

令和元年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

令和3年3月

国土交通省都市局

目次

I 近畿圏整備計画の概要

第6次近畿圏整備計画（H28～）の概要	1
近畿圏整備法における政策区域	2
近畿圏の人口	3

II 令和元年度における計画の実施状況

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	4
（トピックス）	10
ミッシングリンクの解消に資する「阪神高速6号大和川線」全線開通	
日本海のゲートウェイ「敦賀港」の機能強化	
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
（トピックス）	16
百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録	
平城宮跡歴史公園スマートチャレンジ	
観光快適度の見える化による分散化の取組	
3. 快適で豊かな生き生きと暮らせる圏域	19
（トピックス）	24
MaaSアプリ「ことことなび」実証実験	
和歌山県のワーケーション推進の取組	
4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	26
（トピックス）	29
阪神・淡路大震災から25年～新長田合同庁舎の完成等～	
関西国際空港における防災機能強化	
5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	31
（トピックス）	34
「ピワイチ」第1次ナショナルサイクルルートに指定	
プラスチック製レジ袋提供禁止条例の制定	

III 資料編（近畿圏整備に係る参考図）

1. 道路の整備	
（1）高規格幹線道路	37
（2）阪神近郊道路図	38
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道	39
（2）在来線鉄道等（大阪周辺）	40
3. 港湾・空港の整備	41
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	42
5. 河川・海岸等の整備	43

この文書は、近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）第 17 条第 3 項の規定に基づき、前年度における近畿圏整備計画の実施に関する状況について公表を行うものである。

本文中の「近畿圏」「首都圏」「中部圏」は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。
近畿圏：福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
中部圏：富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を、「R」は令和を示す。
本資料に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。
本資料は、令和元年度の実績を基に、公表時点で得られている令和元年度以降や過年度の内容を含めて作成している。

I 近畿圏整備計画の概要

近畿圏整備計画（第6次）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、平成28年3月に策定された。

この計画の対象区域は、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であり、計画の期間は、おおむね10箇年間（ただし、施設の整備計画に係る部分はおおむね5箇年間）である。

また、この計画は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し、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。

第6次近畿圏整備計画(H28～)の概要	
目指す姿	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	(1)成長エンジンとなる新たな産業の創出 (2)国内外のネットワーク機能の強化による対流促進 (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 (4)関西文化学術研究都市等の整備
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	(1)歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘 (2)広域観光・国際観光の推進 (3)アジア・世界への情報発信力の強化
3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域	(1)快適で暮らしやすい都市環境の形成 (2)地方都市の再生 (3)過疎化する集落の維持・再生 (4)どこにおいても基本的な生活サービスが享受できる環境の整備 (5)地域の担い手を確保する環境づくりの推進
4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	(1)南海トラフ巨大地震等への備え (2)災害に強しなやかな国土の構築 (3)社会資本の老朽化対策の推進 (4)首都圏の有する諸機能のバックアップ等 (5)日常生活の安全・安心
5 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	(1)都市環境の改善 (2)農山漁村地域の環境保全 (3)健全な流域圏と生態系の保全・再生 (4)自然との共生の推進 (5)循環型社会の構築 (6)環境・エネルギー技術での世界貢献 (7)地球温暖化対策の推進 (8)近郊緑地の保全

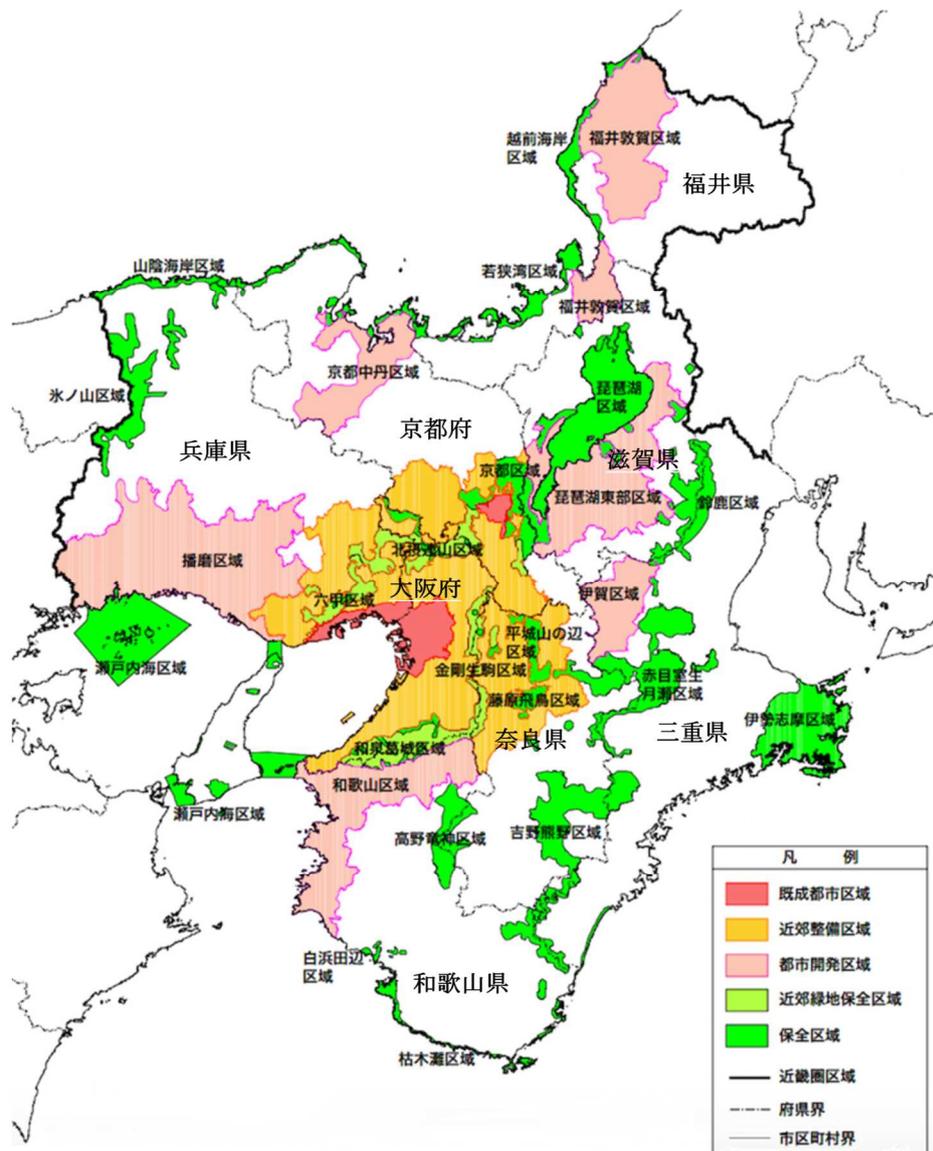
【近畿圏整備法における政策区域】

近畿圏整備法においては、近畿圏の建設とその秩序ある発展を図るため、「既成都市区域」、「近郊整備区域」、「都市開発区域」、「保全区域」といった政策区域を定めている（図表 1-1）。

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。

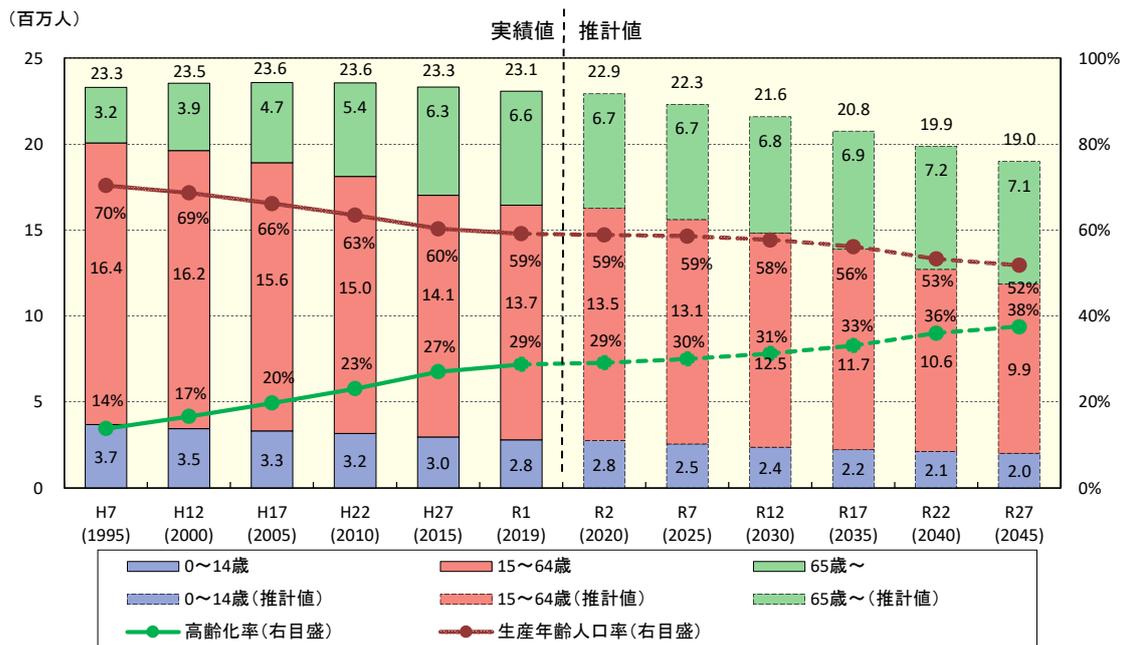
図表 1-1 近畿圏の政策区域



【近畿圏の人口】

我が国の人口は平成 20 年（2008 年）を頂点に減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。全国の約 18%を占める近畿圏の人口についても平成 22 年（2010 年）以降、既に減少に転じており、今後も減少が続くと見込まれる。また、生産年齢人口についても平成 7 年（1995 年）をピークに減少が続いており、今後も減少が続くと見込まれる。一方、65 歳以上の高齢者人口の割合は増加傾向であり、2045 年には近畿圏の総人口のうち、38%を占めると見込まれる（図表 1-2）。

図表 1-2 近畿圏の人口推移



注 1：平成 27 年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口

注 2：推計値は出生中位・死亡中位

注 3：生産年齢人口とは生産活動の中心となる 15 歳～64 歳の人口を指す。

資料：平成 7 年～平成 17 年は国立社会保障・人口問題研究所、平成 22、27 年は「国勢調査」（総務省）、令和元年は「人口推計」（総務省）、令和 2 年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

Ⅱ 令和元年度における計画の実施状況

近畿圏整備計画において近畿圏が目標とする5つの将来像ごとに、計画の実施状況を概観する。

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

(目指す姿)

- 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。

(経済・貿易等に関する状況)

近畿圏の経済を俯瞰すると、平成29年度の近畿圏のGDPは94.7兆円、全国のGDPに対する近畿圏のシェアは17.4%であり、我が国の経済において重要な位置を占めている(図表2-1-1)。

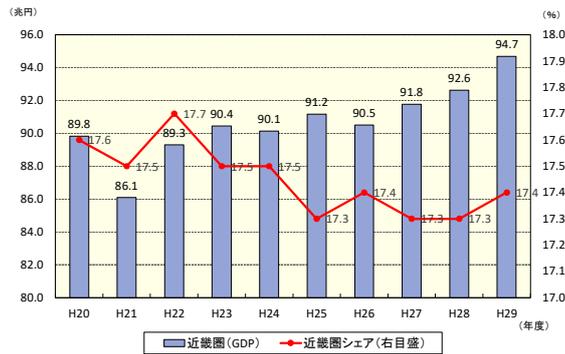
海外からの参入に着目すると、国際的な企業立地では、近畿圏に本社を置く外資系企業数は230社前後で推移している(図表2-1-2)。国際的な人的交流の状況では、近畿圏の大学等で学ぶ外国人留学生の数は平成28年度の4.1万人から令和元年度に5.7万人に、近畿圏に本社を置く企業に就職する外国人留学生の数は平成28年の約3,100人から令和元年の約5,200人に、それぞれ増加している(図表2-1-3)。

近年の近畿圏の貿易額は、30兆円前後で推移しており、このうちアジア向けのシェアは6割以上であり、成長著しいアジアとのつながりが深い(図表2-1-4)。

海上物流の状況をみると、近畿圏の海上出入貨物量は4.8億トン前後で推移しており、全国に占める割合は17%程度になっている(図表2-1-5)。

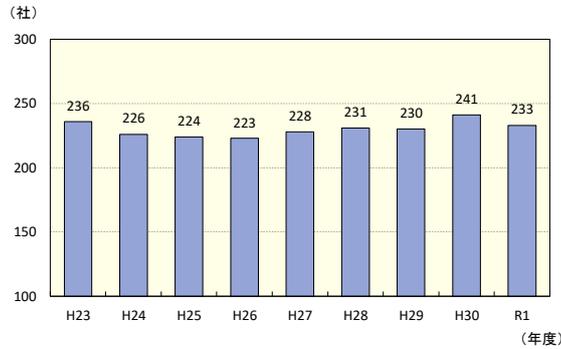
また、道路、鉄道、空港、港湾では、高規格幹線道路や北陸新幹線、国際戦略港湾等において、国内外のネットワークの構築や機能強化が進められており(資料編参照)、上記のような経済活動や人的交流を支えている。

図表 2-1-1 近畿圏の県内総生産と対全国シェア



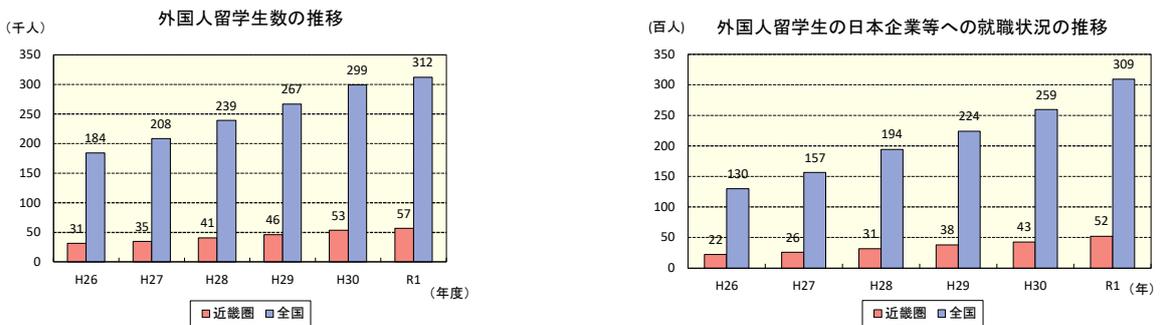
注：近畿圏の県内総生産は、対象となる府県の県内総生産を合計して算出している。
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-2 近畿圏の外資系企業の本社所在数の推移



資料：「外資系企業総覧」(株式会社東洋経済新報社)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-3 外国人留学生数と外国人留学生の日本企業等への就職状況の推移



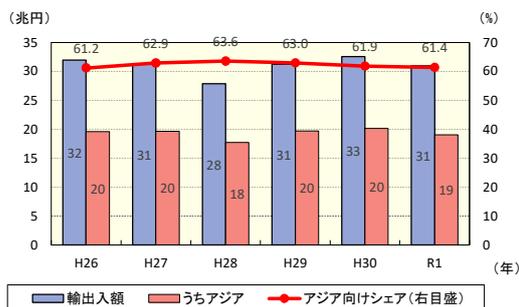
注：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学(大学院を含む。)、短期大学、高等専門学校、専修学校(専門課程)、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

資料：「外国人留学生在籍状況調査」((独)日本学生支援機構)を基に国土交通省都市局作成

資料：「留学生の日本企業等への就職状況について」(法務省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-4

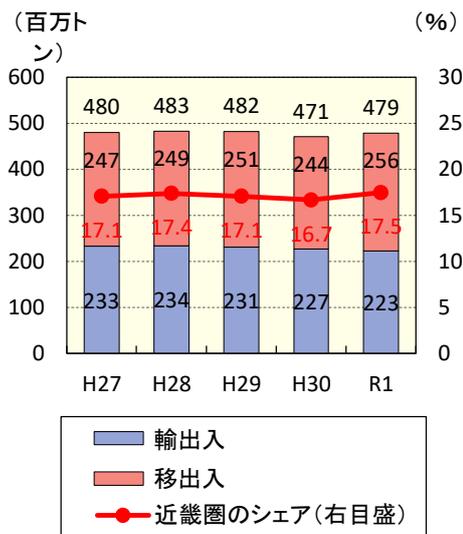
近畿圏の貿易額とアジアに対する貿易額のシェア



注：ここでいう近畿圏は、大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山の2府4県を指す。
資料：「貿易統計」（大阪税関）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-5

近畿圏の海上出入貨物量の推移



資料：「港湾調査（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（学術・研究等に関する状況）

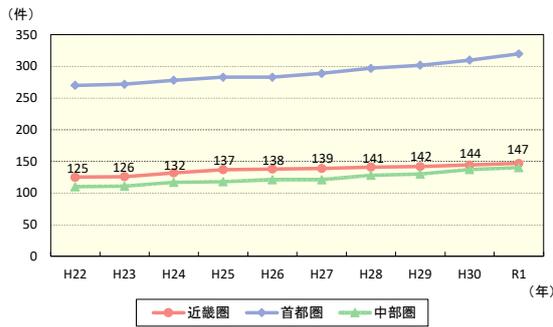
近畿圏では、産学官の連携による「知的対流拠点」の形成が進められており、2府5県における一定規模・分野に属する研究所の累計立地件数は令和元年現在 147 件であり、全国（905 件）の約 16%を占めるなど、研究機関等の集積が進められている（図表 2-1-6）。

関西文化学術研究都市では、関係省庁、地方公共団体、経済界等が連携を取り、文化・学術・研究の拠点形成が推進されるとともに、関東の筑波研究学園都市とのナレッジ・リンク¹についても検討されている。関西文化学術研究都市の文化学術研究施設数は増加傾向にあり、令和元年度には累計で 151 施設が立地している（図表 2-1-7）。

また、近畿圏の大学等における民間企業等との共同研究実績は、平成 30 年度には 6,440 件となり、増加傾向にある（図表 2-1-8）。

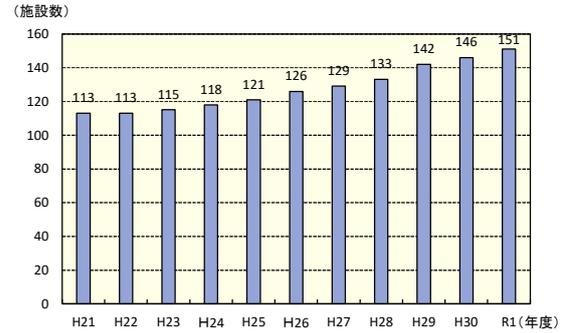
¹ ナレッジ・リンク：関西文化学術研究都市、筑波研究学園都市等の知の創発拠点をつなぎ、人・モノ・情報の高密度な連携を促進すること

図表 2-1-6 研究所の累計立地件数



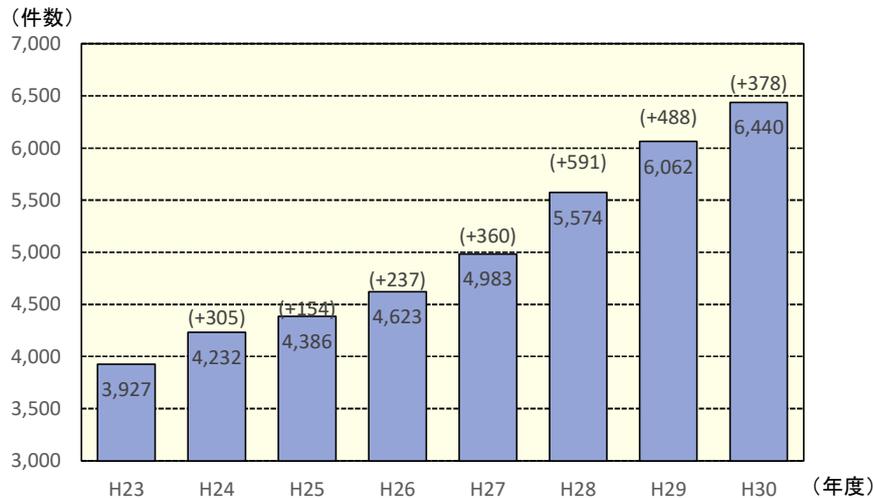
注1：本統計における圏域は以下のとおり。
 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県（1都7県）
 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府5県）
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（5県）
 注2：調査対象は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業に係る分野の研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地も含む）取得（借地含む）されたもの
 資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-7 関西文化学術研究都市における文化学術研究施設の立地状況



注1：関西文化学術研究都市とは、関西文化学術研究都市建設促進法（昭和62年法律第72号）に基づき、我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に資することを目的として、京都・大阪・奈良の3府県にまたがる京阪奈丘陵において建設されている広域都市である。
 注2：文化学術研究施設とは、文化の発展、学術の振興、研究開発を目的とする施設である。
 資料：国土交通省都市局作成

図表 2-1-8 近畿圏に本部を置く大学等における民間企業等との共同研究実績



注：(カッコ) は対前年度増減数を表す。
 資料：「大学等における産学連携等実施状況について」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

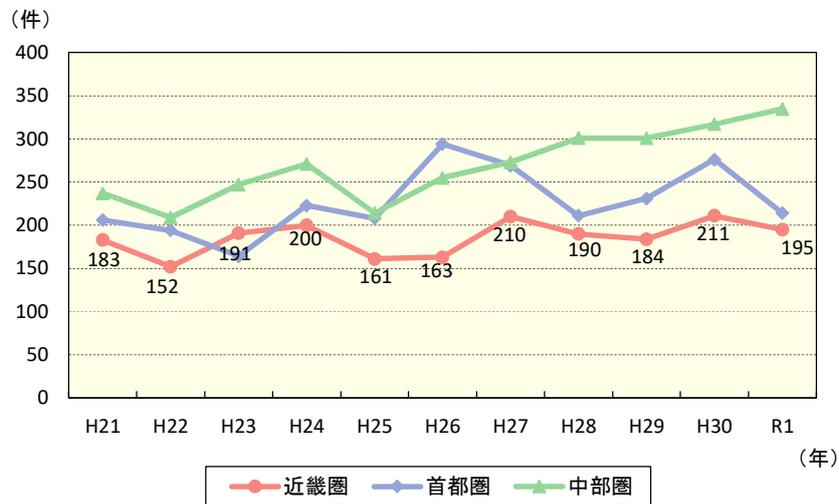
(産業に関する状況)

近畿圏における令和元年の一年間における工場の新規立地件数は 195 件であり、ものづくり産業基盤の集積が進んでいる(図表 2-1-9)。

新たな成長エンジンとなることが期待される健康・医療産業の状況をみると、近畿圏の医薬品生産額は、全国で約 2 割のシェアを占め、底堅く推移しており、医療機器生産額は、平成 27 年以降、2,000 億円超で推移している(図表 2-1-10)。

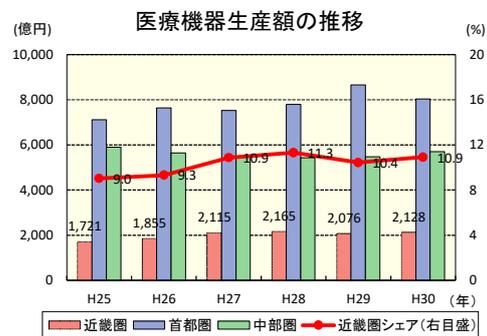
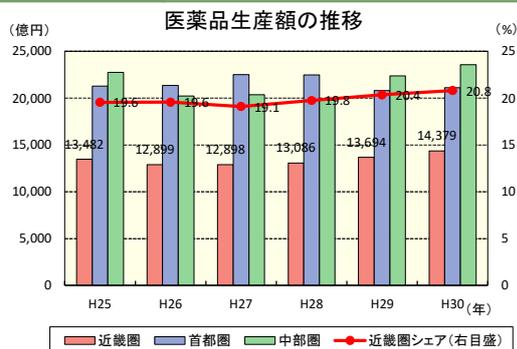
また、近畿圏では近年訪日外国人の増加により飲食や宿泊業が活況になったことや金融機関による創業支援の拡充を背景に、有雇用事業所の開業率は、近年 4～6%で推移し(図表 2-1-11)、大学発のベンチャー企業数は増加傾向にある(H28 年度 397 社→R1 年度 516 社)など、成長エンジンとなる企業の創出が進みつつある(図表 2-1-12)。

図表 2-1-9 工場の新規立地件数



注：電気業のための事業場を除く。
資料：「工場立地動向調査」(経済産業省)を基に国土交通省都市局作成

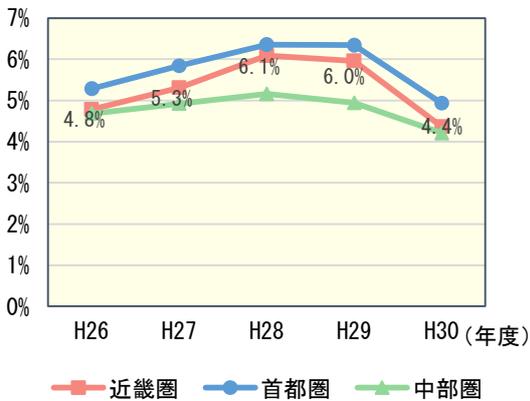
図表 2-1-10 医薬品生産額の推移



資料：「薬事工業生産動態統計調査」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-11

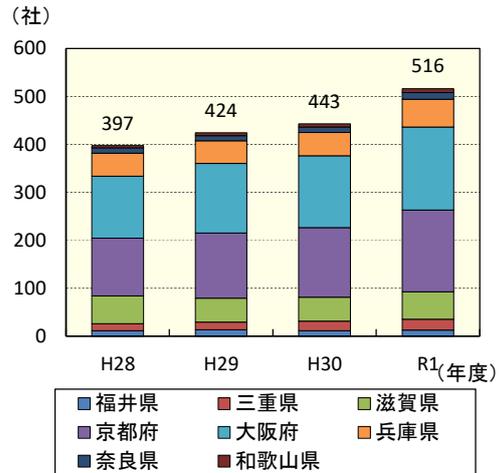
有雇用事業所における開業率の推移



注：開業率＝当該年度に雇用関係が新規に成立した事業所数/前年度末の適用事業所数×100
資料：「雇用保険事業年報」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-12

近畿圏の大学発ベンチャーの地域別企業数の推移



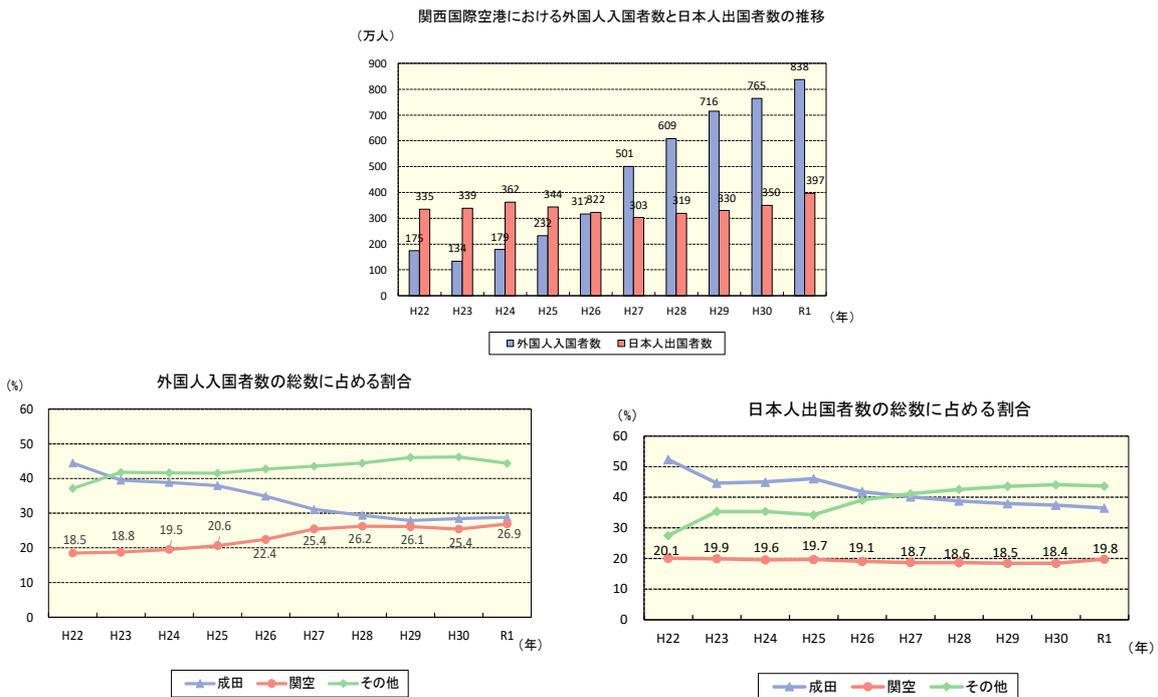
資料：経済産業省ウェブサイト資料「令和元年度産業技術調査事業（大学発ベンチャー実態調査）報告書」（株式会社価値総合研究所）を基に国土交通省都市局作成

（国際交流の状況）

近年、関西国際空港における外国人入国者数は、全国の空港の約4分の1を占め、令和元年は838万人となり、昨年から73万人増え、過去最高を更新している（図表2-1-13）。また、日本人出国者数は、全国の空港の約5分の1を占め、概ね横ばいで推移している。

図表 2-1-13

関西国際空港における外国人入国者数・日本人出国者数の状況



資料：「出入国管理統計」（法務省）を基に国土交通省都市局作成

○日本海のゲートウェイ「敦賀港」の機能強化

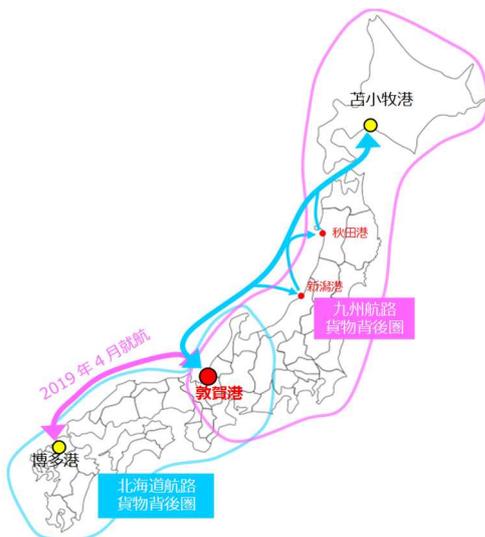
敦賀港は、外貿4航路と内貿5航路の定期航路を持ち（令和元年度末現在）、韓国や経済成長著しい中国と、近畿・中京圏を結ぶ国際物流の拠点として、日本海側有数の取扱貨物量を誇る港湾である。

同港は、令和元年度に開港120周年を迎え、4月には、敦賀―博多間で本州と九州を結ぶ日本海側唯一の定期航路となるRORO船が就航した。同航路の開設により、海上輸送網のミッシングリンクが解消され、九州～北海道を最短3日で配送することが可能となるとともに、敦賀港の貨物背後圏※が日本全域に広がった。

近年、モーダルシフトが進んだことによるフェリー、RORO貨物の増加等により、岸壁及びふ頭用地の不足が課題となっている。これに対応するため、現在、鞠山南地区において国際物流ターミナルの整備を実施しており、水深14m岸壁や岸壁背後のふ頭用地の整備を進めている。本整備により、外貿コンテナ貨物、内貿RORO貨物の陸上・海上輸送のさらなる効率化が図られ、国際競争力の強化（将来的な成長センターとなる東南アジアに向けたダイレクト航路の形成）などが期待されている。

※港の背後にあって出入貨物の需給と密接な関係をもつ地域

敦賀港の貨物背後圏



資料：福井県

敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業



資料：国土交通省北陸地方整備局

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

(目指す姿)

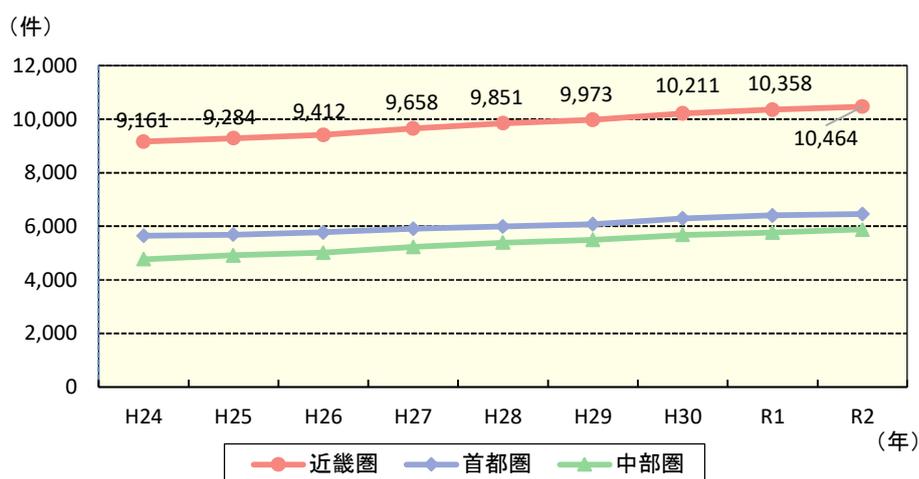
- 長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産をいかした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域。
- 訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域。
- 世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域。

(歴史・文化資源に関する状況)

近畿圏は、文化財等の歴史的資源を数多く有しており、令和2年4月1日時点の国指定等文化財の件数は10,464件で、全国の約35%を占めている(図表2-2-1)。

また、文化庁では、地域に点在する遺産を面として発信することを目的として、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産」として認定する取組が進められており、令和2年3月末時点で近畿圏からは「400年の歴史の扉を開ける旅～石から読み解く中世・近世のまちづくり 越前・福井～」など計26件が登録されている(全国では83件登録)(図表2-2-2)。

図表 2-2-1 国指定等文化財の件数



注：各年4月1日時点

資料：「文化財指定等の件数」(文化庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-2 近畿圏における日本遺産の認定状況(令和2年3月末時点)

認定日	都道府県	ストーリーのタイトル
平成27年4月24日	福井県	海と都をつなぐ若狭の往来文化遺産群 ～御食国(みけつくに)若狭と鯖街道～
	三重県	祈る皇女斎王のみやこ 斎宮
	滋賀県	琵琶湖とその水辺景観-祈りと暮らしの水遺産
	京都府	日本茶800年の歴史散歩
	兵庫県	丹波篠山 デカンショ節 -民謡に乗せて歌い継ぐふるさとの記憶
	奈良県	「日本国創成のとき-飛鳥を翔(かけ)た女性たち-」
平成28年4月25日	兵庫県	『古事記』の冒頭を飾る「国生みの島・淡路」～古代国家を支えた海人の営み～
	奈良県	森に生まれ、森を育んだ人々の暮らしとところ～美林連なる造林発祥の地“吉野”～
	和歌山県	鯨とともに生きる
平成29年4月28日	広島県・神奈川県・長崎県・京都府	鎮守府 横須賀・呉・佐世保・舞鶴～日本近代化の躍動を体感できるまち～
	北海道・青森県・秋田県・山形県・新潟県・富山県・石川県・福井県・京都府・大阪府・兵庫県・鳥取県・島根県・岡山県・広島県	荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間 ～北前船寄港地・船主集落～
平成29年4月28日	滋賀県・三重県	忍びの里 伊賀・甲賀-リアル忍者を求めて-
平成29年4月28日	京都府	300年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊
平成29年4月28日	大阪府・奈良県	1400年に渡る悠久の歴史を伝える「最古の国道」～竹内街道・横大路(大道)～
平成29年4月28日	兵庫県	播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道～資源大国日本の記憶をたどる73kmの轍～
平成29年4月28日	和歌山県	絶景の宝庫 和歌の浦
平成29年4月28日	和歌山県	「最初の一滴」醤油醸造の発祥の地 紀州湯浅
平成29年4月28日	岡山県・福井県・愛知県・滋賀県・兵庫県	きっと恋する六古窯 -日本生まれ日本育ちのやきもの産地-
平成30年5月24日	和歌山県	「百世の安堵」～津波と復興の記憶が生きる広川の防災遺産～
令和元年5月20日	福井県	400年の歴史の扉を開ける旅～石から読み解く中世・近世のまちづくり 越前・福井～
令和元年5月20日	三重県	海女(Ama)に出逢えるまち 鳥羽・志摩～素潜り漁に生きる女性たち
令和元年5月20日	滋賀県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県	1300年つづく日本の終活の旅～西国三十三所観音巡礼～
令和元年5月20日	大阪府	旅引付と二枚の絵図が伝えるまち-中世日根荘の風景-
令和元年5月20日	大阪府	中世に出逢えるまち～千年にわたり護られてきた中世文化遺産の宝庫～
令和元年5月20日	兵庫県	「日本第一」の塩を産したまち 播州赤穂
令和元年5月20日	鳥取県、兵庫県	日本海の風が生んだ絶景と秘境-幸せを呼ぶ霊獣・麒麟が舞う大地「因幡・但馬」

資料：文化庁ウェブサイトを基に国土交通省都市局作成

(広域・国際的な観光・交流に関する状況)

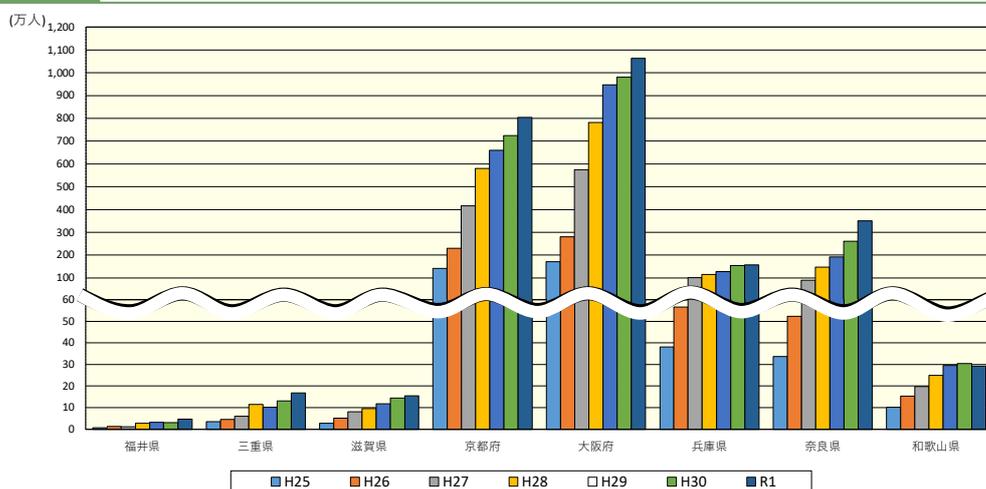
近畿圏では、「関西広域観光戦略」により官民一体によるインバウンドの取込みが進められている。関西国際空港におけるLCC²の増便等を背景に、観光レジャー目的の外国人訪問者数が、平成28年度と比較して近畿圏の2府6県全てで増加して

² LCC：Low Cost Carrierの頭文字を取った略称であり、低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の空港サービスを実現する新たなビジネスモデルを採用した航空会社。

おり、特に大阪府と京都府の増加が顕著である（図表 2-2-3）。これに伴い、近畿圏の延べ宿泊者数も増加傾向にあり、全国シェアも拡大するなか、令和元年は約 1 億人と過去最高になり、特に外国人宿泊者数は、東アジア諸国を中心に伸び、平成 28 年と比較して約 1.7 倍に増加した（H28 年 1,657 万人→R1 年 2,778 万人）（図表 2-2-4）。また、近畿圏における消費免税店の数は、令和 2 年 4 月 1 日時点で平成 28 年と比較して約 1.5 倍になるなど、訪日外国人旅行者に対するおもてなしの体制が強化されている（H28 年 7,618 店舗→R2 年 11,143 店舗）（図表 2-2-5）。

MICE³の振興は、ブランドイメージや格の向上、地域間交流の活発化、高い経済波及効果等、多面的に都市に活力を与えることから、近畿圏でもMICEの受入環境の整備が図られている。京都市、神戸市を中心に国際会議の開催誘致活動が積極的に進められており、平成 29 年以降、首都圏の件数を上回り、三大都市圏で最も開催件数が多くなっている（図表 2-2-6）。

図表 2-2-3 「観光レジャー目的」の外国人訪問者数の推移

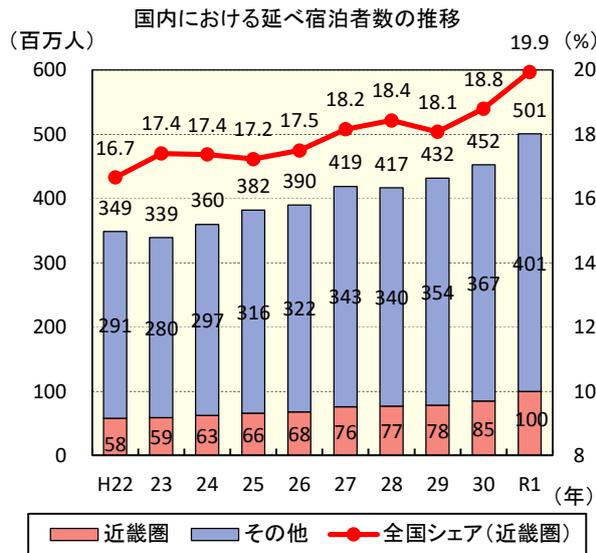


注：「地域別の訪日外客数＝地域別の訪問率×訪日外客数」により推計

資料：RESAS(観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」)を基に国土交通省都市局作成

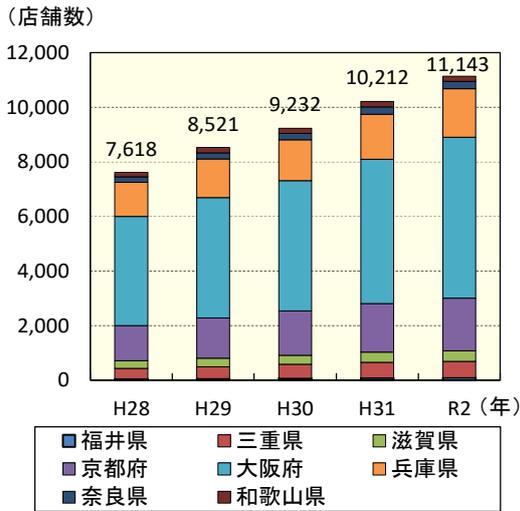
³ MICE：Meeting（会議・研究・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention 又は Conference（大学・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語で、企業などの会議やセミナー、報償・研究旅行、国際会議や総会・学会、展示会・見本市・イベントなど、ビジネスとかかわりがあり多数の人の移動を伴う観光、旅行の観点から着目した行事の総称

図表 2-2-4 宿泊者数と出発国別の外国人宿泊者数の推移



注：調査対象は従業員数 10 人以上の宿泊施設
資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-5 消費免税店舗の推移



注：各年 4 月 1 日時点
資料：観光庁ウェブサイト資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-6 国際会議の件数の状況



注：国際会議の選定基準を基に集計（国際機関・国際団体又は国家機関・国内団体が主催する会議で、参加者総数が 50 名以上、参加国が日本を含む 3 カ国以上で、開催期間が 1 日以上のもの）
資料：「国際会議統計」（日本政府観光局）を基に国土交通省都市局作成

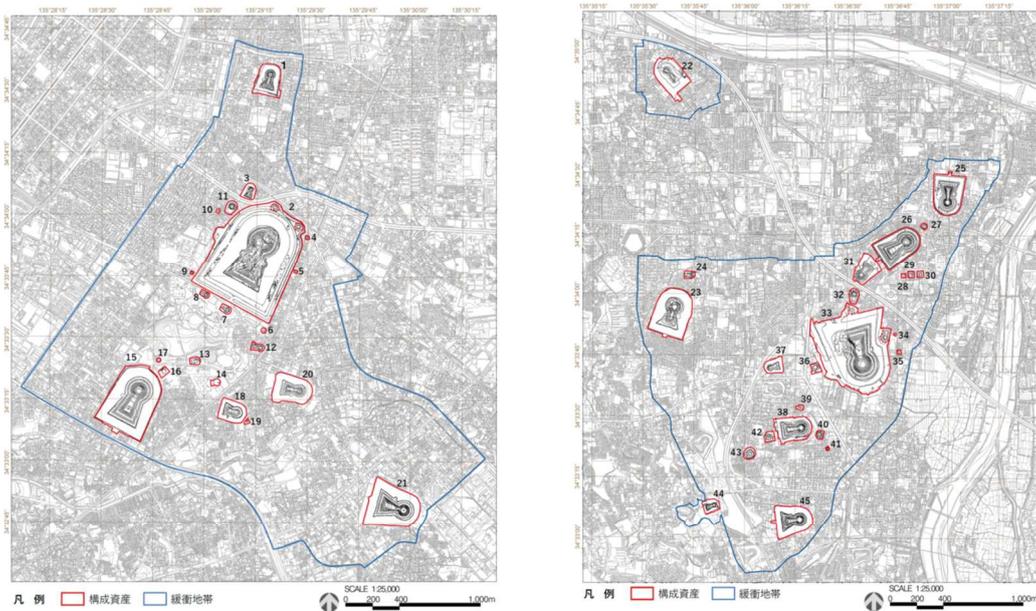
(トピックス)

○百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録

令和元年7月6日、第43回ユネスコ世界遺産委員会において、「百舌鳥・古市古墳群」の世界遺産登録が決定された。国内では23件目、大阪では初の世界遺産の登録となる。百舌鳥・古市古墳群は、4世紀後半から5世紀後半の古墳時代の最盛期に築造された古代日本列島の王たちの墓群であり、堺市の百舌鳥エリア、羽曳野市及び藤井寺市の古市エリアの計45件49基で構成される。同古墳群は、ユネスコ世界遺産委員会において、日本古代の古墳時代の文化を代表し、また類まれな物証を提供し、この時代の社会政治的構造、社会的階層差及び高度に洗練された葬送体系を証明していること、また、古代東アジアの墳墓築造のひとつの顕著な類型を示すことなどが評価された。

世界遺産登録以降の同年7月から10月には、仁徳天皇陵拝所前では3倍（土日祝のみ計測）、堺市博物館は2.5倍の来訪者の増加が見られており、他の観光地との周遊性を持たせることで、大阪の魅力のさらなる深化が期待される。

百舌鳥エリア（左）、古市エリア（右）構成資産の古墳分布



ID No.	構成資産名	ID No.	構成資産名	ID No.	構成資産名	ID No.	構成資産名	ID No.	構成資産名
1	反正天皇陵古墳	7	孫大夫山古墳	15	履中天皇陵古墳	22	津堂城山古墳	30	八鳥塚古墳
	仁徳天皇陵古墳 (2-1)	8	竜佐山古墳	16	寺山南山古墳	23	仲哀天皇陵古墳	31	古室山古墳
2	茶山古墳 (2-2)	9	銅龍山古墳	17	七観音古墳	24	鉢塚古墳	32	大鳥塚古墳
	大安寺山古墳 (2-3)	10	狛山塚古墳	18	いたすけ古墳	25	允恭天皇陵古墳	33	応神天皇陵古墳 (33-1)
3	永山古墳	11	丸保山古墳	19	善右エ門山古墳	26	仲姫命陵古墳	34	善田丸山古墳 (33-2)
	源右衛門山古墳	12	長塚古墳	20	御蘭山古墳	27	鉢塚古墳	35	ニツ塚古墳 (33-3)
4	塚廻古墳	13	旗塚古墳	21	ニサンザイ古墳	28	助太山古墳	36	東馬塚古墳
6	収塚古墳	14	銭塚古墳			29	中山塚古墳	37	栗塚古墳
								38	東山古墳
								39	はだみ山古墳
								40	葛山古墳
								41	野中古墳
								42	向島山古墳
								43	西馬塚古墳
								44	浄元寺山古墳
								45	青山古墳
									峯々塚古墳
									白鳥陵古墳

資料：百舌鳥・古市古墳群世界遺産保存活用会議事務局

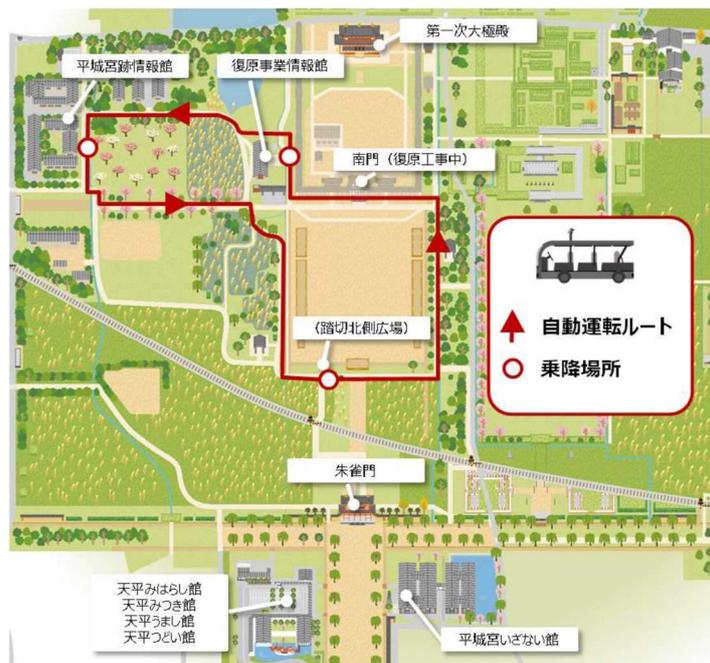
○平城宮跡歴史公園スマートチャレンジ

国土交通省は、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園（平城宮跡区域）において、AI や IoT などの新技術を活用し、公園の抱える課題の抜本的な解決や公園利用者サービスの創出などによる一層の魅力向上を目指す「パークスマートチャレンジ」に取り組んでいる。

令和元年度から民間事業者9者による11種類の「新技術を活用した公園のスマート化に向けた社会実験」を開始した。例えば、「公園利用サービスの向上」のテーマでは「自動運転による定点間移動支援」として、自動走行ソリューションを装備した8人乗りの車両を用いて平城宮跡資料館等の公園内3か所を周回するモビリティサービスを提供した。また、自動走行ソリューションを実施する事業者とVR技術を有する事業者が連携し、公園内をモビリティで移動しながら、高精細VRなどで歴史体験ができる平城京ガイドツアーを実施した。

本社会実験は、令和元年度の実施結果を踏まえ、見直しを行いながら令和2年度以降も実施し、その後は民間事業者の独立採算を見据えたサービス実用化に取り組むこととしている。

園内の走行ルート



実証実験の様子
(自動運転による定点間移動支援)



資料：国土交通省近畿地方整備局

○観光快適度の見える化による分散化の取組

京都市は、(公社)京都市観光協会(DMO KYOTO)と共に、令和元年9月に「観光快適度の見える化による分散化事業」を開始した。位置情報等のビッグデータをもとに、京都市全域及び「祇園・清水」「嵯峨・嵐山」「伏見」の3つのエリアの混雑状況を5段階で予測し、「観光快適度」として、京都観光公式サイト「京都観光Navi」内で表示することで、観光客の時期・時間・場所の分散化を図ろうとする取組である。京都市において一部の観光地における混雑が課題となっていたことを踏まえ、平成30年度に国土交通省近畿運輸局が主体となって実施した「嵐山地域における観光快適度の見える化による分散化実証事業」で、訪問時間の分散化や周辺エリアへの誘客、観光満足度の低下抑制効果が見られたため、本格導入に至ったものである。

本事業は、令和2年11月にページのリニューアルを行い、表示エリア・表示期間の拡大や、リアルタイムの混雑情報の発信開始など、更なる機能の拡充を図っている。

「京都観光Navi」表示イメージ(令和2年度リニューアル後)



資料：京都市

3. 快適で豊かな生き生きと暮らせる圏域

(目指す姿)

- 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」や「二地域生活・就労」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むことができ、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。

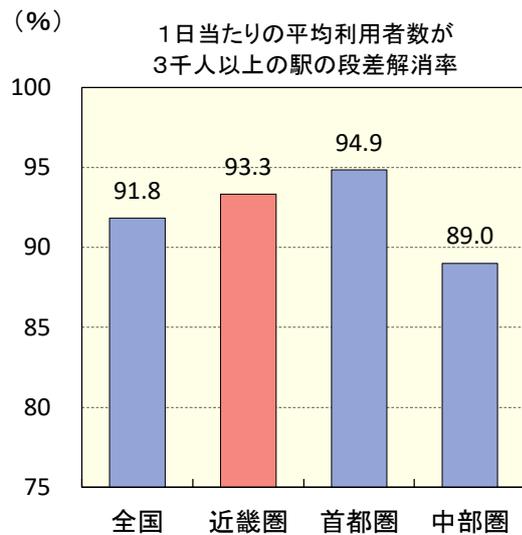
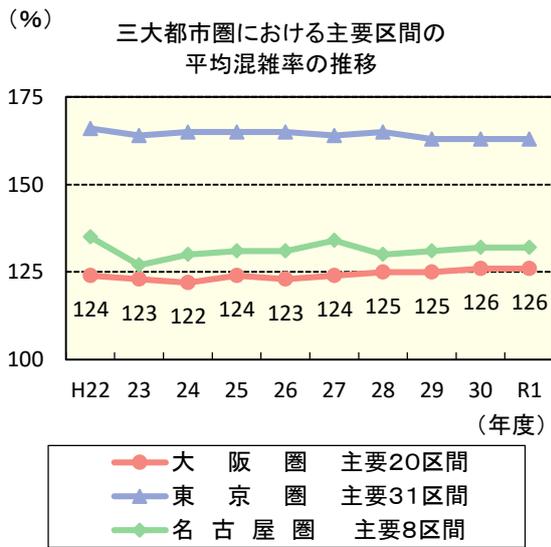
(都市構造に関する状況)

京阪神都市圏は、職住が比較的近接した多核的な都市構造を有しており、誰もが快適に暮らしやすい都市居住の環境整備が進められている。例えば、鉄道混雑率については、効率的な鉄軌道網の形成等により、主要区間における通勤・通学等のピーク時の混雑率が三大都市圏の中で最も低く、鉄道駅のバリアフリー整備状況では、全国平均を上回っている(図表2-3-1)。また、都市環境の改善や市民の憩いの場の形成に寄与する都市公園の整備状況をみると、近畿圏の各府県における一人当たりの都市公園の整備面積は増加している(H20年度 8.3㎡/人→H30年度 9.1㎡/人)(図表2-3-2)。

大都市近郊の都市においては、鉄道駅周辺を中心部等に都市機能や居住機能を誘導し、各地域の拠点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接続可能な都市交通ネットワークの強化を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」が推進されている。立地適正化計画について具体的な取組を行っている市町村の割合は、福井県や滋賀県で高くなっている(図表2-3-3)。

道路利用者に安全で快適な道路交通環境を提供する道の駅は、中山間地域等のコミュニティ機能の維持が困難な地域での、生活利便、観光等の「小さな拠点」の核としての活用も期待されており、近畿圏の登録件数が着実に増加している(H28年度末 159駅→R1年度末 167駅)(図表2-3-4)。

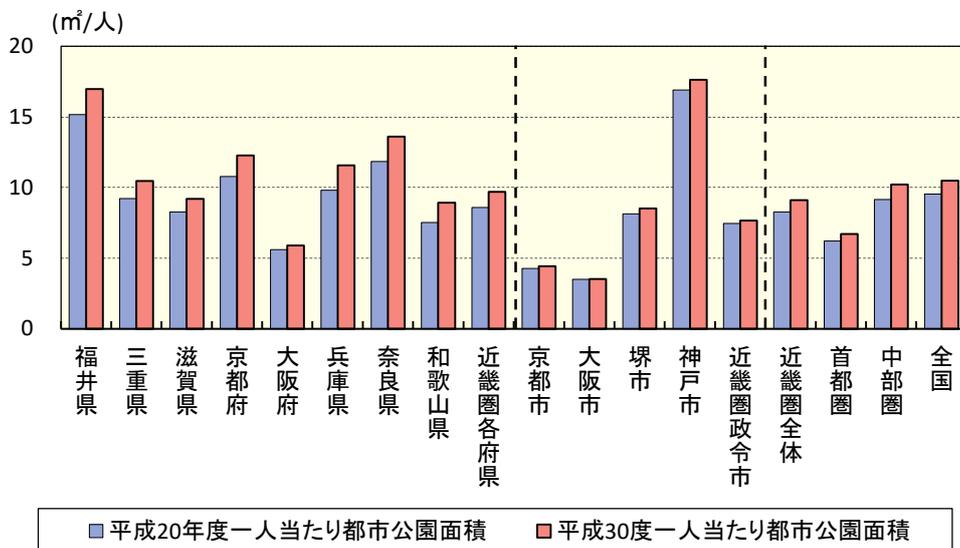
図表 2-3-1 鉄道混雑率とバリアフリーの状況



注：東京圏、大阪圏、名古屋圏はそれぞれJR東京駅、JR大阪駅、JR名古屋駅から周囲50km圏内
資料：「都市鉄道の混雑率調査」（国土交通省鉄道局）を基に国土交通省都市局作成

注：移動等円滑化基準第4条に適合している設備により段差が解消されている駅の割合
資料：「令和元年度末都道府県別の段差解消への対応状況について」（国土交通省鉄道局）を基に国土交通省都市局作成

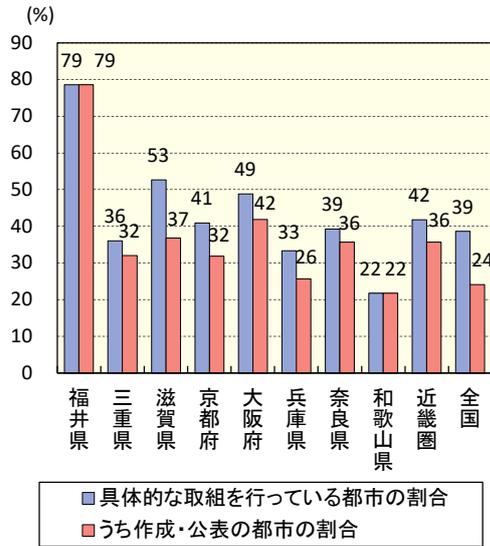
図表 2-3-2 近畿圏の一人当たり都市公園面積



資料：「都市公園データベース」を基に国土交通省都市局作成

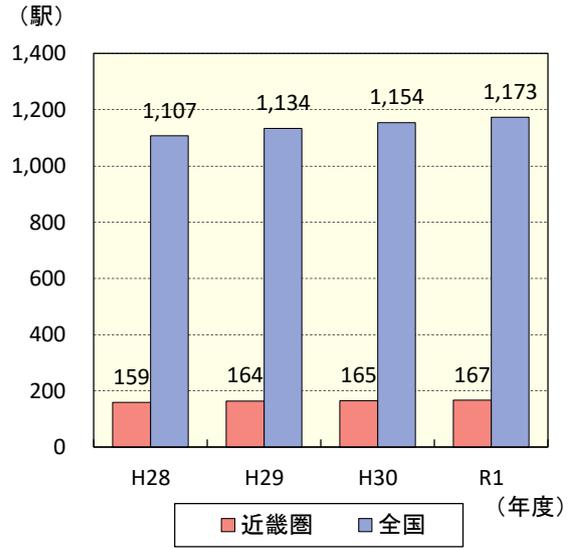
図表 2-3-3

立地適正化計画について具体的な取組を行っている市町村の割合



図表 2-3-4

道の駅の登録件数の推移



注1：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象
 注2：「取組を行っている都市」は令和2年3月末時点、「作成・公表の都市」は令和2年4月1日時点で集計

資料：「立地適正化計画作成の取組状況」、「都市計画現況調査」（国土交通省都市局）を基に作成

資料：国土交通省道路局、近畿地方整備局、中部地方整備局の資料を基に国土交通省都市局作成

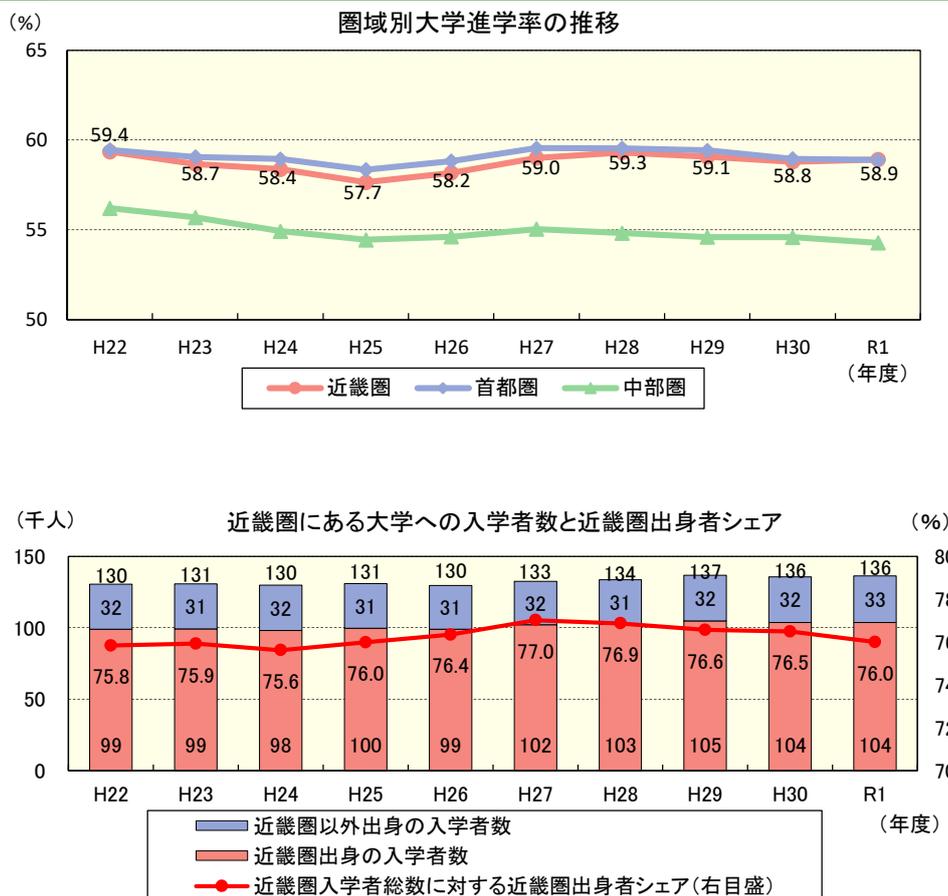
(教育・医療・福祉に関する状況)

圏域別の大学進学率をみると、近畿圏は約6割を維持しており、首都圏と同様に進学率が高くなっている。また、近畿圏出身者の圏内の大学に進学する割合は約8割を占めており、圏域の優秀な学生、研究者等が集う環境整備が図られている(図表 2-3-5)。

近畿圏における医療環境については、どこにいても高度医療や緊急医療を迅速に受けられる体制の構築が進められている。ドクターヘリについては、関西広域連合が主体となり、府県域にとらわれない柔軟な運航体制や重複要請時等における相互応援体制の構築を進めており、近年は出動件数が大幅に増加し、10年間で約9.7倍となっている(H21年度 491件→H30年度 4,789件)(図表 2-3-6)。

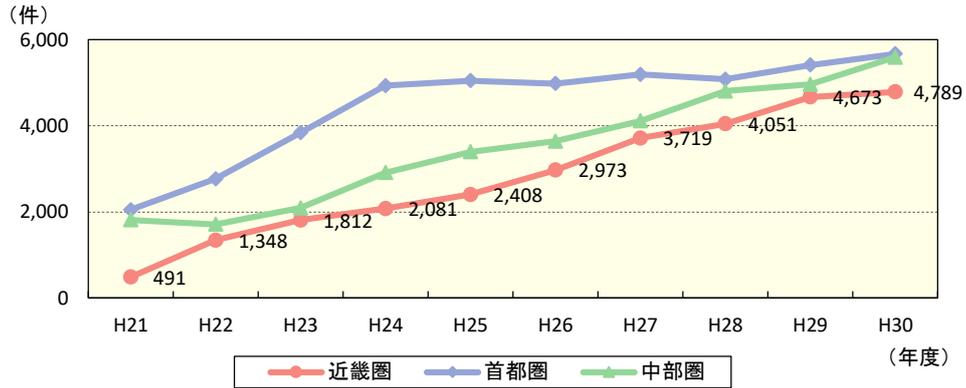
育児環境については、保育の受け皿となる保育所の整備が進んでおり、令和2年4月1日時点の待機児童数は前年から減少し、2,736人となった(図表 2-3-7)。

図表 2-3-5 圏域別大学進学率と近畿圏にある大学への入学者数の状況



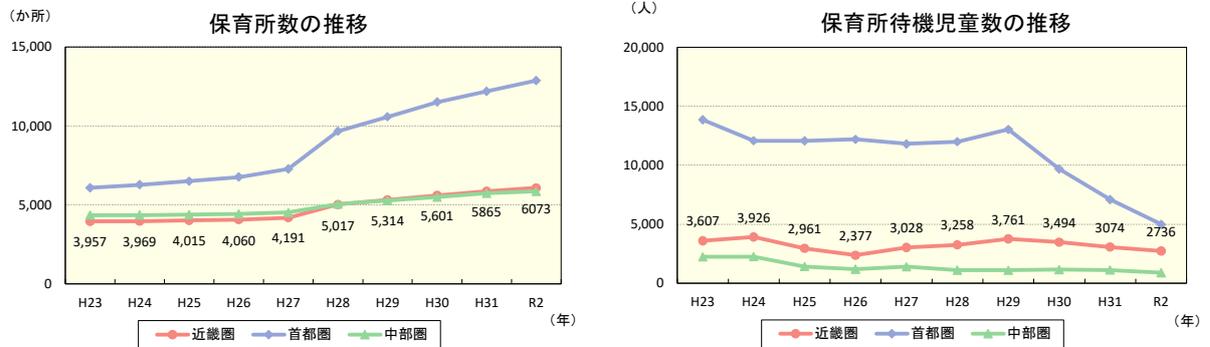
資料: 「学校基本調査」(文部科学省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-6 ドクターヘリの出動状況



資料：「ドクターヘリ出動実績」（日本航空医療学会）「季刊誌救急ヘリ病院ネットワーク HEM-Net グラフ 2017 年夏号」（認定 NPO 法人救急ヘリ病院ネットワーク）、同 NPO 法人 HP を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-7 育児環境の状況



資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○MaaS アプリ「ことことなび」実証実験

大津市は、交通事業者等と一体となり、令和元年度に大津市の中心市街地及び比叡山周辺において MaaS の実証実験を行った。

同市の中心市街地は、路線バスを中心に運転手不足や利用者減少に伴う減便・廃止等の課題、また、世界文化遺産である比叡山延暦寺周辺では、多数の交通機関を乗り継ぐ複雑さ等の課題を抱えている。そこで、令和元年 11 月 1 日～12 月 1 日にかけて、中心市街地については住民向け、比叡山周辺エリアについては観光客向けに、飲食など地域内の様々なサービスと交通サービスを包括的に提供するための MaaS アプリ「ことことなび」を配信した。アプリには、クレジット決済による企画乗車券（デジタルフリーパス）の購入、飲食店や観光施設で利用できるクーポン提供、観光案内やルート検索機能等を搭載し、地域内移動の利便性向上、誘客・周遊の促進を図った。

実証実験の結果、アプリのダウンロード数、企画乗車券販売枚数ともに目標値を達成した。また、利用者の移動状況・購買状況の収集・分析を行うことで得られた比叡山観光の周遊パターンなどの結果を基に、さらなるサービス向上のための取組を進めている。

「ことことなび」表示イメージ



資料：大津市

○和歌山県のワーケーション*推進の取組

和歌山県は、熊野古道をはじめとする豊かな観光資源を活用したワーケーションを推進している。県は、ワーケーションのニーズやサービスが多様化している状況にあることから、令和2年1月に県内でワーケーション受入れサービスを提供する企業等を「コーディネート」、「ワークプレイス」、「宿泊施設」、「アクティビティ」の4つのカテゴリーに分類して登録する「和歌山ワーケーションネットワークス」制度を開始し、67事業者100サービスを登録（同年12月8日時点）した。

これにより、サービスの網羅的な比較が可能となり、また旅行業者等が利用企業のニーズに応じてオーダーメイドでワーケーションプランの作成・提供を行うことが可能となっている。

また、ワーケーションの全国的な普及・促進を図るため、和歌山県、長野県が中心となって「ワーケーション自治体協議会」が令和元年11月に創設された。同協議会は、157団体の会員自治体数（令和2年12月22日時点）を有し、SNSサービスを活用して、会員自治体の取組等の情報発信等を行っている。

*Work（仕事）とVacation（休暇）を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、リゾート地等、普段の職場とは異なる場所で余暇を楽しみつつ仕事を行うこと。



資料：和歌山県

4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

(目指す姿)

- 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。

(防災に関する状況)

近畿圏では、南海トラフ巨大地震や激甚化する自然の脅威から人々の生命・財産を守るためにハード・ソフト両面から対策が進められている。

近畿圏の災害時に防災拠点になる公共施設等の耐震化率は、上昇傾向にある(図表 2-4-1)。

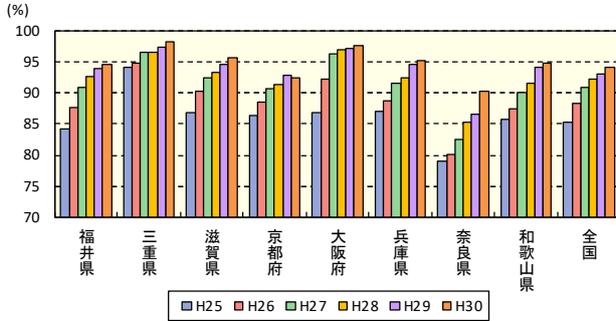
近畿圏の市町村における業務継続計画の策定状況をみると、福井県、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県で 100%を達成している一方で、全国平均を下回る県もある(図表 2-4-2)。

府県と民間機関等との災害時における応援協定の締結状況は、圏域では増加しており(H28年 1,294件→R1年 1,485件)、平成28年度と比較すると大阪府で最も増加している(H28年 224団体→R1年 286団体)(図表 2-4-3)。

地域住民による任意の組織である自主防災組織の活動カバー率は、近畿圏で 92.3%であり、全国の 84.3%を上回っている(図表 2-4-4)。

図表 2-4-1

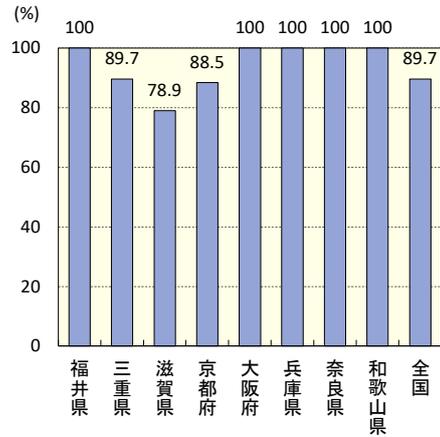
災害時に防災拠点になる公共施設等の耐震化の状況（各年度末）



資料：平成29年度までは「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）、平成30年度は「令和元年版消防白書」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-2

近畿圏の市町村における業務継続計画の策定状況（令和元年6月1日時点）



注：全国は1,741市区町村に対する割合
資料：「地方公共団体における業務継続計画策定状況の調査結果」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-3

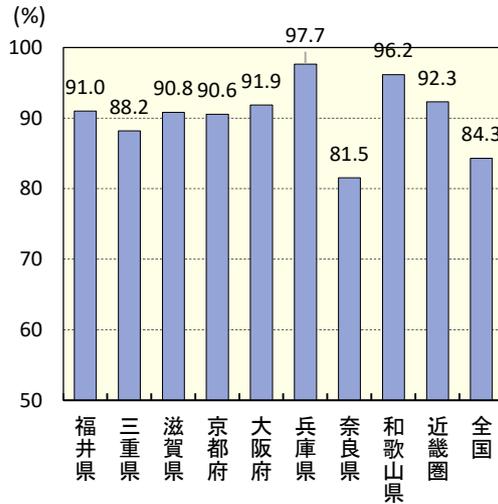
府県と民間機関等との災害時における応援協定の締結状況

	H27	H28	H29	H30	R1
福井県	88	90	106	107	108
三重県	149	253	254	252	263
滋賀県	146	155	208	212	210
京都府	154	162	165	161	170
大阪府	234	224	239	278	286
兵庫県	155	148	168	169	170
奈良県	110	109	114	114	114
和歌山県	142	153	158	161	164
合計	1,178	1,294	1,412	1,454	1,485

注：各年4月1日時点
資料：「地方防災行政の現況」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-4

近畿圏の自主防災組織の活動カバー率(令和2年4月1日時点)

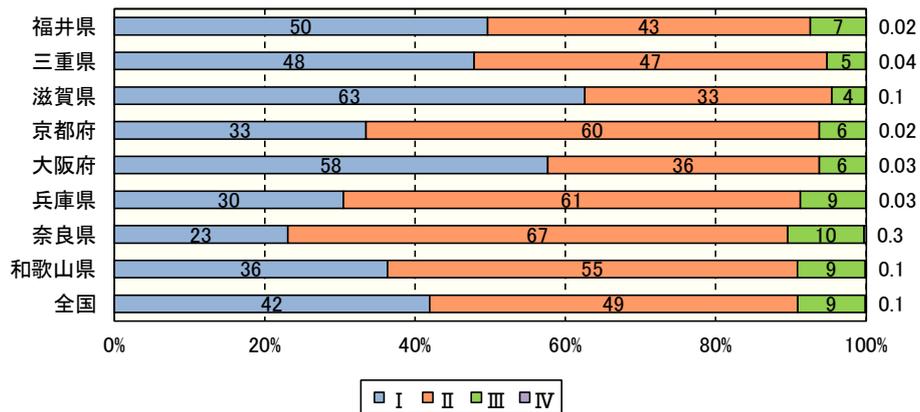


注：活動カバー率とは、各府県の全世帯数に対する自主防災組織の活動範囲に含まれる地域の世帯数の割合
資料：「令和2年版消防白書」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

(インフラ老朽化対策に関する状況)

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に30年～50年の期間を経過しているものが多く、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、戦略的な維持管理・更新を進めていく必要がある。橋梁については、地方自治体（都道府県・政令市等及び市町村）が平成26～令和元年度に点検を実施し、健全と判断されたものの割合は、近畿圏の半数の府県で全国平均を上回っているが、措置を講ずべき状態のものも残されている（図表2-4-5）。

図表 2-4-5 平成26～令和元年度橋梁点検結果（地方自治体等管理分・令和2年3月末時点）



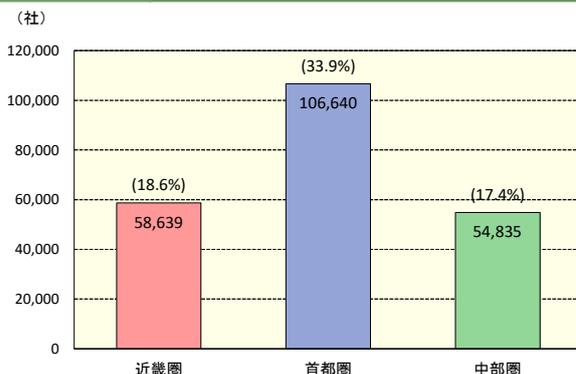
区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

資料：「令和元年度道路メンテナンス年報」（国土交通省）

(中枢機能に関する状況)

近畿圏は、都市機能、人材、情報等が集積され、我が国の成長エンジンとなる圏域を目指しており、近畿圏に本社所在地がある企業数は、平成28年6月1日時点で約5.9万社あり、全国の約19%を占めるなど、首都圏の非常災害時にはバックアップとしての役割も期待される（図表2-4-6）。

図表 2-4-6 本所所在地別の企業数



注1：(カッコ)は各圏域の全国シェアを表す。
 注2：本所（本社・本店）は、他の場所に同一経営の支所（支社・支店）があつて、それらの全てを統括している事業所をいう。本所の各部門が幾つかの場所に分かれているような場合は、社長などの代表者がいる事業所を本所とし、他は支所としている。

資料：「平成28年経済センサス - 活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○阪神・淡路大震災から25年～新長田合同庁舎の完成等～

令和元年6月、兵庫県と神戸市により整備を進めてきた新長田合同庁舎が、神戸市長田区に完成した。

長田区は、平成7年1月17日の阪神・淡路大震災で甚大な被害を受けた地区であり、震災復興が進む中、依然としてまちの賑わいの回復等の課題を抱えていることから、平成27年度に兵庫県と神戸市は、各関係機関を同地区に共同移転することを決定し、整備を進めてきたものである。本庁舎には、年間来庁者数約30万人が見込まれ、地区の賑わい創出が期待されるとともに、県税・市税に関する相談業務を集約することで、行政サービスの向上が期待されている。建物は、1階エントランスを東・北・南の3か所に設置し、1階をガラス張りにする等、まちに開かれた構えとなっている。

合同庁舎が立地する新長田駅南地区は、震災から25年（令和2年1月17日時点）を迎えた現在も震災復興再開発事業（新長田駅南地区震災復興第二種市街地再開発事業）が進められている。同地区は、防災支援拠点の整備と安全・安心な街区の形成等を整備方針に整備が進められ、令和5年度に完了予定の再開発ビルの整備をもって、復興事業を完了する見込みとなっている。

新長田合同庁舎外観



資料：神戸市

○関西国際空港における防災機能強化

関西エアポート株式会社は、令和元年4月、運営する関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港における新事業継続計画（新BCP）を発表した。

関西国際空港は、平成30年に発生した台風第21号で、最大5mの高波による空港施設の浸水被害、強風でタンカーが空港連絡橋に衝突したことによる道路部・鉄道部の損傷により、空港機能の喪失等の被害を受けた。

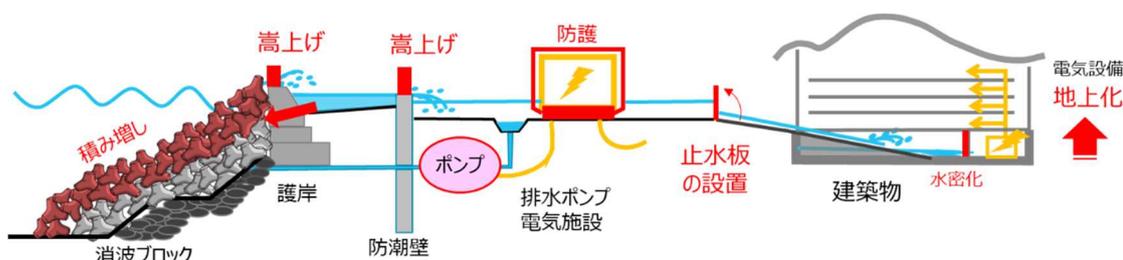
今回策定された新BCPは、この台風被害を踏まえ、「関係機関との連携」、「予防、減災・緊急対応、早期復旧の各フェーズで対応できる計画」をコンセプトとしている。関係機関との連携による強化として、官公庁、航空会社等の民間会社、バス・鉄道等の交通機関からなる総合対策本部を新設した。また、各フェーズの対応として、例えば、減災・緊急対応フェーズでは、「滞留者カード」を発行し、ネクストラップの色でケアが必要な方の旅客プライオリティを、カードの色で対応言語をそれぞれ確認することにより、建物内外への円滑な避難誘導を行うとしている。

このほか、空港のハード面の再整備として、護岸の嵩上げや消波ブロックの設置、電気設備の地上化や止水版の設置、排水ポンプ制御盤・受配電盤のシェルター化等の整備を進めている。

滞留者カードの例

滞留者カード		No. J-00001
①氏名	(姓) (名)	②年齢
③国籍	④性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性 <input type="checkbox"/> その他
⑤住所	都道府県 区都市町村	
⑥連絡先		
⑦手荷物番号	(航空会社名)	(手荷物番号)
⑧旅客プライオリティ	<input type="checkbox"/> 障がい者、難病患者、妊産婦及びその家族 【具体的な症状をご記入ください。】 <input type="checkbox"/> 乳幼児連れの家族、高齢者とその家族 <input type="checkbox"/> 未成年者（1名の場合） <input type="checkbox"/> 上記以外の旅客	
⑨食事	<input type="checkbox"/> アレルギー対応食を希望 <input type="checkbox"/> ハラル食を希望 <input type="checkbox"/> 粉ミルクを希望 ※こちらは記入しないでください。（テナント記入欄） <input type="checkbox"/> 1食目 <input type="checkbox"/> 2食目 <input type="checkbox"/> 3食目	
⑩ボランティア	【協力できる項目に☑をお願いします。】 <input type="checkbox"/> 医師 <input type="checkbox"/> 看護師 <input type="checkbox"/> 介護士 <input type="checkbox"/> 保育士 <input type="checkbox"/> 通訳（言語） <input type="checkbox"/> その他	
⑪その他	【相談事や希望がある場合はご記入ください。】	
【個人情報の取扱いに関する同意】 <input type="checkbox"/> 私は、空港運営会社及びその委託先のほか、ホテル、領事館、医療機関等の関係機関が緊急時における空港滞留者の安全確保等を目的として、上記に記入した情報を利用することに同意します。		

ハード面における再整備の概要



資料：関西エアポート株式会社

5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

(目指す姿)

- 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。

(自然環境等の状況)

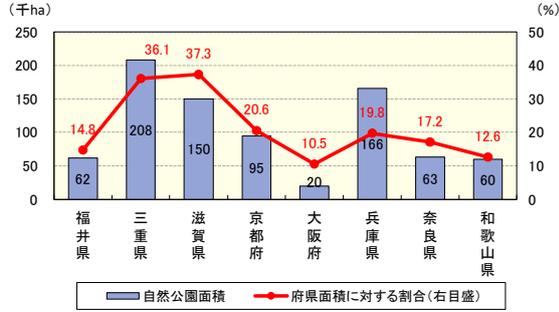
近畿圏では、豊かな自然環境の保全・再生が進められており、各府県における国立公園・国定公園・府県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、伊勢志摩国立公園や吉野熊野国立公園のある三重県や山陰海岸国立公園のある兵庫県、琵琶湖国立公園のある滋賀県で大きい(図表 2-5-1)。

近畿圏における地球温暖化対策について、地域住民や事業者の取組を定める地方公共団体実行計画(区域施策編)の策定が進められており、策定率は京都府が特に高く、7割となっている(図表 2-5-2)。

また、再生可能エネルギーの導入が拡大しており、近畿圏の固定価格買取制度における再生可能エネルギー発電施設の認定容量は、令和2年3月末時点で 13,689 千kWに達し、また、全国に占める近畿圏のシェアは 13.1%となっている。(図表 2-5-3)。

図表 2-5-1

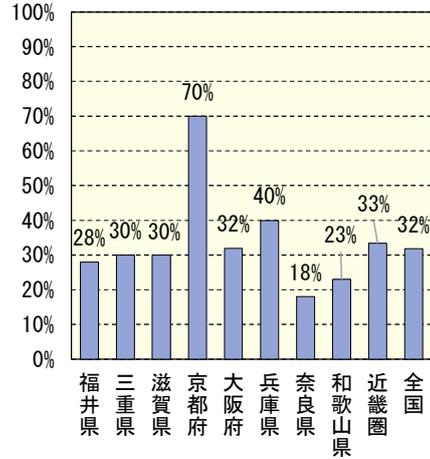
近畿圏の府県別自然公園の面積
(令和2年3月末時点)



資料：環境省ウェブサイト資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-2

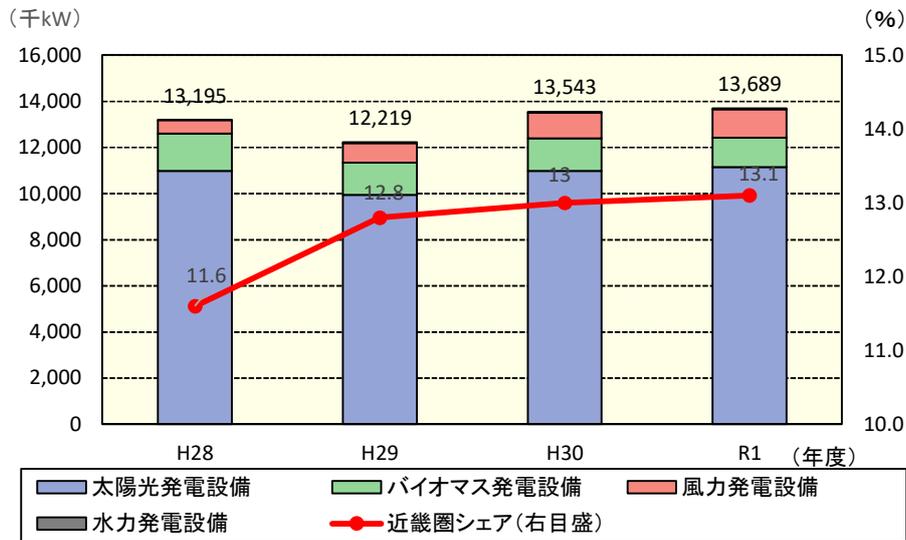
府県別地球温暖化対策実行計画
(区域施策編)の策定状況(令和2年3末日時点)



資料：環境省ウェブサイト資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-3

近畿圏の再生可能エネルギー発電設備の認定容量 (各年度末時点)



注1：認定容量は新規認定分と移行認定分の合計値

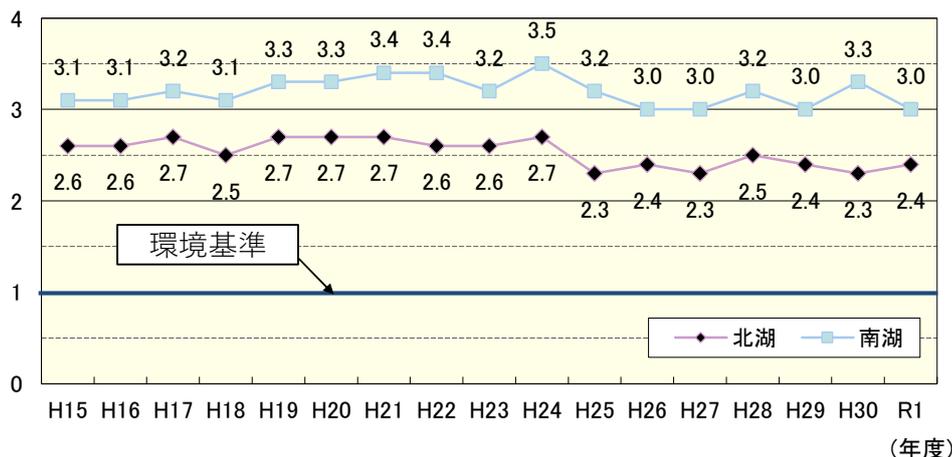
注2：平成29年4月1日の改正FIT法施行に伴い、旧制度下でのFIT認定については、原則として平成29年3月31日までに電力会社との接続契約を締結する必要があり、期限までに未締結の場合は認定が失効することとなっている。ただし、経過措置として平成28年7月1日～平成29年3月31日の間の新規認定案件については、認定日の翌日から9ヶ月以内に電力会社との接続契約を締結する必要があり、期限までに未締結の場合には認定が失効することとなっている。平成30年度の認定状況については、平成29年度末までの失効分及び経過措置による平成29年4月以降の失効分(10kW未満太陽光を除く)が反映されている。また、平成30年9月末時点以降の認定状況については、平成29年3月末時点までの失効分及び経過措置による平成29年4月以降の失効分(10kW未満太陽光を含み、令和元年10月時点で確認できているもの)を反映している。

資料：「固定価格買取制度情報公表用ウェブサイト」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

(琵琶湖の保全・再生に関する状況)

近畿圏の約 1,450 万人の水利用を支える琵琶湖では、北湖・南湖のCOD（化学的酸素要求量）⁴は、横ばい傾向であり、環境基準（1mg/L）は未達成である（図表 2-5-4）。また、アオコ⁵が依然として発生していることに加え、水草の大量繁茂や在来魚介類の減少など生態系の課題が顕在化していることから、引き続き琵琶湖の保全及び再生に取り組んでいく必要がある。

図表 2-5-4 琵琶湖の水質（COD）の状況

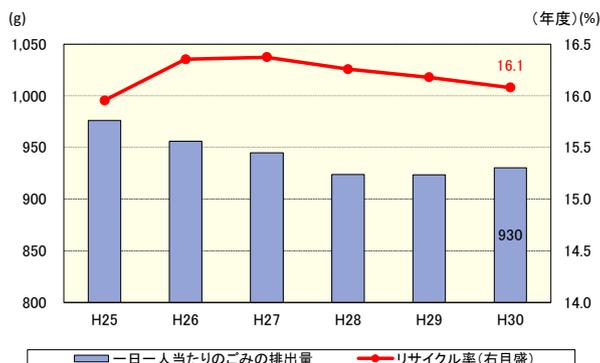


資料：「滋賀県環境白書」、滋賀県環境審議会水・土壌・大気部会資料（滋賀県）より国土交通省都市局作成

(循環型社会の形成に関する状況)

近畿圏では、関西広域連合の構成府県市による統一の取組として廃棄物の発生抑制に関する啓発を行うなど、循環型社会の形成に向けた取組が進められている。一日一人当たりのごみの排出量は平成 28 年度以降横ばい傾向あり、リサイクル率は概ね 16%で推移している。（図表 2-5-5）。

図表 2-5-5 近畿圏の一日一人当たりのごみの排出量とリサイクル率



資料：「一般廃棄物処理実態調査結果」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

⁴ COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。

⁵ アオコ：水中の植物プランクトンが大量に発生し、湖面等が緑色の粉をまいたようになる現象。

(トピックス)

○「ビワイチ」第1次ナショナルサイクルルート※に指定

国土交通省は、令和元年11月に琵琶湖岸等の美しい景観を楽しみながら走行できるサイクリングルート（通称「ビワイチ」）を第1次ナショナルサイクルルートに指定した。ビワイチは、琵琶湖一周193kmをサイクリングするコースで、指定にあたり、路面整備や案内看板設置等、安全で快適な走行環境が整備されていること、さらにサポートステーションやレンタサイクル拠点が整備されていること等が、高く評価された。

滋賀県は、平成13年よりビワイチのサイクリングマップの作成・配布や案内看板や距離標の整備によりサイクリング環境の整備に取り組んでおり、令和元年度は、更なる走行空間整備や安全対策の推進のため、誰もが安全・安心に楽しめるルートになるよう、走行レベルに合わせた「低速コース（家族連れ等のサイクリングの中／初級者が地域の魅力に触れながらゆっくりと走行するコース）」と「上級コース（スポーツとしてサイクリングを楽しむ上級者用のコース）」の2つのコースを設定した。また、ビワイチルートを示す滋賀県独自の路面表示、外国人サイクルリスト向けの日英2か国語による看板・路面表示やピクトグラム化等を進めるなど、今後もさらなるサイクリング振興に取り組んでいる。

※サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ルート設定、走行環境、取組体制等のハード・ソフトの両面から一定の水準を満たす、国が指定するルート

ビワイチ（左：サイクリングルートから望む夕景、右：サイクリングの様子）



資料：滋賀県

○プラスチック製レジ袋提供禁止条例の制定

令和2年3月、亀岡市議会は、「亀岡市プラスチック製レジ袋の提供禁止に関する条例案」を可決した。本条例は、プラスチック製レジ袋の提供を有償無償問わず禁止し、紙袋や生分解性（微生物によって分解される）袋の無償配布も禁止する。

亀岡市では、大量のペットボトルやレジ袋などのプラスチックごみ問題が、保津川をはじめとする自然景観や市民の生活環境や観光、さらには、「市の魚アユモドキ」に代表される多様な川の生態系にも影響を及ぼすことが危惧されてきた。この問題意識から、平成30年12月に市と市議会は、「かめおかプラスチックごみゼロ宣言」を発出し、プラスチック製レジ袋提供禁止の取組等の目標を掲げ、「世界に誇れる環境先進都市」の実現を目指してきたものである。

市は条例制定に向けて、令和元年8月20日に全国のレジ袋有料化開始（令和2年7月1日）より約10カ月先行して、レジ袋有料化を開始した。さらに、条例での提供禁止等について、令和元年10月から約2か月半にわたり市内全域で市民説明会を実施し、意識調査で72%の賛成を得て、本条例の制定に至った。

条例は、約9カ月の周知期間を経て令和3年1月1日に施行（一部は同年6月1日施行）されている。

条例周知ポスター



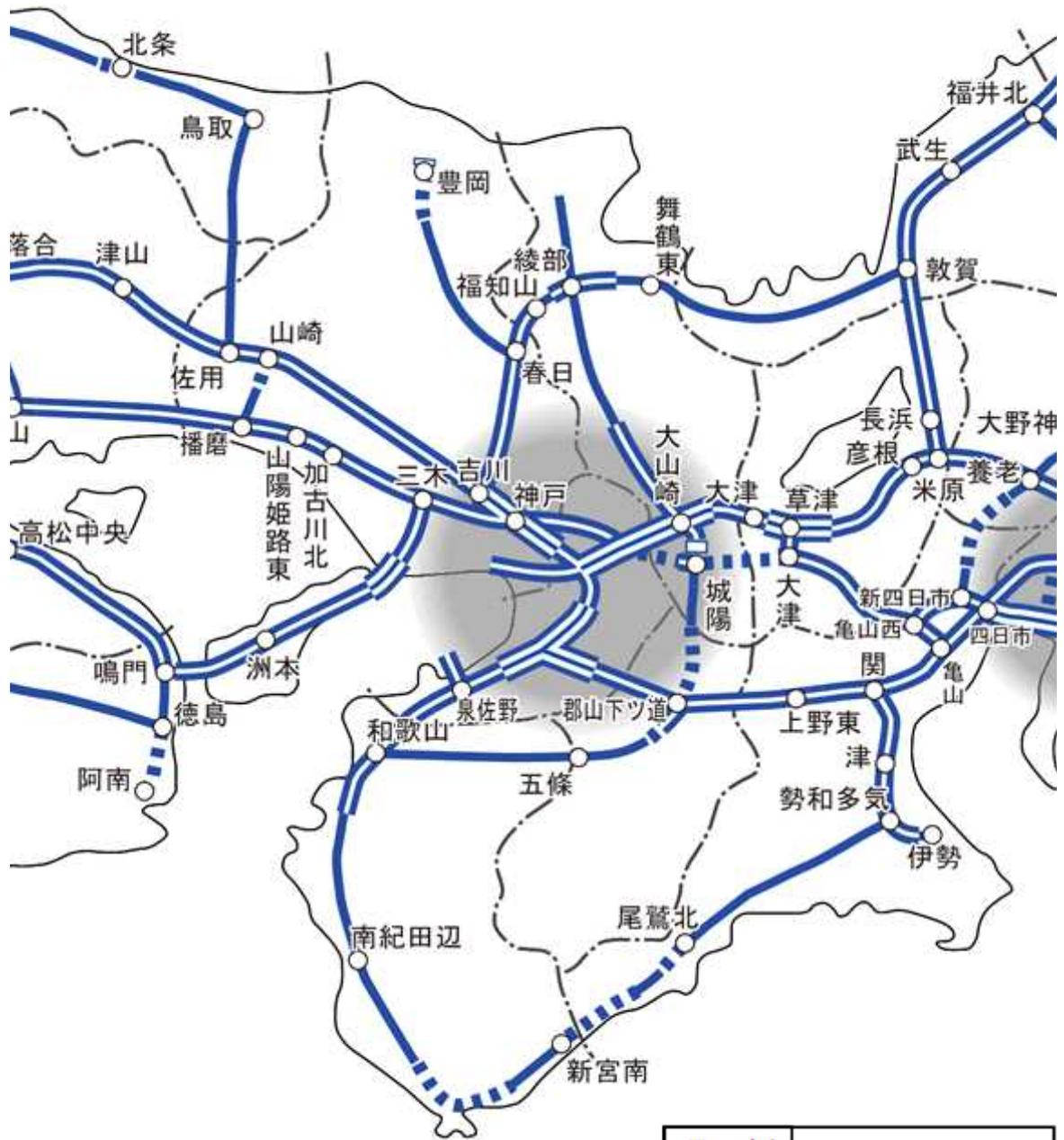
資料：亀岡市

Ⅲ 資 料 編

(近畿圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

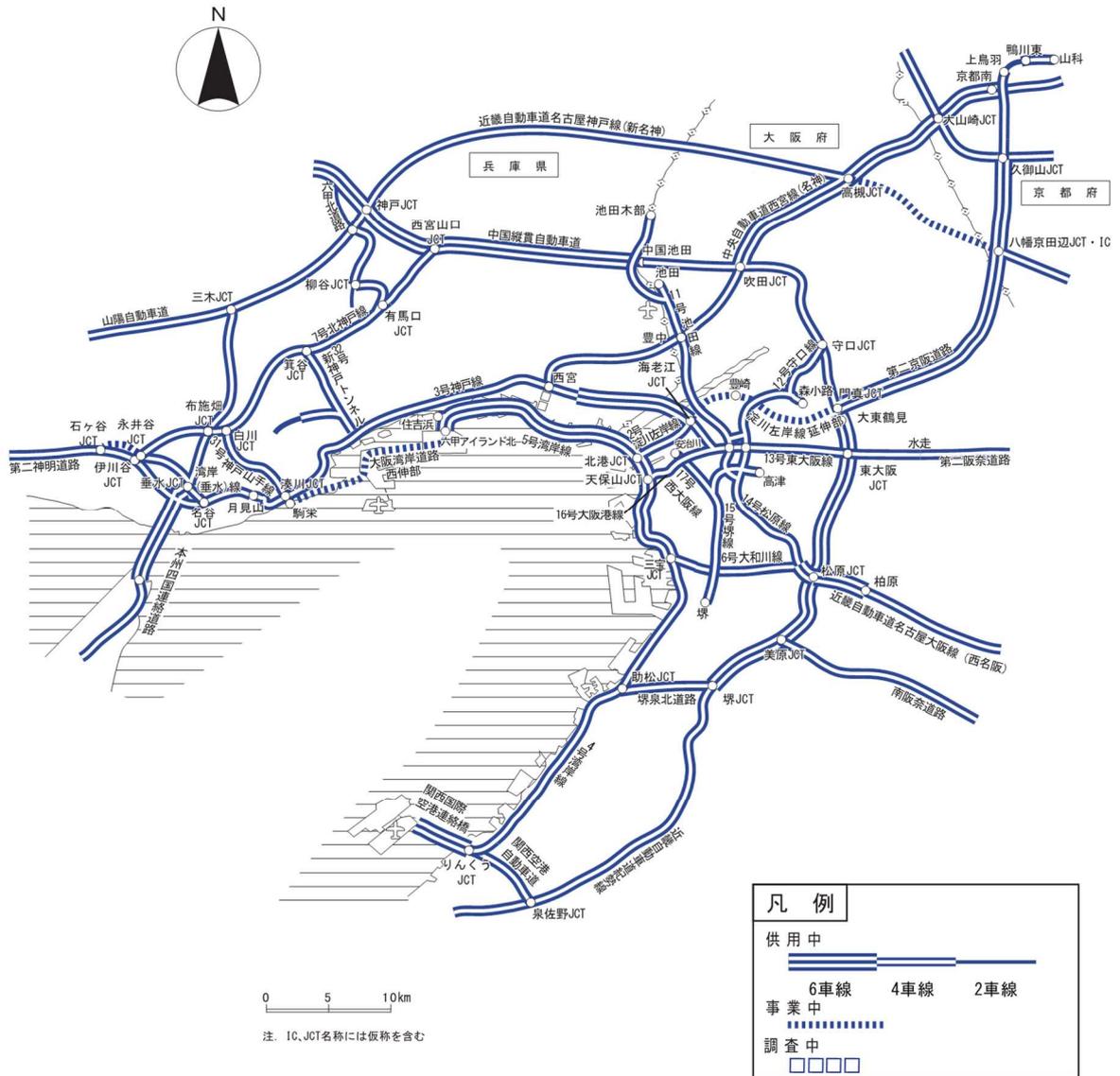
(1) 高規格幹線道路



凡 例	
供 用 中	 6車線 4車線 2車線
事 業 中	
調 査 中	

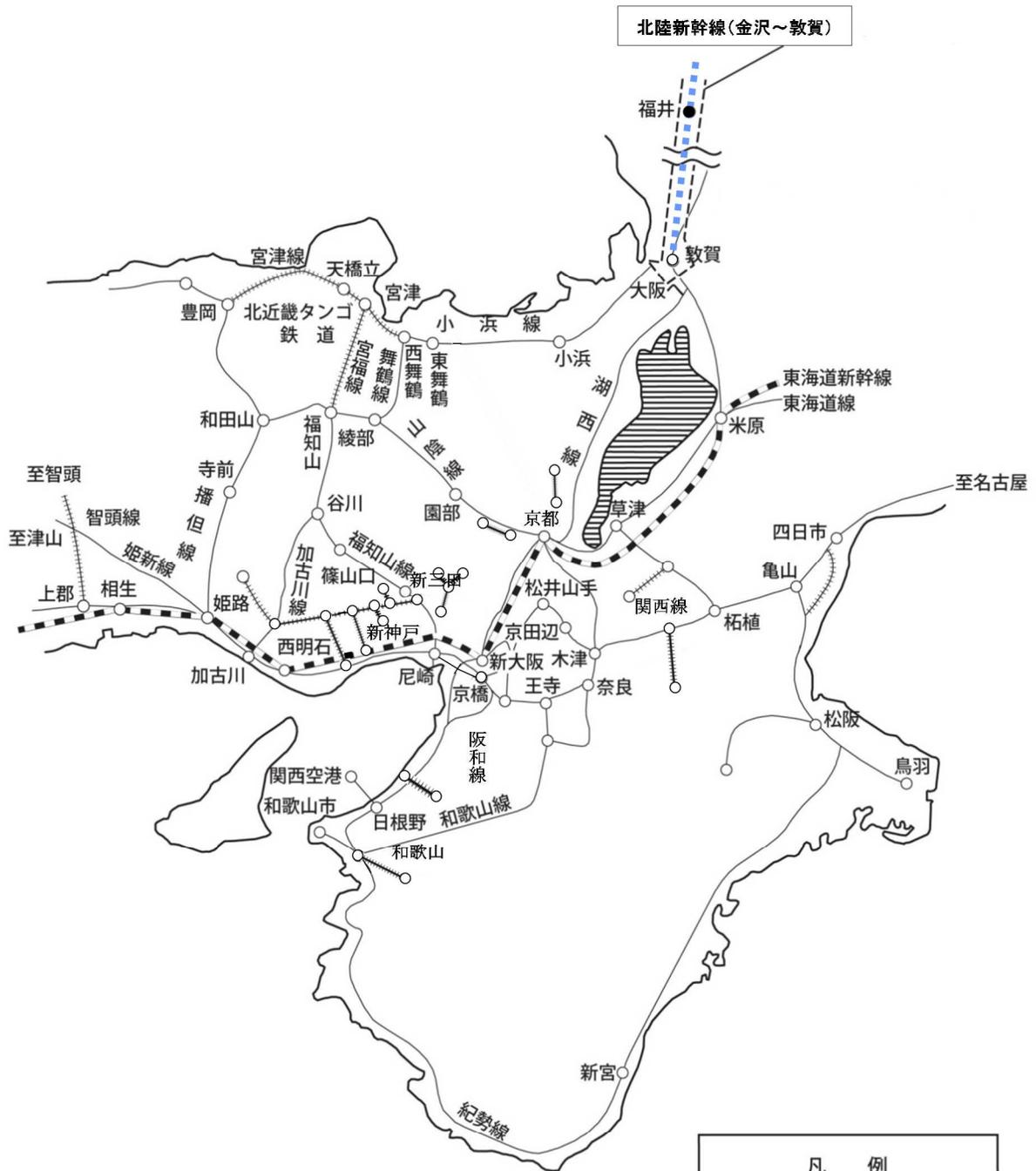
令和元年度末時点
 ※事業中区間のIC・JCT名は仮称

(2)阪神近郊道路図



令和元年度末時点
 ※事業中区間のIC-JCT名は仮称

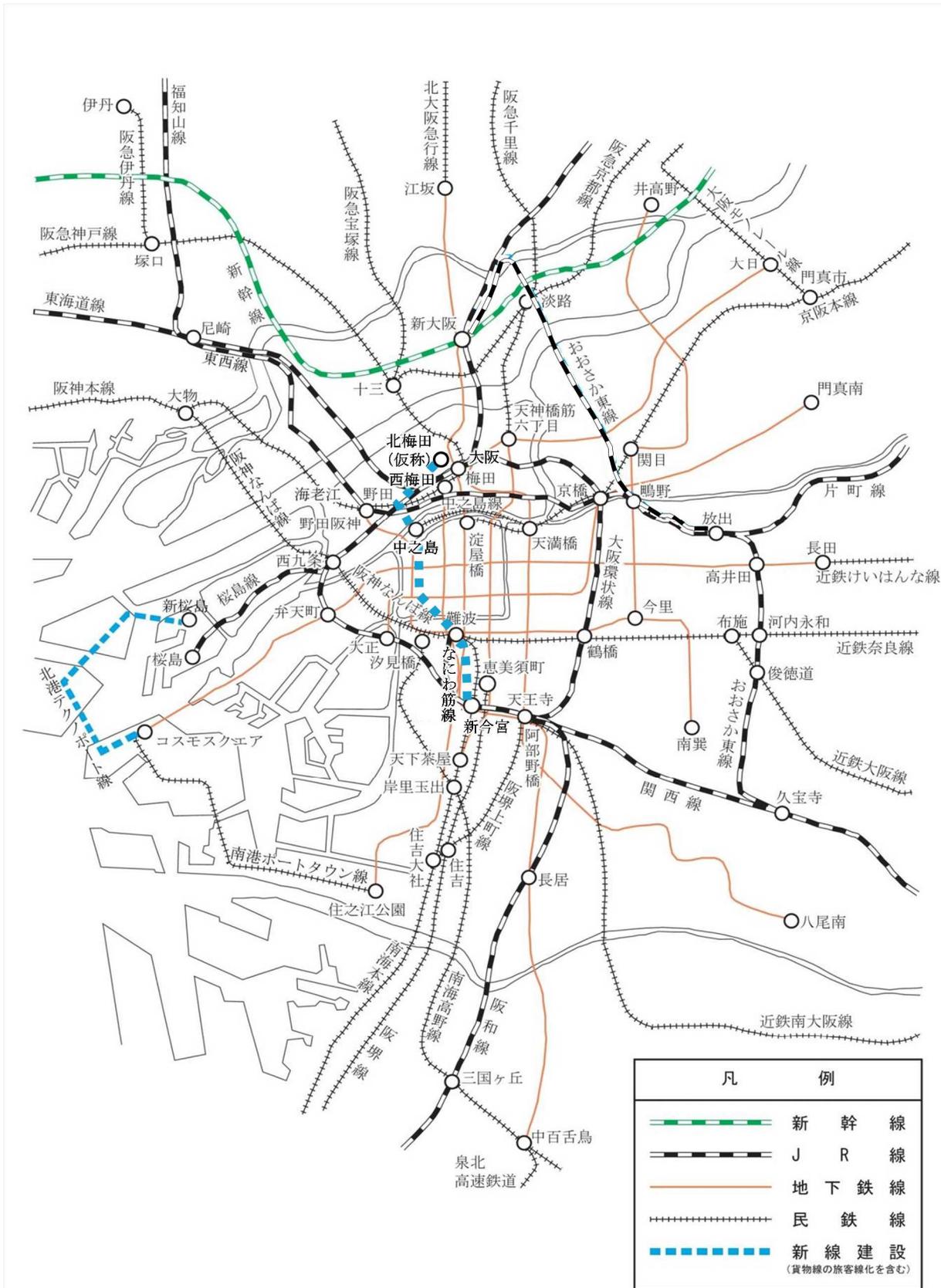
2. 鉄道の整備 (1)新幹線鉄道等



凡 例	
-----	北 陸 新 幹 線
■■■■■	建設中区間
-----	東 海 道 山 陽 新 幹 線
————	J R 在 来 線
+++++	民 鉄 線

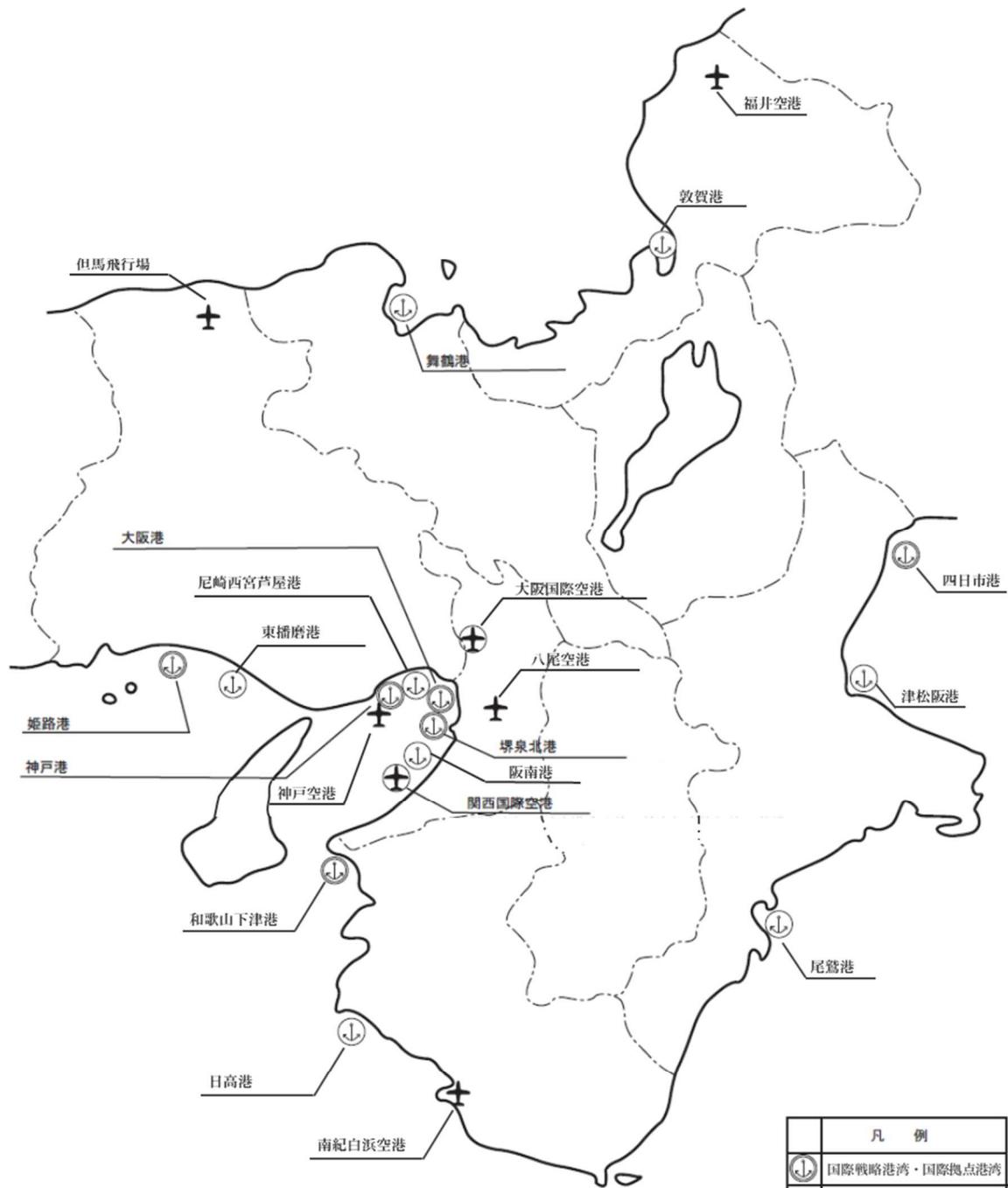
令和元年度末時点

(2)在来線鉄道等(大阪周辺)



令和元年度末時点

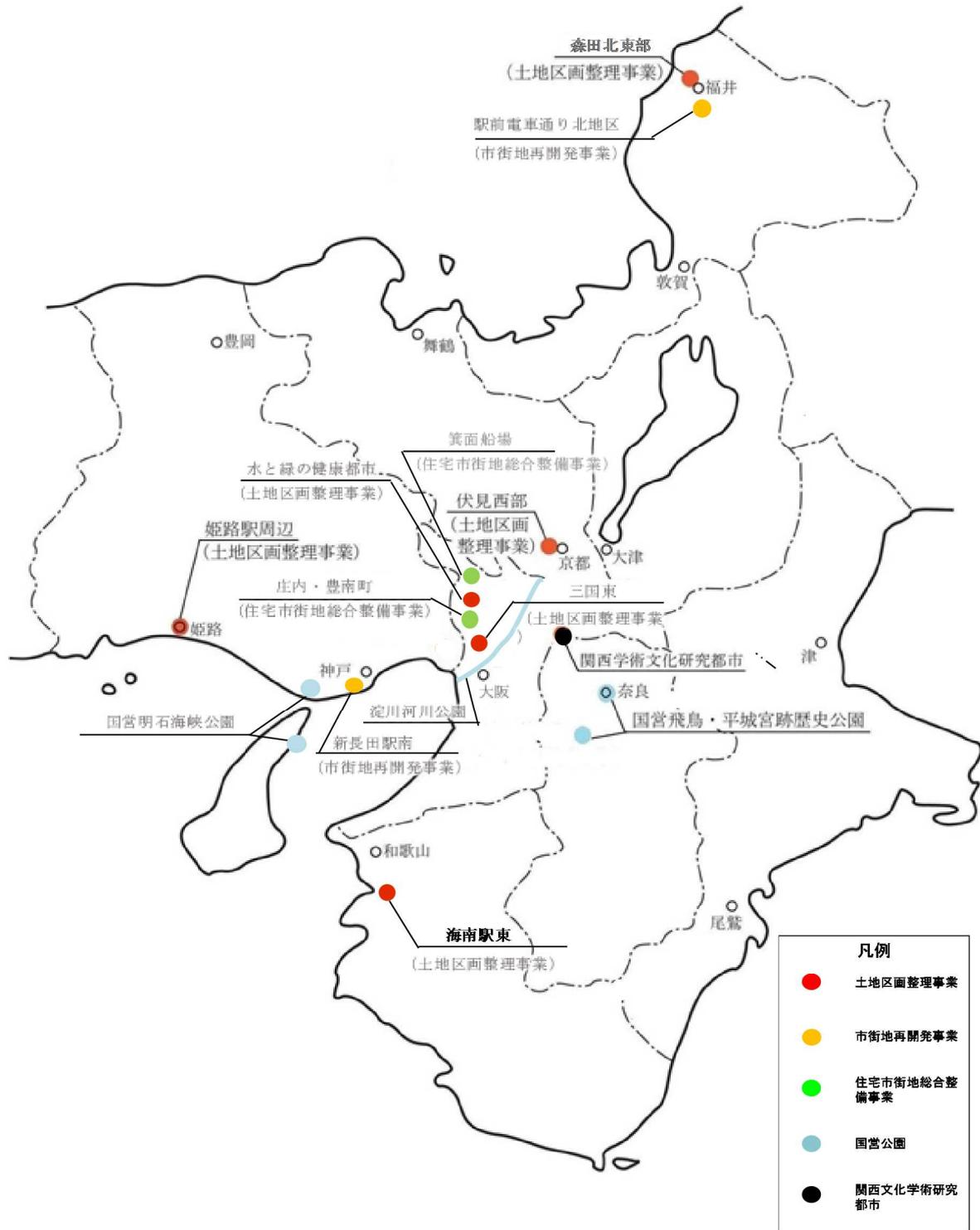
3. 港湾・空港の整備



凡 例	
	国際戦略港湾・国際拠点港湾
	重要港湾
	拠点空港
	地方管理空港、共用空港、 その他の空港 (非公共用飛行場は除く)

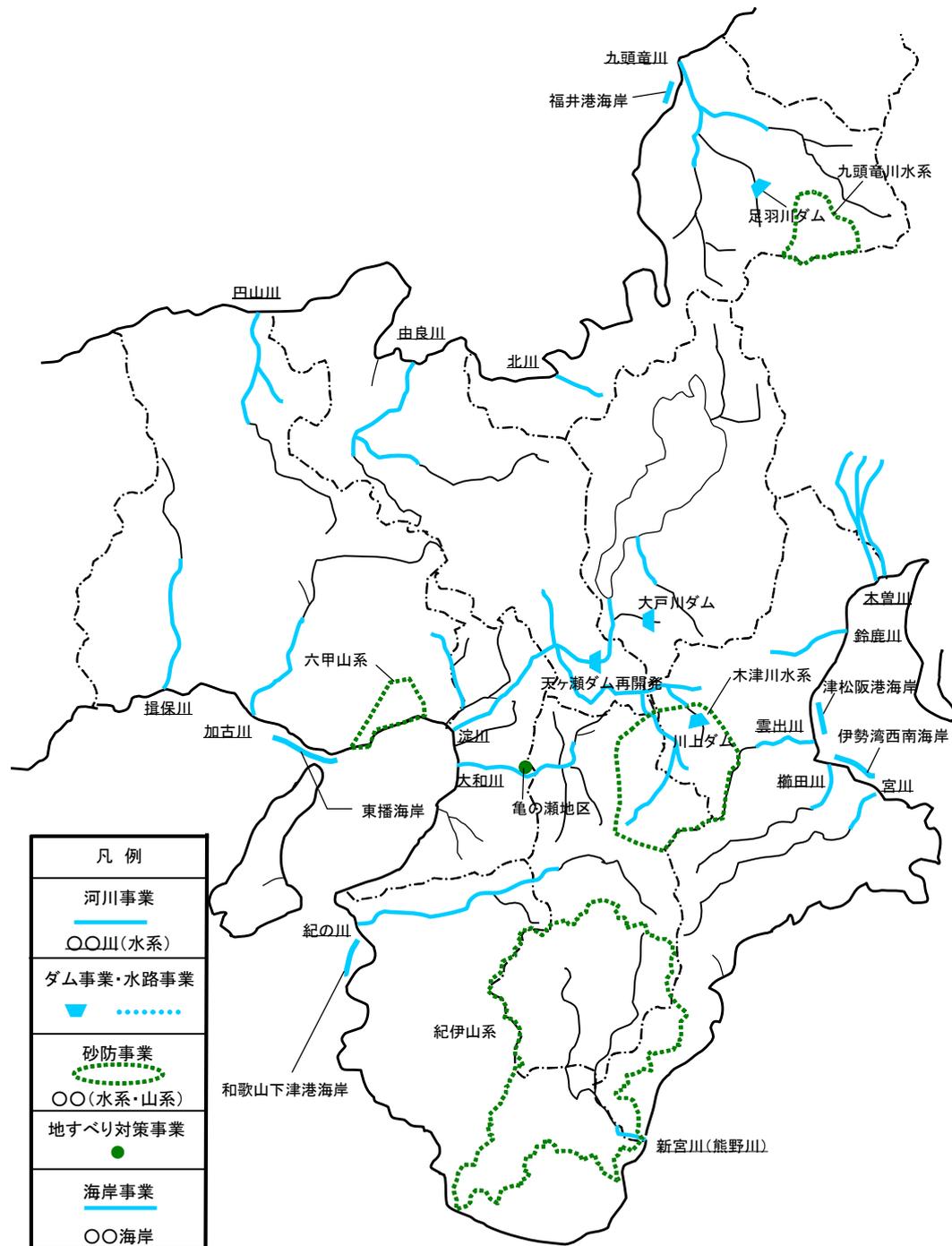
令和元年度末時点

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



令和元年度末時点

5. 河川・海岸等の整備



※丹生ダム(滋賀県長浜市)については、平成28年7月、中止の対応方針を決定しているが、事業の廃止に伴い必要となる工事を実施中。

令和元年度末時点