

近畿圏広域地方計画有識者会議委員の主な意見

本資料は、関西広域地方計画 計画原案（案）及び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、平成28年1月～2月に近畿圏広域地方計画有識者から頂いた意見を事務局でとりまとめたもの（文責・事務局）

< 関西広域地方計画 計画原案（案） >

1. 計画全体について

- ・ 関西の広域地方計画について、10年で関西を仕上げる一番重要なプロジェクトを副題すると伝わりやすくなるので、例えば「アジアのスマートゲートウェイを目指して」等のイメージでつけてはどうか。
- ・ 心豊かに暮らせるための夢を書いてもらいたい。
- ・ 新聞記事に記載することを考えた時に、売りの部分は何かを考えるが今回の計画ではそれが見えにくい。飛びつきたくなるもの、踏み込んだものがほしい。
- ・ 誰がどの部分を主体的に実施していくか大まかな役割分担のようなものを書き込めれば良いと思われた。
- ・ PDCAをどのように実行していき、近畿地方の目標を達成していくのか、その手法が難しいところだと思われる。
- ・ スマート化とは、単なる再生エネルギー等を指すのではなく、近年、人工知能が発達したり、ICTによる利用の効率化等が言われており、総合的なスマート化を1つの切り口として、申し上げた。
- ・ 本計画のキーワードは「全ての根幹はスマート化」だと思っている。
- ・ 本計画は東（東京）に向いているように感じる。もう少し西日本とのつながりを意識しても良いのではないか。（西日本とのつながりは観光のみに見える）
- ・ ICT、ビッグデータは様々な分野でも活用できるので網羅的、具体的に明記する方向で記載して頂きたい。
- ・ 計画全体としては良いが、第4章に全国計画の位置づけについての記載があれば良かった。

- ・ 関西は各府県で多様な個性があり面白い。その反面、自身の圏域だけを考えているため、まとまりがない。グローバル化が進み世界中が競争しはじめている中、広域圏としてどう競争力をつけていくか議論をしていくべき。多様な個性の面白さと広域圏の競争力、両面を持たないといけない。
- ・ 既に取り組まれている主な施策は記載されているが、今後やるべき施策についても、目標を掲げて記載していくことが望ましい。これまで実施してきた施策について、継続するもの、さらに伸ばしていくものや新規に始めるものの違いが分かりにくい。これまでの達成時状況や熟度に関する記載が少し不足していることや、新規の部分についての記載が分かりにくくなっている。
- ・ どうスピード感をもってやっていくのかも大きな課題となる。
- ・ これまで実施してきたことの総括の上に、何故これをやらないといけないのかといった記述が不足していると思われる。説明責任を問われる昨今では、必要な事項だと思われる。
- ・ 将来を見据えた計画であるため、必ずしも数値設定が望ましいわけではないが、何かの指標（ベンチマーク）を必要に応じて設定することも考えてみて頂きたい。
- ・ 計画策定にあたっては、隣接圏計画との整合を図りつつ、連携を進めることが重要ではないか。特に、中国・四国・九州といった関西以西との連携についても力を入れるべきではないか。
- ・ 全体的にきれいにまとまってしまっているので、何が本当に重要なのか分からない。特に力を入れる部分はインパクトのある表現にすべき。

2. 関西のゲートウェイ・ネットワーク形成について

- ・ 国、地方公共団体が真水を入れずにリニア中央新幹線を早期整備するためにはどうしたら良いのか知恵を出す必要がある。乗ってもらう人に運賃で金利を負担してもらうなど考えないといけない。
- ・ 人がどこからアクセスしてくるのか。関西の玄関口からどういった人の流れを作っていくのか考えた拠点計画・地域計画が必要だと思われる。移動のしやすさ、分かり易さに配慮したサイン計画の改善が望まれる。
- ・ 阪神港は管理者の一体化が図られ、ハード整備やクルーズ船誘致等を行っているが、株主の3割は自治体であるため、各種の取組において、議会のチェック・許可等に時間が掛かるなど課題がある。

- ・神戸港中突堤は世界基準を満たしていない。旅客船（クルーズ船）の大型化（マリーナ・オブ・ザ・シーズなど）しており、大型船は、神戸中突堤では停船出来ないことからポートターミナルに停船する。街中（中突堤）に停船すれば、そのままホテルに宿泊したり、三ノ宮や神戸中心街に近く人やお金が落ちる。街中に停船することが大切。
- ・コンテナ船のことは記載されているが、クルーズ船などのことも記載してはどうか。
- ・コンテナ毎にGPS発信器を取り付けることで、これまで難しかったトランシップ等の状況を荷主が詳細に把握できるようになると考えている。また、自動運転技術を組み合わせることで、ゲートでの混雑を解消できる。
- ・高速道路では現状でも渋滞区間が多数存在することから、道路整備を着実に進めるべき。特に、北陸新幹線、リニア中央新幹線といった交通ネットワークについても関西の発展のために着実な整備が求められる。

3. 成長エンジンについて

- ・関西では、ソーラーパネルとバッテリー産業の復活及びソフトウェア産業への支援を関西の成長エンジンの中心に据えるべきだと考えている。
- ・バイオメディカルのような新しい領域は、関西が知の拠点になっている。バイオメディカルは裾野がものすごく広く、様々な産業と連動しているので、地域の豊かさとダイレクトに結びつきは始めている。そのため、地域内乗数効果を高め、地域のブランドを作るには最適である。
- ・先端医療であれば、京大や阪大、理化学研究所、神戸医療産業都市、大阪の医薬品会社等でも行っているが、同じ医療でも産官学でそれぞれ取組を行うとよい。
- ・自分たちの研究をビジネスにまわし、それを基礎研究に結びつけるサイエンスパークを持っている大学はまだ日本にはないのではないかと考えている。また地域と密着して企業と連携している大学も日本にはあまりない。
- ・関西が日本の成長エンジンとなるためには、研究開発とビジネスを結びつける構図を地域の中に組み入れることが必要。
- ・高度な知的人材集積事業（人材育成）に関して、マネジメントをする者に対するものと、実際にサービスする者に対するものの2種類があると考えている。また、関西には大学が多く、これらと連携した取組が考えられる。

- ・ 最近は、大学においても留学生の増加が著しい。問い合わせ件数も対応出来ないほど増加している。そこで、留学生の住居を始めとする生活面での受け入れ環境の整備について記載できないか。
- ・ 教育、特に大学の生き残りについては、世界に通用する大学、ある分野が世界に通用する大学、地域に密着した大学の3つに分かれて行くことになり、それに対応した生活が、今後、必要になってくるだろう。
- ・ 日々変動していく技術や産業に対応できるのが“人（研究者）”。また世界競争の中で生き残っていくためにも“人材”がキーワード。ものづくりも大事だが、新しいものをうみだす人をどう育成するか、地域の中に根ざす構造をどうつくるかが重要。
- ・ 観光産業も「関西成長エンジンプロジェクト」の1メニューに十分値していると考えられる。
- ・ 産業はものすごいスピードで変化し、数年後には違った形になっていることもあるので、計画の中に書くとリスクがある。
- ・ 中小企業だけでなく、大企業も関西に誘致が必要である。関西を拠点にするメリットやインセンティブ（動機づけ）が必要である。少なくとも関西から出て行かれないような施策が必要。
- ・ けいはんな学研都市の整備については、国家プロジェクトであるという観点で、国がしっかりと整備を進めるべきではないか。

4. 歴史・文化・観光について

- ・ 歴史に関する人材育成は非常に大事であり、考古学から未来を研究する拠点づくり進めたらどうか。
- ・ 関西は、関東の人が関西の歴史・文化を味わいに来るような圏域であり、日本を支える文化モデル圏域など、もう少し積極的に記載して欲しい。
- ・ 歴史的なものや文化的なものを保全していくには、その周囲を含めて整備していくという観点があり、計画本文には、例えば、「まとまりのあるエリアで考えていく。」といった記載が望まれる。周辺地域について必要に応じた規制や配慮等が望まれる。
- ・ 関西の食文化についても、訪日外国人旅行者に対して検証してみると面白い結果の出る可能性がある。

- ・ ホテル業であればアメリカやスイスへ留学するように、観光であれば日本で学びたいと思われるように、神戸のブランド化を図っていく取組を取り上げてはどうかと思う。
- ・ B & Bや民泊だけでは無く、地域の魅力とエリアのブランド力を高めるような戦略が必要である。
- ・ 中国人観光客はインターネットやSNS等を活用して事前に行き先を調べて決めており、日本からの情報発信方法が重要となっている。こういったところに、ソフトウェア産業の活用が重要となってきている。
- ・ インバウンドにおける日本のポテンシャルは、年間2～3千万人程度ではない。5～6千万人は十分あり、その中心になるのが関西である。関西の地方部へ来てもらう仕掛けや5～6千万人の受け皿（ホテルなど）の整備が必要である。同時に規制緩和もする必要がある。
- ・ 外国人観光客（インバウンド観光）に対しては、美しい景観だけではなく、そこでの体験型や滞在型がこれからの主流になってくる。お買い物（ショッピングツーリズム）だけでは長続きしない。
- ・ 訪日外国人の数値目標が達成されることは喜ばしいことではあるが、そこで生活されている人や日本人観光客と訪日外国人旅行者が共存できるような配慮が必要だと思われる。
- ・ ネットワークの分かり易さについても配慮していく必要がある。標識や道路システムがある程度国の基準で統一されているところであるが、諸外国はそれ以上に統一されており、どこにいても運転しやすい。重要な取組の1つだと思われる。
- ・ ピクトグラムの整備も重要だと思われる。日本人だと分かり易いが、外国人旅行者にとっては分かりづらいものがあり、課題である。比較的対応しやすいものの1つは、キャンプ場のマークではないか。
- ・ 「観光圏」の観点が抜けている。例えば、「海の京都観光圏」（H27.4.10 現在、関西で唯一の認定地域）がその「観光圏」の1つである。
- ・ 広域観光周遊ルート等、観光モデルは、ストーリー性が大切である。まず、ストーリーを組み立て、コンセプトを設定し、ルートを設定していく手順が重要である。ルートありきになっていないか注意が必要。ゴールデンルートは、たまたま外国人旅行者が多く通るためその名がついた。）まず、拠点を定め、「促進地域」のブランド化を図り、その結果ルートが自ずと見えてくるもので有り、見た目では無く、内容から（ルートが）形成されるものである。

- ・観光については、紀伊半島は世界遺産や温泉等の観光資源の宝庫だが、道路事情が悪く、積極的に活かしきれていない。
- ・広域観光周遊ルート「美の伝説」及び「エメラルドルート」等については、広報活動の体制づくりが大事
- ・広域地方計画で「ヒト、モノ、カネ、情報の対流」と掲げられている。観光をビジネス的な視点に立って取組を進めることで、観光産業の業界が活性化する。
- ・日本版DMOは、既存の観光協会が担っていた役割が取り変わっていくのかもしれない。
- ・バリアフリースターセンターについて、伊勢志摩で実施しているが、関西地方でもっと推進すべき。

5. 暮らし・まちづくりについて

- ・都市をICT先進地域として、大規模な改造を行ってはどうかと考えている。例えば、街角の看板について、普段はCMで維持管理費用を賄いつつ、有事には避難情報を表示するシステムをあらゆる街角に配備して安全安心を確保することが考えられる。
- ・ミャンマーでは規制が日本ほど厳しくは無く、政府の出先機関の判断による規制緩和もあり、スマホをバスに取り付け、停留所で待っている客が運航状況を確認できるシステムの社会実験を行っている。このことにより、利用者が5割増え、コストも半分になっている。
- ・四条通歩道拡幅工事（歩くまち京都）の取組など、これからの道路については、自転車利用者の増加への対応や歩くまちづくりの他、高齢者のための公共交通などにも配慮した、幅員制限のある中でフレキシブルな使い方ができるように考えていく必要がある。
- ・車や鉄道をベースとした交通網の整備に、自転車や歩行者に対応した空間をどのように連携していくのかといった視点も必要である。
- ・Iターン、Jターン、Uターンによる田舎暮らしの推進を以前から行っているが、失敗している事例が多い。失敗事例を検証し、対応していく「仕組み」をつくる必要がある。

- ・都市部は、具体的な施策が盛り込まれているが、地方部は、抽象的な施策や表現が多く手薄に見えるので、地方部の具体施策を記載すべき。例えば、道の駅を前面に出し、地方創生の起爆剤にする。道の駅を平時は観光振興、災害時は防災拠点として活用するなど。

6. 防災・老朽化対策について

- ・防災の部分では、コンクリートによる対策に偏りがちであるが、山林、里山保全などによる保全効果や自然が持つ防災能力の回復、保全といったことが記載できないか。
- ・近畿では、特に、兵庫（全国１位）、大阪（全国５位）では、昔から先人の知恵で、平野部における農業用水の水源確保のため、ため池を多くつくり、生活の一部として利用されるだけでなく、文化としても活用されてきている。しかし、近年後継者不足もあり、ため池の老朽化など防災上の危険性も出てきている。
- ・防災については、今までは、災害を起こさないように、また、今ある施設をどう守るかという観点から防災を考えていたが、今後は災害が起こることを前提に防災を考えないといけない。
- ・阪神・淡路大震災を経験して、関西では世界に誇れる防災の研究拠点や先進的な取組があるので、これらについても、記載していくことが望ましい。
- ・南海トラフ地震が発生した場合、津波の心配が無い奈良県が受入拠点として機能しなければいけない。
- ・防災省の設置が必要。国土強靱化の受け皿を用意しないといけない。
- ・南海トラフ地震は必ず起こるので、防災面からも高規格の鉄道整備が必要である。
- ・国土強靱化、老朽化対策などは力を入れるべきであるが、取組姿勢にインパクトがない。
- ・建設後５０年以上経つ橋梁が加速度的に多くなる点について、年数が経っているからダメということではないのでは。

7. エネルギーについて

- ・エネルギーの効率的な利用・省エネ化は、今後重要も行政課題となってくることから、国においても積極的な対応を行うべきではないか。

＜近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画（原案）（案）＞

計画全体について

- ・ K P I 指標については、インプット、アウトプット、アウトカム及び代理指数の 4 つに分類でき、アウトカムの指標（個別評価）を多くし、それらをまとめる代理指数（計画全体の評価指数）での評価ができるとよい計画になる。
- ・ ストック効果を記載することはよいが、残念ながらストックの価値を評価する物差しがない。今後は、G D P などの経済評価でなくストックの価値で評価する時代がくる。
- ・ 地震等でダメージを受けても短時間で復旧できるように整備しておくことが重要。
- ・ リダンダンシーの確保や面的に生き延びることができるかの視点が必要。
- ・ 各橋梁において設計上余裕（ギリギリ）の橋など、ネックとなる橋の把握をしておくべきである。

※近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画（原案）（案）の作成にあたっては、平成 26 年 12 月から平成 27 年 7 月に近畿の経済団体、企業、金融機関などの代表者や学識経験者など 2 0 0 名の方にインタビューを行うとともに、府県政令市とも意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題やストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等について検討をしている。

(平成28年1月現在)

近畿圏広域地方計画有識者会議 委員名簿

(敬称略 五十音順)

浅野 耕太	京都大学大学院 人間・環境学研究科 教授
朝廣 佳子	NPO法人奈良元気もんプロジェクト 理事長
大西 有三	関西大学 環境都市工学部都市システム工学科 特任教授
帯野 久美子	株式会社インターアクト・ジャパン 代表取締役
柏木 千春	流通科学大学 サービス産業学部観光学科 教授
加藤 恵正	兵庫県立大学 政策科学研究所 教授
鎌田 敏郎	大阪大学大学院 工学研究科 教授
河田 恵昭	関西大学 社会安全学部 教授
黒田 勝彦	神戸大学 名誉教授
小林 潔司	京都大学 経営管理大学院 教授
坂上 英彦	京都嵯峨芸術大学 芸術学部デザイン学科 教授
佐藤 泰博	株式会社産業経済新聞社大阪本社 編集局 局次長兼社会部長
正司 健一	神戸大学大学院 経営学研究科 教授
角 和夫	阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役社長
多田 稔子	一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー 会長
立川 康人	京都大学大学院 工学研究科 教授
玉岡 かおる	作家
中嶋 節子	京都大学大学院 人間・環境学研究科 教授
二河 伊知郎	株式会社読売新聞社大阪本社 生活教育部長
橋爪 紳也	大阪府立大学 観光産業戦略研究所長
藤井 聡	京都大学大学院 工学研究科 教授
宮川 豊章	京都大学大学院 工学研究科 教授