

「新総合計画策定懇話会」第3回経済部会

## 検討シート

項目	施策名	ページ
活力を高める インフラ整備	幹線道路ネットワークの整備	1
	幹線鉄道ネットワークの整備	3
	京都舞鶴港の整備	5
	地域公共交通ネットワークの確保	7
	活力あるまちづくり	9
産業・安心・ 基盤整備	関西文化学術研究都市	11

# 活力を高めるインフラ整備

## 幹線道路ネットワークの整備（高速道路、幹線道路、一般道路）

### 目指すべき将来像

#### 【20年後にありたい姿（長期ビジョン）】

- 府域と全国を繋ぐ安心で快適な信頼性の高い高速道路ネットワークが完成し、府域の産業、観光、生活等を支えています。
- 高速道路ネットワークを動脈とする幹線道路ネットワークにより、府内の各拠点、都市圏、隣接府県が結ばれています。
- 道路の老朽化対策、耐震対策、防災対策等が進捗し、災害等に対する万全の体制とメンテナンス体制が確立しています。

#### 【4年後に到達させたい状態（中期計画）】

- 府内の高速道路のミッシングリンクの解消と暫定2車線区間の4車線化を目標に整備が進展しています。
- 平成35年度の新名神高速道路の全線開通とともに、ICアクセス道路や地域間連絡道路、地域開発を支援する幹線道路の整備が進捗しています。
- 道路の老朽化対策、耐震対策、防災対策等が着実に進捗し、道路施設の信頼性が向上しています。

### 現状・課題

- 京都縦貫自動車道等の開通により、府内北端の京丹後市から南端の木津川市まで、府内140kmの高速道路ネットワークが形成されましたが、依然、高速道路のミッシングリンクや暫定2車線区間が存在し、物流・人流を支える信頼性の高い道路の整備が必要となっています。
  - ・府内の高速道路整備率 資料4 4頁
  - ・府内高速道路の暫定2車線区間延長 資料4 4頁
- 新名神の開通が平成35年度に予定されており、活発な民間開発の動きが見られているなか、高速道路の整備効果を府域全体にいきわたらせるため、ICアクセス道路をはじめ、地域の生活、企業活動、観光を支える一層の幹線道路ネットワークの整備が必要です。
- 隣接府県間を含む地域間幹線道路に幅員狭小区間が存在し、円滑な地域間交流をはじめ、原子力発電所事故時の円滑な避難等の阻害要因となっています。
  - ・府管理道路の2車線改良済区間延長 資料4 7頁
- 都市部における慢性的な交通渋滞、頻発する豪雨による通行規制や積雪による通行障害等、府民生活や経済活動に影響がでています。
- 道路施設の老朽化が進展しており、計画的な点検、補修等の実施や維持管理予算の拡充や平準化等、計画的な長寿命化対策が必要です。
  - ・京都府管理橋梁の年度別架設数 資料資料 9頁

### 対応方策

- 新名神高速道路、山陰近畿自動車道等のミッシングリンクの解消、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等の暫定2車線区間の4車線化の推進
- 国道9号（西立体、福知山道路）、24号（寺田拡幅、宇治木津線）、27号（西舞鶴道路）、163号（精華拡幅）等、直轄国道の整備促進
- 宇治木屋線犬打峠、宇治田原山手線、国道307号市辺～奈島、郷之口、山陰近畿自動車道各インター線等、インターアクセス道路整備推進
- 名神高速道路と京都高速道路をつなぐ京都南JCT、国道1号バイパス、国道9号バイパス等、京都都市圏のネットワーク強化
- 国道423号法貴バイパス、国道429号榎峠バイパス、綾部宮島線脇谷バイパス、小倉西舞鶴線白鳥トンネル等、地域間幹線道路の整備を推進
- 山城総合運動公園城陽線、東中央線、山手幹線等、城陽東部丘陵地や関西文化学術研究都市の開発等を支援する道路整備の推進
- 向島宇治線の踏切解消等の渋滞対策、冠水区間や雨量規制区間解消のための防災対策、耐震対策等の推進
- 道路施設長寿命化計画に基づく橋梁、トンネル、舗装、法面、照明等、道路施設の長寿命化対策の推進

## 対応方策を検討するに当たっての論点

### ① 府域の経済・産業を発展させる高速道路づくりをいかに進めるか。

- 新名神高速道路の平成35年度全線開通に向けた施策の促進
- 山陰近畿自動車道の整備促進
- 京都高速道路（仮称）京都南JCTの早期完成の促進
- 京都縦貫自動車道、京奈和自動車道の暫定2車線区間の4車線化の促進
- 舞鶴若狭自動車道（福知山IC～舞鶴西IC）の暫定2車線区間の4車線化整備の促進
- 京都縦貫自動車道のネクスコ西日本による一体管理等、より使いやすい料金への見直しの推進

### ② 高速道路のインパクトを最大化させる幹線道路ネットワークをいかに形成するか。

- 宇治木津線等、新名神高速道路のアクセス道路の整備促進
- 山陰近畿自動車道の供用開始にあわせたアクセス道路の整備推進
- 京都市と亀岡市、大津市を結ぶ国道バイパスや堀川通（国道1号）のバイパストンネル等、京都都市圏のネットワーク強化の推進
- 京都舞鶴港へのアクセス道路である国道27号西舞鶴道路や臨港道路上安久線の整備促進
- 関西文化学術研究都市や城陽東部丘陵地等地域開発を支援する道路整備の促進

### ③ 都市部の渋滞や豪雨・降雪に強い信頼の道路ネットワークづくりをいかに進めるか。

- 地震、台風、積雪等、自然災害に強い道路整備の促進
- 老朽化が進展する橋梁、トンネル等のインフラ施設の長寿命化の推進

数値目標の候補	単位	現状：2017年
府内の高速道路整備率	%	86
府内高速道路の暫定2車線区間延長	km	116
府管理道路の2車線改良済区間延長	km	1,375

# 活力を高めるインフラ整備

## 幹線鉄道ネットワークの整備(新幹線, リニア, JR在来線, 京都丹後鉄道)

### 目指すべき将来像

#### 【20年後にありたい姿(長期ビジョン)】

- リニア中央新幹線や北陸新幹線により京都と全国の拠点都市が新たな国土軸で結ばれるとともに、山陰新幹線の整備も進められています。
- JR山陰本線、片町線、奈良線、関西本線等、日常の暮らしを支え、高速鉄道ネットワークへのアクセスとなる鉄道ネットワークが形成されています。
- 京都丹後鉄道と京都都市圏、京都舞鶴港等とのネットワークが強化され、車両、駅舎等の整備が進み、世界中の観光客が憧れるローカル鉄道となっています。
- 府内全238駅のバリアフリー化と駅舎、駅前広場等の整備が進み、誰もが利用しやすく、安全で人に優しい鉄道環境が整っています。

#### 【4年後に到達させたい状態(中期計画)】

- リニア中央新幹線名古屋～大阪間、北陸新幹線敦賀～新大阪間の着工に向けた調査が進められています。
- JR奈良線高速化・複線化第二期事業が完成し、奈良線沿線地域が活気に満ちあふれています。
- 京都丹後鉄道の防災・長寿命化対策が進展し、安全性が向上するとともに、観光客等の利用により、乗降客数が増加しています。
- 日利用者3千人以上の全144駅のバリアフリー化と玉水駅、山城青谷駅、八木駅の駅舎整備、駅前広場整備が完成しています。

### 現状・課題

- 隣接府県において北陸新幹線、リニア中央新幹線等の高速鉄道ネットワークの整備が進展しており、府域におけるルート決定、早期開業、アクセス整備等が課題です。
- JR山陰本線、片町線、奈良線、関西本線等、鉄道ネットワークの一層の利便性、速達性の向上が必要です。
  - ・府域における鉄道の複線化率 資料4 14頁
- 京都丹後鉄道は、年々利用者が減少しており、利用促進の取組を進めるとともに、鉄道施設の老朽化対策と自然災害に脆弱な鉄道基盤の防災対策が喫緊の課題です。
  - ・京都丹後鉄道の乗車人数 資料4 16頁
- 高齢者や障がい者、外国人観光客等にとって利用しやすい鉄道駅舎の整備が求められています。
  - ・府域の鉄道駅舎等のバリアフリー化状況 資料4 16頁

### 対応方策

- リニア中央新幹線(名古屋～大阪間)、北陸新幹線(敦賀～大阪間)の早期開業促進と山陰新幹線の整備計画策定
- JR山陰本線、片町線、奈良線、関西本線の複線化等、日常の暮らしを支え、高速鉄道ネットワークへのアクセスとなる鉄道ネットワークの整備促進
- 京都丹後鉄道の魅力度アップ、利便性向上等、利用拡大と防災対策、老朽化対策等、安全対策の推進
- 鉄道駅舎のバリアフリー化、ホーム柵設置等の安全対策と駅前広場整備等、利便性向上の推進

## 対応方策を検討するに当たっての論点

### ① 高速鉄道網の整備をいかに進めるか。

- リニア中央新幹線（名古屋～大阪）の京都誘致と早期整備の促進
- 北陸新幹線（敦賀～大阪間）の整備促進
- 山陰新幹線の整備計画化の促進

### ② JR線の整備をいかに進めるか。

- JR山陰本線、片町線、奈良線、関西本線等の高速化・複線化の促進
- 駅舎改築や駅前広場整備による駅の利便性の向上
- 利用者の増加につながる取組
- 南部地域の鉄道網の充実強化についての調査研究

### ③ 京都丹後鉄道の安全性、快適性、利便性の向上に向けた取組をいかに進めるか。

- JRや沿線バス等事業者と連携したダイヤ再編
- WiFiやUSB電源を備えた快適な新車両の導入
- 地震、台風等に強い基盤整備と老朽化対策の推進
- 駅構内のバリアフリー化の推進
- インバウンドに対応した企画乗車券の造成や、海外に発信する観光プロモーションの実施

### ④ すべての利用者にとって安全で使いやすい駅のバリアフリー化をいかに進めるか。

- 鉄道駅舎や周辺道路のバリアフリー化など、使いやすい鉄道駅の整備  
（西院駅、西大路駅、桃山駅など）
- 駅の安全性を高めるホーム柵の設置(京都駅)

数値目標の候補	単位	現状：2017年
府域における鉄道の複線化率	%	32
京都丹後鉄道の乗車人数	人	178
府域の鉄道駅舎等のバリアフリー化状況（1日利用者3千人以上の駅）	駅	122
	%	88

# 活力を高めるインフラ整備

## 京都舞鶴港の整備

### 目指すべき将来像

#### 【20年後にありたい姿（長期ビジョン）】

- 京都舞鶴港が、関西経済圏の日本海側ゲートウェイとして、物流・人流の双方において大きな役割を果たしています。
- 京都舞鶴港が、クルーズ船の発着港として国内外から認知され、年間50隻を超えるクルーズ船寄港で賑わっています。
- 北海道小樽港を結ぶ新日本海フェリーに加え、韓国等を結ぶ国際フェリーが就航し、内航外航のフェリーターミナルが整備されています。
- 京都舞鶴港が、エネルギー、港湾・物流、おもてなしの分野において、ICTを活用した東アジアの「スマートエネルギーイノベーションポート」となっています。

#### 【4年後に到達させたい状態（中期計画）】

- 舞鶴国際ふ頭におけるコンテナヤードを拡充し、関西経済圏の日本海側ゲートウェイとしてコンテナ貨物の更なる集貨・創貨を進めます。
- 日韓露国際フェリーの直行化によって旅客を誘致し、内航フェリーとの連携を図ります。
- 第2ふ頭をクルーズ受入れ専用ふ頭として整備を進め、受入体制の強化及びクルーズ寄港数の増加を図ります。
- 京都舞鶴港が、再生可能エネルギー等の集積地、エネルギーの地産地消を進める特長のある港となっています。

### 現状・課題

- 平成29年のコンテナ取扱量は、約2万TEUと過去最高を記録しており、取扱貨物量の増加に対応できる荷役機械、貨物ヤード等の整備や航路拡大等の利便性の向上が必要です。
  - ・ 京都舞鶴港取扱貨物量 資料4 17頁
  - ・ 京都舞鶴港コンテナ取扱量 資料4 17頁
- 平成29年のクルーズ船寄港回数が39回を記録しており、更なる増加を図るため、「海の京都駅」等の旅客ターミナル機能の充実が必要です。
  - ・ 京都舞鶴港におけるクルーズ船の寄港回数 資料4 18頁
- 急増する訪日外国人等の多様なニーズに対応するため、寄港地観光に向かうためのバスターミナル等の整備や「みなと」を核とした魅力ある地域づくりが必要です。
- 日韓露国際フェリーの直行化の実現に向け、岸壁や旅客ターミナル等、必要な施設整備が必要です。
- 舞鶴若狭自動車道舞鶴西ICへのアクセス道路となる国道27号西舞鶴道路や臨港道路上安久線等の整備促進が必要です。
- 京都舞鶴港周辺の事業用施設の推計電力需要量は、約5千～6千KW（平成29年度）あるとともに、再生可能エネルギー発電施設の誘致支援制度を創設したが、再生可能エネルギー等が地産地消が可能で環境負荷が少ないエネルギー拠点を狙うため、更なる産業・港湾関連施設の立地と併せて、再生可能エネルギーの発電施設等の誘致が必要です。

### 対応方策

- 港湾計画に位置付けた年間取扱貨物量1,400万t、コンテナ取扱量32,000TEU（空コン含む）、船舶乗降客数15万人を目標とした港湾機能の強化
- 日韓露国際フェリーの直行化による旅客誘致の推進
- 国道27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線整備等、アクセス機能の強化
- みなとオアシス指定を契機とした「みなと」を核とした魅力ある地域づくり
- 再生可能エネルギー施設等の積極誘致によるエコ・エネルギーポート化の推進

## 対応方策を検討するに当たっての論点

### ① 港湾施設の整備による物流機能の強化をいかに進めるか。

- 国道27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等の早期完成
- コンテナ等取扱量の増に対応した舞鶴国際ふ頭の整備
- 貿易相手国とも協力した新規貨物の開拓や、京都舞鶴港近郊への企業立地による新規貨物の創貨

### ② クルーズ船の旅客サービス拡大をいかに進めるか。

- 16万トン級クルーズ船に対応できる岸壁整備の検討や2隻同時寄港のためのドルフィン整備
- 乗船客が快適・円滑に乗下船や寄港地観光に向かうことができるよう、旅客ターミナル機能等を整備
- 京都舞鶴港をクルーズ船が利用するよう、国内外の船社等に見本市等の場において周知
- みなとオアシス指定を目指した海の京都駅の整備、周辺の散策ルート等の整備の推進

### ③ 国際直行フェリー航路の実現による海外旅客の誘致をいかに進めるか。

- 日韓露国際フェリー航路の直行化
- 前島ふ頭の整備により国際フェリー機能の強化を進め、内航フェリーとの連携を促進

### ④ 京都舞鶴港エコ・エネルギーポート化をいかに推進するか

- 環境負荷の少ない再生可能エネルギー等の新たなエネルギーの拠点化
- 再生可能エネルギーの利活用
- ICTの活用と情報プラットフォームづくり

数値目標の候補	単位	現状：2017年
京都舞鶴港取扱貨物量	千 t	11,162
京都舞鶴港コンテナ取扱量	TEU	13,402
京都舞鶴港におけるクルーズ船寄港回数	回	39
国際直行フェリーの便数	便/週	0
再生可能エネルギー発電施設の立地件数	件	0

# 活力を高めるインフラ整備

## 地域公共交通ネットワークの確保(バス, 有償運送, 次世代交通等)

### 目指すべき将来像

#### 【20年後にありたい姿(長期ビジョン)】

- 人口減少下においても、地域を支える公共交通が確保され、年々利便性が向上しています。
- 府内の各地において、行政、交通事業者、NPO、地域住民が連携し、府民が利用しやすい公共交通が確保されています。
- 自動運転のEVバスや無人のロボットタクシーなど、次世代交通システムも実現しています。

#### 【4年後に到達させたい状態(中期計画)】

- 国の地方バス路線維持費補助制度等を活用し、生活交通バス路線や地域内の移動手段が維持確保されています。
- 東京オリンピック、パラリンピックにおいてレベル3の自動運転が導入され、国内各地で本格導入に向けた実証実験等が進められています。

### 現状・課題

- 府内の乗合バスの利用者数は全体としては増加傾向にある一方、今後の少子高齢化、人口減少等による利用者の減少と運転手不足により、過疎地域を中心に、バス路線の維持確保が課題となっています。
  - ・生活交通バス路線数 資料4 20頁
- 採算性等によりバス事業者がバス路線を維持できない地域では、市町村が直営、補助、委託により地域内交通の確保に取り組んでおり、事業費の確保が課題となっています。
  - ・現在、24市町村が直営、補助、委託により地域内交通の確保に取り組んでいます。
- 交通事業者や市町村による公共交通で地域交通が確保できない地域では、地域住民自らが移動手段サービスを提供する事例がでてきており、これらの支援が課題となっています。
- 過疎地域では、タクシーも採算性の確保や運転手不足などの課題により、営業所や車両数が減少傾向にあり、タクシーに代わる移動手段の確保や自宅から鉄道駅やバス停までの移動手段の確保が必要です。
  - ・交通空白地域における生活交通の確保に取り組む住民組織数 資料4 20頁
- 自動運転は、国、大学、民間企業において社会実装に向け開発が進められ、運転手不足や交通空白地の解消に大きく寄与するものの、安全性の確保等、本格導入には時間を要します。

### 対応方策

- 効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの再編の推進
- 市町村役場、鉄道駅、病院等主要施設と役場等地域拠点を結ぶバス路線の維持確保
- 地域拠点と自宅等を結ぶタクシー、自家有償旅客運送等のドア・ツー・ドア型移動手段の確保による公共交通空白地の解消の推進
- バス、タクシー等の運転手不足を解消し、生産性の向上を図るため、ICTや自動走行及び貨客混載や生活支援等を一体的に行うマルチ交通の構築



## 対応方策を検討するに当たっての論点

① 地域の生活を支える路線バス等の維持確保と利用環境の改善をいかに進めるか。

- 国の地方バス路線維持費補助制度を活用した、生活交通バス路線の維持確保
- 公共交通の利用を増加させるための利便性の向上

② 鉄道駅との連携強化、まちづくりと一体となった公共交通利用促進などの取組をいかに推進するか。

- 地域公共交通網形成計画に基づく地域の移動手段等利便性向上の取組
- 市町村独自の交通政策やまちづくりと一体となった取組

③ 交通空白地域における生活交通の確保の取組をいかに進めるか。

- 公共交通空白地の解消に向けた地域の実情に応じた移動手段の導入
- 市町村と協働した住民組織による移動手段の提供等の推進
- 貨客混載や生活支援サービスの一体提供やICT活用等、生活交通の維持確保の推進
- 基幹公共交通を補完するラストワンマイルに対応したEVカーシェアやサイクルシェア等の導入

数値目標の候補	単位	現状：2017年
生活交通バス路線数 (地域間幹線系統、廃止代替路線、コミュニティバス、デマンド等)	路線	269
交通空白地域における生活交通の確保に取り組む住民組織数(累計)	事業者数	22

# 活力を高めるインフラ整備

## 活力あるまちづくり

目指すべき将来像

### 【20年後にありたい姿（長期ビジョン）】

- 広域的サービスを担う都市機能や居住系市街地の集約化により、人口減少下においても、効率的で快適なまちづくりが実現しています。
- 府民ニーズに即した良質なサービスを提供し、防災機能も備えた都市公園が各地に整備され、府民のスポーツや憩いの場として活用されています。
- 府内の優れた景観地周辺では、都市の緑化や無電柱化等により、良好な景観が保全・形成され、多くの観光客が訪れています。
- 歩道や自転車道等の整備、ユニバーサルデザインの推進により、歩行者、自転車優先のまちづくりが実現しています。
- 子育て世代や高齢者が安心して暮らせる住まいが確保され、地域のコミュニティが確保されています。

### 【4年後に到達させたい状態（中期計画）】

- 都市計画区域の立地適正化計画を策定し、人口減少によりまちづくりが困難な市町村の調整・支援を実施しています。
- 木津川運動公園、鴨川公園等、府立公園の未供用区域の整備を進めるとともに、老朽化施設のリニューアル等、府民ニーズを踏まえた公園施設の長寿命化が進展しています。
- 景観資産登録地区等を中心とした、サインの統一、無電柱化等、地域の魅力がアップし、観光客が増加しています。
- 通学路の安全対策や歩行空間のバリアフリー化とともに、府内各地の観光地を巡るサイクリングルートの整備が進展しています。
- 府営住宅芥子谷団地、向日台団地、堀川住宅等、まちづくりと一体となった府営住宅等の建替が進展しています。

現状・課題

- 急激な人口減少、高齢化により、小売業・銀行・医療機関等の生活関連サービスの縮小、空き家・空き地の増加、公共交通の衰退、地域コミュニティの機能低下等が顕在化しており、市町村と連携し、市街化区域における都市機能や居住機能を集約する立地適正化を推進するとともに、定住人口の維持や雇用を創出する土地区画整理事業、地区計画等によるまちづくりの推進への支援が必要です。
  - ・立地適正化計画の策定市町村・・・2市町村
- 既存集落にUIJターンを促進するため、市街化調整区域の地区計画・線引き廃止等、建築規制の緩和が必要です。
- 府内の都市計画人口当たりの公園面積は全国平均を下回っており、引き続き、国、市町村と連携した公園整備が必要です。
  - ・府内の国・府営都市計画公園の供用面積 資料4 21頁
  - ・府内の国・府営都市計画公園の利用者数 資料4 22頁
- 歴史あるまちなみを後世に伝承し、それを核としたまちづくりを進め、加えて京都市内で急増するインバウンド観光客等を府内各地に誘客するため、緑豊かで景観に優れた個性ある都市環境の形成が必要です。
  - ・京都府景観資産の登録数 26地区（資料4 23頁）
- 災害発生時の救助、応急対策や緊急物資の輸送経路の確保、多くの歩行者が利用する道路の安全対策、良好な景観な景観の形成等のために、道路の無電柱化が必要です。
  - ・府内道路の無電柱化延長 資料4 26頁
- 法指定通学路の歩道整備をはじめ、警察や教育と連携した通学路の安全対策が急務となっています。
  - ・府管理道路における法指定通学路の歩道等の整備延長 資料4 27頁
- 様々なサイクリングイベントが盛り上がり、サイクリング環境の整備が急務となっています。
  - ・サイクリングロードの整備延長 資料4 28頁
- 昭和40年代前半に建設された大規模団地の老朽化が進展しており、少子化・高齢化等、新たな課題に対応し、まちづくりとも連携した総合的な住宅施策が必要です。
  - ・少子高齢化等新たな課題に対応した住宅供給戸数 H29 113戸

- 立地適正化計画を策定し市街化区域における都市機能、住居機能の集約化を進めるとともに、市街化調整区域における定住促進や雇用創出等に資する地区計画策定等、地域特性を活かしたまちづくりへの支援を推進
- 木津川運動公園、鴨川公園等の府立公園や国営淀川河川公園の整備を促進するとともに、老朽化施設のリニューアル等を推進
- 景観資産登録26地区等を中心とした、サインの統一、無電柱化、マップ整備等地域の魅力アップを推進
- 緊急輸送道路、多くの歩行者が利用する道路、良好な景観・観光地等の主要道路について無電柱化を推進
- 通学路交通安全プログラムの優先整備区間等、法指定通学路の歩道整備を進めるとともに、バリアフリー化区域を中心にバリアフリー化を推進
- 京都八幡木津自転車道線などの自転車道のほか、サイクリングイベントのコースなどを中心に、府内全域で安全で快適なサイクリングロードネットワークを整備
- 府営住宅等長寿命化計画に基づき、社会ニーズに対応した府営住宅の建替・修繕を推進するとともに、子育て世代や新婚世帯、高齢者等、住宅確保要配慮者が安心して暮らせる住宅の確保を推進

### 対応方策を検討するに当たっての論点

- ① 広域的立場で市町村の地域特性を活かしたまちづくりをいかに連携・支援するか。
  - 市町村の立地適正化計画策定の推進
  - 土地区画整理事業の推進
  - 地域の特性を活かした市街化調整区域地区計画の策定
  - 駅周辺のまちづくりの推進
- ② 緑豊かなで景観に優れた都市環境の形成をいかに推進するか
  - 国営淀川河川公園、木津川運動公園等未整備区間の整備や老朽化施設のリニューアルの推進
  - 民間活力の活用等による効率的な都市公園の整備と管理の充実や公園の賑わい創出活性化の推進
  - 景観資産登録地区等を中心とした地域の魅力アップを推進
  - 世界遺産の文化財周辺等の無電柱化の推進
- ③ 歩行者、自転車優先の道づくりをいかに進めるか。
  - 通学路のハードソフトの安全対策と歩道整備の推進
  - 歩行空間のバリアフリー化推進
  - 安全で快適なサイクリングロードネットワークの整備
- ④ 豊かな住環境をいかに実現するか
  - 向日台団地等、府営住宅等の建替の推進
  - 子育て世代や新婚世帯、高齢者等、住宅確保要配慮者のための住宅の確保の推進

数値目標の候補	単位	現状：2017年
立地適正化計画の策定市町村数	市町村	2
府内の国・府営都市計画公園の供用面積	ha	439.6
府内の国・府営都市計画公園の利用人数（6公園＋1広場）	万人	388
京都府景観資産の登録件数	地区	26
府内道路の無電柱化延長(着手延長含む)	m	12,471
府管理道路における法指定通学路の歩道等の整備延長	km	231
サイクリングロードの整備延長	km	199
少子高齢化等新たな課題に対応した住宅供給戸数	戸	113

# 産業・安心・基盤整備

## 関西文化学術研究都市

目指すべき将来像

### 【20年後にありたい姿（長期ビジョン）】

- 新たな知の創造とストックを活かした、持続可能で幸福に満ちた都市
- 海外企業を含め多数の研究機関や産業施設が立地しグローバルオープンイノベーションが定着するとともに、科学技術と文化の融合が進み、人類的課題の解決に大きく貢献する都市
- 「探求する」、「働く」、「学ぶ」、「住まう」等の各要素が、高いクオリティで実現される都市

### 【4年後に到達させたい状態（中期計画）】

- イノベーションが持続的に起こるシステムが構築され、研究機関・企業等のけいはんなプラザ、KICK等への入居や、整備済み地区の未利用地等への立地が進んでいます。
- 科学技術と文化の融合が進み、多面的な研究や人材育成が展開されています。
- デジタルサイネージ等、AI・IoTを活用した次世代インフラの整備により、スマートな暮らしが実現しつつあります。

現状・課題

- 文化学術研究地区3,600haのうち、その約6割に当たる2,144haが整備済みとなっています。
- 産学官民の協力体制整備、クラスター型開発、文化学術研究施設と住宅地との複合型開発という強みを生かしたまちづくりを進めた結果、文化学術研究地区の人口は約10万人、立地施設数は140を超え、研究者数は約9,000人に達しています。（資料4 29頁、30頁）

#### ① 研究開発・産業

- 共同研究・開発やオープンイノベーションを促進するような立地機関の間の連携が必要です。
- 科学と社会課題を結ぶ仕組みやシステムを構築していくことが必要です。
- 研究開発と生産のシームレス化をさらに支援・推進していくことが必要です。

#### ② 文化・芸術・教育

- 学研都市及びその周辺には、様々な文化の蓄積があるにもかかわらず、研究開発や産業、学術の進展に活かされていません。
- 産業の核となる知の創出や産業を担う人材育成等、教育機関と産業界等を結ぶ仕組みの構築が必要です。

#### ③ 住民・生活

- 住民サポーター組織「Clubけいはんな」が設置されているが、実証実験に結びついた例が2件に留まっており、スマートシティを構築していくための社会実証から実装に向けた協働など、居住者と研究活動とのさらなる関係強化が必要です。

【現状】Clubけいはんな会員数の推移

	2016年	2017年	2018年
会員数	611人	1,650人	2,100人

#### ④ 都市基盤

- 近鉄けいはんな線の延伸など、更なる交通インフラの整備が必要です。  
大阪駅→けいはんなプラザ 90分 関空→けいはんなプラザ 100分
- 整備済の用地に企業や研究機関が立地し、活用できる土地が少なくなってきました。

【現状】分譲可能用地の推移

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
分譲可能用地	48.4ha	26.4ha	17.8ha	5.9ha	0ha

対応方策

- 新たな技術・製品・サービスを絶え間なく生み出す世界トップレベルのイノベーションシステムを構築します。
- 快適な生活を実現するスマートシティづくりを進めます。
- 新たな研究機関や企業の立地が可能となるよう、基盤整備を進めます。

## 対応方策を検討するに当たっての論点

① 研究開発・産業をどのように推進するか。

- イノベーション推進の中核となる仕組みの構築
- 他の研究拠点や地域産業との連携
- グローバル化の推進

② 文化・芸術・教育をどのように振興するか。

- 知のフロンティアを開拓する学術研究の振興
- 世界に誇る歴史や文化、自然の息づくまちづくり
- 科学と結びつけたけいはんなならではの文化の創造
- 大学や研究機関、立地企業が連携した人材育成
- 研究施設を活用した体験学習や研究者と小中高校生との交流推進

④ 住民の快適な暮らしをどのように実現するのか。

- 世界に先駆けスマートな暮らしを育むまちづくり
- 食糧、エネルギー、医療など生活の基本となる研究の推進

⑤ 都市基盤をどのように整備するか。

- 都市の多様性を高める土地利用の推進
- 国内外の交流を促進する都市モビリティの向上

数値目標の候補	単位	現状：2016年
共同研究テーマ数	件	696
文化・学術・科学プログラム数	件	162