

近畿ブロックの社会資本の重点整備方針

(素案)

平成21年6月

目 次

近畿ブロックの現状と課題	1
1. 近畿ブロックの特徴	1
2. 近畿ブロックにおける近年の状況変化	1
(1) 人口減少・高齢化の進展	1
(2) 近畿経済の復活と世界的景気後退	1
(3) 東アジア地域の台頭	1
3. 近畿ブロックにおけるこれまでの取り組み	2
4. 近畿ブロックで今後取り組むべき課題	4
(1) 歴史・文化など地域の個性を活かして魅力高める	4
(2) 近畿内外の連携を強化し総合力を高め、首都圏の有する諸機能をバックアップする	4
(3) 産業・物流の国際競争力を高め、アジア発展の中心的な役割を果たす	4
(4) 大切な自然を守りながら、深刻化する地球環境問題に積極的に取り組む	5
(5) 個性ある都市と豊かな自然の両方の魅力を楽しめる地域を形成する	5
(6) 少子高齢化の中でも誰もが元気に生活できる地域を形成する	5
(7) 東南海・南海地震など迫る災害に対応する	5
(8) 社会資本の老朽化に対応する	5
近畿ブロックの目指すべき将来の姿	6
「歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域」	6
「多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域」	6
「アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域」	6
「人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域」	6
「都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域」	7
「人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域」	7
「暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域」	7
近畿ブロックにおける社会資本の重点事項	8
1. 地方重点戦略と地方重点目標	8
2. 重点目標達成のための取り組み	9
地方重点戦略1 「歴史・文化を活かした地域づくり」	9
地方重点戦略2 「アジア・世界と人・物・情報が交流する活力ある地域づくり」	10
地方重点戦略3 「都市と自然の魅力に親しめる持続可能な地域づくり」	12
地方重点戦略4 「人々が自律して快適で豊かに暮らせる地域づくり」	14
地方重点戦略5 「安全・安心な暮らしを支える災害に強い地域づくり」	16
地方重点戦略6 「ストック型社会への対応」	19

近畿ブロックとは滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の6県に福井県を加えた7県としている。

近畿ブロックの現状と課題

1. 近畿ブロックの特徴

いにしへの歴史が息づく近畿

近畿は、世界文化遺産、国宝、重要文化財など、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。この多様で厚みのある歴史・文化は、細やかな伝統工芸や生活様式、祭事、食文化、街並み・景観等にも活かされ、現代の人々の生活に深く息づいている。

産業・最先端の技術力が集積し東アジアとの結びつきが強い近畿

近畿は、我が国第二の経済圏を誇り、産業、学術、情報、中枢管理や国際交流といった諸機能、多様で層の厚いものづくり基盤技術を有する企業、世界最高水準の大学・研究機関が集積している。また、歴史的にも経済的にも東アジアとのつながりが深い。

人と自然のつながりが深い近畿

近畿は、都市・農山漁村・自然が適度に分散し、都市と自然の魅力の双方を同時に享受できる恵まれた条件を有している。また、琵琶湖等における水環境対策など、人と自然の持続的な共生を目指す取組が進められている。

災害に対する経験と対応能力を有する近畿

近畿は、東南海・南海地震など、様々な激甚災害が発生する危険性を抱えている。一方、過去の経験と教訓を活かした防災、復旧・復興に関する先進的な対応能力を有している。

2. 近畿ブロックにおける近年の状況変化

(1) 人口減少・高齢化の進展

近畿は、三大都市圏の中でも年少人口の減少、高齢者人口の増加が最も急速に進むと予想されており、日本海側や紀伊半島南部地域では、既にそうした傾向が顕著である。大都市圏の人口は一部に回復傾向が見られるものの、近畿全体では人口流出が続いている。

(2) 近畿経済の復活と世界的景気後退

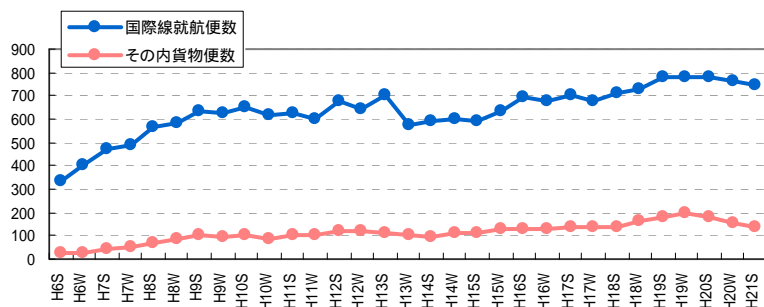
近年、大阪湾臨海部においては、情報家電、新エネルギー等の産業立地が急速に進み、液晶・プラズマパネル、太陽電池パネルの新工場の集積が「パネルベイ」と呼称されるなど、臨海部の優位性が評価されつつある。

しかしながら、2008年から世界の金融資本市場の「100年に一度」とも言われる危機に直面し、世界的な景気後退とそれに伴う雇用の悪化が生じている。

(3) 東アジア地域の台頭

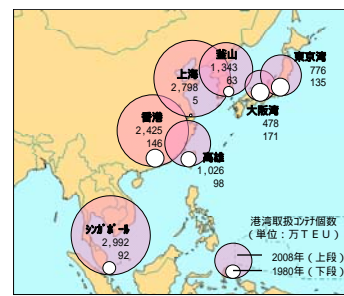
東アジア地域では、中国をはじめとして急速な経済成長が進んでおり、今後、域内の人、物、情報の行き来が一層緊密で高頻度になるものと予想される。また、アジアのハブ(交通結節点)

を目指した港湾・空港の機能強化が進められ、貨物取扱量は世界の中でも高い占有率を占めている。一方、関西国際空港については航空需要が伸び悩んでおり、阪神港については基幹航路の東アジアへの移行により寄港する基幹航路数が更に減少する可能性がある。



出典：関西国際空港(株)資料より作成

図1 関西国際空港の国際就航便数の推移



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980 及び 2009

図2 アジア諸港のコンテナ取扱量の変化

3. 近畿ブロックにおけるこれまでの取り組み

前「近畿ブロックの社会資本の重点整備方針」(平成 16 年6月)では、以下の5つの重点事項のもと、25の重点目標を掲げ、近畿の社会資本整備を進めてきたところである。

(1) 都市の再生と交流ネットワークの形成(にぎわい近畿)

御堂筋でのイベントの増加・定着により御堂筋の通行者数が 28,300 人/12h(H15)から約3割増加(H19)し、国営飛鳥歴史公園・国営明石海峡公園の利用者数も増加するなど、にぎわい再生・創出が図られた。また、京奈和自動車道の部分供用等により自動車専用道路 IC への 30 分圏市町村カバー率が 78%(H14)から 90%(H19)に向上するなど地域連携促進の基盤が強化されるとともに、都市鉄道の整備や機能向上等により公共交通の利便性の向上が図られた。加えて、路上工事縮減は、例えば大阪市の路上工事に伴う通行規制時間は H14 から約7割減少(H19)するなど、都市内の道路交通の円滑化に貢献した。



図3 御堂筋オープンフェスタ

一方、第二京阪道路や京奈和自動車道など部分供用に留まる自動車専用道路の周辺的一般道路で渋滞が発生するなど、今後も円滑な交通サービスの確保に向けた事業推進が必要である。また、増加しつつある訪日外国人旅行客を近畿に呼び込む施策の展開も期待される。

(2) 国際競争力に優れた産業の再生基盤の整備(産業活々近畿)

道路ネットワークの充実等により規格の高い道路を使う割合が増加し、光ファイバー連続敷設延長が 2,340km(H14)から 2,730km(H19)に増加するなど、産業の活動基盤である情報通信や交通の広域ネットワークが強化された。神戸港ポートアイランド(第2期)地区の大水深コンテナターミナル整備等により大阪湾諸港の外貿コンテナ貨物取扱量が 325 万 TEU(H14)か

ら約2割増加(H19)した。また、大阪湾諸港を一開港化し阪神港とすることで、物流コストの低減を図った。加えて、第二滑走路の供用により我が国唯一の完全24時間空港となった関西国際空港では国際貨物便の就航がH19年の冬期実績では過去最高の週201便を記録するなど、国際ゲートウェイ機能が強化された。

今後は、さらなる国際競争力の強化に向けて、阪神港等の物流機能の強化、港湾諸手続きの簡素化などにより、物流ネットワークの整備を推進することが必要である。

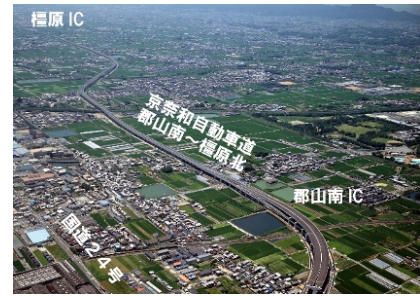


図4 京奈和自動車道(郡山南～橿原北)の整備

(3) 安全で安心できる暮らしの実現(セーフティー近畿)

ハザードマップ(洪水)の公表市町村数が17市町村(H14)から117市町村(H19)と大きく向上した。地震発生時に避難地等となる都市公園の数が着実に増加するなど、市街地の防災性が向上した。また、近畿自動車道紀勢線の部分供用により紀伊半島沿岸部(和歌山県内)の代替道路の確保率が29%(H14)から49%(H19)に高まるなど、道路整備も広域的な安全確保に貢献した。

津波、高潮の大規模浸水被害への対策として、避難対策等のソフト対策や既存施設の信頼性維持といった緊急的な防災機能の確保を進めてきたが、高潮の危険性が残る面積が約7,300ha(H19)残されるなどの課題がある。一方で、近年の局地的大雨による土砂災害、水害への対応も必要であり、今後もハード・ソフト一体となった防災対策が急務である。また、基幹的広域防災拠点の早期整備や避難港の整備等広域的な安全性確保に向けた交通ネットワークの構築も急がれる。

加えて、バリアフリー化および道路交通事故に関する指標は、改善しているが目標値には達しておらず、引き続き取組の推進が必要である。



図5 市田川水門緊急自動急閉システムの完成

(4) 近畿の歴史・文化・風土を活かした地域づくり(多文化共生近畿)

北近畿豊岡自動車道や近畿自動車道紀勢線の部分供用等により、京都・奈良の日帰り圏人口が3,470万人(H14)から3,695万人(H19)に増加する等、独自性ある歴史・文化を有する地域へのアクセスが向上し、交流促進に貢献した。また、ボランティア・サポート・プログラム等の制度の整備・広報により、住民・NPOが支える公共空間(公園、道路、港湾等)は7,806箇所(H14)から11,480箇所(H19)に増加する等、地域住民のまちづくりに対する意識の向上と参加促進が図られた。



図6 北近畿豊岡自動車道(春日～和田山)の整備

一方、三宮駅周辺の多言語標記の案内サインは、ほぼ目標を達成しているが、今後とも、国内外の人々が訪れやすい地域づくりを引き続き進める必要がある。

(5) 水と緑の美しい環境の保全・整備(エコ近畿)

下水道や浄化槽の整備、水環境改善意識の啓発など水環境改善に向けた取組により、大和川の水質が改善し、琵琶湖では流入負荷が削減するとともに、大阪湾の水質改善に資する下水処理場の高度処理人口普及率も向上した。また、国営公園におけるボランティアによる学習会の月例開催等により国営公園での環境学習・総合学習が 1.2 回/月(H14)から 3.0 回/月(H19)に増加するなど、自然を通じた学習機会が増大した。建設廃棄物については、静脈物流システムの確立やリサイクル原則化ルール の制定により、リサイクル(再資源化・縮減率)率が 86.9%(H12)から 93.2%(H17)に向上した。



図7 堺2区人工干潟(堺泉北港)

一方、干潟や水辺の再生は、計画の見直しや関係機関との調整等により進捗が遅れている。また、下水道処理人口普及率は 84.3%(H19)に留まるなど総合的な流域管理の課題も残されており、近畿の特徴である身近な自然の保全・再生を積極的に進めることが必要である。さらに、道路沿道の環境改善が進んでいない箇所も残されるため、その対策の推進が急務である。

4. 近畿ブロックで今後取り組むべき課題

(1) 歴史・文化など地域の個性を活かして魅力を高める

歴史・文化を継承・保存していくとともに、それら地域の個性を活かした地域づくりの取り組みを強化し、関西ブランドとして世界に通じるようその質を高めることにより、近畿に住む人々が誇りを持ち、世界の人々を惹きつける魅力を持った地域を創造することが必要である。

(2) 近畿内外の連携を強化し総合力を高め、首都圏の有する諸機能をバックアップする

隣接地域も含め、各地域が活発な交流・連携を図り、広域的な地域における総合的活力、国際競争力の向上を目指すことが必要である。また、中枢機能の東京一極集中が依然改善されないなか、交流・連携による総合力強化は、首都機能のバックアップとしても機能する。

(3) 産業・物流の国際競争力を高め、アジア発展の中心的な役割を果たす

2008 年からの世界的な景気後退や近畿経済の相対的地位の低下に対処するため、近畿経済を牽引するエンジン産業の育成など、産業の国際競争力を強化するとともに、関西国際空港、阪神港をはじめ、空港・港湾の国際競争力も高めることが必要である。

(4) 大切な自然を守りながら、深刻化する地球環境問題に積極的に取り組む

琵琶湖・淀川流域や大阪湾等の水環境対策、コウノトリ放鳥を核とした地域づくりなどの実績を活かし、大切な自然を守り、再生への取り組みを推進することが必要である。また、地球環境問題に対しては、先端技術の高度化、活用を図り、積極的に貢献することが必要である。

(5) 個性ある都市と豊かな自然の両方の魅力を楽しめる地域を形成する

国際ビジネス機能、集客機能、居住機能の充実など都市のにぎわいづくりを進めるとともに、農地・森林・水辺等の多面的機能の維持・回復などにより、地域活力の増大と自然的魅力の維持・向上を図ることが必要である。また、都市と地方をつなぐ円滑なアクセスも必要である。

(6) 少子高齢化の中でも誰もが元気に生活できる地域を形成する

どこにいても医療・福祉など基本的な生活サービスを円滑に受けられる体制の整備、高齢者や障害者など誰もが社会に参画できるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた地域づくり、子育て世代が社会に参画しながら安心して子育てできる地域づくりを推進することが必要である。

(7) 東南海・南海地震など迫る災害に対応する

東南海・南海地震とそれに伴う津波や、上町断層・花折断層等による直下型地震、集中豪雨による河川氾濫など、様々な災害リスクを踏まえ、阪神・淡路大震災での経験・教訓、防災関連機関の集積を活かし、交通ネットワークの代替ルートの確保や府県を越えた広域的な体制づくりといったハード・ソフト一体の総合的な防災対策に取り組むことが必要である。

(8) 社会資本の老朽化に対応する

予防保全の考え方に立った計画的・効率的な社会資本の維持・管理、社会から要請されるニーズに対応した適切な機能向上などを着実に進める必要がある。また、ICTを有効に活用し、社会資本の維持・管理の効率化を図ることが必要である。

近畿ブロックの目指すべき将来の姿

「近畿ブロックで今後取り組むべき課題」を踏まえ、国、地方公共団体、経済界に加え、「新たな公」として地域づくりへの主体的・積極的な関わりが期待される住民、NPOなどと対話・協働し、次のような姿の実現を目指す。

「歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域」

多様な歴史・文化を創造・継承・蓄積してきた近畿が日本らしさを象徴する圏域を目指す。

近畿において長く受け継がれてきた「本物」の歴史・文化資産等を将来にわたって大切に保全・継承し、まちづくり、ものづくり、ひとつづくりにおいても徹底して質にこだわり、新たな「本物」を創造・展開する圏域を目指す。

各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産を核として個性あふれる地域づくりを行い、世界に誇れる歴史・文化圏域を目指す。

「多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域」

近畿が持つ人口・産業・情報や歴史・文化等の集積を活かし、圏域内外とのつながり・連携を強化することにより、国際競争力のある産業立地や豊かで利便性の高い生活環境が実現されるとともに、多彩で伝統ある文化活動や暮らしが実現された中心圏域を目指す。

隣接圏域と相まって総合的な経済力を高め、日本経済を牽引する核となり、東京一極集中を是正する役割を担える圏域を目指す。

多様で厚みのある文化の集積を活かして、我が国を代表し、牽引する役割を担う圏域を目指す。

首都圏の非常時には首都圏の有する諸機能のバックアップを担いする圏域を目指す。

「アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域」

近畿のエンジン産業としてバイオ・ライフサイエンス産業、未来型情報家電産業、環境・エネルギー産業、コンテンツ産業等の次世代産業を育成することにより、ものづくり基盤技術産業を含む産業全体を牽引し、アジアを先導する圏域を目指す。

国際競争を生き抜く次世代産業等を展開するため、陸・海・空の人流・物流の総合交通網が確立されたアジア・ゲートウェイ機能を担う圏域を目指す。

高度な学術・研究開発機能を強化・活用し質の高い人材を育成・輩出するとともに、アジアをはじめ世界の優秀な人材が近畿を拠点に密度の高い交流を展開することにより、独創性豊かなイノベーションを産み出す圏域を目指す。

「人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域」

豊かな自然環境の保全・再生や地球温暖化防止等の環境対策に圏域全体で取り組むことにより、環境先進圏域を目指すとともに、環境を主題とした国際会議開催の実績や環境関連の産業・研究機関の集積を活かし、地球環境問題の解決に向け、世界に貢献する圏域を目指す。

健全な水循環系の構築、水文化の継承、生態系や原風景の保全・再生に向け、流域圏を一体的に捉えて環境再生に取り組む圏域を目指す。

近畿の地域特性や資源循環の性質等に応じて最適な規模の資源循環を形成しつつ循環型

社会を実現する圏域を目指す。

「都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域」

大都市と自然豊かな農山漁村との近接性を活かし、二地域居住や一つの地域に住んでいても両方の魅力が味わえる住まい方等、多様な生活様式が選択できる圏域を目指す。

京阪神都市圏が、それぞれの都市が持つ個性を活かしながら、国際業務機能や高次の生産消費機能、都心居住機能等を発揮し、国内外から人・物・情報を引き付け、近畿や周辺地域を牽引する圏域を目指す。

その他の都市圏では、中心となる都市を核として周辺の農山漁村を含む地域や大都市との交流・連携を強化することにより、持続的に発展する広域的な生活圏を形成する圏域を目指す。

農林水産業が担う食糧の安定供給の機能や水源涵養・国土保全といった多面的で公益的な機能を十分に発揮させるため、農山漁村の適切な整備と保全を図り、その上で、都市と農山漁村との共生・対流や地域資源を活用した産業の活性化等により持続可能な地域社会を形成する圏域を目指す。

「人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域」

各地域が広域的な連携を推進することにより、近畿のどこに住んでも福祉・医療、教育、交通・情報通信等の基本的な生活サービスを楽しむ圏域を目指す。

地域コミュニティを維持・再生することにより、子育て等の面で多様な主体が地域で活躍する圏域を目指す。

ユニバーサルデザイン の考え方に基づき、高齢者、障害者、外国人等が自由に社会に参画し、生き生きと暮らせる圏域を目指す。

「暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域」

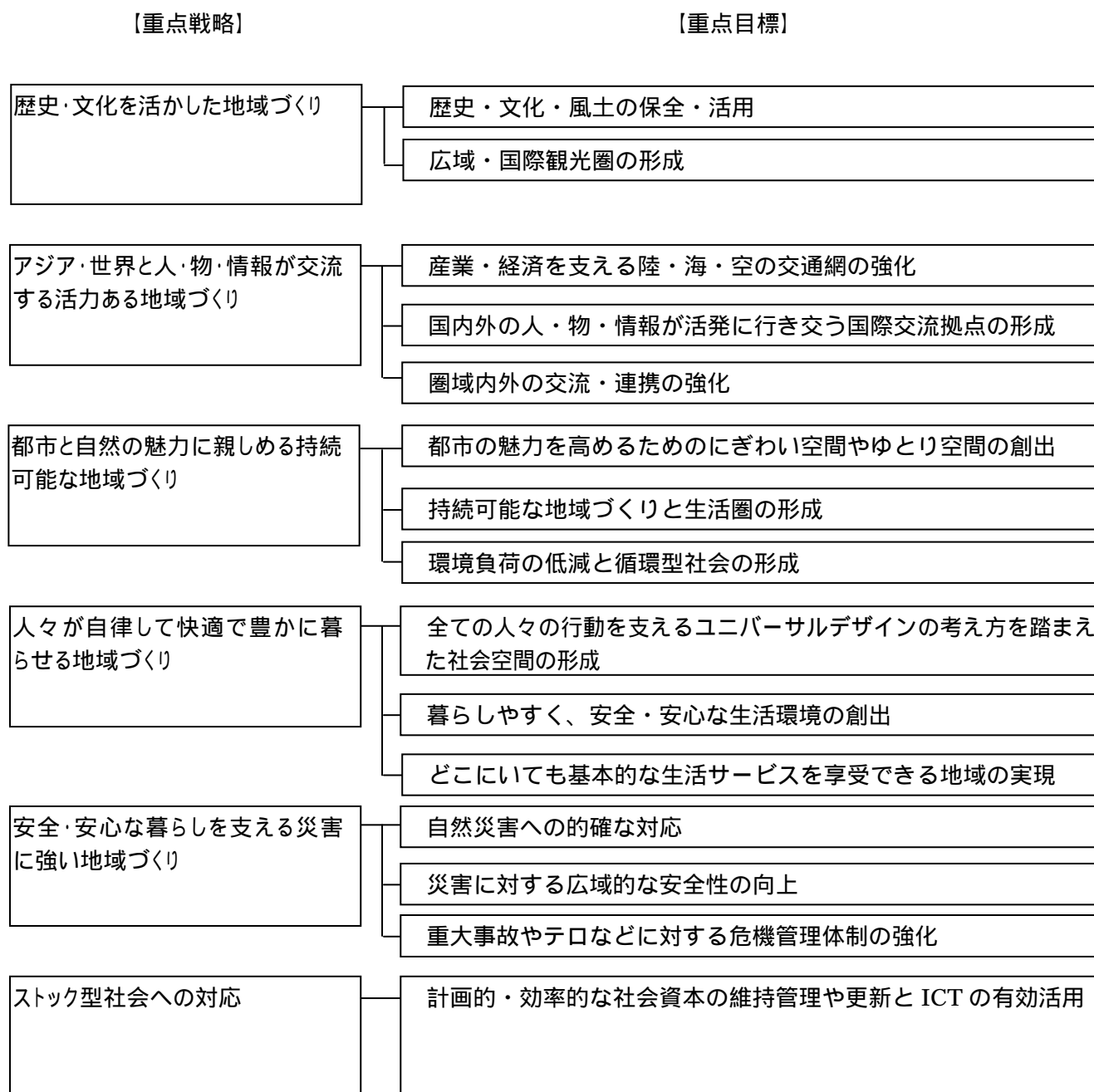
東南海・南海地震や直下型地震等の大規模地震・津波、豪雨、豪雪、高潮等の自然災害に強く、安心して生活し社会・経済活動ができる圏域を目指す。

過去の災害の経験・教訓を活かし、防災・減災分野における研究・教育と実務を兼ね備えた国際防災拠点となり、国内及びアジア・太平洋地域に貢献する圏域を目指す。

近畿ブロックにおける社会資本の重点事項

1. 地方重点戦略と地方重点目標

近畿ブロックの将来の姿の実現に向け、H20～H24年間の5箇年を計画期間とし、以下に示すとおり、6つの重点戦略と、それに基づく15の重点目標を設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業を推進する。



2. 重点目標達成のための取り組み

重点戦略1 「歴史・文化を活かした地域づくり」

歴史や伝統が息づく近畿ならではの文化、風土、豊かな自然環境に根ざした資源を戦略的に活用し、地域住民や市民団体との連携を図りつつ、古都の保存・修復を図り、これを継承するとともに、歴史・文化・風土や自然など各地の固有資源を活かした景観形成、まちづくり、公園や海岸等の整備を推進する。また、広域・国際観光圏の形成を図るため、近隣他地域も含む交流・連携ネットワークを強化し、利用しやすい交通システムの構築など外国人観光客の受入れ環境を充実するとともに、近畿が一体となった観光振興を展開する。

重点目標 「歴史・文化・風土の保全・活用」

- ・地域住民や市民団体との連携を図りつつ、古都の保存・修景を図り、これを継承する。
- ・歴史的建造物や街並みなど、近畿に根付く歴史・文化資産や豊かな自然を活かした景観形成に取り組み、公園や河川・海岸・道路の環境整備を推進する。

【指標】

景観計画に基づき取組を進める地域の数 [17(H19) 55(H24)]

【主要事業】

良好な街なみ環境の整備 [今井町地区(奈良県橿原市)
【富田林寺内町地区(大阪府富田林市)】

日本固有の古都の保存 [奈良県
【京都府京都市】

歴史・文化資産を活かした都市公園の整備 [国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県高市郡明日香村、奈良市)
【国営明石海峡公園(兵庫県淡路市、神戸市)H24年度一部完成】

自然再生事業 [奈良公園(奈良県奈良市)
【円山川湿地再生(兵庫県豊岡市)】

海岸環境整備事業 [宮津港海岸(京都府宮津市)】

電線共同溝事業(無電柱化) [一般国道367号北大路 (京都府京都市)】

重点目標 「広域・国際観光圏の形成」

- ・瀬戸内海クルーズ、世界文化遺産、山陰海岸ジオパーク等の広域的な周遊観光ルートの形成や平城遷都1300年祭、日本風景街道、歴史街道計画の推進、道の駅間の連携や情報発信機能の強化など近畿及び隣接圏が一体となった観光振興を展開する。
- ・広域観光ルートを形成する広域交通ネットワークの充実・強化を図る。
- ・案内標識の多言語化や交通結節点の強化による利用しやすい交通システムの構築など外国人観光客の受け入れ環境の充実を図る。

【主要事業】

旅客船ターミナルの利便性向上の推進 [大阪港南港内港地区(大阪府大阪市)H21年度完成]
【舞鶴港前島地区(京都府舞鶴市)】

みなとを活用した地域振興の推進 [日高港塩屋地区(和歌山県御坊市)H21年度完成]
【神戸港須磨地区(兵庫県神戸市)H24年度完成】

高規格幹線道路の整備 [大阪港南港南地区(大阪府大阪市)H24年度完成]
【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H22年度完成】

高規格幹線道路の整備 [福良港福良地区(兵庫県南あわじ市)H24年度完成]

【近畿自動車道紀勢線(海南～有田)4車線化(和歌山県)(H22年度一部完成)】

【近畿自動車道敦賀線(福知山～綾部、綾部～舞鶴西)4車線化(京都府)】

【京奈和自動車道(一般国道24号大和北道路)(奈良県)】

- 【姫路港広畑地区(兵庫県姫路市)】
 - 【尼崎西宮芦屋港尼崎地区(兵庫県尼崎市)H23年度完成】
 - 【舞鶴港和田地区(京都府舞鶴市)H24年度完成】
 - 【和歌山下津港本港地区(和歌山県和歌山市)H24年度完成】
 - 【日高港塩屋地区(和歌山県御坊市)H24年度完成】
 - 【新宮港三輪崎地区(和歌山県新宮市)】
 - 【敦賀港鞠山南地区(福井県敦賀市)H22年度完成】
 - 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備事業 【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H22年度完成】
 - 【舞鶴港前島地区(京都府舞鶴市)】
 - 国内物流ターミナル整備事業 【姫路港吉美地区(兵庫県姫路市)H24年度完成】
 - 高規格幹線道路の整備 【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・神戸市)】*1
 - 【京奈和自動車道(一般国道24号大和・御所道路)(奈良県)(H23年度一部完成)】
 - 【北近畿豊岡自動車道(一般国道483号八鹿日高道路)(兵庫県)】
 - 地域高規格道路の整備 【阪神高速道路(淀川左岸線)(大阪府大阪市)(H24年度一部完成)】
 - 【第二阪和国道(一般国道26号第二阪和国道(大阪府)(H22年度一部完成)】
 - 【鳥取豊岡宮津自動車道(一般国道178号余部道路)(兵庫県)(H22年度完成)】
 - 国際コンテナ通行支障区間解消のための対策事業
 - 【大阪府道大阪中央環状線(鳥飼大橋)(大阪府)(H21年度一部完成)】
 - 臨港道路整備事業 【神戸港ポートアイランド(第2期)地区(兵庫県神戸市)H23年度完成】
 - 【大阪港北港南～南港地区(大阪府大阪市)H23年度完成】
 - 【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H22年度完成】
 - 【和歌山下津港本港地区(和歌山県和歌山市)H22年度完成】
- *1 H18.2の第二回国幹会議において、「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされた抜本的見直し区間を含む。

重点目標 「国内外の人・物・情報が活発に行き交う国際交流拠点の形成」

- ・関西文化学術研究都市や大阪駅北地区の開発など国際交流拠点の整備を推進するとともに、これら拠点へのアクセス強化を図る。
- ・なにわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策に関する調査・検討を進める。
- ・世界とのアクセス機会の均等化を実現するため、情報通信基盤の充実を推進する。

【主要事業】

- 国際交流拠点の整備 【木津中央地区特定土地区画整理事業(京都府木津川市)H24年度完成】
- 【大阪駅北大深東地区土地区画整理事業(大阪府大阪市)H22年度完成】
- 地域高規格道路などの整備 【学研都市連絡道路(一般国道163号清滝生駒道路)(大阪府・奈良県)】
- 【主要地方道枚方大和郡山線(奈良県)】
- 街路の整備 【(都)東中央線(京都府木津川市)】
- 緑豊かな地域の交流拠点の整備 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県高市郡明日香村、奈良市)】
- 【国営明石海峡公園(兵庫県淡路市、神戸市)H24年度一部完成】

重点目標 「圏域内外の交流・連携の強化」

- ・拠点都市間や隣接圏域との連携強化を図る幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・都市部での慢性的な交通渋滞の解消を図るため、環状道路の整備を推進するとともに、開かずの踏切などボトルネック箇所の対策を推進する。
- ・整備新幹線については、政府・与党申合せ等に基づき、着工区間の着実な整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を進める。

【指標】

- 近畿圏の環状道路整備率 【61%(H19) 64%(H24)】
- 規格の高い道路を使う割合 【21.7%(H19) H19年比約1割増(H24)】
- 道路渋滞による損失時間 【697.7百万人時間/年(H19) H19年比約1割削減(H24)】

【主要事業】

高規格幹線道路の整備

- 【中部縦貫自動車道(一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間))(福井県)
- 【中国横断自動車道姫路鳥取線(佐用～岡山県境)(兵庫県)H21年度一部完成
- 【京都縦貫自動車道(一般国道478号京都第二外環状道路)(京都府・京都市)H24年度完成
- 【近畿自動車道紀勢線(御坊～南紀田辺)4車線化(和歌山県)

地域高規格道路の整備

- 【第二京阪道路(一般国道1号大阪北道路、一般国道1号京都南道路)(京都府・大阪府)(H21年度完成)
- 【琵琶湖西縦貫道路(一般国道161号西大津バイパス)(滋賀県)
- 【甲賀湖南道路(一般国道1号栗東水口道路) (滋賀県)
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(一般国道312号宮津野田川道路)(京都府)(H22年度一部完成)、
- (一般国道178号浜坂道路)(兵庫県)
- 【阪神高速道路(神戸山手線)(兵庫県神戸市)(H22年度一部完成)
- 【京都高速道路(油小路線)(京都府京都市)(H22年度完成)
- 【第二阪和国道(一般国道26号和歌山岬道路、一般国道26号和歌山北バイパス)(大阪府・和歌山県)
- 【東播磨南北道路((主)加古川小野線)(兵庫県)H21年度一部完成
- 【神戸西バイパス(一般国道2号神戸西バイパス)(兵庫県神戸市)
- 【中和東幹線(奈良県)
- 【東播丹波連絡道路(一般国道175号西脇バイパス)(兵庫県)

環状道路の整備

- 【京奈和自動車道(一般国道24号紀北東道路)(和歌山県)(H23年度一部完成)、
- (一般国道24号紀北西道路)(和歌山県)
- 【阪神高速道路(大和川線)(大阪府堺市)(H24年度一部完成)

ボトルネック対策

- 【一般国道9号京都西立体交差(京都府京都市)
- 【主要地方道鯖江美山線(第一新出踏切改良)(福井県)

連続立体交差事業

- 【JR北陸線外2線(福井駅付近)(福井県福井市)
- 【JR山陰本線等(福知山駅付近)(京都府福知山市)
- 【近鉄奈良線(若江岩田駅～東花園駅付近)(大阪府東大阪市)
- 【南海電鉄本線・高師浜線(羽衣駅～高石駅付近)(大阪府高石市)
- 【南海電鉄本線(松ノ浜駅～泉大津駅付近)(大阪府泉大津市)
- 【南海電鉄本線(諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間)(大阪府堺市)
- 【(都)尼崎宝塚線(兵庫県尼崎市～宝塚市)

街路の整備

空港等機能高質化事業(空港施設の機能向上)

- 【大阪国際空港(大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市)

重点戦略3 「都市と自然の魅力に親しめる持続可能な地域づくり」

都市の魅力を高め、にぎわい空間やゆとり空間を創出するとともに、持続的に発展する生活圏を形成するため、都市と地方、地方都市とその周辺地域を結ぶ交通ネットワークを強化する。また、自然の共生のため、公共用水域の水質改善、健全な水環境・生態系の保全、国土の保全等を推進するとともに、3R(リデュース・リユース・リサイクル)を推進する。さらに、地球温暖化ガスを低減するため、環境負荷の低い交通の実現を図る。

重点目標 「都市の魅力を高めるためのにぎわい空間やゆとり空間の創出」

- ・御堂筋・水の都大阪・大阪湾ベイエリアの再生など都市再生を推進する。
- ・地方都市における大規模集客施設の適正立地や駅前再開発等による中心市街地の活性化やまちと水辺が一体となった魅力あるにぎわい空間や緑豊かなゆとり空間を創出する。

【指標】

- 臨海部における緑地緑化面積 [149.6ha(H19) 178.3ha(H24)]
- かわまちづくり計画により、良好なまち空間と水辺空間形成の推進を図ることとした自治体数 [0箇所(H19) 7箇所(H24)]
- 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 [77%(H19) 約80%(H24)]

【主要事業】

地域連携事業

- 【道頓堀川水辺整備(大阪府大阪市)

	【紀の川橋本地区かわまちづくり(和歌山県橋本市)】 【瀬田川かわまちづくり(滋賀県大津市)】
港湾環境整備事業	【神戸港ポートアイランド(第2期)地区(兵庫県神戸市)】 【大阪港港・大正地区(大阪府大阪市)】
運河の魅力再発見プロジェクトによる地域活性化事業	【尼崎西宮芦屋港鶴町地区他(兵庫県尼崎市)H24年度完成】
中心市街地活性化の推進	【寝屋川市駅東地区(大阪府寝屋川市)H22年度完成】 【和泉府中駅東第一地区(大阪府和泉市)H23年度完成】 【福井駅西口中央地区(福井県福井市)】
地域の活性化に資する土地区画整理事業	【米原駅東部地区(滋賀県米原市)H24年度完成】 【海南駅東地区(和歌山県海南市)】 【福井駅周辺地区(福井県福井市)】
良好な住宅市街地の整備	【千里山地区(大阪府吹田市)】 【JR尼崎駅北西地区(兵庫県尼崎市)】
地域活性化に資する港整備交付金推進事業	【明石港・岩屋港・淡路交流の翼港・浦港(兵庫県明石市・淡路市)H23年度完成】 【宇久井港(和歌山県東牟婁郡那智勝浦町)H21年度完成】 【大津港・彦根港(滋賀県大津市・彦根市)H22年度完成】
緑豊かな地域の交流拠点の整備	【国営明石海峡公園(兵庫県淡路市・神戸市)H24年度一部完成】 【焔魔堂公園(滋賀県守山市)H22年度完成】 【松江公園(兵庫県明石市)H22年度完成】 【さぎのせ公園(和歌山県岩出市)H22年度完成】

重点目標 「持続可能な地域づくりと生活圏の形成」

- ・琵琶湖・淀川流域及び大和川流域等における健全な水環境を保全するため、流域の現状の調査分析と積極的な情報発信を行うとともに、住民やNPO等の取り組みとの連携を図り、水環境対策、公共下水道、流域下水道の整備を促進する。
- ・コウノトリと共生する地域づくり、干潟や水辺の保全・再生など生態系の保全を促進する。
- ・高度経済成長の中で失われた自然の回復を図るため緑地整備を行うとともに、自然や環境への理解を深め、意識啓発を図る環境教育を推進する。
- ・都市と地方、地方都市とその周辺地域の連絡を強化し、都市と自然の魅力をつなぐ交通ネットワークの整備を推進する。

【指標】

下水道処理人口普及率 [84.3%(H19) 89.2%(H24)]

【主要事業】

自然再生事業 [円山川湿地再生(兵庫県豊岡市)]
【淀川ワンド・干潟・たまり保全(大阪府大阪市他)】

緑豊かな地域の交流拠点の整備
【淀川河川公園(大阪府大阪市～京都府八幡市、京都府乙訓郡大山崎町)】
【尼崎の森中央緑地(兵庫県尼崎市)】

海岸環境整備事業
【宮津港海岸(京都府宮津市)】
【尼崎西宮芦屋港海岸(兵庫県尼崎市)】

【津居山港海岸(兵庫県豊岡市)H21年度完成】
【都志港海岸(兵庫県洲本市)】
【田之代海岸(兵庫県淡路市)】

【田辺漁港海岸(和歌山県田辺市)】

海域環境創造・自然再生等事業
【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H23年度完成】
【尼崎西宮芦屋港尼崎地区(兵庫県尼崎市)】

【宮津港文殊地区(京都府宮津市)】
【尼崎西宮芦屋港尼崎の森(兵庫県尼崎市)】

港湾環境整備事業
汚水処理の普及促進 [奈良県、和歌山県等]

良好な都市環境の創造に資する下水道事業 [滋賀県、滋賀県甲賀市等]
合流式下水道の改善 [和歌山県和歌山市等]

水環境整備事業 [大和川清流ルネッサンス(大阪府・奈良県)]*2

高規格幹線道路の整備 【寝屋川清流ルネッサンス（大阪府寝屋川市）】
 【琵琶湖赤野井湾水質改善（滋賀県守山市）】
 【中国横断自動車道姫路鳥取線（播磨新宮～山崎）（兵庫県）】
 【京奈和自動車道（一般国道24号橋本道路）（和歌山県）】
 【一般国道42号那智勝浦道路（和歌山県）】

地域高規格道路の整備 【琵琶湖西縦貫道路（一般国道161号志賀バイパス）（滋賀県）（H22年度一部完成）、
 （一般国道161号湖北バイパス）（滋賀県）】
 【甲賀湖南道路（一般国道1号水口道路）（滋賀県）】
 【鳥取豊岡宮津自動車道（一般国道312号野田川大宮道路（京都府）
 【大阪橋本道路（一般国道371号石仏バイパス）（大阪府）】
 【東播丹波連絡道路（一般国道175号西脇北バイパス）（兵庫県）】
 【五條新宮道路（一般国道168号辻堂バイパス、一般国道168号日足道路）（奈良県・和歌山県）】
 高規格幹線道路へのアクセス道路の整備 【一般国道27号美浜東バイパス（福井県）】
 【一般国道169号高取バイパス（奈良県）（H23年度一部完成）】

*2 大和川清流復活ネットワークによる対策の推進（奈良県）等

重点目標 「環境負荷の低減と循環型社会の形成」

- ・循環型社会の形成を促進するため、静脈物流システム確立に資するリサイクルポートの整備などにより3R（リデュース・リユース・リサイクル）を推進する。
- ・地球温暖化ガスを低減するため、渋滞緩和、公共交通機関の利便性向上、路上工事の縮減などを推進する。
- ・交通需要マネジメントの実施など環境負荷の低い交通の実現を目指す。
- ・騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

【指標】

廃棄物処分地に資する海面埋立処分場の護岸延長 【17.5km（H19） 17.8km（H24）】

【主要事業】

LRTの整備 【堺市東西鉄軌道・臨海部（堺浜）～南海本線堺駅～南海高野線堺東駅（大阪府堺市）】
 下水汚泥の資源・エネルギー利用 【兵庫県神戸市、大阪府大阪市 等】
 リサイクルポート・海面埋立処分場整備事業 【大阪港（大阪府大阪市）】
 【堺泉北港（大阪府泉大津市）】
 【神戸港（兵庫県神戸市）】
 【尼崎西宮芦屋港（兵庫県尼崎市）H23年度完成】
 【姫路港（兵庫県姫路市）】
 沿道環境対策事業 【一般国道8号福井8号環境対策（福井県）】
 【一般国道250号姫路市（兵庫県）】

重点戦略4 「人々が自律して快適で豊かに暮らせる地域づくり」

全ての人々の行動を支えるため、住宅、公園・緑地、交通施設及び官庁施設のバリアフリー化、自律的移動支援などユニバーサルデザインの考え方を踏まえた社会空間の形成を促進する。また、良好な生活環境を創出するため、公共交通機関の利便性向上、交通結節点等におけるコミュニティ空間の再生、安全・安心なまちづくりを推進するとともに、どこにいても基本的な生活サービスを享受するため、都市と地方を結ぶ交通ネットワークの整備を推進する。

重点目標 「全ての人々の行動を支えるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた社会空間の形成」

- ・高齢者、障害者等の移動上及び安全性の向上の促進を図るため、住宅、公園・緑地、道路

や鉄道駅等の交通施設及び官庁施設のバリアフリー化を推進する。

- ・自律的移動支援、案内標識の多言語化、外国人にも利用しやすい交通システムの構築などユニバーサルデザインの考え方を踏まえた社会空間の形成を促進する。

【指標】

1日当たりの平均利用者数が5000人以上のバリアフリー化された旅客施設の割合	【68% (H19) 100% (H22)】
特定道路におけるバリアフリー化率	【約41% (H19) 約75% (H24)】
園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合	【44% (H19) 約50% (H24)】

【主要事業】

旅客施設のバリアフリー化	【JR西日本 京橋駅・平野駅・六十谷駅・新田駅 【阪急電鉄(株) 石橋駅・関大前駅・水無瀬駅・大山崎駅・庄内駅 【北大阪急行電鉄(株) 桃山台駅 【大阪市梅田地区(大阪府大阪市)】
(注1)特定道路におけるバリアフリー化の推進	【大阪市梅田地区(大阪府大阪市)】
公園におけるバリアフリー化の推進	【淀川河川公園(大阪府大阪市～京都府八幡市、京都府乙訓郡大山崎町)】 【兵庫県神戸市】
港湾施設のバリアフリー化の推進	【姫路港・家島港(兵庫県姫路市)H23年度完成】 【大阪港南港内港地区(大阪府大阪市)H21年度完成】
公営住宅のバリアフリー化	【府営下新庄4丁目住宅(大阪府大阪市)】 【県営伊丹西野第6住宅(兵庫県伊丹市)】 【県営住宅小泉団地(奈良県大和郡山市)】

重点目標 「暮らしやすく、安全・安心な生活環境の創出」

- ・通学路等における交通安全対策など安全・安心なまちづくりを推進する。
- ・良好な生活環境を創出するため、公共交通機関の利便性向上、交通結節機能の改善・高度化の推進、交通結節点等における駅前広場の整備や公園の整備等によるコミュニティ空間の再生を図る。

【指標】

道路交通における死傷事故率	【約131件/億台キロ(H19) H19年比約1割削減(H24)】
---------------	-----------------------------------

【主要事業】

連続立体交差事業	【JR山陽本線等(姫路駅付近)(兵庫県姫路市)】 【阪神電鉄本線(鳴尾駅付近)(兵庫県西宮市)】 【阪神電鉄本線(住吉駅東方～芦屋市境)(兵庫県神戸市)】 【山陽電鉄本線(西新町駅付近)(兵庫県明石市)】 【JR関西線・JR桜井線(奈良駅付近)(奈良県奈良市)H22年度完成】 【阪急電鉄京都線(洛西口駅付近)(京都府京都市)】 【阪急電鉄京都線(淡路駅付近)(大阪府大阪市)】 【JR東海道線支線(大阪駅北付近)(大阪府大阪市)】
歩行者・自転車の安全な通行確保	【一般国道24号五條地区歩道整備(奈良県)】 【一般国道42号三輪崎地区歩道整備(和歌山県)】 【新金岡地区(大阪府堺市)】 【福知山市土師地区(京都府)】
幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道の旅客線化)	【大阪外環状線(おおさか東線)新大阪～放出(大阪府大阪市等)】
交通結節点整備事業	【三宮駅地区(兵庫県神戸市)】
緑豊かな地域の交流拠点の整備	【大仙公園(大阪府堺市)】
都市鉄道利便増進事業	【阪神三宮駅(兵庫県神戸市)H24年度完成】
鉄道駅総合改善事業	【西宮北口駅(兵庫県西宮市)H22年度完成】

(注1) 特定道路とは、駅、官公庁施設、病院等を相互に連続する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したものの。

重点目標 「どこにいても基本的な生活サービスを享受できる地域の実現」

- ・安全で安心な日常の暮らしを支えるため、生活圏中心部への移動や、救急活動に不可欠な生活幹線道路ネットワークの整備を推進する。

【主要事業】

生活幹線道路の整備

【五條新宮道路(一般国道168号十津川道路)(奈良県)(H22年度、H23年度一部完成)】

【一般国道417号冠山峠道路(福井県・岐阜県)】

【一般国道421号石樽峠道路(滋賀県・三重県)】

【一般国道169号奥瀬道路(期)(奈良県・和歌山県)】

【一般国道305号河内～奥野々道路(福井県)】

重点戦略5 「安全・安心な暮らしを支える災害に強い地域づくり」

東南海・南海地震をはじめ様々な自然災害に対する適切な危機管理により被害を最小化するため、ハード対策とソフト対策の一体的な推進を図るとともに、広域的な安全性を向上するため、広域防災拠点の整備、高規格幹線道路等の交通ネットワークの代替ルートの確保、防災情報ネットワークの強化を推進する。また、重大事故・テロや濁水など安全・安心な生活を損なう脅威に備え、危機管理体制の強化、適切な水マネジメントの推進を図る。

重点目標 「自然災害への的確な対応」

- ・東南海・南海地震などの大規模地震・津波対策、洪水・浸水対策、高潮対策を推進するとともに、被災時の地域の孤立を防ぐための緊急避難路などの整備を推進する。
- ・河川改修やダムなどの治水対策、流域の保水力を高める流域対策を推進する。
- ・土砂災害対策、雪害対策、侵食対策を推進する。
- ・木造密集市街地の改善、防災公園の整備を推進する。
- ・ハザードマップの作成・公表、防災教育なども含め、ハード対策とソフト対策の一体的な推進を図る。

【指標】

津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

【約7,300ha(H19) 約6,900ha(H24)】

要防災対策箇所に対する対策率(直轄国道)

【約3割(H19) 約5割(H24)】

侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

【約17%(H19) 約15%(H24)】

洪水による氾濫から守られる区域の割合

【約63%(H19) 約65%(H24)】

被災履歴のある堤防及び人口資産の集中する地域の堤防(淀川下流、大和川下流等)で浸透に対する安全性が著しく低い堤防の延長

【約53km(H19) 約17km(H24)】

土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

【約330施設(H19) 約530施設(H24)】

土砂災害特別警戒区域指定率

【約44%(H19) 約80%(H24)】

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合(洪水、内水、土砂、津波・高潮)

【(洪水)16%(H19) 100%(H24)】

【(内水)3%(H19) 100%(H24)】

【(土砂)36%(H19) 100%(H24)】

【(津波・高潮)約8割(H19) 約9割(H24)】

【主要事業】

海岸保全施設整備事業

【和歌山下津港海岸(和歌山県海南市)】

【福井港海岸(福井県福井市、坂井市)】

【東播海岸(兵庫県神戸市、明石市、播磨町)】

津波対策事業

【湯浅広港海岸(和歌山県湯浅町・広川町)H22年度完成】

【福良港海岸津波防災ステーション(兵庫県南あわじ市)H23年度完成】

津波・高潮危機管理対策緊急事業

【泉州海岸(大阪府岬町他)H21年度完成】

【五色海岸(兵庫県洲本市)他H22年度完成】

	【串本海岸(和歌山県西牟婁郡串本町)他H22年度完成】
海岸施設の耐震対策事業	【加太港海岸(和歌山県和歌山市)H22年度完成】 【東播磨港海岸(兵庫県高砂市)H24年度完成】 【家島港海岸(兵庫県姫路市)H23年度完成】 【湊港海岸(兵庫県南あわじ市)H21年度完成】
高規格幹線道路の整備	【近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ(和歌山県))
道路防災対策	【一般国道8号防災(福井県)】
道路雪害対策	【一般国道161号愛発除雪拡幅(福井県)】
地震発生時の下水道の機能確保	【兵庫県神戸市等】
街路整備による地震に強い市街地の形成	【(都)加島天下茶屋線(大阪府大阪市)H22年度完成】 【山手幹線(兵庫県芦屋市)】
港湾施設の耐震対策事業	【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H22年度完成】 【大阪港北港南地区(大阪府大阪市)H24年度完成】
	【神戸港ポートアイランド(第2期)地区(兵庫県神戸市)H23年度完成】
	【和歌山下津港本港地区(和歌山県和歌山市)H23年度完成】
	【尼崎西宮芦屋港尼崎地区(兵庫県尼崎市)H22年度完成】
防災安全対策事業	【和歌山下津港内港地区(和歌山県和歌山市)】
	【尼崎西宮芦屋港尼崎地区(兵庫県尼崎地区)H23年度完成】
河川改修事業	【熊野川(和歌山県・三重県)】 【紀の川(和歌山県・奈良県)】 【淀川(大阪府・京都府)】 【瀬田川(滋賀県大津市)】 【揖保川(兵庫県たつの市)】 【加古川(兵庫県加古川市)】 【大和川(大阪府・奈良県)】 【木津川上流(三重県・奈良県)】 【九頭竜川(福井県福井市)】 【上野遊水地(三重県伊賀市)】
河川改修事業(大規模改良工事)	【猪名川(大阪府池田市・兵庫県川西市)】
総合治水対策特定河川改修事業	【佐保川(奈良県大和郡山市等)】
特定構造物改築事業	【阪神なんば線橋梁改築(大阪府大阪市)】
高規格堤防整備事業	【淀川(大阪府大阪市他)】 【大和川(大阪府堺市他)】
土地利用一体型水防災事業	【由良川(京都府福知山市他)】
床上浸水対策特別緊急事業	【高谷川(兵庫県丹波市)】 【千種川(兵庫県上郡町)】 【志筑川(兵庫県淡路市)】 【大谷川(兵庫県相生市)】 【葛下川(奈良県香芝市)】
河川激甚災害対策特別緊急事業	【円山川(兵庫県豊岡市)】 【加古川(兵庫県西脇市)】 【洲本川(兵庫県洲本市)】 【大手川(京都府宮津市)】
ダム事業	【大滝ダム(奈良県吉野郡川上村)H24年度完成】 【天ヶ瀬ダム再開発(京都府宇治市)】 【川上ダム(三重県伊賀市)】
	【紀の川大堰(和歌山県和歌山市)H21年度完成】
	【足羽川ダム(福井県今立郡池田町)】
海岸高潮対策事業	【阪南港海岸(大阪府岸和田市)】 【大阪港海岸(大阪府大阪市)】 【尼崎西宮芦屋港海岸(兵庫県尼崎市)】
	【神戸港海岸(兵庫県神戸市)H23年度完成】
	【福浦海岸(兵庫県赤穂市)H24年度完成】
	【日置海岸(和歌山県西牟婁郡白浜町)】
	【泉州海岸(大阪府阪南市)H22年度完成】
	【大引漁港海岸(和歌山県日高郡由良町)H21年度完成】
砂防事業	【六甲山系(兵庫県神戸市・芦屋市・西宮市)】
地すべり対策事業	【亀の瀬地区(大阪府柏原市)】 【室生地区(奈良県宇陀市)】

海岸侵食対策事業	【宮津港海岸(京都府宮津市)】 【久美浜港海岸(京都府京丹後市)H22年度完成】 【内田海岸(兵庫県洲本市)】 【久美浜海岸(京都府京丹後市)】 【養老(大島)漁港海岸(京都府宮津市)】
密集市街地の整備改善	【京都市東九条地区(京都府京都市)H24年度完成】 【門真市北部地区(大阪府門真市)】
防災街区整備事業	【東岸和田駅東地区(大阪府岸和田市)H22年度完成】
防災拠点となる公園整備	【久宝寺緑地(大阪府八尾市・東大阪市・大阪市)H23年度完成】 【水口スポーツの森(滋賀県甲賀市)H24年度完成】 【橿原運動公園(奈良県橿原市)】
空港の耐震化事業	【大阪国際空港(大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市)】
鉄道施設総合安全対策事業(鉄道駅耐震補強)	【近畿日本鉄道(株) 今里駅・高安駅・石切駅・富田林駅・河内長野駅】 【阪急電鉄(株) 長岡天神駅】 【南海電気鉄道(株) 中百舌鳥駅】 【京阪電気鉄道(株) 京橋駅・丹波橋駅】 【北大阪急行電鉄(株) 桃山台駅】 【大阪府都市開発(株) 光明池駅】

重点目標 「災害に対する広域的な安全性の向上」

- ・基幹的広域防災拠点や地域の広域防災拠点の整備を推進する。
- ・災害時における迂回路として機能する交通ネットワークの整備を推進し、リダンダンシー機能の強化を図る。
- ・緊急輸送路において橋梁の耐震化を推進する。
- ・防災情報ネットワークの強化を推進する。
- ・TEC-FORCEの機能強化を図り、広域的な災害に対して機動的な災害対応を行うべき体制の整備を図る。

【主要事業】

基幹的広域防災拠点(高次支援機能)整備事業	【堺泉北港堺2区(大阪府堺市)H22年度完成】
広域防災拠点の整備	【三木総合防災公園(兵庫県三木市)H21年度完成】
高規格幹線道路の整備	【近畿自動車道敦賀線(小浜西～敦賀)(福井県)(H23年度一部完成)】 【北近畿豊岡自動車道(一般国道483号日高豊岡南道路)(兵庫県)】
橋梁の耐震化	【一般国道42号下里大橋耐震補強(和歌山県)】
河川改修事業	【淀川河川舟運(大阪府)】 【淀川緊急河川敷道路整備(大阪府)】
船舶の安全な航行を支える港湾の整備事業	【柴山港柴山地区(兵庫県美方郡香美町)】
大規模地震時における橋梁の耐震強化による緊急物資輸送ルートの構築事業	【大阪港北港北地区・住之江地区(大阪府大阪市)H23年度完成】 【阪南港阪南4区(大阪府貝塚市)H24年度完成】 【神戸港ポートアイランド～六甲地区(兵庫県神戸市)H21年度完成】

重点目標 「重大事故やテロなどに対する危機管理体制の強化」

- ・重大事故・テロなど安全・安心な生活を損なう脅威に備え、関係機関との連携を拡充し適切な対応を円滑かつ迅速に行うべき危機管理体制の強化を図る。
- ・安定した水供給により地域の生活や産業を支えるため、湧水に備え、適切な水マネジメントを推進する。

【主要事業】

海域の油流出及び浮遊ごみ対策の推進

【神戸港】
【和歌山下津港】

重点戦略6 「ストック型社会への対応」

社会資本のライフサイクル・コストの最小化を図るため、計画的・効率的な維持管理・更新(アセット・マネジメント)を推進するとともに、ICTの有効活用を促進し、社会資本が発揮する効果の増大を図る。

重点目標 「計画的・効率的な社会資本の維持管理や更新とICTの有効活用」

- ・社会資本のライフサイクル・コストの最小化を図るため、予防保全による長寿命化や既存ストックの機能更新など計画的・効率的な維持管理・更新(アセット・マネジメント)を推進する。
- ・地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策などの観点から、ETCを活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等、既存高速道路のネットワークの有効活用・機能強化を推進する。
- ・地理空間情報の活用を推進する。

【指標】

道路橋の長寿命化修繕計画策定率	【39%(H19) 概ね100%(H24)】
河川管理施設の長寿命化率	【0%(H19) 100%(H24)】
港湾施設の長寿命化計画策定率	【0%(H19) 約97%(H24)】

【主要事業】

道路橋の長寿命化対策	【主要地方道和歌山港線(港橋)(和歌山県)】 【兵庫県道明石高砂線相生橋(兵庫県)】
河川管理施設の老朽化対策	【久御山ポンプ場(京都府久御山町)】 【六方川排水機場(兵庫県豊岡市)】
公営住宅の建て替え事業	【府営下新庄4丁目住宅(大阪府大阪市)】 【県営伊丹西野第6住宅(兵庫県伊丹市)】 【県営住宅小泉団地(奈良県大和郡山市)】
海岸堤防等老朽化対策緊急事業	【明石港海岸(兵庫県明石市)H21年度完成】 【泉州海岸(大阪府泉佐野市・阪南市・岬町)】 【那智勝浦海岸(和歌山県東牟婁郡那智勝浦町)】 【姫路港吉美地区(兵庫県姫路市)H24年度完成】
港湾施設の戦略的維持管理の推進 スマートインターチェンジの整備	【北陸自動車道南条スマートインターチェンジのフル化(福井県)(H21年度完成)】

～事業の効率的な推進に向けて～

本重点整備方針の推進にあたっては、近畿ブロックを取り巻く内外の経済社会情勢の変化等に柔軟に対応し、必要に応じて見直しを行うこととする。

また、重点目標に記載した事業については、コスト管理と事業評価を適切に行うとともに、事業の進捗状況やアウトカム目標の達成状況についてフォローアップを行い、重点的・効率的な事業の推進に努めていく。

(注2) SOLAS条約：海上における人命の安全のための国際条約(The International Convention for the Safety of Life at Sea)(1974年)のこと。頭文字を取って、SOLAS条約と略される。