

# 近畿の未来

◆しびる巻頭企画対談◆

## 民間と行政の強い連携で 世界にはばたく 新しい近畿をつくろう!

長い歴史に培われた、  
魅力のある個性豊かな地域が集まる近畿。  
関西国際空港が24時間空港となり、  
国際競争力アップのための  
スーパー中枢港湾プロジェクトも順調に進んでおり、  
グローバルな躍進が期待されています。  
そんな今、社会資本整備やネットワーク充実とともに重要なのが、  
民間と行政が互いに理解し合い、連携力を高めることです。  
そこで今回の対談では、関西経済同友会代表幹事の小嶋淳司氏と、  
近畿地方整備局長の布村明彦氏をお迎えして、  
民間と行政というそれぞれのお立場で、  
いかに連携して、近畿を発展へと導くか  
について語り合っていました。



国土交通省近畿地方整備局長

ぬのむらあきひこ

### 布村 明彦 氏

PROFILE

1952年福井県生まれ。京都大学大学院工学研究科修了。  
1977年建設省に入省。国土庁防災局震災対策課長、内閣府参事官(地震・火山対策担当)、国土交通省河川局河川計画課長を経て、  
2006年10月より近畿地方整備局長。  
内閣府参事官時代には中央防災会議などの取りまとめ役として、東海地震の震源域見直しを行うなど、わが国の防災行政の中核を担う。「通常の社会システムの中に防災を組み込んでおく必要がある」「公共事業は地域住民と一緒に考えねばならない」が持論。著書等に「世界の災害の今を知る(洪水・干ばつ)」(文溪堂)、「火山に強くなる本」(山と溪谷社)など。

### 24時間空港を生かす、 道路ネットワークの拡充

**小嶋** 関西経済の現状から見ると、景気は回復に向かったなと感じることは確かにありますね。設備投資も全国的に見て非常に伸びています。

**布村** このたび、関西国際空港に第2滑走路ができて24時間空港になったことは特に影響が大きいですね。

**小嶋** そうですね。中国・アジアを考えますと、関空から24時間物流が確立されました。これはビジネスチャンスが広がる、大きな変化です。つまり、当日配送が可能になった。たとえば、部品メーカーが昼製造して、夕方までに関空に届けて、夜中に飛行機で生産地へ配送、ということが出来る。部品を生産した翌朝には、それを使う工場に着き、その日のうちに



社団法人関西経済同友会 代表幹事

こじまあつし

### 小嶋 淳司 氏

PROFILE

1935年和歌山県生まれ。同志社大学経済学部卒業。  
1963年大阪十三に「がんこ寿司」を創業。  
1969年法人設立(現在のがんこフードサービス(株))代表取締役社長就任。  
今では和食、炉ばた料理、韓国料理など幅広く展開し、直営店は90店舗を超える。2005年に代表取締役会長就任。  
2006年(社)関西経済同友会代表幹事就任。関西経済の活性化に努める。(社)日本フードサービス協会理事、(社)大阪外食産業協会相談役理事など公職を多数兼務。なにわ淀川花火大会運営本部長でもあり、大阪の夏を盛り上げている。著書は『儲かってまっか!』(日経BP社)。

製造にかかれる。それで、必要なものを必要なだけ作ればよくなります。在庫を持たない生産管理という「カンバン方式\*1」ができる。在庫を持たなくてすむということは、企業にとって非常に画期的です。

このように関空の第2滑走路ができたことや、工場がたくさんできていることはプラス面。しかし、本社機能が東京へ大量に移転しているというのはマイナス面。この両面をどのように現実的に受け入れながら、どのように経済をプラス方向へ作用させていくかが、今の課題になっていますね。

**布村** 近畿では、道路ネットワークの整備も大きな課題です。国際競争力の強化という意味でも、昔のように日本国内だけの問題ではなくなっています。

\*1 「必要なものを必要なときに生産する」というトヨタ自動車独自の生産方式。近年国際的にも広まっている言葉。



関西大環状道路

アジアの中で水平分業が進んでおり、その中であって近畿で何ができるかという時代です。24時間空港を生かすために、トータル時間も重要ですね。アジアのある町から関西のある町までにかかる合計時間をいかに短くするか、そしてトータルコストをいかに安くできるか、ということも極めて大事なポイント。空港、港湾、道路などネットワークの戦略をしっかりとしていくことは不可欠です。

**小嶋** 経済発展のために、関空の活用の仕方は重要視されてきていますが、残念なことに、関空につながるアクセスである高速道路の整備がまだまだ遅れています。中央環状線に入らなければならない連結であったり、物流の幹線である名神高速道路との間にもう1本道路が欲しいということが実現できていなかったり…。国際分業を視野に入れた「カンバン方式」を考えると、関空へのアクセスがもっと飛躍しないと、近畿が生産拠点としてグローバルな可能性を実現していくことは難しいでしょうね。

**布村** 近畿全体の総合力を発揮するとか、海外と勝負をするとか、そういうときのプレーキになっていますので、ストレスなく繋がるネットワークの拡充を一生懸命やっている状況です。

**小嶋** ぜひお願いします。基幹的な高速道路につながると

いうのは大変なメリットです。今、兵庫や大阪で設備投資が盛んなのは、空港やスーパー中枢港湾<sup>※2</sup>があるからです。物流効率の高いことがわかれば、「じゃ、ここでやりましょう」という企業の意識が出るのも当然です。シャープさん<sup>※3</sup>もそういうことでものね。

**布村** 松下さんのプラズマ工場<sup>※4</sup>が来られたのも、そういう話だと聞いていますよ。

※3 今年7月、シャープは液晶テレビ用パネル工場を堺市臨海部への建設を発表した。

※4 松下電器産業はプラズマディスプレイパネルの第3工場を尼崎市臨海部で稼働させている。

## 民間と行政の連携で、世界に負けない近畿の開発を

**小嶋** 近畿のネットワークについて、もっと延長拡大して考えると、アジア大陸と繋がるのに何も太平洋側まで来なければいけないことはない。敦賀や舞鶴から大陸へ行けば、時間短縮できるのではないかと思います。輸入もそういう港を活用する手段があってもいいのかと。そのためには陸上のアクセスが必要で、日本海と太平洋の横断道路が欲しいですね。

**布村** 舞鶴は天然の良港で、地形的にポケットのようになっていいんですが、反面、周辺に平地がないので港として活用するには狭いという難点もあります。京都の福知山のよう日本海に近いところも、わざわざ大阪や神戸へ物を運んでいるのが現状ですが、もっと道路のネットワークが繋がれば、舞鶴も機能アップできるでしょうね。

**小嶋** そういう近畿の総合的な開発、アクセスの開発が必要だと思います。

そのためには物流センターも必要です。世界一といえる物流センターをつくりましょう。今、キーワードは「世界一」ですよ。大阪湾の夢州に「世界一」の物流センターはどうでしょう。

**布村** 道路、鉄道、港湾の整備が急がれますね。



「民間企業や市民の皆さんとしっかり連携をとって役割を果たしていきたいと思います。」

**小嶋** 物流の基本は港湾でしょうから、そこを世界一の物流センターとして開発して欲しいですね。先日、上海の港湾施設を見学させていただきましたが、日本と比べて、スケールも設備の近代化も全然違います。後発だからでしょうか…。追い越されたら、追いついて追い越しましょう。

**布村** 物流形態に、港付近でパッケージングを変えたり、簡単な加工をしたりというのがあります。その拠点をつくらうということで、公道では走ることのできない、45フィートもの長いコンテナをそういうところだけは走らせてもいいという特例を設けることなどを進めています。今ががんばっているところです。

**小嶋** それと、海外からのビジネスや観光を考えると、関空からのアクセスもさらにスピーディーにしたいですね。深夜のシャトルバスが100キロぐらいで走れるようになると時間



大阪・梅田北ヤード(イメージ図)

がかからなくていいですね。国交省の管轄外かもしれませんが…。ヨーロッパのアウトバーンでは100キロ以下で走ると怒られるように、120、130キロで走れる道路ができればいいと思います。上海では、高速であつという間に空港から都心まで行けるんですよ。

**布村** トータルの移動時間を短く、ということですね。余計なところで時間がかかっては仕方ありませんからね。関空からのアクセスを便利にするために、開発中の大阪・梅田北ヤード、つまり大阪駅の北側の跡地に新しい駅を計画していますが、関空に降り立ってスムーズに梅田北ヤードでビジネスの話ができるという戦略も立てていかなければいけませんね。

**小嶋** このように機能強化を総合的に考えるには、民から発想し、民から要求を出すということをもっと官と民でしなくてははいけません。大阪の八百八橋、昔、200いくつかの橋のうち12ぐらいは官で、あとは民で架けたといいますが、現在の関空や高速をつくるとなると、民だけではどうしようもないですから。

**布村** 行政は基盤をつくるという立場なので、民間企業や市民の皆さんが活動しようとしたときに、どういことがいいたというご提案をいただかないとわからないこともあります。そういう連携をしっかりとして、我々の役割を果たしていきたいですね。

## 企業と住民の地域力でまちを元気にしよう

**小嶋** 今、企業も行政も倫理性が厳しく問われています。環境や自然を重視し、人間らしい生活の質をつくるということが要求されているんです。

**布村** それは「儲かればいい」というわけではなくて、社会への使命感というものがあられるわけですね。

### ※2スーパー中枢港湾

アジアの主要港の繁栄に対し、日本の港湾の国際競争力を高めるためのコスト、サービスの実現を目指して、「構造改革モデル港湾」として平成14年に国土交通省が打ち出した施策。スーパー中枢港湾として、京浜港(東京港・横浜港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、阪神港(神戸港・大阪港)の3港湾が指定されている。具体的な目標としては、広域的な港湾連携やターミナルの大規模化、ITの導入、荷役の共同化などにより、港湾コストの3割削減とコンテナ貨物を陸揚げしてから搬出するまでの日数(リードタイム)の短縮(1日程度)などの目標が掲げられている。



大阪湾(夢州)

## 「自分たちは、 何のために今これをするのか、 ということから発想 しなければなりません。」



**小嶋** そうなんです。売ってよし、買ってよし、ということだけでなく、買った人が住んでいる地域の人にも喜んでもらえるように、という社会性まで含めて考えることです。

**布村** それは行政でも同じです。受け手に喜んでもらえて、なおかつ、住んでいる地域をどうしていくか、ということが問題なんです。まちづくりであろうが、環境や防災、福祉であろうがすべて「地域経営」なので、そこが非常に大事です。

学生時代に和歌山を訪れたとき、ものすごく丁寧なもてなしを受けて、和歌山の人はもてなしの心がある県民なんだなという良い印象を受けました。観光の基本は、住んでいる地域をよいところだと自分たち自身が認識し、もてなしの心で訪れる人を迎えるというものだと思います。

**小嶋** 観光行政と同時に、まちづくりとか地域認識とか、ソフトな面も同時に進めないといけないでしょうね。

**布村** 先日行った豊岡市では、コウノトリと共生できる地域づくりをやっていますが、これは単なるコウノトリの再生ではありません。コウノトリが住める環境の保全に努めている地域ということに力を入れており、太陽電池などの環境産業や海外ブランドからの商談がきているそうです。

**小嶋** そういう地域だと、自社のブランドイメージがアップしますからね。

**布村** ドイツのような環境先進国からも見学に訪れたりするそうで、地元の人たち全部でまちづくりを支えています。こういう総合的な展開は、地方でも都市部でも共通して大事なことです。

ところで、地域の取り組みと言えば、あの淀川の大火花大会は地元の方たちが運営されているそうですが、小嶋さんは運営本部長だとか。

**小嶋** ええ。この大会は、街の活性化を目的として、地域の方が平成元年に始めました。“自分たちの花火大会”だから、地域の方が企画から実行まですべて行っています。19回目の今年は河川敷だけで51万人が訪れました。昨年より1割

も多く、年々大きくなっています。

**布村** 都市で開催される花火大会としては国内有数の規模ですね。ひとつの地域がこれほど大きなイベントを続けるには、難しい問題もあったのでしょうか。

**小嶋** 安全面や見物客のマナー、ゴミ問題などいろいろありますが、続けてこれたのは地元の方の努力です。

**布村** まさに、地域が大阪の元気を支えている、ですね。

**小嶋** 本当にそうですね。また、我々企業も地域のために活動しています。先日、琵琶湖で西日本の経済同友会の大会を行ったときに、滋賀県の環境問題の取り組みにみんな大変な関心をもちました。我々がそれぞれの地域の環境について提言し、行政を動かし、地域の人たちに共感をすれば、広域な運動になるのではないかと。それが日本という国の大きなポテンシャルをつくっていき、そこで磨かれた技術を途上国の環境汚染問題に活かせば、地球規模の動きになるという認識をみなさんがもってくれました。日本の水準、行政や民間がもっている文化性の高さだろうと思います。公共性を無視したり、環境に悪い状況を放置している取引先を使いません、という企業は随分出てきています。

**布村** 品質保証の最たるものですね。

**小嶋** そうです。安全安心と同時に認識してもらえる問題だと思いますし、進めなければいけないことです。

行政も民間も、自分の立場を守るということから発想してはダメです。自分たちは何のために、今これをするのかということから発想しなければなりません。今、あまりにも自分の立場、自分勝手がありすぎですね。



写真提供:なにわ淀川花火大会運営委員会

## 防災のイロハは自助・共助・公助、 防災・減災への理解が、 災害規模を小さくする

**布村** このごろ「地域コミュニティが様変わりして停滞してきた」という話をよく聞きます。「だから昔のように防災活動がうまくいかない」と言う人もいますが、私が災害ボランティアの人たちから聞くのは逆のことで、「地域コミュニティがおかしくなってきたから何とかみんなでまとまりたい。そういうときに防災はいいきっかけ。防災のためだと集まりやすい」ということです。防災をそういう風に活かすことはいいことだと思います。

**小嶋** 以前、防災の参事官をされていたそうですね。

**布村** はい。内閣府で東海地震や東南海・南海地震対策を検討したりもしました。市民防災活動の集まりなどでも防災の話させていただいたんですが、「防災のイロハは、自助・共助・公助ですよ」ということを必ずお話ししました。「自助という個人、共助という地域、公助という行政、それぞれがしっかりと役割を果たすことが大事」という話です。いろいろ参加していただければ、防災は自分自身の問題で、自分たちの地域をどうするかという問題だと認識でき、ぐっと理解が深まります。防災事業も公共事業も、自分のことだと思わない限り、なかなか理解できないですからね。

**小嶋** 私は小学校5年生のときに南海地震に遭い、津波で悲惨な状況を目の当たりにしました。その後、防波堤が地域につくられました。今からすると素朴なものでしたが、当時はそれがあつて随分安心して生活できました。

**布村** 道路をつくる利便性はすぐにわかりますが、マイナスを除去するという防災関係の政策は理解してもらうのが難しいんですよ。震災の記憶があるときは「耐震構造にすべき」と言いますが…。過去を遡ってみても、風化するという線り

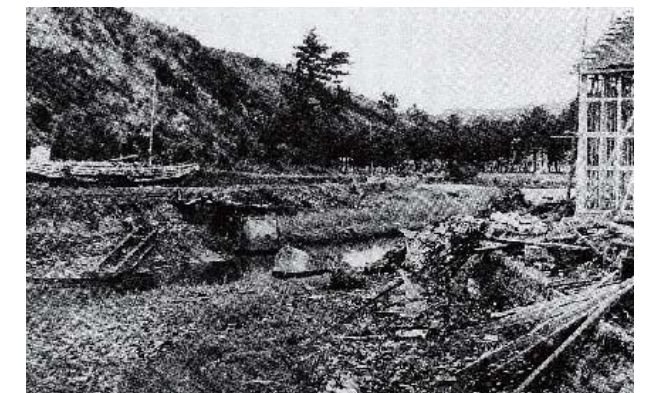
返しなんです。

**小嶋** 「何年に1回あるかないかわからないもののために、もったいない」ということでしょうか？ 和歌山では、東南海地震の予測値が出ているので、「生命や財産を守るためのインフラ整備は極めて重要である」と地域のコンセンサスは得られやすいと思いますが。

私の地元は、あの有名な「稲むらの火<sup>\*5</sup>」の村のそばです。江戸時代の津波の後に築かれた広村堤防<sup>\*6</sup>が、およそ90年後の南海地震の津波から村を護ったという話。もしこの堤防がなかったらどれだけ多くの被害が起こっていたかということ。村は壊滅していたでしょうね。

**布村** そういう話をもっと伝える必要がありますね。

**小嶋** 南海地震は私どもの体験では生々しいんですが、次の世代になると生々しさはなくなります。それをどうビジュアル的なもので伝えていくかということも大切です。日本とアメリカが戦争したことを知らない層が随分増えてきたということですから、災害なども風化するの当然です。風化させないようにどのように伝えていくか、PRしていく機関も必要ですし、事例として広く見せていくようなことも大事ですね。



南海地震による江上川付近(和歌山県有田郡)の津波被害の様子  
気象庁ホームページより

### \*5稲むらの火

1854年(安政元年)、南海地震が夜間に発生し、紀伊半島は大津波に襲われた。紀州・広村(現在の和歌山県広川町)では、大津波を予測した濱口梧陵(醤油店当主)が、自分の田んぼにあった大切な稲むら(刈り取った稲を積み上げたもの)に火を放って村人に知らせ、高台へと誘導し、多くの命を救った。この活躍はのちに、物語「稲むらの火」として小学国語読本に採用されたこともある。

### \*6広村堤防

安政南海地震の大津波に遭った濱口梧陵は、将来の津波に備えて、4年の歳月を費やして、長さ650m余り、高さ約5mの防波堤(広村堤防)を築いた。およそ90年後、1946年(昭和12年)、南海地震が発生。高さ4~5メートルの大津波が再び広村(現在の和歌山県広川町)を襲ったが、広村堤防により村の大部分は護られた。この出来事は防災対策の重要性を認識させた。



和歌山県有田郡にある広村堤防。国の史跡に指定されている。(昭和10年代の写真)  
気象庁ホームページより

## 「本物にこだわり、民間と行政が連携していけば、50年後も100年後も、近畿の光は輝き続けます。」

### 瞬間芸的事業ではなく、50年先をも見据えた偉業を残す

布村 公共事業や社会資本整備を考えると、長期的に見て、この国はどうあればいいか、この地域はどうあればいいかという見方がものすごく必要だと思います。最近の日本は瞬間芸的なところがありますね。道路でも防災でも10年、20年の長いスパンで戦略を立てていかないといけない。そこを見誤るとしっぺ返しが50年後ぐらいにきます。先ほどの、江戸末期につくった堤防が終戦前後の津波で活かされたということなど、そういう見識が現代にも必要で、これは防災のみならず環境や観光、まちづくりなどあらゆることに通じますね。

小嶋 大阪など、町全体を眺めて、緑と居住、産業、ビジネスのスペースとバランスをもう一度見直すことができたいと思うんですけども。

布村 そうですね。昔、あの御堂筋をつくらうとしたとき、莫大な費用が必要で、当時の市長は経済や街の発展にどれだけ意味のあることかを一生懸命説いたそうです。

小嶋 「飛行機の滑走路にでも使うのか？」と笑われても、納得させてつくったそうですね。これは大変な英断だと思います。



御堂筋

布村 御堂筋はできて70年になりますが、今や海外からも風格のある通りだと評価されています。世界のスーパーブランドが世界で一番大きな店を出しているんだそうです。アジアの富裕層も好んで訪れるとか。大阪の財産ですね。地元商店会も積極的な活動を行っており、周辺のまちづくりの話も盛んです。

小嶋 今日の神戸の街があるのも、終戦後、長期的な見通しで復興計画を立てたおかげです。それで、フラワーロードとかの都市整備ができたんですね。志の高さが生きています。

布村 インフラ整備の話も、まちづくりも、防災対策も、一朝一夕にはできない。長年の積み重ねとか長いスパンで、先を見て整備をしていかないとはいけません。

小嶋 日本の国益というものを長期的に見ると、関西の空港は大変重要な存在です。今、関西国際空港を整備しておけば、日本の経済のために素晴らしい力を発揮します。いや、その効果は長期を待つまでもないと、民としては声を大にして言いたいですね。今こそ、日本の将来を考えた事業が必要です。日本が成長国家としてどれだけ伸びていけるか、という大事な転換期にあるんですから。



神戸フラワーロード



### 地元・企業・行政が結束し、本物志向の近畿ブランドづくりを

布村 近畿は、自然や歴史からさまざまなものを踏まえて出てきた「本物の個性」といえるものがきらびやかに輝く地域です。自分たちの地域を輝かせる素材はいっぱい持っているわけですから、産業も観光もまちづくりも、その素材を活かすようにやっていくのが重要です。

また、近畿を考えると「本物志向」ということがあります。歴史や文化の資産を大事にしつつ、まちづくりや観光、ものづくりにこういう資産を生かせば、各地域が高まるような方向へ進むと思います。「本物にこだわっていくのが近畿なんだ」という近畿ブランドを大事にして行けばいいのではないのでしょうか。

小嶋 そうですね。伝統、文化、歴史というのはひとつの過去の足跡で、それを素材として考えてみますと、素材が豊富にあるという意味で近畿には非常に大きなポテンシャルを感じます。先端技術ですら伝統産業を基盤にできあがっています。たとえば、京セラさんは京都の焼き物技術、ワコールさんには京都の美意識が生きている。それを認識しているから京都を動かないんでしょうね。

布村 京都でITや機械の先端産業の方々、京都ブランドをビジネスに活かしています。海外からでも、京都であればわざわざ商談に訪れてもらえる。夜は風情豊かなまちなみを堪能してもらおう…という具合にビジネスをするときでも京都ブランドを意識しています。近畿全体でもそういう素材は非常に多いわけで、それを活かさない手はないでしょう。

小嶋 近畿に根ざした財産を十分に活用しようと思ったら、産業・経済面では大阪に中心がくる、最先端は神戸、歴史的なブランド力であれば京都、もっと伝統的なものをいけば奈良や和

歌山がある。こういったものを有機的につなげて活用しないといけない。世界から見たら、地続きである京都、大阪、神戸…はビジネス面でも観光面でもひとつのまちも同然。我々はそういうグローバルな観点で、ビジネス面でも観光面でも近畿としてまとまって対抗しなければいけない。世界の潮流を見据えて、民間と行政の連携した戦略を積極的に打ち出していくことが肝心です。官民連携の重要性は、地域の観光でも、ものづくりでもいえます。行政も民間も「本物」とは何であるかということ、しっかりと思考しなければなりません。志と情熱とロマンがなければ、「本物」は守れない。そういうことを今こそ考えるときです。それから、やはり基本になるのは人づくりです。日本は「人づくり大国」であるべきです。何が正しいか、正しくないかをしっかり判断できる人材の育成を進めていくことがいまこそ大事だと思います。

布村 近畿の特色は、平野があり、山があり、盆地があり、近いところに自然がある、という中で育まれてきました。日本でこれほど歴史や文化が特徴的な状況で存在している価値ある地域は他にはありません。だから、近畿の中には「本物の素晴らしさ」があるんです。受け継いできた「本物の素晴らしさ」を大事にしていく義務が我々にはあります。それは単純な保全や保存ではなく、先ほどから言っている、まちづくり、人づくり、ものづくりで、歴史や伝統を踏まえながら本物にこだわってつくっていくということ。近畿の企業も地元も一緒に「まちも、ものも、観光のもてなしも、本物にこだわっていくんだ」という、こだわりの地域である「ぐら」いのことをやっていきたい。やっていってもらいたいと思います。本物にこだわっていくのが近畿マインド。その姿勢で官民で連携していけば、50年後も100年後も近畿の光は輝き続けます。

※当対談は2007年8月27日に行われたものです。