

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 中間整理

平成27年10月

近畿圏広域地方計画協議会

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、企業、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。

※本資料は、平成 27 年 4 月 14 日に開催された第 3 回近畿圏広域地方計画協議会に提出された近畿圏広域地方計画骨子（ブロックの特性や課題整理、目指す姿等）を基に、協議会構成機関による検討、有識者会議における議論等を踏まえて平成 27 年 10 月時点での検討

状況を文章化したものであり、今後の協議会等における協議等によりプロジェクトに関する記述内容を加えるなど、必要な内容の追加・変更を行っていくものである。

【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 | 7 |
| (3) 外国人旅行者の急激な増加 | 10 |
| (4) 関西の発展を支える都市圏の状況 | 11 |
| (5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下 | 12 |
| (6) 関西を脅かす自然災害リスク | 14 |
| (7) 社会資本の老朽化 | 15 |
| (8) 関西を巻き込む大きな社会の潮流変化 | 16 |
| 2部. 関西の目指す姿と戦略 | 19 |
| 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 | 20 |
| 2-1-1. 目指す姿 | 20 |
| 2-1-2. 戦略 | 20 |
| (1) 成長エンジンとなる新たな産業の創出 | 20 |
| (2) 国内外のネットワーク機能の強化による対流促進 | 21 |
| (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 | 22 |
| 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 | 23 |
| 2-2-1. 目指す姿 | 23 |
| 2-2-2. 戦略 | 23 |
| (1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘 | 23 |
| (2) 広域観光・国際観光の推進 | 24 |
| (3) アジア・世界への情報発信力の強化 | 26 |
| 2-3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 | 27 |
| 2-3-1. 目指す姿 | 27 |
| 2-3-2. 戦略 | 27 |
| (1) 快適で暮らしやすい都市環境の形成 | 27 |
| (2) 地方都市の再生 | 29 |
| (3) 過疎化する集落の維持・再生 | 30 |

| | |
|---------------------------------|----|
| (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 | 31 |
| (5) 地域の担い手を確保する環境づくりの推進 | 31 |
| 2-4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 | 32 |
| 2-4-1. 目指す姿 | 32 |
| 2-4-2. 戦略 | 32 |
| (1) 南海トラフ巨大地震等への備え | 32 |
| (2) 災害に強くしなやかな国土の構築 | 33 |
| (3) 社会資本の老朽化対策の推進 | 34 |
| (4) 首都圏の有する諸機能のバックアップ | 35 |
| (5) 日常生活の安全・安心 | 36 |
| 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 | 36 |
| 2-5-1. 目指す姿 | 37 |
| 2-5-2. 戦略 | 37 |
| (1) 都市環境の改善 | 37 |
| (2) 農山漁村地域の環境保全 | 37 |
| (3) 健全な流域圏と生態系の保全・再生 | 38 |
| (4) 自然との共生の推進 | 38 |
| (5) 循環型社会の構築 | 38 |
| (6) 環境・エネルギー技術での世界貢献 | 39 |
| (7) 地球温暖化対策の推進 | 39 |
| 3部. 主要プロジェクト | |
| 3-1. 関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト | |
| 3-2. 関西成長エンジンプロジェクト | |
| 3-3. 歴史・文化・おもてなしプロジェクト | |
| 3-4. 京阪神燦々まちづくりプロジェクト | |
| 3-5. 地方都市活力アッププロジェクト | |
| 3-6. 農山漁村いきいきプロジェクト | |
| 3-7. 関西強靱化・防災連携プロジェクト | |
| 3-8. 環境共生プロジェクト | |

(4部. 計画の効果的推進)

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、南は太平洋に囲まれ、瀬戸内海に面しており、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、その地域に関西全体の人口の約8割が集中している。また、都市機能の中核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、そこに関西2府4県の人口2,100万人（2010年国勢調査）の約7%にあたる約140万人の人々が生活している。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。

京阪神都市圏は、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、豊かな自然に囲まれている。

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る。また、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、約1,450万人の水源地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、そこに関西全体の人口の約32%にあたる約660万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

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。

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、街並み、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およびオランダ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。

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。製造業をはじめとする第2次産業のシェアは、大阪府が36%、兵庫県が26%と高く、この

² 国際コンテナ戦略港湾である阪神港：我が国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。

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26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」「神戸医療産業都市構想」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また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%／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。

関西においては、「国家戦略特区」に指定されている「関西圏（大

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。

阪府、兵庫県および京都府)」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、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都市を形成することを目的としている。

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」に指定されている。これは、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我が国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するものである。

(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。

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50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。また、関西に宿泊する外国人旅行者の約7割（2014年）はアジアの人々であり、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。

(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、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し、それらの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。

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、2050年には約3,100万人減の約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2,090万人あった人口は、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（いずれも2014年）と、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

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。

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年には約1,680万人(-310万人)に減少すると見込まれ、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年には約910万人(-350万人)に減少す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、女性が子供を産み育てやすく、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、大学の魅力向上など若者を惹きつけ、関西での定住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のある人の割合は、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G D Pは我が国の2倍に達し、1人当たりG D P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年末を目途に経済共同体となるA S E A N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、我が国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・大阪・兵庫県下が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・大阪・兵庫県下は680社（対全国シェア12.6%）となり、330社減となっている。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・大阪・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。

会社などの役員に占める起業者の割合をみると、首都圏では43.9%（2007年）から45.6%（2012年）に上昇しているのに対し、関西で42.0%から40.8%に下降しており、関西においては企業の新たな操業が少なくなってきた。

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また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年の転出超過についてみると、20歳代が約3万5千人（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、200

2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。

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て、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、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。

国際海上物流に目を向けると、船舶サイズの大きな制約となっていたパナマ運河、スエズ運河の拡張が進む中、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、いずれも日本政府

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

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

観光局)と急増しており、外国人旅行者約8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り、関西国際空港に発着する国際線旅客便に占めるLCCの割合は、2011年冬の7.5%から2014年冬には22.4%と14.9ポイント増加している。また関西国際空港には、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、関西の留学者数は2万3,000人(2009年)から3万1,000人(2014年)と約1.3倍になっている。これは全国に滞在する留学生の約17%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9億4千万人(2010年)から約18億人(2030年)に倍増する見込みであり、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2倍強に急増し、我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数も、348回(2009年)から653回(2014年)と最近5年間で約2倍になっている。関西の港の中では神戸港への寄港回数が年間32回(2014年)であり、全国の港の中で第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、観光客およ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160%(約460万人)、観光消費額は約130%(約50億円)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べく、外国人観光客の宿泊ルート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

⁸ LCC：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。

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

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。

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) 関西の発展を支える都市圏の状況

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に比較すると、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。

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（UIA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・神戸市の中心部がそれぞれ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、及び大阪府が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（速報値）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（10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5府県が入っているのにもかかわらず、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、一転し大阪圏は転出超過となり、それ以降の年齢層も均衡また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の増加、その集落で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等、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。このように、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。

そのような中で「兵庫県養父市」は「国家戦略特区」に指定され、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取り組んでいる。

（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

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。

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年台風第18号による豪雨では、淀川水系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。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が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、およ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¹¹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

¹¹ 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。

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・更新がまさに今問われており、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。

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、PDCA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も急速に増加するなか、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下で、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または回復、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¹²、ITS¹³（高度道路交通システム）等様々なデバイス¹⁴でネットワークにつながり、またクラウド¹⁵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¹⁶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ッグデータ¹⁷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¹⁸の多様な主体による活用が期待される。

ICT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ICT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。

¹² 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。

¹³ 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。

¹⁴ 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。

¹⁵ 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。

¹⁶ 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。

¹⁷ ビッグデータ：ICT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。

¹⁸ 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、民間団体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、結果として、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を持つ関西は、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。

慢性的な渋滞を生じるような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・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担う。

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、企業、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関西の長い歴史・伝統文化を強みとした観光によって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基盤産業や大学・研究機関等の集積を活かした「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、「関西イノベーション国際戦略総合特区」及び「関西圏国家戦略特区」の取組を強力に進めることにより、医療・医薬、バッテリー・エネルギー等の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。

- 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た支援（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）を推進するとともに、高付加価値の素材、部品の提供によるものづくりのグローバルサプライチェーン¹⁹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 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。
- ② 関西は、国際競争力を有する我が国の巨大な経済圏としての役割を強化し、リードする成長産業や高いポテンシャルを有する観光分野、またアジアのゲートウェイ機能を基盤とし、リニア中央新幹線の東京～大阪間の開業を見据え、スーパー・メガリージョンの一翼としてヒトやモノ等の対流を促進する。
- ③ ヒト・モノの流れが円滑に行われるよう、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、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、新たな料金体系の導入に向け、近畿圏における地域固有の課題等について検討する。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。
- ④ 日本海側・太平洋側諸港の機能強化を行うとともに、道路ネットワークとの接続を強化し、関西広域を繋ぐ高速道路ネットワークのミッシ

¹⁹ 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。

ングリンクを解消する。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、北陸新幹線は必要不可欠な高速鉄道であることから、着工区間の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。

- ⑤ 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²⁰についても検討を進める。
- ⑥ 関西国際空港を東アジアの玄関口として機能を充実するために、関西のみならず東京圏の空港との連携強化や、アジアを始めとする世界の主要都市との航空路線網の充実、さらには欧米路線など中長距離国際線の拡充等を図る。また、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し、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鉄道ネットワークとして都心部や観光地等への空港アクセスの強化を図る。
- ⑦ 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²¹」「創貨²²」「競争力強化²³」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

²⁰ 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。

²¹ 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。

²² 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。

²³ 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。

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。
- ④ マンガ、アニメ、ゲーム等のコンテンツ産業²⁴、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。
- 関西を訪れる全ての方々が関西の至るところで、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観光客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 関西には、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

²⁴ 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。

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 関西の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 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

- ① 2016年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）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、府県市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、京都・奈良・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登録されて世界遺産登録を目指す彦根城、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、ファムトリップ²⁵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、増加する外国人観光客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 様々な制度を活用した宿泊施設の増強、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²⁶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 ²⁷環境の整備、ウェブサイトが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

²⁵ ファムトリップ：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。

²⁶ 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。

²⁷ W i - F i : 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。

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²⁸やエアー&クルーズといった未普及の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 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MICE²⁹の誘致活動が積極的に進められる中で、MICE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のMICE受入環境整備の一層の充実・強化を図る。
- ⑧ 臨海部の魅力を更に高めるため、USJ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MICE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関西から直接アジアや世界に発信するため、関西が一体となって情報発信力を高める。そのため、関西の豊富な歴史・文化資産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展開する。
- 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、京料理、大阪の割烹等地域の食文化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。

²⁸ 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。

²⁹ MICE：Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention または 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。

- 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戦略都市（京都市、神戸市）及びグローバルMICE強化都市（大阪府、大阪市）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

- 関西では京阪神都市圏においても、地方都市においても、それぞれがネットワークで結ばれ、個性豊かな都市が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、都市と地方に応じた「コンパクト」化と「ネットワーク」づくりを進め、活力と個性あふれる持続可能な地域で子供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³⁰」や「二地域生活・就労³¹」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」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。
- 関西のどこに住んでも、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

(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、女性が安心して子供を産み、社会で活躍することができ、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

³⁰ 二地域居住：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生活スタイル。

³¹ 二地域生活・就労：二地域居住において、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・就労を行うこと。

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、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、各市町村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、エリアマネジメントの更なる推進とB I D³²（業務改善地区）団体の設立に向けた取組への支援を推進する。また、都市部や府県を越えた核となる都市間の道路整備、既存の道路ネットワーク機能の活用等により、渋滞解消を図るとともに、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等を促進することで、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、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、歩車分離や自転車道の設置等の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や居住空間を形成する。
- ⑤ 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³³を推進する。生涯スポーツの国際総合大会である関西ワールドマスターズゲームズ2021をその推進起爆剤とするとともに、スポーツに対する市民の機運の高まり、地域住民との交流や絆の強化、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。

³² B I D：Business Improvement Districtの略称。アメリカ等において国や州の法律に基づく制度で、中心市街地等の一定の地区において、不動産所有者や事業者から負担金を徴収し、それを財源として街の維持管理、開発、プロモーション等を行う組織。

³³ 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。

(2) 地方都市の再生

- ① 地方都市においては、都市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、公共交通の充実・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³⁴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、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、連携中枢都市圏の形成など地方都市間の連携を進める。
- ③ 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IC³⁵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により、地方都市間の連携強化、連携中枢都市圏³⁶等の形成、京阪神都市圏とのつながりの強化を図る。
- ④ 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・情報の対流促進を図る。
- ⑤ 個性的で長い歴史を持つ地域が分布する関西の強みを活かし、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、グローバルGAP認証³⁷等による農林水産物・食品の輸出等を促進する。
- ⑥ 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、田舎

³⁴ 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。

³⁵ 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。

³⁶ 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。

³⁷ グローバルGAP認証：グローバルGAP（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。

での起業のため、地域が一体となって支援するための仕組みの形成等を推進する。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、地方大学等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、道の駅は防災・観光等の地域拠点として、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進める。
- ② 「小さな拠点」の形成が周辺集落の切り捨てにつながることはないよう、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」を形成し、誰もが安心して生活サービスを楽しむことができる地域社会の構築を図る。これらのことも踏まえて、医療・健康分野を経済成長の柱の一つとする関西として、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の再生、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³⁸を整備し、田舎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、鳥獣による農林

³⁸ サテライトオフィス：企業また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。

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享受する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われない公共交通ネットワークを整備するとともに、バス車両の確保やバス予約システムの構築等のソフト面の整備も進める。
- 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、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、若者が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、関西の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 女性が働きやすく、働きながら安心して子どもを産み育てられる女性が活躍できる社会の実現を図る。また、家庭、職場、保育が近接するまちづくり、地域で子育てを支援するまちづくり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を図るとともに、テレワークの推進によるワークライフバランスを意識した働き方の改善、女性による起業を促進する。
- 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・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³⁹の起業等を推進することにより、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、民間企業、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 津波による甚大な被害が懸念される都市機能が集積するゼロメートル地帯における浸水対策、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防災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。

³⁹ 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り組みを、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。

- 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、陸・海・空の輸送ルートを確認していく。この際、応急対策、復旧対策のため、太平洋側と日本海側の2面を有している関西の特徴を十分活用し、輸送ルートは多重性、代替性を備えたものでなければならない。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。

（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、緊急輸送路を確保する上で重要な橋梁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の推進、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、XバンドMPレーダ⁴⁰によるゲリラ豪雨の観測強化等、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、土砂災害警戒区域等の指定、各種ハザードマップの周知等の警戒避難体制の充実・強化の対策を推進してい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

⁴⁰ X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捉えることができる。

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。

- 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BCP⁴¹（業務継続計画）、さらにはDCP⁴²（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。
- ⑥ 地域が十分な災害対応能力を持続できるよう、地域の建設業等が持つ災害時の対応能力を維持していく。このため、阪神淡路大震災の教訓等を活かした防災の知恵を次世代に継承していく取組を推進する。
- 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、ツイッター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き、立ち往生車両の迅速な移動を行う。
- ⑧ 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。そのため、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、南海トラフ巨大地震などの被災想定地域において、重点的に地籍調査を実施する。
- ⑨ 関西特有の特徴として、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街並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、関西に集積する文化財や地域独自の歴史的街並み等の文化・景観の視点に立ち、文化財の防災対策など災害から守る取組を推進する。
- ⑩ 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

⁴¹ BCP：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。

⁴² DCP：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。

- ① 関西の経済・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強力に連携して、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、関係機関が連携した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 施設の補修や更新は、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ていく。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성에応じて維持管理・更新費を確保する施策（PPP／PFI）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

- ① 関西は首都圏に次ぐ人口・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・淡路大震災の経験の有する。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、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るとともに、特に災害時には自主防災組織を始めとした「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、自主防犯意識の向上や防災活動等、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 災害時に自ら適切な避難行動をとる能力を養うため、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。
- 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ことで、関西もともに成長していく。
- 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 観光地における地震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。また、高齢者や障がい者で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。
- ⑧ 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。

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または回復、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。
- 関西の地域特性や資源循環の性質等に応じて最適な規模の資源循環を形成しつつ、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⁴³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⁴⁴の実現を目指して燃料電池自動車（FCV）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の確保、公共空間等の緑化、風の道⁴⁵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

⁴³ 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。

⁴⁴ 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。

⁴⁵ 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。

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みを推進し、生物多様性の確保を目指す。
- ② 約1,450万人の水源である琵琶湖を含む「琵琶湖・淀川流域圏」を始めとする関西の流域圏について、下水道の高度処理の推進や適切な森林の整備・保全等による水源かん養機能の維持・向上等を進める。また、生態系や自然の保全・再生のため、多自然川づくり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疎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⁴⁶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⁴⁷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し、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

- ① CO₂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の整備、パーク・アンド・ライド⁴⁸等のTDM⁴⁹（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、比良山地等において、森林の間伐や植林等の温室効果ガスの吸収源対策を推進するとともに、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。
- ③ 適切な森林の整備・保全や成長に優れた苗木の開発等を通じて、森林吸収源対策を推進する。
- 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。

⁴⁶ 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。

⁴⁷ 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。

⁴⁸ 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。

⁴⁹ 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。