

平成 27 年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

平成 29 年 1 月
国土交通省都市局

この文書は、近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）第 17 条第 3 項の規定に基づき、前年度における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。

目次

I 近畿圏整備計画

| | |
|--------------------------------|---|
| 近畿圏整備計画（第 5 次）（平成 12 年 3 月）の概要 | 1 |
| 近畿圏の政策区域 | 2 |

II 平成 27 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 | 3 |
| 2. 内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成 | 6 |
| 3. 文化・学術の中核圏域の形成 | 9 |
| 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 | 12 |

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 | 16 |
| 1. 道路の整備 | |
| （1）高規格幹線道路 | 17 |
| （2）都市高速道路（阪神高速道路） | 18 |
| 2. 鉄道の整備 | |
| （1）新幹線鉄道 | 19 |
| （2）在来線鉄道等（大阪周辺） | 20 |
| 3. 港湾・空港の整備 | 21 |
| 4. 住宅・市街地・都市公園の整備 | 22 |
| 5. 河川・海岸等の整備 | 23 |

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

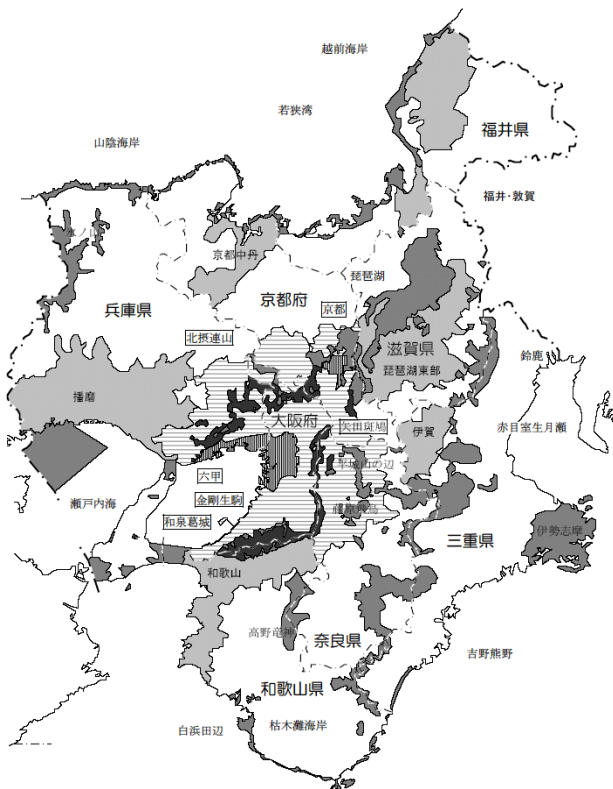


【近畿圏の政策区域】

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）。

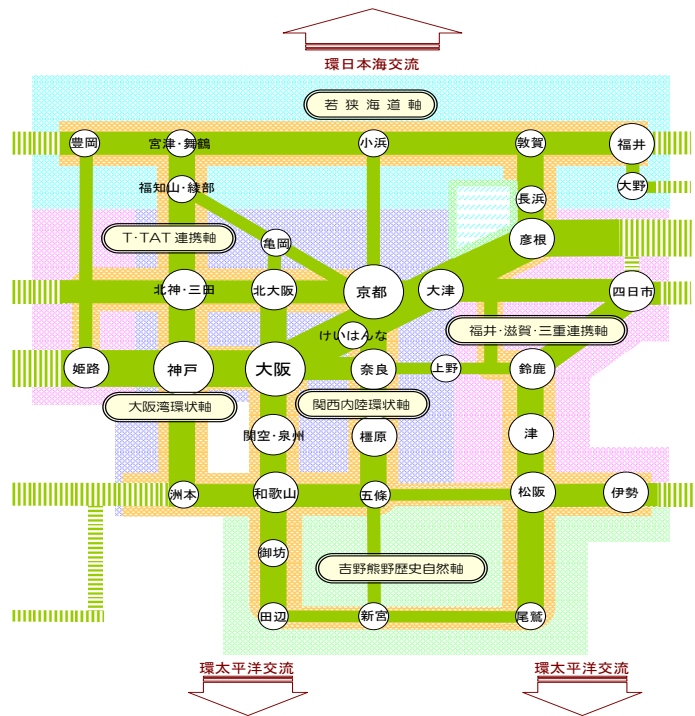
近畿圏は、高次都市機能、産業、文化、学術研究、自然等の個性を持つ都市・地域が圏域内に散在している。近畿圏整備計画（第 5 次）では、これらを「多核格子構造」でつなぎ、圏域全体にわたるネットワーク化により各都市・各地域の諸機能の圏域全体での共有・一体化を図ることにより、近畿圏全体の人々の生活と産業の活力の創出、再活性化を戦略としている（図表 2）。

図表 1 近畿圏の政策区域図



| 凡例 | |
|----|----------|
| | 既成都市区域 |
| | 近郊整備区域 |
| | 都市開発区域 |
| | 保全区域 |
| | 近郊緑地保全区域 |

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 27 年度における計画の実施状況

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。

1. 強くてしなやかな産業経済圏域の形成

(目標)

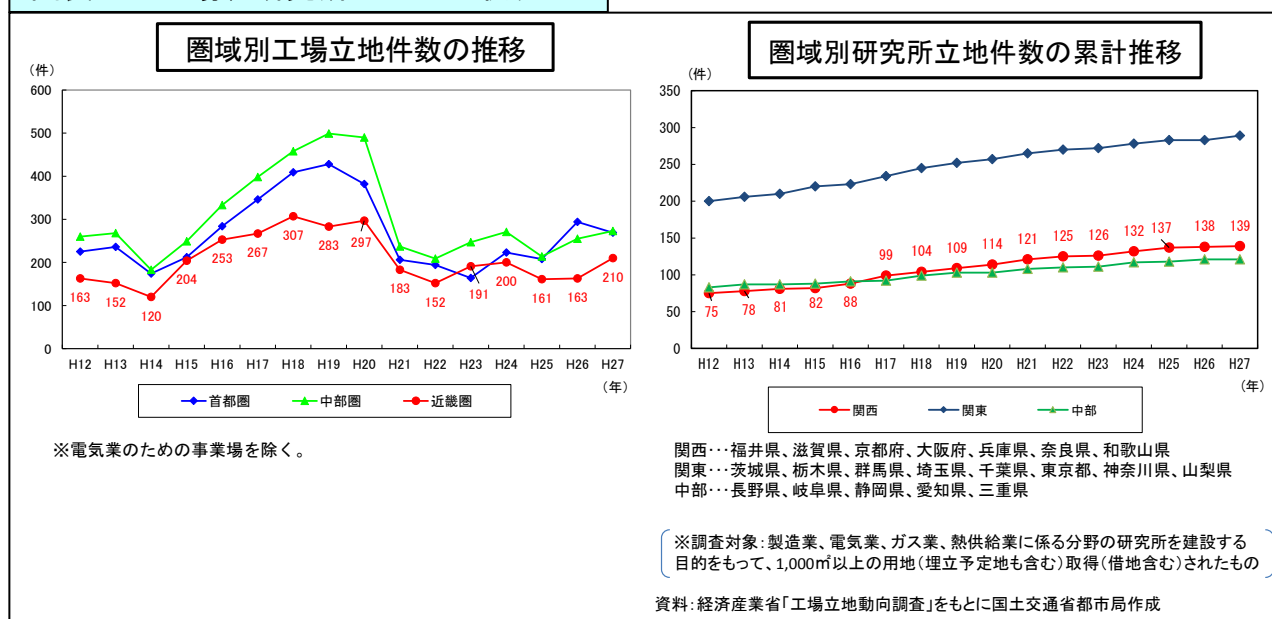
『近畿圏は、京阪神の高次都市機能の充実と連携による競争力の強化、高度な産業技術、学術研究の蓄積等をいかした新産業創出や既存産業の高度化を図る。これによって、情報中枢性や起業力の低下等の諸課題を克服するとともに、今後の地域間競争や世界経済の激動に耐え、柔軟に対応し、人々に経済的な豊かさをもたらすことのできる「強さ」と「しなやかさ」を持った「産業経済圏域」の形成を目指す。また、これを通じて我が国全体の経済の活性化にも大きく寄与する。』

(状況)

近畿圏における工場の立地件数は、世界的な金融危機等の影響により大幅に落ち込んでいたが、平成 22 年以降は堅調に推移している(152 件(H22)→210 件(H27))。また、研究所の立地件数は、年々着実に増加しており、平成 27 年現在の累計立地件数は 139 件で、全国の約 17%を占めている。(図表 3)

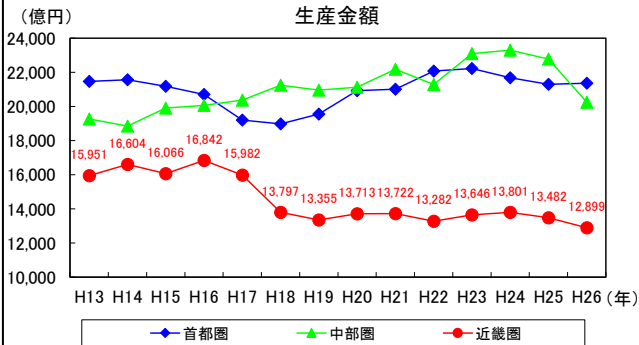
産業分野では、製薬産業の生産額(医薬品生産金額)が、平成 18 年度以降は横ばいで推移している。また、鉱工業生産指数では、大幅に下落した平成 21 年の翌年には徐々に回復し、その後は概ね横ばいで経過していたが、平成 25 年度後半には上昇に転じた。(指数 87(H21 I 期)→99(H22 I 期)→102.3(H28 I 期))。(図表 4)

図表 3 工場、研究所の立地の状況



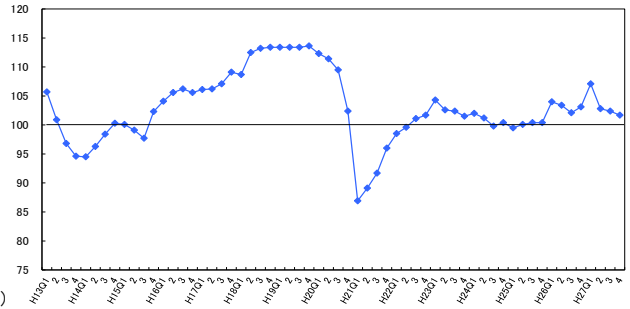
図表4 製薬産業と鉱工業の生産の状況

圏域別製薬産業生産額(医薬品生産金額)



資料:厚生労働省「薬事工業生産動態統計年報」をもとに国土交通省都市局作成

近畿※1の鉱工業生産指数



※1 福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の2府5県
 ※2 平成22年の平均を100とする。

資料:経済産業省「鉱工業生産指数」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

○京都縦貫自動車道 全線開通 (丹波 IC～京丹波わち IC 18.9km)

平成 27 年 7 月 18 日、京都縦貫自動車道の丹波 IC～京丹波わち IC 間が開通し、全線開通となった。これにより、京都府北部地域は京阪神地域・中京地域と複数の高速ネットワークで接続され、地域の生産性向上を見越した企業立地の進展や沿線地域の観光客数及び観光消費額の増加が見られる。今後も、地域間交通の増加を通じ、地方創生に向けた地域の取り組みに貢献することが期待されている。

○箕面市が全国初となる立地適正化計画を公表

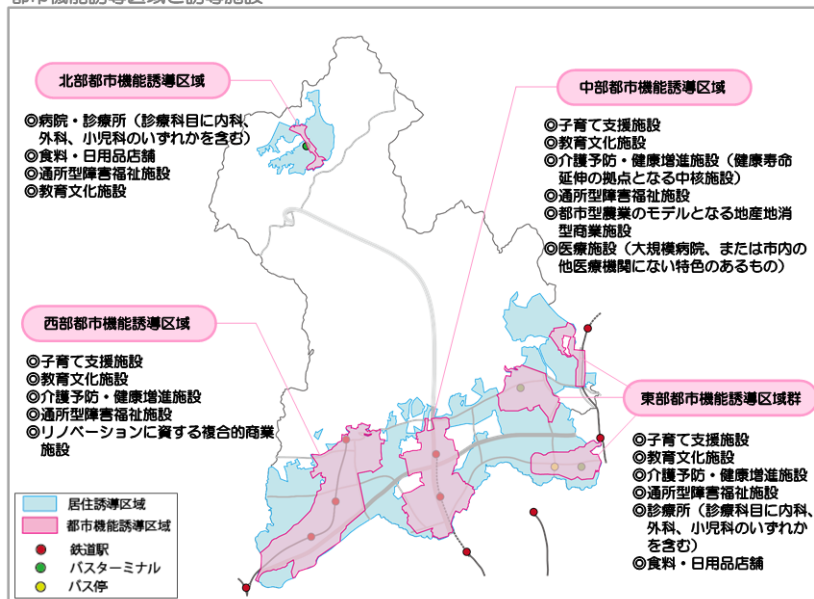
平成 28 年 2 月 15 日、都市再生特別措置法に基づき、大阪府箕面市で全国初となる立地適正化計画が公表された。計画では、「子育て・健康・住環境」をキーワードに、市全域を活性化するとともに、その基盤となる住民生活が将来にわたって安心感と安定感のあるものであり続け、子どもから高齢者まで健康的で豊かに暮らせるよう、コンパクトなまちづくりと公共交通を組み合わせて市の将来像を作ることを目指している。



京都縦貫自動車道 (京丹波 PA 付近)

提供：国土交通省近畿地方整備局

都市機能誘導区域と誘導施設



箕面市立地適正化計画の概要

提供：箕面市

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出入国者数は、外国人入国者数が昨年から大幅に増え、過去最高となり、初めて日本人出国者数を上回った。また、総数に占める割合も増加している(外国人入国者数 317 万人(22.4%)→501 万人(25.4%)。(図表 5))

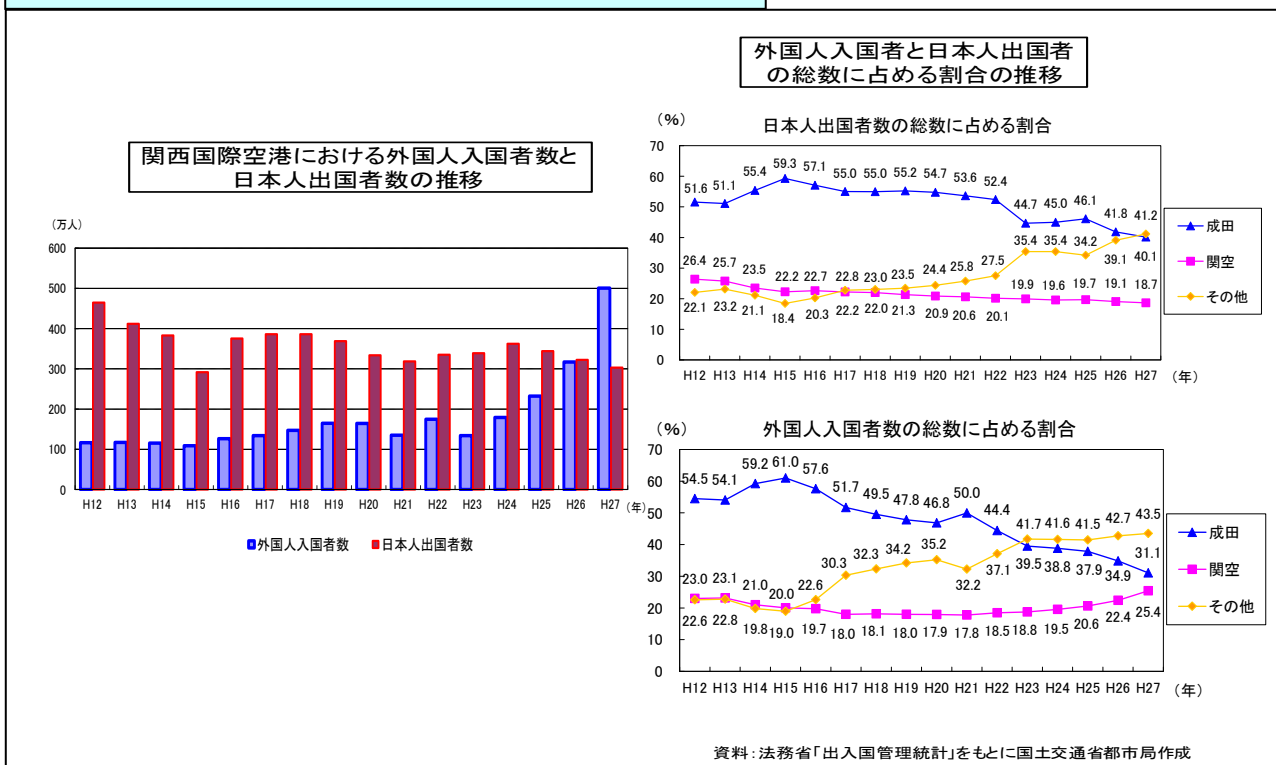
近畿圏における延べ宿泊者数は、ここ数年増加しており(4,703 万人(H21)→7,608 万人(H27))、特に、外国人宿泊者数は、円高の是正による訪日旅行の割安感の浸透、関西国際空港におけるLCCの増便等により、東アジア諸国を中心に伸びており、平成 21 年の 5 倍近くに増加し、宿泊率では 6 ポイント以上上昇している(341 万人(18.6%)→1,521 万人(25.1%))。(図表 6))

近畿圏における国際会議の開催件数は、誘致活動に積極的な大阪府や京都府を中心に大幅に増加し、国際交流の拠点として進展が見られる(414 件(H23)→648 件(H27))。

(図表 7)

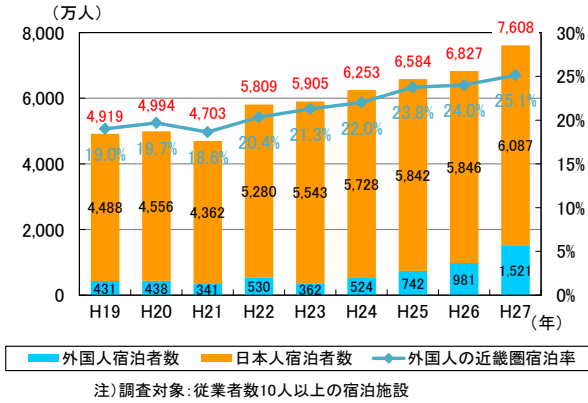
物流の効率化を図るための拠点として設置された施設数は、大阪、神戸の臨港地区等において年々増加しており、国内外にわたる物流機能の強化が進んでいる(6 件(H17)→69 件(H27))。(図表 8))

図表 5 外国人入国者数・日本人出国者数の状況

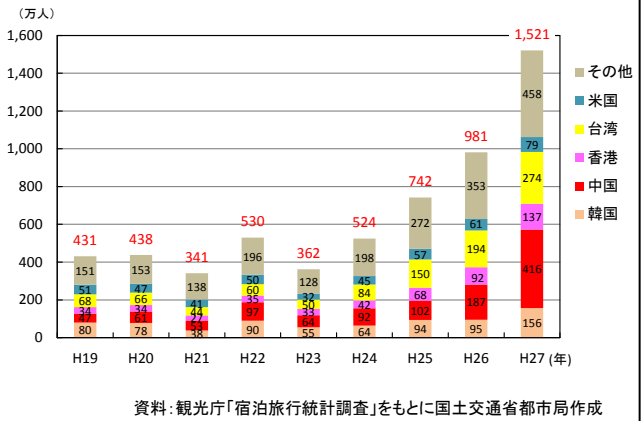


図表6 宿泊者数の状況

近畿圏における延べ宿泊者数

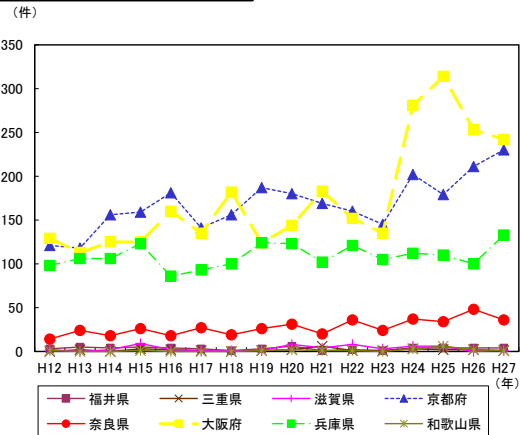
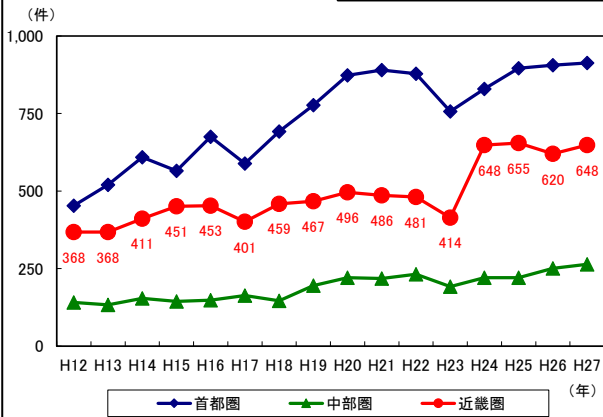


近畿圏の国籍別外国人延べ宿泊者数



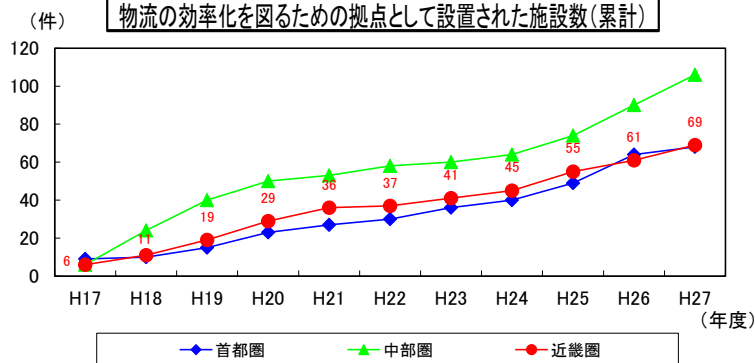
図表7 国際会議件数の状況

近畿圏における国際会議の開催件数の推移



図表8 物流拠点の整備の状況

物流の効率化を図るための拠点として設置された施設数(累計)



(トピックス)

○関西国際観光推進本部が設立

平成 28 年 3 月 24 日、関西広域連合や関西経済連合会など、関西の官民約 60 団体が一体となって「関西国際観光推進本部」が設立された。当団体は外客誘致の推進母体として、関西をアピールする活動や、参画団体の個性を活かした関西ならではの連携事業等に取り組んでおり、圏域全体の経済活性化に寄与することが期待されている。

○万博記念公園内に大型施設が続々と開業

平成 27 年 11 月 19 日、大阪府吹田市の万博記念公園内に複合型商業施設「EXPOCITY（エキスポシティ）」が開業した。当該地域は、遊園地跡地及びその周辺を再開発することで、かつての大阪万博の理念を継承発展しつつ、周辺地域の活性化への積極的な活用が望まれていた。隣接地では平成 27 年 9 月 30 日に民間資金を活用し建設された市立吹田サッカースタジアムが竣工され、両施設の開業以降は周辺公共交通の利用者数が大幅に増加するなど交流人口が増加しており、今後も周辺環境の整備等が順次行われることで、周辺地域と一体となった集客交流を加速することが期待されている。



関西国際観光推進本部設立
提供：関西国際観光推進本部



EXPOCITY（写真中央）及び
市立吹田サッカースタジアム（写真上部）
提供：三井不動産株式会社

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。』

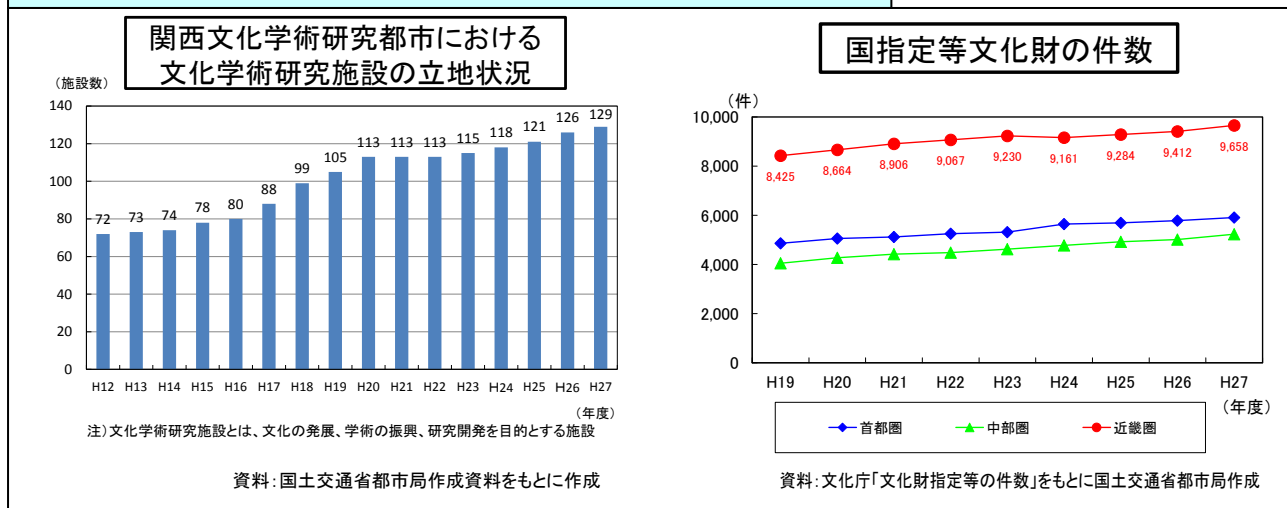
(状況)

近畿圏における学術研究の推進では、関西文化学術研究都市に立地する文化学術研究施設数が、景気の回復等を受けて近年増加傾向にあり(113 施設(H22)→129 施設(H27))、今後も立地促進が期待されている。

また、近畿圏では、文化財等の歴史的資源を数多く有しており、平成 27 年 4 月 1 日時点の国指定等文化財の件数は 9,658 件で、全国の約 36%を占めている。(図表 9)

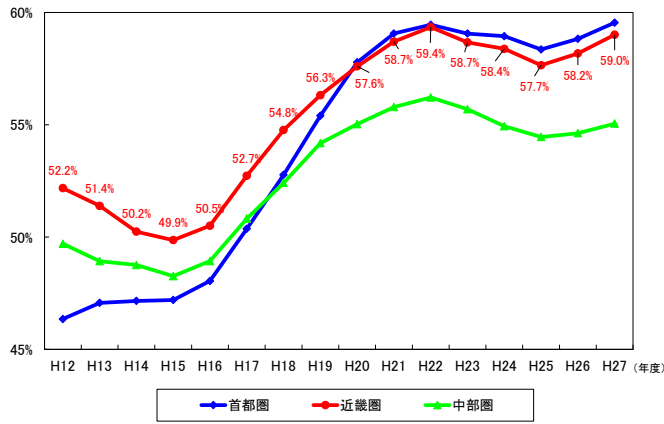
近畿圏における大学進学率は、平成 20 年に首都圏を下回ったものの、依然高い進学率を維持している(57.6%(H20)→59.0%(H27))。また、大学数についても首都圏に次ぐシェアを占めており、高い水準を維持している(21.0%(H20)→20.7%(H27))。(図表 10)

図表 9 文化学術研究施設の集積と文化財保全の状況

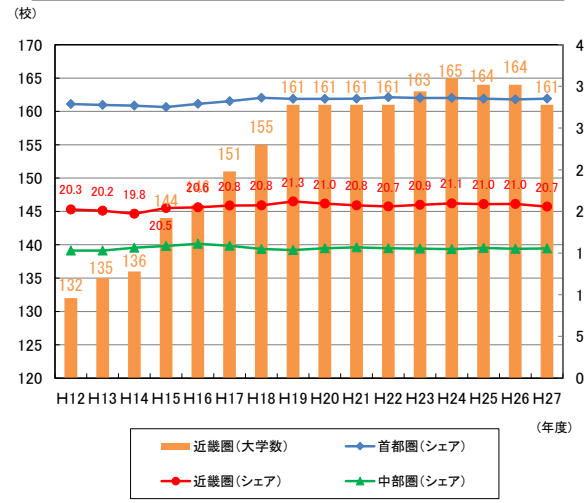


図表 10 大学進学率と大学数の状況

圏域別大学進学率の推移



圏域別大学数の全国シェアと近畿圏の大学数



資料：文部科学省「学校基本調査」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

○関西文化学術研究都市の「新たな都市創造プラン」が決定

平成 28 年 3 月 18 日、「けいはんな新たな都市創造委員会」第 3 回総会において、「新たな都市創造プラン」が決定された。このプランでは、これまでの 30 年の成果と到達点を「多様な主体による様々なネットワークが生まれ、新たな価値を創造する都市としていよいよ花開こうとしている」とし、新たな都市創造のビジョンを見据え、「高度な都市運営」の体制及びけいはんな学研都市の平成 28 年から概ね 10 年間の方向が示された。

関西文化学術研究都市は「国土のグランドデザイン 2050」でリニア中央新幹線の整備により筑波研究学園都市などとの連携が強化されるなどの知的対流（ナレッジ・リンク）の形成等により、人・モノ・情報の高密度な連携が促進されることによるイノベーションの創出の可能性がうたわれており、我が国の持続的発展の一翼を担う研究開発拠点として期待されている。

○国内初のバイオ医薬品製造開発拠点が神戸に開所

平成 27 年 6 月 26 日に神戸市・ポートアイランド 2 期地区に国内初となるバイオ医薬品の製造技術開発を行う「神戸 GMP 施設」が開所した。経済産業省の主導により、国内の企業や大学、団体など 30 機関でつくる次世代バイオ医薬品製造技術研究組合や神戸市、神戸大学などによって設立され、企業の技術を結集することで国産バイオ医薬品の生産を支えるトータルシステムの技術開発に取り組み、注目を集めているバイオ医薬品の開発力と国内生産力の向上を目指している。当施設で技術開発を集約的に行うことで、同地区の国際的イノベーション拠点の形成に寄与することが期待されている。



第 3 回けいはんな新たな都市創造委員会
提供：(公財) 関西文化学術研究都市推進機構



神戸 GMP 施設 (神戸大学統合研究拠点内)
提供：次世代バイオ医薬品製造技術研究組合

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。』

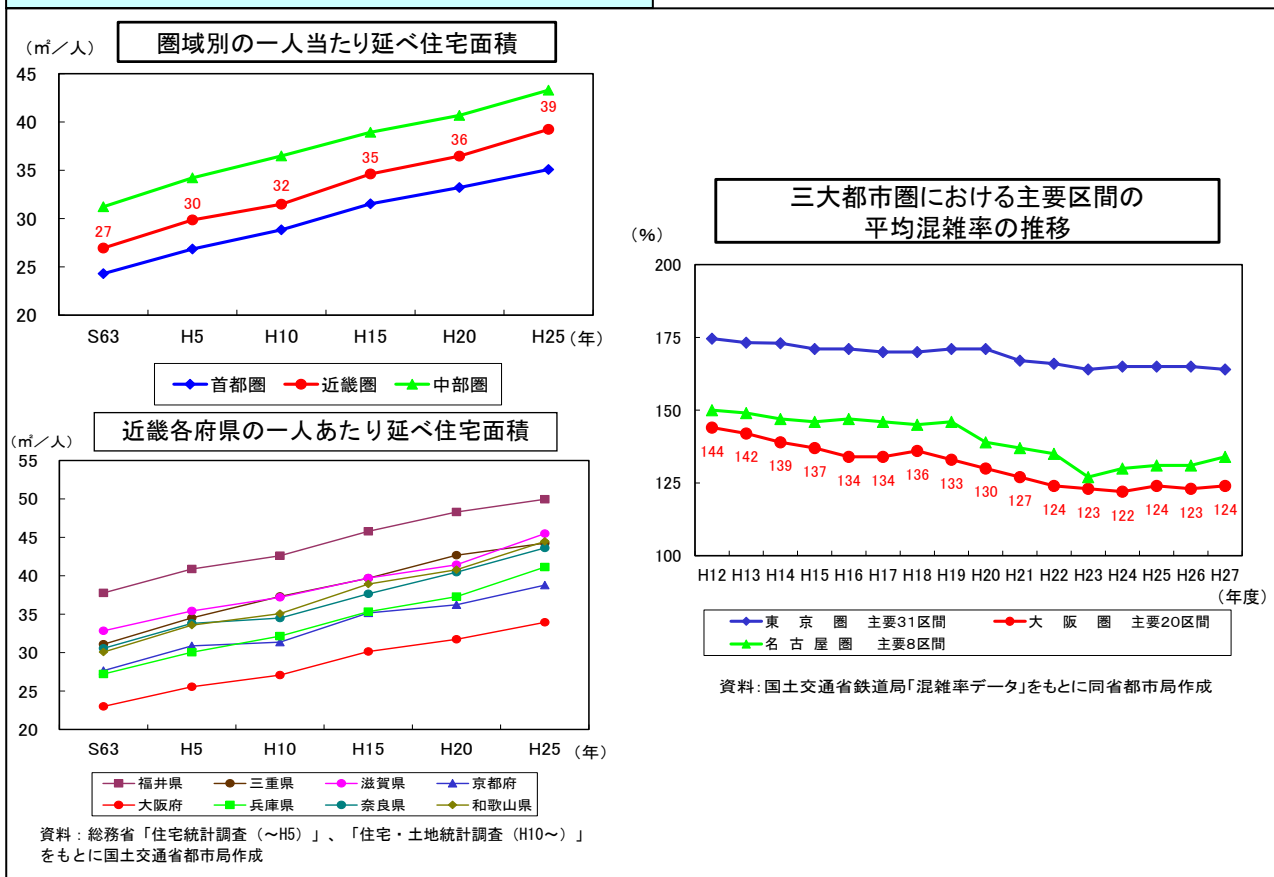
(状況)

近畿圏における居住環境は、一人当たり延べ住宅面積が着実に増えていることから、居住空間の向上が実現できている(27㎡/人(S63)→39㎡/人(H25))。また、交通環境については、主要区間における通勤・通学等のピーク時の混雑率(H27)が、三大都市圏の中で最も低いことから(東京圏164%、名古屋圏134%、大阪圏124%)、効率的な鉄軌道網の形成が図られている。(図表11)

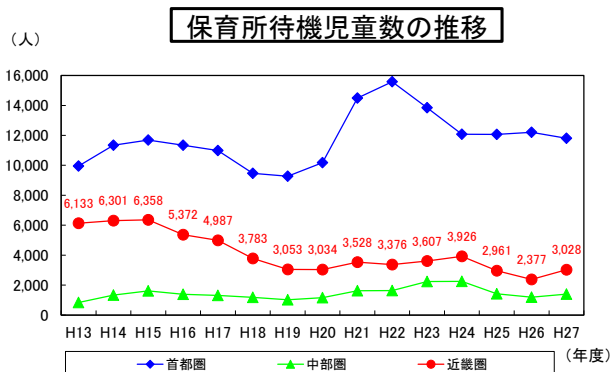
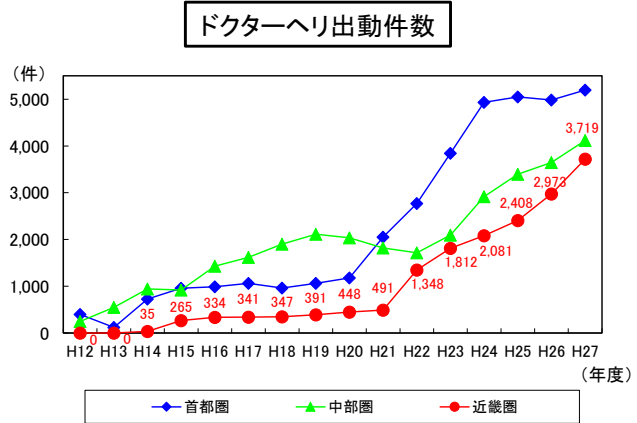
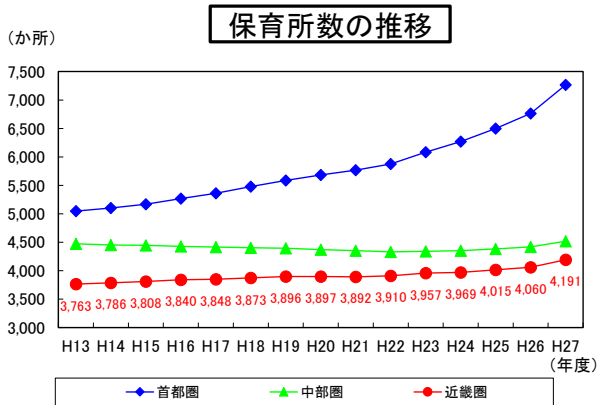
近畿圏における育児環境は、保育所数が増えても待機児童数が減らない傾向が数年続いた後、平成25年度以降は改善傾向を示していたが、平成27年度に再び増加に転じた。(2,377人(H26)→3,028人(H27))。また、医療環境については、ドクターヘリ出動件数が大幅に増加するなど、どこにいても高度医療や緊急医療を迅速に受けられる体制の構築が進んでいる(491件(H21)→3,719件(H27))。(図表12)

琵琶湖では、北湖・南湖ともにCOD(化学的酸素要求量)が環境基準を達成しておらず、南湖では漸増傾向にあったが、平成25年度以降は低下傾向にある。流入負荷削減に努めるなど、我が国最大の水資源として、圏域の貴重な財産である琵琶湖の総合的な保全に引き続き取り組んでいく必要がある。(図表13)

図表11 居住環境、通勤環境の状況



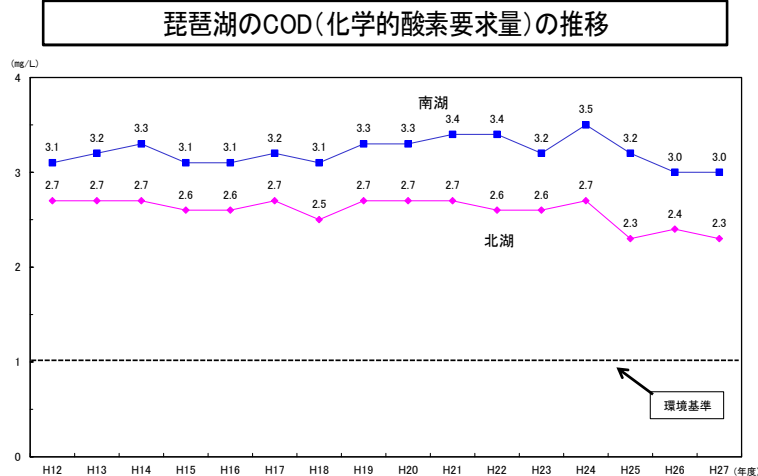
図表 1 2 育児環境、広域医療の状況



資料：日本航空医療学会「ドクターヘリ出動実績」をもとに国土交通省都市局作成

資料：厚生労働省「福祉行政報告例」及び「保育所関連状況の取りまとめ」をもとに同省都市局作成

図表 1 3 琵琶湖の水質の状況



資料：滋賀県「滋賀県環境白書」、「滋賀県環境審議会水・土壌・大気部会資料」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

○泉佐野丘陵緑地等の取り組みが「第 35 回緑の都市賞」の内閣総理大臣賞等を受賞

平成 27 年 9 月 28 日、「緑の都市賞（緑の市民協働部門）」の内閣総理大臣賞に大阪府営泉佐野丘陵緑地（泉佐野市）、国土交通大臣賞に桃山公園他 3 箇所（吹田市、豊中市）で活動する千里竹の会がそれぞれ選定された。泉佐野丘陵緑地では、市民ボランティア（パーククラブ）、それを支援する企業グループ、行政の連携により実施する公園の整備、管理、運営活動が評価され、「大規模公園における地域、企業、行政の協働による公園づくり」の先駆的事例となっている。

○「琵琶湖の保全及び再生に関する法律」が施行

平成 27 年 9 月 28 日、第 189 回通常国会にて制定された「琵琶湖の保全及び再生に関する法律」（平成 27 年法律第 75 号）が公布・施行された。同法では琵琶湖を「国民的資産」と位置づけ、健全で恵み豊かな湖として保全及び再生を図り、自然と共生する社会の実現に資することを目的としている。同法に基づき、琵琶湖が抱える種々の課題解決に向けた活動や琵琶湖を活用した施策が促進されるとともに、これらの取組が全国の湖沼の保全及び再生の先駆けとなることが期待されている。



大阪府営泉佐野丘陵緑地の取組
資料：（公財）都市緑化機構



「琵琶湖の保全及び再生に関する法律」が施行
資料：滋賀県

資料編

(近畿圏整備に係る参考図)

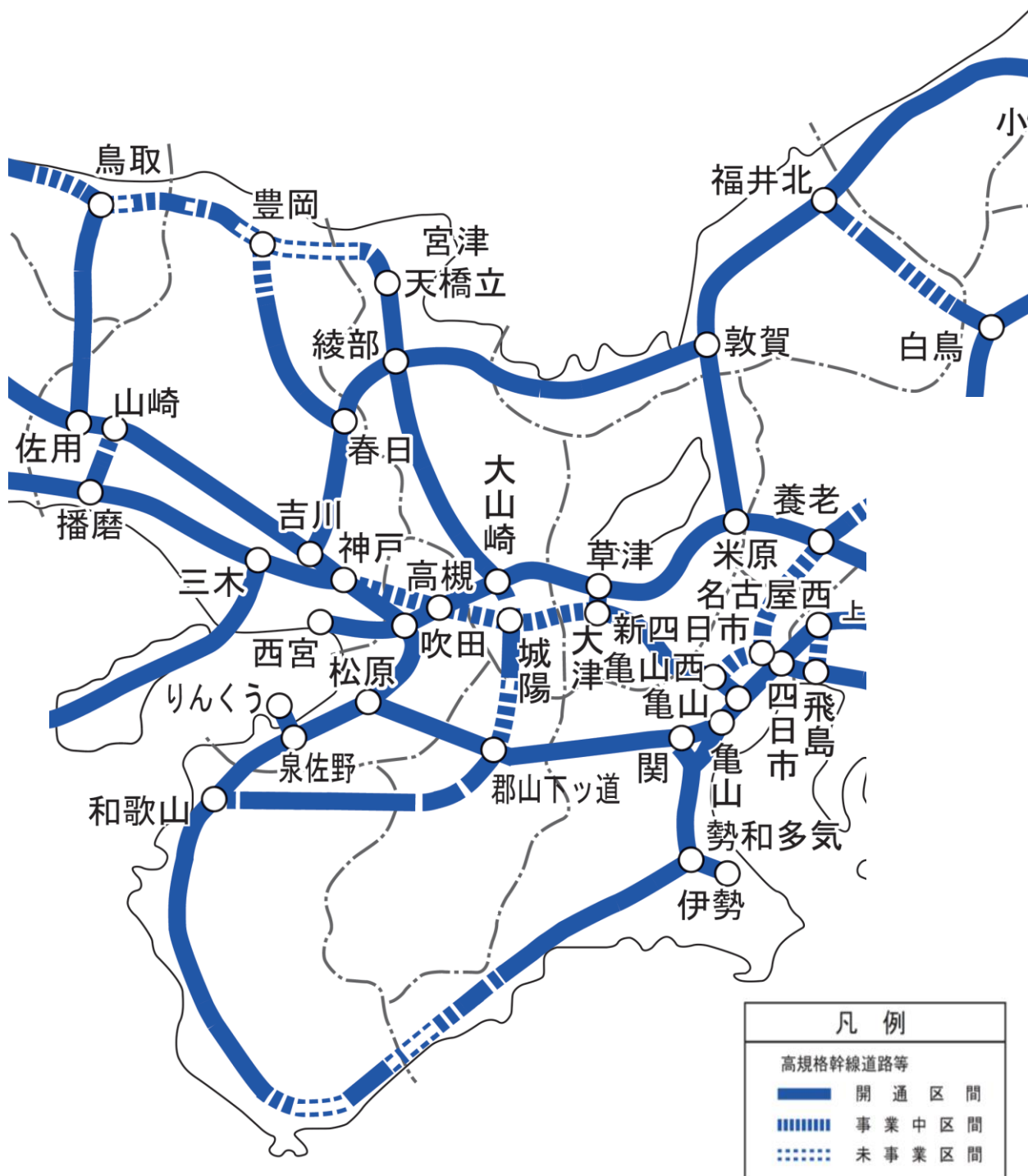
近畿圏における社会資本整備の状況

平成27年度末時点



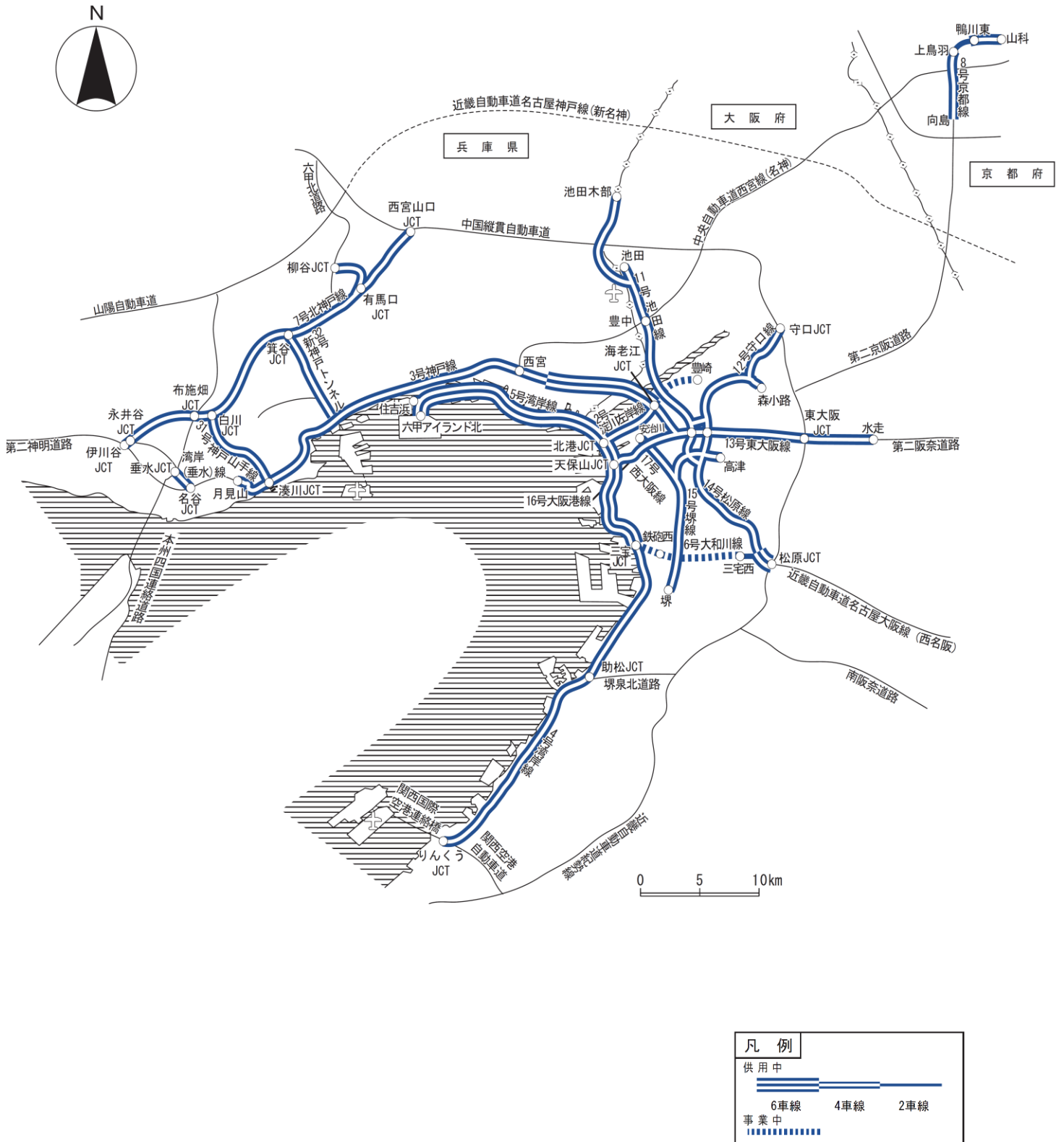
1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路



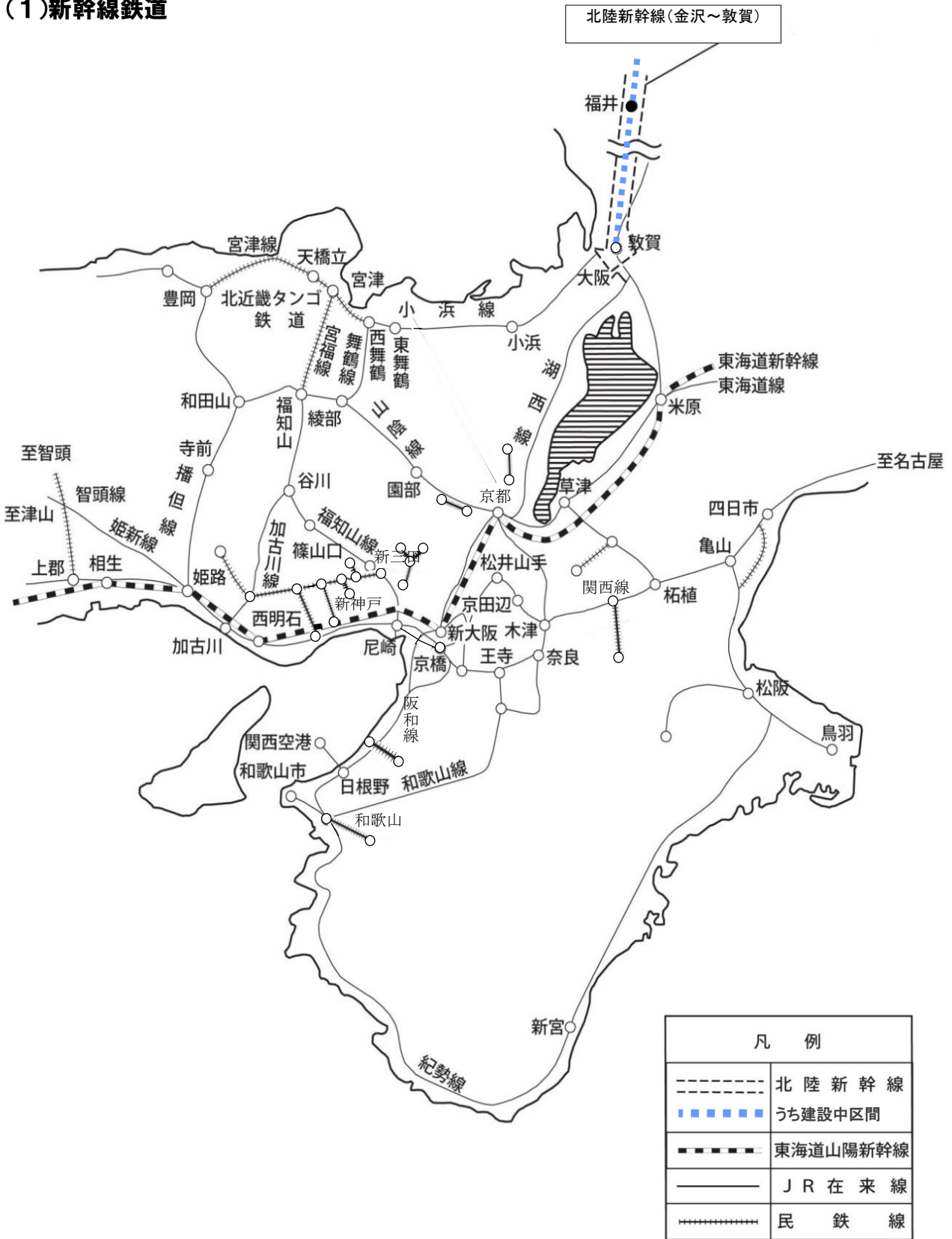
平成 27 年度末時点
 ※事業中区間の IC・JCT 名は仮称

(2)都市高速道路(阪神高速道路)



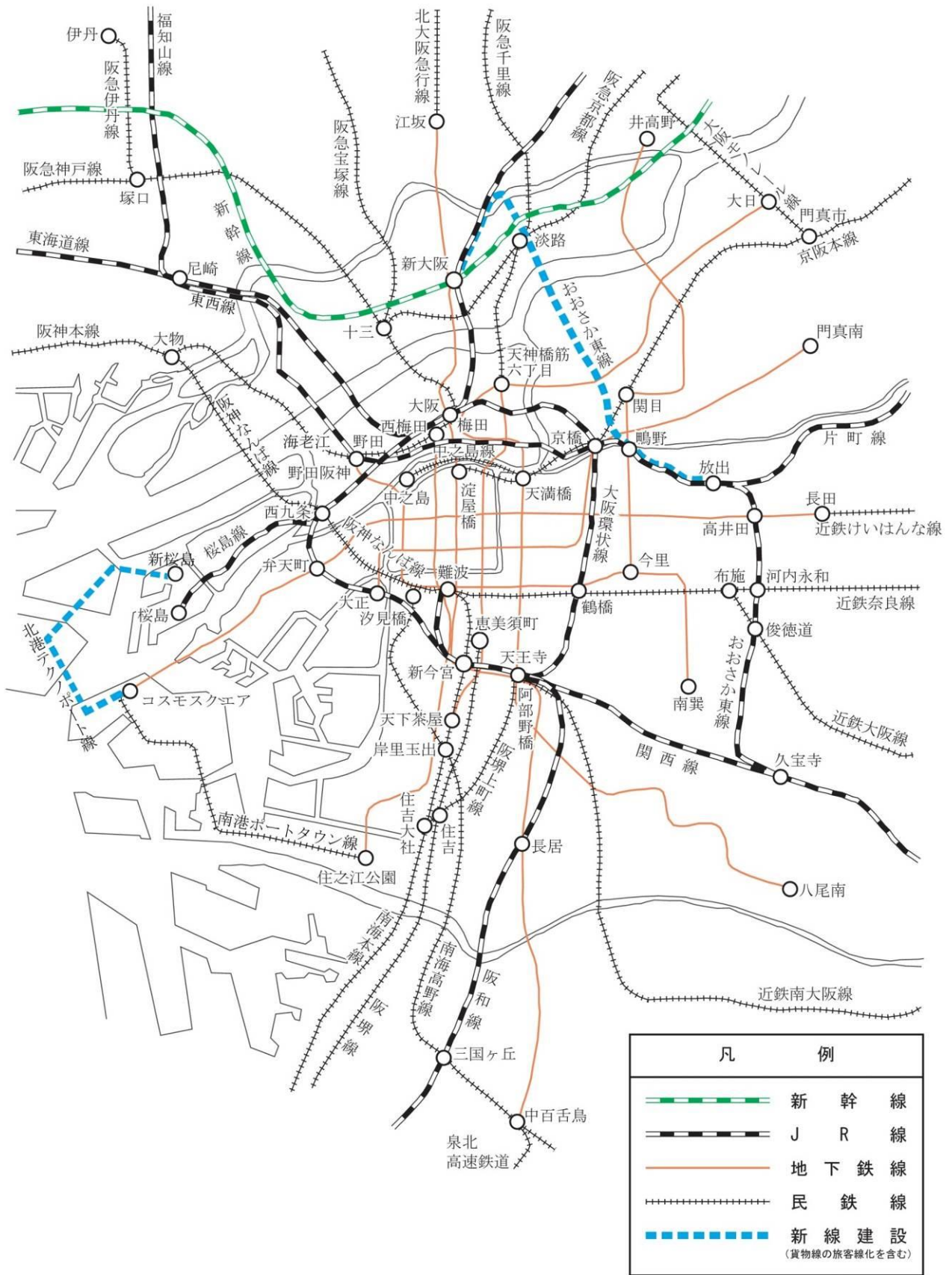
2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道



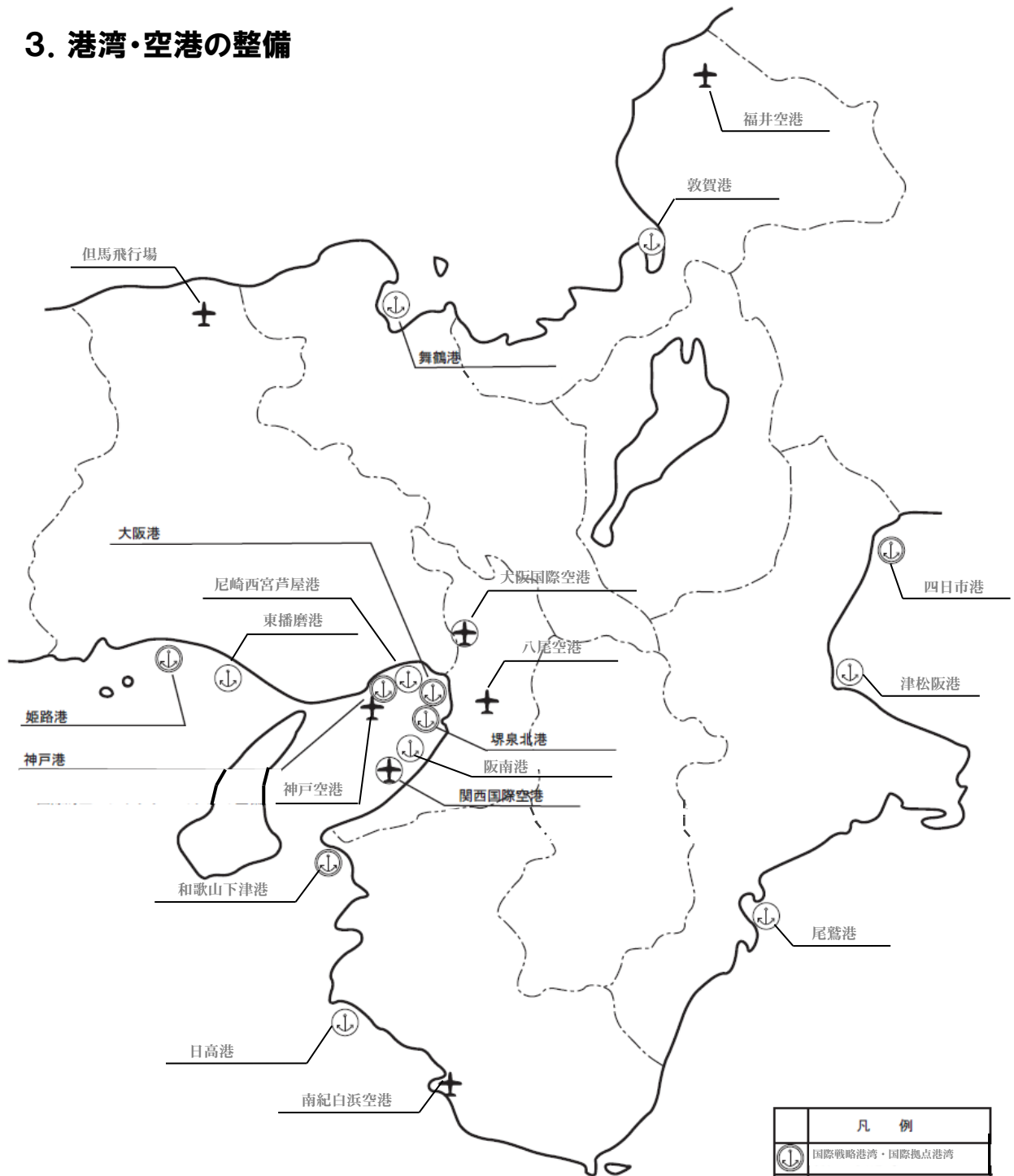
平成 27 年度末時点

(2)在来線鉄道等(大阪周辺)



平成 27 年度末時点

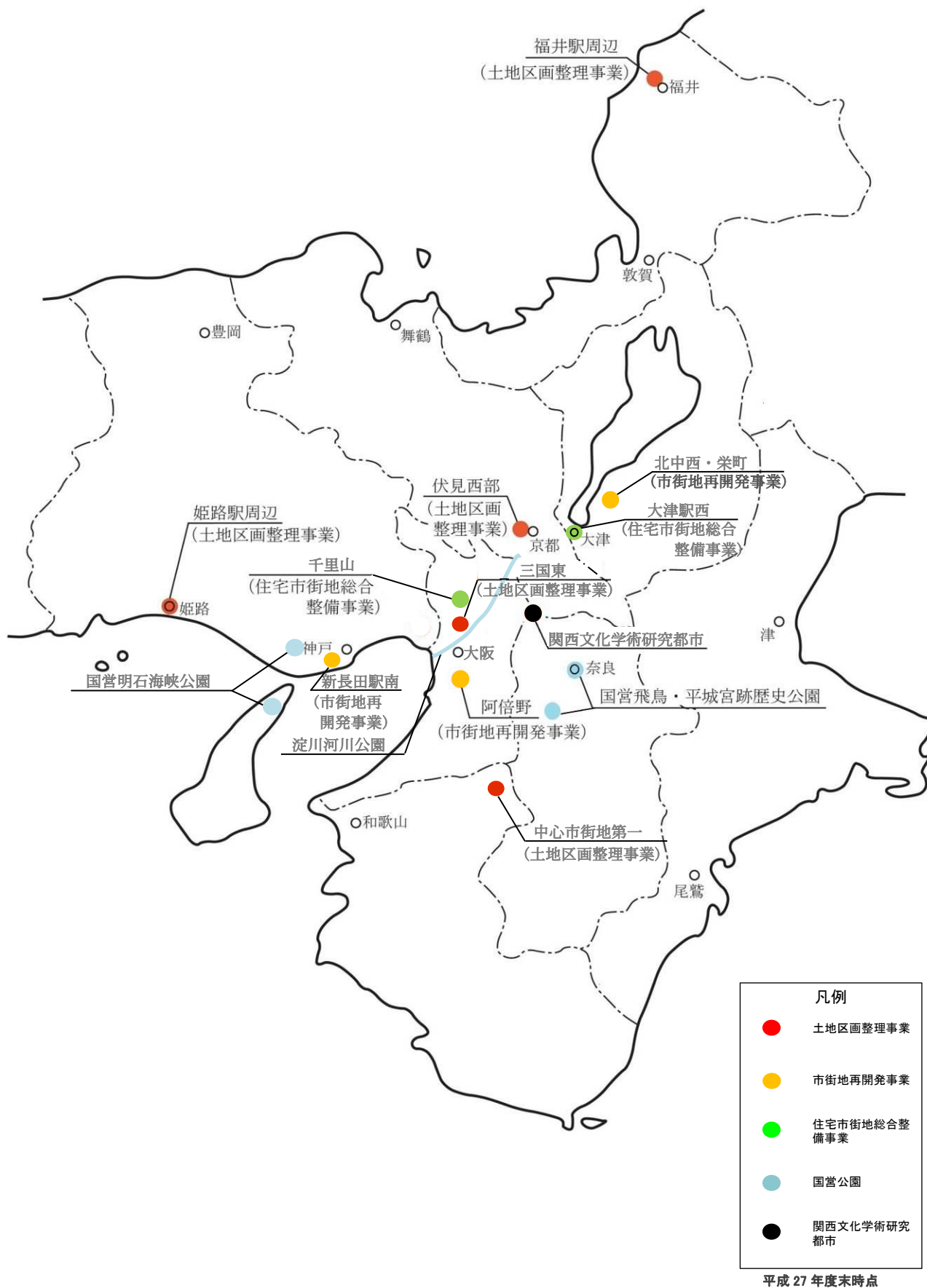
3. 港湾・空港の整備



| 凡 例 | |
|-----|---|
| | 国際戦略港湾・国際拠点港湾 |
| | 重要港湾 |
| | 拠点空港 |
| | 地方管理空港、共用空港、 その他の空港 (非公共共用飛行場は除く) |

平成 27 年度末時点

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



5. 河川・海岸等の整備

