

関西広域地方計画

中間とりまとめ（素案）

K X

Kansai Transformation

～まじわり、つながる、変革する関西～

令和6年12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6年12月時点での検討状況を整理したものであり、今後、広域連携プロジェクトに関する記述内容の追記・更新や時点修正など、必要な追加・変更を行うものである。

はじめに

第1部 関西の現状と課題	1-1
第1章 関西の地域構造	1-1
第2章 関西の特徴・強み	1-1
第3章 関西を取り巻く現状と課題	1-6
第2部 関西の将来像とその目標・戦略	2-1
第1章 活力ある圏域づくり	2-2
第1節 挑戦し、成長する関西	2-2
第2節 豊かに誇り高く暮らせる関西	2-3
第2章 安全・安心な圏域づくり	2-4
第1節 災害に屈しない強靱な関西	2-4
第2節 人と自然が共生する持続可能な関西	2-5
第3章 個性豊かな圏域づくり	2-6
第1節 人々を魅了し続ける関西	2-6
第3部 広域連携プロジェクト	3-1
第1章 国土軸ネットワークプロジェクト	3-1
第2章 関西交通ネットワークプロジェクト	3-1
第3章 関西成長エンジンプロジェクト	3-1
第4章 都市の魅力向上プロジェクト	3-1
第5章 地域活性化プロジェクト	3-1
第6章 関西強靱化・防災連携プロジェクト	3-2
第7章 GX プロジェクト	3-2
第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト	3-2
第9章 人々を魅了する関西プロジェクト	3-2
第10章 他圏域との連携プロジェクト	3-3
第4部 計画の効果的推進	4-1
第1章 重点的・選択的な資源投入	4-1
第2章 多様な主体の参加と連携・協働	4-1
第3章 隣接圏域との連携	4-1
第4章 他の計画・施策との連携	4-2
第5章 計画の進捗状況の把握	4-2

はじめに

総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めた「第三次国土形成計画（全国計画）（令和5年7月閣議決定）」や「関西広域地方計画 基本的な考え方（令和5年7月近畿圏広域地方計画協議会公表）」等を踏まえ、新たな「近畿圏広域地方計画」の中間とりまとめを行う

なお、本計画においては、「近畿圏」を「関西」と称する

【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

【計画の期間】

本計画の計画期間は、2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間とする

【キーコンセプト】

時代の変革期を見据え、高次元での飛躍を目指して。アジアをはじめ、世界との架け橋となり、あらゆるイノベーションを生み出し続ける。この国の成長エンジンとして、関西はさらなる飛躍を遂げていく。その思いを、キーコンセプト『KX（Kansai Transformation）～まじわり、つながる、変革する関西～』に込めた。

第1部 関西の現状と課題

第1章 関西の地域構造

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

関西の南部には、その大半が森林・山岳地帯であり、圏域面積の約4分の1を占める紀伊半島があり¹、東部には、日本最大の湖であり、国民的資産にも位置づけられている琵琶湖を有し、その給水人口は、圏域人口の70%以上に当たる約1,480万人に上る²。

本圏域の中央部に位置する京都、大阪、神戸の3大都市とその周辺都市に都市・交通・産業が高密度に集積しており、そこに圏域人口の約8割が集中している³一方で、日本海側や紀伊半島等、過疎地等を含む地域も抱えている。

都市機能の中枢が集積する大阪平野には、その中心である大阪市などに水害リスクのある海拔ゼロメートル地帯が広がり、圏域人口の約7%にあたる約140万人の人々が生活している⁴。

第2章 関西の特徴・強み

(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西

古来より日本の歴史と文化の中心として各所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。

国内の世界文化遺産21件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の4割以上を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集積しており、さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群が、世界遺産一覧表への記載を目指している⁵。

多様で厚みのある歴史・文化は、ものづくり、祭事、芸能、まちなみ、景観、食文化等にも活かされ、人々の営みや地域社会そのものが地域資源を形成している。

また、高校野球や高校ラグビー等、競技スポーツにおいて聖地と呼ばれるシンボリックな競技場を含む施設が多数点在している。

それらを有する関西は、個性的で多様な地域で構成されている圏域である。

(2) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す関西

1) 人と自然のつながりが深い関西

京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋、琵琶湖のいずれかに1時間程度で到達でき、水辺が身近な圏域である。また、都市部から比較的近くに、里山・里海等の日

¹ 半島振興法による紀伊半島の半島振興対策実施地域対象市町村のうち、奈良県及び和歌山県の41市町村を対象。

² 滋賀県公表資料「平成30年度琵琶湖水利用区域内給水人口」及び総務省「推計人口（平成30年10月）」。

³ 総務省統計局「令和2年国勢調査」。

⁴ ゼロメートル地帯の高潮対策検討会 第1回検討会資料4「わが国におけるゼロメートル地帯の高潮対策の現状」より抜粋。

⁵ 文化庁ホームページ。

本原風景が残り、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプ等を複合的に楽しめる自然が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた地域を有する。

そのほか、熊野や丹波・若狭等の豊かな自然を活かした観光地や、ラムサール条約湿地⁶、ユネスコエコパーク⁷、ユネスコ世界ジオパーク⁸、日本ジオパーク⁹等がそれぞれ存在する。

これら関西の身近な自然の多くが、手つかずの自然というよりもむしろ人間生活とのかかわりの中で育まれ、維持されてきたものであることから、これ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。

例えば、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、琵琶湖・淀川流域圏の再生に関連する様々な取組が行われている。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。

2) 持続可能な社会を目指す関西

2050年カーボンニュートラル¹⁰の実現に向け、関西においてもカーボンニュートラルポート（CNP）¹¹を始めとし、水素・アンモニア発電や、トラック、船舶、航空機等の燃料転換等、産学官それぞれの取組や、双方の連携による取組が進められている。

自治体でも、ゼロカーボンシティ表明や SDGs¹²未来都市の選定が急速に進んでいる。ゼロカーボン表明済みの自治体は、2024 年 9 月末時点において 2 府 4 県と 94 市町村¹³、SDGs 未来都市¹⁴選定を受けた自治体は滋賀県、大阪府及び兵庫県と 29 市町村¹⁵となっている。また、脱炭素先行地域¹⁶の選定も進んでおり、関西の自治体から第 1 回脱炭素先行地域（令和 4 年 4 月）に 5 市、第 2 回（令和 4 年 11 月）に 3 市、第 3 回（令和 5 年 4 月）及び第 4 回（令和 5 年 11 月）に各 1 市の計 11 市町が選定されている¹³。

（3）多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西

関西は古代から現代に至るまで、日本の歴史と文化の中心として、それぞれの地域が長い歴史を有し、個性的で多様な地域で構成されている圏域である。

⁶ 特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約（ラムサール条約）で定められた国際的な基準に従って指定された湿地。

⁷ ユネスコ人間と生物圏（MAB）計画の一環として、豊かな生態系を有し、地域の自然資源を活用した持続可能な経済活動を進めるモデル地域として定められた地域。

⁸ ユネスコの国際地質科学ジオパーク計画（IGGP）の一事業として、地球科学的意義のある地質遺産が、保護、教育、持続可能な開発のすべてを含んだ総合的な考え方によって管理された、1 つにまとまったエリア。日本ジオパークの中からユネスコによって認定される。

⁹ ユネスコ世界ジオパークの基準に沿って日本ジオパーク委員会が認定した地質遺産。

¹⁰ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

¹¹ 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。

¹² Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことを指す。

¹³ 環境省ホームページ。

¹⁴ 地方創生 SDGs の達成に向け、優れた SDGs の取組を提案する地方公共団体を「SDGs 未来都市」として選定するもの。

¹⁵ 内閣府地方創生推進室公表資料。

¹⁶ 2050 年カーボンニュートラルに向けて、2030 年度までに、民生部門（家庭部門及び業務その他部門）の電力消費に伴う CO2 排出の実質ゼロを実現し、運輸部門や熱利用等も含めてそのほかの温室効果ガス排出削減についても、地域特性に応じて実施する地域。

1 これらが、多くの外国人観光客を惹きつけており、関西における 2019 年の訪日外国人
2 旅行者¹⁷数は、1,320 万人と、2015 年比で約 1.7 倍に増加している。コロナ禍により激減
3 したものの、2023 年には 1,083 万人にまで回復しており、今後も更に増えることが見込ま
4 れている¹⁸。

5 これに伴い、関西国際空港の国際線旅客便発着回数は 2015 年の 9.7 万回から 2019 年に
6 は 14.2 万回へ 1.5 倍近くまで増加している。コロナ禍により、2021 年には 0.6 万回にま
7 で激減したが、2023 年には 8.4 万回まで回復している¹⁹。

8 我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数も高い伸びを示しており、2017 年に
9 2,013 回と、2013 年からの 4 年間で 5.4 倍に増加し、その後もほぼ同水準を保っていた。
10 同じく、コロナ禍により、2021 年及び 2022 年の寄港はなかったが、2023 年は外国船社の
11 寄港が復活し、1,264 回にまで回復している²⁰。

12 関西の外国人延べ宿泊者数も右肩上がりに増加しており、2019 年に 3,294 万人泊であ
13 り、2015 年の 1,592 万人泊から 4 年間で 2 倍を超える増加を示した。コロナ禍により 2021
14 年には 51 万人泊まで減少したが、2023 年は過去最高の 3,304 万人泊まで伸びており、
15 2009 年の 331 万人泊から約 10 倍に増加している²¹。

16 さらに、「2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）」は、インバウンド²²の
17 増加のみならず、我が国の文化芸術を世界に発信するまたとない機会である。この機会を
18 捉えて、文化芸術による地域の活性化を一層推進していくとともに、万博以降の更なる展
19 開も見据え、文化芸術活動の基盤強化を更に進めていくことが重要である。観光産業とい
20 う観点で見ると、2023年度に観光・レジャー目的で関西を訪問した外国人の旅行消費額は
21 約1.3兆円であり、関東²³の約1.9兆円には及ばないものの、その他圏域（200億円～3,500
22 億円）と比較して圧倒的に多い²⁴。観光産業が関西経済に与えるインパクトはこれまでに
23 十分示されていることから、幅広い産業を観光関連産業として取り込み、高付加価値なイ
24 ンバウンドの誘致、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
25 圏域全体で戦略的に取り組むことが重要である。

26 (4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西

27 関西の域内総生産額は約 89 兆円（2021 年度）と世界で 19 番目の経済規模のトルコを上
28 回る経済規模を有する我が国第 2 の経済圏である²⁵。古くから我が国の政治、経済、文化
29 や国際交流の中心的役割を担い、現在も国の出先機関や関係機関、日本銀行大阪支店、
30 在日外国公館等がおかれている。

¹⁷ 国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を
加えた入国外国人旅行者のこと。

¹⁸ 日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」及び観光庁「訪日外国人消費動向調査」。

注）関西の数値は、訪日外国人数（全国値）に訪日外国人消費動向調査による訪問率を与えて算出した推計値。

¹⁹ 関西エアポート㈱公表資料。

²⁰ 国土交通省公表資料「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数」。

²¹ 観光庁「宿泊旅行統計調査」。

²² 訪日外国人旅行のこと。

²³ 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県

²⁴ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」。

²⁵ 世界各国はグローバルノート（IMF 統計に基づく名目ベースの GDP。関東、関西は内閣府「県民経済計算年報」。

貿易額、コンテナ取扱量ともに国内第2位²⁶の阪神港を始め、国内外の移動・輸送の拠点である関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港や、圏域内外を結ぶ名神高速道路、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・山陽新幹線等の高速交通ネットワーク、圏域内の交通を担う道路網・鉄道網等、他圏域や海外との人・モノのやりとりを支え、企業活動に不可欠な充実した交通基盤を有する。

関西の産業構造を域内総生産ベースでみると、約70%が第3次産業、約29%が第2次産業となっており、全国とほぼ同じ産業構造である²⁷。関西内においては、京都市（約6兆円）、大阪市（約20兆円）、神戸市（約7兆円）の3市で関西の域内総生産の約38%を占め²⁸、また就業者数（従業員ベース）についても、京都市（約67万人）、大阪市（約182万人）、神戸市（約65万人）で関西の約36%を占め²⁹、京都・大阪・神戸の3大都市に関西の産業が集中しているのが特徴である。

第2次産業では、関西は医薬品産業が盛んで、同産業の関西の製品出荷額等は全国シェア24%と、関東（全国シェア24%）と同じ水準である³⁰。さらに関西では、国内拠点を中心に生産し、世界市場のニッチ分野で勝ち抜いている企業や、国際情勢の変化の中でサプライチェーン³¹上の重要性を増している部素材などの事業を有する優良な企業を選定したグローバルニッチトップ企業³²国内100選に計27社が選ばれており、選定企業数の対全国シェア（23.9%）³³は全製造業事業所数の対全国シェア（17.6%）³⁴よりも高く、優れた技術力を有するものづくり企業が集積している。

特に、大阪府の製造事業所数は約1万9千箇所と、47都道府県中最も多く、大阪府（全国シェア8.3%）、京都府（2.4%）、兵庫県（3.9%）の3府県に全国の製造業事業所の15%が集積している³⁵。

第3次産業では、観光業の他に、コンテンツ産業が盛んである。近年海外で高い評価を得ている我が国の映画、テレビ、音楽、ゲーム、マンガ、アニメ等のエンターテインメント・コンテンツは、「クールジャパン」という言葉で語られるように、我が国の文化力の発信によるソフトパワーの強化に貢献するだけでなく、関連産業への波及効果や観光資源としての価値も大きい。関西には、映像制作・配給業やゲームソフトウェア業の事業所数・従業員数が関東に次いで多く、大手のゲーム会社があるなど、コンテンツ産業が集積している。映画、ゲーム、マンガ、アニメ等をテーマにした施設や、いわゆる「聖地」も多数あり、関西の観光資源となっている。

アジア諸国と歴史的に結びつきが強い関西においては経済交流も活発であり、輸出・輸入総額に対するアジア諸国のシェアは、輸出約62%、輸入約58%を占める³⁶。関西唯一

²⁶ 財務省貿易統計（積卸港別貿易額）及び港湾統計（年報）

²⁷ 内閣府「県民経済計算年報」（2021年度域内総生産（名目）より算出）。

²⁸ 内閣府「県民経済計算年報」。

²⁹ 総務省統計局「令和2年国勢調査」。

³⁰ 総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」（製造業事業所調査）。

³¹ 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消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がりを。

³² 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。

³³ 内閣府「県民経済計算年報」（2021年度域内総生産（名目）より算出）。

³⁴ 総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」。

³⁵ 総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」。

³⁶ 大阪税関「貿易統計」（2023年）。

の日本海側拠点港である舞鶴港では、東アジア諸国と地理的に近接する日本海側港湾での交流も盛んである。

人の往来も活発である。関西国際空港から入国する外国人の約9割はアジア諸国からの利用で、その数は2019年には765万人とアジアと関西の活発な人流を支えている。新型コロナウイルス感染症の世界的流行の影響により、2021年には3万人にまで急減したが、2023年は592万人にまで回復している³⁷。

関西国際空港の国際就航便数は2019年には国際線旅客就航便のうち9割以上がアジア路線で、また旅客便のアジア就航都市数が国内最多の52都市に上っていた。コロナ禍により激減したが、2024年夏ダイヤでは36都市、1,060便まで回復している³⁸。

(5) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

1) 最先端の研究開発拠点などが集積する関西

関西には、関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）、播磨科学公園都市、神戸医療産業都市、北大阪健康医療都市（健都）、中之島未来医療国際拠点（Nakanoshima Cross）等の特色ある研究開発拠点が形成され、健康・医療（ライフサイエンス³⁹）分野や脱炭素等のエネルギー分野を始めとする最先端の研究開発が進展している。

また、我が国有数の大学、研究機関等が数多く存在し、大学生が約55万人、大学院生が約5万人、自然科学系研究者及び技術者が約39万人就学・就業しており⁴⁰、高度な知識・技術を有する人材が豊富である。

さらに、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・事業化の推進、国内外から人材が集まるビジネス環境を整えた国際的な経済活動拠点の形成を目的とした「関西圏国家戦略特区（大阪府、兵庫県及び京都府）」や、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、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、日本経済の再生に貢献し、我が国やアジア等の医療問題や環境問題を克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目的とした「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、神戸市）がある。

これらの研究開発拠点、大学、研究機関等とともに次世代産業である健康・医療（ライフサイエンス）産業やロボット産業にかかわる企業等も京阪神地域に集中し、関西の産学官をあげて、関西においてバイオ・ライフサイエンス分野の世界的拠点形成、大学、研究機関、企業、支援機関等が集積した産業クラスターの形成に向けた取組が行われている。

2) 万博を契機とした「未来社会の実験」を推進する関西

関西では、2025年4月から半年間「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、そして「未来社会の実験場」をコンセプトに「2025年日本国際博覧会」（略称「大阪・関西

³⁷ 法務省「出入国管理統計」。

³⁸ 国土交通省「国際線就航状況」。

³⁹ 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。

⁴⁰ 大学生・大学院生数は文部科学省「令和5年度学校基本調査」自然科学系研究者及び技術者数は総務省統計局「令和2年国勢調査」。

万博」を開催する。今回の万博には、160 を超える国のほか、地元関西を始めとする多くの国内企業・団体が参画している。これらの企業・団体は、これから先の未来に想定される社会課題の解決に資するような、ライフサイエンス、スマートモビリティ、デジタル、バーチャル、環境・エネルギーなどの分野における最先端の技術やサービスを万博を通して披露し、「未来社会の実験」を行う。

この大阪・関西万博を契機に、官民を挙げて未来社会の実験に資する取組を強力に推進するとともに、創出されたイノベーションの源を、「大阪・関西万博のレガシー」として継承し、関西はもとより、日本の成長のために発展させていくことが重要である。

第3章 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

全国的に人口減少が進む中、関西の人口も 2010 年の 2,090 万人を境に減少基調に転じており、2020 年には 36 万人減の 2,054 万人となっている⁴¹。

人口減少は今後もさらに進行することが見込まれている。国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口（2023 年推計）によると、関西の人口は 2030 年には 1,945 万人、2050 年には 1,650 万人になると見込まれており、2020 年からの 30 年間で約 400 万人減少する見通しである。2020 年をベースにした 2050 年の将来推計人口の伸び率では、関東 0.925、中部⁴²0.819 に対して、関西は 0.803 となっており、三大都市圏で人口減少率が最も高い。

関西各府県の 2023 年の合計特殊出生率⁴³は、大阪府（1.19）、京都府（1.11）で全国平均の 1.20 を下回っている。滋賀県（1.38）、和歌山県（1.33）、兵庫県（1.29）及び奈良県（1.21）では全国平均を上回っているものの、全ての府県の合計特殊出生率は人口置換水準といわれる 2.07 より相当の開きがあり、1980 年代以降 1 ポイント台が続いている⁴⁴。

人口減少は、中山間地域や農山漁村集落で特に深刻であり、関西の DID（人口集中地区）⁴⁵を有しない 78 市町村のうち 35 市町村で、人口が 2050 年に 2 分の 1 以下となると見込まれている⁴⁶。

大阪圏⁴⁷は、東京圏⁴⁸などへの 20 歳代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、都市部であっても生産年齢人口は減少しており、関西の DID を有する市町村においても、2050

⁴¹ 総務省統計局「国勢調査」。

⁴² 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県

⁴³ 合計特殊出生率：15～49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、1 人の女性が一生の間に生む子どもの数を意味する。

⁴⁴ 厚生労働省「人口動態統計」。

⁴⁵ Densely Inhabited District の略称。国勢調査において設定される統計上の地区で、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、原則として人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。

⁴⁶ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」

⁴⁷ 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県を対象とする圏域。

⁴⁸ 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を対象とする圏域。

年には総人口のピークであった 2010 年から約 420 万人減少し約 830 万人になると見込まれている⁴⁹。

関西は、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、人口の減少に加えて、自治会・町内会加入率の低下や地域活動の担い手不足等により、地域コミュニティの弱体化が進展している。

近年、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、施設などの維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見守りや安否確認等の活動を代替、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、安心して心豊かな生活を送るためには、都市機能やコミュニティの維持が課題である。

2) 3 人に 1 人が高齢者となる社会の到来

人口減少とともに高齢化も急速に進行している。関西の 65 歳以上人口は、2020 年の 590 万人から、2050 年には 632 万人に、また 75 歳以上は、2020 年の 308 万人から、2050 年には 403 万人に増加すると見込まれている⁵⁰。

これに伴い、医療・介護・福祉需要の増加や高齢運転者の増加が見込まれる。医療・介護・福祉については、関西の DID を有しない市町村では、高齢者を含む全世代での人口減が見込まれており、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が課題である。一方で、DID を有する市町村では、総人口は減少するものの、高齢者は増加見込みであり、増大するこれらのサービス需要の担い手不足といった課題などが生じる可能性があり、需要と供給のギャップに対する政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取組が必要である。

高齢運転者の増加については、65 歳以上の運転免許保有者比率は 2013 年が 18.7%だったのに対して、2023 年には 24.2%に増加している⁵¹。高齢者の免許返納の促進などの取組がされているが、返納者の生活の足の確保が課題である。

また、特に高度経済成長期（1955 年頃から 1973 年頃）に建設されたニュータウンでは高齢人口の増加や住宅・商業施設の老朽化、シャッター通りと化した近隣の商店街及び小中学校などの遊休化等による「まち」としての活力低下、高齢化に対応していない住居や一人暮らしの高齢者の増加等、様々な課題が生じると見込まれている。

趣味や地域行事等、様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、コロナ禍以前に最後の調査が実施された 2013 年まではほとんどの活動において増加傾向にあり、高齢者の社会参加意識は年々高まっていた。しかしコロナ禍により 2021 年にはほとんどの活動で減少しており、何のグループ活動にも参加しなかった人の割合は増加している⁵²。

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活躍ができる社会の構築が重要である。

⁴⁹ 1980～2020 年は総務省「国勢調査」、2050 年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」

⁵⁰ 2020 年は総務省統計局「国勢調査」（年齢不詳を按分した人口）、2050 年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」

⁵¹ 警察庁「運転免許統計」。

⁵² 内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する意識調査」。

3) 担い手不足への対応

関西の2050年の生産年齢人口は、2020年比で30%（約360万人）減少する見通しであり、減少率は、関東17%（約470万人）、中部28%（約280万人）に対して、三大都市圏で最も高い⁵³。生産年齢人口の減少は、交通・物流、医療・福祉・介護、インフラメンテナンス等の地域の生活サービスの維持に不可欠な担い手の不足に直結する。地域の生活サービスの利便性低下は、買物弱者の増加、救急医療や出産、子育て、福祉・介護等へのアクセス困難等、真に必要な日常的な生活サービスに対する生活者の暮らしの安全・安心を失いかねない。

運輸業においては、約半数の長距離陸送事業者が2024年以降規制対象となる時間外労働年960時間超となるドライバーがいることが明らかとなっている⁵⁴。加えて、2024年問題の影響及びトラックドライバー不足により、近畿⁵⁵では2030年に約36%の貨物が運べなくなるという推計もされている⁵⁶。

また、2019年から2023年の産業別就業者数の変化をみると、コロナ禍で情報通信業（7万人増）や医療福祉分野（15万人増）の就業者が増加しているものの、特に情報通信業の増加度合いは東京圏（34万人増）と大きく乖離している⁵⁷。令和2年の国勢調査では、全国のIT技術者のうち、60.4%が東京圏に集中しており、関西におけるデジタル人材の不足が課題となっている。

今後、デジタルの活用や多様な人材の確保・育成等による担い手不足への対応が求められる。

関西の地方公共団体（市町村）の職員数も減少しており、2005年には121千人だったが、2023年には106千人となっている。特に土木職や建築職等の技術職員は人手不足であり、近畿の市町村の土木技師数では、2005年（10,854人）から2023年（9,617人）にかけて、1割以上減っている⁵⁸。国民の多様化する価値観に即して、地域が直面する諸課題に迅速に対応するためには、行政中心の取組、特に人材や財政面で大きな制約に直面している地方公共団体中心の取組には限界がある。一方で、江戸時代の町橋⁵⁹を始めとする、地域の発展に「民」の力が大きな役割を果たしてきた関西は、新たな官民連携によって社会的課題を解決する素地が根付いている。

このため、国と地方の適正な連携・補完関係を強化するとともに、PPP⁶⁰、PFI⁶¹、指定

⁵³ 2020年は総務省統計局「国勢調査」（年齢不詳を按分した人口）、2050年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

⁵⁴ 全日本トラック協会「第5回働き方改革モニタリング調査結果」（令和5年1月～2月調査）。

⁵⁵ 福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県。

⁵⁶ （株）野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」（2023.1「第351回NRIメディアフォーラム」）。

⁵⁷ 総務省「労働力調査」。

⁵⁸ 総務省「地方公共団体定員管理調査」。

⁵⁹ 江戸時代に町人等が生活や商売のために自腹で架けた橋。江戸の橋は、約350ある橋の半分が公儀橋と呼ばれる幕府が架けた橋であった一方、大阪では、約200ある橋のうち、公儀橋はわずかに12橋で、残りの橋は、町橋であった。出典：大阪府ホームページ。

⁶⁰ Public Private Partnership の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るもの。

⁶¹ Private Finance Initiative の略。PFI法に基づき公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

管理者制度等、民の力を最大限発揮し、官民の多様な主体が連携・協働して、地域課題の解決に当たる必要がある。

(2) 関西の相対的地位の低下

1) 関西の企業集積の低迷

我が国の国際競争力は、一人当たり名目 GDP が OECD38 カ国中 20 位と相対的に地位が低下するなど、世界の都市間競争が激化する中で厳しい状況に置かれている。特に、アジア諸国の経済成長は著しく、一人当たり名目 GDP が 2 万ドル以上の国・地域数は 1995 年の 4 から 2021 年には 10 に増加している⁶²。

我が国は本格的な人口減少社会を迎える中、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、激化する都市間競争に打ち勝ち、アジアの成長力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、関東に次ぐ我が国第 2 の経済圏域である関西が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、1990 年から 2021 年までの関西における域内総生産の伸び率は 1.15 (77 兆円→89 兆円) と、関東の 1.36 (169 兆円→230 兆円)、中部の 1.30 (64 兆円→83 兆円) より鈍く⁶³、中部との差は縮小し、関東との経済規模の格差が拡大している。日本経済全体の国際経済における相対的地位の低下との二重の意味で、関西の相対的地位の低下はより深刻さを増している。

関西においては、大企業の圏域外への移転が問題となっている。資本金 10 億円以上の普通法人数は 2000 年度から 2022 年度において全国的に減少しているが、2000 年度に東京都下 3,482 社 (対全国シェア 48.6%) に対し、関西の産業の中心である京都府・大阪府・兵庫県下では 1,163 社 (対全国シェア 16.2%) であったが、2022 年度には東京都下 2,713 社 (対全国シェア 58.0%) に対して、京都府・大阪府・兵庫県下では 536 社 (対全国シェア 11.5%) と減少幅が大きくなっている⁶⁴。

東京に本社などを置く理由としては、「取引先が多い」「社員等を雇用しやすい」といった理由が、地方への本社移転の条件は、「関連会社や取引先への移動時間・コストの削減」といった理由が挙げられている⁶⁵。このことから、東京に企業や人材が集積しているため、本社機能を関東に移転する動きが出ていると考えられる。

ベンチャーキャピタルが伸びないことも課題である。地域別の本社所在地数をみると、2023 年時点で関西には 11 社と、関東の 90 社⁶⁶と比較して大きく遅れをとっている。出資に際してリスクマネジメントのできる人材が少なく、東京のほうが大阪より情報や投資対象となる企業も多いことから、関西への集積が伸び悩んでおり、東京と比較してスタートアップ企業の資金調達が困難となっている。実際の調達額で見ても、2023 年の調達額は東京都の 5,945 億円に対して、大阪府が 237 億円、京都府が 176 億円、兵庫県が 83

⁶² 総務省統計局「世界の統計 2024」。

⁶³ 内閣府「県民経済計算年報」。

⁶⁴ 国税庁「国税統計年報」。

⁶⁵ 国土交通省「企業等の東京一極集中に関する懇談会とりまとめ」(令和 3 年 1 月 29 日)。

⁶⁶ 一般財団法人ベンチャーエンタープライズセンター「2023 年度 日本ベンチャーキャピタル等要覧」より近畿地方整備局算出。

億円と、圧倒的な差をつけられている⁶⁷。

このような状況は人口動態にも反映されている。人口に関する社会増減をみると、大阪圏では 1974 年以降は社会減の傾向が続いている。年齢階層別の 2019～2023 年（年平均）の移動状況については、大阪圏は 15～19 歳は転入超過であるが、20～44 歳が転出超過で労働力人口が流出しており、特に 20 代の転出超過が顕著であるのに対し、東京圏は 15～34 歳が大幅な転入超過となっている⁶⁸。若者が就職を機に東京圏へ流出していることが伺える。

2）グローバル化の遅れ

グローバル化の面でも関西は東京都下に大きく差をつけられている。外国法人の在日拠点数についてみると、京都府・大阪府・兵庫県下は 2000 年度 183 社（対全国シェア 4.9%）に対し 2022 年度は 235 社（対全国シェア 4.3%）と、関西の 3 府県下に拠点を置く外国法人は増えているものの、全国シェアは低下している。一方、東京都下は、2000 年度 3,183 社（対全国シェア 84.5%）に対し 2022 年度には 3,816 社（対全国シェア 70.6%）⁶⁹と、数でみると更に差が広がっている。

国際会議の誘致⁷⁰の観点では、2023 年に開催された世界の国際会議件数（ICCA 基準）⁷¹10,187 件のうち、我が国における開催件数は 363 件（世界 7 位）である。関西主要都市では、京都市 41 件、大阪市 20 件、神戸市 12 件であり、東京（91 件）、シンガポール（152 件）、ソウル（103 件）に大きく引き離されている⁷²。また、JNT0 国際会議統計による我が国の国際会議開催件数は、東京 23 区の 134 件（1 位）に対して、京都市 70 件（2 位）、神戸市 19 件（8 位）、大阪市 11 件（10 位）であり、東京との差が開いている⁷³。

3）リニア中央新幹線・北陸新幹線開業による危機感

東京都、名古屋市及び大阪市を結ぶリニア中央新幹線については、国家的見地に立ったプロジェクトであり、東京・名古屋間の開業に向けて、東海旅客鉄道株式会社により整備が進められている段階である。当初計画では、東京・名古屋間の開業が 2027 年⁷⁴に対して名古屋・大阪間の開業は 2045 年と 18 年もの差があったが、2016 年 8 月に、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、全線開業を最大 8 年間前倒し（2037 年）、整備新幹線の建設を加速化することが閣議決定された。2023 年 12 月に東海旅客鉄道株式会社より、名古屋・大阪間の環境影響評価に着手したことが公表され、2024 年 6 月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」においては、「名古屋以西について、駅の整備に関する検討の深度化など、整備効果が最大

⁶⁷ スピーダ スタートアップ情報リサーチ「2023 年 Japan Startup Finance ～国内スタートアップ資金調達動向決定版～」。

⁶⁸ 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」。

⁶⁹ 国税庁「国税統計年報」。

⁷⁰ 観光庁「自治体、コンベンション推進機関、会議施設のための国際会議誘致ガイドブック」では、国際会議の誘致が地域にもたらす効果として、「経済効果」「地域の国際化」「地域の広報」を挙げている。

⁷¹ ICCA（国際会議協会）が発表した 2023 年の国際会議統計の内容を JNT0 が要約して 2024 年 5 月 17 日に公表したもの（ICCA 基準）。

⁷² 日本政府観光局（JNT0）公表資料「日本における ICCA 基準の国際会議開催状況について（2023 年）」

⁷³ 日本政府観光局（JNT0）「2022 年国際会議統計」

⁷⁴ 東京―名古屋間の開業は、2023 年 12 月に当初の「2027 年」から「2027 年以降」に変更された。

限発揮されるよう、沿線自治体と連携して駅周辺を含めたまちづくりを進める」ことが明記された。

一方、リニア中央新幹線の東京・名古屋間の先行開業により所要時間が約 40 分に短縮され、大阪―名古屋間の新幹線での所要時間約 50 分より短時間となるため、関西の経済界・自治体等は「関西が取り残されるのでは」という危機感を持っている。

また、リニア中央新幹線の全線開通により、東京・大阪間が約 1 時間で結ばれることになれば、関東から大阪・関西を包含する巨大経済圏が生まれることになる一方で、それぞれの地域が個々の強みを活かした都市力を強化しなければ、地方が埋没することにもなりかねない。

東京都、大阪市を結ぶ北陸新幹線については、2015 年に金沢まで、2024 年 3 月 16 日には敦賀まで延伸した。敦賀から大阪までの区間については、現在、環境影響評価が進められている。

2015 年の金沢開業による北陸・関東間のアクセス向上により、古くから関西とつながりの強い北陸の学生の進学先や人の流れが関東へシフトしているとの指摘がなされており、敦賀開業により、関西の経済界・自治体等は「これが加速するのでは」と懸念している。

リニア中央新幹線及び北陸新幹線については、関西の自治体・経済界から早期整備を強く望む声があり、リニア中央新幹線においては名古屋以西のリニア中央新幹線沿線自治体である三重県、奈良県、大阪府と関西経済連合会並びに 3 府県の経済団体が「リニア中央新幹線建設促進大会」を開催している。また、北陸新幹線では、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会が「北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会」を開催し、福井県とともに中央要請を実施している。さらに、大阪府、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会、関西経済連合会の 6 者で構成する「北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会」でも「北陸新幹線早期全線開業実現大阪大会」を開催し、同大会決議による要望書を国等へ提出している。

（３）外国人観光客の急激な増加

訪日外国人旅行者数や関西国際空港の国際線旅客便発着回数、外国船社のクルーズ船の寄港回数等は、コロナ禍後回復傾向にあり、今後も更に増加することが見込まれる。

関西における 2019 年の訪日外国人旅行者数は、1,320 万人と 2012 年比で約 4.8 倍に増加しており、全国平均の約 3.8 倍を大きく上回る勢いで増加している⁷⁵。2023 年の訪日外国人旅行者のうち、関西を訪問した人は 43%で関東（55%）に次いで多いが、観光・レジャー目的に限定すると関西の訪問率は 47%に上昇し、関東（50%）とほぼ同じ水準となる⁷⁶。

また、2023 年の関西の外国人延べ宿泊者数の全国シェアは 28.1%であり、実に宿泊者の 3～4 人に一人が関西に宿泊している⁷⁷。

⁷⁵ 日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」の訪日外国人旅行者数（全国値）に観光庁「訪日外国人消費動向調査」による各圏域の訪問率を与えて算出した推計値（近畿圏広域地方計画推進室作成）に基づくもの。

⁷⁶ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」。

⁷⁷ 観光庁「宿泊旅行統計調査」。

宿泊施設における客室稼働率をみても、2019 年 8 月には関西全体で 73%であり、特に大阪府は東京都を上回る 84%と極めて高く、宿泊施設の不足が課題であった。コロナ禍により大きく低下したが、2023 年 8 月は関西全体で 63%、大阪府では 74%（東京都 74%）となっている⁷⁸。

一方で、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、公共交通機関の混雑や交通渋滞、写真撮影のための私有地への立入り、ごみの投棄といった過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響、旅行者の満足度の低下への懸念も生じており、適切な対処が必要となっている⁷⁹。

これらの課題に対応するため、2023 年 10 月に開催された第 21 回観光立国推進閣僚会議において、「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」が決定された。「先駆モデル地域⁸⁰」として、関西では京都府京都市、奈良県及び和歌山県高野町が選定されている。

地域住民の生活や地域の文化、自然の保全と両立した持続可能な観光地域づくりが課題である。

（４）ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏

１）暮らしやすさ・住みやすさ

関西は昼夜間人口比率が 100 を上回る都市が京都市、大阪市、東大阪市、神戸市、姫路市、和歌山市と都市拠点が分散し、関東や中部と比べて、多核型の圏域構造となっており、各都市がプライドを持って個性豊かな都市を構築している。

特に、大阪市の住みやすさは世界的にも高く評価されており、英経済誌エコノミストによる「世界で最も住みやすい都市ランキング 2024」において、大阪は我が国で最上位の 9 位と、東京（15 位）を上回る評価を得ている。

京阪神都市圏内は鉄道網が整備され、大阪市と京都市・神戸市の中心部がそれぞれ鉄道で 30 分圏内にあり、関西の鉄道利用による平均通勤時間は関東より約 6 分程度短く⁸¹、関東より職住が近接していると言える。鉄道の主要区間の平均混雑率も、2023 年で大阪圏が 115%と、東京圏の 136%より低い⁸²。

さらに、京阪神都市圏における交通基盤の現状をみると、圏域内外を結ぶ高速道路、新幹線、空港、港湾等の交通基盤が充実している。

一方で、高規格道路のミッシングリンク⁸³の存在や交通容量の不足に伴う渋滞、さらに国際基幹航路の寄港回数減少等の課題もある。国土交通省の年間渋滞ランキングでは、阪神高速 3 号神戸線の渋滞損失時間が、下りが全国 1 位（292 万人・時間/年）、上りが全国 2 位（253 万人・時間/年）となっている⁸⁴。

また、整備計画に位置づけられているものの未供用の高速道路が残っている。都道府

⁷⁸ 観光庁「宿泊旅行統計調査」。

⁷⁹ 国土交通省「観光白書（令和 6 年度版）」。

⁸⁰ 国土交通省観光庁「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」先駆モデル地域型（令和 6 年 3 月時点）。

⁸¹ 国土交通省「大都市交通センサス」。

⁸² 国土交通省「主要区間の平均混雑率」。

⁸³ 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。

⁸⁴ 国土交通省「年間の渋滞ランキング」（平成 31 年・令和元年）。

1 県道以上の道路整備率は、奈良県（34.2%：47位）、和歌山県（47.5%：44位）となつて
2 いる。滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県においても、全国平均（64.1%）を下回っており⁸⁵、
3 これらの早期の供用が課題である。

4 このほか、鉄道ネットワークについては、「近畿圏における望ましい交通のあり方につ
5 いて（近畿地方交通審議会答申第8号）」に位置付けられた路線の一部が未開業である。

6
7 関西の医療サービスは我が国の中でも充実しており、人口10万人あたりの医療施設従
8 事医師数は、京都府が約334人、和歌山県が約321人、大阪府が約289人と全国の約262
9 人を大きく上回っている⁸⁶。また、関西に大規模病院⁸⁷は264施設（2022年）あり、人口
10 10万人あたりでは1.3となり、関東（0.96）や中部（0.99）より多い⁸⁸。

11 住宅取得費も、関西平均は101.5m²で3,669万円であり、関東の94.4m²で3,893万円に
12 比べて低く⁸⁹、職住近接の住宅を確保することが比較的容易である。

13 一方で、地震時などに倒壊や延焼の危険が著しく高い密集市街地が2021年で45地区
14 （約1,400ha）残存しており⁹⁰、そのほかの都市環境面において、緑地の減少とアスファ
15 ルトやコンクリート面などの拡大や、風通しの悪い密集市街地によって引き起こされる
16 ヒートアイランド現象の発生等の課題を抱えている。

17 また、関西の都市部では、近年低密度な市街地が拡散する傾向にある。京都府、大阪
18 府、兵庫県のDIDの面積は、2005年から2020年の15年間で7,316ha増加し、特に最近5
19 年間で4,217ha急増している。一方でその人口密度は15年間で2.6ポイント減少してい
20 る⁹¹。都市のスプロール化は、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、
21 通勤・通学時間の増加、地域コミュニティの存続危機等様々な悪影響を引き起こしつつ
22 あり、都市としての魅力低下が懸念される。

23 24 2）学びやすさ・働きやすさ

25 関西は教育環境も充実している。大学の進学率は、67.1%で全圏域の中で一番高く、
26 全国の20政令市における大学の学部学生数の順位（2023年）は、京都市1位（130千人）、
27 神戸市5位（57千人）、大阪市8位（31千人）、堺市19位（11千人）となっている⁹²。ま
28 た、関西には全国の19%を占める151の大学が立地しており、関東（274）に次いで多い
29 ⁹³。

30 このことから、一般的に高校・大学就学時にあたる10歳代後半の年齢層では、関西は
31 関東（約2万人の転入超過）には及ばないものの、約6千人の転入超過がみられる。一
32 方で、一般的に就職時にあたる20歳代前半の層においては、関東以外の圏域からは転入
33 超過が見られるものの、関東への転出超過数が約1万6千人であり、トータルでは約6

⁸⁵ 国土交通省「道路統計年報2023」。

⁸⁶ 厚生労働省「令和4年医師・歯科医師・薬剤師統計」。

⁸⁷ 病床数300以上の病院数。

⁸⁸ 厚生労働省「医療施設調査」、総務省統計局「人口推計（令和4年10月1日現在）」。

⁸⁹ 住宅金融支援機構ホームページ「フラット35利用者2022年度集計表（全体）」。

⁹⁰ 国土交通省ホームページ「「地震時等に著しく危険な密集市街地」について」（2021年3月時点）。

⁹¹ 総務省統計局「国勢調査」。

⁹² 文部科学省「令和5年度学校基本調査」。

⁹³ 文部科学省「令和6年度学校基本調査」（速報値）。

千人の転出超過となっている⁹⁴。地元⁹⁵を離れて東京圏で就職した理由として、「自分の能力や関心に合った仕事が見つからなかった」「給与の良い仕事が見つからなかった」といった理由が挙げられている⁹⁶。

女性においては、高校卒業者の大学・短大進学率は 67.8%で他圏域と比べて高く、全国のトップ 10 に関西 4 府県が入っている。さらに大学卒業者の就職率も 82.0%で全国平均（81.2%）を上回っている⁹⁷。それにもかかわらず、女性の就業率は 50.7%で、全国平均（52.4%）より低く、都道府県別では、低い方から 10 府県の中に関西 3 府県が入っている⁹⁸。

20 歳代前半の若者の関東への流出が多い一方で、大阪府では西日本にある府県などから同じ年代の若者が集まってきている状況も見られる⁹⁹。資本金 10 億円以上の企業数が東京都に次いで多く¹⁰⁰、相対的な就業機会の多さなどが大阪府に人を惹きつけていることが想定される。京阪神大都市圏のポテンシャルをさらに強化し、他圏域に比較優位を持つ「学びやすさ」に加えて、誰もが「働きやすい」環境を整備し、今以上に若者を惹きつけていくことが課題である。

（５） 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

１） 地方都市における課題

京阪神都市圏以外の関西の多くの地方都市は、人口の減少や少子高齢化、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、下記に示すような地方創生上の重要な課題が顕在化している。

第 1 に、人口減少・少子高齢化の進行により、官民サービスが維持できなくなることや、地域経済の停滞により雇用の場の確保が困難となることが懸念されている。地方部から都心部の大学へ進学した学生は就職時に地元での働く場が限定されており、地方部で若者が活躍できる場所の不足などが、人口転出の要因ではないかと考えられる。将来にわたって安心して暮らし続けられる地域をつくることが課題である。

第 2 に、首都直下地震などの切迫性やコロナ禍で実感された東京の過密が抱える問題等から、東京一極集中の是正のために、住民が安心して暮らし続けられる地域を各地方につくすることも課題である。

第 3 に、コロナ禍にテレワークが急速に進展したことで、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方が可能となり、居住地選定の選択肢が広がった一方で、選ばれる地域になるための工夫が課題である。国民の価値観が多様化しており、二地域居住¹⁰¹などの新たなライフスタイルの変化も顕著となる中、関西の各地方都市が選ばれるためには、各地域の固有の歴史・文化・自然に根ざしたアクティビティやコンテンツ、景観等、個人のニ

⁹⁴ 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」。

⁹⁵ 地元が東京圏ではなくかつ最初の仕事に就いた時には東京圏に住んでいた回答者。関西以外からの転入者も含む。

⁹⁶ 内閣府「新型コロナウイルス感染症が地域の働き方や生活意識に与えた影響に関する調査（調査期間 2021 年 1 月 15 日～20 日）」

⁹⁷ 文部科学省「令和 5 年度学校基本調査」。

⁹⁸ 総務省統計局「令和 2 年国勢調査」。

⁹⁹ 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」。

¹⁰⁰ 国税庁「令和 4 年度国税統計年報」。

¹⁰¹ 例えば、平日は都会に暮らす人が、多様なライフスタイルを実現するために週末や一年のうちの一定期間を農山漁村で暮らすなど、異なる複数の地域で同時に生活拠点を持つライフスタイル。

ーズにマッチした大都市部にはない魅力を磨き上げることも必要である。

第4に、デジタル革命が急激に進行していく中、自動運転や遠隔医療等、地方の地理的条件の不利を軽減することができるデジタル技術を活用することによって、地方でも快適に暮らし続けられる地域をつくることも課題である。

さらに、地域間や地域内の拠点を連結する交通ネットワークを確保し、地域の暮らしや経済を維持・活性化させるため、道路ネットワークの強化や持続可能な地域公共交通の確立に向けた利用者の減少や乗務員不足等への対応が課題である。

2) 農林水産業の成長産業化

2013年から2022年までの10年間における関西全体の農業産出額は4,546億円から4,689億円¹⁰²、林業産出額は138億円から168億円¹⁰³、海面漁業生産額は403億円から428億円¹⁰⁴となっており、ここ10年はほぼ横ばい状態である。担い手の減少、高齢化の進行や気候変動による生産減少、国際情勢の緊迫化を背景とした食料や肥料、飼料の海外依存リスクの高まり等が課題であり、食料などの安定供給と農林水産業の成長産業化が必要である。

(6) ライフスタイルの多様化

コロナ禍にテレワークを導入する企業が増加しており、感染状況により変化はあるものの、テレワーク人口は拡大傾向にある¹⁰⁵。近畿圏においては、雇用型就業者のテレワーカーの割合が2018年には、17.6%だったのに対して、2023年には、24.3%に増加している¹⁰⁶。また、副業を許容する企業が増えるとともに、特定の企業に属さないフリーランスの拡大が確認されており、働き方は多様化しつつある¹⁰⁷。さらに、結婚や出産後も仕事を継続する女性の増加¹⁰⁸や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者の増加¹⁰⁹等、社会構造も変化している。

一方で、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、田園回帰の希望がみられる¹¹⁰など、個人の価値観・人生観も多様化している。

このような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。

(7) 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化

1) 自然災害リスク

今後30年以内に70%～80%（40年以内に90%）程度の確率で南海トラフ地震の発生¹¹¹

¹⁰² 農林水産省「生産農業所得統計」。

¹⁰³ 農林水産省「林業産出額」。

¹⁰⁴ 農林水産省「漁業産出額」。

¹⁰⁵ 国土交通省「ライフスタイルの多様化と関係人口に関する懇談会 最終とりまとめ（令和3年3月）」。

¹⁰⁶ 国土交通省「令和5年度テレワーク人口実態調査」。

¹⁰⁷ 国土交通省「ライフスタイルの多様化と関係人口に関する懇談会 最終とりまとめ（令和3年3月）」。

¹⁰⁸ 株式会社リクルート ジョブリサーチセンター「女性の就業に関する1万人調査2023」。

¹⁰⁹ 総務省「労働力調査」。

¹¹⁰ 内閣府「農山漁村に関する世論調査」（令和3年6月調査）。

¹¹¹ 地震調査研究推進本部ホームページ。

が危惧されており、発生時には紀伊半島沿岸部を中心に、激甚な被害の発生が想定されている。

また、関西には多数の活断層もあり、中でも大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害の発生が想定されている。それ以外にも、地震発生可能性が上町断層帯と同程度（30 年以内の地震発生確率が 3 % 以上）で今後強い揺れをもたらす確率が高いと評価されている活断層としては琵琶湖西岸断層帯や奈良盆地東縁断層帯がある。

これまで関西においては、1995 年に発生し死者約 6,400 人を出した兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）を始め、1944 年の昭和東南海地震、1946 年の昭和南海地震と、死者がそれぞれ千人を超える大規模な震災が発生している。近年では 2018 年 6 月に大阪府北部を震源とする地震が発生し、6 人の死者が出ている。

圏域外では、2024 年 1 月に令和 6 年能登半島地震が発生し、甚大な被害が発生した。この地震で、災害応急対策の強化や避難所などの生活環境の向上等の課題¹¹²が明らかになった。

大阪平野の多くは海拔ゼロメートル地帯で都心部は地下街も多く、水害リスクへの対応も課題である。

台風を始めとする風水害、土砂災害も過去に多数発生している（1953 年の台風第 13 号、1959 年の伊勢湾台風、1961 年の第二室戸台風、2011 年の台風第 12 号（紀伊半島大水害）等）。

2018 年 7 月豪雨では、西日本を中心に、広域的かつ同時多発的に、河川の氾濫、内水氾濫、土石流等が発生した。これにより、関西では死者 9 名、住家の全半壊等 255 棟、住家浸水 3,634 棟の極めて甚大な被害が広範囲で発生した。

さらに同年 9 月の台風第 21 号では、大阪湾でこれまでの最高潮位を超過するとともに、近畿地方整備局管内の多くの地点において日最大風速の観測史上 1 位を記録し、死者 14 名（うち関西在住者 11 名）の人的被害が発生するなど、各地に激甚な被害をもたらした。特に関西国際空港においては、高潮や強風に伴う高波により浸水被害が生じ、滑走路の機能停止や旅客ターミナルの停電等の被害が発生し、さらに強風で流されたタンカーが同空港と対岸を結ぶ連絡橋に衝突し、空路と陸路が遮断されたことにより、空港内の乗客等が孤立した。

2023 年 6 月の台風第 2 号及びそれに伴う梅雨前線の活発化による大雨では、大和川の増水に伴い、JR 大和路線の線路が一部冠水し、2 日にわたり運休となった他、土砂崩れ等による通行止めや由良港などでの土砂の流入による被害が発生し、同年 8 月の台風第 7 号では、土砂流入による京都縦貫自動車道の通行止めなどの被害が発生した。

近年増加傾向にある自然災害を想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、流域治水¹¹³への取組、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制などの確保等、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。

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

¹¹² 内閣府「令和 6 年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ」（第 1 回）資料 5。

¹¹³ 気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、堤防の整備、ダムの建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域にかかわるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方。

動、タイミング、役割等を規定した「タイムライン」の整備、地域防災力の強化のため、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。また、災害時においても企業などが経済活動を継続できるような、サプライチェーンの確保やエネルギーの供給拠点の分散立地も併せて検討する必要がある。

2) 社会資本の老朽化

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本は、今後加速度的に老朽化することが懸念されており、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社会資本の老朽化が進んでいる。

具体的には、関西の直轄国道の橋梁（橋長2m以上）の約4割が高度経済成長期時代に建設されており、2025年には約5割が、2035年には約7割が建設後約50年を経過する見込みである。また、関西に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁（径間1m以上）のうち61%が建設後50年を経過しており、この割合は2030年には75%に、2040年には84%に達する見込みである¹¹⁴。

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（情報通信技術）¹¹⁵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などが発生した場合、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。

厳しい財政状況の下で、費用の増大を極力抑え、施設の長寿命化を図ることなど、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。

本格的な人口減少下で、今後老朽化が加速度的に進行するインフラの維持管理に携わる自治体の担い手不足への対応も課題となっている。このため、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、支援体制の確立などが急務となっている。

(8) 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

東京への人口や諸機能の過度の集中により、地方における人口減少・流出や利便性の低下、地域産業の弱体化等の悪循環が進み、地方の活力喪失に拍車がかかるとともに、首都直下地震などの切迫する巨大災害により、広域かつ長期に及ぶ甚大な被害がもたらされるおそれがある。加えて、コロナ禍を契機として感染症のパンデミックに対する過密な都市構造の脆弱性が認識された。こうした国土構造における東京一極集中の弊害にかんがみ、国土全体にわたり人口や諸機能の広域的な分散を図り、平時からの対応も含めて東京への過度な集中を是正することは喫緊の課題である。

現在、関西には関東から文化庁を始め9の政府関係機関が移転している¹¹⁶ほか、東京に本社を持つ企業の中にも、関西にバックアップ機能を持つ社も多数存在する。

¹¹⁴ 近畿地方整備局及び近畿運輸局資料。

¹¹⁵ Information and Communication Technology の略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。

¹¹⁶ 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 内閣府地方創生推進事務局「第16回デジタル田園都市国家構想実現会議」「地方創生10年の取組と今後の推進方向 参考資料集」（令和6年6月10日）。

首都圏のバックアップ機能を担いえる圏域となるためには、関東とのアクセス向上が死活的に重要であることから、リニア中央新幹線を始めとする交通インフラの整備・強化が課題である。

(9) 環境保全とエネルギー安定供給の確保

琵琶湖や六甲山を始めとする関西における身近な自然の多くは、手つかずの自然というよりもむしろ人間生活とのかかわりの中で生まれ、維持されてきたものであることから、これらを維持していくためには、今後も人間による適切な関与が必要である。例えば琵琶湖における川端¹¹⁷のように自然環境と共存してきた伝統的な知識や技術・文化を含め、地域や市民が保全すべき地域資源として認識し、観光やレジャー、憩いの場としての利用と保全のバランスをとっていくことが課題である。

世界の人口増加や途上国の経済発展に伴い、温室効果ガスの排出が増え続けており、地球温暖化による海水面の上昇や気候変動の進行に伴い、水資源の安定的な確保が困難になることなどが懸念される。

また、エネルギー、鉱物資源等の需要の急増や国際情勢の緊迫化によって、世界のエネルギー供給を巡るリスクが顕在化している。一方で、デジタル化の更なる進展に伴い、情報通信機器の使用などにより電力需要は今後も拡大が見込まれ、その安定供給を確保する必要性が高まっている。

これらに対応するため、市民の間に省エネに対する意識を醸成するとともに、温室効果ガス排出削減や吸収源対策、健全な水循環の維持又は回復、省エネルギー化の推進、鉱物資源の循環使用等が求められている。

関西においても、様々な取組が進められている一方で、関西の再生可能エネルギー発電設備の導入容量は、全国の 10%程度であり、関東（23%）や中部（16%）より遅れている¹¹⁸。

(10) 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、殆どの人やモノが様々なデバイスでネットワークにつながり、連携に要する様々なデータを通信する光回線網などの通信インフラの拡大や多様なクラウドサービス¹¹⁹の普及などによりデータ・トラフィック¹²⁰は増加してきた。さらに、コロナ禍によるテレワークの浸透や、技術発展による AI 活用の拡大等を背景として、総ダウンロードトラフィックは急増し、その後も増加傾向であり、2023 年 11 月時点で前年同月比 18.1%増となっている¹²¹。また、ICT の進化に伴い利用可能となったビッグデータ¹²²が、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、位置情報データをもとにした人流データなどオープンデータ¹²³の多様な主体による活用が期待される。

¹¹⁷ 川の水や井戸水を家の中に引き込み、洗い物や飲み水などに利用する水場のこと。

¹¹⁸ 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）」。

¹¹⁹ データやソフトウェアをネットワーク経由で提供するサービス。サービス利用者はコンピュータの維持・管理等を効率化できるが、各処理に通信が必要となる。

¹²⁰ 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。

¹²¹ 総務省「令和 6 年版情報通信白書」。

¹²² 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。

¹²³ 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

今後さらに、5G や Beyond5G¹²⁴、Web3.0¹²⁵等によるデジタル活用の環境が整備されていくことで、遠隔診療、遠隔教育、自動配送、自動運転、無人工場、無人農業等のサービスが実現し、暮らし方や働き方の多様性の確保、生活利便性の向上、渋滞緩和や物流効率化、産業の高付加価値化・競争力向上、都市と地方、海外との繋がり強化等、より広範囲の課題解決の実現が期待される。これらのサービスの制御を行うにあたり、モノとモノの間での通信量が爆発的に増加するため、AI や量子コンピューター等高度な計算基盤が必要となることから、データセンターの更なる整備が必要になることが見込まれている¹²⁶。

データセンターの立地については、スケールメリットの追求、顧客企業との距離の近さ、設備の補修・運用のための人材確保の容易さ等の要因¹²⁷から関東に過半数（52%）が集中している。近年は第二の拠点として関西への投資が増加しているものの、立地件数は49件（20%）であり、関西の中でも、大阪府（39件）に集中している¹²⁸。

高齢化・人手不足に悩む地方こそ、遠隔医療や自動運転等による課題解決が期待されているが、これら高度なサービスを実現するためには、その態様によっては、データが発生する場所の近くでデータの処理を行うことが求められる¹²⁹。

一方、データセンターは工場などと比較して雇用創出効果が小さいため、地域の経済や活性化に寄与しないという側面も有している。立地に伴うインフラ整備や関連企業の誘致、再生可能エネルギーの利用等、地域と win-win の関係となるような誘致の仕組みを構築することが課題である。

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。

¹²⁴ 第五世代移動通信システム（5G）の次の世代の移動通信システム（いわゆる 6G）で、極めて大量の情報を、あらゆる場所において遅延なく安全・確実に流通させることができる、5G より高度な通信インフラ。

¹²⁵ 次世代インターネットとして注目される概念。巨大なプラットフォームの支配ではなく、分散化されて個と個がつながった世界。電子メールとウェブサイトを中心とした Web1.0、スマートフォンと SNS に特徴付けられる Web2.0 に続くもの。

¹²⁶ 経済産業省・総務省 デジタルインフラ（DC 等）整備に関する有識者会合 中間とりまとめ 2.0（2023 年 5 月）。

¹²⁷ 経済産業省・総務省 デジタルインフラ（DC 等）整備に関する有識者会合 中間とりまとめ 2.0（2023 年 5 月）。

¹²⁸ 日本データセンター協会（JDCC）ホームページ。

¹²⁹ 経済産業省・総務省 デジタルインフラ（DC 等）整備に関する有識者会合 中間とりまとめ 2.0。（2023 年 5 月）

第2部 関西の将来像とその目標・戦略

関西は、古くから我が国の政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い続けており、将来においても、日本中央回廊の西の拠点として、さらに国内第2の経済圏として、首都圏、中部圏とともにそれぞれの個性を発揮し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うことが期待されている。

関西の地理・自然的特徴として、日本海や瀬戸内海、太平洋を擁することから、空路や陸路のほか、海路でのアジアを始めとした他国や他圏域との交流・連携が長年続けられている。さらに、日本最大の湖である琵琶湖や、畿北地域や紀伊半島の山々など豊かな自然に恵まれている。

関西の都市構造として、京都・大阪・神戸を始めとした個性的で多様な都市がそれぞれプライドを持ってクラスターを形成している。また、京都大学や大阪大学、神戸大学を始めとした我が国有数の教育機関や、関西文化学術研究都市や播磨科学公園都市、神戸医療産業都市等の特色ある研究開発拠点が数多く存在している。さらに、次世代産業であるバイオ・ライフサイエンス産業やロボット産業、コンテンツ産業等が集積しており、産・学・官が身近な環境にあり、多様な文化・多様な人材・多様な産業が定着している。それらに加えて、2025年に開催される大阪・関西万博で実証、実装される先端的な技術・サービスや、万博を契機にもたらされる様々な知見・社会資本等をレガシーとして継承し活用することが期待される。

これらの背景から、関西という地域は活発にコミュニケーションが行われ、イノベーションを創出しやすい環境にあり、常に新しいものを求め、取り入れる風土を持つ、先進性を有する地域として発展し続けている。また、関西に暮らす人はもちろん、関西を訪れる人にとっても、人々の活力を引き出す、活気ある地域としての魅力を有している。

一方で、今後、本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展、自然災害リスク等第1部で記載したような課題が待ち構えている。これらの課題に対応しつつ、これまで蓄積されてきた関西の強みを十分に発揮し、日本の経済成長を牽引するとともに、関西に暮らす人々が心身ともに健康的にシームレスに時間を使い、地域愛にあふれた充実した暮らしが実現できるよう、関西が目指す5つの将来像を設定する。

(活力ある圏域づくり)

将来像1：挑戦し、成長する関西

将来像2：豊かに誇り高く暮らせる関西

(安全・安心な圏域づくり)

将来像3：災害に屈しない強靱な関西

将来像4：人と自然が共生する持続可能な関西

(個性豊かな圏域づくり)

将来像5：人々を魅了し続ける関西

第1章 活力ある圏域づくり

第1節 挑戦し、成長する関西

～日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西～

(将来像)

関西は、高速鉄道網や高規格道路ネットワークの形成により三大都市圏を結び、1つの都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏となる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、瀬戸内海を介した西日本の圏域との連携の利点を活かして、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ェイとなるシームレスで重層的な生活・経済圏域を形成し、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を目指す。

また、関西の強みである、健康・医療（ライフサイエンス）等の分野やグローバルニッチ企業等の特色あるものづくりの伝統や、大学、研究機関、知的交流拠点等の集積・連携、さらに大阪・関西万博のレガシーの承継・発展により我が国の成長エンジンとなり、イノベーションを創出し続ける圏域を目指す。

(その実現に向けた目標)

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・情報を呼び込み、圏域内はもとより他圏域や地方経済へと拡大・波及させるため、陸海空の総合交通体系の高質化を目指す。さらに、都心部への都市機能の集積や中核となる都市の再生を推進し、国際競争力の強化及び市街地活性化を実現する。これらにより、人流・物流が多重的に確保され、三大都市圏相互の更なる機能補完・連携の強化を実現することで、東京に集中する中枢管理機能のバックアップ体制の強化にも寄与する。

関西の活力を高めるため、既存の産業において、DX・GXや働き方改革等の推進により持続可能な産業への転換を図るとともに、最先端医療技術を始めとする健康・医療（ライフサイエンス）分野や、情報通信、バイオ、環境・エネルギー分野、文化・伝統産業等、世界をリードし、将来の関西を牽引する新たな産業を創出・強化する。そのため、産学官が一体となった連携体制を構築し、大学・企業と連携したスタートアップ支援や、先端的な科学技術を支える基盤の強化、イノベーション創出の中心となる知的対流拠点の強化を行う。さらに、大阪・関西万博で提示された新技術・サービスの社会実装を図ることで、新事業、スタートアップ、内外からの投資などが集まり、日本経済を牽引し豊かな暮らしを実現する地域となることを目指す。あわせて、これらを支える多様な人材の確保・育成、新たなことに挑戦する環境整備、海外からの人材・投資を呼び込む環境整備を推進する。

また、地域産業の活性化・稼ぐ力の向上により豊かで活力のある地域社会を構築することを目指し、「デジタル田園都市国家構想」の実現に向けデジタルインフラ整備を推進するとともに、デジタル技術等を活用した新たなモビリティの導入、農林水産業の成長産業化の促進に向けた取組や観光資源を活かした地域観光を推進する。

第2節 豊かに誇り高く暮らせる関西

～どこでも豊かに暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西～

(将来像)

デジタルとリアルが融合した地域間の連携・補完、民の力を最大限に活用し、重層的でシームレスな地域生活圏を形成することで、京阪神都市圏から地方の中小都市、生活に身近な地域コミュニティに至るまで、関西のどこに住んでいても豊かに誇り高く暮らせる圏域を目指す。

また、都市と豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海が近接している関西の特徴を活かし、真の豊かさを実現する「ワーク in ライフ」を実現し、就学、労働、出産、子育て、趣味等、ライフサイクルの様々なシーンにおける魅力があり誰もが暮らしやすく、心身ともに健康的に、充実した時間を過ごすことができる圏域を目指す。

(その実現に向けた目標)

少子高齢化や担い手不足が進行する地域において持続可能なまちづくり・地域づくりを支えるため、必要な行政サービスを将来にわたって提供可能な地域に都市機能や住民の居住を誘導するなどして「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進する。あわせて、府県界、及び市町村界に捉われることなく、地域公共交通の再構築やドローン等の先端技術の活用、官民連携によるデジタルを活用した生活サービスの構築による地域生活圏の形成を目指す。

また、京阪神都市圏や地方都市、里山・里海等の様々な地域が近接する多様性を活かし、農山漁村の振興や、旅行やイベントへの参加、食文化体験等をきっかけとして、関係人口¹を多数生み出し、中山間地域と都市との共生・対流を促進する。こうした機会を契機とした移住・定住を促進し、都市部と地方部が相互に連携して発展する地域を目指す。これらにより、域外からの所得を促すと共に、域内での産業の裾野を広げるなどの取組を通じて、関西のあらゆる地域で新しい資本主義を実現する。

さらに、高齢者の居住の安定確保や、地域住民の健康の維持・増進、地域コミュニティ活動をはじめとした多様な世代の交流の促進を図り、住生活における質の向上及び暮らしの安全・安心を確保する。関西が持つ健康・医療の強みを活かすとともに、居心地が良く、集い歩きたくなる空間の創出、良質な住宅ストックの形成、既存ニュータウン等の郊外部の再生、少子高齢化に対応した社会システムの構築等を推進する。あわせて、都市の防災力や安全性を高め、地域価値の向上を図る地域空間を形成するため、空き家の除却・活用、所有者不明土地対策の総合的推進や、建築・都市のDXの推進等による圏域管理の高質化を図る。

これらにより、誰もが安心して働き、安心して子どもを産み育て、様々なことに挑戦し、活躍できる関西を実現する。また、性別にかかわらず、若者や高齢者、障害者、外国人等の多様な人材が地域づくりに参加し、新たなつながりやコミュニティ、サードプレイスを形成することで活力のある地域を実現する。さらに、テレワークや二地域居住等も活用し、人生の各段階に応じて、仕事と生活の調和を図り、多様な生き方を選択・実現できる「ワ

¹ 「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。

ーク in ライフ」を推進し、誰もが誇りと生きがいを持てる包摂的な社会を実現する。

第2章 安全・安心な圏域づくり

第1節 災害に屈しない強靱な関西

～巨大災害リスクに対して持続可能な国土・社会を目指す関西～

(将来像)

今後、関西が直面する南海トラフ地震・津波等の巨大災害リスクや気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害・高潮・雪害・土砂災害等のリスク、インフラの老朽化の加速等に対応し、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を目指す。

また関西は、日本中央回廊の西の拠点、かつ国内第2の経済圏として企業の集積、交通・物流インフラを含む都市機能の集積、及び豊富な人的リソースを備えていることを踏まえ、東京に一極集中する諸機能のバックアップを担い得る圏域を目指す。

(その実現に向けた目標)

総合的な防災・減災対策を推進し、流域治水、道路のミッシングリンク²解消、インフラの老朽化対策、交通・通信・エネルギー等ライフラインの全体の強靱化などに取り組む。あわせて、避難や救命救助・早期復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進し、住民の命と暮らしを守る強靱な国土を構築する。

そのために、平時から防災・減災に対する高い意識を官民が共有し、新技術・デジタルの活用や官民連携手法を導入したハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」、多様な主体の連携・協力による災害への備えや、阪神・淡路大震災等の被災経験の継承等を実践する。また、地域の特性や住民一人一人の多様性を踏まえた、地域関係者の連携等による地域防災力の強化により、安全性を高め、災害時の孤立リスクが低減された安心して暮らせる地域を形成する。さらに、効率的かつ効果的な防災力の強化を行うため、災害情報を収集・共有・発信するシステム整備の促進等による災害対応力の高度化を図る。

加えて、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制の確保により、機動的な災害支援を行う。

さらに、大規模災害時等においても東京に一極集中する中枢管理機能等の諸機能を適切に維持・確保するため、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体制を構築するとともに、災害時のサプライチェーンの確保、エネルギーの供給拠点の分散立地等を促進する。

² 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。

第2節 人と自然が共生する持続可能な関西

～カーボンニュートラル³・SDGs⁴を実現する関西～

(将来像)

琵琶湖やその流域、畿北地域や紀伊半島の森林、瀬戸内海等、豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海と都市が近接する、人と自然のつながりが深い関西の特徴を活かし、あらゆる主体が連携して、人と自然の共生、カーボンニュートラル・SDGsを実現するグリーン国土の創造に資する圏域を目指す。

(その実現に向けた目標)

四季折々の恵み豊かで美しく親しみやすい自然環境と多様な生態系の保全・再生・創出に取り組む。また、地域の個性を活かした魅力ある景観を形成するため、自然や緑を活かした都市環境の改善・保全や、健全な水循環の維持・回復、水文化の継承・再生・創出に取り組む。これらの取組により、自然がもたらす恵沢を将来にわたり享受できる自然と共生する社会を実現する。

また、地球温暖化による気候変動の進行や災害の激甚化等を低減し、2030年SDGsの実現・2050年カーボンニュートラルの実現に向けた都市・地域づくりを推進するため、市民生活における温室効果ガス排出削減の取組や、企業による持続可能な産業への構造転換の取組、農林水産業のグリーン化、地産地消等の食料システムの構築、市町村におけるゼロカーボンシティ表明等の取組により、地域特性等に応じた最適な規模の資源循環形成を推進する。

さらに、エネルギーの効率的かつ安定的な供給・利用を実現するため、インフラ等における再エネポテンシャルの有効活用など再エネの最大限の導入、水素・蓄電池等脱炭素の基盤となる新たな産業・技術を強化することや、水素・燃料アンモニア等の供給体制の整備を推進する。

これらを達成するため、行政、企業、NPO、市民等あらゆる主体が活動を通して連携し、分野を横断した取組を積極的に行い、官民連携による地域づくりやグリーンインフラ⁵の社会実装を推進することにより、豊かさを実感でき、持続可能で魅力ある地域を実現する。

³ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

⁴ Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。2015年9月の国連サミットにおいて加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。

⁵ 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。

第3章 個性豊かな圏域づくり

第1節 人々を魅了し続ける関西

～歴史・伝統・文化が集積し、多様な文化・自然の魅力がいっぱい関西～

(将来像)

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・伝統・文化や豊富な地域資源を守るとともに次世代に継承し、関西の魅力に更に磨きをかけ世界の人々を魅了し続ける圏域を目指す。

また、来訪者を含む全ての人々が、快適かつ便利に関西各地を移動・滞在し、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域を目指す。

(その実現に向けた目標)

世界の人々を惹きつけるため、関西一円に点在する歴史・文化資産を始め、多彩な食文化を含む暮らしに息づく伝統・生活文化資源、日本の原風景・四季折々の自然美や身近な水辺空間、ジオパーク等の豊富な地域資源やスポーツ観光等、地域のコンテンツの充実や魅力の向上等を図り、「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくりと、文化庁とも連携した関西からの日本文化の創造・発信を進める。

また、地域住民の生活や地域の文化、自然の保全と両立した持続可能な観光地域づくりを目指すため、デジタル技術等の活用による観光DXの推進やマナー啓発対策の実施、観光に携わる主体の支援等により、安全安心で快適な地域社会や交通環境を整える。あわせて、多様な外国人旅行者のニーズや宿泊需要に応えるとともに、関西ならではの温かみのある接客サービスを提供すべく、人材の確保・育成や、年間を通した宿泊施設の提供を始めとした来訪しやすい環境整備を図る。

さらに、観光立国として観光をひとつの産業として捉え、消費額拡大・地方誘客促進を推進するため、大阪・関西万博等の大型イベントを戦略的に活用し、関西の豊かな歴史・伝統・文化を世界に発信するとともに、他圏域との交流連携を含む広域観光を推進し、外国からの観光客を関西から拡大することにより地域経済の活性化を図る。

第3部 広域連携プロジェクト

第1章 国土軸ネットワークプロジェクト

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する。

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、シームレスな拠点連結型国土を形成する。

第2章 関西交通ネットワークプロジェクト

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。

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。

第3章 関西成長エンジンプロジェクト

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ある新たな成長産業の形成を推進する。

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。

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、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・地域づくりを支える環境整備を推進する。

第5章 地域活性化プロジェクト

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

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、関西のどこに住んでも豊かな暮らしを実現する。

第6章 関西強靱化・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（＝「カネ」）、災害対応に必要な「情報」を強化する必要がある。

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。

また、首都圏の中核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化していく。

第7章 GX プロジェクト

新興国の経済成長などによるエネルギー資源などの需要の急増や、地球温暖化による気候変動の進行、災害の激甚化等に対応するため、日本のエネルギー戦略の中で優位な地位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転換を図る GX を加速させる。

第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト

将来にわたり保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、湖・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築を推進し、人と自然の共生を図る。

第9章 人々を魅了する関西プロジェクト

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

1
2
3
4
5
6
7
8

第10章 他圏域との連携プロジェクト

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に進捗が図られるよう、他圏域との連携を推進する。

第4部 計画の効果的推進

第3部で示した広域連携プロジェクトを効果的かつ効率的に遂行するため、以下のことについて取り組むものとし、戦略的に広報を行い、「KX（Kansai Transformation）～まじわり、つながる、変革する関西～」を目指す。

第1章 重点的・選択的な資源投入

- ①関西における今後の地域整備に当たっては、第1部で示した課題に対応する必要がある。このため、様々な機能・役割に応じた社会基盤の充実・強化、すなわち社会基盤の高質化を目指す。また、DX、GX、安全保障等の社会経済状況の変化を踏まえつつ、計画的な整備や維持管理更新、効果的活用を通じたストック効果の最大化を追求する戦略的マネジメントを徹底する。それらを実施する際には、限られた財源、人的資源等を最も有効に活用する観点から重点的、選択的な資源投入を図る。
- ②性別に関わらず、若者や高齢者、障害者、外国人等の多様な人々が地域に誇りと愛着を持ち、多様性を尊重し共に生き生きと暮らすことができる社会を実現する。また、各地域の個性を活かした自主性のある構想で、かつ中長期的な目指す姿を踏まえた時間軸と空間軸を有する地域づくりの取組に重点をおいて支援を行う。
- ③誇りある美しい地域を将来にわたって継承していくためには、地域を支える担い手の育成と確保が重要である。地域の個性を磨く人材、地域に希望をもって働く若者、出産後もキャリアアップを目指す女性、専門知識や経験を活かして社会参画する高齢者、自らの意思で社会進出する障害者等多様な人材がお互いに支え合う社会に資する取組に重点をおいて投資する。

第2章 多様な主体の参加と連携・協働

- ①本計画の推進に当たっては、国・府県・市町村間の適切な役割分担に加え、官と民の適切な役割分担の下に、近畿圏広域地方計画協議会の構成員を始め関係機関が十分に連携・協働し、第3部に掲げるプロジェクトを軸に施策の展開・具体化や事業を推進する。その際、地域づくりを担う多様な主体との協働・連携にも留意する。
- ②国と地方や官と民の多様な主体が連携・協働する形態としては、関係機関相互間の協定締結や協議会等広域連携組織の設置等、様々なものが考えられる。このため、本計画に掲げられた取組の実施に当たっては、こうした多様な連携・協働の形態の中から最も適切かつ効果的な体制を選択できるよう留意する。

第3章 隣接圏域との連携

圏域の発展を支える高規格道路ネットワーク整備や高速鉄道、港湾施設整備等の社会基盤整備を連携して推進していくとともに、観光・防災・医療分野等における隣接圏域との

連携施策については、円滑な進捗が図られるよう、施策の進捗状況、進捗していく中での課題などに対応すべく、圏域間での連絡・調整・意見交換を行う会議を定期的を開催するなどにより、効果・効率的に計画期間内での連携施策を進めていくものとする。

第4章 他の計画・施策との連携

本計画を効果的に実施するため、隣接圏域の広域地方計画はもとより、国土利用に関する計画、新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想、国土強靱化基本計画、各府県の総合計画や国土強靱化地域計画を始めとする各種計画との整合を図り、連携を強化する。特に、社会資本整備重点計画に基づき策定する「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月31日大臣決定）」及び「第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）」とは調和を図りながら、第2部で示した「関西の目指す姿」を実現していくものとする。

第5章 計画の進捗状況の把握

①今後、本計画を推進し、その評価・見直しを効率的かつ効果的に実施していくため、プロジェクトの進捗管理に資するモニタリング指標に基づき、本計画のモニタリングを適切に行う。具体的には、プロジェクトの着実な推進に向けて、プロジェクトごとに担当を定め、近畿圏広域地方計画協議会において、毎年度、各プロジェクトにかかる各種施策の進展・具体化、進捗状況を検証するとともに、その推進に向けた課題への対応などについて十分な検討を行う。各種施策で設定されている数値目標やその更新を共有し、検討結果を踏まえ、本計画のより一層の推進を図る。

②また、関西におけるモニタリング¹の結果や全国計画に係る政策評価の結果などに応じ、個々の施策・プロジェクトや本計画の見直しを行うなど必要な措置を講じる。

¹ 計画された将来ビジョンの達成状況や、将来ビジョンの前提条件となる社会状況を継続的に把握し評価するとともに、今後の計画づくりに活用すること。