

1. 大都市圏整備計画

1-1 首都圏整備計画

首都圏整備計画

平成28年3月

国土交通省

この計画は、首都圏整備法第 23 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 711 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 計画の構成及び性格	1
3 計画の対象区域	1
4 計画の実施	2
5 計画の期間	2
6 計画の運用等	2
[第1部]	3
第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題	3
第1節 首都圏を取り巻く諸状況	3
1 我が国をめぐる大きな変化	3
2 我が国が目指す将来像と課題	3
3 首都圏の果たすべき役割	5
第2節 首都圏の現状と課題	6
1 これまでの首都圏整備	6
2 首都圏整備の現状と課題	7
第2章 首都圏の将来像とその実現のための施策	12
第1節 目標とする社会や生活の姿	12
1 人材や文化が集まる創造の場の整備	12
2 上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な「洗練された首都圏」の構築	12
3 共生を概念に含み、面的な対流が起きている首都圏	12
4 首都圏の将来像	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 目指すべき圏域構造	16
1 圏域構造の基本的方向	16
2 圏域整備の基本的考え方	17
第4節 首都圏の将来像実現のための施策	20
1 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化	20
2 スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化	20
3 都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応	21
4 社会システムの質の更なる向上	21
5 柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組	21
6 地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出	22
7 若者・女性・高齢者・障害者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり	23
8 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化	23
9 首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくり	24
10 オリンピック・パラリンピックの機会に、洗練された首都圏と東北の復興を世界にアピール	24

[第2部]	25
第3章 施設の整備計画	25
1 道路	25
2 鉄道	26
3 飛行場	27
4 港湾等	27
5 情報通信施設	28
6 水資源開発施設	28
7 水道	28
8 工業用水道	29
9 下水道	29
10 廃棄物処理施設	29
11 河川、海岸等	30
12 宅地	31
13 公園・緑地等	31
14 住宅	32
15 教育文化施設等	32
16 その他	32

序説

1 計画の意義

首都圏は、我が国最大の人口を有する圏域であり、政治、行政、経済の中核機能が集積している。これらの機能を巨大災害発災時にもシステムダウンさせることなく持続的に機能させていくことは首都圏の重要な責務である。

首都圏、中でもとりわけ東京圏は日本経済を牽引しており、国際競争力の強化は首都圏の極めて重要な責務であり、首都圏が中心となって日本の国際競争力の強化を図る必要がある。その際に、面的な「対流」の創出が、国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減しなくてはならない首都圏にとって最も重要な課題である。

高齢化進展への対応は日本全国共通の課題であるが、首都圏の中でも東京圏は、高齢人口が急激に増大するため、高齢化対策の充実・強化を図るとともに、高齢者がこれまで以上に社会に参画し、社会で活躍できるようにしていくことが重要である。

この計画は、このような課題に広域的に対処し、首都圏に居住し又は首都圏を活躍の場とする多様な主体が生活や活動の質を高めることのできる社会を実現するため、広域的な視野の下に、地域の将来展望を示し、長期的、総合的な視点から地域整備を推進することを目的として策定するものである。

2 計画の構成及び性格

この計画は、首都圏整備法（昭和 31 年法律第 83 号）に基づいて作成するものであって、第 1 部（第 1 章及び第 2 章）及び第 2 部（第 3 章）の 2 つの部分により構成する。

第 1 部（第 1 章及び第 2 章）は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであって、関係行政機関及び関係地方公共団体の首都圏の整備に関する諸計画の指針となるべきものである。

また、第 2 部（第 3 章）は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、所要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等首都圏整備法第 21 条第 1 項第 2 号及び第 3 号に規定する各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

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

この計画は、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県及び山梨県の区域を対象とするとともに、広域的な連携等の観点から周辺の地域を視野に含めるものとする。

この計画で「東京圏」とは、東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県の区域とする。

4 計画の実施

この計画の実施に当たっては、国、地方公共団体、関係事業者を始め、民間企業、NPO、個人等の多様な主体の積極的な協力と参加が必要とされる。現在、規制緩和の推進や地方分権に向けた制度の見直し等が進められる中で、これからの首都圏整備に当たっては、公的主体と民間主体、国と地方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首都圏整備に参加することが必要である。国は国家的観点からの施策や基幹的な基盤の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。また、各地域におけるこの計画の実施に当たっては、それぞれの地域の特性や地方公共団体の実状等を踏まえて地域にとって真に必要な事業を実施するとともに、地域相互の連携を通じて適切な役割分担のもとで効果の高い事業の実施のあり方を目指す。

計画の推進に当たっては、多様な主体がこの計画に対する理解を深めていくことが必要であり、公的主体は広報等を始めとした取組を進める。

5 計画の期間

この計画の期間は、第1部については、平成28年度から概ね10年間とし、第2部については、平成28年度から概ね5年間とする。

6 計画の運用等

この計画は、この計画と関連を有する主要な計画が策定され又は改定された場合等、情勢の変化があった場合において、必要に応じ弾力的な運用又は見直しを行うこととする。

また、この計画の内容を実現するため、更に必要となる具体的な方策について、今後積極的な検討を行い、その実施を進めるものとする。

[第1部]

第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題

第1節 首都圏を取り巻く諸状況

1 我が国をめぐる大きな変化

首都圏の整備に当たって、以下のような、我が国をめぐる大きな変化を前提に進める必要がある。

(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、首都直下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とともに、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。

一方、近年のICT（情報通信技術）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と課題

首都圏は、我が国の中枢圏域としてその発展を牽引してきており、今後も引き続き重要な役割を果たすことが期待されている。このため、首都圏の整備については、我が国全体の中でとらえていく必要がある。

平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）において以下のように示され

ている我が国の国土づくりの目標や国土の基本構想を踏まえて、首都圏整備を考えていく必要がある。

(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るとしている。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) 重層的かつ強靱な「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、居住地域と交通や情報通信の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) 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、経済を牽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。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 首都圏の果たすべき役割

以上のような、我が国をめぐる大きな変化と、我が国が目指す将来像等の下で、首都圏においては次のような役割を果たす必要がある。

(1) 確固たる安全・安心の確立

首都圏には約 4,400 万人（2014 年）の人々が暮らしており、そこに住む人々、さらに、国内外からそこに訪れている人々の生命、財産、安全のために、首都直下地震、巨大台風や集中豪雨等への対応力を強化し、首都圏全体の防災力の向上に全力で取り組む必要がある。また、国際社会への影響が大きい日本の中核機能の多くは東京に継続して集積し続けていくと考えられることから、東京の防災力を向上させることは、我が国や世界に対する首都圏の責務であると言える。巨大災害にひるまず、確固たる安全・安心の確立に向けて東京が全力で取り組む姿を全世界に示すことによって、国際社会に防災面で貢献していくことも重要である。

(2) 日本経済を牽引する首都圏

我が国経済の中核機能が集積している首都圏は、日本の国内総生産の大部分を創出しており、首都圏の中でもとりわけ東京圏が、日本経済の牽引役として大きな役割を担っている。

今後、ますます激化する国際競争のもとで我が国が勝ち残っていくためには、東京が強力な牽引力を有する世界都市となるよう、ハード・ソフト一体で都市機能の高度化を図っていく必要がある。国際競争力向上だけではなく都市の基礎的防災力の向上にも資する東京における「アーバン・リジェネレーション（都市の再生）」を進めることで、その効果が都市全体に波及する「都市再生の好循環」をもたらし、首都圏、さらに、日本全体の国際競争力を高める牽引役を果たしていくことが重要である。

（３）交通ネットワークを活用した面的な対流創出

首都圏の交通ネットワークについては、放射方向の整備が先行してきたが、「放射＋環状」への転換を図ってきた結果、平成 37 年には高速道路網が概ね完成することとなる。

形成される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、面的に広がる交通ネットワークを積極的に活用して、ヒト、モノ、情報等の新たな対流を、まず、首都圏の中から創出することが重要である。さらに、それらがより多面的、重層的に双方向に広がることによって首都圏全域で面的な対流を創出する。

（４）環境共生型の地域構造や生活様式の創出

首都圏は、世界的に見ても有数の規模を持つ高度に発達した大都市圏であり、既存の資産である社会資本や都市機能の集積をいかしながら、多彩な活動が行われている。

「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」によると、このまま温室効果ガスを排出し続けると気候変動の影響がますます深刻になることを指摘しており、今後の活動においては、他の地域と比べ発達した公共交通機関等、地域構造の特色をいかしながら、エネルギー消費量の抑制、保水力の向上、風の通り道を確保する観点からの水と緑のネットワークの推進等によって環境負荷の少ない都市構造の形成とそれにふさわしい生活様式の創出を先導的に実現する役割を果たしていく必要がある。

第2節 首都圏の現状と課題

1 これまでの首都圏整備

（１）戦後から高度経済成長期における東京への集中

戦後の復興期を経て、高度経済成長の時期に、首都圏は東京への人口及び諸機能の著しい集中を経験し、東京中心部への一極依存構造を有する巨大な都市圏の形成を見た。このような諸機能の集中に伴う過密は、通勤混雑、長時間通勤、住宅問題、交通渋滞、環境問題、近郊緑地の蚕食等の大都市問題を引き起こし、居住者や企業の活動に大きな負担になっていたとともに、防災の観点からも大きな問題となっていた。

（２）首都圏整備の経緯

このような首都圏における大都市圏問題に対して、昭和 31 年に首都圏整備法を制定し、首都圏整備計画及びそれに基づく施策を中心として積極的な取組を行ってきた。

昭和 33 年に策定された第 1 次首都圏基本計画、昭和 43 年に策定された第 2 次首都圏基本計画においては、経済の高度成長を背景とした大都市地域の膨張に対応するため、大都市への人口・産業の集中の抑制と計画的な市街地整備の展開、緑地空間との調和ある共存を目的として施策を推進してきた。昭和 51 年に策定された第 3 次首都圏基本計画、昭和 61 年に策定された第 4 次首都圏基本計画においては、東京大都市圏では東京都区部の一極依存構造を是正するため、業務核都市を中心に自立都市圏を形成し多核多圏域型の地域構造として再構築するとともに、周辺地域においては従来の農業及び工業生産等に加え、業務、教育、文化等の諸機能の充実を図り、中核都市圏等を中心に諸機能の集積を促進し、地域相互の連携の強化と地域の自立性の向上を図ることとした。さらに、昭和 63 年には多極分散型国土形成促進法が制定され、第 4 次首都圏基本計画において示された業務核都市の整備、国の行政機関等の移転等を推進してきた。

平成 11 年に策定された第 5 次首都圏基本計画においては、東京中心部への一極依存構造から、首都圏の各地域が拠点的な都市を中心に自立性の高い地域を形成し、相互の機能分担と連携、交流を行う「分散型ネットワーク構造」を目指すとともに、首都圏内外との広域的な連携の拠点となる業務核都市、関東北部地域等の中核都市圏を「広域連携拠点」として育成整備することとした。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た。

平成 17 年には国土計画法体系の改正が行われ、それに伴い、従来の首都圏基本計画と首都圏整備計画が統合され、平成 18 年に首都圏整備計画が策定された。その際、新たな首都圏整備計画については国土形成計画と調和が保たれたものでなければならぬとされた。

2 首都圏整備の現状と課題

(1) 首都圏の構造的な特性

1) 東京圏への一極集中の進行

以上のような首都圏整備計画に基づく政策の推進により、既成市街地等への集中傾向が緩和するとともに、産業の適正配置がある程度実現するなど、秩序ある圏域構造の形成に一定の効果がもたらされている。

しかし、昨今、首都圏内において、既成市街地から都市開発区域への誘導や、筑波研究学園都市、業務核都市等の整備により、転入超過への転換が図られてきた東京圏以外の地域でも再び転入超過となり、特に中山間地域や島しょ部及び半島地域においては全国と同様に人口減少が進んでおり、東京圏への一極集中が進んでいる。都心への長時間通勤、交通渋滞など残された大都市問題に加え、一極集中がもたらすより重大かつ深刻な問題は、日本経済全体のリスクを日々高めているということである。首都直下地震や大規模水災害等の巨大災害のリスクが高まっている中で、日本経済の牽引役として東京圏へ中枢機能の集積が更に進展することは、それら中枢機能が同時に被災するリスクをますます高めていることにほかならない。また、日本経済の国際社会への影響を考えると、一極集中の進行は世界的なリスクをも高めており、このようなリスクを軽減するためにも、東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正を図っていくことが重要である。

そのため、これまでの一方向に向かう一極集中から、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う面的な対流を創出するとともに、東京自体の防災力向上を図り、東京が国際社会の中でひ

ときわ大きな存在感を保ち、強力な牽引力を有する世界都市となるよう、東京の更なる機能強化を図っていく必要がある。

なお、対流型首都圏の構築を前提とした東京の「アーバン・リジェネレーション」の推進は、一極集中是正と矛盾することなく、東京の機能強化の効果が、首都圏、さらに日本全体にも広がり、我が国の国際競争力の強化につながることから、一極集中是正と東京の世界都市機能強化は同時並行的に進めることが重要である。

2) 首都機能移転

国会等の移転については、東京一極集中の是正、国土の災害対応力の強化、東京のうるおいのある環境づくり等に寄与する重要な課題として、国会等の移転に関する法律に基づき、平成 11 年に移転先候補地について国会への報告がなされ、現在、国会においてその検討が進められているところであるので、この検討の方向等を踏まえる必要がある。

(2) 首都圏の現状と課題

1) 人口減少・少子化と労働力不足

首都圏ではいまだ人口減少期には至っていない。一方、首都圏は、合計特殊出生率が 1.27 と全国平均の 1.42 を下回っており、特に東京都は 1.15 と、全都道府県で最も低い。これを背景に、生産年齢人口は、東京圏でも 2000 年をピークに減少が始まっており、この影響は、社会を支える介護、建設、運輸等様々な分野で既に顕在化している。日本経済全体を成長軌道に乗せるためには、供給制約の軛（くびき）となる深刻な人手不足を解消することが重要になる。

首都圏では、総数で約 260 万戸の空き家が発生しており、全国の世帯数が減少に転じると推計される 2019 年以降、更に急増することも懸念され、円滑な住み替えを促進することが重要である。また、首都圏の都市内やその縁辺部の農地が後継者不足等により急速に失われていく懸念が生じている。これらの問題を一体として捉え、空き地・空き家を市民農園等として機能転換を図る等の取り組みを進めるなど都市農地の適切な保全を図りながら、空き地・空き家の活用を考えていくことが重要である。

2) 異次元の高齢化の進展

今後の東京圏の高齢人口の増加ペースは全国を大きく上回っており、深刻な高齢者問題を首都圏にもたらす可能性がある。東京圏における高齢人口の劇的な増加は、介護施設の不足等を招くおそれがあり、2025 年には、全国で不足する介護施設のうち、約 3 割が東京圏に集中すると推計されている。さらに、東京圏では 2025 年以降、高齢人口が 2050 年まで加速度的に増加すると見込まれ深刻な問題となっていくおそれがある。

さらに、首都圏における高齢化問題には、サラリーマンとして会社を中心に社会とのかかわりを持ってきた方々が退職することで、社会との接点が薄れて生きがいを見いだせない高齢者が急速に増大する「コミュニティ無き高齢化」や、高齢者単身世帯の割合が高まり、家族や配偶者による介護や見守りが期待できず、社会全体での負担が拡大するというおそれがある。高齢者の社会参画を促進する仕組みをつくっていくことが重要である。

3) 巨大災害の切迫

M7クラスの直下地震の発生確率は今後30年以内に約70%程度と推定されるなど、首都圏は巨大地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれている。また、近年、気候変動の影響が顕在化しつつあり、風水害や土砂災害の頻発、激甚化も懸念される。首都圏では、特に、高密度な地下利用等が進むゼロメートル地帯や内陸部の低地については、高潮や大規模浸水等に襲われると壊滅的な被害を受ける可能性がある。さらに、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等が発生するおそれや将来の渇水リスクへの懸念も指摘されている。

これらを前提にして、国民の命や経済活動とともに、首都圏に集積する中枢機能を守る対策を講じることが必要であり、複合型災害の可能性を考慮しつつ、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら、巨大災害に対して万全の備えを図ることが不可欠である。また、外国人、障害者の方々まで視野に入れたユニバーサルな避難誘導システムを構築することが重要である。

インフラの老朽化も懸念されており、今後、維持管理・更新（メンテナンス）に係る費用も増加が見込まれることから、予防保全の考え方に基づく措置による施設の長寿命化等の戦略的な維持管理・更新を進め、トータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネジメントを徹底していくことは、平時での取り組みに加え、災害への備えとしても重要である。本格的な人口減少社会の到来を見据え、必要性のなくなった社会資本は廃止、除却等の対応を図るとともに、必要な社会資本についても、更新等の機会を捉えて、社会経済状況の変化に応じた機能転換や集約・再編等の規模の適正化を図ることも必要である。特に、社会資本の多くを管理する市町村における持続可能なメンテナンス体制の構築が重要である。

4) 国際競争の環境の変化

日本は、平成15年の時点では、アジアにおいて圧倒的な存在感を持っていた。しかし現在、GDP（国内総生産）は中国に抜かれており、量的な規模でみた場合のアジアにおける日本経済の存在感は低下せざるを得ない。さらに、外資系企業の統括拠点数で後れを取っているほか、国際会議シェアも約20年間で約半分に低下している。また、物流面においても、我が国の港湾においては基幹航路（北米航路及び欧州航路）が減少傾向にある。

アジア諸国の急激な経済成長は大きなビジネスチャンスでもある。首都圏が先頭に立ち、アジアの膨大なインフラ需要を積極的に取り込むなど、その活力を日本国内に取り込むことが重要である。

一方、首都圏に一大集積地があるライフサイエンス、ロボット、航空宇宙、環境等の先端分野では、日本はアジア諸国に対して比較優位を保っており、これらの得意分野に資源を集中することで磨きをかけ、国際的な存在感の向上を図っていくことが重要である。このような知識集約型の産業が今後発展していくには、クリエイティブな活動を支援する環境、国際的視点に立った人流・物流面でのネットワークの充実が重要である。

5) 拡大し多様化する観光

国内宿泊旅行市場において、関東地方は延べ旅行者数の約3分の1を占有している。その6割を占める観光・レクリエーション需要の掘り起こし、国内外に対するプロモーションの

促進が重要である。

一方、世界の国際観光市場（インバウンド）は、平成 22 年の 9 億 4 千万人から平成 42 年には 18 億人に倍増する見込みであり、特にアジアを中心とする新興国の旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要である。首都圏は、観光資源と宿泊施設は東京都以外のエリアに現に多数存在しているものの、外国人の宿泊は、東京都に集中しており、観光がもたらす滞在人口の面でも、首都圏では一極集中構造となっている。このため、東京での宿泊施設の逼迫や交通渋滞等の問題が生じ、宿泊施設の確保は今後の更なる大幅なインバウンド観光の拡大のボトルネックとなってきた。多面的なニーズにこたえることと併せて、東京等に集中する観光客を首都圏全域に分散化していくことが重要である。

6) 食料・水・エネルギーの制約・環境問題

首都圏は農業産出額が全国 1 位であり、日本全体の約 5 分の 1 を占める大生産基地である。同時に、首都圏は大消費地でもあることから、その好条件をいかし、地産地消を推進するとともに、消費地と直結した取組及びそれらを通じて国産の農林水産物の消費拡大につながる取組等が食料自給率の向上を図る上で重要である。農山漁村においては、荒廃農地や必要な施業が行われない森林等により、食料の安定供給だけでなく、国土の保全、水源涵養、生物多様性の保全等の多面的機能の発揮に支障を来す事態が懸念されており、農地の継続的な利用や森林の持続的な管理を進めていく必要がある。

首都圏はエネルギーの大消費地であり、全国の CO₂ 排出量の約 3 割を占めており、エネルギーのクリーン化、分散化、再生可能エネルギー利活用等にも積極的に取り組みつつ、省エネルギーや交通流対策を進め、地球温暖化対策を率先して進めていくことが必要である。さらに、新しいエネルギーとして期待されている水素社会の実現へ向けた環境づくり、地球温暖化対策に資する木質バイオマス発電の利用促進や省エネ設備の導入等の推進、CO₂ 吸収源としての森林の持続的な管理が重要である。

また、河川、緑地、農地、森林等における生物多様性の保全を含む多面的機能を持続的に発揮させることが重要であり、そのため、生態系のネットワーク形成の推進に首都圏が先進的に取り組むことが必要である。

さらに、アジアで一定の自立を確保していくためには、国際的戦略物資である食料、水、エネルギーの持続的な確保が重要であり、都市と農山漁村の対流による農山漁村の活性化を通じて、首都圏全域で戦略物資の活用を図っていくことが重要である。また、首都圏は、伊豆諸島、小笠原諸島等の島しょ地域を有し、広大な排他的経済水域（EEZ）等に豊富に存在する海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等に重要な役割を果たしている。

7) 劇的な進歩を遂げる ICT の積極的な活用

Internet of Things（IoT）と呼ばれるネットとリアルとの融合等 ICT の劇的な進歩とともに、交通、医療、教育、防災等、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられる。新しい技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立てていくことが重要であり、ICT の劇的な進歩の成果を社会全体で活用するために、その足かせとならないような社会面・制度面での対応が課題である。その際、不正や犯罪等に対する安全安心な ICT のシステムの構築のほか、リダンダンシー（冗長性・多重性）を高め、強靱な環境にしていくことなど、セ

セキュリティを総合的に高めていく必要がある。また、今後進展するネットとリアルの融合では、屋内外を問わずどんな場所でもネットにつながる環境と高精度な位置情報が重要と
なってくる。このため、**Wi-Fi** 環境や位置情報の高度化に向けた基盤整備を図る必要がある。

第2章 首都圏の将来像とその実現のための施策

第1節 目標とする社会や生活の姿

首都圏の将来像を考える際、日本が国際競争力を強化できるよう日本経済を牽引する首都圏の果たすべき役割を踏まえ、「量」に頼らない新しい成長モデルを首都圏が率先して構築していくことが重要である。

そして、一極集中是正と同時並行的に日本の中核機能を抱える首都圏の防災力を高め、確固たる安全・安心を土台とすることは、首都圏に住み働く子どもからお年寄りまでが、充実した人生を過ごせるような環境の実現という首都圏が最終的に目指す目標の大前提であるとの認識に立った上で、首都圏の将来像の実現に向け取り組むことが重要である。

1 人材や文化が集まる創造の場の整備

日本は、従来の単なる量的なものづくりでは比較優位を保てなくなっており、今後も成長を続けるためには、自らの強みを磨き「質」で勝負する新しい成長発展モデルへと転換することが必要である。

「質」で勝負するためには、より付加価値が高く、アジア諸国が容易に追従できない分野に産業を転換し、常に進化させていくことが必要である。また、イノベーションを持続的に生み出せるよう、多様な個性が出会い融合できる「対流拠点」の創出が重要である。さらに、世界のマーケットで評価を受け、世界に対して影響力を持つことが必要である。

2 上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な「洗練された首都圏」の構築

日本は、深刻な渋滞、大気汚染、環境破壊、格差などの問題を苦しみながら1つ1つ克服し、高度成長期を経て、自然との調和や人との絆といったことの大切さに気づく円熟した社会レベルに到達した。日本人が元来有している、四季の移ろいを敏感に感じ取り様々な生活の場面に取り入れる細やかさ、繊細な美意識、他人を思いやり譲り合う優しさ等を大切にしていきたいという気持ちを大事に育てていくことによって、「上質」、「高効率」、「繊細さ」を備え、そこに息づく人々が「親切的」な、日本ならではの社会を構築できる可能性がある。

首都圏は、豊かな自然や多彩な文化等の素材に恵まれており、これらを発掘することに率先して取り組み、日本を牽引し、アジアの人々のみならず世界からのあこがれに足る、「洗練された首都圏」の構築を目指す。

3 共生を概念に含み、面的な対流が起きている首都圏

(1) 面的な対流の創出

首都圏を、人々や文化が集う魅力ある場、世界からのあこがれに足るような洗練されたものとするためには、各地域がその特性をいかし、個性を磨き、多様性を開花させるとともに、それら多様な個性が出会い融合できる場を創出しつつ、人や地域間の連携を促すことによって、対流を創出することが必要である。その際、重要なのは、情報ネットワーク

を介したバーチャルな交流に加えて、実際に現場に移動して交流することである。地域間の対流を維持、拡大させるためには、常に地域の新たな個性を見出し磨き上げ、新たな価値を創造するとともに、新しい地域との連携を模索することによりオンリーワンを持ち続けることが必要である。こういった取組を地域内だけでなく、地域間、首都圏と他の圏域間、さらには首都圏と世界との間で展開することが重要である。

(2) 共生首都圏の形成

面的な対流には、3つの意味での共生が必要になる。第1は、真の上質や繊細さを実現するための、自然との共生である。第2は、年齢や性別、障害の有無にかかわらず、一人一人がより積極的に社会にかかわり、役割を発揮できるよう、共助によってお互いが支え合うような共生である。これら2つに加えて、カーシェアリングやルームシェア、民泊等のように様々な物や資源等をシェアという形で相互に利活用することで、新たな価値や利便性を創り出すような新しいスタイルの共生が今後重要になっていくと考えられる。

このようなシェアを基調とした共生は、空き地・空き家対策や郊外の高齢者の交通問題等様々な課題解決や、新たな成長に寄与する可能性があり、経済のイノベーションを牽引すべき首都圏としては、この第3の共生についても積極的に取り込む視点が重要である。第3の共生も視野に入れながら、ヒト、モノ等の面的な対流が起きている首都圏の構築を目指す必要がある。

4 首都圏の将来像

1～3を踏まえ、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」と設定する。

このような首都圏を形成していくことは、国土形成計画（全国計画）に位置付けられている、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性をいかした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにつながる。

第2節 人口規模の将来見通し等

1 人口

(1) 首都圏の人口

我が国の人口が既に減少に転じている中で、「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、首都圏については2010年の約4,350万人から2015年に約4,360万人に達したのち減少に転じ、2025年には約4,240万人となると見込む。

(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、首都圏における生産年齢人口（15～64歳）は、2010年の約2,890万人から2025年には約2,610万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、2010年の約550万人から2025年には約450万人に減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、2010年の約910万人から2025年には約1,180万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、首都圏における一般世帯数は、2010年の約1,850万世帯から2025年の約1,940万世帯に増加すると見込む。単独世帯が増加し、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160万世帯から2025年の約240万世帯に増加すると見込む。

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 目指すべき圏域構造

1 圏域構造の基本的方向

(1) 対流型首都圏の構築

国際競争力の強化を図りつつ一極集中の是正を図るためには面的な対流の創出が重要であるが難しい課題である。しかし、その萌芽の一つが、既に北関東地域にみられる。すなわち、北関東自動車道により内陸部が茨城港と直結され、海外向け自動車生産等が増大するとともに、圏央道により成田空港へのアクセスが向上し、今後航空輸送を利用した産業振興も期待される。さらに、常磐道、東北道、関越道、上信越道等とのネットワークを活用した食品工場等の立地も活発化している。加えて、茨城港日立港区から内陸へのガスパイプラインの整備を前提に内陸部等での発電施設建設が進行している。北関東地域では、広域ネットワークの活用により、多面的な流れが形成され、「北関東新産業東西軸」ともいうべきエリアへと転換できる新たな可能性が生まれてきている。

面的な対流への転換には、新しい集積が1つ形成されるだけでは不十分であり、面的な交通ネットワークを最大限活用して、対流の種となる「連携のかたまり」を首都圏全域であまねく創出し、これによって新しい対流を生み出すことで、一極集中型の首都圏を対流型首都圏に転換していくことが必要である。

この「連携のかたまり」の中で、特に戦略的に創出すべき基本となるかたまりとして、国土を縦断・横断する広域的エリアでの総合的連携を目指す「軸コンセプト」、広域的エリアで特定テーマの下の連携を目指す「圏域コンセプト」、複数の都市・拠点間で連携する「地域群コンセプト」、広域的な結節・連携機能を担う「対流拠点コンセプト」の想定が有用である。これらを中心とした戦略的空間概念を描きつつ、首都圏内に「連携のかたまり」を多数創出し、東京圏とそれらとのネットワークを強化することで、首都圏を対流型へと転換し、首都圏全体の国際競争力を向上させていくことが重要である。その際、様々な主体がそのイメージを共有し、広域的に連携・協力することが重要である。

そのイメージに基づき、各主体がアクションを起こし、面的な交通ネットワークなどのインフラを「賢く使い」、その「ストック効果」を最大限発揮させることが必要である。

また、連携によって対流型の構造を創出するだけでなく、「連携のかたまり」同士がさらに広域的にコラボ（コラボレーション；共に働く、協力する）し、「連携のかたまり」単独では描けないような新しい魅力を備えた広域観光周遊ルートの構築や、防災面でのコラボによって首都圏全体の防災力向上に寄与し得るものである。こうした「連携のかたまり」同士のコラボを首都圏全体として促進していくことが重要である。

首都圏は、このような面的な対流を首都圏内にとどめず全国へと波及させ、日本全体の発展に貢献する必要がある。

首都圏は広域的に見ると太平洋と日本海の二面の海洋に面しているにとらえることができ、太平洋・日本海の二面で港湾機能の強化や、海洋資源等の保全・管理や利用を推進していくことが重要である。

2 圏域整備の基本的考え方

(1) 首都圏版「コンパクト+ネットワーク」(「まとまり」と「つながり」)の構築

今後急速に高齢化と人口減少が進展する中で、特に東京圏やその周辺で大規模に連たんしている市街地を現状のまま放置すれば、人口密度が全体に低下して粗密化した、言わば無核拡散型の都市構造となり、サービス産業が成立しないなど面的な対流創出に支障となるおそれがある。また、中山間地域等においては、集落の生活サービス機能が消滅し、基幹集落への依存が進むなどといった現象が起きている。

人口減少社会において、生活に必要なサービス機能を維持するためには、無核拡散型の地域構造を多核ネットワーク型の地域構造に転換していくことが重要であり、各地に生活サービス機能や個性ある産業等の「まとまり」を形成し、それらがネットワークで「つながる」、重層的かつ強靱な首都圏版「コンパクト+ネットワーク」を構築する必要がある。その際、既に人口減少が始まっている地域においては、人口減少に伴って拡大する空き地や農地を二次的自然として積極的に保全し、自然と調和・共生したコンパクトな市街地を形成していくことで、面的な対流型首都圏の基礎となることが期待される。

特に都市においては、各種の都市機能や周辺の人口を一定のエリアにコンパクトに集約化し、各地域をネットワーク化することにより、複数の拠点が連携し相互補完的に都市機能を提供しあう多核ネットワーク構造を構築し、高次都市機能を圏域全体で維持することができる。

このような多核ネットワーク型構造を、東京圏の大都市や地方都市だけでなく、大都市郊外のニュータウンや中山間地域等の集落でも構築していくことが必要である。拠点の形成に際しては、近年生まれつつある「田園回帰」の流れなどライフスタイルの変化等を踏まえ、地域の自然や文化等個性を維持しながら生活サービス機能や産業等を集積し、地域の個性や魅力を磨き上げていくこと、また、首都直下地震等の災害リスクを軽減するため、ICTの進化・活用により、現在東京圏に集中する国や民間企業の施設・機能等の移転・分散、バックアップを進めるという観点も重要である。

また、ネットワークについては、東京外かく環状道路を始めとする首都圏三環状道路等の未完成の高速道路ネットワーク、成田・羽田両空港の空港機能及び京浜港等の港湾機能の強化を推進するとともに、さらに、面的な交通ネットワークの補強等を展開していくことが重要である。

(2) 面的な対流による都市と農山漁村の共生・対流の促進

東京圏での高齢人口の劇的な増加や「田園回帰」の流れ及び内外からの観光客の呼び込みによる交流人口の拡大を考えると、都市と農山漁村との間でのヒト、モノ等の共生・対流が重要である。「コンパクト+ネットワーク」(「まとまり」と「つながり」)によって形成された首都圏三環状道路を始めとするネットワークも活用することで、都市と農山漁村との行き来がしやすくなり、ヒト、モノ等の共生・対流を農山漁村の活力や生物多様性の維持につなげ、首都圏全体に拡げていくことが重要であり、ネットワークの充実により、共生・対流がさらに活発化することが期待される。

(3) 放射方向と連動した多重リングの形成

従来は分散を図ることに重点が置かれて既成市街地の外側に形成されてきた拠点等それぞれの「点」が、個性を磨くことで周辺の「点」との間に対流を生み出し、「連携のかたまり」を形づくり、そのうえ放射方向に加えて環状方向にも形成される高速交通ネットワークを活用することにより、「連携のかたまり」同士のコラボまでも想定できるようになった。このような産業、観光、都市農村対流において広域連携をもたらす、放射方向と連動した多重のリング構造を形成しながら、同時並行的にリングの中心である東京圏の世界都市機能の強化を図っていくことで、我が国の国際競争力を牽引し、様々な課題の解決に向けて前進する対流型首都圏が形成されていくことになる。

さらに、面的な対流を全国へ波及させ、日本全体の発展に貢献することも重要である。そのためには、幾重もの層を持つ首都圏広域リングを形成できるよう、国と地方公共団体との連携はもちろんのこと、官民連携、自治体間連携等あらゆる連携を強化し、世界最高の圏域を目指すことが重要である。

(4) 地域整備の推進方策

地域整備に当たっては、地域が自らの選択と責任で、地域の個性と特色ある地域整備を推進することが重要であり、地方公共団体が主体となって地域づくりを行うために地方分権を積極的に進め、諸権限の地方への移譲、必要な財源の確保等を行う。さらに、国と地方の適切な役割分担を踏まえつつ、広域行政制度や協議組織等を活用し、地方公共団体間の連携、協力を推進するとともに、相互の調整を図っていく。

また、近年の地域づくりに対する住民の参加意識の高まりに応え、地域づくりにおける幅広い人々の参加と協力を進めるため、情報公開や意見を広く求め合意形成を図る仕組みづくりを推進する。

1) 既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域

首都圏内においては首都圏整備法に基づき、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域が指定されるとともに、首都圏近郊緑地保全法に基づく近郊緑地保全区域制度や首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律に基づく工業団地造成事業が設けられている。これらを活用し、①既成市街地においては、諸機能の選択的分散を図りながら既存の市街地の整備改善を進め、②近郊整備地帯については、計画的に市街地を整備するとともに、緑地を保全し、③都市開発区域については、諸機能の集積を推進し、地域の中心的な役割を担う都市として育成を進めることにより地域の整備を推進する。

特に、首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律に基づく工業団地造成事業については、北関東地域における広域ネットワークの整備を契機とし新たに事業着手している地区があることも踏まえ、対流型首都圏の構築のため、引き続き制度的確な運用を図り計画的な市街地整備や産業立地等を推進する。

2) 近郊緑地保全区域

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、近郊緑地保全区域以外の近郊整備地帯等に比べてその減少率は少なくなっており、「首都圏の都市環境インフラのランドデザイン」に示された水と緑のネットワークにおける重要な自然環境を

形成するなど、一定の効果を上げてきた。また、近年、三浦半島及び多摩丘陵ではそれぞれの関係地方公共団体が連携した普及啓発等の取り組みがなされるなど、より広域的なネットワークの形成に向けた動きも見られる。

さらに、面的な対流型首都圏の基礎として、首都圏版「コンパクト+ネットワーク」を推進するために、人口減少に伴って拡大する空き地や農地を二次的自然として積極的に保全し、自然と調和・共生したコンパクトな市街地を形成していくことが求められている。

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、引き続き制度的確な運用を図り、首都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。

3) 業務核都市

業務核都市については、整備が進んでいる都市では、業務施設集積地区における基盤施設や中核的施設の完成により、業務の立地、諸機能の集積が進展しつつあり、東京一極依存構造の是正に一定の効果を上げてきた。今後、自立性の高い地域の中心として、各都市の既存集積、立地、交通条件、自然環境等の特徴をいかした個性的で魅力ある都市を目指して整備を推進する。

業務核都市は広域的な連携・交流の拠点として重点的な育成・整備により諸機能がバランス良く配置された自立性の高い地域の形成が図られてきており、横浜・川崎、厚木、町田・相模原、八王子・立川・多摩、青梅、川越、熊谷、さいたま、春日部・越谷、柏、土浦・つくば・牛久、成田、千葉、木更津の各広域連携拠点において、その整備状況に応じ、業務施設集積地区への業務機能の誘導を推進するとともに、業務及び従業者に関連する施設・サービスを充実させることにより、一層諸機能の集積を高め、就業の場として、成長産業を育てる場として、また、高次の都市的サービスの提供等の中心として育成し、広域的な従業地として熟成させていく。さらに、商業機能、文化・娯楽・居住等の生活機能を充実させるとともに、良好な市街地の形成、緑地の保全、円滑な諸活動を支える交通、情報通信体系等の広域的基盤施設の整備を推進し、広域的な地域の中心性を持った都市としての育成を図る。

4) 筑波研究学園都市

筑波研究学園都市については、科学技術中枢拠点都市を目指し、研究開発機能の高い集積をいかし、広域的な連携を進め、国際的研究交流の拠点としての機能の充実や、先端的研究開発成果の起業化による新産業の創出・育成を図る。

第4節 首都圏の将来像実現のための施策

1 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化

多様な災害に対応し、首都中枢機能を停止させず、業務を継続させることは首都圏の重大な責務である。防災・減災対策により被害を最小限に抑えるとともに、早期に復興し、成長・発展へと向かう軌道に速やかに回復することも不可欠である。

このため、巨大災害から復興するための道筋をあらかじめ準備しておくことが必要であり、その道筋は平時の成長・発展戦略と軌を一にするものでなくてはならない。防災・減災をコストではなく「成長・発展の種」ととらえ、巨大災害に対しては防災・減災機能を発揮し、平時には経済的な価値を生み出す、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を描くことが重要である。

例えば、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域等）とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化は、有事の際の東京の都市機能のバックアップ、人員・物資の輸送等とともに、平時における良好な住環境の実現や東京の都市機能の分散に貢献するものである。

また、大規模水害と地震等の複合型災害が発生しても機能不全に陥らないようにする施設的设计・管理や要員配置、リダンダンシーの確保等、基礎的防災力の強化が重要となる。

さらに、大規模水害リスクを考慮した土地利用等を進めるとともに、着実に施設等の整備を進めるなどのハード対策に加え、平時から地方公共団体や関係機関が時間軸（タイムライン）に沿った防災行動計画を策定・実践するなどのソフト対策も一体的かつ計画的に実施する必要がある。

また、首都直下地震等の広域かつ甚大な災害が発生した際には、必要な資機材等の搬送や被災地における応急活動及び復旧・復興活動を効果的に実施するため、被災地域へのアクセスルートの確保が極めて重要であり、道路の八方向作戦に加え、水路（河川、運河）及び航路も加えた総合啓開を行い、空路も含めた四路の連続性を確保することが必要である。

また、インフラ老朽化対策について、対策が必要な施設が今後加速的に増加することから、時期や規模等で優先順位付けを行うなどオペレーションのあり方について検討を行う。

2 スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化

国際競争力の強化は首都圏の極めて重要な責務であり、そのためには、クリエイティブな産業の振興が必須である。その舞台となるのが、メガリージョン（巨大な経済圏域）である。我が国はリニア中央新幹線の整備により、世界最大のメガリージョン（スーパー・メガリージョン）を形成できる可能性があり、今までにない強力な国際競争力を有する首都圏の新しいモデルを構築し得る。

国際競争力を持ったメガリージョンを形成するためには、各地域の個性や特性を国際的なレベルで磨き、新しい価値を創造できるよう、筑波研究学園都市と関西文化学術研究都市など知の創発拠点をつなぐ「ナレッジ・リンク（知の集積）」の形成や、対流拠点の整備等により広域に多様で異質なヒト、モノ等と連携・融合を図る。さらに、国際社会への

伝播力等を向上させ、国際的な港湾・空港機能の強化等により国際社会とのネットワークを強化することで、国際社会への影響力を有し、国際社会に組み込まれ機能していくことが不可欠である。また、グローバル社会でも先導役を担い得る東京圏の更なる機能強化に取り組む。

3 都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応

2025年以降、東京圏の高齢人口は加速度的に増加し、介護施設の顕著な不足など東京圏の高齢化問題はより深刻化していくおそれがあるため、首都圏が連携して異次元の超高齢社会への対応を進めることが重要である。そのためには、重度な要介護の人を減らすための健康づくり、介護施設の収容力の増加、東京圏と地方圏の医療・介護施設等の需要と供給のミスマッチの緩和等に取り組むことが必要であり、今後首都圏では面的な高速交通ネットワークの整備が進展し、ネットワークの構造も「一对多」から「多対多」へと転換され、これに伴い、都市と農山漁村との時間距離も大きく減少していくことが考えられる。これも踏まえて、都市と農山漁村の対流も視野に入れた対応を図ることが重要である。

具体的には、以下の5点に取り組む。①企業や地域活動における高齢者の活躍の場の拡大や健康・医療に関連する新たな産業を戦略産業として育成する取組により、要介護の状態や病気にならないようにするための健康づくりを促進する。②コンパクトな都市・地域構造の構築やロボットや介護デバイス等の活用により、限られた労力で効率的に介護できる仕組みを構築する。③まちのリノベーションや団地再生等により介護施設を増設する。④新たなふるさととしての関わりを深めてもらう、都市と農山漁村の二地域にかかわる生活スタイルを促進していく。⑤高齢者が所有する住宅の賃貸の円滑化や介護施設や移住などについて広域で情報共有するなど住み替えしやすい環境を整備する。

4 社会システムの質の更なる向上

上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な洗練された首都圏の構築のためには、交通インフラや防災インフラ等の都市基盤施設に制度インフラを加えた社会システム全体の質の向上が最も重要である。我が国の社会システムは、公共交通の定時性等他の国にない特性を有しているが、一方で渋滞等いまだ上質とは言えないものもあり、更に向上させていくことが重要である。その際、都市だけでなく農山漁村に至るまで、圏域全体で質の向上を図ることが重要である。

また、持続的な向上を図るためには、インフラの維持の担い手も含めた人材の確保が重要であり、技術者・技能労働者の処遇改善等の環境整備を進める必要がある。

5 柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組

首都圏が競争力を維持するためには、エネルギー制約や地球環境問題に加え、人手不足解消の観点から、より柔軟で高効率な生産システムを構築し、生産性を向上させることが不可欠である。

生産性を高めるには、インフラを含めた生産システム全体の生産性向上を目指すことが

不可欠であり、特に、郊外部における物流施設をできる限りインターチェンジ近傍に集積させるといった、物流ネットワークと周辺の土地利用の一体的な整備を図っていくことが重要である。そのためには、個々の企業の努力に加え、生産システムの中でのインフラのストック効果を社会全体で高めていくことが重要である。インフラのストック効果としては、道路の交通容量拡大による渋滞解消や時間短縮、ネットワークの充実や安全性の向上等による地理的優位性の向上等がある。加えて、所要時間の変動（時間信頼性）等のボラティリティを低下させるという観点が必要である。

なお、インフラのストック効果を高めるためには、生産システム全体の中でインフラをいかに最大限「賢く使う」という点に加えて、拠点とネットワーク全体のあり方・構成を常に見直し、更なる機能向上を図ることも重要であり、そのためには、官民で連携していく取組が不可欠である。

6 地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出

(1) 自然と共生しクリエイティビティ向上に資する地域の環境の構築

洗練された首都圏を形成するためには、自然と共生した都市環境の構築を図り、加えて、人口減少によりもたらされる「ゆとり」を従来の所有の概念を超えて“シェア”することで、新たなビジネスチャンスにつなげていくことが重要である。そのためには、地域の歴史文化等に根ざした景観やうらおいと安らぎを与える水と緑など幅広い地域資源を最大限活用した、美しく魅力ある地域づくりなどを進めて行くことが必要である。

「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」を踏まえ、自然環境の保全・再生・創出を総合的に考慮し、近郊緑地等大規模緑地や都市農地の適切な保全等に取り組み、水と緑が豊かなエコロジカル・ネットワークの形成を図るとともに、今後、人口減少により想定される都市的エリアの後退を人間界と自然界の新しい共生関係を構築できるチャンスととらえ、安全・安心で質の高い生活環境、低炭素で高いエネルギー効率などを兼ね備え、生物多様性を取り込んだ新しい都市環境の構築を目指す。

今後、日本が厳しい国際競争を勝ち抜いていくには、これまで以上にクリエイティブな産業を伸ばしていくことが必要であり、このような都市環境の刷新は、日本のクリエイティビティの向上に寄与するものと考えられる。

(2) イノベーションの創出

イノベーションを生む対流の原動力となるのは、地域に密着した独自の個性であり、第一義的には地域住民自らがその個性を見出して磨き上げる必要がある。しかし、地域住民だけでは難しい場合には、地域外からの視点として大学等、NPOや地域おこし協力隊、外国人等の多様な人材を活用することも必要である。それに伴い、外国人を含めた高度人材が生活し、業務に携わる上でストレスのない環境にも配慮した受入体制の構築を図る必要がある。

また、これら地域外からの刺激は、地域の多様性を育て、若者、女性、高齢者、障害者等の多様な人材が積極的に社会参画し、活動するための起爆剤にもなり得る。

このような個々の人材単位での個性に加えて、首都圏に集積している企業等の研究開発や産学官連携の強化によって地域の個性を磨き上げることも欠かせない。例えば、国等の研究・教育機関が多数集積している筑波研究学園都市は、つくばエクスプレスによって、さら

にはリニア中央新幹線の開通を契機として、多様な機関との広域的で新たな知識活動の連携が図れる可能性があり、このような可能性を最大限いかしてつくばを中心とした世界を先導する知的対流拠点の形成を図っていく必要がある。

また、このような研究機関同士の連携の可能性は、今後の高速交通ネットワークの整備に伴い、首都圏の他の地域でも高まり、イノベーションの創出をもたらす新しい産業クラスターの形成につながる可能性がある。

他地域との対流を地域における新たなイノベーション創出につなげるため、ヒト、知識、情報等が多種多様に交流する場や機会を設けることが重要である。さらに、こうした取組やコミュニティを、ICTを活用して世界中に“シェア”することは、次世代産業の種となり得るものである。

7 若者・女性・高齢者・障害者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

洗練された社会であるためには、年齢や性別、障害の有無にかかわらず、様々な人々が活躍できるオープンでユニバーサルな社会の構築が重要である。そのためには、参加の障壁となる制度等や物理的なバリアを取り除き、誰もが社会に参加しやすい環境、ボランティアなどが持続的に活動しやすい環境等、お互いが支え合える仕組みを構築することが必要である。

その中でも、若者の就労支援、女性活躍の促進、高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及びユニバーサル社会の実現など、誰もが働きやすい環境づくりを社会全体で進めることが重要であり、これらは結果として、生産年齢人口減少にともなう労働力不足問題への寄与も期待される。

8 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化

魅力ある首都圏の形成には、都市と農山漁村の対流と農山漁村の活性化を表裏一体で進め、都市とのネットワークを構築し、新しい価値を創出しながら、新しい産業やサービスの提供を促進することで、農山漁村が自律的に維持されることが重要である。そのためには、農山漁村に埋もれている豊かな地域資源を戦略的に活用し、農林水産業の産業としての競争力強化等の実現を図るとともに、快適な暮らしと美しい農山漁村の実現のための取組を促進して交流人口の増加を図ることが必要である。

地域資源を活用した6次産業化の推進、農地集積・集約化の推進、多様な担い手の育成・確保、木質バイオマスのエネルギー利用促進等により新たな木材需要の創出等に取り組むとともに、農林水産業を軸に観光や教育、福祉等の多様な分野と連携し、農林漁業の成長産業化を図る。

有人離島の自律的な発展を促進し、住民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、離島に特有の課題に対応して、地域における創意工夫をいかした定住・就業促進等の施策を推進する。

また、外国人が美しい農山漁村の景観や我が国固有の文化の良さを体感できる機会を設けることで、世界に向けた情報発信を促すことも重要である。

9 首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくり

首都圏は、東京周辺のリング上のエリアに、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁している。東京に一極集中するインバウンド観光を、この首都圏広域リングと言うべきエリアに分散させていく必要がある。今後、「一対多」から「多対多」へとネットワーク構造を大きく転換していく面的高速交通ネットワーク整備の進展や、世界からの視線を首都圏広域リングに誘導する絶好の機会である東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機を最大限いかして、面的高速交通ネットワークの活用とそれらネットワークと観光地を結ぶ二次交通を強化することで、対流型首都圏の構築にも寄与する首都圏広域リングへのインバウンド観光の拡大を図っていくことが重要である。

そのためには、第一に、首都圏広域リングを中心とした縦横の連携が不可欠であり、広域の視点に立って、戦略的連携プロジェクトを進めていく必要がある。第二に、首都圏の豊やかかつ多様な観光資源を世界にアピールするため、地域のあらゆるものを外国人目線で再度見直し、観光資源として掘り起こし、外からの目線で「見る物、食べ物、買い物」の複合的な魅力を創出することにより、内外からの観光客を力強く地域に呼び込み、地域における交流人口の拡大と旅行消費の増大、雇用の創出を図ることが重要である。その際、各地域が主体的な戦略をもって海外の旅行者を呼び込むためのプロモーションを進めていくことが必要である。また、離島地域について、豊かな水産資源とともに、個々の島が有する個性的な自然環境を保全し、地域特性を最大限にいかした地域づくりを図ることが重要である。

さらに、外国人旅行者を首都圏全域へ誘導して訪日リピーターを増やすため、外国人旅行者がストレスなく移動または滞在しやすい環境を整備するなどの体制整備を進めていくことによって、首都圏全体での国際的観光の拡大を図っていく必要がある。

10 オリンピック・パラリンピックの機会に、洗練された首都圏と東北の復興を世界にアピール

東京でオリンピック・パラリンピック競技大会が開催され世界中から注目が集まることに加え、東日本大震災からの「復興・創生期間」の最終年である 2020 年をターゲットに、洗練された首都圏と東北の復興の二つを同時に世界の人たちに感じてもらえるよう、懸命に取り組むことが必要である。

[第2部]

第3章 施設の整備計画

1 道路

対流型首都圏の構築、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よう、首都圏三環状道路をはじめとする高速交通網や港湾・空港へのアクセス道路等の整備を推進する。具体的には、円滑な都市の活動と渋滞の緩和等を図るための首都高速道路等の整備、東京圏と東京圏以外の関東ブロックにおいて面的な対流創出を図るため、拠点的な都市相互を結ぶ地域高規格道路等やそれらへのアクセスに資する道路等の整備について、事業中の区間の整備を推進するとともに、その他区間の調査を推進する。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、高齢者や障害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構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

首都圏の国際競争力の強化のため、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（境古河IC～つくば中央IC）（茨城県境町～つくば市）、一般国道357号 湾岸千葉地区改良（千葉市中央区～千葉市美浜区）（千葉県千葉市）、東京外かく環状道路（千葉県区間）（千葉県松戸市～市川市）、一般国道357号 東京湾岸道路（東京港トンネル（山側））（東京都品川区～江東区）、一般国道464号 北千葉道路（成田市船形～成田市押畑）（千葉県成田市）、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（釜利谷JCT～（仮称）戸塚IC）（神奈川県横浜市）、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（（仮称）栄IC・JCT～藤沢IC）（神奈川県横浜市～藤沢市）、首都高速道路（横浜環状北線、横浜環状北西線、晴海線）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。

地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進のため、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（境古河IC～つくば中央IC）（再掲）、一般国道16号 八王子拡幅（八王子市中野上町～八王子市中野山王）（東京都八王子市）、一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅（昭島市拝島町～福生市熊川）（東京都昭島市～福生市）、東京外かく環状道路（千葉県区間）（再掲）、中部横断自動車道（（仮称）富沢IC～（仮称）六郷IC）（山梨県市川三郷町～南部町）、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（釜利谷JCT～（仮称）戸塚IC）（再掲）、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（（仮称）栄IC・JCT～藤沢IC）（再掲）、高速道路と産業団地群の連携道路の整備（国道408号バイパス）（栃木県）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。

地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等のため、街路整備事業（（都）久里浜田浦線）（神奈川県）、都市計画道路（環状3号線）（神奈川県横浜市）、道の駅「（仮称）なんぶ」（山梨県南部町）、道の駅「（仮称）いちかわ」（千葉県市

川市)、道の駅「(仮称)おけがわ」(埼玉県桶川市)、区部環状道路の整備(環状2号線)(東京都)※などの整備を推進する。

安心して移動できる空間の確保(バリアフリー対策の推進)のため、一般国道16号八王子拡幅(八王子市中野上町~八王子市中野山王)(再掲)、一般国道16号八王子~瑞穂拡幅(昭島市拝島町~福生市熊川)(再掲)、段差解消一般国道463号(埼玉県さいたま市)などの整備を推進する。

道路の交通安全の確保のため、一般国道4号古河小山バイパス(古河市)(茨城県古河市)、一般国道6号土浦バイパス(土浦市中~土浦市中貫)(茨城県土浦市)、一般国道16号八王子拡幅(八王子市中野上町~八王子市中野山王)(再掲)、一般国道16号八王子~瑞穂拡幅(昭島市拝島町~福生市熊川)(再掲)、一般国道17号上武道路(前橋市上細井町~前橋市田口町)(群馬県前橋市)、一般国道357号湾岸千葉地区改良(千葉市中央区~千葉市美浜区)(再掲)、一般国道16号入間狭山拡幅(入間市河原町~入間市黒須)(埼玉県入間市)、一般国道20号大月バイパス(大月市大月二丁目~大月市大月町花咲)(山梨県大月市)、一般国道464号北千葉道路(成田市船形~成田市押畑)(再掲)などの整備を推進する。

美しい景観・良好な環境の形成のため、一般国道16号八王子拡幅(八王子市中野上町~八王子市中野山王)(再掲)、一般国道16号八王子~瑞穂拡幅(昭島市拝島町~福生市熊川)(再掲)などの整備を推進する。

地球温暖化対策等の推進のため、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(境古河IC~つくば中央IC)(再掲)、東京外かく環状道路(千葉県区間)(再掲)、中部横断自動車道((仮称)富沢IC~(仮称)六郷IC)(再掲)、相模鉄道本線(星川駅~天王町駅)連続立体交差事業(神奈川県横浜市)、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT~(仮称)戸塚IC)(再掲)、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT~藤沢IC)(再掲)などの整備を推進する。

切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減のため、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(境古河IC~つくば中央IC)(再掲)、東京外かく環状道路(千葉県区間)(再掲)、中部横断自動車道((仮称)富沢IC~(仮称)六郷IC)(再掲)、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT~(仮称)戸塚IC)(再掲)、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT~藤沢IC)(再掲)などの整備を推進する。

激甚化する気象災害に対するリスクの低減のため、中部横断自動車道((仮称)富沢IC~(仮称)六郷IC)(再掲)などの整備を推進する。

2 鉄道

広域的な連携に資する国内の交通体系の結節点としての機能の強化を図るとともに、対流型首都圏の構築に向け、地方都市の拠点を結ぶ公共交通網を始めとするネットワークの形成や観光にも資する地方公共交通の充実の取組を推進する。また都心居住や業務機能の分散等職住近接のための施策を推進するとともに、通勤時の混雑緩和や長時間通勤等の課

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに、本線は開通予定(完成時期未定)

題への対応、相互直通運転や乗り換え円滑化等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとってのいわばシームレスな交通網を目指して整備を進める。さらに、視覚障害者をはじめ利用者のホームからの転落等を防止し、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、内方線付き点状ブロックの整備を推進する。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、主要ターミナルにおける複数ルートのバリアフリー化等に取り組むなど、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。

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。

交通ネットワークの強化のため、都市鉄道利便増進事業（神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）西谷駅～羽沢駅（仮称）～日吉駅）（神奈川県横浜市）を推進する。

まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善のため、JR東日本関内駅（神奈川県横浜市）、京急金沢八景駅（神奈川県横浜市）、相鉄海老名駅（神奈川県海老名市）において鉄道駅総合改善事業を推進する。

公共施設等のバリアフリー化のため、鉄軌道駅におけるエレベーターなどの整備を推進する。

3 飛行場

首都圏の国際競争力強化等のため、羽田空港の飛行経路見直し等や成田空港の高速離脱誘導路整備等による首都圏空港の空港処理能力の拡大、乗継ぎ利便性の向上に向けた取組の推進、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、航空機テロ等の不法行為を未然に防止し、民間航空の安全性等を確保するため空港における警戒警備及び航空保安検査等の適切な実施を推進する。

4 港湾等

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。

公共土木施設の耐震化等の地震対策のため、千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業（千葉県船橋市）、東京港10号その2～中央防波堤外側地区臨港道路整備事業（南北線）（東京都）、東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業（東京都）、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業（神奈川県横浜市）、横浜港南本

牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（神奈川県横浜市）、川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業（神奈川県川崎市）を推進する。

個別施設ごとの長寿命化計画の策定・実施のため、千葉港千葉中央地区岸壁（－12m）（F岸壁）（千葉県千葉市）の老朽化対策を推進する。

国際交流拠点の機能拡充・強化のため、臨港道路の整備（中防内5号線外）（東京都）等を推進する。

交通ネットワークの強化のため、鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業（茨城県鹿嶋市）、茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル整備事業（茨城県ひたちなか市）等を推進する。

5 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かつ安全に利用できる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。

6 水資源開発施設

首都圏の水供給体系に関しては、広域的視点で捉えるとともに、持続的発展が可能な水活用社会の構築のため、計画的な水資源の開発、渇水対策など健全な水循環の維持又は回復に向けた施策を推進する必要がある。

ダム等による水資源の開発に当たっては、適切な水源地域対策を実施するとともに、自然環境の保全に十分留意する。また水源地の水環境の保全のため、下水道等の水質保全施設の整備等を進めるほか、水源地域の森林の整備を推進する。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。

渇水被害を防止・軽減するため、広域的・長期的観点から八ッ場ダム建設事業（群馬県長野原町）を推進する。

7 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、富岡市、神流町、長野原町、東京都区部、東京都多摩地域、小田原市において

水道事業を推進する。

8 工業用水道

工業用水については、需用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。

9 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。

公共土木施設の耐震化等の地震対策のため、下水処理センター耐震化事業（埼玉県さいたま市）、川崎市公共下水道地震対策事業（神奈川県川崎市）、また、健全な水循環の維持又は回復のため、入江崎水処理センター高度処理施設整備事業（神奈川県川崎市）を推進する。

さらに、温室効果ガスの削減のため、相模川流域右岸処理場省エネルギー施設整備事業（神奈川県）を推進する。

10 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廃棄物海面処分場を計画的に整備するなど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、太田市、館林市、板倉町、飯能市、ふじみ野市、吉見町、船橋市、市原市、八千代市、酒々井町、杉並区、練馬区、日野市、あきる野市、相模原市、横須賀市、海老名市、

大磯町、笛吹市においてごみ処理施設等の整備を推進するとともに、明和町、東京都区部、三浦市、笛吹市において最終処分場の整備を推進する。

11 河川、海岸等

首都圏においては、利根川、荒川等の大河川の氾濫区域や埋立地等の低平地に人口、資産、中枢機能等が集中しており、風水害や土砂災害の頻発・激甚化が懸念される中、高潮や大規模浸水による壊滅的な被害が生じる可能性がある。このため、各河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一带とした流域圏において、環境に配慮しつつ河川事業、ダム事業、砂防事業、地すべり対策事業、海岸事業、急傾斜地崩壊対策事業等を計画的かつ総合的に推進するとともに、土砂移動に係わる問題が顕在化している流域等においては、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を推進する。また、ハザードマップの作成・公表等の情報提供、土砂災害警戒区域等の指定、水防警報・洪水予報に資する河川情報基盤の充実、情報伝達体制や警戒避難態勢の充実を支援するため国・市区町村・事業所等が協力し避難勧告に着目したタイムラインの策定、住民が災害に対する心構え・避難の知識を持てる防災教育の充実、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・活用し自助・共助を図るなど、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を講ずることにより、流域圏及び沿岸域における災害に対する安全度の向上を図る。

また、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の再構築を図る。

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。

また、水辺や緑の持つ環境の機能にかんがみ、河川、海岸等の自然環境の保全・再生・創出・管理とその活用を図り、水と緑のネットワーク形成等の取組を継続する。

公共土木施設の耐震化等の地震対策のため、会瀬漁港海岸 海岸保全施設整備事業（茨城県日立市）、江戸川特定構造物改築事業 行徳可動堰改築（千葉県市川市）、栗山川漁港海岸 海岸保全施設整備事業（千葉県横芝光町）、鶴見川河川改修事業 元宮地区堤防耐震対策（神奈川県横浜市）を推進する。

水害対策のため、久慈川河川改修事業 堅磐地区河道掘削（茨城県常陸太田市）、利根川下流特定構造物改築事業 戸田井排水機場改築（茨城県取手市）、小貝川河川改修事業 十和地区築堤（茨城県つくばみらい市）、小貝川河川改修事業 長助町地区築堤（茨城県常総市）、鬼怒川緊急対策プロジェクト（茨城県）、渡良瀬川下流河川改修事業 秋山川伊保内地区築堤（栃木県佐野市）、栃木県における浸水対策の推進（防災・安全）緊急対策（小藪川流域治水対策河川事業）（栃木県）、ハッ場ダム建設事業（群馬県長野原町）、荒川上流河川改修事業 さいたま築堤（埼玉県さいたま市）、中川河川改修事業 大谷田地区築堤（東京都足立区）、多摩川河川改修事業 錦町地区築堤（東京都立川市）、多摩川河川改修事業 港町地区築堤（神奈川県川崎市）、五反田川放水路整備事業（神奈川県川崎市）、相模川河川改修事業 須賀地区築堤（神奈川県平塚市、茅ヶ崎市）、富士川河川改修事業 切石・手打沢地区築堤（山梨県身延町）を推進する。

土砂災害対策のため、利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川） 松木山腹工（栃木県日光市）、

利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川） 空沢砂防堰堤（栃木県日光市）、通常砂防事業（戸島沢）（群馬県沼田市）、富士川水系直轄砂防事業 内河内第五砂防堰堤（山梨県早川町）を推進する。

海岸侵食対策のため、若郷漁港海岸 海岸保全施設整備事業（東京都新島村）を推進する。

災害時の救援・復旧ネットワークの整備のため、荒川下流河川改修事業 墨田緊急用船着場整備（東京都墨田区）、臨海緊急用船着場整備（東京都江戸川区）を推進する。

河川防災ステーションの整備のため、利根川上流河川改修事業 目吹地区河川防災ステーション整備（千葉県野田市）を推進する。

まちづくりと一体となった魅力ある水辺空間の創出のため、富士川総合水系環境整備事業 増穂Ⅱ期地区環境整備（山梨県）を推進する。

失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理のため、利根川総合水系環境整備事業（常陸利根川） 霞ヶ浦田村・沖宿地区自然再生（茨城県）、荒川総合水系環境整備事業 荒川太郎右衛門地区自然再生（埼玉県）を推進する。

12 宅地

近年市街地面積及び市街地人口の増加率や市街化圧力が低下していること、今後世帯数の増加が鈍化することにより、新たに必要となる宅地面積も減少傾向で推移すると見込まれることから、市街地整備の重点を既存の市街地の再編整備に移す。密集市街地等において、面的な市街地整備を進めるなど、市街地の防災性を向上する対策を推進する。

また、将来の人口減少・高齢化を考慮し、コンパクトシティの形成を進めるに当たっては、居住と都市機能をより災害リスクの低い地域に誘導するとともに、既に居住や都市機能が集積している地域のリスク低減対策を実施する。

また、工業用地については、工業機能の業務核都市等への誘導及び展開、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、近郊整備地帯及び都市開発区域において広域的交通基盤施設の整備等にあわせ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。

半谷・富田（坂東市）、伊勢崎宮郷（伊勢崎市）の整備を推進する。

13 公園・緑地等

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、ヒートアイランド現象の緩和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、障害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市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。

温室効果ガス吸収源対策として都市公園の整備を推進するとともに、都市及びその周辺における自然環境を有する緑地等については、その保全・再生を図るため、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」を踏まえた近郊緑地保全区域の指定など、各種緑地保全制度の活用を推進し、水と緑のネットワーク形成等の取組を継続する。

14 住宅

大都市圏、特に大都市近郊における急速な高齢化に対応し、高齢者や子育て世代等の多様な世代が生き生きと生活し活動できる「スマートウェルネス住宅・シティ」を実現するため、医療・介護子育て等のサービス拠点やサービス付き高齢者向け住宅の整備等を推進するとともに、公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化を推進する。その他に住宅の耐震化、密集市街地の改善整備、バリアフリー対応、新築住宅の省エネ化を推進する。

15 教育文化施設等

小学校、中学校、高等学校、特別支援学校等多様な学習活動に対応した機能的な学校施設の整備を推進するとともに、耐震化や老朽化した学校施設の長寿命化等の取組を推進する。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、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公民館、図書館、博物館等の機能更新を進め、効率的・効果的な集約・再編等の取組を進めるとともに、ライフステージに応じたスポーツ活動の推進や、オリンピック・パラリンピック等の国際競技大会の開催等を通じた国際貢献・交流の推進に資するスポーツ環境の整備を行う。

このため、群馬県立歴史博物館（高崎市）、図書館・生涯学習センター・芸術文化ホールを備えた文化創造拠点（大和市）等の整備を推進する。

16 その他

(1) 医療施設

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、効率的な医療サービス提供体制の構築に資するよう、また首都圏における大規模災害の発生にも対応できるよう、医療等のサービス拠点の整備等を推進する。

このため、前橋赤十字病院（前橋市）、公立藤岡総合病院（藤岡市）、埼玉県立小児医療センター（さいたま市）、さいたま赤十字病院（さいたま市）、埼玉県立循環器・呼吸器病センター 新館（仮称）（熊谷市）の整備を推進する。

(2) 社会福祉施設等

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や介護老人保健施設の整備を推進する。また、地域のニーズに応じた多様な子育て支援等を図るため、保育所や乳児院等の整備を推進する。

このため、群馬県立障害者リハビリテーションセンター（伊勢崎市）、神奈川県総合リハビリテーションセンター（厚木市）、（仮称）さいたま市子ども総合センター（さいたま市）、福祉センター跡地活用施設（川崎市）等の整備を推進する。

(3) 中央卸売市場

都市生活を支える生活サービス機能の整備を図るため、商品形態の変化、小売形態の変化、情報化の進展、食の安全に対する社会的要請の高まり等に対応して計画的に近代的な市場施設の整備を推進するとともに、老朽化や過密・狭隘化の著しい中央卸売市場の計画的な再整備を図る。

このため、東京都中央卸売市場豊洲市場の整備を推進する。

(4) 文化財の保存のための施設

文化が育む活力ある地域社会を形成し、歴史文化等に根ざした魅力ある空間を創出するなど、地域に存在する文化財等の適切な保存、継承、創造、活用等を図るため、史跡上野国分寺跡（前橋市・高崎市）の整備を推進する。

(5) 墓地及び火葬場

周辺環境に配慮しつつ、住民の宗教的感情に適合し、且つ公衆衛生その他公共の福祉の見地から、墓地の管理及び埋葬等が支障なく行われるなど、都市生活を支える生活サービス機能の整備に向け、土浦市営斎場、小田原市斎場の整備を推進する。

(6) と畜場

食用に供するために行う家畜処理の適正の確保等、都市生活を支える生活サービス機能の整備を推進するため、群馬県食肉卸売市場（玉村町）の整備を推進する。

(7) 農林水産業施設等

消費地に近接する立地条件をいかして、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。

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。

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、水戸市、下妻市、宇都宮市、栃木市・小山市、那須烏山市、茂木町、市貝町、

渋川市・吉岡町、熊谷市、深谷市、久喜市・加須市、幸手市、野田市、我孫子市、印西市、中央市等においてかんがい排水施設の整備や中山間地域の総合的整備を図るなど、農業農村整備事業等を推進する。

また、常陸大宮市、群馬県利根川流域、市原市、相模原市等において森林整備事業等、桜川市、上野村、市原市、相模原市等において治山事業、茨城県沿岸域において水産基盤整備事業、小田原漁港において臨港道路整備事業を推進する。

1-2 近畿圏整備計画

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。営利を目的とせずに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るとしている。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%程度の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。

(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ている。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。

I C T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 B P）（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。

1-3 中部圏開発整備計画

中部圏開発整備計画

平成28年3月

国土交通省

この計画は、中部圏開発整備法第 12 条第 3 項において準用する第 11 条第 3 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 713 号をもって公表されたものである。

目次

序説	1
1 計画変更の意義	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 中部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 中部圏の現状と課題	6
第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策	11
第1節 中部圏が目標とする社会や生活の姿	11
第2節 中部圏の人口の将来	15
第3節 将来像実現に向けた基本方針	17
1 世界最強・最先端のものづくりの進化	17
2 スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引	18
3 地域の個性と対流による地方創生	18
4 安全・安心で環境と共生した中部圏形成	18
5 人材育成と共助社会の形成	19
6 個性ある圏域の創生	20
7 競争力のある産業の育成	20
8 日本海側の中枢圏域の形成	20
9 対流・交流人口の創出	21
第4節 区域の指定	22
1 都市整備区域	22
2 都市開発区域	22
3 保全区域	22
[第2部]	24
第3章 施設の整備計画	24
1 道路	24
2 鉄軌道	26
3 港湾	27

4	漁港	28
5	空港	28
6	情報通信施設	28
7	住宅、住宅用地及び市街地	29
8	工場用地	29
9	水資源の開発及び利用	30
10	河川	30
11	海岸保全施設	31
12	砂防設備	31
13	地すべり防止施設等	31
14	保安施設	32
15	都市公園	32
16	水道	32
17	下水道	33
18	廃棄物処理施設	33
19	病院	34
20	公害の防止	34
21	大学等高等教育機関	34
22	教育・文化施設	34
23	職業訓練施設	35
24	自然公園等	35
25	観光施設	35
26	文化財保存のための施設	35
27	かんがい排水施設及び農用地	36
28	社会福祉施設	36
29	工業用水道	36
30	林道	36

序説

1 計画変更の意義

中部圏開発整備計画（以下「計画」という。）は、圏域内の各地域相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏¹と近畿圏²の中間に位置する地域としての機能を高め、我が国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて、社会福祉の向上に寄与することを目的として、これまで四次にわたり策定されてきた。

これまでの計画の実施により、中部圏内の各都市圏を中心に、人口の増加をある程度計画的に受け止めつつ、商業施設等都市機能を支える施設等が充実してきたほか、各都市圏間を結ぶ交通体系の整備も推進されてきたところである。

しかしながら、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震など巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題など社会情勢は大きく変化しており、また、世界に目を向けると、アジア諸国を中心とした新興国の台頭で国際競争が一段と激化するとともに、グローバル化が進展し、世界規模でヒト、モノ、カネ、情報が動く国際大交流時代を迎えつつある。

そのような中、平成 27 年の北陸新幹線（長野・金沢間）の開業、また平成 39 年開業を目標としたリニア中央新幹線東京・名古屋間の平成 26 年の工事着工は、中部圏にとって、国際競争力を一段と高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。リニア中央新幹線の全線開業により、世界を先導するスーパー・メガリージョン³の形成が期待される。中部圏は、そのセンターとしての役割を担っていく中で、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していく必要がある。

このため、中部圏開発整備地方協議会等地方の考え方を踏まえつつ、新たな中部圏の開発整備の方向を示すため、基本計画を変更するものである。

2 計画の性格

この計画は、中部圏開発整備法に基づいて、長期的かつ総合的な視点から今後の中部圏の開発整備の方向性を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たし、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、中部圏の開発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。

¹茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の 1 都 7 県の区域を一体とした区域。

²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 2 府 6 県の区域を一体とした区域。

³ リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化した世界最大の都市圏。

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、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域を対象とする。

計画の期間は、第1部（第1章及び第2章）については概ね10箇年、第2部（第3章）については概ね5箇年間とする。

4 計画の実施

この計画の実施に当たっては、国、地方公共団体のみならず、民間企業、NPOや個人を含む、多様な主体の積極的参加が求められる。そのため、これら多様な主体がこの計画に対する理解を深め、積極的に参加できるよう必要な情報提供や支援策を講じることが重要である。

この計画に位置付けられた施策・事業の広域的な調整については、中部圏開発整備地方協議会の積極的な参画によって推進する必要がある。

また、この計画の実施に当たっての地方公共団体の役割の重要性にかんがみ、地方財源の確保と安定のため、今後とも適切な措置を講ずる必要がある。

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、環境影響評価等を適切に実施する。

なお、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、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。

[第1部]

第1章 中部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、情報呼び込むための環境整備が課題である。今後、首都直下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 ICT⁴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

⁴ Information & Communications Technology の略。情報通信技術。

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るとしている。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⁵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活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

⁵日本の地政学上の位置を大きく変化させる可能性のある、ロシアやアジア各国で活発化する経済活動等のこと。

るとともに、引き続き地方分権や規制緩和に取り組む。

②重層的かつ強靱な「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⁶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。

⁶ さいたま市、千葉市、東京都特別区部、横浜市、川崎市、相模原市及びその周辺市町村。

3 中部圏の現状と課題

(1) 産業・インフラ

アジア諸国を中心とした新興国は、安価な人件費や組立加工請負業を通じた技術蓄積などを背景に、かつて我が国が得意とした低価格で高品質な製品の展開により、グローバル市場において存在感を増している。そのような中で、中部圏のものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝っていくためには、更に品質力や商品開発力等を高めていくことが求められる。

また、グローバル企業等を中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業に裾野を広く展開する中堅・中小企業の経営環境は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化に伴う事業継承、技術継承問題などによって厳しさを増している。中部圏のものづくりを支えるとともに地域経済を支える重要な役割を担っている中堅・中小企業には、技術開発や販路開拓などを通じた技術の高度化と競争力強化を図るなど、事業環境の変化に柔軟に対応した、持続的な経営を可能とするための取組が求められる。

一方、アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替環境の変化等にともない、海外に移転していた日本企業の製造拠点の国内移転や、海外戦略の見直しによる国内投資の増強など国内回帰がみられる。これらの国内回帰の動きを的確に取り込む工業団地や物流拠点、及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められるとともに、激化する国際競争の中で、価格競争に陥ることなく、機能性や付加価値で差別化を図っていくため、ICTやロボット技術を活用した効率的な開発・設計・試作・生産の一貫体制の構築や、ものづくりと情報処理やデザインなどサービス機能の融合、連携強化を図っていくことが求められる。

国際大交流時代を迎えつつある中で中部圏が持続的発展を遂げていくためには、北陸新幹線やリニア中央新幹線がもたらす効果を、我が国全体並びに中部圏の広域に波及させていく必要があり、これらが有機的につながる、陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充、一体的な整備が重要である。

その中で、道路ネットワークについては、中部圏の骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、並びに半島地域への交通利便性を高める軸などにおけるミッシングリンクの解消が求められる。

また、国際ゲートウェイとしての役割を担う空港、港湾は、中部国際空港の完全24時間化などの機能強化、港湾の船舶大型化への対応や、国際海上コンテナ、資源・エネルギー、完成自動車等の輸出入機能の強化、クルーズ船の受入環境の改善などが求められる。

(2) 国際交流、観光

中部圏の国際ゲートウェイである中部国際空港は、我が国の外国人出入国者数に占めるシェアで見ると約5%で、約5割を占める首都圏や約2割を占める近畿圏の国際空港と大きな差がついている。また、中部圏の外国人延べ宿泊者数や国際会議開催件数の全国に占めるシェア等、中部圏は首都圏や近畿圏と比べ、海外との交流が活発とは言い難い状況である。

現在、中部圏に跨がるエリアでは、平成24年から産官が連携し、訪日外国人旅行者の増加を図るため「昇龍道プロジェクト」を立ち上げ、一貫した海外プロモーション及び観光力とホスピタリティ強化に取り組み、昇龍道エリア⁷の訪日外国人延べ宿泊者数は平成23年から平成27年にかけて約4.2倍に増加するなど成果が現れている。

さらに、平成27年6月には、国土交通大臣から広域観光周遊ルート形成計画の一つとして「昇龍道」が認定を受け、これまで以上に広域的に連携し、急増する訪日外国人旅行者に対する受入環境の整備や昇龍道エリアにおける消費拡大を図っていくことが求められる。

加えて、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、能越自動車道や中部縦貫自動車道等からなる交通ネットワークが整備されたこと等により、日本海側では、隣接圏域からの観光客は増加傾向にある。国外からは、東アジア⁸諸国等からの国際航空便・国際便乗降客数及びクルーズ船の寄港回数・乗降客数も増加している。さらに、北陸新幹線（長野・金沢間）開業を受け、首都圏等からの時間距離も短縮されたことから、今後より一層観光入込客数の増加が期待されている。今後は、国内外からの更なる誘客増加に向け、北陸新幹線（金沢・敦賀間）や高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備並びにクルーズ船の大型化に対応した港湾機能の強化等による観光客の移動利便性を高める広域交通ネットワークの更なる充実・強化を図ることが必要である。

また、平成28年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）の開催は、三重県を中心に中部圏のポテンシャルを格段に高め、国際化の促進に大きな後押しになると期待されている。その成果を最大限活かし、中部圏が一体となって国際交流に活かし、国際交流の活発化を図っていくことが求められる。さらに、ラグビーワールドカップ2019の開催や、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の実施や事前合宿の誘致、また、FIFAフットサルワールドカップ2020など国際的に注目が集まるスポーツ大会の招致などを通じて、中部の魅力を発信し国内外との交流人口を一層拡大させていく必要がある。

（3）災害リスク

中部圏は、エリアの多くが洪水や土砂災害、豪雪、地震（震度被害・液状化被害）・津波に係る災害リスクを抱え、そのエリアに人口が集中していることから、災害リスクを持った国土の上で社会経済活動が営まれる国土構造となっている。

加えて太平洋側では、切迫する南海トラフ地震や気候変動に伴うスーパー伊勢湾台風⁹襲来の恐れ、また頻発・激甚化する風水害や土砂災害、高潮、御嶽山や富士山など火山災害の

⁷昇龍道エリア；愛知県、岐阜県、静岡県、三重県、石川県、富山県、福井県、長野県、滋賀県の9県

⁸東アジアの範囲；概念としての「東アジア」の範囲は、人的交流・経済的相互依存の現状及び地理的近接性等にかんがみ、日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国及び沿海地方等の隣接するロシアの極東地域を指すこととする。ただし、昨今の経済連携の動向等も踏まえ、インド、オーストラリア、ニュージーランド等も視野に入れることが必要である。

⁹過去に日本を襲った既往最大の台風である室戸台風（上陸時910hPa）級が東海地方の低平地に最も大きな被害をもたらすコースをとった場合を想定したもの。

恐れなど、中部圏の災害リスクをさらに高めており、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。

日本海側は、地球温暖化等にもなって増加が懸念される水害、土砂災害、高潮災害、波浪（高波）災害や海岸侵食の進行への対策が今後も重要な課題である。一方で、今後発生が危惧される南海トラフ地震や首都直下地震に対して、物資や燃料等の輸送拠点となるなどの役割が期待されている。

こうした状況を踏まえ、首都直下地震が切迫する中で、首都圏機能をバックアップする太平洋・日本海2面活用型の強靱な国土を構築していくため、南海トラフ地震等に備えた、二重、三重に多重性・代替性を確保するネットワークの拡充・機能強化など中部圏の防災力強化が求められる。

（4）環境・エネルギー・土地

中京都市圏¹⁰は、自動車交通依存が東京圏や京阪神都市圏¹¹に比べて約2倍と高く¹²、自動車交通による排出ガス（NO_x¹³、PM¹⁴等）をはじめとする大気汚染物質や地球温暖化の最大の原因とされる二酸化炭素の排出抑制が求められる。

河川の水質については環境基準を概ね満足しているが、伊勢湾を始めとする閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に満足していない状況にある。そのような状況下で、社会経済活動に伴って排出される汚濁負荷量の削減対策に取り組むとともに、自然環境を保全し流域圏の多様な主体が一体となり、豊かな自然を後世に引き継ぐための継続的な取組が求められる。

加えて、人口減少や高齢化に伴う中山間地における耕作放棄地の増加や放置された森林の発生は、人の手によって保たれてきた里山などの生態系に影響を及ぼし、鳥獣被害の増加などにつながることで懸念されているなどから、野生生物の保護と管理を推進し、豊かな自然環境の保全を図っていくことが求められる。

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化に伴う気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されており、工業用水や農業用水、生活用水など水供給の十分な安全度が確保されていない状況にある。

また、海外からのエネルギー調達リスクが高まり、エネルギーの安価で安定的な確保が求められる中で、輸入拠点となる港湾の受入機能の強化や、中部圏の豊富な森林資源を活用した木質バイオマス発電や太陽光発電などの再生可能エネルギーを含めた電源のベストミッ

¹⁰「第5回中京都市圏パーソントリップ調査」の対象範囲である、愛知県全域、岐阜県南部、三重県北勢地域の96市町村

¹¹滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県。

¹²第5回中京都市圏パーソントリップ実態調査結果による。

¹³窒素酸化物。

¹⁴粒子状物質。

クスを促進していくことが求められる。

名古屋の住宅地や商業地の平均地価¹⁵は東京の約3分の1から4分の1と、三大都市圏の中では地価が相対的に低い水準にあり、リニア中央新幹線を始め新東名・新名神高速道路や東海環状自動車道など高速交通ネットワークの拡充とも相まって、企業誘致など地域整備を進める上で優位性が高い。

静岡県内の新東名高速道路沿線では、開通にともない企業立地が進みつつあり、また、駅周辺の再開発なども相まって、地価は上昇傾向がみられるなど、インフラや地域整備が地域の価値を高める役割を果たしている。

(5) 地域社会・生活

中山間地域などでは人口減少や高齢化にともない、農地の荒廃や担い手不足等による生産基盤の脆弱化などが進行し、耕作放棄地が増加したが、近年、若者を中心に農村の魅力の再発見が進み、「田園回帰」の流れが生まれつつあるなど、農業・農村の価値が再認識され活性化につながる動きもみられる。

農地は食料などの農産物を安定的に供給するとともに、美しい農村風景、国土の保全、水源の涵養、生物多様性の保全など多面的機能を発揮する重要な基盤であり、農地面積の減少、農業者の高齢化等によって、農業生産能力の低下だけでなく、地域の共同活動などによって支えられてきた多面的機能の発揮に支障が生じる状況となっている。

このため、新規就農の促進、農業経営の法人化などによる担い手の確保、農業生産基盤の維持・更新など、安定した経営基盤を構築するとともに、農業・農村の有する多面的機能を維持・発揮させるための取組が求められる。

人口減少が進み、また、基礎自治体である市町村の財政的制約が増す中、地域固有の課題に対応するためには、自助、公助とともに、NPOや自治会組織等多様な主体による共助への取組が求められる。

中部圏では平成17年愛知万博なども契機にNPO法人認証数も増加しており、NPO活動やそれを支援する取組が活発化してきている。

今後、社会参画に積極的に関わるアクティブシニア¹⁶層の増加や、企業のCSR活動¹⁷やソーシャルビジネス¹⁸の活発化など、多様な主体が地域にかかわる機会の増加などを踏まえ、それらの取組を拡充することが求められる。

一方で、高齢者人口の増加にともない、医療・介護・福祉需要が急増し、それらへの対応

¹⁵国土交通省発表平成27年地価公示から、名古屋市と東京23区の住宅地「平均」価格、商業地「最高」価格を比較。

¹⁶社会参加活動に積極的に取り組むシニア世代及びその前段階にあるプレシニア世代

¹⁷企業が社会や環境と共存し、持続可能な成長を図るため、その活動の影響について責任をとる企業行動であり、企業を取り巻く様々なステークホルダーからの信頼を得るための企業のあり方を指す。

¹⁸地域社会において顕在化しつつある、環境保護、高齢者・障害者の介護・福祉、子育て支援、まちづくり、観光等、多種多様な社会課題の解決に向けて、住民、NPO、企業など、様々な主体が協力しながらビジネスの手法を活用して取り組むこと。

が厳しさを増すことが見込まれるため、高齢者の健康づくりに取り組み、生きがいを持って安全・安心で豊かに暮らすことができる予防型社会を構築していくことが重要である。

しかし、都市部と地方部で高齢者人口のピーク期が相違する課題や、地域間における医療・介護・福祉施設の過不足バランス、また、医療や介護、福祉に携わる人材の不足など対応すべき課題は多い。

また、住み慣れた地域で自分らしい暮らしを最後まで続けられるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステム¹⁹の拡充が求められる。

さらに、現在検討が進められている日本版C R C C構想²⁰を踏まえ、大都市の元気な高齢者の地方移住や、地方に住む元気な高齢者の住み替えなどの検討が求められる。

¹⁹重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供されるシステム。

²⁰ 「東京圏をはじめとする高齢者が、自らの希望に応じて地方に移り住み、地域社会において健康でアクティブな生活を送るとともに、医療介護が必要な時には継続的なケアを受けることができるような地域づくり」を目指すもの。

第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策

中部圏は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成を見据える中で、そのセンターを担うとともに、首都圏、近畿圏と連携し、我が国の成長エンジンの一翼を担い、アイデンティティともいふべき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、世界規模でグローバルにヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待される。

また、中部圏の中核をなす名古屋大都市圏と周辺都市・地域が連携、融合し対流を促進することで、いかなる災害にも強くしなやかで、自然と共生した、活力に溢れ、出会い豊かで、生活の豊かさを実感できる働き住み続けたい中部圏を目指す。

そうした中、リニア中央新幹線の平成39年東京・名古屋間の開業までに、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心な、北陸新幹線やリニア中央新幹線の効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組む。

第1節 中部圏が目標とする社会や生活の姿

日本のまんなかで交通の要衝に位置する中部圏は、三大都市圏の中で、人口密度が低く、職住近接や都市と自然の近接性、ものづくり産業の集積性など、空間的・時間的・経済的ゆとりを備えた暮らしやすさに特徴があり、また、近世を切り拓いた新進気鋭で、ものづくりにいきづき、古来より日本文化に影響を及ぼしてきた伝統文化など、地域に根付く歴史文化に彩られた圏域特性を有している。

また、中部圏の基軸であるものづくりは絶え間ないイノベーションにより、人材力、技術力、集積力に、加えて研究力、品質力に磨きをかけ、世界のものづくり中枢圏に発展してきた。

国際大交流時代を迎えつつある中で、中部圏は世界に冠たるものづくり技術と品質を最大の熱源に、暮らしやすさや歴史文化などの多様な熱源により、国内外からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け対流する「世界ものづくり対流拠点」を形成、スーパー・メガリージョンのセンターを担い、我が国の成長を牽引していく。

そのような中部圏を、「世界の中の中部」、「日本の中の中部・中部の中の人々」、「前提となる安全・安心、環境」の3つの観点からその将来像を示す。

<世界の中の中部>

中部圏が世界に誇るものづくりは、ものづくりマザー機能²¹としての人材力、技術力、集積力により磨きをかけ、研究開発力を活かした絶え間ないイノベーションは、高度人材

²¹ものづくり産業の国際分業体制の構築が進む中で、世界各地からの最新の情報・課題を集約・再解釈し、「問題を発見し、解決する力」＝「現場力」によってさらに磨き上げ、再び世界へ発信する役割を担う機能。

やグローバルに活躍する人材を育み、また、自動車関連産業や航空宇宙産業等の戦略産業はもとより、ものづくり技術を活用・応用した新たな産業などの新たな価値を創出しており、そこから生み出される品質の高さは、世界を相手に大きなアドバンテージとなっている。

また、中部圏の太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスター²²は、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点を形成し、ものづくりを支える高速交通ネットワークなど国土基盤の戦略的な整備は、シームレス²³な国際物流環境を創出し、生産性向上に大きく貢献する。

中部圏は様々な価値を創造するものづくり中枢圏として、世界中からビジネスチャンスを探求し、ヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流する拠点、ものづくり産業・技術のグローバル・ハブ²⁴となる。

<日本の中の中部・中部の中の人々>

中部圏では、人口減少に適応しながらものづくりを軸とした活発な活動が営まれ、多様な地域資源を活かした観光・交流が地域の活性化に大きく貢献している。その中で、人口を維持、増加させる名古屋大都市圏²⁵や中京大都市圏²⁶などが中部圏牽引の中心的役割を担っていく。

各都市・地域は、固有の産業や歴史文化、自然、風土風景・景観等地域資源や個性を磨き、重層的な対流を促進することに加えて、生活に必要な機能をコンパクトに集約するとともに各地域がネットワークでつながることで、人口減少に適応した人々が安心、快適に暮らすことができる、名古屋市大都市圏と周辺都市・地域が連携し、活力と豊かさが融合した日本のハートランドともいえる中部圏を形成する。

加えて、高速交通ネットワークの拡充を活かし、産業やライフスタイルなどの新たな価値を創出する。そして、その取組の効果は中部圏の広域に及び、国内外との交流、連携を活発化させ、中部圏のポテンシャルを一層高める。

そのポテンシャルの高まりは、人々の生活のゆとり感とも相まって、働く場所が安定的に確保され、生活の中に暮らしやすさや明るさ、温かさなどが実感でき、多様な価値観やラ

²²新事業が次々と生み出されるような事業環境を整備することにより、競争優位を持つ産業が核となって広域的な産業集積が進む状態。

²³「継ぎ目のない」の意味。出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

²⁴世界各地からヒト・モノ・カネ・情報が集約し、新たな価値として発信される国際拠点。

²⁵名古屋を中心に中核的な機能が集積する諸都市からなる都市圏（名古屋を中心に概ね30～50kmの範囲に展開する岐阜県東濃・中濃・西濃地域、愛知県西三河地域、三重県北勢地域等を含む都市圏）を名古屋大都市圏という。

²⁶名古屋大都市圏と社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する広域な都市圏（名古屋大都市圏を取り囲み、中部5県に跨がる、名古屋を中心に80～100kmの範囲に展開する長野県飯田地域、岐阜県中津川地域、静岡県遠州地域、愛知県東三河地域、三重県中勢地域等を含む都市圏）を中京大都市圏という。

イフスタイルが自己実現できる「豊かさ」を生み出し、ひとり一人が輝く中部圏を創生する。

<前提となる安全・安心、環境>

中部圏のあらゆる社会経済活動を脅かす南海トラフ地震などの大規模地震や津波、頻発・激甚化する気象災害などの大規模自然災害に備え、産学官民が一体となってソフト・ハード両面で防災・減災対策に取り組むことで、防災力をより強固なものにするとともに、首都直下地震が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、太平洋・日本海2面活用型の強くしなやかな国土基盤を構築する。

また、中部のアイデンティティともいべき生物多様性が確保された、多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和した美しい景観・国土を形成するなど、多様な主体により将来にわたる環境と共生し持続性が確保された地域経営マネジメントを確立する。

加えて、社会経済活動を支えるインフラが、地域の多様な守り手により戦略的に維持管理される持続可能な中部圏を形成する。

また、中部圏の日本海側の優れた地域資源を圏域内の連携により磨き上げることで自立的な発展を図るだけでなく、立地特性を活かして、環日本海諸国を始めとする東アジアや国内外との対流・交流・連携を進めることにより、我が国の持続的な発展を先導する、日本海側における対流・交流の中核圏域としての役割を果たしていく。

具体的には、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」、「大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する」の2つを将来像として掲げ、国、地方公共団体及び多様な民間主体が相互に連携し、特色ある地域の形成に向けた戦略を展開する。

<暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く>

中部圏の日本海側は、都市と農山漁村、変化に富んだ自然とが近接し、地域コミュニティが充実した子育てしやすい豊かな生活環境や地域資源に支えられた幅広い産業等の個性ある地域づくりに適した特色を有している。人口減少・高齢化が進行する中でも、防災・減災対策の強化や居住環境の充実、ものづくり産業や農林水産業の一層の活性化、都市サービス拠点のコンパクト化と交通ネットワークの強化による職住近接等、中部圏の特色を圏域内の連携により一層磨き上げていく。

このような取組により、魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然が共生する自立的に発展する圏域づくりを進め、「職」「住」「遊」「学」を充実させることで、世代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会を誰もが享受し、豊かさを実感することのできる、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」圏域を目指す。

<大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する>

近年、東アジア諸国の経済活動の活発化を背景に日本海側の貿易が拡大するとともに、エ

エネルギー開発の面での日本海側地域の活用が増大している。また、今後のアジア・ユーラシアダイナミズムへの対応の観点からも、太平洋側だけでなく日本海側を重視した国土利用が求められる中、大都市圏と近接する地理的特性から、日本海国土軸の中核圏域、日本海・太平洋２面活用型国土の要としての役割が期待されている。

防災面においては、東日本大震災において太平洋側のネットワークに甚大な被害が発生したことにより、直接的な被災のなかった日本海側の道路・鉄道・港湾等が救助・救援やその後の復旧活動等に当たって全面的に活用された。このため、国土全体の安全を確保する上で、日本海側と太平洋側との連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、日本海側と太平洋側の両面を活用することの重要性が再認識された。

今後、港湾や空港等のインフラの充実を図り、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能を強化するとともに、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動にともなう災害リスクの解決等に積極的に取り組み、「大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋２面活用型国土形成を牽引」する圏域を目指す。

このような中部圏を形成していくことは、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにつながる。

第2節 中部圏の人口の将来

<中部圏の人口>

我が国の人口が既に減少に転じている中で、「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、中部圏の人口については2010年の2,174万人から2025年には2,060万人に減少すると見込む。

<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、生産年齢人口（15～64歳）は、2010年の1,372万人から2025年には1,207万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、2010年の304万人から2025年には241万人に減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、2010年の498万人から2025年には611万人に急増すると見込む。

<一般世帯数>

「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、世帯の小規模化の進展により、一般世帯数は2010年の817万世帯から2025年には826万世帯に増加すると見込む。

特に高齢化の進展とあいまって、高齢単独世帯（世帯主が65歳以上の単独世帯）は、2010年の67万世帯から2025年には96万世帯に急増すると見込む。

<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 将来像実現に向けた基本方針

中部圏の基軸ともいべきものづくりをベースに、地域特性や強みに磨きをかけ、我が国や中部圏を取り巻く情勢や課題に的確に対応しつつ、安全・安心で環境と共生した強靱な国土基盤を形成していく。さらに、北陸新幹線やリニア効果が広域に波及し、地域資源を活用した観光・交流など新たな活力を創出するとともに、ものづくりと合わせて、人を育み、新たな価値や文化を創出し、共助社会にもつながっていくという中部圏の将来像を実現するために次の5つ

- ① 中部圏の基軸「世界最強・最先端のものづくり」
- ② 中部圏の新たな価値を創造する「リニア、スーパー・メガリージョン」
- ③ 地方を創生する「個性と地域資源、対流」
- ④ すべての基盤となる「安全・安心、環境」
- ⑤ 根幹をなす「人材育成」と、多様な主体による共助社会

を中部圏成長の基本方針とする。

また、日本海国土軸の中核圏域を形成するための2つの将来像を効果的・戦略的に実現するため、国、地方公共団体、経済界等の多様な主体が協力・協調してそのポテンシャルを活かした施策や事業を展開できるよう、具体的な4つの目標を整理する。

- ⑥ 個性ある圏域の創生
- ⑦ 競争力のある産業の育成
- ⑧ 日本海側の中核圏域の形成
- ⑨ 対流・交流人口の創出

1 世界最強・最先端のものづくりの進化

自動車関連産業や航空宇宙産業、ヘルスケア産業、環境産業を中部圏の戦略産業に位置づけ、人材力、技術力、集積力、加えて研究力、品質力にさらに磨きをかける中で、グローバル企業から中堅・中小企業がサプライチェーン²⁷でつながった、国内外から投資を呼び込む強力なクラスターを形成する。

また日本海側クラスターとの圏域間連携を図ることで、日本海から太平洋に至る広域産業クラスターを形成し、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点を形成する。

加えて、産学官民の連携強化、並びに研究開発の機能強化を図り、ICTやものづくり技術の活用・応用による新たな産業の創生とともに、水素技術の実社会への還元を先導的に取り組むことにより、世界からヒト、モノ、カネ、情報が集まり、対流する世界最強・最先端のものづくり中核圏域を形成する。

その際、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市等として開発する必要のあ

²⁷企業における原料の調達から最終消費者に届けるまでの供給活動（調達・開発・生産・輸送・保管・販売）における全プロセスの繋がり。

るものとして、中部圏開発整備法に基づき指定されている都市開発区域における各種支援措置も活用する。

2 スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引

中部圏は、世界を先導するスーパー・メガリージョンのセンターを担っている。リニアの高速性を活かして、政府関係機関の地方移転の受入や企業の本社機能、研究開発機能等の移転受入促進を通じた産業構造の転換、またワークスタイルの多様化などを通じたライフスタイルの変革など、中部圏の魅力を高め、新たな価値を創造していく。

中部圏の中核的な役割を担う名古屋大都市圏、並びに名古屋大都市圏を取り囲み、社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する中京大都市圏を、世界から、ヒト、モノ、カネ、情報を一層呼び込むことができる世界のイノベーションセンターへと変革させていく。また、リニア中間駅が設置される飯田地域や中津川地域、加えて東海道新幹線沿線地域、さらに中部圏の広域にリニア効果を最大化する地域づくりを進める。

また、国際大交流時代を迎える中で、訪日外国人旅行者の増加に向けた昇龍道プロジェクトの展開強化やクルーズの振興等、リニアと陸・海・空の高速交通ネットワークを活かした国内外との観光・交流を先導し我が国の成長を牽引していく。さらに、伊豆ベロドローム（静岡県伊豆市）における自転車競技など2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の実施や事前合宿の誘致、会場へのアクセスの強化などを通じて、中部の魅力を発信し国内外との交流人口を一層拡大させていく。

3 地域の個性と対流による地方創生

人口減少が進展する中、中山間地域などにおいて、生活機能やコミュニティ機能をその地域の拠点地区にコンパクトに集約し、周辺集落と交通・物流ネットワークでつなぐ「小さな拠点」づくりを促進する。加えて各都市・地域がコンパクトなまちづくりとともにネットワークを強化し、都市機能サービスなど相互に補完連携を図り、地域住民の生活の利便性向上を図る。

また、各都市・地域が、ものづくりや農林水産業、観光などの地域産業の活性化を図り、加えて、産業や観光、生活など様々な分野で、さらに地域に根付く歴史文化や美しい風土風景・景観など地域の個性や資源を磨き、それぞれが熱源となり重層的な対流を促進することで、地域に活力を生み、就業が安定的に確保され、豊かさを実感できる社会を構築し、働き住み続けたいくなる中部圏を創生する。

さらに、住民ニーズにマッチした次世代の交通システムの構築など、快適で安全・安心な交通環境や生活環境を実現することで、中部圏の魅力を高め対流の基盤を構築する。

4 安全・安心で環境と共生した中部圏形成

安全・安心で環境と共生した国土は、中部圏形成のベースであり、切迫する南海トラフ

地震や頻発・激甚化する大規模自然災害に備えるため、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策に取り組むことが重要である。活発な経済活動が展開されている都市や地方の、また、ものづくり産業などの防災力強化に「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」や「東海ネーデルランド高潮・洪水地域協議会」など中部圏の産学官民が連携・協力、一体となり災害に対して粘り強くしなやかな国土を構築する。

加えて、中部圏を東西・南北に二重、三重に多重性、代替性を確保したネットワークや広域連携支援体制などの強化を図ることで、首都直下地震が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、太平洋・日本海2面活用型の強靱な国土を構築する。

また、多様な主体が連携、協力することによる生物多様性の確保や、中部山岳から太平洋、日本海に至る多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和する美しい景観形成、活発な都市活動に起因する地球環境負荷を低減する低炭素社会の構築などに取り組む。

さらに、健全な水循環や総合的な土砂管理、森林・農地の整備保全などを通じた国土の適切な保全、さらに国民生活を支えるインフラの適切な維持管理や地域の守り手としての建設業の強化などを通じて、強靱で環境と共生した持続可能な中部圏を形成する。

あわせて、近年頻発する記録的な短時間集中豪雨などによる水害や土砂災害等に即応できるよう、ハザードマップの作成・周知などによる住民の避難体制の拡充強化、また、土砂災害リスクが高い地域では土砂災害警戒区域や災害危険区域の指定などを促進する。

その際、都市整備区域内又はその周辺であって、市街地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、相当規模の広さの近郊緑地を確保する必要がある地域について、中部圏開発整備法に基づく保全区域として指定されていることも踏まえ、中部圏において貴重な近郊の水辺や緑の空間の機能を活用する。

5 人材育成と共助社会の形成

次代を担う人材の育成は「安全・安心、環境共生」と合わせて、中部圏形成の根幹であり、世界最強・最先端のものづくりを支える高度人材やグローバルに活躍する人材、また地域社会で活躍する人材の育成・確保に、産学官民の連携により地域社会が一丸となり取り組む。

また、中部圏のゆとりある生活環境や、地域と人のつながり、地域コミュニティ力などを活かす中で、女性や高齢者が自身の経験や能力を活かし参画できる社会、障害者が自らの意思で社会参画し能力を最大限発揮し得る障害者共生社会、外国人と日本人が互いの理解を深め多文化が共生する社会など、全ての人々が安心して働き住み続けられる社会を構築する。

加えて、多様な主体の参画による、地域住民の生活を支え、地域活動を維持、発展させていくための共助社会づくりを進めるとともに、増大する医療や介護、福祉の需要に対応し、誰もが地域に愛着と憧れを持ち、働き住み続けたいくなる中部圏を形成する。

6 個性ある圏域の創生

恵まれた環境や特色を活かし、あらゆる人をひきつける魅力的な暮らしを実現するために、現状よりも更に安全・安心で豊かな生活環境を創出するため、5つの戦略を設定する。

第1に、親との近居や地域コミュニティを維持するとともに、子育て支援や女性就業、生活サービス支援、犯罪や事故のないまちづくり等、誰もが暮らしやすい生活環境の充実、第2に、本社・研究機能等も含めた働きやすく魅力ある雇用環境や高等教育環境の充実、第3に、多様性と集約性のある都市サービス拠点のコンパクト化と交通ネットワーク充実による持続可能で多様な居住選択機会の提供及び人口誘致、第4に、風水害・土砂災害等のほか、地震・津波も含めた更なる災害リスク低減に向けたソフト・ハード一体の防災・減災対策の強化や居住環境の充実、第5に、豊かな自然環境の保全と地球環境問題への対応である。

子育てに有利な生活環境を維持・向上し、自然災害や広域的な大規模災害に対する防災・減災対策の強化、さらには自然や景観の保全・形成を図るとともに、都市と農山漁村が共生した「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを推進し、持続可能で多様な居住選択機会の提供及び人口誘致を図る。

7 競争力のある産業の育成

産業・経済のグローバル化の中で、日本海側有数の産業集積地として国際競争力のある産業を育成していくため、3つの戦略を設定する。

第1に、集積する同業種・異業種や高等教育機関の連接都市間での対流と交通・ICT(情報通信技術)ネットワーク環境の充実(ライフサイエンス、高機能新素材、中小企業ネット、スキル人材)、第2に、太平洋側及び海外企業等の製造拠点・本社・研究開発・研修機能の誘致推進に向けた支援施策や環日本海諸国等海外や国内他地域との経済連携・立地ニーズにこたえるPR強化、第3に、圏域の食料供給力と地域ブランド力の更なる強化である。

産学官連携により地域一体となって、国内外からの直接投資の誘致や起業家精神にあふれる人材の誘致・育成、生産性の向上、付加価値の創出に取り組むことで、食文化を含むものづくり文化をより一層強固なものとしていくとともに、起業家精神にあふれる地域固有の進取の気性を継承・発展し、地域産業の国際競争力を強化する。

その際、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市等として開発する必要のあるものとして中部圏開発整備法に基づき指定されている都市開発区域における各種支援措置も活用する。

8 日本海側の中核圏域の形成

他の大都市圏や環日本海諸国を始めとする東アジアに対する地理的優位性を活かして、日本海側の中核圏域を形成するため、2つの戦略を設定する。

第1に、市場となる大都市圏との取引や物流等を支える、更なる時間距離の短縮や生産拠点等誘致に向けた信頼性の高い国際物流・旅客機能の強化、第2に太平洋側の防災面に加え

産業等機能においても代替性を発揮する防災・産業拠点及びネットワークの強化である。

企業が取り組むJIT（ジャストインタイム）²⁸やSCM（サプライチェーンマネジメント）²⁹にこたえる国内外の物流機能の強化や観光客の誘致を支える地域内交通網の強化とともに、太平洋側での首都直下地震や南海トラフ地震発生時のセーフティネット³⁰として機能を発揮する信頼性の高い基盤を形成・強化する。

そのため、東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線金沢・敦賀間の平成34年度末の開業に向け着実な整備を進めるとともに、早期延伸に対する要望が高まっている敦賀・大阪間について所要の調査を進める。

9 対流・交流人口の創出

多様な伝統・文化や最先端技術の研究成果等の地域資源の蓄積を活かして、北陸新幹線等を始めとした広域交通網の充実や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした国内外との交流を創出するため、2つの戦略を設定する。

第1に、多様な産業、歴史・景観・食文化等に彩られた地域資源の磨き上げと観光周遊ルートの充実、第2に、北陸新幹線の開業、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とし、さらには、リニア中央新幹線の開業を見据えた首都圏や欧米豪、アジアの新興国等の国内外観光客誘客促進と魅力の発信である。

中部圏ならではの自然、風土、文化、歴史等の地域文化力³¹を一層高めるなど、魅力ある観光地の形成や訪日外国人の個人旅行者を始めとした国内外旅行者に、地域文化への理解を深める場を提供するなど優れた地域イメージの発信に取り組む。また、広域交通網の充実及び観光地間の地域交通ネットワークを推進するとともに、首都圏空港と近畿圏空港をつなぐ新たな広域観光ルート、中部国際空港や高山本線、リニア中央新幹線の開業を見据えて各公共交通等を組合せた広域的な観光周遊ルートの創出及びプロモーションの促進を図る。さらには、全国・国際レベルのスポーツ大会や会議の招へい等、国内外との交流を創出していく。その際、中部圏においては、優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要がある地域や、特に重要な文化財である建造物、史跡、埋蔵文化財等を、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地域等が、保全区域として指定されていることも踏まえ、保全区域内の地域資源を対流・交流人口の創出に活用する。

²⁸ ジャスト・イン・タイム（Just in Time System）；生産工程において、必要なときに必要なものを必要なだけ必要な場所に届ける生産方式・在庫管理方式のこと。

²⁹ サプライ・チェーン・マネジメント（Supply Chain Management）の略で、製造から販売までのものの流れを一貫して把握し、部門間あるいは企業間で情報を共有して経営効率を向上させる手法。

³⁰ 一部の危機が全体に及ばないようにするための安全保障制度や安全対策のこと。

³¹ 地域が持つ人々を引き付ける様々な魅力のこと。地域経済や観光・交流等、広く地域の活性化に活かすことが期待される。

第4節 区域の指定

都市整備区域及び都市開発区域は、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域の中核都市を中心に開発整備を必要とする区域として、また、保全区域は、開発によって優れた自然資源、文化財等が損なわれないよう保全に努めるとともにその利用のために計画的な開発整備を必要とする区域として、将来の人口及び産業の配置、これら区域相互の関連並びに首都圏及び近畿圏との結び付きを配慮して指定するものとする。

なお、区域の指定に当たっては、農林漁業等への波及効果を大ならしめるよう配慮するものとする。

1 都市整備区域

産業開発の程度が高く、更に予想される経済発展の進展に応じ、都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備する必要がある地域のうち、次の各号に該当するものを都市整備区域として指定するものとする。

- (1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有する一帯の広域的な地域であること。
- (2) 既に相当程度の人口の集積がある地域であること。
- (3) 既に相当程度の第二次産業又は第三次産業の集積があり、これらの産業の比重が高い地域であること。
- (4) 人口及び産業の集中に伴う市街化が著しい地域であること。

2 都市開発区域

都市整備区域外の地域であって、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市その他当該地域の中心的な都市として開発する必要のあるもののうち、次の各号に該当するものを都市開発区域として指定するものとする。

- (1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有し、一体的な発展が見込まれる地域であること。
- (2) 相当程度の人口増加の可能性があるが、当該地域の周辺地域の開発の拠点となる地域であること。
- (3) 第二次産業又は第三次産業の優れた立地条件を有し、工業等の生産機能、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。
- (4) 幹線交通施設が整備されている地域又はその可能性がある地域であること。

3 保全区域

次の各号のいずれか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) 優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要があると認められる相当規模の広さの地域であること。

- (2) 都市整備区域内又はその周辺であって、市街地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、相当規模の広さの近郊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) 特に重要な文化財である建造物、史跡、埋蔵文化財等を、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。

[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、高齢者や障害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）（三重県四日市市他）、中部横断自動車道（新清水～増穂、八千穂～佐久南）（静岡県・長野県）、三遠南信自動車道（一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路）（長野県・静岡県・愛知県）、東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）（4車線化）（岐阜県郡上市他）、上信越自動車道（信濃町～上越）（4車線化）（長野県）、静岡東西道路（一般国道1号静岡バイパス）（静岡県静岡市）、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）（三重県菰野町他）、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）、金谷御前崎連絡道路（一般国道473号金谷相良道路Ⅱ）（静岡県島田市他）、第二東海自動車道（新東名高速道路）（海老名南～御殿場）（静岡県）、上信越自動車道（4車線化）（信濃町～上越JCT）（長野県）、金沢外環状道路（一般国道159号金沢東部環状道路）（神谷内町～東長江町）（石川県金沢市）、舞鶴若狭自動車道敦賀南スマートIC（福井県敦賀市）、北陸自動車道能美根上スマートIC（仮称）（石川県能美市）、舞鶴若狭自動車道三方PAスマートIC（仮称）（福井県若狭町）、一般国道303号道路整備事業（追分道路）（滋賀県高島市）、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）、主要地方道線大津信楽線道路整備事業（平野・黄瀬工区）（滋賀県大津市）、一般県道丁野虎姫長浜線道路整備事業（小谷城スマートIC）（滋賀県長浜市）などの整備を推進する。

リニア効果最大化のため、三遠南信自動車道（一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路）（長野県・愛知県）（再掲）、一般国道153号伊南バイパス（長野県飯島町他）などの整備を推進する。

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、伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路、一般国道414号天城北道路、河津下田道路(I期)(II期))(静岡県伊豆市他)、三遠南信自動車道(一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路)(長野県・静岡県・愛知県)(再掲)、主要地方道 上高地公園線(上高地地区)(長野県松本市)、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)、高山下呂連絡道路(一般国道41号石浦バイパス)(岐阜県高山市)、都市計画道路寺町今町線(石川県金沢市)、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)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、一般国道152号浜北～天竜バイパス(静岡県浜松市)、一般国道152号小嵐バイパス(長野県飯田市)、一般国道150号静岡バイパス(静岡県静岡市)、主要地方道 山脇大谷線(大谷)(静岡県静岡市)、一般国道406号西組バイパス(長野県長野市)、市道桶狭間勅使線(愛知県名古屋市)、道の駅「田切の里」(長野県飯島町)、道の駅「(仮称)伊豆ゲートウェイ函南」(静岡県函南町)、道の駅「(仮称)大野」(岐阜県大野町)、歩道整備：一般国道21号 鵜沼地区(岐阜県各務原市)、交差点改良：一般国道1号 中之郷地区(静岡県静岡市)、交差点改良：一般国道138号 鮎沢地区(静岡県御殿場市)、交差点改良：一般国道1号 中汐田地区(愛知県名古屋市)、交差点改良：一般国道302号 東海インター地区(愛知県東海市)、交差点改良：一般国道42号 新田地区(三重県大台町)、交差点改良：一般国道152号 下池川町(静岡県浜松市)、歩道整備：主要地方道 伊勢多気線多気地区(三重県多気町)、歩道整備：一般国道141号畑地区(長野県佐久穂町)、歩道整備：一般県道 袋井小笠線(静岡県掛川市)、自転車通行空間整備：市道袖師村松線(静岡県静岡市)、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)、無電柱化推進：都市計画道路 名古屋環状線(愛知県名古屋市)、無電柱化推進：一般県道高松日出線(静岡県静岡市)、無電柱化推進：一般県道 富士富士宮線(静岡県富士宮市)、無電柱化推進：都市計画道路 松阪公園大口線(三重県松阪市)、金沢外環状道路(一般国道159号金沢東部環状道路)(神谷内町～東長江町)(石川県金沢市)(再掲)、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)、主要地方道富山立山公園線(富山県富山市～立山町)、都市計画道路 富山ライトレール線(富山県富山市新富町一丁目～永楽町)(富山県富山市)、重点「道の駅」「(仮称)結の故郷」整備事業(福井県大野市)(再掲)、都市計画道路駅前線現道拡幅整備(富山県射水市)、都市計画道路総曲輪線無電柱化(富山県富山市)、都市計画道路高岡伏木線無電柱化(富山県高岡市)、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)などの整備を推進する。

地球環境への負荷の軽減と環境の改善のため、金沢外環状道路(一般国道159号金沢東部環状道路)(神谷内町～東長江町)(石川県金沢市)(再掲)などの整備を推進する。

南海トラフ地震に備えた国土強靱化のため、橋梁の耐震対策：主要地方道 北方多度線(油島大橋)(岐阜県海津市)、橋梁の耐震対策：一般国道136号新大門橋(静岡県伊豆の国市)、

橋梁の耐震対策：主要地方道 井川湖御幸線(玉機橋)(静岡県静岡市)、橋梁の耐震対策：一般国道 152 号横山橋(静岡県浜松市)、橋梁の耐震対策：都市計画道路 東志賀町線(三階橋)(愛知県名古屋市)、橋梁の耐震対策：主要地方道 大垣江南線(尾濃大橋)(愛知県一宮市)、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)、橋梁の耐震対策：主要地方道 伊那生田飯田線(宮ヶ瀬橋)(長野県松川町)、一般国道 42 号松阪多気バイパス(三重県松阪市他)、一般国道 151 号太和金バイパス(愛知県東栄町他)、一般国道 362 号青部バイパス(静岡県川根本町)、中部横断自動車道(新清水～増穂、八千穂～佐久南)(静岡県・長野県)(再掲)、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)、三遠南信自動車道(一般国道 474 号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路)(長野県・静岡県・愛知県)(再掲)、主要地方道 清水富士宮線(庵原～伊佐布)(静岡県静岡市)、伊豆縦貫自動車道(一般国道 1 号東駿河湾環状道路、一般国道 414 号天城北道路、河津下田道路(I 期)(II 期))(静岡県伊豆市他)(再掲)、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)(三重県四日市市他)(再掲)、一般国道 23 号中勢道路(三重県津市他)、一般国道 1 号笹原山中バイパス(静岡県三島市)、主要地方道 多治見白川線(御嵩町)(岐阜県御嵩町)、第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～御殿場)(静岡県)(再掲)などの整備を推進する。

適切な国土保全強化のため、法面防災対策：一般国道 153 号 小平地区(長野県中川村)、法面防災対策：一般国道 156 号(白川村岩瀬～大牧工区)(岐阜県白川村)、法面防災対策：一般国道 136 号 松崎町雲見地区(静岡県松崎町)、法面防災対策：一般国道 152 号 谷山地区(静岡県浜松市)、法面防災対策：一般国道 477 号 菰野地区(三重県菰野町)、法面防災対策：一般国道 151 号(豊根～東栄工区)(愛知県豊根村他)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、舗装補修：一般国道 418 号武芸川高野工区(岐阜県関市)、橋梁補修：一般国道 150 号掛塚橋(静岡県磐田市)、橋梁補修：一般国道 151 号新飯田橋(長野県飯田市)、橋梁補修：主要地方道 豊田安城線(土橋高架橋)(愛知県豊田市)、橋梁修繕：主要地方道 名古屋江南線(庄内川橋)(愛知県名古屋市)、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)、トンネル修繕：一般国道 150 号 新日本坂トンネル(静岡県静岡市)、架替：一般国道 473 号原田橋(静岡県浜松市)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、名古屋大都市地域における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、大都市地域をはじ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。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。さらに、東海道新幹線と富士山静岡空港とのアクセス性を強化することで、広域観光交流や大都市圏との近接性を活かした国土強靱化の観点などから、当該空港の首都圏の代替空港としての機能強化を図る。

加えて、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、視覚障害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³²を推進する。

バリアフリー化の推進のため、都市計画道路高山駅東西線（岐阜県高山市）、都市計画道路草薙駅南北自由通路（静岡県静岡市）、都市計画道路新所原駅南北連絡線（静岡県湖西市）、都市計画道路JR春日井駅自由通路（愛知県春日井市）、都市計画道路天竜川駅南北連絡線（静岡県浜松市）、都市計画道路磐田新駅南北連絡線（静岡県磐田市）の整備を推進する。

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。

ものづくり産業を支える港湾機能強化のため、名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（愛知県飛島村他）、名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（愛知県弥富市）、三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業（愛知県豊橋市）、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）、田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業（耐震改良）（静岡県富士市）、御前崎港女岩地区防波堤整備事業（静岡県御前崎市他）、三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業（愛知県蒲郡市）を推進する。

国際物流基盤の整備のため、七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（石川県七尾市）、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）、金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業（石川県金沢市）、伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業（富山県射水市）、伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業（富山県高岡市）、等の整備を推進する。

³²身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備、改善するという理念。

船舶の航行安全性を確保するため、金沢港大野地区防波堤改良事業（石川県金沢市）等を推進する。

海域・沿岸域等の環境保全再生のため、田子の浦港港内地区港湾公害防止対策事業（静岡県富士市）を推進する。

循環型社会の形成として、清水港三保地区廃棄物処理施設等整備事業（静岡県静岡市）、衣浦港外港地区廃棄物海面処分場整備事業（愛知県碧南市他）、七尾港大田地区廃棄物埋立護岸整備事業（石川県七尾市）、金沢港金石地区廃棄物埋立護岸整備事業（石川県金沢市）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、日本海沿岸の氷見市、射水市、志賀町、加賀市、越前町、小浜市等、及び太平洋、伊勢湾沿岸の大紀町、鳥羽市、津市、熊野市、浜松市において水産基盤整備事業等を推進する。

5 空港

中部圏の国際競争力を強化するため、中部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。併せて、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。また、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。

富士山静岡空港は、外国人出入国者の著しい増加を活かした広域観光交流や大都市圏との近接性を活かした国土強靱化の観点など、圏域を超えた広域連携の拠点としての機能強化を図るため、新東名高速道路や東海道新幹線等高速交通ネットワークとの結節性強化に取り組むとともに、国際定期路線の誘致や物流機能の高度化などに取り組み、首都圏代替空港としての機能強化を図る。

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。

航空需要の増加に対応した空港機能強化のため、中部国際空港南側地区整備事業（駐機場の増設）（愛知県常滑市）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 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。

都市機能の集積を図るため、豊田市駅前通り北地区第一種市街地再開発事業（愛知県豊田市）、上島駅周辺土地区画整理事業（静岡県浜松市）、長野駅周辺第2土地区画整理事業（長野県長野市）を推進する。

都市機能の高度化や快適性の向上を図るため、金沢中央地区都市再生整備計画事業（石川県金沢市）、小矢部市中心拠点再生地区都市再生整備計画事業（富山県小矢部市）、小松中央地区都市再生整備計画事業（石川県小松市）、輪島中央地区都市再生整備計画事業（石川県輪島市）を推進する。

暮らしやすい生活環境の整備を図るため、横山町地区住宅市街地総合整備事業（石川県金沢市）、福井駅周辺土地区画整理事業（福井県福井市）、福岡駅前土地区画整理事業（富山県高岡市）、森山地区住宅市街地総合整備事業（石川県金沢市）等を推進する。

地域の歴史・文化を活かしたまちづくりのため、霊峰白山から日本海に至る白山市の自然・文化・伝統・歴史を繋いだまちづくり（都市再生整備計画事業）（石川県白山市）を推進する。

美しい景観・良好な環境形成を図るため、野洲川中洲地区かわまちづくり（滋賀県守山市）を推進する。

8 工場用地

工場用地については、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。

9 水資源の開発及び利用

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化にともなう気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されている。また、最近 30 ヶ年で渇水による上水道の減断水が発生した状況をみると、東三河地域、西三河地域、尾張地域の減断水頻度は高く、特に東三河地域は全国的にも高頻度の状況にあり生活用水、工業用水等の安定的な水の供給に向けた対策が求められる。このため、各河川の流域圏において、社会経済状態の変化等を踏まえた事業評価を行いつつ、水源地域対策、環境保全に十分配慮した水資源開発及び渇水対策事業を計画的に推進する。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。

安定的な水の供給に向けた対策のため、設楽ダム建設事業（愛知県設楽町）を推進する。

10 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、水害等の防止、健全な水循環の維持又は回復、環境の整備と保全を図る。

また、中部圏においても、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。

長寿命化計画に基づく対策の実施については、日光川水閘門大規模河川管理施設機能確保事業（愛知県飛島村）、特定構造物改築事業（釜口水門）（長野県岡谷市）を推進する。

施設の耐震化等については、太田川河川堤防の耐震化（静岡県袋井市）、豊川水門・樋門等の耐震化（愛知県豊橋市他）、鈴鹿川水門・樋門等の耐震化（三重県鈴鹿市）、雲出川水門・樋門等の耐震化（三重県津市他）、櫛田川水門・樋門等の耐震化（三重県松阪市）、宮川水門・樋門等の耐震化（三重県伊勢市）を推進する。

総合的な治水対策については、三峰川総合開発事業（長野県伊那市）、浅川ダム建設事業（長野県長野市）、狩野川直轄河川改修事業（塚本河川防災ステーション）（静岡県函南町）、木曾川直轄河川改修事業（加茂川排水機場増設）（岐阜県坂祝町）、揖斐川直轄河川改修事業（綾里地区）（岐阜県大垣市）、大井川直轄河川改修事業（牛尾地区）（静岡県島田市）、庄川新湊地区築堤（富山県射水市）、神通川田屋地区築堤（富山県富山市）、吉野瀬川河川改修事業（放水路整備）（福井県越前市）、手取川湊地区河道掘削（石川県白山市）、梯川白江・能美地区築堤・護岸（石川県小松市）、千曲川戸狩地区河道掘削（長野県飯山市）、黒部川下立地区侵食対策（富山県黒部市）、常願寺川朝日地区侵食対策（富山県富山市）、千曲川屋島地区築堤（長野県長野市）、河内川ダム建設事業（福井県若狭町）、千曲川福島地区築堤（長野県須坂市）等を推進する。

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）（岐阜県岐阜市他）、竹原川竹原工区（魚道）総合流域防災事業（岐阜県下呂市）、木曾川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県一宮市）、天竜川総合水系環境整備事業（自然再生）（長野県駒ヶ根市他）、豊川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県豊橋市）、設楽ダム建設事業（愛知県設楽町）、矢作川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県碧南市他）、油ヶ淵統合河川環境整備事業（愛知県碧南市他）等を推進する。

観光・交流拠点形成については、乙川リバーフロント地区都市再構築戦略事業（愛知県岡崎市）を推進する。

洪水・内水対策の推進については、熊野川河川激甚災害対策特別緊急事業（三重県紀宝町）を推進する。

1 1 海岸保全施設

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。

総合的な津波・高潮対策については、長島地区海岸高潮対策事業（三重県桑名市）、大淀漁港海岸高潮対策事業（三重県伊勢市他）、清水西海岸高潮対策事業（静岡県静岡市）、一色漁港海岸保全施設整備事業（愛知県西尾市）を推進する。

海岸侵食対策として、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）、宮崎漁港海岸海岸保全施設整備事業（富山県朝日町）、敦賀港海岸海岸侵食対策事業（福井県敦賀市）を推進する。

高潮対策として、皆月漁港海岸海岸保全施設整備事業（石川県輪島市）を推進する。

1 2 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。

土砂災害対策については、北逆川下沢通常砂防事業（静岡県静岡市）、山崎沢通常砂防事業（愛知県豊川市）、矢作川水系白山川第1支川通常砂防事業（愛知県豊田市）、薬王寺谷川通常砂防事業（三重県松阪市）、境川溪流保全工の整備（長野県松本市）、浦川上流砂防堰堤群の整備（長野県小谷村）、柳谷中流砂防堰堤群の整備（石川県白山市）、新穂高溪流保全工の整備（岐阜県高山市）、石川谷川補助通常砂防事業（滋賀県長浜市）、等を推進する。

1 3 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に、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。

両島瀬林急傾斜地崩壊対策（静岡県浜松市）、口坂本地すべり対策事業（静岡県静岡市）、

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）等を推進する。

1.4 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、白山市、福井市、永平寺町、大野市、南越前町、栄村、下條村、小谷村、岡谷市、亀山市、津市、松阪市、大台町、伊賀市、静岡市、川根本町等において、治山事業を推進する。

1.5 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、障害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市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。

1.6 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、岐阜県東濃地域及び可茂地域、野洲市において水道用水供給事業及び水道事業等を推進する。

1.7 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 PPP³³/PFI³⁴事業の拡大を図り、施設の有効利用を推進する。

都市浸水に対する内水対策等の災害に強い地域づくりについては、浅川総合内水対策緊急事業（長野県長野市）等を推進する。

循環型社会の形成のため、中島浄化センター汚泥燃料化事業（静岡県静岡市）を推進する。公共土木施設の戦略的な維持管理・更新のため、穴水海岸穴水地区海岸保全施設整備事業（石川県穴水町）、神通川左岸浄化センター長寿命化対策（富山県射水市）、二上浄化センター長寿命化対策（富山県高岡市）を推進する。

汚水処理施設未普及地域の早期解消のため、小矢部川流域下水道整備事業（汚水処理の普及）（富山県）を推進する。

リサイクルの推進のため、二上浄化センター汚泥溶解施設整備事業（富山県高岡市）を推進する。

1.8 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

³³ 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。

³⁴ Private Financial 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。以下「PFI法」という。）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。

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（福井県）、豊川市、安城市、東浦町、東伊豆町、牧之原市、富士市、近江八幡市、野洲市、草津市、大津市、北名古屋市、名古屋市、静岡市、下呂市においてごみ処理施設等の整備を推進するとともに、春日井市において最終処分場の整備を推進する。

19 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、安全・安心で豊かに暮らすことができる予防型社会の構築を推進する。

このため、富山県リハビリテーション病院・こども支援センター（富山市）、石川県立中央病院（金沢市）、愛知県医療療育総合センター（仮称）（春日井市）、愛知県精神医療センター（名古屋市）、三重県立子ども心身発達医療センター（津市）の整備を推進する。

20 公害の防止

大気汚染、水質汚濁、騒音、土壌汚染、地盤沈下等の公害を防止し、住民の健康の保護及び生活環境の保全を図る。このため、愛知県環境調査センター・愛知県衛生研究所（名古屋市）の整備を推進する。また、ばい煙処理施設、排水処理施設等の維持管理の適正化を図るとともに、緩衝緑地、監視測定体制、下水道及び廃棄物処理施設の整備、及び地下水の代替水の確保等を推進する。

21 大学等高等教育機関

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。

このため、新長野県立大学（仮称）（長野市）の整備を推進する。

22 教育・文化施設

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、富山県美術館（仮称）（富山市）、青少年体験活動施設芦原青年の家（あわら

市)、富士山世界遺産センター(仮称)(富士宮市)、滋賀県新生美術館(大津市)、滋賀県立琵琶湖博物館(草津市)、静岡市歴史文化施設(仮称)(静岡市)、三保松原ビジターセンター(仮称)(静岡市)の整備を推進する。

2.3 職業訓練施設

産業構造の変化、技術革新の進展、高度情報化、国際化、労働力人口の高齢化・高学歴化等に伴う労働市場の需給変化に対応し、地域の産業特性等に対応した訓練内容の充実、労働者の生涯を通じた職業能力の開発、民間支援機能の充実等、職業能力開発体制の整備・充実に努める。そのほか、就労の意欲や能力を有する障害者の職業能力の向上を図るため、岐阜県障がい者職業訓練校(仮称)(岐阜市)の整備を推進する。

2.4 自然公園等

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角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。

このため国立公園及び国定公園については、能登半島国定公園の環境整備を推進するほか中部山岳、上信越高原、南アルプス、八ヶ岳中信高原等の山岳の環境整備を推進する。

また、国民が自らの足で自然や史跡等を訪ねることにより、健全な心身を育成し自然保護に対する理解を深めることを目的とし、中部北陸自然歩道について長距離自然歩道としての整備を推進する。

2.5 観光施設

インバウンド観光の展開強化やクルーズの振興など、高速交通ネットワークを活用した国内外との観光・交流の発展を促進する。このため、中部9県における「昇龍道」の一層の推進を図るため、テーマ性やストーリー性を有する広域観光周遊ルートの形成や多言語対応など外国人旅行者の受入環境整備、今後の市場拡大が見込まれる東アジア・東南アジアをはじめとした全市場に対して、一貫した海外プロモーションなどを継続し、訪日外国人旅行者の増加に向けた「昇龍道プロジェクト」を推進する。また、首都圏空港と近畿圏空港をつなぐ新たな広域観光ルート、各公共交通等を組合せた広域的な観光周遊ルートの整備を図る。

2.6 文化財保存のための施設

地域の歴史文化や美しい風土風景・景観などの地域資源を活用した重層的な対流を促進するため、勝興寺(高岡市)、瑞龍寺(高岡市)、関ヶ原古戦場(関ヶ原町)、名古屋城(名古屋市)、名古屋市東山植物園温室前館(名古屋市)の修理保存や整備を推進する。また坂本(大津市)、八幡(近江八幡市)、五個荘金堂(東近江市)等の伝統的建造物群について

修理、修景等を推進する。

さらに、歴史文化教育の場や集客交流の推進に資するため、一乗谷朝倉氏遺跡博物館（仮称）（福井市）、静岡県埋蔵文化財センター（静岡市）の整備を推進する。

2.7 かんがい排水施設及び農用地

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、かんがい排水設備機能の維持・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、砺波市、射水市、白山市、金沢市、福井市、あわら市、坂井市、伊那市、飯田市、美濃加茂市、豊橋市、湖西市、一宮市、南伊勢町、桑名市、多気町、玉城町、伊勢市、明和町、近江八幡市、掛川市、牧之原市、小牧市、安城市等において、農業農村整備事業等を推進する。

2.8 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、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの拡充を図り、また、誰もが安心して生活できるよう、特別養護老人ホーム等の整備を推進する。

2.9 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、工業開発等に伴う新たな需要への対応、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。

このため、愛知用水工業用水道、尾張工業用水道に関する整備を推進する。

3.0 林道

森林の適正な維持管理、林業生産性の向上及び山村地域の活性化等を図るため、林道整備等を推進する。

このため、有峰線、大沢野八尾線、福平東城線、宮崎蛭谷線、上平福光線、刃ヶ岳線、大野・池田線、越前南部線、今庄・池田線、若狭遠敷線、弓の又線、白馬小谷東山線、田口十石峠線、大島氏乗線、長谷高遠線、宮高山線、春日久瀬線、関ヶ原線、坂本弓掛線、相生落部線、望月峠線、智者山線の整備を推進する。