

令和4年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

令和6年2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4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）	4
大阪府・大阪市がスーパーシティ型国家戦略特別区域に指定	10
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）	11
文化庁が京都に移転	15
3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 （トピック）	16
「JR西日本×沿線自治体」共同プロジェクト おためし暮らし	21
4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 （トピック）	22
天ヶ瀬ダム再開発事業が完成	25
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）	26
「森・里・湖（うみ）に育まれる漁業と農業が織りなす琵琶湖システム」が世界農業遺産に認定	29

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。
本資料は、令和 4 (2022) 年度の実績を基に、令和 5 (2023) 年 12 月末時点で得られている
令和 4 (2022) 年度以降や過年度の内容を含めて作成している。
図表において内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
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。

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(2016)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)関西西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)災害に強く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

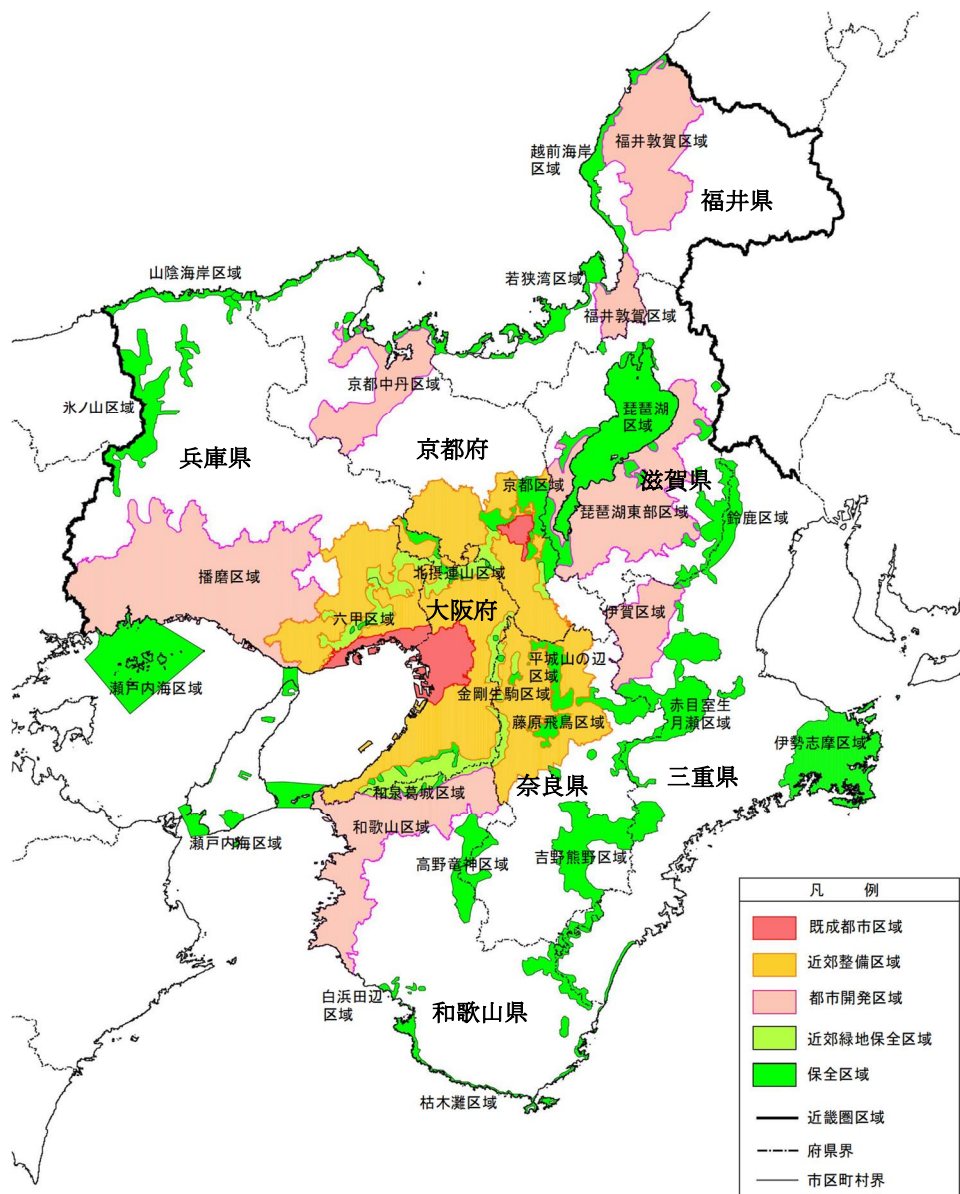
【近畿圏整備法における政策区域】

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。

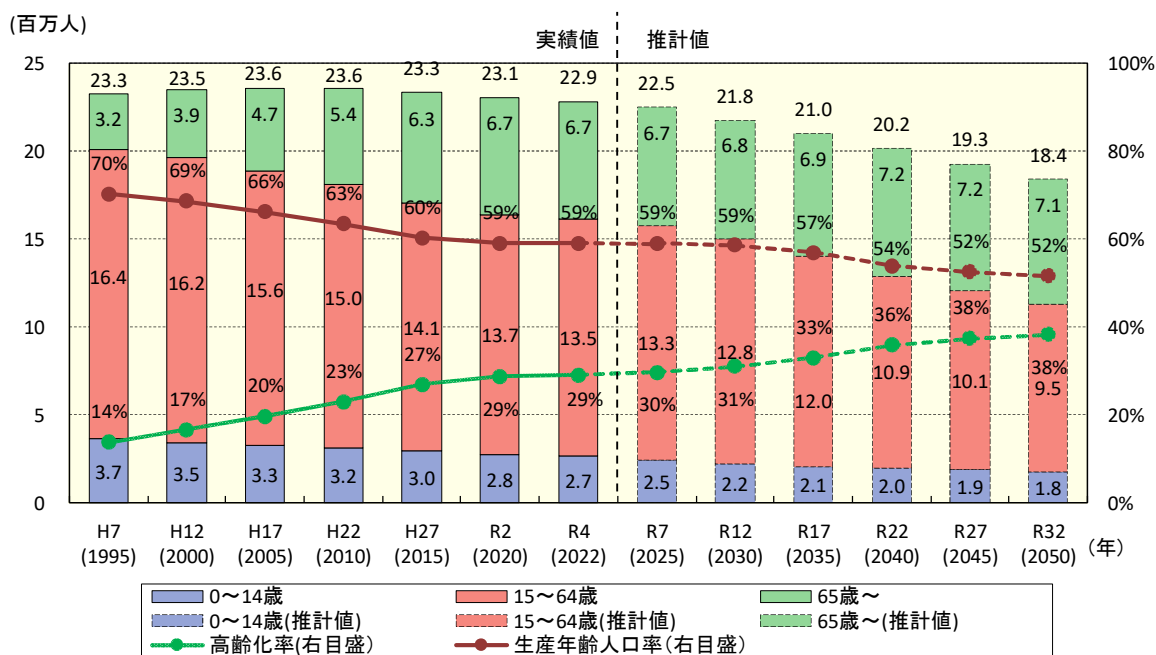
図表 1-1 近畿圏整備法における政策区域



【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4(2022)年も減少傾向が続く、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(1995)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32(2050)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 近畿圏の将来推計人口の推移



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(令和5(2023)年推計)」(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4年度における計画の実施状況

近畿圏整備計画の実施状況について、近畿圏が目標とする5つの将来像ごとに概観する。

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)

近畿圏の経済を概観すると、令和2(2020)年度の近畿圏のGDPは約98兆円、全国のGDPに対する近畿圏のシェアは17.5%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)。

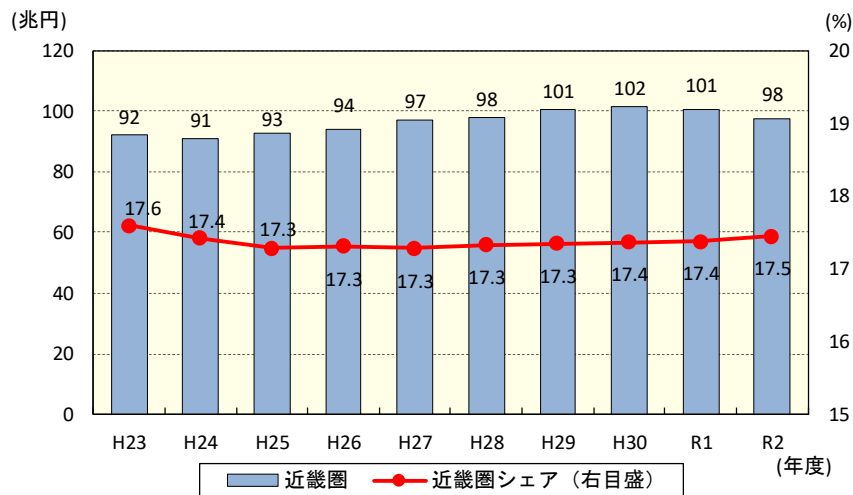
海外からの参入に着目すると、近畿圏に本社を置く外資系企業数は235社前後で推移している(図表2-1-2)。国際的な人的交流の状況では、近畿圏の大学等で学ぶ外国人留学生の数は新型コロナウイルス感染症(以下「新型感染症」という。)等の影響により減少していたが、令和4(2022)年度は5.1万人に再び増加した。また、近畿圏に本社を置く企業に就職する外国人留学生の数は平成30(2018)年の約4,300人から令和4(2022)年の約5,800人に増加している(図表2-1-3)。

近畿圏の貿易額は、令和4(2022)年には40兆円を超え、このうちアジア向けのシェアは6割程度であり、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)。

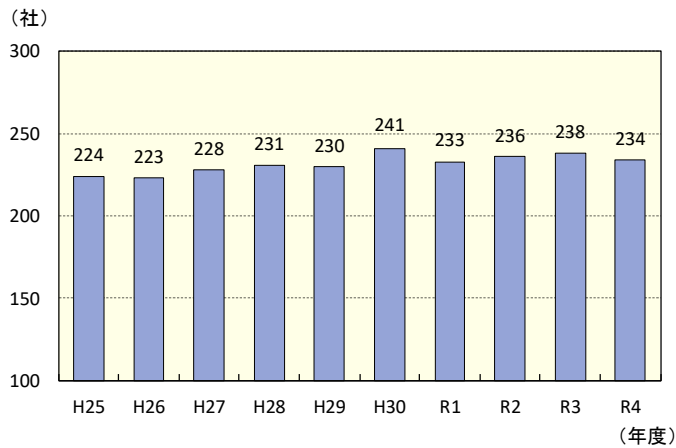
このほか、道路、鉄道、空港、港湾では、高規格道路や北陸新幹線、国際戦略港湾等において、国内外のネットワークの構築や機能強化が進められており(資料編参照)、上記のような経済活動や人的交流を支えている。

図表 2-1-1 県内総生産(名目)とシェアの推移



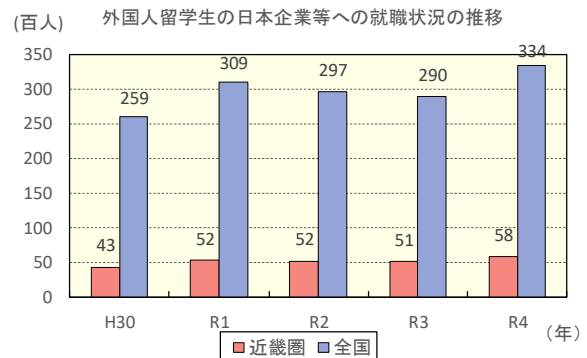
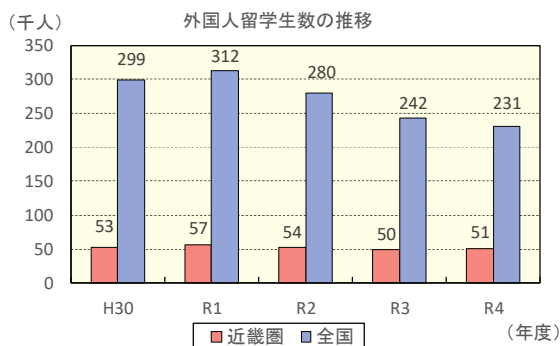
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

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



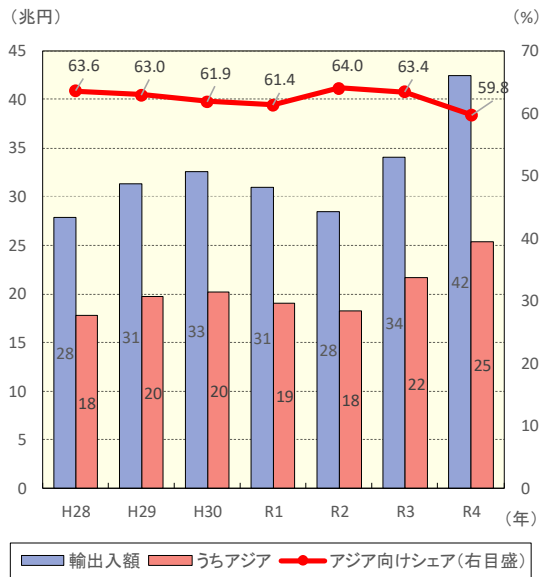
注：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学(大学院を含む。)、短期大学、高等専門学校、専修学校(専門課程)、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

資料：「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

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

図表 2-1-4

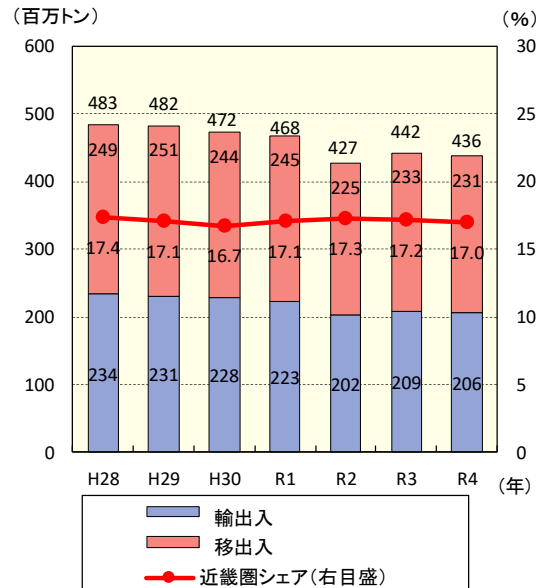
近畿圏の貿易額とアジアに対する貿易額のシェアの推移



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



注：ここでいう近畿圏は、福井県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県の2府4県
 資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

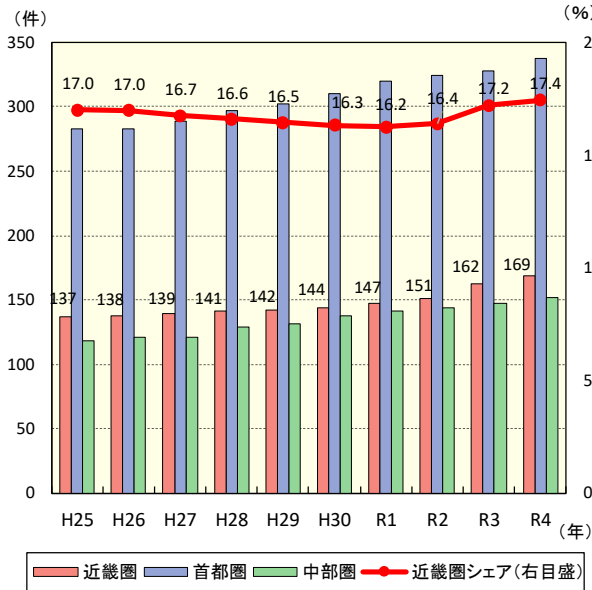
（学術・研究等に関する状況）

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累計立地件数は、令和4（2022）年までに169件であり、全国の約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、経済界等が連携して、文化・学術・研究の拠点形成に向けた取組を推進している。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4（2022）年度末時点で155施設が立地している（図表2-1-7）。

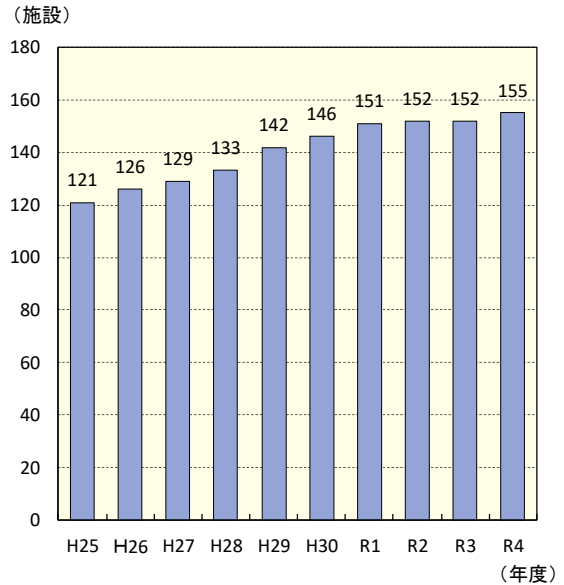
また、近畿圏の大学等における民間企業との共同研究実績は、令和3（2021）年度は6,118件で増加傾向にあり、研究費の受入額は20.9億円である（図表2-1-8）。

図表 2-1-6 研究所の立地件数の推移



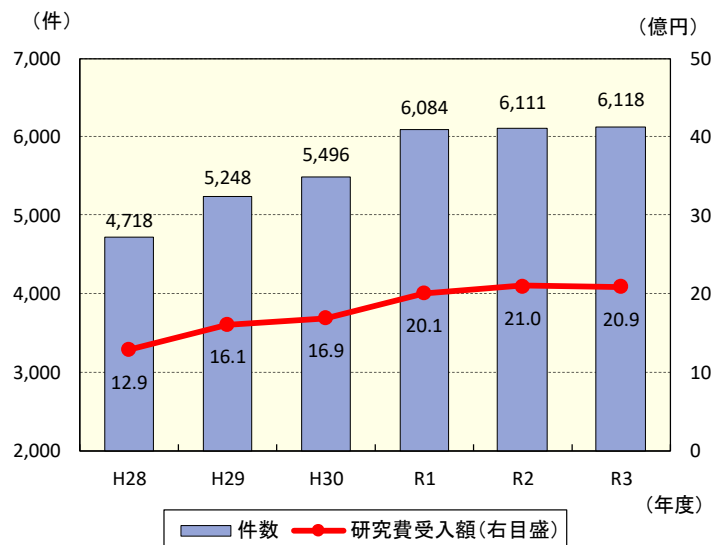
注1：本統計における圏域は以下のとおり。
 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府5県）
 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県（1都7県）
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（5県）
 注2：調査対象は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業に係る分野の研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地も含む）取得（借地含む）されたもの。
 注3：立地件数は昭和60年からの累計件数
 資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

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の推移



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の推移



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

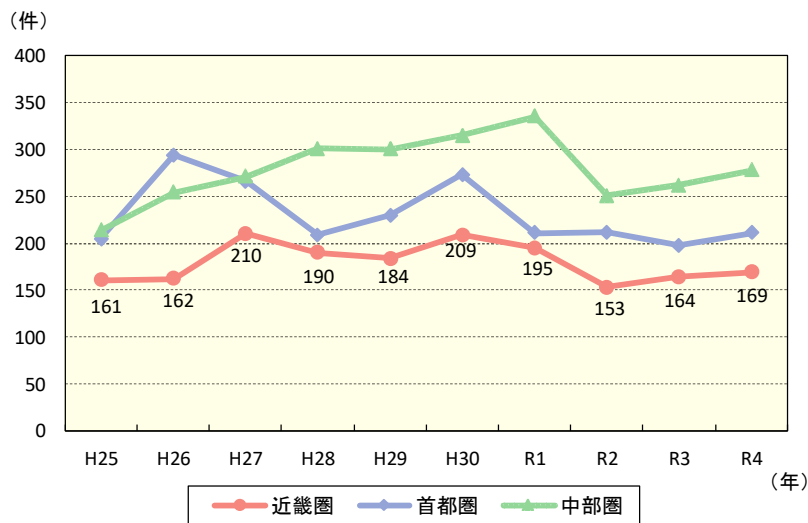
(産業に関する状況)

近畿圏における令和4(2022)年の一年間における工場の新規立地件数は169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4(2022)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)。

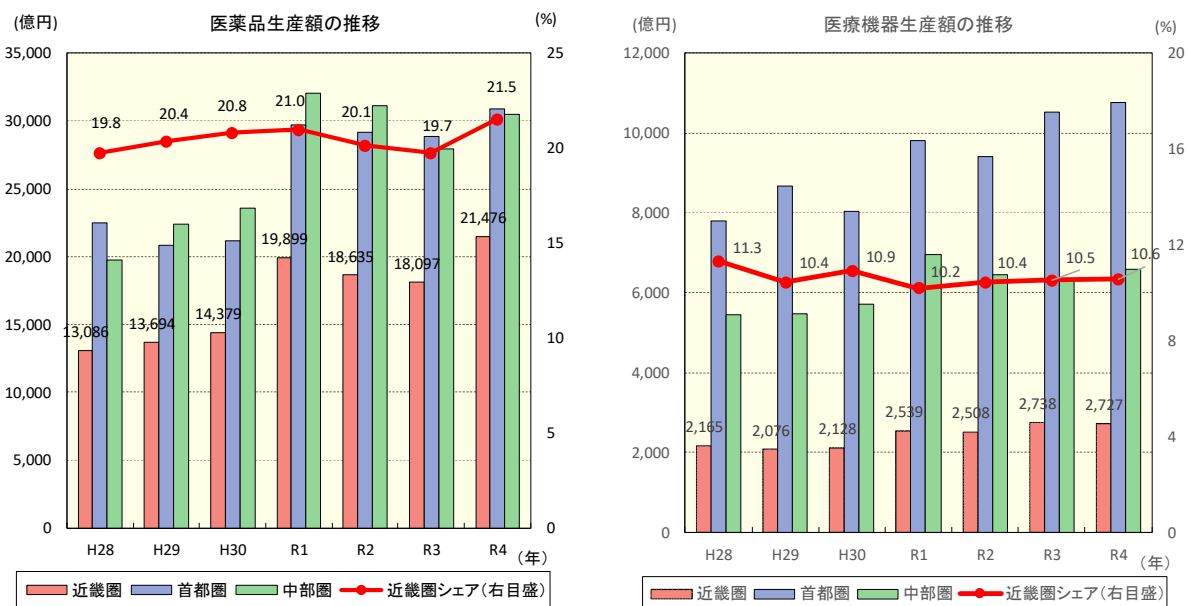
また、近畿圏では有雇用事業所の開業率は、近年4~6%で推移し、大学発のベンチャー企業数は増加傾向にある(H28(2016)年度 397社→R4(2022)年度 721社)など、成長エンジンとなる企業が創出されている(図表2-1-11、図表2-1-12)。

図表 2-1-9 工場の新規立地件数の推移



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

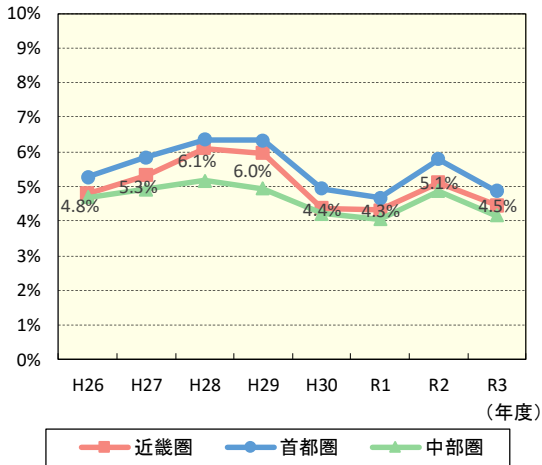
図表 2-1-10 医薬品生産額及び医療機器生産額の推移



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

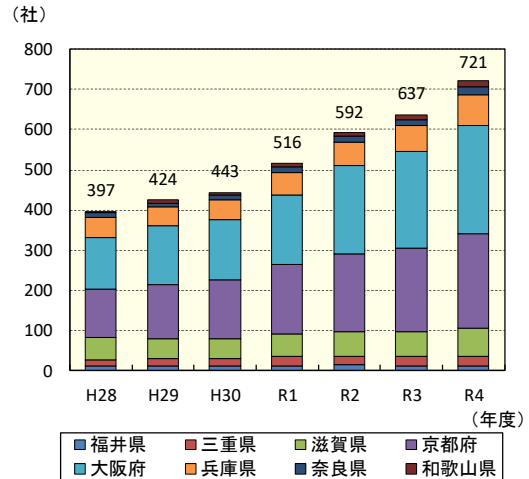
有雇用事業所における開業率の推移



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

大学発ベンチャーの地域別企業数の推移



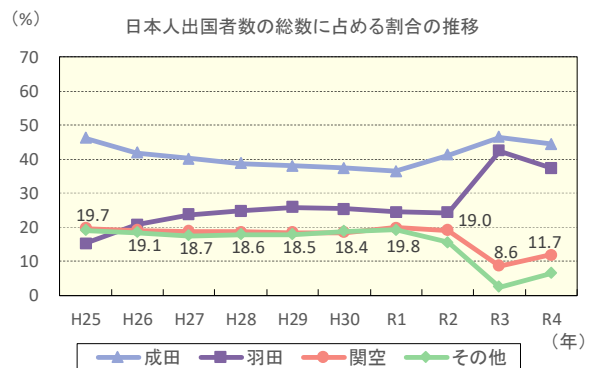
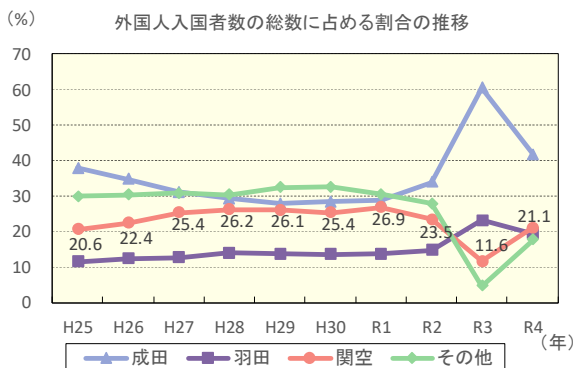
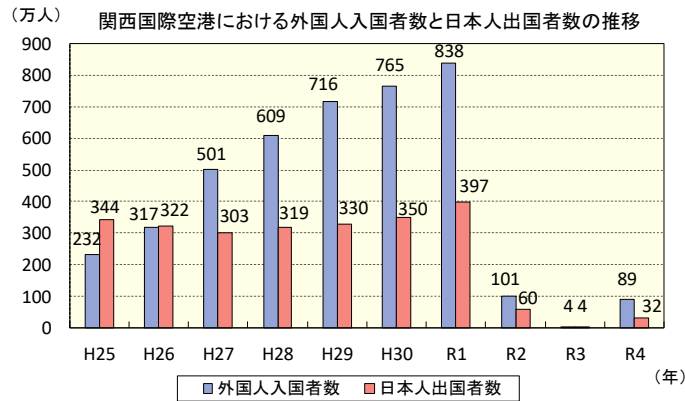
資料：「令和4年度産業技術調査事業（大学発ベンチャー実態等調査）報告書」（経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

(国際交流の状況)

関西国際空港における外国人入国者数は、令和元(2019)年は838万人となり、過去最高を更新していたが、令和4(2022)年は新型コロナウイルス等の影響で89万人に留まっている。また、日本人出国者数についても同様の傾向である(図表2-1-13)。

図表 2-1-13

関西国際空港における外国人入国者と日本人出国者数の状況



資料：「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)

○大阪府・大阪市がスーパーシティ型国家戦略特別区域に指定

令和4(2022)年4月、国家戦略特別区域法(平成25年法律第107号)の規定に基づき、大阪府・大阪市がスーパーシティ型国家戦略特別区域に指定された。

スーパーシティとは、住民が参画し、住民目線で、規制・制度改革とデータ連携を一体的に進めることにより、移動・物流、健康・医療など生活全般にまたがる複数分野の先端的サービスを提供し、令和12(2030)年頃実現される未来社会の先行実現と地域課題の解決を目指すもの。

大阪府・大阪市は、「大阪スーパーシティ構想」の実現を目指し、日本初の空飛ぶクルマの社会実装に向けた基準の整備や、AIを活用した気象予報を行う際の気象予報士の設置基準の緩和など、様々な規制・制度改革に取り組むほか、大阪広域データ連携基盤「ORDEN」の整備など、先端的サービスの実装に向けた取組を進めている。

引き続き、大阪・関西万博の開催地である「夢洲」、都心の大規模ターミナル前に立地する「うめきた2期」という2つのグリーンフィールドを中心に、新しい技術を生み出すことで将来の社会が大きく変わる、イノベーションにつながる取組を進めていくことで、移動・物流分野をはじめとして住民の生活の質の向上や、大阪府・大阪市における産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成に寄与することが期待される。

大阪スーパーシティ構想がめざす将来ビジョン

目的	住民QoLの向上 QoL...Quality of Life 「生活の質」		都市競争力の強化	
	大阪SDGs 行動憲章	わたしたちは、「誰一人取り残さない、持続可能な社会の実現」をめざす“持続可能な開発のための2030アジェンダ”(SDGs)の理念に賛同し、2025年大阪・関西万博の地元都市として、万博のテーマである「いのち輝く未来社会のデザイン」に向けて、SDGsの17ゴールの達成をめざします		
ビジョン	ヘルスケア	ビジネス・イノベーション	モビリティ	
	豊かに暮らす健康長寿社会	活力にあふれるデータ駆動型社会	ストレスフリーな最適移動社会	
大阪広域データ連携基盤 (ORDEN) [Osaka Regional Data Exchange Network]				
主な先端的サービス	医療	健康	まちづくりなど	移動 物流
	先端国際医療 先端国際医療サービス 国籍や場所を問わず、先端国際医療サービスを日常的に享受することができる環境を整備		夢洲コンストラクション ドローンなどによる建設現場の革新 資材運搬、測量、工事管理、現場見守りなどにドローン、BIM/CIMデータなどを積極活用	スマートモビリティ レベル4相当の自動運転の実施 万博会場内外のバスの移動を、自動運転(レベル4相当)で実施 自動運転×貨客混載による交通渋滞緩和 レベル2の自動運転バスを使った建設作業員と工事資材の効率的輸送により交通渋滞緩和 MaaSによる移動の円滑化の実現 MaaSによる経路検索・予約・決済や会場混雑情報の提供等、シームレスな移動体験の実現
	未来健康サービス AI分析などによる健康増進プログラム ヒューマンデータとAI分析などのエビデンスに基づく健康増進プログラムの提供 次世代PHRを活用した先端的サービスの高度化 データ連携基盤などを通じて健康、医療、介護、スポーツなど、多岐にわたるデータを繋いだ次世代PHRを活用し、AIなどの新たなテクノロジーを利用することで、健康・医療のシームレスな融合や個人への最適化など、高度化された様々な先端的サービスを提供		うめきたパークネス みどり×IoT×健康 健康増進サービス、リアルとデジタルの融合空間の創造、ロボットによる施設管理などにより未来の公園を実現	空飛ぶクルマ 日本初の空飛ぶクルマの社会実装 空飛ぶクルマを万博会場へのアクセスや観光周遊サービスなどで活用し、社会実装を実現
			ピンポイント気象予報 AIなどによる気象予報 AI技術と観測データなどを活用し、地域限定の気象予報サービスを提供	

資料：大阪府・大阪市

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)

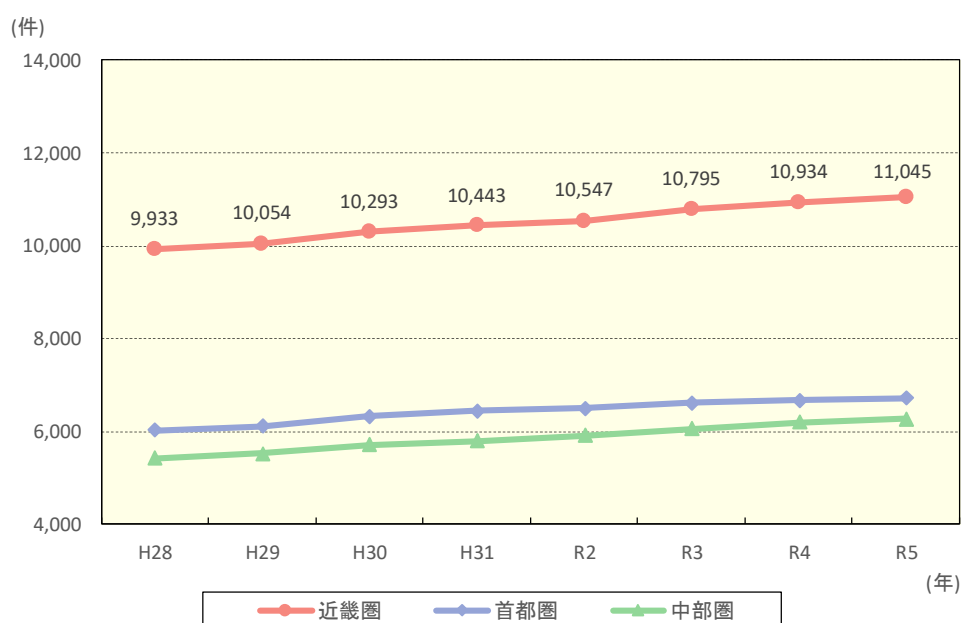
- 長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域。
- 各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産をいかした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域。
- 訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域。
- 世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域。

(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5(2023)年4月1日時点の国指定等文化財の件数は11,045件で、全国(31,522件)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5(2023)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 国指定等文化財の推移



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 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こころ～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 鉄道のキセキ～
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き～
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5年3月末時点

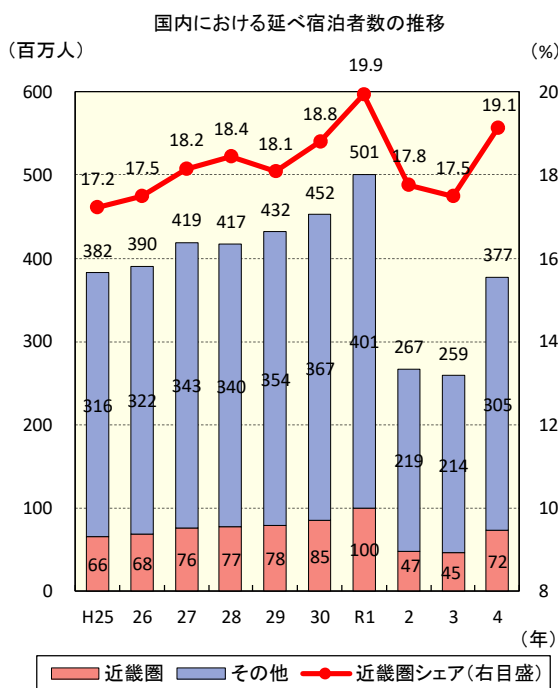
資料：文化庁ウェブサイトを基に国土交通省国土政策局作成

(広域・国際的な観光・交流に関する状況)

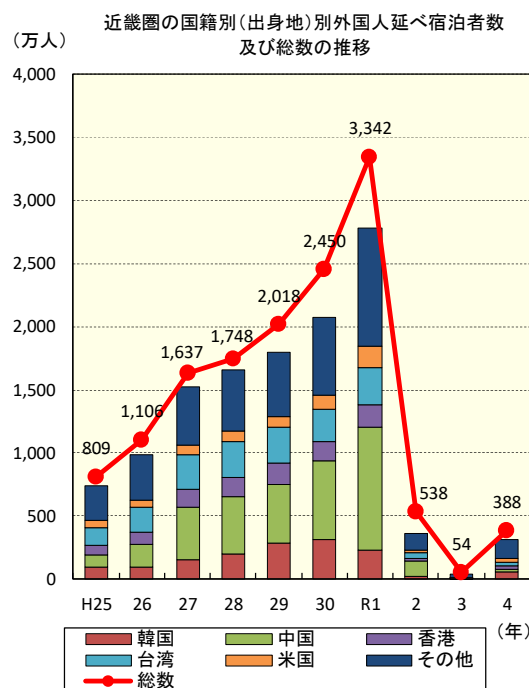
近畿圏では、「関西ツーリズムグランドデザイン 2025¹」を踏まえて官民一体によるインバウンドの取込みが進められている。近年、近畿圏における国内延べ宿泊者数や外国人延べ宿泊者数は増加傾向であったが、新型コロナウイルス等の影響により令和2(2020)年に大きく減少し、令和4(2022)年と令和元(2019)年を比較すると、国内の延べ宿泊者数は約7割まで回復したが、外国人延べ宿泊者数については1割強の388万人泊に留まっている(図表2-2-3)。観光業が新型コロナウイルス等の影響を受ける一方で、近畿圏における消費税免税店の数は、令和5(2023)年3月31日時点で10,623店舗となり、引き続き、外国人旅行者の旅行消費額の増大を図るための体制が確保されている(図表2-2-4)。

MICE²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。国際会議の開催件数は、新型コロナウイルス等の影響により令和2(2020)年に大きく減少した。令和4(2022)年は前年より増加したものの、令和元(2019)年と比較すると、約1割に留まっている(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国籍別(出身地)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

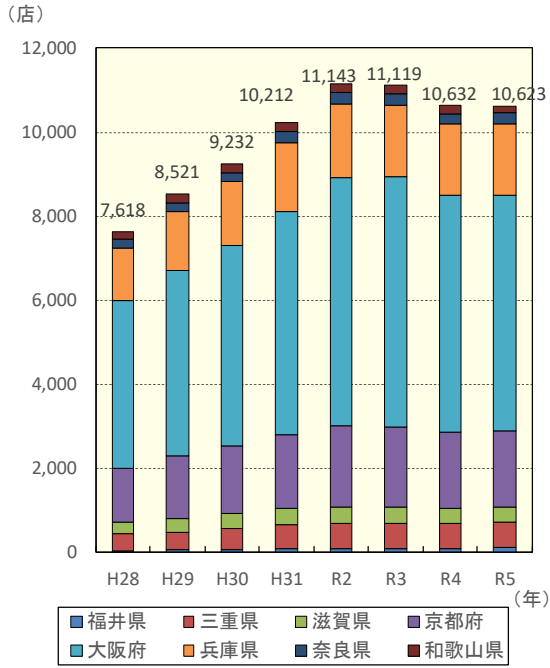


注：国籍別(出身地)外国人の合計の調査対象は従業員数10人以上の宿泊施設であるため、総数と一致しない。
資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省国土政策局作成

¹ 行政、経済団体、観光振興団体、観光関連を中心とした民間事業者等が参画している広域連携DMO※「一般財団法人関西観光本部」が令和4年3月に策定(※DMO: Destination Marketing/Management Organization)

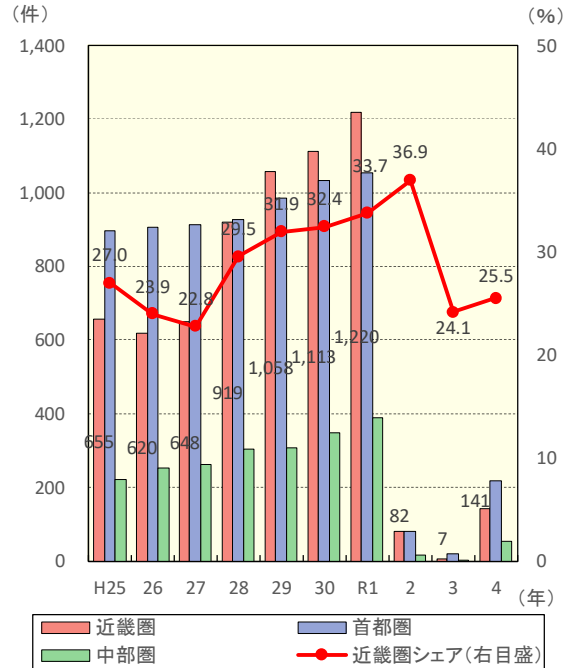
² MICE: Meeting(会議・研究・セミナー)、Incentive tour(報奨・招待旅行)、Convention又はConference(大学・学会・国際会議)、Exhibition(展示会)の頭文字をとった造語で、企業などの会議やセミナー、報償・研究旅行、国際会議や総会・学会、展示会・見本市・イベントなど、ビジネスとかかわりがあり多数の人の移動を伴う観光、旅行の観点から着目した行事の総称

図表 2-2-4 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 2～5 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)

○文化庁が京都に移転

令和5(2023)年3月、芸術文化の振興、文化財の保存・活用、国際文化交流の振興等を担う文化庁が、全面的に京都へ移転し、業務を開始した。

国は、「政府関係機関移転基本方針」(平成28(2016)年3月まち・ひと・しごと創生本部決定)及び「政府関係機関の地方移転にかかる今後の取組について」(同年9月まち・ひと・しごと創生本部決定)に基づき、政府関係機関の地方移転の取組を進めてきた。政府関係機関のうち、研究機関・研修機関等は、全ての機関において機能移転等の取組に着手しているが、中央省庁の本庁機能移転は明治以来はじめてとなる。

文化庁は、この移転を単に東京一極集中の是正にとどまらず、文化芸術のグローバルな展開、文化芸術のDX化、観光や地方創生に向けた文化財の保存活用などを始めとする新たな文化行政を推進する上で大きな契機になるものと位置づけ、更に、「食文化」及び「文化観光」に係る組織の機能強化を図ることとしている。

移転を受け入れる京都にとっても、名実ともに「文化首都」となって都市の魅力や国内外への発信力を一層高めるなど、京都の都市格の向上や将来の発展に大きな意義を持つものとして、京都府、京都市、経済界が中心となり文化庁受け入れの取り組みを行っている。

文化庁の京都への移転によって、伝統産業、コンテンツ、食、観光、生活文化などの京都の強みを文化政策に反映し、従来の文化芸術にとられないような新しい文化が京都から次々と誕生することが期待される。

文化庁移転庁舎



資料：文部科学省

文化庁京都移転の機運を盛り上げるため作成された文化庁京都移転ロゴマーク



資料：京都市

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。

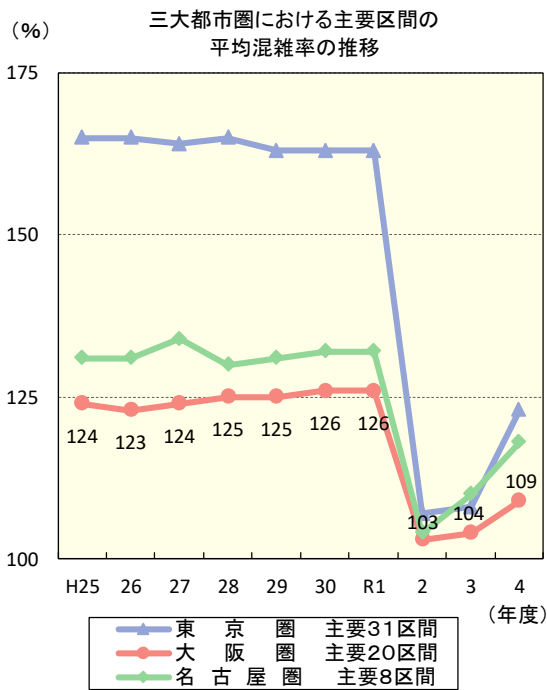
(都市構造に関する状況)

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、鉄道における混雑率については、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、新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化等によって緩和された状態が続いており、令和4(2022)年度においても、同様の傾向が続いている。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23(2011)年度の8.4㎡/人から令和3(2021)年度の9.4㎡/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。近畿圏内で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は、令和5(2023)年3月末時点で105市町となっている(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(2016)年度末 159駅→R4(2022)年度末 174駅)(図表2-3-4)。

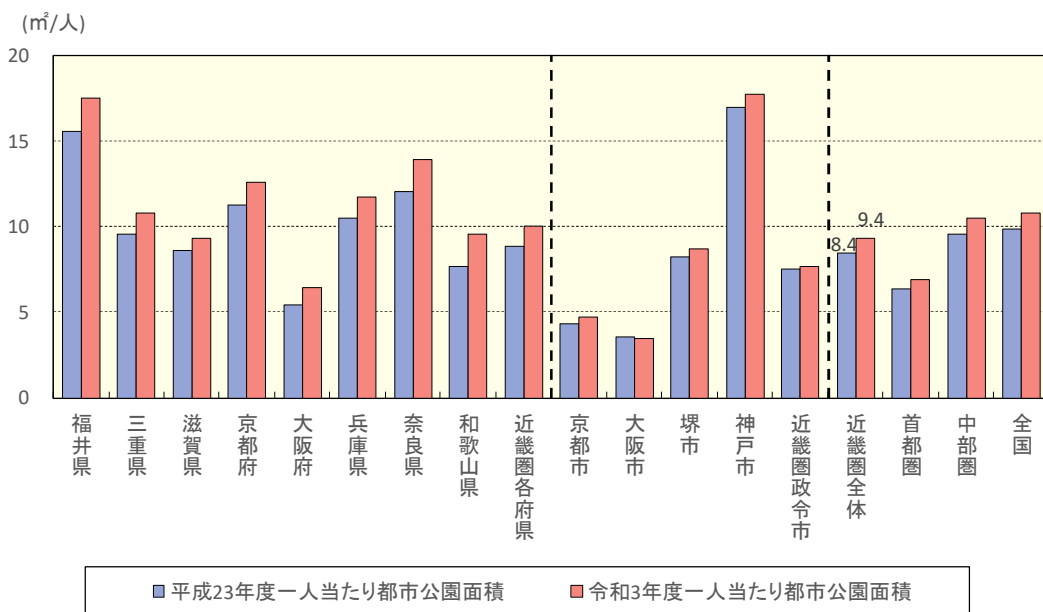
図表 2-3-1 鉄道混雑率とバリアフリーの状況



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4年度末鉄軌道駅における駅の段差解消への対応状況について（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 2-3-2 一人当たり都市公園面積

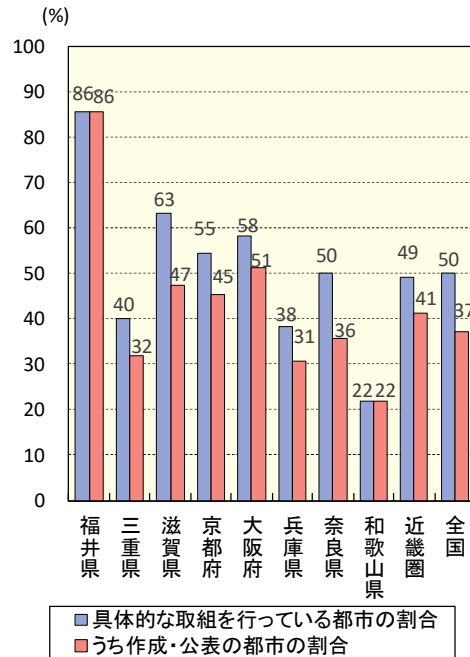


資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-3 立地適正化計画の作成等状況

具体的な取組を行っている都市

福井県	12	福井市・敦賀市・小浜市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・越前市・坂井市・越前町・美浜町・高浜町
三重県	10	津市・四日市市・伊勢市・松阪市・桑名市・名張市・亀山市・熊野市・伊賀市・朝日町
滋賀県	12	大津市・彦根市・長浜市・近江八幡市・草津市・守山市・栗東市・甲賀市・野洲市・湖南市・東近江市・愛荘町
京都府	12	京都市・福知山市・舞鶴市・綾部市・宇治市・亀岡市・向日市・長岡京市・八幡市・京田辺市・南丹市・精華町
大阪府	25	堺市・豊中市・池田市・吹田市・泉大津市・高槻市・貝塚市・守口市・枚方市・茨木市・八尾市・富田林市・寝屋川市・河内長野市・太東市・和泉市・箕面市・門真市・摂津市・高石市・東大阪市・阪南市・島本町・忠岡町・熊取町
兵庫県	15	神戸市・姫路市・尼崎市・明石市・西宮市・洲本市・加古川市・赤穂市・西脇市・宝塚市・高砂市・朝来市・たつの市・福崎町・太子町
奈良県	14	奈良市・大和高田市・大和郡山市・天理市・桜井市・五條市・御所市・香芝市・葛城市・宇陀市・川西町・田原本町・王寺町・広陵町
和歌山県	5	和歌山市・海南市・有田市・新宮市・湯浅町
合計	105	



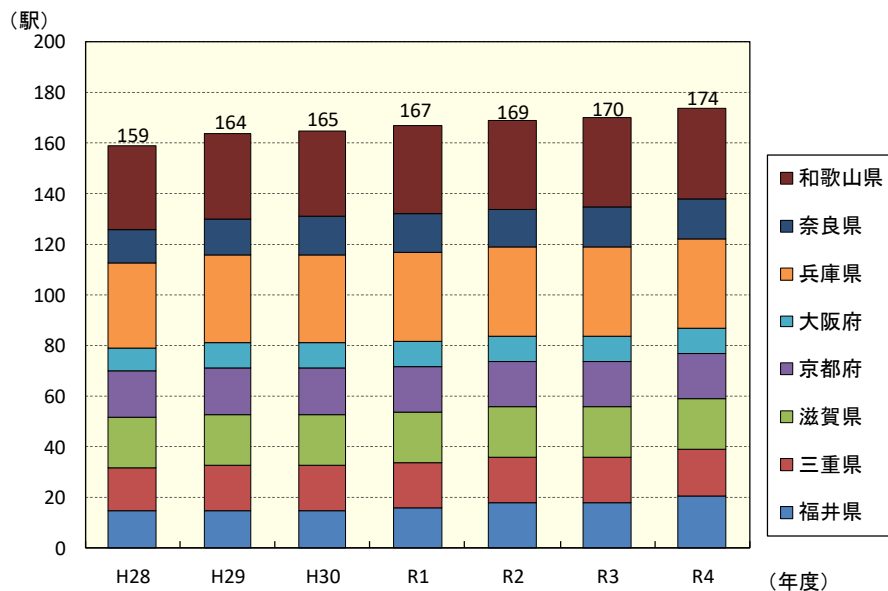
注1：左表の「作成・公表の都市」は下線で示している。

注2：右図の母数は都市計画区域を有する市区町村を対象

注3：「具体的な取組を行っている都市」、「作成・公表の都市」は令和5年3月31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 道の駅の登録件数の推移



注：各年度末時点

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

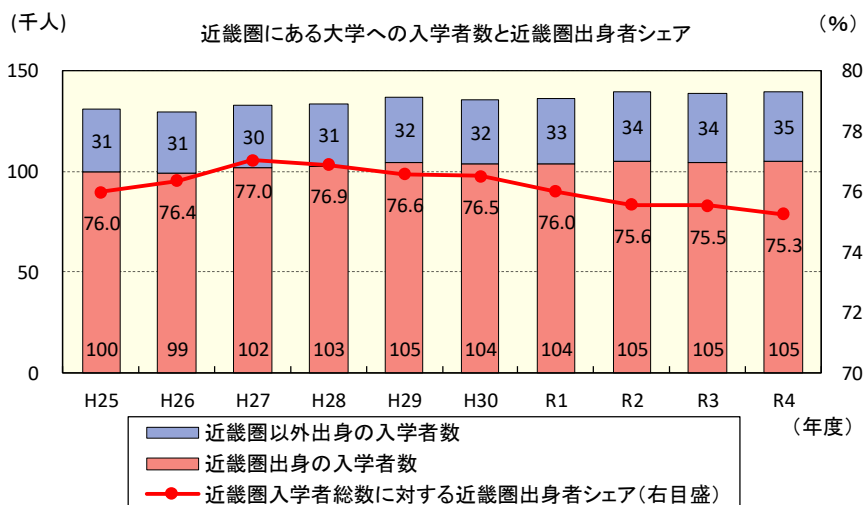
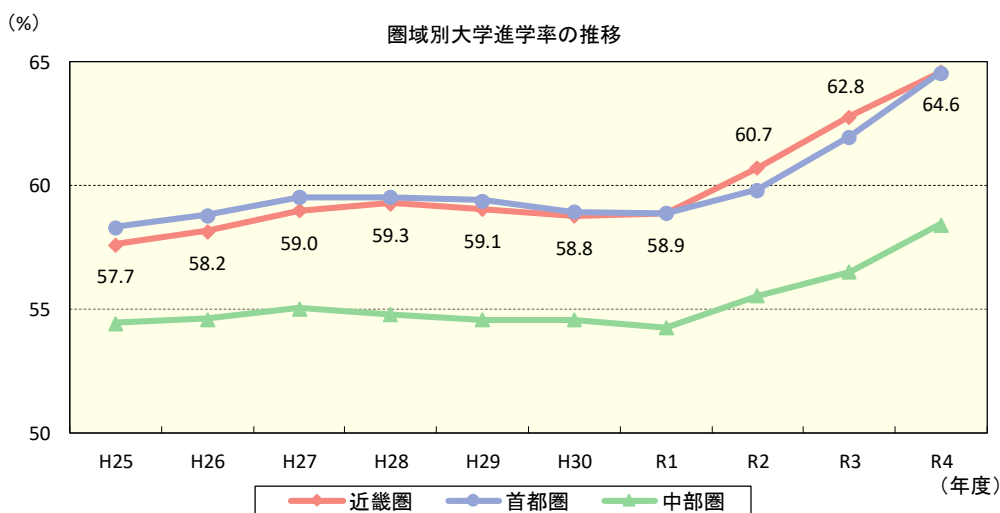
(教育・医療・福祉に関する状況)

圏域別の大学進学率を見ると、近畿圏の進学率は、近年、上昇傾向となっており、首都圏と同様に高くなっている。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4(2022)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、奈良県、和歌山県では全国と比べて高い水準となっている(図表 2-3-6)。

保育環境については、保育の受け皿となる保育所等の整備が進んでいるものの、令和5(2023)年4月1日時点の待機児童数は前年から僅かに増加し、802人となった(図表 2-3-7、図表 2-3-8)。

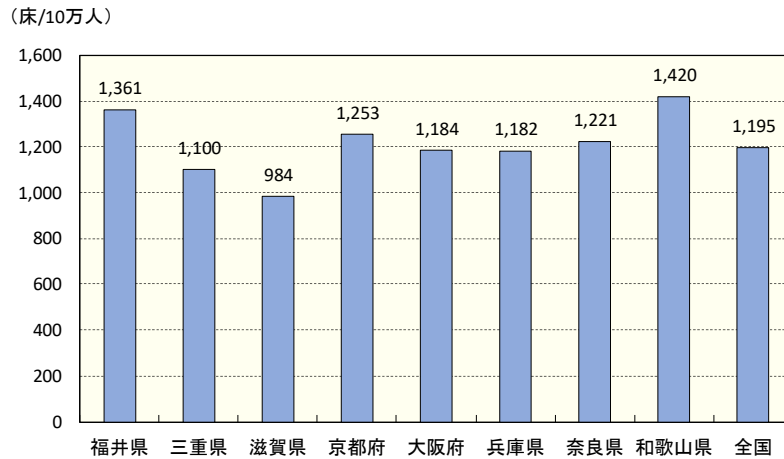
図表 2-3-5 圏域別大学進学率と近畿圏にある大学への入学者数の状況



注：各年5月1日時点

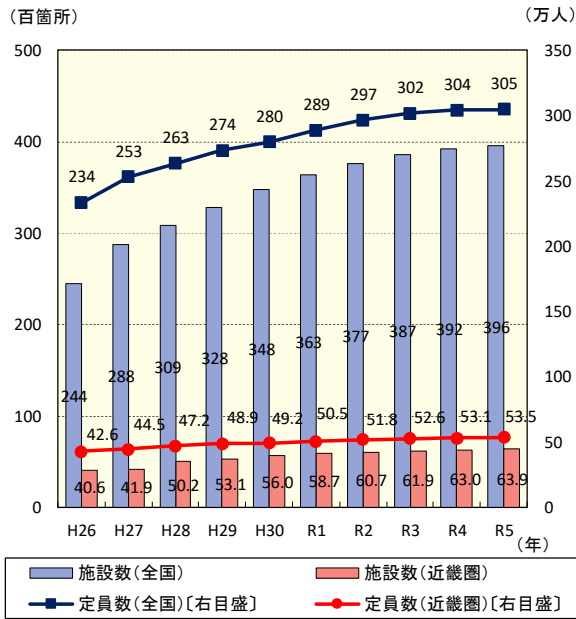
資料：「学校基本調査」(文部科学省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-6 人口10万人当たりの病院病床数



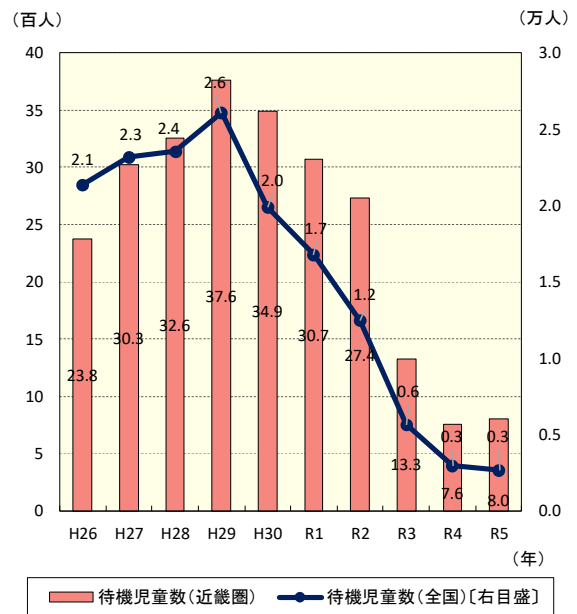
注：令和4年10月末時点
資料：「令和4年医療施設（動態）調査」（厚生労働省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-7 保育所等施設及び定員数の推移



注：各年4月1日時点
資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（こども家庭庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-8 待機児童数の推移



(トピック)

○「JR西日本×沿線自治体」共同プロジェクト おためし暮らし

「おためし暮らし」は、西日本旅客鉄道株式会社が、沿線自治体と協働して行っている西日本エリアの活性化に向けた取り組みである。

このプロジェクトは、西日本エリア内の特定のエリアに居住して、鉄道通勤費支援サービスを利用しながら、「都市圏の仕事を持ちながら地方居住」を体感する機会を提供するもの。令和3(2021)年6月に滋賀県高島市、京都府南丹市、兵庫県丹波篠山市を連携自治体として始まり、対象自治体への移住に関心のある人、特に京阪神都市部へ鉄道で通勤している人を対象に、支援内容を拡充しながら行われてきた。

第2期となる令和4(2022)年度から参加者の意見を基にサービスの改善が図られ、令和5(2023)年度には、連携自治体に滋賀県甲賀市、和歌山県和歌山市の2市が加わり、支援策も、①JR運賃および特急料金の通勤費の40%還元(WESTERポイントによる)、②おためし住宅の提供(1週間から11ヶ月までのおためし入居)、③移住サポート窓口、④駅レンタカー割引といった支援サービスが実施されている。

このプロジェクトを通じて、コロナ禍を契機に行動変容した利用者に新たなライフスタイルの提案とともに、西日本エリアの魅力を改めて伝え、定住人口・関係人口・交流人口の増加につなげることで、地域活性化や鉄道利用の促進が図られることが期待される。



仕事はそのまま、ローカルに暮らし、ときどき出社。
あなたに合った暮らしがしほ、JR西日本と沿線自治体がお手伝いします。



詳しくは [おためし暮らし JR](#)



資料：西日本旅客鉄道株式会社

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。

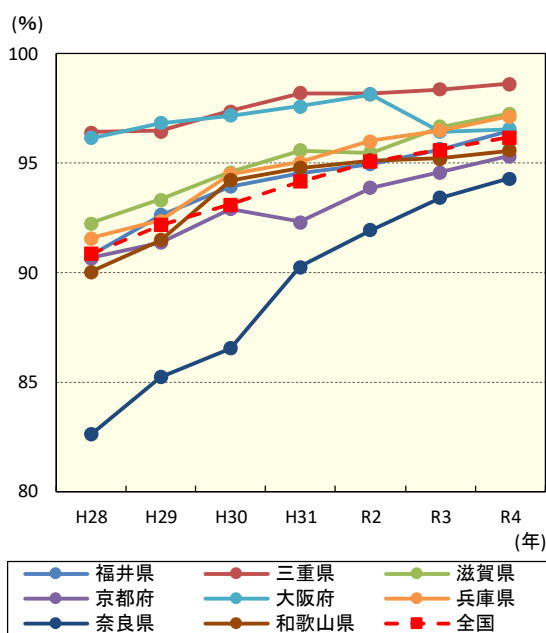
近畿圏の災害時に防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、上昇傾向にある(図表 2-4-1)。

また、多発する水害等に対して、円滑かつ迅速な避難等により被害を軽減するため、各種ハザードマップの整備が進められており、災害リスク情報の充実が図られている(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 30(2018)年と比較すると圏域で増加しており(H30(2018)年 1,454 件→R4(2022)年 1,808 件)、和歌山県で最も増加幅が大きい(H30(2018)年 161 件→R4(2022)年 250 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 91.9%であり、全国の 84.7%を上回っている(図表 2-4-4)。

図表 2-4-1 防災拠点となる公共施設等の耐震化の推移



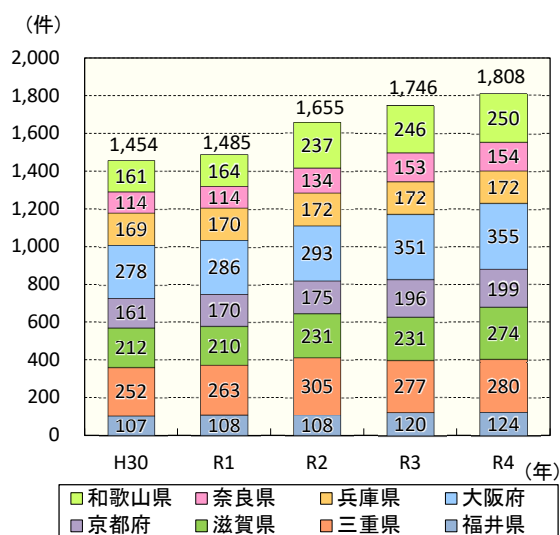
注1：平成28～31年は各年3月31日時点、令和2～4年は各年10月1日時点
 注2：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、診療施設、社会福祉施設等である。
 資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-2 ハザードマップの公表状況

	市町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
福井県	17	17	3	1	11	17	0
三重県	29	25	4	7	19	26	0
滋賀県	19	18	14	0	0	16	0
京都府	26	26	7	0	4	25	0
大阪府	43	41	32	9	14	34	0
兵庫県	41	40	8	16	17	38	0
奈良県	39	30	1	0	0	28	0
和歌山県	30	24	7	1	19	26	0
合計	244	221	76	34	84	210	0

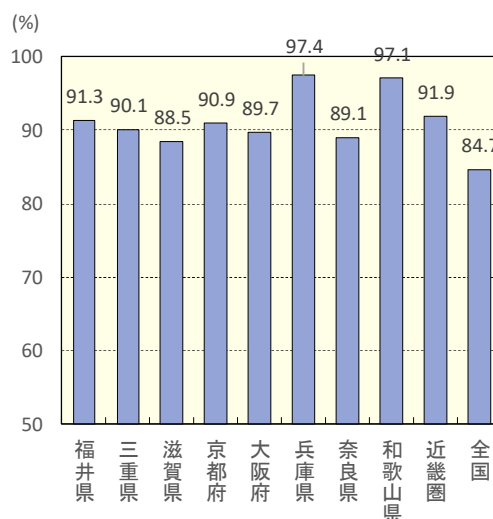
注1：令和4年12月末時点
 注2：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市町村数を集計
 資料：「ハザードマップポータルサイト」（国土交通省 HP <https://disaportal.gsi.go.jp/>）を基に国土交通省国土政策局作成

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 自主防災組織の活動カバー率

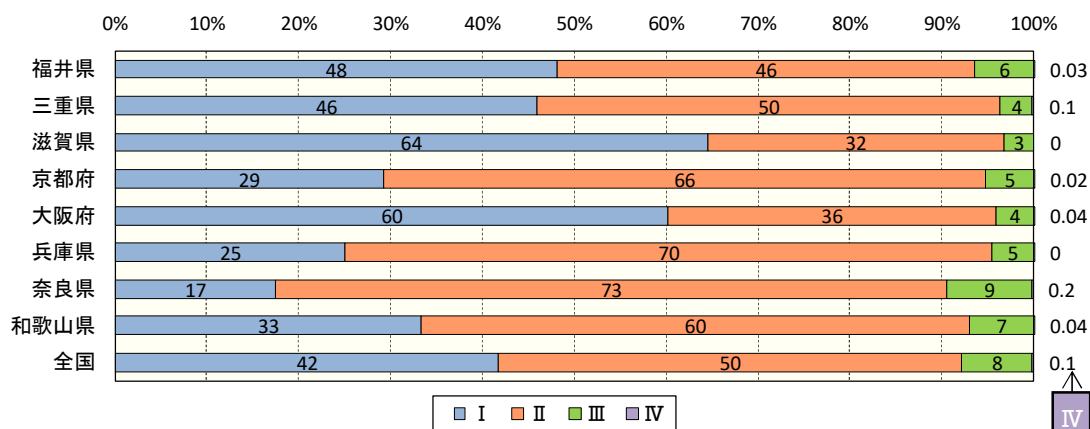


注1：令和4年4月1日時点
 注2：活動カバー率とは、各府県の全世帯数に対する自主防災組織の活動範囲に含まれる地域の世帯数の割合
 資料：「令和4年版消防白書」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

(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4(2022)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割合より高くなっている(図表2-4-5)。

図表 2-4-5 橋梁点検結果の状況(地方公共団体管理分)



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1: 令和4年度末時点

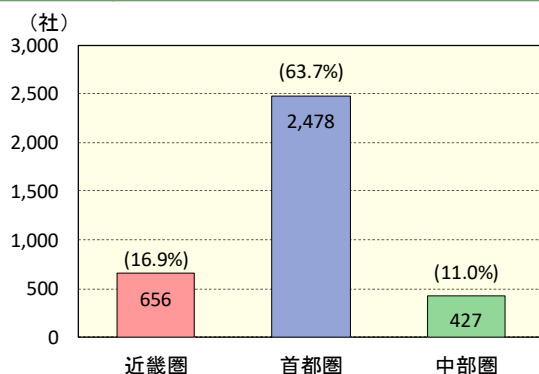
注2: 平成26～令和4年度の最新の点検結果をもとに作成

資料: 「令和4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4(2022)年12月時点で656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4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 2023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 2023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)

○天ヶ瀬ダム再開発事業が完成

令和5(2023)年、国土交通省近畿地方整備局が淀川水系宇治川で実施していた天ヶ瀬ダム再開発事業が完了した。

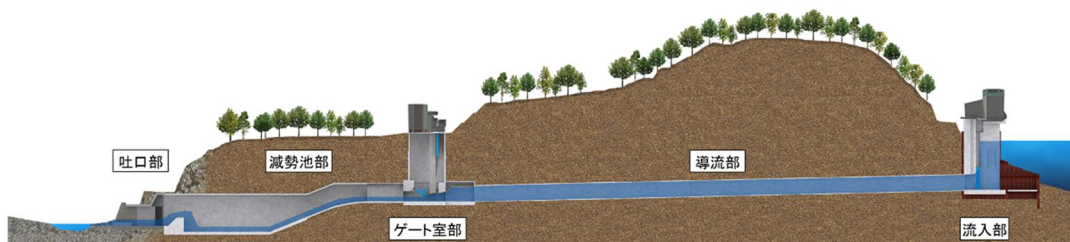
天ヶ瀬ダムは、昭和39(1964)年に完成した琵琶湖の下流河川である宇治川にあるダムであり、洪水調節機能及び利水機能の強化が課題となっていた。

平成25(2013)年から、トンネル式放流設備を新設する工事が実施された。水路トンネルとしてはトンネル径(幅23m、高さ26m)が日本最大級であり、トンネル内部に減勢池(水の勢いを緩めるための施設)を配置することで下流の周辺環境へ配慮している。

再開発事業が完成し、ダムの最大放流量が $900\text{m}^3/\text{s}$ から $1,500\text{m}^3/\text{s}$ へ大幅に増加したことで洪水時の貯水容量を効率的に活用できるようになり、宇治川や淀川本川への洪水調節機能が強化されたほか、琵琶湖周辺の洪水被害を軽減できるようになった。

また、貯水池運用の効率化によって新たに約17万人分の水を安定的に供給できるようになるなど、治水・利水の機能増強が図られている。

天ヶ瀬ダム再開発事業の施設概要図



資料：近畿地方整備局琵琶湖河川事務所

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。

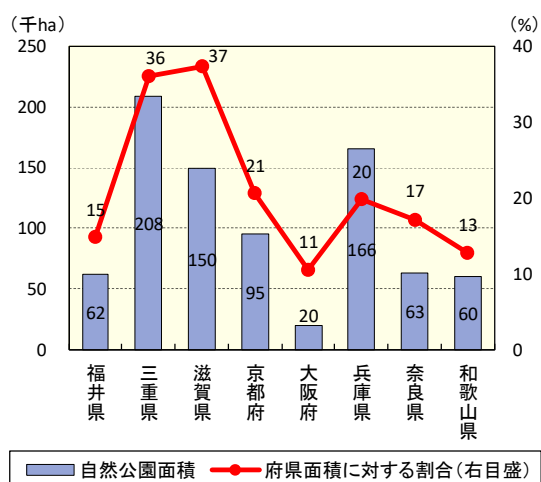
(自然環境等の状況)

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4(2022)年12月1日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)。

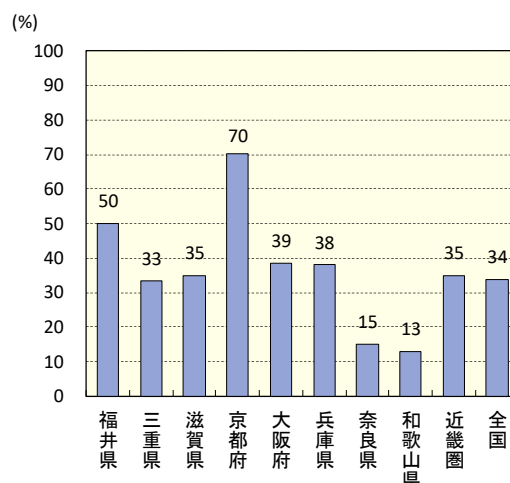
また、再生可能エネルギーの導入が拡大しており、近畿圏の固定価格買取制度における再生可能エネルギー発電設備の導入量は、令和5(2023)年3月末時点で11,434千kWに達し、また、全国に占める近畿圏のシェアは13.8%となっている(図表 2-5-3)。

図表 2-5-1 自然公園の面積



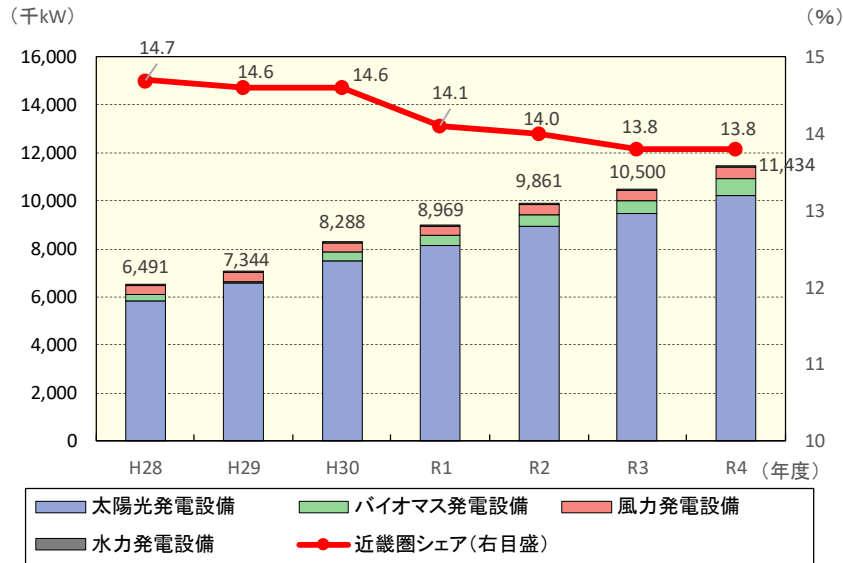
注：令和5年3月末時点
資料：環境省ウェブサイト資料(自然保護各種データ)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-2 地方公共団体実行計画(区域施策編)の策定状況



注：令和4年12月1日時点
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の推移



注1：各年度末時点

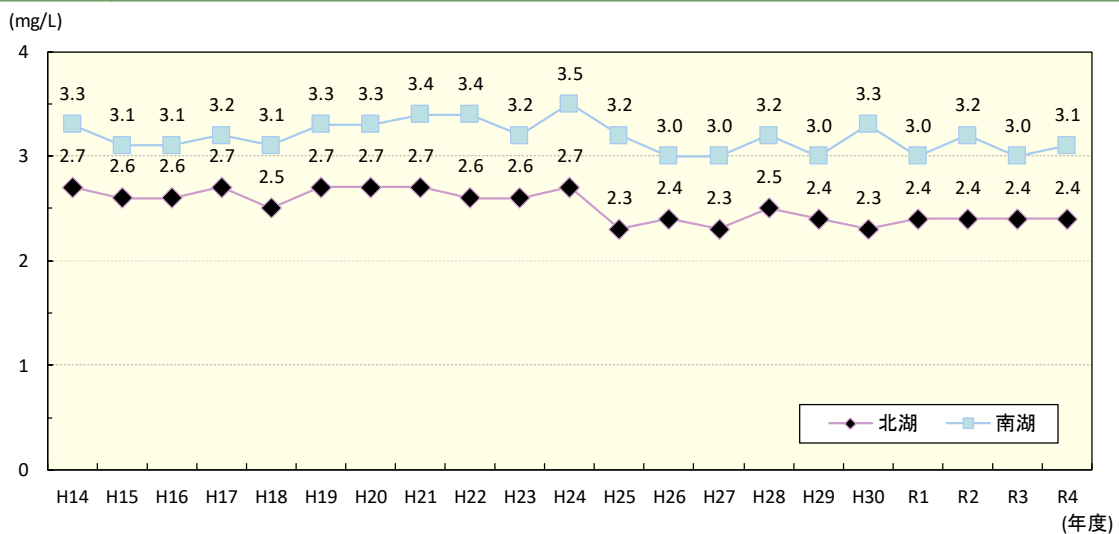
注2：導入量は新規導入分と移行認定分の合計値

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1,480万人の水利用を支える琵琶湖では、北湖・南湖の一部の項目で環境基準を達成しているものの、COD（化学的酸素要求量）³は横ばい傾向であり、必ずしも改善していない（図表 2-5-4）。また、水質以外では、アオコ⁴の発生、水草・外来水生植物の繁茂、在来魚介類の減少や成長不良など生態系の課題が顕在化し、今後は気候変動の影響も懸念されることから、引き続き関係者が連携して琵琶湖の保全・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

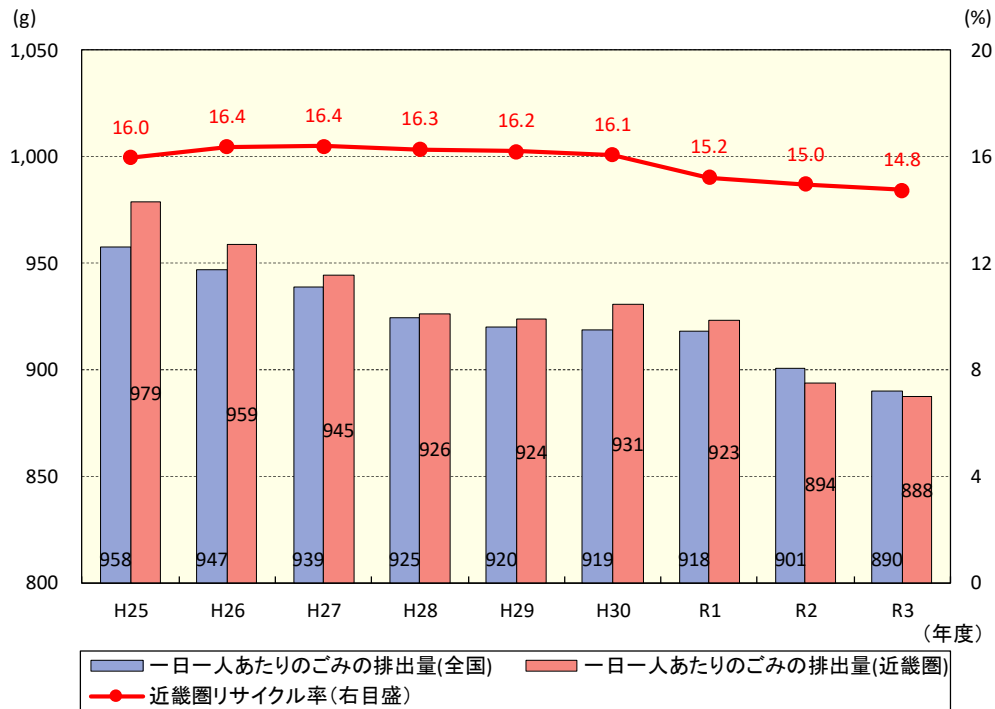
³ COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。

⁴ 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。

(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、令和2年度は前年度から約3%減少しており、令和3年度も同水準を維持している。リサイクル率は15%前後で推移している(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の推移



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

(トピック)

○「森・里・湖（うみ）に育まれる漁業と農業が織りなす琵琶湖システム」が世界農業遺産に認定

滋賀県では、これまで琵琶湖と共生する農林水産業を推進してきたが、令和4（2022）年7月、滋賀県琵琶湖地域の「森・里・湖（うみ）に育まれる漁業と農業が織りなす琵琶湖システム」が、世界的に重要な伝統的農林水産業を営む地域（農林水産業システム）と認められ、国連食糧農業機関（FAO）から「世界農業遺産」に認定された。

「琵琶湖システム」は、琵琶湖の伝統漁法であるエリ漁^{※1}のほか、環境こだわり農業^{※2}や魚のゆりかご水田^{※3}、漁業者や地域住民が参画して行う水源林の保全、そして「ふなずし^{※4}」に代表される湖魚と農産物が融合した伝統的な食文化から構成されている。

今後も多様な主体とともに、地域の持続可能な営みに向けて取組が進められる。

- ※1 エリ漁：伝統的な「待ちの漁法」の代表格で、湖岸から沖合に向かい矢印型に網を張り、湖岸によってきた魚の習性をうまく利用し、「つぼ」と呼ばれる部分に誘導し漁獲する方法
- ※2 環境こだわり農業：化学合成農薬および化学肥料の使用量を通常の5割以下に削減するとともに、濁水の流出防止など、琵琶湖をはじめとする環境への負荷を低減して行う農業
- ※3 魚のゆりかご水田：ニゴロブナなどの在来魚が琵琶湖および内湖等から産卵のために遡上し、ふ化した稚魚が健やかに成長する水田
- ※4 ふなずし：ニゴロブナを原料とした、魚と米を発酵させた「なれずし」の一種で、湖国滋賀県を代表する味覚の一つ



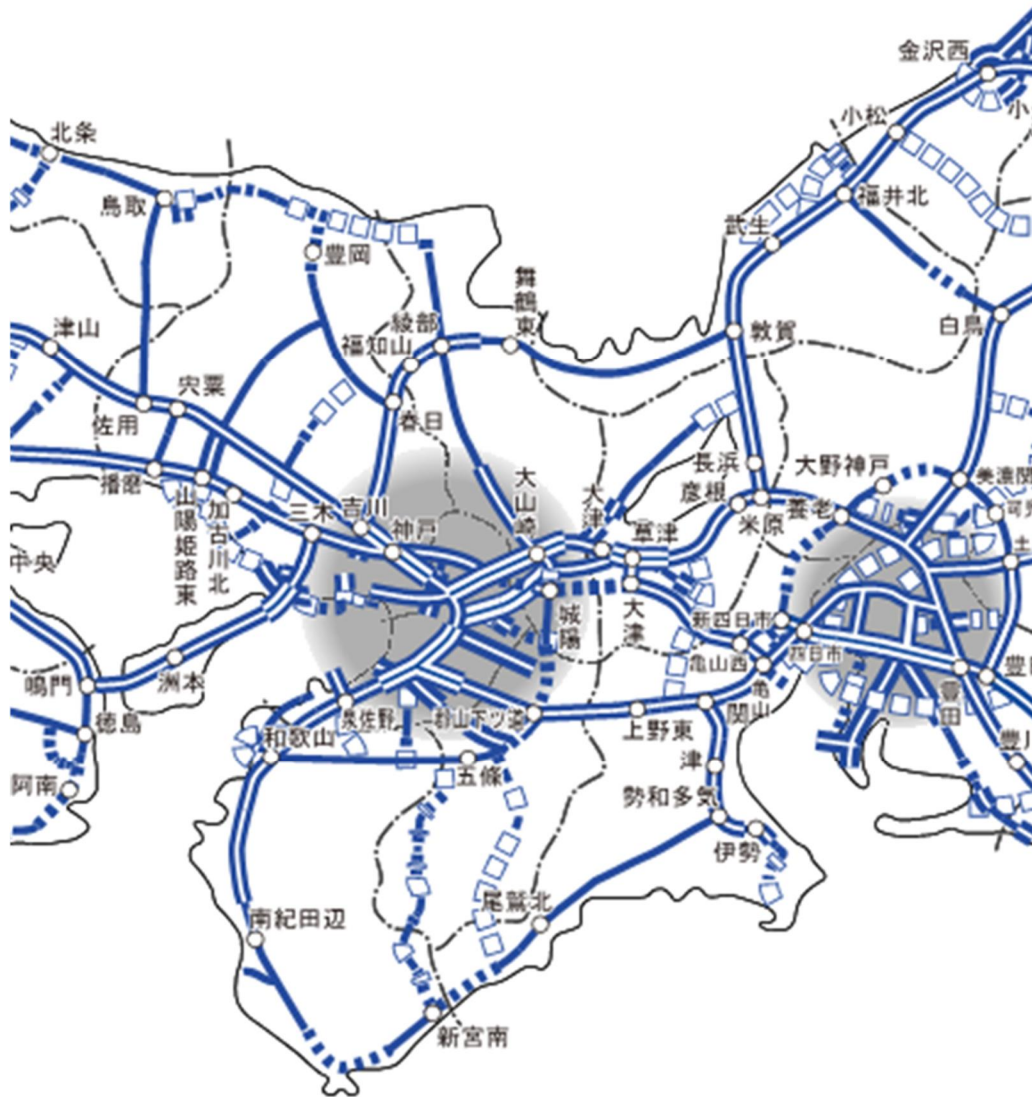
資料：滋賀県

Ⅲ 資料編

(近畿圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

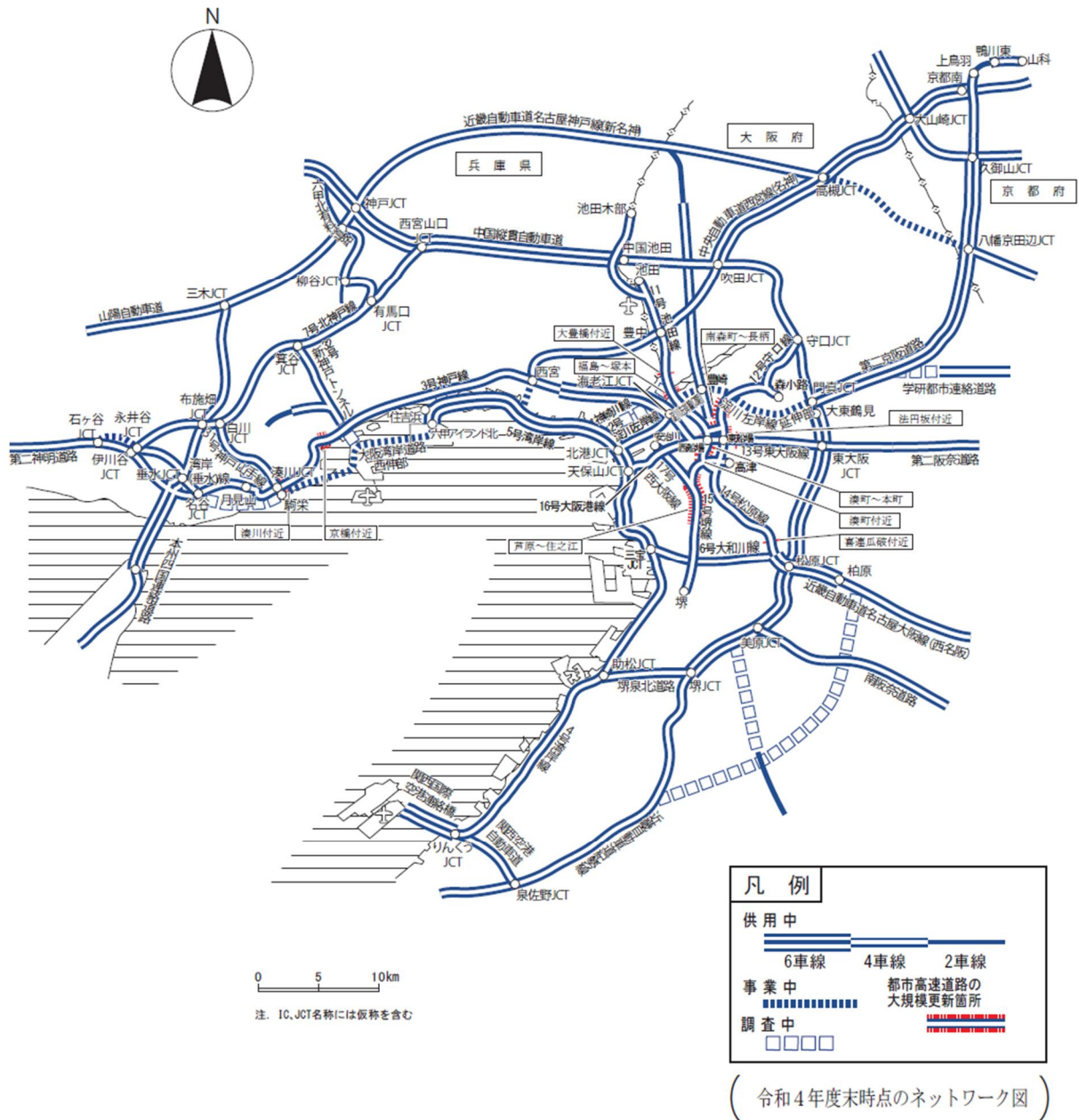
(1) 近畿圏道路図



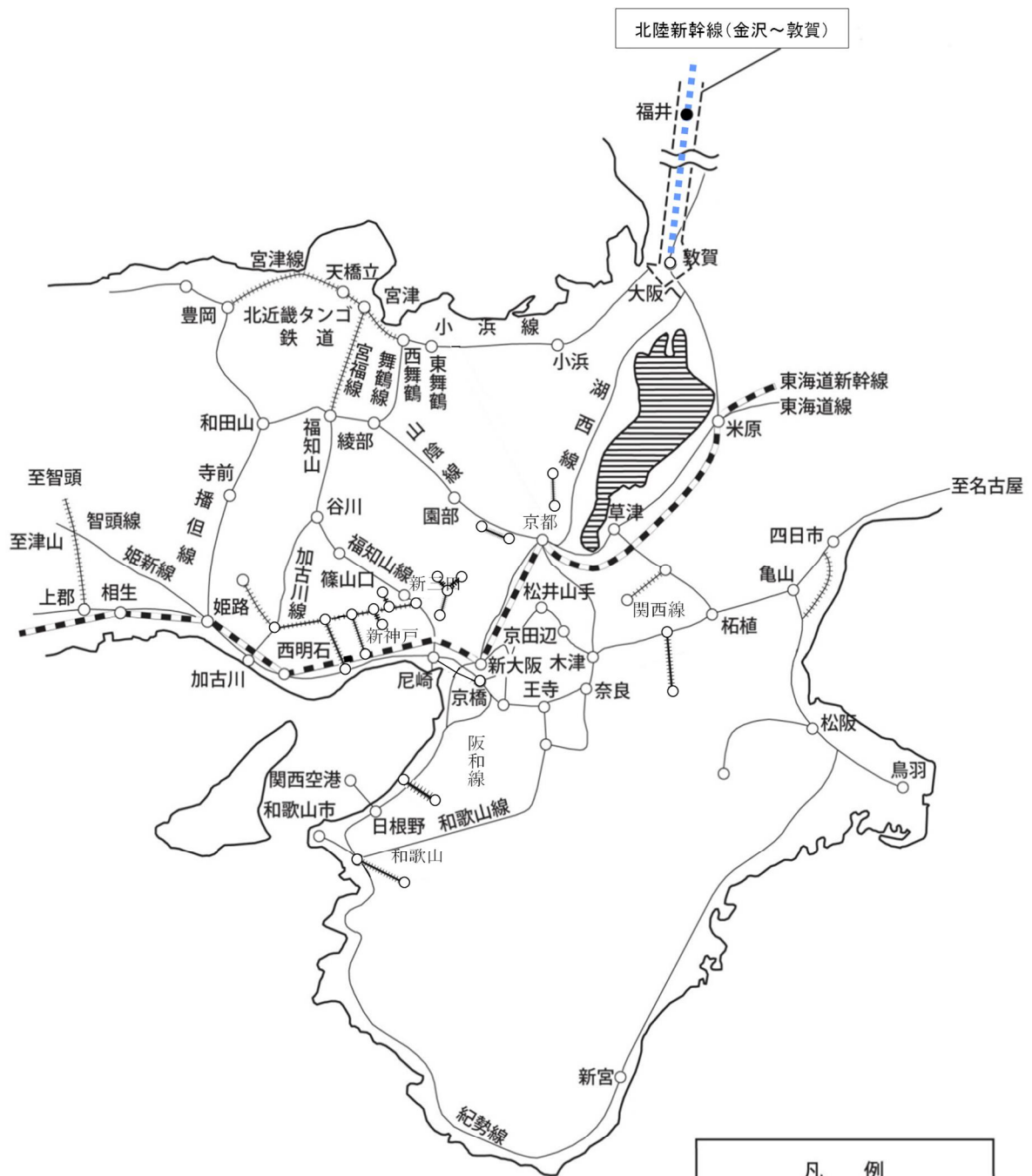
凡 例	
供 用 中	
事 業 中	
調 査 中	

令和4年度末時点
 ※事業中区間のIC・JCT名は仮称を含む

(2) 阪神近郊道路図



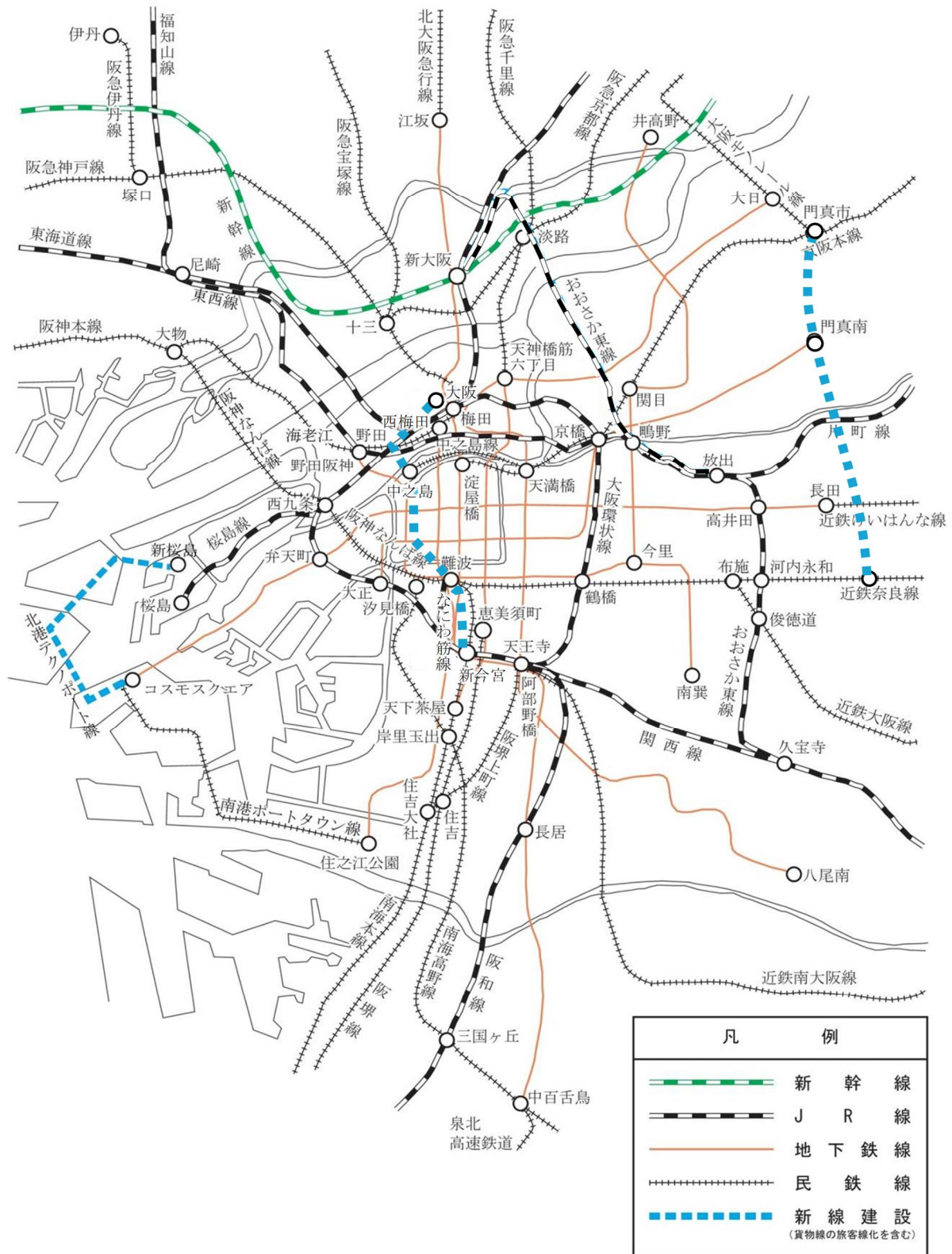
2. 鉄道の整備 (1)新幹線鉄道等



凡 例	
-----	北 陸 新 幹 線
-----	建設中中間
-----	東 海 道 山 陽 新 幹 線
————	J R 在 来 線
-----	民 鉄 線

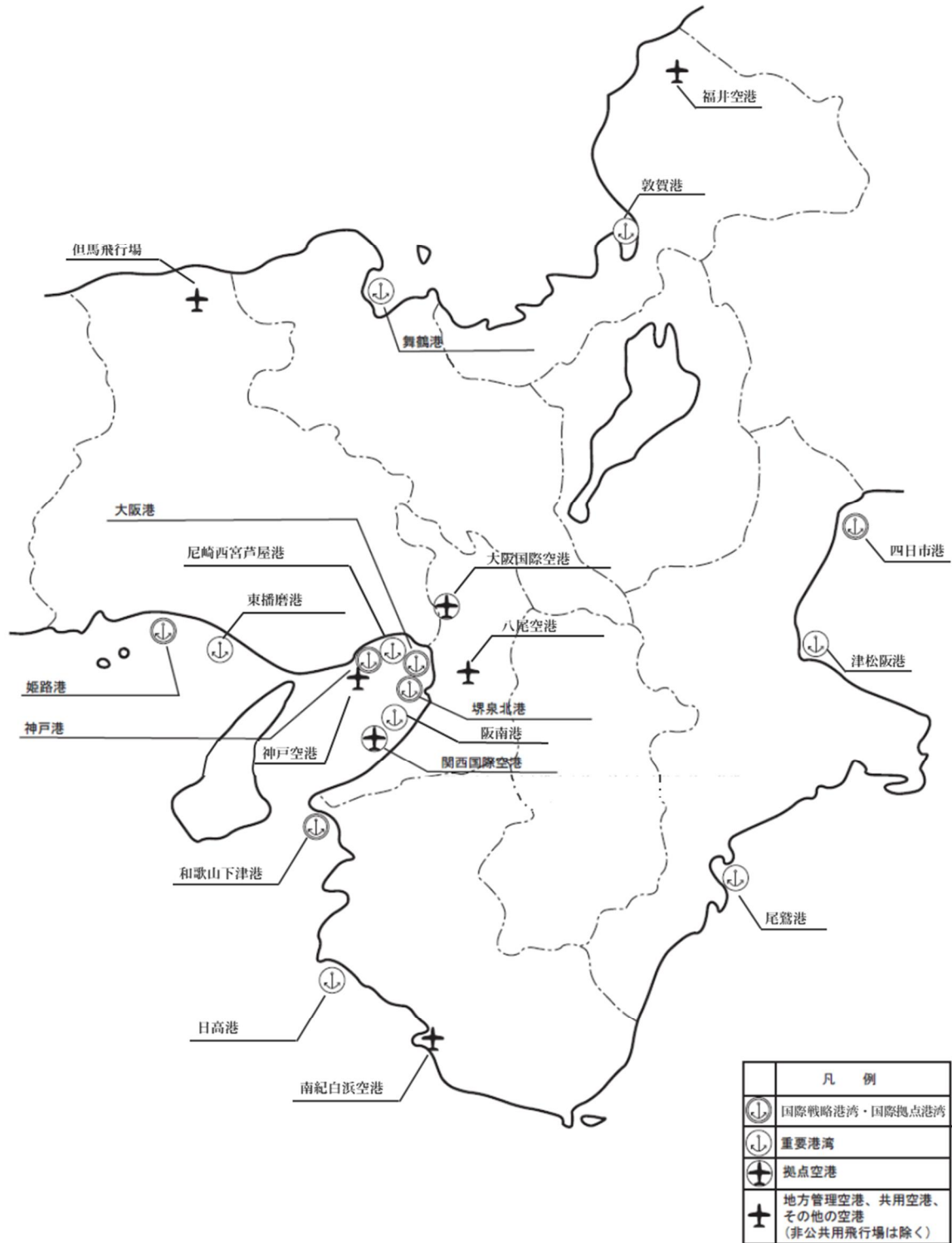
令和4年度末時点

(2)在来線鉄道等(大阪周辺)



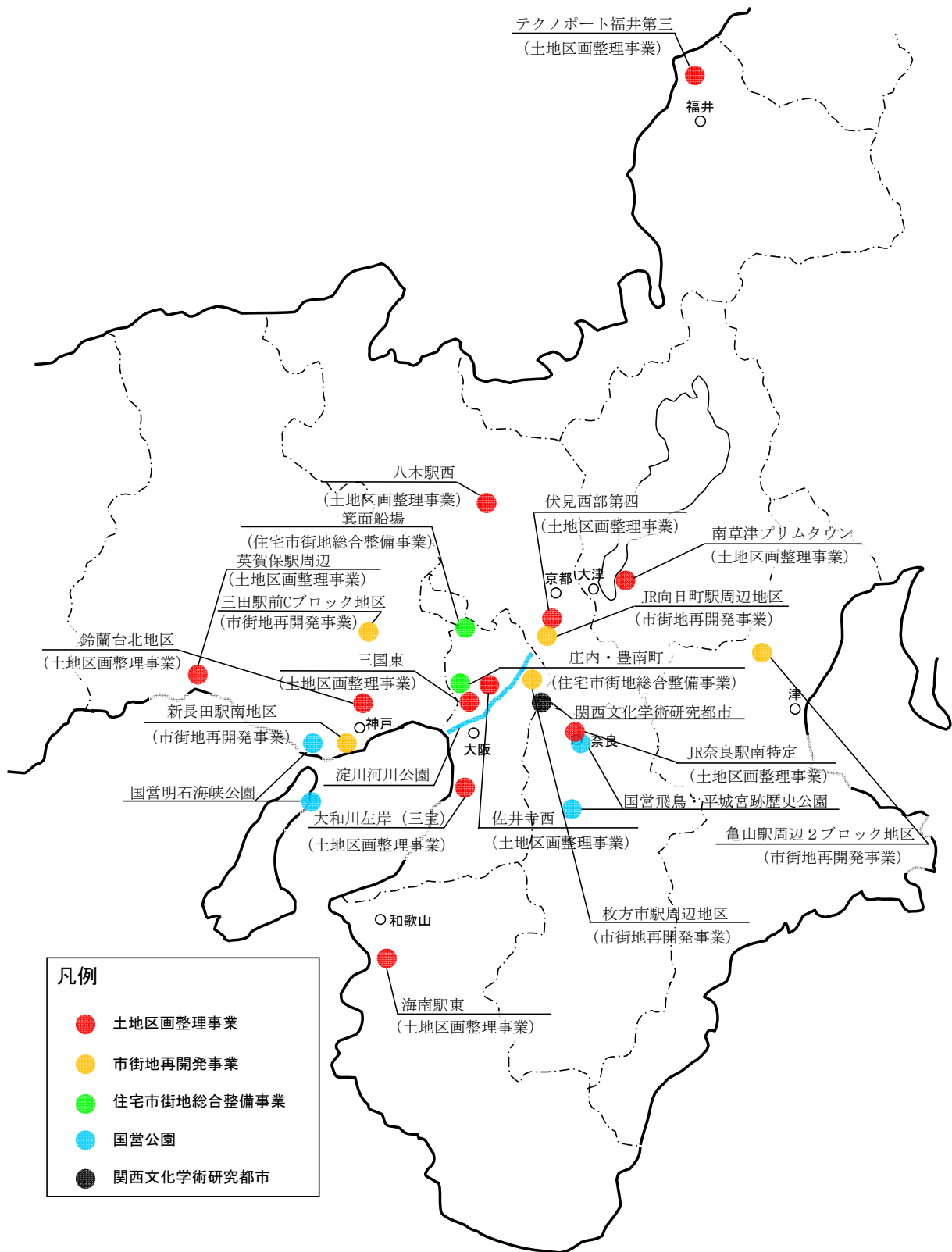
令和4年度末時点

3. 港湾・空港の整備



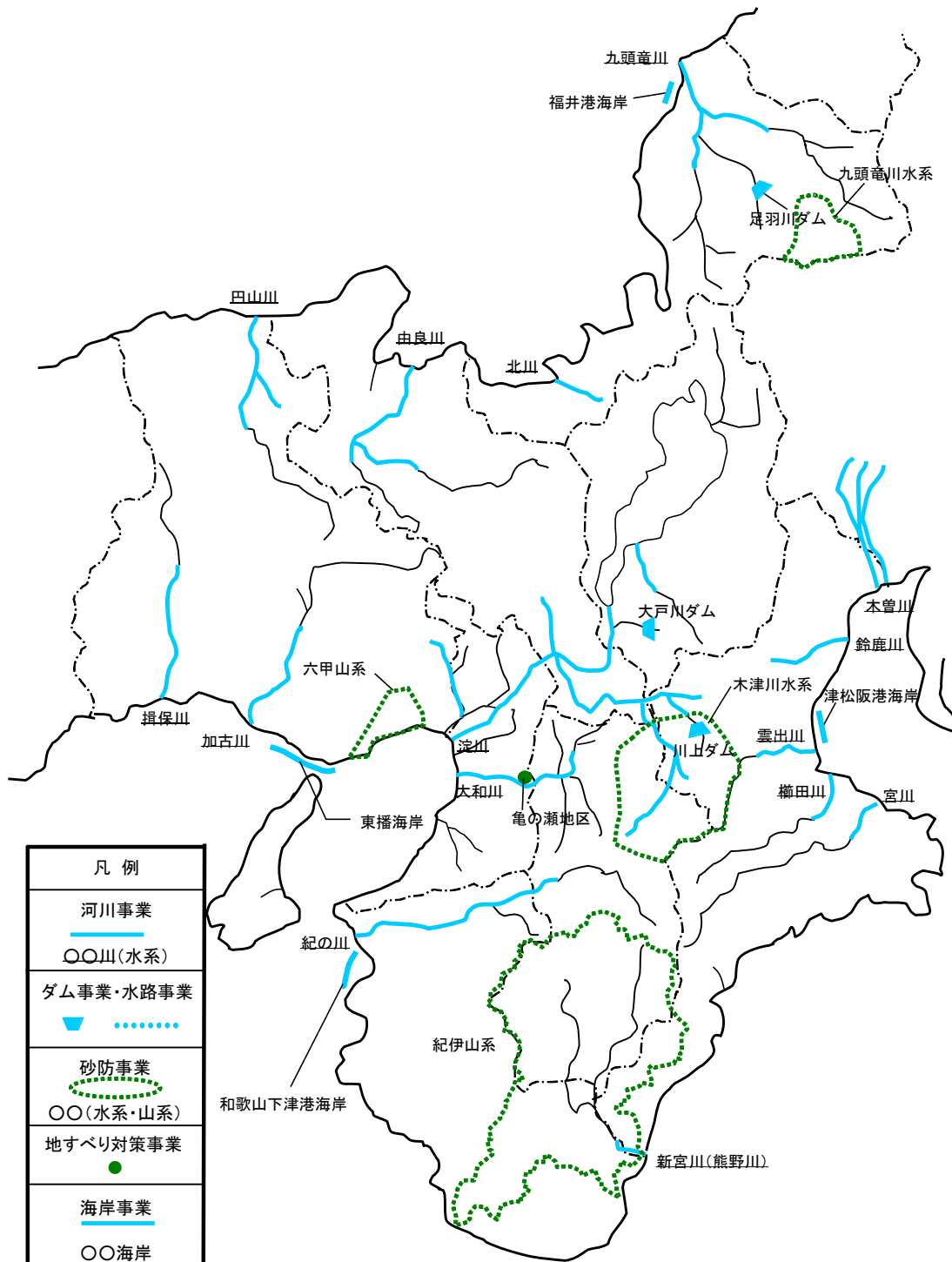
令和4年度末時点

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



令和4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4年度末時点