

平成 20 年度

近畿圏整備計画の実施 に関する状況

平成 21 年 9 月
国土交通省国土計画局

この文書は、近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）第 17 条の 3 の規定に基づき、近畿圏整備計画の実施に関する状況について公表を行うものである。

近畿圏とは…

近畿圏整備法においては、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の区域を一体とした広域を「近畿圏」としている。

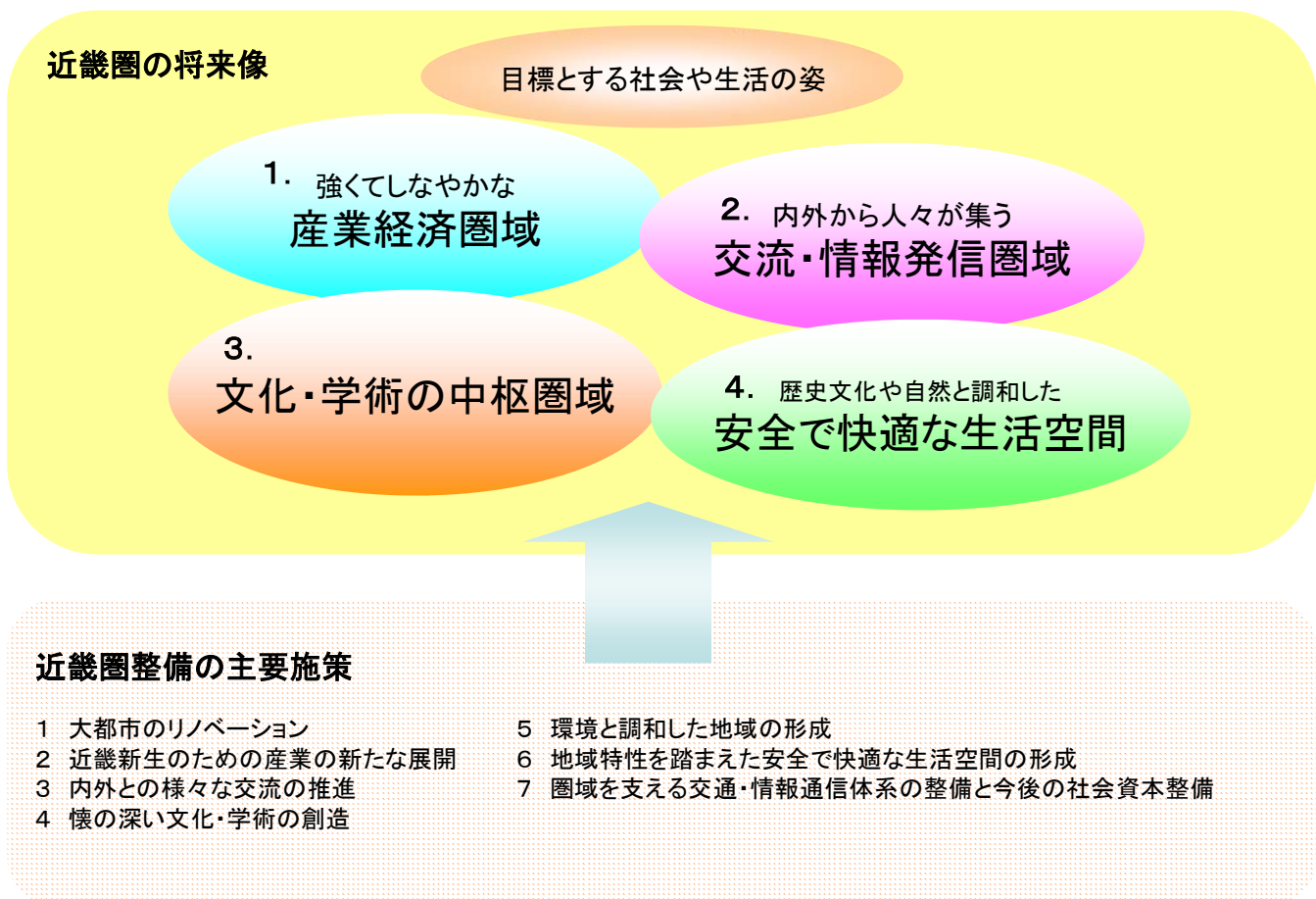
I 近畿圏整備計画

近畿圏整備計画（第5次）は、首都圏と並ぶわが国の経済、文化等の中心としてふさわしい近畿圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的とする近畿圏整備法（昭和38年法律第129号）に基づき、平成12年3月に策定された。

この計画の対象区域は、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県であり、計画の期間は、おおむね15箇年間である。

また、この計画は長期的かつ総合的な視点から今後の近畿圏整備の方向を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たすものであり、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、近畿圏の整備に関する諸計画及び諸施策の指針となるものである。

近畿圏整備計画（第5次）（平成12年3月）の概要

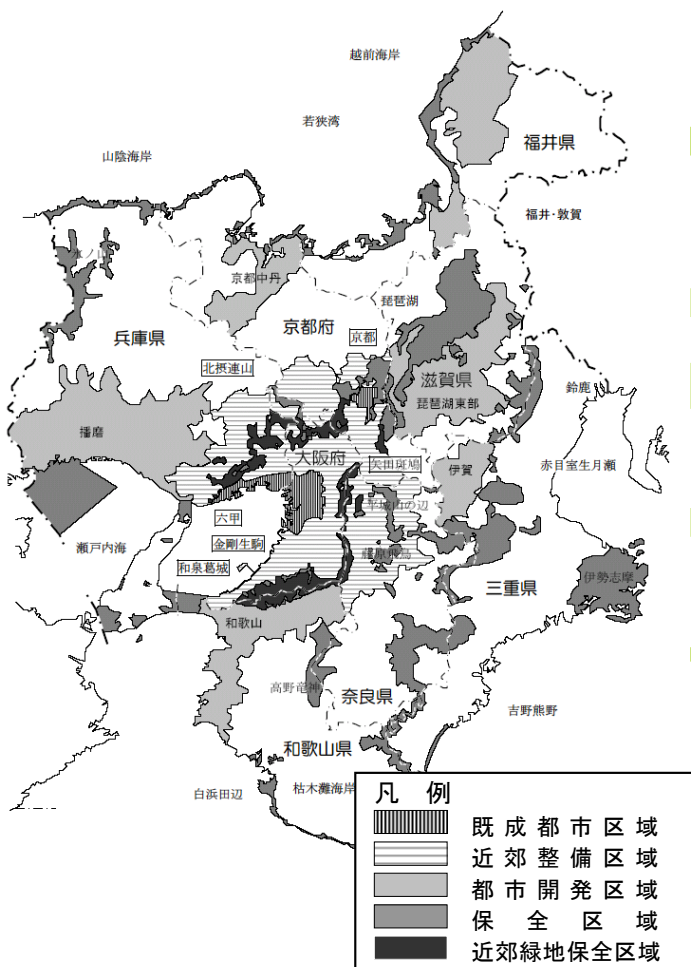


【近畿圏の政策区域】

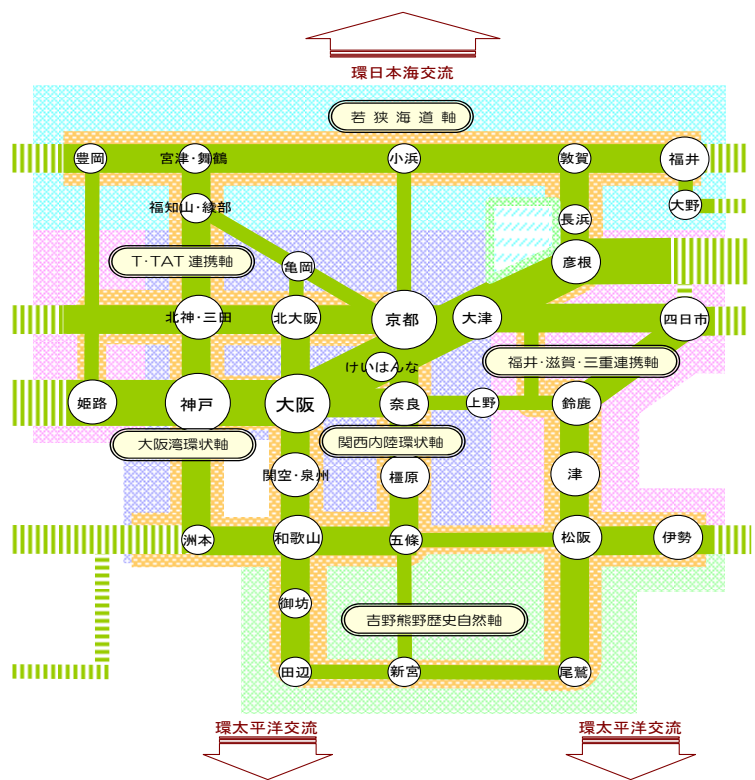
近畿圏整備法においては、近畿圏の建設とその秩序ある発展を図るため、「既成都市区域」、「近郊整備区域」、「都市開発区域」、「保全区域」といった政策区域を定めている（図表1）。

近畿圏は、高次都市機能、産業、文化、学術研究、自然等の個性を持つ都市・地域が圏域内に散在している。近畿圏整備計画（第5次）では、これらを「多核格子構造」でつなぎ、圏域全体にわたるネットワーク化により各都市・各地域の諸機能の圏域全体での共有・一体化を図ることにより、近畿圏全体の人々の生活と産業の活力の創出、再活性化を戦略としている（図表2）。

図表1 近畿圏の政策区域図



図表2 目指すべき圏域構造：多核格子構造



資料：近畿圏整備計画（第5次）より

II 平成 20 年度における計画の実施状況

1. 強くてしなやかな産業経済圏域の形成

近畿圏整備計画において近畿圏が目標とする 4 つの将来像ごとに、計画の実施状況を概観する。

(目標)

『近畿圏は、京阪神の高次都市機能の充実と連携による競争力の強化、高度な産業技術、学術研究の蓄積等をいかした新産業創出や既存産業の高度化を図る。これによって、情報中枢性や起業力の低下等の諸課題を克服するとともに、今後の地域間競争や世界経済の激動に耐え、柔軟に対応し、人々に経済的な豊かさをもたらすことのできる「強さ」と「しなやかさ」を持った「産業経済圏域」の形成を目指す。また、これを通じて我が国全体の経済の活性化にも大きく寄与する。』

(状況)

バブル崩壊後の厳しい経済状況を経て、近年の工場立地件数や鉱工業生産指数は、回復傾向がみられるが、2008 年度下半期から世界的な金融危機の影響により低下している（図表 3）。一方、近畿圏における新産業分野であるバイオ等医薬関連産業の事業所数は他の圏域よりも高水準で推移するとともに、情報通信機器産業の出荷額においては増加傾向を示している（図表 4）。さらに、国際特許出願件数も、近年、増加傾向にある（図表 5）。

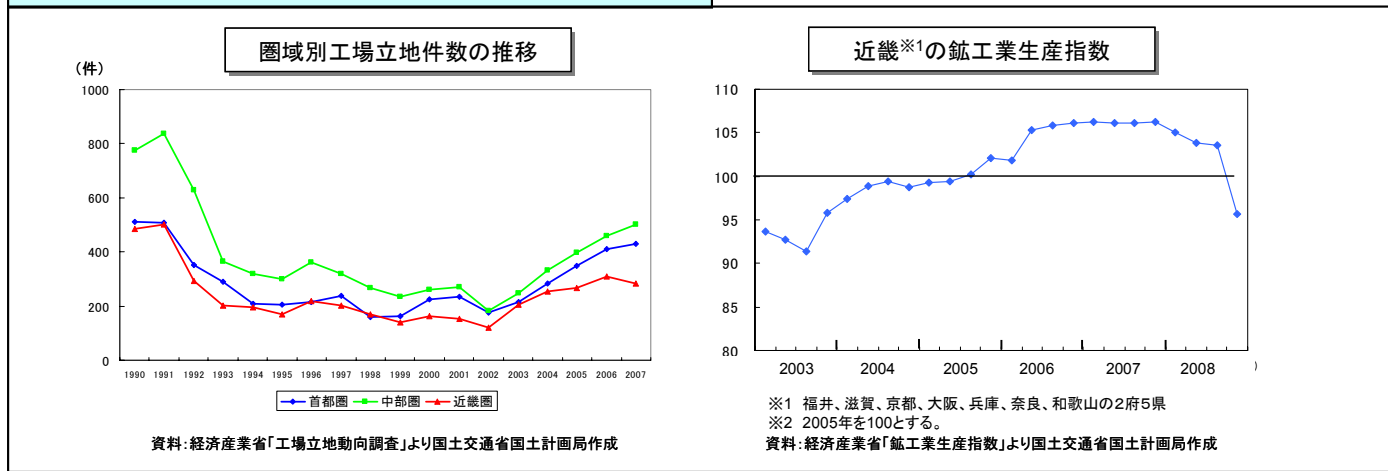
(トピックス)

平成 20 年 9 月 13 日、京都縦貫自動車道の綾部安国寺 I C ~ 京丹波わち I C 間 7.7 km が開通した。これにより、宮津市 ~ 京都市間の所要時間が約 15 分短縮され、京都府を南北につなぐ産業・物流・観光の交通軸として、大きな役割が期待されている。

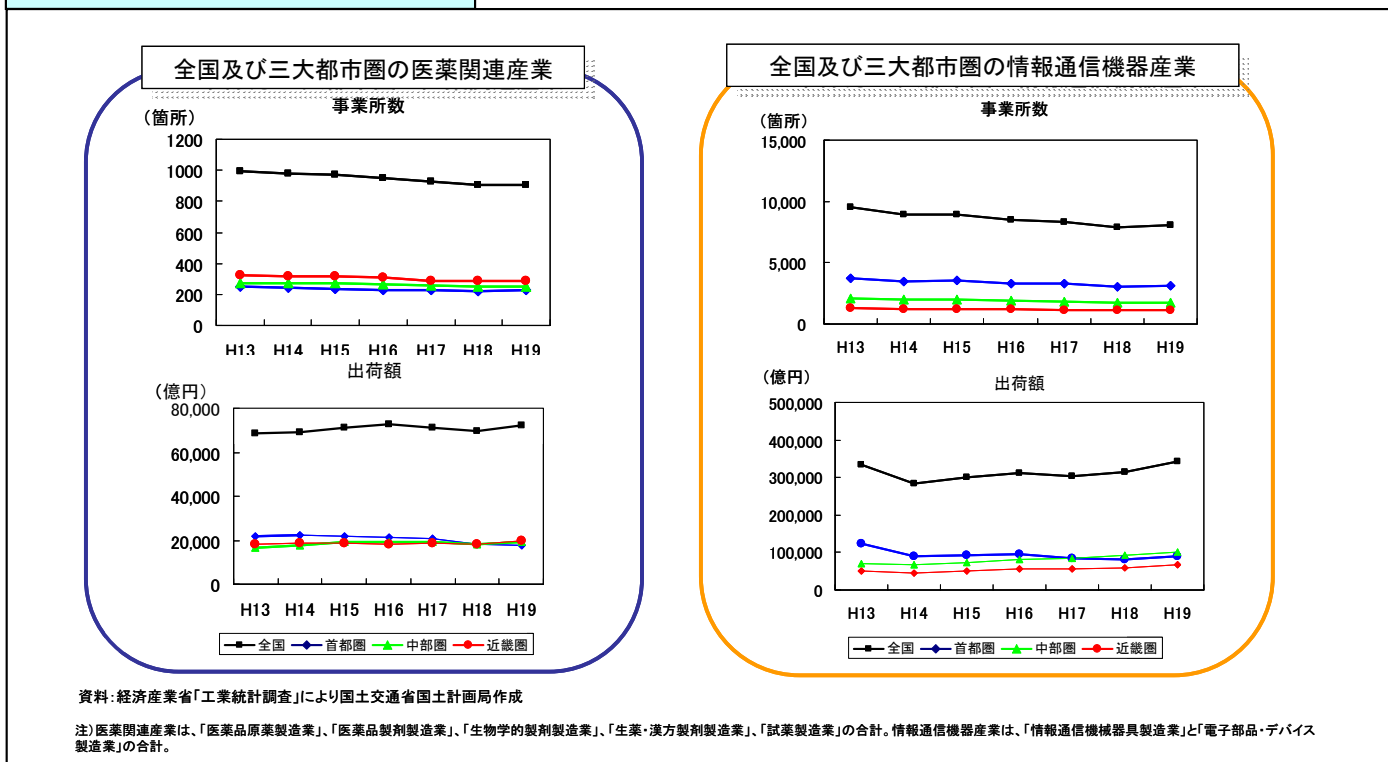
京都縦貫自動車道綾部安国寺 I C ~ 京丹波わち I C 開通による効果



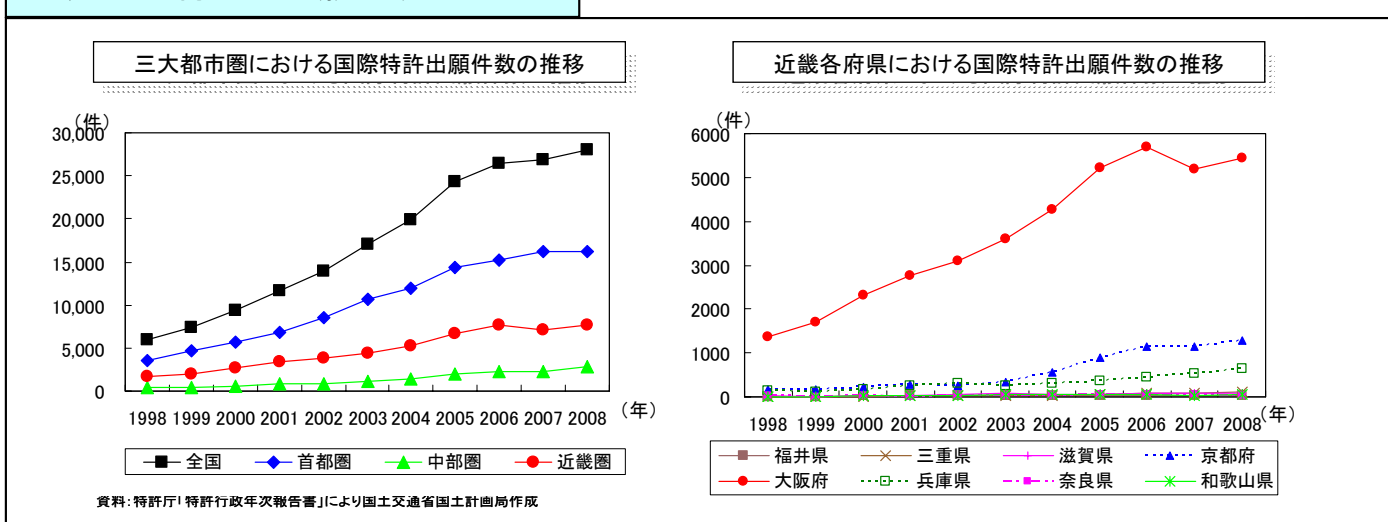
図表3 工場立地・鉱工業生産指数の状況



図表4 新産業成長の状況



図表5 国際特許出願件数の状況



2. 内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成

(目標)

『近畿圏は、多様で個性的な資源をいかし、圏域が一体となって国内や世界に向けて積極的に情報発信するとともに、個人と個人・地域が会う集客交流、国際交流を推進する。これによって海外や国内の多くの人々が訪れ、にぎやかで活気にあふれる「交流・情報発信圏域」の形成を目指す。また、我が国における世界との交流の中心の一つとしての役割を担う。』

(状況)

関西国際空港における外国人入国者数と日本人出国者数の推移をみると、近年は、外国人入国者数は増加傾向にある。また、関西国際空港を利用して日本を訪れた外国人数と関西国際空港を利用して出国した日本人の数は、いずれも全国の約2割を占めており、我が国における主要なゲートウェイの一つとしての機能を担っている(図表6)。

国際会議の開催件数をみると、前年と比較し増加している。特に、京都府や兵庫県での国際会議の開催件数に大きな伸びがみられ、国際交流の拠点としての進展がみられる(図表7)。

(トピックス)

平成21年3月20日、阪神なんば線の阪神尼崎～大阪難波間10.1kmが開通した。これにより、三宮～奈良間が直結され、観光、買い物、通勤等の利便性が飛躍的に向上することが見込まれている。

また、平成20年10月19日には、京阪中之島線天満橋～中之島間3.0kmが開通した。これにより、観光都市京都と大阪のビジネス街が直結されるとともに鉄道空白地域が解消され、沿線の活性化が期待されている。



阪神なんば線

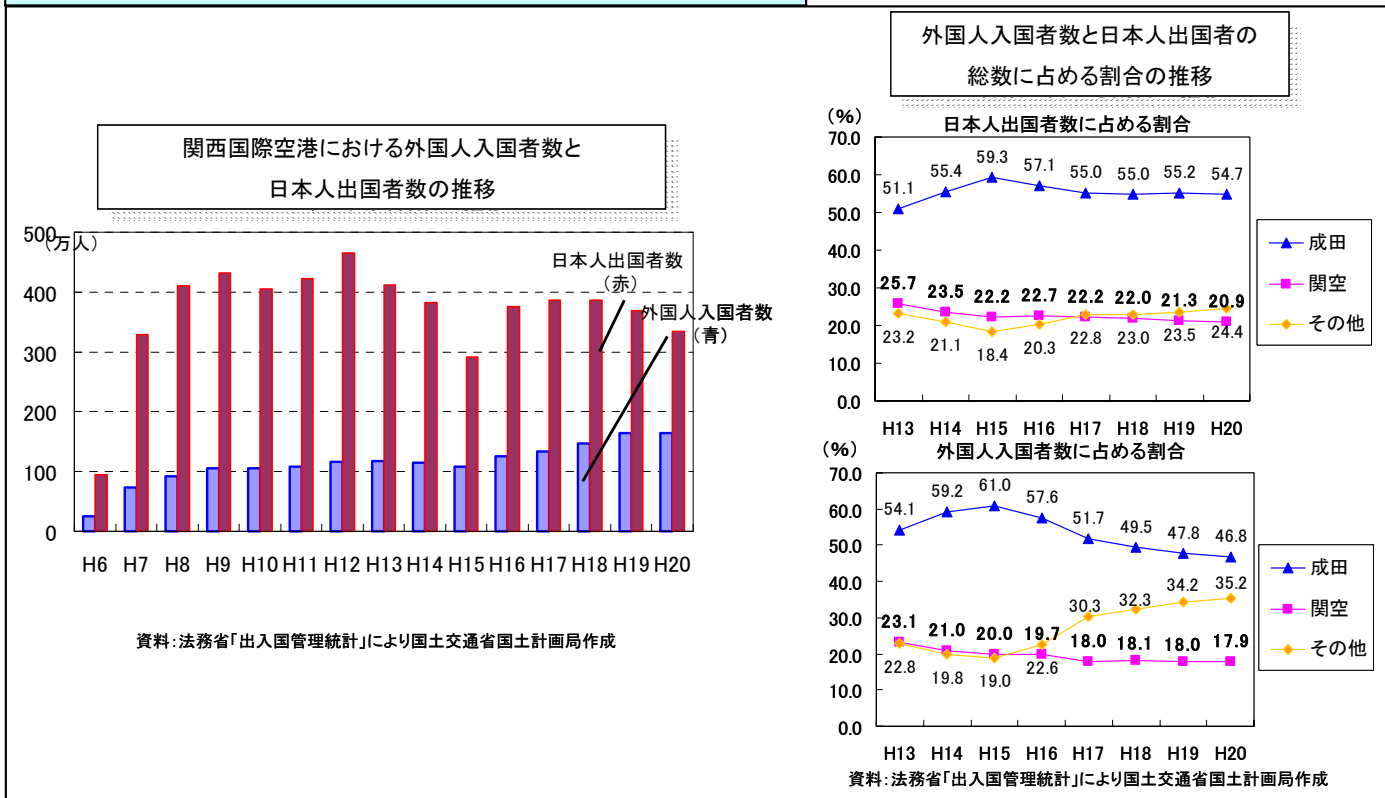
提供：阪神電気鉄道(株)



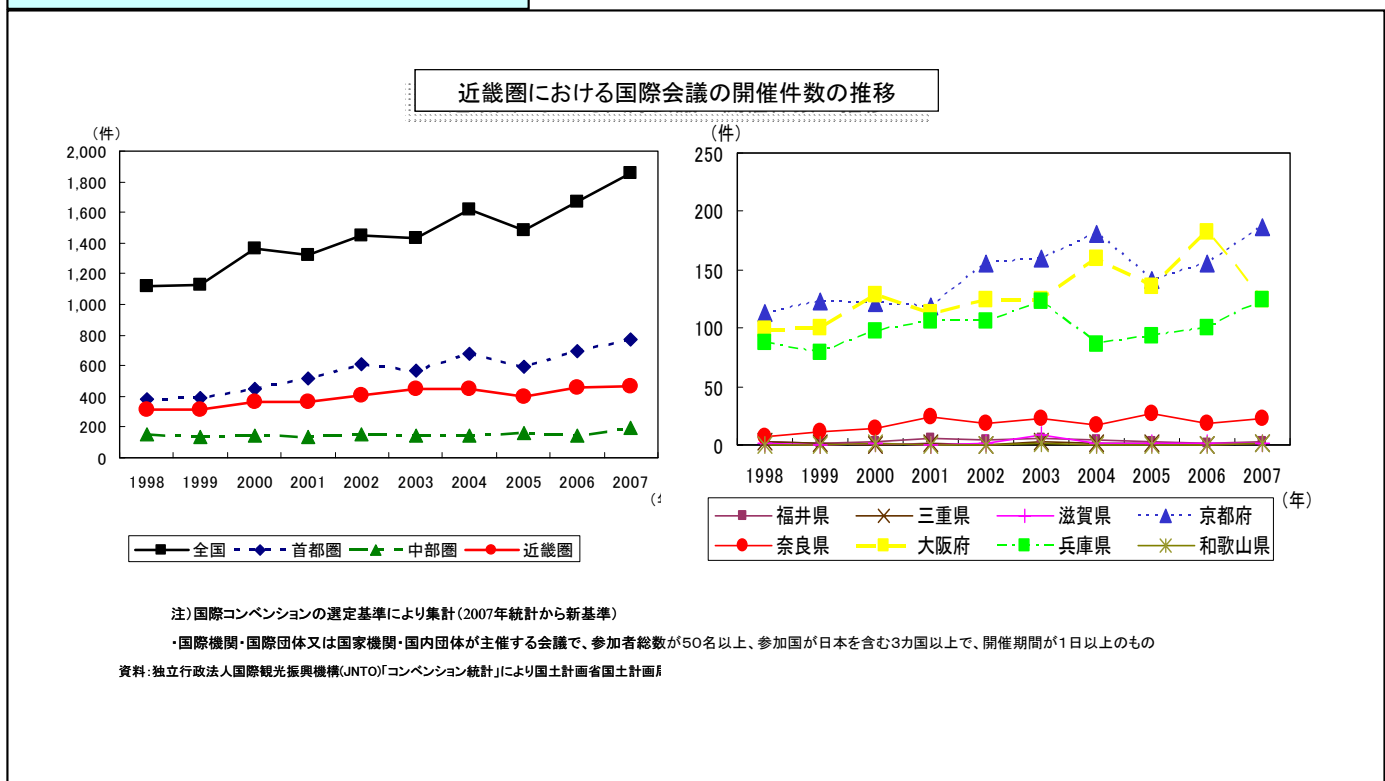
京阪中之島線

提供：京阪電気鉄道(株)

図表6 外国人入国者数・日本人出国者数の状況



図表7 国際会議件数の状況



3. 文化・学術の中核圏域の形成

(目標)

『近畿圏は、学術研究資源をいかに新たな学術研究を推進するとともに、世界的な価値を有する文化財を始めとする歴史文化遺産を適切に保全・再生する。これによって、歴史文化の香りと学術の創造性にあふれ、人々に心の豊かさをもたらすことのできる「文化・学術の中核圏域」の形成を目指す。さらに、我が国において、新たな学術研究を先駆けて創造する役割や歴史文化の教育の場を提供し、さらには将来へと継承する役割を担う。』

(状況)

関西文化学術研究都市を始めとして、近年、研究所立地の増加傾向が続いている（図表8）。

また、近畿圏は文化財等の歴史的資源を数多く有しており、我が国随一の貴重な歴史文化資産の蓄積を誇っている（図表8）。

さらに、近畿圏では、大学に進学率が高く、大学数についても着実に増加している（図表9）。

(トピックス)

平成20年10月28日、我が国を代表する歴史文化資産である平城宮跡を国営公園として整備することが閣議決定され、今後、特別史跡であり世界遺産の構成資産の一つでもある平城宮跡の一層の保存・活用が期待されている。

また、平成21年1月19日、彦根市が申請した歴史まちづくり法（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律）に基づく歴史的風致維持向上計画が認定された。

この計画には、特別史跡「彦根城跡」を中心に、歴史的建造物である武家屋敷長屋門や代表的な町家の保存修理などが位置付けられている。



国営飛鳥・平城宮跡歴史公園（平城宮跡区域）

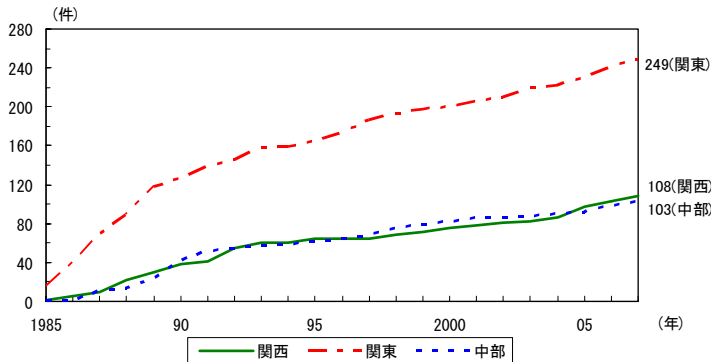


旧池田屋敷長屋門（彦根市）

提供：彦根市

図表8 研究所の集積、豊富な文化財等歴史的資源の状況

研究所立地件数の累計推移



関西・・・福井県、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

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

資料: 経済産業省「工場立地動向調査結果集計表」

ユネスコ世界遺産登録件名

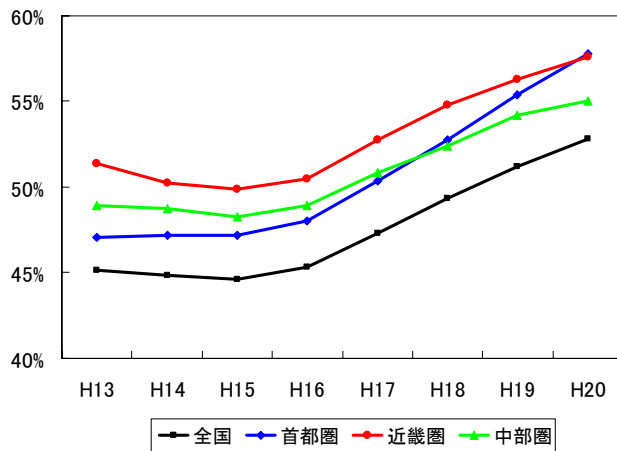
名称	登録年
1 法隆寺地域の仏教建造物	1993年
2 姫路城	1993年
3 屋久島	1993年
4 白神山地	1993年
5 古都京都の文化財	1994年
6 白川郷・五箇山の合掌造り集落	1995年
7 原爆ドーム	1996年
8 厳島神社	1996年
9 古都奈良の文化財	1998年
10 日光の社寺	1999年
11 琉球王国のグスク及び関連遺産群	2000年
12 紀伊山地の霊場と参詣道	2004年
13 知床	2005年
14 石見銀山遺跡とその文化的景観	2007年

(■ は近畿圏)

資料: (社)日本ユネスコ協会連盟ホームページより国土交通省作成

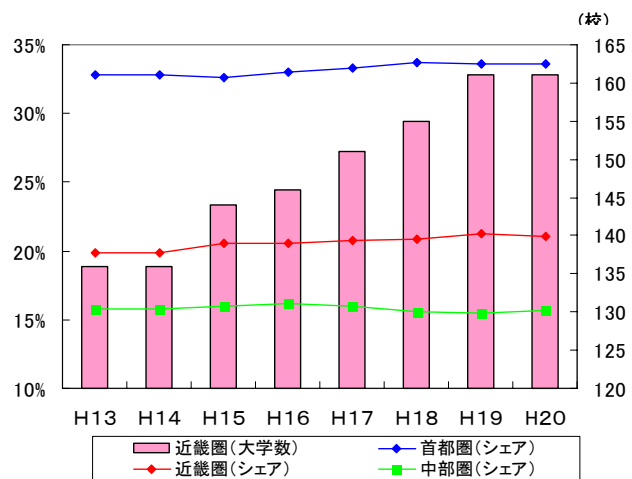
図表9 大学進学率と大学数の状況

圏域別大学進学率の推移



資料: 文部科学省「学校基本調査」より国土交通省国土計画局作成

圏域別大学数の全国シェアと近畿圏の大学数



4. 歴史文化や自然と調和した安全で快適な生活空間の形成

(目標)

『近畿圏は、歴史的風土、文化、自然と調和し安全で良好な居住環境を形成するとともに、自然の適切な保全と再生を図る。これによって歴史、自然が日常生活に溶け込み、「安全で快適な生活空間」の形成を目指す。』

(状況)

近畿圏における住宅の広さは、着実に改善傾向にある。また、通勤・通学等のピーク時の混雑率は、三大都市圏の中で顕著な低下傾向にあり、快適さが取り戻されつつある(図表 10)。

琵琶湖では、南湖を中心に COD(化学的酸素要求量)が依然として高く、汚染改善を進めなければならない状況にあり、引き続き総合的な保全のための取組を進める必要が見受けられる(図表 11)。

(トピックス)

平成 20 年 10 月 16 日、ユネスコ(国連教育科学文化機関)が国際的な都市間連携を促進するために創設した「創造都市ネットワーク」のデザイン部門に、アジアで初めて神戸市が認定され、まちなみやくらしの文化など神戸らしさを活かした「デザイン都市・神戸」としての発展が期待されている。



「デザイン都市・神戸」を象徴するエリアのひとつである神戸市臨海部

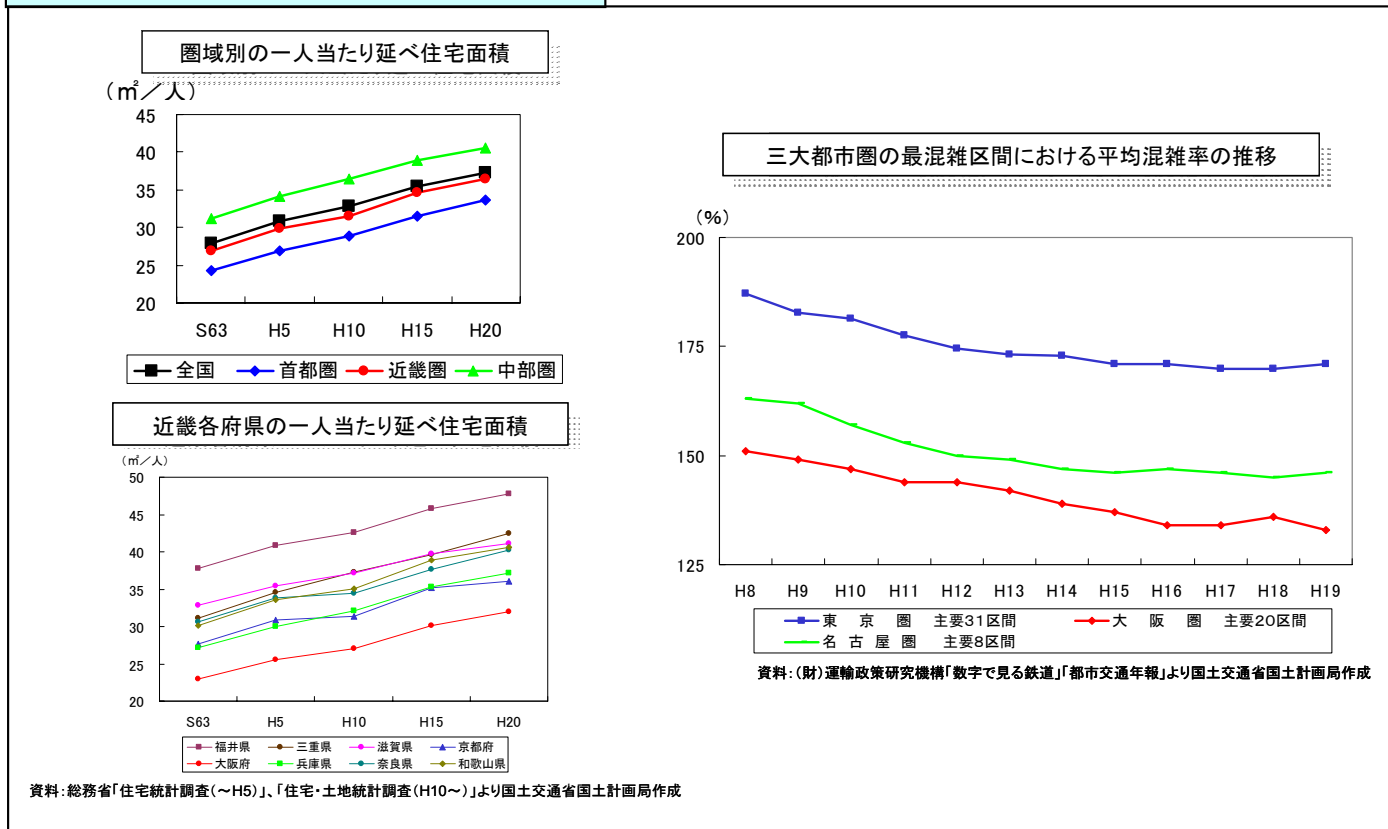
提供：神戸市



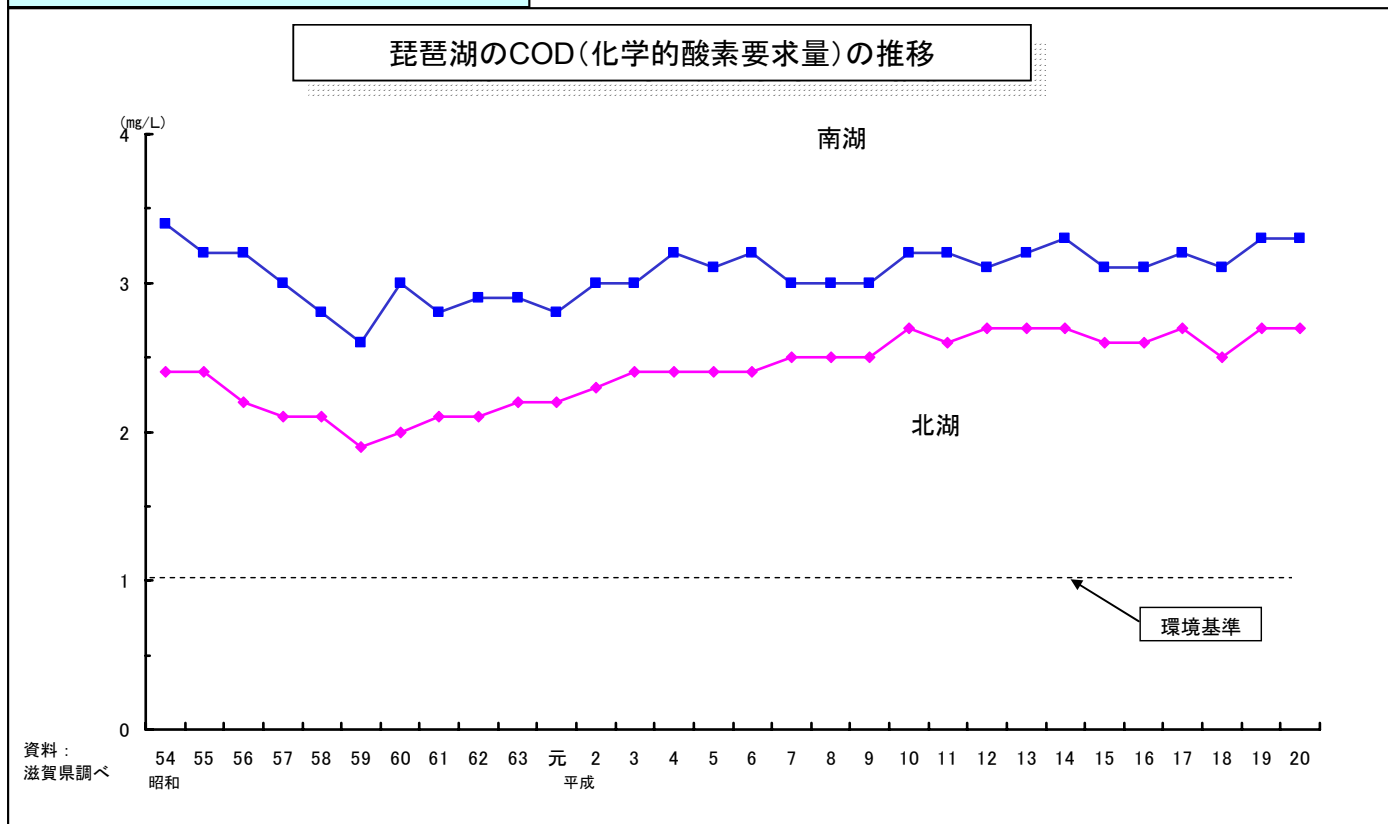
「(仮)デザイン・クリエイティブセンターKOBÉ」として活用が検討されている旧神戸生系検査所

提供：神戸市

図表10 居住環境・通勤環境の状況



図表11 琵琶湖の水質の状況

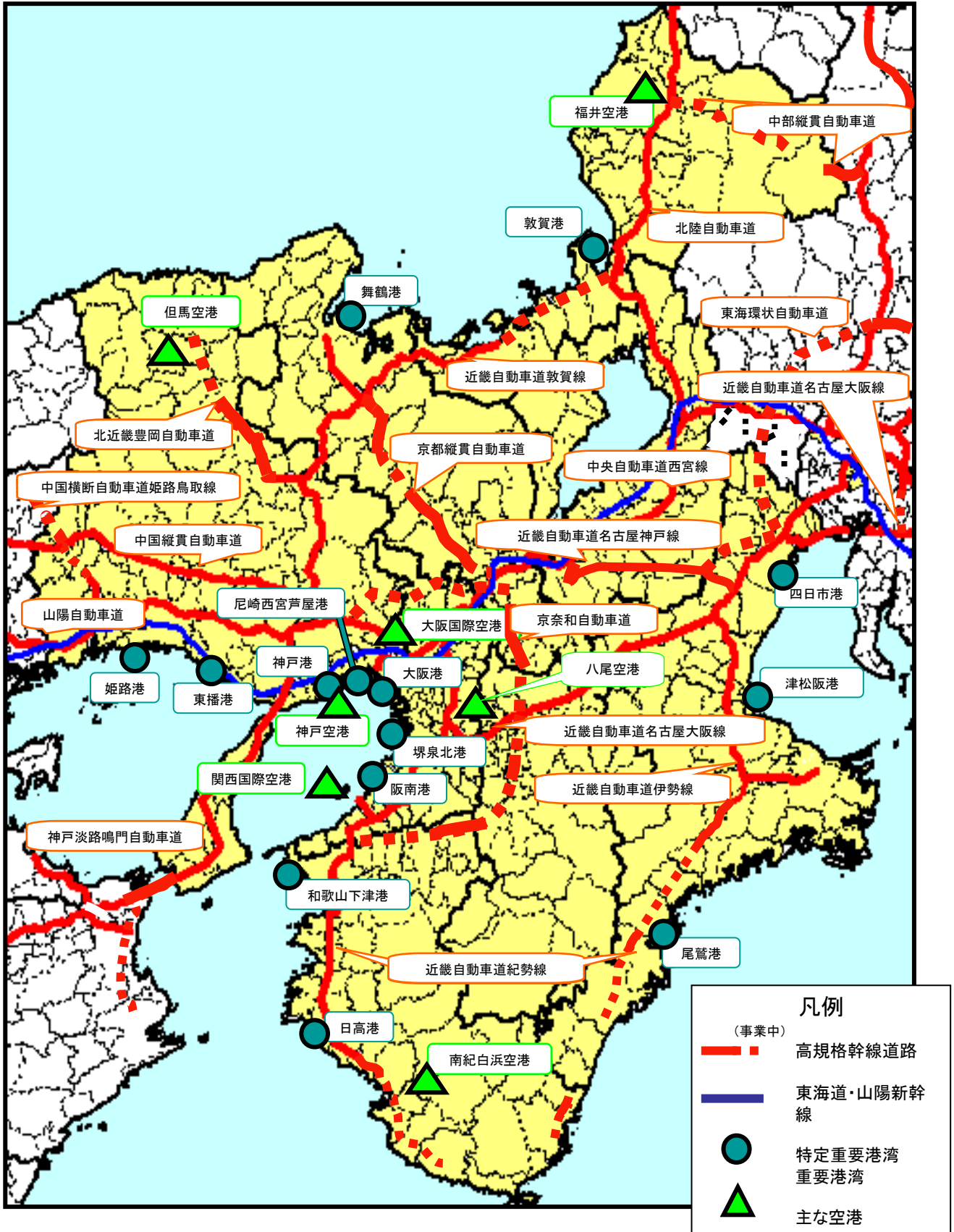


資料編

(近畿圏整備に係る参考図)

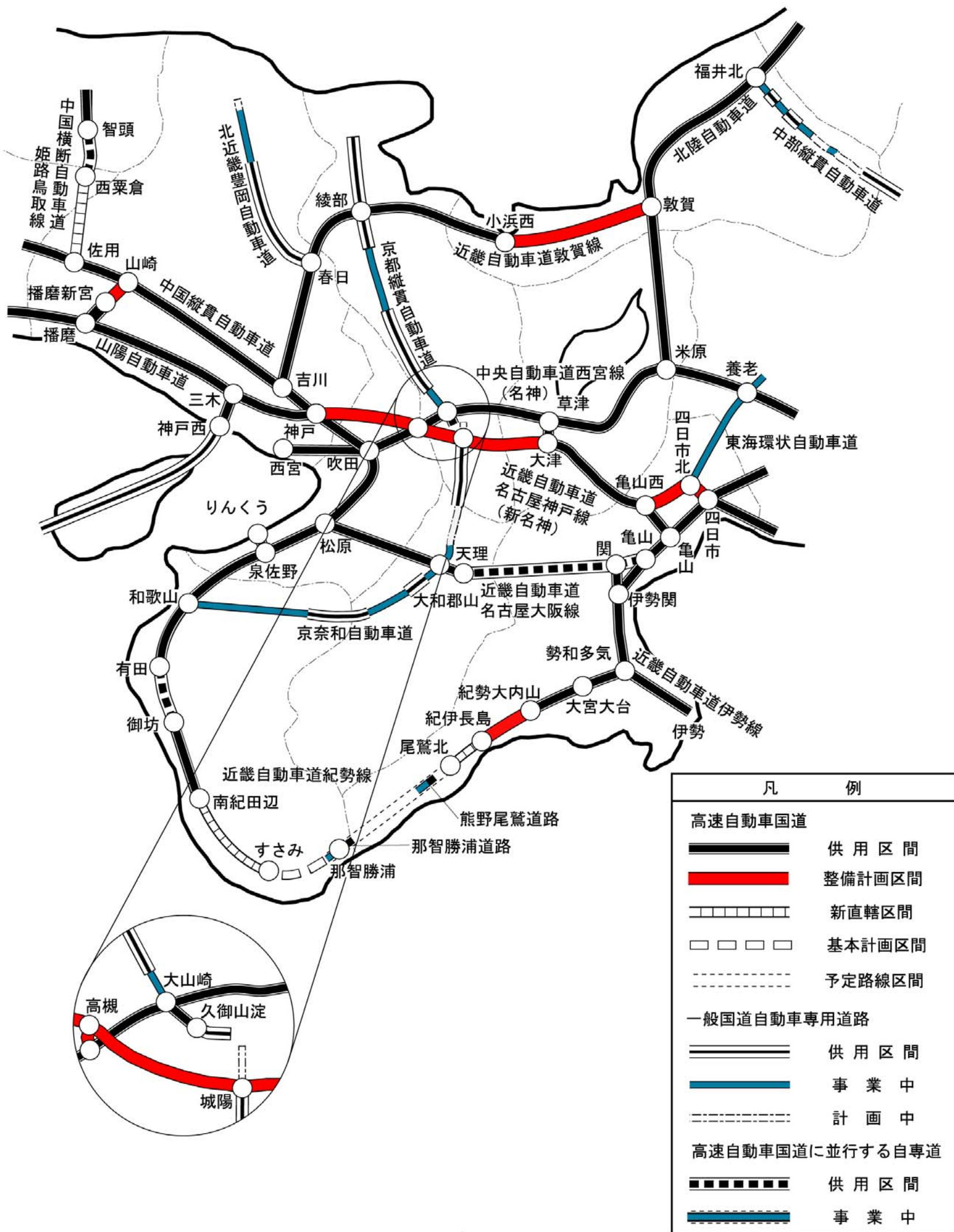
近畿圏における社会資本整備の状況

平成21年3月末現在



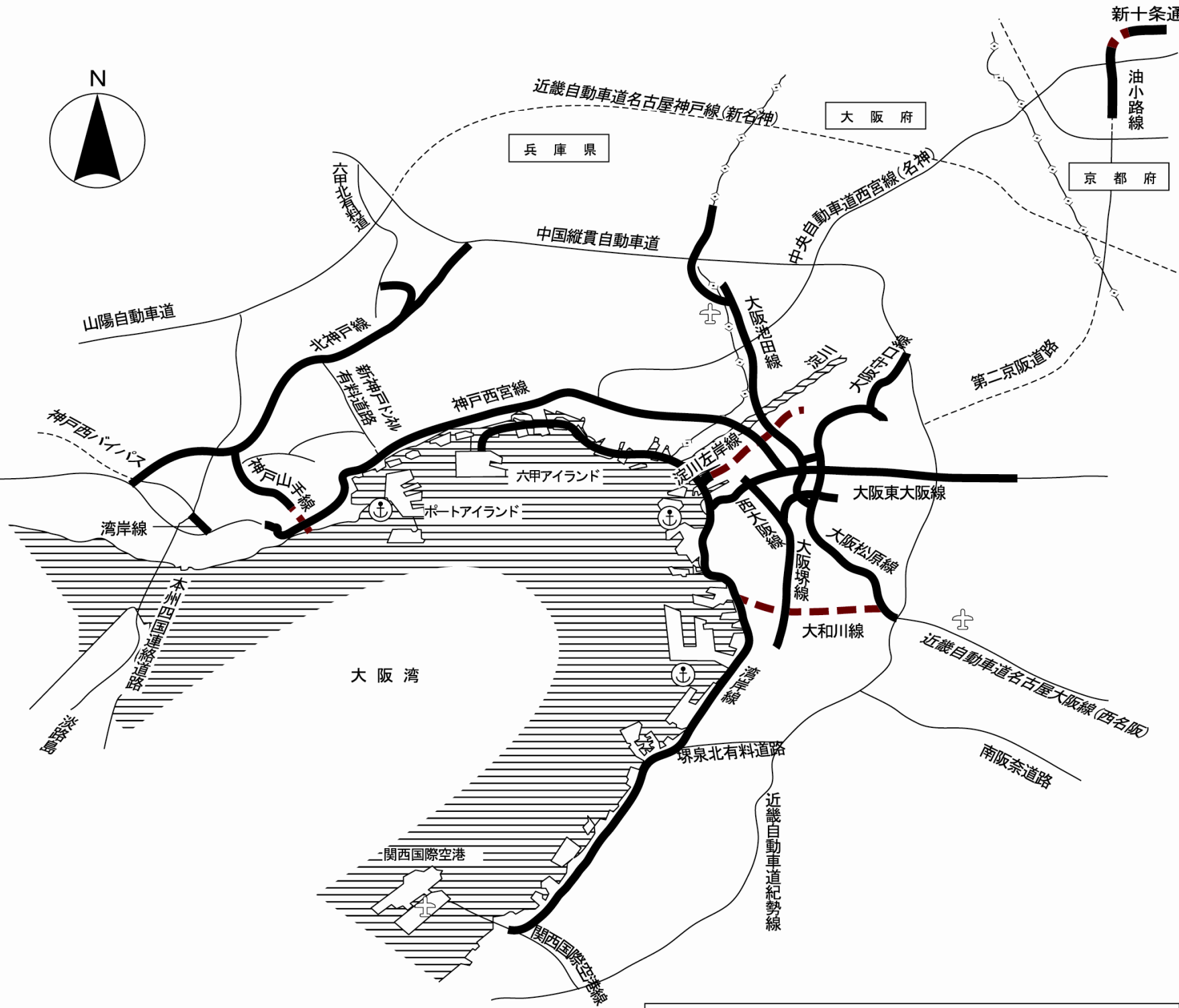
1 道路の整備

(1) 高規格幹線道路

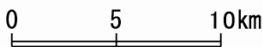


※ 平成20年度末時点。
 ※ 整備中のIC及びJCT名は仮称。
 ※ 事業中には着工準備中を含む。

(2) 都市高速道路 (阪神高速道路)

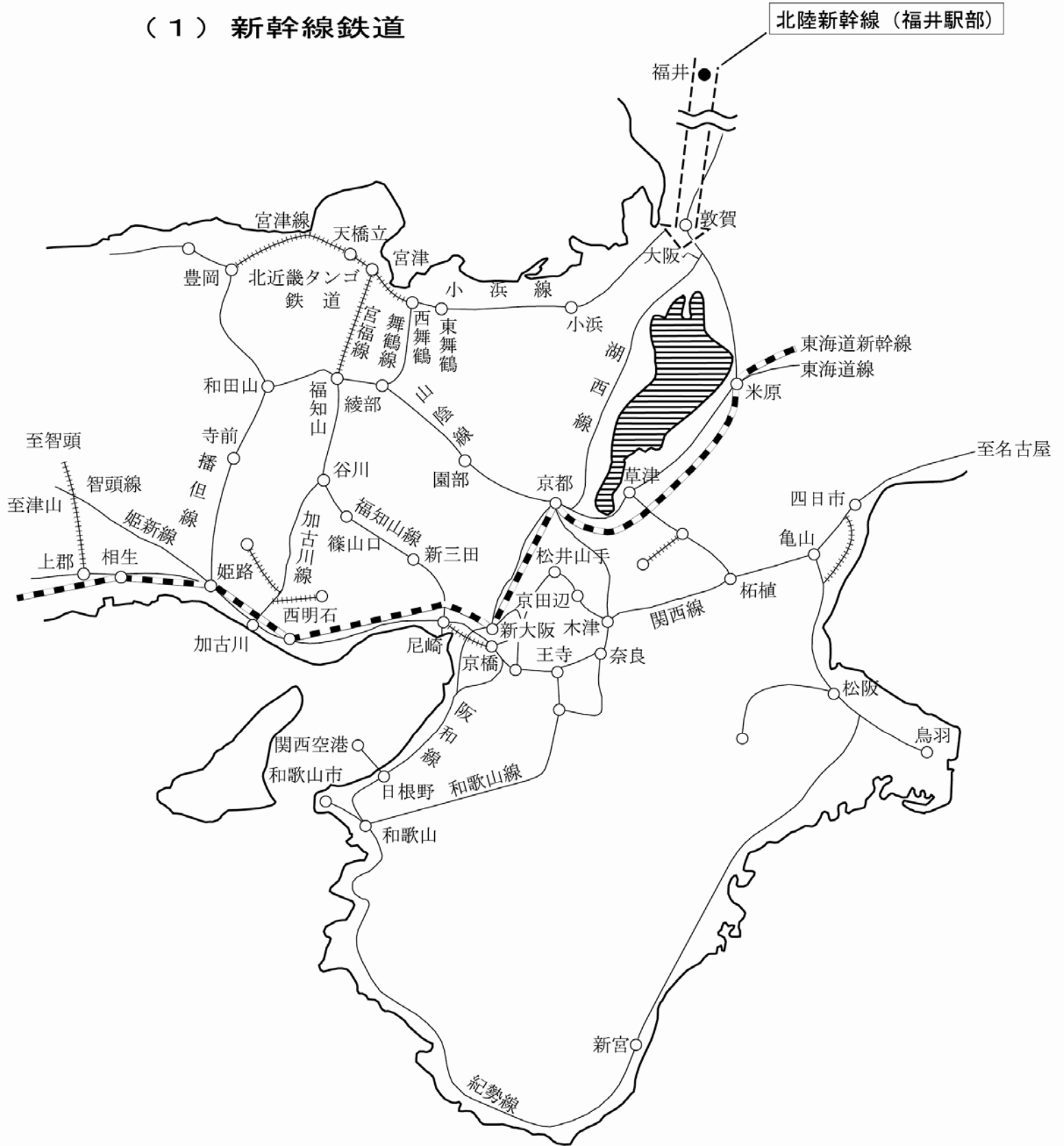


凡 例	
	供 用 区 間 (平成20年度末)
	事 業 中
	平成21年度供用予定



2 鉄道の整備

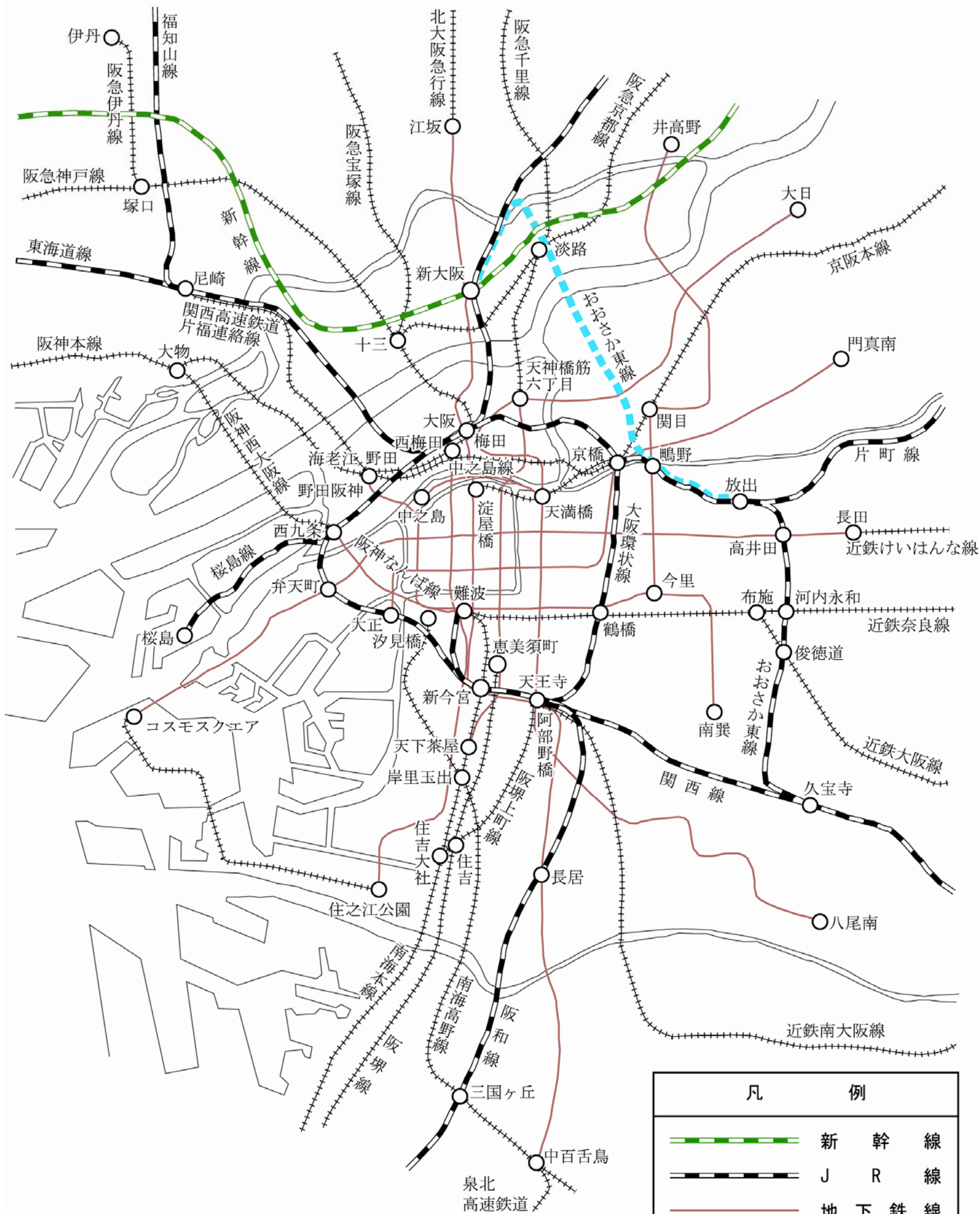
(1) 新幹線鉄道



凡 例	
-----	北 陸 新 幹 線
-----	東 海 道 山 陽 新 幹 線
————	J R 在 来 線
+++++	民 鉄 線
●	H 2 0 年 度 完 成

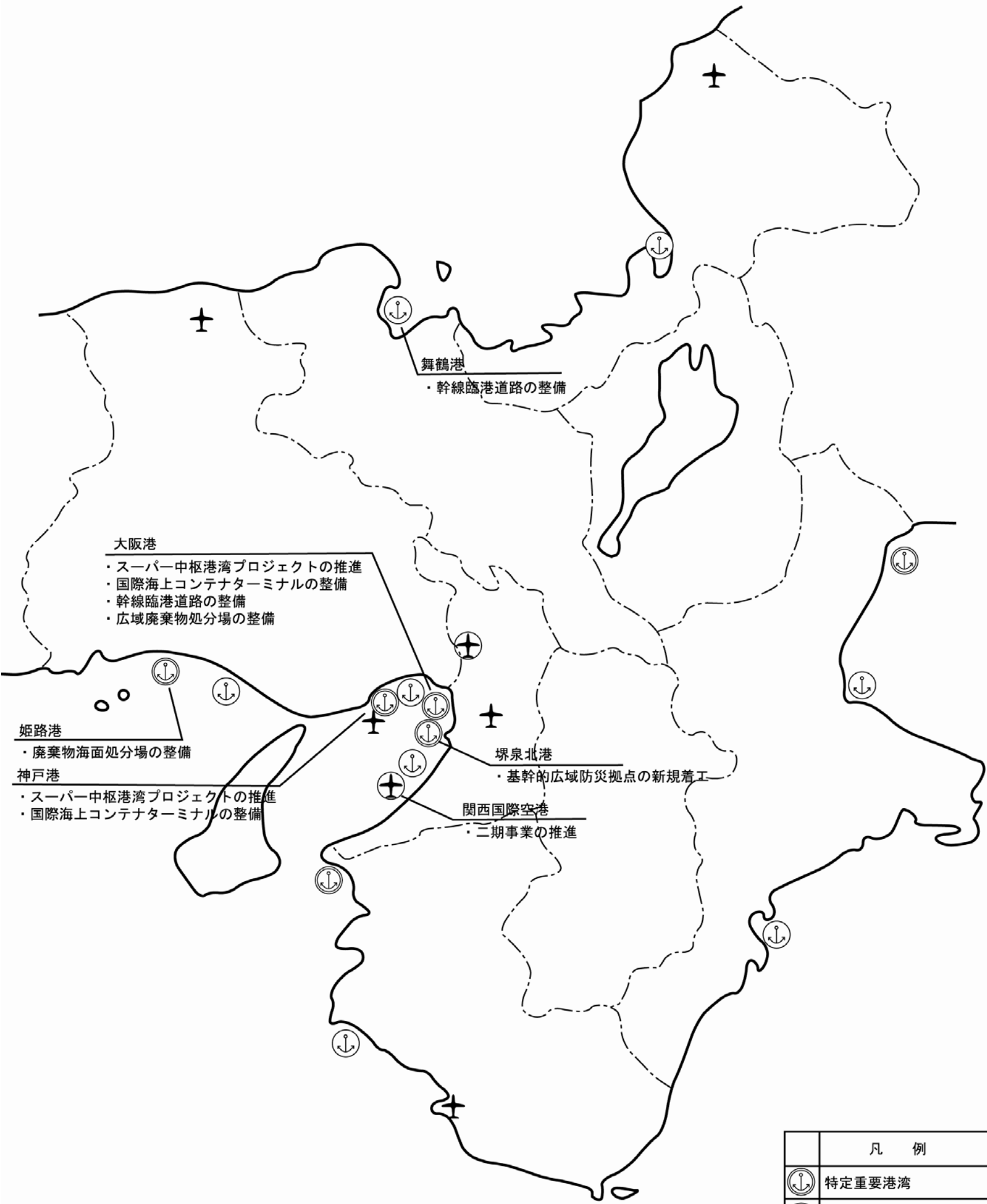
H20年度末時点

(2) 在来線鉄道等 (大阪周辺)



凡	例
	新 幹 線
	J R 線
	地 下 鉄 線
	民 鉄 線
	新 線 建 設 (貨物線の旅客線化を含む)

3 港湾・空港の整備



凡 例	
	特定重要港湾
	重要港湾
	拠点空港
	地方管理空港、共用空港、 その他の空港 (非公共用飛行場は除く)

4 住宅・市街地・都市公園の整備



5 水資源の開発

河川・海岸等の整備

