

第5回近畿圏広域地方計画有識者会議 議事要旨

日 時:令和6年5月24日 13:00～14:40

会 場:大手前合同庁舎5階共用会議室2(Web併用)

出席者:小林座長、岡井委員、澤柳委員、高橋委員、二宮委員、橋爪委員

(Web出席)大串委員、竹林委員、都司委員、長町委員、平山委員、藤井委員

議事次第 1. 開会

2. 議事 (1)新たな関西広域地方計画について

(2)その他

3. 閉会

1. 開 会

挨拶

○ 小林座長

2. 議 事

(1)新たな関西広域地方計画について

【長町委員】

- 多様な社会の実現について。女性活躍や少子化対策において、ひとつの処方箋では改善は難しい。関西と言っても広く、地域の特性に応じた、きめ細かい取組が必要になる。例えば都市部と地方部では女性のキャリアの積み方も異なる。また、子供や障害者といった弱者なども含めた、多様な人々が生活しやすいようにという視点においても、同様に地域ごとに必要な施策が異なる。他地域の成功事例も参考にして、若者をはじめ多くの人々を巻き込んで、自分の地域にどのように活かすかを考える必要がある。

【藤井委員】

- 関西の発展を通じて日本経済の成長を牽引するという気概が必要。関西を通じて日本を背負う、歴史・伝統・文化を守ることが日本の遺産、世界の遺産を守ることになる。それを行うには経済成長が不可欠であり、そのためにはインフラ整備が必要である。関西の計画は経済成長と歴史・文化・伝統を守ることの二面性がある。
- より具体的に議論を深めていくためにも、熟度が不十分で構想段階の計画であっても固有名詞を含めてしっかり書き込んでもらいたい。

【二宮委員】

- 経済の観点から。関西の歴史や伝統の部分から言うと、関西は全国規模の企業を含めて多数の起業家を輩出した地域である。現在ではそういった企業のほとんどは、東京に重要な本社機能を移してしまい、関西にある大学の卒業生もほとんど東京へ就職してしまう、統計的にも若年層が東京へ行ってしまうというのは明らかであり、危機的状況と考えている。関西で活躍しようとする若者や女性を増やすという観点からも、スタートアップおよび起業を支援していくことは必要であると強く訴えたい。

【高橋委員】

- 観光について。観光に対する書きぶりは、観光産業という捉え方をしてもらいたい。世界観光機関(UN Tourism)は、24 時間以上、日常生活圏を離れる行為を観光と位置付けている。レジャーだけでなくビジネストリップも観光である。第2部第3章の「関西各地を移動・滞在」については、まさに観光そのものであり、それを産業として捉えるとなると、第3章は第1節しかないため、第2節を追加してほしい。
- 文化庁長官をしていた東京藝術大学の宮田先生が、三輪車構想(文化芸術、経済、観光)を打ち立てられたが、文化や歴史的資源は修理・保存・公開されてこそ今の時代に伝わっていくと話されていた。観光を経済化して、そのお金が修繕などに回っていくという考え方が必要であり、そうでなければ文化は守ることはできない。観光産業として、集客と消費、地域内で調達できる(6次化)サイクルを構築することが地域にとって重要である。
- 2023 年には、インバウンド消費が5兆円を超え、製品輸出額では、第3位に相当することからも、観光をひとつの産業と捉えて、住民からの納得感を得られる施策も必要。
- 国は 2030 年までに 6000 万人のインバウンドを目標としているが、昨年の 2500 万人の時点でオーバーツーリズムと言われている。オーバーツーリズムという現象を住民中心で使うインフラが容量を超えてしまったという定義で考えるのであれば、住民だけではなく観光客も含めたインフラを整備しなければならない。田辺市の例では、熊野古道への来訪客が増加し、中辺路に民泊やレストランが増えたことから、近い将来、地域の水道の容量を超えてしまうのではないかという心配がされていた。このような出来事を先読みしながら取り組んでいく必要がある。
- 行政は、インフラ整備や安心安全、国は、規制緩和を行った。自家用有償に関する法改正が近々行われると聞いているが、法律の改正があっても行政にサポートする体制がなければ、既得権益のある人々の声に押されて意味がなくなってしまう。これらの3点を第2部第3章の第2節として記載すれば、個性豊かな資源を効果的・効率的に活用することになるのではない。
- MICE 誘致について。UIA 基準で MICE 誘致をすると書いてあるが、これ自体は JNTO 基準となんら変わりはなく、記載されている会議数は会議に主催団体が国際団体に認められたかどうかでしかない。したがって、国際団体の基準に合わせる必要はない。また ICCA の

基準は国が陸続きのヨーロッパの考え方でつくられた基準で、諸外国の基準はそれぞれの事情に合わせてつくられている。観光振興の立場からすれば、MICE は平日の需要を造り上げる手段だとも理解でき、その立場から考えれば JNTO 基準で MICE 誘致の目標を記載できればよい。

【岡井委員】

- 都市計画の観点から。都市空間についてはクルマ中心ではなく人中心の空間として定義することが世界の標準である。公共交通はそれを担保する道具のひとつであるが、民間サービスでは利用者減少で廃止となる話題が多いが、移動する権利として、行政サービスとして整備すべきである。ただ、現在は都市計画規制が緩く、どこでも住める状態では、行政としては持たない。立地適正化計画はあくまでも誘導策なので実効性は薄いのが現状である。もう少し強力な都市計画規制をしたうえで、対象地域内であれば必要な行政サービスを保証するコンパクトシティとしてほしい。そうすることで住みやすい関西が実現できる。
- 先端医療や、観光と組み合わせて医療ツーリズムは関西では良い施策と考えられる。観光は人が多すぎてしまうと満足度が下がる。多くの人があるのであれば人のための空間を用意しなければならない。これも都市空間としての人中心の空間へ転換すべき理由のひとつになる。
- これ以上リスクの高い地域へ人が住まないようにすることも必要である。都市計画の規制として必要である。第4部で広域連携プロジェクトが書かれているが、都市計画の分野では様々な権限が基礎自治体である市区町村へ委譲されており、各自治体の利益が地域全体の利益になるとは限らない。このため、地域全体として利益となるような調整が必要になる。

【澤柳委員】

- 観光の観点から。観光においては豊かであることが便利であることに繋がらないことがある。宿泊旅行の目的としては非日常を感じる目的が多い。調査からみると旅行の価値としては、機能的なものと自己表現的なもの、情緒的なものがある。機能的とは温泉の効能で肌のつやが良くなるだとか、近くて良かったというもの。自己表現的とは SNS で自慢できるとか「いいね」が付くといったもの。情緒的なものは結局人の部分になるが、人とのつながりや親切にしてもらって良かったというもの。旅行で満足した人の多くは、人から親切にされたという情緒的な部分で満足した人と分析されている。便利とか ICT の中で人の情緒、ソフト的な部分は書きづらさはあるが、将来、次世代にとって必要な部分でもある。
- 春日大社の宮司から聞いた話だが、日常にあることは書物にほとんど残っていないという。勢いがあつた昭和の良さを知っている最後の世代の我々が、日常の良さ、日本人の良さ、関西人の良さを残していく必要があるのではないか。

- 最近、東南アジア系のホテルが大阪や京都へ進出している。大阪や京都へ海外から来訪した人が外資のサービスを受けて帰るのはどうかと思う。人やソフトの部分が人中心の記載として第2部第3章のところに含まれるとよいのではないかとと思う。

【都司委員】

- 西日本全体での連携の観点から。関西の役割として、東京一極集中の是正を目指し、複眼的に関西がもう一方の極の役割を果たし、首都圏の大規模災害に備えてバックアップ機能を関西が持つ、それによって日本が持つリスクを低減させていくことが重要ではないかと考える。関西の経済圏を中心に西日本全体の一体感を強めていく。西日本一体となって複数の都市が連携・分担して役割を果たす、その中枢的な機能を関西が中心になって果たすことが必要。今も徳島県・鳥取県が参加している関西広域連合の枠組みのさらなる拡大を図るのもひとつの方法。リニア中央新幹線や北陸新幹線が大阪まで延伸するには相当な時間が掛かるため、このままでは西日本エリアが取り残されてしまう可能性もあり、関西としては北陸・中部との連携も重要となる。
- 隣接圏域との連携強化については第4部に書かれているが、第2部でももう少し具体的にどのような戦略をもって連携強化を図るのかを示す必要があるのではないかと。現段階では第2部の記載内容は総花的であり、関西らしさをもう少し打ち出して欲しい。第3部で具体的なプロジェクトがまとまってきたら、第2部へフィードバックして記載内容を見直してほしい。

【大串委員】

- エネルギーの観点から。関西がゼロミッションに敏感である中、地域内のカーボンニュートラルやオフセットといった部分を関西がリードできる部分があるのでは。水素を取り扱う企業も関西に位置している。関西は環境に敏感で、工場立地や観光によい地域というイメージを出せれば。また、それに向けた投資をどこへどのように行うかを充実して記載することが必要である。
- 能登半島地震の災害復旧の際に、通信の途絶で連携が難しく、効果的に道路啓開が出来なかったと聞いた。関西も山がちなところが多く、そういったところは、通信が弱いため、災害に強い点をうたうのであれば通信の重要性は記載したい。

【平山委員】

- 環境の観点から。現状の記載で必要な視点は概ねカバーできているが、キーワードが並べられている感じで、関西としてどれが重要なのか濃淡がわかりにくい。関西ならではの色を出すには、場所や地域といった固有名詞を入れていくが必要である。関西で言えば、琵琶湖の水域そのものだけでなく、流域のつながりや森林、里山、田畑を含めた環境を一体的に保全していく、人々の暮らしが繋がっていくといった記載があると関西らしさが出てくるのではないかと。

- 気候変動や地球環境に関するテーマについても、第2部においても、もう少し関西らしさを具体的に書いてほしい。
- 推進の方法として、「あらゆる主体が分野を横断的に連携して」とあるが抽象的であるため、関西ならではの人のつながり方や市民活動の活かし方が書けると良い。

【橋爪委員】

- 小林座長と「元気の出る、将来に希望の持てる計画」にしたいということ話をしていた。全国計画でも「未来に希望を持てる国土の将来ビジョン」とあり、希望と活力がキーワードとして挙げられている。
- 計画の当初に立ち返ると計画の期間は、2050年その先を見据えつつ、今後概ね10年間となっている。我々は関西の2050年をイメージできているか。構成ではそうになっているが、2050年のあるべき姿(将来像)と今後10年の話が入り混じりがちであり、それは明確に使い分けたい。
- 将来の姿をもう少し明確にしたい。概要版では地図が描かれているが、これは現状の地図で、2050年版が描けるかどうか。リニア中央新幹線も北陸新幹線も線としては描けないが、概ねの将来的な圏域の図があるべきだと思う。具体的なものはなくとも、構想段階でも描いておきたい。
- 持論では関西は外から人が集まってできた場所であることが大前提である。関西は外から多様なものを受け入れて創発して発展してきたことが関西らしさの根幹だと思う。外から多様なものを受け入れる部分が止まると先進的な圏域とは言えない。
- 都市とは都と市と書く。都は様々な人や文化が集まってそこに制度や価値ができる場所。市はものや価値を交換する場所である。関西には港が多く、そこから外のものや文化を受け取ってきた。歴史・伝統を活かしつつ、絶えず新しいものを受け入れて、変えていくのが日本の中でも関西である。それを踏まえて地図を見ると阪神港や舞鶴港からは輸出の外向きの矢印だけ描かれているが、入ってくる矢印も必要である。
- 現在の課題としては、人も企業も流出してしまうところであり、外からのものを受け入れるというところが重要だと思う。

【竹林委員】

- 産業の観点から。書かれていることは概ね同意するが、関西の計画は他地域と比較すると守りに入っている印象が見える。関西らしさは何かという話が出ていたが、これから関西で何を育てるかという核が見えない。整備局の分野ではないと言えばそれまでだが、製造業の話があまり書かれていない。例えば、カーボンニュートラルの分野では、世界的には水素系の話が進んでおり、日本はいい部分を持っているが、国内でも先端は関西以外の地域にある。そのようなことを冷静に見ながら、どの分野を伸ばすか、そのためのインフラをどう整備するのか決めるほうが良いのではないか。

【小林座長】

- 計画にエネルギーが欲しいと思う。国際会議からポスト COVID という言い方は削除されている。東南アジアは動きが大きく、生成 AI が当然のように使われている。カンボジアでは SaaS を実装できている。現代の AI やソフトウェアは昔は先進国で発展して、途上国へという流れだったが、今は世界で同時に動いており、その動きでは日本は完全に遅れているという認識を持たないといけない。
- もうひとつは、人口減少問題が顕在化してきている。物流では 2024 問題がある。また来年から在宅医療の方向に舵が切られ、まちの構造が変わる。個人的な話では、住んでいるまちのバスダイヤが半減した。そして、近所のスーパーが 3 月末で閉店した。スーパーは輸送費高騰の影響で店舗を再編しており、買い物難民になった。免許を返納しようと思っていたがクルマに乗り続けることにした。高齢化社会に伴う労働力不足はいきなり顕在化している。世界でいうと、日本は最先端を走っている。計画を議論するのに時間が掛かっているが、その間に世界が変わってしまっており、シームレスではなくシームフルになっている。我々の生き方を変えなければならない。
- 東南アジアでも特定の国を除いて人口減少が始まっており、タイでは物流への影響が顕在化しつつある。香港の国際的な物流企業では副業を前提として仕事をしている。同じ場所に同じ時間に集まって仕事をするのではなく、場所も時間もマッチングして仕事をする。男性も女性も関係ない働き方をすることで東南アジアを席卷しつつある。高齢化社会の最先端として高齢社会のフレーミングを変える必要がある。
- MICE の関連が JNTO の基準で良いのかという点は国の方向性で考えたい。話題提供として、内閣府の知財分野で国際標準の話もある。マレーシアの新幹線建設では日本企業からの入札がなく、その理由は日本企業が国際標準を持っておらず、国際 JV が組めないということであった。

【橋爪委員】

- 国際社会における関西の位置づけの話はまだ書かれていないため、工夫できるのでは。東南アジアは人口が増える国も多い。他国との連携をどうするのか。2050 年になると、世界中が高齢化社会となり、日本が先進モデルになる。2050 年はデジタルネイティブな世代、Z 世代以降が中心となった社会を意識した議論が必要である。

【高橋委員】

- 国際標準の話について。情報や産業分野では、もちろん国際標準は重要である。しかし、MICE に関しては国際標準について取り上げなくても国際競争力がなくなるわけではない。戦略的にも必要だと思う国際会議は、国が中心となり、自治体に声掛けをしながら進めている。これまで観光庁は JNTO 基準に基づいて国際会議誘致を自治体や DMO に働きかけて

きた。地域はそのための施策をおこなってきている。ICCA 基準にしても UIA 基準にしても、その基準を殊更に取り上げる必要はない。観光の産業化を意識した MICE 誘致をするべきだ。

(2) その他

- 新たな関西広域地方計画の策定期限について、令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震により、中間とりまとめの公表時期を半年程度延期とし、国土交通大臣決定は令和6年度冬以降を予定。
- 中間とりまとめの公表にあたり、令和6年秋頃に有識者会議、令和6年冬頃に近畿圏広域地方計画協議会を実施予定。

3. 閉 会