

国土形成計画法第9条に基づく

近畿圏広域地方計画

関西広域地方計画 計画原案

快適で豊かな暮らしを目指し
“歴史とイノベーションによるアジアとの対流拠点”

平成28年2月

国土交通省

(近畿圏広域地方計画協議会資料)

はじめに

(計画の意義)

我が国における本格的な人口減少社会の到来への対応、切迫する巨大災害や急速に進むインフラの老朽化に対する取組、世界の人口が引き続き大幅に増加する中で食料、水、エネルギー等の安定的な確保に向けた取組は、待ったなしの状況であり、我が国は重要な岐路に立っている。このため、2050年までの長期を見通しつつ、様々な資源、技術、知恵を総動員しながらこれからの10年間における国土形成の取組を計画的、効率的に実施していくために、2015年8月に、新たな「国土形成計画（全国計画）」が策定されたところである。

これを踏まえ、近畿圏においても、人口減少社会への対応や、切迫する南海トラフ巨大地震等の大規模災害への取組を進めるとともに、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図るなど、圏域内の現状と将来の課題に向き合いつつ、蓄積された経験と近畿の多様なポテンシャルを最大限に活かし、成長力を絶えず生み出す戦略的なビジョンを再構築するため、ここに新たな「近畿圏広域地方計画」を策定した。

本計画は、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等の関係主体において、近畿が直面している様々な課題や危機感を共有するとともに、適切な役割分担の下、圏域全体の発展と魅力ある暮らしの実現に向けて取り組むべき方向性を示すものであり、ひいては我が国全体の発展と魅力ある国土の形成を目指すものである。

(計画の位置付け及び計画の対象区域)

本計画は、国土形成計画法第9条に基づき、国土交通大臣が定める広域地方計画であり、近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県の区域）を対象とする。

また、近畿圏に隣接する福井県、岐阜県、三重県、鳥取県、岡山県及び徳島県の6県の区域であっても、本計画の実施に密接に関係する事項については、本計画に盛り込むこととする。なお、本計画においては、「近畿圏」を「関西」と称する。

(計画期間)

本計画の期間は、国土形成計画（全国計画）を踏まえ、2050年を見通しつつ、今後概ね10年間とする。

【目次】

1部. 関西の現状と課題	1
1-1. 関西の地域構造	1
1-2. 関西の特徴	1
(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西	1
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西	2
(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西	3
(4) アジアとのつながりが深い関西	4
(5) 人と自然のつながりが深い関西	5
1-3. 関西を取り巻く現状と課題	5
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展	5
(2) 関西の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却	8
(3) 外国人旅行者の急激な増加	10
(4) ポテンシャルを生かし切れていない京阪神大都市圏	12
(5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下	13
(6) 関西を脅かす自然災害リスク	14
(7) 社会資本の老朽化	16
(8) 関西を巻き込む大きな社会の潮流変化	17
2部. 関西の目指す姿と戦略	20
2-1. アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域	21
2-1-1. 目指す姿	21
2-1-2. 戦略	21
(1) 成長エンジンとなる新たな産業の創出	21
(2) 国内外のネットワーク機能の強化による対流促進	22
(3) イノベーションを支え、創造性豊かな人材を集積する環境整備	24
2-2. 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域	25
2-2-1. 目指す姿	25
2-2-2. 戦略	25
(1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘	25
(2) 広域観光・国際観光の推進	26
(3) アジア・世界への情報発信力の強化	28
2-3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域	29
2-3-1. 目指す姿	29
2-3-2. 戦略	29
(1) 快適で暮らしやすい都市環境の形成	30
(2) 地方都市の再生	31
(3) 過疎化する集落の維持・再生	32

(4) どこにいても基本的な生活サービスが享受できる環境の整備	33
(5) 地域の担い手を確保する環境づくりの推進	34
2-4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	35
2-4-1. 目指す姿	35
2-4-2. 戦略	35
(1) 南海トラフ巨大地震等への備え	35
(2) 災害に強くしなやかな国土の構築	36
(3) 社会資本の老朽化対策の推進	38
(4) 首都圏の有する諸機能のバックアップ等	38
(5) 日常生活の安全・安心	39
2-5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	40
2-5-1. 目指す姿	40
2-5-2. 戦略	40
(1) 都市環境の改善	40
(2) 農山漁村地域の環境保全	41
(3) 健全な流域圏と生態系の保全・再生	41
(4) 自然との共生の推進	42
(5) 循環型社会の構築	42
(6) 環境・エネルギー技術での世界貢献	42
(7) 地球温暖化対策の推進	42
3部. 主要プロジェクト	44
3-1. 関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト	44
3-2. 関西成長エンジンプロジェクト	46
3-3. 歴史・文化・おもてなしプロジェクト	49
3-4. 京阪神燦々まちづくりプロジェクト	53
3-5. 地方都市活力アッププロジェクト	56
3-6. 農山漁村いきいきプロジェクト	59
3-7. 関西強靱化・防災連携プロジェクト	62
3-8. 環境共生プロジェクト	67
4部. 計画の効果的推進	71
4-1. 投資の重点化・効率化	71
4-2. 多様な主体の参加と連携・協働	71
4-3. 隣接圏域との連携	72
4-4. 他の計画・施策との連携	72
4-5. 計画の進捗状況の把握	72

1 部 関西の現状と課題

1 - 1 . 関西の地域構造

関西は、北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな中国山系、六甲山系、生駒山系、金剛・葛城山系、和泉山系等の山々や、世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海、淡路島など、豊かな自然に恵まれている。

本圏域の南部には、その大半が森林地帯であり、年間降水量3,500mm以上の日本有数の多雨地帯である大台ヶ原を有し、圏域面積の約4分の1を占める紀伊半島があり、東部には、我が国最大の湖であるとともに、世界有数の古代湖であり、関西2府4県の人口約2,100万人（2010年国勢調査）の約69%にあたる約1,450万人の水源である琵琶湖を擁し、その下流域には、淀川により形成された平野が広がり、そこに圏域人口の約32%にあたる約660万人の人々が生活している。

本圏域の中央部に位置する京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から滋賀県東部の帯状の比較的狭い地域に都市・交通・産業が高密度に集積しており、そこに圏域人口の約8割が集中している一方で、日本海側や紀伊半島など過疎地等を含む地域も抱えている。また、都市機能の中枢が集積する大阪平野には、その中心である大阪市などにゼロメートル地帯が広がり、圏域人口の約7%にあたる約140万人の人々が生活している。

1 - 2 . 関西の特徴

(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西

関西は、太古の昔から日本の中心とされ、現在の奈良県明日香村、大阪市、滋賀県大津市、奈良県橿原市、奈良市、京都府向日市・長岡京市・京都市等に都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。

日本の世界文化遺産15件のうち、古都京都の文化財、古都奈良の文化財、法隆寺地域の仏教建造物、紀伊山地の霊場と参詣道及び姫路城の5件、国宝の5割以上（建造物については、全221件中159件）、重要文化財の約5割（建造物については、全2,428件中1,026件）を有し、さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群、百舌鳥・古市

古墳群の3件が、世界遺産暫定一覧表¹に記載されて世界遺産一覧表への記載を目指しているなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。

また、都市・農山漁村・自然が適度に分散し、熊野古道、近江八幡の水郷、嵯峨嵐山、明日香等、大都市と近接したところに魅力ある文化的景観が存在するなど、多様で厚みのある歴史・文化は、細やかな伝統工芸を始めとしたものづくり、祭事、まちなみ、景観等にも活かされ、人々の営みや地域社会そのものが高品質の地域資源を形成している。

このように関西は、長い歴史の中で培われた個性的で多様な地域で構成されている。

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西

関西は、古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い、約2,100万人の人口を擁し、域内総生産額約80兆円とインドネシア(人口2億4,990万人)及びオランダ(人口1,680万人)と同程度の経済規模を有する、我が国第2の経済圏である。京都、大阪、神戸の京阪神都市圏は、世界で14位の人口を持つ都市圏との試算もあり、産業、学術、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ圏域である。

また、名神高速道路、新名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡道路、東海道・山陽新幹線等の圏域内外を結ぶ高速交通網、我が国唯一の完全24時間空港として運用している関西国際空港や大阪国際空港、神戸空港、国際コンテナ戦略港湾である阪神港²といった交通の大動脈と拠点をもつ圏域である。

関西の産業構造を域内総生産ベースで見ると、約76%が第3次産業、約23%が第2次産業となっており、全国(第1次産業：1.1%、第2次産業：23.6%、第3次産業：75.3%)とほぼ同じ産業構成である。また、製造業においては、中部は一般輸送機器の製造業全体に占める割合が40.0%(全国は19.9%)と特定の業種に特化しているのに対し、関西は特定の業種に偏らず、バランスのとれた業種で構成されている。こうした中、関西の輸出額は約15兆6,700億円(2014年)、対全国シェアは21.4%に達し、その約67%をアジア諸国が占めていることから、アジアとの経済交流が盛んであるといえる。

¹世界遺産暫定一覧表：世界遺産登録に先立ち、各国がユネスコ世界遺産センターに提出する候補対象のリスト。

²国際コンテナ戦略港湾である阪神港：我が国の港湾の国際競争力を高めるため、国土交通省の「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」において、平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾として選定された、神戸港・大阪港をいう。

また、関西各府県の産業別シェアを域内総生産ベースで見ると、第3次産業は大阪府が51%と最も高く、兵庫県(23%)、京都府(12%)とあわせた2府1県で関西全体の86%を占める。製造業を始めとする第2次産業のシェアは、大阪府が36%、兵庫県が26%と高く、この1府1県で関西全体の62%を占めている。

(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

関西には、我が国有数の大学、研究機関が数多く存在し、大学生が約52万人、大学院生が約5万人(大学生・大学院生数：平成27年度学校基本調査)、自然科学系研究者及び技術者が約33万人(平成22年国勢調査)と、高度な技術等を有する人材が豊富に存している。また、関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都(国際文化公園都市)、神戸医療産業都市等の特色ある研究開発拠点が形成され、独創的かつ先端的な学術研究環境を有している。その背景には、国内外に対する交通の利便性の高さや、豊かな自然に恵まれ落ち着いた雰囲気の良い環境が、研究の促進に適しているという現状がある。

大阪府は47都道府県中、最も製造業事業所数が多く、京都府、兵庫県と合わせ全国の製造業事業所の15.3%が集積し、埼玉、東京、神奈川の3都県(同15.9%)に匹敵するとともに、岐阜、愛知、三重の3県(同13.0%)を大きく上回っている。また、上述のような自然科学系大学・研究機関の多数の立地とともに、今後の成長が期待される次世代産業であるバイオ・ライフサイエンス³産業やロボット産業にかかわる優れた技術力を有する企業等も京阪神地域に集中している。このような集積を活かし、関西の産学官をあげてバイオ・ライフサイエンス産業を推進することを目的とした「関西バイオ推進会議」が2001年に発足したのを皮切りに、「京都バイオシティ構想」「大阪バイオ戦略」「神戸医療産業都市」など、関西の各地において産学官の連携によるバイオサイエンス分野の世界的拠点形成、産業クラスターの形成に向けた取組が行われている。

さらに、国内拠点を中心に生産し、世界的な寡占力があることから国内の雇用を維持又は拡大しながら海外展開を進め得るグローバルニッチトップ企業⁴も、国内100選に関西から機械・加工部門で10社(全国で52社)、素材・化学部門で6社(同20社)、電気・電子部門で5社(同15社)、消費財・その他部門で3社(同13社)の計24社が選ばれており、選定企業数の対全国シェア(24.0%)は全製造業事業所数の対全国シェア(18.6%)よりも高く、両者の比率1.29(=24.0%/

³ ライフサイエンス：生物が営む生命現象の複雑かつ精緻なメカニズムを解明すること。

⁴ グローバルニッチトップ企業：限定された特定の分野において独自の製品や技術を保有し、世界市場において一定のシェアを確保している中小・中堅企業。

18.6%)は関東(1.24)、中部(0.54)よりも高くなっている。このように、関西は多様で層の厚いものづくり産業の基盤を有している。

国家戦略特別区域に指定されている「関西圏(大阪府、兵庫県及び京都府)」は、健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成を通じ、再生医療を始めとする先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化を推進するとともに、国内外からのチャレンジングな人材の集まるビジネス環境を整えた国際的な経済活動拠点の形成を目的としている。

また、京都、大阪、兵庫の3府県と京都市、大阪市、神戸市の3市が、「関西イノベーション国際戦略総合特区」に指定され、関西が強みを有する医療・医薬、バッテリー・エネルギー等を当面のターゲットに、高齢化やエネルギー問題に対応できる、課題解決型ビジネスの提供、市場展開を後押しする仕組みを構築することにより、スピード感をもって日本経済の再生と震災からの復興に貢献するとともに、我が国やアジア等の医療問題や環境問題を克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目的としている。

(4) アジアとのつながりが深い関西

関西とアジアは歴史的・経済的に結びつきが強く、大阪、神戸を中心としてアジアと交流を展開してきた。アジア諸国では、急速な経済成長が進み、例えば一人あたりGDPが1万ドル以上の国及び地域が、1990年から2013年の23年間で5カ国(地域)から13カ国(地域)に増加しており、このようなアジア諸国の経済成長に伴い、日本全体としてもアジア諸国との貿易のシェアが最も大きなものになっているが、関西でも、2014年の貿易統計によると、輸出は約67%、輸入は約56%に達している。阪神港からの対アジア諸国向け輸出は66%(特に大阪港は75%)に上っており、阪神港とアジア諸港とのネットワークの強化が益々重要となってきた。また、東アジア諸国やロシアの経済活動の活発化を背景に、日本海側拠点港の一つである舞鶴港を始めとして、地理的に近接する日本海側港湾での交流が拡大しつつあり、東アジアやロシア等のダイナミズム(アジア・ユーラシアダイナミズム)を我が国に取り込む役割が期待されている。

一方、アジアからの外国人旅行者については、リーマン・ショックや東日本大震災で一時的に減少した年を除いて概ね増加するとともに、関西に宿泊する外国人旅行者の約7割(2014年)はアジアからの旅行者となっており、今後、アジア地域の経済成長にともなって、より多くのアジア人旅行者の来訪が見込まれている。

また、近年、順調に国際就航便数を増加させている関西国際空港では、国際線旅客就航便のうち8割以上がアジア路線となっており、旅

客便のアジア就航都市数が国内最多の59都市に上っている。2014年のアジア諸国の利用者数（入国者ベース）は、前年に比べ約80万人増加して約280万人になるなど、アジアと関西の活発な人の交流を支えている。

（５） 人と自然のつながりが深い関西

関西では、京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋のいずれかの海域に100km以内の距離で到達でき、海が身近な地域であるとともに、都市部から比較的近くに、六甲山、五月山、妙見山、摂津峡、比叡山、生駒山、二上山、金剛山、犬鳴山など、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプなどを複合的に楽しめる山々が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた条件を有している。

さらには、京阪神都市圏から約100km圏内には、熊野や丹波・若狭などの豊かな自然を活かした観光地があるとともに、ラムサール条約湿地として琵琶湖、円山川下流域・周辺水田、串本沿岸海域の3地域が、ユネスコエコパークとして大台ヶ原・大峯山ユネスコエコパークが、ユネスコ世界ジオパークとして山陰海岸ジオパークが、また、日本ジオパークとして南紀熊野ジオパークが存在する。このような自然を価値ある姿のまま引き継いでいこうと、地元市町村などを中心にその保全、活用が進められている。京都府南丹市美山町では、ブナやスギなどの天然林が広範囲に残る豊かな自然環境や、かやぶき民家が群在する美しい日本の原風景が残された地域が存在しており、これらの豊かな自然や伝統文化を活かしながら、地域へ訪れた人との交流を深め地域の宝を共有し、美山の伝統文化を守り、次世代へ送り届けることを目的とした取組が高く評価され、平成26年11月に南丹市と地域住民らとで組織する協議会において作成した「南丹市美山エコツーリズム推進全体構想」が、エコツーリズム推進法（平成19年法律第105号）に基づき関西で始めて国から認定を取得している。

琵琶湖・淀川流域や大阪湾を含む瀬戸内海等においては、人と水とのつながりの中で生活が営まれてきた歴史があり、水環境対策への取組など環境問題に対して高い意識を有しており、また、豊岡市におけるコウノトリの保護・野生復帰の取組など、人と自然の持続的な共生を目指す取組も進められている圏域と言える。

1－3． 関西を取り巻く現状と課題

（１） 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

1） 急激かつ未曾有の規模の人口減少

我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、国立社会保障・人口問題研究所の中位推計によると、2025年には約700万人減、2040年には約2,100万人減の約1億700万人、さらに2050年には約9,700万人になると見込まれており、本格的な人口減少社会を迎えている。関西においても同様に、2010年に約2,100万人あった人口は、2040年には約340万人減の約1,750万人にまで減少すると見込まれている。

合計特殊出生率⁵についてみると、滋賀県1.53、和歌山県1.55、兵庫県1.41、大阪府1.31、奈良県1.27、京都府1.24（2014年）と、滋賀県、和歌山県以外は、全国平均の1.42を下回っている。いずれの府県も人口置換水準といわれる2.07には相当の開きがあり、1980年代以降1ポイント台が続いていることから、今後、出生率が回復したとしても、数十年間は圏域人口の減少は避けられず、出生率が上がる時期が遅れるほど、将来維持できる圏域人口は少なくなる。

また、地方から都市への若年層を中心とする流出超過の継続により人口の地域的な偏在が加速している。特に東京圏への流入超過による人口の東京一極集中が依然として進展することにより、地方の若年人口、生産年齢人口の減少に拍車をかけている。関西のD I D地区では、2010年の約1,990万人が2040年には310万人減の約1,680万人になると見込まれ、D I D地区がない69市町村のうち、特段の対策がなされなければその人口が2040年に2分の1以下となる市町村は18市町村と見込まれている。一方、生産年齢人口についてみると、関西は、東京圏等への若者（25～29歳）の転出が多いものの、他圏域からの若者の流入により、全体としてみると生産年齢人口は1990年代半ばまで増加していたが、近年、少子化による自然減を転入による社会増により補いきれておらず、関西のD I D地区であっても、既に生産年齢人口は減少しており、2010年の約1,260万人が2040年には350万人減の約910万人になると見込まれている。

このような状況の下、当分の間、人口減少は続くことから、地域を持続させるためには、雇用の場を創出し日常生活上必要なサービス機能を維持していくとともに、交通1時間圏を拡大し連携した都市圏域の人口規模を確保するなどにより、いかに一定の都市機能をコンパクトに維持していくかが重要な課題である。さらに、子どもを産み育てやすく、出産後も働きやすい環境の整備、都市へ転居しなくても地方で子育てができる教育環境の整備など、人口減少の緩和策の取組を推進するとともに、大学等の魅力向上など若者を惹きつけ、関西での定

⁵ 合計特殊出生率：一定人口に対するその年の出生数を出生率といい、また15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したものを合計特殊出生率といい、1人の女性が一生の間に産む子どもの数を意味する。

注意欲を喚起する魅力ある地域づくりを進めていくことが喫緊の課題である。

2) 3人に1人が高齢者となる社会の到来

近年、我が国では、合計特殊出生率の低下に伴う少子化と団塊の世代が高齢者となったことにより、若年人口、生産年齢人口の減少と高齢人口の増加が進み、高齢化が特に急速に進展し、総人口に占める65歳以上人口の割合は、2013年には25%を超え、世界に例のない超高齢社会に到達している。

関西においても、2010年では約480万人（75歳以上は約220万人）であった65歳以上人口は、2020年には110万人増の約590万人（75歳以上は約310万人）に、2030年には約600万人（75歳以上は約370万人）に、2040年には約630万人（75歳以上は約360万人）に増加すると見込まれており、65歳以上人口が急激に増えていく2020年までの対策、75歳以上人口がピーク近くとなる2030年までの対策が待ったなしの状況となっている。団塊の世代が2025年に75歳、2030年には80歳を超えることも相まって、大都市での医療・介護・福祉需要の増加や各種事故の増加のほか、大都市郊外部のニュータウンではこれに加えて急速な高齢化率の上昇によるまちとしての活力の低下、高齢者単独世帯の増加等の課題が生じると見込まれ、医療・介護・福祉政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取組が必要である。また、関西のD I D地区以外の地域では、65歳以上人口が約29万人（2010年）から2020年に約32万人に増加するものの、2040年には約28万人に減少すると見込まれており、これらの地域では、医療・介護・福祉需要の減退に対応したこれらのサービス供給をどのように維持していくか、増大するD I D地区の医療・介護・福祉需要の受け皿としてのマッチングの課題等が生じる可能性がある。

一方で、大都市やその郊外部を中心とする高齢者の増加は、退職して時間に余裕がある健康な高齢者の増加でもあり、このような高齢者の社会参画の意識は高く、内閣府が全国の高齢者を対象として経年的に実施しているアンケート調査結果によると、様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、平成5年から平成25年までの20年の間で増加している。例えば60歳以上の国民に占める健康・スポーツに関する活動に参加したことがある人の割合は、平成5年の18.9%から平成25年には33.7%に増加しており、一方で何のグループ活動にも参加しなかった人の割合は、平成5年の57.7%から平成25年には39.0%まで減少している。高齢者が生きがいを持ち、社会にとってもプラスとなるような高齢者が活躍できる社会の構築が重要である。

(2) 関西の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

1) 関西の相対的地位の低下

中国の経済成長はめざましく、2013年にはそのGDPは我が国の2倍に達し、1人当たりGDPでは、我が国は2014年には香港に抜かれ、アジアで3位に後退した。2015年末に経済共同体となったASEAN諸国やインドも経済発展が続いており、ロシアも豊かなエネルギー資源を背景として存在感を高めている。国際間でのヒト、モノ、カネ、情報の流れはますます活発に、かつ瞬時に行われるようになっており、このような中、経済発展により魅力を増したアジアの主要都市が急速に台頭し、国際的な都市間競争が激化している。本格的な人口減少社会を迎える中、我が国の経済を成長させ、また国際社会の中で存在感を発揮するためには、産業の国際競争力を強化するとともに、激化する都市間競争に打ち勝ち、アジア・ユーラシアダイナミズムを的確に取り込んでいかなければならない。

そのためにも、首都圏と並び我が国第2の経済圏域である関西が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、1980年から2010年までの大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）における域内総生産の伸びが1.48であるのに対し、東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）は1.97と、成長力においても、経済規模においても差が拡大している。金融機能、情報サービス機能の東京への集中等に伴い、従来、関西に置いていた企業の本社機能を東京に移転させている例がみられ、資本金10億円以上の内国普通法人数では、1993年に東京都下2,989社（対全国シェア50.9%）に対し、京都府・大阪府・兵庫県下1,010社（対全国シェア17.2%）であったものが、2013年には東京都下2,937社（対全国シェア54.3%）に対し、京都府・大阪府・兵庫県下は、330社減の680社（対全国シェア12.6%）となっている。また外国法人の在日拠点についてみると、東京都下3,657社（対全国シェア76.0%）に対し、京都府・大阪府・兵庫県下は219社（対全国シェア4.6%。いずれも2013年）であり、大きな差が生じている。

人口に関する大阪圏の社会増減をみると、1974年以降、社会減となっている。近年、大阪圏は、東京圏や名古屋圏と同様に15歳～24歳の年齢層では転入超過がみられるが、東京圏が20歳代後半の層でも転入超過なのに対し、大阪圏では一転して転出超過となっており、それ以降の年齢層も均衡又は転出超過基調となっている。転入・転出の状況を東京圏との関係でみると、1960年代初頭には既に、東京圏への転出超過となっており、年齢階層別に平成17年～平成22年の移動状況についてみると、20歳代が約3万5千人の転出超過となり、転出超過量約6万8千人の約5割を占めるとともに、10歳代から50歳代まで、いず

れの年齢階層でも転出超過となっている。

アジアを中心とした都市間競争が激化する中で、我が国では、関西の競争力の強化が必要であるが、域内総生産の伸び、内国普通法人数、人口の社会増のいずれにおいても、東京との格差は拡大しており深刻な状況が続いている。

2) 人と物の流れを支えるインフラ整備の遅れ

関西におけるヒト、モノの流れを活発化し、経済社会活動に寄与する交通基盤をみると、高速道路ネットワークでは、2010年に第二京阪道路が、2014年には舞鶴若狭道が、そして2015年には京都縦貫自動車道がそれぞれ全線開通している。第二京阪道路についてみると、2002年から2013年の11年間で、沿線自治体の世帯数は増加の一途を辿っており、自治体の市民税収が増加している。また、全線開通前から沿線自治体において企業立地が進展しており、現在、八幡市及び枚方市内の工業団地において145社が操業するなど活気を呈しており、道路開通により地域の活性化に寄与している例がみられる。しかし、東京を中心とした放射状と環状の高速道路ネットワークの完成時期が具体化してきている関東と比較すると、関西では環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンク⁶が残っており、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れている。

一方、都市鉄道ネットワークについては、2008年に京阪中之島線、2009年に阪神なんば線が開業しているところであるが、2004年に策定された「近畿圏における望ましい交通のあり方について（近畿地方交通審議会答申第8号）」における中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線については整備が進んでいないところである。

また、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、2022年度末の金沢・敦賀までの開業に向け、着実な整備を進める必要がある。さらに、東京都、名古屋市付近及び大阪市を結ぶリニア中央新幹線については、国家的見地に立ったプロジェクトであり、2027年の東京・名古屋間の開業に向けて、整備が進められている段階であり、大阪までの開業には東海旅客鉄道株式会社の長期試算見通しによると、2045年までの期間を要する見込みである。このような状況にあるリニア中央新幹線については、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。なお、北陸新幹線及びリニア中央新幹線については、関西の自治体・経済界から早期整備を強く望む声があがっており、

⁶ ミッシングリンク：高規格幹線道路等のネットワークにおいて、未整備のため途中で途切れている区間

2014年には「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」が設立されている。

国際海上物流に目を向けると、パナマ運河、スエズ運河の拡張等の世界規模での物流構造の変化が進む中、スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展しており、阪神港ではこれに対応可能な機能強化が重要となっている。

関西を首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させるためには、アジアのゲートウェイ機能を担うとともに、高度な学術・研究機能の強化・活用や産学官の連携による次世代産業の創出を始めとする移輸出型産業⁷の成長を図ることや、日本及びアジアの研究者や高度人材を結集し、起業環境を整え、交流拠点を創出していくことが重要である。また関西の有するポテンシャルを最大限活用し、インバウンドによる観光消費の拡大を地域の雇用を支える地域消費型産業の活性化につなげ、関西の暮らしやすさとあいまって、東京一極集中の是正の受け皿となることが重要である。

(3) 外国人旅行者の急激な増加

近年、訪日外国人旅行者数は、622万人（2011年）、836万人（2012年）、1,036万人（2013年）、1,341万人（2014年）、1,974万人（2015年、いずれも日本政府観光局）と急増しており、外国人旅行者約9人の消費額が国民1人当たり年間消費額に値するとの試算もあり、我が国の経済にも好影響を与えている。関西へは、外国人旅行者の約4割が訪れており、関西での外国人宿泊旅行者は約1,085万人泊（2014年）と、7年間で2.6倍に増加している。

これらの背景のひとつに、安価で渡航できるLCC⁸の就航機会の増加がある。関西国際空港に発着するLCC国際線旅客便は、2012年から急増しており、2015年冬期スケジュールには339便と2011年冬期の47便に比べ7倍に増加している。また、2014年冬期実績によると、関西国際空港には、我が国の国際線LCCの約半数が発着している。

一方、留学生の数も年々増えてきており、関西の高等教育機関における外国人留学生数は2万2,200人（2009年）から2万5,000人（2014年）と約1.1倍になっている。これは全国に滞在する留学生の約18%に相当する。

世界の国際観光市場は、アジア地域の大幅な伸びを中心に約9億4,000万人（2010年）から約18億人（2030年）に倍増する見込みであ

⁷移輸出型産業：国内他地域へ販売（移出）及び海外（輸出）を主な市場とする産業（主に工業）。

⁸LCC：ローコストキャリア(Low Cost Carrier)の略称で、効率的な運営や客室サービスの簡略化などにより低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社を指す。

り、今後も日本、ひいては観光資源が豊富な関西に来訪する外国人旅行者の増加が見込まれる。また四方を海に囲まれた日本故の優位性とも言えるクルーズについてみると、世界のクルーズ人口も約1,030万人（2000年）から約2,100万人（2010年）と約2倍に増加し、我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数も、338回（2010年）から965回（2015年）と最近5年間で約3倍になっている。我が国へクルーズ船で入国した外国人旅客数は、2013年が約17.4万人、2014年は約41.6万人と順調に推移してきた。2015年には、前年比2.7倍の約111.6万人（概数）となり、2020年の目標であった100万人を大幅に前倒して達成した。関西の港の中では神戸港への寄港回数が年間42回（2015年）であり、全国第6位となっており、今後も更に増加することが見込まれる。

国内外から関西を訪れる観光客がもたらす経済効果を、関西の広い範囲に行き渡らせるためには、交通基盤の整備が重要である。例えば、京都府を南北に縦断する京都縦貫自動車道は、1988年以降段階的に開通し、それに伴い京都府北部地域への所要時間が短縮されたことにより、観光交流の促進とともに長時間の滞在が可能となり、観光客及び観光消費額が増加した。1998年から2013年までの15年間で沿線地域の観光客数は約1.6倍（約460万人）、観光消費額は約1.3倍（約50億円）にそれぞれ増加している。2015年7月には全線が開通し、今後より一層の効果の発現が期待されている。

このような外国人旅行者の急増を踏まえ、関西では、成長する国際観光需要を取り込み、観光産業を人口減少下においても成長を続ける基盤産業としてより確立されたものとするべく、外国人旅行者の行動範囲がいわゆるゴールデンルート⁹周辺だけでなく、関西の観光地全域に広がっていくよう、関西プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出について戦略的に取り組むことが重要である。

外国人旅行者数の増加は、宿泊者数の増加につながっており、平成27年8月の外国人延べ宿泊者数をみると、全国で603万人泊が、そのうち関西へは約25%に当たる151万人泊が確認されており、前年同月と比べ、約1.6倍の伸びを示している。この結果、宿泊施設の稼働状況を示す客室稼働率は、平成27年8月には全体で70.2%、特に大阪府では90.4%と極めて高い値を示し、宿泊施設の不足という新たな課題が浮かび上がっている。

こうしたことから、大阪府では、宿泊施設の不足の早期解消に向けた取組の一つとして、国家戦略特別区域法における旅館業法の特例を活用し、マンションなどの空き部屋を滞在施設として利用することを

⁹ ゴールデンルート：主に中国人観光客が日本を訪問した際に巡る定番ルートで、成田空港から入国し、東京周辺の観光スポットを巡ってから、箱根、富士山、名古屋等を経由し関西を観光し、関西国際空港から帰国するルート。又はその逆ルート。

可能とする外国人滞在施設経営事業の平成28年4月からの実施を目指し、取組が進められている。

さらに、観光消費は海外への販路の拡大にも資し、最終販売者のみならず原材料・中間財生産者への波及を通じて、国内での投資や地域の雇用を生み出す原動力となり得ることから、幅広い産業を観光関連産業として取り込み、外国人旅行者に訴求するサービス・商品を開発していくことも重要である。

(4) ポテンシャルを生かし切れていない京阪神大都市圏

関西の域内総生産は、京都・大阪・兵庫の2府1県で全体の約8割を占め、また昼間人口20万人以上の20市で、昼間人口の63%、就業者数（従業地ベース）の65%、常住人口の60%を占め、生産面、居住面の両面において、京阪神都市圏の占めるウェイトが高い。

国際的な都市間競争に打ち勝つためには、優秀なヒトやモノを集積させ、国内外の投資、情報を獲得することが重要であり、そのためには、利便性を向上させるための環境整備が重要である。京阪神都市圏における都市基盤の現状をみると、都市内高速道路ネットワークを始めとする道路ネットワークの整備が遅れ、多数の渋滞箇所、渋滞の慢性化が問題となっているなど、都市活動を支える交通インフラが脆弱である。特に、東京を中心とした放射状と環状の高速道路ネットワークの完成時期が具体化してきている関東と比較すると、関西では環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンクが残っており、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れている。一方、都市鉄道ネットワークについては、人口減少に伴って京阪神圏の鉄道を取り巻く環境が厳しくなる中で、現時点で形成されている鉄道ネットワークを健全に維持していくとともに、ソフト、ハードの多様な取組を組み合わせることで、できるだけ既存施設の活用・改良することにより鉄道ネットワーク・サービスの質の向上を図ることが必要である。

また、市街地においては、地震時等に倒壊や延焼の危険が著しく高い密集市街地が32地区（約2,900ha）残存しており、そのほかの都市環境面においても、大阪湾臨海部の親水空間の少なさ、郊外ニュータウンにおけるオールドタウン化、ヒートアイランド現象の発生等、多くの課題を抱えている。さらに、国際的な都市間競争の現状をみると、前記のとおり外国法人の在日拠点は、東京都下の76%に対し、京都・大阪・兵庫県下には5%弱しかなく、2013年に開催された世界の国際会議10,696件（U I A基準）中、アジアで開催されたものは3,375件であるが、シンガポール994件、ソウル242件、東京23区228件に比べ、京都市52件、大阪市23件、神戸市22件、奈良市10件と、諸都市に比べ大きく引き離されている。

一方、京阪神都市圏は、大阪市と京都市・神戸市の中心部がそれぞれ鉄道で30分圏内にあり、昼間人口20万人以上の20市の中で、昼夜間人口比率が100を上回る都市が京都市、大阪市、東大阪市、神戸市、姫路市と分散しており、多核型の圏域構造となっている。圏域内は鉄道網が整備され、関東圏と比較して関西の雇用者の平均通勤時間は6分程度短く、大阪圏の鉄道の主要20区間の平均混雑率は122%と、東京圏の主要31区間の平均混雑率165%より低い。また、東京圏に比べ地価が低いことから職住近接の住宅を確保することが比較的容易であるほか、都市部における医療サービスは我が国の中でも充実しており、関西の府県と全国の医師数を人口10万人当たりで比較した場合、京都府が312人、和歌山県が280人、大阪府が270人と全国平均の238人を大きく上回っており、関西全体の水準を引き上げている。このように、様々な年齢層にとって暮らしやすい都市圏としてのポテンシャルを秘めていると言えるものの、2府1県の人口集中地区の面積は2005年から2010年の間で2,514ha増加し、その人口密度が微減していることから、低密度な市街地が拡散する傾向をみせている。

平成27年度学校基本調査によれば、学部学生数を20政令市別にみると、京都市122千人（1位）、神戸市62千人（5位）、大阪市26千人（11位）、堺市11千人（19位）となっている。また関西の女性の大学・短大進学率は高く、トップ10に関西4府県が入っているにもかかわらず、就業率は低い方から15府県の中に関西4府県が入っている。また、年齢構成別の流入人口をみると、前述のとおり、大阪圏が東京圏や名古屋圏と同様に15歳～24歳の年齢層では転入超過がみられる一方、東京圏が20歳代後半の層でも転入超過なのに対し、大阪圏は転出超過となり、それ以降の年齢層も均衡又は転出超過基調となっている。これらのことは、関西の各都市の魅力不足や、高学歴女性の活躍場所の不足等がその要因となっているのではないかと懸念されている。

（5） 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

関西の地方都市は、長い歴史と個性的な魅力を持つ一方で、人口の減少や高齢化、中心市街地の空洞化、低未利用地・空き家の増加が進んでおり、関西における地方創生上の重要な課題となっている。京都府綾部市の例では、市やNPOを中心に住民が協力し合い、都市と農村の交流事業を通じた交流人口及び定住人口の増加に向けた取組を行っており、定住実績は2008年から6年間で117世帯272人となり、一般社団法人移住・交流推進機構による2014年1月時点調査において、空き家バンクを通じた物件成約件数が全国3位となった。このように、地方都市においては地域の個性を活かした活性化を進めるとともに、医療、福祉等の生活サービス機能を維持できるようにコンパクトシテ

ィ¹⁰化を進めていく必要がある。また、地方都市間の連携や連携中枢都市圏の形成等、京阪神都市圏との対流促進・交流拡大のためにもミッシングリンクの解消を含む道路交通ネットワークの整備や地域公共交通の確保・維持・改善が課題である。

関西の農林水産業の全国シェアは域内総生産ベースで6.1%（農業6.2%、林業5.5%、水産業5.6%）であり、全産業の関西のシェア16%を大きく下回っている。また、関西全体の農業産出額は、1993年から2013年までの20年間で、6,600億円から4,500億円と32%減少し、林業産出額では、1993年から2013年までの20年間で、689億円から138億円と80%減少している。さらに、海面漁業生産額では、2003年から2013年までの10年間で、582億円から403億円と31%減少している。

農山漁村では、農林水産業の総産出額の減少、従事者の高齢化、耕作放棄地・施業が行われない森林等の問題の顕在化、人口比率の高い高齢者の減少、医療・福祉サービス水準の低下、集落機能の低下等が進んでおり、その一例として、市町村別の65歳以上人口に対する医療施設医師数の割合をみると、全般的に中山間部において医師数が不足している状況である。さらには、集落の自治、冠婚葬祭、生活道路や用水の管理などといった共同体としての機能の維持が困難な集落も増えてきている。

一方、和歌山県では「みなべ・田辺の梅システム¹¹」が世界農業遺産に認定されるとともに、みかんの生産が盛んであり、その生産量は全国1位で全国シェアも20%（平成26年）を占めている。また、柿の生産についても全国1位であり、特に伊都地方では栽培面積が県全体の6割を超える一大産地となっているなど、地域の特産化・ブランド化の強みは引き継がれている。

また、国家戦略特別区域に指定されている「兵庫県養父市」では、高齢化の進展、耕作放棄地の増大等の課題を抱える中山間地域において、高齢者を積極的に活用するとともに民間事業者との連携による農業の構造改革を進めることにより、耕作放棄地の再生、農産物・食品の高付加価値化等の革新的農業を実践し、輸出も可能となる新たな農業モデルの構築に向けた取組が進められている。

（6） 関西を脅かす自然災害リスク

昭和19年の東南海地震では死者・行方不明者約1,200人、昭和21年

¹⁰ コンパクトシティ：都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策。

¹¹ みなべ・田辺の梅システム：養分に乏しく礫質で崩れやすい斜面を利用して薪炭林を残しつつ梅林を配置し、400年にわたり高品質な梅を持続的に生産してきた農業システム。

の南海地震では死者約1,300人、平成7年の阪神・淡路大震災では死者約6,400人と、関西でも過去に地震による甚大な被害が発生している。また、今後30年以内に70%程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており、最大クラスの巨大地震では、関西でもかつて経験したことのない大規模な被害の発生が想定されている。さらに、関西には多数の活断層があり、これらの活断層による地震の発生も危惧されており、特に大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害の発生が想定されている。

関西には御嶽山の噴火などのような火山災害のリスクは低いものの、台風を始めとする風水害、土砂災害は過去に多数発生している。昭和28年の台風第13号では床上浸水約5万棟、昭和34年の伊勢湾台風では床上浸水約3万棟、昭和36年の第2室戸台風では床上浸水約7万棟と、過去に大きな水害が発生している。

近年、「今まで経験したことがない」と表現されるように、全国各地で雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。関西では、平成16年の台風第23号による豪雨で、兵庫県を流れる円山川及び出石川、京都府を流れる由良川等が氾濫して大きな浸水被害が発生した。また、平成23年の台風第12号による豪雨により、紀伊半島各地で大規模な深層崩壊などが生じ、各地に激甚な被害をもたらした。一方、平成25年の台風第18号による豪雨では、淀川水系でダム群や瀬田川洗堰の一体的な防災操作により、河川の水位低下、洪水被害の軽減を図り、京都市内での堤防の決壊という最悪の事態は辛うじて回避されたものの、桂川流域の京都市嵐山地区が浸水し、周辺の旅館等が甚大な被害を受けるとともに、その下流部の伏見区では堤防を越水し、洪水が市街地に流れ込み、住民生活や観光業に大きな影響をもたらした。また、京都府中北部においても非常に甚大な被害があった。都市機能が集積している大阪平野の多くはゼロメートル地帯であり、地下街などの地下空間利用が進んでいることから、水害のリスクは極めて高い。

このように、各地で発生している水害・土砂災害等、想定を上回る規模の自然災害が相次ぐ中、かつて経験したことのないような自然現象をもたらす災害への対策が社会の強い関心事となっている。地震、津波、洪水、高潮、土砂災害、雪害やそれに伴う集落の孤立に対しては、際限のない自然の脅威も想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制等の確保など、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策が必要である。特に、住民の生命と財産を守るため、あらかじめ地域の防災機関が集まり、取るべき防災行動、タイミング、役割等を規定した「タイムライン」の整備が重要である。

また、住民自身による自助、地域のコミュニティ等における共助が重要な役割を果たすことから、地域防災力の強化が課題であり、災害

発生時における応急復旧、及び復興をスムーズに進めるには、非常時において最低限の都市機能を維持できる仕組みを構築することが必要である。

さらに、東日本大震災の復旧復興などに貢献している地籍調査¹²は、平成25年度末で全国平均51%の進捗であるのに対し、関西の府県では8～36%と遅れている状況であり、今後の南海トラフ巨大地震に備えて地籍調査を進めていくことが課題である。

(7) 社会資本の老朽化

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本は、今後加速度的に老朽化することが懸念されており、近年、老朽化した施設の破損等による事故等も全国的に発生している。

こうしたことから、社会資本を良好な状態で持続的に活用するために、戦略的な維持管理・更新がまさに今求められており、平時における施設の点検・診断、評価、計画・設計及び修繕等の取り組むべき事項を中心に、「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」（社会資本整備審議会及び交通政策審議会答申、平成25年12月）がまとめられ、その翌年には、「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩壊など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう」（道路の老朽化対策の本格実施に関する提言、平成26年4月）と待ったなしの状況であることが記されたところである。

関西においても、日本万国博覧会（1970年）を中心とした高度経済成長期に集中的に整備された橋梁、トンネル、河川管理施設、港湾施設、海岸保全施設、下水道施設、農業水利施設、鉄道等の社会資本の老朽化が進んでおり、建設後50年を経過する施設の割合が今後20年間で加速度的に高くなる。近畿地方整備局管内における直轄国道の橋梁を例にみると、平成26年時点で、橋長2 m以上のものは3,923箇所あるが、そのうち約4割が高度経済成長期時代に建設されており、10年後には約5割が、20年後には約7割が建設後約50年を経過する見込みである。一方、近畿運輸局管内に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁は、平成25年時点で、径間が1 m以上のものは約39,300箇所あるが、10年後には約7割が、20年後には約8割が建設後50年を経過する見込みである。

社会資本の整備による都市化や土地の高度利用、物流システムの高度化、ICTの進展等に伴い、現代社会は利便性や効率性が向上した反面、ひとたび施設の破損等が発生した場合、その影響は広域あるい

¹² 地籍調査：主に市町村が主体となって、土地の所有者、地番、地目を調査し、境界の位置と面積を測量する調査。

は甚大で人的・物的被害につながるなど、社会の脆弱性が増していることはもはや看過できないところまできている。道路の陥没や建築物の外壁落下等による市民への被害も発生し始めているところであり、既に懸念している徴候も生じ始めている。

そのため、厳しい財政状況の下で、維持管理・更新費用の増大を極力抑え、予防保全の考え方に基づいて施設の長寿命化を図ること等、戦略的かつ適切な維持管理・更新を進めることが課題である。

このような社会資本の老朽化の総合的な対策として、2013年には「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、点検・診断に基づき、必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的・効果的に実施するとともに、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期点検・診断等に活用するという、P D C Aに沿ったメンテナンスサイクルの構築を目指す取組が始まっている。

老朽化した社会資本が今後急速に増加する中、施設の点検、補修、改築等の対策は、安全・安心な社会を維持し、関西を訪れる世界の方々が安心して過ごせる環境を整える上でも喫緊の課題であるが、管理する施設の老朽化対策に必要とされる、小規模な自治体における技術力・人員確保、メンテナンス分野の業者の育成等の課題が生じており、国、府県による技術支援や、自治体間相互の連携などの中で、総合的な計画の立案、支援体制の確立等が急務となっている。

(8) 関西を巻き込む大きな社会の潮流変化

1) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題

今後、世界の人口増加、新興国の経済発展に伴う食料、水、エネルギー、鉱物資源等の需要の急増が見込まれる。また、地球温暖化による海水面の上昇や気候変動の進行が指摘され、農業生産の不確実性の高まり、水資源の安定的な確保の低下や災害の激甚化が懸念される。これらに対応するため、食料自給率・食料自給力の維持向上、健全な水循環の維持又は回復、省エネルギー化の推進、鉱物資源の循環使用、温室効果ガス排出削減や吸収源対策等が求められている。

また、生物多様性を確保しつつ、豊かな自然と共生していくことも求められており、その実現のためには、市民の間に自然環境保全に対する意識を醸成することも必要である。

我が国は、環境分野において優れた技術（廃棄物処理、大気・水・土壌の保全等）を有しており、人口増加や産業の急成長に伴い環境悪化が社会問題化しているアジアの新興各国等から、技術の輸出や指導的役割を期待されている。

2) ライフスタイルの多様化

結婚や出産後も仕事を継続しキャリアを積んでいくことを希望する女性や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者が増加するとともに、自然や地域に根付いた生活により金銭に換算できない豊かさを求める地域志向や、都市住民の間に田園回帰の希望がみられる。

人々の生活観、価値観の変化に伴うライフスタイルの多様性に対応するため、結婚、子育て、就業、転居等様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備が求められている。

3) コミュニティの弱体化

関西は、八百八橋に代表される大阪町衆による橋普請や京都町衆による祇園祭の開催等、地縁や地域のつながりによる自発的な活動が盛んな土地柄であったが、都市における家族形態の変容、単身世帯の増加、職住分離、住民の頻繁な移動や、地方におけるコミュニティ構成員の高齢化・減少等により、地域コミュニティの弱体化が進展している。それに伴い、近年、住民だけでなくNPO、行政、企業等の連携により、多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、施設等の維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見回りや安否確認などの活動を代替、補完する動きがみられる。

今後も少子高齢化が進展する状況においては、このように多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

4) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

ICTの劇的な進歩により、殆どの人やモノがモバイル、ウェアラブル¹³、ITS¹⁴（高度道路交通システム）等様々なデバイス¹⁵でネットワークにつながり、またクラウド¹⁶などネットワーク自体も進化する時代が始まっており、これによるデータ・トラフィック¹⁷の急増への対応が必要である。また、ICTの進化に伴い利用可能となったビ

¹³ ウェアラブル：腕時計型や眼鏡型など、直接身につけることができるくらい小さなコンピューター端末等。

¹⁴ ITS：Intelligent Transport Systemsの略称。最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体の仕組みとして構築することにより、安全運転の支援、交通管理の最適化、道路管理の効率化等を図るもの。

¹⁵ デバイス：コンピューターに接続して使うあらゆるハードウェアのこと。マウス、キーボード、プリンター、ディスクドライブ、ネットワークアダプターなど。

¹⁶ クラウド：データを自分のパソコンや携帯端末などではなく、インターネット上に保存する使い方、サービスのこと。

¹⁷ データ・トラフィック：通信回線やネットワーク上で送受信される信号やデータの量や密度のこと。

ッグデータ¹⁸が、産業、交通、医療、教育、防災等、幅広い分野において様々なイノベーションを生み出しており、オープンデータ¹⁹の多様な主体による活用が期待される。

I C Tは今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、防災対策や公共施設の効率的な活用に進歩するI C Tを活用するなど、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立て、国土形成に柔軟に取り込んでいくことが課題である。

¹⁸ビッグデータ：I C Tの進展により生成・収集・蓄積が可能・容易になる多種多量のデータ。

¹⁹オープンデータ：インターネットなどを通じて誰でも自由に入手し、利用・再配布できるデータの総称。一般的には、政府・自治体・研究機関・企業等が公開する統計・文献・研究資料等を指す。

2 部 関西の目指す姿と戦略

～国土形成に果たす関西の役割～

1 部において示したように、少子高齢化、東京一極集中の進展、東アジアを中心とする外国人旅行者の増加、自然災害リスクの高まり、社会資本の老朽化問題の深刻化など、関西を取り巻く経済社会情勢は大きく変化し、今後、関西においても本格的な人口減少・少子高齢化時代の到来や巨大災害の発生が危惧されている状況において、手をこまねいていれば、関西の将来像は非常に厳しいものになることは明らかである。我が国を牽引する地域として関西が発展し続けるためには、現状と将来の課題に向き合いつつ、蓄積された経験を活かし、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等がそれぞれの役割分担に応じて未来を切り開き、関西が我が国の中で有する優位性や際立った特徴を十分に発揮して、未来に向けて力強く躍動する関西を実現することが求められている。

長い歴史を有し、伝統・文化にあふれた関西が、世界に誇る我が国随一の観光圏域であることは論をまたない。国内外の旅行者による千客万来の状況は既に現実のものとなってきた。このことは、我が国の生活文化、製品等を幅広く世界に知らしめる場、国際交流の場として関西が大きく飛躍する高いポテンシャルがあることも示している。

医療・健康分野を中心とした関西への知と産業の集積と関西のものづくりの伝統、さらに成長著しく大きなマーケットであるアジアのゲートウェイとしての関西の機能は、世界に向けた新しい産業として我が国の成長エンジンとなり得る「関西の強み」である。

また、多核的な都市構造を持つ現在の京阪神の都市は、通勤しやすさ、住みやすさ、暮らしやすさ等の面で、首都圏を圧倒的にしのいでおり、多様な地方都市、豊かな自然と奥深い文化に恵まれた農山漁村は、地域に脈々と受け継がれてきた農林水産業の6次産業化などの積極的な取組により、関西の至るところで全ての世代が希望を持って生き生きと暮らすことができる圏域へと変化していく可能性を秘めている。

慢性的な渋滞が生じている京阪神都市圏のミッシングリンクを解消し、途切れた命の道をつなぐなど、首都圏に比べ大きく遅れた社会基盤の整備を進め、南海トラフ巨大地震による災害の脅威を克服しつつ、首都圏に次ぐ我が国第2の都市圏である関西が、首都圏、中部圏とともにそれぞれの個性を発揮して「スーパー・メgalリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うことが期待されている。先進国の中でも異例ともいえる東京への一極集中是正の牽引役となることは、関西が国土形成に果たす重要な役割でもある。

そこで、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、

NPO、住民等の関係主体による適切な役割分担の下、日本を牽引し世界に誇ることができる関西の強みを十分に発揮するため、目指すべき圏域像を掲げ、その実現に向けた戦略を推進していく。

以下の5つの目指すべき圏域像を実現していくことは、全国計画に位置付けられている、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにつながっていく。

2-1. アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域

2-1-1. 目指す姿

- アジアを中心に世界との活発な経済的・人的交流を通じ、我が国の経済の中核として成長し、スーパー・メガリージョンの一翼を担う圏域。
- 大学、民間企業や国立研究開発法人等の研究機関、関西文化学術研究都市等の研究開発拠点及び知の交流拠点の連携を進め、バランスのとれた第2次産業の蓄積を活かし、我が国の成長を牽引する次世代産業が健康・医療産業等の分野で次々と生まれる圏域。
- グローバルニッチ企業や新たなビジネスモデルを展開する企業が生まれ、成長していく圏域。
- 世界の人々を惹きつける長い歴史・伝統文化を強みとした観光誘客により我が国の成長を牽引する圏域。
- 関西の強みを背景として、次世代につながる産業を生み出し、東京との対峙ではなく世界を見据え、我が国のなかでもチャレンジングである成長エンジン圏域。
- 西日本の圏域と連携し、日本海・太平洋の2面活用による利点も活かしながら、アジアを中心とした世界のゲートウェイとしての地位を築く圏域。

2-1-2. 戦略

(1) 成長エンジンとなる新たな産業の創出

- ①成長著しい巨大市場となるアジアを見据え、関西の多様で層の厚いものづくり産業基盤や大学・研究機関等の集積を活かした「関西イノベーション国際戦略総合特区」におけるうめきたナレッジ・キャピタルなどの「知的対流拠点」を産学官の連携のもと形成するとともに、平成26年5月に定められた「関西圏 国家戦略特別区域」での取組を強力に進めることにより、関西の強みを活かしたグローバル産業や健

康・医療産業等、新たな成長エンジンとなり将来の関西を牽引する次世代産業の創出・育成を図る。これら、医療・医薬、バッテリー・エネルギー分野における産業競争力強化に向けた具体的な取組として、「関西イノベーション国際戦略総合特区」では2025年に関西のリチウムイオン電池の生産額を3兆8,500億円に拡大させるなどの目標²⁰をもって、国と地域の協働プロジェクトとして進める。

- ② 地域経済の牽引役となり得るグローバルニッチトップ企業への支援、また地域資源を活かした移輸出型の地場産業の競争力強化に向け、中小企業やベンチャー企業を支援（製品の高付加価値化・品質管理の徹底・海外への販路拡大等）することにより、グローバルサプライチェーン²¹の一翼を担う。
- ③ 関西文化学術研究都市等で展開しているスマートシティ関連事業及びヘルスケア関連事業を連携・統合することによりイノベーションを創出し、これらの取組から得られるビッグデータ、オープンデータを利活用した新たな産業の創出を支援する。
- ④ 我が国の経済活力を牽引する新たな成長エンジンとして関西の活力を高めるためにも、国際的な企業の立地促進に向けたビジネス環境の整備として、関西の都心部への企業立地支援方策の検討を進める。

（２） 国内外のネットワーク機能の強化による対流促進

- ① 交通がその機能を十全に発揮するためには、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する総合的な交通体系を整備する必要がある。高規格幹線道路、北陸新幹線（整備新幹線）、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図る。
- ② 日本有数の大渋滞を抱える京阪神都市圏の道路交通状況を改善するとともに、国土の強靱化による安定した国土形成の礎を築くため、ミッシングリンクを解消し、地域産業の発展にも寄与する関西広域の高速道路のネットワークを早期に構築する。
- ③ 関西の強みの成長産業や高いポテンシャルを有する観光産業、またアジアのゲートウェイ機能を基盤としつつ、国際競争力を有する我が国第2位の巨大な経済圏としてスーパー・メガリージョンの一翼を担い、

²⁰ 関西イノベーション国際戦略総合特区では、平成23年12月22日の指定地域決定時において、2025年の数値目標を次の4種類設定している。（1）世界における輸入医薬品市場シェアの2.4%（7,800億円）、（2）世界における輸入医療機器市場シェアの2.0%（2,800億円）、（3）関西のリチウムイオン電池の生産額3兆8,500億円、（4）関西の太陽電池の生産額1兆1,300億円。

²¹ グローバルサプライチェーン：個々の企業の役割分担にかかわらず、原料の段階から製品やサービスが国境を越えて消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がり。

ヒト、モノ、カネ、情報の対流を促進するため、東京都・大阪市間を結ぶリニア中央新幹線については、東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。

- ④ヒト・モノの流れが円滑に行われ、交流・連携の強化を図るよう、臨海部と内陸部、都市圏間を結ぶ高速道路ネットワークのミッシングリンクや道路交通のボトルネックを解消し、環状道路や空港・港湾へのアクセス道路、また関西を広域に結び他圏域との結びつきを強化する広域高速ネットワークも着実に整備を進め、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸構想とも重ねて、国内外との対流を促進する。高速道路ネットワークは、物流・産業・観光拠点間の連携強化に大きく寄与するものであり、都心部の渋滞対策や沿道の企業立地による経済効果も大きいことから、早期整備を目指すとともに、高速道路の料金体系について、ネットワークの整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で検討を進める。また、フェリーの大型化への対応などにより、北海道、四国、九州、沖縄方面との中長距離フェリーの活用を促進することで、他圏域との連携強化を図るとともに、東アジアと結ぶ国際フェリーの活用も促進する。
- ⑤日本海側・太平洋側諸港の機能強化を行い、道路ネットワークとの接続を強化するとともに、物流業界の労働力不足対策にも資する物流の効率化として、内陸コンテナターミナルの活用等による海上コンテナの往復利用（ラウンドユース）を促す。また、遅れている日本海沿岸地域の高速交通や通信体系等の基盤整備を進め、日本海側の対流を促進する上で、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線は必要不可欠な高速鉄道であることから、着実な整備を目指す。さらに、紀伊水道に面する四国圏との隣接地域においては、海を介した多様なネットワークの形成による四国圏との交流・連携機能の強化を図る。これらの取組から、日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成等を通じて日本海・太平洋の2面活用を図る。
- ⑥知的対流の拠点として、関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医療産業都市等の整備を進めるとともに、関西の学術研究都市群と関東の筑波研究学園都市のナレッジ・リンク²²についても検討を進める。
- ⑦関西国際空港は、国際拠点空港としての再生・強化、大阪国際空港とともに適切かつ有効に活用することを通じた航空輸送需要の拡大、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期・確実な返済等を目的として、経営統合法（関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（平成23年5月25日法律第54

²²ナレッジ・リンク：関西文化学術研究都市、筑波研究学園都市等の知の創発拠点をつなぎ、人・モノ・情報の高密度な連携を促進すること。

号)) に基づき、平成27年度中に民間事業者へのコンセッション方式による事業移管が行われる。平成28年4月1日からは新しい運営権者（関西エアポート株式会社）のもと、東アジアの玄関口としての機能を充実させるべく、今後の成長が見込まれるアジア路線、さらには欧米路線など世界の主要都市との航空路線網を充実させ、加えて首都圏を始めとする国内各都市とのネットワークの充実を図ることにより、際内乗継機能の強化を促進するほか、我が国唯一の完全24時間空港として運用している関西国際空港の優位性を更に発揮し、国際物流機能の強化や、新たな航空需要の拡大に対応するため、ターミナル機能を強化等することが期待される。関西国際空港と関西各地を結ぶ道路交通ネットワークの整備や関西国際空港と大阪都心部・観光地等との鉄道アクセスの強化を図る。

- ⑧ 我が国及び圏域の産業競争力強化のため、我が国と北米・欧州とを結ぶ国際基幹航路の維持・拡大を目指し、国際コンテナ戦略港湾の「集貨²³」「創貨²⁴」「競争力強化²⁵」を図る。さらに、地域の基幹産業の効率化や活性化に直結する港湾機能の強化を図る。

(3) イノベーションを支え、創造性豊かな人材を集積する環境整備

- ① 関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医療産業都市等の特色ある研究開発拠点を活用し、奨学金制度・就職支援制度や産学官が連携したセミナー・交流会の開催、インターンシップの推進等により、国内外の優秀な学生・研究者等が集い就労することを支援する。
- ② 都心での産学連携拠点や連携大学院などの立地により、国内外から人や情報が集まり交流する知的対流拠点の整備を進め、経済、文化、学術等の国際交流を推進し、関西と世界のつながりを深める。また、オリエンテーション、カウンセリング等の充実を図ることにより、大学で学ぶ留学生数を増加させるとともに、関西への就職支援を行う。
- ③ 関西への人材の集積等を図るため、大学等の魅力を高めることにより若者を惹きつけ、ナレッジキャピタル等において豊富な知的体験の機会を創出する。このようにして、幅広く起業を促す場の整備に努めるとともに、住宅の低価格、職住近接等の関西の住みやすさやビジネス環境について広く発信するとともに税制優遇措置を活用し、東京の本社機能を関西に移す企業等を支援する取組を進める。

²³ 集貨：基幹航路で輸送されるコンテナ貨物を西日本各地から阪神港へ集める取組を指す。

²⁴ 創貨：ロジスティック・ハブ機能の集積等を図る取組を指す。

²⁵ 競争力強化：大水深コンテナターミナルの機能強化等の取組を指す。

- ④マンガ、アニメ、ゲーム等のコンテンツ産業²⁶、あるいは伝統産業等の文化産業も、イノベーションを起こす関西に特徴的な成長産業ととらえて発展させる。

2-2. 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域

2-2-1. 目指す姿

- 長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、関西特有の歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産を活かした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域。
- 訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域。
- 世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域。

2-2-2. 戦略

(1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘

- ①世界文化遺産、国宝、重要文化財を始めとする日本を代表する歴史・文化資産や、能楽、文楽、歌舞伎、上方演芸等の伝統芸能、茶道・華道の伝統文化、焼物・織物等の伝統技術、和食文化等、日本の歴史・文化を象徴する有形・無形の資産が数多くあり、文化面で我が国を牽引する文化首都たる役割を果たすべく、国及び地方の関係機関が連携・協働することにより、古代歴史文化に関する研究のさらなる深化を図り、関西特有の歴史・文化資産を活かした取組を推進する。また、それらの資産の魅力や美しさについて、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を始めとした日本で開催される国際的なスポーツの祭典を契機として、国及び地方の関係機関が連携し、効果的に国内外に広く発信する。
- ②人々の営みやそれが彩なす美しい日常的な風景、長い歴史の中で育まれた地域社会のあり方・精神文化についても保全、継承するとともに、点としての歴史・文化資産のみならず、周辺の建築物の保存や良好な景観の形成・保全による、面としての地域づくりを進める。特に

²⁶ コンテンツ産業：映像、音楽・音声、ゲーム、図書・新聞、画像等に関する産業。

重点的に歴史的風致を維持・向上させる区域については、歴史まちづくり法の活用を図りつつ、歴史資産の保存・活用に資する都市公園の整備や無電柱化等も推進しながら、歴史的価値が高い建造物の保全、良好な景観の形成を図る。

- ③日本最古の官道「竹内街道・横大路（大道）」や、日本の近代化に貢献した「銀の馬車道」や「鉱石の道」等の産業遺産等、関西に幅広く分布する今のところ著名ではない伝統文化や歴史資産を発掘して育み、圏域の財産とするとともに、住みたいところが行きたいところとの観点にも立って、長い歴史が生み育てた関西ならではの現代建築や都市美、夜景、水辺空間、地域の食文化、芸能等、「関西の今」の観光資源も発掘、活用する。また、文化価値の高い歴史的建造物の修復や文化財の保存技術を継承する人材育成を行う。
- ④憩いの空間としての河川や運河等の水辺空間の活用や、舟運の復活・利活用、美しい都市の夜景の観光資源としての活用など、都市空間の地域資源としての魅力向上に向けた取組を推進する。

（２） 広域観光・国際観光の推進

- ①2016年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）及びその保健大臣会合（神戸市開催）や、ラグビーワールドカップ2019、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会、関西ワールドマスターズゲームズ2021の開催を機に、関西広域の視点に立ち、2020年に訪日外国人旅行者数800万人・旅行消費額1兆円を1つの目標としている「関西広域観光戦略」を官民一体となって推進し、「関西への誘客のための情報発信」と「魅力的な関西観光圏の整備推進」に取り組みながら、訪日外国人旅行者の関西の観光地全域への大幅な来訪増を図る。
- ②国、府県及び市町村が連携して観光客の誘致を図るなどにより、関西に広く分布する観光資源を結び、個性的で多様な魅力ある広域観光のメニューを作り、行政区域にとらわれない広域観光エリアのブランド化を進める。例えば、奈良・京都・滋賀・和歌山の寺社仏閣等に代表される世界文化遺産や日本遺産、国宝に加え、世界遺産暫定一覧表に記載されて世界遺産一覧表への記載を目指す彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群、百舌鳥・古市古墳群等、関西に集積する世界的に価値のある歴史遺産、あるいは紀伊半島や日本海沿岸にある自然環境資源のネットワーク広域圏を形成していく。特に、訪日外国人旅行者の周遊促進及び地域の活性化を目的に、新たに広域観光周遊ルート形成計画に認定された「美の伝説」や「せとうち・海の道」、「昇龍道」及び「スピリチュアルな島～四国遍路～」ルートの形成を促進

し、ファミトリップ²⁷の実施やPRツールの作成等により、海外へ積極的に発信する。また、圏域を越えた広域的な取組として、「西日本広域観光ルート（エメラルドルート）」と「昇龍道」ルートとを連携するなど、順次「西日本広域観光ルート」の推進を図る。これらにより、リピーターを増加させるとともに、短期から長期滞在へと移っていく海外の関西ファンを増大させる。

- ③島国である我が国では、増加する外国人旅行者を受け入れるための空港と港湾の整備・拡充は必須であり、アジアのゲートウェイとしての関西国際空港・港湾において、混雑緩和のためのC I Q受入環境の整備などを積極的に進めていく。さらに、関西の各空港や港湾、拠点駅間のアクセスを改善し、交通結節点等における旅行者の移動環境をより円滑なものとしていくとともに、広域観光を実現するために、府県間や圏域間が連携した観光ルートの交通アクセス整備、広域観光の拠点等における大型バスターミナルや駐車場、宿泊施設の整備等を進める。
- ④急激に高まる外国人旅行者の宿泊需要に弾力的に対応し、年間を通して宿泊施設の十分な供給を図るとともに、外国人旅行者の多様な滞在ニーズに応えるため、古民家・町屋の再生、農林漁業体験民宿や国家戦略特別区域における旅館業法の特例などを活用した滞在施設の利用に向けた取組などを促進する。また、交通結節点における円滑な乗換え環境の整備、観光地における交通・観光施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化²⁸や多言語案内表示、多言語音声翻訳技術の活用、関西統一交通パスの創設、Wi-Fi²⁹環境の整備、ウェブサイトの多言語化やターゲットに併せたコンテンツ整備、電子マネー・クレジットカード決済端末や決済アプリ等の整備、旅行者の視点に立った規制緩和など、国内外からの旅行者の受入環境を整備するとともに、国内外の旅行者に対する観光案内等の人材を育成し、「おもてなし」のレベルを向上させていく。また、地方への消費税免税店数の拡大等により旅行消費額の増大を図るとともに、さらなる観光戦略を検討するために、人や車の移動等に関するビッグデータの集積と分析を進める。
- ⑤海外からのクルーズ船の誘致や美しい島々を誇る瀬戸内海を航行するクルーズの推進、外航クルーズ船に多様なサービスを提供する場としての「みなとオアシス」の活用等、圏域を越えた国内外のクルーズ

²⁷ファミトリップ：訪日旅行商品の造成や観光地への誘客を促すため、海外の旅行会社やメディアに現地の観光コース等を視察してもらうツアー。

²⁸ユニバーサルデザイン化：子どもから大人、高齢者、障がい者、外国人等まで、あらゆる人が利用できるように施設や製品等を設計すること。

²⁹Wi-Fi：Wireless Fidelity（忠実な無線通信環境の意）。無線 LAN 機能（IEEE 802.11 に準拠）を持つ情報機器について、その相互接続性を保証するブランドで、無線 LAN の業界団体、Wi-Fi アライアンスが認定する。

の振興や、クルーズ船を受け入れるための環境整備等（クルーズ船の寄港増や大型化に対応した既存の港湾施設等におけるクルーズ船の受入の円滑化等）を進める。それとともに、インフラツーリズム、エコツーリズム、ジオツーリズム、医療ツーリズム、フードツーリズム等、いわゆるニューツーリズム³⁰やフライ&クルーズ³¹といった新たな旅行形態についての環境整備等の推進及び普及を図る。

- ⑥淡路島や琵琶湖の周遊など自転車による周遊観光の促進や、旅行者と地域のふれあいの場づくりなど、観光を通じて地域活性化に向けた取組を推進する。
- ⑦国際的にM I C E³²の誘致活動が積極的に進められる中で、M I C Eの振興はブランドイメージ、都市格の向上、市民生活の活性化、高い経済波及効果等、経済・社会の両面において都市に活力を与えることから、国内における国際会議件数の上位を占める関西において、国立京都国際会館などでM I C E受入環境の整備の一層の充実・強化を図る。
- ⑧臨海部の魅力を更に高めるため、例えばテーマパークなどと一体となって楽しむことができる総合的な観光施設の整備を検討していく。また、臨海部に集積するM I C E施設等を活かし、ビジネス客や観光客の長期滞在を可能とする国際化に合わせた多様な宿泊施設を確保し、新たな広域観光拠点の形成を目指す。
- ⑨観光振興を図っていくため、関西の観光を育て発信していくことのできる人材の育成、観光産業を支える担い手の確保を進める。

(3) アジア・世界への情報発信力の強化

- ①我が国の中で圧倒的な歴史資産や個性的なまちを有する関西の魅力を地域活性化に活かすべく、文化資源紹介ツールや文化資源データベースの構築等を推進するとともに、海外メディアや旅行会社等を活用した情報発信など、効果的な関西プロモーションをアジアや世界に向け展開する。

³⁰ ニューツーリズム：旅行先での人や自然との触れ合いが重要視された新しいタイプの旅行。地域活性化につながる新しい旅行の仕組みであり、多様化する旅行者のニーズに則した観光を提供することを指す。インフラツーリズム（土木構造物等）、エコツーリズム（自然・歴史・文化など地域資源）、ジオツーリズム（地形等かかわる様々な自然遺産）、医療ツーリズム（医療目的）、フードツーリズム（食・や食文化）、グリーンツーリズム（農山漁村地域での自然、文化、人々との交流）などがある。

³¹ フライ&クルーズ：飛行機（フライ）と船（クルーズ）を組み合わせる旅行。

³² M I C E：Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention 又は Conference（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語で、企業などの会議やセミナー、報償・研修旅行、国際会議や総会・学会、展示会・見本市・イベントなど、ビジネスとかかわりがあり多数の人の移動を伴う観光、旅行の観点から着目した行事の総称。

- ② 関西発祥の能楽・文楽・歌舞伎、上方の演芸等の伝統文化や食文化（関西の食文化：御食国、京料理、発酵食文化、昆布だし文化、日本酒文化等）に代表される関西の魅力についての情報発信力を高める。
- ③ 大学・研究機関や先端的な医療産業の集積を活かし、グローバルMICE都市（京都市、大阪府大阪市、神戸市）の取組を通じ、国際ビジネス・イノベーション拠点として、国際会議や企業研修等の誘致・開催を促進する。
- ④ 外国人による観光は関西の製品のPRや留学生の確保にも大きく貢献するという視点を持ち、空港等が関西産業のショーウィンドウを兼ねるような広報に努める。

2-3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域

2-3-1. 目指す姿

- 京阪神都市圏においても、地方都市においても、個性豊かな都市がそれぞれネットワークで結ばれ、多核的な構造を形成する圏域。
- 本格的な人口減少社会の到来に対応して、各都市に応じた「コンパクト」と「ネットワーク」づくりを進め、活力と個性あふれ、安心して子どもを産み育てることができる圏域。
- 都市圏と自然豊かな農山漁村との近接性を活かし、「二地域居住³³」や「二地域生活・就労³⁴」等の多様な生活様式が選択できる圏域。
- 地域の伝統文化を活かし、地方都市や「小さな拠点³⁵」が連携して、地域の雇用・暮らしが創出され、持続的に生き生きとした生活を営むことができる圏域。
- どこに住んでも、教育、医療、福祉等の基本的な生活サービスを享受でき、安全・安心して暮らせ、若い世代や女性、高齢者などの共存・共助により、誰もが社会に参画して活躍できる圏域。

2-3-2. 戦略

³³ 二地域居住：例えば、平日は都会に暮らす人が、多様なライフスタイルを実現するために週末や一年のうちの一定期間を農山漁村で暮らすなど、異なる複数の地域で同時に生活拠点を持つライフスタイル。

³⁴ 二地域生活・就労：単なる二地域での居住にとどまらず、より積極的に複数の地域に関わりを持つもの。例えば、農山漁村で単に余暇を満喫するだけでなく、農林水産業や地域のまちづくり等に係る職に就くことにより、都市と農山漁村の双方において生活・就労を行う形のライフスタイル。

³⁵ 小さな拠点：小学校区など、複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点。

(1) 快適で暮らしやすい都市環境の形成

- ①京阪神都市圏は多核的な都市構造を有し職住が比較的近接し暮らしやすいまちづくりの可能性を秘めていることを活かし、各都市が多様な強みを発揮し、子育て、健康・医療分野等の施策の充実を図りながら、安心して子どもを産み育て、女性が社会で活躍でき、高齢者が生き生きと暮らしていけるなど、誰もが快適に暮らしやすい都市居住の環境を整える。
- ②京都駅、大阪駅、三宮駅周辺地域等京阪神の代表的な都市として、また魅力ある国際観光都市の拠点としても相応しい都心再生に向けた整備を推進する。また、大都市近郊の都市においては、都市機能や居住機能を各地域の拠点となる鉄道駅などの中心部等に誘導し、都心の持つ複合機能を再構築するまちづくり施策とともに、公共交通を中心とした人にやさしい持続可能な都市交通ネットワークの強化を図り、各都市が連携の下に成り立つ「コンパクト+ネットワーク」の都市形成を推進する。このため、地方公共団体における都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の策定及び地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定に向けた取組を推進する。
- ③まちの魅力や環境を地域が主体となって高めていくため、例えば大阪版B I D制度検討会³⁶を経て創設された大阪市独自のエリアマネジメント活動促進制度など、都市ストックの向上に資するエリアマネジメント団体の取組に対する支援を推進する。また人口減少エリアの活性化を図るため、京阪神都市圏の交通円滑化を図る道路の整備や、都市部や府県を越えた核となる都市間の道路整備、さらに、総合的な交通政策を戦略的に推進し、交通の分散を図るバイパス及び環状の道路の整備、主要な渋滞箇所における交差点改良等の道路整備による対策とあわせて、既存の道路ネットワーク機能の活用や交通行動の変更を促すTDM（交通需要マネジメント）の推進等により、渋滞解消を図るとともに、地域公共交通の確保・維持・改善等により、円滑な移動を確保する。また、物流に配慮した建築物の設計・運用を図ることで、都市における物流の効率化を促進する。
- ④交通結節点の改善による乗り継ぎの円滑化、公共交通の利便性向上、旅客施設や建築物等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、安全・安心で快適な歩行空間の創出、歩車分離や自転車通行空間の確保等による道路交通環境の整備、連続立体交差事業による踏切除去、都市公園の整備、都市緑化の推進、無電柱化の推進、良好な景観の形成、既成市街地や密集市街地の整備改善等により、快適で安全な都市環境

³⁶大阪版B I D検討会：海外で活用されているBusiness Improvement District（B I D制度）の大阪における導入を検討するにあたり、専門的見地からの客観的な意見を聴取するために設けられた会議。

や居住空間を形成する。

- ⑤生活道路における道路交通環境については、人が主役の歩行者・自転車中心の空間に再生することが重要であり、車両の通過交通抑制及び速度低減による安全な歩行空間の確保等を目的として、面的な速度規制と連携した交通事故抑制対策を推進する。
- ⑥高齢者の居住の安定の確保、地域住民の健康の維持・増進、多様な世代の交流の促進、地域コミュニティ活動の活性化等のため、ニュータウンの再生やスマートウェルネス住宅・シティ³⁷を推進する。生涯スポーツの国際競技大会である関西ワールドマスタースゲームズ2021をその推進起爆剤とするとともに、スポーツに対する機運の高まり、地域住民同士の交流や絆の強化、青少年の健全育成等の観点から、スポーツ環境の整備・充実や施設の老朽化対策等を推進する。また、関西の健康・医療産業の強みを活かして、高齢者が生き生きとしたまちづくり・住まいづくりにかかわるイノベーションを関西から創出する。

(2) 地方都市の再生

- ①地方都市においては、それぞれの規模に応じた都市機能を持続し提供できるよう、都市内の道路交通環境の整備、地域公共交通の確保・維持・改善を行うことで、地方都市内の交通体系の改善を進める。また、市街地再開発や空き家対策等様々な施策との連携、地元企業・NPO・地域住民等の多様な主体が参画するエリアマネジメント³⁸等に取り組み、コンパクトなまちづくりを進める。地方都市がコンパクトに形成され、周辺の農山漁村とネットワークで結ぶことで、周辺の農山漁村にも高次の都市機能を提供することを可能とする。
- ②人口減少化において活力ある経済生活圏を形成するため、地方都市間を結ぶ交通及び情報通信インフラの整備、スマートIC³⁹の整備・活用等による高速道路の賢い活用、また、特に府県を越えた広域道路ネットワークの整備や「高速道路における乗合自動車停留所」(以下「高速バスストップ」という)の設置、海上交通ネットワークの活用により、地方都市間の連携強化、連携中枢都市圏⁴⁰等の形成、京阪神都市圏とのつながりの強化を図る。

³⁷スマートウェルネス住宅・シティ：高齢者向け住宅や生活拠点の集約化、ICTを活用した見守り等の推進による、安心・健康・省エネでバリアフリーにも配慮した歩いて暮らせるまちづくり。

³⁸エリアマネジメント：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組。

³⁹スマートIC：高速道路の本線上、サービスエリア、パーキングエリア、バス停等に設置されているETC（自動料金収受システム）専用のインターチェンジ。

⁴⁰連携中枢都市圏：人口減少社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある経済社会を維持するため、地方の中心都市と近隣の市町村が、連携協約を締結することにより形成する都市圏。

- ③京阪神都市圏や地方都市が比較的農山漁村と近接した関西の特徴を踏まえ、都市と農山漁村双方の需要を円滑に結びつけることにより、都市近郊の農林水産業の振興、二地域居住等による都市と農山漁村の共生、ヒト、モノ、カネ、情報の対流促進を図る。
- ④个性的で長い歴史を持つ地域が分布する強みを活かし、地域に伝承されてきた技術や農林水産・観光資源等を活用して、地場産業の競争力強化を図るため、農業振興地域制度及び農地転用許可制度の適切な運用を図ることにより、優良農地の確保と有効利用の取組を推進するとともに、地域で生み出された製品の高付加価値化、海外事業展開等により、地域の産業発展、地域の雇用も確保していく。また、伝統食・郷土食文化等の地域資源の再発見と高付加価値化を進め、「道の駅」やみなとオアシス、農林水産物直売所での販売による地産地消を進めるとともに、6次産業化、GLOBALG. A. P. 認証⁴¹等による農林水産物・食品の輸出等を促進する。
- ⑤新サービスの創造や、地域を支えるサービス産業の生産性向上、地方都市での起業、また県外からの企業誘致を図るため、地域が一体となって支援するための仕組みの形成等を図る。また、地方大学、専門学校等の魅力を向上させ進学を促進するとともに、地方大学や高等専門学校等、実践的な職業教育を行う高等教育機関が地元企業等と連携し、地域の未来を担う人材の育成と地元に着定する取組を推進する。

(3) 過疎化する集落の維持・再生

- ①中山間地域等においてコミュニティ機能の維持が困難な地域では、地域資源の維持や国土の保全を図るため、周辺集落が持続できるようにするための生活サービス機能を提供できる「小さな拠点」を形成し、「小さな拠点」を核として農業・観光等の地域産業の振興を図る。また、「道の駅」は、基本機能として、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能があるが、防災機能を始め、観光拠点、地元コミュニティ空間、また地域の特産品等を扱う場等、多様な施設機能を有しており、これに加えて産業、教育、福祉等の様々な分野においても機能発揮の取組を進め、また、「道の駅」相互、地方公共団体、駅長等の関係者間の連携強化や、「道の駅」の質を高める取組、関係府省と連携した既存の「道の駅」への再投資、個性ある取組への重点的な支援等も進められている。このような多くの特徴をもった「道の駅」は、地域産業の再生や雇用機会の創出に資するものであり、「小さな拠点」の形成において必要に応じてその活用を図る。
- ②「小さな拠点」の形成が周辺集落の切り捨てにつながるものがない

⁴¹GLOBALG. A. P. 認証：フードプラス（ドイツの民間非営利団体）が食の安全と持続可能な生産管理を目指して開発した規格・基準の認証。

よう、緊急時に必要な道路ネットワークの整備やコミュニティバス、乗合タクシーの運行、ICTの活用等による交通・情報ネットワークの強化、遠隔教育・医療等による居住支援、また、宅配を組合せた食料等の買物代行の生活支援サービスの提供を行う。これらにより、「小さな拠点」と周辺集落を結んだ「ふるさと集落生活圏⁴²」を形成し、誰もが安心して生活サービスを楽しむ地域社会の構築を図る。さらに、医療・健康分野を経済成長の柱の一つとする関西としては、周辺集落の地方も含めた関西全体の医食分野におけるブランドイメージを高めるなどの施策を検討する。

- ③新規就農や田舎暮らしを促す古民家や空き家の再生・利活用、二地域居住やグリーンツーリズム、また、地域の実情に応じたまちづくりの観点からの地域活性化に資する土地利用の促進等を通じて過疎地域と都市との共生・対流を促進するとともに、こうした機会を契機とした移住・定住の促進により持続可能な地域社会を構築し、農山漁村の活性化を図る取組を推進する。
- ④地域の歴史・文化や風土に根ざした地域資源を継承し、自立可能な地域社会を構築するため、多様な主体が協働・連携してコミュニティ活動を支援するとともに、地域経営の担い手となる地域リーダーや自治組織等を育成する。また、テレワーク等ICTを活用して、過疎地にサテライトオフィス⁴³を整備し、地方都市からのイノベーションを支援するとともに、地元雇用の創出を図る。
- ⑤鳥獣被害の深刻化・広域化、狩猟者の減少に対応し、科学的で計画的な鳥獣の保護管理、狩猟の適正化を進めるとともに、ICTを活用して鳥獣による農林水産業や生活環境及び生態系への被害防止を推進する。

(4) どこにいても基本的な生活サービスが享受できる環境の整備

- ①医療・福祉等の基本的な生活サービスの空白域を解消するため、広域的な医療機能の配置に関する計画や相互利用協定等による緊急時の地域間連携の強化を図る。特に、どこにいても高度医療や救急医療を迅速に受けられる環境を構築するため、救急搬送に欠かせない高速道路ネットワークの整備、医療資材や人材確保の連携強化、ドクターヘリの活用を推進する。
- ②地方のまちをつなぎ、安定した生活サービスを楽しむために必要な道路ネットワーク、生活航路の確保等により、圏域や府県域にとら

⁴²ふるさと集落生活圏：「小さな拠点」と周辺の集落とをコミュニティバス等で結んだ圏域。「小さな拠点」に人々が集い、交流する機会が広がることで、集落地域の再生を図る。

⁴³サテライトオフィス：企業又は団体の本拠から離れた所に設置され、本拠で行う業務と同等の仕事ができるように情報通信環境が整備されたオフィス。

われない公共交通ネットワークを整備するとともに、地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの組み合わせやデマンド交通⁴⁴の導入などを図ることにより、持続可能で安全・安心な利用しやすい公共交通サービスを構築する。

- ③ ICTや宅配を活用した買い物支援など、移動が困難な高齢者でも大きな支障なく日常生活を営めるよう支援する。

(5) 地域の担い手を確保する環境づくりの推進

- ① 観光、交通、物流、建設等の現場で働く人々、特に若者が希望を持って安心して働けるように、就労環境の整備、安心してキャリアアップできる道筋の明確化、技術者や技能者の処遇の改善等働きやすい環境づくりを進める。また、地方大学等が地元の地方公共団体や企業等と連携し、それぞれの地域の未来を担う人材、とりわけ中小企業のニーズを踏まえた人材育成を進め、地元就職促進に向けたインターンシップを支援する取組を推進するなど、若者が地元に着し、地方に住み続けられる環境の整備を促進する。
- ② 高齢者の有する経験、専門知識等が発揮できる就業の場をマッチングするための仕組みを確立することにより、高齢者が活躍でき、伝統文化が継承されていく社会づくり、健康増進に資するまちづくりを促進する。
- ③ 職業生活において女性が活躍でき、男女を問わず家庭生活との円滑かつ継続的な両立が可能となる社会の実現を図る。そのため、家庭、職場、保育所が近接するまちづくりや、地域で子育てを支援するまちづくり、男性の家事・育児等への参画促進等を進めるとともに、柔軟な休暇制度の充実やテレワークの推進、クラウドソーシングの活用等の環境整備、再就職支援、起業促進等、女性のライフステージに対応した多様な働き方を推進する。また、ワークライフバランスを意識した働き方の改善に向けた取組を着実に推進する。
- ④ 障がいのある人の就労ニーズと企業の雇用ニーズを結びつける取組を進めるとともに、実習の実施、就労にともなう生活のサポート等、障がいのある人の就労を支援する取組の普及を促進する。
- ⑤ 人口減少・少子高齢化社会においても持続可能な地域社会を実現するため、医療・介護、福祉、見守り、子育て等の多様な日常生活支援サービス産業の育成、ソーシャルビジネス⁴⁵の起業等を促進すること

⁴⁴ デマンド交通：電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

⁴⁵ ソーシャルビジネス：環境・地域活性化・少子高齢化・福祉・生涯教育など社会的課題への取組を、継続的な事業活動として進めていくこと。地域の自立的発展や雇用創出につながる活動として有望視されている。

により、共助社会づくりの推進を図る。

2-4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

2-4-1. 目指す姿

- 南海トラフ巨大地震や局地化、集中化、激甚化が進む降雨を始めとした自然の猛威から人々の生命・財産を守り、圏域の壊滅的な被害を防ぐため、必要とされる防災施設の整備に積極的に取り組むとともに、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等が連携協力して、防災活動を行うことができる総合的な防災力の高い圏域。
- 確実に進行し地域社会の安全を脅かすことになる社会資本の老朽化への対策等が着実に実施され、安全・安心な生活や経済社会活動が営める圏域。
- 首都圏の非常時には、首都圏の有する諸機能のバックアップを担う圏域。

2-4-2. 戦略

(1) 南海トラフ巨大地震等への備え

- ①公共施設及び住宅・建築物の耐震化、液状化対策、津波対策等の施設整備を推進する。特に地震発生後、津波が急襲する地域においては、少なくとも命を守ることを大前提とした避難対策をハード・ソフトの両面で進める。
- ②密集住宅市街地の老朽建築物の除却、沿道建築物の建替えや不燃化等を促進するなど、平時の住宅政策の中で災害対応力を強化するとともに、避難経路の確保や避難空地、延焼防止に有効な道路・都市公園・広場の整備等により、災害に強いまちづくりを推進する。
- ③都市機能が集積し津波による甚大な被害が懸念されるゼロメートル地帯の浸水対策、特に、防潮堤の整備、建築物の地階に設けられる居室や地下街等の地下空間における対策、避難誘導體制の構築等により、京阪神都市圏における災害対策の強化を推進する。
- ④京阪神都市圏では、約220～270万人とも見込まれる帰宅困難者対策を官民連携の下で推進する。
- ⑤関西の経済社会を支えるとともに、災害時には「命の道」となる高速道路ネットワークの構築や、海上輸送や航空輸送による緊急輸送を想定した港湾・空港機能等の強化など、応急対策、復旧対策のため多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルートを確保する。この際、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画 近畿地方 地域対策

計画（案）（平成26年4月）」を踏まえて、基幹的広域防災拠点の活用や、「道の駅」やSA、PA等、既存施設を防災拠点として最大限活用する。また、防災機関と物流事業者が連携した緊急物資等の円滑な輸送・供給など、大規模災害時における支援体制を構築する。

- ⑥災害発生時においても災害廃棄物の適正処理を確保しつつ、円滑かつ迅速な処理を実施するため、国、府県、市町村を始め広く関係者の参画する「大規模災害時廃棄物対策近畿ブロック協議会」（近畿ブロック協議会）を設置し、平時から連携・協力体制を構築するとともに、災害廃棄物の仮置場の確保や施設整備等、備えの充実を図る。
- ⑦地籍整備の実施による土地境界の明確化は、事前防災や被災後の復旧・復興の迅速化を始めとして、土地取引、民間開発や国土基盤整備の円滑化等に大きく貢献し、極めて重要な取組である。このことから、東日本大震災の被災地における地籍調査の有用性を踏まえ、被災想定地域において、重点的に地籍調査を実施する。

（２） 災害に強くしなやかな国土の構築

- ①南海トラフ巨大地震への対策とともに、国土強靱化基本法に基づいて、関西全体で国土強靱化地域計画を推進することにより、強靱な関西の国土を構築する。
- ②上町断層帯、山崎断層帯、三方・花折断層帯を始めとする活断層に起因する大地震に備え、地震時に倒壊する危険性が高い建築物及び緊急輸送路を確保する上で重要な緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強や沿道建築物の耐震化、無電柱化等、地域の安全性向上を図る取組を推進する。
- ③平成23年の紀伊半島大水害や平成25年の台風第18号により各地で発生した浸水被害など、際限のない豪雨による洪水・土砂災害、また高潮等に備え、中小河川も含めた河川改修、ダム建設及び再開発、砂防関係施設の整備、海岸保全施設の整備、雨水幹線の整備、森林の適切な整備・保全、道路斜面や盛土等の防災対策等に加え、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組、ダムの洪水調節等の効果的な運用、最大規模の洪水、内水、津波及び高潮を想定したハザードマップの策定、土砂災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の充実・強化、XバンドMPレーダ⁴⁶による局地的大雨の観測強化等、ハード対策とソフト対策の適切な組合せによる災害対策の強化を推進する。この際、最大クラスの外力に備えて、命を守り、壊滅的な被害とならないよう、例えば、各種ハザードマップの周知等の対策を推進してい

⁴⁶XバンドMPレーダ：Xバンドマルチパラメータレーダの略。Xバンド（波長3cm）の電波を使って雨の強さと範囲を観測する装置で、約250m間隔の詳細な雨量情報が1分毎に得られ、急激に発達する雨雲をとらえることができる。

くことが必要となる。

- ④防災関係機関が連携してタイムライン（時系列の行動計画）の策定や避難訓練の実施等を促進する。また、行政機関等から提供されるハザードマップ等の情報を元に防災に関する知識の啓発を進め、自ら考え適切に行動する「自助」と住民相互や地域コミュニティの中で助け合う「共助」の強化を図る。また、自助・共助の観点に立ち、防災訓練とともに、防災教育の充実を図る上で、11月5日を「世界津波の日」に制定される由来となった安政南海地震に纏わる逸話「稲むらの火⁴⁷」や阪神・淡路大震災などの教訓を次世代に継承し、災害に対する意識の継続と知識の向上を図り、世界に貢献していく。
- ⑤交通、エネルギー、ライフラインの多重性、代替性を広域的に確保するとともに、非常時においても都市機能を一定維持していくため、企業や大学、自治体等がBCP⁴⁸（業務継続計画）、さらにはDCP⁴⁹（地域継続計画）の策定を進めるにあたり、企業等に対してBCP等のその策定を支援するとともに、石油コンビナートなどの防災を促進する。
- ⑥地域の建設業者等が災害時においても事業継続が可能な対応能力を維持していくことで、地域における十分な災害対応能力を持続させる。
- ⑦豪雪地帯における降雪時の体制の強化対策として、除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪作業の実施、高速道路及び関係機関との連携等を推進するとともに、除排雪体制を確保する。また、道路利用者への冬装備装着の注意喚起、ホームページやラジオ、Twitter（ツイッター）などのSNS⁵⁰（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）等を活用した道路情報や除雪状況の情報提供の充実を行うとともに、災害対策基本法に基づく立ち往生車両の迅速な移動を行う。
- ⑧関西の特徴として、数多くの国宝や重要文化財等の建築物があり、風情豊かな歴史的なまちなみを形成しているが、その多くは木造建築物であることから、大規模災害等に対応した安全安心で強くしなやかなまちを実現することが喫緊の課題である。そのため、文化財や地域独自の歴史的まちなみ等の文化・景観の保全の視点に立ち、文化財の防災対策など災害から守る取組を推進する。

⁴⁷「稲むらの火」：安政元年旧暦11月5日に発生した安政南海地震の際に、現在の和歌山県広川町の実業家であった浜口梧陵が稲むらに火をつけて、村人を高台に導いて大津波から命を救った逸話で、これに由来し、11月5日を国連の共通記念日の「世界津波の日」に制定された。

⁴⁸BCP：Business Continuity Planの略称。災害や事故等が発生した場合でも最低限の事業活動を継続又は早期復旧できるようにするため、あらかじめ策定する行動計画。

⁴⁹DCP：District Continuity Planの略称。業務商業地等において、地域防災活動に取り組んでいる事業者による組織（防災隣組）の活動を定めた計画。

⁵⁰SNS：Social Networking Serviceの略称。登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービス。

- ⑨災害時においても経済活動を持続し、また早期の復旧・復興を果たすために、エネルギーの安定的な確保は重要な課題である。その一つとして、天然ガスの供給体制を強化するため、太平洋側と日本海側のLNG受入基地とそれを結ぶ輸送路及びパイプラインの整備等に向けて検討を進める。

(3) 社会資本の老朽化対策の推進

- ①経済・社会を支えるインフラの多くが老朽化し、次々と大規模な補修や更新が必要な時期に突入するという危機感の下で、国、地方公共団体は産学と連携・協力して、老朽化対策に取り組んでいく。そのため、インフラ長寿命化基本計画・行動計画の下、個別施設の長寿命化計画等の策定を進め、老朽化対策を適確かつ着実に実施していく。特に、地方公共団体においては、公共施設等総合管理計画の策定等により、適正な維持管理を推進する。
- ②市町村における老朽化対策が適確に進められていくために、国、府県、市町村が連携した技術者の派遣、先進的な事例の収集・共有等、関係機関が連携して対策が講じられる仕組みを構築する。また、橋梁の維持管理等、老朽化に対応した地域の安全安心を担う人材を育成し、確保する。
- ③施設の補修時や更新時を機能や景観等を改善する貴重な機会ととらえて、施設が地域に果たす役割を改善する方策を進める。また、既存の社会資本を長期にわたり持続的に維持できるよう、施設の特性に応じて維持管理・更新費を確保する施策（PPP⁵¹／PFI⁵²）についても検討を進める。
- ④社会資本の点検・診断、修繕・更新等が適正に実施されるよう、新技術の開発と積極的な活用を促進していく。特に関西におけるものづくりの力を活用して、民間企業によるメンテナンス分野の技術開発が促される取組を進める。
- ⑤開通式のように新設時だけではなく、点検・補修等の様々な機会を活用して老朽化対策の重要性の理解を促す活動を行い、広く一般市民にメンテナンスの重要性を啓発する。

(4) 首都圏の有する諸機能のバックアップ等

⁵¹PPP：Public Private Partnership 公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るもの。PFIはその一類型。

⁵²PFI：Private Finance Initiative 「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年法律第117号）に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

- ①首都圏に次ぐ人口・経済規模を有し、諸機能において相当規模の集積を抱え、さらには首都圏と同時被災の可能性が低く、阪神・淡路大震災の経験を有することから、東西の役割分担により災害に強い国土を形成するため、首都圏が大規模な被害を受けた場合に、ICTの進化・活用等により、首都圏のバックアップを果たす機能を強化するとともに、そのために必要な社会基盤の充実を図る。
- ②東京に本社等がある民間企業等に対して、本社等のバックアップ機能を関西で確保するよう支援する取組を進める。
- ③政府関係機関については、地方からの提案を受ける形で関西への移転を進めることにより、雇用の確保や地域の戦略に応じた発展にもつながるため、各地域が持つ特性を発揮することができる移転提案について、その具体化を図っていく。

(5) 日常生活の安全・安心

- ①子ども、女性及び高齢者にとって安全・安心な地域の環境づくりを進め、特に災害時に「共助」の役割を果たす地域コミュニティの形成を推進する。また、防災意識の向上や自主防災組織・消防団等の活動支援など、地域を支える担い手の育成を図る。
- ②子育て世代が働きながら子育てしやすいよう、幼稚園・保育所・認定こども園、小・中学校等の教育・保育環境の整備、高齢者が経験を活かして再就職できる環境の整備、農山漁村の耕作放棄地や空き家を有効活用できる仕組みづくり、新規就農者への支援等、全ての人々にとって生活や仕事での希望を実現しやすい地域づくりを進める。
- ③高齢者向けの配食サービスや安否確認など、日々の安心した暮らしに欠かせないサービスを持続するとともに、高齢者の地域社会へのかかわりを強めることにより、高齢者が生きがいをもって喜び楽しむことができる社会環境を形成する。
- ④災害時に住民等が自ら適切な避難行動をとることができるよう、ハザードマップの重要性を啓発し、街の中に浸水深、避難場所等を記載した標識を設置するなどの取組を進める。また、避難行動要支援者（高齢者や障がい者等の自ら避難することが困難な方）に対する迅速・確実な情報伝達や、安否確認、避難誘導の体制を整える。
- ⑤自然災害克服の歴史などを基に、課題先進地域として防災分野における関西の施設・技術を世界に伝え、持続的発展を後押しする。
- ⑥情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を共有するシステムの整備を促進し、ICT活用によって情報共有や情報リテラシーの向上を図り、地域を強く結び地域住民の安全性向上に取り組む。
- ⑦公共交通の安全性の向上、観光地における災害対策を推進するとともに、誰がみても分かる防災表示を普及促進するなど、圏域にいる海外

の人々も災害に遭遇した際に安全を確保できる地域環境の整備を進める。

- ⑧自主防犯意識の向上を図るとともに、我が国が防犯面でも安心して生活できる国であるという世界的な信頼感を高めるべく、生活安全センターとしての交番の機能を支える交番相談員の活用や、防犯活動拠点の確保、ボランティアに対する支援を行うほか、夜間照明や防犯カメラの設置等、防犯に十分配慮した取組を推進し、関西の各地で安心して過ごせるまちづくりに取り組むとともに、世界から訪れる方々に安心を実感して頂くための取組を進め、安全な関西を世界に発信する。
- ⑨テロ対策として水際対策を更に強化するとともに、民間施設を中心としたテロ対策強化を推進し、危機管理対応能力の強化を図る。

2-5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

2-5-1. 目指す姿

- 豊かな自然環境の保全・再生、景観を含む都市環境の改善・保全、地球温暖化防止等の環境対策に圏域全体で取り組む環境先進圏域として、世界に貢献する圏域。
- 健全な水循環の維持又は回復、水文化の継承、多様な生態系の保全・再生に向け、流域を一体的にとらえて環境再生等に取り組む圏域。
- 地域特性や循環資源の性質等に応じて最適な規模の循環を形成し、循環型社会を実現する圏域。

2-5-2. 戦略

(1) 都市環境の改善

- ①環境負荷の少ない生活様式・企業活動へ転換するため、歩道拡幅や自転車道を設置するなど、道路空間の再配分等により人と自転車・車が共存できる環境整備を推進する。
- ②太陽光、風力、バイオマス⁵³等の再生可能エネルギーの活用を図るとともに、水素社会⁵⁴の実現を目指して、水素エネルギーの製造、貯蔵・輸送についての技術開発や低コスト化を推進するとともに、FCV（燃料電池自動車）の導入や水素ステーションの設置を進める。
- ③環境用水によるせせらぎ等水辺空間の創出、河川における一定流量

⁵³ バイオマス：再生可能な生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの。

⁵⁴ 水素社会：空気中の酸素と化学反応させて発電する燃料電池を使うことで、化石燃料に頼らない地球環境にやさしい水素をエネルギーとして利用する社会。

の確保、公共空間等の緑化、風の道⁵⁵を考慮した道路、河川、広場・空地等の整備や建築物の配置、エネルギー効率が高く環境負荷の少ない建築物への誘導等により、都市部のヒートアイランド現象の緩和対策等を推進する。

(2) 農山漁村地域の環境保全

- ① 耕作放棄地や手入れ不足の人工林等を始め農地や森林の適切な整備・保全を図り、農山漁村地域が持つ多面的で公益的な機能を確保する。一方、後継者不足等により担い手が不足している地域においては、集落営農組織の設立などを通じて農地の維持・確保を促進する。
- ② 法人雇用による就農機会の拡大や就農希望者への研修及び経営の確立のための支援、農業経営者と企業のコラボレーションによる新商品の開発推進等を行うことにより、多様な農業の担い手の育成・確保を図る。

(3) 健全な流域圏と生態系の保全・再生

- ① 希少野生生物の保護増殖、里地里山等の二次的自然環境や市街地等に残された自然環境の保全・再生、侵略的外来種の防除等を実施することにより、生態系の保全に向けた取組を推進し、生物多様性の確保を目指す。
- ② 琵琶湖の保全及び再生に関する法律(平成27年法律第75号)に基づき、近畿圏における住民の健康な生活環境の保持や、湖沼がもたらす恵沢を将来にわたり享受できる自然と共生する社会の実現に向けて、琵琶湖を健全で恵み豊かな湖として保全・再生を図る。約1,450万人の水源地であるこの琵琶湖を含む「琵琶湖・淀川流域圏」を始めとする関西の流域圏において、下水道の高度処理の推進や適切な森林の整備・保全等による水源涵養機能^{かん}の維持・向上等を進める。また、生態系や自然の保全・再生のため、生態系ネットワークの形成や自然再生事業等の取組を推進する。
- ③ 大阪湾を含む瀬戸内海を生物多様性と生物生産性が高く維持された豊かで美しい里海として再生するための取組を推進する。また、リフレッシュ瀬戸内など誰もが参加しやすい活動を通じて、美しい瀬戸内を守っていくための取組を促進する。
- ④ 森・川・里・都市・海等のネットワークを通じて、美しく親しみやすい豊かな「魚庭(なにわ)の海」を回復し、市民が誇り得る「大阪湾」を創出する。また、大阪湾の窪地の修復、干潟・藻場・湿地等の

⁵⁵ 風の道：道路の中央分離帯を緑化するなどして海からの風を都心部に運ぶなど、環境汚染や暑さ対策で都市部に風が流れるようにすること。

生態系の保全・再生に向けた環境整備を実施する。

(4) 自然との共生の推進

- ①自然公園等の整備・管理や多様な主体の協働による森林の整備・保全を推進する。
- ②都市域においても、都市公園の整備、屋上・壁面や公共空間等の緑化、都市内農地やため池の保全を推進する。
- ③歴史や伝統ある棚田や疏水等の美しい農村景観等を保全・復元・継承するとともに、農山漁村地域における生物多様性の効果的な保全に向けて、地域主体による里地里山保全の取組への支援を検討する。

(5) 循環型社会の構築

- ①循環型社会の形成に向けて、3R（リデュース（発生抑制）・リユース（再使用）・リサイクル（再生利用））や廃棄物の適正な処理を推進する。
- ②廃棄物の適正処理のために、海面処分場の計画的な整備の促進や、内航海運等を活用するリサイクルポート⁵⁶による静脈物流網の構築を促進する。

(6) 環境・エネルギー技術での世界貢献

- ①世界の環境改善や省エネルギー化に貢献するため、インダストリアルツアー⁵⁷等により官民が連携し、関西の優れた環境・エネルギー技術や知見を海外に紹介するとともに、現地の人材を受け入れ、現地に技術を普及させる取組を推進する。
- ②アジアを始めとする世界の水・環境問題の解決に貢献するため、水道・下水道事業や廃棄物関連事業等において、事業運営面でノウハウの蓄積を持つ地方公共団体と、優れた要素技術を持つ企業がそれぞれの強みを活かし、インフラ整備や技術指導等において官民連携による海外展開の取組を推進する。

(7) 地球温暖化対策の推進

- ①CO₂排出量削減に寄与する幹線道路ネットワークの整備やITS

⁵⁶ リサイクルポート：循環型社会の実現を図るための静脈物流（使用済みの製品や産業廃棄物等の輸送）の拠点として港湾管理者からの申請により国が指定した港湾。

⁵⁷ インダストリアルツアー：産業活動の把握、ビジネス交流の可能性検討等を目的とした産業視察。

の整備、パーク・アンド・ライド⁵⁸等のTDM⁵⁹（交通需要マネジメント）、モーダルシフトの促進等、低炭素社会の実現に向けた総合交通対策を推進する。

- ②京阪神都市圏の後背地となる紀伊山地、中国山地、比良山地等における森林の間伐や植林等の適切な森林の整備・保全や成長に優れた品種の開発、都市緑化の推進等の温室効果ガスの吸収源対策を推進する。
- ③行政、企業、NPO等が連携して環境教育の実施や地球環境、森林保全を担う人材の育成を図る。
- ④気候変動の影響による被害を最小化し、迅速に回復できる社会を構築することを目的として、国が策定する適応計画に基づき、地方の実情やニーズに基づいた適応のための施策を実施する。

⁵⁸ パーク・アンド・ライド：駅まで車で行き、車は駅に留めておき、その後は電車やバスを利用する通勤・通学方式。

⁵⁹ TDM：Transportation Demand Managementの略称。道路交通混雑の解消・緩和のため、自動車を含む各種交通機関の輸送効率の向上や需要の調整を図る施策の総称。

3 部 主要プロジェクト

2部の戦略を踏まえ、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等が単独又は連携して、ソフト・ハード両面の具体的な取組により、関西の目指す姿を実現していくものとする。

具体的な取組については、広域的な効果の発現につなげるため、2050年を見据えた今後10年間の計画期間中に着手可能と考えられるものから、関西の特徴を踏まえた独自性の高い取組、新たな取組及び高い施策効果が見込まれる取組を中心に、共通の目的で施策や事業等を括ることができる8のプロジェクトにまとめた。

これらのプロジェクトを推進することにより、圏域内外さらには日本国外までヒト・モノ・カネ・情報の対流を促進させ、活力ある経済・生活圏の形成を図るとともに、各地域が独自の個性を活かしたこれからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展の実現につなげるものとする。

3-1. 関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト

スーパー・メガリージョンの一翼として我が国の成長エンジンを担う関西の形成に向け、健康・医療を始めとする成長産業分野を支える人材や急増する訪日外国人の移動、対アジアの輸出入等を円滑化するなど、圏域内外との間でヒト、モノ、カネ、情報などが円滑に行き交うことを可能とし、また、災害発生時のリダンダンシーの確保や観光振興のため、関西国際空港や阪神港等のゲートウェイ機能を強化するとともに、ゲートウェイと関西各地、日本海側から太平洋側、都市・地域さらには他圏域間とを結ぶ交通ネットワーク機能について、ミッシングリンクの解消などによりその強化を図る。

(1) 高規格幹線道路などによる道路ネットワーク整備事業

- ① 関西の経済・産業などの社会活動の基盤となる高規格幹線道路などのうち、ミッシングリンクの解消を目指して近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）、中国横断自動車道姫路鳥取線、京奈和自動車道等の整備を推進し、圏域内外の対流促進を図る。
- ② 地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として、鳥取豊岡宮津自動車道（山陰近畿自動車道）、第二阪和国道等の整備を推進し、地域の対流促進を図る。
- ③ 大阪ベイエリア地域と内陸部の交流・連携の強化を図り、大阪圏の交通の流れを抜本的に変える大阪都市再生環状道路の整備を推進する。
- ④ 大阪から姫路に至る臨海部の交通負荷を軽減し、交通渋滞の緩和や沿

道環境の改善等の交通問題の緩和及び、阪神港との連携強化を目的とした神戸西バイパスなどの整備を推進することにより、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流・連携を促進するとともに、交通事故の減少、物流の効率化等を図る。

- ⑤ 高速道路ネットワークの進展に合わせ地域固有の課題などを整理した上で、新たな料金体系の導入に向けた議論を進めるなど、高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」を推進する。

(2) 関西国際空港などの機能強化事業

- ① 国際拠点空港である関西国際空港の国際競争力を強化するため、新たな航空需要の拡大に対応するターミナル機能の強化や国内外とのネットワークの充実、国際物流拠点化等の取組を促進する。
- ② 関西国際空港や阪神港、舞鶴港等のゲートウェイと京阪神地域や観光拠点等とのアクセス強化を図る道路や鉄道、港湾、空港の整備を推進し、アジア・世界との人材交流を活発化させる。
- ③ 京阪神地域や観光拠点とのアクセス強化、とりわけ大阪都心部と関西国際空港を結びアクセス時間の短縮に資する「なにわ筋線」について、その実現に向け大阪府や大阪市などを主体に調査・検討を進める。

(3) 阪神港の国際競争力強化事業

- ① 国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、北米・欧州とを結ぶ国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物を西日本各地から阪神港へ集める「集貨」、ロジスティック・ハブ機能の集積などを図る「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化などによる「競争力強化」に向けた取組を推進する。
- ② 海上コンテナ輸送の拠点である阪神港や、航空輸送の拠点である関西国際空港等、大阪湾域をゲートウェイとした国際物流ネットワークを活性化させるため、産学官が一体となった「国際物流戦略チーム」などによる総合的・戦略的な各種物流施策を展開する。

(4) 国際拠点港湾や重要港湾、内陸拠点等の整備推進事業

- ① 地域の基幹産業の効率化や活性化のため、堺泉北港、姫路港、和歌山下津港等における国際物流ターミナルの整備などを推進する。
- ② 滋賀県の内陸コンテナターミナルなどを活用した海上コンテナの往復利用（ラウンドユース）を図る。
- ③ 東アジアや日本各地との物流の活性化につながる国内外フェリーの利便性・効率性を向上させるため、大阪港や舞鶴港等におけるフェリ

ターミナルの整備を推進する。

(5) 新大阪駅へのアクセス強化事業

関西における鉄道の玄関となる新大阪駅に対する関西各地からの道路アクセスを強化するために淀川左岸線の整備を推進する。また、環状機能を有し大阪都市周辺部との鉄道アクセスを強化するJRおおさか東線の整備を促進するとともに、関西国際空港へのアクセス時間の短縮に資する「なにわ筋線」について、その実現に向け大阪府や大阪市などを主体に調査・検討を進める。

3-2. 関西成長エンジンプロジェクト

関西が我が国の成長エンジンとなるため、古くから関西に根付き、知的分野を含めて集積がなされている健康・医療産業やものづくり技術を活かしたバッテリー産業等のイノベーションを創出する。そのため、京阪神地域に集積している国家戦略特別区域や「関西イノベーション国際戦略総合特区」の各拠点の整備を行い、拠点間の交流・連携を促進するとともに、高度人材の確保・育成をする。

また、新しい分野のイノベーションの創出に向け、うめきたナレッジ・キャピタルの取組やベンチャー企業への各種支援を行う。

(1) 医療イノベーションによる健康・医療産業の成長エンジン化事業

①「関西圏 国家戦略特別区域」においては、保険外併用療養に関する特例や病床規制に係る医療法の特例を始めとする規制の特例措置の活用に加え、課税の特例措置の活用や、革新的医療機器の開発について、開発から承認までのプロセスを迅速化する特区医療機器薬事戦略相談の実施等、医療イノベーションを推進する事業が認定を受けるなど、今後とも、先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化を促進する。

②関西イノベーション国際戦略総合特区に指定されている北大阪バイオクラスターや神戸医療産業都市、及び京都大学等世界屈指のライフサイエンス系研究機関が立地する京都市内地区などを始めとする医療イノベーション拠点において、健康・医療分野の機能強化を進める。また、拠点間の交流・連携を図り「放射光とスーパーコンピュータ京によるシミュレーション技術を組み合わせた革新的な創薬開発の実施」、「イメージング技術を活用した創薬の高効率化」、「再生医療・

細胞治療等の早期実用化」、 「PMDA⁶⁰－WEST機能の整備及び治験センター機能の創設」などの医薬品開発や先端医療技術の確立について、産学官が連携して進める。さらに、「関西健康・医療創生会議」などを設立し、医療イノベーションの創出を図る。

- ③医療機器分野へのものづくり中小企業の参入を促すため、近畿地域の支援機関によるネットワークを構築し、支援に取り組む体制の一層の強化を進めるとともに、医療現場のニーズを把握している医療機器メーカーや販売会社等とのものづくり中小企業とのマッチング支援や、医療機器分野への参入を目指すものづくり中小企業に対する専門家によるコンサルティングを行う。
- ④世界最先端の医療の実現に向け、医療・介護・健康分野のデジタル化・ICT化の基盤を構築し、ICTを利活用した地域横断的な医療・介護情報等の共有（見える化）・連携を推進することにより、遠隔診療や低コストによる質の高いサービスを提供し、超高齢社会に対応していくとともに、ICTを活用したヘルスケアシステムを企業、大学・研究機関、自治体・地域住民が連携して開発するなど、健康・医療産業の拡大を促進する。

（２） イノベーションを支える知の拠点整備事業

- ①関西文化学術研究都市（愛称：けいはんな学研都市）を始め、関西に多数存在する優れた大学、研究機関、企業、支援機関等が集積した「産業クラスター」が密接に連携するための拠点整備や産業クラスター間のネットワーク強化を図る近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）、京奈和自動車道、学研都市連絡道路等の整備を推進する。
- ②大阪駅周辺地域において都市基盤の整備を進めるとともに、うめきたナレッジ・キャピタルを強化・発展させ、世界からの人材、技術の集積・交流を促進することで、新しい産業・技術・知財を創造する新たな国際競争力を獲得し、我が国の成長エンジンとなる世界をリードする「イノベーション」の拠点を形成する。また、まち全体を包み込む「みどり」がここにしかない新しい都市景観を創出し、多様な活動、新しい価値を生み出す源となり、世界の人々を惹きつける拠点を形成する。さらに、将来的には、学術研究都市群と筑波研究学園都市や沿線の大学、研究機関等との連携を強化し、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成を目指す。

⁶⁰PMDA：独立行政法人医薬品医療機器総合機構。Pharmaceuticals and Medical Devices Agencyの略称。医薬品の副作用や生物由来製品を介した感染等による健康被害に対して、迅速な救済を図り（健康被害救済）、医薬品や医療機器などの品質、有効性および安全性について、治験前から承認までを一貫した体制で指導・審査し（承認審査）、市販後における安全性に関する情報の収集、分析、提供等を行う機関。

- ③京都市内から関西文化学術研究都市に至る一帯において、京都産学公連携機構を基盤として、「知の創造」と「知の活用」の好循環を誘発させ、新事業や新産業の創出を促す「京都イノベーションベルト構想」を促進する。

(3) ナレッジキャピタルなどから発信するイノベーション創出事業

- ①オープンデータ・ビッグデータの利活用を促進し、メリットを可視化して新産業・新サービスの創出を支援する。
- ②関西の研究開発拠点において生み出された技術成果や研究シーズ、アイデア等が、うめきた地区などにおいて産学官の多様な主体との「出会い」や「異分野融合」を図り、新しいビジネス創出や新製品開発、新規ベンチャー企業創出等の形で次のステージへと円滑に進むよう、「大阪オープン・イノベーション・ハブ⁶¹」、「ナレッジキャピタル事業」、「グローバル・ベンチャー・ハビタット⁶²」等により、効果的なマッチング機会の提供や資金調達等の支援を行う。

(4) 世界をリードするバッテリースーパークラスター事業

国際戦略総合特区などを活用した世界No.1のバッテリースーパークラスターの中核拠点形成を目指して、バッテリー戦略研究センターが中心となって、「バッテリーの需要創出と新たな用途の開拓」や「国際標準化・認証に向けた環境整備」などの取組を進める。

(5) 中堅・中小企業の海外展開支援事業

- ①ブランド力強化や販路開拓等、移輸出型産業の競争力強化に向けた中堅・中小企業等への支援を行う。
- ②中小企業などによるアジアでのビジネス展開の支援や、環境を核とした関西とアジアとの経済交流関係の深化・拡大を図るため、「関西・アジア 環境・省エネビジネス交流推進フォーラム」や、「水環境ビジネス推進事業」等、現地政府などとのネットワーク構築、ミッション派遣による展示会出展やセミナー開催等のビジネス交流を行う。
- ③中小企業のグローバル人材育成・確保の支援、留学生の中小企業へのマッチングなどを促進する。

⁶¹大阪オープン・イノベーション・ハブ：テクノロジーを事業化する起業家の支援拠点として、大阪市がグランフロント大阪内に開設した施設。

⁶²グローバル・ベンチャー・ハビタット：「大阪オープン・イノベーション・ハブ」や「ナレッジキャピタル」で開発された成果をもとに、国内ベンチャー企業の創設や海外進出支援等を行い、世界市場に挑む若い起業家や企業を育成する事業。

- ④関西の産学官が連携して推進する音声認識技術を活用した多言語音声翻訳システムの深化により、言語のバリアフリー化（アクセシビリティの向上）による企業のグローバル化を推進する。

（６） 高度な知的人材集積事業

- ①関西文化学術研究都市、彩都、神戸医療産業都市、播磨科学公園都市等において、国内外から人や情報が集まり交流する知的創造拠点の整備を進め、経済、文化、学術等の国際交流を推進し、関西と世界のつながりを深める。また、オリエンテーション、カウンセリング等の充実を図ることにより、留学生を増加させるとともに、関西への就職支援を行う。
- ②スーパー・メガリージョンの一翼を担う関西の再興事業として関西への本社機能の移転を促進させる。
- ③イノベーションを創出する独創性や新規性に富む研究開発を進める人材の育成・支援を促進する。

（７） 文化産業振興事業

「京都クロスメディア・クリエイティブセンター」などにより、映画・映像、ゲーム、マンガ・アニメ、アート等のクリエイター・コンテンツ産業と他の産業との融合を図り、新産業を創出するための交流・支援を促進する。

3-3. 歴史・文化・おもてなしプロジェクト

豊富で個性豊かな歴史や伝統等の文化資産を保全又は創出し、継承していくとともに、周辺市街地などを含めたまちづくりや世界遺産登録などの取組を進めることで、地域住民の誇りと愛着を育み、地域資源としての価値と魅力の維持・向上を担う人材育成を行う。

また、これらの地域資源を活用した多様で世界の人々を魅了する広域観光ルートの形成と、観光拠点の受入環境整備やアクセス強化を進めるとともに、「2016年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）」及びその保健大臣会合（神戸市開催）や、「ラグビーワールドカップ2019」、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会」、「関西ワールドマスターズゲームズ2021」等を契機として、関西の魅力についての情報発信力を高めることで、観光客の誘致と人材の交流を促進する。

さらに、MICEの誘致や、インフラツーリズムなどのニューツーリズムの創出・普及を図る。

(1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘・育成事業

- ①歴史上価値の高い建造物とその周辺の市街地など、歴史・文化資産の保全や活用により、面としての地域づくりを進める。特に重点的に歴史的風致を維持・向上させる区域については、歴史まちづくり法の活用を図りつつ、歴史的価値が高い建造物の保全や無電柱化など良好な景観形成を推進する。また、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園を始め、歴史資産の保存・活用に資する都市公園の整備などを推進する。さらに、歴史的風致維持向上計画認定都市のブランド化、認定都市等と連携した施策の実施などの取組を促進する。
- ②奈良市周辺、京都市周辺の文化財や景観、港町神戸のまちなみ、また和歌山市の紀州徳川家関連文化財など、各地域がそれぞれ独自の歴史、文化、自然を活かし、観光を通じた交流や連携を促進させることにより、地域活性化を図る。
- ③関西を代表する歴史・文化資産である「彦根城」や、「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」、「百舌鳥・古市古墳群」及び「宇治茶生産の景観」、「天橋立」、「鳴門の渦潮」等の世界遺産登録に向けた取組の推進や、日本遺産、近代化産業遺産の認定を通して文化財の保存・整備を図るとともに、観光資源として積極的に国内外への発信や活用を図る。
- ④関西の地域ブランディングのコア・コンセプトである「はなやか関西⁶³」を中心とした「関西ブランド」の確立により、関西の価値や魅力を高め、我が国を牽引する文化首都たる役割を果たすべく、文化施設の連携事業を通じた多様な文化資源のPRやシンポジウムなどの取組を通じて国内外に広く情報発信を行う。
- ⑤歴史的建造物の修理技術や活用手法、歴史文化遺産を活かしたまちづくり等に関する講習を受講した建築士を「ヘリテージマネージャー⁶⁴」として登録し、歴史的建造物やまちなみの保全や活用を促進するとともに、地域の文化財を保護していくための人材育成を行う。
- ⑥大阪府ビュースポット景観形成会議の発足を契機として、自然などの眺めの良い場所だけではなく、旧街道や宿場町などの歴史的・文化的景観や美しいまちなみを眺めることのできる場所も「見て美しいと感じる場所（ビュースポット）」として捉え、景観資源を発掘するとともに、愛着をもってよりよいまちづくりを促進する。また、各地域が

⁶³ はなやか関西：「関西」という地域ブランドを世界に打ち出すにあたり、「関西はどのような特徴・魅力がある地域か」という概念を共有するため提唱した、関西の地域ブランド構築のコア・コンセプト。

⁶⁴ ヘリテージマネージャー：地域歴史文化遺産保全活用推進員。地域に眠る歴史文化遺産を発見し、保存し、活用し、地域づくりに活かす能力を持った人材。

連携して地域資源を活かした取組を促進し、国内外の人々に関西の魅力を発信する。

- ⑦河川や運河等を憩いの水辺空間として活用したり、舟運の復活・利活用や美しい都市の夜景を観光資源として活用するなど、まちづくりと一体となった水辺の整備を進め、地域資源としての魅力向上に向けた取組を推進する。
- ⑧山陰海岸ユネスコ世界ジオパークや南紀熊野ジオパークにおけるジオツーリズム（地形・地質観察等）を始め、エコツーリズム（自然環境）、グリーンツーリズム（農山漁村）、文化観光、世界遺産、ヘルスツーリズム（健康）、スポーツツーリズム、フードツーリズム、インフラツーリズム、医療ツーリズム、ガーデンツーリズム、フライ&クルーズにより、これまで観光資源としては気付かれていなかったような地域固有の資源を新たに活用し、体験型・交流型の要素を取り入れた旅行形態であるニューツーリズムの創出・普及を図る。

（２）観光ネットワーク強化・形成事業

- ①海の京都観光圏整備計画など、「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（観光圏整備法）」に基づき、旅館業法や海上運送法の特例などを活用し、「観光圏」の形成による国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進する。
- ②京都・大阪から近畿の北部、南部への呼び込みを目指す「美の伝説」のほか、「せとうち・海の道」や「昇龍道」等の広域観光周遊ルートの形成を図るため、舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道、近畿自動車道紀勢線等の高速道路網の活用、さらなる整備を行い、関西が誇る数多くの世界遺産や重要文化財等を結ぶ周遊観光ルートの形成を促進する。特に、豊富な歴史遺産や絶景、食文化等を活用し、東アジア及び東南アジアや、欧米系リピーターからの誘客を図る。
- ③瀬戸内海観光連携推進会議での取組により、瀬戸内海の観光振興と沿岸地域の活性化に向け、瀬戸内海を囲む関西から九州までの各圏域が連携し、映像などを用いた魅力発信や、西日本広域観光ルート（エメラルドルート）などの観光周遊モデルコースの設定・宣伝、クルーズ客船の誘致を進めるとともに、観光旅行者受入地におけるおもてなし気運の醸成を図る。
- ④鳥取県東部及び兵庫県北^{ほくたん}西部の1市6町で構成する麒麟^{きりん}のまち創生戦略会議による「県境を越えた日本一の海幸・山幸回廊づくり」や、京都府の北部地域を「海の京都」、中部地域を「森の京都」、山城地域を「お茶の京都」として、それぞれの地域資源をコンセプトにした産業振興や広域観光、交流促進の取組等により、日本版D

MO⁶⁵創設に向けた基盤づくりを促し、地域固有の豊富な資源を面的に活用する広域周遊観光圏の形成を促進する。

- ⑤地域団体商標制度を活用した「宇治茶（京都府茶共同組合）」や「神戸ビーフ（兵庫県食肉事業協同組合連合会）」の商標登録及び「紀州雑賀崎^{さいかざき}の灰干しさんま」や「吉野本葛（吉野葛）」等の「本場の本物（地域食品ブランド表示基準）」への認証取得により、地域ブランドの強化を促し、インバウンド及びアウトバウンドを促進する。

（３） 外国人旅行者の受入環境整備事業

- ①観光地における交通・観光施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化や、多言語案内表示、多言語音声翻訳技術の活用、関西統一交通パスの創設、W i - F i 環境の整備、C I Q受入環境の整備、手ぶら観光の推進等、旅行者の視点に立った受入環境の整備を推進する。
- ②広域観光を実現するために、府県や圏域間を結ぶ北近畿豊岡自動車道などの整備を推進し、観光ルートの交通アクセス改善や、各空港や港、拠点駅間のアクセス強化を図る。
- ③交通結節点などにおける旅行者の移動環境をより円滑なものとするために、広域観光の拠点などにおける大型バスターミナルや駐車場、宿泊施設の整備等を進める。
- ④これまでに数多くの大型クルーズ船が寄港した実績を持つ神戸港や大阪港、近年大型クルーズ船が新たに就航を始めている舞鶴港や新宮港等において、既存の貨物ふ頭の活用などによる受入環境の整備に取り組み、国内外のクルーズ船の寄港回数を増加させる。また、寄港地周辺の観光情報発信、来訪者のおもてなし向上に向けた取組を、全国クルーズ活性化会議や、関西クルーズ振興協議会、瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会、訪日外国人旅行者数2,000万人の受入に向けた関西ブロック連絡会等を活用し推進する。
- ⑤関西各地の観光資源や、増大するインバウンドの行動特性等に関するビッグデータを蓄積し、データベース化を推進するとともに、データの利活用方法を普及し、観光ニーズへの対応や集客の増加、観光消費額の増加への活用を促進する。

（４） 関西国際空港などへのアクセス強化事業

- ①関西国際空港や阪神港、舞鶴港等のゲートウェイと京阪神地域や観

⁶⁵ 日本版DMO：Destination Management / Marketing Organizationの略称。地域の知恵、専門性、資源を所有し、イベント・アクティビティ・輸送・運送計画のデザイン・提案に特化したプロフェッショナルなサービスを提供する企業。

光拠点とのアクセス強化を図る道路や鉄道の整備等を推進し、アジア・世界との人材交流を活発化させる。（再掲）

- ②京阪神地域や観光拠点とのアクセス強化、とりわけ大阪都心部と関西国際空港を結びアクセス時間の短縮に資する「なにわ筋線」について、その実現に向け大阪府や大阪市などを主体に調査・検討を進める。（再掲）

（５） 国際スポーツイベントなどを活用した交流・集客等促進事業

- ①「2016年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）」及びその保健大臣会合（神戸市開催）や、「2019年第25回世界博物館大会」、「ラグビーワールドカップ2019」、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会」、「関西ワールドマスタースゲームズ2021」及び「スポーツ・文化・ワールド・フォーラム」（京都と東京で2016年開催）といった国際的な会議やスポーツイベント等を中期的なターゲットとして、キャンプ地誘致などの取組を含めた関西へ誘客するための情報発信や、魅力的な関西観光圏の整備推進に、官民一体となって取り組む。
- ②海外からの関西への投資・集客を促進するため、オール関西で推進する「はなやか関西」海外テレビ番組事業、広域連携による関西のプロモーションなど、関西の観光のプロモーションについて多様な方面で検討を図る。また、海外メディアや旅行会社等を活用し、地場製品・サービスのPRや観光誘致等に効果的なコンテンツによる情報発信を強化することにより、地域の活性化を推進する。
- ③アジア諸国を中心に多数の総領事館が存在している関西のメリットを活用し、これら総領事館と在関西の国の機関等との関係強化を図りつつ、関西の魅力をより効果的に海外へ情報発信する「関西領事館フォーラム」などの取組を推進する。
- ④新たなMICE施設の整備を進めるとともに、国立京都国際会館や神戸国際会議場などの既存施設の周辺を含めた整備やPR活動を促進し、MICEの誘致強化を図る。

3-4. 京阪神^{さんさん}燦々まちづくりプロジェクト

京阪神都市圏は京都市、大阪市、堺市及び神戸市を中心とした多核構造を有し、職住が近接した都市構造という圏域の特性を活かし、子育て、健康・医療分野等を充実させるとともに、官民が連携し、質の高い公共空間を創出し、都市において誰もが快適に暮らしやすい都市環境や居住環境を形成する。

(1) 育児・医療・福祉環境の充実による誰もが住みやすい燦々まちづくり事業

- ① J R おおさか東線などの鉄道網の整備を進めるとともに、駅施設などにおける乗継時の移動負担の軽減など、公共交通の利便性向上に向けた取組を推進する。
- ② 街なかにおいて、子育て家庭や高齢者等が生活しやすい環境を実現するため、高齢者や子育て世帯向け住宅の整備や、コミュニティ施設の確保、医療・介護や子育て支援施設の立地などにより、活気のあるコンパクトなまちづくりを進める。
- ③ 職業生活において女性が活躍でき、男女を問わず家庭生活との円滑かつ継続的な両立が可能となる社会を実現するために、職場・保育施設等が近接するまちづくりや地域で子育てを支援するまちづくり、男性の家事・育児等への参画促進等を進めるとともに、柔軟な休暇制度の充実やテレワークの推進、クラウドソーシングの活用等の先進的なワークスタイルの1つであるバーチャルオフィス⁶⁶機能を享受できる環境の整備を図る。
- ④ 高齢者の有する経験、専門知識等が発揮できる就業の場をマッチングするための仕組みを確立するとともに、健康増進に資するまちづくりや環境整備を促進する。また、高齢者が持つ豊かな知識や経験を地域づくりに活用することで、関西の伝統文化が継承されていく社会づくりを促進する。さらに、医療・介護分野にICT技術を活用し、超高齢社会への対応を促進する。

(2) 主要駅を含めた都市機能のリノベーション事業

- ① 京都駅、大阪駅、三宮駅等、関西を代表する交通結節点である駅の再整備や、駅周辺を含めた地域、さらに都市再生緊急整備地域において、都市再生の拠点として、都市開発事業などを通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進するため、土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置、道路の上下空間利用のための規制緩和、税制支援などにより民間都市開発の支援を行う。また、地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を重点的かつ集中的に支援する補助制度や、外国企業などを呼び込むための取組について支援する補助制度なども活用する。神戸市においては、「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」及

⁶⁶ バーチャルオフィス：情報通信技術を利用してネットワーク上に構築される仮想的な事務環境で、自宅や外出先などから情報通信ネットワークを介して接続し、業務を行うことができる。

び「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」に基づき、人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を段階的に整備する。

- ②旅客施設や建築物等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化など、交通結節点の改善による乗り継ぎの円滑化を図るとともに、歩車分離や自転車道の設置などの道路交通環境の整備、連続立体交差による踏切除去などにより、安全・安心で快適な歩行空間を創出する。また、都市公園の整備や、都市緑化の推進、無電柱化の推進により、良好な景観を形成し、既成市街地や密集市街地の整備改善等により、快適で安全な都市環境や居住空間を形成する。

(3) 燦々まちづくりを支える交通基盤事業

- ①大阪ベイエリア地域と内陸部との交流・連携の強化を図り、大阪圏の交通の流れを抜本的に変える大阪都市再生環状道路の整備を推進する。
- ②大阪から姫路に至る臨海部の交通負荷の軽減、交通渋滞の緩和や沿道環境の改善等の交通問題の緩和及び阪神港との連携強化を目的とした神戸西バイパスなどの整備を推進することにより、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流・連携を促進するとともに、交通事故の減少、物流の効率化等を図る。

(4) 京阪神まちづくり魅力向上事業

- ①関西三大都市それぞれの地域特性や史実を活かした取組により、資産価値を高め、魅力ある都市形成を図るため、京都市内においては四条通歩道拡幅事業など、人と公共交通を優先とする「歩くまち・京都」の取組を促進することで、歴史的都心地区を中心としたまちなかの活性化を図る。大阪市内においては光の祭典「大阪・光の饗宴」を始めとする水と光のまちづくり推進事業を官民一体で実施し、「水と光の首都大阪」ブランドの確立を図る。神戸市内においては、阪神・淡路大震災の犠牲者への鎮魂と大震災の記憶を、永く後世に語り継いでいくとともに、まちのさらなる魅力発信と集客をしていくため、「神戸ルミナリエ」を継続開催する。
- ②活力に富む地域を持続させていくための地域の魅力づくりの重要性の認識から、官民一体となって地域全体の魅力を高め、地域の資産価値の維持・向上を図るエリアマネジメントの取組を促進する。例えば、業務・商業地では、市街地開発と連動したまちなみ景観の誘導、地域美化やイベントの開催・広報等の地域プロモーションの展開といった取組を実施する。

(5) ニュータウンの再生・活性化事業

高度成長期に整備され、少子高齢化の進展、人口の減少、住宅や施設の老朽化など様々な問題が現れ始めている各地のニュータウンにおいて、地域の活性化や高齢社会を見据えたまちづくりを推進する。例えば、泉北ニュータウンにおいて、近畿大学医学部及びその附属病院の移転を契機とした地域の活性化や、健康・医療産業の集積による雇用の創出など、まちの再生に向けた取組を推進する。また、身近なところで地域住民の生活を支える近隣センターの再生に向けた取組を促進する。

3-5. 地方都市活力アッププロジェクト

急激な人口減少が見込まれる地方都市においては、医療・介護・福祉、商業等の都市機能の維持が困難になることが想定されるため、都市機能や居住機能を各地域の拠点となる鉄道駅などの中心部などに誘導し、公共交通を中心とした交通ネットワークの強化を図りつつ地域の特色に応じた地場産業の活性化などに取り組み、地域内に新たな一極集中構造が形成されないように配慮した「コンパクト＋ネットワーク」の都市を形成する。また、行政区域を越えた広域道路ネットワークを構築することにより、京阪神都市圏とのつながりの強化を図り、地方都市の活力を維持・向上する。加えて、連携中枢都市圏等の取組により地方都市間の連携を推進する。

(1) コンパクトシティ化による地方都市活性化事業

- ① まちの活力の維持・増進（都市再生）、持続可能な都市構造への再構築の実現に向け、まちの拠点となるエリアにおいて、地域に必要な都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等）の整備・維持を支援し、地域の中心拠点・生活拠点の形成を推進することにより地域の活性化を図る。例えば、和歌山県新宮市においては、保育所、図書館、地域交流センター等の公共施設などを中心拠点区域内に再整備し、施設の誘客・集客力により創出された人の流れを商店街、観光施設などへと誘導することで、中心市街地の活性化を図る取組を推進する。
- ② サテライト・オフィスやテレワークセンターを整備することにより、都市部の企業が人を派遣又は移住させ、都市部と同様に仕事ができる「ふるさとテレワーク⁶⁷」の環境を構築し、地域の雇用を増加させ

⁶⁷ ふるさとテレワーク：地方(ふるさと)で暮らしながら、ICTを活用して都市部の仕事をするテレワークの総称。

るとともに、人材の育成・交流の活性化を図る。

(2) 連携中枢都市圏等の形成事業

地方都市に暮らす住民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするため、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービス向上」を行うことで、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある経済社会を維持するための拠点を形成することを目的とした連携中枢都市圏の形成を進め、また、中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する定住自立圏の圏域づくりを進める。連携中枢都市圏の具体的な取組として、兵庫県播磨地域において広域観光・ブランド振興などの事業を行う。また、京都府北部地域では、平成27年4月に京都府「北部地域連携都市圏形成推進宣言」を行い、相互の連携と役割分担により北部地域を一つの経済・生活圏とする新たな連携都市圏の形成を進める取組がなされている。

(3) 都市間を結ぶネットワーク強化事業

- ① 府県や地域間を越えた道路ネットワークを構築する大阪橋本道路、甲賀湖南道路、琵琶湖西縦貫道路、東播丹波連絡道路、東播磨南北道路等や、スマートICの整備を推進することで、地方都市間の連携強化や京阪神都市圏などとのネットワーク強化を図る。
- ② 地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るよう、地域の移動ニーズを的確に把握し、幹線交通と地域内交通の連携を促進するとともに、高速バスストップの設置などによる地域公共交通の活性化及び再生を図る。

(4) 地方の強みを活かした地域産業活力アップ事業

- ① 地域資源を活かした移輸出型の地場産業の競争力強化に向けた製品の高付加価値化や地域産業の集積、地域の農林水産資源を活用した地産地消等の取組、ICTやロボット技術を活用したスマートアグリ⁶⁸の導入、農林漁業の6次産業化等による付加価値を高めた新商品の開発、地方の中小企業者・小規模事業者の国内外への販路拡大等の支援を推進する。

⁶⁸ スマートアグリ：ICT等の先進技術を活用して生産管理や品質・生産効率などの向上を実現する、新たな農業の取組やあり方。

- ② グローバルニッチトップ企業や、日本をリードするものづくり基盤技術産業、伝統産業等を始めとした関西経済の担い手として重要な存在である中堅・中小企業等に対し、研究開発から事業化、販路開拓までの一貫した支援や、中小企業のニーズを踏まえた産業人材の育成・確保のため、地域資源活用支援、戦略的基盤技術高度化支援、求人求職マッチングアドバイザーの配置、各種人材育成支援などを行う。また、必要に応じて、良好な自然環境に配慮した産業用地の整備を進める。
- ③ 地域消費型産業であるサービス産業の生産性向上や、地域金融機関などと連携した創業支援、女性起業家のビジネス拡大を推進する。
- ④ 地域住民の交流や観光振興を通じた地域の活性化に資する「道の駅」や「みなのオアシス」を核とし、地域振興の取組を促進する。特に、地方創生の核となる「道の駅」については、重点的に支援を行う。

(5) 誰もがいきいきと住み続けられる地方のまちづくり事業

- ① 学校のICT環境の整備、学校と家庭がシームレスでつながる教育・学習環境の整備を推進し、ICT化による学校教育環境の構築を図り、個に応じた最適な学びを誰でも・いつでも・どこでも・安全安心に提供することができる、学習・教育クラウドプラットフォーム⁶⁹の活用を推進する。また、避難所機能を有する学校施設については、災害時の安否確認等の情報収集にICTの活用を図る。
- ② 地域貢献・地域課題の解決を図るICT振興型研究開発を進める人材の育成・支援を行い、地域の活性化を促進する。
- ③ 地方にある大学や専門学校等の魅力を向上させ、域外からの進学を促進するとともに、大学などが地元企業などと連携し、地域に定着し、地域の未来を担う人材の育成と輩出の取組を促進する。
- ④ 高齢者の有する経験、専門知識等が発揮できる就業の場をマッチングするための仕組みを確立するとともに、健康増進に資するまちづくりや環境整備を促進する。また、高齢者が持つ豊かな知識や経験を地域づくりに活用することで、関西の伝統文化が継承されていく社会づくりを促進する。さらに、ICTを利活用した地域横断的な医療・介護情報等の共有（見える化）・連携を推進することにより、遠隔診療や低コストによる質の高いサービスを提供する。
- ⑤ 職業生活において女性が活躍でき、男女を問わず家庭生活との円滑かつ継続的な両立が可能となる社会を実現するために、職場・保育施設等が近接するまちづくりや地域で子育てを支援するまちづくり、

⁶⁹ 学習・教育クラウドプラットフォーム：児童生徒用のポータルサイト、デジタル教材やアプリ、協働・交流支援ツール等の様々な機能をクラウド上で提供することにより、多様な学習・教育モデルを支えるプログラム。

男性の家事・育児等への参画促進等を進めるとともに、柔軟な休暇制度の充実やテレワークの推進、クラウドソーシングの活用等の先進的なワークスタイルの1つであるバーチャルオフィス機能を楽しむことができる環境の整備を図る。（再掲）

- ⑥子育て世代の移住希望者にとって、田舎暮らしの大きな関心事である保育園や小中学校の情報などを市町村と連携しながら「田舎暮らし・ふるさとセンター」などで積極的に提供する。また、「移住コンシェルジュ」による相談から現地案内までの伴走支援により、安心して地方都市への移住ができる取組を推進する。

（６） ドクターヘリの活用・充実事業

ドクターヘリの活用により救命効果が高いとされる「30分以内での救急搬送体制」を地方都市に構築することで、医療の基本的な生活サービスの空白地の解消や、地方都市周辺にある農山漁村地域への高度医療や救急医療を提供し、どこにいても基本的な生活サービスが享受できる地域の拡大を図る。

3-6. 農山漁村いきいきプロジェクト

中山間地域を始めとする農山漁村において、住民生活に必要な生活サービス機能（医療・介護・福祉、買い物、公共交通、物流、燃料供給、教育等）やコミュニティ機能の維持が困難な地域では、生活サービス機能を提供できる「小さな拠点」を形成し、拠点と幹線道路を結ぶ道路の整備を推進するとともに、周辺集落の切り捨てにつながらないよう日常生活に必要な公共交通などを確保することで、地域資源の維持や国土の保全を図る。

また、都市と農山漁村の近接性を活かし、二地域居住などを通じた都市と農山漁村の共生・対流を促進することにより双方の需要を円滑に結び付け、都市圏からの移住・定住を促進することにより、持続可能な地域社会を構築する。

（１） 「小さな拠点」の形成事業

- ①中山間地域などにおいて、コミュニティ機能の維持が困難な地域では、地域資源の維持や国土の保全を図るため、周辺集落が持続できるようにするための生活サービス機能を提供できる「小さな拠点」を形成し、「小さな拠点」を核とした農業・観光等の地域産業の振興を図る。

- ② サテライト・オフィスやテレワークセンターを整備することにより、都市部の企業が人を派遣又は移住させ、都市部と同様に仕事ができる「ふるさとテレワーク」の環境を構築し、地域の雇用を増加させるとともに、人材の育成・交流の活性化を図る。（再掲）
- ③ 「道の駅」を防災・観光等の地域拠点としても活用し、地域産業の再生や雇用機会の創出を図る。例えば、「道の駅 美山ふれあい広場」のように「道の駅」も活用した「小さな拠点」の形成によるまちづくりを促進する。

（２） 農山漁村をいきいきさせるネットワーク形成事業

- ① 農山漁村の命の道となるような地方都市と「小さな拠点」を結ぶ五條新宮道路などの基幹道路や「小さな拠点」と農山漁村の集落を結ぶ生活道路の整備を推進する。
- ② 平常時だけではなく緊急時にも安全で安心な生活を確保するため、コミュニティバスなどの公共交通機関を充実させ、ネットワークの強化を図る。

（３） 地域おこし・ふるさと起業支援事業

- ① 農林水産物の地産地消の取組のほか、地域の農林漁業者による農林水産物の加工、直接販売等による高付加価値化、観光農園、農家・漁家レストラン、農林漁家民宿等の農林水産業を起点とした農林漁業の６次産業の取組を促進するとともに、生産から調理、加工、流通等までの６次産業化の実践を担える人材（いわゆる「食の担い手」）の育成・確保を進める。
- ② 意欲のある農林漁業者や地域の多様な事業者が、屋敷林（散居村⁷⁰）や棚田等の農山漁村特有の景観や食文化を活かした地域おこしの取組を行い、農山漁村における定住や二地域居住、農山漁村と都市との地域間交流を促進することにより、農山漁村の活性化を図る。
- ③ 京阪神都市圏や地方都市と農山漁村が比較的近接した関西の特徴を踏まえ、「道の駅」「丹後王国「食のみやこ」」での「丹後・食の王国⁷¹」や「海の京都」構想⁷²と連動した「丹後の食」の取組など、

⁷⁰ 散居村：風の強い地域の平野に、屋敷林（風や雪を防ぐため家の周りに造った人工の森）に囲まれた住居が散在する、村落の形態。

⁷¹ 丹後・食の王国：丹後地域の良質で豊かな「食」をテーマに、地域の食材を活用した新商品開発や販売促進、丹後の食の魅力の発信等により、丹後の食の「ブランド化」と「高付加価値化」を図る取組。

⁷² 「海の京都」構想：京都府北部地域（５市２町）を全国有数の観光圏にしていくため、観光プロモーション、イベントなどのソフト施策や景観整備等への集中投資を行うことにより、魅力ある観光まちづくりを総合的かつ計画的に実施する取組。

都市と農山漁村双方の需要を円滑に結び付け、農山漁村における空き家・空き店舗などを活用した起業の取組を支援する。

- ④ 高齢化の進展、耕作放棄地の増大等の課題を抱える兵庫県の中山間地域にある養父市は、国家戦略特別区域に指定されており、高齢者を積極的に活用するとともに民間事業者との連携による農業の構造改革を進めることで、耕作放棄地の再生、農産物・食品の高付加価値化等の革新的農業を実践し、輸出も可能となる新たな農業のモデルを構築するための取組を推進する。

(4) 農業担い手確保事業

人口減少・高齢化が深刻化する中で農林水産業の後継者を確保するため、就農希望者への研修及び経営の確立等による、多様な農業の担い手の育成・確保を図る取組を推進するとともに、農村女性活躍支援事業の実施により、農林水産業の分野において、女性が知識や経験・能力を発揮して、経営への参画や起業が進むよう、女性が活躍できる環境整備を促進する。

(5) いきいきと暮らす農山漁村促進事業

- ① 農山漁村の多様な資源を保全し、農業生産の向上及び農業経営の安定を図るため、京都府亀岡中部地域などの水田地帯において圃場整備により耕作放棄地を含めた農地の土地利用再編と利用集積を進めるとともに、和歌山平野などの農業地帯においては農業用排水施設の改修等による排水機能の回復を推進する。また、大和平野と紀伊平野にまたがる地域や、兵庫県東播地域、滋賀県の湖東平野等において、農業水利施設の更新や再編等により、農業用水の安定供給等を推進する。
- ② 農山村地域における鳥獣被害の深刻化・広域化に対応するため、センサーネットワークを活用したクラウド型情報共有システムの構築を推進する。
- ③ 学校のICT環境の整備、学校と家庭がシームレスでつながる教育・学習環境の整備を推進し、ICT化による学校教育環境の構築を図り、個に応じた最適な学びを誰でも・いつでも・どこでも・安全安心に提供することができる、学習・教育クラウドプラットフォームの活用を推進する。また、避難所機能を有する学校施設については、災害時の安否確認等の情報収集にICTの活用を図る。(再掲)
- ④ 地域貢献・地域課題の解決を図るICT振興型研究開発を進める人

材の育成・支援を行い、地域の活性化を促進する。（再掲）

- ⑤ 職業生活において女性が活躍でき、男女を問わず家庭生活との円滑かつ継続的な両立が可能となる社会を実現するために、職場・保育施設等が近接するまちづくりや地域で子育てを支援するまちづくり、男性の家事・育児等への参画促進等を進めるとともに、柔軟な休暇制度の充実やテレワークの推進、クラウドソーシングの活用等の先進的なワークスタイルの1つであるバーチャルオフィス機能を享受できる環境の整備を図る。（再掲）
- ⑥ 高齢者の有する経験、専門知識等が発揮できる就業の場をマッチングするための仕組みを確立するとともに、健康増進に資するまちづくりや環境整備を促進する。また、高齢者が持つ豊かな知識や経験を地域づくりに活用することで、関西の伝統文化が継承されていく社会づくりを促進する。さらに、ICTを利活用した地域横断的な医療・介護情報等の共有（見える化）・連携を推進することにより、遠隔診療や低コストによる質の高いサービスを提供する。（再掲）
- ⑦ 子育て世代の移住希望者にとって、田舎暮らしで大きな関心事である保育園や小中学校の情報などを市町村と連携しながら「田舎暮らし・ふるさとセンター」などで積極的に提供する。
- ⑧ 都市から地方への移住を促進するため、生活、就職等移住に係る情報提供の充実を図り、地方移住についてのワンストップ相談の実施など支援施策を体系的・一体的に推進する。また、移住・定住希望者が試行的に居住できる仕組みづくり、空き家、廃校等を活用した就農研究施設などの整備、就農と住居をパッケージ化した総合的支援プランの策定等の取組を推進する。さらに、今後、都市部の田舎暮らしを希望するシニア世代の意向を実現するための「元気なうちの田舎暮らし」を促進する。

3-7. 関西強靱化・防災連携プロジェクト

南海トラフ巨大地震や集中豪雨を始めとした局地化、集中化、激甚化が進む自然の猛威に対し、人々の生命・財産や産業等に与える被害を軽減するため、ハード対策とソフト対策の適切な組合せによる防災・減災対策を推進することにより、防災力の高い強靱な圏域を形成する。

また、日々進行するインフラの老朽化への対策としてインフラ長寿命化計画を策定し、点検、診断、補修・更新を計画的・効率的に行う。

(1) 南海トラフ地震や上町断層帯地震等の大規模地震・津波対策事業

- ① 地震、津波による災害から人命や資産を防護するため、河川・海岸

保全施設などの耐震・液状化対策、緊急輸送道路の橋梁や下水道施設の耐震対策、土砂災害対策及び防災公園や津波避難施設の整備を推進する。また、大規模地震による延焼や建物倒壊をできる限り少なくするため、密集市街地対策、無電柱化及び住宅・建築物の耐震化を進める。

- ②津波による被害の軽減を図るため、和歌山下津港海岸などにおいて、粘り強い構造の防波堤や、海岸堤防、漁港施設等の整備を行うとともに、地下街などの津波浸水対策設備の整備などを推進する。さらに、水門、^{りつこう}陸閘⁷³等の自動化や遠隔操作化の推進とあわせて、操作従事者の安全確保を最優先とした効果的な管理運用を推進する。
- ③防波堤と防潮堤を組み合わせた津波対策を推進するとともに、最大クラスの津波に対しては、これらの施設整備に加え、避難路・避難施設の整備、避難ビルの指定、避難経路の設定などの津波から「逃げ切る」ための対策や、ハザードマップの周知等ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」により被害を最小化し、津波防災地域づくりを進める。
- ④地震・津波で陸上交通機関が寸断された際、神戸港を起点とした災害時における船舶による旅客輸送について、「災害時の旅客船による輸送に関する協議会」において、迅速な対応が行える体制の構築・維持や、課題の克服を検討する。
- ⑤災害時において円滑な支援物資物流を確保するため、災害に強い物流システムの構築に関する協議会において、緊急支援物資輸送に関する広域連携体制を構築する。

(2) 洪水・高潮などの水害、土砂災害対策事業

- ①洪水・高潮などによる水害を防止し、安全で安心できる暮らしを確保するため、新宮川水系、紀の川水系、大和川水系、淀川水系、由良川水系等において、流域特性や上下流バランスを考慮しながら、築堤や河道掘削等による流下能力の向上対策や堤防強化対策などを推進する。
- ②天ヶ瀬ダム再開発、川上ダム、^{あいがわ}安威川ダム等の事業を推進するとともに、効果的なダム運用による洪水調節などを実施する。
- ③淀川水系や大和川水系において、堤防の決壊による都市部の壊滅的被害を未然に防ぐため、沿川のまちづくりに合わせて高規格堤防の整備を推進する。
- ④淀川水系猪名川流域や大和川水系大和川中上流域等、著しく市街化が進行している流域では、河川改修のみならず、遊水地などの洪水

⁷³陸閘：河川等の堤防を通常時は生活のため通行出来るよう途切れさせてあり、増水時にはそれをゲート等により塞いで暫定的に堤防の役割を果たす目的で設置された施設。

調整施設の整備や、防災調整池の設置による流出抑制など、流域一体となった総合的な治水対策を推進する。

- ⑤近年、浸水被害が発生した由良川流域（福知山市域）において、浸水・内水被害の防止・軽減を図るため、国・京都府・福知山市の3者による河川、下水道等が一体となった床上浸水対策を実施する。
- ⑥平成27年9月関東・東北豪雨の教訓を踏まえ、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、社会全体で洪水に備える水防災意識社会の再構築を図るため、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。
- ⑦京都市の貴船山^{きぶねやま}などの都市近郊林における落石などの危険防止や、過去に大規模な山地災害が発生した紀伊半島の山間地域などの復旧・復興に向けて、国有林及び民有林の治山事業を着実に推進する。
- ⑧六甲山系や紀伊山地等で砂防堰堤などの整備を推進するとともに、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域については、土砂災害警戒区域などの指定を行う。
- ⑨山地から海岸までの一貫した総合的土砂管理の取組を進め、土砂によって形成される自然環境、景観の保全にも配慮する。
- ⑩東播海岸^{とうばん}において、海岸保全施設の整備を推進する。
- ⑪世界初のフェーズドアレイレーダーネットワーク⁷⁴を用いた実証実験を進め、集中豪雨対策支援システムを開発するなど、ソフト面の整備も促進する。

（3）インフラ長寿命化推進事業

- ①高度経済成長期において集中的に整備された橋梁、トンネル、河川管理施設、港湾施設、漁港施設、海岸保全施設、上下水道施設、農業水利施設、公園施設、鉄道等のインフラについて、適切な維持管理を行うために、インフラ長寿命化基本計画・行動計画や公共施設等総合管理計画等の策定を促進する。
- ②インフラの定期的な点検・診断を実施し、必要な対策を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に実施するとともに、得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期点検・診断等に活用する「メンテナンスサイクル」の構築を推進する。また、情報の高度化、作業の省力化、トータルコスト縮減の実現に向け、NETIS⁷⁵（新技

⁷⁴フェーズドアレイレーダーネットワーク：10秒間隔で隙間のない3次元降水分布を観測することが可能で、将来的には突発的気象災害の監視や短時間予測に役立つことが期待されている。

⁷⁵NETIS：New Technology Information Systemの略称。国土交通省のイントラネット及びインターネットで運用されるデータベースシステムで、新技術に関わる情報の共有及び提供を目的としたシステム。

術情報提供システム)等を活用しながら、センサー・ロボット・非破壊検査等の技術を組み合わせた社会インフラのライフサイクル全般にわたる情報収集・分析システムの構築を推進し、ICTを活用した社会インフラの効果的・効率的な維持管理を実現するとともに、災害時の避難誘導等への活用を図る。

- ③市町村は、多くのインフラを所有しているが、それらを適切に維持管理する体制が脆弱であることから、国においては、技術者の派遣、点検・診断、補修・修繕に関する代行制度の構築、研修・講習の実施、基準類の整備、データベースの構築、交付金等による支援等を実施するなど、安全で強靱なインフラシステムの構築を推進する。また、市町村が管理するインフラの老朽化対策支援について、国府県政令市等で構成する「近畿社会資本メンテナンス等連絡会議」において関係機関の連携・協力を行い、適切な維持管理を進める。
- ④インフラの老朽化の現状や課題について、地域住民向けのわかりやすい広報、啓発を積極的に推進する。
- ⑤インフラを補修・更新する際には、社会情勢や地域・利用者ニーズの変化を考慮し、必要に応じてより使いやすくなるように配慮した施設の改善を行う。

(4) 「命の道」などの防災力向上事業

- ①災害時には「命の道」となる紀伊半島のアンカールートを構成する近畿自動車道紀勢線や五條新宮道路をはじめ、高速道路等の整備を推進し、緊急物資の集積拠点となる港湾の太平洋側・日本海側2面活用を見据えた機能強化により、応急復旧対策のための多重性、代替性を備えた輸送ルートを確保する。
- ②大規模災害発生時の備えとして、緊急輸送を円滑に行えるよう、広域幹線道路や緊急確保航路等の多重ネットワークを構築するとともに、緊急輸送道路等の避難路沿道建築物や緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強、緊急輸送道路と交差又は隣接して併走する鉄道施設の耐震化、耐震強化岸壁の整備、道路斜面や盛土等の防災対策及び倒壊による道路閉塞を回避するための無電柱化を推進する。また、避難空地、延焼防止に有効な道路、都市公園・広場の整備を促進するとともに、応援ヘリコプターの受け入れを行うヘリ駐機場、物資の中継基地、応援部隊の駐屯・活動の拠点となる堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点の機能強化を図る。
- ③災害発生時において、国民の生活に必要な電気、上下水道、ガス、通信、放送等のライフラインの途絶えによる機能不全をカバーするため、代替経路の確保などにより、災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造を構築する。特に、道路ネットワークのミ

ッシングリンクの解消や、民放ラジオ放送の難聴解消の支援、V-Lowマルチメディア放送局⁷⁶開局による放送ネットワークの整備支援、G空間シティ⁷⁷（G空間防災システム）とLアラート⁷⁸（災害情報共有システム）の連携を推進するなどにより、多重性・代替性を確保する。

- ④ 国民生活や社会経済活動の安全・安心に必要な水が利用できる社会を構築する。具体的には、水の涵養から貯留、利用、排水に至るまでの水が循環する過程を見据えた上で、安定的な水需給バランスを確保するとともに、地震等の大規模災害等、危機的な渇水、水インフラの老朽化といった水供給に影響の大きいリスクに対しても、良質な水を安定して供給するための取組を推進する。

（５） 防災意識の向上事業

- ① 「大阪大規模都市水害対策検討会」などにおいて、地球温暖化の進行により危惧されているような極端な雨の降り方が現実起きており、明らかに雨の降り方が変化している状況を「新たなステージ」と捉え、その対応については、少なくとも命を守り、経済社会に対して壊滅的な被害が発生しないことを目標に、危機感を共有して社会全体で防災・減災対策に取り組む。
- ② 大規模災害発生時において、社会資本の諸機能を維持・継続させ、社会活動の早期回復等を図るため、被災地・被災者への応急対策の実施や、企業、大学、自治体等がBCPを策定できるよう取組を進める。
- ③ 土砂災害・洪水ハザードマップや、河川氾濫時の浸水深や洪水時の避難所等、地域の洪水に関する情報の普及を目的として、これらの情報の市街地などへの表示を進める「まるごとまちごとハザードマップ」などの各種ハザードマップの作成及び周知を促進する。
- ④ 日本海も含めた津波シミュレーションの実施や、堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点における救援物資輸送や人命救助等の訓練を実施し、災害対応力の強化を図る。また、非常時において効果的な自助、共助が行われるよう、防災意識の向上を図るための啓発活動を進める。

⁷⁶V-Lowマルチメディア放送局：地上アナログ放送の終了によって空くことになったVHF-Low帯（99～108MHz、従来は1～3chで用いられていた）を利用する放送サービス。

⁷⁷G空間シティ：地震・津波等による広域災害や緊急性を要する大規模災害に対して、準天頂衛星等を活用して構築する先端的な防災システム。

⁷⁸Lアラート：自治体が発する地域（ローカル）の災害情報を集約し、テレビやネット等の多様なメディアを通して一括配信する共通基盤。

(6) 首都圏の有する諸機能のバックアップ事業

首都圏が大規模な被害を受けた場合に、諸機能において相当規模の集積を抱える圏域として、首都圏のバックアップを果たせるよう、社会基盤の充実を図るとともに、東京に本社などがある民間企業等に対して、本社などのバックアップ機能を関西で確保するよう支援する取組を進める。

(7) 防災技術・ノウハウでの世界貢献事業

- ① 防災分野の技術力が高く、ノウハウが蓄積している関西において、海外の政府や経済界の関係者や技術者を招き、関連施設などの視察ツアーや技術研修を実施し、関西の技術や知見を発信することで、世界の防災に貢献する。
- ② 人と防災未来センターやWHO神戸センター（世界保健機関健康開発総合研究センター）等で構成される「DRA（国際防災・人道支援協議会）」において、「国際防災・人道支援フォーラム」などに取り組み、関係機関が連携を図ることにより、防災研究の進展や専門人材の育成等を図る。

3-8. 環境共生プロジェクト

将来にわたり保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、自然環境の保全・再生を進め、健全な水循環の維持又は回復に努め、生物多様性の確保の取組を推進することにより、人と自然の共生を図る。

また、新興国の経済成長などによるエネルギー資源などの需要の急増や、地球温暖化による気候変動の進行、災害の激甚化等に対応するため、再生可能エネルギーの活用、資源の循環使用、温室効果ガス排出削減や吸収源対策等の取組を推進するとともに、CO₂排出量削減に寄与する総合交通対策や都市緑化を推進することにより、先進的な低炭素社会を構築する。

(1) 健全な水循環形成事業

- ① 琵琶湖・淀川流域圏を健全な姿に再生して次世代に継承するため、「水でつなぐ“人・自然・文化”」を基本コンセプトに「琵琶湖・淀川流域圏の再生計画」を推進する。また、「琵琶湖総合保全整備計画（マザーレイク21計画）に基づく琵琶湖の総合保全施策」や、

「琵琶湖の保全及び再生に関する法律(平成27年法律第75号)に基づく取組」などにより、国民的資産である琵琶湖を健全で恵み豊かな湖として保全及び再生を図る。

- ② 紀の川水系や大和川水系などにおいて、悪化した水質を改善するため、水環境改善を図る。
- ③ 京都府北中部の由良川・桂川上中流域は、芦生地域のスギやブナなどの原生的な自然林及びそれに隣接するミズナラ群落などの比較的自然性の高い二次林により形成される森林生態系、希少かつ多様な魚類を育む河川生態系等の多様な生態系を風景として、かやぶき民家の集落など文化的景観と相まって、雄大で美しい景観を有しており、「(仮)京都丹波高原国定公園」として、自然と文化を一体的に保護、利用していく。
- ④ 大阪湾の海の再生を図るため、大阪湾再生行動計画(第二期)を推進するとともに、瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会の骨格事業である「リフレッシュ瀬戸内⁷⁹⁾」活動を推進する。

(2) 生物多様性の確保事業

- ① 淀川水系淀川において、天然記念物のイタセンパラ⁸⁰⁾を始めとする魚類の良好な生息環境であるワンド⁸¹⁾群や、歴史的・文化的・生態的に重要な鵜殿地区の良好なヨシ群落を保全・再生する。また、円山川において、コウノトリが生息していた頃の多様な生物の生息・生育・繁殖環境を回復するため、湿地環境の再生を行うなど、琵琶湖・淀川流域圏を始めとする関西の流域圏において生態系ネットワークの形成や河川の自然再生を推進する。
- ② 近年のニホンジカの増加等によって衰退した大台ヶ原の森林生態系の保全を図るために、自然更新により後継樹が健全に生育していた昭和30年代前半までの状況の再現をひとつの目安として、生物多様性豊かな森林生態系の再生を推進し、利用との両立についての取組などを推進する。また、国有林内における保護林の保全等、森林の生物多様性の維持増進に関する取組を推進する。
- ③ 国営明石海峡公園における自然回復や里山環境の維持向上の取組など、里地里山などにおいて、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生を推進する。

⁷⁹⁾ リフレッシュ瀬戸内：海浜の清掃活動という“誰もが参加しやすい活動”を通じて“美しい瀬戸内を守っていく”ことを、参加者をはじめとする多くの人々に訴えていくことを目的に、協議会の骨格事業として取り組んでいる活動。

⁸⁰⁾ イタセンパラ：コイ科でタナゴの仲間分類される日本固有種の淡水魚。1974年に国の天然記念物に、1995年に種の保存法に基づく国内希少野生動植物種に指定された。

⁸¹⁾ ワンド：河川の本流とつながっている又は増水時につながる場所で、河川構造物等によって囲まれた生物の貴重な住み処となる空間。

- ④琵琶湖に学ぶ小学生交流航海事業などを促進し、生物多様性の啓発を促進する。

(3) 循環型社会の構築事業

- ①「大量生産・大量消費・大量廃棄型社会」を根本的に見直し、生活や企業活動から発生、消費されるあらゆるものを資源として循環させていくため、3Rに関する理解を深め、持続可能な「循環型社会」の実現を目指した取組を促進する。さらに、リサイクルより優先順位の高い2Rの取組がより進む社会経済システムを構築するための取組を進める。
- ②大阪湾圏域の生活環境の保全を図るため、大阪湾圏域の広域処理対象区域（2府4県）から発生する一般廃棄物や産業廃棄物を適正に処理するための取組を推進する。

(4) 世界に貢献する省エネルギー・CO₂削減事業

- ①スマートエネルギー⁸²の国内推進拠点となり、世界の環境改善や省エネルギー化に貢献するため、兵庫県企業庁のメガソーラープロジェクトによる再生可能エネルギーの普及拡大と保有資産の有効活用を図る取組など、太陽光、風力、バイオマス等の再生可能エネルギーの活用に関する取組を促進する。
- ②水素エネルギー利活用の促進に向け、水素エネルギーの製造、貯蔵・輸送についての技術開発や低コスト化を推進するとともに、兵庫県における水素社会戦略研究会などにおいて、サプライチェーンの構築や需要喚起、関西企業の水素関連産業への参入促進に向けた検討を進める。また、FCVの普及に向け、水素ステーションの整備を促進する。
- ③主に日本海側で確認されている表層型メタンハイドレート⁸³の存在の可能性のある構造（ガスチムニー構造）を対象に、その資源量把握に向けた調査を行うとともに、京都府を始め福井県、兵庫県、鳥取県等の府県で構成される海洋エネルギー資源開発促進日本海連合において、メタンハイドレートを分解し天然ガスを取り出す技術等の実用化に向けた、採掘技術の開発機運を高める取組などを進める。
- ④CO₂排出を抑制し、地球温暖化防止に貢献するため、環境にやさし

⁸²スマートエネルギー：低炭素化社会の実現に向けて、電力、熱、ガスなどを組み合わせたコスト効率の高いエネルギー構成で、エネルギー需要を賄う考え方。

⁸³メタンハイドレート：メタン分子の周りを水分子が囲み、低温高圧の環境で固体となった物質。日本周辺にも大量に存在すると推測され、燃焼時の二酸化炭素や大気汚染物質の放出が少ないことから、クリーンなエネルギー資源として注目されている。

い自転車利用の促進、都市緑化の推進、カーボンオフセット⁸⁴の取組推進、モーダルシフトの推進など、CO₂削減と環境意識の向上を図る取組を促進する。

- ⑤環境・エネルギー分野の技術力が高い関西において、海外の政府や経済界の関係者や技術者を招き、工場などの視察ツアーや技術研修を実施し、関西の技術力や知見を発信する。

⁸⁴カーボンオフセット：CO₂等の温室効果ガスについて、できるだけ排出量の削減努力を行い、どうしても排出される温室効果ガスについて、排出量に見合った温室効果ガスの削減活動に投資すること等により、排出される温室効果ガスを埋め合わせるという考え方。

4 部 計画の効果的推進

3 部で示した主要プロジェクトを効果的かつ効率的に遂行するため、以下のことについて取組むものとする。

4 - 1 . 投資の重点化・効率化

- ① 関西における今後の地域整備に当たっては、厳しい財政制約の下、加速するインフラの老朽化、切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、直面する未曾有の人口減少、激化する産業の国際競争といった大きな4つの構造的課題に的確に対応するため、社会資本整備の推進にあたっては、災害に強いインフラの構築や長寿命化対策を実施し、安全・安心な社会の向上を目指す。また、インフラのストック効果が最大限に発揮されるよう、既存施設を賢く使う取組を推進するとともに、インフラの新設や高度化にあたっては選択と集中を徹底し、投資の効率化を図る。例えば、未整備区間が多く残る道路ネットワークや十分に使い切れていない道路などを賢く使いこなすことによって、渋滞による時間損失や低い時間信頼度、交通事故及び地域の活力の低下の克服に繋げていくものであり、安全、円滑かつ快適で地域の活力向上にも資する道路サービスを実現するために必要なネットワークの整備にあわせてITSやビッグデータを活用し、道路の運用改善、小規模な改良、信号制御の改良等、今ある道路の更なる機能向上に向けた取組を推進する。
- ② 若者や女性、高齢者等を含む全ての世代の人々が地域に誇りと愛着を持ち、生き生きと暮らすことができるよう、各地域の個性を活かした自主性のある構想で、かつ中長期的な目指す姿を踏まえた時間軸と空間軸を有する地域づくりの取組に重点をおいて支援を行う。
- ③ 誇りある美しい地域、ひいては我が国を将来にわたって継承していくためには、地域を支える担い手の育成と確保が重要である。地域の個性を磨く人材、地域に希望をもって働く若者、出産後もキャリアアップを目指す女性、専門知識や経験を活かして社会参画する高齢者、自らの意思で社会進出する障がい者等多様な人材がお互いに支え合う社会に資する取組に重点をおいて投資する。

4 - 2 . 多様な主体の参加と連携・協働

- ① 本計画の推進に当たっては、国・府県・市町村間の適切な役割分担に加え、官と民の適切な役割分担の下に、近畿圏広域地方計画協議

会の構成員を始め関係機関が十分に連携・協働し、第3部に掲げるプロジェクトを軸に施策の展開・具体化や事業を推進する。その際、地域づくりを担う多様な主体との協働・連携にも留意する。

- ②国と地方や官と民の多様な主体が連携・協働する形態としては、関係機関相互間の協定締結や協議会等広域連携組織の設置等、様々なものが考えられる。このため、本計画に掲げられた取組の実施に当たっては、こうした多様な連携・協働の形態の中から最も適切かつ効果的な体制を選択できるよう留意する。

4-3. 隣接圏域との連携

圏域の発展を支える高規格幹線道路ネットワーク整備や高速鉄道、港湾施設整備等の社会基盤整備を連携して推進していくとともに、観光・防災・医療分野等における隣接圏域との連携施策については、円滑な進捗が図られるよう、施策の進捗状況、進捗していく中での課題等に対応すべく、圏域間での連絡・調整・意見交換を行う会議を定期的を開催する等により、効果・効率的に計画期間内での連携施策を進めていくものとする。

4-4. 他の計画・施策との連携

本計画を効果的に実施するため、隣接圏域の広域地方計画はもとより、国土利用に関する計画、各府県の総合計画や国土強靱化地域計画を始めとする各種計画との整合を図り、連携を強化する。特に、社会資本整備重点計画に基づき策定する「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」及び「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）とは、調和を図りながら「関西の目指す姿」を実現していくものとする。

4-5. 計画の進捗状況の把握

- ①今後、本計画を推進し、その評価・見直しを効率的かつ効果的に実施していくため、プロジェクトの進捗管理に資するモニタリング指標に基づき、本計画のモニタリングを適切に行う。具体的には、近畿圏広域地方計画協議会構成員の連携の下、毎年度、各プロジェクトの進捗状況を検証するとともに、その推進に向けた課題への対応等について十分な検討を行う。その結果を踏まえ、プロジェクトを始めとした本計画のより一層の推進を図る。

- ②また、関西におけるモニタリング⁸⁵の結果や全国計画に係る政策評価の結果等に応じ、個々の施策・プロジェクトや本計画の見直しを行うなど必要な措置を講じる。

⁸⁵モニタリング：計画された将来ビジョンの達成状況や、将来ビジョンの前提条件となる社会状況を継続的に把握し評価するとともに、今後の計画づくりに活用すること。