

スーパー・メガリージョン構想検討会（第17回）議事概要

- 1 日 時 平成31年1月18日（金）13:30～17:00
- 2 場 所 大阪合同庁舎1号館第1別館2階 大会議室
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、大野委員、加藤委員、坂田委員、
中村委員代理小川専務理事、藤原委員、森川委員

4 議事

- (1) 開会
- (2) 議事

- ア （公社）関西経済連合会 八木 誠 副会長より、資料2「スーパー・メガリージョン形成に向けて」について、近畿地方整備局 伊丹 潔 副局長より、資料3「スーパー・メガリージョン効果の広域的な波及について」について発表が行われた。以下、主な質疑。
- ・資料2の7頁に記載のあるABCプラットフォームというのは、既存産業の活性化に加えて新たな産業のイノベーションを視野に入れていると思うが、そのためにどのような工夫がされているのか。とりわけ関西にはイノベーションを生む土壌があるとのことなので、その辺りについて伺いたい。
 - ・（八木副会長）ABCプラットフォームについては今年4月に立ち上げて、時間をかけて議論していこうと思っており、工夫についてもこれからという段階。とりあえずは分野を決め、そこで主体となる会社を決定し、お互いにニーズのあるアジア諸国との間でワーキンググループをつくることで、どういうビジネスがいいか、相手側のニーズと我々ができることをマッチングさせて取り組んでいこうと思っている。イノベーションという意味では、関西には昔からトライするチャレンジ精神があり、これが関西に根付いている土壌だと思っている。
 - ・外国人労働者の受入れ拡大が決定し、インバウンド市場も拡大していくが、宿泊面を含めたサービス産業における担い手不足も叫ばれている。アジアの活力を取り込むゲートウェイとなる関西として、その辺りのビジョンや方向性について考えをお聞きしたい。
 - ・（八木副会長）外国人労働者に関しては、大変大きな課題になってくる。一般的な労働者と専門的人材では受入れ方が変わると思う。特に我々の場合は、外国人労働者の中でも専門的な能力を持った人たちを育成しないとなかなか厳しいと思っている。一般企業の場合では、ある程度の専門能力をどのように習得させていくか、教育プランをどのようにシステムとして組み込んでいくかということが必要となるのではないかと。
 - ・（伊丹副局長）外国人労働者に関して、西日本スーパー・メガリージョン（以下「SMR」という）勉強会では、西日本広域連携の中で、人材を見つける・育てるといった観点で現在アプローチしている。今後どのように展開していくかについてはまだ議論の段階に至っていないというところ。
 - ・イノベーションに関しては、京都や大阪などはもともと企業と大学の距離感が近かったが、今後このABCプラットフォームに代表されるような構想を実現していくためには、企業と大学の分業を見直して、協業していく必要があるのではないかと。また、ハード整備を活かす上では、地域の魅力を見直すことが重要。例えば観光については、資源も大事だが、目に見えない物語やストーリーなども大事で、海外からの観光客はそういったものに相当引き付けられているという現状があると思う。地域の魅力を見直す観点で何か考えがあれば伺いたい。
 - ・（八木副会長）分業見直しもあると思うが、基本的にはイノベーションの範疇においては、それぞれの専門的な領域でしっかりと検討した上で、それらを統合的に束ねるといった、ベンチャーエコシステムのような場がないと統合は難しいと思う。それぞれの研究機関が専門的機関としてあることを前提として、整備統合もしくは情報収集する機関が必要。関西では、ABCプラットフォームがそのような機能を果たしてくれると思う。また、ハード整備を活かすためには、ソフト面で、地域の魅力から関西をいかに発信していくかが本当

- に大事である。ご指摘のとおり、単なる観光資源だけでなく、そこにいる人の魅力、あるいは生活の中での癒しのようなものをどれだけ確保できるかということ。単に目で見るものだけでなく、心に触れるような、心を引き付けるようなソフト面の整備が大変重要だと思っている。どのように整備していくか、これからしっかり考えていきたい。
- ・(伊丹副局長) 観光の観点で言うと、各圏域での広域観光や隣接圏域における地域の魅力やストーリー探しなどは観光部門で取組が進められているところ。ただ、資料3の10~16頁で紹介したような瀬戸内海に着眼した提案・アイデアは出されているが、西日本4圏域(関西・中国・四国・九州)束ねた視点や全体としてのコンセプトを決定するには至っていない。
 - ・資料2の19頁にある太平洋新国土軸のインパクトについて伺いたい。新大阪駅は西日本のこれからの開発・発展の拠点となるということだが、その構想にとって非常に重要であること、また、リダンダンシーという観点からも非常に重要になってくると思っており、関西がどのぐらい関心を持っているのか伺いたい。
 - ・(八木副会長) リダンダンシーの確保、あるいは防災機能の向上については、関西国際空港の台風被害でも痛感したが、日本全体で考えなければならない問題ではないか。西日本国土軸の中だけのリダンダンシーもあれば、太平洋新国土軸という大きな軸の中でのリダンダンシーもあり、多重で考える必要があると思っているので、そういう観点を含めて、西日本との交流機能をいかに確保するのかというのは大変重要なポイント。
 - ・中部圏との連携について伺いたい。距離が近く、首都圏に比べてもまだまだ開発の余地があり、また、リニア中央新幹線(以下「リニア」という)開業は当面は名古屋までということもある。このような観点から、中部圏に対する期待や考えがあればお聞きしたい。
 - ・(八木副会長) 中部圏との連携は今後考えていきたい。複眼型国土の中で、お互いに補完し合う関係性になっていくと思うので、中部圏が今後どのようなことを目指していくのかということを含めて連携したい。お互いものづくりがベースにあるので、うまく連携できればいいと思う。
 - ・個々のイノベーションの力を発揮することや、情報を収集・統合する必要があると言っていたが、1番重要なことは、どのような未来の生活や経済、暮らし方を提供できるかという全体ビジョンがあれば、そこにどうフィットさせていくかが見えてくるということ。同時に、何が足りないかも見えてくる。1つの大きなビジョンを探りながらベンチャーエコシステムを運営するつもりなのか、従来の延長線上に積み上げていくのか伺いたい。
 - ・(八木副会長) ご指摘のとおり、ベンチャーエコシステムは全体的なビジョンを明らかにして、それに伴ってどのように進めていくか考えることが大事だと思っている。そのような形で運営していきたい。
 - ・資料2の15~16頁で空港機能の向上についての説明があったが、関西3空港の機能向上、さらには中部圏や首都圏空港との一体運用というのは、リダンダンシー以外に具体的にどのようなものか伺いたい。また、関西において、神戸が経済面や大学、空港といった点で遅れつつある中で、もう少し発展させるような考えがあればお聞きしたい。
 - ・(八木副会長) 基本的には関西全体としての空港の活性化や受入れ機能の強化等がある。1つ大きな例を挙げると、リニア開業により、東京国際空港(羽田空港)と大阪国際空港(伊丹空港)の間の航空利用者がリニアにシフトする可能性がある。そうすると、発着枠を地方空港向けにどのように利用するかという議論も出てくる。つまり、3空港にどのような役割を与えて、関西全体の航空需要を伸ばしていくかという観点から見ると、3空港にはまだまだ使い道があり、それぞれの役割を国内線・国際線、あるいはプライベートジェットなどを含めて活性化する。これは、SMRが形成されたときには、もう少し広範囲で、中部圏や首都圏との役割分担をどのようにするか、また、日本全体の航空需要をどうアップさせるか考えることが必要であり、どちらかというところ、リダンダンシーよりもこちらが主の目的だと思っている。
 - ・名古屋-大阪間のリニア早期開業を目指しているとのことだが、それを目指す上で重点的

に何に取り組むのかという考えが分からなかった。いろいろな配慮があると思うが、何を重点とするか一言いただきたい。

- ・(八木副会長) 今後検討し、明確にしていきたい。

- イ 大阪府 新井 純 副知事より、資料4「リニア中央新幹線開業を見据えた「新たな大阪」」について、大阪市 田中 清剛 副市長より、資料5「大阪市の取組み」について発表が行われた。以下、主な質疑。
 - ・第二次国土形成計画にも書かれているが、SMR の新たな可能性の発揮については、知的対流(ナレッジ・リンク)の形成・拡大が1つの大きな手段となっており、グランフロント大阪のナレッジキャピタルには期待しているところ。この点について、まちづくりにおける位置づけを伺いたい。
 - ・(田中副市長) グランフロント大阪の核となるのがナレッジキャピタルで、コンセプトはイノベーション。イノベーションのステージを①基礎研究、②実用検証、③産業化の3段階で考えると、下流の産業化の段階はナレッジキャピタルで、中流の実用検証の段階は大阪駅北地区(うめきた)、上流の基礎研究の段階は関西文化学術研究都市(けいはんな学研都市)(以下「けいはんな」という)といった役割分担になる。けいはんなは優秀な研究機関や大学があるだけでなく、交通の利便性もいい。大学やナレッジキャピタルと連携して役割分担したいと思う。
 - ・特に強調されていたライフサイエンスなどの取組に関して、他地域との連携について伺いたい。
 - ・(新井副知事) 他地域との連携については、ライフサイエンス分野等で、神戸、京都、研究機関あるいは大学との連携を進めている。また、関西広域連合と広域観光や産業分野での連携に関する取組を進めている。
 - ・大阪府の発表で興味深かったのが、「健康寿命の延伸」。特に資料4の8頁で目標として掲げられている「10歳若返り」を目標に掲げるユニークな取組について、どう計測されるのか伺いたい。また、資料5の4～5頁にもあるが、企業の流出や資本金100億円以上の大企業の本社機能の流出は、国内市場を見ると東京が中心となる。ただ、観光客や外国人労働者を含めた交流人口と大阪の定住人口で見たときの経済規模は、東京よりも大阪に軍配が上がると思うので、そういった戦略があるか伺いたい。加えて、オーバーツーリズムに関する考えと、宿泊施設数の増加に伴う担い手不足や外国人労働者の雇用についての考えをお聞きしたい。
 - ・(田中副市長) インバウンドは東京よりも高い伸び率を示しており、その要となっているのはアジア。これをどのように取り込んでいくかということと同時に、アジアへの近接性を活かして、水ビジネスやその他環境ビジネスなどの展開・流通、商売まで含めた取組を始めている。大阪の持つポテンシャルや特徴を活かしてアジアとの交流を発展させていきたい。
 - ・(新井副知事) 万博に来たら10歳若返りというようなコンセプトで、スローガンとして掲げている。大阪は検診率が非常に低く、事前予防を推進していきたいと考えており、また、再生医療についての拠点を整備しているところ。そういったライフサイエンスの部分を含めて、健康寿命を延ばす取組を医療分野から進めたいと考えている。宿泊関係の課題については、宿泊税の活用等、受入れ環境の整備を進めている。また、民泊が普及する中で発生している違法民泊や近隣住民とのトラブルなどに関して、取締りや民泊業者への説明を徹底しているところ。外国人労働者の受入れ拡大が決まったが、大阪の中で人手不足の進んでいる業種や分野があれば調査しようと思っている。さらに、先駆的な事例として、大阪では家事支援事業分野での外国人の活用も進めている。
 - ・万博のインパクトとリニア及びSMRとの関連について、具体的にどのように関わらせようとしているか伺いたい。
 - ・(新井副知事) 万博のインパクトはソフト面、ハード面両方あるが、やはりハード面では万

博あるいは統合型リゾート（IR）で需要を喚起することで、大阪まで早くつなげなければならぬと思える取組を進めたい。また、万博開催後については、リニア・北陸新幹線の開業後に交流が進むような取組を進めることが必要だと考えている。

- ・副首都構想はとてもいい考えだと思うが、世界研究レベルの大学が大阪市内にないということは大きな欠点になると思う。何か打ち出すような政策があるのか伺いたい。
- ・（新井副知事）大阪市内から大学を外に出す施策を取ったという認識はないが、大学については、大阪府立大学と大阪市立大学の統合を考えている。それぞれの教育機能や研究機能のいいところを強化したり、都市としてのシンクタンク機能や技術的なインキュベーション機能の強化を図ることを実施している。
- ・（田中副市長）大学を市内から出してしまったことは反省点だが、誘致活動は行っている。キャンパスレベルではないが、研究部門やショーケース部門は梅田駅等に戻ってきており、キャンパスが戻ってくることを期待しているところ。
- ・大阪とアジアとの交流は非常に伝統があるが、一方で、SMR が画期的な国際競争力を持つためには、単につながりだけでいいわけではなく、海外に向けての国内における国際化が必要で、相当日本が変わっていかないと効果は非常に限定的なものになると想像できる。率直に言って世界的にどのぐらいのつながりを持っていたか、自己反省的にも伺いたい。質問の趣旨としては、産業開発やイノベーションなどの観点で国際化を考えるときに、国内の人的基盤や組織基盤、ものの考え方、制度等が国際競争にふさわしいのかということ。また、新大阪駅が非常に重要な交通拠点になることは間違いないことだが、単なるビル街になるだけでは、世界に発信していくようなモデル地区とは言えない。新大阪駅でのまちづくりには、ビジョンや見識が必要で、そこにどのような考えを持っているかお聞きしたい。
- ・来阪者の多くは観光目的で、ビジネス目的はとても少ないとのことだが、その理由をどのように分析しているかお聞きしたい。また、産業に関しては、クラスターの話があったが、そのカテゴリーの先に新たな産業社会を形成するのに不可欠で網羅的なテクノロジーや産業が入っていないと、結局新しい産業展開の部分を担当だけの産業集積になってしまう。細かな施策が実施されているのか、協議されているのか伺いたい。
- ・（新井副知事）国際化の観点と観光客の観点は同じようなところがある。実感として、インバウンドの国際化は進んでいるが、特に研究開発や産業面の取組はこれから強化しなければならないし、基盤整備もしていけないといけぬ。欧米系はライフサイエンスとあわせて、新エネルギーの施策に力を入れており、国内の企業や北米の企業と連携しながら事業を進めていきたいが、ご指摘のとおり、その部分は不足していると思う。また、まちづくりなどのプロジェクトについては、行政は開発してもものをつくって終わりという部分があったが、ソフト面での取組が重要で、その点はこれからの課題と考えている。
- ・（田中副市長）ご指摘はまさにそのとおりで、来週開催される、官民学が参加する新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会の中で、その点をしっかり議論していきたい。新大阪駅は関西圏の広域プラットフォームの結節点であり、また、京阪神はいろいろな特徴を持った都市があるので、ネットワークを強化して、より広範囲で個性を発揮して効果を波及する必要がある。建物の老朽化も含め、長いスパンの中で新大阪駅がどうあるべきか考えていく。
- ・リニアを活かすには、関西広域連合の外側地域とのリンクが必要だと思うので、その辺りについて伺いたい。
- ・（新井副知事）他府県との連携の中で、副首都としての考え方は、西日本の首都を目指すという考え方で、そこでの共通認識や広域展開という取組を進めていこうとしている。西日本だけでなくアジアも含めたルックウエストという観点で副首都化を目指したいと思う。
- ・「10 歳若返り」というのは大変魅力的なコンセプトであり感銘した。ぜひ進めていただきたい。科学的にも笑いの多いところは病気が少ないということもあり、それを意識して取組を進めているのか気になる。

- ・(新井副知事) 大阪には上方演芸をはじめ、「笑いの文化」がある。また、具体的な取組として、国際がんセンターでは、笑うことで病気の進行が遅くなるということで、漫才を見てもらう患者さんと見てもらわない患者さんとで比較を行った。漫才を見た方が病気の進行が遅くなったということで、笑いによる取組は実際に進めているところ。

ウ 三重県 渡邊 信一郎 副知事より、資料6「SMR 効果最大化へのチャレンジ」について、奈良県 荒井 正吾 知事より、資料7「リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を核とした地域振興」について、京都府 西脇 隆俊 知事より、資料8「リニア開業により「世界のハブ・京都」へ」について発表が行われた。以下、主な質疑。

- ・SMR で海外との対流を起こすためには、海外の方に研究なり事業をやってもらうためのビジネスや研究の場だけでなく、住んでもらうための生活の場の整備が重要。中部圏に住む海外の方にアンケートを取ったところ、インターナショナルスクールがないなどの指摘があった。ビジネスでなく、生活面でのインフラ整備に関するヒントがあれば教えてもらいたい。SMR では高度人材がポイントだと思う。
- ・(渡邊副知事) 生活面のインフラはどういう人をターゲットにするのかだと思う。一般的な労働者から管理職の方々までいる中で、三重県では、一般労働者をどのようにサポートするかに重点を置いている。生活面・就労面・教育面があり、国・県・市でやれることがそれぞれあり、3機関が連携したサポートを始めているので、これからも取組を進めていきたい。ただ、ハード面のインターナショナルスクールの整備等はまだ進んでいないというのが現状。
- ・(荒井知事) 新しいビジネス領域の拡大を考えるにあたり、デジタル化が大きな要素となる。資料7の28頁にもあるように、Face to Faceの必要性があるのかということにもつながる。ボストンではスタートアップビジネスが盛んなようだが、それは施設ができたからではなく、デジタルインフラができたからだと思う。
- ・(西脇知事) インバウンド受入れの前から京都府には大学や研究機関が多く、外国人の受入れの実績はある。もう1つの観点として、京都経済センターに日本貿易振興機構(JETRO)も入っていただくことになるが、最近 海外から日本に進出する企業支援として福岡市が先進的な取組をしていると聞いた。京都府に立地したいという場合が多いので、ワンストップ対応できるように、住まいを含めた生活環境に関する情報を集めなければならないという話をしている。町家に住みたい方などがいるので、いろいろな要望にどう応えるか、どのようなメニューを提供できるかという検討が必要になる。
- ・京都と奈良は日本や外国にとってポテンシャルのあるコンテンツを含んだ街だと思うが、鉄道等のインフラをもっと整備できないか。現状、とても便利とは言えず、京都市と奈良市の鉄道整備があるといいが、計画があるのか伺いたい。
- ・(荒井知事) 交通インフラの利便性の低さについては、東京は高速鉄道ネットワークが伸びたが、大阪ではそうでなかったという点にあると思う。東京は相互直通できたが、大阪はそれができなかった。その差ではないかと思う。奈良県と京都府を結ぶ鉄道構想だが、個人的には、関西国際空港と奈良市附近駅を結ぶ常電導リニアを京都まで結び、北陸新幹線を常電導リニアにして敦賀までつなぐのが、構想とまでは言えないまでも私の考えである。
- ・(西脇知事) JR 奈良線の複線化工事が進むと、全線の約3分の2が複線化されるため、徐々に良くなると思うが、鉄道事業者が同意しないと整備できないので、需要を増やすことが必要。
- ・三重県では南北方向の交通が課題だと思っており、リニア新駅を起点とした交通ネットワークをどのように考えているか伺いたい。
- ・(渡邊副知事) まだリニア新駅の場所は決定していないが、全県どこに新駅ができて公共交通が弱い。国の事業で進めてもらっている高速道路の整備で劇的に交通アクセスは改善される。高速道路の整備は着実に進んでおり、物流含めて高速交通ネットワークの取組が

進むと思う。

- ・荒井知事の分析が大変興味深かった。三重県の「KUMINAOSHI」や京都府のけいはんなについても非常に重要。そういった面で見たとときに、グローバルな競争力について、グローバルの規格に厳格に準拠する必要があると思う。
- ・資料6の3頁にあるが、三重県のゴルフはすばらしい観光資源だと思っている。インバウンドの消費効果は滞在日数に比例するが、ゴルフも今後可能性があるのではないか。ゴルフ場利用税は、都道府県が課税した税収の7割をその所在自治体に交付するという一方で、地元落ちる税収という意味でも貴重だと思う。コンベンション以外の取組があれば教えていただきたい。
- ・(渡邊副知事) 資料にある日本ゴルフツーリズムコンベンションは、国際ゴルフツアーオペレーター協会 (IAGTO) という組織が日本で初めてツーリズムコンベンションを開催したもので、海外の世界的な協会が主催するものを日本で行った。本当に誘客に結び付くのか未知な部分はあったが、日本で商談を行いたいという海外からのオファーがたくさんあるので、必ず将来につながると思う。ゴルフ場や観光事業者に関心を持ってもらえたら次の組織化にもつながる。
- ・京都府で国際会議を開催したいという要望が多いことを実感している。資料8の7頁にあるように MICE のニーズは高いが場所が不足していることや、文化の集積地であるということと考えたときに、ユニークベニューと呼ばれる、歴史的建造物及び歴史的空間での会議やレセプション開催について、関心があれば伺いたい。
- ・(西脇知事) ユニークベニューについては、今年の9月に国際博物館会議が国立京都国際会館をメイン会場として開かれる。去年はプレイベントを行い、最後のレセプションは京都国立博物館のホールで行った。これには自治体の取組姿勢の問題もあるが、国の姿勢はだいぶ変わったと思う。
- ・資料6の4頁に、三重県から「KUMINAOSHI」による新産業の創出が提示されており、これは新たな産業におけるイノベーションの代表例だと思う。ここで、既存の規制に引っかかるものが出たときに柔軟に対応してもらえるのか、規制緩和する可能性があるのか伺いたい。例えば、紹介された農園のように、農地の上に建屋を建てハイテク農業に取り組もうとする場合、柔軟に対応してもらえるのか。
- ・(渡邊副知事) 農業に関しては農地法があり、国に制度改正をお願いしても難しいので、紹介したような農業がいかに発展するか実例を見せることで規制改革を促していく。農業以外の例であるが、これまでも四日市コンビナートに特区制度を活用して、多くの規制に対応してきた。特区という出口があるので、柔軟に活用していく必要がある。
- ・ヨーロッパの特に歴史的な建造物や博物館・美術館では、ある地点に行くと、データのデータアーカイブでたくさんつくられていたり、理解や研究に資するような情報が整理され、つながっている。京都府の文化芸術立国について、データのデジタル編さんのような取組を考えているか伺いたい。いろいろなレベルで文化を経験する人が必要だと思うが、価値のあるレベルの文化の評価、教育的な文化と触れ合うことも目指した方がいい。デジタルテクノロジーが開発され、世界に散らばっているものを含めて編さんされることについて、考えを伺いたい。
- ・(西脇知事) 保存と活用の中で、人に見せるための予算が付き始め、その意味ではだいぶ変わってきたが、京都府で行ったアーカイブ化には大きなお金がかかった。活用まではまだまだ至っていないというのが現状。
- ・(荒井知事) 文化財は公共財だと思っているが、日本の文化財保護法では、所有者の保存原則が続いている。保管施設における公開以外の公開等は原則60日となっており、これでは世界に発信するにも支障がある。公共財として活用できるよう基本認識を変える必要がある。
- ・京都府では既にオーバーツーリズム問題が生じていると思うが、その点について考えを伺いたい。

- ・(西脇知事) オーバーツーリズムについては、もともとの魅力があるからなので、人為的にどうこうするものではない話だと思っている。また、住人と観光客の間でどちらかが我慢するというのはいり得ない。お互い様の意識で京都人は生きているので、両者が満足できるようにと思っているし、地価の問題やバスの混雑など、もっと重要なことがある。空き家や空き地が多いので、最終的には土地についての需要が変化すると思う。
- ・京都府と奈良県は国際的な視点で見れば、日本の文化圏の中心的な場所として映ると思う。現在の東海道新幹線では京都府には行きやすいが、奈良県には行きにくく、外国人はどちらにも行きたいので、これではもったいない。それぞれ別というよりは、お互いに連動しながら振興するということへの考えをお聞きしたい。リニア新駅の立地も南北の軸線で考えたらいいと思う。
- ・(荒井知事) 奈良県と京都府の文化は歴史をみるとまったく異なる。地域性をグローバル化の中で大事にしないといけない。
- ・けいはんなの構想は非常に魅力的。その辺りにリニア新駅ができると、けいはんなにとっても、東京にとってもアクセスが非常にいいものになるが、外国人の受入れを考えると、国際的に不足していると感じる。
- ・(荒井知事) 2年ほど、けいはんなについて議論を行ったことがある。研究のクラスター性がないこと、研究所は集積されているが隣接研究室との連携がないことが弱点として挙げられた。リーダーや世話役のような人がいれば、研究室は既に集まっているので、いいクラスターが形成されると思う。また、外国の高度人材が来ないのは年金の問題がある。現状では、日本に来ると年金支給が継続されないの、日本で生活していくための仕組みが必要。年金や生活の継続というのは、グローバル人材の活用において重要な点である。中国の研究が進んでいるのは、基礎研究と応用研究を明確に組織まで分けているからだと思う。研究が高度化しない背景には日本的な課題があると思う。
- ・(西脇知事) けいはんなの話はご指摘のとおりだが、AI について言うと、けいはんな内の公道で自動運転の実証実験を行った。新しくつくられた都市としての特徴を活かして、少しでも多くの実証実験を行っていきたい。
- ・紀伊半島は非常に魅力的なエリアで、世界遺産もあり、文化的にも自然的にも価値が高い。仮に巨大なマーケットが東京から来ることになれば、伊勢・志摩とともに極めて大きなアクセスルートとなる。三重県としての南方面への伸びについて、積極的な考えがあれば伺いたい。
- ・(渡邊副知事) 南へのアクセスは長年の課題。国に紀伊半島アンカールートとなる部分の事業を進めてもらっている。中部と近畿の連携があつてのもので、お金も時間もかかるが、既に三重県内と和歌山県新宮市内はつながっており、着実に開通すると思っている。

エ 福井県 豊北 欽一 総合政策部長、滋賀県 福永 忠克 総合政策部長、兵庫県 坂本 哲也 企画県民部 ビジョン局長、和歌山県 横山 達伸 企画部 企画政策局長、京都市 岡 亮宏 総合企画局 市長公室 担当部長、堺市 佐小 元士 市長公室 企画部長、神戸市 田中 孝昌 企画調整局 地域ビジョン部長より、スーパー・メガリージョンへの期待についてコメント発表が行われた。以下、主なコメント及び質疑。

- ・(豊北総合政策部長) 福井県は近畿圏の一員だが、中部圏と北陸圏にもまたがっているの、これまでの自治体と違った角度から申し上げる。資料9の1頁に示している移動時間の短縮により、これまでの東海道新幹線沿線だけではなく、リニア沿線との新たな交流が生まれることになる。リニア名古屋開業効果を北陸圏に波及・拡大させるためには、北陸-中京間のアクセス向上が必要不可欠である。具体的には、北陸新幹線敦賀開業後、敦賀から名古屋、米原までの特急しらすぎの便数の維持、乗換利便性の確保が大事となる。もう1つは、資料に示しているように乗換えが必要となるにも関わらず料金が上がる。これを軽減することが必要。また鉄道だけでなく道路網の充実も重要である。次に、2頁にあるが、リニアと北陸新幹線の全線開業により、東海道新幹線とともに、大環状広域観光ル

ートが形成される。地方空港の国際線もあるので、インバウンドを呼び込む基盤ができ、観光立国の実現に大きく寄与する。年間を通して安定的な需要を得るためにも、リニアと北陸新幹線の早期全線開業が極めて重要だと考えている。

- ・(福永総合政策部長) リニアの名古屋開業、新大阪駅までの早期開業により、中部圏及び関西圏に挟まれた滋賀県は発展する可能性があるかと認識している。中間駅が設置されない本県にリニア効果をもたらすためには工夫が必要で、新たなビジネススタイルやライフスタイルをつくるのが大事だと思っている。ビジネスとしては、琵琶湖のフィールドを活かした水環境のビジネスや薬品産業に可能性があると思っており、関西圏のそれぞれの地域特性を活かしながら、圏域全体が発展するために連携していきたい。観光については、この機会を活かして、日本一大きい琵琶湖の自然景観や、近江牛・近江米・歴史ある鮎寿司、また、SDGsにもつながる近江商人の“三方よし”の精神など、食と文化・歴史を絡めて1つのストーリーとして発信し、海外からの誘客につなげたい。SMR効果が日本全体の発展につながるように、本県の役割を十分認識しながら連携していきたい。国においても、広域交通網の整備やインバウンドの取組、自治体への支援をお願いしたい。
- ・(坂本ビジョン局長) 兵庫県は大阪より西側にあり、SMR効果を波及させるためには、蜘蛛の巣状につながるような交通網の整備が必要。高速道路網や鉄道の整備は県だけではなかなか難しく、国には網の目の交通網整備をお願いしたい。東京にはない魅力を発信し、世界に驚いてもらいたい。
- ・(横山企画政策局長) 太平洋新国土軸の話だが、結節点となる新大阪駅から、アジアの活力を取り込むゲートウェイである関西国際空港を経て、四国や九州に至る高速交通インフラの実現が必要と考えている。資料10にあるが、その意義としては4点あると考えている。第1に、第2国土軸としての国全体のリダンダンシーの確保につながる。第2に、西日本のエリアで考えると、山陽新幹線の代替ルートとなる四国新幹線の実現につながる。第3に、関西国際空港と新大阪駅を十数分で結ぶことができ、リニアの効果を最大限に活用するには、新幹線の整備が効果的だと考えている。第4に、和歌山県から淡路島に至るルートを鉄道と道路で併用できれば、関西大環状道路と大阪湾環状道路のミッシングリンク解消につながる。4つの整備意義を考えると、関空・紀淡・四国高速交通インフラの実現は必要。また、先ほど紀伊半島の話があったが、紀伊半島の交通について、鉄道に関してはフリーゲージトレインを模索しているが技術的な課題がある。道路に関しては命の道ということで、紀伊半島を1周する高速道路がようやく実現に向けて動き始めた。奈良県知事から五條市へ大規模広域防災拠点を造るとの話があったが、五條市から新宮市へ南下する地域高規格道路も整備を進めている。これができるると海岸線1周道路と内陸部で南北につながる地域高規格道路ができることになる。紀伊半島の観光振興とインバウンドのさらなる増加につながるとともに、そこに住んでいる方々は南海トラフ地震の際に命を守ることができる。リニアの奈良市附近駅ができれば、全国から応援部隊も駆けつけやすくなり、災害時のライフラインにもなる。
- ・(岡担当部長) 人口減少社会克服や東京一極集中の是正という課題がある中で、SMRの形成により、圏域の持つ強みを国全体の発展にどのようにつなげるかという視点が重要。京都市は、多くの文化・歴史遺産を持つ精神文化の都市であり、伝統産業から先端産業まで、ものづくり企業の集積する都市でもある。また、人口の1割が学生という大学のまち・学生のまちなど、様々な特徴がある。こうした都市特性が国内外で高く評価され、多くの方に訪れてもらっている。現在の大きな課題として、文化庁が2021年度中に全面移転してくる。庁舎の移転だけでなく、文化行政の裾野を広げ、様々な分野と融合させて新たな価値を創造するという、文化の力で日本全体を元気にしようとするプロジェクト。東京が政治経済を中心とする首都ならば、京都はいわば「文化首都」として新たな国土軸の中で交流拠点としての役割を果たすことができるのではないかと考えている。リニア開業により、さらなる政府関係機関の移転も考えられる。リニアの東京ー大阪間の1日も早い開通を望んでいる。

- ・(佐小企画部長) 堺市も参画している関西広域連合では、アジアの広域ハブを担う新首都関西を目指しており、これは、関西の魅力に磨きをかけるとともに、交通エネルギーの整備を行うことで、ハード・ソフト両面でアジア関西のハブを担う関西を創造するというもの。その中で特に重要なのは関西国際空港であり、完全 24 時間空港として、アジアを中心としたインバウンド数が大幅に増加する、成田国際空港に並ぶ国際空港と位置づけられている。今後は、空港周辺地域に政府機関や国際機関の誘致や関西ブランドの推進など、そのポテンシャルを活かして、国際都市としての発展に重要な役割を果たすと考えている。そのため、新大阪駅からつながる高速交通網が必要であると考えており、これにより、SMR の効果が関西全体に波及する。各地域の活性化が相乗効果となり、我が国の発展に寄与すると考えている。
- ・(田中地域ビジョン部長) 神戸市は、リニアの沿線自治体にはならないが、リニア終着駅である新大阪駅に近いこと、リニア開業による移動時間短縮などの効果を市の発展につなげたい。SMR 構想の中間とりまとめの中に、知的対流拠点という場についての記載があるが、本市では、20 年間力を入れてきた医療産業や、今後の集積を目指す都市型産業という様々な分野の場が形成されることで、新たなイノベーションが生まれることを期待し、また、そのように誘導しないといけないと考えている。都市の魅力を高めるため、都市再生緊急整備地域の指定を受けた、神戸三宮駅周辺からウォーターフロントまでの再整備事業に取り組んでいる。一方で、都心の近くに海や山、田園地帯があり、田舎と都会暮らしを両方経験できるのが、本市の魅力だと考えており、移動時間の短縮により移動先での滞在時間が増えることになれば、より魅力を感じてもらえると思う。SMR の効果がリニア沿線だけでなく、日本全体に広がることを期待している。
- ・資料 9 の 1 頁目を見てみると、リニア開業の効果を日本海側まで活かす 1 番の方法は、米原―敦賀間を新幹線で結ぶこと。この間は 45km しかない。いろいろな事情があるのだろうが、最も簡単な方法だと思う。
- ・(豊北総合政策部長) 敦賀以西のルートを考えるときに、3 つのルート案があったが、米原につないだ場合、JR 西日本から JR 東海への乗り入れが難しいだろうということで、結局小浜京都ルートに決まった。もともと新幹線の基本計画には、北陸・中京新幹線がある。新幹線は地元の費用負担も必要となるので、地元の理解がネックとなる。国交省が、単線の新幹線を研究している。敦賀―米原間に新幹線を整備する場合は単線で十分であり、福井県としては、期待はしているが、これまでの経緯や費用負担の話もあるので、いろいろな問題があるということを理解していただきたい。
- ・リニアが新大阪駅開業を迎えたときに、そこから先の自治体はどういう目的で人を呼び込みたいのか。また、どういう人材に来てもらいたいのかお聞きしたい。
- ・(坂本ビジョン局長) 若者がおもしろいことのできるような地域をつくることで、SMR の波及効果も上がるし、兵庫県としても人を増やして活性化する地域をつくりたい。また、SMR 形成で、観光のゴールデンルートでもある東京・京都・大阪から本県に来てもらいたい。
- ・(横山企画政策局長) 和歌山県は関西圏からの観光客が多く、関東圏からでも高野山や熊野古道、伊勢方面は根強い人気がある。海外からの観光客は東アジアが多くを占めており、欧米豪が少ない。関西国際空港に欧米便が少ないこともある。リニアができると、成田国際空港、東京国際空港(羽田空港) から入国した欧米系の人々が 1 時間で大阪まで来る。首都圏の空港から多く入国している欧米豪からの観光客をどのように取り込むかが重要。特に欧米系は歴史や文化への興味が高いので、うまくこの地域の素材をブラッシュアップすれば取り込んでいけると思う。人材については、地元のアイデンティティを理解し、誇りを持って迎えることができる地域人材を育てることが重要だと思う。
- ・(佐小企画部長) 呼び込む目的と人材については観光だけでなくビジネス。堺市には、水素エネルギーなどの新エネルギーの利活用に取り組んでいるところもあるし、千利休ゆかりの茶の湯文化もあるので、文化や歴史の交流もしていきたい。また、もう 1 つの視点として、南大阪や中国の泉州市といった広い地域での連携をしたい。

- ・(田中地域ビジョン部長) 名古屋までのリニア開業後、特に 2030 年度以降にもなると、観光やビジネススタイル・ライフスタイルは大きく変わってくると思う。遠方の親戚の行き来等も含めて、より頻繁に来てもらうことへの想定が必要で、人材は必ずしも若者というわけではなく、ビジネス関係者から親戚までいろいろあると思う。
- ・今回あまり言及されていなかったのが、高速道路と高速バス。日本の高速道路の制限速度は世界的に見て、非常に遅く設定されているということからすると、今は環境にいい車両も多く出てきているので、制限速度を上げて、なおかつ高速バスを快適なものにする。高速バスとリニア新駅や新幹線駅とをうまく連結させることで効果を波及させるというのが、中央ハイウェイバスの考え方。当然言及される話だと思っていたが、その辺りについての考えがあればお聞きしたい。
- ・(坂本ビジョン局長) 観光の際には高速バスが重要で、淡路と四国をつなぐバスは需要があるので、活かしていきたい。
- ・(横山企画政策局長) 高速バスとリニアをつなぐのは地域にとって大きなメリットがあるが、一方で、在来線への影響が大きい。在来線の特急との競合があり、こちらの存続問題も出てくるのではと危機感を持っている。どのような魅力を鉄道に持たせるか、JR 西日本と考えていこうとしている。
- ・西日本 SMR 勉強会について、今後は北陸地方との勉強会も必要ではないか。その際には、中部地方も仲間に入れてもらいたい。中部地方整備局に話をしてみるのもぜひともお願いしたい。

オ 事務局より、次回について、2月12日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上