

令和5年度

近畿圏整備計画の実施  
に関する状況

令和7年1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5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・夢洲地区特定複合観光施設区域整備計画が認定	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
京都府の新行政棟・文化庁移転施設整備工事が全建賞を受賞	14
3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 （トピック）	15
平和堂HATOスタジアムが完成	19
4. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 （トピック）	20
Amazonが国内初となる災害支援物資の保管拠点を兵庫県尼崎市に開設	23
5. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域 （トピック）	24
姫路エリアを起点とした水素輸送・利活用についてインフラ系6社が基本合意	27

## 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	29
(2) 阪神近郊道路図	30
2. 鉄道の整備	
(1) 新幹線鉄道	31
(2) 在来線鉄道等（大阪周辺）	32
3. 港湾・空港の整備	33
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	34
5. 河川・海岸等の整備	35

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 5（2023）年度の実績を基に、令和 6（2024）年 10 月末時点で得られている令和 5（2023）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	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 成長エンジンとなる新たな産業の創出</li> <li>(2) 国内外のネットワーク機能の強化による対流促進</li> <li>(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</li> <li>(4) 関西西化学術研究都市等の整備</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘</li> <li>(2) 広域観光・国際観光の推進</li> <li>(3) アジア・世界への情報発信力の強化</li> </ul>
3 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 快適で暮らしやすい都市環境の形成</li> <li>(2) 地方都市の再生</li> <li>(3) 過疎化する集落の維持・再生</li> <li>(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</li> <li>(5) 地域の担い手を確保する環境づくりの推進</li> </ul>
4 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 南海トラフ巨大地震等への備え</li> <li>(2) 災害に強くしなやかな国土の構築</li> <li>(3) 社会資本の老朽化対策の推進</li> <li>(4) 首都圏の有する諸機能のバックアップ等</li> <li>(5) 日常生活の安全・安心</li> </ul>
5 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 都市環境の改善</li> <li>(2) 農山漁村地域の環境保全</li> <li>(3) 健全な流域圏と生態系の保全・再生</li> <li>(4) 自然との共生の推進</li> <li>(5) 循環型社会の構築</li> <li>(6) 環境・エネルギー技術での世界貢献</li> <li>(7) 地球温暖化対策の推進</li> <li>(8) 近郊緑地の保全</li> </ul>

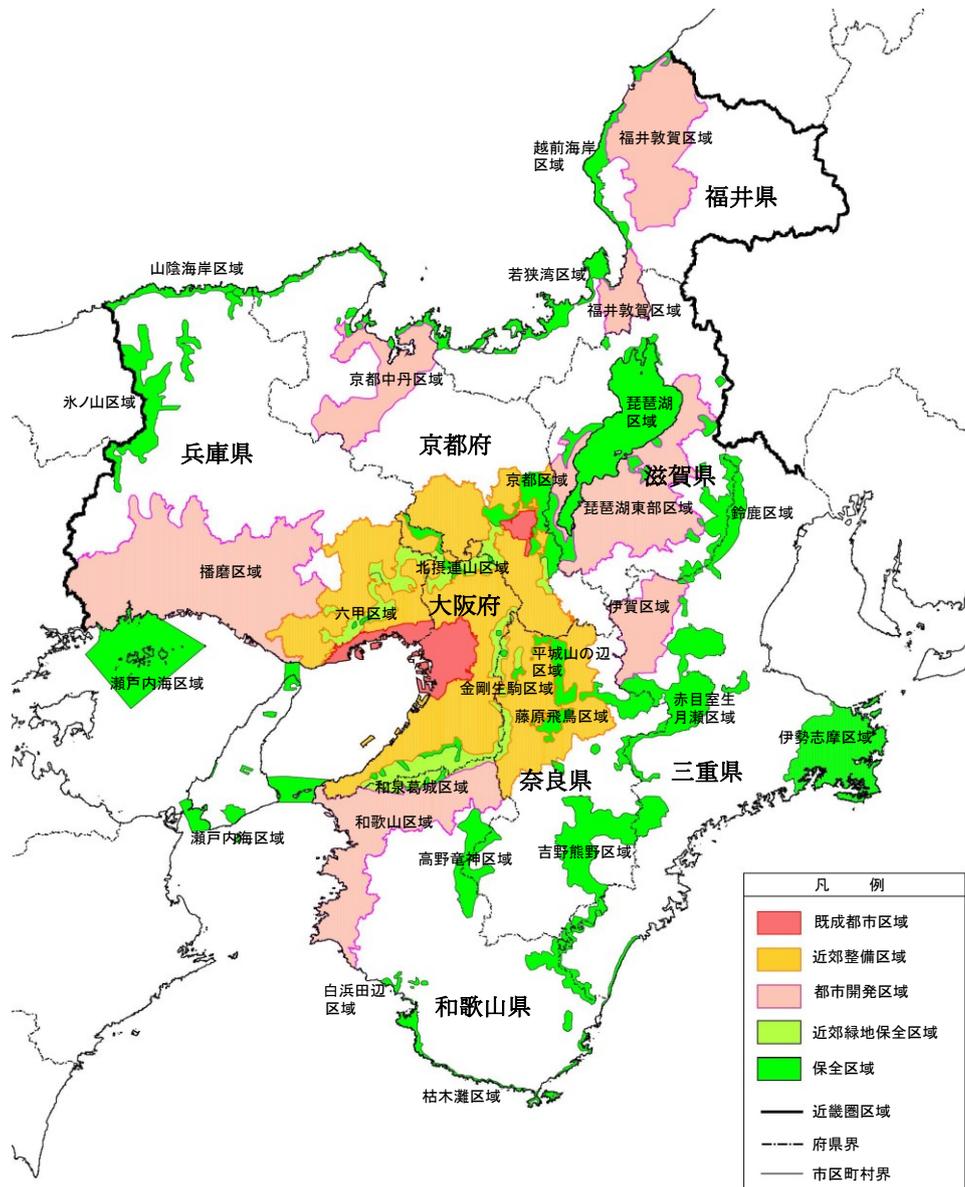
## 【近畿圏整備法における政策区域】

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。

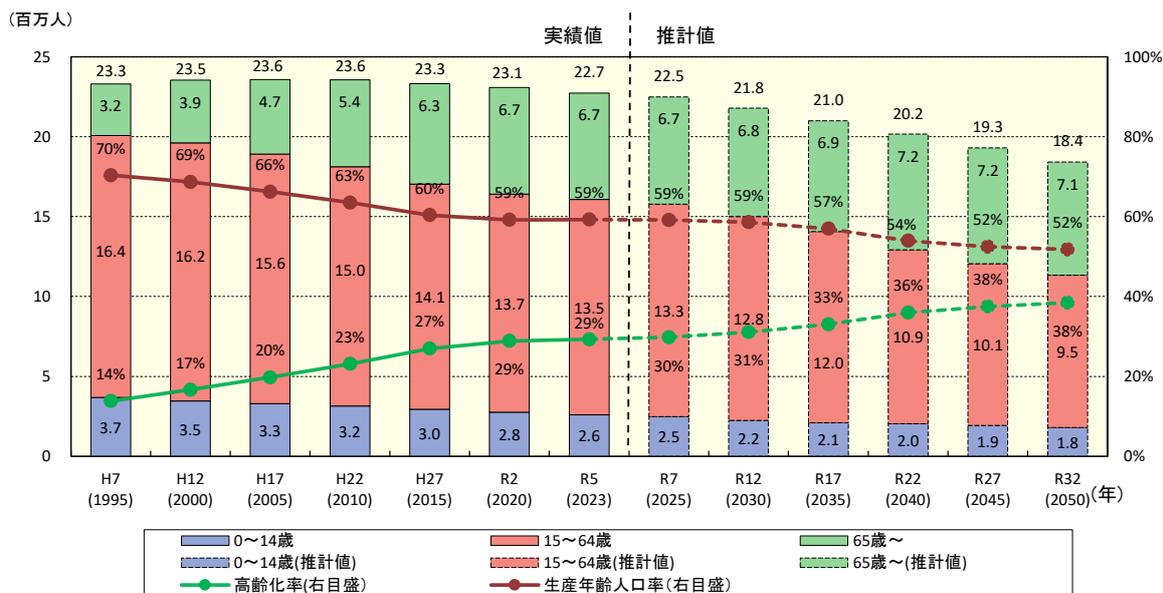
図表 1-1 近畿圏整備法における政策区域



## 【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5(2023)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 5 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3(2021)年度の近畿圏のGDPは約101兆円、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)。

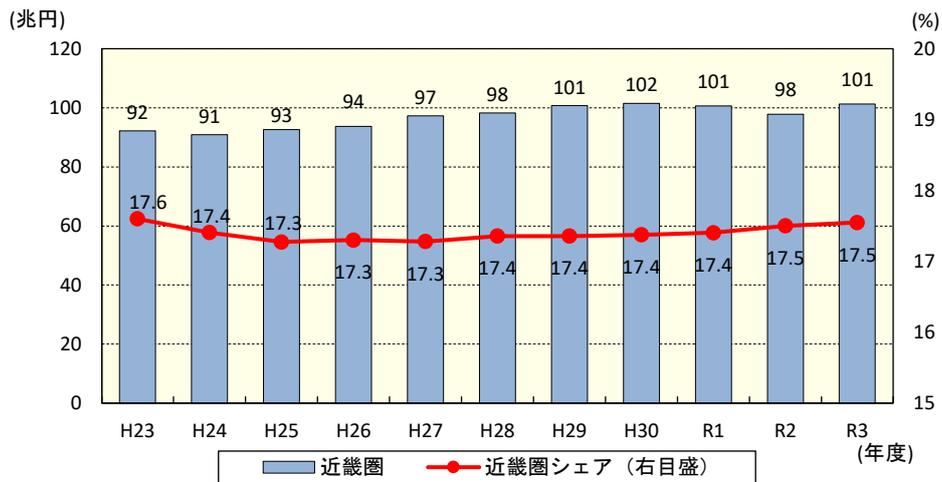
海外からの参入に着目すると、近畿圏に本社を置く外資系企業数は230社前後で推移している。国際的な人的交流の状況では、近畿圏の大学等で学ぶ外国人留学生の数は新型コロナウイルス感染症(以下「新型感染症」という。)等の影響により減少していたが、令和4(2022)年度は5.1万人に再び増加した。また、近畿圏に本社を置く企業に就職する外国人留学生の数は平成30(2018)年の約4,300人から令和4(2022)年の約5,800人に増加している(図表2-1-2)。

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2-1-3)。

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2-1-4)。

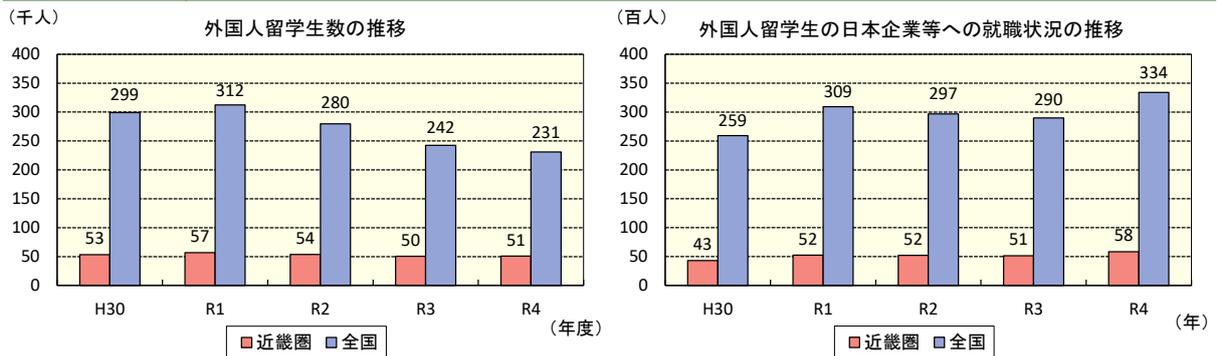
このほか、道路、鉄道、空港、港湾では、高規格道路や北陸新幹線、国際戦略港湾等において、国内外のネットワークの構築や機能強化が進められており(資料編参照)、上記のような経済活動や人的交流を支えている。

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 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



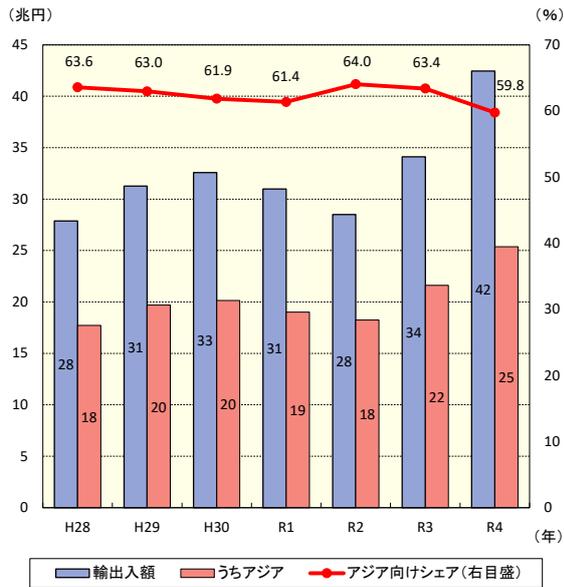
注：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学(大学院を含む。)、短期大学、高等専門学校、専修学校(専門課程)、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

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 2-1-3

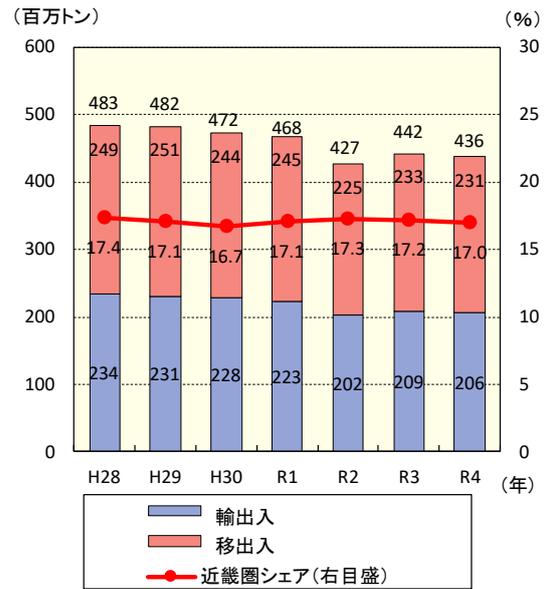
近畿圏の貿易額とアジアに対する貿易額のシェアの推移



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 2-1-4

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

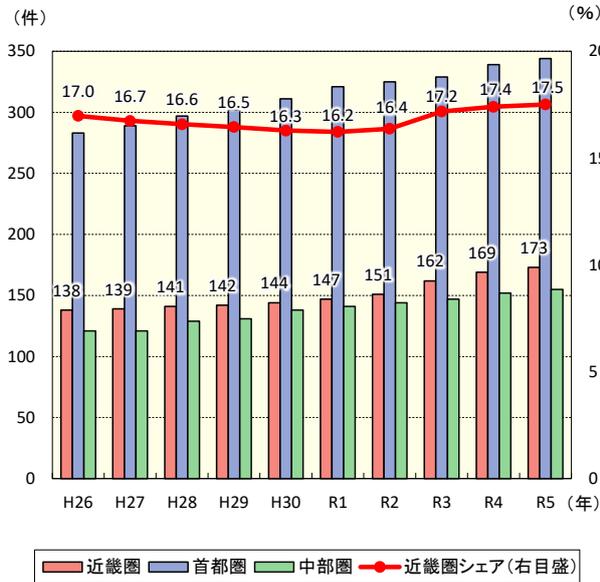
(学術・研究等に関する状況)

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5(2023)年までに173件であり、全国の約18%を占めるなど、研究機関等の集積が進められている(図表2-1-5)。

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5(2023)年度末時点で157施設が立地している(図表2-1-6)。

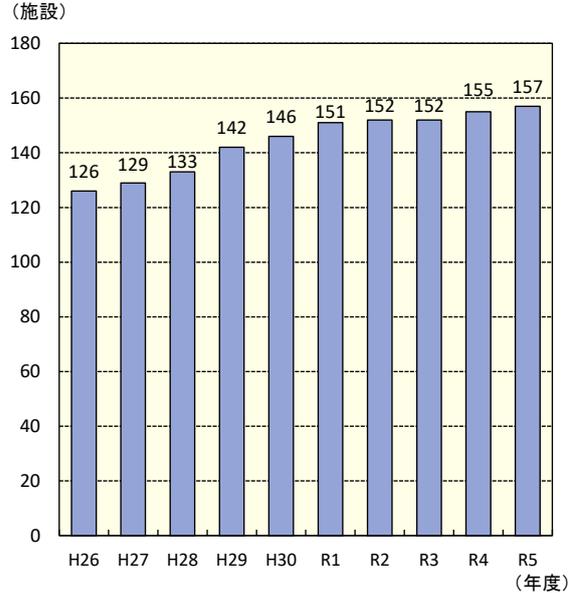
また、近畿圏の大学等における民間企業との共同研究実績は、令和4(2022)年度は6,169件で漸増傾向にあり、研究費の受入額は24.7億円である(図表2-1-7)。

図表 2-1-5 研究所の立地件数の推移



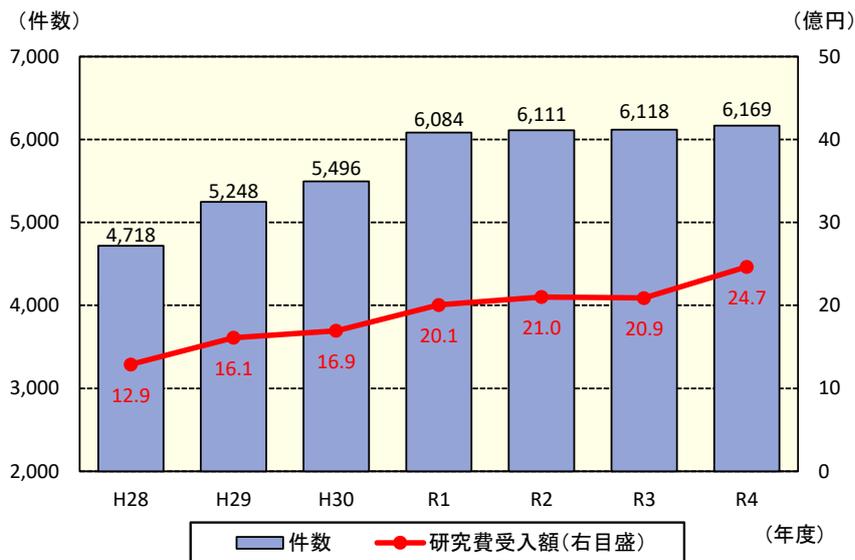
注1：本統計における圏域は以下のとおり。  
 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府5県）  
 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県（1都7県）  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（5県）  
 注2：調査対象は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業に係る分野の研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地も含む）取得（借地含む）されたもの。  
 注3：立地件数は昭和60年からの累計件数  
 資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-6 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 2-1-7 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

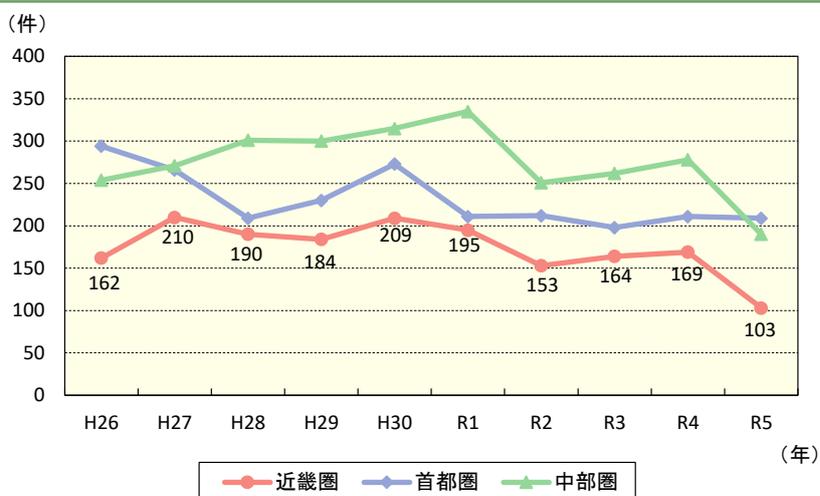
(産業に関する状況)

近畿圏における令和5(2023)年の一年間における工場の新規立地件数は103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2-1-8)。

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2-1-9)。

また、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→R5(2023)年度798社)など、成長エンジンとなる企業が創出されている(図表2-1-10)。

図表 2-1-8 工場の新規立地件数の推移

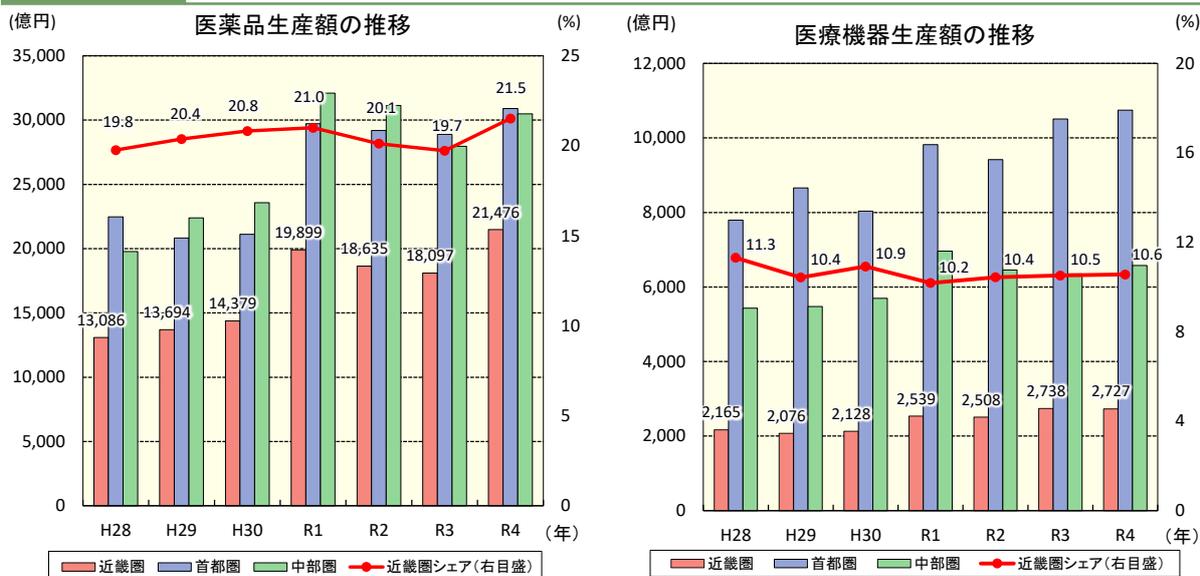


注1: 電気業、ガス業、熱供給業のための事業場を除く。

注2: R5年の調査に当たっては、新潟県、富山県、石川県及び福井県の「令和6年能登半島地震」に係る災害救助法が適用される市町村に調査票送付先が所在する事業所(約70件)について調査を延期しており、後日実施の上再集計する予定。

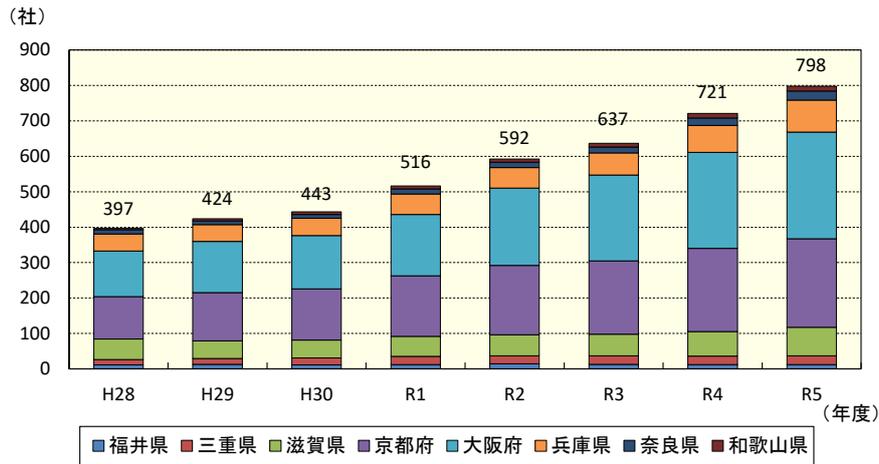
資料: 「工場立地動向調査」(経済産業省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-9 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 2-1-10 大学発ベンチャーの地域別企業数の推移

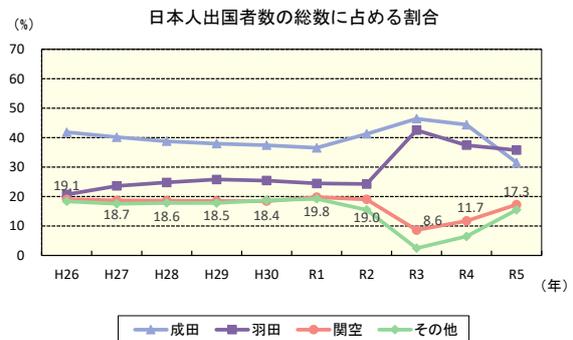
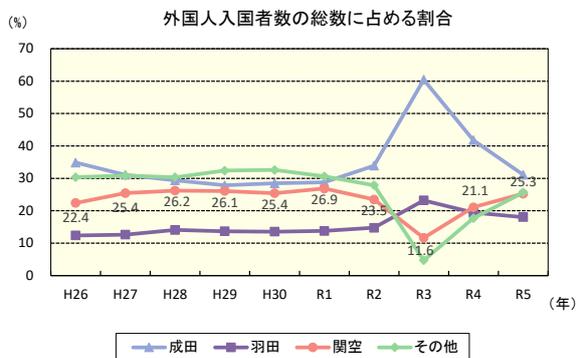
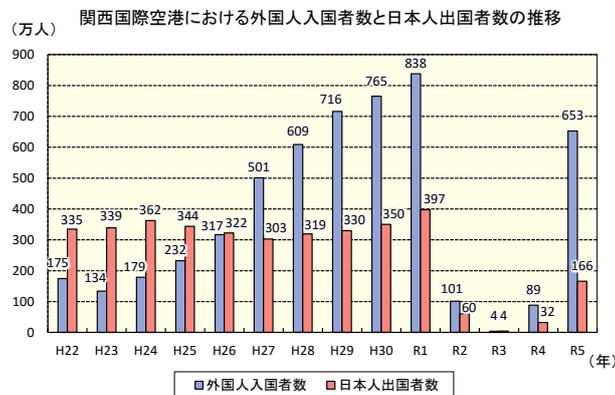


資料：「令和5年度産業技術調査事業（大学発ベンチャー実態等調査）報告書」（経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

（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、過去最高を更新したのち、新型コロナウイルス等の影響で激減していたが、令和5（2023）年には653万人と回復基調にある。また、日本人出国者数についても同様の傾向である（図表2-1-11）。

図表 2-1-11 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：「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)

○大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域整備計画が認定

令和5年4月、大阪府、大阪 IR 株式会社が認定を申請した「大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画」が国土交通大臣より認定された。

特定複合観光施設（IR）は、国際会議場や展示場、ホテル、レストラン、ショッピングモール、エンターテインメント施設、カジノなどで構成される一群の施設である。民間事業者によって一体的に設置、運営され、ビジネス客やファミリー層など幅広い層が昼夜を問わず楽しめる魅力ある施設と質の高いサービスが提供される。

大阪では、世界最高水準の成長型 IR の実現を図ることで、成長産業である観光分野の基幹産業化を図るとともに、大阪・関西の持続的な経済成長のエンジンとして、その成長力及び国際競争力を持続的に強化することとしている。大阪府及び大阪市は IR の開業により新たに確保した財源を子育て・教育・健康・医療等の社会福祉の増進や観光・地域経済・文化芸術の振興に活用するほか、財政の改善への貢献を持続的に発現することを目指す。

IR 施設の建設による近畿圏への経済波及効果は約 1 兆 9,100 億円、雇用創出効果は約 14.0 万人とされている。そして、IR の運営による近畿圏への経済波及効果は約 1 兆 1,400 億円/年、雇用創出効果は約 9.3 万人/年、地元調達額は約 2,600 億円/年、IR 施設の雇用者数は約 1.5 万人の効果があると見込まれている。また、IR 事業者から大阪府及び大阪市に納められる納付金等の収入は約 1,060 億円/年と見込まれている。

区域整備計画が認定された統合型リゾート（IR）の全景イメージ



大阪 IR 株式会社提供/転載禁止

## 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

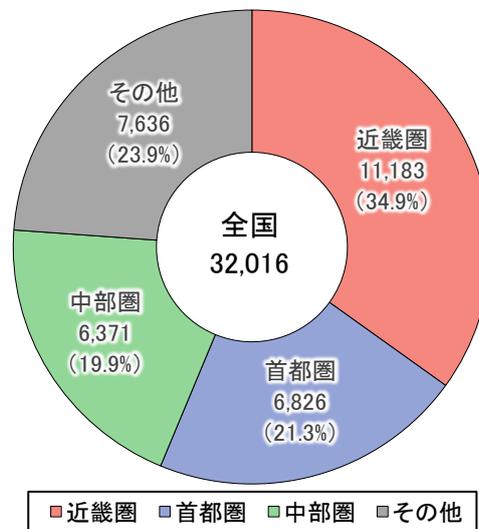
(目指す姿)

- 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6(2024)年4月1日時点の国指定等文化財の件数は11,183件で、全国(32,016件)の約35%を占めている(図表2-2-1)。

図表 2-2-1 国指定等文化財の推移



注：各年4月1日時点

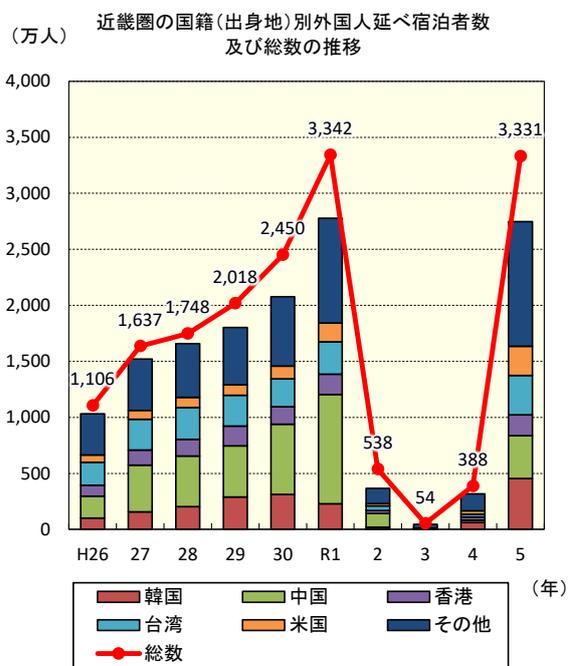
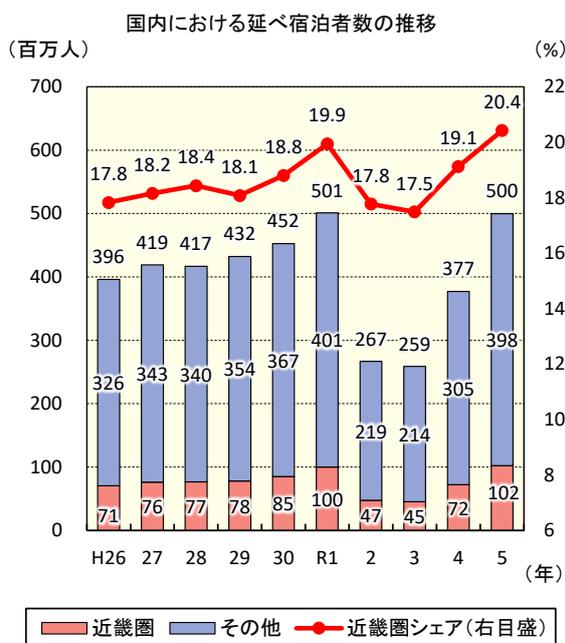
資料：「文化財指定等の件数」(文化庁)を基に国土交通省国土政策局作成

(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 2025<sup>1</sup>」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)年に大きく減少した。令和5(2023)年と令和元(2019)年を比較すると、国内の延べ宿泊者数はほぼ同数まで回復し、外国人延べ宿泊者数についてもほぼ同数の3,331万人泊となっている(図表2-2-2)。

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。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2-2-3)。

図表 2-2-2 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1：総数の調査対象は、H26は従業者数10人以上の宿泊施設、H27以降は従業者数10人未満の宿泊施設も含む

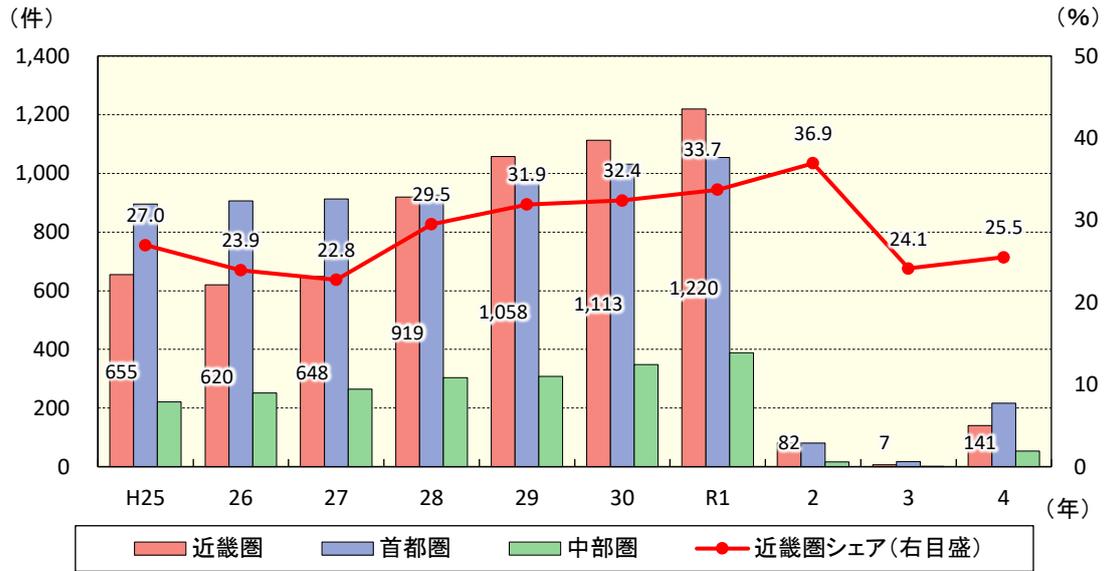
注2：国籍別(出身地)外国人の合計の調査対象は従業員数10人以上の宿泊施設であるため、総数と一致しない。

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

<sup>1</sup> 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)

<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 2-2-3 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)

○京都府の新行政棟・文化庁移転施設整備工事が全建賞を受賞

令和5年6月、京都府が実施した「新行政棟・文化庁移転施設整備工事」が、一般社団法人全日本建設技術協会の令和4年度全建賞を受賞した。

本工事は、文化庁の京都移転にあたり、築90年を越える旧京都府警察本部本館（以下、本館とする）を全面改修するとともに、文化庁と京都府の合同庁舎となる新行政棟を増築するものとして整備されたものである。

本館は、外観及び室内ともに意匠の密度が高く、保存状態の良さから歴史的価値が高いとされたため、歴史的景観を形成してきた外観意匠及び内部の特徴的な空間構成や意匠が保存されている。新行政棟においては、勾配屋根や軒庇を有さない本館との調和を目指し、京都市の景観規制の特例認定を取得している。受賞においては、本館改修にて執務空間としての安全性・機能性を確保しつつ、歴史的景観を形成してきた外観意匠の価値が損なわれない耐震補強計画とした点、新行政棟増築にて市の景観規制の特例認定取得など、創意工夫により庁舎機能の確保と良好な景観形成を実現している点が評価された。

令和5年3月、文化庁がこの庁舎で業務を開始した。文化庁の京都移転は、文化芸術のグローバルな展開、文化芸術のDX（デジタルトランスフォーメーション）化、観光や地域創成に向けた文化財の保存活用など、新たな文化行政を一層進める上で大きな契機になると期待されている。京都では文化庁と連携し、令和5年度から文化庁京都移転記念事業が始まるなど、文化庁移転の意義の実現に向けた取り組みが進められており、令和6年3月には本館が国の登録有形文化財に登録された。

全建賞を受賞した京都府庁新行政棟・文化庁移転施設



資料：京都府

### 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。

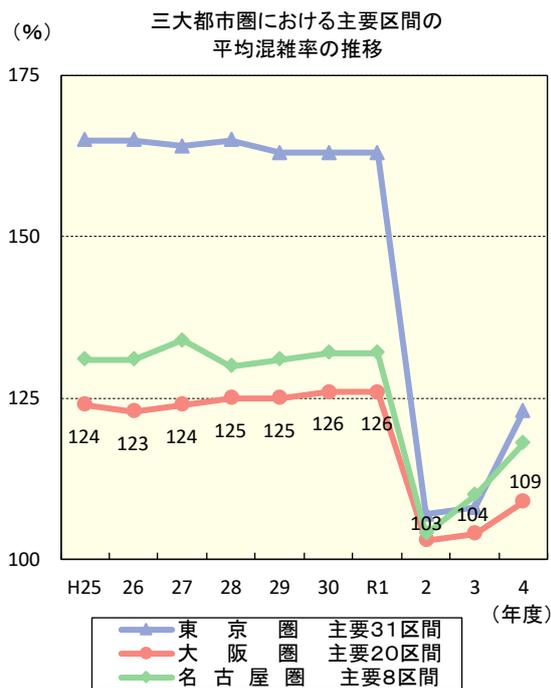
(都市構造に関する状況)

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24(2012)年度の8.5㎡/人から令和4(2022)年度の9.4㎡/人に増加している。

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6(2024)年3月末時点で117市町となっている。

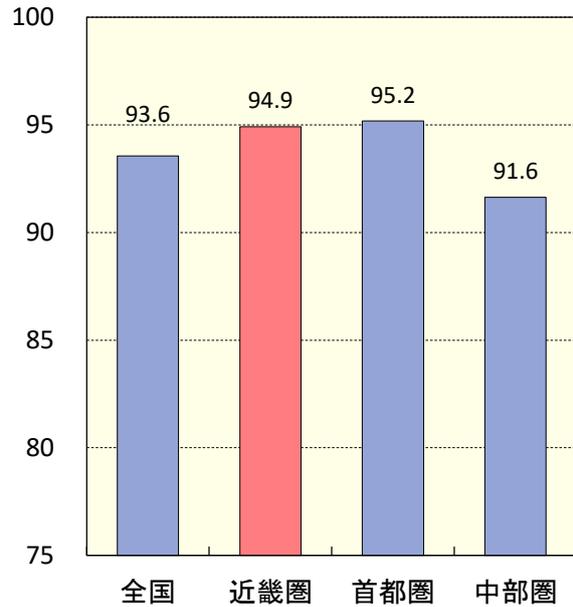
道路利用者に安全で快適な道路交通環境を提供する道の駅は、中山間地域等のコミュニティ機能の維持が困難な地域での、生活サービス、観光等の「小さな拠点」の核としての活用も期待されており、近畿圏では登録件数が着実に増加している(H28(2016)年度末 159駅→R5(2023)年度末 175駅)(図表2-3-2)。

図表 2-3-1 鉄道混雑率とバリアフリーの状況



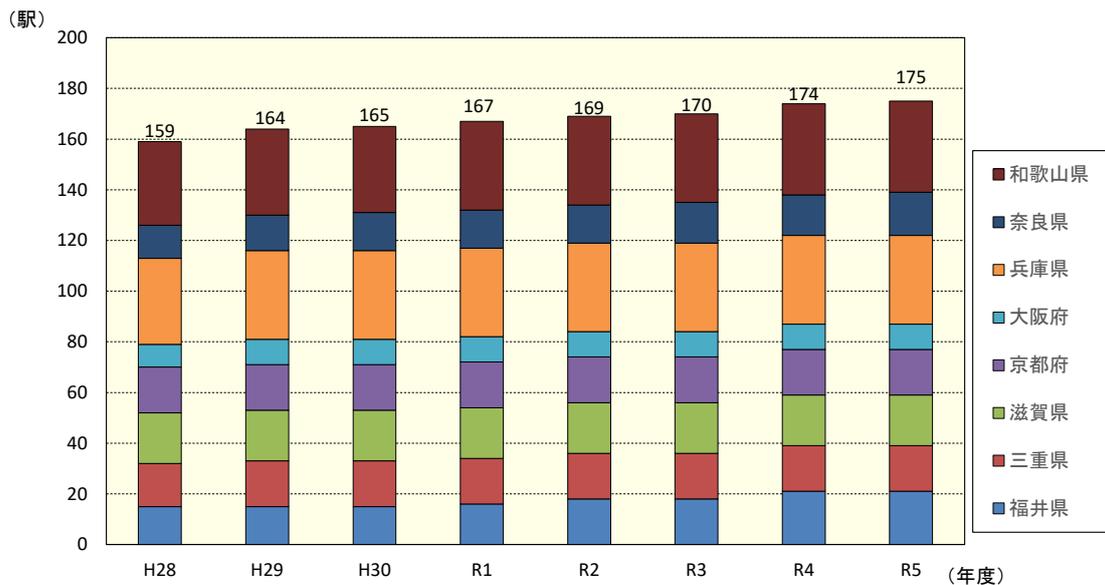
注：東京圏、大阪圏、名古屋圏はそれぞれJR東京駅、JR大阪駅、JR名古屋駅から周囲50km圏内  
資料：「都市鉄道の混雑率調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(%) 鉄軌道駅におけるエレベーター等による段差解消率



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/日以上及びバリアフリー基本構想の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 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

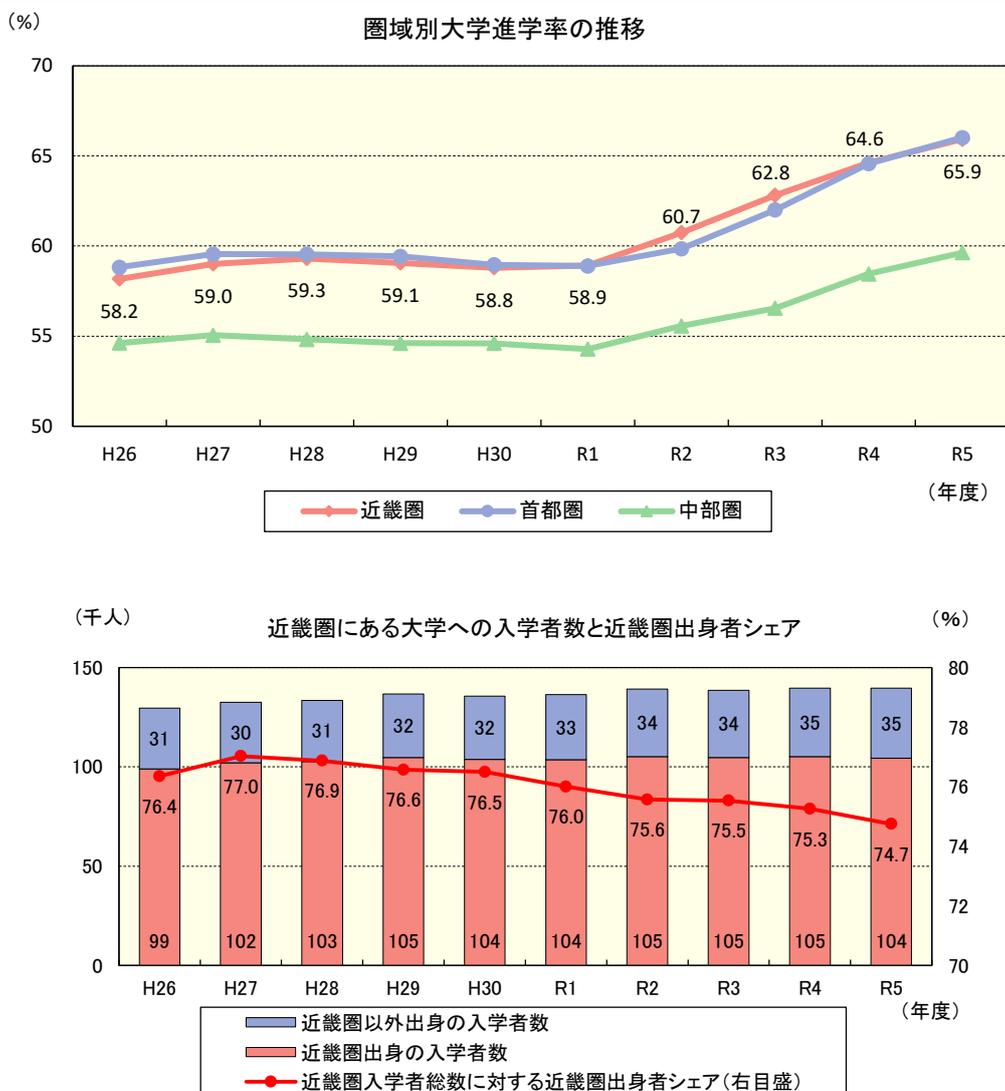
(教育・医療・福祉に関する状況)

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%程度を占めており、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2-3-3)。

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5(2023)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2-3-4)。

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6(2024)年4月1日時点の待機児童数は前年から増加し、999人となった(図表2-3-5、図表2-3-6)。

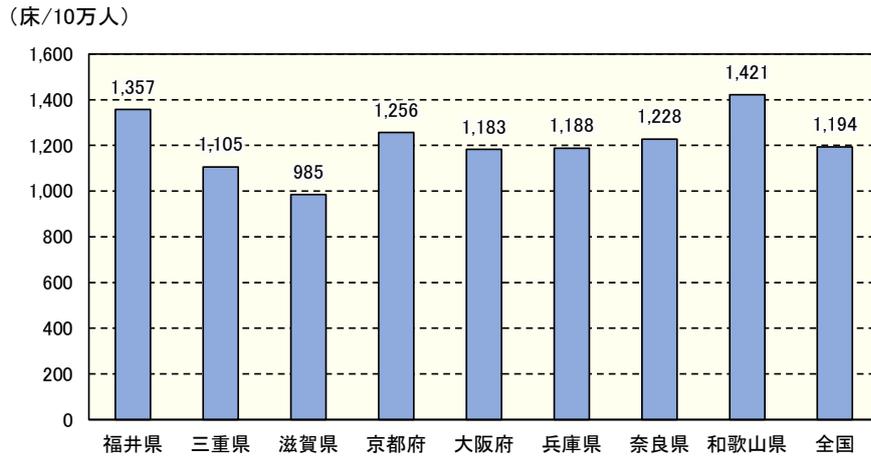
図表 2-3-3 圏域別大学進学率と近畿圏にある大学への入学者数の状況



注：各年5月1日時点

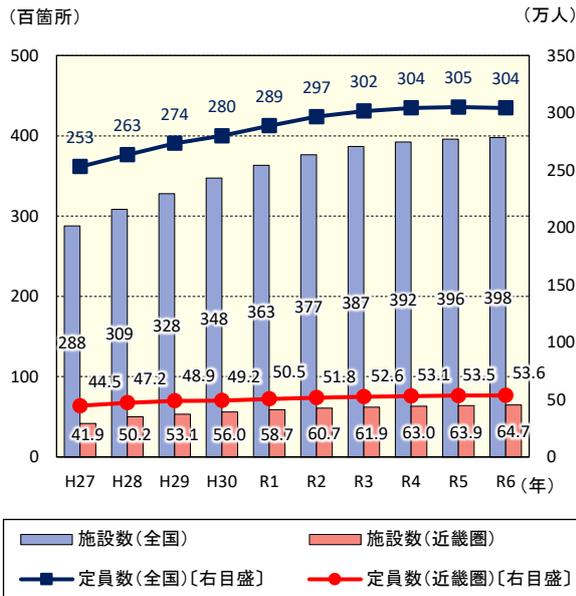
資料：「学校基本調査」(文部科学省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-4 人口10万人当たりの病院病床数



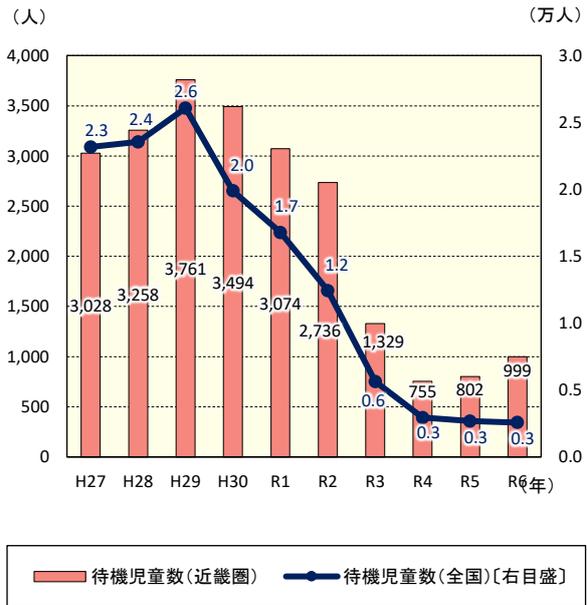
注：令和5年10月末時点  
資料：「令和5年医療施設（動態）調査」（厚生労働省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-5 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 2-3-6 待機児童数の推移



(トピック)

○平和堂H A T Oスタジアムが完成

令和5年4月、彦根総合スポーツ公園に「平和堂H A T Oスタジアム」が完成した。

滋賀県では、令和7年に「第79回国民スポーツ大会・第24回全国障害者スポーツ大会（わた SHIGA 輝く国スポ・障スポ）」を44年ぶりに開催する予定であり、本スタジアムは大会の開・閉会式や陸上競技の会場として使用される。

設計にあたっては、「コンパクトな競技場」「歴史景観に配慮した競技場」「周囲を自由に回遊できる」「環境負荷の縮減を図る」「安全で安心な競技場」という5つのコンセプトを軸とした。そして、彦根城の世界遺産登録に向けた取組や防災機能の強化等に配慮した建物形状、競技者の使い易さや構造安全性、環境負荷縮減への配慮等、これからの滋賀県におけるスポーツの拠点として機能するよう総合的に考慮して建設された。

スタジアムは約15,000人が収容可能であるほか、2階レベルから彦根城や周囲の施設に段差なく回遊できる空中歩道「スタジアムリング」が設置され、誰もが安全、快適に移動できるようになっている。また、フィールドからも観客席からも南に彦根城、北に伊吹山が望める開放的な設計で、周囲の山々や琵琶湖の自然にとけこみ、彦根の歴史的な景観に調和するように配慮されている。

大会後にはスタジアム周辺の緑地等も整備される予定であり、今後、滋賀県において気軽にスポーツに親しむことのできる拠点となることが期待される。

完成した平和堂H A T Oスタジアム



資料：滋賀県

#### 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。

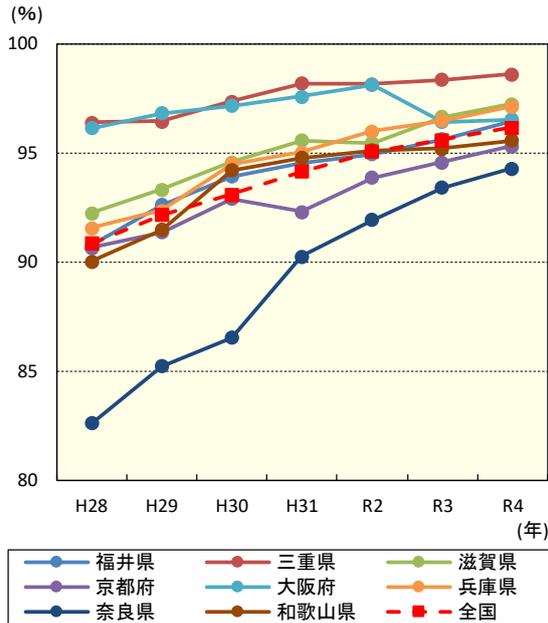
近畿圏の災害時に防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、上昇傾向にある(図表 2-4-1)。

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、令和元(2019)年と比較すると圏域で増加しており(R1(2019)年 1,485件→R5(2023)年 2,010件)、滋賀県で最も増加幅が大きい(R1(2019)年 210件→R5(2023)年 400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92.5%であり、全国の85.4%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



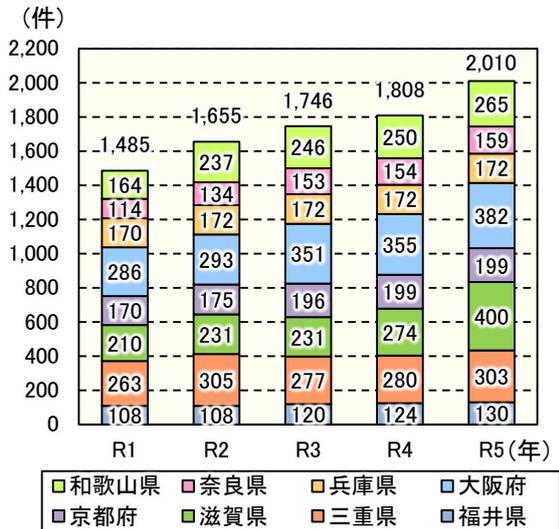
注1：平成28～31年は各年3月31日時点、令和2～4年は各年10月1日時点  
 注2：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、診療施設、社会福祉施設等である。  
 資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

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	6	9	19	26	0
滋賀県	19	18	14	0	0	16	0
京都府	26	26	6	0	5	25	0
大阪府	43	43	34	14	14	34	0
兵庫県	41	41	10	18	18	38	0
奈良県	39	30	1	0	0	29	0
和歌山県	30	25	5	1	19	29	0
合計	244	225	79	43	86	214	0

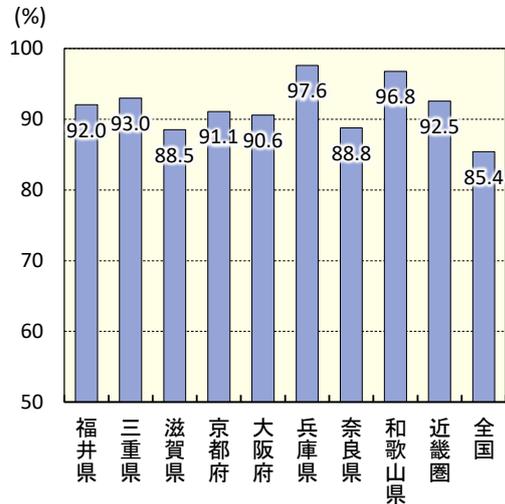
注1：令和6年1月時点  
 注2：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市町村数を集計  
 資料：「ハザードマップポータルサイト」（国土交通省HP <https://disaportal.gsi.go.jp/>）を基に国土交通省国土政策局作成

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5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5年版消防白書」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

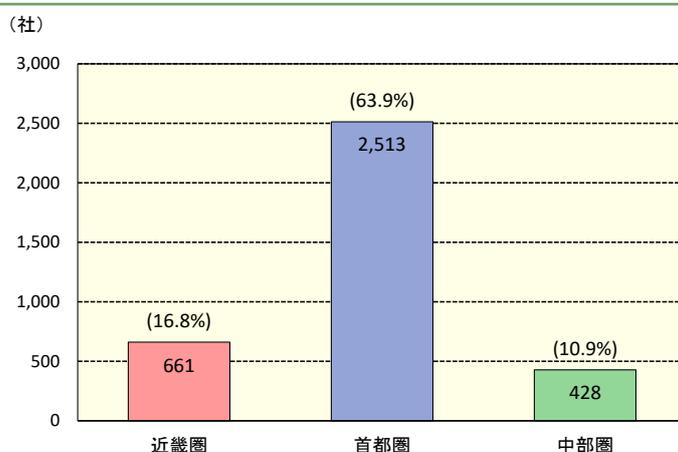
（インフラ老朽化対策に関する状況）

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。

（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5（2023）年12月時点で661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2-4-5）。

図表 2-4-5 上場企業の本社所在地別企業数



注1：令和5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 2024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 2024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)

○Amazonが国内初となる災害支援物資の保管拠点を兵庫県尼崎市に開設

令和5年5月、Amazonは自社における西日本最大の物流拠点である、兵庫県尼崎市の尼崎フルフィルメントセンター（以下、尼崎FC）内に、自然災害で被災した人々に迅速かつ効率的に支援物資を届けるための災害支援物資の保管拠点「Disaster Relief Hub（ディザスター リリーフ ハブ）」（以下、保管拠点）を国内で初めて開設した。

尼崎FCの中に設置された保管拠点に保管されている災害支援物資は約50種類、合計で約1万5,000点にのぼり、連携団体による過去15年間に渡る活動実績をもとに、被災者のニーズが高かった物資が選定されている。これらの支援物資は、Amazonと連携団体の間で事前に設定された災害時の被害規模の評価（トリアージ）によって支援の必要性を判断したのち、災害発生後72時間以内に被災地に配送することを目標にしている。

令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、地震発生後直ちに尼崎FCおよび神奈川県相模原市のFCに設置された保管拠点から物資の発送準備を開始し、速やかに被災地へ物資を届けている。

災害支援物資の保管拠点が開設されたAmazon尼崎FC



資料：アマゾンジャパン

## 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。

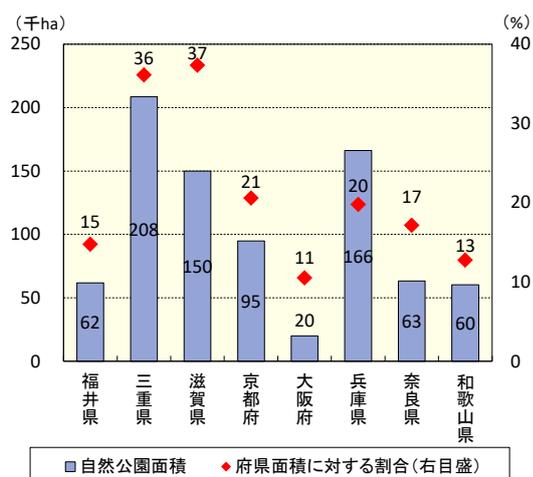
(自然環境等の状況)

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5(2023)年10月時点の策定率は京都府が74%と非常に高くなっている(図表 2-5-2)。

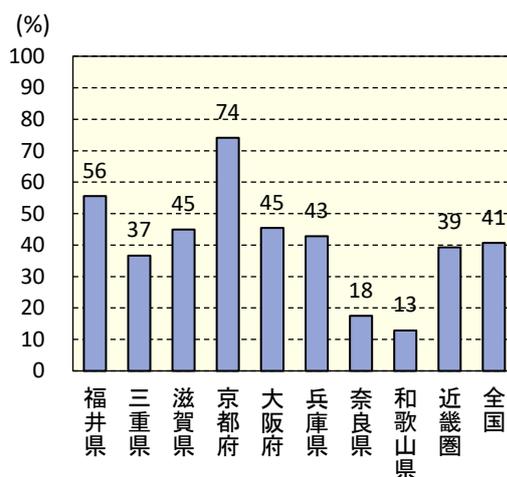
また、再生可能エネルギーの導入が拡大しており、近畿圏の固定価格買取制度における再生可能エネルギー発電設備の導入量は、令和6(2024)年3月末時点で12,021千kWに達し、また、全国に占める近畿圏のシェアは13.7%となっている(図表 2-5-3)。

図表 2-5-1 自然公園の面積



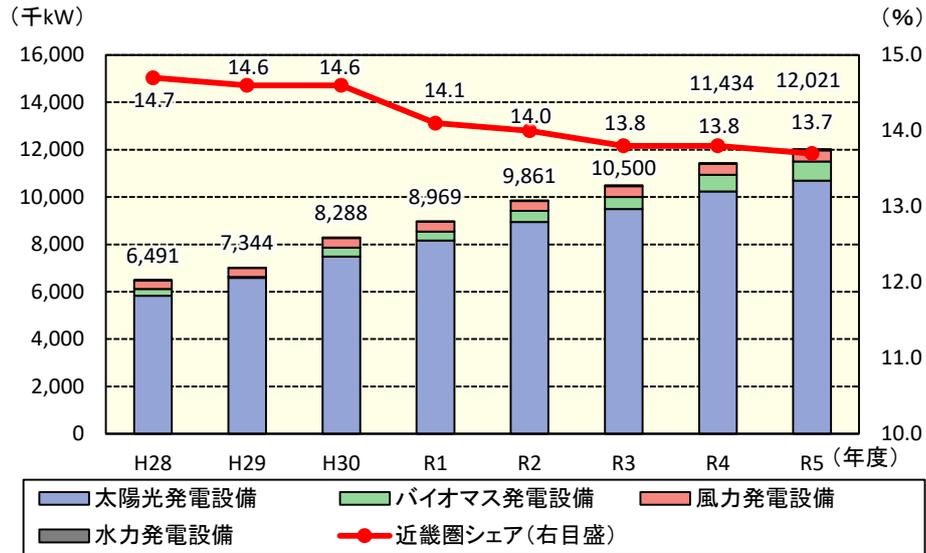
注：令和6年3月末時点  
資料：環境省ウェブサイト資料(自然保護各種データ)を基に国土交通省国土政策局作成

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5年10月時点  
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

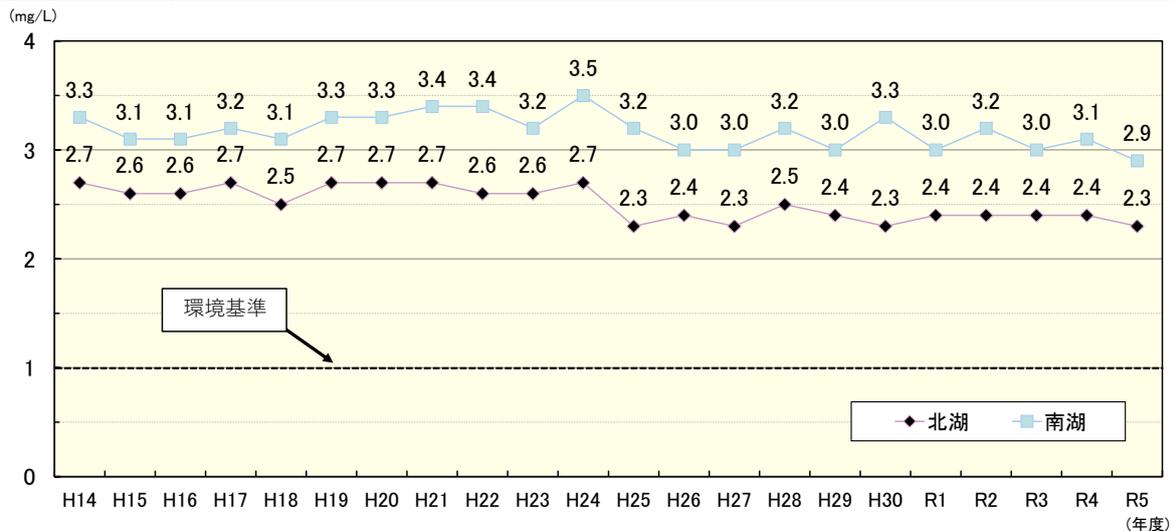
注2：導入量は新規導入分と移行認定分の合計値

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）<sup>3</sup>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<sup>4</sup>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

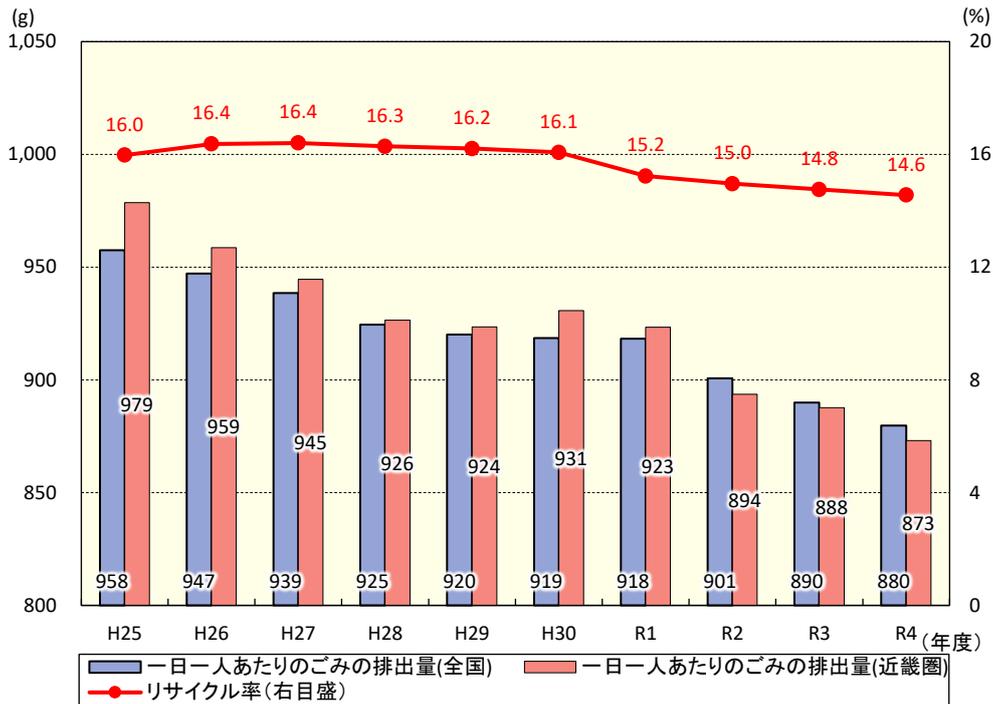
<sup>3</sup> COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。

<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。

(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4年度は前年度から約2%減少しており、平成30年度以降の減少傾向を維持している。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)

○姫路エリアを起点とした水素輸送・利活用についてインフラ系6社が基本合意

令和5年11月、関西電力、JR西日本、JR貨物、NTT、NTTアノードエナジー、パナソニックの6社は、兵庫県姫路エリアでのインフラを活用した国内水素輸送・利活用等に関する協業について基本合意した。

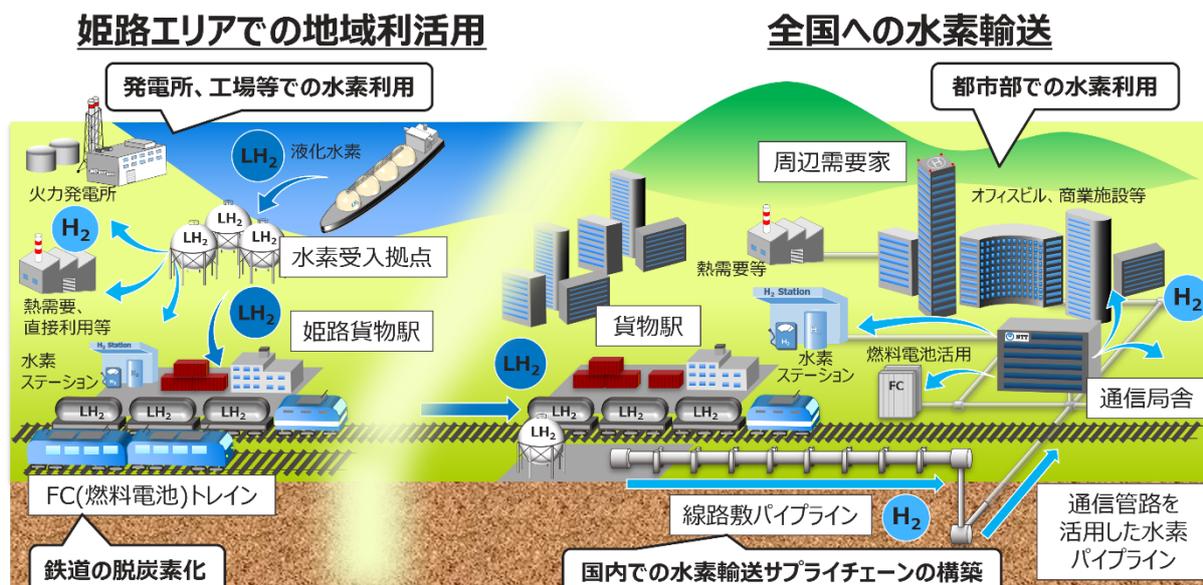
本合意では、水素受入拠点周辺での水素利活用に加え、各社のインフラを最大限活用し、安価で効率的な水素輸送網を構築することで、全国各地での水素利活用を促進することとしている。

6社は姫路エリアを起点とし、輸送・利活用面で検討および実証を行う。輸送面では、貨物鉄道輸送、線路敷および通信管路を活用したパイプライン輸送等を実施し、利活用面では鉄道の脱炭素化、水素発電、純水素型燃料電池など水素利活用先の拡大を図る。

各社の役割について、液化水素の安定調達や水素受入拠点の検討などは関西電力が行う。また、線路敷パイプラインの検討などはJR西日本、鉄道による水素輸送などはJR貨物が行う。さらに、通信管路を活用した水素パイプラインの構築検討などはNTT及びNTTアノードエナジー、水素を用いた自社製の燃料電池活用スキーム検討などはパナソニックが行う。

今後は2030年代の社会実装を目指して実現可能性調査を実施し、結果を踏まえて実証を実施予定である。各分野での経験・知見を結集し、水素サプライチェーンの確立とゼロカーボン社会の実現に向けて取り組んでいくことが期待される。

姫路エリアを起点とした水素輸送・利活用



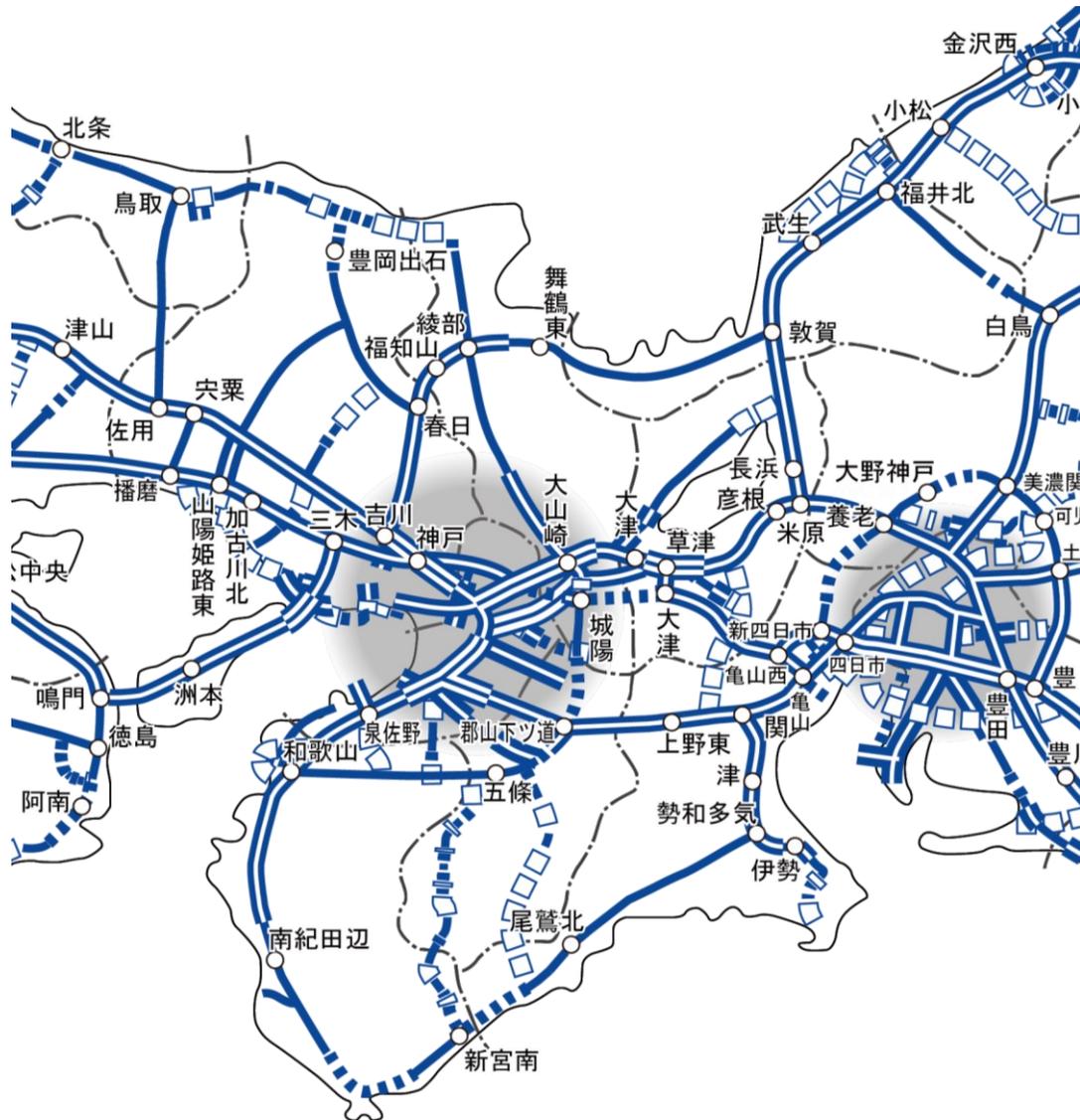
資料：関西電力株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社、日本電信電話株式会社、NTTアノードエナジー株式会社、パナソニック株式会社

## Ⅲ 資料編

(近畿圏整備に係る参考図)

# 1. 道路の整備

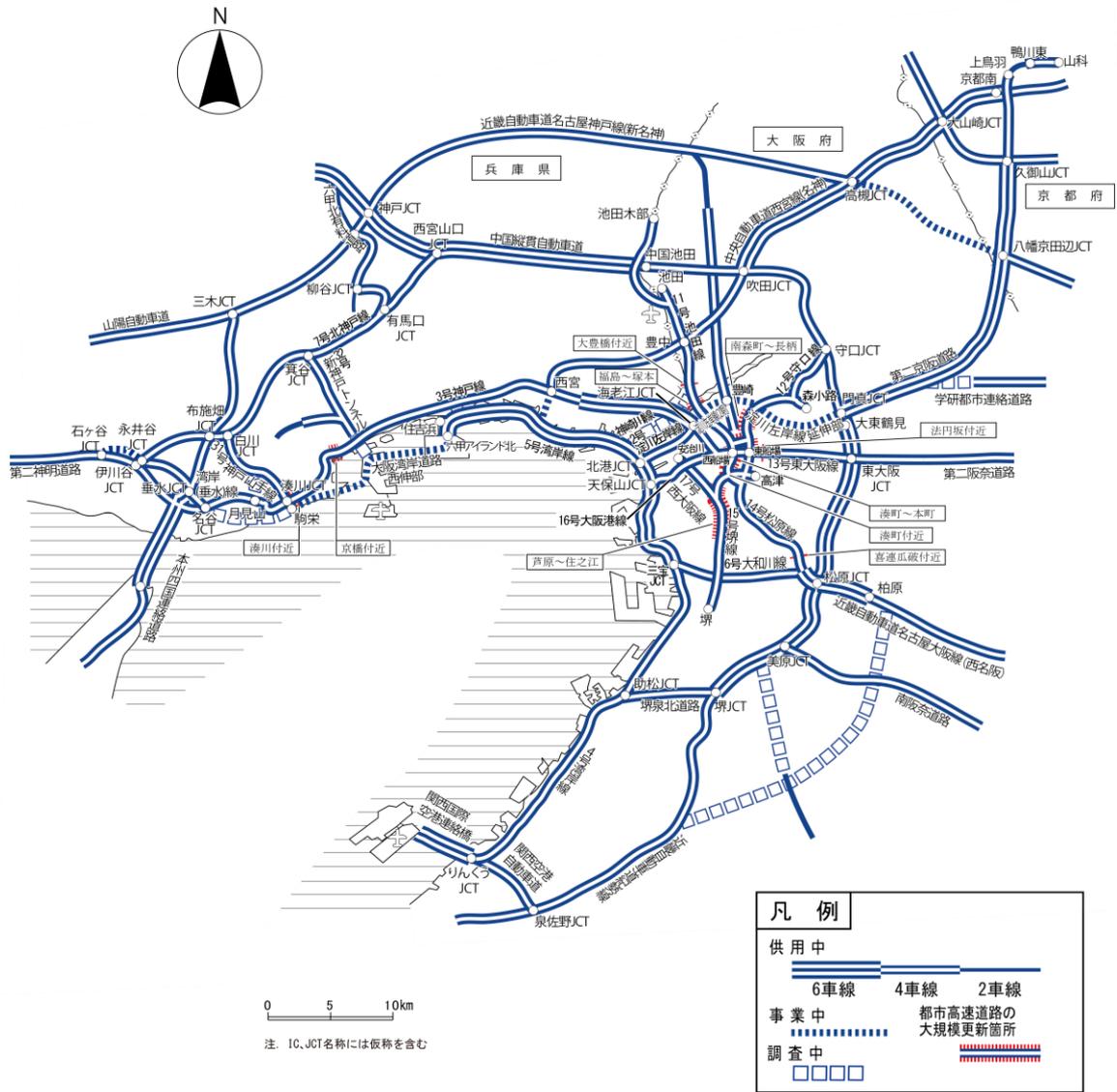
## (1) 近畿圏道路図



凡 例	
供 用 中	6車線            4車線            2車線
事 業 中	
調 査 中	

令和5年度末時点  
 ※事業中区間のIC・JCT名は仮称を含む

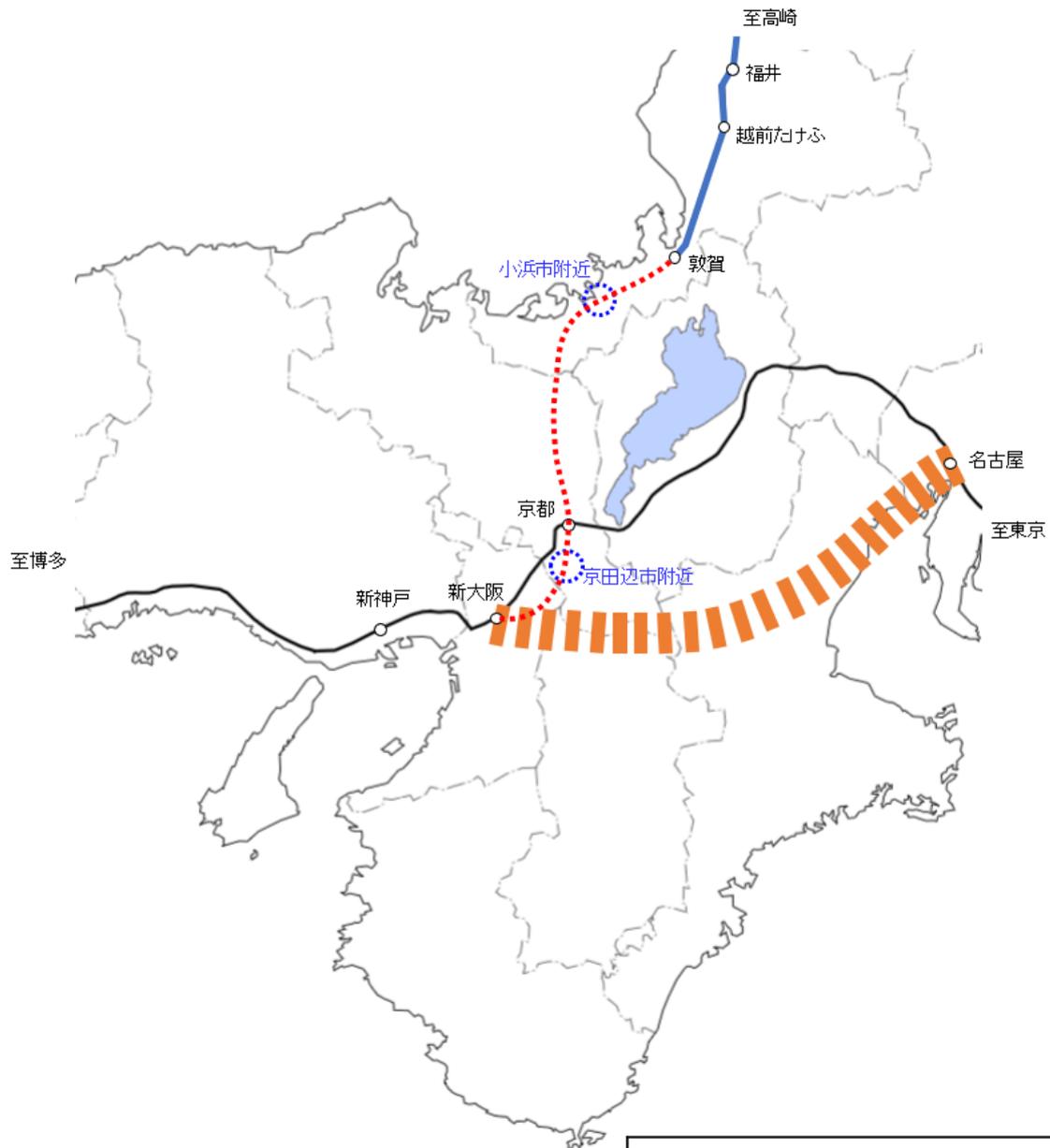
## (2) 阪神近郊道路図



( 令和5年度末時点のネットワーク図 )

## 2. 鉄道の整備

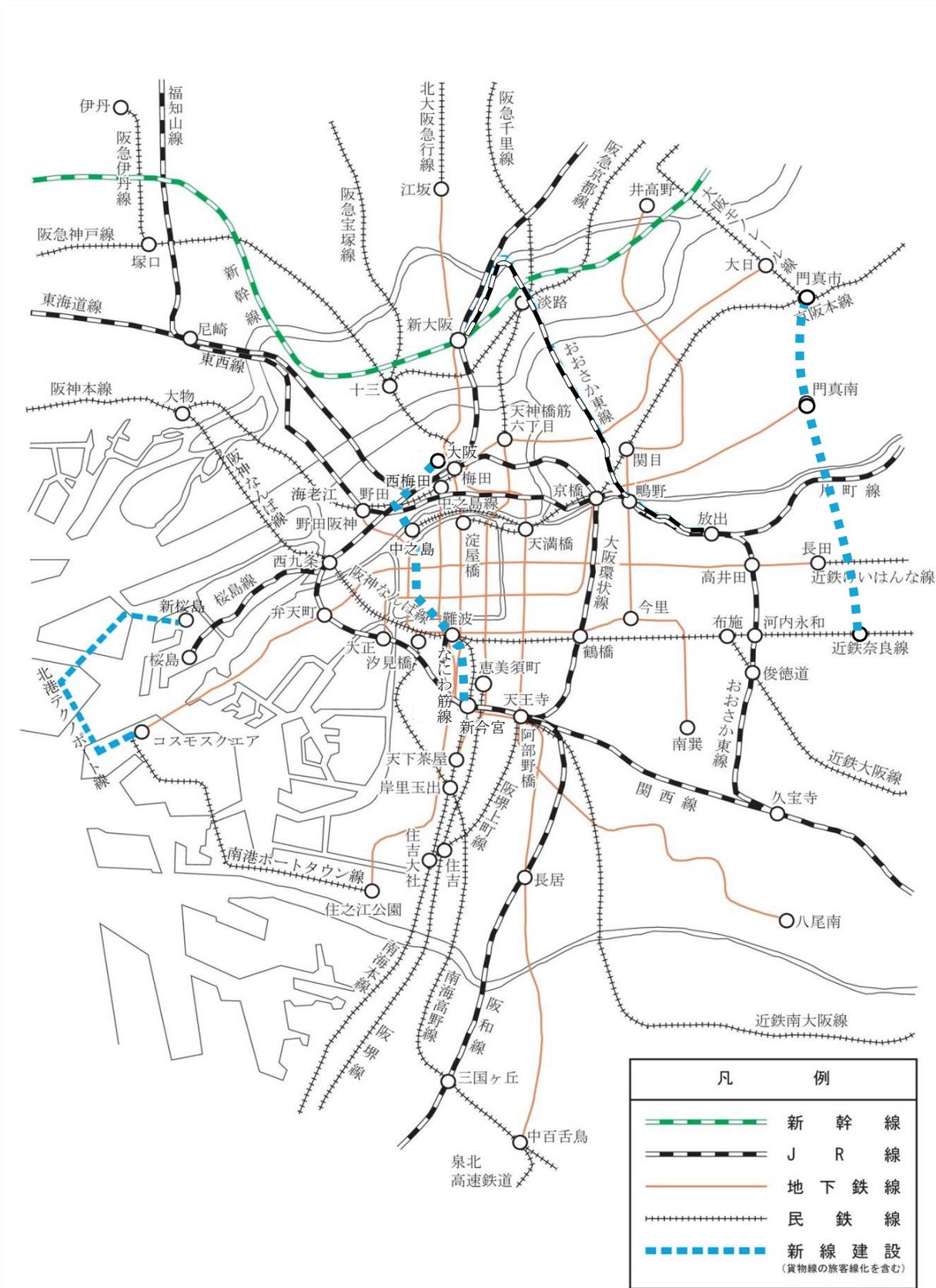
### (1) 新幹線鉄道



凡 例	
	北陸新幹線(開業区間)
	北陸新幹線(未着工区間)
	中央新幹線名古屋・大阪間 ※ルート・駅位置は未定
	東海道・山陽新幹線

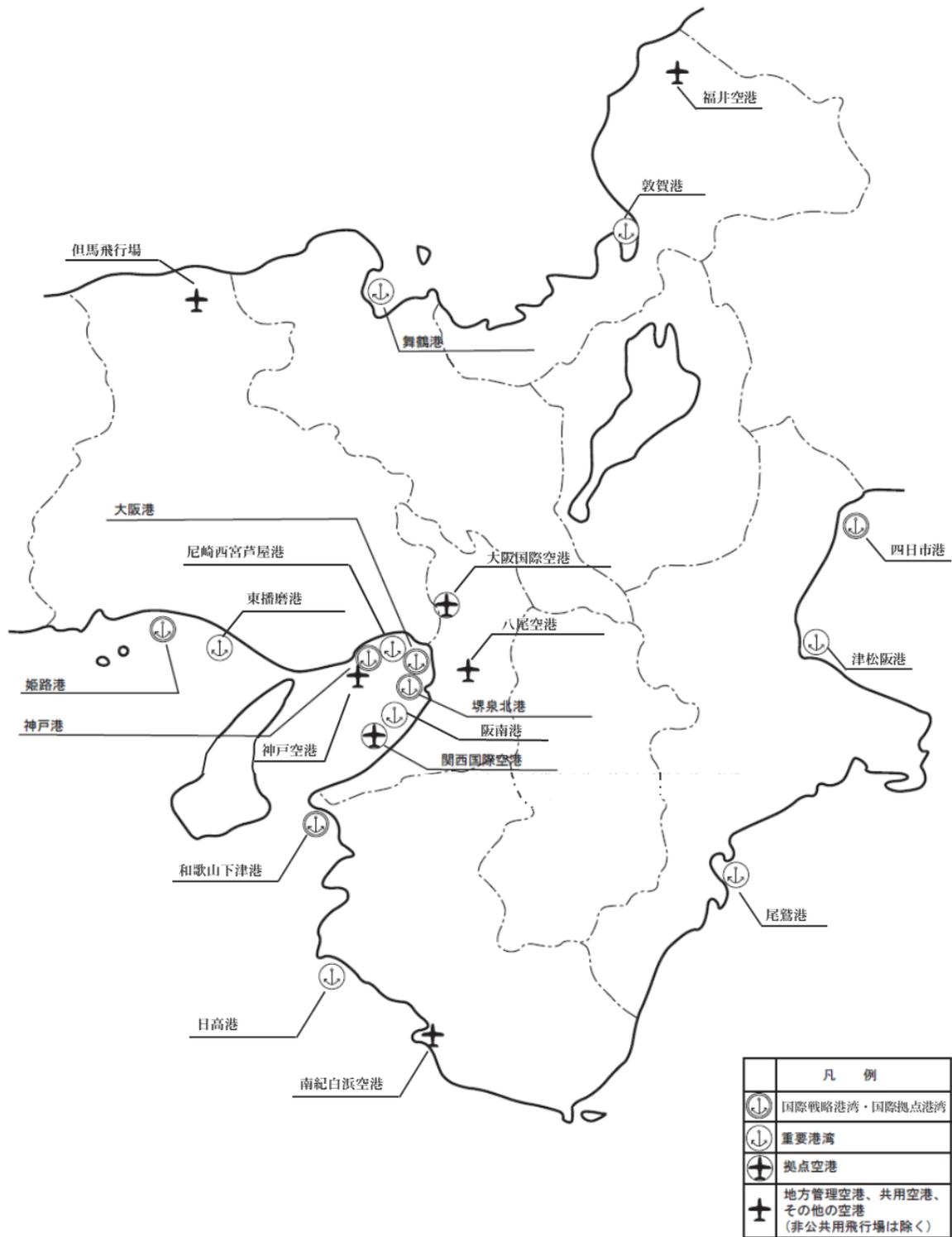
令和5年度末現在

## (2)在来線鉄道等(大阪周辺)



令和5年度末時点

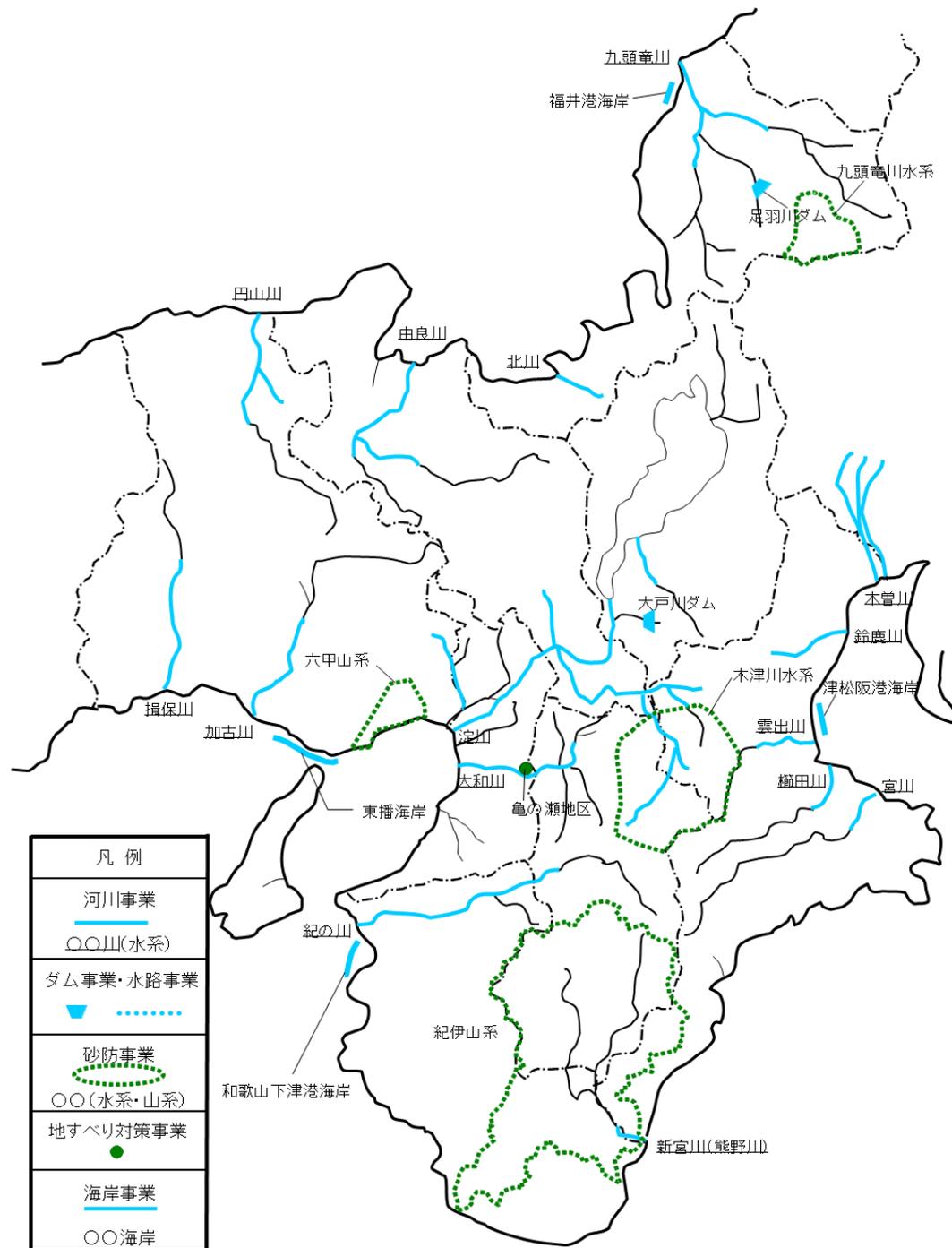
### 3. 港湾・空港の整備



令和5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8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5年度末時点