

近畿圏整備計画 (案)

令和8年〇月

国土交通省

<目次>

序説	1
第1部第1章 近畿圏の現状と課題	3
第1節 近畿圏の現状	3
第2節 近畿圏の課題	3
第1部第2章 近畿圏の将来像とその実現のための施策.....	7
第1節 人口規模の将来見通し等	7
第2節 区域の指定等	8
第3節 将来像・目標	9
第2部 施設の整備計画	15

序説

1. 計画の性格

この計画は、近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）に基づいて作成するものであって、第 1 部（第 1 章及び第 2 章）及び第 2 部の 2 つの部分により構成する。

第 1 部（第 1 章及び第 2 章）は、近畿圏内の人口規模、土地利用の基本的方向その他近畿圏の整備に関して基本となるべき事項並びに近郊整備区域、都市開発区域及び保全区域の指定に関する事項を定めたものである。

また、第 2 部は、近畿圏の区域のうち、道路、鉄道等、近畿圏整備法第 8 条第 1 項第 3 号に規定する各種施設の整備に関し、広域性を有し、かつ、その根幹となるべきものを定めたものである。

2. 計画の対象区域と期間

本計画の対象区域は、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の区域を一体とした広域である。

近畿圏整備法に基づき、本計画は、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）との調和が保たれたものとなっている。そのため、本計画の計画期間も、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）と同一である¹。計画の進捗状況を点検・公表していくとともに、本計画と関連する主要な計画が策定又は改定された場合や、社会経済情勢の変化があった場合においては、弾力的な運用又は見直しを行う。

また、第 2 部で定める近畿圏整備法第 8 条第 1 項第 3 号に規定する各種施設の整備に関し、広域性を有し、かつ、その根幹となるべきものは、いずれも該当地域の属する区域の国土形成計画（広域地方計画）に記されたプロジェクトと同一であり、本計画の第 2 部本文ではその一部を例示として記載している。全体像については、該当地域の属する区域の国土形成計画（広域地方計画）の内容を参照されたい。

3. 計画の効果的推進

（1）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

¹ 国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）では、「計画期間は、2050 年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後おおむね 10 年間とする。」としている。

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。

(2) 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、関係機関が十分に連携・協働し、第2部に掲げるプロジェクトを軸に施策の展開・具体化や事業を推進する。その際、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) 国と地方部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。

(3) 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。

(4) 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、社会資本整備重点計画及び同計画に基づく地方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連携を強化する。

<本計画に示す圏域の名称、定義などについて>

本計画における圏域の定義は以下の通りとする。ただし、圏域や地域の定量的データなどを示す場合であって、下記定義と異なる定義を用いる場合には注釈にて補足する。

- ・近畿圏：福井県、三重県、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。
- ・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、奈良県を一体とした区域。
- ・東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を一体とした区域。

第1部第1章 近畿圏の現状と課題

第1節 近畿圏の現状

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、世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海、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固有数の教育機関や、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。第二次産業では、関西は医薬品産業が盛んであり、医薬品製造業の製造品出荷額等の地域別シェアをみると、関西²（全国シェア 25%）は関東³（全国シェア 21%）と同じ水準である⁴。

加えて、関西では、2025年4月から半年間「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、そして「未来社会の実験場」をコンセプトに2025年日本国際博覧会（略称・大阪・関西万博）を開催した。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。

関西は古来より、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。世界文化遺産、国宝、重要文化財など、我が国を代表する歴史・文化資産が集積しているほか、多様な個性と歴史を有する圏域は、多くの外国人観光客を惹きつけている。

第2節 近畿圏の課題

1. 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

全国的に人口減少が進む中、関西の人口減少は今後も更に進行することが見込まれている。2020年を1.0とした2050年の将来推計人口の指標⁵では、関東³0.925、中部⁶0.819に対して、関西²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。

人口減少とともに高齢化も急速に進行しており、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、高齢者を含む全世代での人口減が見込まれる地域では、需要の減退に対応したこれらのサービス供給の維持、高齢者の増加が見

² 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県

³ 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

⁴ 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）

⁵ 「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

⁶ 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県

込まれる地域では、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る。

大阪圏は、近年、都市部であっても生産年齢人口は減少しており、生産年齢人口の減少率は、三大都市圏で最も高い⁷。関西の DID⁸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⁹。

大阪圏の人口に関する社会増減として、年齢階層別の2021～2025年（年平均）の移動状況を見ると、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¹⁰。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. 関西の相対的地位の低下

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、関東、中部より鈍く¹¹、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。また、大企業の圏域外への移転、ベンチャーキャピタルが伸びないことも課題であり、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状況にあることが外国法人の在日拠点数、国際会議の誘致¹²といった観点から伺える。

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り、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、「財政投融资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、大阪・名古屋間の所要時間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。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

⁷ 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）」。

⁸ 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。

⁹ 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）」。

¹⁰ 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」。

¹¹ 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）。

¹² 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。

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。

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。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等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¹³。

4. ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏

関西は都市拠点が分散し、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。

京阪神大都市圏内は鉄道網が整備され、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。

関西の強みとして、医療サービスが充実していること、関東と比較して職住近接の住宅を確保することが比較的容易であること等が挙げられる。一方で、密集市街地の残存¹⁴、緑地の減少、ヒートアイランド現象の発生、低密度な市街地が拡散する傾向にあること等の課題がある。

また、関西は教育環境も充実している一方で、一般的に就職時にあたる20歳代前半の層においては、トータルでは約3千人の転出超過となっている¹⁵。今後、京阪神大都市圏のポテンシャルを更に強化し、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

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、官民サービスの維持、住民が安心して暮らし続けられる地域づくりなど、重要な課題が顕在化している。

また、農林水産業の分野において、担い手の減少、高齢化の進行や気候変動による生産減少等が課題であり、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

テレワーク人口の拡大¹⁶、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。ライフスタイルの多様性に対応するため、結婚、子育て、就業、転居等様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備が求められている。

7. 関西を脅かす自然災害リスクと社会資本の老朽化

南海トラフ地震の発生¹⁷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

¹³ 国土交通省「観光白書（令和6年度版）」

¹⁴ 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）

¹⁵ 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

¹⁶ 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）」

¹⁷ 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）」

発生が想定されているほか、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。また、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。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。

近年増加傾向にある自然災害を想定して、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。

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いる。厳しい財政状況の下で戦略的かつ適切な維持管理・更新を進めること、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が課題となっている。

8. 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

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。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

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。

水資源やエネルギー、鉱物資源等の安定供給を確保するため、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。

10. ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

ICT¹⁸の劇的な進歩により、今後さらに、デジタル活用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。また、データセンターの立地について、関東に次ぐ第2の拠点として関西、特に大阪府への投資が増加している¹⁹。

¹⁸ Information and Communication Technology の略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。

¹⁹ 日本データセンター協会 (JDCC) ホームページ

第1部第2章 近畿圏の将来像とその実現のための施策

第1節 人口規模の将来見通し等

1. 人口

(1) 近畿圏の人口

人口は、2020年の約2,308万人から2050年には約1,842万人に減少すると見込む²⁰。

(2) 近畿圏の年齢別構成

生産年齢人口(15～64歳)は、2020年の約1,366万人から2050年には約954万人に減少し、年少人口(0～14歳)は、2020年の約276万人から2050年には約180万人に減少すると見込む。老年人口(65歳以上)は、2020年の約666万人から2050年には約708万人に増加すると見込む。

(3) 近畿圏の一般世帯数

一般世帯数は、2020年の約1,026万世帯から2025年に約1,050万世帯に達したのち減少に転じ、2050年に約930万世帯になると見込む。特に、高齢化の進展とあいまって、高齢単独世帯(世帯主が65歳以上の単独世帯)は、2020年の約150万世帯から2050年の約209万世帯に増加すると見込む²¹。

2. 土地利用

以下に掲げる国土利用の基本方針など、第六次国土利用計画(全国計画)(2023年7月28日閣議決定)を踏まえるものとする。人口減少などを背景とした国土の管理水準の悪化、大規模自然災害に対する脆弱性、自然環境や景観等の悪化といった国土をめぐる課題を踏まえ、同計画では、「持続可能で自然と共生した国土利用・管理」の実現に向けて、次の基本方針を掲げている。

(1) 地域全体の利益を実現する最適な国土利用・管理

低未利用土地や空き家等の有効利用や高度利用による土地利用の効率化を図るとともに、地域の合意形成に基づき管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」や、地域の持続性確保につながる土地利用転換といった土地利用の最適化を進めることが重要である。

(2) 土地本来の災害リスクを踏まえた賢い国土利用・管理

ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせた防災・減災対策を実施するとともに、災害リスクの把握及び周知を図った上で、災害リスクの高い地域については、土地利用を適切に制限することが重要である。

(3) 健全な生態系の確保によりつながる国土利用・管理

健全な生態系の保全・再生や広域的な生態系ネットワークの構築・維持に向けて、分野横断的に多様な主体が連携して取り組むことが重要である。

(4) 国土利用・管理DX

人口、災害リスク、土地利用状況など、分野横断的な地域の情報を一元的に把握し、対策を検討していくことが重要である。

²⁰ 「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

²¹ 「日本の世帯数の将来推計(都道府県別推計)(令和6(2024)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

(5) 多様な主体の参加と官民連携による国土利用・管理

地域の発意と合意形成を基礎として、民間企業等の多様な主体の参加や官民連携による取組を促進していくことが重要である。

第2節 区域の指定等

1. 区域の指定

(1) 近郊整備区域

京阪神大都市圏の中心部からおおむね 50 キロメートルの圏域内にある次の各号に該当する相当規模の面積を有する地域で、工業団地造成事業等により、計画的に市街地として整備する必要があるものを近郊整備区域として指定するものとする。

- 1) 既成都市区域と経済的、社会的に密接な関連を有する地域であること。
- 2) 既成都市区域に容易に交通することができる地域であること。
- 3) 相当程度の人口が集中している地域又はその可能性のある地域であること。
- 4) 相当程度の第二次産業又は第三次産業の集積があり、かつ、これらの産業の比重が高い地域若しくはその可能性のある地域であること又は人口及び産業の集中に伴う市街化が著しい地域若しくはその可能性のある地域であること。

(2) 都市開発区域

京阪神大都市圏の中心部からおおむね 50 キロメートルの圏域外にある次の各号に該当する相当規模の面積を有する地域で、既成都市区域に集中する人口及び産業を分散定着させるため、工業団地造成事業等により、都市として開発する必要があるものを都市開発区域として指定するものとする。

- 1) 相当程度の外部経済の集積があり、該当地域の周域に対して都市的便益を及ぼし、かつ、その開発の拠点となる地域であること。
- 2) 幹線交通施設が整備されている地域又はその可能性のある地域であること。
- 3) 労働力、用地、用水等の工業立地条件が優れた相当規模の工場用地を有し、かつ、工業の立地が進行している地域又はその可能性のある地域であること。
- 4) 工業等の生産機能及び流通、文化等の都市機能を備えた都市の形成が可能な地域であること。
- 5) 自然的、経済的、社会的に一体としてまとまっている地域であること。

(3) 保全区域

次の各号の一に該当する地域を保全区域として指定するものとする。

- 1) 重要な文化財である建造物、伝統的建造物群、遺跡等を、それらを取り巻く自然環境と一体として保全する必要があると認められる地域であること。
- 2) 既成都市区域又は近郊整備区域の周辺であって、大都市の無秩序な拡大の防止、生活環境の保全又は住民のレクリエーションのために緑地を確保する必要があると認められる地域であること。
- 3) 国立公園、国定公園、府県立自然公園その他の自然景観、動植物等を保護し、又は観光レクリエーションに供する地域であって、計画的に保全し又は整備する必要があると認めら

れる地域であること。

2. 圏域整備の推進方策

(1) 工業団地造成事業

近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律に基づく工業団地造成事業については、引き続き制度の的確な運用を図り、計画的な市街地整備や産業立地等を推進する。

【事業例：西神第4地区工業団地（R5～）】

西神第4地区工業団地は、神戸テクノ・ロジスティックスパーク（神戸複合産業団地）の南地区の一部を形成しており、神戸西IC（山陽自動車道（木見支線）・神戸淡路鳴門自動車道）に近接し、交通アクセスに優れた拠点である。

電子商取引（EC）市場の急拡大等による物流市場の拡大や、市内企業等からのBCP²²対策や操業環境の変化に伴う製造工業の建替・増設需要などに対応するため、流通業務施設地区とあわせ、製造工業等施設地区の整備を実施している。

(2) 近郊緑地保全区域

近郊緑地は、無秩序な市街化の防止や、住民の健全な心身の保持・増進、公害や災害の防止、文化財や緑地や観光資源等の保全などを目的として保全されてきた。さらに近年は、都市の近郊に位置し、保全されている近郊緑地の自然的環境は、グリーンインフラ²³として多様な機能を発揮していくことが期待されている。

区域指定による近郊緑地の保全を推進するなど、引き続き制度の的確な運用を図り、貴重な近郊の水辺や緑の空間を保全し、その機能を最大限活用する。

【事業例：六甲近郊緑地保全区域 | 兵庫県（神戸市、西宮市、芦屋市、宝塚市）】

六甲区域は、六甲山系を核として優れた自然景観を有するとともに、市民のレクリエーション地となっている。六甲山は植林後100年程度が経過しており、倒木のリスクが高い樹木も多くみられる箇所もあるため、健全な森林を維持していくための取組が実施されている。

(3) 関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）の整備

文化・学術・研究の新たな展開の拠点形成を目指して、関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針に基づき、関係省庁、地方公共団体、経済界等と連携を取りながら、更なる都市建設を推進する。

第3節 将来像・目標

KX（Kansai Transformation）～まじわり、つながる、変革する関西～

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

²² 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。

²³ 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。

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章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」²⁴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。

1. 活力ある圏域づくり

1-1 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²⁵）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）

²⁴ 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。

²⁵ 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。

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。

1-2 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²⁶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

²⁶ 「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わり、地域づくりの担い手となり得る人。

始めとした多様な世代の交流の促進を図り、住生活における質の向上及び暮らしの安全・安心を確保する。関西が持つ健康・医療の強みをいかすとともに、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、サードプレイス²⁷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²⁸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。

2. 安全・安心な圏域づくり

2-1 災害に屈しない強靱な関西

～巨大災害リスクに対して持続可能な国土・社会を目指す関西～

(将来像)

今後、関西が直面する南海トラフ地震・津波等の巨大災害リスクや気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害・高潮・雪害・土砂災害等のリスク、インフラの老朽化の加速等に対応し、人々の生命・財産を守り、災害時にも社会経済活動を持続する圏域を目指す。

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

(その実現に向けた目標)

総合的な防災・減災対策を推進し、流域治水²⁹、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

²⁷ 自宅や職場とは隔離された、心地よい第3の居場所。

²⁸ 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。

²⁹ 気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、堤防の整備、ダムの建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域にかかわるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方。

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³⁰の確保、エネルギーの供給拠点の分散立地等を促進する。

2-2 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・SDGs 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³¹・SDGs³²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生可能エネルギー（以下「再エネ」という。）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。

³⁰ 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。

³¹ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

³² 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。

3. 個性豊かな圏域づくり

3-1 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2部 施設の整備計画

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。

○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³³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。

2. 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。

○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）

- ・なにも筋線など、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。

3. 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

³³ 関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港

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な健康・医療（ライフサイエンス）分野等のイノベーションの促進、デジタル技術等を活用した新たなモビリティの導入などを図る。また、食料などの安定供給の確保や農林水産業の成長産業化の促進等により、地域産業の活性化・稼ぐ力を向上する。

○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。

○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

- ・けいはんな学研都市において、研究開発に関するグローバル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。
- ・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。

4. 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。

○安全・安心で快適な居住環境の形成

- ・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。

5. 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。

○誰もが安心して健康に暮らせるまちづくり

- ・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。

6. 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・発揮しながら、ハード・ソフト一体の諸施策を行うことで、強化を図る。

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

○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。

○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。

○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。

○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、農業用ダムでの洪水調節機能の強化、「田んぼダム³⁴」の取組、農村地域の排水対策等を推進するとともに、森林の適切な保安全管理により、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。

○首都圏の有する諸機能のバックアップ

- ・大規模災害に強い国土形成に資する極めて重要な高速交通インフラであるリニア中央新幹線の開業などによる日本中央回廊の形成により、首都圏との人流や物流の多重性を確保するとともに、官民それぞれで平時からの首都圏とのデュアルオペレーション体制の構築を促進する。

7. 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。

○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

- ・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）³⁵の形成に向けた取組を進める。

8. 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。

○30by30 目標³⁶などを踏まえた自然環境の保全・再生・活用

- ・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

³⁴ 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。

³⁵ 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などを図る港湾。

³⁶ 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、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。

生等の取組を推進する。

9. 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。

○国内交流の拡大

- ・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み、観光資源の魅力を高める。

10. 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1. から9. 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。

○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ィーダー航路、国際フェリー、RORO 船³⁷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中駅（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、海峽部などを連絡するプロジェクトについて他圏域と連携しながら長期的視点で取り組む。

³⁷ 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。