

平成 25 年度

近畿圏整備計画の実施
に関する状況

平成 27 年 3 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 25 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	5
3. 文化・学術の中核圏域の形成	8
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	10

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	14
1. 道路の整備	
（1）高規格幹線道路	15
（2）都市高速道路（阪神高速道路）	16
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道	17
（2）在来線鉄道等（大阪周辺）	18
3. 港湾・空港の整備	19
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	20
5. 水資源の開発	
河川・海岸等の整備	21

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

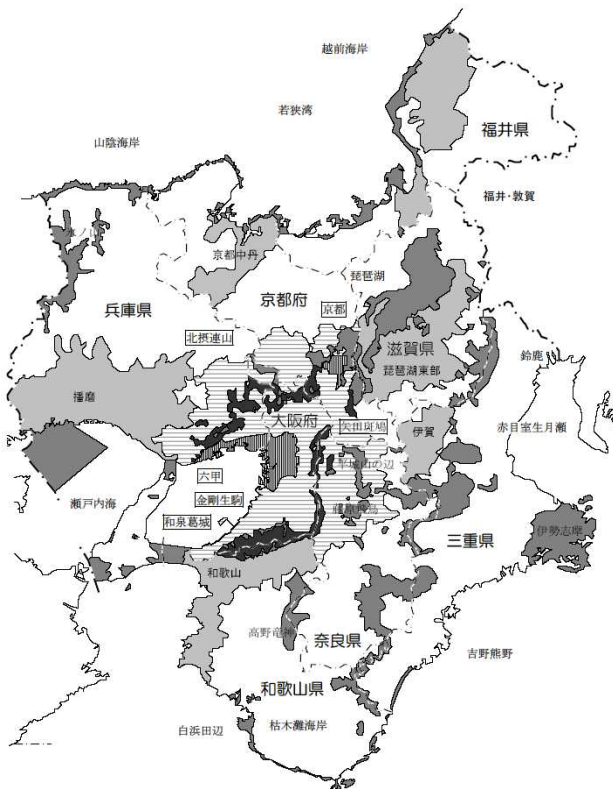


【近畿圏の政策区域】

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）。

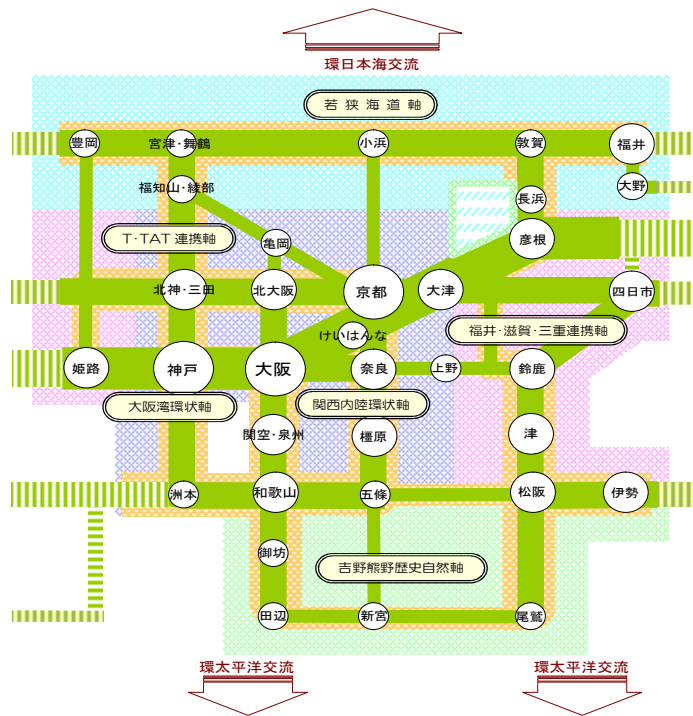
近畿圏は、高次都市機能、産業、文化、学術研究、自然等の個性を持つ都市・地域が圏域内に散在している。近畿圏整備計画（第5次）では、これらを「多核格子構造」でつなぎ、圏域全体にわたるネットワーク化により各都市・各地域の諸機能の圏域全体での共有・一体化を図ることにより、近畿圏全体の人々の生活と産業の活力の創出、再活性化を戦略としている（図表2）。

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 25 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)

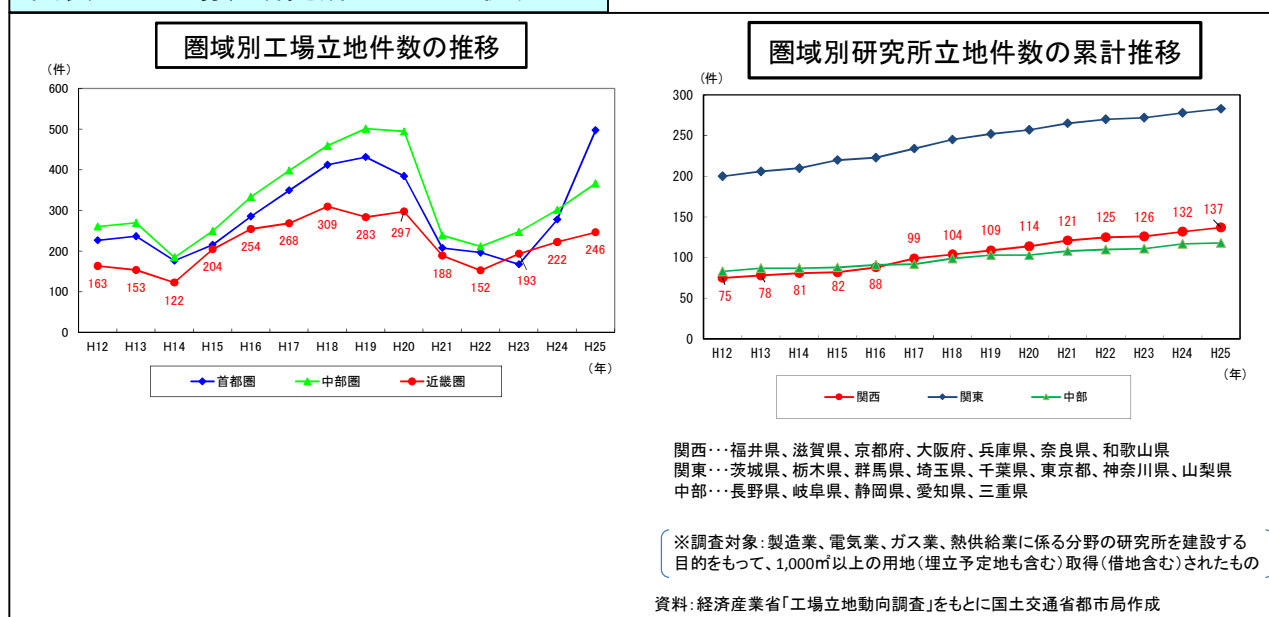
『近畿圏は、京阪神の高次都市機能の充実と連携による競争力の強化、高度な産業技術、学術研究の蓄積等をいかした新産業創出や既存産業の高度化を図る。これによって、情報中枢性や起業力の低下等の諸課題を克服するとともに、今後の地域間競争や世界経済の激動に耐え、柔軟に対応し、人々に経済的な豊かさをもたらすことのできる「強さ」と「しなやかさ」を持った「産業経済圏域」の形成を目指す。また、これを通じて我が国全体の経済の活性化にも大きく寄与する。』

(状況)

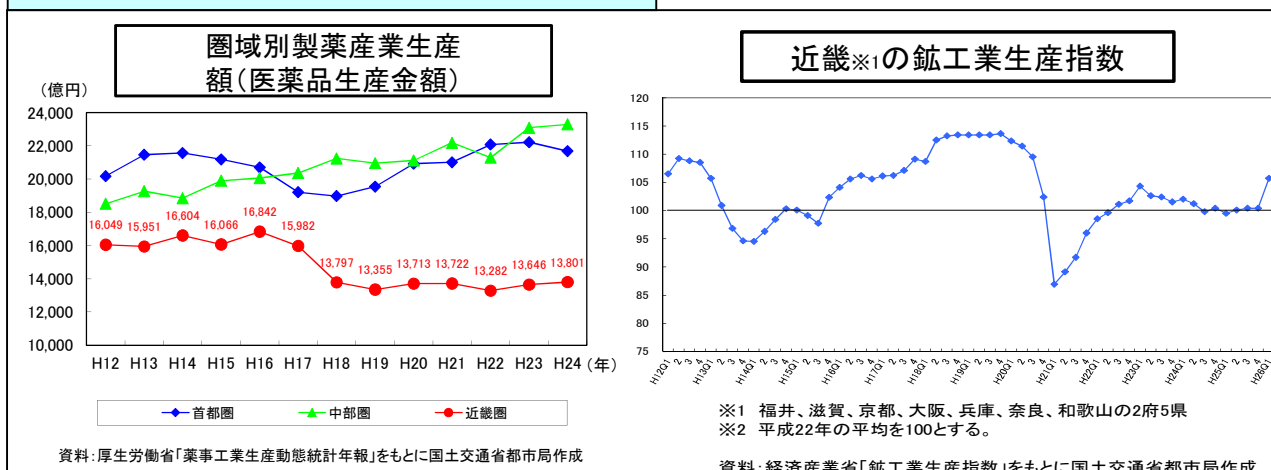
近畿圏における工場の立地件数は、世界的な金融危機等の影響により大幅に落ち込んでいたが、平成 23 年以降は増加傾向に転じている(152 件(H22)→246 件(H25))。また、研究所の立地件数は、年々着実に増加しており、平成 25 年現在の累計立地件数は 137 件で、全国の約 17%を占めている。(図表 3)

産業分野では、製薬産業の生産額(医薬品生産金額)が、横ばい又はやや低下傾向であったものの、近年では微増で推移している(13,282 億円(H22)→13,801 億円(H25))。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)→106(H26 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



(トピックス)

○京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路 開通(沓掛IC~大山崎JCT・IC 延長9.8km)
 平成25年4月21日、京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路が開通した。これにより京都縦貫自動車道が名神高速道路に接続され、高速道路ネットワークが充実し、人とモノの流れに大きな変化をもたらすことに加え、京都府の南北軸が強化され、府域全体での観光振興及び地域経済の活性化が期待される。

○京奈和自動車道 紀北東道路 開通(紀北かつらぎIC~紀の川IC 延長12.9km)
 平成26年3月30日、京奈和自動車道 紀北東道路が開通した。これにより京都・奈良・和歌山を繋ぐ広域ネットワークが形成され、地域間のアクセス性の向上、交通混雑の緩和、交通事故の減少、果樹農業や観光産業の活性化が期待される。



京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路 開通
 提供:西日本高速道路株式会社



京奈和自動車道 紀北東道路 開通
 提供:国土交通省近畿地方整備局

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・地域が出会う集客交流、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)

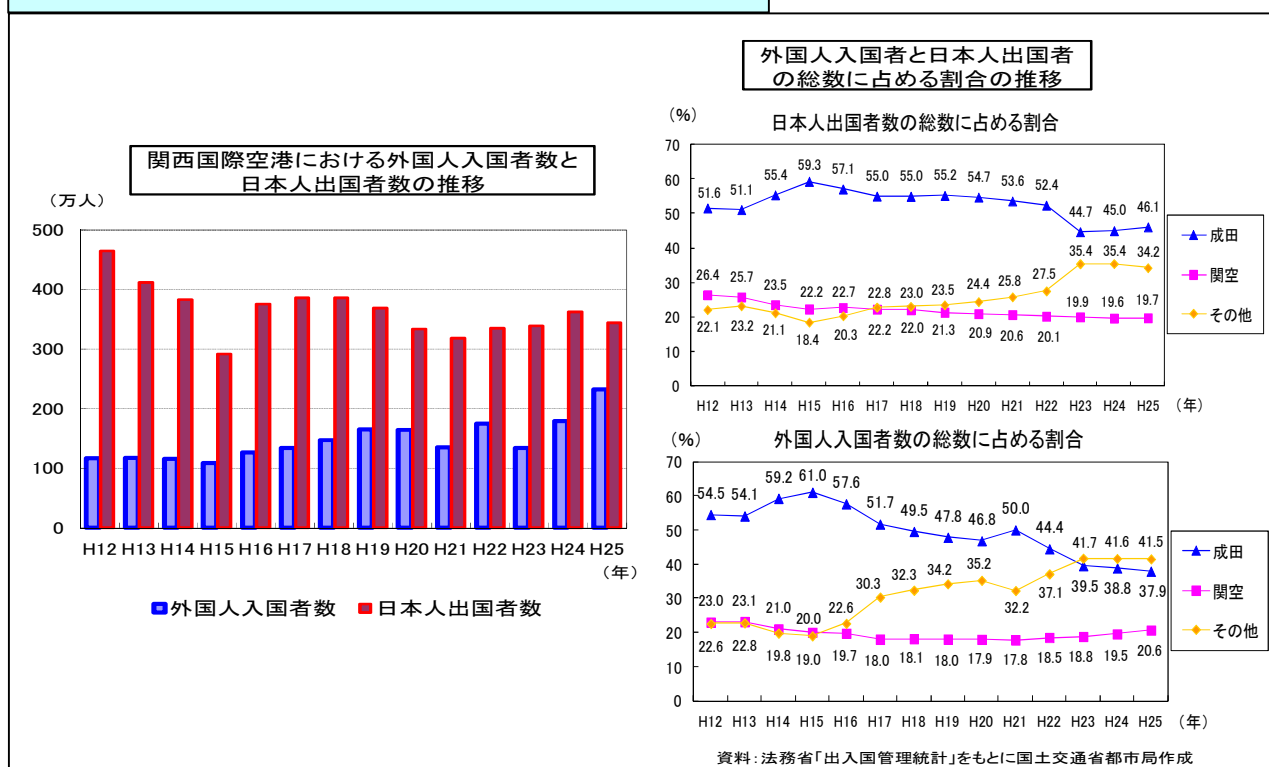
関西国際空港における出入国者数は、外国人入国者数が前年を上回り、日本人出国者数が前年を下回ったものの、総数に占める割合はいずれも増加している(外国人入国者数 179 万人(19.5%)→232 万人(20.6%)、日本人出国者数 362 万人(19.6%)→344 万人(19.7%))。(図表 5)

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)→6,584 万人(H25))、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 年以降 5 年間で倍増、宿泊率で 5 ポイント上昇している(341 万人(18.6%)→742 万人(23.8%))。(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を中心に増加傾向にあり、国際交流の拠点として進展が見られる(414 件(H23)→655 件(H25))。(図表 7)

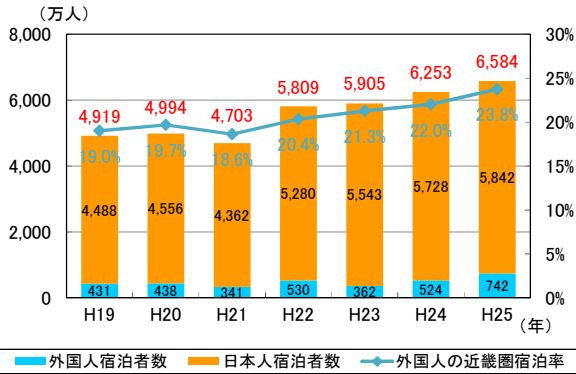
物流の効率化を図るための拠点として設置された施設数は、大阪、神戸の臨港地区等において年々増加しており、国内外にわたる物流機能の強化が進んでいる(6 件(H17)→55 件(H25))。(図表 8)

図表 5 外国人入国者数・日本人出国者数の状況



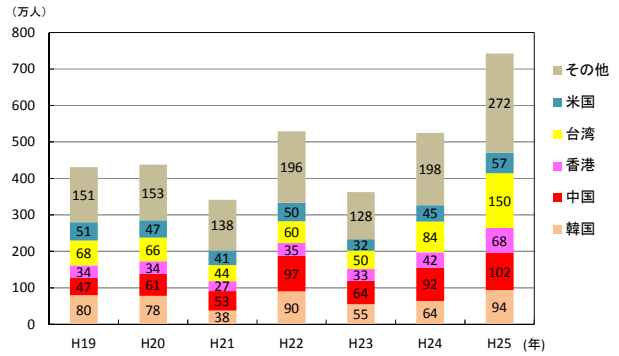
図表6 宿泊者数の状況

近畿圏における延べ宿泊者数



注) 調査対象: 従業者数10人以上の宿泊施設

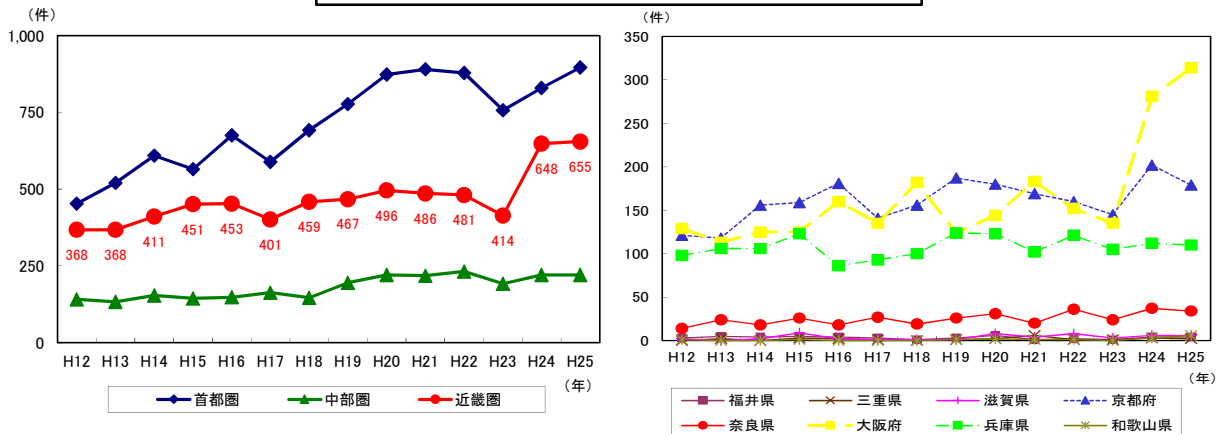
近畿圏の国籍別外国人延べ宿泊者数



資料: 観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに国土交通省都市局作成

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



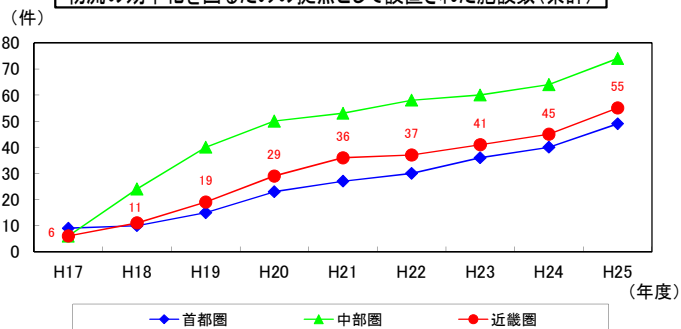
注) 国際会議の選定基準をもとに集計

・国際機関・国際団体又は国家機関・国内団体が主催する会議で、参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上で、開催期間が1日以上のも

資料: 日本政府観光局(JNTO)「国際会議統計」をもとに国土交通省都市局作成

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)



資料: 国土交通省総合政策局「物流効率化計画認定件数調査」をもとに同省都市局作成

(トピックス)

○阪神電気鉄道・近畿日本鉄道 近鉄特急車両による団体向け臨時列車を運行開始（神戸三宮～賢島）

平成 26 年 3 月 22 日から阪神の神戸三宮（神戸市）と近鉄の賢島（三重県志摩市）や近鉄名古屋と甲子園などこれまでの相互直通運転区間である神戸三宮と近鉄奈良を大きく超えた新たな区間を近鉄特急車両を用いて直通で結ぶ団体客向け臨時列車が、運行を開始した。平成 21 年 3 月に開業した「阪神なんば線」を通り、乗り換えなしで例えば神戸三宮と賢島間を約 3 時間半で結ぶ。これにより新たな観光需要が掘り起こされ、近畿圏における観光産業が活性化することが期待される。

○「京都スマートシティエキスポ 2014・国際シンポジウム」の開催

平成 26 年 3 月 26 日・27 日、京都市・けいはんな学研都市において、スマートシティに関する国際会議「京都スマートシティエキスポ 2014・国際シンポジウム」が京都府、京都市や京都の経済界等が一体となったオール京都体制の下、スペイン・バルセロナと協働して開催された。国内外 28 カ国から約 1,800 人の企業・自治体関係者らが参加し、国際的なネットワークの中で、最先端のビジネス・技術に関する交流や知見を深めた。今後、継続的な国際イベントとして、拡大するスマートシティ分野における関係技術等の産業集積や投資拡大等に寄与することが期待される。



阪神電気鉄道・近畿日本鉄道
団体向け臨時列車（近鉄特急車両）を運行開始（神戸三宮～賢島）
提供：近畿日本鉄道株式会社



京都スマートシティエキスポ 2014・国際シンポジウム
提供：京都府

3. 文化・学術の中核圏域の形成

(目標)

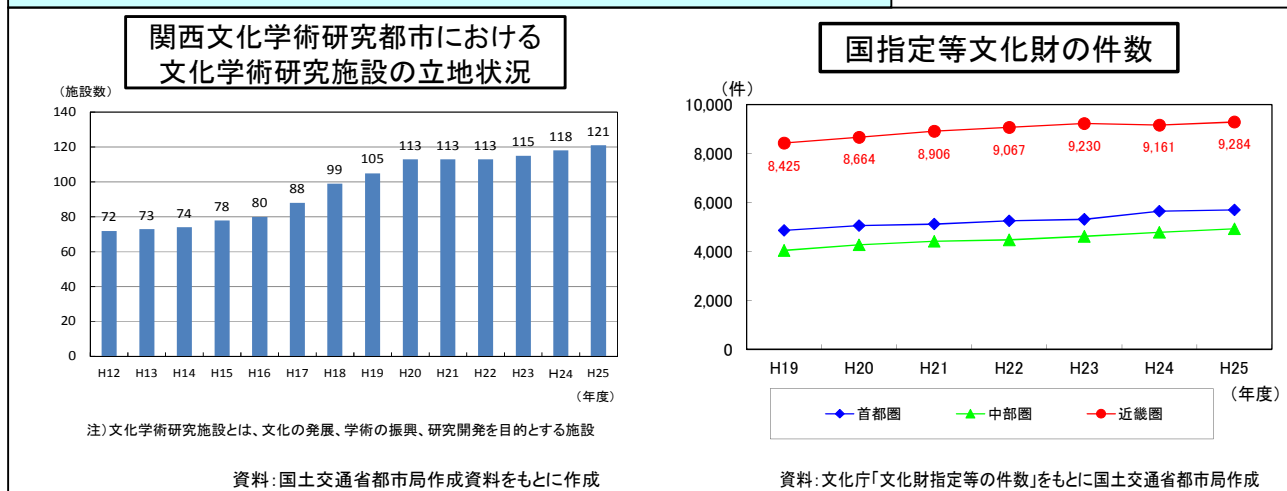
『近畿圏は、学術研究資源をいかに新たな学術研究を推進するとともに、世界的な価値を有する文化財を始めとする歴史文化遺産を適切に保全・再生する。これによって、歴史文化の香りと学術の創造性にあふれ、人々に心の豊かさをもたらすことのできる「文化・学術の中核圏域」の形成を目指す。さらに、我が国において、新たな学術研究を先駆けて創造する役割や歴史文化の教育の場を提供し、さらには将来へと継承する役割を担う。』

(状況)

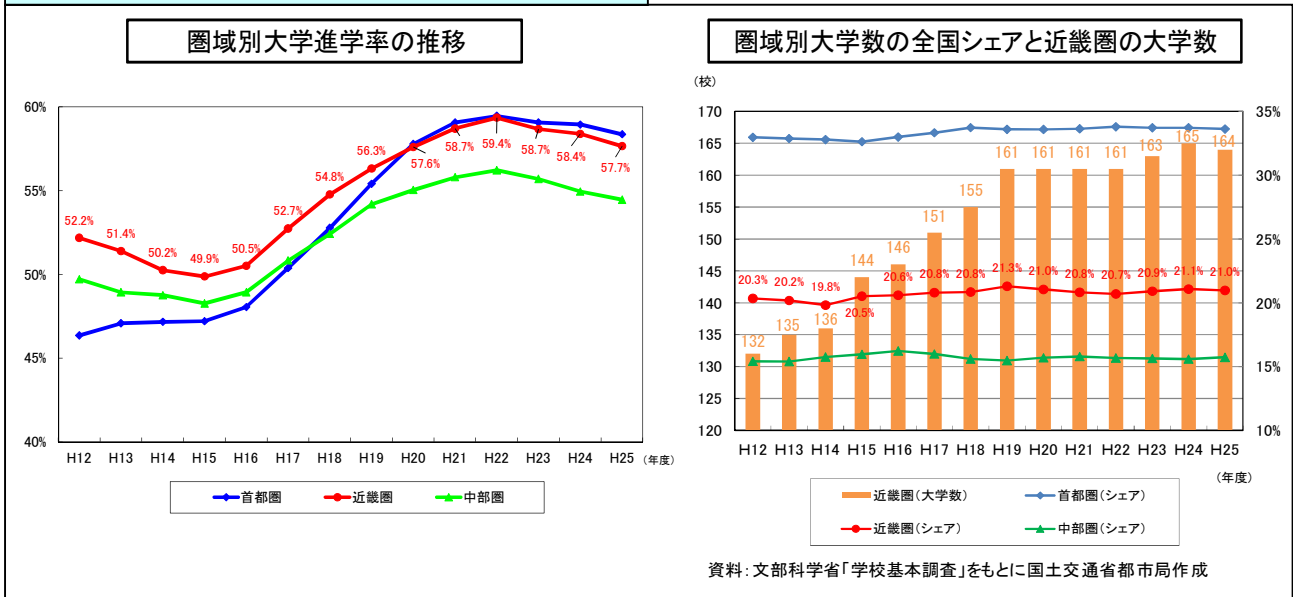
近畿圏における学術研究の推進では、関西文化学術研究都市に立地する文化学術研究施設数が、景気の回復等を受けて近年増加傾向にあり(113件(H22)→121件(H25))、今後も立地促進が期待されている。また、近畿圏では、文化財等の歴史的資源を数多く有しており、平成25年4月1日時点の国指定等文化財の件数は9,284件で、全国の約36%を占めている。(図表9)

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(58.0%(H20)→58.0%(H25))。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)→21.0%(H25))。(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



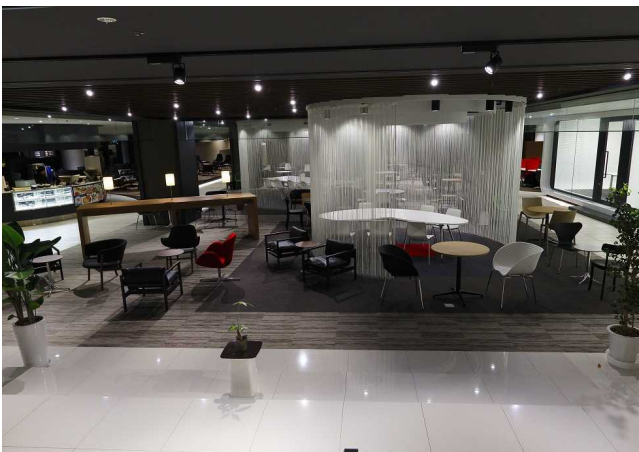
(トピックス)

○知的創造拠点「ナレッジキャピタル」が開業

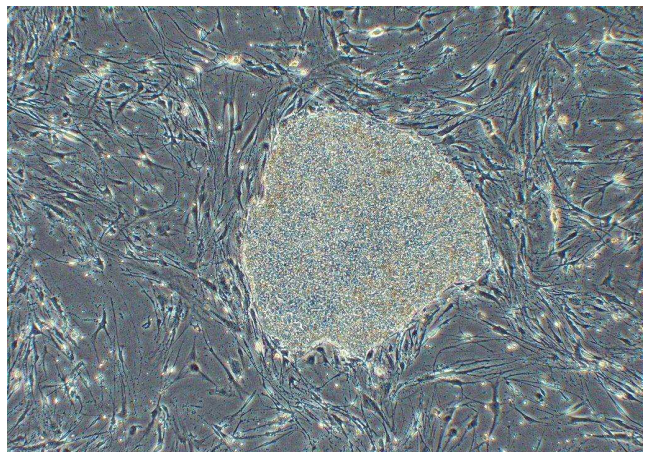
平成 25 年 4 月 26 日、グランフロント大阪の中核施設として知的創造拠点「ナレッジキャピタル」が開業した。施設には、大小のオフィス、ラボ、ショールーム、シアター、コンベンションセンターの他、企業人、研究者、クリエイターなど分野を超えた人々の出会いと交流の場となる会員制サロン「ナレッジサロン」等がある。「感性」と「技術」の融合により新たな価値を創造する複合施設として、イノベーションを生み出すことが期待される。

○iPS細胞を利用した世界初の臨床研究が開始

平成 25 年 8 月 1 日、独立行政法人理化学研究所と先端医療センター病院は、人工多能性幹細胞 (iPS細胞) を使って目の網膜の再生を目指す臨床研究を開始した。iPS細胞を用いる臨床研究は世界初。iPS細胞は、これまで治療手法が無かった病気に対して、治療の可能性を生み出すなど、再生医療の実現に重要な役割を果たすと期待されている。



会員制サロン「ナレッジサロン」
提供：一般社団法人ナレッジキャピタル



人工多能性幹細胞 (iPS細胞)
提供：独立行政法人理化学研究所

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。』

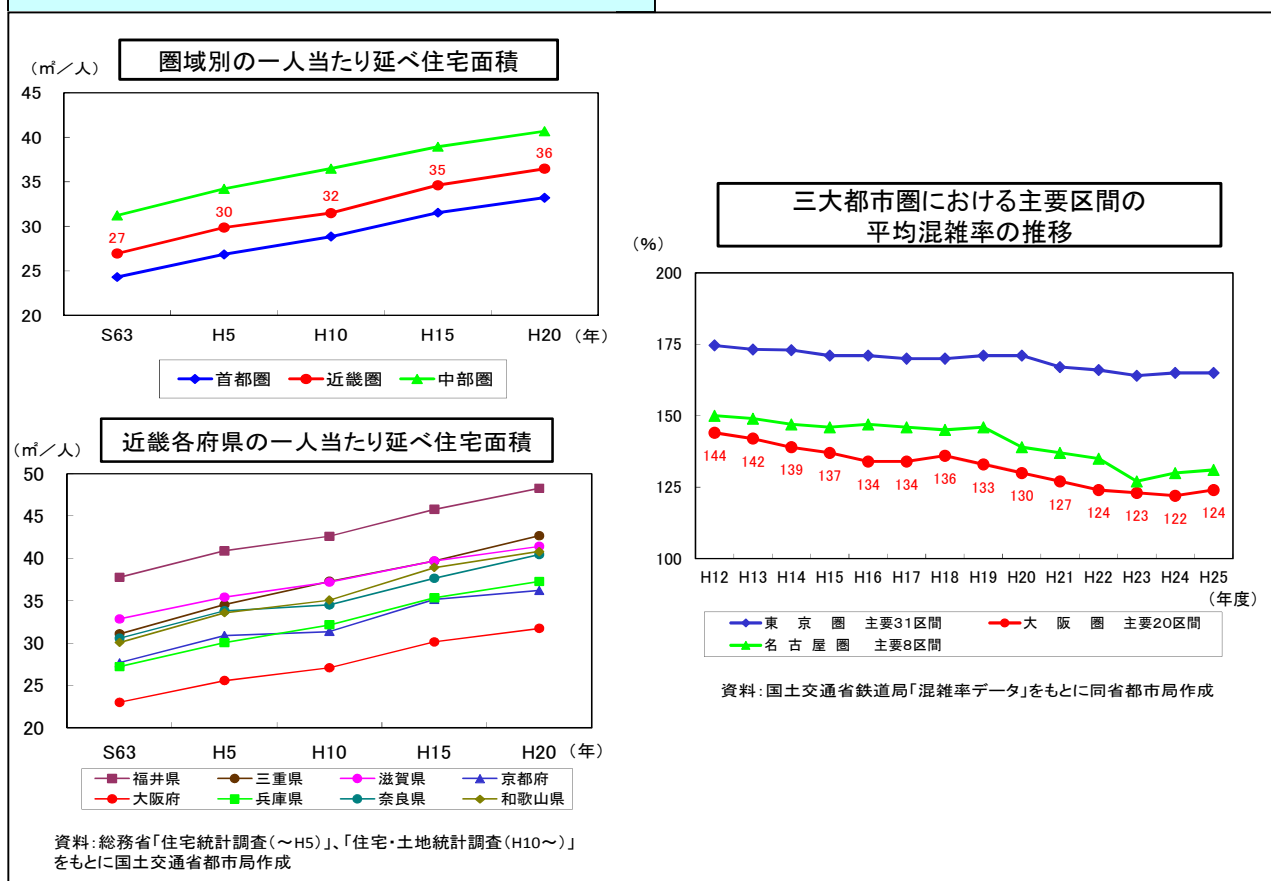
(状況)

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㎡(S63)→36㎡(H20))。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(H25)が、三大都市圏の中で最も低いことから(東京圏165%、名古屋圏131%、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ていたが、平成25年度は3年ぶりに改善された。(3,926人→2,961人)。また、医療環境については、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ことから、ドクターヘリ出動件数が大幅に増加した(491件(H21)→2,408件(H25))。(図表12)

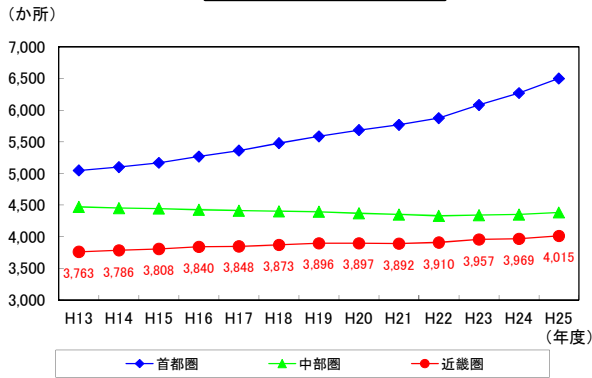
琵琶湖では、北湖・南湖ともにCOD(化学的酸素要求量)が環境基準を達成しておらず、漸増傾向にあったが、平成25年度は低下した。流入負荷削減に努めるなど、我が国最大の水資源として、圏域の貴重な財産である琵琶湖の総合的な保全に引き続き取り組んでいく必要がある。(図表13)

図表11 居住環境、通勤環境の状況

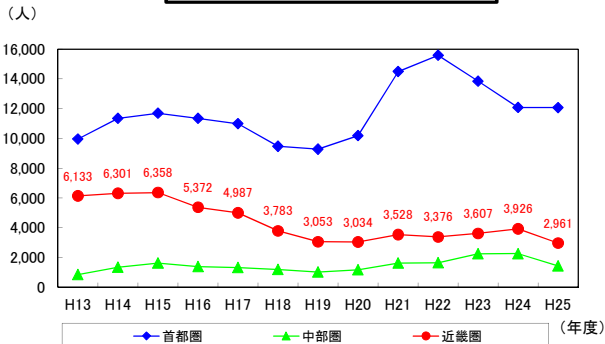


図表 1 2 育児環境、広域医療の状況

保育所数の推移

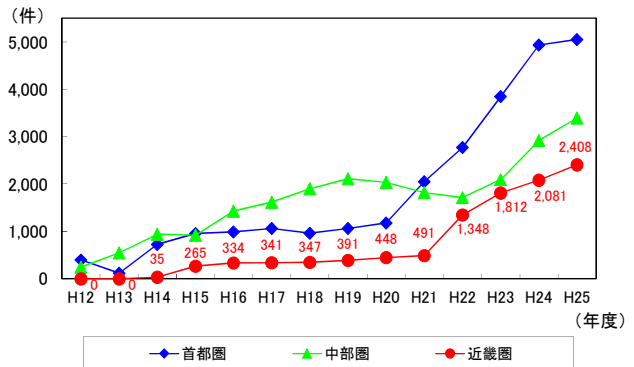


保育所待機児童数の推移



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

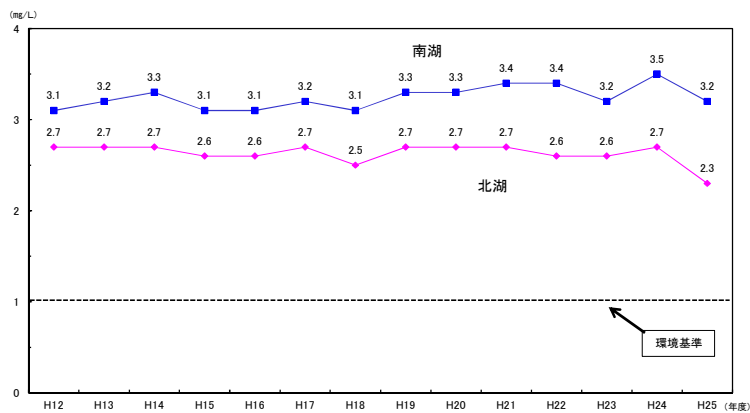
ドクターヘリ出動件数



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

図表 1 3 琵琶湖の水質の状況

琵琶湖のCOD(化学的酸素要求量)の推移



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)

○関西国際空港で稼働を始めたメガソーラー アジア最大級の空港発電所

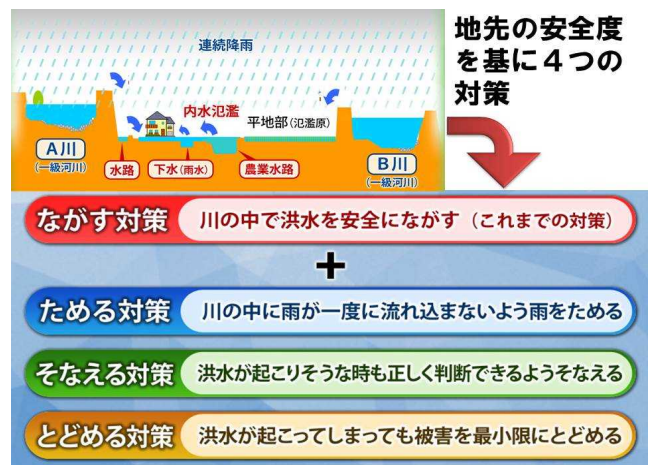
平成 26 年 2 月 1 日、新関西国際空港株式会社は、アジアの空港では最大級となるメガソーラー（大規模太陽光発電所）の発電を開始した。同社は、人と地球にやさしい「環境先進空港」を目指し、先進的な環境施策に取り組んでいる。

○滋賀県が「滋賀県流域治水の推進に関する条例」を制定

平成 26 年 3 月、滋賀県は、浸水被害から県民の生命、身体および財産を保護し、将来にわたって安心して暮らすことができる安全な地域を実現するために、「滋賀県流域治水の推進に関する条例」を制定した。同条例は、どのような洪水からも県民の命を守ることを最優先に、「地先の安全度マップ」を基礎情報として、「ながす」「ためる」「そなえる」「とどめる」の 4 つの対策で総合的に取り組むことを定めている。



関西国際空港 メガソーラー
提供：新関西国際空港株式会社



滋賀県流域治水の推進に関する条例
提供：滋賀県

資料編

(近畿圏整備に係る参考図)

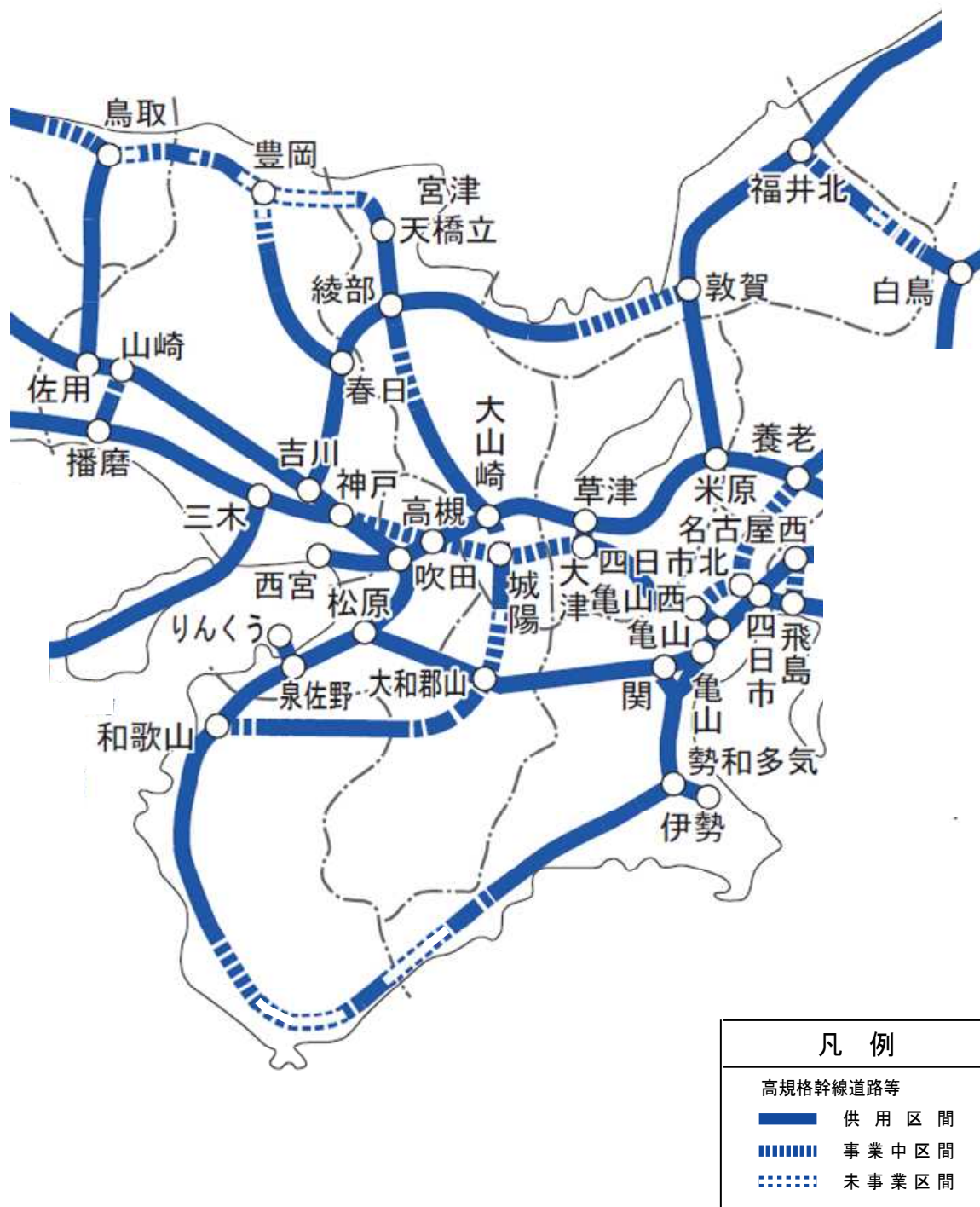
近畿圏における社会資本整備の状況

平成25年度末時点



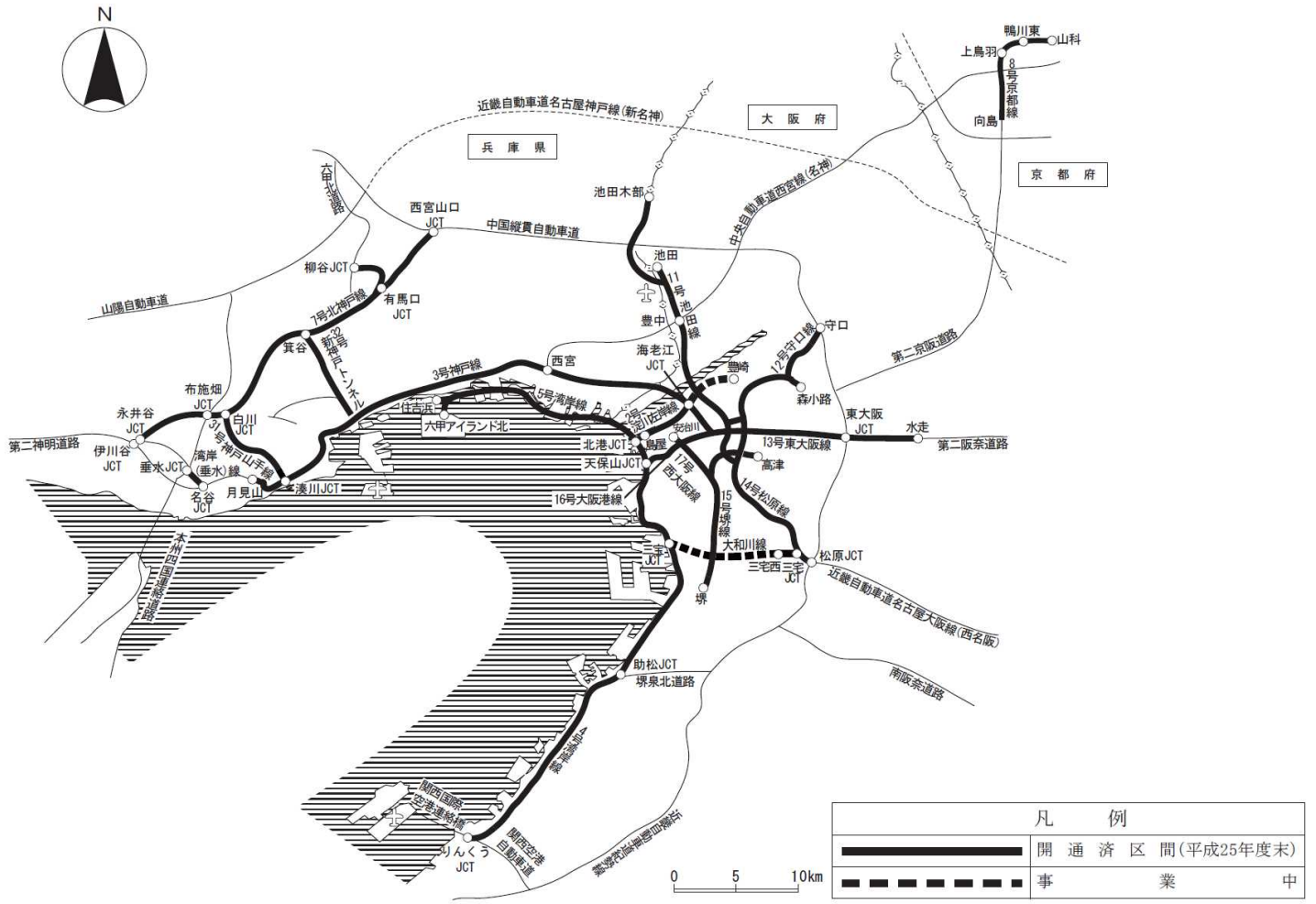
1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路



平成 25 年度末時点

(2)都市高速道路(阪神高速道路)



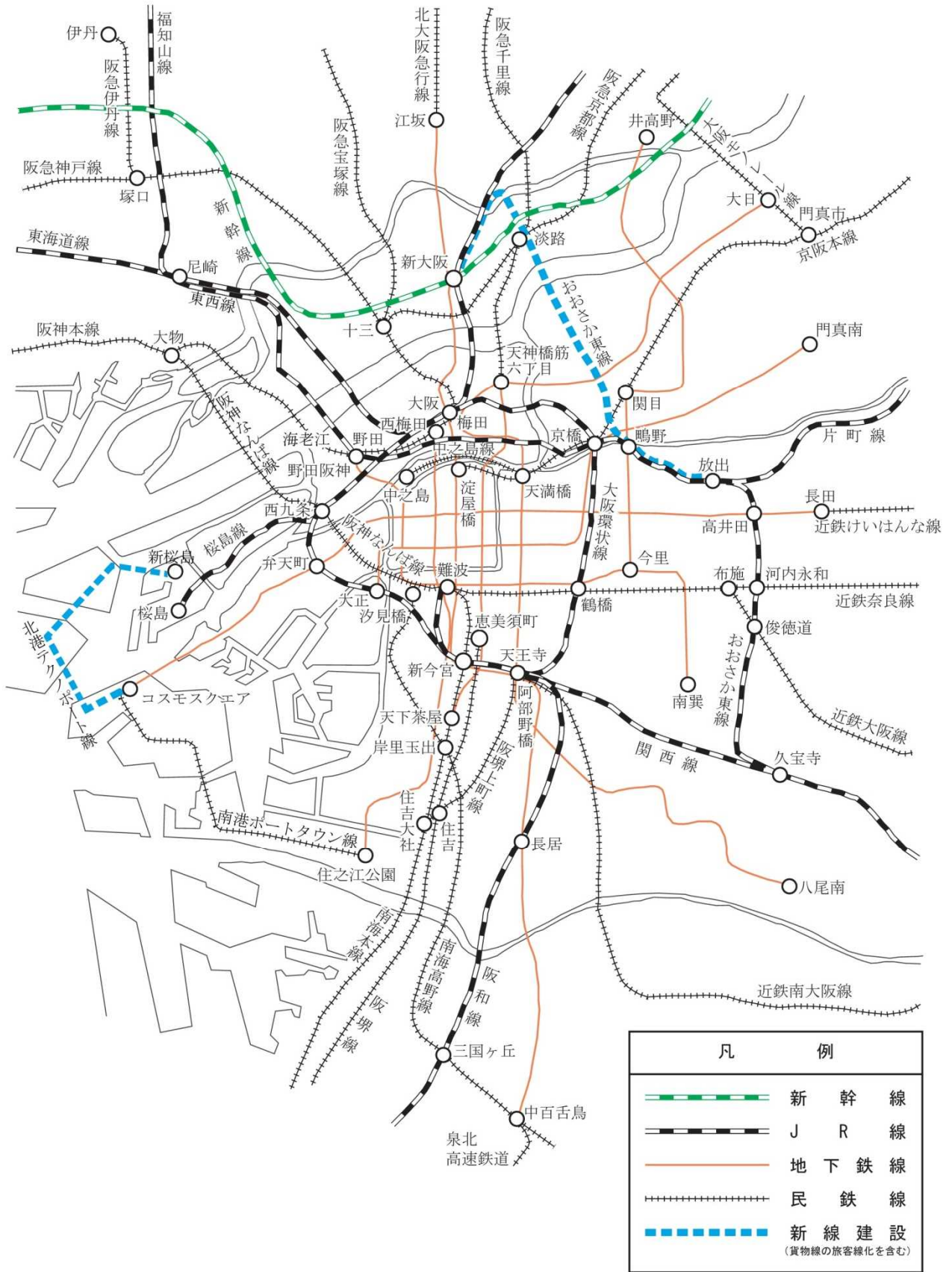
平成 25 年度末時点

2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

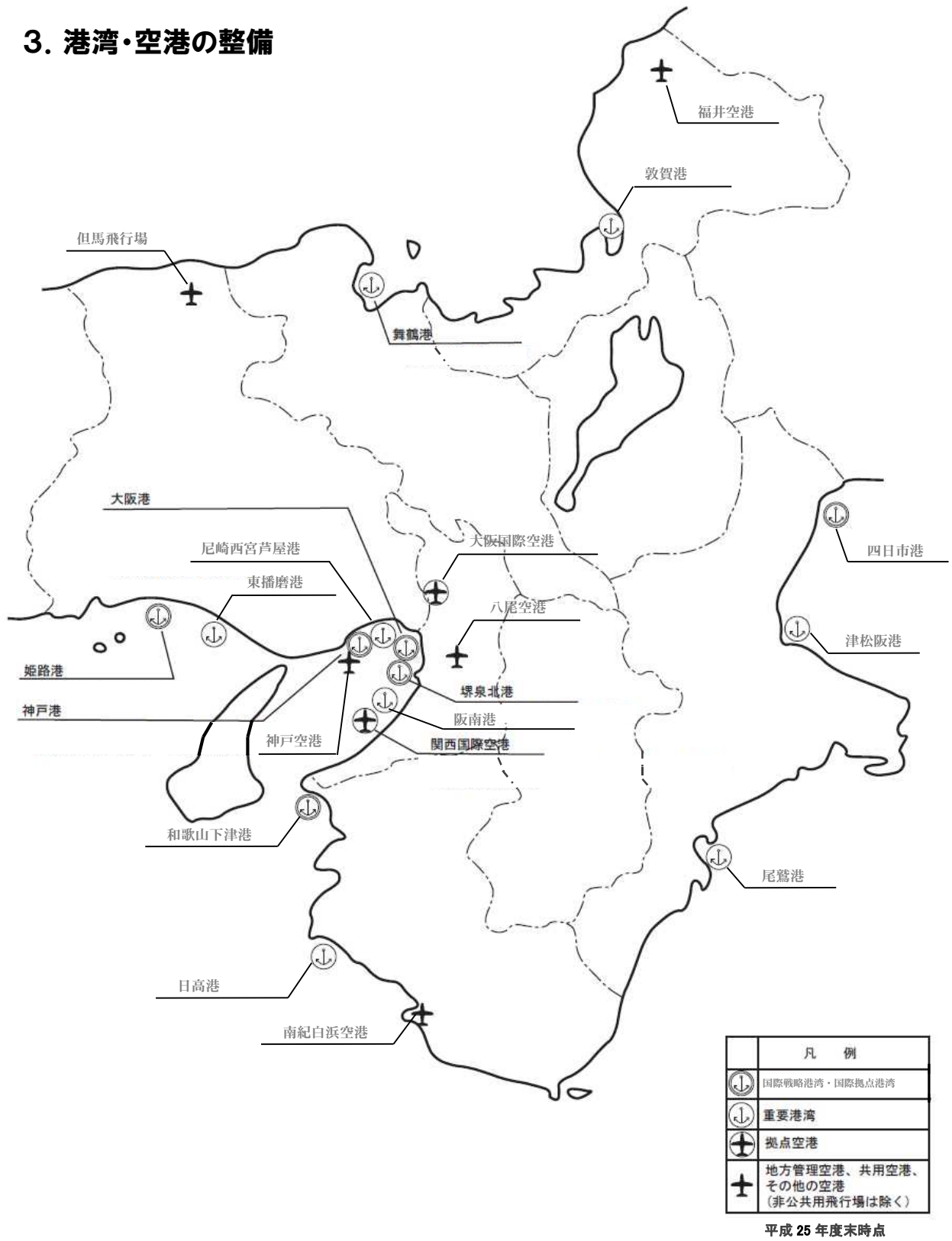


(2)在来線鉄道等(大阪周辺)

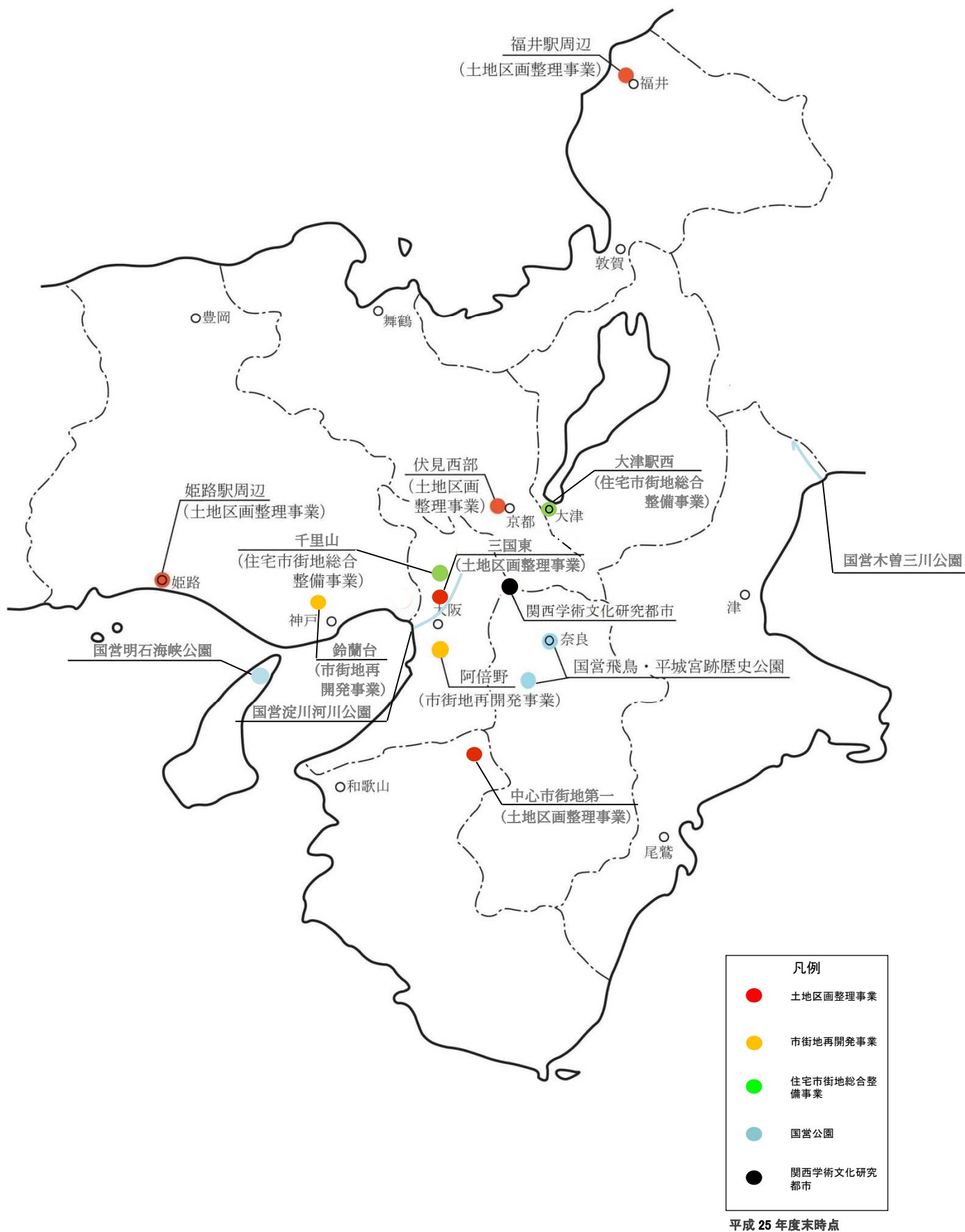


平成 25 年度末時点

3. 港湾・空港の整備



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

