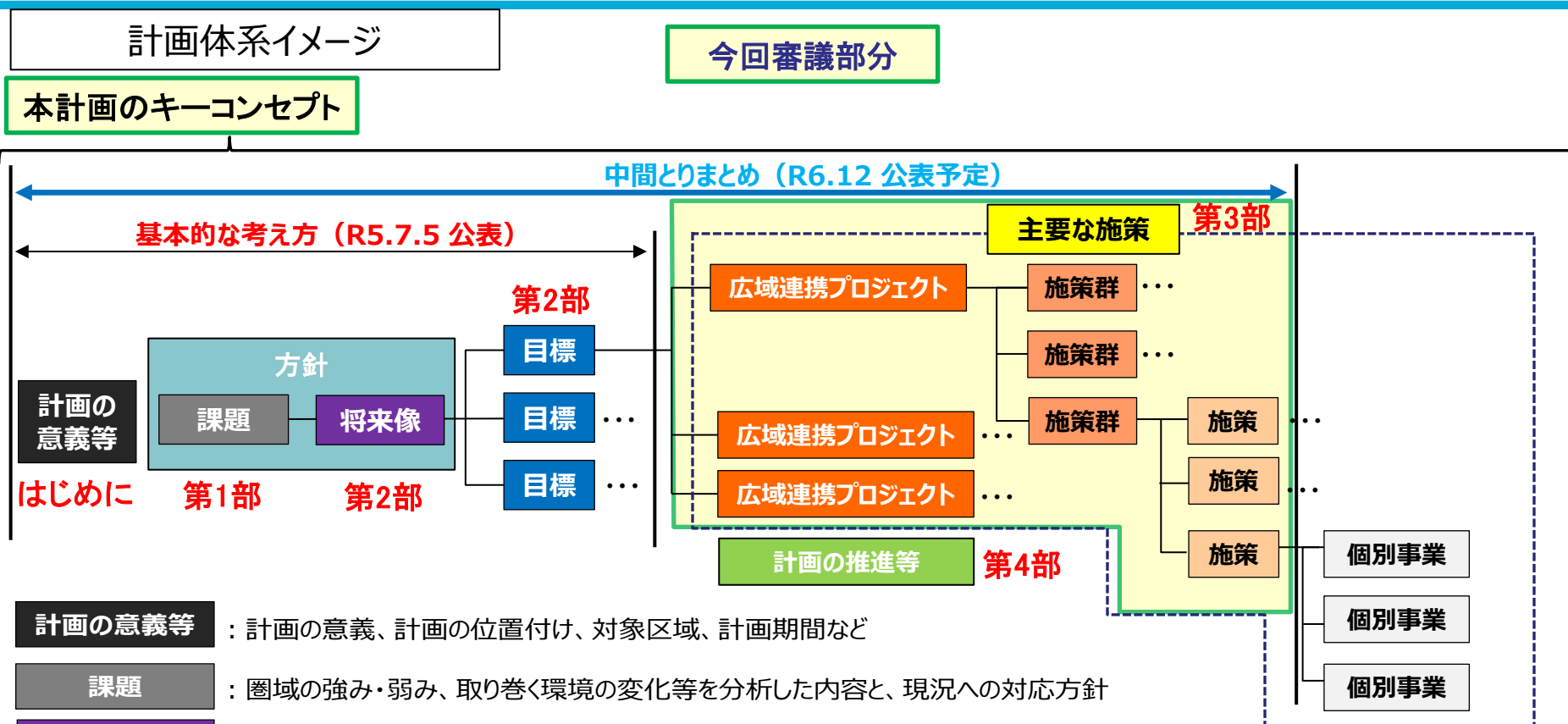


国土形成計画法第9条に基づく
近畿圏広域地方計画

関西広域地方計画

中間とりまとめ（素案） 説明資料

広域地方計画の構成



計画の意義等 : 計画の意義、計画の位置付け、対象区域、計画期間など

課題 : 圏域の強み・弱み、取り巻く環境の変化等を分析した内容と、現況への対応方針

将来像：課題を踏まえて目指す地域の概括的な方向性

目標：将来像で示された概括的な方向性を分野ごとに具体化した、計画を通じて目指すべき目標

主要な施策：「目標」を達成するために、一の都府県の区域を超える広域の見地から行う必要がある主要な施策

広域連携プロジェクト：目標を達成するために必要な広域性、戦略性、総合性、実効性の全ての性質を備えたプロジェクト

施策群	施策	: 広域連携プロジェクトを推進するための、より具体化された取組が施策、それらを小見出しでまとめたものが施策群
-----	----	--

個別事業：各主体が行う施策を構成する最小単位の事業

計画の推進等 : 多様な主体の参画・協働、他圏域との連携、他計画・施策との連携、計画の進捗管理など、計画の推進に必要な事項

関西広域地方計画の計画体系図（素案）

関西の特徴・強み

- 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西
- 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す関西
- 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西
- 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西
- 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

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

② 関西の相対的地位の低下

③ 外国人観光客の急激な増加

④ ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏

⑤ 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

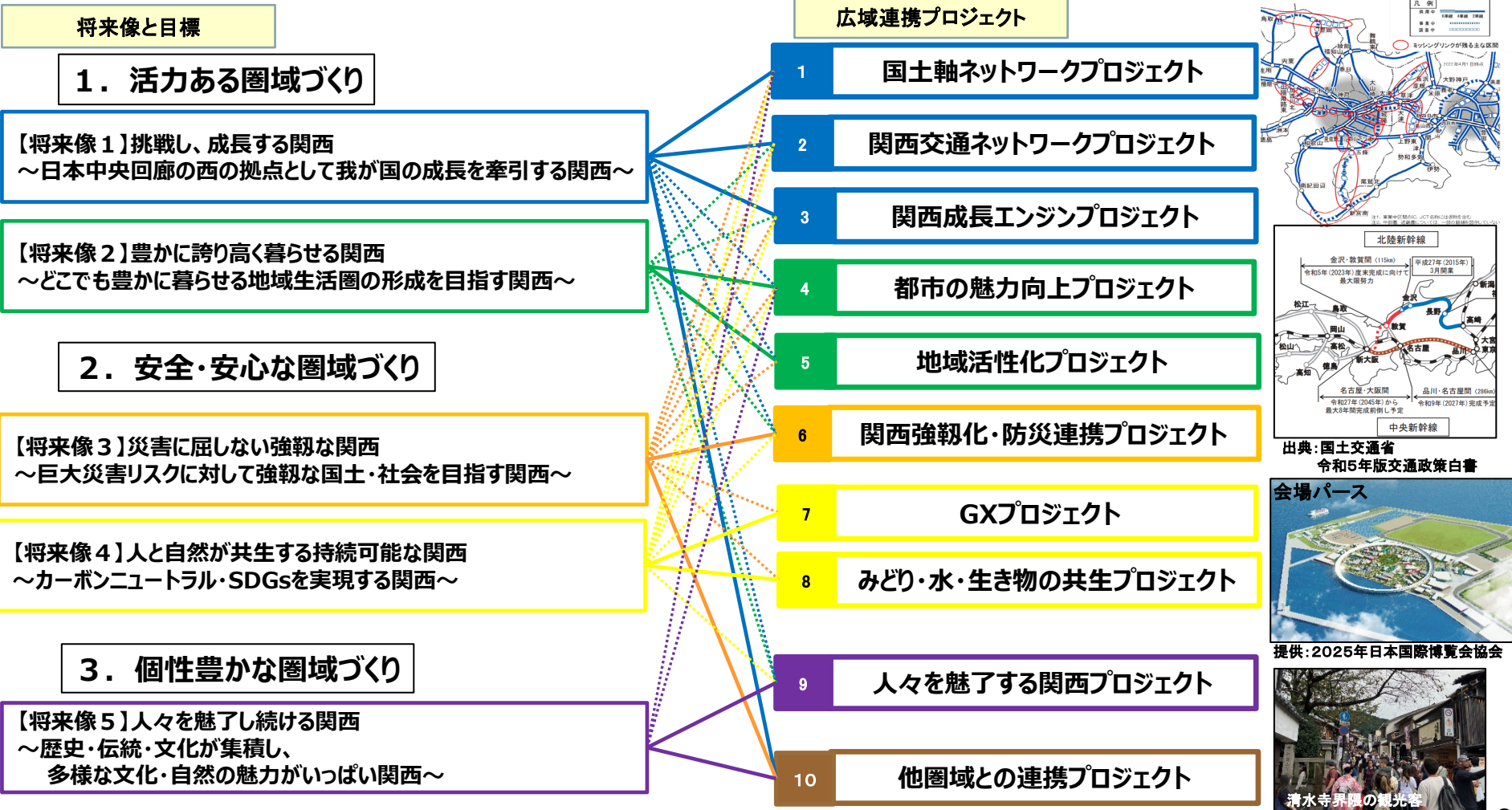
⑥ ライフスタイルの多様化

⑦ 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化

⑧ 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

⑨ 環境保全とエネルギー安定供給の確保

⑩ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展



凡例
計画路線
現行路線
主要道路
主要河川
主要港湾

北陸新幹線
金沢・敦賀間 (115km) 平成27年 (2015年) 3月開通
令和5年 (2023年) 進捗状況に向けて 最大限努力
新大阪
名古屋
京都
大阪
神戸
岡山
広島
福岡
新大阪
名古屋
京都
大阪
神戸
岡山
広島
福岡
新大阪
名古屋
京都
大阪
神戸
岡山
広島
福岡

会場パース
提供: 2025年日本国際博覧会協会

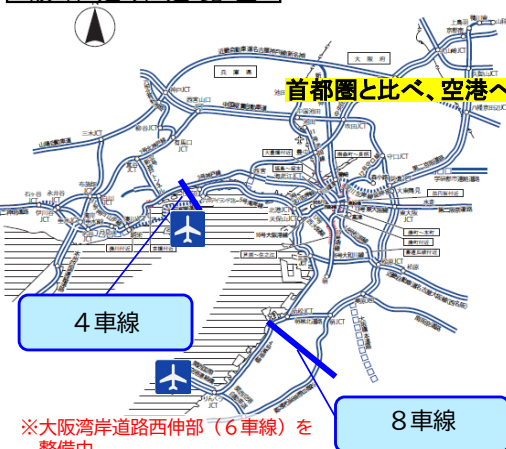
清水寺界隈の観光客
出典: 近畿地方整備局撮影

【将来像1】 挑戦し、成長する関西（1）

【関西の現状】

■高規格道路の交通容量不足に伴う渋滞が発生

阪神近郊道路図



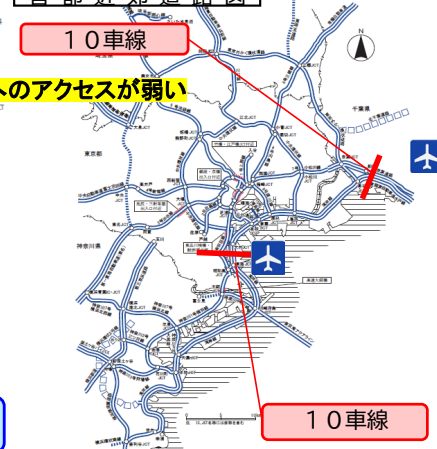
【渋滞損失時間 年間ランキング】

順位	路線名	区間延長	渋滞損失時間 (万人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT ~ 第二神明接続部	約 24.9 km	292
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 西宮JCT ~ 第二神明接続部	約 24.9 km	253
3	首都高速 湾岸線(西行き) 東関道接続部 ~ 葛西JCT	約 11.2 km	168
4	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT ~ 東船場JCT	約 8.1 km	159
5	首都高速 5号池袋線(上り) 美女木JCT ~ 板橋JCT	約 12.1 km	154

阪神高速の渋滞損失時間は全国
ワースト1, 2, 4位

出典：国土交通省 年間の渋滞ランキング（平成31年・令和元年）より

首都近郊道路図



3号神戸線の渋滞

■国際競争力の相対的順位の低下

世界の港湾別コンテナ取扱量ランキング

1990年	港名	取扱量 (万TEU)
1位	シンガポール	522
2位	香港	510
3位	ロッテルダム	367
4位	高雄	349
5位	神戸	260
6位	金山	235
7位	ロサンゼルス	212
8位	ハンブルク	197
9位	ニューヨーク	187
10位	基隆	183
11位	横浜	165
13位	東京	156
24位	名古屋	90

出典：日本港湾協会

海外は約30年間で10倍近く躍進

2021年	港名	取扱量 (万TEU)
1位	上海（中国）	4,703
2位	シンガポール	3,747
3位	寧波（中国）	3,107
4位	深圳（中国）	2,877
5位	広州（中国）	2,418
6位	青島（中国）	2,371
7位	釜山（韓国）	2,271
8位	天津（中国）	2,027
9位	香港（中国）	1,780
10位	ロッテルダム	1,530
46位	東京	433
72位	横浜	286
73位	神戸	282
77位	名古屋	273

取扱量は増えているものの、海外の伸びが大きく取り残されている状況

【取組内容(抜粋)】

陸海空の総合交通体系の高質化

海峡横断プロジェクト、ミッシングリンクの解消、リニア中央新幹線・北陸新幹線の全線開業、空港アクセス利便性の向上などを推進
※大阪湾岸道路西進部、新名神、紀勢線、京奈和道など未完成の道路事業を推進。
※新大阪～うめきたエリア～関空のアクセス向上のため、なにわ筋線の整備推進。



出典：近畿地方整備局 新広域道路交通ビジョン

■リニア中央新幹線の概要



出典：国土交通省 鉄道局 「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議（第1回）」資料より

国際交通拠点の競争力強化

国際航空の処理能力の強化や阪神港を中心とした物流ネットワーク強化などを推進

※関西国際空港第1ターミナルリノベーションにより国際線エリアを集約し効率化をはかるなど関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指す。
※船舶の大型化などに対応した港湾整備やコンテナの取扱いをAIを使って生産性の向上をはかるなど、国際競争力の強化に取り組む。

など

【目指す姿、将来像】

○日本中央回廊の西の拠点として、世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込む生活・経済圏域

【関西の現状】

■最先端の技術力で我が国を牽引する関西

関西イノベーション国際戦略総合特区



ライフサイエンス分野・エネルギー分野で関西の発展・成長を牽引することを目的として、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

■2025年の大阪・関西万博で「未来社会」の先行実現

空飛ぶクルマのデモ飛行



出典：2025年日本国際博覧会協会HPより

けいはんな学研都市を「ポスト万博シティ」とし、先端技術を実用化する都市としてまちづくりを進める

【取組内容(抜粋)】

イノベーション創出、スタートアップ支援

ポスト万博シティの推進

ベンチャー企業のスタートアップ支援

※けいはんな学研都市において、万博後も継続的な技術交流や人的交流・世界に向けた発信等を実施。

※うめきた2期におけるイノベーション創出。

※ベンチャー企業と大企業とのマッチングを促すプラットフォームの構築。最先端の研究開発機関が集積



出典：けいはんな学研都市『新たな都市創造プラン』の概要パンフレットより



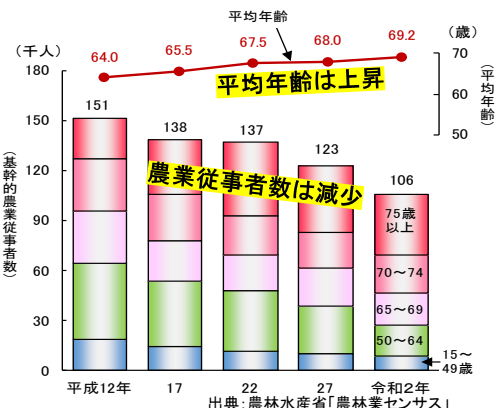
食料の安定供給と農林水産業の成長産業化

国内の農業生産の増大、食料自給率の向上を推進

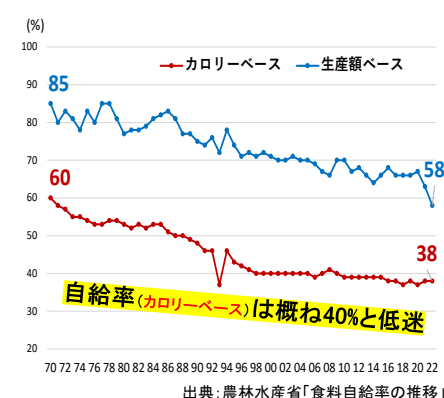
※農業所得及び農村地域の関連所得の増大を図り、農業・食品産業の成長産業化と農業の持続的な発展を推進。

など

■関西の農業従事者数と平均年齢



■我が国の食料自給率の推移



農業人口の減少、高齢化の進行などにより食料自給率が低迷
食料や肥料、飼料の海外依存リスクの高まり等が課題

【目指す姿、将来像】

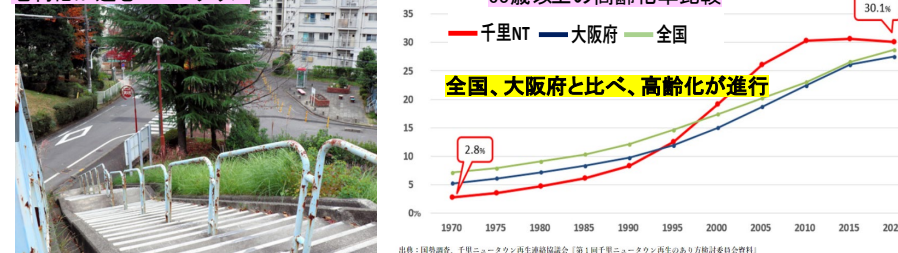
- イノベーションを創出し続ける圏域
- 国土の均衡ある発展や地域経済の活性化を実現する圏域

【関西の現状】

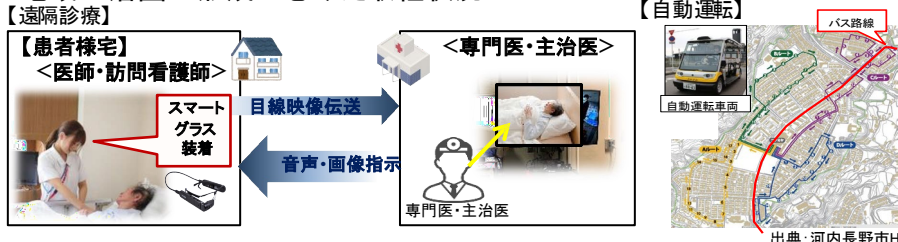
■美しい島並み景観を誇る瀬戸内海など、豊かな自然に恵まれる関西



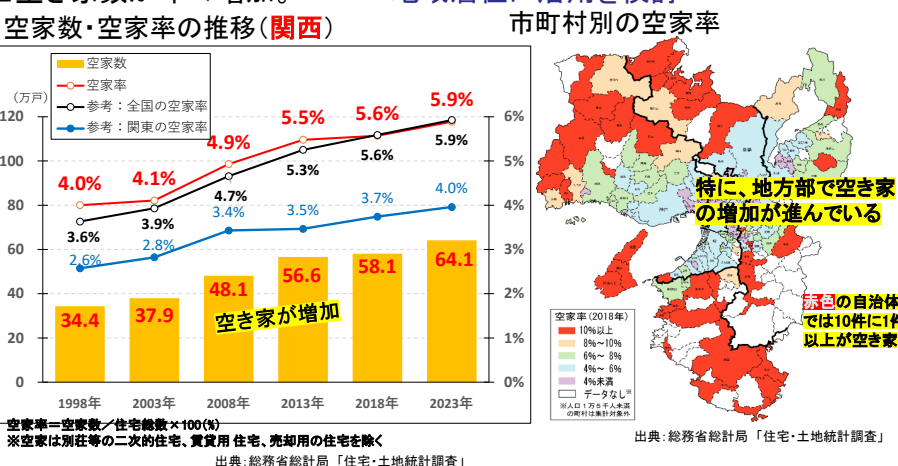
■高度経済成長期に建設されたニュータウンでは老朽化、高齢化が進む
老朽化が進むニュータウン



■地域生活圏の形成にむけた取組状況



■空き家数が年々増加。⇒ 二地域居住に活用を検討



【取組内容(抜粋)】

都市圏郊外部の再生

高齢化が進む既存ニュータウンの再生を推進

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、郊外部にしながら、都市部と同様に仕事ができる環境を構築するなど、ライフスタイルの変化に合わせたまちづくりを推進

地域の課題を解決する地域生活圏の形成

生活に不可欠な稼ぐ・買物・医療・福祉・介護・教育・移動等に関する課題を解決すべく、地域生活圏の形成を推進
デジタルを活用した遠隔医療の推進

- ※ユニバーサルデザインタクシー普及促進事業「大阪府」
- ※遠隔救急支援システムの構築推進「和歌山県」
- ※わかやま元気シニア生きがいバンク事業「和歌山県」

地方への人の流れの創出

テレワーク、二地域居住の推進
農畜水産物のブランド力強化

- ※ワーケーションプロジェクト「和歌山県」
- ※移住・定住希望者が試行的に居住できる仕組み「京都府」
- ※海の京都「京都府」
- ※農の神戸ブランド創出作戦「兵庫県」

★ 地域生活圏とは、市町村界に捉われない、日常的な生活・経済の実態に即したエリア ※目安として、生活圏人口10万人程度以上(あくまで目安)

など

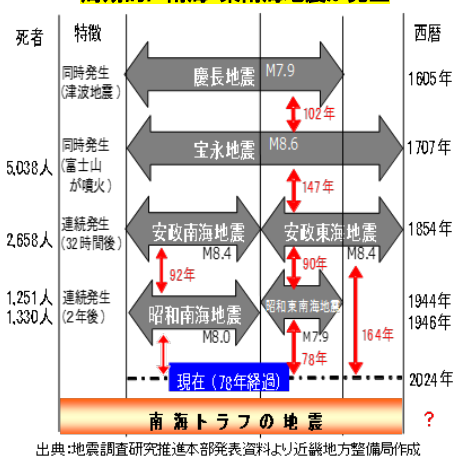
【目指す姿、将来像】

○関西のどこに住んでいても快適で豊かに暮らせる圏域

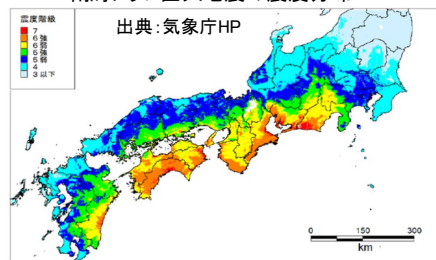
【関西の現状】

■南海トラフ地震の発生が危惧される

周期的に南海・東南海地震が発生



南海トラフ巨大地震の震度分布

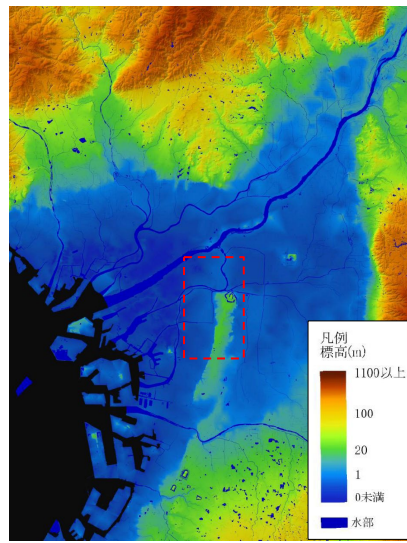


南海トラフで発生する地震

地震の規模	M8～M9クラス
地震発生確率	30年以内に70～80%
平均発生間隔	88.2年

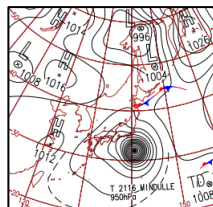
南海トラフ地震の発生確率が高まってきている

■大阪平野の多くは 海拔ゼロメートル地帯



津波や水害の影響を受けやすい地形構造

■東海道新幹線の運休による影響

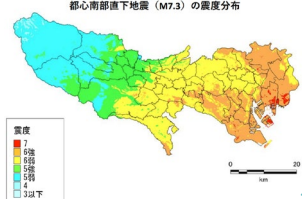


台風や車両事故による運休により、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を結ぶ大動脈が寸断。観光客を含む多くの利用者に影響

【広域的な観点】

東京一極集中に対する課題

東京への一極集中が生じており、首都直下地震が発生した際の被害が甚大



【取組内容(抜粋)】

地震・津波対策

河川・海岸保全施設・港湾施設の整備、耐震化、嵩上げや液状化対策の推進

※和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業「近畿地方整備局」

洪水・内水・高潮・土砂災害対策

粘り強い構造の海岸堤防、海岸防災林、漁港施設等の整備
水門、陸閘(りっこう)等の自動化や遠隔操作化の推進

※阪神なんば線淀川橋梁改築事業の推進「近畿地方整備局」

※「治山事業の推進」近畿中国森林管理局

災害時における交通機能の確保

緊急輸送道路の強靱化、幹線鉄道ネットワークの整備推進、
緊急確保航路の構築、航空網の維持

※近畿自動車道紀勢線【大阪府～三重県】「近畿地方整備局、西日本高速道路(株)」

※リニア中央新幹線の早期整備に向けた機運醸成「リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会」

首都圏の有する諸機能のバックアップ

政府機関や民間企業のバックアップ機能を構築

平時から首都圏とのデュアルオペレーション体制の構築

※リニア中央新幹線の早期整備に向けた機運醸成「リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会」

など

【目指す姿、将来像】

○人々の生命・財産を守り、災害時にも社会経済活動を
持続する圏域

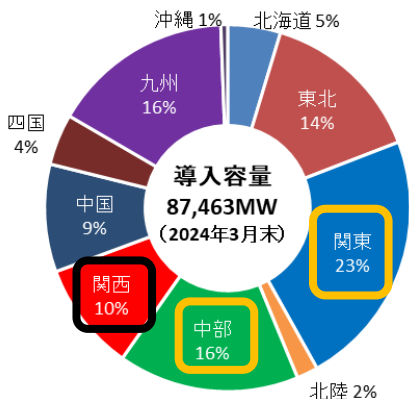
○首都圏のバックアップを担い得る圏域

【関西の現状】

■日本の原風景が残るなど、自然が多数存在



■再生可能エネルギー施設の導入容量の割合が関東、中部と比べて低い



■各府県の温室効果ガス排出削減目標

自治体数(府県+基礎自治体数)	自治体数		2030年度目標 (2013年度比)	2050年 目標
	総数	ゼロカーボンシティ宣言		
滋賀県	20	10	50%削減	実質ゼロ
京都府	27	20	40%削減	実質ゼロ
大阪府	44	31	40%削減	実質ゼロ
兵庫県	42	26	48%削減	実質ゼロ
奈良県	40	7	45.9%削減	実質ゼロ
和歌山県	31	6	30%削減	実質ゼロ
計	204	100		

出典:近畿地方環境事務所出典を基に近畿地方整備局作成

関西の約半数の自治体が
ゼロカーボンシティを表明

出典:資源エネルギー庁「都道府県別認定・導入量(2024年3月末時点)」

■カーボンニュートラルの実現にむけた取組が進められる関西

■神戸港液化水素荷役基地



■神戸水素CGS※エネルギーセンター



【取組内容(抜粋)】

自然環境の保全・再生・活用

グリーンインフラの取組を分野横断・官民連携により推進
都市の緑地は自然・田園環境再生を取り組む

- ※関西国際空港島護岸の藻場環境創造「関西国際空港」
- ※緑の基本計画と立地適正化計画の連携「茨木市」

再エネの導入促進、活用拡大し、分散型エネルギーシステムを構築

水力・バイオマス・太陽光・風力等の再エネの導入促進し、
分散型エネルギーシステムの効率的な運用の検討を推進

- ※道路空間への太陽光発電施設の設置「近畿地方整備局、和歌山県」
- ※2050年CO2ゼロをめざす再エネ最大化アクション「京都市」

★分散型エネルギーシステムとは、地元やエネルギー使用地点に近い
場所で供給する小規模な発電設備でのエネルギーシステムのこと

水素社会の実現に向けたインフラ整備

関西企業の水素関連産業への参入促進

- ※水素スマートシティ神戸構想「神戸市」
- ※水素ステーションの整備促進「兵庫県」「神戸市」

など



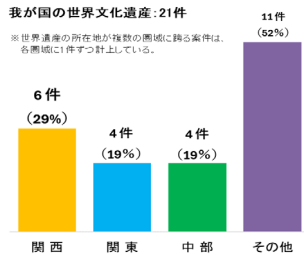
【目指す姿、将来像】

○人と自然の共生、グリーン国土の創造に資する圏域

【将来像5】人々を魅了し続ける関西

【関西の現状】

■歴史文化遺産が集積 世界文化遺産の圏域別シェア



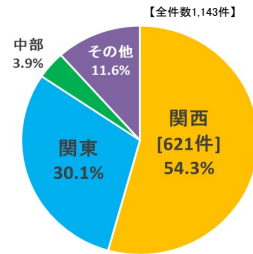
世界文化遺産



姫路城
(出典:公益社団法人ひびこツーリズム協会)

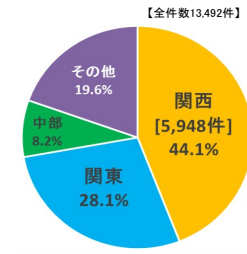
■国宝の5割以上、重要文化財の4割以上が関西に

国宝の圏域別シェア



彦根城天守
(出典:滋賀県)

重要文化財の圏域別シェア



熊野本宮大社
(紀伊山地の霊場と参詣道)
(出典:近畿運輸局)

■多様な文化を創造・継承・蓄積



関西発祥の芸能：人形浄瑠璃
(出典:大阪観光局)



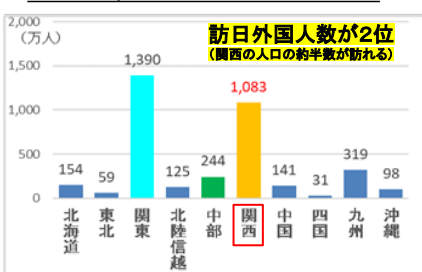
食文化：黒門市場
(出典:近畿地方整備局)

■外国人観光客の増加



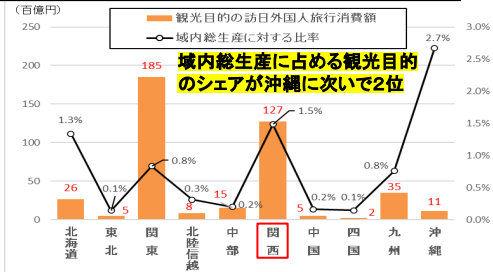
清水寺界隈の観光客
(出典:近畿地方整備局撮影)

■外国人観光客を観光で魅了する関西 各圏域の訪日外国人数（2023年）



出典:政府観光局による訪日外国人数(2,507万人)に観光庁「訪日外国人消費動向調査」による訪問率を与えて推計

訪日外国人（観光目的）の訪問地別旅行消費額



出典:政府観光局「訪日外客統計」、観光庁「2023年2024年 訪日外国人消費動向調査」内閣府「県民経済計算(令和2年(2020年)度)」

【取組内容(抜粋)】

文化観光の推進

文化の理解を深めることを目的とする観光(文化観光)を推進

※歴史的資源を活用した観光まちづくり「観光庁」

※地域文化を活用した地域活性化プロジェクト事業「京都府」

伝統的な芸能文化や食文化の普及推進

新しい日本文化の創造・発信

地域固有の多様な食文化を次世代に継承する取組を推進

※京都アート・エコシステム実現プロジェクト「京都市」

※海外における日本産食材サポーター店認定制度「近畿農政局」

観光客の受け入れ環境整備

(オーバーツーリズムの未然防止・抑制)

ビックデータ・デジタル技術等を活用し公共交通利用の分散化、手荷物対策、ゴミ対策、マナー啓発等を実施

※京都観光快適度マップ「京都市観光協会」

※京都エリア観光渋滞対策実験協議会「近畿地方整備局」

※乗合タクシー、自家用有償旅客運送等の仕組みを利用した観光客及び地域住民の交通確保「事業者・自治体・DMO等」

など

【目指す姿、将来像】

○地域の魅力を存分に味わうことができ、訪れる人々を魅了し続ける圏域