

# 要約編



# 目 次

<b>I. 調査の背景・目的</b> .....	<b>4</b>
<b>II. 現況特性の把握</b> .....	<b>5</b>
1. 土地利用状況の把握.....	5
2. 物流取り扱い能力の把握.....	6
3. 企業進出による波及効果の把握.....	8
4. 広域連携にかかる現況の把握.....	9
5. 立地企業・港湾利用者の意向把握.....	10
6. 大阪湾ベイエリアの特性及び土地利用・広域連携ニーズの把握.....	14
<b>III. 土地利用、広域連携方策及び基盤整備方針に関する検討</b> .....	<b>16</b>
1. 土地需要・利用方策の検討.....	16
2. 国際物流の効率化に向けた広域連携方策の検討.....	20
3. ケーススタディの実施.....	21
4. 産業・物流基盤整備方針の検討.....	24
<b>IV. 施策の検討・提案</b> .....	<b>33</b>
1. 環境創造産業育成のための戦略的産業政策・立地政策.....	33
2. 世界的な環境先進エリアの形成.....	34
3. 国際競争力強化のための社会基盤の拡充とサービス水準の向上.....	35
4. コンバージェンス（融合）の強化・促進.....	36
<b>V. 委員会の設置</b> .....	<b>36</b>



## I. 調査の背景・目的

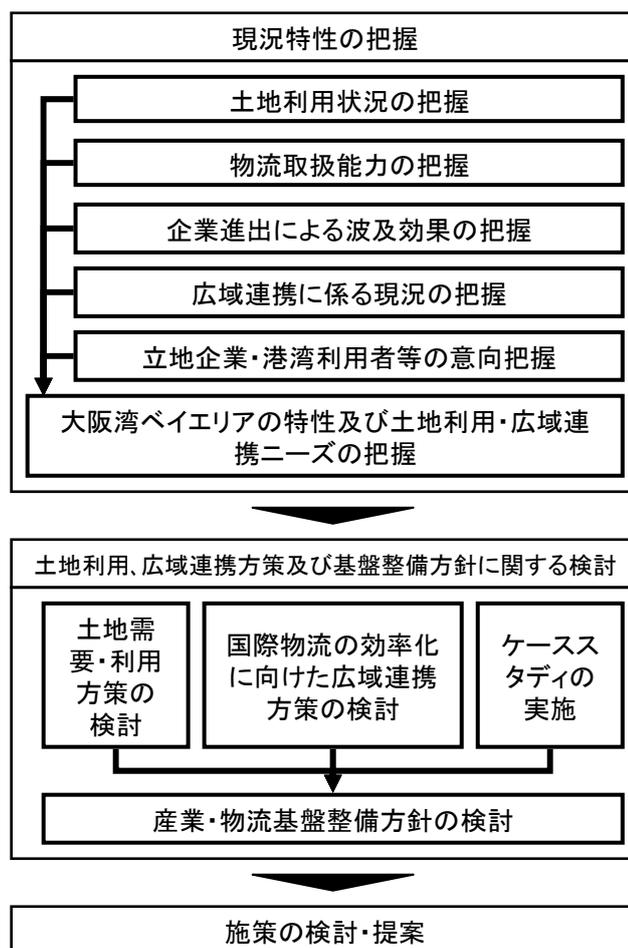
大阪湾ベイエリアは、重厚長大産業を中心に関西経済の発展を牽引してきた。しかしながら、産業構造の転換やその後のバブル経済の崩壊などにより活力が低下し、長らく低迷していた。

近年になり、臨海部への企業の進出が見られてきたものの、企業ニーズに応える用地の不足等が大きな課題となっている。また、国際物流の効率化に関し、国際物流戦略チームの取り組みも相俟って、昨年12月に大阪湾諸港の一開港化を実現し「阪神港」が誕生したところであるが、更なる国際競争力強化に向けてベイエリアにおける広域連携の推進が必要とされているところである。

このような背景を踏まえ、本調査は、大阪湾ベイエリアの活性化に向けて、土地利用状況、物流、企業進出効果等に関する現状を把握し、地球環境・エネルギー問題や防災等との調和を図りつつ、企業の立地促進に向けた土地需要・利用方策、国際物流の効率化方策、広域連携方策等について検討を行うことを目的に行うこととした。

なお、検討に際しては学識経験者からなる検討委員会（以下、委員会）を設置した。

調査フローは以下の通り。



## II. 現況特性の把握

大阪湾ベイエリアを取り巻く現況の特性について、土地利用状況、物流取扱能力、企業進出による波及効果、広域連携に係る現況、立地企業・港湾利用者の意向の各視点から整理した。さらに、これらの結果を踏まえ、大阪湾ベイエリアの特性、土地利用・広域連携ニーズについてとりまとめた。

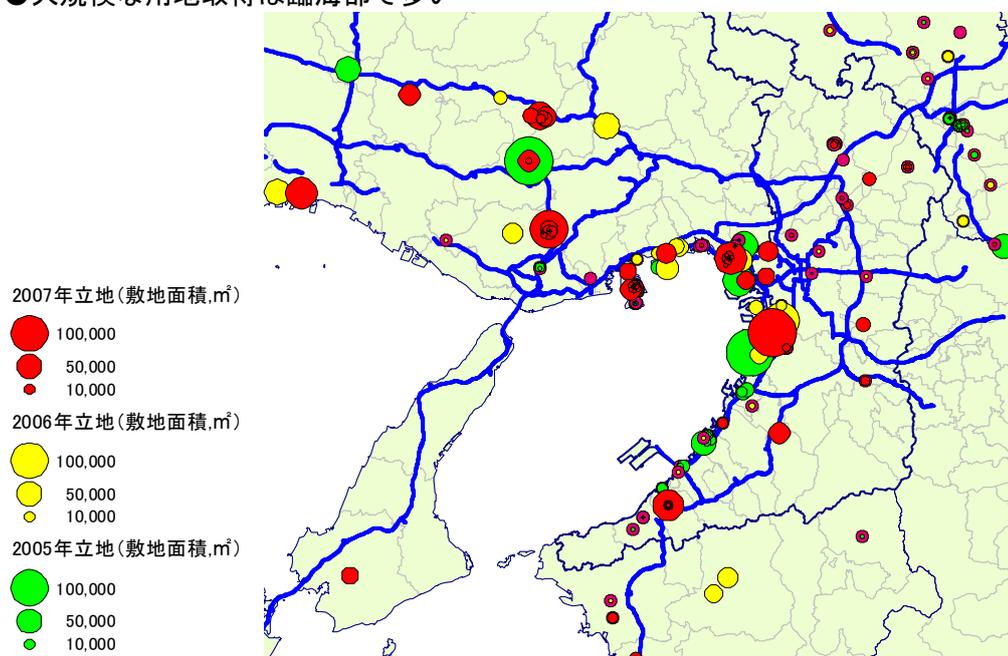
### 1. 土地利用状況の把握

2003年の工場等制限法が撤廃されて以降、大阪湾臨海部では製造業・物流の土地利用が急速に進んでいる。しかし、大阪湾臨海部ではまとまった用地の供給量が減少しており、また、フェニックス用地の活用にも課題がある状況となっている。

財政状況が厳しい中で近畿圏産業の地盤低下を食い止めるため、臨海部で条件の良い産業用地を供給していくことが課題となっている。

#### (1) 土地需要動向

- 近畿の工場立地件数は高い水準で推移
- 大阪湾ベイエリアでは加工組立型・基礎素材型製造業の出荷額が増加
- 大阪湾ベイエリアの製造品出荷額等のシェアが増加に転じている
- 臨海部に加え、内陸部でも製造業の集積が存在
- 関西では工場及び物流施設・倉庫を中心に新規プロジェクトが進行
- 大規模な用地取得は臨海部で多い



(注釈) 近畿地方において2005年～2007年の間に1,000 m<sup>2</sup>以上の用地を取得(予定などを含む)し工場、研究所、物流施設を建設する主な計画(取得用地ベースの新設・増設)を有する企業。「日本立地総覧(2005年版、2006年版、2007年版)」(日本立地ニュース社)によるもの。

(資料) 国土交通省 近畿地方整備局「近畿地方における企業立地動向調査報告書」より作成

図 1-1 近畿地方における近年の企業立地状況(用地取得年ベース)

- パネル関連産業やバッテリー、先端医療などの立地が進行
- 近畿圏の人口は長期にわたり転出超過
- 関西の専門的・技術的職業従事者は関東へ流出
- 環境の保全・再生・創出への取り組みが進められている

## (2) 土地供給関連

- まとまった面積の大規模な産業用地は減少
- 江戸時代から埋め立てが行われてきた大阪湾バイエリア
- 管理型区画の売却が困難なフェニックス用地
- 大阪湾フェニックス用地の面積は合計で 500ha



(資料) 国土交通省 近畿地方整備局作成

図 1-2 大阪湾フェニックス計画の位置図、面積

- 港湾貨物取扱岸壁は沖側・新規埋立地にシフト
- 財政難に苦しむ自治体

## 2. 物流取り扱い能力の把握

グローバルレベルでは東アジアの貨物量が増加しているが、わが国港湾においては基幹航路の便数は減少傾向にある。

また、中間材の増加はスピーディーできめ細やかな物流システムを求めており、新しい物流ニーズに対応した港湾整備が求められる。

こうした中、阪神港のスーパー中枢港湾の早期機能発揮が望まれることに加え、内陸とのネットワーク整備、災害対策等を進め、圏域としての物流の取り扱い能力を高めていくことが求められる。

### (1) 物流に資する社会基盤整備状況

- 国内立地選択の重要要素はアクセス利便性と交通インフラ
- 大阪港・神戸港では次世代高規格コンテナターミナルの整備が進行

#### 大阪港

①ターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設を2007年4月より供用開始。



②夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を2005年度より整備中。2009年度供用予定

#### 神戸港

③神戸港ポートアイランドⅡ期地区コンテナターミナル(-16m)を2006年度より整備中。2009年度供用予定



④ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポを2006年5月より供用開始。引き続き、2箇所目の共同デポも2007年4月より供用開始。

(資料) 国土交通省 近畿地方整備局作成 (2009年3月時点)

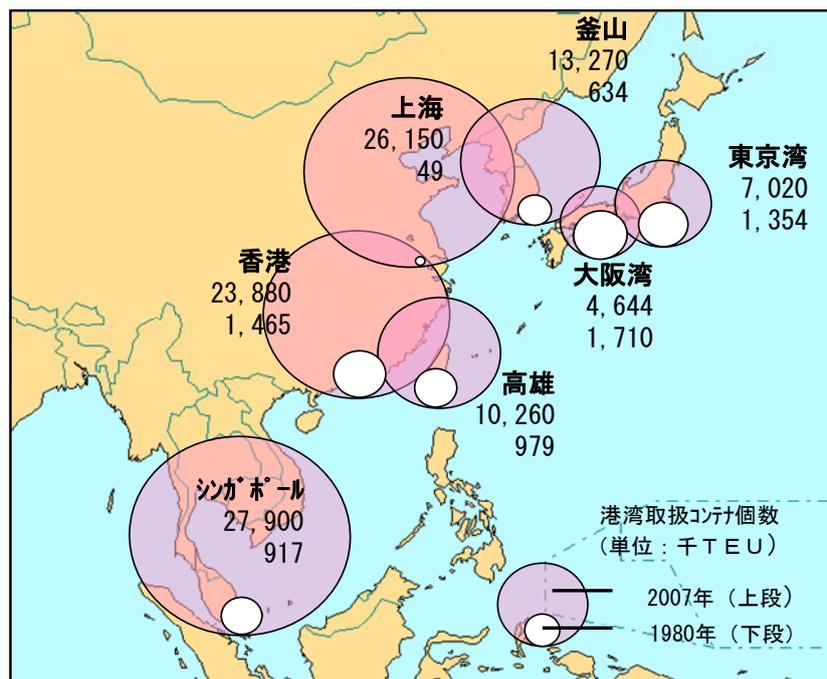
図 2-1 スーパー中枢港湾「阪神港」の機能充実に向けた取り組み状況

- バルク係留施設は姫路・東播磨・神戸・大阪・和歌山下津各港で設置
- 整備が進められているがミッシングリンク<sup>1</sup>も未だ存在する高規格道路網
- 都市部ではJRと民鉄、広域ではJRによる鉄道ネットワークが形成

### (2) 貨物量及び物流動向

- 東アジアの域内貿易比率が増加
- 中間財の比率が高まる東アジアの貿易
- 我が国産業の生産・流通・販売拠点はアジアにシフト
- GDPが伸び悩むも輸出入コンテナ貨物は堅調に増加
- 我が国港湾のコンテナ取扱量は増加するも世界での順位は低下

<sup>1</sup> ミッシングリンク：高規格幹線道路等相互の接続や途切れた区間



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980  
March 2008 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

(資料) 国土交通省 港湾局作成

図2-1 アジア主要港のコンテナ取扱量

- 我が国のトランシップ率はアジア主要港に比べ低い
- 神戸港のトランシップ率は阪神淡路大震災後急激に低下
- 我が国に寄港する基幹航路便数は減少
- 大阪港は特に輸入貨物が大幅増加、輸出も増加基調
- 神戸港は2002～2003年以降輸出入とも微増に転換
- 関西国際空港の取扱貨物・就航便数は増加基調

### 3. 企業進出による波及効果の把握

地元企業のうち、7割以上が、大阪湾岸地域における家電産業立地による経済波及効果が大きいものと捉えている。また、これらの家電産業立地による波及効果として、設備投資受注による売上増加に対する期待が大きくなっている。

家電産業立地を対象とした、産業連関表を用いた経済波及効果分析結果によると、効果は内陸部にまで波及するという結果が得られており、また建設段階・生産活動段階それぞれにおいて効果が見込まれている。

#### (1) 家電産業立地による波及効果への期待

- 大阪湾岸地域の工場新設による波及効果への期待大
- 大阪湾岸地域の工場新設に伴う設備投資受注による売上増への期待大

(2) 家電産業立地による近畿各地域への波及効果

- 大阪湾岸各大型設備投資により内陸部にまで効果が波及
- 建設段階・生産活動段階それぞれで波及効果が見込まれている

表 3-1 製品出荷による各府県への経済波及効果(生産額、直接+一次・二次波及)

(百万円)

	シャープ堺	IPSアルファテクノロジ 姫路	松下電器尼崎 (第3・4・5工場)	住友金属 和歌山	計
大阪	1,256,621	87,794	121,457	11,793	1,477,665
京都	24,999	16,344	22,611	928	64,883
兵庫	65,157	753,854	1,042,908	4,587	1,866,507
奈良	16,904	8,008	11,078	376	36,366
和歌山	15,989	4,433	6,132	199,260	225,814
滋賀	25,828	14,394	19,913	584	60,719
福井	16,565	6,823	9,439	1,180	34,007
関西計	1,422,063	891,650	1,233,539	218,708	3,765,960

(注釈) 事業所が立地する臨海部府県への波及効果が大いだが、関連産業の集積が厚い内陸の滋賀県などにも効果の波及が見込まれている。

(資料) (財)関西社会経済研究所 「大阪湾岸大型設備投資の経済波及効果」 (2008年7月) より抜粋

#### 4. 広域連携にかかる現況の把握

荷主企業・物流業者とも、広域連携による効率化やサービス水準の向上に期待している。このうち物流業者は荷主企業に比べ、より貨物流動に関連する情報に対するニーズが強い傾向が伺われる。

(1) 荷主企業の広域連携に係るニーズ

- 港湾の広域連携による効率化・サービス向上
- 広域的な情報提供によるサービス向上・選択可能な条件の改善
- 必要とされている情報は船舶の入出港・離着岸情報や港湾施設の状況、入港・荷役スケジュール遅延情報、航路・寄港数 など

(2) 物流業者の広域連携に係るニーズ

- 入港料低減等によるサービス向上・窓口統一による効率化

港湾の広域連携を進めることによって期待されること(3つまで) [回答:24社、N=62]

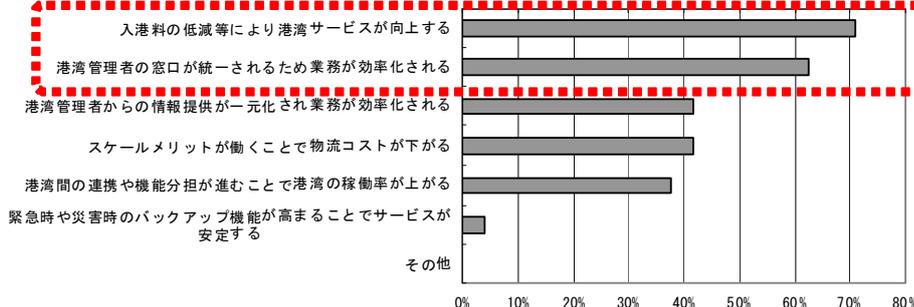


図4-1 港湾の広域連携を進めることによって期待されること(物流業者)

- 広域的な情報提供による複数貨物動向の把握・荷主側として良い条件を選びやすくなること
- 必要とされている情報は船舶の入出港・離着岸情報やCYからの搬出可否、入港・荷役スケジュール遅延情報、ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報 など

## 5. 立地企業・港湾利用者の意向把握

### (1) アンケート・ヒアリング調査の概要

以下に示すアンケート・ヒアリング調査について、近畿地方整備局と近畿経済産業局が合同で実施した。

#### [荷主企業アンケート]

##### ① サンプル抽出方法・サンプル数（送付数）

企業立地場所、業種、企業規模を考慮した上で、企業データベースから3,000社をサンプリングした（対象：近畿圏<sup>2</sup>内の製造業・卸売業）。

##### ② 送付・回収方法

郵送（またはメール便）による投函・回収を行った。  
未回答企業に対して再投函を実施。

##### ③ 実施期間

2008年12月16日（火）～2009年1月6日（火）  
再投函分：2009年2月9日（月）～2月23日（月）

##### ④ 回収率

16.0%（481件回収）

#### [物流業者アンケート]

##### ① サンプル抽出方法・サンプル数（送付数）

企業立地場所、業種、企業規模を考慮した上で、企業データベースおよび各種HPから306社をサンプリングした（対象：近畿圏内の物流業者）。

##### ② 送付・回収方法

郵送（またはメール便）による投函・回収を行った。

##### ③ 実施期間

2009年2月9日（月）～2月23日（月）

##### ④ 回収率

24.8%（76件回収）

#### [ヒアリング]

2008年11月から2009年2月にかけて、近畿に事業所を構えている、あるいは今後立地予定の製造業者、物流業者等を対象に、42件のヒアリングを実施。このうち、近畿地方整備局では、大阪湾バイエリアに立地する企業（10社）、大学に対するヒアリング（1大学）を実施。

<sup>2</sup> 近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府5県

## (2) アンケート調査結果の概要

立地に関する回答によると、大阪湾ベイエリアの魅力として高速道路や港湾、輸出入などの利便性が評価されている一方で、通勤・公共交通や港湾の混雑、道路、助成申請、各種許認可などが課題とされている。

競争力に関する回答によると、物流コストの低減や物流時間短縮、産業誘致のためのインセンティブ強化などが課題とされており、重要なインフラとして港湾機能、道路ネットワークなどが挙げられている。また、国際物流強化に向けた課題としては、大阪湾の諸港が一体となった効率的港湾経営や高規格コンテナターミナル整備、後背圏との道路ネットワークの充実などが挙げられている。

### ① 拠点立地を考える際に重視する点

#### ● 荷主企業

…生産拠点の立地を考える際に、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」を特に重視。

…物流拠点の立地を考える際に、「市場への近接性」「高速道路を利用できる」を特に重視。

#### ● 物流業者

…物流拠点の立地を考える際に「港湾を利用できる」「輸出入の利便性」「市場への近接性」について特に重視。続いて「関連企業への近接性」「高速道路を利用できる」「用地面積の確保が容易」「地価」を重視。

### ② 大阪湾ベイエリアの魅力

#### ● 荷主企業

…全体では、「高速道路の利便性」「輸出入の利便性」「港湾の利便性」は比較的评价されているものの、その他はほとんど認知されていない。

…大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業は、上記3項目に加えて、「市場への近接性」「本社への近接性」「都市基盤の整備」「従業員の通勤の便」の魅力について比較的评价している。

#### ● 物流業者

…「輸出入の利便性」「港湾の利便性」「高速道路の利便性」「市場への近接性」「関連企業への近接性」は比較的评价されているが、その他はほとんど認知されていない。

### ③ 大阪湾ベイエリアへの立地意向

#### ● 荷主企業

…回答企業の12.9% (62社) が大阪湾ベイエリアでの操業に関心、うち、約半数 (27社) が大阪湾ベイエリアでの事業所開設可能性を示唆。

…開設が考えられる地域として、「大阪市地域」「兵庫県東部 (阪神地域)」「大阪府堺泉北地域」を挙げる企業が多い

#### ● 物流業者

…回答企業の22.4% (17社) が大阪湾ベイエリアでの操業に関心、実際に大阪湾ベイエリアでの開設の可能性を示唆している企業は13.1% (10社)。開設が考えられる地域として、「大阪市地域」を挙げる企業が多い。

④ 大阪湾ベイエリア立地への課題

● 荷主企業

…「通勤・公共交通」、「道路」に関する回答数が多く、他に「ベイエリアならではの立地リスク」「従業員の確保」「本社から離れる不利益」「取引先・市場から離れる不利益」「立地に関する規制・手続き」などが挙げられている

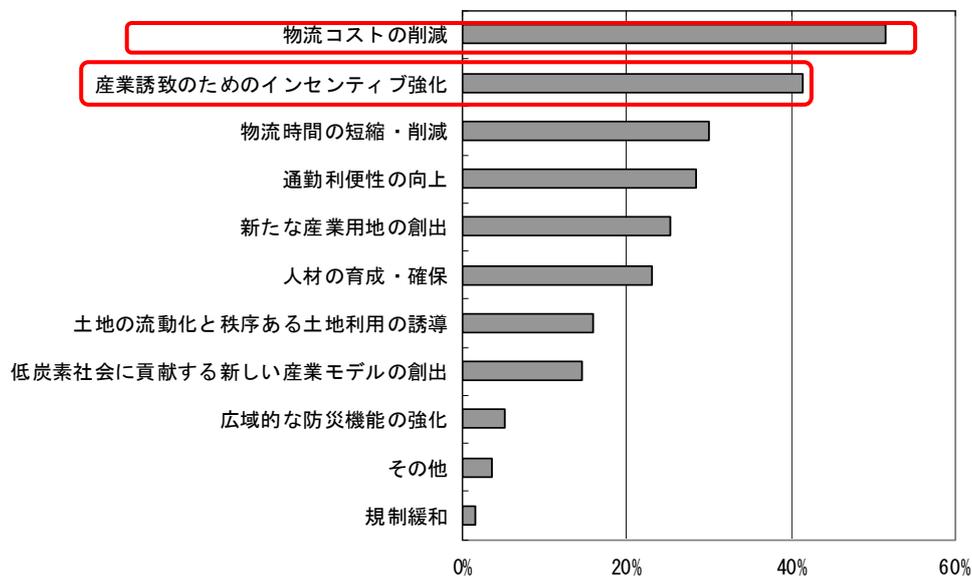
● 物流業者

…「港湾の混雑」「道路」「助成申請、各種許認可等」に関する回答数多く、他に「高速道路の利用料金」「用地」「税関等の手続き」「生活利便性」に関する課題が挙げられている

⑤ 産業競争力を高める上で重要な課題／重要なインフラ

● 荷主企業

…重要な課題：「物流コストの削減」、続いて「産業誘致のためのインセンティブ強化」「物流時間の短縮・削減」「通勤利便性の向上」「新たな産業用地の創出」



(注釈) 荷主企業、回答：194社、N=466

図 5-1 ベイエリアを核とした近畿地域の産業競争力を高める上で重要な課題

…重要なインフラ：「高規格の道路ネットワーク」「一般道路・臨港道路の充実」、続いて「公共交通機関の充実」「港湾機能の強化」「国際空港の機能強化」

● 物流業者

…重要な課題：「物流コストの削減」「物流時間の短縮・削減」「産業誘致のためのインセンティブ強化」

…重要なインフラ：「港湾機能の強化」、続いて「一般道路・臨港道路の充実」

⑥ ベイエリアを核とした国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題

● 荷主企業

…「関西空港の深夜便の充実」「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」、続いて「後背圏との道路ネットワークの充実」「高規格コンテナターミナルの整備」「阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備」

● 物流業者

…「高規格コンテナターミナルの整備」「大阪湾の諸港が一体となった効率的な港湾経営」、続いて「後背圏との道路ネットワークの充実」「コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進」「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」

### (3) ヒアリング調査結果の概要

#### ① 施策に対するニーズ

##### ア. 土地需要・利用方策関連

安価な用地価格、賃借方式の産業用地供給、用地購入や施設整備の際の補助金など支援施策の充実、産業用地の用途変更手続きの円滑化、申請書類の簡略化、各種手続き等のワンストップサービス化が求められている。

また、上下水道や電気などのインフラが整備された一定規模の用地供給が望まれている。

##### イ. 物流拠点形成関連

###### ●空港に対する評価

二期空港島への貨物機能の展開による国際貨物ハブ空港化、欧米を中心とした路線の充実、空港までのアクセスを向上させる道路ネットワークなどが求められている。

###### ●港湾に対する評価

ゲート前の混雑、長時間の手続き、高い港湾料金などの課題解決による港湾の効率化が望まれているほか、航路の充実が求められている。

###### ●道路に対するニーズ

都市部の混雑を回避するための道路整備、環状道路のミッシングリンクの早期解消、ベイエリアにおける一般道路の整備充実が求められている。

###### ●物流コスト低減のための要望

高速道路代の無料化や、物流倉庫整備に対する補助制度の創設、航空貨物輸送における深夜便コストの低減など、行政による支援の検討が望まれている。

##### ウ. 立地誘導策関連

###### ●企業誘致、設備投資関連施策へのニーズ

補助金制度の拡充、法人税の減免や、設備費も含めた投資金額の減税、立地優遇策、既存工場の増築・改築の際、緑地率の低減や太陽電池パネル設置での代替など緑地規制の緩和や、建築基準法の要件の緩和、低炭素化に資する設備投資への支援施策などが望まれている。

###### ●人材育成、産学連携施策へのニーズ

研究開発人材やものづくり産業を担える専門的人材の確保や育成に関する施策、産学連携施策や、中小企業間ネットワーク形成に関する施策が望まれている。

###### ●従業員の生活環境向上へのニーズ

公共共通機関が整備されているなど従業員の通勤利便性ととともに、従業員の住宅環境の充実が求められている。

##### エ. 港湾の広域連携に資する方策関連

###### ●港湾の広域連携に向けた課題に関する意見

ベイエリアと内陸部を結ぶ交通ネットワークや、ベイエリアにおける一般道路の整備充実が望まれている。また、地震、高潮などの災害に対する不安感を持っている。

###### ●コンバージェンス(融合)に関する意見

産学連携施策や、中小企業間ネットワーク形成に関する施策、立地優遇策や人材確保施策等に関して、府県や市町村間での連携が求められている。

#### ② 有望なリーディング産業

以下のような産業が、有望なリーディング産業として挙げられている。

新・省エネルギー関連産業、環境関連産業、電気機器、ロボット全般、医療・介護関連産業、バイオ関連産業、航空機産業、宇宙産業、海洋関連

## 6. 大阪湾バイエリアの特性及び土地利用・広域連携ニーズの把握

大阪湾バイエリアの現況に係るこれまでの検討結果を踏まえると、大阪湾バイエリアの特性、及び土地利用・広域連携に関するニーズは、以下のように整理される。

### (1) 大阪湾バイエリアの特性

大阪湾バイエリアでは、先端家電産業や物流業などを中心とした大規模工場立地が進む一方で、「夢洲」やフェニックス用地など、将来の土地利用に資することが期待される大規模な開発可能用地も存在する。また、内陸部に目を向けると、既存産業として多様な中小企業が集積しており、研究基盤・研究機関も整備されている。社会基盤に目を向けると、大阪湾バイエリアでは、臨海部のコンパクトなエリアに交通・物流を支える社会基盤を有しつつ、さらなる整備・計画が着実に進められている。加えて、これらのハードを有効活用するような取り組みも進められている。

一方で、関西は、長期的には本社機能や人口流出が続いており、自治体も財政難の状態にある。また、自然災害への脆弱性も危惧される。

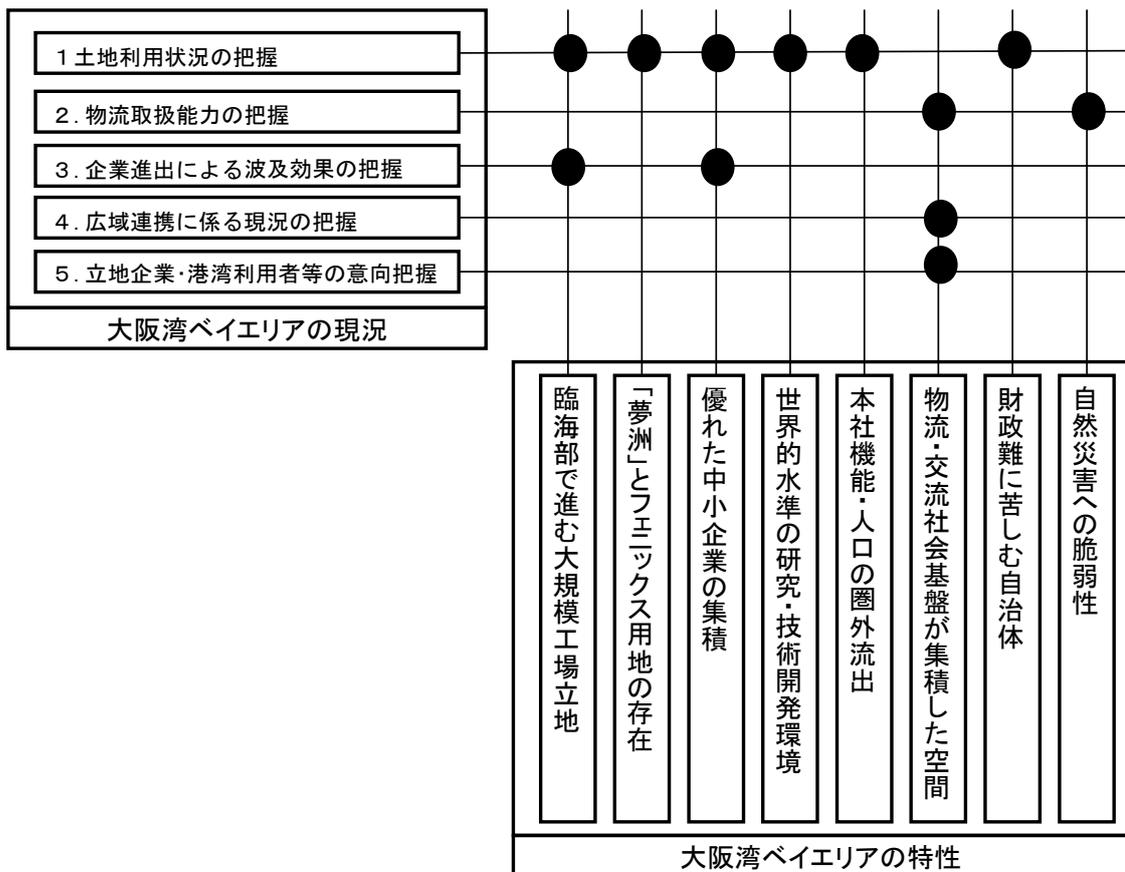


図6-1 現況を踏まえた大阪湾バイエリアの特性

## (2) 大阪湾バイエリアにおける土地利用・広域連携ニーズ

今後、大阪湾バイエリアの活性化に向けて産業誘致を推進するためには、コンパクトな空間に国際物流機能が集積し操業環境としてのポテンシャルが高い臨海部において、進出企業のニーズを踏まえつつ、速やかに立地可能な環境を整えておく必要がある。

企業アンケートによれば、近畿の産業競争力を高める上で重要な課題として、物流コストの削減、産業誘致のためのインセンティブ強化、物流時間の短縮・削減が挙げられており、また産業競争力を高める上で重要なインフラとしては、国際物流を担う港湾・空港のほか、これらを陸上で結ぶ道路網も挙げられている。企業活動を支える社会基盤の整備が必要とされている。

また、大阪湾バイエリアでは、近年大規模工場立地が進展しているが、これらの大規模産業の立地に伴う波及効果として、設備投資受注による売上増や消費拡大などに対する企業からの期待は大きく、産業誘致のためのインセンティブへのニーズも高い。一方で既存産業への支援策も望まれている。リーディング産業の誘致や既存産業への支援策を進めることが、企業ニーズにも合致し、近畿経済の活性化に繋がるものと捉えられる。

広域連携に対する期待についても、効率化やサービスの向上、港湾物流に関して条件の良い選択肢の確保などが挙げられており、これらの解決に資する社会基盤整備やそれらを活かしたソフト施策の取り組みが、産業競争力の向上に繋がるものとして捉えられる。

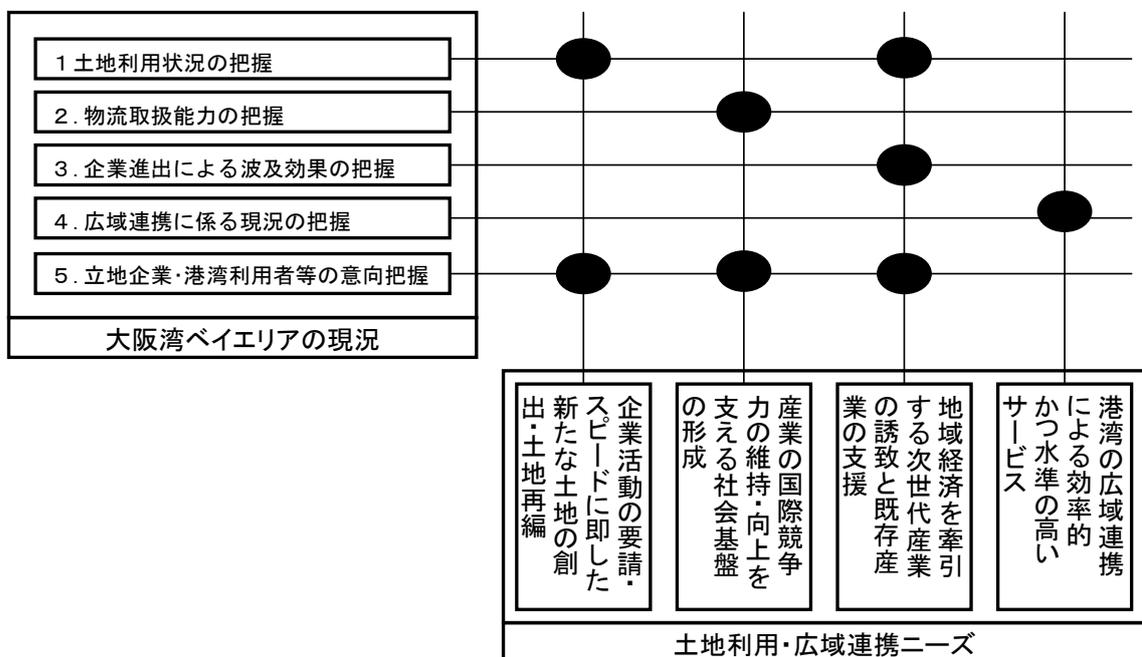


図6-2 現況を踏まえた大阪湾バイエリアの土地利用・広域連携ニーズ

### III. 土地利用、広域連携方策及び基盤整備方針に関する検討

#### 1. 土地需要・利用方策の検討

「II. 現況特性の把握」で整理した大阪湾ベイエリアの現状や土地利用・広域連携ニーズを踏まえ、大阪湾ベイエリアの果たす役割を整理した。その上で、これらの役割を果たすために必要となる方策について、土地需要・利用方策、物流拠点形成に向けた方策、立地誘導に資する方策としてとりまとめた。

##### (1) 大阪湾ベイエリアの果たす役割

大阪湾ベイエリアの現状より整理した、大阪湾ベイエリアの特性、土地利用・広域連携ニーズを踏まえると、大阪湾ベイエリアの果たす役割は、以下のように整理される。

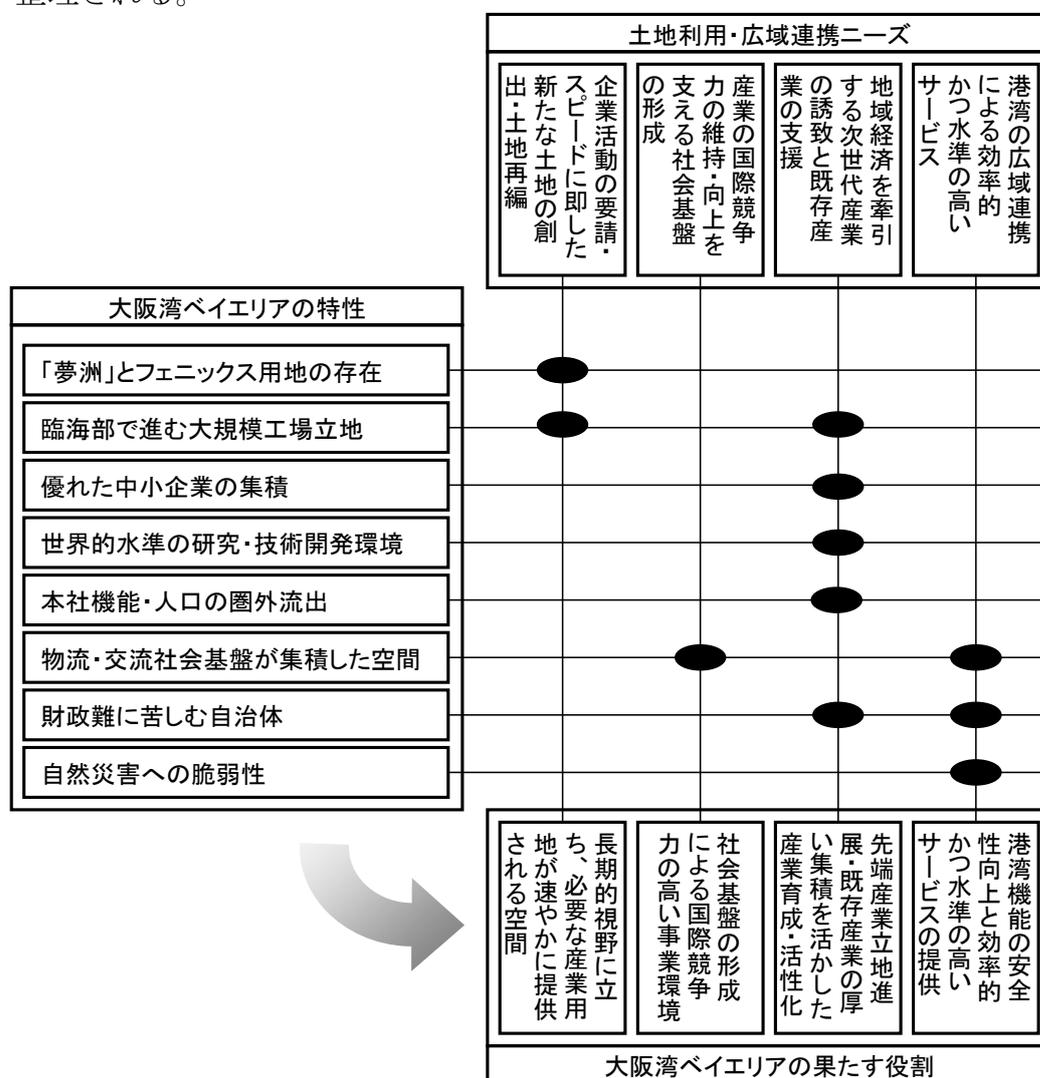


図1-1 大阪湾ベイエリアの現状を踏まえた大阪湾ベイエリアの果たす役割

## (2) 土地需要・利用方策の検討

大阪湾ベイエリアの果たす役割として掲げた、「長期的視野に立ち、必要な産業用地が速やかに提供される空間」に向けて、用地供給・確保や物流・産業拠点形成、安全・安心な地域づくりなどの面から、土地需要・利用方策の検討を行い、以下のように整理した。

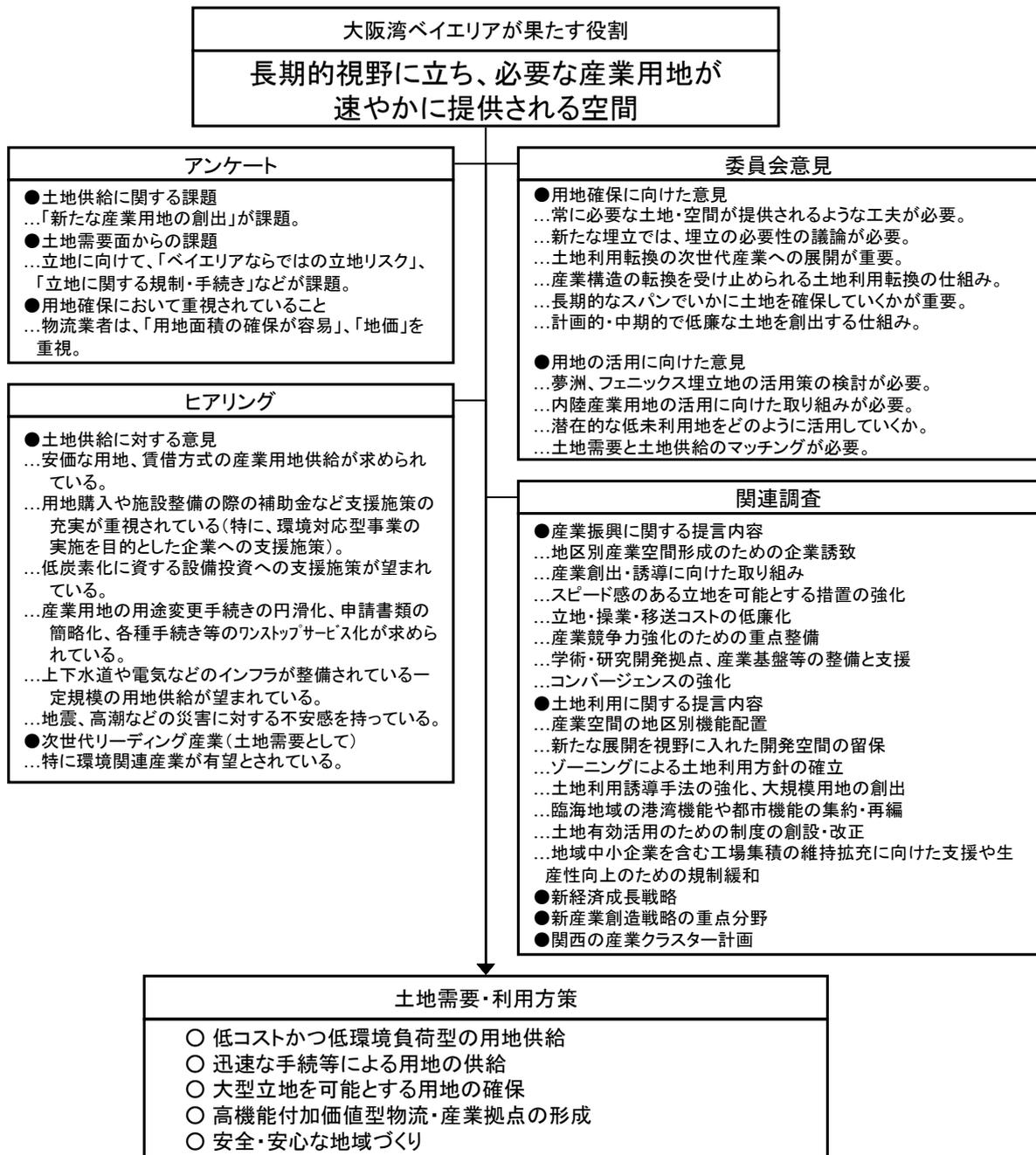


図1-2 「長期的視野に立ち、必要な産業用地が速やかに提供される空間」に向けた土地需要・利用方策

### (3) 物流拠点形成に向けた方策の検討

大阪湾ベイエリアの果たす役割として掲げた、「社会基盤の形成による国際競争力の高い事業環境」に向けて、効果的なインフラ整備、規制緩和、インセンティブ等を考慮しつつ、物流拠点形成に向けた方策の検討を行い、以下のように整理した。

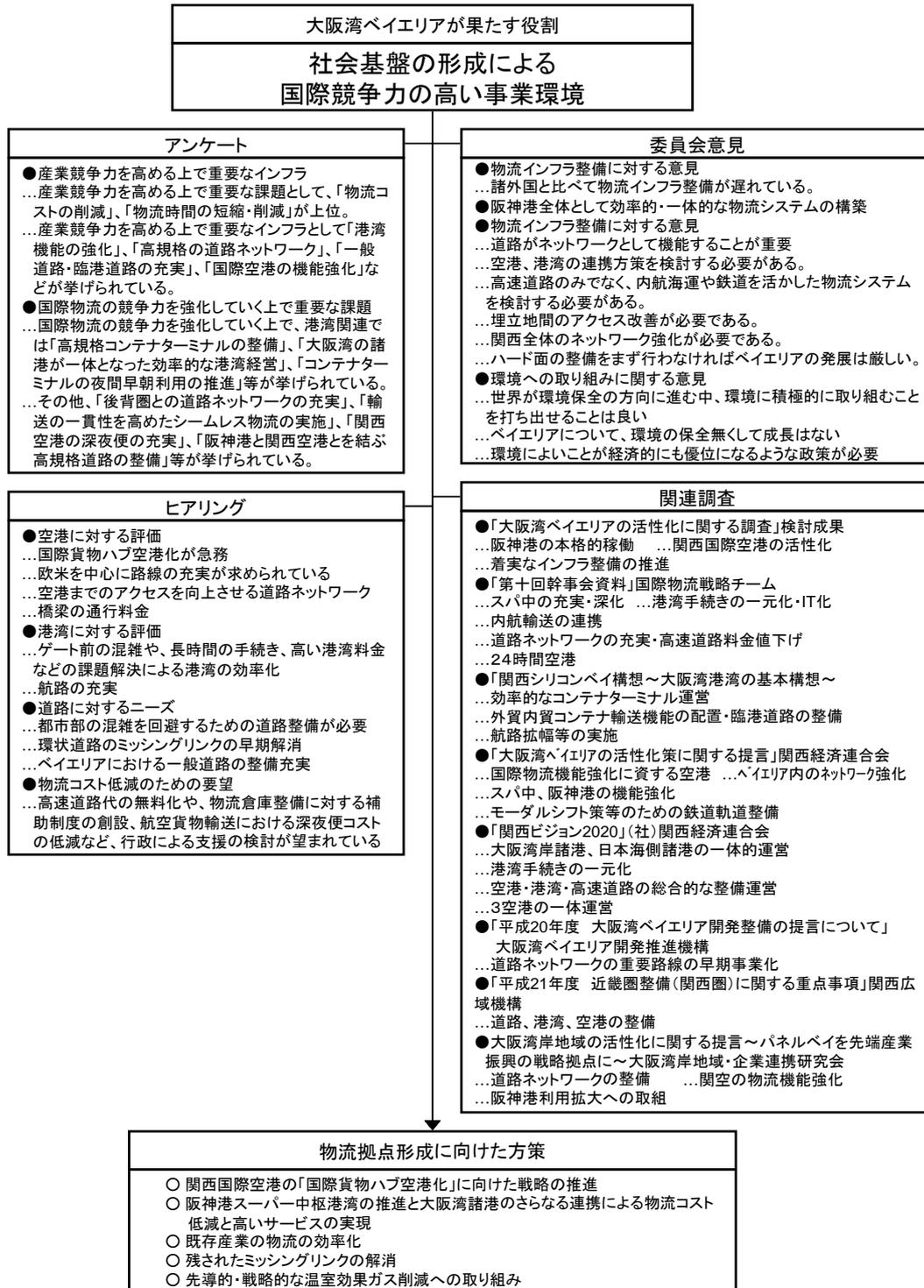


図1-3 「社会基盤の形成による国際競争力の高い事業環境」を目指した物流拠点形成に向けた方策

#### (4) 立地誘導に向けた方策の検討

大阪湾ベイエリアの果たす役割として掲げた、「先端産業立地進展・既存産業の厚い集積を活かした産業育成・活性化」に向けて、新規産業立地促進、既存産業の再編・高度化や技術支援・財政支援、研究・技術開発環境の整備、自然エネルギー活用や魅力的な生活環境の形成など、様々な側面から立地誘導に向けた方策の検討を行い、以下のように整理した。

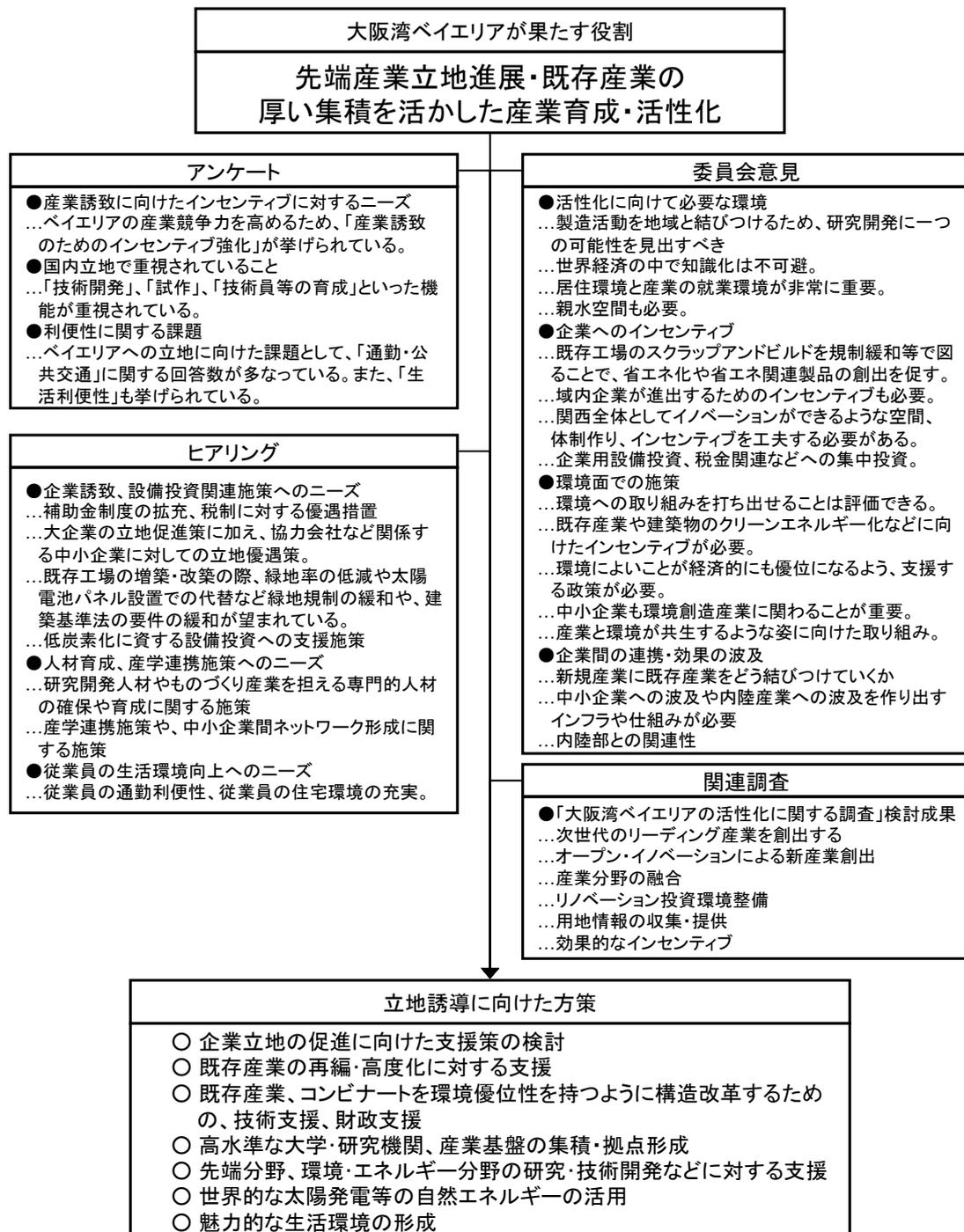


図1-4 「先端産業立地進展・既存産業の厚い集積を活かした産業育成・活性化」を目指した立地誘導に向けた方策

## 2. 国際物流の効率化に向けた広域連携方策の検討

既存立地企業の物流の効率化や企業進出のために必要な、港湾の広域連携を推進する方策について検討を行った。

また、委員会意見において、大阪湾ベイエリアの活性化方策をより効果的なものとしていくため、企業間や自治体間、産学官連携、地域間連携など、様々な主体の連携の重要性・必要性が指摘された。そこで、連携の強化・促進に向けた方策についても、併せて検討を行った。

### (1) 港湾の広域連携に向けた方策の検討

大阪湾ベイエリアの果たす役割として掲げた、「港湾機能の安全性向上と効率的かつ水準の高いサービスの提供」に向けて、広域的な交通ネットワークの充実、及びマルチモーダル面から、港湾の広域連携に向けた方策の検討を行い、以下のように整理した。

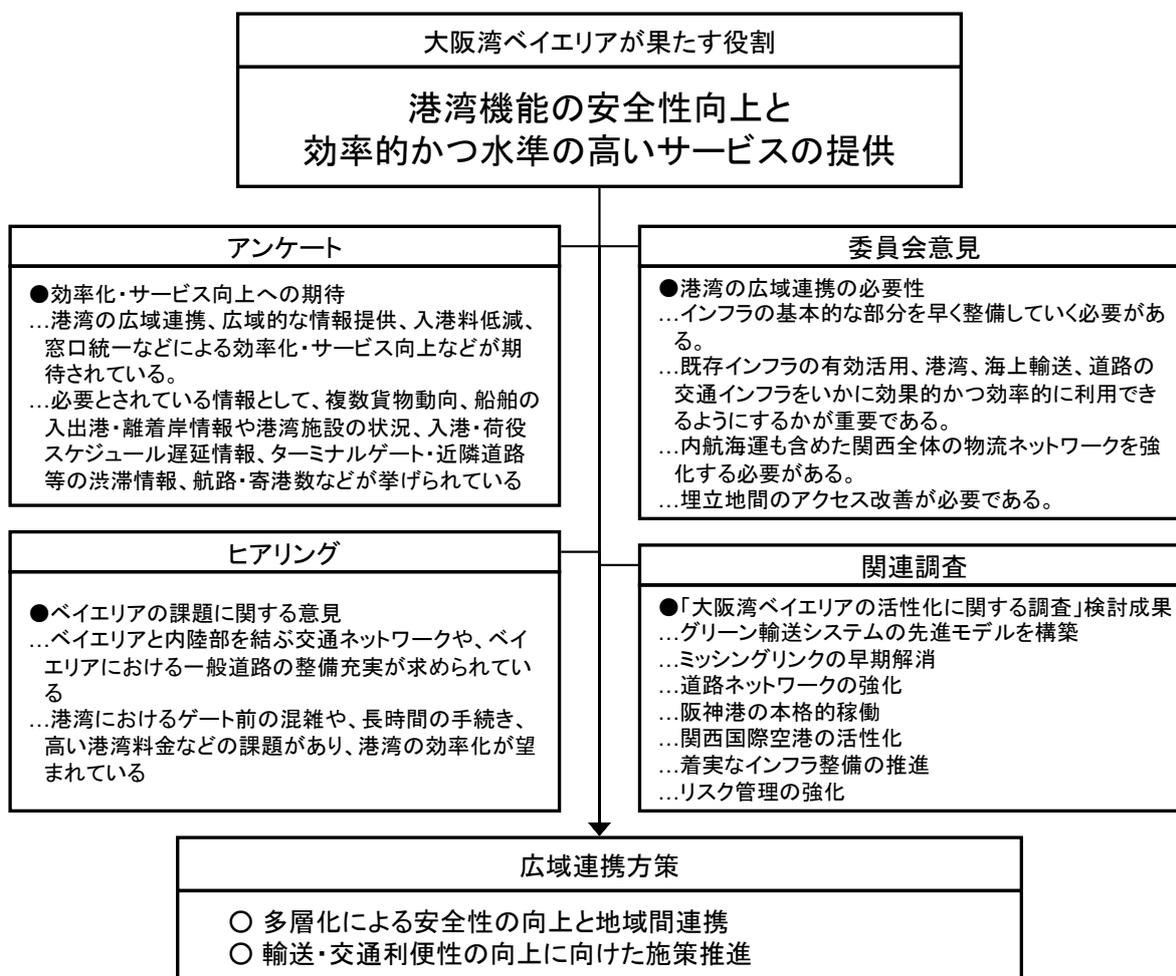


図2-1 「港湾機能の安全性向上と効率的かつ水準の高いサービスの提供」を目指した港湾の広域連携に向けた方策

## (2) 連携の強化・促進に向けた方策の検討

企業間や自治体間、産学官連携、地域間連携など、様々な主体が連携するための方策の検討を行い、以下のように整理した。

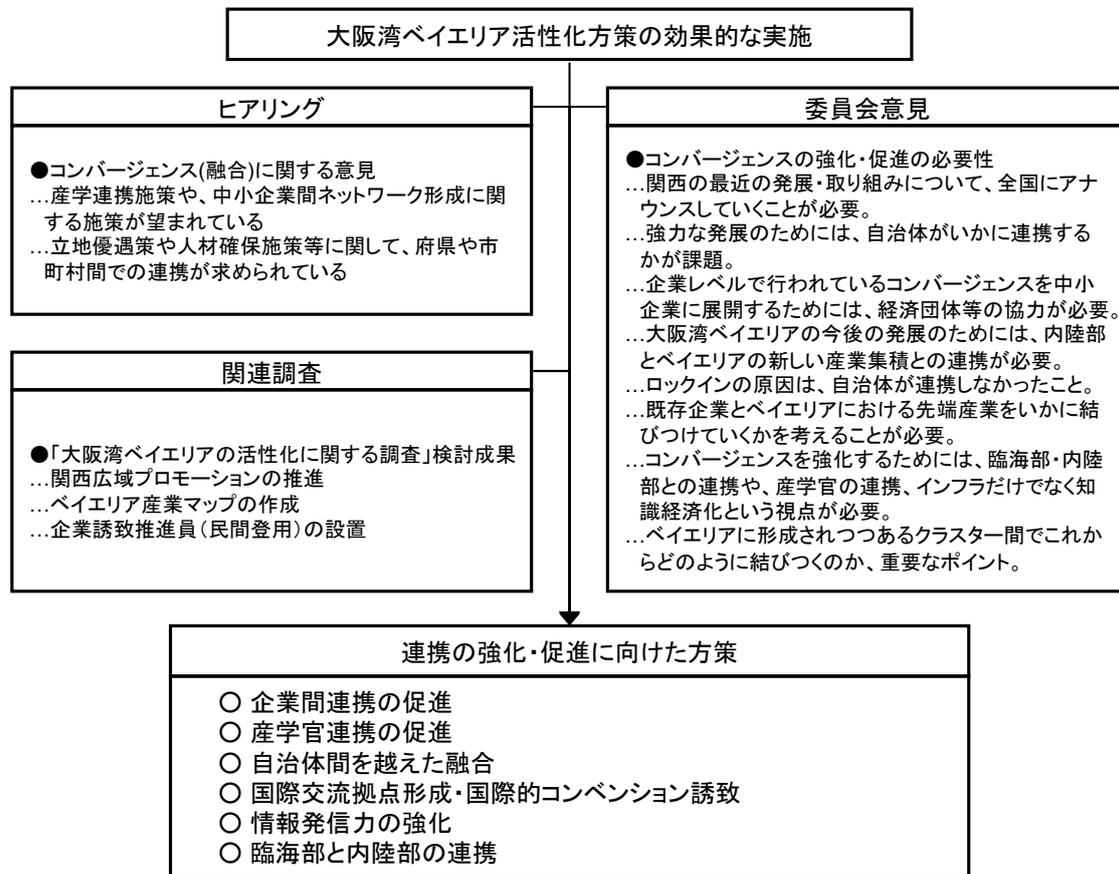


図2-2 大阪湾バイエリアの活性化方策をより効果的なものとしていくための  
連携の強化・促進に向けた方策

## 3. ケーススタディの実施

大阪湾バイエリア活性化方策のケーススタディとして、6つの地区を「グリーンベイ・大阪湾を牽引する地区」と捉え、各自治体担当者との意見交換を交えて活性化方策の検討を行った。

### (1) ケーススタディの概要

ケーススタディの実施にあたり、各地区のテーマに即した検討フローにしたがって検討を進めたが、大まかな流れは以下のとおりである。

まず、対象地区に関する現状・問題意識を共有し、その上で、活性化に向けた対象地域のあり方を検討した。さらに、これらを踏まえながら、各地区の活性化に向けた方策の検討を行った<sup>3</sup>。

<sup>3</sup> 各地区における具体的な検討フローは、資料編に掲載した。

検討結果については、第2回委員会で中間とりまとめ、第3回委員会で最終とりまとめとして報告するとともに、それぞれの地区を、大阪湾バイエリアの活性化を牽引する地区として位置づけ、活性化方策に反映した。

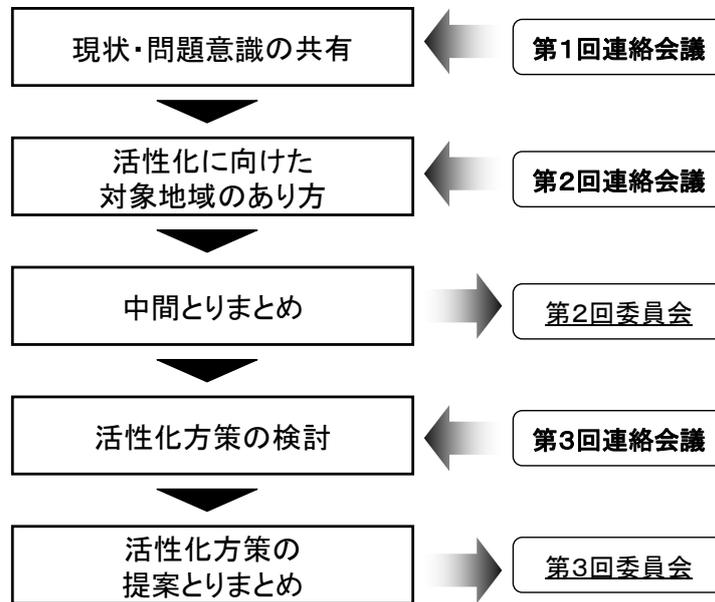


図3-1 ケーススタディにおける検討フロー



図3-2 グリーンベイ・大阪湾を牽引する地区の概要

## (2) ケーススタディにおいて検討した活性化方策

以上のケーススタディにて検討した活性化方策について、「1. 土地需要・利用方策の検討」「2. 国際物流の効率化に向けた広域連携方策の検討」で検討した活性化方策との対応関係は、以下のように整理される。

	神戸市	兵庫県	大阪市	堺市	大阪府	和歌山県
<b>土地需要・利用方策</b>						
○ 低コストかつ低環境負荷型の用地供給		●				
○ 迅速な手続等による用地の供給			●			●
○ 大型立地を可能とする用地の確保	●		●		●	
○ 高機能付加価値型物流・産業拠点の形成		●	●		●	
○ 安全・安心な地域づくり				●		
<b>物流拠点形成に向けた方策</b>						
○ 関西国際空港の「国際貨物ハブ空港化」に向けた戦略の推進						
○ 阪神港スーパー中枢港湾の推進と大阪湾諸港のさらなる連携による物流コスト低減と高いサービスの実現	●		●			
○ 既存産業の物流の効率化			●	●		
○ 残されたミッシングリンクの解消	●					
○ 先導的・戦略的な温室効果ガス削減への取り組み						
<b>立地誘導に向けた方策</b>						
○ 企業立地の促進に向けた支援策の検討	●		●			●
○ 既存産業の再編・高度化に対する支援		●				
○ 既存産業、コンビニートを環境優位性を持つように構造改革するための、技術支援、財政支援				●		
○ 高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成	●					
○ 先端分野、環境・エネルギー分野の研究・技術開発などに対する支援						
○ 世界的な太陽発電等の自然エネルギーの活用						
○ 魅力的な生活環境の形成	●			●		
<b>港湾の広域連携に向けた方策</b>						
○ 多層化による安全性の向上と地域間連携						
○ 輸送・交通利便性の向上に向けた施策推進	●					●
<b>コンバージェンス(融合)の強化・促進方策</b>						
○ 企業間連携の促進				●		
○ 産学官連携の促進				●		
○ 自治体間を越えた融合						
○ 国際交流拠点形成・国際的コンベンション誘致						
○ 情報発信力の強化				●		●
○ 臨海部と内陸部の連携	●					●

図3-3 ケーススタディにおいて検討した活性化方策