

# 京阪神大都市圏の形成について

## 【構成】

1. 近畿圏整備法の関西に与えた影響
2. 関西の特性とポテンシャル
3. 関西における大都市圏について
4. 関西広域連合について
5. まとめ

# 1 近畿圏整備法の関西に与えた影響 (昭和38年制定)

## 近畿圏整備計画の政策区域の状況

### 1. 近郊整備区域、都市開発区域

工場立地法と都市開発に関する税制優遇措置が導入され、都市郊外部での人口増加、工場集積が進展した。(平成19年で適用期間停止)

今後、郊外部は急激な高齡化と人口減が予想される。

### 2. 既成都市区域

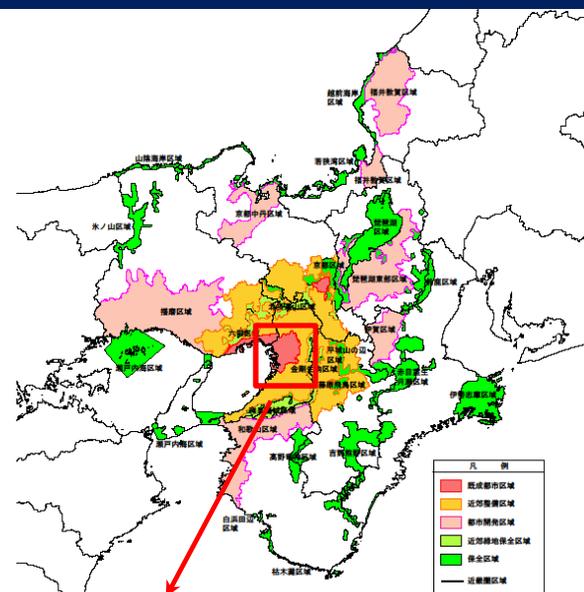
都心部への産業・人口の集中に対処するため、「工場等制限法」が導入されたため工場と大学が立地できなかった。

工場、大学とともに業務機能が流出し、雇用や都市機能の低下を招き、都心部の人口・産業の減退を招いた。

平成14年同法の廃止以降、都心部やベイエリアに大学や大規模工場の立地と人口の都心回帰が始まっている。

### 3. 保全区域、近郊緑地保全区域

保全区域と近郊緑地保全区域の指定により、開発が抑制されたため、近郊の緑地保全効果はあったが、都市部との連担性がなく、都市形成に活かされていない。



特に大阪は、大阪市と隣接市が既成都市区域



## 2. 関西都市圏の特徴とポテンシャル

- ・京阪神都市圏の人口規模は世界12位 (関西都市圏(2府4県)約2100万人、京阪神都市圏約1800万人)
- ・年間GDP約8千億ドルは、オランダに匹敵

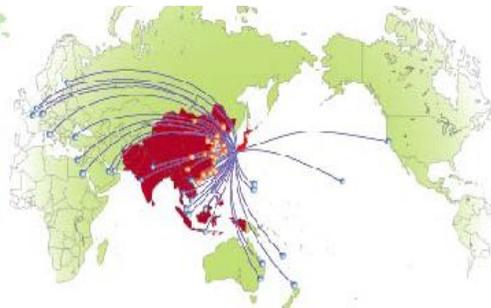
### 世界の中の関西

#### ◆関西を中心とした等距離圏

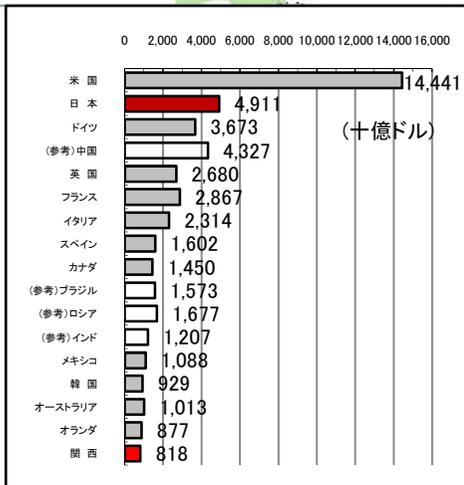


#### ◆関西国際空港と世界を結ぶ航空路線網

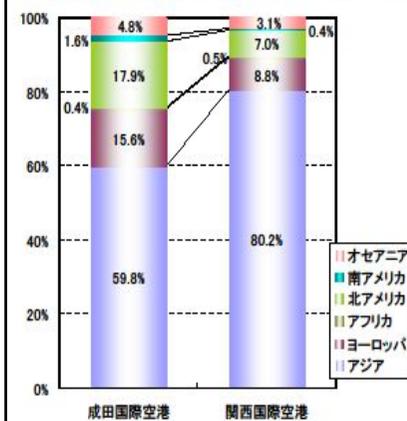
アジアへの国際線就航便 73%(2010年)  
(内中国 38%)



#### 主要国とのGDP比較



#### ◆アジア諸国の人流割合の高い関西国際空港 空港別入国外国人の国籍(地域) (2008年)



出典: 出入国管理統計年報2008

### 日本の中の関西

- 関西の人口は日本全体の約16%
- 関西の面積は日本全体の約7%
- 関西のGDPは日本全体の約16%



#### 圏域別総面積(2008年)

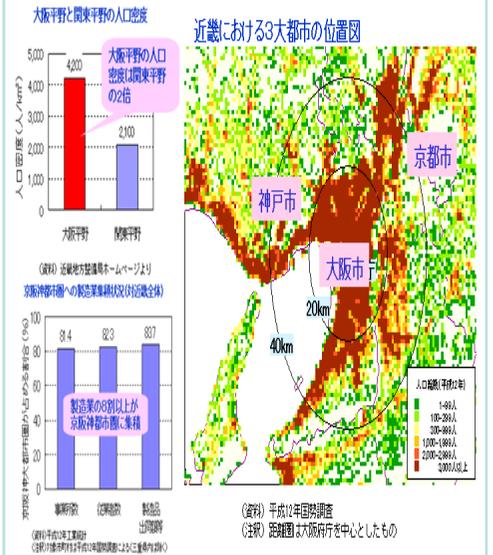


#### 圏域別総人口(2008年)



#### 2009年近畿圏広域地方計画

- ①京阪神都市圏に人口、製造業の8割以上が集積
- ②大阪から40km圏に政令4市が集積
- ③大阪平野は関東平野の1/6  
人口密度は2倍



※「京阪神都市圏」とは総務省の設定する、京都、大阪、神戸の中心市への15歳以上通勤・通学者数の割合が当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心市と接続している市町村の人口数

(注) 2008年暦年表示。名目値。ただし関西は2007年度域内総生産(名目)より算出。ブラジルは参考値。2008年の対米ドル円レートは103.48円。

(資料) IMF「World Economic Outlook Database」、内閣府「国民経済計算年報」、同「県民経済計算年報」。

# 関西都市圏の特徴とポテンシャル

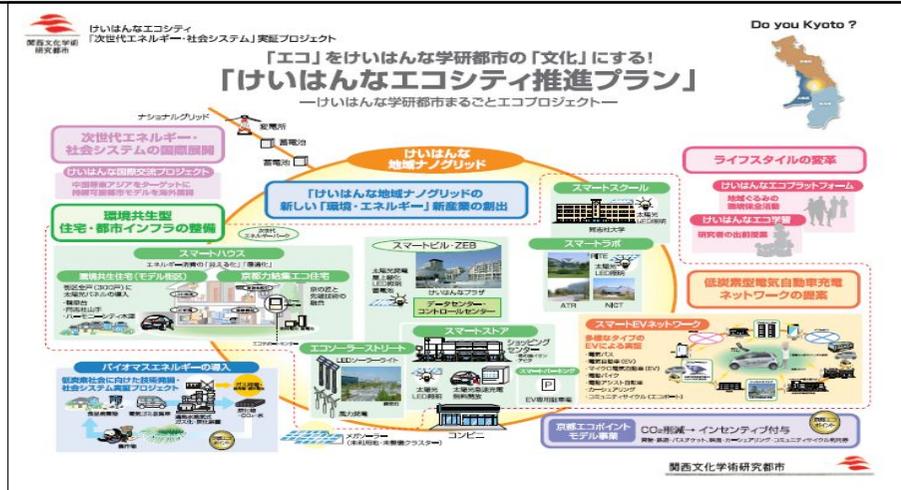
# 「環境先進地域・関西」

関西の太陽光パネルや二次電池などをはじめとする環境分野の強みを活かして、「グリーン・イノベーション分野における「アジア№1」拠点」「環境先進地域・関西」をめざす。

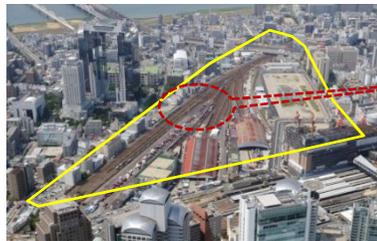
電池産業(リチウム・太陽電池)生産量の全国シェア80%

1. 国の環境モデル都市の指定 (地域活性化統合本部)
  - 京都市:「歩いて暮らせるまちづくり」、堺市:「低炭素都市・クール・シティ堺」

2. けいはんなエコシティ推進プラン
  - 環境・エネルギーの研究開発や新産業創出によるサステナブル社会の実現



## 3. 大阪駅周辺地区 2期ナレッジキャピタルのテーマ「環境」



環境技術の国際標準化  
 アジアの環境情報拠点  
 環境エリート育成  
 環境ミュージアム  
 環境技術のショールーム

- ハイレベルな研究機関
- 地球環境産業技術研究機構(RITE)
  - 国連環境計画国際環境技術センター(UNEP-IETC)
  - 地球環境センター(GEC)
  - 地球環境戦略研究機関(IGES) など

## 関西のパネル・電池産業等の生産拠点集積



# 関西都市圏の特徴とポテンシャル 「ライフサイエンス・ものづくり産業」

関西の医療バイオ、R&D型ものづくり産業の集積を活かして、「ライフ・イノベーション分野における「アジアNo.1」拠点」をめざす。 **医薬品の輸出額の全国シェア40%、輸入も約40%**

## ライフサイエンス産業の集積

1. 大阪市内の道修町界隈には、300社を超える製薬企業が集積  
 武田薬品工業(株)、田辺三菱製薬(株)、塩野義製薬(株)、大日本住友製薬(株)など、我が国を代表する大手製薬企業の医薬品生産金額は、全国でもトップクラス  
 (厚生労働省医政局「薬事工業生産動態統計年報(2008年)より」)  
 医療機器メーカー: 島津製作所、オムロン等

神戸医療産業都市  
 ・理化学研究所など185社の医療機関が進出  
 ・2010年には、世界最速の次世代コンピューターが稼動



彩都・北大阪  
 武田薬品や大阪大学医学部をはじめ、約390社約1万人の研究者等が活動



## ライフサイエンス産業の集積



## ロボット産業の集積

### 【ソフトウェア】

- 人工知能: パナソニック電工、オムロン、ATR等
- 移動制御: 大阪大学、立命館大学、奈良先端科学技術大学院大学、パナソニック、三洋電機等
- センサ情報処理: 大阪大学、ヴィストン、パナソニック、住友電工
- 動作制御: 立命館大学、三菱重工

### 【認識技術】

- 自己位置検知: 奈良先端科学技術大学院大学、パナソニック等
- 画像認識技術: 奈良先端科学技術大学院大学、大阪大学、キーエンス等
- 音声認識: ATR、三洋電機、アルカディア、オムロン等
- 各種センサ: オムロン、キーエンス、村田製作所、大阪大学等

### 【制御技術】

- 移動制御: 立命館大学、奈良先端科学技術大学院大学、パナソニック電工
- 2足歩行制御: 京都大学、神戸大学、大阪大学
- 多足歩行制御: 立命館大学、大阪大学
- ロボットマニピュレーション制御: 同志社大学、関西大学、川崎重工、三菱重工、パナソニック

### 【アクチュエータ】

- サーボモータ: オムロン、日本電産等
- ゲルアクチュエータ: 神戸大学、大阪大学等
- 高分子アクチュエータ: イーメックス

### 【動力源】

- 2次電池: 三洋電機、パナソニック等
- 燃料電池: パナソニック

機関	論文引用数 世界順位(位)	論文引用数	論文数	論文引用度
東京大学	5	120,925	6,696	18.06
京都大学	25	81,738	4,780	17.10
大阪大学	27	75,823	4,413	17.18
(独)科学技術振興機構	59	43,677	2,140	20.41
(独)理化学研究所	73	39,047	2,210	17.67
名古屋大学	88	34,840	2,485	14.02
九州大学	106	31,028	2,453	12.65
東北大学	117	27,973	2,152	13.00
北海道大学	128	26,333	2,506	10.51
筑波大学	157	22,593	1,525	14.82

論文引用度について  
 論文1篇当たりの平均被引用回数。  
 論文引用度は、論文が他の研究者に  
 どれくらい影響を与えたかを示すも  
 のであり、論文の質を示す指標とも  
 言われています。

※生命科学研究所の論文数には、  
 神戸研究所以外の研究所のものも含まれる。



# 関西クリエイティブ・メガリージョン構想 2008

2008年度 関西経済連合会 都市再生委員会報告「関西クリエイティブ・メガリージョン構想」  
 関西都市圏がひとつの地域（メガリージョン）として、元々保有している独創力や革新力などの  
 クリエイティビティを強化することで、国際的な都市力も強化しようとするもの

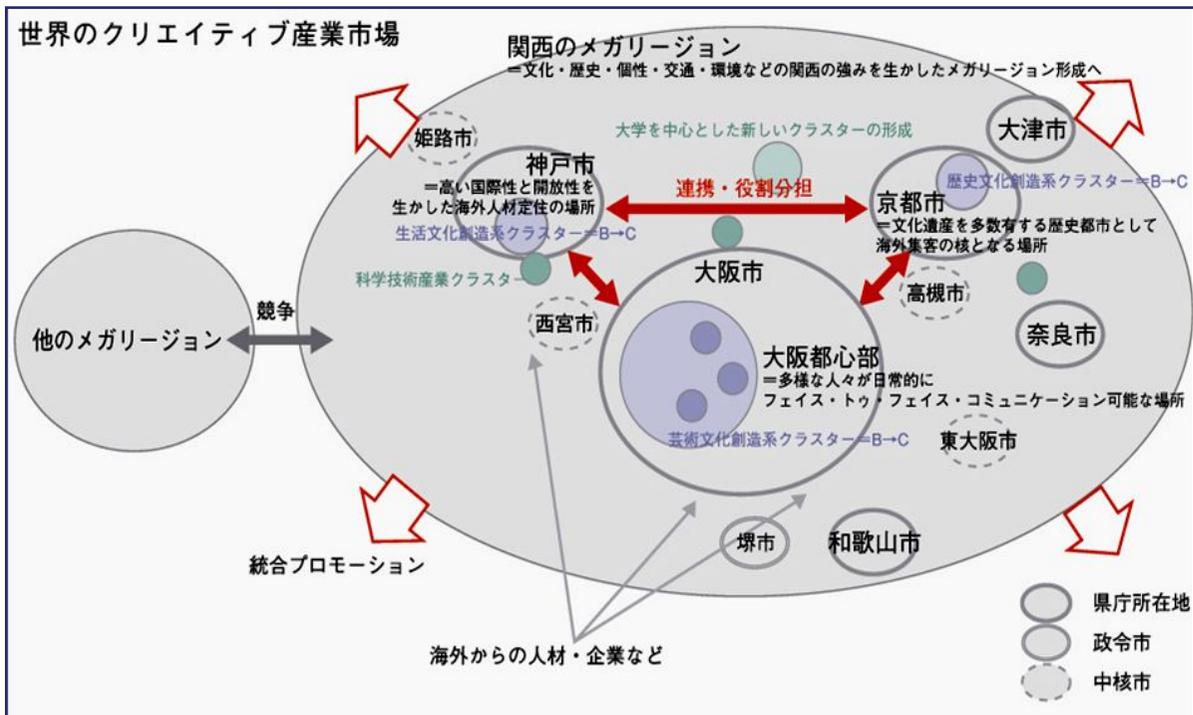
## ■関西におけるメガリージョンの考察 ～世界のメガリージョンのタイプ分け～



関西のメガリージョンは「EUタイプ」の多核性を生かし、各都市の個性強化とともに、都市間の連携とネットワークを強化する戦略立案がふさわしい



関西の個性と資産を生かし、  
 アジアを先導する  
 クリエイティブ  
 ・メガリージョンを目指す。



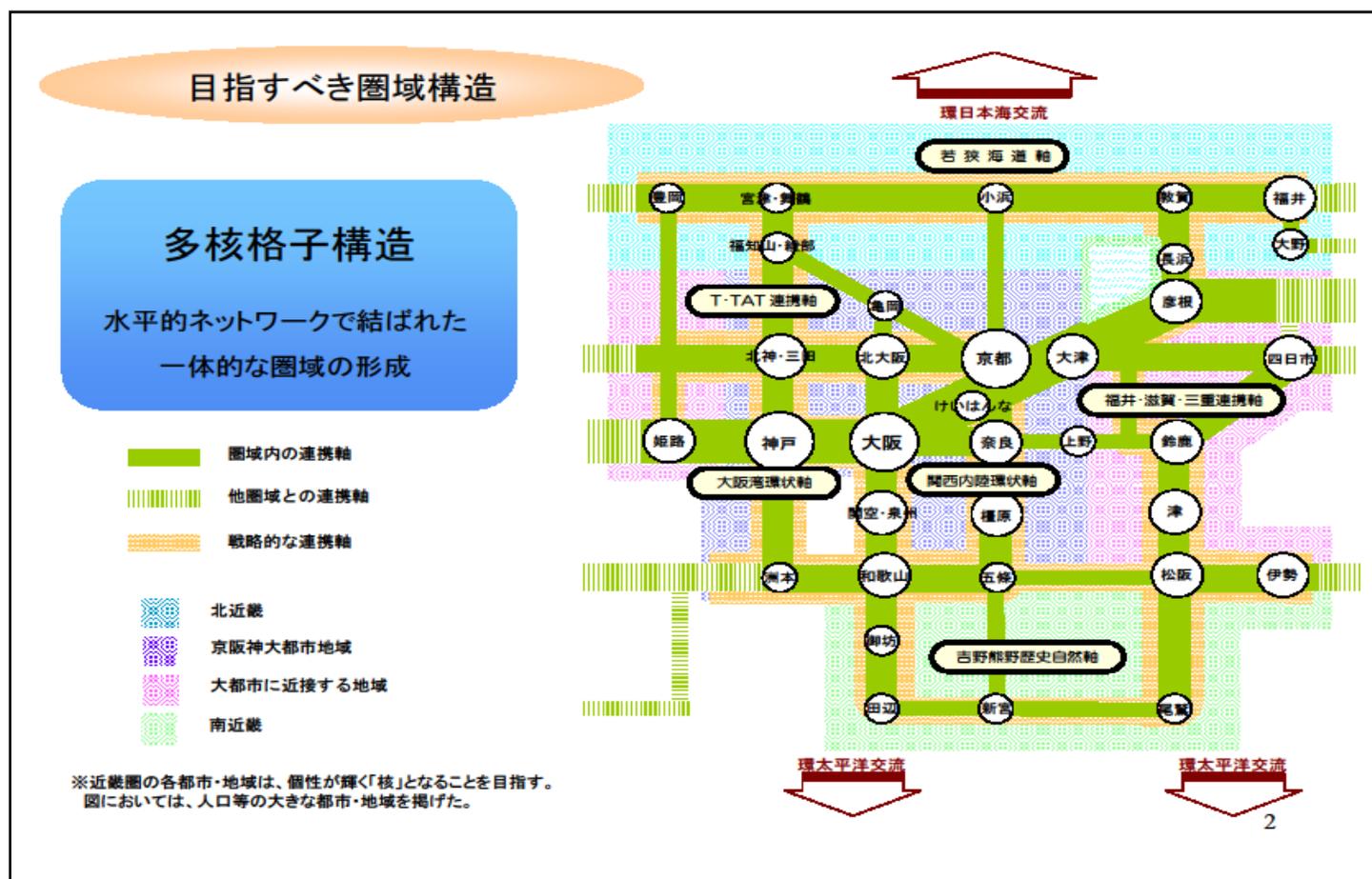
### 3. 関西における大都市圏について

◆ 関西都市圏は多核格子構造  
 各都市・地域が個性を活かして核になり、さらに都市・地域間の重層的な連携によって東西方向、南北方向に格子状に結びついた構造

近畿圏整備計画（第5次 平成12年3月）

2府6県 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県、福井県、三重県 下線は中部圏と重複

・広域地方計画(平成21年8月):2府4県



# 京阪神大都市圏の構造と機能

関西の大都市圏戦略は、大阪、京都、神戸を中心とする 京阪神大都市圏に中枢機能を集約  
 ～スマートシェイプアップ～

◆大都市圏戦略法による国際的な都市基盤強化による活性化  
 →我が国の国際都市競争力に貢献

## 京阪神大都市圏

特色ある京・阪・神 3大都市圏の強化

＜大阪都市圏＞＝京阪神都市圏の中核  
 ・成長をリードする知の集積と実践  
 ・国際的な集客拠点、アジアの文化拠点  
 ・バイオ・医療の拠点  
 ・国際交易の拠点

大阪駅周辺地区  
 夢洲咲洲  
 彩都・北大阪  
 関西国際空港  
 阪神港

＜神戸都市圏＞  
 ・医療・スパコンなどの産業創造  
 ・国際交易拠点(阪神港)  
 ・国際性高い居住地

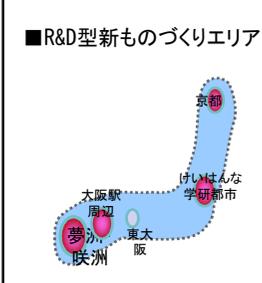
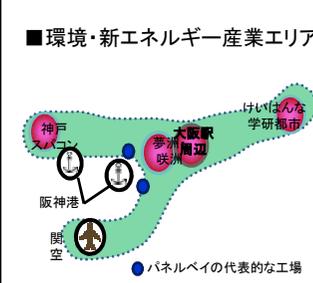
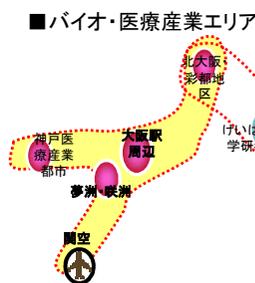
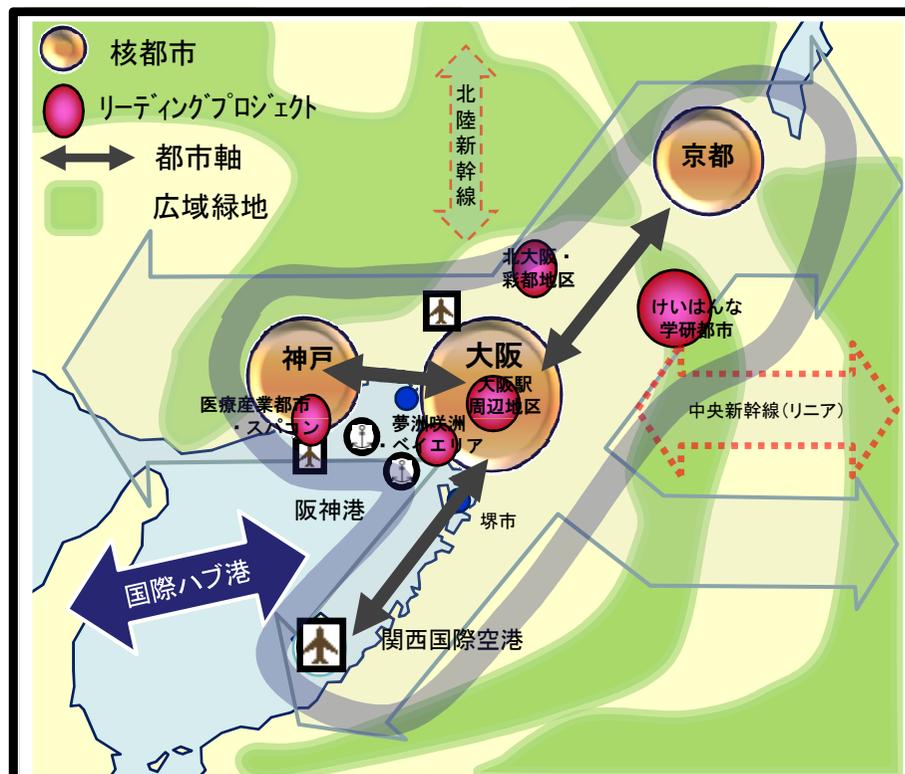
神戸医療産業都市  
 阪神港

＜京都都市圏＞  
 ・環境エネルギー・情報の拠点  
 ・大学の集積と連携した新ものづくり  
 ・わが国の歴史文化の中核拠点

けいはんな学研都市  
 京都都心

- 1 広域交通インフラへの重点投資 → 関空、港湾、高速道路、リニア
- 2 都市圏への機能集積と都市再生 → 大阪駅等リーディングプロジェクト
- 3 環境都市圏の形成 → 緑地・歴史文化環境、環境エネルギー

## 京阪神 多核連携重層型大都市圏



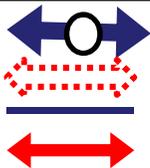
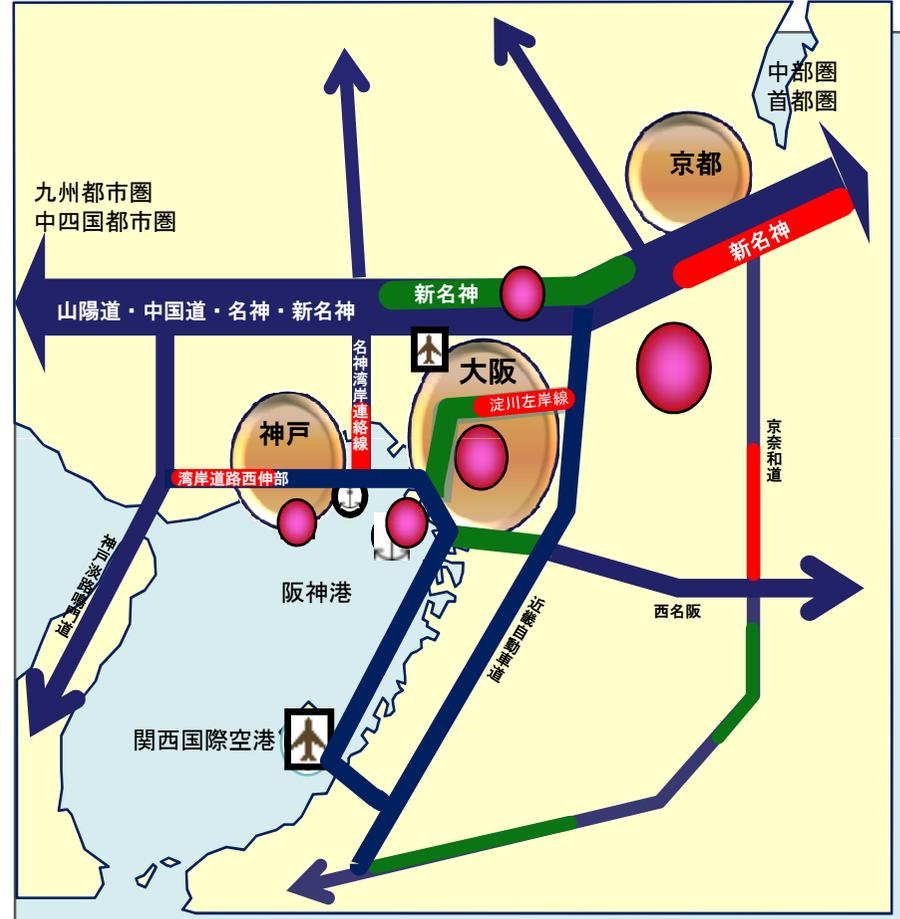
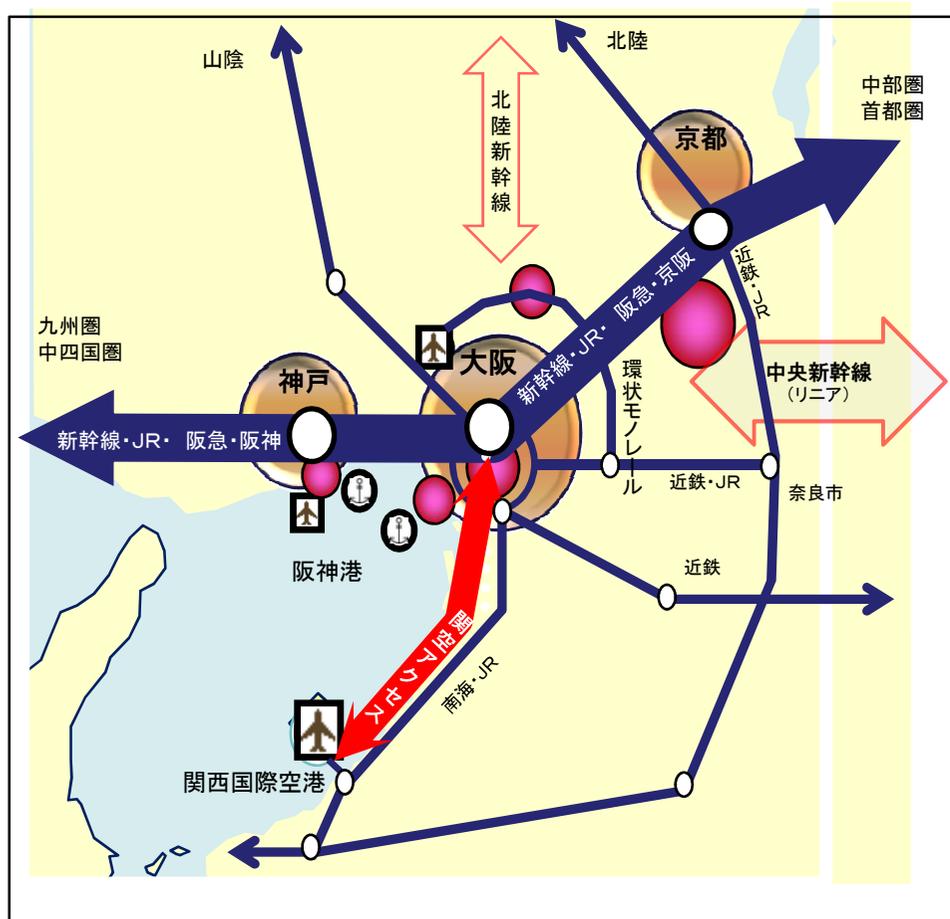
# 京阪神都市圏の交通ネットワーク

## 鉄軌道ネットワーク

- 関空と大阪都心部のアクセス強化（なにわ筋線など）
- 新幹線による広域アクセスの強化（リニア、北陸新幹線）

## 高速道路ネットワーク

- 新名神、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡道路等の整備促進



京阪神鉄道軸  
 新幹線（計画）  
 主要鉄軌道  
 関西空港アクセスの強化  
 （空港～大阪都心～新大阪の直結）

核都市  
 リーディングプロジェクト  
 広域緑地

供用中  
 事業中  
 未着手

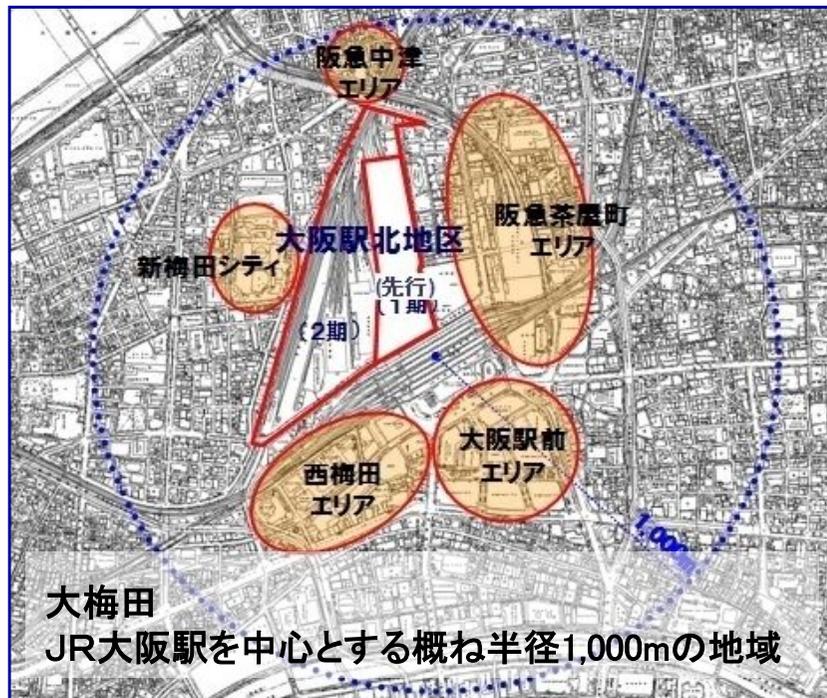
## 〈住宅・都市〉「大阪駅北地区」と大梅田

### 提言

#### 大都市圏交流拠点を支えるエリアマネジメント・プラットフォーム(PPP)実現の支援

- ・民間主導によるエリアマネジメント組織の設立や運営を支える仕組み創設。
- ・移動利便性・サービス向上施策  
(バリアフリー動線整備、外国人来訪者へのインフォメーション機能、案内サイン整備等)。

### ■大梅田とは



#### アジア・世界とつながる関西の中心

- ・近接する国際空港を通じてアジア・世界に直結
- ・京阪神3都市を結節する西日本最大のターミナル
- ・関西を牽引する高度な都市機能・人材の集積

#### 都市再生を牽引する活発な民間投資

- ・世界水準の高質な都市空間の形成  
(環境、にぎわい、景観)
- ・都市再生緊急整備地域の指定により、多数の大型民間プロジェクトが地区内で完成・着工済み  
(6件の都市再生特別地区適用事業含む)
- ・さらに大阪駅北地区(2期開発)など複数プロジェクトが構想中

### ■取り組み状況

※「大阪駅北地区」の概要は次頁参照。

- ◆「大阪駅北地区※」の整備とあわせ、“大梅田”を大都市再生のモデルとして公民連携(PPP)によるまちづくりで実現を目指している。
- ◆大梅田における民主導のエリアマネジメントに向けて、多様な関係者が参加し検討中。

## (参考)大阪駅北地区概要

### 必要施策

- ・アジア統括拠点への 外資も含めた次世代成長企業の立地促進を目的とした法人税の減免等。(国際的な人材・企業の集積)
- ・世界からの投資促進目的とした 研究開発費の法人税控除の拡充等。(都市型イノベーション機能の形成)

### ■大阪駅北地区の開発方針

「東アジア経済圏や関西圏などの国際・広域中枢拠点の形成」「梅田地区の中核として、周辺地域へ開発インパクトを波及」を基本方針とする中枢拠点整備を推進。

### ■進捗状況

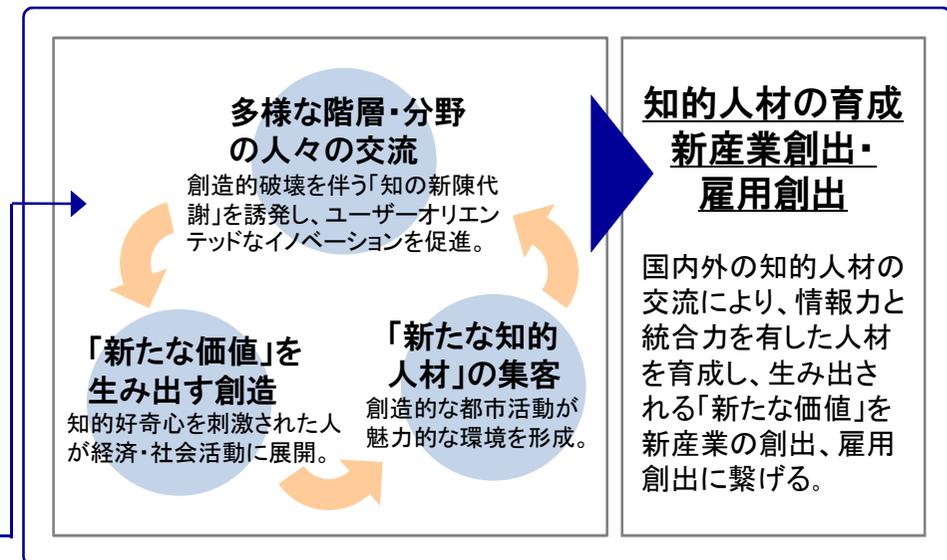


先行開発区域完成予想図

### 大阪駅北地区プロジェクトの始動

- ・2010年3月、先行開発区域プロジェクト着工
- ・エリア全域の地区名称公募開始(2011.2月決定予定)
- ・知的創造拠点「ナレッジキャピタル」を核とした都市開発  
民間によるナレッジキャピタル施設整備・運営組織設立  
(仮称)大阪オープンイノベーションセンターの設立準備
- ・「新しい公共」としてのエリアマネジメント団体TMOが先進的な活動を展開

### ■ナレッジキャピタルにおける知的創造のメカニズム



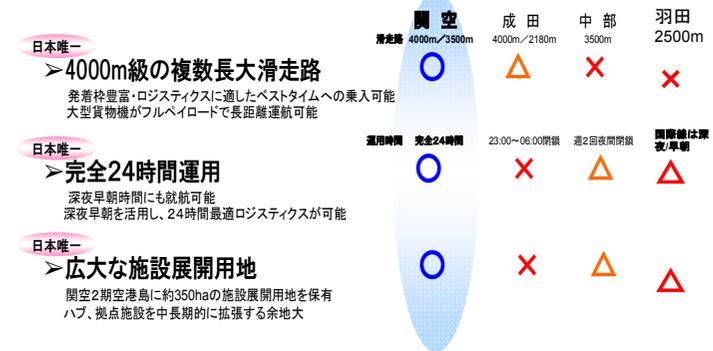
とりわけ、1haに及ぶ「大阪北口広場(駅前広場)」は、公的空間の民間による計画、整備、マネジメントが実施される“新たなまちづくり主体”のモデルケース

# <航空> 関西国際空港の取り組み ~アジア・ゲートウェイの形成~

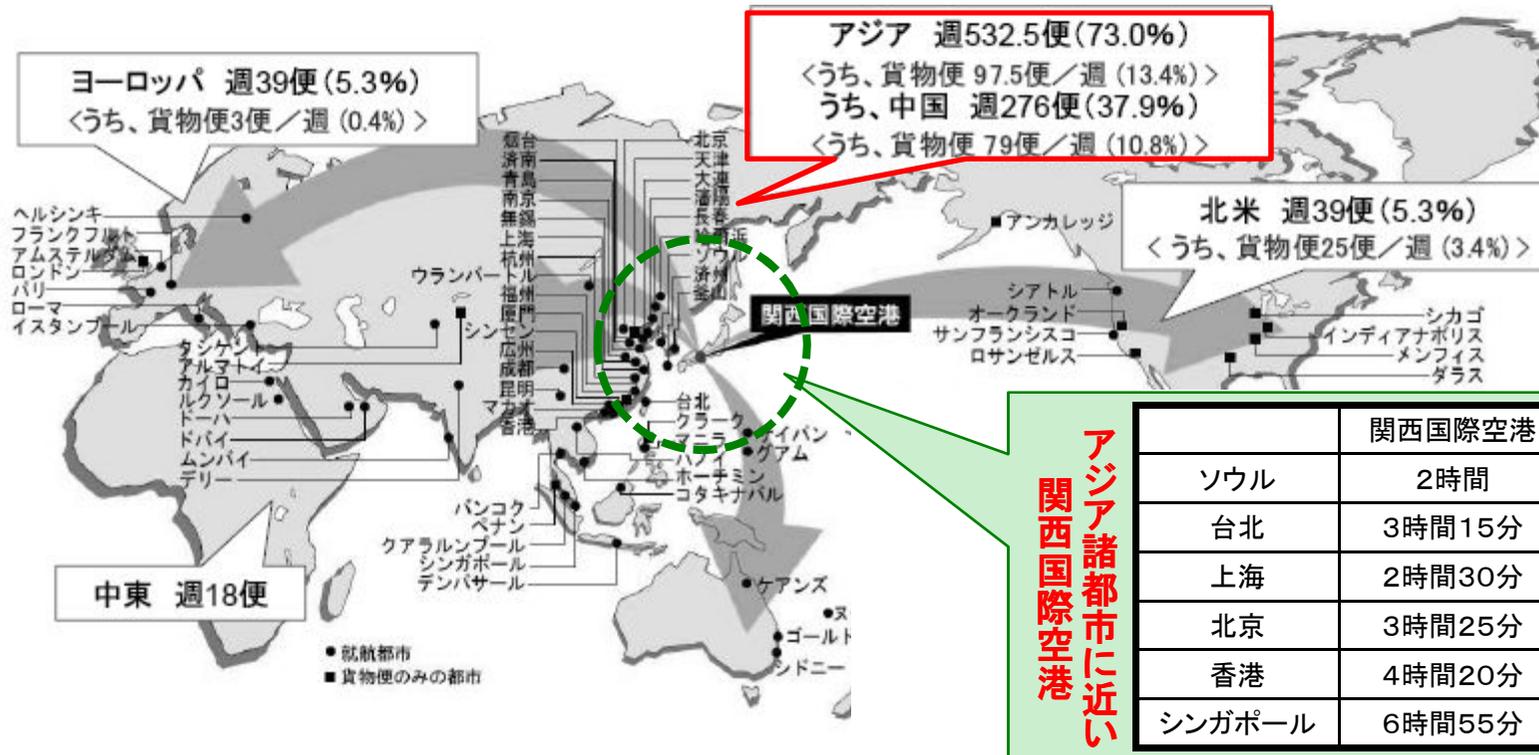
## 首都圏と並ぶ2大ハブ空港としての機能強化 <国交省の成長戦略>

- ①アジアの貨物ハブ空港
- ②東アジア諸都市との日帰り交流圏の形成  
(LCC拠点化等による航空ネットワークの充実、空港アクセスの改善)
- ③関空会社のバランスシートの抜本改善
- ④関空-伊丹の経営統合・一元管理

### ハブ空港としてのポテンシャル



### 関西空港の国際線就航状況



## 〈海洋〉 阪神港の国際コンテナ戦略港湾実現に向けた総合施策

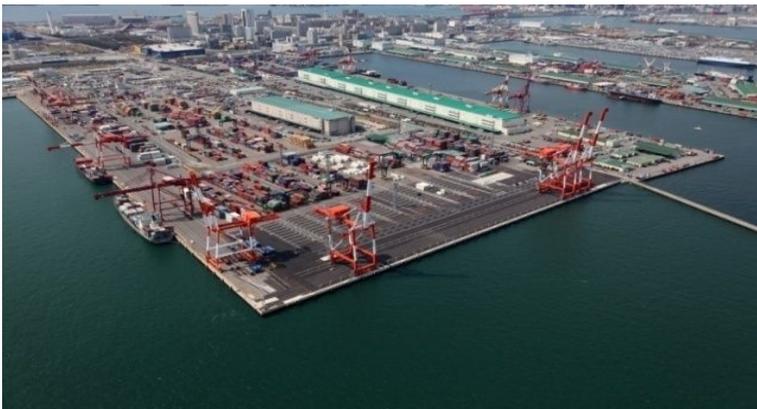
### 提言（「阪神港 国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書」より）

#### 【民の視点からの港湾経営の実現】

- ・神戸港、大阪港の両埠頭公社の株式会社化と統合
- ・民間資金導入への環境整備
  - ＜公設民営化の推進＞
  - ・岸壁、下物国有化
  - ・埠頭株式会社への税の優遇措置

#### 【港湾コストの低減】

- ・岸壁、下物国有化によるターミナルリース料の低減
- ・モーダルシフト補助制度の拡充
- ・基幹施設（大水深岸壁、航路）整備に関する国費の集中投資
- ・24時間ゲートオープン実施ターミナルへの支援



#### 【国内コンテナ貨物の集荷】

- ・海外フィーダーに対抗できるインセンティブ制度の実施

##### ＜内航フィーダーによる集荷＞

- ・内航海運暫定措置事業の適用除外
- ・地方港の外航船に対するインセンティブと同等の支援
- ・内航フィーダー船大型化補助制度の創設
- ・石油石炭税免除、改正省エネ法の規制緩和
- ＜トラックフィーダー、鉄道フィーダー等による集荷＞
- ・インランドデポ整備支援、鉄道フィーダー支援
- ・インランドポ進出企業に対する法人税の一定期間減免

#### 【高速道路ネットワークの充実】

- ・阪神港にアクセスする 高速道路網の充実と利用しやすい料金体系の確立



国際コンテナ戦略港湾「阪神港」・国際拠点空港「関空」の活用に向けて  
日本を牽引する大都市圏に相応しい戦略的重点投資により  
関西 高速道路ミッシングリンクの早期解消を！

◆ミッシングリンクの概要(計画区間・期待される役割・課題)

国土幹線軸(未着工)

新名神高速道路 2区間

区間 : ①大津JCT~城陽JCT 25km  
②八幡JCT~高槻JCT 10km  
新名神高速道路で唯一の未着工区間。

役割 : ・西日本-東日本・北陸の物流動脈  
・ゲートウェイ関西の広域活用(産業・観光！)

提言

早期着工判断を！

都市高速道路(構想中)

淀川左岸線(延伸部)

区間 : ・門真JCT~豊崎 10km PI手続き実施済み  
役割 : ・大阪都市再生環状道路として市内の渋滞解消  
・新名神・第二京阪道路と連動して  
大阪湾ベイエリア⇄国幹道間のアクセス強化！

名神湾岸連絡道路

区間 : ・西宮IC~大阪湾岸道路 4km PI準備段階  
役割 : ・伊丹空港~関空間 移動の定時性確保

大阪湾岸道路西伸部8期・9期

区間 : ・名谷~六甲Is北 21km 都市計画決定済み  
役割 : ・神戸市内の渋滞解消  
・同産業地帯と大阪湾ベイエリアへの連携強化

播磨臨海地域道路

区間 : ・神戸市~太子町 50km PI準備段階  
役割 : ・播磨臨海地域の渋滞解消  
同工業地帯と大阪ベイエリアとのアクセスを強化。

提言

『高速道路の在り方検討』では、都市高速道路も含めた議論を！

整備実現に向けた課題

第二京阪道路全線開通後の  
周辺道路の交通状況の確認  
(既に...) ↑

- ・瀬田東JCT周辺で渋滞拡大
- ・名神吹田方面は交通高止まり  
(今後は)京都縦貫自動車道や  
新名神(神戸-高槻)からも流入

国際物流拠点に直結する  
基幹道路でありながら、  
地方財政逼迫のために  
整備の目途がたたない。

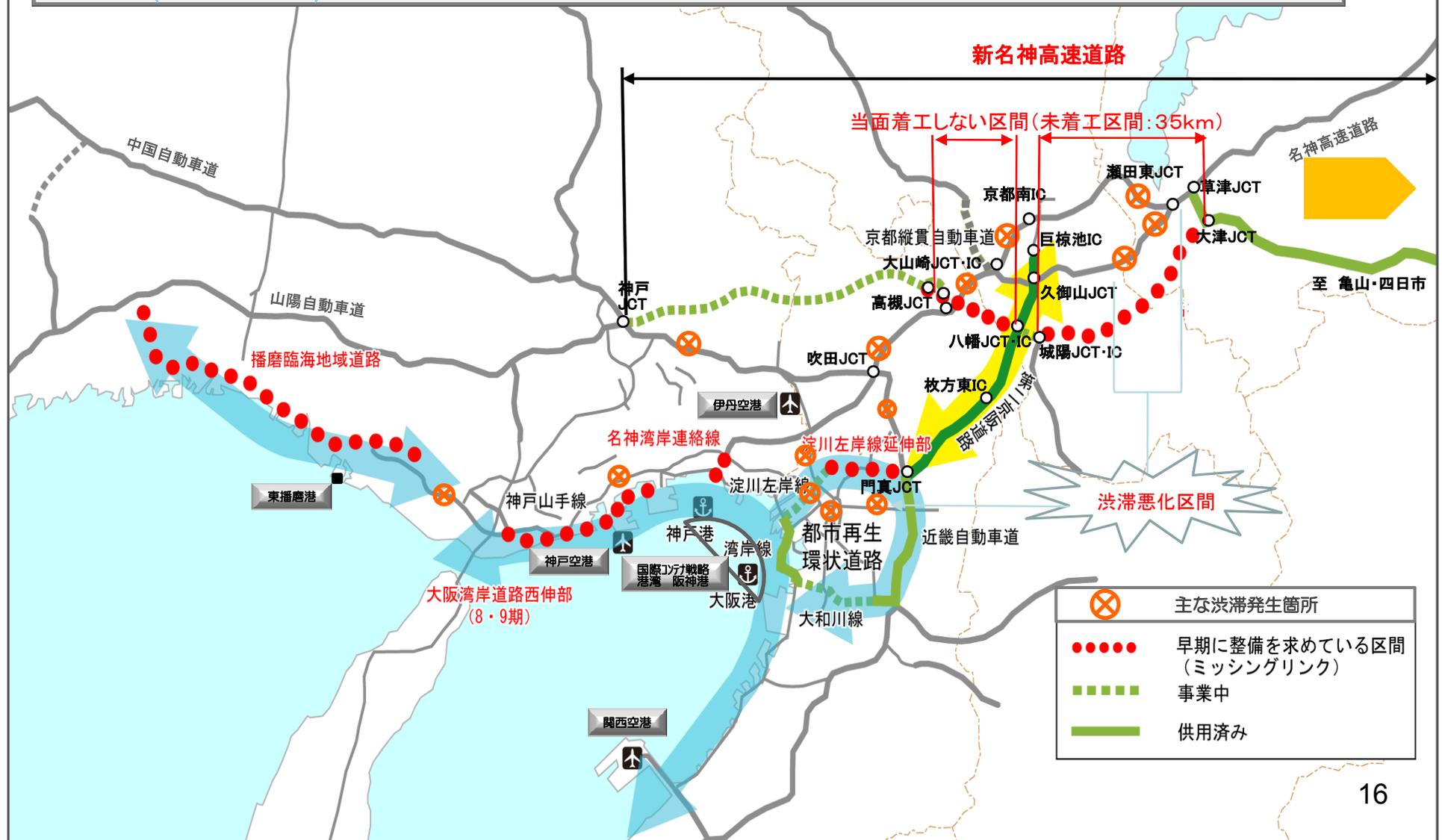
国家戦略的観点より、新たな  
整備スキームの検討が必要。

(例えば...)

- ・国・地方負担比率の見直し
- ・45年債務償還の延長
- ・PFIによる重要インフラ整備を  
支える特例法制度の検討

(参考図) 関西高速道路の主要ミッシングリンク  
5路線 120km

- 国土幹線軸 : 新名神高速道路(未着工区間) 35km
- 都市高速道路 : 淀川左岸線延伸部 10km  
大阪湾岸道路西伸部 21km  
名神湾岸連絡線 4km  
播磨臨海地域道路 50km



# 関西“拠点連携型”広域総合特区構想のイメージ

関西の強みとは…

広域性：関西広域連合の動きに代表される広域連携が進展！

国際性：首都圏に並ぶ日本の二大ハブ港(関空・阪神港)でアジアに直結！

関空・阪神港をゲートウェイに、京都、大阪、兵庫・神戸の中核拠点が連携し、関西大都市圏において、わが国経済の成長のエンジンとなる産業や外資系企業の広域的集積を図る。

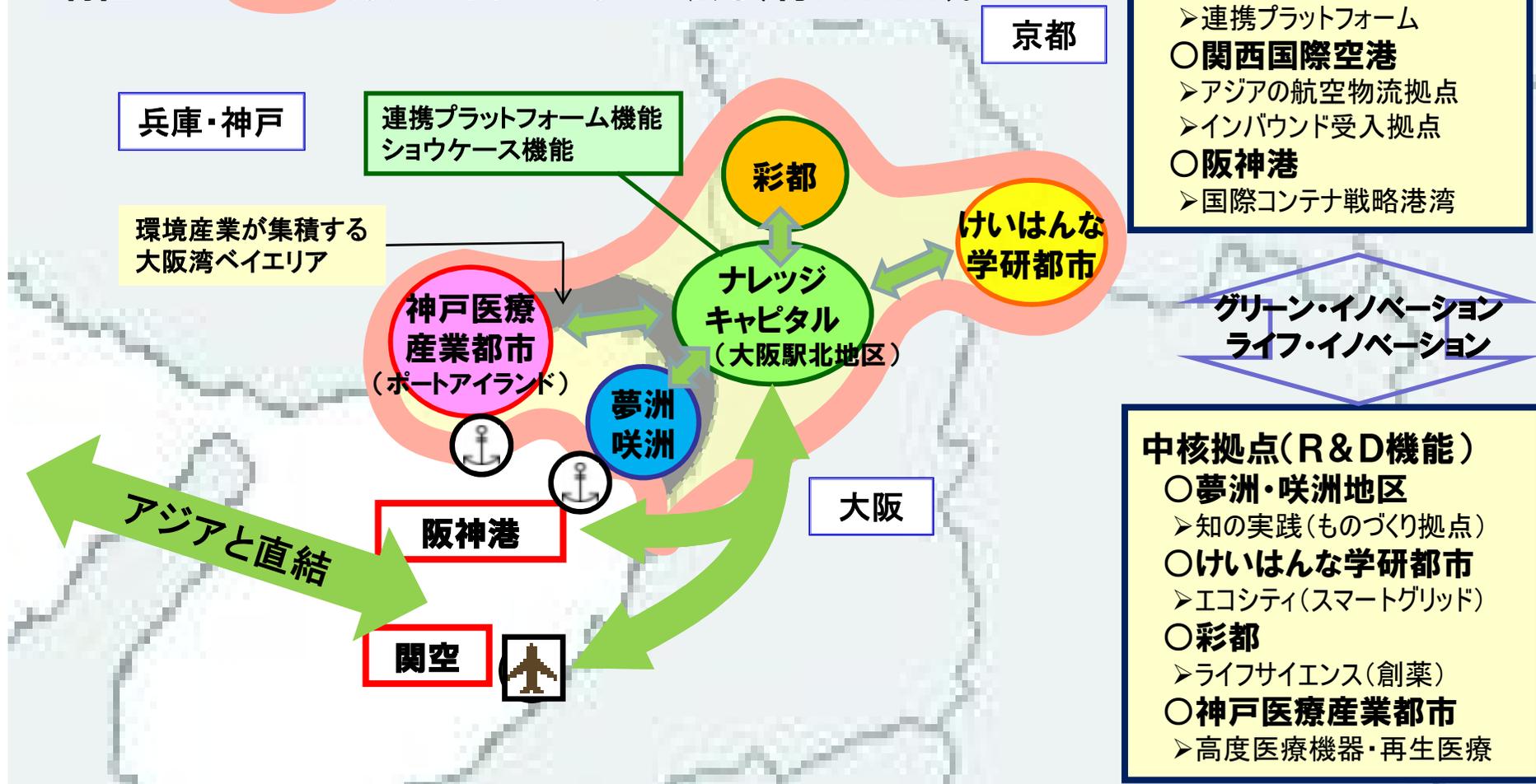
特区エリア  はシンガポールなみの広さ(約700km<sup>2</sup>)。

## 中核拠点(ハブ機能)

- ナレッジ・キャピタル
  - アジア中枢拠点
  - 知の集積(ショウケース)
  - 連携プラットフォーム
- 関西国際空港
  - アジアの航空物流拠点
  - インバウンド受入拠点
- 阪神港
  - 国際コンテナ戦略港湾

## 中核拠点(R&D機能)

- 夢洲・咲洲地区
  - 知の実践(ものづくり拠点)
- けいはんな学研都市
  - エコシティ(スマートグリッド)
- 彩都
  - ライフサイエンス(創薬)
- 神戸医療産業都市
  - 高度医療機器・再生医療



# 4 関西広域連合について

## 1. 全国で初となる広域連合の設置

11/1 総務大臣へ設立申請

## 2. 当初参加自治体:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、徳島県、鳥取県（2府5県）

## 3. 将来的に、大都市圏制度の受皿に！

広域連合と道州制の制度比較表

項目	広域連合	道州制
設置の根拠・位置づけ	現行の地方自治法に基づく特別地方公共団体	新たな法律に基づく広域行政体
府県制度との関係	存続(広域連合と併存)	府県の廃止

### 1 設立のねらい

- (1) 地方分権改革の突破口を開く
- (2) 関西における広域行政を担う責任主体づくり
- (3) 国と地方の2重行政の解消(国の地方支分部局事務の受皿づくり)

### 2 事務

- ・早期実現可能な事務に取り組み、順次事務を拡大
- (1) 設立から概ね3年の間に実現可能な事業  
(防災、観光・文化、産業、医療、環境保全、資格試験、研修)
- (2) 設立当初の事務の拡充および新たに処理する事務(交通・物流基盤)を順次拡充する
- (3) 国の地方支分部局が実施している事務の一部を移譲

### 3 組織

#### 1 基本的考え方

- (1) 合議による組織運営(広域連合委員会)
- (2) 官民連携の仕組みの活用(広域連合協議会)
- (3) 簡素で効率的な事務局組織

#### 2 広域連合委員会

広域連合長のもと、各府県知事が委員となり基本方針、処理方針等を協議し決定する。

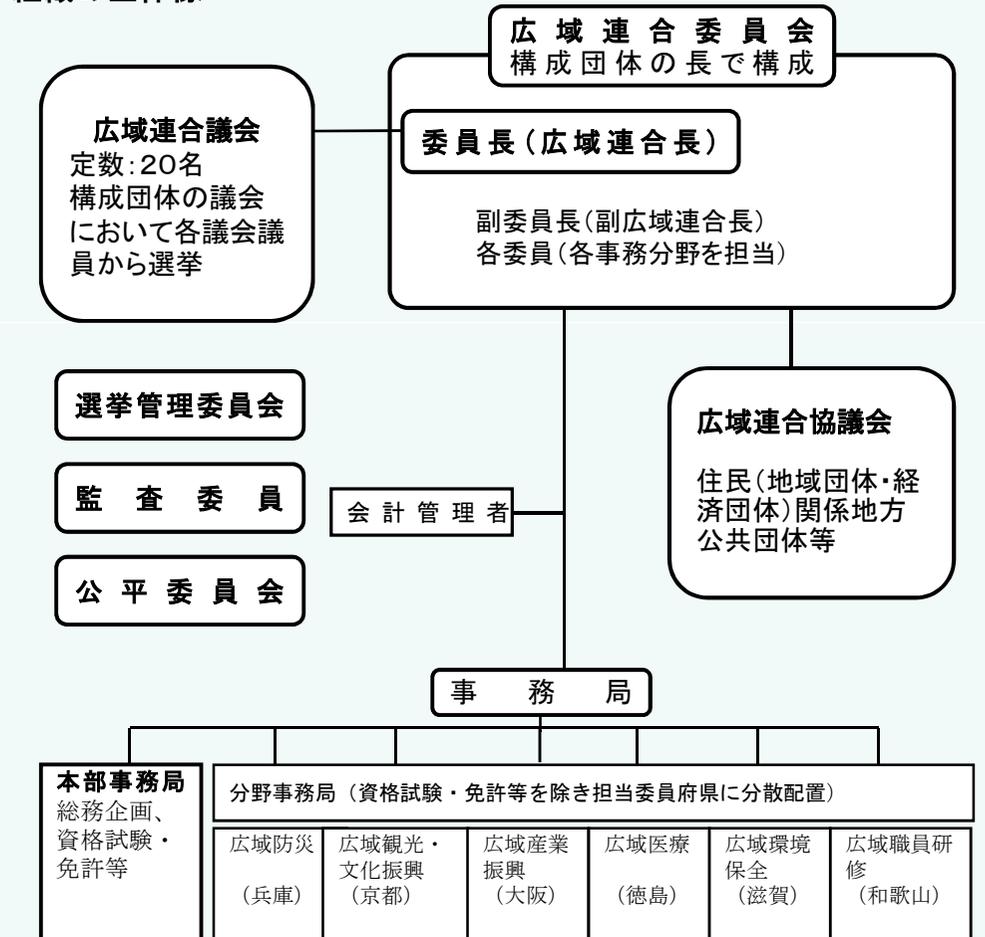
#### 3 広域連合議会

議決機関として、地方自治法で定められた議決、選挙等、普通地方公共団体と同様の権限

#### 4 広域連合協議会

広域連合の運営にあたり、住民等から幅広く意見を聴取するため、広域連合協議会を設置

### 組織の全体像



# 京阪神大都市圏に関する意見(まとめ)

1. 関西の大都市圏戦略は、**京阪神都市圏に集約** スマート・シェイプアップ
  - 国際戦略総合特区提案の京阪神包括エリアと整合  
(約700km<sup>2</sup> シンガポール位)
  - 京阪神大都市圏の利益は、周辺圏域に還元
2. 大都市圏戦略として、関西の特色ある**環境資源(歴史・文化・自然)**を活用
3. 国土の発展・国際性のある**社会資本整備の推進**
  - 韓国などアジアの大都市より優位な**インセンティブ**
  - **インフラ整備の選別と集中**  
拠点開発、関空、阪神港、新幹線(北陸、中央リニア)



推進主体として「**関西広域連合**」を視野に入れる