

経済資料 11-01

# 関西都市圏における都市施策の調査研究

## 報告書

2011年4月

公益社団法人 関西経済連合会  
都市創造・文化・観光委員会  
関西都市圏における都市施策研究会



## はじめに

我が国は、産業構造の変化・人口減少・少子高齢化・グローバル化などにより雇用が減少し国内需要が低迷した結果、国際的地位が低下しつつあります。これに対応した国際競争力の強化には、より広域に課題をとらえたメガリージョン（大都市圏）としての取組みが重要であると言われていています。

メガリージョンの提唱者である米国の社会学者リチャード・フロリダによれば、メガリージョンは世界で40か所近く存在し、そこに世界の人口の18%、経済活動の66%が集中しています。このように大都市圏にクリエイティブな人材や産業が集中・発展することで、国際級の都市力に富むメガリージョンになるとされています。

都市創造・文化・観光委員会では、2008年10月に関西経済連合会が発表した「関西ビジョン2020」を受け、“Dynamic Kansai”として世界に貢献するため、世界の潮流となっているメガリージョンの重要性に着目し、2009年2月には関西における国際都市力の強化と経済の発展を狙った「関西クリエイティブ・メガリージョン構想」をまとめ、研究と実現に取り組んでまいりました。

折しも2009年、国土交通省が開催した国土審議会 広域自立・成長政策委員会でもメガリージョンが議題になり、中間とりまとめでは『世界的な大競争に勝ち残っているのは、成長著しい広域的なブロックのメガリージョンである。我が国の大都市圏が、大競争に勝ち抜く真のイノベーションセンター、スーパーメガリージョンを目指すと共に、成熟国家に見合った大都市圏の実現を目指す政策体系への転換が必要』とされています。その後、2010年6月に閣議決定された新成長戦略では、国際競争力のある大都市圏戦略の必要性がうたわれ、同年9月には国土審議会 国土政策検討委員会が設置。首都圏、中部圏、近畿圏の三大都市圏が、我が国の成長エンジンとなるために必要な大都市圏戦略として取り組むべき方向性がまとめられました。

本年度、当委員会では、関西におけるメガリージョンについて検討を深めるため、青山京都府立大学教授を主査にした「関西都市圏における都市施策研究会」を立ち上げ、世界規模の都市間競争や、近年、台頭が著しいアジアの大都市に打ち勝つために不可欠な、関西の大都市圏（メガリージョン）と大阪都心（リージョン・コア）に関する戦略・施策を本報告書にまとめました。この成果の一部は、上記の国土政策検討委員会などにも反映されましたが、今般の東日本大震災を経験し、多核連携型の関西都市圏づくりが広域防災と事業継続に大事なことが再度明らかになったことから、今後さらに具体的活動に結びつくよう図ってまいります。

最後になりましたが、主査の青山教授をはじめ、報告書をまとめられた研究会ご関係各位に対し厚く御礼申しあげます。

都市創造・文化・観光委員会

都市創造担当委員長 竹 中 統 一

（株式会社竹中工務店 社長）

## 報告書のとりまとめについて

当研究会は関西大都市圏の競争力強化を目指して、2010年6月に都市創造・文化・観光委員会内に設置されました。約半年にわたる研究会活動の成果をとりまとめたものが本報告書です。

当研究会の目的は、2008年度から継続して進めてきた関西大都市圏（メガリージョン）の競争力強化のための調査研究をさらに深耕させ、関西として必要な都市施策をとりまとめることでした。さらに、国の成長戦略を受けた大都市圏制度などへ当研究会の研究成果を反映させることを目指しました。

研究会活動は、学識経験者から国内・海外の都市圏の先進的動向や都市施策についてレクチャーして頂き、それを参考として、関西として必要な都市戦略や施策を議論するかたちで進めました。また、研究会のテーマとして、都市圏（メガリージョン）のあり方だけでなく、都市圏の産業・人口集積を牽引するのに重要な役割を担う都心（リージョン・コア）のあり方についても取り扱うといった、独自の視点で研究を進めました。

研究会での活発な議論を通じて、関西都市圏（メガリージョン）における将来像、都市圏施策の方向性、都心（リージョン・コア）施策の方向性をまとめることができました。関西都市圏の将来像は、「多核連携・重層型環境都市圏」です。関西で以前から必要とされてきた多核（京阪神）の連携強化に加え、都市圏に広がる多様な機能・拠点・インフラからなる重層性といった特徴に光をあてることで、新しい都市圏像を提案しています。この将来像を実現する都市圏施策の方向性として、スマート・シェイプアップ～拡散型都市圏から京阪神都市圏への大都市機能集約～や、重層型都市圏の強化～関西の強みである先端産業が集積・発展する拠点形成と相互連携～など、四つの項目をとりまとめました。また、都心施策の方向性としても、人に優しい交通と市街地コンパクト化による質の高い都市空間など四つの項目をとりまとめました。

研究会とりまとめ時期に発生した東日本大震災は多くの甚大な被害を広域エリアに与え、今後の大都市圏施策に大きな影響を及ぼすものであります。本研究会でとりまとめた都市圏施策である多核連携強化は大規模都市災害時の都市間バックアップ体制を強化することにも繋がるものであり災害に強い都市圏形成に有効であると思われまます。

本研究会は約半年という短い期間ではありましたが、タイミングとして、国の大都市圏制度検討と並行して議論を進めることができ、大変有意義なものとなりました。今後は、とりまとめた関西の将来像や方向性に基づき、オール関西として優先的に整備すべき施策の具体化の検討が急務であります。

研究会のメンバー及び主査、アドバイザーの皆様方には、活発な議論と通じて、さまざまな視点から多くの貴重なご意見や知見をいただきました。この場をお借りして御礼申し上げます。

この研究会報告が契機となり、関西各都市がメガリージョンとして手を取り合い、国際的な都市圏の競争に打ち勝つとともに、人々が安全・安心に暮らせる都市圏の形成に向けた具体的アクションが動き出すことを願ってやみません。

関西都市圏における都市施策研究会

座長 高梨 雄二郎

(株式会社竹中工務店プロジェクト開発推進本部副本部長 (西日本))

# 関西都市圏における都市施策研究会（概要）

## 1. 都市創造・文化・観光委員会 「関西都市圏における都市施策研究」の目的と経緯

### 【研究の目的】

世界経済のグローバル化に伴い、国際競争は、国対国の枠を超えた、都市を中心とする大都市圏（メガリージョン）の競争の時代に突入している。この状況のもと、関西経済連合会では、2008年度から、大都市圏の競争力強化に向けた研究活動を開始し、関西が保有している豊かな資産を活かし、国際競争力のある多核型の関西都市圏とコアとなる大阪都心の形成の方向性を「関西クリエイティブ・メガリージョン構想」として推進している。研究開始から3年目にあたる2010年度は、関西都市圏の都市施策を検討する研究会を立ち上げ、その研究成果を国の成長戦略を受けた大都市圏制度などへの反映を目指した。

### 【研究の経緯】

#### 2008年度

**関西の国際都市力強化研究会 「関西クリエイティブ・メガリージョン」構想**  
 (1) 関西都市圏はE U型の多核型都市圏（メガリージョン）の特徴を有する  
 (2) 国際競争力を高めるために、関西の創造性と開放性のある都市圏とコアとなる大阪都心の形成  
 (3) 今後の課題として以下の2点を提示  
 ・「関西（メガリージョン）における都市づくりビジョンの策定」  
 ・関西の国際都市競争力強化のための「国際的な都市力データの収集分析」

#### 2009年度

**関西クリエイティブ・メガリージョンの国際競争力に関する調査**  
 (1) 国際指標により、世界の大都市と大阪・京都・神戸の3都市の都市力を比較・分析  
 (2) 京阪神都市圏が相補的連携することにより国際都市力は向上  
 (3) 「居住・環境」と「空間・アクセス」の分野の強化が都市力向上に重要

### 2010年度

**関西都市圏における都市施策研究会**  
 研究会開催  
 2010年6月～2011年1月 6回開催

座長：高梨雄二郎（竹中工務店）  
 主査：青山公三（京都府立大学教授）  
 アドバイザー：斎藤道雄（地域・交通計画研究所所長）  
 講師：岸井隆幸（日本大学教授）  
 土井健司（香川大学教授）

研究会メンバー  
 関西電力株  
 サントリー文化財団  
 都市再生機構西日本支社  
 阪急電鉄(株)  
 三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)  
 ㈱三井住友銀行  
 大阪ガス(株)  
 ㈱竹中工務店  
 関西経済連合会

関経連が参加し研究成果を反映

国土審議会国土政策検討委員会  
 大都市圏戦略検討グループ  
 2010年9月～2011年2月

## 2. 2010年度 関西都市圏における都市施策研究会（報告書要旨）

### 第1章 調査研究の背景と「大都市圏」の捉え方

- 1 背景**
- ・関西大都市圏の人口規模、GDPは世界上位
  - ・ポテンシャルがあるが、国際的都市圏と比べ競争力、認知度などに劣る
  - ・アジア大都市圏が台頭するなか、経済的地位低下の懸念
  - ・国際競争力の強化が急務
- 2 大都市圏の捉え方**
- 多核型都市圏としてのあり方検討には、大都市圏（メガリージョン）の視点と、都心（リージョンコア）の視点に立った検討が必要

#### 第2章 -1 関西大都市圏の現状・特徴

- ・人口減少ペースの加速化
- ・高齢化の進展
- ・郊外から都心への人口回帰による都市の構造変革
- ・豊富な歴史・文化・自然環境資産
- ・環境に優れた関西の交通

#### 第3章 -1 リージョン・コアの位置づけと課題

- ・大阪都心を中核に神戸都心、京都都心が核となり関西大都市圏への人口、産業集積を牽引
- ・関西大都市圏の顔として3都の個性を磨き外来者に魅力的な都市空間、環境づくりが必要

### 第2章 大都市圏（メガリージョン）戦略

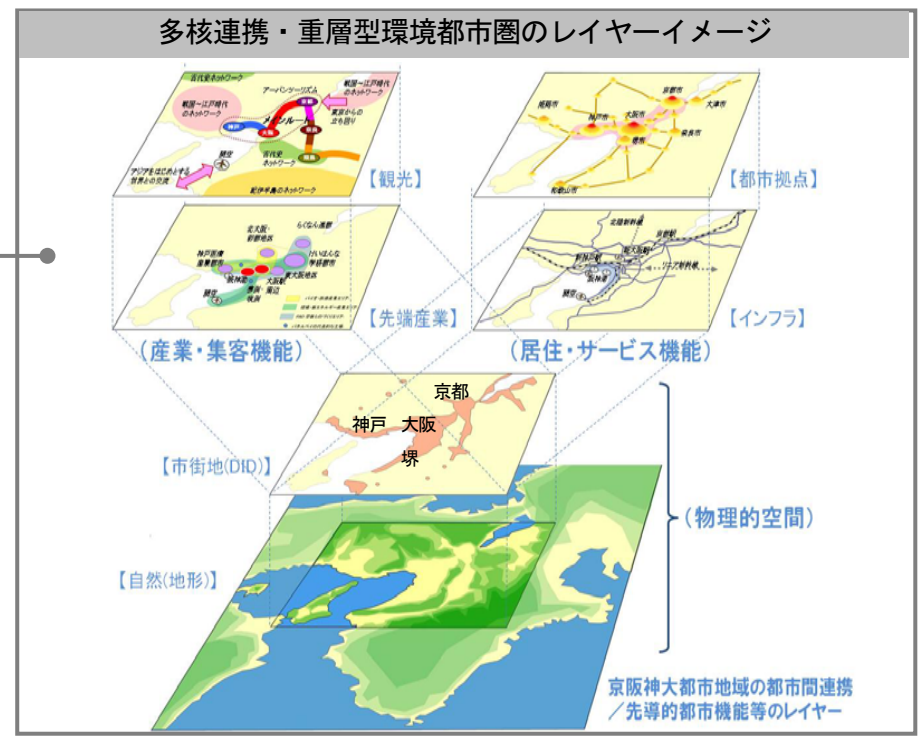
- 2 大都市圏戦略の必要性**
- ・国際都市間競争を勝ち抜くため、多様な主体が行政界を越えて、ポテンシャルを最大限活用した「大都市圏戦略」が必要
- 3 関西大都市圏の目標、あるべき姿**
- 【関西大都市圏の将来像】**  
**持てる資源を最大限活用した、多核連携・重層型環境都市圏**  
**【大都市圏施策の方向性】**
- (1) 従来の拡散型都市圏から、京阪神都市圏に国際競争力を強化する大都市機能を集約させる「**多核連携型都市圏**」構造へ再編 ～スマート・シェープアップ～
  - (2) 関西の強みであるバイオ、環境エネルギー、ものづくり産業など先端産業が集積・発展する拠点の形成と相互連携による「**重層型都市圏**」の強化（総合特区の導入）
  - (3) 世界に誇る自然環境や歴史・文化を活かした、ホスピタリティある「**環境都市圏**」の形成
  - (4) 京都ー大阪ー神戸の都市圏軸を主軸とした都市機能と公共交通ネットワークの強化

### 第3章 大都市圏都心（リージョン・コア）戦略

- 2 リージョン・コアにふさわしい都心整備の目標**
- ・ヒューマンスケールの丁寧な都市再生による人に優しい、美しい景観の市民が誇れる都心
  - ・光や音といった芸術性、国際性が兼ね備わった創造性豊かな都市空間づくりにより、多様な新しい産業を発展させ、国内外のクリエイティブな人材活動を促す都心
- 3 リージョン・コア整備の方向 ～都心における施策の方向性～**
- (1) **道路ダイエット**（車道の歩道化）による人に優しい交通と**市街地コンパクト化**
  - (2) 国際的な観光集客都市づくりに向け、都市型観光資源の活用とターミナル機能強化
  - (3) 職住近接型都心に向けた都心居住促進とサードプレイスの整備によるQOLの向上
  - (4) 「**新しい公共**」によるまちづくりの仕組みの創出

### 第4章 災害に強い大都市圏と都心（リージョン・コア）の構築

1. 関西都市圏における防災の必要性 国際都市の観点からも災害に強い都市圏づくりが必要
2. 多核連携・重層型の都市構造を活かした災害に強い大都市圏の形成  
 関西の多核な都市圏構造を活かし、**バックアップ機能を兼ね備えた多核連携型都市圏**づくり
3. リージョン・コアにおける都市防災について  
 都心での**災害に強い交通システム**の強化と**新しい公共による防災体制の構築**



### 第5章 今後の取り組みに向けた課題

- 1 大都市圏（メガリージョン）戦略**
- (1) 関西大都市圏として優先的に整備すべき**大都市圏施策の具体化**
  - (2) **安全・安心な関西大都市圏の形成**に向けた取り組み
  - (3) 多核・重層化する都市機能を強化する取り組み（連携・分担）
- 2 都心（リージョン・コア）におけるまちづくり**
- (1) **新しい公共によるまちづくり、米国のBIDの検証**  
 (BID: Business Improvement District: 都心環境改善特区)
  - (2) **都心における防災の強化**に向けた取り組み
  - (3) コンパクトな土地利用と公共交通優先のまちづくり

# 目 次

はじめに

報告書のとりまとめについて

関西都市圏における都市施策研究会（概要）

第1章 本調査研究の背景と大都市圏の捉え方	1
1. 背景	
2. 大都市圏の捉え方	
第2章 大都市圏（メガリージョン）戦略	4
1. 関西大都市圏の現状・特徴	
2. 大都市圏戦略の必要性	
3. 関西大都市圏の目標、あるべき姿	
第3章 大都市圏都心（リージョン・コア）戦略	18
1. リージョン・コアの位置づけと課題	
2. リージョン・コアにふさわしい都心整備の目標	
3. リージョン・コア整備の方向	
第4章 災害に強い大都市圏と都心の構築	26
1. 関西都市圏における防災について	
2. 多核連携・重層型の都市構造を活かした災害に強い大都市圏の形成	
3. リージョン・コアにおける都市防災について	
第5章 今後の取組みに向けた課題～関西都市圏における都市施策の提案～	28
1. 大都市圏戦略について	
2. 都心におけるまちづくりについて	
<参考資料>	
1. 用語の解説	31
2. メンバーリスト	
3. 会合開催等の実績	



## 第1章 本調査研究の背景と大都市圏の捉え方

### 1. 背景

#### ■世界の大都市圏における関西大都市圏のポジションと課題認識

世界経済のグローバル化の進展にともない、21世紀の国際競争は、国対国の枠を越えた、世界のメガリージョン、大都市圏間の競争に突入している。

メガリージョンは、膨大な産業・雇用と居住人口がある一定のエリアに集積し、その国の経済・消費の中枢を形成している地域である。大都市圏の区域や規模を定義する世界共通の基準は無いが、核都市を中心とした概ね1,000万人以上の人口集積を持ち、都市圏自体が中小規模の国家と同等以上の経済力を有するエリアが「大都市圏」と捉えられる。我が国では、首都圏、関西圏（近畿圏）、中部圏などがこれに該当し、世界的には、ニューヨーク圏、ロンドン圏、パリ圏なども含まれ、成長著しい中国やインドなどは複数の大都市圏を持つ。

関西大都市圏の人口規模は、世界の大都市圏全体の中では第12位程度であるが、G8諸国内の大都市圏の中では、東京圏、ニューヨーク圏に次ぎ、ロスアンゼルス圏と肩を並べ、ロンドン圏やパリ圏を上回る人口規模を有する。関西圏のGDPは約8千億ドルとオランダ一国並みの規模に匹敵する。

関西大都市圏がこれほどポジションにありながら、国際的な競争力、認知度、影響力が、ニューヨーク圏、ロンドン圏、パリ圏などに比べ弱いことは否めない事実であり、また、急速に台頭するアジアの大都市圏との競争激化の中で、この関西大都市圏が持つポテンシャルを如何に発揮し、関西圏の発展を通じてわが国の国際競争力強化に繋げていくかが、国家戦略的な課題と捉えられる。

関西経済連合会の都市創造・文化・観光委員会では、21世紀の関西の発展における大都市圏の役割の重要性に鑑み、関西大都市圏の世界的なポジション向上を図るための方向性と採るべき施策を明らかにするため、2008年度より調査研究を開始した。2008年度は、「関西の国際都市競争力強化研究会」を設置し、「関西クリエイティブ・メガリージョン構想」をとりまとめた。2009年度は、基礎的な調査研究として「関西クリエイティブ・メガリージョンの国際都市競争力に関する調査」を実施し、国際的な指標により大阪、京都、神戸の国際都市力を比較・分析し、関西大都市圏の強み・弱みを把握した。

この経緯を経て、2010年度は、「関西都市圏における都市施策研究会」を設置し、学識経験者の先端的な都市施策に関するレクチャーを受ける形式を採りつつ、国際競争力を持った関西都市圏形成に向けての、より具体的なビジョンと施策の研究を行うこととした。

また、国においては、2010年6月に公表された「新成長戦略」において、国家戦略的な見地から我が国の大都市圏の国際競争力の強化の必要性を示し、その観点から「大都市圏戦略基本法（仮称）」の制定、大都市圏のコアとなる都心地区等の機能集積促進のための「都市再生特別措置法の改正」、国際戦略特区指定を含む「総合特区法（仮称）」の制定等の大都市圏及び大都市圏の核都市の機能強化に向けた施策検討を開始した。これを受けて、本調査研究は、国の動きに対する関西からの発信の役割をも担うこととなった。



図表 I-1 世界の大都市圏の人口ランキング例（2010年の値）

～色塗りしている都市圏は、G8諸国内にある都市圏～

■DEMOGRAPHIAによるもの

順位	都市圏名	人口(千人)	面積 (km <sup>2</sup> )
1	東京、横浜	35,200	8,677
2	ジャカルタ	22,000	2,590
3	ムンバイ	21,255	777
4	デリー	20,995	1,425
5	マニラ	20,795	1,425
6	ニューヨーク	20,610	11,264
7	サンパウロ	20,180	3,756
8	ソウル、インチョン	19,910	1,943
9	メキシコシティ	18,690	2,525
10	上海	18,400	2,914
11	カイロ	17,290	1,709
12	大阪、神戸、京都	17,000	3,212
13	コルカタ	15,535	881
14	ロサンゼルス	14,775	5,812
15	深圳	14,470	1,425
16	北京	13,955	3,302
17	モスクワ	13,675	4,533
18	広州、佛山	13,245	1,968
19	イスタンブール	13,135	1,269
20	カラチ	13,085	881
24	パリ	10,195	3,043
26	名古屋	10,025	997
28	シカゴ	9,185	5,952
29	ロンドン	8,580	1,623

■Thomas Brinkhoffによるもの

順位	都市圏名	人口(千人)
1	東京	34,000
2	広州	24,200
2	ソウル	24,200
4	メキシコシティ	23,400
5	デリー	23,200
6	ムンバイ	22,800
7	ニューヨーク	22,200
8	サンパウロ	20,900
9	マニラ	19,600
10	上海	18,400
11	ロサンゼルス	17,900
12	大阪	16,800
13	コルカタ	16,300
14	カラチ	16,200
15	ジャカルタ	15,400
16	カイロ	15,200
17	北京	13,600
17	ダッカ	13,600
17	モスクワ	13,600
20	ブエノスアイレス	13,300
24	ロンドン	12,400
26	パリ	10,400
27	シカゴ	9,850
35	名古屋	8,350

データの出所：DEMOGRAFIA <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

Thomas Brinkhoff <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>

注1) 21位以下は、日本、アメリカ、フランス、イギリスの人口上位都市のみ掲載

注2) 世界の大都市圏の人口については、国際連合の統計WEBにもMega Cityのデータ（2009年値。過去の値とともに将来推計値も）が示されているが、関西は「大阪・神戸」として1,130万人、「京都」は別に326万人とされ、また「名古屋」は326万人とされており名古屋市（230万人）とそのごく周辺しか含まれていない（愛知県の人

口で720万人）と推定されるなど、エリアの取り方に疑問があることから、ここでは引用しない。  
なお、日本でメガシティとして人口データが示されているのは、上記3地域のほか、福岡・北九州、広島、札幌、仙台、東京。 <http://esa.un.org/wup2009/unup/index.asp?panel=2>

注3) 上記の二つの資料では「都市圏」の定義が明確に記載されていないが、DEMOGRAFIAでは、「夜間の航空写真で灯りが連続しているエリア（urban-footprint）で捉えるのが一般的」としており、通勤圏などのデータに基づくものではなく、視覚的な市街地の連続性などから定義したものと推定される。資料には、エリアに含む主な都市名を挙げているが具体的な人口集計範囲までは示されていない。

「大阪・京都・神戸」は、奈良・姫路を含むとされており、示されている人口が1,700万人というのは妥当な値であることや、東京、ニューヨーク、ロスアンゼルス等の人口が、オーダー的には妥当と判断されることから、一定の信頼度を持つ都市圏規模データと見ることができる。

ただし、中国や新興国の都市圏人口については、元の人口データの不備やデータの公開性の問題があるようであり（両資料でランキングも大きく違う）、あくまでオーダー的に理解すべきと思われる。

## 2. 大都市圏の捉え方

大都市圏は、産業・雇用の集積する核都市と核都市の都心部（リージョン・コア）の通勤者などの居住地、ならびに核都市に集積する機能と連携性を持つ産業機能等が分布する周辺地域（アーバン・サブurb）から構成される。これら核都市と郊外地域が、機能的・空間的に一体性を持って大都市圏の空間的広がりを形成する。核都市での産業・雇用集積無しには周辺地域での居住人口集積も有り得ないことから、核都市が無い大都市圏は存在しない。

したがって、大都市圏のあり方を検討するためには、

○大都市圏域全体の空間構造・機能配置・地域間連携等のあり方

○大都市圏成立の基本条件である核都市（都心部）の都市機能集積・空間等のあり方  
 というように、「メガリージョン」のあり方と「リージョン・コア」のあり方の両面からのアプローチが必要であり、本調査研究はこの捉え方の基に進めている。

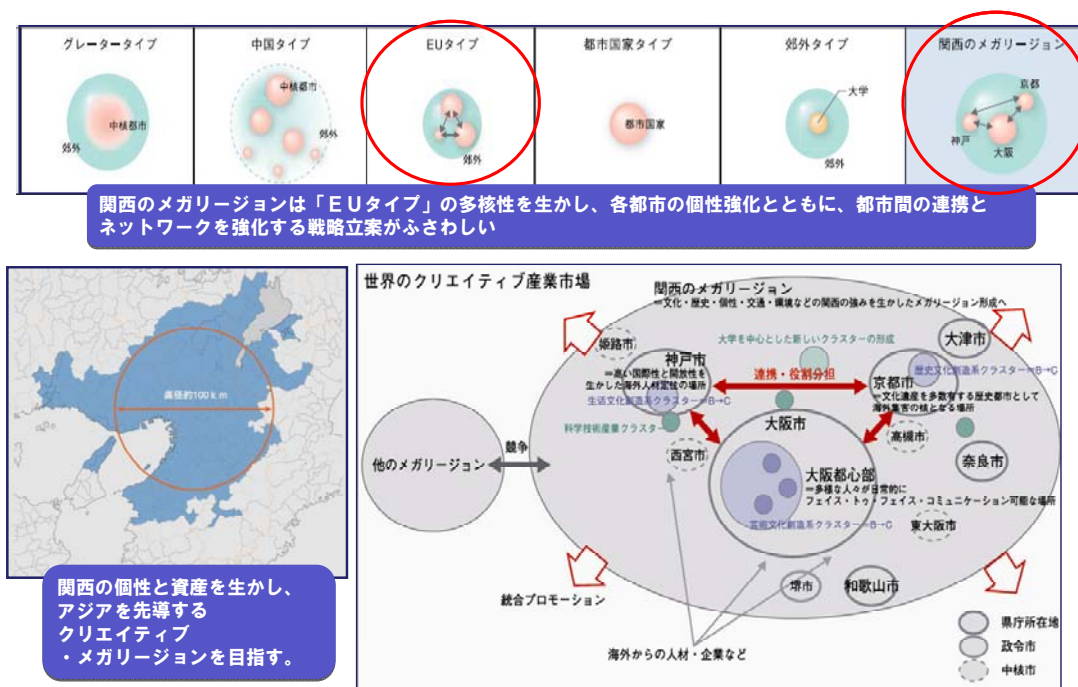
この捉え方は、「多核性」という特徴を持ち、それが強みにも弱みにもなっている関西大都市圏において、特に重要な観点である。関西大都市圏の構造的な特徴は、2008年度調査研究において、以下のように整理している。

世界の大都市圏の多くは、極めて大きな集積を持つ単一の核都市を中心に形成されており、東京都市圏もこのタイプである。EU諸国では、規模の大きな核都市を持つロンドン圏、パリ圏を除けば核都市の規模が小さいこともあって、多核型都市圏が形成されている場合も多いが（たとえばライン・ルール都市圏）、関西圏のように、大阪市をはじめ、京都市、神戸市といった100万人規模の核都市を複数持っている例は、世界的には稀である。

以下ではこの捉え方・認識を基本として、検討を行うこととする。

図表 I-2 関西大都市圏の構造の捉え方

～「関西クリエイティブ・メガリージョン構想」（2009年2月）より～



## 第2章 大都市圏（メガリージョン）戦略

### 1. 関西大都市圏の現状・特徴

#### （1）人口動向からみた特徴

##### ■雇用力の相対的低下に起因する人口減少の加速

関西大都市圏は、世界の大都市圏の中で第12位、G8諸国内では第3～4位の人口規模を持つが、人口動向面では「将来的な人口減少」という際立った特性を持っている。世界の大都市圏のほぼ全ては今後20～30年は人口増加が見込まれ、発展途上国では5割増という所が少なくなく、先進諸国でも多かれ少なかれ人口増加が予想されている。その中で、関西圏は「世界で始めて人口が減少していく大都市圏」ということになる。

人口減少は、関西大都市圏だけでなく我が国全体としてのトレンドだが、我が国の三大都市圏の内、関西圏の今後の人口減少ペースが最も早いと予想されている。2005年国勢調査を基準年次とする将来人口推計では、首都圏はまだ当分の間人口が増加し続け、中部圏も緩やかに人口減少期に入るが、関西圏は早いペースで人口減少期に突入するとされる。

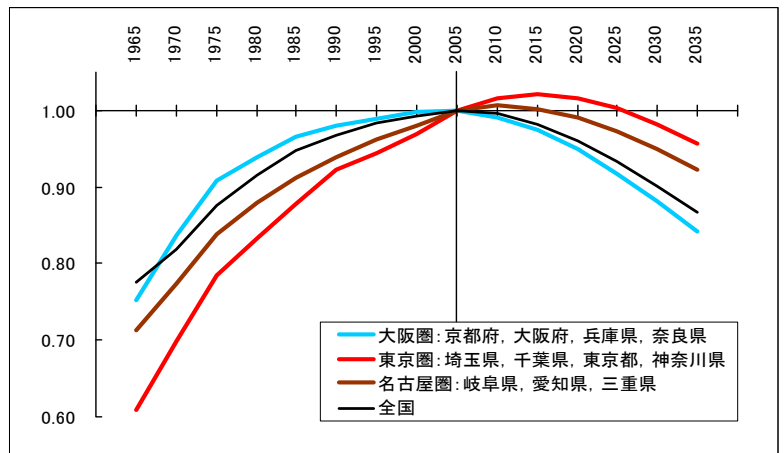
三大都市圏のこうした人口動向の違いは、大都市圏への人口集積の元である雇用集積の動向の差によるところが大きく、関西大都市圏の将来を考える上でのキーポイントの一つである。（以下、データに基づき分析するが、人口データの集計範囲は、京阪神+奈良の4府県とする関係で、エリアを「京阪神圏」と呼ぶこととする）

2005年まで、国勢調査ベースの人口は京阪神圏も増加していたが、増勢は、首都圏、中部圏のよりもかなり低下していた。これは、他の二都市圏に対し、概ね四半世紀に渡って京阪神圏全体で圏外への人口の流出（住替え）超過が続いていたことによる。この流出超過型のトレンドのもとで将来人口推計をすれば、京阪神圏の将来人口は、首都圏、中部圏よりも減少ペースが速くなってしまう。

都市圏間の人口移動（住替え行動）は、都市圏間の雇用力の相対的な差が主要因である。たとえば大阪の大学を卒業した子どもが大阪では就職先が見つからず東京で就職して、親元を離れて東京に住替える。すなわち、京阪神圏の人口減少ペースの速さは、産業・雇用力の相対的弱体化を示すものである。また、関西圏の雇用力低下とこれに伴う人口の圏外流出は、2005年/2000年の年齢階層別人口増減率（図表Ⅱ-3）からも裏付けられ、特に就職・結婚期にある団塊ジュニア世代の流出超過が著しい。このように、大都市圏の人口減少は、それ自体が消費市場の縮小に繋がり、その背景にある雇用力の相対的低下は、京阪神圏の国際競争力上、大問題であると言えよう。

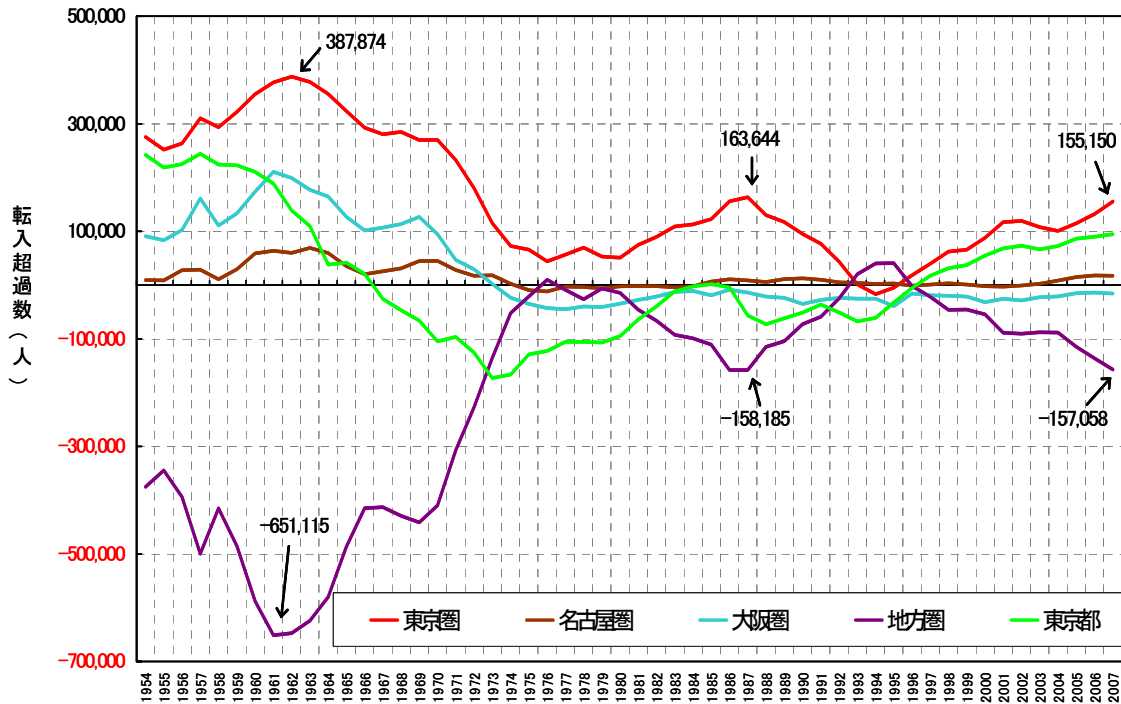
図表Ⅱ-1 三大都市圏人口の推移と将来推計

～2005年値を1.00とした場合の比率を図化～



注) 2005年までの実績値は国勢調査結果。2010年以降の将来値は国立社会保障・人口問題研究所による2005年国勢調査ベースの推計値による。都府県単位の集計

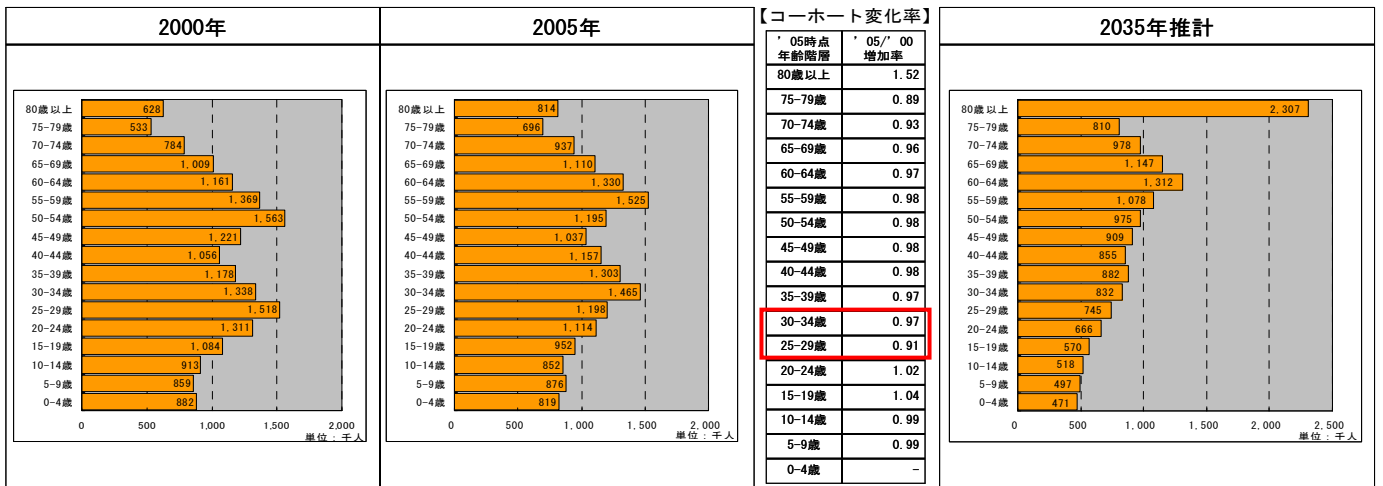
図表Ⅱ-2 三大都市圏の人口流出入超過量の推移



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省作成の図を引用。

注) 地域区分は、上図と同じ(地方圏は、三大都市圏以外の地域)。プラスは圏外からの流入超過量、マイナスは圏外への流出超過量

図表Ⅱ-3 京阪神圏の2005/2000年の年齢階層別人口の推移と見通し

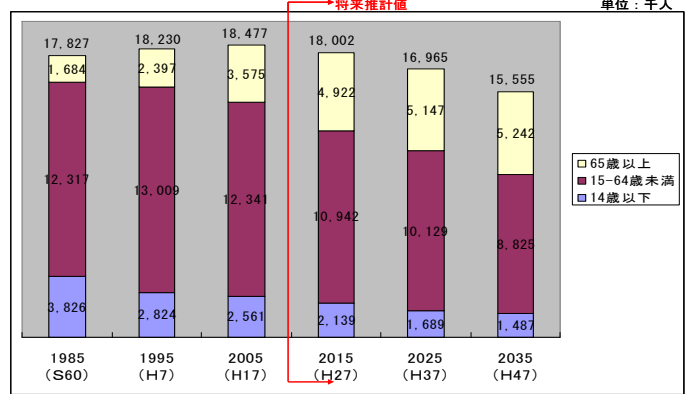


### ■高齢化の進展

高齢化も、我が国全体の問題であるとともに大都市圏の経済活力に直結するものである。京阪神圏では、2005年から35年の30年間で、65歳以上の高齢者数が1.5倍近く増加するのに対し、生産年齢人口が30%近く減少する。生産年齢人口の減少は、京阪神圏の経済活力そのものにも深刻な影響を及ぼしかねない。すなわち、域内生産額GDPは、「労働力人口×労働者一人当りの生産性」で定義されるが、労働力人口が生産年齢人口と同率で70%に減少するとすれば、生産性を30年間で1.4倍(1.0÷0.7)に上昇させないと現状と同程度のGDPは保てない。

したがって、京阪神圏の雇用機会を創出して人口流出を抑制し、かつ高齢者や女性などの就業率を高めて労働力人口の減少にも歯止めをかけ、一方で先端型産業の集積促進等によって生産性の上昇を図っていかないと、関西圏の経済活力・国際競争力は維持できなくなる恐れがある。

図表Ⅱ-4 京阪神圏の年齢階層別人口推移



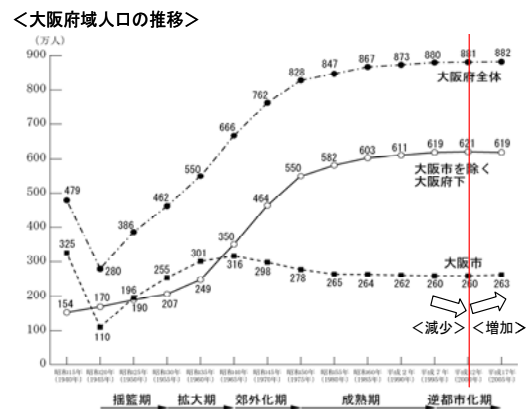
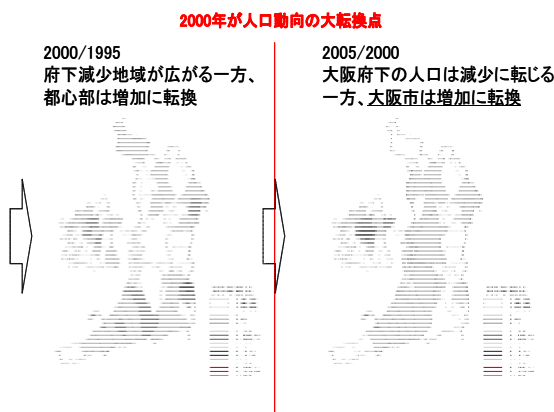
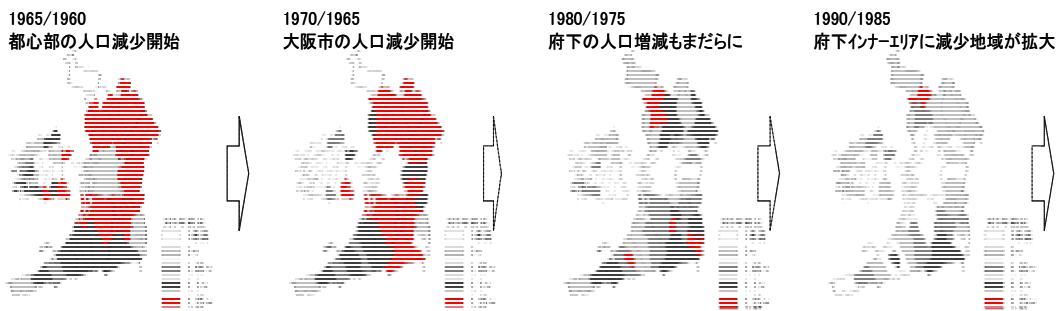
注) 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県の合計。国勢調査結果及び国立社会保障・人口問題研究所推計を元に作成

■都市圏内の人口配置構造の転換

我が国の大都市圏は、かつて地方部からの大量の人口流入を受入れ、都市圏内では、郊外の市街地化で人口を吸収し、都心部は商業業務系に土地利用を純化させた。しかし、この郊外化のトレンドは2000年頃を境に明確に変化し、郊外の人口減少/都心部への人口回帰に転換を見せている。郊外開発の縮小、地価の安定化による都心や駅前市街地での住宅取得の容易化、長時間通勤を厭う方向への市民意識の変化などとともに、2000年頃から20歳代に到達した団塊ジュニア世代の、郊外の親元の家からの巣立ち（進学・就職・結婚などによる）が大きく寄与している。

この人口の郊外での減少/都心回帰傾向は、トレンドとしては定着し、大都市圏では、人口減少と高齢者のみ世帯の増加による郊外部の市街地の空洞化への対処、都心部における街なか居住のあり方などが新たな都市問題となっている。

図表Ⅱ-5 大阪府域を例にした年代別人口増加地域の変遷（国勢調査による）



## (2) 豊かな自然環境・歴史・文化資産

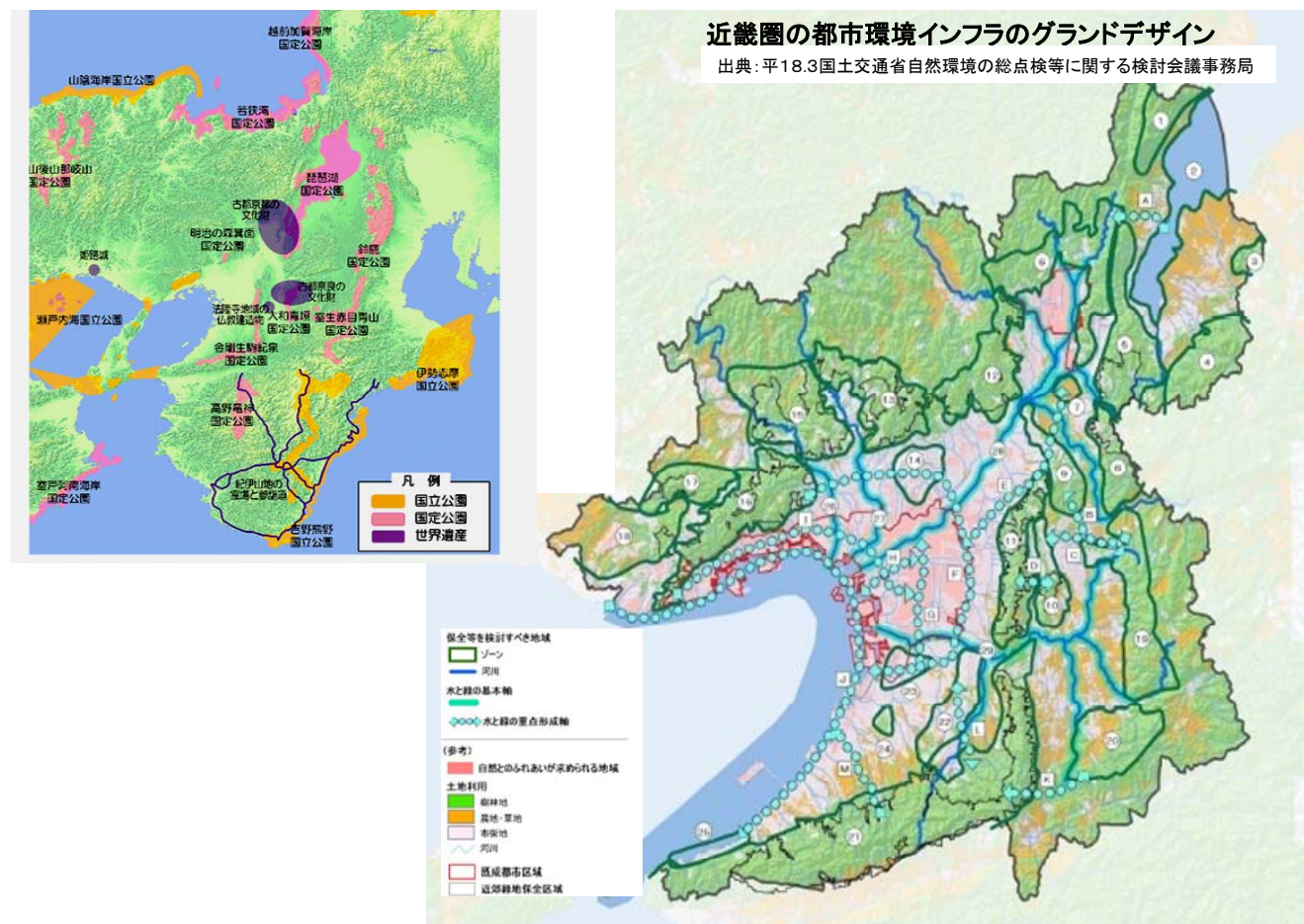
前述のとおり、人口減少は、関西都市圏の弱みに当るものである。しかしながらこれからの都市に求められる環境の時代への対応の観点からは、関西都市圏は世界の大都市圏には無い、際立った特徴を持っている。

第一の特徴は、豊かな自然環境と大都市圏が共生していることである。関西大都市圏では、京阪神エリア内に山系の緑空間があり、琵琶湖といった内水面も持っている。河川も、市民に開放された河川敷を持つ淀川や京都の鴨川に対し、ニューヨーク/ハドソン川、ロンドン/テムズ川、パリ/セヌ川は、人工的な遊歩空間は持つものの、人口護岸に覆われている。また京阪神エリアから1時間圏に、日本海沿岸地域や紀伊半島地域といった自然地域を有している。このような、大都市圏内または近傍地域に自然環境空間を有し、また共生している都市圏は、世界的には稀である。

第二の特徴は、関西大都市圏における国宝や重要文化財数は日本国内随一を誇り、京都や奈良の文化財や熊野古道などの世界遺産など、自然環境と融合した豊富な歴史文化を有していることである。歴史的資産を豊富に有する、世界中の大都市圏のなかでも、関西圏と同様の人口規模を持つ都市は、カイロ、北京くらいしか見当たらない。

このように「自然環境・歴史・文化資産と大都市圏の共生」という世界の大都市圏に対して誇れる特徴をこれからの都市圏づくりに活かし、国際的な観光集客などにも活かしていくことが求められる。

図表 II-6 関西大都市圏の自然環境



### （３）環境に優れた関西の交通

#### 【自動車に依存しない関西の交通】

地球環境問題への対応における重要な要素の一つとして、交通における自動車への依存の低減化がある。これは限られた化石燃料に係る省資源対策としても重要視されるものである。また、自動車への依存が低いということは、自動車を持ってない・使えない住民も公共交通を利用すれば移動できる都市であり、市民の「交通権」が保障された都市であることを意味する。

その観点からみると、関西圏は、鉄道が都市圏全域に整備されているという水準の高さや都市構造のコンパクトさなどによって、世界的にみて「自動車に頼らない交通」の先進的都市圏である。このような関西圏の特徴は、進展する高齢化社会への対応の観点、あるいは海外からの来訪者の利便性の観点からみても、極めて有効に作用する。

#### 【都市交通における自動車依存度の国際比較】

現状では、都市圏レベルで交通手段の分担状況を比較するデータは整備されていない。したがって、同程度の人口規模を持ち、また地下鉄等の公共交通の整備水準の高い、大阪府、ニューヨーク市、大ロンドン（G L A区域）、インナーパリ（パリ市と周辺3県）の交通手段分担率を比較する。これによると、大阪府の自動車分担率は25%程度であるのに対し、他の3都市は30~40%の現状にある。さらに特筆すべき点は、徒歩・二輪車といった短距離交通手段の分担率が、大阪府が最も高いことである。これは、徒歩や二輪車利用圏内に日常的な行動場所があるということであり、都市構造のコンパクトさを示す指標と見ることができる。

また、人口減少が予想される大阪府に対し、比較対象の3都市は、今後も人口増加が予想されている。人口の増加は、交通需要や自動車交通の増加に繋がるものであり、大阪府の人口減少は、自動車交通総量抑制の観点からみるならば、有利な状況であると言える。

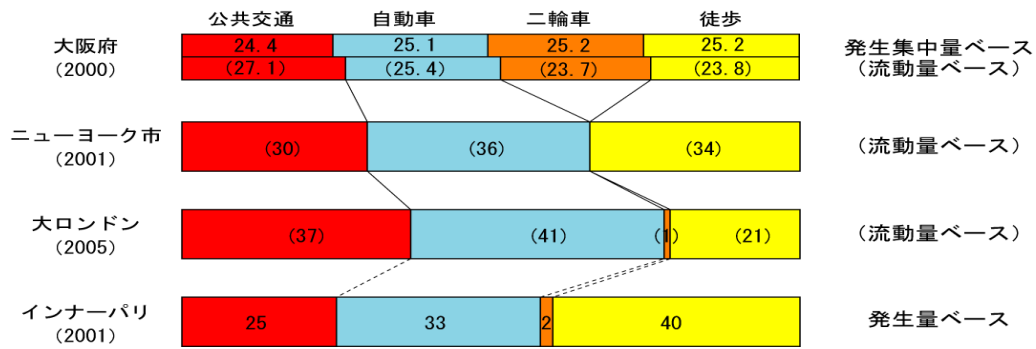
とはいえ、比較対象の3都市、ないしこれらを含む大都市圏組織では、今後の自動車交通増加によってもたらされる交通渋滞の激化、環境への影響増大に対し、自動車抑制を基本方向とする総合交通計画を策定し、公共交通機関の強化、ロードプライシング（自動車への課金などにより交通量を制限すること）などによる自動車交通の直接的規制、歩行者空間の整備や自転車の活用促進などの施策に取り組み始めている。関西大都市圏も、現状に安住することなく、地球環境に優しい交通体系形成にさらに取組みを進める必要がある。

#### 【都市構造コンパクト化による関西圏のCO2削減の可能性】

関西圏でも予想される人口の減少は、交通需要総量や自動車交通量の減少を通じて、CO2の削減をもたらす。さらに、政策的に鉄道沿線など公共交通の便利な地域を中心に都市構造をコンパクト化していけば、自動車依存率が低下してCO2がさらに削減できる。

この推計を行った研究結果を図表Ⅱ-9示すと、意外とも言える結果となっている。すなわち、都市構造のコンパクト化によるCO2の削減効果は、関西圏では極めて顕著に発生するが、首都圏では却ってCO2が増加するとの結果である。これは、首都圏では市街地密度が関西圏より高く、コンパクト化の促進が過密問題を再燃させて却ってCO2増加を招きかねないことを示している。このことは、関西圏が、地球環境的・都市交通的にみて、都市構造コンパクト化に適している特性を持っていることを示唆するものである。

図表 II-7 交通手段分担率の国際的な都市間比較



データの定義：大阪以外の出典にはデータの定義が記載されていないので、人口とPT発生集中量/流動量の量的なバランス等から、各都市の交通量データの定義を推定。その上で、比較のため、大阪府については、発生集中ベースと流動量ベース両方の値を表示。

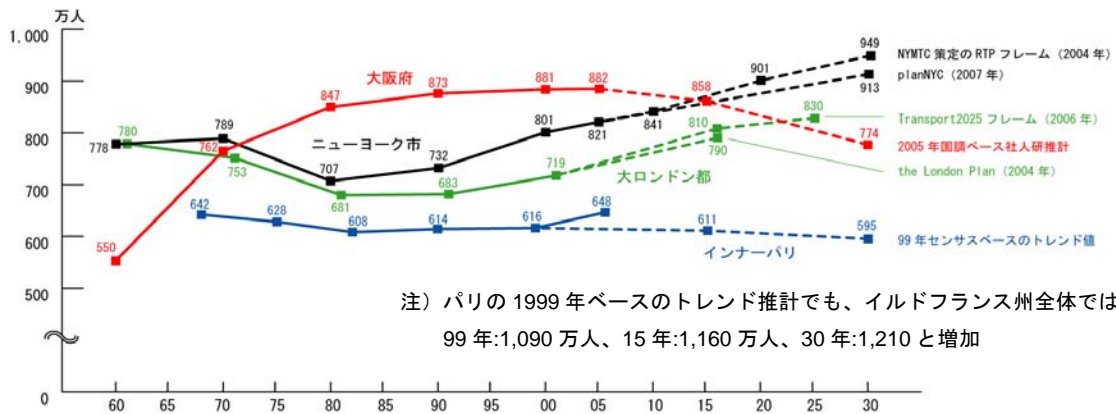
出典 大阪府：京阪神都市圏パーソントリップ調査による発生集中量ベース、又は流動量ベースの分担率

NY市：ニューヨーク市の都市マスタープランplanNYCの交通計画部分に係るテクニカルレポート「Mobility Needs Assessment」p9掲載の2001 National Household Travel Surveyによる分担率。流動量ベースの分担率と推定

大ロンドン：Mayor of London, Transport for Londonの交通戦略計画「Transport 2025」のP64掲載の図による。交通量の単位がjourneyであり、流動量ベースの分担率と推定

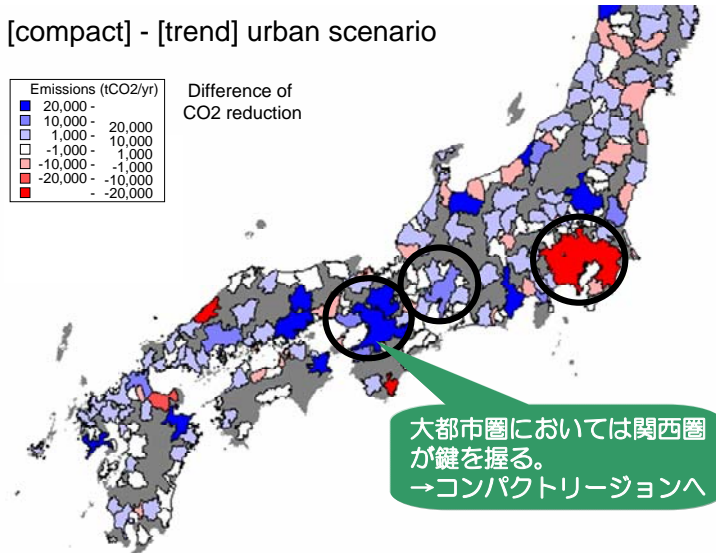
パリ：イルドフランス州建設局DREIF「Les déplacements des Franciliens en 2001-2002」(PT調査類似の調査結果の報告書)より、パリ市と外周3県(Petite Couronne)の交通手段別交通量合計から算出。居住地ベースの発生量の分担率

図表 II-8 比較都市の人口推移と見通し



データの出所：実績は各国の国勢調査データ、将来値は図に記載している計画フレーム等による

図表 II-9 趨勢型都市構造とコンパクト型都市構造とのCO2削減量の差の推計  
[compact] - [trend] urban scenario



図の出所：土井健司他「人口減少下での持続可能な都市交通に関するヴィジョンングモデルの試み」(土木学会論文集D Vol.65No.3,303-316 2009.8)



## 2. 大都市圏戦略の必要性

### (1) 大都市圏戦略の必要性とテーマ

我が国に限らず、大都市圏は、地方行政の区域単位を越えて空間的・機能的に広がっており、大都市圏を構成する都市による役割分担と連携が都市圏運営の基本的な形態となっている。

大都市圏がその持てる機能集積とポテンシャルを効率的かつ最大限に活用し、総合力として結集して国際的な大都市圏間競争に伍していくためには、地方行政区域を越えた広域的なテーマについて、都市圏を構成する都市間の連携的な取組みの強化が必要である。

国土審議会政策部会国土政策検討委員会最終報告素案（2010年12月22日）では、大都市圏戦略の目標として地域の多様な主体から成る官民連携主体が、既存の行政区界を越えて地域の個性や強みを活かした広域的な地域戦略と提案から実行までを行い、激化する国際都市間競争に勝ち抜き、人、モノ、カネ、情報を呼び込む世界のイノベーションセンターを目指すとしている。

大都市圏戦略において取上げるべき広域テーマとしては、関西大都市圏の特性や課題を踏まえ、大都市圏を構成する行政、市民・企業等が目標を共有化し、かつ世界にアピールできる関西圏の将来像づくりや海外などからの観光集客、投資・企業誘致、知の集積等を促進するための、対外的な都市圏プロモーションの展開が必要である。このことは、特に関西圏において強く意識すべきテーマである。

また、行政区域を越えて協働で取組むことにより効率的・重点的な投資と活用を図るとともに、広域的な都市インフラの整備と運営（広域防災含む）や都市圏を構成する行政間の調整・協働が不可欠である。

さらに、望ましい都市圏構造への誘導等の広域的な土地利用の調整（都市圏構造の集約化等）のような取組みが必要である。

### (2) 現状の大都市圏制度の課題と方向性

わが国における現状の大都市圏制度は、首都圏、近畿圏、中部圏のそれぞれを対象とした整備法（各圏域で法の内容に違いがある）に基づくものがある。しかし、この既存大都市圏制度は、これらの整備法が高度経済成長期に「大都市圏の過密抑制」「均衡ある国土の発展（地方部への分散化）」を目的に制定されたことから、国際競争力を持った大都市圏形成のための都市機能集積、また現在の人口減少傾向や地球環境面等から求められている都市圏構造のコンパクト化に対応できるものではないなどの問題が指摘されている。この既存法は、東京圏を基調にしているため、世界の大都市圏で最初に人口が減り始める関西圏にとっては、特に問題である。

実際、大都市圏への機能集積の面では、大都市圏法は既成都市区域での工場・大学等の立地を規制してきたが（工場等制限法に基づく。首都圏と近畿圏のみ規制）、2002年に規制法が廃止された結果、大阪湾臨海部等での工場進出が活発化した。元々ものづくり産業の集積に特徴のあった関西にとって、この規制は、首都圏や規制の無かった中部圏に比べ、産業活力面で大きなダメージを与えてきたと見ることができる。

こうした既存制度の問題点や、国際的な都市間競争激化への対応という国家戦略的な見地から、国の新成長戦略において、「大都市圏戦略の策定とその推進」を打ち出した。現

時点ではその方向性はまだ詳らかではないが、従来の大都市圏制度を抜本的に見直す好機が到来している。

海外の大都市圏では、広域連携的な体制があるのは当たり前になっており、もし我が国における大都市圏体制の強化が遅れるならば、大都市圏の総合力発揮の面で、我が国の大都市圏は大きく出遅れてしまうことになりかねない。

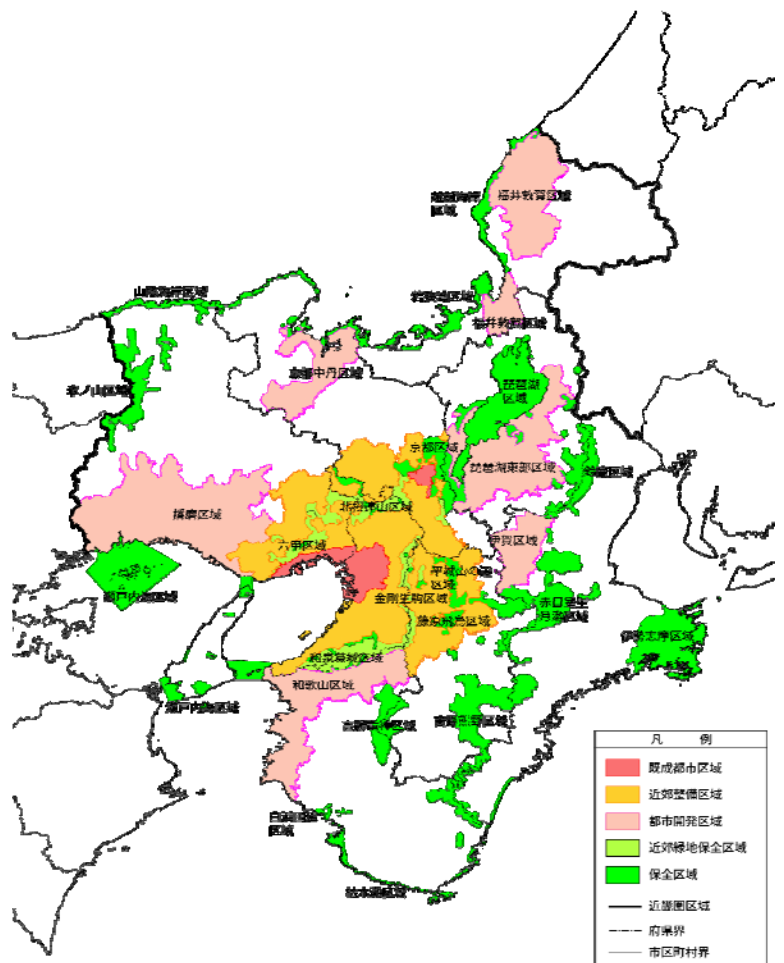
なお、海外の大都市圏組織の例をみると、都市圏をカバーする固定的な行政体を既存地方自治体の上に置くという形は、ロンドンのような首都を持つ地域以外はあまり採られていない。むしろ都市圏を構成する地方行政体などのテーマ対応の協同体の形態を採って、これを国が財源配分等で強力に支援する形が一般的である。

こうした例も踏まえると、広域自治体組織の設置を含んだ大規模な地方制度の改変に一足飛びに行くよりは、まず可能なところからテーマに対応して広域連携の実績を積上げていく方式が現実的と考えられる。2009年度の広域自立成長委員会では「広域的な政策課題毎に多様な主体が連携して省庁・地方公共団体の枠を超えた取組みを行うシンク＆ドゥタンク型の主体に対して、法制的に権限を与える仕組み」が必要とされ、2010年度の国土審議会国土形成委員会では、「大都市圏の戦略づくりや実行に当たっては、官民による法定協議会の設置が必要である」とされた。

図表Ⅱ- 10 近畿圏整備計画の政策区域図（近畿圏整備法 1963年7月制定）

【現行制度の主な課題】

- 既成都市区域は、都市機能集中を抑制する位置づけの区域だったが、逆にこのエリアへの集積を促進する方向への転換が必要
- 近郊整備区域は、市街地化を促進する位置づけの区域だったが、人口減少下でこのエリア設定をどうするかが課題
- 大都市圏戦略の対象エリアを、京阪神に選択と集中した場合、一体性の強い北近畿、南近畿との整合が課題



### 3. 関西大都市圏の目標、あるべき姿

#### (1) 関西大都市圏の目標

関西大都市圏の現状、社会状況の変化や国家戦略的に関西大都市圏に求められる役割を踏まえると、関西大都市圏の課題は、まず、産業・雇用集積の回復が必要である（2010年12月現在、関西の完全失業率は5.2%と全国の4.9%を上回る）。産業・雇用無き所に人口は集まらず、大都市圏たり得ない。関西が世界に伍し、影響力を持つ都市圏となっていくためには、関西の特長を活かした成長産業の育成策によって雇用力の回復を図ることが必要であり、都市づくりとしても産業を支える拠点都市間のインフラ強化や連携が重要である。

また、関西大都市圏の世界的にみた最大の特長である「環境」（自然との共生、歴史・文化資産、クルマ依存の低い交通、暮らしやすさ〔生活圏のコンパクトさ、治安のよさ〕など）を活かし、伸ばし、世界に誇りえる環境都市圏を形成することが必要である。拡散的かつ、交通面や市街地運営面で環境負荷が大きい現状の都市圏構造を、少なくとも居住等の都市機能面では都心部や鉄道沿線近傍に市街地を集約化し、環境負荷の少ない都市圏構造に再編していくことが求められる。

関西の多様な地域の資源・ポテンシャルを効率的に連携させ、相乗効果によって総合力を発揮できるソフト、ハード両面の仕掛けが必要である。ソフト面では、都市圏を構成する都市が競い合い個性を磨く一方で、広域的・対外的にはそれぞれの都市が手を握り連携する、Coopetitive（協力的競争）のプラットフォームづくりが必要である。ハード面では、連携構造を支える広域交通・運輸インフラの強化とその活用が求められる。

都市圏で最も重要な拠点である大阪市都心部の拠点性を強化するとともに、京都市都心部、神戸市都心部などでもそれぞれの個性を活かした拠点機能強化や産業拠点等の育成を図って、都市圏構造の集約化を目指すことが必要である。

さらに、都市圏構造の集約化に伴い土地利用再編が必要となる郊外部において、郊外市街地集約化の拠点となる鉄道駅周辺の既成市街地の居住環境の改善を進めていく。また、人口減少・高齢化の影響を強く受ける郊外住宅地においては、地区の実情に応じた都市基盤の再編・有効活用やコミュニティの再編などの賢い縮退の方策について、都市開発の視点だけでなく公民協働、社会福祉の観点、経営的な手法など様々な視点からの検討が望まれる。

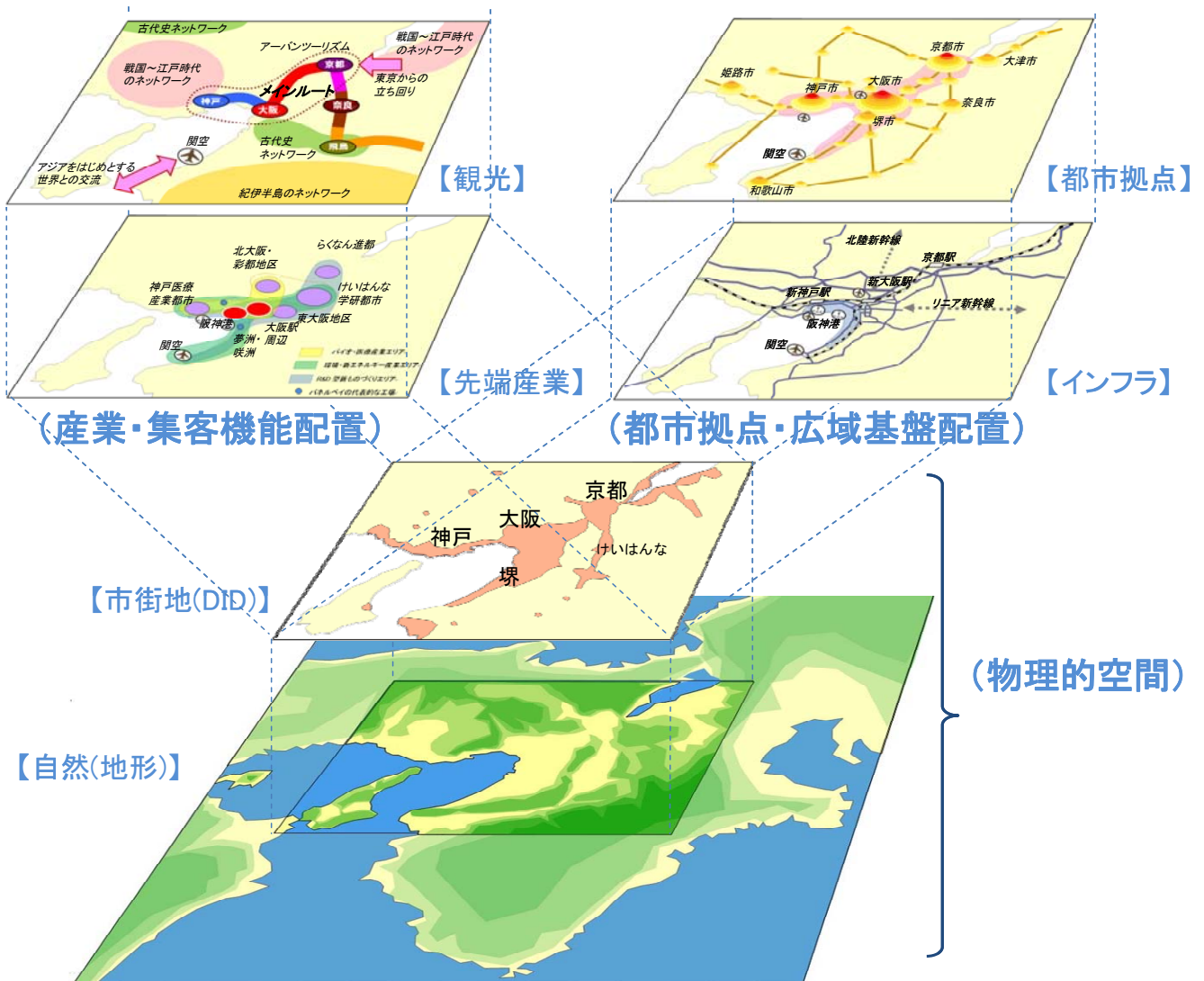
## (2) 関西大都市圏の目標像（目指すべき都市圏イメージ）

関西圏の持つ弱みを克服し、強みを活かしつつ、目指すべき目標像を、以下のように設定する。

### 持てる資源を最大限に活用した、多核連携・重層型環境都市圏

- ・ 山系と海によって分節化された平野・盆地部に市街地が形成され、自然と都市とが共生した空間を形成
- ・ この空間基盤の上に、先端産業や歴史・都市観光資源、またインフラとそれによって連携化された都市拠点が、レイヤーとして重層的に配置

図表Ⅱ-11 多核連携・重層型環境都市圏のイメージ



### (3) 大都市圏施策の方向性

関西大都市圏の目指すべき方向については、以下のように考える。

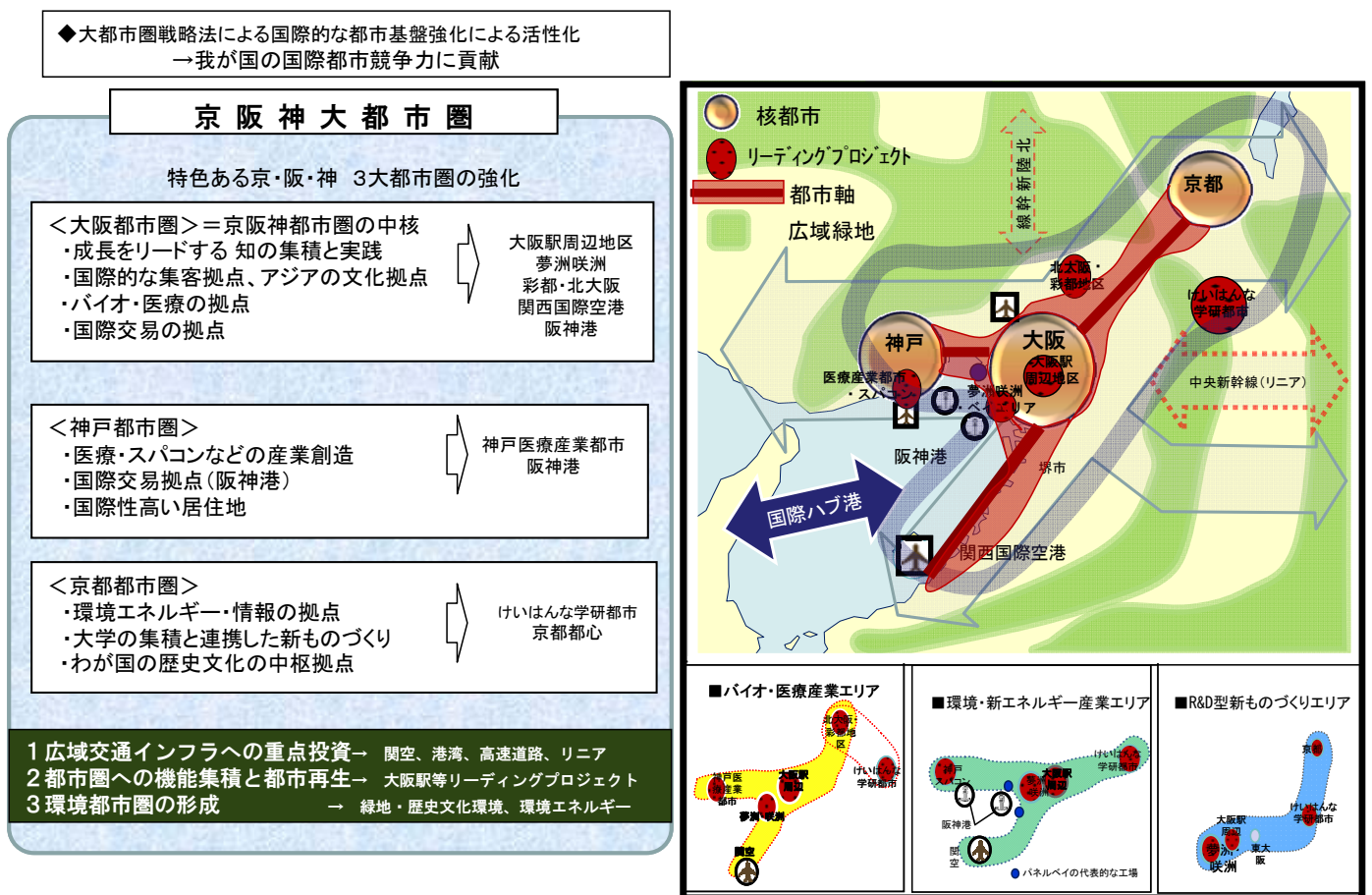
#### ① スマートにシェイプアップした多核連携型都市圏の形成

- ・ 関西都市圏の特長である多核性を強化し、また強みである発達した公共交通軸上に市街地や都市機能を集約させることにより、スマートにシェイプアップした多核連携型都市圏構造へ再編する

関西圏の中心エリアである京阪神都市圏は、京都、大阪、神戸をはじめとした個性的な都市群による多核型構造を有するという、世界の大都市圏では稀な特長を有している。この多核性は、東京圏のような一極型都市圏に比べ求心性やスケールメリット面での弱さを持つことは否めないが、これからの世界の大都市圏との競争の中では、京阪神都市圏の特長としてアピールできるものである。

大都市圏戦略として、これらの核都市の都市機能強化を相互の役割分担・連携によって進め、また、拡散的に広がった市街地はスリム化を誘導し、コンパクトな都市圏構造を形成する。この構造形成を、新たな大都市圏戦略における関西圏の目標像として位置づけを図る。

図表Ⅱ-12 多核連携型都市圏のイメージと京・阪・神サブ都市圏の役割



## ②関西を牽引する産業や拠点開発のリンケージ化

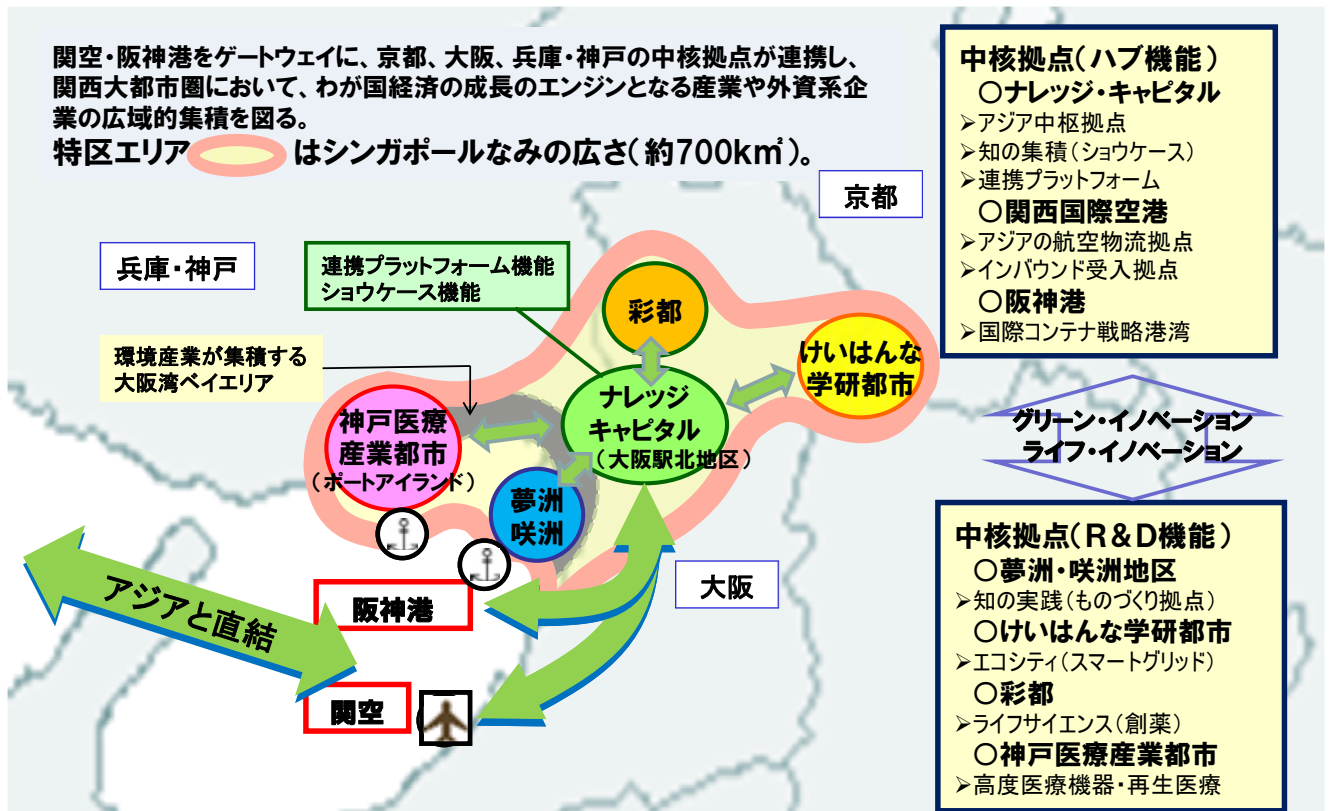
- ・ 関西が持つ先端的なバイオ、環境エネルギー、ものづくりの技術・ノウハウを活かし、その集積・発展拠点の形成とそれらの相互連携により、世界に誇る先端産業地帯を形成し、関西圏の雇用集積を牽引する。

関西における広域連携テーマのうち、産業・雇用集積を牽引する先端産業分野の連携は最重要テーマの一つである。

先端産業リンケージを形成する地域は、シンガポールなみにまとまっており、この地域を核として産官学が連携したプラットフォームを組成し、世界に向けて Place Marketing を推進し、また内外からの企業・人材集積を促進して、国際競争力を持った先端産業集積地帯を創造する。モデルとなるのは、デンマーク/スウェーデンに跨るオーレスン地域である。

こうした取組みに向けて、我が国の国際競争力向上という国家戦略的な観点からの国の支援措置（規制緩和、投資促進施策等）の導入を図るため、総合特区制度の重点的導入、新たな大都市圏戦略における政策区域指定等について検討することが重要である。

図表Ⅱ-13 先端産業集積拠点形成とそのリンケージのイメージ



### ③自然環境や歴史文化と共生した、“おもてなしの心”を基本とした都市圏の形成

- ・ 関西が世界に誇る自然環境や歴史資源を単に守るだけでなく、都市圏住民のプライドを昇華して豊かな生活環境に活用するとともに、世界からの観光客や人材の誘致にも活かし、“おもてなしの心”を持った都市圏を創造する。

関西は、世界の大都市圏の中で屈指の「環境資源」を持つ都市圏である。たとえば、都市圏のどこからでも「緑の山」が見えるといった自然資源との共生があり、少し足を伸ばせば北近畿・南近畿に豊かな海と山の空間が広がる。

自然豊かな地域は国内にも数多く見受けられるが、豊かな歴史文化、都市のアメニティも併せ持っている地域は世界的にみても稀少である。こうした関西大都市圏の特長は、「環境の時代」における関西のアピールポイントであり、海外からの観光客や人材の誘致に際しても有効に活用できるものである。このような関西圏特有の強みを活かして広域連携のプロモーションの促進を図ることが重要である。

図表Ⅱ-14 関西圏の自然・歴史資源の分布と都市の配置イメージ



#### ④広域連携の基盤となる交通ネットワークの充実

- ・大都市圏内の拠点間の連携性を高め、関西のメガリージョンの活力を増すため、「京都－大阪－神戸」を主軸とする都市圏軸（メガコリドール）を中心に交通ネットワークを強化する

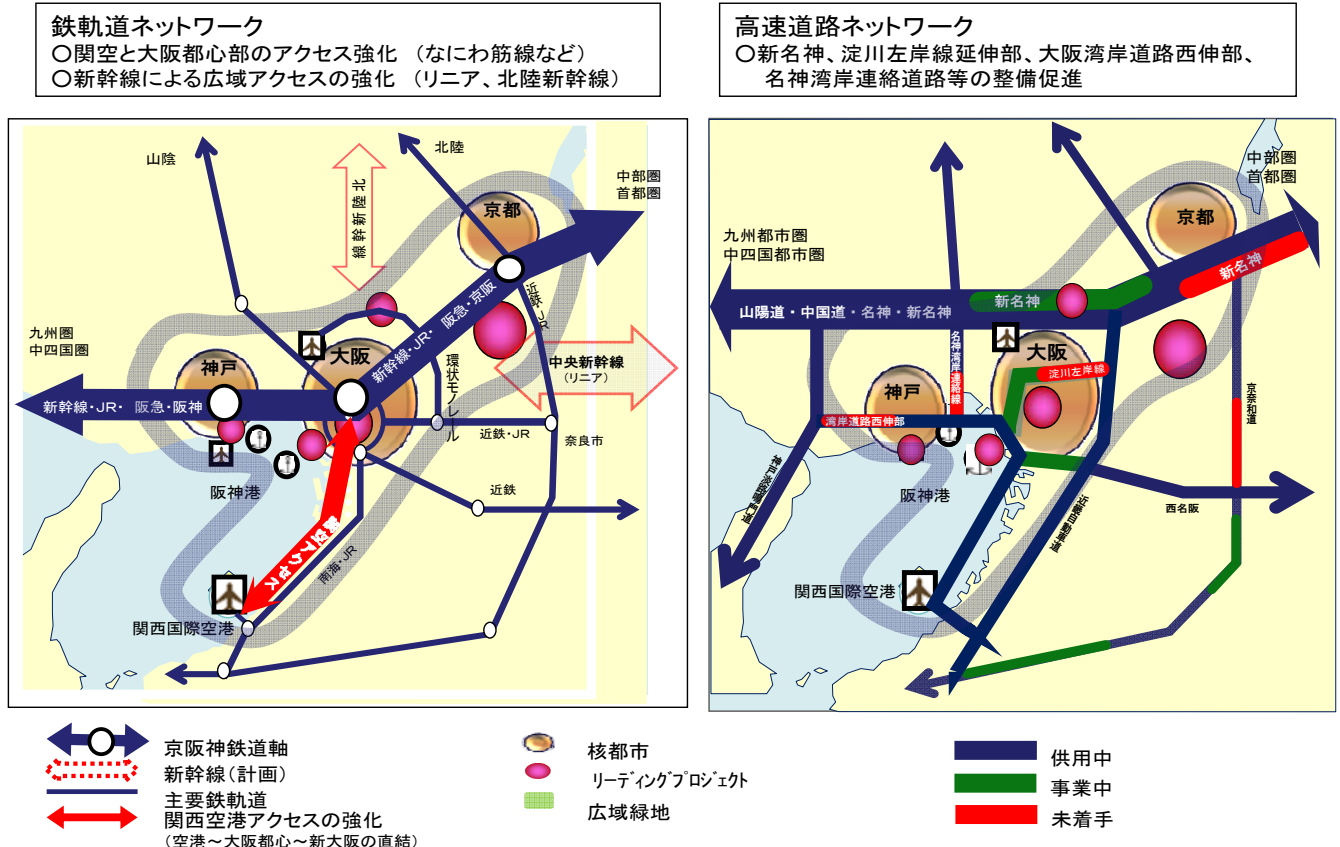
一体的な大都市圏形成の基盤は、広域交通インフラであるが、関西にはまだ不十分な箇所が残されている。鉄道については、関西国際空港と都心部のアクセス利便性がまだ不十分であり、アクセス改善が大きく進んできた成田空港や羽田空港に比べてハンディを負っている。また、ネットワーク化されて初めて機能を十分に発揮できる性格を持つ高速道路においては、いわゆる「ミッシングリンク」が残されている。

昨年には国際港湾がハブ港として位置付けられたところであるが、関西三空港と併せてその機能の効果的活用に向けた取組みは、まだ始まったばかりである。

さらに、現在、国で整備方針が審議されている「リニア中央新幹線」も、我が国の国際競争力の向上させるための重要なインフラである。首都圏と関西圏の2大都市圏を結ぶことで、我が国の成長を牽引するものであることから、関西への早期整備を実現することが重要である。

都市圏の国際的な交流の促進と圏域内の拠点間連携の強化に向けて、重点的なネットワーク整備と有効活用を促進するため、広域的なインフラ運営体制のあり方についての検討が求められる。

図表Ⅱ-15 関西圏の広域道路・鉄道の整備課題箇所



注) 高速道路ネットワーク図で、東西国土軸の区間は、並行する路線（たとえば、名神と新名神）は束ねて表現しており、神戸以東の「供用中」は中国道・名神を示す



### 第3章 大都市圏都心（リージョン・コア）戦略

#### 1. リージョン・コアの位置づけと課題

##### (1) リージョン・コアの位置づけ

リージョン・コアは、大都市圏における雇用や業務・商業活動の中心である。リージョン・コアの定義は、一般的には通勤圏として把握され、都市圏内の地域からの通勤を多く吸引しているエリアがリージョン・コアと見なされる。

世界の大都市圏の中で関西大都市圏は、複数のリージョン・コアを持つという際立った特徴を有する。すなわち、大阪市、及び京都市・神戸市が広域的に通勤の中心となり、これら3市への通勤圏が重複しながら大都市圏を形成している。これら3市でも、実態的なリージョン・コアはその都心部であり、大阪市は概ねJR環状線に囲まれた都心6区、京都市は中京区・下京区、神戸市は中央区を中心とするエリア（都心部）がリージョン・コアである。これら3市の都心部の他、堺市、尼崎市、姫路市、大津市、奈良市などの都心部も雇用集積があるが、これらはサブ・リージョンのコアと見なせる。

以上より、関西大都市圏のリージョン・コアは、最も影響力の広い大阪市都心部を主核、京都市都心部、神戸市都心部を副核とし、さらに堺市都心部等の地域核から成っていると捉えられる。

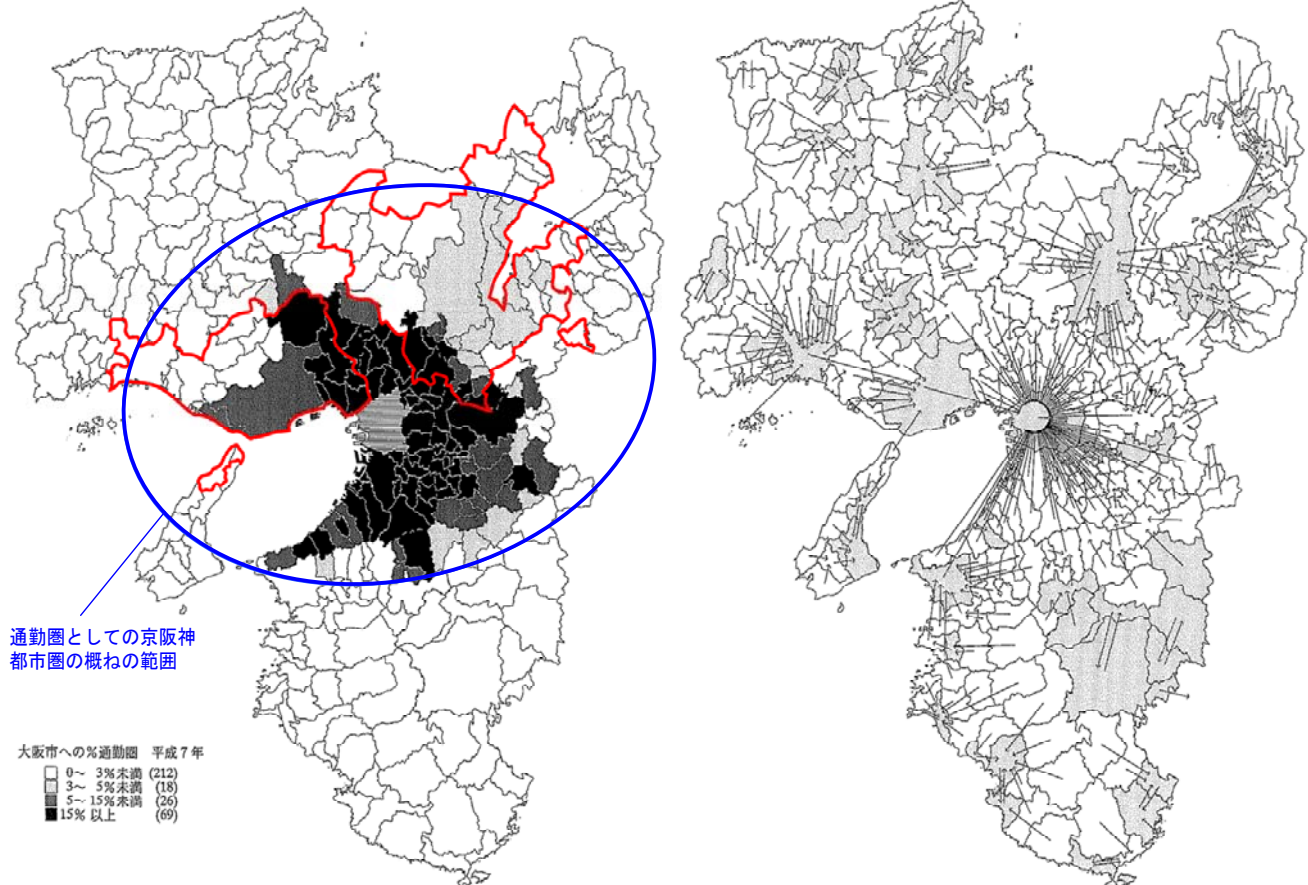
図表Ⅲ-1 通勤圏からみたリージョン・コアの捉え方

##### 【捉え方1 母都市への%通勤圏】

・各市町村発生の通勤者に占める母都市への通勤割合。3%、5%が目安。ベースは大阪市着目、赤線は京都市、神戸市への3%通勤圏

##### 【捉え方2 通勤優着圏】

・各市町村発生の通勤のうち最も量が多い相手市町村を図示  
・網掛けは、昼間人口が夜間人口を上回る市町村



## (2) リージョン・コアの課題

リージョン・コアは、大都市圏の雇用や都市活動の拠点であるとともに、鉄道を始めとする交通ネットワークの要であり、国内外からの来訪者にとっては関西大都市圏の「顔」となる地域である。たとえば、「ニューヨーク」の場合、摩天楼が聳え多くの人が行き交うマンハッタン（あるいはタイムズ・スクエア）をイメージする。リージョン・コアは、都市機能の集積拠点、交通ネットワークの要であるだけでなく、大都市圏の「顔」として、景観的にも環境的にも質が高く、賑わいを楽しめる都市空間を備えていることが必要である。「来訪者にとっても魅力ある、世界レベルの都心空間・環境」という考え方は、最近、ニューヨーク、ロンドン、パリなど海外の大都市圏のリージョン・コアにおいて重視されている観点であり、これらの大都市圏のコアと伍せるような都心空間づくりが、関西大都市圏の国際競争力向上に向けた戦略的な課題である。

また、多核的なコアを有する関西大都市圏特有の課題としては、それぞれのコアがそれぞれの個性を明確にしていくことがある。コアを複数持つということは、一核型の都市圏に比べ、リージョン・コアの求心性が弱くならざるを得ない短所もあるが、逆に個性を持ったコアが複数あることによって、大都市圏の魅力を多様化できる長所がある。したがって、関西圏の3つのリージョン・コアは、機能的にフルセット志向の都心を目指すのではなく、競争的連携のもとで、それぞれの個性を磨いていくべきである。例えば、神戸に住み、大阪で働き、休日は京都を散策するといった3都物語的な行動がイメージされる。

大阪市都心部は、主核として業務機能等の一定のフルセット的集積を目指すものの、中之島などの水の空間、3都心中最も完備した街路空間の活用等によって魅力ある都市空間が形成される。また、京都市都心部は歴史的な環境や自然との共生、大学が集積するアカデミックな雰囲気、伝統産業やベンチャー企業の集積などを活かし、関西の歴史文化や若者都心が形成される。さらに、神戸市都心部は海と山に近接した特長や国際性を持つ施設集積を活かし、国際交易と国際居住を中心とした都心が形成される。

図表Ⅲ-2 ニューヨーク都心部の空間・賑わい例（2008年秋）

■ 夕方のタイムズ・スクエアの賑わい



■ 平日・昼食時のブライアントパークの寛ぎ

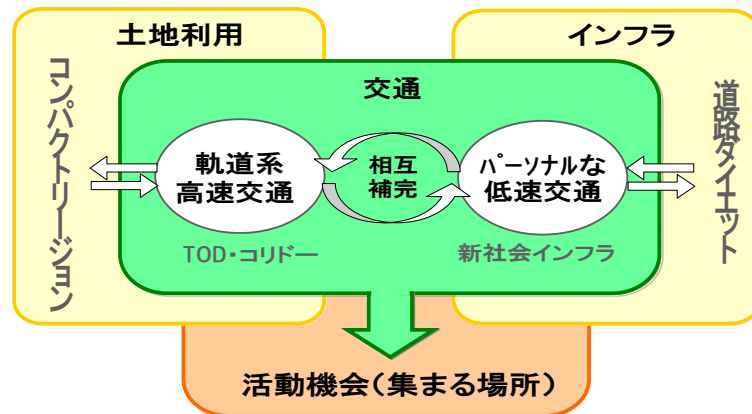


## 2. リージョン・コアにふさわしい都心整備の目標

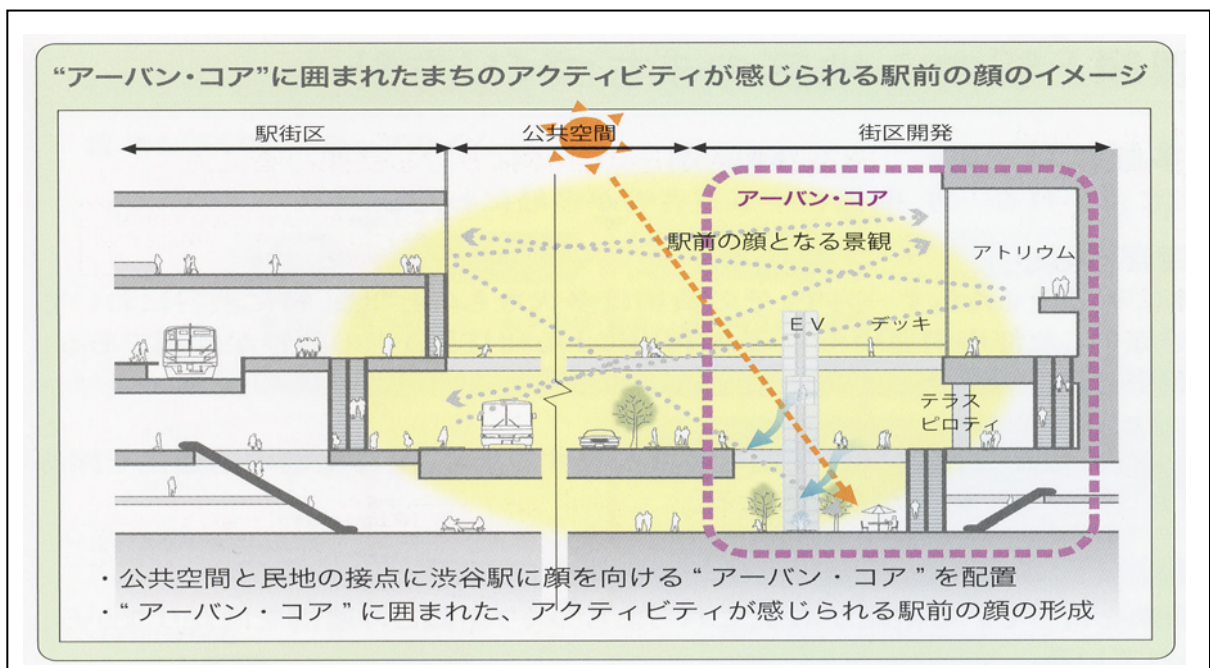
リージョン・コアにふさわしい都市機能集積、都市空間形成を進めるためには、都市圏の「顔」として相応しい質の高い空間づくり、丁寧で緻密な都市再生や人に優しい歩行空間づくりが求められる。快適な都市づくりを行うとともに、音、光や映像などによる芸術性や国際的な要素を兼ね備えた創造性豊かな都市空間づくりを行うことにより、多様な新しい産業の創出やクリエイティブな人材活動が誘発され、雇用促進や国際的な集客促進など都心の活性化に繋げていくことが重要である。

さらに、少子高齢化・人口減少などの社会構造の変化に対応した、土地利用のコンパクト化・集約化、道路ダイエット（車道を狭め歩道を拡幅すること）、公共交通優先の交通へのシフトや弱者対応へのモーダルシフト（人や地球にやさしい交通輸送へ転換すること）による新たな都市づくりが求められる。

図表Ⅲ-3 都市構造コンパクト化と新社会インフラ活用による「集まる場」の強化  
（第3回研究会 香川大学土井健司教授資料より）



図表Ⅲ-4 アクティビティを感じる3Dの都市空間事例  
（第2回研究会 岸井隆幸教授資料より）



### 3. リージョン・コア整備の方向 ～都心における施策の方向～

大都市圏が我が国の国際競争力向上の主役を果たすべきであるとすれば、大都市圏を大都市圏ならしめる由縁であるリージョン・コアの強化も、我が国の国際競争力向上の上で、国家戦略的に重要な位置づけを持っている。

国においては、新成長戦略の推進に向けて、国際競争力を持った都市づくりに資するため、規制緩和・国からの支援措置強化を盛り込んだ、都市再生特別措置法の延伸・前倒し改正、総合特区法の制定を予定している。法改正・制定が予定通り行われた場合、2011年度には、大都市の都心部に導入される「特定都市再生緊急整備地域」、「国際戦略総合特区」が、大阪都心部の大阪駅周辺地区等に適用されることが予想される。こうした動きを踏まえ、以下では大阪都心部を例に挙げながら、リージョン・コア整備に向けた方向性を示す。

#### (1) 質の高い都市空間づくりの促進

大都市圏の「顔」にふさわしい都市空間を形成するため、都心市街地の更新と景観に配慮した街並み形成を誘導するとともに、街路空間や公開空地等のパブリックな空間を活用・再生して、歩く楽しみづくり、賑わいづくり、花と緑等の景観づくりなどを進める。

街路空間をクルマ中心ではなく人間（歩行者・自転車）重視の空間に再生していく取り組みは、海外でも開始されており、たとえば、ニューヨーク市のブロードウェイの取り組みが、「World Class Street」（図表Ⅲ－４）とネーミングされているように、まさに国際都市間競争を視野に入れた施策と位置づけられている。

大阪市都心部は、公共交通への転換等によって自動車交通量が減少し、街路空間の断面再配分（道路ダイエット：車道を狭め歩道を拡幅すること）を行い得る環境が現出している。よって、かねてから検討されている御堂筋の再生を具体化するとともに、大阪駅周辺や難波駅周辺のようなターミナル地区における街路空間の歩行者への開放を促進すべきである。なお、京都市でも、四条通りの歩行者空間拡張に係る取り組み（社会実験）を開始している。

この際、賑わい・美観づくりのために民間が歩道空間活用を行うには道路法や道路交通法上の制約があり、地域の実情に応じた規制緩和が必要である。また、民間敷地内の公共的空間である公開空地等も、イベント等賑わい創出活動に一定の制限がかけられていることから、その緩和を進める必要がある。

国際性を持ったリージョン・コアには、世界から多くのビジネスパーソンや観光客、あるいは誘致した外国企業の社員が来訪・居住することになる。こうした外国人の来訪・居住を促進するとともに投資を誘発していくためには、都市型観光資源の発掘や外国人が安心して居住できる環境づくりが必要である。

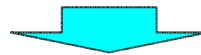
海外からの来訪者にとって、街歩きの快適性、交通機関の利便性を高めるために、多言語型案内システムなどの充実、交通機関や都市間での標識やシステムの統一を図ることが求められる。併せて、国際的な医療サービス、教育サービス環境を拡充するため、規制が制約となっているものについては、規制緩和を促進させることが求められる。

図表Ⅲ-5 ニューヨーク/ブロードウェイでの街路断面再配分の事例

■World Class Street 戦略目次



■ブロードウェイ中間部の整備例



■タイムズ・スクエア付近の歩行者優先化（2009年の社会実験中の写真）



ニューヨーク市 DOT の HP より <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/broadway.shtml>

### 【低炭素型都心のモデルとなる交通・空間・産業づくり】

都心部は、集積している都市機能量が膨大であるだけにCO<sub>2</sub>の発生量も多く、大都市圏全体のCO<sub>2</sub>削減における都心部の責任は大きい。このため、リージョン・コアでは、都市圏のCO<sub>2</sub>削減のモデルとなるような、低炭素型まちづくりに取り組む必要がある。

都心環境の空間的再生では、世界的にはソウルの清溪川やボストンのBIG DIGのように、高速道路を水と緑の空間に再生するといった大胆な取り組み事例も見られる。(図表Ⅲ—5)

図表Ⅲ-6 都心内での水と緑空間の大規模な再生事例 写真は日本大学岸井教授講演資料

ソウル・清溪川

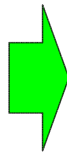
BEFORE



AFTER



ボストン・BIG DIG



交通分野では、自動車への依存の低下をさらに推進することが必要である。そのためには、駐車場総量のコントロールによる流入自動車の抑制又は効率化、都心内の短距離移動をクルマに頼らずに済むようなエコ・コミュニティバス、コミュニティ・サイクル(都心型のレンタサイクル)の導入や歩き易い歩行者ネットワークの充実等を検討すべきである。なお、コミュニティ・サイクルは、2007年のパリでの導入(Velib)をはじめ、ロンドンでは2010年、ニューヨークでも2012年に導入(Bike-Share)が予定されるなど、世界のリージョン・コアのブームとなっている。

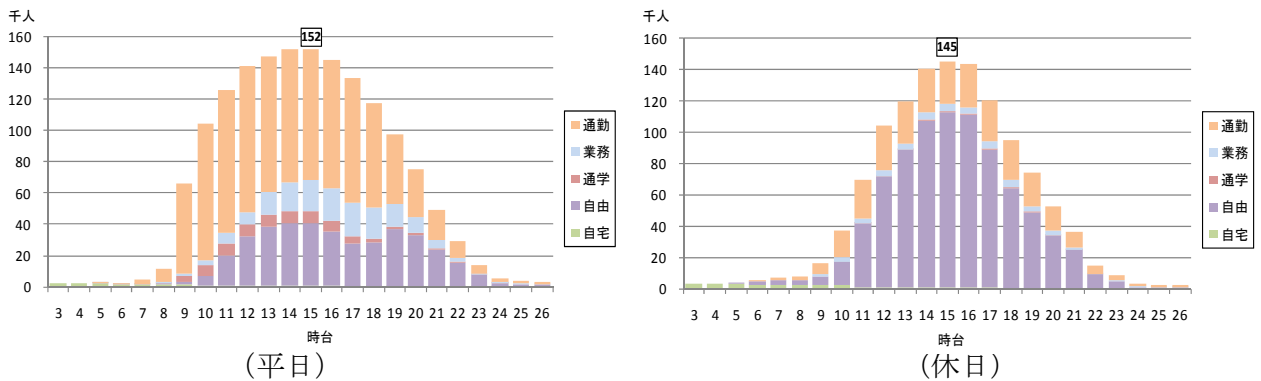
### (2) 国際的な集客拠点としての拠点ターミナルの機能強化と周辺空間改善

大阪の梅田、難波などのような、多くの鉄道路線が集中しその周辺に大きな商業集積があるような拠点ターミナル地区は、海外の大都市圏ではあまりみられないものであり、関西圏の交通の自動車依存の低さ、都市構造のコンパクトさの背景となっている貴重な拠点地区である。

梅田ではオフィス機能集積によって休日の来訪者が少ない都心にあつて、平日も休日も変わらない来訪者を集めている特性がある。

こうした拠点ターミナル地区の特性を活かして、リージョン・コアを活性化するとともに、インバウンドや集客力を高めるため、関西国際空港や新幹線への高速な鉄道アクセスの強化や交通ターミナルとしての利便性・機能性の向上を図る必要がある。さらにターミナル周辺エリアの建築空間・公共空間と一体的となったまちづくりや広域なインフォメーション機能の強化により、関西都市圏の交通の要（かなめ）機能だけでなく、リージョン・コアとして活気や賑わいのある高度な拠点づくりを目指すべきである。

図表Ⅲ-7 梅田周辺エリアにおける時刻帯別滞留者数（2000年パーソントリップ調査結果）



注) 概ね国道2号(南)、新御堂筋(東)、国道176号等(北)、なにわ筋(西)に囲まれたエリアに、何らかの目的を持って来訪し、各時刻帯の正時に滞留している人数(地区を通過するだけの人は含まない)

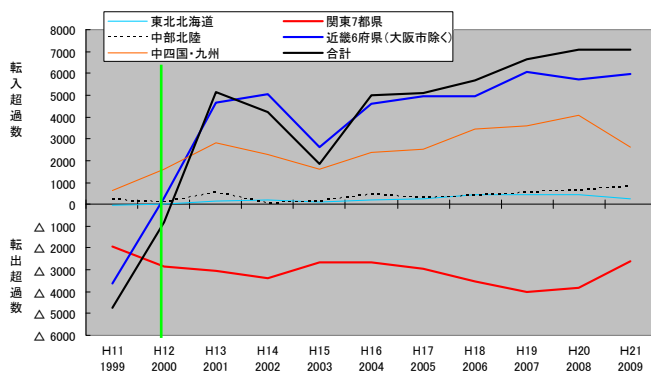
### (3) 都市圏構造コンパクト化の拠点としての都心居住の促進

大阪の都心では人口回帰が始まり、都市圏構造コンパクト化の受け皿となっている。今後、都市圏構造コンパクト化のさらなる促進に向けて、人口流入とその定着を図るため、都心の居住環境の一層の改善が必要となる。

これまで大阪の都心は土地利用が業務系に特化してきたため、生活サービス等の面で都心の居住環境は必ずしも良好でない。世界のリージョン・コアの中で最も都心居住が定着しているのはパリであるが、大阪都心もさらなる都心居住を目指すべきである。

その観点から、都心部の老朽化したオフィスビル等の住宅転用を戦略的に進めるとともに、生活サービス機能等の充実を図ることが必要である。つまり、都心居住者が居心地よく過ごせるためのオープンカフェや公園といったサードプレイス(Third Place: 日常を忘れて寛げる第3の場所)を充実させ、都心のQOL(Quality of Life: 生活の質)を高めることが必要である。

図表Ⅲ-8 大阪市の人口流入超過量(社会移動)と相手地域の推移



転入超過数(=転出超過)	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
東北北海道	-52	24	173	220	109	190	234	444	434	427	248
関東7都県	-1,950	-2,827	-3,069	-3,375	-2,654	-2,675	-2,936	-3,546	-4,028	-3,835	-2,612
中部北陸	224	95	544	63	136	449	306	385	539	658	853
近畿6府県(大阪市内除く)	-3,640	287	4,644	5,044	2,633	4,628	4,962	4,954	6,077	5,735	5,965
(うち大阪府下)	(-1,827)	(57)	(3,039)	(3,090)	(906)	(2,002)	(2,349)	(1,933)	(2,315)	(2,191)	(2,298)
中四国	656	1,605	2,826	2,265	1,629	2,386	2,525	3,431	3,605	4,079	2,619
合計	-4,762	-816	5,118	4,217	1,853	4,978	5,091	5,668	6,627	7,064	7,073

データの出所: 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

(外国人登録者は含まない。地域間移動データは大阪市計しか掲載されていないが、市内の人口流入超過の大半は都心6区で発生)

#### (4) 「新しい公共」による都心環境改善への取組みの促進

リージョン・コアの環境改善は、行政任せでは為し得ない。リージョン・コアを舞台として活躍すべき住民や民間企業等が、自らの意思や発意に沿ってその環境づくりを為すべきと考えるからである。

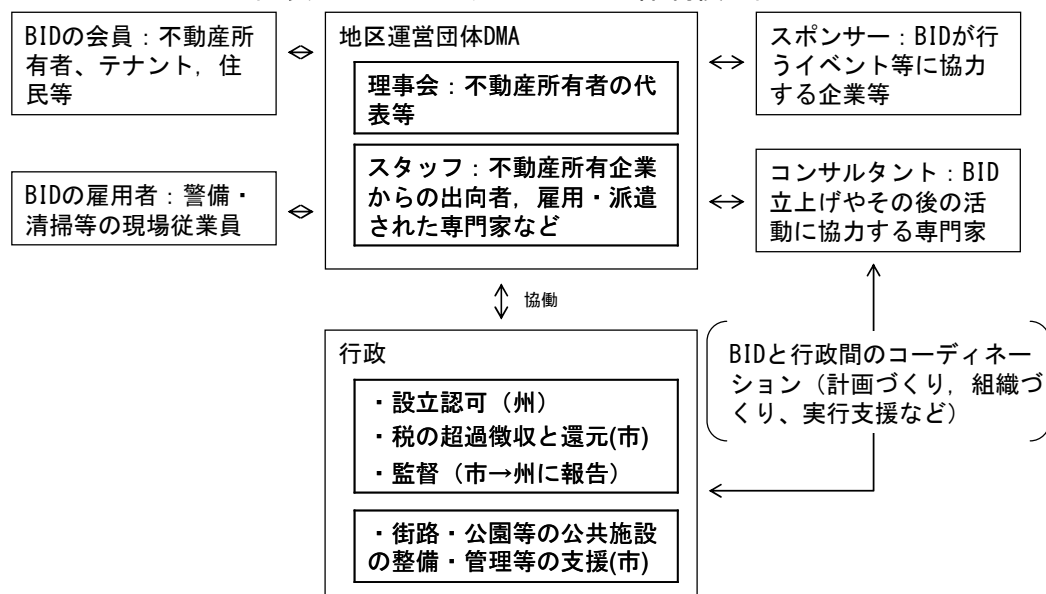
都心部における官民連携型のまちづくりは、諸外国の都心部では仕組み的にも先行している。その代表例は、アメリカ発祥で、カナダ、イギリスなどでも導入されているB I D (Business Improvement District : 都心環境改善特区 (意識)) である。B I Dの基本的な仕組みは、あるエリアの不動産所有者等が、その地区の街路環境の改善、防犯、プロモーション等を行うための非営利団体を立上げ、市による不動産税の超過徴収の還付を団体が受けて、それを活動の原資としてまちづくり活動にあたる。(記述はアメリカの場合。イギリスは事業税となる)。ニューヨーク市では60を越えるB I Dが設立されており、合計の事業量は年間100億円に達し、活動に充てる収入の8割が超過徴収された税金の還付 (Assessment) である。

B I Dの中心的活动は、街路の歩道空間の活用・防犯等であるが、図表Ⅲ-4(P22)に示したとおり、ブロードウェイの街路空間再生では、市の事業として拡幅された歩道空間の事後の活用・管理を、民間団体であるB I Dが受け持っている。まさに官民連携による取組みの好事例と言える。

この仕組みは、寄付の風土が定着し (仕組みも含め)、タックスペイヤー意識 (税金を払うなら元を取る) の高いアメリカ流の色彩が濃いものであり、我が国にそのまま導入できるとは考えられない。しかし、こうした官民連携型のまちづくり方式のコンセプトは参考とすべきであろう。

国における新成長戦略において、「新しい公共」や「PPP : Public Private Partnerships」の促進が謳われ、仕組みに関する検討も行われている。この期を捉えて、関西においても「関西版B I D」のあり方を検討し提案していくことが必要である。

図表Ⅲ-9 アメリカのBIDの体制模式図





## 第4章 災害に強い大都市圏と都心（リージョン・コア）の構築

### 1. 関西都市圏における防災について

近年、日本のみならず世界の大都市において、気候変動や地震などの天災による都市機能の麻痺が頻発している。

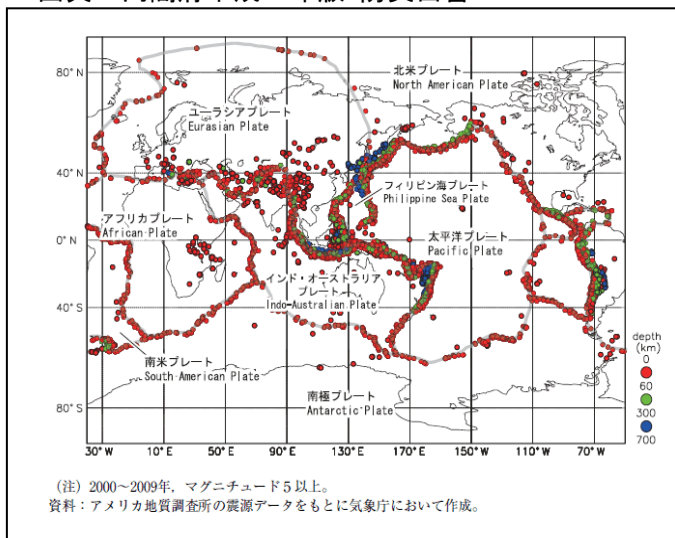
とりわけ我が国は、自然的条件から、地震、台風、豪雨、土砂災害、津波、火山噴火、豪雪などによる災害が発生しやすい国土であり、マグニチュード6以上の地震回数は、世界全体の約2割を占める（平成22年版 防災白書）。なかでも京阪神地域は、災害を受けやすいゼロメートル地帯や土砂災害を受けやすい脆弱な山麓部に住宅地や産業が集積しており、戦後間もなく建設された密集市街地や狭隘な道路も多く存在する。また、阪神淡路大震災の経験を通じて、人口や都市機能の集積する大都市は脆く、災害対策として、ライフラインである道路、上下水道、通信、電気などインフラ整備の重要性を学んだ。このため、阪神淡路大震災後、関西各地では、都市防災の観点から、リダンダンシー（Redundancy：インフラの代替機能、バックアップ機能）という考え方のもと、防災公園、備蓄倉庫、耐震貯水槽、情報通信施設、高架道路など構造物の耐震補強、山麓線道路などの幹線道路などの整備が進められた。

関西大都市圏においては、これまでの教訓や災害リスク情報を分析し、防災リスクの高いところを避けて都市機能を配置することや、交通結節点周辺、集積度の高い市街地等の防災面において高い安全性が求められる地区の安全性を向上させることにより、災害に強い都市づくり、国際都市として戦える都市づくりを目指すことが重要である。

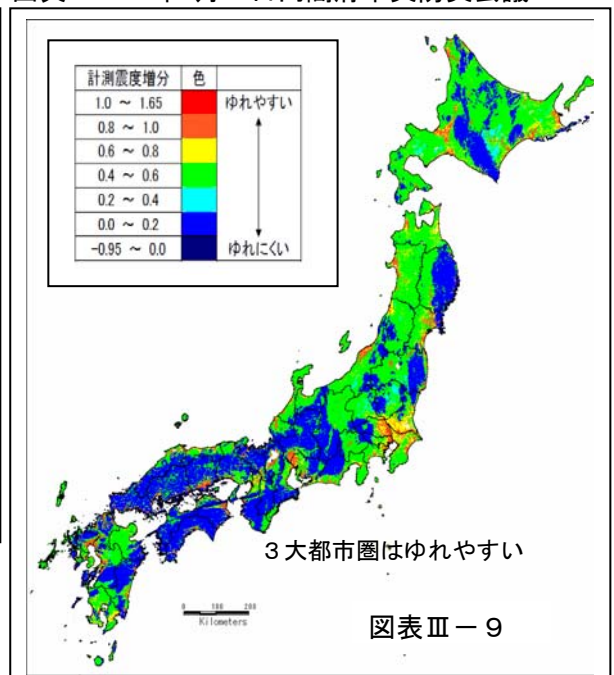
さらに国土形成における危機管理の面からも、国家に関する中枢機能については、3大都市圏へのバックアップ機能を備えることが必要である。また、経済・産業活動においても、国や行政の公表する防災情報に基づき、本社機能、製造機能、研究機能を災害リスクの少ない場所に配置することや中枢機能をバックアップするような取組みが必要である。

出典：内閣府平成22年版 防災白書

出典：2005年7月19日内閣府中央防災会議



図表Ⅳ－1 世界の地震分布とプレート



図表Ⅲ－9

図表Ⅳ－2 地表地盤のゆれやすさ全国マップ

深部（基盤）に対して地表のゆれが大きくなる割合（計測震度増分）

## 2. 多核連携・重層型の都市構造を活かした災害に強い大都市圏の形成

多核連携型の都市圏であるということは、都市間相互のバックアップが可能となる。大都市圏のかなりのエリアが被災しても、都市圏全体としての活力低下は最小限に抑止できる。阪神淡路大震災時においても、被災した多くの企業や居住者が神戸から大阪、京都などへ一時避難するとともに、豊富な物資が大阪や京都から大規模に支援され、神戸のバックアップ機能を担うことができた。これは、一極集中するパリ都市圏や東京都市圏にはない特徴である。

また、拠点開発においても、神戸医療産業都市、北大阪・彩都、けいはんな等も、多核的にリンケージしており、1つのエリアがダメージを受けても、それを都市圏全体でバックアップできる構造となっている。

こういった多核連携型の特徴を活かし、西日本全体の要となる関西大都市圏においては、ライフラインの強化とともに、多核連携を支える公共交通の強化が重要であり、私鉄、JR、地下鉄の相互乗り入れや、交通移動のバリアフリー化、交通ネットワークのバックアップ化などに取り組むべきである。

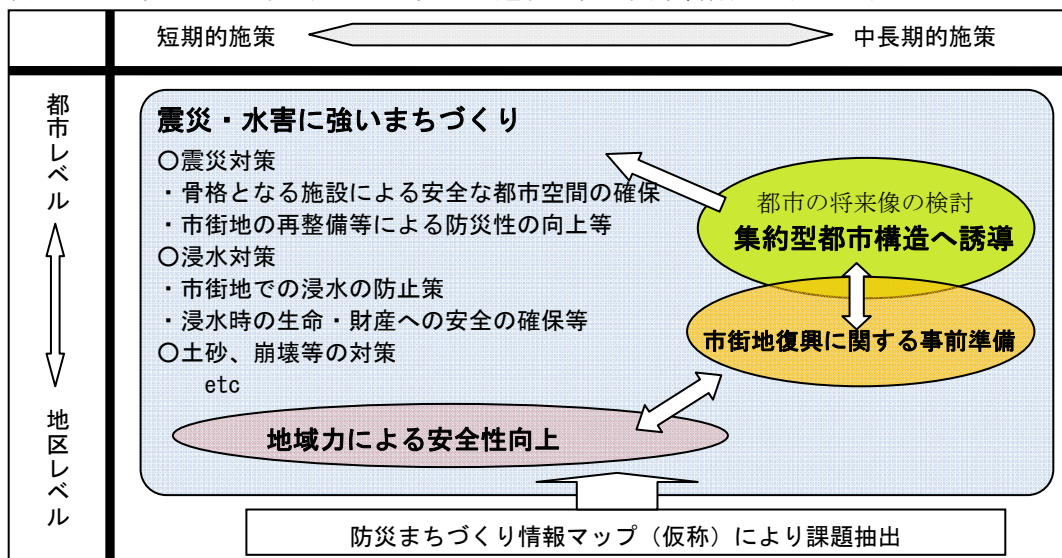
## 3. リージョン・コアにおける都市防災について

都心空間づくりの仕組みとして提案しているB I Dは、地域の企業と居住者が組織化することにより、警備、清掃、賑わい、景観など様々な都市の管理を官民連携で行っている。このB I Dの仕組みを活用した、地域の自主防災体制を構築することで、都心の弱みである居住者の少ない夜間での救援活動や昼間時に多い勤労者の帰宅問題などの支援も可能となり、都心における安全・安心なまちづくりの向上に寄与できる。

また、交通面からは、自動車に過度に頼らない公共交通優先の交通システムづくりや街路空間の再編（道路ダイエット）は、道路の渋滞緩和、車両火災の連鎖抑止、緊急輸送路・安全な屋外避難空間・避難ルートの確保に有効である。さらに、拠点ターミナルの機能強化と周辺空間改善は、ターミナル地区に集中する帰宅困難者の収容や安心して待機できる空間づくりに繋がる。

これらのことから防災強化の観点からも、新しい公共によるまちづくりのB I Dや公共交通優先のネットワーク、ターミナル拠点の機能強化の取組みが重要である。

図表IV-3 出典：2011年2月17日 国土交通省 社会資本審議会 安全・安心のまちづくり小委員会



## 第5章 今後の取組みに向けた課題 ～関西都市圏における都市施策の提案～

研究活動のまとめとして、今後、取り組むべき、関西都市圏における都市づくりを推進するための施策課題について、以下のように提案する。

### 1. 大都市圏戦略について

本研究会では、将来の人口減少化、少子高齢化等を見据え、関西大都市圏の多核重層型都市圏としての特徴を活かし、京阪神都市圏に、都市機能や交通機能を選択・集中する「スマートシェイプアップ」を目指すべきとした。

また、2010年6月の国の成長戦略の閣議決定を受け、大都市圏戦略を検討するため、国土審議会 国土形成検討委員会が発足し関経連もメンバーとして参画した。

議論を積み重ねた結果、2011年2月、国の大都市圏戦略の具体化に向け検討すべき方向性がまとめられたところである。

その内容は、「我が国の大都市圏戦略は、国際競争力の強化に向け、首都圏、中部圏、関西圏の3大都市圏が国の成長エンジンになるため、その圏域の特性を活かした喫緊の課題に重点化し、優先的に取り組む具体的施策について、官民による法定協議会を設置して検討する。」というものである。

このような国の大都市圏戦略の国際競争力の具体化に向けた動き、また、災害に強い、安全・安心な都市圏を形成するため、関西大都市圏として次のような取組みが重要である。

#### (1) 関西大都市圏として優先的に整備すべき都市機能の具体化

国際競争力強化に向け、重点的、優先的に行う施策として、国土審議会では、次のような例が示された。

- ①国際ゲートウェイ機能の充実にに向けた基幹インフラの整備方針、ならびにそれらの整備と連動した物流機能の強化や土地利用の転換するための施策
- ②国際見本市や国際コンベンションの誘致に向けた機能強化等ビジネス機会を拡大するための施策
- ③グローバル企業、R & D機能(Research & Development : 研究開発)、高度人材等を誘致するための施策等

これらを参考にしつつ、京阪神都市圏として国際競争力を強化するため、喫緊に必要な都市整備施策である、拠点開発、都市基盤インフラ、都市機能、産業・人材の誘致、広域的な視点によるインフォメーション機能の充実等の具体的内容の整理や優先順位を持った整備方針を整理することが必要である。

#### (2) 安全・安心な関西大都市圏の形成

関西都市圏の特徴である多核連携型は、京都、大阪、神戸の都市圏並びに拠点開発が相互に都市機能をバックアップできる都市構造である。これを活かして、災害に強く、安全・安心な都市圏とするため、災害リスクのないエリアへの都市機能の配置、ライフラインなどの都市機能のリダンダンシー、交通拠点となる市街地における高い安全性の確保などの検討が重要である。

### (3) 多核・重層化する都市機能を強化する取組み

関西都市圏として、多核・重層化する都市機能を連携・分担することにより、その強みをさらに強化するための取組みが重要である。

関西都市圏における防災、観光、産業、広域インフラなどを協働で推進する主体として、2010年12月に設立した関西広域連合の果たす役割は、今後は大いに期待できる。しかしながらまだ初期段階であるため、今すぐに担うことは困難であると思われる。したがって、関西の大都市圏戦略を検討する法定協議会等に、国、公共団体等とともに経済界も積極的に参画し、都市圏全体の推進を図ることが重要である。

## 2. 都心におけるまちづくりについて

都心におけるまちづくりは、快適な都市環境、アイデンティティ、ホスピタリティを兼ね備えた、市民が誇れる集客力のある都市、安全・安心な都市とするため、ハード面における都市基盤整備とソフト面における人に優しい仕組みが重要であり、次のような取組みが求められる。

### (1) 「新しい公共」によるまちづくり

本報告書では、魅力ある都市づくり活動の事例として、アメリカのB I D (Business Improvement District : 都心環境改善特区) を取り上げた。この手法は、住民が行うまちづくり活動に税金を導入するなど、従来、我が国で行っているTMO活動 (Town Management Organization : 中心市街地における商業・まちづくりを運営・管理する機関) より先進性をもった活動をしている。しかし、関西の都市において、その導入を直ちに行うことは困難であるため、わが国での既存TMOなどの事例とB I Dの比較、まちづくり活動資金の調達方法やアクションプランなどを検討することにより、関西における「新しい公共」によるまちづくりの仕組みを構築する必要がある。

### (2) 都心における防災の強化

災害時における都心の弱点である交通機能の停止による帰宅困難者問題や被災者の支援等を克服するため、都市の自主防災を担う体制として官民(公共団体、企業、住民) が連携した新しい公共によるまちづくり (B I D) が有効であることから、その構築に向けた検討が重要である。併せて、拠点ターミナルにおける防災スペースの確保や公共交通ネットワークの災害時のバックアップ機能の検討も急務である。

### (3) コンパクトな土地利用と公共交通優先のまちづくり

将来の社会構造の変化に対応した、都市の土地利用のコンパクト化と公共交通を優先する都市づくりを行うことにより、Q O L ( Quality of Life : 生活の質) が高まる。このような観点から、京阪神都市軸としてスマートシェイプアップすることとしているが、このことが関係者の共通認識となるよう、さらに検討を行い、今後策定される関西の大都市戦略の中に位置づけることが重要である。



## 參考資料



## 1 用語の解説

用 語	解 説
Coopetitive (コペテイティブ)	協力的競争。Cooperative（協同組合）と Competition（競争）の造語 米国のダラスの 50 程の自治体は協同化し、Coopetitive の精神で企業に情報開示して企業に都市を選定させた結果、都市圏全体の都市力が向上している。企業誘致を協力しつつ都市間競争している
モーダルシフト	Modal Shift 人や地球に優しい交通輸送へ転換すること
B I D	Business Improvement District 都心環境改善特区
サードプレイス	Third Place 日常を忘れて寛げる第 3 の場、道路上のオープンカフェなど
Q O L	Quality of Life 生活の質（環境、快適性、利便性、経済活動、安全安心）
D M A	District Management Association 地区管理協会
T M O	Town Management Organization 中心市街地における商業・まちづくりを運営・管理する機関
T O D	Transit Oriented Development 公共交通優先の都市計画
ロードプライシング	Road Pricing 自動車への課金などにより交通量を制限すること
道路ダイエット	人や環境に優しい「車道の歩道化」、 自動車交通を減少させ街路空間の用途転換を図ること
リダンダンシー	Redundancy インフラの代替機能、バックアップ機能



## 2. メンバーリスト

### 【主 査】

京都府立大学 公共政策学部 教授 青 山 公 三

### 【アドバイザー】

地域・交通計画研究所 代表取締役 所長 斎 藤 道 雄

### 【座 長】

竹中工務店 プロジェクト開発推進本部 副本部長（西日本担当） 高 梨 雄二郎

### 【幹 事】

関西経済連合会 理事 櫻 内 亮 久

### 【メンバー】

大阪ガス 理事 近畿圏部長 稲 村 栄 一

関西電力 地域共生・広報室 都市再生プロジェクトチーム部長 北 野 剛 人

サントリー文化財団 上席研究フェロー 佐 藤 友美子

都市再生機構 都市再生業務部長 瀬 渡 比呂志

阪急電鉄 取締役 不動産事業本部 副本部長 諸 富 隆 一

三井住友銀行 経営企画部 金融調査室 次長 伊 藤 誠 治

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング 研究開発第1部 部長 保志場 国 夫

竹中工務店 プロジェクト開発推進本部 西日本3グループ グループリーダー 課長 中 村 洋 平

竹中工務店 プロジェクト開発推進本部 西日本3グループ 課長 橋 岡 佳 令

竹中工務店 プロジェクト開発推進本部 西日本3グループ 課長代理 黒 川 賢 一

### 【事務局】

関西経済連合会 地域連携部長 神 田 彰

関西経済連合会 地域連携部次長 佐 野 由 美

関西経済連合会 地域連携部参与 山 下 篤 樹

関西経済連合会 地域連携部副参与 松 本 史 守

以上 18名

(2011年3月31日現在)

### 3. 会合開催等の実績

<p>第1回 2010. 6. 8</p>	<p>①研究会設置趣旨 ②国の成長戦略の動き ③青山教授（京都府立大学） 「大都市圏政策の背景と検討課題」 ④斎藤所長（地域交通計画研究所） 「海外の広域計画の取り組み事例」</p>
<p>第2回 2010. 7. 20</p>	<p>①第1回研究会を踏まえた今後の議論の方向性と新成長戦略について ②岸井教授（日本大学） 「都市政策の動きとメガリージョンの都市空間について」</p>
<p>第3回 2010. 8. 23</p>	<p>①土井教授（香川大学） 「プレスマーケティングを活用した広域圏戦略の事例」 ②意見交換</p>
<p>第4回 2010. 9. 13</p>	<p>研究会メンバーによる意見交換 テーマ1 「関西らしい都市づくりとして、特色とすべきテーマは何を考 えるか」 テーマ2 「未来に向けて、どのような都心の魅力を創造すべきか」 テーマ3 「どのようにすれば、関西の都市の連携がはかれるか」</p>
<p>第5回 2010. 11. 30</p>	<p>①国の大都市圏制度の動きについて ②研究会のとりまとめについて</p>
<p>第6回 2011. 1. 25</p>	<p>①国の大都市圏制度の動きについて ②報告書素案の検討</p>
<p>都市創造・文化 ・観光委員会 2010. 10. 26</p>	<p>青山教授講演 「ニューヨーク及び米国各地の観光政策から関西の都市創造を 考える」</p>

## 関西都市圏における都市施策の調査研究

---

発行日 2011年4月

発行所 公益社団法人 関西経済連合会

〒530-6691 大阪市北区中之島 6-2-27

中之島センタービル 30階

お問合せ先 地域連携部

TEL:06-6441-0107 FAX:06-6441-0443

---

印刷：東洋紙業高速印刷株式会社