

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

K X

Kansai Transformation

～まじわり、つながる、変革する関西～

2026年（令和8年）6月
国土交通省

2026年（令和8年）6月30日 決定・公表

この計画は、国土形成計画法第9条の規定に基づき、近畿圏広域地方計画協議会における協議等を経て、2026年（令和8年）6月30日に決定・公表したものである。

目 次

はじめに	
第1部 関西の現状と課題	1
第1章 関西の地域構造	1
第2章 関西の特徴・強み	1
第3章 関西を取り巻く現状と課題	6
第2部 関西の将来像とその目標・戦略	20
第1章 活力ある圏域づくり	22
第1節 挑戦し、成長する関西	22
第2節 豊かに誇り高く暮らせる関西	23
第2章 安全・安心な圏域づくり	24
第1節 災害に屈しない強靱な関西	24
第2節 人と自然が共生する持続可能な関西	25
第3章 個性豊かな圏域づくり	26
第1節 人々を魅了し続ける関西	26
第3部 広域連携プロジェクト	27
第1章 国土軸ネットワークプロジェクト	27
第2章 関西交通ネットワークプロジェクト	29
第3章 関西成長エンジンプロジェクト (新たな成長産業の形成と大阪・関西万博レガシーの継承に向けた取組の推進等)	32
第4章 都市の魅力向上プロジェクト	38
第5章 地域活性化プロジェクト	40
第6章 関西強靱化・防災連携プロジェクト	44
第7章 GX プロジェクト	52
第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト	55
第9章 人々を魅了する関西プロジェクト	59
第10章 他圏域との連携プロジェクト	63
第4部 計画の効果的推進	65
第1章 重点的・選択的な資源投入	65
第2章 多様な主体の参加と連携・協働	65
第3章 隣接圏域との連携	66
第4章 他の計画・施策との連携	66
第5章 計画の進捗状況の把握	66

別添第1部 関西の現状と課題 データ集

はじめに

第二次関西広域地方計画は、「快適で豊かな暮らしを目指し “歴史とイノベーションによるアジアとの対流拠点”」を将来像に掲げ、2016年3月29日に国土交通大臣決定・公表され、これを基に圏全域において様々な取組を推進してきた。その後、2023年7月28日に第三次国土形成計画（全国計画）が閣議決定されたことを踏まえ、新たに本計画を策定することとした。

我が国は現在、かつてない規模の人口減少や少子高齢化の進行、巨大災害のリスク、気候変動による影響、生物多様性の損失など、社会経済状況の大きな変化に直面しており、時代の重大な岐路に立っている。このため、2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間の国土づくりの新たな方向性を示す第三次国土形成計画（全国計画）が2023年7月に閣議決定された。この計画では、「新時代に地域力をつなぐ国土」を目標に、国土の利用、整備及び保全に関する総合的な施策が展開されている。

これを踏まえ、関西においても、人口減少社会への対応や、南海トラフ巨大地震などの災害への備えを進めつつ、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークや国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた人流や物流の活性化を図るなど、現状や将来の課題に向き合いつつ、これまで培ってきた経験や関西固有の資源・強みを最大限にいかし、関西の成長を継続的に生み出す戦略的なビジョンを構築するため、新たな計画である「関西広域地方計画」を策定するものである。

加えて、2025年に開催された大阪・関西万博では、「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、国内外160を超える国・企業・団体が参画し、各分野における最先端技術やサービスの実証を通じて、未来社会の課題解決に向けた取組が展開された。この経験と成果を「大阪・関西万博のレガシー」として継承し、今後の関西の発展の礎として活用することが肝要である。

本計画は、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民など多くの関係者が、それぞれの立場から関西が抱える課題や危機意識を共有し、適切な役割分担の下、圏域全体の発展と魅力ある暮らしの実現に向けて取り組むべき指針となるものである。

【計画の対象区域】

本計画の対象区域は、国土形成計画法及び同法施行令に基づく、近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県を一体とした区域）である。

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、更にもその先の長期を見据えつつ、今後おおむね10年間とする。

【本計画に示す圏域の名称、定義などについて】

○国土形成計画法及び同法施行令上の圏域名称、定義

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県を一体とした区域。

なお、本計画においては近畿圏を「関西」と称する。

首都圏	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の1都7県を一体とした区域。 なお、本計画において「関西」と比較する場合には、「関東」と称する。
中部圏	長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の5県の区域。 なお、本計画において「関西」と比較する場合には、「中部」と称する。
北陸圏	富山県、石川県及び福井県の3県を一体とした区域。
中国圏	鳥取県、島根県、岡山県、広島県及び山口県の5県を一体とした区域。
四国圏	徳島県、香川県、愛媛県及び高知県の4県を一体とした区域。
九州圏	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県の7県を一体とした区域。

○都市圏や圏域の国土形成に係る方向性などを示す場合の圏域名称、定義

京阪神大都市圏	京都、大阪、神戸の中心市への15歳以上通勤・通学者数の割合が当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心市と接続している市町村。
大阪圏	京都府、大阪府、兵庫県及び奈良県の2府2県を一体とした区域。
近畿	福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府5県を一体とした区域。
東京圏	埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県の1都3県を一体とした区域。

【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。アジアを始め、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付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%以上にあたる約1,470万人に上る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。

都市機能の中核が集積する大阪平野には、その中心である大阪市などに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・藤原の宮都が、世界遺産への登録を目指している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、食文化等にもいかされ、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「令和5年度琵琶湖水利用区域内給水人口」及び総務省「人口推計（令和5年10月）」。

³ 総務省統計局「令和2年国勢調査」。

⁴ 国土交通省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いかした観光地や、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関わりの中で生まれ、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、関係者間の連携による取組が進められている。

地方公共団体でも、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。ゼロカーボンシティ表明済みの地方公共団体は、2026年3月末時点において2府4県と103市町村¹³、SDGs未来都市¹⁴選定を受けた地方公共団体は滋賀県、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、関西の地方公共団体から第1回脱炭素先行地域（2022年4月）に5提案、第2回（2022年11月）に4提案、第3回（2023年4月）及び第4回（2023年11月）、第5回（2024年9月）に各1提案、第7回（2026年2月）に3提案の計15提案（2県15市）が選定されている。

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、持続可能な開発の全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良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。なお、環境省ホームページによれば、関西で選定された15提案のうち、2提案は選定後に辞退。

(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、我が国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り、多くの外国人観光客を惹きつけている。

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0.6万回にまで激減したが、2025年には14.8万回と過去最高を記録している¹⁷。

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。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年に外国船社の寄港が復活し、2025年は過去最高を更新する2,352回にまで増加している¹⁸。

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年には51万人泊まで減少したが、2025年は過去最高の4,660万人泊まで伸びており、2009年の331万人泊から約13.7倍に増加している¹⁹。

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²⁰の増加のみならず、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った。この機会を捉えて、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。観光産業という観点で見ると、2025年に観光・レジャー目的で関西を訪問した外国人の旅行消費額は約2.2兆円であり、関東²¹の約3.1兆円には及ばないものの、その他圏域（400億円～5,200億円）と比較して圧倒的に多い²²。また、外国人における「関西」の認知率は、「大阪」や「京都」と比較して低いものの、近年は大阪・関西万博の開催が近づくにつれて、2019年の49.5%から2024年は70.8%に上昇している²³。観光産業が関西経済に与えるインパクトはこれまでに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、高付加価値なインバウンドの誘致、「関西」の認知度向上とともに広域周遊観光の促進に向けた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圏域全体で戦略的に取り組むことが重要である。

(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西

関西の域内総生産額は約93兆円（2022年度）と世界で22番目の経済規模のポーランドを上回る経済規模を有する我が国第2の経済圏である²⁴。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、現在も国の出先機関や関係機関、日本銀行大阪支店、在日外国公館等がおかれている。

¹⁷ 関西エアポート株式会社公表資料。

¹⁸ 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」。2025年は速報値。

¹⁹ 観光庁「宿泊旅行統計調査」。2025年は速報値。

²⁰ 訪日外国人旅行のこと。

²¹ 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

²² 観光庁「インバウンド消費動向調査」。

²³ 関西観光本部「関西観光地づくり支援調査事業」報告書。

²⁴ 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」。

貿易額は国内第3位、コンテナ取扱量は同第2位²⁵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見ると、約71%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²⁶。関西内においては、京都市（約7兆円）、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37%を占め²⁷、また就業者数（従業地ベース）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35%を占め³、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25%と、関東（全国シェア21%）と同じ水準である²⁸。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²⁹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³⁰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%）³¹は全製造業事業所数の対全国シェア（17.6%）²⁸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²⁸。

第3次産業では、観光業のほかに、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エア業の事業所数・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64%、輸入約60%を占める³²。日本海側に位置する舞鶴港では、地理的に近接する東アジア諸国と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

²⁵ 貿易額は財務省貿易統計（積卸港別貿易額）による2024年値。コンテナ取扱量は港湾統計による2024年値。

²⁶ 内閣府「県民経済計算年報」（2022年度域内総生産（名目）より算出）。

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 総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」（製造業事業所調査）。データの年次は2023年。

²⁹ 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。

³⁰ 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。

³¹ 経済産業省「2020年版グローバルニッチトップ企業100選」。

³² 大阪税関「貿易統計」（2025年速報値）。

の利用者で、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、2024年は過去最高の843万人に達している³³。

関西国際空港の国際就航便数は、2019年夏ダイヤで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、2025年夏ダイヤでは42都市、1,356便まで回復している³⁴。

(5) 最先端の技術力で我が国をけん引する関西

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）、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³⁵）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56万人、大学院生が約5.6万人、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³⁶、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、大阪市及び神戸市）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」をコンセプトに大阪・関西万博を開催した。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・団体が参画した。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

³³ 法務省「出入国管理統計」。

³⁴ 国土交通省「国際線就航状況」。

³⁵ 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。

³⁶ 大学生・大学院生数は文部科学省「令和7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」。

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」を行った。

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、我が国の成長のために発展させていくことが重要である。

(6) 産業等の強みの客観的な把握

関西の産業等の強みを客観的に把握するため、環境省、(株) 価値総合研究所「地域経済循環分析 (2022 年版 Ver. 9. 1)」を用いて確認を行った。

産業別修正特化係数 (生産額ベース)³⁷のうち、全国と比較して得意としている産業は、上位から順にはん用・生産用・業務用機械、水道業、電気業、鉄鋼、電気機械等である。関西は、従来から精密加工技術や制御技術等を含む「はん用機械等」のものづくり分野に強みを有しており、これらの技術が医療用機器やロボット、脱炭素等、次世代産業における最先端の研究開発の進展にも寄与しているものと考えられる。

加えて、関西における医療機器産業生産額は過去 10 年で 1.4 倍に増加しており、国内の最先端研究施設や医薬品、再生医療、バイオものづくり拠点等が多く集積している。

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³⁸。

人口減少は今後も更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 万人が減少する見通しである。2020 年を 1.0 とした 2050 年の将来推計人口の指標では、関東 0.925、中部 0.819 に対して、関西は 0.803 となっており、三大都市圏で最も人口減少が大きい地域となっている。

関西各府県の 2024 年の合計特殊出生率³⁹は、大阪府 (1.14)、京都府 (1.05) で全国平均の 1.15 を下回っている。滋賀県 (1.32)、和歌山県 (1.24)、兵庫県 (1.23) 及び奈良県 (1.19) 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 2 を下回る水準が持続している⁴⁰。

³⁷ 環境省、(株) 価値総合研究所「地域経済循環分析 (2022 年版 Ver. 9. 1)」より作成。産業別修正特化係数 (生産額ベース) とは、圏域内の産業別生産額構成比を全国平均と比較し、貿易を考慮した係数であり、同係数が 1 を超える産業は全国平均よりも強みのある産業 (集積している産業) である。

³⁸ 総務省統計局「国勢調査」。

³⁹ 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。

⁴⁰ 厚生労働省「人口動態統計」。

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）⁴¹を有しない 79 市町村のうち 35 市町村で⁴²、人口が 2050 年に 2 分の 1 以下となると見込まれている⁴³。

大阪圏は、東京圏などへの 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 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⁴⁴。

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⁴⁵。

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、全運転免許保有者数に占める 65 歳以上の比率は 2013 年が 18.7%だったのに対して、2024 年には 24.6%に増加している⁴⁶。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

⁴¹ 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。本計画では、「令和 2 年国勢調査」を用いた。

⁴² 総務省統計局「令和 2 年国勢調査」より近畿地方整備局算出。

⁴³ 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）」

⁴⁴ 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）」。

⁴⁵ 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）」。

⁴⁶ 警察庁「運転免許統計」。

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⁴⁷。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、いずれ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⁴⁸。

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。

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⁴⁹。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につながり、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、2024年4月から年間の時間外労働を960時間までとする時間外労働の上限規制が適用されているが、2024年の調査では25.9%のトラック運送事業者に時間外労働年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⁴⁹。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⁵⁰。

また、2019年から2025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（10万人増）や医療福祉分野（19万人増）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関東の一部地域である東京圏（48万人増）と大きく乖離している⁵¹。2020年の国勢調査では、全国のIT技術者のうち、63.8%が関東に集中しており、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（一般行政部門）も減少しており、2005年には121千人だったが、2025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、関西の市町村の土木技師数では、2005年（10,527人）から2025年（9,039人）にかけて、1割以上減っている⁵²。国民の多様化する価値観に即して、地域

⁴⁷ 内閣府「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査結果報告書」（平成26年3月）。

⁴⁸ 内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する調査」（令和3年度）。

⁴⁹ 全日本トラック協会「第6回働き方改革モニタリング調査結果」（2024年1月調査）。

⁵⁰ 株式会社野村総合研究所「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」）。

⁵¹ 総務省「労働力調査」。

⁵² 総務省「地方公共団体定員管理調査」。

が直面する諸課題に迅速に対応するには、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では限界がある。一方で、江戸時代の町橋⁵³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、PPP⁵⁴、PFI⁵⁵、指定管理者制度等、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 21 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 2023 年には 10 に増加している⁵⁶。

我が国が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、日本経済をけん引していかなければならないが、1990 年から 2022 年までの関西における域内総生産の伸び率は 1.20 (77 兆円→93 兆円) と、関東の 1.41 (169 兆円→239 兆円)、中部の 1.36 (64 兆円→87 兆円) より鈍く⁵⁷、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 2024 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、2024 年度には東京都下 3,632 社 (対全国シェア 59.3%) に対して、京都府・大阪府・兵庫県下では 700 社 (対全国シェア 11.4%) と減少幅が大きくなっている⁵⁸。

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、地方部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

⁵³ 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。

⁵⁴ 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。

⁵⁵ 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。

⁵⁶ 総務省統計局「世界の統計 2026」。

⁵⁷ 内閣府「県民経済計算年報」(2022 年は平成 23 年度-令和 4 年度 (2008SNA、平成 27 年基準計数) うち令和 4 年域内総生産 (名目) より算出、1990 年は平成 2 年度-平成 15 年度 (1993SNA、平成 7 年基準計数) うち平成 2 年域内総生産 (名目) より算出)

⁵⁸ 国税庁「国税庁統計年報」。2024 年度は資本金 10 億円超の法人数。

削減」といった理由が挙げられている⁵⁹。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、2025年時点で関西には12社と、関東の90社⁶⁰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、2025年の調達額は東京都の5,590億円に対して、大阪府が174億円、京都府が167億円、兵庫県が57億円と、圧倒的な差をつけられている⁶¹。

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2023年に社会増に転じたものの、1974年から2022年まで社会減の傾向が続いていた。年齢階層別の2021～2025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、20～39歳が転出超過で労働力人口が流出しており、特に20歳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⁶²。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2024年度は259社（対全国シェア4.7%）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2024年度には3,832社（対全国シェア69.7%）⁵⁸と、数で見ると更に差が広がっている。

国際会議の誘致⁶³の観点では、2024年に開催された世界の国際会議件数（ICCA基準）⁶⁴11,099件のうち、我が国における開催件数は428件（世界7位）である。関西主要都市では、京都市49件、大阪市27件、神戸市12件であり、東京23区（97件）、シンガポール（144件）、ソウル（124件）に大きく引き離されている⁶⁵。また、JNTO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351件（1位）に対して、京都市215件（2位）、大阪市89件（5位）、神戸市63件（8位）であり、東京との差が開いている

⁶⁶。

⁵⁹ 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」（2021年1月29日）。

⁶⁰ 一般財団法人ベンチャーエンタープライズセンター「2025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。

⁶¹ スピーダ スタートアップ情報リサーチ「2025年 Japan Startup Finance ～国内スタートアップ資金調達動向決定版～」。

⁶² 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」。

⁶³ 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。

⁶⁴ ICCA（国際会議協会）が発表した2024年の国際会議統計の内容をJNTOが要約して2025年5月29日に公表したもの（ICCA基準）。

⁶⁵ 日本政府観光局（JNTO）公表資料「国・都市別国際会議開催件数（2024年）」

⁶⁶ 日本政府観光局（JNTO）「2024年国際会議統計」

3) リニア中央新幹線・北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業による関西離れへの危機感

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⁶⁷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、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、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、2025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、「財政投融資による支援を踏まえ、全線開業に係る現行の想定時期の下、環境・水資源の状況等を厳格にモニタリングし、必要な指導や技術的支援を行うとともに、沿線自治体と連携して、全線開業に向けた環境整備を行う」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東京・名古屋間の所要時間が約40分に短縮され、大阪・名古屋間の東海道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・地方公共団体等は「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業により、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い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・地方公共団体等は「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、関西の地方公共団体・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地方公共団体である三重県、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「三重・奈良・大阪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、関西経済連合会、北陸新幹線建設促進同盟会が、国等への要請活動を合同で実施している。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」が「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。

⁶⁷ 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。

(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2025年の外国人延べ宿泊者数は、4,660万人泊と2015年比で約2.9倍に増加している¹⁹。2025年の訪日外国人旅行者のうち、関西を訪問した人は44%で関東(53%)に次いで多いが、観光・レジャー目的に限定すると関西への訪問率は47%に上昇し、関東(50%)とほぼ同じ水準となる²²。

また、2025年の関西の外国人延べ宿泊者数の全国シェアは26.2%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¹⁹。

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、2025年8月は関西全体で70%、大阪府では81%(東京都75%)となっている¹⁹。

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⁶⁸。

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⁶⁹」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) ポテンシャルをい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2025」において、大阪は我が国で最上位の7位と、東京(14位)を上回る評価を得ている。

京阪神大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⁷⁰、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、2024年で大阪圏が116%と、東京圏の139%より低い⁷¹。

⁶⁸ 国土交通省「観光白書(令和6年度版)」。

⁶⁹ 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(2024年3月時点)。

⁷⁰ 国土交通省「大都市交通センサス」。1995～2015年の推移より算出。

⁷¹ 国土交通省「主要区間の平均混雑率」。

実際、大阪圏（大阪市とその周辺都市）については、2024年に転入超過により人口が社会増となっている。

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

一方で、高規格道路の未整備区間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。

また、整備計画に位置付けられているものの未供用の高規格道路が残っている。都道府県道以上の道路整備率は、奈良県（34.6%：47位）、和歌山県（44.5%：45位）となっている。滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県においても、全国平均（64.0%）を下回っており⁷²、これらの早期の供用が課題である。

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。

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事医師数は、京都府が約333人、和歌山県が約328人と全国の約267人を大きく上回っている⁷³。また、関西に大規模病院⁷⁴は259施設（2024年）あり、人口10万人あたりでは1.28施設となり、関東（0.95施設）や中部（0.99施設）より多い⁷⁵。

住宅取得費も、関西平均は99.7m²で3,845万円であり、関東の92.8m²で4,324万円に比べて低く⁷⁶、職住近接の住宅を確保することが比較的容易である。

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（約1,400ha）残存しており⁷⁷、そのほかの都市環境面において、緑地の減少とアスファ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ヒートアイランド現象の発生等の課題を抱えている。

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る³⁸。低密度な市街地の拡散は、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、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あり、都市としての魅力低下が懸念される。

2) 学びやすさ・働きやすさ

関西は教育環境も充実している。大学の進学率は、68.5%で全圏域の中で一番高く、全国の20政令市における大学の学部学生数の順位（2025年）は、京都市1位（133千人）、神戸市5位（56千人）、大阪市8位（34千人）、堺市19位（10千人）となっている⁷⁸。また、関西には全国の19%を占める151校の大学が立地しており、関東（273校）に次いで多い⁷⁸。

⁷² 国土交通省「道路統計年報2024」。

⁷³ 厚生労働省「令和6年医師・歯科医師・薬剤師統計」。

⁷⁴ 病床数300以上の病院数。

⁷⁵ 厚生労働省「令和6年医療施設調査」、総務省統計局「人口推計（令和6年10月1日現在）」。

⁷⁶ 住宅金融支援機構ホームページ「フラット35利用者2024年度集計表（全体）」。

⁷⁷ 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）。

⁷⁸ 文部科学省「令和7年度学校基本調査」。

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、関西は関東（約 1.8 万人の転入超過）には及ばないものの、約 7 千人の転入超過がみられる。一方で、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超過が見られるものの、関東への転出超過数が約 1 万 5 千人であり、トータルでは約 3 千人の転出超過となっている⁶²。全国調査⁷⁹では、地元⁸⁰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。また、関西在住の若者からも「関西に企業がないという訳ではないが、働きたいと思える企業の選択肢が東京圏より少ない」「同じ条件で就職先を探した場合、関西よりも東京圏の方が選択肢は圧倒的に多く、採用枠も多い」といった意見⁸¹があった。一方で、「東京圏へ就職してもいつかは地元である関西に帰りたいという意向の人も多い」という意見もあった。

女性においては、高校卒業者の大学・短大進学率は 69.2% 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 83.5% で全国平均（82.4%）を上回っている⁷⁸。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³。

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⁶²。資本金 10 億円超の企業数が東京都に次いで多く⁸²、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更に強化し、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

京阪神大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の選択肢が少なく、地方部で若者が活躍できる場所が不足していることなどが、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。

⁷⁹ 内閣府「地域の経済 2020-2021」

⁸⁰ 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。

⁸¹ 2024 年 12 月 9 日開催「関西広域地方計画若者セミナー」

⁸² 国税庁「令和 5 年度 国税庁統計年報」。

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⁸³などの新たなライフスタイルへ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、個人のニーズにマッチした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、地方部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、地方部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、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

2014年から2024年までの10年間ににおける関西全体の農業産出額は4,381億円から5,661億円⁸⁴と増加しており、特に2024年は米や野菜の価格上昇等により、全国と同様に過去20年で最高となった。一方で、同じく2024年までの10年間ににおける関西全体の林業産出額は144億円から136億円⁸⁵、海面漁業産出額は416億円から402億円⁸⁶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⁸⁷。関西においては、雇用型就業者のテレワーカーの割合が2018年には、17.4%だったのに対して、2024年には、25.0%に増加している⁸⁸。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いる⁸⁸。さらに、結婚や出産後も仕事を継続する女性の増加⁸⁹や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者の増加⁵¹等、ライフステージにとらわれず働き続ける方々が増えてきており、働き方の多様化が見られる。

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⁹⁰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

⁸³ 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。

⁸⁴ 農林水産省「生産農業所得統計」。

⁸⁵ 農林水産省「林業産出額」。

⁸⁶ 農林水産省「漁業産出額」。

⁸⁷ 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（2021年3月）」。

⁸⁸ 国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」。

⁸⁹ 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」。

⁹⁰ 内閣府「農山漁村に関する世論調査」（令和3年6月調査）。

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60%~90%程度以上(2025年1月1日時点)の確率で南海トラフ地震の発生⁹¹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⁹²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⁹³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ほか、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

⁹¹ 地震調査研究推進本部地震調査委員会「南海トラフの地震活動の長期評価(第二版一部改訂)」。

⁹² 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。

⁹³ 福井県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県の全域と三重県の一部地域を管轄。

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⁹⁴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、近畿地方整備局が管理する国道⁹⁵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47%が、2045年には74%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70%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82%に達する見込みである⁹⁶。

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）⁹⁷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地方公共団体の担い手不足への対応も課題となっている。このため、小規模な地方公共団体における技術力・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、地方公共団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、地方部における人口減少・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、地方部の活力喪失に拍車がかかるとも

⁹⁴ 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。

⁹⁵ 国土交通大臣が管理する国道のうち、福井県、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県を通過する国道（有料道路を除く）。

⁹⁶ 近畿地方整備局及び近畿運輸局資料。

⁹⁷ Information and Communication Technology の略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。

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の政府関係機関の移転取組が実施されている⁹⁸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。

首都圏のバックアップ機能を担い得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⁹⁹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（以下「再エネ」という。）発電設備の導入容量は、全国の9%程度であり、関東（23%）や中部（16%）より遅れている¹⁰⁰。

(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、ほとん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

⁹⁸ 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(1)」(2024年6月10日)。

⁹⁹ かばた。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。

¹⁰⁰ 資源エネルギー庁「都道府県別認定・導入量(2025年9月末時点)」。

なクラウドサービス¹⁰¹の普及などによりデータ・トラフィック¹⁰²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、2025 年 11 月時点で前年同月比 14.6%増となっている¹⁰³。また、ICT の進展に伴い利用可能となったビッグデータ¹⁰⁴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¹⁰⁵の多様な主体による活用が期待される。

今後さらに、5G や Beyond5G¹⁰⁶、Web3.0¹⁰⁷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、都市部と地方部、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¹⁰⁸。

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¹⁰⁸から関東に過半数（52%）が集中している。近年は第2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50件（20%）であり、関西の中でも、大阪府（40件）に集中している¹⁰⁹。

高齢化・人手不足に悩む地方部こそ、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¹⁰⁸。

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、再エネの利用等、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。

¹⁰¹ 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ーの維持・管理等を効率化できるが、各処理に通信が必要となる。

¹⁰² 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。

¹⁰³ 総務省「わが国のインターネットにおけるトラフィックの集計・試算（2025年11月分）」。

¹⁰⁴ 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。

¹⁰⁵ 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・地方公共団体・研究機関・企業等が公開する統計・文献・研究資料等を指す。

¹⁰⁶ 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。

¹⁰⁷ 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繋がった世界。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。

¹⁰⁸ 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）。

¹⁰⁹ 日本データセンター協会（JDCC）ホームページ。

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年に開催された大阪・関西万博で実証、実装された先端的な技術・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、自然災害リスク等の第1部で示した課題がある。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、我が国の経済成長をけん引するとともに、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。

将来像の実現に向け、地域における経済活動や人々の生活が、府県域、市町村域に限定されるものではなく、地域の成長につながる施策が面的に展開されていく状態を創出できるよう、「関西広域リージョン」¹¹⁰の取組を始めとし、多様な主体が広域的に連携した取組を加速させる。

¹¹⁰ 府県域を越えて官民で取り組む「広域リージョン連携」として、関西広域連合、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、大阪市、堺市、神戸市、公益社団法人関西経済連合会、一般財団法人関西観光本部、関西 MaaS 協議会が連携し、「産業振興」、「観光」、「交通」、「インフラの維持・管理」、「女性活躍推進」、「環境」の分野に取り組んでいくことを、2025年10月23日に宣言した。その後、宣言を踏まえ「関西広域リージョン」で取り組む具体的なプロジェクトの内容等を記載する「連携ビジョン」を作成し、公表している。

(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けん引する関西～

(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・太平洋側の二面活用に加え、瀬戸内海を介した西日本の圏域との連携の利点をいかして、アジアを始め世界からヒト・モノ・カネ・情報と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・情報と呼び込み、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、将来の関西をけん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、日本経済をけん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、地方創生の実現に向け AI・デジタルなどの新技術の徹底活用と社会実装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い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、京阪神大都市圏から地方部の中小都市、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いかし、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、一人ひとりの Well-being が高く、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とらわれることなく、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、京阪神大都市圏や地方都市、里山・里海等の様々な地域が近接する多様性をいかして、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¹¹¹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ともに、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始めた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・医療の強みをいかすとともに、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、サードブ

¹¹¹ 「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り、地域づくりの担い手となり得る人。

レイス¹¹²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継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、道路の未整備区間解消、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。

¹¹² 自宅や職場とは隔離された、心地よい第3の居場所。

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¹⁰・SDGs¹²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・里海と都市部が近接する、人と自然のつながりが深い関西の特徴をいかし、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、地域の個性をいかした魅力ある景観を形成するため、自然や緑をい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。

琵琶湖については、琵琶湖の保全及び再生に関する法律(平成27年法律第75号)に基づき、近畿圏における住民の健康な生活環境の保持や、湖沼がもたらす恵沢を将来にわたり享受できる自然と共生する社会の実現に向けて、琵琶湖を健全で恵み豊かな湖として保全・再生を図る。

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¹¹³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。

¹¹³ 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、観光客と住民の生活環境が適切に調和し、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生活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他圏域に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・太平洋側の二面活用に加え、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いかして、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。

(1) 国際交通拠点の競争力強化

- ・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3空港懇談会等を開催し、協議を進めている。関西3空港¹¹⁴において、民間の創意工夫をいかした機能強化が図られており、関西国際空港第1ターミナルリノベーションや神戸空港第2ターミナルの開業により国際線就航が実現している。引き続き、需要拡大や受入環境の充実に取り組み、3空港全体で年間50万回の容量確保を目指す。また、空港アクセス利便性の向上に資する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。加えて、航空貨物についても、越境EC貨物の取扱量の急激な高まりや関西が強みを持つ医薬品、ライフサイエンス分野の発展に向け、民間による関西国際空港の貨物地区の改修やDXの活用による効率化などの機能強化を推進する。
- ・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・拡大に向けた機能を強化するため、国際海上コンテナターミナル整備を推進するとともに、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」、大水深コンテナター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。
- ・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クを強化する。
- ・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）¹¹の形成や、各空港における脱炭素に向けた取組を推進する。また、生産性向上や労働環境の改善を図る「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。阪神港においては、ゲート利便性の向上に向け、CONPAS¹¹⁵導入を進める。また、

¹¹⁴ 関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港。

¹¹⁵ コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム。

神戸港において、遠隔操作が可能な荷役機械を導入するとともに、CO₂排出削減のため、荷役機械の燃料転換に向けた環境を整備する。

(2) アジアとの交流拡大

- ・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、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構築する。
- ・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、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サービスの利点を楽しむよう、港湾、空港の有効活用、道路・鉄道等のアクセス網の充実を図り、アジアのゲートウェイ機能を形成する。

(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・物流ネットワークの強靱化）

(高規格道路ネットワークの高質化)

- ・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、主要な港湾、空港、高速鉄道駅等へのアクセス道路の整備などに重点を置き、コスト削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。
- ・物流危機やカーボンニュートラルなどへの対応のため、自動物流道路の実装に向けた検討を進めていく。
- ・国際競争力強化、西日本広域圏の地域活力の創出、強靱な物流ネットワークの構築、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・連携を強化するとともに、日本海側と太平洋側を結ぶ広域的な交通連携の強化に向けた取組を推進する。海峽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り組む。
- ・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。
- ・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、ETC専用化を推進する。諸外国で導入が進む料金所のない料金收受システムであるフリーフロー式ETCについても、脱炭素などの観点から導入を検討する。
- ・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。

(幹線鉄道ネットワークなどの高質化)

- ・全国の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・機能向上を行う。
- ・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旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力をを行う。

- ・北陸新幹線については、北陸圏を始めとした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る。

（海上輸送ネットワークの高質化）

- ・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、北部九州その他の地方部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。

（国内航空輸送ネットワークの高質化）

- ・空港における乗継利便性の向上を図るとともに、空港施設の機能強化、新たな技術を活用した空港施設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、地方部における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。

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、公共交通と道路インフラ、まちづくりの連携により地域の活性化や暮らしを支援し「交通空白」を解消するなどの地域交通体系を構築する。

（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靱化）

- ・サービスレベル達成型¹¹⁶を目指し、関西における主要都市間などを連結する京奈和自動車道、近畿自動車道紀勢線や大阪湾岸道路西伸部などの高規格道路と、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、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、未整備区間の解消や、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。さらに、道路システムのDXの取組である「xROAD¹¹⁷」や道路分野における脱炭素化を加速し、徹底したDXの推進と

¹¹⁶ 道路の階層性に応じた移動しやすさや強靱性（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。

¹¹⁷ 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。

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。

- ・2050年カーボンニュートラル¹⁰の実現に向け、次世代自動車の普及拡大を図る環境整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、道路のライフサイクルにおける省エネ化等を進めていく。
- ・MaaS¹¹⁸、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。神戸三宮駅交通ターミナルの整備を官民連携で進めるとともに、高速道路SA・PAと連携した交通拠点やリニア中央新幹線等の整備を踏まえた交通拠点など、地域の街づくりと一体となった交通拠点を検討する。
- ・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。
- ・なにわ筋線など、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、阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）、JR片町線・東西線（京橋周辺）、京阪電鉄京阪本線（香里園駅～枚方公園駅付近）、南海電気鉄道南海本線（諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間）を始めとする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、ネットワークの拡大、機能の高度化を図る。また、駅から目的地までの二次交通について、路線バス・コミュニティバスやシェアサイクル等により交通結節機能を強化し、まちづくりと連携した交通結節機能の強化等による都市内移動環境の整備を図る。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。
- ・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ため、舞鶴港、姫路港、堺泉北港等において、港湾整備を進める。加えて、産直港湾である「堺泉北港」を核とし、阪神港等を通じた農林水産物・食品の輸出促進に取り組む。さらに、大阪湾域に集貨される農林水産物・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するとともに、南海トラフ地震発生時のリダンダンシー確保の観点から、日本海側に位置する境港等の他圏域との連携を進め、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

- ・地域交通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

¹¹⁸ 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る検索・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。

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、地域住民や来訪者等への移動手段の提供が十分では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、「交通空白」の解消にもつながるよう取り組む。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。例えば、大阪・南河内地域で実施する、万博レガシーを活用した自動運転バスの実証実験の取組を先導的モデルとし、他の地域に結果をフィードバックの上、持続可能な地域公共交通の確保に向けた市町村の取組につなげることを目指す。

- ・集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」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「EVカーシェアステーション¹¹⁹」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。
- ・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付け、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。
- ・地域が有する資源や魅力をいかし、生産、物流、観光等の経済活動を支援するため、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。
- ・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して、日常生活に必要な不可欠な移動や、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路ネットワークの信頼性確保を促進する。
- ・特定道路¹²⁰、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。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。
- ・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

¹¹⁹ EVはElectric Vehicleの略。電気自動車の貸出・返却を行うステーションのこと。

¹²⁰ バリアフリー法に基づき、全国の主要鉄道駅周辺で多数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる道路として国土交通大臣が指定した道路。

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。

- ・「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¹²¹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。関西広域リージョンでは、広域型MaaSアプリ「KANSAI MaaS」の活用によるリージョン内外の移動需要促進などに取り組む。

第3章 関西成長エンジンプロジェクト

（新たな成長産業の形成と大阪・関西万博レガシーの継承に向けた取組の推進等）

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、将来の関西をけん引する健康・医療（ライフサイエンス）分野等の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、大阪・関西万博のレガシーの継承に向けた取組として先端的健康・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。

（1）大都市圏の国際競争力の強化

- ・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、うめきた2期地区や神戸都心ウォーターフロント地区、大阪城公園周辺地域まちづくりを始めとする都心部において、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。新大阪駅周辺においては、北陸新幹線が計画され、さらにリニア中央新幹線も新大阪駅が候補として有力視されるなど、交通の要衝としてより一層の地位向上が見込まれることから、新駅整備とこれに関連した交通結節点整備、民間都市開発の誘導により、エリアの価値と都市機能の向上を図る。

¹²¹ 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。

(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

- ・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。けいはんな学研都市やうめきた2期地区等におけるイノベーション創出により、ライフサイエンス、情報通信、環境、マテ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。
- ・和歌山県には、ロケット発射場があり、関西は今後、宇宙産業振興をけん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。
- ・世界をリードする魅力ある成長産業の形成に向け、産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。人材の教育機関であり技術シーズ¹²²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、住民参加型の実証の場の提供により、多様な人材、知識、情報、資金が集まり、コミュニティが形成され、チャレンジすることによってイノベーションが創出され、事業化につながる環境を整備する。関西広域リージョンでは、関西広域産業共創プラットフォームにおいて、公設試験研究機関と多様な機関が連携したシームレスな事業化等の企業支援を行う。
- ・先端的な科学技術を支える基盤強化のため、大型放射光施設SPring-8-IIの整備を始めとした大学、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。
- ・関西に本社を置く・関西に本社を置きたい企業のスタートアップ支援とともに、関西に本社を置く・関西に本社を置きたい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整備や、ベンチャー企業向けのセミナー・交流会の開催など、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し、関係者間のネットワークを形成する。スタートアップ・エコシステム¹²³「グローバル拠点都市¹²⁴」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。
- ・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実装化を目指している。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

¹²² 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。

¹²³ 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。

¹²⁴ 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。

ル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する。また、文化学術研究施設と住宅地との複合型の開発である特徴を反映し、住民参加により、生活者目線を研究開発にいかし、事業創出や社会課題の解決に取り組み、シームレスな社会の実現により、関西の発展に貢献する。特に、2026年度からの今後10年間のけいはんな学研都市の取組の方向性を示す「けいはんな学研都市 第5期ステージプラン ～ポスト万博シティけいはんな～」の策定により、研究成果を実社会に迅速に実装する新しい都市モデルの構築並びに多様な視点やバックグラウンドを持つ人材の育成等に取り組む。併せて、万博レガシーを継承・発展させる世界に開かれた都市を目指す。また、研究開発拠点等のさらなる集積を図るため、南田辺・狛田地区、木津東地区、学研高山地区第2工区等の基盤整備を進める。

- ・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がある。これらのあらゆる資源を活用し、スタートアップとの融合や、歴史的にも関西の伝統である官民連携の精神により先進的なイノベーションを実現する。
- ・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国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、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始めとして研究開発拠点等の集積がすでに相当程度進んでおり、今後も夢洲2期区域まちづくり、大阪城公園周辺まちづくり、新大阪駅周辺まちづくりなど、官民による大規模な開発プ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。このエリアを関西における「イノベーション東西軸」と位置付け、特区制度の活用による大胆な規制改革と併せてOsakaMetro中央線の延伸、淀川左岸線や大阪湾岸道路西伸部の整備、リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備など、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。

(3) 海外からの投資や多様な人材を呼び込む環境整備

- ・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、投資環境の魅力を高める。
- ・スーパーシティ型国家戦略特区については、これまでの「夢洲」「うめきた2期」はもとより、これら以外のフィールドにおいても、先端的サービスが創出される仕組みを構築し、データ連携基盤を活用することで、住民の生活の質の向上と都市競争力の強化を目指す。
- ・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形成する。

- ・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、大阪市及び神戸市）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、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成する。
- ・特定都市再生緊急整備地域に指定されている「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」、「大阪コスモスクエア駅周辺地域」、「神戸都心・臨海地域」を始めとして、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、外国語対応環境の整備、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。
- ・地方部においても、充実した高速道路網等のインフラを活用し、投資や多様な人材を呼び込む環境整備を促進する。

（４）食料などの安定供給と農林水産業の成長産業化

- ・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、亀岡中部農地整備事業などの区画整理において、耕作放棄地を含めた農地の土地利用を計画的に再編し、さらに担い手への農地の利用集積を進めることで、生産性の向上と耕作放棄地の解消・発生防止により優良農地を確保するとともに、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。
- ・関西の食文化や関西で生産される高品質な食品など強みをい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¹²⁵の構築」、農業の担い手の育成・確保、経営所得安定対策¹²⁶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。
- ・森林資源の適正な管理・利用、「新しい林業¹²⁷」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、ウッド・チェンジ¹²⁸等の都市部などにおける「第２の森林」

¹²⁵ 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。

¹²⁶ 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。

¹²⁷ 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。

¹²⁸ 身の回りのものを木に変えること、木を暮らしに取り入れること、建築物を木造化・木質化すること。

づくり¹²⁹、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¹³⁰を実現していく。

- ・水産業が持続可能な産業として発展していけるよう、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。

(5) デジタルを活用した新たなモビリティの充実

- ・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・実証やタクシー、オンデマンド交通、自家所有償旅客運送等の「ラストワンマイル・モビリティ¹³¹」に関する課題に向けた検討を進める。
- ・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、具体の用途に応じた社会実装を進める。
- ・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・関西においても、関西経済連合会が2026年3月に策定した「関西における空飛ぶクルマの将来ビジョン」のもと、官民一体となった支援体制を構築し、関西広域での社会実装に取り組む。
- ・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

- ・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。

¹²⁹ 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。

¹³⁰ 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。

¹³¹ 最終目的地までの最後の移動を補うための交通手段。

(7) ICT・データ利活用の促進

- ・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。和歌山県データ利活用推進センターにおいては、データ利活用に関する分析研究、データサイエンス人材の育成、データ利活用による企業支援など、時代のニーズに対応した先進的な取組を、総務省統計局および独立行政法人統計センターと連携して推進するとともに、「日本のデータ利活用拠点」として、その事例を情報発信する。
- ・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、地域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

- ・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、強靱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。

(9) 大阪・関西万博レガシーの継承に向けた取組の推進

- ・地元経済界、地元地方公共団体、関西広域連合、国で構成する未来創造会議において、万博レガシーの継承・発展に向けた取組の検討を進めており、まずは、大阪・関西万博で披露された次世代モビリティや再生医療、カーボンニュートラル、スタートアップなど、様々な新技術・サービス・システムの社会実装に向けて、今後関西において強みとなる成長産業等のポテンシャルを整理し、イノベーションの社会実装を支援する。関西広域リージョンとしても、万博で披露された最先端技術の実装化・産業化に取り組む。
- ・関西の地方公共団体や民間など44団体がONE関西¹³²となり、万博を契機に関西一円の広域観光に繋げた取組の様々な成果を万博レガシーとして活用する。さらに、万博を通じて国際的に高まった関西のプレゼンスをいかし、関西の魅力を世界へ強力にプロモーションするなど、世界の人々から選ばれる「観光圏KANSAI」を目指した取組を推進する。また、関西で実施される大型イベント・MICE等も戦略的に活用した観光振興策を推進する。関西広域リージョンでは、万博で更に高まった関西のブランド力をいかした広域観光を推進する。具体的には、「飛鳥・藤原の宮都」・「彦根城」の世界遺産登録に向けた取組や、世界遺産「百舌鳥・古市古墳群」を次世代に継承するためのガス気球の取組を推進する。さらに、地域と訪日外国人旅行者双方が、関西周遊のメリットを実感できる「関西オール手ぶら観光」の実現に向け、多様な観光関係者との連携・協働の下、受入環境の整備等を推進する。
- ・日本の食と暮らしを支える農業、林業、水産業を未来につなげるため、大阪・関西万博で披露したロボット技術やICTを活用したスマート農林水産技術による、超省力化と高

¹³² 関西の地方公共団体、経済団体、観光振興団体、民間企業等の連携協働体制。

品質な生産を実現する取組を推進する。

- ・ けいはんな学研都市は、大阪・関西万博と連動して、ロボット・アバター・ICT、ウェルビーイング、スタートアップ、サイエンス&アートをテーマに「けいはんな万博2025」¹³³を開催することで生まれた人的交流を継承し、情報発信、海外とのネットワーク拡大や国内外のスタートアップ支援、実装環境の充実に取り組み、研究成果の実装を加速させ、関西の発展に貢献する。例えば、「いのちの未来」パビリオンのアンドロイドを、けいはんな学研都市に移設し、研究開発や次世代の人材育成を推進することにより、万博の成果の継承・発展を進める。

第4章 都市の魅力向上プロジェクト

関西の地域特性である職住が近接した都市構造をいかすことにより、関西の成長・発展をけん引し、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。

(1) 都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保

- ・ 立地適正化計画や地域公共交通計画に基づき、手柄山中央公園周辺地区、近鉄郡山駅周辺地区等を始め、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していく。
- ・ 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、市街地における未利用地・施設の有効利用を図り、市街地の空洞化を防ぐ。
- ・ 高齢化や人口減少等の進行により、地域公共交通の維持・確保が困難となっている中で、生活に必要な不可欠な移動手段の確保には、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。
- ・ 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、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、「人中心」へと車線減少も含めた道路空間を再編していく取組が重要である。そのため、「ほこみち制度」や「まちなかウォークブル推進事業」を活用しながら、道路空間再編を進める。御堂筋においては、フルモール化に向け、「御堂筋将来ビジョン」に基づき、都心部全体の交通ネットワークの再編と、人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりの検討を図る。また、神戸市における都心・三宮再整備では、「人が中心の居心地の良いまち」を目指して道路空間の再編を進めている。神戸三宮「えき～まち空間」の核となる「三宮クロススクエア」では、必要な交通対策を実施し、交通状況を見据えながら、段階的に車線数を減少させ、沿道建築物と一体となった広場の空間

¹³³ けいはんな学研都市で、企業、大学、行政等73機関が参画して2025年4月13日から10月13日（2025大阪・関西万博と同期間）に開催された。

を整備することで、駅からまちへの繋がりを強化するとともに、エリアマネジメントによるにぎわいづくりを進め、神戸の玄関口にふさわしい空間形成を目指す。

- ・車中心から人中心の道路空間へ再編する取組の一環である「御堂筋チャレンジ2023」や、関西・大阪万博に合わせて実施した「御堂筋サテライトプラン～みちの未来体験EXPO～」等を契機に、路面太陽光パネルや床振動パネルによるグリーン発電等の実用化を進め、道路空間の活用を推進する。
- ・まちづくりDXのデジタルインフラである3D都市モデルの整備、社会実装を推進するとともに、建築BIM¹³⁴、PLATEAU¹³⁵、不動産ID¹³⁶を一体的に進める「建築・都市のDX」を推進し、防災・減災及び都市計画等へ活用する。

(2) 安全・安心で快適な居住環境の形成

- ・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み替えが可能となるような住宅循環システムを構築する。
- ・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、無理のない負担で安心して選択できる住宅市場の環境整備を行う。
- ・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、住宅セーフティネットの機能を充実する。
- ・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。
- ・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、空き家の発生を抑制する。また、新たなライフスタイルや居住ニーズ、地域ニーズなどに適合する空き家の活用を促進し、地域経済の活性化などにつなげる。
- ・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。
- ・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・活用や、緑の基本計画に基づく都市緑地の整備・活用等を推進し、人中心のまちづくりを目指す。

(3) 都市圏郊外部の再生

- ・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マネ

¹³⁴ Building Information Modeling の略。コンピューター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。

¹³⁵ 国土交通省が主導する、日本全国の都市デジタルツイン実現プロジェクト。

¹³⁶ 全国の不動産に番号を付与することにより、個々の不動産を一意に特定することを可能にするもの。不動産に関する各種情報を「不動産ID」で連携させ、不動産業界等における業務効率化等を図る。

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。例えば、泉北ニュータウンにおいては、近畿大学医学部及び近畿大学病院の移転を契機とした地域の活性化や、健康・医療産業の集積による雇用の創出など、まちの持続的な発展を図る。

- ・ 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、価値観の多様化やライフスタイルの変化に合わせたまちづくりを推進する。

(4) 高齢化への対応

- ・ 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康長寿の取組を推進する。
- ・ 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、産官学の連携により、ICT、ロボット、遠隔医療、電子カルテ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。
- ・ 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タクトの普及促進を図る。

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。

(1) 地域の課題を解決する地域生活圏の形成

- ・ 遠隔医療や移動診療車、オンライン学習、地方公共団体の行政手続のオンライン化、自動運転等の実装・実証などデジタル技術を活用し、行政界などにとらわれず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」の形成により、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・買物・医療・福祉・介護・教育・移動等）を確保する。
- ・ 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「スーパージティ」などを先導役として、地方創生の実現に向けた取組との密接な連携を図る。
- ・ 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市圏¹³⁷、定住自立圏¹³⁸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連

¹³⁷ 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、経済成長のけん引、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。

¹³⁸ 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。

携した地域生活圏を形成する。

- ・地域生活圏の形成を実現することを目指し、「社会性」（地域課題解決）と「経済性」（事業経営や地域経済循環）の両立を図る民間事業者（ローカルマネジメント法人）等の民主導の官民連携により、地域生活圏で目指すべき姿の構想などの意思決定を行う場づくりにも取り組む。例えば、滋賀県守山市では、地域資源をいかした事業創出と社会的価値の両立を図る取組として、琵琶湖を守るという環境意識の高い地域性をいかし、産官学民が連携した中間活動体を組成することで、地域課題の解決に資するスタートアップや新規事業の創出に取り組んでいる。
- ・人口減少下において、市町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、地域に必要なインフラ機能の維持が期待できる新しいインフラマネジメント、地域インフラ群再生戦略マネジメント¹³⁹（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現する。また、インフラメンテナンス国民会議・市区町村長会議による産学官民の連携やメンテナンスの理念の普及を推進する。関西広域リージョンでは、インフラの維持・管理に当たって、官民連携による土木・建築技術人材の活用などに取り組む。

（2）美しく暮らしやすい農山漁村の形成

- ・地域特性をいかした複合経営や、6次産業化¹⁴⁰、農泊、ジビエの利用、農福連携¹⁴¹等、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、新しい事業や付加価値を創出し、地域資源を活用した所得の向上と雇用確保の確保を図る。
- ・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）¹⁴²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・地域活性化を図る「デジ活」中山間地域¹⁴³の取組を推進する。さらに、多面的機能の適切な発揮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、農業水利施設などの国土強靱化対策等、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の条件整備を推進する。
- ・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

¹³⁹ 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区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。

¹⁴⁰ 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。

¹⁴¹ 障害者等の農業分野での活躍を通じ、障害者等の自信や生きがいを創出し、社会参画を実現していく取組。

¹⁴² 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。

¹⁴³ 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。

村を支える新たな動きや活力の創出を推進する。

- ・農地が利用されやすくなるよう、農業経営基盤強化促進法に基づく「地域計画」を踏まえ農地の集積・集約化に向けた取組を加速化させる。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。
- ・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質的向上を図る活動の支援を行う。また、中山間地域などの条件不利地域では、デジタル技術の活用、農業と他分野の連携による取組等を通じ、複数の地域で支え合い、地域資源の維持や継承、集落機能を補完する体制の構築等を行う。
- ・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。

(3) 地方部への人の流れの創出

- ・地方部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い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。また、地域での活動をコーディネートできる人材が不足しているため、コーディネーターとして先駆的に活躍している移住者も含め、地方公共団体や地域の企業等と連携して、人材の育成等を行う。
- ・地方部から東京への進学・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、住居だけでなく仕事や暮らし全般の相談ができる移住相談窓口やサテライトオフィス、テレワークセンターの整備等を推進する。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。和歌山県における「わかやまワーケーションプロジェクト」などのワーケーションやブレッジャーなど、新しい旅のスタイルの普及・定着を図り、関係人口の創出につなげる。
- ・奈良県下北山村における移住交流体験施設「むらんち」やコワーキングスペース「BIYORI」など、空き家・廃校などの利活用により、二地域居住などに利用できる住宅やシェアハウス、ゲストハウス、コワーキングスペース、チャレンジショップ¹⁴⁴や、リスクリングに対応した生涯学習施設など、教育や福祉等の分野とも連携し、地域のニーズに応じた施設を整備する。あわせて、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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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

¹⁴⁴ 新規開業を目指し、一定期間試験的な開業ができる施設。

人口¹¹¹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。

- ・ふるさと納税、クラウドファンディング、地場産品購入といった地域への関心や支援のきっかけとなる取組と併せて、SNSやオンライン交流等のデジタルツールを活用しながら、さらに都市部において交流の場を設けてオフラインの交流も図るなど、関係人口との距離を縮め、関わりの深化を図る取組を促進する。これにより、関係人口の拡大と関係性の深化に向けた「人」「場」「仕組み」づくりを進める。
- ・地域の実情に応じて、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

- ・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、都市部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。
- ・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、宿泊施設や住宅等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

- ・若者世代の結婚や子育ての希望を実現するために、子ども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。
- ・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、サービス付き高齢者向け住宅、子育て世帯向け住宅及び子育て、医療・福祉・介護・健康、コミュニティ等のサービス拠点施設の整備等により、多様な世代が安心して健康に暮らすことができる「スマートウェルネス住宅・シティ」の展開や、地域で安心して暮らし続けられるよう、医療・福祉・介護、予防、住まい、生活支援が包括的に確保される「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。
- ・医療・福祉・介護、防災や防犯、教育等の様々な分野において、京丹後市の健康・長寿の取組を始め、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。
- ・関西広域連合管内におけるドクターヘリの一体的な運航体制の充実を図るとともに、複数機のドクターヘリが補完し合う「二重・三重のセーフティネット」の拡充や搭乗医師を始めとした救急医療人材の育成を図る。

(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

- ・若者が将来に対して希望を持てる、やりたい仕事に就くことができ働き続けることがで

きる、UIJターンなどにより関西で働くことを希望する人を支援する、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を發揮できる、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地域への誇りと愛着を持ち、生き生きと活躍できる取組を促進する。例えば、兵庫県丹波地域では地域課題の解決に資するビジネスや地域資源をいかしたビジネスの創造を促進するため、地域コミュニティの円滑な連携や地域計画に深く入り込むコーディネーター的役割を担う人材を「事業共創パートナー」として登用するなど、地域外の専門人材の参画やメンバー間の交流・連携を促進するとともに、新たな人材の発掘・育成に取り組む。関西広域リージョンでは、女性活躍の推進に向けた機運醸成や意識啓発などに取り組む。

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」の整備と維持・管理を基本としつつ、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・發揮しながら、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。

（1）洪水・内水・高潮・土砂災害対策

- ・国民の安全・安心を確保するため、関連法制などに基づき、「流域治水プロジェクト2.0」により治水能力の向上に取り組むなど、国・府県・市町村・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、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的な防災・減災対策を進める。なお、流域治水の取組においては、自然環境が有する多様な機能をいかすグリーンインフラの考えを普及させ、災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生することにより、生態系ネットワークの形成に貢献することも重要である。
- ・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、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。
- ・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、海岸保全基本計画を見直す。
- ・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、下水道施設整備による洪水・内水対策等、事前防災を加速化する。
- ・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、治山対策等を進める。

- ・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力発電の促進の両立を図る「ハイブリッドダム¹⁴⁵」の取組を推進する。全てのダム管理者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。
- ・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、陸閘（りっこう）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。さらに、海象や地形、海岸環境のモニタリング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仕組み・体制を構築する。
- ・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¹¹³として多様な主体の参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、浸水被害の軽減を図る取組などを進める。
- ・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。具体的には、砂防堰堤などの土砂災害防止施設の整備や流木対策の推進のた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と森林資源の適正利用による多面的機能の強化・維持、まちづくり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。
- ・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提供を行う。
- ・台風の接近などの大雨に伴い、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、事前に住民一人一人がとる防災行動を時系列に整理した「マイ・タイムライン」の作成を推進することにより、水害からの「逃げ遅れゼロ」を目指す。
- ・コンパクトなまちづくりを図る立地適正化計画の策定、都市機能や居住を集約化する過程において、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は、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。

¹⁴⁵ 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。

(2) 地震・津波対策

- ・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」の防波堤等の整備を推進する。和歌山下津港海岸においては、護岸の補強・かさ上げと津波防波堤、水門を組み合わせた施設整備を実施し津波浸水被害の軽減を図る。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。
- ・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。
- ・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「多重防御」により被害を最小化する、津波防災地域づくりを進める。
- ・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。
- ・都市部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・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、「避難生活における良好な生活環境の確保に向けた取組指針（令和6年12月改定 内閣府（防災担当））」などを参考とした取組を促す。

(3) 災害時における交通機能の確保

- ・災害時には「命の道」となる紀伊半島のアンカールートを構成する京奈和自動車道、近畿自動車道紀勢線や五條新宮道路、奈良中部熊野道路を始め、高規格道路等の整備を推進する。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・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ビスレベルを把握した上で、未整備区間の解消や、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とともに、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り組む。
- ・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、迅速な道路啓開が可能となるよう、啓開の考え方や手順、事前に備えるべき事項等を定めた「道路啓開計画」の策定をすすめるほか、改良に加えて橋梁の耐震補強や法面对策、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にも取り組む。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止を図るために必要な道路の無電柱化を推進する。

- ・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BCP¹⁴⁶策定などを促進するとともに、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る。
- ・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。
- ・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港の機能を最大限活用する和歌山県「命のみなとネットワーク」推進協議会における「みなと」を活用した支援物資輸送等訓練などを実施し、災害対処能力の更なる向上を図る。
- ・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。

(4) 渇水対策

- ・気候変動の影響は渇水被害の発生リスクを高めており、既設施設の連携運用、危機時の迅速・円滑な備えの強化等、流域総合水管理の考えによる安定的な水資源の確保のため、渇水リスク情報を共有し、渇水に備えるとともに関係者が連携して渇水対応タイムライン（時系列の行動計画）を作成するよう努める。

(5) 安全な農山漁村の実現

- ・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、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、農業用ダムの洪水調節機能の強化、「田んぼダム¹⁴⁷」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。
- ・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、和歌山平野農地防災事業などにおける農業用排水施設の改修等による排水機能の回復のほか、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、土砂災害警戒区域等の指定、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

¹⁴⁶ 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。

¹⁴⁷ 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。

化等を組み合わせた総合的な対策を推進する。

- ・ 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。

(6) 戦略的メンテナンスの実施

- ・ 全てのインフラを戦略的にメンテナンスすることが重要であり、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。例えば、道路橋においては、劣化や損傷把握に必要な点検、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。
- ・ 市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。
- ・ 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するとともに、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。また、大学との包括協定締結などにより、インフラ施設の維持管理、更新等に関する技術的助言及び調査研究等について相互に連携、協力を図る。
- ・ 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。
- ・ 市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、住民等、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。具体的には、市町村支援・中長期派遣体制の強化を図ることや、地方公共団体職員の技術力の育成を目的とした国の研修への参加など、地方公共団体が実施する老朽化対策への人的・技術的支援に積極的に取り組む。また、市町村間においても、知識やノウハウなどを共有できるプラットフォームづくりを促進する。

(7) 地域防災力の向上

- ・ 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。

- ・ 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。
- ・ 地域防災力の中核となる消防団・水防団において、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。あわせて、大規模災害の発生に備え、災害復旧等に関する支援体制の確保、平時からの防災気象情報の利活用の促進、災害時におけるJETT（気象庁防災対応支援チーム）の派遣、気象防災アドバイザーの拡充・活用促進等により、地方公共団体の支援に取り組む。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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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、住民一人一人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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 震災復興、防災・減災、老朽化対策など「地域の守り手」としても極めて重要な役割を担っている建設業において、将来的な担い手を確保するため、処遇改善や働き方改革、生産性の向上を推進する。

（8）広域連携体制の整備

- ・ 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。

- ・防災・減災対策や災害発生時の対応方針などを体系的に定めた「関西防災・減災プラン」により、大規模災害発生時に、関西広域連合が構成団体等と連携し、円滑に救援物資の供給や応援職員の派遣などの災害対応に当たる。
- ・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¹⁴⁸の機能強化を図り、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。
- ・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・産業基盤災害即応部隊含む）、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE¹⁴⁹）、初動対処部隊（Fast-Force、防衛省・自衛隊）等の体制を整備する。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、対処能力をより一層向上させる。
- ・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構築する。また、CCTVカメラ（Closed-Circuit Television Camera）や交通ビッグデータ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。
- ・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つつ充実化を図る。

（9）エネルギー・産業の強靱化

- ・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策の検討を促す。
- ・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、製油所などのインフラ設備の強靱化や、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¹⁵⁰・燃料電池、再エネ、水素エ

¹⁴⁸ 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。

¹⁴⁹ Technical Emergency Control FORCE の略。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。

¹⁵⁰ 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。

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促進する。

(10) 新技術・デジタルを活用した防災力の強化

- ・電力及び通信施設の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、国・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。
- ・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¹⁵¹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。
- ・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。
- ・豪雨や豪雪等に伴う「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。
- ・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、「和歌山県防災ナビ」などの各自治体が開発し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。
- ・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。

(11) 首都圏の有する諸機能のバックアップ

- ・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。
- ・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

¹⁵¹ 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。

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体制の構築を促進する。

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のポテンシャルをいかす。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。

(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

- ・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、最大限の導入促進、活用拡大を図るとともに、老朽化した設備の更新にも取り組む。
- ・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、再エネ熱（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観点から、コージェネレーションや下水熱等の都市廃熱の利用の推進を図る。さらに、分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、省エネの観点も含め高度化に向けた取組を推進する。
- ・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運用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

- ・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、産業の各部門における省エネを推進する。
- ・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、2035年度60%削減、2040年度73%削減に向けて、地球温暖化対策計画に基づき、瀬戸内海沿岸の産業集積をいかした新たなエネルギー需給構造の構築、徹底した省エネルギーや脱炭素電源の導入・利用、再エネの最大限の導入、ライフスタイルの変革等、あらゆる分野で取組を推進する。関西広域リージョンでは、関西脱炭素社会の実現に向けた取組などを行う。
- ・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、社会実装

を進め、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。

- ・低炭素社会の実現も見据え、自転車通行空間の整備を推進する。
- ・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¹⁵²の取組を推進する。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・「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。
- ・2050年カーボンニュートラルに伴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。
- ・EV・FCバス等を活用したサステナブルツアー企画を提供する旅行会社等の支援を行うなどにより、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。
- ・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

- ・エリートツリー¹⁵³を活用した再造林による成長の旺盛な若い森林の造成など、森林吸収

¹⁵² 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とともに、地域の個性をい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。

¹⁵³ 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。

源対策を強力に推進する。

- ・海域において、海洋植物が持つCO₂吸収や水質浄化といった効果に着目し、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の拡大により、ブルーカーボン生態系¹⁵⁴の保全・再生・創出を推進する。
- ・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・評価技術の高精度化、効果的な適応技術の開発等も推進する。
- ・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るとともに、適応策の実施を支援する。
- ・「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や、農地土壌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。

(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

- ・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。
- ・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。
- ・再エネ導入拡大などに向けた送配電網の整備や、系統安定性の確保など、電力ネットワークを次世代化していくため、広域連系システムのマスタープラン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ク活用を推進する。
- ・関西の各港湾において、脱炭素型荷役機械の導入などにより脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、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）の形成に向けた取組を進める。
- ・航空機運航分野における持続可能な航空燃料（SAF¹⁵⁵）の導入促進に向け、関西において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。

(5) 水素社会の実現に向けたインフラ整備

- ・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開発や低コスト化の取組を推進する。例えば、「関西水素サプライチェーン構想」の実現に向け設置した、「関西水素サプライチェーン構想実現プラットフォーム」においては、関西における水素関連の情報共有と意見交換を行うことにより、広域的連携を促進し、具体的プロジェクトの創出などの取組につなげていく。
- ・神戸液化水素荷役基地や神戸水素CGSエネルギーセンターにおける水素の供給・利活用等に向けた実証、また、大阪・関西万博において、国内初となる水素燃料電池船の旅客

¹⁵⁴ 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吸収・固定する海草藻場、海藻藻場、湿地・干潟、マングローブ林等の生態系のこと。

¹⁵⁵ 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。

運航等が行われてきた。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促進に向けた検討を進める。また、商用車を含めたFCV¹⁵⁶の普及に向け、水素ステーションの自立化を目指す。

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等に加え、カーボンニュートラルの実現を図ることを通じて、経済・社会的課題の解決にも資する効果をもたらすよう環境を共生した持続可能なまちづくり・地域づくりを推進し、人と自然の共生を図る。

(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

- ・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¹⁵⁷に基づく経営管理権集積計画¹⁵⁸の作成などによる森林の経営管理の集積・集約化を進める。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及び保全を推進する。
- ・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、労働環境の改善や労働安全対策の強化等の取組を推進する。
- ・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被害防止施設の整備、新たな防除技術の開発等を進める。
- ・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技術の実用化等を推進する。
- ・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。
- ・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。

(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

- ・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、採取等に関する地

¹⁵⁶ Fuel Cell Vehicle の略。燃料電池自動車。

¹⁵⁷ 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。

¹⁵⁸ 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。

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。

- ・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、保安林の指定やその適切な管理を推進する。
- ・都市部においては、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、多様な機能を有するグリーンインフラやEco-DRR¹⁵⁹（生態系を活用した防災・減災）として、多様な主体の参加の下、緑地などの保全及び創出を図る。
- ・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、関係機関が連携し推進する。
- ・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、関係機関が連携を図る。
- ・瀬戸内海の環境保全に関し、特定施設（公共用水域への日間最大排水量が50立方メートルを超える工場または事業場）の設置の規制、赤潮など富栄養化による被害発生の防止、生物の多様性及び生産性の確保のための栄養塩類の管理、生物の生息場所の確保のみならず人々の交流の場などの新たな視点でも自然海浜の保全等の措置を講じていく。特に大阪湾では、大阪湾再生行動計画（第三期）を推進し、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。
- ・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、特定の下水处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。
- ・景観や海洋生態系等の課題となっている海ごみなどの削減を図る。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

- ・円山川において、コウノトリが生息していた頃の多様な生物の生息・生育・繁殖環境を回復するため、湿地環境の再生を行うなど、絶滅危惧種の保全を推進することにより、

¹⁵⁹ 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いかして社会の脆弱性を低減すること。

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。

- ・ 府県が実施するニホンジカ及びイノシシ等の捕獲事業を強化、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。
- ・ 人や物資の移動の活発化に伴い、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。
- ・ 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いかした体験や教育機会の拡大を図る。
- ・ 生物多様性の経済的価値、生物多様性の損失に伴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。
- ・ 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ため、「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。

(4) 持続可能な国土管理による美しい景観形成

- ・ 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、持続可能な国土管理を通じた美しいランドスケープ¹⁶⁰を形成する。
- ・ 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。

(5) 30by30 目標¹⁶¹などを踏まえた自然環境の保全・再生・活用

- ・ 国立公園などの保護地域の拡張と管理の質の向上、OECM¹⁶²（保護地域以外で生物多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いかして、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（NbS¹⁶³）の取組を推進する。
- ・ 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ク

¹⁶⁰ 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。

¹⁶¹ 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。

¹⁶² Other effective area-based conservation measures 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。

¹⁶³ 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もたらす、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。

の基軸である森・里・まち・川・海のつながりを確保する。

- ・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、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。琵琶湖・淀川流域圏を健全な姿に再生して次世代に継承するため、「水でつなぐ“人・自然・文化”」を基本コンセプトに「琵琶湖・淀川流域圏の再生計画」を推進する。また、「琵琶湖」を切り口とした2030年の持続可能社会への目標（ゴール）であるマザーレイクゴールズ（MLGs）を推進し、より多くの多様な主体が、琵琶湖を守るための自発的、主体的な取組を通じてSDGsをより自分ごととして捉えることにより、2030年の環境と経済・社会活動をつなぐ健全な循環を構築する。具体的には、琵琶湖周辺ではヨシ帯の再生や外来種対策、下流域では国宝及び重要文化財に指定された琵琶湖疎水の保全と活用、ワンドの再生等の取組を推進する。
- ・これまでに人為的な管理がなされた土地が放棄されることにより、森林等が荒廃し、災害リスクの増大、生態系への影響、不法投棄の要因等が懸念される。このような土地を自然環境が持つ多様な機能をいかした自然的土地利用へ転換するには、適切な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について検討する。
- ・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図り、自然・田園環境再生についても取り組む。
- ・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（ネイチャーポジティブ）の実現を目指す。
- ・「関西の活かしたい自然エリア」の一層の活用と発信を通じ、生物多様性の保全と持続可能な活用を図る。

（6）都市環境の質的向上

- ・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」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で環境負荷の少ない都市構造を形成する。
- ・大気環境を保全するため、特に都市部では自動車などから排出されるCO₂を削減する必要がある。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、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、開発及び実用化が進んでいる次世代自動車の普及を促進する。
- ・健康被害の防止の観点から、土壌汚染の適切な調査や対策及び汚染土壌の適正な処理を行うことにより、汚染土壌を適切に管理する。

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。今後、広域連携DMOが主体となって策定する「広域連携観光戦略」に基づき、周遊観光の促進や観光コンテンツの造成、受入環境整備、情報発信・プロモーションの強化等の具体的な取組を進める。

(1) 個性豊かな地域文化の保存、継承、創造、活用等

- ・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、文化の理解を深めることを目的とする観光（文化観光）を推進する。例えば、市民等を対象とした茶会の開催や華道体験等、文化庁移転を契機とする関西の歴史・文化の更なる魅力を発信するほか、地域の歴史・伝統・文化を魅力的に伝えている日本遺産¹⁶⁴のストーリーを活用した情報発信にも取り組む。また、地域での文化観光を推進するため、文化観光拠点・地域の整備の促進を図る。
- ・河川や運河、ダム等のインフラ施設を観光するインフラツーリズムや、淀川舟運の復活、美しい都市の夜景を観光資源として活用するなど、まちづくりと一体となった水辺空間の整備・利活用を進め、地域資源としての魅力向上に向けた取組を推進する。具体的には、宇治地区、伏見地区、八幡地区、枚方地区、十三地区のかわまちづくり計画における河川空間の整備等を継続するほか、新たな地区の登録を進め、自治体や民間と連携した淀川沿川のにぎわい創出を推進する。また、東横堀川等においては、水辺の魅力空間づくりの取組を推進する。
- ・港湾においては、みなとオアシス¹⁶⁵を活用した訪日客と地域住民との交流や、観光の振興を通じた魅力的な港湾空間の形成を図る。さらに、地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等について、民間活力を最大限いかして、緑地などの再整備と魅力向上を効果的に推進する。
- ・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組を推進する。

(2) 地域の個性をいかした魅力ある景観の形成

- ・「古都京都の文化財」や「百舌鳥・古市古墳群」のような世界遺産などを生かした「歴

¹⁶⁴ 地域の歴史的の魅力や特色を通じて日本の文化・伝統を語るストーリーを文化庁が認定する制度。関西では、28のストーリーが認定されている。

¹⁶⁵ 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。

史的風致維持向上計画」による「海の堺」「陸の今井」をつなぐ日本最古の官道である竹内街道、北陸と京阪神を結ぶ北国街道等の旧街道や宿場町等の歴史的な建造物や伝統的なまちなみ、日本遺産である「和歌の浦」といった自然環境と一体となった歴史的風土のほか、ジオパークのような地質学的重要性を有する場所など、個性豊かで多彩な地域資源を発掘・磨き上げ・適切に保全する。そのため、伝統的建造物群保存地区の指定、景観計画や歴史的風致維持向上計画の策定、及び各種計画に基づき、無電柱化等の景観整備等を推進するとともに、SNSなども活用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。例えば、「ビュースポットおおさか発掘・発信プロジェクト」は、景観を美しく眺めることのできる場所（ビュースポット）を発掘、発信していく事で、府民・事業者・来訪者に大阪の景観に興味をもってもらい、良好な景観形成を推進する。

- ・農用地の適切かつ持続的な保全、魅力ある水辺空間、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により、地域の個性をいかした魅力ある景観の形成を推進する。

(3) 国内交流の拡大

- ・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開拓を推進する。
- ・世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」や山陰海岸ユネスコ世界ジオパーク・南紀熊野ジオパークなど、他圏域との交流連携を含む広域観光を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、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り組み、観光資源の魅力を高める。
- ・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、「ビワイチ」「太平洋岸自転車道」を始めとして、広域的なサイクルツーリズムの活性化を推進するため、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、自転車ネットワークの拡大を図る。
- ・集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」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する。

(4) 文化芸術やスポーツ活動への参加機会などの充実

- ・地域文化や文化芸術の継承者となり得るこどもたちが、文化芸術活動に参加し、体験・鑑賞する機会を充実するほか、こどもたちが地域の伝統文化や生活文化等を計画的・継続的に体験・修得できる機会を充実することで、地域コミュニティの活性化、地域の伝統文化を次代に継承し、将来の担い手の確保を図る。
- ・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。

- ・「京都アート・エコシステム実現プロジェクト」により、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

- ・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

- ・世界遺産暫定一覧表に記載されている「彦根城」、「飛鳥・藤原の宮都」の登録に向けた取組を推進するとともに、普遍的価値を積極的に国内外への発信し、その活用を図る。
- ・地域経済活性化の観点から、官民が連携し、特に地方部が主体となって国内や海外の様々な対象に向けて関西の魅力を伝えるコンテンツの造成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。例えば、旅行商品の造成促進や個人旅行者等の関西への誘客促進や関西広域の周遊環境の整備など、関西への誘客のための情報発信と魅力的な関西観光圏を整備する。
- ・文化財を保全・保存しながら、観覧時間外の夜間貸切などによる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。
- ・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振興・情報発信を行う。
- ・2023年の文化庁移転を契機とし、関西から日本の歴史・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

- ・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、「KANSAI MaaS」などのキャッシュレス化、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

- ・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グデータを分析し、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、京都駅における新自由通路の整備、山科駅と連携した京都駅一極集中の緩和に向けた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、市民が観光都市であることの恩恵を直接目に見える形で受け取ることで、観光客と共存する機運の醸成に繋げられるよう、全国初のパイロットプロジェクトである「市民優先価格」の実現を目指している。観光客の受け入れと地域住民の生活の質の確保を両立し、持続可能な観光地域づくりを推進する。
- ・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析予測、道路利用者へその情報提供を行うシステムの導入を検討する。
- ・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を進める。
- ・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交通サービスを活用した観光地の回遊性・周遊性の向上、交通事業者と観光事業者との連携による観光地の魅力向上・高付加価値化に資する取組を推進する。関西広域リージョンでは、広域型MaaSアプリ「KANSAI MaaS」の活用によるリージョン区域内外の移動需要促進などに取り組む。
- ・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・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期待できる分野の取組を強化する。
- ・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。
- ・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る。
- ・訪日外国人旅行者の災害被害を軽減するため、災害情報のプッシュ通知が可能な「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う。

(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

- ・観光消費の旺盛な高付加価値旅行者の地方誘客や消費額拡大に向けて、高付加価値なコンテンツの充実、地方直行便の増便や都市部から地方部への周遊円滑化、MICE¹⁶⁶誘致や夢洲へのIR¹⁶⁷整備の推進を行い、インバウンドの拡大に向けた集中的取組を行う。例え

¹⁶⁶ 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。

¹⁶⁷ 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。

ば、農山漁村の活用可能な地域資源を観光等の多様な事業分野と組み合わせた「地域資源活用価値創出」の取組を推進する。例えば、「KANSAI MaaS」を活用した広域観光ルートの造成や、農泊地域への更なる訪日外国人旅行者の受入を促進する。

- ・ 地方部への高付加価値なFIT¹⁶⁸向けツアー商品の造成を促す。
- ・ 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、シニア人材の確保・活躍、DX化、外国人材の確保等に向けた取組を推進する。
- ・ 訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進するため、案内標識、地図及び観光スポットの掲示物の多言語対応、無料Wi-Fi等を通じたインターネット利用環境の整備、AIやICT等の最新技術のノウハウを有するベンチャー企業や地方公共団体等の連携、公共交通機関、公共施設やまちづくりでのバリアフリー化、無電柱化、訪日外国人旅行者も利用可能なキャッシュレス決済環境、海外発行クレジットカード等で現金を引き出せるATMの設置、ムスリム・ベジタリアン・ヴィーガンなど、多様な宗教的・文化的習慣を有する旅行者のための食事や礼拝環境の改善、通訳ガイドの確保、質の維持・向上、活動促進を図る。
- ・ 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関西の各港湾におけるクルーズ受入環境の整備に取り組み、訪日クルーズ寄港促進の取組を推進する。

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、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。

(1) 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国際フェリー航路、国際フェリー、RORO船¹⁶⁹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・協力を行う。さらに、先行開業するリニア中央新幹線の間駅（神奈川県内、山梨県内、長野県内及び岐阜県内）を核とした首都圏・中部圏での新たな圏域形成の取組との連携等により、リニア中央新幹線による効果の拡大を図る取組を推進する。

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

¹⁶⁸ 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。

¹⁶⁹ 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。

他圏域と連携しながら長期的視点で取り組む。

(2) 関西強靱化・防災連携プロジェクト

- ・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、隣接の北陸圏域には関西の電力を担う原子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、リダンダンシーの確保の観点を検討し、北陸圏と調整・連携を行う。

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・中部圏との人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始めとした他圏域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し取り組む。

(3) 人々を魅了する関西プロジェクト

- ・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、九州圏と連携を図る。また、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 性別にかかわらず、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、各地域の個性をい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、専門知識や経験をい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部に掲げる広域連携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、計画・設計・工事等、事業の各段階において、アンケート、タウンミーティングや住民説明会、ワークショップ、パブリックコメント等適切な仕組みを取り入れることにより、一般の住民を含めた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、地方創生に取り組む「広域リージョン連携」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の定期的な開催などにより、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、社会資本整備重点計画及び同計画に基づく近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、国土強靱化基本計画、国土強靱化実施中期計画、地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画及び地域産業成長プラン、防災基本計画、南海トラフ地震防災対策推進基本計画、国土利用に関する諸計画、半島地域及び離島の振興に関する方針、関西広域連合の広域計画等の各種計画との整合を図り、連携を強化する。

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¹⁷⁰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。

¹⁷⁰ 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。

関西広域地方計画

【第1部 関西の現状と課題 データ集】

注)各圏域に含まれる都道府県は、以下のとおり
各グラフにおいて、下記圏域と異なる区分けの場合は注釈で記載。

北海道:北海道
東北:青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
関東:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸:富山県、石川県、福井県
中部:長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
関西:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国:鳥取県、岡山県、広島県、山口県
四国:徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州:福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄:沖縄県

別添

目次

第1章 関西の地域構造	P 2
第2章 関西の特徴・強み	P 3
(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西	P 4
(2) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す関西	～ P 5
(3) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西	～ P 7
(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西	～ P 8
(5) 最先端の技術力で我が国をけん引する関西	～ P11
(6) 産業等の強みの客観的な把握	～ P12
(7) 産業の強みの客観的な把握	～ P13
(8) 産業の強みの客観的な把握	P14
第3章 関西を取り巻く現状と課題	P15
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展	～ P20
(2) 関西の相対的地位の低下	～ P21
(3) 外国人観光客の急激な増加	～ P24
(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏	P25
(5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下	～ P26
(6) ライフスタイルの多様化	～ P30
(7) 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化	～ P31
(8) 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保	～ P32
(9) 環境保全とエネルギー安定供給の確保	P33
(10) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展	～ P34
	～ P36
	P37
	P38
	P39

第1章 関西の地域構造

第1部 関西の現状と課題

- 関西は北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな六甲山系、金剛・葛城山系等の山々や、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ている。
- 南部には、その大半が森林であり、圏域面積の約4分の1を占める紀伊半島がある。
- 京都、大阪、神戸の3大都市とその周辺都市を中心とした地域に人口の約8割が集中。
- 都市機能の中核が集積する大阪平野には、水害リスクのある海抜ゼロメートル地帯が広がり、圏域人口の約7%にあたる約140万人が生活している。

人口の約8割が集中

① 破線内の地域 (72市町村)	1,631万人
② 関西全域 (198市町村)	2,054万人
①/②	79.4%

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」を基に
近畿地方整備局作成

六甲山系

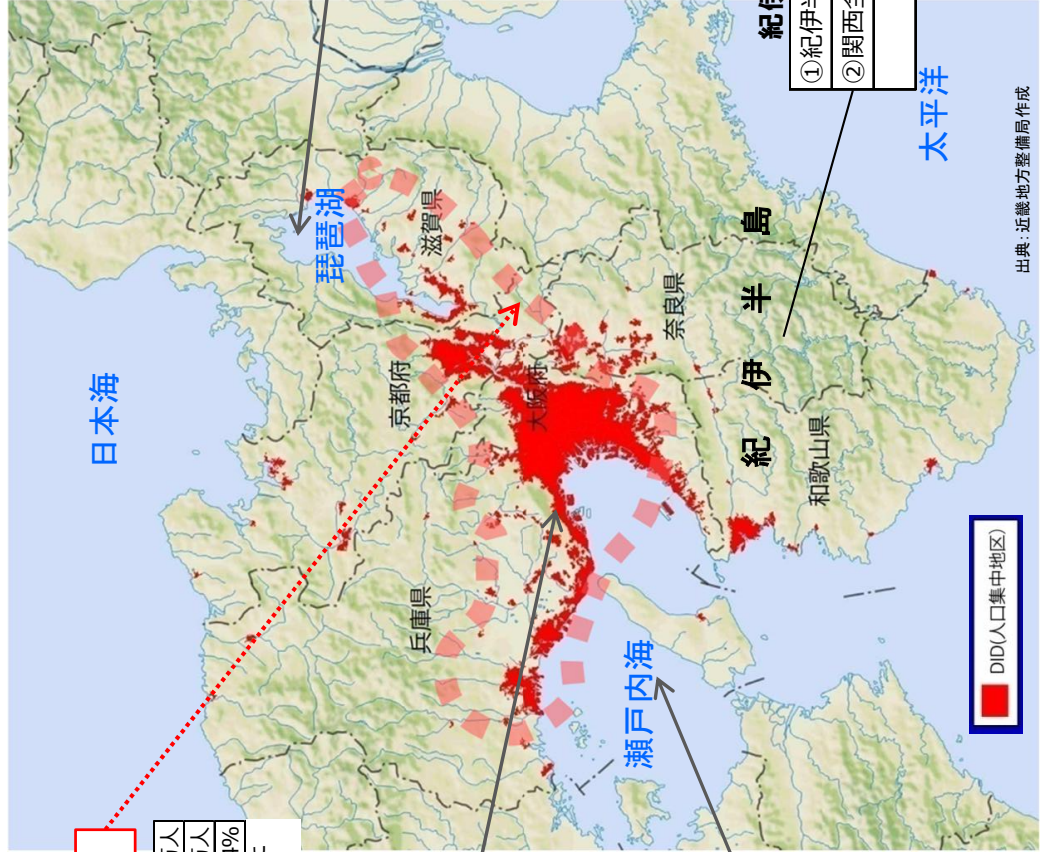


出典：神戸市

瀬戸内海の風景



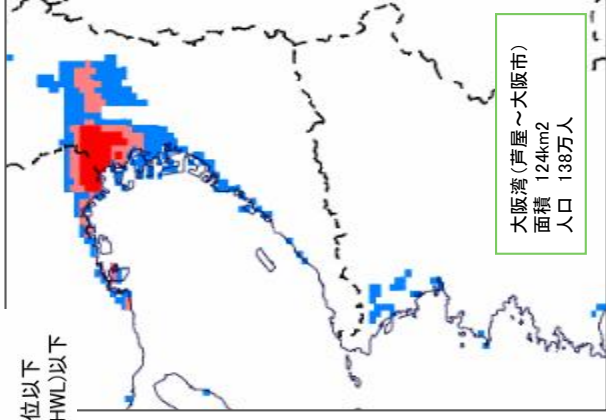
出典：兵庫県公式刊行サイト



出典：近畿地方整備局作成

ゼロメートル地帯の現状

- : T.P. ±0m以下
- : 朔望平均満潮位以下
- : 計画高潮位(HHWL)以下



出典：国土交通省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」



琵琶湖

出典：滋賀県

琵琶湖の総水人口：約1,470万人
(関西の総人口約2,030万人の約72%)
注) 滋賀県「令和5年度琵琶湖水利用区
域内給水人口」及び総務省「人口推計
(令和5年10月)」による

紀伊半島の面積(三重県を除く)

① 紀伊半島 (41市町村)	6,860 km ²
② 関西全域 (198市町村)	27,350 km ²
①/②	25.1%

注) 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
出典：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(令和8年1月1日時点)を基に近畿地方整備局作成

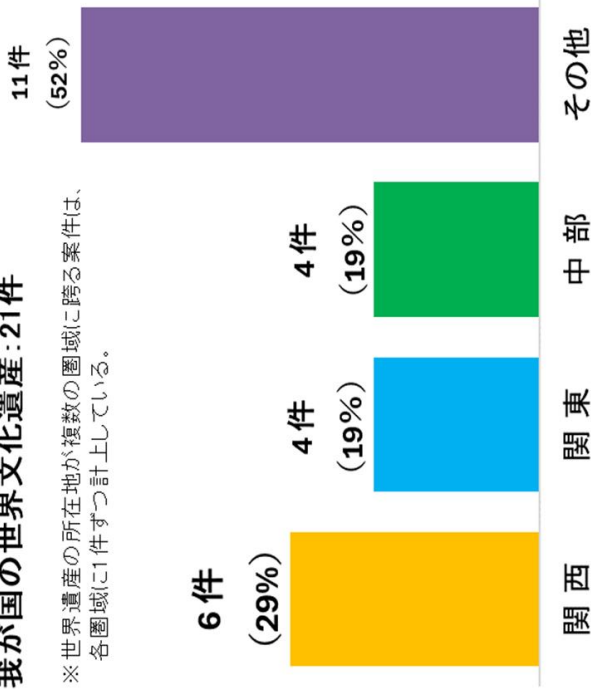
(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西

○我が国の世界文化遺産21件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の4割以上が関西に集積しているなど、豊富な歴史・文化資産が集積。

世界文化遺産

我が国の世界文化遺産：21件

※世界遺産の所在地が複数の圏域に跨る案件は、各圏域に1件ずつ計上している。



出典：文化庁HPを基に近畿地方整備局作成 (注) 令和8年1月1日時点

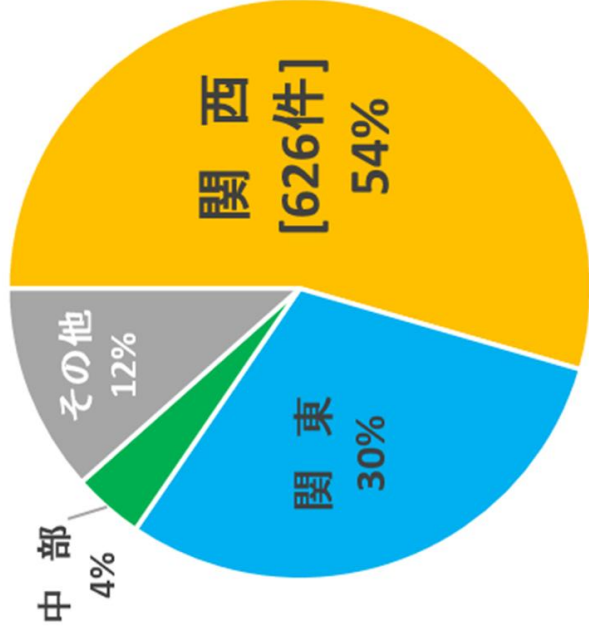
世界遺産暫定一覧表記載物件 ※朱書きが関西の物件

資産名
古都鎌倉の寺院・寺社ほか 彦根城
飛鳥・藤原の宮都(※推薦中)
平泉一仏国土(浄土)を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群一(拡張)

出典：文化庁HPを基に近畿地方整備局作成 (注) 令和8年1月1日時点

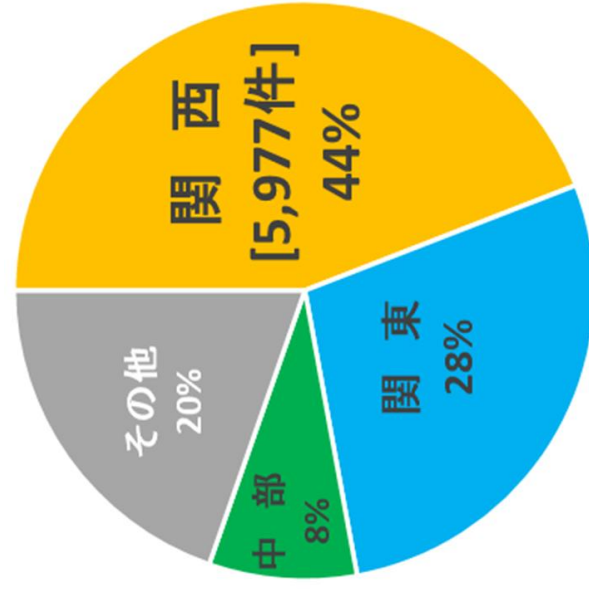
国宝

【全件数1,149件】



重要文化財

【全件数13,557件】



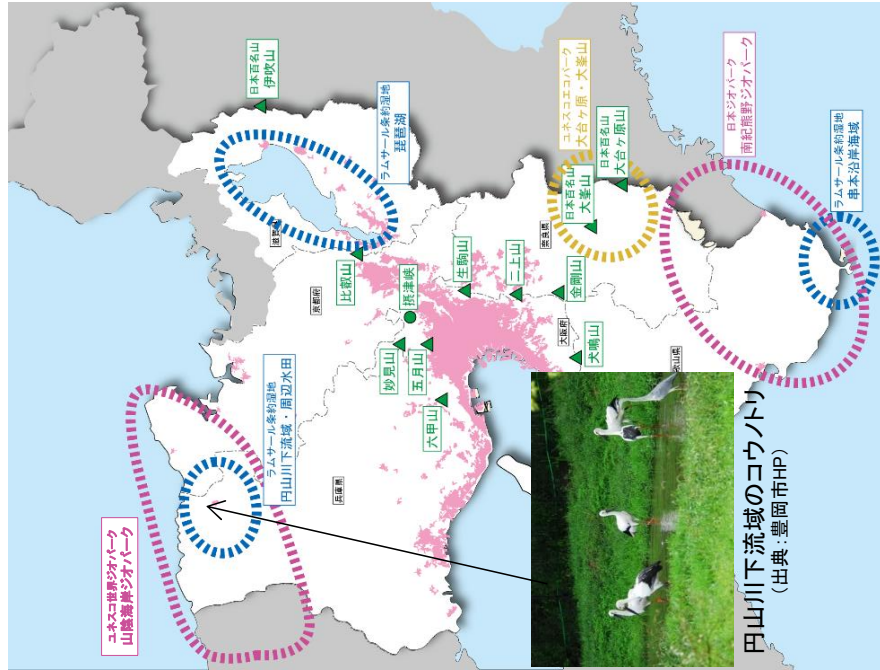
注) 令和8年4月1日時点

出典：文化庁「国宝・重要文化財等都道府県別指定件数一覧」を基に近畿地方整備局作成

(2) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す関西①

- 関西には豊かな自然を活かした観光地や、ラムサール条約湿地、ユネスコエコパーク、ユネスコ世界ジオパーク、日本ジオパーク等が存在。
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、関西においてもカーボンニュートラルポート(CNP)を始めとした、関係者間の連携による取組が進められている。

関西のラムサール条約湿地とジオパーク



出典:近畿地方整備局作成

神戸港におけるカーボンニュートラルポート形成イメージ



(2) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す関西②

○関西の地方公共団体においてもゼロカーボンシティ表明やSDGs未来都市の選定が急速に進んでおり、ゼロカーボンシティ表明済みの地方公共団体は、2026年3月末時点において2府4県と103市町村、SDGs未来都市に選定された地方公共団体は滋賀県、大阪府、兵庫県と29市町村となっている。

関西のゼロカーボンシティ表明地方公共団体(2026年3月末時点)

滋賀県 (11)	湖南市	吹田市	芦屋市
	近江八幡市	高石市	三田市
	草津市	能勢町	尼崎市
	長浜市	河内長野市	宝塚市
	大津市	堺市	高砂市
	甲賀市	八尾市	淡路市
	彦根市	和泉市	丹波篠山市
	米原市	熊取町	加古川市
	守山市	岸和田市	犬養市
	高島市	太子町	神河町
	京都市	泉佐野市	赤穂市
京都府 (20)	与謝野町	摂津市	川西市
	宮津市	茨木市	丹波市
	大山崎町	岬町	猪名川町
	京丹後市	河南町	稲美町
	京田辺市	池田市	伊丹市
	亀岡市	交野市	養父市
	福知山市	門真市	新温泉町
	綾部市	松原市	たつの市
	城陽市	大東市	三木市
	八幡市	田尻町	洲本市
	京丹波町	藤井寺市	朝来市
大阪府 (35)	宇治市	四条畷市	奈良県 (8)
	長岡京市	貝塚市	三郷町
	向日市	守口市	田原本町
	南丹市	大阪狭山市	葛城市
	久御山町	寝屋川市	奈良市
	精華町	箕面市	曾爾村
	枚方市	明石市	那智勝浦町
	東大阪市	神戸市	日高川町
	泉大津市	西宮市	紀の川市
	大阪市	姫路市	和歌山市
	阪南市	加西市	有田川町
豊中市	豊岡市		
関西計			2府4県+103市町村

出典：環境省HPを基に近畿地方整備局作成

脱炭素先行地域(関西)

第1回 (R4.4)	滋賀県 大坂府	米原市 堺市
第2回 (R4.11)	兵庫県 滋賀県 京都府 兵庫県 奈良県	姫路市* 尼崎市 淡路市 湖南市 京都市 加西市 三郷町*
第3回 (R5.4)	奈良県	生駒市
第4回 (R5.11)	大阪府	大阪市
第5回 (R6.9)	兵庫県	神戸市
第7回 (R8.2)	京都府 兵庫県 和歌山県	福知山市 豊岡市 和歌山市

出典：環境省HPを基に近畿地方整備局作成

SDGs未来都市

府県	市町村	選定年度
滋賀県 2019年度	湖南市	2020年度
	舞鶴市	2019年度
	亀岡市	2020年度
	京都市	2021年度
京都府	京丹後市	2021年度
	宮津市	2023年度
	堺市	2018年度
	大阪市	2020年度
大阪府 2020年度	豊中市	2020年度
	富田林市	2020年度
	能勢町	2021年度
	阪南市	2022年度
兵庫県	枚方市	2024年度
	明石市	2020年度
	姫路市	2021年度
	西脇市	2021年度
奈良県	加西市	2022年度
	多可町	2022年度
	加古川市	2023年度
	三田市	2023年度
和歌山県	三木市	2023年度
	十津川村	2018年度
	生駒市	2019年度
	三郷町	2019年度
和歌山県	広陵町	2019年度
	天理市	2024年度
	和歌山市	2019年度
	田辺市	2022年度
みまなべ町	2024年度	
関西計	1府2県29市町村	

注)赤字は選定された府県
出典：内閣府地方創生推進室HP
を基に近畿地方整備局作成

(3) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西①

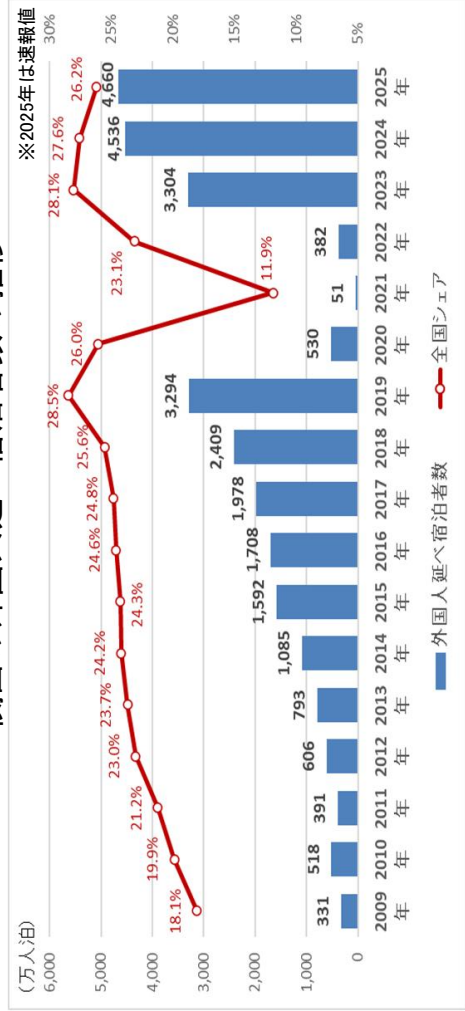
- 関西国際空港の国際線旅客発着回数、2015年の9.7万回から2019年には14.8万回と過去最高を記録。2025年には14.2万回と過去最高を記録。
- 我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数は、コロナ禍前の2017年にはピーク水準となる2,013回となったが、コロナ禍の2021年及び2022年の寄港はなかった。2025年には過去最高を更新する2,352回まで増加。
- 関西の外国人延べ宿泊者数は、2019年に3,294万人泊であり、2015年の1,592万人泊から4年間で2倍を超える増加を示した。コロナ禍により激減したが、2025年は過去最高の4,660万人泊に達し、2009年の331万人泊から約14倍に増加。

関西国際空港の航空機(旅客便)発着回数



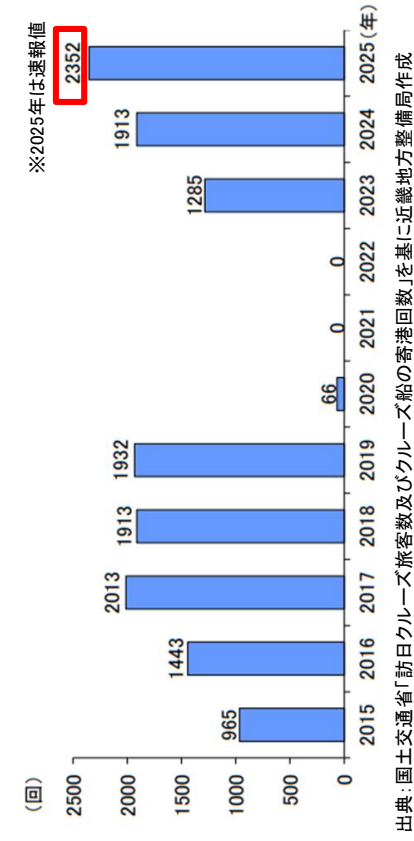
出典：関西エアポート株式会社HPを基に近畿地方整備局作成

関西の外国人延べ宿泊者数の推移



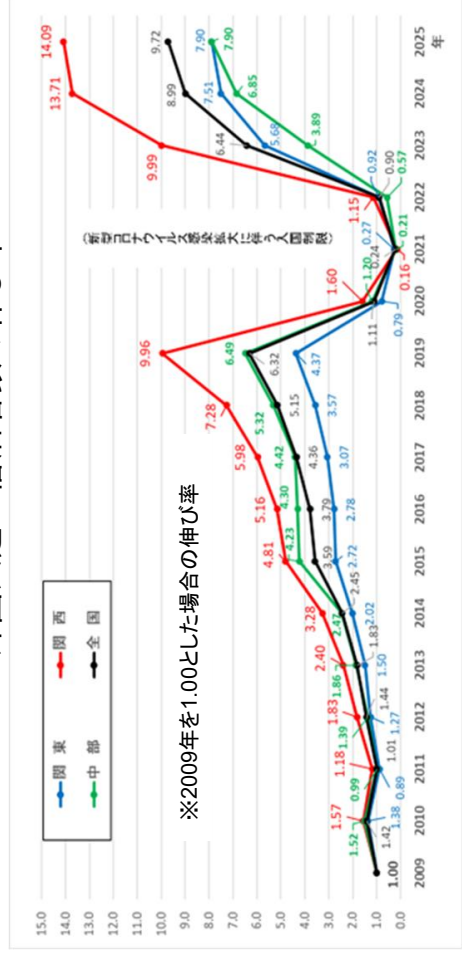
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に近畿地方整備局作成

我が国港湾への外国船社クルーズ船の寄港回数



出典：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数」を基に近畿地方整備局作成

外国人延べ宿泊者数の伸び率



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に近畿地方整備局作成

(3) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西②

- 2025年に観光・レジャー目的で関西を訪問した外国人の旅行消費額は約2.2兆円であり、関東の約3.1兆円には及ばないものの、その他の圏域と比較して圧倒的に多く、域内総生産に対する比率も沖縄を除く他圏域と比較して圧倒的に高い。
- 2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」)において、文化芸術を世界に発信。
- 外国人の「関西」の認知率は「大阪」や「京都」よりも低いものの、近年は大阪・関西万博の開催が近づくにつれて上昇傾向。

大阪・関西万博の概要

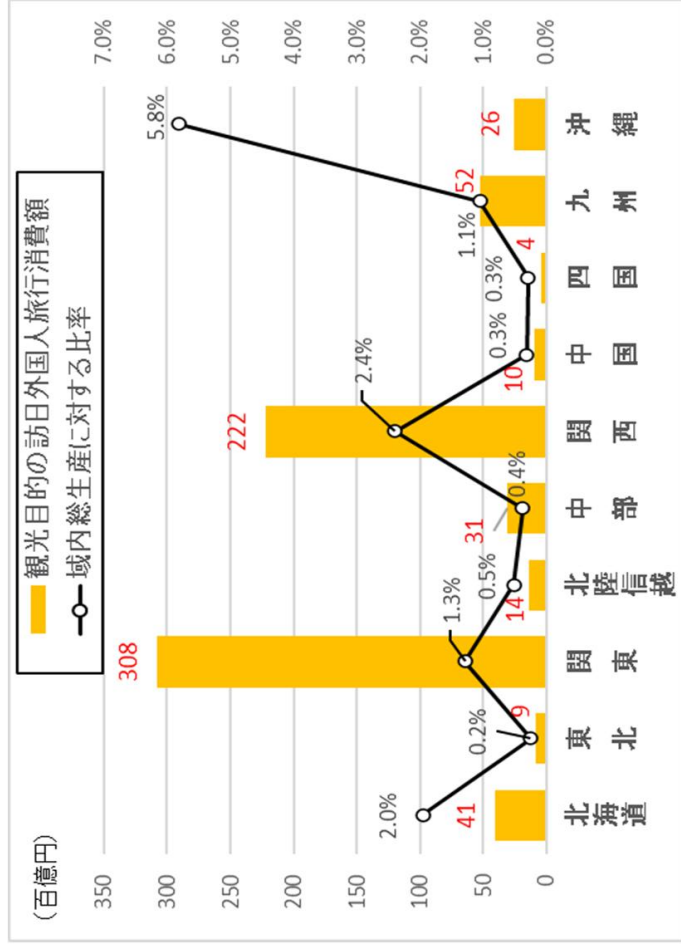
名称	2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」)
テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン
コンセプト	People's Living Lab(未来社会の実験場)
会場	夢洲(大阪市臨海部)
開催期間	2025年4月13日(日)～10月13日(月) 184日間
来場者数	約2,902万人(当初想定 約2,820万人)
経済波及効果	約3.6兆円(暫定)(当初試算値 約2兆円)

出典：公益社団法人2025年日本国際博覧会協会HP、経済波及効果(暫定)は経済産業省「大阪・関西万博の開催実績及び成果の整理(案)」(2025年12月)を基に近畿地方整備局作成



©Expo 2025
提供：2025年日本国際博覧会協会

訪日外国人旅行者(観光目的)の訪問地別旅行消費額



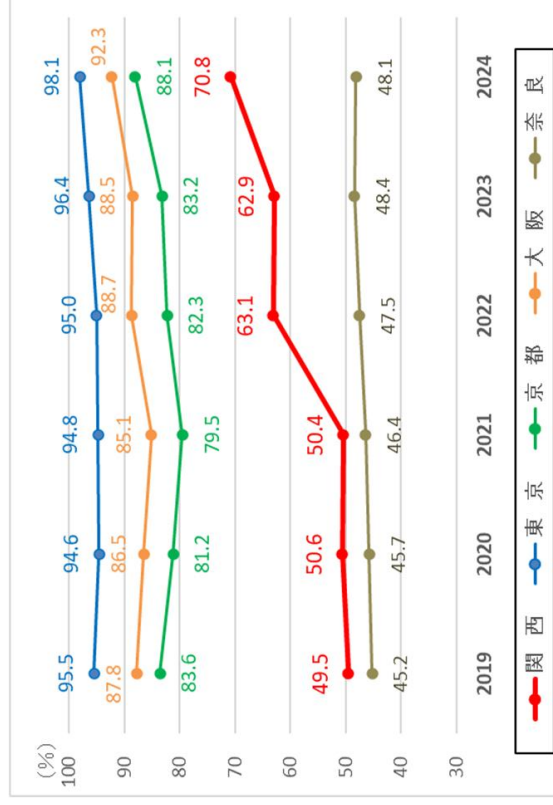
注1)観光目的の旅行消費額は、2025(令和7)年の都道府県別旅行消費額(観光・レジャー目的)を各圏域単位で集計した金額であり、都道府県間交通費は含まれていない

注2)以下の圏域は表紙記載の圏域と対象地域が異なる

- 東 北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
- 北陸信越：新潟県、長野県、富山県、石川県
- 中 部：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、福井県

出典：観光庁「インバウンド消費動向調査」(2025年)、内閣府「県民経済計算(令和4年(2022年)度)」を基に近畿地方整備局作成

各地域の外国人の認知率



出典：関西観光本部「令和6年度五域周遊観光促進のための観光地域支援事業「関西観光地づくり支援調査事業」報告書」を基に近畿地方整備局作成

(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西①

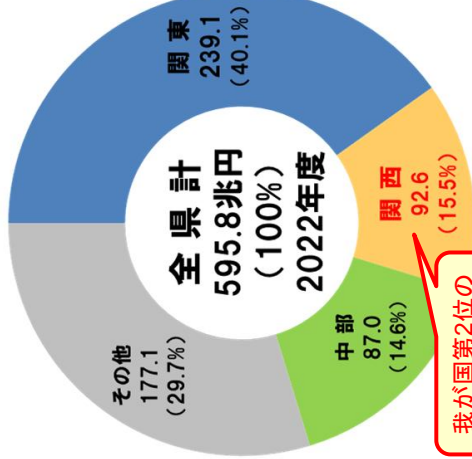
- 関西は、域内総生産額(GRP)93兆円の経済圏。
- 関西には国の出先機関や関係機関、日本銀行大阪支店、在日外国公館等の中枢機関が多く立地。
- 阪神港の貿易額は国内第3位、コンテナ取扱量は国内第2位。

経済規模(GDP)の国際比較



出典: 日本及び世界各国は「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」を基に近畿地方整備局作成

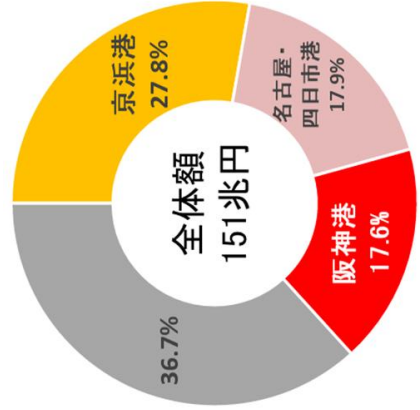
域内総生産の全国シェア



我が国第2位の経済規模

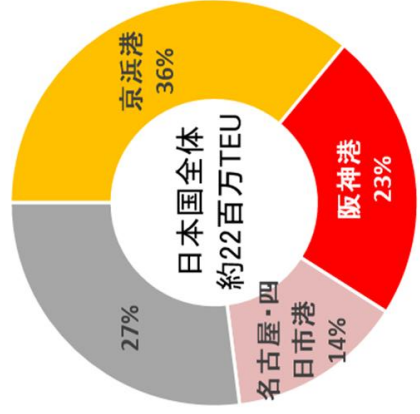
出典: 内閣府「県民経済計算年報」を基に近畿地方整備局作成

貿易額比較 (R6年)



出典: 財務省「貿易統計」(積卸港別貿易額)を基に近畿地方整備局作成

コンテナ取扱量の比較 (R6年)



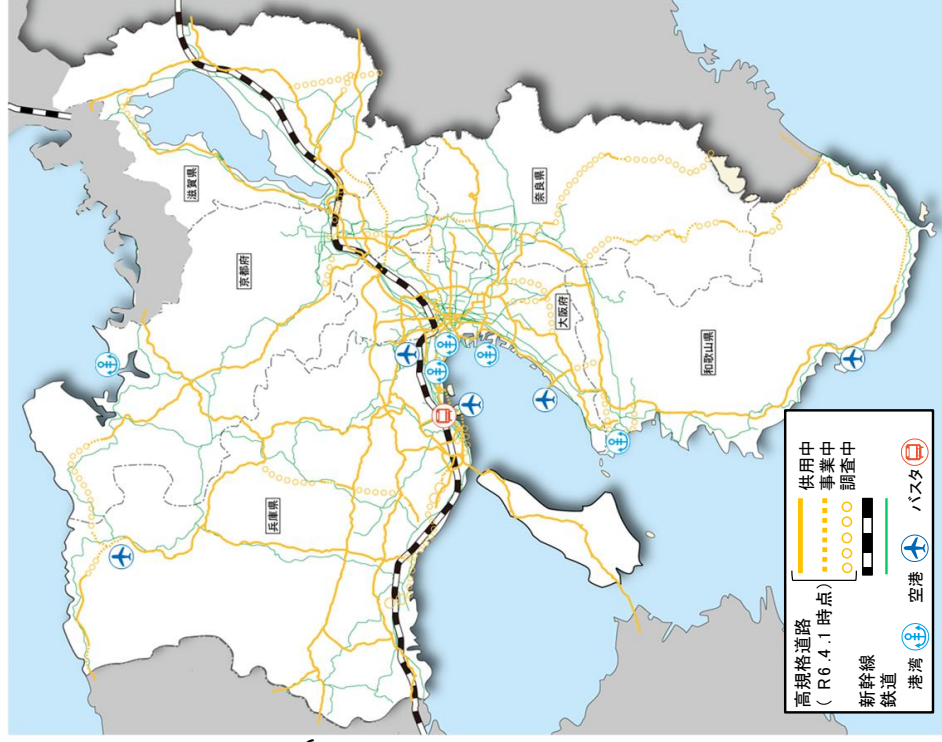
出典: 国土交通省「港湾統計(年報)」を基に近畿地方整備局作成

関西における主な国の出先機関

京都市	大阪府	近畿圏	近畿地方
文化庁	大阪府庁	近畿厚生局	近畿財務局
近畿農政局	大阪法務局	大阪労働局	近畿厚生局
大阪国税局	大阪航空局	近畿地方整備局(港湾空港関係)	近畿厚生局
近畿総合通信局	近畿経済産業局	近畿地方整備局(港湾空港関係)	近畿厚生局
近畿経済産業局	近畿地方整備局	近畿地方整備局(港湾空港関係)	近畿厚生局
近畿地方整備局	近畿運輸局	近畿地方整備局(港湾空港関係)	近畿厚生局
近畿運輸局	近畿運輸局	近畿地方整備局(港湾空港関係)	近畿厚生局

出典: 大阪府・大阪府副知事推進局「本社機能のバックアップについて」(危機管理カンファレンス2023秋 講演資料)を基に近畿地方整備局作成

関西のネットワーク図

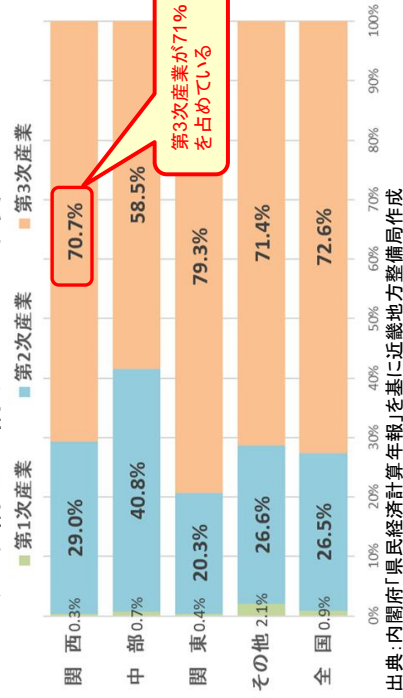


出典: 近畿地方整備局作成

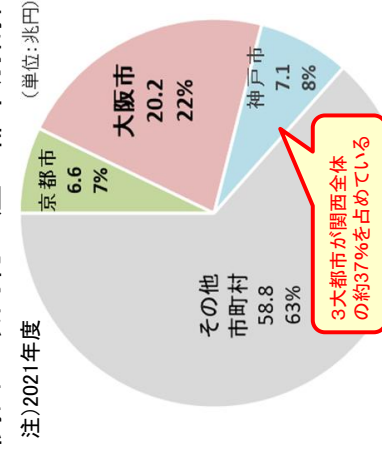
(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西②

- 関西の産業構造（GRPベース）は、約71%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。
- 京都市、大阪市、神戸市の3大都市で、関西の域内総生産（GRPベース）の約37%を占める。
- 京都市、大阪市、神戸市の3大都市で、関西の就業者数（従業員数）の36%を占めており、関西の産業が集中している。
- 関西の医薬品産業の製造品出荷額は、全国シェア25%と高く、関東と同水準。
- 関西には国際市場のニッチ分野において優れた製品を製造する企業が多く、2020年のグローバルニッチトップ（GNT）企業100選において、関西からは選定企業数の23.9%を占める27社が選定され、全製造業事業所数のシェア（17.6%）よりも高い。

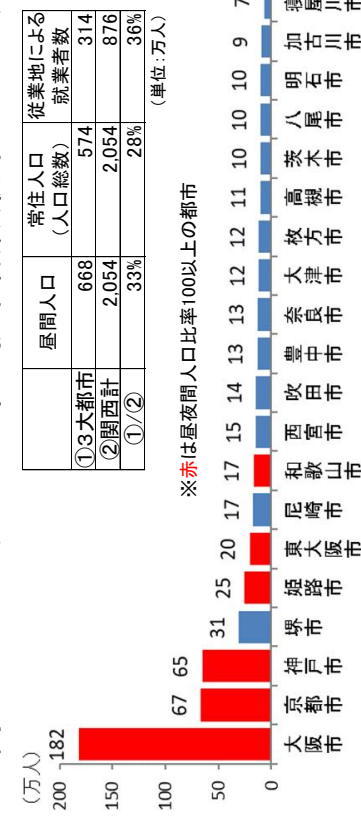
産業構造の構成比(2022年度:GRPベース)



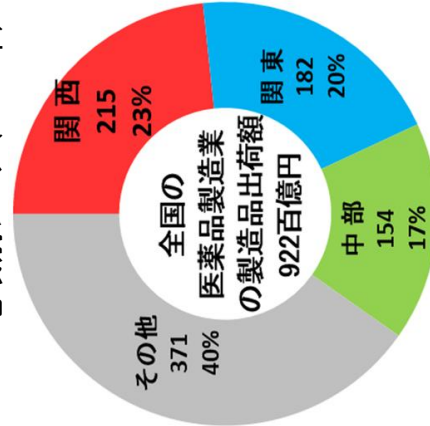
関西の域内総生産の都市別割合



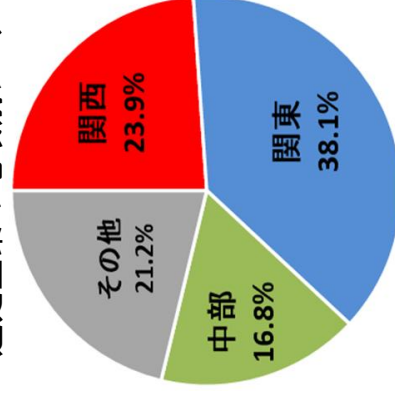
昼間人口20万人以上の20市の就業者数(従業員数)



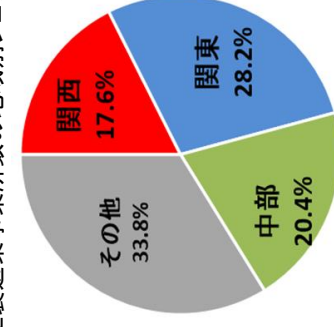
医薬品製造業の製造品出荷額等の地域別シェア(2023年)



グローバルニッチトップ(GNT)選定企業の地域別シェア



全製造業事業所数の地域別シェア(2023年)

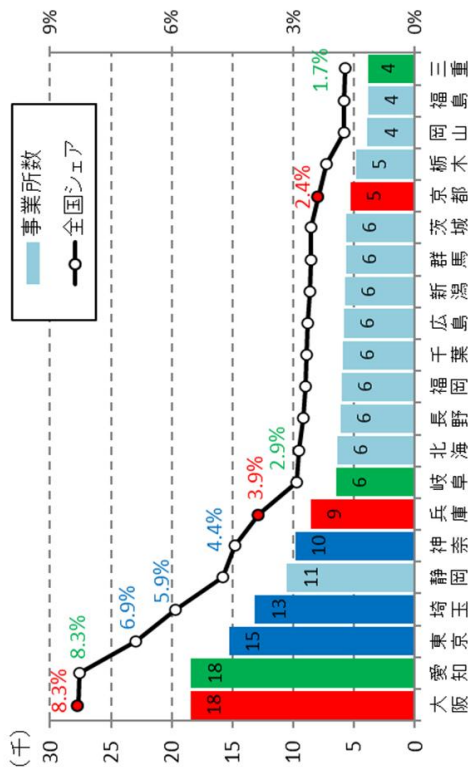


【グローバルニッチ企業】
すぎ間産業(ニッチ)の分野に特化することにより、国際市場での競争において優位を確保している企業

(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西③

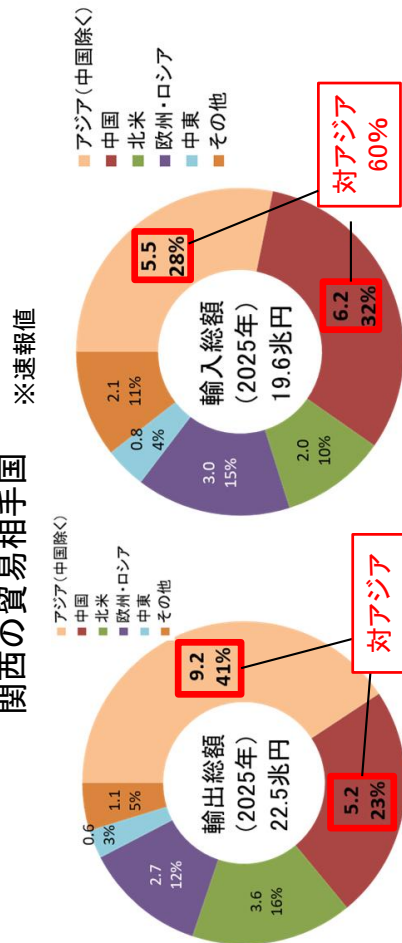
- 製造業の事業所数は大阪府が全国1位で、京都府、兵庫県を含めた3府県に全国の製造業事業所の15%が集積。
- 関西にはマンガ、アニメ、ゲーム等のコンテンツ産業が集積しており、映像情報制作やゲームソフトウェア業の事業所数や従業者数は関東には及ばないものの、他圏域よりは圧倒的に多い。
- 2025年の関西の輸出額は22.5兆円、輸入額は19.6兆円で、輸出額の64%、輸入額の60%を対アジア諸国が占めている。

製造業事業所数の上位20都道府県(2023年)



出典：総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」(製造業事業所調査)を基に近畿地方整備局作成

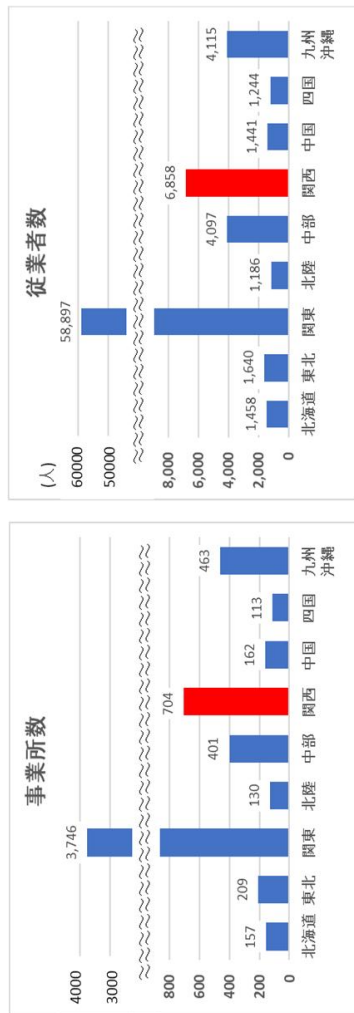
関西の貿易相手国



出典：大阪税関「貿易統計」を基に近畿地方整備局作成

出典：大阪税関「貿易統計」を基に近畿地方整備局作成

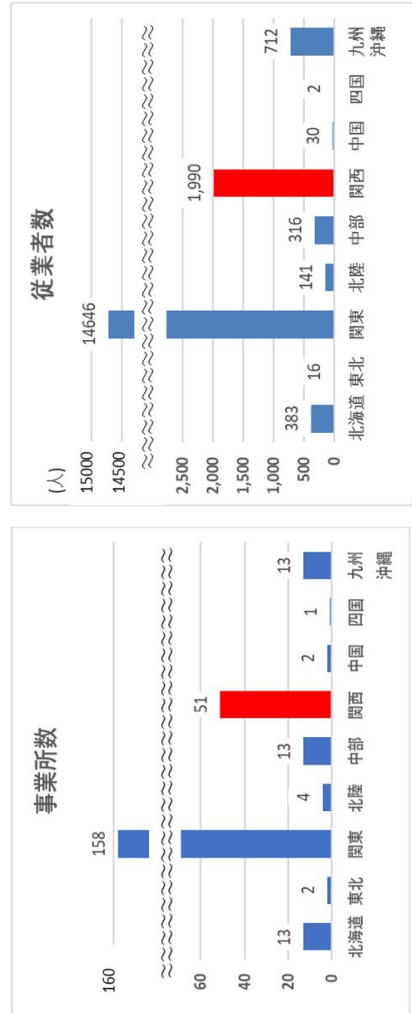
映像情報制作・配給業の事業所数・従業者数



注)「映像情報制作・配給業」は、主として映画の製作、記録物、創作物などのビデオ制作、テレビジョン番組の制作、アニメーションの制作、ビデオ又はテレビジョン番組の配給を行う事業所をいう。

出典：総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」を基に近畿地方整備局作成

ゲームソフトウェア業の事業所数・従業者数

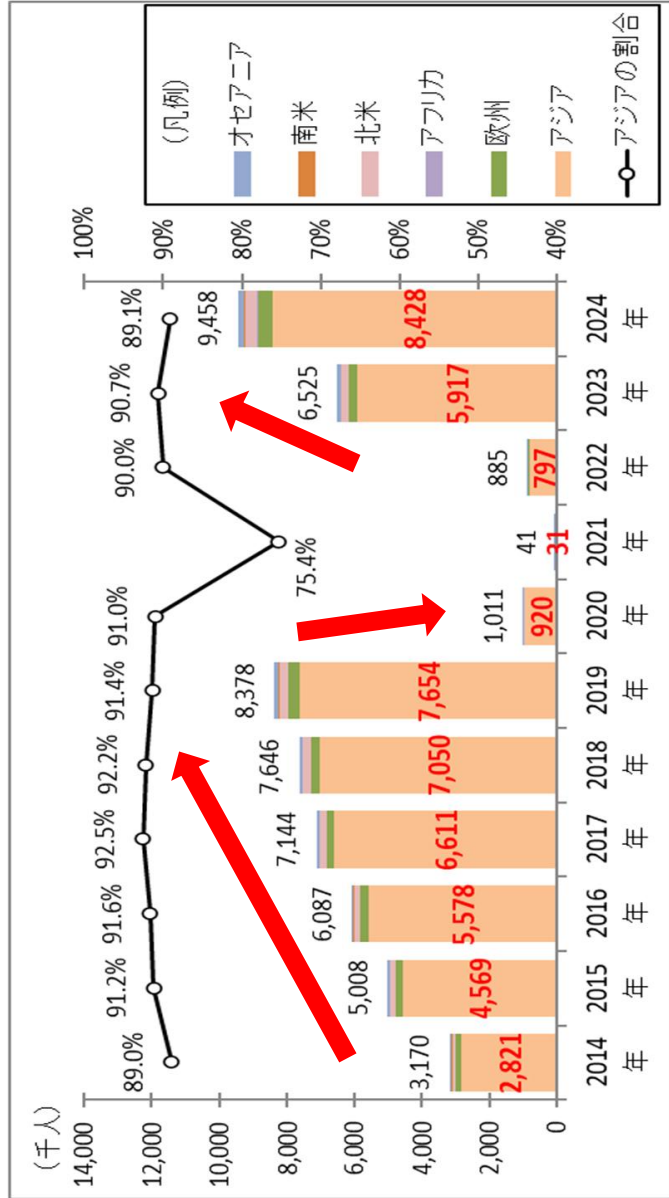


出典：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」を基に近畿地方整備局作成

(4) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた関西④

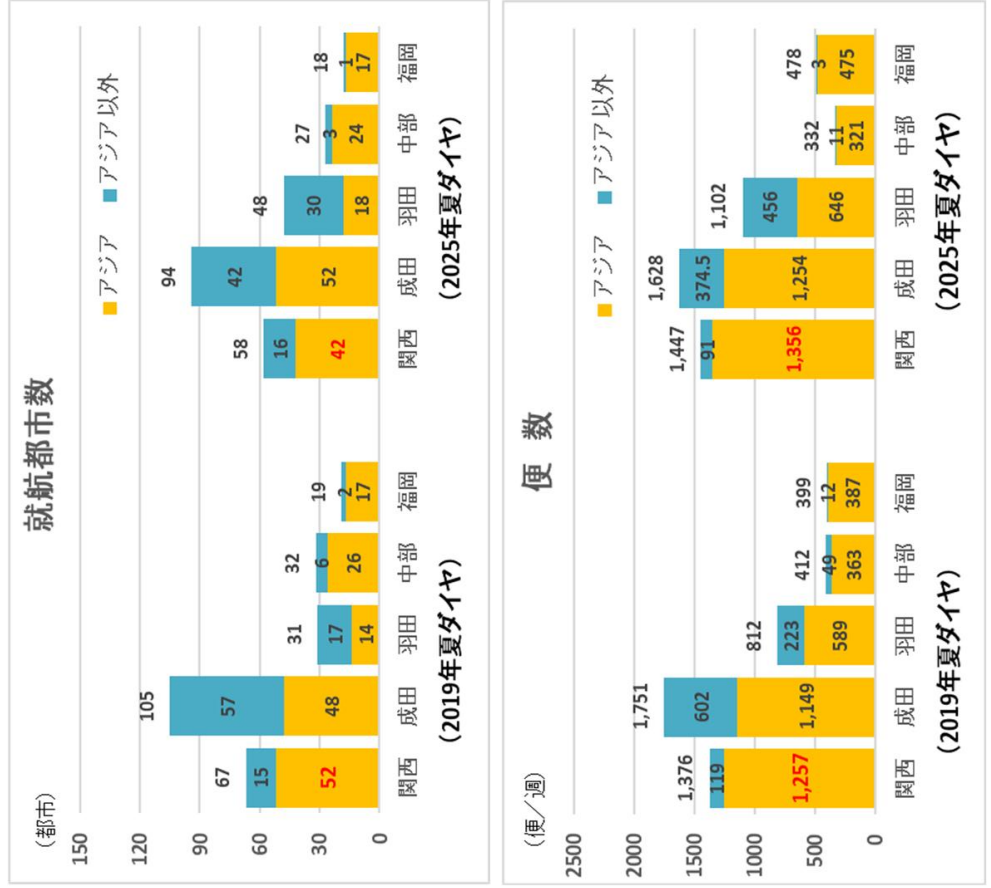
○2019年の関西国際空港におけるアジア諸国からの入国者数は765万人で、アジアと関西の活発な人流を支えていたが、コロナ禍の2021年にまで激減。入国制限が緩和された2022年以降は急増し、2024年は過去最高の843万人に達している。
 ○関西国際空港における国際線就航便数(2019年夏ダイヤ)の9割以上はアジア路線であり、アジア就航都市数は国内最大の52都市。2025年夏ダイヤでは、アジア就航都市数は成田に次ぐ42都市、就航便数は国内最多の1,356便/週。

関西国際空港の地域別入国者数



出典：法務省「出入国管理統計」を基に近畿地方整備局作成

主要空港の国際線旅客便の就航状況



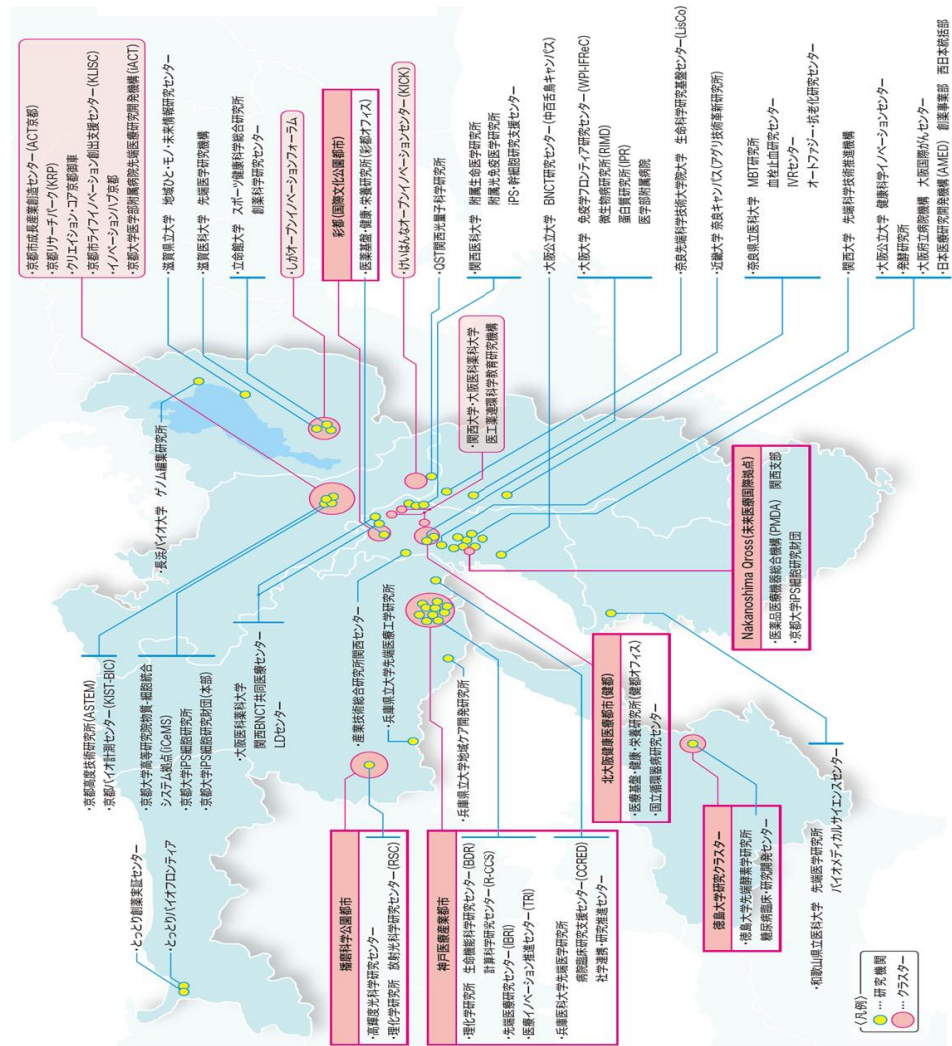
出典：国土交通省「国際線就航状況」を基に近畿地方整備局作成

(5) 最先端の技術力で我が国をけん引する関西①

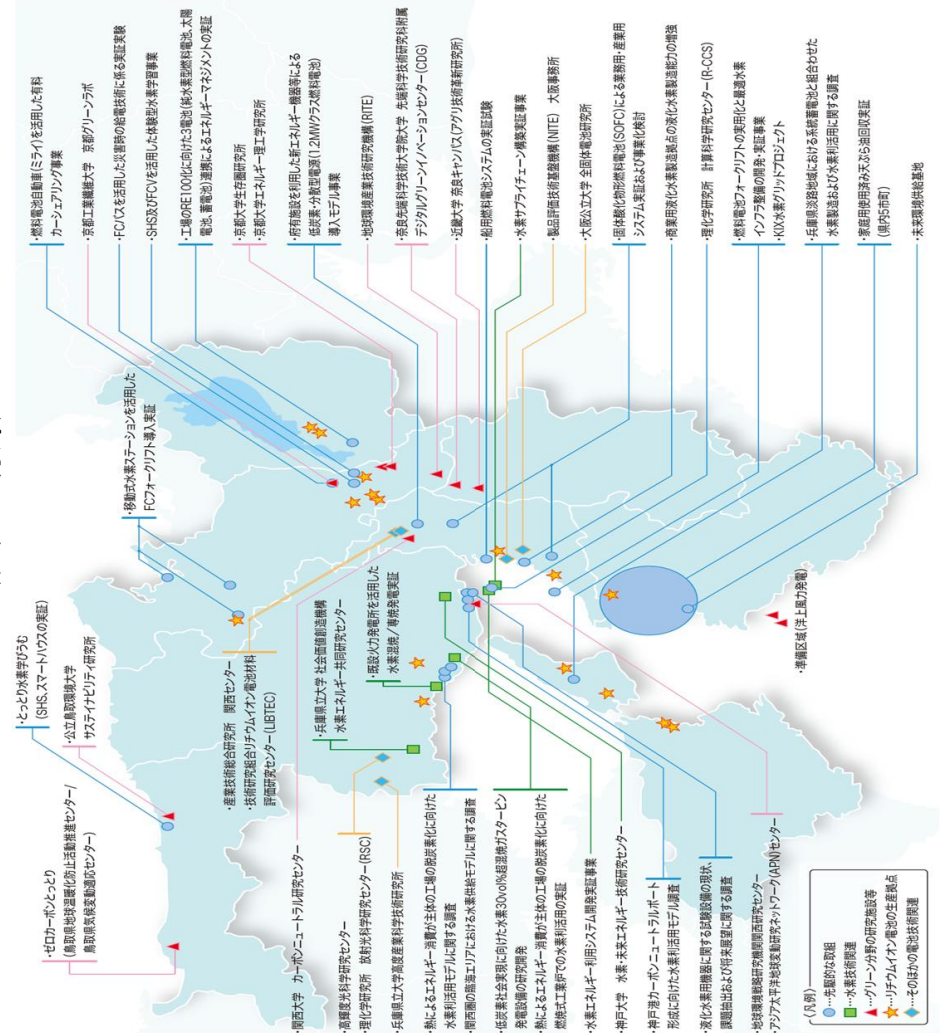
○関西は、大学や研究開発拠点が集積し、ライフサイエンス分野やエネルギー分野を始めたとする最先端の研究開発が進展。

関西の主な大学・研究機関 (2025年4月1日時点)

(ライフサイエンス、ヘルスケア)



(グリーン分野)



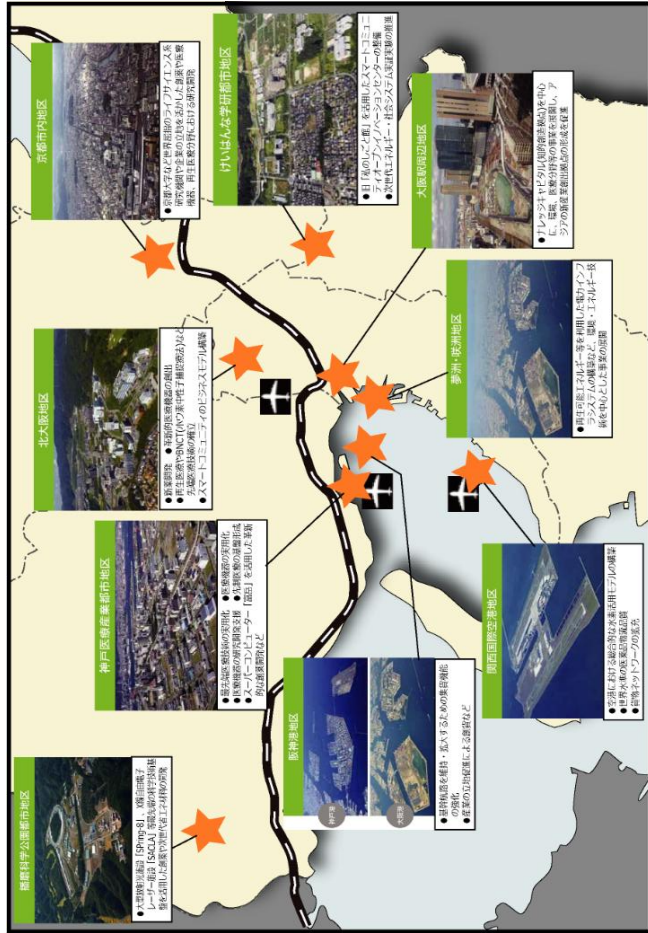
出典 関西広域連合「関西のポテンシャルマップ」

出典 関西広域連合「関西のポテンシャルマップ」

(5) 最先端の技術力で我が国をけん引する関西②

- 関西の大学生は約56万人、大学院生は約5.6万人、自然科学系研究者及び技術者は39万人が就学・就業。
- 関西圏国家戦略特別区域や関西イノベーションイノベーション国際戦略総合特区において、健康・医療やエネルギー等の分野で研究開発や事業化を推進。
- 都道府県別のロボット製造業の製造品出荷額等は、兵庫県が5位、大阪府が7位、京都府が9位であり、関西の3府県が上位10都道府県にランクイン。
- 世界の都市総合力ランキング2025において、大阪・関西万博を開催した大阪市は前年の35位から18位へと飛躍的に上昇。

関西イノベーションイノベーション国際戦略総合特区



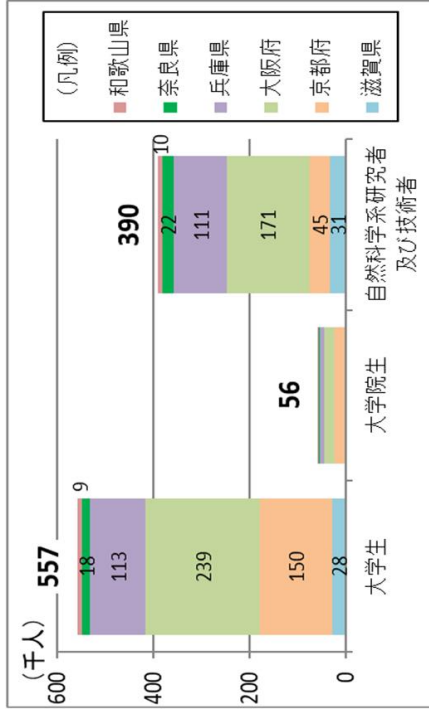
出典：関西国際戦略総合特別区域地域協議会事務局「関西イノベーションイノベーション国際戦略総合特区」パンフレットを基に近畿地方整備局作成

関西における国家戦略特別区域

区域	目標
関西圏※	健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成を通じ、再生医療を始めとする先端医療産業、医療機器等の研究開発・事業化を推進するとともに、チャレンジングな人材の集まる多様な環境を整えた国際都市を形成する。
養父市	高齢化の進展、耕作放棄地の増大等の課題を抱える中山間地域において、高齢者を担い手とするにも民間事業者との連携による農業の構造改革を進めることにより、耕作放棄地の再生、農産物の高付加価値化等の革新的農業を実践し、輸出可能な新たな農業のモデルを構築する。
大阪府 大阪市	複数分野の大胆な規制・制度改革と併せて、データ連携基盤を活用して複数の先進的サービスを提供することを目指す。 2025年大阪・関西万博の開催地である「夢洲」、都心の大規模タワーマイナル前に立地する「うめきた二期」という2つのグリーンフィールドを中心に、「万博のレガシー」を継承していくことにより、産業・生活の質向上と都市競争力の強化を図る。 デジタルと融合した未来の公園等の先進的サービスにより、住民の生活の質向上と都市競争力の強化を図る。

※大阪府、兵庫県、京都府 出典：内閣府「国家戦略特別区域及び区域方針」を基に近畿地方整備局作成

関西の大学生・大学院生数と自然科学系研究者及び技術者数



出典：大学生・大学院生数は文部科学省「令和7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」を基に近畿地方整備局作成

ロボット製造業の製造品出荷額(2023年)の

上位20都道府県



出典：総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」を基に近畿地方整備局作成

世界の都市総合力ランキング2025

※()は前年の順位

順位	都市名
1 (1)	ロンドン
2 (3)	東京
3 (2)	ニューヨーク
4 (4)	パリ
5 (5)	シンガポール
6 (6)	ソウル
7 (7)	アムステルダム
8 (11)	上海
9 (8)	ドバイ
10 (9)	ベルリン
11 (12)	コペンハーゲン
12 (16)	北京
13 (13)	メルボルン
14 (10)	マドリード
15 (17)	シドニー
16 (15)	ウイーン
17 (14)	ストックホルム
18 (35)	大阪
19 (23)	フランクフルト
20 (25)	サンフランシスコ

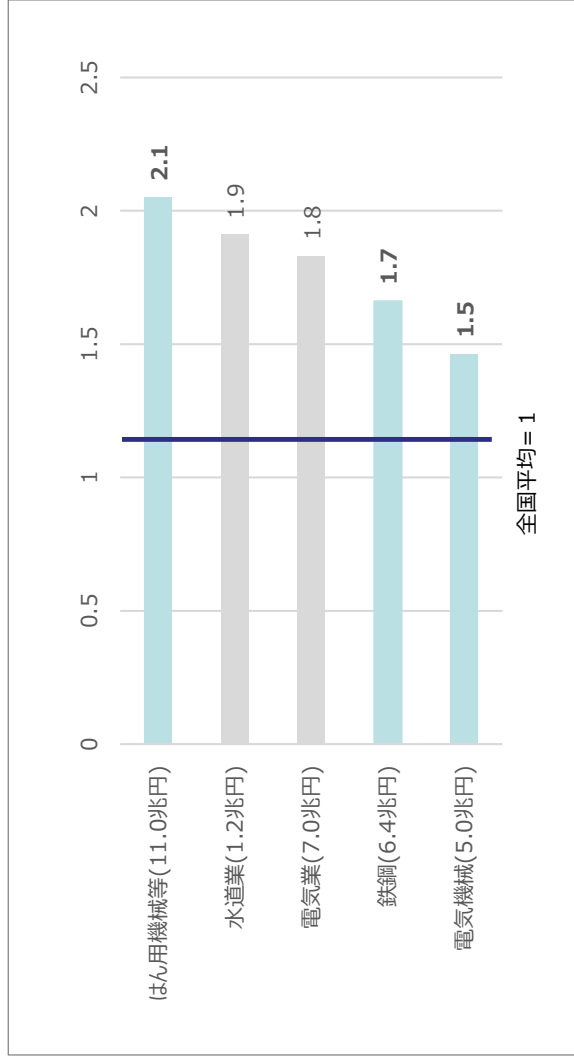
注)世界の主要都市の「総合力」を経済、研究・開発、文化・交流、居住・環境、交通・アクセスの6分野で複眼的に評価し、順位付けしたものを

出典：森記念財団 都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング2025」を基に近畿地方整備局作成

(6) 産業等の強みの客観的な把握

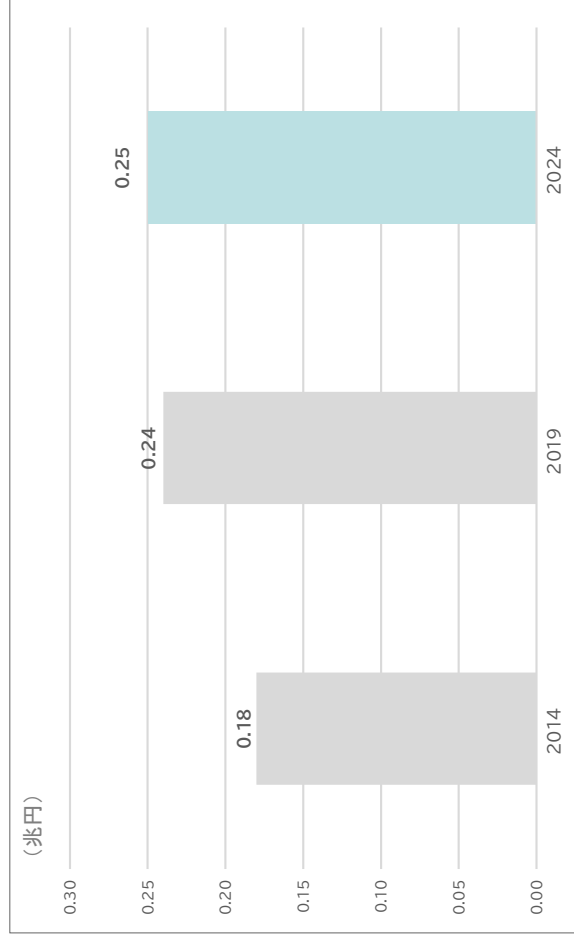
- 関西は、従来から精密加工技術や制御技術等を含む「はん用機械等」のものづくり分野に強みを有しており(データ①)、これらの技術が医療用機器やロボット、脱炭素等、次世代産業における最先端の研究開発の進展にも寄与しているものと考えられる。
- 関西における医療機器産業生産額は過去10年で1.4倍(データ②)に増加しており、国内の最先端研究施設や医薬品、再生医療、バイオものづくり拠点等が多く集積している。

データ①：産業別修正特化係数(生産額ベース)



出典：環境省、(株)価値総合研究所「地域経済循環分析(2022年版Ver.9.1)」より作成。産業別修正特化係数(生産額ベース)とは、圏内の産業別生産額構成比を全国平均と比較し、貿易を考慮した係数であり、同係数が1を超える産業は全国平均より強みのある産業(集積している産業)である。

データ②：医療機器産業生産額推移

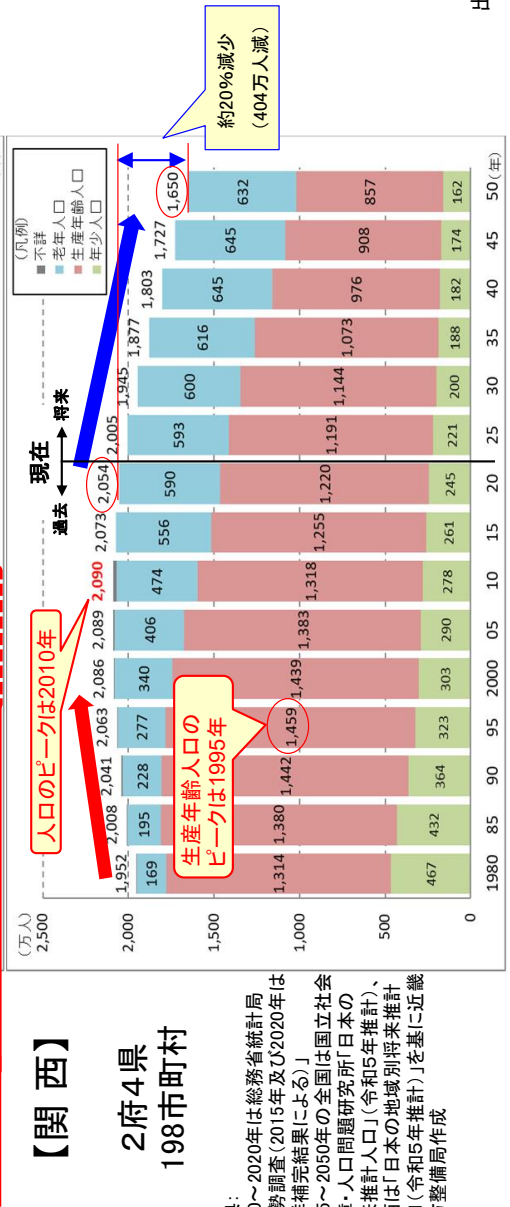
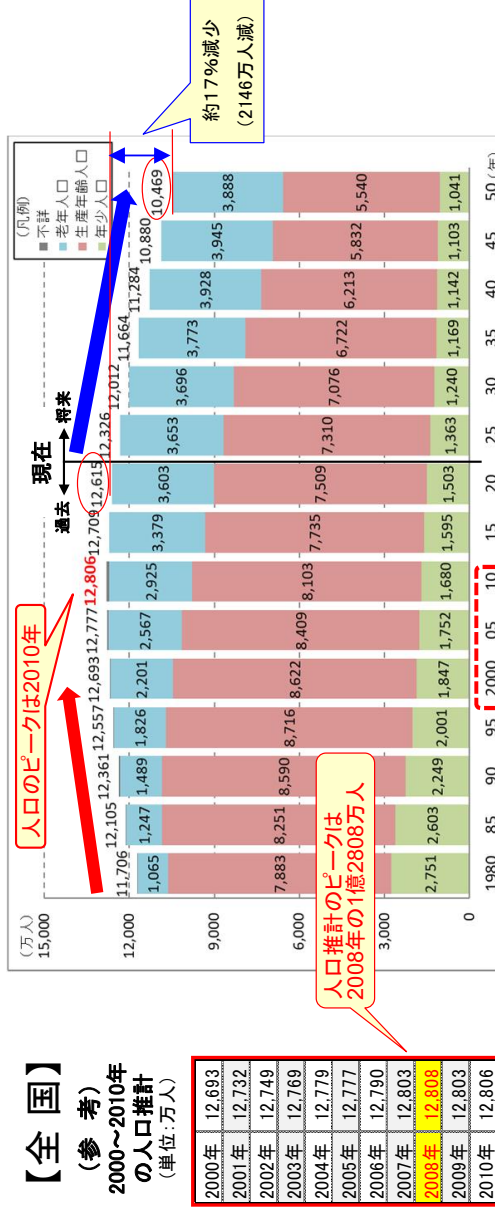


出典：「厚生労働省(統計表)薬事工業生産動態統計調査」より作成。

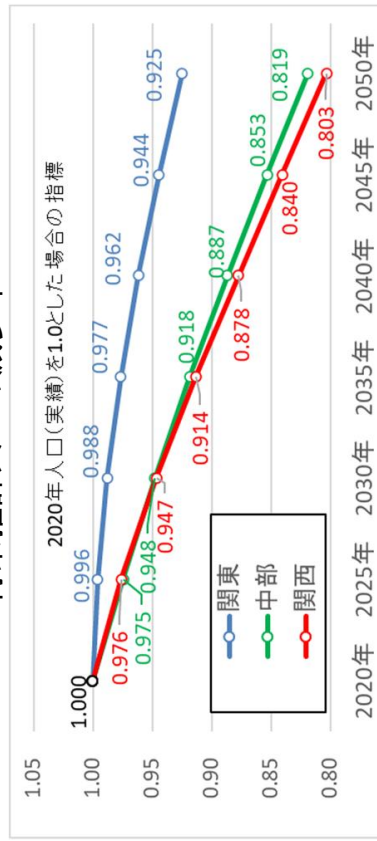
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展①

- 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、2020年は36万人減の2,054万人。
- 関西の将来人口は、2030年は1,945万人、2050年は1,650万人と見込まれ、2020年からの30年間で約400万人減少する見通し。
- 国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、関西の人口減少率は三大都市圏の中で最も高い。
- 2024年の合計特殊出生率は、大阪府(1.14)、京都府(1.05)で全国平均の1.15を下回っており、滋賀県(1.32)、和歌山県(1.24)、兵庫県(1.23)及び奈良県(1.19)では全国平均を上回っているもの、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2を下回る水準が持続している。

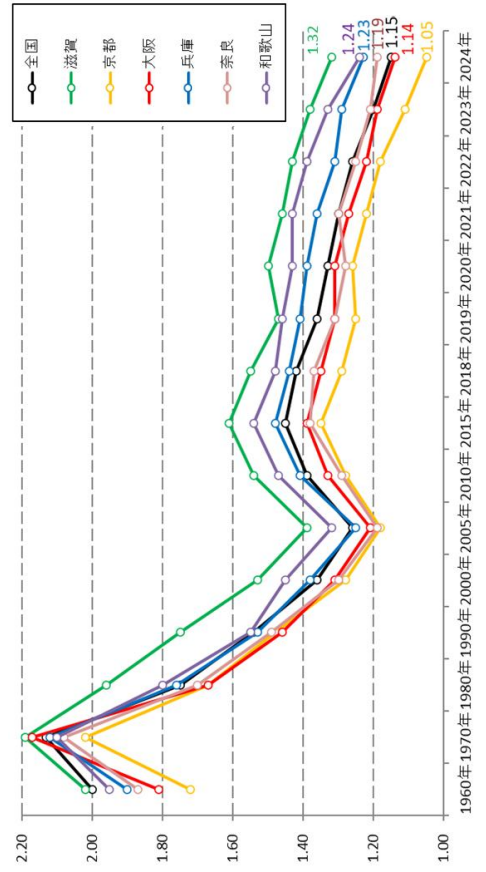
人口の推移



将来推計人口の減少率



合計特殊出生率(1960年~2024年)

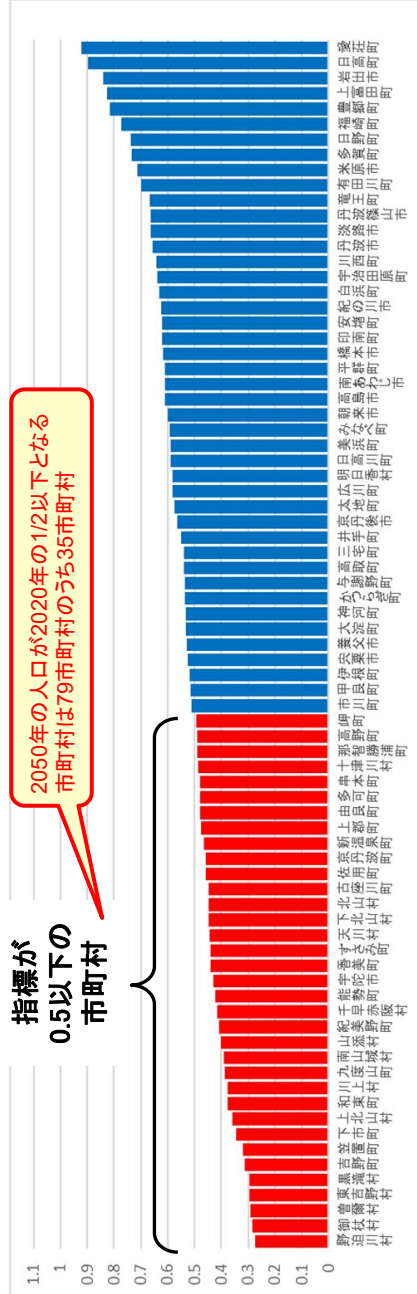


出典:
1980~2020年は総務省統計局「国勢調査(2015年及び2020年は2025~2050年の全国は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(令和5年推計)、関西は日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」を基に近畿地方整備局作成

(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DID(人口集中地区)を有しない79市町村のうち35市町村において、2050年の人口は2020年から1/2以下となる見通し。
- 大阪圏では東京圏以外の圏域とは15～24歳は転入超過が大きくなっていくもの、20歳代は東京圏以外の圏域との転入超過数を東京圏への転出超過数が上回っている。
- 関西のDIDを有する市町村においても生産年齢人口は減少しており、2050年には総人口のピークであった2010年から約420万人減少する見通し。

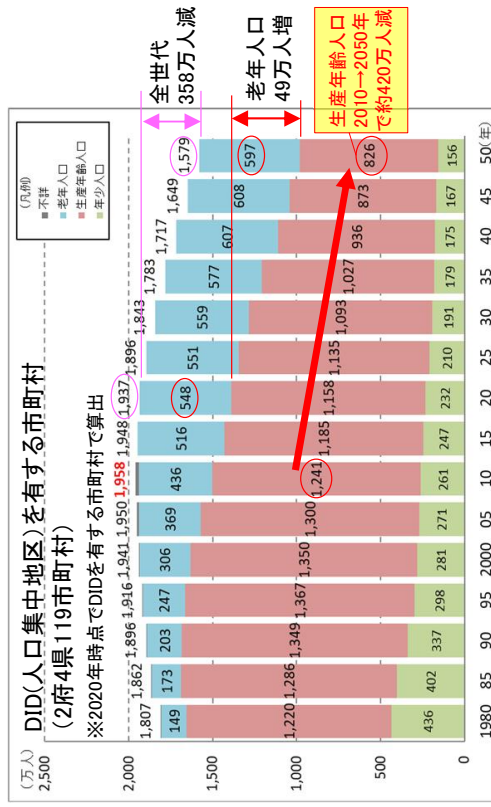
DID(人口集中地区)を含まない市町村の将来人口の指標2050年(2020年=1.0)



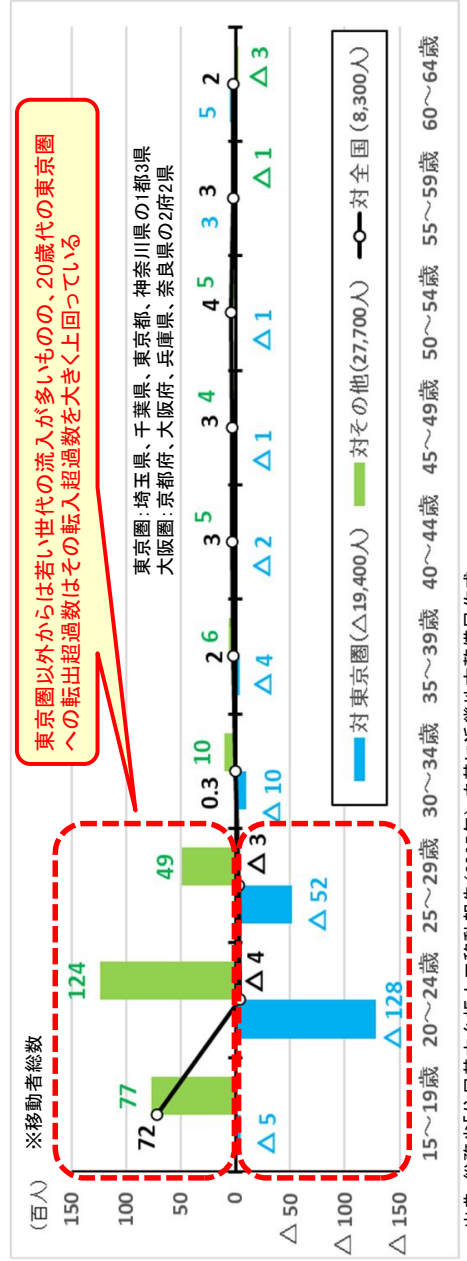
注)各市町村におけるDIDの有無は令和2年国勢調査より判別。

出典: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)」を基に近畿地方整備局作成

関西の人口動向



大阪圏の年齢階層別転入超過数(15～64歳)



出典:総務省「住民基本台帳人口移動報告(2025年)」を基に近畿地方整備局作成

出典:1980～2020年は総務省統計局「国勢調査(2015年及び2020年は不詳補充結果による)」、2025～2050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)」を基に近畿地方整備局作成

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展③

- 住民の自治会参加率は減少傾向であり、地域コミュニティの弱体化が懸念。
- 近年、民間事業者やNPO等の多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、施設等の維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見守りや安否確認などの活動を代替、補完する動きがみられる。
- 関西の65歳以上人口は、2020年の590万人から2050年は632万人に、このうち75歳以上人口は2020年の308万人から2050年は403万人に増加する見通し。
- 我が国の全運転免許保有者に占める65歳以上の比率は、2013年の18.7%から2024年には24.6%に増加し、2,000万人を超えている。

自治会参加率



注)2010年度～2020年度までの毎年度の加入率を全て世帯単位で算出している地方公共団体600市区町村を対象とした集計結果
出典:総務省「自治会等に関する市区町村の取組に関するアンケートとりまとめ結果」(令和4年2月)を基に近畿地方整備局作成

コミュニティが担っていた活動を代替、補完する動きの一例

民間事業者による児童見守り活動	尼崎信用金庫「あまちゃん・しんちゃんプロジェクト」
民間事業者による清掃・美化活動	関西電力
企業からの申出による物資等をこども食堂等へ提供	大阪市、大阪府社会福祉協議会 こども支援ネットワーク事業
NPOによる集いの開催	NPO法人みんなの元気塾(京都府精華町) 子育て交流広場+元気塾サロン

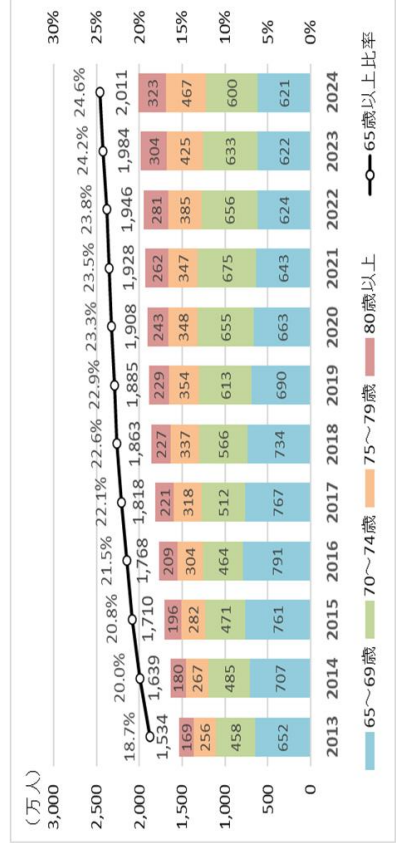
出典:各団体HPを基に近畿地方整備局作成

関西の65歳以上人口の将来見通し



出典:2005年～2020年は総務省統計局「国勢調査」(2015年及び2020年は年齢不詳を按分した人口)、
2025年～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)」
を基に近畿地方整備局作成

高齢者の運転免許保有者数



出典:警察庁「運転免許統計」を基に近畿地方整備局作成

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展④

- 高度経済成長期に建設されたニュータウンでは、当時の入居世代が高齢者となり、高齢化が進展。
- 趣味や地域行事等の様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、2013年までは大半の活動において増加傾向であり、高齢者の社会参加意識が高まっていたが、2021年は大半の活動で減少した一方で、何も参加していない人の割合は増加。

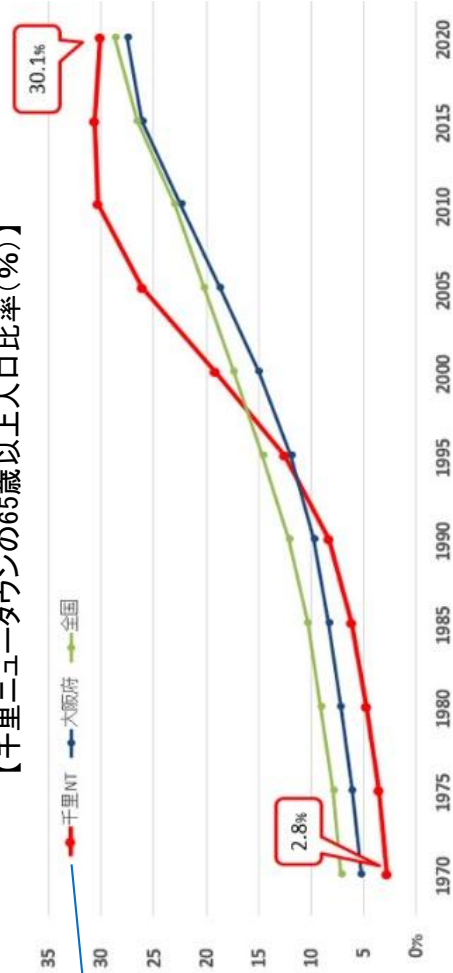
高度経済成長期までに整備された全国の主なニュータウン

都道府県	市町村	地区名(愛称)	開始年	終了年	計画戸数(戸)	計画人口(人)
大阪府	吹田市、豊中市	千里ニュータウン	1960	1969	37,330	150,000
東京都	板橋区	板橋	1966	1971	17,050	60,000
大阪府	堺市	金岡東	1964	1971	10,158	37,500
兵庫県	神戸市、明石市	洋光台	1964	1969	8,700	34,000
神奈川県	横浜	北小金	1966	1973	8,558	33,000
千葉県	松戸市	みさと	1966	1971	7,940	32,000
埼玉県	三郷市		1971	1972	8,811	31,000
大阪府	富田林市、大阪狭山市	金剛	1965	1969	7,740	31,000
鹿児島県	鹿児島市	柴原	1956	1965	7,326	29,304
千葉県	原市	辰巳団地 辰巳台	1959	1963	7,150	28,600
北海道	江別市	大森	1964	1971	7,200	27,000
千葉県	船橋市	北習志野(習志野台)	1964	1967	7,042	27,000
山口県	周南市	周南	1965	1973	6,400	26,200
千葉県	松戸市	金ヶ作(常盤平)	1956	1962	7,605	26,000
大阪府	枚方市	香里	1957	1962	6,100	26,000
千葉県	千葉市	花原川	1966	1968	7,278	24,800
北海道	室蘭市	白島台	1965	1971	6,860	24,000
東京都	日野市	豊田(多摩平)	1956	1965	5,355	23,000
宮城県	仙台市	鶴ヶ谷団地	1965	1972	5,878	22,000
千葉県	我孫子市	湖北台	1967	1971	5,378	22,000
埼玉県	春日部市	武里	1965	1966	6,104	21,400
東京都	町田市	鶴川	1964	1968	5,214	21,000
福岡県	草加市	草加松原	1961	1963	5,926	20,700
福岡県	宗像市	東郷	1966	1969	5,100	20,000
千葉県	船橋市	高根木戸	1962	1963	5,017	20,000

注) 高度経済成長期(1973年まで)に事業が終了したニュータウンのうち、計画人口20,000人以上のものを対象。赤は関西のニュータウン

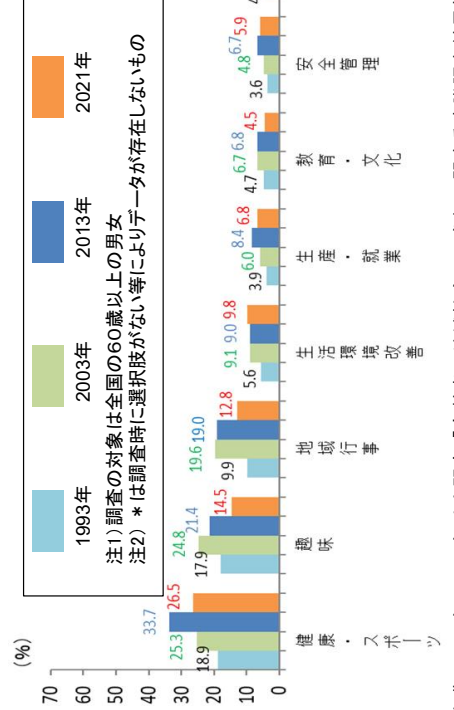
出典:国土交通省HPを基に近畿地方整備局作成

【千里ニュータウンの65歳以上人口比率(%)】



出典: 千里ニュータウン情報館HP

高齢者のグループ活動への参加状況の推移



注1) 調査の対象は全国の60歳以上の男女
注2) *は調査時に選択肢がない等によりデータが存在しないもの

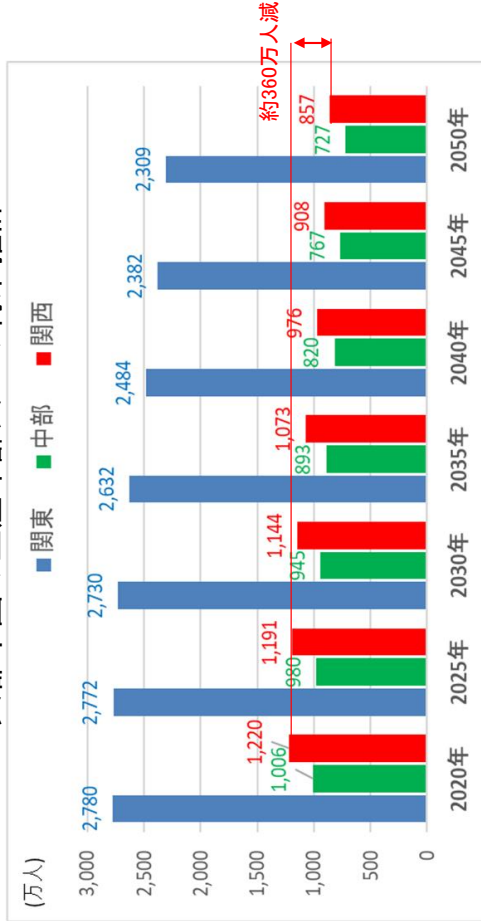
高齢者の社会参画の意識は高まっているが、2021年はコロナ禍で参加機会が減少

出典: 1993年~2013年は内閣府「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査結果報告書」(平成26年3月)、2021年は内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する調査」(令和3年度)を基に近畿地方整備局作成

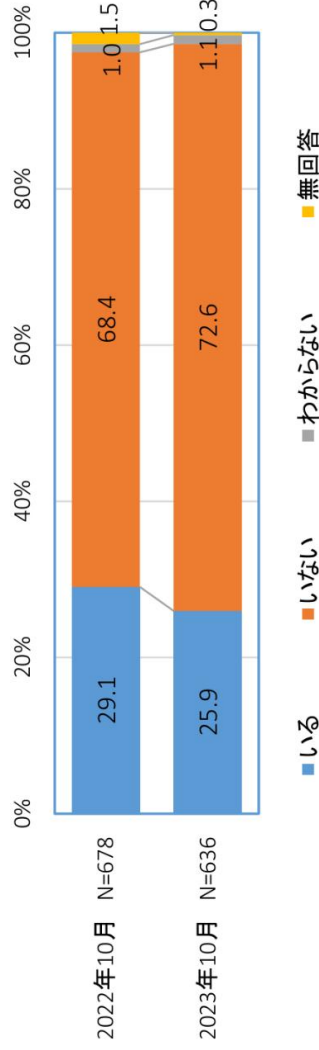
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展⑤

- 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、減少率が三大都市圏で最も高い。
- 全日本トラック協会のアンケートでは、約1/4のトラック運送事業者に上限規制である時間外労働年960時間を超えるドライバーがいることが判明。
- 2024年問題やドライバー不足等の影響により、近畿では2030年に供給不足により36%の貨物が運ばなくなるとの予測もある。

三大都市圏の生産年齢人口の将来推計

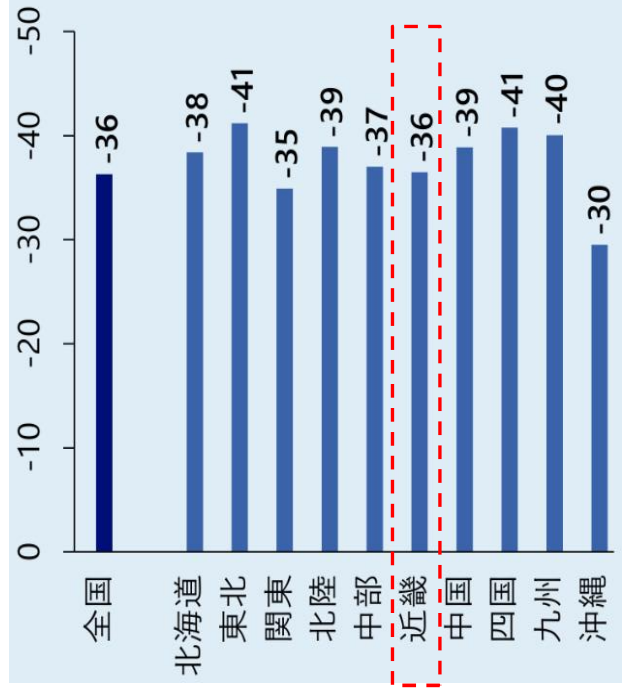


時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について



出典：公益社団法人全日本トラック協会「第6回働き方改革モニタリング調査について」

トラック輸送の需要に対する供給の割合（ドライバー数ベースの2030年推計）

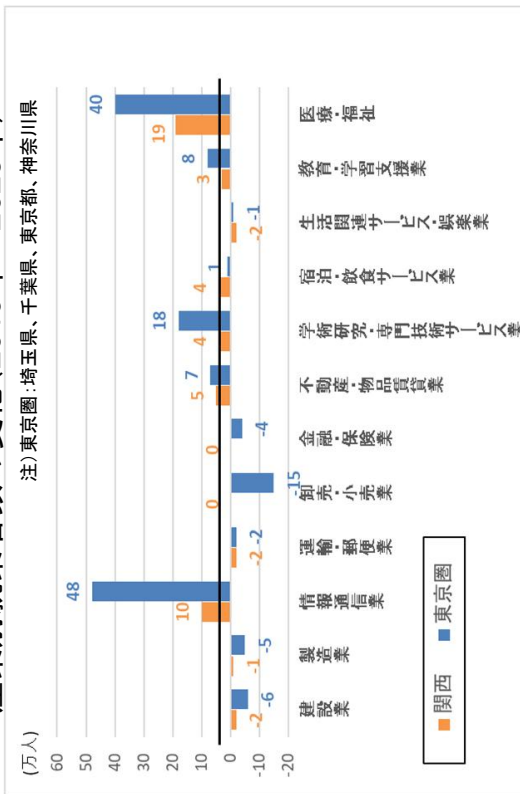


出典：2020年は総務省統計局「国勢調査」（年齢不詳を除外した人口）、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」を基に近畿地方整備局作成

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展⑥

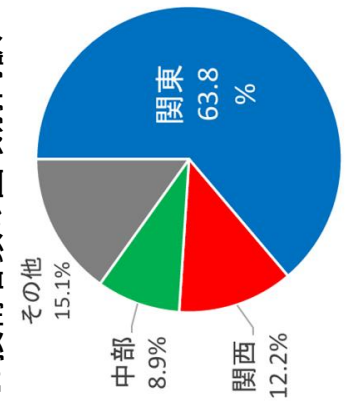
- コロナ禍で情報通信や医療福祉分野の就業者が増加しているが、情報通信業の増加度合いは東京圏と大きく乖離。
- 全国のIT技術者のうち、63.8%が関東に集中しており、関西のデジタル人材不足が課題。
- 地方公共団体（一般行政部門）の職員数は全国的に減少傾向であり、関西でも2005年の121千人から2025年の121千人から2025年は106千人に減少。
- 関西の地方公共団体の土木技師数は、2005年（10,527人）から2025年（9,039人）にかけて1割以上減少。
- 江戸時代、大阪の橋の大半は町人等が架けた「町橋」であり、官民連携の素地が根付いているといえる。

産業別就業者数の変化（2019年→2025年）



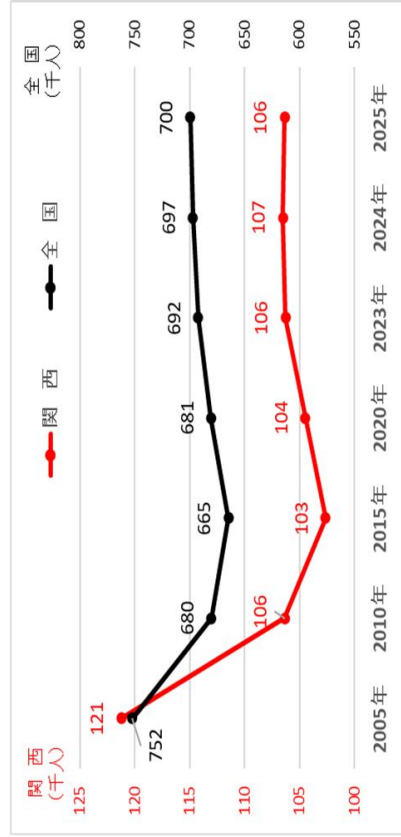
出典：総務省「労働力調査」を基に近畿地方整備局作成

IT技術者数の圏域別内訳



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成
注) IT技術者＝職業小分類における「システムコンサルタント・設計者」、「ソフトウェア作成者」、「その他の情報処理・通信技術者」の数を合算

地方公共団体(市町村)の職員数(一般行政部門)



出典：総務省「地方公共団体定員管理調査」を基に近畿地方整備局作成

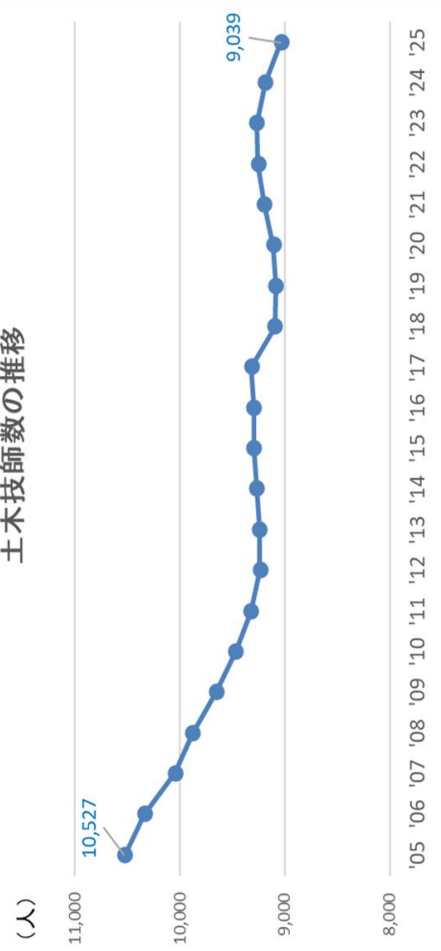
江戸時代の大阪の「町橋」

	橋数	公儀橋	町橋
大阪	約 200 橋	12 橋	188 橋ほど
東京	約 350 橋	半数	半数

注) 公儀橋：幕府が架けた橋
町橋：町人が生活や商売のために自腹で架けた橋

出典：大阪府「万博のインパクトを活かした大阪の将来に向けたビジョン資料編(大阪の将来像を導くにあたっての基礎資料)」を基に近畿地方整備局作成

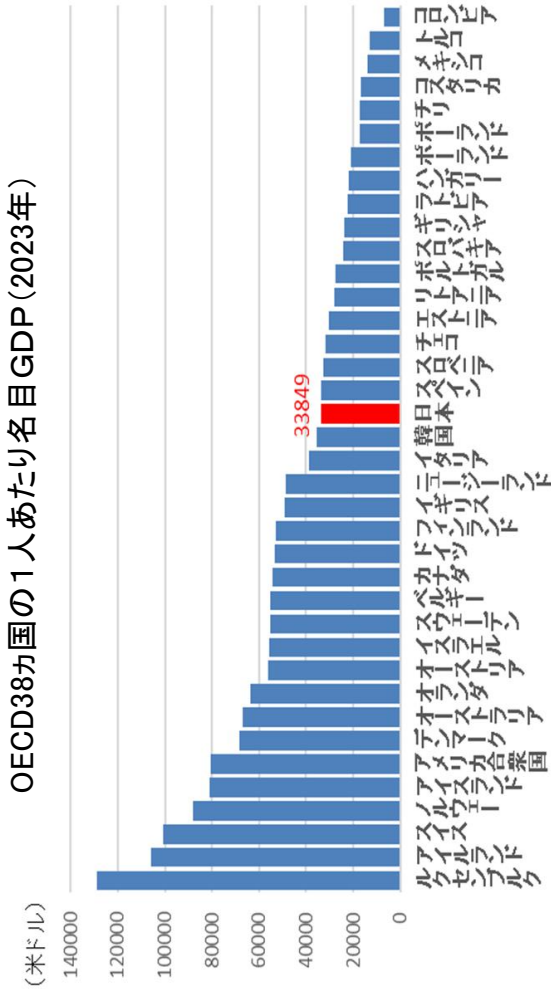
土木技師数の推移



出典：総務省「地方公共団体定員管理調査」を基に近畿地方整備局作成

(2) 関西の相対的地位の低下①

- 我が国の1人あたり名目GDPは、OECD38カ国中21位と相対的に低い。
- アジア諸国で1人あたり名目GDPが2万ドル以上の国は、1995年から2023年は10カ国に増加。
- 関西の域内総生産の伸び率は、関東、中部よりも鈍く、関東との経済格差は拡大傾向。



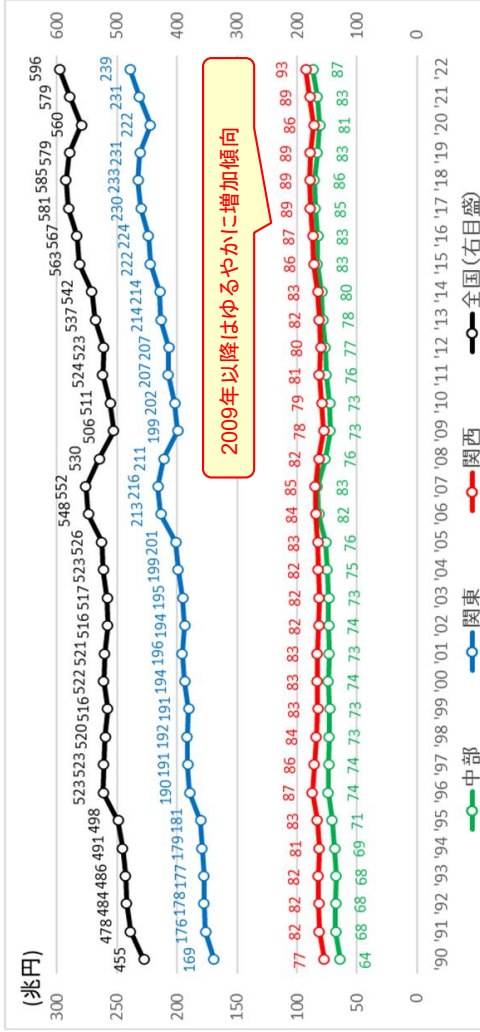
出典：総務省「世界の統計2026」を基に近畿地方整備局作成

1人あたり名目GDPが2万ドル以上のアジアの国

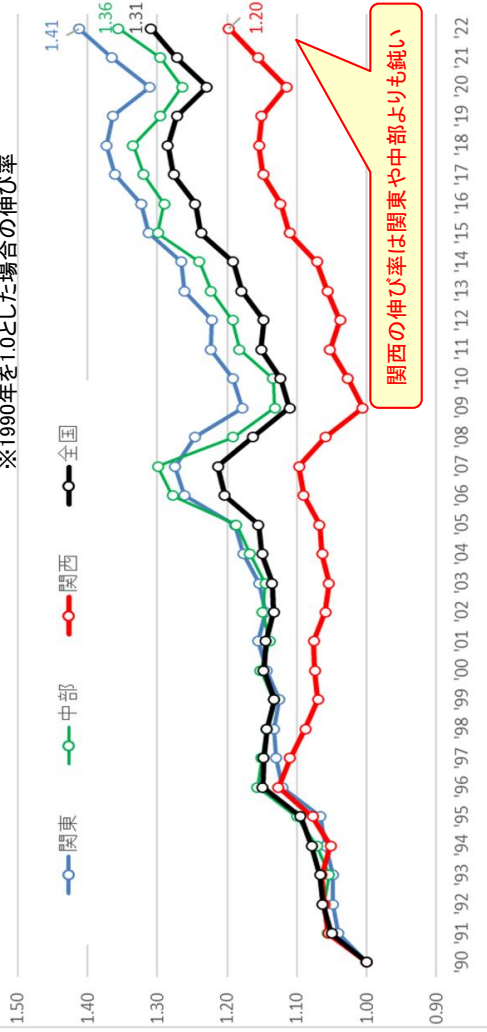
順位	1995年		2023年		
	国(地域)	1人あたり名目GDP(米ドル)	順位	国(地域)	
1	ルクセンブルク	52,894	1	ルクセンブルク	128,936
2	スイス	48,817	2	スイス	106,106
3	日本	43,440	3	日本	100,831
4	デンマーク	35,356	4	デンマーク	87,932
5	ノルウェー	34,813	5	ノルウェー	86,616
6	ドイツ	31,898	6	ドイツ	80,827
7	オーストリア	30,169	7	オーストリア	80,706
8	スウェーデン	29,915	8	スウェーデン	71,499
9	オランダ	29,240	9	オランダ	68,440
10	アメリカ合衆国	28,758	10	アメリカ合衆国	67,129
12	アラブ首長国連邦	27,198	12	アラブ首長国連邦	55,488
16	シンガポール	25,265	16	シンガポール	51,166
17	香港	23,559	17	香港	48,311
25	韓国	23,559	25	韓国	35,538
26	日本	23,559	26	日本	33,849
29	台湾	23,559	29	台湾	32,442
30	サウジアラビア	23,559	30	サウジアラビア	32,094
33	バレーン	23,559	33	バレーン	28,453

注)11位以下はアジア諸国のみ表示
出典：総務省「世界の統計2026」を基に近畿地方整備局作成

域内総生産(上図)と伸び率(下図)



※1990年を1.0とした場合の伸び率



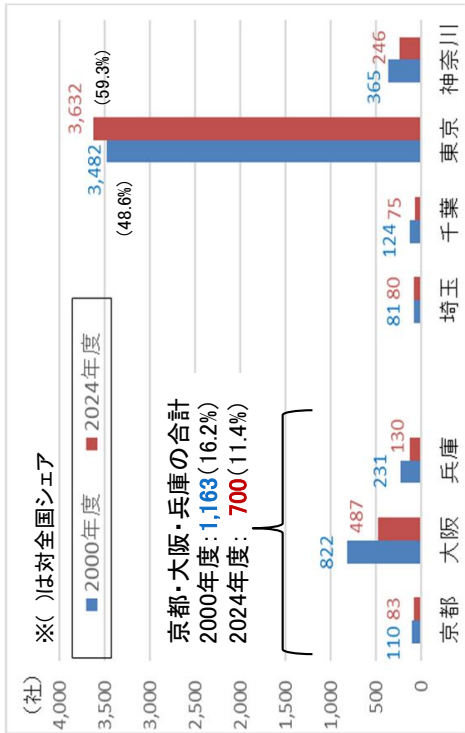
注)1990～1995年度：平成15年度(1993SNA、平成7年基準計数)、1996～2000年度：平成8年度～平成21年度(1993SNA、平成12年基準計数)、2001～2005年度：平成13年度～平成16年度(1993SNA、平成17年基準計数)、2006～2010年度：平成16年度～平成20年度(2008SNA、平成23年基準計数)、2011～2022年度：平成23年度～令和4年度(2008SNA、平成27年基準計数)

出典：内閣府「県民経済計算年報」を基に近畿地方整備局作成

(2) 関西の相対的地位の低下②

- 京都府、大阪府、兵庫県における資本金10億円以上の内国普通法人数は、東京都との較差が著しい。
- 東京に本社などを置く理由としては、「取引先が多い」「社員などを雇用しやすい」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。
- ベンチャーキャピタルの本社所在地数は東京が圧倒的に多く、関西は遅れをとっている。
- スタートアップの資金調達額も、2025年は東京都の5,590億円に対して大阪府は174億円と圧倒的な較差。

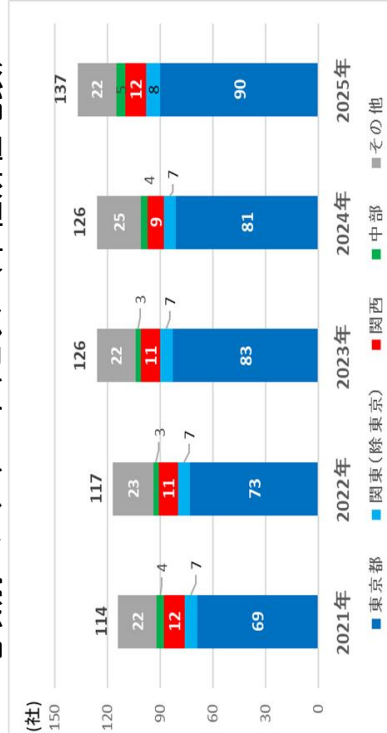
資本金10億円以上の普通法人数(2000年度との比較)



※2024年度は資本金10億円超の法人数

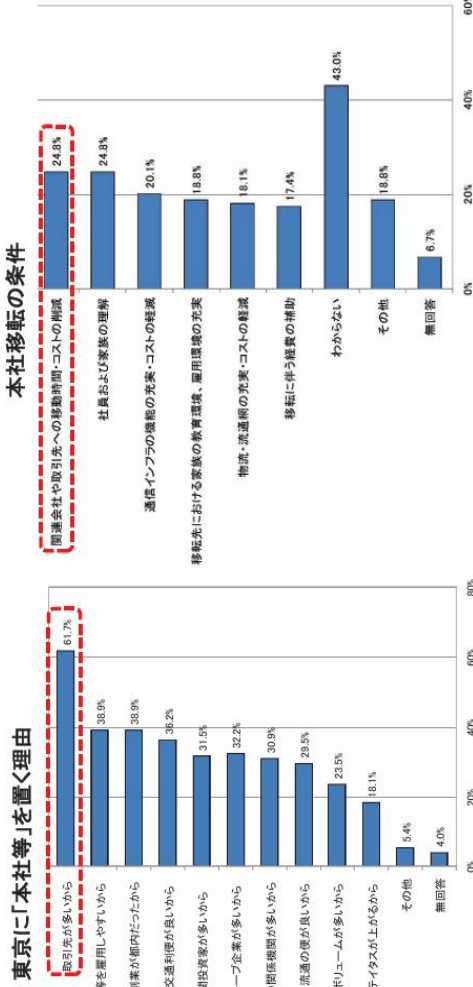
出典：国税庁「国税庁統計年報」を基に近畿地方整備局作成

地域別ベンチャーキャピタル(本社所在地数)



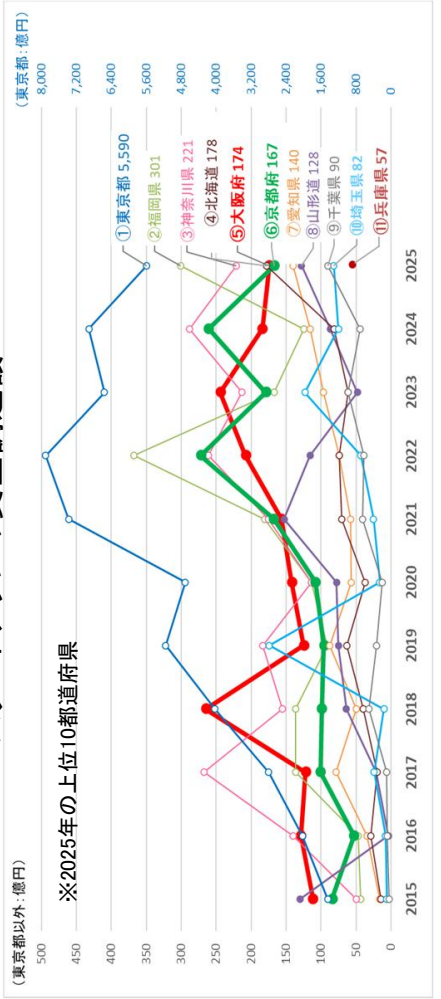
出典：一般財団法人ベンチャーエージェンシー「ベンチャープライズセンター」日本ベンチャーキャピタル等要覧を基に近畿地方整備局作成

東京都に本社を置く理由と本社移転の条件



出典：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」
参考資料(令和3年11月29日)

スタートアップの資金調達額

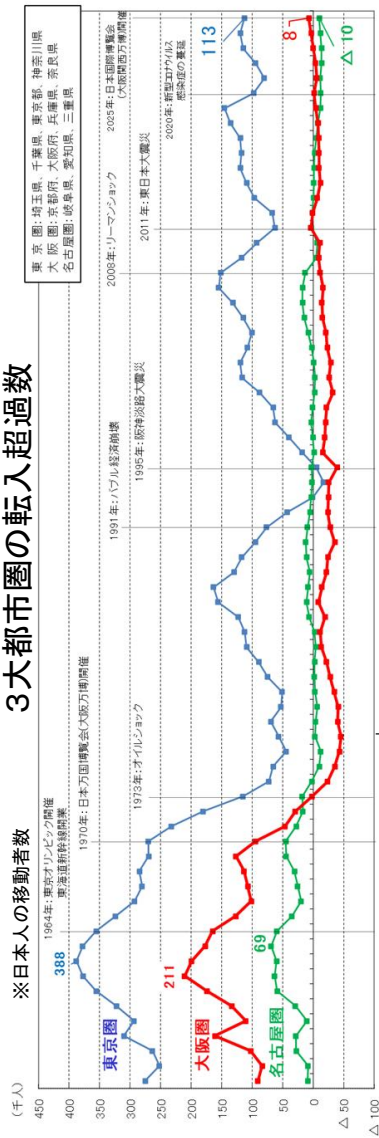


出典：スピードスタートアップ情報リサーチ「2025 Japan Startup Finance ～国内スタートアップ資金調達動向～」を基に近畿地方整備局作成

(2) 関西の相対的地位の低下③

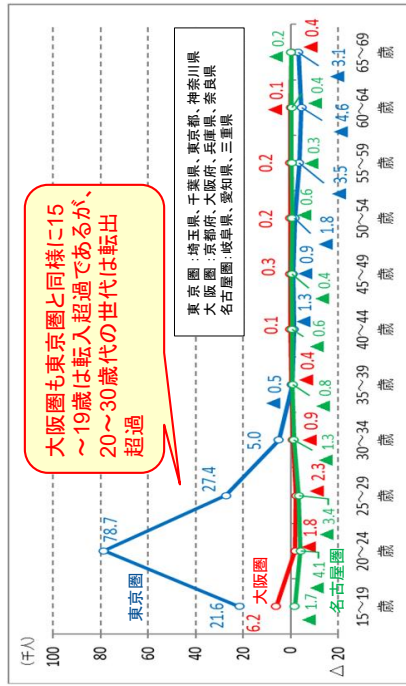
- 大阪圏は1970年代半ば以降社会減が続いており、近年は15～19歳の年齢層は転入超過であるが20・30歳代は転出超過。
- 関西3府県に拠点を置く外国法人数は、2020年度から増加しているものの、全国シェアは僅かに低下。
- 関西主要都市の国際会議件数(ICCAB基準)は、京都市49件、大阪市27件、神戸市12件であり、東京23区(97件)、シンガポール(144件)、ソウル(124件)に大きく引き離されている。
- JNTO基準による国際会議開催件数についても、京都市215件、大阪市89件、神戸市63件であり、東京23区との差が開いている。

3大都市圏の転入超過数

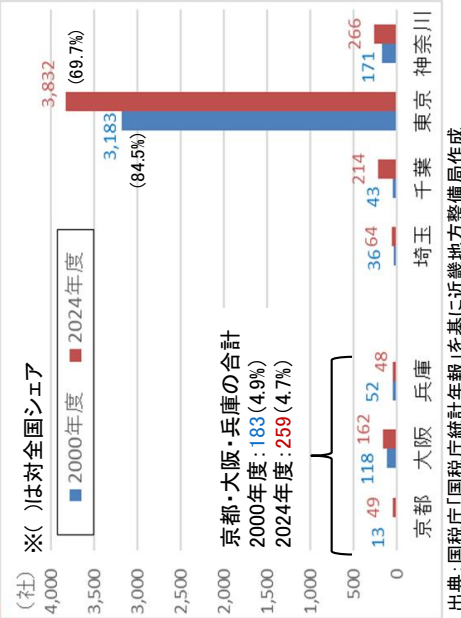


大阪圏は1970年代半ば以降は社会減が続いており、2010年までは転出超過数が1万人を超えていたが、この10年間は概ね数千程度で落ち着いている。(2025年の日本人移動者は約8千人の転入超過)

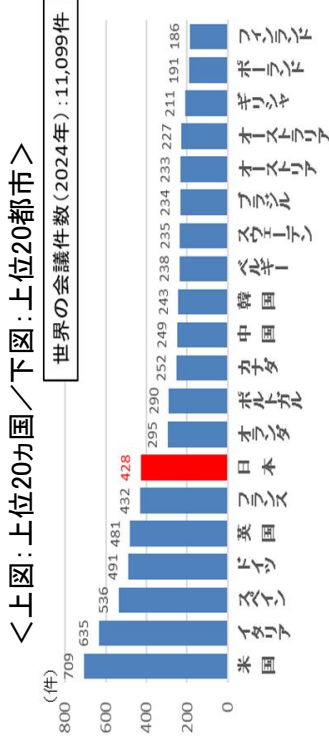
年齢層別転入超過数(2021～2025年の年平均)



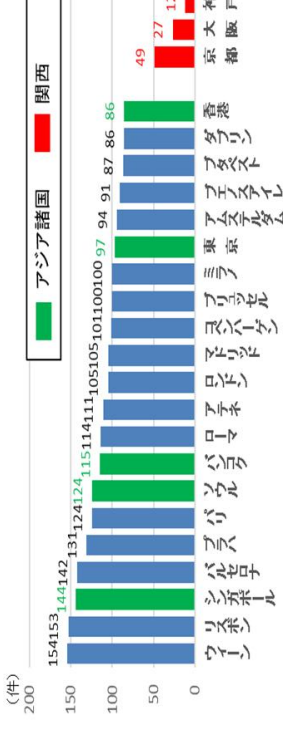
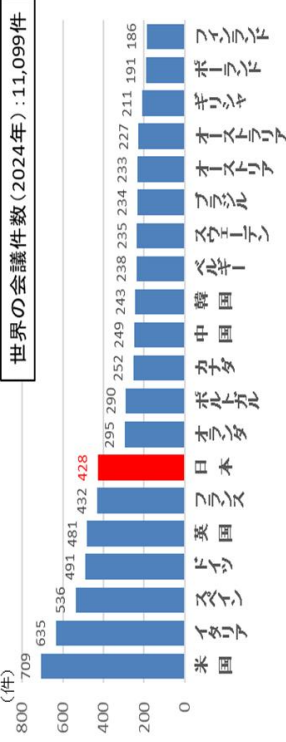
外国人の在日拠点数



ICCAB基準による国際会議開催件数(2024年)



JNTO基準による我が国の国際会議開催件数(2024年の上位10都市)



JNTO基準による我が国の国際会議開催件数(2024年の上位10都市)



(2) 関西の相対的地位の低下④

○リニア中央新幹線の早期整備に向けて、2016年8月に、財政投融资の積極的活用により、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年前倒しすることが閣議決定された。
 ○2015年の北陸新幹線の金沢開業による北陸・関東間のアクセス向上により、北陸の学生の進学先や人の流れが関西から関東へシフトしているとの指摘があり、2024年の敦賀開業により、この傾向が加速することが懸念されている。

【リニア中央新幹線について】

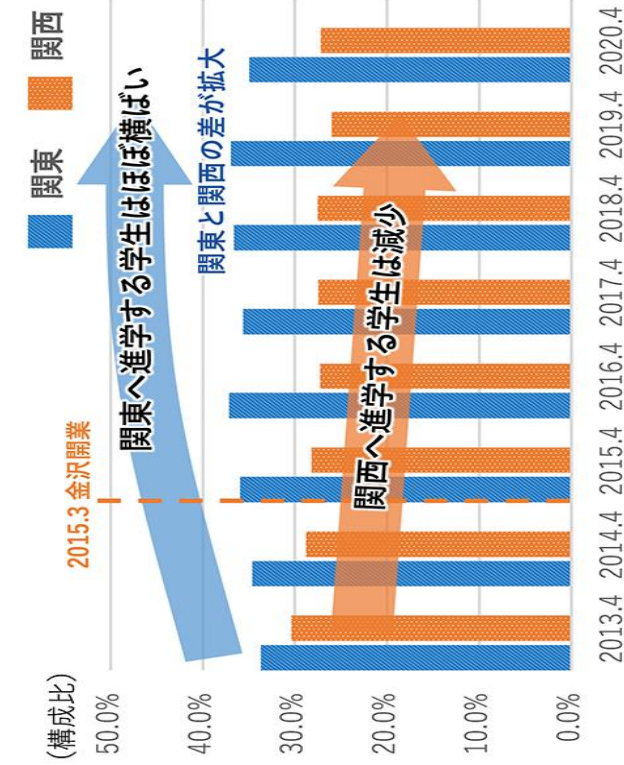
■リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

①低金利状況を活用したインフラ整備
 現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用・工夫することにより、**リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の建設を加速化する。**

出典：「未来への投資を実現する経済対策」について（2016年8月2日 閣議決定）

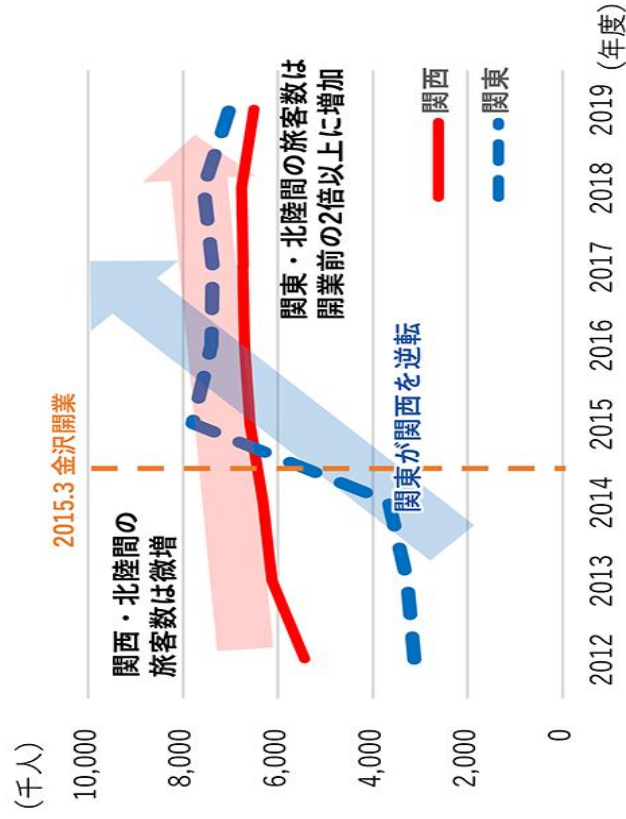
北陸新幹線東京－金沢間開業による北陸と首都圏・関西のつながりの変化

【富山県・石川県からの大学進学先の推移】



出典：北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会HP

【関東・関西と北陸の旅客流動の推移】



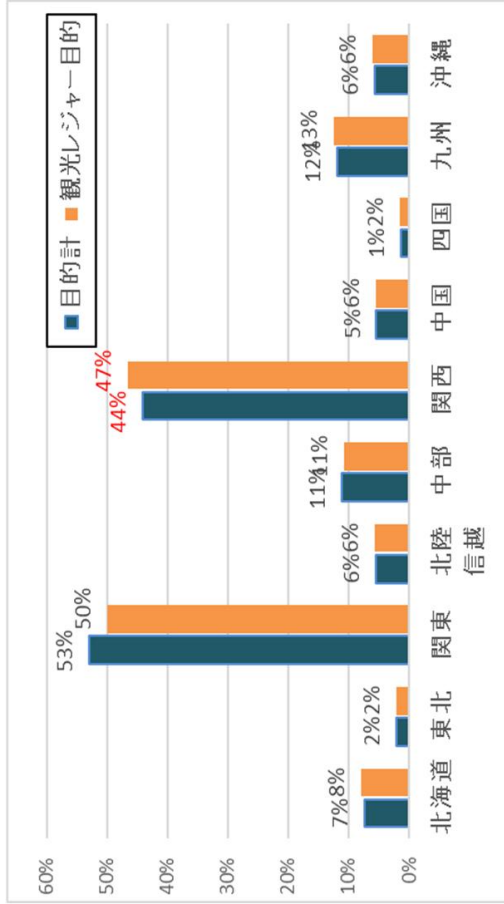
出典：北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会HP

(3) 外国人観光客の急激な増加

○2025年の訪日外国人旅行者のうち、関西を訪問した人は44%で関東(53%)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。

○宿泊施設の客室稼働率は、2019年8月には関西全体で73%であり、特に大阪府は84%と東京都(79%)を上回っていたが、コロナ禍により大きく低下し、その後2025年8月には関西全体で70%、大阪府では81%(東京都75%)にまで回復。

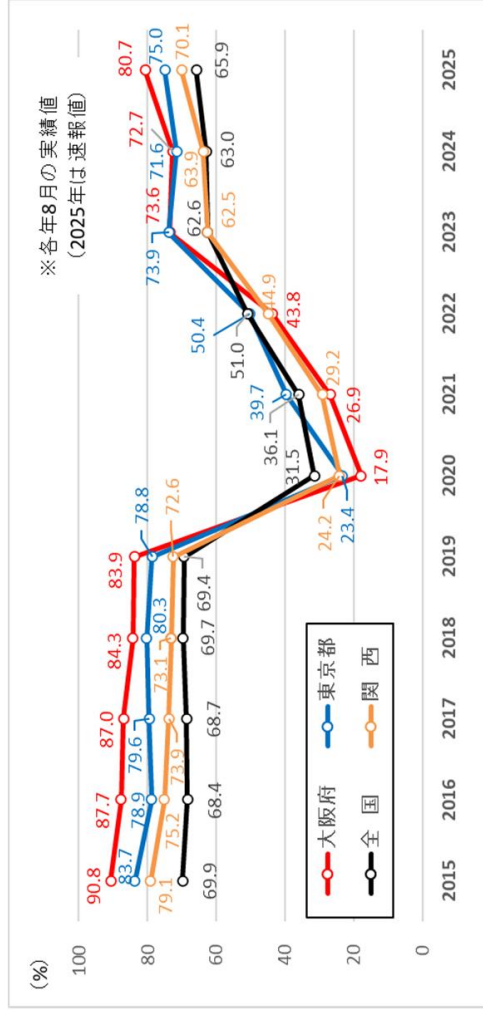
訪日外国人旅行者の圏域別訪問率



注) 表紙記載の圏域と異なる圏域に含まれる都道府県
 東 北: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
 北陸信越: 新潟県、長野県、富山県、石川県
 中 部: 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、福井県

出典: 観光庁「インバウンド消費動向調査」(2025年)を基に近畿地方整備局作成

宿泊施設の客室稼働率



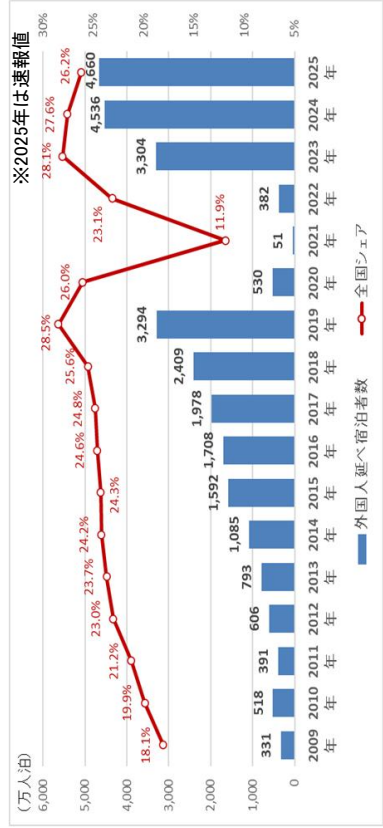
出典: 観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に近畿地方整備局作成

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(2024年3月)



出典: 観光庁「観光白書(令和6年度版)」を基に近畿地方整備局作成

関西の外国人延べ宿泊者数の推移(再掲)

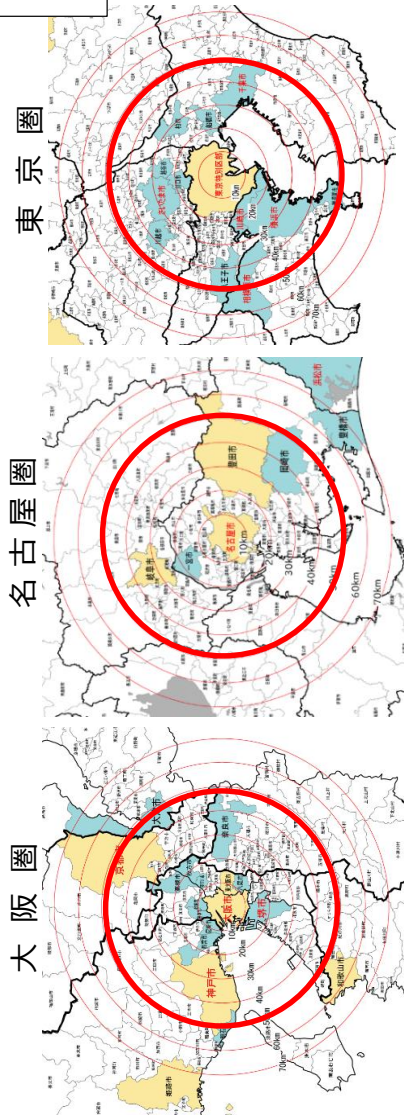


出典: 観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に近畿地方整備局作成

(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏①

- 関西は昼夜間人口比が100を上回る政令市・中核市が京都市、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ており、多核型の圏域構造を形成。
- 大阪市の住みやすさは世界的にも高く評価されており、「世界で最も住みやすい都市ランキング2025」において、大阪は我が国の最上位の7位にランキングされており、東京(14位)はもとより、アジアの都市の中ではトップの評価。
- 京阪神大都市圏内は鉄道網が整備されており、大阪市と京都市・神戸市の中心部がそれぞれ30分圏内にある。
- 関西の鉄道利用による平均通勤時間は関東よりも約6分程度短く、平均混雑率も低い。

政令市、中核市の昼夜間人口比率



■ 昼夜間人口比100以上の政令市・中核市
○ 都心50km圏内: 5都市

出典: 総務省「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

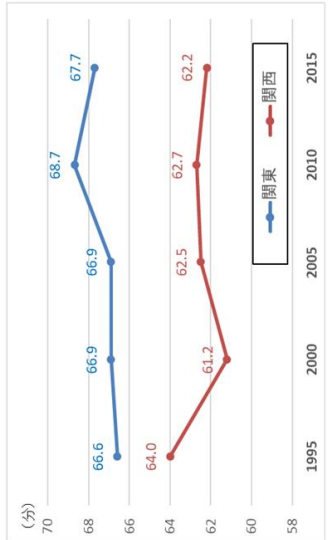
■ 昼夜間人口比100以上の政令市・中核市
○ 都心50km圏内: 3都市

出典: 総務省「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

■ 昼夜間人口比100以上の政令市・中核市
○ 都心50km圏内: 1都市

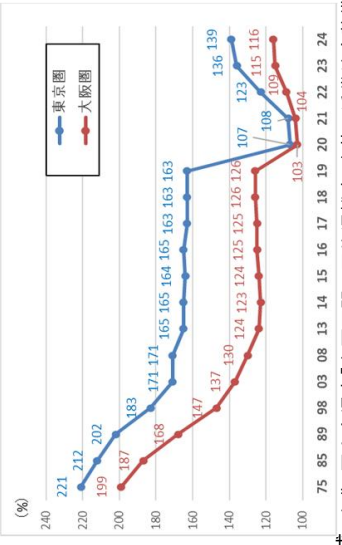
出典: 総務省「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

鉄道利用による平均通勤所要時間



出典: 国土交通省「大都市交通センサス」を基に近畿地方整備局作成

鉄道主要区間の平均混雑率



出典: 国土交通省「主要区間の平均混雑率」を基に近畿地方整備局作成

世界で最も住みやすい都市ランキング (2025年)

順位	都市	国
1	コペンハーゲン	デンマーク
2	ウィーン	オーストリア
4	チューリッヒ	スイス
5	メルボルン	オーストラリア
6	ジュネーブ	スイス
7	シドニー	オーストラリア
9	オースランド	ニュージーランド
10	アデレード	オーストラリア
14	バンクーバー	カナダ
14	東京	日本

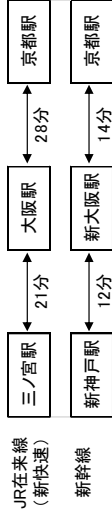
注: 英国の政治経済誌エコノミストの調査部門エコノミスト・インテリジェンス・ユニット(EIU)による世界の173都市を対象として住みやすさを評価したもの

出典: The Economist Intelligence Unit.

The Global Liveability Index. 2025

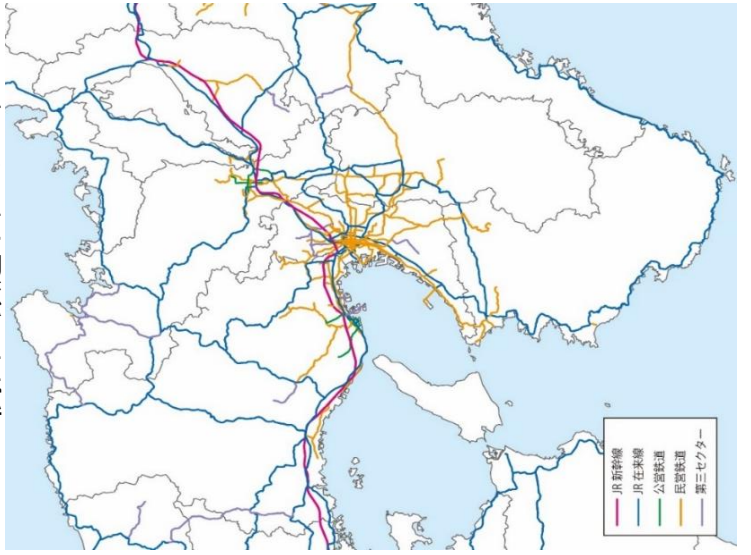
を基に近畿地方整備局作成

大阪～京都・神戸間の鉄道所要時間



出典: JR時刻表(平日昼間の標準ダイヤ)を基に近畿地方整備局作成

関西の鉄道ネットワーク

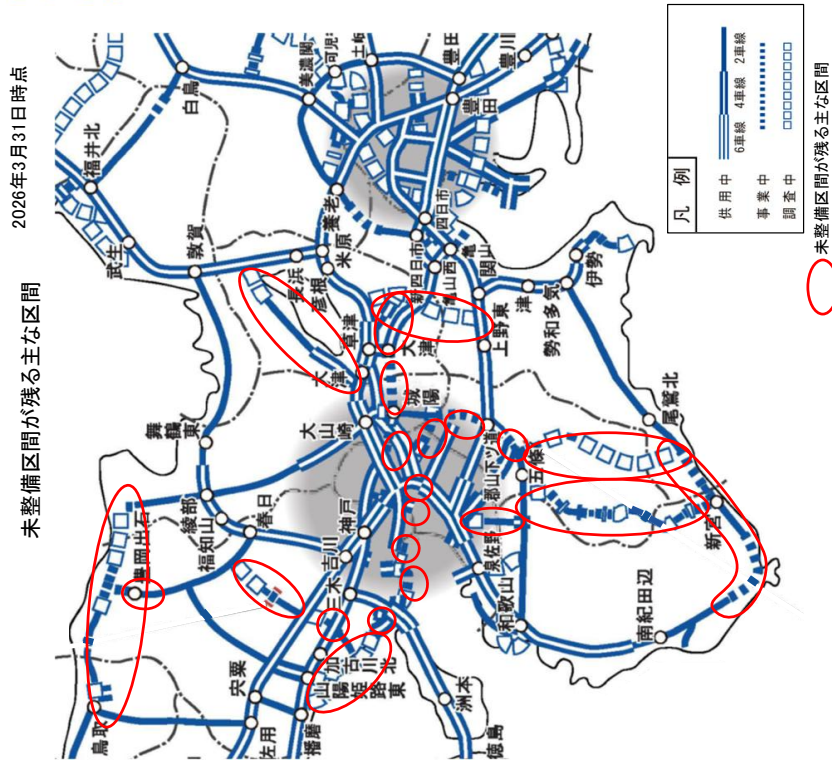


出典: 近畿地方整備局作成

(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏②

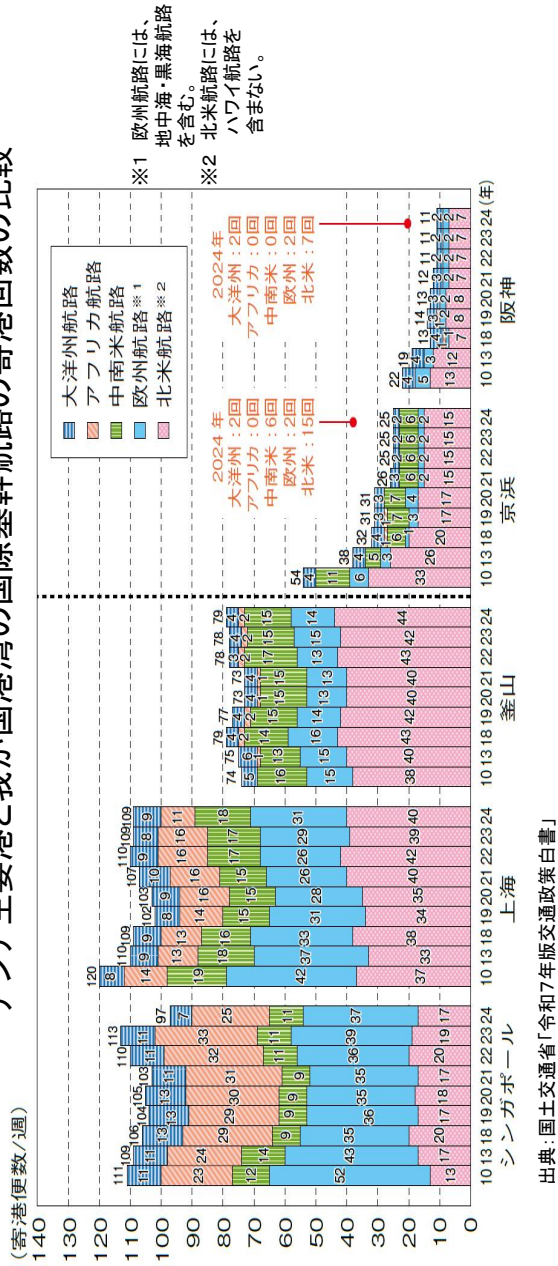
- 関西エリアにおける高規格道路の未整備区間は、今も残っており、解消に向けて整備が進められている。
- 世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向。
- 関西の都道府県道以上の道路整備率は、奈良県(34.6%:47位)及び和歌山県(44.5%:45位)が特に低く、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県においても、全国平均(64.0%)を下回っている。

関西エリアにおける高規格道路の未整備区間



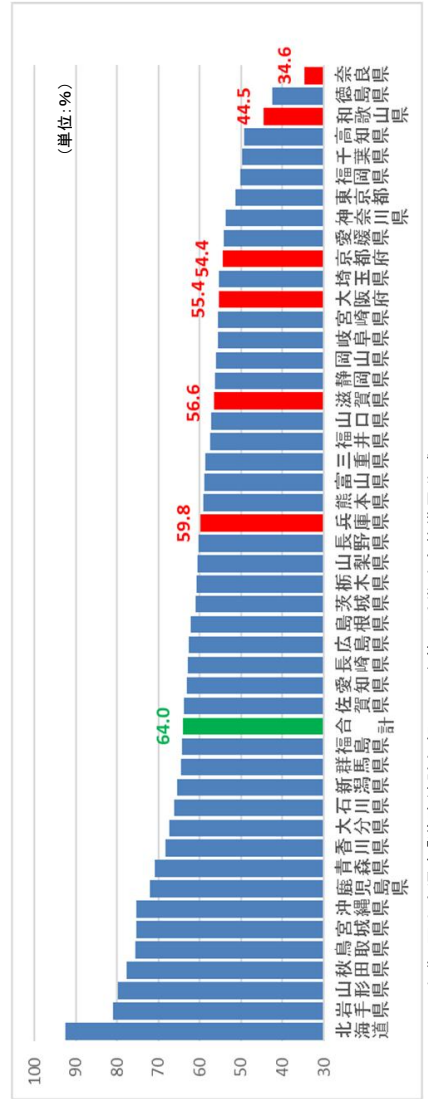
出典：国土交通省資料を基に近畿地方整備局作成

アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数比較



出典：国土交通省「令和7年版交通政策白書」

都道府県別道路整備率(国・都道府県道)

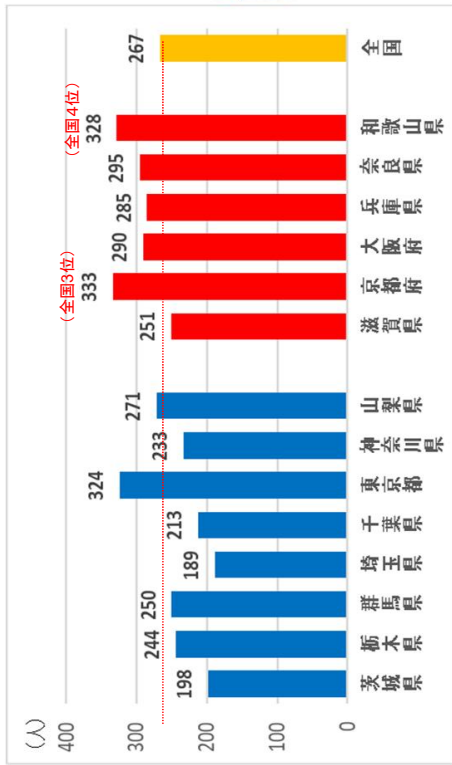


出典：国土交通省「道路統計年報2024」を基に近畿地方整備局作成

(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏③

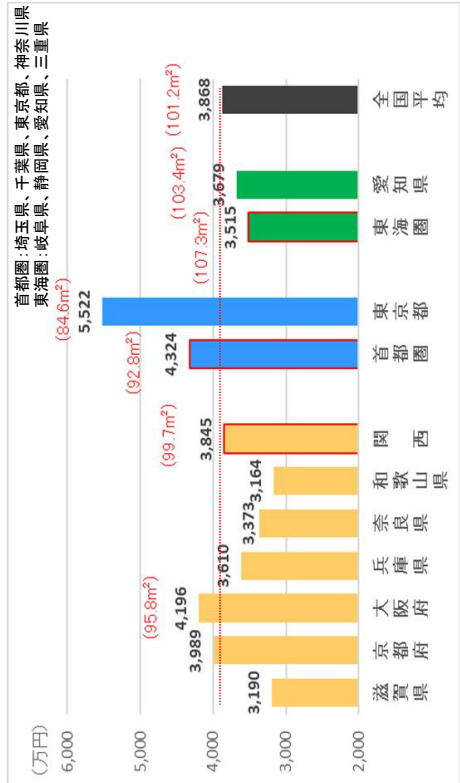
- 人口10万人あたりの医療施設従事医師数は、京都府約333人、和歌山県約328人と全国の約267人を大きく上回る。
- 関西の大規模病院は259施設(2024年)あり、人口10万人あたりでは1.28となり、関東(0.95)や中部(0.99)より多い。
- 関西の住宅取得費用は、関東と比較して低く、住宅の取得が比較的容易。
- 関西には、地震時等に倒壊や延焼の危険が著しく高い密集市街地が2021年で45地区(約1,400ha)残存。
- 3府県(京都・大阪・兵庫)のDID面積は、2020年までの15年間で7,316ha増加している一方で、DIDの人口密度は減少傾向。

医療環境(人口10万人あたりの医療施設従事医師数)



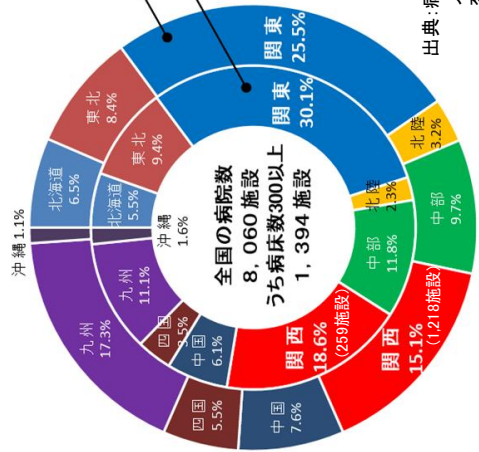
出典:厚生労働省「令和6年医師・薬剤師統計」を基に近畿地方整備局作成

住宅取得費用の3圏域比較



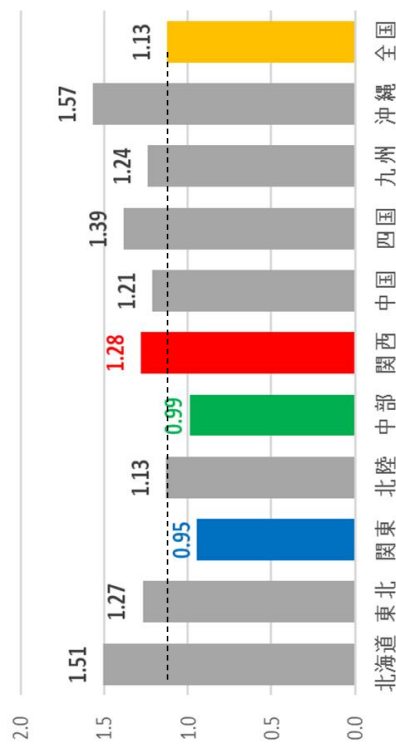
出典:住宅金融支援機構「フラット35利用者調査」(2024年度集計表)を基に近畿地方整備局作成

圏域別病院数

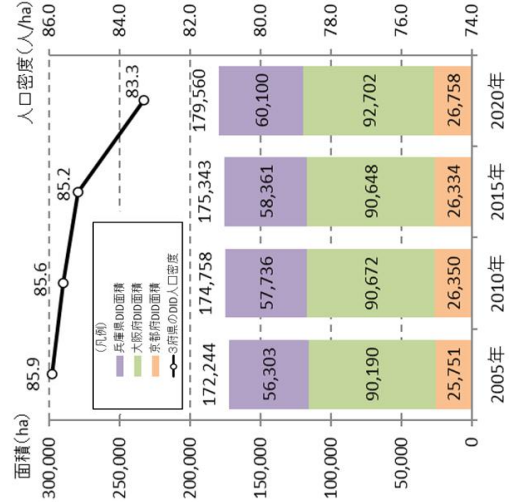


出典:病院数は厚生労働省「令和6年医療施設調査」,人口は総務省「人口推計(令和6年10月1日現在)」を基に近畿地方整備局作成

人口10万人あたりの大規模病院数(病床数300以上)

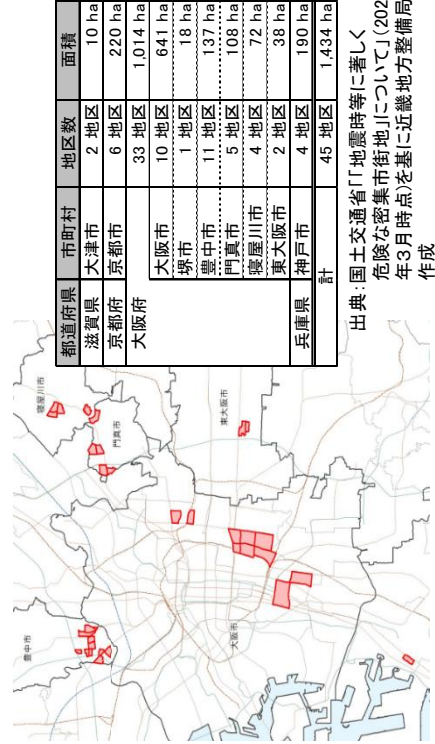


3府県のDID面積と人口密度



出典:総務省「国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

大阪府の密集市街地区域図

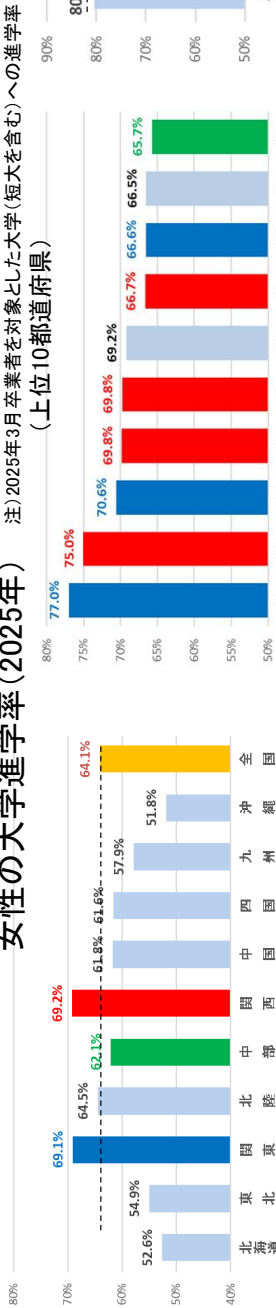


出典:国土交通省「地震時等に著しく危険な密集市街地」について(2021年3月時点)を基に近畿地方整備局作成

(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏⑤

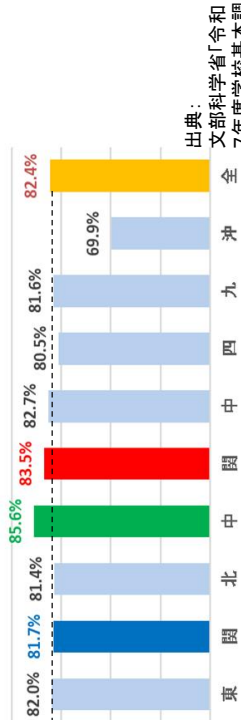
- 関西においては、女性の大学・短大進学率は69.2%と他圏域に比べて高く、全国のトップ10に関西4府県が入っている。
- 女性の大学卒業者の就職率は、関西は全国平均を僅かに上回っている。
- 関西の女性の就業率は、全国平均よりも低く、低い方から10府県の中に関西3府県が入っている。
- 大阪府は、東京圏を中心に転出超過となっているもの、西日本にある都道府県を中心に転入超過となっており、全体としては転入超過。(社会増)
- 都道府県別資本金10億円以上の普通法人数では、東京都が3,632社と断トツで多いもの、大阪府が2位、兵庫県が5位、京都府が7位に入っている。相対的な就業機会の多さなどが大阪府に人を引きつけていることが想定される。

女性の大学進学率(2025年) 注)2025年3月卒業者を対象とした大学(短大を含む)への進学率 (上位10都道府県)



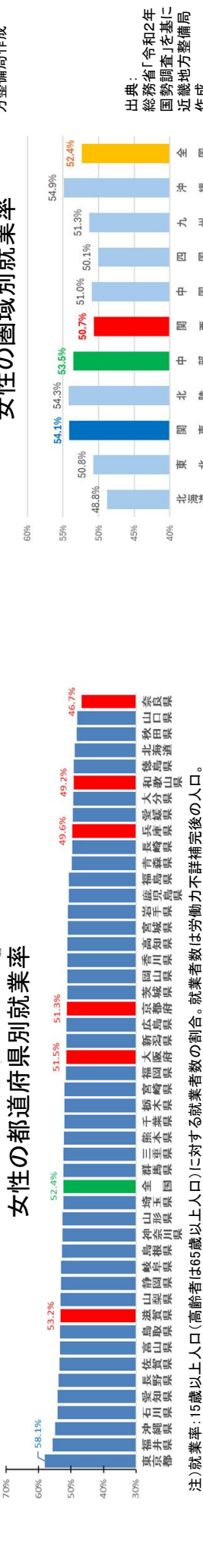
出典:文部科学省「令和7年度学校基本調査」を基に近畿地方整備局作成

女性の大学卒業者の就職率(2025年)



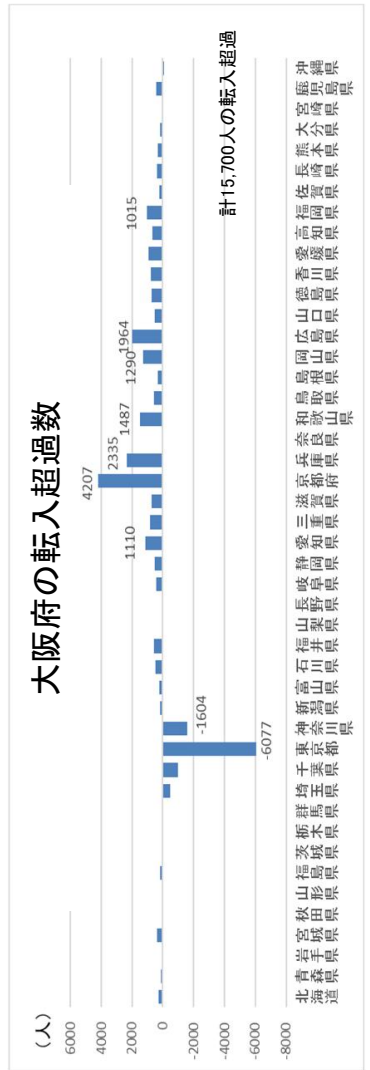
出典:文部科学省「令和7年度学校基本調査」を基に近畿地方整備局作成

女性の都道府県別就業率



注)就業率:15歳以上人口(高齢者は65歳以上人口)に対する就業者数の割合。就業者数は労働力不詳補完後の人口。出典:総務省「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

大阪府の転入超過数



出典:住民基本台帳人口移動報告(2025年)を基に近畿地方整備局作成

都道府県別資本金10億円超普通法人数及び通算法人数(2024年度)

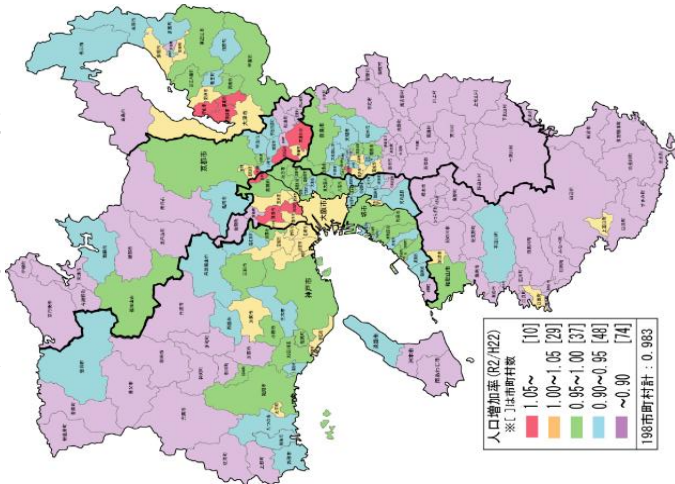


出典:国税庁「令和6年度 国税庁統計年報」を基に近畿地方整備局作成

(5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下①

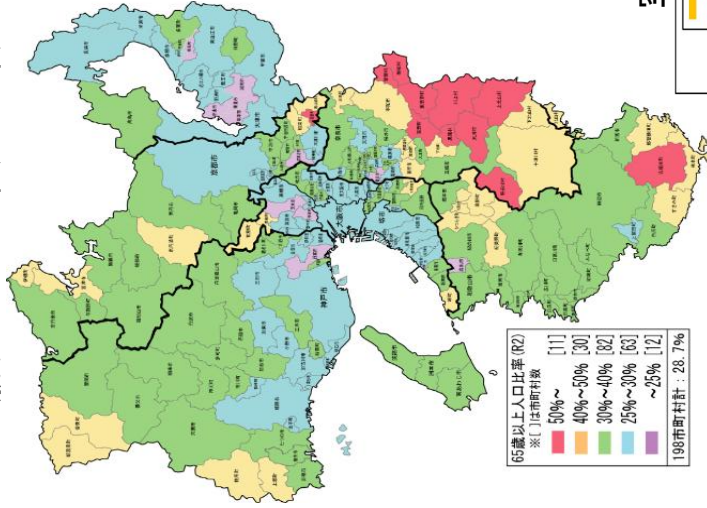
- 関西においても、地方部は特に人口減少・高齢化が進んでおり、行政サービスの低下や生活関連サービスの縮小など、住民生活への影響が懸念。
- 低・未利用地の割合は地方圏で高い傾向がある。
- 関西の地方都市では、空き家の増加が進行。

市町村別人口増減率
(2010年→2020年)



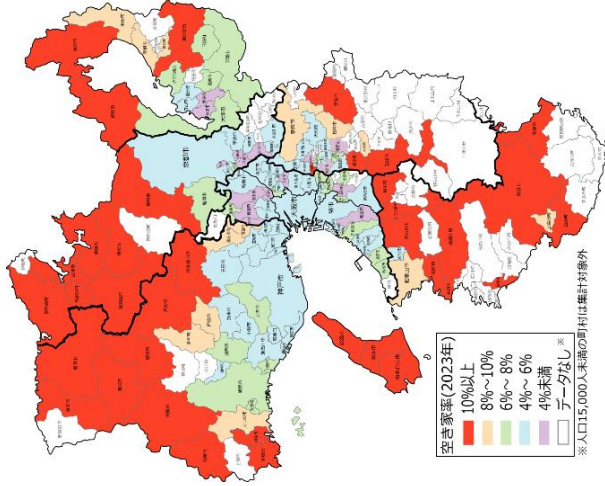
出典：総務省「国勢調査」を基に
近畿地方整備局作成

65歳以上人口比率(2020年)



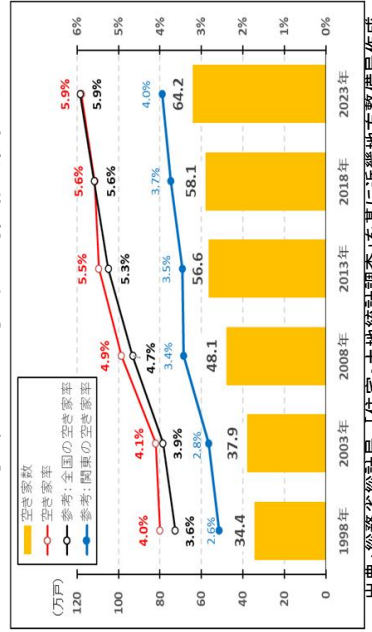
出典：総務省「国勢調査」を基に
近畿地方整備局作成

市町村別の空き家率(2023年)



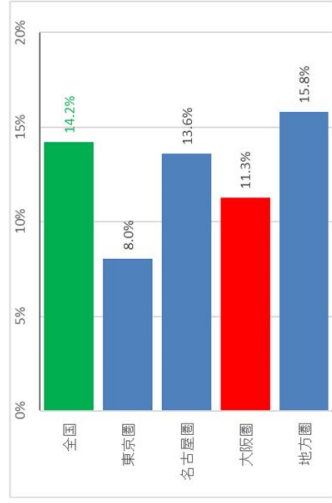
出典：総務省統計局「令和5年住宅・土地統計調査」を基に近畿地方整備局作成

空き家数・空き家率の推移(関西)



出典：総務省統計局「住宅・土地統計調査」を基に近畿地方整備局作成

低・未利用地の割合(2023年)



注1) 低・未利用地は法人所有の「駐車場」、「資材置場」、「利用できない建物(廃屋等)」、「空き地及び世帯所有の「屋外駐車場」、「資材置場」、「利用していない(空き地)」、「その他(原野など)」の合計値

注2) 圏域区分は以下の通りとする。

東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏: 愛知県、三重県
大阪圏: 京都府、大阪府、兵庫県
地方圏: 東京都、名古屋圏、大阪圏以外の道県

出典: 国土交通省「土地基本調査」を基に近畿地方整備局作成

注) 人口1万5千人以上の市町村を対象

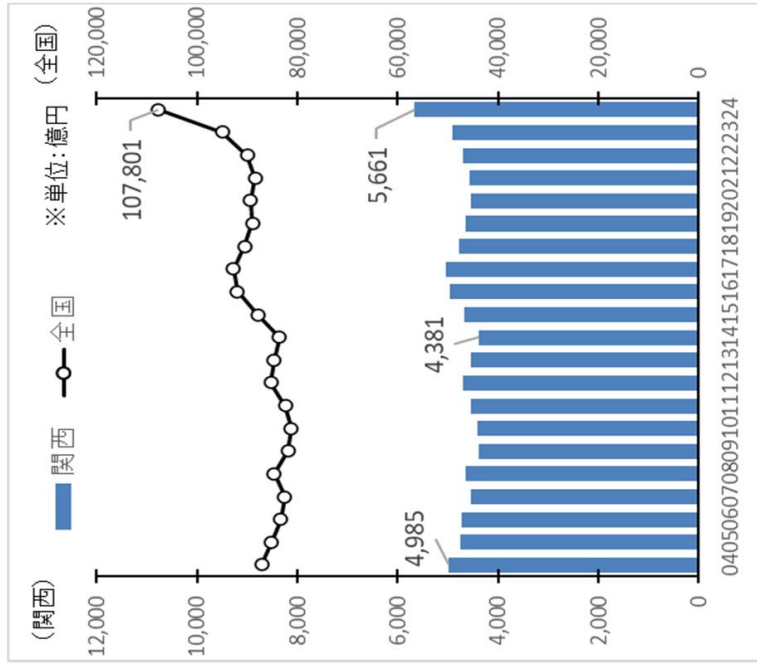
空き家率 = 空き家数 / 住宅総数 × 100 (%)
※ 空き家は別荘等の二次的住宅、賃貸用住宅、売却用の住宅を除く

(5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下②

○関西の農業産出額は、2014年の4,381億円から2024年は5,661億円に増加しており、特に2024年は米や野菜の価格が上昇したことから、全国と同様に過去20年で最高。

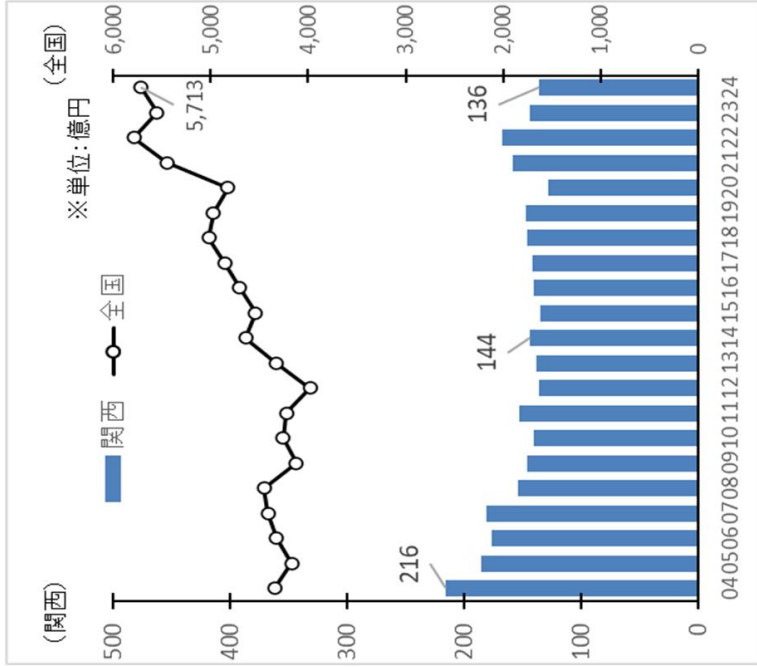
○林業、海面漁業の産出額はここ10年はほぼ横ばい状態で、従事者の減少や高齢化の進行が課題。

農業産出額の推移



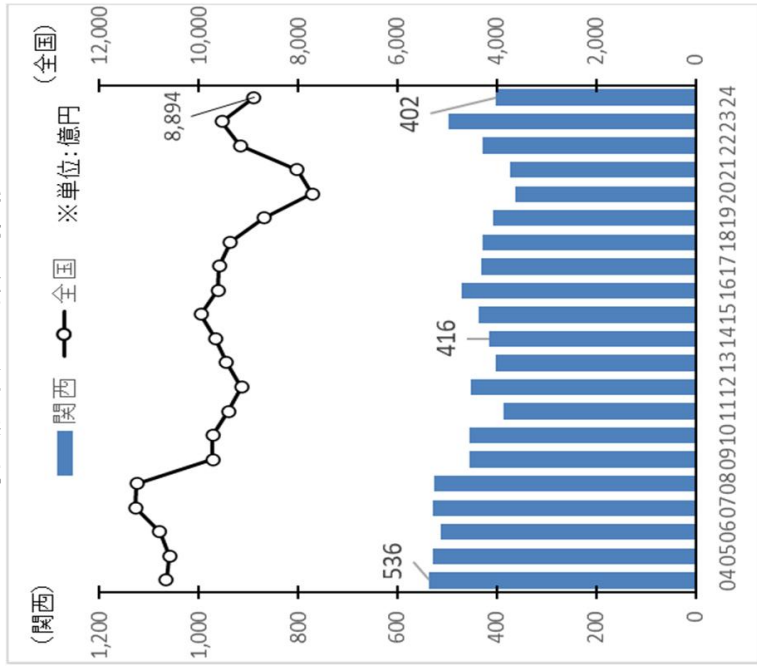
出典：農林水産省「生産農業所得統計」を基に近畿地方整備局作成

林業産出額の推移



出典：農林水産省「林業産出額」を基に近畿地方整備局作成

海面漁業産出額の推移

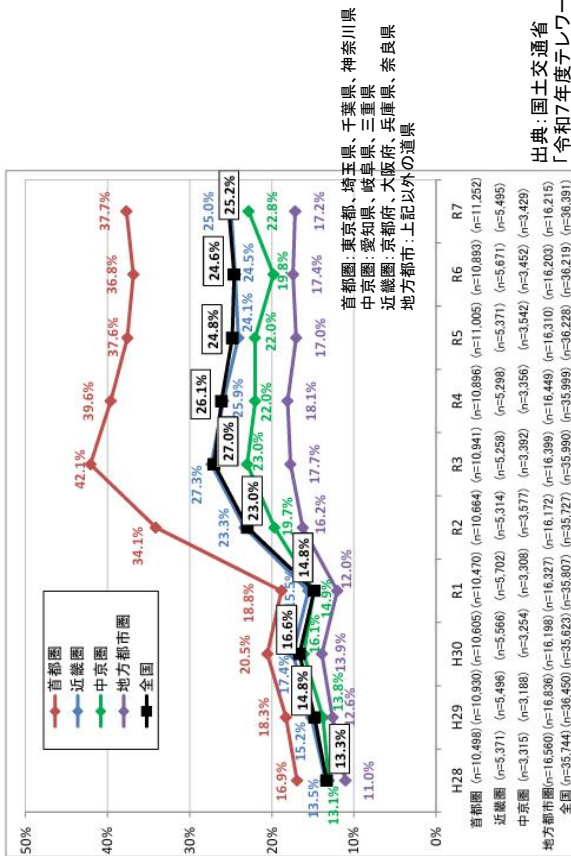


出典：農林水産省「漁業産出額」を基に近畿地方整備局作成

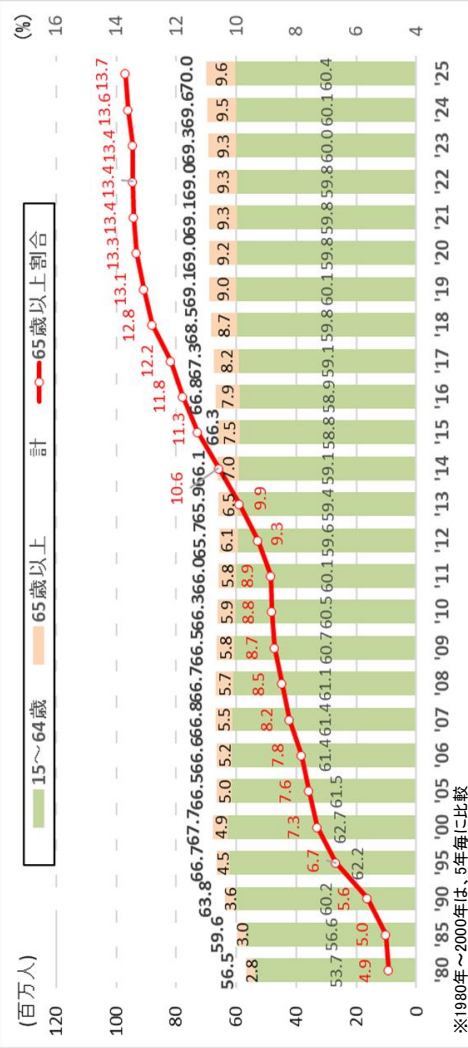
(6) ライフスタイルの多様化

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、テレワークが急速に進展し、柔軟な働き方が可能となっている。
- 結婚や出産後も仕事を継続する女性の増加や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者の増加等、ライフステージにとらわれない働き方の多様化が見られる。
- 都市地域の居住者のうち、約27%の人が農山漁村地域への移住願望がある(「どちらか」とある)とあり、その割合は特に18～29歳及び50歳代が高い。

勤務地域別の雇用型就業者のテレワーカーの割合



労働力人口に占める高齢者の割合(全国結果)



出典:総務省「労働力調査」を基に近畿地方整備局作成

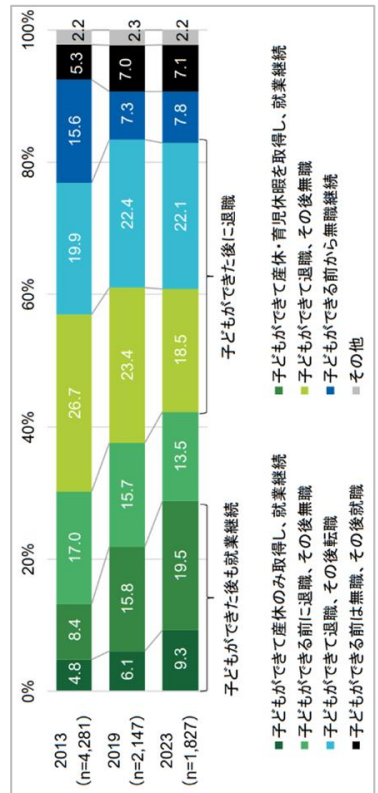
出典:国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」

都市住民の農山漁村地域への移住願望の有無



出典:内閣府「農山漁村に関する世論調査」(令和3年6月調査)を基に近畿地方整備局作成

結婚・出産と就業状況



出典:(株)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」

(7) 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化①

○関西では1995年の兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)や2018年の大阪府北部の地震等の大規模地震が発生し、今後30年以内で60%~90%程度以上(2025年1月1日時点)※の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されている。
 ○関西には多数の活断層があり、今後30年以内の発生確率が最大3%以上とされている活断層も複数ある。

内陸の活断層と想定される地震規模

番号	断層帯名	マグニチュード	30年以内の地震発生確率
1	神ヶ瀬・関ヶ原断層帯	7.6程度	ほぼ0%
	主部(北部)	不明	不明
2	野坂・集福寺断層帯	7.2程度	不明
	主部(南部)	不明	不明
3	湖北山地断層帯	7.2程度	不明
	主部(中部)	不明	不明
4	琵琶湖西岸断層帯	7.1程度	1%~3%
	主部(北部)	不明	不明
5	養老・桑名・四日市断層帯	7.5程度	ほぼ0%
	主部(南部)	不明	不明
6	鈴鹿東縁断層帯	7.6程度	ほぼ0%~0.8%
	主部(中部)	不明	不明
7	鈴鹿西縁断層帯	7.6程度	0.08%~0.07%
	主部(南部)	不明	不明
8	有馬山地東縁断層帯	7.4程度	1%以下
	主部(北部)	不明	不明
9	有馬山地西縁断層帯	7.4程度	ほぼ0%~1%
	主部(南部)	不明	不明
10	木津川断層帯	7.2程度	0.03%
	主部(中部)	不明	不明
11	三方・花折断層帯	7.2程度	不明
	主部(北部)	不明	不明
12	花折断層帯(中部)	7.2程度	不明
	主部(南部)	不明	不明
13	系船橋・地・奈良盆地断層帯(南部)	7.4程度	ほぼ0%~5%
	主部(中部)	不明	不明
14	有馬・高畑断層帯	7.5程度(±0.5)	ほぼ0%~0.04%
	主部(北部)	不明	不明
15	生駒断層帯	7.0~7.5程度	ほぼ0%~0.2%
	主部(中部)	不明	不明
16	三神・京籠西山断層帯	7.2程度	0.4%~0.6%
	主部(南部)	不明	不明
17	六甲・淡路島断層帯	7.5程度	ほぼ0%~0.8%
	主部(中部)	不明	不明
18	上田断層帯	7.5程度	ほぼ0%~1%
	主部(北部)	不明	不明
19	山崎断層帯	7.2程度	2%~3%
	主部(中部)	不明	不明
20	草谷断層帯	7.2程度	0.1%~1%
	主部(南部)	不明	不明
21	金剛山地東縁断層帯	7.2程度	ほぼ0%~0.01%
	主部(中部)	不明	不明
22	中央構造線断層帯	7.2程度	不明
	主部(北部)	不明	不明
23	紀淡海間・瀬田海峡間	7.5程度	0.005%~0.3%
	主部(南部)	不明	不明
24	伊勢湾断層帯	7.2程度	ほぼ0%~0.002%
	主部(中部)	不明	不明
25	大原断層帯	7.0程度	0.2%~0.8%
	主部(南部)	不明	不明
26	大原断層帯	7.5程度	0.005%以下
	主部(北部)	不明	不明

注)30年以内の発生確率が最大3%以上の地震を赤で表記

出典:地震調査研究推進本部「活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」

(2025年1月1日での算定)を基に近畿地方整備局作成

(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60%~90%程度以上

※出典:地震調査研究推進本部地震調査委員会「南海トラフの地震活動の長期評価(第二版一部改訂)」



1995年1月 阪神・淡路大震災

出典:近畿地方整備局



2018年6月 大阪府北部の地震



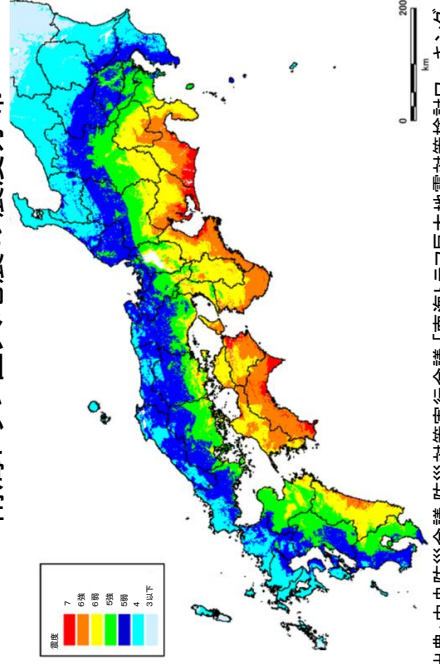
出典:近畿地方整備局

関西で発生した主な地震

発生年	名称・発生箇所	規模	主な被害
1925	北但馬地震	M6.8 最大震度6	死者428人
1927	北丹後地震	M7.3 最大震度6	死者2,912人
1944	昭和東南海地震	M7.9 最大震度6	死者・行方不明者1,183人
1946	昭和南海地震	M8.0 最大震度5	死者・行方不明者1,443人
1995	兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)	M7.3 最大震度7	死者・行方不明者6,437人
2004	東海・東南海地震(三重県南東沖)	M7.4 最大震度5弱	
2013	淡路島付近	M6.3 最大震度6弱	
2018	大阪府北部の地震	M6.1 最大震度6弱	死者6人

出典:気象庁HPを基に近畿地方整備局作成

南海トラフ大地震の震度分布

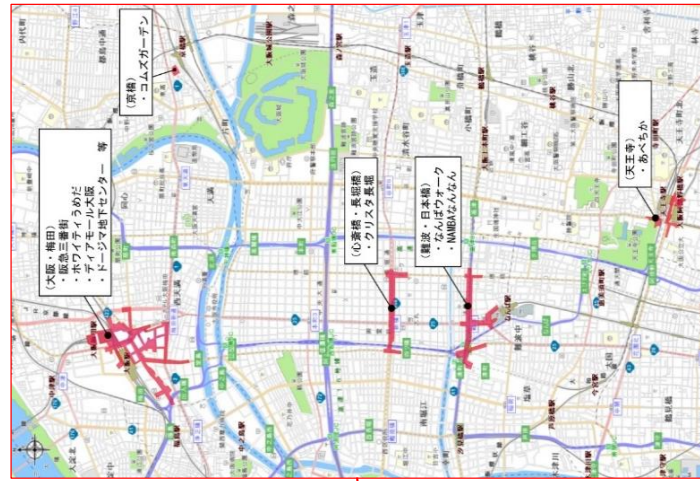
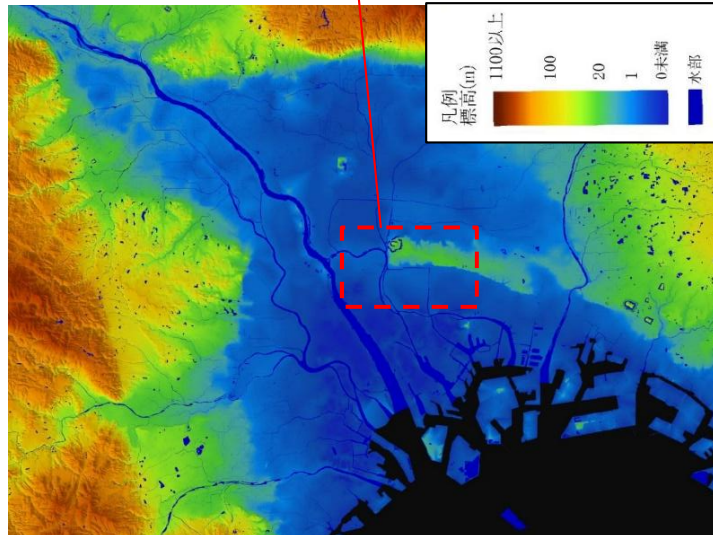


出典:中央防災会議 防災対策実行会議「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書 説明資料」

(7) 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化②

- 大阪平野の多くは海抜ゼロメートル地帯で都心部は地下街も多いため、水害リスクは極めて高い。
- 2018年7月豪雨では、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。
- 2018年9月の台風第21号による風水害は、神戸港や大阪港において過去最高潮位を記録し、強風で流されたタンカーが衝突し関西国際空港連絡橋が損壊するなど、甚大な被害をもたらした。

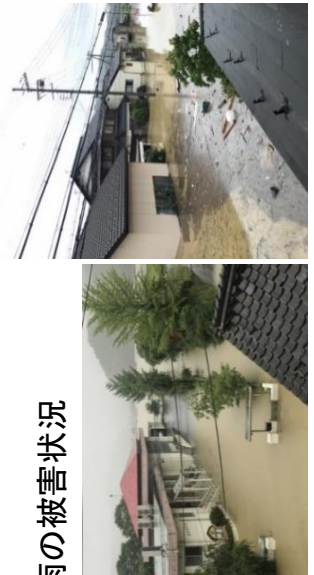
大阪平野部の海抜ゼロメートル地帯



2018年7月豪雨の被害状況

		全国	関西
人的被害 (人)	死者	237	9
	行方不明者	8	0
住家の被害 (棟)	全半壊等	22,001	255
	浸水	28,469	3,634

出典：内閣府「平成30年7月豪雨による被害状況等について」を基に近畿地方整備局作成

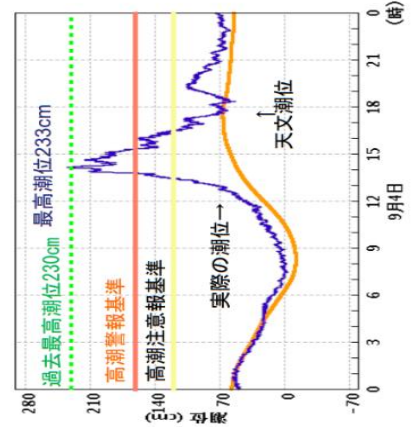


2018年9月 台風第21号による風被害

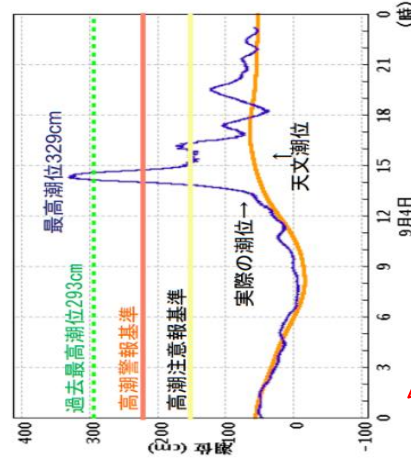


出典：近畿地方整備局HP

潮位 (神戸港)



潮位 (大阪港)



出典：近畿地方整備局「台風第21号被害の検証について」

神戸港や大阪港では過去最高潮位を上回る潮位を記録

(7) 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化③

- 近畿地方整備局が管理する国道※1の橋梁(橋長2m以上)のうち、2025年には47%が、2045年には74%が建設後50年を経過する見込み。
- 関西に本社を置く鉄軌道事業者の橋梁(径間1m以上)のうち、70%が既に建設後50年を経過しており、2030年には75%に、2040年には82%に増加する見込み。
- 関西の地方公共団体の土木技師数は減少傾向にあり、インフラ維持管理に携わる担い手不足の懸念がある。

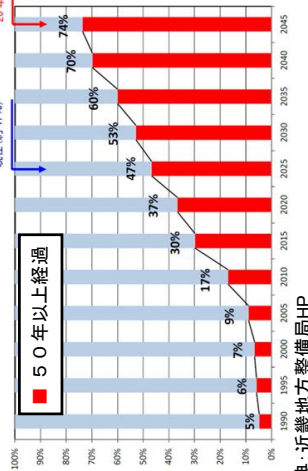
建設後50年以上経過する施設の割合

分野	施設	2020年 3月時点	2030年 3月時点	2040年 3月時点	管理・所有者	施設数
道路	橋梁(橋長2m以上)	30%	55%	75%	国 高速道路会社 都道府県・政令市等 市区町村	38,197橋 24,038橋 188,063橋 476,163橋
	トンネル	22%	36%	53%	国 高速道路会社 都道府県・政令市等 市区町村	1,680本 2,053本 5,443本 2,174本
河川・ダム	河川管理施設	10%	23%	38%	国 都道府県・政令市	10,801施設
	砂防堰堤・床固工	34%	53%	71%	国・都道府県	34,962施設
海岸	海岸堤防等	46%	61%	77%	国・都道府県・市区町村	119,247基
	管渠	5%	16%	35%	都道府県 政令市 市区町村等	約5,900km 7,742km 112,156km 362,618km
港湾	港湾施設	21%	43%	66%	国 都道府県 政令市 市区町村等	4,841施設 43,824施設 3,463施設 8,956施設
	空港	43%	60%	73%	国 地方公共団体 民間企業	27空港 64空港 4空港
鉄道	橋梁	55%	71%	85%	鉄道事業者等	125,047橋
	トンネル	66%	83%	91%	鉄道事業者等	4,897本
自動車道	橋	68%	92%	92%	民間企業	51橋
	トンネル	88%	100%	100%	地方道路公社 民間企業 日本 国土	54橋 1本 1本 5,155基
航空	航空機	19%	34%	51%	国	5,155基
	都市公園等	9%	26%	46%	国 都道府県 政令市 市区町村	52施設 30,316施設 80,300施設 212,492戸
公営住宅	公営住宅	16%	48%	68%	政令市 市区町村	330,857戸
	官庁施設	13%	29%	45%	国	47,896千戸

出典:国土交通省「インフラ長寿命化計画(行動計画)」(令和6年4月1日)を基に近畿地方整備局作成

建設後50年を経過する道路橋※2の割合

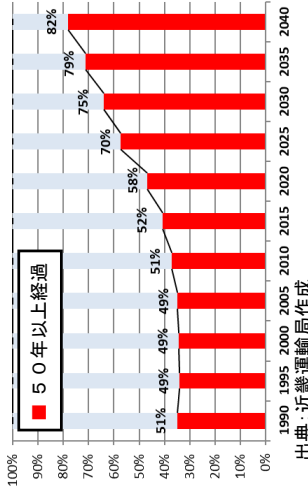
※2 近畿地方整備局管内の直轄国道のうち、橋長2m以上の橋梁



出典:近畿地方整備局HP

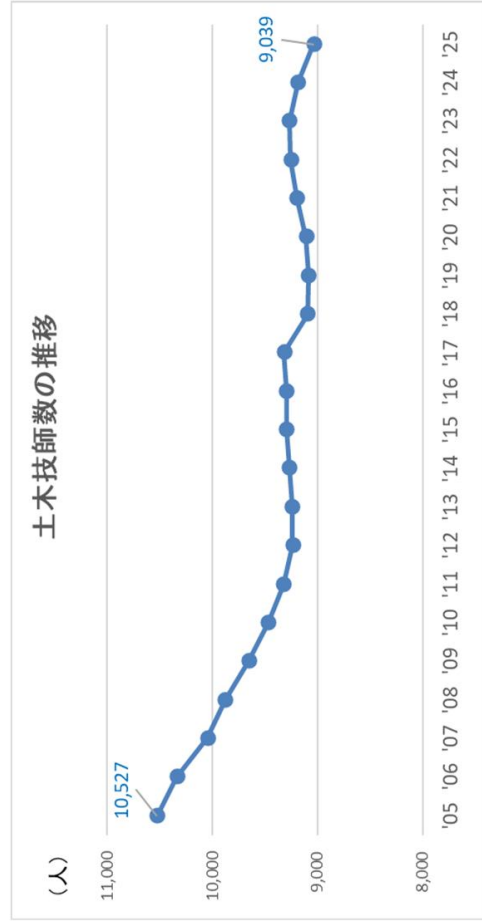
建設後50年を経過する鉄道橋※3の割合

※3 近畿運輸局管内に本社を置く鉄軌道事業者の径間1m以上の橋梁



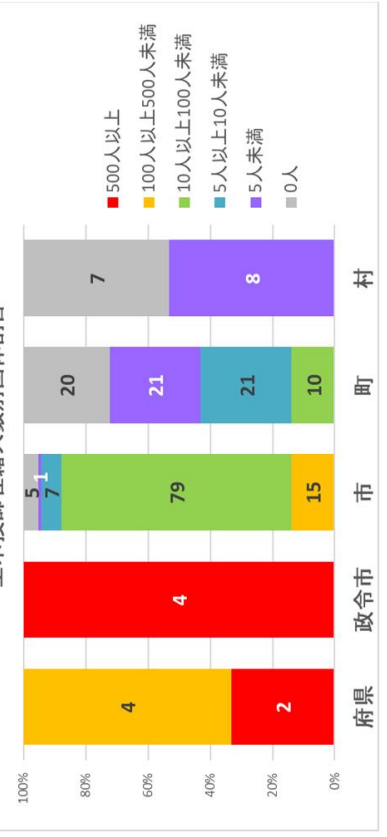
出典:近畿運輸局作成

関西の市町村における土木技師数の傾向(再掲)



出典:総務省「地方公共団体定員管理調査」を基に近畿地方整備局作成

土木技師在籍人数別団体割合

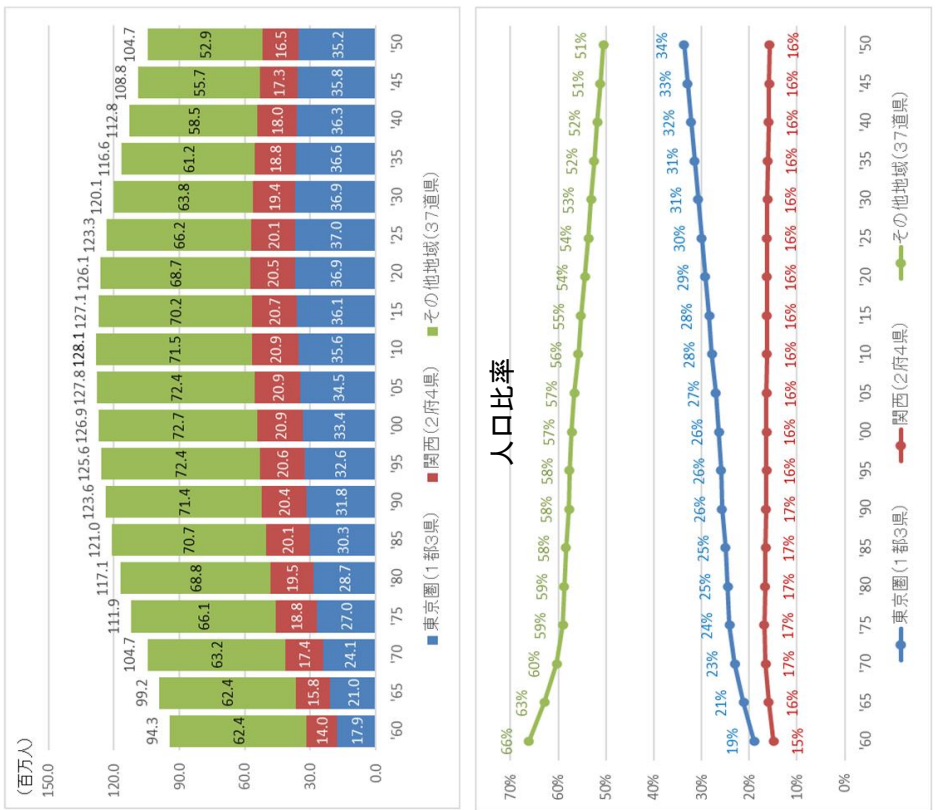


出典:総務省「地方公共団体定員管理調査」(令和7年)を基に近畿地方整備局作成

(8)東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

- 我が国の人口は2010年をピークに減少に転じている一方で、東京圏(1都3県)の人口は2025年まで増加し、人口比率は増加の一途をたどる見通し。
- 首都直下地震による東京都の被害想定は、建物被害19.4万棟、死者6千人超で、約300万人の避難者及び約450万人の帰宅困難者が発生する見通し。
- 現在、関西には関東から文化庁を始めとする4つの国の政府機関や5つの政府関係機関が移転。
- 大阪・関西には、政府や中枢機能の代替拠点として活用されている事例も多い。

夜間人口の推移



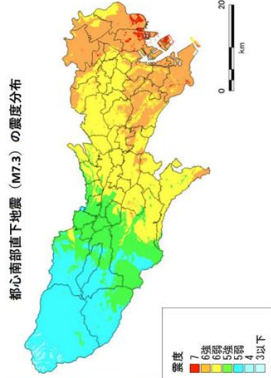
出典：1960～2020年は総務省統計局「国勢調査」、2025～2050年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)を基に近畿地方整備局作成

首都直下地震による 東京都の被害想定

冬・夕方 (風速 8 m/s)		棟	人
建物被害	19,431 (304,300)	棟	人
揺れ等	82,199 (1,162,224)	棟	人
火災	1,122,332 (1,888,076)	棟	人
死者	6,148 (9,641)	人	人
負傷者	3,666 (5,561)	人	人
火災	2,482 (4,081)	人	人
避難者	93,435 (147,611)	人	人
火災	83,489 (129,902)	人	人
避難者	9,947 (17,709)	人	人
帰宅困難者	約299万 (約339万)	人	人
帰宅困難者	約45.3万 (約51.7万)	人	人

※()は前回想定した東京圏北部地域の被害量
 ※首都直下地震と東京湾北部地震では地震動が異なり、比較は困難であることに留意が必要
 ※小教京以下の四捨五入により合計が合わない場合があります
 ※揺れ等には、液状化、急傾斜地等の被害を含む。

出典：東京都防災会議「東京都の新たな被害想定～首都直下地震による東京都の被害想定～」(令和4(2022)年5月25日)



都心南部直下地震 (M7.3) の震度分布

政府関係機関の移転の取組

機関種類	移転先	機関名
中央省庁	和歌山県	総務省統計局
	京都府	文化庁
	大阪府	特許庁
	大阪府	中小企業庁
研究機関	滋賀県	(国研)国立環境研究所
	京都府	(国研)情報通信研究機構(NICT)
	京都府	(国研)理化学研究所(理研)
	大阪府	(国研)医療基盤・健康・栄養研究所
	国立健康・栄養研究所	
	兵庫県	(国研)理化学研究所(理研)

出典：デジタル田園都市国家構想実現会議(第16回)資料
 地方創生10年の取組と今後の推進方向「参考資料集」を基に近畿地方整備局作成

大阪・関西を代替拠点としている例

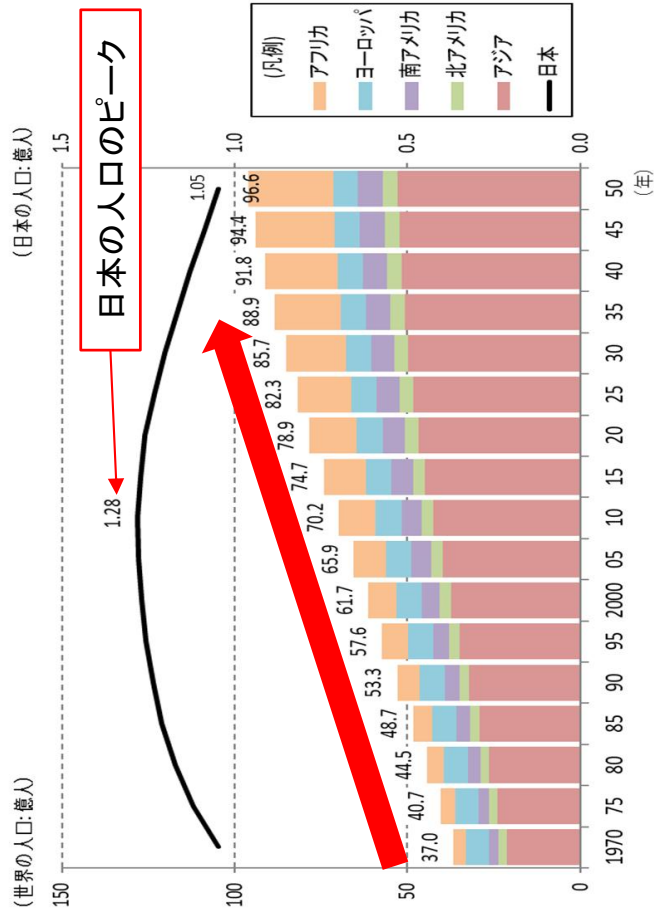
行政機関	公的機関
外務省	領事関係業務、外国公館支展業務等、一部業務を大阪府に実施することを検討。
公正取引委員会	本局に災害対策本部を設置できない場合、近畿中国四国事務所に置く。
気象庁	大阪管区气象台が全国の主要な気象業務を継続する。
厚生労働省	大阪府が全国的な主要な気象業務を継続する。
経済産業省	首都機能が維持できない場合は、近畿厚生局及び大阪労働局を代替庁舎に定める。
日本銀行	本局のみの業務遂行が困難な場合、近畿経済産業局及び中部近畿産業保安監理部近畿支店が、初動対応の一部(被害情報の収集、整理等)の業務を代行する。
全国銀行データシステム	首都圏で大規模な災害が発生した場合等に、本店に代わり大阪支店が緊急性の高い業務を行う。
日本放送協会(NHK)	全システムは、東京・大阪にノストコンピュータを設置し、災害発生時にはどちらかのシステムで加盟金融機関とのデータ交換を継続することが可能。
	2022年4月1日に大阪本社を設置。首都圏広域災害時には、グループ全体の運営を統括する機能を有している。
	東京の放送センターから放送が出せなくなった場合は、大阪放送局が東京に代わって全国への放送を維持。緊急時の放送対応の強化のため平時より大阪放送局より全国番組を放送し、緊急事態に備えた訓練も継続して実施。

出典：大阪府・大阪市副首都推進局「危機管理カンファレンス2023秋 講演資料」本社機能のバックアップについて」を基に近畿地方整備局作成

(9) 環境保全とエネルギー安定供給の確保

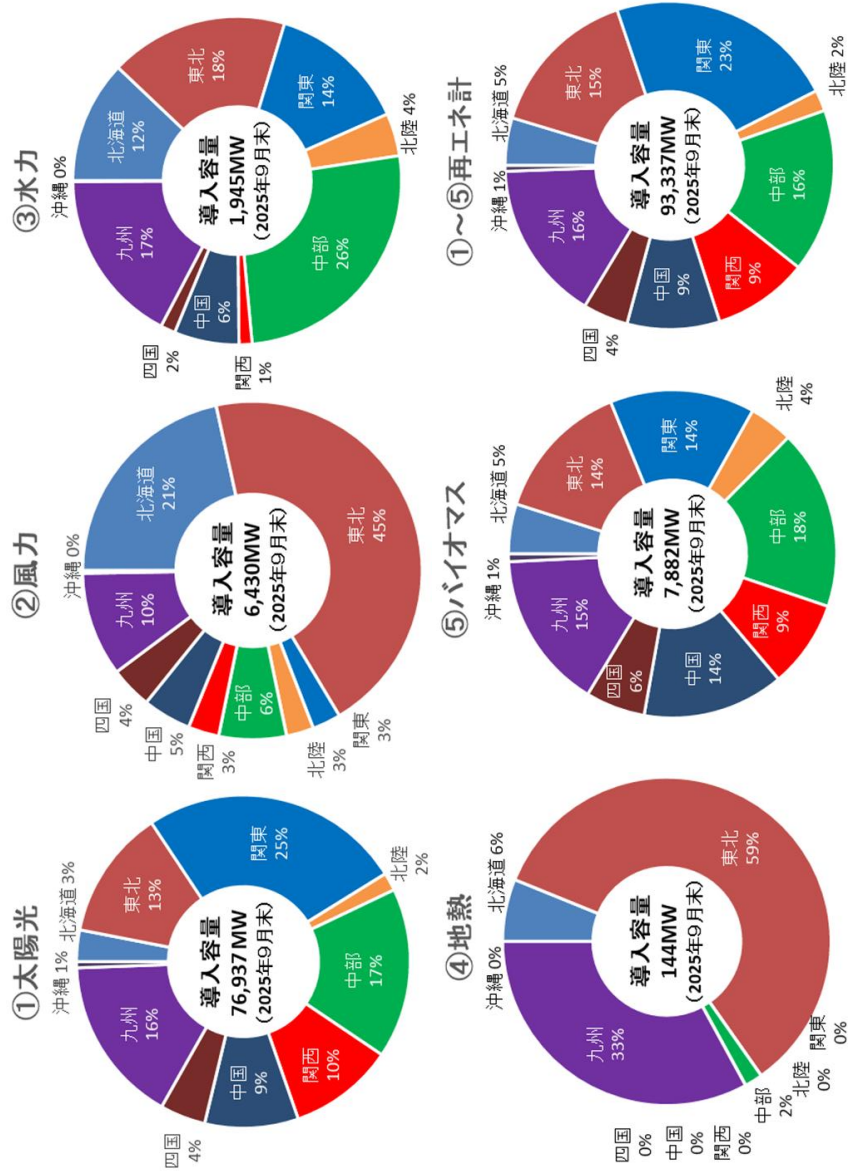
- 日本の人口が2010年をピークに減少する一方、世界の人口は爆発的に増加し、2050年には100億に迫る見通し。
- 関西の再生可能エネルギー発電設備の導入容量は全国の9%程度であり、関東(23%)や中部(16%)よりも遅れている。

世界人口の推移



出典: 総務省「世界の統計2026」を基に近畿地方整備局作成

再生可能エネルギー発電設備の導入容量(2025年9月末時点)



出典: 資源エネルギー庁「都道府県別認定・導入量(2025年9月末時点)」を基に近畿地方整備局作成

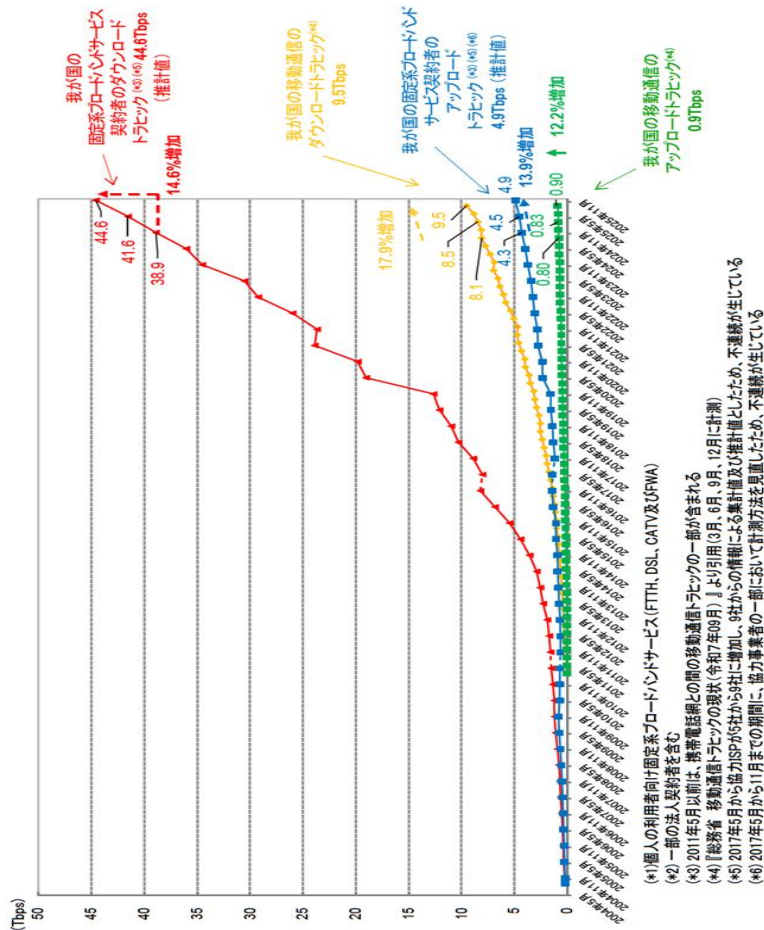
(10) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

○我が国の固定系ブロードバンドサービスの総ダウンロードトラヒックは、コロナ禍に急増し、その後も増加傾向であり、2025年11月時点で前年同月比14.6%増。

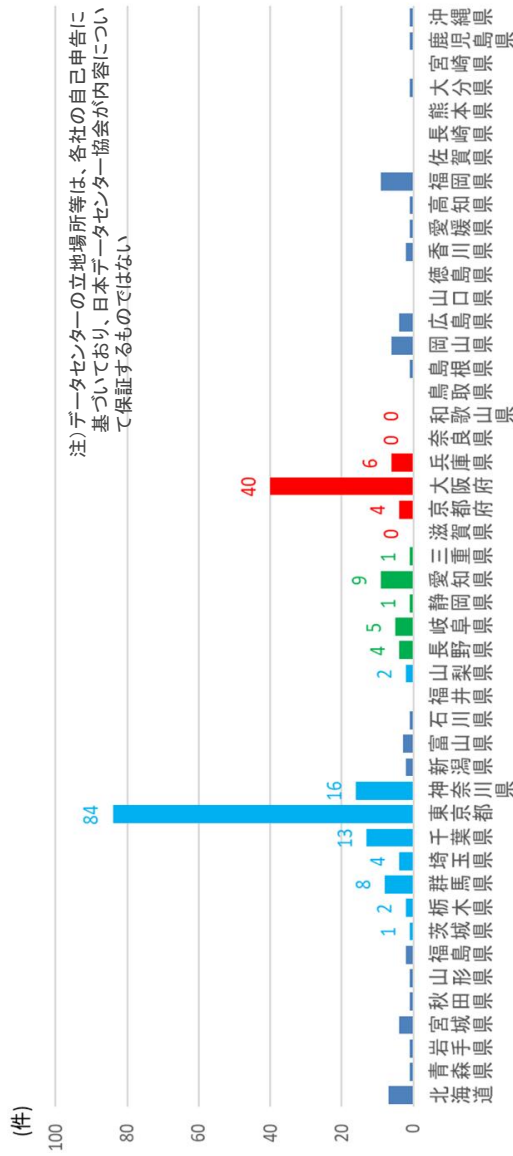
○我が国のデータセンターは、過半数の131件が関東に立地しており、うち84件が東京都に立地。

○関西のデータセンターの立地件数は、全国の2割に相当する50件であり、うち40件は大阪府に立地。

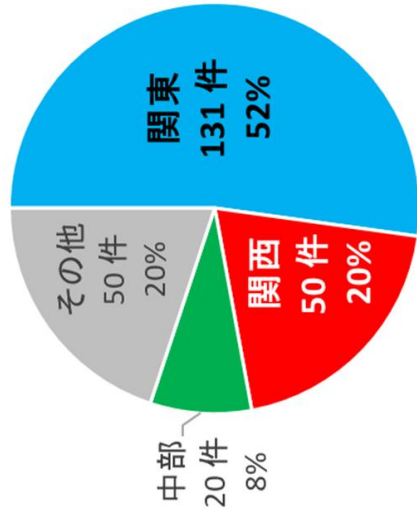
インターネットトラヒックの推移



データセンターの立地件数



(圏域別内訳)



出典：日本データセンター協会 (JDCC) HP
を基に近畿地方整備局作成