⑵　近畿圏の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

経済発展により魅力を増したアジアの主要都市が急速に台頭し、国際的な都市間競争が激化している。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、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を的確に取り込んでいかなければならない。

そのためにも、首都圏と並び我が国第２の経済圏域である近畿圏が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）と東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）との間で大きな差が生じており、域内総生産の伸び、内国普通法人数、人口の社会増のいずれにおいても、東京圏との格差は拡大しており深刻な状況が続いている。

近畿圏では環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンク※３が残っており、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れている。都市鉄道ネットワークについても、「近畿圏における望ましい交通のあり方について（近畿地方交通審議会答申第８号）」における中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線については整備が進んでいないところである。また、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、平成34年度末の金沢・敦賀までの開業に向け、着実な整備を進める必要がある。さらに、東京都、名古屋市付近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、平成39年の東京・名古屋間の開業に向けて、整備が進められている段階であり、大阪までの開業には東海旅客鉄道株式会社の長期試算見通しによると、平成57年までの期間を要する見込みである。このような状況にあるリニア中央新幹線については、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。なお、北陸新幹線及びリニア中央新幹線については、近畿圏の自治体・経済界から早期整備を強く望む声があがっており、平成26年には「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」が設立されている。

国際海上物流においては、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。

近畿圏を首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させるためには、アジアのゲートウェイ機能を担うとともに、高度な学術・研究機能の強化・活用や産学官の連携による次世代産業の創出を始めとする移輸出型産業※４の成長を図ることや、日本及びアジアの研究者や高度人材を結集し、起業環境を整え、交流拠点を創出していくことが重要である。また、インバウンドによる観光消費の拡大を地域の雇用を支える地域消費型産業の活性化につなげ、暮らしやすさとあいまって、東京一極集中の是正の受け皿となることが重要である。

⑶　外国人旅行者の急激な増加

近年、訪日外国人旅行者数は、急増しており、我が国の経済にも好影響を与えている。近畿圏へも、外国人旅行者の多くが訪れており、また、外国人宿泊旅行者も増加している。

また、世界の国際観光市場や世界のクルーズ人口も今後も増加することが見込まれる。

国内外から近畿圏を訪れる観光客がもたらす経済効果を、近畿圏の広い範囲に行き渡らせるためには、交通基盤の整備が重要である。

外国人旅行者数の増加を踏まえ、成長する国際観光需要を取り込み、観光産業を人口減少下においても成長を続ける基盤産業としてより確立されたものとすべく、近畿圏全域に広がっていくよう、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。一方、外国人旅行者数の増加に伴い、宿泊施設の不足という新たな課題が浮かび上がっている。

さらに、観光消費は海外への販路の拡大にも資し、最終販売者のみならず原材料・中間財生産者への波及を通じて、国内での投資や地域の雇用を生み出す原動力となり得ることから、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も重要である。

⑷　ポテンシャルをいかし切れていない京阪神大都市圏

京都・大阪・兵庫の２府１県で、近畿圏の域内総生産、昼間人口、就業者数（従業地ベース）、常住人口の多くを占めており、生産面、居住面の両面において、京阪神都市圏の占めるウェイトが高い。

国際的な都市間競争に打ち勝つためには、優秀なヒトやモノを集積させ、国内外の投資、情報を獲得することが重要であり、そのためには、利便性を向上させ生産性を高めるための環境整備が重要であるが、京阪神都市圏においては、都市内高速道路ネットワークを始めとする道路ネットワークの整備が遅れ、多数の渋滞箇所、渋滞の慢性化が問題となっているなど、都市活動を支える交通インフラが脆弱である。

また、地震時等に著しく危険な密集市街地が32地区（約2,900ha）残存しており、そのほかの都市環境面においても多くの課題を抱えている。さらに、国際的な都市間競争の現状をみると、外国法人の在日拠点数は東京都と比べ、世界の国際会議件数は東京23区やアジア諸都市に比べ大きく引き離されている。

一方、京阪神都市圏は、多核型の圏域構造となっており、圏域内は鉄道網が整備され、関東圏と比較して平均通勤時間は短く、主要区間の平均混雑率は低い。また、東京圏に比べ地価が低いことから職住近接の住宅を確保することが比較的容易であるほか、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。このように、様々な年齢層にとって暮らしやすい都市圏としてのポテンシャルを秘めていると言えるものの、２府１県の人口集中地区の面積は増加し、その人口密度が微減していることから、低密度な市街地が拡散する傾向をみせている。

年齢構成別の流入人口をみると、大阪圏では15歳～24歳の年齢層では転入超過がみられる一方、20歳代後半の層では大阪圏は転出超過となり、それ以降の年齢層も均衡又は転出超過基調となっている。これらのことは、近畿圏の各都市の魅力不足や、高学歴女性の活躍場所の不足等がその要因となっているのではないかと懸念されている。

⑸　地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

近畿圏の地方都市は、長い歴史と個性的な魅力を持つ一方で、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。地方都市においては地域の個性をいかした活性化を進めるとともに、医療、福祉等の生活サービス機能を維持できるようにコンパクトシティ※５化を進めていく必要がある。また、地方都市間の連携や連携中枢都市圏の形成等、京阪神都市圏との対流促進・交流拡大のためにもミッシングリンクの解消を含む道路交通ネットワークの整備や地域公共交通の確保・維持・改善が課題である。

農山漁村では、農林水産業の総産出額の減少、従事者の高齢化、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、集落機能の低下等が進んでおり、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。

⑹　近畿圏を脅かす自然災害リスク

今後30年以内に70％程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており、また、近畿圏に多数ある活断層による地震の発生も危惧されている。

近畿圏では、火山災害のリスクは低いものの、風水害、土砂災害も過去に多数発生している。

近年、全国各地で雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しており、平成16年の台風23号、平成23年の台風12号、平成25年の台風18号による豪雨では、近畿圏内に甚大な被害をもたらした。都市機能が集積している大阪平野の多くはゼロメートル地帯であり、地下街などの地下空間利用が進んでいることから、水害のリスクは極めて高い。