 港湾、空港、都市交通をいかにつなげるかが

課題、エアー&クルーズ（またはその逆）＋内陸交通を組み合わせ、世界遺産の観光チケットとも組み合わせた旅行商品の開発を促すための広域観光協定を締結し、課題整理とスケジュールに基づいた取り組みが必要。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 近畿全域で同一の対応は難しく、市町村単位で防災・防犯カメラを高密度で整備し、総合情報スクリーンを街路に一定密度で配置し、避難経路の明示など情報を発信する。
- 上記スクリーンは平時の観光案内にも活用できる。（広告収入で維持管理を実施）

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- ブロック毎の核都市を中心とするネットワークを整備するとともに、既存ネットワークも階級分類し、ランク付けを行い、メリハリのあるメンテナンス戦略を立てる。
- 国が主導的に戦略を推進できる制度設計が必要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 丹後～丹波～但馬の山陰地方を横に結ぶ高速交通体系が抜けており、日本海時代の近畿の北の窓口を整備し、併せて山陰地方の再生を考える必要がある。

平成27年1月29日

（聞き手：企画部 広域計画課長 木戸 一善）

くろだ せいき
黒田 清喜 氏

(株)京都新聞社 代表取締役社長 主筆

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- まずは、これまでの全国総合開発計画、国土形成計画等で、何が成功し、何が失敗したのか整理しなければならない。
- 「東京一極集中からの脱却」のための首都機能移転について、昨年「京都の未来を考える懇話会」が、皇族の一部の方に京都にお戻りいただいて皇室行事を京都と東京で行う「双京構想」を発表した。この構想を進めるため、近畿地方整備局も支援をすべきではないか。
- 京都で誕生した企業には、例えば村田製作所など、東京に行かないで京都に留まる企業が多くある。これは、世界的に「京都」というネームバリューがあり、海外の方を京都に招く価値があるからだといわれている。通信インフラ等の発達により、東京に行く必要性は薄れている。
- 関西の特性を活用するため、文化庁や観光庁は関西に置いた方がよいのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティの要件とは何か、また、導く方策を整理しなければならない。
- 京都府の北部や南部では人口減少が続き、滋賀県でも昨年から人口減少に転じた。コンパクトシティは、地域医療を核に、文化情報環境、消費環境を整備しなければならない。
- 教育環境も大事。中京区の御所南小学校では教育レベルが上がり、それを求めて若い世代が小学校近くのマンションを購入し、人口が増える好循環が生まれている。
- 農業を始める人を増やすなどといった国民の価値観を変える息の長い取り組みも必要ではないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- より深く日本を知る観光振興が必要。京都に

は、普段は非公開で不定期に公開する仏像など表に出ていない文化遺産が多くある。これらを取り込んだ対策が必要。

- 旅行雑誌「トラベル・アンド・レジャー」の2014年世界人気都市ランキングで、京都は前年5位から1位となった。1位を維持できるよう、今後さらに工夫を重ねていかなければならない。
- 神社を訪れる外国人観光客のなかには、平気で結界柵を乗り越えて拝殿まで行こうとする者がいる。京都にある国際日本文化研究センターなどを活用して、日本文化への深い理解や外国人観光客向けに観光マナーについての情報発信に力を入れるべきである。
- 国自身がツーリスト・インフォメーションセンターを京都に再設置して観光案内業務充実の対策を行うべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 局地豪雨、南海トラフ巨大地震などが言われているが、津波対策として、国土交通省は被災者に対する救援物資の備蓄、提供方法等について、地方公共団体と協力して準備しておくべき。また、災害時には外国人観光客の神社仏閣での受け入れももっと広範囲に必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- インフラの劣化調査を網羅的にしっかり行うべきだ。
- 老朽インフラのメンテナンスのための財源としては、それを目的とした債券の発行も一手法。インフラにより受益している企業などの中には、地域貢献の一つとしてこの債券を買うところもあるのでは。

平成27年2月26日

(聞き手：用地部長 大原 孝明)

ごうだ じゅんいち
合田 順一 氏

茨木商工会議所 会頭

こうら ひさこ
小浦 久子 氏

大阪大学大学院 工学研究科 准教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 伊丹空港に国際線を1本でも増やしてほしい。
- 羽田と伊丹で空港格差が生じているし、一極集中と意味で言うと空港とゲートウェイが何処かで必要だし、大阪は関西空港でだけで良いのかと思う。
- 高度な大学を中心とした国施設、研究施設、それからゲートウェイとして伊丹空港が大切である。アジアだけでも伊丹空港で良いのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 茨木市は山地が3分の2を占めているため平地が少ないので人口が集中（コンパクト化）しており、周辺に大学誘致や万博跡地の整備、新駅開業などによる他とは違い人口が増えている。
- 教育が充実しているところに人が住む。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光地の京都からでも伊丹空港が近い。
- 伊丹空港から東京及び海外（アジア）に向けて定期便等を増設。
- 観光についてはもっとPRが必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 大阪万博の時代に建設された建物も橋も老朽化しているのでメンテナンスに費用がかかり、再開発が必要である。
- 再開発時は容積を取るため高層化していくことが必要。

平成27年2月10日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- そもそも一極集中とはどういう観点からとらえているのか。都市機能について量的に見れば東京に一極集中している状況だが、例えば伝統などの歴史性や環境との相互性など地域に固有の都市機能の質に着目するなど、違う観点からとらえれば異なる評価ができる。量に替わる地域を位置づけるものさしを提示することも計画の役割。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 立地適正化計画は立地誘導によりコンパクト化を目指す制度であるが、縮退期につくことを前提としたしくみは使いにくいという声が多い。収束させていくところ（つくらないところ）を指定するほうが現実的。
- 選択と集中が求められているときに、近畿においてどのようなテーマでどこに集中投資するのかを決めることは重要。それが次世代の都市構造をつくることになる。
- 農村集落の集団移転は集落が成り立っているときには決断できるが、限界集落になると最後まで残ってしまう。集落と異なり、郊外住宅地はまとまりで動くことも難しい。
- 平成の市町村合併による自治体は広域すぎて生活圈や文化圏を共有するまとまりでの意思決定ができなくなった。基礎自治体が十分広域を計画する必要に迫られている。そのなかで、近畿レベルで共有しマネジメントすべきテーマ領域は何かを計画で提示すべき。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西広域連合を調べる機会があったが、観光や防災など利害が一致する分野しか協働できていない。そのような分野でも、例えば観光では、宿泊需要を取り合っている状況もあり、連携する

ことによる効果が見えない。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 昔から人は高台や地盤が安定している安全な場所を選んで住んできた。新たに開発した地域には、洪水などの災害リスクの高い場所が多い。開発により本来の地形や見えなくなっている。技術で解決するのではなく、人口減少期ではもう一度地形風土や地域環境を理解した土地利用や住まいの再編を考えるべきではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 高度成長期につくったインフラが大量に同時期に老朽化する。全てを同じように維持していくことは財政的にも困難。インフラ投資においても選択と集中が必要であり、地域の再編と合わせて、投資をしない選択も含めて選択の必要を市民とともに考えるべき時期にきている。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 広域で計画することの意義は何か。本来、広域地方計画では、広域的な空間計画として機能配置とネットワークを記述すべきであるが、そのための調査と調整をあきらめて、結局各主体が主張するプロジェクト集になっている。本来の役割を果たすために、ひとつでも関係者が共同して目標型の計画を策定し、その計画にもとづいて予算化する仕組みをつくらないのか。その対象としては、緑、水系、安全などが考えられる。
- 近畿を府県や自治体の集合体としてとらえひとつの計画をつくろうとするかぎり広域計画などできない。近畿といってもテーマごとにその計画単位は異なる。近畿に水系は複数あるし、地形や機能からとらえられるまとまりもある。行政区域をこえて意味のある広域のまとまりで計画することが広域計画でできることではないか。近畿は、歴史的な生活文化圏や流域を単位とするような環境的まとまりが計画単位となりうる。
- 近畿としてどう生きていくか、なにで稼ぐのか、どのように機能転換する必要があるのか、価値のつくり方を共有する必要がある。

例えばルール地域は52の自治体が構成する。広域計画においては、テーマごとに計画に参加する自治体は異なる。全ての自治体が合意したエムシャーパーク計画は共同してエムシャー川の環境改善と広域に連続する緑環境を実現することで、地域の環境価値を高め共同利益を生み出す経験をすることにより、広域計画の必要が認識された。

- 広域計画の取り組みとして、広域のデータベースづくりをしてはどうか。近畿圏を考えるうえで必要となる独自の基礎情報の項目を設定し、計画調整のプラットフォームをつくる。

平成27年2月10日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

こじま あつし
小嶋 淳司 氏

がんこフードサービス(株)
代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニアは名古屋・大阪間の同時開通ということではなくても、3年か5年くらいまでにこないといけない。十数年となるのは論外である。リニアの意味そのものが失われる。また、リニアが本当に意味を持つのはビジネスはもちろんであるが、やはり観光である。
- 北陸新幹線は琵琶湖の東だろうと西だろうとどちらでもいい。いち早くつなげて、乗り換えなしでリンクすることが重要である。そうすれば機能性も随分上がる。
- 関西の3空港を一体空港と考えるべきである。3空港の移動時間を短縮できれば、3空港の計4本の滑走路が有機的に生きてくる。空港間をどうつなぐのかという問題はあがあるが、そこがつながり、リニアができると、アジアに向けた関西の取り入れ口ができる。特に、これだけ観光客が増えている状況をみると、伊丹空港はすぐにでも国際化させるべきである。伊丹空港は交通網でも三都市の真ん中にあるという点でも、大変便利であり、事故も少ない空港である。アクセスさえきちっとしたものをつくれれば、世界でも最高の空港になる。
- これからの関西を元気にしていくには、観光と医療が重要である。
- 税関の充実をさせないといけない。税関を通るのに時間がものすごくかかることがある。
- 関西でいいものをつくっているのに医療機器の認可がなかなかおりない。制度としてなんとかしないといけない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 車にせよ、公共交通にせよ、高速移動が可能なインフラ整備が必要であり、一度乗ったら、乗り換えなしで山陰地方や瀬戸内にも行けるようにならないといけない。
- 近畿の地方の農業については、米をつくらずにフルーツとか軟弱野菜・促成栽培野菜などに特化し、風土にあったものを作ればいい。

また、消費地（三都市）に近いという特色を活かせるものを作らねばならない。

- 高付加価値農業や高付加価値漁業をしていかないといけない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 日本の観光を考えた時に、文化・歴史の発祥の地という意味で関西を抜きにはできない。
- 中国自動車道と阪神高速がつながっていないなど、ほんのちょっとしたことを解消することによって、関西を起点にした観光インフラが随分と前に進む。
- Wi-Fi が大阪都心でつながらないということがある。外国人観光客は日本の情報をお互いに共有・交換している。Wi-Fi がつながらないというのはかなり不便。
- 北陸地方や中国地方を含めた関西広域の観光案内が必要。効率がいいルート設定をしないとイケない。最近では、大阪で最高級のふぐを食べ、ロイヤルスイートに泊まり、神戸で神戸ビーフを食べ、山陰に行って松葉ガニを食べ、京都へ帰ってきて懷石を食べるといったリッチ観光も人気がある。
- 医療観光も重要である。単に病気を治すだけでなく、そこに滞在すること自体が観光となるような、そういったものの充実が必要。例えば、病院にしながら伝統芸能や伝統文化を目の前で体験するようなことである。医療が充実したメディカルシティというのでもいいが、それを少し越える要素を備えれば観光資源化できる。
- 伝統芸能や伝統文化を広報とか講演の支援といった部分で、公的な機関が支えていかないと、関西の魅力・大阪の魅力が残っていかない。大阪城公園に行けばいつでも日本の伝統芸能を味わえるといったことをやっていかないとイケない。
- 地域の特色を活かしてとれる食材を郷土料理などと一体的にどう売り出すかを考えることも観光政策のひとつである。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 災害対策については、首都圏と関西が一体化することが重要。日本海側からでも太平洋側からでも救助や支援にいけるのはもちろんだ

が、海上の対策も重要。この辺りが全部やられても、海上が活用できるということがある。大型の救助船、医療船、食料輸送船などを完備しておき、各船にはヘリコプターが3機とか5機とか発着できるようにしないといけない。あとは、そういった拠点をどこに置くかである。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 重要文化財とか国の指定の有形文化財とかは相続税は免除しないといけない。建物は償却済みだが、土地の値は上がってきており、市街地化したら相続のしようがない。
- 「がんこ」としても、民間企業による伝統施設の継承として、土地を借り上げて営業資産として使用し、活かすことに取り組んでいる。全国で8箇所。

平成27年5月26日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

こばやし きよし
小林 潔司 氏

京都大学 経営管理大学院 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 日本は、ワン・サイズ・ヒッツ・オール・スタンダード（国際的デファクト標準）（国際基準）の技術では、シリコンバレーに勝てないが、日本が勝てるのは、ニッチ（隙間）産業、要素技術、あるいは現場主義にもとづいてローカル化である。
- 後者を実現するのが、「おもてなしビジネス」であるが、ここでいう「おもてなし」は、観光地での「おもてなし」ではなく、相手を見て相手の文化に入って売り込むという意味である。例えば、パソコンは国際統一基準で作るが、おもてなしビジネスは国際統一基準でつくるのではなく、その国毎、地域毎の文化・ニーズに合ったサービス、製品を作ることを意味するのである。
- つまり、それぞれの国にカスタマイズし、そこにターゲットを置いたカスタマイズイノベーションを目指すことである。
- 終身雇用制、年功序列という日本の雇用慣行は一長一短があるが、企業毎に技術を磨き上げるという点ではメリットがある。また、若者の雇用が確保できるという利点がある。ローカル化、カスタマイズ化の世界では、日本の雇用慣行の利点を生かすことができる。
- よって、関西はアジアビジネスを「日本型おもてなし」で本気でやらなければならない。（今までは、関東に勝てないから負け惜しみで言っている様に思える）
- リニアを挟んで関東と関西で同じことをしてはいけない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 大阪府がおもしろい都市計画をやろうとしている。（小林先生が大阪府の都市計画審議会の会長をしている）これまでの都市計画は、主要な拠点を中心に周辺（圏域）の計画を立てていたが、新しい大阪府の計画は、市町村の行政境を取っ払い、ある地点から30分圏

や1時間圏でどんなサービス施設があるかを調査し、どこが住める地域（全てのサービスが受けることができる地域）で、どこが住めない地域（全てのサービスを受けることができない地域）かに分類し、住めない地域からの撤退や重複するサービス施設を散らすなどを考えることとしている。

- この考え方が大阪におけるコンパクトシティの考え方である。
- 高齢化社会が進むといずれ、高齢者も減少する。その時、病院や介護施設は、経営が成り立たなくなり撤退することになる。新しい考え方で、各地域がどのような人が住めるのかを検証しないといけない。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 過疎地におけるインフラの撤退という議論があるが、過疎地に多くあるコンクリート橋のようなインフラは、メンテナンスをしなくても長期間にわたる耐用年数がある。わざわざ、インフラの撤退ということを声高々に言わなくても、過疎地域における集落は自然に淘汰される。わざわざ廃止戦略を議論しなくても、長期間にわたって自然に答えがみえてくる。

平成27年1月13日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

こばやし よういち

小林 洋一 氏

伊藤忠商事(株) 代表取締役副社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能移転の話が立ち消えになっている。政府がまず首都機能の一部移転を実施することで、民間企業も後に続くこととなり、東京一極集中脱却の足がかりとなる。東京一極集中については、10年、20年後には更なるインバランスが生じると予想されるため、大災害への備えや東京への人口集中の問題からも、出来るだけ早期に手を打つ必要がある。
- 京都、大阪、神戸等、それぞれの都市の特性を踏まえた上で、首都機能移転を考えてはどうか。例えば、大阪には中枢行政機能を移転、京都には文化関連機能を移転、神戸には医療・医薬等を含めた先端技術関連を移転、といった具合。
- 関西は、既に、通勤は至便であり、住宅、オフィスや、空港、港湾等のインフラも整備されており、十分関東の機能を補完できる基盤がある。また、大阪には、梅北ヤード、夢洲、咲洲、神戸にはポートアイランドなど、まだ新たに建物を建設できる余力、余地もある。
- また、東京のように私鉄と地下鉄の相互乗り入れを増やせば、通勤、通学の利便性が更に向上するなど、まだ改革・改善の余地がある。
- 東京一極集中からの脱却について民間では動きがある。コマツは石川県小松市に本社機能の一部（教育や購買部門）を移し、研修や会議のために、世界中から年間3万人が訪れ、地元ホテル、タクシー等、新たな需要を生み出しており、自らが地方の活性化に貢献している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 大阪、京都、神戸でやり方は違ってもよいが、一つのコンセプトとして、これから高齢化が益々進む中で、裕福で土地を持っている高齢者が街の真ん中のマンションなどに移り、手放した広い土地を切り売りし、若い人が街の周辺に住む、そして、街の真ん中に病院など

の医療施設、図書館を含めた教養文化施設、スーパー等の買い物をする施設、公園等のスポーツ施設を整備する、といったコンパクトシティ化がある。

- 神戸や芦屋では、山手に居住していた高齢者が駅近くに移住するなど、すでにコンパクトシティ化と呼べるような動きがあると聞いている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西に、外国人観光客が増えているといっても、数字としては国内観光客が多く、関西に国内観光客を呼び込む余地はまだある。
- 現状では、観光客を誘致したい主体（JR 東海、JR 西日本、旅行会社等）がバラバラにPRしている。例えば、JR 東海は「そうだ、京都、行こう」というキャンペーンを東京で展開しているが、JR 西日本は、「三都物語」というキャンペーンを実施しているものの、営業エリアが西日本であるためか、東京ではPRしていない。旅行会社等により、京都の季節の行事（桜、もみじ、祭、スポーツ等）は東京でPRされているが、大阪や神戸等の季節毎の地元行事については、東京ではテレビや新聞等でほとんどPRされていない。2021年に関西広域連合によってワールドマスターズゲームズが関西で開催されることとなったが、東京の人は一切知らない。経済界、自治体等が共同で、来てもらいたい人が来てもらいたい人たちに対し、直接汗をかいてPR活動することが重要。
- 北陸新幹線の開通する北陸は、東京でさまざまなPR活動を展開している。「北陸フォーラム」（北陸経済連による東京開催のイベント）、「レディーカガ」（加賀の温泉の若女将10数人でPR活動）、「AKB」（北陸特産の甘エビ・かに・ブリの頭文字をとったアイディア）等。
- インバウンドの訪日外国人をリピーターにするため、一度訪問した人が楽しめる情報を英語でインターネットに掲載するなど、追っかけを考えてはどうか。
- 外国語表記、バリアフリー対応、待ち合わせ場所整備等のファシリティ整備はもちろん必要。JR 大阪駅周辺のファシリティについては、次のような印象がある。
- JR 大阪駅周辺は、訪日外国人旅行者を乗せた観光バスで混雑し大変な状態。
- JR 大阪駅前のタクシー乗降場は、観光客が

タクシーを利用する機会が多いにもかかわらず不便。旅行者に冷たい。京都はシステム化されており、利用しやすい。

- JR 大阪駅周辺のタクシー乗降場から長距離バス乗降場への動線が悪い。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 個人の意識改革が必要。災害の記憶は風化していくので、常に意識を持ち続けるよう、都道府県、市町村、あるいは小中高で、地形やインフラの特性に合わせた地域毎の防災・減災に対する知識を教えるなどの取り組みが重要となる。回覧板を回す町内会レベルの取組も効果的ではあるが、ただ避難場所を広報するだけでなく、地域毎にそれぞれの特性に基づいた計画を立て、机上ではなく、実際に避難訓練を実施することが重要である。静岡では、毎月避難訓練を実施していると聞いたことがある。
- 東北に修学旅行で行くとすれば、震災のあった場所を見るとき、被災した小学校や中学校で実際どのような訓練をしているかということ学んだり、意見交換することも効果的だろう。
- 災害時に備え、インターネットの地図情報で道路のルート選択が容易にできるように、国・県等による情報内容・表現・地図等のフォーマットを統一できないか？降雪期に道路情報が分かりにくく、ルート選択に苦労した経験による。京都市内から兵庫県の香住方面に行く際、気象庁のホームページ内の「積雪情報リンク」を経由して各県域の道路積雪情報を調べたが、各情報提供者（各整備局の各事務所、各県、各県等の建設事務所等）により、情報内容・表現・地図が異なり、道路の積雪の有無がよくわからず、ルート選択に苦労した。
- 災害情報を得る手段であるインターネットやスマホ等の情報機器に関して、そういうものに不慣れな高齢者等への配慮が必要。
- スマホには災害情報が届いているのに、ガラケーに情報が届いていないという事を経験した。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 道路やトンネル等は、基本的には受益者負担でメンテ費用を捻出するべき。
- 空港、港湾等は、民営化・民活をはかりながらも、それらで得た利益を基に、貿易立国としての国の関与も必要。
- 日本の今の制度でメンテを続けるのは、限界があると思う。水道局、清掃局や市バス等も全て民営化すべきだと考える。伊藤忠では、海外で、上下水道やゴミ処理など色々な分野に進出している。

平成27年3月6日

（聞き手：営繕部長 山口 浩史）

こやま ようはちろう

小山 洋八郎 氏

(株)紀伊民報 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

東京の本社を地方に移転する場合は法人税の優遇措置があるが、本社が東京に有る限り法人税は東京に入るため、地方にも法人税が入るような税制度の改革が必要。

また、これから地方に移転する企業への優遇措置だけではなく、既に本社が地方にある企業に対する優遇措置も必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

田辺市は人口減少が続いている。若者は働く場所が無いため帰ってこない。工場の誘致には土地の制約があるため、地場産業を活性化させる必要がある。併せて所得税やガソリン税の地方と都市部での差別化、都市部の大学進学への補助など、地方に住むメリットも整備する必要がある。地方部のガソリン税を安くすることで、都市部の方がガソリンを入れにわざわざ来てくれることにもつながる。

田辺市内は津波により浸水する地域もあり、コンパクトシティについては土地の制約がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

関西はライバルが多い。知名度の高い京都や奈良と同じ取組をしても駄目で、地域にあったPRが大切。熊野ツーリズムビューローが外国人を雇って英語のHPを作成したことによって外国人観光客が増えた。地道な取組も必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

紀南に紀勢線はいらないと思っていたが、東日本大震災以降、震災直後に救援物資等を輸送出来る道路が必要と感じており、紀勢線の早期開通が望まれる。

津波についてはハード整備には限界があるため、避難対策に取り組む必要がある。

平成27年1月21日

(聞き手：河川部長 黒川 純一良)

さいとう のりひこ
齊藤 紀彦 氏

(株)きんでん 代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東日本大震災を経験して、東京一極集中を是正し中部も含めた3極構造が重要と考える。
- 少子化の関係でも、東京には若者が集まるが出生率が低いので、そうした面からも一極集中を是正していく必要があると思う。
- 関西が複眼型の拠点として一翼を担う自覚を持つことを、近畿地整が作る計画に盛り込んで欲しい。
- ITの時代になっても、人、モノが動く実体経済あつてのことで、そうした流動の確保と非常時の代替性の面から、リニア、北陸新幹線に関西まで引くことが重要。但し、財政の面から難しいこともあり、関西としては優先度をつけて主張していくこととなるだろう。また、話を進めるには、関西側の議論が来ているかがあり、どこのターミナルにどう結節するか等、関西としての統一的理解を纏める必要がある。
- 複眼型国土、地方創生といわれている中で、東京一極集中に手立てを打つために、名古屋、大阪でも本社機能移転優遇措置をすべきと考える。首都直下型地震などが起きたときに、分散しておくのが我が国のあるべき姿かと思う。そういう意見を絶えず関西から上げておくべきと考える。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト+ネットワークは少子高齢化の中で一つの考え方と思うが、どこに機能を集約していくか地域間の利害調整が難しいのではないかと。関西は多様な拠点が沢山あり、拠点を決め打ちにするには難しいと考える。今の多様性を活かしながらネットワークでつないでいくことで、おのずと集約されていくのが素直ではないか。
- ハードのネットワークに加えて IT のネットワークもあるが、やはり関西としてまとめることができる、行政界を超えた意思決定のネ

ットワークが重要と考える。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西には十分な素材があるのでPRしていくのが良い。中国からたくさん来られるが、お寺など歴史、文化、規模では向うが先輩。しかし、繊細で高度な工芸、茶道、書道、武芸などが歴史文化遺産に組み込まれている点や、おもてなしの気持ち、治安が良いということをアピールする戦略が重要と考える。また、欧米人や中国の方等沢山の人に日本を理解してもらい親日派を増やして帰ってもらおうことが、インバウンドとして重要と考えるし、国際関係を改善していくことになると思う。
- また、外国人が電車に乗る際などの移動の支援としての表示を適切にすることも必要。
- 関西経済同友会ではIRの提言書を出して推進しようとしている。カジノ依存の対策をとり、その他のエンターテインメントや美術館、劇場なども整え、皆さんを引き付けるコンテンツをそろえることも必要と考える。また、交通アクセスの対策も合わせて考えることが必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 十分な備えを進めるとともに、地域住民の意識喚起が重要と考える。その前提となるハザードマップが重要で、前提条件を理解し、正しく怖がる必要がある。また、そうした知識の上に定期的な訓練により効果が上がると思う。東日本大震災ではそれが出来ていたかどうかで差がついたと聞いている。
- 津波の到達時間が短いところは、逃げるのが大切で、平時より避難路を意識しておくことが必要ではないか。
- 関経連は、東京に直下型地震が起こった時に備えて「西日本危機管理総合庁」を提唱している。新しい組織でなくとも常におられる人がその時に役割を果たせば良いと考える。一方で予算の枠もあり、優先順位をつけて工程表を作成し、議論だけでなく、少しずつでも進めていくことが必要に思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 電力設備は法で点検、報告が義務付けられるが、社会インフラも合理的な点検とその結果を公表してはどうか。
- 高度経済成長期に大量に整備したものが同時に老朽化するので、平準化して対応していくことが必要であると思う。また、設備改修は使いながらの工事になるので難しく費用が掛かることや、利便性が少し低下するなら、それもうたえることが必要と考える。
- それらを取り組んでいくには、人の養成が重要。現場を通じて人が育つので、コンスタントに工事を経験していくことが必要。国の予算もある一定以上つけて、人を育てながら、続けることが必要であると思う。
- 市町村レベルの維持管理については、地方主権との意見もあるが、地方はまだ育っていないのかもしれない。技術力を持った国交省等の支援が必要だろう。
- 外国人労働者導入の議論が我々の業界でもあるが、その前に、我が国で実力のある人、技術力のある人を育て、社会が認めることが必要で、能力をもった人には国家資格を認める等、技術・技能を身に着ける人の励みになることを是非お願いしたい。やはり、国家資格となると活躍できる場が広がるので、人を育てる手段の一つとしてもお願いしたい。

平成27年3月17日

（聞き手：副局長 池田 薫）

さかい けんじ
酒井 健二 氏

日本ペイントホールディングス(株)
代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リスクヘッジの観点で、大阪、京都、奈良等の都市にある程度分散すべきだと思う。
- その時に問題になるのは、インフラのネットワークである。鉄道を見ても東京に比べ相互乗り入れも少なく不便である。もっと利便的にネットワークが組めたら、東京の分散が図れると思う。
- 空港も不便。伊丹は国際化が必要だし、関空については直行の欧米便がほとんどない。
- 国にも地方にも問題がある。がんじがらめになっている規制等を国がある程度舵を取り、後は地方が主体的にやるべき。民間も同じで、活性化しやすい雰囲気等を国が作り民間がそれに則りながらやっていくのが基本的な考え方だと思う。
- 大阪本社では情報が入らず、関西の企業は本社を東京に移して行った。この東京一極集中を分散すれば色々な情報が入ってくる。何も東京で全てを議論する必要はない。
- 現在政府の対応として東京から地方に本社を移した場合、優遇税制がある。国が定めた規制を緩和するのは国の仕事で、色々な活動をするのは民間の仕事というように役割分担をしないと活性化しないと思う。
- 基本的な産業は海外には負けないと思う、例えば商業が発達した大阪や滋賀。ところが、今の日本人はそのよい伝統を忘れていつている。アメリカの優秀な企業は日本のよいところをどんどん取り入れているのに。
- 今の若者はだんだん保守的になってきており、大企業指向。ところが入社しても勉強しない。
- 教育システムにも問題がある。国際的な教育システムを作らないと、人は減り、大学も大変になる。
- 我々が受けた教育は日本には資源がなく、人そのものが資源であるということ。技術立国として人をどんどん育成する必要があるが、若い人材を押さえつけていけば国際競争には勝てない考える。
- 出来ないことを出来ないと言いつめるのではなく、エントロピーの法則で何かを起こさないとい

けない。

- 個性があり、バラバラな関西を誰かが束ねていく必要がある。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 女性の社会進出については、政府が30%と決めるのではなく民間企業に責任を持たせるべきとおもう。現状のインフラのままであると、女性が社会進出すれば人口減少を招くことも考えられ、育児施設等の女性の社会進出を支援するインフラ整備も課題となる。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東日本大震災の復興で堤防を嵩上げしているが、自然を相手に全て防御できるとは考えられない。そのため、昔の人はどうやって速く逃げるか、避難経路の確保と避難場所をきちんと作っていた。
- 企業のBCPもアンプロテクタブルな現象が起きたときにどうするか。基準が必要。
- 原子力もすぐに無くなるものではない。徐々に減らしながら新しいモノを取り入れる。防災の観点からもそういう考え方を取り入れる必要がある。このような規制や条例を緩和して頂き、民間としてはそれに乗りながらやっていく。

平成27年3月23日

(聞き手：局長 森 昌文)

さかい たかし
酒井 隆司 氏

日本郵船(株) 関西支店長

を經由せずに輸出されていることが多いのではないかと。

- 神戸港には、地方港と違ってフリクエンシーがある。何かトラブルで出荷が一日遅れても、サービスでカバーできる。そんなことも強みである。

平成27年3月13日

(聞き手：港湾空港部長 稲田 雅裕)

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 国際戦略港湾として機能集約の方向性が示されているが、地方港は地方港で独自の事情で開発が進んでいる。
- 一般論として、船社は、配船上の制約がなければいほど都合がよく、ハードとソフトがそろっていることが重要。
- コンテナ船は、コンテナ1個当たりのコストを下げるために大型化傾向が顕著。結果として単独配船が難しくなり、外国船社を交えた共同配船が一般化しつつある。共同配船メンバーも含め、寄港する必要がある、メリットがあると判断できるかがポイントとなる。
- 一方で、物理的に寄港が可能であることは大前提であり、物理的に入れない港は選択肢から自動的に外れる。港湾設備は、「社会の公器」ともいえる。
- 首都圏は後背地人口が多く、ローカルカーゴは有るし減らないだろう。
- (個品の) 国内輸送では、CO2 対策やトラックドライバー不足もあり、鉄道、内航船がもっと使えるようになると物流の選択肢が広がる。
- 関西は、(消費財・食品などの出荷地である) 中国と首都圏の間にあるので、いろいろと面白いのではないかと。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 神戸に集貨を進めるには、ハードとソフトの両方が必要。
- 中継港には、(輸出港、輸入港とは異なる) 中継港としての能力がある。荷主は、目的地までのルートはさほど気にしておらず、輸送全体のコストとサービスで判断しているように思う。如何に無駄なく低廉で、直接寄港船と比較して遜色ないサービスが提供できるかが重要となる。
- 日本からは、素材関係は強くコンスタントに輸出されている。ケミカル製品や自動車向けの薄板高級鋼板など。特にケミカルは、神戸

さかうえ かずのり

坂上 和典 氏

(株)博報堂 常務執行役員関西支社長

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンドの更なる、かつ持続的な充実には、
 - 理念／ビジョンの工夫。例えば「CO₂削減」というのではなく「エアコンの温度は28℃に」とか「クールビズ」とかと同様、一人一人が取組をイメージできるビジョン。
 - 実践主体として、関西が一丸となれる体制をどうしたらつくれるか。
 - 観光戦略を実施するための財源をどう確保するか。といった課題があると考えている。
- 観光の本質は「交流(豊富なコミュニケーションによる相互理解)」であると考えている。そのためには、
 - まず、関西の生活者が、関西にある歴史遺産／伝統文化／現代文化やアート、食文化、優れたデザインに触れることで、理解を深め、誇りを持つこと。
 - そうなれば、文化やイベント、食を媒介にして、海外からの訪日客との触れ合いを積極的に行っていくはず。
 - 訪日客は、関西の人々との交流、文化遺産に接することで、それまでにない新鮮で感動的な「体験価値」を得、関西の言わばファンになってくれれば、リピーターとして何度も訪日してくれるようになり、結果、関西経済の活性化に好影響を与えることに繋がる。「文化交流／国際相互理解」×「経済効果」の好循環が生まれることになり、「国際文化交流の首都：関西」、「最も多様性を受容する先進エリア：関西」となることを目指してはどうか。
- 2020年ではなく2030年くらいを見据えて取組を進めていかないと、大きな流れになってこないのではないか。司令塔と財源を確保し、まずは文化レガシーのようなものを作って、媒体社を使って海外へアウトプットしていくような大きな設計をしていくことが重要なのではないか。
- 外国人旅行者10人は、日本人1人の消費効

果に相当すると言われている。今後、訪日外国人がますます増えて2000万人になれば、大きな経済効果が見込まれる。経済効果という観点でだけ捉えれば、富裕層の個人旅行者を増やすことが望ましいだろう。

- 現状では、中国からの団体旅行者が多くなっているが、長期的に見れば、日本の魅力を理解してもらい、家族や友達を連れて何度も訪日するようになることがベストである。LCCを使った団体旅行者から個人旅行者へ、短期移動型から滞在型旅行へ、広域的な観光へと繋げていくような取組をすべきであり、真のファン化という意味ではこのような流れが重要となってくるのではないかと。
- 東京オリンピックは1つのチャンスだが、2020年に向けて単にスポーツだけに注力するのではなく、ロンドンが前回五輪で行ったように、文化面・経済面まで含んだ地域全体の発展に繋がるような取組を行うことが重要ではないかと。
- 地域資産の掘り起こしという点では、佐渡に一流シェフを招き、「ダイニング・アウト」という期間限定の野外レストランが開催されたが、これは、その地域の食材による一流シェフの手になる料理で、イベント後にも引き継がれるもの。

(プロモーションについて)

- 外国人に対しては、まずは来日する前に日本の情報をどの程度PRできるかが重要。その上で、リピーターを増やすための魅力を伝えていくべき。
- タイや台湾の旅行者が「日本の美容サービス」や「日本文化の面白さ」を求めて来日するように、相手方のニーズをしっかりと理解することが重要。

《TV番組の活用について》

- 海外への情報発信は、インターネットに頼るだけでなく、その国のテレビの活用も重要だと考える。
- 番組の制作では、当然だが、その国の人が見て面白いものを作ることが重要。権利上の問題や宗教上の問題に対応するため、その国の人が番組制作に携わる方が良い。また、SNSやユーチューブとの連動で、海外ではTV番組が何度も見られるし、新聞社や旅行会社との連携(e x. 放映したのと同様のパッケージツアー)があれば、番組放映時の視聴率が高なくても一定の効果が見込まれる。

- 留学生には、日本の文化を理解してもらい、日本のファンになってもらって、母国へ情報を持ち帰って広めてもらうことが大切。
- 日本の現在を伝える「知日」という雑誌（主筆：神戸国際大学 毛丹青教授）があるが、20万部くらい売れている。海外の人たちに発信力のある人に対して、日本の魅力を訴えていくということも必要なのではないかな。

（財源の確保について）

- 財源確保をどうするか、妙手があるわけではないが、補助金や寄附に頼らない自主財源を持つ「関西DMO」が設立できないか、チャレンジする時期にきているのではないかな。
- 他地域では、地方創生の流れを活かして、地銀等がファンドを作り、産業振興を促す構想があると聞くが、関西でも同様の取組の検討が必要な時期がきているのではないかな。

（各主体による連携について）

- 関西では、各自治体・団体が一丸となったインバウンドに向けた取組がまだできていない。それぞれで観光振興を行っても、広域観光ルートの設定やそのための地域資産の再編集（軸づくり）に、限界があるのではないかな。
- 地方公共団体や大小様々な経済団体がいろいろ進めている様々な観光振興の協議会をまとめて、大きな司令塔を作られてはどうかと思う。

平成27年3月26日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

さかえはら とわ お
栄原 永遠男 氏

大阪歴史博物館 館長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京に対する関西圏という対立構造でとらえるのではなく、東京との関係をどのようにつけていくかだと思う。
- 大阪、関西、近畿圏を見ていると、歴史が古い分伝統的に分権意識が強く、文化の単位が小さいものがたくさんある。尾張の方の勢力が結局日本を制覇したが、関東のように離れておらず、西のように細かく分かれていない、そのちょうど中間で軍勢力を強くしたことで、全国制覇が出来た。関西は結局この単位が小さいという点が一番弱い点になっていると思う。
- 関西は歴史があり文化が多様である。それが今のグローバリゼーションの中で上手くマッチ出来ていないように思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトネットワークについても、関西は関東とか九州よりも恐らく単位が小さい。地域が持っている歴史的な伝統によって、コンパクトの分かれ方やその単位が変わってくるので、一律にコンパクトと書くのではなく、もう少し柔軟に考えないといけない。今は東京目線での書き方になっている。
- 一番心配しているのは中山間地域である。中山間地域が痩せることで、山が駄目になり、海が駄目になってしまう。そのキーとなる地域が細くやせ細っているというのは、今後の日本の国土の豊かさを考えたときに凄く心配してしまう。
- 単に非効率で田舎を切り捨てるということは、恐らく日本人としての誇り、生きていくための基盤、精神的な支柱そういったものを自分で切り捨てているということだと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西の歴史が豊富だということを強調されているが、観光の手段としてしかとらえておらず、違和感を感じる。
- 文化とは生活様式や生活の仕方であり、人間存在の根源である。そういったことが結果として観光に繋がると私は考えたい。観光の手段としての文化という捉え方は違うと思う。
- ホンモノと書いてあるが、ではニセモノは何か、何がホンモノなのか、古ければホンモノなのか、ホンモノの定義もなく、ホンモノという言葉に違和感を感じる。
- その地域の持っている個性、歴史的な伝統や生活様式を留置することが、観光に繋がるのではないか。
- 例えばロンドンでも、超高層ビルではなく、伝統や歴史等の現在のイギリスを形成している文化に人は引きつけられる。イギリスの場合はそれなりに文化を大切にされていて、こういった掘り下げが、近畿は弱い気がする。
- 大阪は歴史的な遺産がたくさんあるが、分散してしまっていて移動するにも距離が離れてしまっている。上町台地一体を歴史が集積される町として位置づける動きがあるが、そういったゾーン分けをするのが良い。
- 京都は見えて上手いと思う。自分たちの文化をしっかり持っていて絶対手放さない。その上で、柔軟に観光に対応している。
- 大阪は町の共同体のようなものが十分には機能しておらず、古い町の組織や繋がりを潰してきたと思う。大阪のキーワードである商売が弱くなってしまったこと、町の共同体が分散してしまったことが原因ではないか。
- 奈良はインフラが決定的に欠けている。ホテルやレストランが少ない。小さい店はたくさんあるが、点在していて、高級ブランド的な店が集積しているところが無い。古い伝統を好む人は訪れるだろうが、それだけでは十分とは言えない。また、交通の便でも奈良が遅れているのではないか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東日本大震災では、村ごと、建物ごと全部無くなってしまい、その歴史が無くなってしまった。最近、あちこちで激甚災害が起き、様々な資料が失われてしまうことから、それ

を救済するネットワークが出来ているが、こういった救済ネットワークの核となる施設や組織が必要ではないか。

- 今は、災害が起きる毎に後追いとなってこうした組織が出来ているが、今後は予防的に文化を救うためのネットワークが必要である。
- 災害だけに限らず、人口減少によって村が無くなることで、村にある文化がなくなってしまう。そこを如何に救っていくか、あるいは前もって予防的な措置がとれるかが重要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 今の日本の文化を支えている一つの核が博物館であるが、インフラ面、施設面での老朽化が進み、また予算の切り捨てなど、日本中の博物館が非常に厳しい状況に置かれている。
- 文化を観光に結びつけるといった観点からすると、拠点となる博物館にもっと力を入れて欲しい。

平成27年2月20日

（聞き手：企画部長 小俣 篤）

さがみ ひでひこ
坂上 英彦 氏

京都嵯峨芸術大学
芸術学部 デザイン学科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 日本のように一極集中している国は世界の中でも少ない。このまま一極集中が進めば、国家として繁栄が危ぶまれるという状況にきている。地方が荒廃すれば、いずれは東京も荒廃し、国家も成り立たなくなるだろう。
- 関西は、地域の生活・文化を重視する価値観に基づいた地域主義のモデルを全国に示す必要がある。既に、ヨーロッパは、地域の文化、生活を基本にローカルルールがスタンダードとなっている。
- 一極集中からの脱却には、量的発想から質的発想に変わらなければならない。日本のルーツを示す文化観光資源は関西に一極集中していて、既に複眼構造となっていると言える。つまり、「関西は観光と文化の首都をつくる」というコンセプトが国土構造上のキーとなる。
- その具体的な方向として、30年後の関西の切り札は観光・芸術・文化・生活から出てくるほんまものとする。関西にしかないものを再認識し、これらによる産業構造を新たに展開していくことである。人生の価値観という点で東京にはない関西の良さを再構築していく必要があるだろう。
- 東京はグローバルスタンダードの最先端産業を、関西はオリジナリティーの高い芸術産業、伝統産業を展開していくべき。芸術産業が関西の頂点となることが望ましい。
- 地域資源に依存する産業を作っていく必要がある。例えば、関西の水資源は豊富で、軟水で体に良く、長寿にもつながると言われており、このような恵まれた自然資源も再認識する必要がある。
- 関西が地方活性化をリードし、全国各地で自分たちの住んでいる所は素晴らしいことを再認識する姿を示さないといけない。
- 本来、地方活性化を進めるプロは、自治体職員である。このため、自治体職員の人材育成・教育システムの再構築を望みたい。自治体職員は地域づくりの専門家であるという意識を持ち、地域をプロデュースしなければならない。これらを構築する専門的な教育機関を

関西として確立し、自治体職員の能力を上げることが、国土構造の再構築に直結すると考える。官民連携での人事交流を含めた取り組みが必要であり、このための規制緩和も課題となる。

- 地方より東京が優れている、優秀な成績を持った学生は東京に行くべしという価値観を変えない限り一極集中は止まらない。親が、子供が優秀であればこそ地元で活躍してほしいと願う価値観になることが大切であり、ヨーロッパのような優秀な大学が地方に望まれる。もちろん、地方大学の支援も必要となろう。
- 国力を地方からあげていくために、地方で働くことがマイナーからメジャーになるようなパラダイムが望まれる。地方で頑張りたい若者等の受け皿が必要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 関西は既にコンパクト＋ネットワークの構造となっており、その強みを活用していくことが大切である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光は収益事業であり、利益を上げる必要があるが、公務員に民営的発想を持っている人材が少ない。観光振興で活躍をしているのは民間企業をスピンアウトした途中採用の公務員が多い。地域活性化と同様に人材育成や官民連携の柔軟な体制づくりが急務である。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 2020年のオリンピックの後に2025年あたりに関西の文化を活かした国際的な博覧会を構想したい。

平成27年1月7日

(聞き手：企画部 事業調整官 橋本 豊治)

さとう やすひろ
佐藤 泰博 氏

(株)産経新聞社 大阪本社
編集局 局次長兼社会部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 機能を整理して分化しておくというのは危機管理上良いことである。
- 東京と関西という構図ではなく、いくつかで分化しておくべき。ただ、とにかく多極化するのではなく、都市の国際間の競争という観点も忘れてはいけない。
- アメリカを見ると、日本のように大企業が東京に集中するのではなく、いろんな地域に大企業が拠点を構えている。日本の仕組みを変えていくべきだし、そういう拠点として関西はポテンシャルは高い。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- ニュータウンで人口が減ってきている。また、高齢者が都心のマンションに戻ってきており、これまでと違ったコミュニティーを、それぞれの地域でどう作り直してしていくのが大事になる。
- 人口減少の抑制は、魅力づくりをどうやっていくかだと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は、文化遺産、自然などポテンシャルはある。それをどう活かすかである。
- 今は、情報発信等それぞれがやっているが、関西全体でやっていくべきだ。
- 関西から他地域に行くような大きな視野を持ってコースづくりを考えていくと魅力がアップするはず。
- 梅田のスカイビルは、海外の建築雑誌で取り上げられて、外国人観光客が多い。特にヨーロッパの人に人気がある。また、阪神大震災から20年の「1・17」に会場となった神戸の東遊園地に、外国人も結構訪れていた。我々が考えない場所に外国人観光客が来ている。うまく情報を発信すれば、従来の観光地

だけでなく、ヘッというようなところにもぎわうのでは。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神大震災を経験した以上、我々は伝えていかなければならないし、取り組みを続けていくことが重要になる。報道としての役割がこれから問われていく。
- 災害が身近に起きるということを感じてもらうために、例えば津波の高さが分かるようにビルに印を入れたり、避難ビルのマークをもっとアピールしたりするべき。
- インバウンドに力を入れるなら、防災訓練をしたことも、街の地理も知らない外国人観光客等をどう避難させるかも考えていくことが大事。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 公共工事は、新規で造るばかりでなく、何割かはインフラの更新とか管理にまわすべき。原価償却は考えてやっているだろうが、解体のコストなどまで考えて造るシステムを構築できないか。
- 国が率先して取り組めば、民間もついてくるだろうからインフラに対する姿勢や指針を出してほしい。

平成27年2月5日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

さらや ゆうすけ
更家 悠介 氏

サラヤ(株) 代表取締役社長

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンドの増加をうまく取り込んでいく必要がある。そのためには LCC の増便による観光客増加に対する宿泊施設の確保、あるいは交通網の整備が必要である。関西ビジョンの中にインバウンドの増加に対するサポートのビジョンが弱いように思う。
- 宿泊施設に関しては、空きマンションの活用も含めたホテルの規制緩和により、多様な宿泊場所の提供が必要。
- 田舎と都市を結びつけ、関西全域がインバウンドの恩恵に浴することができるようになるのが非常に大事である。田舎の食事等、観光以外の二次的な良さを出していくことが大事。
- 日本海側の境港、舞鶴、敦賀の3つの港から関西域へのモノと人の流れを整備することが必要。
- 中国各地の空港整備事情から考えると、今後 LCC はますます増加する可能性がある。そのためには関空、伊丹だけでなく、可能であれば神戸空港も含めた3空港の一体運用により、LCC の取り込みを進めていくべき。
- アジアの大都市に対し付加価値の高い日本各地の地域産品をもっとプロモーションし、関西全域の地場産業を潤すイメージが必要である。
- 田舎の生産を都市の消費に結びつけるためには、IT の活用が大事。
- 福岡のキャナルシティへは船及びバスにより中国人観光客が多数来場し、船で大量のおみやげを持って帰っている。それを考えると船及びバスによる交通にも航空とは違ったポテンシャルがあると思われる。
- 大阪市内の外国人観光客で賑わっているある商店街では、表示及び接客において、最近は少し観光客に対し不親切だと見受けられる点がある。もう少し謙虚に受け入れを伸ばしていく必要がある。
- I R や梅北第2期は粛々と進めていってもらいたい。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 広域的な意思決定においては、権限をうまく一本化していく必要がある。そうしなければ変化のスピードに意思決定が追いついていかない。
- 経済的なアセスメントの中で道路整備を進めていく必要がある。

平成27年6月4日

(聞き手：総務部長 東 真生)

さわだ たろう
澤田 太郎 氏

(株)大丸松阪屋百貨店
大丸 大阪・心斎橋店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西は東京を目指すべきではなく、その街に合った開発をして独自性を追求すべきである。
- 今、気になっているのは神戸の三宮駅前再開発だ。駅前に高層ビルを建てる構想があるようだが、海と山が近くにある特徴的な神戸の景観を阻害するものとして好ましくないと思う。神戸は東京や梅田の後追いをすべきではない。
- 梅田エリアは高層ビル群による街並みでも良いが、関西は京都や奈良だけでなくヨーロッパのように古い街並みを守っていくエリアも必要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 多様性がキーワードになっているが、その中身が重要である
- グランドデザイン2050に「国際指向」「地域指向」とあるが、これは「経済成長を優先する考え方」と経済成長よりも「内面的な豊かさを優先する考え方」この二つの考え方や価値観の先にでてくる指向ではないかと思う。経済システムや社会保障・福祉などの社会政策視点に触れずにいきなり国土の考え方に結びつけるのは無理があるのではないかと思う。
- 都市部と地方のネットワークは公共インフラだけでなく、セブン&アイが構想している全国各地のセブンイレブンと都市部の西武・そごう・ヨーカ堂などを結ぶオムニチャネルのような民間インフラも重要な役割をはたすのではないか。
- グランドデザイン2050の「地域にあった産業を興し、ネットワークで結ぶ」という考え方には賛同する。産業を興すということについて商業の視点で提案したいことがある。商業起業家にとっては不動産価格（家賃相場）が店舗経営をする上での最も大きな前提となる。心斎橋商店街や御堂筋の家賃相場は東京

並みに高く、資金力のある大手や外資でないと出店することができない。資金はないがセンスのある若者やクリエイティブな商業起業家は、御堂筋や心斎橋筋に出店することは不可能であるが、家賃相場の低いエリアであれば新規出店は可能である。梅田の東に位置する中崎町はこのような背景のもとに、ユニークな商業者の出店が相次ぎ、今や話題のファッションスポットを形成している。しかしながらこういったエリアも、認知度が高まり今後さらに賑わってくると、次の段階は大手が参入し街のユニークさが薄れるとともに、家賃相場も上がってくる。家賃相場があがるとユニークな若手経営者の出店が鈍化し、より一層資金力のある大手の出店が増える。このようなマイナスのサイクルスピードを、公的な資金を投入することなどによってある程度コントロールできるのではないかと思う。安定した家賃相場によって街のユニークさや鮮度が担保されるのではないだろうか。

- 収益物件を転売し利ざやを稼ぐ不動産の流動化も同様である。これらの動きが活発化することによりミニバブルを招き、その街の魅力や特徴・独自性が奪われていくのである。何らかの規制をかけることにより、活性化し始めた街のポテンシャルを維持できればと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 大丸心斎橋店は現在インバウンドの売上げで全国4位、関西では1位である。売上構成比率の約10%がインバウンドで、その7割以上が中国人である。2020年には20%あたりまで拡大する可能性があると考えている。インバウンドはこれからの百貨店経営においてますます重要度が高くなっていくであろう。
- 日本的なものをどれだけ深く発信できるかが、商圈を世界に広げる鍵だと思っている。世界的なブランド品の販売だけではソウルの百貨店と同レベルに留まる。江戸時代以降からの船場あたりの粋な上方文化や美意識をもう一度見直し、心斎橋から発信していきたい。また、日本の歳時記をうまく入れながら、季節感を出すようにしている。B2のウィンドウではファッションではなく、日本の歳時記を取り入れた演出にした結果、全くの想定外であったが外国人観光客の写真スポットとなっている。
- 例えば神戸は幕末以降いち早く西洋文化を取

り入れた美しい街並みが現存しており国内観光にとってはユニークさを発揮しているが、インバウンド市場からみた場合観光スポットとしての商品力は弱いのではないと思う。日本の伝統・芸術を深掘りして内外に効果的に発信していくことがインバウンドマーケットに響くと思う。

- 街並みを守るべきところは守るための規制も必要。ヨーロッパでは様々な規制のある都市も多く、パリやミラノの中心街は明らかにニューヨークとは違う街並みである。御堂筋も一定の高さ規制がある。京都には町屋を守るための看板規制等の色々な規制がある。神戸の旧居留地にも紳士協定がある。大阪も景観については戦略的な規制が必要だと思う。
- 中国人観光客のお買い物が増える一方で日本人のお客様からのクレームも増えている。日本でのマナー・エチケットについては、百貨店・旅行社だけでなく官民が一体となって上手く啓蒙していく必要性を感じている。
- 以前は関空入国が多かったが、今は関空出国ルートが増えているため、関西特に大阪の百貨店の免税売上が伸びている。
- 心斎橋商店街では作業が繁雑という理由で半数以上の店舗が免税の対応ができていない。中には免税対応を行わず、自腹で 5%や 8%のクーポン券を実施している店舗もある。4/1 から免税の代行が可能となるため、その準備を進めている。地域の国際競争力を高める意味でもこの取り組みは重要だと思っている。

■防災・減災

<災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等>

- 日本は他国と比較しても社会インフラや科学技術も発達した豊かな国であるが、自然災害が多い。防災は国のベースになるものであり、グランドデザイン 2050 の内容は共感する。
- 大丸神戸店は阪神淡路大震災の 3 ヶ月後に規模を縮小しオープンした。その時に改めて百貨店の役割を再認識した。スーパー、コンビニ等の生活必需品を売るところは災害発生の翌日からでも必要であるが、百貨店は各家庭の安全が確保出来て、ライフライン、インフラなどが復旧した後にはじめて必要となる、言い方を変えれば生活の彩りを必要とする段階で初めて社会に貢献できる産業なのである。
- 東日本大震災は百貨店の営業時間内に発生したが仙台の藤崎百貨店では約 40 分で避難誘

導が完了したとのこと。我々も大震災に備えて、地震訓練には力を入れている。

■5つのテーマ以外のご意見等

- (道の駅が全国 1000 店舗を突破し、売り上げ高がコンビニ業界各社と比べ全国第 4 位になったことを説明。道の駅との連携・活用の可能性があることを紹介したところ) 道の駅と百貨店との連携については、オムニチャネルの視点からも前向きに検討していきたい。

平成 27 年 2 月 16 日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

しかま こういち
鹿間 孝一 氏

(株)産業経済新聞社 大阪本社 論説委員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中はこの先も変わらないと思う。昔は関西も東京に対抗できたかもしれないが、そこから大きく時代も変わった。民間の本社も東京に集約されており、関西を再浮上させて東京と対抗しようとするのは難しいのではないか。
- 北陸新幹線の東京～金沢間が開通し、東京と近くなったことで北陸の都市としてのステータスが上がるという発想があるが、現実には逆で、近くなったことによって人が東京に流出してしまい、地方が空洞化してしまう。このことが、結局、一極集中を生んでいる。
- 東京との結びつきは必要であるかもしれないが、あまり重きをおかずに、別の発想で計画を立てる方が良い。
- 東京～名古屋間と名古屋～大阪間のリニアの同時開業は難しいと思う。しかし、これは逆にチャンスである。東京～名古屋間のリニアの開通によって名古屋圏から人が首都圏に吸い取られている間に、関西は関西で独自の道を歩むきっかけにすれば良いのではないか？
- 関西圏は、東西軸だけでなく、南北軸にも注目すべきである。大阪を起点とした放射状の結びつきを考えたときに、もう少し北や南の結び付きを強くして大阪からの距離感を縮めないことには、大阪に人がいなくなってしまう。
- 道州制が議論されているが、かつての廃藩置県のようなことをもう一度やらないと仕方ないのではないか。関西圏ももう少し西（岡山、鳥取、香川、徳島）に伸ばし、2時間～3時間以内の時間距離の範囲を一つの圏域として描ければ、もっと日本も、関西も変わる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト＋ネットワークはこれで良いと思う。ただ、それぞれをどうコンパクトにするかである。

- かつて大阪では、市内の空洞化と人口の流出によるドーナツ化といった問題が顕著な時期があったが、今は逆で、外から中へ人が入ってきている。それをどう考えるかである。また、避けて通れないのが少子高齢化であり、これを踏まえてどういった形に街を作り変えるかである。
- 街の中では、時間距離よりは価格距離だと思う。関西圏は、移動手段や移動時間の利便性は高いと思うが、価格に置き換えたときに、場所や交通機関によって値段が異なったり、割高であったりする。外出したいけれどもお金がかかってしまう。こうしたことが人の動きを妨げ、さらには都市の活性化をも妨げているのではないか？都市交通に関して言えば、料金を均一化して、価格も下げるべきである。
- 地方都市の駅前や役所周辺のほとんど寂れてしまっており、高齢者がこうした場所に出たいような仕掛けを作る必要がある。地方都市はまだまだ可能性がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 今、海外からの観光客が日本に向いている流れを、今後どう定着させるかだと思う。要するにリピーターを作ることだと思う。
- 受け入れる側として、外国人観光客が日本に何を求めて何を考えているのか、また、中国の春節のような外国人観光客が旅行に行きやすい時期をしっかりとリサーチし、相手の立場を考えた受け皿をつくり、戦略を立てる必要がある。
- テレビコマーシャルやネットを活用し、更に情報発信する必要がある。しかし、こうしたことを行政が行うと、魅力がないものになってしまうので、観光客に来てもらいたい立場の民間（旅行業者等）に行ってもらわなければならない。
- 言葉の問題は中々解決しない。言語に関していえば、来る人達が挨拶やコミュニケーションがとれるくらいのスキルを付けてきてもらうくらいのことで良いと思う。
- 標識のサインをもっと大きく目立つように分かりやすくできないか。
- 大阪は公共のトイレが不足していると感じる。また、トイレをきれいに使うことで、日本の街の美しさや生活習慣的なものを観光客に売

りにできる。

- 各府県の連携が上手くいっているかどうかである。通過観光でお金が落ちない、人が来すぎて困っていることが起きている。例えば、大阪のホテルは満杯だが、奈良や和歌山に宿泊客を分散できれば、それぞれにメリットがある。
- 海外からの関西への観光は、関空から京都や大阪を巡るパターンが多いが、それに飽きてきた時に、瀬戸内海の直島など日本としての次の魅力を創生できる場所がまだあり、こうした場所を活用していく必要がある。やはり、リピーターが重要である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 結局は人であり、自分、家族、そしてコミュニティにどれだけ愛着を持てるかであると思う。
- 隣組は相互扶助という点では良かったと思う。こうした日本の社会に合うコミュニティがあっても良いのではないか。隣に誰が住んでいるか分からないままであっては助け合いもできない。そういったものをどうやって作り上げていくのかを考える事が必要では無いか。
- 標識の見える化が重要である。津波・避難ビルを指定するのは良いが表示が小さすぎる。
- 府県単位、自治体単位ではなく、もっと大きな広域的な単位で統一化して整備を行う必要がある。標識も府県によってバラバラである。そもそも、こうしたことを自治体単位で行う事自体に疑問を感じている。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 少子化、高齢化の流れは避けては通れない。どちらも今の受け取り方としてはネガティブであるが、ポジティブに考えることはできないか？
- 高度経済成長期の発想では、都市が大きく膨張することを前提にインフラを作ってきた。今後、少子高齢化の中で、都市のかたちを変えていく必要がある。インフラの見直しでも、やり直すのであれば同じ物を作り直すのではなくて、その流れに沿ったこれらから先 50 年を見据えた次のインフラを整備が必要である。また、いらないものは全部捨ててしまう、

断捨離的な発想で作り変えてはどうだろうか？

- みんな隣の芝生は青いもので、新しい施設ができたらこちらにも欲しいとなる。しかしながら、優先順位があると思うので、その辺は思い切って順番をつけた方が良い。

平成27年3月24日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

しまだ わたる

嶋田 亘 氏

東大阪商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 震災が起これば現状東京一極集中だと日本の機能が麻痺する可能性があるので、大阪・名古屋などの都市がバックアップ体制として必要。
- リニアを大阪まで早く整備してほしい。（名古屋から延伸）
- 震災等で東海道が止まった時、北陸を通して日本海側から回れるよう金沢から大阪（京都）まで新幹線を結んで、大動脈を確保する必要がある。（北陸新幹線と繋げる）

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 国土のデザインとしてトータルの計画を策定して開発を行わないと繋がらない。
- 団地が高齢化しており、学生等の若者を呼び込もうとすると学校等を持って（誘致）くる必要がある。又、団地を若者向けに自由にリファームできるようにし、若者が入ってくると高齢者と混合することで活性化される。
- 東京の都心部に大学が多いので団地など居住地に持っていくことが良いと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 大阪市内の観光地のバス停車場やトイレが少ない。又、ホテルも少なく公共で整備が必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 現在日本にある橋が70万橋と言われ、そのうち地方の橋が50万橋ある。地方にはメンテナンスできる技術者が少ないので国機関や企業、学校などと連携して地方を睨んだ国の施策をできないか。地方の中に国が入ってきて、国で拠点をつくってほしい。
- 国の出先機関（国交省等）を東大阪市へ持つ

てくる。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 当地域は電力供給の問題がある。コスト的には非常に上がっている所以で企業が困っている、ライフライン（電力・ガス・水道等）がきちり出来る国づくりにしてほしい。
- 大企業が海外移転して国の空洞化が目立っており中小零細企業が廃業している。最盛期は昭和58年1万1千社から10年前で6千4百社、リーマンショック後の現在は5千社と半減している。廃業した工場跡地がマンション等の住宅に建設され、住民との騒音や異臭等の問題が出ており、企業家は苦情無い地域へ移転していく。これからは工業地域は工業地域としての整備をして行く必要がある。
- メイン道路の整備が必要。商売のネットワークはあるが、流通で言えば一般道路の道路網が良くない。

平成27年2月13日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

しょうじ けんいち
正司 健一 氏

神戸大学 理事・副学長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 2 番手を目指すというのは、他の地域でもできる。同じもの・発想で東京と張り合っている、いつまでも 2 番手であり、実は勝負していることにならない。関西の経済規模は、外国の一国にも相当するので、世界とどう向き合うかを考えるべき。
- 東京とは違うところで勝負すべきである。例えば、東京より住みやすいなど。（大阪の住みやすさと神戸の住みやすさや京都の住みやすさでは異なるのが、さらに魅力となるはず。）
- これまで 40 年以上国土分散の議論をしてきて事実上何もできていないのに、今後できるとは思わない。関西が表立って市場原理を無視した議論をする必要も無い。
- ただし、国の担う役割は何か。国＝東京ではない事実を踏まえた合理的ルール・政策形成に資する議論は大切。

（インフラ整備）

- インフラは、予算に限りはあるが、社会的費用最小化を重要な視点としながら一定のレベルまでは、国がつくり、併せて整備基準もつくるべきと考える。
- 港湾は、全国分け隔て無く整備するのに、鉄道整備となると利用者が見込めないとつukらない、若しくは利用者が負担しないとつukらない。このことは、税の配分の仕組みに問題がある。その制度を変えなければならない。つまり、国がどこまで整備するのか考えなければならない。
- 1000 年に 1 回しか起こらない災害の安全策のコストを民間はおそらく負担出来ない。保険でもできない。洪水などで数十年単位の災害に対しては、民間も対応できるが、数百年規模となると負担できない。つまり、国が整備するレベルを明確にすることが重要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少の問題は、出生率の向上および外国人受入をしなければ解決しない。問題の先送り、いわば延命措置だけを考えているような議論をしていないか。延命措置的なものも、本格的な対策案をつくり実施する準備のためであれば、それなりの意味はある（住むエリアを限定する等）何もかもすぐに民間に任せるのは良くない。
- 神戸は神戸の色を出してそれ（住みやすさ）で勝負することが大切。神戸に住みたい人が住めるようになる部分を目指す。
- 世界中を見てもまちづくりが当初計画どおりに出来あがっているところはない。民間は利益が上がる短期ビジョンのビジネスを好む（売り逃げ）、長期ビジョンを見据えている企業は少ないというステレオ・タイプの発想に囚われていてはダメ。国は、長期ビジョンを見据え、着実な努力をしている企業により多くの利益がでるような仕組み・環境をつくるべき。（実際にはその逆のケースが見られるのが気になる）

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンド等でいろんな人に来てもらうのは良いが、年間平均にするとインパクトは小さくなる。それより、日常的に来てくれる人のためにインフラを整備すべき。例えば、身障者用通路を整備すれば、ベビーカーにも使ってもらえる。目的は特定の利用者ということで整備するにしても、結果として他の利用者も使えるように常に考慮すべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

どこに、どのようなものが起きるか想定できないことを大前提にしなやかな強さを持たせていくべきである。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 老朽化対策の基準づくりやデータベース化は、国が実施する方がよいと思うが、メンテナンスの意思決定は地域に任せるべきではないか。
- 維持費が確保できないということは、限界集落を切り捨てる議論する覚悟をしなければならない。
- メンテナンスにおいても民間と地域と国の役割を考えるべきである。

平成27年1月9日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

すみ かずお

角 和夫 氏

阪急阪神ホールディングス(株)

代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 交通体系では、その成功事例のひとつが、阪神なんば線である。国から補助を受けたおかげで約1,000億円の事業費で、新線加算運賃が90円で済んだ。この結果、乗り換えがなくなるばかりか、神戸から難波への運賃が140円安くなり、阪神間から難波・奈良へ、あるいは奈良方面から阪神間の大学への通学も容易にアクセスでき、非常に経済効果が大きかった。このように、公共事業としての積極的な投資が必要。
- 既存線活用による鉄道整備によってネットワークが向上するものとして、神戸市営地下鉄と阪急神戸線を結び、西神中央から梅田まで直結する計画が挙げられている。鉄道事業者としては、積極的な公共投資のもと、既存の鉄道施設を利用しながらネットワークを整備すれば、経済効果が大きく、かつ補助金の導入によって安い運賃設定とすることで、実際に乗って頂ける鉄道整備が実現できる。
- 関西は、東アジアに近く、24時間空港である関西空港などがあるが、物流の足（道路網）が分断されている。東京では環状道路の整備が進んでいる。東京一極集中を是正し、東京、名古屋、関西の3つのエンジンを作るならば、公共投資の配分についても考える必要がある。
- リニアについては、地元協議会の調べでは、大阪まで来て日本全体への経済波及効果が大きくなる事業である。したがって、早期の大阪乗り入れが必要であり、整備財源を確保する仕組み作りが必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少の中でどのように国土を守っていくか。非常に重要なのが、農業自給力をどのように維持していくか。
- 養父市では、中山間部ということで国家戦略特区に指定されているが、新潟のように、もう少し広がりを持った取り組みを行い、企業

などの参入しやすい仕組み・仕掛け作りが重要。

- 個人で就農している場合は、後継者不在、そのノウハウも途切れてしまうとの現状認識を持たなければならない。スピード感を持って、農業の法人化を進めることが非常に重要。
- 農業のノウハウの継承、農業自給力を高めるなど、国家として重要なテーマであると同時に、「コンパクトシティ」へ繋がる。国を挙げて、スピード感を持って対応することが重要。
- このコンパクトシティが進むのと同時に、インフラ、行政サービス、交通体系をどのように維持していくのか。2050年の超高齢社会を受け、コンパクトシティを前提に、鉄道で輸送するエリアとバスで輸送するエリアについて、どのような交通体系を長期的に見ていくのか。その中で医療、教育をどのようにしていくかも課題である。
- コンパクトシティを進めると同時に、交通インフラ、医療、教育などの行政サービスをどのように描いていくかについても重要である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光では、情報（Wi-Fi）、言葉、交通の問題をクリアすることが必要。関西でも、府県を越えて財源を確保し、標識などの整備、通訳の養成など、先進的に取り組める仕組みづくりが必要。
- 交通では、インバウンド旅行者に対する運賃割引など事業者間の調整課題はあるが、まずは沿線施設の割引などを盛り込んだ形での周遊パスの運用を28年4月から開始する。
- 関西国際空港をはじめ、旅行者の利便性を図るため、鉄軌道の接続を円滑にすることが重要。鉄道事業者への補助について、地元自治体の負担がなければ、国が支出できない仕組みになっている。制度の見直しが必要では。

平成27年2月3日

（聞き手：局長 森 昌文）

せ の けいぞう
瀬野 恵三 氏

四国開発フェリー(株) 代表取締役副社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西の勢いは、かつて家電3社（松下電工、パナソニック、サンヨー）によるものだった。昭和50～60年代頃、愛媛県西条市のパナソニック関連工場では1月約600本ほどの40FT コンテナを、全て神戸港を利用して出荷していた。これが、ひとつの工場で持っていた貨物なので、パナソニック全体となると相当量の貨物が日本から輸出されていたはずである。しかしながら、これらの企業では海外生産や現地生産を進めていった。これが阪神港の国際的地位が落ちた最大の原因ではないかと考えている。
- 為替の影響で、生産業の国内回帰が進んでいるとはいえども、国内消費分のみで輸出分まで回帰するという事は起こらないのでは。
- 地域別に見ると、中京だと自動車、九州だとゴム製品といった特徴があるが、関西は特徴がない。阪神港を復活させるためには四国や中国の貨物を全て持ってくる位の勢いで取り組まねばならないのでは。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少中でのコンパクト化等＞

- 四国も今後人口減少が進むだろうと見ている。その中でどのような事業を進めるか、検討していかなければならない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 明石海峡大橋が開通し、関西から四国への乗用車によるフェリーの利用は大幅に減少した。かつて、愛媛と関西を繋ぐフェリーは7社あったが、現在は当社のみである。
- 今後、LCCの台頭が進み四国新幹線の話などが出来れば、フェリー旅客はさらに減るのでは。その前提で、今後の事業を考えねばならない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 高速道路の料金については、様々な考え方があるが、都会などの利用者多い部分では値下げし、郊外部では値上げするなど、他の交通モードが対等に戦えるような料金設定とすべきである。

平成27年1月29日

（聞き手：副局長 池田 薫）

そね つねゆき
曾根 庸行 氏

認定 NPO 法人あやべ福祉フロンティア
理事長

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- J R 園部駅～綾部駅間の複線化、京都縦貫道道全線開通となれば京都市内は通勤圏となり、定住化策にとって良いこと。
- I T で出来る仕事もあるので、環境整備をする等も定住化策の一つ。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光資源を発掘し、人を呼び込み、活性化につなげる必要がある。その為にも道路整備が不可欠である。又、綾部市内は観光バスが入りづらく、せっかくの観光資源（ゲンゼ博物館など）を活かせていない。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 最近、予想外の雨の降り方で、こんなところで土砂崩れがあるのかと言うことが多い。情報の統一（一元化）が必要であり、又、人工透析患者などの移送には到着時間が大変重要であり、特に病院や福祉センターなどは正確な情報（道路状況など）を早くほしい。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 元気な年寄りをつくることが介護保険など必要ない事につながり、医療費や介護に係る費用が少なくてすむ。清山荘を運営し年間3万4～5千人のお年寄りに元気を与えている。
- 地方部では公共交通機関が脆弱であり、高齢者の移動手段として移送事業を行っている。綾部では年間4万5～6千人を運んでいるが、他の地域では規制が厳しく起ち上げることができない。
規制緩和を行い、やりやすい環境整備が必要。

平成27年2月19日

（聞き手：福知山河川国道事務所 野中 砂男）

だいでう よしお
大道 良夫 氏

滋賀県商工会議所連合会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニア新幹線については、滋賀県としては静観している。京都からは当初予定のコースを変えるという話もあるが、関西が一致団結して、東京～名古屋と同時に名古屋～大阪も開業できるようまとまっていく方針に関経連はとっており、我々もその方針に同意している。
- 滋賀県としては、新幹線の新駅廃止やリニアが通らないということで残念な思いをしている。リニア新幹線の整備効果拡大のため、既存の交通機関との連携や駅周辺施設の整備等、新幹線の整備効果を最大限波及させるための方策が必要である。
- 北陸新幹線は、米原ルートでお願いしたいと思っている。名古屋・東京方面や京都・大阪方面へ米原で乗り換えることでどちらにも行くことができ、合理的かつ経済効果も大きいのではないかと。今言われている若狭周りだと、鉄道の敷設も一からとなり、莫大な費用がかかる。また、若狭にとっては利便性が高まるが、関西の経済効果でみると、米原で繋がよりかはるかに小さいのではないかと。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティ＋ネットワークという基本的な考え方について全く依存はなく、このまま進めて頂けたらと思っている。
- 滋賀県は、1月1日現在で前年比で398名人口が減少したが、減少率は2040年まで見ても沖縄・東京に次いで少ない。また、南と北とは状況が異なり、南は増えているが、その分北が減っているためトータルするとわずかな減少になっている。草津市、守山市、栗東市といった南側はまだまだ発展の余地がある。
- 滋賀県は、琵琶湖の周りを琵琶湖線、北陸線、湖西線がループ状に繋がっており、そこに沿って数珠玉の様に拠点の市が繋がっている。このため、コンパクト化は既に進んできてお

り、今後も進んでいくものと思われる。

- コンパクトシティ＋ネットワークで難しいのが長浜市である。琵琶湖よりも面積が広い長浜市は、岐阜・福井県境の山間等に小さな集落があり、そこをどうしていくのが課題である。
- 湖岸の周辺の小さな集落は駅から車で15分～20分くらいかかり、お年寄りには不便である。このため、草津市、栗東市が部分的に共同し、まめバスというコミュニティバスを走らせている。こうしたものをこれから活用していくべきであり、そのためのご支援をお願いしたい。
- 古い町、大きい町ほど、駅前のシャッター街化が見られるが、現在、国から中心市街地活性化の認可を得て、大津、草津、守山、近江八幡、長浜のまちづくり会社が手を結び、横の連絡をとりながら盛り上げようとしている。しかし、なかなか効果が見えにくい状態である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西の連携による広域観光ルートは既に出来ているが、もっと積極的にアジアに発信していく必要がある。ゴールデンルートではなく、関空で降り、関西を回って、関空から帰ってもらうルートを利用してもらうことが大切である。
- 滋賀県は、宿泊者は多いが、それは京都でオーバーフローした人が泊まりにきているためであり、ホテルや宿泊以外でお金を消費してもらうところが少ない。もっと地元にお金を落として貰える受け皿を作る必要がある。
- 滋賀県商工会議所連合会で Wi-Fi の SSID を取得し、これから中継基地を増やしていくところである。どの町にも平和堂や滋賀銀行の店舗があるので、そういうところに中継基地を設置することで、ある程度カバー出来ると考えている。
- 琵琶湖の湖上遊覧を楽しんで頂きたいと思っているが、あまり人気が無いのが現状である。ミシガンという外輪船が定期便で周遊しているが、入込客数では滋賀県の中でも十数番目である。
- 京阪神から滋賀の新鮮・安全で美味しい野菜をわざわざ買いに来る方がたくさんいる。バスツアーで朝一番に新鮮な野菜を買って、その後ゆっくり観光をするようなことも見られ

る。滋賀県は、特筆すべき名産品は少ないが、一般的な野菜は本当に美味しく良い物がたくさんある。

- 桜のシーズンと紅葉のシーズンは、京都駅発で大原を経由し、比叡山を登って、坂本に下りてくる周回バスを商工会議所で運行させて頂いた。こうしたことで観光客を呼び込んではいるが、驚くほど増えるとはまではいっていない。
- 観光振興は、受け皿を作っていく必要があるが、滋賀だけでなく広域でできるようご支援をお願いしたい。6カ国語に対応した電話のヘルプデスクを京都と大津が一緒になって運営しており、こうしたことが、更に広い地域でも対応出来るようになればありがたい。
- 道路の整備について、当初有料であった湖西バイパスが無料になり、大変便利になった反面で渋滞が激しくなった。湖西バイパスの4車線化をお願いしたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 災害対応に共通することとして道路等のインフラ整備が必要である。つまり、広域であろうと地域的であろうと人や物の円滑な移動の確保が必要である。
- 国道1号バイパスの整備、第二名神の複線化、近江大橋・琵琶湖大橋の渋滞解消、湖西バイパスの4車線化をお願いしたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 琵琶湖大橋の老朽化が非常に激しい。漁師に聞くと、船から見上げると、突けばボロボロっと崩れそうな状況である。
- アセットマネジメントの取り入れ方の検討化や、各市町へのご指導を頂けるとありがたい。施設の老朽化がかなり進んでおり、まだ測定すら出来ない大きな建物が160あると今日の新聞に載っていた。全てを一気に行うことは無理であるので、アセットマネジメント、もしくはストックマネジメントという考え方を付けて頂きたい。
- オリンピックの4年後の2024年に国体が滋賀で開催される。そのため、ほとんどの施設で大幅な改築や新設を行わなければならない。PPPやPFIといった、税金の持ち出しでは無

く民の力で運営し採算が合うような施設運営の仕方について、市町の担当者が集まっていたきセミナー等を行っている。今後、どのような取り組みを進めていただくよう、推奨頂きたい。

平成27年3月4日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

たかし かおる

高士 薫 氏

(株)神戸新聞社 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中への対策については、動きが遅すぎる。首都機能移転、副首都建設などが何度も政策課題になりながら、手付かずのまま。スローガンに終わらせないためには、よほどの覚悟と腰を据えた取り組みが必要だ。今回は期待したい。でないと、国の先行きが危うくなる。
- 例えば、私立大学で定員を満たしているのは、首都圏とごく一部の地方に限られる。それほど首都の吸引力は強い。しかし、なんとしても歯止めをかけるときに来ている。
- オリンピックを控え、これから首都圏への投資は益々拡大し、東京への一極集中は進む。北陸新幹線も、結果的に東京へのアクセスの利便性を高めている。すべからず首都中心の整備になってしまわないよう、脱却するためのパラダイムシフトを大胆にやってほしい。
- 「スーパー・メガリージョンの形成」と「地方の個性」の両立は不可欠であり、同時に至難の業だ。「均質化」の力は強い。個性あふれる地方づくりに政策を集中しないと、実現しないだろう。
- まず関西の副首都化、中央政府機能の関西への一部移転を実現すべき。
- 文化庁など関西の特色に合う機関の移転や、「防災省」を創設し関西に設置することなどは、早期に実行可能だと思う。実現すれば個性ある地域づくりにも貢献できると考える。
- そのため関西において、阪神高速湾岸線の西進、播磨臨海道路、第二名神高速道路の整備など、副首都を意識した都市基盤整備を進めるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 「コンパクト＋ネットワーク」は理解できる。課題は、コンパクトながらも地域活力を維持できるか。兵庫県でも、但馬、西播磨、淡路などで少子高齢化と人口減少が著しく、10

年で2桁の人口減となっている地域もかなり存在する。

- 各省が連携した政策のフル動員と地道な取り組みが必要。
- 新規就農や田舎暮らしの推奨を、古民家再生やエネルギーの地産地消と組み合わせながら進める必要がある。そのような施策をどのように具現化するかがポイントだ。例えば、両親の家が空き家となり、夫が里帰りをしたいときに、妻が反対をするケースが多い。そのようなケースを参考に、女性にとって魅力とインセンティブのある新規就農や田舎暮らしの推奨策が効果的であると考え。当然、若者に効果のある施策を考えることも挙げられると思う。
- エネルギーの地産地消も重要。バイオマス等、馬鹿にならない量のエネルギーが得られる。
- コミュニティ活性化に対し、個人情報保護法が壁になるとも考える。本来、デジタル時代への突入に際し、情報漏洩を防ぐ目的の法だと思うが、近年、隣人の職業や家族構成を知らないことや、自治会名簿が作れないなど、コミュニティを減退させる方向に繋がっている。コミュニティの復活では個人情報保護法の修正も視野に入れていただきたい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光資源の掘り起こしと商品化の推進。関西はアジア諸国に近い位置にあり、国宝の6割近くを有しているが、定番の大阪・京都から富士山への観光ルートがいまだ大部分を占めている。兵庫県であれば、姫路城、温泉、明石海峡大橋、但馬の雪、六甲山の夜景など、JAPAN を楽しむ資源が豊かにある。商品開発がまだまだできるはずだと考える。
- 神戸港を拠点とした瀬戸内海クルーズの振興。世界屈指の美しさを誇る瀬戸内海のしまなみはアピールできる。
- 近年貿易港が釜山港を下回っていることからもうかがえるように、観光港の整備については、「満遍なく日本各地で整備する」のではなく、「選択と集中」を考慮した方針が必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 神戸新聞社は、阪神・淡路大震災から 20 年を機に「6 つの提言」をまとめ、公表している。6 つとは、「市民主体の復興の仕組みを確立」、「防災省の創設」、「防災教育の強化」、「住宅の耐震改修義務化」、「地域経済対策のメニュー増設」、「BOSAI の知恵を世界と共有」である。公表資料を渡すので、参考にして頂きたい。
- 神戸新聞社と神戸市、市内の大学で協力し、災害時のマンパワーを強化する目的で、防災に関する講義を Web にアップし認証を行う「117KOBE ぼうさいマスター」という取り組みを行っている。現時点で約 500 人が認定されている。参考にしてほしい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 現状インフラの維持・更新については、「利用度」と「地域にとっての不可欠度」を物差しに、将来に向けて残すものとそうでないものを取捨選択すべき。国交省がリーダーシップをとり、地域のエゴに振り回されずに、しっかりと分析すべきだと考える。ただし、この物差しは国民に対して透明化しなければ納得してもらえないと思う。適切な情報開示が必要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 阪神高速神戸線の地下化（神戸市街地区間の 3～4 km でもよいので）を実現できれば、神戸の街は港エリアと市街地エリアがつながり、活性化につながると考える。
- 六甲山は砂防ダムの整備が進み、災害が減少した。

平成 27 年 3 月 3 日

（聞き手：営繕部長 山口 浩史）

たかだ みつお
高田 光雄 氏

京都大学大学院 工学研究科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 一極集中の動きは変わらない。しかしストックの健全な活用という発想からアプローチすると地域性・地方性維持をサポートする仕組みが必要。
- 関西全体からはさまざまな意見があろうが、少なくとも京都から見るとリニアは必要ない。リニアを作ることの本数の減など新幹線のサービス水準が低下する。観光客にとっても時間の短縮が車窓からの眺めなど他の価値と見合うのか疑問。
- 関西は大阪だけで成り立っているものではなく、ネットワーク構造の都市圏である。東京を中心にした首都圏の同心円構造とは異なる。多様な都市連携の魅力を引き出す施策が必要。
- 大阪の大企業が大阪を捨てて東京に行ってしまったことが大阪の敗因。それを許してしまった行政や市民、府民と経済界との関係も課題である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 「コンパクト化」という言葉が形骸化している。本来の意義を外れ、短絡的に理解され、効率性のみを追求することが少なくない。集約化が必ずしも良いわけではない。地域性の把握が重要。一律に「コンパクト化」を目指す一元化は個性をつぶし、本末転倒である。
- いくら景気が良くなっても、人口減少と少子化によって、住宅の需要は確実に減少する時代であり、経済対策として住宅政策を考える時代は終わっている。リフォーム市場に過度の期待をかけるのも問題である。従来型の住宅産業は衰退していくと考えるべき。これまでの住宅産業が蓄積してきたノウハウを活かしてストック活用や総合的な住生活支援の仕組みを構想すべき。
- 人口減少下で、豊かさをどう維持するのか目標設定が必要。ワークライフバランス（WLB）は本来時間管理概念であるが、空間的 WLB の

発想も重要である。分散したまま豊かな生活を送れるところもあるが、仕事と暮らしの近接性が豊かさを生む場合もある（コンパクト化の本来的意義）。関西は多様性を培ってきた土壌があるので多様性の保全を重視すべき。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京都は既に観光業に依存している。しかし、文化政策や景観政策だけでなく、環境政策や防災も進めている。環境や防災と文化を対立的に捉えるのではなく、文化を育てる環境や防災を考えることが重要。
- 大阪は歴史都市という認識が不足している。歴史的な資源が多数存在するのに市民の認識が低く、資源が十分に活用されていない。近代遺産を含めて大阪観光はさまざまな可能性がある。
- 江戸時代の大坂は、欧米の都市を含めても先進的なハウジングシステムをもっていた。「裸貸し」といい、大家はスケルトンのみ所有し、インフィル（内装、設備など）は店子が調達する借家システムである。まちのあちこちにインフィル（新品、中古）の売り買いをする店があり、循環型産業が発達していた。こうした伝統は、現代にこそ復活、継承すべきである。
- 関西一円、建築などの文化財だけでなく、ソフトな生活文化が育まれてきた歴史がある。これを継承発展させると共に観光資源として活用することも検討すべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神・淡路大震災から学んだことがらが風化してきている。再確認すべきことが多い。
- これまでの住宅政策では常時と非常時をバラバラに考えてきたが、事前住宅復興計画の策定などを通じて、両者を一体に考える取り組みが必要。防災対策の中では住宅は私的財ということで軽視されがち。防災対策に住宅対策を組み込むか、平時の住宅政策の中で災害対応を考えるべき。
- 家が壊れるか、壊れないかで、生活再建シナリオが大きく異なる。災害時の複数シナリオを議論すべき。
- 阪神・淡路大震災以降、新築の違反建築は激

減したが、既存住宅の流通上の課題は残されている。

- 健全な低家賃住宅市場が成立しているかが問題。低質の低家賃住宅は被災後に再建されず、災害公営住宅がその役割を担うことになる。みなし仮設住宅や災害公営住宅のかかえる問題は、家賃補助制度を作らなければ解決できない。日本型家賃補助制度の創設が期待される。
- 都市計画にストック活用の観点が不足しており、市街化調整区域内の空き家が活用できない。
- 関西では個人相談を受け付ける住宅相談窓口が整備されている。この仕組みが災害時にも役立つ。相談窓口をもつ住まい情報センターの拡充が期待される。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 地域のまちづくり活動が重要。現代のまちづくりの最大課題は異なる価値観の共存。それを実現しつつ地元住民の活動を支援する専門家派遣制度が必要。
- 公共の役割、地元の役割をそれぞれ明確にして両者の交流を深めることが大切である。
- 環境政策や福祉政策などとも関係が深いため、公共部門内の連携体制を整備する必要がある。

■5つのテーマ以外のご意見等

- そもそも、国土計画の「計画」という概念が20世紀的概念である。確定した目的を達成するための「計画」ではなく、出来上がり図を描かず、複数のシナリオを描き、漸次的に意思決定を行う「シナリオアプローチ」を検討すべき。将来世代にできる限り多くの選択肢を残し、予測困難な環境変化にもしなやかに対応するレジリエントな新しい計画概念をふまえた議論が必要である。
- オールドタウン問題などといってもケースバイケース。まちづくり活動を自ら行いつつある所を応援する仕組みが大切。専門家派遣と場の提供などが必要。

平成27年2月5日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

たかはし じゅん
高橋 潤 氏

光亜興産(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

(交通網)

- 東京と大阪はツインエンジンとして動いていくべきであり、リニアが名古屋で止まるようなことになれば、一極集中はますます加速する。
- 北陸新幹線の早期実現、新名神、関空アクセス、阪神高速のミッシングリンクの解消も重要である。

(圏域構造)

- 大阪中心部への諸機能の集積度をもっと高めて、圏域の中心となるようにした方が良いのではないかと。高速道路も鉄道も全て一度東京を通る。同様の整備が大阪でも進めば良いと思うので、高速道路等の交通機関を、大阪中心部から放射状と、その周辺の環状に整備すれば、東京に匹敵する第2極になりうるのではないかと。
- 大学施設を大阪市内に戻した方が良いのではないかと。大阪府はWTCに機能を移転し大手前と機能が分散しているが、不合理であるのではないかと。機能を集中させた方が良いのではないかと。

(道州制)

- 国との調整が必要な大企業が東京に集まり、それらの大企業に付随する企業や取引企業も東京へ移っている。この動きを変えるには、地方でビジネスの手続が完結できる仕組みを作ることが必要であり、その仕組みが道州制だと考える。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 金融機関やスーパー等の利便施設、又は小学校等や保育所、老人健康保健施設などの公共施設を駅の近くの市街地に集めるよう整備した方が良い。整備にあたっては、各施設の最低水準や望ましい水準の指標を国が示せば、

市町村として実施すべき施策が明確化するので良いのではないかと。また、人々がまちを選択するのに役立つのではないかと。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 各地域で特性に応じて役割分担を行うことが望ましく、観光振興は京都を中心に推し進めるべき。京都には歴史遺産があり、お茶やお華といったソフトな文化もある。京都を中心にして、京都から大阪、神戸、奈良に観光客が広がっていくことを目指してはどうか。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフ巨大地震が予想される中、密集市街地の再整備、海岸沿いのコンビナートの防災、建物の耐震にも力を入れるべきではないかと。特に密集市街地を放置すると、狭小土地での建て替えなど木造密集市街地の再生産になってしまいかねないので、最低敷地制限をかけるなど何らかの対策を急いでやるべきと思う。
- 首都機能のバックアップ機能を果たすためにも、京阪神地域が壊滅的な被害を受けないように措置しておくべき。
- 自分たちの町は自分たちで守るというような地域コミュニティの強化も必要ではないかと。
- 少子化で廃校も増えているが、立地が良いことを考えると、災害対策の種（拠点）として活用することもできるのではないかと。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 人口減少の中、空き家や空きオフィスの対策が必要。各市町村がマンションの空き室も含め、現状をきちんと把握し、課題を見つけ、再利用、再活用するなどの対応を考えるべき。

■5つのテーマ以外のご意見等

(地方部での取組)

- 全ての地域が栄えるというのは現実的に難しいので、選択と集中を進める必要があるのではないかと。
- 余った土地を活用して、例えば先端技術

(ex. LED) を活用した農業など、ビジネス化した農業を行っていくことが考えられるのではないか。

- 農業への企業の参入を促進し、付加価値を付けていく必要があるのではないか。

平成27年1月15日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

たかはし とよのり
高橋 豊典 氏

オリックス不動産(株) 西日本事業本部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西は職住近接を保っており住みやすく、世界からの視点で見ると歴史文化遺産が豊富で観光資源が多数あること、アジア諸国からの飛行時間が1時間程度短いこと等が東京と比較して優位性があるが、国の行政機関から遠く情報が得にくいというマイナスがある。
- 関西は東京と競争することに主眼を置くべきではなく、上海、香港、台北、シンガポールなど他のアジア諸国の大都市と競争することを踏まえて、高齢者化や少子化の観点で街のあり方を考えると、エリアとしてはコンパクトになる。その点を考えると、さらに職住超近接ということが必要ではないか。

(若者への魅力発信)

- 関西の大学を出ても東京で就職する人も多くなっており、関西育ちの首都圏の大卒のIターンやJターンが進まないのは東京との働く場の受け皿の差のほかにも、東京の仕事+αに魅力があるからだろう。魅力がある東京で仕事をするという概念を変えて、例えば関西から直接海外に向けて仕事をする 것도 今後の社会においては大事な点。その為には仕事に限らず、若者を引きつけるものを作ることが関西の活性化のキーワードになるのではないか。
- 関西の主な企業の本社は東京へ行き、資源として残っているものは大学があるが、工場等制限法により多くが市外へ移った。街の賑わいとは老若男女が行き来し、昼も夜も人がいる必要がある。その為には大学をある程度中心部に戻して、大学の魅力を高めるために大学間の単位の互換性を高める取組みを進めてはどうか。学びたい者から学べる機会を創出することにより、学生を引きつける力となるのではないか。
- 個人のこれまでの消費行動は、これまではモノがあるところに人が集まっていたが、近年では知的消費にお金をかける人が増えてきている。このような知的活動が行える場所を創出することで、より多くの人を引きつけるこ

とが可能となるのではないか。

(例) ナレッジキャピタルでは、ワークショップに参加して学ぶ機会を創出しており、このような活動に多くの人が集まり、生活の一部に組み込まれている人も増えてきているように思う。バーチャルではなくリアルな場所で体験できる拠点を核に、人が留まってくるのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 高齢化すると便利なところへ移り、自然にコンパクト化していくのではないか。ただし、コンパクト化したエリアの連続性が大事であり、コンパクト化によって出来た空白地帯を何かで繋いでいくことが必要。
- 拠点のインフラを整備すると、将来それを国でまかなうしなくなるのではないか。また、その拠点さえも10年のサイクルの中でダウンサイジングしていくため、結局は核がインフラとなり、インフラ負担を社会で担うのは非常に難しい。生まれ育った場所に住み続けたいということも分かるが、それをどこまで尊重して国がやっていくかということがあるだろう。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西にもっと外国人を引き寄せるにはどうすればいいか、足りないものは各都市の連携であり、プロモーションではないか。

(インフラ整備)

- 関空を下りてすぐにアプリで検索でき、Wi-Fiはどこでも通じるというようになると良いのではないか。また、多言語表記や音声翻訳についても整備を進めることが重要ではないか。
- 東京中心部では、例えば東京国際フォーラムは大規模な駐車場が整備されているが、大阪中心部では大型バスが駐車できる場所が天保山や大阪城くらいしか見当たらない。観光振興やMICE推進を進めるにあたっては、大型バスの駐車場対策が必要ではないか。
- 関西では公共交通の最終が早く、店の閉店時刻も早く、ナイトライフが十分に満喫できない場合が多く、これが外国人観光客の東京宿

泊に繋がっているのではないか。公共交通の最終をもっと遅くすることは効果があるのではないか。そうすれば、それに合わせて、夜の水族館の様子とか、夜の観光資源開発もなされるのではないか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 行政が行う広域防災のみならず、民間連携や自治会のように狭いエリア内での地区防災という視点が重要ではないか。
- 大阪は、神戸と比較しても阪神大震災で大規模な被害を受けていない分、防災意識が低いように思える。特に大阪では、大阪市内の地下道の複雑さもあり地下道の防災対応の課題や、南海トラフ地震による津波が沿岸部のみならず淀川を遡上することも想定されており、水害への備え等の防災教育をしっかりと行うべきである。
- 児童、生徒に比べて、社会人の方が防災教育に接する時間が少ない傾向にあるため、防災教育の機会をどのように確保するのが課題である。

■5つのテーマ以外のご意見等

(ナレッジ・キャピタルの他都市での展開可能性)

- ナレッジ・キャピタルは、一日250万人の乗降客がある駅に隣接し、来訪者又多くの多様な人々がいて成り立っている。そういう厚みのあるところでないとうまくいかないのではないか。

平成27年1月29日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

た が や かつひこ
多賀谷 克彦 氏

(株)朝日新聞社 編集委員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 本社の地方移転を促す施策として「税制優遇」だけでは、移動だけでもコストがかかるため安易に企業は集まらない。関西の「魅力」そのものをアップする必要がある。
- ナレッジキャピタル（グランフロント）に可能性を感じる。海外からも視察が来ている様子。運営等について提携の話もあり、香港で2カ所、タイとも来月提携予定。海外とネットワークを作る可能性の芽がある。
- 大阪市内には大学がなく、4大生が西宮市よりも少ない。大学があると学生も教員もコミュニティを形成するので活気が出る。グランフロントに大学のサテライト校のようなものを作ってはどうか。
- 神戸医療産業都市には医療関係企業が数百社集まっているという。これらをどう活かすか重要。
- 従来の補助金や税制の手法だけでは思い切ったことは出来ない。「国家戦略特区」も医療の安全性の確保などの面もあり、思い切ったことは出来ず、期待できない。「医師免許」について外国人医師も医療行為が可能となるような規制緩和による医療の国際化のニーズは高い。関西は京大・阪大・神大等国立の医学部があるので活かすべき。
- 医療だけではなく、医療食、健康、体力増進についても財界で進めたいという話もある。
- 大阪商工会で医療の臨床ニーズについて聞くため全国のドクターを呼ぶ活動をしている。中小企業が100以上集まり、ドクターの話から機器開発している。こういう活動を梅北2期で出来ないか。インフラが出来てしまう前に吟味が必要。
- リニアについては、新幹線の補完という意味では良いが、ストロー効果による東京への流出も考えられ、期待過剰なのは懐疑的。経済界は、他人任せにせず、今あるものをどう使うかが重要。
- 関西は何で食べていくのか、雇用をどうするのか重要。バブル崩壊後、銀行も小売業も皆東京へ行ってしまった。関西には雇用が少

ないため、大学卒業後の22～23歳で外に出て人が減ってしまう。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 関西は私鉄が多く、鉄道会社の沿線まちづくりへの関与が他の地域よりも強いので、鉄道会社の話も聞いた方が良い。
- 関西は、ひとつの市内にいくつもの鉄道駅が存在するので、これをうまく活用して中核的なエリアを再構築し、コンパクト化を進めることは重要である。
- 食品会社（ネスレ日本）が公民館に無料でコーヒーマシンを置いて（コーヒード豆を購入してもらうことで収益を確保）、地域のお年寄りが集まり、コミュニティを復活させようという取り組みが見られるが、これからは地域のコミュニティをいかに形成・復活させるかが、コンパクトシティを成功させる鍵となるだろう。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は世界遺産が集中する観光資源の宝庫なのに、府県がバラバラに観光PRをしていてもったいない。関西広域連合などで一体となってPRできれば、もっと関西に観光客を呼び込める。
- IRに関しては、単にカジノのような遊戯系の施設ではなくて、特徴的な機能を有した統合リゾート地とすべきである。
- 例えば、アメリカのロチェスターという地方都市では、先進的な病院と宿泊施設を備えて海外からも多数の患者を受け入れている。更には医療関連産業が集積して一大ビジネス地となっている。こういった医療とリゾートの融合を日本でも行ったらどうか。
- 外国人の観光ルートは日本人が考えつかないものもあり、外国人の意見も聞くべき。
- 今後は団体の観光客ではなく個人の受け入れ体制を強化すべき。
- USJをどう活かすかも重要。現在は伊丹空港の最終便が早い、遅い時間まで発着できるようにすれば、USJから帰る観光客も乗れるようになる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 地域コミュニティの復活は防災・減災についても有効。ハードのインフラ整備も必要だが、人のインフラも必要。町内会などのコミュニティが関西の都市部では意外と希薄。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 関空アクセスの改善を求める声が多い。
- 立命館や関西学院などスポーツで地域活性化に貢献している大学もあり、大学の運営側の意見も聞いてみるとよい。

平成27年1月15日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

たかやなぎ しゅんいち

高柳 俊一 氏

(株)IHI 理事 関西支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

わが国では、20歳前後の若年層を中心に東京への人口集中が続いている。教育の場である大学と雇用のある企業が集積が吸引力となっているが、その背景には、明治以降の近代化や戦後復興過程で政治・行政等の中枢機能を集中させてきた中央集権、意思決定の迅速化など高度成長期における効率性の重視など様々な要因があるうえ、中枢機能・人口・大学・企業の間で、集中が集中を呼ぶメカニズムが働いてきたと考えられる。

しかし、地方から始まった人口減少が東京を含め国全体に及ぶことが明らかになり、地域経済を支えてきた製造拠点の海外移転が進むなど、状況は大きく変化している。この変化において、東京一極集中には、特に以下2点の大きなリスクが顕在化している。

- ①継続して出生率の低い東京への人口集中が続けば、日本全体の人口減少はさらに加速し、高齢化の急速な進展・国内市場の急激な縮小・人材確保の困難によって、国際競争力の低下が懸念される。企業としても、経済基盤の行方には危機感を感じている。
- ②東京における自然災害リスクは、他の世界主要都市と比較して最も高い（関西圏の8倍）。首都直下型地震の発生は、首都中枢機能の停止に留まらず、日本国内外への経済的な影響等が懸念される。

上記の状況を回避するため、東京一極集中から脱却し、「複眼型の国土構造の実現」が必要と考える。その中で、関西圏が最も大きな「複眼」となるためには、以下の3点が重要である。

- ①東京のみに依存しない新たな成長エンジンの創出

わが国の経済成長を持続的なものにするためには、地方が人材や資源を東京に供給し、東京のみが日本経済を牽引するというモデルを新たなモデルに転換することが必要である。そのため、関西圏から、わが国経済を牽引する成長エンジンを創出することが求められる。また、激

化するアジアとの国際競争に打ち勝つためには、東京と新たな成長エンジンが有機的に結ばれた、一体的なリーディング・エリアの構築が必要である。

②持続性ある地方経済の実現

地方経済の停滞の原因の一つである東京への人口流出に歯止めをかけるためには、地方に一定規模の都市圏を構築し、それぞれが雇用・教育・生活の場としての魅力を創出して経済活力を維持発展させていくことが必要である。

③ナショナル・レジリエンスの確保

わが国の政治・行政・経済等の中枢機能が首都圏に一極集中している現状を改め、国家としての危機管理上においても、あらゆる事態を想定し、国の中枢機能の万全な確保を図ることは重要かつ喫緊の課題と考える。首都直下地震発生 of 切迫性を鑑み、東京と同時被災する可能性が低い場所に中枢機能を平時から分散することが必要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

人口減少の中では、経済の核が首都圏以外にも存在する国土として、三大都市圏（関西圏・首都圏・中部圏）のバランスがとれた複眼型スーパー・メガリージョンの形成を目指すべきと考える。

ただし、現状の三大都市圏の経済規模の差を考えると、大が小を飲み込むことも危惧される。スーパー・メガリージョン構想は、複眼型の国土構造を目指すものとして、まずは関西圏と中部圏が首都圏と並ぶような強み・特色を持った成長エンジンとなることが必要であり、そのうえで、これらの都心部がリニア中央新幹線をはじめとする物的・人的ネットワークで結ばれる「複眼型スーパー・メガリージョン」が形成されるべきと考える。

リニア中央新幹線の東京・大阪間が開業されることによって、三大都市圏のバランスがとれた真の複眼型国土の実現するものとする。さらに、リニア中央新幹線だけでなく、既存の整備新幹線や航空等の交通・物流ネットワークとの結節を強化し、わが国全体にスーパー・メガリージョンの効果を広く波及させるための整備が必要である。

また、人口減少の中ではアジア地域の成長を取り込むために、三大都市圏の中で最も近接している特性を活かして人材および投資を呼び込むとともに、アジアビジネスにおける中核拠点

の役割を果たすことも目指すべきと考える。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

都市・地域がともに活力を取り戻していくためには、国と地方、首都圏と関西圏・中部圏・その他の地方都市とが幅広い分野で連携しながら、日本経済全体の成長につながる施策を展開することが必要である。その際、地方における産業・事業を再生・創出することで、新たな人的交流や流動性を作り出し、人や仕事の拠点となる都市を構築するという好循環の形成を図る視点が重要と考える。そこでは、第一に、地域経済の基盤となる産業の競争力を強化していくことが重要であり、その産業の一つとして、観光があげられる。

インバウンドでは、関西圏が 500 万人で全国トップ。あべのハルカスや USJ など魅力があり、アジアに近い関空を活かしていると思う。これからは、関西の魅力として打ち出すことで、経済の活性化として効果が大きいと考える。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

産業競争力の強化・地域の活性化の観点を踏まえつつ、重点化・優先順位付けを行いながら、災害に強い各種インフラの新設・維持管理・更新を推進すべきと考える。また、災害発生後は、混乱を最小化し、官民が復旧段階へ円滑に移行するために、被災情報の迅速かつ一元的な収集・発信が必要である。

関西地区企業は、阪神・淡路大震災の被災経験から、防災・減災に関する数多くの知見・技術等を蓄積するとともに、新たな技術開発の種も数多く有している。日本企業の持つ最先端の技術を、各種災害の予防、予測、対応のために積極的に利活用・開発していくことを求める。その際には、インフラの維持・管理・更新の効率化や、官民が持つ情報をリアルタイムで共有できる総合情報基盤等の整備が必要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

企業が生産や投資、営業拠点等を立地するにあたり、道路、トンネル、橋、河川管理施設、上下水道、港湾岸壁等の産業に関わるインフラ

の整備状況とその利用コストは重要な判断材料である。また当然ながら、こうしたインフラは、企業の経済活動の基盤となるだけでなく、国民の生命と暮らしを守る社会資本としての性格を有している。しかし、上記のインフラの多くは、高度経済成長期に集中的に整備されてきたため、老朽化が進んでいる。今後はその範囲が確実に拡大し、維持管理や更新のコストも増加していくことが見込まれるが、予算面・供給面の制約により、更新・維持に支障をきたすような事態になれば、国民生活や企業の国際競争力に大きな影響を及ぼしかねない。

一方で、既存の社会資本を現状の計上を維持したまま修繕ないしは建替えていくことや、過去に策定された整備計画を全て継続していくことは、費用対効果の観点からも難しい。民間活力の利用の観点から、PPP や PFI の活用も期待されているが、民間事業者の過度なリスク負担や、地方自治体での業務負荷増加等のボトルネックが顕在化している。このようなボトルネックが解消されない限り、インフラ整備が大幅に遅れ、日本の立地競争力が大きく低下することが懸念される。地域の産業構造の状況に適した真に必要なインフラを整備し、その維持・管理運営等を行っていくことが重要である。

上述した効率的な社会インフラの維持・運営が求められる状況において、「Internet of Things (IoT)」に代表される高度 I C T 技術は、非常に有効なツールとなる。「IoT」により、様々な製品のデバイスが発する情報・データが効率的に集約されることにより、予兆管理（モニタリング）等のサービス提供や、膨大なデータの解析（ビッグデータ）を通じたコンサルティング等の役割を果たす。たとえば、社会インフラでは、トンネル・橋梁・上下水道等にセンサーを設置し、保守管理を効率よく行うことが可能となる。

予防保全サイクルを構築することが大切。財政の問題があると思うが、優先順位をつけ選択と集中。そして、経済の成長につながるインフラについては国の対応が必要。

阪高やネクスコの大規模メンテナンスは、う回路を用意している。関西地区の道路ネットワークが切れている中で影響を受ける。老朽化したインフラの点検・修繕等による延命策も重要だが、点検・修繕のための工事期間のう回路が必要となることから、新設工事もバランスとり進め、新規+修繕の両方を進めていく必要がある。

関西圏のネットワーク整備を進めてほしい。道路があれば人が集まり、物流も経済効果もある。また、過疎化や大規模災害時にも活躍できるだろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

（企業の競争力強化）

リニアの遅れは、ますます加速させてしまう。関東と比べ環状道路の整備も遅れているし、進捗が遅い。企業は国際競争力の為に、利便性があり、荷捌きが効率的で全国につながっているインフラがあるところが製造拠点として必要と思う。また、企業の利便性を上げることが、投資を呼ぶ。

（発送電の自由化）

これからも、環境にやさしく熱効率の良いボイラーを提供したい。企業の電気代を下げても、競争力の確保に繋がると考える。

（地球環境問題の対応）

さらに、関西圏は、地球環境問題に対応し持続可能な社会を実現する環境先進地域として、

- 環境と経済を両立させるための産業活動の低炭素化や省エネルギー化の推進
- 再生可能エネルギーの導入促進・廃棄物の発生抑制
- 再使用・再生利用の推進
- 水・土壌・大気環境の保全による快適で安全、安心な生活環境の創出等、環境に配慮したインフラや産業活動への投資を推進していくことを求める。

平成27年2月24日

（聞き手：副局長 池田 薫）

たじま てつやす

田島 哲康 氏

(株)サカイ引越センター 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニア中央新幹線が開通すると、東京・名古屋間を1時間以内で移動できるようになり、名古屋が東京のベッドタウン化する可能性を感じている。そうすると、東京と名古屋の関係は密接になり、18年後に大阪まで延伸されたところには、すでに大阪が入り込む余地の無い状況となってしまうのではないかと懸念している。
- 当社の本社は関西に所在しているため関西企業の一層の活躍を進めていきたい。愛知県はトヨタを全面的にバックアップしているとも聞いている。関西は元来商人の街で、独立心の強いところがあるが、企業ともコラボレーションを起こし、関西を元気にしていってほしい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- ワールドマスタースゲームズが2021年に関西で開催される予定であるが、全国的に認識されていない。アピールが弱いのでは。各種イベントについては、コストについての問題はあるものの、それによって人の流れや人の目が集まることは大変有意義ではないか。地元の賑わいは元々、歴史と気骨のある土地柄なので、それを活性化させるような取組があれば良いと思う。
- 関西国際空港については、短期的でなく長期的な施策を検討していただきたい。
- 関東圏は、神奈川、東京、千葉と人が循環していく環境にあるが、関西はそうではない。特に南部はあまり元気がなく、奈良や和歌山には名所があってもホテルがない。関西南部や奈良のインフラ強化で循環を起こすことにより、関西の観光をどんどん促進してほしい。
- 今日はスマートフォンひとつで簡単に様々な情報を得られるようになっている。それと同じように、関西の観光もひとつの窓口で簡単に全体をアレンジできるような仕組みが必要となってくるのでは。そのために、関西にお

ける観光の司令塔の重要性が増している。

- 当社の社是に、地域貢献が含まれている。現在、高知県と協力して、高知県に移入する人の引越料金を安くする、といった取組を行っている。今後も地域貢献に取り組んでいきたい。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社は全国で約3500台の自社車両を保有している。全てのトラックに無線を設置している。さらにドライバーや作業スタッフも多数在籍している。当社は大阪本社なので、近畿で災害が起こった時の緊急初動対応時には迅速な対応ができる。車両の提供や人員の派遣、さらには通信網としての無線の提供など、当社が協力できる部分が大いにあるのではないかと考えている。

平成27年2月17日

(聞き手：副局長 池田 薫)

ただのりこ
多田 稔子 氏

一般社団法人

田辺市熊野ツーリズムビューロー 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 地方で雇用を生まないと人口流出は止められない。
- 観光で雇用を生み出したいが、観光ガイドの需要はあるもののそれだけでは生計が立てられないのが現状。現在は、年金生活者に重要な副収入となっている。
- 和歌山県では、観光特区を活かし、和歌山版観光案内士を増やす取り組みをしている。
（地理試験が和歌山限定のため、国家資格より少し取得しやすい）若者がこの制度を活用し、地域で生活ができるようなしくみが必要。
*地元に住んでいる者がガイドをするためには、特区ガイドの制度はありがたい。需要の拡大が必要です。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティは進めるべき。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光は、施設やテーマパークに頼る施設観光ではなく、地域の歴史・文化に根ざした観光でないと持続可能な観光地にならない。（観光客、関連事業者、地域住民の三者それぞれにいい影響を与えるもので、観光地の環境を破壊することなく、かつ経済活動を持続させていくことができる観光形態）
- 国内旅行の形態も変化しており、団体旅行から個人旅行になっており、また鉄道を使っての観光からマイカー（道路）を使った観光が主流になっている。
- 現在、団体旅行が主流の東アジアの観光客は、白浜など旧来からの観光地のビジネスモデルと合致しているが、そのうち、東アジアの方も個人旅行へと移行することが予想されるため、個人旅行に対応した施策が必要となる。
- 国内旅行は、あまり鉄道を使わなくなってい

る。これまでの日本の観光ビジネスモデルが鉄道を使った団体観光であったので、鉄道部局が観光行政を行ってきた。今は、道路（マイカー、観光バス）を使った旅行が主流である。道路部局が観光行政をするべきである。但し、FIT（外国人個人旅行者）に関しては、空港～鉄道移動がそのほとんどであるので、その限りではない。

- 交通の強化では、リニアは関空まで伸ばして欲しい。地方では、バス等の2次交通（拠点地からの観光地までの交通）の強化が必要。
- 生活路線としてのバス運行については、補助が出るが、観光路線に対する補助施策はない。また、バス路線そのものが年々減少されている。路線バス以外の手立てが必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 津波からは逃げるのが大事。そのための教育をすべき。
- 東北の震災では、「津波てんでんこ」と言われていた。
（「てんでんこ」個人個人の意味で、津波は各自てんでんばらばらに一刻も早く逃げて自分の命を守れという意味）
- 津波の防災拠点までをスロープなどで車いすでも逃げられるように、また手すりを取り付けるなどの整備をすべきと考える。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- メンテナンスは必要。施設の維持管理は計画的にやるべき。
- 観光の立場で言えば、草刈りをして欲しい。
（紀勢線の御坊南ICを降りたところなどで草がボウボウ。景観を阻害している）

■5つのテーマ以外のご意見等

- 紀勢線は早くつないで欲しい。
- 観光は周遊ができることで、観光ルートのバリエーションが増え、旅行商品も充実する。行って帰る往復観光では、その移動がつまらないだけでなく、旅行日数が伸びない。

平成26年12月17日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

たちかわ やすと

立川 康人 氏

京都大学大学院 工学研究科 教授

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティー化を図る中では、災害により危険が予想される地域を把握して、そこには住まないような誘導策を考える必要がある。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 台風の強大化が懸念される。台風によって起こりうる最大の被害を想定する必要がある。地球温暖化を考慮し、かつ、関西で被害が最大となるコースを通るケースでの想定が必要。この想定される最大の被害への対策を考える必要がある。検討課題を明らかにすることが重要。カストロフィックな被害を避けることが大事。
- 既存施設がどの程度の降雨に耐えられるか、その機能が確保されるか確認が必要。
- 淀川の特長は狭窄部があることと上下流の問題。大阪の街が守られている地形となっている。最大のケースで枚方にどの程度の流量が流れてくるか、そのとき上流部ではどのようなことが発生するのか、下流部の破堤、越水があり得るのか、予測されることを流域全体で確認する必要がある。
- ダム群による被害軽減の実績があるが、ダム群のキャパシティを超えるような豪雨が発生することも想定する必要がある。
- 降雨や流量の予測がより早く可能になることも重要。
- 京都大学に降雨や気象の専門家がおり、共同で研究をしている。伊勢湾台風と同レベルの規模で温暖化が進んだ状況の台風シミュレーションが可能となっている。この降水予測データを用いた流量計算結果では、淀川下流部での洪水流量は流下能力の範囲内であった。また、平成 25 年の台風 18 号は、伊勢湾台風が温暖化した場合と同レベルかそれ以上の規模であったことが分かった。
- 土砂災害、高潮被害、風被害、地震などの予

測も重要。各々の分野単独ではなく、同時発生も考慮する必要がある。

- 国交省が災害時のデータを一番多く持っている。過去のデータも蓄積されている。今後も水理・水文・気象データを観測し続け、観測情報から得られるより高度な防災情報を府県市町村へ情報配信することが必要。淀川ダム統管ではこうした取り組みを実施しつつあると聞いている。情報配信は災害時だけではなく、普段からやっておく必要がある。観測情報や予測情報の配信は国交省しかできない。市町村には災害の専門家はいない。気象庁の雨量土壌指数の情報配信は良い試みである。
- 今ある施設、観測情報や予測情報をフル活用し、災害に対する備えを怠らないようにしたい。
- 災害対応には、経験と予測精度、より早く予測できることが必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 観測施設のメンテナンスも必要。

平成 27 年 1 月 19 日

（聞き手：企画部 事業調整官 橋本 豊治）

たつみ かずひさ

巽 一久 氏

日本駐車場開発(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 当社の本社は大阪、会社のヘッドクォーター機能は東京に置いている。本社を移転させるアドバンテージ、本社を大阪に置いているデメリットは、特にない。昔は、商法の規定で、本社のある市町村か隣接市町村で株主総会をやるのが原則だったから、大株主のことを考えると移転の理由もあったが、今は、法も変わり、何も制約はない。関西生まれの関西育ちだが、東京は家賃をはじめ総じて高く、関西の方が人間がよくて、食もいいと思うし、関西にいた方が幸せではないか。
- 東京にヘッドクォーター機能を置いているのは、株主や投資家にIRをしようとする、大企業の場合には東京にしかその担当部署がないから。
- 大阪圏は地盤沈下しているか？ 東京圏と比較すればそうかもしれないが、外国と比較したら、そうでもないのではないかな。東京圏と同じものがあるとしても魅力はないので、独自の特色を持ったもので生き残ることを考えるべきではないか。やや東京圏に似た地域開発になってきていないか？
- 当社はグループ内で様々な業種に進出しているが、製造業には進出していない。国際的な競争の激化の中で、製造業への進出は、設備投資が巨額な上、日本の人件費は高く、ほとんどの製品ですぐ類似品が生産され価格競争に追い込まれることになり、リスクが高いと判断しているから。
- 下請企業は別として、大きく成長したいメーカーは、他に追随を許さないような極めて高い付加価値をつけた商品を開発して、製造・販売するしかないのではないかな。
- 物を作る、という側面で見たら、農業も農産物を作っていると見ることができるが、メイド・イン・ジャパン、そのものの強みが出せる分野である点が違う。例えば、iPhoneは、メイド・イン・チャイナでもメイド・イン・ジャパンでも、iPhoneで変わりがないが、農産物はそうはならない。日本産は、安全で極めて高品質だと思うし、世界を見渡せば、

平均的日本人より遙かにお金持ちが大勢いるので、地域ブランド等の付加価値をつけて、十分、売れると思う。農業は、緻密に対気象管理、土壌管理、農薬管理等をする必要がある産業で、そんな緻密なことが海外のあちらこちらでできるとは思えず、日本の大きな優位性ではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 水道や電気等のインフラ維持には多額の費用が必要となろうが、それが賄いきれないのなら集落地域であっても、コンパクト化するしかないのではないかな。病院や介護施設、高齢者用の住宅を整備して、集まってきてもらうしかないのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 日本人には普通なこと、外国人観光客には魅力的なことも多い。例えば、オーストラリア大陸には野生の猿がいないので、日本人にとってのコアラのように、日本猿が珍しい。また旅館で布団で寝ることも、外国人にとっては新奇な体験。地域ごとに観光資源をうまく活用し、見せ方次第で魅力を引き出すことが可能となるのではないかな。
- 関西を訪れる外国人観光客は、東京の次に多いし、どんどん増えている。宿泊施設不足になっているので、空き家、空き室を活用できるような規制緩和が必要ではないかな。その上で、例えばAirbnb（エアビーアンドビー、宿泊施設を貸し出す人向けのウェブサイト）等を活用してマッチングすればいいのではないかなと思う。
- 1回目はゴールデンルートだとして、リピーターに来てもらうには、やはり「食」ではないかな。再度、来てもらうためには、変化するものでなければダメである。食の一大集積地となるような取り組みを進められないか。飲食業は裾野が広いので、それによって雇用拡大にも繋がるのではないかな。
- カナダやオーストラリアのスキーマーは、パウダースノーの雪質を好むが、アジアの人は雪質を気にせず雪自体を好むので、関西の降雪地域でも、観光資源になると思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- ジャカルタやバンコクの猛烈な道路渋滞に比べると、日本では道路網・鉄道網が十分整備されており、経済的なロスはないと思う。これ以上の整備は不要ではないか。国内のある場所に、空路でも、鉄道でも、道路でも行けるというのも重複投資ではないかと思える。移動時間短縮のためのインフラ整備は、泊りきでない日帰りの出張が増えるだけで、ビジネスマンにとって負担が増えるし、浮いた時間分、生産性が上がっているとも思えない。
- 関西国際空港について、利用者としての意見だが、
 - 海外では、ビジネスクラス以上の場合、ゴールドライン（優先保安検査場）が設置されている。羽田空港にもあるので、関空にも導入してもらいたい。
 - 24時間空港なのに、空港内の飲食店の閉店時刻が早過ぎると思うし、タクシーも深夜になると走らない、電車も終電と、利点を十分活用できていないのではないか。
- 女性の就業率を上げると、少子化がさらに進行すると思う。子供を託児所等に預ける費用を考えると、共働きをしても、世帯のネットの収入はさほど増えないのではないか。祖父母が孫の面倒をみられるよう、二世帯住宅や、近居・隣居がしやすくなる施策を進めるべきではないか。それは、少子化対策にもなるし、待機児童の問題、DVや育児ノイローゼの問題にも役立つと思う。
- 当社では、テレワーク可能な業務については、産休・育休中の社員を活用している。少額だが、収入が得られるのは、子育て期には大きいのではないか。

平成27年3月11日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

たていし よしお
立石 義雄 氏

京都商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

（東京一極集中の是正）

- 最重要課題は「地方創生」であるが、地方の小さな都市の取り組みだけで、東京一極集中を是正し、人口減少社会を克服することは難しい。地方の産業や雇用の拠点として、東京以外の大都市圏を地方創生の重要なエンジンとして位置づけ、大都市圏を核とする産業集積や雇用創出、インフラ整備についても強化することによって、周辺地域との地方創生の好循環を実現すべきである。
- 関西は、京都、大阪、神戸をはじめ、産業やまちづくり、観光・文化など独自の強みをもつ都市が数多く存在し、多様性にあふれる都市圏、経済圏を形成している。また、関西広域連合をはじめ、各分野の広域的な連携も進んでおり、全国の地方創生をリードするポテンシャルを持っている。今こそ関西力を発揮して、日本の活力を創造すべきである。
- 首都圏に比べて後れを取っている関西の交通インフラ整備は、国土の強靱化や関西の発展あるいは観光戦略を考える上で解決すべき重要なテーマである。リニア中央新幹線の大阪までの全線早期開業や、北陸新幹線の敦賀以西ルート決定・早期延伸をはじめ、日本全体の経済効果や、日本のあるべき姿を見据えた上で、関西の成長にとって最適なインフラ整備を実現すべきである。

（リニア中央新幹線の全線早期開業）

- リニア中央新幹線については、名古屋以西の開業が18年も遅れることになれば、関西圏の衰退や、日本の国力低下にもつながりかねない。国土強靱化の観点からも、大規模災害発生時における国土の東西分断を避けるためにも、大阪までの早期開業を実現すべきだと考える。
- JR東海は建設費を全額負担する方針であり、民間企業のプロジェクトとして考えれば、健全経営を優先した計画とせざるをえないが、国土計画上の重要な社会基盤として国家プロジェクトと位置付けて考えるべきである。大

阪までの早期開業を実現するために、整備新幹線建設への財政支援策をベースに、国としても必要な関与をすべきではないか。

- 政府の来年度予算案では、リニア中央新幹線の大阪までの延伸に関連する調査費が盛り込まれた。国が延伸に関する予算を計上することは初めてであり、これを機に大阪までの早期開業へ向けた機運が高まることを期待したい。

(北陸新幹線の早期整備)

- 北陸新幹線の東京・金沢間での開業は、東京圏が中部・北陸エリアまで拡大することを意味し、東京への一極集中がさらに強まることになる。
- 国は北陸新幹線の敦賀までの着工と開業の3年前倒しを決定しているが、それ以西の建設計画は具体化していない。関西と北陸地域は、経済や文化の面でもつながりが強いが、東京・金沢間の開通によってこの関係が一変する恐れがある。京都、関西の地盤沈下を防ぐために、北陸新幹線の大阪までの早期延伸を実現すべきである。
- 北陸新幹線のルートについては、関西広域連合が提案する「米原ルート」のほかに、「小浜ルート」や「湖西ルート」などが検討されているが、まずは国として大阪までの整備方針を明確に示し、早期の延伸を実現していただきたい。

(京都舞鶴港の機能強化)

- 京都舞鶴港は関西経済圏における日本海側唯一のゲートウェイであり、日本海側拠点港にも位置付けられている。関西の国際競争力を高め、アジアの成長を取り込むために、京都舞鶴港の機能強化による貿易量の拡大や交流人口の増大が必要である。国際海上コンテナ機能の強化や、国際フェリー機能の強化、外航クルーズ機能の強化など、必要な整備をお願いしたい。

(高速道路網のミッシングリンク解消)

- 関西の産業競争力を強化するとともに、大規模地震が発生する確率が高い太平洋国土軸のリダンダンシーを確保するためにも、高速道路網のミッシングリンクの早期解消が不可欠である。日本の大動脈であり、開通後50年を経過する名神高速道路の更新工事に備えて、代替道路となる新名神高速道路の早期全線完成を実現しなければならない。
- また、「山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自

動車道）」は、日本海国土軸を形成する重要な道路網であり、整備されれば、山陰海岸ジオパークを繋ぐ広域周遊観光ルートが形成され、北陸や山陰へと広がる広域観光圏へと発展する可能性がある」と期待している。国として責任を持ってルートの決定や事業化を行い、ミッシングリンクの解消を急いでいただきたい。

(観光庁など政府関係機関の京都移転)

- 関西広域連合との意見交換会でも提案したが、政府が「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の政策パッケージに掲げている「政府関係機関の地方移転」をぜひ関西として目指すべきである。日本の中枢機関が東京に集中しているということは、国家としての危機管理の面からも問題がある。
- 京都では、府市、経済界が一体となって、観光庁と文化庁の移転を国に要望し続けている。東京一極集中の流れを変えるためには、国自らが地方の目線に立って、地方の活力創造に本気で取り組む意思を示す必要がある。京都は、文化・観光分野の先進地であり、国と地方が一体となった地方創生のシンボルとして、ぜひ京都への移転を実現したいと考えている。また、関西の他都市においても、積極的に関係省庁の誘致を提案すべきである。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

(将来ビジョンの共有)

- 人口減少を克服し、関西が成長を続けるためには、目指すべき関西の未来像を関西全体で共有し、関西の各都市が一体となってその実現に取り組むべきである。そうした意味からも、「国土のグランドデザイン2050」をもとに、新たに関西の国土形成や社会資本整備についての方針や計画を策定し、関西一丸となって取り組むことは重要である。
- 京都では行政、経済界、大学、文化、マスコミなどの各界トップで構成する「京都の未来を考える懇話会」が、「京都ビジョン2040」という提言を一昨年5月に取りまとめた。30年後の京都のありたい姿として「世界交流首都・京都」というビジョンを共有し、本所をはじめ行政や大学でも具体的な施策を打ち出し、着実に推進しているところである。
- 未来のありたい姿を地域全体で共有することによって、地域の特性を生かした具体的なア

クションプランの立案や効果的な実行につながると考えている。現在、国がまとめた地方創生の長期ビジョンと総合戦略をもとに、関西の各自治体が地方人口ビジョンと地方版総合戦略の策定に取り組んでいるが、東京一極集中を是正するには、各都市が多様な強みを発揮するとともに、広域的な連携を進めることが不可欠である。新たな国土政策や地方計画は、ぜひそうした視点も踏まえて策定していただきたい。

(脱量産の発想によるまちづくり)

- 国土のグランドデザイン2050では、「攻めのコンパクト」として、コンパクト化とネットワーク化による新たな価値や産業の創造を掲げているが、まさしく地方創生の時代に求められているのは、これまでの大量生産・大量消費の構造の中でのまちづくりではなく、脱量産の発想による都市政策や産業政策である。
- 持続可能な社会を実現するためには、未来を担う若者が希望を持って「地方で働き、地方で暮らす」まちづくりを実現しなければならない。そのためには、地域の雇用を守り、創り、子や子孫が何代も同じ地域に住み続けられる仕組みとして、職住一体の内需経済を再生することが重要である。
- 本所では、「知恵産業のまち・京都」を推進し、京都のまちや企業がもつ知恵を付加価値の源泉として、脱量産の発想で多様化する顧客ニーズに応じて、新たな価値を創造するビジネスを数多く生み出し、多様な産業群として集積させるための施策を展開している。
- 国内総生産の70%は、都市生活を支える内需産業を中心とするローカル経済圏で生み出されている。地方創生のためには、ローカル経済圏の産業や雇用を支える中堅・中小企業の競争力を強化することが必要である。特に、観光産業や農林水産業の6次産業化、健康・医療・介護や食といった分野は地域の成長を支える有望な産業であり、関西の産業や豊かな地域資源の強みを発揮できると期待している。ぜひ、こうした分野の成長を促進するためにも、コンパクト化とネットワーク化によって、関西圏の多様な強みを効果的につなぎ、連携させることで、関西の発展を実現していただきたい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

(観光インフラの整備)

- 円安や国のインバウンド施策の効果、ビザの要件緩和などの影響もあって、訪日外国人旅行者は1300万人を超える勢いであり、好調な観光産業は、国の基幹産業として期待されている。オリンピックなどの世界的なイベントの開催を見据えて、関西の成長戦略においても、観光は最優先分野のひとつである。
- 一方で、増加する外国人観光客に対応した観光インフラの整備は、まだまだ追いついていないのが現状である。京都では、外国人観光客の増加によって、季節によってはホテルの客室が不足し、国内旅行者が近隣都市のホテルに宿泊せざるをえなくなるような状況も生まれている。
- 外国人観光客の増加を関西の成長に取り込むためにも、宿泊施設の充実をはじめ、周遊性高めるための広域的な観光連携や交通パス、あるいは外国語に対応した観光案内や人材の育成など、観光産業の構造変化に対応したインフラ整備を進めなければならない。

(東アジア大交流時代のインバウンド推進)

- 東南アジア諸国への観光ビザの発給要件の緩和や、格安航空会社(LCC)の就航拡大などにより、とくにアジア方面からの観光客が増えてきている。富裕層の取り込みをはじめ、企業や団体などが実施するインセンティブツアーの招致は、大きな経済波及効果が期待されるだけでなく、関西各都市のブランド発信にもつながる。一昨年、関西6商工会議所が連携して、中国の富裕層を対象とするファムトリップ事業を実施したが、観光の質的転換を図る観点からもオール関西で戦略的に取り組む必要がある。
- 外国人観光客を受け入れるためには、観光関連事業者が外国人観光客のニーズを知るべきである。本所でもセミナーや勉強会などを通じて、増加する東アジアやイスラム圏の観光客のニーズや文化についての理解を深めているが、観光産業全体でインバウンド市場の開拓を目指すべきである。

(オリンピック効果の関西への波及)

- オリンピックの開催は、海外からの観光客や交流人口の増加による経済効果が期待できるだけでなく、日本の多様な魅力を発信する絶

好の機会といえる。ロンドンの成功を踏まえて、大会前から文化プログラムなどの関連イベントを積極的に実施し、全国各地の文化や観光資源を活用することが、オリンピックの効果を地域にまで波及させる鍵となる。

- 京都では、日本文化の魅力を戦略的に発信する「京都文化フェア」を、オリンピックに合わせて開催することになっている。オール京都の知恵を活かして文化プログラムに取り組むことによって、オリンピックの効果を京都の成長につなげ、京都が目指す「世界交流首都」を実現したいと考えている。
- また、2020年を共通の時間軸として、地域が主体となって、観光や文化、産業などあらゆる強みを総動員して、新たな価値創造に挑戦することは、人口減少など日本が直面する課題の克服に向けた取り組みを加速することにもつながると期待している。

(関西の多様な資源を活用した新たな価値創造)

- 関西は、歴史、文化をはじめ、伝統産業、地場産品など、豊かな地域資源に恵まれているが、多様化する観光ニーズに対応するために、地域資源のさらなる発掘や、広域的な連携によって新たな価値を創造し、観光顧客の創造につなげていくことが必要である。
- 最近では、フェイスブックなどSNSを使った地域資源の発信が大きな成果を上げている。広域的な連携として、日本の歴史や文化をテーマに地域をつなぐ「歴史街道」などの取り組みも行われているが、もっと外国人に直接届く情報発信の仕組みが必要である。

(さらなる無電柱化の推進)

- 国内外から多くの観光客が訪れる関西、とりわけ京都にとって、美しい街並みや歴史的な景観を守り、向上させることは、観光振興や都市格向上の観点から極めて重要な問題である。
- その対策として、無電柱化の推進は非常に有効であり、京都においても電柱を地中化した祇園や上七軒といった地域では、古都の風情ある景観が再生され、快適な歩行空間も確保されている。しかしながら、総務省の調査では、平成24年度末時点における京都市内の無電柱化率は14%であり、欧米等の主要都市はもちろん、日本の主要都市と比べても低調である。関西の他都市においても、無電柱化が進んでいるとはいえない。
- オリンピックが開催される2020年には、

さらに多くの観光客が関西を訪れるに違いない。世界の皆さんに、美しい景観を安全・快適に楽しんでいただくためにも、関西、とくに京都、大阪、神戸、奈良など主要な観光地における無電柱化を集中的に推進すべきである。国としても、無電柱化に対する国庫補助率のかさ上げや、地上機器の小型化のための技術開発、低コスト化のための新たな工法の導入など、さらなる推進策を検討いただきたい。

(MICEの推進)

- MICEは、国内外から多くの人々を集め、交流を通じて、文化や産業をはじめ、幅広い分野で地域に活力をもたらす知識集約型産業である。新たな価値を生み出すには、より多くの人や知識を集めるとともに、人々の精神に潤いや刺激をもたらす良質な環境が必要である。関係機関が連携して、関西らしいMICE受け入れ環境を整備しなければならない。本所としても、行政や京都文化交流コンベンションビューローと連携し、京都らしい受け入れ体制の環境整備を進めていきたい。
- また、本所では、MICEの中でも、特にM(Meeting)とI(Incentive Travel)についての実態を把握し、MI分野の需要取り込みのための環境整備や支援策等について検討するために調査を行ったが、京都に本社を有する企業の5割、京都に本社機能を置かない企業の8割が、京都においてMやIを実施した実績がないと回答しており、これらの企業に対する啓発活動や潜在的な需要を掘り起こす取り組みの必要性を痛感している。
- 今後は、本所としても、企業におけるMIの企画に役立つ付加価値の高い観光コースや体験プログラムの開発、神社仏閣や庭園、文化施設などユニークベニューでの開催、一元的な窓口の設置など、MやIの誘致や開催支援体制の構築に向け、関係機関と協力していきたい。

(国際会館の施設拡充)

- 政府の来年度予算案では、国立京都国際会館における新たな多目的ホールの工事費が計上されているが、「世界交流首都」を目指す京都にとって、MICE戦略の拠点施設である国際会館の機能強化は極めて重要である。その施設が、世界のコンベンション施設のスタンダードである5,000名規模に対応した施設となるよう整備をお願いしたい。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

（災害に強いまちづくり）

- 台風や局地的豪雨による洪水や土砂災害をはじめ、地震や火山の噴火など、日本では想像を超えるような自然災害が多発しており、経済活動などへの影響も生じている。首都機能のバックアップも含めて、災害に強い国土づくり、まちづくりを実現することが求められている。
- 京都では、一昨年9月の台風18号による嵐山での浸水被害に続き、昨年8月の豪雨では、福知山市で市街地一帯が広範囲に浸水し、市民生活や地域経済は甚大な被害を受けた。とくに福知山市では、未だに店舗や工場の再開に至っていない事業者もあり、災害を機に廃業する事業者、撤退する事業者が出るなど、沈滞した状況にある。何よりも、同じような災害が来るのではないかという不安の声が数多くある。
- 国においては、治水、防災対策に取り組んでいただいているが、今後も地元自治体との連携のもと、必要となる治水対策をはじめ、災害発生時における地元商工業者への迅速な情報発信や情報共有体制の確立など、防災・減災力の強化に取り組んでいただきたい。
- また、福知山市の豪雨災害では、昨年11月に、国土交通省と京都府、福知山市でつくる「治水対策協議会」が、排水機場の排水能力の引き上げや貯留施設の増強などの治水対策案を提示している。自然災害がこれまでにない頻度で発生している現状を考えれば、できる限り対策を急ぐ必要があり、ぜひ2年以内に事業が完了するよう、迅速に整備を進めていただきたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

（持続可能な社会を目指したインフラ管理）

- 1964年に開催された東京オリンピックから半世紀以上が経過し、高度経済成長期に一斉に整備された多くの社会インフラが耐用年数とされる50年を越え、補修・更新の時期を迎えている。今後、日本全国で社会インフラの老朽化は急速に進むだろう。
- 国の財源が限られる中で、社会インフラの老朽化が同時多発的に進むことによって、メンテナンスの強化による長寿命化や維持管理の

効率化といったニーズが新たに生まれるだろう。企業は、高度経済成長期とは異なる成熟した発想で、そうした社会ニーズに応える新たな技術やサービスを開発することによって、持続可能な社会の実現に貢献することができる。

- 安心・安全な社会インフラは、経済活動だけでなく、国民のすべての活動の基本である。東日本大震災の経験によって、新たに大規模災害に備えた防災・減災対策も必要であるが、日本の発展を支えるインフラをより豊かにする発想で、必要となる老朽化対策や人材育成を進めていただきたい。

平成27年2月12日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

たにしよ たかし
谷所 敬 氏

日立造船(株) 代表取締役社長兼COO

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 大阪がより西日本の中心であるべきで、海外（特にASEAN）地域との拠点になっていけるようにしていく必要がある。日本としては二極化が必要であり、それが関西の役割りでもある。
- 例えば新宮に行くにしても、まだまだ遠い。大阪市内を中心にして東西の混雑もあり、大和川線や京奈和の開通も順次なされているが、関西の道路ネットワークはまだ十分ではない。
- 関西が二極化として成り立つには、例えば当社が手がけている「ゴミ焼却発電」とか、また津波対応等も含めた防災の方法等も、関西発ASEAN向けに指導して行くこと等、果たせる役割は大きい。実施にあたってはインフラだけではなく使い方などソフトも含めたパッケージで、しかも民間だけではなく、産学官連携のもとで行って行く必要がある。
- 「ゴミ焼却発電」を一例で言うと、取っかかりはODAであったり、一号機を作って、まずは環境汚染の心配は全く無く、最後には蒸気しか排出しなく、しかも電気が産み出される等、官民一体で啓蒙して行く必要がある。その際には我が国から持参する機材は最小限にして地元の企業に機材調達していかないと続かない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 現在多くの外国人観光客が関空経由で来られているが、例えば端末での移動のしやすさや、わかりやすくしてあげるとか、いろいろな割引を受けられる等の整備等、まだまだやり方があるのではないかな。
- 店毎に個別に対応するのではなくて、訪日外国人の多いところから、どこまでどの様に整備して行くべきかという方向性を出した上で、地域で官民一体となって行っていく必要がある。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 関西に二つ目の拠点を持ってくるためには、安全・安心な場所であることが重要であり、東南海沖地震での津波対策は整備しておく必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- かつて作ったものの老朽化の予防保全を行い、いかに長く使うかという視点が必要で、橋梁なども遠隔監視し一括データ集約・解析できるネットワークシステム化のご提案をさせて頂くべく、社内で行っているところ。

平成27年2月12日

（聞き手：局長 森 昌文）

たばた たろう

田畑 太郎 氏

一般社団法人 滋賀県タクシー協会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 大震災は東でも西でも起こった。日本のような経済の大きい国は東京一極集中ではなく、危機管理の面からもダブルエンジンでなくては駄目。
- 甲賀市に住んでいるが、平成の大合併で、五つの町が一つになったため、水口以外のそれぞれの町にあった市街地は廃れてしまった。合併の弊害である。関西広域連合でも、大阪や京都が中心となって、滋賀のような田舎は廃れていって、予算も街の方に持って行かれる事を危惧する。
- 地域創成の特区みたいなものは作らないのか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 琵琶湖の真ん中に島をつくり、街をつくれば、いろんなところからアクセスも良くなり、また、国際会議場をつくり会議を誘致したり、企業を誘致したりすれば、地域活性になるのではないか。
- 人口減少してきたら、歴史や景観だけでは見向きもされない。
- 田舎では、老人クラブの数が増え、若い者は街に出ていなくっている。老人だけ集めて集落を作るのも面白い。
- デマンドタクシーやコミュニティーバスの事業を行っているが、補助金が無ければ、どんどん減っていくだろう。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 交通の便が良い京都までは多くの観光客が来るが、滋賀までは京都から距離が近いのに、アクセスが悪い事が原因なのか、中々来てもらえない。
- 滋賀県は長閑でいいところ、国宝級の遺産も多くあるのに観光客が来ない。
- インバウンド効果があるのは、ホテル業界の

み。

- 全国会議を誘致しても、東京は全国から日帰りで会議に参加出来るが、滋賀では、遠いところだと日帰りは無理。
- 関西は、時間の面でも、料金面でも私鉄よりJ Rが強い。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 滋賀県は武村県政から長い間、国から見放されていた。一桁国道が2車で、道路事情が悪い。どの政党でも、道路を利用する側としては、道路整備を進めて欲しい。
- 滋賀県は細い道路は多くあるが、幹線道路は脆弱。
- 近江大橋は、無料化後、交通量が多く一度事故でも起きれば、兩岸で大渋滞が発生する。石山から京都まで抜けるトンネルを整備すれば良い。また、京都はスムーズに抜けられない、交差点の立体化はできないのか。

平成27年3月26日

(聞き手：滋賀国道事務所長 日野 雅仁)

つじ たかし
辻 卓史 氏

鴻池運輸(株) 代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京は、2020年にオリンピックを控えているためインフラ整備が加速しており、人とモノの流れがどんどん良くなっている。このままでは東京との都市力の差がさらに大きくなってしまうと危惧している。
- 近年中の発生が予測されている首都直下地震に備え、大阪の複眼的な都市機能の強化が求められているが、大阪にはその気概があるのであろうか。大阪は商都であり、実利には聡いが将来的な計画論・方向性などには余り関心を示さず、また関西全体として一体感が無い。この無関心と一体感の欠如が現在の関西の地盤沈下を招いたのではないか。
- 関東では参勤交代の名残りのように全て東京へ向かっており、東京がリーダーとなっている。一方、関西はリーダー不在でガバナンスが働いていない。
- 北陸新幹線の敦賀以西ルートについては、議論が難航している。このままでは敦賀までの区間が開通する予定の2022年以降になっても結論が出ないのでは。これまで関西の人々は、福井や石川を関西の奥座敷だと思っていた。しかし今や北陸は東京を向いており、大阪までの延伸が遅れれば、どんどん北陸が東京に吸い寄せられるのではと不安に思っている。敦賀から大阪への延伸ルートや開通時期、各自治体の負担割合などをどのようにして決めていくのか、ということを決めなければならない。
- リニア中央新幹線について、JR 東海は2027年に名古屋まで、そして2045年に大阪までと、二段階整備を計画しているが、大阪までの同時開業に向けて協議したいと考えている。
- 関西国際空港は、今後のさらなる整備・拡張には多額の費用が必要となるが、海上空港であることから拡張の余地がある。伊丹や成田は内陸に位置しており今以上の拡張は無理であることを考えると、関空を最大限活用していくべきである。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 航空貨物便は地理的な条件に左右されないため、通関やトランシップにかかる時間を縮めるなどしてソフト（利便性）を強化すれば、上海や釜山と戦える競争力を得ることができるのでは。
- 日本の国際港湾は大都市に隣接しており、交通渋滞等の問題を抱えている。また、国際ハブ港湾として必要な要件はロケーションやアクセスがよいことであり、そのためには外洋に面していることだ。その点で日本は極東であるため地政学的にも非常に不利。日本への寄港を増やすには、日本で満船とするほどの貨物が必要だが、そういったコモディティ貨物は中国やアジアへ生産拠点を移している。
- 最新の超大型船では、紀伊水道では衝突の恐れがあるし関門海峡は通れない。超大型船を日本に持ってこようという議論は現実的ではない。横浜港は18m水深岸壁を整備しているが、マースクが撤退を決めたように大型船の積載率を満足させるのに十分な貨物がなく、船社側はメリットがない。関西は特にそうである。大型船を誘致するよりも中型船でスピードを上げた方が良いのでは。
- 日本は高品質であれば売れると考えているが、実際は相手の欲しい商品が売れるのである。売れる物はマーケットのニーズに合ったもので、中国・韓国はマーケットに合わせ、機能が少なくても安価な製品などを開発・販売しており、この点で日本は負けている。これからは BoP (Bottom of Pyramid) や中間層を狙う必要があるのでは。高品質のものだから売れるとは思ってはいけない。日本は技術は強いが、マーケティングは弱いと言われる所以である。
- 物流政策と産業政策は一体でなければならないが、旧建設省と旧運輸省、そして経済産業省は実態として政策のすり合わせが出来ていない。止むを得ないとは思いますが、ミニマムな体制で一体化していくことが理想的である。

平成27年2月16日

(聞き手：副局長 池田 薫)

つじもと としひで

辻本 俊秀 氏

奈良テレビ放送(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能の移転は立ち消えとなっているが、奈良への移転が無理としても、関西にその副次的機能、代替機能を持ってくるべきだ。
- 奈良は海がないので津波の心配はないし、地震が発生して名神高速道路、新幹線がストップした場合、その代替機能としてリニア新幹線は計画通り奈良付近を通過させるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 都市のコンパクト化は、その通りだと思う。国土グランドデザイン2050では「全国5千程度」をつくっていかうという考えは、必要なところだと思う。
- 実際、奈良は大阪からのベッドタウンとなっているが、大阪から奈良に通勤で来てくれるようにするためには、雇用の場を更に創造すべきだ。現在、住環境はあるが、雇用の場はあまりない。コンパクト化の中で職住環境を整備して、雇用の場を大きく出来れば奈良県が発展できる。
- 吉野の山奥でも人が移り住んで宅急便やネットワークを使って起業している例はある。
- 遊休農地を県、市町村、NPO 法人などが活用して六次産業化し、それが特産品に結びつければ、さらに地方は発展するのではないかと思う。
- 奈良には有名大学が少ないので、大阪、京都、東京に通学や移住することが多いが、高大一貫教育とすれば、奈良からの人口移動も是正できる。また、奈良で教育を受けた者が奈良で雇用される仕組みをつくっていかないと地域としてのパワーが残らない。街づくりは、人づくりをしていくことと思っている。
- 荒井知事は「奈良モデル」として、市町村と共同で行政事務のシェアの適正化を目指している。このため、既に、奈良市・桜井市・天理市等と「まちづくりに関する包括協定」を

締結し、県と市町村との共同でのまちづくりを推進している。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光客の二度三度の訪問や滞在を実現させるためには、個性的なおもてなしをやっていかないといけない。
- 外国人旅行客は安いユースホテル等を利用している。遷都1300年のイベントの時はホテル業界は賑わったが、奈良にはホテルが少ない。私鉄網が発達していることにより、大阪・京都に宿泊拠点をおいて、奈良には日帰り観光で訪れる者も多い。これを是正するための新しい観光ルートの設定やホテルの増設は行うべき。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 紀伊半島大水害、復興支援等、近畿地方整備局、自衛隊に感謝したい。関西広域連合は形だけであった。
- 放送は、応援する側の論理ではなく、自助・共助・公助の精神をもとに、被災地が何を求めているのか、そこをわからないといけない。
- テレビ放送も、被害報道から防災報道に変わった。L字型放送（画面の横・下に出る文字情報）により、避難情報、災害情報を発信できるようになった。近畿地方整備局の河川情報については、入手できるようになったが、是非とも道路情報も頂ければ、より災害情報を映像として電波にのせ、視聴者（住民）への注意喚起がやりやすくなる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 老朽インフラの整備は財源の議論があるが、改築予算より補修の予算に重点をシフトすべき。
- 生活道路の橋梁が落ちないように落橋防止対策、ダムに堆積している土砂の浚渫、直接住民生活に結びつく上下水道の老朽化への対策が大事である。
- ライフラインについては、電気・ガスはそれぞれの会社が対策を講じる必要があるが、人や物資を動かすための道の確保、上下水道の

確保が自治体として重要である。

平成27年1月26日

(聞き手：用地部長 大原 孝明)

つちや みちひろ
土屋 裕弘 氏

田辺三菱製薬(株) 代表取締役会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西はその地域特性から、産官学の連携が密接にしかもバランスよく結びついた地域である。
- 医療品出荷額は大阪が全国でトップである。地場産業もあり、ものづくりに強みがある。
- 関西はバイオ系にも強みがある。先端研究を行う大学・研究機関等が200以上も立地するだけでなく、北大阪バイオクラスター、神戸医療産業都市をはじめとする様々なバイオクラスターを形成している。
- 関空から欧米への直通便(JAL, ANA)が、成田や羽田などと比較して少ない。また、国際線の発着が成田から羽田へシフトすることで益々、東京圏が便利になり、企業、モノの東京集中が進んでいる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトに集積しても、人口は減っていく状況にある。そのような中で、多世代が交流できるようなコミュニティをどう作っていくかが課題である。
- 一方で、コミュニティ内の人間関係が希薄になってきており工夫が必要である。例えば、ある自治体では、家庭ゴミは家の前に出す決まりとしており、安否確認も行える仕組みになっている。
- 市立病院などでも診療科が揃っていない地域がある。地域全体として、対応できるような体制づくりが必要。特に救急医療が課題である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- LCCの乗り入れで、関空が注目されているものの、行き先が限定されており、まだ不便な部分が多い。

- 中国などアジアからの観光客の増加により、宿泊施設などが飽和状態になっていることが課題である。
- 京都などの都市部の交通問題（渋滞など）への対応が必要である。
- 交通について、京都、奈良、大阪といったルートを循環できるバスなどあれば便利ではないか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災・減災については、国、都道府県、業界・財界や一般市民といった各レベルでの対応があるが、各々体系づけられていないのではないか。
- 防災意識をいかに高めていくかが重要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 社会インフラをどの程度レベルアップしていくかが課題。また、メンテナンスに関わる労働者の減少が危惧される。

■5つのテーマ以外のご意見等

（社会資本整備全般について）

- これまではハード面を重視してきたが、これからはハードとソフトを組み合わせた取り組み、仕組みを考えていく必要がある。

平成27年5月27日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

つつい かんしょう
筒井 寛昭 氏

華嚴宗大本山 東大寺 管長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニア中央新幹線の駅を奈良に設置しても大阪まですぐなので奈良は通過されるだけ。それより、関西国際空港から奈良にリニアを通して欲しい。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 学校が多く廃校になっているが、残った校舎は夏休み等に自然とふれあう校外学習（合宿）に活用したらよい。こういう学習がこれからの若い人には重要だと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 日本の人口が減少している中、外国人観光客を呼び込むことは重要なので、外国人観光客の立場にたった地域の取り組みが重要である。
例えば、
➢ 土日・休や夜間でも両替ができる箇所的大幅な拡充
➢ ヨーロッパ人は自転車で周遊することを好むから、駅前のレンタサイクルの拡充
➢ 外国人観光客が情報入手しやすいようなスマートフォンによる観光施設案内の普及
- 観光を目的とした周遊電車を創設すべき。そうすれば、各地域の特産品の持ち味が生かされるのではないか。
例えば、京都～桜井～橿原～王寺～京都をS Lで1周する電車やミステリー電車などの企画が喜ばれるのではないか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 昔の人は自然と「対話」しており、千年前に津波がどこまで来たかなどの記録を後世のために残してくれている。それら先人が残した

知恵は大事に伝承していくべきである。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 国宝に関する文化財保護については、補助金交付まで長期間かかり補修に間に合わない場合がある。
- 国からの補助金は物が壊れない限り予算措置がされない場合があり、メンテナンスの重要性が考慮されていない。
- 大事な文化遺産である日光像、月光像を新しいミュージアムに収容するにあたり、展示室は免震構造とした。
- 東大寺の寺域において表土が流出しているが、その土を元に埋め戻すにも土地の形状変更に該当し文化庁の許可が必要であるのは、如何なものかと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 京都は地下が道路、駐車場、鉄道に利用されている。奈良も例えば文化財との関係が少ない10m程度の地下を積極的に活用すべき。
- 奈良は国道や県道はある程度整備されているが、観光施設に繋がるきめ細かな市道が体系的に整備されていない。そのため幹線道路によって観光施設の周辺まで来ても、そこから施設までアクセスするのに時間がかかりすぎるのは問題だと考える。
- 奈良はホテルが少ないと言われているが、修学旅行向けの大部屋の宿泊施設が多い。それらを改修していけば多くの部屋がうまれる。その際、補助金があればより円滑に進むと考えている。
- ホテルはどういう人物がどういう目的で宿泊にきているのかといったデータを蓄積して、今後の展開を考えていくことが重要。

平成27年1月21日

(聞き手：総務部長 東 真生)

つむら しゅう
津村 周 氏

(株)和歌山新報社 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 他県同様に和歌山の企業も信頼を得るためなどの理由で東京に店舗を持つことが多い。本社を移してしまうこともある。
- 関西の各府県単独で東京と勝負しても勝ち目がない。関西2府4県で連携していかないといけないが、連携はなかなか難しい。関西の中では下に見られている和歌山が言い出せば、上手くまとまるのではないかな。
- 関西には関西空港や国際港湾もあるので、東京と勝負するよりは海外に出て勝負すべき。水産業界では、府県が連携して「関西の魚」としてアジアに売り出そうという動きがある。府県で無用の競争をする必要がなく、まとまった量が安定的に確保できるメリットもある。
- 関西は東京より地価が安いので、海外企業が物流の拠点を置く際にまず関西に来てもらうように誘致できないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少中でのコンパクト化等＞

- 和歌山市は、官庁などがある市中心部、イオンができて人口が増えているふじと台、観光拠点のマリーナシティの3地区が核となっている現状があるので、3点をバイパスで結んでアクセスを便利にすれば、各拠点がさらに発展してコンパクト化にもつながるのではないかな。
- 和歌山県は人口減や高齢化など「課題先進県」なので、課題を上手く解決できる事例ができればビジネスモデルになり得る。有田のみかんなど6次産業化の推進は、全国でも先進事例である。
- 大学進学時に和歌山から外へ出て行くのが当たり前になっていて、若い人の割合が少ない原因となっているので、和歌山に大学を誘致したい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は文化財が多いが、そういう意識がなく、ロスが多い印象。
- 例えば、「関西の商売の神様を巡るルート」とか「子供が欲しい人の関西安産祈願ルート」といった、テーマ毎に分けて売り出してはどうか。
- 近畿大学マグロも白浜で養殖しているが知られていない。ツアーに出来れば良いが。
- パンダが7頭もいることもあまり知られていない。
- 人を呼び込むにせよ、外にものを売るにせよ、関空を拠点にすべき。
- 私案だが、「和歌山パラダイス」構想がある。高齢者が多く、寺社仏閣が多い、気候は温暖で食べ物が美味しい、「死」に近いということと、「楽園」の2つの意味を合わせている。こうしたコンセプトで和歌山を売り出したい。
- 和歌山県民は電車に乗らないので、JRが和歌山をどうアピールしているか知らず、地元の魅力を知らない。
- 観光客は国内外からの客が共に増えつつある。
- 白浜や熊野古道が人気。世界遺産の効果は大きい。
- 白浜の旅館をIT関連企業に破格の価格で提供し、来て貰う、ということをしたこともあるようだが、白浜空港は東京便が少なすぎる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 県民は南海トラフ地震に危機感がない。
- 県民性が紀州御三家のお膝元で競争心がなく、東日本大震災時には一時的に身構えたが、今はもう意識低下している。
- 大きい防波堤を作って、「危険である」ということを目の当たりにした方が良いかもしれない。
- 「稲むらの火」は和歌山の話だが、知らない人が多い。
- 和歌山は「県全体」という一体感がない。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 和歌山は陸の孤島なので、そもそも道がない。高速道路を整備してほしい。
- 白浜まで高速道路が開通したのを機に雰囲気

が変わってきた。

- 大阪の会社の中には和歌山に倉庫を置いている所もある。経済効果があるので、その観点で道路整備の効果をみてもよいのでは。
- 東京での「道路はいらない」と言った論調を聞くと、一回和歌山に来て住んでみて欲しいと思う。
- 物流には道路が必要。スピードも違うし、仕事も増える。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 和歌山の県民は一次産業で食べ物に困らなかったもので、競争心や危機感を持たない人が多い。
- 紀淡海峡の連絡道路計画は話が消えてしまったが、新しい価値観で見直しても面白いのではないか。

平成27年2月25日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

てし ろ ぎ いさお
手代木 功 氏

塩野義製薬(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

(リニア)

- 現在の新幹線は東京と大阪で経済的な効果がある。リニアの東京・大阪間は最短の工期と最短のルートでリニア整備を進めて行くべき。現在示されている「奈良市付近」ルートは極めて妥当である。

(電力)

- 産業界的には、原発問題も対応して行かなくてはならない。安全な原発の再開も言われているが、色んな電源確保にどれだけのコストがかかるのか。関西は国内で一番高い電気料金である。関西の競争力を考えるにあたり、競争力確保のためには、工場をどこに建てても、日本全国どこでも同じ電気料金という環境を作って頂くのが良いと考える。
- 関西は国際競争力が劣っているのが現状であり、安定的なコストで供給して頂けるのか、どういうエネルギー源で進めて行くのか等について、今後地に足の付いた方針を出して頂きたい。

(都市部での医療産業の集約化)

- 産業構造から考えると、「少子高齢化」をどうして行くべきか。年金・医療・介護について、誰がどう負担しながら我が国の競争力を如何に確保して行くかが重要である。
- 病院、病院をサポートする施設、住居等を一カ所に纏め、医療産業を集約させたものを都市の真ん中に組み込む必要がある。梅田の真ん中に、患者が入院することが出来て、家族が身近に支える（介護）が出来るようにするのが良い。要は都市の真ん中で医療産業の集約化を図る。大阪では出来るが東京都内では、色んな施設が満杯であるため出来ない。
- 集約する施設としては、医療関係・健康医療関係等であるが、これらをどのようにして都市に組み込んで行くかである。人口減少で高齢者も増える。このカギは医療であり、どういう倫理面を持って整理して行くべきかを考える必要がある。

- 大阪では駅に直結させることが東京との差別化を図るメニューの一つになる。
- 関西には医療系大学や、研究所等も多々あり、著名な住宅関係企業もあり、これらの力も借りながらスマートタウン、スマートシティが出来るのではないかな。なお、実施する上では、都市の再生と一緒にやって行く必要がある。欲しい物も手に入るし、飽食の時代でもあるため、デフレを防ぐためにも、もうこれ以上ショッピングセンターはいらないのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 短期的には観光もやって行くべき。
- 京都・大阪等の歴史文化機能が十分あるものの、誰をターゲットにするかが重要である。買い物は関西であると言われている。アジアのトラベラーはたいへん元気である。関西は買い物を中心として、その上で他にも色々見物出来る所もある。U S J 等もあって買い物も出来たと、気軽な観光が出来る所でもある。
- 京都・奈良は欧米人で、大阪は中国・韓国のリピーターによる買い物客が多い。関西はL C C もあり、「値切り文化」もあってリピーターがいるのではないかな。これらにお金を使って頂くにはどうしたら良いかを考えるべきである。
- 京都では着物を着て町歩きが出来る等、海外向けにその様な情報発信が出来ているが、大阪ではたこ焼きや文楽等の多言語での海外情報発信が殆どなされていないのが課題である。
- 関空アクセスは、もう少しあった方が良い。また中之島等での水辺空間整備（人の賑わい）も必要である。これら観光とセットで進めて行けば良いと考える。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 特に大阪は、川を中心に街が広がっている。津波が遡って来た時に、大阪がどれだけ被害が出るのかを心配している。

平成27年1月21日

(聞き手：局長 森 昌文)

てらにし しげひろ
寺西 重博 氏

吹田商工会議所 会頭

てらもと きよたか
寺元 清隆 氏

(株)商船三井 関西支店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西発の事業者が多いが、東京へ本社を移しており大阪が空洞化している。権限及び情報が東京に集中していることが問題であるので、情報などを分散することが必要。
- 他国では首都と商業都市に分かれており、関西に首都機能の一部を移すことでインパクトを与えて東京一極集中がなくなり、関西も商業圏ができる足がかりになる。
- リニアは大阪まで早く着工してほしい。
- 南海、東南海地震で東海道やられた場合、大阪～東京間について新幹線を金沢から大阪までつなぐことで都市機能を確保が必要。
- 国土交通省（本省）を大阪か吹田に持ってきてほしい。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 生活の豊かさや質を充実させる必要がある。
- 国や府が入って、駅前の中心市街地を再開発し高齢者が住める環境を早く（5年～10年位）整備できるようにしていく必要がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 伊丹空港を国際化してほしい。又、大阪や京都など文化遺産が多いし、伊丹空港からの利便性が良い。
- 道の駅を絡めて観光の施設として取り入れてはどうか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 電線の地中化を進める必要がある。
- 地元の建設会社が減ってきており、人も資機材等も減っている。災害が起きたらどうなるのか危機感があり、地元業者の育成等をしていく事が重要。

平成27年2月18日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 家電メーカーが2012年から調達・ロジスティクスの本部機能をシンガポールへ移転しているし、六甲アイランドの一般消費材メーカーもアジアの統括本部がシンガポールへ移り、取扱が減っている。大阪出身のフォワーダーも東京に移転している。関西から本社や物流を統括する部門が東京や海外へ出てしまっている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 東北の津波では、あれだけ何も無くなっても未だに再建が進んでいない。関西でコンパクトに街を造り変えていくのはそれ以上に難しいのではないかな。すすめるためには大胆さが必要と思う。
- 例えばではあるが、税の仕組みもあわせることで、コンパクトな街になる様に移転を促すような施策を政治的に決めていく方法もあるかもしれない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 大阪にもたくさんの外国人がやってくる。美味しい食事、めずらしい寺社等いろいろな物を目当てにやってくるのだろう。しかし、以前いたブラジルと比べても、案内表示が分かりにくい。例えば、同じ梅田駅を表示していても、地下鉄や地下街で看板が統一されてなくわかりにくい。外国人にとってはさらに分りにくいのではないかな。また、英語表記も少ない。
- 東京もにたりよったり。統一された看板で、案内できればよくなるし、関西の公衆トイレにはまだ和式が多く、高齢者や外国人には使いにくいのではないかな。あと、レストランも禁煙ではないところも多く、東南アジアや世界的に見てもその様なところはない。

そういったところを良くしていくことで、さらに日本が良いところと思われる。

- 今後のクルーズ船は、大阪港なら世界一周クルーズよりも中国からのお客様が多くなるのではないかな。一方で、神戸港ならそういうセブなクルーズ客も続くのではないかな。
- 絢爛豪華なターミナルも必要かもしれないが、クルーズ船が着いて、シャトルバスが沢山停められるようスペースと動線が必要。また、クルーズが入る周辺の景観もポイントで、天保山周辺の景色が変わるには時間がかかるだろう。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 港は耐震化が進み、前の阪神大震災ほど壊れないのではないかな。夢洲など大きな津波の襲来が心配。
- 駅に集中するであろう帰宅難民の対応も大変だろう。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきかな＞

- 今のままでは厳しく、根本的な課題が多いと考える。優先度を持って計画的に対応していくことが必要だろう。

平成27年3月13日

（聞き手：港湾空港部長 稲田 雅裕）

なかざわ りゅうじ

中澤 隆司 氏

（株）京都放送 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西という一つのくりにするのではなく、京都・大阪・神戸など、それぞれの地域で個性を磨くことが結果的につながり1つになっていくことで、関西が元気になっていくと考える。京都には「京都ブランド」というものがあり、関西ブランドとひとくりに言って欲しくないと思っている。小さい地域ごとに多様性を磨くことが重要。例えば、京都の個性として「ほんまもん」「文化」「伝統」を磨き、コンサート等の大きなイベントは京都では集客できず成功しないので大阪で開催する、といった具合。
- 「近畿圏広域地方計画」には、「ほんまもん」「文化」「伝統」といった言葉が前面に押し出されているが、若者には馴染みにくいと考える。若者にはショッピングなどの若者文化や先端技術産業の方が共感を得やすい。確かに関西は歴史・文化といったところが個性となるが、この言葉自体の印象として、攻めではなく守りに入っている印象を受けてしまう。「ほんまもん志向」と「ダイナミズム経済活動」の2極で計画を作成した方が、若者にも受け入れやすいと考える。
- 京都は自然との共生が重要。市井山居で2地域居住は関西の生活スタイルに合っている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要かな＞

- 関西の観光と言えば、文化財や食文化の点からも京都が1番であるが、日本の（特に京都の）精神文化が底流にあって、それらの文化が発展してきたと考えている。また、京都はその精神文化（神・仏）により、自然との共生を長年守り続けてきた。今後は、モノとか食以外の、精神文化について発信することが、関西の魅力を高めるための1番大きなポイントになると考えている。
- 京都は映画の時代劇を多く制作することで（これまで京都は多くのノウハウを蓄積して

きたが、時代劇映画の数が激減している)、観光振興にも繋がると考えている。

- MICE (Meeting 、 Incentive tour 、 Convention、Exhibition) が観光振興にも重要だと考えるので、京都国際会議場をより大きい規模にすることも必要だと考えている。他に、観光庁長官は広告塔でもあるので、プロパーではなく目立つ人(女性など)を立てるべきであり、それが観光振興に向けて重要であると考えます。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 我々は放送局ということもあり、特に防災意識の重要性について考えている。阪神淡路大震災、東日本大震災、また京都では2年前に嵐山の河川氾濫で特別警報が発令されたこともあり、全体の防災意識は高まっている状況だと感じているが徐々に意識は下がっていくもの。今後、この防災意識のレベルを維持していくことが、企業単位でも個人単位でも重要だと考えている。
- 今後更に技術革新により、災害情報を入手しやすくなるが、高齢者などはスマホ等の利用が困難な方も多く、災害弱者の安全確保が重要と考えている。情報をどのように得ることが出来るかアイデアを出すことが重要になってくると考える。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 京都は景観の保存も重要な要素となっており、例えば嵐山での河川氾濫の対策でもそうであるが、インフラ整備の仕方についても、強固にすればよいだけでなく難しい判断だと思う。地元でも、景観優先か強固なインフラの整備優先かで議論されていると聞いている。

平成27年1月26日

(聞き手：営繕部長 山口 浩史)

なかじま せつこ

中嶋 節子 氏

京都大学大学院

人間・環境学研究科 准教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京と関西とでは文化的な成り立ちが違う。関西はそれぞれの都市が独立し、個性があり、緩やかなネットワークを形成している。ネットワークを使いながら必要な機能を補充していくべき。関西には阪神間というように間をつなぐ地域と文化がある。インフラや人の動き(考え方、コントロール)によりどう繋いでいくかが重要である。
- 関西ならではの地域毎の役割分担により、東京に匹敵する関西圏を作るべき。それぞれの特徴があり、それを尊重するような国土整備をしていく必要がある。
- それぞれの地域では皆自分の地域が最も素晴らしいと思っている。それぞれの都市の個性・核を活かしていくべき。地域自身が地域を盛り上げる必要がある。
- 歴史(物語)と歴史的環境、伝統文化、伝統技術、食文化といったものが、関西の強み。
- また、関西は医療分野が集積されている。海外からの医療観光も多い。
- こうした関西の強みをどうインフラで繋いでいくかが重要である。
- 水の文化も関西の特徴。水のルートを辿る旅も面白い。水と生活を可視化すれば、災害に対する認識も上がる。親水空間で水を感じることも良い。
- 東京に本社置く企業が関西へ戻ってくるためのインセンティブが必要。インフラ整備による物流の優位性、安全安心、税制優遇、特区にも魅力がある。関西としても出来ることはある。シンガポールのベイエリア(緑のエコロジーと最先端テクノロジーの融合)のようなコンセプトをはっきりさせることも重要。集中投下するようなマネジメントをすべきである。
- 関西が今持っているものをどう活かしてリニューアルしていくか、メンテナンスして維持更新していくものと捨てるものも必要。これらについてどうコンセンサスを得ながら進めていくかが重要である。
- アジアに近いという地理的優位性を最大限に

活かす整備と体制が、東京との差異化につながる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 地域ごとにコンパクトシティ化のあり方は違うはず。
- 地域の特性や実情にあったコンパクト化を探る必要がある。
- 東北ではじまっているシミュレーションやモデルケースの検討も有効である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 京都、奈良、滋賀、和歌山は国宝・重要文化財をはじめ文化財の集積がある。また、祭礼や伝統芸能、伝統技術なども世界に誇れる質と数を有する。
- 上記の面での観光資源は日本一。これらの資源を結ぶインフラが必要。単純に観光ガイドブック等をつくるだけではなく、新しい情報発信方法が重要である。
- 宿泊施設が少ないのが課題。現在でも飽和状態。地方に長期滞在用のレジデンス等を整備することも有効。地域滞在型の観光は人気で進めるべき。魅力的あるいは個性的な宿泊施設などがあっても、現在はネットの口コミ情報に頼っている状況。こういったことをマネジメントしていくようなブレーンのような若者達やデザイナーが必要である。
- 観光の主要駅であっても新幹線のホームが狭かったり、駅のアクセスや構内がわかりにくい。また、表示も統一されていないため、目にとまらなかったり、美しくない。ある基準のもとでの統一が必要。トイレ整備に力を入れている、あるいは公共サインをデザインしている海外の都市などは、印象がよく快適である。国や広域で最低限の基準やデザインコードを作るべきである。
- 岡山県などには島や山間の伝統的な町並みのなかに外国人向けのレジデンスがあり、外国人が地元の人々と日常的に交流したり、地域の祭りにも参加している。微笑ましい風景。祭礼や普通の生活に魅力を見出している。
- 滞在型・回遊型の観光のための手段が必要。ヨーロッパでは巡礼の道のまちまちにキャンプ場があり、このキャンプ場を繋いで回遊が

生まれている。

- 日本でも現代版の巡礼の旅に人気がある。
- 高野山が外国人に人気があるなど、日本的スピリチュアルな場所が注目されている。買い物だけではなく、文化的な体験は息が長い観光資源。これらをどう発信していくかが重要である。
- 古民家の活用は各地で行われているが、それらを繋ぐ情報発信が必要である。
- 外国人には本物が人気がある。関西は本物に強みがある。
- 地元の人が気付いていない魅力がある。地元の人を楽しめることが観光客にとっても楽しい。昔からあるものを一律に観光化せずにより自然体で見せる工夫が必要である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- コンパクトシティ化を進める際に防災面も考慮すべきである。併せて、必要な防災施設整備も実施すべきである。
- 災害の危険度が高い場所から低い場所への移動・移住を念頭に置くべきである。
- これからの開発をコントロールすることと、人が住まなくなったところを緑地に戻すような取り組みが必要である。
- 地区毎に過去の災害を把握し、地域の防災計画策定と防災教育が必要である。
- 地域の災害履歴を把握し、これらをしっかり公開することが必要。地名もヒントとなる。不動産購入時の重要事項説明書にも災害履歴、浸水リスクを入れるべきである。
- 気象予測精度等も年々向上しており、こうした最新の成果や情報を上手く使うべきである。
- 避難場、避難路自体が水没する可能性があるまちも少なくない。こうした場所の見直しと、複数の避難方法や防災対策を検討すべきである。
- 関西圏に関しては水源が琵琶湖だけでよいのかという議論もある。水に対する危機管理も検討する必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- ミッシングリンクは繋げる目的、ビジョンが必要。優先順位を考える。インフラ整備においては優先順位とコスト、早期の効果発現を

考慮し実施するべきである。

- インフラの老朽化対策はまだ不十分。どこからメンテナンスしていくかの優先順位付けと何を足して（新設）何を引くか（廃止）を考えるべきである。

平成27年1月8日

（聞き手：企画部 事業調整官 橋本 豊治）

ながた まさとし
永田 正利 氏

奈良県農業協同組合
経営管理委員会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都機能移転が有効で、関西に観光庁を移転するのがよい。
- 国が先導して基本計画を策定するべき。
- 奈良県をみても県の施設があれば栄えている。
- 官主導の町づくりが必要。
- まちづくりの制御、例えば高さ制限、自動車制限必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト化は、疑問、分散した方が地域保全の観点からは有効。
- 人を中心に考えるべき、効率化だけではだめ。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 奈良県民は、保守的であり開発については、消極的なところがある。
- 午後8時以降はお店を閉める大仏商法。奈良県民は、奈良の良さに気づいていない。
- 外国人観光客をもっと受け入れられるように商店（物販）やレストラン（飲食）も外国人に合ったものにすべき。
- 宿泊客を増やす施策必要。地産地消のシステムで来てもらって地元のとれた野菜などを食べてもらう。歴史文化を活かすこと大事。そういった施策を積極的に進めるべき。
- 特産（やまと野菜）を活かす。御所の柿、月ヶ瀬の大和茶、大和郡山のいちご（アスカルビー）、平群町の小菊、葛城市の2輪菊など特産がある。
- 正倉院の宝は何千点もある、これを活かす工夫が必要。
- 一方、農産物を県外に出荷する場合に、高速道路が出来ると荷痛みが少なくなり出荷量の増に繋がりがたい。
- しばしば道路渋滞が起きており、奈良県内の南北軸が弱い。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 山林の手入れが出来ないのが課題。補助事業もあるが伐採のみしかできない。運搬し間伐材が活用できるようにする仕組みが必要である。それが出来るようになれば、減災にもつなげることが出来る。そういう意味で、木材の再生産システムが必要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- インフラの老朽化について、壊れる前の手入れが大事という観点で計画的な修理が長持ちさせる上で重要と考える。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 奈良に拠点を置いていた、会社があったが県外に本店を移している。本店が奈良に留まる施策が必要ではないか。

平成27年3月13日

（聞き手：奈良国道事務所長 若尾 将徳）

なかにし みつる

中西 満 氏

毎日新聞社 経済部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

これまでは、東京に政治・行政・経済の中枢を定着させ成長してきた。今後の国づくりは、東京以外のいくつかの地域が極を形成し、地域独自の強みや特色を生かすのが良い。極を造るのが先か、インフラを造るのが先かという議論はあるが、鉄道で言えば、東西の格差は激しい。新幹線の殆どが東京を終着駅としているが、大阪は通過するだけ。少なくとも北陸新幹線やリニア開業により東京一極集中がさらに進むと思われる。極を造るために何らかのものを持ってくるという考えもある。関西は理系に強い京大・阪大・神戸大があるので、バイオとかが適しているのではないか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

コンパクト+ネットワークの考え方は賛成だが、本当に上手くいくのか疑問である。人口規模で30万と言っても対象範囲は広範囲に及び、強制力を持たせられない部分がある中でどうやって集約化させて行くのか、難しい問題である。今後高齢化社会となり、車に乗れない人が増えてくるため、電車やバスなど公共交通機関を中心としたまちづくりは必要になってくる。そういう意味でコンパクト化は必要であり、ある程度離れたところをつなぐネットワークも必要になってくる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

関西は世界遺産が100km圏内に集積している。高野山、姫路城、城崎温泉、京都、奈良も含め広域観光ルートが出来ている。外国人観光客一人当たりの消費額が約15万円であり、定住者の年間消費額が約124万円なので、外国人観光客が8人来たら人口が一人増える計算になる。去年の関西への外国人観光客の訪問者数は約470万人なので、人口55万人と同じ

換算になる。やはり観光には力を入れていくべきである。文化財や自然のすばらしさを強調するために、付加価値を付けて高める必要がある。文化財はこれ以上増えないため、いかにアピールするかが必要。宿泊施設が足りておらず、宿泊施設を造っていかねばいけないが、民間の投資に左右される。観光ルートの確立と集客施設、国際会議を行うなど、日本でマーケットが広がらない中、海外から人・モノを取り込まないといけない。また、関西から都心へのアクセスが悪いため、改善が必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

阪神淡路大震災の被害総額が約10兆円で半分がインフラの被害額。阪神大震災では港湾施設が破壊されたことにより、神戸港はコンテナ取扱量が世界第52位まで落ちている。耐震補強や耐震設計は進めて行かなければいけないが、財政が限られた中で何処まで出来るか、取捨選択が必要。また、災害時の代替ルートや救急医療体制の構築も必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

アメリカのニューディール政策で色んなものが造られてきたが、1980年代にあちこちで事故が起きている。日本は1964年の東京オリンピックで道路や新幹線等が造られ劣化が進んでいる。施工時の問題だけではなくメンテナンスの運用の問題もある。日本でも笹子トンネルがその象徴だと思う。インフラの更新には50年間で300兆円と言われているが、社会インフラの老朽化は喫緊の課題である。

■5つのテーマ以外のご意見等

人口減少と財政問題を前提にした国づくりをしないと、財政で国が減ぶこともあり得る。その一方でインフラの老朽化は喫緊の課題。国土の均衡の発展から防災も含め一定の公共投資も必要で経済成長にも繋がる。財政の持続性は重要なので、出来ること出来ないことを峻別していく必要がある。

平成27年4月27日

(聞き手：河川部長 黒川 純一良)

なかの ほしこ
中野 星子 氏

日本航空(株)

執行役員 西日本地区支配人

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 電車が混んでなく通勤環境がよい。また大阪から京都へ、大阪から神戸や奈良へ40分ぐらいで行けるので足回りの良さを感じる。東京にいる方は地図で理解していても、意外と近いということが理解されていないかもしれない。
- アウトバウンドで見たときに、東京は本社が多く、関西は少なくなっている。
- ビジネスでご利用いただくお客さまは東京が圧倒的に多い。本社が大阪にあっても東京に機能移管している会社も多いように思われる。どうしても、東京のマーケット規模、申請や認可等の関係機関が東京にあるので、トップの方が東京に行っている。東京に集中している行政機能の役割分担も一つの手ではないかと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 外から来て難しいと感じたのが、大阪と梅田が同じエリアということだった。JRや私鉄、地下鉄でそれぞれの駅名があり、地下鉄の駅も別々で、さらには地下道の案内標識も途中で切れていたりして利用しづらいと感じた。西梅田ー梅田間は高低差があって車いすでの移動はスムーズにできないだろうと思う。海外からのお客さま向けの案内表示板はあるものの、とても難しいし、東京と比べても受入環境に手を入れていくことが必要に思う。
- 関西空港から都心への快適なアクセスが重要。大きなスーツケースを持っていても、中心部まで楽に30分ぐらいで移動出来るとよいと思う。例えば、イギリスではロンドンとヒースロー空港もヒースロー・エクスプレスが15分程度で接続しており、よく考えられている。来日した方が不便と感じるようではリピーターにつながらない。
- 旅行者の訪問先は、東京、京都、大阪が中心で他にあまり流れない。アピールが足りない

のかもしれない。例えば、瀬戸内海の直島は、芸術の島として雑誌に取り上げられ、ヨーロッパ、とりわけフランスの方が押し寄せた。そんな事例も参考にしながら京都、大阪以外にも素晴らしいところがあることや、大阪を拠点に京都、奈良、和歌山、中国・四国地方などエリア的につながっており周遊出来ることをもっとアピールしてはどうか。関西エリア、中国・四国エリアや中部にも魅力のある地域が沢山あるので、今後、地方創生が進む中で地方の魅力にはまだまだ伸び代があると考える。

- 西日本には文化、世界遺産、自然等の観光資源が沢山あるが、取組みが各都道府県単位に留まっている。広域観光地を結ぶための交通手段の利便性向上が必要。欧米のお客さまは訪日前にインターネットで航空機やホテルを事前に予約されていらっしゃる方が多いので、事前に列車の予約も出来ると、さらにつながっていく。しかし、到着し乗り換えしながらの移動では、自分自身で手配がなかなか出来ないで、東の方に流れてしまっているのではないか。
- JAL は JAPAN PROJECT という取組みで、日本の各都道府県の魅力をさまざまな形で情報発信している。2015年3月には滋賀を取り上げ、今後も継続することで、関西を訪れる外国人のお客さまが増えるよう協力していきたい。
- 大阪のホテルの稼働率は高く 8~9 割ぐらいと聞く。なかなか予約出来ず、台湾のお客さまもホテルが無いから来られない状況もあったと聞く。先ほどの案内標識の話ではないけれど、受入準備が整っていないとなかなか来られない。一方で、旅館は、団体は何十人ものボリュームがあるので対応が難しいとも聞く。個人のお客さまはサイトを見て来るケースも多いので、外国人向けのポータルサイトを作り、旅館に来てもらう事が出来るのではないか。インターネットでアピールするなど、“わざわざ”をやることに意義があり、そこから受け皿を拡げていくことで創客につながると思う。
- 自分たちが普段見ているところや、住んでいる人には普通だと思えることに、実はよさがあり、それになかなか気づかない。外国人の目でここが分からないとか、ここがよいとか等の意見・アドバイスを聞く機会が必要かと思う。また、興味の対象が日本人の感性と違うので細かく情報収集して、お客さま目線で

発信していくのがよいと思う。

- 現状の宣伝では十分だとは思わないで、いろんなところで何度もやらないと、なかなか人に伝わらず、来日までつながらない。先ほどの直島の場合、日本人もなかなか知らなかったけれども、それなのに、海外にリーチ出来たのは宣伝の仕方にも効果があったのではないかと思う。欧米人、アジアの方それぞれにリーチするやり方があるのではと思う。
- 外国人観光客には二つあって、主に買い物を目的に来日する方。ショッピングが中心であり、なかなか地方には広がっていかないものと思う。もう一つは、日本の文化、景色を見て、おいしいものを食べて、買い物もして帰る方。やはり二本立てで観光の振興を考えていくべきではないかと思う。一度泊まってよいと思えばリピーターにつながっていき、次も訪れてどこか地方に廻っていただけるものと思う。
- 各地域が別々に取組みをやっているだけでは限りがあるので、各都道府県が協力して集客の成功例をあげていくのがよいかもしれない（こういうことをみんなでやったら、お客さまが増えた等）。
- 東京では、今、交通標識、案内標識がローマ字表記ではなくて、英語表記に変えている。例えば、お城では無くて Castle とか、交番（KOBAN）でなくて Police box とか。英語で分かるように意識的にやっている。それから東京駅といえば新幹線も JR も地下鉄もみんな東京駅にまとまっている。さらには新路線を建設して空港とつなぎ、中心部から上手く便利にアクセス出来るように費用をかけている。やっぱり大阪も乗り継ぎ乗り継ぎでは無く、アクセス・利便性の向上をやらざるを得ないと思う。駅への案内標識の改善、バリアフリー化や Free Wifi 環境の整備など必要に思う。なお、案内標識に載せすぎてもわかりにくくなるので注意が必要。
- 大阪は駅ホームのマナーなどイメージの悪いと言われるところがあるが、実際はそんなことは無く、色々な人が困っている人を助けてくれる人情・おもてなしの心もある。駅構内のトイレも綺麗であるし、駅ホームのエレベーターが使いやすい位置に複数あったり、いい面がたくさんある。上手く発信していければよい。

平成27年3月30日

（聞き手：大阪港湾空港整備事務所長 中本 隆）

なかむら まさる

中村 勝 氏

住友商事(株) 関西支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 都市のコンパクト化の現状においては、京阪神地区はそこそこコンパクト化が進行しているのではない。
- 関西の北部地域や南部地域の市のコンパクト化をどう進めるかが課題である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西には文化遺産、芸能、工芸など他国に比べても豊富な文化があるが、たくさんの観光資源が埋もれている状況にあり、それらを上手に活用することにより地域の活性化に繋げることができる。
- 特に欧州など海外には観光で成功している都市がたくさんあるので、それらの海外事例を参考にして国際的なイベント開催など海外から人を呼び込めるような仕掛け作りを行うことも必要である。
(例1) 全英オープンゴルフ、英連邦諸国競技大会(コモンウェルスゲームズ)のような開催が各地持ち回りで特定の地域だけが潤うのではないイベントの開催方式。
(例2) 庭園づくりが好きな英国人や外国人ファンが羨むような英国チェルシーフラワーショーのような一部ファン向けの世界レベルのイベント。例えば、盆栽は世界中にファンがいる。
- 観光については関西に強みがあり、京都を軸として周辺都市の観光振興を進めていくことが重要であり、関西全体として観光収益を上げる努力をする必要がある。
(例) 大阪市内にも観光資源が多々あるように思うが、ロンドンや東京と比べると観光バスが少ないと感じる。
- 関西の各都市は観光面でそれぞれ対策を進めているが、全体として連携ができていないのが現状であり、今後は観光面での地域連携がますます重要となる。
- ビザの規制緩和の成功のように、観光振興を

後押しするような規制緩和が必要である。一方で、観光には景観が大事、シャッター街には行かないし、バスから朽ち果てそうな住宅が見えるようなところには行かない。景観を守ることも大事であり、京都市が実施した広告物規制のように観光振興のための規制強化も必要。

- 日本の観光GDPは2%程度であり、主要国と比較すると低い水準にある。観光に携わる人は非常に多いので、この数値を伸ばしていくことが重要となる。
- 日本の観光は、海外に比べて観る場所がいっぱいある、安全に旅行ができる、食べ物おいしい、街が清潔、買いたい物があるといった優位性がある。外国人観光客の言葉の問題は、ITで解決できる。マレーシアやインドネシアのようなイスラム圏の国の観光客用にハラール認証などの取組も進めるべきである。
- 観光開発のリスク全てを民間がとるのは大変なので、行政は何らかのインセンティブをつける、裏側から支えるようなことができないか。長期的な観点に立って、行政が戦略を作って方向付けしていったらどうか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神淡路大震災から20年が経過しているが、東京に比べても防災に対する意識が低い。
- 防災については、まずは人命を第一に考えるという認識の下、事業継続について、例えば事前に代替施設等を準備しておくこと等の対応が必要である。

(防災施設整備)

- 大阪は高潮対策は進んでいるが、南海トラフ地震が発生すれば、大阪中心部の市街地の大きな部分が地盤沈下し、浸水すると想定されている。大阪市中心部は、浸水しない公園・緑地が少ないため、避難場所をどう確保するのかという課題があるのではない。
- 地下鉄や地下街の出入口に浸水防止のシャッター・防潮板等の整備を進めていく必要がある。

■5つのテーマ以外のご意見等

(産業)

- 関西の製造業の特徴は、組み立てメーカーに素材や部品を供給する中小企業が多いということである。だから阪神港からの完成品輸出が少ない。医療器具、医薬品のメーカーの集積度はトップである。
- 今後成長が見込まれるのは、ロボット産業ではないか。関西には研究機関も多く、ロボット産業関連企業も存在している。現状は工場で使われるようなものしかビジネス化されていない。人口減少の下で、これまでロボットが活用されていない分野への進出、力の弱い女性や高齢者の補助ロボットなどにITを活用したロボットの需要を喚起するようなことが考えられないか。

平成27年1月16日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

なかもと あきら

中本 晃 氏

(株)島津製作所 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 日本という国の中で、政治経済を一番司る所が、世界で冠たる都市であるべきで、東京の一極集中は決して悪くはない。これに対して例えば関西では、都市格（大阪、京都、神戸等）を高めて行く中で、経済とか文化、スポーツとか観光等、東京には無い特徴があるという事が重要であり、これが活力ある関西、魅力ある関西であると考えている。
- その為に、まず最初にすべき事とは、「経済の活性化」を重点とするならば、まずは人口の増加を図って行く必要があり、海外からの投資を増やす。その一例として例えば法人税率の軽減策などもある。要は自国で作るより日本で作る方が良く、日本から輸出した方が利益が上がるような一つの仕組みがあればよい。
- 一番大事なことは、国内での運転コスト、ランニングコストが安いことが、海外の企業にとって大きな魅力であり、そのためには電気代を如何に安くするかである。
- 次に大事な事は、人材の獲得である。日本に来れば上質な人材が手に入る。関西は大学が多いので後は大学のレベルの向上が必要である。
- さらに海外から様々なレベルの人が日本に移り住んで生活が出来るような受け入れ体制の改革が必要であり、またベンチャー企業も育て増やして行く必要がある。
- 関西では、中小企業が非常に多い。この中小企業をより発展させて行くためには、資金提供とコンサルティング機能の充実が不可欠である。
- 子供を産んで育てることが出来る環境づくりも重要である。
- 高速道路、高速鉄道網の整備と、空港の利便性向上も必要。
- リニアにはそれ程の効果は感じられない。それよりもリダンダンシーの観点から言えば今の新幹線をもう1本作った方が良いと考える。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興も重要で、東京での世界的なスポーツ大会は多いが、関西でも多く開催できるような色々な施設を作る必要がある。
- 観光の一番は温泉だと思っている。関西では和歌山等で良い所がある。その様な温泉の魅力を打ち出していけばと考える。それとともに宿泊施設の確保と魅力的な食事のアピールが大事である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 津波に対しては、逃げる仕組みを作ること、地震に対しては地震時に火事を発生させない仕組みを作ること、古い家の耐震化を進めることではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 特に市町村が管理しているトンネルや橋については、簡易な計測の仕方を提供してあげる必要がある。

平成27年3月10日

（聞き手：局長 森 昌文）

なかや とおる
中家 徹 氏

和歌山県農業協同組合中央会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 日本は東京に何もかもが集中している。拠点的な都市、例えば、大阪、名古屋、福岡、仙台といった都市に、企業の本社機能を移してはどうか。アメリカでは、シカゴ、ニューヨークといった拠点都市に大企業の本社があり、そこをポイントに発展している。
- 大手企業が全国チェーンで、地方に店舗、ホテルを広げているが、東京に本社があれば、東京で税金を納めることになるため、雇用は確保できる部分はあるが、地方にお金が落ちない。その地方で得たものについては、そこで税金を納めるとか、あるいは、本社機能を地方へ移した場合には、法人税を何年か免除や軽減するといった税制面での優遇措置を講じるなど、政策の中で地方に循環、分散するシステムを作るべきと思う。
- 東京オリンピックが決まったが、その効果はどう地方にもたらすかを考えないと、ますます東京に一極集中してしまう。大阪はもっと元気になって欲しいし、ならないといけない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少中でのコンパクト化等＞

- 人口の格差、所得の格差に加えて、目には見えにくい土地価格の格差がある。都市周辺も厳しい時期があったが、地方は20年間下がりが続いたで、非常に格差が拡大した。土地価格が下がるということは、土地所有者の財産が減るということ。JAで農家に融資をしているが、土地の担保評価が下がると、そこまで金を貸せない、金を返してもらうことになる。
- 企業も土地が安いだけでは立地しない。幹線から外れたところは条件が厳しい。道路網が整備され時間が短縮されれば、少しは明るい材料になる。
- 農業者の立場としては、農林水産業、1次産業が元気にならないと、地方は元気にならない。地方の活性化は、産業政策として特に1

次産業を活性化させることが非常に大事と思うが、その部分の政策が弱い。そのため、後継者がいなくなる、そして過疎化が進むという悪循環に陥っている。過疎地に国家予算を投じるのは無駄だから、まるごと移住すれば良いとの意見を言う人もあるが、それは経済の論理で見ているだけで、住み慣れたところが一番良く、そこで住みたいというのが皆の願いである。

- 農業だけでなく定住条件の整備も必要。教育や医療の心配をせず安心して暮らせる環境をつくっていかないと、なかなか地方には人が住まない。そういった施策を進めるためにも、どうすれば地方にお金を流すことができるかがポイントと思う。
- 限界集落、超限界集落を抱え、これから先どうなるのか不安な所が多くある。
- 農業、林業は国土保全に重要な役割を果たしている。自然環境や景観を守る、いわゆる多面的機能がある。社会資本として維持しているものであり、国家予算もそこへ還元すべきものである。地域の伝統文化、慣習、風習といったいいものが、後継者がなく、だんだんなくなっているのが現状。そういったものの維持にも、何らか財政的な支援がないとなかなか難しい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 近畿の場合は、観光資源が豊富である。世界遺産となった熊野古道もスペインの巡礼道と提携し、今多くの外国人が訪れるようになっている。
- 外国人は、神社仏閣や日本の歴史に非常に興味があるらしい。地方のひとつの魅力が観光で、それを特に海外にどうPRしていくかが重要。近畿圏では、奈良にしても京都にしても、歴史や物語になるものがたくさんある。和歌山にも高野山をはじめそういったものがある。
- そういう地方の活性化の意味でも、道路網は、やはり不可欠。道路が整備されれば人も行きやすくなる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 平成23年9月の災害の折、田辺市の中辺路で山が崩れ、道路が寸断され、大変不便を来たしたが、道路網が整備されておれば迂回もでき、救急搬送も可能となるが、もし、国道42号が寸断されればどうしようもなかった、と感じている。防災減災の意味でも、道路網は不可欠である。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 農業は単に食料を生産するだけでなく、国土保全など多様な役割を果たしており、本来であれば国が社会資本として守るべき性格のものである。それに対しては、国家予算の中で一定対応してしかるべきと思う。農業が元気になれば、そこに後継者が残り、地方も元気になる。
- カナダやヨーロッパでは、「農業は自分たちの食料を供給している非常に大事な産業」であり、「少々高くても自国の農産物を買ひ、農家が農業を継続できるようにしよう」との認識が国民にあり、国の施策においても、自国の食料は自国で賄うという認識が非常に強い。それに対し日本は、食料が足らなかったら輸入したらいいという認識である。
- もう一つは、何でも安ければ良い、農家はいかに安く消費者に供給するかが大切だ、という認識がある。競争原理で安く消費者に供給するというのがずっとベースにある。農産物が安すぎるため、農家が維持できずに廃業したり、後継者がいなかったりしている。あと10年後どうなるか。
- 地方も、例えば六次産業化として梅の加工に取り組むなど、色々考えて努力している。東京一極集中している構造的な問題にメスを入れないと、小手先では解決しないと思う。梅が好調だった時はどの農家にも後継者があり活気があった。そのように一定の所得が確保できれば、喜んで後継者は残る。
- 年越しの時に放映される「ゆく年くる年」。まず映し出されるのが、地方の神社。その年の締めと年明けの時に、ひなびたところの神社が出てきて、五穀豊穡を願うお参りの様子が映し出され、除夜の鐘が鳴って、新しい時を迎える。これこそが日本人の心、原点と思う、日本人として大事にしないといけない事と感じる。皆そういう気持ちを持っていると

思うが、実態はそうでない。このままいくと日本の伝統・文化がだんだんなくなっていく感じがする。

- テレビなどでも、東京の華やかな場面だけでなく、農業も林業も漁業も、田舎、地方はすばらしいということを継続して取り上げ、いろんな意味で幅広く国民に認識してもらうような世論形成を大事にしないと、地方の疲弊はまだまだ続くと思う。

平成27年3月13日

(聞き手：和歌山河川国道事務所長 志々田 武幸)

な す しちのぶ
那須 七信 氏

JFEスチール(株)

常務執行役員 元大阪支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 2020年開催の東京オリンピック、パラリンピック、2027年開業予定の品川～名古屋間のリニア中央新幹線等ますます東京一極集中が加速する中、日本経済成長を促進、地方経済活性化の為に「地方創生」「国土強靱化」政策の下、東西二極の一翼を担う、関西の国際競争力を強化する為の諸政策の実現を希望。
- 関経連でも、中期目標で「イノベーション」「強靱な国づくり」「インバウンド」を関西の「創生」の原動力と位置づけており対応が必要。
- 人口が増えないと関西の活力につながらず、人口増の政策が必要。本社が東京へ移転している会社が多いが、リスク分散もかねて関西に省庁誘致を行うと、合わせて人、モノが動くのではないかな。
- ミッシングリンクの解消など道路ネットワークの早期完成。
- 御堂筋、大阪北区メインストリートのビル群の建て替え促進。
- カジノ含む（客船ターミナル、鉄道延伸、ホテル建設など）、IR構想や万博等の大きなイベントがあれば、起爆剤になるのではないかな。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 東京一極集中による「人の流れ」を変え、関西での人口増加策が必要ではないかな。
 - ① 企業の本社及び生産拠点が関西に留まるための税優遇や規制緩和
 - ② 関西における国内外の観光集客による活性化（関空を柱とし、周辺道路や鉄道の整備等、更なるインフラ整備）
 - ③ 大震災を経験した関西として、更に災害に強い都市づくり（耐震、津波、液状化、ゲリラ豪雨にも耐えうる護岸・河川整備等）。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- リニアの名古屋～大阪間の同時開通への取り組みの促進。
- 北陸新幹線の新大阪への延伸の促進。
- 利用者が増加している関空発着枠の拡大。滑走路、ターミナルの増設 等。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 河川堤防の耐震補強、ゲリラ豪雨対策の促進。
- 河川堤防を鋼矢板により補強し、液状化対策、堤防・護岸高さ確保の促進。
- 民間港湾施設の津波対策・耐震化の促進。
- 地すべり防止指定地域の対策促進 等。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 優先度を基にした計画的な、老朽化橋梁の架け替えの促進
- 幹線道路、高速道路の補修・橋脚耐震補強の促進。
- 公共施設（学校、公民館、体育館等）のS造化促進 等。

平成27年3月17日

（聞き手：副局長 池田 薫）

なつはら ひらかず
夏原 平和 氏

（株）平和堂 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 北陸新幹線は、大阪までの延伸を米原ルートで早く整備をするべき。金沢や敦賀止まりでは流れは東京に向いてしまう。例えば富山県で薬類の仕入れはほぼ東京であり関西には来ない。滋賀ではリニアの延伸ではなく、新幹線の整備の方が重要。
- 公的な国の機関などの中心的な部分を関西に持ってくるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 最近の出店計画では、将来人口が伸びる地域か伸びない地域かを分析し検討を行っている。
- 人口減少と高齢化が進んでいる。高齢者を家庭で介護すると、子供の働く時間が減ってくる、働き手が減ってくるということ。そういうことを考えながら施設や施策を考えていく事が必要。
- 少子化問題は前から言われており、対策はやってはいるが、もっと徹底してやっていく事が必要。
- 昨今結婚していない人が増えている、それは将来どうなるのかというビジョンが明確にできないから。具体的にモデルを作って施策を実施していく事が必要。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 海外からの観光客は京都や大阪は多いが、滋賀に来た時に何が魅力かという特徴を発信しないと来て頂けない。他に魅力のある地域がたくさんあるのだから。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 海外出張の時は中部国際空港をよく使う。名神高速彦根 IC から名古屋高速経由で行くが、養老SAから空港までトイレ(SA)がなく不便。

- 物流で問題になるのは、雪や事故等の渋滞。店舗の開店時間があるので重要な問題。スマートＩＣが増えるとそこから一般道に降りることができ、渋滞を回避しやすくなる。

平成２７年２月２７日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

なりまつ いくひろ

成松 郁廣 氏

一般社団法人 神戸経済同友会
代表幹事

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京は重要な政府機関が集中しているため、経済合理性を考えると、自然な流れとして、東京に集中してしまうのは仕方がない。
- 政府機関を分散させるとか、首都圏の主要大学を地方に移すとか、無理してでも思い切ったことをやらないと東京一極集中からは脱却できない。
- ヨーロッパとかアメリカでは学園都市といった大きな大学が一つの街を作っているような事例があちこちにあると思うが、そういったコンセプトの街が日本にあっても良いのではないか。
- 京都は、街としてのブランドがあり創業からその地を離れない会社が多い。神戸も街としてのブランドはあるが、大震災で色々なものが壊れてしまったことが影響している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- １０万人都市は外国では結構な規模である。７～８万人の豊岡ぐらいの都市は中核都市とはならないのか。
- 一つの町に全てを集約するのではなく、それぞれの町が共同する必要がある、そのためにも交通の便を良くする必要がある。
- IT 技術が進んでいけば、家に居ながらにして買い物等も可能であり、必ずしもコンパクト化する必要はないのではないか。田舎は田舎で良いのではないか。
- コンパクトシティの考え方は良いと思うが、シャッター街が広がっているエリアは意識的に考えていかないと、消滅都市になってしまう。
- 兵庫は伝統産業が各地にたくさんありバラエティにも富んでいるので、各地で盛んにしていく必要がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 今年、神戸経済同友会のテーマとして「五国豊饒」をテーマに活動しようと考えている。
- 兵庫県は転出が日本で3番目に多く、大阪や京都に比べて観光客の宿泊が少なく、観光に来て泊まってもらえない。
- 観光資源や観光スポットはあるのにアピール出来ていない。点では無く線（コース）でアピールする必要がある。
- 神戸港は海外との接点でもあり、瀬戸内海には様々な観光資源があるので、瀬戸内クルーズなどをもっと上手く宣伝していく必要がある。
- 外国人が関西国際空港から神戸を経由して四国や中国地方へ行く等、関西は様々なコースの起点となれる。こうしたコースの開発ができれば、2020 年に関西を訪れる外国人観光客数 800 万人も夢ではない。
- 神戸空港をもっと活用できないか。国際空港にすることは難しいと思われるが、規制緩和などを進めて、もっと運行枠の拡大ができるか。
- 神戸空港と関西国際空港とを直結して、もっと上手く活用が出来ないか。また、ポートライナーが神戸空港から三宮で止まっており、新神戸駅まで繋がればまた大きく違ってくるのではないか。
- 神戸は道路が途切れている。神戸の中でも観光地が色々とあるが、時間が読めないために、端まで行っても横断してもらえず、神戸の中心に泊まってもらえていない。交通の便が悪い為に神戸を避けて通られてしまうことがある。
- 修学旅行生も人と防災未来センターには訪れても、交通事情で時間が読めないため、メリケンパークなどには寄ってもらえない。面としての滞在型とはならず、ピンポイントの訪問型となり、大阪や京都に逃げてしまっている。
- 兵庫の南北の交通も公共交通機関を使おうと思うと難しい。兵庫は横は良いが南北に弱い。東は京都から山陰線や高速道路があるし、西は姫路から竹田城へ入っていける。しかし、神戸からはダイレクトに入りずらく、南北を通す一本の線が必要である。
- 神戸市内でも交通の便はそれ程良くない。垂水や須磨の地下鉄の線路を外れた場所では、バスが通っているだけでなかなか公共の交通

機関がない。そのうちお年寄りばかりになってくると、過疎が進み、消滅する自治体の候補にも挙げられているが、確かにこのままでは消滅してしまいかねない。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 耐震基準を踏まえて、事前に対応策をとっていくことしかないのではないかな。
- 神戸の街では山側で無理な開発も進んでおり、他地域に比べても対応されていると思うものの、土砂崩れなどの対策はなお必要である。
- 消防車が入りづらい場所がいくつもある。これからどうしていくのか、十分検討の上、対応してもらいたい。

平成27年2月13日

（聞き手：企画部長 小俣 篤）

にこう いちろう
二河 伊知郎 氏

読売新聞社 大阪本社 編集委員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

(交通インフラ)

- 関空、伊丹空港が一体運営となるが、これらをどう生かしていくかが重要。
- 高速道路のミッシングリンクをどう解消していくか。
- なにわ筋線も早期に進めていくべき。

(行政のしくみ)

- 大阪の開発が統一感ないまま進められてきた。大阪府と大阪市などライバル関係を解消し、うまく連携していく必要がある。
- 広域連合も奈良が入っていないなどバラバラ感がある。
- 関西というブランドの知名度を上げていく必要がある。(関西と近畿の使い分け)

(大阪の失敗)

- 学生の文化が大阪で育っていないのではない。大阪大学が大阪市中心部から出て行った影響も大きい。ここが東京や京都とは違う。若者を中心部に呼び寄せる努力を。
- 大学のキャンパスライフの魅力も減少している。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティの先駆けとなる青森も当初描いた計画通りになっていない。
- 堺市のLRT構想が実現出来なかったのは残念。(歴史と魅力が活かされていない)
- 山村、漁村の対策をどう進めるか、地方都市と地方都市の中間的なところをどう考えるか、手立てをしないと切り捨てと受け取られる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- U S J の誘致は関西にとって大きな意義があった。

- 御堂筋、四条通の賑わいづくりは関西の魅力に欠かせない。景観を守りながらどうやって進めていくべきかを考える必要がある。
- 歩行者天国などの取り組みはもっと実験を重ねても良い。
- 京都、奈良の文化財をもっと観光に活用出来るのではないかな。
- 無線 LAN の整備など関西全体で統一感がないのが残念。外国人向けのサービスを統一化するなど仕掛けが必要。
- 大阪城が民間運営となる。歴史ブームを活用し、一層魅力を発揮してほしい。
- P&R の取り組みを推進し、車と自転車を一体感あるものとして定着させたい。
- 電車料金割引と観光施策をセットにする施策で新たな観光地が発掘出来ないかな。
- 工場等を活用した産業観光に力を入れても良い。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神・淡路大震災を契機に防災研究が進んでいるが、研究機関同士はどこまで連携できているだろうか。(連携が重要)
- 東日本大震災の復興支援の枠組みを組織化して継続することが重要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 下水、水道など危機的な状況であるが、自治体の技術、資金等を考えれば、すべて自前で対応するのは難しいかもしれない。(国で対応する方が良いのか)
- 大切なことはわかるが、維持して当たり前という風潮もあり、なかなか進まない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 先送りしてきた問題であるが、人口減少対策にどう取り組むかが最大のテーマとなってきた。
- 難しい問題であるが、成功事例を広げて知恵を出していくべき時。
- 統一地方選が終わると、地方再生の熱も冷めかねない。継続して取り組む必要がある。
- 東京一極集中の是正は、関西にとって重要。多くの民間会社では関西がバックアップして

いるが、霞が関のバックアップ機能はどこにも置かれていない。(バックアップは関西以外にない)

- 文化庁は関西にあっても良いのではないか。

平成26年12月24日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

のかみ ひろき
野上 浩幹 氏

一般社団法人 和歌山青年会議所 理事長

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 少子高齢化が進み、2040年には地方自治体の半分が消えるかもしれないという話もある。移民を受け入れる位でないと人口が増えないのは明白。
- 郊外の古い団地に住むお年を召した方に街に来て頂かないと、消費も増えないのではないか。そのためにバスなどの公共交通機関の充実が必要。
- 昔は道普請と言って、地元に住まう人達が用地を出しあったり、工を手伝ったりしたこともあると聞く。用地取得の費用を抑え工事に注力できるようにしないと、なかなか必要な道路整備も進まず、時期を逸する結果となるのではないか。
- 今後、空き家の法律もできし、住宅は余ってくるはず。人口が減り渋滞も減る中で、メリハリをつけることが大事。例えば観光で大阪や兵庫から車で観光に来た人が、和歌山城の駐車場が狭いのですぐいっぱいになり停められなかったり、会議で県立文化会館等が会場であっても、前に車一つ停められなかったりする。そういったメインのところは道も整備し駐車場も立体にし、そうでないところはメンテナンスだけにするなど。
- 和歌山市には眠っている伝統や文化はたくさんあると思う。提灯や神具、火薬、また歴史的建造物の修復に携わっている職人も多いし、食や庭園、伝統工芸などもある。また飲食店なども多く、まちの懐は大きい。こんなにいいものが揃っている地方都市はそれほどないと思うし、市民が積極的に取り組んでいけば再興していく可能性は大きいと思う。人口が減ることは厳しいことであるが、逆に今高齢化率の高い和歌山で成功するモデルがあれば、それは近い将来の東京や全国各地の光になると思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 和歌山は海も山もきれいと言うが、四国も九州も東北もきれいだと思う。和歌山が他地域を圧倒していて景色だけでたくさんの観光客を呼べるという所まではいっていないのではないか。通過して白浜や高野山に行ってしまうのが現状。和歌山市に滞在すれば楽しい体験ができ、そこから白浜にも高野山にも行けるというようにしないと。昔は和歌浦が新婚旅行のメッカといわれていたが。
- 和歌山城は、ＪＲ和歌山駅からは遠く、南海和歌山市駅からはそれほどでもないが、いずれも道中に土産物屋もない。ぶらくり丁という商店街も両駅の間にある。昔は市電が走っておりそれらをつなぎ、利便性だけではなく風情もあったのだろう。なぜそれをなくしてしまったか。和歌山城にしても焼けた時になぜ木造で建て替えなかったか。当時 様々な理由はあったのだろうし今の視点だけで語るのフェアではないが、地域資源という観点からは残念。
- 大阪のカジノは観光にとっては明るい話題。色々問題もあるだろうが、何か上手く和歌山の観光も連携できないのであろうか。
- ヨーロッパの町並みはきれいだが、衝撃的だったのは、朝おばあさん方が自分の家の前の石畳の道を直接拭いておられたこと。そういうわが町への愛や公德心が必要。若い人たちの教育も必要。
- 元気な町は建物もいいと思う。そういったところは、市民がまちを守ろうという意識が高いのではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- ヨーロッパやアメリカなどと比べて、日本の災害は圧倒的に多いのではないか。日本には災害が起こらない年はない。だからインフラの維持に予算が掛かるのは理解できる。
- 住宅の分野でも、日本は雨も湿気も多いので、雨の少ない外国から持ってきた工法は通用しないことが多い。
- ヨーロッパなどは地震も少なく、建物なども石造りができる。だから建築の寿命が長いという側面もある。地震の多い日本ではそうはいかずに、また気候風土からも木造となっており、それは素晴らしいことであると思う。

しかし、であるからこそ、それらをメンテナンスしていくコストは不可欠である。道路や橋梁などは木造ではないが、気候風土から来るメンテナンスコストを十分に見ていくことは必要である。それは日本の特殊性であり、ただ単純に世界各国と比較することは難しいと思う。

平成２７年２月２０日

（聞き手：和歌山河川国道事務所長 志々田 武幸）

はしづめ しんや
橋爪 紳也 氏

大阪府立大学 観光産業戦略研究所
所長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

（スーパーメガリージョンにおける京阪神の役割）

- 20世紀後半の圏域計画から、次の時代の圏域計画に切り替えていく中で、かつて京阪神の大都市を中心として近畿圏が担っていた機能のなかで、この半世紀で失った役割や中心性を、もう一度取り戻すという発想が必要である。スーパーメガリージョンという概念については、より具体的に何を指すか、十分に議論されていないが、これまでは「国土の均衡ある発展」の理念の下、同種の機能を各圏域が持つよう、分散させようとしてきたが、これからは、もう一度、ある圏域には、ある特定の機能を集積させる、再結集させていく、ということが必要。その際、京阪神地域がどのような分野の集積を受け持つのか検討することが、結果的にスーパーメガリージョン全体の強化に繋がるのではないかな。

（大都市の再都市化）

- 都市化には、面的に広がる（均質に拡張）、一定面積内で集積（立体化）、質的に変わる、の3種類がある。大阪、京都、神戸の都心を含め、大都市においては、もう一度、都心に魅力的なコアを創っていかなければならない。戦後の高度成長期の既存ストックが、順次、更新されていく中で、面的・量的・質的に、従来とは異なる集積を図る、再都市化がなされなければならない。
- もう一度、複合的な都市機能を中心部で構築しなければならない。たとえば大阪では、かつて中心業務地区の中に住居系が混在していたが、戦後、業務地区に純化させてしまった。近年は住居系が立地、再度、複合的な地域に戻ろうとしている。しかし、その将来的な再都市化のビジョンは、具体的な描かれてはいない。また大阪、京都、神戸ともに、大学を工場等制限法で市域外に出してしまったが、近年、回帰の傾向がある。かつて都市の個性を担っていた都心の機能集積を、再度、構築する必要がある。

- 例えば大阪の場合、市街地周縁のブラウンフィールドは、一旦、都市的な再開発がなされたが、順次、再々開発の局面に入っていく。分散し、郊外化していた都市を引き戻す、すなわち大都市の求心力を再度、高めることで、郊外を均質に都市化するベクトルの向きを中心部に向け直すことが、大都市型のコンパクトシティが目指すべき方向だと思う。大都市の空洞化に対して、もっと問題意識を持つべき。
- 各地域の拠点都市においても、再都市化が必要である。かつての都心を魅力的にすることが必要である。

（首都機能のバックアップ）

- バックアップとは具体的にどのような機能を指すのか、議論を近畿圏でもいっそう深めるべき。中央省庁の一部移転や分都も、再度、検討すべきではないか。
- 国の地方機関は元々、大阪に集積があるが、建物や機能を更新する際には拠点性を高めて、さいたま新都心のような、きっちりとした集積として具体化をはかるべき。
- 災害時にバックアップ機能を果たすためには、通常時から何らかの機能を担い、補完関係になれば真のバックアップとは言わないのではないかな。緊急避難的な代替というのではなく、真のバックアップ機能を近畿圏が担うべく、議論を深めるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 現在のコンパクト化は、空間概念としてのみ認識されているが、これに加えて時間距離概念も入れる必要がある。
- （例）米国のポートランドやオーストラリアのメルボルンでは「20分都市（20-Minute Neighborhoods）」を構想し具体化。どのような移動手段であれ、住民が20分の移動で、あらゆる公共サービスを受けることができるよう郊外を開発制限。空間距離だけではなく、時間距離も目安。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 成功事例を、一つのモデルとして示し、他の都市や全国にもっと広めていってはどうか。単なる観光業の振興ではなく、結果として、観光振興策を、観光分野以外の都市問題の解決にも繋げるべきだろう。
 - 京都市の二条城、大阪の大阪城公園や万博記念公園など、外国人も含めて旅行者が大勢訪れる都市公園については、国際集客の観点にたった公園のあり方を、検討する必要がある。
 - 大阪市が導入したパークマネジメントでは、大阪城公園や天王寺公園の公園管理を民間の事業者へ委ね、事業者は収益事業を行って管理費の一部を捻出する。東京の後楽園は複合公園の先行事例である。公園に限らず、都市を代表する公共空間の整備にあつては、市民向けだけではなく、「国際集客」の視点を強化すべき。
 - 大阪の「光と水のまちづくり」を先行事例として、各地でも、例えば河川空間のいっそうの利活用や、美しい夜景の創出に力を入れるべき。「場所に付加価値」を付ける発想が必要。従来は安全のために実施されてきた街路・公園等の照明にも、「国際集客」の視点を取り入れると、全く別の演出が可能。環境の演出によって、地域の価値は高まる。
- (例) パリ市では、セーヌ川沿岸などの重点地区に限って、照明と夜景に関する厳しいガイドラインを設けている。夜景だけではなく、昼間の灯具の見せ方も重要。美観を高め、防犯に効果的な照明等、さまざまな工夫もある。
- (例) 世界の主要都市では、夜景のガイドラインや夜景のマスタープランを作っている例がある。

(舟運の復活)

- 大阪、京都などで、舟運の活性化をはかり、かつてあったような賑わいを復活させてはどうか。その際には、民間事業者の参入を促進するための規制緩和や振興策が必要ではないか。

(美食都市とフードツーリズム)

- ヨーロッパでは「美食都市」で売り出している都市がある。しかも、特に名物はなかったのに、戦略的に「美食都市」を打ち出し、成功している所がある。関西でも「美食都市」

を掲げ、フードツーリズムという形で魅力的な食べ物を世界にアピールしてはどうか。京都は和食、大阪は割烹などの伝統をもとに、世界にアピールするフェスティバルを実施すべき。単に食材を輸出するだけではなく、食に関する美意識や作法をアピールしながら、国際観光の振興をはかるべき。

(例1) スペインのサン・セバスティアンはヨーロッパ有数の美食都市。シーズンには人口(約19万人)より多い観光客が訪れる。

(例2) オーストラリアのメルボルンではカフェで、シンガポールではフード・フェスティバルで、戦略的に美食都市を打ち出している。

(1都市1フェスティバル)

- ヨーロッパでは、その市の人口以上の観光客が訪れる、恒例のフェスティバルを持っている都市が多々ある。関西においても、国際観光を意識して、1都市1フェスティバル、世界に通用するものを各都市が持つという発想が必要ではないか。

(観光と大学)

- 今後、日本の大学も、世界に通用する研究や教育を行うスーパーグローバル大学になっていかなければならないし、その上、2018年から国内の学生が急激に減少していく。優秀な外国人留学生を増やしていく必要があるが、観光がその契機になるのに、日本では、シティプロモーション組織に、大学はどこも乗ってこない。ロンドン五輪の後、ロンドンでは、ロンドン&パートナーズ(観光促進、投資誘致、留学情報提供といった海外向けプロモーション業務を担う非営利組織)が作られ、ロンドンの全大学が入って、観光振興と留学生増加の相乗効果が得られている。

(MICE振興)

- 京都市と神戸市がMICE戦略都市に選定され、大阪市は強化都市として選ばれている。かつて日本は、コンベンション都市として80年代にはアジアトップであったが、今は後塵。従来の施設を順次直す時期に、大規模リフォームや機能強化が必要である。また、施設が分散していることもデメリット。国際的にもMICE誘致の競争が激化している中で、都市全体のMICE司令塔組織によって、国際競争力の向上を図る必要があるの

ではないか。

(I R (統合型リゾート))

- 大阪のベイエリアにおいて I R が検討されているが、そのためにはアクセス道路や鉄道等のインフラを拡充する必要がある。I R を単なる「施設の集合体」としてみなすのではなく、それが立地するエリア全体を「I R を含む国際集客都市」として認識するといった発想が必要である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

(面に着目した対策)

- 災害に強い街づくりを進めるに当たり、かつてはスーパー堤防等の整備が進められてきたが、現状ではあまり進捗していないのではないか。道幅の狭い密集市街地において、バルコニーを連続させた避難路の形態で、対応できたこともある。街区などの単位で、ある程度のひろがりのある面として、災害に備えていく必要があるのではないか。そのためにも、地区の特性にあわせて異なるルール、異なるソリューションを許容するような制度にすべきではないか。

(I C T)

- I C T を活用し、テロ対策も含めた防災・防犯対策の振興を検討してみてもどうか。一端、重大犯罪の予防など、使用を限定しながら、ビッグデータを利用する防災・防犯対策も検討課題。

(例) ロンドンでは、都市機能、防災機能の強化という観点から、プライバシーの問題もあるが、至る所、監視カメラが設置され、それを活用したロードプライシングもされている。テロ対策として、重厚な爆弾にも耐えるゴミ箱があるが、その表面はデジタル・サイネージに使えるようになっていて。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

(日本版 B I D の制度化)

- インフラについては、国や自治体が整備するだけでなく、面的に民間が協力し、かつ民間事業者が整備するエリアマネジメントの仕

組みを導入するべきではないか。

- 海外の B I D 事例を参考にして、日本でも B I D の考え方を導入し、法制化も視野に入れてはどうかと思う。そうすれば、地域自ら必要な資金を確保し、地域自ら必要な箇所に投資するといった取組(個人としてみると共助、地域としてみると自助)が進められる。それは地域ごとに違って、警備に重点を置くところもあれば、美化・清掃に重点を置くところ、あるいは空き公共用地の活用とか廃校となった校舎の活用とか、まさに十人十色になろう。なお、大阪市が新規に導入したいいわゆる「B I D 条例」は、外国の B I D のように法制度がないなかで工夫したもの。欧米の制度は、フリーライダーを認めない制度設計がなされている。

平成 27 年 2 月 18 日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

はしもと まさし
橋本 雅至 氏

丸紅(株) 大阪支社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中は、自然な流れの中で生じたことであり、よほど大胆な施策をとらないと、この傾向は止まらないのではないかと。
- 経済のグローバル化が進んでくると、製造業は、市場の近さや労働力の安さを求めて、海外で生産するようになってくる。それに付随して、部品や素材の取引企業も海外へ出ざるを得なくなる。そのうち地産地消の観点で研究開発まで海外で行う企業も出てくるだろう。人口が減少する日本社会においては、国内だけを市場と捉えていては成長できないことは明らかで、国内製造業の空洞化の傾向を止めることは難しい。このような状況の中で空洞化を埋めるとすれば、国内のサービス業を如何に発展させるかということも鍵になるのではないかと。
- サービス業の発展のためには、日本に住む外国人の人口を増やす施策も必要となるのではないかと。例えば、資源は豊富にあるがGDPに占める製造業のウェイトは低い経済構造にある豪州は、高学歴で高いスキルを持つ人物が永住許可を取れるようにして、外国人移住者を積極的に受け入れている。その結果、サービス業が拡大し、国全体の経済成長に繋がっている。シドニー五輪では聖火リレーの機会を活かすなどして、シドニー以外の都市の魅力も世界に宣伝するといったこともしたようだ。日本は、現状のままで、観光客か、ショートステイの滞在者しか増えないのではないかと。他国の事例なども参考に、長期的な外国人滞在者の受け入れや、東京以外の地域が共に発展していける方法を考え実践していくことが、地方創生に繋がる道になりうるのではないかと。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンドで一番重要なことは、如何にしてその流れを維持・継続させられるかという

こと。インバウンドを無理やり増加させても、消化不良のサービス低下となればかえって外国人観光客の反感を買い、いずれは来日客数減少の危険すら生じる。またインバウンドから得る利益を増やす仕組み、外国人観光客から如何に利益を得ていくかも重要。

- 米国のフロリダ州では、外国人観光客から観光税を徴収しているが、同じようなことを日本でも考えられないか。一部企業はインバウンド効果で潤っているし、免税品目の拡大は外国人観光客の消費を喚起する点では評価できると思うが、現状のままで、インバウンドから得るものが飛躍的には増えない。欧米は乗物やホテルの料金がアジアに比べて高いが、ホテル代の内訳を見ると、2～3割が地方税として徴収されていることが多い。日本の観光税導入によるコスト高も一定程度なら許容されるのではないかと。
- 大阪駅エリアは大阪の中心のひとつで、阪急、阪神、大丸、LUCUA等の百貨店やヨドバシカメラがあり、ショッピングには便利なエリアだが、大阪駅から空港への直通の鉄道がない。世界の大都市では比較的珍しいと聞く。空港へのアクセスが不十分のため失っている利益が大きいのではないかと。アクセス改善のためのインフラ整備が必要ではないかと。
- 関西には京都や奈良、和歌山など外国人観光客にとって魅力ある場所が多いと言われる。他にも日本には、安全・安心、清潔、風光明媚、礼儀正しさといった良さがあり、外国人旅行客の満足度は高いのではないかと。
- インバウンド活用には、海外企業の誘致も重要となってくるが、これには香港の16%、中国の25～26%に対して、30%台となっている日本の実効税率を、直間比率の変更などによって、改善しないと難しいのではないかと。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 海外では居住区、ビジネスエリア・ショッピングエリア等がきちんと区分されていることが多いように感じる。東京は、丸の内、大手町、霞ヶ関など、一定程度、区分されているように思うが、大阪はそうはなっていないのではないかと。本町エリアも近年ビルからマンションへの建替えが多く、ビジネスエリアから住宅・商業混在エリアに変わってきている。ある意味では関西のコンパクト化かもしれない。

- 関空の国際線のチェックインカウンター前は、外国人観光客でものすごい行列になっている。事務処理のスピードを上げるか、窓口を増やすか、何か対応策をとるべきではないか。
- インバウンド増加で、関西国際空港の発着回数は今後も増えると見込まれるが、空港内でのグラウンドハンドリングサービス業（荷物のピックアップ、機内の点検・清掃、飛行機のプッシュバック等）の人材確保も喫緊の課題と考えている。
- シンガポールのチャンギ空港で、7時間の乗り継ぎ待ち時間を経験したが、日本のどの空港にもない施設やサービスが提供されており、極めて快適で、時間が過ぎるのを忘れるくらいであった。空港がただのゲートウェイではなく、愉しめる場所となる1つのモデルと思う。

平成27年6月3日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

は せ が わ よ し ひ ろ
長谷川 吉弘 氏

加古川商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

国際競争力に勝つという観点からすれば、「東京一極集中」は必要でもあると考える。ただ、将来的に危惧されている大災害の際に日本国がどうするかを考え国土整備をする必要があるだろう。リニア新幹線の整備は、18年の遅れが、今後起こり得る国家的リスクに備えた国土の形成の妨げになり、関西ひいては西日本の地域経済・社会の発展に大きく影響し、次世代に大きなハンディを残すと考える。東京－名古屋－大阪間同時開業に向けて、国費投入を含め、国としてその整備促進について、主体的に検討して欲しい。また、北陸新幹線の大阪への延伸、早期開業が必要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

人口減少社会では、これまでのような効率性、経済性のみを重視する成長モデルからの転換が必要であり、住んでいる人の目線に立って、それぞれの地域の個性や観光や文化などの資源を活かした、活性化に取り組み、住んでいる人が心の豊かさを実感できるような都市を目指していくべきであると考えます。

コンパクトシティを成功させるのは、その危機感をいかに住民が共有し、真摯に取り組めるかどうか重要であり、他の自治体が消滅あるいは破綻するのを目の当たりにしてから、慌てて取り組んだのでは遅いと考えます。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

関西は、歴史・文化遺産などが多く存在し、それを活用した広域観光地のネットワーク化の形成、無料Wi-Fiや外国人旅行者にやさしい観光案内表示の整備など訪日外国人旅行者受入環境の充実や空港等における出入国手続きの迅速化・円滑化の促進などきめ細かな誘客促進策が必要ではないか。我が国を代表する国際拠点空

港でもある関西空港について、国際競争力の強化を図り、24時間化を推進することも重要である。

広域観光ネットワーク化については、東西南北、基盤の目のような高速道路ネットワークが不可欠である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

阪神・淡路大震災を体験した関西だからできる、南海トラフ巨大地震の発生を想定した災害対応、震災後の復旧・復興のシナリオを今から住民参画の元で検討し、備えと復興の基本方向を明示しておくことが必要であると考えます。

当地域には、加古川河川防災道路（現加古川マラソンコース、加古川みなもロード）での災害復旧活動に必要な車両の通行訓練等、日頃からの備えが必要である。

加古川の治水対策については、加古川大橋の橋脚など洪水時に流下阻害の一因となっている堰、橋梁等の横断工作物の改築について、早急に実施する必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

科学的なアプローチによる維持管理業務の効率化、熟練者の経験とノウハウの継承、及び人材育成、民間活力の積極的活用によるコスト削減等々、異分野の連携・融合が必要と考えます。今後は、これらの取り組みを進めていくために、社会インフラを生まれ変わらせる土壌として、民間企業等に有効なインセンティブを与え、参入しやすいビジネスモデルを構築していく必要があると考えます。

社会インフラの主・従の色分け、老朽化の程度の色分け等を実施し、緊急性・重要性の高い社会インフラから早急に整備を行う。

平成27年2月13日

（聞き手：姫路河川国道事務所長 奥田 晃久）

はまだ みつる
浜田 充 氏

兵庫県農業協同組合中央会 専務理事

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

県内を2時間半で行くことができるようになると、朝収穫した農産物を市場が開く前に届けることができるので、それを徹底して進めていただけると良い。

阪神高速31号神戸山手線ができてから阪神高速3号神戸線が混んでいる。地下に道路ができれば環境面や景観面でも良い。

神戸空港と関西国際空港を交通網で繋がれると良い。そうすれば神戸に来てもらえる人が多くなる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

農家だけに田舎を任せるのは心配。ある程度混在しながら住めるような環境作りが一番良いと思う。

地域の特色が出せれば良いと思う。篠山市にはグリーンなまちづくりを進める農都宣言があり、そのような町がこれからわれわれが目指すべきまちづくりになるのかと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

J Aの直売所を広げてもらったら良いと思う。加古川のほうでは地域の生産者を増やしたり食育活動なども含めた複合的な施設を計画している。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

洲本に台風が上陸した時に数日前からJ Aとため池の管理事務所ではため池の水を抜いた。関係機関とのネットワークや体制づくりが必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

科学的根拠に基づいてリスクの高いところに優先順位をつけて、そこに集中投資していただくしかない。

平成27年1月15日

（聞き手：兵庫国道事務所長 平城 正隆）

はやし そういちろう

林 総一郎 氏

三菱地所(株) 専務執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 現状では、多くの企業の中核拠点は東京都心部に集中している。ネットワークやコミュニケーションを考えると東京にあった方がよい機能は確実にあり、その中から一部を抜き出して大阪に持ってくるのは難しい。
- 一方で、全ての機能が東京に集中しなければならないわけではない。関西には有力な大学が多数あり、優秀な人材が輩出されている。また、首都圏と比べて住宅の価格が安い、通勤時間が短いといった「生活の質」が高いので、関西はその強みを活かすべき。

（圏域の発展の戦略）

- 国内マーケットが先細る中、世界に目を向ける必要がある。これまでは中国、韓国が相手であったが、近年は東南アジアの台頭も著しい。中には、関西で創業したり、成長した企業で、大阪を拠点に関空を利用して活躍している企業もある。そのように関西で生まれ育つ企業の育成が大事ではないか。
- グローバル企業のアジアヘッドクォーター誘致に関しては、日本は極東の端にあるという不利な立地条件にあり、また、外国人子弟の日本での教育環境もネックとなり、東京でも苦戦している。そういった機能を大阪に集めて、アジアの拠点とまでなるのは難しいかもしれない。
- 医療分野は関西の強みであり、医療城下町のような形で健康・医療に力を入れていけば、下請けも含めて医療機器のメーカーが集まってくるだろう。そのためには、産学の連携が必要であり、その前提として、大学や研究機関が密に交流することが重要。国家戦略特区の下で、競い合いながら共同研究等を行っていくのが良いと思う。
- 人口5～6,000万人規模の国でも成長している国はある。人口減少と言っても、日本の国内マーケットは大きい。成長につながる新しい産業の掘り起こしが必要。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 大阪市内を見ると、タワーマンションが建ち、もともと遠方に住んでいた人が利便性の高い所に移り住む現象は起きているように思う。ただ、首都圏のように、民間事業者が経済ベースで大区画を再開発して、更新していくような大きな動きは見られない。
- 小さな拠点には、公共も資金がないので、まんべんなく投資は無理だろう。コミュニティでお金を出し合うとか、小さな拠点に進出する商業施設の商売が成り立つような優遇策等があっても良いのではないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

（観光プロモーション）

- 東京には思ったほど観光地が少ない。東京を離れ、富士山、箱根、日光等へは、いずれも2時間程度はかかる。一方、関西には多くの寺社仏閣があり、近頃はソーシャルネットワークの影響で伏見稲荷や高野山といったところが人気になったりしているが一般的な観光客はゴールデンルートに集まっている。それは旅行代理店のプランがそうになっているからだと思われる。海外の日本を紹介するガイドブックでも東京、関東のページが圧倒的で、大阪はU S J が少し掲載されているくらい。もっと取り上げてもらい、周知されることがまず第一である。台湾の旅行博で現地の旅行代理店向けにグランフロント大阪をPRしたところ、ある保険関係の企業のインセンティブツアー（優秀な成績を修めた社員に対する褒賞旅行）のコースに採用され、昨年秋に4,000人もの旅行者が実際訪れてきた。
- 中国、台湾の人たちは温泉や雪が好きである。小松へ（中国、台湾からの）直行便が就航していることもあり、富山にはウィークデーでも多くの観光客がいる。一方グランフロント大阪では、台湾や香港の人が「大阪大好き！」と言っている。食べ物もアジア的な猥雑さも好きと。温泉とセットで3泊くらいしてもらうことも期待できる。
- 東京ははとバスツアーや皇居ツアー等があるが、大阪にはこのようなツアーがほとんどない。遊覧船の運航、川辺のライトアップ等も行われているが、更に演劇やナイトショー等

も充実させ、観光客にツアー、コースで遊んでもらうことに力を入れていくべきだと思う。

（旅行客の受入体制の整備）

- 外国人旅行客を年間で2～3,000万人誘致しようとする、現状のままでは宿泊施設や観光バスが足りない。観光バスの駐車場も少なく、外国人が訪れにくい状況になっている。観光客数が1,300万人の現在でも、時期によってはホテルが満室になる状況である。以前は京都のホテルが満室だとあきらめていたが、最近は大阪や和歌山の空きホテルを活用するようになっており、絶対量の整備に合わせて、こうした広域連携の取り組みが重要となってきた。
- 案内板の設置、Wi-Fi スポットの整備の促進が必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神大震災から20年が経過したが、耐震性が低い老朽化した建築物がそのまま放置されているような場合には、防災的観点から強制的に撤去できるような仕組みを考えた方がよいのではないか。

平成27年1月28日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

ひらおか かついさ
平岡 勝功 氏

明石商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

基本的にインフラは先行しないと経済効果は出ない。需要が出てからインフラを整備すると土地代も上がっているし、交通渋滞の即解消にもなかなかならない。経済が立ち上がる少し前にインフラができていくのが理想。

播磨圏は、経済規模が大きい割に阪神高速や加古川バイパスなど阪神間が渋滞している。一番弱いところがネックとなり、行動が制約される。交通渋滞を放置して経済を立ち上げると言われても無理がある。

播磨臨海道路と大阪湾岸道路西伸部を整備していただくと非常にメリットがある。むしろ少し遅かったという認識でいる。また、新名神高速道路ができれば効果が出ると思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

効率的な都市と正反対の考え方があって、街を効率的・計画的に作ってしまうと、リニューアルの機能が働かない。もう少し都市計画の枠組みを緩くして、住宅の中に商店があったりする方が、街が長持ちするようになる。すべて計画をしてしまうのも良くないと感じている。街が自立的に再生していける要素を入れられないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

東京と同じものを造る必要は無い。関西の特徴は個性があること。文化の蓄積があり、それを活かしていくべき。都市間の相乗効果の作り方には工夫のしようがあるように思う。

訪日観光客の受け入れには関西は向いている。個性的な観光地がある。あとは大きな企業の内部を見せたりすれば、おもしろいのではないか。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

阪神・淡路大震災の復興はうまくいったと言われているが、これは大都会の近くで起こった災害で、土地の値打ちもあるし再投資もできるし、元々自分で立ち直れるだけのエネルギーがあったからだと思う。

一方、東日本大震災は3ヶ月後に岩手県に行ったが、津波被害は阪神・淡路大震災と全然違うなと思った。人口も多くないから、自立的にできる要素が少なく、直すのが大変だろうなと思った。

それから1年後にAEDを寄付しに行ったとき、町長がスタッフが全然足りないと言われていた。阪神・淡路大震災は役所機能が基本的に残っていたから、災害の比較にならないなと思った。

復興も全く手法が異なる。過疎化したところを元に戻すという発想は、人情としてはわかるが、経済性から無理がある。高台移転も時間がかかる。十数メートルの防潮堤も、その中で住んでくれと言われてもうれしくない。インフラだけですべてを解決しようというのは無理があるし、使い勝手も悪いと思った。

結論はソフト対策で、単純にすぐ逃げろということだと思う。

役所は体制が整ったら力を発揮するが、災害直後は動けない。最初は勝手に動いてくださいでいいと思う。本部を作っても正確な情報が入ってこなければ、ずれが生じる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

やれる分を予算の範囲内でやっていくしかない。

■5つのテーマ以外のご意見等

担い手不足について、運送会社に聞いたら、運転手を生コン車に取りられていると言われていた。また、自動車会社の季節工にだいぶ流れたと聞いている。労務単価を不断に改定し、ある程度魅力のある単価になってくれば、担い手不足にはならない。

建設などの単純労働力の不足は、外国人労働者を受け入れれば簡単に解決できる問題だと思うが、日本の国そのものの影響を心配している。外国人が増えてきたら排斥運動が出てくるので、

政治的に非常に難しい。

機械化はまだできるのではないか。機械はそんなに丁寧な仕事はできないが、それを国民として許容していけば、コストダウンにもなる。

日本の農業は、細かい土地所有でなかなか集約できない問題があり、さらに皆好きなのところに家を建てている。住宅地をまとめれば、農地の再編もやりやすくなる。所有権にこだわられるのであれば、所有権を残して協同会社を作ったりする方法があるのではないか。

平成27年1月19日

(聞き手：兵庫国道事務所長 平城 正隆)

ひらおか やすひろ

平岡 靖宏 氏

(株)ニチイ学館 事業統轄本部

営業本部 近畿営業部 執行役員部長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京都内は土地代が高く、余っている土地も少ないため、福祉施設が不足している。又医師も東京都周辺に比べ少ない。人口減少や高齢化が進む中、首都圏では福祉施設の数が増え不足していく。これを解消するために、関西を東京からの移住先にすればよいと考えている。関西、西日本は東京に比べ土地代も安く、大阪中心部への交通の便も良い。子育てにも良い環境である。ただし、移住を誘導、促進するための税制優遇等は必要だと思う。
- 関西では大阪市内が福祉施設の数が少ない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクト＋ネットワークの考え方は賛同できる。
- 介護の立場からすると、定年後は田舎に住みたいとか、自然豊かなところで暮らしたいというのは間違いだと思う。訪問介護をする際、地方部では車を降りてから30分歩かなければたどり着かないところや、雪が深くて入っていけないところもある。よって、高齢者ほど都会に住むべきで、まだ子供が小さいうちは自然豊かなところで住む方が良い。
- 理想的な都市は、家から5分以内にコンビニがあり、駅前には大きなスーパーがあり、一駅行けばデパートがあるような、狭い範囲で一通りのことができる都市だと思う。
- 都会では、バリアフリーだけでなく、もう少し細かく走るコミュニティバスを整備するなど、住みやすい環境を作るべきで、運動機能が低下した高齢者が車を持たなくても移動できる街を作ることができれば、高齢者の方の高速道路の逆走や事故を防ぐこともできる。このような便利な街であれば、高齢者が住み慣れた田舎を出てくることができると思う。
- 田舎で週1回の移動販売が唯一の食料調達方法であるような不便な環境では、運動機能が低下しだんだん出不精になり、認知症が進み、

寝たきりになるなど、悪循環が生じる。高齢者が自ら外に出て行ける環境整備が必要である。

- 要介護者は必要以上に手厚い介護をすると、今まで出来ていたことも出来なくなる。自分で出来ることは自分でやるのが大事。自立することが介護の一つのテーマである。
- 若者が減っている中では、例えば大学の敷地内に老人施設や高齢者の集合住宅を建てるなど、若者と高齢者が共存できるような街ができれば良いと思う。
- 女性社員は結婚後も仕事を続けるが、出産後は退職している。子供を預けるところがなく、たとえ預けるところがあっても、保育料が高くかかり、働くメリットがない。出産費用や精神面で何らかの特典が無いと出産は増えないと思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- アジア系以外もインバウンドは多い。言葉の壁をなくすため、Wifi の活用等 IT を駆使して、もっと来てもらいやすい環境を整備すべき。外国語を話せる日本人が少ないため、語学教育も必要。
- 外国人の富裕層をターゲットとした医療ツーリズムにもっと力を入れるべきである。医療ツーリズムとは、旅行代理店が間に入り、旅行のついでに脳ドックを受ける等、旅行と医療を組み合わせるものである。当社では医療ツーリズム自体は行っていないが、病院内の英語表記についてアドバイスする等の業務は行っている。また、外国人が医療を受けやすい環境が整備された病院に対する認定制度もある。平成 26 年 11 月にオープンした神戸市内のある病院では、患者の半数以上が生体肝移植を希望する外国人である。大阪府下のある公立病院でも厚生労働省の外郭団体による外国人受け入れの認証を受けている。京都市内のある公立病院も認証を受けている。これらを制度化し、旅行代理店が海外で PR すれば、もっと日本に来てもらえると思う。
- 近畿地整で行っているインフラツーリズムには興味があり、是非行きたいと思う。普段見れないものが見れる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 津波による地下街の水没は怖い。
- 地域毎の防災訓練を重ねる必要がある。広範囲での防災訓練よりも小学校区単位等の小さな単位での防災訓練が有効。年何回という基準を設け、達成状況により、ペナルティーや特典があればもっと活発になると思う。
- 阪神大震災時に電気・ガス・水が使えなくなった。停電や断水が生じない仕組みや整備が必要。給水車による給水活動だけでは足りない。
- 使わなくなった山岳トンネルを補強し、いざという時にシェルター代わりに使うとインフラの有効活用が出来る。
- 当社では、大災害の発生に備えた対策として、東京本社の本社機能の一部を神戸に移管している。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 新しいものを作るのは視覚に入るが、今あるものを補修するのは見えづらい。ただし、安全面を考えると絶対必要なものであるため、アピールの仕方が大事だと思う。例えばテレビ CM で地域限定の情報を流すなど、工夫をする必要がある。
- 毎年 2, 3 月に工事をやっていると予算消化のイメージがある。ガス、水道、電気の工事も道路工事も全て一緒に見える。阪神淡路大震災後の橋脚耐震補強工事は理解できたが、他の工事は本当に必要なのかと疑問に思うことが多い。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 医療事務や介護業界は人材確保が課題。他の産業の方が処遇や給料も良く、お金を掛けて資格を取る必要もないため、他の産業へ逃げてしまっている。今後はもっと外国人を活用しないといけない時代に入ってきている。在宅介護は 1 人で家を訪問するため、外国人を入れられない。特別養護老人ホームのように大勢の中なら入れられる。治安の問題があるのも事実である。
- 看護師は潜在的な資格保有者は多いが、医療事故や労働環境、処遇の問題により減っている。保育士も PTA からの重圧に心が病んでし

まったり、二度と戻りたくないという方が多く、減っている。

- 阪神高速神戸線は朝夕いつも渋滞している。大阪湾岸線は大阪市内を通らず南へ行けるため、非常に便利になった。交通インフラは絶対に必要。高速道路の整備は大いに賛成。渋滞で時間が読めないことが一番困る。渋滞時の迂回路が必要である。

平成27年2月3日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

ひろとみ やすゆき
廣富 靖以 氏

共英製鋼(株) 取締役副社長執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 国際競争力の観点からも、東京一極集中による発展はリスクも大きくバランスを欠いた国づくりになる。東京と違う魅力を持つ関西が様々な情報を発信し、異なる視点で様々な取組を行っていくことが、地方と都市部のバランスのとれた発展に繋がると考える。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティは一つの案ではあるけれど、上からの押しつけになってはいけない。
- 最近の流れとして人口が多いところに予算が多く配分される傾向がある。しかし、都市部に集まった人達だけを大事にするような国にしては、地方は切り捨てられ国土が荒廃する。
- 日本が豊かになるためには、日本全国で同一水準の公共サービスが受けられることが必要である。そのためには選挙権を始め、予算配分に関しても面積割りの考え方を導入し、地方の人達とともに国づくりをするべきである。
- 鉄道、道路のミッシングリンク解消は進めるべきである。
- 地方部のインフラ整備を怠れば、都市に集中した人は地方に戻って来れない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 将来において日本はこういう国になるんだという目標の下に、地方部においても観光振興のための投資をすべき。そのために面積割りの考え方も取り入れて、地方部に予算を配分し、例えば世界遺産になったところは地方部であってもアクセスを向上させる等、効率性の観点だけにとらわれずにインフラ整備を進めていくべきである。
- 地方ごとに個性を出した日本らしいデザインングを行うこと、またそれをプロモーションしていくことが重要である。

- 基本的には移民政策によらずにインバウンドで経済効果があるような国土形成が必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 高齢化と人口減少のインパクトは非常に大きい。防災対策は今のうちにやっておくべき。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 日本のインフラは既に老朽化しているところが多い。老朽化対策は是非進めるべき。老朽化した橋を架け替えるとなると、地方部においては新しい橋は必要かという議論になる可能性が高いが、日本全体を有機的に発展させていくという考え方でインフラの老朽化対策を進めるべきである。地方部のインフラ更新を怠れば、そこは死滅していつてしまう。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 関西が大きくなるためにはもっと広域的に物事を考えていかないといけない。各地域の意見が出すぎてはよくない。
- コンパクトシティを始めとする計画を考えるのはいいが、どのような国づくりを進めていくのかという理念が欠けている。そのために上からの押しつけの計画である印象を受ける。みんなが考えることに、国が手助けをするような形にしないといけない。
- 効率性を重視するあまり、戦後日本の高度成長を支えた国全体の生活レベルを引き上げていくという理念をあまりにも否定しすぎている。このままでは国全体が歪な形になってしまう。ベースの考え方を変えなければいけない。
- 国を守るという観点からも、地方部に居住できるような生活環境の整備が必要である。
- 日本人は共助の精神を持つ国民性であるから、その日本の良さを大切にしなければならない。

平成27年5月28日

(聞き手：総務部長 東 真生)

ふくい すみお
福井 澄郎 氏

関西テレビ放送(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京と同じような都市を大阪に造るということではなく、関西の独特な文化などを生かした大阪の都市造りをやっていかなければならないと思う。
- 二軸は必要である。なぜひニア新幹線が必要かと聞いた折り、防災面のリダンダンシーの意味合いが大きく、東海道新幹線に大きな津波が来たら全部持って行かれるということで、国土の真ん中をトンネルが多いリニア新幹線が作られているということであった。そうすると名古屋止まりということはありません話で、早く大阪まで繋げないとリニア新幹線の意義そのものが無くなってしまおうと思う。
- もう一つは、歴史の厚みは関東とはまったく違う厚みを我々は持っていると思う。文化の厚みという話は極めてビジネスになりにくい話だと思っている。それを支える財源はどうして行くのかということは当然一方で考えて行かないと絵に描いた餅になってしまう。そのためのIRの動きというものに非常に興味を持って見ている。
- 関西には京都御所など、皇室とのゆかりがあるわけだから、天皇陛下はじめ皇族の方にもっと京都御所を利用していただくなど、関西へお越しになる機会が増えれば、国内外に向けての関西の大きなアピールになるのではないかな。地方自治体として要望していくのも一つの手である。
- グランフロントというのが出来た。巨大なショッピングモールができナレッジキャピタルを含めて特色があるように見えるが、関西の文化の多重性・多様性みたいなものが、もっとあって良いと思う。
- 今年、グランフロントで、文楽や歌舞伎を行いたいと考えたりしている。文楽も行政から冷たくされたりしたが、文化というのは金がかかると思う。必ずしもビジネススペースに合うものではない。それを支えるのが行政の仕事だと考える。
- 今の文化というのはクリエイター達がいないと文化にならない。そのクリエイター達をい

かに地域が抱え込めるかということ、そのためには発信の場を持つということと、発信の出口を持つということで、そういうものが提供できれば良いと思っている。

今後は、どんな災害等が起こった際にも、事業を継続できる体制をいかに構築するのが重要であり検討中である。

平成27年2月2日

(聞き手：局長 森 昌文)

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- まちづくりで若い人たちを呼び込んで人口を増やすと言っているが、年寄りが暮らしやすい街というのをどこかが言い始めても良いのではないかと思っている。年寄りの経験・知恵を生かしたまちづくりというものを言っても良いと思う。高齢者を活性化させる必要があると思う。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興について、関西に観光客を呼び込むために、国内の人たちを関西に呼び込むのではなく、海外の人たちを呼び込むのが一番現実性が高いと思う。
- 総務省がやっているインバウンドの計画について、タイの放送局のレギュラー番組に、日本の観光資源を紹介するコーナーを設けて、タイのディレクターが日本に来て取材しタイで放送する。それに対して国が補助を出してくれる。そういう動きを行った方が早いと思う。
- これからは体験型の観光に変わってくると思う。そういった資源は関西には沢山あると思うし、それはとても面白い試みだと思う。そういうお手伝いなら可能だと思う。
- 観光面から言うと、4Kの新しい技術が観光に大いに役立って行くと思っている。4Kの持つ情報量の多さが使える。うちでも、テレビ見仏記というお寺をまわる番組を作って試験放送を行っている。あれを見ると新しい技術である次世代放送が役に立つと思っている。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 津波対策など個別の対応については、できることはほぼやってきている。社屋が浸かったとしても、地下のオイルタンクにはポンプを内蔵させており、津波が来ても大丈夫だと思っている。

ふじい さとし
藤井 聡氏

京都大学大学院 工学研究科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- リニアは大阪まで同時開業するべきである。
- 関空は、24h空港なので、リニアで繋ぐと東京からも来れる。四国は、新幹線でも構わないと思う。
- 北陸新幹線は、予算に配慮するなら米原ルート オプションもあるが、予算の問題を除けば小浜ルートもあり得る。関空にも北陸新幹線と四国新幹線を通すことについての議論を始めたら良い。
- 和歌山県と徳島県で四国新幹線のシンポジウムをよくしている。
- 四国新幹線の終着駅は、大分が考えられる。それとは別に、九州新幹線については大分県には福岡から伸ばした方が良く考えている。
- 四国新幹線と北陸新幹線を繋げば、四国圏を大大阪圏に取り組み、大きな西日本の経済圏域ができる。今は、四国各県は必ずしもまとまっているというよりはバラバラであり、四国全体で疲弊している感がある。四国新幹線が通れば、四国全体の凝集性が高まり、飛躍的に発展する。ストロー効果を心配する方がおられるが、ストロー効果よりアクセスビリティ効果の方が断然大きい。過去の事例で証明されている。
- 新幹線の年間の全国予算は760億円で道路予算より遙かに小さい。財政投融资でできればよい。建設国債投入もオプションだ。
- 関西の浮上のカギ。北陸新幹線や関空・四国新幹線の整備を機に新大阪と大阪を新幹線で結べば良い。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- シェアードスペース、モビリティマネジメント、LRTにより都市が活性化し、コンパクトシティに繋がる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 四国新幹線と北陸新幹線を繋ぐことが、関西の最高の観光振興に繋がる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 防災についても津波対策が必要であるが、L1については、対応するが、L2では大阪平野が壊滅するので、L2が来たときもハードで対応しなければならない。
- 大阪府では、L2地震では、逃げると言っているが、命が助かったところで、インフラが壊滅すれば、どうしようもない。絶対、L2対応は必要である。
- それには、友ヶ島に防潮堤を作るというアイデアがあり、これは是非検討願いたい。費用は数千億～1兆円程度ではないかと思うが、大阪湾沿岸の津波対策を全てすると5～6兆円かかるのと比較にならない程安価。今は、紀淡海峡をどれくらい閉じると津波対策にどれくらい効果があるか、環境影響は大丈夫かなどの調査をすればよい。調査だけならそれほど費用はかからない。
- 友ヶ島に防潮堤ができれば、防潮堤を橋脚にして、その上に道路あるいは新幹線を通す可能性も検討してはどうか。四国新幹線と北陸新幹線を通せば、巨大な関西圏ができ、一石三鳥にも4鳥にもなる。
- 防災・減災についても紀淡海峡を閉めることで、最小の費用で最大のインフラ整備ができる。
- 津波対策の場合、B/CのBの部分の算出が出しにくい。通常では計れないので、災害の犠牲者の減少数などの指標がよいのではないかな。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 大阪都構想は、大阪、関西の発展のために大変な危険性をはらんでいる。だから絶対に慎重な判断が必要だ。理由は、(協定書に書かれた仕組みを見る限り)大阪市の北区、中央区のドル箱財源が大阪府に吸い上げられ、地方にバラまかれ、市内の魅力がなくなり、大阪市が弱体化するであろうこと、特別区と一部事務組合と大阪都の新たな二重構造、三重構造が発生し、行政コストが増えること、市

内の都市計画権限がなくなることである。都心都市計画について言うなら、それを長年担当してきた大阪市職員の技術力が、郊外ばかりを担当してきた大阪府職員より上なので、都心開発の技術力が低下することも問題。だから、大阪都構想が実現すれば、必ず大阪が疲弊する。そもそも東京も東京都でなく、東京市であれば、都心はさらに今以上により充実した都市空間になっていたはずである。

平成27年1月23日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

ふじおか しゅうぞう
藤岡 修三 氏

公益社団法人 奈良県トラック協会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- グローバル化の中東京一極集中は、やむを得ない。歯止めをかけるのは難しいと思う。
- ただし、政治か経済のどちらかの機能を関西にもってこられるならば、事情は変わってくる。
- 観光庁や文化庁を関西にもってこられるならば、変わるし、地方分権にもなる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光庁か文化庁のどちらかを奈良にもってこられるならば、奈良は活性化すると思う。
- 関西の観光振興に向けて、特に奈良に限っていえば、観光庁をもってくるのが、活性化につながり、よいと思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 被災地に向かう場合、2次災害を防ぐためにも迂回道路情報があれば、ありがたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 名阪国道は建設して40年が経つ、補修が必要なものはしっかりと実施すべきである。

平成27年3月6日

(聞き手：奈良国道事務所長 若尾 将徳)

ふじた ひでき
藤田 英樹 氏

パナソニック(株) 渉外本部
理事 グループマネージャー

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 大阪は、マーチャントの文化であり、東京にないところの魅力を見つけるべき。美味しいものや安いもの、文化も沢山あって、尚且つ近いのが関西の強み。特にアジア、中華圏の人たちが、関西から日本に入ってもらえるように、日本へ来る目的を理解し、関西の利点を活かすべき。
- 昔は大きな船が神戸や大阪に入っていたが、今、入って来なくなっている。もうこれは仕方がないので、その代わりに小さい船が沢山入ってきていることを、徹底的にアピールすることが必要。
- 東京の港から浦安の倉庫にコンテナをトラック輸送する場合、せいぜい20キロの距離だが、前後の待ち時間と渋滞を入れると、運転手には1日仕事となり、彼らの商売にならない。コンテナヤードの問題、道路事情が運転手不足問題を更に大きくしている。一方で、我々の大手取引先の倉庫は東京郊外、埼玉・群馬・茨城等にあり、港頭地区に倉庫を構えることが、昔は正しかったかもしれないが、今は違うのかもしれない。近畿や中部は中国やアジア諸国からの近さを活かし、日本のゲートウェーになり、そこから大量にかつ合理的に首都圏ハブに動かすような物流網が構築されると、面白い。
- 関西の場合は、大阪港なり神戸港なりが京阪神の中であって、そこから直接消費地に持っていける。その強みを活かせるようなアクセスできるインフラをつくっていくことで近畿の生きる道というのはあるのではないかと思う。
- 東京にないもの、不足しているものを、ニッチかもしれないけど追求していくべき。
- 世界でベンチャーといえば、シリコンバレーとイスラエルが注目されているが、ベンチャースピリットを持っているせいか、沢山、有能な人が世界から集まってきて、そこにベンチャーキャピタルを入れてファンドをファンディングしている。日本ではそのような場所はまだ明確にないが、徳島がちょっとおも

しろいことをやったりしている。緑豊かな中で、ソフト屋の技術者を集めて、マーチャント的な発想で、べつに東大阪でなく、和歌山や神戸、ちょっと文化の香りもする、遊びもあるようなところで出来たらいい。

- 工場の跡地売却など売却フェーズでここまで来たが、社内では資産を事業に展開していくような潮目が変わってきている。関東の藤沢に藤沢サステナブルタウンという、様々な企業と協力して1000戸位のまちを、工場の跡地につくっている。これは、今だけじゃなく、100年かけてどんどん成長、発展していくまちということで、関西でいうと、うめきたや、箕面市が阪大と進めている再開発の話、国立循環器病研究センターが移転されるといわれている吹田のまちづくり。やっぱり、医療機関が今、中心となって、まちづくりや再開発されようとしている。介護とか医療とか健康とかと連携し、そこにグリーンの考えをまちづくりに取り入れたい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 近畿圏の中に、ミニゴールデンルートをつくり、関空や伊丹に来られた方々に、奈良や和歌山、神戸辺りにも来てもらえるようにすべき。
- 立ち寄りが少ないのは宣伝不足もあると思うが、すべての私鉄が、都営地下鉄ないしは営団地下鉄に乗り入れしている東京との利便性の違いが大きいと思う。
- 関西では、阪神地域の阪神電鉄が近鉄に乗り入れをして、奈良まで行っているが、あれも実験的な感じで、乗り入れ本数も少ない。欲をいえば、阪急が御堂筋線、南海線に乗り入れて和歌山まで行けばいいと感じている。
- 東京に人が集まる理由は、若者から高齢者層まで楽しめる、特色のある地域、地点がたくさん包含されているからだ。人気のスポットは、銀座、浅草、原宿、表参道、明治神宮、緑の多い新宿御苑と代々木公園、日比谷公園。少し離れて鎌倉、日光。
- 大阪近隣も同様な資産があり、もっと有効活用することが可能ではないか。心斎橋の堀江辺りや、アメリカ村なんかも古くなっているが、若者を引き付けるところもある。キタとミナミという二つだけが核になっているが、これをもう少し広げられないか。
- 大阪の中に天満宮はあるが、明治神宮みたい

な印象的な寺社仏閣や緑が足りない。大阪は東京に比べて緑が少ないといわれているが、アジアの方に喜んでもらえるような、都会のオアシスがあったらいいと思う。

- 観光客とコミュニティーの流れの中では、京都、大阪は繋がっていると思うが、神戸は、若干外れているという印象。大きく外れているのは奈良で、大阪・奈良、京都・奈良を住宅、通勤、観光など何かで上手く繋げられないか。
- 東京に足りず関西にあるもので、もっと充実したら上手くいくと思うものは、海と水。東京はウォーターフロント開発されているが、ビーチに行こうと思うと湘南か内房か外房に行く。おしゃれな街々というのは、やっぱり湘南。逗子、鎌倉、藤沢、辻堂という辺り。
- 関西だと須磨辺りがある。ウォーターフロントの辺りに住宅とか遊び心のあった地域とかをもっと誘致できればよい。和泉とか岸和田とか、みさき公園、二色の浜とかあるが、何か寂しいなという感じ。浜寺の辺りは、昔、大正時代は素晴らしいリゾート地だったと思うので、再開発できないかとか考えている。
- 今後、オリンピックに向けた文化事業は、地方創生と絡ませて、関西の歴史ある文化と近代、モダンなアートなど、今までの寺社仏閣だけではない、新たな文化発信ができるのではないか。
- ゴールデン街では客の7割が外国人なので、文化、食の発信とともに、伝統も見せられるおもてなしの店があればいいと思う。
- 円山応挙展とか伊藤若冲展とか長谷川等伯とかは、全員関西出身なのに、展覧会を東京でばかりやっているために、若冲や応挙が、関西出身だということ東京の人は知らないと思う。丹後に行けば、大きな絵が今でも寺に残っているので、もっと情報発信をしていくべきだ。
- 観光でいうと、将来、中国人のお金持ちが、プライベートジェットで飛んでくる時代が来ると思うので、プライベートジェット専用の入管や、飛んできたらすぐ京都に案内するなど、関西に来たいと思うような仕掛けをしていくことが必要。大富豪のクルーザーが来たら、昔、朝鮮通信使が来て、淀川を京都まで遡り、京都から東海道を下って江戸に行って将軍に会っていたように、そのまま淀川を遡り京都に観光に行けるなど、そういう夢のあるようなことを考えられたらいい。
- 中国人に関西の魅力を聞くと、ごちゃごちゃ

しているところが面白いとか、大阪人はフランクで、東京人みたいにつんけんしていないところがいいと感じるようだ。

- 黒門市場やミナミの道頓堀境界のごちゃごちゃ感、日本で一番長い天神橋筋のアーケードなど、もっと東京にないものに、スポットを当てられることが大事かと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 日本企業は日本の中だけでは商売は成り立たないので、グローバルでやっていくことが必要。
- その意味で、関西の企業であろうと、絶対的に情報量多い東京に集まるので、それを大阪に持ってくるといっても、それは無理があると思う。
- 中国人、他のアジア人が日本に買い付けに来るとき、その拠点が大阪だというぐらいの発想にした方が、いいのではないか。
- 荷主やものを動かす立場からすると、朝一から荷物降ろして、すぐ生産にかかりたいと思うが、コンテナが着いても引き取るタイミングが朝から夕方4時までと決まっているため、仕事がすぐにできない。
- 港を24時間化し、トラックがどんどん回転し、商売になるというインフラを、法とか状況面を整備してあげないと、ドライバーが少なくなった中で回らない。
- 阪神地域には、神戸港とか、南港、北港、いろいろあるが、そんな分散する必要はなく、選択と集中をやるべき。
- 港の分散は一つにまとめ、残ったところに、USJ みたいなものを誘致、または、医療都市の整備、シリコンバレーみたいな使い方もある。
- 諸外国の場合は、同じターミナルからバージが出ているが、日本の場合は、外貨と内貨のコンテナが違うので、物を動かさないといけないなど、残念ながら、日本は遅れていると思う。
- 関西をマーチャントでゲートウェーにするには、大量で輸送できる手段があれば、東西に動きやすくなるのではないか。ハブみたいになるといい。リニアが大阪までくれば、関空へ来た人は京都観光をして、ずっと高速で東京へ移動できる。また、ものが沢山来ても、東京湾は混雑して大変だが、関西なら素速くローコストで運べるとなればよい。
- 関西在住から見ると、非常に首都圏がうらや

ましく思えるのが、環状道路の整備が非常進んでいるということ。道路行政については、やっぱり首都圏偏重なんじゃないかという思いが非常にしている。

- 日本の道路の名称は、外国人には分かり難いため、外国人が運転できるようなハイウェイやハイウェイ1、2とかにした方がよい。
- 日本で東京オリンピックがありますが、オリンピックに来る人が、関西から入ってもらえるようにしないと駄目だ。

平成27年2月27日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

ふじた ひろひさ
藤田 博久 氏

(株)池田泉州銀行 代表取締役頭取

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西経済は、東京一極集中や企業の海外移転による空洞化等の課題を抱えている。一極集中の是正というよりは関西の魅力向上をどうするかが重要。
- 関西は、他地区に比べインフラ整備は進んでいるものの連携が弱い。
- 魅力向上や活性化については、各市町、資源などの連携が重要。その一つとして国、県、市など縦割りではなく行政間でも人事交流を図り横の連携を強化し事業を推進することを望む。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 「地域が栄えて地方銀行が栄える」との観点から地域振興のメニューも展開。
- 人口減少対策として、自治体と協力し、「親元近居住宅ローン」により、親元の近くへの住居購入、建設をされる方に対し融資利率の優遇をしている。副次的効果として、親から子への金銭贈与・子育ての援助促進による、出生率向上・子育て環境の改善並びに親世代への介護環境の向上などを期待している。また、空き家対策や居住誘導区域への転居促進などのツールになることも考えられる。
- 少子化対策としては、「エンゼル積立」により第3子以降（池田市では第1子から）、自治体の補助に加え、当行から5,000円のお祝い金をお渡しし、子ども名義の通帳を作っており、好評を得ている。行政と連携した支援をしており、引き続き地域支援を行っていききたい。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンドが好調であり、また、他地区に比べ観光、歴史、文化資源が豊富であるのに十分に活かされていない。

- 中部の昇龍道のような観光資源の連携が必要。
- 大阪ミナミ周辺では観光客の駐車場の課題もある。東京ではスカイバスなどバス観光が活況。梅田周辺発のバス観光が地元民には盛況であるが来街者が少ない。バス路線の整備、駐車場整備、水陸両用バス活用なども重要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当行として、災害への取組みとして、防災技術に対する支援などしていきたい。また、ホテルなどの耐震への促しなどはいきたい。
- また、取引先企業に対し、防災意識の向上に関する取組みも進めていきたい。
- なお、公園など公開空地に関しては避難地として活用することとなり、メンテナンスに関しては高齢者の活力を活かすようなことも考える必要がある。河川敷などの施設も利活用を図るべき。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 近畿圏広域地方計画は、理念・計画は網羅的で非常に良いと考えるが、具体的に見える形で進める必要がある。そのためには、行政機関での連携、アクションプランの明示、PDCAによる進捗管理が必要。
- 広域地方計画推進室の職員は、計画策定における組織間の隔たりを無くすため、構成機関からの出向者で組織することを提案する。

平成27年3月5日

（聞き手：建政部 都市調整官 丸山 徳義）

ふじわら たかおき
藤原 崇起 氏

阪神電気鉄道(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

（近年の関西の現状）

- 関西の大手私鉄の輸送人員は、平成3年と比較して7割程度まで下落した時期もあり、首都圏と比較しても下落率が高い。それは、バブル崩壊後に神戸、大阪は不良資産処理の影響を長期間受け工場の移転、業容の縮小、倒産による経済の縮小、メガバンク誕生による本社機能の東京移転によるものと思う。またそれは東京一極集中が進んだ理由でもあろう。
- 阪神間でも、JR西日本など鉄道の高速化があり、移動時間が短縮されたため、ストロー効果により大阪に営業所機能を一元化した企業が多くなり、神戸は企業都市から住宅都市へ変貌したと言える。

（関西の進むべき方向）

- 京都は知的産業が多く、それは京都に大学・研究機関が多く立地しており、産学連携がうまく行っているからではないか。その前提として、知識の交流が重要だと思うが、京都は、東京からの移動時間が比較的短く、首都圏の学者との交流が容易だ。神戸は、大学が駅近になく、東京からの遠さも付加して不利になっていると思う。近畿圏では、知的産業の立地を進める取組みが重要ではないか。
- （例）大学等の研究開発機関を中心部に集積させるといいが、広大な土地がない以上、例えば梅田や神戸の中心部のビルを大学が借りて、研究施設にしやすいよう、家賃補助、貸主への優遇税制などを行うことにより、研究者を都市部の中心に集めるような施策を行うべきではないか。
- 東京では、東京駅で新幹線間の乗り継ぎができる、都心の真ん中にまで高速道路で入り込める（京都ではできない）、羽田の空港アクセスも鉄道も道路もよい、とインフラ整備の程度が違いすぎる。もっと関西でもやるべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

（女性の活用）

- 人口減少の中で、女性の働きやすさをどのように確保していくのかは重要である。通勤時間・就業時間の短縮、保育所や各駅ごとに、例えば夜10時まで開いているスーパーの確保など、環境整備を進めていくべき。
- 最近増加傾向にある女性研究職を、京阪神に引き寄せる取組みも試みてはどうか。

（高齢者対策）

- 人口減少の中で、様々なノウハウを有する高齢者を活用し、彼らが新しい事業をスタートさせられるような環境整備が必要ではないか。そのためには、私は“組織化”ということが重要だと考えており、手段としては、NPO 法人がよいのではないかと考える。その上で個人のリーダーシップに任せるのではなく、例えば、地方自治体がNPO 法人の設立の容易さを啓発したり、例えば、空き家を借り上げて“集まりの場所”にするとか、マイクロファンドで資金集めをするなど、支援する仕組みがあるといいのではないか。高齢者の活用は、技術の伝承はもとより、防災上の共助にも、女性活躍のための学童保育にも有効なのではないか。
- 高齢者が一人、家でこもって食事をとっているようではダメ。特に農山村部においては、道の駅等を活用して高齢者同士が交流できる場（例えば飲食店）を確保することが大事だし、福祉施設の併設取組みも進めるべきではないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取組みが必要か等＞

- ヨーロッパと比較すると、関西は京都1日、大阪1日というような観光範囲が狭くなっているように思う。もっと複数の観光地、例えば岡山－高松－徳島－岡山を1日かけて観光するような観光開発が必要だと思うが、それには高速道路のミッシングリンクの整備や、狭い対面道路の道路拡幅など道路整備を行うことが必須の前提。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 阪神大震災などの災害の経験を活かして日頃から訓練を行うことが重要である。特に、災害が発生した際は、日頃在宅している高齢者が中心となって対応を行う可能性が高いため、高齢者を中心とした街区単位程度のこじんまりとした地域住民の防災組織を結成しておくことが重要ではないか。
- 通信インフラは、いかなる事態にも対応できるよう備える必要があり、大容量の回線の確保か、鉄道事業者である我々には、代替可能な通信手段の構築等の取組みが必要ではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 老朽化する社会インフラのメンテナンスに関しては資金調達をどうするのかという大きな課題がある。
- 地域住民が日頃から社会インフラに興味を持つことが重要であるとともに、住民がメンテナンス費用の一部を拠出する等の仕組みづくりを検討してはどうか。例えば、BID（地域内の地権者から徴収した負担金を原資として地域内の不動産価値を高めるためのサービス事業を行う組織）は一つのツールであり、小さなエリアから進めて行くのがよいのではないか。

平成27年1月26日

（聞き手：副局長 清水 丞自）

べっしょ だいさく
別所 大作 氏

一般社団法人 大阪青年会議所 理事長

ほそかわ たかし
細川 隆司 氏

住友不動産(株) 関西支店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 大阪、名古屋、博多のどの都市をとっても東京と同じ店舗があるが、決裁権がほぼ東京にあるため、どうしても格差が生まれている。
- 関西及び大阪が元気を出していくためには、インフラ整備という意味で考えても「何故東京から伸ばしていくのかな」ということがあり、「何故大阪から伸ばしていかないのか」と思う。それには我々関西の人が大阪から着工できるよう頑張らないといけないし、両方（東西）から伸びていく方が良いと思う。
- どうしても東京に決裁権があるため、そこを脱却するには大阪からアジアとかヨーロッパ、アメリカなど海外に向けて直接ビジネスして広げていく必要がある。そのためには、国間のパイプ役や語学力など国の支援が必要である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 我が国へのインバウンドが2,000万人以上と増えてきており、なかでも大阪・京都のポテンシャルが高い。関西にはインバウンドを引き込む旧跡が多く、海から近い。特に東京に比べてアクセスが良く大阪市内から1時間圏内でゴルフ場が多く、スキー場にも近いので四季を通して観光資源が多い。
- 店舗等でも、外国人向けの商品等を占める割合が増えている。
- インバウンドをどのようにして引き込むかが大事であり、観光客が増えて地域にお金 that 落ちてくれる事で色んな産業が活性化し、インフラ整備につながると思う。

平成27年1月30日

（聞き手：大阪国道事務所長 寺元 博昭）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 当社も含め住友グループは関西が発祥であるが、住友電工以外は大半が東京に本社機能があるのが現状。東京に本社機能があるのとならないのでは、関係先からの情報量が圧倒的に違うので、最近議論されている税優遇するくらいでは簡単に本社を大阪に移すのは困難だろう。東日本大震災後に東京から大阪への本社移転を検討する企業が見られたが、南海トラフ地震等を考えると、本当にリスク分散になるか疑問があり実現しなかった。
- 関西の浮上のためには「イノベーション」が必要であり、関西の強みである医療産業は付加価値も高く発展できる余地がある。また、インバウンド観光も関西の強みであり、大阪に観光庁を移転しても面白いのではないかな。
- 成長著しいアジアの中小企業が日本に進出する際に、いきなり東京に立地するのは賃料が高くて難しいので、まずは比較的賃料の安い大阪に拠点を構えるケースも見られる。小さい床面積で安く借りたいという需要があるので、ビジネスとして成り立つだろう。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 近年は駅近でのマンション開発が多くなっている。郊外のニュータウンに住んでいた高齢者層の住み替えも多い。理由は、郊外での防災・防犯面や医療面での不安を良く聞く。そういう意味でコンパクトシティ化は必然と思う。ただし、一方では子育て世代に住環境や教育水準の高い郊外に住んでももらえれば、郊外の活性化も図れるだろう。また、郊外でもITを使えば医療面でも必ずしもドクターの常勤は必要としないのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンド観光については、京・阪・神が牽制せずに協力して一体で取り組んだ方がよい。都市同士はお互いライバルでもあり手を結びたがらない傾向があるので国がイニシアティブを取って、単発ではなく有機的に連携して対応すべき。
- お互いの垣根を取り払い、周回するアクセスなど考え、関空を関西の顔をして広域の観光ルートを作るべき。例えばうめきたに大きなバスターミナルを作り、関空からうめきたへ連れてきてそこから各観光地へ振り分けるなどが考えられる。うめきたは人を集める中核を何にするか考えるべき。日本の医療水準を考えれば、医療ツーリズムも魅力的。
- 関西には伝統産業も歴史・文化も精密工業も医療もある。ポテンシャルは十分にある地域だ。
- 私の住んでいる奈良は観光に力を入れているが、ホテル客室数が全国最低。夜は早くに店が閉まる。観光にも奈良には泊る人は少ない。国宝・重文も多いが、外国人には意外と奈良公園の鹿が人気だったりする。外国人の目的は日本人と違っている。朝に茶がゆを出すなど、宿泊することで、文化を感じさせる、朝を楽しむにさせる等の仕組みが必要。リピーターを作れるかどうかが重要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- うめきたは西日本の顔としてふさわしいものにすべきであり、みどりを全面に出すのはいいが、産学共同で何をやるか考えていく必要がある。
- 東京と違って関西ではオフィスのみのビルは成り立たない。マンション需要も人口減を考えると東京まで高くはない。インバウンドで盛り上がる商業とのミックスやインバウンド向けの滞在施設を積極的に検討していきたい。

平成27年2月3日

（聞き手：建政部長 植田 剛史）

まえだ かんじ
前田 寛司 氏

堺商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西が「首都機能」のバックアップの役割を担うのが妥当。具体的には、府省庁の一部移転や災害対策機能の整備など、首都代替機能を整備しておく必要がある。
- 関西は地域ごとに特色があり、ポテンシャルも高い。大阪だけがその役割を担うのではなく、分散して受け入れることが可能。
- 関西には関西広域連合が設立されており、関西広域連合がバックアップの受け皿となり、自治体が分担して役割を担うようにすべき。

（インフラ整備）

- 一極集中からの脱却と災害に強い国土形成には、ヒトやモノの流れを止めないよう、国土軸の多軸化が不可欠。関西を「国土軸の第二の拠点」として位置付けるべき。
- 関西の高速交通網については、早期のミッシングリンク解消と多重化の推進。
- 北陸新幹線の敦賀以南を早期着工するとともに、山陰・四国新幹線は関西を起点に検討し、関西を「西の新幹線のハブ駅」として位置付け。
- リニア中央新幹線の東京－大阪間の全線同時開業は国家戦略として実現すべき。東京－名古屋間のみでは新たな「国土軸」というにはあまりにも短く、経済効果も薄い。
- リニア中央新幹線の開通により、関西と東京の時間的距離が縮まれば、企業の東京進出にも歯止めがかかり、それだけで関西の活性化にも繋がる。
- 関西の発展、活性化のキーを握るのは「関西国際空港」。開港以来、最高の外国人旅客者（H26:640万人）を記録するなど、発展著しいアジアのゲートウェイの役割を担っている。コンセッションの実現によって、関空の国際ハブ空港としての機能を強化するとともに、関空を中心とした高速鉄道を含む鉄道・道路ネットワークを形成し、「関空イン・関空アウト」の国家観光戦略を打ち出すべき。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口が減少する中で、地域間で重複するサービスを集約し、コスト削減や効率性を高める方向性には賛成。
- 地域に必要な不可欠な社会資本（行政・医療・福祉・商業・保育所・公園など）は、利用者の利便性が低下するおそれがあるため、集約する際はバランスを考慮すべき。
- コンパクト化を進めるには社会資本の再整備が必要となるが、既存のインフラを最大限に活用し、時代に合致したものへ再構築するなど、効果的かつ効率的な投資に努めることが不可欠。
- 都市機能がコンパクト化することで、空き店舗の有効活用やシルバー世代向けソーシャルビジネス等、新たなビジネスが創出される可能性がある一方、採算面から民間サービスの進出が難しい地域も出てくる。
- こうした地域ではNPOやコミュニティービジネス等、新たなサービスの担い手に対する支援が求められる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は、国内有数の観光資源に恵まれているが、特定地域をスポット的に訪れる傾向が強く、観光客の周遊が生じていない。
- 泉州地域では、官民一体で古墳をはじめとした歴史・文化を感じる観光コースの策定や特産品のPRなどに取り組んでいるが、苦戦している。
- 関西広域連合では、世界文化遺産をネットワーク化するなど、広域観光ルートの構築を進め、地方の魅力を掘り起こし、観光振興をさらに拡大していく予定である。
- 国も広域観光周遊ルートを策定する中で、地方の魅力を取り込むとともに、大都市や著名な観光地に埋没することがないように、配慮して欲しい。
- 観光客の受入れ面では、駐車場の整備、Wi-Fi 規格の統一、両替所、免税店、宿泊施設や多言語ガイドの不足などの課題を早期に解消し、観光客の需要拡大に対応できる体制を整えるべき。
- 訪日客 2000 万人が現実味を帯びるなか、「東京イン東京アウト」は飽和状態になることが予想され、関西の役割が求められる中、「関

空イン関空アウト」を国家観光戦略として打ち出すべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフなど、大規模災害は阻止できないため、国や近隣自治体、企業が連携して備えることが不可欠。
- 企業の事業（物流、インフラ、食料）にあわせて、あらかじめ行政と役割分担を明確にしておくことが、災害時のスムーズな対応に繋がる。
- 堺市では、「市民協働参画まちづくり」として、住民、企業、行政が連携して地域の課題解決に向けて取り組んでおり、災害時にもこうした活動は有効な連携手段となる。
- 早期の復旧に向けては生産活動の継続が不可欠。サプライチェーンを担う中小企業が大きなカギとなる。
- 中小企業では危機意識はあっても、対策を整えているところはまだまだ少なく、BCPの策定を支援するなど、危機管理体制の構築を後押ししてほしい。
- 災害時の救援物資は、港湾部から陸路で各地へ輸送されることから、防災面でも港湾部はもとより陸路の整備が欠かせない。
- 国民生活や企業活動の再開に向けては、工場や店舗、住宅等の代替候補地を事前に検討し、必要であれば、確保・整備を進めておくことも重要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 人口減少の中、住民自らの周りの環境を改善していくことには、限界がある。加えて環境を改善することは可能であっても整備することは難しい。
- 全国のメンテナンスを国が把握するのは現実的ではない。国は東京一極集中からの脱却に不可欠な新たなインフラ整備やネットワーク形成に注力すべき。
- メンテナンスについては、地方に権限と財源を移譲し、地方主導でメンテナンスが進むような体制を整えるべき。ただし、安全性を確保するため、メンテナンス基準の設定と検査は国が行い、全国一律の基準を担保することは必要。

- 主要な高速道路や鉄道、港湾等については、老朽化も進んでいるとともに、災害時の輸送経路ともなるため、積極的なメンテナンスを実施していくべき。
- インフラの再整備・メンテナンスにあたっては、防災・減災対策を施し、災害に強い都市づくりを行うことが不可欠。
- 都市部のインフラは、古くから整備されているため、都市機能のコンパクト化により、再整備が急務となる。
- 都市の再整備に際しては、バリアフリーの推進や安全な通学路の確保、堺市が進めている自転車専用レーンの設置など、住民や環境にやさしい街づくりの視点が必要。
- 整備手法については、PFIをはじめ、民間の力を最大限に活用する形で、官民連携を深化させて取り組むべき。

平成27年2月12日

(聞き手：大和川河川事務所長 永松 義敬)

ますだ きいちろう
増田 喜一郎 氏

公益社団法人 福井青年会議所 理事長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 福井の特徴と言うと「教育県」。福井青年会議所として「育都ふくい」というビジョンを掲げて取り組んでおり、子育て世代が、住み・暮らしやすいまちづくりをし、それに賛同する人が増えてくれればと思っている。
- 一極集中化は、もう防げないと思っている。その中で、地方が特色を自覚して、それを外に発信し、それに賛同する方が「行ってみよう」「住んでみよう」というところまでチャレンジしていきたい。
- 本当に日本は先進国なのか。一極集中型が崩れない限りは、まだ発展途上の域にあるのではないかと。欧州とかは、地方、地方で色々な特色があって個性もあってそれで国土が成り立っているというイメージ。日本も、地域、地域の特色をもっと出していくことをしないと、この一極集中路線の、東京に頼ったような国づくりからは離れられないのではないかと。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 福井の人は意外に今の状況がコンパクトと思っている。施設も含め、あまりない中で、「あそこに行けばこれができる」ということがはっきりしていること自体がコンパクト。
- あとは、これをどうネットワークさせていくかが福井の課題かと思う。
- 何をもってまちづくりをしていくかが大事。我々は、「福井は教育」と思っている。
- 「育都」の観点で考えれば、駅前に学生が集まることを踏まえれば、駅前に教育関連施設が多く出来たり、子供達が安心して勉強できる場があったり、そういう雰囲気を作っていくことが、福井としては、生産性が上がるまちづくりになるのではないかと。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 見るだけだったら、インターネットで見れ、行った気になれるぐらいの精度がある。もうひとつ踏み込むと「体験」ということになり、「自分で感じて持って帰る」というところが、ひとつ観光戦略になるかと思う。ただ、行って見るだけではリピータは増えない。そこはひとつの切り口かと思っている。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 青年会議所としては、災害ネットワークを結んでいる。福井県内 10 箇所、青年会議所があって、どこかで何かがあった時、どういう連携を図っていくかは話し合っている。
- また、ネットワークを使って、先んじた支援、救済ができるかということを常に模索している。
- 東日本大震災の時、現地で青年会議所の救護施設が一番先に立ち上がり、色んな各地からの支援が始まったくらい。青年会議所には若さもあるし、事例も含め結構ノウハウがあり積極的に我々も行動することを中心に、取り組みをしている。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 今あるものがなくなると不便さが出てくるので、今あるものを、どう残していくか、新しくしていくかということがベースになると考える。
- 「必要なものにはお金をかければいい」という考えが個人的にある。古くなったものを新しくするのは当然。投資という部分で言えば、目の前のことだけじゃない、先のことを考えた上でのインフラがこれから整っていくといいと思う。
- 「安もん買いの銭失い」という言葉が身に染みて感じることが多いが、安いもんにくらお金をかけても意味がないと思う。かかるものはかかるので仕方ない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 今、会社でやっているものすごく思うのですが、「考えさせる」というのがテーマのひとつなんです。日本の特徴は、どこまで行っても頭を使う産業だったじゃないですか。これ、考えなくなり始めたら、もう終わりだなあって。四六時中考えたり、四六時中情報を得たり、何が本当の情報かと思うような生活を、我々市民がどれだけできるか。
- 福井って、今の環境に満足しているところがあるので、僕たちが危機感なりを与えていくのがひとつの役割。「考える」がないのは、豊かだからかなあと。何も考えなくて生きていけますからね。本当に豊かだと思います、福井は。恵まれていますよ。

平成27年3月11日

（聞き手：福井河川国道事務所長 森久保 司）

まつした しゅうじ
松下 秀司 氏

(株)そごう・西武 執行役員 神戸店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京に全ての情報が集まっている。機能、設備、インフラは関西も同程度。どのような商売でもまずは東京が中心となる。都市機能（インフラ・設備）の整備の議論だけではなく、どうやれば情報が集まるかを考えるべき。
- 神戸ではポートアイランドに先端医療機関がどんどん集中している。医療に関する情報は東京よりも集まっていると思われる。このように地方都市では何かのCATEGORYに特化して情報が集中するよう、基盤整備や目標を立てる必要がある。その上で、人が集まりやすくなるよう空港、新幹線、高速道路やコンベンションホールの整備をしていけば良い。このようなところから関西の特徴付けをするべき。
- 神戸は医療の学会や医療機器発表会等で世界から人が集まり、ホテルが一杯になっている。神戸にホテルが少ないため、姫路や大阪に宿泊している。コンベンションホールも少ない。
- 今後は県政と市政の更なる連携が必要。三宮再開発の話も一緒にやる方がすっきり話が進み民間との連携も取りやすくなる。
- インフラ整備はコスト回収の必要があり、情報や人の流れを作り出さないと成り立たない。それらを見据えて、整備の優先順位を付ける必要がある。古い都市ほどインフラ整備は難しい。神戸は短い距離に新幹線、空港、JR、阪神、阪急があり、インフラがコンパクト化されていることが魅力である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 神戸はコンパクトで住みやすいと住民の方が言われている。
- 三宮のまちづくりについて議論する「三宮都市構想委員会」がすでに4回開催されているが、この委員会メンバーは男性ばかりなので、組織論やハード面の意見が先行する。しかし、女性のお客さんに話を聞くと、暮らしやすい

街に主眼を置いた、手を繋いでのんびり歩けるまちづくりや、神戸の異国情緒を楽しめるような海が見える環境づくり、神戸らしさがアピールできるようなまちづくりをしてほしいというようなソフト面での意見が多い。

- 最近では三宮に高層マンションが建ち始めている。住人は郊外から便利さを求めて街にやって来た高齢者ばかりかと思えば、30代の若い世代も多い。街には街の、郊外には郊外の良さがあり、生まれ育った町を離れたくない人もいる。全てを集合させるのではなく、その土地には土地の良さがあり、そこで暮らすやすくするためには、どうすればよいかを考える必要がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 神戸は意外とインバウンドが少ない。海外から観光客船は来るが、船を拠点に京都、奈良、大阪へ観光に行く。
- 神戸には観光地が点在しており、大阪のような娯楽のイメージは少なく、京都、奈良ほど歴史的な町並み等もないが、旧居留地、温泉、姫路城など他にないものも持っている。
- 近畿の各観光局が連携し、三都物語的な発想で、それぞれの観光地をラウンドできるようなことを考えれば、もっと観光客が分かりやすくなる。
- 昨年、中国人3700人を乗せたボーイジャーが2回神戸に来た際、大丸さんと連携し留学生の通訳20人を雇い、受け入れ態勢を整えたが、化粧品、食品を除き、百貨店にはほとんど来なかった。バスを降りてからどこへ行くかはツアーガイドのタクトによって決まる。
- ルミナリエは昨年も350万人の誘客があり大変魅力ある催しだが、次のステップをめざして例えば東京ディズニーランドさんのように何度もリピートしたくなるようなモノや新しいコトを考えてゆく必要がある。また、市民が気軽に参加できるおしゃれなミニイベントも必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東京で東日本大震災を受け、帰宅困難者になった経験がある。南海トラフの津波が来たときにスタッフがどのような行動をするのか恐さがある。
- 昨年の広島市豪雨災害のように、六甲山の土砂災害も心配である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 健康診断のように定期的なチェック、以前との比較をしっかりと行い、各々の分野の専門家を束ね、整備の優先順位を判断する必要があると思う。チェック結果を公表し、行政と住民の双方でチェックする機能が必要である。

平成27年1月13日

（聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努）

まつむら ひとし

松村 仁 氏

福井県農業協同組合中央会 専務理事

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中を是正しようとする動きは見られない。東京一極集中がおかしいというなら、国策として取り組むべき。例えば、最高裁判所など経済活動に絡まないものから地方へ移転させるとか、あと、企業への税制の特例を設けるなど、そういうことをしていけない限り、東京一極集中からの脱却は出来ないと考ええる。
- 世界に誇る医療拠点を造り、その周りは自然栽培の農産物とか作り、医療に結びつけた観光、医療に結びつけた食料、「医食同源」をキーワードに、経済発展を続けている東南アジアや中国などから日本に来て頂く。こういったことを関西で出来ればおもしろいのではないかな。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 今後の日本の方向性をどうするのか。私は人口を増やすことをしないといけないと思っている。人口減少への対策は国策として取り組むべきである。海外に頼りっきりでなく、内需でもう少しカバーできるような国づくりをした方が良いと思っている。
- コンパクト+ネットワークはいいことだと思うが、人口減少を前提にしてしまっており、インフラ投資する必要もなくなってくるのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 若狭の地域で以前、海水浴などで宿泊客が多かったが、高速道路が出来て日帰りとなり客数も減るとともに、民宿も減ってきた。これは日本の他の観光地も同様じゃないかと。いかに泊まって頂けるか仕組みづくりが大切。
- ドイツでは、都会の人が田舎にセカンドハウスを持って、そこで野菜を作って、週末に来

て収穫して持ち帰っている。1泊してもらえれば、地元にもお金が落ちるのでいいと思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 基本、自分の命は自分で守らないといけない。
- 何もかも国に頼らざるを得ないというものではない。同じ地域は地域で、隣どおしの助け合いや、自分＋家族＋地域や自治会で共助も必要となる。
- ただ、大災害で、インフラも壊れ、水も食料もないという状況になれば、当然ながら国の支援が必要となる。

平成27年3月23日

（聞き手：福井河川国道事務所長 森久保 司）

まなべ せいじ
真部 誠司 氏

（株）大水 代表取締役社長執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- まず前提として抱えている問題を挙げると、①南海トラフ巨大地震のような2000年に一度といわれる大震災が30年以内に起こること、②これからの産業界が新技術やIT化の進展によって物流を起点に展開されていくこと、③国力の視点から日本の人口を減少から増加に転換させる政策が不可欠であり、放置すれば、昭和初期の人口まで後退する、という3つがある。
- 政治の中心は関東であるが、地震国日本においてはリスク管理分担の面からも、政府の出先機関をどれだけ関西に展開できるかが重要であり、経済面では税制優遇等の施策で本社機能をどれだけ関西におけるか、或るいは関西回帰ができるかを考えなければならない。
- 経済活動には、インフラの整備と時間コストの削減が必須であるという観点から、リニアについては大阪までの延伸実現が必要。JR東海に先行投資させて、大阪までもってくるべき。
- 民間の活力を生かす観点から、「規制緩和」は重要であり、韓国に後れを取っている関空の24時間フル活動体制の整備や空港内の諸整備の拡大・充実が急がれる（モデルはシンガポール）。また、空路とともに大阪・神戸での海運でのコンテナ物流の輸出入も24時間フル体制を整備し、物流と人の流れを促す必要がある。

（物流について）

- 物流に関しては時間のロスが一番のマイナスであり、特に、人や貨物の受け入れ拠点から日本全国に展開する二次物流体制が阪神には欠如している。そこで、関空と新大阪・梅田（大阪）へのアクセスの向上や、海運では船便での港湾から物流一次拠点への大量物流を可能にする機能、あるいは夜間を含め24時間体制での大量物流を可能とする中心街を迂回する大動脈の整備が必要。

(人口減少について)

- 人口増加策については、母子家庭が現在 100 万世帯以上いるとか、子どもを産みたいけど生活が苦しいなどの理由で出産を躊躇している方がいる社会環境の中で、ぜひ「子どもを産むなら大阪で。子どもを育てるなら大阪で。」という方針の下で、子育てに関わる全ての税制優遇や支援体制を一本化して、出産・育児・教育の一貫した大阪独自の「特区構想」を全国に先駆けて立ち上げて欲しい。病院、保育園、小中学校、高校、大学と一貫した環境を整備し、能力に応じた教育体制を整備すれば、母子家庭の母親も共稼ぎの女性も子育ての重圧から解放される。様々な環境にある子ども・家庭に対して資金を集中させ、不足分が発生すれば、「こども宝くじ」の発行など、国民の人口増加策への関心を持たせる施策が必要。
- 外国人観光客の増加や、人口減少県・エリアが実施している住民増加策(人の取り合い誘致)から一歩進めて、本質を考える時期にきている。安心して子どもを産み、育てる環境づくりを行政主導で進める。
- 子どもを産みたいと思っている人がどんどん産める、そして安心して子どもを育てられるような大阪をつくらねばならない。そういう子どもの特区構想が必要である。
- 特区関連の関連施設集積地は万博開催とともに開発された千里ニュータウンといったところを活用する上で、老朽化と住民の高齢化を考慮した再整備を考えるべき。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光振興については、三都（京都・大阪・神戸）でも京都なら京都と奈良、大阪なら大阪と堺、神戸なら神戸と裏六甲あるいは明石といったように幅広い選択肢を持ったエリアの魅力ある観光ルートを提案していかなければならない。
- 宿泊施設や交通の利便性の問題などもあるが、国内外の観光客に対して関西の特色をもっと訴求して、表現していかなければならない。
- カジノの誘致については、議論も煮詰まってきていると認識しているが、韓国の二の舞は避けるべきであり、家族全員が一日中楽しめるようなTDL型の施設が必要。
- カジノには否定的な意見も多くあるが、さまざまな規制の方法を考えれば、健全なものに

できるはずである。

- 観光バスの置き場が少なく、再開発の必要がある。

(市場周辺の観光について)

- 東京の市場でいえば築地は賑わっているが、そこと比較すると、この辺り（大阪中央卸売市場周辺）では何もないし、特に場所もない。築地のような賑わいをつくるには周辺の開発を含めて市場環境に無理がある。京阪淀屋橋（京都観光の足の拠点、道頓堀や難波からの至近距離にある）から、例えば、安治川の川面の半分に蓋をして、恒久建造物を店舗用として整備し、遊歩道を兼ねた大阪独自の商店街を市場周辺までの導線をつくってはどうか。
- 大阪だったら道頓堀に行ってそこで観光を終わってしまうような外国人がたくさんいるが、自分の国に無い（市場のような）機能を見てみたいという思いは必ずあるはずである。
- 大阪は海沿いが寂しい。港に行くなら神戸となるが、神戸にしても湾内の遊覧といった限られた観光資源しかない。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 中央市場の災害対策としては、飲食物の備蓄は常にあるので、ヘリポートなどの整備が必要。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 市場内取引率の低下と共に、仲卸もここ6年ぐらいで何百件もつぶれ、減少の一途をたどっている。敗戦後のサプライチェーンとしての重要度が相対的に落ちてきている中で、いろんな規制が存在するが、10年後あるいは20年後を見据えた時にどうするか、今考えて行かなければ旧態依然としたままでの存続は難しい。
- これからのあるべき姿としては、現在の鮮魚・青果の中央卸売市場の三市場体制を二市場体制あるいは手狭な環境打破の観点から、鮮魚・青果の二専門市場への再編成が望ましい。
- いろんな分野のいろんなところで規制というものがあるが、それが本当に全て正しいものなのかを見直さないといけな。
- 商人のまちだからこそ、みなさん自分の領域には大変詳しいが、他とどう連携するのかと

いう話がないのが残念である。

平成27年2月26日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

まなべ やすし
真鍋 靖 氏

(株)日立製作所 関西支社長 執行役員

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 首都圏直下型地震の逼迫性が高まる中、東京一極集中からの脱却は必要であり、意思を持って取り組むことが重要と考えます。
- 関西の強みは二つ。一つは医療分野の企業、大学、理研等、高度な科学技術基盤の集積等の強みを活かした先端医療技術。もう一つは、豊かな観光資源や歴史資産を有する観光。
- また、医療を認可するセクターや観光庁を関西に移転するのも関西の競争力強化に貢献する方策ではないかと考えます。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- コンパクトシティの考え方は理解できます。関西は各都市間が近く、東京に比べコンパクトであり住みやすい。追求していくのは生活のしやすさであり、「コンパクト」＋「ネットワーク」の考え方は人口減少に対応した有効な方策として賛成します。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西には我が国を代表する歴史・文化資産が集積しており、これらは医療と同様、関西の強みの一つです。
- 特に、ラグビーワールドカップ、オリンピック・パラリンピック、ワールドマスターズゲームズが開催される2019年から2021年の3年間を好機と捉え、観光立国へ向けた取り組みを深化させることが重要と考えます。
- 京都・奈良から富士山へのゲートウェイとしての地位を確保していくよう、大阪や神戸などと連携した特色ある広域観光ルートの形成が必要であり、多島美や歴史資産豊かな瀬戸内海と結びつけた取り組みが重要と考えます。
- 統合型リゾート（IR）は推進した方が良いと思います。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 国土強靱化は進めるべきと考えます。
- 地震・津波は必ず起こるという前提で、甚大な被害にならないよう防災関係者が対応策を躊躇せずに実行していくことが極めて重要です。
- 都市型風水害が頻発しており、その対策として森林をキープしていく必要があると思います。
- 東日本大震災の教訓を踏まえ、BCPの重要性を再認識する必要があると考えます。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- IT技術を活かせば、かなりの部分で貢献できます。
保守人員の減少や経験知の伝承などをITを活用する事により補完出来ますし、また老朽化する資産（アセット）をマネジメントし、設備予兆診断や運営シミュレーションなどを活用した技術もあります。

■5つのテーマ以外のご意見等

- リニアの名古屋・大阪同時開業への要望は否定はしませんが、開業が大阪にとって本当に良いことなのか慎重に考えるべきではないかと思います。開業によって東京への時間短縮が進むため、更に東京一極集中を助長しかねません。単に開業ありきではなく、まずは関西経済が魅力あるものとなる必要ではないでしょうか。
- 火力や安定的な出力を見込めない太陽光等新エネルギーはベース電源である原子力の代替として考えるのは難しいと考えます。
原子力の安全性などを国民に正しく伝える必要があると思います。
- 関西財界セミナーで、関西を先進医療が集積する「KANSAI VALLEY」にすべきとの提案がありました。私も同感です。粒子線治療装置が納入されているメイヨークリニック（米）のようなVIPが利用する医療機関があり、アカデミアや関連産業も近隣にある未来都市が関西にできると良いと思います。

平成27年3月10日

（聞き手：副局長 池田 薫）

みぞえ てるよし
溝江 輝美 氏

（株）辰巳商會 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 現在、日本全体を見ると、地方がどんどん東京に偏っていつているように思える。リニア中央新幹線は当面名古屋までの予定であることもあり、東京へ集中は加速していくのではないかと懸念している。
- 石川県、福井県は距離的に関西の方が近いものの、北陸新幹線開通の影響により東京圏となってしまうであろう。特に若者はどうしても東京へ流れてしまうだろう。
- 人口流動だけでなく産業立地、観光立地の点においても、行政の中心が東京にある限り仕方がないのかもしれないが、東京への集中が止まらないであろう。首都直下型地震が発生し、首都機能がマヒしたときには、関西がフォローやバックアップをしていかなければならないが、関西にはその役割が果たせるであろうか。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 和歌山県では高速道路ができたために、各地に点々と所在していた小売店が無くなってしまった。道路は必要であるものの、過疎化を招いてしまう部分もある。
- 一時期、IT化による効率化のため失業率が増加したことが問題となったが、ITでカバーできる範囲にも限界がある。それが、技術力である。しっかりと技術を伝承していく必要がある。戦後の日本は、強靱な教育体系があったからこそ高度成長を成し遂げられた。少子化の中で、ICT技術等を活用しながらどのように教育を浸透させるのか、日本経済を成長または維持させるために重要な課題である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光については、関西は歴史が深く、観光資源が多数存在するものの、和歌山県では道路ネットワーク不足、奈良県では宿泊施設不足など、複数の課題が存在している。
- 今後外国人観光客は特に増えていく。大半の外国人観光客が、名所・旧跡を訪ねるが、それだけではなく、日本の本当の意味の良さを追求している。
- ある道の駅にて観光バスが3台停車していた。そこで外国人観光客がイチゴやミカンを爆買い（爆食い）していたのを見た。試験的に堺筋に観光バスを5台ほど停めるスペースを確保したと聞いたが、このような取組は観光振興のためにぜひ進めていただきたい。観光客の消費を促進すべきである。
- グアテマラの放送局が同国国内向け番組のロケを浅草でやっていたが、番組の締めくくりで日本は素晴らしいと言っていた。日本のことをあまり知らない国とタイアップして日本の良さを発信していくといった宣伝を積極的に行うべきである。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社の東北にある事業所では、東日本大震災の時に食料などの生活物資が不足した。発災後は物資輸送が問題になる。阪神・淡路大震災のときは、道路が全面的に不通となってしまったため当社のボートを使って物資を運んだ。
- 和歌山県の大きな道路は、国道42号線と高速道路しかないため、災害時に孤立する恐れがある。そうなった場合、物資の輸送は海上物流に頼るしかない。最低でも499GTクラスの船が使える耐震岸壁を整備しておく必要がある。もちろん岸壁のみならず、道路も耐震化しておかなければ、内陸部まで運べない。
- 発災後は宿泊施設の確保も重要である。大型旅客船を宿泊施設に使うといった対応も考えられる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- インフラの老朽化とメンテナンスについては、センサー・ロボットや非破壊検査など技術開発が進められていて、素晴らしいと感じている。テープをはって住宅等の耐震強度が増加させるような技術もあり、こうした技術を活用すれば早期の耐震化対応が可能となるであろう。

平成27年2月19日

（聞き手：副局長 池田 薫）

みつやま きよひで

光山 清秀 氏

(株)JT西日本 代表取締役社長

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

(観光振興からの人口減少の観点について)

- 労働人口が急速に減ると、他業種同様に旅行業や旅館業でもかなり影響を受けるのではないかと懸念する。
- 人口減少に伴い、旅行者人口が減るということももう一つの懸念事項。人口減少に伴う課題にどのように対応するかについては、まずは外国人の日本での活躍の場が必要ではないか。永住権の付与、短期・長期滞在の外国人の居住条件の緩和を与えることなどが重要となってくるのではないか。
- 日本の定年延長を考えるべき。65歳を70歳にするなどして労働人口を確保する必要がある。
- ITや機械の力をもっと使って、なるべく国力を維持していかなければならない。
- 2050年になれば日本のグローバル化はさらに進んでいるだろう。具体的には、国策として日本がどのような産業を今後集中的に力を入れてやっていくのかを判断して、優遇策などを検討するとよいのではないか。その時には外国人の雇用も普通のこととなっているだろう。
- 国内でも地域の特性をどう活かすか、地域単位でどういう産業を伸ばしていくか、日本全体のグランドデザインと地域単位のグランドデザインの両方が必要である。

(観光産業の今後の展望について)

- 実際に産業として維持できる人材がいるかどうかである。この産業はすそのが広くて、人に依存するところが多い。
- 旅館は日本の文化であると思っている。部屋で食事を提供する国は世界にはあまりない。良さを伝えたいが、それには人が必要。旅館はいい人材を確保していくことが大切だと思う。
- 日本の本当の精神的なもの、歴史、文化、食といったものを外国の方に学んで頂いて、その方がさらに外国人を迎えることになるのではないか。

- 新しい観光としては、日本に在住されている外国人の方が日本の観光をしたり、海外にいる家族を迎えて日本の観光をしたりする、というマーケットのボリュームが大きくなると思う。

(観光産業の人材確保について)

- 女性の活躍は推進しつつも、それでも足りない労働力は海外から来ていただくことになるのではないか。
- 旅行業はソフト産業であり、あまり設備投資がいるわけではないが、人を育てていくことが重要である。

(インバウンドを支える施策として望むことは)

- 今までは欧米・中国・韓国が多かったが、最近は東南アジアが増えてきて多国籍になってきている。
- 問題は、言葉の問題をどうクリアするかである。ガイド不足の問題、公共機関の表示の問題などがある。
- 国にお願いできるとすれば、訪日外国客に良い旅行をしてもらいたいため、海外の手配業者などで低質な旅行を提供している例を耳にするが、これを規制しただけじゃないか。そうしないと日本の本当のよさをご体験いただかず、リピーターが増えない。
- 海外のテレビ局で日本の良さをどんどん流していけば、そういった業者の品質改善に繋がると思う。
- 我々としては出来れば大阪で企業のインセンティブを増やしていきたい。国際会議場はあるが、さらに大型の国際会議場をご検討いただきたい。

(観光振興策)

- 切符を買うのが大変であり、JR・私鉄・バスなどバラバラに買わなければならないため、タクシーも含めた一括の精算システムがあれば良い。
- トイレなどピクトグラムの表示も地域によって違うため解りづらいかもしれない。それを統一するのが良いのか、バラバラだが地域の良さを出すのが良いのかは検討する必要があると思う。
- 我々も訪日外国客のための無料の案内所を心斎橋に設けている。今後別の場所にもいくつか造る計画である。
- 訪日外国客のなかでも、何度か来られたことがある方からは、道の駅が良かったという話

を聞いている。道の駅だけではなくまわりの旅館などと共存共栄が必要である。

- 旅行者は荷物が多く、バス、列車の仕様も異なるので、出来ればバスも列車も、観光路線と生活路線は分けるとよいと思う。

(関西の観光について)

- 関西は、京都・大阪の周辺に比叡山・琵琶湖など観光素材はたくさんある。
- 広域観光の中で、瀬戸内海の多島美は観光に最適である。船での観光も一つの要素になるのではないかな。
- 例えば関空起点でバスが常に京都方面や南紀方面などに周回するルートができれば良いと思う。
- 空港のダイヤの見直しが必要ではないか。例えば沖縄、北海道行きの良い時間帯に伊丹発の便がなかったり、他方に集中していたりすることがある。もう少し3空港の時間距離が近ければ便利になると思う。海外の空港と市街地との距離を比較しても、そう遠くはない。さらに言えば、スムーズにストレスなく列車に乗れることが大事。
- 国内旅行については、去年から訪日外国客が増えたこととU S J 効果から、ホテルの過密な状態が続いている。交通網の渋滞を解消することによって宿泊範囲を広げていく必要があるのではないかなと思う。
- 奈良に観光客をもっと増やすには、ホテルをもっと増えれば計画が立てやすい。

平成27年2月3日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

みやがわ とよあき

宮川 豊章 氏

京都大学大学院 工学研究科 教授

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中について、国はどのような評価基準をもって、東京一極集中が進んでいると言っているのかを明らかにすべきである。評価基準を示すことによって、それへの対処方法が検討できる。
- 関西も同様であり、地方部から大阪、京都、神戸で集中しており、対応が必要。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- インフラ施設のシナリオが重要。丁寧に使うインフラ施設とほっておいてもよいインフラ施設に区別し、インフラ施設毎にどのシナリオを適用するかを考えるやり方が良い。
- つまり、インフラ施設が重要か否かを判断し、めりはりを付けたシナリオデザインを描くことが重要。そのためには、インハウスエンジニア（経験豊かな技術者で全体の思想から見てシナリオをデザインできる人が良い）を有効活用する必要がある。
- インフラ施設が重要か重要でないか決まれば、それに応じたメニュー（シナリオ）は学識者が提案できる。そのような仕組みをつくるべきと考えている。
- なお、橋梁においても橋梁のある部分は壊れてもよいが、ある部分は壊れると困る部分（パーツ）がある。
- 工学は経験が物を言う世界なので、経験を持った人をリタイアさせてしまうのはもったいない。また、技術者も不足していくので、リタイアした人の有効活用をかんがえていくべき。

平成27年1月7日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

みやけ ともゆき
三宅 知行 氏

姫路商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

企業が東京に一局集中する理由としては、官公庁が集中していること等により情報収集が容易といったメリットが関東の災害リスクといったデメリットを上回っていることが挙げられると思う。こうした課題を解消するためには、出先機関で全てが完結するといった仕組みが必要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

都市のコンパクト化を進めるためには、道路や鉄道といった都市間を結ぶネットワークを整備するだけではなく、制度や区域のあり方を同時に考えていく必要がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

例えば、姫路市夢前町の塩田温泉は、地元の利用よりも京阪神の利用客が多い。地域で観光を盛り上げるためには、地元の関係者も地域資源を積極的に利用していくことが必要だと思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

播磨は様々な産業が立地している。有効求人倍率も他の地域と比べ良い傾向にある。津波等の災害に強いというのは産業にとって大きな利点だと思う。また、播磨臨海地域道路は流通効率化だけでなく防災上も必要な道路であるので是非とも推進して頂きたい。

行政は、災害が起きた後どのようなことが起こるかといったことを市民が忘れないような取組を行っていくことが必要である。例えば、昔は市川や船場川のはん濫によって道路が冠水するといったことが度々発生していた。今の若い人達はそういった災害の状況を知らないの、そうした人々が災害のことを忘れないようにし

ていく必要がある。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

市町村が管理する橋梁のメンテナンスは重要な課題だと思う。また、国道2号BPについても相当老朽化している。維持管理をしていくことは重要であるが、国道2号BPの老朽化の課題に対応するためにも播磨臨海地域道路は必要だと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

産業界では行政の垣根に関係なく事業を展開しており、広域連携にあたっては我々民間の知恵やネットワークを活用いただければ有難い。

平成27年2月24日

（聞き手：姫路河川国道事務所長 奥田 晃久）

みやのや あつし
宮野谷 篤 氏

日本銀行 理事 大阪支店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京への集中の是正については、リスク分散を図るため進めた方が良い。ただ、分散を図った方が良いものと、メガ金融、マス・メディア等集中させた方が効率的なものがあるのではないかな。
- 関西企業の東京への本社移転については、情報収集が重要な業種、国の許認可が頻繁に必要な業種で多かったと思う。規制緩和や権限移譲により地方で許認可の決定ができるようになれば、発達した ICT を活用することにより、地価の高い東京へ本社機能を移す必要性は低くなるのではないかな。
- 東京圏のマーケットを獲得するために、東京に進出すれば、ブランド価値が高まるというものでない。例えば、各地の食品や地酒の中には、東京に進出していないが注目を集めているものも多い。
- システムエンジニア、研究者等の高度な人材については、ICT が発達した昨今では、必ずしも居住コストの高い東京にいる必要はないのではないかな。関西は、東京と比べて教育環境も劣っておらず、子育てもしやすい環境が整備されており、これら関西のメリットを PR すべきではないかな。
- 一極集中している東京のバックアップ機能を果たすのは、東京から 500 キロ離れ、日本第 2 の都市機能を有する大阪でしかあり得ない。第 2 本店化や、そこでの dual operation を進め、大阪で代替できる重要業務分野を増やすよう促すべきではないかな。

（関西圏の人口動態等）

- 関東圏については学生年齢層（15-24 才）だけでなく、就職後の年齢層（25-29 才）も増えていることが分かる。中部圏については、学生年齢層は減っているが、その後 U ターンによって増えている（25-29 才）。関西圏では、学生年齢層（15-24 才）は転入増だが、それ以降の全ての年齢層で転出増。雇用機会を充実させることで、学生を関西圏にとどまらせる取組が必要ではないかな。（資

料 1）

- 関西圏では女性の大学・短大進学率は比較的高く、トップ 10 に 5 府県が入っているのに、女性の就業率では、低い方から 15 県の中に 2 府 4 県が入っている。関西の 1 世帯当たりの可処分所得が全国平均より低く推移しているのは、世帯主の収入が全国並みにとどまっていることに加え、女性の就業率が低いためではないかな。高学歴な女性の活躍場所をどのように創っていくか、検討すべきではないかな。（資料 2, 3, 4, 5）
- 関西の大学には、中国、四国、九州、中部の人たちが来ているが、地元に戻る人が多い。一方、関西の人たちが東京圏の大学へ行くと戻ってこない。関西の良いところは職住近接、土地・住宅が安いことが挙げられるほか、教育についても東京圏に負けていない。独身 SE などの若者には遊べる場所も必要だが、娯楽もある。東京の学生に向かってアピールすることも重要だが、関西の大学に来ている学生に着実に当地で就職してもらうようにすることがより重要な課題だと思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 外国人の研究者や医者等、外国人の高度人材に住み続けてもらえるような取組が必要ではないかな。外国の航空会社、銀行、旅行会社なども、もっと呼び込んでもよいのではないかな。留学生の中には日本で働きたい者も多いが、日本語の壁が課題となっていると思える。英語による就労・生活圏の拡大とか、日本語教育の充実について考えていくべきではないかな。
- 高齢化対応、災害対応、自治体の財政難の点で、都市のコンパクト化、集落のコンパクト化は有効であると考えている。例えば、かつてオフィス街だった北浜は、高層住宅に人が住む街になってきており、高齢化社会に適応した自然な動きだと思う。高齢者は行政の対応が必要となる機会も多く、役所や医療・社会福祉施設等に近い場所に住む方が、都合がよいのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

（関西のポテンシャル）

- 関西には数多くの観光資源がありポテンシャルは非常に高い。アジア諸国からは関空を利用した方が、成田を利用するより飛行時間が1時間短いメリットもある。また、関空が24時間空港であることも強みである。関空のLCCの国際線旅客便数は日本一多い。（資料6）
- 関西の人はdiversity、多様さに寛容であり、よそから来る人に寛大だと思う。コミュニケーション能力にも長けていて、観光客へのアンケートでも親切との回答が多い。例えば大阪では、百貨店や家電量販店のみならず、黒門市場を含む小売・飲食店舗でも外国人観光客に積極的に対応しようとしている。関西人の「おもてなし」の能力は高く、観光が基幹産業に発展するための大切な要素を備えていると思う。

（訪日旅行者の受入体制の整備）

- こ二十年で、アジア諸国の1人当たりGDPはかなり増え、年間5000ドル以上も日本以外で9カ国・地域に増えた。円安やビザの緩和の効果もあるが、アジア諸国の経済発展に伴って訪日旅行者数が増加してきた面が大きいと思うし、今後もそうなるだろう。（資料7）
- 訪日旅行者を受け入れるため、不足しているホテルや宿泊所、観光バスの駐車場、外国語表記の交通標識の整備や、観光地や店舗での多言語対応、無料WiFiの整備等も進めるべきではないか。中国の銀聯カード等、各国のクレジットカードで、日本で買い物に必要なだけの円が引き出せるようなATM等の整備も必要ではないか。
- 関西の数多くの観光資源を十分に活用できていないのは、面の連携ができていないことがあるのではないかな。特にリピーターを獲得するためには、広域的な魅力を引き出す必要がある。また例えば京都では観光地巡り、大阪では買物巡りといった有名スポットの組み込みに加え、一日かけて地方の景勝地を訪ねるというように地域毎の役割分担を活かした広域・長期ツアーの企画も必要ではないか。
- 外国人が訪れたい所には、思いもよらない所もある。例えばミシュラン・ガイドにはマニアクな場所も取り上げられている。本店勤

務の折、各国の中央銀行の代表団のご夫人方を案内する場所に、浅草やスカイツリーといった有名スポットに加え、谷根千（谷中、根津、千駄木）を入れたら喜ばれた。ミシュランなどに取り上げてもらうことや、関空やホテルなどにアンテナショップを出してPRするようなことをしたらどうかと思う。

- これからの発展次第だが、医療ツーリズムの試みもやってみたらどうかと思う。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフ巨大地震への備えは必要。ただ、津波被害を完全に防ぐことは不可能なので、ハードを過信せず、避難訓練などソフト対策を組み合わせた防災・減災の取組が必要。
- 浮上式防波堤の例にあるように、イノベーションをハード整備にできるだけ活かしていただいたい。
- 防災、減災については、首都機能のバックアップとの観点も重要。金融も含めて、業務継続の計画を立てて、訓練することが重要である。日銀では、万が一東京が被災し本店機能が停止したときに備えて、大阪支店で重要業務を行えるよう、コンピューターのバックアップはもちろん、バックアップ機能を果たせるだけの要員も確保し、訓練も行っている。大手銀行の一部には、東京の決済事務と人員の一部を大阪に移管し dual operation の態勢をとっている先もある。
- 帰宅困難者対策として、震災が起こった際に、企業等の大きなビルに留まれるような取組を進めるべきではないか。
- 防災上の観点から、津波などの危険がある場所は働き場所として整備する一方、住む場所は別途整備するという息の長い取組が必要ではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 建設業界での人材確保という課題があろう。更衣室の整備や工場でのプレ工程の工夫などにより、建築現場など作業現場の負担を軽減し、女性活用の取組も進めるべき。また大学でも「社会基盤〇〇学科」「社会環境〇〇学科」など、名前だけでは、それが土木をやっているのか何なのか分からないものも増えて

きた。「建築女子」や「ダム男子」など若い人で土木分野に興味がある人がいないわけではないので、教育する方も役割をきちんと教えるべきだろう。

- 公的負担軽減と効率化の観点から、社会インフラのメンテナンスに、P F I、P P Pを活用することが有効であり、地域金融機関の役割は大きい。

■5つのテーマ以外のご意見等

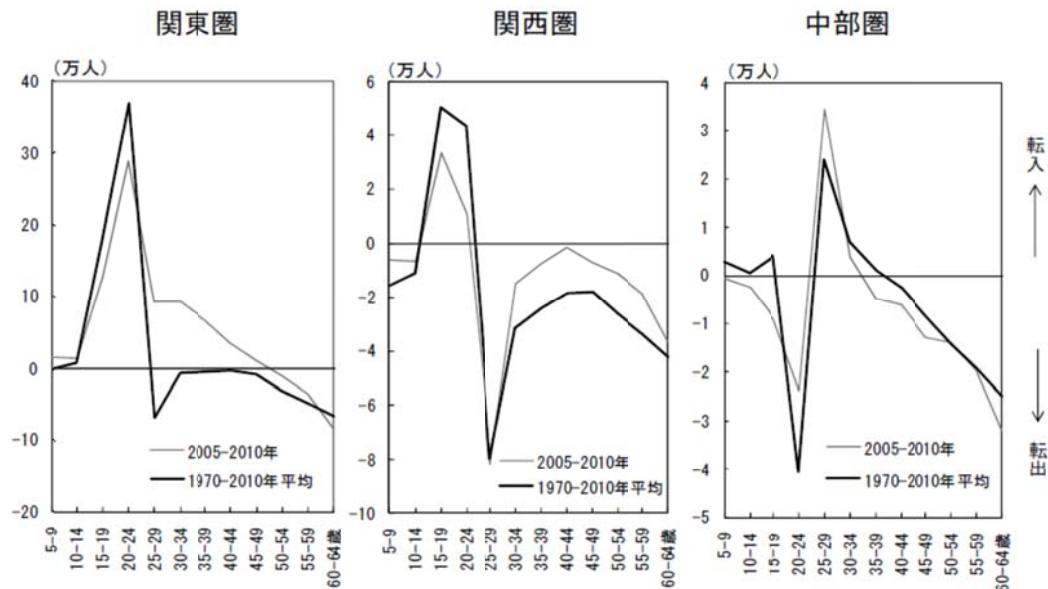
- 大阪圏には東京圏にないものがたくさんあるが、「ちょっと小さな東京圏化」しつつあるように感じている。個性を埋没させないように、京都や神戸などを含め、関西は関西として、歴史や食文化など独自の魅力、ポテンシャルを高めるべきはないか。
- 関西の製造業は2013年の終わりくらいから伸びている。電子部品、化学フィルムや建設機械などの輸出・生産が好調である。関西経済活性化のためには、引き続き、港湾の整備が重要。現状、日本の港湾は分散し過ぎ、海外に負けている。阪神港が一体運営されるようになったが、より一層の整備が必要。臨海部も、素材産業が発展してきたという特徴を生かして、例えば、水素エネルギー基地にするといった展開も考えられる。(資料8, 9)

平成27年2月5日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

資料 1

➤ 関西は、関東と同様、学生層の流入がみられているものの、大都市圏の中で唯一、働き盛り層が流出している。



(資料) 総務省「国勢調査」

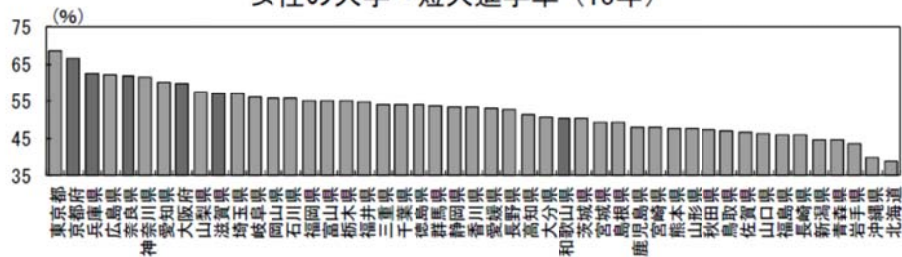
資料 2

女性の進学率、就業率

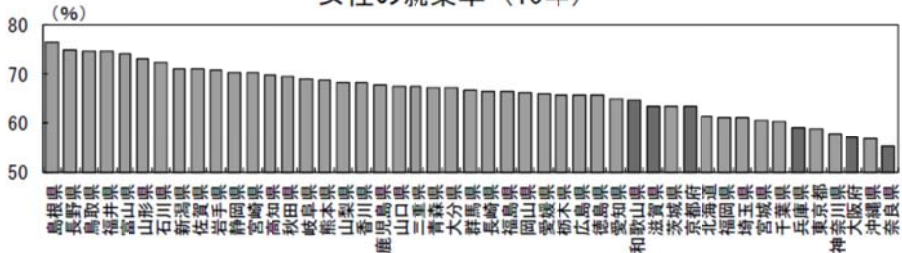
日本銀行
BANK OF JAPAN

➤ 女性の活用は全国的にも重要な課題。関西は女性の大学進学率は高いにもかかわらず、女性の就業率は全国の中で低い。女性の就業率を向上させる取り組みが必要。

女性の大学・短大進学率（13年）



女性の就業率（10年）

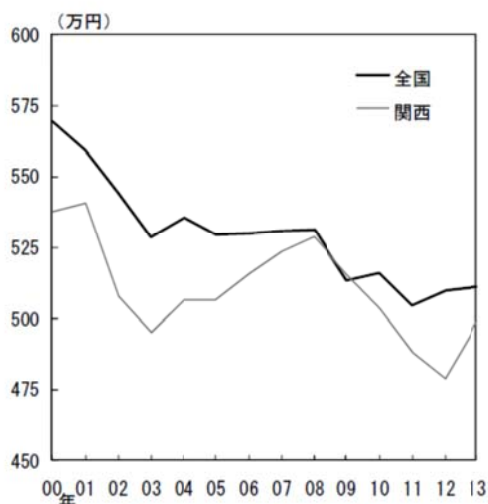


(資料) 文部科学省「学校基本調査」、総務省「国勢調査」

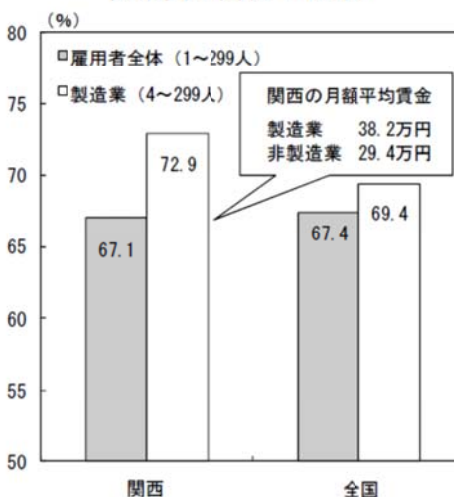
関西の可処分所得の低さの背景①

- 関西の可処分所得は全国より低い、関西の中小企業の割合は全国並み。

可処分所得（1世帯当たり年収）



雇用者に占める中小企業の従業員割合（12年）



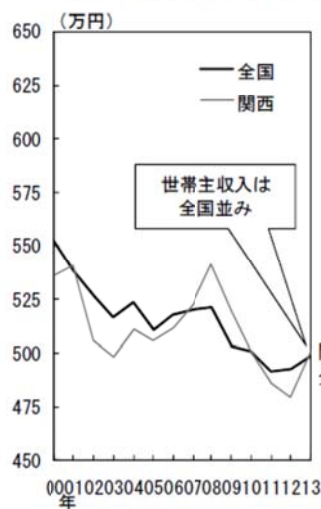
(注) 可処分所得は、二人以上の世帯（勤労者世帯）。

(資料) 総務省「家計調査」、「就業構造基本調査」、経済産業省「工業統計表（産業編）」、厚生労働省「毎月勤労統計」

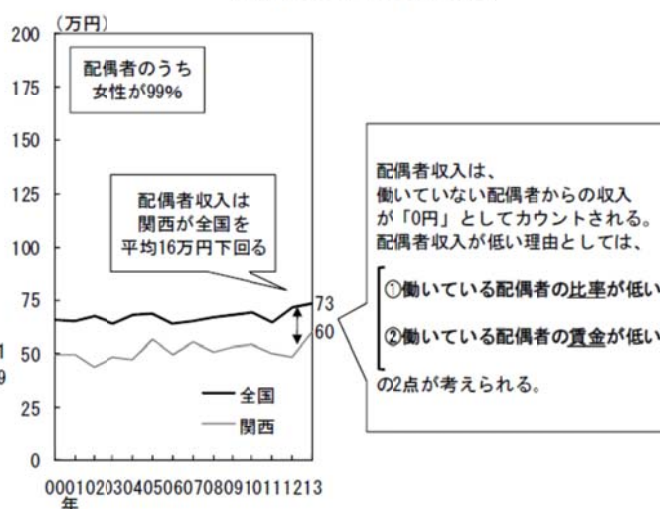
関西の可処分所得の低さの背景②

- 世帯主の収入が全国平均並みに止まっているうえ、女性配偶者の収入は全国より低い。

世帯主の勤め先収入



配偶者の勤め先収入



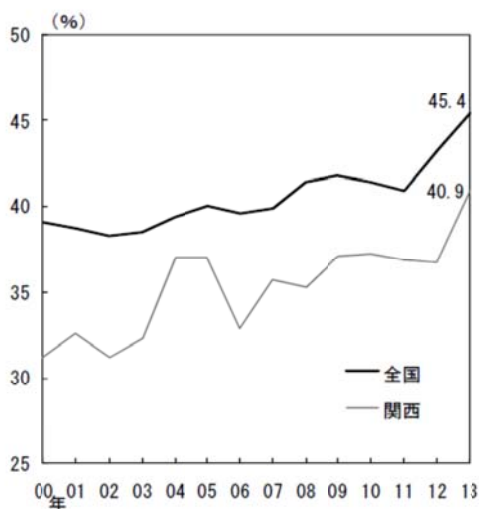
(注) 二人以上の世帯（勤労者世帯）。

(資料) 総務省「家計調査」

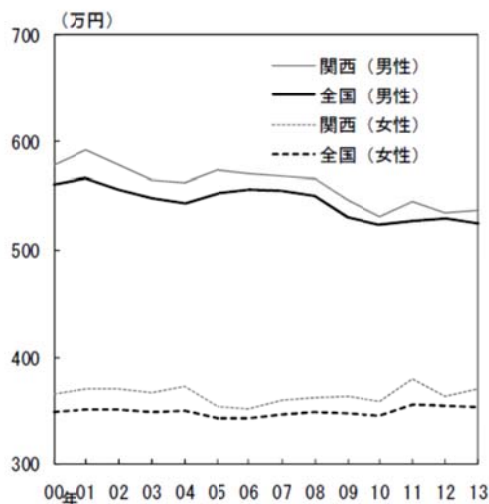
関西の可処分所得の低さの背景③

➤ 女性配偶者の収入の低さは、有業率の低さが要因。

女性配偶者の有業率



名目賃金 (男女別)

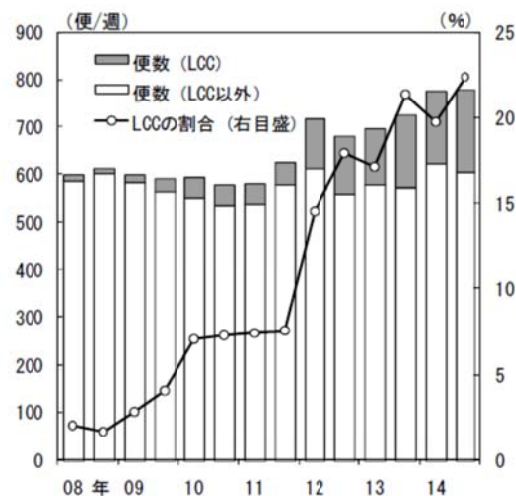


(注) 女性配偶者の有業率は、二人以上の世帯（勤労者世帯）。名目賃金は、従業員が5人以上の事業所の一般労働者ベース。
(資料) 総務省「家計調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

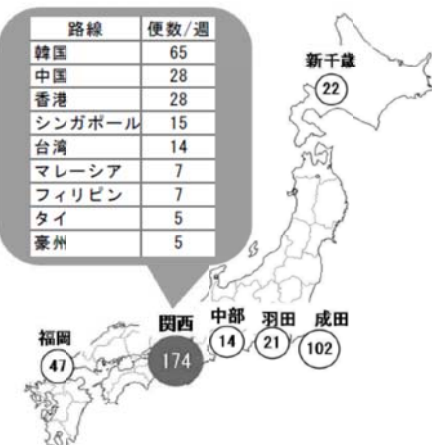
訪日外国人客が増加している背景

➤ LCCの国際線旅客便数で全国トップクラスの関西国際空港。

関西国際空港の国際線旅客便数



主要空港別のLCC国際線旅客便数 (週当り)



(注) 関西国際空港の国際線旅客便数の14年冬期は、計画ベース（14年夏期以前は実績ベース）。
LCC国際線旅客便数の関西国際・成田空港は、14年冬期計画。それ以外は14年冬期実績（15/1月時点）。
(資料) 新関西国際空港株式会社「関西国際空港の国際定期便運航計画について」、各空港ホームページ

一人当たりGDP

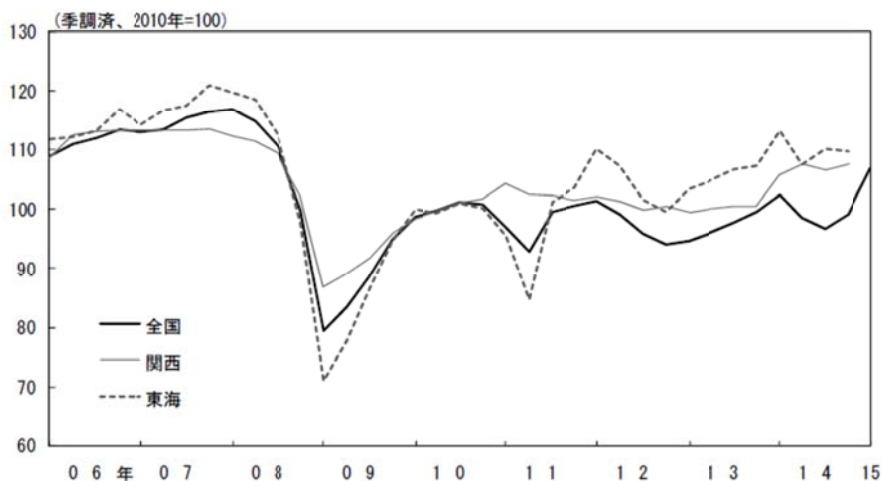
2003年			2013年		
アジア順位(世界順位)	国	USDドル	アジア順位(世界順位)	国	USDドル
1位(12位)	日本	33,718	1位(8位)	シンガポール	55,182
2位(22位)	香港	23,859	2位(22位)	ブルネイ	39,659
3位(23位)	シンガポール	23,574	3位(24位)	日本	38,468
4位(28位)	ブルネイ	18,930	4位(25位)	香港	37,955
5位(35位)	韓国	14,219	5位(30位)	韓国	25,975
6位(36位)	台湾	13,748	6位(39位)	台湾	20,925
7位(66位)	マレーシア	4,352	7位(67位)	マレーシア	10,457
8位(77位)	モルディブ	3,123	8位(83位)	中国	6,959
9位(95位)	タイ	2,223	9位(84位)	モルディブ	6,686
10位(113位)	中国	1,277	10位(93位)	タイ	5,676
11位(119位)	インドネシア	1,091	11位(108位)	東ティモール	4,142
12位(121位)	フィリピン	1,025	12位(109位)	モンゴル	3,996
13位(124位)	スリランカ	982	13位(116位)	インドネシア	3,510
14位(126位)	ブータン	919	14位(123位)	スリランカ	3,204
15位(140位)	モンゴル	641	15位(129位)	フィリピン	2,791
16位(141位)	パキスタン	612	16位(130位)	ブータン	2,633
17位(143位)	インド	572	17位(136位)	ベトナム	1,902
18位(148位)	東ティモール	535	18位(142位)	ラオス	1,594
19位(151位)	ベトナム	489	19位(146位)	インド	1,510
20位(154位)	バングラデシュ	449	20位(152位)	パキスタン	1,275
21位(160位)	ラオス	362	21位(156位)	ミャンマー	1,113
22位(162位)	カンボジア	360	22位(159位)	バングラデシュ	1,033
23位(173位)	ネパール	258	23位(160位)	カンボジア	1,028
24位(174位)	ミャンマー	255	24位(169位)	ネパール	692

(注) SNAベース。

(資料) IMF「World Economic Outlook Databases (2014年10月版)」

鋁工業生産

- 関西の生産は、堅調に推移している。
- 最近では電子部品の増加等から東海にも追い付きつつある。



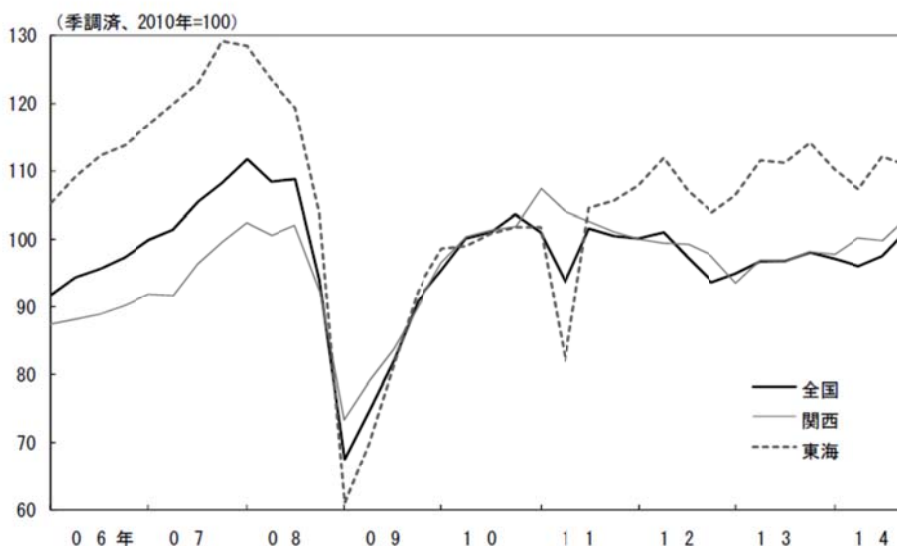
(注) 全国の直近の14/10～12月および15/1～3月は、14/12月、15/1月の指数(季節調整済)を経済産業省公表の予測指数の前月比から試算。

関西、東海の直近の14/10～12月は10～11月の平均。

(資料) 経済産業省「鋁工業指数統計」、近畿経済産業局「近畿地域鋁工業生産動向」、中部経済産業局「管内鋁工業の動向」

実質輸出

- 輸出は、2012年末を底に持ち直した後、横ばい圏内の動きが続いてきたが、最近では電子部品を中心に持ち直しの動き。



(注) 直近の14/10～12月は10～11月の平均。

(資料) 財務省「貿易統計」、大阪税関「近畿圏貿易統計」、名古屋税関「管内貿易概況」、日本銀行「企業物価指数」

みやもと ひろし
宮本 博司 氏

宝塚商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

武庫川沿いの南北の道路整備が全然できていない。

前知事のときに宝塚市北部の西谷地区に宝塚新都市計画で広大な土地を購入したがそのままになっている。

新名神高速道路にスマート IC をつけていただくことになったが、取付け道路の整備が遅れている。

中国自動車道宝塚西トンネルの慢性的な渋滞は全国的にも有名。経済損失が大きい。

宝塚市には新明和工業がある。前身は川西航空機で、今の阪神競馬場に工場があって、零戦の後継の紫電を作っていた。今はボーイング社の機体の一部や飛行艇などを生産している。純国産の MRJ（三菱リージョナルジェット）計画の一翼を担える企業であるが、新名神高速道路ができて生産拠点の名古屋と結ばれても、新名神高速道路まで大きな部品を運ぶことができる道路がない。

リニア中央新幹線が 12 年後には名古屋まで開業するが、大阪までは 30 年後といわれている。30 年も経ったら西日本は駄目になってしまう。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

宝塚市の人口は増えている。しかし、知名度があるため地価が高い。今の市役所がある場所にかつては東洋ベアリング（現 NTN）があったが、宝塚の土地を売って移転した先で施設を新しくしても手元にお金が残ったと言われている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

宝塚ファミリーランドがあったときの宝塚市の観光客数は約 1,100 万人あったが、今は 850 万人程度になっている。

LCC が就航してから中国や韓国からの観光客

が増えているが、宝塚に来る人は少ない。古いジェット機の時代に大阪国際空港は騒音が問題になったが、内陸の空港ではトップクラスの安全度を誇り安定的に着陸できる空港であり、利用の仕方を見直しても良いと思う。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

阪神淡路大震災で宝塚市は 120 人くらい亡くなったが、交通が遮断しており、あまり報じられなかった。当時、被災建物の診断を行ったが、西宮市や尼崎市の南北の道路が皆やられてしまい、宝塚市に応援がたどり着けなかった。

阪神淡路大震災のときは断層上の被害が大きかった。市で断層を公表したら良いと思うが、影響が大きいため実施されていない。

六甲の砂防の条件は広島より悪い。また、武庫川の武田尾地区もよく氾濫するが、ダム計画が反対されできていない。

■5つのテーマ以外のご意見等

父の専門が砂防で、兵庫県出身で「砂防の神様」と呼ばれた赤木正雄元参議院議員にかわいがってもらった。

平成 27 年 3 月 11 日

（聞き手：兵庫国道事務所長 平城 正隆）

むらお かずとし
村尾 和俊 氏

西日本電信電話(株) 代表取締役社長

むらお けいじ
村尾 圭司 氏

川崎汽船(株) 関西支店長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 次期国土形成計画においては、東京一極集中を是正すべきである。構想から行動の段階であり、官民一体となって取り組むことが重要である。
- 東京一極集中を是正し、関西経済を活性化するためには、リニア中央新幹線の全線同時開業、北陸新幹線の大阪までの早期開通、高速道路のミッシングリンク解消、空港・港湾の整備、関空アクセスの改善といったインフラ整備が不可欠である。
- リニア中央新幹線は国家プロジェクトとして明確に位置付けるべきである。
- 地下鉄を JR、私鉄各社の相互乗り入れの結節点と位置づけ、神戸、京都や学研都市などへの交通アクセスを改善するべきである。
- 危機管理の観点から、中枢機能のバックアップ体制を関西に構築する必要がある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インバウンド拡大の起爆剤として、“関西 IR”を誘致し、関西各地の豊かな観光資源と有機的に結び付けることにより、広域関西の活性化を実現すべきである。
- 関空アクセスの改善、京都や奈良等の観光地までの交通アクセス網の強化、無料 Wi-Fi のワン認証の環境整備などを進める必要がある。
- 2019、20、21 年に行われる 3 大スポーツイベントについては、既存の観光資源や IR などを有機的に結び付けることにより、一過性のイベントに終わらせることのないよう取り組む必要がある。
- 中国などアジアからの観光客は LCC だけでなく、船も利用して来日しているため、神戸港・大阪港をしっかりと整備していく必要がある。

平成 27 年 3 月 3 日

(聞き手：局長 森 昌文)

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西全体が元気が弱い感じがする。昔は、電器、繊維、ボルトナット、自転車等々の輸出が大量に有ったが、その殆どがアジア生産に変わって居り、逆に現在は輸入を行っている状況。
- この状況下、残念ながら今後、関西からの輸出が増える状況では無いと思われる。関西の港を元気にする為には、輸入を強化する事。その際、関西地区の消費のみを考えるのでは無く、近郊地域への物流拠点を作る等、行政として考えて貰いたい。
- 同時に、国内貨物の積み替え港（ハブ港）としての役割を強化する事も一つの手法と思われる。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 神戸の観光は衰退していると聞いている。元々、神戸は 1 日で山でも海でも行けるロケーションで有り、異人館も有るが、先日乗ったタクシーの運転手さんも、現状、元気が無いと話していた。
- 東日本大震災以降、一時期、アジア系観光客が関西に流れて来ており、電気製品等々の消費に貢献している旨、聞いている。

■5つのテーマ以外のご意見等

(高齢化社会の進展に対して)

- 現在、日本全国でコンテナのドレーを行うトラックのドライバー不足が問題になっている。これは、回転率が良く稼ぎが上がる東日本大震災の復興関係のダンプの運転手への変更が多い事、東京オリンピック関係の建築関係への変更等が原因との事。
- この状況下、ドライバー不足の解決案の一つとしては、外国人ドライバーの採用も検討の必要が有るとと思われる。(既に採用されているケースも有るとは聞いているが。)

- 勿論、外国人労働者の導入には安全対策等々、リスク回避に関する取り組みも必要となるが、今後のドライバー不足解消の為には、検討の必要は有ると思われる。

(基幹航路の維持について)

- ファシリティ（設備）無しに大型船は寄航出来ないが、ファシリティが有れば大型船が寄航すると言う事では無い。荷役設備、水深、後背地等々の設備が整っている事は大型船寄航の最低条件では有るが、最終的に必要なのは積揚げを行う貨物が有る事。取り扱う貨物無しに大型船の寄航は有り得ない。その意味でも、最初に話しをした関西港の構造改革は必要と思われる。また、船は大きくなればなるほど、単独配船は難しい。アライアンスを組む外船社にも寄航を納得して貰える様な何らかのメリットも必要ではと思われる。

平成27年2月4日

(聞き手：港湾空港部長 稲田 雅裕)

むらた やすお
村田 泰男 氏

神戸商工会議所 専務理事

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関東では中央環状品川線が開通するなど、環状道路の整備が進んでいるが、関西は環状道路がつながっていない。特に、ベイエリアの産業物流を支える「大阪湾岸道路西伸部」は国策として最優先すべき道路。関西のポテンシャルを最大限に発揮するには、ミッシングリンクの解消が不可欠である。
- 国際コンテナ戦略港湾として阪神港が選定されたが、国際競争力強化に向けて、ハード面の集中的な投資とともに、規制緩和などソフト面での取り組みを加速させる必要がある。
- 陸海空の総合的ネットワークを考える上において、アメリカのポートオーソリティのように、空港、港湾と道路を一体化運用する仕組みが日本にあっても良いのではないかと。それらを有機的に結びつけ、ソフト面においても連携していく手法をとれば理想的だ。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 関西は京阪神を中心に、日本を代表する歴史・文化資産など特色のある地域資源を有しており、それらの特徴的なコンテンツをうまくつなぎ、周遊できる観光ルートを設定することが必要。
- 関西は医療産業や観光関連産業の集積というポテンシャルがある。とりわけ、神戸では、ポートアイランド2期の「神戸医療産業都市」において、高度専門病院の集積がすすんでおり、将来的には、患者の受入れだけでなく、随行する家族も滞在しながら観光できる仕組みもつくりやすい。そのためには、神戸空港も含めた関西3空港の連携が必要になる。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東南海・南海地震を想定した交通網の危機管理が必要。現在、計画段階評価にある「名神湾岸連絡線」は、津波襲来時に沿岸部と内陸部を結ぶ緊急輸送道路として減災の機能も発揮する。早期事業化を求めたい。
- 首都圏直下型地震が今後30年間で発生確率が70%と言われている中、大規模災害に備えて、東西のリスク分散を図ることが不可欠。そのためには、関西がバックアップ機能を担う必要がある。
- 民間企業でも東京・神戸両本社体制により相互補完できる体制をとっているところもある。例えば、国の地方機関の機能を充実させて、東京で不測の事態があった際に、本省の機能を移すことも準備すべき。その機能は関西が担うべき。

平成27年3月10日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

もちづき のりお

望月 規夫 氏

読賣テレビ放送(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 政府の一部省庁を関西に移すという案よりは、それらをバックアップする機能を関西に移すのが良い。そのためには情報系のバックアップ、基礎インフラの整備が必要。
- ・関西圏を、転入が転出を上回る圏域にすることが大前提。そのためには、雇用の確保が重要である。
- ・雇用の確保のためにも、リニアの大阪延伸は計画を前倒して行うべきで、公的支援も入れるべきではないか。同時に、新大阪から関空までのリニアのミニネットワーク化や3つの空港の役割の明確化も重要である。関空の滑走路増設等、ハード面での整備やLCCをより多く受け入れるための条件整備も必要になる。
- 北陸新幹線は、関西圏を含め、ループ化するべきである。
- インフラの中でも特に重要なのは道路。特に関西圏の大都市周辺の高速道路は早期に整備されるべきである。
- 紀伊半島南部では、道路は“命のインフラ”であり、豪雨等により道路が寸断されると生活が閉ざされる可能性がある地域。要は重要度の高いところから優先して整備を行うことが大切。
- 都心再開発においては大学を都心部に回帰させることが非常に重要。中でも大阪市内には大規模な大学が少ないため、地域に根付いた若者の文化が育っていないと感じる。多様な文化や娯楽、研究施設が都心に集まることにより、地域経済も押し上げられる。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 都市の再開発が重要であり、そのためには都市センターの衰退をどう食い止めるかという対策が大事である。都市センターでは、娯楽やショッピング等全てが揃っていて、さらに役所があり、病院がある等が良い。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 観光については、インバウンドをどのように長く継続的にしていくかが重要。
- USJ がありショッピングができる大阪と、世界的に有名な観光地である京都・奈良は隣接しており、面的に観光を楽しんでもらえる取組が必要。
- 統一バスや Wi-Fi 等の国内での条件整備のほか、外国の地元メディアや代理店等を通じた情報発信を更に強化するなどの体制整備も必要。
- 国際化にあわせ、宿泊施設の整備も急務。B&B や民泊等を政策的に整備していくべき。
- 規制の関係もあり、広がりが見られないため、特区を活用する方法も模索するべき。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 減災のための仕組み、被災者が早く安全な方法で逃げられるための仕組み、高齢者が多い集落での安否確認が迅速にできる仕組み作りが重要である。
- どれだけの危機を伝えられるかという、リスクコミュニケーションに関してのツールは様々だが、中でもテレビ・ラジオは大きな武器と思われる。このような民間のメディアと一体となった減災対策が重要である。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 社会インフラの老朽化については、対策の方法論と財源の確保が重要。
- 東京オリンピックの5年後に大阪万博を打ち上げる案もあるが、国際的なイベントは、社会インフラのメンテ、リニューアルを促すという重要な役割も持つと思う。
- UR による公団住宅も、都市部では老朽化が目立ってきているが、今後都心の再開発がメインテーマになってくるのではないかな。

平成27年3月24日

(聞き手：局長 森 昌文)

やすい さなえ
安居 早苗 氏

一般社団法人 京都府タクシー協会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中については、各地方とも活性化は必要であり問題がある。
- リニアについても京都は全国的に見ても観光客に人気のある観光都市であり、経済効果からも京都にリニアの誘致が必要、外国からの賓客の受け皿としても京都が必要と考える。
- 京都は災害が少ないことから、国の第二の機関もある程度京都に置くべきと思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 過疎化が進みバスが廃止となると、バスに代わる交通手段として、タクシーの必要性があると思っている。コスト面を考えても安価であり、時間・ルートを決めて利用してもらうなど、タクシーが活躍できることがたくさんあると考えている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 今後オリンピックに向けて、外国からのお客様が更に増えると見ており、お客様の取り込みを考えている。一方で私どものタクシーは言葉の壁等で難しくてなかなか乗れないということもあり現在、多言語のリーフレットを作成し指差しで会話ができるよう取り組んでいる。タクシーの乗ってもらってロコミで乗りやすいということを広めてもらえればと考えている。
- 観光シーズンは渋滞がひどい、パークアンドライドなど公共輸送を使ってもらわないといけない。せっかく来たのに、1～2箇所しか見れなかったということであれば不便である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 道路を狭めるというより災害時に対応できる道路を確保すべき京都の道路は狭いので緊急時救急車等スムーズに通行できるように整備するべきと思っている。電線類も地中化すれば道路幅が取れる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 地方部では点在して居住されているケースがある。それぞれの文化があり大切だと思うが、このままでは、メンテナンスコストも膨大になるだろし、メンテナンスの対応が出来なくなるのではと思う。災害が起こりにくい住みやすい場所に居住地域を設け、そこで住んでもらうなどしていかないといけないのではと思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 京都の鴨川河川敷は、大切な憩いの場になっている。そのためにも、もっと憩い利用出来るように整備した方がよい。

平成27年3月16日

（聞き手：京都国道事務所長 濱田 禎）

やぶた ゆたか
藪田 貫 氏

兵庫県立歴史博物館 館長

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 兵庫県内に博物館が公立・私立含め144施設あるが、大都市周辺域以外の地域では急激な人口減少により2050年に今の規模を維持していくことは厳しい。地方計画と同じ課題を抱えている。
- 地域の資源を広域に発信する場として「道の駅」の取り組みは非常に良い。対象は地場産品だけでなく、地域の歴史や文化であってもよい。
- 地域と地域を結び、人を呼び込む窓口であり災害時の防災拠点となっている「道の駅」と、地域の文化・情報をストックしている博物館とが連携することで相乗効果が生まれる。
- 博物館は文化や過ぎ去りし日々の暮らしの代替機能も持っており、災害復興における人々の心の拠り所となることができる。
- 道の駅はコンパクトシティの文化面での核になり得る可能性がある。
- 博物館で展示をするには客観的な判断基準があり、地域住民が見て欲しいものとズレがあることが多い。地域が見せたい物を展示でき、多数の方に見てもらえる「道の駅」の博物館化は魅力的な事業となるだろう。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 城下町や宿場で栄えた町も合併でなくなったが、その文化遺産を博物館が預かっているところがある。地域に点在している道の駅にもそのような機能があると思っている。
- 管内の道の駅と博物館の位置を地図の上で合わせてみると、関連性があると思うので是非ともやってみてほしい。

平成27年2月12日

（聞き手：河川部長 黒川 純一良）

やまざわ ともかず
山澤 俱和 氏

阪神高速道路(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東京一極集中の弊害は、地方から人や経済を吸収した結果、地方の疲弊を招く一方、東京が巨大化・肥大化しすぎて都市機能が麻痺していくことにある。
- リニア中央新幹線の整備はメガリージョンを形成し、東京から名古屋への大規模なヒト・モノ・カネの移動を誘発させると言われている。関西だけが取り残されることのないよう、大阪リニア同時開業に向けた努力を払う必要がある。
- 関西には首都圏のバックアップ機能としての条件は備わっているが、どこでその機能を持たせるのか議論がなされていない。併せてその訓練や準備も行っておくべき。
- 関西の特長である豊富な多様性は、関西広域のインバウンド促進に資するものであるが、その中核を担う大阪、神戸、京都は、せめてインフラだけでも一つの都市として機能するよう整備を進めるべき。現状ではミッシングリンクが多く機能していない。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- わが国最初の大規模ニュータウンである「千里ニュータウン」に代表されるように、住民の高齢化により、ニュータウンのオールドタウン化が進展している。まちのにぎわいや活力を維持するため、ニュータウンのあり方をどうするのか考えなければならない時期にある。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- インフラ整備を進め、移動時間を短縮していくことが大事。
- 所謂「関西のおばちゃん」特有の「フレンドリーな気質」も関西の風土。これが関西流のおもてなしであり、観光の目玉の一つにでき

ないものか。

- 阪神高速も含め、関西全体で多言語化対応が必要。
- 外国人観光客は、関空から入国し成田で出国するルートが約7割。これでは関西の消費は伸びないので、例えば関西で買った土産を無償で成田へ送るサービスが確立できれば、関西にもっとカネを落としてくれるのではないか。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 南海トラフ地震等の大規模災害に対しては、いかに被害を小さくするかが課題。これには、沿線の地元、お客様、自治体、道路管理者等がそれぞれの役割を認識し、対応することが重要。そのためにはお客様にも訓練に参加して頂き、自身の安全を確保する方法を確認できる仕組みを考えたい。
- ゲリラ豪雨や大雪などの局地的異常気象に迅速に対応するには、必要となる資機材を他道路管理者などと共同で準備・管理しておき、災害時にはこれを公平かつ適切な方法で投入できるシステムを構築すべきではないか。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 社会インフラの老朽化は早いペースで進んでいる。構造物の点検方法は、今は人の手に頼らざるを得ないものであるが、ロボット等による機械化を進めるなど、もっと画期的な方法を生み出さなければ、老朽化のスピードに追いつかないのではないかと危惧している。
- 市町村等の自治体は、メンテナンス予算や技術者とも制約があるので、地域全体で社会資本を守っていく仕組み作りが必要。

平成27年3月3日

(聞き手：道路部長 伊勢田 敏)

やまだ みき

山田 御酒 氏

プロロジス 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 東日本大震災以降、物流企業を始めとした民間の動きが変わってきている。具体的には、これまで統合化と効率化を進めてきた企業が、有事の際の事業継続性の観点からこれをリスクだと捉えるようになり、複眼的に日本全体をカバーできるような体制構築を進めてきている。その流れの中で内陸部での物流倉庫のニーズも増えてきている。
- 「E-Commerce の時代」と呼ばれて久しいが、最近は消費者が全国に散らばっているため、荷主としても全国各地で荷揚げしたい、という思いがあるように感じている。よって物流施設も、関東だけでなく関西や中部にも複数所有し、代わりにそれぞれの拠点をコンパクトに構えたいというニーズが広がっているように思う。
- 昔の倉庫といえば保管型の施設であったが、最近は、小さなものを出来るだけ早く仕分けや加工を行った上で発送する機能が、物流業者・物流施設にも求められている。そのため大量の雇用を生んでいる。以前は、高速道路等との交通アクセスを最優先として場所を選んでいたが、最近ではそれに加えて雇用の確保できる場所を探している。関東のある施設では 1500 人ほどの人が働いているため、倉庫の最上階にレストランや託児所なども完備し、人に優しい施設を心がけている。
- 当社は全国の中でも関西の位置付けが高く、大きなマーケットであると捉えている。これまでの関東一辺倒から関西、さらには九州・東北などにも分散していくのではと見ている。名古屋は文化や歴史背景的なものか、土地を売ることには抵抗があるようで、土地がなかなか手に入らない。関西でも容易ではないが、大阪北部では第二名神などの交通ネットワーク拡充があり、また住民も多いエリアなので、期待している。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社の物流施設は免震構造を採用しているが、東日本大震災の際は断水・停電により簡易トイレなどの搬入が済むまで利用できなくなってしまった。よって現在では、地下水のくみ上げ装置や非常用電源を装備し、平常時でも一定量利用することにより、非常時にはすぐに対応できるような体制にしている。当社の物流施設の多くには車両用のランプウェイ（円形傾斜路）があるため、停電によりエレベーターが使用できなくとも車やトラックで自走し上階へ上がることができ、入居企業は物流業務を継続することができる。
- 物流企業とのタイアップにより、有事の際には当社の施設を使って物を運ぶような体制を整えてもらい、ぜひ活用してもらいたい。施設面で当社にできることがあれば、協力する。
- 舞洲の倉庫にも、水・毛布・乾パンといった品々を備蓄している。非常に強靱な施設なので、非常時には近所の住人の一時避難場所として機能する。災害拠点として、社会インフラとしての機能を果たせるように準備している。

平成27年3月27日

（聞き手：副局長 池田 薫）

やまにし りょうへい
山西 良平 氏

大阪市立自然史博物館 館長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 自然史系博物館は全国的に見て県立レベルでは半数にしか設置されていない状況であるが、近畿圏では、ここ大阪の自然史博物館、兵庫県の人と自然の博物館、滋賀県の琵琶湖博物館、和歌山の県立自然博物館があり、まだ設立されていないのは奈良県と京都府のみである。自然史系博物館がしっかりと各府県に設置されていることは一つの強みと言える。
- 西日本では、自然史系博物館のネットワークがあり、山、湖、川、海という繋がりの中の活動について、博物館同士で何かできないか議論をしているところである。
- 博物館というのは、ある意味で地方のインフラのような側面があると思っているので、そうした事も視野に入れて、国土計画の中でも活用して頂ければと思う。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 昔は原生林的な自然に一番価値があるという考えであったが、今は里山のように人が自然と結びついて生活することによって、より多様性が高まってきたという考え方に変わってきている。人口減少によって人が撤退してしまうことで、原生林的な自然に戻るというよりは、里山としての多様性が失われると考えるべきである。
- 私の住んでいる長岡京市では、市民のボランティアによる里山を維持する取り組みや、サントリーによるCSR活動等の成功事例があるが、どの地域でもそのようなやり方で失われた里山を復活できるかという点、そこまでは見通せないと感じる。
- 都市のコンパクト化について、ゾーニングに偏りすぎと感じる。自然と触れ合いたいのであれば、郊外に行くという考え方のようだが、むしろ市街地の中でも、生き物は色々な形で生活している。そういったものを、もっと市民が見つめていく必要がある

のではない。

- 街中でもちょっとした工夫を施すことによって、色々な生き物が住み着けるビオトープを作ることができる。都市の中にしっかりと自然を残し増やしていくという試みが重要ではないか。
- 更なる人口減について非常に危機意識をもって書かれていてその通りだと思う。地球環境関西フォーラムという団体があり、私もそこに関わっているが、一番リアルに物事を考えられることのできる2030年頃を見据えて、30年問題として検討が進められている。中山間地域の集落がどうなっていくかについても、2030年で考えると考えやすく、それまでにどのような対策が可能かを議論しているところである。
- 人口が減ることを当然の前提としているが、人口を維持していけるような、もっと基本的な手があるのではないか。格差や中々結婚できない問題が多いと聞いているので、こうした点を解決していけば、一気に人口が減ることは無いと考える。厚生労働省の問題かもしれないがその突っ込みがあまり書かれていない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- この博物館では、自然観察会として一般市民を対象に山や海へ出かけるイベントを実施している。今の参加者は非常に軽装で来られるようなこともあるので、安全確保に気を使っている。気軽に楽しんで頂けるような場所があると助かる。例えば、人工海岸ではあるが泉南の里海公園のように水辺の自然観察ができるような場所を作りたい。
- また、みさき公園の裏の方では、ずっと海岸沿いに道が作られている。地元の人の生活道路のようなものだが、国道が渋滞したときの迂回路になっている。そこで毎年自然観察をしているので、遊歩道化していただけるとやりやすい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 博物館は昭和 49 年の建物で老朽化が激しく進んでおり、建て替えもしくは寿命を長くするための工事をしてもらいたいと思っている。お客さんを預かる施設として、直下型が来たらどうなるか等、常に心配しているが、他にも老朽化した公共施設が多く、なかなか道筋が見えない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- COP10 以降、生物多様性が一つの大きな課題となり、自治体レベルで生物多様性地域戦略が作られているが、近畿圏では兵庫県などが先進的である。大阪は少し遅れているが、こうした生物多様性地域戦略を作るときにも自然史博物館が非常に大きな役割を果たしている。
- 今回の計画でも生物多様性を高めるための動きという側面を取り込んで頂ければと思う。こうした視点がもっとあっても良いのではないかな。
- 自然保護や自然環境教育に関わっている地域の住民団体、支援団体はたくさんあるが、資金難、活動家が忙しすぎる、活動家の高齢化といった共通の悩みを抱えている。
- 大阪湾再生プロジェクトから始まった大阪湾フォーラムでは、同じ地域で活動する団体同士が交流することで新しい繋がりが生まれた。こうした市民団体同士のネットワークを構築していく事が大切である。
- 大阪湾再生会議についても一言だけ言及されているが、再生会議で策定された大阪湾再生行動計画は、海岸線の再生をテーマにしたり、市民参加によるモニタリングや啓発といったこともうたわれている。このプランと再生行動計画とをしっかりとマッチングして欲しい。
- 海の底に溜まった有機物による海底の貧酸素化は依然として多くの湾で厳しい状態である。今後、有機物の供給が減ること何十年の内には落ち着いてくると思うが、深掘れをそのまま放っておくと、貧酸素の問題も中々解決しないと思う。
- 生物共生型護岸が堺二区に作られているが、これから海岸や防波堤を工事されるときは、基本的にあのような形で整備されると良いのではないかな。浅場でエビやカニが育って沖へ出て行くというのが基本であるが、大阪湾は

10m より浅い海がほとんど無い。

- 再生行動計画の一環で実施している大阪湾生き物一斉調査は、その地域に具体的にどんな生き物がいて、経年的にどのように変化しているかを記録することが出来ると共に、活動している人々の地元の海岸への愛着を高めることにも繋がっている。
- 大阪市内でも結構自然が残っているところがある。そういった貴重な自然が残っているということをもっと知って貰わないといけない。
- ビオトープは公園や学校では結構作られている。また、大阪城公園や長居公園には、様々な生き物が住み着いている。こうしたことを常に地域戦略等で訴えていく必要がある。
- 先進的な試みとして、積水ハウスが梅田の自分たちのビルの横にビオトープを作っている。また、屋上をビオトープにして、昆虫や植物や鳥が集まるような場所を造ったりしているビルもある。こうした自然を創造する試みが様々な企業で行われていることをもっと共有したら良いと思う。
- 大阪の水都のイベントは生き物の視点が抜け落ちている。大川は垂直護岸が続いていてどうしようも無いが、もともとの水際は自然豊かなところだったはずなので、そういうところの再生、再現みたいなことが出来たら良いと思う。

平成27年2月25日

(聞き手：企画部長 小俣 篤)

やまむら てるじ
山村 輝治 氏

(株)ダスキン 代表取締役社長

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

(障がい者支援、バリアフリーについて)

- 当社では、1981 年より「愛の輪運動」を行っている。これは当社と加盟店が会員や募金を募り、国の支援を受けずに実施しているもので、様々な障がいを持つ日本の若者に福祉先進国に1年間留学してもらい、現地で障がい者福祉を学び、帰国後、「障がい者と共に暮らしやすい生活社会」について、卒業生自らが発信してもらう仕組みである。また、これとは逆に福祉が遅れている東南アジア等の国から日本に留学生を受け入れ、母国で障がい者福祉のリーダーとして活躍してもらうことも行っている。
- 例えば、アメリカでは多くのバスで車いす介助用ステップの自動化が進んでおり、障がい者が一人で乗り降りができるようになっているが、日本ではそうはなっていない。このような障がい者も健常者も共に普通に暮らせる道路や施設整備等について、「愛の輪運動」の卒業生が国内で発信をしている。
- 日本ではバリアフリー化や点字ブロックの整備がまだまだ十分ではなく、障がい者が一人で自由に行動できるようにはなっていない。このように特にバリアフリーに関しては、「愛の輪運動」の卒業生に意見を聞けば、有益な情報を得られると考えている。
- また、障がい者が暮らしやすい社会環境にすることが結果的に、増え続ける高齢者も暮らしやすい社会環境になるものと考えている。

(高齢者支援、地域密着について)

- 最近、大阪中心部にタワーマンションが増えている。人が地方や郊外を離れ中心部に集まるのは、車を使わなくても便利な生活が出来るためだと思う。また、中心部以外の交通網が減少してきているように感じているが、それが原因で1人で生活するのが困難になり、中心部に集まるのだと思う。
- 当社では、主婦や高齢者を対象に掃除や買い物等の家事を代行する、介護保険適用外のサ

ービスを行っている。介護保険では対応出来ない夜間にも対応しており、介護保険の認定が受けれない方や最近では介護保険業界も対応に苦慮している認知症の方も中心に利用されている。このようなサービスを利用すれば、高齢者が施設に入る必要はなく、地方部等に残ることができ、過疎化速度を緩やかに出来る可能性がある。

- 現在は核家族化が進んでいるため、遠方に住む両親の介護でこのサービスを利用されることが多い。自治体でもこういった支援は実施しているが、昼間のみしか対応していない。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 上述したように障がい者の視点に立ち、公共交通機関の乗り降りや案内サインを改善することが、障がい者や高齢者にも優しい街づくりに繋がる。このことが海外の観光客を引き寄せ、観光振興に繋がるという新しい切り口もあると思う。
- 大阪の地下鉄の車内放送は日本語と英語のみであるが、東京では日本語、英語に加え、中国語、韓国語でも放送している。大阪はそのような対応が遅れている。
- 中国人は、何度も来るなら東京よりも大阪の方が面白いとの意見がある。奈良や京都の観光地が近くに多く、大阪の雰囲気は中国に似ていることも理由だと思う。
- 大阪は大川、堂島川等の多くの川があり、川の周辺整備をすればもっと魅力のある街になると思う。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 家庭に荷物を届ける際の駐車の問題がある。
1 件あたり10分以内の駐車が必要であるが、駐車禁止の違反を避けるため、ドライバーを2名体制としており、人件費が高くなっている。例えば、身体障がい者の車両のような登録制にするなど、短時間の駐車に対する方策があればと思う。
- 大阪はミニバイクと自転車が多く、運転しにくいとの意見がある。高齢者の増加により、車道を走るミニバイクや自転車との事故の危険性も増える懸念もある。また、歩道を走る

自転車も多く、危険を感じることもある。このような問題に対応するため、自転車等の専用レーンの整備が望まれる。

平成27年3月13日

(聞き手：地方事業評価管理官 黒谷 努)

やまもと てつや
山本 哲也 氏

ヤンマーホールディングス(株)

取締役経営戦略部ゼネラルマネージャー

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西は米国でいう東と西の考えでいうと、西海岸のイメージを持っており、独立性を出すことが重要であると考えている。関西は特に、民間商人のまちが中心であるという意味で、東京とはバランス的に違う。
- 我が社でも人材のグローバル化などでキャリア採用を行い、業界のプロフェッショナルを集めようとしているが、関西だけで集めるのは難しいので、関東にいる人を引っ張ってくる。その時、大学とか職場とかで、以前関西に足場があった人は関西に来やすい。
- 関西はライフバランスでいうと、通勤時間が短いなど、住環境のメリットはすごくいいので、そういったメリットをもっと強くすることが一つのキーであり、ここが東京との差になる。
- 情報量は東京には劣るが、情報インフラが進んでいるので、そこでカバーできるはずである。
- 特にキーになるのは私学・公立学校といった学校とのネットワークであり、米国でいうと西海岸には私立のスタンフォードや公立のカリフォルニアの良い学校がある。そこがグローバルで戦えるから、人が集まってくる。一方で、関西は京大・阪大もあるし、私学もたくさんあるが、飛び抜けた学部・分野が少ないと思う。分野をしぼって他に負けない分野をつくるべきである（日本で3つから5つくらいに）。飛び抜けた分野が多くあれば、それが引力となって人が集まってくる。
- ヤンマーとしては食料生産・エネルギー変換といった資源循環型の様な、今後の未来にむけた低エネルギー分野に力をいれたいと思っている。何か新たな分野の研究にチャレンジする時には、スタートアップのファシリティーを整える必要があり、アメリカは企業などから独立した人がやるが、日本の場合はヒト・モノ・カネがある企業の中にいる人がやる。そういったリソース（ヒト・モノ・カネ）を出せるような行政の施策があるともっと動きやすくなる。関西にある企業同士が連携で

きるようなネットワークがほしい。

- 関西のモノの流れとして、阪神淡路の震災後、神戸港湾の地盤沈下がすごく進んでいる。どうすれば釜山に勝てるのかを考えなければならぬ。神戸・大阪の港湾が釜山に勝つためには、湾岸の設備といったハード面だけでなく、コストや時間、手続きといったソフト面の施策を進める必要がある。輸出品の港湾までの道路輸送に関しては、特車の高さ制限等の規制緩和などに取り組み、コストを減らし、スムーズに運べるようにお願いしたい。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 教育特区を活用するなどをして、子どもを持つ若い世代の人たちにとってメリットがある教育環境、例えば高いレベルの学問を学べるような公立の学校をつくれば、子どもを安心して育てられるという意味で若者は自然と集まる。
- 「自分」よりも「家族が住みやすい」、「子育てしやすい」といったライフスタイルの選択肢が、定住するための大きな判断材料になっていると思う。そのため、「教育」が重要な切り口になり、私学だけでなく、普通の公立の学校（小中高・大学）でもハイレベルな教育ができる学校が必要である。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 我が社では、兵庫県の養父市や大阪府の豊能町といった、都市の人が農業を楽しんでもらうような取り組みをおこなっている。そういった周辺の有効な資産をうまく活用できるような取り組みをやっていく必要がある。
- 日本の文化は「食」がキーであり、京都にはそれが集積しているし、それは他と比較できない独自のなものであるから、どこにも負けないと思っている。そういったものを継続的に提供していけるようにしなければならない。
- ビジターをリピーターにするような何かしらの仕掛けが必要である。例えば、京都の「町屋の宿泊施設」といった、「住まい」や「食」などの他にないような住環境を集積し、継続的に提供できる場が整ってくると、よそにない関西の強みになる。イタリアのミラノは歴史的な文化が集積しつつ最先端のものつつな

がっているの、素晴らしい。関西にもそれはできると思っている。

- マリンレジャー（プレジャーボート）は係留代や免許が必要になるため、気軽に始めることができない。ヨーロッパには、マリンビジネスが馴染んでいるので、魅力的なところも多い。関西にも魅力的なところがたくさんあるので、もっとマリンレジャーに馴染めるような取り組みと一緒にやっていきたいと思っている。
- 海の駅は道の駅に比べて知っている人が少ないため、もっと周知をお願いしたい。
- まちなみの美観向上の取り組み、特に無電柱化に関しては、これからも継続していけば、もっとまちの魅力はあがると思う。
- 海外のアクセスについては、関空がどんどん地盤沈下している。特に羽田が便利になっている（便が多い）ので、人が関空・伊丹から羽田に流れてしまっている。LCC 等で再生させていかないといけない。
- 関西は関東に比べてユーモアがあふれるところである。そこを活かしてほしい。

■防災・減災

＜災害が激化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 災害のリスクは名古屋・東京と比べると低いという特徴があるので、安心して子どもを育てることができると思う。

平成27年2月17日

（聞き手：企画部長 小俣 篤）

ゆるぎ としあき
万木 敏昭 氏

滋賀県農業協同組合中央会 会長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 農業も生産人口が減少している、特に田舎は著しい。
- 一極集中は危惧している。
- 日本人は農耕民族であり、ふるさとを守る心を持っている。しかし、最近ではふるさとを大事にする気持ちが薄くなっている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 高齢化社会になっていくと、病院が近いのはありがたい。
- 街をつなぐための交通・道路の整備は重要。滋賀県は真ん中に琵琶湖があり、湖上交通の復活も有り。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 多様な方に来てもらう環境作りが大事。
- 心が癒やされる観光地とすることが必要。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 一昨年の台風18号の湖西地域の水害は、今まで経験した事もないものだった。昨今、森林の保全管理の不十分が要因で、雨水が一気に流れ、被害が甚大するものとする。
- 湖西地域は国道161号一本しか無く、災害の面からも、利便性からも、整備のスピードアップをしてもらいたい。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

インフラのメンテナンスについては必要だと認識している。

もっと広報が必要なのではないか、広く利用者の方に理解してもらえるように対話など情報発信し、価値観を共有して進めていただきたい。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 人と自然のマッチが大切で有り、それが日本のルーツである。
- 滋賀は京阪神の大消費地に近く、取れたての野菜を届けるために道路は重要。
- 道路を整備する上で、人と人との絆、地域と地域の交流を損なわないよう、かつ、集落や自然豊かな景観を守ることに留意して道路整備を進めて欲しい。

平成27年3月24日

（聞き手：滋賀国道事務所長 日野 雅仁）

よしい みつたか
吉井 満隆氏

バンドー化学(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- グランドデザイン2050のテーマは「人口減と少子高齢化」そして「防災」であり極めて正しいと思う。
- 東京に比べ関西の経済は地盤沈下気味である。どのように立て直すのか国や県と民間が一緒に考えなければならないのではないかな。
- 関西地域の経営資源は、観光をはじめ港や空港等たくさんある。3空港の一体運用をはじめ保有する経営資源を如何に使いこなすかが課題だろう。
- 神戸・伊丹・関西の3空港には、各県の利権があるが、関西広域連合のような地域を広く面でとらえるような発想をしなければならないのではないかな。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 将来的に今の人口より2～3割は減少するだろう。そうなれば、過疎化が一層進み医療等のサービスが届かなくなるため、コンパクト＋ネットワークは良い考えだ。
- 日本には医療機関もたくさんあるため、現行のインフラを賢く活用するべきだ。新たに造るのは大変だが、現行のインフラを核にすればうまく進むと思われる。
- 高齢になるとライフスタイルによって、駅近くのマンションや出身地への移住など、生活拠点を移動するケースが考えられる。その際、家をどうするか。今後、あちこちで「空き家」が発生するだろうから、空き家の活用方法を国としてしっかり考えてもらいたい。例えば、介護については都市に比べ地方は安いのだから、地方の「空き家」対策としてうまく活用できれば一層介護費用が安くなるのではないかな。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきかな＞

- 関西に拠点を置く企業として、東京一極集中からの機能の分散が必要と考える。阪神・淡路大震災で経験したのだから、今から南海トラフ巨大地震や大規模自然災害に対し関西企業は何ができるか、しっかりと準備をしなければならない。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 当社は関西地区に3工場（海外は14工場）あるが、電気代が年に10%ずつ上昇しており、ものづくり産業として非常に厳しい。
- 国内は需要が減ってきており、ものづくりとして国際的な競争力もなくなってきていると思う。
- 当社は、売り上げの約半分は海外になっている。
- 今後、医療分野や介護などの当社としての新事業にも頑張ろうとしている。

（グランドデザイン2050）

- グランドデザイン2050について、極めて大量の情報が入っており50年の大構想が伺え非常に良くできた構想と認識している。
- しかし、グランドデザイン2050は全体的には良いが核論になるといろいろ難しい問題が多いと思う。
 - ①中期及び短期のプロジェクトが入っているがコアになるものが何か、
 - ②国が主導で行うもの、民間がついていって、盛り上げていくプロジェクトは何かを考えるべきだ（リニアの扱いなど）。

平成27年3月19日

（聞き手：局長 森 昌文）

よしだ おさむ

吉田 修 氏

尼崎商工会議所 会頭

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

都市が元気かどうかは、空港や港湾があり、人や物の交流があるかどうかだ。国際空港が関空にでき、阪神淡路大震災が発生してから神戸は元気がない。

関西は3空港あわせても滑走路が4本しかない。東京は羽田空港に4本、成田空港をあわせると6本ある。3空港が広域に連携するためには、物の動きを安くする必要がある。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

尼崎の臨海部は、阪神高速5号湾岸線や名神高速道路に近いことから、工場跡地にプロロジスやモノタロウなどの物流拠点ができている。飛行機やトラックの貨物が尼崎の臨海部に集まり、そこから搬出されるという流れができつつある。

淀川左岸線は、伊丹空港から臨海部への道路として必要。

阪神間は南北方向に幹線道路が少ないため、南北の道路が混む。名神湾岸連絡線ができれば、尼崎臨海部への交通に活用できる。名神湾岸連絡線ができることによって、阪神高速5号湾岸線の利用度が変わると思う。

阪神高速5号湾岸線が国道43号の代替機能を果たし、国道43号の交通量が落ちれば、南北交通がスムーズにいく。

山手幹線が尼崎で終わっており、大阪まで繋がっていない。

名神高速道路は、国道43号の降り口で混雑する。また、阪神高速3号神戸線との東（大阪方面）接続がなく、一旦高速道路を降りなければならず不便。

神戸に阪神高速5号湾岸線と3号神戸線の繋ぎがない。環境ロードプライシングもそこがネックになっている。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

尼崎は、アニメ「忍たま乱太郎」の作者、尼子騒兵衛の出身地であり、マニアの方が訪れる。また、新日鉄住金や洋菓子のエーデルワイス、水素ガスの岩谷産業など企業の研究所が多く、産業観光として修学旅行生等が企業へ見学に来られる。

尼崎は、昔は公害の街だったが、今は「環境モデル都市」（内閣府地方創生推進室）に選定されている。

阪神電車が近鉄と相互乗り入れするようになり、甲子園球場や奈良への観光の乗り換えで、阪神尼崎駅はキーステーションになっており、人の動きが多い。

また、大阪のホテルが満室になるときやU S Jに行く客が、尼崎のホテルに宿泊することが多い。

■5つのテーマ以外のご意見等

将来、高速道路は自動運転化していくと思うが、そのとき高速道路が途切れていたら何もならない。

平成27年2月9日

（聞き手：兵庫国道事務所長 平城 正隆）

わかまつ やすひろ

若松 康裕 氏

川西倉庫(株) 代表取締役社長

わきさか さとし

脇阪 聰史 氏

朝日放送(株) 代表取締役社長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 大阪と神戸では状況が違う。神戸発祥の当社としては神戸の経済情勢が気になるところ。やはりメーカー等の工場閉鎖が大きい。
- 当社も3年前に北関東に進出したが、今や京浜地区の方が取引規模が大きい。
- 東京・川崎は冷蔵倉庫が不足しているが、大阪はそこそこ、神戸は余裕がある状況（貨物がない）。
- 冷蔵倉庫業において、六甲アイランドとポートアイランドは市場ターゲットが異なる。六甲は大阪の顧客もターゲットであるが、ポートアイランドは大阪は遠すぎて対象外となるケースがある。
- このような中、大阪湾岸西伸部が整備されれば、市場範囲が広がる可能性があり期待している。なお、関東でも圏央道の IC 近傍に事業所をおいており、顧客獲得の効果が大きい。
- 最近、トラック運転手等の労働者不足が顕在化。効率的・持続的な物流の観点からメーカーも東京一極集中ではなく、関西等の地方に分散することが必要になってくると思われる。
- 海外の富裕層が消費する高級品でなく、一般人が消費する食糧等を神戸港から輸出することにより貨物量を伸ばしていくことが重要。当社では日本酒や食品食材に期待しており、取引先の蔵元やメーカー、商社に輸出を働きかけている。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- （3空港一体運営の中で）神戸空港をどう活用していくか興味がある。自動車部品等で港湾・空港の連携ができないか。船が寄港しなくなれば神戸はおしまい（経済が駄目になってしまう）。

平成27年1月19日

（聞き手：副局長 池田 薫）

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西は、千里で行われた万博に伴う新御堂筋等の道路整備がなされ成長してきた。一方で、関西で本社機能を備えていた会社は、今では多くが東京に本社機能を移している問題がある。
- 朝日放送は、関西に基盤を置いているため、頑張らなければならないと考えている。朝日放送は、他の系列と違い、東京のテレビ朝日と並びもう一つのキー局としての役割りをもっているため、何とか関西が元気になるための一翼を担って行きたい。
- 人口減少により、関西の私鉄も乗客が減少傾向にあるだろう。将来的には、交通インフラ部門で海外展開を図るのではないのでしょうか。
- 首都圏は、東京オリンピックをキーワードにして、色々と考えられて開発が行われている。北陸新幹線の開業により、富山は完全に東京を向いてしまうので、関西はなかなか大変なのが現状ではないか。
- 私立大学も、今では学生を集めるために全国展開がなされている。近畿大学の近大マグロのように大学ブランドを自らが発信していく必要があるだろう。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 近畿の高速道路網は、今後充実してくるのでしよう。近畿自動車道紀勢線の整備などにより、陸の孤島が解消されるのではないか。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- 特に関西での観光振興は、重要である。
- LCCは、成田より関空の方が受け入れが多い。しかし、ホテルの受け入れ数がおぼつかないので、和歌山等へ分散させることも言われているが、近畿自動車道紀勢線等はこの点でも重要である。都市部だけで潤うのでは

なく、地方部での観光振興も重要である。

- 観光振興のためには、まずは情報発信をしていかないといけない。いかに情報発信をしっかりと行うべきかが重要である。例えば、高野山はフランス人含め海外の旅行者が多く、宿坊に泊まるのが大人気になっていて、英語で空海の話聞かせている。観光振興には外国語での観光案内や無料 Wi-Fi の充実が不可欠である。
- 朝日放送では、旅番組「朝だ！生です旅サラダ」を制作し、全国で放送している。旅のコーディネート力やノウハウの蓄積もあり、ビジネスになるかなとも思っている。観光地や各企業は自らが発信して行く力を持つていくべきである。
- 観光という面から言えば、特に海外に対しては如何にリピーターを増やすかが重要である。わかりやすい文楽を組み入れたり、保津川下りを体験させるとかも良いのではないかな。
- 食べ物はどこが美味しいか、お土産はどこが良いか等の日本を紹介する外国で放送する番組は、日本のテレビ局でコーディネートし番組を制作する方が、わかりやすい映像になると思われる。その際にはその国の人によりレポートさせることが重要である。
- なんば CITY や大阪ステーションシティには祈祷室が設けられている。イスラム圏からの旅行者向けに「おもてなし」の分野も含めて、この様な対応も行っていくべきである。
- 2020年（東京オリンピック）には、羽田と成田だけでは回らないと思われる。よって関西での受け入れに関して、観光客に対する利便性も考えていく必要がある。

駒中継基地まで電波が飛ばないので、その中継設備の整備を今年度中には終わらせる予定である。

平成27年3月30日

（聞き手：局長 森 昌文）

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 朝日放送では、取材時のヘリコプターは八尾空港から飛ぶようにしているが、串本には災害報道用に土地を借りて、ヘリポートも整備し、補充用のヘリ燃料等の備蓄も行っている。
- 報道機関とすれば、減災という視点からも津波到達・インフラ等、しっかりと報道を行っていく考えである。
- ラジオも重要であり、減災という命を守るサポートも放送局として考えて行きたい。
- 避難地情報や安否確認等も放送局としてしっかりと対応して行きたい。出来る事は小まめにやって行く。ヘリコプターからマイクロ波で映像を送るのが良いのだが、串本上空から生

わきはた まさる
脇畑 賢 氏

一般社団法人 日本自動車連盟
関西本部 事務局長

■国土構造

＜東京一極集中からの脱却と関西の果たすべき役割等＞

- 関西は首都機能の代替都市の一番手となるべき。
- 東京オリンピック等の国家プロジェクトに、関西圏がどれだけ関わることができるかが課題と考える。
- 関西圏は一括りで見られてしまっており、それぞれの特色を打ち出していく必要がある。
- 関西圏の地盤強化・競争力強化のためには、それぞれの都市をつなぐ道路整備が重要である。

■人口減少社会とコンパクト化

＜人口が減少する中でのコンパクト化等＞

- 人口減少、高齢化が進む中で、インフラの隣接する複数の市町村での共同利用などを行わなければ、地方での生活環境整備は難しいのではないかな。

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

- それぞれの自治体が観光施策を実施されているが、隣接する市町村や関西広域で観光施策をまとめ推進する役割となる組織が必要である。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 東日本大震災時に救援活動が迅速にできたのは、耐震化された高速道路が機能したことが大きく、重要な構造物の耐震化は極めて重要である。
- 災害時の燃料供給体制の確保が、災害対応にあたっては非常に大事となる。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- 自治体の財政状況も逼迫している中で、新たな利便性の追求よりもインフラの維持管理を優先するべきと考える。

■5つのテーマ以外のご意見等

- 自動車は地方においては生活の足であり、社会生活を継続するには、高齢者でも長く安全に運転できる環境づくりが求められる。また高齢者向けの自動車の開発や道路側での安全対策を進めるべき。
- 若年層の自動車離れの対策が重要である。

平成27年3月4日

（聞き手：道路部長 伊勢田 敏）

わたり しんじ
亘 信二 氏

南海電気鉄道(株) 取締役社長兼COO

■関西の観光振興

＜関西の観光振興に向けてどのような取り組みが必要か等＞

(インバウンドの拡大に向けて)

- 外国人観光客は近年大幅に増加傾向にある。国は2020年に訪日外国人旅行者2,000万人の目標を掲げているが、前倒しの達成になるかもしれない。そうしたら、次の目標ということになっていくが、その意味でも、
 - 1) 外国人の立場に立って、日本を知ってもらい、日本を楽しんでもらえるような方策を検討すべきではないか。日本人がいいと、面白いと思っておらず、外国人から見るといい、面白いものがある。台湾の人が雪を見に北海道へよく来ているようだが、桃の花を見に来ていたり、最近ではツイッター、ブログなどのSNSで情報発信し、思わぬところへ外国人旅行者が集まっていたりする。外国人旅行者が増えれば増えるほど、こういう現象は増え、客が客を呼ぶということになるだろう。それらを見つけ、整理して、PRしていくことを考えるべきではないか。
 - 2) 観光場所を広く分散的に発掘し、外国人旅行者の希望にあわせて広く観光してもらえるようにする必要がある。
 - 3) 京都、大阪といった各都市が個々に観光振興に取り組むのではなく、関西エリア全体として、官民協力して、魅力の発信に努めるべきではないか。
 - 4) まず英語で、それから多言語で、情報提供・公共サインの整備から始まって、言葉の壁をなくす、低くする必要がある。
 - 5) 外国人観光客に対しては、単に観光地として見せるだけではなく、例えば、一緒に踊れる、一緒に神輿が担げるとか、いわば祭りに参加できるような体験型観光も模索すべきではないか。
- 九州新幹線や北陸新幹線の金沢までの開業など、国内移動が今まで以上にしやすくなった。高速交通ネットワークの整備水準のアップは、インバウンドにも、もとより大事な国内観光客にも、プラスにはたらくことは間違いない。

- 高野山の宿坊に数泊して、境内を散策したり、座禅を組んだり、じっくり過ごす欧米人も多い。日本人だと、高野山に来て、ささっと境内を見て、土産物を買って、半日コースで帰っていくような方が多いが、休暇の過ごし方が違う、いわば価値観が違うわけで、受入側は、その違いを把握し、きめ細やかな対応をしなければいけない。今後、インドネシアやマレーシアのようなイスラム圏の人々もやってくるようになると思うが、同様の細やかなおもてなしが必要だろう。

(宿泊施設の確保)

- 外国人旅行者の増加に対応して、宿泊施設の充実が待ったなしの課題。ホテルの新增設に頼るのではなく、休業中の旅館や空き家、場合によってはワンルームマンションまで、既存施設をゲストハウスとして活用するといった、多様な方法により対応できるようにすべきではないか。特に東京オリンピック・パラリンピックのときのような一時的に急激に宿泊客が増えるようなときのことを考えると。
- ゲストハウスは素泊まりなので、周辺に食材を買いに行ったり、飲食店で外食したりと、滞在時間が増えればお金も使われる。新今宮の1泊2,500円くらいの宿泊施設で、ロビーにパソコンがあり、なんとトイレ、シャワーは共用といった素泊まり施設でも、最近では海外のバックパッカーも多く、利用が増えている。
- 客室をたくさん用意するために、いろいろなやり方があると思う。消防施設などの安全整備は必要であるが、一定の規制緩和も進めていくべき。

(影響・効果)

- 当社の(関西)空港線はここ2、3年で5割増えた。かつて日本もそうだったように、団体の外国人旅行者が多いが、LCC等を利用して、最近は家族単位、個人の旅行者も増えている。2回目、3回目の訪日の方もいて、通天閣、黒門市場など、街なかへと活動エリアが広がっているようだ。最近の外国人旅行者は、事前によく調べてきている。
- 地方の人口が減る中で、観光は宿泊先が必要となり、飲食もなされるから、雇用を生む。消費が増え、特産品などの生産量が増えるなど地域の経済の活性化に繋がる。地方の良さをどうPRし、インバウンドを誘導していくかが大事ではないか。

■防災・減災

＜災害が激甚化する中、防災・減災にどのように取り組むべきか等＞

- 当社では、時間雨量で規定値を超えた場合には、運転規制を行い、特に構造物被害の可能性がある場所については運転を休止して点検を行うことにしている。
- 雨の降り方がより激しく、局地的、集中的になってきているので、雨量計、風速計、水位計等の測定情報は、鉄道事業者はもとより、広く測定者同士でお互いのデータを共有する仕組みにすると、より精密に予測ができる可能性があり、乗客に及ぶような被害を防止できるかもしれない。

■社会インフラの老朽化とメンテナンス

＜社会インフラの老朽化に対し、どのように取り組むべきか等＞

- S R C の構造物については、いつまで安全に機能するのか、確実なことは未だ分からない状況にある。それもあり、数多くある構造物を安全に維持・管理するためには、日々の点検・診断が必要不可欠であると認識している。
- 点検・診断については、莫大な施設の検査をし、判断していかなければならないので、点検技術、診断技術ともに向上が必須だが、鉄道施設は、そもそも経験工学に頼ることが大であったので、今後、経年劣化の事例を分析しながら“メンテナンス学”とでもいうべきものを確立していくことが必要かもしれない。

■5つのテーマ以外のご意見等

(関西国際空港)

- 関西国際空港は、アジア便が多く欧米便が少ない。そもそも発着数が少ないとか、ファーストクラス、ビジネスクラスの席がとれない(満席又はエコノミーのみの便)といった理由で、成田空港を利用して欧米に行く関西のビジネスマンが3割近くいると聞く。関空のネットワークを充実させることが、次のステップに上がるポイントではないか。
- 24時間空港であるという利点は、フェデックスの貨物、朝4～5時に発着するLCCの便により、活かしつつあるのではないか。

(女性の活躍)

- 男女雇用機会均等法が施行され、女性の深夜勤務も可能となり、当社でも、まず宿泊施設、トイレ等の職場環境の改善をし、女性の採用が徐々に増えてきている。
- 現在は共働きが当たり前の時代で、女性が働き続けるためには、子どもが生まれたときに、社会的にサポートする仕組みが必要だ。それは、近年、増えているシングルマザー、シングルファーザーの家庭のサポートにもなる。

平成27年3月10日

(聞き手：副局長 清水 丞自)

