

令和3年度

近畿圏整備計画の実施  
に関する状況

令和5年3月

国土交通省国土政策局

# 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3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 （トピックス）	4 10
播磨自動車道（播磨新宮 IC～宍粟 JCT 間）の開通	
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 （トピックス）	11 15
国営飛鳥・平城宮跡歴史公園 大極門（南門）の完成	
3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 （トピックス）	16 21
都市圏の方々を対象とした紀伊半島地域における暮らし体験事業	
4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 （トピックス）	22 25
関西国際空港 災害対策工事が完了	
5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域 （トピックス）	26 29
琵琶湖保全再生計画第2期及びマザーレイクゴールズ(MLGs)の始動	

## III 資料編（近畿圏整備に係る参考図）

1. 道路の整備	
（1）近畿圏道路図	31
（2）阪神近郊道路図	32
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道等	33
（2）在来線鉄道等（大阪周辺）	34
3. 港湾・空港の整備	35
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	36
5. 河川・海岸等の整備	37

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「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 3 年度の実績を基に、公表時点で得られている令和 3 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

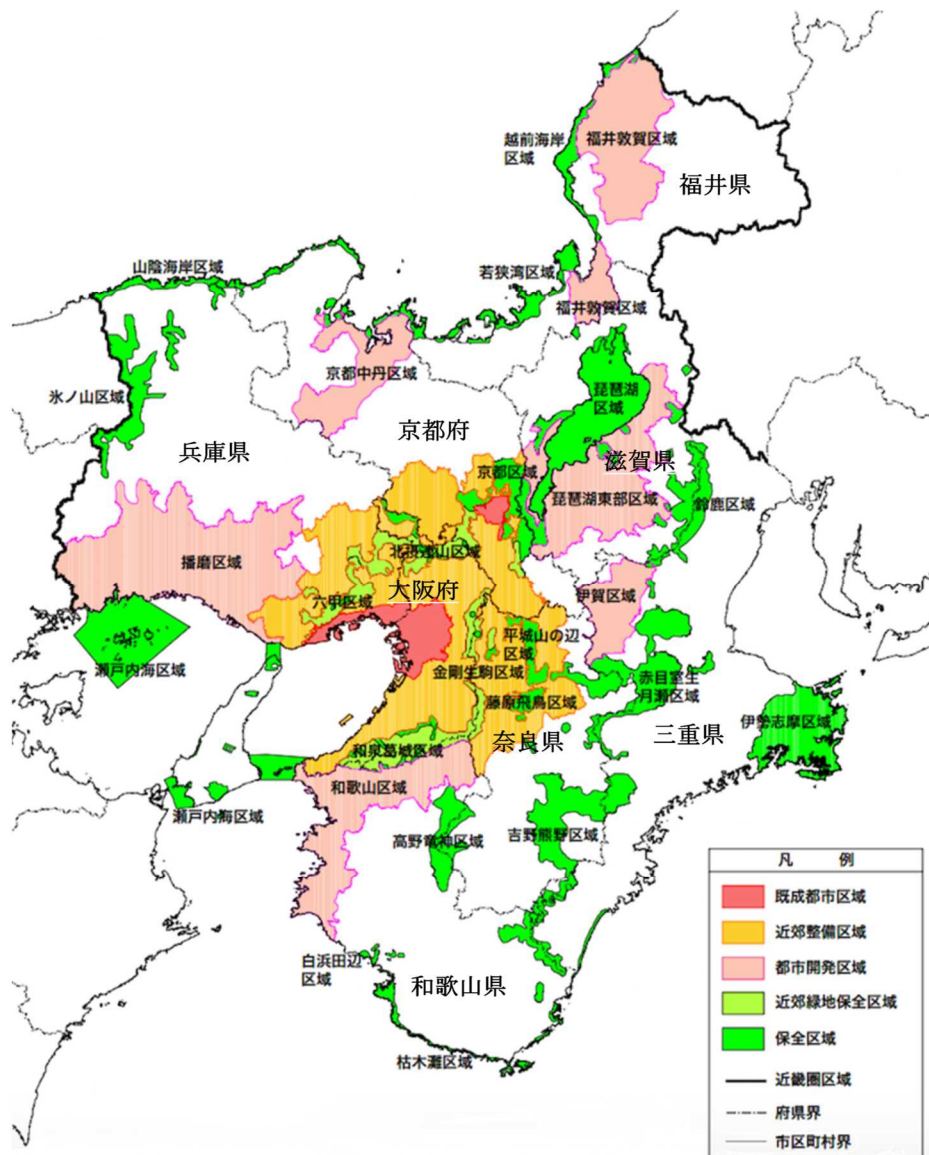
## 【近畿圏整備法における政策区域】

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」、「近郊緑地保全区域」「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。

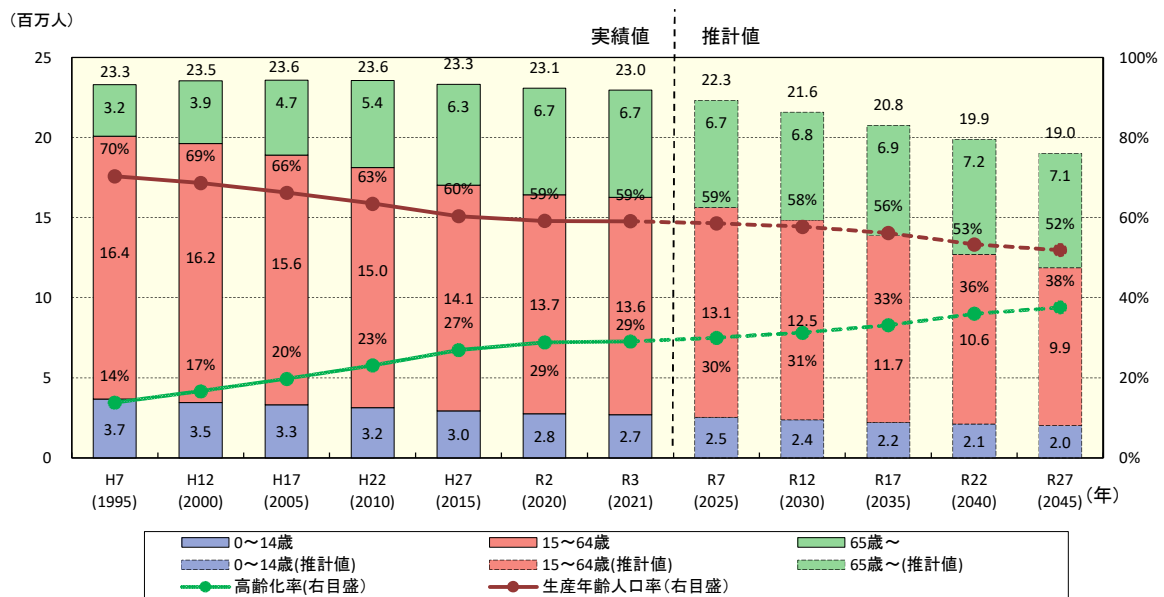
図表 1-1 近畿圏の政策区域



## 【近畿圏の人口】

全国の約18%を占める近畿圏の人口は、既に減少に転じ、令和3年も減少傾向が続  
き、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年をピー  
クに減少が続いており、将来的にも同様の傾向が予想される。一方、65歳以上の高齢  
者人口の割合は増加傾向であり、令和27年(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：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：「人口推計」(総務省)、「国勢調査」(総務省)、「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)を基に国土交通省国土政策局作成

## Ⅱ 令和3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、令和元年度の近畿圏のGDPは100兆円、全国のGDPに対する近畿圏のシェアは17.3%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)。

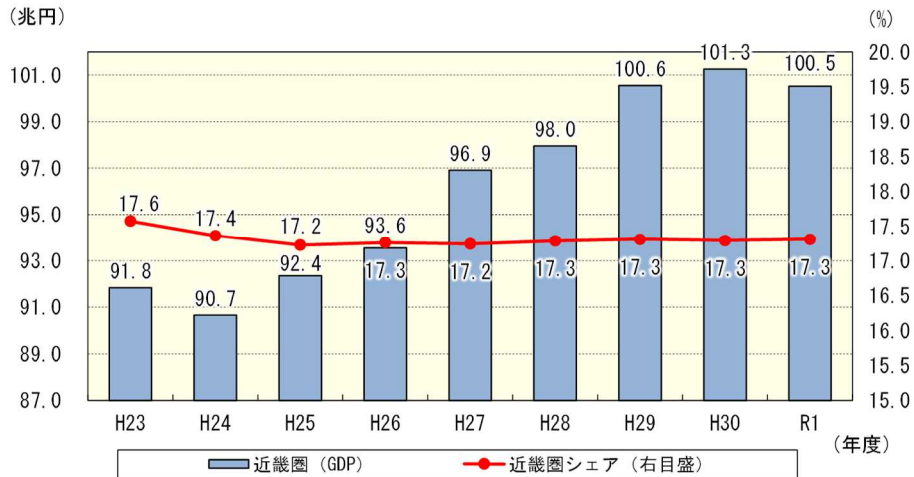
海外からの参入に着目すると、近畿圏に本社を置く外資系企業数は240社前後で推移している(図表2-1-2)。国際的な人的交流の状況では、近畿圏の大学等で学ぶ外国人留学生の数は近年増加傾向にあったが、令和3年度は新型コロナウイルス感染症(以下「新型感染症」という。)等の影響により、5.0万人に減少した。また、近畿圏に本社を置く企業に就職する外国人留学生の数は平成29年の約3,800人から令和3年の約5,100人に増加している(図表2-1-3)。

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)。

海上物流の状況を見ると、近畿圏の海上出入貨物量は4億トン以上で推移しており、全国に占める割合は17%程度になっている(図表2-1-5)。

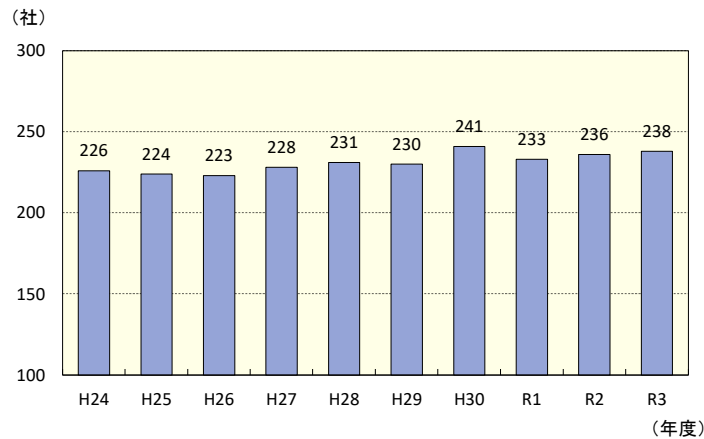
このほか、道路、鉄道、空港、港湾では、高規格道路や北陸新幹線、国際戦略港湾等において、国内外のネットワークの構築や機能強化が進められており(資料編参照)、上記のような経済活動や人的交流を支えている。

図表 2-1-1 県内総生産(名目)とシェア



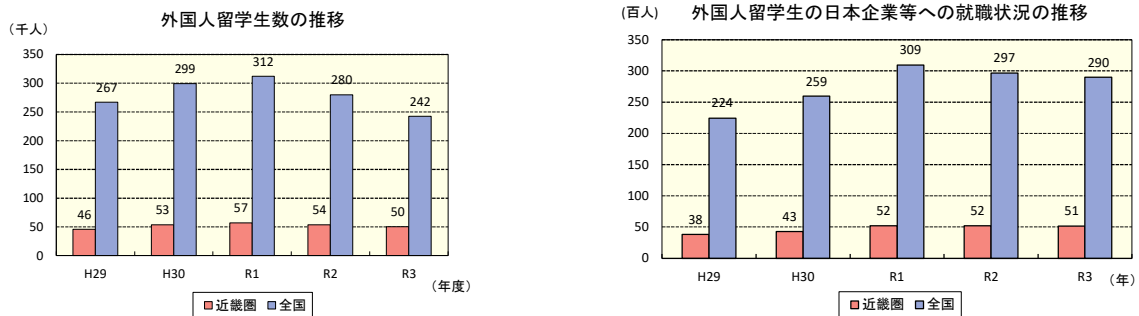
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

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)を基に国土交通省国土政策局作成

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。

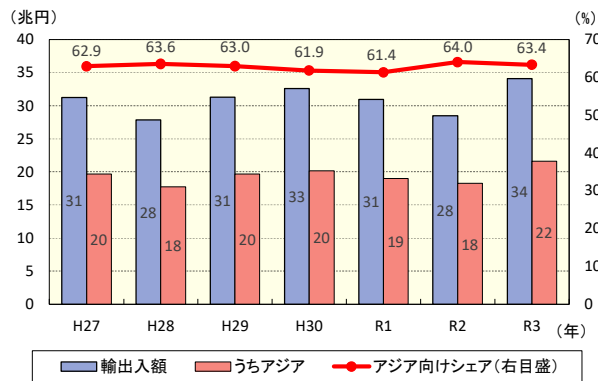
資料：「外国人留学生在籍状況調査」(独立行政法人日本学生支援機構)を基に国土交通省国土政策局作成

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



図表 2-1-4

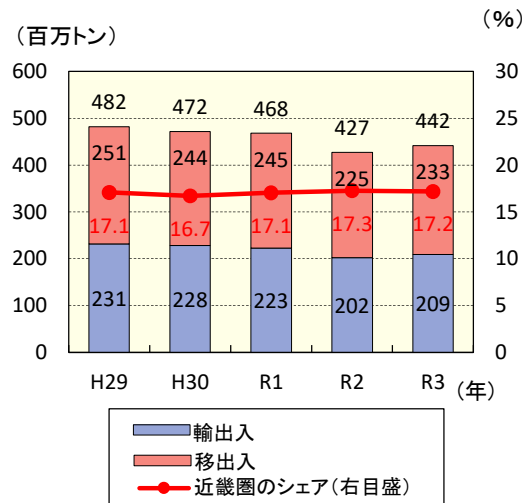
近畿圏の貿易額とアジアに対する貿易額のシェア



注：ここでいう近畿圏は、大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県の2府4県  
 資料：「貿易統計」（大阪税関）を基に国土交通省国土政策局作成

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）を基に国土交通省国土政策局作成

（学術・研究等に関する状況）

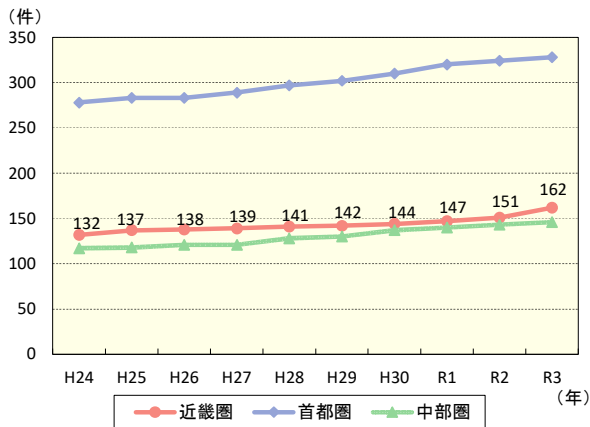
近畿圏では、産学官の連携による「知的対流拠点」の形成が進められており、2府5県における一定規模・分野に属する研究所の立地件数は、令和3年では162件であり、全国（942件）の約17%を占めるなど、研究機関等の集積が進められている（図表 2-1-6）。

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<sup>1</sup>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3年度末時点で152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との共同研究実績は、令和2年度には6,111件となり、増加傾向にある（図表 2-1-8）。

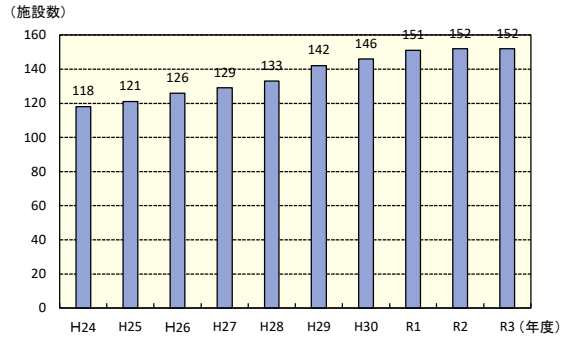
<sup>1</sup> ナレッジ・リンク：関西文化学術研究都市、筑波研究学園都市等の知の創発拠点をつなぎ、人・モノ・情報の高密度な連携を促進すること

図表 2-1-6 研究所の立地件数



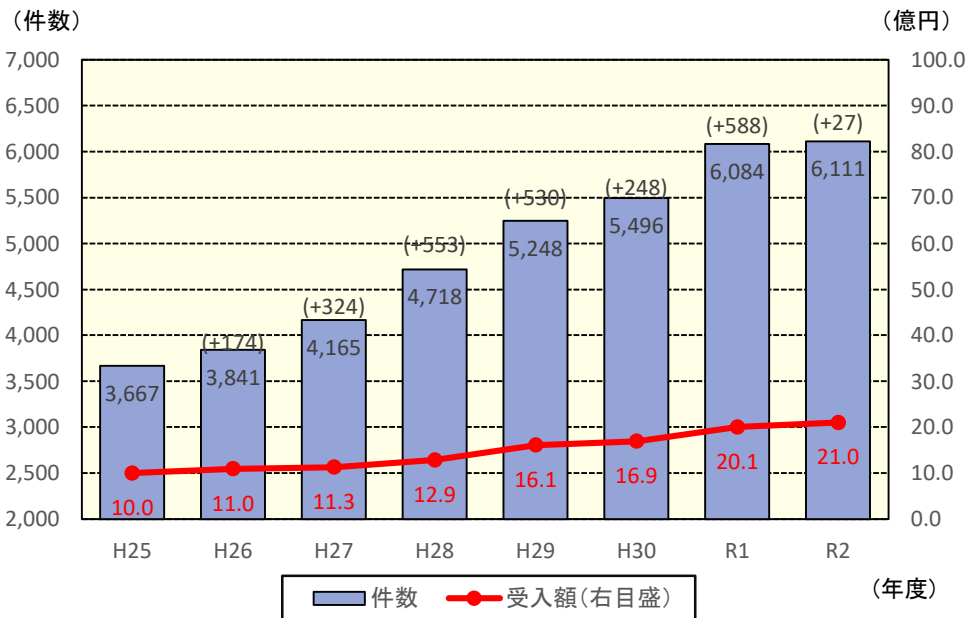
注1：本統計における圏域は以下のとおり。  
 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県（1都7県）  
 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府5県）  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（5県）  
 注2：調査対象は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業に係る分野の研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地も含む）取得（借地含む）されたもの。  
 資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

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、京都府・大阪府・奈良県の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：国土交通省国土政策局作成

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）を基に国土交通省国土政策局作成

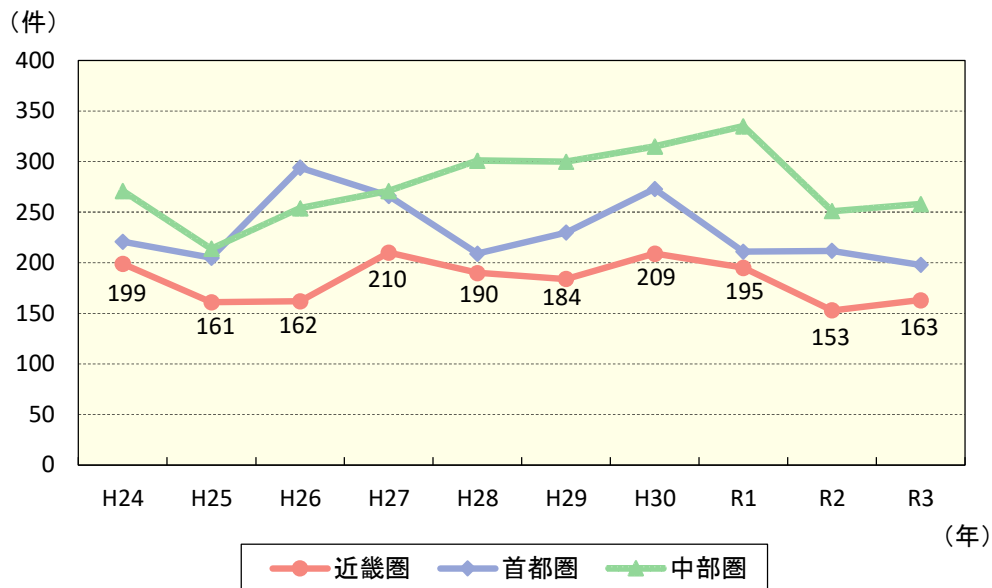
(産業に関する状況)

近畿圏における令和3年の一年間における工場の新規立地件数は163件であり、ものづくりの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・医療産業の状況を見ると、近畿圏の医薬品生産額は全国で約2割のシェアを占めて底堅く推移しており、令和3年の医療機器生産額は2,700億円を超えている(図表2-1-10)。

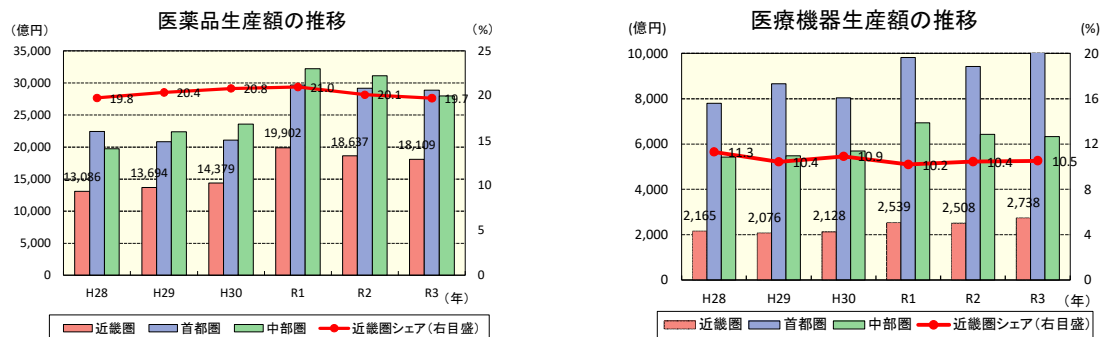
また、近畿圏では有雇用事業所の開業率は、近年4~6%で推移し、大学発のベンチャー企業数は増加傾向にある(H28年度397社→R3年度637社)など、成長エンジンとなる企業が創出されている(図表2-1-11、図表2-1-12)。

図表 2-1-9 工場の新規立地件数



注：電気業、ガス業、熱供給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)を基に国土交通省国土政策局作成

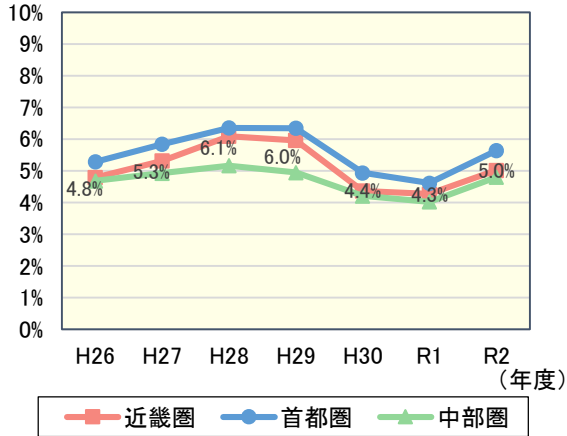
図表 2-1-10 医薬品生産額及び医療機器生産額の推移



資料：「薬事工業生産動態統計調査」(厚生労働省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-11

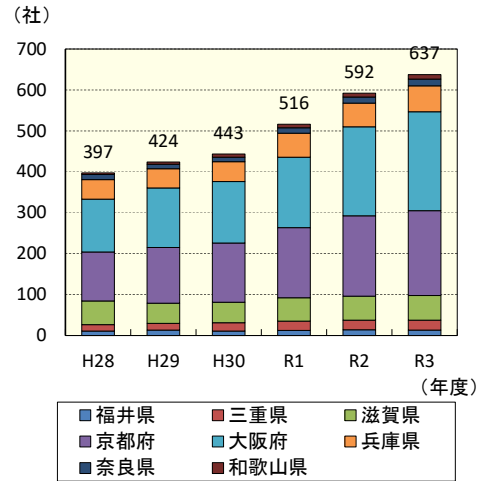
有雇用事業所における開業率の推移



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）を基に国土交通省国土政策局作成

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



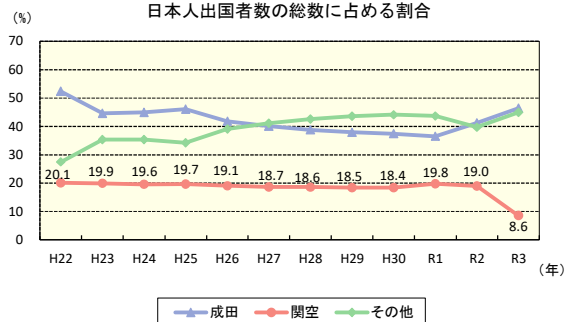
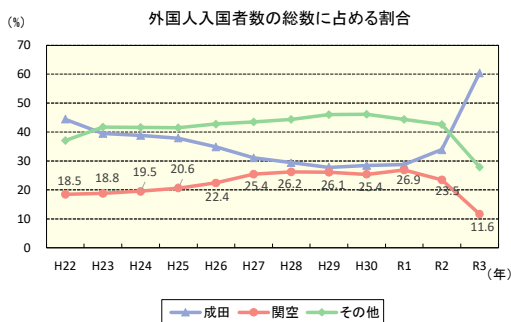
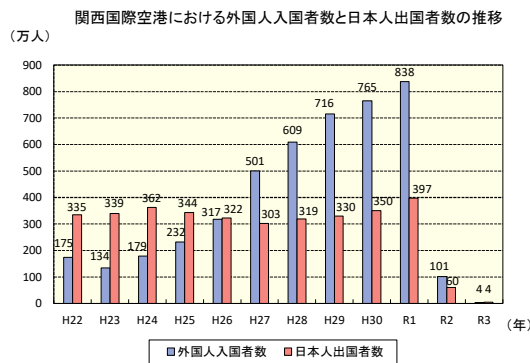
資料：経済産業省ウェブサイト資料「令和3年度産業技術調査事業（大学発ベンチャー実態等調査）報告書」（株式会社価値総合研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

(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、過去最高を更新したが、令和3年は感染症等の影響で4万人まで大幅に減少した（図表2-1-13）。また、日本人出国者数については令和3年は大幅に減少したほか、出国者の占める割合も大きく減少した。

図表 2-1-13

関西国際空港における外国人・日本人出国者数の状況



資料：「出入国管理統計」（法務省）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピックス)

### ○播磨自動車道（播磨新宮 IC～宍粟 JCT 間）の開通

令和4年3月、西日本高速道路株式会社が建設を進めてきた、E29 播磨自動車道（播磨新宮 IC～宍粟 JCT 間（延長 11.5km））が開通したことにより、当該自動車道（播磨 JCT～宍粟 JCT 間（約 24km））及び E29 中国横断自動車道姫路鳥取線※が全線開通した。

播磨自動車道の開通により、鳥取県と兵庫県・岡山県との南北軸が強化されることで所要時間が短縮されるだけでなく、中国自動車道と山陽自動車道との一層の連携による東西軸の強化が期待される。

また、西日本の交通ネットワーク充実により、観光面においても、山陰地方と播磨地域との更なる交流、インバウンドの活性化が期待されるとともに、産・学・住の各機能が一堂に集う国際的な「播磨科学公園都市」と接続するなど、西播磨地域の発展に寄与する。

さらに、山崎断層帯地震により中国自動車道と山陽自動車道の沿線が被災した場合、それぞれの自動車道を結ぶ南北軸の道路が増強されることから、速やかな緊急輸送・復旧活動が可能となる。

※E29 中国横断自動車道姫路鳥取線は、兵庫県姫路市を起点として鳥取県鳥取市に至る延長約 87km の高速自動車国道。



## 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)

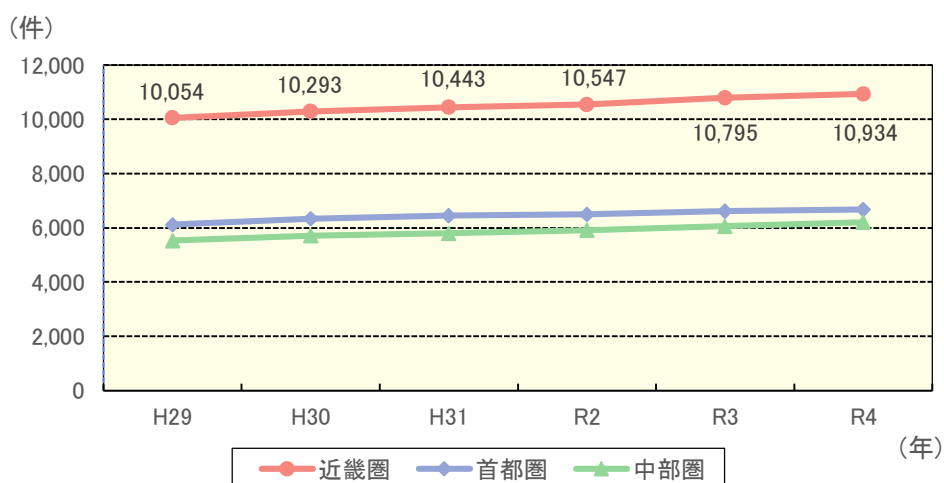
- 長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産をいかした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域。
- 訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域。
- 世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域。

(歴史・文化資産に関する状況)

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4年4月1日時点の国指定等文化財の件数は10,934件(全国31,178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いる。近畿圏では、令和4年3月末までに計32件が登録されている(全国では104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)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-2 近畿圏における日本遺産の認定状況

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 齋宮
	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
	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～
平成29年4月28日	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	きつと恋する六古窯 ー日本生まれ日本育ちのやきもの産地ー
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」
令和2年6月19日	福井県、滋賀県	海を越えた鉄道～世界へつながる 鉄路のキセキ～
令和2年6月19日	京都府、滋賀県	京都と大津を繋ぐ希望の水路 琵琶湖疏水～舟に乗り、歩いて触れる明治のひとつ～
令和2年6月19日	大阪府、奈良県、和歌山県	女性とともに今に息づく女人高野～時を超え、時に合わせて見守り続ける癒しの聖地～
令和2年6月19日	兵庫県	「伊丹諸白」と「灘の生一本」下り酒が生んだ銘醸地、伊丹と灘五郷
令和2年6月19日	奈良県、大阪府	もう、すべらせない！！～龍田古道の心臓部「亀の瀬」を越えてゆけ～
令和2年6月19日	和歌山県、大阪府、奈良県	「葛城修験」－里人とともに守り伝える修験道はじまりの地－

注：令和4年3月末時点

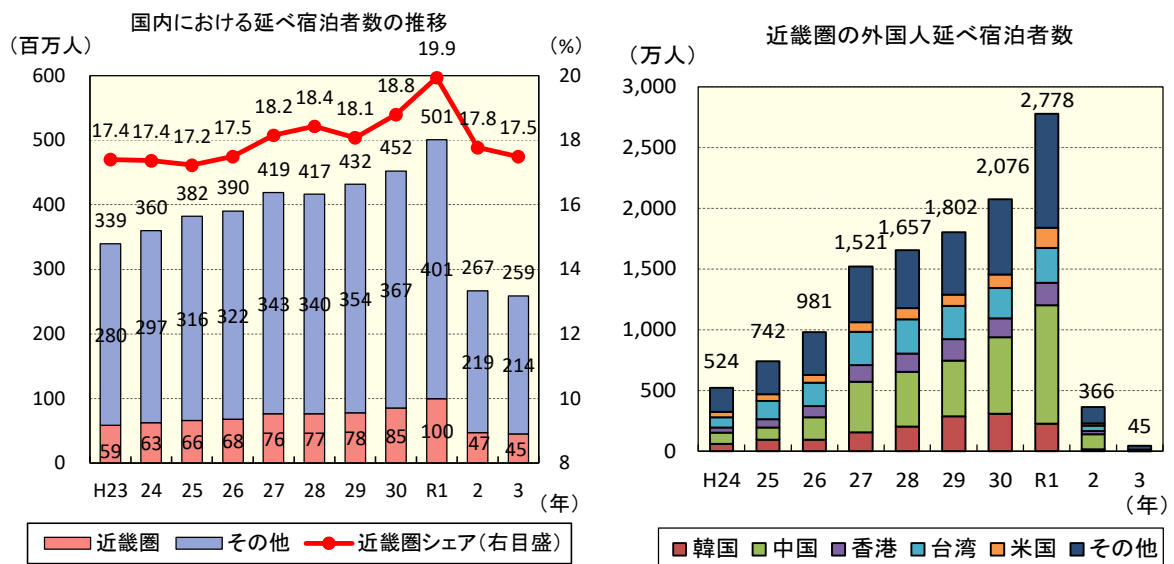
資料：文化庁ウェブサイトを基に国土交通省国土政策局作成

(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」を踏まえ官民一体によるインバウンドの取込みが進められてきたが、新型コロナウイルス等の影響から、近年増加傾向を見せていた国内の延べ宿泊者数は、令和2年に大きく減少し、令和3年も同様の傾向となった。特に、外国人延べ宿泊者数は令和元年の1割以下の45万人まで減少した(図表2-2-3)。観光業が新型コロナウイルス等の影響を受ける一方で、近畿圏における消費税免税店の数は、令和4年4月1日時点で10,632店舗となり、引き続き、訪日外国人旅行者に対するおもてなしの体制が確保されている(図表2-2-4)。

MICE<sup>2</sup>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いるが、令和3年は引き続き新型コロナウイルスが大きく影響し、7件まで減少した(図表2-2-5)。

図表 2-2-3 国内における延べ宿泊者数と近畿圏の出発国別外国人延べ宿泊者数の推移

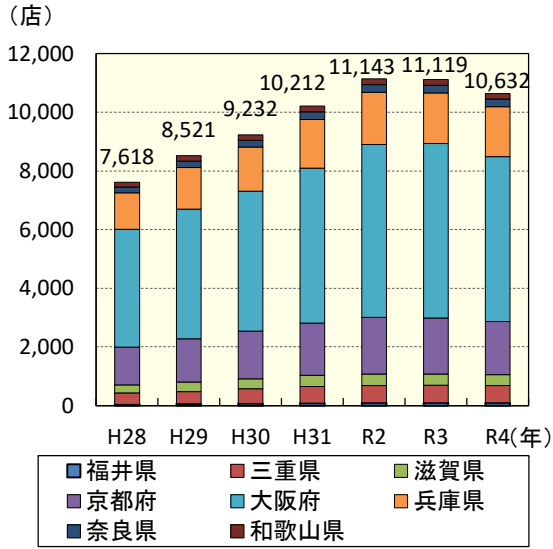


注：調査対象は従業員数10人以上の宿泊施設  
 資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省国土政策局作成

<sup>2</sup> 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

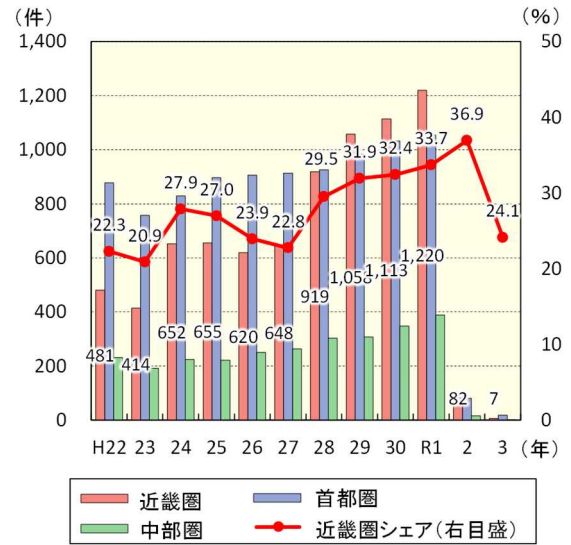


図表 2-2-4 近畿圏の消費税免税店数の推移



注：平成 28～31 年は 4 月 1 日時点、令和 2～4 年は 3 月 31 日時点  
 資料：観光庁ウェブサイト資料を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-5 国際会議の開催件数の推移



資料：「国際会議統計」（日本政府観光局 JNTO）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピックス)

○国営飛鳥・平城宮跡歴史公園 大極門（南門）の完成

国土交通省近畿地方整備局では、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園平城宮跡区域において、奈良時代の宮都「平城宮」における中心施設であった第一次大極殿院の復元整備を進めており、令和4年3月に大極門※（南門）を完成させた。

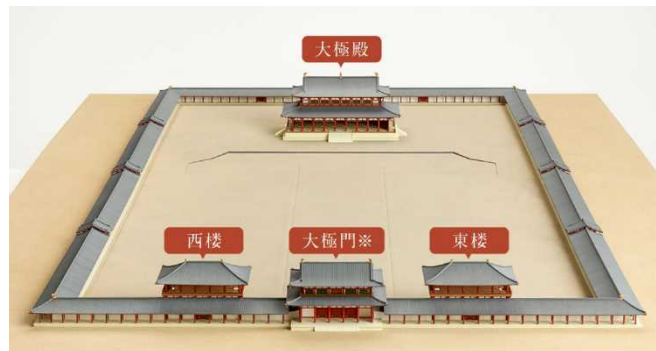
第一次大極殿院は、奈良時代前半に国家で最も重要な儀式が行われていた空間である。周囲は築地回廊で囲まれ、大極門は回廊の南側中央に位置し、儀式の際には天皇が出御することもあった南正面の門として両脇の東楼・西楼とともに第一次大極殿院の壮厳を高めていた。

今後も第一次大極殿を取り囲む「築地回廊」「東西楼」の復元整備を進め、平城宮の歴史・伝統文化を後世に伝えていくことが期待される。

大極門（南門）の外観



第一次大極殿院の全体図



平城宮跡歴史公園の全体図



※大極門の門号に関する文献資料がないため、第一次大極殿院の南側正門の門号として日本や中国の宮殿等の事例研究から命名

資料：平城宮跡歴史公園

### 3. 快適で豊かに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。

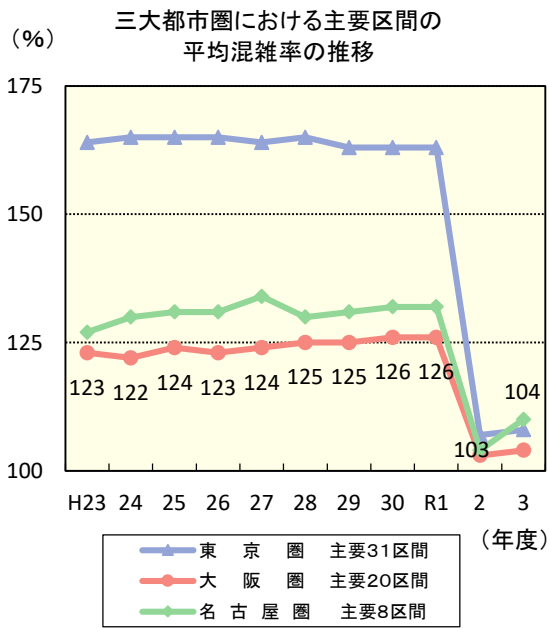
(都市構造に関する状況)

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、令和3年度には、新型感染症等の影響により大幅に低下した。また、鉄軌道駅のバリアフリー整備において、平均利用者数の多い駅の段差解消率が全国平均を上回っている(図表2-3-1)。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見ると、近畿圏の全体における一人当たりの都市公園の整備面積は、平成22年度の8.4㎡/人から令和2年度の9.3㎡/人に増加している(図表2-3-2)。

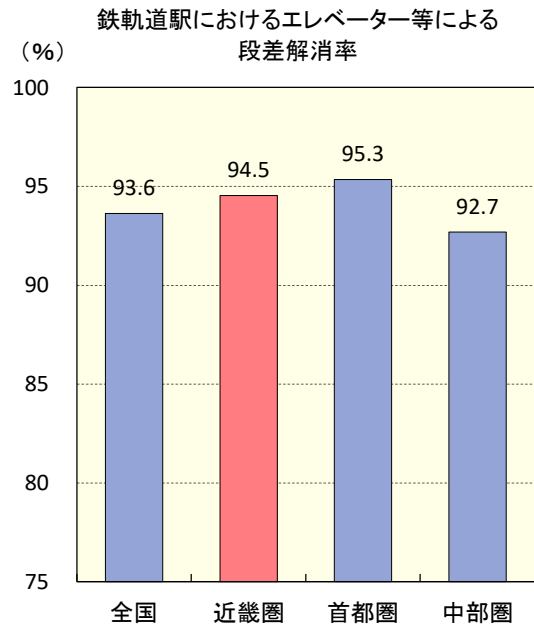
大都市近郊の都市においては、鉄道駅周辺を中心部等に都市機能や居住機能を誘導し、各地域の拠点を再構築するまちづくり施策とともに、公共交通を中心とした接続可能な都市交通ネットワークの強化を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」が推進されている。立地適正化計画について具体的な取組を行っている都市の割合は、福井県、滋賀県、大阪府で特に高くなっている(図表2-3-3)。

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、生活サービス、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、近畿圏では登録件数が着実に増加している(H28年度末 159駅→R3年度末 170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

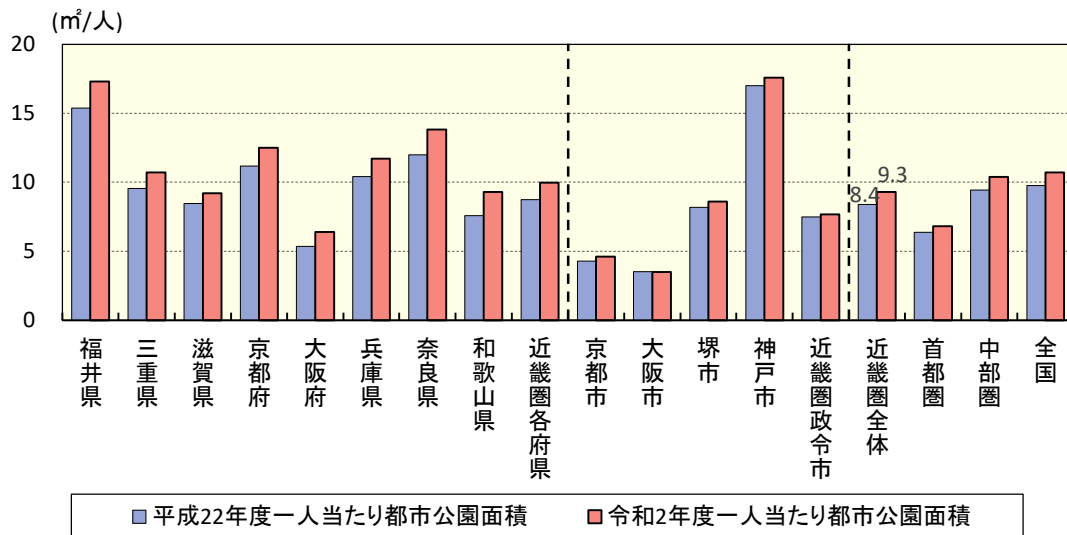


注：東京圏、大阪圏、名古屋圏はそれぞれJR東京駅、JR大阪駅、JR名古屋駅から周囲50km圏内  
資料：「都市鉄道の混雑率調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成



注1：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条及び第18条の2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  
注2：対象駅は、平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅  
資料：「令和3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）を基に国土交通省国土政策局作成

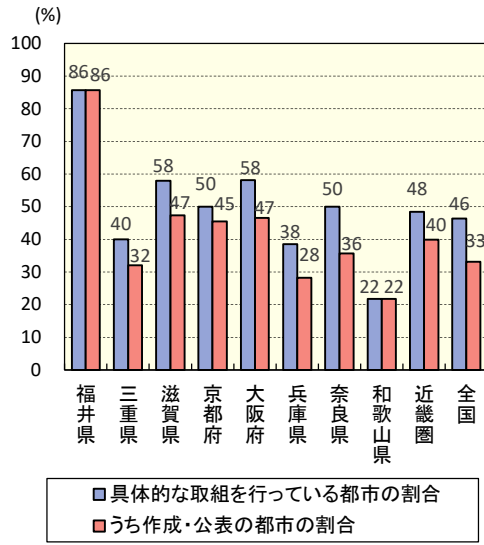
図表 2-3-2 近畿圏の一人当たり都市公園面積



資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-3

近畿圏の立地適正化計画の策定状況

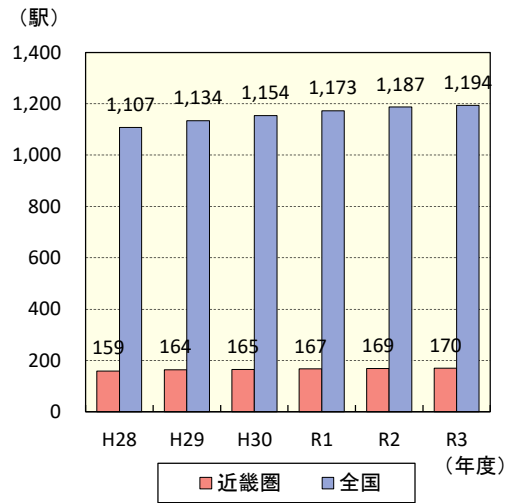


注1：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象  
 注2：「具体的な取組を行っている都市」、「作成・公表の都市」は令和4年4月1日時点で集計

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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-4

近畿圏の道の駅の登録件数の推移



資料：「道の駅」一覧（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

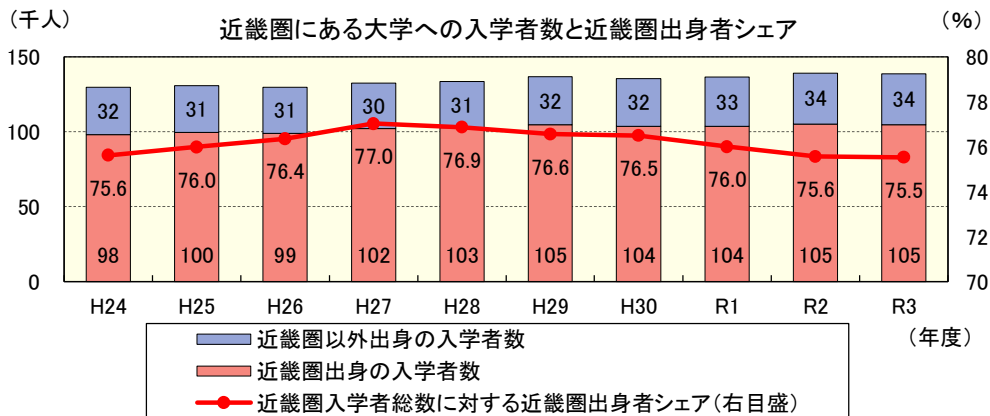
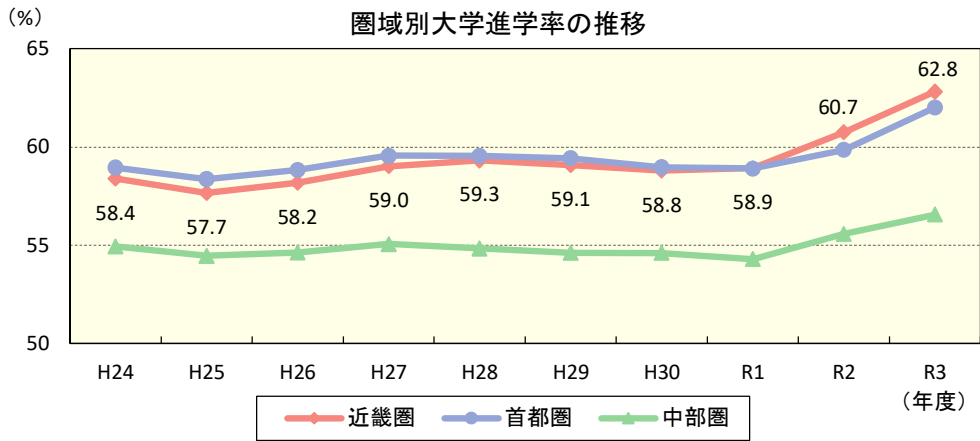
(教育・医療・福祉に関する状況)

圏域別の大学進学率を見ると、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75%以上を占めており、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、施設の整備を通じて医療提供体制の確保が進められており、令和3年10月末時点の人口10万人当たりの病院病床数は、福井県、京都府、和歌山県では全国に比べて特に高い水準となっている(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等の整備が進んでおり、令和4年4月1日時点の待機児童数は前年から大きく減少し、755人となった(図表 2-3-7)。

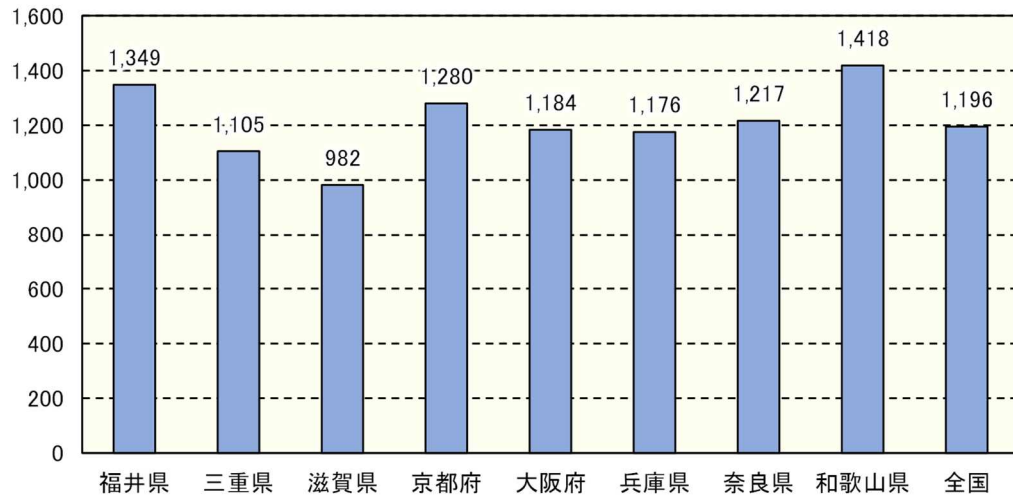
図表 2-3-5 圏域別大学進学率と近畿圏にある大学への入学者数の状況



資料：「学校基本調査」(文部科学省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-6 人口10万人当たりの病院病床数

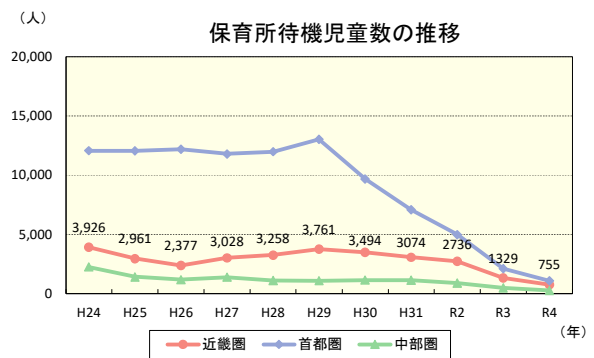
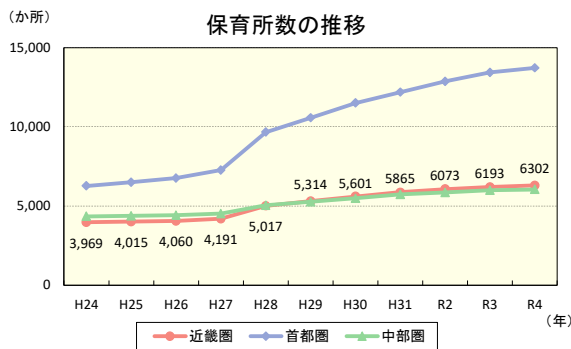
(床/10万人)



注：令和3年10月末現在

資料：「令和3年医療施設（動態）調査」（厚生労働省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-7 育児環境の状況



注：各年4月1日時点

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

(トピックス)

○都市圏の方々を対象とした紀伊半島地域における暮らし体験事業

三重県、奈良県、和歌山県で構成している「紀伊半島移住プロモーション事業\*実行委員会」では、新型コロナウイルス感染症の影響により、都市部を中心に「暮らし方」や「働き方」に変化が生じ、地方への関心が高まっていることを受け、地方移住やワーケーション等に興味のある都市圏の人々を対象に、参加者の希望に寄り添ったガイドや農作業の体験など、紀伊半島地域ならではの「暮らし方」や「働き方」を体験してもらう事業を実施し、当該地域における新たな「暮らし方」などを提案、発信している。

各エリア横断型のワーケーション体験とし、事業にあたっては、各エリアでの地域コーディネーターの育成や地域間連携及び受け入れ態勢を強化している。また、SNS等のメディアを活用し、ワーケーション参加者による発信等も実施された。

今後は、Withコロナ・Afterコロナを見据えた事業展開の取組を引き続き実施し、紀伊半島地域の強み(魅力)を積極的にPRし、ライフ・ワークスタイルに応じた生活環境、持続可能な暮らしの整備が期待される。

※紀伊半島移住プロモーション事業：同一の半島地域である三重県・奈良県・和歌山県が協働して、紀伊半島を一つのエリアとして移住プロモーションを実施することにより、情報発信力を高め、紀伊半島地域への移住や関係人口の創出をより一層促進するために平成27年度から実施

ワーケーション体験



地域コーディネーター研修



資料：紀伊半島移住プロモーション事業実行委員会

※奈良県十津川村・下北山村、三重県熊野市、和歌山県田辺市（本宮町・中辺路町）



#### 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と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)。

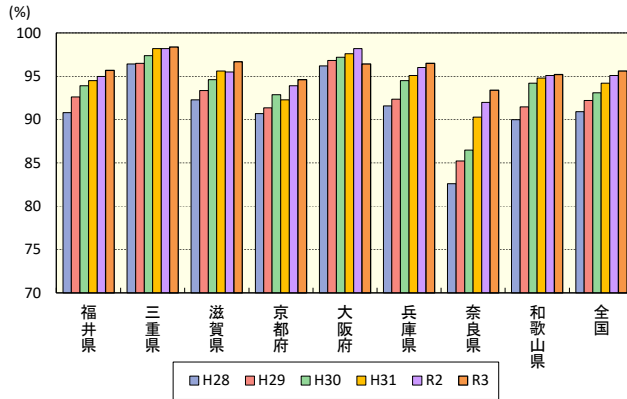
また、多発する水害に対して、円滑かつ迅速な避難等により被害を軽減するため、想定最大規模降雨に対応したハザードマップの整備が進められており、近畿圏では京都府、奈良県が100%となっており、5府県において全国平均を上回っている(図表 2-4-2)。

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、平成29年と比較すると圏域で増加しており(H29年 1,412件→R3年 1,746件)、大阪府で最も増加幅が大きい(H29年 239件→R3年 351件)(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91.6%であり、全国の84.4%を上回っている(図表 2-4-4)。

図表 2-4-1

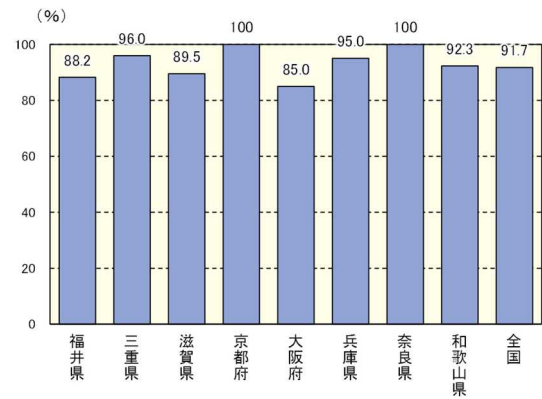
災害時に防災拠点になる公共施設等の耐震化の状況



注1：平成28～31年は3月31日時点、令和2～3年は10月1日時点  
 注2：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、診療施設、社会福祉施設等である。  
 資料：「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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-2

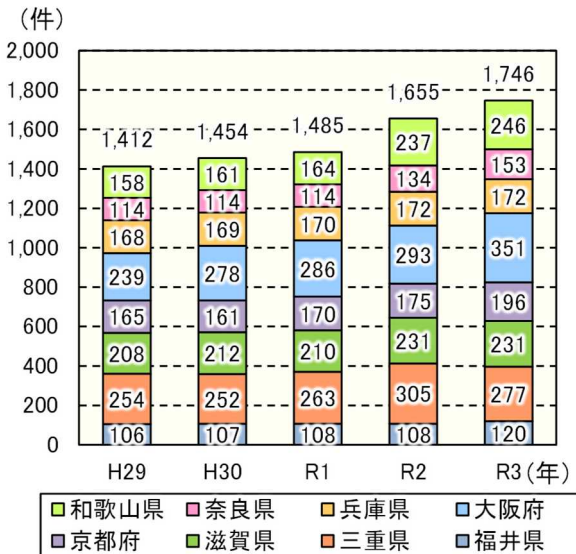
想定最大規模降雨に対応したハザードマップの整備率



注：令和3年度末時点  
 資料：「想定最大規模降雨に対応したハザードマップ作成状況（都道府県別）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-3

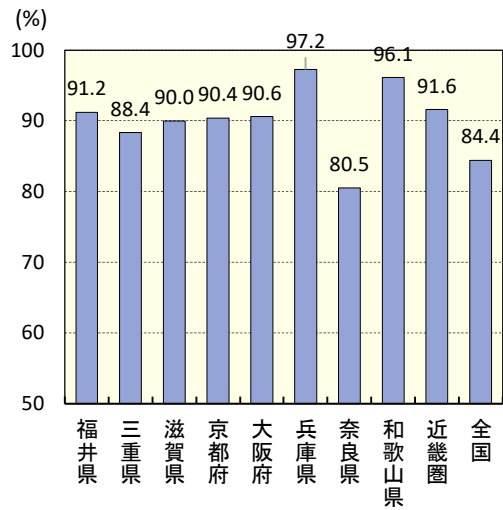
府県と民間機関等との災害時における応援協定の締結状況



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

図表 2-4-4

近畿圏の自主防災組織の活動カバー率



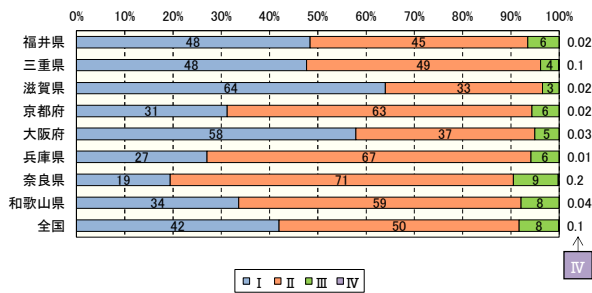
注1：令和3年4月1日時点  
 注2：活動カバー率とは、各府県の全世帯数に対する自主防災組織の活動範囲に含まれる地域の世帯数の割合  
 資料：「令和3年版消防白書」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

(インフラ老朽化対策に関する状況)

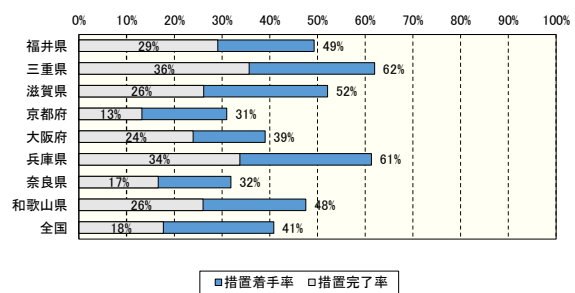
我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に30～50年の期間を経過しているものが多く、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、戦略的な維持管理・更新を進めていく必要がある。地方公共団体が令和3年度末までに実施した橋梁点検では、健全と判断されたものの割合が、近畿圏の半数の府県で全国平均より高くなっている。また、点検結果を踏まえた修繕等措置の着手率は京都府、大阪府、奈良県を除く5県で全国平均より高くなっている(図表2-4-5)。

図表 2-4-5 橋梁点検結果及び修繕等措置の状況(地方公共団体等管理分)

○点検結果



○区分Ⅲ・Ⅳの修繕等措置状況



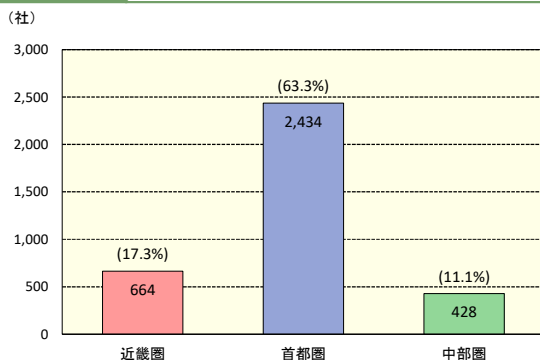
区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

注：令和3年度末  
資料：「令和3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上場企業数は、令和3年12月時点で664社あり、全国の約17%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 上場企業の本社所在地別企業数



注1：令和3年12月時点  
注2：(カッコ)は各圏域の全国シェアを表す。  
注3：『上場会社基本ファイル 2022年1集』の本社住所は本社機能を有する「実質的な本社所在地」で調査しており、登記簿上の本社所在地とは異なることがある。

資料：「上場会社基本ファイル 2022年1集」(株式会社東洋経済新報社)を基に国土交通省国土政策局作成

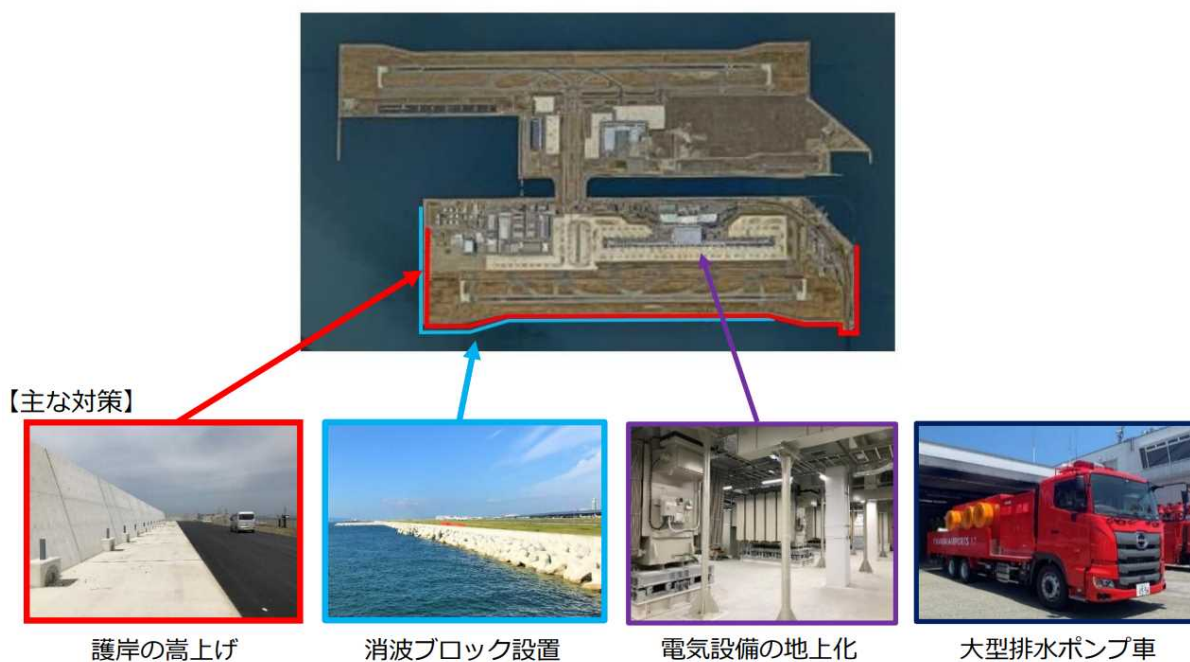
(トピックス)

○関西国際空港 災害対策工事が完了

関西国際空港では、平成30年9月の台風21号により大規模な浸水が発生し、滑走路水没による航空機の離着陸不能、取扱貨物・電気設備・上屋・車両の損傷といった被害が生じた。運営権者である関西エアポート株式会社によって災害対策工事が行われ、令和3年10月に完了した。

対策内容は、南側・東側・北側護岸等の嵩上げや南側護岸・東側護岸の消波ブロックの設置等による越波防止対策、電源設備等の地上化や止水板・水密扉の設置等による浸水被害防止対策、排水ポンプの電源整備のシェルター化や移動電源車及び大型排水ポンプ車の導入等による排水機能確保対策である。これら一連の対策により、巨大台風に伴う浸水量を低減させて空港機能を維持することができる。

また、ハード面の対策に加え、BCPに基づき既の実施されているソフト面の対策（危機時に備えた体制構築、情報発信の強化、旅客対応オペレーションの見直し等）により、空港の安全性強化が図られている。



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。

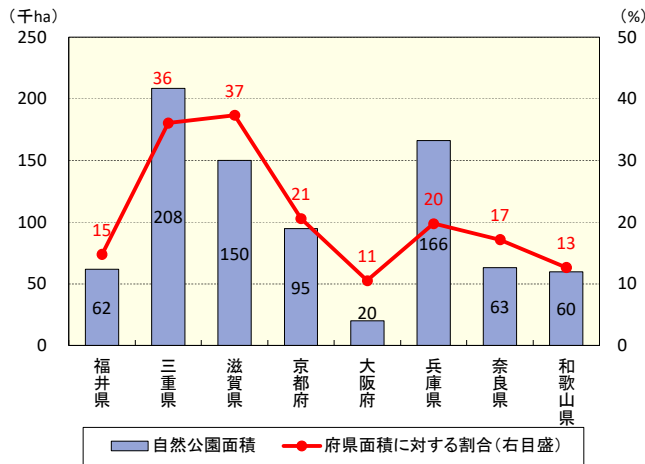
(自然環境等の状況)

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、琵琶湖国定公園のある滋賀県で大きくなっている(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、令和3年度末時点の策定率は京都府が70%と非常に高くなっている(図表 2-5-2)。

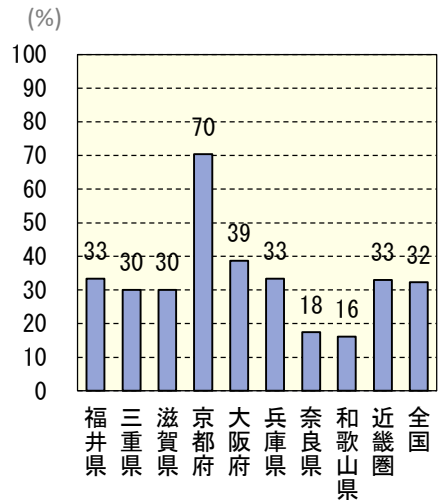
また、再生可能エネルギーの導入が拡大しており、近畿圏の固定価格買取制度における再生可能エネルギー発電設備の導入量は、令和4年3月末時点で10,500千kWに達し、また、全国に占める近畿圏のシェアは13.8%となっている(図表 2-5-3)。

図表 2-5-1 近畿圏の府県別自然公園の面積



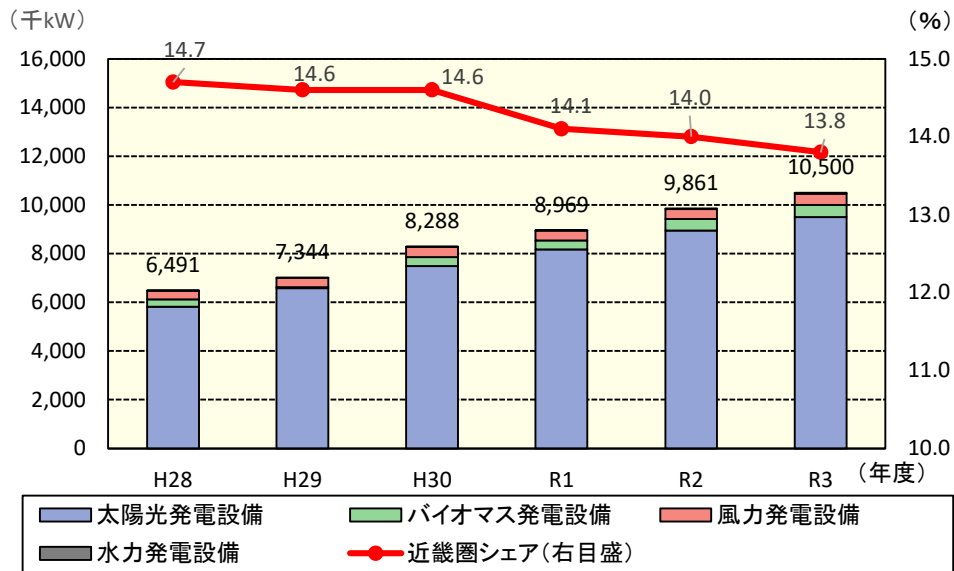
注：令和4年3月末時点  
資料：環境省ウェブサイト資料（自然保護各種データ）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-2 近畿圏の府県別地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の策定状況



注：令和4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国土政策局作成

図表 2-5-3 近畿圏の再生可能エネルギー発電設備の導入量

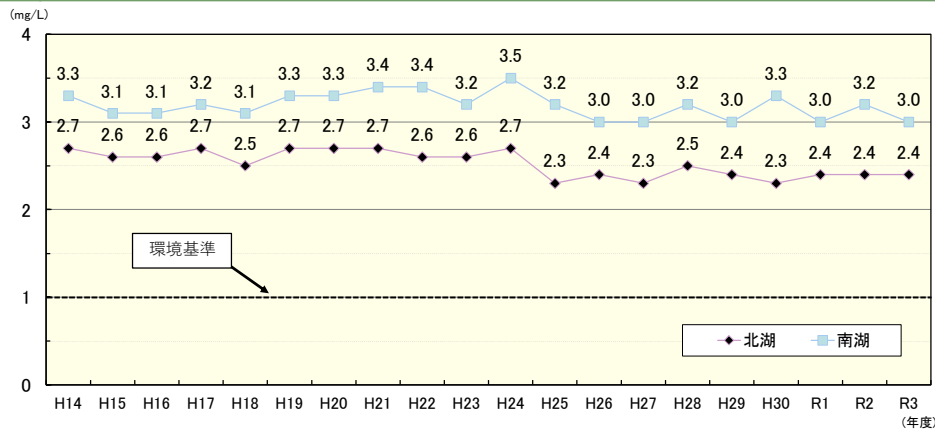


注：導入量は新規導入分と移行認定分の合計値  
資料：「固定価格買取制度情報公表用ウェブサイト」（資源エネルギー庁）を基に国土交通省国土政策局作成

(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）<sup>3</sup>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<sup>4</sup>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・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

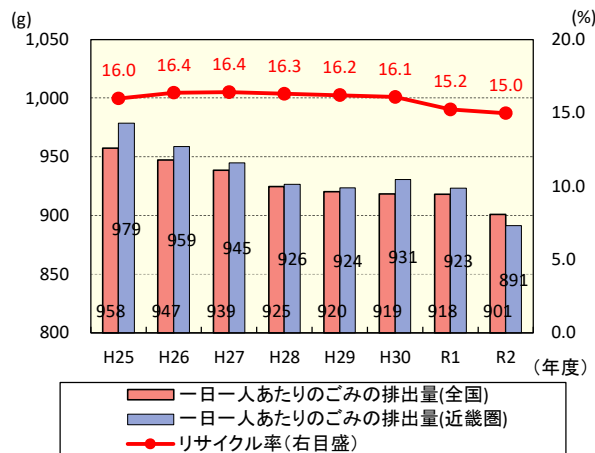


資料：「滋賀県環境白書」、「滋賀県環境審議会水・土壌・大気部会資料」（滋賀県）より国土交通省国土政策局作成

(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であったが、令和2年度は約3%減少している。リサイクル率は概ね15~16%で推移している（図表2-5-5）。

図表 2-5-5 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）を基に国土交通省国土政策局作成

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> 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)

○琵琶湖保全再生計画第2期及びマザーレイクゴールズ(MLGs)の始動

国、関係地方公共団体をはじめ住民等の多様な主体との幅広い意見交換等を踏まえ、滋賀県は琵琶湖保全再生計画第2期を策定し、令和3年度から令和7年度までの5年間の期間で琵琶湖の保全および再生に向けた施策の推進に取り組んでいる。

本計画では、「新たな課題への対応」として、琵琶湖の全層循環未完了など気候変動の影響と考えられる事象への対応や、マイクロプラスチックを含むプラスチックごみ対策等が位置付けられ、対策が進められる。

また、琵琶湖総合開発事業終結後に滋賀県が策定した琵琶湖総合保全整備計画(マザーレイク21計画)が令和2年度で終了したことを受け、県をはじめとした住民等の多様な主体で構成されるマザーレイクゴールズ推進委員会により、新たにマザーレイクゴールズ(MLGs)が令和3年7月に策定された。

MLGsは、琵琶湖を切り口とした2030年の持続可能社会へ向けた目標であり、琵琶湖版SDGsとして独自に13のゴールが設定されている。琵琶湖周辺でのごみ拾い等といった日々の生活における取組がMLGsの達成に向けたアクションであるとともに、そのアクションはSDGsにも貢献していることに気づくことができる仕組みとなっている。



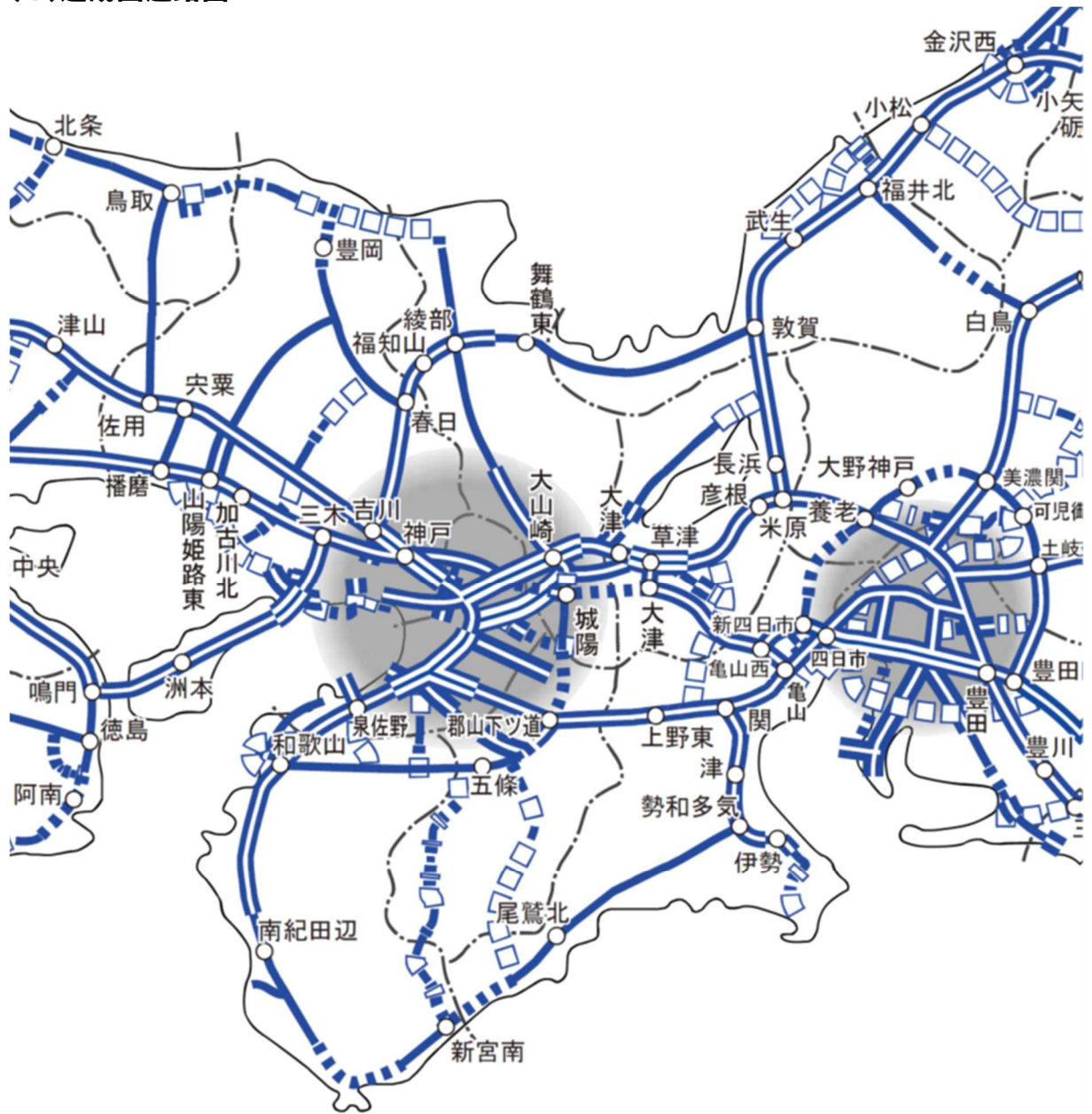


## Ⅲ 資 料 編

(近畿圏整備に係る参考図)

# 1. 道路の整備

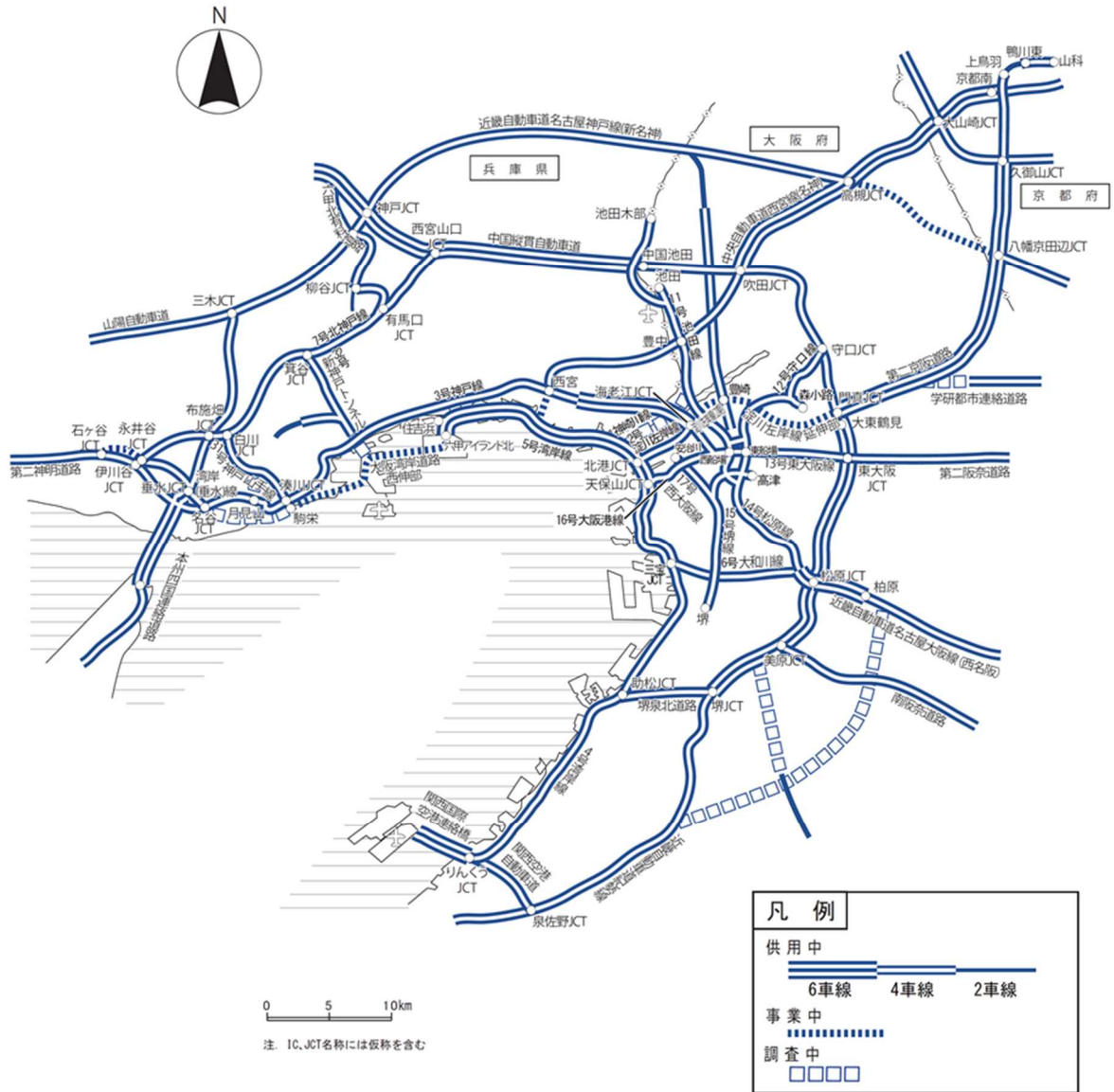
## (1) 近畿圏道路図



凡 例	
供 用 中	 6車線 4車線 2車線
事 業 中	
調 査 中	

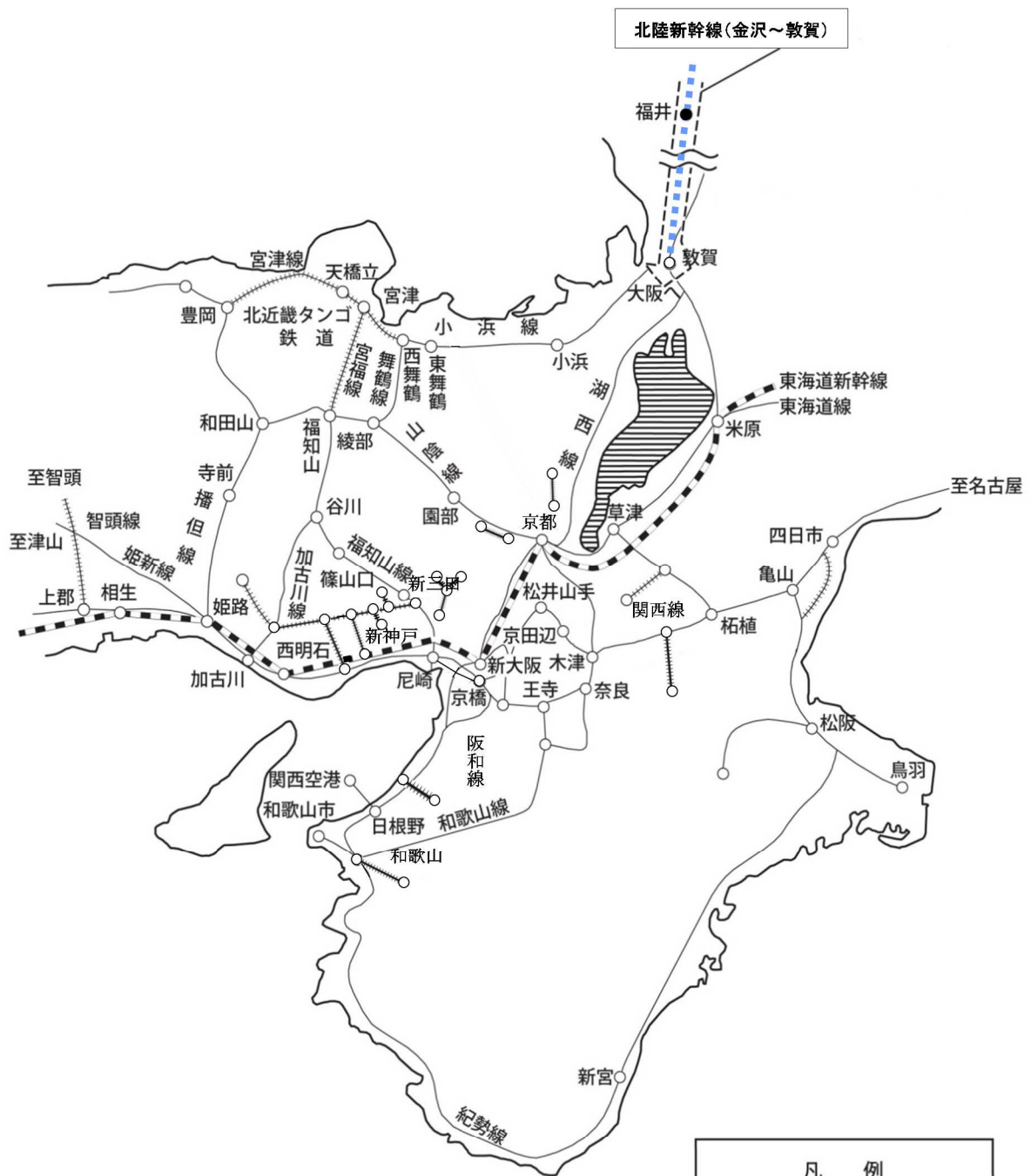
令和3年度末時点  
 ※事業中区間のIC・JCT名は仮称

## (2) 阪神近郊道路図



## 2. 鉄道の整備

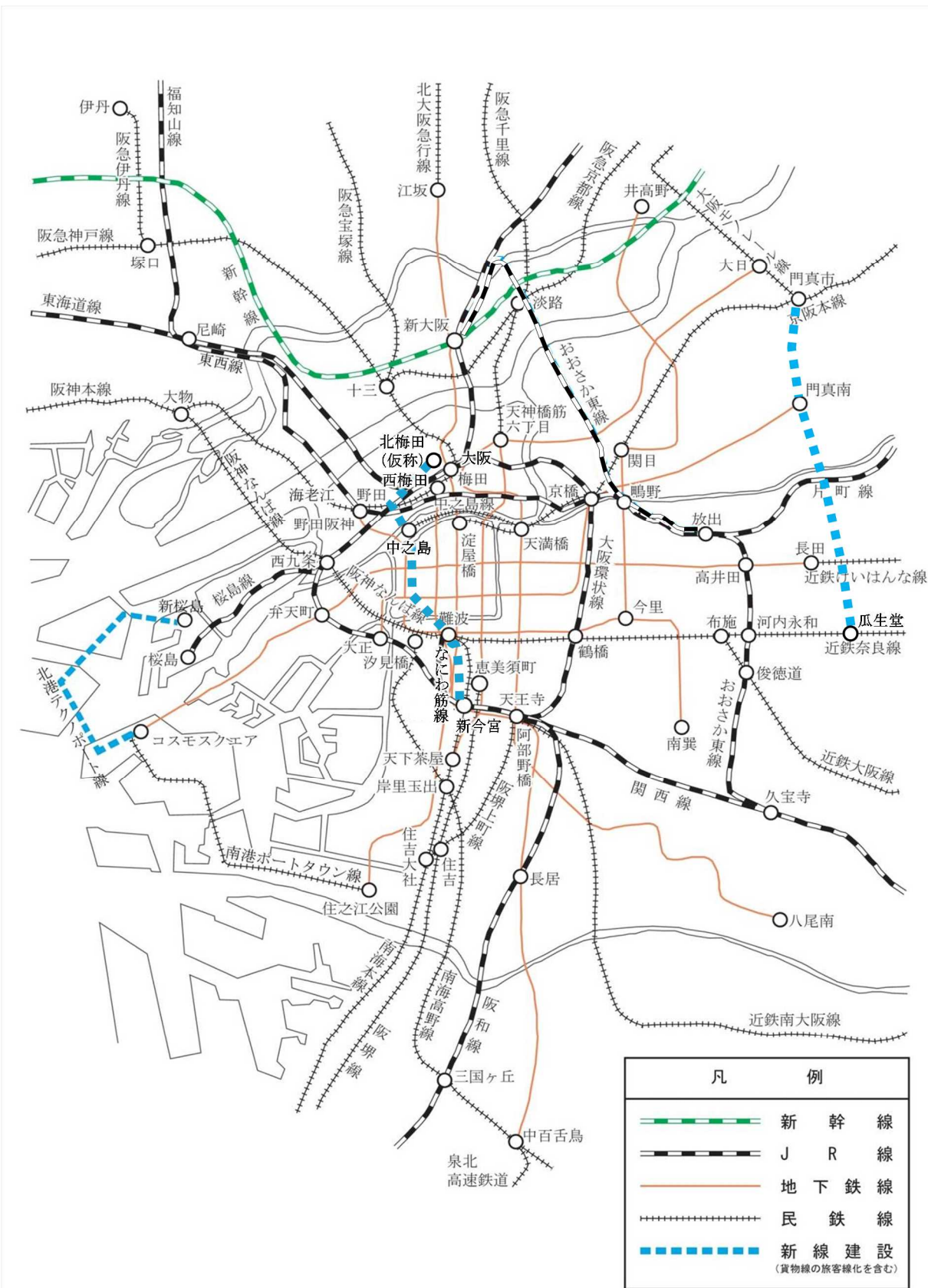
### (1) 新幹線鉄道等



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

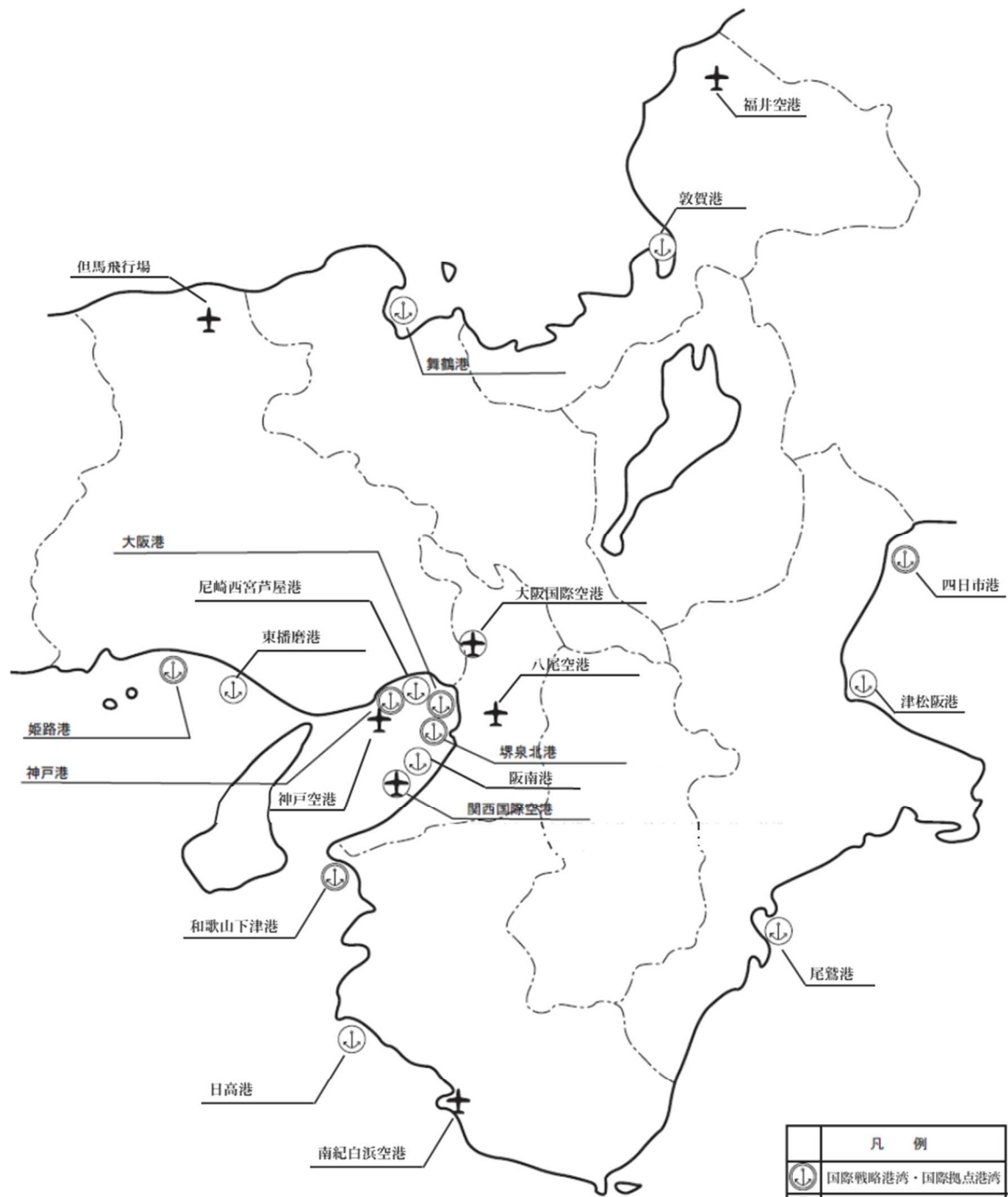
令和3年度末時点

## (2)在来線鉄道等(大阪周辺)



令和3年度末時点

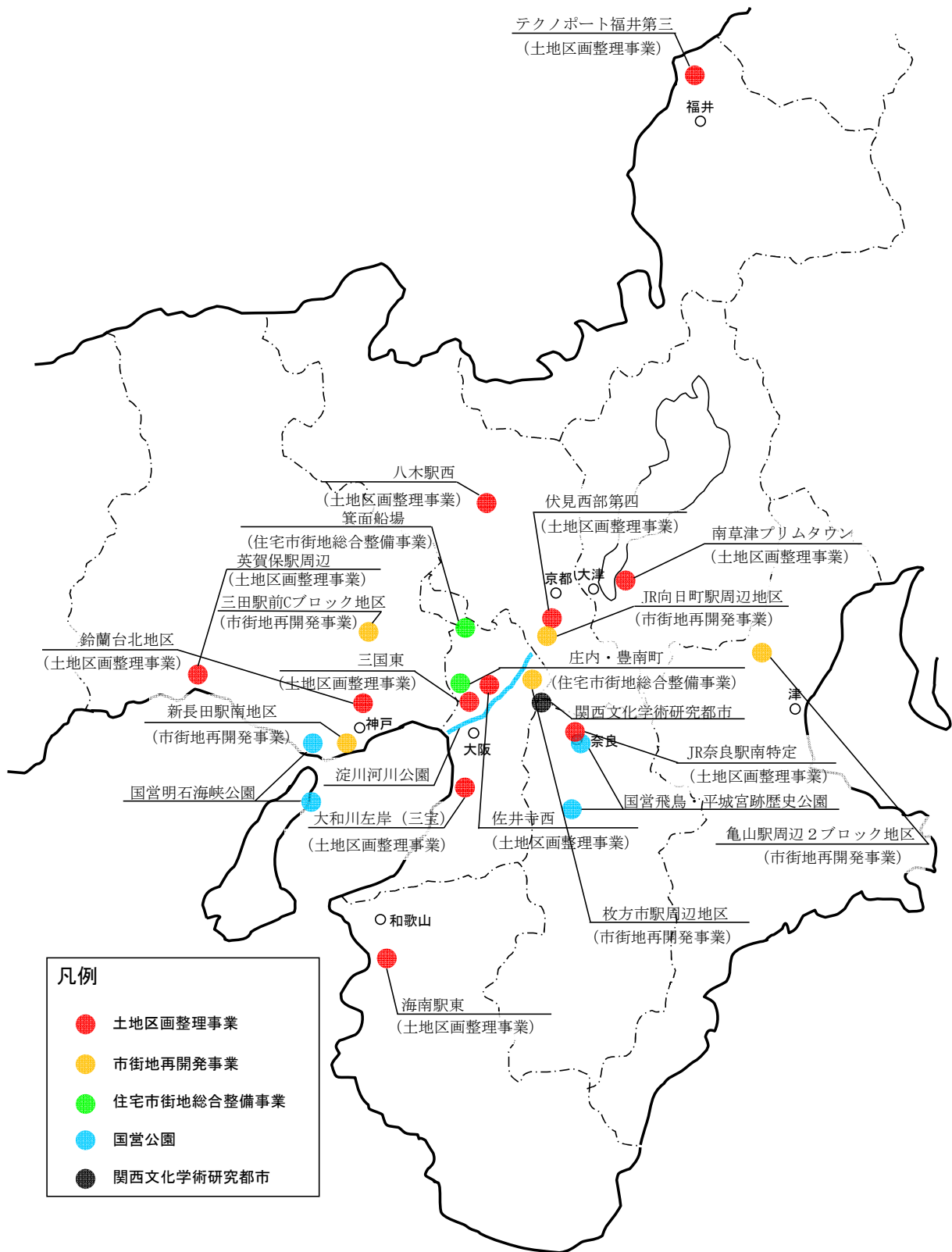
### 3. 港湾・空港の整備



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)

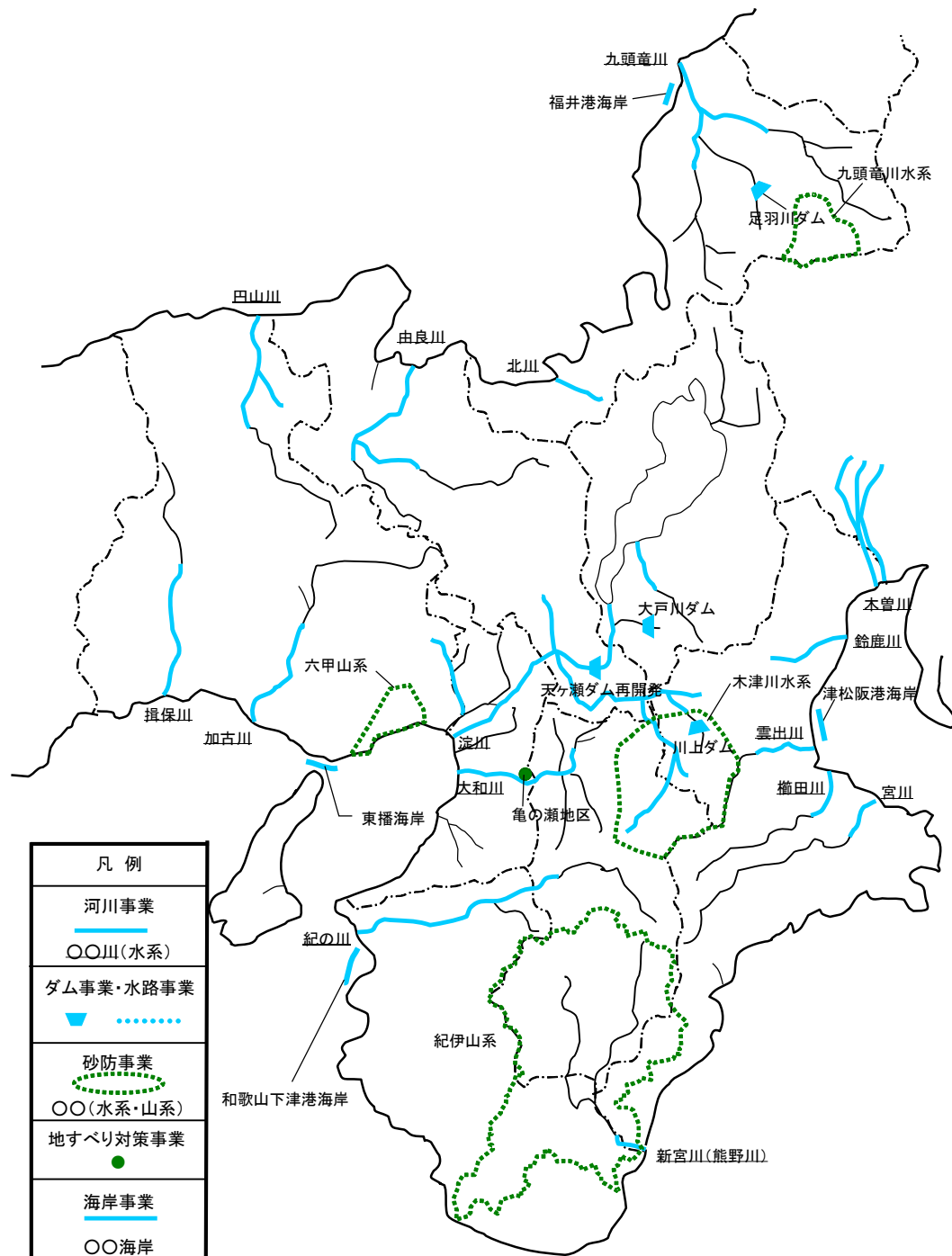
令和3年度末時点

## 4. 住宅・市街地・都市公園の整備



令和3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3年度末時点