

国土形成計画法第9条に基づく
近畿圏広域地方計画

関西広域地方計画

【中間とりまとめ（素案）】

令和●年●月

近畿圏広域地方計画協議会

目次

はじめに

第1部 関西の現状と課題

第1章 関西の地域構造

第2章 関西の特徴・強み

第3章 関西を取り巻く現状と課題

～第4回有識者会議

第2部 関西の将来像とその目標・戦略

第1章 活力ある圏域づくり

第1節 日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西

第2節 豊かに誇り高く暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西

第2章 安全・安心な圏域づくり

第1節 巨大災害リスクに対して強靱な国土・社会を目指す関西

第2節 人と自然が共生する持続可能な関西

第3章 個性豊かな圏域づくり

第1節 歴史・伝統・文化が集積し、世界を魅了し続ける関西

第5回有識者会議

第3部 広域連携プロジェクト

第1章 日本回廊ネットワークプロジェクト

第2章 関西交通ネットワークプロジェクト

第3章 関西成長エンジンプロジェクト

第4章 都市の魅力向上プロジェクト

第5章 地域活性化プロジェクト

第6章 関西強靱化・防災連携プロジェクト

第7章 GX プロジェクト

第8章 みどり・水・生き物の共生プロジェクト

第9章 世界を魅了する関西プロジェクト

第10章 他圏域との連携プロジェクト

次回会議以降

第4部 計画の効果的推進

第1章 重点的・選択的な資源投入

第2章 多様な主体の参加と連携・協働

第3章 隣接圏域との連携

第4章 他の計画・施策との連携

第5章 計画の進捗状況の把握

第5回有識者会議

はじめに

- ・ 総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めた「第3次国土形成計画（全国計画）（令和5年7月）」や「関西広域地方計画 基本的な考え方（令和5年7月）」等を踏まえ、新たな「近畿圏広域地方計画」の中間とりまとめを行う
なお、本計画においては、「近畿圏」を「関西」と称する
- ・ 計画の対象区域：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
- ・ 計画の期間：本計画の計画期間は、2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間とする
- ・ その他
本計画においては、特に断りのない限り、「関西」と記す場合上記の関西圏の範囲を指す

第1部 関西の現状と課題

第1章 関西の地域構造

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

関西の南部には、その大半が森林・山岳地帯であり、圏域面積の約4分の1を占める紀伊半島があり、東部には、日本最大の湖であり、国民的資産にも位置づけられている琵琶湖を有し、その給水人口は、圏域人口約2,050万人の72%にあたる約1,480万人に上る。

本圏域の中央部に位置する京都、大阪、神戸の3大都市とその周辺都市を中心とした地域に都市・交通・産業が高密度に集積しており、そこに圏域人口の約8割が集中している一方で、日本海側や紀伊半島など過疎地等を含む地域も抱えている。

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

第2章 関西の特徴・強み

(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西

古来より日本の歴史と文化の中心として各所に都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。

国内の世界文化遺産20件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の4割以上を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集積しており、さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群が、世界遺産一覧表への記載を目指している。

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

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

京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋のいずれかの海域に100km以内の距離で到達でき、海が身近な地域である。

都市部から比較的近くに、里山・里海などの日本の原風景が残り、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプなどを複合的に楽しめる自然が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた地域を有する。

京阪神都市圏から約100km圏内に、熊野や丹波・若狭などの豊かな自然を活かした観光

1 地のほか、ラムサール条約湿地¹、ユネスコエコパーク²、ユネスコ世界ジオパーク³、日本
2 ジオパーク⁴等がそれぞれ存在する。

3 このような自然を価値ある姿のまま引き継いでいこうと、地元市町村などを中心にそ
4 の保全、活用が進められている。

5 琵琶湖・淀川流域や大阪湾を含む瀬戸内海等においては、人と水とのつながりの中で
6 生活が営まれてきた歴史があり、琵琶湖・淀川流域圏の再生に関連する様々な取組が行
7 われている。

8 豊岡市におけるコウノトリの保護・野生復帰の取組など、人と自然の持続的な共生を
9 目指す取組も進められている。

10 (2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西

12 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、約 2,040
13 万人（2022 年）の人口を擁し、域内総生産額は約 86 兆円（2020 年度）と世界で 19 番目
14 の経済規模のスイスを上回る経済規模を有する我が国第二の経済圏であり、国の出先機
15 関や関係機関、日本銀行大阪支店、在日外国公館等の中核機関がおかれている。

16 関西の産業構造を域内総生産ベースで見ると、約 71%が第 3 次産業、約 29%が第 2 次
17 産業となっており、全国とほぼ同じ産業構造である。また、関西各府県の産業別シェア
18 を域内総生産ベースで見ると、第 3 次産業は大阪府が約 50%と最も高く、兵庫県、京都
19 府とあわせた 3 府県で関西全体の 86%を占める。第 2 次産業のシェアは、大阪府約 37%、
20 兵庫県約 29%の 2 府県で関西全体の約 65%を占める。

21 アジア諸国の経済成長に伴い、日本全体においてもアジア諸国との貿易のシェアが最
22 も大きくなっており、アジア諸国と歴史的・経済的に結びつきが強い関西においては、輸
23 出・輸入総額（いずれも 2023 年速報値）に対するアジア諸国のシェアは、輸出約 62%、
24 輸入約 58%と、経済交流も活発であり、関西圏唯一の日本海側拠点港である舞鶴港では、
25 東アジア諸国と地理的に近接する日本海側港湾での交流も行われている。

26 また、関西国際空港から入国する外国人の約 9 割はアジア諸国からの利用者で、その
27 数は 2019 年には 765 万人とアジアと関西の活発な人流を支えていたが、新型コロナウイルス
28 感染症の世界的流行の影響により 2020 年は 92 万人、2021 年は 3 万人に急減し、2022
29 年は 80 万人であった。しかし、2023 年は 1～11 月で 525 万人の回復を示している。

30 関西国際空港の国際就航便数は 2019 年には国際線旅客就航便のうち 9 割以上がアジア
31 路線で、また旅客便のアジア就航都市数が国内最多の 52 都市に上っていた。2020 年以降、
32 新型コロナウイルス感染症の世界的流行により激減したが、2023 年夏ダイヤでは 22 都市、
33 595 便まで回復している。

34 関西は、名神高速道路、新名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡

¹ ラムサール条約湿地：特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約（ラムサール条約）で定められた国際的な基準に従って指定された湿地。

² ユネスコエコパーク：ユネスコ人間と生物圏（MAB）計画の一環として、豊かな生態系を有し、地域の自然資源を活用した持続可能な経済活動を進めるモデル地域として定められた地域。

³ ユネスコ世界ジオパーク：ユネスコの国際地質科学ジオパーク計画（IGGP）の一事業として、地球科学的意義のある地質遺産が、保護、教育、持続可能な開発のすべてを含んだ総合的な考え方によって管理された、1 つにまとまったエリア。日本ジオパークの中からユネスコによって認定される。

⁴ 日本ジオパーク：ユネスコ世界ジオパークの基準に沿って日本ジオパーク委員会が認定した地質遺産。

1 道路、東海道・山陽新幹線等の圏域内外を結ぶ高速交通ネットワークや、国内外の移
2 動・輸送の拠点である関西国際空港や大阪国際空港、神戸空港、阪神港などの交通基盤
3 を有する。

4 一方、高規格道路のミッシングリンク⁵の存在や交通容量の不足に伴う渋滞、さらに国
5 際基幹航路の寄港回数の減少解消などの課題もある。

6 国民の多様化する価値観に即して、地域が直面する諸課題に迅速に対応するためには、
7 行政中心の取組、特に人材や財政面で大きな制約に直面している地方公共団体中心の取
8 組には限界があり、国と地方の適正な連携・補完関係を強化するとともに、民の力を最
9 大限発揮し、官民の多様な主体が連携・協働して、地域課題の解決に当たる必要がある。

10 地域の発展に「民」の力が大きな役割を果たしてきた関西は、新たな官民連携によっ
11 て社会的課題を解決する「新しい資本主義」を実践する素地が根付いている。
12

13 (3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

14 関西には、我が国有数の大学、研究機関等が数多く存在し、大学生が約 55 万人、大学
15 院生が約 5 万人（2023 年）、自然科学系研究者及び技術者が約 39 万人（2020 年）就学・
16 就業している。

17 また、関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医
18 療産業都市、健都（北大阪健康医療都市）、Nakanoshima Qross（中之島未来医療国際拠点）
19 等の特色ある研究開発拠点が形成され、医療や脱炭素等のエネルギー分野を始めとする
20 最先端の研究開発が進展している。

21 大阪府は 47 都道府県中、最も製造業事業所数が多く、大阪府、京都府、兵庫県の 3 府
22 県に全国の製造業事業所の 15%が集積しており、上述の大学、研究機関等とともに次世
23 代産業であるバイオ・ライフサイエンス⁶産業やロボット産業にかかわる企業等も京阪神
24 地域に集中し、関西の産学官をあげて、関西においてバイオ・ライフサイエンス分野の
25 世界的拠点形成、大学、研究機関、企業、支援機関等が集積した産業クラスターの形成
26 に向けた取組が行われている。

27 さらに、国内拠点を中心に生産し、世界市場のニッチ分野で勝ち抜いている企業や、
28 国際情勢の変化の中でサプライチェーン⁷上の重要性を増している部素材等の事業を有す
29 る優良な企業を選定したグローバルニッチトップ企業⁸国内 100 選に、関西から機械・加
30 工部門の 15 社を始め、素材・化学部門、電気・電子部門を合わせて計 27 社が選ばれてお
31 り、選定企業数の対全国シェア（23.9%）は全製造業事業所数の対全国シェア（17.6%）
32 よりも高く、優れた技術力を有するものづくり企業が集積している。近年海外で高い評
33 価を得ている我が国の映画、テレビ、音楽、ゲーム、マンガ、アニメ等のエンターテイ
34 ンメント・コンテンツは、「クールジャパン」という言葉で語られるように、我が国の文
35 化力の発信によるソフトパワーの強化に貢献するだけでなく、関連産業への波及効果や

⁵ 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

⁶ ライフサイエンス：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。

⁷ 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消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がり。

⁸ グローバルニッチトップ企業：限定された特定の分野において独自の製品や技術を保有し、世界市場において一定のシェアを確保している中小・中堅企業。

1 観光資源としての価値も大きい。関西には、優れた技術力を有する中小企業や特色ある
2 ものづくり企業のほか、海外で評価が高いマンガ、アニメ、ゲーム等のコンテンツ産業
3 が集積している。

4
5 国家戦略特別区域に指定されている「関西圏国家戦略特区（大阪府、兵庫県及び京都
6 府）」は、再生医療を始めとする先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化の推進、
7 国内外から人材の集まるビジネス環境を整えた国際的な経済活動拠点の形成を目的とし
8 ている。

9 また、「関西イノベーション国際戦略総合特区」（京都府、大阪府、兵庫県、京都市、
10 大阪市、神戸市）では、関西が強みを有する医療・医薬、バッテリー・エネルギー等を
11 当面のターゲットに、課題解決型ビジネスの提供、市場展開を後押しする仕組みを構築
12 することにより、日本経済の再生に貢献し、我が国やアジア等の医療問題や環境問題を
13 克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目的としている。

14 このように関西においては、大阪・関西万博のレガシーの継承・発展や国家戦略特区
15 等でのDXなど先端的取組により、「未来社会」の関西での先行的実現に向けて果敢に挑戦
16 している。

17 2050年カーボンニュートラル⁹の実現に向け、関西においても官学民それぞれのレベル
18 で、また双方の連携による取組が進められている。

19 関西の自治体でも、ゼロカーボンシティ表明やSDGs¹⁰未来都市の選定が急速に進ん
20 でいる。ゼロカーボン表明済みの自治体は、2023年12月末時点において2府4県と85市
21 町村、SDGs未来都市選定を受けた自治体は滋賀県、大阪府及び兵庫県と26市町村と
22 なっている。また、脱炭素先行地域の選定も進んでおり、関西の自治体から第1回脱炭
23 素先行地域（令和4年4月）に5市、第2回（令和4年11月）に3市1町、第3回（令
24 和5年4月）及び第4回（令和5年11月）に各1市の計11市町が選定されている。

25 26 (4) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる関西

27 訪日外国人旅行者数及びこれに関連する指標は2015年の1,974万人から2019年には
28 3,188万人に約1.6倍の右肩上がりの伸びを示していたが、新型コロナウイルス感染症が
29 世界的に流行した2020年は412万人、2021年は25万人と大きく減少した。しかし、2022
30 年に入国制限が緩和されて以降増加が続いており、2023年は2,507万人（推計値。対2019
31 年同月比78.6%）にまで回復し、10月単月では252万人（対2019年同月比101%）と新
32 型コロナウイルス感染症拡大後初めて2019年同月を超えた。

33 関西国際空港の国際線旅客便発着回数は2015年9.7万回から2019年14.2万回へ1.5倍
34 近く増加したが、2020年には2.7万回、2021年0.6万回、2022年1.7万回に激減した。
35 しかし2023年は8.4万回（速報値）まで回復を示している。

36 我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数は、2017年に2,013回と2013年から
37 の4年間で5.4倍に増加し、その後もほぼ同水準を保っていた。しかし、2020年には66

⁹ カーボンニュートラル：温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

¹⁰ SDGs：Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことを指す。

1 回に激減し、2021年及び2022年は0回（寄港なし）であったが、2023年は外国船社の寄
2 港が復活し、1,264回にまで回復している。

3 関西の外国人延べ宿泊者数は、2019年に3,294万人泊、全国シェア28.5%であり、2015
4 年の1,592万人泊から4年間で2倍を超える増加を示した。コロナ禍により2021年には
5 51万人泊、全国シェア11.9%まで減少したが、2023年は3,267万人泊（速報値）であり、
6 コロナ禍前（2019年）の水準に回復した。

7 宿泊施設における客室稼働率は、2019年8月には関西全体で73%であり、特に大阪府
8 は東京都を上回る84%と極めて高く、宿泊施設の不足が課題であった。2020年8月は関
9 西全体で24%（大阪府18%）と大きく低下したが、以後、回復に向かい、2023年8月
10 （速報値）は関西全体で63%、大阪府では74%（東京都74%）となっている。

11 観光産業が関西経済に与えるインパクトはこれまでに十分示されていることから、幅広
12 い産業を観光関連産業として取り込み、高付加価値なインバウンドの誘致、プロモーショ
13 ンの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出について圏域全体で戦略的に取り組むこと
14 が重要である。

15 また、持続可能な観光地域づくりのため観光DX、観光人材の育成・確保と観光客の増
16 加に伴う混雑、渋滞、マナー違反等の地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下
17 への対策、取組が課題である。

18 「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマとした「2025年日本国際博覧会（略称「大
19 阪・関西万博」）」の開催を契機として圏域全体での取組により、万博によって得られる
20 様々な知見等をレガシーとして残していくことが課題である。

23 第3章 関西を取り巻く現状と課題

24 (1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

25 1) 急激かつ未曾有の規模の人口減少

26 全国的に人口減少が進む中、関西の人口も2010年の2,090万人を境に減少基調に転じ、
27 2020年は36万人減の2,054万人で、全国の総人口の16.3%を占めている。

28 国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口（2023年推計）によると、関西
29 の人口は2030年には1,945万人、2050年には1,650万人になると見込まれており、2020
30 年からの30年間で約400万人減少する見通しで、人口減少率は三大都市圏で最も大きい。

31 関西各府県の2022年の合計特殊出生率¹¹は、滋賀県（1.43）、和歌山県（1.39）、兵庫県
32 （1.31）以外は、全国平均の1.26以下であり、全ての府県の合計特殊出生率は人口置換
33 水準といわれる2.07より相当の開きがあり、1980年代以降1ポイント台が続いている。

34 関西のD I D（人口集中地区）¹²を有する市町村では、2020年の1,942万人が2050年に
35 は1,584万人になると見込まれる。

36 D I Dがない78市町村のうち35市町村で、特段の対策をしなければ人口が2050年に

¹¹ 合計特殊出生率：15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、1人の女性が一生の間に産む子どもの数を意味する。

¹² D I D（人口集中地区）：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。

1 2分の1以下となると見込まれている。

2 大阪圏は、東京圏等への20歳代の転出が多いものの、他圏域からの若者の流入により、
3 全体としてみると生産年齢人口は1990年代半ばまで増加していた。

4 近年、関西のD I Dを有する市町村であっても生産年齢人口は減少しており、2050年
5 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
6 ている。

7 人口減少下において地域を持続し、安心して心豊かな生活をおくるためには、都市圏
8 域の人口規模の確保、都市機能の維持が重要な課題であり、人口減少の緩和に向けた取
9 組（子どもを産み育てやすく出産後も働きやすい環境の整備、地方で子育てができる教
10 育環境の整備など）の推進とともに、若者を惹きつけ関西での定住意欲を喚起する魅力
11 ある地域づくりを実施し、それをPRすることが大切である。

12 関西は、地縁や地域のつながりによる自発的な活動が盛んな土地柄であったが、地域
13 コミュニティの弱体化が進展している。

14 近年、多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、
15 施設等の維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見守りや安否確認などの活動を代替、補
16 完する動きがみられる。

17 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生社会
18 づくりを進めていくことが課題である。

2) 3人に1人が高齢者となる社会の到来

21 関西の65歳以上人口は、2020年の590万人から、2050年には632万人に、また75歳
22 以上は、2020年の308万人から、2050年には403万人に増加すると見込まれている。

23 超高齢社会の本格的な到来に伴い、医療・介護・福祉需要の増加や運転免許証保有者
24 数に占める高齢者割合の増加のほか、特に高度経済成長期（1955年頃から1973年頃）に
25 建設されたニュータウンでは高齢人口の増加や住宅・商業施設の老朽化、シャッター通
26 りと化した近隣の商店街及び小中学校等の遊休化等による「まち」としての活力低下、
27 高齢化に対応していない住居や一人暮らしの高齢者の増加等の課題が生じると見込まれ、
28 医療・介護・福祉など需要と供給のギャップに対する政策と都市・住宅・交通政策等が
29 協調した取組が必要である。

30 関西のD I Dを含まない市町村では、医療・介護・福祉需要の減退に対応したこれら
31 のサービス供給をどのように維持していくか、増大するD I D地区の医療・介護・福祉
32 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。

33 様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、新型コロナウイルス感染症流行前の
34 最後の調査が実施された2013年まではほとんどの活動において増加傾向にあり、高齢者
35 の社会参加意識は年々高まっていたが、新型コロナウイルス感染症流行以降の最新の調
36 査が実施された2021年にはほとんどの活動で減少しており、一方で何のグループ活動に
37 も参加しなかった人の割合は増加している。

38 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
39 会の構築が重要である。

3) 担い手不足への対応

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本は、今後加速度的に老朽化することが懸念されており、関西においても、日本万国博覧会（1970年）を中心とした高度経済成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が進んでいるため、社会資本を良好な状態で持続的に活用するために、戦略的な維持管理・更新が求められている。

関西の直轄国道の橋梁（橋長2m以上）の約4割が高度経済成長期時代に建設されており、2025年には約5割が、2035年には約7割が建設後約50年を経過する見込みである。

また、関西に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁（径間1m以上）のうち61%が建設後50年を経過しており、この割合は2030年には75%に、2040年には84%に達する見込みである。

社会資本の整備による都市化や土地の高度利用、自動物流道路（オートフロー・ロード）実現による物流システムの高度化、ICT¹³の進展等に伴い、現代社会は利便性や効率性が向上した反面、ひとたび施設の破損等が発生した場合、その影響は広域あるいは甚大で人的・物的被害につながるなど、社会の脆弱性が増していることはもはや看過できないところまできている。

厳しい財政状況の下で、維持管理・更新費用の増大を極力抑え、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・更新を進めることが課題である。

本格的な人口減少下で、企業の人手不足や地域づくりを担う人材不足のほか、今後老朽化が加速度的に進行するインフラの維持管理に携わる自治体の担い手不足への対応も課題となっている。

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

(2) 関西の相対的地位の低下

アジアの主要都市の経済成長に伴い、国際的な都市間競争が激化している。本格的な人口減少社会を迎える中、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、関西においても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¹⁴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二の経済圏域である関西が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、1990年から2020年までの関西における域内総生産の伸び率は1.11と、関東の1.31、中部の1.26より鈍く、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。

¹³ ICT：Information and Communication Technologyの略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称

¹⁴ アジア・ユーラシアダイナミズム：アジア・ユーラシア（アジアとヨーロッパをあわせた地域）の活力、エネルギー、力強さを指す。

1 関西においては、大企業の関西外への移転とベンチャーキャピタルが伸びないことが問
2 題である。ベンチャーキャピタルについては、起業に際してリスクマネジメントのでき
3 る人材が少なく、東京のほうが大阪より情報や投資をする企業も多く、関西の集積が減
4 少している。

5 資本金 10 億円以上の普通法人数は 2000 年度から 2021 年度において全国的に減少して
6 いるが、2000 年度に東京都下 3,482 社（対全国シェア 48.6%）に対し、関西の産業の中
7 心である京都府・大阪府・兵庫県下では 1,163 社（対全国シェア 16.2%）であったが、
8 2021 年度には東京都下 2,665 社（対全国シェア 56.9%）に対して、京都府・大阪府・兵
9 庫県下では 551 社（対全国シェア 11.8%）と減少幅が大きくなっている。

10 また、外国法人の在日拠点数については、京都府・大阪府・兵庫県下は 2000 年度 183
11 社（対全国シェア 4.9%）に対し 2021 年度は 234 社（対全国シェア 4.4%）と、関西の 3
12 府県下に拠点を置く外国法人は増えている。一方、東京都下は、2000 年度 3,183 社（対
13 全国シェア 84.5%）に対し 2021 年度には 3,851 社（対全国シェア 72.7%）と、グローバ
14 ル化の面でも東京都下に大きく差をつけられている。

15 人口に関する大阪圏の社会増減では、1974 年以降は社会減の傾向が続いている。
16 年齢階層別の 2019～2023 年（年平均）の移動状況については、大阪圏は 15～19 歳は転入
17 超過であるが 20～44 歳が転出超過で労働力人口が流出しているのに対し、東京圏は 15～
18 34 歳が大幅な転入超過となっている。

19 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
20 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
21 整備が進められている段階である。当初計画では、東京・名古屋間の開業が 2027 年¹⁵に対
22 して名古屋・大阪間の開業は 2045 年と 18 年もの差があったが、2016 年 8 月に、財投債を
23 原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、全線開業を最大 8
24 年間前倒し（2037 年）、整備新幹線の建設を加速化することが閣議決定された。また、
25 2023 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、
26 「建設主体が本年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と
27 連携して、必要な指導、支援を行う」ことが明記され、2023 年 12 月に東海旅客鉄道株式
28 会社より、名古屋・大阪間の環境影響評価に着手したことが公表された。

29 一方、リニア中央新幹線の東京・名古屋間の先行開業により所要時間が約 40 分に短縮
30 され、大阪一名古屋間の新幹線での所要時間約 50 分より短時間となるため、関西が取り
31 残されるのではという危機感もある。

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

36 東京都、大阪市を結ぶ北陸新幹線については、1997 年に長野まで、2015 年に金沢まで、
37 2024 年 3 月には敦賀まで延伸し、敦賀から大阪までの区間については、現在、環境影響
38 評価が進められている。

¹⁵ 東京一名古屋間の開業は、2023 年 12 月に当初の「2027 年」から「2027 年以降」に変更された。

1 2015年の金沢開業による北陸・首都圏間のアクセス向上により、古くから関西とつな
2 がりの強い北陸の学生の進学先や人の流れが首都圏へシフトしているとの指摘がなされ
3 ており、2024年3月16日の敦賀開業により、これが加速する懸念もある。関西の発展に
4 向けて、一日も早い北陸新幹線の大阪までの全線整備が重要となる。

5 リニア中央新幹線及び北陸新幹線については、関西の自治体・経済界から早期整備を
6 強く望む声があり、リニア中央新幹線においては名古屋以西のリニア中央新幹線沿線自
7 治体である三重県、奈良県、大阪府と関西経済連合会ならびに3府県の経済団体が「リ
8 ニア中央新幹線建設促進大会」を開催している。また、北陸新幹線では、関西広域連合、
9 京都府、大阪府、関西経済連合会が「北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会」を開
10 催し、福井県とともに中央要請を実施している。

11 12 13 (3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏

14 関西の域内総生産は、京都・大阪・兵庫の2府1県で全体の8割以上を占め、また昼
15 間人口20万人以上の20市で、昼間人口の63%、就業者数（従業地ベース）の64%、常
16 住人口の61%を占めており、これら3府県が関西の産業の中心となっている。

17 京阪神都市圏における交通基盤の現状をみると、整備計画に位置づけられているもの
18 の未供用の高速道路や鉄道が残っており、これらの早期の供用が望まれる。

19 地震時等に倒壊や延焼の危険が著しく高い密集市街地が2021年で45地区（約1,400ha）
20 残存しており、そのほかの都市環境面において、都市における親水空間の少なさ、風通
21 しの悪い密集市街地によって引き起こされるヒートアイランド現象の発生等の課題を抱
22 えている。

23 関西における昼間人口20万人以上の20市の中で、昼夜間人口比率が100を上回る都市
24 が京都市、大阪市、東大阪市、神戸市、姫路市、和歌山市と都市拠点が分散しており、
25 多核型の圏域構造となっている。

26 京阪神都市圏内は鉄道網が整備され、大阪市と京都市・神戸市の中心部がそれぞれ鉄
27 道で30分圏内にあり、関西の雇用者の平均通勤時間は関東圏より約6分程度短い。

28 鉄道の主要区間の平均混雑率は、2019年で大阪圏は126%と、東京圏の163%より低かつ
29 た。ただし、新型コロナウイルス感染症の流行によるテレワークの増加等の影響で鉄道の
30 混雑率は全国的に低下し、2021年には大阪圏が104%、東京圏が108%と差は縮まっていた
31 が、2022年は大阪圏が109%、東京圏が123%に増加しており、コロナ禍以前の水準に近づ
32 いてきている。

33 地価は、住宅地、商業地とも東京圏に比べて低く、職住近接の住宅を確保することが
34 比較的容易である。

35 人口10万人あたりの医師数は、京都府が333人、和歌山県が308人、大阪府が286人
36 と全国平均の257人を大きく上回っており、関西の都市部における医療サービスは我が国
37 の中でも充実している。

38 京都府、大阪府、兵庫県のD I Dの面積は、2005年から2020年の15年間で7,316ha増
39 加し、特に最近5年間で4,217ha急増している。一方でその人口密度は15年間で2.6ポ
40 イント減少し、特に最近5年間で1.9ポイントの減少を示し、低密度な市街地が近年拡散

1 する傾向にありサービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、まちの魅力の
2 低下、地域コミュニティの存続危機など様々な悪影響を及ぼすことが懸念される。

3 大学の学部学生数及び全国の 20 政令市の中の順位（2023 年）は、京都市 130 千人（1
4 位）、神戸市 57 千人（5 位）、大阪市 31 千人（8 位）、堺市 11 千人（19 位）となっており、
5 教育環境も充実している。

6 関西の女性の大学・短大進学率は高く、全国のトップ 10 に関西 4 府県が入っており、
7 また関西の女性の大学卒業者の就職率も全国平均を上回っているにもかかわらず、女性
8 の就業率は低い方から 10 府県の中に関西 3 府県が入っており、全国で女性活躍推進に関
9 する取組が進められている中で、関西は相対的に全国と比べて低い状況である。

10 年齢構成別の流入人口をみると、大阪圏は東京圏と同様に 10 歳代後半の年齢層では転
11 入超過がみられるものの、20 歳～30 歳代前半の層においてそれ以上の転出超過となっ
12 ており、40 歳代半ば以降の年齢層は概ね均衡状態である。都市としてのポテンシャルを活
13 かし切れていないことが課題である。

14 一方で、東京圏は 10 歳代後半から 20 歳代の層が 10 万人以上の転入超過となっており、
15 就学による東京への流入のほか、関西の学生も東京に就学・就職するなどにより若者が
16 東京に流入している状況がうかがえる。

17 関西の各都市の魅力不足や、女性の活躍場所の不足等が、人口の転出超過等の要因で
18 はないかと懸念される。

19 結婚や出産後も仕事を継続しキャリアを積んでいくことを希望する女性や、退職後も
20 働き続ける意向を持つ元気な高齢者の増加、自然や地域に根付いた生活により金銭に換
21 算できない豊かさを求める地域志向や、都市住民の間に農山村へと田園回帰の希望がみ
22 られる。

23 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
24 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。

25 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、テレワークが急速に進展したことで、時間
26 や場所を有効に活用できる柔軟な働き方が可能となり、地方で暮らしながら地域外の企
27 業で働くことが可能となった。

28 テレワーク推進の動きは、今後も続くと思われ、これにより職業選択や就職先の幅
29 が広がり、これまで大都市でしかできなかった仕事に地方に居住しながら従事すること、
30 また、居住地選定の選択肢の拡大や通勤時間の減少により、余暇の充実や育児、介護と
31 の両立、社会活動に参加する機会の増加などが期待される。

32 国際会議の誘致¹⁶は、開催都市や地域に様々な効果をもたらすと期待されており、2019
33 年に開催された世界の国際会議 13,144 件（U I A 基準）の中、アジアで開催されたもの
34 は 4,538 件であるが、関西主要都市での開催件数は、京都市 81 件、大阪市 25 件、神戸市
35 24 件で、これは東京（305 件）、シンガポール（1,205 件）、ソウル（609 件）等に大きく
36 引き離されている。

37 圏域内外を結ぶ高速道路、新幹線、空港、港湾等の交通基盤が充実する一方、高規格
38 道路のミッシングリンク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減

¹⁶ 国際会議の誘致：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。

1 少解消などの課題もある。

2 ICTの劇的な進歩により、殆どの人やモノが様々なデバイスでネットワークにつな
3 がり、また連携に要する様々なデータを通信する光回線網などの通信インフラの拡大や
4 多様なクラウドサービス¹⁷の普及などによるデータ・トラフィック¹⁸増加への対応が必要
5 である。

6 ICTの進化に伴い利用可能となったビッグデータ¹⁹が、幅広い分野において様々なイ
7 ノベーションを生み出しており、位置情報データをもとにした人流データ等オープンデ
8 ータ²⁰の多様な主体による活用が期待される。

9 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
10 展すると考えられ、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
11 取り込んでいくことが課題である。

12 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うテレワークの急速な普及やキャッシュレス化、
13 公共交通機関におけるMaaS²¹の導入促進等を支えているのは、デジタル技術の進展で
14 ある。

15 今後さらに、5GやBeyond 5G²²、Web3.0²³等によるデジタル活用の環境が整備されて
16 いくことで、遠隔診療、遠隔教育、自動配送、自動運転、スマート農林水産業²⁴などによ
17 り、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
18 業の高付加価値化・競争力向上、都市と地方、海外との繋がり強化など、より広範囲の
19 課題解決の実現が期待される。

22 (4) 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

23 東京への人口や諸機能の過度の集中により、地方における人口減少・流出や利便性の
24 低下、地域産業の弱体化等の悪循環が進み、地方の活力喪失に拍車がかかるとともに、
25 首都直下地震等の切迫する巨大災害により、広域かつ長期に及ぶ甚大な被害もたらさ
26 れるおそれがある。加えて、コロナ禍を契機として感染症のパンデミックに対する過密
27 な都市構造の脆弱性が認識された。こうした国土構造における東京一極集中の弊害にか

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

18 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。¹⁹ 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。

19 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。

20 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。²¹ MaaS：Mobility as a Serviceの略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス。

21 MaaS：Mobility as a Serviceの略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス。

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

23 Web3.0：次世代インターネットとして注目される概念。巨大なプラットフォームの支配ではなく、分散化されて個と個が繋がった世界。電子メールとウェブサイトを中心としたWeb1.0、スマートフォンとSNSに特徴付けられるWeb2.0に続くもの。

24 スマート農林水産業：ICT等の先進技術を活用して生産管理や品質・生産効率などの向上を実現する、新たな農林水産業の取組やあり方。

1 んがみ、国土全体にわたり人口や諸機能の広域的な分散を図り、平時からの対応も含め
2 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。

3 こうしたことも踏まえ、東京一極集中の是正に向けて、産業等の諸機能の集積が進ん
4 だ関西が首都機能のバックアップ機能、ひいては関西圏を始めとする、国土の複眼型構
5 造の実現に向けて積極的に取り組んでいくことが課題である。

6 7 8 (5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

9 京阪神都市圏以外の関西の多くの地方都市は、人口の減少や高齢化、中心市街地の空
10 洞化、低未利用地・空き家の増加が進んでおり、下記に示すような地方創生上の重要な課
11 題が顕在化している。

12 ①人口減少・少子化と高齢化の進行により、官民サービスが維持できなくなることや、
13 地域経済の停滞により雇用の場の確保が困難となることが懸念されており、将来にわ
14 たって安心して暮らし続けられる地域をつくることが課題である。

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

18 ③コロナ禍でテレワークなどが進展するとともに、国民の価値観が多様化しており、二
19 地域居住²⁵等の新たなライフスタイルの変化も顕著となる中、国民がそれぞれのライフ
20 スタイルに応じて様々な暮らし方・働き方・生き方を自由に選択できるよう、地方で
21 住民が安心して暮らし続けられる地域をつくとともに、これにより大都市から地方
22 への人の流れを生み出していくことも課題である。

23 ④デジタル革命が急激に進行していく中、地方の地理的条件の不利を軽減することがで
24 きるデジタル技術を活用することによって、地方でも安心して暮らし続けられる地域
25 をつくることも課題である。

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

29 2012 年から 2021 年までの 10 年間における関西全体の農業産出額は 4,709 億円から
30 4,572 億円、林業産出額は 136 億円から 158 億円、海面漁業生産額は 452 億円から 373 億
31 円となっており、ここ 10 年はほぼ横ばい状態で、担い手の減少、高齢化の進行や気候変
32 動による生産減少、国際情勢の緊迫化を背景とした食料や肥料、飼料の海外依存リスク
33 の高まり等が課題であり、食料等の安定供給と農林水産業の成長産業化が必要である。

34 地方部から都心部の大学へ進学した学生は就職時に地元での働く場が限定されている。
35 地方部で若者が活躍できる場所の不足等が、人口転出の要因ではないかと懸念される。

36 ミッシングリンクの解消を含む都市と農山漁村を結ぶ道路交通ネットワークの整備や、
37 農山漁村における地域公共交通の確保・維持・改善が課題である。

38

²⁵ 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。

1
2 (6) 環境保全とエネルギー安定供給の確保

3 世界の人口増加、水、エネルギー、鉱物資源等の需要の急増が見込まれる一方、地球
4 温暖化による海水面の上昇や気候変動の進行に伴う、水資源の安定的な確保の低下が懸
5 念される。

6 これらに対応するため、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
7 資源の循環使用、温室効果ガス排出削減や吸収源対策等が求められている。

8 国際情勢の緊迫化によって、世界のエネルギー需給を巡るリスクが顕在化しており、
9 デジタル化の更なる進展に伴う情報通信機器の使用などにより将来電力需給の拡大も見
10 込まれ、その安定供給を確保する必要性が高まっている。

11 生物多様性を確保しつつ、豊かな自然と共生していくため、市民の間に自然環境保全
12 に対する意識を醸成することも必要である。

13 我が国は、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
14 興各国等から、技術の輸出や指導的役割を期待されている。

15
16
17 (7) 関西を脅かす自然災害リスク

18 今後 30 年以内に 70%~80% (40 年以内に 90%) 程度の確率で南海トラフ地震の発生
19 が危惧されており、発生時には紀伊半島沿岸部を中心に、激甚な被害の発生が想定され
20 ている。

21 関西には多数の活断層があり、中でも大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生し
22 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おりリスクがある。ま
23 た、地震発生可能性が上町断層帯と同程度 (30 年以内の地震発生確率が 3%以上) で今後
24 強い揺れをもたらす確率が高いと評価されている活断層としては琵琶湖西岸断層帯や奈
25 良盆地東縁断層帯がある。

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

30 台風を始めとする風水害、土砂災害も過去に多数発生している (1953 年の台風第 13 号、
31 1959 年の伊勢湾台風、1961 年の第二室戸台風、2011 年の台風第 12 号 (紀伊半島大水害)
32 など)。

33 2018 年 7 月豪雨では、西日本を中心に、広域的かつ同時多発的に、河川の氾濫、内水
34 氾濫、土石流等が発生した。これにより、関西では死者 9 名、住家の全半壊等 255 棟、住
35 家浸水 3,634 棟の極めて甚大な被害が広範囲で発生した。

36 2018 年 9 月の台風第 21 号では、大阪湾でこれまでの最高潮位を超過するとともに、近
37 畿地方整備局管内の多くの地点において日最大風速の観測史上 1 位を記録し、死者 14 名
38 (うち関西在住者 11 名) の人的被害が発生するなど、各地に激甚な被害をもたらした。
39 特に関西国際空港においては、高潮や強風に伴う高波により浸水被害が生じ、滑走路の
40 機能停止や旅客ターミナルの停電等の被害が発生し、さらに強風で流されたタンカーが

1 同空港と対岸を結ぶ連絡橋に衝突し、空路と陸路が遮断されたことにより、空港内の乗
2 客等が孤立した。

3 2023年6月の台風第2号及びそれに伴う梅雨前線の活発化による大雨では、土砂崩れ
4 等による通行止めや由良港等での土砂の流入による被害が発生した。

5 2023年8月の台風第7号では、土砂流入による京都縦貫自動車道の通行止め等の被害
6 が発生した。

7 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、こうした水害リス
8 クへの対応も課題である。

9 近年増加傾向にある自然災害を想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体
10 制や、流域治水²⁶への取組、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、
11 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。

12 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
13 動、タイミング、役割等を規定した「タイムライン」の整備、地域防災力の強化のため、
14 非常時において最低限の都市機能を維持できる仕組みを構築することが必要である。ま
15 た、災害時においても企業等が経済活動を継続出来るような、サプライチェーンの確保
16 やエネルギーの供給拠点の分散立地が十分でない。

²⁶ 流域治水：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）にわたる流域に関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

第2部 関西の将来像とその目標・戦略

関西は、古くから我が国の政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い続けており、将来においても、日本中央回廊の西の拠点として、さらに国内第二の経済圏として、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、海路での他圏域の交流・連携が長年続けられている。さらに、日本最大の湖である琵琶湖や、畿北地域や紀伊半島の山々など豊かな自然に恵まれている。

関西の都市構造として、京都・大阪・神戸を始めとした個性的で多様な都市がそれぞれシビックプライドを持ってクラスターを形成している。また、京都大学や大阪大学、神戸大学を始めとした我が国有数の教育機関や、関西文化学術研究都市や播磨科学公園都市、神戸医療産業都市等の特色ある研究開発拠点が数多く存在している。さらに、次世代産業であるバイオ・ライフサイエンス産業やロボット産業、コンテンツ産業等が集積しており、産・学・官が身近な環境にあり、多様な文化・多様な人材・多様な産業が定着している。それらに加えて、2025年に開催される大阪・関西万博によって得られる様々な知見等をレガシーとして継承・発展し続けていく。

これらの背景から、関西という地域は、イノベーションを創出しやすい環境にあり、常に新しいものを求め、取り入れる風土を持つ、先進性を有する地域として発展し続けている。

これらが起因となり、関西に暮らす人はもちろん、関西を訪れる人にとっても、人々の活力を引き出す、活気ある地域としての魅力を有している。

一方で、今後、本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展、自然災害リスク等第1部で記載したような課題が待ち構えている。これら課題に対応しつつ、これまで蓄積されてきた関西の強みを十分に発揮し、関西に暮らす人々が心身ともに健康的に、充実した時間を過ごし、シームレスな時間の使い方ができるような暮らしを実現し、地域愛にあふれた圏域とするため、次の5つを関西が目指す将来像とする。

(活力ある圏域づくり)

- ・日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西
- ・豊かに誇り高く暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西

(安全・安心な圏域づくり)

- ・巨大災害リスクに対して強靱な国土・社会を目指す関西
- ・人と自然が共生する持続可能な関西

(個性豊かな圏域づくり)

- ・歴史・伝統・文化が集積し、世界を魅了し続ける関西

第1章 活力ある圏域づくり

第1節 日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西

～挑戦し、成長する関西～

(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・太平洋の2面活用に加え、瀬戸内海を介した西日本の圏域との連携の利点を活かして、アジアを中心に世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むゲートウェイとなるシームレスで重層的な生活・経済圏域を形成し、国土の均衡ある発展や地域経済の活性化を実現する圏域を目指す。

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

(その実現に向けた目標)

日本中央回廊の西の拠点として、アジアを中心に世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込み、圏域内はもとより他圏域や地方経済へと拡大・波及させるため、陸海空の総合交通体系の高質化を目指す。さらに、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・連携の強化を実現し、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、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、成長エンジンとなり将来の関西を牽引する新たな産業の創出・強化する。世界をリードする魅力ある成長産業の形成を推進するため、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い、あわせて、我が国の成長産業やイノベーションの創出を支える多様な人材を確保・育成、新たなことに挑戦する環境整備、海外からの人材・投資を呼び込む環境整備を推進する。

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

第2節 豊かに誇り高く暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西

～どこでも豊かに暮らせる関西～

(将来像)

京阪神都市圏から地方の中小都市、生活に身近な地域コミュニティに至るまで、関西のどこに住んでいても快適で豊かに暮らせるように、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圏域を目指す。

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

(その実現に向けた目標)

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。そのため、京阪神都市圏や地方都市、里山・里海等の様々な地域が近接する多様性を活かして関係人口を多数生み出す。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、農山漁村の振興や、旅行やイベントへの参加、食文化体験などをきっかけとして、中山間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・定住を促進する。さらに、府県界、及び市町村界に捉われない地域生活圏を形成するために、地域公共交通の再構築やドローンなどの先端技術の活用、官民連携によるデジタルを活用した生活サービスを構築する。これらにより、域外からの所得を促すと共に、域内での産業の裾野を広げるなどの取組を通じて、関西のあらゆる地域で新しい資本主義を実現する。

また、高齢者の居住の安定の確保や、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・安心を確保するために、関西が持つ健康・医療の強みを活かすことや、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、既存ニュータウンなどの郊外部の再生、少子高齢化に対応した社会システムの構築などを推進する。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、活躍できる関西が実現され、安心して子どもを産み育て、女性を始め、若者、高齢者、障がい者、外国人等の多様な人材が地域づくりに参加することで地域の活力を向上するほか、テレワークや二地域居住なども活用し、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、誰もが生きがいを持てる包摂的な社会を実現する。

1 第2章 安全・安心な圏域づくり

2 第1節 巨大災害リスクに対して強靱な国土・社会を目指す関西

3 ～災害に屈しない強靱な関西～

4 (将来像)

5 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頻発
6 化・激甚化する風水害・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
7 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。

8 また関西は、日本中央回廊の西の拠点、かつ国内第二の経済圏として企業の集積、交
9 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
10 まえ、東京一極に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ため、以下の目
11 標に戦略的に取り組む。

12 (その実現に向けた目標)

13 総合的な防災・減災対策を推進し、流域治水、道路のミッシングリンク解消、インフラ
14 の老朽化対策、交通・通信・エネルギーなどライフラインの全体の強靱化などに取り組む
15 とともに、避難や救命救助・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
16 民の命と暮らしを守る強靱な国土を構築する。

17 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
18 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
19 な主体の連携・協力による災害への備えや被災経験の継承等を実践し、地域の特性や住民
20 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
21 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。また、効
22 率的かつ効果的な防災力の強化を行うため、情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を
23 収集・共有・発信するシステム整備の促進等による災害対応力の高度化を図る。

24 あわせて、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
25 援を行う。

26 さらに、大規模災害時等においても東京一極に集中する中枢管理機能等の諸機能を適切
27 に維持・確保するため、官民による平時からの首都圏とのデュアルオペレーション体制を
28 構築し、災害時のサプライチェーンの確保、エネルギーの供給拠点の分散立地などを促進
29 する。

30 第2節 人と自然が共生する持続可能な関西

31 ～カーボンニュートラル・SDGsを実現する関西～

32 (将来像)

33 都市と豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海が近接するなど、人と自然のつながり
34 が深い関西の特徴を活かし、あらゆる主体が連携して、人と自然の共生、カーボンニュー
35 トラル・SDGsの実現するグリーン国土の創造に資する圏域を目指すため、以下の目標
36 に戦略的に取り組む。

1
2 (その実現に向けた目標)

3 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
4 に取り組むとともに、地域の個性を生かした魅力ある景観を形成し、琵琶湖を始めとする
5 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。

6 また、環境負荷の少ない都市構造を形成するため、自然や緑を活かした都市環境の改善・
7 保全や、健全な水循環の維持・回復、水文化の継承・再生・創出、地域特性等に応じた最
8 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
9 用を実現するため、脱炭素の基盤となる新たな産業・技術（水素・蓄電池等）を強化する
10 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。

11 あわせて、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・
12 地域づくりを推進するため、持続可能な産業への構造転換や、インフラ等における再エネ
13 ポテンシャルの有効活用など再エネの最大限の導入、農林水産業のグリーン化や地産地消
14 など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、市民生活における
15 温室効果ガス排出抑制に取り組む。

16 これらを達成するため、行政、企業、NPO、市民などあらゆる主体が分野を横断して
17 積極的に取り組み、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
18 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。

19 20 21 **第3章 個性豊かな圏域づくり**

22 **第1節 歴史・伝統・文化が集積し、世界を魅了し続ける関西**

23 **～多様な文化・自然の魅力がいっぱい関西～**

24 (将来像)

25 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など、関
26 西特有の歴史・伝統・文化や豊富な地域資源を次世代に継承し、関西の魅力に更に磨きを
27 かけ世界の人々を魅了し続ける圏域を目指す。

28 また、来訪者を含む全ての人々が、快適かつ便利に関西各地を移動・滞在し、その地域
29 の魅力を存分に味わうことができる圏域を目指すため、以下の目標に戦略的に取り組む。

30
31 (その実現に向けた目標)

32 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
33 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
34 水辺空間、ジオパークなどの豊富な地域資源など、地域のコンテンツの充実や魅力の向上
35 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
36 の日本文化の創造・発信をすすめる。

37 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
38 を目指すため、デジタル技術等の活用による観光DXを推進し、安全安心で快適な地域社
39 会や交通環境を整える。あわせて、外国人旅行者の多様な滞在ニーズや宿泊需要に応える

- 1 べく、人材の確保・育成、年間を通して宿泊施設の十分な供給を図る。
- 2 また、観光立国として消費額拡大・地方誘客促進を推進するため、大阪・関西万博等の
- 3 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ことによ
- 4 り、他圏域との交流連携を含む広域観光を推進し、外国からの観光客を関西から拡大するこ
- 5 とにより地域経済の活性化を図る。

第4部 計画の効果的推進

第3部で示した広域連携プロジェクトを効果的かつ効率的に遂行するため、以下のことについて取組むものとする。

第1章 重点的・選択的な資源投入

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

第2章 多様な主体の参加と連携・協働

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

第3章 隣接圏域との連携

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

40 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
41 課題等に対応すべく、圏域間での連絡・調整・意見交換を行う会議を定期的を開催する等
42 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。

43 44 45 **第4章 他の計画・施策との連携**

46 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
47 計画、新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想、国土強靱化計画、各府県の総合計
48 画や国土強靱化地域計画を始めとする各種計画との整合を図り、連携を強化する。特に、
49 社会資本整備重点計画に基づき策定する「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」
50 及び「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月28日閣議決定）とは、調和を図りながら
51 「関西の目指す姿」を実現していくものとする。

52 53 54 **第5章 計画の進捗状況の把握**

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

62 ②また、関西におけるモニタリング⁸⁷の結果や全国計画に係る政策評価の結果等に応じ、
63 個々の施策・プロジェクトや本計画の見直しを行うなど必要な措置を講じる。

⁸⁷モニタリング：計画された将来ビジョンの達成状況や、将来ビジョンの前提条件となる社会状況を継続的に把握し評価するとともに、今後の計画づくりに活用すること。