

近畿圏広域地方計画中間整理

本資料は、平成20年10月21日に開催された第1回近畿圏広域地方計画協議会に提出された近畿圏広域地方計画中間整理を基に、協議会構成機関による検討、近畿圏広域地方計画学識者会議における議論等を踏まえ、平成21年3月末時点での検討状況を整理したものであり、今後、プロジェクトに関する記述内容を加えるなど、必要な追加・変更を行うものである。

近畿圏広域地方計画 目次

はじめに	3
第1部 関西の現状と課題	5
第1節 関西の地域構造	5
第2節 関西の特徴	5
第3節 関西を取り巻く状況変化と課題	8
第2部 関西の目指す姿	13
第1節 歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域	13
第2節 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域	13
第3節 アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域	13
第4節 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	14
第5節 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域	14
第6節 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域	15
第7節 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	15
第3部 目指す姿を実現するための戦略	16
第1節 歴史・文化に誇りとこだわりを持って本物を産み育む圏域	16
第2節 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域	18
第3節 アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域	20
第4節 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	23
第5節 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域	27
第6節 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域	31
第7節 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	33
第4部 主要プロジェクト	36
第1節 文化首都圏プロジェクト	36
第2節 関西の魅力巡りプロジェクト	36
第3節 次世代産業を創造する「知の拠点」プロジェクト	36

第4節 大阪湾ベイエリア再生プロジェクト	37
第5節 広域物流ネットワークプロジェクト	37
第6節 CO ₂ 削減と資源循環プロジェクト	37
第7節 水と緑の広域ネットワークプロジェクト	37
第8節 関西を牽引する賑わい創出プロジェクト	38
第9節 農山漁村活性化プロジェクト	38
第10節 広域医療プロジェクト	38
第11節 広域防災・危機管理プロジェクト	38
第5部 計画の効果的推進	40
第1節 投資の重点化・効率化	40
第2節 多様な主体の参加と協働	40
第3節 他の計画・施策との連携	40
第4節 計画の進捗状況の把握	40

はじめに

(計画の意義)

2005年7月、開発を基調とした量的拡大型の国土計画から成熟社会型の国土計画への転換を目指し、国土総合開発法が国土形成計画法に改正された。これにより、全国計画と広域地方計画の二層からなる計画体系に再編され、各広域地方が、その有する資源を最大限に活かした特色ある地域戦略を描き、自立的に発展する圏域を形成する国土構造への転換を目指すこととされた。

関西を取り巻く現状は、一部に明るい兆しが見えるものの、世界的な金融危機を契機として地域経済や雇用が悪化している。また、少子高齢化や人口減少が加速し、人材や企業の本社機能の流出が続いてきた関西が広域連携等により輝き続け、地球規模の地域間競争や現下の厳しい状況に打ち勝つための明確な将来像が必要とされている。

近畿圏広域地方計画は、国の関係機関、関係府県、指定都市、経済団体等が一体となって、関係市町村や住民の参画を得ながら、関西の国土形成に関する将来像を描く初めての計画である。国と地方、官と民の適切な役割分担の下、各主体が緊密に連携・協働し、関西が一つになることによって、人口減少・高齢化時代、国際競争が激化する時代にあっても自立的に発展できる関西を目指すものである。

また、本計画は、地域を支える住民、NPO、企業をはじめ、関西の全ての人々が相互に連携して、広域的な課題を解決し、新たな関西を創造するために取り組むべき方向性を示すものであり、知と文化を誇る関西の復権のため、多様な個性を発揮し、その相乗効果によって、圏域全体の国際競争力や文化力を高めるとともに、魅力ある豊かな暮らしを実現し、我が国全体の発展と魅力ある国土の形成を目指すものである。

(計画の位置付け及び計画の対象区域)

本計画は、国土形成計画法(平成17年法律第89号)第9条に基づき、国土交通大臣が定める広域地方計画であり、近畿圏(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県の区域)を対象とする。

また、近畿圏に隣接する福井県、岐阜県、三重県、鳥取県、岡山県及び徳島県の6県の区域であっても、本計画の実施に密接に関係する事項については、本計画に盛り込むこととする。

なお、本計画においては、「近畿圏」を「関西」と称する。

(計画期間)

計画の期間は、21 世紀前半期を展望しつつ、今後概ね 10 ヶ年とする。

第1部 関西の現状と課題

第1節 関西の地域構造

関西は、北は日本海、南は太平洋に囲まれ、瀬戸内海、大阪湾を有するとともに、大阪平野を中心にほぼ同心円状に盆地、山地が連続して広がる地形を有し、我が国最大の半島である紀伊半島をはじめ、淡路島や六甲山系、中国山系、生駒山系、和泉山系、金剛・葛城山系等の豊かな自然が広がっている。

また、京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から琵琶湖東部にかけて軸状に伸びる地域に都市・交通・産業機能が高密度に集積しており、特に、我が国最大の湖水である琵琶湖とそれを主な水源とする淀川の流域圏は、人口の8割以上が生活するとともに、いにしえより多様な政治・経済・文化活動が営まれてきた日本文化の発祥地として我が国を象徴する地域となっている。また、これを取り巻く域内各地には、固有の歴史・文化に裏打ちされた貴重な地域資源をもつ地方都市や農山漁村が存在し、ともに圏域を支えている。

第2節 関西の特徴

(1)いにしえの歴史が息づく関西

関西は、古くから奈良県明日香村、大阪市、滋賀県大津市、奈良県橿原市、奈良市、京都市等に都が置かれ、長い年月をかけて多様な文化を創造・継承・蓄積してきたことから、全国の世界文化遺産14件のうち5件、全国の国宝の約6割、重要文化財の約5割を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。また、この多様で厚みのある歴史・文化は、細やかな伝統工芸や生活様式、祭事、食文化、街並み・景観等にも活かされ、現代の人々の生活に深く息づいている。

こうした歴史・文化に裏打ちされ、多様性と厚みを備えた高品質の地域資源が関西の最大の特徴といえる。

(2)産業等の諸機能の集積が進んだ関西

関西は、東京一極集中構造の進展の中で経済面を中心に相対的に地位を低下

させてきたものの、古くから政治、経済、文化及び国際交流の中心的役割を担い、我が国の発展を牽引してきた。約 2,090 万人(2005 年時点)の人口を抱え、域内総生産額約 81 兆円(2005 年時点)と先進国一国に匹敵する経済規模を有し、我が国第二の経済圏を誇っている。また、個性ある各都市が競争又は連携し、産業、学術、情報、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ国際競争力の高い圏域を形成している。

さらに、東海道・山陽新幹線や名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡道路等の圏域内外を結ぶ高速交通網、完全 24 時間運用が可能な関西国際空港、スーパー中枢港湾¹として一開港化²を機に一体的な運用を目指す阪神港等、我が国の経済発展に資する社会資本を有している。

(3)最先端の技術力で我が国を牽引する関西

関西は、我が国有数の大学が数多く存在し、高度な知識や技術をもつ優秀な人材を多数輩出しているとともに、世界最高輝度の放射光を発生できる SPring-8³等の先端研究施設を備える播磨科学公園都市、関西文化学術研究都市、彩都(国際文化公園都市)、神戸医療産業都市等の特色ある研究開発拠点が形成され、独創的かつ先端的な学術研究に適している。

また、世界有数の未来型情報家電産業、ロボット産業、医薬品等のバイオ・ライフサイエンス⁴産業、環境・エネルギー産業、コンテンツ産業⁵といった次世代を先導する産業に加え、ナノテクノロジー⁶や難加工性金属加工⁷等の独自技術を持ち、打上げに成功した小型人工衛星「まいど1号」等に象徴される、いわゆる「オンリーワン企業⁸」や独創的技術を有する中小企業が数多く立地するなど、多様で層の厚いもの

¹ スーパー中枢港湾:特定重要港湾のうち、次世代高規格コンテナターミナルの形成によりアジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を目標に、国際競争力の強化を図る港湾

² 一開港化:広域連携による国際競争力強化のため、2007 年 12 月、港則法施行令や関税法施行令等の改正により、港則法における大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港を阪神港として統合

³ Spring-8:兵庫県佐用郡佐用町にある世界最高性能の放射光を利用することができる大型の実験施設

⁴ ライフサイエンス:生物の内部でおきている生命現象の謎を解明していく科学で、人が生きる、食べる、暮らすの 3 場面に直結する分野のこと

⁵ コンテンツ産業:映像、音楽・音声、ゲーム、図書・新聞、画像・テキスト等に関する産業

⁶ ナノテクノロジー:物質をナノメートル(10⁻⁹m)の領域において自在に制御する技術

⁷ 難加工性金属加工:チタンやステンレス鋼など加工が困難な金属を、板状や細線状など様々な形状に加工する技術

⁸ オンリーワン企業:他に真似のできない独自の優れた技術等を持つ企業

づくり基盤技術産業が集積している。

(4) 東アジアとのつながりが深い関西

関西は、歴史的にも経済的にも東アジアと強く結びついてきた。古代、我が国と大陸との文化交流の主要な玄関口であった大阪は、近世に至るまでの間、経済の中心地として様々な交易が行われた。近年では、日本全体の貿易額に占める東アジア貿易の割合が約5割(2007年時点)であるのに対し、圏域全体の貿易額に占める割合は約6割(2007年時点)であり、現在も主要な交易先となっている。

また、関西国際空港を発着する国際旅客便の約65%(2008年時点)は東アジア路線となっており、東アジアと関西の活発な人の交流を支えている。

(5) 人と自然のつながりが深い関西

関西は、大阪平野を中心にほぼ同心円状に盆地、山地が連続して広がる地形を有している。都市・農山漁村・自然が適度に分散し、熊野古道や近江八幡の水郷、嵯峨嵐山、明日香等、大都市との近接したところに魅力ある文化的景観が存在するなど、都市と自然の魅力の双方を同時に享受できる恵まれた条件を有している。

また、古くから琵琶湖・淀川流域や瀬戸内海等における水環境対策に取り組んでおり、近年では、地球温暖化防止京都会議⁹やG8環境大臣会合¹⁰、世界水フォーラム¹¹等の環境問題を議題とした国際会議が関西で開催されるなど、環境問題に対する意識の高い象徴的な圏域である。さらに、兵庫県豊岡市におけるコウノリの野生復帰・人との共生を目指した取組をはじめ、人と自然の持続的な共生を目指す取組が進められている。

(6) 災害に対する経験と対応能力を有する関西

関西は、阪神・淡路大震災、2004年の台風第23号による円山川や由良川等の洪水被害等、地震や台風等による甚大な自然災害を経験している。また、東南海・南海地震、都市直下型地震や津波による大規模被災、近接する大都市の同時被災

⁹ 地球温暖化防止京都会議:1997年に先進国の温室効果ガス排出規制に関する国際合意を目的として約160カ国の参加により開催

¹⁰ G8環境大臣会合:2008年5月に神戸にてG8を含む19カ国と8の国際機関の参加により気候変動、生物多様性等を議論

¹¹ 世界水フォーラム:1997年から3年に一度行われている世界の重大な水課題を討議する国際会議。第3回

による都市機能の低下、山間部における土砂災害等による集落の孤立化、地球温暖化に伴う気候変動により想定されるゼロメートル地帯等での大規模な水害や高潮災害等、今後、様々な激甚災害が発生する危険性を抱えている。さらに、全国の国宝(建造物)の約半数、重要文化財(建造物)の約4分の1が、内陸直下の大規模地震により倒壊又は消失のおそれのある地域に立地しているとの報告もあり、我が国の重要な歴史・文化資産の多くを一度に失うことにもなりかねない。

一方、国際的な研究・教育施設等の防災関連機関が数多く集積し、阪神・淡路大震災の経験と教訓を活かした官民協働の活動が活発であり、防災、復旧・復興に関する先進的な対応能力を有している。産学官が連携しつつ、こうした蓄積を活用して、国内外の防災・災害対策に貢献している。

第3節 関西を取り巻く状況変化と課題

(1) 日本文化に対する関心の高まりと広域観光への期待

国民の価値観は、物の豊かさよりも心の豊かさ、すなわち、歴史・文化、自然・景観等を重視する方向に変化してきている。特に、景観法¹²や歴史まちづくり法¹³、中小企業地域資源活用促進法¹⁴の制定、グリーンツーリズム¹⁵・エコツーリズム¹⁶の増加等、歴史・文化資産、自然等の地域資源を活かしたり、コウノリの野生復帰等の新たな地域資源を産み出そうとする機運が高まりつつある。

一方、海外でも我が国の歴史・文化への関心が高いことから、日本を訪問する外国人旅行者は、近年増加してきた。加えて、漫画・アニメ・ゲーム等の新しい文化への関心も高まっており、関西においては、アニメ文化の拠点づくりに向けた活動が活

(2003年)は京都、大阪、滋賀にて開催

¹² 歴史まちづくり法:地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(平成20年法律第40号)

¹³ 観光圏整備法:観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律(平成20年法律第39号)

¹⁴ 中小企業地域資源活用促進法:中小企業による地域産業資源を活用した事業活動の促進に関する法律(平成19年法律第39号)

¹⁵ グリーンツーリズム:緑豊かな農山村地域において、その自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動

¹⁶ エコツーリズム:ガイドに案内や助言を受けて、自然観光資源の確保に配慮しながら、ふれあい、学び、知る活動

発化している。

こうした中、国内外から関西への観光需要を拡大させるためには、交通の利便性向上を図りつつ、産学官が連携して府県の区域を越えた広域的な観光戦略を描き、各地の優れた観光資源を有機的に結びつけ、関西の魅力を世界へ発信していく必要がある。

(2) 首都圏の有する諸機能のバックアップの必要性

政治・行政・経済の中核機能は東京を中心とする首都圏に集中しており、その傾向は未だ緩和されていない。直下型地震等の大規模災害が発生した場合には、国内にとどまらず、世界中に大きな影響を与えることが予想されている。

首都圏に次ぐ中核機能を有し、首都圏との同時被災の可能性が低い関西では、首都圏の被災時においてバックアップを担いうることも踏まえて、諸機能の充実・強化を図っていく必要がある。

(3) 関西経済の復活と世界的景気後退

関西の経済は、輸送用機械等の加工組立型産業の集積が進まずバブル期以前の成長が他圏域に比べ低調であったことや、バブル崩壊以降著しい悪化が続いたことから、我が国における相対的地位を回復するに至っていない。また、大企業を中心に関西から首都圏に本社機能を移す動きが続いてきた。

そうした中であって、大阪湾臨海部においては、従来、産業構造の転換による低・未利用地の活用が大きな課題であったが、昨今、情報家電、新エネルギー等の産業立地が急速に進み、液晶・プラズマパネル、太陽電池パネルの新工場の集積が「パネルベイ」と呼称されるなど、臨海部の優位性が評価されつつある。また、滋賀県や三重県では、製造品出荷額がバブル崩壊以降も増加してきた。このように、関西経済の復活に向けた動きが見え始めている。

しかしながら、2008年からは世界の金融資本市場が「100年に一度」とも言われる危機に直面し、世界的な景気後退とそれに伴う雇用の悪化が生じることとなった。こうした逆境の中で、本社機能の流出を食い止め、経済の活力を維持・強化していくためには、関西の有する産業集積と最先端の技術力を最大限に活かすことが必要である。

(4) 東アジア地域の台頭

東アジア地域では、中国をはじめとして急速な経済成長が進んでおり、今後、域内の人、物、情報の行き来が一層緊密で高頻度になるものと予想される。また、アジアのハブ(交通結節点)を目指した港湾・空港の機能強化が進められ、急増する貨物取扱量は世界の中でも高い占有率を占めている。一方、関西国際空港については航空需要が伸び悩んでおり、阪神港については基幹航路の東アジアへの移行により寄港する基幹航路数が更に減少する可能性が指摘されている。

このため、関西の港湾・空港の国際競争力を高め、京都舞鶴港等日本海側港湾の機能も活かし、成長する東アジアの活力を取り込んでいくことが必要である。

(5) 深刻化する地球規模の環境問題

地球温暖化による海水面の上昇や豪雨の頻度増加等の可能性が指摘され、京都議定書の第一約束期間が2008年から始まるなど、地球温暖化に対する取組が急がれている。

関西におけるCO₂をはじめとする温室効果ガスの排出量は、基準年(1990年)に比べて2002年の時点では減少しているものの、社会経済規模が大きいため、依然として多くのCO₂を排出している。

このため、環境・エネルギー産業や研究機関の集積を活かすとともに、自治体の取組に加え、住民による主体的な取組を一層進めることなど、温室効果ガス排出削減の先進圏域となる一段の取組が求められている。

(6) 人口減少・高齢化の進展

関西は、三大都市圏の中でも年少人口の減少、高齢者人口の増加が最も急速に進むと予想されており、日本海側や紀伊半島南部地域では、既にそうした傾向が顕著である。大都市圏の人口は一部に回復傾向が見られるものの、関西全体では人口流出が続き、2005年の2,090万人を頂点に減少局面に入っている。国立社会保障・人口問題研究所の中位推計によると、今後、総人口は、2020年には1,985万人、2035年には1,763万人になり、総人口に占める高齢者の割合は、2005年には20%であったが、2020年には29%、2035年には34%と上昇すると予想されている。

人口減少・高齢化による活力の低下が危惧されるが、そうした中であっても、人々の暮らしの安全・安心、利便性と快適性を確保する必要がある。

(7)大都市における都市機能・都市環境の充実

京都、大阪、神戸、堺等の大都市では、業務・商業施設等の業務機能の集積が進むとともに、中之島線、阪神なんば線等の開業、阪神高速道路網の充実等新たな人、物の流れを創出する基盤整備も進みつつある。

一方、老朽木造密集市街地の改善の遅れ、交通渋滞の慢性化、ヒートアイランド現象¹⁷の発生、都市内緑地の不足、大阪湾臨海部の親水空間の少なさ、郊外ニュータウンにおけるオールドタウン化¹⁸等多くの課題を抱えている。こうした問題を早期に改善し、都市機能や都市環境を更に充実させることにより、圏域全体の成長を牽引できる魅力と活力を備えることが不可欠である。

(8)地方都市の活力と農山漁村の集落機能の低下

関西の地方都市の中心市街地においては、居住人口の減少・高齢化、商店街の空き店舗の増加等の空洞化が進んでいる。また、農山漁村では、農林漁業の不振、過疎化・高齢化の進展、耕作放棄地や空き家の増加、鳥獣被害、森林の荒廃、医療・福祉サービスの水準低下等、地域の個性や魅力のよりどころとなる集落機能の一層の低下が見受けられる。一方、維持・存続が危ぶまれる集落を「水源の里」として条例に位置づけ、官民協働で地域活性化に取り組んでいる自治体や小規模集落と都市部の交流を推進する自治体、定住者の受入れに成功し、住民の3割が移住者となっている集落等、新たな活路を見出している地域もある。

今後は、地方都市について大都市との連携の強化や中心市街地の活性化により活力向上を図るとともに、農山漁村においては集落機能の維持向上と農林水産業の活性化を図り、国土や自然環境の保全、良好な景観の形成、文化の継承等の多面的機能を保持していくことが必要である。また、農山漁村においては、他の地域の成功例を活かして都市との共生・対流を図っていくとともに、地域の中心的役割を果たす地方都市や大都市とのつながり・連携を一層強化することが重要である。

(9)「新たな公」による地域づくりへの期待

¹⁷ ヒートアイランド現象:都市部の地表面における熱収支が、都市化に伴う地表面の改変等により変化し、都心域の気温が郊外に比べて高くなる現象

¹⁸ オールドタウン化:大都市圏や地方中心都市の近郊で高度経済成長期及びその後に関発されたニュータウンにおいて、公共公益施設や利便施設等の老朽化・陳腐化と居住者の年齢構成が偏っているため高齢化が一斉に進む現象

関西は、八百八橋に代表される大阪町衆による橋普請、京都町衆による祇園祭の開催等、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る。近年においても、住民、NPO、行政の連携による街並み保存、商店街の活性化や防犯・福祉活動、企業との連携による森づくり等、「新たな公」とも言うべき、多様な主体が協働し、コミュニティや社会サービスの維持・質的向上、国土の維持管理等に資する地域づくりに取り組む動きが活発化している。例えば、まちづくりに関わる関西のNPO法人の数は、2000年の153団体から2007年の2,253団体まで増加している。「新たな公」による様々な分野での活動は、それぞれの地域の事情と需要に応じて、きめ細かな対応を行うことができる点で優れたものがある。今後とも、こうした活動の拡大を図り、参加者と受け手の双方の満足度向上につながる環境整備が求められる。

第2部 関西の目指す姿

国内外の社会経済情勢が大きく変化する中で、圏域としての一体性を高めつつ、関西の持つ優位な個性と総合力を最大限に発揮して、更なる発展を目指すため、以下の7つを関西の国土形成の方針とし、それぞれに掲げる圏域像をその目標とする。

第1節 歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域

- 多様な歴史・文化を創造・継承・蓄積してきた関西が日本らしさを象徴する圏域となる。
- 関西において長く受け継がれてきた「本物」の歴史・文化資産等を将来にわたって大切に保全・継承し、まちづくり、ものづくり、ひとづくりにおいても徹底して質にこだわり、新たな「本物」を創造・展開する圏域となる。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産を核として個性あふれる地域づくりを行い、世界に誇れる歴史・文化圏域となる。

第2節 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域

- 関西が持つ人口・産業・情報や歴史・文化等の集積を活かし、圏域内外とのつながり・連携を強化することにより、国際競争力のある産業立地や豊かで利便性の高い生活環境が実現されるとともに、多彩で伝統ある文化活動や暮らしが実現された中心圏域となる。
- 隣接圏域と相まって総合的な経済力を高め、日本経済を牽引する核となり、東京一極集中を是正する役割を担える圏域となる。
- 多様で厚みのある文化の集積を活かして、我が国を代表し、牽引する役割を担う圏域（以下「文化首都圏」という。）となる。
- 首都圏の非常時には首都圏の有する諸機能のバックアップを担いうる圏域となる。

第3節 アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域

- 関西のエンジン産業としてバイオ・ライフサイエンス産業、未来型情報家電産業、環境・エネルギー産業、コンテンツ産業等の次世代産業を育成することにより、ものづくり

基盤技術産業を含む産業全体を牽引し、アジアを先導する圏域となる。

- 国際競争を生き抜く次世代産業等を展開するため、陸・海・空の人流・物流の総合交通網が確立されたアジア・ゲートウェイ機能を担う圏域となる。
- 高度な学術・研究開発機能を強化・活用し質の高い人材を育成・輩出するとともに、アジアをはじめ世界の優秀な人材が関西を拠点に密度の高い交流を展開することにより、独創性豊かなイノベーション¹⁹を産み出す圏域となる。

第4節 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

- 豊かな自然環境の保全・再生や地球温暖化防止等の環境対策に圏域全体で取り組むことにより、環境先進圏域を目指すとともに、環境を主題とした国際会議開催の実績や環境関連の産業・研究機関の集積を活かし、地球環境問題の解決に向け、世界に貢献する圏域となる。
- 健全な水循環系の構築、水文化の継承、生態系や原風景の保全・再生に向け、流域圏を一体的に捉えて環境再生に取り組む圏域となる。
- 関西の地域特性や資源循環の性質等に応じて最適な規模の資源循環を形成しつつ循環型社会を実現する圏域となる。

第5節 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域

- 大都市と自然豊かな農山漁村との近接性を活かし、二地域居住や一つの地域に住んでいても両方の魅力が味わえる住まい方等、多様な生活様式が選択できる圏域となる。
- 京阪神都市圏が、それぞれの都市が持つ個性を活かしながら、国際業務機能や高次の生産消費機能、都心居住機能等を発揮し、国内外から人・物・情報を引き付け、関西や周辺地域を牽引する圏域となる。
- その他の都市圏では、中心となる都市を核として周辺の農山漁村を含む地域や大都市との交流・連携を強化することにより、持続的に発展する広域的な生活圏を形成する圏域となる。
- 農林水産業が担う食糧の安定供給の機能や水源涵養、国土保全といった多面的で公

¹⁹ イノベーション:これまでの物、仕組み等に対して、全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと

益的な機能を十分に発揮させるため、農山漁村の適切な整備と保全を図り、その上で、都市と農山漁村との共生・対流や地域資源を活用した産業の活性化等により持続可能な地域社会を形成する圏域となる。

第6節 人々が自律²⁰して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域

- 各地域が広域的な連携を推進することにより、関西のどこに住んでも福祉・医療・教育・交通・情報通信等の基本的な生活サービスを享受できる圏域となる。
- 地域コミュニティを維持・再生することにより、子育て等の面で多様な主体が地域で活躍する圏域となる。
- ユニバーサルデザイン²¹の考え方にに基づき、高齢者、障害者、外国人等が自由に社会に参画し、生き生きと暮らせる圏域となる。

第7節 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

- 東南海・南海地震等の大規模地震・津波、豪雨、豪雪、高潮等の自然災害に強く、安心して生活し社会・経済活動ができる圏域となる。
- 過去の災害の経験・教訓を活かし、防災・減災分野における研究・教育と実務を兼ね備えた国際防災拠点となり、国内及びアジア・太平洋地域に貢献する圏域となる。

²⁰ 自律:身体的状況、年齢、言語を問わず機器等を活用して障壁を克服して行動すること

²¹ ユニバーサルデザイン:子どもから大人、高齢者、障害者、外国人まで、あらゆる人に対して利用可能なように施設、製品等を設計すること

第3部 目指す姿を実現するための戦略

第2部において示す関西が目指す姿を実現するため、国、府県、市町村、経済団体等の関係主体は、適切な役割分担の下、圏域全体での効果の発現を目指し、以下に掲げる取組を重点的に実施する。

第1節 歴史・文化に誇りとこだわりを持って本物を産み育む圏域

(1)「本物」を産み育むための共通理念の確立

- ① 関西が創造・継承・蓄積してきた歴史・文化、自然・景観、産業・技術等は我が国を代表する「本物」の資産である。これらに誇りとこだわりを持ち、大切に守ってきた伝統やこれらを活かそうとする機運の高まりを踏まえ、日本を代表する資源である「本物」を大事にし、活かし、新たな「本物」を創造する地域づくりを目指す。
- ② 関西のすべての人が、関西にある「本物」と新たな「本物」を、その付加価値の更なる向上につながる「関西ブランド」として共有し、国内外に発信するため、「関西ブランド」に求められる質等の条件や、その継承と活用・創造に向けた基本理念を確立し、これにのっとった地域発意の取組を推進する。

(2)歴史・文化資産の継承・活用

- ① 日本を代表する歴史・文化資産を、各種支援策、法制度等を活用しつつ、圏域共通の資産として継承・活用する。また、世界遺産暫定一覧表に記載されたものについては、世界遺産の登録に向けた取組を推進する。
- ② 歴史・文化資産の価値が十分発揮されるとともに、それを拠点として文化創造や交流の場が形成されるよう、歴史・文化資産のみならず、周辺の建築物・景観等の保全等を一体的に捉えたエリアマネジメント²²により、まちづくりを展開するとともに、各地域の取組を連携させ、歴史・文化資産を隣接圏域も含めた広域圏域で活用する。
- ③ 重点的に歴史的風致を維持・向上させる地区については、歴史まちづくり法の活用を図りつつ、歴史的価値が高い建造物の修復、無電柱化等を支援する。また、歴史的施設の復元と併せた都市公園の整備を推進する。

²² エリアマネジメント：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組

- ④文化的価値の高い歴史的建造物の修復支援、文化財の保存技術を継承する人材育成等を通じ、文化財等の保存技術を継承・活用し、文化財保存の中心地としての地位の確立を目指す。
- ⑤文化財等建造物が直下型地震等により倒壊・延焼し消失することを防止するため、文化財等建造物の耐震性等の診断・点検、収蔵品の転倒・転落防止対策、防火・消火設備等の設置、解体等の機会を活用した耐震化・記録保存等を推進する。また、文化財等建造物の周辺市街地においては、景観の保全に配慮した住宅・市街地の耐震化・不燃化や消防水利施設の整備、地域防災体制の確立等、総合的な防災対策を推進する。

(3) 広域観光・国際観光の圏域形成

- ①圏域全体の観光の魅力向上、観光のプロモーション²³活動を通じた情報発信による誘客促進、旅行者の滞在環境の整備等、広域的な観光戦略を展開する。
- ②観光圏整備法等を活用しつつ、宿泊拠点の魅力向上、特色ある地域資源の活用等による魅力的な観光資源の創出、移動の快適化、適時適切な情報の提供等により、滞在型観光を推進する。
- ③圏域内外の観光資源をつなぐ歴史街道、熊野古道や瀬戸内海クルーズ等の広域的な周遊観光ルートを形成するため、陸・海・空の交通網を整備し、観光地への交通の利便性を向上させるとともに、高速道路における料金引下げ等により、交通網を有効活用する。また、日本風景街道等の取組を推進し、地域固有の自然・歴史景観を体感できる移動空間を多様な主体の協働のもとに形成する。
- ④広域観光ルートの形成と併せて、関西の各地や隣接圏域が持つ観光資源を一体となって情報発信し、その相乗効果により観光地相互の魅力を高める「広域ツーリズム」を推進する。
- ⑤外国人観光客を誘致するため、関西国際空港の国際航空路線網の充実や関西国際空港とその他の国際線がある空港等を起終点とする広域観光ルートを設定する。また、海外のプロモーション活動の拠点を通じた海外市場の特性の把握、各市場に対応した観光魅力の発信、誘客イベントの実施、潜在型・体験型・広域周遊型等多様な旅行形態の提案、国内での外国人旅行者向け観光情報の発信等を図る。

²³ プロモーション:活字媒体や映像を活用し、広告・広報、営業等を通じて、消費者の購買行動を促すこと

- ⑥交通施設・車両のバリアフリー化²⁴に加え、多言語案内表示の整備や自律移動支援システム²⁵等の容易で快適な移動を可能にするユビキタス²⁶環境の整備により、観光地における交通・観光施設や観光案内をユニバーサルデザイン化するなど、国内外の観光客の受入環境を整備する。

第2節 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域

(1) 圏域全体での総合的な経済力の向上

- ①圏域内の産業集積、最先端研究施設、大学、中小企業等の連携により産業構造の变革を推進するとともに、産業間の連携強化、企業誘致等を図り、圏域全体で総合的な経済力を高める。
- ②関西の成長を牽引する魅力と活力を産み出すため、都市再生を通じ、国際業務交流拠点・国際金融拠点や賑わい空間を形成する。
- ③各地域の潜在力を高めるため、環状道路等の高規格幹線道路の整備等の拠点間を結ぶ交通・情報通信基盤網の強化、都市内の慢性的な道路渋滞の解消を図る。また、関西国際空港をはじめとする既存空港の連携強化、航空路線網の充実、アクセス改善や経営面の改善等を通じて空港の利便性向上を図るとともに、阪神港等の国際ゲートウェイ機能を強化し、圏域内外との人流・物流を一層円滑化する。

(2) アジア・世界への情報発信力の強化

- ①京都迎賓館における国際交流事業及び各種コンベンション施設²⁷の蓄積を活かした国際会議・見本市等の開催、国際機関・各国領事館等の誘致、産業・技術のプロモーション活動の実施等により、関西の情報発信力を高め、関西から直接アジアや世界に発信する。
- ②「関西元気宣言」や「関西元気文化圏」等、官民の連携により関西の活力を掘り起こす取組を推進し、関西の多彩な情報を発信する。

²⁴ バリアフリー化:階段の代わりに緩やかなスロープを設置するなど、身障者や高齢者の生活に不便な障害を取り除くこと

²⁵ 自律移動支援システム:身体的状況、年齢、言語等を問わず「いつでも、どこでも、だれでも」移動等に関する情報を入手することが可能な仕組み

²⁶ ユビキタス:「いつでも、どこでも、だれでも」情報通信技術を利用できる環境

²⁷ コンベンション施設:種々の会議や見本市等のイベントを開催することを目的とした建造物

(3)「文化首都圏」としての取組の推進

- ①能楽・人形浄瑠璃文楽・歌舞伎の古典芸能、茶道・華道・雅楽、焼物・織物等の伝統文化・伝統技術、町家の景観等の日本文化を象徴する有形・無形の資産を後世に伝える財産として国内外に発信する。
- ②関西の歴史・文化に由来する記念事業等に圏域を挙げて取り組み、これらを契機としたまちづくりを展開するとともに、国内外に関西の優れた文化を発信する。
- ③世代を超えて関西の伝統を伝えていくため、公共施設等を整備する際、地域の伝統技術を積極的に採用することにより、伝統技術の継承・活用に努めるとともに、伝統文化やものづくりを体験する機会を提供する。また、漫画・アニメ・ゲーム等のコンテンツ、エンターテインメント等の新しい分野を文化産業として振興する。
- ④景観法等の活用により、寺社仏閣や近代の建築物等、景観形成上重要な建造物・樹木の修景・保存を行うとともに、町家の家並み、地域の象徴的な場所・施設への眺望、手入れの行き届いた山林・田畑等の景観の維持・向上を図る。
- ⑤以上に加え、第1節(1)及び(2)の取組により、関西が日本の「文化首都圏」となることを目指し、それにふさわしい各種文化施設の整備や文化に関係する国の機関を充実強化する。

(4)隣接圏域との連携強化による大関西圏の実現

- ①関西が持つ歴史・文化、自然・景観、産業・技術等の資源を活かし、高規格幹線道路等の高速交通網の総合的な整備、スマートインターチェンジ²⁸の増設や料金引下げ等による有効活用・機能強化等により、産業、観光等の面で隣接圏域との連携を深め、これら圏域と一体となった一大経済圏を形成する。また、全国の広域的な連携を支えるため、中央新幹線について調査を進めるほか、超電導磁気浮上式鉄道²⁹の実用化技術確立するための走行試験等の技術開発を一層推進し、科学技術創造立国に相応しい、新時代の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す。
- ②瀬戸内海の海上交通網を整備・活用することにより、瀬戸内海沿岸の他圏域と一体となった大交流圏域を形成する。また、地域の特色を活かした二地域居住の推進を含め、

²⁸ スマートインターチェンジ: 高速道路の本線上またはサービスエリア、パーキングエリア、バス停に設置されている ETC(自動料金収受システム)専用のインターチェンジ

²⁹ 超電導磁気浮上式鉄道: 車両に搭載した超電導磁石と地上コイルとの電磁気的な相互作用により、非接触で速度 500km/h 以上の高速走行を可能とする鉄道

交流人口を増やすことにより、関西と隣接圏域相互間の新たな活力を創出する。

(5) 首都圏の有する諸機能のバックアップ

- ① 首都圏が大規模な被害を受けた場合に、諸機能において相当規模の集積を抱える圏域として、交通・物流機能、情報通信機能等、首都圏の有する諸機能のバックアップを果たせるような社会基盤の積極的な活用・充実を図る。
- ② 首都圏に本社等がある民間企業等に対して、本社等のバックアップ機能を関西で確保するよう働きかける取組を進める。

第3節 アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域

(1) 次世代産業の育成

- ① 多様で層の厚いものづくり基盤技術産業、大学・研究機関等の集積を活用し、産学共同利用施設の整備等を行い、圏域内外の産学官の連携による各種事業化活動や研究開発活動の支援を行い、新たな産業クラスター³⁰や知的クラスター³¹を形成する。これらの取組により、イノベーション等を進め、バイオ・ライフサイエンス産業、未来型情報家電産業、ロボット産業、環境・エネルギー産業やコンテンツ産業といったアジア・世界を先導する次世代産業の集積地としての「知の拠点」を形成する。
- ② 関西文化学術研究都市、彩都、神戸医療産業都市、播磨科学公園都市等において、整備中である世界最先端・最高性能の次世代スーパーコンピュータ³²やX線自由電子レーザー³³、SPRING-8 を中核とした研究教育拠点の形成、iPS細胞³⁴研究センター等の高度な研究機関や世界的に高水準な大学の集積、海外の医薬品・医療機器等の審査機関の誘致等を図り、「知の拠点」を形成する。

³⁰ 産業クラスター：特定分野における関連企業や大学・業界団体等の関係機関が地理的に集中し、競争しつつ同時に協力している状態

³¹ 知的クラスター：地域の主導の下、大学をはじめとした公的研究機関等を核とし、地域内外から企業等も参画して構成される技術革新とそれに伴う新産業創出が起るシステム

³² 次世代スーパーコンピュータ：様々な分野の大規模科学技術計算を行うための超高速処理が可能なコンピュータ

³³ X線自由電子レーザー：放射光（強力なX線）とレーザー（波の揃った高品質な光）の両方の特徴を有する光を作り出すことができ、原子・分子といった微細なものが高速で変化の様子を詳しく連続的に観察することにより、創薬や新素材の開発に活用されることが期待されている

³⁴ iPS細胞：ヒトの皮膚細胞から、神経や心臓等の様々な細胞を作り出すことのできる新しい幹細胞

- ③スポーツと笑いと栄養を組み合わせた健康予防運動プログラムや健康と旅行を融合した健康旅行等のサービス産業、アンチエイジング³⁵や機能性食品等に関する新産業の創出により、健康、医療、スポーツ、食、デザイン、ファッション、観光等を融合させた健康文化産業を育成する。
- ④情報通信基盤の整備を図りつつ、世界有数のものづくり基盤技術を活用した世界に通用するICT(情報通信技術)産業を振興する。
- ⑤関西一丸となった戦略的なプロモーション活動等により、次世代産業の国際競争力を強化する。
- ⑥次世代産業の育成を金融機能の充実によって支えるため、大阪市北浜地区における金融先物取引等の金融・資本市場機能を拡充するとともに、関係者が魅力ある金融商品の開発や金融人材の育成等に連携して取り組む。

(2)国内外の産業拠点間の連携

- ①次世代産業の基盤として重要な中小・ベンチャー企業の競争力を強化するため、研究開発機関が有する研究成果の技術移転等、研究開発機関や大企業との連携を強化する。
- ②圏域内の各地域の強みと特性を活かした産業集積を形成・活性化するため、地域による主体的かつ計画的な企業立地促進等の取組を推進する。また、企業立地を呼び込む広域的な高速交通網を整備・活用するとともに、各地域に集積する企業群、大学、研究施設等の拠点間を交通・情報通信基盤により有機的に結び、相互の連携強化を図る。
- ③アジアをはじめとする地域での企業活動や市場の拡大を図る産業戦略に取り組み、関西企業と海外企業との取引拡大支援を行う。

(3)大阪湾ベイエリアの機能強化と再配置

- ①企業立地が著しい大阪湾ベイエリアにおいて、国際競争力の強化につながる次世代産業拠点を形成するとともに、港湾機能と一体となった複合物流拠点等の国際物流機能の集積を図り、国際競争力の高い臨海部物流拠点(ロジスティックセンター)を形成する。

³⁵ アンチエイジング:老化を防止することで、主として、若返りを目的にした医療・美容・整形等を指す

②中長期的な広域ゾーニング(区分)を踏まえ、環境・エネルギー産業が集積し成長を果たしていく地域においては、用途地域、容積率、緑地規制の緩和等の戦略的な土地利用制度の活用や企業用地の確保等により集積・高度化を図る。また、物流・産業拠点等での企業活動との調和・共存を図りつつ、日本最大のスポーツ施設をはじめ、環境豊かな快適性の高い居住・滞在環境の整備を推進する。

(4)アジア・ゲートウェイを担う陸・海・空の交通網の強化

- ①成長著しいアジアをはじめとする世界とのゲートウェイ機能を担うため、阪神港と関西国際空港を拠点とした海上・航空輸送網の拡充や国際輸送と国内輸送の緊密な連携を図る陸・海・空の交通網を強化し、国際物流に係る戸口から戸口への時間・費用を縮減する。
- ②阪神港における港湾機能を強化するとともに、一開港化等による大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に深化させることにより、一体的かつ効率的で利便性の高い港湾の運営を実現する。
- ③我が国唯一の完全24時間空港である関西国際空港を最大限に活用し、より広範な地域との「貨物翌日配達圏³⁶」を実現するため、需要動向等を踏まえた二期島への貨物物流施設の展開や空港会社及び地元関係者が一体となった深夜貨物便の利用・就航促進を含めた航空輸送網の拡充等、多様な物流需要に応じた国際物流拠点を形成する。
- ④北東アジア交流圏の形成に向け、京都舞鶴港等日本海沿岸の港湾と対岸諸国とを結ぶ海上輸送網や多目的国際ターミナルを充実・整備するとともに、日本海沿岸拠点相互間、日本海側と京阪神都市圏等との間の移動時間を短縮化する高規格幹線道路等の物流・交通基盤の総合的な整備を図ることにより、圏域内外の連携・交流を強化する。
- ⑤圏域内外の物流・産業拠点間の交通利便性向上により物流を効率化するため、拠点的な港湾・空港から高速道路等への接続強化や国際標準コンテナ³⁷車の通行支障区間の解消、物流・産業・研究開発拠点と各地域間とを結ぶ高速交通網の形成・機能強化、追加インターチェンジの整備や料金引下げ等による高速道路網の有効活用・機能

³⁶ 貨物翌日配達圏：日本及び外国から貨物を朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時に到着できる範囲

³⁷ 国際標準コンテナ(車)：長さ40フィート(約12m)の背高コンテナ

強化、鉄道貨物輸送の強化を推進する。また、内陸部の広域交通の要衝において、物流を効率化する拠点整備を進める。

(5) 創造性豊かな人材の育成・交流拠点の形成

- ① 世界有数の研究開発や最先端技術により地域のイノベーションを促す知の拠点・人材育成の拠点を目指し、世界的に高水準な大学・研究機関の集積を活かしつつ、国内外の優秀な学生・研究者の就労支援や創造性豊かな人材育成の仕組みの充実を図る。具体的には、専門教育から就職支援までを行う「アジア人財資金構想³⁸」等の優秀な留学生向けの手厚い奨学金制度や就職支援制度を拡充する。また、産学官が連携した研修プログラムの作成・実施により、アジアからの多くの留学生や研究者を関西に招き、交流を推進する。
- ② 国内外の優秀な人材に対して質の高い居住・滞在環境を提供するため、多言語対応案内施設の設置やオリエンテーション³⁹、カウンセリング⁴⁰等を充実する。
- ③ 大阪駅北地区等において、国内外との業務・産業・情報の創造交流の拠点を整備するとともに、アジア太平洋地域に関する情報の収集・分析を行い、その成果を発信することにより、経済、文化、学術等の国際交流を推進する。
- ④ 文化・芸術・エンターテインメントの分野の人材の流入と定着を図るため、関西各地で組織されているフィルム・コミッション⁴¹とも連携しつつ、芸術家への活動支援や映像産業拠点を整備する。
- ⑤ 関西国際空港と主要な業務・研究拠点、主要な都心ターミナル等を結ぶ交通網の拡充や国際航空路線網の充実により東アジアとの「日帰りビジネス圏⁴²」を拡充する。

第4節 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

(1) 地球温暖化対策の推進

³⁸ アジア人財資金構想：経済産業省と文部科学省が実施する、日本への優秀な留学生の受入と活躍を推進し、専門教育から就職支援までを一貫して行う取組

²⁰ オリエンテーション：組織内で、新入者がそこでの生活・活動に早く適応できるようにはからうこと

⁴⁰ カウンセリング：個人のもつ悩みや問題を解決するため、助言を与えること

⁴¹ フィルム・コミッション：映画、テレビドラマ、CM等のロケーション撮影を誘致し、ロケをスムーズに進めるための団体

⁴² 日帰りビジネス圏：日本及び外国から相手国に出張をして4時間以上相手国の都市に滞在可能である範囲

- ①京都議定書目標達成計画に位置づけられている削減目標の確実な達成と先進的な低炭素社会の実現に向け、CO₂(二酸化炭素)排出量削減に向けた広域的な取組を、その内容に応じた目標を共有しつつ、産学官一体となって展開する。
- ②低炭素社会の実現に向けて、戦略的な都市交通の構築、都市機能の適正配置の推進、中心市街地の整備・活性化等により、拡散型都市構造から集約型都市構造への転換を図る。また、家庭・企業単体ではなく、街区やまち全体でCO₂排出削減に取り組む都市に対し、計画から実証に至るまでを総合的に支援する。
- ③CO₂排出量削減に寄与する環状道路等幹線道路網やITS⁴³(高度道路交通システム)の整備、鉄道とバス等の乗り継ぎの利便性向上やパーク・アンド・ライド⁴⁴等の TDM⁴⁵(交通需要マネジメント)の推進、モーダルシフト⁴⁶等の効率的で環境にやさしい物流(グリーン物流)の推進、LRT(次世代型路面電車システム)等の鉄軌道の整備、電気・燃料電池自動車等の次世代環境対応車の導入促進等、交通関連の対策を総合的に推進する。
- ④グリーン電力証書⁴⁷の一層の活用を図りつつ太陽光、風力、バイオマス⁴⁸等の再生可能エネルギーの導入や省エネルギーに係る新技術の導入を促進するとともに、原子力発電についても安全性を確保しつつ基幹電力として推進し、低炭素型のエネルギー利用を推進する。
- ⑤住宅用太陽光発電やヒートポンプ⁴⁹等の環境型設備の設置等による住宅・建築物の省エネルギー化の支援、省エネルギー・新エネルギー商品の購入促進、排出権取引制度及びそれに準じた制度の構築等、住民、企業、行政等が一体となった地球温暖化対策を推進する。

⁴³ ITS: Intelligent Transport Systems の略称。最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全運転の支援、交通管理の最適化、道路管理の効率化等を図るもの

⁴⁴ パーク・アンド・ライド: 駅まで車で行き、車はそこに留めておいて、後は電車やバスを利用する通勤・通学方式

⁴⁵ TDM: Traffic Demand Management の略称。道路交通混雑の解消・緩和を図ることを目的に、自動車を含む各種交通機関の輸送効率の向上や交通量の時間的平準化等、需要の調整を図る施策の総称

⁴⁶ モーダルシフト:トラック等による幹線貨物物流を、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運に転換すること

⁴⁷ グリーン電力証書:再生可能なエネルギー源による電力を電力需要者と売買するために中立的な第三者機関が発行する証書

⁴⁸ バイオマス:再生可能な生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの

⁴⁹ ヒートポンプ:低温の物体から高温の物体へ熱を運ぶ装置。冷媒の吸熱作用・発熱作用を利用したシステムで、冷暖房等に応用される

⑥温室効果ガスの吸収源対策として、森林所有者、都市住民、NPO、企業、行政等が連携して、森林の間伐や植林等を行うなど紀伊山地、但馬山地、比良山地等の森林の整備・保全を推進する。また、環境への負荷が少なく、森林の育成・保全にもつながる国産材の総合的な利用を推進する。さらに、NPO、企業、行政等が連携して行う環境教育や「緑の雇用」により、次代の地球環境や森林保全を担う人材の育成に努める。

(2) 都市環境の改善

- ①環境負荷の少ない生活様式・企業活動へ転換していくため、自転車と人・車が共存できる環境の整備、低公害車の普及等の適切な組み合わせにより、総合的に都市環境の改善を図る。
- ②環境用水⁵⁰によるせせらぎ等水辺空間の創出、河川における流量の確保、公共空間等の緑化、風の道を考慮した道路、河川、広場・空地等の整備、エネルギー効率が高く環境負荷の少ない建築物への誘導等により、都市部のヒートアイランド現象を緩和させる。
- ③河川や運河、海域等の公共水域の水質を改善するため、下水処理場の高度処理化や合流式下水道⁵¹の改善等を進める。

(3) 循環型社会の構築

- ①循環型社会の形成に向け、住民・事業者・NPO・大学・地方公共団体・国等の各主体が相互に連携・協働し、3R(リデュース(発生抑制)・リユース(再使用)・リサイクル(再生利用))及び適正な処理等を一層促進する。
- ②住宅の解体・除去に伴う廃棄物の排出抑制等の観点から、耐震性や耐久性に優れ、長年にわたって住み続けられる長期優良住宅の普及を促進する。
- ③循環資源について、その資源の性質に即した望ましい方法・規模で再使用・再生利用を推進するため、内航海運等を活用するリサイクルポート⁵²等による適正な静脈物流網を構築する。
- ④廃棄物を適正に処分するため、大阪湾フェニックス計画⁵³について、事業・制度の改善

⁵⁰ 環境用水:水質や親水空間等、生活環境又は自然環境の維持、改善等を図ることを目的とした用水

⁵¹ 合流式下水道:汚水と雨水を同一の管路で下水処理場まで排除する下水道

⁵² リサイクルポート:循環型社会の実現を図るための静脈物流の拠点として港湾管理者からの申請により国が指定した港湾

⁵³ 大阪湾フェニックス計画:複数の自治体が共同で利用する広域処分場を大阪湾に整備し、廃棄物の収集・

に向けて検討し、広域的な連携により支えられた持続可能な事業として推進する。

- ⑤下水処理場等から排出される廃棄物系バイオマス・未利用バイオマスの利活用を推進するとともに、バイオマス資源を活用したバイオマスタウン⁵⁴を推進する。

(4)健全な流域圏と生態系の管理

- ①琵琶湖・淀川流域圏、大阪湾・瀬戸内海等の広域的な水管理が必要な流域圏・海域について、森・川・海を通じた健全な生態系・水循環系を構築するため、適切な森林の整備・保全等による水源かん養機能の維持・向上、下水処理場の高度化・合流改善等による水質の改善、干潟・藻場・湿地等の生態系に配慮した環境整備等を推進する。また、住民、学識者、行政の参画を得つつ、継続的に観測を行い、環境改善施策の効果を把握するとともに、水循環・水質汚濁の仕組みや生態系の仕組みを解明する。瀬戸内海については、人の手を加え続けることによって豊かで美しい豊穰の「里海」として再生するため、浅場の整備、底質の改善、魚礁の整備、種苗放流の推進等を図る。
- ②生物多様性の確保に重要な役割を果たす優れた自然環境を保全・再生するため、過去に損なわれた生態系の回復を図るとともに、希少野生生物の保護管理、里地里山等の二次的自然⁵⁵環境や市街地等に残された自然環境の保全、郷土種を保全するための外来種の防除等を適切に行う。
- ③NPOや地域住民等の多様な主体による道路、河川、海浜・干潟の清掃や美化活動、河川の上下流域の住民間の連携による森林や水辺の保全・創出活動等を推進する。
- ④土砂の流れに起因する安全上、利用上の問題の解決や土砂によって形成される山地から河川・海岸までの自然環境、景観の保全を図るため、より有効な土砂管理技術を検討・評価するとともに、関係機関との事業連携のための方針の策定等により連携を図る。

(5)自然との共生の推進

- ①京阪神都市圏の後背地となる紀伊山地や北近畿等の豊かな森林を「緑のヒンターラン

処理・処分を広域的に行うとともに、埋立跡地を利用し、港湾の秩序ある整備と地域の均衡ある発展を図る計画

⁵⁴ バイオマスタウン:域内において、広く地域の関係者の連携の下、バイオマスの発生から利用までが効率的なプロセスで結ばれた総合的利活用システムが構築され、安定的かつ適正なバイオマス利活用が行われているか、あるいは今後行われることが見込まれる地域

⁵⁵ 二次的自然:人間活動によって創出されたり、人が手を加えることで管理・維持されてきた自然環境

ド」と位置づけ、自然公園等の整備・管理、多様な主体の協働による森林の整備・保全等を行うとともに、その恵みを圏域全体で享受する。また、都市圏においては、近郊緑地保全区域等の指定拡大を図るとともに、都市公園の整備、屋上や公共空間の緑化、都市内農地の保全等による「都市の森」の整備や親水性の向上・運河の再生を推進する。

- ②地域の開発を行う際には、生物多様性の保全と持続可能な利用に十分配慮するとともに、エコロジカルネットワーク⁵⁶の整備や郷土種による緑化を推進する。また、住民等の参加により、環境面や社会経済面の影響を総合的に評価し、計画に反映する。
- ③人の生活と密接な関わりを持つ里地里山等の二次的自然環境を地域資源と捉え、持続的に活用するエコツーリズムを推進する。

(6) 環境・エネルギー技術での世界貢献

- ①世界の環境改善や省エネルギー化に貢献するため、東アジアを中心とする海外において、関西の環境・省エネルギーに関する技術や知見を紹介するとともに、現地の経済団体や環境関連団体等と連携しつつ、技術を現地化させるなど導入・普及を推進する。
- ②水産業をはじめとした既存産業において圏域内外の産学官連携による共同研究や実証実験を推進し、世界に貢献できる環境・エネルギー技術を創出する。

第5節 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域

(1) 都市と自然の魅力の結節

- ①都市の魅力と農山漁村を含む自然の魅力を同時に享受できる関西の特性を最大限に発揮するため、圏域が有する貴重な自然を保全・活用するとともに、京阪神都市圏と日本海沿岸地域・紀伊半島を結ぶ交通・情報通信基盤等の整備や地方部の交通体系を改善することにより、人、物、情報等の往来を支える。
- ②農山漁村での暮らし、生活環境等についての情報を集約して都市に提供する仕組みの整備、企業との連携による雇用の創出、住まいや仕事の紹介・提供、農林漁業体験や滞在型市民農園の普及、移動に必要な基盤整備等により、都市と農山漁村双方の

⁵⁶ エコロジカルネットワーク:生物の生息・生育空間の保全と形成のために、分断化している自然環境をつなぐこと

需要を円滑に結びつけ、二地域居住等、都市と農山漁村の共生・対流を推進する。

- ③特に、過疎地域において深刻化している担い手不足等に伴う生産・コミュニティ活動や国土保全機能の低下に対応するため、都市住民、NPO、企業等が地域住民の生活を支え、生産活動、地域活力を維持していく取組を推進する。

(2)大都市の高度な都市機能と良好な都市環境の確保

- ①大阪駅北地区をはじめとする都市再生緊急整備地域⁵⁷等において、都市再生特別地区⁵⁸、地区計画⁵⁹等の各種事業・制度を活用した市街地整備、都心ウォーターフロントの再生等海辺・水辺空間を活用したまちづくり、交通・情報通信基盤の整備等により、企業の集積を高めるとともに、国際ビジネス交流拠点・国際金融拠点や賑わい空間を形成する。
- ②幅広い世帯構成に対応した良質な都市型住宅の供給、重点供給地域等における着実な住宅供給、生活利便施設の立地、若年世帯への家賃助成等により、職住近接で交通負荷の少ない都心居住を推進する。
- ③中心市街地において、LRT等の新交通システム⁶⁰の導入、歩道等のバリアフリー化や公共交通のユニバーサルデザイン化、自転車利用環境の整備、無電柱化、広幅員歩道の整備等を推進することにより、道路空間の魅力の向上、まちの賑わいの創出等を図る。
- ④土地利用施策と都市交通施策との一層の連携を推進するとともに、親水空間・歩行空間の創出、都市公園の整備、都市緑化の推進、良好な景観の形成、既成市街地や密集市街地の整備改善等により、集約化され、快適で安全な都市環境、居住空間を形成する。
- ⑤鉄道の相互乗入れ等による都市内鉄道の整備、軌間可変電車(フリーゲージトレイン⁶¹)の開発等の新たな鉄道技術の動向を踏まえた鉄道の高速度化や関西圏の環状道路

⁵⁷ 都市再生緊急整備地域:都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として都市再生特別措置法施行令で定める地域

⁵⁸ 都市再生特別地区:都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域

⁵⁹ 地区計画:きめ細かな土地利用に関する計画と、小規模な公共施設に関する計画を一体的に定める詳細計画

⁶⁰ 新交通システム:既存の交通手段に関する環境上、経営上の問題点を克服し、また、既存手段ではカバーできないような交通需要に応じるため、新しく開発された交通手段又は新しいサービスの総称

⁶¹ フリーゲージトレイン:新幹線(標準軌 1435mm)と在来線(狭軌 1067mm)など、異なる軌間を直通運転

等の高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路等の整備、連続立体交差化等の踏切対策、交通結節点の改善、ITS を用いた既存の道路施設の有効活用等を行い、都市間を円滑に連絡する機能を充実・強化するとともに、慢性的な交通渋滞を解消する。

- ⑥ 老朽化した住宅の更新・改善、遊休地の活用や区画の再編等による都市施設の整備を行うとともに、持続的な地域コミュニティを維持・再生するための取組を支援することにより、千里、泉北等の大規模ニュータウンを含めた既成住宅市街地を再構築する。
- ⑦ 都市の個性を活かしつつ、住民、事業主、地権者等が、市街地開発と連動したまちづくり、空き家の増大への対応、地域美化、イベント開催等に主体的に取り組むエリアマネジメントを推進し、その効果を都市全体へ波及させる。

(3) 地方における拠点機能の強化と連携

- ① 人口減少下においても活力があり、暮らしやすい都市を形成するため、各市町村が全ての都市機能を備えるのではなく、拠点となる都市への都市機能の集約化や市町村間での分担を図るとともに、高規格幹線道路等の交通・情報通信基盤の総合的な整備により大都市や周辺地域と連携する広域的な生活圏を形成する。
- ② 無秩序な拡散型から集約型の都市構造へ転換や中心市街地の活性化のため、都市の将来像や、それに必要な公共交通の活性化、土地利用のあり方等を戦略的に検討しつつ、公共交通機関の再編等による円滑で機動的な交通体系の構築、鉄道駅等を中心としたまちづくりの推進、郊外部の開発規制や中心部における建築物の用途・容積率等に関する土地利用制度の活用、街なか居住の推進、公共公益施設等の街なかへの立地促進等を図る。

(4) 農林水産業及び農山漁村の多面的機能の保持と活性化

- ① 国土の有効利用の面から、耕作が放棄された農地、手入れ不足の人工林等をはじめ、農地、農業用水等の農業施設の適切な更新・整備、間伐等の森林の適切な整備・保全を図り、農山漁村の多面的で公益的な機能を確保する。
- ② 水源涵養・国土保全機能の維持、地域の伝統文化・芸能の継承等の集落の有する機能を維持・活性化するため、特色ある地域資源を活かしつつ、社会資本の整備、地域づくりを担う人材の育成、多様な主体による協働、二地域居住や滞在型の余暇活動等

できるよう、車輪の左右間隔を軌間(ゲージ)に合わせて自動的に変換する列車

による都市と農山漁村の共生・対流、里地里山地域の保全・再生を推進する。

- ③国内消費者のみならず、アジア市場等を対象に、高品質で付加価値の高い農林水産物・食品を供給するため、それらの知名度を向上させるとともに、安定した生産量を確保するための体制を整備する。また、関西国際空港等を活用した流通経路を拡充させ、輸出の拡大を図る。
- ④世界の食料需給が中長期的に逼迫する中で、食料自給率の向上を目指すため、米を中心とした日本型食生活を進め、伝統食・郷土食文化等の地域資源の再発見と高付加価値化を推進するとともに、農林水産物直売所の活用、耕作放棄地の解消、都市近郊農業の保全、地産地消等を推進する。
- ⑤マグロの完全養殖、関西独自の農林水産物の品種育成等を大学、研究機関等と連携して進めるとともに、地域でのイノベーションを先導する技術開発やICTを活用し、農林水産業の生産性向上を図る。
- ⑥鳥獣被害の深刻化・広域化に対応し、科学的で計画的な野生動物の保護管理を進めるとともに、農林水産業や生活環境への被害防止を推進する。また、社会的な問題となっているスギ花粉症に対処するため、針広混交林・広葉樹林への誘導、花粉の少ない樹種への植替え等の花粉発生源対策を推進する。

(5) 地域資源を活用した地域産業の形成・強化

- ①関西の各地域の技術、農林水産資源、観光資源等の地域資源を活用して新商品・新サービスの開発・市場化に取り組む中小企業、コミュニティ等を総合的に支援し、地域の産業発展と雇用の核となる新事業を創出する。
- ②地域経済の活性化のため、基幹産業である農林漁業と商業・工業等の産業間での連携（農商工連携）を強化し、相乗効果を発揮していけるよう、中小企業者と農林漁業者による技術、知識等の経営資源を活用した新たな商品やサービスの開発等を支援し、中小企業の経営の向上と農林漁業経営の改善や高度化に資する取組を推進する。

(6) 過疎地域等における集落の維持・再生

- ①過疎地域等における「頑張る集落」や水源涵養・国土保全機能等に重要な役割を果たす集落等を維持・再生するため、地域産業の再生や通勤圏内での雇用機会の創出を図るほか、広域救急医療体制の整備やへき地医療の確保、小・中学校等教育環境の確保、携帯電話不感地区解消やブロードバンド環境整備等による地域情報化の

推進、日常生活に必要不可欠な道路整備や公共交通の確保により、生活者の暮らしの基盤を確保する。併せて、複数集落単位の協力体制の構築や基幹集落への集落機能の集約化と周辺集落の見守り体制の強化が一体となった取組を推進する。

- ②二地域居住、グリーンツーリズム等を通じた過疎地域と都市との共生・対流により、持続可能な地域社会を構築する。また、集落の再生に取り組む団体・個人が互いに交流を持てる仕組みを構築するなど、都市住民が地域づくりに参画しやすい環境整備を推進する。
- ③地域の歴史・文化や風土に根ざした地域資源を継承し、自立可能な地域社会を構築するため、住民、NPO、企業、行政等の多様な主体が協働・連携して主体的に取り組むコミュニティ活動を支援するとともに、地域経営の担い手となる地域リーダーや自治組織等を育成する。

第6節 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域

(1) どこにいても基本的な生活サービスが享受できる環境の整備

- ①人口減少・少子高齢化を踏まえ、医療・福祉等の基本的な生活サービスの空白域を解消するため、広域的な医療機能の配置に関する計画、緊急時における相互利用協定等により、地域間での連携を強化する。
- ②基本的な生活サービスを一定時間内に享受できる手段を確保するため、地域公共交通の活性化・再生、道路・情報通信網の整備、デマンドバス⁶²やNPO等による有償旅客運送⁶³の導入、移動巡回サービスの提供等を推進する。
- ③どこにいても高度医療や緊急医療を迅速に受けられる体制を構築するため、医療資材・人材の確保のための連携強化や各種医療サービスを担う人材の育成・定着、救急患者の受入体制を即時に把握できる仕組みや遠隔医療システム⁶⁴の整備、緊急搬送

⁶² デマンドバス: 過疎地をかかえる地方自治体等で導入されている乗客の需要に応じて運行する乗合バスの運行形態

⁶³ 有償旅客運送: タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利活動法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を利用して当該法人等の会員に対して行う輸送サービス

⁶⁴ 遠隔医療システム: インターネット等を利用して、離れた場所からでも医師が患者の診察や手術ができるシステム

に対応可能な交通基盤の整備、ドクターヘリ⁶⁵の活用等を隣接圏域とも連携して行う。

- ④高齢者・障害者等の住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定を確保するため、公的賃貸住宅の整備や民間賃貸住宅を活用した重層的かつ柔軟な住宅セーフティネット⁶⁶を構築する。

(2) 誰もが移動しやすい社会空間の形成

- ①高齢者、障害者等あらゆる人々が移動しやすく、また、社会活動に参画しやすくするため、旅客施設、建築物等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を重点的に推進する。
- ②高齢者、障害者、外国人等を含むすべての人が自律して行動できる環境を整備するため、わかりやすい移動のための情報提供の仕組みを構築し、その成果を世界に発信する。

(3) 安全・安心で魅力ある地域づくりの推進

- ①地域の目が行き届いた生活環境を形成するため、自主防犯意識の向上と防災活動の担い手の育成を図るとともに、自主防犯・防災活動を一体として行う組織の充実・活性化を図る。また、使われなくなった学校施設等を活用し、地域コミュニティの拠点として活用する。
- ②地域を挙げて少子化対策に取り組むため、交通利便性の高い中心市街地や交通結節点において商店街の空き店舗等を活用した保育・育児施設を整備する。
- ③公園、市民農園等の整備、健康文化産業の育成や地域との連携強化等により、高齢者等のいきがづくりや世代間の交流を推進しつつ、高齢者が喜び楽しむことができる社会環境を形成する。
- ④安全・安心な道路交通環境をつくるため、道路施設のバリアフリー化や交通安全施設の整備、通学路の歩道整備、踏切除却対策等の交通安全対策を推進する。また、橋梁等の既存の道路施設の老朽化が進む中で、定期的な点検により損傷が軽微な段階で補修を行うなどの計画的な道路管理を推進する。

⁶⁵ ドクターヘリ: 救急専用の医療機器を装備したヘリコプターを救命救急センターに常駐させ、消防機関・医療機関等からの出動要請に基づき救急医療の専門医・看護師が同乗し、救急現場等に向い、現場から救命救急センターに搬送するまでの間、患者に救命医療を行うことのできる専用のヘリコプター

⁶⁶ 住宅セーフティネット: 市場機能のみでは住宅を確保できない住民に対し、柔軟かつ公平に賃貸住宅や住宅資金を提供するための仕組みや制度

第7節 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

(1)防災・減災対策の推進

- ①近い将来発生が危惧される東南海・南海地震等や大規模な直下型地震による被害を低減させるため、道路、鉄道、河川・砂防、海岸、港湾・空港、上下水道、公園等の公共施設、住宅・建築物及び宅地の耐震化や電線類の地中化を進める。また、老朽木造密集市街地において、老朽住宅の建替えや避難・延焼防止に有効な道路、広場・空地等の整備を推進するとともに、防火・準防火地域の指定や民間住宅の不燃化の啓発を行い、民間建築物の不燃化を推進する。
- ②局地的な大雨をはじめ、豪雪や津波・高潮、海岸侵食等の自然災害に対し、下水道・河川管理施設等の整備や道路・鉄道・港湾・空港等の公共施設の防災対策を推進するとともに、大阪湾ゼロメートル地帯、洪水氾濫区域、土砂災害危険箇所等を防護するための河川管理施設、砂防・治山関連施設、海岸保全施設を整備・強化する。また、雨水貯留浸透施設⁶⁷の整備、森林、農地、ため池の保全等により河川への流出を抑制する。さらに、ハザードマップ⁶⁸等による災害危険箇所の明示、土地利用の規制等により必要な住居等の移転を誘導・促進するとともに、災害危険区域⁶⁹、土砂災害警戒区域⁷⁰等の指定により危険区域への新規住宅の立地を抑制する。
- ③災害時に救援・救助や迅速な復旧・復興活動を円滑に行うため、防災相互通信波等の活用、代替可能な複数の輸送・移動経路の確保、基幹的広域防災拠点⁷¹等の機能強化を図るとともに、道路・港湾・河川・航路・空港・ヘリポート等の災害時にも機能する輸送路等の整備・保全を推進する。

⁶⁷ 雨水貯留浸透施設:雨水を一時的に貯めたり、地下に浸透させたりして、河川への雨水流出量を抑制するもの

⁶⁸ ハザードマップ:火山噴火や洪水、土砂災害、津波等の自然災害に対して、被害が予測される区域及び避難地・避難路等が記載されている地図

⁶⁹ 災害危険区域:津波、高潮、出水等による危険の著しい区域について、地方公共団体が条例で指定する区域

⁷⁰ 土砂災害警戒区域:急傾斜地の崩壊等が発生した場合には住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、当該区域における土砂災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域

⁷¹ 基幹的広域防災拠点:国及び地方公共団体が協力し、都道府県単独では対応不可能な、広域又は甚大な被害に対して的確に応急復旧活動を展開するための施設

- ④関係機関が連携して災害対策・災害対応に当たる体制を構築するため、広域災害に対する災害協定の締結等に基づく他圏域も含めた複数の自治体間の連携体制を強化する。また、^{テックフォース}TEC・FORCE⁷²(緊急災害対策派遣隊)や防災エキスパート等の充実を図り、これを活用する。
- ⑤圏域全体の諸機能を停止させないよう、公的機関、民間事業者等がBCP⁷³(業務継続計画)を策定するとともに、各々のBCM⁷⁴(業務継続管理)間の連携を強化する。さらに、水、食料、仮設住宅等の復旧資材の相互援助等を推進する。
- ⑥災害時の情報を迅速かつ的確に収集、整理し、かつ、これらの情報を住民等に迅速に伝達する体制を確立するため、行政機関、大規模公共施設・集客施設の管理者、報道機関、通信事業者等が連携し、必要な情報通信基盤の整備を推進する。
- ⑦地域における災害対処能力の向上を図るため、警戒避難体制の整備、住民と防災関係機関が一体となった防災訓練の開催、防災学習施設の活用による住民の防災意識の向上とハザードマップの整備・普及、情報通信網を活用した住民への災害情報の迅速な伝達体制の整備により、「自助」・「共助」を強化する。
- ⑧人の移動が広域化している中で、大規模災害時に交通が途絶した際に発生する帰宅困難者を支援するため、コンビニエンスストア、外食事業者等が「帰宅支援ステーション」として水、便所、情報等を提供することを内容とする協定の締結を推進する。
- ⑨関西の地域国際化協会⁷⁵が加盟する連絡協議会が、大規模災害時において外国人支援のための広域連携をしやすいようにするため、行政の区域を越えた通訳者派遣の体制づくりや加盟団体間でのボランティア情報の共有等の取組を進める。
- ⑩河川堤防、海岸保全施設、道路構造物及び上下水道施設については、その状態を常に点検・診断し、致命的欠陥が発現する前に速やかに対策を講じる。また、ライフサイ

⁷² TEC-FORCE: Technical Emergency Control Force の略称。大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれのある場合に、被災地方公共団体等が行う被災状況の把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等災害応急対策に対する国の技術的支援を迅速に実施するため、国土交通省に設置された専門家集団

⁷³ BCP: Business Continuity Plan の略称。災害や事故等が発生した場合でも、最低限の事業活動を継続、又は早期復旧できるようにするために、事前に策定される行動計画

⁷⁴ BCM: Business Continuity Management の略称。BCPの策定後、その導入・運用・見直しまでの継続的な取組

⁷⁵ 地域国際化協会: 地域における国際交流活動の中心となって主体的・創造的な活動を行う民間組織

クルコスト⁷⁶の縮減を図る「予防保全」の考えに立ち、計画的かつ効果的に維持更新することにより、誰もが安心して暮らせる安全な地域づくりを推進する。

- ⑪ 東南海・南海地震に対する減災対策を推進するため、地震予知に向けた学術的知見の蓄積等により、初動対応等それぞれに係る体制の早期確立を図る。また、地球規模の気候変動の影響を水災害等の対策に適切に反映させるため、気象や水文に関する観測を強化し、観測データや知見を蓄積した上で、適切に災害発生の可能性を評価し、それぞれの対策について適時見直しを行う。

(2) アジア・太平洋地域の国際防災拠点の形成

- ① 国内外の防災関係者を対象とした防災研修を防災関連機関が共同して実施することにより、阪神・淡路大震災の経験と教訓等から得た防災に関する知見や防災技術を世界に伝え、普及させる。
- ② 防災関連機関の相互協力体制を活かし、アジア・太平洋地域での甚大な災害発生時において、現地での復興支援、人道支援、心の治療等を実施する。

⁷⁶ ライフサイクルコスト：構造物の計画、設計から建設、維持・管理、解体撤去、廃棄にいたる費用

第4部 主要プロジェクト

第3部の戦略として重点的に取り組むこととされた施策を効果的に推進するため、関西の特徴を踏まえた独自性の高い取組や新たな取組、具体的で、かつ、高い施策効果が見込まれる取組を中心に、共通の目的で施策、事業等を括られるものを11のプロジェクトにまとめ、圏域を挙げて取り組むこととする。

第1節 文化首都圏プロジェクト

我が国の創生に関わる歴史・文化資産はもとより、伝統技術、景観・自然、食等の日本を代表する資源である「本物」を大事にし、まちづくり、ものづくり、ひとづくりに活かし、新たな「本物」を産み出す風土を醸成していく。また、歴史街道、源氏物語千年紀事業を継承する「古典の日」関連事業、平城遷都1300年祭のような関西の特色ある資源を活かした広域的な取組を多様な主体の参加により展開し、「本物」の魅力や美しさを国内外に発信し、「本物」を求めて訪れる人を増加させる。これにより、我が国を牽引する文化首都圏を形成する。

第2節 関西の魅力巡りプロジェクト

歴史・文化資産をはじめとする「本物」を最大限に活用し、アジア・世界に通じる関西の観光の魅力向上や観光を通じた需要・雇用機会の創出につなげる。このため、関西各地に長期滞在型観光にも対応しうる魅力的な観光資源を創出する。また、圏域外との連携も視野に入れつつ観光資源を適切に組み合わせた広域観光ルートを開発・整備し、複数の観光地を組み合わせた広報・旅行商品化を図る「広域ツーリズム」を展開する。さらに、旅行者の利便性を圏域全体で高めるとともに、観光のプロモーション活動を関西共同で展開する。

第3節 次世代産業を創造する「知の拠点」プロジェクト

アジア・世界を先導する次世代産業を創造するため、世界最先端の学術・研究開発機能や国内有数の交流拠点機能を備え、才能ある人材が集まる拠点地区や広域連携による拠点群を関西の「知の拠点」として構築する。また、次世代産業を担う人材の定着と利便性

向上のための環境整備を行うとともに、新たな産業の芽を創出することにより環境変化に強い産業構造にする。

第4節 大阪湾ベイエリア再生プロジェクト

大阪湾ベイエリアを、「環境と成長」を基軸に世界を先導する「グリーンベイ・大阪湾⁷⁷」の実現に向け、環境・エネルギー産業が集積し成長する産業拠点として、また、阪神港・関西国際空港を中心とした港湾・空港機能と一体となった物流拠点として充実させる。さらに、臨海部の特性を活かした快適性の高い空間を創出し、関西だけでなく隣接圏域をも牽引する強くて美しい地域を形成する。

第5節 広域物流ネットワークプロジェクト

物流に要する時間と費用の大幅な縮減により関西の国際競争力を強化するため、圏域内外を結ぶ陸・海・空の広域的交通網を総合的に構築する。また、阪神港や関西国際空港等を中心とした港湾・空港機能の充実と、港湾・空港運営の効率化に取り組む。さらに、高規格幹線道路等の物流網の整備・活用や日本海側港湾の戦略的な活用を総合的に図り、関西が持つ高度かつ多様な集積をつなぐことにより、総合的な競争力を一層高める。

第6節 CO₂削減と資源循環プロジェクト

COP3やG8環境大臣会合を開催した圏域として、京都議定書目標達成計画に位置づけられている削減目標の確実な達成と、「DO YOU KYOTO? ⁷⁸」とともに「DO YOU KANSAI?」として認知される先進的な低炭素社会の構築に向け、CO₂排出量削減に向けた広域的な取組を、その内容に応じた目標を共有しつつ、産学官一体となって推進する。また、CO₂排出抑制にもつながる3Rの推進や府県の区域を越えた広域連携による廃棄物処理等の適正な資源循環を推進する。

第7節 水と緑の広域ネットワークプロジェクト

⁷⁷ グリーンベイ・大阪湾：環境・エネルギー産業が集積し、低炭素社会を先導するとともに、自然環境も豊かな地域を象徴する「大阪湾ベイエリア活性化方策に向けた提言」（2009年3月）で位置づけられた言葉

⁷⁸ DO YOU KYOTO?：「環境にいいことしていますか?」という意味で、京都議定書が京都で採択されたことにちなんで、京都議定書が京都で採択されたことにちなんでCOP3開催地・京都が環境の代名詞として、国内外で使われている言葉

大阪湾、琵琶湖・淀川流域圏や豊饒の「里海」としての瀬戸内海等の水環境を再生するため、流域圏・海域が一体となって全体の目標設定と明確な役割分担の下に対策を推進する。また、「都市の森」の保全を図りつつ、紀伊半島や北近畿等の豊かな森林である「緑のヒンターランド」を圏域全体で享受できるよう保全・再生し、生物の移動経路の連続性、国土保全機能、原風景の保全等を確保する水と緑のつながりを圏域全体で構築する。これらを効果的に推進するため、人と自然のふれあいの確保や水文化の継承を図る。

第8節 関西を牽引する賑わい創出プロジェクト

国内外の人・物・情報を関西に引き付け、その効果を圏域全体に波及させる。このため、京都・大阪・神戸・堺の各大都市が、それぞれの有する個性や強みを活かし、関西の成長を牽引する賑わい機能を確保・強化する。また、新たな賑わいを定着させる生活環境づくりを目指し、都心居住や都市環境の整備を推進するとともに、圏域内外において新たな人の流れを創出するため地方都市の拠点機能の強化と交通網の充実強化を図る。

第9節 農山漁村活性化プロジェクト

大都市と農山漁村との近接性をも活かし、二地域居住や一つの地域に住んでも両方の魅力を楽しむ住まい方等の多様な生活様式が選択できるよう、都市と農山漁村との共生・対流を推進するとともに、地域資源の再発見と高付加価値化等を推進することにより、農山漁村の活性化につなげる。また、地方のどこに住んでも都市的サービスが受けられる持続可能な地域構造への転換を図りつつ、農林水産業及び農山漁村の多面的で公益的な機能を確保する。

第10節 広域医療プロジェクト

緊急搬送に対応可能な交通網の整備、ドクターヘリの活用等により関西のどこに住んでも早期に救急医療が受けられる体制を確立し、地方都市、中山間地等における救命医療空白地を解消するとともに、府県の区域を越えた広域連携により医療の高度化・高質化を推進する。

第11節 広域防災・危機管理プロジェクト

東南海・南海地震やそれに伴う津波、都市部の直下型地震、さらには、地球温暖化

の影響等により増加の可能性が指摘される風水害、高潮等の様々な自然災害に対応し、暮らしや産業等に与える被害を軽減するため、防災・減災対策に取り組むとともに、危機管理体制を確立する。

第5部 計画の効果的推進

第1節 投資の重点化・効率化

関西における今後の地域整備に当たっては、公共施設の整備状況等を勘案の上、厳しい財政事情や長期的な投資余力の減少等を踏まえ、実施過程の公平性や透明性を確保しつつ、本計画に掲げた「関西の目指す姿」の実現に資するよう重点的な国土基盤投資を推進する。併せて、事業間の連携、建設コストの縮減、地域特性に応じたローカルルール適用等により投資を効率化する。

また、国土基盤の適切な維持・管理と更に高度な利活用を図るため、これまでの公物管理の概念に加えて、民間部門における資産管理手法等を参考にした国土基盤ストックの管理と運営を実践し、ライフサイクルコストを最小化する。

第2節 多様な主体の参加と協働

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、第4部に掲げるプロジェクトを軸に施策・事業を推進する。その際、「新たな公」と言うべき地域づくりを担う多様な主体との連携・協働にも留意する。

また、国と地方、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、協議会等広域連携組織の設置や広域連合のような広域自治組織の設立等、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節 他の計画・施策との連携

本計画を効果的に実施するため、隣接圏域の広域地方計画はもとより、国土利用に関する計画、各府県の総合計画をはじめとする各種中長期計画との整合を図り、連携を強化する。特に、社会資本整備重点計画に基づき策定する「近畿ブロックの地方重点方針」は関西の国土基盤投資の重要な指針となることから、両者が「車の両輪」となって「関西の目指す姿」を実現する。

第4節 計画の進捗状況の把握

今後、本計画の推進、評価、見直しを効率的かつ効果的に実施していくため、進捗が遅れている都市部を含めた地籍調査の実施、GIS⁷⁹（地理情報システム）の利活用等、関西における国土情報の整備・利活用を図りつつ、近畿圏広域地方計画協議会において計画のモニタリングを適切に行う。

モニタリングに当たっては、国土形成計画（全国計画）におけるモニタリングの結果を活用するとともに、プロジェクトの進捗管理に資する関西独自のモニタリング指標を検討し、必要な情報収集・確認・分析等を行う。

さらに、関西におけるモニタリングの結果や全国計画に係る政策評価の結果等に応じ、個々の施策、プロジェクトの見直しや本計画の見直しを行うなど必要な措置を行う。

⁷⁹ GIS:Geographic Information System の略称。効率的、合理的に施設管理や計画支援等を行うため、自然条件、社会条件等の様々なデジタルデータを統計、処理し、地図に表示したり集計を行うコンピューターシステム