

関西の現状と課題(案)

【基本的な考え方 データ集】

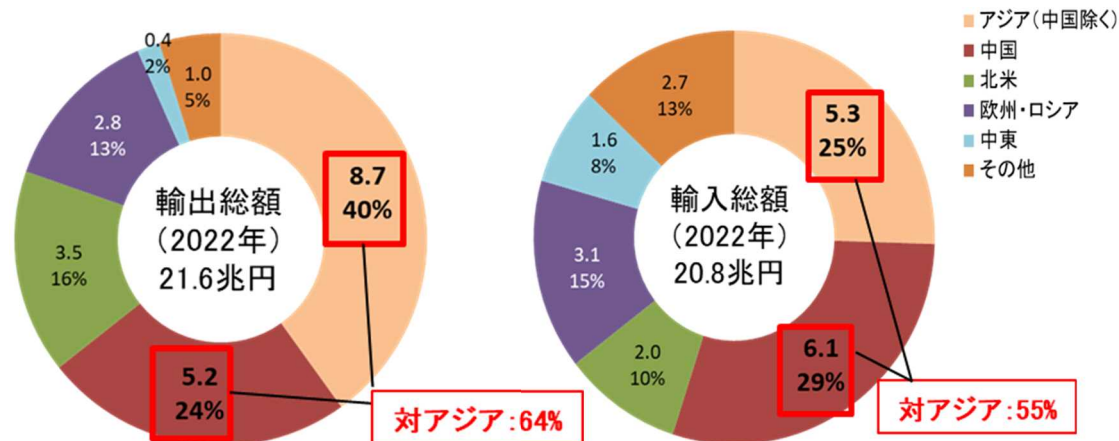
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西

【関西の対全国シェア】

	関西	日本	シェア
面積 (km ²) 【2023年】	27,351	377,974	7.2%
人口 (千人) 【2021年】	20,439	125,502	16.3%
域内総生産 (兆円) 【2019年】	89	581	15.3%
輸出額 (兆円) 【2022年】	21.6	98.2	22.0%

資料: 国土地理院「令和5年全国都道府県市町村別面積調」、総務省統計局「人口推計」(2021年)、内閣府「県民経済計算年報」、大阪税関「貿易統計」
 注) 日本の域内総生産額は47都道府県の域内総生産額の合計値
 注) 輸出額は速報値

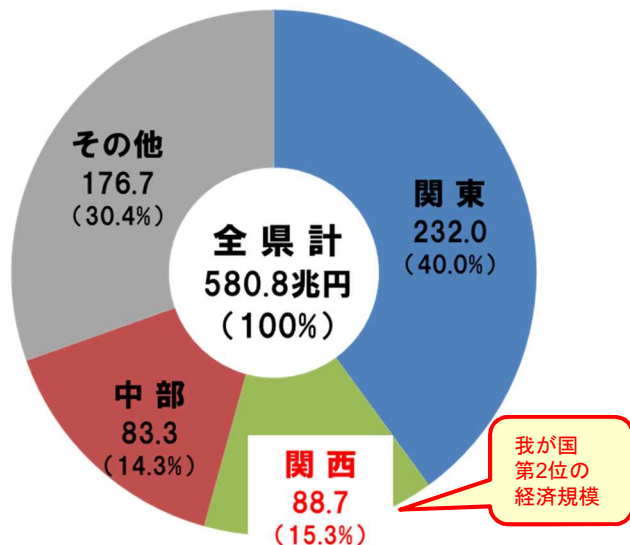
【関西の貿易相手国(2022年)】



資料: 大阪税関「貿易統計」

注) 速報値

【地域別の域内総生産(2019年)】

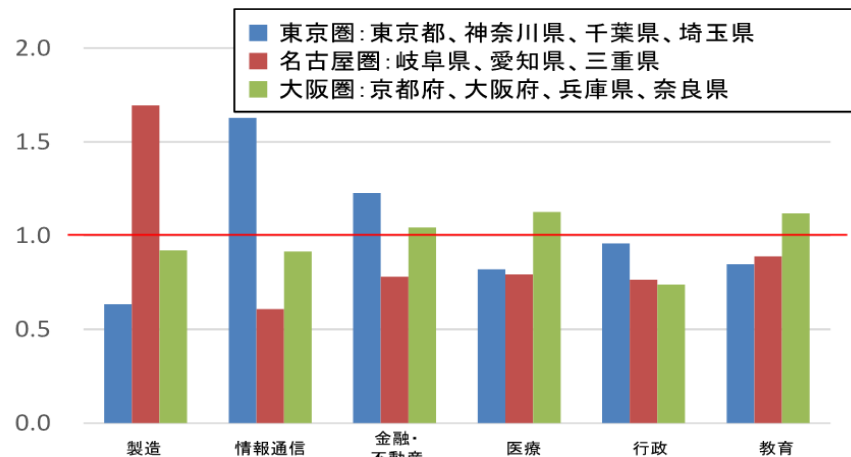


資料: 内閣府「県民経済計算年報」

関西: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 関東: 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: 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

【域内総生産の産業別状況(特化係数)】

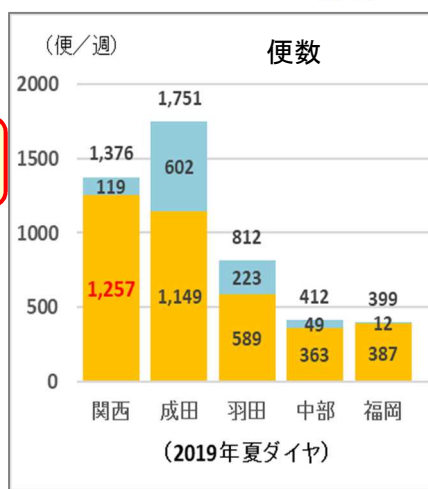
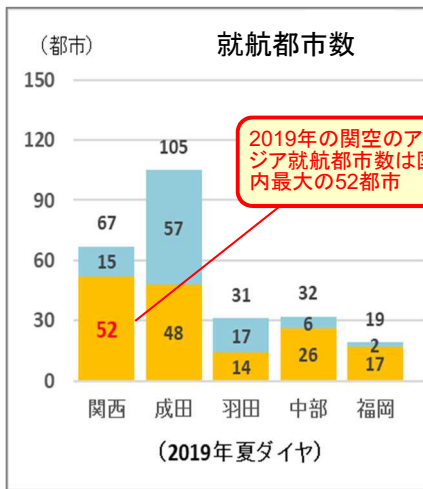
特化係数(域内GDP) = (域内における当該産業GDP/域内GDP) ÷ (全国の当該産業GDP/GDP)



資料: 内閣府県民経済計算(2018年度)より国土政策局が作成

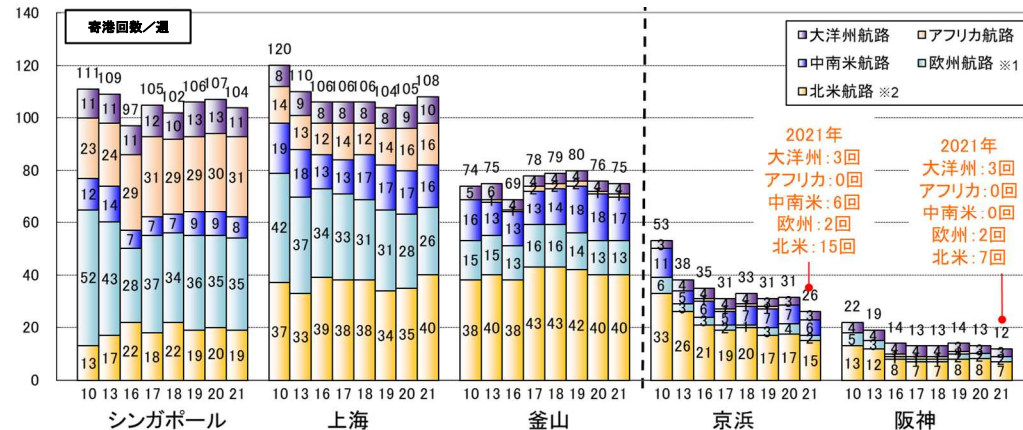
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西

【主要空港の国際線旅客便の就航状況】



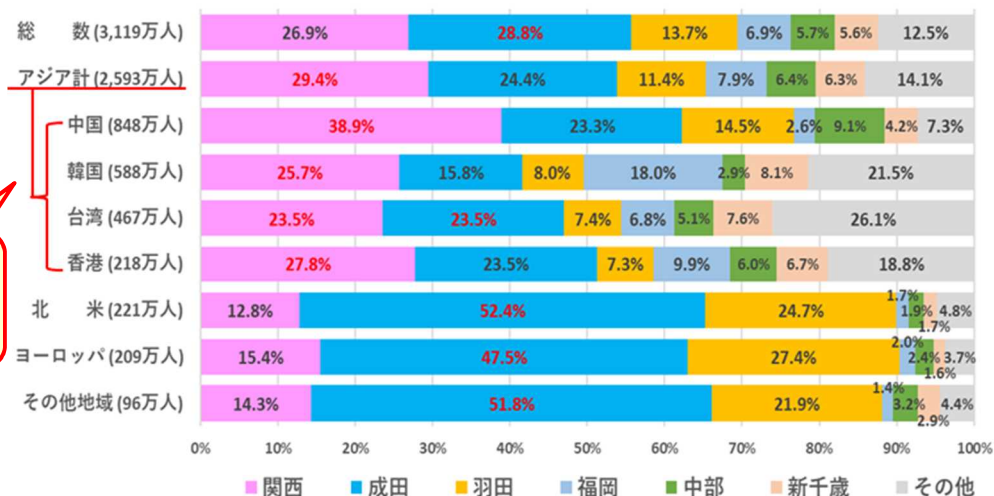
資料:国土交通省資料「国際線就航状況」

【アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較】



資料:2010~2021年:国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成

【訪日外国人国籍・地域別の入国時利用空港の内訳(2019年)】



資料:法務省「出入国管理統計」

【江戸時代の大阪の「町橋」】

今橋(町橋)



築地蟹島(今橋) 大阪府立中之島図書館蔵

東京と大阪の町橋の比較

	橋数	公儀橋	町橋
大阪	約 200 橋	12橋	188橋ほど
東京	約 350 橋	半数	半数

注)公儀橋:幕府が架けた橋
町橋:町人が生活や商売のために自腹で架けた橋

資料:大阪府HP「大阪の将来像を導くに当たっての基礎資料(資料編)」より近畿地方整備局作成

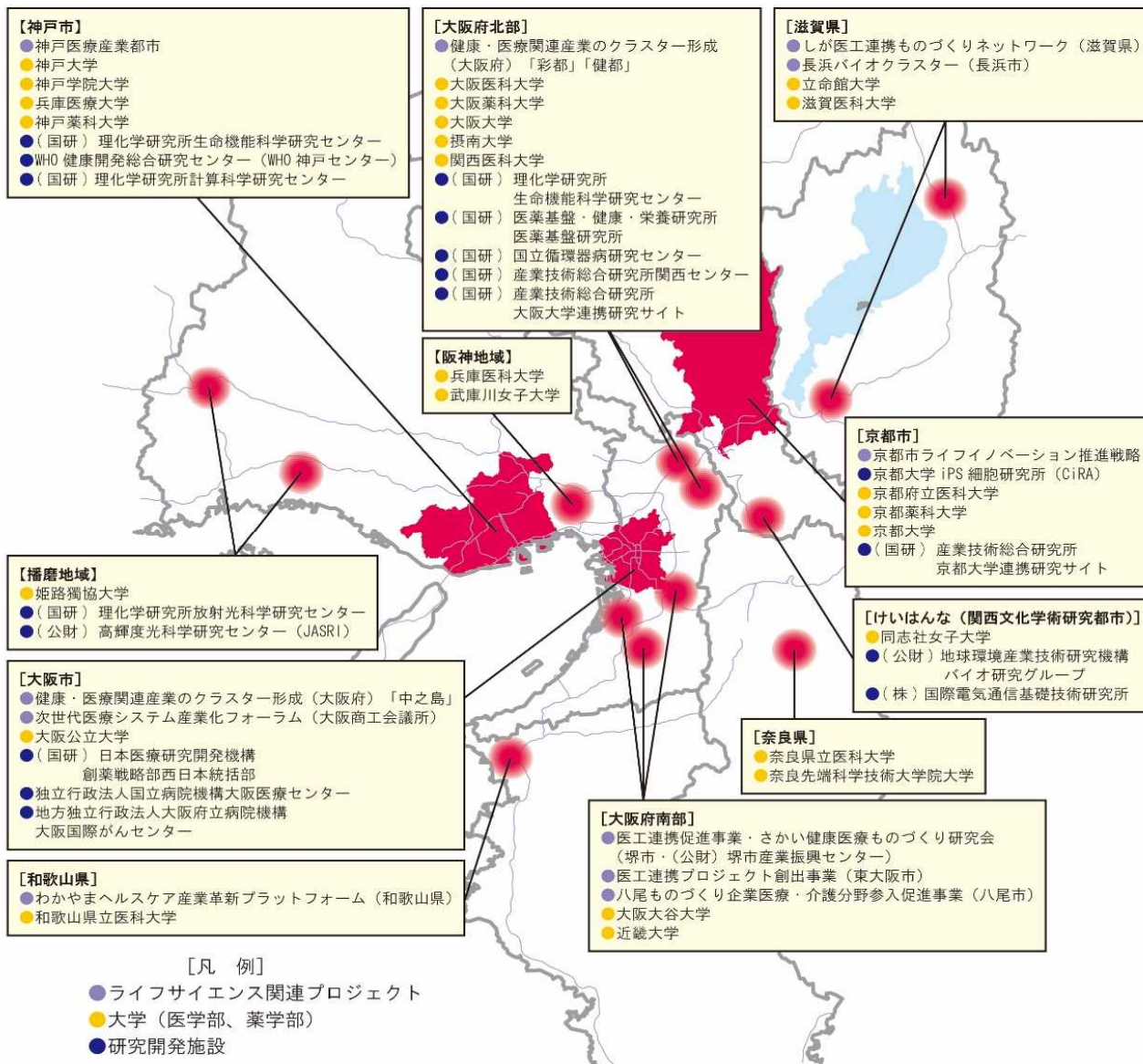
淀屋橋(町橋)



出典:大阪市HP「浪華八百八橋map」

(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

【関西のライフサイエンス分野の主な大学・研究機関(2022年)】



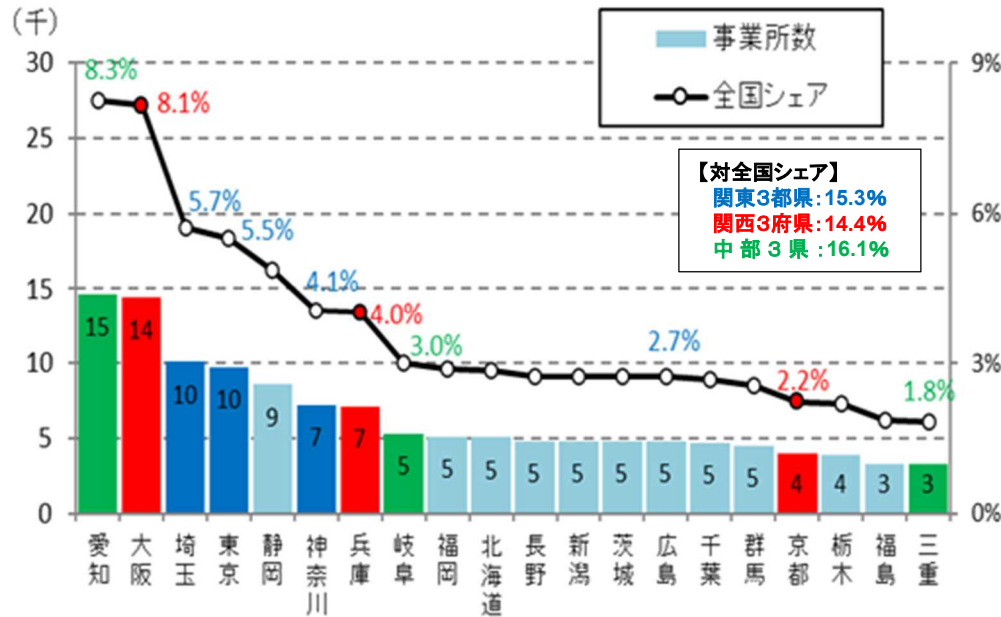
【関西のスマートエネルギー関連企業・研究機関】

総合家電 ・パナソニック ・シャープ ・船井電機 他	蓄電池 ・パナソニック ・住友電気工業 ・GSユアサ ・リチウムエナジージャパン ・ブルーエナジー 他
電子部品・その他 ・オムロン ・住友電気工業 ・ダイゼンエレクトロニクス ・三社電機製作所 ・ニフロン ・日立造船 ・村田製作所 他	太陽電池 ・シャープ ・パナソニック ・京セラ ・カネカソーラーテック ・フジプレミアム ・京セミ 他
研究機関・プロジェクト ・RITE ・NITE ・産総研 ・LIBTEC ・RISING ・SPRING8 他	ハウスメーカー ・大和ハウス工業 ・積水ハウス ・積水化学工業 ・サンヨーホームズ ・パナホーム 他
	エネルギー産業 ・関西電力 ・大阪ガス ・エネゲート ・岩谷産業 他
	ヒートポンプ ・ダイキン工業 ・神戸製鋼所 他

資料: 近畿経済産業局資料

(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西

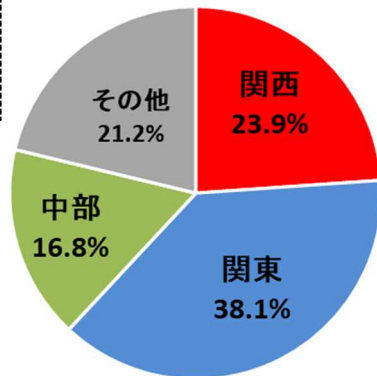
【製造業事業所数の上位20都道府県】



資料: 総務省・経済産業省「令和3年経済センサス活動調査」

【グローバルニッチトップ(GNT)選定企業の地域別シェア】

【グローバルニッチ企業】
 すき間産業(ニッチ)の分野に特化することにより、
 国際市場での競争において優位を確保している企業



資料: 経済産業省の「グローバルニッチトップ100選」選定企業の所在地より作成

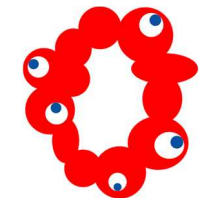
【大阪・関西万博の概要】

名称	2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」)
テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン
コンセプト	People's Living Lab(未来社会の実験場)
会場	夢洲(大阪市臨海部)
開催期間	2025年4月13日(日)~10月13日(月) 184日間
想定来場者数	約2,820万人
経済波及効果	約2兆円(試算値)

資料: 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会HP

【大阪・関西万博のロゴマークと会場パース】

会場全景イメージ



OSAKA, KANSAI, JAPAN
EXPO
2025

《カウントダウンボード》

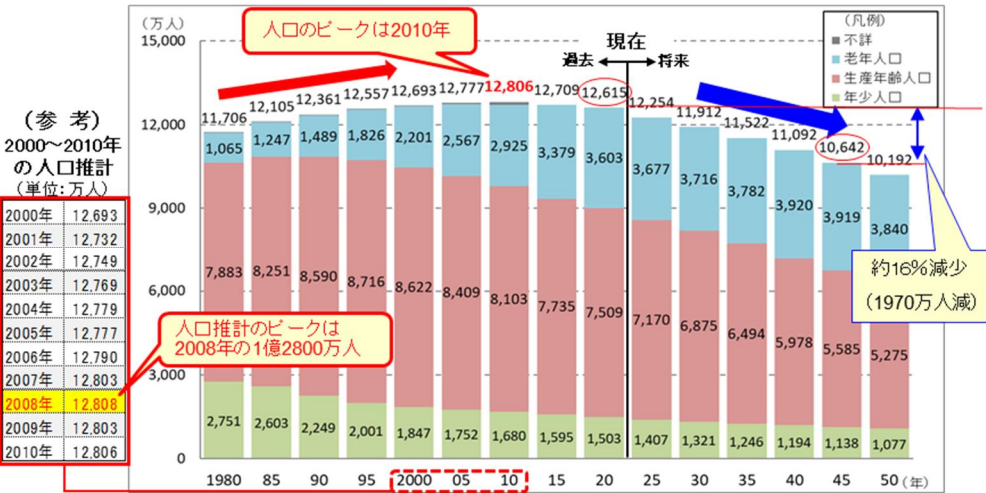
屋外イベント広場イメージ



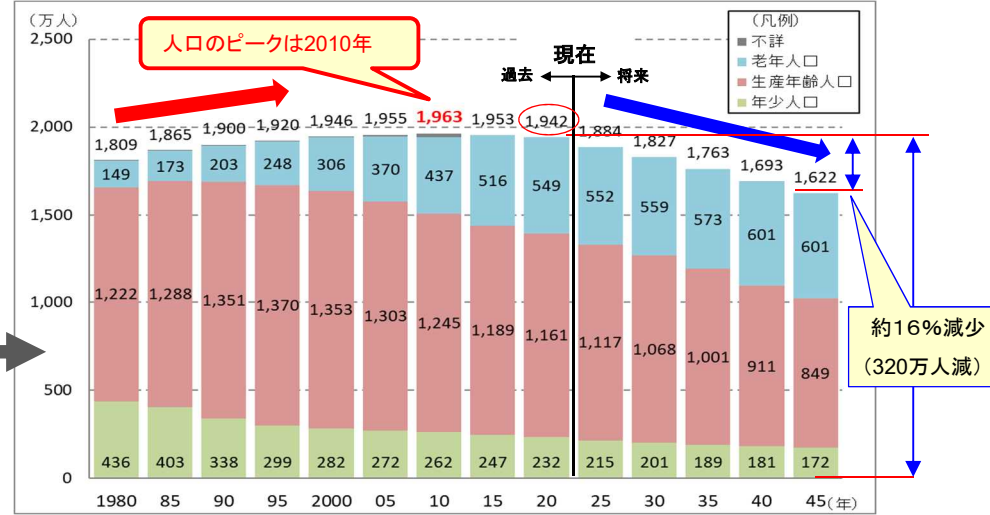
出典: 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会HP

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行

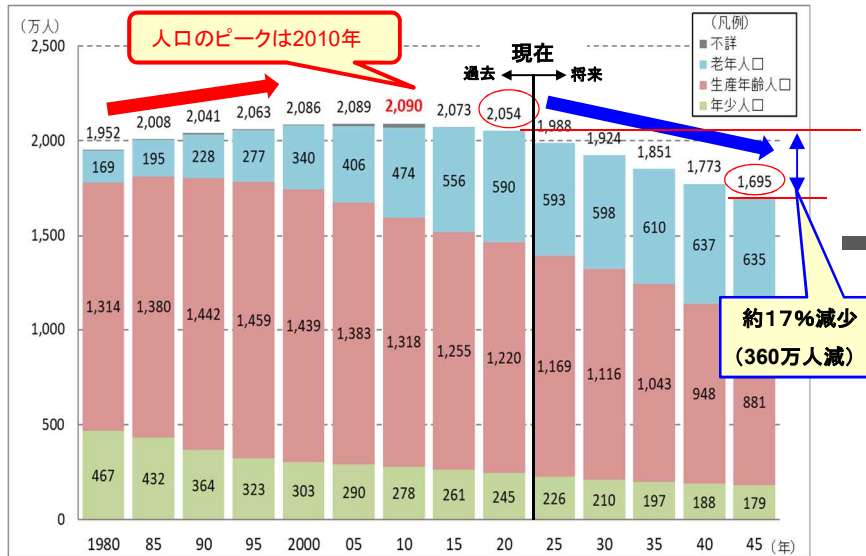
全国



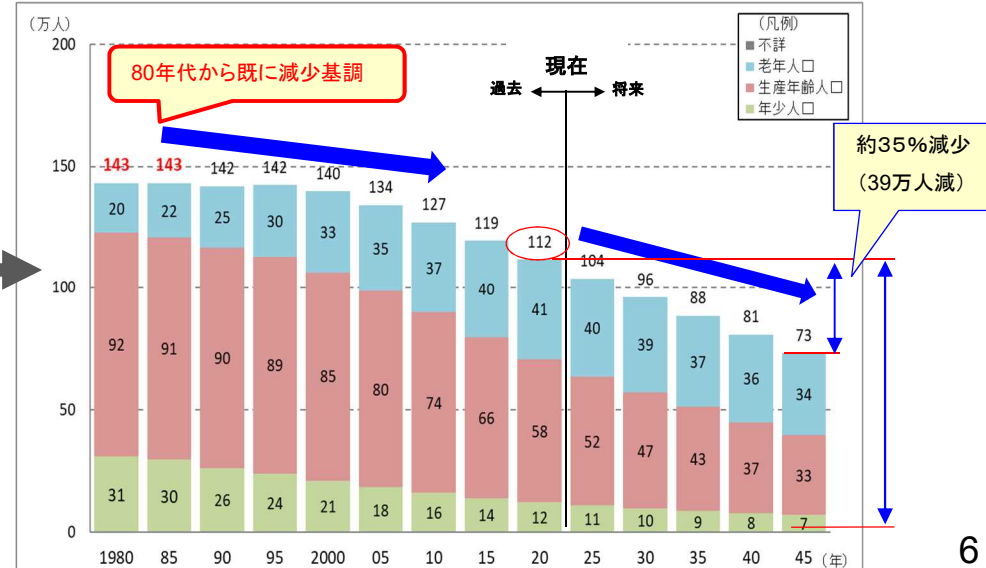
<関西> DID(人口集中地区)を有する市町村 2府4県 120市町村



関西



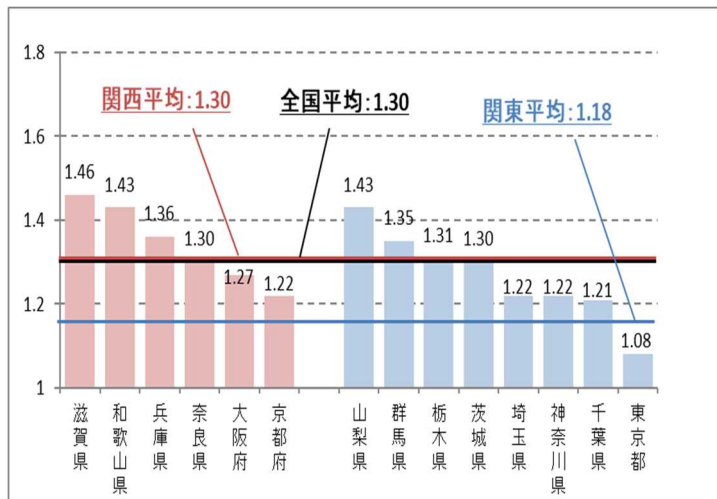
<関西> DID(人口集中地区)を含まない市町村 2府4県 78市町村



資料: 1980~2020年は総務省統計局「国勢調査」、2025~2050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※)
 ※平成27(2015)年国勢調査を基に推計した将来人口

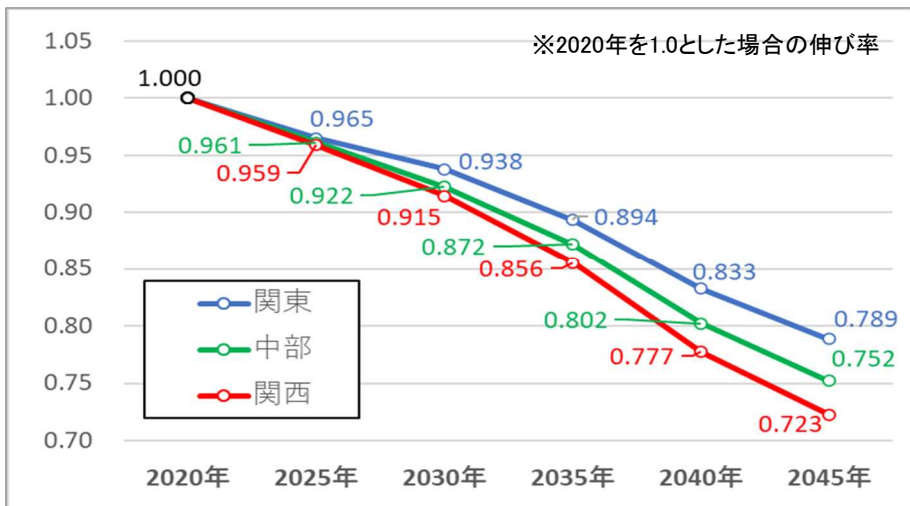
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行

【合計特殊出生率(2021年)】



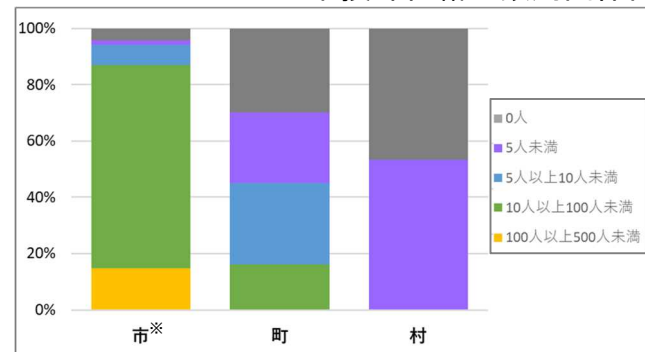
資料:厚生労働省「令和3年 人口動態統計」
 注) 関西、関東の各平均値は、当該都府県における母の年齢15~49歳の各歳における出生率(「母の年齢〇歳の出生数」/「〇歳の女性人口」)を合算して算出

【三大都市圏の生産年齢人口の将来推計】



資料: 2020年は総務省統計局「国勢調査」(年齢不詳を按分した人口)、
 2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)

【近畿地方整備局管内の地方公共団体における
土木技師在籍人数別団体割合】



※ 政令市を除く
 資料: 総務省「地方公共団体定員管理調査」

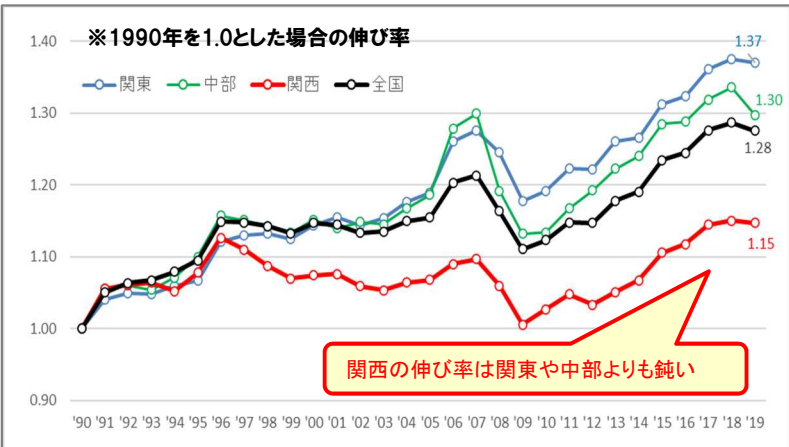
【建設後50年以上経過するインフラ施設の割合】

分野	施設	2020年 3月時点	2030年 3月時点	2040年 3月時点	管理者・所有者	施設数
道路	橋梁 (橋長2m以上)	30%	55%	75%	国 高速道路会社 都道府県・政令市等 市区町村	38,197橋 24,038橋 188,063橋 476,163橋
	トンネル	22%	36%	53%	国 高速道路会社 都道府県・政令市等 市区町村	1,680本 2,053本 5,443本 2,174本
河川・ダム	河川管理施設	10%	23%	38%	国 都道府県・政令市	10,801施設 34,962施設
砂防	砂防堰堤、床固工	34%	53%	71%	国・都道府県	119,247基
海岸	海岸堤防等	46%	61%	77%	都道府県・市町村	約5,900km
下水道	管渠	5%	16%	35%	都道府県	7,742km
					政令市 市町村等	112,156km 362,619km
港湾	港湾施設	21%	43%	66%	国	4,841施設
					都道府県 政令市 市町村等	43,824施設 3,463施設 8,956施設
空港	空港	43%	60%	73%	国	27空港
					地方公共団体 民間企業	64空港 4空港
鉄道	橋梁	55%	71%	85%	鉄道事業者等	125,047橋
	トンネル	66%	83%	91%	鉄道事業者等	4,897本
自動車道	橋	68%	92%	92%	民間企業 地方道路公社	61橋 54橋
	トンネル	88%	100%	100%	民間企業 地方道路公社	7本 1本
航路標識	航路標識	19%	34%	51%	国	5,155基
公園	都市公園等	9%	26%	46%	国	17施設
					都道府県 政令市 市区町村	525施設 30,318施設 80,506施設
公営住宅	公営住宅	16%	48%	68%	都道府県	912,995戸
					政令市 市区町村	409,969戸 830,851戸
官庁施設	官庁施設	13%	29%	45%	国	47,896千㎡

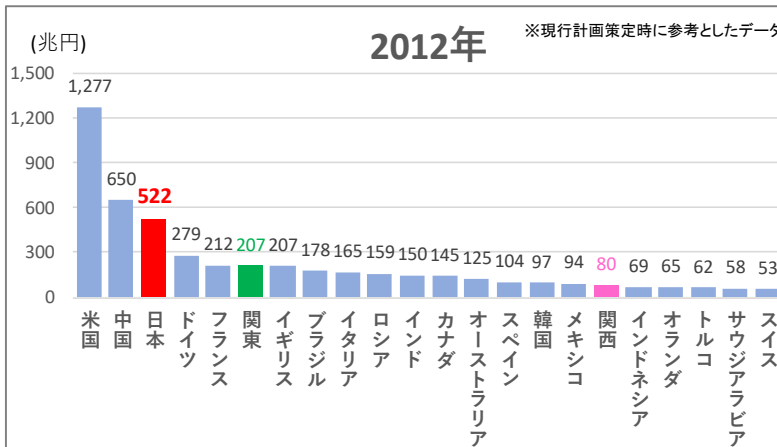
資料: 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画) 令和3年6月18日

(2) 関西の相対的地位の低下

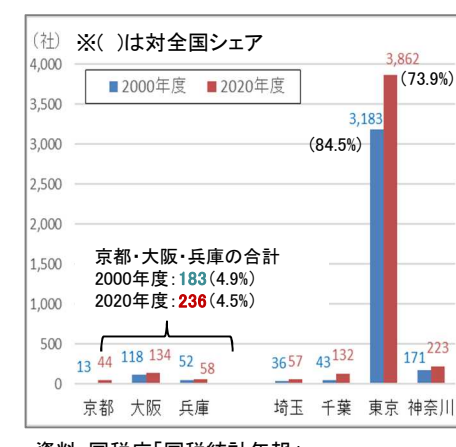
【域内総生産(GRP)の伸び率(上図)と対全国シェア(下図)】



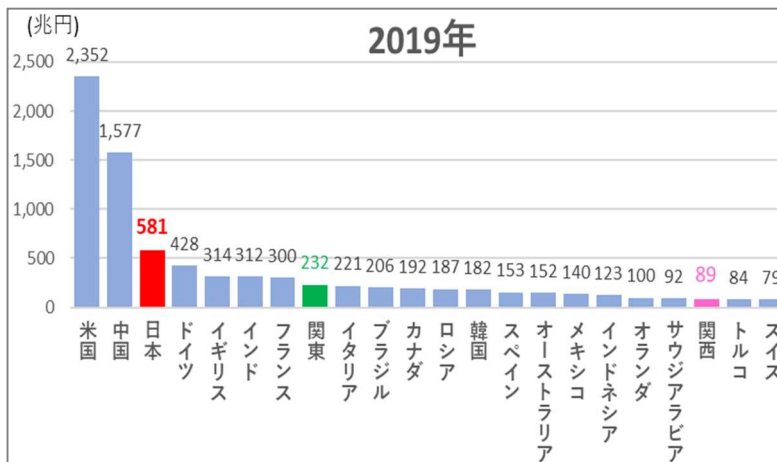
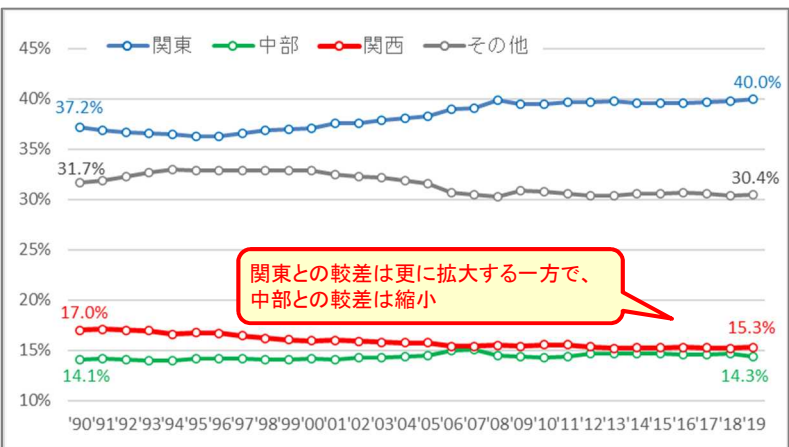
【経済規模(GDP)の国際比較(2012年・2019年)】



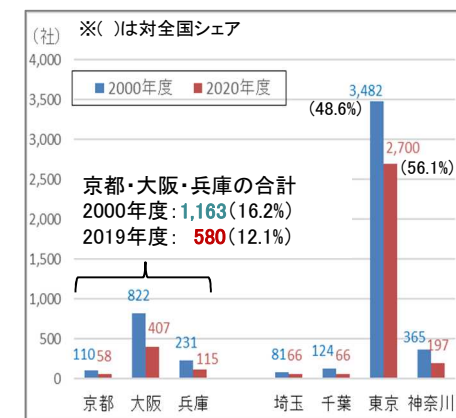
【外国法人の在日拠点数】



資料: 国税庁「国税統計年報」



【内国普通法人数(資本金10億円以上)】



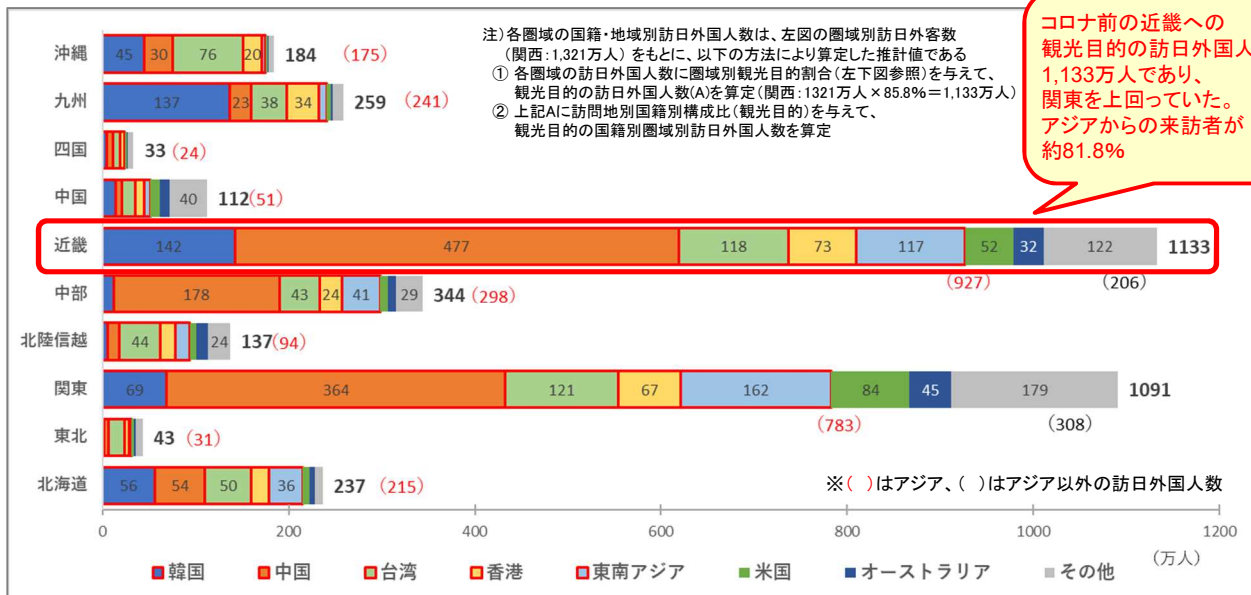
資料: 国税庁「国税統計年報」

注) 1990~1995年: 1993SNA、平成7年基準 / 1996~2000年: 1993SNA、平成12年基準 / 2001~2005年: 1993SNA、平成17年基準 / 2006~2010年: 2008SNA、平成23年基準 / 2011~2019年: 2008SNA、平成27年基準
資料: 内閣府「県民経済計算年報」

資料: 世界各国はグローバルノート(IMF統計に基づく名目ベースのGDP)、日本、関東、関西は内閣府「県民経済計算年報」
注) 各年の為替相場(2012年平均=79円、2019年平均=110円)より米ドルを円換算

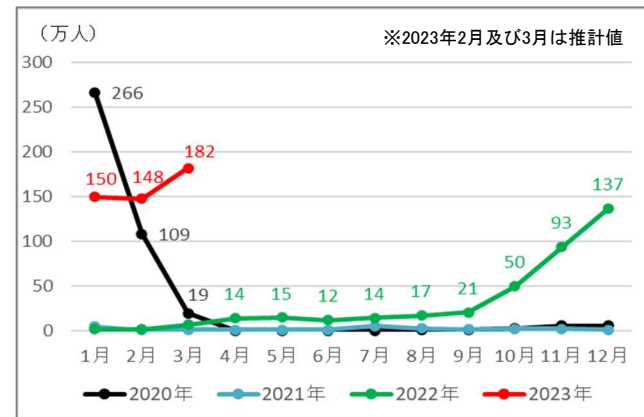
(2) 関西の相対的地位の低下

【コロナ前(2019年)の観光目的の訪日外国人数(国籍・地域別)】



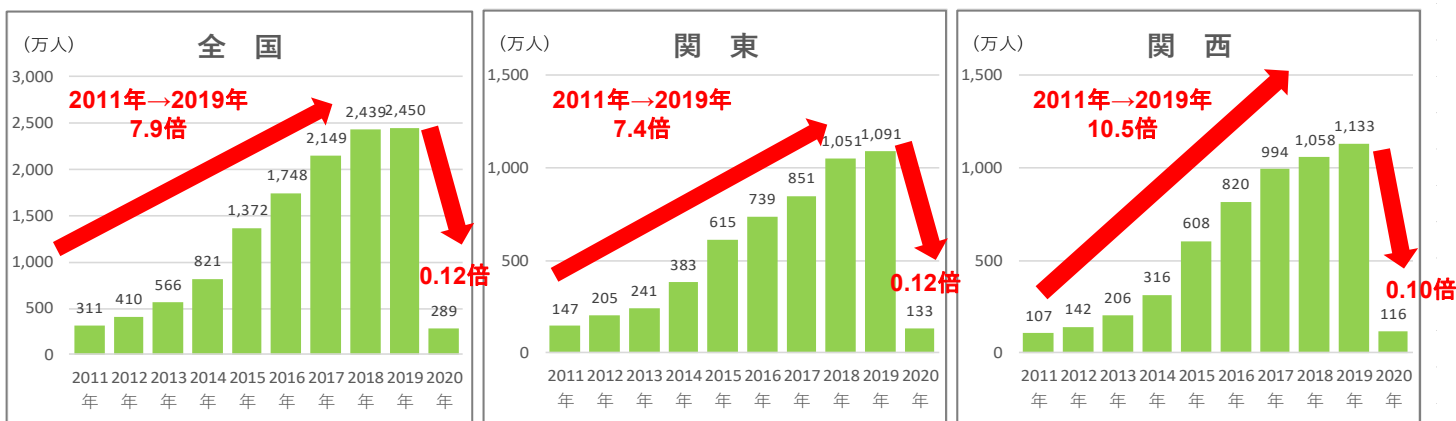
資料:政府観光局「訪日外客数」及び観光庁「訪日外国人消費動向調査」の諸数値を用いて推計

【コロナ禍以降の訪日外国人数(月別)】

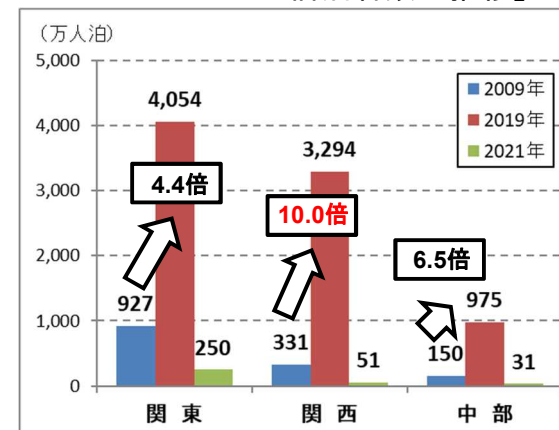


資料:日本政府観光局(JNTO)「訪日外客統計」

【コロナ前後の観光目的の訪日外国人数の推移】



【コロナ前後の訪日外国人延べ宿泊者数の推移】



資料:観光庁「宿泊旅行統計調査」

資料:日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」

※2021年、2022年は入国制限の影響により訪問率は公表されていない

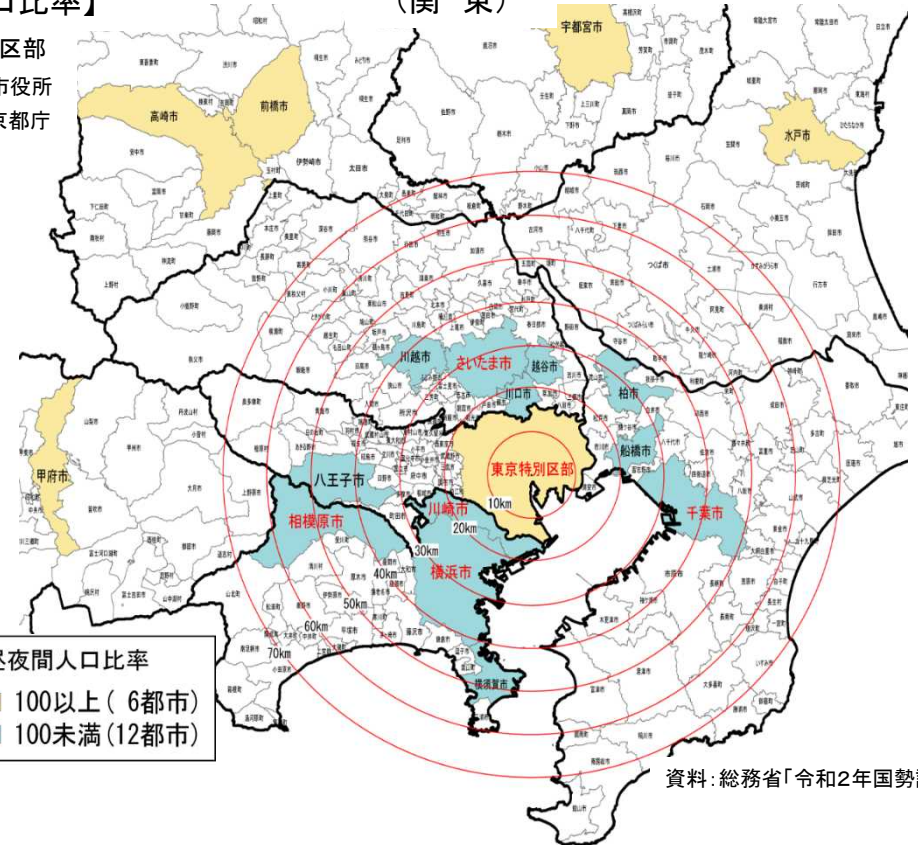
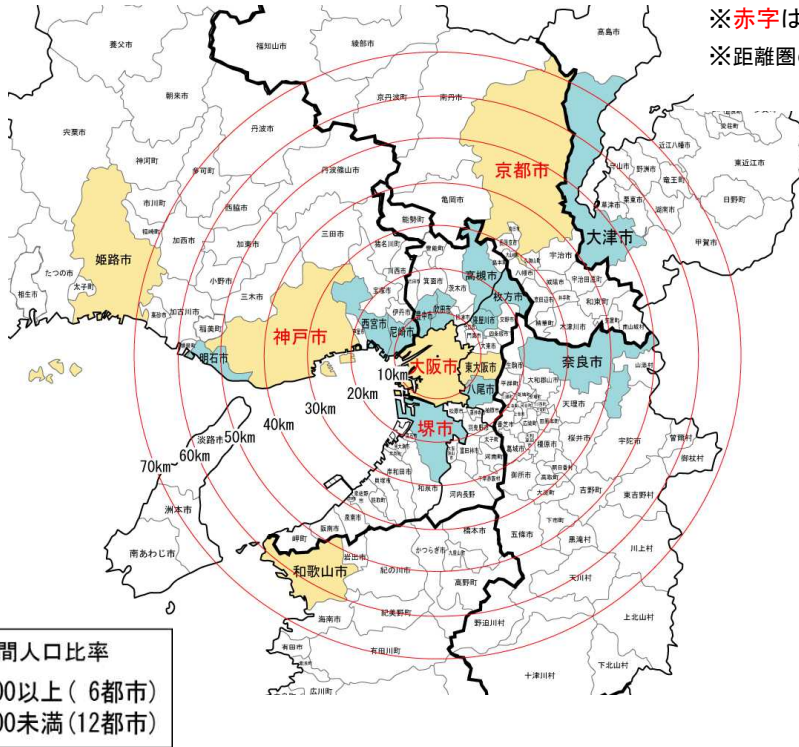
注)グラフの数値は、訪日外国人数(全国値)に訪日外国人消費動向調査による訪問率及び観光目的割合を与えて観光目的の訪日外国人数を算出した推計値

(3) 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)

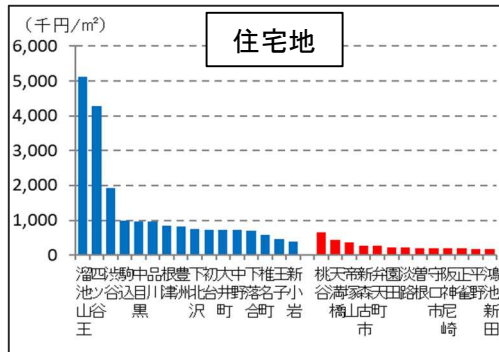
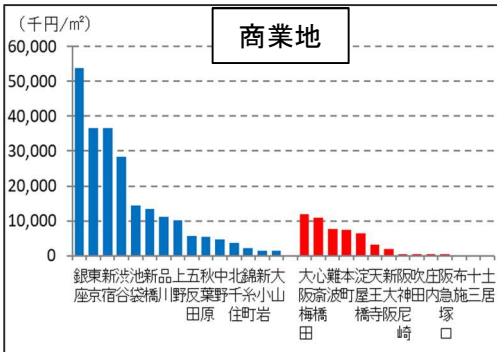
【政令市、中核市の昼夜間人口比率】

(関東)

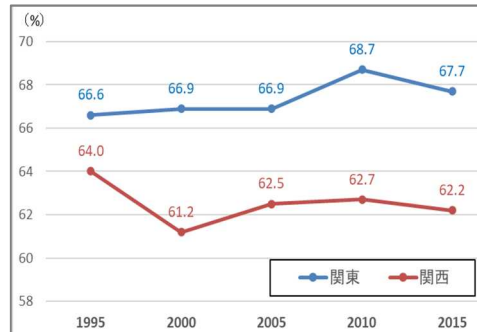


資料:総務省「令和2年国勢調査」

【東京圏及び大阪圏における都心10km圏内の地価公示】

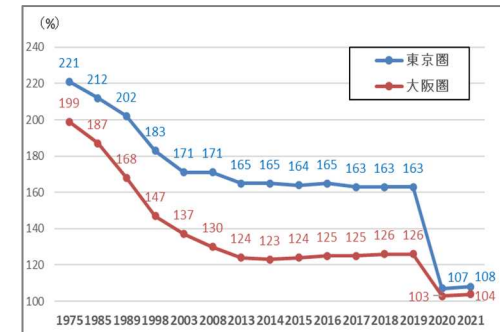


【鉄道利用による平均通勤所要時間】



資料:国土交通省「大都市交通センサス」

【鉄道主要区間の平均混雑率】



資料:国土交通省「主要区間の平均混雑率」

注)表示の地域において代表的な2023年1月1日における1㎡当たりの価格(単位千円)
資料:国土交通省HP(地価公示)の「沿線別駅周辺商業地の公示価格例」及び「沿線別駅周辺住宅地の公示価格例」より作成

(3) ポテンシャルを生かし切れていない京阪神大都市圏

【京阪神都市圏のミッシングリンク】



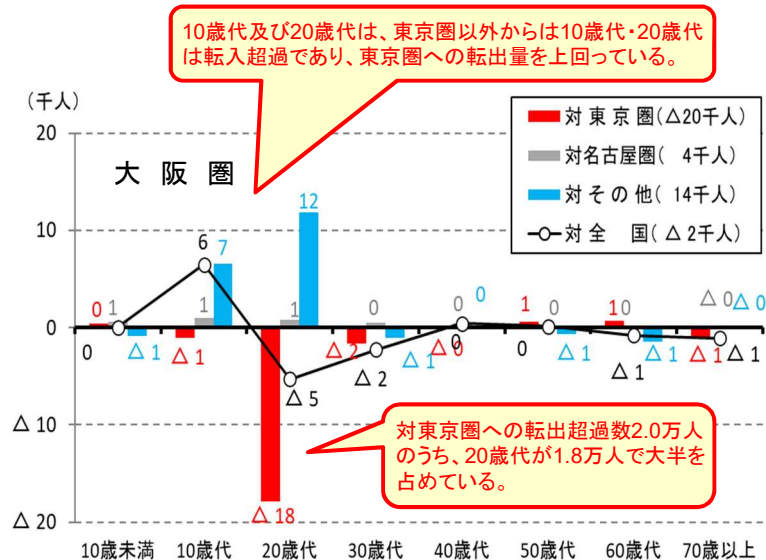
(2022年3月末時点)
資料：近畿地方整備局作成

【都市高速道路の渋滞ランキング 上位10区間(2019年)】

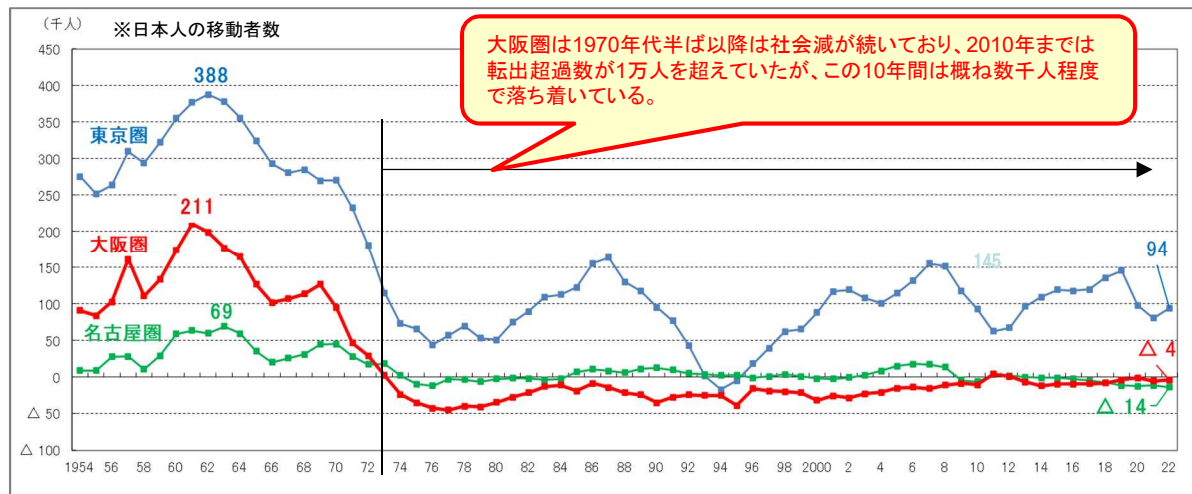
順位	都道府県	道路名	方向	区間名	延長 (km)	渋滞損失時間
1	兵庫	神戸線	下り	西宮JCT～第二神明接続部	24.9	291.9
2	兵庫	神戸線	上り	第二神明接続部～西宮JCT	24.9	252.9
3	千葉・東京	湾岸線	西行	東関道接続部～葛西JCT	11.2	168.2
4	大阪	東大阪線	上り	東大阪JCT～東船場JCT	8.1	158.5
5	埼玉・東京	池袋線	上り	美女木JCT～板橋JCT	12.1	153.8
6	埼玉・東京	三郷線	上り	三郷JCT～小菅JCT	10.4	147.8
7	東京	新宿線	上り	中央道接続部～西新宿JCT	7.4	147.7
8	東京	渋谷線	上り	東名道接続部～大橋JCT	6.7	143.3
9	大阪	池田線	上り	豊中JCT～池田・環状合流部	8.6	140.2
10	大阪	湾岸線	上り	助松JCT～天保山JCT	25.4	135.0

※赤：関西の高速道路
資料：国土交通省「平成31年・令和元年 年間の渋滞ランキング」

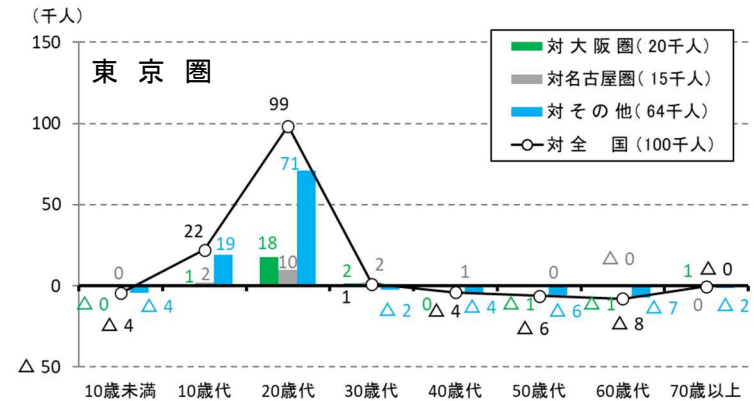
【圏域間の年齢階層別転入超過数(2022年)】



【3大都市圏の転入超過数の推移】



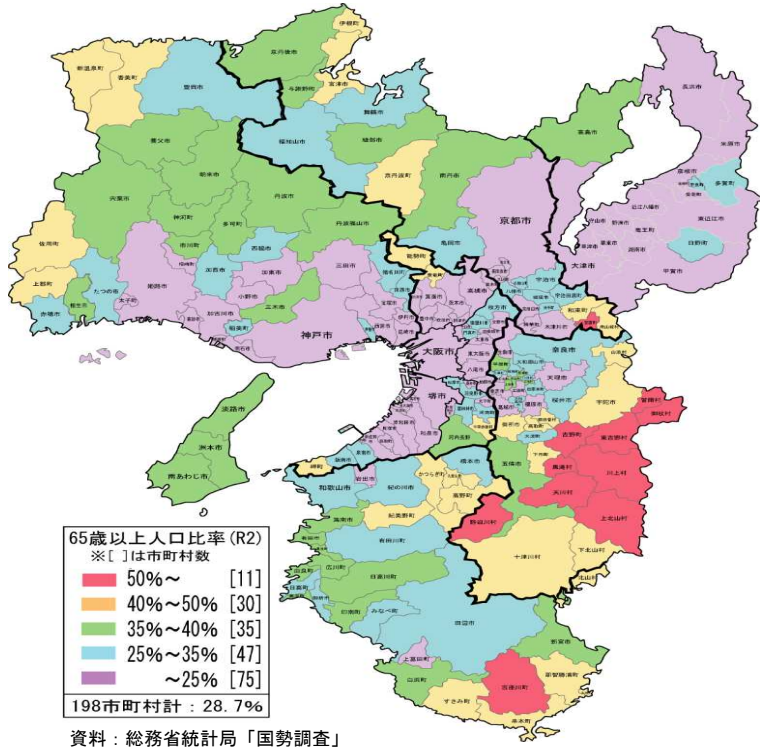
資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」



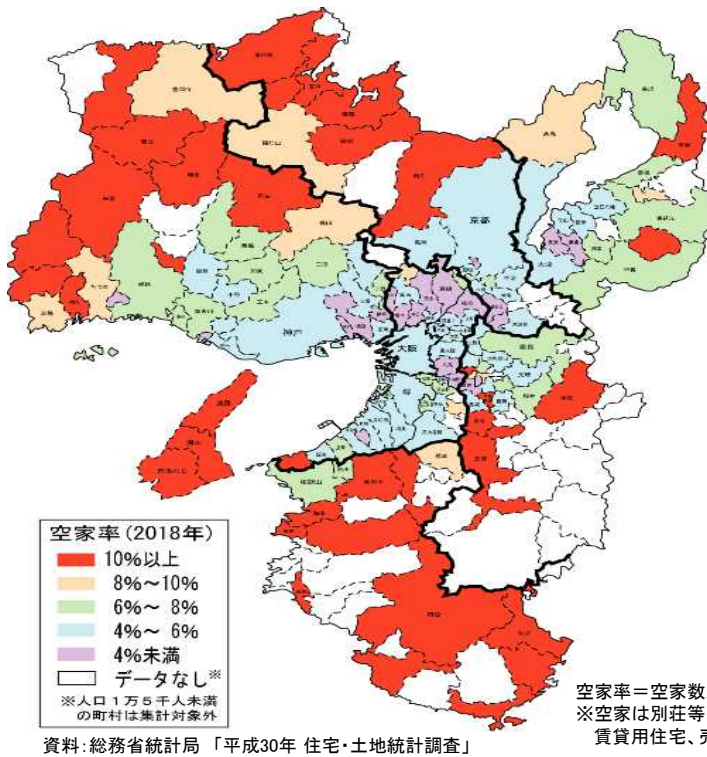
資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」
注)移動者総数

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

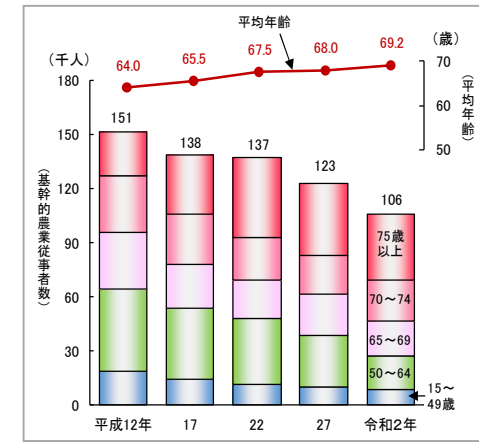
【市町村の65歳以上人口比率(2020年)】



【市町村別の空家率(2018年)】

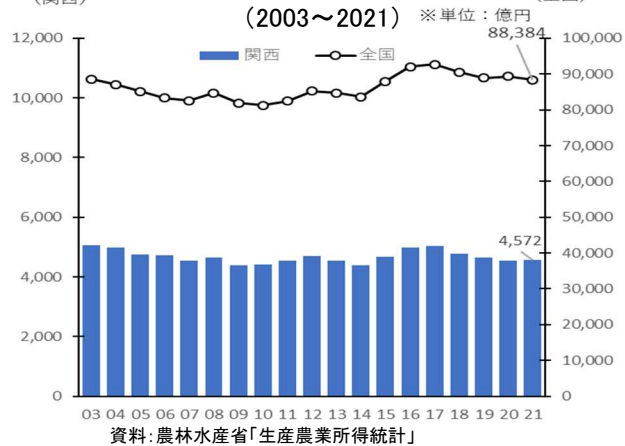


【年齢別基幹的農業従事者数及び平均年齢(個人経営体)の推移(関西)】

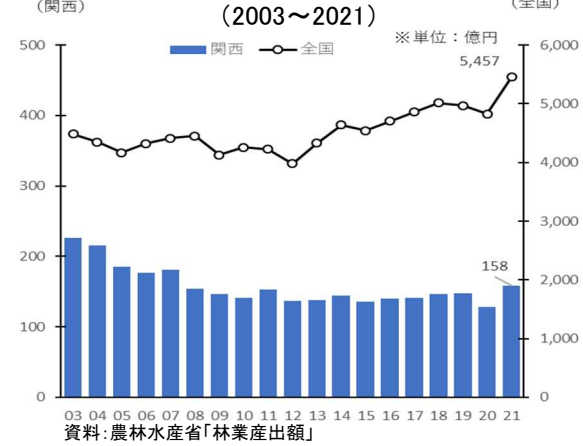


空家率=空家数/住宅総数×100(%)
※空家は別荘等の二次的住宅、賃貸用住宅、売却用の住宅を除く

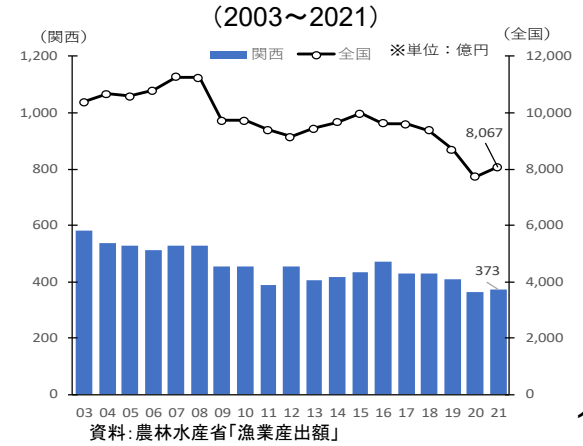
【農業産出額の推移】



【林業産出額の推移】

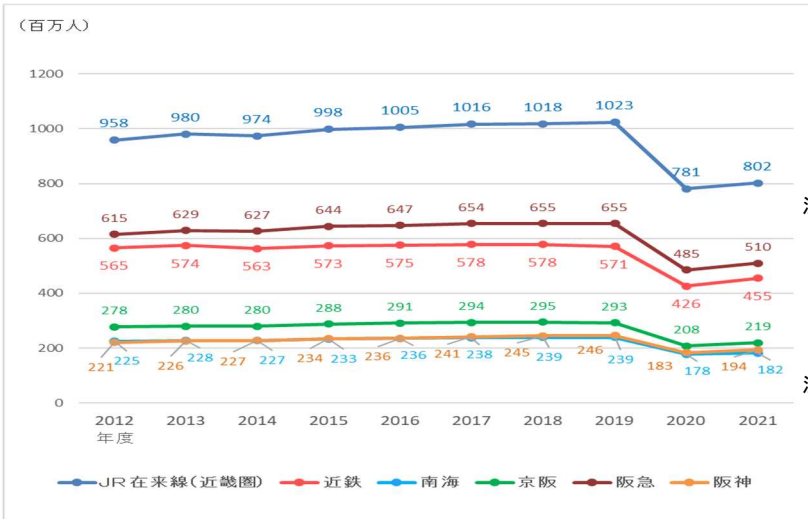


【海面漁業産出額の推移】



(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

【JR(在来線)と在阪私鉄5社の輸送人員】

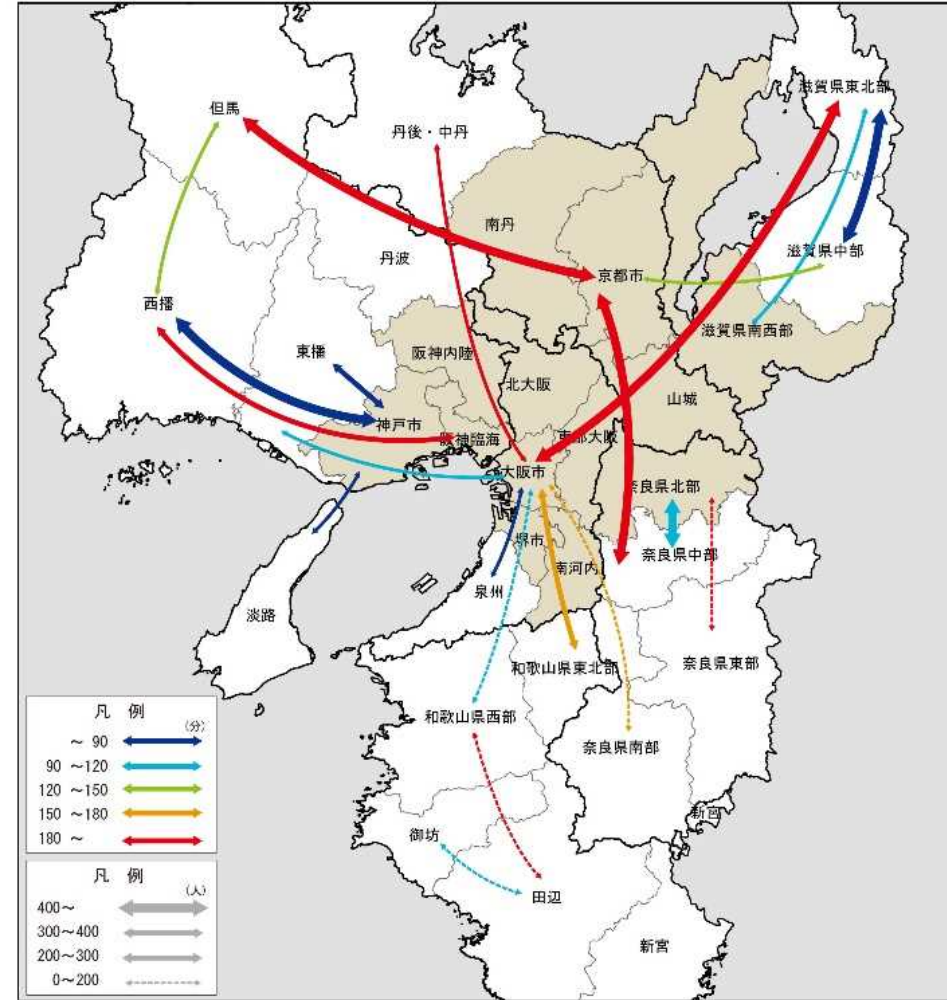


注) 私鉄5社(近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)の輸送人員は、各社の決算短信による。
JR在来線(近畿圏)の輸送人員は、電車特定区間で計上

注) JR在来線(近畿圏):
京都府(南部)
大阪府(一部除く)
兵庫県(南部)・滋賀県
奈良県・三重県(一部)

資料: JR西日本公表資料(データで見るJR西日本)より近畿地方整備局作成

【各地域の観光資源間の移動における平均所要時間】



※所要時間は、ある訪問施設の出発時間と次の訪問施設の到着時間の差で算出
※例えば、鉄道の乗車時間と駅から訪問施設間の端末交通における移動時間を含む
資料: 平成28年広域交通結節点利用者調査(訪日外国人は対象外)

【在来線 線区別利用状況(2019年度実績)】



2019年度 輸送密度
 8,000人/日以上以上の線区
 4,000人/日以上~8,000人/日未満の線区
 2,000人/日以上~4,000人/日未満の線区
 2,000人/日未満の線区
 ※当社在来線営業キロ4090.5+中、1359.9+ (約3割)

注) 輸送密度: 「データで見るJR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記
 平均通過人員 = 各路線の年度内の旅客輸送人キロ ÷ 当該路線の年度内営業キロ ÷ 年度内営業日数
 資料: JR西日本「輸送密度2,000人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示」

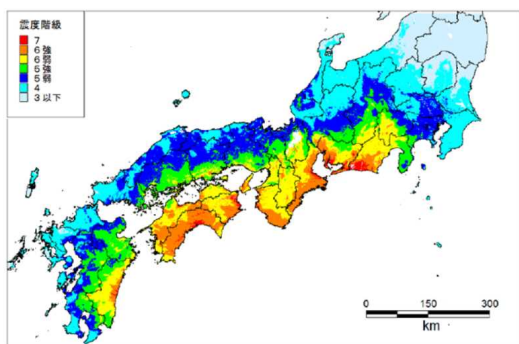
(5) 関西を脅かす自然災害のリスク

【南海トラフで発生する地震】

地震の規模	M8～M9クラス
地震発生確率	30年以内に70～80%
平均発生間隔	88.2年

資料：地震調査研究推進本部資料

【南海トラフ巨大地震の震度分布】



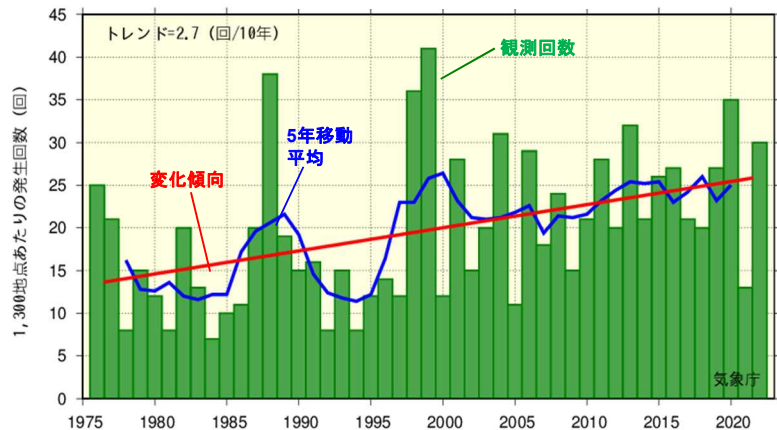
※強震動生成域を陸よりに設定した場合

資料：気象庁HP

【近年の大雨の状況】

(全国のアメダス1300地点あたりの年間観測回数)

(1時間降水量80mm以上)



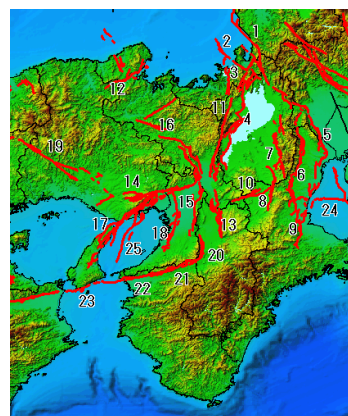
資料：気象庁HP

【関西で発生した主な地震】

発生年	名称・発生箇所	規模	主な被害
1925	北但馬地震	M6.8 最大震度6	死者428人
1927	北丹後地震	M7.3 最大震度6	死者2,912人
1944	東南海地震	M7.9 最大震度6	死者・行方不明者1,183人
1946	南海地震	M8.0 最大震度5	死者・行方不明者1,443人
1995	兵庫県南部地震 (阪神・淡路大震災)	M7.3 最大震度7	死者・行方不明者6,437人
2004	東海道沖地震 (三重県南東沖)	M7.4 最大震度5弱	
2013	淡路島付近	M6.3 最大震度6弱	
2018	大阪府北部の地震	M6.1 最大震度6弱	死者6人

資料：気象庁HPより作成

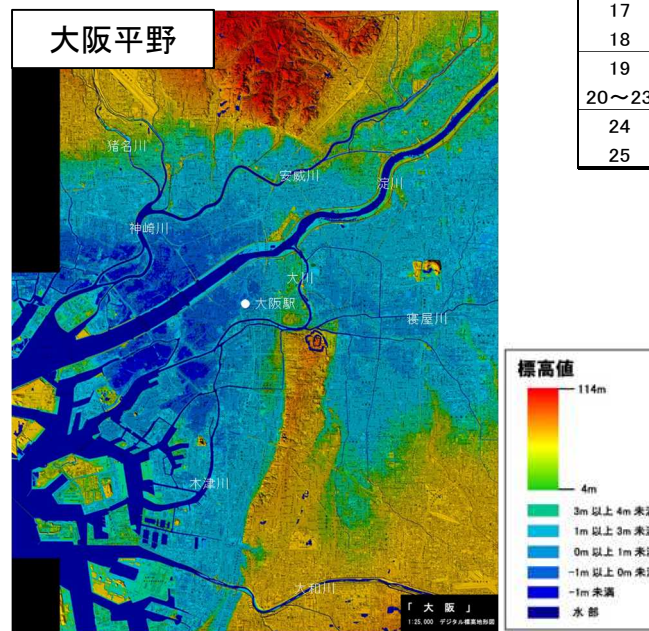
【内陸の活断層と想定される地震規模】



資料：地震調査研究推進本部資料

番号	地震	マグニチュード
1	柳ヶ瀬・関ヶ原断層帯	6.6～7.6程度
2	野坂・集福寺断層帯	6.5～7.3程度
3	湖北山地断層帯	6.8～7.2程度
4	琵琶湖西岸断層帯	7.1～7.5程度
5	養老-桑名-四日市断層帯	8.0程度
6	鈴鹿東縁断層帯	7.5程度
7	鈴鹿西縁断層帯	7.6程度
8	頓宮断層	7.3程度
9	布引山地東縁断層帯	7.4～7.6程度
10	木津川断層帯	7.3程度
11	三方・花折断層帯	7.2～7.3程度
12	山田断層帯	7.4～程度
13	京都盆地-奈良盆地断層帯南部 (奈良盆地東縁断層帯)	7.4程度
14	有馬-高槻断層帯	7.5(±0.5)程度
15	生駒断層帯	7.0～7.5程度
16	三峠-京都西山断層帯	7.2～7.5程度
17	六甲-淡路島断層帯	6.6～7.9程度
18	上町断層帯	7.5程度
19	山崎断層帯	6.7～7.7程度
20～23	中央構造線断層帯	6.8～7.5程度
24	伊勢湾断層帯	6.9～7.2程度
25	大阪湾断層帯	7.5程度

【大阪平野部の海拔ゼロメートル地帯】



出典：デジタル標高地形図(国土地理院)

【2018年9月 台風第21号 による風被害】



資料：近畿地方整備局HP