

委員からの意見書について

- (1) 大南 信也 委員
[特定非営利活動法人グリーンバレー理事長]
- (2) 坂上 英彦 委員
[京都嵯峨芸術大学芸術学部デザイン学科教授]
- (3) 藤井 聡 委員
[京都大学大学院工学研究科教授]

(1)大南 信也 委員 [特定非営利活動法人グリーンバレー理事長]

2050年における関西圏域の総人口が2010年比で76%に、生産年齢人口が61%まで減少することが予想されており、働き手を失う製造業などが大きな影響を受けると考えられる中、将来の関西圏域を考える上で大きな役割を果たすのが観光産業だと思われます。現時点においては、中国や東南アジアから日本を訪れる観光客の大きな目的は温泉やショッピングとなっていますが、かつて日本人がそうであったように、やがてはそれらの人々も成熟した旅行者として文化旅行者となるはずであり、その時代に向けた地道な準備が必要になると思います。

ヨーロッパでは早くから製造業の衰退と空洞化によって、ボローニャ（イタリア）、ナント（フランス）、ビルバオ（スペイン）、グラスゴー（イギリス）などの都市において創造都市（クリエイティブシティ）の取り組みに着手し、新たな産業や文化が生まれ、旅行者を呼び寄せ、活力の基となっています。

一方日本でも創造都市ネットワーク日本（CCNJ）が結成され、関西圏域からも滋賀県、草津市、守山市、甲賀市、京都市、舞鶴市、兵庫県、神戸市、篠山市、鳥取県がネットワークに加盟し、新たな胎動が始まっています。

関西圏域においては、この創造都市あるいは創造農村が圏域全体に点在するような、芸術や文化、さらには知識情報産業の一大拠点を目指すべきだと考えます。

(2) 坂上 英彦 委員 [京都嵯峨芸術大学芸術学部デザイン学科教授]

<目指すべき関西の将来像>

①グローバル化の視点から位置づけ考え方を明記。

- ・豊かな歴史文化をもつ関西ならではの特質として東アジアの平和に寄与する観光交流の位置づけが必須
- ・国際観光なくして関西の発展はなしという考え方を明示

②観光の効能について明記

- ・観光は、地域にしかない資源を活かして生活文化を創造することはもとより、農林水産業からものづくり産業、運輸産業、バリアフリーなどの福祉、地域教育などまで、様々な業種、施策を横断的に活性化できる。
- ・関西における観光は、成熟期においても確実に成長が見込めるキラークンテンツである。

<関西圏域を取り巻く課題(今後の作業課題として整理)>

- ・国際観光客数 2000 万人構想における関西の数値目標を経済効果を含めて試算する必要がある。(エビデンスの提示)
- ・関西の国際観光の推進体制は、他の広域ブロックに対して官民連携、人的・資金的に極めて脆弱であり、抜本的な改善策の再検討が必要である。(広域観光推進体制の再構築)

<その他>

- ・「まち・ひと・しごと創生本部」に対する提案では、観光の項がないので今後追加を検討することを望みます。

(3) 藤井 聡 委員 [京都大学大学院工学研究科教授]

関西の経済的疲弊は、激しい。

三大都市圏の中で、人口流出が最大なのが大阪であり、過去数十年間の本社の東京移転も凄まじい勢いで進んだ。

法人税はかつて8000億円あったものが、今では3000億円を下回り、大企業のトップ100の過半数を占めた関西本社企業の大半が、東京に移転した。

こうした関西の疲弊には様々な原因があるものの、当方が考える「最も重要な要因」は、超絶な新幹線の整備水準の東西格差である。

大阪には東海道山陽新幹線が一本「通過」しているに過ぎない。

一方で、東京は、1) 東海道新幹線、2) 北陸(長野)新幹線、3) 上越新幹線、4) 東北新幹線(+秋田新幹線、山形新幹線)という4本の新幹線が整備され、しかもそれらは全て、東京駅を「ターミナル」としている。

本来大阪は、①北陸新幹線、②四国新幹線、③山陰新幹線の整備計画があり、東京都同じく4本の新幹線が整備される計画であった。ところが、大阪は、その4つの内、1つしか整備されていないのである。

今日、新幹線が、3次産業を中心とする日本の経済/ビジネス展開において極めて重要である以上、この四倍もの新幹線整備格差が、東西格差の主要因であることは疑いを入れない。

リニア新幹線の同時開業を声高に主張し続けることが今重要で有ることは論を待たないが、関西はそれと共に、あるいはそれ以上に、上記の新幹線の整備格差問題に注目すべきである。この問題の解消無くして、関西の地盤沈下を阻止する事は不可能である。