

関西の現状と課題(案) 【データ集】

第1節 関西の地域構造

- 関西は海、山、川などの自然環境に恵まれ、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。



兵庫県播磨地域から滋賀県東部地域にかけての範囲の人口
: 約1,630万人 = 関西の総人口約2,050万人の約79%
(資料: 総務省「令和2年国勢調査」)



紀伊半島の面積(三重県を除く)

①紀伊半島 (41市町村)	6,860 km ²
②関西全域 (198市町村)	27,350 km ²
①/②	25.1%

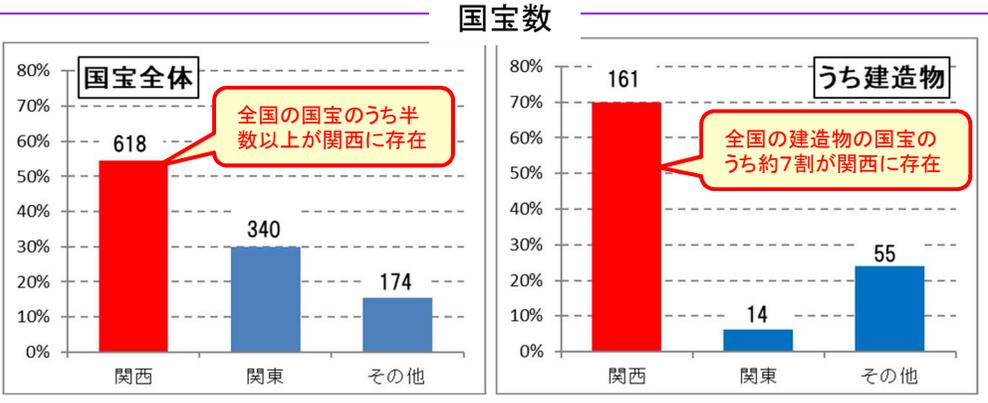
注) 半島振興法による紀伊半島の半島振興対策実施地域対象市町村のうち、奈良県及び和歌山県の41市町村を対象



(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

- 全国の国宝の5割以上、重要文化財の5割近くが関西に集積しており、特に重要文化財建造物は圧倒的に多い。
- 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高品質の地域資源を形成している。

国宝 618 / 1,132件



関西発祥の芸能・文化

- 能楽
- 茶道
- 華道
- 文楽
- 歌舞伎



人形浄瑠璃(出典:大阪観光局)

商人の文化

商人のまち



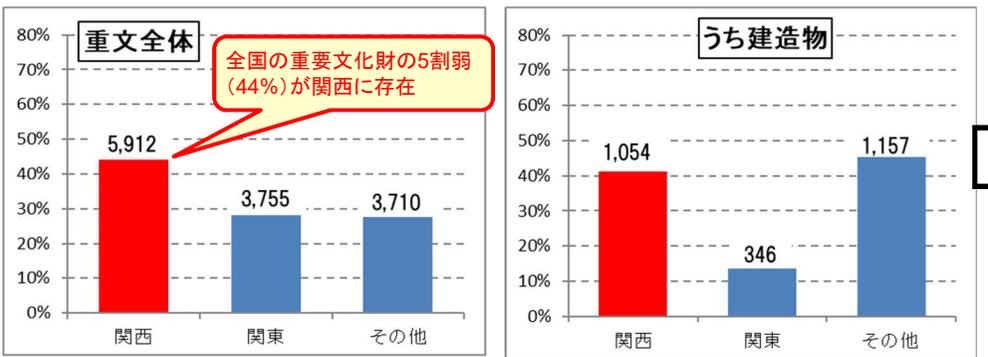
黒門市場
(出典:近畿地方整備局)



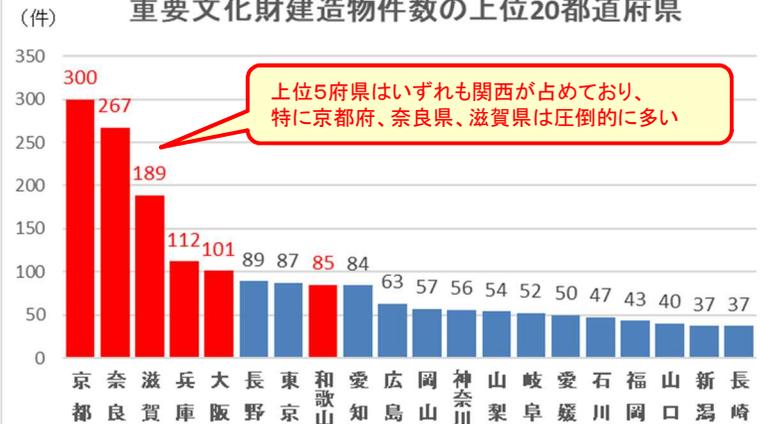
天神祭
(出典:大阪観光局)

重要文化財 5,912 / 13,377件

国指定重要文化財数(国宝含む)



重要文化財建造物件数の上位20都道府県



(1) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる関西③

○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圏内で到達でき、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。



円山川下流域のコウノトリ
 (出典:豊岡市HP)



山陰海岸ジオパーク(但馬御火浦)
 (出典:山陰海岸ジオパークHP)



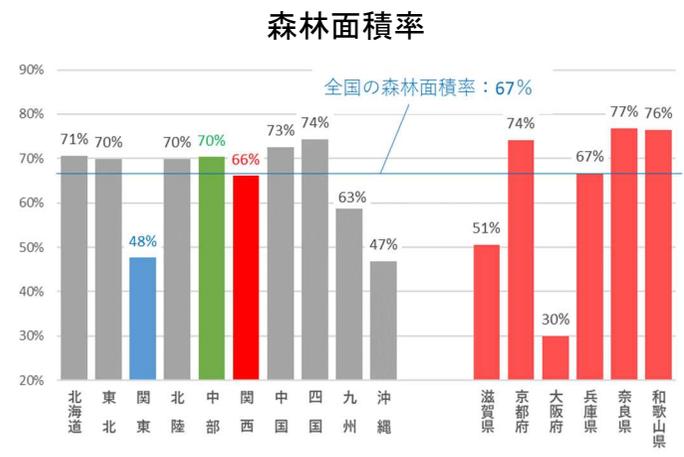
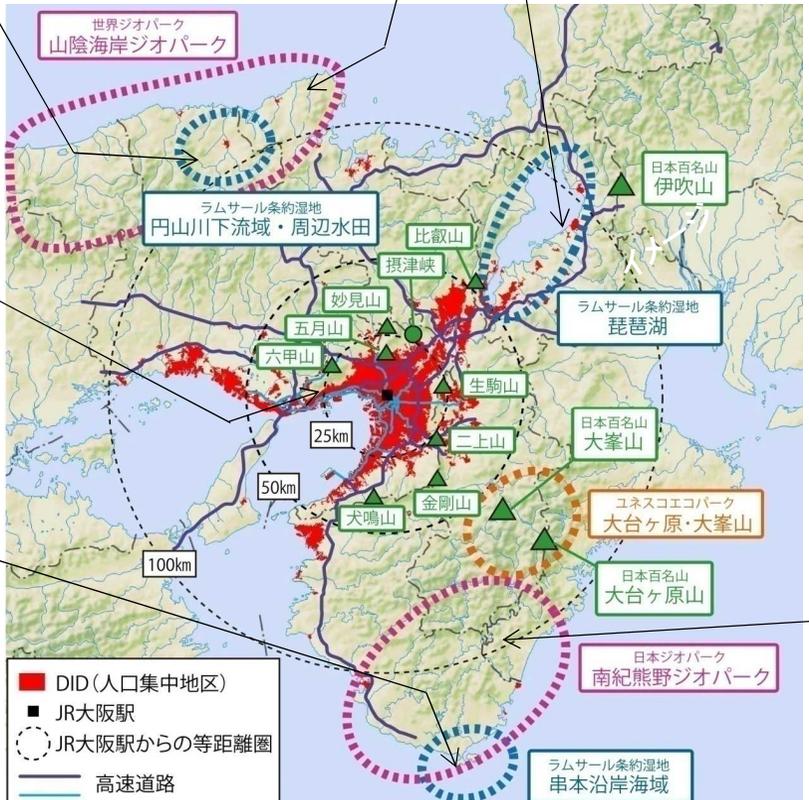
琵琶湖湖岸の葦
 (出典:滋賀県提供)



住宅に近い六甲山
 (出典:神戸市)



串本沿岸のサンゴ
 (出典:近畿地方環境事務所HP)



資料:林野庁「都道府県別森林率・人工林率」(2017年3月31日現在)



古座川の一枚岩
 (出典:南紀熊野ジオパークHP)

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西①

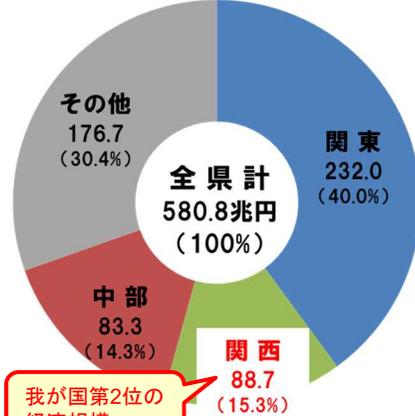
- 関西は、人口約2,040万、域内総生産額(GRP)89兆円の経済規模を有する我が国第二の経済圏。
- 関西の産業構造(GRPベース)は、第3次産業が73%、第2次産業が同27%を占めており、第1次産業は1%未満である。
- 関西の経済成長は、関東、中部はよりも鈍く、関東との経済規模の較差は拡大傾向。

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%

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」(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

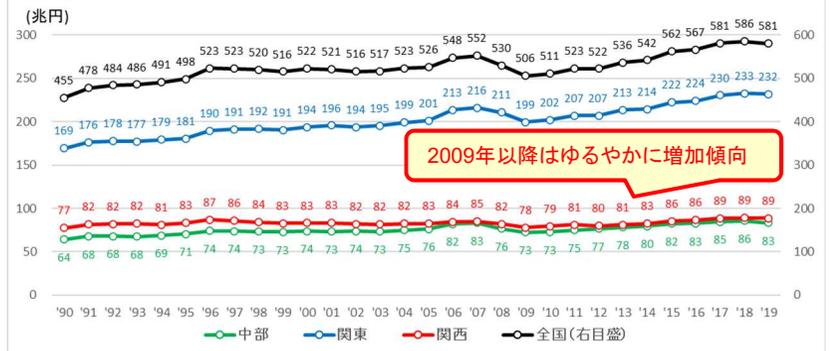
地域別の域内総生産(2019年)



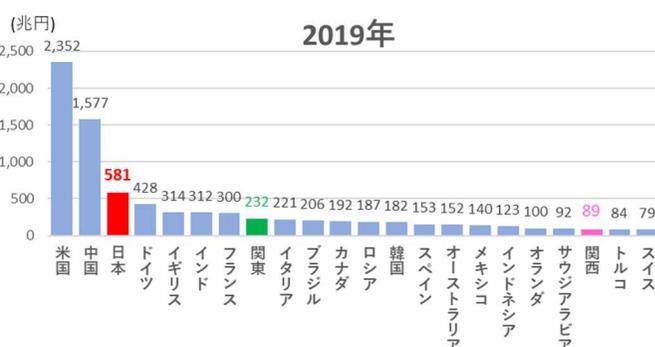
我が国第2位の経済規模

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(上段:総額、中段:伸び率、下段:対全国シェア)

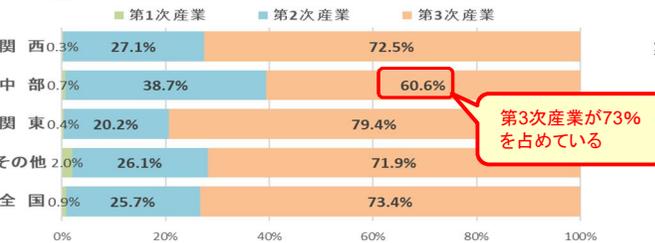


経済規模(GDP)の国際比較(2019年)



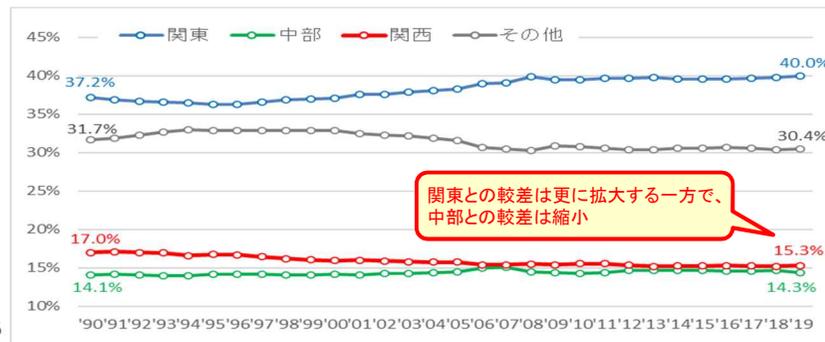
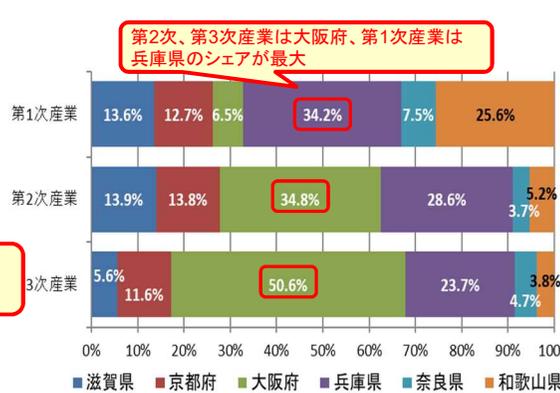
資料:世界各国はグローバルノート(IMF統計に基づく名目ベースのGDP)、日本、関東、関西は内閣府「県民経済計算年報」(注)各年の為替相場(1995年平均=94円、2019年平均=110円)より米ドルを円換算

産業構造の構成比(2019年:GRPベース)



第3次産業が73%を占めている

第1次~3次産業の府県別シェア(2019年:GRPベース)



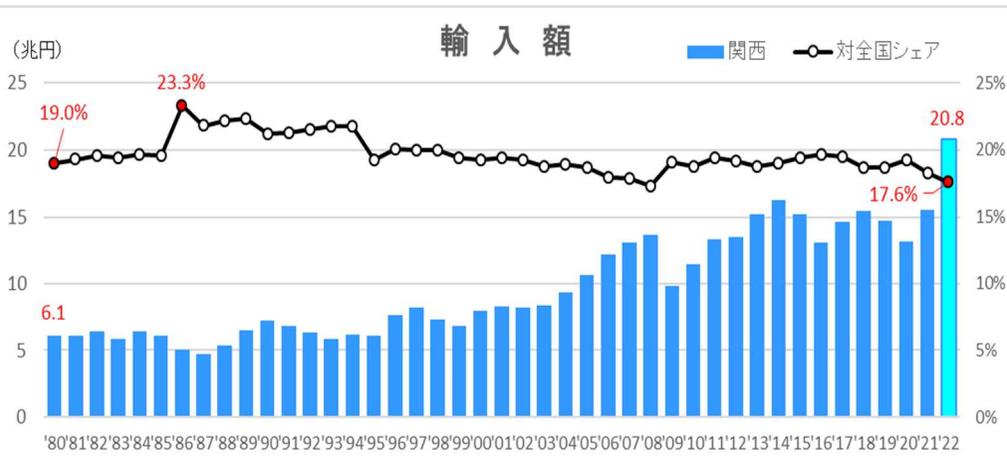
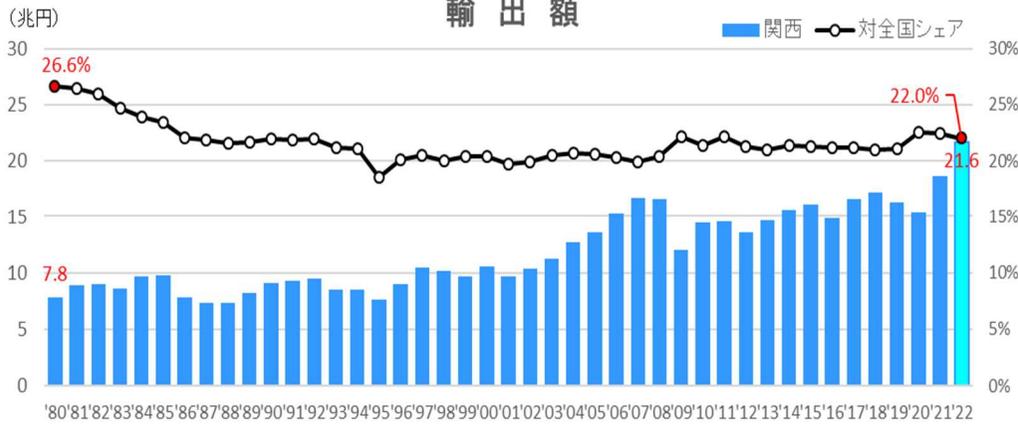
注)1990~1995年:1993SNA、平成7年基準/1996~2000年:1993SNA、平成12年基準
 2001~2005年:1993SNA、平成17年基準 2006~2010年:2008SNA、平成23年基準、
 2011~2019年:2008SNA、平成27年基準 資料:内閣府「県民経済計算年報」

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西②

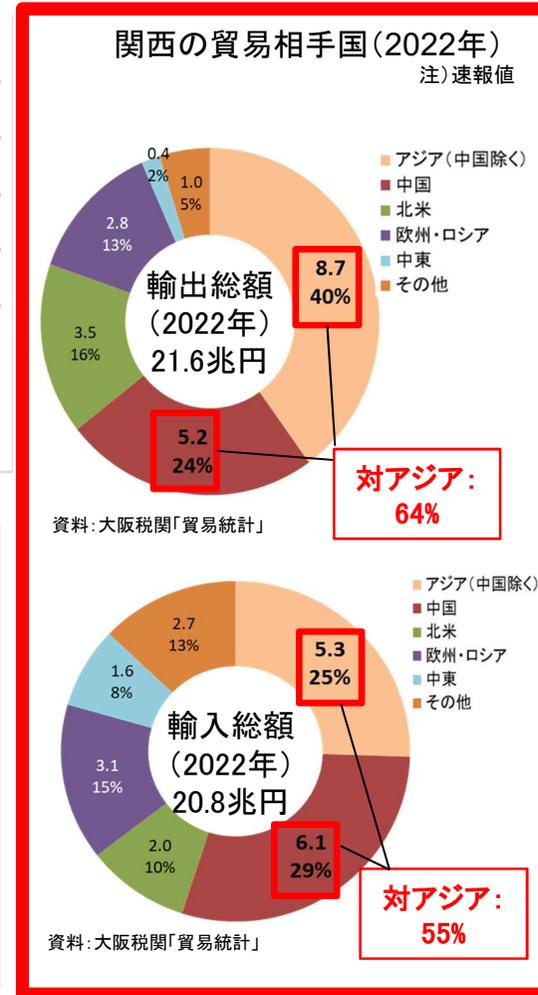
- 2022年の関西の輸出額は21.6兆円、輸入額は20.8兆円で、輸出額の64%、輸入額の55%を対アジア諸国が占めている。
- 貿易額は輸出、輸入ともに過去最高額である一方で、対全国シェアは1980年代からやや低下しており、輸出は対1980年比で4.6ポイント減の22.0%、輸入は同1.4ポイント減の17.6%となっている。
- 関西の港・空港からの農林水産物・食品の輸出額(2022年)は、加工食品が半数近くを占め、増加傾向にある。

関西の貿易額の推移

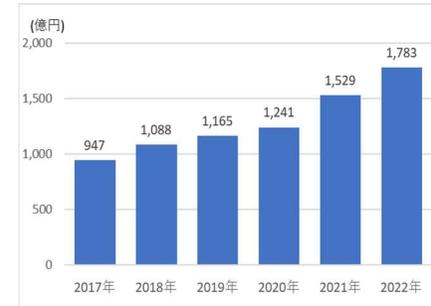
注)2022年は速報値



資料:大阪税関「貿易統計」

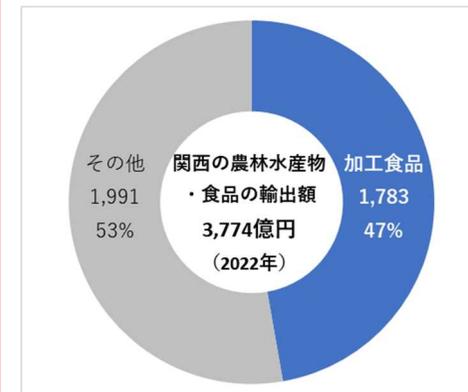


関西の加工食品の輸出額



資料:財務省「貿易統計」を基に近畿農政局作成

関西の農林水産物・食品の輸出額



資料:財務省「貿易統計」を基に近畿農政局作成

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西③

- アジア諸国において国民1人当たりの国内総生産(名目GDP)が2万ドル以上の国・地域数は、1995年の4から2019年は10に増加するなど、アジア諸国の経済成長は著しい。
- 関西の輸出総額に対するアジア諸国の輸出額の割合は64%(大阪港は74%)と高く、日本海側の拠点港である舞鶴港においても、アジアとの貿易が盛ん。

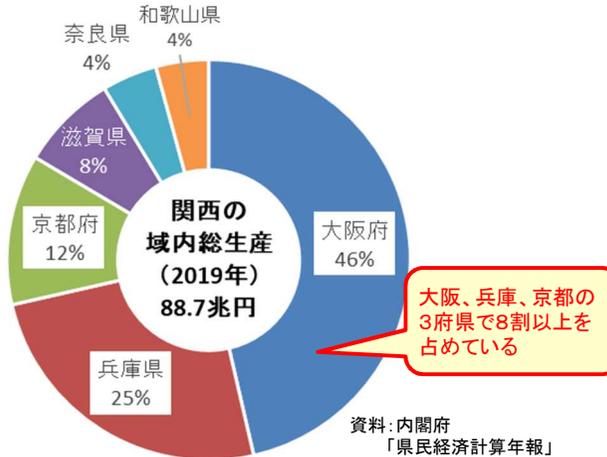
1人当たり国内総生産(名目GDP)
(上位10カ国及びアジア諸国で2万ドル以上の国)

1995年			2019年		
順位	国(地域)	1人当たりGDP(米ドル)	順位	国(地域)	1人当たりGDP(米ドル)
1	ルクセンブルク	52,894	1	ルクセンブルク	115,481
2	スイス	48,817	2	スイス	85,135
3	日本	43,440	3	アイルランド	81,637
4	デンマーク	35,356	4	ノルウェー	74,986
5	ノルウェー	34,813	5	アイスランド	71,345
6	ドイツ	31,898	6	アメリカ合衆国	65,134
7	オーストリア	30,169	7	カタール	64,782
8	スウェーデン	29,915	8	シンガポール	64,103
9	オランダ	29,240	9	デンマーク	60,657
10	アメリカ合衆国	28,758	10	オーストラリア	54,763
12	アラブ首長国連邦	27,198	14	香港	49,180
16	シンガポール	25,265	17	イスラエル	46,376
17	香港	23,559	21	アラブ首長国連邦	43,103
21	イタリア	20,449	23	日本	40,791
∴			26	韓国	32,143
27	台湾	13,129	29	台湾	25,941
29	韓国	12,277	31	バーレーン	23,504
68	中国	592	34	サウジアラビア	23,140
			∴		
			46	中国	10,004

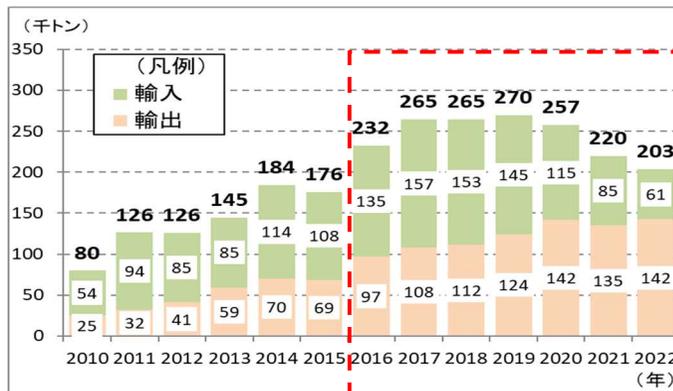
注) 1995年はイタリアまでの21カ国、2019年はサウジアラビアまでの34カ国が1人当たりGDP2万ドル以上。

資料: 総務省統計局「世界の統計2022」

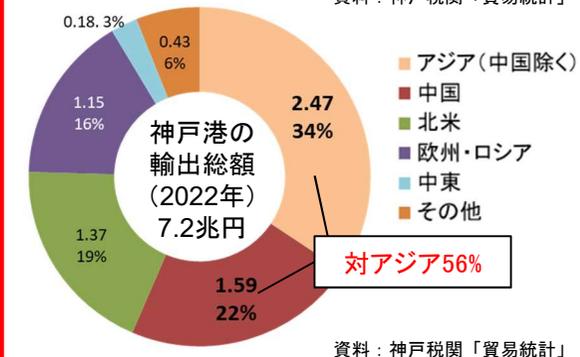
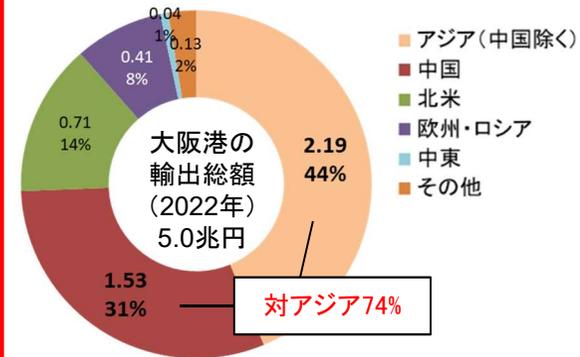
関西の域内総生産の府県別割合



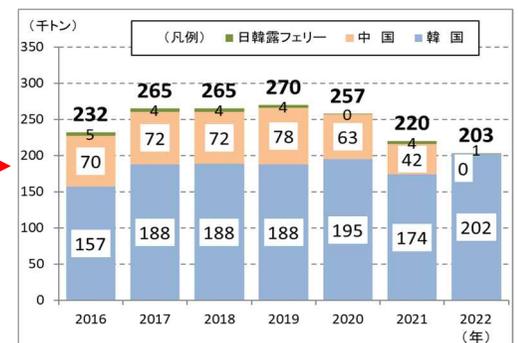
舞鶴港の外貿コンテナ取扱貨物量



大阪港・神戸港の相手地域別の輸出額
(2022年) 注)速報値



【航路別の取扱貨物量(輸出・輸入計)】



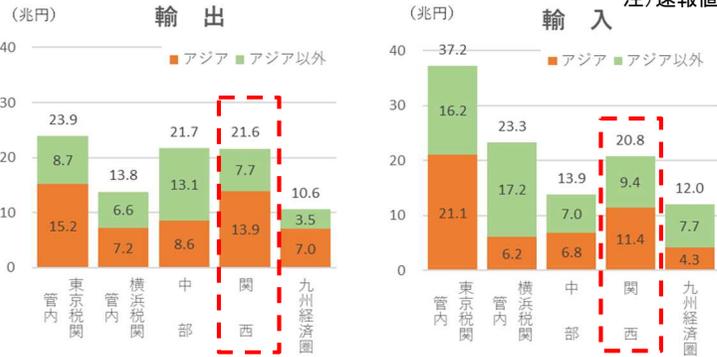
アジア諸国の国・地域数は4

アジア諸国の国・地域数は10

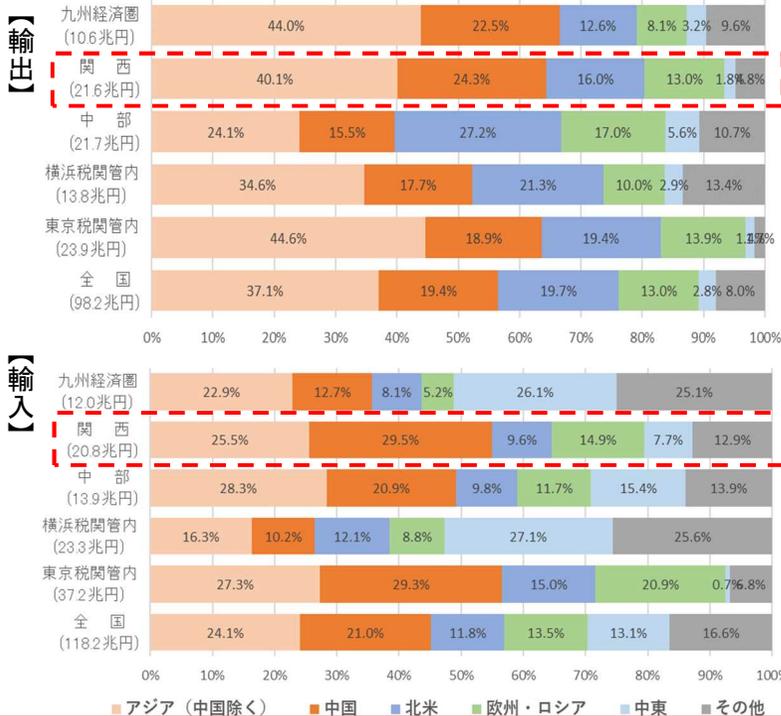
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西④

- 2022年の関西の貿易相手国は、輸出額(21.6兆円)の64%、輸入額(20.8兆円)の55%が対アジアで、相対的に対アジアの比率が高い。
- 関西の輸出品目は、電気機器が6.1兆円で最も多く28%を占めており、その約8割はアジアに輸出されている。
- 輸入品目は、世界的なエネルギー価格の高騰により鉱物性燃料が3.8兆円で最も多く、化学製品(3.5兆円)、電気機器(3.0兆円)の順となっている。

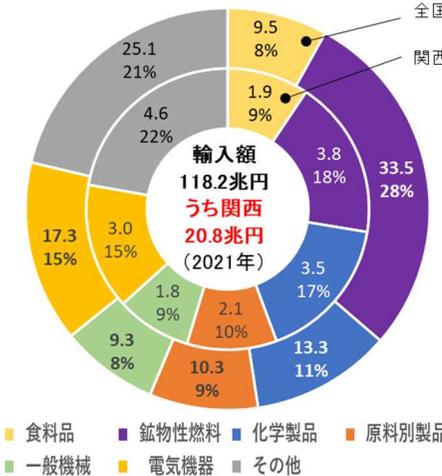
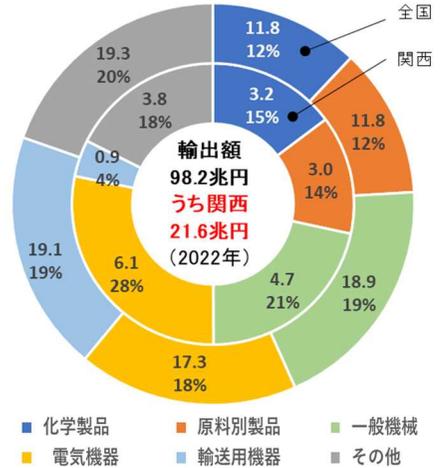
貿易額(2022年)



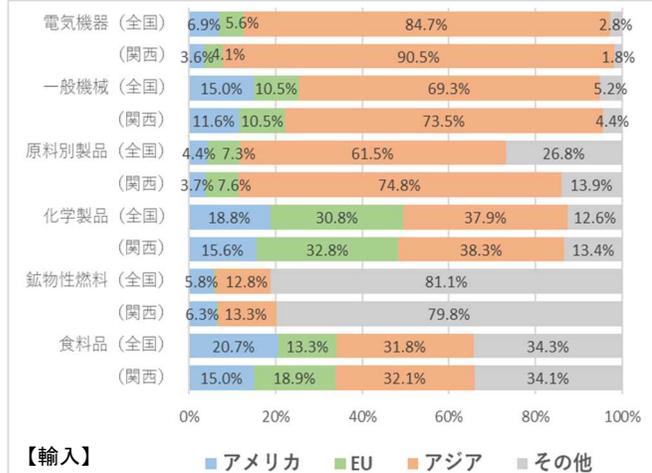
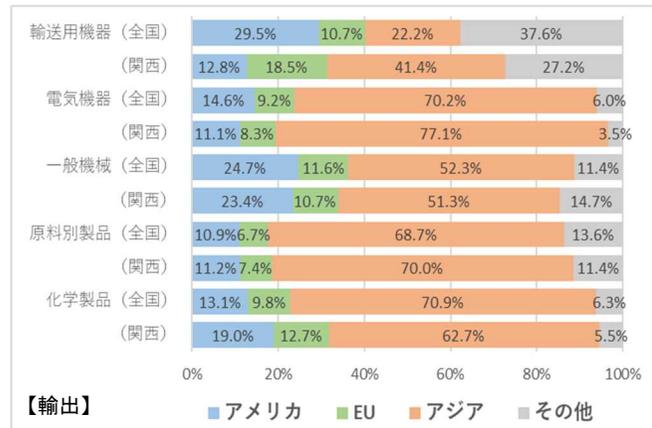
<相手地域別構成比>



貿易額の品目別内訳 注)速報値



主要品目の相手地域別内訳 注)速報値



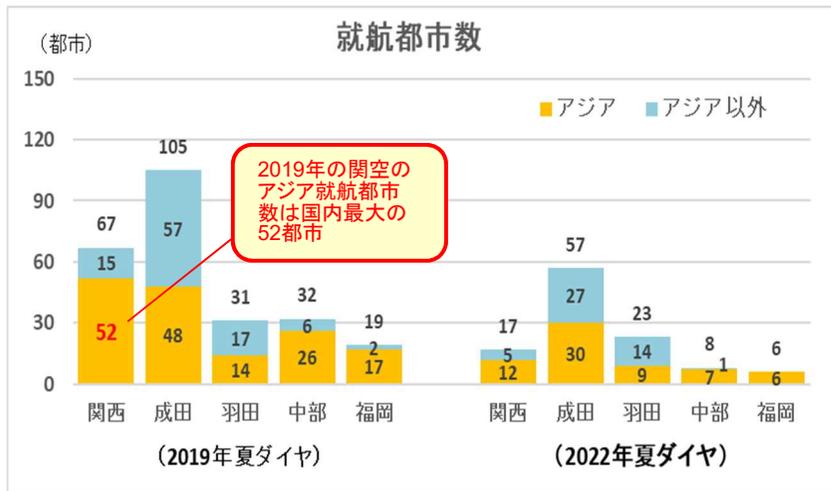
注) 東京税関: 山形県、群馬県、埼玉県、千葉県(一部)、東京都、新潟県及び山梨県
 横浜税関: 宮城県、福島県、茨城県、栃木県、千葉県(一部)及び神奈川県
 中部: 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 関西: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 九州経済圏: 山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

資料: 財務省(全国)、東京税関、横浜税関、名古屋税関(中部)、大阪税関(関西)、門司税関(九州経済圏)の各貿易統計(いずれも速報値)

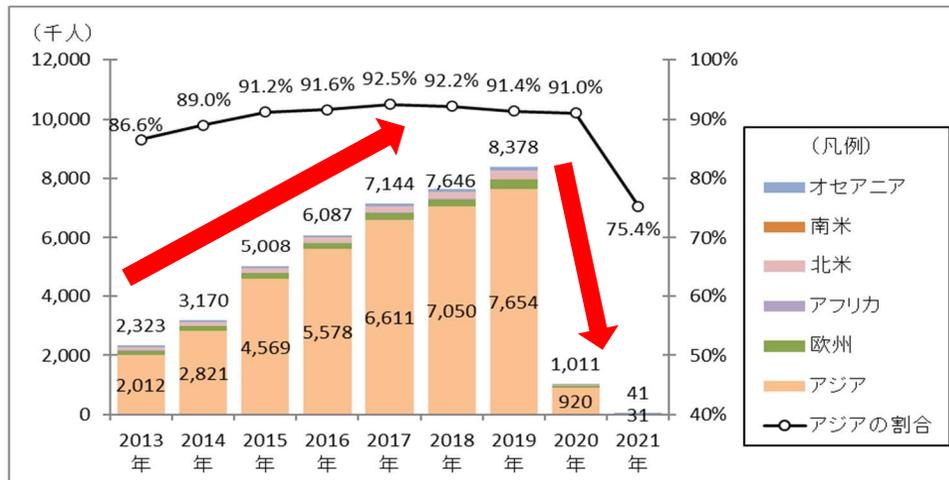
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西⑥

○関西国際空港における国際線就航便数(2019年)の9割以上はアジア路線であり、アジア就航都市数は国内最大の52都市。
 ○関西国際空港のアジア諸国からの入国者数(2019年)は765万人であり、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の世界的流行に伴う入国制限により、翌2020年は92万人、2021年は3万人に激減。

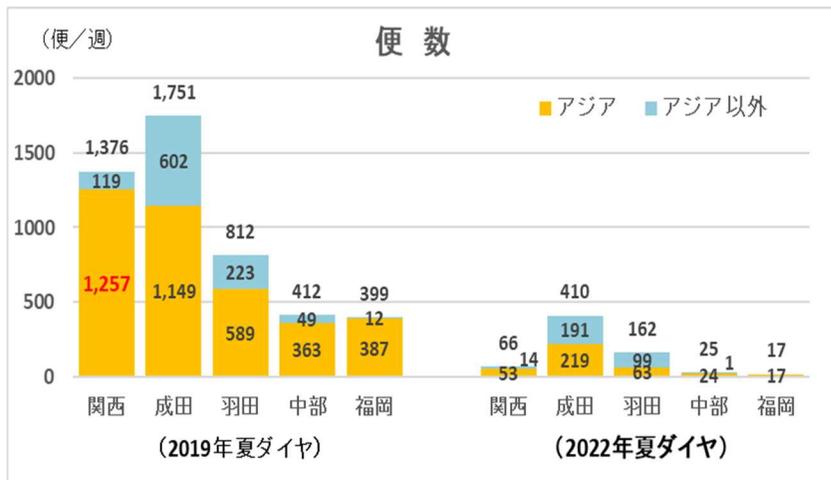
主要空港の国際線旅客便の就航状況



関西国際空港の地域別入国者数



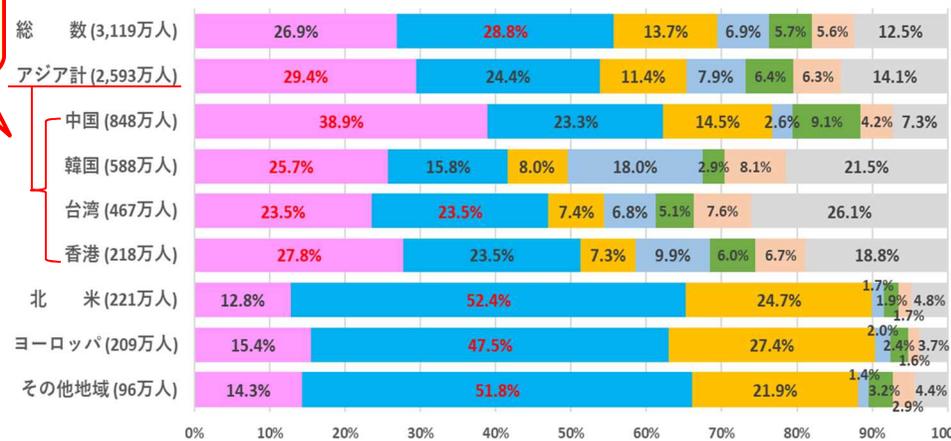
資料:法務省「出入国管理統計」



資料:国土交通省資料(国際線就航状況)

アジア諸国からの入国者は関空利用が最も多い

国籍・地域別訪日外国人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」

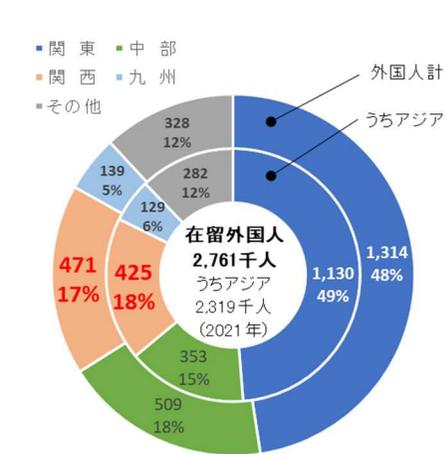
(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西⑦

- 我が国の在留外国人数は2019年までは増加傾向であったが、2021年は2019年の293万人から276万人(うちアジア232万人)に減少。
- 関西の在留外国人数も全国と同様の傾向であり、2021年は47.1万人(うちアジア42.5万人)で全国の17%(アジア18%)を占めている。
- 全国の在留外国人は、中国(26%)、ベトナム(16%)、韓国(15%)の順が多いが、関西は韓国が最も多く、約1/3を占めている。
- 在留資格別では、関西は特別永住者の割合が他圏域と比較して高く、活動資格では留学、技術・人文知識・国際業務、技能実習の順が多い。

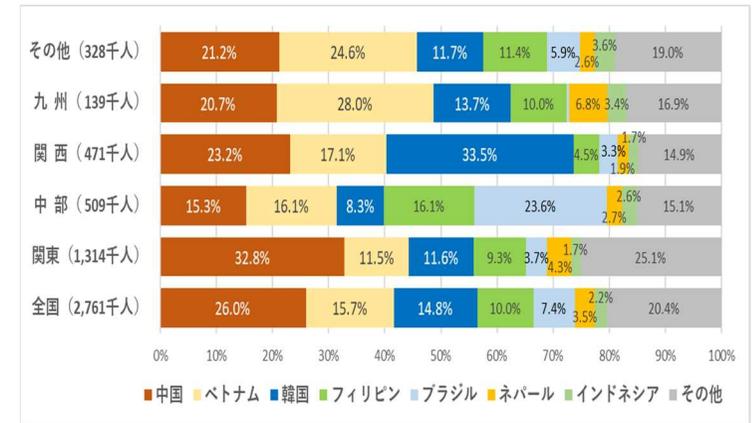
在留外国人の推移



在留外国人の圏域別内訳(2021年)



各圏域の在留外国人の国別内訳(2021年)



資料: 出入国在留管理庁「在留外国人統計」

注) 在留外国人数は中長期滞在者及び特別永住者の総数。中長期滞在者の在留期間は在留資格によって異なり、概ね3ヵ月起～5年の間であるが、高度専門職等の在留資格では無期限の場合もある。

各圏域における在留外国人の在留資格

圏域	在留資格	外国人人数	構成比
全国 (千人)	【活動資格】	1,248	45.2%
	1 技能実習	276	10.0%
	2 技術・人文知識・国際業務	275	10.0%
	3 留学	208	7.5%
	4 家族滞在	192	7.0%
	5 特定活動	124	4.5%
	6 特定技能	50	1.8%
	7 技能	38	1.4%
	8 経営・管理	27	1.0%
	9 高度専門職	16	0.6%
	10 教育	13	0.5%
その他	29	1.0%	
【居住資格】	1,217	44.1%	
特別永住者	296	10.7%	
在留外国人計	2,761	100.0%	
関西 (千人)	【活動資格】	180	38.2%
	1 留学	42	8.8%
	2 技術・人文知識・国際業務	41	8.6%
	3 技能実習	35	7.5%
	4 家族滞在	25	5.2%
	5 特定活動	14	3.1%
	6 特定技能	7	1.4%
	7 経営・管理	4	0.9%
	8 技能	4	0.8%
	9 教育	2	0.4%
	10 高度専門職	1	0.3%
その他	5	1.2%	
【居住資格】	152	32.3%	
特別永住者	139	29.5%	
在留外国人計	471	100.0%	
関東 (千人)	【活動資格】	629	47.8%
	1 技術・人文知識・国際業務	170	12.9%
	2 家族滞在	123	9.4%
	3 留学	108	8.2%
	4 技能実習	75	5.7%
	5 特定活動	59	4.5%
	6 技能	25	1.9%
	7 経営・管理	18	1.4%
	8 特定技能	17	1.3%
	9 高度専門職	13	1.0%
	10 企業内転勤	6	0.4%
その他	15	1.1%	
【居住資格】	608	46.3%	
特別永住者	77	5.9%	
在留外国人計	1,314	100.0%	
中部 (千人)	【活動資格】	171	33.6%
	1 技能実習	60	11.7%
	2 技術・人文知識・国際業務	33	6.4%
	3 家族滞在	22	4.4%
	4 特定活動	21	4.1%
	5 留学	16	3.0%
	6 特定技能	10	1.9%
	7 技能	4	0.8%
	8 経営・管理	2	0.4%
	9 教育	1	0.3%
	10 企業内転勤	1	0.2%
その他	2	0.5%	
【居住資格】	302	59.4%	
特別永住者	36	7.0%	
在留外国人計	509	100.0%	
九州 (千人)	【活動資格】	88	63.3%
	1 技能実習	31	22.4%
	2 留学	19	13.4%
	3 技術・人文知識・国際業務	10	7.5%
	4 特定活動	9	6.7%
	5 家族滞在	8	5.5%
	6 特定技能	5	3.7%
	7 技能	1	0.9%
	8 経営・管理	1	0.9%
	9 教育	1	0.8%
	10 教授	1	0.4%
その他	1	1.0%	
【居住資格】	37	26.7%	
特別永住者	14	10.1%	
在留外国人計	139	100.0%	

注) 居住資格は「永住者」、「日本人の配偶者等」、「永住者の配偶者等」、「定住者」の各在留資格に区分され、法務大臣が永住を認める者や日本人又は永住者等の配偶者、その子として出生した者などが該当する

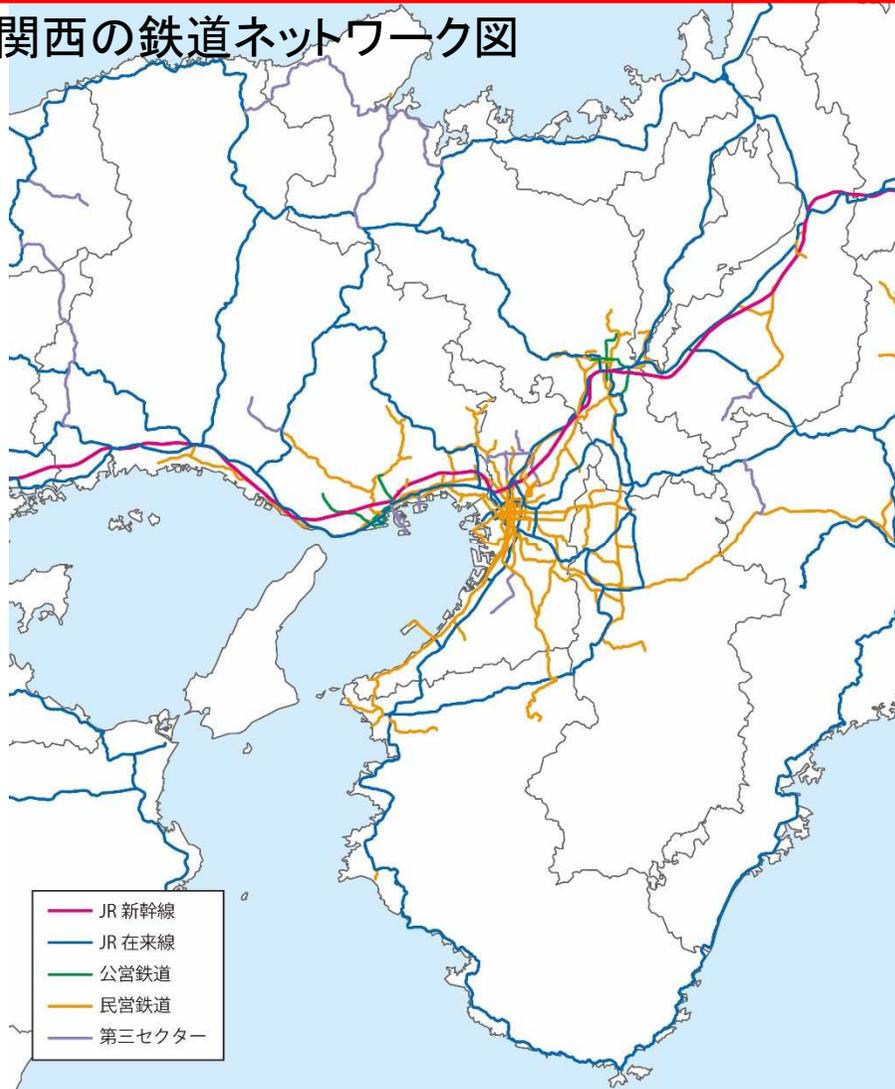
特別永住者は1991年11月に執行された「日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特例法(入管特例法)」によって定められた在留資格を持つ外国人

資料: 出入国在留管理庁「在留外国人統計」

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西⑧

- 関西の鉄道ネットワークは、最近ではJRおおさか東線が全線開業したのみであるが、今後は新たな路線の開通が予定されている。
- 関西3空港への乗り入れ鉄道数は、成田国際空港や東京国際(羽田)空港に比べて大阪国際(伊丹)空港と神戸空港は少ない。

関西の鉄道ネットワーク図



— JR 新幹線
— JR 在来線
— 公営鉄道
— 民営鉄道
— 第三セクター

資料：近畿地方整備局作成

■ 関西3空港の乗り入れ鉄道数について

関西3空港への乗り入れ鉄道数は、成田国際空港や東京国際(羽田)空港に比べて大阪国際(伊丹)空港と神戸空港は少ない

空 港	乗り入れ 鉄道数	鉄道会社
関西国際空港	2	JR西日本 南海電鉄
大阪国際(伊丹)空港	1	大阪モノレール
神戸空港	1	神戸新交通 (ポートライナー)
成田国際空港	2	京成電鉄 JR東日本
東京国際(羽田)空港	2	京浜急行電鉄 東京モノレール

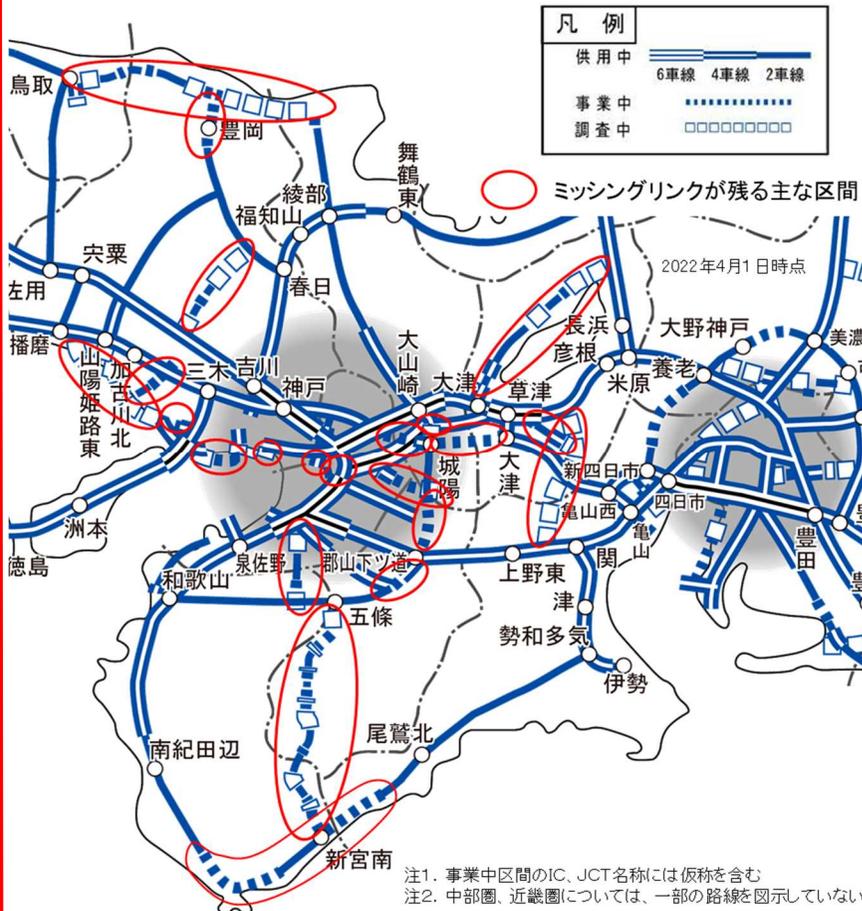
■ 関西で今後開業が予定されている鉄道路線

開業予定年	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	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

(2) 産業等の諸機能の集積が進んだ関西⑨

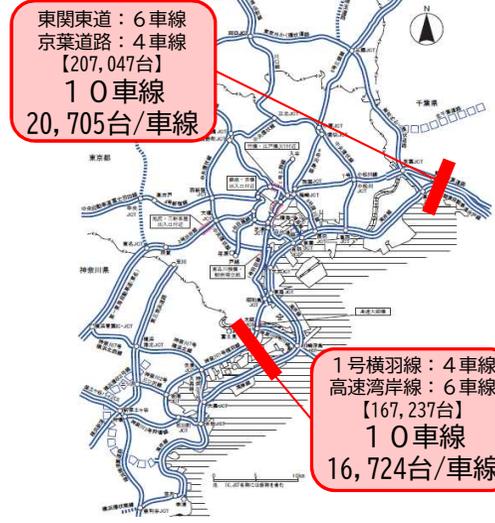
- 関西エリアにおける高規格道路のミッシングリンクは、今も残っており、解消に向けて整備が進められている。
- 首都圏と阪神圏湾岸部における高速道路の交通量・車線数を比較しても関西は車線数が少なく、阪神高速神戸線(下り)における渋滞損失時間が全国1位である。

■関西エリアにおける高規格道路のミッシングリンク



■首都圏と阪神圏湾岸部における高速道路の交通量・車線数

首都近郊道路図



阪神近郊道路図



◆神戸線(下り)の渋滞損失時間が全国1位

順位	路線名	区間延長	渋滞損失時間 (万人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT～第二神明接続部	約24.9km	292
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部～西宮JCT	約24.9km	253
3	首都高速 湾岸線(西行) 東関東接続部～葛西JCT	約11.2km	168
4	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT～東船場JCT	約8.1km	159
5	首都高速 5号池袋線(上り) 美女木JCT～板橋JCT	約12.1km	154

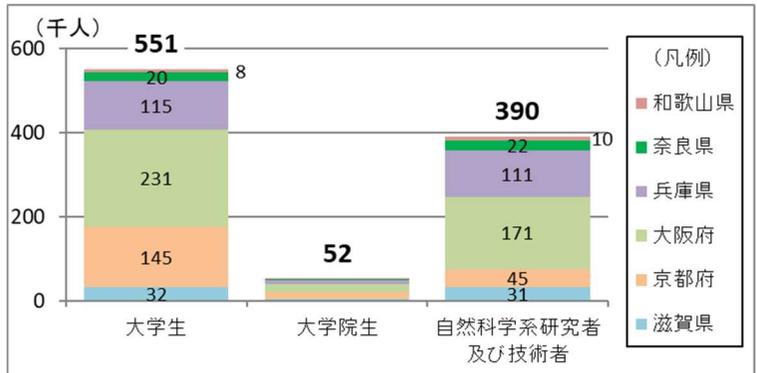
資料：国土交通省 年間の渋滞ランキング (平成31年・令和元年) より



(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西①

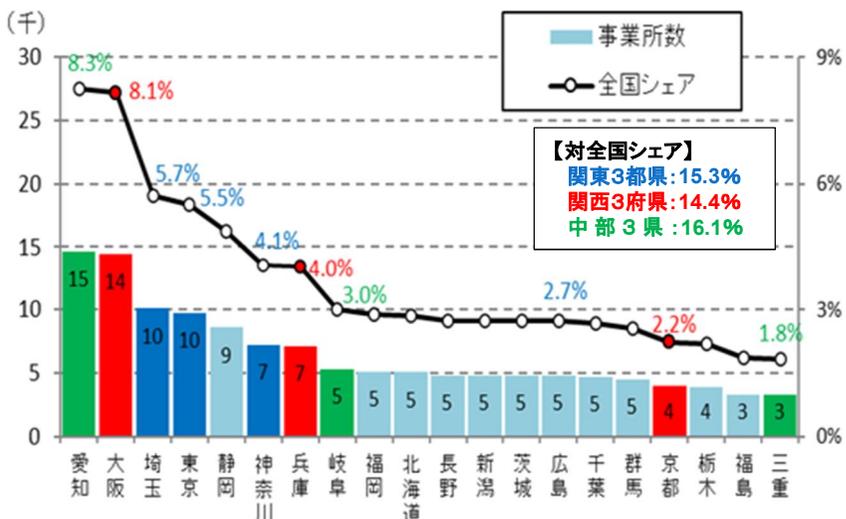
○関西は、大学や研究開発拠点が集積し、ライフサイエンス分野をはじめとする最先端の研究開発が進展。
 ○製造業の事業所数は大阪府が全国2位で、京都府、兵庫県を含めた3府県に全国の製造業事業所の14%が集積。

関西の大学生・大学院生数と
自然科学系研究者及び技術者数



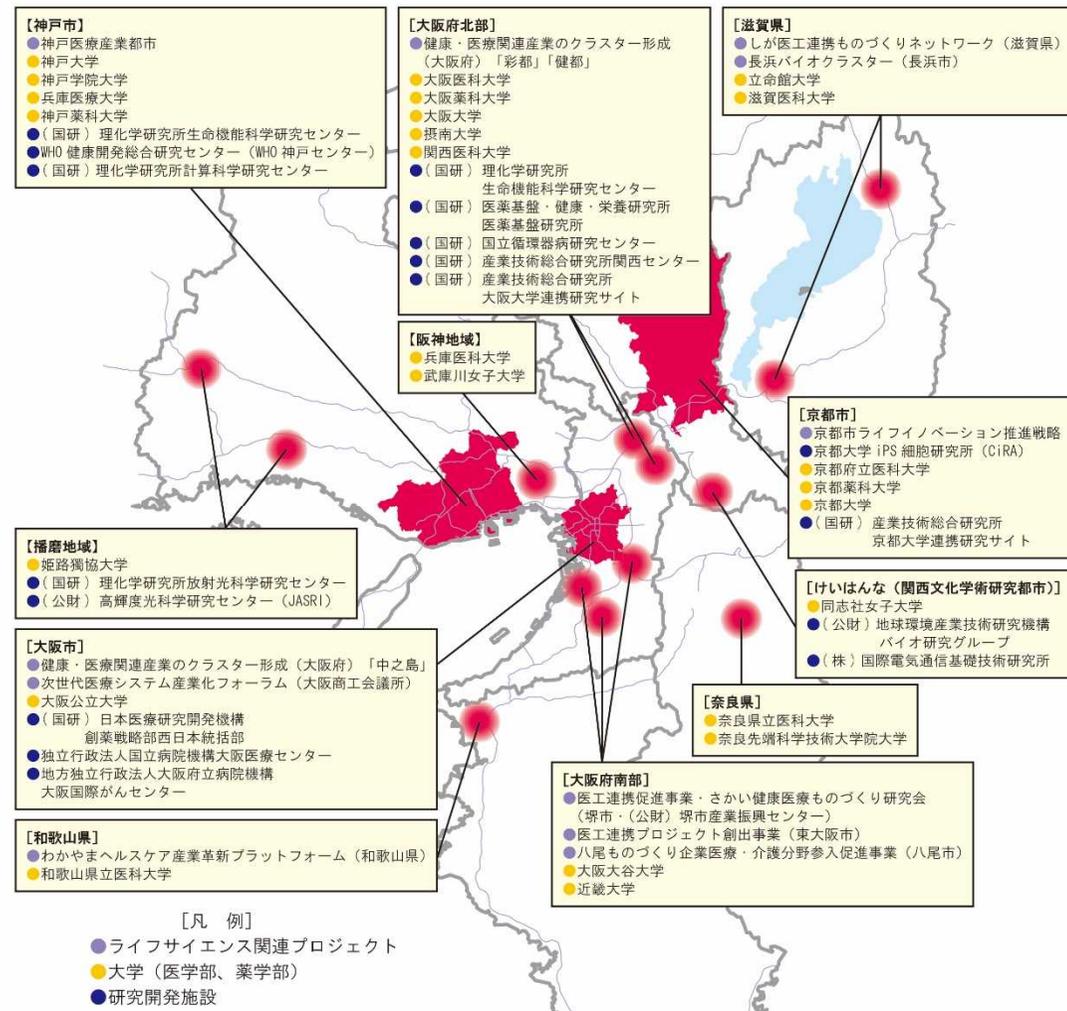
資料：大学生・大学院生数は「令和4年度学校基本調査」
自然科学系研究者及び技術者数は「令和2年国勢調査」

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」

関西のライフサイエンス分野の主な大学・研究機関(2022年)



資料：近畿経済産業局「関西のライフサイエンスクラスター(2021年2月)」を基に近畿地方整備局作成

(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西③

○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水素・燃料アンモニア等の供給・利活用等の、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組が始まっている。

■官民におけるCO2削減の主な取組

■神戸港液化水素荷役基地



出典：神戸市HP (HySTRA)

【液化水素受入基地(貯蔵・揚荷 設備)】

ローディングアームシステムを用い船から液化水素を揚荷し、-253℃を保ちながら陸上の液化水素貯蔵タンクに充填する。

【万博開催時の状況】

2030年頃の商用化に向けて実証事業を推進中の予定。

【概要】

川崎重工業(株)等が構成する「技術研究組合 CO2フリー水素サプライチェーン推進機構」が、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の助成を受けて、豪州で精製・液化した水素を海上輸送し日本で荷役・貯蔵する実証事業を推進中。

■神戸水素CGS※エネルギーセンター



出典：川崎重工業資料

※CGS: Co-generation System (電気、熱の供給システム)

【エネルギーの供給能力】

電力：およそ1,100kW、熱：およそ2,800kW

【エネルギー供給先】

中央市民病院、ポートアイランドスポーツセンター、国際展示場、ポートアイランド処理場(下水)、神戸新交通

【万博開催時の状況】

商用化に向けて実証事業を推進中の予定。

【概要】

神戸港ポートアイランドで(株)大林組及び川崎重工業(株)が、NEDOの助成を受け水素と天然ガスを燃料とする1MW級ガスタービン発電設備を用い、「電気」「熱」「水素」エネルギーの効率的利用を目指すエネルギーシステムの技術開発・実証を実施。

■水素燃料電池船



出典：2020.11.25 岩谷産業プレスリリース資料

【概要】

総トン数：60～100トンの双胴船(カタマラン)
定員：100～150名の旅客船
出力：400KW(水素とバッテリー併用)
速度：10kt
最大航行距離：70km

【万博開催時の状況】

未来へのショーケースとして商用化運航の予定。

【概要】

岩谷産業(株)等が、万博の開催に向け、水素を動力源とする水素船の設計・建造、水素ステーションの整備等の取組を実施中。万博開催中の運航ルートは夢洲-天保山-USJの予定。

(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西④

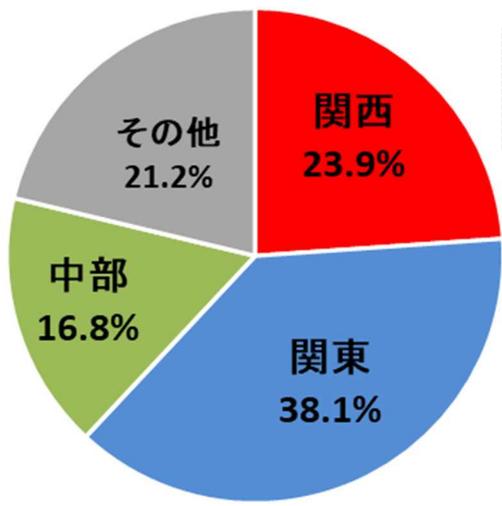
■神戸港におけるカーボンニュートラルポート形成イメージ



(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西⑤

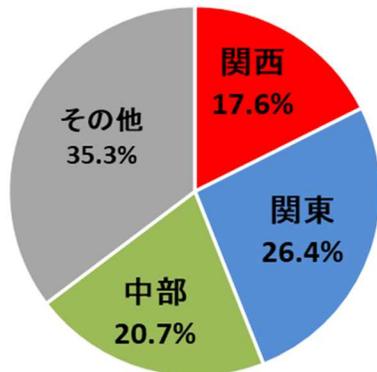
○関西には国際市場のニッチ分野において優れた製品を製造する企業が多く、2020年のグローバルニッチトップ(GNT)100選において、関西の企業から27社が選定。
 ○関西の選定企業数の対全国シェアは24%であり、全事業所数のシェア(18%)よりも高い。

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

全製造業事業所数の地域別シェア



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

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

資料: 総務省・経済産業省「令和3年経済センサス活動調査」

GNT100選に選定された関西の企業(計27社)

社名	所在地	社名	所在地
機械・加工部門(15社)		素材・化学部門(4社)	
三菱重工工作機械(株)	滋賀県栗東市	(株)ジェイテックコーポレーション	大阪府茨木市
(株)ホリゾン	滋賀県高島市	第一稀元素化学工業(株)	大阪市中央区
日伸工業(株)	滋賀県大津市	白石工業(株)	大阪市北区
(株)オーケーエム	滋賀県日野町	(株)大阪チタニウムテクノロジーズ	兵庫県尼崎市
(株)イシダ	京都市左京区	電気・電子部門(8社)	
カンケンテクノ(株)	京都府長岡京市	湖北工業(株)	滋賀県長浜市
二九精密機械工業(株)	京都市南区	オプテックス(株)	滋賀県大津市
(株)ナベル	京都市南区	(株)SCREENグラフィックソリューションズ	京都市上京区
(株)片岡製作所	京都市南区	エスペック(株)	大阪市北区
(株)西島製作所	大阪府高槻市	テイカ(株)	大阪市中央区
理光フロードテクノロジー(株)	大阪府富田林市	フィガロ技研(株)	大阪府箕面市
(株)福井製作所	大阪府枚方市	(株)パトライト	大阪市中央区
(株)神崎高級工機製作所	兵庫県尼崎市	古野電気(株)	兵庫県西宮市
川崎重工(株)	神戸市中央区		
伊東電機(株)	兵庫県加西市		

資料: 経済産業省「2020年版「グローバルニッチトップ100選」」

【GNT企業の製品例】

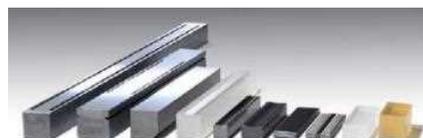
■ 電熱ヒータ方式排ガス除害装置 (カンケンテクノ(株))



■ リチウムイオンコイン電池部品 (日伸工業(株))



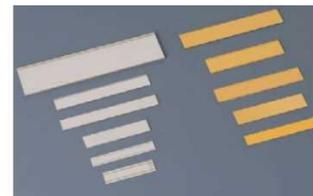
■ 各種放射光用x線ミラー (株)ジェイテックコーポレーション)



■ 歩行速度、方向を判別する自動ドアセンサー (オプテックス(株))



■ 医療用超音波画像診断機用セラミック振動子 (テイカ(株))

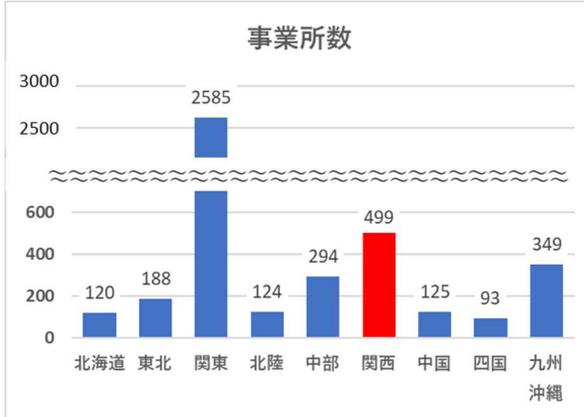


資料: 2020年版 経済産業省グローバルニッチトップ企業100選 選定企業集

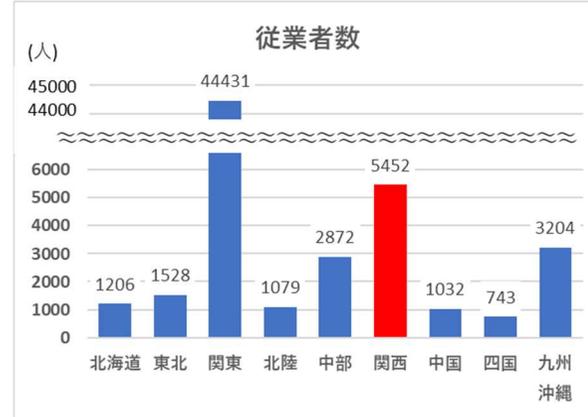
(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西⑥

- 関西にはマンガ、アニメ、ゲーム等のコンテンツ産業が集積しており、映像情報制作やゲームソフトウェア業の事業所数や従業者数は関東には及ばないものの、他圏域よりは圧倒的に多い。
- 2050年大阪・関西万博のレガシーの継承・発展により、「未来社会」の関西での先行的実現に向けて果敢に挑戦。

映像情報制作・配給業の事業所数・従業者数



資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス活動調査」



注)「映像情報制作・配給業」は、主として映画の製作、記録物、創作物などのビデオ制作、テレビジョン番組の制作、アニメーションの制作、ビデオ又はテレビジョン番組の配給を行う事業所をいう。

大阪・関西万博の概要

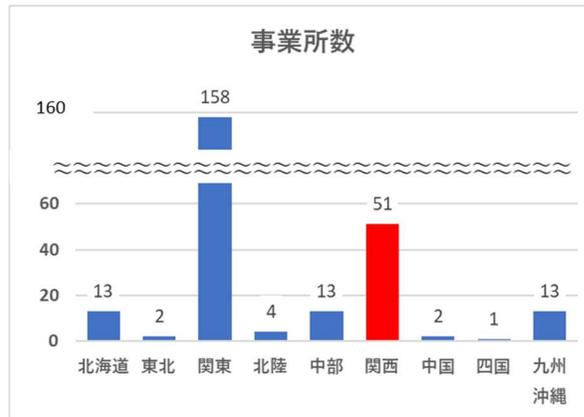
名称	2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」)
テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン
コンセプト	People's Living Lab(未来社会の実験場)
会場	夢洲(大阪市臨海部)
開催期間	2025年4月13日(日)~10月13日(月) 184日間
想定来場者数	約2,820万人
経済波及効果	約2兆円(試算値)

資料：公益社団法人2025年日本国際博覧会協会HP

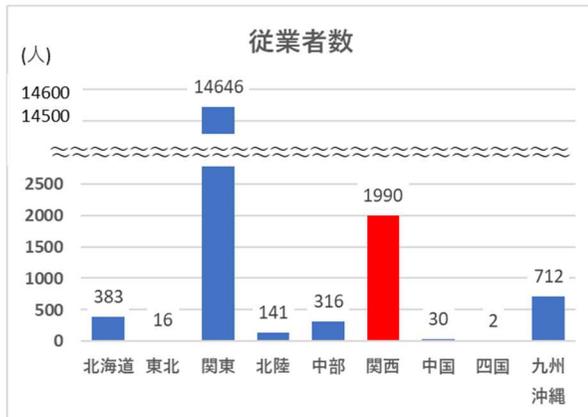
大阪・関西万博のロゴマークと会場パース



ゲームソフトウェア業の事業所数・従業者数



資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス活動調査」



出典：公益社団法人2025年 日本国際博覧会協会HP



(3) 最先端の技術力で我が国を牽引する関西⑦

○関西圏国家戦略特別区域や関西イノベーション国際戦略総合特区において、健康・医療やエネルギー等の分野で研究開発や事業化を推進。

関西イノベーション国際戦略総合特区



資料:「関西イノベーション国際戦略総合特区」パンフレットより近畿地方整備局作成

関西における国家戦略特別区域

区域	目標
関西圏 (大阪府 兵庫県 京都府)	健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成を通じ、再生医療を始めとする最先端な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化を推進するとともに、 チャレンジングな人材の集まるビジネス環境を整えた国際都市を形成する。
養父市	高齢化の進展、耕作放棄地の増大等の課題を抱える中山間地域において、 高齢者を積極的に活用 するとともに民間事業者との連携による農業の構造改革を進めることにより、 耕作放棄地の再生、農産物・食品の高付加価値化等の革新的農業を実践し、輸出も可能となる新たな農業のモデルを構築する。

資料:首相官邸国家戦略特別区域特集HPより近畿地方整備局作成

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	ハウスメーカー ・大和ハウス工業 ・積水ハウス ・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 ・ダイヤゼブラ電機 ・三社電機製作所 ・ニプロン ・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	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
研究機関・プロジェクト ・RITE ・NITE ・産総研 ・LIBTEC ・RISING ・SPRING8 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

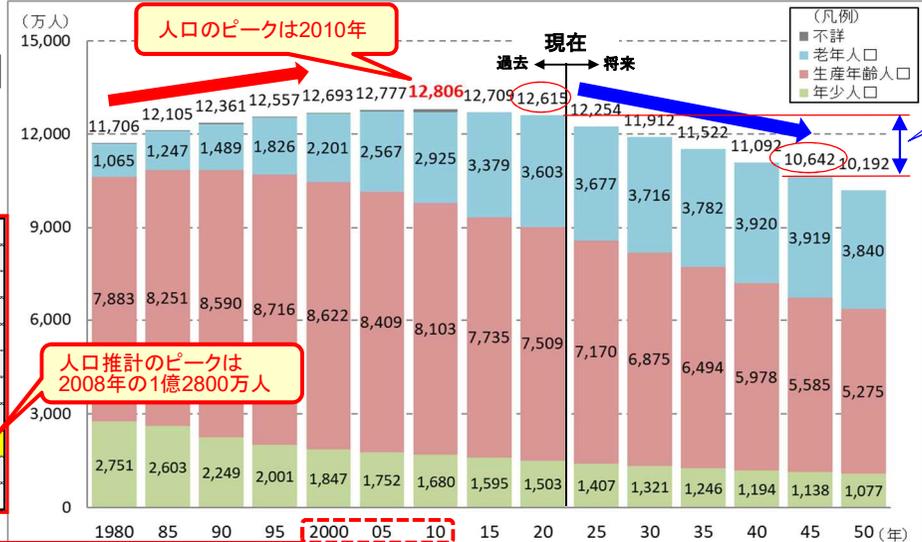
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行①

○2010年に全国(12,806万人)、関西(2,090万人)ともに人口のピークを迎えており、2015年以降は人口減少に転じている。
 ○関西の人口は2020年の2,054万人から2030年には1,924万人、2045年には1,695万人になると見込まれており、今後25年間で約360万人減少する見通し。

【全国】

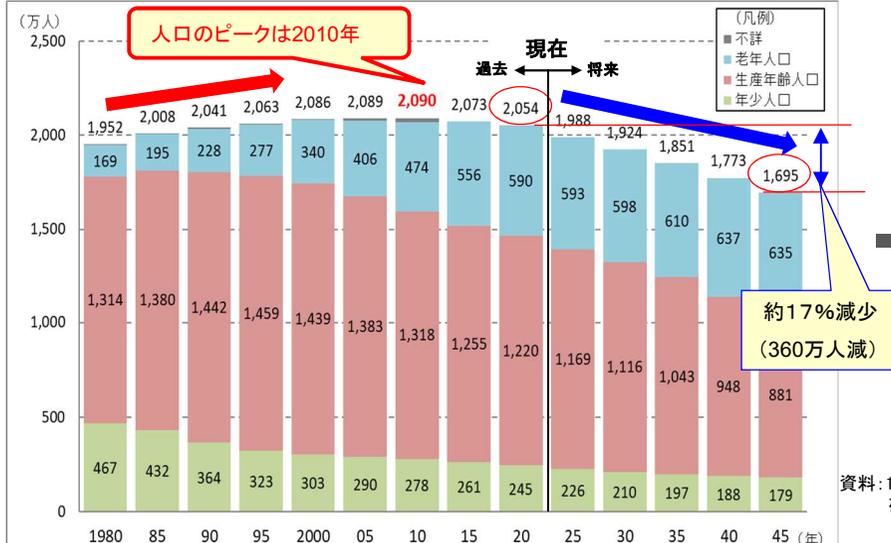
(参考)
 2000～2010年
 の人口推計
 (単位:万人)

2000年	12,693
2001年	12,732
2002年	12,749
2003年	12,769
2004年	12,779
2005年	12,777
2006年	12,790
2007年	12,803
2008年	12,808
2009年	12,803
2010年	12,806



【関西】

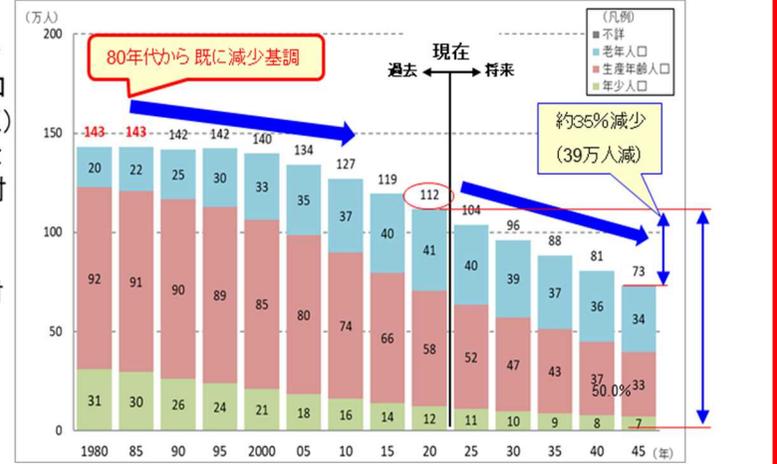
2府4県
 198市町村



約16%減少
 (197万人減)

＜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＞
 DID(人口
 集中地区)
 を含ま
 ない市町村
 2府4県
 78市町村



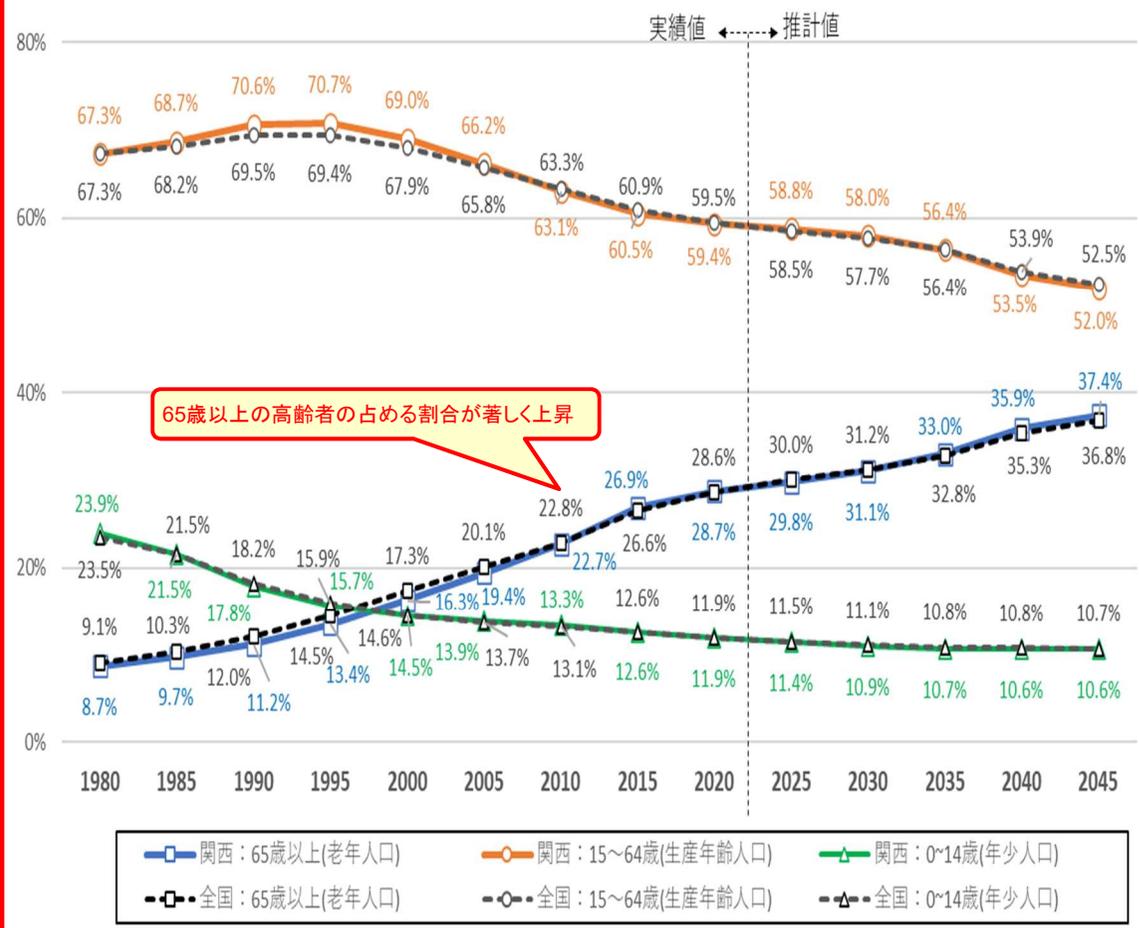
関西:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

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②

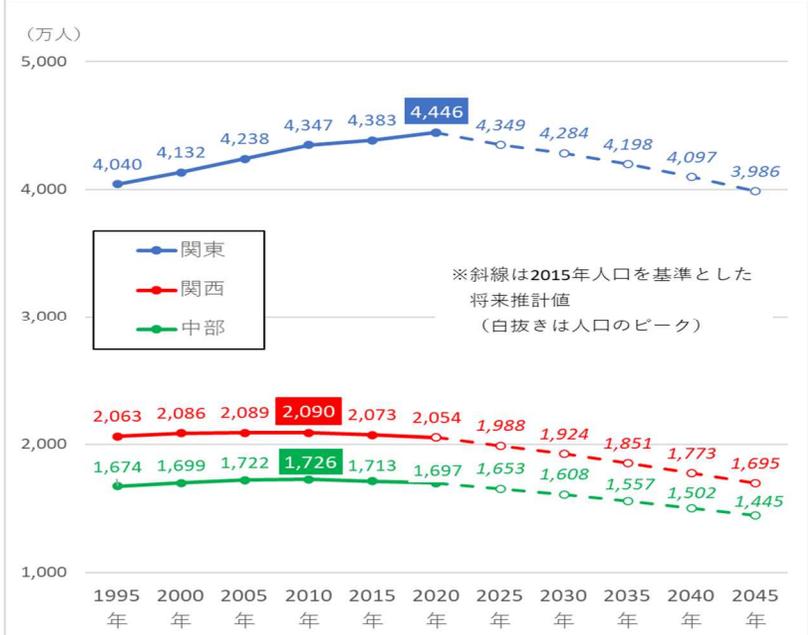
○関西においても少子高齢化が進展しており、今後も65歳以上人口の割合は全国と同じ水準で増加していく見通し。
 ○国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、関西の人口減少率は三大都市圏の中で最も高い。

関西の年齢3区分別人口構成比



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「将来人口推計」(平成30(2018)年推計)

三大都市圏の人口動向



資料：1995～2020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「将来人口推計」(平成30(2018)年推計)

将来推計人口の伸び率



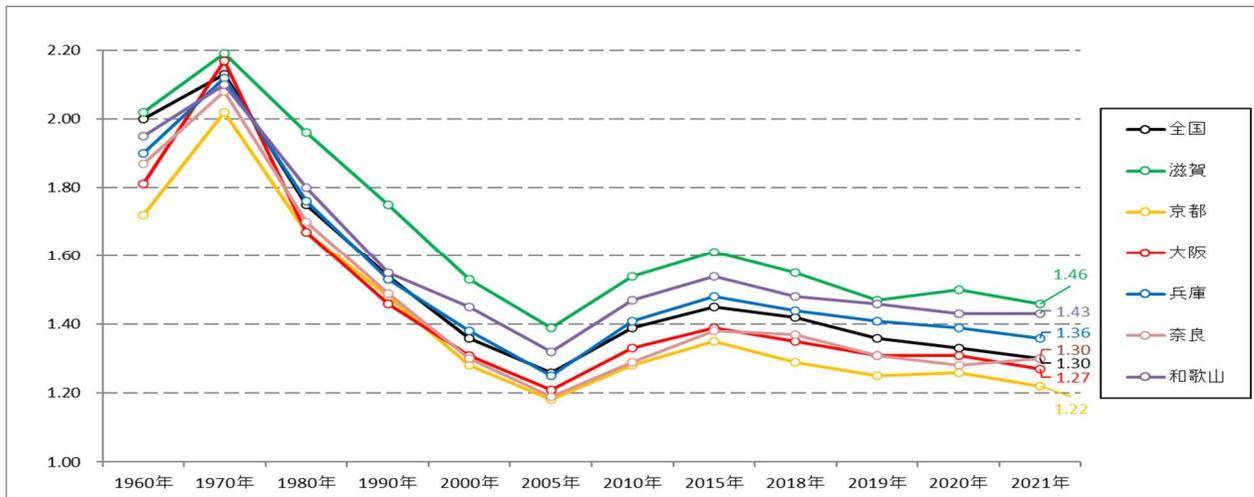
資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」(平成30(2018)年推計)

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行③

○2021年の合計特殊出生率は、滋賀県(1.46)、和歌山県(1.43)、兵庫県(1.36)以外は全国(1.30)を下回っており、全府県において人口置換水準と言われる2.07と相当な開きがあり、1980年以降は1ポイント台が続いている。

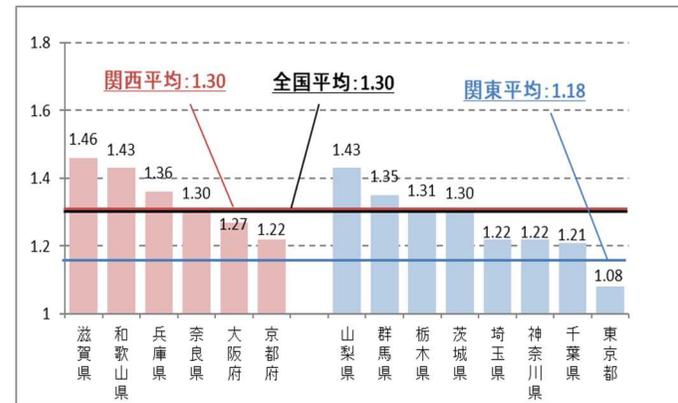
○関西のDID(人口集中地区)を有しない78市町村のうち11市町村において、2040年の人口は2020年から1/2以下となる見通し。

合計特殊出生率(1960年～2021年)



資料:厚生労働省「人口動態統計」

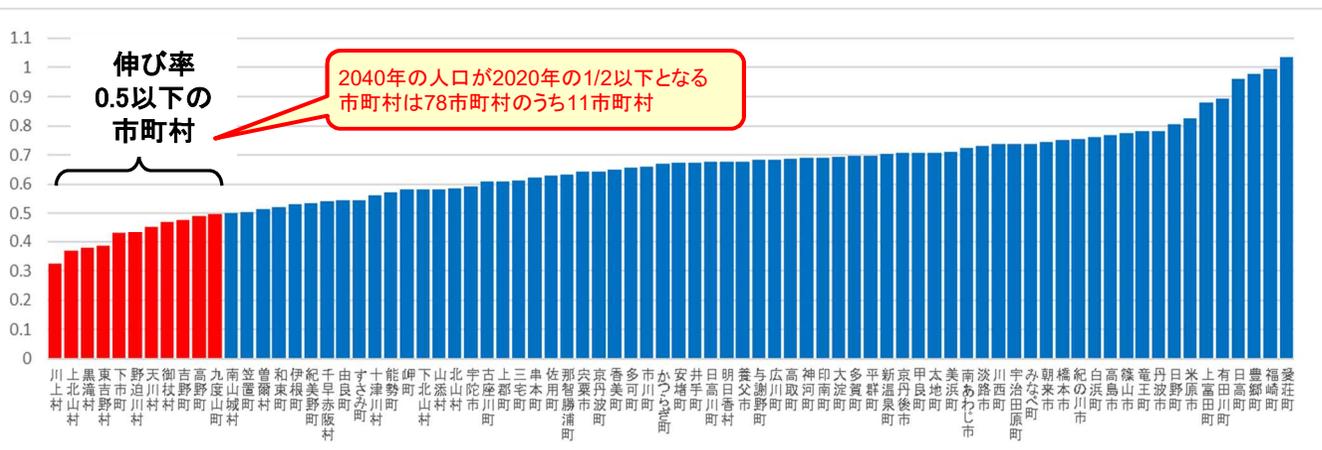
合計特殊出生率(2021年)



資料:厚生労働省「令和3年 人口動態統計」

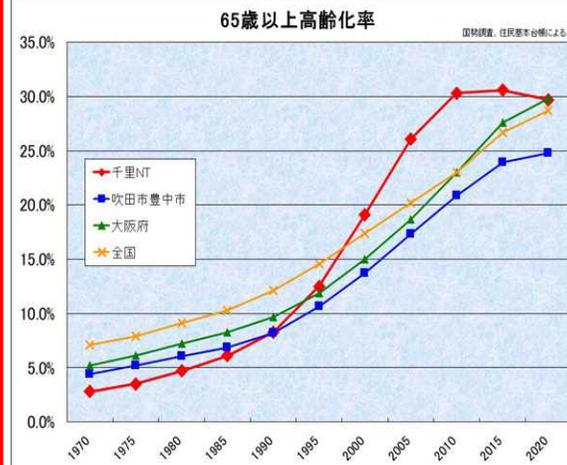
注)関西、関東の各平均値は、当該都府県における母の年齢15～49歳の各歳における出生率(「母の年齢〇歳の出生数」/「〇歳の女性人口」)を合算して算出

DID(人口集中地区)を含まない市町村の将来人口の伸び率(2020年→2040年)



注)関西の198市町村数におけるDIDの有無は国勢調査より判別。資料:将来人口は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口。

千里ニュータウンの高齢化率

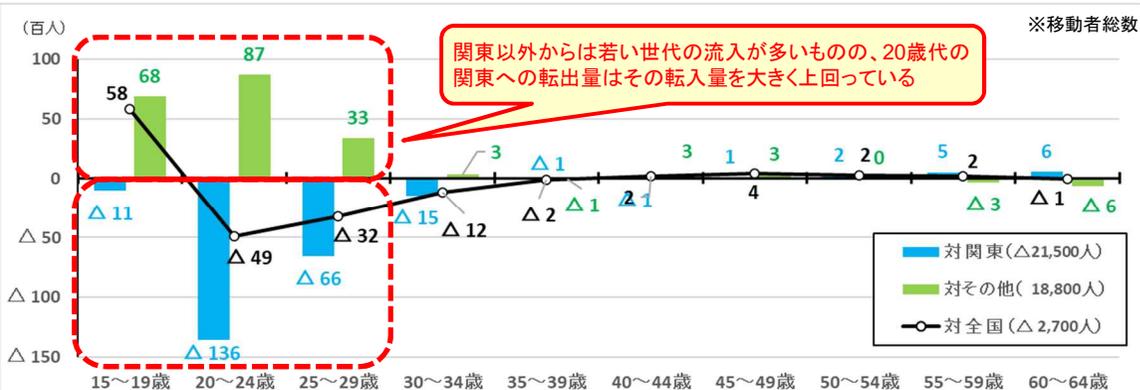


資料:千里ニュータウン情報館HP

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行④

○関西では関東以外の圏域から15～24歳の転入が多いものの、20歳代の関東への転出量はその転入量を大きく上回っている。
 ○関西の65歳以上人口は、2020年の590万人から2045年は640万人に、このうち75歳以上人口は2020年の310万人から2045年は370万人に増加する見通し。

関西の年齢階層別転入超過量(15～64歳)



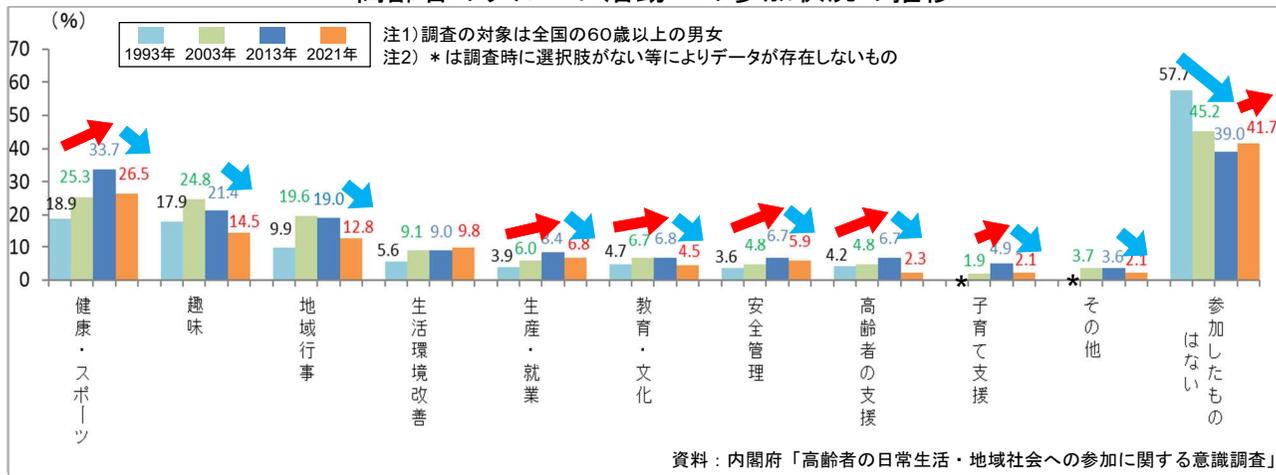
注)「関東」は茨城県、群馬県、栃木県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の1都7県、「その他」は関西と関東を除く道府県
 資料:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告(2022年)」

関西の65歳以上人口の将来見通し



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」(平成30(2018)年推計)

高齢者のグループ活動への参加状況の推移



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」

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑤

- 関西の2045年の生産年齢人口は、2020年比で28%（約340万人）減少する見通しであり、減少率は三大都市圏で最も高い。
- 2010年代以降、企業の業況は改善傾向にある一方で、雇用判断はマイナスポイントが続いており、人手不足が常態化している。
- コロナ禍で情報通信や医療福祉分野の就業者が増加しているが、情報通信業の増加度合いは首都圏と大きく乖離している。

三大都市圏の生産年齢人口の将来推計

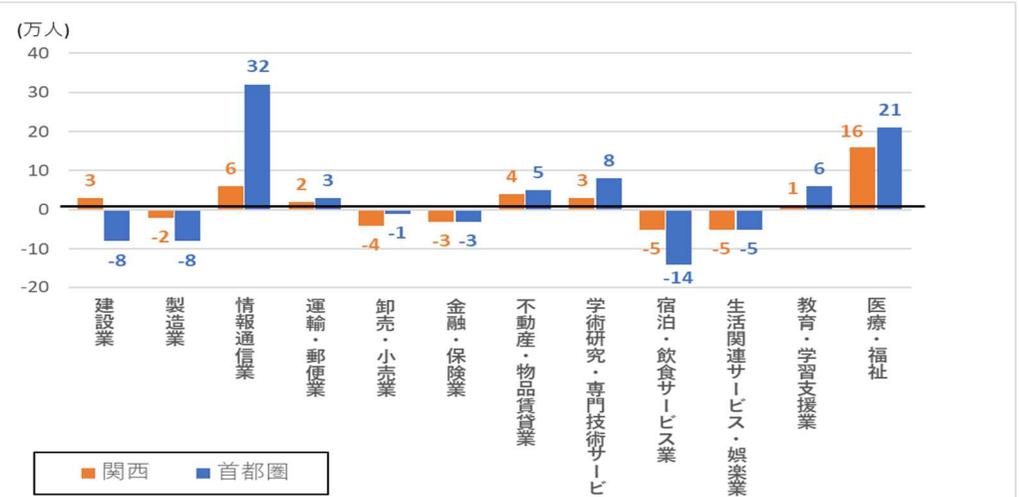


企業の業況判断と雇用判断の推移(関西)



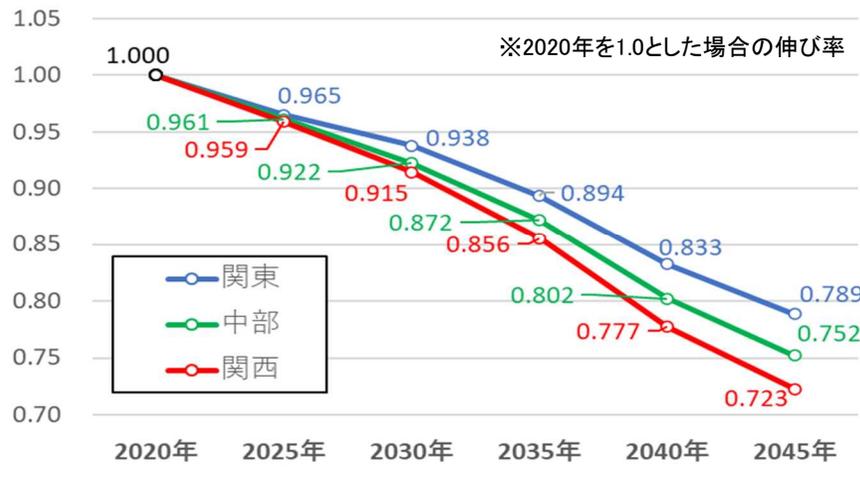
資料：日本銀行大阪支店「全国企業短期経済観測調査(近畿地区)」

産業別就業者数の変化(2019年→2022年)



注) 首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

資料：総務省「労働力調査」

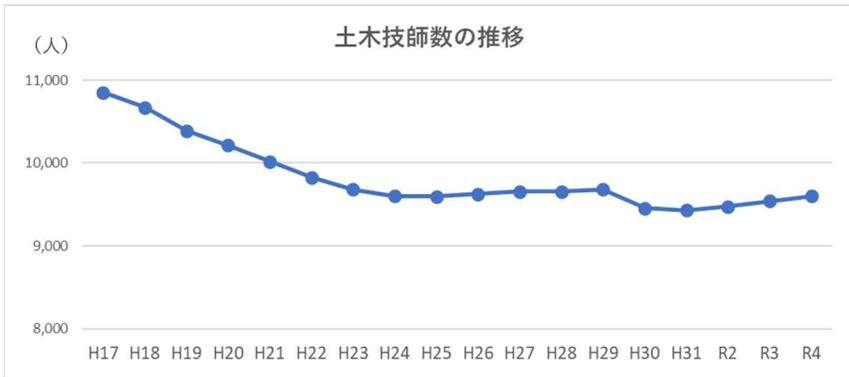


資料：2020年は総務省統計局「国勢調査」(年齢不詳を按分した人口)、
2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑥

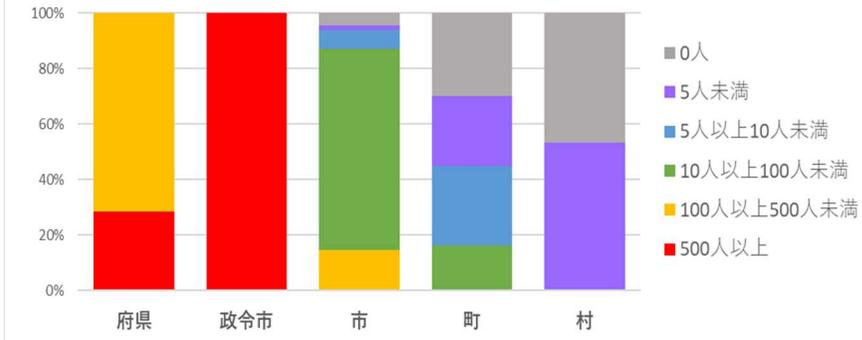
- 近畿地方整備局管内の自治体の土木技師数は、減少傾向にあり、インフラ維持管理に携わる担い手不足の懸念がある。
- 自動車運送事業の労働者の平均年齢は、他の産業と比較して全般的に高めであり、特に公共交通としての役割を担うバス、タクシーは高齢化が顕著であり、今後の人口減少・高齢化社会において地域づくりを担う人材不足が深刻な問題となっている。

近畿地方整備局管内の地方公共団体における土木技師数の傾向



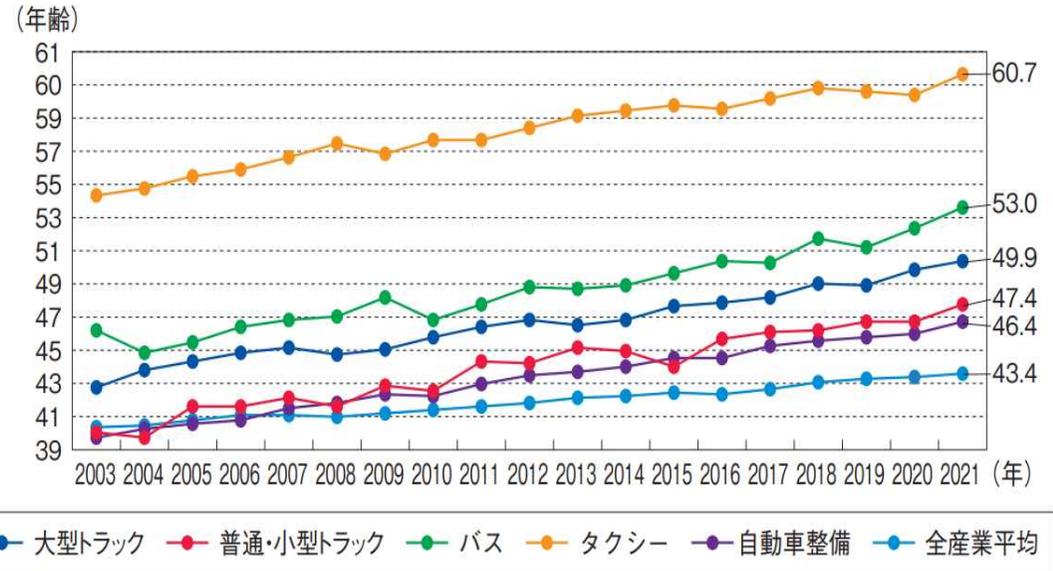
注)対象は市町村(政令市を含む215団体)
資料:総務省「地方公共団体定員管理調査」

土木技師在籍人数別団体割合



注)対象は市町村(政令市を含む215団体)及び5府県
資料:総務省「地方公共団体定員管理調査」(令和4年)より近畿地方整備局作成

自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



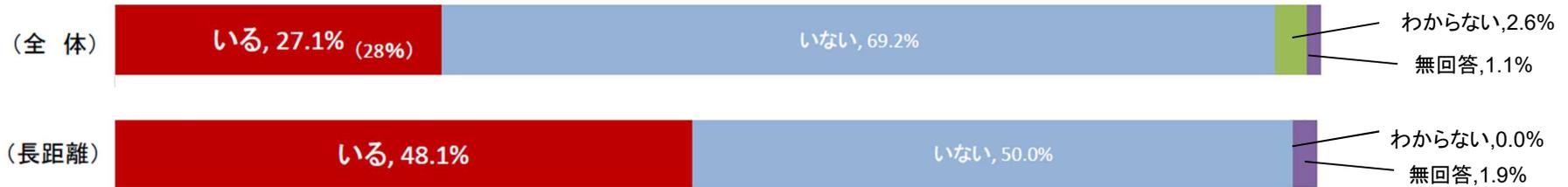
注)国土交通省「令和4年版交通政策白書」より抜粋

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から
国土交通省自動車局作成

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑦

- 全日本トラック協会のアンケートでは、約半数の長距離陸送事業者に2024年以降規制対象となる時間外労働年960時間超となるドライバーがいることが判明。
- 今後、2024年問題の影響及びトラックドライバー不足により、2030年度には輸送能力の34.1%(9.4億トン)が不足するという推計や、2030年には供給不足により全国の約35%の貨物が運べなくなるという推計もある。
- これら不足分について、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性がある。

時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について



資料: 全日本トラック協会「トラック運送業界の2024年問題について」(2022.10「第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会」)
長距離輸送: 2日間以上にわたる輸送をいう

2030年度までの物流需給ギャップの推計

	2030年度
営業用トラック輸送量	27.6億トン
不足する輸送量	9.4億トン
不足する輸送量割合	34.1%

資料: (株)NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について(2)
(2022.11「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会」)

需要(貨物を運ぶのに必要なドライバー数)に対する供給(就業ドライバー数)の割合推計(2024年問題を加味)

	2025年時点	2030年時点		2025年時点	2030年時点
全国	-28%	-35%	中部	-29%	-36%
北海道	-30%	-39%	関西	-29%	-36%
東北	-32%	-41%	中国	-29%	-37%
関東	-27%	-34%	四国	-31%	-40%
北陸	-30%	-37%	九州	-31%	-39%
			沖縄	-17%	-23%

資料: (株)野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」(2023.1「第351回NRIメディアフォーラム」)

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑧

- 関西の直轄国道の橋梁（橋長2m以上）のうち、5年後には約5割が建設後50年を経過する見込み。
- 関西に本社を置く鉄道事業者の橋梁（径間1m以上）のうち、61%が既に建設後50年を経過しており、2030年には75%に増加する見込み。
- 水道施設においても、法定耐用年数を超えた管路延長の割合が増加している一方で、更新率は低下傾向。
- 施設の老朽化対策に向けて、特に小規模な自治体において技術力・人員確保、メンテナンス分野の業者の育成等が課題。

建設後50年が経過する道路橋（橋長2m以上）の割合



注) 近畿地方整備局管内の直轄国道で橋長2m以上の橋梁

資料: 近畿地方整備局資料

建設後50年が経過する鉄道橋（径間1m以上）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1m以上の橋梁

資料: 近畿運輸局資料

水道管路の経年化率と更新率(全国)



経年化率は上昇傾向である一方で、更新率は低下傾向

注) 管路経年化率 = 法定耐用年数(40年)を超えた管路延長 ÷ 管路総延長 × 100
 管路更新率 = 更新された管路延長 ÷ 管路総延長 × 100

資料: 厚生労働省「令和3年度全国水道関係担当者会議資料」(令和4年3月9日)より
 近畿地方整備局作成

工業用水道事業の管路経年化率(全国)



資料: 経済産業省「工業用水道事業の現状と課題」(令和2年10月23日)より
 近畿地方整備局作成

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑨

○国土交通省の所管するインフラのうち、2020年3月時点で建設後50年以上を経過する施設は、鉄道・自動車道の橋・トンネルでいずれも50%を超過している。

○2040年3月時点には、道路・砂防・海岸・港湾・空港・航路標識・公営住宅でも50%を超過する見込み。

建設後50年以上経過する施設の割合

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	38,197橋
					高速道路会社	24,038橋
					都道府県・政令市等	188,063橋
					市区町村	476,163橋
	トンネル	22%	36%	53%	国	1,680本
					高速道路会社	2,053本
都道府県・政令市等					5,443本	
市区町村					2,174本	
河川・ダム	河川管理施設	10%	23%	38%	国	10,801施設
					都道府県・政令市	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	112,156km
					市町村等	362,619km
港湾	港湾施設	21%	43%	66%	国	4,841施設
					都道府県	43,824施設
					政令市	3,463施設
					市町村等	8,956施設
空港	空港	43%	60%	73%	国	27空港
					地方公共団体	64空港
					民間企業	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	61橋
					地方道路公社	54橋
	トンネル	88%	100%	100%	民間企業	7本
					地方道路公社	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	525施設
					政令市	30,318施設
					市区町村	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	409,969戸
					市区町村	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

(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑩

- 国土交通省の所管するインフラのうち、公営住宅(53%)、道路(トンネル)(41%)で緊急対策を必要とする施設の割合が高くなっている。
- 下水道管路の点検実施率は全国に比べて高い。

インフラ各分野の施設の点検結果

分野	点検対象施設数	うち要緊急対策施設数	要緊急対策施設の考え方
道路(橋梁)	717,391施設	69,051施設	10% 判定区分Ⅲ・Ⅳの施設数
道路(トンネル)	10,718施設	4,416施設	41% 判定区分Ⅲ・Ⅳの施設数
道路(道路附属物等)	39,873施設	6,062施設	15% 判定区分Ⅲ・Ⅳの施設数
河川(堤防)	約14,300km	約3,600km	25%
河川(樋門・樋管、水門)	約8,500施設	約1,800施設	21%
砂防(砂防設備)	約83,000基	約3,000基	4%
砂防(地すべり・急傾斜)	約37,000区域	約6,000区域	16%
海岸	約5,900km	約780km	13%
下水道	約48,000km	3,871km	8%
港湾	58,839施設	10,178施設	17%
空港(土木施設)	549施設	35施設	6%
航路標識	2,400施設	267施設	11%
公園	87,267施設	21,793施設	25%
公営住宅	2,162,484戸	1,150,506戸	53%

注)河川・砂防・下水道・空港・公園についてはR2.3.31時点、その他はH31.3.31時点の施設数

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

下水道管路の点検実施率

	マンホール	管渠
全国	21.2%	19.0%
関西	24.9%	29.4%

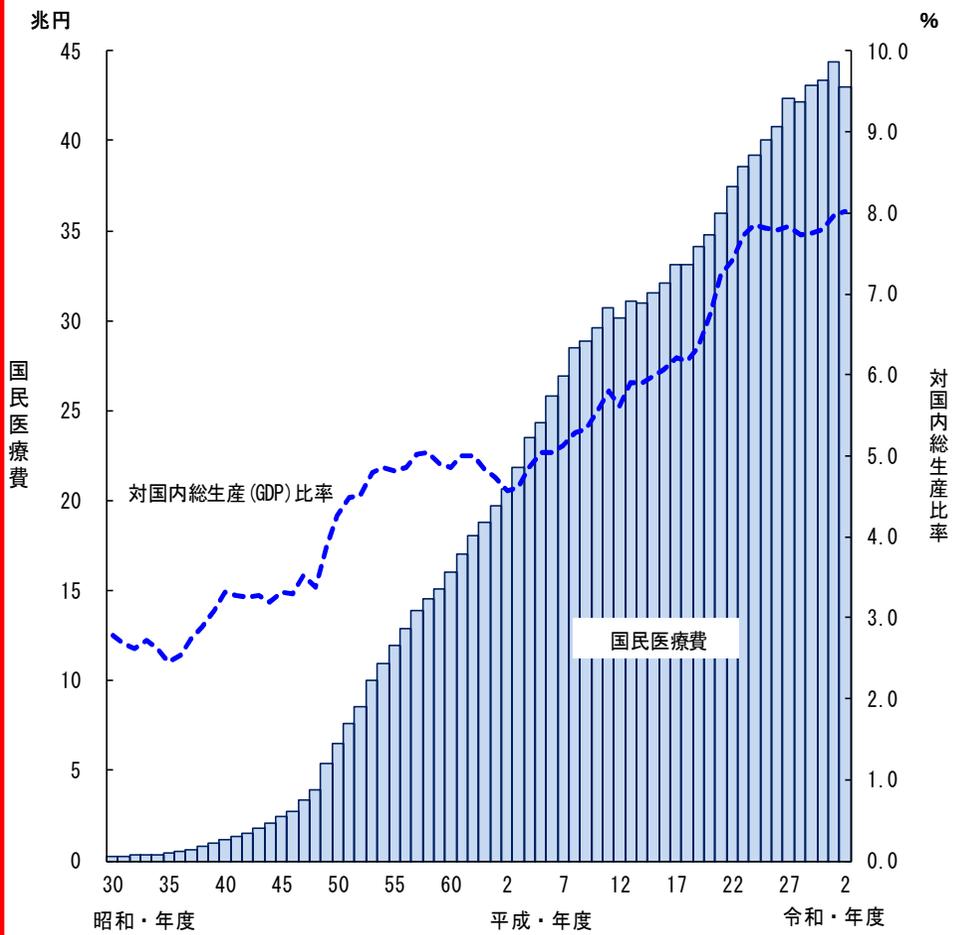
令和3年度実施の点検実施率

資料:令和3年度下水道管路メンテナンス年報を元に作成

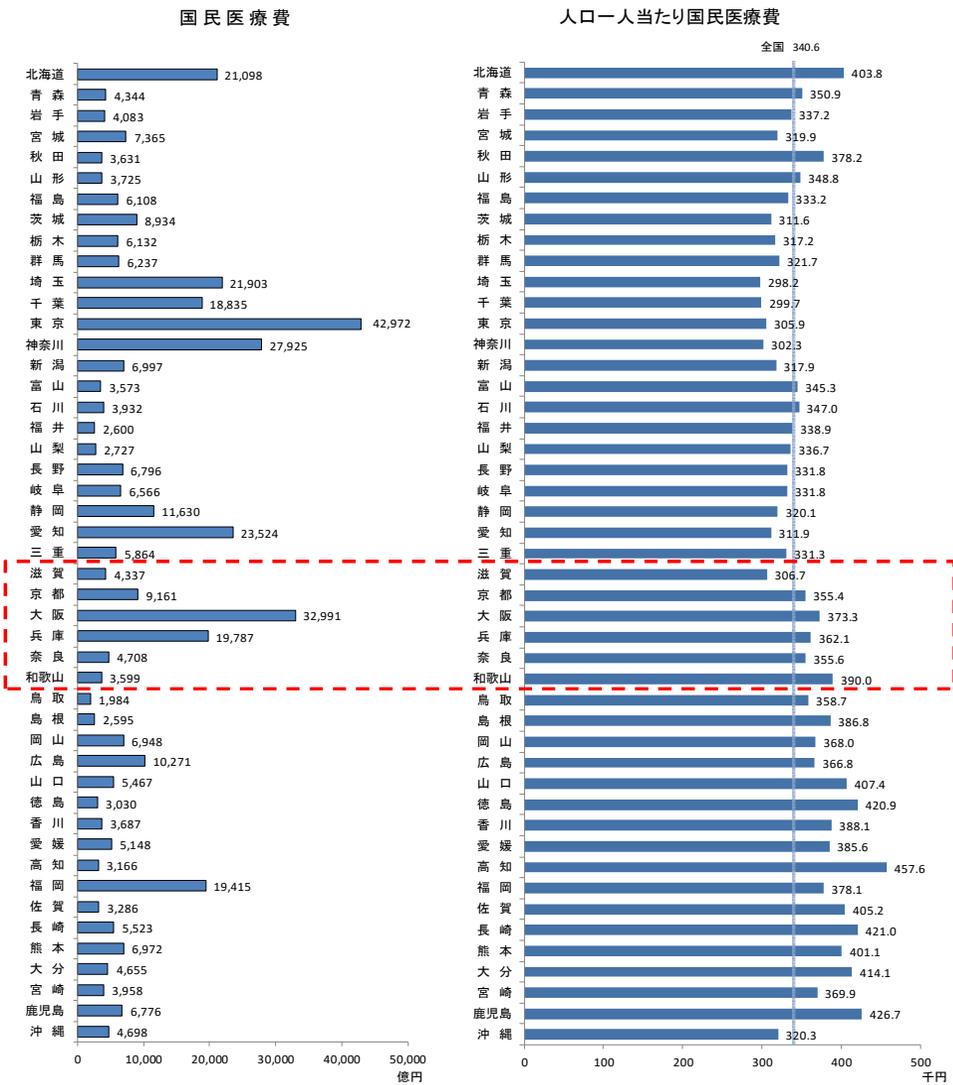
(1) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進行⑪

○我が国の国民医療費は増加の一途であり、2020年度は43兆円で対GDP比が初めて8%に達している。
 ○関西の人口1人当たりの国民医療費は、滋賀県を除く5府県は全国平均以上であり、関東の各府県よりも高い。

国民医療費と対国内総生産比率



都道府県別国民医療費と人口1人当たり国民医療費 令和2年度(2020)

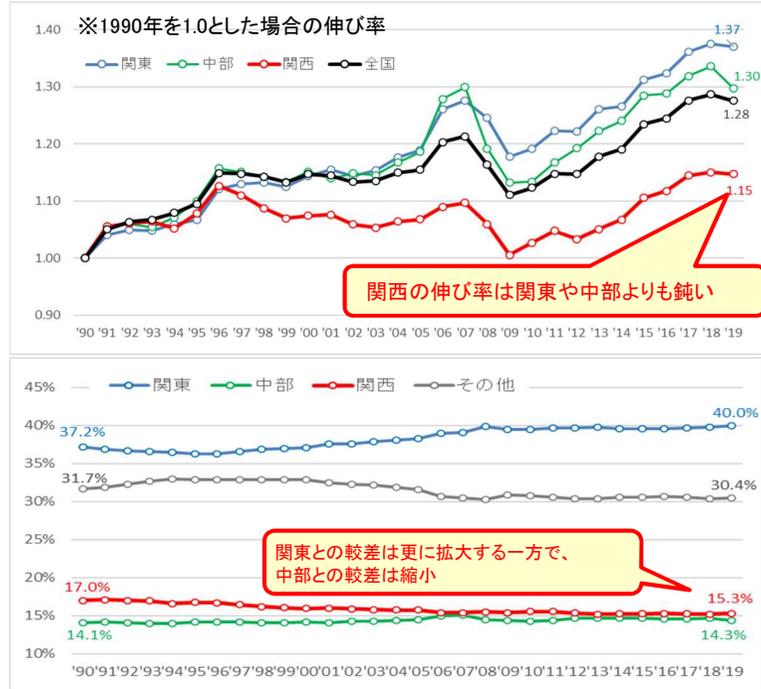


資料:厚生労働省「国民医療費」

(2) 関西の相対的地位の低下①

- 関西の域内総生産の伸び率は、関東、中部よりも鈍く、関東との経済格差は拡大傾向。
- 2019年の関西の経済規模(GDP)は、2012年を比較して高いものの、相対的な順位は下がっている。

域内総生産(GRP)の伸び率(上図)と対全国シェア(下図) (再掲)



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

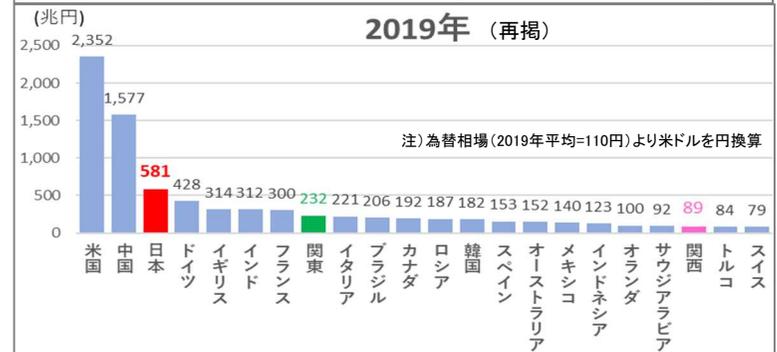
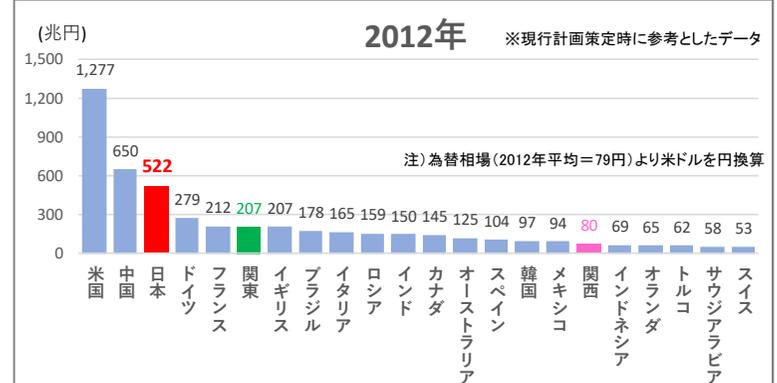
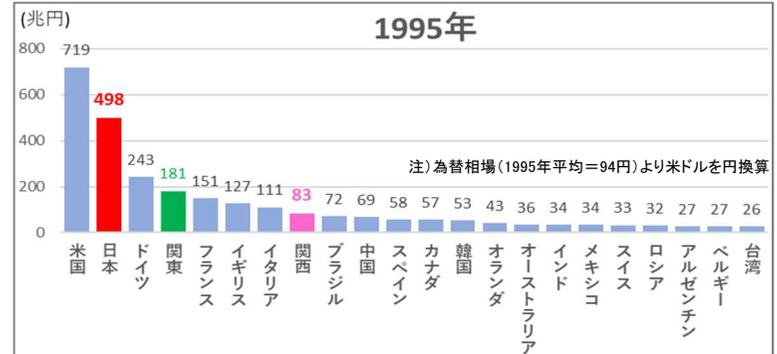
資料:
内閣府
「県民経済
計算年報」

有効求人倍率



資料:厚生労働省
「職業安定業務統計」
(一般職業紹介状況)

経済規模(GDP)の国際比較

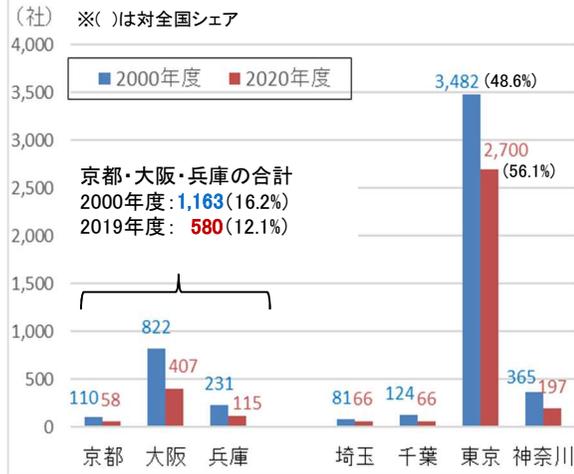


資料:世界各国はグローバルノート(IMF統計に基づく名目ベースのGDP)、日本、関東、関西は内閣府「県民経済計算年報」

(2) 関西の相対的地位の低下②

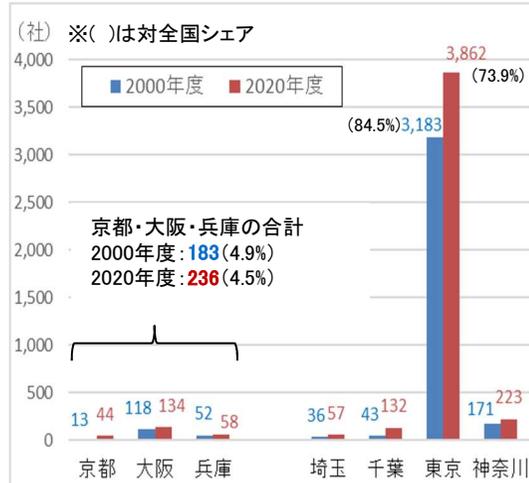
- 京都府、大阪府、兵庫県の3府県における資本金10億円以上の内国普通法人数及び外国法人の在日拠点数は、いずれも東京都との較差が著しい。
- リニア中央新幹線の全線開通により、東京—大阪間が約1時間で結ばれることになれば、首都圏から大阪・関西圏を包含する巨大経済圏が生まれることになる。
- 一方で、それぞれの地域が個々の強みを生かした都市力を強化しなければ、埋没することにもなりかねない。

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」

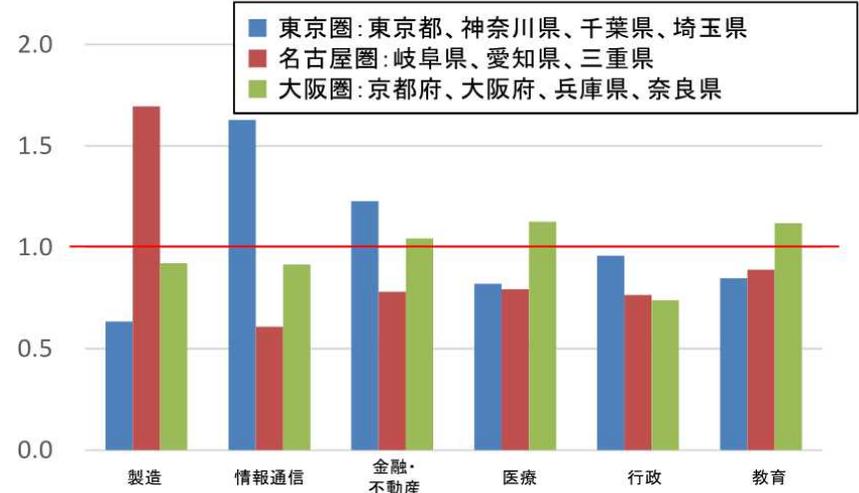
外国法人の在日拠点数



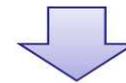
資料：国税庁「国税統計年報」

域内GDPの特化係数

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）より国土交通省国土政策局作成

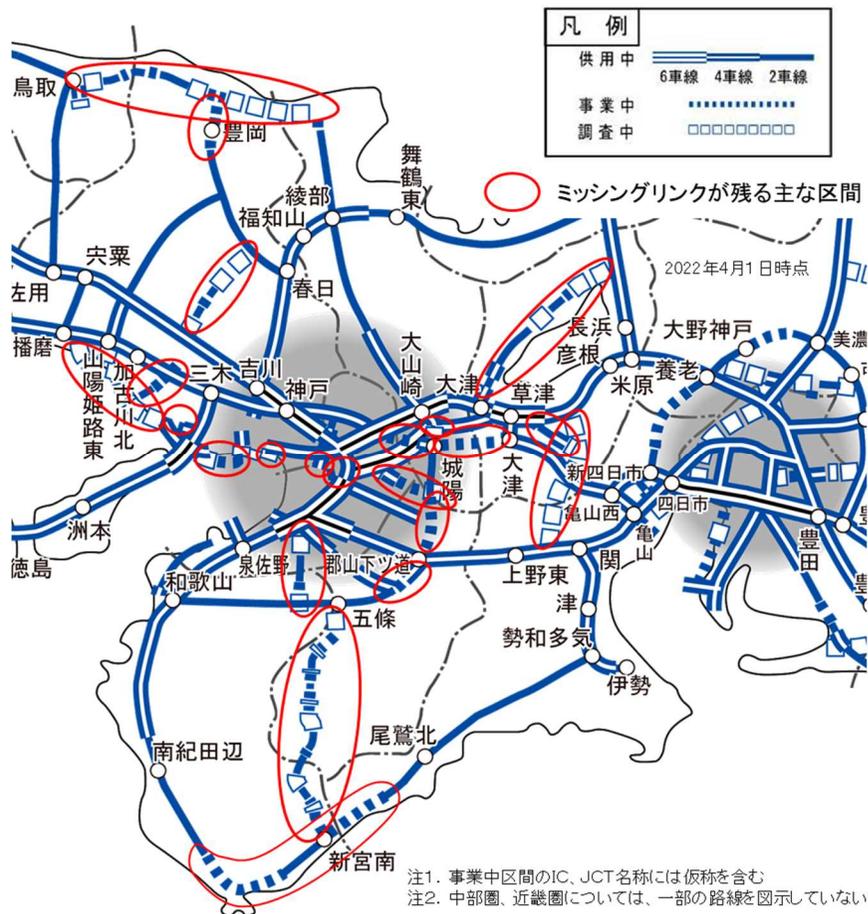


圏域間での他業種による連携や
多様な専門知を持った人材の交流が増加

(2) 関西の相対的地位の低下③

○関西の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いる。
 ○リニア中央新幹線の早期整備に向けて、財政投融資の積極的活用により全線開業を最大8年前倒しすることが閣議決定されている。

関西エリアにおける高規格道路のミッシングリンク(再掲)



資料：近畿地方整備局作成

■関西で最近開通した高速道路

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	八鹿水ノ山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

【リニア中央新幹線について】

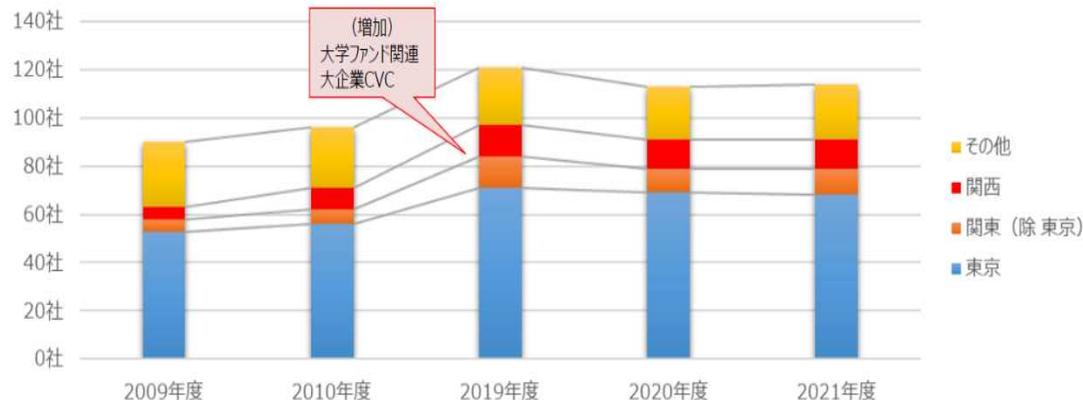
「未来への投資を実現する経済対策」について(平成28年8月2日 閣議決定)

■リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

①低金利状況を活用したインフラ整備

現下の低金利状況を活かし、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、**リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の建設を加速化**する。

地域別ベンチャーキャピタル(本社所在地数)



資料：一般財団法人ベンチャーエンタープライズセンター「日本ベンチャーキャピタル等要覧」より
 近畿地方整備局作成

(2) 関西の相対的地位の低下④

- 観光目的で日本を訪れる外国人は、コロナ禍以前は堅調に増加し、特に関西では2011年から2019年で10.5倍(全国7.9倍、関東7.4倍)と急増しており、経済的な恩恵を享受。
- 2020年以降の訪日外国人数は、コロナ禍での入国制限により激減しているが、2022年10月の個人旅行再開以降は回復傾向。
- 関西の外国人延べ宿泊者数は、入国制限の影響により2019年の3,294万人泊から2021年は51万人泊に激減。
- 関西国際空港のLCC国際線旅客便数も2019年冬期の459便/週から2021年冬期は3便/週に激減。(2022年夏期は109便/週に増加)

観光目的の訪日外国人数の推移



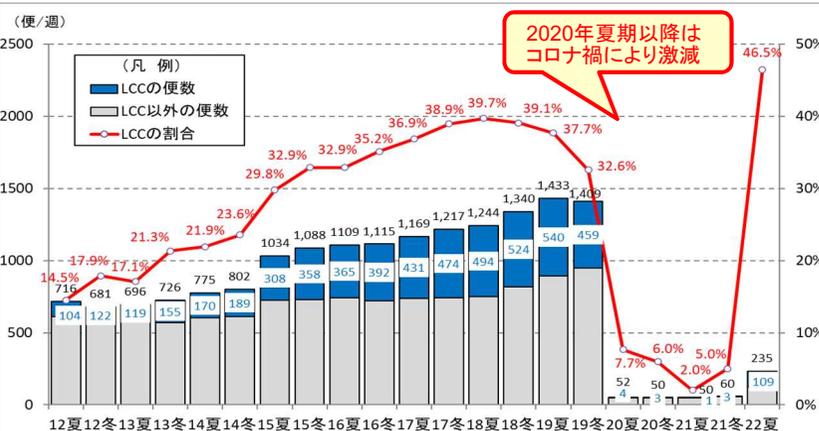
コロナ禍以降の訪日外国人数 (月別)



資料: 日本政府観光局(JNTO)「訪日外客統計」

資料: 日本政府観光局(JNTO)「訪日外客統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」
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を与えて観光目的の訪日外国人数を算出した推計値

関西国際空港の国際線旅客便数の推移



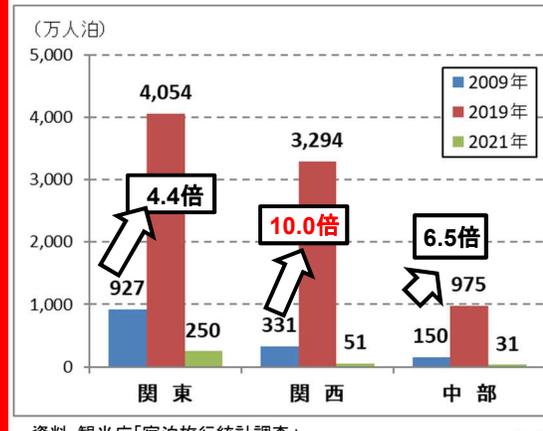
資料: 関西エアポート株公表資料

関西の留学生数の推移



資料: (独)日本学生支援機構「外国人留学生在籍状況調査」

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」

(2) 関西の相対的地位の低下⑤

- クルーズ船による訪日外国人は、2017年の253万人から2020年はコロナ禍により13万人に激減し、2021年は入国者なし。
- 関西では2019年に外国船社クルーズ船が神戸港に63回、大阪港に57回寄港していたが、2020年はそれぞれ2回、1回に激減。
- 関西の宿泊施設における客室稼働率についても、2019年の83.9%(全国69.4%)から2020年は17.9%(同31.5%)に激減。

全国の外国船社クルーズ船の寄港回数



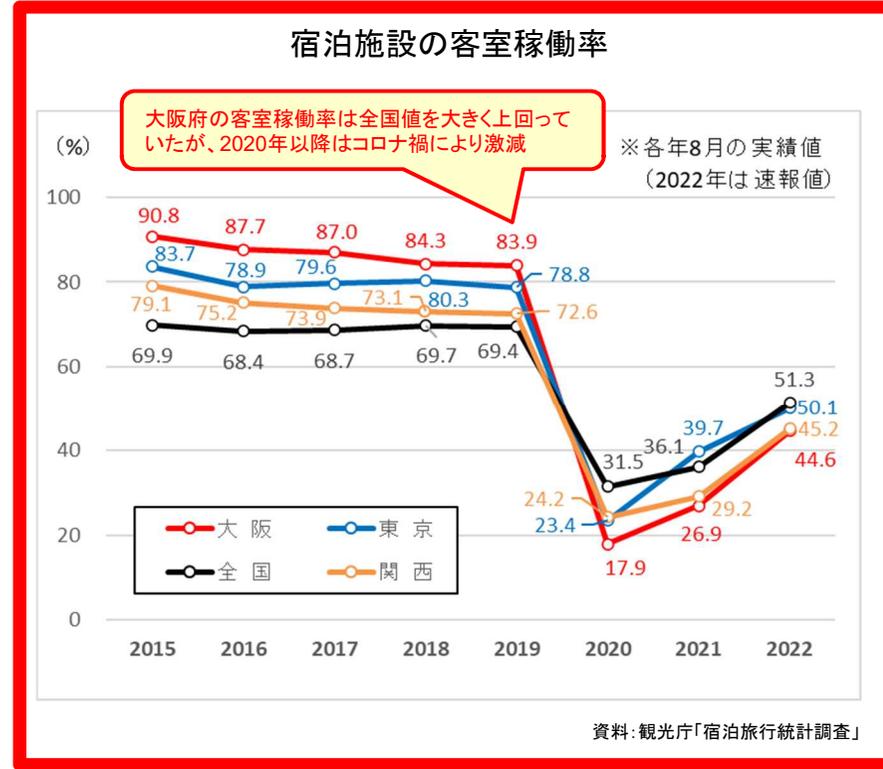
外国船社クルーズ船寄港回数(上位10港)

順位	2019年	2020年
1	那覇 251	那覇 17
2	博多 205	博多 14
3	長崎 178	石垣 9
4	石垣 146	長崎 3
5	平良 146	横浜 3
6	鹿児島 95	佐世保 3
7	横浜 87	鹿児島 3
8	佐世保 77	平良 3
9	神戸 63	神戸 2
10	大阪 57	中城湾/鳥羽/大阪 1
	その他 627	その他 0
	計 1,932	計 66

クルーズ船での入国者数の推移



宿泊施設の客室稼働率

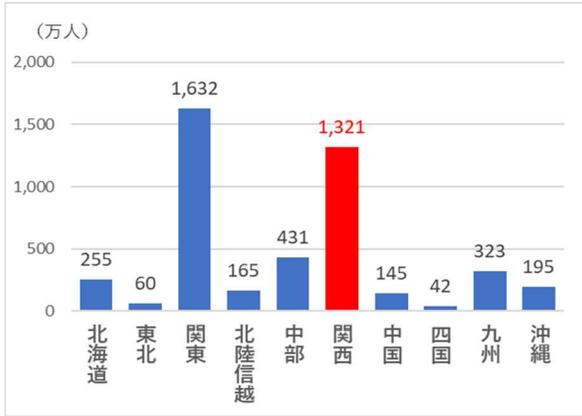


資料: 国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数」

(2) 関西の相対的地位の低下⑥

- 2019年の関西の訪日外国人数は1,321万人であり、関東の1,632万人に次いで多く、特に観光・レジャー目的での来訪者が多い。
- このうち観光目的で来訪した外国人は関東を上回る1,133万人であり、このうちアジアからの来訪者は927万人で82%を占めている。
- 関西への来訪が多い中国や香港は、特に1人当たりの旅行消費単価が高く、関西の経済活性化に寄与している。

各圏域の訪日外国人数(2019年)



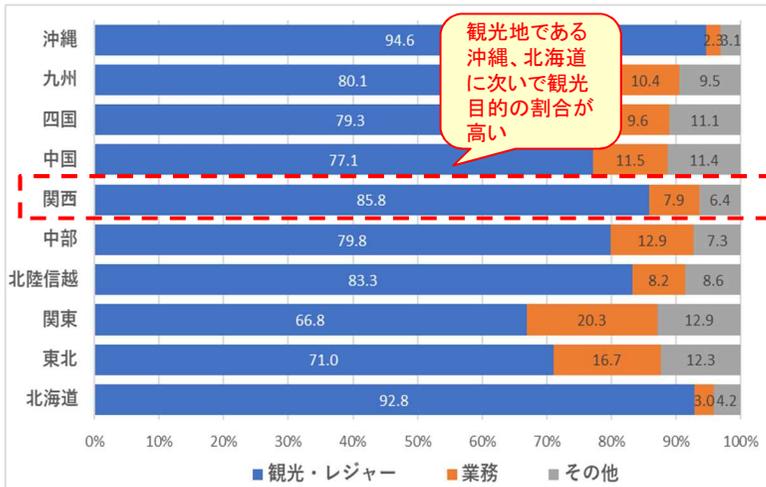
資料: 政府観光局による訪日外国人数(3,188万人)に観光庁「訪日外国人消費動向調査」による訪問率を与えて推計
注)各圏域の範囲は運輸局の管轄区分による

観光目的の国籍・地域別訪日外国人数(2019年)



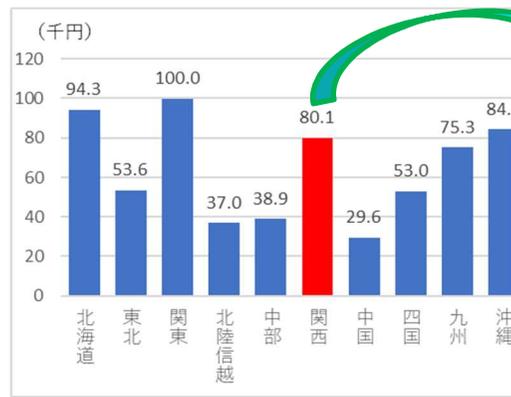
資料: 政府観光局「訪日外客統計」及び観光庁「訪日外国人消費動向調査」の諸数値を用いて推計

訪日外国人の来訪目的(2019年)



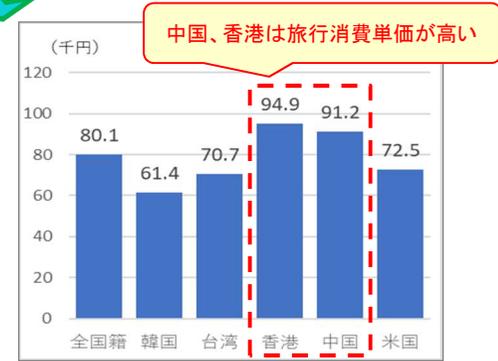
資料: 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

1人1回当たり旅行消費単価(2019年)



資料: 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

国籍・地域別の旅行消費単価



(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏①

○関西と関東の政令市、中核市はそれぞれ18都市(東京特別区部を含む)で、そのうち昼夜間人口比率が100以上の都市もそれぞれ6都市であるが、これらの6都市の分布をみると、関東は東京特別区部以外の5都市は全て東京都心部から概ね100km圏に位置しているのに対し、関西は全て大阪市から70km圏内に位置しており、比較的にコンパクトな多核型圏域構造を形成。

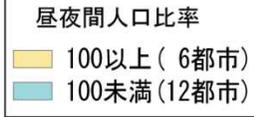
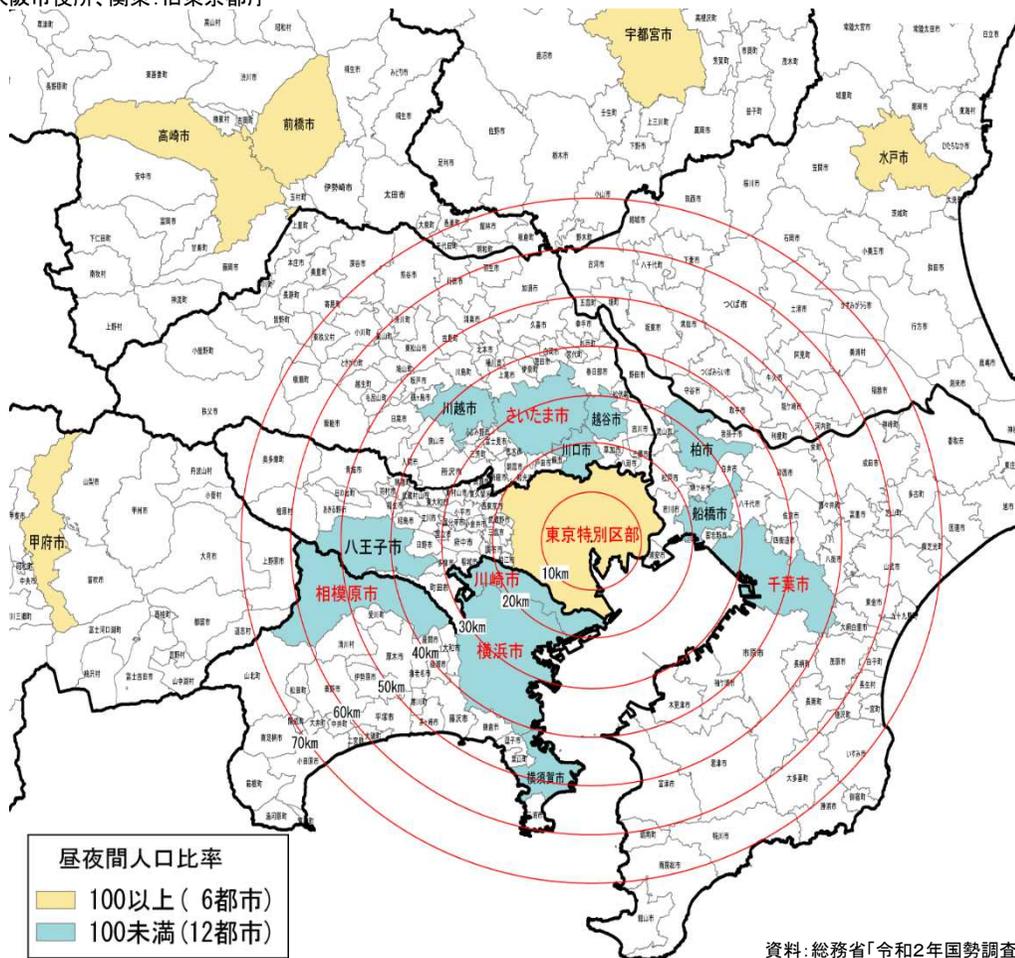
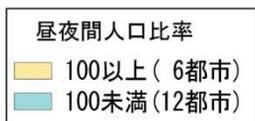
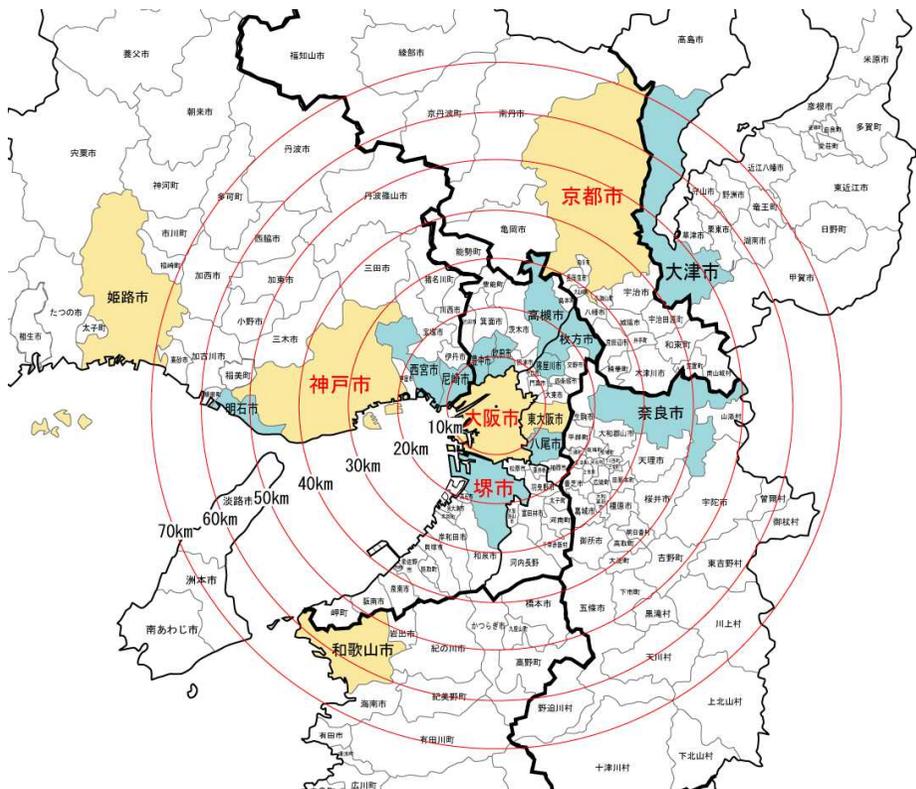
(関西)

政令市、中核市の昼夜間人口比率

※赤字は政令市、東京特別区部

※距離圏の中心は関西:大阪市役所、関東:旧東京都庁

(関東)

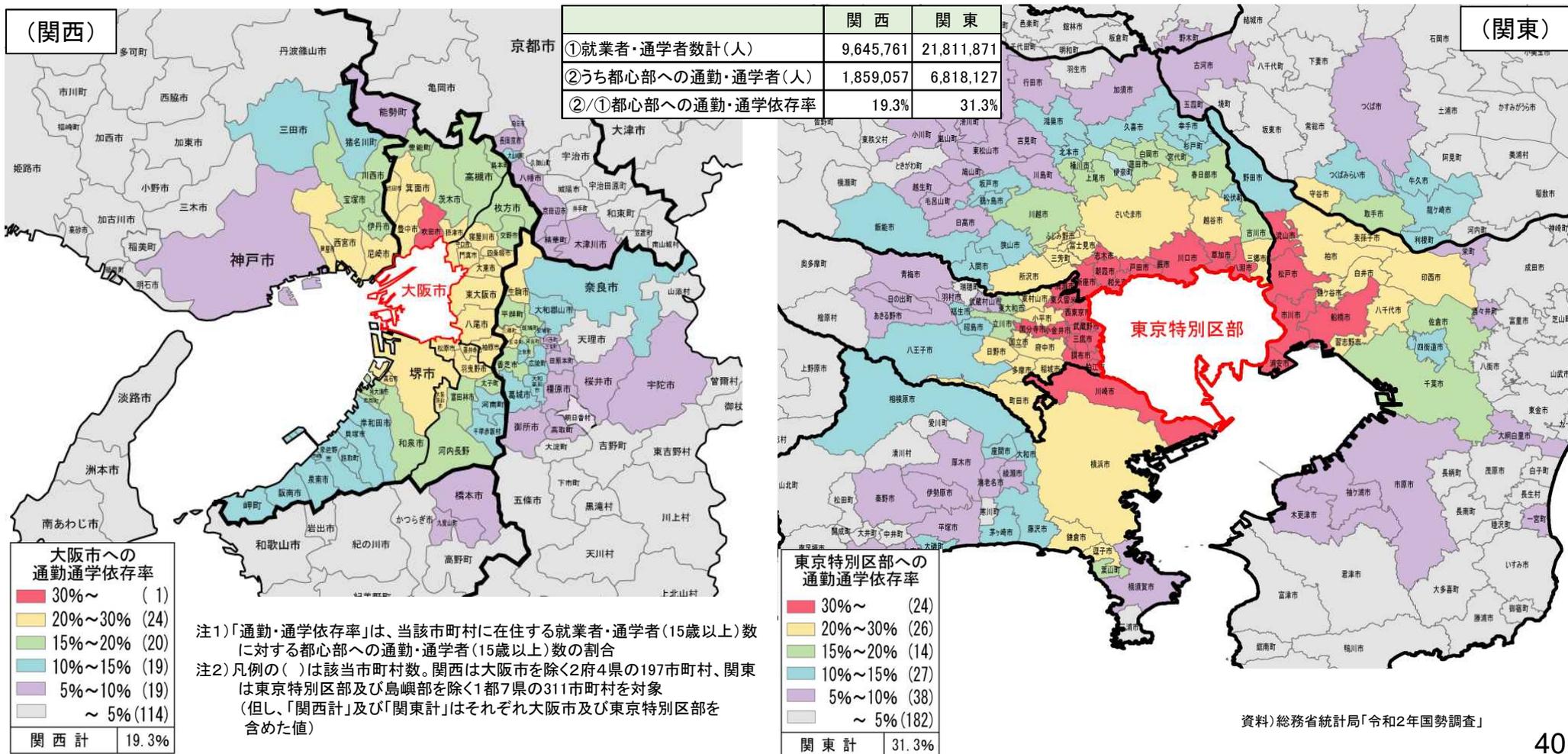


資料:総務省「令和2年国勢調査」

(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏②

- 東京特別区部への通勤・通学依存率は、川崎市など東京特別区部の隣接市町村をはじめとする24市町村において30%以上、横浜市やさいたま市の政令市でも20%以上となっており、関東1都7県に在住する就業者・通学者(15歳以上)の東京特別区部への通勤・通学依存率は、3割を超えている。
- 一方で、大阪市への通勤・通学依存率は、吹田市を除く大阪市の隣接市町村は全て30%以下であり、京都市や神戸市においても10%以下であるなど、大阪市の通勤・通学依存度は東京特別区部よりも低く、関西2府4県全体で2割を下回っている。

都心部(大阪市及び東京特別区部)への通勤・通学依存率(2020年)



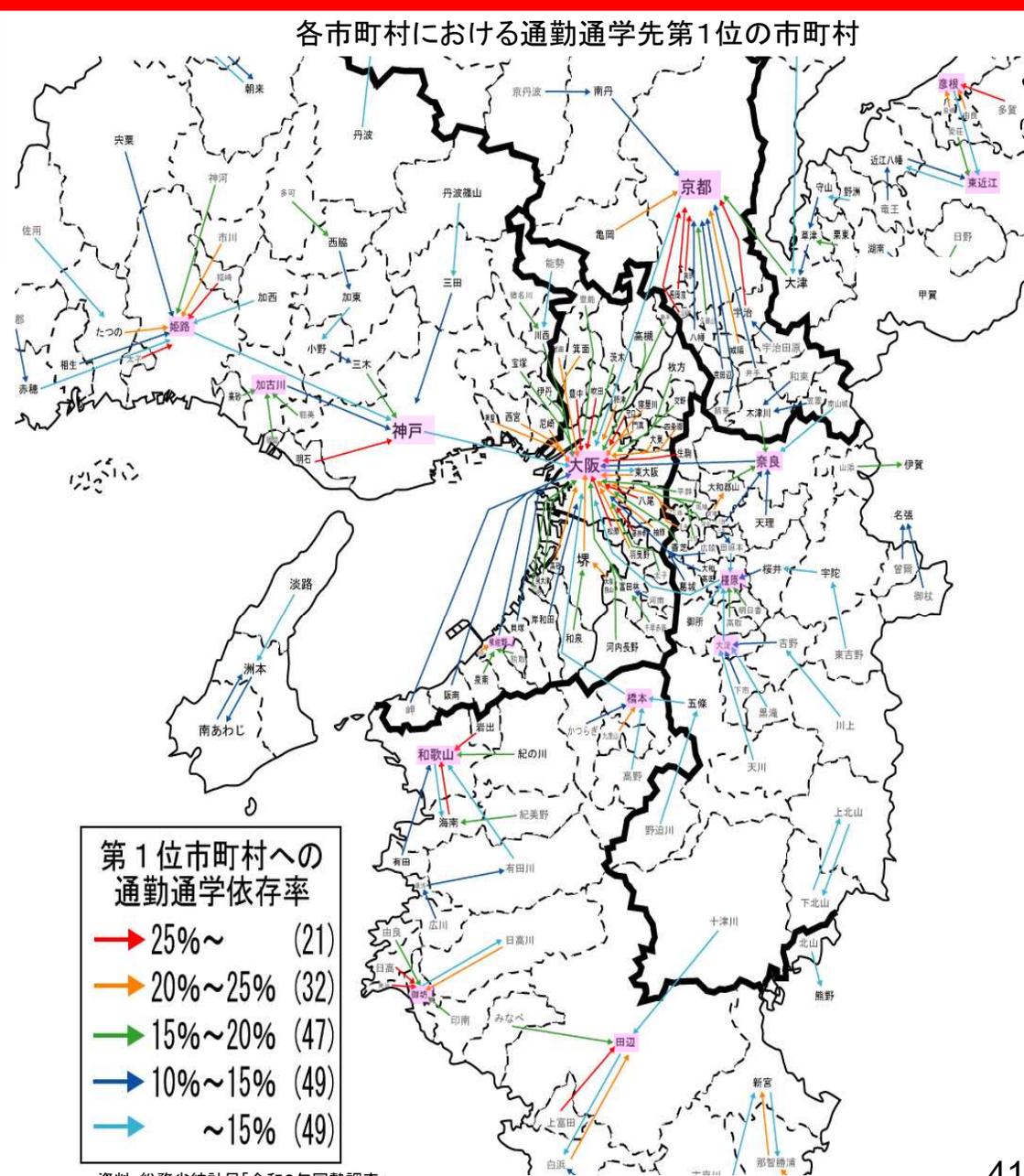
資料)総務省統計局「令和2年国勢調査」

(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏③

○関西では、自市町村を除く通勤通学先の第1位が大阪市である市町村が圧倒的に多いものの、京都市、神戸市その他、姫路、奈良、橿原、和歌山等の各都市においても複数の周辺市町村の通勤通学先第1位となっており、都市拠点が分散している。

通勤通学先1位市町村の該当市町村数

通勤通学先1位	該当市町村 ※()は市町村数
大阪市	(56) 堺市、吹田市、豊中市、東大阪市、神戸市、西宮市、尼崎市、枚方市、八尾市、高槻市、茨木市、京都市、奈良市、寝屋川市、宝塚市、守口市、松原市、伊丹市、川西市、箕面市、大東市、生駒市、岸和田市、羽曳野市、門真市、池田市、富田林市、芦屋市、摂津市、河内長野市、藤井寺市、柏原市、交野市、香芝市、泉大津市、高石市、四条畷市、泉佐野市、橿原市、貝塚市、大和高田市、島本町、橋本市、王寺町、阪南市、斑鳩町、広陵町、三郷町、葛城市、上牧町、平群町、豊能町、河合町、忠岡町、太子町、岬町
京都市	(13) 大津市、宇治市、長岡京市、向日市、亀岡市、城陽市、京田辺市、八幡市、精華町、大山崎町、南丹市、久御山町、井手町
姫路市	(9) たつの市、太子町、福崎町、宍粟市、相生市、赤穂市、加西市、市川町、神河町
橿原市	(6) 桜井市、田原本町、御所市、大淀町、高取町、明日香村
神戸市	(5) 明石市、加古川市、姫路市、三田市、三木市
奈良市	(5) 大和郡山市、木津川市、天理市、川西町、南山城村
和歌山市	(5) 岩出市、海南市、紀の川市、有田市、有田川町
御坊市	(5) 日高町、日高川町、美浜町、印南町、由良町
大淀町	(4) 下市町、吉野町、天川村、黒滝村
橋本市	(4) かつらぎ町、五條市、九度山町、高野町
田辺市	(4) 上富田町、白浜町、みなべ町、十津川村
彦根市	(3) 多賀町、甲良町、豊郷町
東近江市	(3) 近江八幡市、彦根市、愛荘町
泉佐野市	(3) 泉南市、熊取町、田尻町
加古川市	(3) 高砂市、播磨町、稲美町



第1位市町村への通勤通学依存率

- 25%~ (21)
- 20%~25% (32)
- 15%~20% (47)
- 10%~15% (49)
- ~15% (49)

注)通勤通学先1位は該当市町村数が3以上の都市を表示。
 該当市町村は通勤通学先1位都市への通勤通学者数が多い順に表示。
 資料:総務省統計局「令和2年国勢調査」

(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏④

○災害時において特に延焼等の危険性の高い密集市街地は、関西で45地区、約1,400ha。
 ○関西の鉄道利用による平均通勤時間は関東よりも6分程度短く、主要区間の平均混雑率についても2019年は東京圏の163%に対して大阪圏は126%と低いが、コロナ禍でのテレワークの増加等により、2020年の鉄道の混雑率は全般的に低下。



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	東関東接続部～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

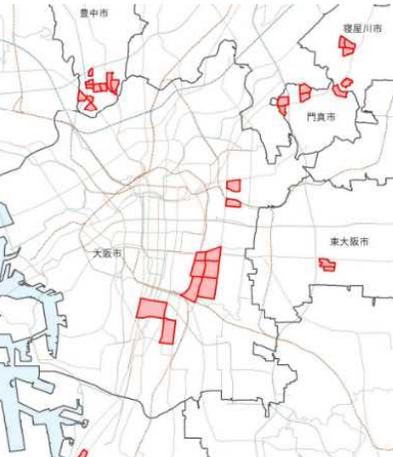
※赤：関西の高速道路
 資料：国土交通省「平成31年・令和元年 年間の渋滞ランキング」

高度経済成長期までに整備された全国の主なニュータウン

都道府県	市町村	地区名()	開始年	終了年	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)
大阪府	吹田市・豊中市	千里ニュータウン	1960	1969	37,330	150,000
東京都	板橋区	板橋	1966	1971	17,050	60,000
大阪府	堺市	金岡東	1964	1971	10,158	37,500
兵庫県	神戸市・明石市	明石・舞子	1964	1969	8,700	34,000
神奈川県	横浜市	洋光台	1966	1973	8,558	33,000
千葉県	松戸市	北小金	1966	1971	7,940	32,000
埼玉県	三郷市	みさと	1971	1972	8,811	31,000
大阪府	富田林市・大阪狭山市	金剛	1965	1969	7,740	31,000
鹿児島県	鹿児島市	柴原	1956	1965	7,326	29,304
千葉県	市原市	辰巳団地 辰巳台	1959	1963	7,150	28,600
千葉県	船橋市	北習志野(習志野台)	1964	1967	7,042	27,000
山口県	周南市	周南	1965	1973	6,400	26,200
千葉県	松戸市	金ヶ作(常盤平)	1956	1962	7,605	26,000
大阪府	枚方市	香里	1957	1962	6,100	26,000
千葉県	千葉市	花見川	1966	1968	7,278	24,800
北海道	室蘭市	白鳥台	1965	1971	6,860	24,000
東京都	日野市	豊田(多摩平)	1956	1965	5,355	23,000
宮城県	仙台市	鶴ヶ谷団地	1965	1972	5,878	22,000
千葉県	我孫子市	湖北台	1967	1971	5,378	22,000
埼玉県	春日部市	武里	1965	1966	6,104	21,400
東京都	町田市	鶴川	1964	1968	5,214	21,000
埼玉県	草加市	草加松原	1961	1963	5,926	20,700
千葉県	船橋市	高根木戸(高根台)	1962	1963	5,017	20,000
福岡県	宗像市	東郷(日里)	1966	1969	5,100	20,000

・高度経済成長期(1973年までに)に事業が終了したニュータウンのうち、計画人口20,000人以上のものを対象。
 ・計画人口の大きいものから順に表記
 ・赤は関西のニュータウン
 資料：国土交通省HP (全国のニュータウンリスト)

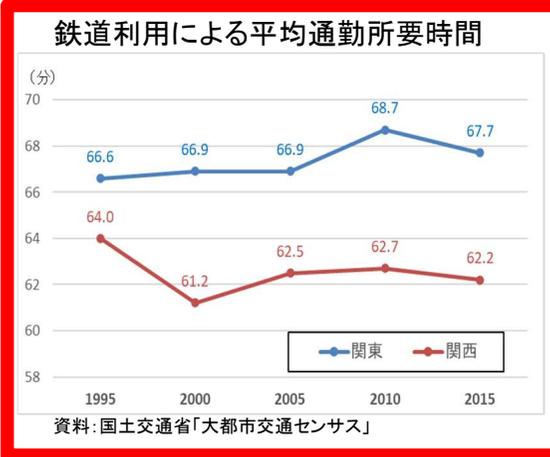
大阪府の密集市街地域図



関西の地震時等に著しく危険な密集市街地

都道府県	市町村	地区数	面積
滋賀県	大津市	2 地区	10 ha
京都府	京都市	6 地区	220 ha
大阪府		33 地区	1,014 ha
	大阪市	10 地区	641 ha
	堺市	1 地区	18 ha
	豊中市	11 地区	137 ha
	門真市	5 地区	108 ha
	寝屋川市	4 地区	72 ha
	東大阪市	2 地区	38 ha
兵庫県	神戸市	4 地区	190 ha
計		45 地区	1,434 ha

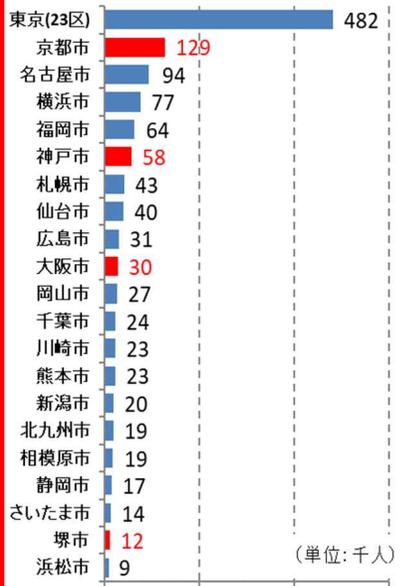
資料：国土交通省「地震時等に著しく危険な密集市街地」について(2021年3月時点)



(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏⑥

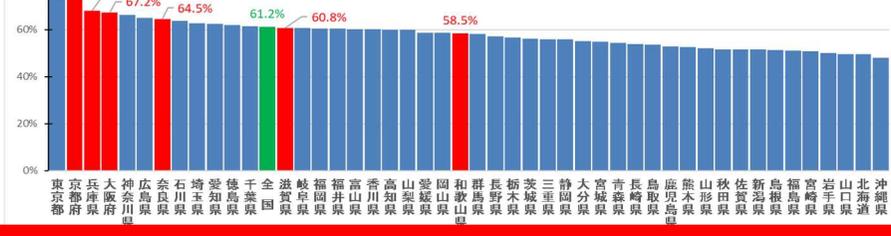
- 政令市の学部学生数は、関西では京都市129千人(1位)、神戸市58千人(5位)、大阪市30千人(9位)、堺市12千人(19位)。
- 関西の女性の大学・短大進学率は高く、全国のトップ10に関西4府県が入っており、また関西の女性の大学卒業者の就職率も全国平均を上回っているにもかかわらず、女性の就業率は低い方から10府県の中に関西4府県が入っている。
- 2019年の関西主要都市での国際会議開催件数は、京都81件、大阪25件、神戸24件であり、東京(305件)との差が歴然。

政令市の学部学生数 (2022年)



資料: 文部科学省「令和4年度学校基本調査」

女性の大学・短大への進学率(2022年)

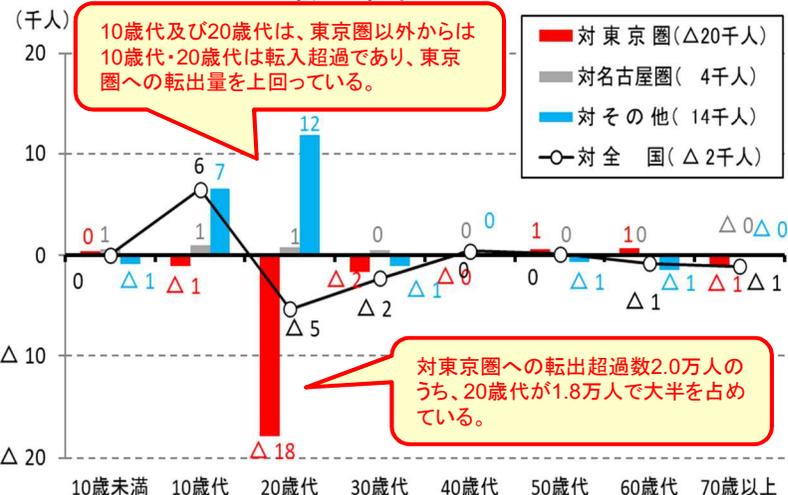


(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏⑦

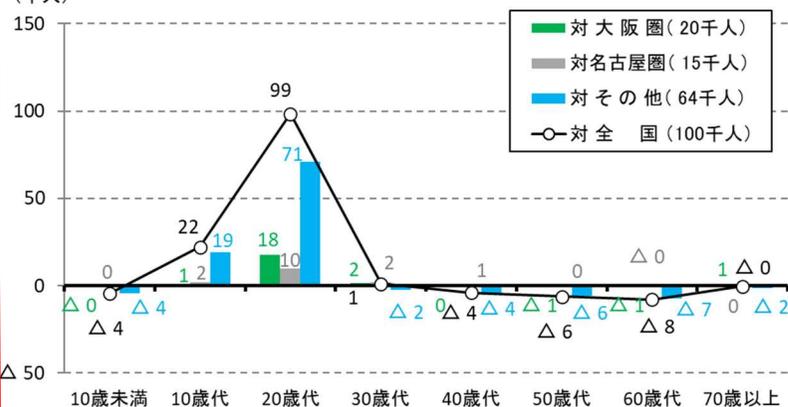
○大阪圏は10歳代は転入超過であるが、20～30歳代は転出超過であり、特に20歳の東京圏への流出が顕著である。
 ○大阪圏は1970年代半ば以降社会減が続いており、近年は15～19歳の年齢層は転入超過であるが20・30歳代は転出超過。

圏域間の年齢階層別転入超過数(2022年)

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)



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

注)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

(千人) ※日本人の移動者数

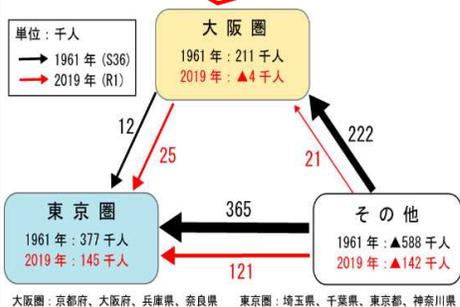
3大都市圏の転入超過数



■ 1961年と2019年の比較

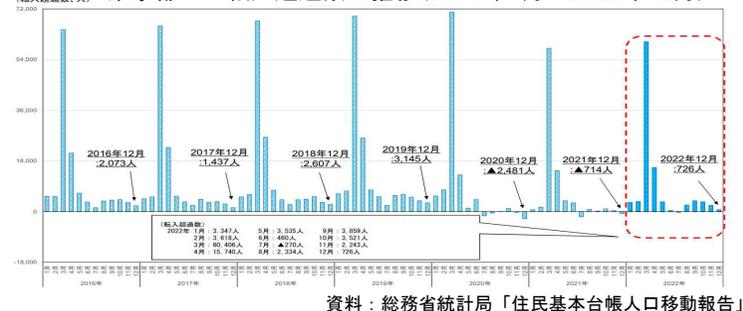
※大阪圏で最も転入超過数が多かった1961年とコロナ禍前の最新の2019年を比較(数値は転入超過数:千人)

大阪圏は人口流入がピークであった1961年時点でも東京圏へは既に転出超過

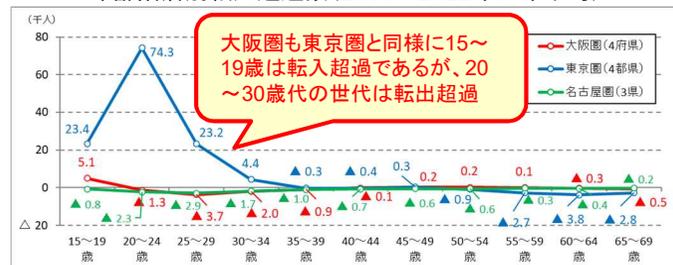


資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

東京都への転入超過数の推移(2016年1月～2022年12月)



年齢階層別転入超過数(2018～2022年の年平均)



(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏⑧

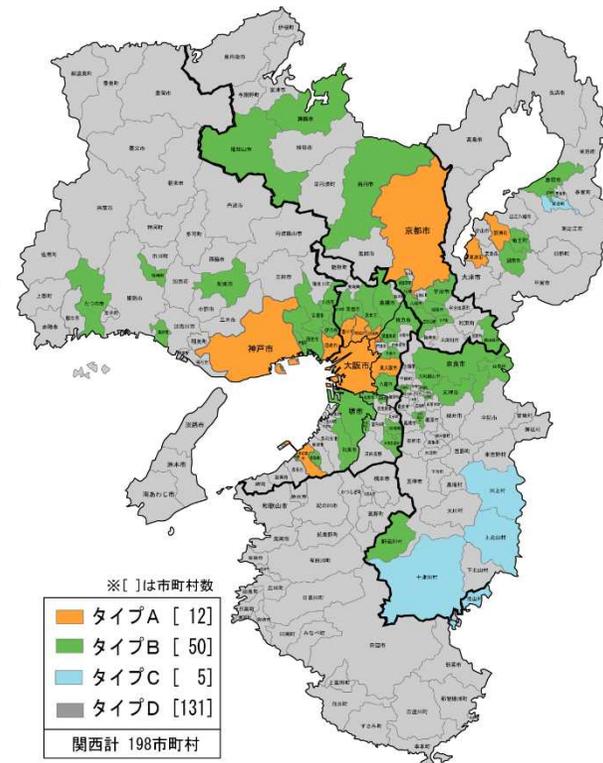
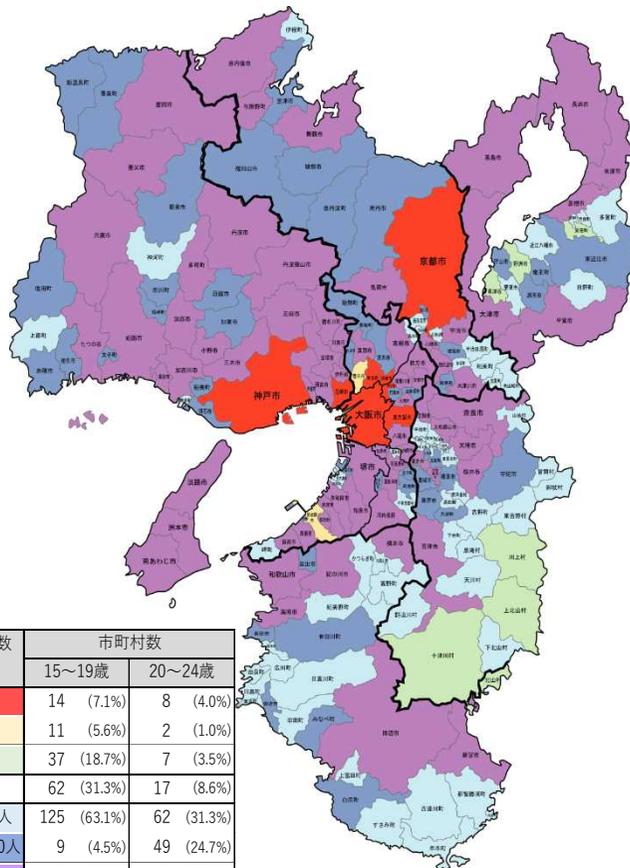
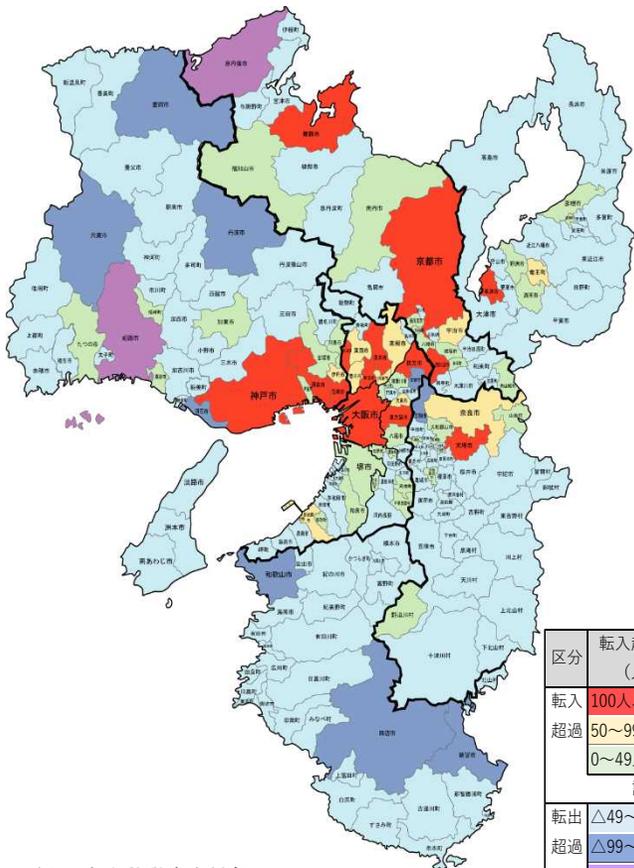
○2014年の15～19歳(大学等入学時)の人口動向は、関西198市町村のうち136市町村(69%)が転出超過で、主に地方部の人口流出が顕著。
 ○これと同世代である2019年の20～24歳(就職時)は、181市町村(91%)が転出超過であり、就職時には大半の市町村が人口流出となっている。
 ○関西の198市町村を入学時、就職時の人口移動状況(転入超過、転出超過)により4つのパターンに区分すると、「入学時、就職時ともに転出超過」(131市町村)、「入学時:転入超過、就職時:転出超過」(50市町村)の順で多く、この2タイプが9割以上を占めている。
 ○また、入学時に転出超過であった136市町村のうち、就職時に転入超過となったのは僅か5市町村のみであり、京都、大阪、神戸の三大都市とその周辺の一部の都市を除いた大半の市町村において、進学で流出した若者が就職時に戻ってきていない状況がうかがえる。

市町村別転入超過数(大学等入学時/就職時)

大学等入学時、就職時における人口移動パターン

■大学等入学時(15～19歳):2014年

■就職時(20～24歳):2019年



区分	転入超過数 (人)	市町村数	
		15～19歳	20～24歳
転入超過	100人以上	14 (7.1%)	8 (4.0%)
	50～99人	11 (5.6%)	2 (1.0%)
	0～49人	37 (18.7%)	7 (3.5%)
計		62 (31.3%)	17 (8.6%)
転出超過	△49～△1人	125 (63.1%)	62 (31.3%)
	△99～△50人	9 (4.5%)	49 (24.7%)
	△100人以下	2 (1.0%)	70 (35.4%)
	計	136 (68.7%)	181 (91.4%)
市町村計		198 (100.0%)	198 (100.0%)

タイプ		市町村数
A	入学時、就職時とも転入超過	12 (6.1%)
B	入学時:転入超過、就職時:転出超過	50 (25.3%)
C	入学時:転出超過、就職時:転入超過	5 (2.5%)
D	入学時、就職時とも転出超過	131 (66.2%)
計		198 (100.0%)

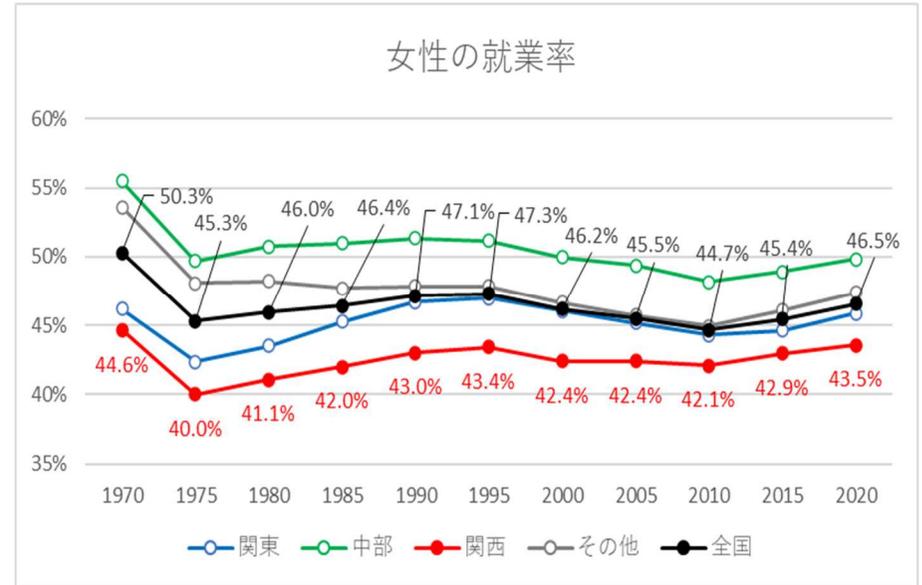
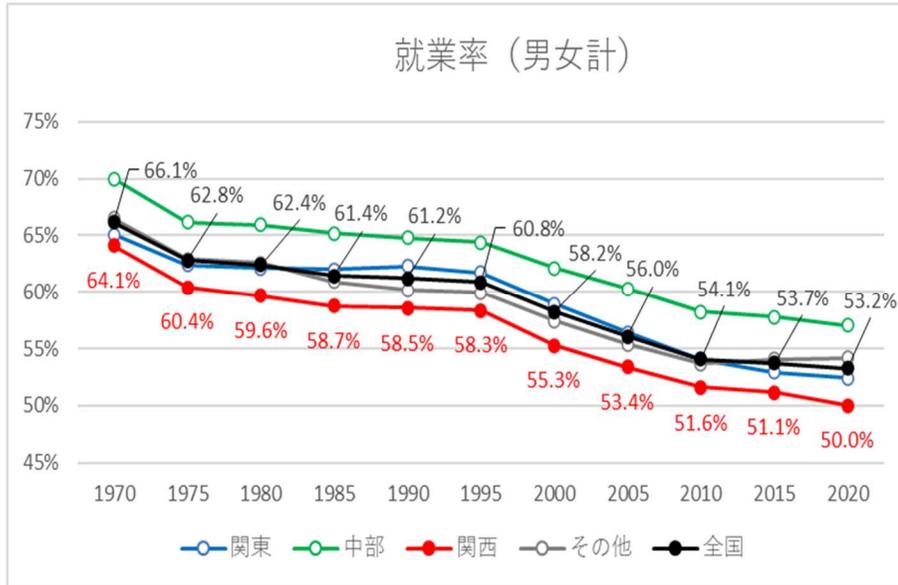
注)日本人移動者を対象

資料:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」
(2014年・2019年)

(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏⑨

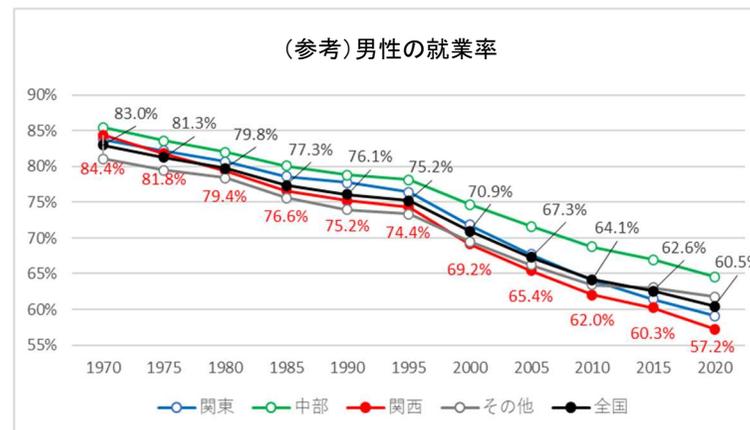
- 我が国の就業率は高齢化の進展とともに減少している一方で、女性の就業率は増加傾向である。
- 関西の就業率は他圏域と比較して低く、2020年は全国が53.2%であるのに対し、関西は50.0%となっている。
- 関西においても女性の就業率は増加しているものの、依然として他圏域よりは低く、2020年は全国が46.5%であるのに対し、関西は43.5%となっている。

就業率の推移



注) 就業率: 15歳以上人口に対する就業者数の割合

資料: 総務省統計局「国勢調査」

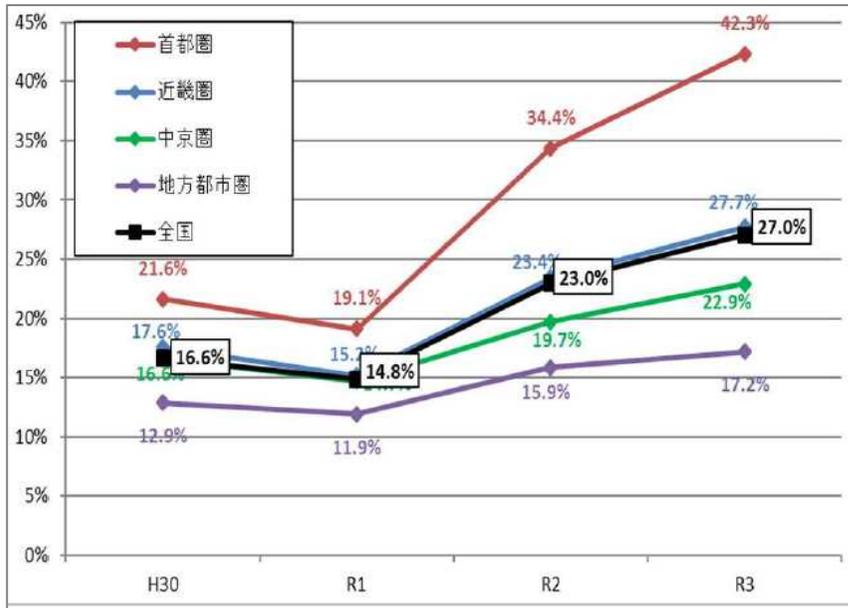


(3) ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏⑩

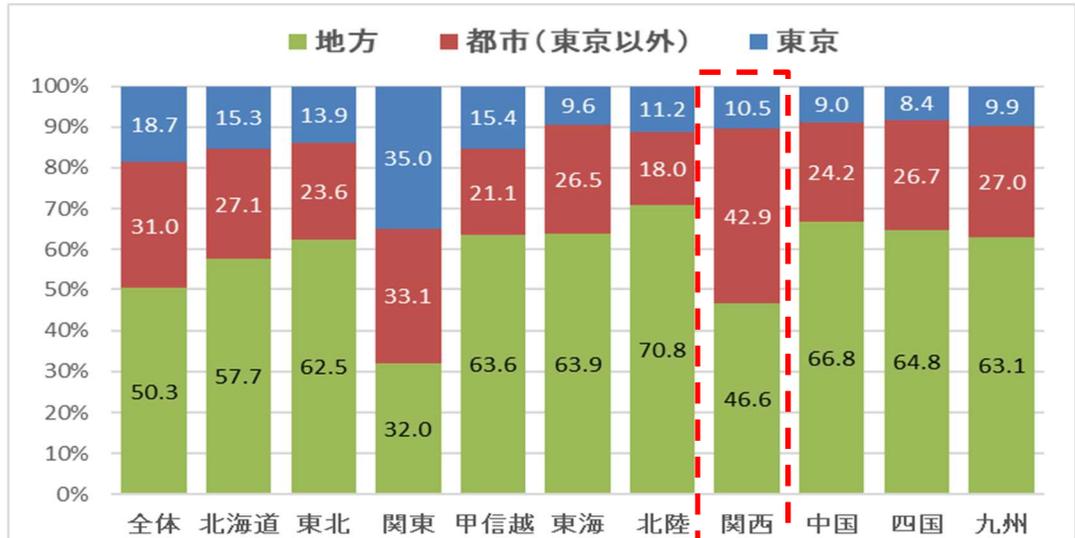
- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、テレワークが急速に進展し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方が可能となっている。
- テレワークの進展により職業選択や就職先の幅が広がり、これまで大都市でしかできなかった仕事に地方に居住しながら従事することや居住地選定の選択肢の拡大等により、余暇の充実や社会活動への参加機会の増加などが期待される。

テレワーク等が推進され、働く場所が自由になった際の希望居住地域(卒業高校のエリア別)

テレワークの実施率の推移



資料：テレワーク人口実態調査



注)各エリアの対象地域は以下のとおり

- 北海道…北海道
- 東北…青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
- 関東…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
- 甲信越…新潟県、山梨県、長野県
- 東海…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
- 北陸…富山県、石川県、福井県
- 関西…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
- 中国…鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
- 四国…徳島県、香川県、愛媛県、高知県
- 九州…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

資料：マイナビ 2023年卒 大学生Uターン・地元就職に関する調査(2022年5月)

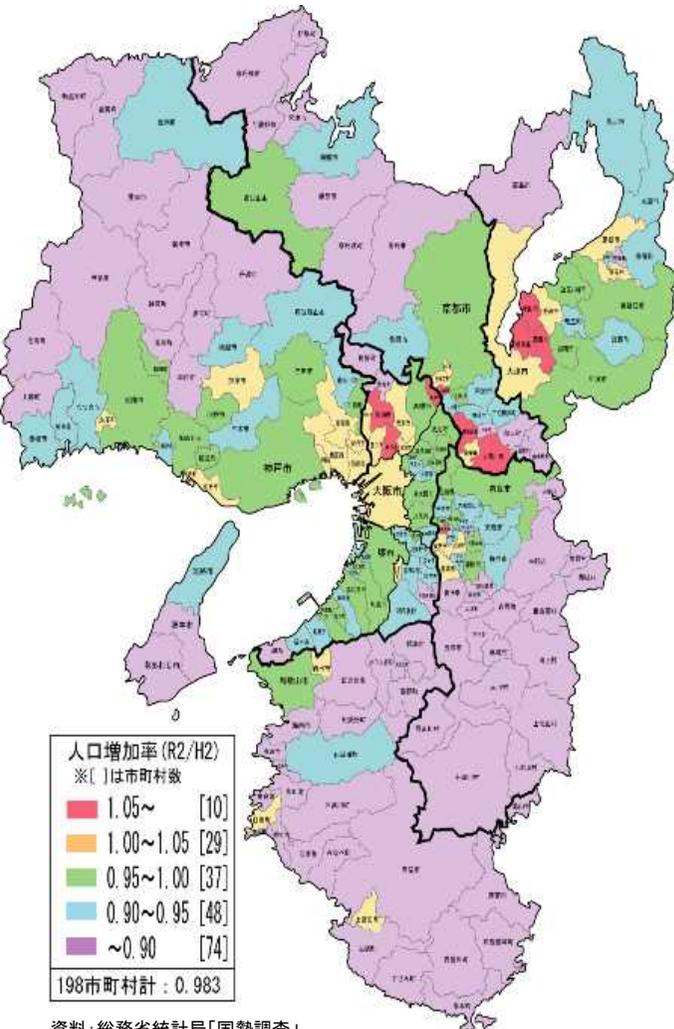


(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下①

○関西においても、地方部は特に人口減少・高齢化が進んでおり、行政サービス水準の低下や生活関連サービスの縮小など、住民生活への影響が懸念される。

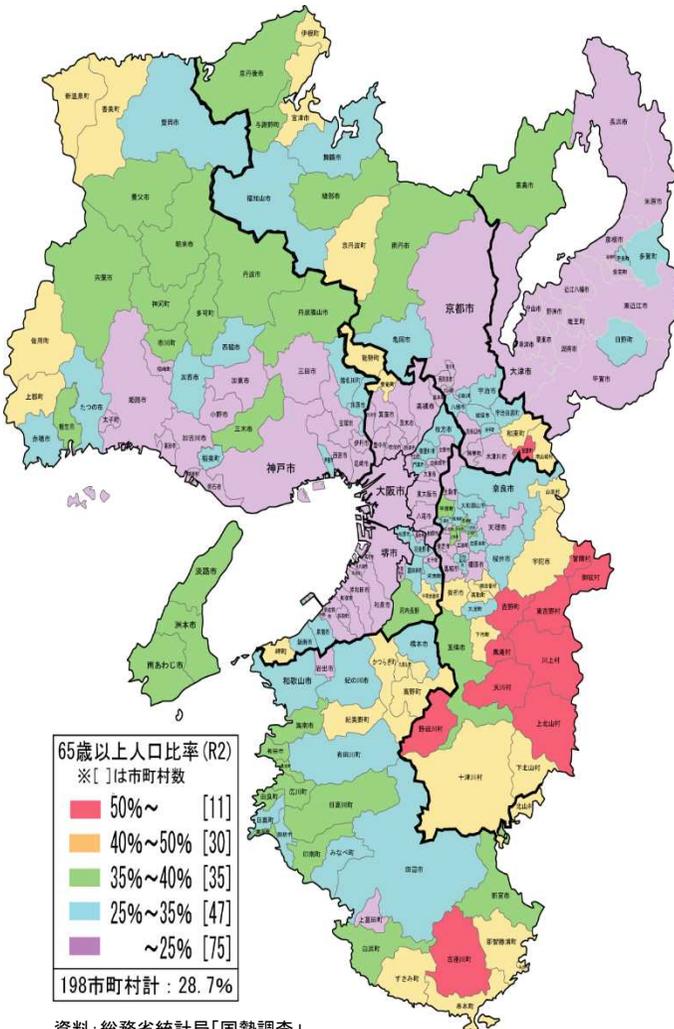
○低未利用地の割合は地方部で高い傾向にあり、関西では滋賀県、京都府、和歌山県が全国平均を上回っている。

市町村別人口増減率(2010年→2020年)



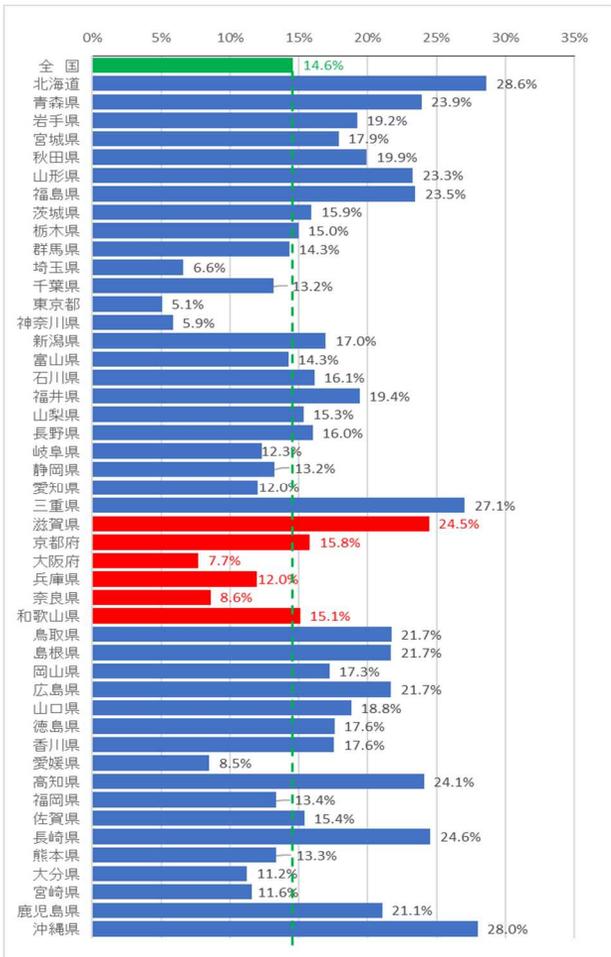
資料: 総務省統計局「国勢調査」

65歳以上人口比率(2020年)



資料: 総務省統計局「国勢調査」

低未利用地の割合(2018年)



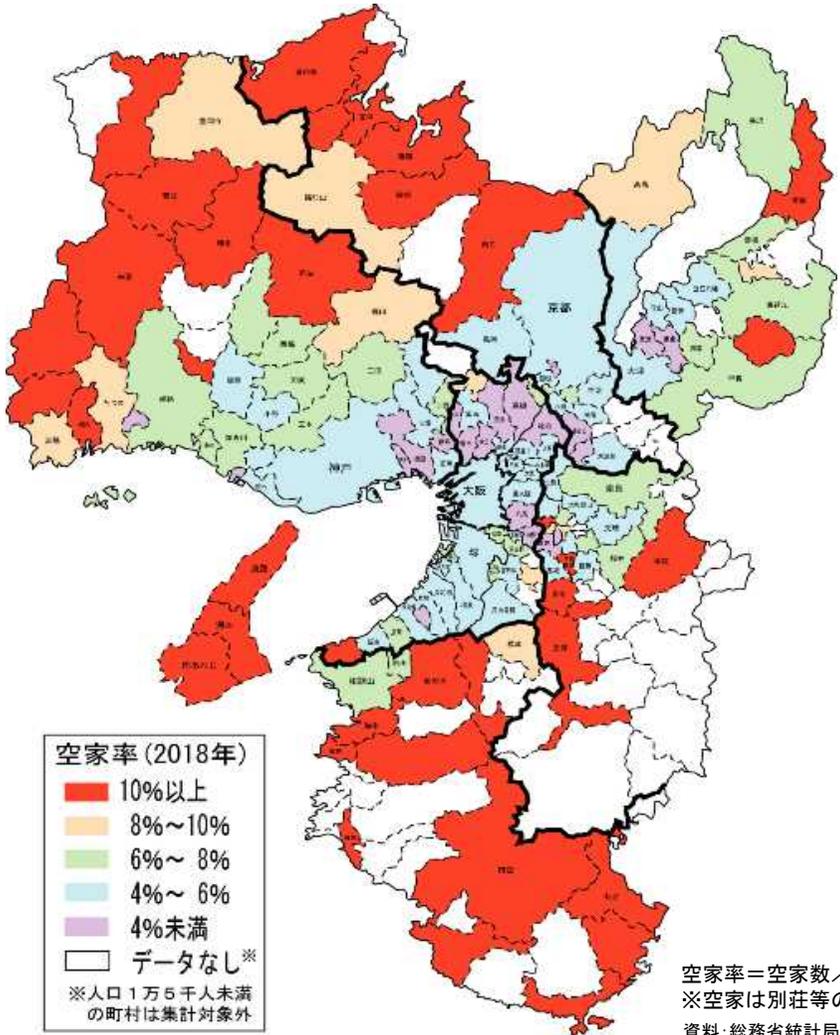
注) 低未利用地は法人所有の「駐車場」、「資材置場」、「利用できない建物(廃屋等)」、「空き地」及び個人所有の「屋外駐車場」、「資材置場」、「利用していない(空き地)」、「その他(原野など)」の合計値

資料: 総務省・国土交通省「土地基本調査」

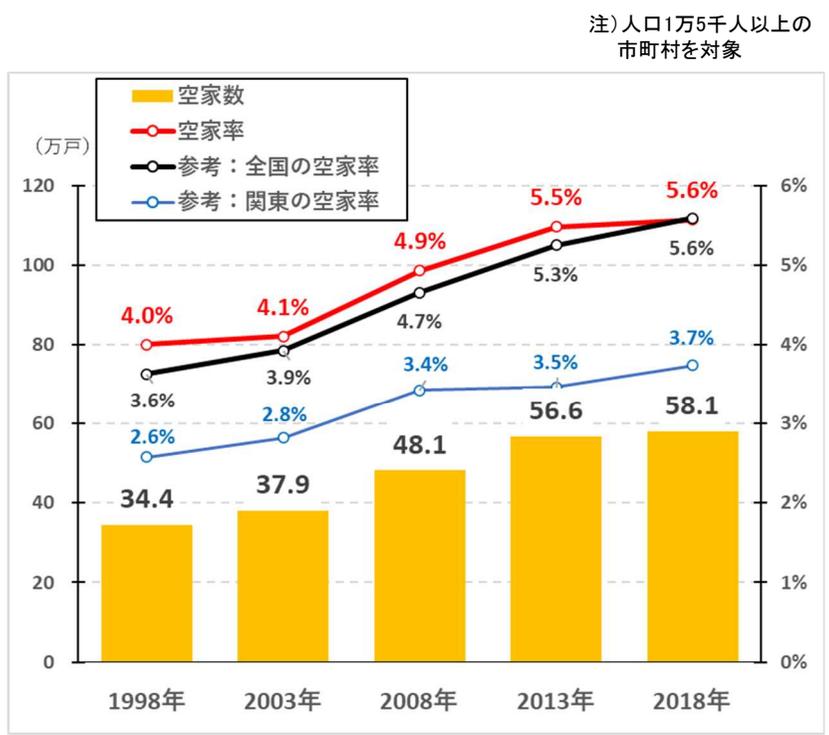
(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下②

○関西の地方都市では、空き家の増加が進んでいる。

市町村別の空家率(2018年)



空家数・空家率の推移(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

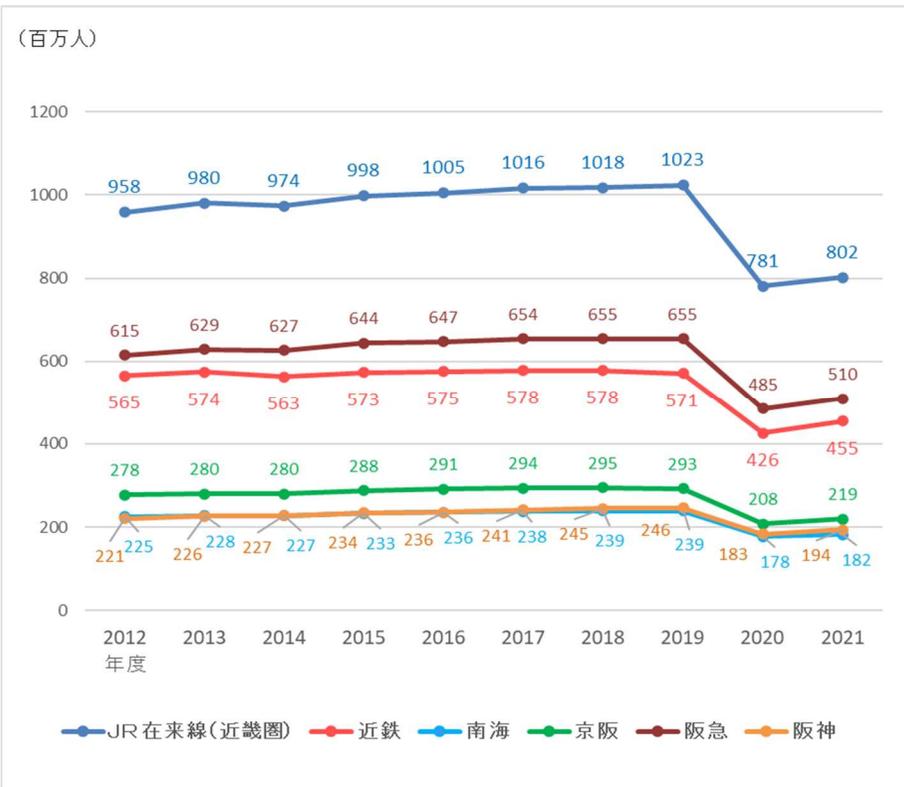
資料：総務省統計局「住宅・土地統計調査」

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
 資料：総務省統計局「平成30年 住宅・土地統計調査」

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下③

- 関西の鉄道輸送人員は、JR西日本(在来線)及び在阪私鉄5社ともに2019年度までは横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等により2020年度は大きく減少し、公共交通を取り巻く環境が大きく変化。
- 2021年の定期券の発売枚数は、全ての圏域で前回調査(2015年)から約2~3割減少。

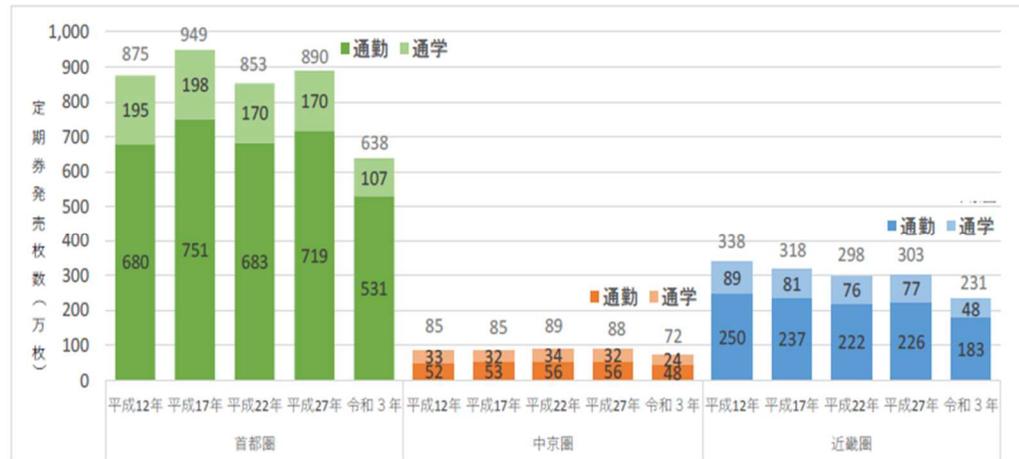
JR(在来線)と在阪私鉄5社の輸送人員



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

圏域別定期券発売枚数の推移



注)「定期券発売実績調査」結果(調査時点で有効な通勤・通学定期券の発売枚数を集計)。
 通勤定期券、通学定期券を積み上げた数値と合計値は四捨五入の関係で必ずしも一致しない場合がある。
 注)調査対象圏域は、東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間や東京23区、名古屋、大阪市への通勤・通学者数の比率等から設定(下記都道府県のうち、一部の地域)
 首都圏:東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、群馬県、栃木県、山梨県
 中京圏:愛知県、岐阜県、三重県
 近畿圏:大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県、三重県

資料:国土交通省「第13回大都市交通センサス調査の公表について ~三大都市圏の鉄道の利用実態に関する調査結果~」

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下④

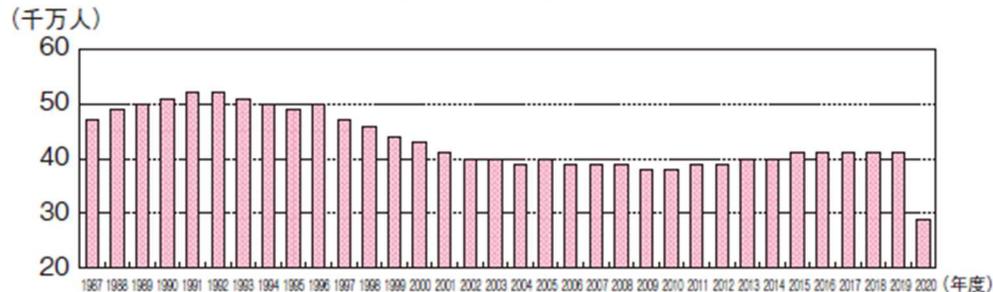
○JRでは、白浜～新宮、西脇市～谷川、寺前～和田山区間などが1日2,000人未満の線区となっており、持続可能な公共交通の確立に向けた対応が課題

○2020年度の地域鉄道の輸送人員は、2019年度と比較して約28%の減少

在来線 線区別利用状況(2019年度実績)



地域鉄道の輸送人員の推移(全国)

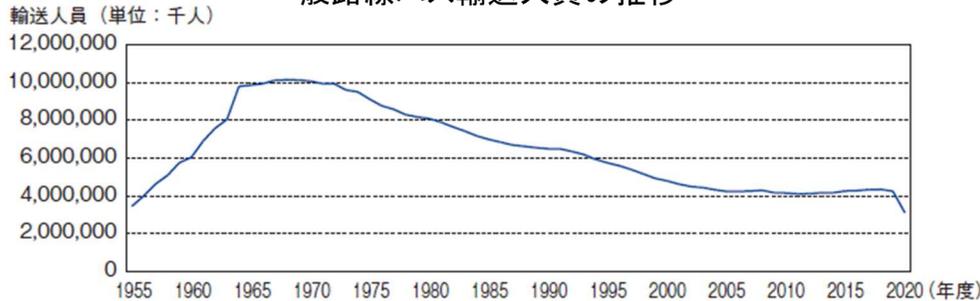


注)輸送密度:「データで見るJR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記
平均通過人員=各路線の年度内の旅客輸送人キロ÷当該路線の年度内営業キロ÷年度内営業日数
資料:JR西日本「輸送密度2,000人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示」

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下⑤

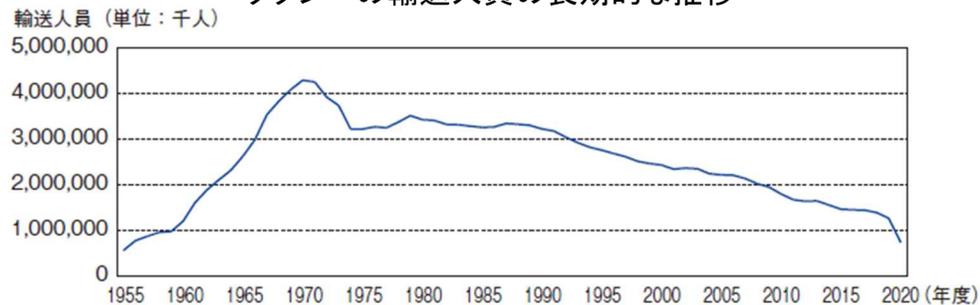
○2020年度の三大都市圏における一般路線バスの輸送人員は、2019年度と比較して74%の減少。
 ○2020年度のタクシーの輸送人員は、2019年度と比較して約61%の減少。

一般路線バス輸送人員の推移



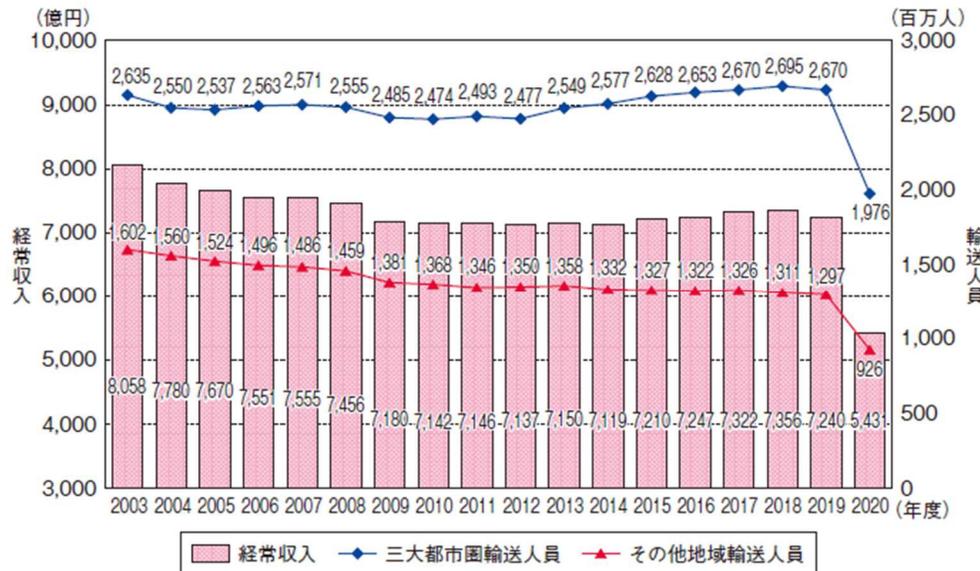
資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成(令和4年版交通政策白書)

タクシーの輸送人員の長期的な推移



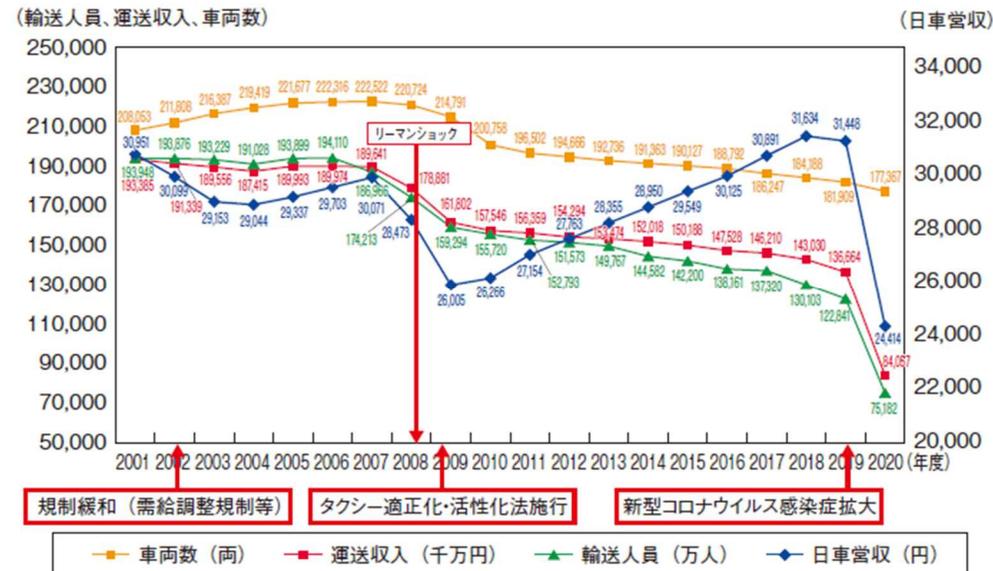
資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成(令和4年版交通政策白書)

都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員、営業収入の推移



注)各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料:国土交通省自動車局作成(令和4年版交通政策白書)

タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



注)日車営収:実働1日1車当たりの運送収入
 資料:国土交通省自動車局作成(令和4年版交通政策白書)

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下⑥

- 関西の道路は、道路改良の遅れ及び混雑度が高い区間が多く存在することから、全ての府県において道路整備率が全国平均より低い。
- 特に奈良県の道路整備率は32.5%と全国ワースト。
- 近畿圏の北部に位置する但馬や丹後・中丹、滋賀県東北部、あるいは南部に位置する奈良県中部などでは、京都市や大阪市からの訪問施設間の移動に平均で180分以上の時間を要している。

●都道府県道以上の道路整備率



※道路整備率：整備済延長／実延長
 整備済延長：改良済延長（車道幅員5.5m以上）－ 混雑度1.0以上の延長（車道幅員5.5m以上）
 実延長：道路延長

※高速道路を除く一般国道、都道府県道以上
 資料：「道路統計年報2021」を基に近畿地方整備局作成

※府県の値については、政令市分含む

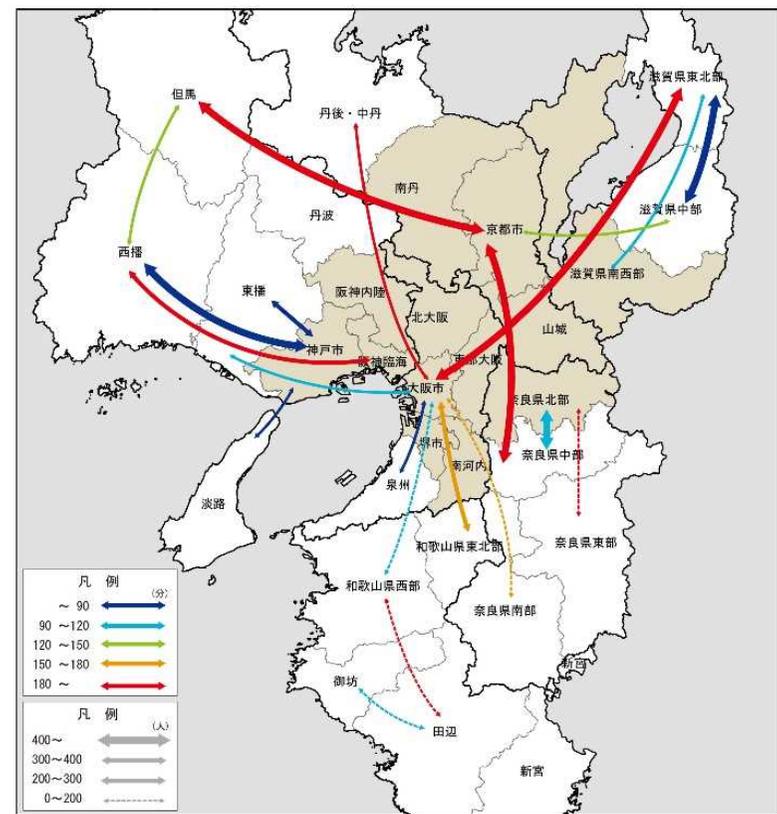


① 幅員が狭く、すれ違いが不可能なトンネル



② 改良完了箇所でも通勤時間帯等において交通渋滞が発生している

各地域の観光資源間の移動における平均所要時間



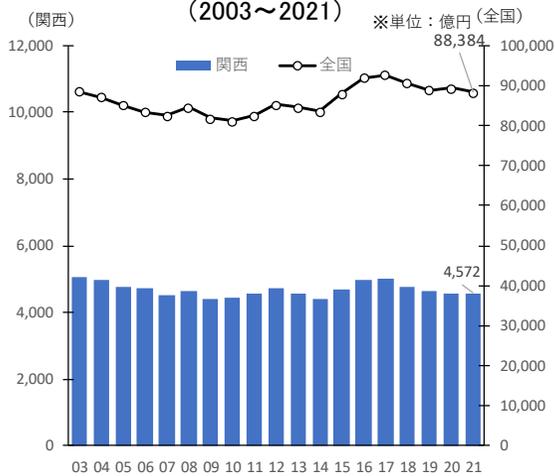
※所要時間は、ある訪問施設の出発時間と次の訪問施設の到着時間の差分で算出
 ※例えば、鉄道の乗車時間と駅から訪問施設間の端末交通における移動時間を含む

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）

(4) 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下⑦

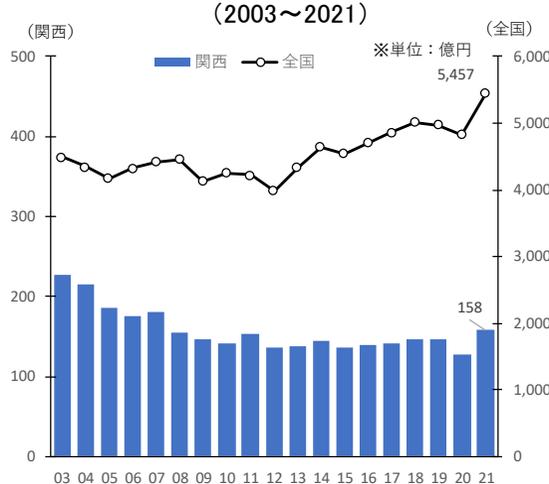
- 関西の農業、林業、水産業のいずれも産出額がここ10年はほぼ横ばい状態で、従事者の減少や高齢化の進行が課題。
- 我が国のカロリーベースの食料自給率は1998年度に40%まで低下したが、以降は、おおむね40%前後で推移。
- 生産額ベースの食料自給率は、2001年度に70%に低下し、以降は60%から70%台前半の範囲で推移。

農業産出額の推移



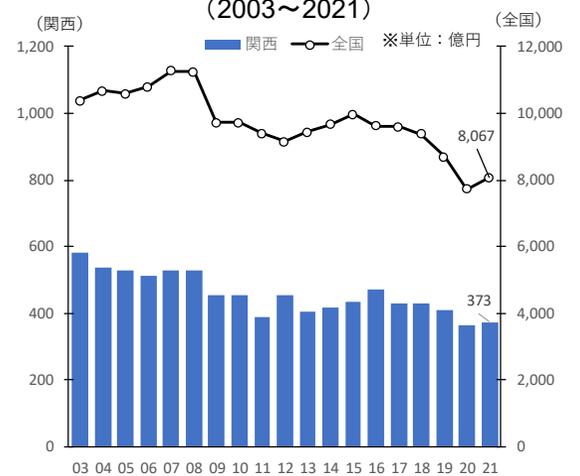
資料: 農林水産省「生産農業所得統計」

林業産出額の推移



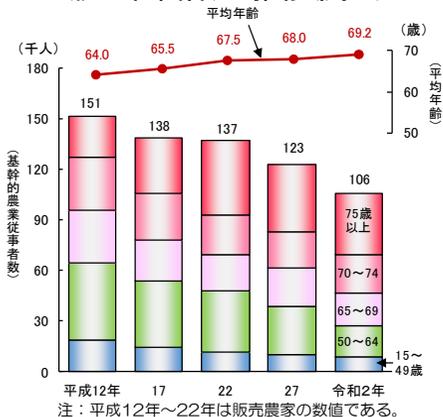
資料: 農林水産省「林業産出額」

海面漁業産出額の推移



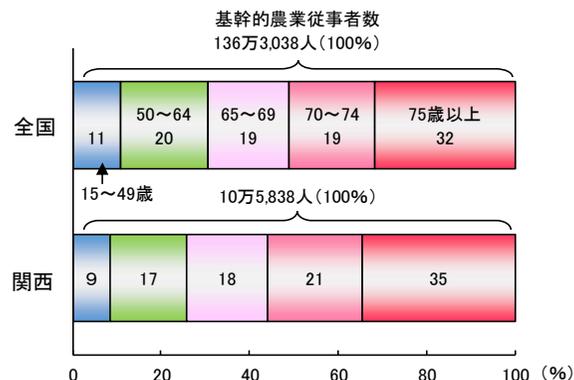
資料: 農林水産省「漁業産出額」

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)



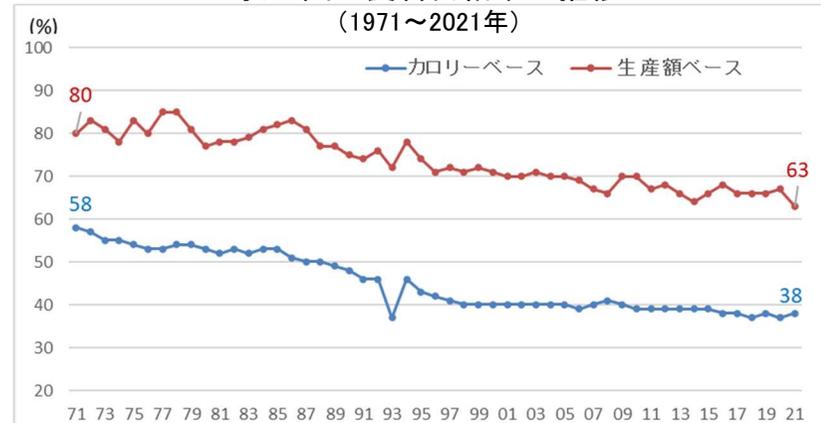
資料: 農林水産省「農林業センサス」

年齢別基幹的農業従事者数割合 (個人経営体) (全国及び関西) (令和2年)



資料: 農林水産省「農林業センサス」

我が国の食料自給率の推移

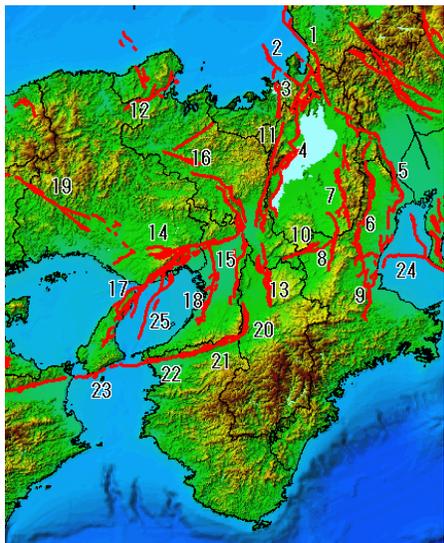


資料: 農林水産省「食料自給率の推移」

(5) 関西を脅かす自然災害のリスク①

○関西では1995年の兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)や2018年の大阪府北部の地震等の大規模地震が発生し、今後30年以内に70~80%程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されている。

内陸の活断層と想定される地震規模



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

1995年1月 阪神・淡路大震災



出典:近畿地方整備局

2018年6月 大阪府北部の地震



出典:近畿地方整備局

2018.06.20 15:15

出典:近畿地方整備局

資料:地震調査研究推進本部資料

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

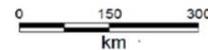
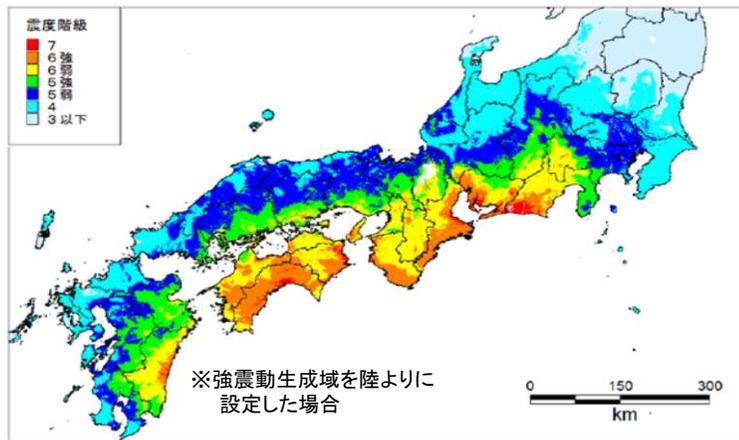
資料:気象庁HPより作成

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深度分布



資料:気象庁HP

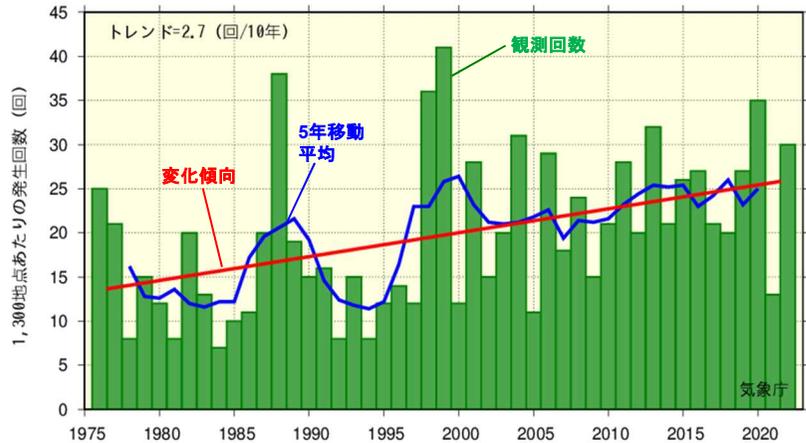
(5) 関西を脅かす自然災害のリスク②

- 近年、全国各地において雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。
- 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。

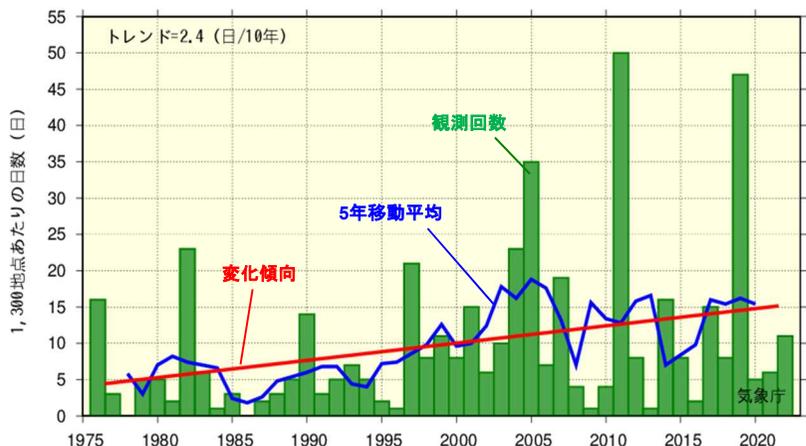
近年の大雨の状況

(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】



【日降水量400mm以上】



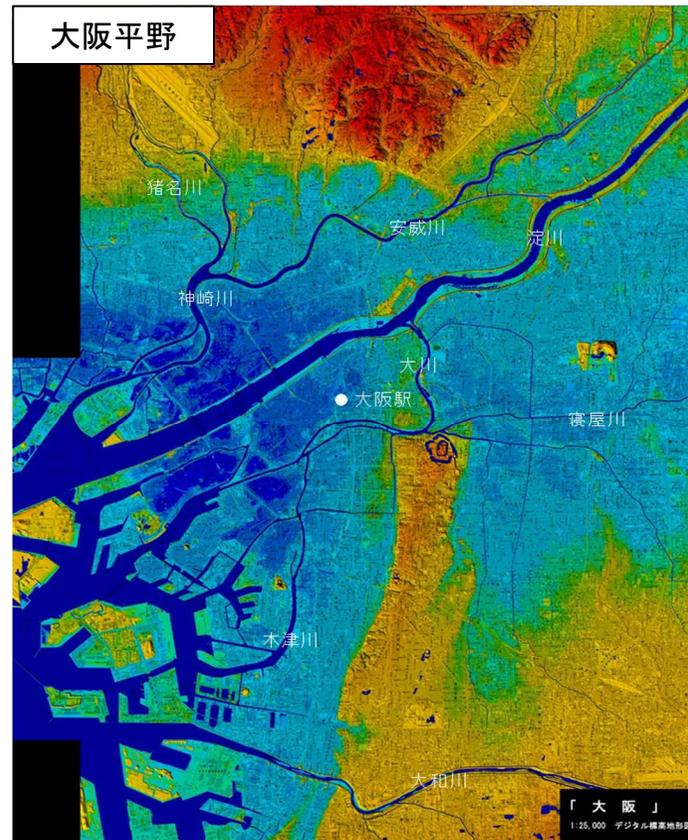
資料: 気象庁HP

2018年7月豪雨の被害状況



出典: 近畿地方整備局

大阪平野部の海拔ゼロメートル地帯



大阪都心部の海拔ゼロメートル地帯の位置と断面図



(5) 関西を脅かす自然災害のリスク③

○2018年の台風第21号による風水害は、神戸港や大阪港において過去最高潮位を記録し、暴風で流されたタンカーが衝突して関西国際空港連絡橋が損壊するなど、甚大な被害をもたらした。

○地籍調査は、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%と遅れている。

2018年9月 台風第21号による風被害



出典：近畿地方整備局HP

流域治水プロジェクトの例

出在家地区河道掘削(猪名川)



御杖村の地域おこし隊(森林保全)



土砂災害に関する出前講座(奈良県)

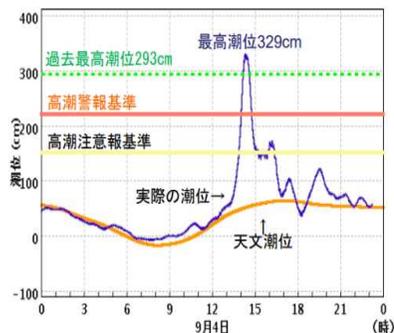
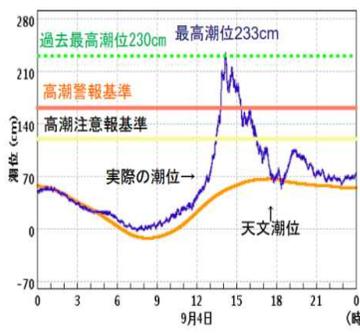


出典：淀川流域治水協議会「淀川水系流域治水プロジェクト(令和4年3月版)」

※神戸港や大阪港では過去最高潮位を上回る潮位を記録

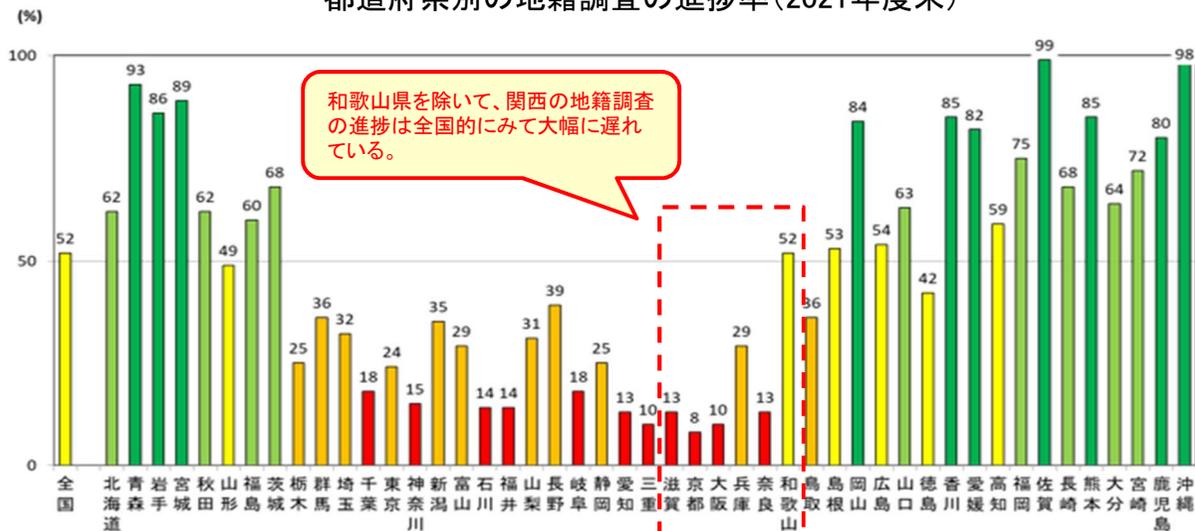
潮位(神戸港)

潮位(大阪港)



資料：近畿地方整備局「台風第21号被害の検証について」

都道府県別の地籍調査の進捗率(2021年度末)



和歌山県を除いて、関西の地籍調査の進捗は全国的にみて大幅に遅れている。

(注)地籍調査は、国土調査促進特別措置法に基づく国土調査事業十箇年計画により促進されており、現在は令和2年度から11年度までを計画期間とする第7次計画の期間中である

資料：国土交通省 地籍調査Webサイト

(5) 関西を脅かす自然災害のリスク④

- 南海トラフ地震による甚大な被害が想定される紀南地域においては、唯一の幹線道路である国道42号が寸断されることから、代替路(ダブルネットワーク化)の整備が必要
- 近畿地方整備局管内では、道路の通行規制のうち、台風、豪雨、豪雪に伴う規制がそれぞれ約3割を占めており、代替路を確保することが必要

●すさみ町～紀宝町における道路高と最大津波高の関係

