

令和 7 年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

令和 8 年 10 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7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
2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）が開催	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
琵琶湖疏水施設が国宝・重要文化財へ正式指定	14
3. 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 （トピック）	15
京奈和自動車道大和御所道路 橿原高田ICが開通	19
和歌山県関係人口創出Webプラットフォーム「わかやまFUNBASE」の開設	20
4.暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 （トピック）	21
阪神・淡路大震災30年における取組	24
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）	25
近畿圏における水素社会の実現に向けたインフラ整備	28

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	30
（2）阪神近郊道路図	31
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道	32
（2）在来線鉄道等（大阪周辺）	33
3. 港湾・空港の整備	34
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	35
5. 河川・海岸等の整備	36

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 7 (2025) 年度の実績を基に、令和 8 (2026) 年 7 月末時点で得られている令和 7 (2025) 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

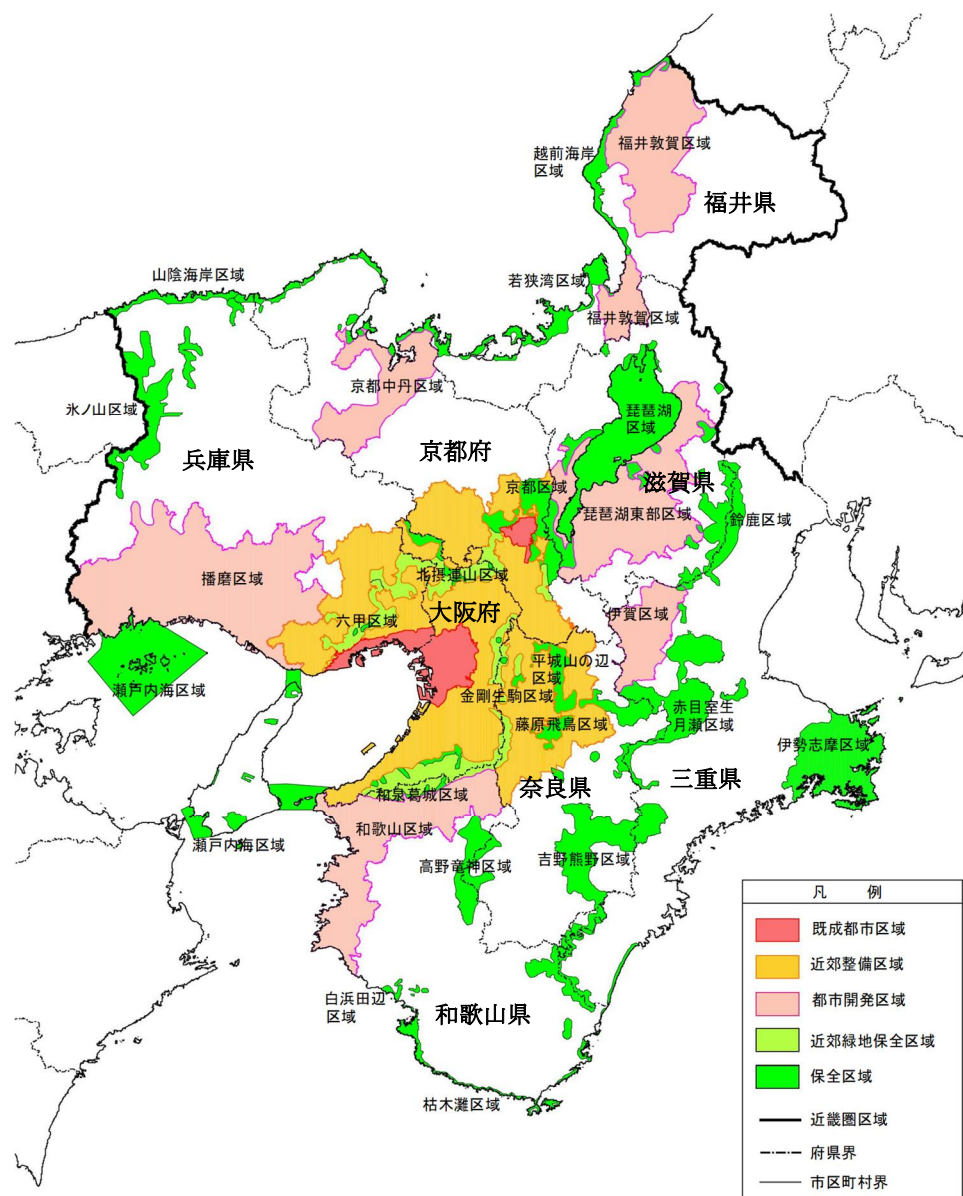
【近畿圏整備法における政策区域】

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。

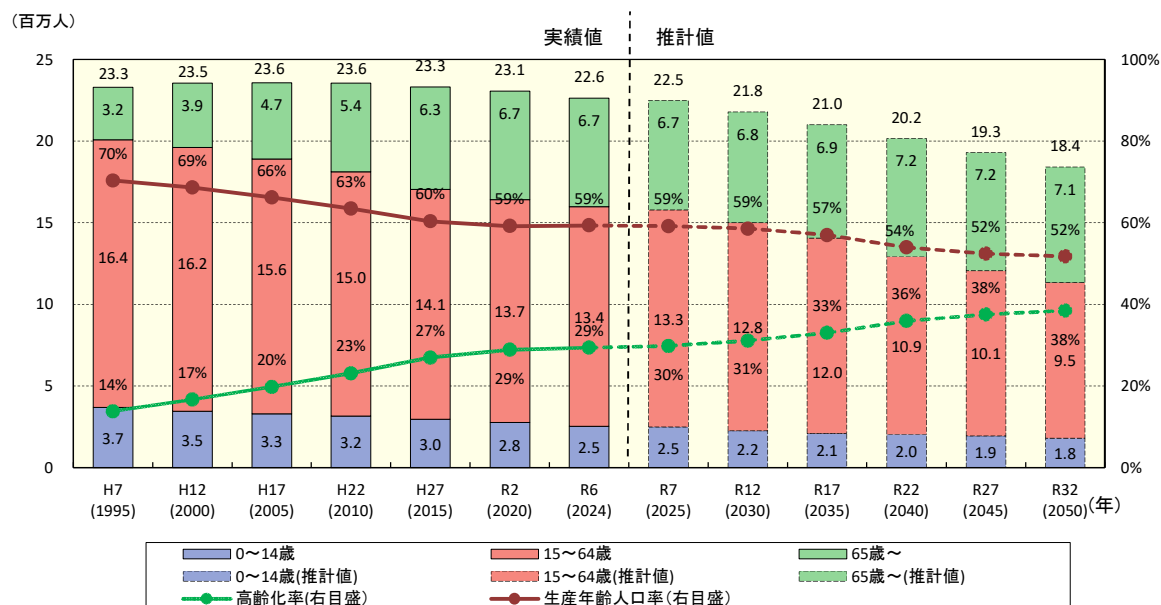
図表 1-1 近畿圏整備法における政策区域



【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6(2024)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: 総務省「人口推計」、総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」を基に国土交通省国土政策局作成

Ⅱ 令和 7 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)

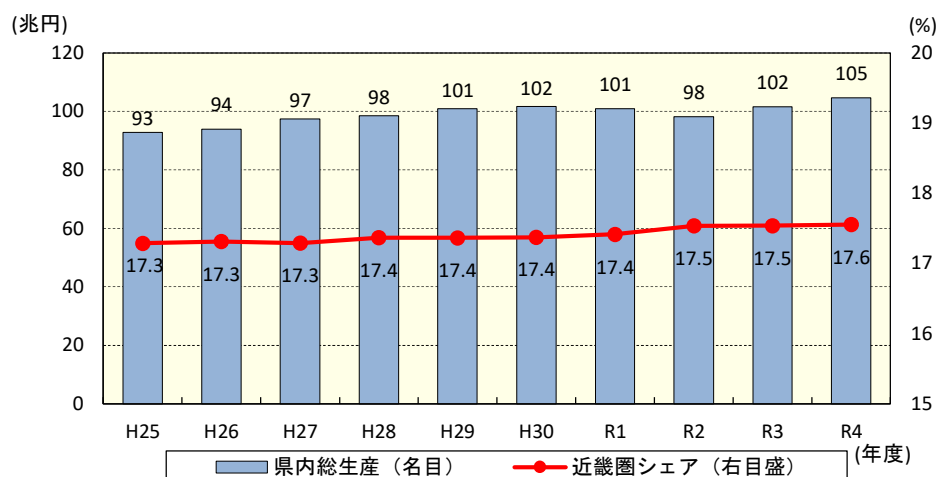
近畿圏の経済を概観すると、令和4(2022)年度の近畿圏における県内総生産(名目)の合計は約105兆円、全国各都道府県の県内総生産(名目)の合計に対する近畿圏のシェアは約17.6%であり、我が国の経済において重要な位置を占めている(図表2-1-1)。

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220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、令和6(2024)年度は約7.4万人と前年度に続き増加した。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前年から増加し、令和6(2024)年には約7,800人となった(図表2-1-2)。

近畿圏の貿易額は、令和6(2024)年は41兆円程度で、このうちアジア向けのシェアは6割程度であり、アジアとのつながりが深い(図表2-1-3)。

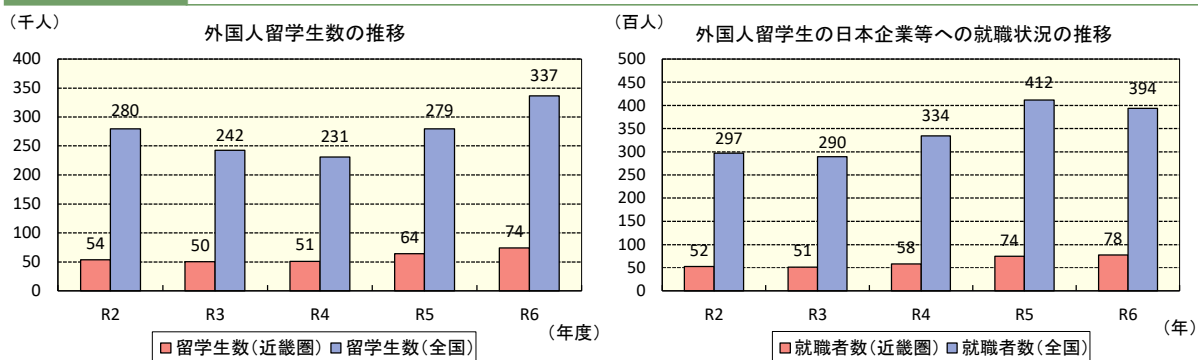
海上物流の状況を見ると、近畿圏の海上出入貨物量は4億トン以上で推移しており、全国に占める割合は17%程度になっている(図表2-1-4)。

図表 2-1-1 近畿圏の県内総生産(名目)とシェアの推移



資料：内閣府「国民経済計算」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1：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。

注2：各年5月1日時点

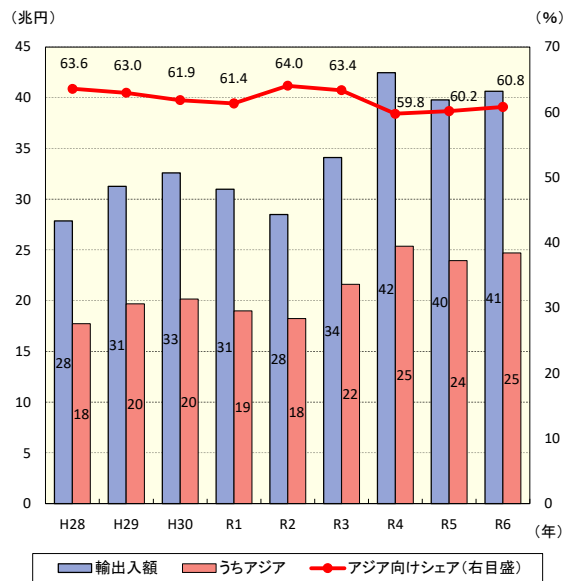
資料：独立行政法人日本学生支援機構「外国人留学生在籍状況調査」を基に国土交通省国土政策局作成

注：令和2～4年は就職先企業等所在地別の許可人数を集計。令和5年より公表値が就職先企業等所在地別の許可割合（総件数に対する都道府県別構成比）に変更されたため、総件数と都道府県別構成比を乗算し、都道府県別許可人数を推計している。

資料：法務省「留学生の日本企業等への就職状況について」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



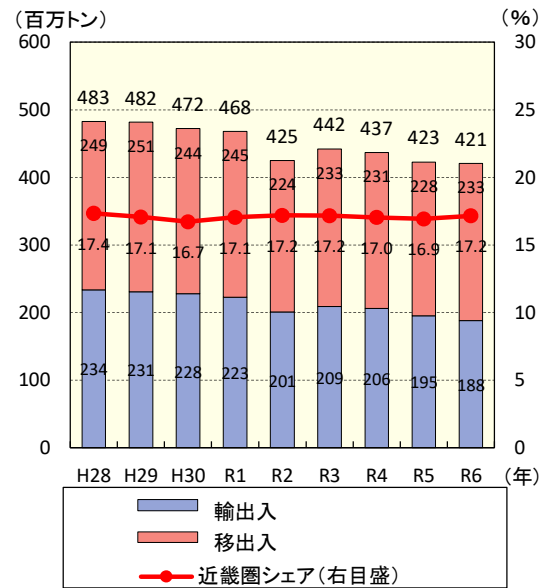
注1：ここでいう近畿圏は、大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県の2府4県

注2：ここでいうアジアは、外国貿易等に関する統計基本通達別紙第1統計国名符号表に基づいた26の国と地域

資料：大阪税関「貿易統計」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



資料：国土交通省「港湾統計（年報）」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）

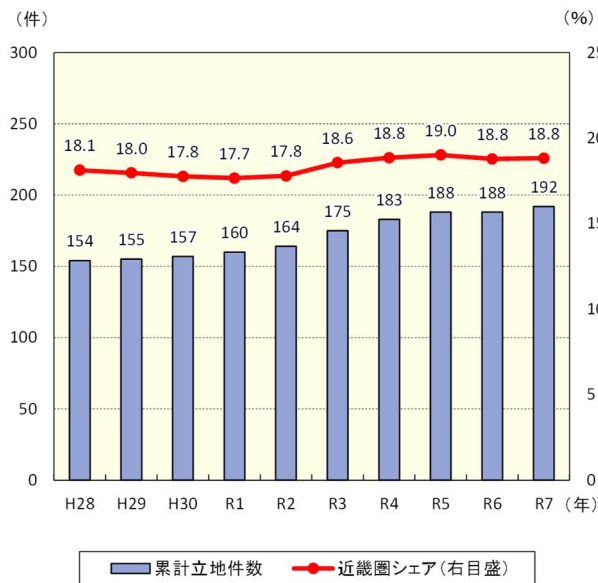
近畿圏では、産学官の連携による「知的対流拠点」の形成が進められており、2府6県における一定規模・分野に属する研究所の累計立地件数は、令和7（2025）年までに192件であり、全国の約19%を占めるなど、研究機関等の集積が進められている（図表2-1-5）。

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7（2025）年度末時点で159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6（2024）年度は6,423件で漸増傾向にあり、研究費の受入額は約260億円である（図表2-1-7）。

図表 2-1-5

近畿圏の研究所の累計立地件数の推移



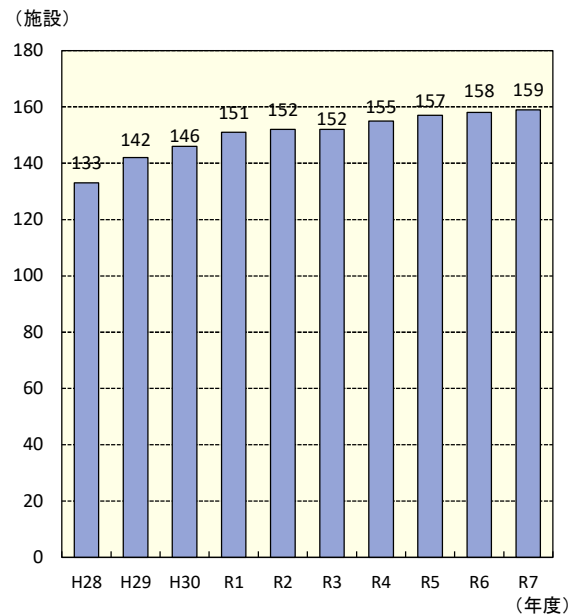
注1：調査対象は、製造業、電気業、ガス業、熱供給業に係る分野の研究所を建設する目的をもって取得（借地含む）された、1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む）

注2：立地件数は昭和60（1985）年からの累計件数

資料：経済産業省「工場立地動向調査」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数の推移



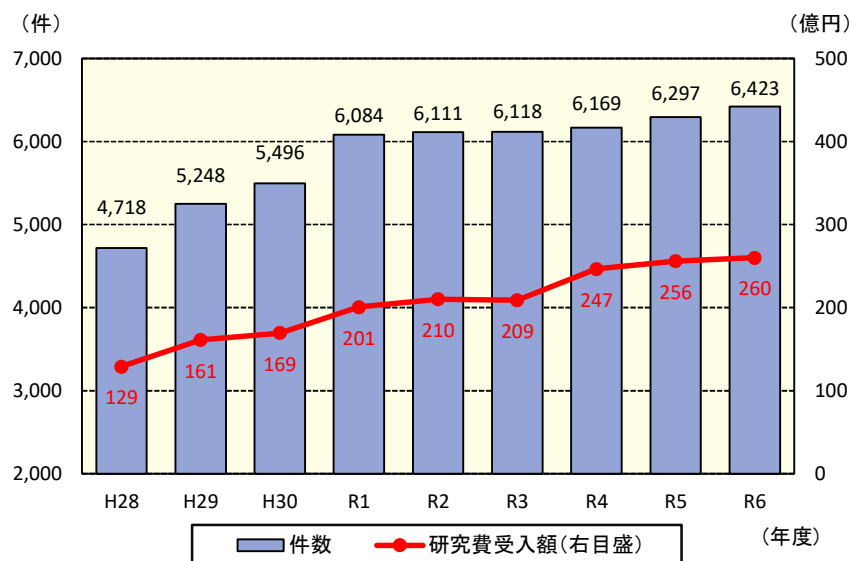
注1：関西文化学術研究都市とは、関西文化学術研究都市建設促進法（昭和62年法律第72号）に基づき、我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に資することを目的として、京都府・大阪府・奈良県の3府県にまたがる京阪奈丘陵において建設・整備されているサイエンスシティである。

注2：文化学術研究施設とは、文化の発展、学術の振興又は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：文部科学省「大学等における産学連携等実施状況について」を基に国土交通省国土政策局作成

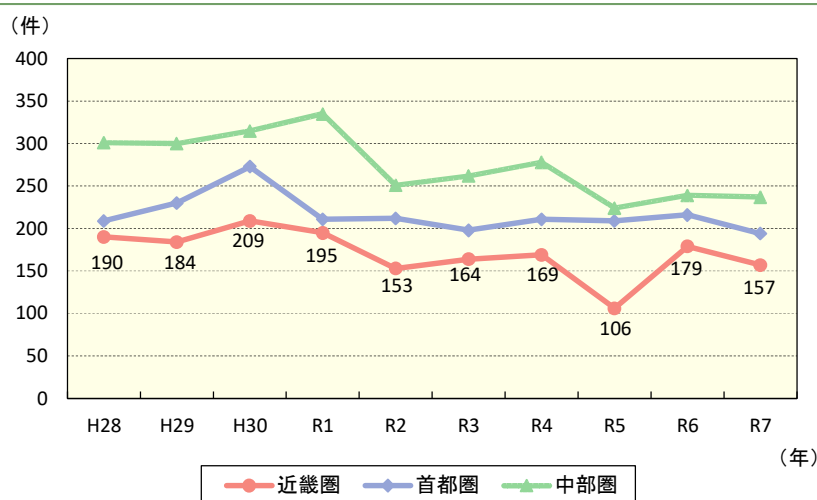
(産業に関する状況)

近畿圏における令和 7 (2025) 年の一年間における工場の新規立地件数は 157 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 6 (2024) 年の医療機器生産額は約 2,732 億円である (図表 2-1-9)。

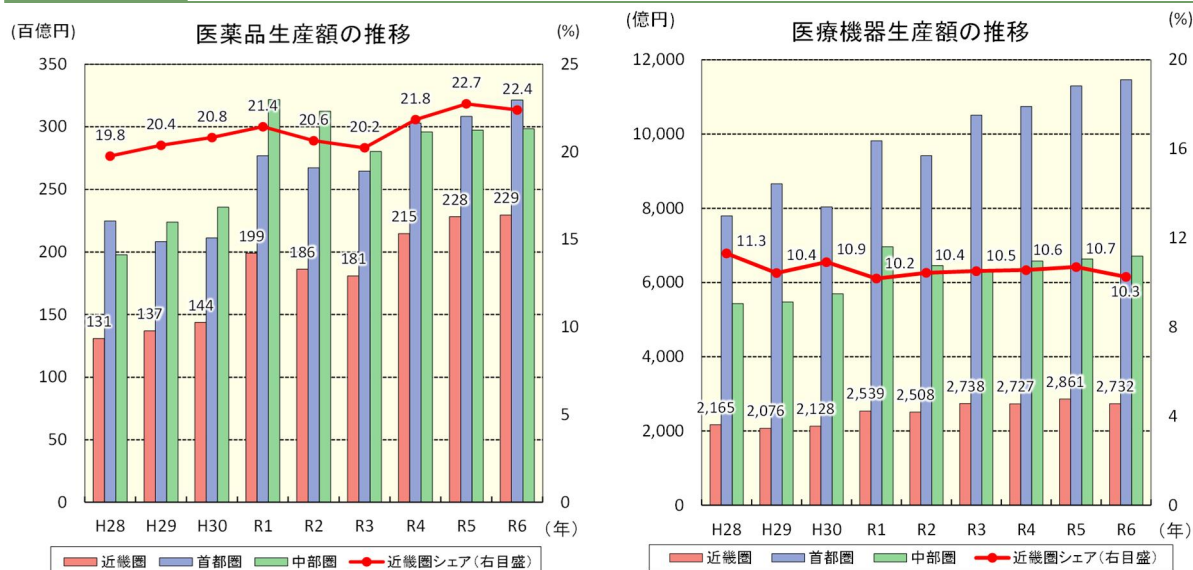
また、大学発のベンチャー企業数は増加傾向の中、令和 7 (2025) 年度の 1251 社に大幅に増加するなど、成長エンジンとなる企業が創出されている (図表 2-1-10)。

図表 2-1-8 工場の新規立地件数の推移



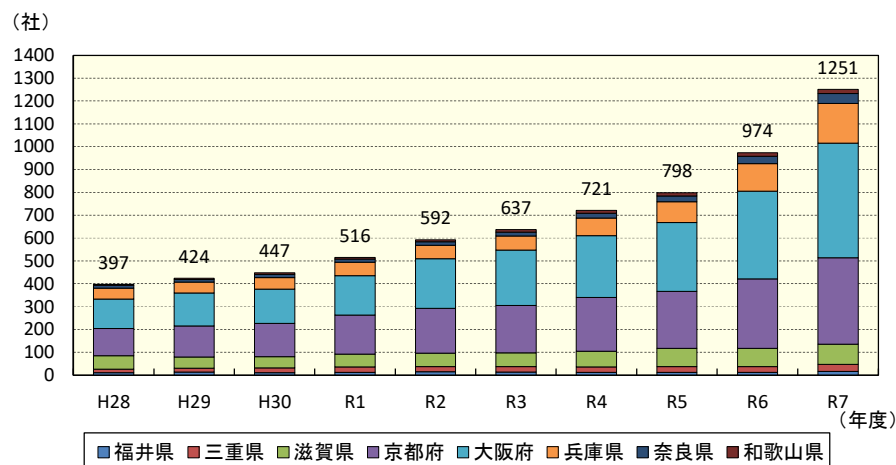
注：電気業、ガス業、熱供給業のための事業場を除く。
資料：経済産業省「工場立地動向調査」を基に国土交通省国土政策局作成

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：厚生労働省「薬事工業生産動態統計調査」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府県別企業数の推移

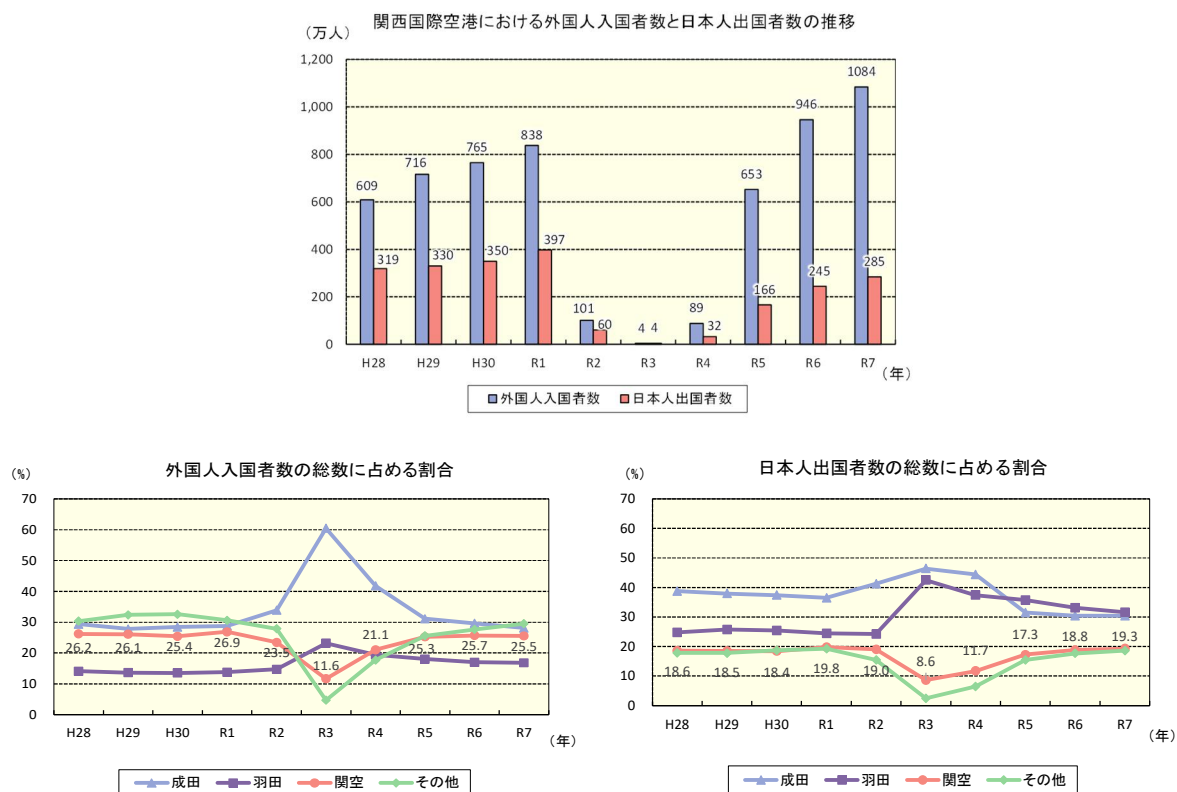


資料：経済産業省「令和7年度産業技術調査（大学発ベンチャー実態等調査）報告書」を基に国土交通省国土政策局作成

（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7（2025）年には約1000万人と過去最高となった。また、日本人出国者数についても回復基調であり、関西国際空港が我が国の主要空港としての役割を担っていることがわかる（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数と日本人出国者数の推移



資料：法務省「出入国管理統計」を基に国土交通省国土政策局作成

○2025 年日本国際博覧会（大阪・関西万博）が開催

「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、165 の国・地域・国際機関をはじめ、企業や団体等が世界中から参加した。各出展者がアイデアを持ち寄り、本博覧会が「未来社会の実験場」となるよう、人類共通の課題解決に向けて新たなアイデアの交換、創造、発信に取り組んだ。また、「多様でありながら、ひとつ」という会場デザインの理念を表した大屋根リングをはじめとする特徴ある建物や、世界の様々なパビリオン等が設けられ、開催期間中は延べ約 2,902 万人の来場者を迎えた。

また、夢洲を拠点とした新たなネットワークの形成のため、令和7(2025)年3月に
 利用開始された十三船着場及び淀川上流と大阪湾を結ぶ淀川大堰閘門「淀川ゲート
 ウェイ」を活用し、夢洲へ来場者を輸送する社会実験が実施された。

さらに、十三船着場のある淀川河川敷十三エリアでは「淀川河川敷十三エリアかわまちづくり計画」によるにぎわいづくり、魅力向上の取組が民間事業者とともに進められ、令和8(2026)年8月には屋台エリアが開業し、「淀川つつみ市 ミナモ十三」としてグランドオープンを迎える。

これらの整備により、十三エリアや京都方面から夢洲への舟運によるアクセスが可能となり、船舶を用いた新たな防災ルートの確立や、新たな観光資源の創出につながった。

淀川における舟運ルート及び賑わい空間の整備



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

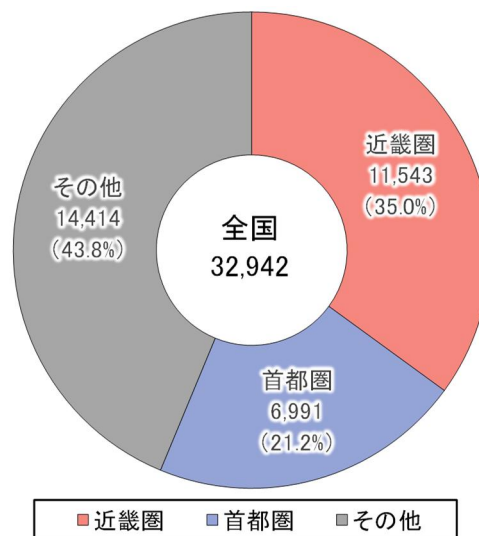
（目指す姿）

- 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8（2026）年4月1日時点の国指定等文化財等の件数は11,543件で、全国（32,942件）の約35%を占めている（図表2-2-1）。

図表 2-2-1 国指定等文化財等の件数



注1：令和8年4月1日時点

注2：都道府県を跨ぐ登録があるため、グラフの合計値と全国値は一致しない

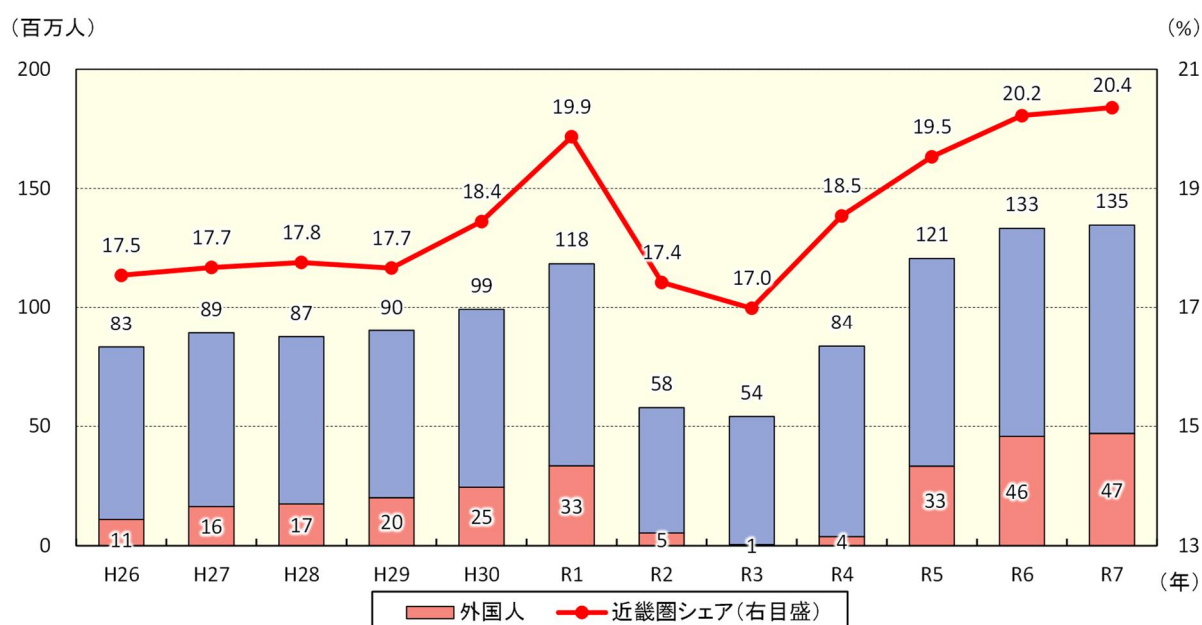
資料：文化庁「文化財指定等の件数」を基に国土交通省国土政策局作成

(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需要の取込みが進められている。令和 7 (2025) 年には近畿圏の延べ宿泊者数は過去最高の約 1 億 3,500 万人泊となり、うち外国人についても過去最高の約 4,700 万人泊となっている (図表 2-2-2)。

MICE²の振興は、高い経済効果、都市ブランド・競争力向上、交流人口の平準化等、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進んでいる。国際会議の開催件数は、令和 6 (2024) 年は前年より増加したものの、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元 (2019) 年と比較すると、約 4 割にとどまっている (図表 2-2-3)。

図表 2-2-2 近畿圏の延べ宿泊者数の推移

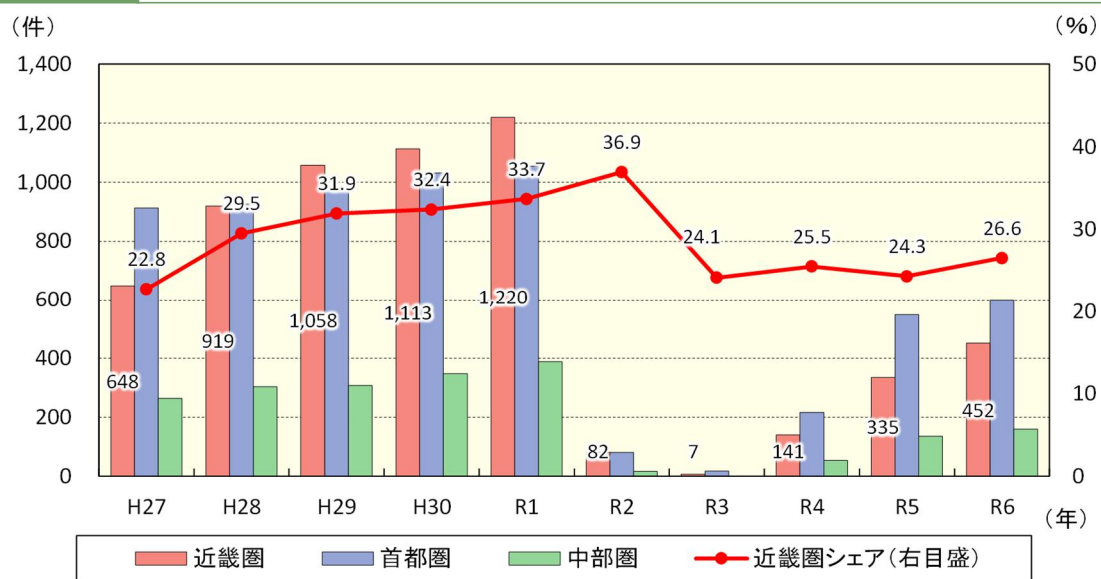


資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

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 Management/Marketing Organization)

² 企業等の会議 (Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称

図表 2-2-3 国際会議の開催件数の推移



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

(トピック)

○琵琶湖疏水施設が国宝・重要文化財へ正式指定

令和7(2025)年5月、文化庁の文化審議会において、琵琶湖疏水の諸施設を新たに国宝・重要文化財に指定することについて答申が出され、同年8月、24箇所の施設が重要文化財に指定、うち5箇所の施設が国宝に指定された。

琵琶湖疏水は、琵琶湖の水を京都へ疏通する人工の運河であり、明治23(1890)年の第1疏水の完成以来、琵琶湖から京都へと水を運び、水道、水力発電、舟運、かんがい、庭園、防火用水等、総合的な役割を通じて、明治維新において衰退の危機に瀕した京都のまちの再生と発展を支えた都市基盤施設である。

国宝に指定された施設のうち、「第一隧道ⁱ」は全長2,444mと建設当時日本最長の隧道建設であったことから、トンネル工事としては日本で初めて竖坑工法ⁱⁱを採用した。また、約36mの高低差を舟で通過するため建設された「インクライン」は舟を台車に乗せて運搬する傾斜鉄道で、全長582mと建設当時は世界最長であった。

今回の答申では、「西洋技術の習得過程にあった明治中期において、当時の土木技術の粋を集めて築かれ、世界的に高い評価を得た、類い希なる構造物であり、明治日本における都市基盤施設の金字塔である」と高い評価を受けた。また、近代(明治元(1868)年以降)の土木建造物としては初めての国宝指定となった。

今も現役で活躍している琵琶湖疏水の役割や価値を将来にわたって継承するとともに、魅力向上・情報発信を更に進め、文化を基軸としたまちの豊かさの向上につなげていくことが期待される。

国宝として指定された琵琶湖疏水の施設
(上段：南禅寺水路閣 下段：左からインクライン、第二隧道)



資料：京都市上下水道局

ⁱ トンネル

ⁱⁱ トンネルを掘るために山の両側から掘り進むほか、山の上から垂直に穴を掘りそこからも両側に掘り進めて工期を早める方式

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享受でき、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い。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）。

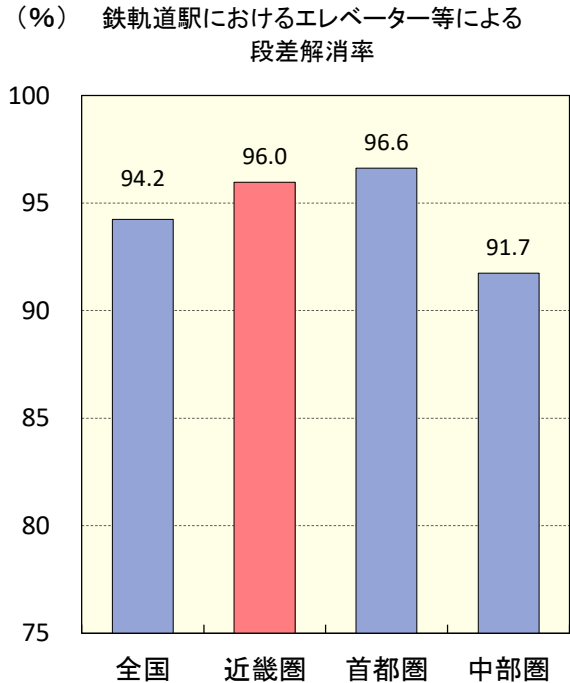
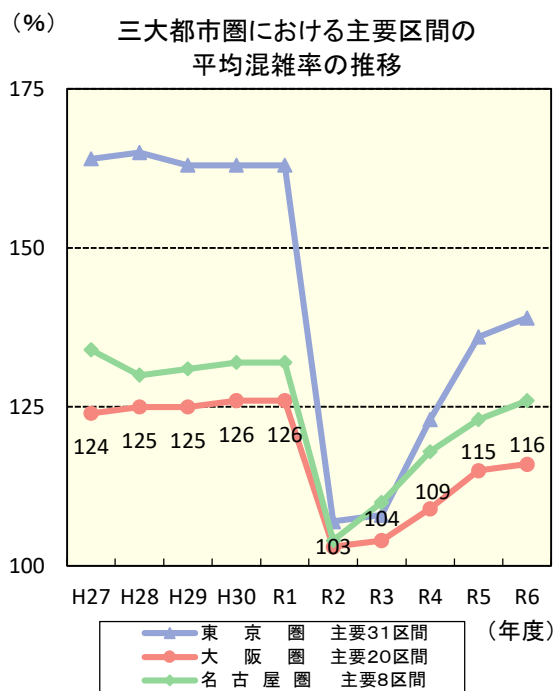
都市環境の改善や市民の憩いの場の形成に寄与する都市公園の整備状況を見ると、近畿圏の全体における一人当たりの都市公園の整備面積は、平成26(2014)年度の 8.7㎡/人から令和6(2024)年度の 9.5㎡/人に増加している。

大都市近郊の都市においては、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携による「コンパクト・プラス・ネットワーク」が推進されており、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8(2026)年3月末時点で152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令和7(2025)年度末の177駅と着実に増加している（図表2-3-2）。

近畿圏では複数の都道府県をまたぐ地域単位で多様な主体が協力し、地域の成長やイノベーション創出を目指す広域リージョン連携が開始している。令和7(2025)年10月に滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、徳島県で「関西広域リージョン連携」が宣言され、「我が国の『もう一つの極』として、新次元の分権型社会を先導する関西」、「誰もが豊かさを実感できる、安全・安心で持続可能な関西」、「大阪・関西万博のレガシーを継承し、イノベーションを創出する関西」、「文化と観光で織りなす『創造の関西』」を目指すこととしている。

図表 2-3-1 鉄道混雑率の推移とバリアフリーの状況



注：国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている区間等（東京圏31区間、大阪圏20区間、名古屋圏8区間）が対象

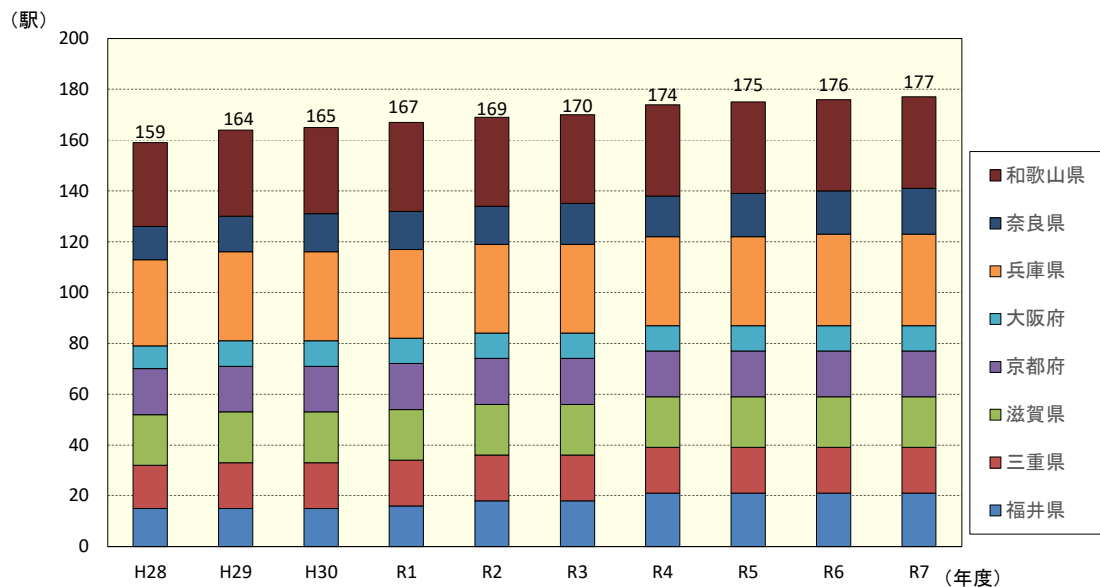
資料：国土交通省「都市鉄道の混雑率調査」を基に国土交通省国土政策局作成

注1：バリアフリー新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が2千人/日以上3千人/日未満の駅

資料：国土交通省「令和6年度末鉄軌道駅における駅の段差解消への対応状況（都道府県別）」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-2 道の駅の府県別登録件数の推移



注：各年度末時点

資料：国土交通省「『道の駅』一覧」を基に国土交通省国土政策局作成

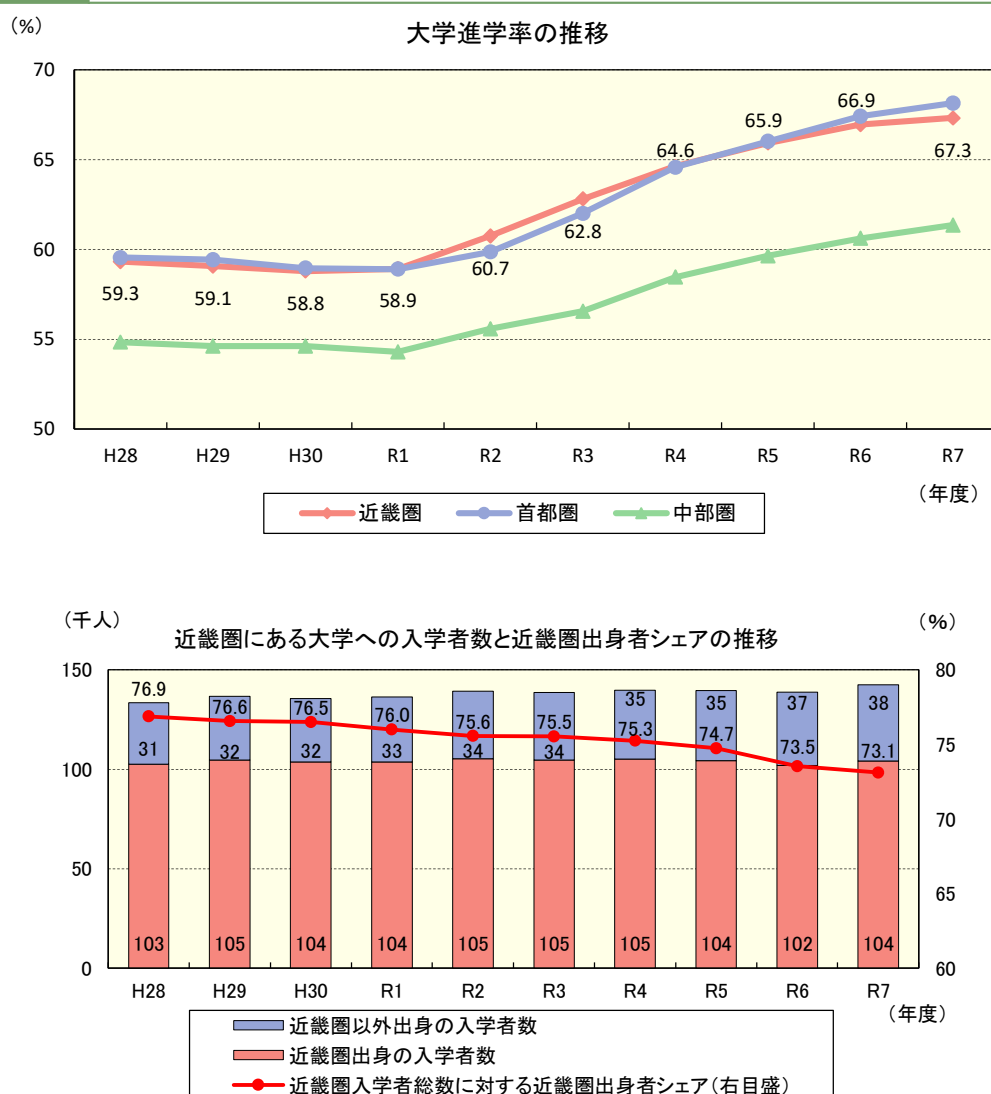
(教育・医療・福祉に関する状況)

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73%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6(2024)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、兵庫県、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、近畿圏を含めた全国で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、近畿圏の令和7(2025)年4月1日時点の待機児童数は前年から増加し、1,066人となった(図表 2-3-5、図表 2-3-6)。

図表 2-3-3 大学進学率と近畿圏にある大学への入学者数の推移

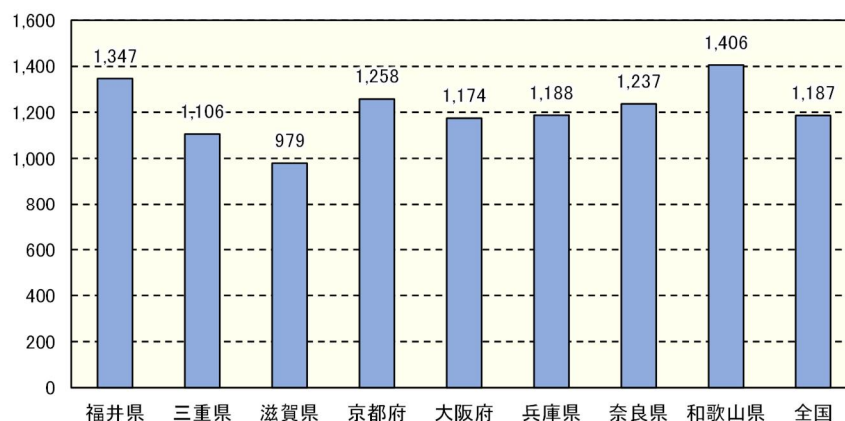


注 : 各年5月1日時点

資料 : 文部科学省「学校基本調査」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

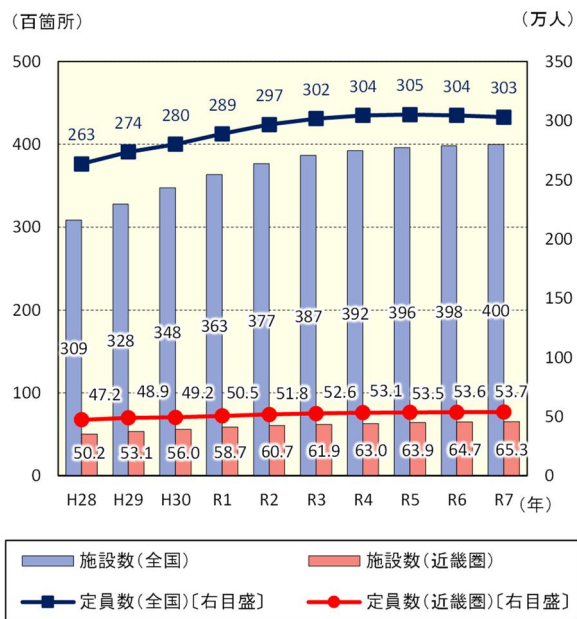
(床/10万人)



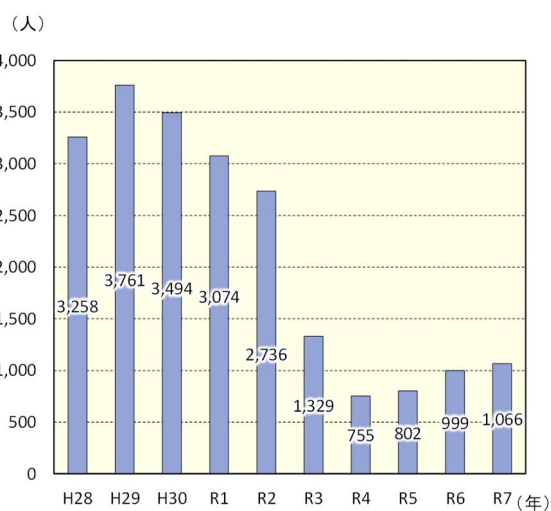
注：令和6年10月末時点

資料：厚生労働省「令和6年医療施設（動態）調査」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



図表 2-3-6 近畿圏の待機児童数の推移



注：各年4月1日時点

資料：こども家庭庁「保育所等関連状況取りまとめ」を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○京奈和自動車道大和御所道路 榎原高田 I C が開通

令和 8 (2026) 年 3 月、京奈和自動車道大和御所道路において、榎原高田 I C (大阪方面接続ランプ) が開通した。

京奈和自動車道は、大和平野を南北に縦貫して、近畿圏の環状道路を構成している。そのうち大和御所道路は、奈良県大和郡山市から五條市を結ぶ延長 27.2km の高規格道路である。

榎原高田 I C (大阪方面接続ランプ) の開通により、京奈和自動車道と大和高田バイパスが直結され、奈良県南部地域から大阪方面へのアクセス性が向上した。また、輸送時間の信頼性向上による業務スケジュール改善等での物流の効率化が見込まれている。

国土交通省近畿地方整備局は、大阪方面と五條方面を往来する交通が、新堂ランプ交差点から榎原高田 I C (大阪方面接続ランプ) へ転換したため、新堂ランプ交差点を経由する交通量が 6 ~ 9 割減少するとともに、新堂ランプ交差点を直進する青信号の時間が延長可能となり、渋滞の解消と新堂ランプ交差点の通過時間が短縮されたと整備効果を公表した。

京奈和自動車道の位置図



資料：国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所

(トピック)

○和歌山県関係人口創出Webプラットフォーム「わかやまFUNBASE」の開設
令和8(2026)年1月、和歌山県は関係人口創出Webプラットフォーム「わかやまFUNBASE」を開設し、運用を開始した。

和歌山県は、特に生産年齢人口の減少が著しく、地域づくりの担い手不足が大きな課題である。一方で、近年のテレワーク普及による働き方や価値観の多様化が進んでおり、生活拠点を複数持ち、行き来する二地域居住者や「第2のふるさと」として継続的に地域と関わりを持ちたいと考える人が増加していることに対応するために構築した、地域内外の人がつながり、継続的な関係を築くことができる仕組みである。

本プラットフォームは、県内で地域づくりに取り組む魅力的な人・団体やプロジェクトの情報を発信するとともに、地域の活性化や地域活動に関わりを持ちたいと考える人(サポーター)とマッチングする機能を持っている。プロジェクトは、例えば地元の重要文化財の茅葺き屋根修復に必要な茅刈り体験ができるワークショップ「茅刈りレスキュー」(有田川町)などの地域維持の取組や、空き家を活用した地域の防災拠点の企画運営インターンなどのまちづくりの取組など多様に展開されており、サポーターは自分の関わりたいスタイルでプロジェクトに参加することができる。

さらに、地域づくり団体やサポーターの活動の頻度や継続性を「見える化」している。サポーターはプロジェクト参加後のレビュー投稿数に応じて「FUNバッジ」が付与される。また、地域づくり団体等についても、プロジェクトの受入人数や活動レポート投稿数に応じてバッジが変化し、継続的な関係づくりによる関係人口の定着を目指している。

県が運営することで県内の取組がワンストップで掲載でき、関係人口の創出と継続的な交流による関係の深化が期待される。



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)

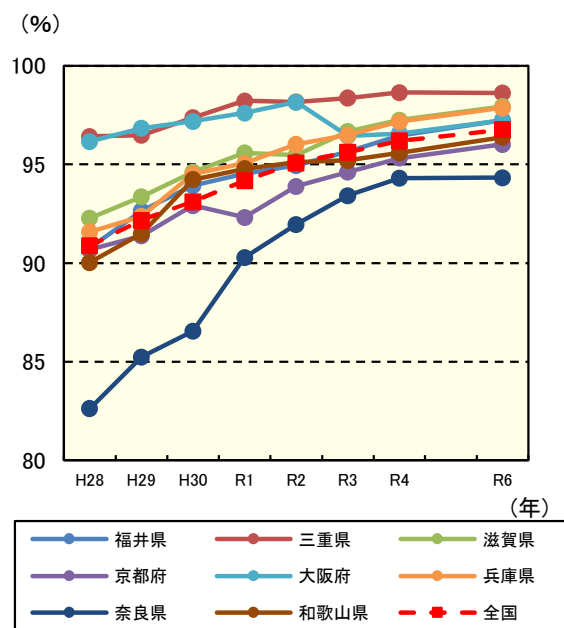
近畿圏では、南海トラフ巨大地震や激甚化する自然の脅威から人々の生命・財産を守るためにハード・ソフト両面から対策が進められている。

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）。

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 92.9%であり、全国の 85.9%を上回っている（図表 2-4-3）。

図表 2-4-1 災害時に防災拠点となる
公共施設等の耐震化率の推移



注 1：平成28(2016)年～平成31(2019)年は各年3月31日時点、令和2(2020)年～令和4(2022)年は各年10月1日時点、令和5(2023)年はデータなし、令和6(2024)年は4月1日時点

注 2：防災拠点となる公共施設等とは、地方公共団体が所有又は管理する公共施設・公用施設のうち、災害応急対策の実施拠点となる庁舎や消防署所、指定緊急避難場所・指定避難所となる学校施設や公民館、災害時の医療救護施設となる病院や診療所、災害時に配慮が必要となる者のための社会福祉施設等

資料：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

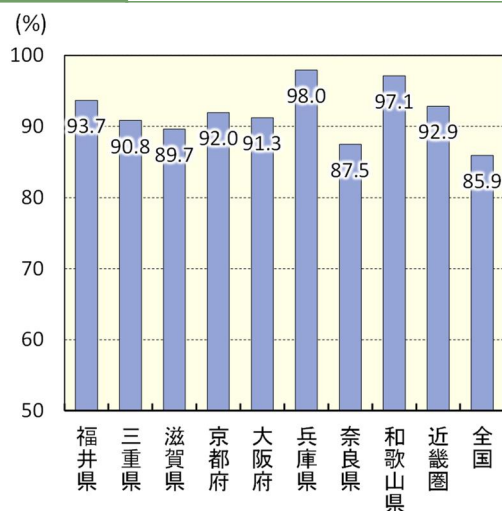
図表 2-4-2 ハザードマップ公表状況
(令和8(2026)年2月調査)

	市区町村数	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	26	7	10	19	27	0
滋賀県	19	19	16	0	0	17	0
京都府	26	26	6	0	5	25	0
大阪府	43	43	37	15	14	34	0
兵庫県	41	41	12	19	18	38	0
奈良県	39	32	4	0	0	31	0
和歌山県	30	24	5	1	19	29	0
合計	244	228	90	46	86	218	0

注：「ハザードマップポータルサイト」に令和8(2026)年2月時点で登録されている市町村数を集計

資料：国土交通省「ハザードマップポータルサイト」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-3 自主防災組織活動カバー率



注 1：令和7(2025)年4月1日時点

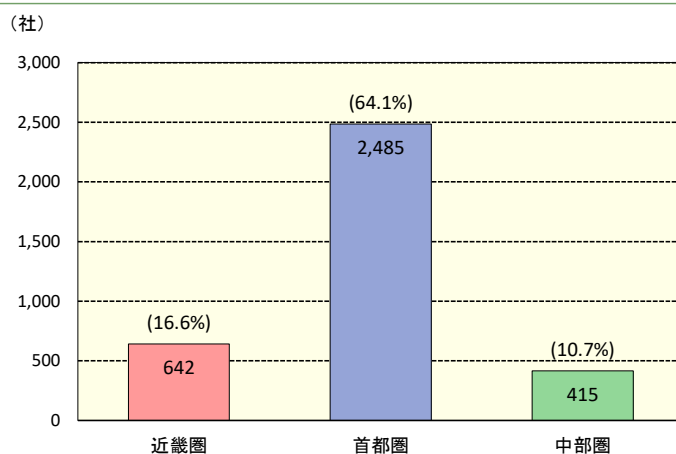
注 2：活動カバー率とは、各府県の全世帯数に対する自主防災組織の活動範囲に含まれている地域の世帯数の割合

資料：消防庁「令和7年版消防白書」を基に国土交通省国土政策局作成

（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、首都圏の非常時にはバックアップとしての役割も期待される。また、近畿圏に本社所在地がある上場企業数は、令和7（2025）年12月時点で642社あり、全国の約17%を占める（図表2-4-4）。

図表 2-4-4 上場企業の本社所在地別企業数



注1：令和7（2025）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 2026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：株式会社東洋経済新報社「上場会社基本ファイル 2026年1集」を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○阪神・淡路大震災 30 年における取組

令和 7 (2025) 年 1 月で阪神・淡路大震災から 30 年となったことから、兵庫県及び神戸市において震災 30 年事業が実施された。

兵庫県では、阪神・淡路大震災 30 年事業として震災 30 年特設サイトを開設し、各種防災イベント等の取組の紹介や、震災を経験したことのない若い世代が発信するWEBメディア「リメンバー117」の活動等が行われた。また、地域団体等が実施する防災・減災の取組への助成の拡充や、防災と観光を組み合わせる防災について考えるきっかけとする「防災ツーリズム」の推進を行った。さらに、同年 9 月には「災害からの創造的復興」をテーマとした創造的復興ウィークが展開され、関連イベントとして、25 か国以上から 160 名以上が参加する「国際復興スペシャルフォーラム 2025」が開催された。本フォーラムでは、住宅再建やインフラ復旧について、損傷した資産の単なる再建に留まらない体系的な取組が必要であることを確認し、災害・復旧・再発の繰り返しを断ち切り、将来世代に向けてよりレジリエントな社会を築くというメッセージを示した。

神戸市では、震災 30 年事業として、産学官連携により防災イベント「レジリエンスセッション 震災と未来のこうべ博」を開催し、震災の記憶と教訓を次世代へ継承し、防災・減災の重要性を広く共有した。また、国際会議「神戸市グローバルカンファレンス」では、海外の主要都市を招へいし、各都市の状況に応じた災害対策や異常気象による自然災害への備えについて知見を共有するとともに、未来に向けて自治体が果たすべき役割について意見交換を行った。同会議では、その成果として、「神戸市グローバルカンファレンス宣言」を発出し、参加都市が、今後も都市間での知見共有や交流を進め、グローバルレベルでの防災・減災の実現を目指し、安全で持続可能な社会の構築に貢献することを表明した。

兵庫・神戸のレジリエントな都市としての姿や、防災・減災で世界に貢献する取組を広く国内外へ発信し、震災 30 年の節目を未来に繋げることとしている。

震災 30 年特設サイト
「震災 30 年阪神・淡路大震災\feel and think/」



資料：兵庫県 (左図)、神戸市 (右図)

神戸市グローバルカンファレンス宣言 (上)
レジリエンスセッションの様子 (下)



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。

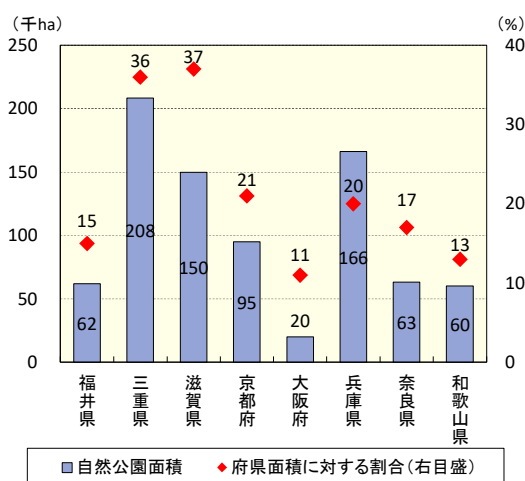
(自然環境等の状況)

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 7（2025）年 10 月時点の策定率は京都府が 85%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容量は、令和 7（2025）年 3 月末時点で 12,494 千 kW に達し、また、全国に占める近畿圏のシェアは 13.6%となっている（図表 2-5-3）。

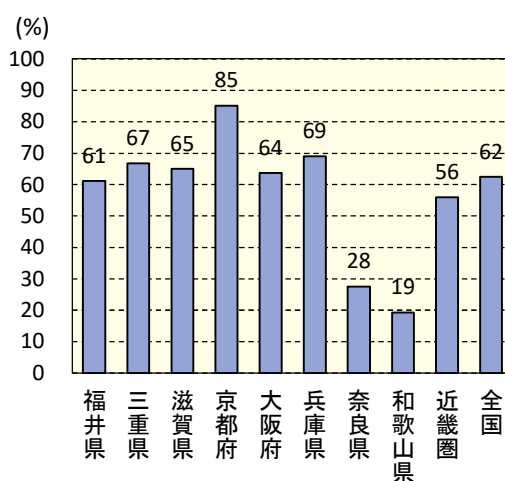
図表 2-5-1 自然公園面積



注：令和 8（2026）年 4 月時点

資料：環境省「自然保護各種データ」を基に国土交通省国土政策局作成

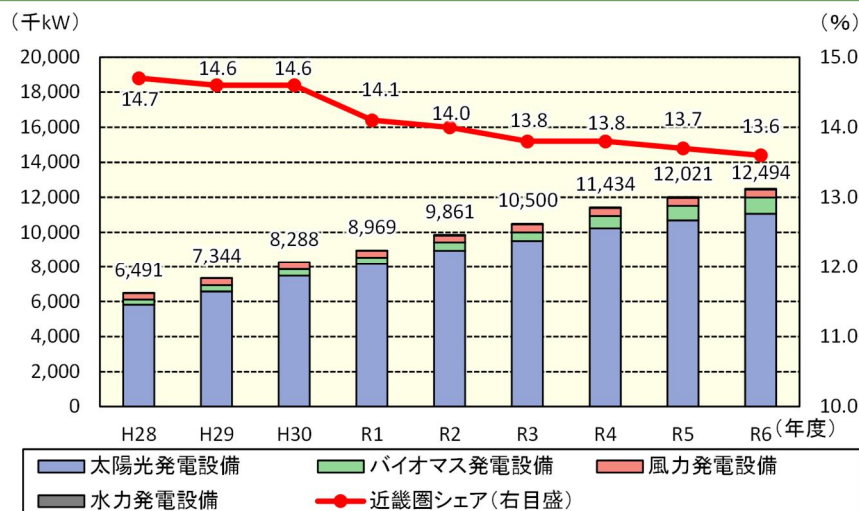
図表 2-5-2 地方公共団体実行計画（区域施策編）の策定状況



注：令和 7（2025）年 10 月時点

資料：環境省「令和 7 年度地域脱炭素の推進に関する状況調査調査結果報告書」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容量の推移



注1：各年度末時点

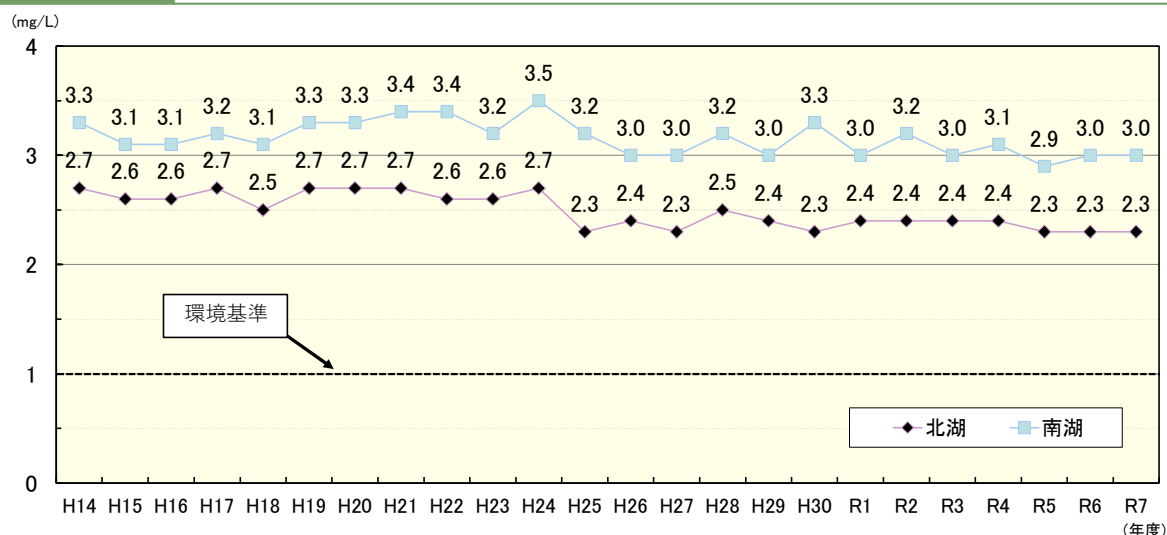
注2：導入容量は新規導入分と移行認定分の合計値

資料：資源エネルギー庁「再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法 情報公表用ウェブサイト」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1,468万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おり、透明度や全窒素、全リンは改善傾向がみられるものの、COD（化学的酸素要求量）³は近年、横ばい傾向である（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、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）の推移



資料：滋賀県「滋賀の環境（環境白書）」、「公共用水域水質測定結果」より国土交通省国土政策局作成

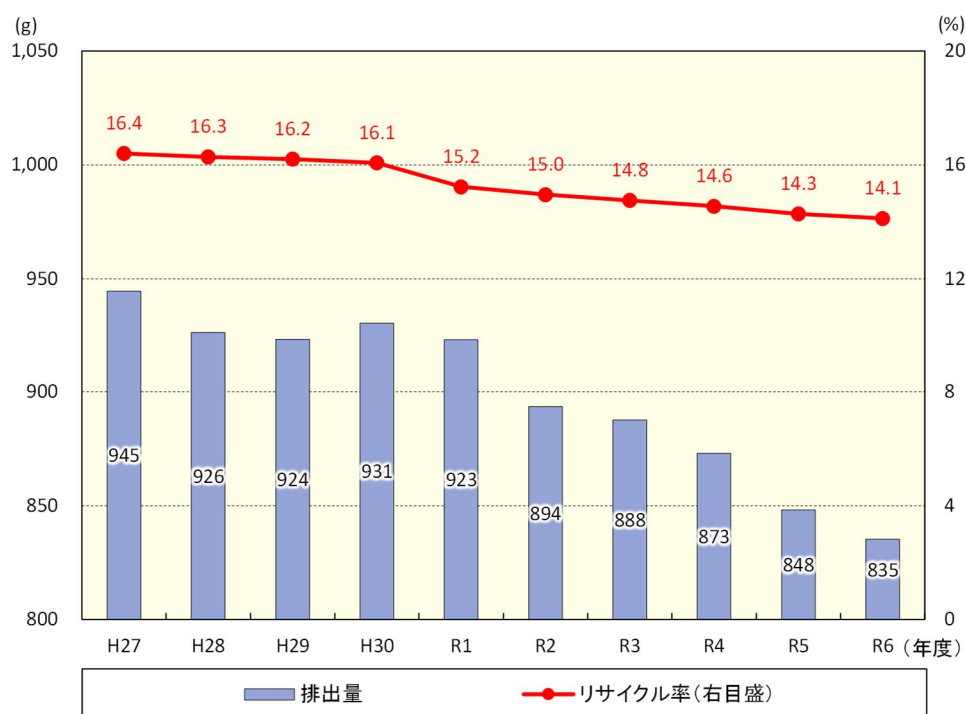
³ 化学的酸素要求量（Chemical Oxygen Demand）。水中の有機物を酸化剤で酸化した際に消費される酸化剤の量を酸素量に換算したもの。湖沼や海域の汚濁に関する代表的な指標であり、この値が大きいほど水が汚れていることを示す。

⁴ 水の華ともいう。池や湖沼で植物プランクトンが異常増殖し、水面に薄皮あるいは塊状として浮いているもの。青い粉をまいたように見えることからアオコと呼ばれる。栄養塩類が多いと発生しやすいので、富栄養湖の判定の条件とされることもある。

（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 6（2024）年度は前年度から約 2 %減少しており、平成 30（2018）年度以降の減少傾向を維持している。リサイクル率は 14%台で推移している（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の推移



資料：環境省「一般廃棄物処理実態調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○近畿圏における水素社会の実現に向けたインフラ整備

近畿圏においては、水素社会の実現に向けた取組が進められている。

令和8(2026)年3月、電力、運輸、通信等の企業12社ⁱは、関西エリアを中心としたグリーン水素の大規模輸送・利活用に向けた共同調査・実証に関する基本合意書を締結した。本合意では、鉄道や通信といった既存インフラを活用し、水素の製造・貯蔵拠点を起点とした大規模、低コスト、低炭素な水素輸送の確立を目指すこととしている。具体的には、鉄道による水素輸送の実証とその供給管理システム実証に向けた検討、通信事業者が保有する既存空間を活用したパイプラインの検討や、自社工場での液化水素コンテナ受入設備等の検討、水素利活用実証等に向けた検討を行っている。

令和7(2025)年度は、燃料としての水素の利活用においても取組が進められた。滋賀県は、県内の事業所と協力し、水素貯蔵モジュールを用いた水素ステーションから燃料電池フォークリフトへの水素供給モデルについて実証し、経済、技術及び法的課題について整理した。また、2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)では、日本初ⁱⁱの岩谷産業株式会社の水素燃料電池船「まほろば」の旅客運航が行われるとともに、水素の様々な可能性を体験できる水素パークを開催し、水素が実現する未来社会を世界にアピールした。

水素サプライチェーンとしては、関西広域連合において、令和2(2020)年3月に「将来における関西圏の水素サプライチェーン構想」を策定、令和3(2021)年2月に「関西水素サプライチェーン構想実現プラットフォーム」を設置し、事業者、試験研究機関、支援機関及び行政が、関西における水素関連の情報共有と意見交換を行うことにより、広域的連携を促進し、具体的なプロジェクトの創出等の取組につなげてきている。令和7(2025)年度も、引き続き情報発信やセミナーの実施等により、産学官の連携促進及び機運醸成に取り組んだ。また、神戸市では「水素スマートシティ神戸構想」に基づき水素のサプライチェーン構築に取り組んでおり、神戸液化水素荷役実証ターミナルや神戸水素エネルギーセンターにおいて、水素の供給・利活用に必要な技術の実証を進めている。

今後も産学官が連携し、水素社会の実現に向けた取組が進むことが期待される。

グリーン水素の大規模輸送・利活用に向けた
共同調査・実証の概要



神戸液化水素荷役実証ターミナル



資料：関西電力株式会社(左図)、神戸市(右図)

ⁱ 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、NTT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、川崎重工業株式会社、川崎車両株式会社、北酸株式会社、井本商運株式会社、株式会社神戸製鋼所、日本通運株式会社

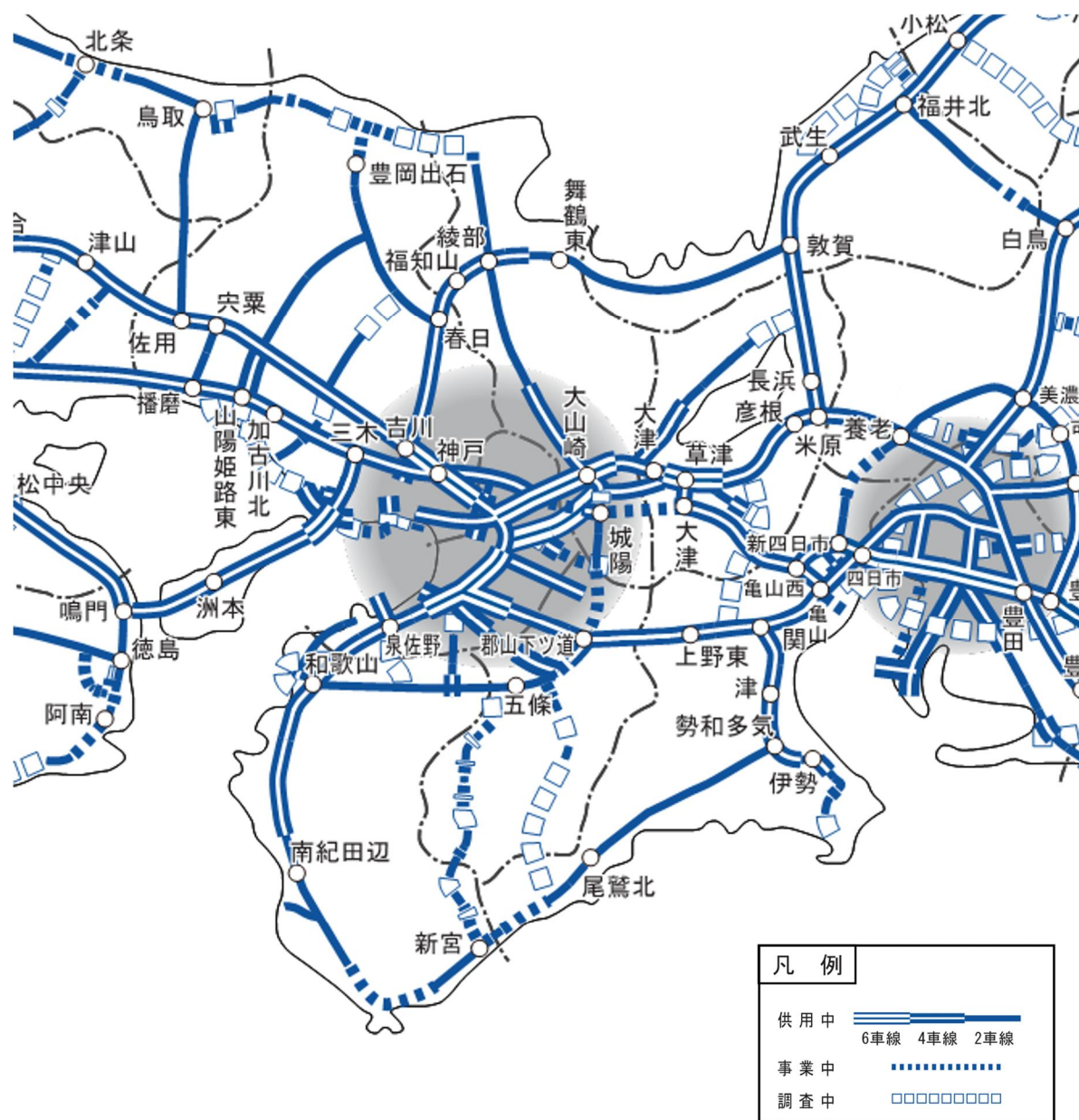
ⁱⁱ 水素燃料電池とリチウムイオンバッテリーによるハイブリッド推進システムで運航する旅客船として日本初

Ⅲ 資 料 編

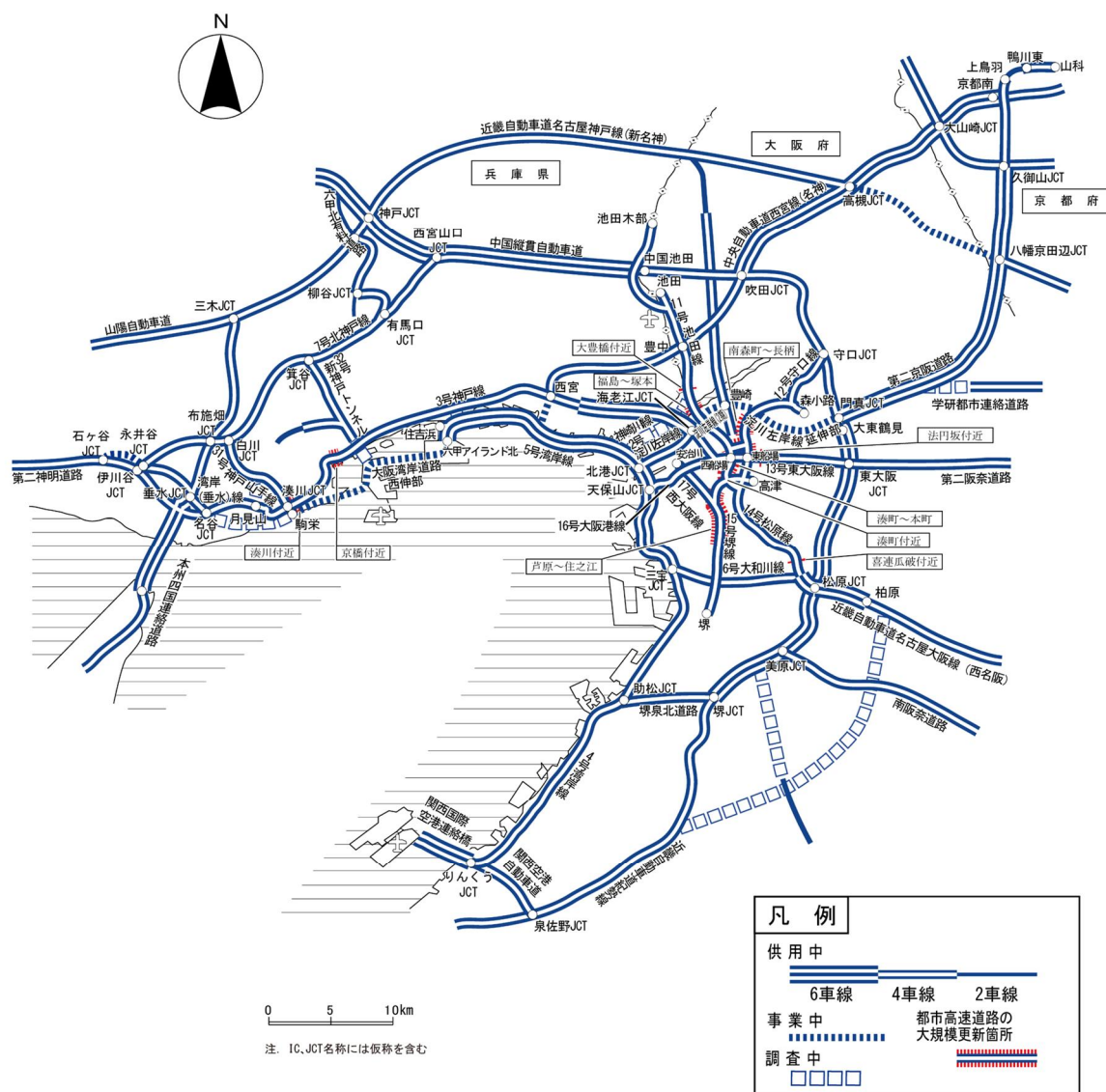
(近畿圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

(1)近畿圏道路図



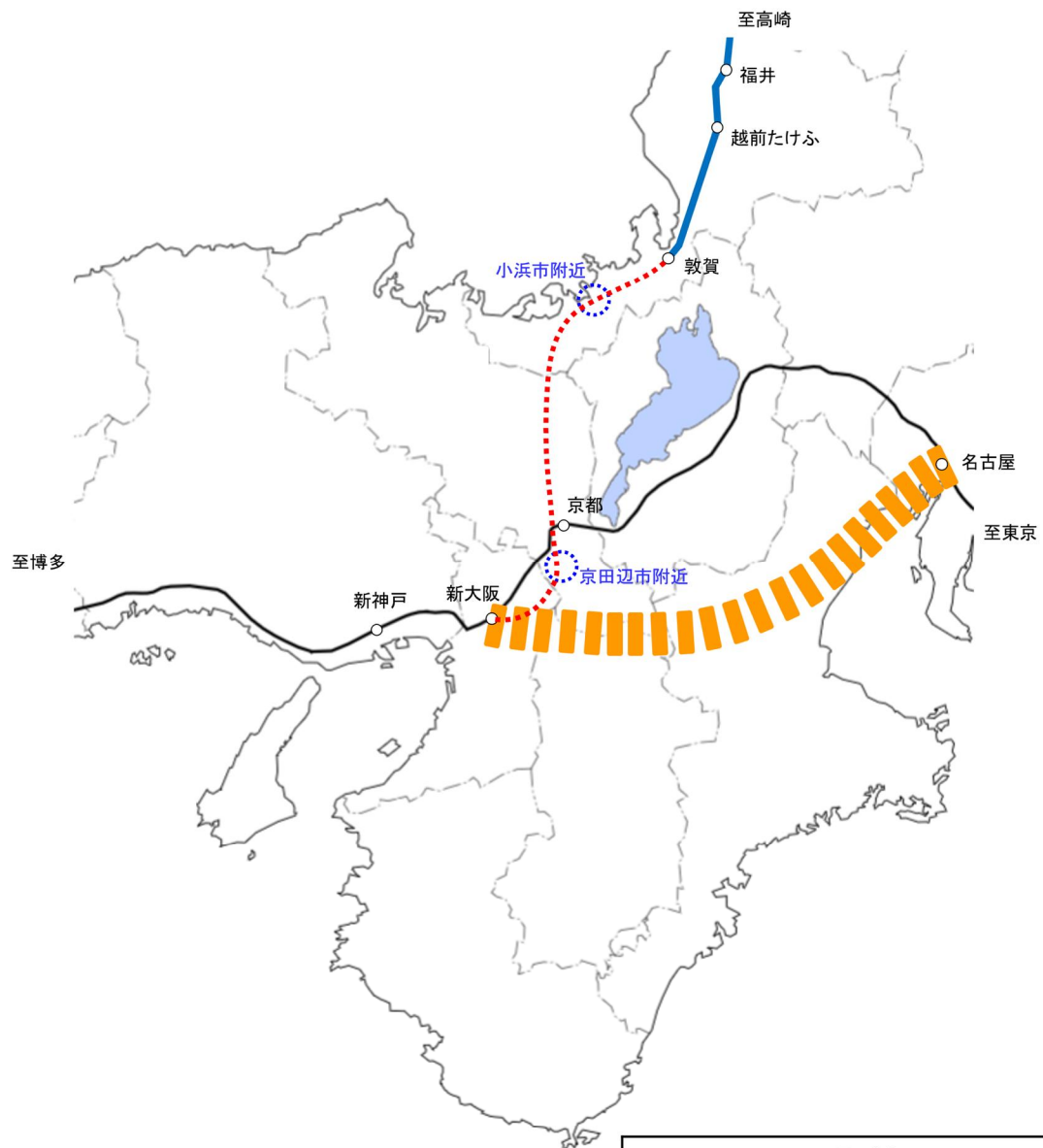
(2)阪神近郊道路図



令和8年7月末時点
※事業中区間のIC及びJCT名は仮称を含む

2. 鉄道の整備

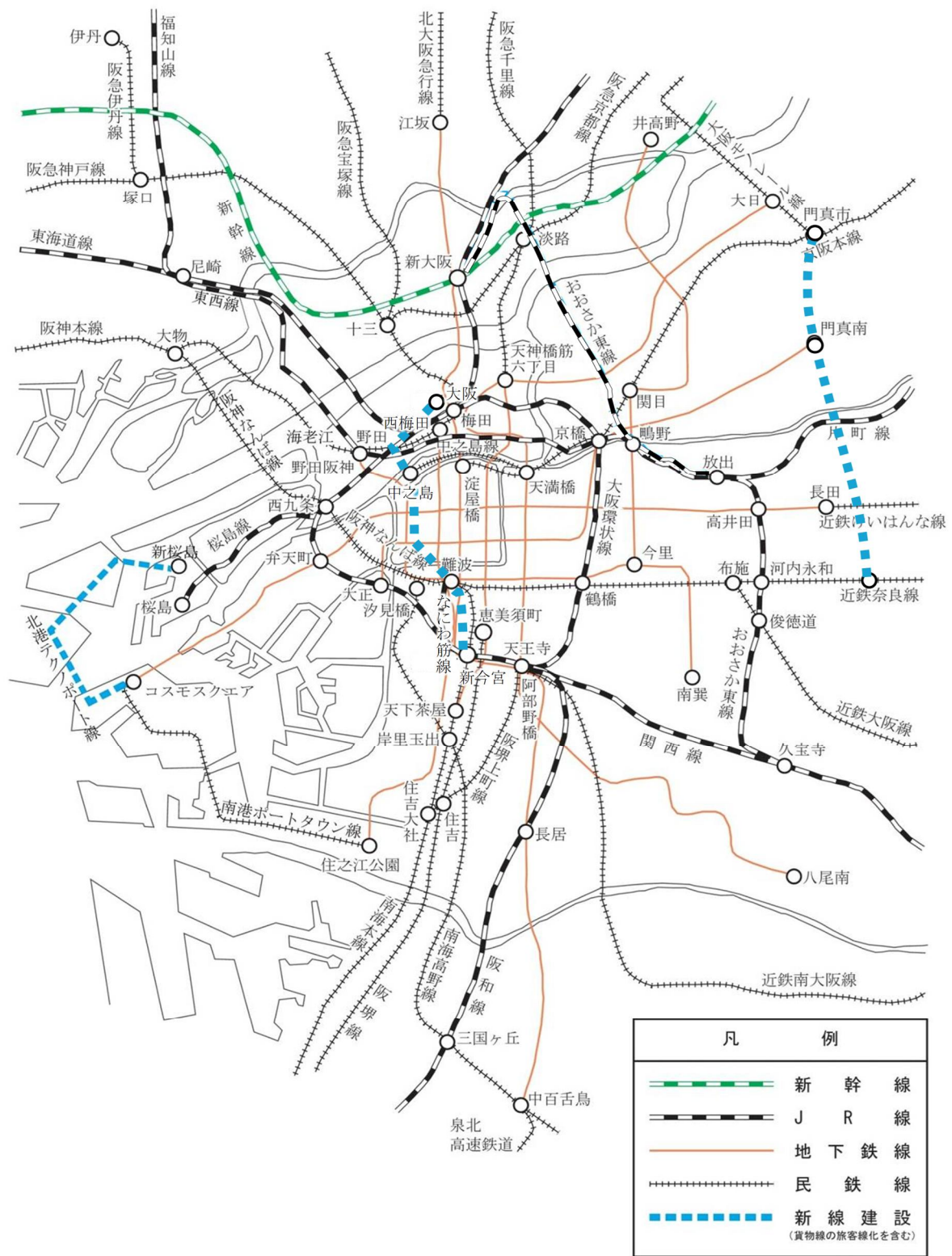
(1)新幹線鉄道



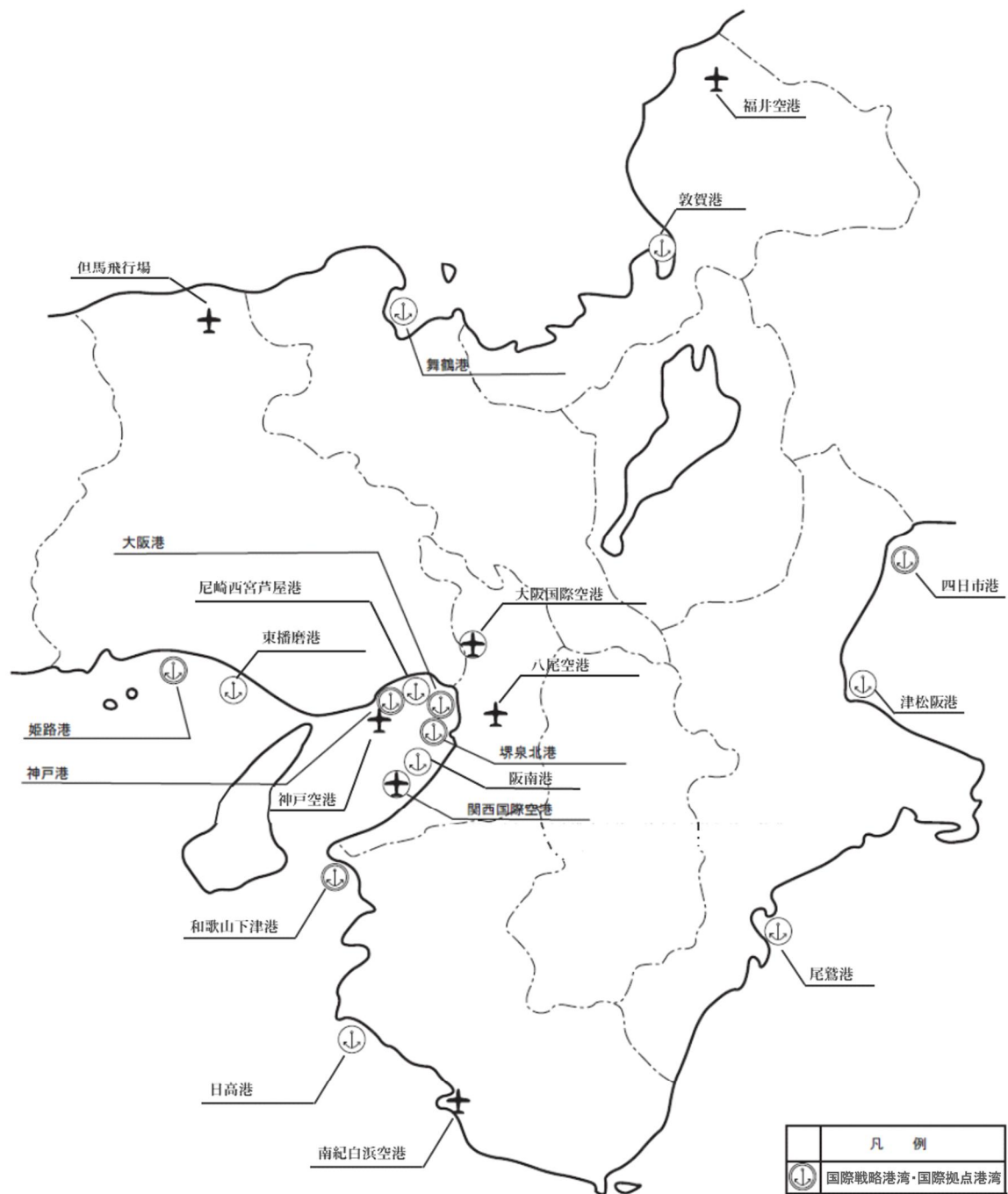
凡 例	
	北陸新幹線(開業区間)
	北陸新幹線(未着工区間)
	中央新幹線名古屋・大阪間 ※ルート・駅位置は未定
	東海道・山陽新幹線

令和8年7月末時点

(2)在来線鉄道等(大阪周辺)



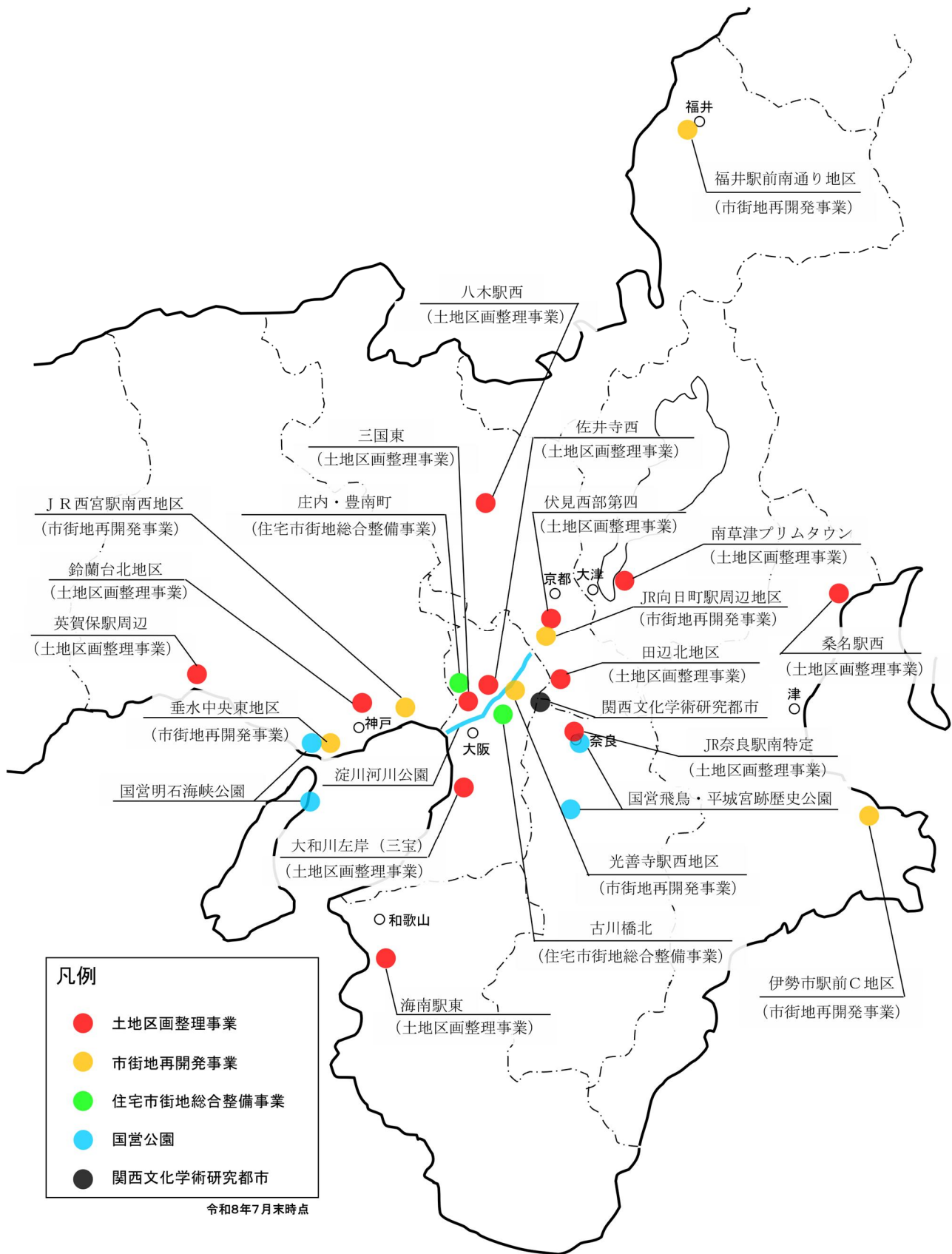
3. 港湾・空港の整備



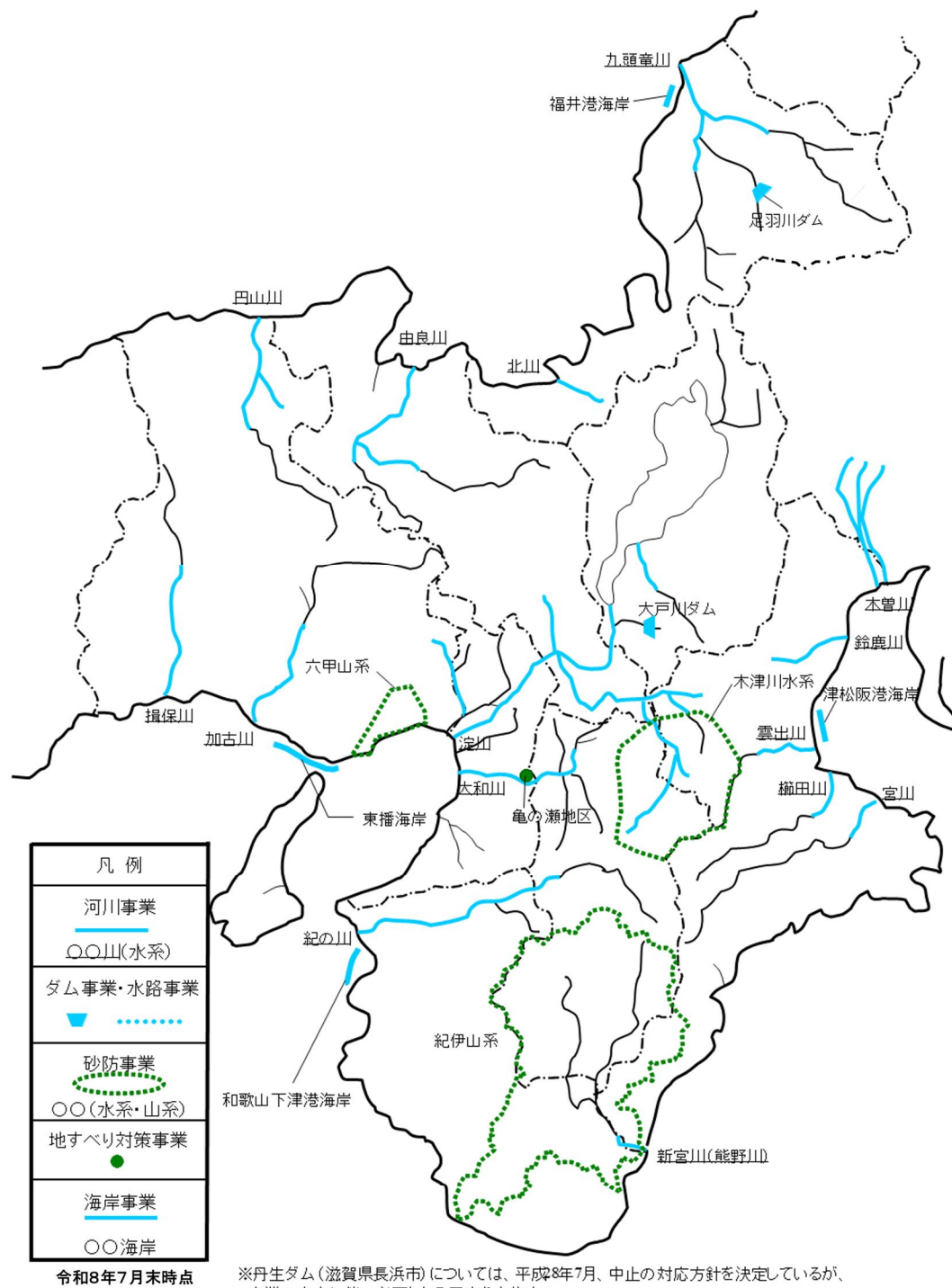
凡 例	
	国際戦略港湾・国際拠点港湾
	重要港湾
	拠点空港
	地方管理空港、共用空港、 その他の空港 (非共用飛行場は除く)

令和8年7月末時点

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



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。