

# 近畿圏広域地方計画

## 第 1 部（現状と課題）（案）

### 【本編】

近畿圏広域地方計画協議会

## はじめに

国土づくりの理念や考え方を示す「国土の長期展望」最終とりまとめ（令和3年6月）」や「国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ（令和4年7月）」を踏まえ、新たな「近畿圏広域地方計画」の策定を行うものである。なお、本計画においては、「近畿圏」を「関西」と称する。

【計画の対象区域】 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県

### 【骨子の構成】

#### 第1部 関西の現状と課題

<関西の地域構造>

<関西の特徴>

- (1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西
- (2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西
- (3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西
- (4) アジアとのつながりが深い関西
- (5) 人と自然のつながりが深い関西

<関西を取り巻く現状と課題>

- (1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展
- (2) 関西の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却
- (3) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外国人旅行者の急激な減少
- (4) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏
- (5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下
- (6) 関西を脅かす自然災害リスク
- (7) 社会資本の老朽化
- (8) 関西を巻き込む大きな潮流変化

#### 第2部 関西の目指す姿と戦略

- 第1節 快適で豊かに暮らせる地域生活圏の実現を目指す関西
- 第2節 世界からヒト・モノ・カネ・情報呼び込み、海外との架け橋となる関西
- 第3節 巨大災害リスクに対して持続可能な社会を目指す関西
- 第4節 人と自然の共生、脱炭素、SDGsを実現する関西
- 第5節 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける関西

#### 第3部 主要プロジェクト

※第3部は、来年度以降に作業予定。

**【本計画で示す〇〇圏の対象範囲について】**

本計画では、特に断りのない限り、それぞれの圏域の都道府県区分を次のとおりとする。

関西圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

関東圏：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：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

本計画においては、特に断りのない限り、「関西」と記す場合上記の関西圏の範囲を指す。

# 第 1 部 関西の現状と課題

## 第 1 節 関西の地域構造

- ・海、山、川、湖などの自然環境に囲まれ、琵琶湖の豊富な水資源の恩恵を享受
- ・京都、大阪、神戸の 3 大都市とその周辺都市を中心とした地域に人口の約 8 割が集中

- ・北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな中国山系、六甲山系、生駒山系、金剛・葛城山系、和泉山系等の山々や、世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海、淡路島など、豊かな自然に恵まれている。
- ・関西の南部には、その大半が森林・山岳地帯であり、圏域面積の約 4 分の 1 を占める紀伊半島があり、東部には、我が国最大の湖である琵琶湖を擁し、その給水人口は、圏域人口約 2,050 万人の 70%にあたる約 1,480 万人に上る。



図 1.1 関西の地域構造

- ・本圏域の中央部に位置する京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から滋賀県東部の帯状の比較的狭い地域に都市・交通・産業が高密度に集積しており、そこに圏域人口の約 8 割が集中し

ている一方で、日本海側や紀伊半島など過疎地等を含む地域も抱えている。

- ・都市機能の中核が集積する大阪平野には、その中心である大阪市などに水害リスクのある海拔ゼロメートル地帯が広がり、圏域人口の約7%にあたる約140万人の人々が生活している。

## 第2節 関西の特徴

### (1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西

- ・太古の昔から日本の中心であり、長い年月をかけて多様な文化を創造、継承、蓄積
- ・世界文化遺産や国宝、重要文化財をはじめとする豊富な歴史・文化資産が集積

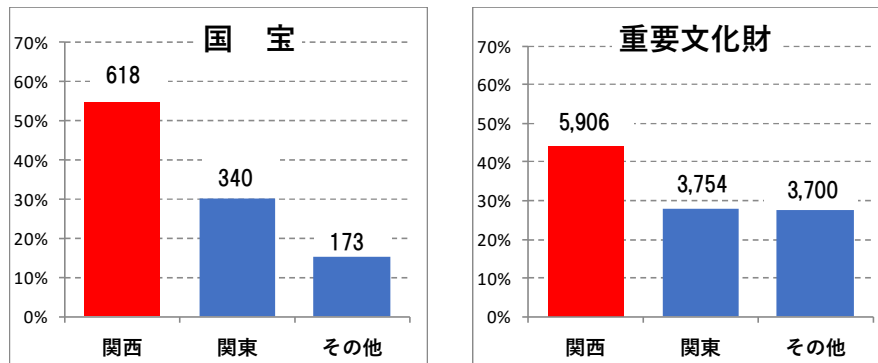
- ・太古の昔から日本の歴史と文化の中心として各所に都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。
- ・国内の世界文化遺産20件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の5割近くを有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中しており、さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群が、世界遺産一覧表への記載を目指している。

表 1.1 日本の世界遺産一覧

	資産名	所在地	記載年
1	法隆寺地域の仏教建造物	奈良県	平成5年
2	姫路城	兵庫県	平成5年
3	古都京都の文化財（京都市、宇治市、大津市）	京都府・滋賀県	平成6年
4	白川郷・五箇山の合掌造り集落	岐阜県・富山県	平成7年
5	原爆ドーム	広島県	平成8年
6	厳島神社	広島県	平成8年
7	古都奈良の文化財	奈良県	平成10年
8	日光の社寺	栃木県	平成11年
9	琉球王国のグスク及び関連遺産群	沖縄県	平成12年
10	紀伊山地の霊場と参詣道	三重県・奈良県・和歌山県	平成16年
11	石見銀山遺跡とその文化的景観	島根県	平成19年
12	平泉・仏国土（浄土）を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群・	岩手県	平成23年
13	富士山・信仰の対象と芸術の源泉・	山梨県・静岡県	平成25年
14	富岡製糸場と絹産業遺産群	群馬県	平成26年
15	明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業	福岡・佐賀・長崎・熊本・鹿児島・山口・岩手・静岡の各県	平成27年
16	ル・コルビュジエの建築作品・近代建築運動への顕著な貢献・	東京都 ※フランス・ドイツ・スイス・ベルギー・アルゼンチン・インド	平成28年
17	「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群	福岡県	平成29年
18	長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産	長崎県・熊本県	平成30年
19	百舌鳥・古市古墳群 - 古代日本の墳墓群 -	大阪府	令和元年
20	北海道・北東北の縄文遺跡群	北海道・青森県・岩手県・秋田県	令和3年

資料：文化庁HP

- ・多様で厚みのある歴史・文化は、ものづくり、祭事、芸能、まちなみ、景観等にも活かされ、人々の営みや地域社会そのものが地域資源を形成している。
- ・関西は、古代から現代に至るまで、日本の歴史と文化の中心として、それぞれの地域が長い歴史を有し、個性的で多様な地域で構成されている圏域である。



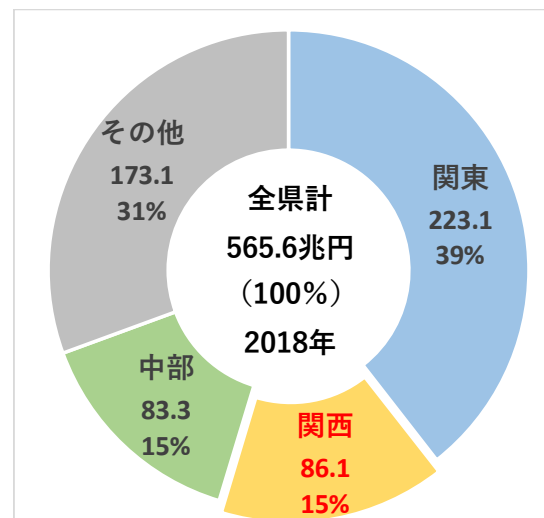
資料：文化庁 HP

図 1.2 国宝・重要文化財の件数 (2022年7月1日時点)

## (2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西

- ・人口 2,050 万人、域内総生産額 86 兆円の経済規模を有する我が国第 2 の経済圏
- ・圏域内外を結ぶ高速道路、新幹線、空港、港湾等の交通基盤が充実

- ・関西は、古くから我が国の政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い、約 2,050 万人の人口を擁している。
- ・域内総生産額<sup>1</sup>は約 86 兆円 (2018 年度) とサウジアラビア及びトルコと同程度の経済規模を有する、我が国第 2 の経済圏である。なお、国内第 1 の経済圏は関東 (約 223 兆円) であり、第 3 は中部 (約 83 兆円) である。

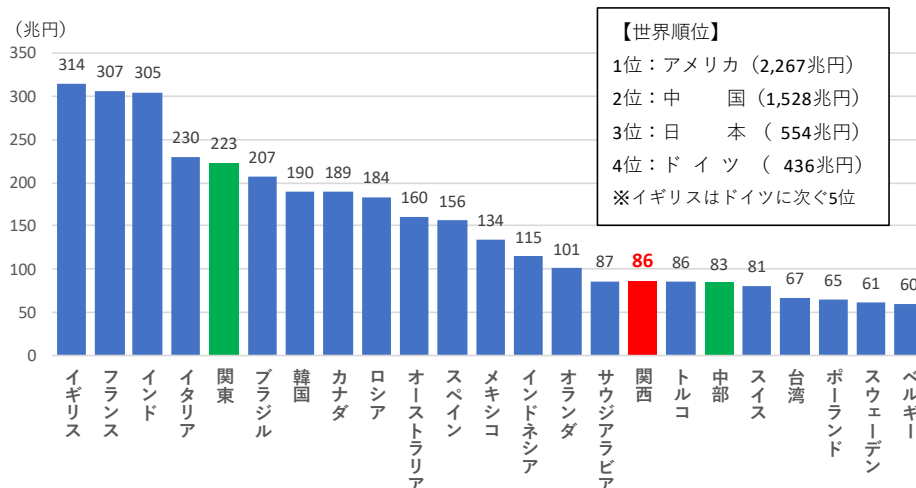


資料：内閣府「県民経済計算」

図 1.3 圏域別の域内総生産 (2018年)

- ・圏域内外を結ぶ名神高速道路、新名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡道路等の道路網、国土軸の人流を支える東海道・山陽新幹線、国内外の移動・輸送の拠点である関西国際空港や大阪国際空港、神戸空港、阪神港などの交通基盤を有する。

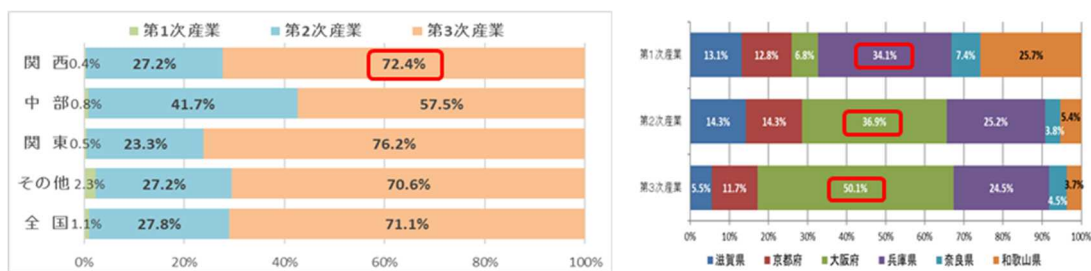
<sup>1</sup> 域内総生産額：ある地域における一定期間に地域内で生産された財貨・サービスの付加価値の総額。



資料：総務省統計局「世界の統計」（関東、関西、中部は内閣府「県民経済計算」）  
 注）2018年の為替相場（1米ドル=110円）より米ドルを円換算している

図 1.4 経済規模の国際比較（2018年）

- ・産業構造（G R Pベース）は、約 72%が第 3 次産業、約 27%が第 2 次産業となっており、第 3 次産業は大阪府、兵庫県、京都府で関西全体の 86%を、第 2 次産業は、大阪府、兵庫県で関西全体の 62%を占める。



資料：内閣府「県民経済計算年報」（2018年度域内総生産（名目）より算出）

図 1.5 左：産業構造の構成比／右：第 1 次～3 次産業の府県別シェア  
 （2018年G R Pベース）

- ・関西の輸出額は約 18 兆 6,000 億円（2021年、対全国シェア 22.4%）で、その約 7 割をアジア諸国が占めており、これらアジア諸国の発展と共に、関西産業の更なる発展が期待される。

### （3）最先端の技術力で我が国を牽引する関西

- ・大学や研究開発拠点が集積し、医療、エネルギー分野をはじめとする最先端の研究開発が進展
- ・優れた技術力を有するものづくり企業が集積

- ・大学生が約 55 万人、大学院生が約 5 万人（2021年）、自然科学系研究者及び技術者が約 36 万人（2015年）就学・就業している。
- ・関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医療産業都市、健都（北大阪健康医療都市）等の特色ある研究開発拠点が形成されている。



- ・大阪府、京都府、兵庫県に全国の製造業事業所の15%が集積し、関東の埼玉、東京、神奈川の3都県に匹敵するとともに、中部の岐阜、愛知、三重の3県を大きく上回る。
- ・次世代産業であるバイオ・ライフサイエンス産業やロボット産業にかかわる企業等も京阪神地域に集中し、関西の産官学をあげて、関西の各地においてバイオ・ライフサイエンス分野の世界的拠点形成、大学、研究機関、企業、支援機関等が集積した産業クラスターの形成に向けた取組が行われている。
- ・世界市場のニッチ分野で勝ち抜いている企業や、国際情勢の変化の中でサプライチェーン上の重要性を増している部素材等の事業を有する優良な企業を選定したグローバルニッチトップ企業国内100選に、関西から機械・加工部門の15社をはじめ、素材・化学部門、電気・電子部門を合わせて計27社が選ばれている。
- ・選定企業数の対全国シェア(23.9%)は全製造業事業所数の対全国シェア(18.3%)よりも高く、優れた技術力を有するものづくり企業が集積している。

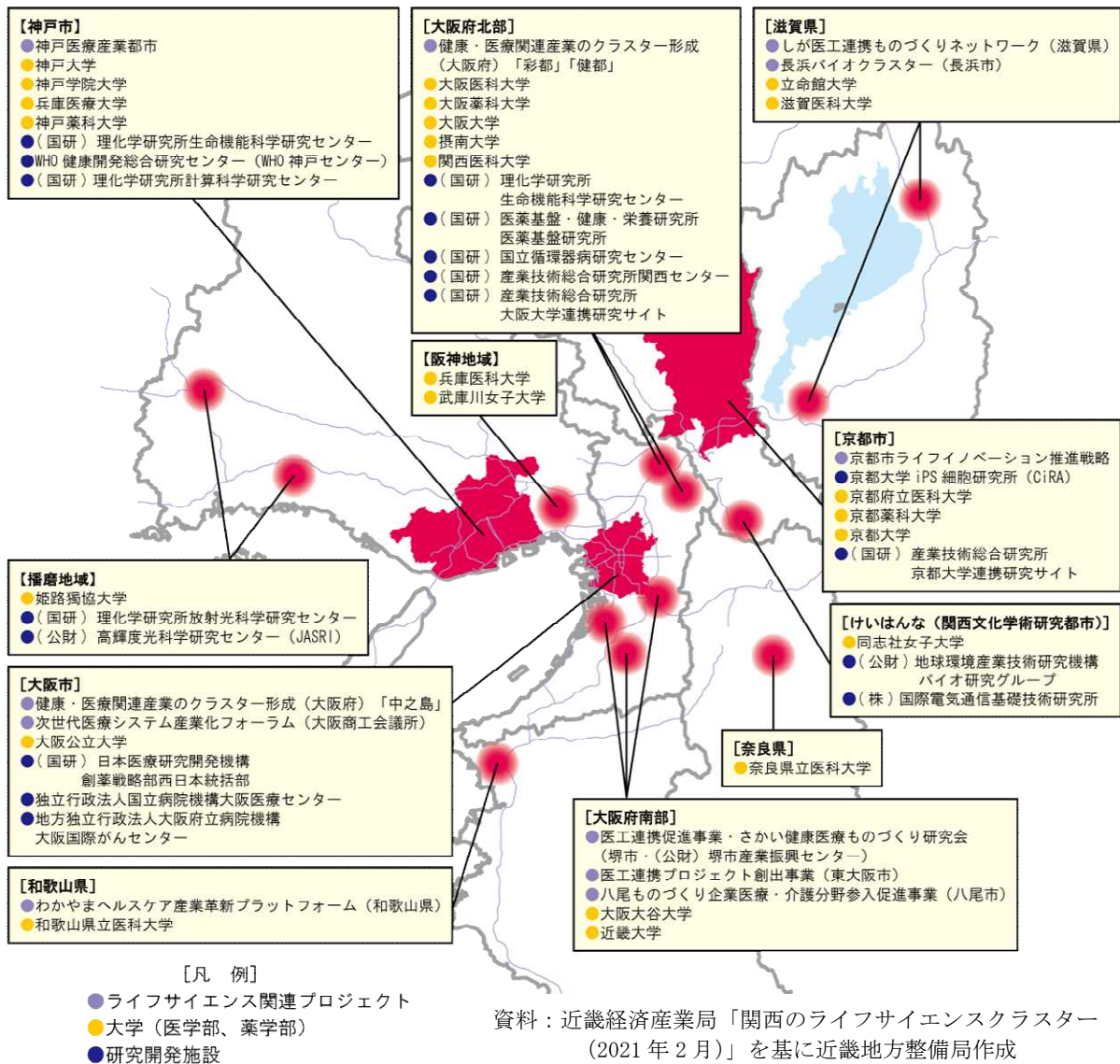


図 1.6 ライフサイエンス分野の主な大学・研究機関



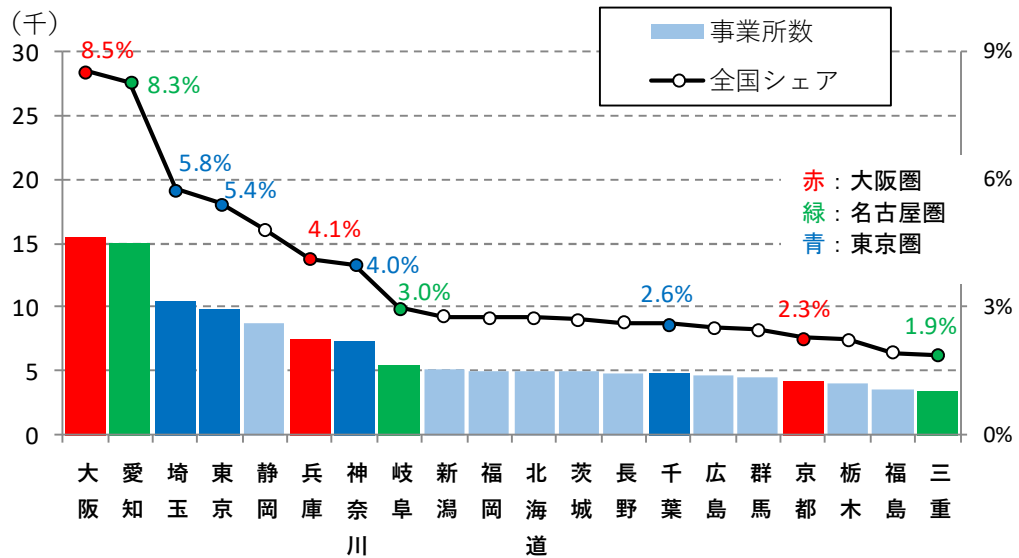


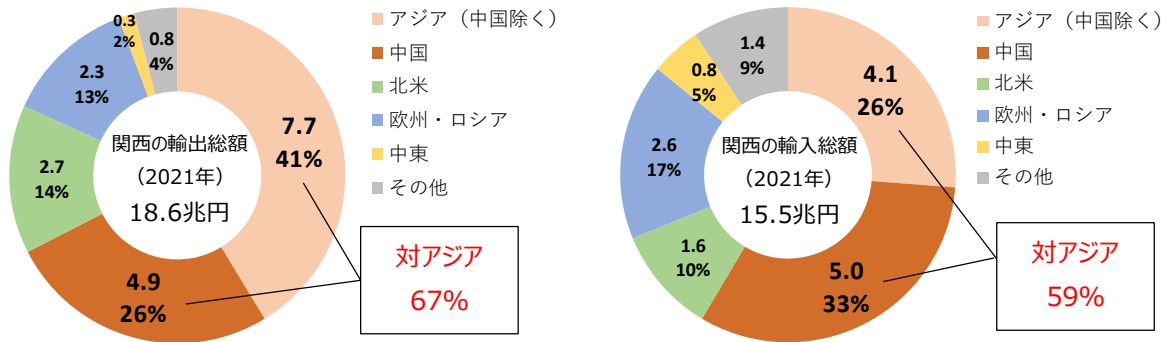
図 1.7 製造業事業所数 (2019 年)

- ・「関西圏 国際戦略特別地域（大阪府、兵庫県及び京都府）」は、再生医療を始めとする先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化の推進、国内外からの人材の集まるビジネス環境を整えた国際的な経済活動拠点の形成を目的としている。
- ・「関西イノベーション国際戦略総合特区」（京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市）では、関西が強みを有する医療・医薬、バッテリー・エネルギー等を当面のターゲットに、課題解決型ビジネスの提供、市場展開を後押しする仕組みを構築することにより、日本経済の再生に貢献し、我が国やアジア等の医療問題や環境問題を克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目的としている。

#### (4) アジアとのつながりが深い関西

- ・ 関西国際空港のアジア方面への就航都市数及び便数は、コロナ禍以前は国内最多
- ・ 関西の貿易相手国はアジア諸国が最も多く、アジアとの経済交流も活発化

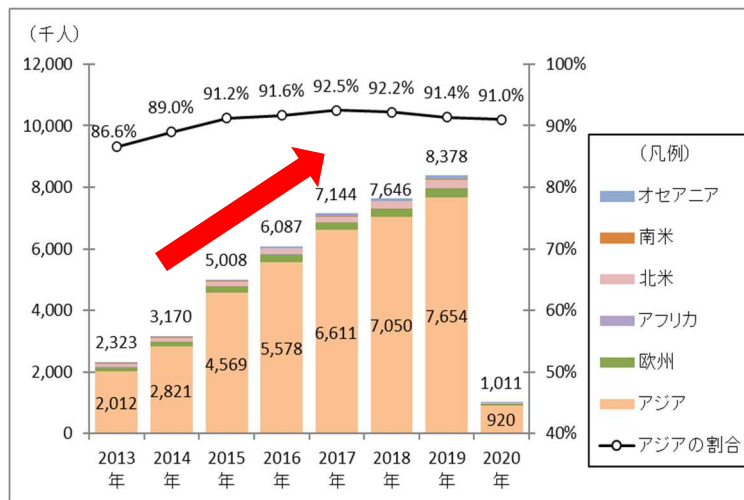
- ・ 関西とアジアは歴史的・経済的に結びつきが強く、古くから交流を展開してきた。
- ・ アジア諸国の経済成長に伴い、日本全体においてもアジア諸国との貿易のシェアが最も大きなものになっており、関西においても輸出・輸入総額に占める対アジア諸国貿易のシェアは、輸出約 67%、輸入約 59%（いずれも 2021 年）に達している。
- ・ 関西からの対アジア諸国向け輸出は 67%（大阪港は 77%）であり、関西とアジア諸港とのネットワークの強化が益々重要となってきている。
- ・ 日本海側拠点港の一つである舞鶴港を始めとして、東アジア諸国と地理的に近接する日本海側港湾での交流が行われている。



資料：大阪税関「近畿圏の貿易統計」

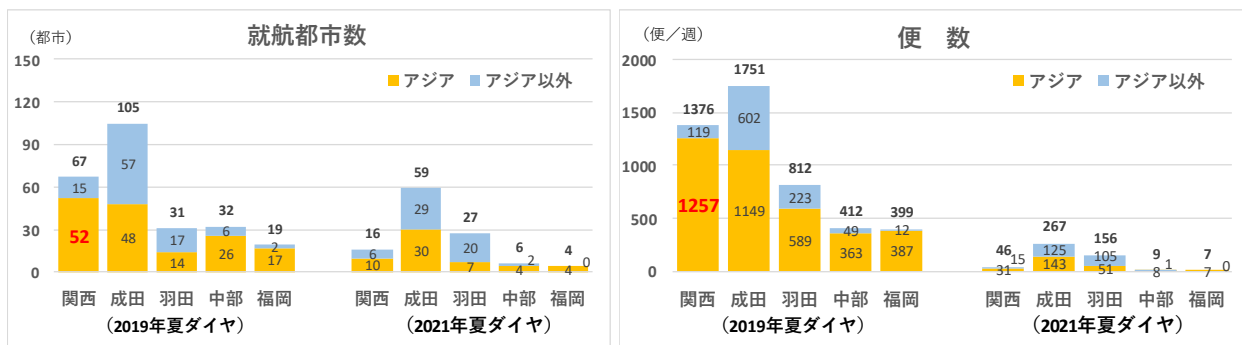
図 1.8 関西の地域別貿易額 (2021年) (左：輸出 右：輸入)

- ・ 関西国際空港から入国する外国人の約 9 割はアジア諸国からの利用者で、その数は 2019 年には 765 万人とアジアと関西の活発な人流を支えていたが、新型コロナウイルス感染症の世界的流行の影響により 2020 年は 92 万人に急減している。
- ・ 関西国際空港の国際就航便数は順調に増加してきており、2019 年には国際線旅客就航便のうち 9 割以上がアジア路線で、また旅客便のアジア就航都市数が国内最多の 52 都市に上っていたが、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行した 2020 年は、アジア路線の割合は 7 割弱に低下し、アジア就航都市数も 10 都市に減少している。



資料：法務省「出入国管理統計」

図 1.9 関西国際空港からの入国者数の内訳



資料：国土交通省資料（国際線就航状況）

図 1.10 主要空港の国際線旅客便の就航状況（左：就航都市数 右：便数）

### (5) 人と自然のつながりが深い関西

- ・都市と自然が近接し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた地域
- ・自然環境の保全や野生動物の保護など、人と自然の持続的な共生を目指す取組を推進

- ・京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋のいずれかの海域に 100 km 以内の距離で到達でき、海が身近な地域である。
- ・都市部から比較的近くに、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプなどを複合的に楽しめる山々が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた条件を有する。
- ・京阪神都市圏から約 100km 圏内に、熊野や丹波・若狭などの豊かな自然を活かした観光地のほか、ラムサール条約湿地<sup>2</sup>、ユネスコエコパーク<sup>3</sup>、ユネスコ世界ジオパーク<sup>4</sup>、日本ジオパーク<sup>5</sup>等がそれぞれ存在する。

表 1.2 関西における環境保護等の取組

環境保護等の取組	箇所等
ラムサール条約湿地	琵琶湖、円山川下流域・周辺水田、串本沿岸海域
ユネスコエコパーク	大台ヶ原・大峯山・大杉谷ユネスコエコパーク
ユネスコ世界ジオパーク	山陰海岸ジオパーク
日本ジオパーク	南紀熊野ジオパーク

- ・このような自然を価値ある姿のまま引き継いでいこうと、地元市町村などを中心にその保全、

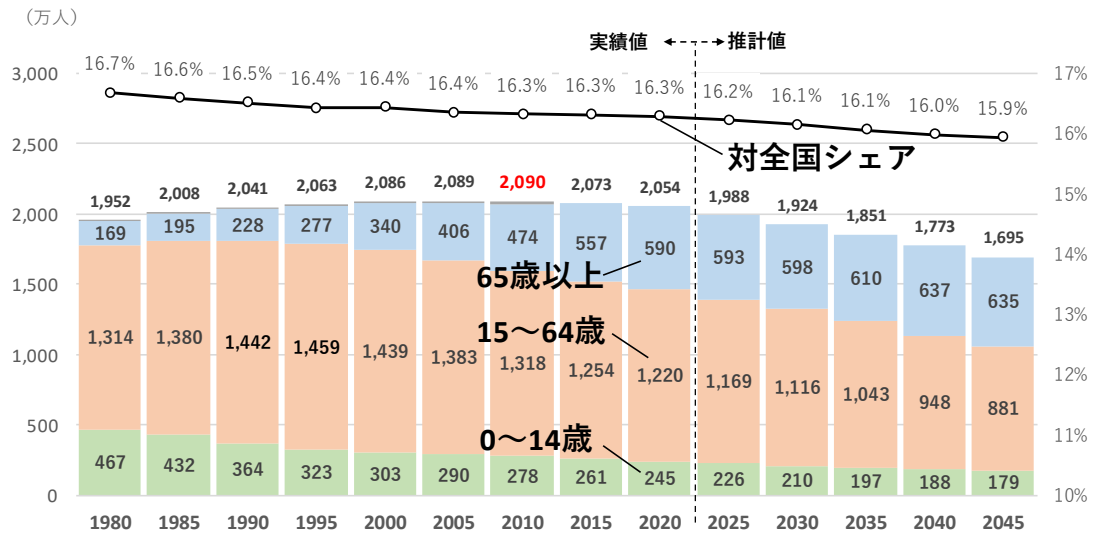
<sup>2</sup> ラムサール条約湿地：特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約（ラムサール条約）で定められた国際的な基準に従って指定された湿地。

<sup>3</sup> ユネスコエコパーク：ユネスコ人間と生物圏（MAB）計画の一環として、豊かな生態系を有し、地域の自然資源を活用した持続可能な経済活動を進めるモデル地域として定められた地域。

<sup>4</sup> ユネスコ世界ジオパーク：ユネスコの国際地質科学ジオパーク計画（IGGP）の一事業として、地球科学的意義のある地質遺産が、保護、教育、持続可能な開発のすべてを含んだ総合的な考え方によって管理された、1つにまとまったエリア。日本ジオパークの中からユネスコによって認定される。

<sup>5</sup> 日本ジオパーク：ユネスコ世界ジオパークの基準に沿って日本ジオパーク委員会が認定した地質遺産。

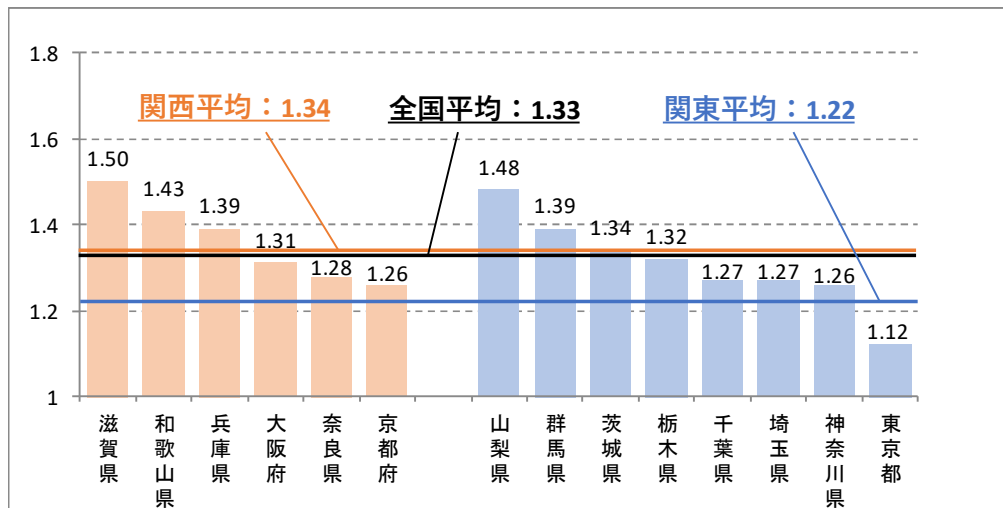




資料：1980～2020年は総務省統計局「国勢調査」、2025～2045年は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」（平成30(2018)年推計）

図 1.12 関西の年齢3区分別人口と対全国シェア

- ・ 関西各府県の合計特殊出生率は、滋賀県（1.50）、和歌山県（1.43）、兵庫県（1.39）以外は、全国平均の 1.33 を下回っており、全ての府県の合計特殊出生率は人口置換水準といわれる 2.07 より相当の開きがあり、1980年代以降1ポイント台が続いている。
- ・ 関西のD I D(人口集中地区)を有する市町村では、2020年の約 1,940 万人が 2040年には約 1,690 万人になると見込まれる。
- ・ D I Dがない78市町村のうち11市町村で、特段の対策をしなければ人口が2040年に2分の1以下となると見込まれている。



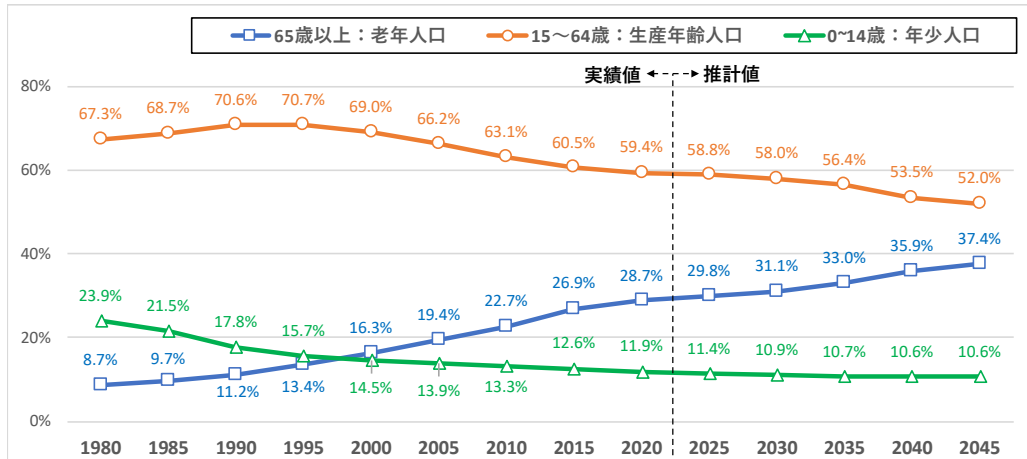
資料：厚生労働省「人口動態統計」（2020年）

図 1.13 合計特殊出生率（2020年）

- ・ 大阪圏は、東京圏等への25～29歳の転出が多いものの、他圏域からの若者の流入により、全体としてみると生産年齢人口は1990年代半ばまで増加していた。



- ・近年、関西のD I Dを有する市町村であっても生産年齢人口は減少しており、2040年には総人口のピークであった2010年から約330万人減少し約910万人になると見込まれている。



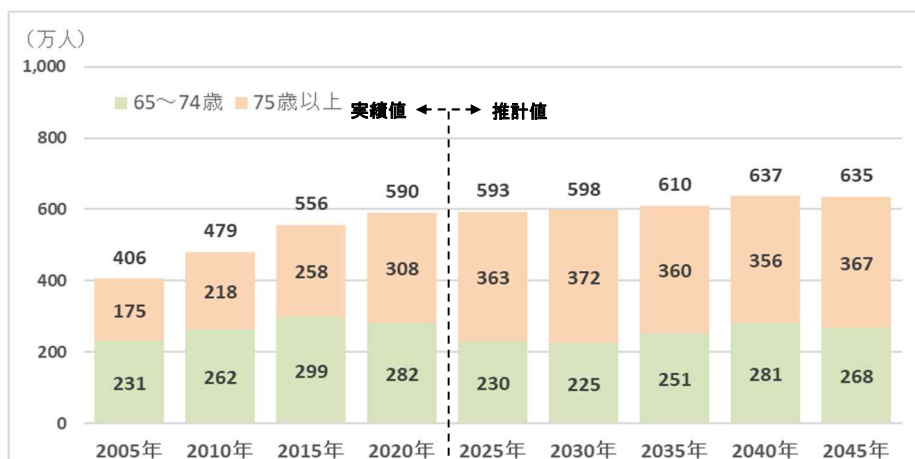
資料：1980～2020年は総務省統計局「国勢調査」、2025～2045年は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」（平成30(2018)年推計）

図 1.14 関西の年齢3区分別人口構成比

- ・人口減少下において地域を持続させるためには、都市圏域の人口規模の確保、都市機能の維持が重要な課題であり、人口減少の緩和に向けた取組（子どもを産み育てやすく出産後も働きやすい環境の整備、地方で子育てができる教育環境の整備など）の推進とともに、若者を惹きつけ関西での定住意欲を喚起する魅力ある地域づくりが喫緊の課題である。

## 2) 3人に1人が高齢者となる社会の到来

- ・関西の65歳以上人口は、2020年の590万人から、2040年には637万人に、また75歳以上は、2020年の308万人から、2040年には356万人に増加すると見込まれている。



資料：2005年～2020年は総務省統計局「国勢調査」（2015年及び2020年は年齢不詳を按分した人口）  
2025年～2045年は国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口」（2018年推計）

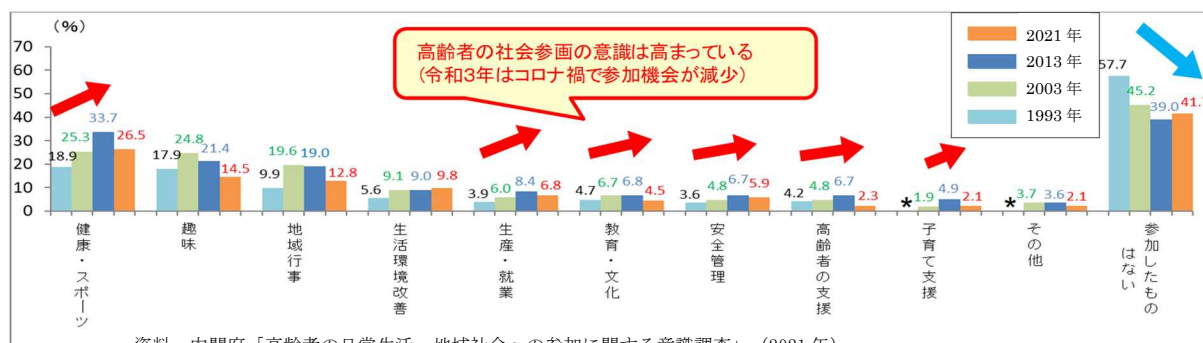
図 1.15 関西の65歳以上人口の将来見通し

- ・超高齢社会の本格的な到来に伴い、医療・介護・福祉需要の増加や交通事故等の増加のほか、



特に高度経済成長期（1955年頃から1973年頃）に建設されたニュータウンでは高齢人口の増加による「まち」としての活力低下、一人暮らしの高齢者の増加等の課題が生じると見込まれ、医療・介護・福祉政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取組が必要である。

- ・関西のD I Dを含まない市町村では、65歳以上人口が2010年の約37万人から2020年に約41万人に増加したものの、今後は減少が見込まれており、これらの地域では、医療・介護・福祉需要の減退に対応したこれらのサービス供給をどのように維持していくか、増大するD I D地区の医療・介護・福祉需要の受け皿としてのマッチングの課題等が生じる可能性がある。
- ・様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、新型コロナウイルス感染症流行前の最後の調査が実施された2013年まではほとんどの活動において増加傾向にあり、高齢者の社会参加意識は年々高まっていたが、新型コロナウイルス感染症流行以降の最新の調査が実施された2021年にはほとんどの活動で減少しており、一方で何のグループ活動にも参加しなかった人の割合は増加している。
- ・高齢者が生きがいを持ち、社会にとってもプラスとなるような高齢者が活躍できる社会の構築が重要である。



資料：内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する意識調査」（2021年）  
 注1) 調査の対象は全国の60歳以上の男女 注2) \*は調査時に選択肢がない等によりデータが存在しないもの

図 1.16 高齢者のグループ活動への参加状況の推移

## (2) 関西の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

- ・東京圏の人口は社会増が継続しているのに対し、大阪圏は1970年代半ば以降は社会減
- ・東京圏は入学や就職等による若者の転入が多く、大阪圏は20代～30代前半の世代の転出が多い

### 1) 関西の相対的地位の低下

- ・本格的な人口減少社会を迎える中、我が国の経済を成長させ、また国際社会の中で存在感を発揮するためには、関西においても産業の国際競争力を強化するとともに、激化する都市間競争に打ち勝ち、アジア・ユーラシアダイナミズム<sup>6</sup>を的確に取り込んでいかなければならず、そのためにも、首都圏と並び我が国第2の経済圏域である関西が発展し、日本経済を牽引し

<sup>6</sup> アジア・ユーラシアダイナミズム：アジア・ユーラシア（アジアとヨーロッパをあわせた地域）の活力、エネルギー、力強さを指す。

ていかなければならない。

- しかし、1990年から2018年までの大阪圏における域内総生産の伸びが1.09であるのに対し、東京圏は1.32と、成長力においても、経済規模においても差が拡大している。

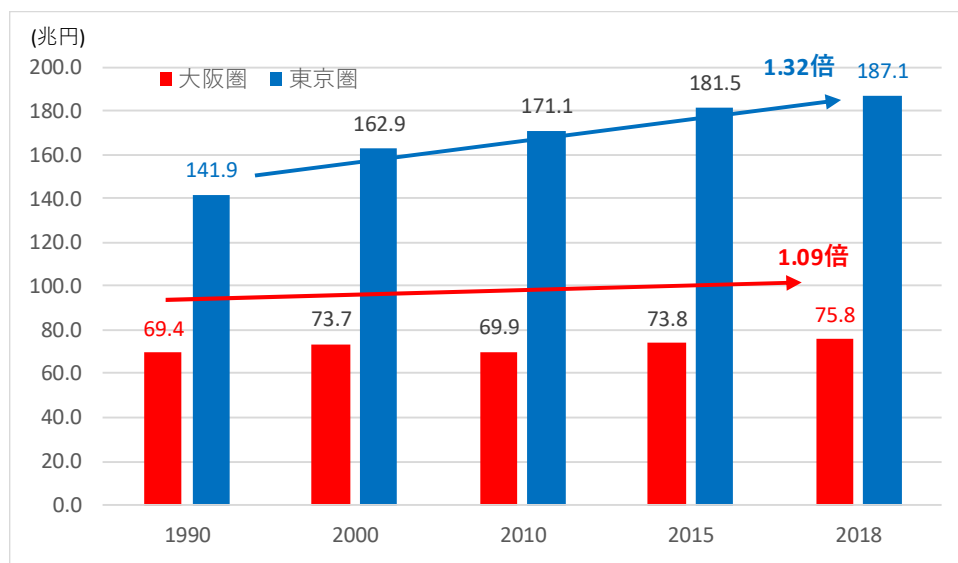
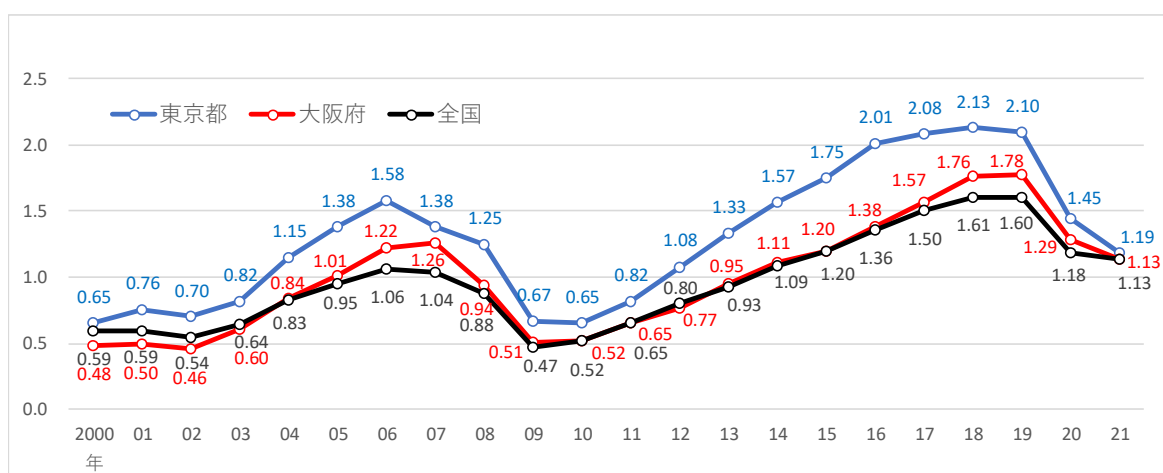


図 1.17 域内総生産額（GRP）の伸び

- 大阪府の有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年は東京都の2.10に対して1.78（全国は1.60）で、雇用力の差は大きい。
- 2000年から2020年において、普通法人数（資本金10億円以上）は全国的に大きく減少しており、関西の産業の中心である京都府・大阪府・兵庫県下においてもその数は減少し、全国シェアも4.1ポイント低下している。一方、東京都下における同期間の推移では、法人数は減少したが一方で全国シェアは7.5ポイント上昇している。これら地域以外においても、同期間で法人数は大きく減少しており、全国シェアも3.4ポイント減少しているが、関西の減少幅よりは少ない。

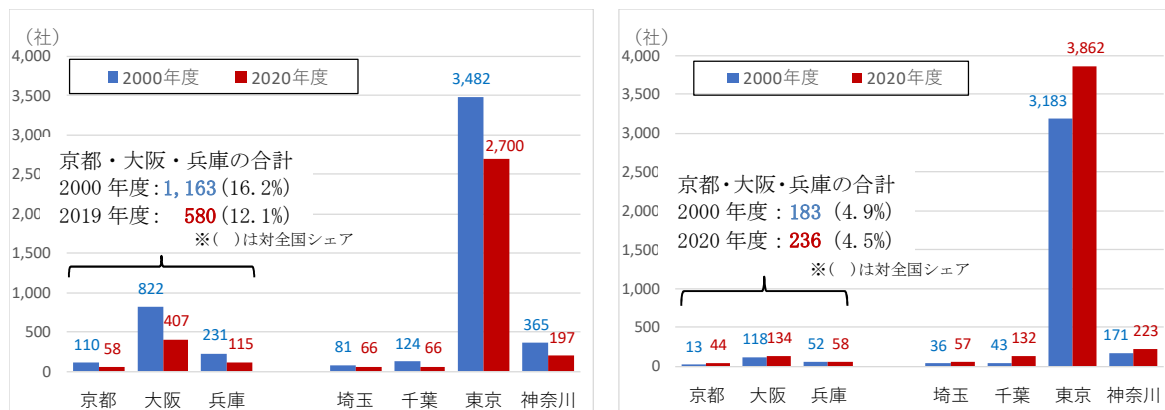


資料：厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

図 1.18 有効求人倍率の推移

- 京都府・大阪府・兵庫県下の外国法人の在日拠点数は、2000年度の183社（対全国シェア4.9%）に対し2020年度には236社（対全国シェア4.5%）であり、関西の3府県下に拠点を置く外

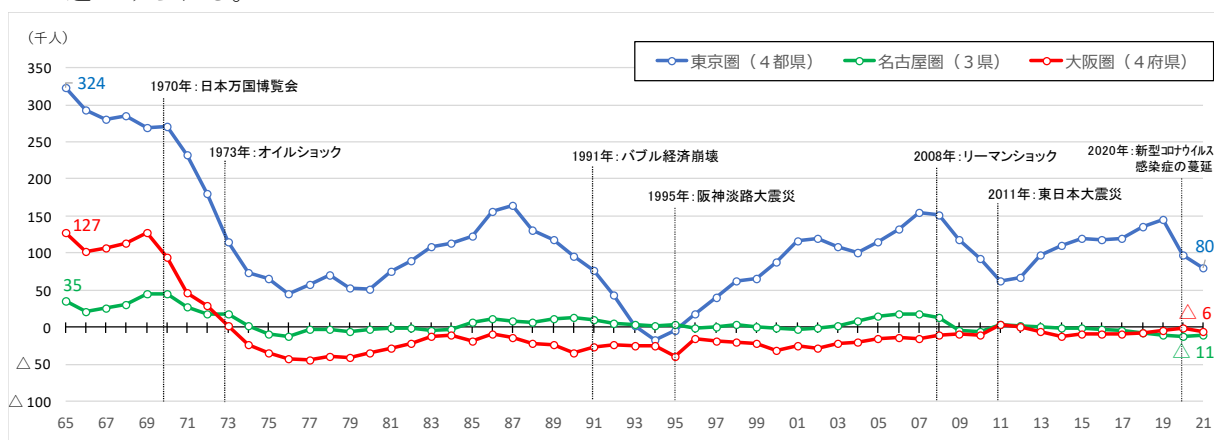
国法人は増えている。一方、東京都下は、2000年度の3,183社（対全国シェア84.5%）に対し2020年度には3,862社（対全国シェア73.9%）で、グローバル化の面でも東京都下に大きく差をつけられている。



資料：国税庁統計年報

図 1.19 資本金 10 億円以上の法人数と外国法人の在日拠点数  
 (左：資本金 10 億円以上の法人数 右：外国法人の在日拠点数)

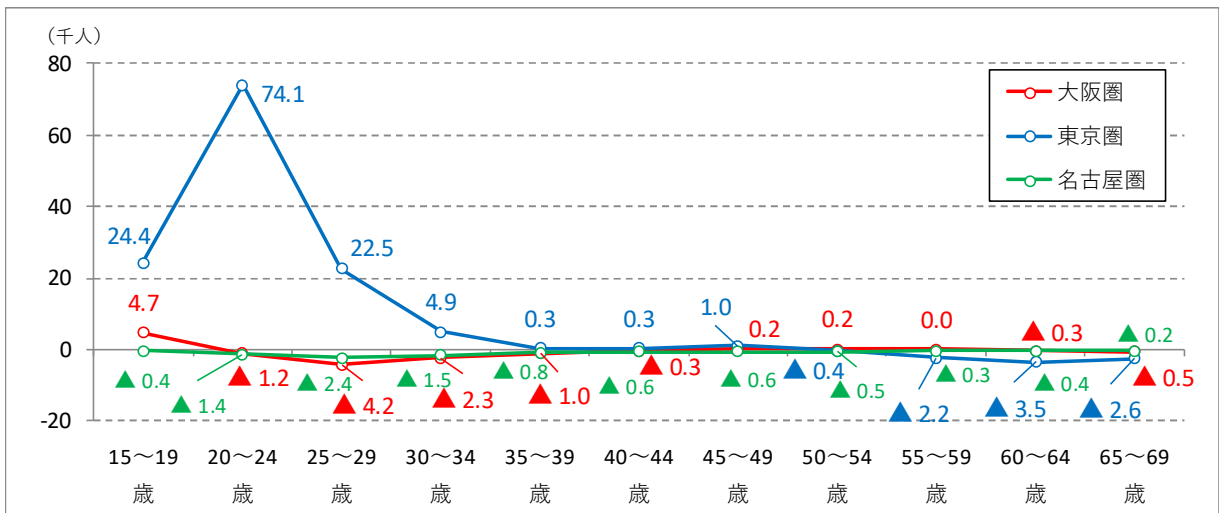
- ・関西においては、大企業の関西外への移転とベンチャーキャピタルが伸びないことが問題である。事業化に際しリスクマネジメントのできる人材が少なく、買収に乗り出す大企業は関西の外に拠点を有し、東京のほうが大阪より情報も案件も多く、関西の集積が減少している。
- ・大阪圏の人口は、1974年以降社会減となっている。近年は、東京圏や名古屋圏と同様に15歳～24歳の年齢層では転入超過がみられる。
- ・東京圏は20歳代後半の層でも転入超過に対し、大阪圏では転出超過となっており、その他の年齢層も均衡又は転出超過基調となっている。
- ・対東京圏の転入・転出状況は、1960年代初頭には既に東京圏へ転出超過である。
- ・2021年の大阪圏の年齢階層別移動状況は、20歳代が約1万6千人の転出超過で、全体の転出超過量約1万7千人のほとんどを占めているが、50歳代及び60歳代では僅かながら転入超過がみられる。



東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県／大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

図 1.20 3大都市圏の転入超過数（日本人移動者数）の推移



東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県／大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県  
資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

図 1.21 3大都市圏の年齢階層別転入超過数の推移 (2017~2021年の年平均)

- ・リニア中央新幹線の全線開通により、東京一大阪間が約1時間で結ばれることになれば、首都圏から大阪・関西圏を包含する巨大経済圏が生まれることになる一方で、それぞれの地域が個々の強みを生かした都市力を強化しなければ、埋没することにもなりかねない。

## 2) 人と物の流れを支えるインフラ整備

- ・関西における広域道路ネットワークは、今なお残るミッシングリンクの解消に向けて整備が進められており、東京圏と比較して整備が遅れていた環状道路ネットワークも、整備率85% (2022年) と同水準に追いついている。

表 1.3 関西で近年に開通した高速道路

開通年	路線名	区間
2017年	新名神高速道路	城陽 JCT・IC~八幡京田辺 JCT・IC 高槻 JCT・IC~川西 IC
	京奈和自動車道	岩出根来 IC~和歌山 JCT 御所南 IC~五條北 IC
	北近畿豊岡自動車道	八鹿氷ノ山 IC~日高神鍋高原 IC
2018年	新名神高速道路	川西 IC~神戸 JCT
2020年	北近畿豊岡自動車道	日高神鍋高原 IC~但馬空港 IC
	阪神高速6号大和川線	全線
2022年	播磨自動車道	播磨新宮 IC~宍粟 JCT

- ・都市鉄道ネットワークは、2016年以降ではJRおおさか東線が2019年に全線開業したのみであるが、今後大阪府内において新たな路線の開通が予定されている。

表 1.4 関西で今後開通が予定されている鉄道

開通予定年(度)	路線名	区間
2023年度	北大阪急行南北線延伸線	千里中央~箕面萱野

2024 年度	北港テクノポート線	コスモスクエア～(仮称)夢洲
2029 年度	大阪モノレール線	門真市～(仮称)瓜生堂
2031 年春	なにわ筋線	大阪～JR 難波・南海新今宮

- ・東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、2023 年度末の金沢・敦賀までの開業に向け、着実な整備が進められている。
- ・東京都、名古屋市及び大阪市を結ぶリニア中央新幹線については、国家的見地に立ったプロジェクトであり、東京・名古屋間の開業に向けて、東海旅客鉄道株式会社により整備が進められている段階である。当初計画では、東京―名古屋間の開業が 2027 年に対して大阪―名古屋間の開業は 2045 年と 18 年もの差があったが、2016 年 8 月に、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、全線開業を最大 8 年間前倒し（2037 年）、整備新幹線の建設を加速化することが閣議決定された。また、2022 年 6 月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」において、「建設主体が 2023 年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う」ことが明記された。
- ・北陸新幹線及びリニア中央新幹線については、関西の自治体・経済界から早期整備を強く望む声があり、これまでも北陸新幹線では、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会が「北陸新幹線建設促進大会」及び中央要請を実施している。また、リニア中央新幹線においても名古屋以西のリニア中央新幹線沿線自治体である三重県、奈良県、大阪府と関西経済連合会ならびに 3 府県の経済団体が「リニア中央新幹線建設促進大会」を開催している。
- ・鉄道をはじめとした地域公共交通については、急速な少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等により利用者等が減少し、事業者による経営の維持が困難になってきており、全国の地方自治体において、様々な取組等を検討し、実施されている状況である。
- ・国際海上物流に目を向けると、パナマ運河、スエズ運河の拡張等の世界規模での物流構造の変化が進む中、スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展しており、阪神港ではこれに対応可能な機能強化が重要となっている。

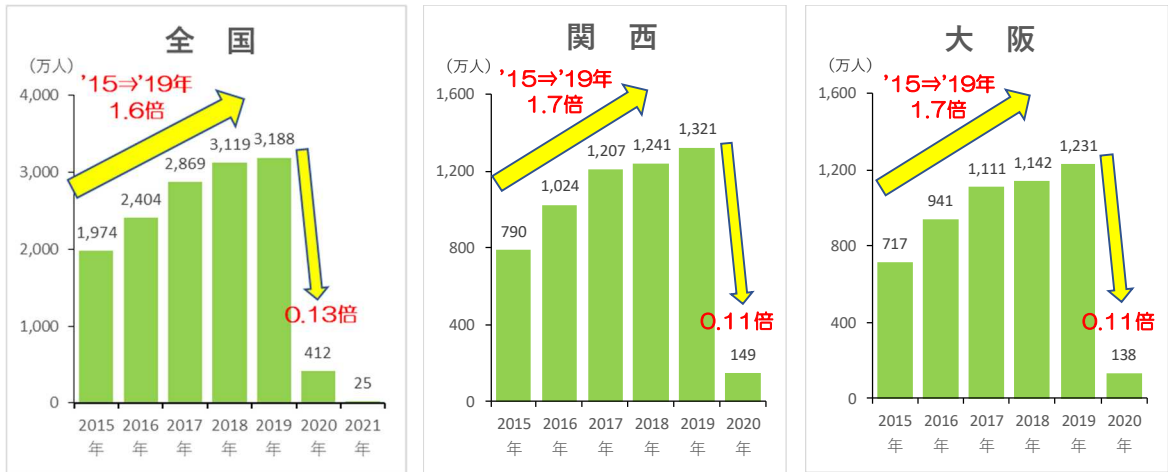
### (3) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外国人旅行者の急激な減少

- ・ **新型コロナウイルス感染症の世界的流行に伴う入国規制により、2020 年以降の訪日外客数は激減**
- ・ **外国人観光客の激減は、観光関連産業の低迷など関西経済に大きな打撃**

- ・ 訪日外国人旅行者数及びこれに関連する指標は、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行する以前の 2019 年までは右肩上がりの伸びを示し、我が国の経済にも好影響を与えていたが、感染拡大による入国規制が始まった 2020 年以降、ほとんどの指標で急激に減少している。
- ・ 近年の訪日外国人旅行者数は、2015 年の 1,974 万人から 2019 年には 3,188 万人に約 1.6 倍と急増しており、我が国の経済にも好影響を与えていたが、2020 年は 412 万人、2021 年は 25 万人と大きく減少している。
- ・ 外国人旅行者の約 4 割が訪れる関西の外国人宿泊旅行者は、2009 年の約 330 万人泊から 2019

年には約 3,290 万人泊と、10 年間で 10 倍に増加していたが、2021 年には約 51 万人泊へと大きく減少している。

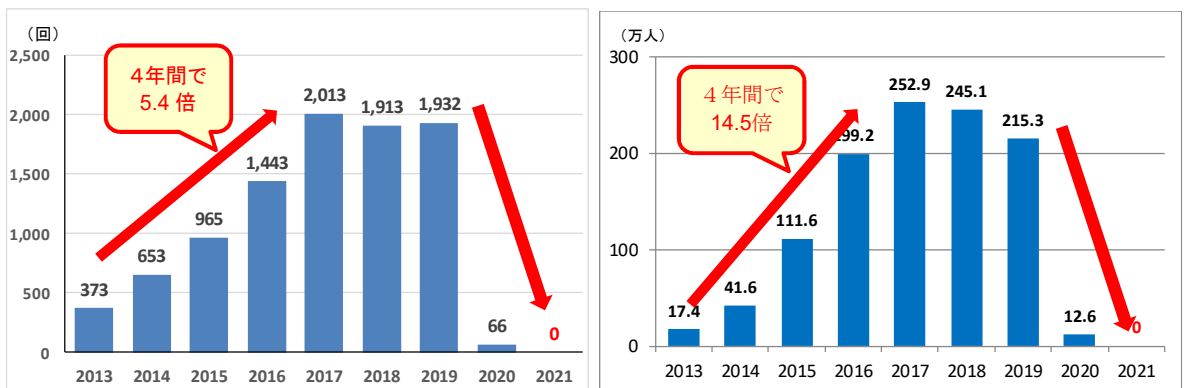
- ・関西国際空港に発着する LCC 国際線旅客便は、2019 年冬期は 459 便と 2015 年冬期の 358 便に比べて 1.3 倍に、2010 年冬期の 42 便に比べて 11 倍に増加しているが、2020 年冬期には 3 便と 1 年間で 99%以上急減している。



資料：日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」(関西と大阪の訪日外客数は、全国の訪日外客数に観光庁「外国人消費動向調査」による訪問率を与えて算出)

図 1.22 訪日外客数 (左：全国 中：関西 右：大阪)

- ・我が国を訪れる外国船社のクルーズ船の寄港回数は、2017 年に 2,013 回と 2013 年からの 4 年間で 5.4 倍に増加し、その後もほぼ同水準を保っていたが、2020 年には 66 回に激減し、2021 年は寄港なしとなっている。
- ・クルーズ船で入国した外国人旅客数は、2017 年に 253 万人と 2013 年からの 4 年間で約 14.5 倍に増加していたが、2020 年は 12.6 万人に激減し、2021 年は入国者なしとなっている。
- ・外国船社が運航するクルーズ船の港湾別寄港回数は、関西では神戸港への寄港回数が年間 63 回 (2019 年)、大阪港への寄港回数が年間 57 回 (2019 年) で、それぞれ全国第 9 位、第 10 位であったが、2020 年は神戸港が 2 回、大阪港が 1 回と激減している。

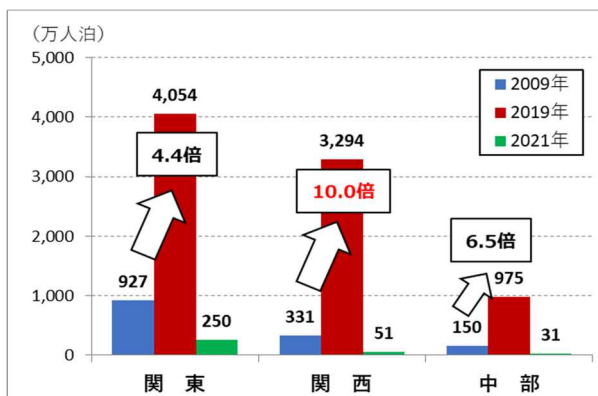


資料：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数 (2021 年速報値)」

図 1.23 全国の外国船社クルーズ船寄港回数の推移とクルーズ船での入国者数の推移 (左：寄港回数 右：入国者数)

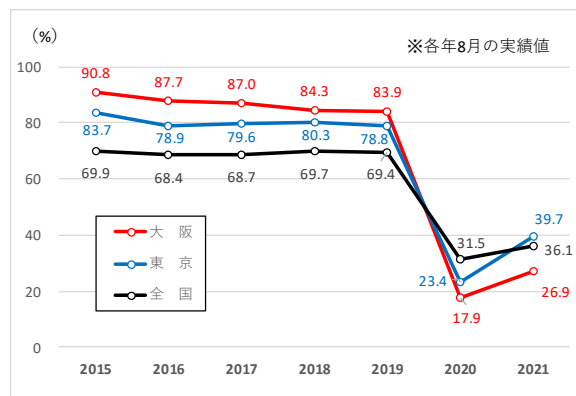


- ・外国人延べ宿泊者数は、2019年8月に全国で949万人泊、そのうち関西へは約3割に当たる279万人泊が確認されており、4年前の同月と比べ約1.9倍に伸びているが、2020年には3万人泊と1年間で約100分の1に減少している。
- ・宿泊施設における客室稼働率は、2019年8月には関西全体で70%、特に大阪府では84%と極めて高く、宿泊施設の不足が課題であったが、2020年8月は関西全体で32%（大阪府18%）、2021年8月は同36%（同27%）と大きく低下している。



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 1.24 外国人延べ宿泊者数



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 1.25 客室稼働率（各年8月の実績値）

- ・観光産業が関西経済に与えるインパクトはこれまでに十分示されていることから、アフターコロナを見越して、幅広い産業を観光関連産業として取り込み、外国人旅行者に訴求するサービス・商品を開発していくこと、また、外国人旅行者の再訪促進に向け、プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出について戦略的に取り組むことが重要である。
- ・2025年には「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマとした「2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）」の開催が予定されており、アフターコロナを見据えたインバウンド誘客や経済波及効果とともに、万博によって得られる様々な知見等をレガシーとして残していくことが重要である。

#### （4）ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏

- ・関西は京都、大阪、神戸の3大都市をはじめとする都市拠点が分散し、多核型の圏域構造
- ・大阪圏は東京圏と比較して地価が安く、医療や教育環境も充実

- ・関西の域内総生産は、京都・大阪・兵庫の2府1県で全体の約8割を占め、また昼間人口20万人以上の20市で、昼間人口の63%、就業者数（従業員ベース）の64%、常住人口の61%を占めており、これら3府県が関西の産業の中心となっている。

- ・京阪神都市圏における交通基盤の現状をみると、整備計画に位置づけられているものの未供用の高速道路や鉄道が残っており、これらの早期の供用が望まれる。
- ・地震時等に倒壊や延焼の危険が著しく高い密集市街地が 2021 年で 45 地区(約 1,400ha) 残存しており、そのほかの都市環境面において、都市における親水空間の少なさ、郊外ニュータウンにおけるオールタウン化、風通しの悪い密集市街地によって引き起こされるヒートアイランド現象の発生等の課題を抱えている。
- ・関西における昼間人口 20 万人以上の 20 市の中で、昼夜間人口比率が 100 を上回る都市が京都市、大阪市、東大阪市、神戸市、姫路市、和歌山市と分散しており、多核型の圏域構造となっている。

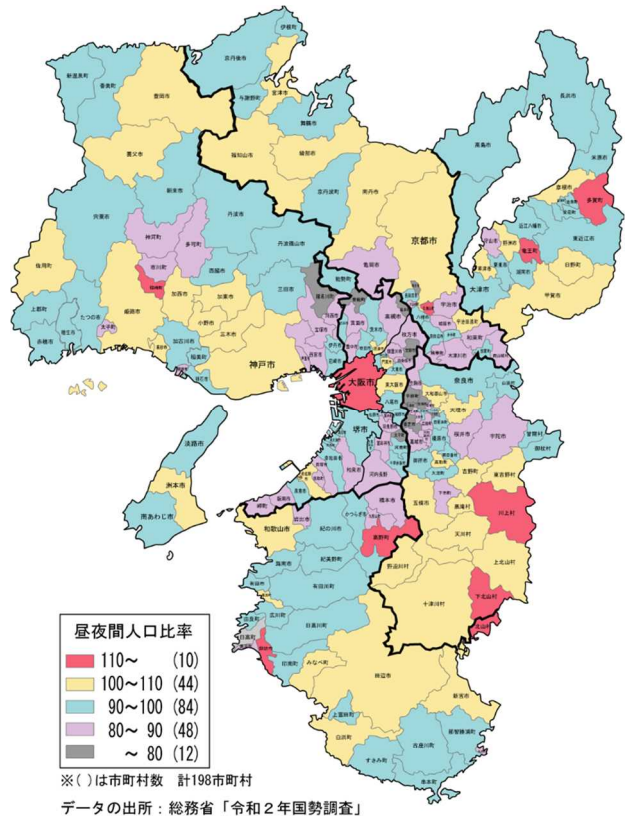


図 1.26 関西の市町村別昼夜間人口比率

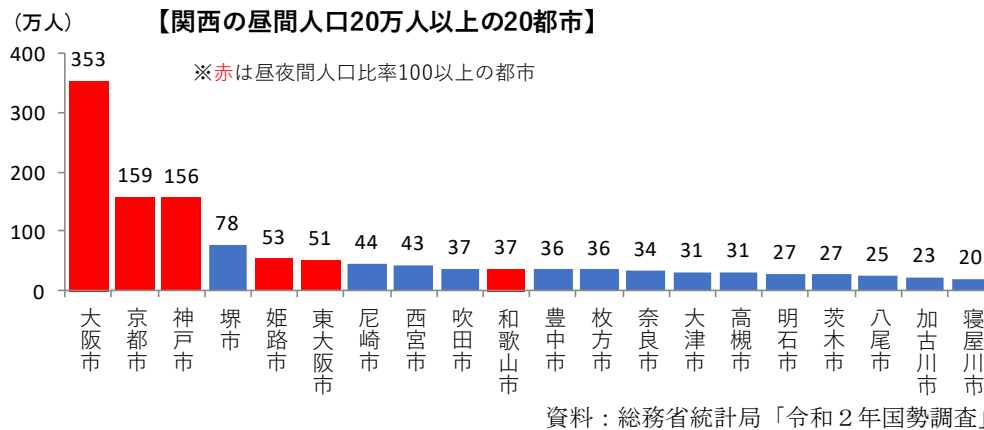
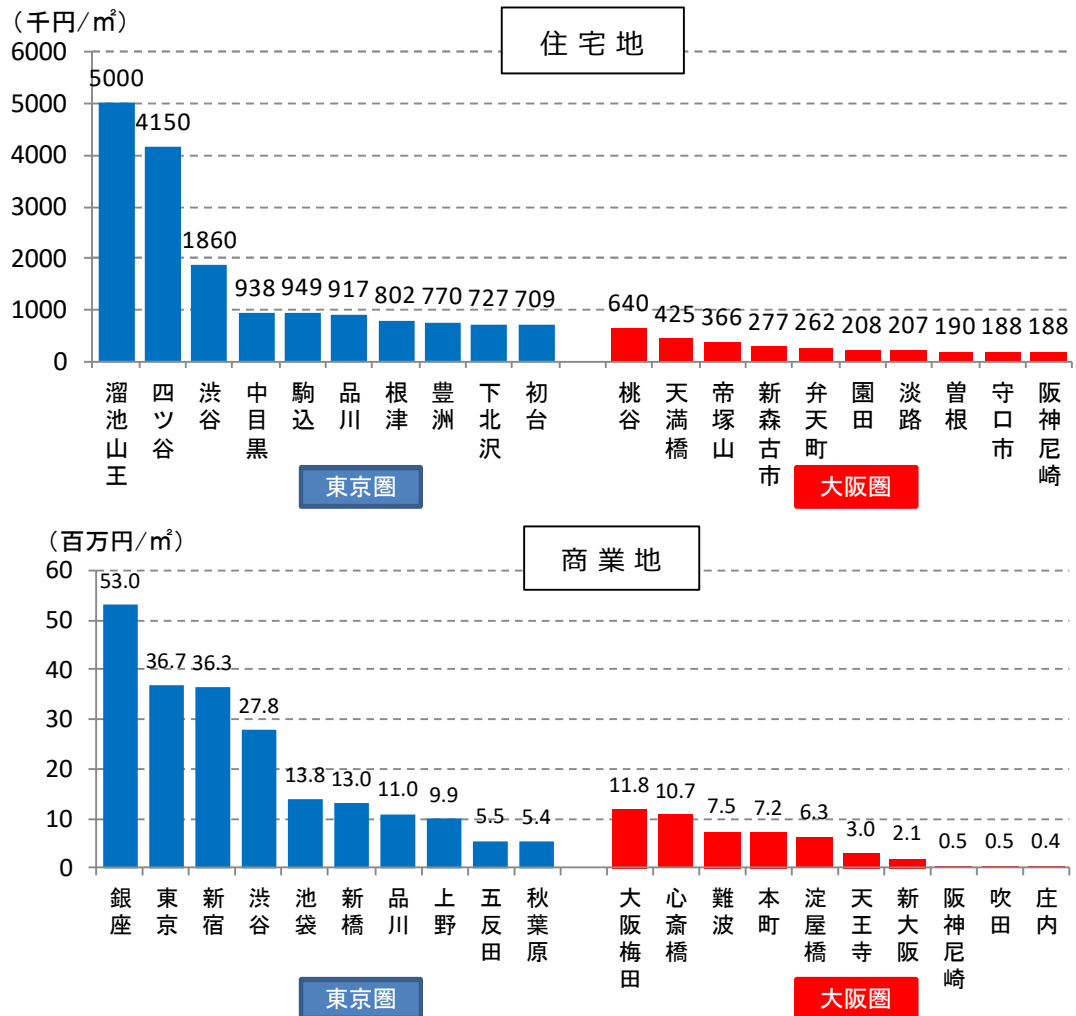


図 1.27 関西における昼間人口 20 万人以上の 20 都市

- ・京阪神都市圏内は鉄道網が整備され、大阪市と京都市・神戸市の中心部がそれぞれ鉄道で 30 分圏内にあり、関西の雇用者の平均通勤時間は関東圏より約 6 分程度短い。
- ・鉄道の主要区間の平均混雑率は、2019年で大阪圏は126%と、東京圏の163%より低かった。ただし、新型コロナウイルス感染症の流行によるテレワークの増加等の影響で鉄道の混雑率は全国的に低下し、2020年には大阪圏が103%、東京圏が107%と差は縮まっている状況にある。
- ・地価は、住宅地、商業地とも東京圏に比べて低く、職住近接の住宅を確保することが比較的容易である。
- ・人口 10 万人あたりの医師数は、京都府が 333 人、和歌山県が 308 人、大阪府が 286 人と全国

平均の 257 人を大きく上回っており、関西の都市部における医療サービスは我が国の中でも充実している。



資料：国土交通省 令和4年地価公示関係データ「沿線別駅周辺商業地・住宅地の公示価格例」より作成  
 注) 東京圏は JR 東京駅、大阪圏は JR 大阪駅を中心とした 10km 圏内において、表示の地域（鉄道駅）の代表的な地点の 1㎡当たりの価格を示したもの

図 1.28 都心 10km 圏内の地価公示 (2022 年 1 月 1 日) (上：住宅地 下：商業地)

- ・京都府、大阪府、兵庫県の D I D の面積は、2005 年から 2020 年の 15 年間で 7,316ha 増加し、特に最近 5 年間で 4,217ha 急増している。一方でその人口密度は 15 年間で 2.6 ポイント減少し、特に最近 5 年間で 1.9 ポイントの減少を示し、低密度な市街地が近年拡散する傾向にある。
- ・大学の学部学生数及び全国の 20 政令市の中の順位 (2021 年) は、京都市 127 千人 (1 位)、神戸市 64 千人 (5 位)、大阪市 26 千人 (9 位)、堺市 12 千人 (19 位) となっている。
- ・関西の女性の大学・短大進学率は高く、全国のトップ 10 に関西 4 府県が入っており、また関西の女性の大学卒業者の就職率も全国平均を上回っているにもかかわらず、女性の就業率は低い方から 10 府県の中に関西 4 府県が入っている。
- ・年齢構成別の流入人口をみると、大阪圏は東京圏と同様に 10 歳代後半の年齢層では転入超過がみられるものの、20 歳代の層においてそれ以上の転出超過となっており、30 歳代以降の年齢層も均衡又は転出超過基調である。
- ・一方で、東京圏は 10 歳代後半から 20 歳代の層が 10 万人以上の転入超過となっており、就学

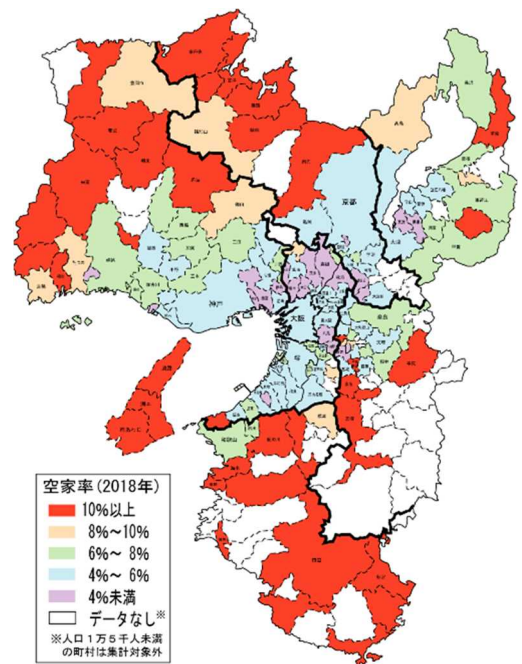
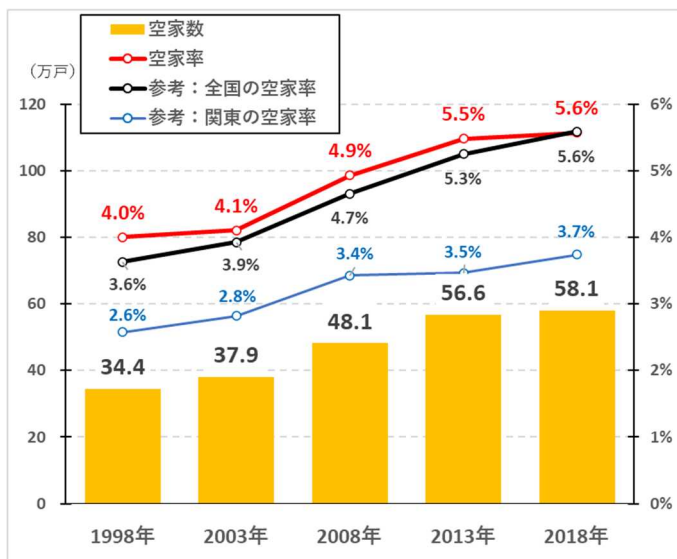




## (5) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

- ・地方都市の人口減少・高齢化、中心市街地の空洞化、低未利用地<sup>8</sup>・空き家の増加等は、地方創生上の重要課題
- ・第1次産業は農業、林業、水産業のいずれも産出・生産額が減少傾向で、大きく低迷

- ・京阪神都市圏以外の関西の地方都市は、人口の減少や高齢化、中心市街地の空洞化、低未利用地・空き家の増加が進んでおり、地方創生上の重要な課題となっている。



資料：総務省統計局「住宅・土地統計調査」

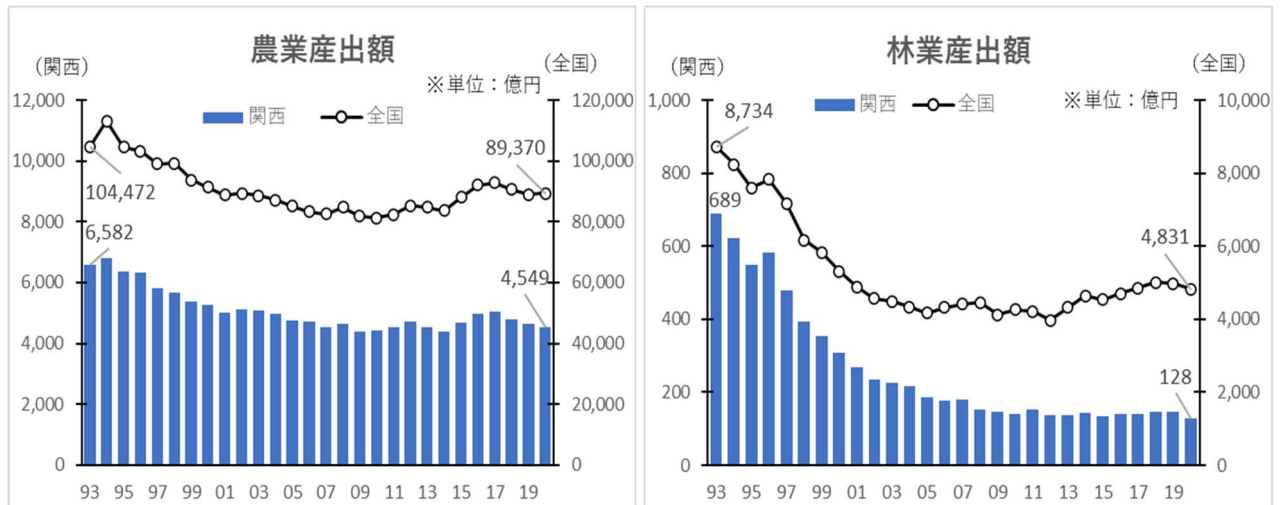
注) 住宅・土地統計調査の「空き家」のうち、二次的住宅、賃貸用住宅及び売却用住宅を除いた「その他の住宅」を空家として集計

図 1.30 関西の空家数と空室率の推移 (1998 年～2018 年) と市町村別空家率 (2018 年)

- ・関西の農林水産業の全国シェア (2018 年) は域内総生産ベースで 5.4%であり、全産業の関西のシェア 15%を大きく下回る。
- ・関西全体の農業産出額は、1993 年から 2020 年までの 27 年間で、6,600 億円から 4,500 億円と 32%減少し、林業産出額では、1993 年から 2020 年までの 27 年間で、689 億円から 128 億円と 81%減少しており、いずれも全国の減少幅よりも大きく減少している。
- ・関西全体の海面漁業生産額も、2003 年から 2020 年までの 17 年間で 38%減少しており、全国の減少幅より大きい。
- ・農山漁村では、農林水産業の総産出額の減少、従事者の減少と高齢化、耕作放棄地・施業が行われない森林等の問題の顕在化、人口比率の高い高齢者の減少、医療・福祉サービス水準の低下等が進んでいる。

<sup>8</sup> 低未利用地：適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度 (利用頻度、整備水準、管理状況など) が低い「低利用地」の総称。

- ・集落の自治、冠婚葬祭、生活道路や用水の管理などといった共同体としての機能の維持が困難な集落も増えてきている。



資料：農林水産省「生産農業所得統計」、「林業産出額」

図 1.31 農業産出額と林業産出額

- ・ミッシングリンクの解消を含む都市と農山漁村を結ぶ道路交通ネットワークの整備や、農山漁村における地域公共交通の確保・維持・改善が課題である。

### (6) 関西を脅かす自然災害リスク

- ・関西においても 2018 年の大阪府北部の地震や台風第 21 号をはじめとする地震や風水害、土砂災害が多数発生
- ・大阪平野の多くは海拔ゼロメートル地帯で都心部は地下街も多いため、水害リスクは極めて高い

- ・関西においては、1995 年に発生し死者約 6,400 人を出した兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）をはじめ、1944 年の東南海地震、1946 年の南海地震と、死者が千人を超える大規模な震災が発生している。近年では 2018 年に大阪府北部の地震が発生し、6 人の死者が出ている。
- ・今後 30 年以内に 70%～80%（40 年以内に 90%）程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されている。
- ・関西には多数の活断層があり、中でも大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害の発生が想定されている。
- ・台風を始めとする風水害、土砂災害も過去に多数発生している（1953 年の台風第 13 号、1959 年の伊勢湾台風、1961 年の第二室戸台風、2011 年の台風第 12 号（紀伊半島大水害）など）。
- ・近年、全国各地で雨の降り方が激甚化しており、関西においても、2013 年の台風第 18 号による豪雨では、淀川ダム群や瀬田川洗堰の一体的な操作により、淀川水系の河川の氾濫という最悪の事態が辛うじて回避される状況にあった。
- ・2018 年 9 月の台風第 21 号では、大阪湾でこれまでの最高潮位を超過するとともに、近畿地方



整備局管内の多くの地点において日最大風速の観測史上1位を記録し、死者14名（うち関西在住者11名）の人的被害が発生するなど、各地に激甚な被害をもたらした。特に関西国際空港においては、高潮や強風に伴う高波により浸水被害が生じ、滑走路の機能停止や旅客ターミナルの停電等の被害が発生し、さらに強風で流されたタンカーが同空港と対岸を結ぶ連絡橋に衝突し、空路と陸路が遮断されたことにより、空港内の乗客等が孤立した。

- このように近年増加傾向にある自然災害を想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、流域治水<sup>9</sup>への取組、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制等の確保など、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策が必要である。
- 住民の生命と財産を守るため、あらかじめ地域の防災機関が集まり、取るべき防災行動、タイミング、役割等を規定した「タイムライン」の整備、地域防災力の強化のため、非常時において最低限の都市機能を維持できる仕組みを構築することが必要である。
- 東日本大震災の復旧復興などに貢献した地籍調査<sup>10</sup>は、2021年度末で全国平均52%の進捗であるのに対し、関西では52%の進捗率である和歌山県を除き8～29%と遅れており、2013年度末以降ほとんど進展していない。



資料：近畿地方整備局 HP

写真 1.1 2018年6月大阪府北部の地震の被害状況

(左：道路陥没（大阪府高槻市） 右：小学校ブロック塀崩壊（大阪府高槻市）)



資料：近畿地方整備局 HP

写真 1.2 2018年9月台風第21号の被害状況

(左：淀川大橋の状況 右：関西国際空港連絡橋損壊)

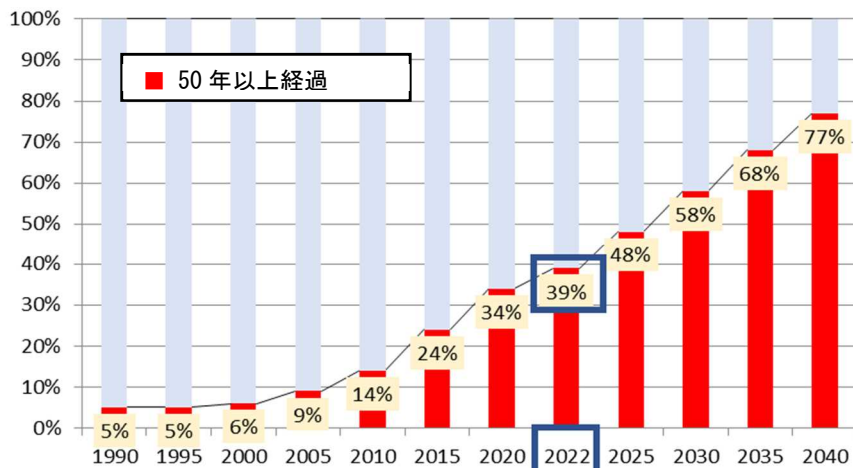
<sup>9</sup> 流域治水：気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、堤防の整備、ダムの建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域に関わるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方

<sup>10</sup> 地籍調査：主に市町村が主体となって、土地の所有者、地番、地目を調査し、境界の位置と面積を測量する調査で、土地をめぐる行政活動・経済活動すべての基礎データの構築を目的とする。

## (7) 社会資本の老朽化

- ・ 高度経済成長期に集中的に整備され、建設後 50 年を経過する社会資本が今後は加速度的に増加
- ・ 厳しい財政状況の下、社会資本の長寿命化を図るなど戦略的な維持管理・更新の推進が課題

- ・ 高度経済成長期に集中的に整備された社会資本は、今後加速度的に老朽化することが懸念されており、関西においても、日本万国博覧会（1970 年）を中心とした高度経済成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が進んでおり、社会資本を良好な状態で持続的に活用するために、戦略的な維持管理・更新が求められている。
- ・ 関西の直轄国道の橋梁（橋長 2 m 以上）の約 4 割が高度経済成長期時代に建設されており、2025 年には約 5 割が、2035 年には約 7 割が建設後約 50 年を経過する見込みである。
- ・ また、関西に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁（径間 1 m 以上）のうち 61%が建設後 50 年を経過しており、この割合は 2030 年には 75%に、2040 年には 84%に達する見込みである。



注) 近畿地方整備局管内の直轄国道で橋長 2 m 以上の橋梁 資料：近畿地方整備局資料

図 1.33 建設後 50 年が経過する道路橋の割合



注) 近畿運輸局管内に本社を置く鉄道事業者の径間 1 m 以上の橋梁 資料：近畿運輸局資料を基に近畿地方整備局作成

図 1.33 建設後 50 年が経過する鉄道橋の割合

- ・社会資本の整備による都市化や土地の高度利用、物流システムの高度化、ICTの進展等に  
伴い、現代社会は利便性や効率性が向上した反面、ひとたび施設の破損等が発生した場合、そ  
の影響は広域あるいは甚大で人的・物的被害につながるなど、社会の脆弱性が増しているこ  
とはもはや看過できないところまできている。
- ・厳しい財政状況の下で、維持管理・更新費用の増大を極力抑え、施設の長寿命化を図ること  
等、戦略的かつ適切な維持管理・更新を進めることが課題である。
- ・2021年に、「持続可能なインフラメンテナンス」の実現に向けて今後推進していくべき取組  
等をまとめた、第2次「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」が策定され、将来に  
わたって必要なインフラの機能を発揮し続けるためのメンテナンスサイクルの構築と継続的  
な発展を目指す取組を行っている。
- ・施設の老朽化対策に必要とされる、小規模な自治体における技術力・人員確保、メンテナンス  
分野の業者の育成等の課題が生じており、国、府県による技術支援や、自治体間相互の連携な  
どの下で、総合的な計画の立案、支援体制の確立等が急務となっている。

## （8）関西を巻き込む大きな潮流変化

- ・世界人口の増加、新興国の経済発展に伴う食糧、エネルギー、鉱物資源等の需  
要の急増が見込まれる
- ・デジタル化の進展による、日常生活や社会経済活動などの急速な変化と、暮ら  
し方や働き方、生き方の変容
- ・2050年カーボンニュートラル<sup>11</sup>の実現に向けて、関西では1/3以上の市町村が  
ゼロカーボンシティを表明

### 1) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題

- ・世界の人口増加、新興国の経済発展に伴う食料、水、エネルギー、鉱物資源等の需要の急増  
が見込まれる。また、地球温暖化による海水面の上昇や気候変動の進行が指摘され、農業生  
産の不確実性の高まり、水資源の安定的な確保の低下や災害の激甚化が懸念される。
- ・これらに対応するため、食料自給率・食料自給力の維持向上、健全な水循環の維持又は回復、  
省エネルギー化の推進、鉱物資源の循環使用、温室効果ガス排出削減や吸収源対策等が求め  
られている。
- ・さらには、国際情勢の緊迫化によって、世界のエネルギー需給を巡るリスクが顕在化してお  
り、デジタル化の更なる進展に伴う情報通信機器の使用などにより将来電力需給の拡大も見  
込まれ、その安定供給を確保する必要性が高まっている。
- ・食料についても、国際情勢の緊迫化や新型コロナウイルス感染症等による輸入国間での競合  
等の懸念が生じていることを踏まえると、国内における農業生産の増大を基本としつつ、輸  
入・備蓄を適切に組み合わせた安定供給を確保することが一層重要となっている。

<sup>11</sup> カーボンニュートラル：二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、温室効果ガスの排出を全体として実質的にゼロにすること。

- ・生物多様性を確保しつつ、豊かな自然と共生していくため、市民の間に自然環境保全に対する意識を醸成することも必要である。
- ・我が国は、人口増加や産業の急成長に伴い環境悪化が社会問題化しているアジアの新興各国等から、技術の輸出や指導的役割を期待されている。

## 2) ライフスタイルの多様化

- ・結婚や出産後も仕事を継続しキャリアを積んでいくことを希望する女性や、退職後も働き続ける意向を持つ元気な高齢者の増加、自然や地域に根付いた生活により金銭に換算できない豊かさを求める地域志向や、都市住民の間に田園回帰の希望がみられる。
- ・ライフスタイルの多様性に対応するため、結婚、子育て、就業、転居等様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備が求められている。
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、テレワークが急速に進展し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方が可能となり、地方で暮らしながら地域外の企業で働くことが可能となってきている。
- ・テレワーク推進の動きは、コロナ禍の収束後も続くと思込まれ、これにより職業選択や就職先の幅が広がり、これまで大都市でしかできなかった仕事に地方に居住しながら従事すること、また、居住地選定の選択肢の拡大や通勤時間の減少により、余暇の充実や育児、介護との両立、社会活動に参加する機会の増加などが期待される。

## 3) コミュニティの弱体化

- ・関西は、地縁や地域のつながりによる自発的な活動が盛んな土地柄であったが、地域コミュニティの弱体化が進展している。
- ・近年、多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、施設等の維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見回りや安否確認などの活動を代替、補完する動きがみられる。
- ・今後も少子高齢化が進展する状況においては、このように多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

## 4) デジタルにおける技術革新の進展

- ・ICTの劇的な進歩により、殆どの人やモノが様々なデバイスでネットワークにつながり、またクラウドなどネットワーク自体も進化する時代が始まっており、これによるデータ・トラフィックの急増への対応が必要である。
- ・ICTの進化に伴い利用可能となったビッグデータが、幅広い分野において様々なイノベーションを生み出しており、オープンデータの多様な主体による活用が期待される。
- ・生産性向上に資するICTは今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立て、国土形成に柔軟に取り込んでいくことが課題である。

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うテレワークの急速な普及や、公共交通機関における M a a S<sup>12</sup>の導入促進等を支えているのは、デジタル技術の進展である。
- ・今後さらに、5 Gや Beyond 5 G<sup>13</sup>、Web3.0<sup>14</sup>等によるデジタル活用の環境が整備されていくことで、遠隔診療、遠隔教育、自動配送、自動運転、スマート農林水産業などにより、暮らし方や働き方の多様性の確保、生活利便性の向上、渋滞緩和や物流効率化、産業の高付加価値化・競争力向上、都市と地方、海外との繋がり強化など、より広範囲の課題解決の実現が期待される。

## 5) 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた動き

- ・2050年カーボンニュートラルの実現に向け、関西においても官民それぞれのレベルで、また双方の連携による取組が始まっている。
- ・関西の自治体でも、ゼロカーボン表明やSDG s<sup>15</sup>未来都市認定が急速に進んでいる。ゼロカーボン表明済みの自治体は、2022年9月末時点において2府4県と71市町村、SDG s未来都市認定を受けた自治体は滋賀県、大阪府と22市町村となっている。また、脱炭素先行地域の選定も進んでおり、関西の自治体から第1回脱炭素先行地域（令和4年4月）に5市が選定されている。
- ・一方で、ゼロカーボン表明はしたものの具体的な動きが決まっていない、または企業連携の重要性を認識しているが始まったばかりで戦略的に動いていないといった自治体も多く、企業の連携状況には自治体によって大きな差があるため、国から自治体等に対し、連携促進に向けて地域の特徴や進捗状況に応じた支援を行っていくことが課題である。

<sup>12</sup> M a a S : Mobility as a Service の略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

<sup>13</sup> Beyond 5 G : 第五世代移動通信システム (5 G) の次の世代の移動通信システム (いわゆる 6 G) で、極めて大量の情報を、あらゆる場所において遅延なく安全・確実に流通させることができる、5 Gより高度な通信インフラ。

<sup>14</sup> Web3.0 : 次世代インターネットとして注目される概念。巨大なプラットフォームの支配ではなく、分散化されて個と個が繋がった世界。電子メールとウェブサイトを中心とした Web1.0、スマートフォンとSNSに特徴付けられる Web2.0 に続くもの。

<sup>15</sup> SDG s : Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標) の略称。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことを指す。

表 1.5 関西のゼロカーボンシティ表明市町村  
(2022年9月末時点)

滋賀県 (6市町村)	大津市 長浜市 近江八幡市 草津市 甲賀市 湖南市	大阪府	豊中市 池田市 吹田市 泉大津市 枚方市 茨木市 八尾市 泉佐野市 河内長野市 松原市 和泉市 門真市 摂津市 高石市 東大阪市 交野市 阪南市 能勢町 熊取町 岬町 太子町 河南町	兵庫県	尼崎市 明石市 西宮市 芦屋市 豊岡市 加古川市 赤穂市 宝塚市 高砂市 川西市 三田市 加西市 丹波篠山市 淡路市 宍粟市 神河町
	京都府 (15市町村)		京都市 福知山市 綾部市 宇治市 宮津市 亀岡市 城陽市 長岡京市 八幡市 京田辺市 京丹後市 木津川市 大山崎町 京丹波町 与謝野町		奈良県 (5市町村)
大阪府 (25市町村)	大阪市 堺市 岸和田市	兵庫県 (18市町村)	神戸市 姫路市	和歌山県 (2市町村)	日高川町 那智勝浦町
		<b>関西計</b>		<b>71市町村</b>	

資料：環境省 HP（地方公共団体における 2050 年二酸化炭素排出実質ゼロ表明の状況）

表 1.6 関西の SDGs 未来都市選定都市

滋賀県	湖南市
京都府	京都市 舞鶴市 亀岡市 京丹波町
大阪府	大阪市 堺市 豊中市 富田林市 阪南市 能勢町
兵庫県	姫路市 明石市 西脇市 加西市 多可町
奈良県	生駒市 三郷町 広陵町 十津川村
和歌山県	和歌山市 田辺市
<b>関西計</b>	<b>22市町村</b>

資料：内閣府 HP  
(内閣府地方創生推進室資料)