

関西広域地方計画に関する 広域連携プロジェクト検討状況

令和〇年〇月
近畿圏広域地方計画協議会

本資料は、近畿圏広域地方計画協議会や、近畿圏広域地方計画有識者会議における議論等を踏まえ、令和〇年〇月時点での検討状況を整理したものであり、今後、これを基礎として、広域連携プロジェクトに関する記述内容を追記・更新し中間とりまとめに加えていくものである。

1	関西広域地方計画に関する広域連携プロジェクト検討状況	目次
2		
3		
4		
5	第1章 国土軸ネットワークプロジェクト	3-1
6	第2章 関西交通ネットワークプロジェクト	3-3
7	第3章 関西成長エンジンプロジェクト	3-5
8	第4章 都市の魅力向上プロジェクト	3-9
9	第5章 地域活性化プロジェクト	3-11
10	第6章 関西強靭化・防災連携プロジェクト	3-14
11	第7章 GXプロジェクト	3-22
12	第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト	3-24
13	第9章 人々を魅了する関西プロジェクト	3-28
14	第10章 他圏域との連携プロジェクト	3-32
15		

1 広域連携プロジェクト

2 第1章 国土軸ネットワークプロジェクト

3 日本中央回廊の西の拠点であり、日本海側・太平洋側の2面活用に加え、瀬戸内海を介
4 した西日本の圏域との連携という地理的利点を活かして、陸海空の全国的な総合交通体系
5 を構築することによりアジアを始め世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むゲートウ
6 エイとしての機能を強化し、国際競争力のある都市圏を形成する。

7 その効果を圏域内はもとより他圏域へと波及・拡大させるため、日本中央回廊に加え日本海・西日本・太平洋新国土軸を介した他圏域との交流・連携を強化し、シームレスな拠
8 点連結型国土を形成する。

9 (1) 国際交通拠点の競争力強化

- 10
- 11 1-1-1 国際拠点空港の国際競争力を強化するため、国際航空ネットワークを充実させ、国
12 内外の需要を広く取り込む。空港処理能力の確保などに向けては、関西国際空港及び大
13 阪国際空港において、民間の創意工夫を活かした機能強化が図られており、引き続き、関
14 西国際空港第1ターミナルリノベーションなどの機能強化を推進し、関西3空港¹における年間発着容量50万回の早期実現を目指す。また、空港アクセス利便性の向上に資する
15 時間信頼性の高い高規格道路及び鉄道等の整備を推進する。
 - 16 1-1-2 国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、国際基幹航路の維持・拡大に向けた
17 機能を強化するため、北米・欧州等と結ぶ国際基幹航路で輸送される貨物を、国際フィー
18 ダー航路などを介し西日本各地や東南アジア等から集約する「集貨」、コンテナターミナル
19 近傍の物流施設の立地促進などにより貨物需要を創出する「創貨」、大水深コンテナタ
20 ミナルの整備などによる「競争力強化」の3本柱の取組を推進する。
 - 21 1-1-3 国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官の連携のもと設置さ
22 れた「国際物流戦略チーム」において、阪神港や関西国際空港等を活用した複合一貫輸送
23 ネットワーク形成のための各種物流施策を推進し、阪神港を中心とした物流ネットワー
24 クを強化する。
 - 25 1-1-4 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化などを図るカーボンニュートラルポート(CNP)
26 ²の形成や、各空港における脱炭素に向けた取組みを推進する。また、生産性向上や労働
27 環境の改善を図る「ヒトを支援するAIターミナル」、サイバーポートの構築等、港湾にお
28 けるGX・DX等の取組により利便性・生産性の向上を図り、世界に選ばれる港湾の形成を目指す。

29 (2) アジアとの交流拡大

- 30
- 31 1-2-1 アジアの成長を取り込み、我が国経済の成長を図るため、アジア諸地域との生産、
32 貿易、交流等のネットワークの拠点形成に向けて、交流拡大を支えるための交通体系を
33 構築する。

34 ¹ 関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港。

35 ² 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る港湾。

- 1 ・1-2-2 アジアとの国際物流において、広域からコンテナを集貨する国際フィーダー航路、
2 国際フェリー、RORO船等による高速海上輸送、航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送
3 サービスの利点を享受できるよう、港湾、空港の有効活用、道路・鉄道等のアクセス網の
4 充実を図り、アジアのゲートウェイ機能を形成する。

5
6 (3) シームレスな拠点連結型国土を支える全国的な総合交通体系の構築（交通・物流ネット
7 ワークの強靭化）

8 (高規格道路ネットワークの高質化)

- 9 ・1-3-1 他圏域の主要都市との時間距離の短縮を図る道路ネットワークの強化、「2024年問題」による物流危機において安定的な物流を実現する交通モード間の連携強化に向けて、
10 主要な港湾、空港、高速鉄道駅等へのアクセス道路、中継輸送拠点の整備などに重点を置
11 き、コスト縮減を図りつつ高規格道路ネットワークの効率的な整備を推進する。
- 12 ・1-3-2 物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らない新たな物流形態として、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路（オ
13 ートフロー・ロード：Autoflow Road）の構築に向けた検討を進めていく。
- 14 ・1-3-3 国際競争力強化、西日本広域圏の地域活力の創出、強靭な物流ネットワークの構築、
15 ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保等の観点から、近畿圏四
16 環状道路と日本海・西日本・太平洋新国土軸による交流・連携を強化し、海峡部などを連
17 絡するプロジェクトについて長期的視点から取り組む。
- 18 ・1-3-4 高規格道路と直接連結するSA・PA等の拠点については、立地希少性を踏まえ、複数
19 機能の集約や上空空間の活用など、土地の高度利用を推進する。
- 20 ・1-3-5 高規格道路への交通誘導のため、スマートIC等によるIC間隔の短縮を図るとともに、
21 ETC専用化を推進する。諸外国で導入が進むフリーフロー式ETCについても、脱炭素などの
22 観点から導入を検討する。
- 23 ・1-3-6 カーボンニュートラル、省人化、時間信頼性の向上の観点から、海上輸送、鉄道輸
24 送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを推進する。

25 (幹線鉄道ネットワークなどの高質化)

- 26 ・1-3-7 全国的主要都市間などの連結による時間距離の短縮、ネットワークの多重性・代替
27 性といったリダンダンシーの確保を図る、幹線鉄道ネットワークの形成・機能向上を行
28 う。
- 29 ・1-3-8 リニア中央新幹線の1日も早い大阪までの全線開業に向けて、建設主体である東海
30 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
31 要な連携・協力を図る。
- 32 ・1-3-9 北陸新幹線については、交流圏の拡大及び巨大災害リスクに対するリダンダンシー
33 の確保等のために、1日も早い全線開業に向けて、未着工区間（敦賀・新大阪間）につい
34 て引き続き必要な検討などを実施するとともに、関係地方公共団体などとの調整を進め
35 る。

1 (海上輸送ネットワークの高質化)

- 2 • 1-3-10 環境への負荷が小さく、エネルギー効率の高い大量貨物輸送が可能な内航船の利
3 用促進を図り、海運へのモーダルシフトを推進する。そのため、三大湾、北部九州その他
4 の地方の拠点港湾をターミナルとし、太平洋、瀬戸内海、日本海等の産業集積地を相互に
5 連結する西日本を始めとした全国海上輸送網の機能強化を図る。さらに、船舶の大型化
6 などに対応した港湾整備を進めるとともに、荷役効率化のための情報通信技術や自動技
7 術を活用した次世代高規格ユニットロードターミナルの形成を図る。

8 (国内航空輸送ネットワークの高質化)

- 9 • 1-3-11 空港における乗継利便性の向上を図るとともに、新たな技術を活用した空港施設
10 の高質化や維持管理・更新等の高度化、保安体制の向上等を推進する。また、地方における
11 観光交流の拡大の観点から地方航空ネットワークの維持・活性化を図る。

12 第2章 関西交通ネットワークプロジェクト

13 全国的な総合交通体系の高質化を支える圏域内の高規格道路・幹線鉄道・海上輸送等の
14 ネットワークの形成や機能を強化する。また、国土軸ネットワークプロジェクトで得られた
15 経済効果を圏域内全域へ波及・拡大させるための総合交通体系を構築する。

16 あわせて、地域の活性化や暮らしを支援する地域における交通体系を構築する。

17 (1) 関西におけるシームレスな総合交通体系の構築（交通・物流ネットワークの強靭化）

- 18 • 2-1-1 サービスレベル達成型³を目指し、関西における主要都市間などを連結する高規格道
19 路と、これを補完し広域的な交流・連携を強化する広域道路網を合わせたシームレスな
20 サービスレベルが確保された高規格道路ネットワークの構築を図る。また、巨大災害リ
21 スクの切迫、安全保障上の課題の深刻化といった状況も踏まえ、時間距離の短縮に加え、
22 ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保の観点を考慮し、ミッシ
23 ングリンク⁴の解消や、暫定2車線区間の4車線化等、必要な機能向上の加速化を図る。
24 さらに、道路システムのDXの取組「xROAD⁵」や道路分野における脱炭素化を加速し、徹底
25 したDXの推進と技術創造により、ネットワークの多機能空間への進化を図る。
- 26 • 2-1-2 2050年カーボンニュートラル⁶の実現に向け、次世代自動車の普及拡大を図る環境整
27 備を進めるとともに、円滑な交通に支えられた低炭素な道路交通システムの実現、道路
28 のライフサイクルにおける省エネ化等を進めていく。
- 29 • 2-1-3 MaaS⁷、自動運転、シェアリング等、今後のモビリティ社会の多様なニーズに対応す

³ 道路の階層性に応じた移動しやすさや強靭性（通行止めリスク）など、求められるサービスレベルを達成するためのネットワーク構築（サービスレベル達成型）を目指す。

⁴ 道路網におけるミッシングリンクとは、未整備区間で途中で途切れている区間のこと。

⁵ 道路システムのDXの取組。道路を安全に賢く使い、持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路の調査・工事・維持管理や行政手続の高度化・効率化を図るもの。この一環で、道路に関するデータを一元的に集約・提供する道路データプラットフォームを構築する。

⁶ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

⁷ Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等

るため、道路と交通拠点を一体として捉え、新技術を積極的に組み入れた、未来志向の交通ターミナルを創造する。

- ・**2-1-4**新技術の導入や道路システムに関する幅広い分野でのデータの利活用を促進し、道路調査などの高度化・効率化を図るため、「ITSスポット」などのデジタルインフラ整備を推進し、道路交通を効率的に常時かつ精緻に把握する。加えて、時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞及びサービスレベルが低い箇所等に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメントによりボトルネック対策などを効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を図るとともに、地域との協働や経済的手法を含めた交通需要マネジメントや交通安全対策等を、ソフト・ハード両面から推進する。
- ・**2-1-5**関西における空港アクセス利便性の向上に資する鉄道整備を推進する。また都市鉄道については、連続立体交差事業により渋滞の原因となる踏切の除却と鉄道の定時運行率の向上を図るとともに、まちづくりと連携した交通結節点の強化、ネットワークの拡大・機能の高度化等による都市内移動環境の高度化等を図る。災害発生時においては、早期復旧や緊急物資輸送を図るため、災害によって長期不通が発生しないよう、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。
- ・**2-1-6**関西における基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出の推進に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。加えて、大阪湾域に集荷される農林水産物・食品の輸出促進に資する温度・衛生管理が可能な荷さばき施設整備などを進める。また、耐震強化岸壁の整備などを実施し、災害発生時においても、基幹的海上交通ネットワークを維持する。

(2) 地域交通体系の構築

- ・**2-2-1**交通DXの推進や、地方公共団体と民間の多様な主体との共創や地域経営における連携強化を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）をまちづくりと一体で進め、地域にある資源（多様な人材、車両、施設）の活用を図る。また、移動手段の提供が十分でない地域などにおいては、地域の需要に応じて、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の提供が持続的かつ円滑に行われるよう取り組む。あわせて、交通事業者、国、地方公共団体の連携により、自動運転の実装・実証事業や電動車の導入支援等、DXの取組を推進する。
- ・**2-2-2**バスタののような大きな交通拠点に加えて、道路空間を活用しながら、身近な場所に「小さな交通拠点」を併せて整備する必要があるため、関西においては、環境の観点で進化させた「EV⁸カーシェアステーション」などの次世代自動車の普及環境の整備について、官民連携で検討を進める。
- ・**2-2-3**人口減少や大規模災害リスクがある中で、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路を地域安全保障のエッセンシャルネットワークと位置づけ、早期の形成を図る。また、高規格道路が作り出す新しい人口圏域を意識し、これまでの地域・ブロック概念を超えた圏域の形成を支援する。

の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

⁸ Electric Vehicle の略。電気自動車。

- 1 ・2-2-4 地域が有する資源や魅力を活かし、生産、物流、観光等の経済活動を支援するため、
2 経済や生活の拠点となる都市間を結ぶ幹線交通ネットワークの強化など、地域の活性化
3 を支援する交通体系の整備に取り組む。集約型公共交通ターミナル「バスターミナルプロジェクト」について、官民連携により戦略的に展開して交通拠点を形成し、既存のバスターミナルや「道の駅」等とネットワーク化を図るとともに、防災機能や自動運転も見据えた「道の駅」などの交通ハブ機能の強化を推進する。
- 4 ・2-2-5 集落地域などの生活圏域において、安全・安心な生活を営むための基礎的な条件と
5 して、日常生活に必要不可欠な移動や、病院などの重要な拠点への移動の利便性を確保
6 するため、道路網を整備するとともに、現道拡幅やバイパス整備等による隘路の解消を
7 推進する。とりわけ、地理的、自然的、社会的条件が厳しい地域においては、急病人発生
8 時などの緊急輸送手段の確保や災害時の避難活動などの迅速化等、生命線となる地域道
9 路ネットワークの信頼性確保を促進する。
- 10 ・2-2-6 特定道路、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内に
11 ある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている
12 道路などにおいて、安全かつ円滑な交通の確保のために必要な無電柱化を推進する。
13 また、占用制限も活用しながら、道路空間を拡大するための無電柱化を推進する。
- 14 ・2-2-7 高規格道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な
15 機能分化を推進するとともに、生活道路において、車両の通過交通抑制及び速度低減による
16 安全な歩行空間の確保などを目的として、面的な速度規制とハンプ等の物理的デバイスを適切に組み合わせる「ゾーン30 プラス」などの交通安全対策を推進し、こどもを含めた全ての人が安全かつ安心して利用できる道路空間を創出する。
- 17 ・2-2-8 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの理念⁹を踏まえ、交通結節点における利便性向上や乗継円滑化、駅等を中心とした一定の地域内における旅客施設だけでなく建築物も含めた連続的なバリアフリー空間の形成、道路空間のユニバーサルデザイン化、バリアフリー対応型信号機の整備、ICTを活用した歩行者移動支援サービスの導入、多言語化、踏切道におけるバリアフリー対策等、まち全体を視野に入れた取組を推進する。

30 第3章 関西成長エンジンプロジェクト

31 産学官の連携体制により、イノベーション創出の中心となる知的対流拠点の強化や、ス
32 タートアップ支援、多様な人材の確保・育成等を図り、将来の関西を牽引する産業や魅力
33 ある新たな成長産業の形成を推進する。

34 スーパーシティ型国家戦略特区やその他の特区制度を活用し、万博のレガシーを継承す
35 る先端的な健康・医療（ライフサイエンス）分野等のイノベーションの促進、デジタル技
36 術等を活用した新たなモビリティの導入などを図る。また、食料などの安定供給の確保や
37 農林水産業の成長産業化の促進等により、地域産業の活性化・稼ぐ力を向上する。

⁹ 身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、生き生きと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備、改善するという理念。

1
2 (1) 大都市圏の国際競争力の強化

3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
• 3-1-1 大都市圏の国際競争力の強化を図るため、海外から企業や高度人材を呼び込むことが重要である。そのため、都市再生事業などにより知的対流拠点の整備、外国語対応環境の整備、医療・福祉・介護、教育、商業等の生活サービス機能の集積、良好な住宅の整備等のビジネス環境や生活環境を整備する。また、地上のみならず地下空間も活用し、都市鉄道などの公共交通網の充実や、まちづくりと連携した交通結節点の強化等による都市内移動環境の高度化などを図る。さらに、災害に対する脆弱性を解消し、都市の防災機能の向上を図る「大都市のリノベーション」を推進する。

(2) GX・DXを始めとする産業の国際競争力の強化とイノベーションを支える環境整備、科学技術を支える基盤の強化と人材の育成

• 3-2-1 産業の国際競争力を強化するために、関西が強みを持つ既存産業の一層の強化を図るとともに、GX・DXの推進や経済安全保障の観点も含め、新しい成長産業を創出することが重要である。ライフサイエンス、情報通信、環境、マティリアル等の知識集約産業や、燃料電池、次世代知能ロボット等の次世代産業の成長化を促進する。

• 3-2-2 和歌山県には、ロケット発射場があり、関西は今後、宇宙産業振興を牽引していくポテンシャルを有している。宇宙機器産業や宇宙ソリューション産業等を誘致し、産業の開拓や集積に取り組む。あわせて、高等学校などと連携し、宇宙教育の充実化を図る。

• 3-2-3 世界をリードする魅力ある成長産業の形成に向け、产学官による官民連携体制を構築し、イノベーション創出の中心となる知的対流拠点を整備・支援・強化する。技術シーズ¹⁰を有する大学、研究機関やその事業化を目指す企業等の集積、連携により、多様な人材、知識、情報、資金が集まりイノベーションが創出される環境を整備する。

• 3-2-4 先端的な科学技術を支える基盤強化のため、大学、研究開発法人等の施設、設備及び研究情報基盤の再生、改修等の整備を図る。

• 3-2-5 関西に本社を置く企業のスタートアップ支援とともに、関西に本社を置く企業が活躍できるよう、制度面、人材面及び資金面における障害を取り除くための総合的な対策を講じる。さらに、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を目指す。また、スタートアップ中核支援拠点など、国内外のスタートアップ支援機関や大学、企業と連携したスタートアップ創出・育成の地域拠点整備を推進する。スタートアップ・エコシステム¹¹「グローバル拠点都市¹²」が国際的にブランド力を高め、海外に発信するための取組を推進する。

• 3-2-6 関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）には、150を超える大学、国・企業の研究機関が立地し、情報通信分野を始め、健康・医療分野や、バイオ、環境、エネルギー、ロボティクス等の分野、「食」に関連する分野における基礎研究、研究開発及び成果の事

¹⁰ 企業や大学における新技術について、将来大きく実を結ぶ可能性を秘めた種（たね）に例えたもの。

¹¹ スタートアップをサポートする多様な人材や組織が、一定程度揃い相互に関連しながら活動することで、その中からスタートアップが次々と立ち上がり大きく成長するところが出現するという状況が継続的に生じる仕組み。

¹² スタートアップや支援者の一定の集積と潜在力を有する都市において、地方公共団体、大学、民間組織等が策定した拠点形成計画を内閣府及び関係省庁が認定するもの。選ばれた都市に対して、関係府省が連携し、国の補助事業、海外展開支援、規制緩和等を積極的に実施する。

1 業化を目指している。このけいはんな学研都市において、研究開発に関するグローバル
2 ネットワークや実証実験環境を活用した「けいはんなイノベーションハブ」を構築し、ス
3 タートアップ支援、大阪・関西万博の成果を実装する「ポスト万博シティ」を推進し、万
4 博後も継続的な技術交流や人的交流・世界に向けた発進等を実施する。また、文化学術研
5 究施設と住宅地との複合型の開発である特徴を活かし、住民参加により、生活者目線を
6 研究開発に活かし、事業創出や社会課題の解決に取組み、シームレスな社会の実現に貢
7 献する。

- 8 • 3-2-7 関西には、けいはんな学研都市を始めとした研究開発拠点や、国際市場のニッチ分
9 野において優れた製品を製造する、優れた技術力をもつ中小企業によるものづくり産業
10 が集積し、さらに伝統工芸や外国人にも親和性が高いとされる文化やコンテンツ産業等
11 がある。これらあらゆる資源を活用し、歴史的にも関西の伝統である官民連携の精神に
12 より先進的なイノベーションを実現する。
- 13 • 3-2-8 特に、播磨地域からけいはんな学研都市にかけてのエリアは、関西イノベーション
14 國際戦略総合特区にも指定されている播磨科学公園都市地区、神戸医療産業都市地区、
15 阪神港地区、夢洲・咲洲地区、大阪駅周辺地区、けいはんな学研都市地区をはじめとして
16 研究開発拠点等の集積がすでに相当程度進んでおり、今後も官民による大規模な開発プ
17 ロジェクトが複数計画されているため、さらなる集積のポテンシャルを有している。こ
18 のエリアを関西における「イノベーション東西軸」と位置づけ、特区制度の活用による大
19 胆な規制改革と併せて交通アクセスを強化することにより研究開発人材や投資を呼び込
20 み、イノベーションを促進する研究開発クラスター化を推進する。

21 (3) 海外からの投資や多様な人材を呼び込む環境整備

- 22 • 3-3-1 経済連携協定や投資協定に関する取組を推進することによりモノ、サービス、投資
23 の国境を越えた移動の障害を取り除く。また、国家戦略特区の活用によるスピード感を
24 持ったインパクトのある規制改革の実行や英語対応窓口の設置、スタートアップ企業と
25 ベンチャーキャピタル等の出会いの場の創出などにより、国際的な立地競争力を強化し、
26 投資環境の魅力を高める。
- 27 • 3-3-2 スーパーシティ型国家戦略特区の「夢洲」「うめきた2期」においては、万博レガ
28 シーの継承も見据えつつ、大胆な規制改革と併せデータ連携を行い、移動・物流、健康・
29 医療等の先端的サービスの実現を加速化する。
- 30 • 3-3-3 関西圏国家戦略特区（大阪府、兵庫県及び京都府）においては、健康・医療分野に
31 おける国際的イノベーション拠点の形成を通じ、先端的な医薬品・医療機器等の研究開
32 発・事業化を推進し、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
33 形成する。
- 34 • 3-3-4 関西イノベーション国際戦略総合特区（京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、
35 神戸市）においては、医療・医薬、バッテリー・エネルギー等をターゲットに、課題解決
36 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。これにより、日本経済の回
37 復に留まらず、日本やアジア地域を始めとする各地の医療問題や環境問題を克服し、持
38 続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成する。

- 1 ・3-3-5都市再生事業などによる都市のリノベーションを推進し、都市内交通などの移動環境や情報通信ネットワークの高度化、国際空港へのアクセス強化、医療・福祉・介護、教育、商業、アミューズメント等の集積等を図り、グローバル企業やデジタル人材等が効率的に働くことができる環境を整備する。
- 2
- 3
- 4
- 5

6 (4) 食料などの安定供給と農林水産業の成長産業化

- 7 ・3-4-1担い手の育成・確保や農地の大区画化、集積・集約化、スマート農業の導入等により、国内の農業生産などの増大を図り、食料の安定供給を推進する。また、国内農業の生産基盤強化を図るとともに、今後も拡大が見込まれる加工・業務用需要や海外需要に対応した生産を進めていく。このような生産面での取組に加え、国民運動の展開や食育、地産地消等の消費面の取組も進めていくことで、食料自給率の向上を図る。また、食料などの安定供給に影響を及ぼす様々なリスクへの対応策を検討・実施することにより、食料安全保障を確立する。
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14 ・3-4-2関西の食文化や関西で生産される高品質な食品などの関西の強みを活かした海外グローバルマーケットの戦略的な開拓、生産・加工及び流通を通じた新たな価値の創造による需要の開拓等の「生産から消費までのバリューチェーン¹³の構築」、農業の担い手の育成・確保、経営所得安定対策¹⁴等の「生産現場の強化」の取組を実施する。これにより、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する。
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20 ・3-4-3森林資源の適正な管理・利用、「新しい林業¹⁵」に向けた取組の展開、木材産業の国際競争力と地場競争力の強化、都市などにおける「第2の森林」づくり¹⁶、新たな山村価値の創造等に取り組む。これらの取組を通じ、国産材の安定的かつ持続可能な供給体制の構築を図るとともに、林業・木材産業の持続性を高めながら成長発展させることで、社会経済生活の向上とカーボンニュートラルに寄与するグリーン成長¹⁷を実現していく。
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25 ・3-4-4水産業が持続可能な産業として発展していくよう、豊かな海の実現による適切な資源管理の推進と、それによる水産業の成長産業化の実現、漁村の活性化のための様々な施策を展開する。養殖業については、産学連携による先進的な養殖技術の事業化を通じ、生産性の向上や人材の確保・育成にも資する取組を促す。
- 26
- 27
- 28
- 29

30 (5) デジタルを活用した新たなモビリティの充実

- 31 ・3-5-1道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す。特に、高齢化や人口減少が進行する中で、生活に不可欠な移動手段確保が必要である
- 32

¹³ 企業の様々な活動が最終的な付加価値にどのように貢献しているのか、その量的・質的な関係を示すツール。

¹⁴ 農家の経営安定や国内生産力の確保を目的として、諸外国との生産条件の格差から生ずる不利を補正する交付金と、農業経営のセーフティネットとして米及び畑作物の当年産収入が減少した場合にその減少額を補てんする交付金を交付する制度。

¹⁵ 新技術を取り入れ、伐採から再造林・保育に至る収支のプラス転換を可能とする林業。

¹⁶ 森林・林業基本計画（2021年6月）において示された、中高層建築物や非住宅分野等での新たな木材需要の獲得を目指す取組等のこと。

¹⁷ 自然資産が今後も健全で幸福な生活の拠り所となる資源と環境サービスを提供し続けられるように図りつつ、経済成長及び開発を促進していくこと。例えば、太陽光発電やバイオ燃料等の再エネ等を積極的に導入することで、環境を保護しながら、経済成長を図ること。

ことから、地域の拠点としての道の駅などを活用し、自動車と道路管理者が情報を相互連携・補完する路車協調での自動運転の実装・実証を進める。

・3-5-2 ドローンの利活用拡大に向けては、レベル4飛行の実現、さらにその先のドローンがより効果的に社会に貢献する未来の実現が期待される。そのため、「空の産業革命に向けたロードマップ2022」に基づき、関係府省が連携して、より高度な運航を可能とするための運航管理システムの制度・技術の確立、機体性能を向上させるための技術開発の強化、物流・災害対応等、具体的な用途に応じた社会実装を進める。

・3-5-3 空飛ぶクルマの実現に向けては、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、飛行の安全確保のため、「空の移動革命に向けた官民協議会」において機体や運航に関する安全基準、操縦者の技能証明、離着陸場に関する基準や交通管理等について官民での議論を加速させる。大阪・関西万博における運航の開始、その後の商用運航拡大を目指し、必要な環境整備を推進する。

・3-5-4 自動運転車両やサービスロボット、ドローンは、地域の旅客・貨物需要等に合わせて自由に組み合わせる時代へ変化している。今後は、これらをトータルにモビリティとして捉え、移動需要に対する新たなモビリティ政策を検討するとともに、社会実装につながるよう必要となるハード・制度の整備、官民での取組の連携を図る。

(6) デジタルインフラの整備・運用

・3-6-1 光ファイバなどの固定ブロードバンド未整備地域の解消や、5Gによる通信環境の整備、データセンターの整備等の施策を推進し、デジタルインフラの整備を強力に推進する。

(7) ICT・データ利活用の促進

・3-7-1 ICTにより流通、蓄積されている個人の行動、機器及びインフラの状態等に関する膨大なデータ（ビッグデータ）の利活用を促進するため、行政、民間企業等のデータの分野横断的な流通を促進するとともに、これらを活用する環境の整備を進める。特に、個人の行動情報である人流データなどを計測・取得し、可視化する取組の一層の推進を図る。

・3-7-2 行政と地元企業・NPO法人等の連携によるデータ活用の取組や人材育成により、地方の社会課題をデータに基づき解決するオープンデータの活用を推進する。

(8) 情報通信社会の安全・安心の確保

・3-8-1 サイバー事案への対応を増強するとともに、関連する情報共有などの機能を高める。加えてサイバー空間における事後追跡可能性の確保に取り組むことなどにより、強靭なサイバー空間を構築し、サイバー事案に対する防衛力や回復力の強化を目指す。

第4章 都市の魅力向上プロジェクト

関西圏の地域特性である職住が近接した都市構造を活かすことにより、関西の成長・発

1 展を牽引し、快適で暮らしやすい都市機能・環境の再構築を行う。また、官民が連携し、
2 質の高い公共空間を創出し、人口減少下においても持続可能なまちづくり・地域づくりを
3 支える環境整備を推進する。

4

5 (1) 都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保

- 6 • 4-1-1 駅前などの利便性の高い土地に居住や都市機能の誘導を進める都市のコンパクト化
7 と、拠点間や周辺地域を結ぶ公共交通軸の確保を通じた交通ネットワークの確保を推進
8 していく。
- 9 • 4-1-2 土地利用の整序及び居住や都市機能の集積を図るため、郊外における無秩序な開発
10 を抑制し、ハザードエリアから居住誘導区域への移住を促す。加えて、市街地における未
11 利用地・施設の有効利用を図り、市街地の空洞化を防ぐ。
- 12 • 4-1-3 高齢化や人口減少が進行する中で、生活に不可欠な移動手段を確保していくためには、自動運転技術を地域社会に実装していくことが必要であり、地域の拠点としての道
13 の駅などを活用しながら、路車協調での自動運転の実装・実証を進める。
- 14 • 4-1-4 地方都市の環状道路など、高規格道路整備と合わせ、都市内の道路空間について、
15 歩道や自転車道、バス専用レーン、賑わいのための空間など、これまでの「車中心」から、
16 「人中心」へと車線削除も含めた道路空間を再編していく取組みが重要である。そのため、「ほこみち制度」や「まちなかウォーカブル推進事業」を活用しながら、道路空間再
17 編を進める。
- 18 • 4-1-5 車中心から人中心の道路空間へ再編する取り組みの一環である「御堂筋チャレンジ
19 2023」での実証実験を契機に、歩道空間を活用して、路面太陽光パネルや床振動パネルに
21 よるグリーン発電を行い、発電した電力を用いて、プロジェクトマッピングによる
22 歩行者・自転車の整流化を図る。
- 23 • 4-1-6 まちづくりDXのデジタルインフラである3D都市モデルの全国整備、社会実装を推進
24 するとともに、建築BIM¹⁸、PLATEAU、不動産ID¹⁹を一体的に進める「建築・都市のDX」を推
25 進し、防災・減災及び都市計画等へ活用する。

26

27 (2) 安全・安心で快適な居住環境の形成

- 28 • 4-2-1 地域のまちづくり方針との調和を図りながら、世代を越えて継承される良質な住宅
29 ストック形成を推進する。また、ライフスタイルに合わせて人生で何度も住替えが可能
30 となるような住宅循環システムを構築する。
- 31 • 4-2-2 国民一人一人がそれぞれの価値観、ライフスタイル等に応じた住宅を、無理のない
32 負担で安心して選択できる住宅市場の環境整備を行う。
- 33 • 4-2-3 低額所得者、高齢者、子育て世帯等の住宅確保要配慮者の居住の安定を図るために、

¹⁸ Building Information Modeling の略。コンピュータ上に作成した主に三次元の形状情報に加え、室等の名称・面積、材料・部材の仕様・性能、仕上げ等、建築物の属性情報を併せ持つ建築物情報モデルを構築するものをいう。設計・施工・維持管理といった建築生産プロセスを横断して建築物のデータを連携・蓄積・活用する建築分野のデジタルインフラとしての役割がある。

¹⁹ 土地や建物を一意に特定するため、不動産登記簿の「不動産番号」(13桁)をベースに「特定コード」(4桁)を加えた17桁の番号(2022年3月「不動産IDルールガイドライン」公表)。官民の幅広い不動産関連情報の連携のキーとしての活用が期待される。

- 1 住宅セーフティネットの機能を充実する。
- 2 • 4-2-4 災害への備えや防犯に十分配慮した取組を推進し、安全で安心に暮らせる居住環境
3 を確保する。また、ユニバーサルデザインの理念に基づく取組を推進する。
- 4 • 4-2-5 危険・活用困難な空き家の除却などの取組を加速化・円滑化して土地の有効活用な
5 どにつなげることに加え、所有者などの管理や活用に係る意識を醸成し、空き家の発生
6 を抑制する。また、新たなライフスタイルや居住ニーズに適合する空き家の活用を促進
7 し、地域経済の活性化などにつなげる。
- 8 • 4-2-6 マンションの老朽化と居住者の高齢化が進行するなか、管理組合の役員の担い手不
9 足などへの対応を進めるなどのマンション管理の適正化を推進する。また、円滑な建替
10 え事業に向けた環境整備などにより、マンション再生の円滑化を実現する。
- 11 • 4-2-7 歴史的な建造物や伝統的なまちなみ、自然環境と一体となった歴史的風土を保全す
12 る。
- 13 • 4-2-8 かわまちづくり制度の活用などによる魅力的な水辺空間の整備・活用等を推進し、
14 人を中心のまちづくりを目指す。

15 (3) 都市圏郊外部の再生

- 16 • 4-3-1 地域の人材活用の場の創出や、遊休施設などの活用による必要なサービス機能の導
17 入、高齢者など交通弱者の移動手段の確保、老朽化した住宅などストックの再生とバリ
18 アフリー化の推進、住み替え支援の推進等、住民自らまちをつくり育む本格的なエリア
19 マネジメントを実施し、官民連携による既存ニュータウン再生を推進する。
- 20 • 4-3-2 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、郊外部にいながら、
21 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
22 たまちづくりを推進する。

23 (4) 関西における高齢化への対応

- 24 • 4-4-1 ヘルスケアに関する先端技術サービスの普及活用、高齢者の社会参加の促進、きめ
25 細かな生活支援、生活習慣病予防や食育の啓発等、高齢者が長く健康に暮らすための健
26 康長寿の取組を推進する。
- 27 • 4-4-2 人口減少下での医療・福祉・介護分野における人手不足に対応するため、ICT、ロボ
28 ット、遠隔医療等の新たな技術やサービスの手法の開発・普及に取り組む。
- 29 • 4-4-3 誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を実現するため、ユニバーサルデザイン
30 タクシーの普及促進を図る。

31 第5章 地域活性化プロジェクト

32 官民のパートナーシップ、デジタル技術の徹底活用を通じ、市町村界にとらわれず暮ら
33 しに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」を形成することにより、関西の
34 どこに住んでも豊かな暮らしを実現する。

1 (1) 地域の課題を解決する地域生活圏の形成

- 2 • 5-1-1 遠隔医療や自動運転等の実装によりデジタル技術を活用し、行政界などにとらわれ
3 すに周辺地域との連携を進めるとともに、官民の関係者が協働する「地域生活圏」の形
4 成・活用により、生活するために必要不可欠な官民サービスを始めとした諸機能（稼ぐ・
5 買物・医療・福祉・介護・教育・移動等）を確保する。
- 6 • 5-1-2 地域のデジタル実装にあたっては、最新の技術を活用した「スーパーシティ」などを
7 先導役として、デジタル田園都市国家構想総合戦略が掲げる地域ビジョンの実現に向け
8 た取組との密接な連携を図る。
- 9 • 5-1-3 市町村間の円滑な連携を図る観点から、既存の広域連携の枠組みである連携中枢都
10 市圏²⁰、定住自立圏²¹等、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と
11 連携した地域生活圏を形成する。
- 12 • 5-1-4 人口減少下においても地域に必要なインフラ群の維持が期待できる新しいインフラ
13 マネジメント、地域インフラ群再生戦略マネジメント²²（群マネ）を検討する。具体的には、既存の行政区域に拘らない広域的な視点と官民連携により、道路、公園及び上下水道
14 等の複数・多分野の社会インフラを「群」として捉え、維持管理や更新に加え、集約・再
15 編、新設も組み合わせた検討を行うことで、効率的・効果的なインフラマネジメントを実
16 現する。
- 17

18 (2) 美しく暮らしやすい農山漁村の形成

- 19 • 5-2-1 地域特性を活かした複合経営や、6次産業化²³、農泊、ジビエの活用、農福連携²⁴等、
20 農山漁村の活用可能な地域資源を他分野と組み合わせること等により、新しい事業や付
21 加価値を創出する農山漁村発イノベーションを推進し、地域資源を活用した所得と雇用
22 機会を確保する。
- 23 • 5-2-2 農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せ、複数の集落の機能を補完し生活
24 支援など地域コミュニティの維持に資する取組を行う農村型地域運営組織（農村RMO）²⁵
25 の形成を支援する。また、地域資源とデジタル技術を活用しつつ、社会課題解決・地域活

²⁰ 連携中枢都市圏は、地域において、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、経済成長の牽引、高次都市機能の集積・強化、生活関連機能サービスの向上を行うことにより、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社会経済を維持するための拠点を形成するもの。2014年の制度開始から現在に至るまで、連携中枢都市圏の形成については、相当程度進捗した段階にあり、2023年4月1日現在、38圏域となっている。

²¹ 定住自立圏は、生活に必要な都市機能について既に一定の集積がある中心市が近隣市町村と協定を締結することで形成する圏域のことで、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として必要な生活機能を確保し、地方における定住の受け皿となることを目的とする。2009年の制度開始から現在に至るまで、定住自立圏の形成については、相当程度進捗した段階にあり、2023年4月1日現在、130圏域となっている。

²² 地域特性や地方公共団体間の機能的なつながり等を踏まえて複数市町村を基本とした対象エリアを設定し、個別施設のメンテナンスだけでなく、複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉えた上で、地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討し、個別インフラ施設の維持、補修・修繕、更新、集約・再編、新設等を適切に実施していく、地方のインフラメンテナンスのあり方を大きく変革する考え方。

²³ 農林漁業者が農畜産物・水産物の生産（1次産業）だけでなく、食品加工（2次産業）、流通・販売（3次産業）を総合的かつ一体的に取り組み、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

²⁴ 障害者等が農業分野で活躍することを通じ、自信や生きがいを持って社会参画を実現していく取組。

²⁵ 複数の集落の機能を補完して、農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せて、生活支援等の地域コミュニティの維持に資する取組を行う組織。

1 性化を図る「デジ活」中山間地域²⁶の取組を推進する。さらに、多面的機能の適切な発揮
2 のための地域共同活動への支援、情報通信環境などの整備、鳥獣被害対策、農業水利施設
3 などの国土強靭化対策等、中山間地域などを始めとする農山漁村に人が住み続けるため
4 の条件整備を推進する。

- 5 • 5-2-3 体験農園、農泊、郷土料理等の食文化などの様々なきっかけを通じて、農山漁村への
6 関心を一層喚起しつつ、継続的に農山漁村にかかわることができる機会を提供し、農山漁村を支える新たな動きや活力の創出を推進する。
- 7 • 5-2-4 農地が利用されやすくなるよう、農地の集積・集約化に向けた取組を加速化させる。
8 あわせて、地域内外から農地の受け手を幅広く確保し、農地の維持を図る。
- 9 • 5-2-5 地域コミュニティによる農地、農業用水、農道等の地域資源の基礎的な保全活動や
10 質的向上を図る活動の支援を行う。中山間地域などの条件不利地域では、デジタル技術
11 の活用、農業と他分野の連携による取組等を通じ、複数の地域で支えあい、地域資源の維
12 持や集落機能を補完する体制の構築等を行う。それらにより地域資源の維持、継承などの
13 推進等の多面的機能を発揮する。
- 14 • 5-2-6 地域の実情に応じた漁村及び地域漁業の活性化を図るため、海や漁村の地域資源の
15 価値や魅力を活用した取組を育成し、地域の所得と雇用機会の確保を図る。

16 (3) 地方への人の流れの創出

- 17 • 5-3-1 地方にある大学や専門学校等については、地域の産業などの特徴を活かし魅力を向上させることで域外からの進学を促進させ、地域に根ざした未来を担うデジタル人材などの育成と輩出の取組を促進する。
- 18 • 5-3-2 地方から東京への進学・就職等による転出者がそのまま東京に留まる人口の「東京一極集中」の解消に向けて、サテライトオフィスやテレワークセンターの整備等により、東京の企業に勤めたまま地方に移住しテレワークを行う転職なき移住やデジタル技術を活用して地方創生に資するテレワーク（地方創生テレワーク²⁷）等を推進する。あわせて、社会課題の解決や新産業創出に向けて、情報・人・技術を集約し、人材の育成・交流の活性化を図る。
- 19 • 5-3-3 空き家などの活用により、二地域居住などに利用できる住宅やシェアハウス等の施設を整備するとともに、官民連携協議会を通じた二地域居住などの普及促進と機運の向上を図る。
- 20 • 5-3-4 地域内で資金を循環させ地域の活力を高めていくため、サービス産業などの地域消費型産業について、付加価値生産性の向上に向けた取組を推進する。
- 21 • 5-3-5 付加価値を高めた商品を開発し、海外を含めた地域外へと発信することや、農畜水産物のブランド力強化、農家とレストランとのタイアップによる地場野菜のプレミアム化等、地域資源が持つ価値を地域の創意工夫により最大限に引き出す取組を推進する。
- 22 • 5-3-6 テレワークなどの活用により、育児や介護との両立が必要な労働者、高齢者等が時

²⁶ 中山間地域等の条件不利地域において、基幹産業である農林水産業の仕事づくりを軸として、地域資源やデジタル技術を活用し、地域内外の多様な人材を巻き込みながら社会課題解決に向けて取組を積み重ねることで活性化を図る地域を「デジ活」中山間地域として登録し、関係府省が連携しつつ、その取組を後押ししている。

²⁷ 地方におけるサテライトオフィスでの勤務等の地方創生に資するテレワークであり、地方の活性化に貢献するものを指す。

- 間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方を可能とし、地域の労働供給力を向上する。
- ・5-3-7地方都市の持つ価値や魅力が国内外で再評価されていることを踏まえ、定住人口、関係人口²⁸の拡大やデジタルノマド人材などの呼び込みも含め、地方都市の振興に関する施策を推進していく。
 - ・5-3-8地域の実情に応じて、都道府県、市町村、経済団体、教育機関等の関係者が一体となって雇用創出、能力開発、就職促進等を進める。

(4) 自然や景観の保全及び多面的利活用による地域の活性化

- ・5-4-1田園地域及び里地・里山を始めとする豊かな自然や歴史的まちなみからなる地域資源を保全・活用し、観光振興や産業・雇用の創出、都市との交流拡大等に取り組むことで、豊かで活力ある地域づくりを促進する。
- ・5-4-2古民家の保全及び再生により、地域らしい景観を保全・創出するとともに、宿泊施設や住宅として活用することで地域経済・コミュニティを活性化させる。

(5) 誰もが安心して健康に暮らせるまちづくり

- ・5-5-1若者世代の結婚や子育ての希望を実現するために、子供が安心して成長できるよう、夫婦を始めとした親の役割を担う人が仕事と子育てを両立でき、安心して出産、子育てができる環境整備を行う。
- ・5-5-2将来の医療需要を見据えた地域医療構想及び医師確保計画、医療計画の取組を支援しつつ、デジタルを活用した遠隔医療を推進する。また、「スマートウェルネス住宅・シティ」の展開や「地域包括ケアシステム」の深化・推進を図り、多様な世代が安心して健康に暮らせる医療・福祉・介護とまちづくりを推進する。
- ・5-5-3医療・福祉・介護、防災や防犯、教育等の様々な分野において、住民、行政、民間事業者等が地域で支え合う絆を育むため、住民などが活動する場の提供などの支援を推進し、コミュニティによる暮らしの安全・安心を確保する。

(6) 働きがいのある仕事への就労と、安全・安心な労働環境の促進

- ・5-6-1若者が将来に対して希望を持てる、子育てにかかわる人の家事・育児等において職場が応援する、障害者が安心して能力が発揮できる、高齢者が誇りをもって社会参加できる、外国人が共生できるなど、あらゆる立場の人々が生き生きと活躍できる取組を促進する。

第6章 関西強靭化・防災連携プロジェクト

災害から人々の生命、財産を守り、社会経済活動を持続させるためには、「国土の基盤となるインフラ（道路、河川、港湾、都市等）」の整備を基本としつつ、地域住民や災害対応機関の連携や、災害支援に必要な物資（＝「モノ」）、企業が経済活動を継続できる仕組み

²⁸ 「定住人口」でもなく、観光で訪れる単なる「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形でかかわる人。

1 (=「カネ」)、災害対応に必要な「情報」を強化する必要がある。

2 地域力を結集・発揮しながら、ハード・ソフト一体の諸施策を行うことで、強化を図る。

3 また、首都圏の中枢管理機能を始めとする他圏域の機能のバックアップを担う取組を強
4 化していく。

5 (1) 洪水・内水・高潮・土砂災害対策

- 6-1-1 国民の安全・安心を確保するため、関連法制などに基づき、国・都道府県・市町村・
7 地域の企業・住民等、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進し、
8 気候変動などによる将来の自然災害リスクに適応したハード・ソフト一体となった総合
9 的な防災・減災対策を進める。
- 6-1-2 気候変動の影響を踏まえ、各河川の状況に応じて治水計画の見直しを進める。また、
10 河川や流域の特性を踏まえ特定都市河川浸水被害対策法の適用により、土地利用や住ま
11 い方の工夫なども含めた流域全体での対策を進めることで、水害リスクの軽減を図る。
- 6-1-3 気候変動の影響を踏まえた高潮などの災害から人命や資産を防護するため、海岸保
12 全基本計画を見直す。
- 6-1-4 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等において、河道掘削
13 や、堤防整備等の河川改修、ダムや遊水地・地下河川等の洪水調節施設の整備、下水道施
14 設整備による洪水・内水対策等、事前防災を加速化する。
- 6-1-5 遊水地・地下河川・河川の管理者や下水道管理者等が主体となって行う治水対策を
15 加速化する。加えて、関係機関が連携し、利水ダムを含む既存ダムやため池の洪水調節機
16 能の強化、水田等による雨水貯留機能の活用、雨水貯留浸透施設などの整備、森林整備、
17 治山対策等を進める。
- 6-1-6 近年の気候変動の影響による水害の激甚化・頻発化を踏まえ、治水機能の強化と水
18 力発電の促進の両立を図る「ハイブリッドダム²⁹」の取組を推進する。全てのダム管理者
19 との情報網の整備や、AIの活用などによる雨量やダムへの流入量の予測精度の向上、同
20 技術を活用したダムの運用の柔軟化、高度化等を進め、あらかじめ決まった容量での運
21 用から、状況に応じてより効率的にダムを運用する取組を推進する。
- 6-1-7 粘り強い構造の海岸堤防、海岸防災林、漁港施設等の整備を行うとともに、水門、
22 陸閘(りっこう)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
23 優先とした効果的な管理運用を推進する。さらに、海象や地形、海岸環境のモニタリング
24 の強化及び海岸保全施設の健全度評価の強化について、継続的・定期的に対応を見直す
25 仕組み・体制を構築する。
- 6-1-8 都市部においては、多様な機能を有するグリーンインフラ³⁰として多様な主体の参
26 加のもと緑地などの保全及び創出を図り、雨水の浸透、一時的な貯留などを推進し、浸水
27 被害の軽減を図る取組などを進める。
- 6-1-9 土石流、土砂・洪水氾濫、地すべりや急傾斜地の崩壊等の土砂災害から、人命、財

²⁹ ダムによる治水機能の強化、水力発電の促進、地域振興の3つの政策目標を官民連携の新たな枠組みの下で実現する取組。

³⁰ 社会資本整備、土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取組。

1 産及び公共施設を保全するため、ハード・ソフト一体となった土砂災害対策を推進する。
2 具体的には、砂防堰堤（えんてい）などの土砂災害防止施設の整備や流木対策の推進のた
3 め林野事業と連携して実施する流域流木対策、保安林の適切な指定及び管理、まちづくり
4 の計画と砂防事業の計画の一体的な検討及び土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定などに取り組む。

- 5
- 6-1-10 多発する浸水被害に対し避難体制などの強化を図るため、想定し得る最大規模の
7 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・活用促進により、浸水被害
8 の軽減を図る。また、災害リスクが高い地域においては、災害の種類、頻度、地形地質条件等を考慮し、住民の意向などを踏まえつつ、新たな住宅の建築の抑制、既に居住している住宅の安全な構造への改修または安全な区域への移転等を促す。そのために、関係法令に基づく規制区域の指定促進のほか、浸水範囲と浸水頻度の関係をわかりやすく図示
9 した水害リスクマップ（浸水頻度図）等の災害リスクや施設整備の予定に関する情報の
10 提供を行う。
 - 11-12 6-1-11 台風の接近などの大雨にともない、河川が増水し氾濫に至るまでに円滑に避難する備えとして、事前に住民一人ひとりがとる防災行動を時系列に整理した「マイ・タイム
13 ライン」の作成を推進することにより、水害からの「逃げ遅れゼロ」を目指す。
 - 14-15 6-1-12 コンパクトシティの形成を図る立地適正化計画の策定や都市機能や居住を集約化
16 する過程において、要配慮者利用施設、災害時に重要な役割が期待される公共施設等について、まちづくりや建て替え等の機会を捉えつつ高台など災害リスクの低い地域への立地を促すことなどにより、各施設の災害対応能力を向上させる。

22 (2) 地震・津波対策

- 23
- 6-2-1 南海トラフなどの地震、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・港湾施設の整備、耐震化、嵩上げや液状化対策、巨大地震を見据えた紀伊半島アンカールートなどの整備、緊急輸送道路の橋梁や上下水道施設の耐震対策、被災時における情報通信サービスや電力などのライフラインの被害を最小限にとどめるための対策、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。特に、最大クラスの津波に対しても、津波来襲時に変形はするが粘り強く施設の効果を発揮する「粘り強い構造」の防波堤の整備を推進する。また、令和6年能登半島地震で浮きぼりになった、半島地域におけるアクセスの脆弱さなどを踏まえ、同様に半島地域を有する関西においても、防災・減災対策に取り組む。
 - 6-2-2 津波による被害の軽減を図るため、水門、陸閘等の自動化や遠隔操作化の推進と併せて、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。
 - 6-2-3 最大クラスの津波に対しては、避難路・避難施設の整備、避難ビルの指定、避難経路の設定等の津波から「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「多重防衛」により被害を最小化する、津波防災地域づくりを進める。
 - 6-2-4 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、密集市街地対策及び住宅・建築物の耐震化を進める。

- 1 • 6-2-5 都市における大量の帰宅困難者の発生に対応するため、施設内待機の徹底、公共・
2 民間建築物の一時滞在施設としての活用、公園緑地などのスペース確保、行動ルールの
3 周知等を推進する。また、避難所における良好な生活環境が確保されるよう、「避難所に
4 おける良好な生活環境の確保に向けた取組指針(令和4年4月改定 内閣府(防災担当))」
5 などを参考とした取組を促す。

6 (3) 災害時における交通機能の確保

- 7 • 6-3-1 巨大災害リスクの切迫も踏まえ、時間距離の短縮に加え、ネットワークの多重性・
8 代替性といったリダンダンシーの確保の観点を考慮し、高規格道路ネットワークのサー
9 ビスレベルを把握した上で、ミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化等、
10 必要な機能向上の加速化を図るとともに、海峡部などを連絡するプロジェクトについて
11 長期的視点から取り組む。
- 12 • 6-3-2 救援活動や応急復旧活動に不可欠な緊急輸送道路などにおいては、改良に加えて
13 橋梁の耐震補強や法面対策、沿道建築物の耐震化等を重点的に推進し、緊急時の地域分
14 断や孤立の防止に努める。一方、陸路が寸断された場合の輸送手段の確保等の検討も取
15 り組む。また、緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等、災害被害の拡大の防
16 止を図るために必要な道路の無電柱化を推進する。
- 17 • 6-3-3 貨物鉄道について、早期復旧や緊急物資輸送を図るためのBCP³¹策定などを促進する
18 とともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所を特定し、鉄道河川橋梁対
19 策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築す
20 る。
- 21 • 6-3-4 雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には代替輸送ルートとして
22 機能する北陸新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備を進める。
- 23 • 6-3-5 港湾においては、災害発生時においても、物資・人員等の輸送を確保するため、耐
24 震強化岸壁の整備を含む港湾施設の耐震化を実施する。加えて、被災した施設の早期復
25 旧などのため、港湾BCPの充実、緊急確保航路を含む航路啓開体制の構築、サイバーポー
26 トの活用等、災害対応力の強化を図るとともに、災害時の支援物資輸送拠点などとして
27 港の機能を最大限活用する「命のみなとネットワーク」形成に向けた取組を進める。
- 28 • 6-3-6 空港については、地震発生後に緊急物資などの輸送拠点となることから、航空網を
29 維持する必要がある。滑走路などの耐震対策や、高潮・高波・豪雨等による空港施設への
30 浸水を防止するための護岸嵩上げ等の浸水対策を推進する。

31 (4) 安全な農山漁村の実現

- 32 • 6-4-1 農山漁村には、その地形条件などから土砂災害などの危険性が高い箇所が多い。こ
33 のような箇所における土砂災害防止施設・治山施設の整備、荒廃山地や荒廃危険山地の
34 復旧整備、孤立を防止するネットワークの保全、孤立時における非常用通信設備の整備、
35 より安全な地域への居住などの誘導等を推進する。さらに、流域治水の取組として、農業

³¹ Business Continuity Plan の略。企業が自然災害、大火災、テロ攻撃等の緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく計画。

用ダムの洪水調節機能の強化、「田んぼダム³²」の取組、農村地域の排水対策等を推進するとともに、森林の適切な保全管理により、中小洪水の緩和や山地災害防止等の国土保全機能を維持、発揮させる。

- ・6-4-2また、農林水産業に係る生産基盤などの災害対応力の強化に向けて、基幹的農業水利施設、漁港施設等の耐震・耐津波化や波浪対策、老朽化したため池を含む農業水利施設の整備、治山対策等のハード対策を進める。あわせて、土砂災害警戒区域などの指定、各種ハザードマップの作成及び周知、避難行動要支援者名簿の活用及び個別避難計画の作成等の警戒避難体制の整備、強化、施設の保全管理体制強化、地域コミュニティの強化等を組み合わせた総合的な対策を推進する。
- ・6-4-3地方部や中山間地域においては、全ての土地について、これまで同様に労力や費用を投下し管理することは困難になることから、地域の目指すべき将来像を見据えた上で、優先的に維持したい土地を明確化し、粗放的な管理や最小限の管理の導入など、管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」を通じて、住民の発意と合意形成を基礎とする地域管理構想などの取組を推進する。

(5) 戰略的メンテナンスの実施

- ・6-5-1インフラ長寿命化基本計画に基づき、老朽化対策の進捗状況や社会情勢の変化等を捉えてインフラ長寿命化計画（行動計画）を適切に見直しながら、目標達成に向けて取り組む。また、傷把握に必要な点検、損傷の程度の診断、補修方法等の技術的助言指導を受け、道路橋の適切な維持管理に資するため、橋梁ドクター制度を活用する。さらに、予防保全型メンテナンスへの本格転換に向け、定期点検で判明した緊急または早期に措置が必要な施設から、順次、修繕・更新等の集中的な対策を実施する。
- ・6-5-2市区町村における財政面・体制面の課題などを踏まえ、各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを群として捉え、包括的民間委託などの官民連携手法を活用するなど、総合的かつ多角的な視点から戦略的にマネジメントする仕組みを構築する。
- ・6-5-3メンテナンスの高度化・効率化を図るため、新技術・デジタルの活用を推進とともに、民間の創意工夫やノウハウの活用を図る官民連携手法の導入を推進する。
- ・6-5-4国土基盤の更新などの機会を捉えて、社会経済状況の変化に応じた機能転換や集約・再編等によるインフラストックの適正化を図る。
- ・6-5-5市区町村におけるメンテナンスの担い手不足に対応するため、関係府省や地方公共団体を始め、あらゆる主体が連携して持続可能なメンテナンスの実現に向けた取組を推進する。

(6) 地域防災力の向上

- ・6-6-1住民自らが自分たちの住むまちをどうしたいのかについて積極的に考え、災害時に迅速な避難行動や防災活動ができるよう、自分の住んでいる場所の災害リスクを認識し、災害時に自ら適切な避難行動をとる能力を養うため、ハザードマップを繰り返し配布す

³² 水田の落水口に流出量を抑制するための堰板や小さな穴の開いた調整板等の器具を取り付けることで、水田に降った雨水を時間をかけてゆっくりと排水し、水路や河川の水位の上昇を抑え、その地域やその下流域の湛水被害リスクを低減するための取組。

ることや、まちの中に浸水深、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、近年の異常な気象状況にかんがみ、住宅などの防護対象のある全ての一級・二級河川を対象に、施設整備の想定を超える最大クラスの洪水、内水、津波、高潮に関する浸水想定及びハザードマップを作成する。加えて、防災に役立つ様々なリスク情報を地図や写真に重ねて表示したり、全国各市町村のハザードマップへのリンクから地域のハザードマップを検索閲覧できる「ハザードマップポータルサイト」を活用することにより、災害リスク情報の共有に努め、住民の理解を促進する。

- 6-6-2 幼少期からの防災教育や避難訓練・啓発活動を効果的に進めることにより、自然災害及び避難に関する知識を持つことが必要不可欠である。その際、PLATEAUを始めとする3D都市モデルを積極的に活用し、災害の影響や避難行動についてより視覚的でリアルなイメージを共有することにより、防災意識の向上を促進する。
- 6-6-3 地域防災力の中核となる消防団において、女性や若者等の幅広い住民のより一層の入団促進などによる体制、装備、訓練等の充実強化により、自主防災組織などの活動の活性化、リーダーの育成等を図る。加えて、自主防災組織の活動カバー率の向上、救命活動用の資機材などの配備等により自主防災組織の育成及び充実を図る。また、地方公共団体は、平常時から地域団体、NPO・ボランティア等の活動支援やリーダーの育成を図るとともに、NPO・ボランティア等と協力して、発災時の防災ボランティアとの連携について検討する。
- 6-6-4 地区防災計画制度の普及・啓発等により、住民などの自発的な防災活動に関する計画策定を促進する。加えて、意欲ある地域人材に避難生活支援のスキルを身につけてもらうための人材育成の取組を推進し、地域の防災力向上を図る。
- 6-6-5 災害時にも活用可能な高付加価値コンテナの「道の駅」への設置を進めるなど、「道の駅」に必要な防災設備を設置することで事業継続性を確保し、地域の避難行動・復旧活動を支える防災拠点化や広域的な防災拠点機能を持つ「防災道の駅」の取組を進める。また、大規模地震による建物の倒壊や市街地火災から人命の保護を図るため、地域住民の緊急避難の場や最終避難地、防災拠点等となる公園・緑地・広場等の整備を推進する。
- 6-6-6 避難の円滑化、迅速化等を図るため、市町村におけるタイムライン（時系列の行動計画）だけでなく、住民一人ひとりがとる防災行動を時系列に整理した「マイ・タイムライン」の作成を推進する。
- 6-6-7 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とから、被災想定地域において、重点的に地籍調査を実施する。
- 6-6-8 被災後に早期かつ的確に市街地整備計画を策定できるよう、地方公共団体における復興に関する体制や手順の事前検討、復興まちづくり計画を想定した目標・方針の検討等、事前準備の取組と地方公共団体による事前復興まちづくりを推進する。

（7）広域連携体制の整備

- 6-7-1 大規模地震などにより広域かつ甚大な災害が発生した際に、必要な資機材などの搬送や被災地における応急活動及び復旧・復興活動を効果的に実施するため、国、地方公共

1 団体その他の関係機関による相互応援協定の締結などの体制整備を図る。

- 2
- 3 **6-7-2**大規模災害発生時の備えとして、応援ヘリコプターの受け入れを行うヘリ駐機場、
緊急支援物資の中継基地、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³³の機能強化を図る。さらに、本拠点を活用した大規模津波被害軽減のための訓練や、防災に対する知識の普及・啓発活動を実施する。
 - 4
 - 5
 - 6 **6-7-3**災害時の応急体制を強化するため、警察災害派遣隊、緊急消防援助隊（エネルギー・
7 産業基盤災害即応部隊含む）、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE³⁴）、海上保安庁特殊救難
8 隊及び機動防除隊、初動対処部隊（Fast-Force、防衛省・自衛隊）等の体制を整備する。
9 加えて、救助・救急活動や情報収集活動などに必要な航空機、高度な特殊車両、装備品等
10 の着実な整備や、情報通信基盤の堅牢化及び高度化を推進する。また、これらの部隊及
11 び関係機関の連携を強化するための訓練などを実施することにより、対処能力をより一
12 層向上させる。
 - 13 **6-7-4**災害時に地域経済への影響を早期に軽減すべく、通行止め箇所からの迂回誘導、緊
14 急車両等の優先通行、災害時の交通マネジメントを実施するため、災害発生時に有識者
15 や道路管理者、警察等からなる検討会を迅速に開催できるよう、各府県において体制を
16 構築する。また、CCTVカメラ（Closed-Circuit Television Camera）や交通ビッグデータ
17 を積極的に活用しながら、効果的なマネジメントを展開する。
 - 18 **6-7-5**隣接圏域には原子力発電所が立地していることから、事故や被災時における影響
19 の大きさを踏まえ、災害時の住民避難経路の確保などについて他の防災対策と連携し
20 つ充実化を図る。

21 (8) エネルギー・産業の強靭化

- 22
- 23 **6-8-1**企業の製造ラインなどの内部設備を含む産業設備の耐災害性向上のための取組を促
24 進するとともに、産業及びサプライチェーンを支えるエネルギーや水の供給、物流基盤
25 等の災害対応力を強化する。さらに、企業などの業務継続の観点から、サプライチェーンの複線化、部品の代替性確保、工場、事業所等の分散、移転等、代替性を確立する方
26 策の検討を促す。
 - 27 **6-8-2**災害時におけるエネルギー確保の観点から、電力、天然ガス等の地域間相互融通の
28 ための輸配送ネットワークの強化や供給拠点の地域分散化を促進する。また、製油所な
29 どのインフラ設備の強靭化や、石油及びLPガスの国家備蓄量の確保等により、災害時
30 においても必要なエネルギー供給量を確保できるよう努め、関係府省間の連携強化を図る
31 ことにより、被災地への円滑な燃料供給に備える。エネルギー供給源の多様化及び地域
32 内でのエネルギー自給力強化のため、コージェネレーション³⁵・燃料電池、再エネ、水素
33 エネルギー等の自立分散型エネルギーの導入を推進するとともに、電源の地域分散化を
34 促進する。
 - 35

³³ 都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害に対し、国及び地方公共団体が協力して応急復旧活動を行うとともに、平時には人々が憩う魅力的な都市空間として有効に利活用される防災活動の拠点。

³⁴ Technical Emergency Control FORCE の略。大規模な自然災害時に、被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等に取り組み、被災地方公共団体等を支援する。

³⁵ 天然ガス、石油、LPガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム。

1
2 (9) 新技術・デジタルを活用した防災力の強化

- 3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
- 6-9-1 電力及び通信施設／ネットワークそのものの耐災害性を向上させ、災害時においても、政府・地方公共団体を始めとする防災関係機関において、確実に災害情報などの収集・伝達・共有を行うことができるよう、予備電源装置・燃料供給設備・備蓄設備・マイクログリッド等の整備により、情報通信施設・設備等の充実強化を図る。
 - 6-9-2 テレビ、ラジオ等の放送は災害情報や地域情報などの社会の基本情報を共有する役割を果たしており、災害時にも適切に情報提供できるよう、可搬型予備送信設備等の整備及び運用体制の構築、民放ラジオの難聴解消の支援、テレビ、ラジオ放送局における予備送信設備や予備送信所の整備支援、難視聴解消のための辺地共聴施設³⁶を含めたケーブルテレビネットワークの光化等による放送ネットワークの耐災害性強化を進める。
 - 6-9-3 台風や集中豪雨等の予測精度向上を着実に推進し、防災気象情報の改善を段階的に進める。特に、二重偏波気象レーダーの導入、水蒸気観測などの強化、次期静止気象衛星の整備及び観測データの利用のための技術開発を進めるとともに、スーパーコンピュータシステムの強化等により、線状降水帯対策を強化・加速化する。また、水害リスク情報の充実、浸水センサ設置等によるきめ細かな情報提供、本川・支川一体となった水位予測の実施や予測の長時間化といった高度化とともに、オープンデータ化を含めた河川情報の提供やサイバー空間上のオープンな実証実験基盤(流域治水デジタルテストベッド)整備により、官民連携による避難行動を促すサービスや洪水予測技術の開発等を促進する。
 - 6-9-4 豪雨や豪雪等にともなう「災害発生時」は、土砂流出や降雪によるスタック車両などの交通障害を早期に発見することが、その後の被害を軽減するために重要である。そのため、CCTVの整備拡大に併せて、AIによる画像解析で停止車両などを自動検知する「異常検知システム」の導入を進める。
 - 6-9-5 国・地方公共団体等は、災害情報の共有化を図るため、各機関が横断的に共有すべき防災情報を、総合防災情報システムなどを活用して集約する。また、防災アプリなどを活用し、災害情報を住民などにわかりやすく発信する。
 - 6-9-6 現場技術者の立入りが容易ではない災害現場においても、被災した防災インフラの機能を早期復旧するため、自動化・遠隔化・ICT施工技術の普及促進や必要となる人材・資機材を確保する。

(10) 首都圏の有する諸機能のバックアップ

- 6-10-1 首都圏に次ぎ、産業など諸機能の集積を抱える圏域として、政府機関や首都圏に本社がある民間企業等のバックアップ機能を関西で構築していく取組を進める。
- 6-10-2 大規模災害に強い国土形成に資する極めて重要な高速交通インフラであるリニア中央新幹線の開業などによる日本中央回廊の形成により、首都圏との人流や物流の多重性を確保するとともに、官民それぞれで平時からの首都圏とのデュアルオペレーション

³⁶ 山間部など地形等の問題により地上デジタルテレビ放送の電波が届かないエリア（難視聴地域）において、主に住民組合が共同で受信点（アンテナ）・伝送路等を整備し、当該放送の視聴環境を確保するためのもの。

1 体制の構築を促進する。
2
3
4

第7章 GX プロジェクト

5 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
6 候変動の進行、災害の激甚化等に対応するため、日本のエネルギー戦略の中で優位な地位
7 を占めることが可能な場所であり、次世代エネルギーに対する可能性を秘めている関西圏
8 のポテンシャルを活かす。具体的には、再エネポテンシャルの有効活用によるカーボンニ
9 ュートラルの実現、脱炭素の基盤となる新たな産業・技術の強化や、水素・燃料アンモニ
10 ア等の供給体制の整備を官民連携により推進し、戦後における産業・エネルギー政策の大
11 転換を図るGXを加速させる。
12

(1) 再エネの導入促進、活用拡大と分散型エネルギーシステムの構築

- 14 • 7-1-1 脱炭素に向けたエネルギー源となり得る、地熱、水力、バイオマス、太陽光、風力
15 等の再エネについては、地域の生活環境・自然環境や景観等にも十分配慮した上で、最大
16 限の導入促進、活用拡大を図る。
- 17 • 7-1-2 木質バイオマス、下水道バイオマス、中小水力、太陽光、小規模地熱発電、再エネ
18 热（太陽熱、地中熱、温泉熱、下水熱等）等は、地域に密着したコスト面でもバランスの
19 とれた分散型エネルギーとして自立し、地域活性化にとっても重要な役割を果たすことが
20 期待されることから、活用を推進する。また、地域内でのエネルギーの有効活用を図る
21 観点から、コーポレート・ガバナンスや下水熱等の都市廃熱の利用の推進を図る。さらに、分
22 散型エネルギーシステムの効率的な運用に資するエネルギー・マネジメントについて、省
23 エネの観点も含め高度化に向けた取組を推進する。
- 24 • 7-1-3 トンネル坑口の敷地や防災備蓄倉庫の屋上等、道路に付属する施設の空間を有効活
25 用した太陽光発電施設の設置を進め、発電エネルギーは、照明やCCTVカメラ、道路情報板
26 等に利用する。また、道路本体の空間のうち、特に歩道路面を活用した太陽光パネルの設
27 置についても検討を進める。

(2) 循環型社会の形成や徹底したエネルギー効率の向上による環境への配慮

- 30 • 7-2-1 徹底したエネルギー効率の向上と環境への配慮を目的とし、業務・家庭、運輸、産
31 業の各部門における省エネを推進する。
- 32 • 7-2-2 2050年カーボンニュートラル、2030年度の温室効果ガス46%削減に向けて、地球温
33 暖化対策計画に基づき、再エネの最大限の導入、ライフスタイルの変革等、あらゆる分野
34 で取組を推進する。
- 35 • 7-2-3 CO₂を資源として有効活用する技術であるカーボンリサイクルのコスト低減、社会実
36 装を進めていき、化石燃料の効率的な利用や脱炭素に向けた取組を推進する。
- 37 • 7-2-4 低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進する。
- 38 • 7-2-5 地域が主体となり、地域資源を最大限活用しながら、地域内外の多様な主体と協働
39 して環境・社会・経済課題を同時に解決していく「ローカルSDGs事業」を次々と生み、育

て続けられる自立した地域をつくり、そうした地域同士が支え合うネットワークを構築する地域循環共生圏³⁷の取組を推進する。

- ・7-2-6 廃棄物処理施設の創エネルギー化を進めることにより、自立・分散型エネルギーセンターとして活用し、周辺施設への電気や熱の供給を行うことにより災害対応や地域活性化にもつなげる。あわせて、廃棄物処理施設の省エネ化を進め、地域の廃棄物処理システム全体で温室効果ガスの排出抑制及びエネルギー消費の低減を図る。
- ・7-2-7 建設リサイクル分野においては、建設発生土の更なる有効利用と適正処理の促進、建設副産物の高い再資源化率の維持等、循環型社会形成への更なる貢献への取組を進める。
- ・7-2-8 道路で電気使用量の大半を占めている道路照明を、従来の高圧ナトリウム灯から、消費電力が大幅に削減できるLED灯に転換し、CO₂排出量の削減を推進するとともに、センサー照明などの新技術導入による更なる削減も進めていく。
- ・7-2-9 「カーボンニュートラル推進戦略」の4つの柱に基づき、低炭素で持続可能な道路交通を実現するため、次世代自動車の普及環境の整備や高規格道路への機能分化、データに基づくパフォーマンス改善を推進する。
- ・7-2-10 2050年カーボンニュートラルにともなうグリーン成長戦略に基づき、2035年までに乗用車新車販売における電動車比率を100%とするために、路外だけではなく、道路空間にも充電施設を拡充する必要があることから、SA・PAや「道の駅」等、充電ニーズの高い箇所を中心に急速充電器の増加を図り、低炭素で持続可能な道路交通を実現する。また、道路本体の路肩を活用した充電施設の設置や、技術開発が進む路面給電施設の設置についても検討を進める。
- ・7-2-11 路線バスにおけるEV・FCバスの導入を促進する。また、バス対応の充電設備、水素ステーションの整備を促進する。
- ・7-2-12 カーボンニュートラルへの対応のため、治水機能の強化と水力発電の促進の両立を図る「ハイブリッドダム」の取組を推進する。最新の気象予測技術を活用した洪水後期放流の活用、非出水期水位の弾力的運用等のダム運用の高度化を推進するとともに、既設ダムへの発電設備の新設・増設やダムの再開発・新規建設を通じて水力発電を推進する。また、既存ダムの発電効率を最大限高める取組を推進することで、水力の発電量増加を目指す。

(3) 地球環境問題への対応

- ・7-3-1 エリートツリー³⁸などを活用した再造林などによる成長の旺盛な若い森林の造成など、森林吸収源対策を強力に推進する。
- ・7-3-2 海域において藻場・干潟等や生物共生型港湾構造物といったブルーインフラを拡大し、ブルーカーボン生態系³⁹の保全・再生・創出を推進する。

³⁷ 地域資源を活用して環境・経済・社会を良くしていく事業（ローカルSDGs事業）を生み出し続けることで地域課題を解決し続け、自立した地域をつくるとともに、地域の個性を活かして地域同士が支え合うネットワークを形成する「自立・分散型社会」を示す考え方。

³⁸ 国立研究開発法人森林研究・整備機構が成長や材質等の形質が良い精英樹同士の人工交配等を行って得られた個体の中から成長等がより優れたものを選抜して得られた精英樹のこと。第二世代以降の精英樹の総称。

³⁹ 海洋生態系に取り込まれた炭素であるブルーカーボンを隔離・貯留する、海草藻場、海藻藻場、湿地・干潟、マング

- 1 • 7-3-3 気候変動及び多様な分野における気候変動影響の観測、監視、予測及び評価並びに
2 これらの調査研究を推進するとともに、最新の研究成果などを踏まえて気候変動予測な
3 どに関する科学的知見を整備する。あわせて、観測・監視技術や予測・評価技術の高精度
4 化、効果的な適応技術の開発等も推進する。
- 5 • 7-3-4 地球温暖化の影響に関して必要となる様々な情報を収集し、活用しやすい形で提供
6 することを通じて、各主体の気候変動影響に対する理解と気候変動適応の取組を促進す
7 るとともに、適応策の実施を支援する。
- 8 • 7-3-5 「みどりの食料システム戦略」などに基づく、農林水産業のCO₂ゼロエミッション化
9 や、農地土壤炭素吸収源対策の推進等による持続可能な食料システムの構築を推進する。

10 (4) エネルギーの効率的かつ安定的な供給及び利用のための環境整備

- 11 • 7-4-1 エネルギー源ごとの特徴を踏まえ、供給の安定性やコスト、環境適合等においてバ
12 ランスの良い供給構造の実現に向けたインフラ整備を推進する。
- 13 • 7-4-2 海外からの化石燃料に過度に依存する我が国のエネルギー供給を長期的視点に基づ
14 き変革していくため、再エネの低コスト化、高効率化等の研究開発を推進する。
- 15 • 7-4-3 再エネ導入拡大などに向けて電力ネットワークを次世代化していくため、広域連系
16 系統のマスターplanに沿った取組を推進する。また、広域送電等への道路ネットワー
17 ク活用を推進する。
- 18 • 7-4-4 脱炭素型荷役機械などの導入などにより脱炭素化に配慮した港湾機能を高度化や、
19 水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備などを図るカーボンニュートラルポート (CNP)
20 を形成する。
- 21 • 7-4-5 航空機運航分野における持続可能な航空燃料 (SAF⁴⁰) の導入促進に向け、関西圏に
22 おいてSAF燃料を製造し、国際競争力のある価格で安定供給できる体制を構築する。

23 (5) 水素社会の実現に向けたインフラ整備

- 24 • 7-5-1 水素社会の実現には、水素の製造から貯蔵、輸送及び利用にいたるサプライチェー
25 ンの構築が必要となることから、長期的かつ総合的なロードマップに基づき着実に技術
26 開発や低コスト化の取組を推進する。
- 27 • 7-5-2 水素エネルギー利活用の促進に向け、需要拡大や関西企業の水素関連産業への参入
28 促進に向けた検討を進める。また、FCV⁴¹の普及に向け、水素ステーションの整備を促進
29 する。

30 第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト

31 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、湖・
32 川・海等の水環境の保全、健全な水循環の維持・回復、生物多様性の実現に向け、自然環

33 ロープ林等の海洋生態系のこと。

34 ⁴⁰ Sustainable Aviation Fuel の略。持続可能性の基準を満たす、再生可能または廃棄物を原料とするジェット燃料。

35 ⁴¹ Fuel Cell Vehicle の略。燃料電池自動車。

1 境の保全・再生推進の取組やグリーンインフラの社会実装による持続可能なまちづくり構
2 築を推進し、人と自然の共生を図る。

3

4 (1) 多様で健全な森林の整備及び保全の推進と森林づくり、木材利用への理解醸成

- 5 • 8-1-1 森林の有する多面的機能が適切に発揮されるよう、森林経営計画や森林経営管理制度⁴²に基づく経営管理権集積計画⁴³の作成などによる森林の経営管理の集積・集約化を進
6 める。特に、急傾斜地などの立地条件が悪い森林などにおいては、公的な関与による整備
7 及び保全を推進する。
- 8 • 8-1-2 森林整備の担い手については、新規就業者の確保や定着に向け、労働環境の改善や
9 労働安全対策の強化等の取組を推進する。
- 10 • 8-1-3 ニホンジカの食害などの森林被害を防ぐため、森林整備と一体となった防護柵などの
11 被害防止施設の整備、新たな防除技術の開発等を進める。
- 12 • 8-1-4 花粉症対策として、スギ花粉などの発生の少ない多様で健全な森林への転換を図る
13 ため、スギ人工林などの伐採・利用、花粉の少ない苗木への植替えや花粉の発生を抑える
14 技術の実用化等を推進する。
- 15 • 8-1-5 多様な主体による植樹など森林づくり活動の促進に向けては、企業・NPO等のネット
16 ワーク化や、全国植樹祭などの緑化行事の開催を通じた普及啓発活動の促進に努める
17 とともに、民間投資や「緑の募金」による森林づくりを後押しする。
- 18 • 8-1-6 森林資源の循環利用につながる木材利用の促進に向け、木の良さや国産材利用の意
19 義についての情報発信や木育などの普及啓発を通じて、国民の理解を一層醸成すること
20 により、国産材の需要拡大につなげる「木づかい運動」を展開する。

21 (2) 健全な水環境の維持または回復の推進と海洋・海域の保全及び利活用

- 22 • 8-2-1 地域性が極めて高い地下水において、課題についての共通認識の醸成や、地下水の
23 利用や挙動等の実態把握とその分析、可視化、水量と水質の保全、涵養、採取等に関する
24 地域における合意やその内容を実施するマネジメント（地下水マネジメント）を、地方公共
25 団体などの地域の関係者が主体となり、連携して取り組む。
- 26 • 8-2-2 重要な水源となっている森林については、水源涵養機能の維持及び増進を図るため、
27 保安林の指定やその適切な管理を推進する。
- 28 • 8-2-3 都市においては、地下水涵養機能の向上や貴重な貯留・涵養機能の保持とともに、
29 多様な機能を有するグリーンインフラやEco-DRR⁴⁴（生態系を活用した防災・減災）として、
30 多様な主体の参加の下、緑地などの保全及び創出を図る。
- 31 • 8-2-4 土砂の流れに起因する安全上、利用上の問題の解決と、土砂によって形成される自
32 然環境や景観の保全を図るため、適切な土砂を下流に流すことのできる透過型砂防堰堤

⁴² 森林所有者自ら経営管理が実施できない森林について、市町村が森林の経営管理の委託を受け、林業経営に適した森林は一定の要件を満たす民間事業者に再委託するとともに、林業経営に適さない森林は市町村が公的に管理する制度。

⁴³ 地域森林計画の対象とする森林において、市町村が森林所有者からの委託を受けて、間伐など必要な経営管理を行うべきと判断した場合に定める計画。

⁴⁴ Ecosystem-based Disaster Risk Reduction の略。自然災害に対して脆弱な土地の開発や利用を避け災害への暴露を回避するとともに、防災・減災等生態系が有する多様な機能を活かして社会の脆弱性を低減すること。

などの整備を推進する。また、各種のダムにおいては、ダム貯水池への土砂流入の抑制や土砂を適正に流下させる取組を、関係機関と連携し推進する。

- ・8-2-5適切な土砂管理を行うための土砂移動に関するデータの収集及び分析や、有効な土砂管理を実現する技術の検討及び評価を行うとともに、総合的な土砂管理の取組をより効率的かつ効果的に実施するため、関係機関との連携を図る。
- ・8-2-6瀬戸内海の環境保全に関し、特定施設の設置の規制、富栄養化による被害発生の防止、自然海浜の保全等の措置を講じていく。特に大阪湾では、森・川・里・都市・海のネットワークを通じて、美しく豊かで親しみやすい「魚庭（なにわ）の海」を回復し、多様な主体や世代が参画連携して「次世代に引き継げる大阪湾」を創出することを目標に、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。
- ・8-2-7瀬戸内海の一部海域において栄養塩類の偏在が確認されていることから、科学的知見に基づき、特定の下水処理場における栄養塩類の能動的運転管理の実施を検討するとともに、海底環境の改善を目的とした海底耕耘を実施する。また栄養塩類の不足が指摘されている海域において、ため池の適正な維持保全及びため池の池干し（かいぼり）など、海域への栄養塩類供給を実施する。
- ・8-2-8景観等の課題となっている海ごみ等の削減を図る。ごみ回収活動の実施や啓発活動等を行うとともに、イベント等を通して環境活動を行う。また、プラスチックごみ等の削減に向けた啓発活動、活動団体同士の連携、事業者の取組の促進を図るとともに、マイクロプラスチックの削減等に向けて検討を進める。さらに、効果的・効率的な浮遊ごみの回収のため、海洋短波レーダーによる現地観測により浮遊ごみ等の挙動の把握に努める。

（3）人と野生生物等の関係の適正化と生物多様性の社会への浸透

- ・8-3-1絶滅危惧種の保全を推進することにより、その個体数の減少を防止し、回復を図る。あわせて、多様な主体と連携した取組を促進し、希少種を地域のシンボルなどとして保全する。
- ・8-3-2府県が実施するニホンジカ及びイノシシの捕獲事業を強化、支援するとともに、将来の鳥獣捕獲の担い手の育成・確保を図る。
- ・8-3-3人や物資の移動の活発化にともない、生態系、農林水産業等への被害リスクが増大する外来種問題について、外来種の侵入の未然防止や侵入先での防除を進める。
- ・8-3-4普及啓発活動などを通じて、多くの人が自然とふれあい、我が国の自然の豊かさを実感できる機会を提供するとともに、森林、河川、海、公園等のフィールドを活かした体験や教育機会の拡大を図る。
- ・8-3-5生物多様性の経済的価値、生物多様性の損失にともなう経済的損失等の評価を行い、国家勘定や企業等による自然関連情報の開示に活用されるよう自然資本の価値の可視化を推進する。
- ・8-3-6農林水産業は生物多様性に支えられた産業であると同時に、農林水産業によって維持される生物多様性もまた広く存在する。こうした事を踏まえ、「みどりの食料システム戦略」などに基づき、化学肥料・化学農薬の低減や有機農業の拡大等、生物多様性保全を

1 重視した持続可能な農林水産業の実現に向けた取組を進める。
2

3 (4) 持続可能な国土管理による美しい景観形成

- 4 • 8-4-1 地域資源である国立公園などの優れた自然の風景地及び地域固有の生態系や自然に
5 根ざした地域の文化を活用し、人の活動と自然環境との適切な関係の再構築を図り、持
6 続可能な国土管理を通じた美しいランドスケープ⁴⁵を形成する。
7 • 8-4-2 人と自然との良好な関係を維持し、地域の伝統や文化を守るため、農地、森林等の
8 適切な保全及び整備等、持続可能な国土管理に向けた努力を続け、田園地域及び里地・里
9 山においては、農林水産業を通じた美しい景観の形成を図る。

10 (5) 30by30目標⁴⁶などを踏まえた自然環境の保全・再生・活用

- 11 • 8-5-1 国立公園などの保護地域の拡張と管理の質の向上、OECM⁴⁷（保護地域以外で生物多
12 様性保全に資する地域）の設定・管理を推進する。また、それらの健全な生態系を活かして、
13 気候変動や自然災害等の多様な社会課題の解決につなげる自然を活用した解決策
14 (NbS⁴⁸) の取組を推進する。
15 • 8-5-2 国土全体にわたって自然環境の質を向上させていくため、広域的な生態系ネットワー
16 ークの基軸である森・里・まち・川・海のつながりを確保する。
17 • 8-5-3 自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、CO₂の吸収・排出削減、
18 ヒートアイランド現象の緩和、健康でゆとりある生活空間の形成、良好な景観形成等）を
19 積極的に活用する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する。
20 • 8-5-4 これまでに人為的な管理がなされた土地を自然的土地利用へ転換するには、適切な
21 初期投資などを行うことが必要であるため、具体的な方策の確立に向けた考え方や手法
22 について検討する。
23 • 8-5-5 都市の緑地に関しては、緑の基本計画を活用するとともに、都市の将来の姿との関
24 係性を明確にした上で取組が進められるよう、緑の基本計画と立地適正化計画の連携を
25 図り、自然・田園環境再生についても取り組む。
26 • 8-5-6 地球温暖化やヒートアイランド対策、生物多様性の保全に寄与するため、周辺環境
27 や景観に配慮した道路ネットワークの形成や道路空間の創出といった自然再興（ネイチ
28 ャー・ポジティブ）の実現を目指す。

⁴⁵ 人の営みや自然の営み、あるいはそれらの相互作用の結果として形成され、かつ、人々がそのように認識する空間的な広がり。

⁴⁶ 2030年までに生物多様性の損失を止め、反転させるネイチャーポジティブの実現に向け、2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする目標のこと。我が国の実績としては、2023年1月時点で、陸域で20.5%、海域で13.3%。陸域については、国土面積に対する自然公園、自然環境保全地域、保護林等の重複を除いた面積の割合。海域については、日本の管轄圏内の水域に対する海洋保護区の重複を除いた面積の割合。

⁴⁷ Other effective area-based conservation measure の略。保護地域以外の地理的に画定された地域で、付随する生態系の機能とサービス、適切な場合、文化的・精神的・社会経済的・その他地域関連の価値とともに、生物多様性の域内保全にとって肯定的な長期の成果を継続的に達成する方法で統治・管理されているもの。

⁴⁸ Nature-based Solutions の略。社会、経済、環境課題に効果的かつ順応的に対処し、人間の幸福及び生物多様性による恩恵を同時にたらす、自然または改変された生態系の保護、保全、回復、持続可能な利用、管理のための行動のこと。

1 (6) 都市環境の質的向上

- 2 • 8-6-1 都市部においては、エネルギー消費量の抑制、保水力の向上、風の通り道を確保する
3 観点等から水と緑のネットワークの形成を図るとともに、都心部に「人のための空間」
4 として緑地やクールスポットを整備することなどによって、住民や来訪者にとって快適
5 で環境負荷の少ない都市構造を形成する。
- 6 • 8-6-2 大気環境を保全するため、特に都市では自動車などから排出されるCO₂を削減する必
7 要がある。自動車から排出されるCO₂増加の原因の1つである渋滞を解消するため、交差
8 点改良などの道路構造の改善、公共交通機関の利用を促進するための都市の基盤整備、
9 路上工事の縮減、交通流の円滑化対策及び物流の効率化を推進する。加えて、開発及び実
10 用化が進んでいる次世代自動車の普及を促進する。
- 11 • 8-6-3 健康被害の防止の観点から、土壤汚染の適切な調査や対策及び汚染土壤の適正な処
12 理を行うことにより、汚染土壤を適切に管理する。

13
14 第9章 人々を魅了する関西プロジェクト

15 豊富で個性豊かな歴史や伝統等の文化資産を保全または創出し、継承していくとともに、
16 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
17 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。
18 そして、大阪・関西万博を契機として、特有の歴史・伝統・文化や豊富な地域資源を有する
19 関西から、持続可能な観光、消費額拡大、地方誘客促進を推進する。

20 (1) 個性豊かな地域文化の保存、継承、創造、活用等

- 21 • 9-1-1 地域文化の保存、継承、振興と地域の活性化の好循環を創出するため、文化の理解
22 を深めることを目的とする観光（文化観光）を推進する。地域での文化観光を推進するた
23 め、文化観光拠点・地域の整備の促進を図る。
- 24 • 9-1-2 河川や運河、ダム等のインフラを活用したり、舟運の復活・利活用や美しい都市の
25 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空間の整備・活用
26 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。
- 27 • 9-1-3 港湾においては、みなとオアシス⁴⁹を活用した訪日客と地域住民との交流や、観光
28 の振興を通じた魅力的な港湾空間の形成を図る。さらに、神戸港や大阪港等を始めとする
29 港では、地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地などについて、民間活力を最大
30 限活かして、緑地などの再整備と魅力向上とを効果的に推進する。
- 31 • 9-1-4 伝統的な食文化などの普及などを目的として、国内外における和食の普及及び拡大
32 に係る取組や、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する。また、我が
33 国の食文化に対する国際的な認知度を更に高めるため、その魅力を効果的に発信する取
34 組を推進する。
- 35
36
37

⁴⁹ 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、申請に基づき登録するもの。

1 (2) 地域の個性を活かした魅力ある景観の形成

- 2 • 9-2-1歴史文化の活用によるまちづくりの推進、農用地の適切かつ持続的な保全、魅力あ
3 る水辺空間、都市公園等の整備、社会資本整備等における木材の積極的な利用など、地域
4 の個性を活かした魅力ある景観の形成を推進する。
- 5 • 9-2-2自然などの景色の良い場所、旧街道や宿場町等の歴史的・文化的景観や美しいまち
6 なみなど、個性豊かで多彩な景観を有する地域資源を発掘・磨き上げ、適切に保全する
7 とともに、無電柱化等の整備を促進することで良好な景観形成を推進し、SNSなども活用
8 しつつ地域の魅力を発信していくことで、観光資源として活用する。

9 (3) 国内交流の拡大

- 10 • 9-3-1地域資源を活用した第2のふるさとづくり（何度も地域に通う旅、帰る旅）などの
11 新たな仕掛けづくりや、将来にわたって国内外からの観光旅行者を惹きつける地域の新
12 たな観光資源の形成に向けた支援により、反復継続した来訪者などの新たな交流市場の
13 開拓を推進する。
- 14 • 9-3-2世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」など、他圏域との交流連携を含む広域観光を
15 支えるインフラを整備する。高規格道路の整備によるゲートウェイとなる空港や港湾、
16 拠点駅間のアクセス強化、府県や圏域間を結ぶ自転車道も含めた交通の整備や観光ル
17 ートの交通アクセス改善、海峡部などを連絡するプロジェクトについて長期的視点から取
18 り組み観光資源の魅力を高める。
- 19 • 9-3-3関西において、日本を代表する「ナショナルサイクルルート」に指定されている「ビ
20 ワイチ」「太平洋岸自転車道」を始めとした広域的なサイクルツーリズムの活性化を推進
21 するため、自転車道や自転車専用通行帯、矢羽根等の路面表示を整備し、自転車ネットワー
22 ークの拡大を図る。
- 23 • 9-3-4集約型公共交通ターミナル「バスターミナルプロジェクト」について、官民連携により戦略
24 的に展開して交通拠点を形成する。

25 (4) 文化芸術やスポーツ活動への参加機会などの充実

- 26 • 9-4-1地域文化や文化芸術の継承者となり得ることもたちが、文化芸術活動に参加し、体
27 験・鑑賞する機会を充実するほか、こともたちが地域の伝統文化や生活文化等を計画的・
28 継続的に体験・修得できる機会を提供することで、地域コミュニティの活性化、地域の伝
29 統文化を次代に継承し、将来の担い手の確保を図る。
- 30 • 9-4-2地域における文化力の向上とともに、充実感を持った生活の実現を図るため、住民
31 が質の高いスポーツ・文化芸術に対して鑑賞、参加、創造する機会を確保する。具体的には、多様な世代が集う交流拠点となるスタジアム・アリーナを整備するとともに、遠方か
32 らアクセスしやすい交通環境整備を推進する。特に、ワールドマスターズゲームズ2027
33 関西においては、その参加・誘客促進のための情報発信などに、官民一体で取り組む。
- 34 • 9-4-3文化の社会的・経済的な価値を高め、文化に投資する潮流を生み出すとともに、ア
35 ーティストの国内外での評価も高めることで、その活動基盤の充実につながり、創作活
36 動が更に活発になるという好循環を生み出していく。

（5）地域の文化芸術を支える環境整備

- ・9-5-1 地域文化振興に向けての機能強化や振興拠点の整備を推進するため、地方公共団体における文化芸術創造拠点形成、地域の中核となる劇場・音楽堂等の活性化や連携・協力の促進を一体的に実施し、各地域における関係機関・団体間のネットワーク化・連携強化を推進する。

(6) 新しい日本文化の創造・発信

- ・9-6-1 世界遺産暫定一覧表に掲載されている「彦根城」、「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」の登録に向けた取組を推進し、観光資源として積極的に国内外への発信や活用を図る。
 - ・9-6-2 地域経済活性化の観点から、官民が連携し、特に地方が主体となって海外に向けて関西の魅力を伝えるコンテンツの制作や継続的に発信する取組、それらを担う人材の育成を進めるとともに、関西の魅力を効果的かつ戦略的に発信する。
 - ・9-6-3 文化財を保全・保存しながら、通常は使用できない夜間貸切などの活用や伝統行事への参加等特別な体験の提供などにより、観光資産としてのより有効な活用と高付加価値化の取組を進める。
 - ・9-6-4 関西の地域ブランディングのコア・コンセプト「はなやか KANSAI」により、多様な文化資源のPRなどに取り組み、国内外に広域のインバウンド⁵⁰振興・情報発信を行う。
 - ・9-6-5 2023 年の文化庁移転を契機とした、関西からの日本の歴史・文化の更なる魅力発信を促進する。また、世界から人を呼べるキラーコンテンツに成長しつつある日本アニメについて、作品の舞台を巡る旅である「聖地巡礼」などを通じて、地域の魅力再発見につながる情報発信を検討する。

（7）地方誘客の促進

- ・9-7-1 地域への経済効果の高い滞在型旅行の拠点となる宿泊施設や観光施設等の改修、廃屋撤去等のハード面の取組を行う。加えて、地域の観光資源の掘り起こし、コンテンツの充実・造成、キャッシュレス化、シームレスな予約・決済が可能な地域サイトの構築、顧客予約管理システムの導入等、観光地における面的なDX化によるソフト面の取組を推進することにより、地方部への誘客を促し、滞在・宿泊日数の増加と観光地・観光産業の再生・高付加価値化を進める。

（8）持続可能な観光地域づくり

- ・9-8-1 京都などの観光地におけるオーバーツーリズムの未然防止・抑制、旅行の質の向上を図るため、人流や車両の移動などに関するビックデータを分析し、ハード・ソフト両面において、地域と連携した取組を進める。具体的には、公共交通利用の分散化、手荷物対策、ごみ対策、マナー啓発等を地域の関係者の協議などに基づき実施する。また、

⁵⁰ 訪日外国人旅行のこと。

1 デジタル技術の活用を通じた観光客への情報提供、キャッシュレス決済、バリアフリー
2 化等を推進する。

- 3 • 9-8-2 道路渋滞情報や駐車場満空情報の提供による行動変容や、観光ヒートマップによる
4 観光ルート案内により道路空間や観光地の混雑緩和を図る。また、春や秋の大型連休や
5 イベント開催時等の交通集中が起こる期間を中心に、交通の分散や駐車場を探す「うろ
6 つき交通」の抑制を図るため、AI 技術を活用したリアルタイムでの道路交通の把握と分
7 析予測、道路利用者へのその情報提供を行うシステムの導入を検討する。
- 8 • 9-8-3 公共交通への乗換を促進するパークアンドライドに必要な駐車場の整備や、ETC と
9 連携した駐車料金のインセンティブの調整など、万博レガシーを活用し、今後の観光交
10 通マネジメントとして取組の拡充を検討する。
- 11 • 9-8-4 乗合タクシー・公共ライドシェア・日本版ライドシェア等の仕組みを利用し、作っ
12 た制度を利活用することで、観光客及び地域住民の交通確保を図る。
- 13 • 9-8-5 コンテンツについては、アクティビティ・アート・食・国立公園・ジオパーク・
14 農泊等、環境負荷が少ない形で、地域における自然や文化への理解増進と消費額拡大が
15 期待できる分野の取組を強化する。
- 16 • 9-8-6 活動の現場そのもの（フィールド）を地域の人々が主体となって発信し、多くの人
17 を誘い、見て、学び、体験することで、地域の持続可能性を高める。
- 18 • 9-8-7 近年の気候変動の影響を踏まえ、地域の観光の拠点となる場所やその導線では、シ
19 ェルターやドライミストなどのクールスポット整備等の暑熱対策に資する取組を推進す
20 る。
- 21 • 9-8-8 訪日外国人旅行者の災害被害を軽減等するため、災害情報のプッシュ通知が可能な
22 「Safety tips（外国人旅行者向け災害時情報提供アプリ）」等のアプリの普及促進を行
23 う。

24 (9) 消費額拡大・高付加価値化を重視したインバウンドの推進

- 25 • 9-9-1 観光消費の旺盛な高付加価値旅行者の方誘客や消費額拡大に向けて、高付加価値
26 なコンテンツの充実、地方直行便の増便や大都市から地方への周遊円滑化、MICE⁵¹誘致や
27 夢洲へのIR⁵²整備の推進を行い、インバウンドの拡大に向けた集中的な取組を行う。
- 28 • 9-9-2 地方部への高付加価値なFIT⁵³向けツアー商品の造成を促す。
- 29 • 9-9-3 宿泊業で顕著となっている人手不足のため、イベントなど採用活動による人材確保、
30 DX化、外国人材の確保等の対策を推進する。
- 31 • 9-9-4 多様な訪日外国人旅行者のニーズに対応できる通訳ガイドの確保、質の維持・向上、
32 活動促進を図る。
- 33 • 9-9-5 訪日クルーズを西日本の経済成長につなげるため、訪日クルーズが就航する神戸港・

51 企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

52 Integrated Resort の略。統合型リゾート。民間事業者が一体として設置し、及び運営する「観光振興に寄与する諸施設」と「カジノ施設」から構成される一群の施設のこと。2023年4月に大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画を国土交通大臣が認定。

53 団体旅行やパッケージツアーを利用することなく個人で海外旅行に行くこと。Foreign Independent Tour の頭文字の略。Free Individual（Independent）Travelerともいう。

1 大阪港・舞鶴港・和歌山下津港等において受入環境の整備に取り組み、訪日クルーズ寄港
2 促進の取組を推進する。

5 第10章 他圏域との連携プロジェクト

6 関西の発展を支える社会基盤整備を推進していくとともに、前述の第1章から第9章
7 で示したプロジェクトの中から交通ネットワーク・防災・観光について円滑かつ効果的
8 に進捗が図られるよう、以下に示すプロジェクトにおいて他圏域との連携を推進する。

10 (1) 国土軸ネットワークプロジェクト

11 • 10-1-1 日本中央回廊の西の拠点として、アジアを始め世界からヒト・モノ・カネ・情報
12 を呼び込むゲートウェイとしての機能を強化し、国際競争力のある都市圏を形成し、そ
13 の効果を圏域内はもとより他圏域へ波及・拡大するため、広域からコンテナを集貨する
14 國際フィーダー航路、国際フェリー、RORO 船⁵⁴等による高速海上輸送、航空貨物輸送等
15 を駆使した複合一貫輸送サービスや高規格道路ネットワークの整備やリニア中央新幹線
16 の最速 2037 年の大阪までの全線開業、北陸新幹線の未着工区間の 1 日も早い開業等、関
17 係地方公共団体等との調整を進めるとともに他圏域と連携・協力をを行う。

18 また、西日本広域圏の地域活力の創出のため、近畿圏四環状道路と日本海・西日本・太
19 平洋新国土軸による交流・連携を強化し、海峡部などを連絡するプロジェクトについて
20 他圏域と連携しながら長期的視点で取り組む。

22 (2) 関西強靭化・防災連携プロジェクト

23 • 10-2-1 大規模地震などにより広域かつ甚大な災害が発生した際、被災地の応急活動及び
24 復旧・復興活動を効果的に実施するため、国、地方公共団体その他の関係機関による相
25 互応援協定の締結などの体制整備を他圏域とも連携し取り組む。港湾においては、物資
26 や人員等輸送を確保するため、中国圏、四国圏、九州圏と連携して、緊急確保航路を含
27 む航路啓開体制の構築など、港湾の災害対応力の強化を図る。また、隣接圏域には原子
28 力発電所が立地しており、事故や被災時の住民の避難経路の確保のため、リダンダンシー
29 の確保の観点を考慮し、北陸圏と調整・連携を行う。

30 リニア中央新幹線の開業などによる日本中央回廊の形成により、首都圏・中京圏との人
31 流や物流が多重的に確保されるようになることから、首都圏の中核管理機能のバックア
32 ップについて、官民それぞれで平時からのデュアルオペレーション体制の構築を他圏域
33 と連携し促進する。加えて、北陸新幹線の全線開業により北陸圏をはじめとした他圏域
34 との人流や物流の多重性・代替性を確保できるようになることから、大規模災害に強い
35 国土を形成するため、政府機関や民間企業等のバックアップ機能の構築を他圏域と連携
36 し取り組む。

54 ROLL-ON/ROLL-OFF 船の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側ゲートを有する船舶。

1 (3) 人々を魅了する関西プロジェクト

2 • 10-3-1 日本を代表する「ナショナルサイクルルート」に指定されている「太平洋岸自転
3 車道」のさらなる活性化を推進するため、中部圏、首都圏と連携する。また西日本側の
4 サイクルツーリズムの交流拡大によるサイクルルート周辺の活性化のため、既存のサイ
5 クルルートを活用した瀬戸内海を一周するルートについて中国圏、四国圏、九州圏と連
6 携を図る。

7 インバウンド消費額の拡大を図るため、地方誘客に資する観光コンテンツの造成・連携
8 や、航空ネットワーク・訪日クルーズの回復等に向けた取組について他圏域との連携を
9 推進する。