

「近畿圏広域地方計画協議会第14回幹事会」及び「社会資本重点整備計画 近畿ブロック会議（部長等会議）」 議事概要

日時：平成28年2月2日（火）14：00～16：00

場所：第一別館 2階 大会議室

出席者：（配付資料）出席者名簿のとおり

1. 開会

2. 挨拶：高橋副局長挨拶

3. 議事（小林幹事長挨拶）

（1）関西広域地方計画（原案）（案）について、事務局より説明。

意見の概要は、以下のとおり

（関西経済連合会）

- ・ 前回の協議会での議論を踏まえて原案を取りまとめて頂いたことに感謝する。特に表紙に「関西広域地方計画」と明記して頂いたことは、関西ブランドの広域的発信に向けた大きな前進である。
- ・ リニア中央新幹線と北陸新幹線については、前回の協議会においてもほとんどのメンバーから踏み込みが足りないといった意見を出されたが、協議会以降に関係部局と調整を頂いたことで、関西の危機感や思い等がある程度盛り込まれた内容になったと思われる。今後は計画作成から実行・実現に向けて、関西が一体となって取り組んでいきたい。
- ・ 政府関係機関の移転について、前回の協議会では政府の検討状況に応じて記載方法を検討するということがあったと思うが、今の段階では政府関係機関を例示するなど、2月25日の協議会までにまだ少し時間があるので、その時点に沿った形で反映できるところは反映して頂きたい。

（大阪府）

- ・ これまで、関係各局と大変な調整を続けて頂いた事務局をはじめとした関係者の皆様に敬意を表したい。リニア中央新幹線と北陸新幹線の早期整備については、関西の危機意識を明確に示すべきということで、第1部の現状と課題のところでも盛り込んでほしいということで申し上げていたが、今回の原案では第2部の目指す姿のところでも記載して頂いているので、我々の認識がここに込められているものと理解している。
- ・ その観点からも、参考資料2の10ページの「～協議会が設立されている。」の文末において、より我々の姿勢を示す意味で、それに続けて「関西一丸となって取り組んでいる」という文言を追記していただければ有り難い。
- ・ それに関連しての確認であるが、本文の22ページに「リニア中央新幹線と北陸新幹線の早期整備・活用を通じた対流の促進」という文言があるが、それに対応するはず

の資料1の4ページ「関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト」には記載が見つけられない。どこで読み取ればよいのか。

(滋賀県)

- ・ 前回の協議会が開催された9月16日に、国会において琵琶湖の保全及び再生に関する法律が成立した。この琵琶湖保全再生法は、国民的資産である琵琶湖を健全で恵み豊かな湖として保全・再生していこうとするものであり、その便益は近畿圏に広く及んでいるという姿勢で我々は取り組んでおり、法律の成立は長年の悲願であった。この法律は参考資料2の原案68ページにも明記して頂いており、感謝申し上げたい。
- ・ そこで、資料1の11ページ「環境共生プロジェクト」の「健全な水循環形成事業」のところで、「マザーレイク21計画に基づく琵琶湖の総合保全施策」の後に法律を明記して頂き、主な事業例の中にも「法律に基づく施策の推進」というのをに入れて頂きたい。

(大阪市)

- ・ 参考資料2の23ページの高速道路関係について、特に大阪湾岸はミッシングリンクを抱えており、現在関係機関や経済界等をはじめとして整備促進に向けて活動しているところである。高速道路ネットワーク整備とともに料金体系についても、いかにそれを使うかという観点でも重要であるが、今回の計画の中では前回からいくつか削除されているところがある。9月の協議会においても、「実現を図る」という前向きな表現をお願いしたが、計画策定までまだ少し時間があるので、改めてお願いしたい。今後10年間を対象とした計画と認識しており、最近、首都圏に引き続いて関西の料金の議論もいよいよ始まり、次のステップが見えてきつつあると認識しているので、そのあたりもご配慮いただきたい。

(兵庫県)

- ・ 前回に知事からも発言させて頂いたことであるが、農業について、集落を維持する農業のことは書かれているが、産業としての農業の記述が弱いように思われる。先日もミラノ万博において、関西の食材・農業が非常に好評であり、食料輸出を狙った取組み等が進められていることから、産業として攻めの農業の話も盛り込んでいただきたい。
- ・ インフラについては、今後10年を対象ということだが、この10年で着実に事業着手できそうなものを取り上げていただく方がよいのではないかと。兵庫県下でいえば、湾岸ネットワークで重要な名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部などはほぼ確実に事業着手出来そうであり、そこまでいかないかもしれないが、広域観光に繋がる播磨臨海道路など、少なくとも10年以内に事業着手が明らかなものについては取り上げていただきたい。
- ・ 空港については、関西国際空港はしっかり書かれているが、大阪空港と神戸空港の活用について、もう少し記述していただきたい。

- ・コンパクト＋ネットワークについて、以前に知事からも地方の切り捨てにならないようお願いしたが、その旨計画にはしっかり記載していただいたので、引き続きご配慮願いたい。

(関西経済同友会)

- ・計画の概要版には出来るだけ構成メンバーの思いを書き込んでいただきたい。
- ・概要版5ページのうめきたナレッジキャピタルとナレッジサロンの図について、これは将来のイメージ図だと思われるが、もし現在の写真でも問題なければ、プレスや国の方からのご来賓の皆様にも今の状況をわかっていただくためにも、差し替えた方がよいと思われる。

(京都府)

- ・北陸新幹線については、今まさに知事や政令市の首長向けのヒアリングが行われており、これまでに福井県、大阪府、滋賀県まで進んでおり、京都府、京都市については市長選後に与党PTのヒアリングを受けることになっている。与党PTからは、現時点では敦賀までが平成34年開業、その後は北海道の整備もあって平成42年頃だと聞いているが、今まさに着工時期の前倒しは議論の焦点にもなってくると思われる。したがって、今後は与党PT等のやりとりを注視して、もし今後10年以内に入ってくる可能性が出てくるようなら、主要プロジェクトの中に盛り込んでいただきたい。
- ・本編には鉄道ネットワークの記載があるが、プロジェクトの中には新大阪へのアクセスしかないので、プロジェクトの中にもリニア中央新幹線や北陸新幹線など何かしらの鉄道ネットワークの主旨を盛り込んでいただけないか。
- ・39ページの首都機能のバックアップのところ、地方創生の観点が書かれていないが、国の検討では地方創生戦略の主旨が入っているはずなので、単にバックアップというだけでなく、地方創生の観点も反映していただきたい。

(和歌山県)

- ・北陸新幹線の敦賀以西については、現状の政府与党PTで検討が進められている、或いは来年度国の方で調査費の予算を計上されているなど、現状を記載することで東京は金沢まで繋がっているのに大阪は繋がっていないという関西の危機感を表してはどうか。
- ・4月の協議会で知事が発言し、9月の協議会でも兵庫県の井戸知事が発言した国土の双眼構造について、関経連が言われている複眼型国土の実現について、原案の20ページの1ヶ所しか出てこない、強調で繰り返して複眼型の構造という文言を入れていただきたい。
- ・37ページに世界津波の日の「稲むらの火」を入れて頂いて感謝している。ちょうど同時期に「みなべ・田辺の梅システム」が世界農業遺産に認定された。世界農業遺産は、国連の食糧農業機関が2002年に開始した制度であり、次世代に受け継がれるべき重要な伝統的な農業・農村文化、農村景観等を認定して、その保全と活用を図る

ものであり、日本では8地域が認定されているが、関西では第1号である。したがって、25ページの「新たな地域資源の発掘」のところにに入れていただきたい。

(大阪府)

- ・参考資料2の20ページは、国土形成に果たすべき関西の役割を示すものであり、首都直下地震の際の代替拠点について、政府において検討することとされており、その結果を踏まえて関西の果たすべき役割を担っていくとなっているので、原案で特に問題はないと考えている。先ほどの事務局の説明では内閣府から削除の意向が示されているということだったが、この表現がどうしてダメなのか。

国の検討結果を尊重したうえで、関西として積極的に役割を担うことを示すことは重要と考えている。今の表現の方が適切ではないかと思うので、是非その方向で御調整いただきたい。

(2) 近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画（原案）（案）について、事務局より説明。

意見の概要は、以下のとおり

(大阪府)

- ・資料4の35ページの重点施策のところ、「近畿圏の環状道路や～物流ネットワークを強化する」とあるが、我々としてはミッシングリンクの中で特に淀川左岸線延伸部などは今後、計画期間以内に事業化をしたいと考えているが、こういうところで読めると解釈して差支えないか。現時点で具体的な名称は出せないというのは理解しているが、将来的に追記するのは難しいと思うので、こういう考え方の下で進めているということによいか。
- ・36ページの高速道路の料金体系について、広域地方計画でも話題に上がったが、これは既に国の方でも29年度という返事をしめされているし、国土幹線道路部会においても検討が始められているので、もう少し踏み込んだ表現をしていただけないか。

(大阪市)

- ・環状道路について、広域地方計画の方では大阪都市再生環状道路という名称で明記されており、35ページでは具体的に淀川左岸線という我々が整備する区間が記載されているが、そこに環状道路の整備という表現があるので、そのあたりも何らかの工夫をお願いしたい。

(兵庫県)

- ・基幹道路で未着手の事業名は記載しないという全国ルールは重々承知しているが、大阪湾岸道路西伸部は非常に微妙なタイミングなので、もし3月までに間に合うようであれば、協議会後にでも追記頂きたい。
- ・完成年度の表現方法について、「30年度までに完成」、「32年度までに完成」、「30年代完成予定」、「完成時期未定」という4つの区分となっているが、現段階で完成時

期が見えていないということで「完成時期未定」としている事業があると思われる。そうすると、30年代に完成しない（40年代になってしまう）と誤解される恐れがあるので、公表されていなくても確実に30年代に終わるとと思われる事業については30年代のところに含めるか、或いは30年代完成という区分をなくして、32年以降に完成のものは全て未定とするなど、そのあたりをご配慮いただきたい。

（関西経済同友会）

- ・資料3（概要版）の6ページの「訪日外国人の府県別訪問率」について、この調査のアンケートの項目としては主な宿泊先ではなかったか。宿泊先だと訪問先とは違うので、ご確認いただきたい。

（京都府）

- ・資料4の41ページの京奈和自転車道について、奈良県、和歌山県、京都府が連携して取り組んでいるが、着手済は奈良県だけなので奈良県だけの記載になっていると思うが、和歌山県、奈良県、京都府と記載していただきたい。
- ・重点「道の駅」について、つい先週追加指定があったため、代表事例で抜けている箇所があると思うので、また要望させていただく。

（和歌山県）

- ・和歌山県においても、防災の観点から紀伊半島一周道路やアンカールートという呼び名で呼んでいる道路もあり、これをそのまま書くのは難しいと思うが、道路については高規格、地域高規格、環状道路といった比較的にあっさりした表現になっているので、先ほどの環状道路と同様に、可能なところについては表現をうまく使うように、環状道路のところと併せてご検討いただきたい。

4. その他

資料5 今後のスケジュールについて、事務局より説明

5. 閉会