

近畿圏整備計画

平成28年3月

国土交通省

この計画は、近畿圏整備法第 10 条第 2 項において準用する第 9 条第 1 項の規定に基づき、平成 28 年 3 月 29 日に決定され、平成 28 年 4 月 26 日国土交通省告示第 712 号をもって公表されたものである。

<目次>

序 説	1
1 計画の意義	1
2 計画の性格	1
3 計画の対象区域と期間	2
4 計画の実施	2
[第1部]	3
第1章 近畿圏を取り巻く諸状況と課題	3
1 我が国をめぐる状況	3
2 我が国が目指す将来像	3
3 近畿圏をめぐる状況と課題	5
第2章 近畿圏の将来像とその実現のための施策	11
第1節 目指す姿	12
1 アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域	12
2 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域	12
3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域	12
4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	13
5 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	13
第2節 人口規模の将来見通し等	14
1 人口	14
2 土地利用	14
第3節 実現のための施策	16
1 アジアのゲートウェイを担い、 我が国の成長エンジンとなる圏域の実現のための施策	16
2 日本の歴史・伝統文化が集積し、 世界を魅了し続ける圏域の実現のための施策	18
3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域の実現のための施策	20
4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域の実現のための施策	23
5 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域の実現のための施策	27
第4節 区域の指定に関する事項	31
1 近郊整備区域	31
2 都市開発区域	31
3 保全区域	31

[第2部]	32
第3章 施設の整備計画	32
1 道路	32
2 鉄軌道	33
3 港湾	34
4 漁港	34
5 空港	35
6 情報通信施設	35
7 河川	35
8 海岸保全施設	36
9 砂防設備	36
10 地すべり防止施設等	36
11 森林の保安施設	37
12 かんがい排水施設	37
13 水道	37
14 工業用水道	37
15 工業用地	37
16 住宅、住宅用地及び市街地	37
17 下水道	38
18 廃棄物処理施設	38
19 都市公園	39
20 病院	39
21 大学等高等教育機関、研究施設等	39
22 教育・文化施設	40
23 自然公園	40
24 文化財保存のための施設	40
25 社会福祉施設	40
26 中央卸売市場	40

序 説

1 計画の意義

(これまでの近畿圏基本整備計画)

近畿圏基本整備計画は、首都圏と並ぶ我が国の経済、文化等の中心としてふさわしい近畿圏の建設とその秩序ある発展を目的とする近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）に基づき、これまで五次にわたり策定されてきた。

第一次計画（昭和 40 年 5 月）は、昭和 40 年代における大都市の過密の弊害の防止と地域格差の是正を図り、産業の発展と住民福祉の向上を両立させつつ近畿圏の秩序ある建設と均衡ある発展を目指し、第二次計画（昭和 46 年 7 月）は、都市部の公害や住宅難、地方部の生活環境整備の遅れの解決、地域特性を踏まえた均衡のとれた圏域の発展を目指した。さらに第三次計画（昭和 53 年 11 月）は、人間居住の総合的環境の形成、第四次計画（昭和 63 年 2 月）は、多極分散型国土の形成の先導、国際経済文化圏の形成、多核連携型圏域構造の形成、活力ある新社会の実現により新しい近畿圏の創生、第五次計画（平成 12 年 3 月）は、産業・文化・生活等が高度に調和・均衡・融合し、安全でゆとりとくつろぎのある暮らしを実現、世界のあらゆる地域と活発な交流を行う、いわば「世界都市」とも呼ぶべき近畿圏の実現を目指してきた。

その後、平成 14 年に既成市街地の人口・産業の集中抑制を図ってきた工業等制限制度が廃止され、平成 17 年 12 月に、国土計画体系の改正に伴い近畿圏整備法についても一部改正され、近畿圏整備計画の基本整備計画と事業計画のうち、事業計画が廃止され、近畿圏整備計画の一本に整理された。

(計画の意義)

人口減少社会への対応や、切迫する南海トラフ地震等の大規模災害への取組を進めるとともに、高規格幹線道路、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、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図るなど、圏域内の現状と将来の課題に向き合いつつ、蓄積された経験と近畿圏の多様なポテンシャルを最大限にいかし、成長力を絶えず生み出す戦略的なビジョンを再構築することが必要である。

2 計画の性格

この計画は、近畿圏整備法に基づいて、長期的かつ総合的な視点から今後の近畿圏整備の方向を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たすものであり、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、近畿圏の整備に関する諸計画及び諸施策の指針となるものである。

各種施設の整備については、この計画期間内に完成見込みであり、代表性が高いと考えられる施設を中心に記載している。

なお、予算、進捗等の事情によりその完成年度がこの計画の期間を超える場合があり得る。

3 計画の対象区域と期間

この計画は、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対象とする。

計画の期間は、第1部については、今後、おおむね10箇年間、第2部については、今後、おおむね5箇年間とする。

4 計画の実施

① この計画は国や地方公共団体、関係事業者のみならず、地域住民、NPO¹、民間企業等の多様な主体による地域づくりへの積極的な参加、協力が必要である。

これからの近畿圏整備に当たっては、公的主体と民間主体、国と地方との間の適切な役割分担が不可欠である。公的主体は、基盤の整備、制度の構築等民間主体の活動の場の整備を推進し、民間主体は、創意と工夫による多彩な活動により近畿圏整備に参加する。国は、国家的観点からの施策や基幹的な基盤整備等を推進するとともに、地方公共団体は、自らの責任と選択により地域づくりに努める。

さらに、多様な主体がこの計画に対する理解を深めていくために、公的主体は広報等に取り組む。

② これからの近畿圏整備に当たっては、既存の行政単位を越えた広域的な連携の推進が必要である。そのため、地方公共団体は、自ら積極的に他の地方公共団体と連携、協力する意識を持ち、交流事業の実施、共同利用施設の整備等を図るとともに、地域間の連携の主体となる協議組織等への支援方策を検討する。国においても既存の行政区域を越えた多様な地域間の連携を支援、促進する。

③ 環境への配慮を十分に行う観点から、基盤の整備に当たっては、環境保全に関する各種計画との連携を図るとともに、環境影響評価²等を適切に実施する。

④ この計画は、その進捗状況を点検していくとともに、この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、首都機能移転に関する検討の結果が得られ、近畿圏に重大な影響を及ぼす等、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。

¹ NPO：Non Profit Organization の略。民間非営利団体。営利を目的とせず様々な活動を自主的・自発的に行う団体・組織。

² 環境影響評価：開発事業による環境悪化を未然に防止する観点から、開発事業の実施に先だって、予め、その事業がもたらす環境への影響について調査・予測又は評価を行い、その結果に基づき、環境保全措置を講じようとするもの。我が国では、閣議決定要綱、個別法、地方公共団体の条例、要綱等に基づき実施されてきたが、平成9年6月に「環境影響評価法」が成立・公布され、平成11年6月に全面施行された。

[第1部]

第1章 近畿圏を取り巻く諸状況と課題

1 我が国をめぐる状況

(1) 国土を取り巻く時代の潮流と課題

我が国の総人口は2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。出生率の低下に伴う少子化と団塊の世代が高齢者となったことにより、生産年齢人口の減少と高齢人口の増加が進み、近年、高齢化が急速に進展している。

国際環境では、アジアの主要都市が急速に台頭し国際的な都市間競争が激化している。産業の国際競争力を強化し、海外からの投資、情報を呼び込むための環境整備が課題である。今後、南海トラフ地震等巨大災害発生が高い確率で予測されており、国土の強靱化を推進する必要がある。また、高度成長期以降に集中的に整備された社会資本は老朽化が急速に進むと見込まれ、戦略的な維持管理・更新を進め、トータルコストの縮減・平準化を図っていくことが重要である。世界的には食料・水・エネルギー等の需要が急増しており、将来にわたって安定供給確保や循環使用、地球環境問題への対応が課題である。

近年のICTの劇的な進化等技術革新が上記の課題の解決を含め大きな変革を社会にもたらす可能性がある。

(2) 国民の価値観の変化

社会の成熟化に伴い国民の価値観、ライフスタイルは多様化している。一方、地域コミュニティの弱体化が進み、多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

また、東日本大震災等の大規模地震・津波災害、近年頻発する風水害・土砂災害、火山災害や大規模事故等の発生により、安全・安心に対する国民意識が高まりを見せている。

(3) 国土空間の変化

人口の減少は国土空間にも大きな影響を与えつつあり、市街地における低・未利用地や荒廃農地、空き家、必要な施業が行われない森林、所有者の所在の把握が難しい土地等の問題が顕在化している。

2 我が国が目指す将来像

(1) 人口等の見通し

まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（平成26年12月27日閣議決定）では、将来にわたって活力ある日本社会を維持することを目指すべき将来の方向とし、そのためには、人口減少に歯止めをかけなければならず、出生率が人口置換基準に回復することが必須の条件としている。若い世代の結婚・子育ての希望が実現すると、出生率は1.8程度に向上し、さらに、政策の効果により人口置換水準（2.07）が達成されるケースを想定して、2060年

に1億人程度の人口が確保されとしている。さらに、人口の安定化と生産性の向上が図られると、2050年代に実質GDP成長率は、1.5～2%程度を維持することが可能と見込まれている。

(2) 国土づくりの目標

①安全で、豊かさを実感することのできる国

自然災害や事故による被害を最小化するとともに、食料、水、エネルギーや所得・職、生活サービス等を確保することによって国民生活を守り、また、多様なライフスタイルの下で地域の魅力を誇りに思えるような「安全で、豊かさを実感することのできる国」を目指す。

②経済成長を続ける活力ある国

①の必要条件の一つとして、産業の生産性の向上、地域の個性と地域間連携によるイノベーションの創出、女性や高齢者の活躍、アジア・ユーラシアダイナミズムの取り込み等を通じて、人口減少下においても「経済成長を続ける活力ある国」を目指す。

③国際社会の中で存在感を発揮する国

①や②に加え、グローバルな成長拠点として、国際社会から注目されるような文化、産業、研究開発、金融機能等の集積を図るとともに、ゲートウェイ機能を強化し、また外国人目線での移動・滞在環境を整え、「開かれた国土」を実現し、外国人から、日本を訪れたい、日本で研究やビジネスをしたい、日本に投資したいと思われるような「国際社会の中で存在感を発揮する国」を目指す。

これらの国土づくりの目標を達成するには、避けて通ることのできない課題を重圧ではなく特徴ととらえ、むしろ国土づくりにいかしていくという発想の転換も必要である。

(3) 国土の基本構想

1) 対流促進型国土の形成

本格的な人口減少社会においては、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることを国土の基本構想とする。対流を通じたイノベーションを促進するには、様々な地域が個性を際立たせ、様々な流れを支える国土構造が必要となる。対流の原動力となる地域の個性は、地域が自らの選択と責任の下で磨き上げなければならないため、地域の自治力の強化を図るとともに、引き続き地方分権や規制緩和に取り組む。

2) 重層のかつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

対流促進型国土の形成を図るための国土構造、地域構造として、生活に必要な各種サービス機能をコンパクトに集約し拠点化すると同時に、居住地域とネットワークでつながることによって一定の圏域人口を確保する「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていく。

様々な規模の拠点を形成し「コンパクト＋ネットワーク」を国土全体に重層的かつ強靱な形で形成することにより、それぞれの地域が連携しながら生活サービス機能から高次都市機能、国際業務機能が提供され、イノベーションを創出するとともに、災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現する。

(4) 東京一極集中の是正

東京圏への人口の流出超過の継続により、地方の若年人口、生産年齢人口の減少に拍車がかかり、地方の活力の喪失につながっている。地方から東京圏への転出者がそのまま東京圏に留まる「東京一極滞留」を解消し、人の流れを変える必要がある。

(5) 大都市共通の戦略

大都市圏は、我が国経済の成長エンジンであり、経済をけん引することにより活力を維持、増進させるとともに、大都市圏の有する高度な都市機能を周辺の都市・地域に提供する役割を担っている。同時に、災害リスクの軽減を含め、住民の目線で安心して豊かに「暮らし、働き、憩う場」としての質の高い大都市を実現することが求められている。これは、外からの目線で国際都市として大都市が評価される観点からも重要である。グローバル化が急速に進展し、アジア主要都市が台頭する中、我が国が世界レベルの競争力を保つためには、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持った大都市圏を形成していかなければならない。

平成 27 年 8 月に大都市戦略検討委員会が策定した「大都市戦略」では、「グローバルにビジネスがしやすいまち」、「高齢者が住みやすく、子どもが生まれるまち」、「水や緑にあふれ、歴史・文化が薫る美しいまち」、「安全・安心なまち」という 4 つのめざす大都市の姿を示している。また、今後 10 年程度を見通した大都市共通の戦略として、「都市再生の好循環」の加速、大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成、「災害に強い大都市」の構築という 3 つの基本的方針に基づき、大都市の再構築（リノベーション）に取り組むことが示されている。

3 近畿圏をめぐる状況と課題

近畿圏は、北は日本海、南は太平洋に面し、豊かな自然に恵まれ、日本有数の多雨地帯である大台ヶ原、我が国最大の湖である琵琶湖を有している。また、京阪神都市圏等の比較的狭い地域に都市・交通・産業が高密度に集積する一方、日本海側や紀伊半島などに過疎地等を含む地域も抱えている。

また、近畿圏の特徴としては、歴史が深く息づき、個性的で多様な地域を有していることや産業等の諸機能の集積が進んでいること、我が国を牽引する最先端の技術力を有すること、アジアとのつながりが深いこと、人と自然のつながりが深いことが挙げられる。

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

近畿圏においても、本格的な人口減少社会を迎えており、合計特殊出生率についてみると、福井県 1.55、三重県 1.45、滋賀県 1.53、京都府 1.24、大阪府 1.31、兵庫県 1.41、奈良県 1.27、和歌山県 1.55（平成 26 年）と、人口置換水準といわれる 2.07 には相当の開きがある。また、地方から都市への若年層を中心とする流出超過の継続により人口の地域的な偏在が加速している。特に東京圏への流入超過による人口の東京一極集中が依然として進展することにより、地方の若年人口、生産年齢人口の減少に拍車をかけている。

このような状況の下、いかに一定の都市機能をコンパクトに維持していくかが重要な課題である。さらに、子供を産み育てやすく、出産後も働きやすい環境の整備、都市へ転居しなくても地方で子育てができる教育環境の整備など、人口減少の緩和策の取組を推進するとともに、大学等の魅力向上など若者を惹きつけ、近畿圏での定住意欲を喚起する魅力ある地域づくりを進めていくことが喫緊の課題である。

また、65 歳以上人口が急激に増えていく 2020 年までの対策、75 歳以上人口がピーク近くとなる 2030 年までの対策が待ったなしの状況となっている。大都市での医療・介護・福祉需要の増加や各種事故の増加のほか、大都市郊外部のニュータウンではこれに加えて急速な高齢化率の上昇によるまちとしての活力の低下、高齢者単独世帯の増加等の課題が生じると見込まれ、医療・介護・福祉政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取組が必要である。また、2020 年から 2040 年にかけて 65 歳以上人口が減少すると見込まれている地域での医療・介護・福祉需要の減退に対応したこれらのサービス供給の維持と増大する D I D 地区の医療・介護・福祉需要の受け皿としてのマッチングの課題等が生じる可能性がある。

一方で、大都市やその郊外部を中心とする高齢者の増加は、退職して時間に余裕がある健康な高齢者の増加でもあり、このような高齢者の社会参画の意識は高い。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高齢者が活躍できる社会の構築が重要である。

(2) 近畿圏の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

経済発展により魅力を増したアジアの主要都市が急速に台頭し、国際的な都市間競争が激化している。我が国の経済を成長させ、また国際社会の中で存在感を発揮するためには、産業の国際競争力を強化するとともに、激化する都市間競争に打ち勝ち、アジア・ユーラシアダイナミズム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、首都圏と並び我が国第 2 の経済圏域である近畿圏が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）と東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）との間で大きな差が生じており、域内総生産の伸び、内国普通法人数、人口の社会増のいずれにおいても、東京圏との格差は拡大しており深刻な状況が続いている。

近畿圏では環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンク³が残っており、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れている。都市鉄道ネットワークについても、「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）」における中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線については整備が進んでいないところである。また、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、平成34年度末の金沢・敦賀までの開業に向け、着実な整備を進める必要がある。さらに、東京都、名古屋市付近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、平成39年の東京・名古屋間の開業に向けて、整備が進められている段階であり、大阪までの開業には東海旅客鉄道株式会社の長期試算見通しによると、平成57年までの期間を要する見込みである。このような状況にあるリニア中央新幹線については、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・協力を行う。なお、北陸新幹線及びリニア中央新幹線については、近畿圏の自治体・経済界から早期整備を強く望む声があがっており、平成26年には「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」が設立されている。

国際海上物流においては、スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展しており、阪神港ではこれに対応可能な機能強化が重要となっている。

近畿圏を首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させるためには、アジアのゲートウェイ機能を担うとともに、高度な学術・研究機能の強化・活用や産学官の連携による次世代産業の創出を始めとする移輸出型産業⁴の成長を図ることや、日本及びアジアの研究者や高度人材を結集し、起業環境を整え、交流拠点を創出していくことが重要である。また、インバウンドによる観光消費の拡大を地域の雇用を支える地域消費型産業の活性化につなげ、暮らしやすさとあいまって、東京一極集中の是正の受け皿となることが重要である。

（3）外国人旅行者の急激な増加

近年、訪日外国人旅行者数は、急増しており、我が国の経済にも好影響を与えている。近畿圏へも、外国人旅行者の多くが訪れており、また、外国人宿泊旅行者も増加している。

また、世界の国際観光市場や世界のクルーズ人口も今後も増加することが見込まれる。

国内外から近畿圏を訪れる観光客がもたらす経済効果を、近畿圏の広い範囲に行き渡らせるためには、交通基盤の整備が重要である。

外国人旅行者数の増加を踏まえ、成長する国際観光需要を取り込み、観光産業を人口減少下においても成長を続ける基盤産業としてより確立されたものとするべく、近畿圏全域に広がっていくよう、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戦略的に取り組むことが重要である。一方、外国人旅行者数の増加に伴い、宿泊施設の不足という新たな課題が浮かび上がっている。

さらに、観光消費は海外への販路の拡大にも資し、最終販売者のみならず原材料・中間

³ ミッシングリンク：高規格幹線道路等のネットワークにおいて、未整備のため途中で途切れている区間。

⁴ 移輸出型産業：国内他地域へ販売（移出）及び海外（輸出）を主な市場とする産業（主に工業）。

財生産者への波及を通じて、国内での投資や地域の雇用を生み出す原動力となり得ることから、幅広い産業を観光関連産業として取り込み、外国人旅行者に訴求するサービス・商品を開発していくことも重要である。

(4) ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏

京都・大阪・兵庫の2府1県で、近畿圏の域内総生産、昼間人口、就業者数（従業地ベース）、常住人口の多くを占めており、生産面、居住面の両面において、京阪神都市圏の占めるウェイトが高い。

国際的な都市間競争に打ち勝つためには、優秀なヒトやモノを集積させ、国内外の投資、情報を獲得することが重要であり、そのためには、利便性を向上させ生産性を高めるための環境整備が重要であるが、京阪神都市圏においては、都市内高速道路ネットワークを始めとする道路ネットワークの整備が遅れ、多数の渋滞箇所、渋滞の慢性化が問題となっているなど、都市活動を支える交通インフラが脆弱である。

また、地震時等に著しく危険な密集市街地が32地区（約2,900ha）残存しており、そのほかの都市環境面においても多くの課題を抱えている。さらに、国際的な都市間競争の現状をみると、外国法人の在日拠点数は東京都と比べ、世界の国際会議件数は東京23区やアジア諸都市に比べ大きく引き離されている。

一方、京阪神都市圏は、多核型の圏域構造となっており、圏域内は鉄道網が整備され、関東圏と比較して平均通勤時間は短く、主要区間の平均混雑率は低い。また、東京圏に比べ地価が低いことから職住近接の住宅を確保することが比較的容易であるほか、都市部における医療サービスは我が国の中でも充実している。このように、様々な年齢層にとって暮らしやすい都市圏としてのポテンシャルを秘めていると言えるものの、2府1県の人口集中地区の面積は増加し、その人口密度が微減していることから、低密度な市街地が拡散する傾向をみせている。

年齢構成別の流入人口をみると、大阪圏では15歳～24歳の年齢層では転入超過がみられる一方、20歳代後半の層では大阪圏は転出超過となり、それ以降の年齢層も均衡又は転出超過基調となっている。これらのことは、近畿圏の各都市の魅力不足や、高学歴女性の活躍場所の不足等がその要因となっているのではないかと懸念されている。

(5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

近畿圏の地方都市は、長い歴史と個性的な魅力を持つ一方で、人口の減少や高齢化、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、地方創生上の重要な課題となっている。地方都市においては地域の個性をいかした活性化を進めるとともに、医療、福祉等の生活サービス機能を維持できるようにコンパクトシティ⁵化を進めていく必要がある。また、地方都市間の連携や連携中枢都市圏の形成等、京阪神都市圏との対流促進・交

⁵ コンパクトシティ：都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策。

流拡大のためにもミッシングリンクの解消を含む道路交通ネットワークの整備や地域公共交通の確保・維持・改善が課題である。

農山漁村では、農林水産業の総産出額の減少、従事者の高齢化、耕作放棄地・施業が行われない森林等の問題の顕在化、人口比率の高い高齢者の減少、医療・福祉サービス水準の低下、集落機能の低下等が進んでおり、集落の自治、冠婚葬祭、生活道路や用水の管理などといった共同体としての機能の維持が困難な集落も増えてきている。

(6) 近畿圏を脅かす自然災害リスク

今後 30 年以内に 70%程度確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており、また、近畿圏に多数ある活断層による地震の発生も危惧されている。

近畿圏では、火山災害のリスクは低いものの、風水害、土砂災害も過去に多数発生している。

近年、全国各地で雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しており、平成 16 年の台風 23 号、平成 23 年の台風 12 号、平成 25 年の台風 18 号による豪雨では、近畿圏内に甚大な被害をもたらした。都市機能が集積している大阪平野の多くはゼロメートル地帯であり、地下街などの地下空間利用が進んでいることから、水害のリスクは極めて高い。

地震、津波、洪水、高潮、土砂災害、雪害やそれに伴う集落の孤立に対しては、際限のない自然の脅威も想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制等の確保など、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。特に、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（時系列の行動計画）の整備が重要である。

また、住民自身による自助、地域のコミュニティ等における共助が重要な役割を果たすことから、地域防災力の強化が課題であり、災害発生時における応急復旧及び復興をスムーズに進めるには、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。さらに、東日本大震災の復旧復興などに貢献している地籍調査⁶は、平成 26 年度末時点で全国平均に対し遅れている状況であり、今後の南海トラフ巨大地震等に備えて地籍調査を進めていくことが課題である。

(7) 社会資本の老朽化

近畿圏においても、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おり、建設後 50 年を経過する施設の割合が今後 20 年間で加速度的に高くなる。

そのため、厳しい財政状況の下で、維持管理・更新費用の増大を極力抑え、予防保全の考え方に基づいて施設の長寿命化を図ること等、戦略的かつ適切な維持管理・更新を進め

⁶ 地籍調査：主に市町村が主体となって、土地の所有者、地番、地目を調査し、境界の位置と面積を測量する調査。

ることが課題である。

また、小規模な自治体において、管理する施設の老朽化対策に必要とされる技術力・人員確保、メンテナンス分野の業者の育成等の課題が生じており、国、府県による技術支援や、自治体間相互の連携などの中で、総合的な計画の立案、支援体制の確立等が急務となっている。

(8) 近畿圏を巻き込む大きな社会の潮流変化

世界の人口増加、新興国の経済発展に伴う食料、水、エネルギー、鉱物資源等の需要の急増や地球温暖化による影響への対応、生物多様性の確保が求められている。人口増加や産業の急成長に伴い環境悪化が社会問題化しているアジアの新興各国等から、環境分野において優れた技術の輸出や指導的役割を期待されている。

ライフスタイルについては、結婚や出産後も仕事の継続を希望する女性や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者が増加するとともに、自然や地域に根付いた豊かさを求める地域志向や、都市住民に田園回帰の希望がみられるなど、多様化しており、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。

地域コミュニティについては、都市における家族形態の変容、職住分離、住民の頻繁な移動や、地方におけるコミュニティ構成員の高齢化・減少等により、弱体化が進展しており、それに伴い、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等を代替、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は、このように多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

また、ICTの劇的な進歩により、ビッグデータ⁷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、オープンデータ⁸の多様な主体による活用が期待されるとともに、データ・トラフィック⁹の急増への対応が必要である。生産性向上に資するICTは今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、防災対策や公共施設の効率的な活用にICTを活用するなど、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立て、国土形成に柔軟に取り込んでいくことが課題である。

⁷ ビッグデータ：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。

⁸ オープンデータ：インターネットなどを通じて誰でも自由に入手し、利用・再配布できるデータの総称。一般的には、政府・自治体・研究機関・企業等が公開する統計・文献・研究資料等を指す。

⁹ データ・トラフィック：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。

第2章 近畿圏の将来像とその実現のための施策

長い歴史を有し、伝統・文化にあふれた近畿圏が、世界に誇る我が国随一の観光圏域であることは論をまたない。国内外の旅行者による千客万来の状況は既に現実のものとなってきた。このことは、我が国の生活文化、製品等を幅広く世界に知らしめる場、国際交流の場として近畿圏が大きく飛躍する高いポテンシャルがあることも示している。

医療・健康分野を中心とした知と産業の集積とものづくりの伝統、さらに成長著しく大きなマーケットであるアジアのゲートウェイとしての機能は、世界に向けた新しい産業として我が国の成長エンジンとなり得る強みである。

また、多核的な都市構造を持つ現在の京阪神の都市は、通勤しやすさ、住みやすさ、暮らしやすさ等の面で、首都圏を圧倒的にしのいでおり、多様な地方都市、豊かな自然と奥深い文化に恵まれた農山漁村は、地域に脈々と受け継がれてきた農林水産業の6次産業化などの積極的な取組により、至るところで全ての世代が希望を持って生き生きと暮らすことができる圏域へと変化していく可能性を秘めている。

京阪神都市圏のミッシングリンクを解消し、南海トラフ巨大地震による災害の脅威を克服しつつ、首都圏に次ぐ我が国第2の都市圏である近畿圏が、首都圏、中部圏とともにそれぞれの個性を発揮して「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、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。

先進国の中でも異例ともいえる東京への一極集中是正の牽引役となることは、国土形成に果たす重要な役割でもある。

そこで、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等の関係主体による適切な役割分担の下、日本を牽引し世界に誇ることができる強みを十分に発揮するため、目指すべき圏域像を掲げ、その実現に向けた戦略を推進していく。

第1節 目指す姿

1 アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域

- アジアを中心に世界との活発な経済的・人的交流を通じ、我が国の経済の中核として成長し、スーパー・メガリージョンの一翼を担う圏域。
- 大学、民間企業や国立研究開発法人等の研究機関、関西文化学術研究都市等の研究開発拠点及び知の交流拠点の連携を進め、バランスのとれた第2次産業の蓄積をいかし、我が国の成長を牽引する次世代産業が健康・医療産業等の分野で次々と生まれる圏域。
- グローバルニッチ企業や新たなビジネスモデルを展開する企業が生まれ、成長していく圏域。
- 世界の人々を惹きつける長い歴史・伝統文化を強みとした観光誘客により我が国の成長を牽引する圏域。
- 次世代につながる産業を生み出し、東京との対峙ではなく世界を見据え、我が国のなかでもチャレンジングである成長エンジン圏域。
- 西日本の圏域と連携し、日本海・太平洋の2面活用による利点もいかしながら、アジアを中心とした世界のゲートウェイとしての地位を築く圏域。

2 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域

- 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、歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産をいかした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域。
- 訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域。
- 世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域。

3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域

- 京阪神都市圏においても、地方都市においても、個性豊かな都市がそれぞれネットワークで結ばれ、多核的な構造を形成する圏域。
- 本格的な人口減少社会の到来に対応して、各都市に応じた「コンパクト」化と「ネットワーク」づくりを進め、活力と個性あふれ、安心して子どもを産み育てることができる圏域。

- 都市圏と自然豊かな農山漁村との近接性をいかし、「二地域居住¹⁰」や「二地域生活・就労¹¹」等の多様な生活様式が選択できる圏域。
- 地域の伝統文化をいかし、地方都市や「小さな拠点」が連携して、地域の雇用・暮らしが創出され、持続的に生き生きとした生活を営むことができる圏域。
- どこに住んでも、教育、医療、福祉等の基本的な生活サービスを楽しみ、安全・安心して暮らせ、若い世代や女性、高齢者などの共存・共助により、誰もが社会に参画して活躍できる圏域。

4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

- 南海トラフ巨大地震や局地化、集中化、激甚化が進む降雨を始めとした自然の猛威から人々の生命・財産を守り、圏域の壊滅的な被害を防ぐため、必要とされる防災施設の整備に積極的に取り組むとともに、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等が連携協力して、防災活動を行うことができる総合的な防災力の高い圏域。
- 確実に進行し地域社会の安全を脅かすことになる社会資本の老朽化への対策等が着実に実施され、安全・安心な生活や経済社会活動が営める圏域。
- 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う圏域。

5 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、景観を含む都市環境の改善・保全、地球温暖化防止等の環境対策に圏域全体で取り組む環境先進圏域として、世界に貢献する圏域。
- 健全な水循環の維持又は回復、水文化の継承、多様な生態系の保全・再生に向け、流域を一体的にとらえて環境再生等に取り組む圏域。
- 地域特性や循環資源の性質等に応じて最適な規模の循環を形成し、循環型社会を実現する圏域。

¹⁰ 二地域居住：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。

¹¹ 二地域生活・就労：単なる二地域での居住にとどまらず、より積極的に複数の地域に関わりを持つもの。例えば、農山漁村で単に余暇を満喫するだけでなく、農林水産業や地域のまちづくり等に係る職に就くことにより、都市と農山漁村の双方において生活・就労を行う形のライフスタイル。

第2節 人口規模の将来見通し等

1 人口

(1) 近畿圏の人口

我が国の人口が既に減少に転じており、「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、近畿圏については2010年の約2,360万人から2025年には約2,220万人に減少すると見込む。

(2) 年齢別構成

「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、近畿圏における生産年齢人口（15～64歳）は、2010年の約1,500万人から2025年には約1,300万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、2010年の約320万人から2025年には約240万人に減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、2010年の約540万人から2025年には約670万人に増加すると見込む。

(3) 一般世帯数

「日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）（平成26年4月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、近畿圏における一般世帯数は、2010年の約961万世帯から2020年に約985万世帯に達したのち減少に転じ、2025年に約973万世帯になると見込む。単独世帯が急増し、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、2010年の約104万世帯から2025年の約144万世帯に急増すると見込む。

2 土地利用

以下に掲げる国土利用の基本方針など、国土利用計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定）を踏まえるものとする。

(1) 適切な国土管理を実現する国土利用

地方都市等を中心に人口減少下においても増加している都市的土地利用において、地域の状況等も踏まえつつ、行政、医療・介護、福祉、商業等の都市機能や居住を中心部や生活拠点等に集約化し、郊外部への市街地の拡大を抑制する。集約化する中心部では、低・未利用地や空き家を有効利用すること等により、市街地の活性化と土地利用の効率化を図る。一方、集約化する地域の外側では、低密度化が進むことから、これに応じた公共サービスのあり方や、公園、農地、森林等の整備及び自然環境の再生などの新たな土地利用等を勘案しつつ、地域の状況に応じた対応を進める。また、ひとつの地域だけでは十分な機能を備えることが難しい場合には、地域の状況を踏まえ、地域がネットワークで結ばれることによって必要な機能を享受する取組を進める。

一方、グローバルな都市間競争に直面する大都市圏等においては、都市の国際競争力強化の観点から、都市の生産性を高める土地の有効利用・高度利用を進めるとともに、都市環境を改善し安全性を高める土地利用を推進していく。

農林業的土地利用については、食料の安定供給に不可欠な優良農地を確保し、国土保全等の多面的機能を持続的に発揮させるために良好な管理を行うとともに、農業の担い手への農地集積・集約を進めることなどを通じて、荒廃農地の発生防止及び解消と効率的な利用を図る。また、国土の保全、水源の涵養等に重要な役割を果たす森林の整備及び保全を進める。

(2) 自然環境・美しい景観等を保全・再生・活用する国土利用

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、気候変動による影響も考慮しつつ、自然環境の保全・再生を進め、森、里、川、海の連環による生態系ネットワークの形成を図り、国民の福利や地域づくりに資する形での活用を推進する。なお、その際には、国土を形づくり、国民生活の基盤となる生物多様性及び生態系サービスの保全と持続可能な利用を基本とする。

(3) 安全・安心を実現する国土利用

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必要である。その際、規制の対象となる建築物の用途や構造が災害の特性や地域の状況等に即したものとなるよう配慮する。同時に、中長期的な視点から、高齢者施設等の要配慮者利用施設や災害時に重要な役割が期待される公共施設等について災害リスクの低い地域への立地を促すことにより、より安全な地域への居住を誘導する取組を進めることも重要である。

また、経済社会上、重要な役割を果たす諸機能の適正な配置やバックアップを推進するとともに、交通、エネルギーやライフライン等の多重性・代替性を確保する。その他、被害拡大の防止、仮置場などの復旧復興の備えとしてのオープンスペースの確保、農地の保全管理、森林やその他の生態系の持つ国土保全機能の向上など、地域レベルから国土レベルまでのそれぞれの段階における取組を通じて国土利用の面からも国土の安全性を総合的に高め、災害に強くしなやかな国土を構築する。

第3節 実現のための施策

1 アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域の実現のための施策

(1) 成長エンジンとなる新たな産業の創出

ものづくり産業基盤や大学・研究機関等の集積をいかした「知的対流拠点」を産学官の連携のもと形成するとともに、グローバル産業や健康・医療産業等、新たな成長エンジンとなり将来を牽引する次世代産業の創出・育成を図る。

地域経済の牽引役となり得るグローバルニッチトップ企業への支援、また地域資源をいかした移輸出型の地場産業の競争力強化に向け、中小企業やベンチャー企業を支援（製品の高付加価値化・品質管理の徹底・海外への販路拡大等）することにより、グローバルサプライチェーン¹²の一翼を担う。

国際的な企業の立地促進に向けたビジネス環境の整備として、都心部への企業立地支援方策の検討を進める。

また、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制度を的確に運用し、新産業の創出促進や、工業生産機能の高度化等を進めるため、また、地域産業を振興し地域の活性化を図るための産業拠点として、研究開発機能、業務機能、物流機能等と連携した工業団地の計画的な整備を推進する。

(2) 国内外のネットワーク機能の強化による対流促進

交通がその機能を十全に発揮するためには、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する総合的な交通体系を整備する必要がある。高規格幹線道路、北陸新幹線（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、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図る。

京阪神都市圏の道路交通状況を改善するとともに、ミッシングリンクを解消し、地域産業の発展にも寄与する広域の高速道路のネットワークを早期に構築する。

近畿圏の強みの成長産業や高いポテンシャルを有する観光産業、またアジアのゲートウェイ機能を基盤としつつ、スーパー・メガリージョンの一翼を担い、ヒト、モノ、カネ、情報の対流を促進するため、東京都・大阪市間を結ぶリニア中央新幹線については、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・協力を行う。

ストック効果の最大化を図る観点も踏まえ、臨海部と内陸部、都市圏間を結ぶ高速道路ネットワークのミッシングリンクや道路交通のボトルネックを解消し、環状道路や空港・

¹² グローバルサプライチェーン：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国境を越えて消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がり。

港湾へのアクセス道路、広域高速ネットワークも着実に整備を進め、国内外との対流を促進するとともに、高速道路の料金体系について、ネットワークの整備の進展にあわせて、地域固有の課題等について整理した上で検討を進める。また、中長距離フェリーの活用を促進することで、他圏域との連携強化を図るとともに、東アジアと結ぶ国際フェリーの活用も促進する。

日本海側・太平洋側諸港の機能強化を行い、道路ネットワークとの接続を強化するとともに、海上コンテナの往復利用（ラウンドユース）を促す。また、日本海沿岸地域の高速交通や通信体系等の基盤整備を進め、日本海側の対流を促進する上で、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線は必要不可欠な高速鉄道であることから、着実な整備を目指す。さらに、海を介した多様なネットワークの形成による四国圏との交流・連携機能の強化を図る。これらの取組から、日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成等を通じて日本海・太平洋の2面活用を図る。

関西国際空港について、今後の成長が見込まれるアジア路線、さらには欧米路線など世界の主要都市との航空路線網を充実させ、加えて首都圏を始めとする国内各都市とのネットワークの充実を図ることにより、際内乗継機能の強化を促進するほか、国際物流機能の強化や、ターミナル機能の強化等が期待される。関西国際空港と関西各地を結ぶ道路交通ネットワークの整備や関西国際空港と大阪都心部・観光地等との鉄道アクセスの強化を図る。

我が国と北米・欧州とを結ぶ国際基幹航路の維持・拡大を目指し、国際コンテナ戦略港湾の「集貨¹³」「創貨¹⁴」「競争力強化¹⁵」を図る。さらに、地域の基幹産業の効率化や活性化に直結する港湾機能の強化を図る。

（3）イノベーションを支え、創造性豊かな人材を集積する環境整備

都心での産学連携拠点や連携大学院などの立地により、国内外から人や情報が集まり交流する知的対流拠点の整備を進め、経済、文化、学術等の国際交流を推進し、近畿圏と世界のつながりを深める。また、大学で学ぶ留学生数を増加させるとともに、近畿圏への就職支援を行う。

大学等の魅力を高めることにより若者を惹きつけ、豊富な知的体験の機会を創出する。幅広く起業を促す場の整備に努めるとともに、住宅の低価格、職住近接等の住みやすさやビジネス環境について広く発信するとともに税制優遇措置を活用し、東京の本社機能を近畿圏に移す企業等を支援する取組を進める。

コンテンツ産業¹⁶、あるいは伝統産業等の文化産業も、イノベーションを起こす特徴的な成長産業ととらえて発展させる。

13 集貨：基幹航路で輸送されるコンテナ貨物を西日本各地から阪神港へ集める取組を指す。

14 創貨：ロジスティック・ハブ機能の集積等を図る取組を指す。

15 競争力強化：大水深コンテナターミナルの機能強化等の取組を指す。

16 コンテンツ産業：映像、音楽・音声、ゲーム、図書・新聞、画像等に関する産業。

(4) 関西文化学術研究都市等の整備

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を踏まえ、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とともに、関西文化学術研究都市等で展開しているスマートシティ関連事業及びヘルスケア関連事業を連携・統合することによりイノベーションを創出し、これらの取組から得られるビッグデータ、オープンデータを利活用した新たな産業の創出を支援する。また、知的対流の拠点として、関西文化学術研究都市、うめきたナレッジキャピタル播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医療産業都市等の整備を進め、関東の筑波研究学園都市とのナレッジ・リンク¹⁷についても検討を進めるとともに、特色ある研究開発拠点を活用し、国内外の優秀な学生・研究者等が集い就労することを支援する。

2 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域の実現のための施策

(1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘

国及び地方の関係機関が連携・協働することにより、古代歴史文化に関する研究のさらなる深化を図り、歴史・文化資産をいかした取組を推進する。また、それらの資産の魅力や美しさについて、日本で開催される国際的なスポーツの祭典を契機として、国及び地方の関係機関が連携し、効果的に国内外に広く発信する。

人々の営みやそれが彩なす美しい日常的な風景、長い歴史の中で育まれた地域社会のあり方・精神文化についても保全、継承するとともに、点としての歴史・文化資産のみならず、周辺の建築物の保存や良好な景観の形成・保全による、面としての地域づくりを進める。特に重点的に歴史的風致を維持・向上させる区域については、歴史資産の保存・活用に資する都市公園の整備や無電柱化等も推進しながら、歴史的価値が高い建造物の保全、良好な景観の形成を図る。

近畿圏に幅広く分布する今のところ著名ではない伝統文化や歴史資産を発掘して育み、圏域の財産とするとともに、長い歴史が生み育てた現代建築や都市美、夜景、水辺空間、地域の食文化、芸能等の観光資源も発掘、活用する。また、文化価値の高い歴史的建造物の修復や文化財の保存技術を継承する人材育成を行う。

憩いの空間としての河川や運河等の水辺空間の活用や、舟運の復活・利活用、美しい都市の夜景の観光資源としての活用など、都市空間の地域資源としての魅力向上に向けた取組を推進する。

¹⁷ ナレッジ・リンク：関西文化学術研究都市、筑波研究学園都市等の知の創発拠点をつなぎ、人・モノ・情報の高密度な連携を促進すること。

(2) 広域観光・国際観光の推進

「関西広域観光戦略」を官民一体となって推進してきたところ、2015年には目標値に到達した。今後は更なるインバウンドの取込を目指し、「関西への誘客のための情報発信」と「魅力的な関西観光圏の整備推進」に取り組みながら、訪日外国人旅行者の大幅な来訪増を図る。

国、府県及び市町村が連携して観光客の誘致を図るなどにより、広く分布する観光資源を結び、個性的で多様な魅力ある広域観光のメニューを作り、行政区域にとらわれない広域観光エリアのブランド化を進める。

アジアのゲートウェイとしての空港・港湾において、混雑緩和のためのC I Q受入環境の整備などを積極的に進めていく。さらに、各空港や港湾、拠点駅間のアクセスを改善し、交通結節点等における旅行者の移動環境をより円滑なものとしていくとともに、広域観光を実現するために、府県間や圏域間が連携した観光ルートの交通アクセス整備、広域観光の拠点等における大型バスターミナルや駐車場、宿泊施設の整備等を進める。

急激に高まる外国人旅行者の宿泊需要に弾力的に対応し、年間を通して宿泊施設の十分な供給を図る。国内外からの旅行者の受入環境を整備するとともに、国内外の旅行者に対する観光案内等の人材を育成し、「おもてなし」のレベルを向上させていく。また、地方の消費税免税店数の拡大等により旅行消費額の増大を図るとともに、さらなる観光戦略を検討するために、人や車の移動等に関するビッグデータの集積と分析を進める。

圏域を越えた国内外のクルーズの振興や、クルーズ船を受け入れるための環境整備等を進めるとともに、ニューツーリズム¹⁸やフライ&クルーズ¹⁹といった新たな旅行形態についての環境整備等の推進及び普及を図る。

自転車による周遊観光の促進や、旅行者と地域のふれあいの場づくりなど、観光を通じて地域活性化に向けた取組を推進する。

M I C E²⁰の振興はブランドイメージ、都市格の向上、住民生活の活性化、高い経済波及効果等、経済・社会の両面において都市に活力を与えることから、M I C E受入環境の整備の一層の充実・強化を図る。

臨海部の魅力を更に高めるため、総合的な観光施設の整備を検討していく。また、臨海

¹⁸ ニューツーリズム：旅行先での人や自然との触れ合いが重要視された新しいタイプの旅行。地域活性化につながる新しい旅行の仕組みであり、多様化する旅行者のニーズに則した観光を提供することを指す。インフラツーリズム（土木構造物等）、エコツーリズム（自然・歴史・文化など地域資源）、ジオツーリズム（地形等かかわる様々な自然遺産）、医療ツーリズム（医療目的）、フードツーリズム（食・や食文化）、グリーンツーリズム（農山漁村地域での自然、文化、人々との交流）などがある。

¹⁹ フライ&クルーズ：飛行機（フライ）と船（クルーズ）を組み合わせた旅行。

²⁰ M I C E：Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention 又はConference（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語で、企業などの会議やセミナー、報償・研修旅行、国際会議や総会・学会、展示会・見本市・イベントなど、ビジネスとかわりがあり多数の人の移動を伴う観光、旅行の観点から着目した行事の総称。

部に集積するMICE施設等をいかし、ビジネス客や観光客の長期滞在を可能とする国際化にあわせた多様な宿泊施設を確保し、新たな広域観光拠点の形成を目指す。

観光振興を図っていくため、観光を育て発信していくことのできる人材の育成、観光産業を支える担い手の確保を進める。

(3) アジア・世界への情報発信力の強化

歴史資産や個性的なまちを有する近畿圏の魅力を地域活性化にいかすべく、文化資源紹介ツールや文化資源データベースの構築等を推進するとともに、海外メディアや旅行会社等を活用した情報発信など、効果的なプロモーションを展開する。

能楽・文楽・歌舞伎、上方の演芸等の伝統文化や食文化に代表される魅力についての情報発信力を高める。

大学・研究機関や先端的な医療産業の集積をいかし、国際ビジネス・イノベーション拠点として、国際会議や企業研修等の誘致・開催を促進する。

空港等が産業のショーウィンドウを兼ねるような広報に努める。

3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域の実現のための施策

(1) 快適で暮らしやすい都市環境の形成

京阪神都市圏は、多核的な都市構造を有し、職住が比較的近接し暮らしやすいまちづくりの可能性を秘めていることをいかし、各都市が多様な強みを発揮し、子育て、健康・医療分野等の施策の充実を図りながら、安心して子供を産み育て、女性が社会で活躍することができ、高齢者が生き生きと暮らしていけるなど、誰もが快適に暮らしやすい都市居住の環境を整える。

京都駅、大阪駅、三宮駅周辺地域等京阪神の代表的な都市として、また魅力ある国際観光都市の拠点としても相応しい都心再生に向けた整備を推進する。また、大都市近郊の都市においては、都市機能や居住機能を各地域の拠点となる鉄道駅などの中心部等に誘導し、都心の持つ複合機能を再構築するまちづくり施策とともに、公共交通を中心とした人にやさしい持続可能な都市交通ネットワークの強化を図り、各都市が連携の下に成り立つ「コンパクト+ネットワーク」の都市形成を推進する。

まちの魅力や環境を地域が主体となって高めていくため、例えば大阪版BID制度検討会²¹を経て創設された大阪市独自のエリアマネジメント活動促進制度など、都市ストックの向上に資するエリアマネジメント団体の取組に対する支援を推進する。また、京阪神都市圏の交通円滑化を図る道路の整備や、都市部や府県を越えた核となる都市間の道路整備、さらに、総合的な交通政策を戦略的に推進するとともに、物流に配慮した建築物の設計・運用を図ることで、都市における物流の効率化を促進する。

交通結節点の改善による乗り継ぎの円滑化、公共交通の利便性向上、旅客施設や建築物

²¹ 大阪版BID制度検討会：海外で活用されている Business Improvement District (BID制度) の大阪における導入を検討するにあたり、専門的見地からの客観的な意見を聴取するために設けられた会議。

等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、安全・安心で快適な歩行空間の創出、歩車分離や自転車通行空間の確保等による道路交通環境の整備、連続立体交差事業による踏切除去、都市公園の整備、都市緑化の推進、無電柱化の推進、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、快適で安全な都市環境や居住空間を形成する。また、生活道路において、安全な歩行空間の確保等を目的として、面的な速度規制と連携した交通事故抑制対策を推進する。

高齢者の居住の安定の確保、地域住民の健康の維持・増進、多様な世代の交流の促進、地域コミュニティ活動の活性化等のため、ニュータウンの再生やスマートウェルネス住宅・シティ²²を推進する。関西ワールドマスタースゲームズ 2021 をその推進起爆剤とするとともに、スポーツ環境の整備・充実や施設の老朽化対策等を推進する。また、健康・医療産業の強みをいかして、高齢者が生き生きとしたまちづくり・住まいづくりにかかわるイノベーションを創出する。

(2) 地方都市の再生

地方都市においては、地方都市内の交通体系の改善を進める。また、市街地再開発や空き家対策等様々な施策との連携、多様な主体が参画するエリアマネジメント²³等に取り組み、コンパクトなまちづくりを進める。地方都市がコンパクトに形成され、周辺の農山漁村とネットワークで結ぶことで、周辺の農山漁村にも高次の都市機能を提供することを可能とする。

人口減少化の下、労働者の減少を上回る生産性を向上させ活力ある経済生活圏を形成するため、地方都市間の連携強化、連携中枢都市圏²⁴等の形成、京阪神都市圏とのつながりの強化を図る。

都市と農山漁村双方の需要を円滑に結びつけることにより、都市近郊の農林水産業の振興、二地域居住等による都市と農山漁村の共生、ヒト、モノ、カネ、情報の対流促進を図る。

優良農地の確保と有効利用の取組を推進するとともに、地域で生み出された製品の高付加価値化、海外事業展開等により、地域の産業発展、地域の雇用も確保していく。また、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進め、道の駅やみなとオアシス、農林水産物直売所での販売による地産地消を進めるとともに、6次産業化、グローバ

²² スマートウェルネス住宅・シティ：高齢者向け住宅や生活拠点の集約化、ICTを活用した見守り等の推進による、安心・健康・省エネでバリアフリーにも配慮した歩いて暮らせるまちづくり。

²³ 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。

²⁴ 連携中枢都市圏：人口減少社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある経済社会を維持するため、地方の中心都市と近隣の市町村が、連携協約を締結することにより形成する都市圏。

ルGAP認証²⁵等による農林水産物・食品の輸出等を促進する。

新サービスの創造や、地域を支えるサービス産業の生産性向上、地方都市での起業等のため、地域が一体となって支援するための仕組みの形成等を図る。また、地方大学、専門学校等の魅力を向上させ進学を促進するとともに、地方大学等が地元企業等と連携し、地域の未来を担う人材の育成と地元に着する取組を推進する。

(3) 過疎化する集落の維持・再生

中山間地域等においてコミュニティ機能の維持が困難な地域では、生活サービス機能を提供できる「小さな拠点」を形成し、「小さな拠点」を核として農業・観光等の地域産業の振興を図る。また、必要に応じて道の駅の活用を図る。

緊急時に必要な道路ネットワークの整備やコミュニティバス、乗合タクシーの運行、ICTの活用等による交通・情報ネットワークの強化、遠隔教育・医療等による居住支援、また、宅配を組合せた食料等の買物代行の生活支援サービスの提供を行う。これらにより、「小さな拠点」と周辺集落を結んだ「ふるさと集落生活圏²⁶」を形成し、誰もが安心して生活サービスを楽しむことができる地域社会の構築を図る。

新規就農や田舎暮らしを促す古民家や空き家の再生・利活用、二地域居住やグリーンツーリズム、また、地域の実情に応じたまちづくりの観点からの地域活性化に資する土地利用の促進等を通じて過疎地域と都市との共生・対流を促進するとともに、こうした機会を契機とした移住・定住の促進により持続可能な地域社会を構築し、農山漁村の活性化を図る取組を推進する。

多様な主体が協働・連携して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。また、テレワーク等ICTを活用して、過疎地にサテライトオフィス²⁷を整備し、地方都市からのイノベーションを支援するとともに、地元雇用の創出を図る。

鳥獣被害の深刻化・広域化、狩猟者の減少に対応し、科学的で計画的な鳥獣の保護・管理、狩猟の適正化を進めるとともに、ICTを活用して鳥獣による農林水産業や生活環境及び生態系への被害防止を推進する。

(4) 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

広域的な医療機能の配置に関する計画や相互利用協定等による緊急時の地域間連携の強化を図る。特に、救急搬送に欠かせない高速道路ネットワークの整備、医療資材や人材確

²⁵ グローバルGAP認証：グローバルGAP（ドイツの民間非営利団体）が食の安全と持続可能な生産管理を目指して開発した規格・基準の認証。

²⁶ ふるさと集落生活圏：「小さな拠点」と周辺の集落とをコミュニティバス等で結んだ圏域。「小さな拠点」に人々が集い、交流する機会が広がることで、集落地域の再生を図る。

²⁷ サテライトオフィス：企業又は団体の本拠から離れた所に設置され、本拠で行う業務と同等の仕事ができるように情報通信環境が整備されたオフィス。

保の連携強化、ドクターヘリの活用を推進する。

地方のまちをつなぎ、安定した生活サービスを享受するために必要な道路ネットワーク、生活航路の確保等により、圏域や府県域にとらわれない公共交通ネットワークを整備するとともに、持続可能で安全・安心な利用しやすい公共交通サービスを構築する。

ICTや宅配を活用した買い物支援など、移動が困難な高齢者でも大きな支障なく日常生活を営めるよう支援する。

(5) 地域の担い手を確保する環境づくりの推進

観光、交通、物流、建設等の現場で働く人々、特に若者が希望を持って安心して働けるように、就労環境の整備、安心してキャリアアップできる道筋の明確化、技術者や技能労働者の処遇の改善等働きやすい環境づくりを進める。また、若者が地元に着し、地方に住み続けられる環境の整備を促進する。

高齢者が活躍でき、伝統文化が継承されていく社会づくり、健康増進に資するまちづくりを促進する。

職業生活において女性も活躍でき、男女を問わず家庭生活との円滑かつ継続的な両立が可能となる社会の実現を図る。そのため、家庭、職場、保育所が近接するまちづくりや、地域で子育てを支援するまちづくり、男性の家事・育児等への参画促進等を進めるとともに、柔軟な休暇制度の充実やテレワークの推進、クラウドソーシングの活用等の環境整備、再就職支援、起業促進等、女性のライフステージに対応した多様な働き方を推進する。また、ワークライフバランスを意識した働き方の改善に向けた取組を着実に推進する。

障がいのある人の就労ニーズと企業の雇用ニーズを結びつける取組を進めるとともに、実習の実施、就労にともなう生活のサポート等、障がいのある人の就労を支援する取組の普及を促進する。

医療・介護、福祉、見守り、子育て等の多様な日常生活支援サービス産業の育成、ソーシャルビジネス²⁸の起業等を促進することにより、共助社会づくりの推進を図る。

4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域の実現のための施策

(1) 南海トラフ巨大地震等への備え

公共施設及び住宅・建築物の耐震化、液状化対策、津波対策等の施設整備を推進する。特に地震発生後、津波が急襲する地域においては、少なくとも命を守ることを大前提とした避難対策をハード・ソフトの両面で進める。

平時の住宅政策の中で災害対応力を強化するとともに、避難経路の確保や避難空地、延焼防止に有効な道路・都市公園・広場の整備等により、災害に強いまちづくりを推進する。

都市機能が集積し津波による甚大な被害が懸念されるゼロメートル地帯の浸水対策、特

²⁸ ソーシャルビジネス：環境・地域活性化・少子高齢化・福祉・生涯教育など社会的課題への取り組みを、継続的な事業活動として進めていくこと。地域の自立的発展や雇用創出につながる活動として有望視されている。

に、防潮堤の整備、建築物の地階に設けられる居室や地下街等の地下空間における対策、避難誘導體制の構築等により、京阪神都市圏における災害対策の強化を推進する。

京阪神都市圏では、約 220～270 万人とも見込まれる帰宅困難者対策を官民連携の下で推進する。

高速道路ネットワークの構築や、海上輸送や航空輸送による緊急輸送を想定した港湾・空港機能等の強化など、多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルートを確認する。また、防災機関と物流事業者が連携した緊急物資等の円滑な輸送・供給など、大規模災害時における支援体制を構築する。

災害発生時においても災害廃棄物の適正処理を確保しつつ、円滑かつ迅速な処理を実施するため、国、府県、市町村を始め広く関係者の参画する「大規模災害発生時廃棄物対策近畿ブロック協議会」（近畿ブロック協議会）を設置し、平時から連携・協力体制を構築するとともに、災害廃棄物の仮置場の確保や施設整備等、備えの充実を図る。

東日本大震災の被災地における地籍調査の有用性を踏まえ、被災想定地域において、重点的に地籍調査を実施する。

（2）災害に強くしなやかな国土の構築

南海トラフ巨大地震への対策とともに、国土強靱化基本法に基づいて、近畿圏全体で国土強靱化地域計画を推進することにより、強靱な近畿圏の国土を構築する。

活断層に起因する大地震に備え、地震時に倒壊する危険性が高い建築物及び緊急輸送路を確認する上で重要な緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強や沿道建築物の耐震化、無電柱化等、地域の安全性向上を図る取組を推進する。

豪雨による洪水・土砂災害、また高潮等に備え、中小河川も含めた河川改修、ダム建設及び再開発、砂防関係施設の整備、海岸保全施設の整備、雨水幹線の整備、ため池の整備・保全、森林の適切な整備・保全、道路斜面や盛土等の防災対策等に加え、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組、ダムの洪水調節等の効果的な運用、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、土砂災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の充実・強化、XバンドMPレーダ²⁹による局地的大雨の観測強化等、ハード対策とソフト対策の適切な組合せによる災害対策の強化を推進する。この際、最大クラスの外力に備えて、命を守り、壊滅的な被害とならないよう対策を推進していくことが必要となる。

防災関係機関が連携してタイムライン（時系列の行動計画）の策定や避難訓練の実施等を促進する。また、行政機関等から提供されるハザードマップ等の情報を元に防災に関する知識の啓発を進め、自ら考え適切に行動する「自助」と住民相互や地域コミュニティの中で助け合う「共助」の強化を図る。また、自助・共助の観点に立ち、防災訓練とともに、

²⁹ XバンドMPレーダ：Xバンドマルチパラメータレーダの略。Xバンド（波長 3 cm）の電波を使って雨の強さと範囲を観測する装置で、約 250 m 間隔の詳細な雨量情報が 1 分毎に得られ、急激に発達する雨雲をとらえることができる。

「稲むらの火³⁰」や阪神・淡路大震災などの教訓を次世代に継承し、災害に対する意識の継続と知識の向上を図る。

交通、エネルギー、ライフラインの多重性、代替性を広域的に確保するとともに、非常時においても都市機能を一定維持していくため、企業等に対してBCP³¹等の策定を支援するとともに、石油コンビナートなどの防災を促進する。

地域の建設業者等が災害時においても事業継続が可能な対応能力を維持していくことで、地域における十分な災害対応能力を持続させる。

豪雪地帯における降雪時の体制の強化対策を推進するとともに、除排雪体制を確保する。また、道路利用者への冬装備装着の注意喚起、ホームページやラジオ、ツイッター等を活用した道路情報や除雪状況の情報提供の充実を行うとともに、災害対策基本法に基づく立ち往生車両の迅速な移動を行う。

文化財や地域独自の歴史的まちなみ等の文化・景観の保全視点に立ち、文化財の防災対策など災害から守る取組を推進する。

災害時のエネルギーの安定的な確保対策の一つとして、天然ガスの供給体制を強化するため、太平洋側と日本海側のLNG受入基地とそれを結ぶ輸送路及びパイプラインの整備等に向けて検討を進める。

(3) 社会資本の老朽化対策の推進

インフラ長寿命化基本計画・行動計画の下、個別施設の長寿命化計画等の策定を進め、老朽化対策を的確かつ着実に実施していく。特に、地方公共団体においては、公共施設等総合管理計画の策定等により、適正な維持管理を推進する。

市町村における老朽化対策が的確に進められていくために、国、府県、市町村が連携した技術者の派遣、先進的な事例の収集・共有等、関係機関が連携して対策が講じられる仕組みを構築する。また、橋梁の維持管理等、老朽化に対応した地域の安全安心を担う人材を育成し、確保する。

施設の補修時や更新時を機能や景観等を改善する貴重な機会ととらえて、施設が地域に果たす役割を改善する方策を進める。また、既存の社会資本を長期にわたり持続的に維持できるよう、施設の特성에応じて維持管理・更新費を確保する施策（PPP³²／PFI³³）

³⁰ 「稲むらの火」：安政元年旧暦11月5日に発生した安政南海地震の際に、現在の和歌山県広川町の実業家であった濱口梧陵が稲むらに火をつけて、村人を高台に導いて大津波から命を救った逸話で、これに由来し、11月5日を国連の共通記念日の「世界津波の日」に制定された。

³¹ 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、あらかじめ策定する行動計画。

³² PPP：Public Private Partnership 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。PFIはその一類型。

についても検討を進める。

社会資本の点検・診断、修繕・更新等が適正に実施されるよう、新技術の開発と積極的な活用を促進していく。特にものづくりの力を活用して、民間企業によるメンテナンス分野の技術開発が促される取組を進める。

点検・補修等の様々な機会を活用して老朽化対策の重要性の理解を促す活動を行い、広く住民にメンテナンスの重要性を啓発する。

(4) 首都圏の有する諸機能のバックアップ等

東西の役割分担により災害に強い国土を形成するため、首都圏が大規模な被害を受けた場合に、ICTの活用等により、首都圏のバックアップを果たす機能を強化するとともに、そのために必要な社会基盤の充実を図る。

東京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近畿圏で確保するよう支援する取組を進める。

政府関係機関については、地方からの提案を受ける形で移転を進めることにより、雇用の確保や地域の戦略に応じた発展にもつながるため、各地域が持つ特性を発揮することができる移転提案について、その具体化を図っていく。

(5) 日常生活の安全・安心

子ども、女性及び高齢者にとって安全・安心な地域の環境づくりを進める。また、防災意識の向上や自主防災組織・消防団等の活動支援など、地域を支える担い手の育成を図る。

幼稚園・保育所・認定こども園、小・中学校等の教育・保育環境の整備、高齢者が経験をいかして再就職できる環境の整備、農山漁村の耕作放棄地や空き家を有効活用できる仕組みづくり、新規就農者への支援等、全ての人々にとって生活や仕事での希望を実現しやすい地域づくりを進める。

高齢者向けの配食サービスや安否確認など、日々の安心した暮らしに欠かせないサービスを持続するとともに、高齢者の地域社会へのかかわりを強めることにより、高齢者が生きがいをもって喜び楽しむことができる社会環境を形成する。

災害時に住民等が自ら適切な避難行動をとることができるよう、ハザードマップの重要性を啓発し、街の中に浸水深、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、避難行動要支援者（高齢者や障がい者等の自ら避難することが困難な方）に対する迅速・確実な情報伝達や、安否確認、避難誘導の体制を整える。

防災分野における施設・技術を世界に伝え、持続的発展を後押しする。

情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を共有するシステムの整備を促進し、ICT活用によって情報共有や情報リテラシーの向上を図り、地域を強く結び地域住民の安全性

³³ PFI：Private Finance Initiative 「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年法律第117号）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。

向上に取り組む。

公共交通の安全性の向上、観光地における災害対策を推進するとともに、圏域にいる海外の人々も災害に遭遇した際に安全を確保できる地域環境の整備を進める。

自主防犯意識の向上を図るとともに、我が国が防犯面でも安心して生活できる国であるという世界的な信頼感を高めるべく、生活安全センターとしての交番の機能を支える交番相談員の活用や、防犯活動拠点の確保、ボランティアに対する支援を行うほか、夜間照明や防犯カメラの設置等、防犯に十分配慮した取組を推進し、安心して過ごせるまちづくりに取り組む。また、世界から訪れる方々に安心を実感して頂くための取り組みを進め、安全な近畿圏を世界に発信する。

テロ対策として水際対策を更に強化するとともに、民間施設を中心としたテロ対策強化を推進し、危機管理対応能力の強化を図る。

5 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域の実現のための施策

(1) 都市環境の改善

環境負荷の少ない生活様式・企業活動へ転換するため、歩道拡幅や自転車道を設置するなど、道路空間の再配分等により人と自転車・車が共存できる環境整備を推進する。

太陽光、風力、バイオマス³⁴等の再生可能エネルギーの活用を図る。また、水素社会³⁵の実現を目指して、水素エネルギーの製造、貯蔵・輸送についての技術開発や低コスト化を推進するとともに、FCV（燃料電池自動車）の導入や水素ステーションの設置を進める。

環境用水によるせせらぎ等水辺空間の創出、河川における一定流量の確保、公共空間等の緑化、風の道³⁶を考慮した道路、河川、広場・空地等の整備や建築物の配置、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の緩和対策等を推進する。

(2) 農山漁村地域の環境保全

耕作放棄地や手入れ不足の人工林等を始め、農地やため池、森林の適切な整備・保全を図り、農山漁村地域が持つ多面的で公益的な機能を確保する。一方、後継者不足等により担い手が不足している地域においては、集落営農組織の設立などを通じて農地の維持・確保を促進する。

法人雇用による就農機会の拡大や就農希望者への研修及び経営の確立のための支援、農業経営者と企業のコラボレーションによる新商品の開発推進等を行うことにより、多様な農業の担い手の育成・確保を図る。

³⁴ 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。

³⁵ 水素社会：空気中の酸素と化学反応させて発電する燃料電池を使うことで、化石燃料に頼らない地球環境にやさしい水素をエネルギーとして利用する社会。

³⁶ 風の道：道路の中央分離帯を緑化するなどして海からの風を都心部に運ぶなど、環境汚染や暑さ対策で都市部に風が流れるようにすること。

(3) 健全な流域圏と生態系の保全・再生

希少野生生物の保護増殖、里地里山等の二次的自然環境や市街地等に残された自然環境の保全・再生、侵略的外来種の防除等を実施することにより、生態系の保全に向けた取組を推進し、生物多様性の確保を目指す。

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。約 1,450 万人の水源地である「琵琶湖・淀川流域圏」を始めとする近畿圏の流域圏において、下水道の高度処理の推進や適切な森林の整備・保全等による水源涵養機能の維持・向上等を進める。また、生態系や自然の保全・再生のため、生態系ネットワークの形成や自然再生事業等の取組を推進する。

大阪湾を含む瀬戸内海を生物多様性と生物生産性が高く維持された豊かで美しい里海として再生するための取組を推進する。また、誰もが参加しやすい活動を通じて、美しい瀬戸内を守っていくための取組を促進する。

森・川・里・都市・海等のネットワークを通じて、美しく親しみやすい豊かな「魚庭(なにわ)の海」を回復し、住民が誇り得る「大阪湾」を創出する。また、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。

(4) 自然との共生の推進

自然公園等の整備・管理や多様な主体の協働による森林の整備・保全を推進する。

都市域においても、都市公園の整備、屋上・壁面や公共空間等の緑化、都市内農地やため池の保全を推進する。

歴史や伝統ある棚田や疏水等の美しい農村景観等を保全・復元・継承するとともに、農山漁村地域における生物多様性の効果的な保全に向けて、地域主体による里地里山保全の取組への支援を検討する。

(5) 循環型社会の構築

循環型社会の形成に向けて、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））や廃棄物の適正な処理を推進する。

廃棄物の適正処理のために、海面処分場の計画的な整備の促進や、内航海運等を活用するリサイクルポート³⁷による静脈物流網の構築を促進する。

³⁷ 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（使用済みの製品や産業廃棄物等の輸送）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。

(6) 環境・エネルギー技術での世界貢献

世界の環境改善や省エネルギー化に貢献するため、インダストリアルツアー³⁸等により官民が連携し、優れた環境・エネルギー技術や知見を海外に紹介するとともに、現地の人材を受け入れ、現地に技術を普及させる取組を推進する。

アジアを始めとする世界の水・環境問題の解決に貢献するため、水道・下水道事業や廃棄物関連事業等において、事業運営面でノウハウの蓄積を持つ地方公共団体と、優れた要素技術を持つ企業がそれぞれの強みをいかし、インフラ整備や技術指導等において官民連携による海外展開の取組を推進する。

(7) 地球温暖化対策の推進

温室効果ガスの排出量削減に寄与する幹線道路ネットワークの整備やITSの整備、パーク・アンド・ライド³⁹等のTDM⁴⁰(交通需要マネジメント)、モーダルシフトの促進等、低炭素社会の実現に向けた総合交通対策を推進する。

京阪神都市圏の後背地となる紀伊山地、中国山地、比良山地等における森林の間伐や植林等の適切な森林の整備・保全や成長に優れた品種の開発、都市緑化の推進等の温室効果ガスの吸収源対策を推進する。

行政、企業、NPO等が連携して環境教育の実施や地球環境、森林保全を担う人材の育成を図る。

気候変動の影響による被害を最小化し、迅速に回復できる社会を構築することを目的として、国が策定する適応計画に基づき、地方の実情やニーズに基づいた適応のための施策を実施する。

(8) 近郊緑地の保全

近郊緑地保全区域内の土地利用については、緑地の減少は見られるものの、近郊整備区域に比べてその減少率は少なくなっており、「近畿圏の都市環境インフラのグランドデザイン」に示された水と緑のネットワークにおける枢要な自然環境を形成するなど、一定の効果を上げてきた。

さらに、人口減少下においても増加している都市的土地利用については、地域の状況等も踏まえつつ、都市機能や居住を中心部や生活拠点等に集約化し、郊外部への市街地の拡大を抑制することが必要であり、集約化する地域の外側では、低密度化が進むことから、公園、農地、森林等の整備及び自然環境の再生などの新たな土地利用等を勘案しつつ、地域の状況に応じた対応を進めることが求められている。

³⁸ インダストリアルツアー：産業活動の把握、ビジネス交流の可能性検討等を目的とした産業視察。

³⁹ パーク・アンド・ライド：駅まで車で行き、車は駅に留めておき、その後は電車やバスを利用する通勤・通学方式。

⁴⁰ TDM：Transportation Demand Managementの略称。道路交通混雑の解消・緩和のため、自動車を含む各種交通機関の輸送効率の向上や需要の調整を図る施策の総称。

これらを踏まえ、市街地の衰退に伴う低未利用地の増加等を踏まえつつ、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、近畿圏において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。

第4節 区域の指定に関する事項

1 近郊整備区域

京阪神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、該当地域の周辺地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。

[第2部]

第3章 施設の整備計画

1 道路

対流促進型国土の形成、大都市圏相互や地方都市圏との双方向的・水平的な広域連携の活発化、国際的な交流に資する道路の整備を推進する。また、道路ネットワークの整備に加え、道路の様々な機能を発揮し、多様なニーズに対応するための施策を推進する。さらに、切迫する巨大地震等による被害の軽減を図り、円滑かつ迅速な応急活動の確保や地域の産業・物流機能を維持できるよう、緊急輸送道路の耐震対策等道路の防災対策・震災対策を推進する。

また、高齢者や障がい者等が安全に活動できる社会を実現するため、歩行空間のバリアフリー化や踏切道の歩行者対策、自転車道等の整備等を推進する。さらに計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを確立するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

交流・連携の強化による産業活動の活性化のため、近畿自動車道敦賀線敦賀南スマートインターチェンジ（福井県敦賀市）、近畿自動車道敦賀線三方PAスマートインターチェンジ（仮称）（福井県若狭町）、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）（四日市～亀山西）（三重県四日市市ほか）、東海環状自動車道（一般国道475号東海環状自動車道（西部区間））（関広見～新四日市）（岐阜県、三重県）、四日市インターアクセス道路（一般国道477号四日市湯の山道路）（三重県菰野町ほか）、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）（大津～神戸）（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、兵庫県神戸市）、一般国道422号道路整備事業（大石東バイパス）（滋賀県大津市）、主要地方道大津信楽線道路整備事業（平野・黄瀬工区）（滋賀県大津市）、一般県道丁野虎姫浜線道路整備事業（小谷城スマートIC）（滋賀県長浜市）、一般国道303号道路整備事業（追分道路）（滋賀県高島市）、鴨川東岸線（第二工区）の整備（京都府京都市）、府県間道路（一般国道480号）（大阪府）、阪神高速道路（淀川左岸線）（大阪府大阪市）、阪神高速道路（大和川線）（大阪府堺市、松原市）、茨木摂津線（大岩工区I期）他新名神ICアクセス道路（大阪府茨木市ほか）、第二阪和国道（一般国道26号第二阪和国道）（大阪府阪南市、岬町）、第二阪和国道（一般国道26号和歌山岬道路）（大阪府岬町、和歌山県和歌山市）、一般国道175号平野拡幅（兵庫県神戸市）、中国横断自動車道姫路鳥取線（播磨新宮～山崎）（兵庫県たつの市、宍粟市）、鳥取豊岡宮津自動車道（山陰近畿自動車道）（浜坂道路（仮称）浜坂IC～余部IC）（兵庫県香美町、新温泉町）、京奈和自動車道（一般国道24号大和御所道路）（奈良県）、京奈和自動車道（一般国道24号紀北西道路）（和歌山県）など事業中の区間の整備およびその他区間の調査を推進する。

国際・広域観光を推進するための拠点・ネットワークの形成のため、中部縦貫自動車道（一般国道158号永平寺大野道路）（福井県）、重点「道の駅」「（仮称）結の故郷」整備事業（福井県大野市）、伊勢志摩連絡道路（一般国道167号磯部バイパス）（三重県志摩市）、近畿自動車道敦賀線（福知山～綾部、綾部PA～舞鶴西）4車線化（京都府）、重点「道の駅」「お茶の京都みなみやましる村」整備事業（京都府南山城村）、北近畿豊岡

自動車道（一般国道 483 号八鹿日高道路）（兵庫県豊岡市、養父市）などの整備を推進する。

地域生活の維持・向上と安全・安心な生活環境の創出のため、JR北陸本線等連続立体交差事業（福井駅付近）（福井県福井市）、重点「道の駅」「（仮称）結の故郷」整備事業（福井県大野市）（再掲）、近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業（三重県四日市市）、歩道整備事業：主要地方道伊勢多気線多気地区（三重県多気町）、交差点改良事業：一般国道 42 号新田地区（三重県大台町）、一般県道野洲停車場線道路整備事業（小篠原工区）（滋賀県野洲市）、一般国道 171 号野上電線共同溝事業（京都府京都市）、大阪高槻京都線他自転車通行空間整備（大阪府）、南海本線連続立体交差事業（大阪府泉大津市）、大阪外環状線連続立体交差事業（大阪府東大阪市）、山陽電鉄本線連続立体交差事業（西新町駅付近）（兵庫県明石市）、阪神本線連続立体交差事業（鳴尾駅付近）（兵庫県西宮市）一般国道 2 号門前交差点改良事業（兵庫県たつの市）、畝傍駅前通り線（奈良県橿原市）などの整備を推進する。

切迫する巨大地震・津波に備えた国土強靱化のため、東海環状自動車道（一般国道 475 号東海環状自動車道（西部区間））（関広見～新四日市）（岐阜県、三重県）（再掲）、一般国道 23 号中勢道路（三重県津市ほか）、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）（四日市～亀山西）（三重県四日市市ほか）（再掲）、一般国道 42 号松阪多気バイパス（三重県松阪市ほか）、橋梁の耐震対策：主要地方道水郷公園線(福吉橋)(三重県桑名市)、一般国道 2 号神崎大橋耐震対策（大阪府大阪市）、一般国道 2 号脇浜南電線共同溝事業（兵庫県神戸市）、五條新宮道路（一般国道 168 号辻堂BP）（奈良県五條市）、近畿自動車道紀勢線（仮称）和歌山南スマートインターチェンジ（和歌山県和歌山市）などの整備を推進する。

激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備えのため、一般国道 480 号鍋谷峠道路（大阪府和泉市、和歌山県かつらぎ町）などの整備を推進する。

戦略的なメンテナンスサイクルの構築のため、トンネル修繕：主要地方道伊勢磯部線（五十鈴トンネル）（三重県伊勢市）などの整備を推進する。

2 鉄軌道

圏域内外の多様な連携等を支える広域的な鉄道網の整備を推進する。また、京阪神大都市地域においては、都市間の連携や都市内の活動を支えるとともに、混雑緩和や利便性向上・利用促進等のため、事業者間の連携のもと、相互直通運転や乗り継ぎ利便性の向上等を図りつつ、効率的な鉄軌道の整備を進める。その他の地域においては、大都市地域を始めとする様々な地域との連携を進めるとともに、地域における交通サービス水準の向上を図る。さらに、鉄道交通の安全を確保するため、ホームドアの整備を推進するとともに、視覚障がい者のホームからの転落防止に効果が高いバリアフリー設備として、内方線付き点状ブロックの整備を推進するなど、一体的・総合的なバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進する。

また、訪日外国人旅行者の受入環境整備を図るため、相互利用等も含めた交通系 IC カードの利便性向上を促進する。

鉄道ネットワークの充実については、おおさか東線（大阪府大阪市、吹田市）の整備を推進する。

交通ネットワークの形成については、北大阪急行延伸（大阪府豊中市、箕面市）を推進する。

鉄道駅のバリアフリー化のため、近鉄平端駅バリアフリー整備事業（奈良県大和郡山市）を推進する。

3 港湾

産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を支える効率的で安全な輸送体系を構築するため、施設整備等のハード面の施策と効率的な運営やICT（情報通信技術）の活用等のソフト面の施策を総合的に進める。また、切迫する巨大地震等による被害の軽減を図り、円滑かつ迅速な応急活動の確保や地域の産業・物流機能を維持できるよう、耐震強化岸壁等の防災拠点、緊急輸送道路等の体系的整備を推進する。

さらに、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

港湾機能の強化のため、敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（福井県敦賀市）、舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル（改良）事業（京都府舞鶴市）、大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（大阪府大阪市）、堺泉北港助松地区国際物流ターミナル整備事業（大阪府高石市）、神戸港六甲アイランド地区国際海上コンテナターミナル整備事業（兵庫県神戸市）、神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業（兵庫県神戸市）、尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業（兵庫県尼崎市）、和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業（和歌山県和歌山市）、日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業（和歌山県御坊市）を推進する。

暮らし産業を支える海と陸の結節点を強化するため、敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（福井県敦賀市）（再掲）、舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル（改良）事業（京都府舞鶴市）（再掲）、堺泉北港助松地区国際物流ターミナル整備事業（大阪府高石市）（再掲）、尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業（兵庫県尼崎市）（再掲）和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業（和歌山県和歌山市）（再掲）、日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業（和歌山県御坊市）（再掲）を推進する。

観光客受入環境の整備については、大阪港天保山岸壁の機能強化（大阪府大阪市）、大阪港南港地区内貿フェリーターミナルの機能強化（大阪府大阪市）を推進する。

また、危機管理対策の強化のため、堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業（大阪府堺市）を推進する。

ものづくり産業を支える港湾機能強化のため、四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（三重県四日市市）を推進する。

4 漁港

資源管理体制下での水産資源の適切な管理や安全で活力ある漁村づくり等を図るため、漁業地域の防災対策や漁港機能の集約化・再活用等に資する整備等を一体的に推進する。

このため、日本海沿岸の小浜市、越前町、舞鶴市、香美町及び太平洋沿岸の津市、鳥羽

市、熊野市、大紀町、和歌山市、那智勝浦町、串本町において、水産基盤整備事業を推進する。

5 空港

近畿圏の国際競争力を強化するため、関西国際空港を中心とした国際航空ネットワークの充実と航空貨物ネットワークの拡大を図る。また、これらとのアクセス性を高めるための交通体系の整備を推進する。併せて、地域の基幹産業等の振興や観光振興を図るため、地方空港を活用した航空ネットワークの活性化を図る。

さらに、安全かつ効率的な運航を確保するため、航空交通システムの高度化を推進し、管制処理能力の向上を図るとともに、ヒューマンエラーの防止を図る。ハイジャック、航空機テロを未然に防止し、民間航空の安全性を確保するため、定時性、効率性等に配慮しながら、搭乗旅客及び機内持込手荷物検査、航空貨物検査等の適切な実施を確保する。

ゲートウェイ機能の強化のため、関西国際空港ターミナルビル（T3）建設事業（大阪府）を推進する。

6 情報通信施設

世界最高レベルの情報通信基盤の更なる普及・発展に向けて、様々な産業が新事業・新サービスを創出できるICT基盤、活発な競争を通じた世界最高水準のICT環境、誰もがより安心して利用できるICT環境という将来像を実現するため、圏域内で必要な情報通信基盤の整備を推進する。そのため、民間事業者による活発な競争を促すとともに、条件不利地域におけるICT基盤の整備を推進する。また、訪日外国人にとっても便利に利用できるICT環境の実現を目指す。

放送については、4K・8Kやスマートテレビ等の放送サービスの高度化、放送ネットワークの強靱化等を推進する。

郵便については、ユニバーサルサービスを確保しつつ、郵便・信書便市場の活性化を図る。

7 河川

各河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一体とした流域圏において、水害の防止、水資源開発及び渇水対策、健全な水循環の維持又は回復、環境の整備と保全を図る。さらに、個別施設計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

また、近畿圏においても、関東・東北豪雨災害を踏まえ、新たに「水防災意識社会 再構築ビジョン」として、直轄河川とその氾濫により浸水のおそれのある市町村において、平成32年度を目途に水防災意識社会を再構築するためのハード・ソフト対策を一体的・計画的に推進する。

切迫する巨大地震・津波への備えのため、地震・津波対策として、熊野川（三重県紀宝町、和歌山県新宮市）・紀の川（和歌山県和歌山市ほか）・大和川（大阪府大阪市ほか）・淀川（大阪府大阪市ほか）の直轄河川改修事業（耐震対策）、水門・樋門の自動化・遠隔操作化（和歌山県）の整備を推進する。

激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備えのため、洪水・内水対策として、吉野瀬川河川改修事業（放水路整備）（福井県越前市）、河内川ダム建設事業（福井県若狭町）、熊野川河川激甚災害対策特別緊急事業（三重県紀宝町、和歌山県新宮市）、旧安祥寺川都市基盤河川改修事業（京都府京都市）、古川床上浸水対策特別緊急事業（京都府城陽市）、由良川床上浸水対策特別緊急事業（京都府福知山市）、弘法川・法川床上浸水対策特別緊急事業（京都府福知山市）、天ヶ瀬ダム再開発事業（京都府宇治市）、法華山谷川床上浸水対策特別緊急事業（兵庫県加古川市、高砂市）、和田川床上浸水対策特別緊急事業（和歌山県和歌山市）を推進する。

河川・湖沼環境の保全等のため、木曾川総合水系環境整備事業（自然再生）（三重県桑名市ほか）を推進する。

歴史・文化・風土を活かした地域づくりのため、美しい景観・良好な環境形成として、野洲川中州地区かわまちづくり（滋賀県守山市）を推進する。

8 海岸保全施設

地震・津波、高潮等による被害からの防護、海岸環境の整備と保全及び適正な利用の調和した海岸事業を推進する。

激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備えのため、高潮・侵食対策として、福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業（福井県福井市、坂井市）、敦賀港海岸海岸侵食対策事業（福井県敦賀市）、大淀漁港海岸高潮対策事業（三重県伊勢市ほか）、長島地区海岸高潮対策事業（三重県桑名市）、堺泉北港海岸・阪南港海岸高潮対策事業（大阪府堺市ほか）、東播海岸直轄海岸保全施設整備事業（垂水工区ほか）（兵庫県神戸市ほか）を推進する。

地震・津波対策については、高石漁港海岸他南海トラフ地震・津波対策（大阪府高石市、岸和田市）、沼島漁港海岸南海トラフ地震・津波対策（兵庫県南あわじ市）を推進する。

9 砂防設備

ぜい弱な山地を中心に、土砂災害の未然防止を図り、地域の安全性を高めるため、砂防事業を推進する。さらに、流域圏全体を考慮した総合的な土砂管理を推進する。

激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備えのため、車持川通常砂防事業（福井県高浜市）、葉王寺谷川通常砂防事業（三重県松阪市）、石川谷川補助通常砂防事業（滋賀県長浜市）、堤谷川砂防事業（京都府与謝野町）、丹波地域他山地防災・土砂災害対策事業（兵庫県丹波市ほか）、紀伊山地直轄特定緊急砂防事業（赤谷地区ほか）（奈良県五條市ほか）、紀伊山地直轄特定緊急砂防事業（那智川流域ほか）（和歌山県那智勝浦町ほか）、観音谷砂防事業（和歌山県北山村）を推進する。

10 地すべり防止施設等

地すべり災害の未然防止や、がけ崩れ及び雪崩災害の未然防止を図るため、地すべり対策事業や急傾斜地崩壊対策事業等を推進する。

激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備えのため、阿田和地区急傾斜地崩壊対策事業（三重県御浜町）、沖島地区補助急傾斜地崩壊対策事業（滋賀県近江八幡市）、長谷（1）地区急傾斜地崩壊対策事業（兵庫県神河町）、東岩代地区地すべり対策事業（和歌山県み

なべ町)を推進する。

11 森林の保安施設

森林の維持造成を通じて、山地災害から国民の生命・財産を保全するとともに、森林の有する水源涵養等多面的機能の発揮を図るため、森林の整備・管理を計画的に推進する。

このため、福井市、大野市、永平寺町、南越前町、津市、松阪市、大台町、紀北町、御浜町、神戸市、養父市、丹波市、朝来市、宍粟市において、治山事業を推進する。

12 かんがい排水施設

地域特性に応じた農業を展開するとともに、農地・農業用水の確保と有効利用等を通じて、食料供給基地としての機能を強化する。農地の大区画化、汎用化、かんがい排水施設機能の維持・増進、農地防災等農業生産基盤の整備を効率的に推進するとともに、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

このため、福井市、あわら市、坂井市、伊勢市、桑名市、多気町、明和町、玉城町、南伊勢町、近江八幡市ほか、京都市、宇治市、久御山町、奈良市ほか、橿原市、桜井市、田原本町、和歌山市ほかにおいて、農業農村整備事業等を推進する。

13 水道

水道水の安全の確保、確実な給水の確保、供給体制の持続性の確保の3つの観点から、水道施設については、人口減少等に伴う地域のニーズに的確に対応し、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。また、都市、地域構造の変化に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。さらに、大規模地震に備え、管路等の計画的な耐震化等を推進する。

このため、野洲市ほか、桜井市ほかにおいて、水道用水供給事業及び水道事業を推進する。

14 工業用水道

工業用水については、需要者における回収利用等合理的な利用を促進しつつ、過剰な地下水取水による地盤沈下を防止するため、工業用水道施設の整備を推進するとともに、施設全体の老朽・劣化対策を計画的に進める。

15 工業用地

工業用地については、新産業の創出促進や、工業生産機能の高度化等を進めるため、また、地域産業を振興し地域の活性化を図るための産業拠点として、物流施設の集約化の促進など、物流等の効率化を図り、国際都市にふさわしいビジネス環境の整備等に資する、研究開発機能、業務機能、物流機能等と連携した工業団地の計画的な整備を推進する。

16 住宅、住宅用地及び市街地

居住ニーズの多様化への対応、低・未利用地の有効活用、防災性の向上等に配慮しつつ、

良質な住宅及び住宅用地の供給を推進するとともに、必要な都市機能の充実を図るために良好な市街地の整備を推進する。

歴史・文化をいかしたまちづくりのため、向日市長岡宮跡周辺地区都市再生整備計画事業（京都府向日市）、宇治橋周辺地区都市再生整備計画事業（京都府宇治市）を推進する。

美しい景観・良好な環境形成のため、福井駅周辺土地区画整理事業（福井県福井市）、野洲川中洲地区かわまちづくり（滋賀県守山市）（再掲）、水都大阪再生地区都市再生整備（大阪府大阪市）、三国東地区土地区画整理事業（大阪府大阪市）を推進する。

交通結節点の改善のため、亀岡駅北土地区画整理事業（京都府亀岡市）を推進する。

観光客受入環境の整備のため、ホテルを核とした賑わいと交流のまちづくり（奈良県奈良市）を推進する。

17 下水道

公共用水域の水質汚濁の防止、市街地における生活環境の改善等に資するため、公共下水道、流域下水道等の整備を推進し、水質環境基準等の目標達成を図る。

近年多発している局地的大雨による地下街浸水等の都市型水害に対応する等、降雨による市街地等における浸水を防除するため、河川改修事業等との調整を図りつつ、公共下水道、都市下水路等を緊急的、重点的に整備するハード対策に加え、浸水想定、ハザードマップの作成・公表等ソフト対策、さらに、ハザードマップポータルサイトの充実など災害リスク情報を共有、活用するための取組を行うなど自助・共助を総合的に組み合わせた総合的な浸水対策を推進する。

また、国民の安心・安全を確保し、地震に強いまちづくりに資するため、下水道の地震対策を推進するとともに、下水道施設の機能を維持するために計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。また、都市、地域構造の変化に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。

また、資源の有効利用、健全な水循環の維持又は回復、地球温暖化対策の推進の観点から、下水汚泥の利活用等下水道が有するエネルギー活用の推進、雨水・再生水利用の促進、水辺空間の創出を一層推進するほか、下水道施設の上部空間の利用等による民間の収益事業を実施するなど、民間にとって魅力的な PPP/PFI 事業の拡大を図り、施設の有効利用を推進する。

洪水・内水対策については、桂川右岸流域下水道整備事業（浸水対策）（京都府）を推進する。

循環型社会の形成については、洛西浄化センター下水汚泥固形燃料化事業（京都府）を推進する。

18 廃棄物処理施設

持続的な経済発展が可能な循環型社会の実現に向けた取組を進めるため、事業者、消費者、地方公共団体及び国において、それぞれの責務を踏まえつつ、それら各主体の連携により、廃棄物等の排出の抑制、適正な循環利用の促進及び適正な処分の確保を推進するとともに、災害対策や地球温暖化対策の強化を目指し、老朽化施設の適切な更新・改良を図

るなど、広域的な視点に立った強靱な廃棄物処理システムの確保を進める。

このため、越前市、美浜町、大津市、近江八幡市、草津市、野洲市、京都市、神戸市、和歌山市、田辺市、新宮市において、ごみ処理施設等の整備を推進するとともに、姫路市、田辺市において、最終処分場の整備を推進する。

19 都市公園

都市に必要な環境基盤として多くの生物の生息・生育の場となるとともに、都市住民の憩いの場、多様なレクリエーションの場、災害発生時の避難地や避難路、地域固有の美しい風景・景観の形成等に大きな役割を果たす都市公園等の整備、質的向上を計画的に推進する。この場合、バリアフリー・ユニバーサルデザインを推進するなどの高齢者、障がい者や子育て世代など全ての人々に対応した公園施設等の整備や公園施設の老朽化対策として、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等を推進する。

また、地震災害等が発生した場合に住民の生命の安全等を確保するため、防災拠点となる都市公園（防災公園）の整備を推進する。また、観光振興等に寄与する拠点となる都市公園の整備などにより歴史文化等に根ざした魅力ある空間を創出するなど、観光資源のポテンシャルをいかした地域づくりなどにより、交流人口と消費の拡大を図る。

歴史・文化をいかしたまちづくりのため、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業飛鳥区域キトラ古墳周辺地区（奈良県明日香村）の整備を推進する。

自然環境の保全・再生・創出・管理の推進のため、尼崎の森中央緑地都市公園事業（兵庫県尼崎市）の整備を推進する。

20 病院

高齢人口の増加等に伴う医療需要の急激な増加に対応しつつ、広域的な医療機能の配置に関する計画を推進し、また、医療分野等の施策の充実を図ることにより、誰もが快適に暮らしやすい都市居住の環境整備を推進する。

このため、三重県立子ども心身発達医療センター（仮称）（津市）、国立循環器病研究センター（吹田市）の整備を推進する。

21 大学等高等教育機関、研究施設等

大学等高等教育機関については、各大学等の強みをいかし、地域の中で大学間が相互に連携するなど、様々な社会の要請に応える人材の育成を図るとともに、地域の実情に応じて、高等教育機関が全学的に連携し、様々な資源を活用しながら教育・研究・社会貢献活動を行うことを支援することで、地域との相互交流を促進し、地域コミュニティの中核的存在としての機能強化を図る。

また、高度な学術・研究機能の強化・活用及びものづくり産業基盤や大学・研究機関等の集積をいかした「知的対流拠点」を産学官の連携のもと形成するとともに、古代歴史文化に関する研究を推進する。

このため、茶業研究所（宇治市）、兵庫県立大学姫路工学キャンパス（姫路市）、ポスト「京」（神戸市）、農業研究開発センター（桜井市）の整備を推進する。

22 教育・文化施設

豊富な歴史・文化資産を地域活性化等にかさすべくデータベース等の整備を推進する。また、人口減少等に伴う社会の要請の変化や多様なニーズに対応し、地域の歴史や特色をいかした図書館、博物館等の機能更新を進めるとともに、効率的・効果的な集約・再編等の取組を進める。

このため、（仮称）一乗谷朝倉氏遺跡博物館（福井市）、芦原青年の家（あわら市）、（名称未定）新生美術館（大津市）、滋賀県立琵琶湖博物館（草津市）、（仮称）新総合資料館（京都市）、国立京都国際会館（京都市）、（名称未定）美術館（大阪市）、堺市民芸術文化ホール（堺市）の整備を推進する。

23 自然公園

自然とのふれあいを求めるニーズの高まりと多様化に適切に対応し、自然公園がもつ機能を多元的に発揮させるため、すぐれた自然環境の保全の強化を図るとともに、野外レクリエーションの場の確保を図る。

このため、近畿圏内の各自然公園において、それぞれの特性を踏まえた保全と利用の方策を計画的に実施する。

24 文化財保存のための施設

歴史・文化資産をいかした取組を推進し、それらの資産の魅力や美しさについて国内外に広く発信するとともに、点としての歴史・文化資産のみならず、周辺の建築物の保存や良好な景観の形成・保全による、面としての地域づくりを進める。

このため、（仮称）一乗谷朝倉氏遺跡博物館（福井市）、旧中山道（愛荘町）、埋蔵文化財展示施設（豊臣石垣公開施設）（大阪市）の整備を推進するとともに、重要伝統的建造物群保存地区等について修理、修景等を推進する。

25 社会福祉施設

高齢人口の増加等に伴う介護・福祉需要の急激な増加に対応しつつ、多様な世代が交流し、安心して健康に暮らすことができるよう、特別養護老人ホーム等の介護保険施設や認知症高齢者グループホーム等の地域密着型サービス、サービス付き高齢者向け住宅等の整備を推進するとともに、障がい児支援の充実を図るため、奈良県立登美学園の整備を推進する。

26 中央卸売市場

生鮮食料品等の流通の合理化等を図るため、京都市中央卸売市場第二市場、大阪市中央卸売市場南港市場、神戸市中央卸売市場東部市場新加工場・冷蔵庫棟、姫路市中央卸売市場の整備を推進する。