

## 第 1 回近畿圏広域地方計画有識者会議

## 議事要旨

日 時：令和 4 年 11 月 8 日（火）15:00～17:00

場 所：大阪合同庁舎第 1 号館 2 階大会議室

出席者：大串委員、小林委員、高橋委員、竹林委員、都司委員、橋爪委員、船木委員

（Web 参加）鎌田委員、長町委員、平山委員、藤井委員

- 議事次第
1. 開会
  2. 挨拶
  3. 委員紹介
  4. 近畿圏広域地方計画有識者会議設置について
  5. 座長の選出
  6. 議事
    - (1) 新たな近畿圏広域地方計画の検討について
    - (2) 関西の現状と課題について
    - (3) 意見交換
    - (4) その他
  7. 閉会

## 主な発言内容

## (1) 座長の選出

- ・小林委員を座長に推薦する発言があり、委員全員から了承。
- ・小林座長挨拶

現行の広域地方計画を策定してから、それほど時間が経っていないように感じるが、計画期間の半分がコロナ禍であった。前回の計画策定時は、空前のインバウンドの観光客があり、それを前提として非常に元気の良い計画を策定した記憶がある。これまでの間に新しい動きや地球温暖化等の新しい課題も出てきている。新しく近畿圏の広域地方計画を策定していくにあたり、議論をしていきたい。

- ・近畿圏広域地方計画有識者会議規約第 4 条 3 に基づき、あらかじめ座長の代理として橋爪委員を指名し本人了承。

## (2) 議事

## 【長町委員】

- 資料の現状と課題にある「ポテンシャルを活かしきれてない京阪神」について、決して関西で女性が活躍していないということではなく、この 10 年間ぐらいで関西の女性の就業率も上昇しており、先般の国勢調査でも 2010 年、2015 年に比べて就業率がアップ

している。しかし、全国でも女性活躍推進が進んでいるために相対的に見ると、まだ関西の女性の活躍の余地がある。

- 関西には大学がたくさんあり大卒の女性が多いにも関わらず、就業している女性が少ない。これは、経済学で言うと機会費用の損失（本来働いていたら得られたであろう賃金）が大きいということになるため、そういった方々が働くことができる場の充実が必要。地方の大学がないエリアでは、女性に限らず若い男性も一度は、大阪の中心部など都会に出てくるため、地方に戻れるかどうかということも課題になる。学生を見ていると地元の就職先は市役所や銀行等がみられる。一旦都会に出た学生や、若い人がまた戻りたいという魅力ある地方をつくる必要があるのではないか。具体的な政策や企業の取組を期待している
- 今後、明るい希望が持てるのは、いかにテレワークをうまく活用するかだ。本業を持ちつつ、地方で副業を行われている方もいる。コロナの影響もあり、より柔軟な働き方が可能になってきている。企業も様々な取組をしているが、それをサポートできるような体制が、行政があれば良いと感じている。
- もう一点は、地方や企業と若者との連携である。成人年齢が下がったので、大学生のうちからもっと社会活動等ができる場があれば良いと考えている。学生を含めた若い人が活躍できる地方を目指して、大学、地域、行政、企業などとの連携がより密接になると、いろいろな新しい取組ができるのではないかと感じている。私たちが思いつかないようなことも学生は考えてくることがあるので、そういった若い活力をうまく地域で活かしていくことができればと思っている。

#### 【鎌田委員】

- 関西を脅かす自然災害リスクについて、リスクの整理や課題の抽出はされているが、それに対する対策の状況整理もして頂きたい。例えば、地震に対する耐震対策の状況、豪雨に対する大規模地下河川貯水施設の整備状況、台風の際の高潮に対する防潮堤の整備状況等、関西での進み具合を見たときに、全国と比較して弱点が明確になっていると良い。防災意識の効用というのもあり、住民からここに重点的にお金を使うべきだというような理解も得やすく、選びやすくなるのではないか。
- 社会資本の老朽化とあるが、全国的に道路橋や鉄道橋のデータというのは一般的に示されているが、上下水道や港湾、河川とか広く、施設の老朽化の現状を全国的にみて、関西ではどこが厳しく、どこは余裕があるかということを確認にして頂いた方が良い。そのことを住民や関係者に広く認識して頂き、インフラメンテナンスの重要性を強く理解してもらうということが、協力を頂く上で大事である。

#### 【橋爪委員】

- 計画全体として人口減少だけではなく、「国土全体の危機や課題は何か」を明確にすべき。

- 国土形成計画全国計画の中で、国際競争力の強化ということが示されており、スーパーメガリージョンの進化で世界唯一の新たな大都市圏をめざすというところがあるが、この世界唯一というものはどういうことかということをしっかり考えなければならない。近年の近畿圏は国際競争力としての経済規模が低下している。ベンチマークを置きながら近畿圏を元気にしていくかを考える際には、国際競争力面における地位の低下点も危機感と考えなければいけない。
- 今回の計画は、ポスト大阪関西万博の事業が並ぶという形になるであろうと思っている。このため、魅力的なプロジェクトのひとつとして、万博会場である夢洲を含む大阪ベイエリアを近畿圏の将来を託すエリアとして打ち出したい。ベイエリア全体を次世代に向けてリノベーションしていく計画ができれば良い。

#### 【都司委員】

- 人口減少問題に関して、人口集中地区を含まない市町村の生産年齢人口の減少が顕著であるが、都市部の活性化と併せて、こうした地域の活力低下をいかに防いでいくかということが重要と考える。一方で、日本に來訪する外国人旅行者に目を向けると、9年間で約5倍に増加したが、それに対して在留外国人は約270万人と、直近10年間で2倍程度の増加に留まっている。観光中心に関西の魅力を知ってもらい、交流人口の増加を目指し、単なる観光に終わらせずにビジネス・技能研修や留学等、より滞在時間の長い関係人口の増加に繋げていく。更には外国人が活躍できる職場を含めて快適に長く暮らし続けることができる環境を整えていくことが重要である。ついては、このデータの中に、日本・関西に在留する外国人の推移や目的、他の国に在留する外国人数との比較といった現状分析が必要と思う。
- カーボンニュートラルについては、計画の重点分野であり、スーパーメガリージョンの深化や産業の再配置といった全てに関わる大きなテーマである。資料の最後の数ページでダイジェスト的に触れられているが、計画策定の前提となる基本事項としてデータを含めた現状整理が必要。併せて、資料上でも言及されているが、森林による吸収機能を高める取組が重要。奈良県や和歌山県の面積の約8割が森林であるなど紀伊半島は森林資源が豊富であり、しかも人工林が多く占めている。これらを適切に森林整備を行うことで二酸化炭素の吸収や切り出した木材の利用拡大による炭素貯蔵を推進できれば良い。日本全体では2030年度に森林によって2013年度総二酸化炭素排出量の3%弱に当たる3800万tの二酸化炭素吸収を目指す目標があるようだが、関西でどの程度貢献できるかということを見極めていく必要がある。カーボンニュートラルへの貢献だけでなく、水源の涵養や生物多様性の保全、地場産業の育成、資源循環と森林の多面的な機能を活用していくことは関西の大きな課題であって、チャンスでもある。

#### 【平山委員】

- 国土形成計画の中で自然環境保全に関わる政策を進める際、近畿圏の自然環境として

のポテンシャルや特徴について整理し、それらの保全について追記が必要ではないか。

- 現状では、自然環境保全と農山村の振興では、親和性が高いにも関わらず、分野横断的な政策連携があまりうまく行っていない所もあるため、分野間の連携について追記が必要ではないか。

#### 【高橋委員】

- 観光の立場からすると、DXはビジネス出張の減少をもたらしていることも事実だ。今や社内での会議等は、ほとんどオンラインで済ませてしまう状況となっている。75%程度しかビジネス出張は元に戻らないと言うのがホテルや航空会社、鉄道会社が推測として出している。成長戦略としてより一層のレジャー需要を創出する流れをつくっていかなければならない。日本人のレジャーを中心にした宿泊は、1回の旅行について1.4泊もない状況であるため、これをいかに長期滞在に繋げるか、いわゆる通過していた観光から滞在ができる観光をどのようにして作り上げていくのかが重要な視点になってくるのではないか。しかし一方で、宿泊旅行をしている方がどれぐらいいるのかを観光消費動向調査をパレート分析すると、日本の総人口のだいたい上位の収入の2割の方が、全体の7割の旅行をしている状況である。これは富裕層を狙ってこうという全体の流れからすると、インバウンドの富裕層も合わせて、この流れを止める必要は無いが、将来において、誰もが宿泊旅行をしやすい状況というものをどうやって作り上げていくのかを一方で考えても良いのではないか。昔は国民休暇村や国民宿舎、かんぽの宿といった宿泊施設があったが、こういうものが整理されてしまっているというのが現状である。どちらかと言うと、今は5つ星のホテルを誘致しようという方向での議論が盛んだが、バランスのとれた観光振興のあり方というのを考えていくべきではないか。
- EUはレベル5の自動運転を2030年に実施するとの目標が出されていた。そして、実際にレベル5が実現すると、観光においては、いわゆる二次交通問題は一挙に解決する可能性がある。インバウンドは、いわゆるゴールデンルートを中心にした観光地に集中していたのが、地方への集客がしやすくなっていく。レベル5に対して、ハード整備だけではなく、免許を持たなくても誰もがレンタカーを借りられる制度設計のあり方について、考えていくということが必要だ。こうした取組が人の動きを活発にし、関西に人を呼び寄せていきやすくなっていくだろう。こうした自動運転の開発や各種の規制緩和を取り込み、整備していくことも必要ではないか。

#### 【小林委員】

- ここ2か月間で、マレーシアとベトナム、タイに行ってきた。向こうは元気で、もうコロナ前の生活に戻っている。日本に帰ったらまだまだで、このままでは東南アジアにも負けてしまうのではないかという危機感を持っている。
- コロナ禍にデジタル化、キャッシュレス化が進み、キャッシュを使う機会が全くなかつ

た。トウクトウクですらキャッシュレスになっている。

○我々も今回元気のある計画を議論していかなければならないという思いを持っている。

### (3) 意見交換

#### 【大串委員 話題提供】

○関西に縁がなく過ごしてきた。関西に住んだことがない人が見た関西圏が、どうあって欲しいかということをもとめた。外から見た関西は、洗練された空間と海外の空間、長い歴史とイノベーション、圧倒的な宗教施設の多さを有している。いろいろなものが詰め込まれており、魅力的な玉手箱のような趣がある。そのような中で、関西の強みを最大限活かしつつ、災害を排除した、より暮らしやすい豊かな生活圏の形成をどのように実現できるかを考えた。

○近畿圏で実現してもらいたいことは、1番目は東京もしくは関東圏でできないような交通先進地域をつくり上げて欲しい。2番目は、災害時に避難可能な都市空間の形成ということで、大阪平野はゼロメートル地帯が多いものの、スタイリッシュに、快適に、便利良く海域に面したエリアで暮らしながら、避難できる空間形成はどうあるべきかを考えた。3つ目は、新たなモビリティの利用推進である。最後に、近畿圏の観光PRについて疑問を感じたため、触れさせて頂きたい。

○交通先進地域としてお願いしたいことは、3つ空港があるということで、最近、神戸空港が国際空港化するという話があり、良い話だと思っている。これを最大限活用して頂きたい。あとグリーンで、ウォーカブルで、多様なモビリティが共存する都市ということで、都市空間の整備を進めて欲しい。もう1つが混雑の排除ということで、京都が中心になると思うが、ロードプライシングのような仕組みを先陣を切って進めて欲しい。

○3つの空港が近接している地域は他にないため、使い倒して頂きたいと思っている。もちろん、近隣地区との調整等で苦労されていることは重々承知だが、人口減少や高齢化が進んでいる中で、交流人口を増やすことが大事であるという話があった。それぞれの空港に特色を持たし、最大限使い倒すということがこれまで以上に重要になってくる。例えば、神戸空港に関しては、医療関係の病院や研究所が神戸のエアポートの近隣に集積している地区があるため、そこを例えば海外から医療で来られる方達はそこで毎年健康診断してもらい、検査結果を待つ間に観光周遊をしてもらうような、様々なポテンシャルがあると思っている。伊丹空港に関しても、例えば空飛ぶクルマが出てきた時には伊丹空港を利用し、ジャンボジェットを含めたジェット機等は神戸空港や関西空港で離発着をして欲しいと考えている。

○今回は事例としてシンガポールの計画を持ってきているが、本来はほこみちで、御堂筋の淀屋橋からなんばまでがウォーカブルな街として創り直されている所が流石だと思っている。十三駅等の都市近郊でこのようなことが実現していくと、大阪の魅力もしくは近畿圏の魅力が倍増する。

- ロードプライシングは、特に観光被害、観光公害と言われるような所に、試みをしてはどうか。課金をすることで、様々な環境整備にお金が使えるということもある。野心的な試みは、関西こそできるのではないか。
- ゼロメートル地帯に対する対応ということで、防潮堤を高くしすぎると海が見えない等があり、調和ができるような防潮扉等を建物に敷設し、上の方に渡り廊下をつけて、そこから逃げやすいような仕組み等を導入して、街を美しく快適に利用しながら、海のエリアをうまく活用して街の機能を持たせていくということも有りではないか。
- 最後にモビリティの活用ということで、空飛ぶクルマは、近畿が日本発の商用利用を実現して頂きたい。近畿圏は2025年の大阪関西万博で空飛ぶクルマの活用が検討されている。このため、近畿圏が商用ルール形成のスタンダードをつくることのできるのではないか。ぜひ推進して頂きたい。
- 交通結節点をシェアタイプのマイクロモビリティとか、公共交通優先のエリアに変えていく試みを率先して実施してもらいたい。街が縮んでいく中、交通結節点は人が集まる重要なエリアとなっているので、そこで交通を使わなくても行きやすく、暮らしやすく、定着ができて、文化も含めて味わえるような人中心の構想交通結節点をつくりあげられるのは、関西が最初ではないか。
- 関西の観光PRについて、2015年から2016年にかけて香港大学に招へいで行っていたが、金曜日や木曜日になると、先生達が訪ねてきて、あの昇龍道のこの辺に尋ねてみようと思うのが何が美味しいか、行った方が良い所はあるか等、色々聞かれた。昇龍道は、中国の観光客を重視しており、特に台湾の人達は落とすお金の金額が大きいので、ハーレーダビッドソンで駆け抜けるようなプランを用意していたりとか、広域観光の桜蘭としてドラゴンコース、グレートネイチャーコース、ノスタルジックコース、浮世絵コースといった魅力的なコースの名前が付いており、6日間コース、7日間コース、9日間コースとわかりやすいものになっている。同じようなものが関西にもあるが、情報が載りすぎていて、よくわからない。重要顧客に対するプロモーションとして、様々な場所を最速で駆け抜けることを推奨しているような、供給者視点のツーリズムになっている。例えば、心を安らげる環境として瞑想街道とか、そういった何かうまいやり方もあるのではないか。

【鎌田委員 話題提供】

- 2050年を見据えた近畿圏のさらなる発展のために、社会基盤構造物の老朽化対策（長寿命化）の観点から、1番目に、それに応えるためのイノベーションの例を、2番目に、地道に継続すべき（近畿圏での）活動の例として大阪府の地域維持管理連携プラットフォームと土木学会関西支部の活動を紹介し、3番目に、目指すべき新しい（近畿圏での）地域連携スタイルの例として、みおつくし工業用水コンセッションの話をする。
- イノベーションの例として、日本コンクリート学会のイノベーション戦略委員会で議

論されたもので、2050年に向けた社会基盤構造物の長寿命化のためのイノベーションと技術として提案させて頂いた内容である。構造物の内部状況の可視化技術ということで、2050年になったら世の中では弾性波や電磁波、電磁場応答とかを駆使して、構造物内部の可視化が実現しているということを想定している。期待できる効果として、安価な可視化技術が出現して、補修・補強の可否を判断できたり、補修・補強の優先箇所の抽出ができるということで、高速道路のみならず財政事情の厳しい地方管理の構造物でも、経済的なインフラメンテナンス管理が可能となる。また、2050年にはハンドリングタイムを自由に制御できる建設材料が開発され、さらに今流行りの3Dプリンティング技術等が十分に駆使できるようになると、構造物の補修・補強施工の自動化に繋がり、技能工の減少や労働人口減少問題に対しても大きな貢献ができるのではないかと。

- 地道に継続すべき近畿圏での特徴的な取り組みの例として、大阪府の地域維持管理連携プラットフォームの事例を紹介する。このプラットフォームは、大阪府の各土木事務所が、そのすぐ近隣の市町村や大学を巻き込み、3者で維持管理ノウハウの共有や、一体的な研修や技術相談、点検の地域一括発注等を行っているというもの。大阪府内の狭い範囲の中に土木系学科を持つ大学が多く存在しているというメリットがあり、地域と大学とがしっかりと連携する形ができているということで、これは関西、大阪ならではの地域特性を生かした特有特筆すべきもので、こうしたスタイルを継続して行くことが重要である。
- 一方、インフラの長寿命化の将来を考えると、結局は若い人達の理解と協力というのが不可欠であり、次世代の若者をいかに育てていくかということが極めて重要である。この観点から、土木学会の関西支部では貴重な活動を展開している。まず、土木技術者向けの講習会研修会ということで、コンクリート構造物の維持管理やメンテナンス実務研修のように、全国的にも特徴的な講習を既に行っており、全国からも引き合いがある状況にある。その他、次世代の土木技術者の育成、異業種交流の委員会、子供向けの見学会実験教室もやっている。それから、一般市民を巻き込む仕組みが出来上がっており、FCC(Forum Civil Cosmos)という組織で「どぼくカフェ」という、市民参加型、専門家と一般の皆さんとで社会基盤を維持管理する重要性は何かということを議論している。こうした取り組みを継続していくことが重要である。
- 最後に、目指すべき新しい地域連携スタイルとしての、「みおつくし工業用水コンセッション」について紹介する。この会社は今年の4月に事業を開始し、今後10年間事業が展開される予定になっている。このコンセッションでは、大阪市を対象として、工業用水道事業が持っている課題を解決するためのいろいろな戦略を実行して、大阪モデルを確立させ、それを全国に展開していこうと考えている。非常に期待できる画期的な取組である。ポイントは、浄水施設や水道管の維持管理の面で豊富な実績を有している民間企業が構成企業となって強みを生かそうとしている点である。水道管の維持管理においては、劣化によって漏水が生じたり、水道管の破損や破裂が起きる前に適切な診

断を行って修繕更新を行うことが重要だが、このコンセッションでは、漏水の発生をいかに早期に検知できるかということに関して、積極的な技術開発を展開している。この事例のように、民間の力をうまく使えるコンセッションの形を、今後も上手く活用できれば、最先端の技術を柔軟に採用することが可能となり、社会基盤施設のいわゆる維持管理分野においては非常に効果的ではないか。

【竹林委員 話題提供】

- アジアと縁が深い関西とあるが、本当かと聞きたい。歴史的経緯や就航都市数・便数、最近のインバウンドで、そのように思われたのかも知れない。典型的な例は産業だが、産業のネットワークがきちんと関西からアジアのどこかと出来上がっているか聞きたい。例えば、パートナーの国、あるいは投資はどうなっているのか。その背後に、関西の得意な産業は何があるかと言われたら、昔は製鉄があったが、今は思いつかない。半導体と言われるかもしれないが、日本で作っている半導体は最先端ではなく、台湾で作っている。最先端の台湾のお得意様は関西ではなく九州である。医薬品は、大阪府は全国2位、3位は滋賀県だが、1位の埼玉県に大きく差をつけられている状況である。
- インバウンド含む航空旅客は、短期的にはコロナの間に溜め込んだ旅行需要が暴発するだろう。おそらくもう既にそういう状態になっている。海外では中国でもまだ止めているが、この11月に緩和されるといわれており、そうなれば、なおさら観光需要は暴発する。但し、それは短期的な話で、中長期的に、例えば10年ぐらいの単位になると、どうなるかわからない。輸送の世界ではネットゼロというのをするようにと言われていた。2030年までに、イギリスでは航空需要を3割減らさないとネットゼロの目標達成は無理だと言われている。
- 今後10年ぐらいは何が起こるかわからない、それぐらい不安定な状態になっている。その不安定な状態ということを頭に置いた上で設計するのか。そのような状態の時に、堅い需要は何かというと、ビジネス需要であり、25%減るとはいわれても裏を返せば75%は残っていることになる。日本の産業ネットワークがアジアと形成されるのであれば、絶対、ビジネス需要が来る。高い部品を納入するのに現場見ないで納入する、そんな珍しい人はいない。そういうことを頭において、産業や輸送、それを支える国内輸送の配置、そういうものを考えていくことをしなければならない。

【都司委員 話題提供】

- 近鉄は近畿東海の2府3県に延長約500kmの路線を有しており、都市近郊を中心とした通勤通学輸送、それから大阪・名古屋間といった都市間の輸送、また奈良・伊勢をはじめとする観光地への輸送を担っている。500kmの路線には、人口密度が低いエリアを走行する区間が多く含まれており、以前から沿線の人口減少、マイカーへの転移もあり、鉄道利用人数は、平成の初め頃がピークで、それと比較すると、約3割減ということに



なっていた。もちろんコロナ禍で更に減った。

- コロナ禍に入って3年になり、当社を含め鉄道業界は大変苦しんでいるところ。その中でも、人口減少等で従前より収支が厳しかった地方路線はより一層厳しさが増しており、JR各社は輸送密度が2000人未満の路線を発表され、今後のあり方について検討すべく関係自治体との協議をスタートされている。今までは本線の収入で支えてきた支線が支えきれなくなってきた。当社においても、赤字ローカル線の存在が大きな経営課題であったが、採算の厳しい路線において、国、沿線自治体等の理解を得て、公有民営に移行させて頂く等、事業スキームの変更を通じて、収支改善を図ってきた。その結果、それまではだいたい600km程の路線があったが、100kmほど短くなり、先ほど申し上げた現在500kmほどの路線になっているという状況。
- 一方、輸送密度の低い路線が多いことをカバーするため、都市間や都市と観光地を結ぶ広域の特急ネットワークを構築してきた。特に最近は沿線定住人口の減少に加え、出張需要、ビジネス需要が今後減っていくと思われるため、観光を中心に新たな需要を開拓すべく、目的地に向かうために列車に乗るというだけでなく、乗ること自体が目的になるというコンセプトで列車を走らせることに注力をしている。アフターコロナの時代に入り、ビジネス需要の減少に対し、戻りつつあるインバウンドも含め、観光による交流人口を増やす取り組みを通じて、地域活力の強化に貢献していきたい。
- 検討中の新たな技術だが、当社では鉄道ネットワークを形成する上で妨げとなっている路線による集電方式、軌間の違いという問題を克服するための研究を行っている。まずIR開業が予定されている大阪メトロの夢洲から当社沿線の奈良・伊勢志摩まで乗り換えなし直通運行を行うべく、第三軌条、架線、この二つの集電方式に対応した列車の開発を進めている。また当社路線は歴史的にいろいろな会社と合併して成り立ってきたため、標準軌と狭軌の路線が混在している。国土交通省や鉄道総研、メーカーと協力し、ゲージ幅の違う路線を行き来できるフリーゲージトレインの研究を進めている。こうした技術の開発が鉄道の利便性向上による観光振興につながり、また関西の鉄道は首都圏に比べると相互直通運転が進んでいないが、こういった課題も解決することにより、将来的に都心を中心とした既存路線の利便性向上に繋がっていけばと良いと考えている。

#### 【大串委員】

- 椋山女学園大学（愛知県）のゼミ生たちに、東京と大阪、将来どっちの方に行きたいという話をすると、大阪半分、東京半分という結果だった。大阪の方に行きたい人に理由を聞くと、名古屋から近いからだだったが、リニアが入ると危ないと感じた。先に東京ー名古屋間にリニアが繋がり、10年後に大阪ー名古屋間が繋がるといことになると、大阪は50分、東京は40分になる。そういう意味で交通が変わる姿も近未来的にあると思うので、危機感を持たなければならない。人口流出が更に激しくなることをしっか

りと見据えた上で、今の関西の魅力を強調できるような計画にしていきたい。

#### 【橋爪委員】

○関西の圏域のひとつの特徴は、地域それぞれの創意工夫を示すことである。船場センタービルのような道路の利活用の手法も大阪が先行して行い、後で国として、立体道路制度等の形で制度化された。観光でいえば、丹波篠山では複数の空き家を民間転用で旅館とするということも地元から提案があり、規制緩和ができた。

これまで関西では、各地域で創意工夫をして、ユニークなことを試みることで存在感を示してきた。これは圏域の中に、それぞれ魅力ある地域があるということであり、強みはそれぞれが際立つことをしていく所に尽きる。そういう部分を加速させるということは大事である。

空飛ぶクルマに関しても、単に運航すれば良いというものではなく、日本の企業が最先端の空飛ぶクルマに関する産業と技術開発をしていなければ意味がない。

○もう1点はアジアとの関係である。真にアジアとの関係について、どのように考えるのか。現状を把握しながら計画を作る必要がある。

高速道路のミッシングリンクについて、京奈和道や新名神でようやくダブルリンクになることから、これをどう活かしていくのかということも目玉にしていきたい。

#### 【小林委員】

○アジアとの関係と関連するが、ベトナムのある大学に行った時に、大学の前に施設があり、その施設は日本への留学の支援や日本の企業の窓口をしているが誰もいないため、1階の電気が消えてしまっていた。2階にかろうじて電気がついており、受付の人がいるが他には誰もいない。その施設の道挟んで真向かいに大学のインキュベーションセンターがあり、スタートアップセンターがあるが、そこは満員であった。綺麗な今どきのデザインでカフェテリアがあったが、5年前はそんなことはなかった。

○やはり流れが変わったという想いを持たなければ駄目だと思う。その想いを持たないと取り残されてしまうという気持ちが非常に強いため、広域地方計画は明るい未来を描きたい。暗い未来の計画なんて良くない。面白いとか、なんか元気が出るとか、そういう姿が見えるような広域地方計画にしていけないと駄目である。アジア全体が高齢化しているが、シニアも非常に元気で生き生きしている姿、関西の研究が世界に指名される1つになるのではないかと、そういう意味で元気が出るアイデアを集めていきたいと思う。

#### 【藤井委員】

○明るい未来を創るためにどうしたら良いかだが、個人的な提案で恐縮だが、2015年に大大阪構想というものの提案しており、東京よりも人口が多かったかつての大大阪に仕

立て上げるにはどうしたら良いかという構想を書いたことがある。要点をかいつまんで話すと、大阪が発展するためには、西日本・近畿全体が発展するというのと表裏一体で、そういう意味では大阪構想と言っているが、西日本の広域地方計画としてどうしたらいいのかということ考えたものである。具体的なプロジェクトとして挙げたものを紹介する。先ず直近の話からすると、北陸新幹線の早期大阪接続、そして関空への接続というのを急ぐべきである。並びにその関空への新幹線は基本計画が策定されている四国新幹線として紀淡海峡大橋をかけて四国へと繋げていく。そうすると、関西空港のカバーエリアが一気に拡大し、北陸が国際空港を持つことができると同時に、四国もそれを持つこともできるようになるだろうということも申し上げた。更に、北陸新幹線を今のルートで考えると、日本海側の近くで分岐すると山陰新幹線の整備にも使える。山陰新幹線は絶望的に需要がないので、なかなかつくれないう議論もあるが、小浜までは北陸新幹線がつくっているのです、そこまではコストなしで接続すれば、例えば舞鶴とか、そういった所に接続し、天橋立に接続していくと観光船にも繋がる。最終的に山陰新幹線にもなるだろうと申し上げた。それと同時にリニア新幹線は同時接続が望ましいため、そういうことをしっかりと繋げていく。

○淀川の大洪水、大和川の大洪水は深刻な被害を関西にもたすため、速やかにそういった河川の巨大洪水がなくなる対策を行う。そして、大阪湾の津波、大阪府の資産で十数兆円の被害があり、十数万人の方がなくなるということも予想されているため、そういった対策というものをしっかり作り、守りと攻めをしっかりと進めていくことで、巨大災害にあっても関西というものが発展して未来があると思うため、こういったものについても検討頂けると良いのではないかと。

#### (4) その他

○次回の有識者会議は、令和5年の1月30日を予定している。

以上