

平成 18 年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

平成 19 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。

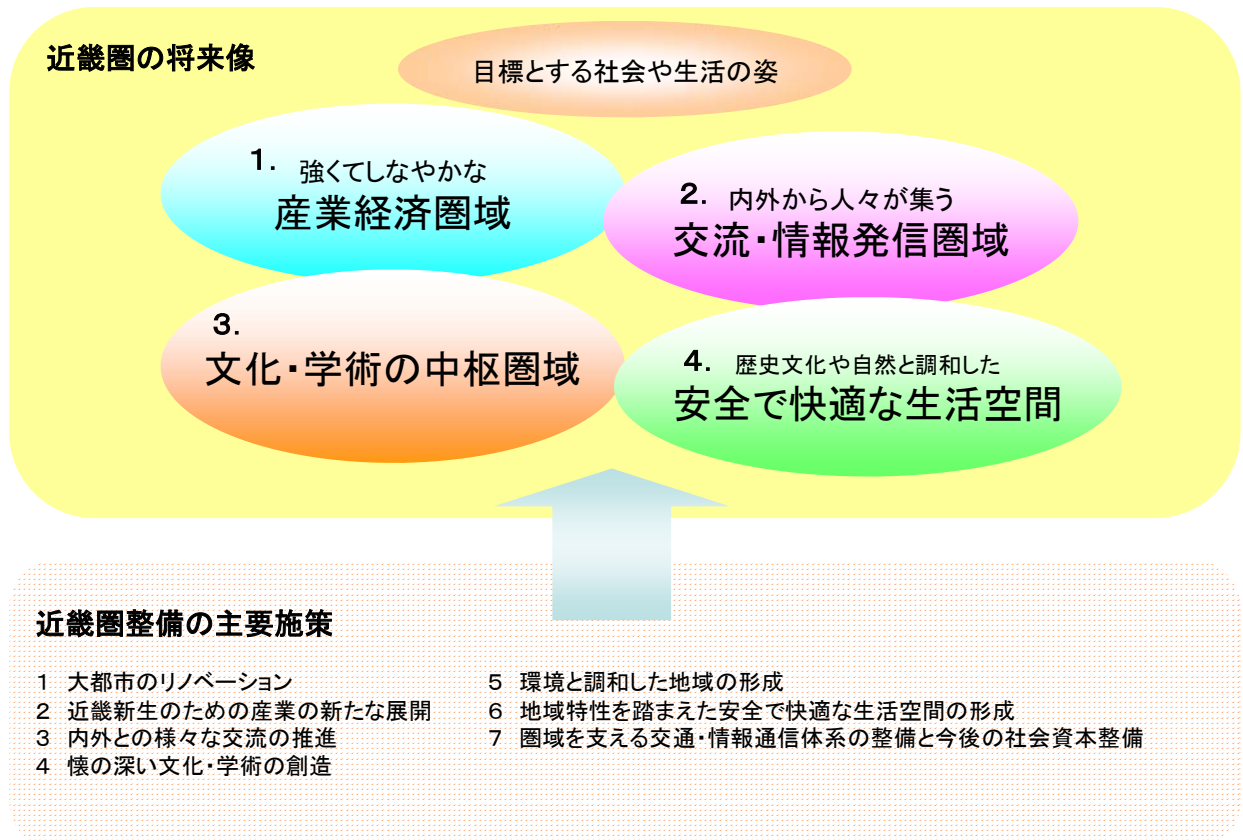
I 近畿圏整備計画

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

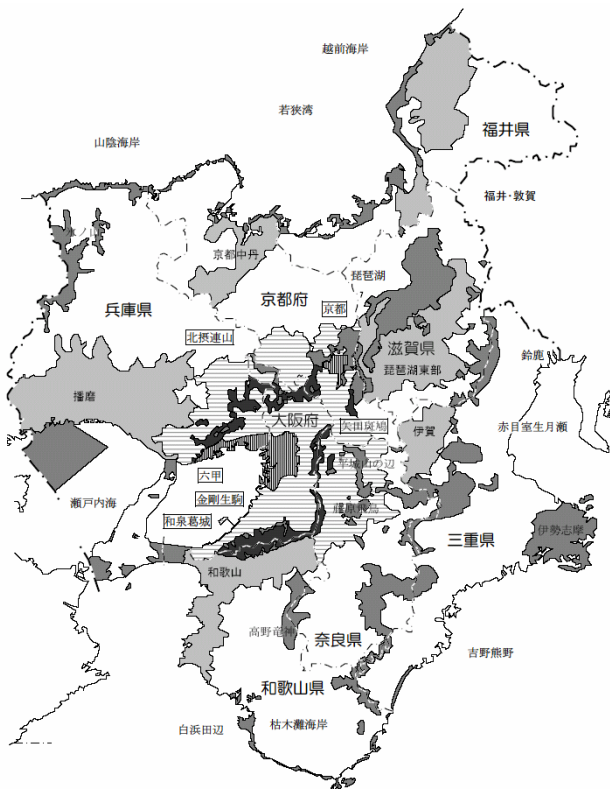


【近畿圏の政策区域】

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）。

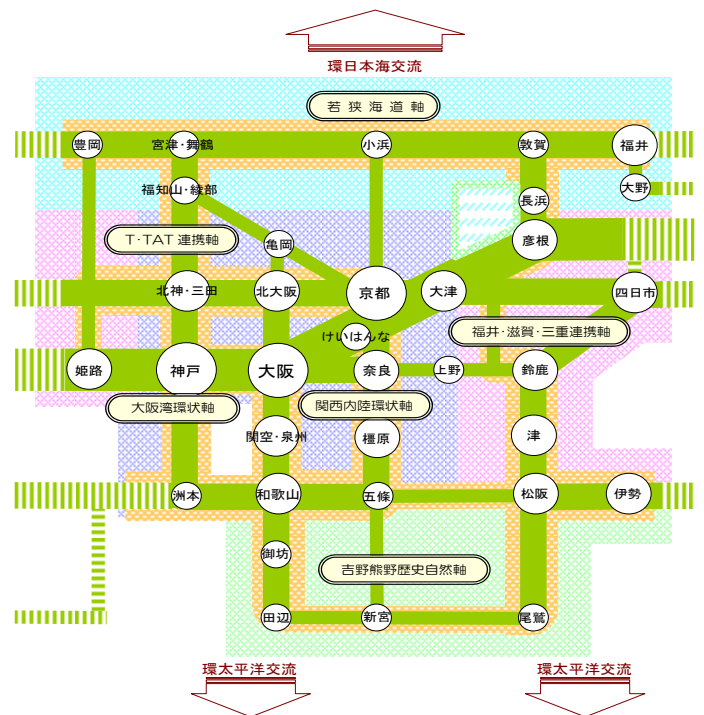
近畿圏は、高次都市機能、産業、文化、学術研究、自然等の個性を持つ都市・地域が圏域内に散在している。近畿圏整備計画（第5次）では、これらを「多核格子構造」でつなぎ、圏域全体にわたるネットワーク化により各都市・各地域の諸機能の圏域全体での共有・一体化を図ることにより、近畿圏全体の人々の生活と産業の活力の創出、再活性化を戦略としている（図表2）。

図表1 近畿圏の政策区域図



| 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 18 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)

バブル崩壊後、近畿圏は厳しい経済状況を経てきたが、近年の工場立地件数や鉱工業生産指数をみると、着実な回復傾向がみられる(図表3)。また、新産業分野である医薬関連産業の事業所数は他の圏域よりも高水準となっている。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、国際特許出願件数をみてみると、近年、増加傾向にあり、特に大阪府の増加が著しい(図表5)。

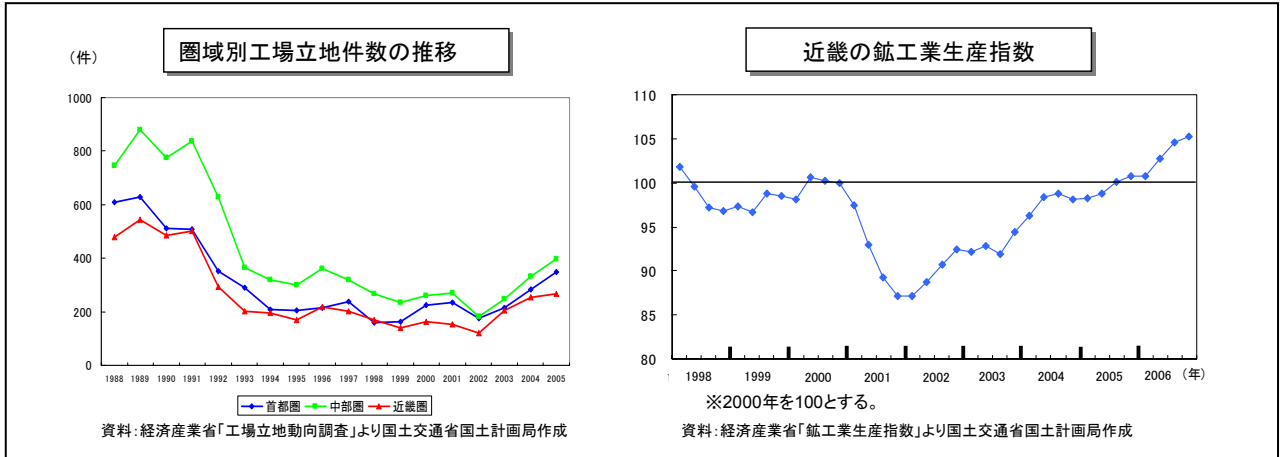
(トピックス)

平成18年7月22日に一般国道483号北近畿豊岡自動車道「春日和田山道路」氷上IC～和田山JCT・IC間24.8kmが開通し、生鮮食料品の物流の迅速化や観光地へのアクセスの改善が図られ、地域の活性化などにつながっている。

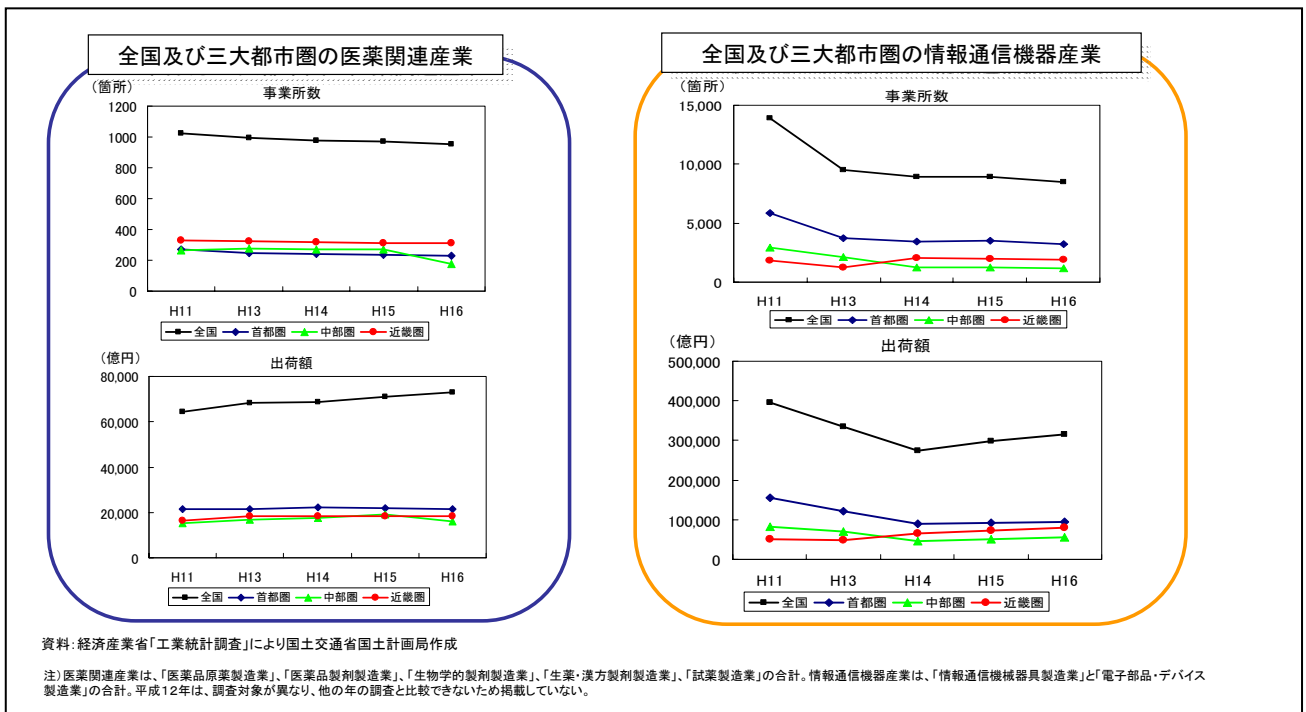


写真 北近畿豊岡自動車道 氷上ICから青垣方面を望む

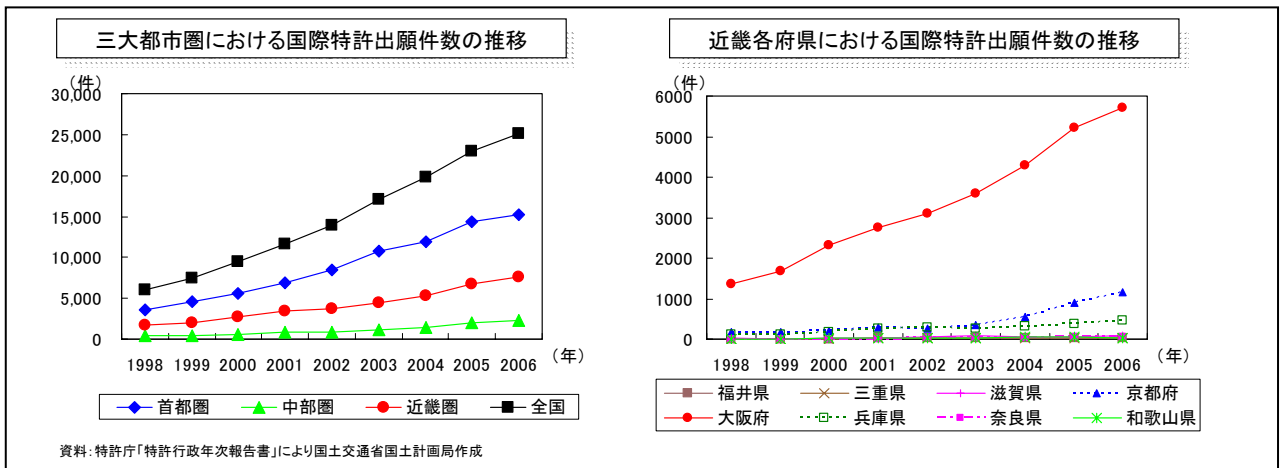
図表3 工場立地・鉱工業生産指数の状況



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、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)。なお、関西国際空港は成田空港と比べ、アジア地域からの出入国者数の比率が高く、約76%を占める。

国際会議の件数をみると、1998年までは三大都市圏の中で近畿圏での開催が最も多かったことが特徴的であり、2004年では大阪府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18年12月24日には大阪市東部地域を南北に結ぶ大阪市営地下鉄今里筋線が開通し、既設路線との連絡により都心へのアクセスの利便性が向上した。また、神戸空港は、平成17年度の開港に伴い、人・物・情報の交流拠点として観光交流の振興や経済活動の発展に寄与してきている。

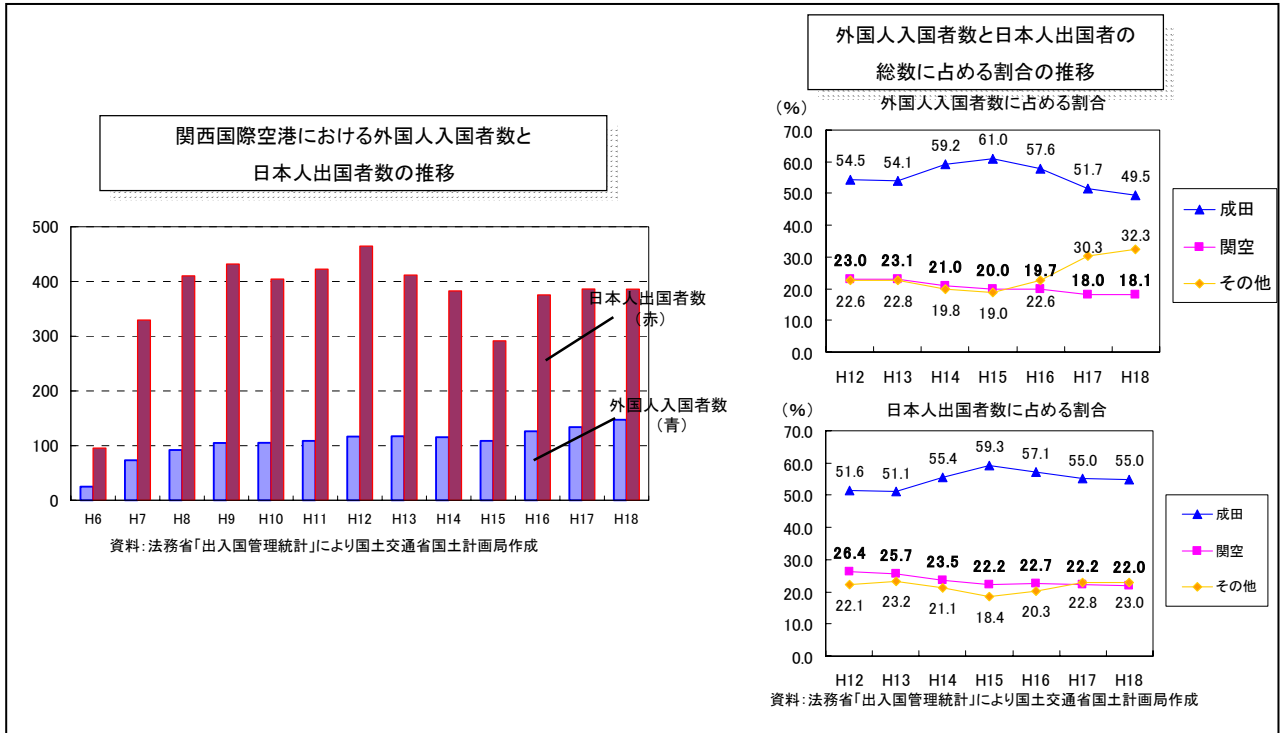


写真 開通した大阪市営地下鉄今里筋線

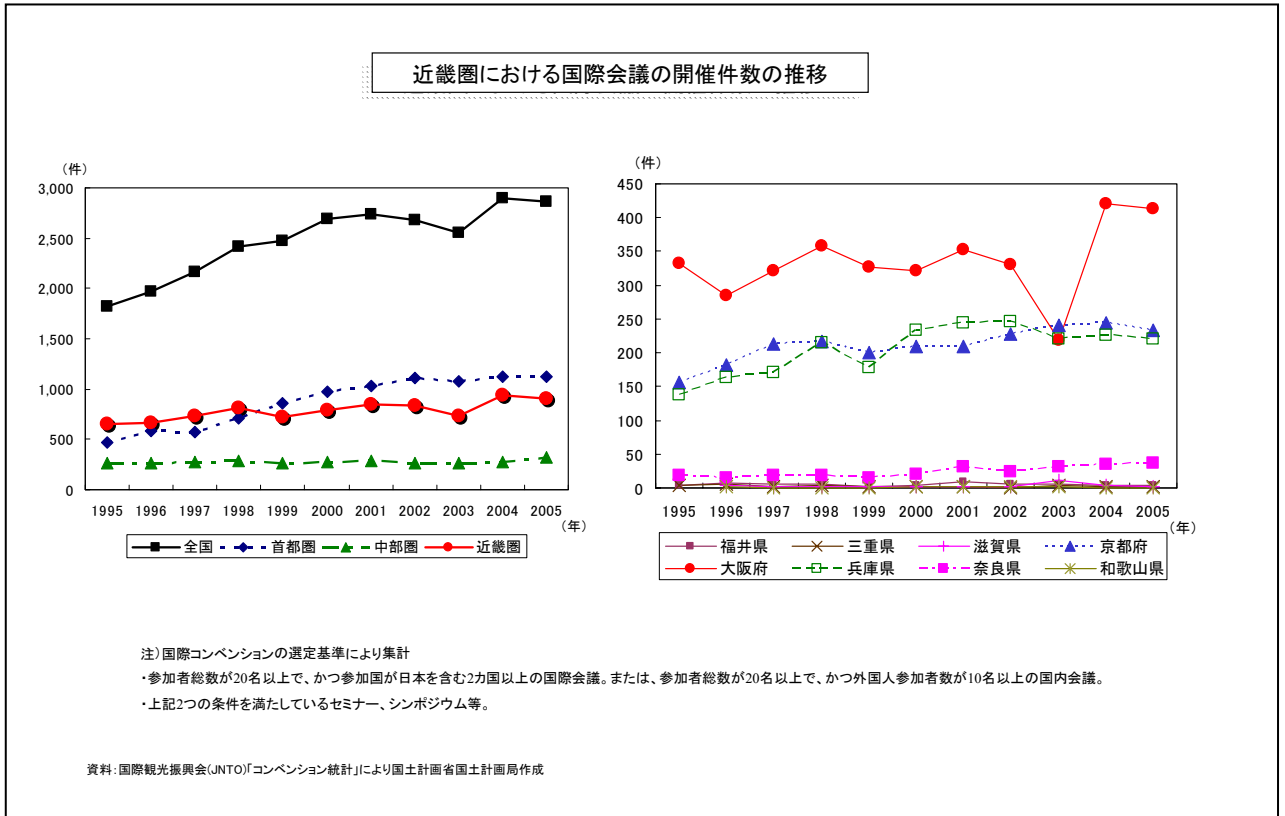


写真 神戸空港開港に伴う賑わいの創出

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、研究機関の集積が進みつつあるとともに、研究所の立地も近年、増加傾向が続いている（図表8）。彩都ライフサイエンスパーク、神戸医療産業都市、関西学研都市メディカルコンプレックスなどの構想を結ぶバイオ情報ハイウェイ構想が進められている。

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的文化遺産の蓄積を誇っている（図表8）。

さらに、近畿圏では、全国水準をはじめ他の圏域よりも大学に進学する割合が高く、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19年3月19日には国際文化公園都市モノレールが延伸され、彩都ライフサイエンスパークへの交通利便性が向上した。また、平成19年3月28日には、神戸ポートアイランド第2期内に、次世代スーパーコンピュータ施設の立地が決定し、今後、我が国における先端的スーパーコンピューティングにおける国際的なリーダーシップなどに寄与するものと期待されている。

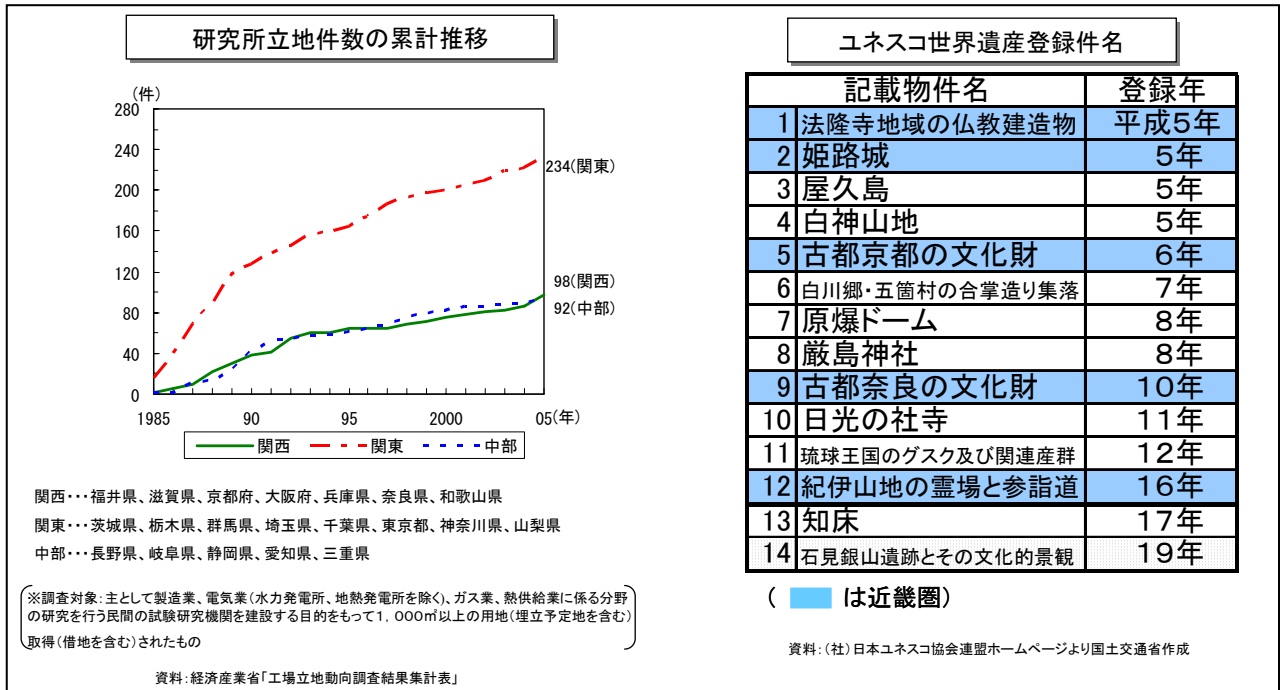


写真 延伸した国際文化都市モノレール

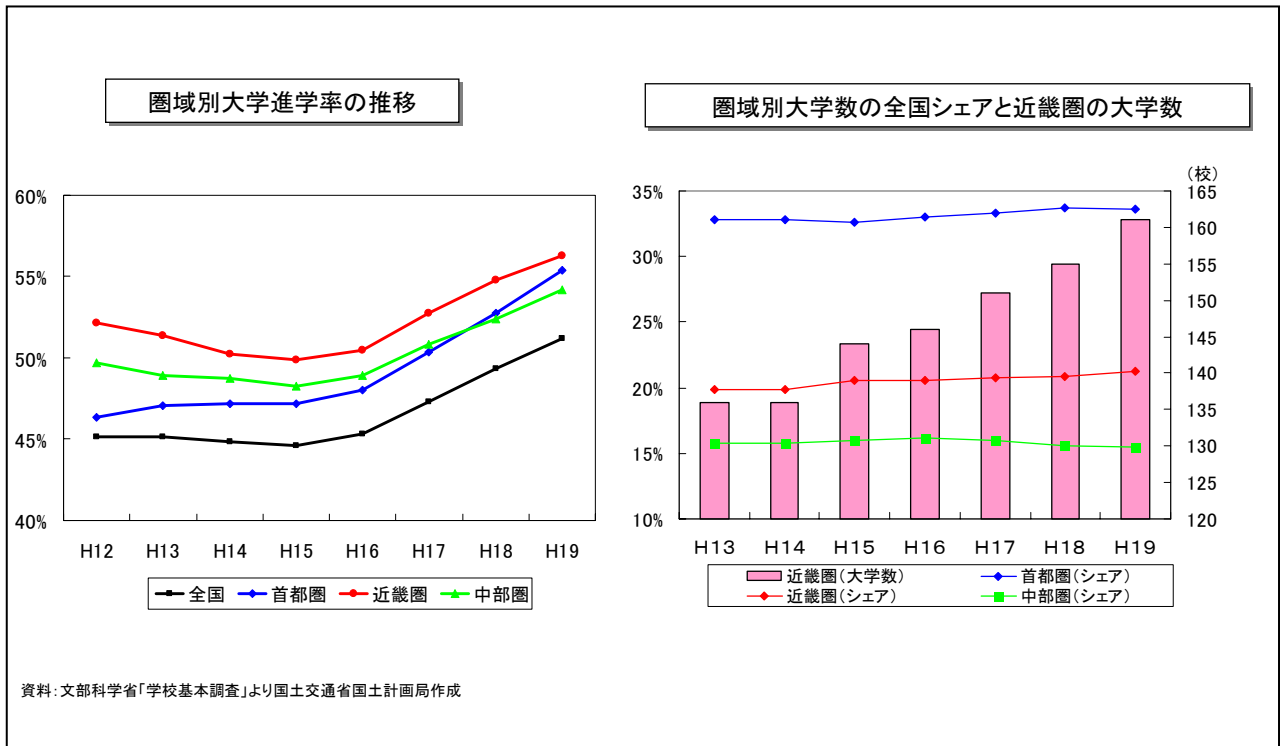


写真 熊野参詣道(中辺路大雲取越)

図表8 研究所の集積、豊富な文化財等歴史的資源の状況



図表9 大学進学率と大学数の状況



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）。

世界有数の古代湖である琵琶湖では、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 19 年 3 月 23 日に、京都市において、優れた景観を守り、育て、未来へ引き継いでいくことを目的とし、建物の高さ、デザイン、眺望景観や借景、屋外広告物、歴史的な町並みなどに関する規制等を行う景観条例が公布された。

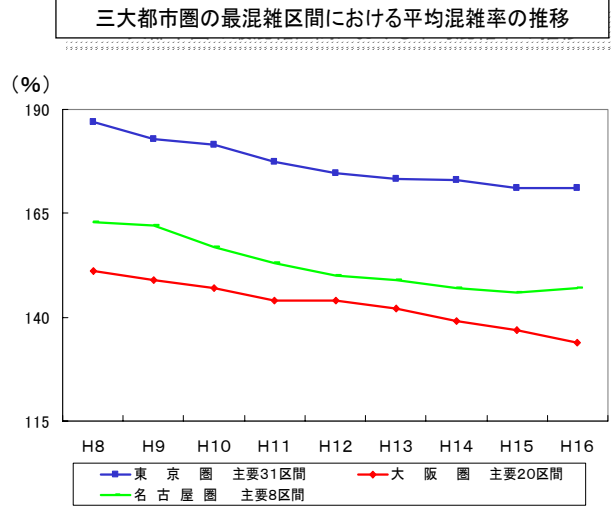
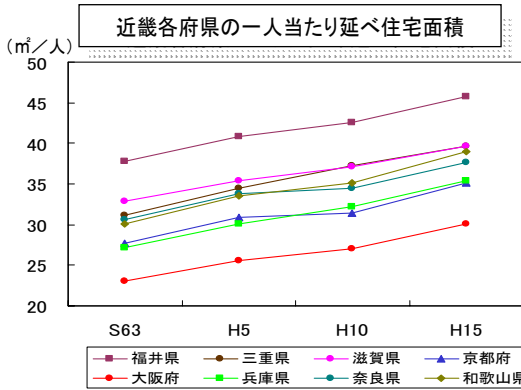
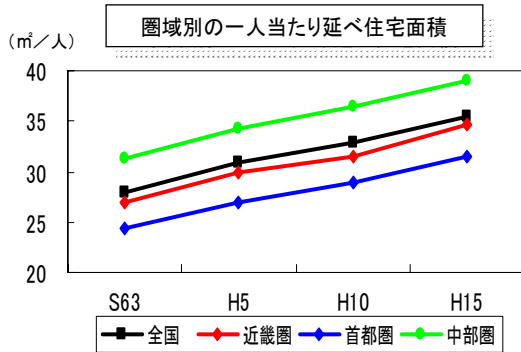


写真 船岡山から左大文字を望む(京都市)



写真 琵琶湖(南湖)

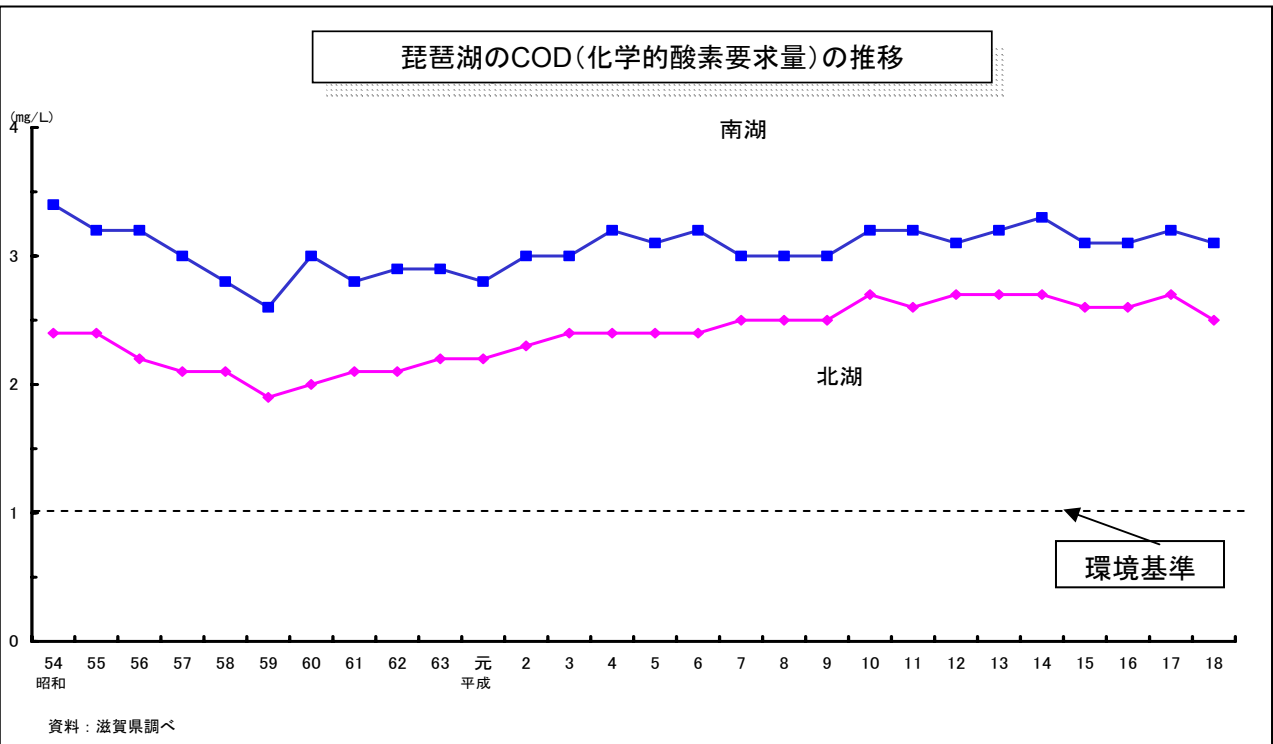
図表10 居住環境・通勤環境の状況



資料：(財)運輸政策研究機構「数字で見る鉄道」「都市交通年報」より国土交通省国土計画局作成

資料：総務省「住宅統計調査(～H5)」、「住宅・土地統計調査(H10～)」より国土交通省国土計画局作成

図表11 琵琶湖の水質の状況



資料：滋賀県調べ