

## ② 施策に対するニーズ

施策に対するニーズとして、土地供給や企業誘致・設備投資の他、社会基盤整備、連携、環境関連などに関する施策へのニーズが挙げられている。

### ア. 土地需要・利用方策関連

#### ●土地供給に対する意見

- …安価な用地価格、賃借方式の産業用地供給が求められているとともに、用地購入や施設整備の際の補助金など支援施策の充実が重視されている（特に、環境対応型事業の実施を目的とした企業への支援施策）
- …低炭素化に資する設備投資への支援施策が望まれている
- …産業用地の用途変更手続きの円滑化や、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
- …上下水道や電気などのインフラが整備されている一定規模の用地供給が望まれている（そういった意味で、工業団地やサイエンスパークが便利）

#### ●次世代リーディング産業（土地需要として）

- …先端技術型製造業に関連する産業が有望とされている（詳細は p. 90参照）

### 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が急務である
- …欧米を中心に路線の充実が求められている
- …空港までのアクセスを向上させる道路ネットワークが必要である
- …橋梁の通行料金が低い

#### ●港湾に対する評価

- …ゲート前の混雑や、長時間の手続き、高い港湾料金などの課題があり、港湾の効率化が望まれている
- …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が必要である
- …環状道路のミッシングリンクの早期解消が求められている
- …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

- …補助金制度の拡充とともに、法人税の減免や、設備費も含めた投資金額の減税など、税制に対しての優遇措置が望まれている
- …大企業の立地促進策だけでなく、協力会社など関係する中小企業に対しての立地優遇策も求められている。
- …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が望まれている。
- …低炭素化に資する設備投資への支援施策が望まれている（再掲）

●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が望まれている
- …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求められている
- …港湾におけるゲート前の混雑や、長時間の手続き、高い港湾料金などの課題があり、港湾の効率化が望まれている
- …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が望まれている（再掲）
- …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
- …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求められている（再掲）

### ③ 有望なリーディング産業

有望なリーディング産業としては、以下に示すように、先端技術型製造業に関連する産業が多く挙げられている。

#### ア. 新・省エネルギー関連産業

- ・ 太陽電池、バッテリー、燃料電池。用途はエコカーや家庭を含めた分散型電源。エコカー製造開発で、既存自動車メーカーでない新規参入（電機機器製造業など）の可能性も指摘されている。マイホーム発電も有望とされている。

#### イ. 環境関連産業

- ・ 環境・エネルギーとしての回答がほとんどであり、CO2削減などエネルギーを取り巻く環境に関する産業が将来有望と見られている。
- ・ 水処理全般

#### ウ. 電気機器

- ・ 薄型テレビ、有機ELが挙げられている。そのほか、有機ELとLEDのディスプレイ以外の用途もある。

#### エ. ロボット全般

- ・ 産業用・生活支援など

#### オ. 医療・介護関連産業

- ・ ロボットの当該分野への適用が挙げられている。

#### カ. バイオ関連産業

- ・ バイオ技術を活用した産業、前掲の有機ELも該当する。その他、食糧自給のための農業工場も例としてあがっている。

#### キ. 航空機産業、宇宙産業

- ・ アメリカの航空機メーカーの孫請け等もあり、航空機部品の製造技術は既に高いレベルにある。

#### ク. エレクトロニクス業界や鉄鋼業界の動向は注目

#### ケ. 海洋関連

## 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

大阪湾ベ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、大阪湾ベイエリアの特性、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) 大阪湾ベイエリアの特性

大阪湾ベイエリアでは、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、大阪湾ベイエリアでは、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。

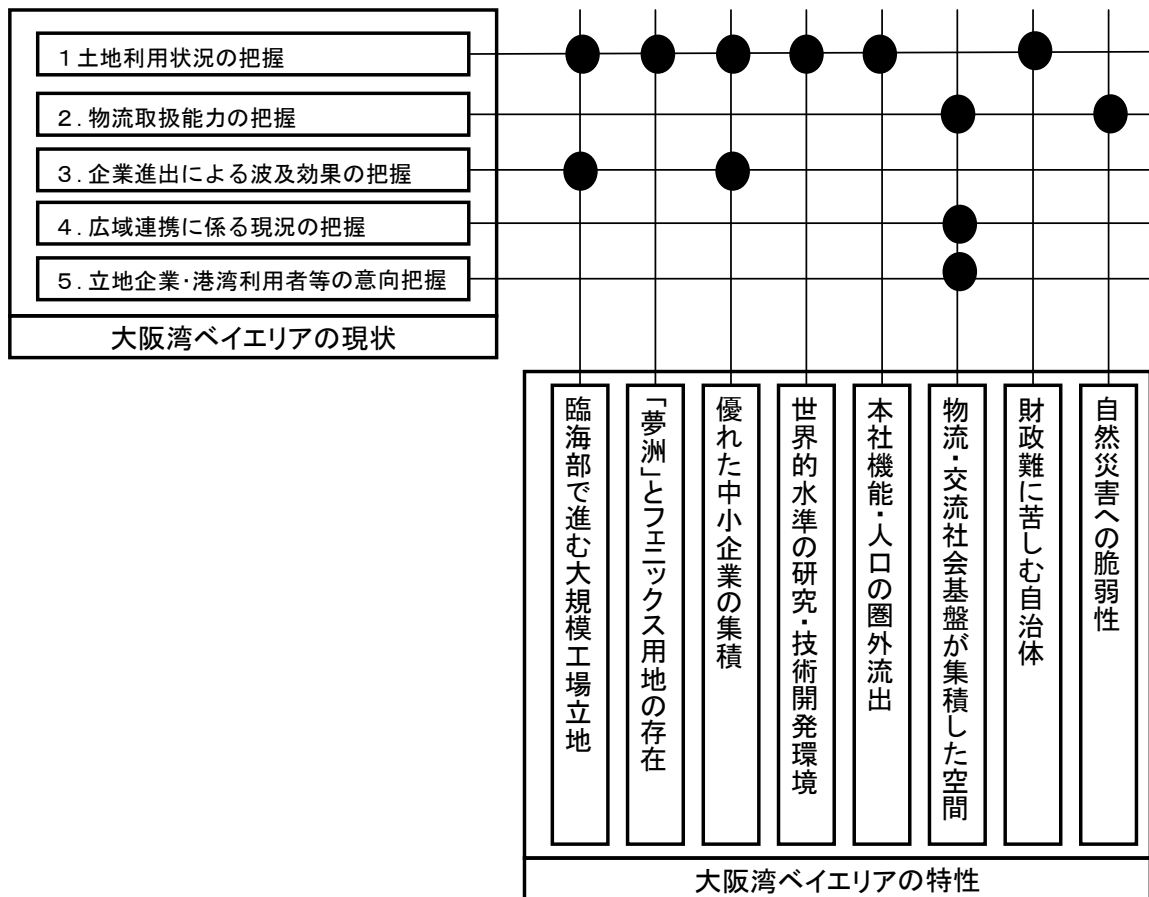


図6-1 現況を踏まえた大阪湾ベイエリアの特性

以上を踏まえ、大阪湾ベイエリアの活性化に関する特性として、以下の8つの視点でとりまとめた。

- ① 臨海部で進む大規模工場立地
- ② 大規模開発可能用地「夢洲」とフェニックス用地の存在
- ③ 優れた中小企業の集積
- ④ 世界的水準の研究・技術開発環境が整ったエリア
- ⑤ コンパクトな空間に集積した物流・交流社会基盤
- ⑥ 本社機能・人口の圏外流出
- ⑦ 財政難に苦しむ自治体
- ⑧ 自然災害への脆弱性

以下、各視点に関して、近年の動向も踏まえて記載する。

### ① 臨海部で進む大規模工場立地

近畿の工場立地件数は、近年になり高い水準で推移している。特に大阪湾ベイエリア臨海部では、先端家電産業や物流業等を中心に活発な立地が進んでいる。

さらに近年の特徴として、パネル関連産業やバッテリー、先進医療などの先端産業の立地が挙げられる。世界同時不況の影響を受けて、企業によっては投資規模の縮小や稼働開始時期の延期などの計画変更が予定されているものの、中長期的には臨海部の活性化を牽引していく核となっていくものと期待される。

### ② 大規模開発可能用地「夢洲」とフェニックス用地の存在

大阪湾ベイエリアにおける将来の土地利用においては、計画的、中長期的で低廉な土地を創出する仕組み、産業構造、操業環境の変化を見通した対応が必要である。大規模な開発可能用地である夢洲やフェニックス用地<sup>11</sup>などは、高いポテンシャルを持った土地として、大阪湾ベイエリアのあるべき姿の実現に向けた取り組みが期待される。

一方で、大阪湾ベイエリア周辺地域において生じた廃棄物を処理する埋立地として機能してきたフェニックス用地は、これまで分譲を前提に埋立が進められてきたが、廃棄物処理法の改正に伴い、管理型区画については工場用地等としての売却が困難になってきている。

### ③ 優れた中小企業の集積

関西では、小型人工衛星「まいど1号」に象徴される高度なものづくり技術を持つ、多様な中小企業が集積している。世界でも高いシェアを誇る企業、高い技

<sup>11</sup> フェニックス用地：大阪湾フェニックス計画（近畿2府4県の大阪湾圏域から発生する廃棄物を海面埋立により適正に処理し、大阪湾圏域の生活環境の保全に資するとともに、港湾の秩序ある整備を目的として進められている計画）により創出される土地。

術・高度な部材で先端家電産業等を支えている企業、製品を自動車産業や航空産業に納入している企業もある。また、大阪湾ベイエリアでは、バイオ・医療・ロボット産業などの先端技術を持つ産業が立地している。

#### ④ 世界的水準の研究・技術開発環境が整ったエリア

関西では、高い研究水準を有する学術機関、研究開発、人材育成の拠点としての役割を担う多くの大学、SPRING-8 や次世代スーパーコンピュータをはじめ世界でも最先端の機能を持つ研究基盤・研究機関が存在する。

#### ⑤ コンパクトな空間に集積した物流・交流社会基盤

大阪湾ベイエリアでは、コンパクトな空間である臨海部に複数の国際港湾及び国際空港を有しており、臨海部と内陸部、内陸各拠点間を連絡する高速道路網も順次供用されるなど、交通社会基盤の整備・計画が着実に図られている。さらに、これらの優れたハードを有効活用し、シームレス<sup>12</sup>で効率的な移動を実現すべく、今後の国際物流の効率化・利便性向上に向けて、国際物流戦略チーム<sup>13</sup>の取り組みが進められている。

このような中、スーパー中枢港湾である阪神港においては、2009年に世界最大級のコンテナ船も着岸可能な次世代高規格コンテナターミナルの本格供用に向け、整備が進められている。また、2007年12月には、港則法における大阪港（大阪港区、堺泉北港区）、尼崎西宮芦屋港および神戸港の港域が統合され、「阪神港」として一開港化が実現した。関西国際空港は、2007年8月2日に2本目の滑走路が供用し、完全24時間運用可能な国際空港となった。鉄道では、2008年10月に京阪中之島線、2009年3月に阪神なんば線等、大阪都心部において新線の開業が相次ぎ、大阪都心部の東西軸が強化された。道路においては、都市再生環状道路、関西大環状道路などの整備が進められているが、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）が残されている。

荷主企業アンケートにおいても、近畿の産業競争力を高める上で重要な社会基盤として道路（一般、臨港、高規格）を掲げる企業の割合が約4割、公共交通機関の充実に関しては3割の企業、港湾機能の強化、国際空港の機能強化についても約2割の企業が重要と回答している。

<sup>12</sup> シームレス：「継ぎ目のない」という意味。物流・交流の分野では、複数の交通手段の接続性を改良することを意味する。交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良、円滑な流動・移動に資する情報提供等のソフトのサービスまで幅広い取り組みが含まれる。

<sup>13</sup> 国際物流戦略チーム：2005年6月、関西の国際物流戦略チームが全国に先駆けて発足し、陸海空にわたる国際物流インフラの整備と活用に向けた活動を精力的に進めている。常に、広域連携の強化を念頭に置き、官民の関係者が協力した取り組みを行い、これまで、大阪湾諸港の一開港化をはじめ、評価される成果をあげている。

## ⑥ 本社機能・人口の圏外流出

関西地域からは、長期にわたり、首都圏向けを中心に、本社機能や人口が圏外へ流出している。職業別でみると、専門的・技術的職業従事者が関東に流出している。

## ⑦ 財政難に苦しむ自治体

大阪湾ベイエリアに臨む各自治体は、それぞれが特徴を持ち、独自の文化を育んでいる。また、阪神・淡路大震災を克服するという貴重な経験を有しており、これらのポテンシャルや経験を、今後の地域活性化に活かしていくことが期待される。

反面、「関西は1つ1つ」と揶揄されるように、各自治体が一体となった総合的な施策展開の面で弱さがみられ、かつ財政状況は、三大都市圏の中でも財政力指数は低い水準で推移、経常収支比率が直近で最も高い水準となるなど、厳しい状況にある。

ただし、大阪府知事と大阪市長が、2009年2月、大阪湾ベイエリア振興に向けた「都市構想(案)」を共同発表するなど、自治体間連携に向けた取り組みも見られてきている。

## ⑧ 自然災害への脆弱性

関西では、海溝型地震である東南海地震と南海地震が、それぞれ今後30年の間に50~60%の高い確率で発生すると予測されている。また、直下型地震を引き起こす活断層として、上町断層帯が確認されている。

また、大阪湾地域は、これまで、地盤沈下によりゼロメートル地域が拡大していた時期もあったが、高潮防潮堤等が整備され、背後に集積する人々の生命、財産を守ってきた。しかしながら、老朽化が進んでいる箇所、耐震化が必要な箇所が出てきており、国土交通省では2006年3月に「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定し、2006年度から2010年度の5年間で耐震強化岸壁の整備率を概ね70%へ向上するよう、対策を進めている。

## (2) 大阪湾ベイエリアにおける土地利用・広域連携ニーズ

今後、大阪湾ベ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、大阪湾ベイエリアでは、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。

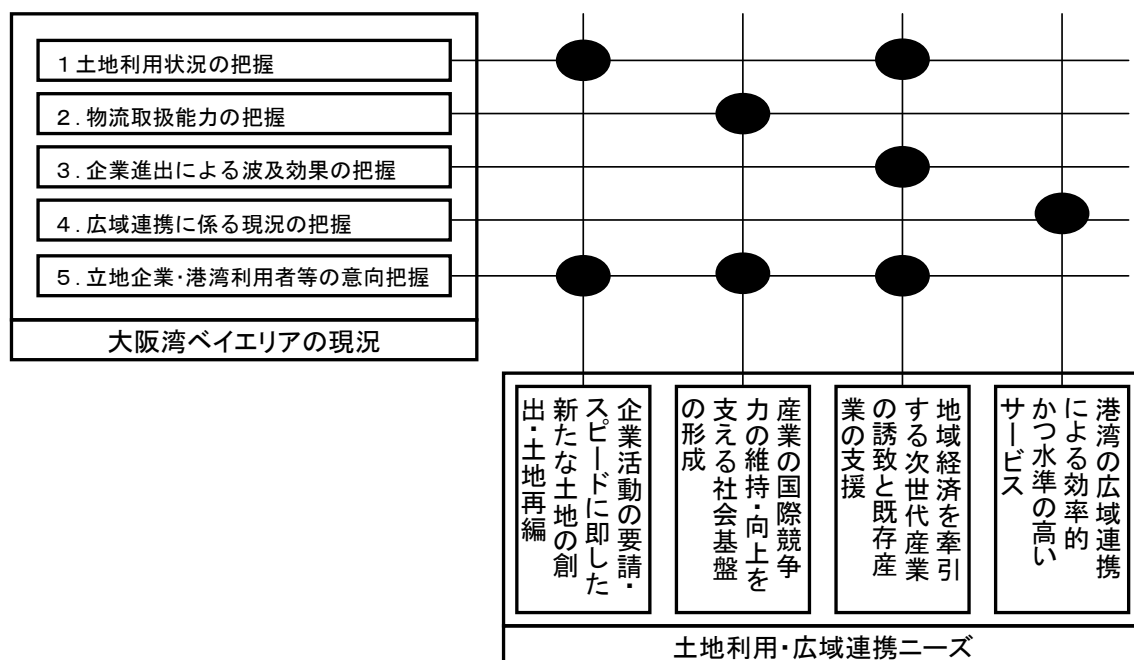


図6-2 現況を踏まえた大阪湾ベイエリアの土地利用・広域連携ニーズ

以上を踏まえ、大阪湾ベイエリアにおける土地利用・広域連携ニーズについて、以下の4つの視点で整理した。



- ① 企業活動の要請・スピードに即した新たな土地の創出・土地再編
- ② 産業の国際競争力の維持・向上を支える社会基盤の形成
- ③ 地域経済を牽引する次世代産業の誘致と既存産業の支援
- ④ 港湾の広域連携による効率的かつ高いサービス

以下、各視点に基づいて土地利用・広域連携ニーズを整理する。

#### ① 企業活動の要請・スピードに即した新たな土地の創出・土地再編

近年の大規模設備投資により、大阪湾ベイエリアにおける利用可能な土地は残り少ない状況である。このような中、臨海部では、地域の均衡ある発展への寄与を目的に大阪湾フェニックス計画が進められているものの、現状では、このうち管理型区画の土地利用については課題が残されている。また、社会構造の変化により低未利用となった貯木場等の水域の有効活用やそれらの土地を種地とした土地利用の再編による産業の高度化等が必要とされている。

将来においても、先端家電産業以降の次世代を担う新たなリーディング産業が集積し、未来を先取りした方向に進んでいく大阪湾ベイエリアを形成するため、企業活動の要請・スピードに即した新たな土地創出や土地再編の推進が必要とされている。

#### ② 産業の国際競争力の維持・向上を支える社会基盤の形成

経済のグローバル化の進展や東アジア地域の急成長により、アジア諸国の港湾における貨物取扱量は増大している。一方、世界の主要な船会社は船舶の大型化に伴うスケールメリットによりコストの低減を追求しており、寄港地の絞り込みを進めている。これに伴い、我が国を代表する港湾は基幹航路のサービス水準が低下している。このような中、荷主企業アンケートによれば、港湾を使い分ける際に重視する点として約2割の企業が「寄港頻度の多さ」、「航路数の多さ」を挙げており、航路網の充実を臨んでいることが分かる。

今後、更に物流圏の一体化が進みアジア各地域との地域間競争が激化する中、関西の国際競争力強化を確保し、成長を持続可能なものにするには、スーパー中樞港湾である阪神港の国際海上コンテナ輸送網の強化が重要であり、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスの維持・向上の取り組みが必要とされている。

### ③ 地域経済を牽引する次世代産業の誘致と既存産業の支援

関西では、基礎素材型産業<sup>14</sup>や家電産業は、以前から多く集積しており、近年においても臨海部で先端家電産業の立地が進んでいるものの、自動車産業のような、部品メーカーやその下請け産業など関連産業への裾野が広く地域経済に大きく影響を及ぼす基幹的産業<sup>15</sup>の立地が乏しい。

今後、大阪湾ベイエリア活性化を図るためには、関西の強みである多様な産業の集積や医療・バイオ関連研究機関の集積を活かせるよう、環境、健康・医療・介護、新エネルギーなど将来のリーディング産業の誘致を進めることが必要とされている。

また、優れた技術を持つ既存産業の集積を今後も維持・向上させていくため、既存産業を対象とした支援が必要とされている。

### ④ 港湾の広域連携による効率的かつ高いサービス

大阪湾ベイエリアでは、国際物流を担う複数の拠点がコンパクトな空間に集積している。国際物流戦略チームのように、これらを連携させることによって、より効率的かつ高いサービスに向けた取り組みも進められている。

アンケートによれば、荷主企業、物流業者ともに、港湾の広域連携による効率化・サービス向上に期待している。今後、更なる港湾の広域連携による効率的かつ高いサービスの提供に向けた取り組みが必要とされている。

---

<sup>14</sup> 基礎素材型産業：鉄、石油、木材、紙などの製品で、産業の基礎素材となる製品を製造する産業。

<sup>15</sup> 基幹的産業：その国の経済活動を支えている最重要な産業分野。経済の発展段階によってその内容は異なる。我が国では、裾野が広く、地域経済へのインパクトも大きい自動車産業が、近年の基幹的産業としての役割を担ってきた。

### 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。

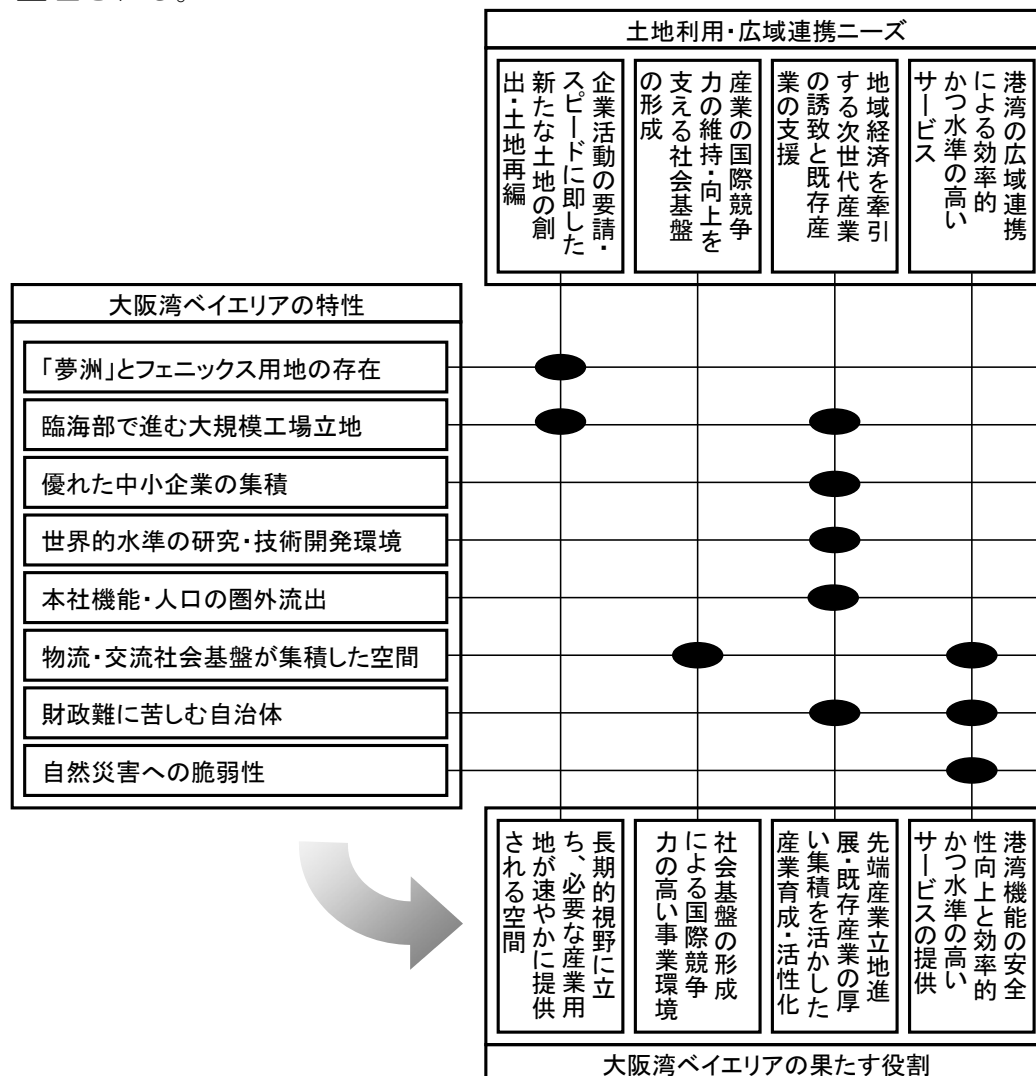


図1-1 大阪湾ベイエリアの現状を踏まえた大阪湾ベイエリアの果たす役割

これらの大阪湾ベイエリアが果たす各役割について、概要は以下の通り。

**① 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**

近年、大規模工場立地が進む大阪湾ベイエリアでは、高いポテンシャルを持った「夢洲」やフェニックス用地が存在するものの、以前に比べると大規模用地は限られてきている。将来を見越しながら、企業ニーズを踏まえた計画的、中長期的で低廉な土地を創出する仕組み、産業構造、操業環境の変化を見通した対応が必要である。

**② 社会基盤の形成による国際競争力の高い事業環境**

大阪湾ベイエリアは、国際物流を担う社会基盤が集積した空間である。近年経済発展の著しい東アジアとの域内貿易の重要性が高まりつつある中、国際競争において優位性を確保するためには、港湾の大水深化やミッシングリンクの解消など、社会基盤のさらなる整備による、水準の高い事業環境の構築を目指す必要がある。

**③ 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**

大阪湾ベイエリアは、パネル関連産業やバッテリー、先進医療などの先端産業立地が進展し、また既存産業の厚い集積もある。さらに、世界的水準の研究・技術開発環境も整っている。

経済のグローバル化が進行する中、これらの厚い集積を活かし、地域一帯となり、高い付加価値を持つ産業の育成・活性化を目指す必要がある。

**④ 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**

大阪湾ベイエリアでは、着実に整備・計画が図られてきた交通社会基盤の有効活用による国際物流の効率化・利便性向上に向けた取り組みが進められている。一方、臨海部では、さらなる自然災害への対処も必要である。

限られた予算の中で、自然災害時においても安全性を確保し、港湾機能が維持されるような取り組みとともに、より効率的かつ水準の高い物流サービスを提供していく必要がある。

以上に掲げた、大阪湾ベイエリアの果たす役割のうち、①～③の役割達成に向けて必要となる施策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査（近畿経済産業局の調査、各種調査）などを踏まえつつ、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。

なお、「④ 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」の達成に向けて必要となる施策については、「2. 国際物流の効率化に向けた広域連携方策の検討」（p. 121以降）で整理している。

また、後に示すように、これらの役割の達成に向けて必要となる方策について、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・必要性が指摘されている。そのため、大阪湾ベイエリアの活性化方策を効果的に実施するための方策として、「コンバージェンス（融合）の強化・促進に向けた方策」を検討した（「2. 国際物流の効率化に向けた広域連携方策の検討」で整理）。

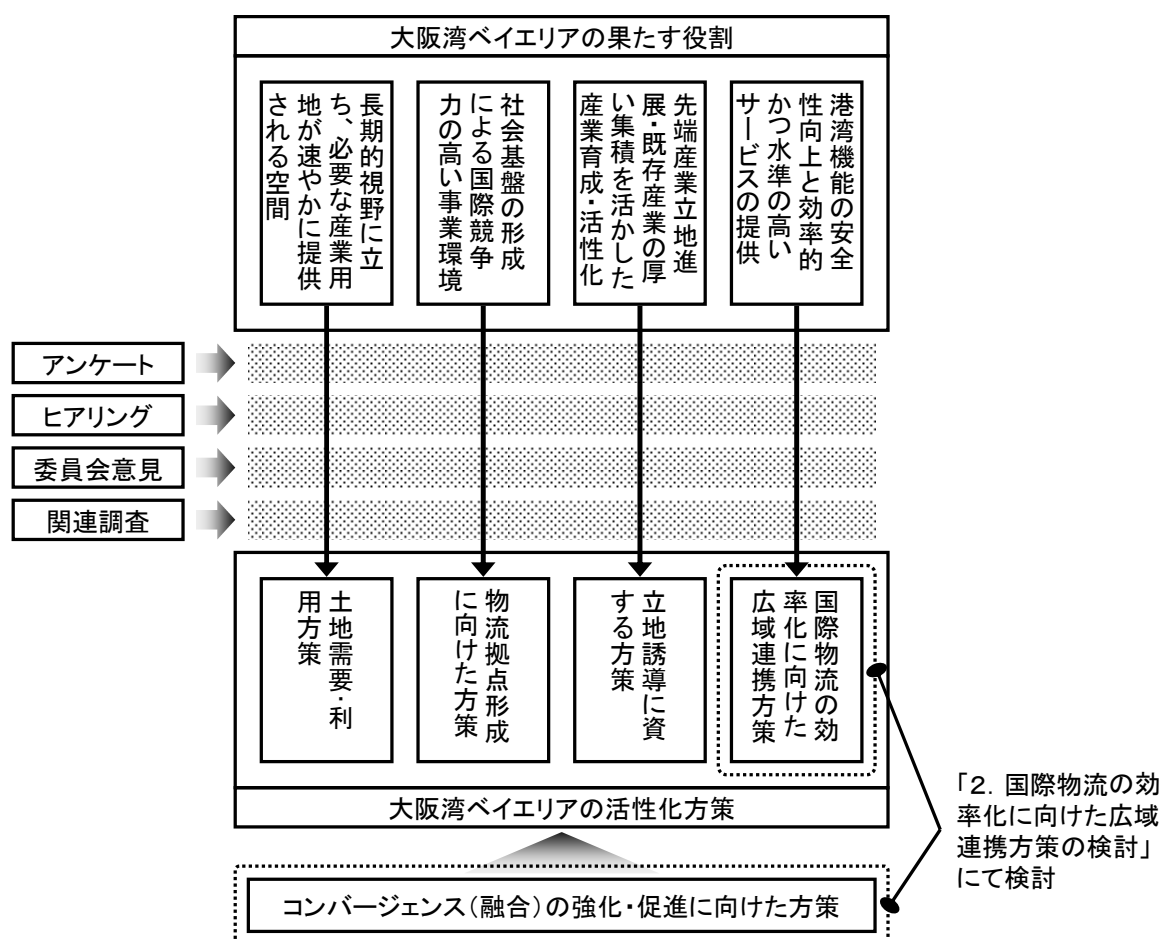


図1-2 大阪湾ベイエリアの果たす役割に向けた活性化方策

## (2) 土地需要・利用方策の検討

大阪湾バ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・利用方策を検討した。



図1-3 「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

## ① アンケート結果

### ●土地供給に関する課題

…産業競争力を高めるために、「新たな産業用地の創出」が課題として挙げられている。

### ●土地需要面からの課題

…ベイエリアにおける立地への課題として、「ベイエリアならではの立地リスク」、「立地に関する規制・手続き」などが挙げられている

### ●用地確保において重視されていること

…物流業者は、物流拠点の立地を考える際、「用地面積の確保が容易」、「地価」を重視している。

## ② ヒアリング結果

### ●土地供給に対する意見

…安価な用地価格、賃借方式の産業用地供給が求められているとともに、用地購入や施設整備の際の補助金など支援施策の充実が重視されている（特に、環境対応型事業の実施を目的とした企業への支援施策）。

…低炭素化に資する設備投資への支援施策が望まれている。

…産業用地の用途変更手続きの円滑化や、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。

…上下水道や電気などのインフラが整備されている一定規模の用地供給が望まれている（そういった意味で、工業団地やサイエンスパークが便利）

…地震、高潮などの災害に対する不安感を持っている。

### ●次世代リーディング産業（土地需要として）

…特に環境関連産業が有望とされている。

## ③ 委員会意見

### ●用地確保に向けた意見

…常に必要な土地・空間が提供されるような工夫が必要である。

…新たな埋立においては、埋立の必要性の議論が必要である。

…土地利用転換を次世代産業にいかに関係展開していくかが重要である。

…産業構造の転換をきっちり受け止められる土地利用転換の仕組みの検討が必要である。

…長期的なスパンでいかに土地を確保していくかが重要。計画的・中期的で低廉な土地を創出する仕組みは考えておく必要がある。

### ●用地の活用に向けた意見

…夢洲、フェニックス埋立地の活用策の検討が必要である。

…内陸産業用地の活用に向けた取り組みが必要である。

…潜在的な低未利用地をどのように活用していくか、検討が必要である。

…土地需要と土地供給のマッチングが必要である。

#### ④ 関連調査

##### ア. 近畿経済産業局調査

近畿経済産業局の関連調査においては、土地需要・利用方策として、以下の点を提言していくこととされている。

表 1-1 近畿経済産業局調査における検討内容\_土地需要・利用方策

各種構想・提言	土地需要・利用方策に関する提言内容
「大阪湾ベイエリアの活性化に関する調査」検討成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○臨海部の次世代産業拠点形成</li> <li>○内陸産業用地の活用</li> <li>○土地需給システムの構築</li> </ul>

##### イ. 土地需要・利用に関する各種構想・提言

近畿の各機関等による、産業振興、土地利用に関する各種提言・構想は以下の通りである。産業振興においては、企業誘致、研究開発拠点、産学官連携など、土地利用については大規模用地創出、集約再編、既存集積の維持拡充などが提言されている。

表 1-2 大阪湾ベイエリアの活性化に関する各種構想・提言\_産業振興・土地利用

各種構想・提言	産業振興に関する提言内容	土地利用に関する提言内容
「関西シリコンベイ構想～大阪湾港湾の基本構想～」国土交通省 近畿地方整備局 H17.9.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区別産業空間形成のための企業誘致</li> <li>・産業創出・誘導に向けた取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業空間の地区別機能配置</li> <li>・新たな展開を視野に入れた開発空間の留保</li> </ul>
「大阪湾ベイエリアの活性化策に関する提言」(社)関西経済連合会 H19.7.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スピード感のある立地を可能とする措置の強化</li> <li>・立地・操業・移送コストの低廉化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーニングによる土地利用方針の確立</li> <li>・土地利用誘導手法の強化、大規模用地の創出</li> </ul>
「平成 20 年度 大阪湾ベイエリア開発整備の提言について」(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構 H20.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業競争力強化のための重点整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海地域の港湾機能や都市機能の集約・再編</li> </ul>
「平成 21 年度 近畿圏整備(関西圏)に関する重点事項」関西広域機構 H20.6.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学術・研究開発拠点、産業基盤等の整備と支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地有効活用のための制度の創設・改正</li> </ul>
大阪湾岸地域の活性化に関する提言～パネルベイを先端産業振興の戦略拠点に～大阪湾岸地域・企業連携研究会 H20.12.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンバージェンスの強化</li> <li>…地域中小企業と大企業との連携促進策の拡充、産学官連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域中小企業を含む工場集積の維持拡充に向けた支援や生産性向上のための規制緩和</li> </ul>



## ウ. 我が国及び関西における産業振興の状況

我が国では、経済成長に向けて、産業振興の取り組みが戦略的に行われている。

表 1-3 我が国の主要な産業政策

■「新経済成長戦略」改訂（H20 改訂）
<b>【2つの基本戦略】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・「資源生産性」の抜本的向上に集中投資し、資源高時代、低炭素社会の勝者になる。</li><li>・製品・サービスの高付加価値化に向けてイノベーションの仕組みを強化するとともに、グローバル化を徹底し、世界市場を獲得する。</li></ul>
<b>【3つの柱】</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 「資源生産性競争」時代における経済産業構造の構築<ul style="list-style-type: none"><li>○「資源生産性」の抜本向上による経済構造の転換</li><li>○イノベーション強化により世界市場を獲得し、流出した所得を取り戻す</li><li>○太陽光等「資源大国」を実現</li></ul></li><li>2. 世界市場獲得と持続的発展のためのグローバル戦略の再構築<ul style="list-style-type: none"><li>○資源国、新興国との戦略的な関係の構築。資源外交</li><li>○アジア市場との一体化による成長活力の取り込み</li><li>○自由で開かれた国際経済体制の構築</li></ul></li><li>3. 地域・中小企業・農林水産業・サービスの未来志向の活性化<ul style="list-style-type: none"><li>○内需依存度の高い中小企業、サービスの国際展開</li><li>○潮目の変化を活かした農業の新展開</li><li>○地域医療制度の抜本的な改革</li></ul></li></ol>

表 1-4 新産業創造戦略の重点分野

■新産業創造戦略の重点分野（戦略7分野）（H16 策定・2010 年頃年次目標）
<b>【先端的な新産業分野】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・燃料電池      ・情報家電      ・ロボット      ・コンテンツ</li></ul>
<b>【市場ニーズの拡がりに対応する新産業分野】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・健康福祉機器・サービス      ・環境／エネルギー機器・サービス</li><li>・ビジネス支援サービス</li></ul>

関西の産業クラスター計画では、産学官連携の下で「次世代産業クラスターの育成」「バイオクラスターの形成」「環境ビジネスの育成」が図られている。

表 1-5 関西の産業クラスター計画

プロジェクト	重点テーマ
ネオ クラスター	<p>近畿の巨大な産業集積をベースに、世界をリードする高度産業基盤の構築に向けて、情報家電・ロボット、高機能部材、高効率エネルギー機器・装置等テーマを絞ったクラスター活動を展開し、近畿経済への波及効果の高い次世代産業を創出する。</p> <p><b>【重点産業分野】</b> 未来型情報家電・ロボット、高機能部材、 高効率エネルギー機器・装置</p>
バイオ クラスター	<p>大学・研究機関、関連産業の分厚い集積を活用し、創薬・再生医療分野、先端解析機器分野、ものづくりバイオ(バイオプロセス・環境・食)分野において国内外の取り組みと連携しながら多様・多層なクラスター形成を図り、世界のバイオクラスターに比肩する「関西バイオクラスター」の形成を目指す。</p> <p><b>【重点産業分野】</b> 創薬・再生医療、先端解析機器、 ものづくりバイオ(バイオプロセス・環境・食)</p>
グリーン クラスター	<p>環境分野における社会的背景や関西地域のポテンシャルを活用し、有機性資源・廃棄物利用機器・装置、環境浄化装置・サービス等を重点テーマに、希少資源の有効活用、環境負荷の低減に寄与する環境ビジネスを育成する。</p> <p><b>【重点産業分野】</b> 有機性資源活用・資源リサイクル(マテリアル・ケミカル・サーマル)、 環境浄化・汚染防止(水、土、大気)、 グリーンプロダクト(エコデザイン・エコマテリアル)、 環境サービス</p>

⑤ 土地需要・利用方策

以上を踏まえ、土地需要・利用方策を以下のとおりとした。

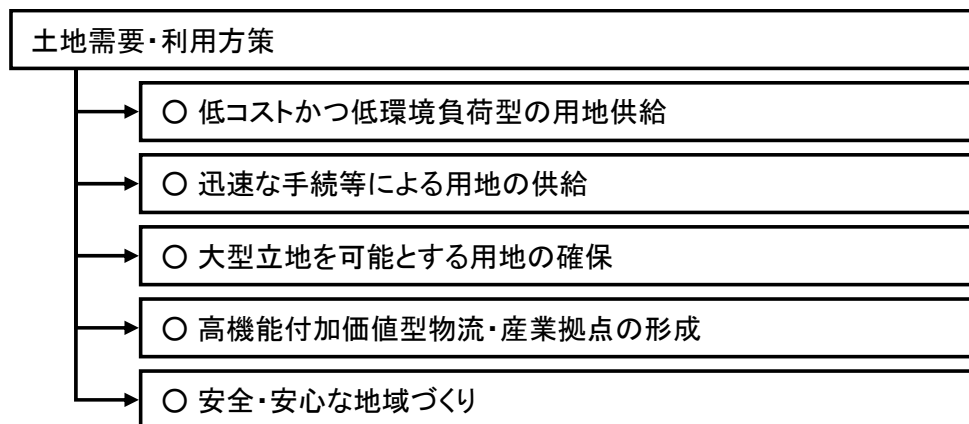


図1-4 土地需要・利用方策

各方策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査などを踏まえつつ、以下のとおり整理した。

#### **ア. 低コストかつ低環境負荷型の用地供給**

アンケートによれば、バイエリアにおける立地への課題として「バイエリアならではの立地リスク」が挙げられているほか、立地検討にあたり、地価が重視されている。

ヒアリングによれば、安価な用地価格が求められているほか、用地購入における補助金など支援施策の充実が重視されている。また、環境対応型事業の実施を目的とした企業への支援施策が求められている。

また、委員会意見によれば、常に必要な土地・空間が提供されるような工夫が必要とされているほか、土地需要と土地供給のマッチングが必要とされており、アンケートやヒアリングから得られる企業ニーズに即した用地供給が必要と捉えられる。

以上を踏まえ、「低コストかつ低環境負荷型の用地供給」を方策として掲げることとした。具体的には、後期土砂処分場・廃棄物海面処分場などの適切な整備や、フェニックスにおける管理型区画を利用可能とするような技術開発を進めるものとする。

#### **イ. 迅速な手続等による用地の供給**

アンケートによれば、バイエリアにおける立地への課題として「立地に関する規制・手続き」が挙げられている。ヒアリングにおいても、用途変更手続きの円滑化や申請書類の簡略化、各種手続きのワンストップサービス化が求められている。

また、委員会意見によれば、土地需要と土地供給のマッチングが必要とされており、これらの企業ニーズを踏まえた用地供給が必要と考えられる。

以上より、「迅速な手続等による用地の供給」を方策として掲げ、企業ニーズを踏まえながら、迅速な手続による土地利用に係る用途変更や用途区分等の柔軟な対応への取り組みを進めるものとする。

#### **ウ. 大型立地を可能とする用地の確保**

大阪湾バイエリアにおける近年の用地取得状況をみると、特に臨海部において大規模な用地取得が進んでいる。ヒアリングにおいても、大規模な用地供給が必要とされている。

また、委員会意見によれば、長期的な視野に立ち、将来の先端産業やリーディング産業の誘致を見越しつつ、埋立地の活用の検討、土地利用の転換や内陸産業用地の活用、供給可能な用地を確保などの必要性が指摘されている。

以上を踏まえ、「大型立地を可能とする用地の確保」を方策として掲げることとした。

## エ. 高機能付加価値型物流・産業拠点の形成

アンケートによれば、産業競争力の強化に向けて、新たな産業用地の創出が課題として挙げられている。

また、委員会意見によれば、夢洲の活用策の検討が必要とされている。

そこで、夢洲の活用を念頭に、「高機能付加価値型物流・産業拠点の形成」を方策として掲げることとした。具体的には、臨海部物流拠点をはじめとした産業・物流ゾーンの形成に取り組むほか、夢咲トンネルやコンテナ埠頭などの社会基盤整備、その他必要性を踏まえた適切な支援により、大阪湾ベイエリアの産業・経済活性化を牽引する拠点とするものとする。

## オ. 安全・安心な地域づくり

アンケートによれば、ベイエリアにおける立地への課題として、「ベイエリアならではの立地リスク」が挙げられている。またヒアリングによれば、企業は地震、高潮などの災害に対する不安感を持っている。

これらを踏まえ、地震、高潮その他の災害や事故・事件等が発生した状況でも港湾として最低限必要な機能を維持するとともに、機能が中断しても短期間で復旧を可能とするよう、「安全・安心な地域づくり」を方策として掲げ、大規模地震時にも岸壁の被害を最小限とするよう、産業界と行政が連携しつつ、港湾の安全性確保・防災に向けた取り組みを進める。

### (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った。

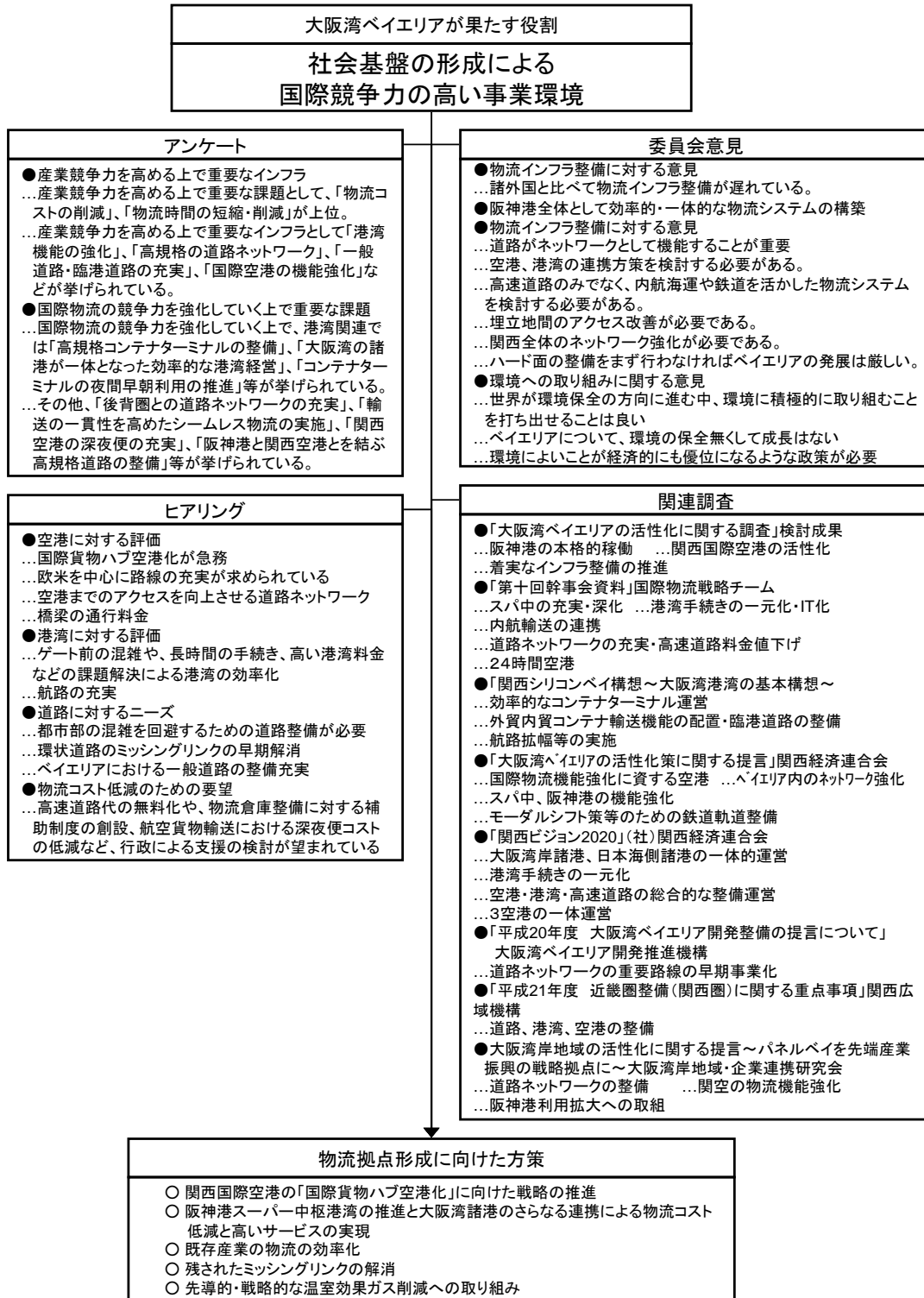


図1-5 「社会基盤の形成による国際競争力の高い事業環境」を目指した物流拠点形成に向けた方策

## ① アンケート結果

### ●産業競争力を高める上で重要なインフラ

- …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」、「物流時間の短縮・削減」が上位に挙げられている。
- …産業競争力を高める上で重要なインフラとして「港湾機能の強化」、「高規格の道路ネットワーク」、「一般道路・臨港道路の充実」、「国際空港の機能強化」などが挙げられている。

### ●国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題

- …国際物流の競争力を強化していく上で、港湾関連では「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」、「コンテナターミナルの夜間早朝利用の推進」等が挙げられている。
- …その他、「後背圏との道路ネットワークの充実」、「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」、「関西空港の深夜便の充実」、「阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備」等が挙げられている。

## ② ヒアリング結果

### ●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が急務である。
- …欧米を中心に路線の充実が求められている。
- …空港までのアクセスを向上させる道路ネットワークが必要である。
- …橋梁の通行料金が低い。

### ●港湾に対する評価

- …ゲート前の混雑や、長時間の手続き、高い港湾料金などの課題があり、港湾の効率化が望まれている。
- …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が必要である。
- …環状道路のミッシングリンクの早期解消が求められている。
- …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。

## ③ 委員会意見

### ●物流インフラ整備に対する意見

- …諸外国と比べて物流インフラ整備が遅れている。

●阪神港全体として効率的・一体的な物流システムの構築

●物流インフラ整備に対する意見

- …道路がネットワークとして機能することが重要。
- …空港、港湾の連携方策を検討する必要がある。
- …高速道路のみでなく、内航海運や鉄道を活かした物流システムを検討する必要がある。
- …埋立地間のアクセス改善が必要である。
- …関西全体のネットワーク強化が必要である。
- …ハード面の整備をまず行わなければベイエリアの発展は厳しい。

●環境への取り組みに関する意見

- …世界が環境保全の方向に進む中、環境に積極的に取り組むことを打ち出せることは良い。
- …ベイエリアについて、環境の保全無くして成長はない。
- …環境によいことが経済的にも優位になるような政策が必要。

④ 関連調査

ア. 近畿経済産業局調査

近畿経済産業局の関連調査においては、物流拠点形成に向けた方策として、以下の点を提言していくこととされている。

表 1-6 近畿経済産業局調査における検討内容\_物流拠点形成に向けた方策

各種構想・提言	物流拠点形成に向けた方策に関する提言内容
「大阪湾ベイエリアの活性化に関する調査」検討成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○阪神港の本格的稼働</li> <li>○関西国際空港の活性化</li> <li>○着実なインフラ整備の推進</li> </ul>

イ. 物流に関する各種構想・提言

近畿の各機関等による、物流に関する各種提言・構想は以下の通りである。港湾においては、国際物流の効率化に向けた各種提言が掲げられている。

表 1-7 大阪湾ベイエリアの活性化に関する各種構想・提言\_物流

各種構想・提言	物流に関する提言内容
「第十回幹事会資料」国際物流戦略チーム H20.10.23	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スパ中の充実・深化</li> <li>・港湾手続きの一元化・IT化</li> <li>・内航輸送の連携</li> <li>・道路ネットワークの充実・高速道路料金値下げ</li> <li>・24時間空港</li> </ul>
「関西シリコンベイ構想～大阪湾港湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的なコンテナターミナル運営</li> </ul>

の基本構想～」国土交通省 近畿地方整備局 H17.9.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外貿内貿コンテナ輸送機能の配置・臨港道路の整備</li> <li>・航路拡幅等の実施</li> </ul>
「大阪湾ベイエリアの活性化策に関する提言」(社)関西経済連合会 H19.7.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流機能強化に資する空港</li> <li>・ベイエリア内のネットワーク強化</li> <li>・スパ中、阪神港の機能強化</li> <li>・モーダルシフト策等のための鉄道軌道整備</li> </ul>
「関西ビジョン 2020」(社)関西経済連合会 H20.10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪湾岸諸港、日本海側諸港の一体的運営</li> <li>・港湾手続きの一元化</li> <li>・空港・港湾・高速道路の総合的な整備運営</li> <li>・3空港の一体運営</li> </ul>
「平成 20 年度 大阪湾ベイエリア開発整備の提言について」(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構 H20.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ネットワークの重要路線の早期事業化</li> </ul>
「平成 21 年度 近畿圏整備(関西圏)に関する重点事項」関西広域機構 H20.6.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、港湾、空港の整備</li> </ul>
大阪湾岸地域の活性化に関する提言～パネルベイを先端産業振興の戦略拠点に～大阪湾岸地域・企業連携研究会 H20.12.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ネットワークの整備</li> <li>・関空の物流機能強化</li> <li>・阪神港利用拡大への取組</li> </ul>

### ⑤ 物流拠点形成に向けた方策

以上を踏まえ、物流拠点形成に向けた方策を以下のとおりとした。

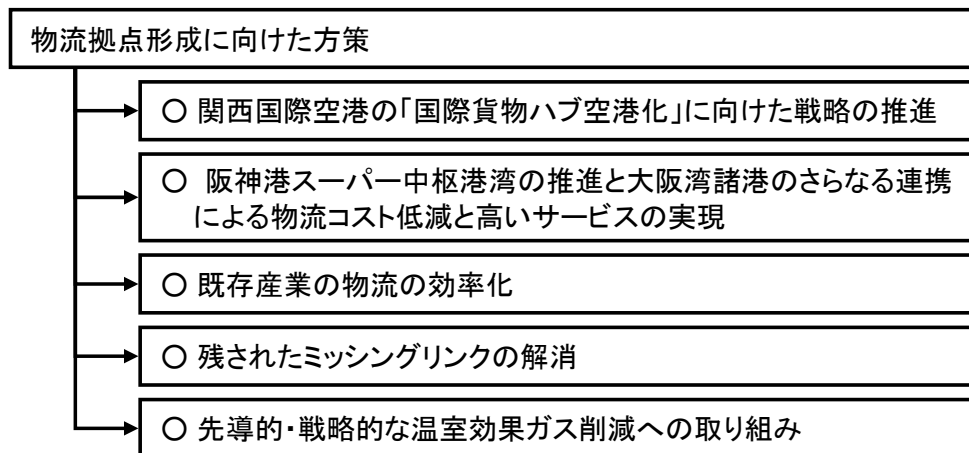


図1-6 物流拠点形成に向けた方策

各方策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査などを踏まえつつ、以下のとおり整理した。



## ア. 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

アンケートによれば、産業競争力を高める上で重要なインフラの1つとして、「国際空港の機能強化」が挙げられている。また、国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題の1つとして「関西空港の深夜便の充実」が挙げられている。

ヒアリングによれば、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が急務とする意見が挙げられているほか、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が求められている。また、橋梁の通行料金が高いという意見も挙げられている。

以上を踏まえ、「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」を方策として掲げることとした。具体的には、完全24時間空港を活かした24時間物流体制の構築の促進、企業活動のニーズを反映した航空ネットワークの形成、国際競争力強化と利用者負担軽減のための政策的な高コスト構造の早期是正、空港までのアクセスを拡充するための新線構想の検討、橋梁の料金低減化、2期事業の推進と的確な物流インフラの計画的な整備等を進めるものとする。

## イ. 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

アンケートによれば、産業競争力を高める上で重要なインフラとして、「港湾機能の強化」が上位に挙げている。また、近畿地域の国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題として、「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」が挙げられている。また、港湾の広域連携、広域的な情報提供、入港料低減、窓口統一などによる効率化・サービス向上などが期待されている。

ヒアリングによれば、ゲート前の混雑や、長時間の手続き、高い港湾料金などを港湾に係る課題として捉えられており、港湾の効率化が望まれている。

また、委員会意見によれば、阪神港全体として効率的・一体的な物流システムの構築が必要とされている。

以上を踏まえ、「阪神港スーパー中枢港湾の推進」を方策として掲げることとした。具体的には、特定国際コンテナ埠頭整備、社会実験などを踏まえた効率的な物流実現に向けた取り組み、阪神港で共通で利用可能な情報システム構築などを推進する。また、大阪湾ベイエリアにおける港湾での手続の一元化・IT化、スケールメリットによる効率化や、港の使い分けによる一体的運用による競争力の強化などを旨とした検討・取り組みを進める。さらに、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での効率性を高めることにより、物流における低炭素型社会の実現を推進する。

## ウ. 既存産業の物流の効率化

アンケートによれば、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」、「物流時間の短縮・削減」が上位に挙げられており、産業競争力を高める上で重要なインフラとして「一般道路・臨港道路の充実」などが挙げられている。国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題として、「後背圏との道路ネットワークの充実」、「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」等が挙げられている。また、ヒアリングによれば、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。

さらに、委員会意見によれば、ハード面の整備をまず行わなければベイエリアの発展は厳しいと指摘されているほか、埋立地間のアクセス改善が必要とされている。

以上を踏まえ、「既存産業の物流の効率化」を方策として掲げ、航路拡張、プライベートバス共同利用に向けた改良、埠頭間連絡橋梁の整備など、臨海部における産業の機能維持・強化、かつCO2排出削減に繋がる社会基盤の整備・充実を進める。

## エ. 残されたミッシングリンクの解消

アンケートによれば、産業競争力を高める上で重要なインフラとして、「高規格の道路ネットワーク」、「一般道路・臨港道路の充実」が挙げられている。また、国際物流の競争力を強化していく上で重要な課題として、「後背圏との道路ネットワークの充実」、「輸送の一貫性を高めたシームレス物流の実施」「阪神港と関西空港とを結ぶ高規格道路の整備」等が挙げられている。

また、ヒアリングによれば、道路に対するニーズとして、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などが求められている。

委員会意見によると、道路がネットワークとして機能することが重要であると指摘されている。

これらを踏まえ、「残されたミッシングリンクの解消」を方策として掲げ、大阪湾ベイエリア各拠点間をシームレスに結ぶ道路ネットワークの充実、特に、既存ネットワーク間に残されたミッシングリンクの早期解消による効率的な道路体系の構築に取り組むものとする。

## オ. 先導的・戦略的な温室効果ガス削減への取り組み

委員会意見によれば、大阪湾ベイエリアにおいて環境に積極的に取り組むことについて、高い評価が得られている。また、環境によいことが経済的にも優位になるような政策が必要、という指摘がなされている。

そこで、「先導的・戦略的な温室効果ガス削減への取り組み」を方策として掲げ、港湾ターミナルのCO2削減、コンテナターミナルや工場などでの荷役機械の

電動化の促進、国内・国内物流における環境に優しいマルチモーダルの推進に取り組む。

このうち、港湾ターミナルのCO2削減として、ターミナルに接岸中の船舶を対象にした船舶への陸上電力供給システムの推進など、CO2排出量の少ない海運の実現に向けた取り組みを図る。

また、コンテナターミナルや工場などでの荷役機械の電動化に向けて、フォークリフトの電動化やトランスファークレーンのハイブリッド化など、電力で駆動する荷役機械の導入・活用を促進する。

さらに、国際・国内物流における環境にやさしいマルチモーダルの推進に向けて、「グリーン物流パートナーシップ推進事業」を実施するとともに、内航フェリーやフェリー輸送の活性化、港運はしけを活用したコンテナ輸送の効率化、他の輸送手段に比べて輸送トンキロ当たりのCO2排出量が少なく、エネルギー消費原単位が低い鉄道貨物の活用などにより、低炭素化、環境への負荷低減を進めるとともに、適切なコストでの国際・国内物流を行うようなマルチモーダルの推進を図る。

#### (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った。

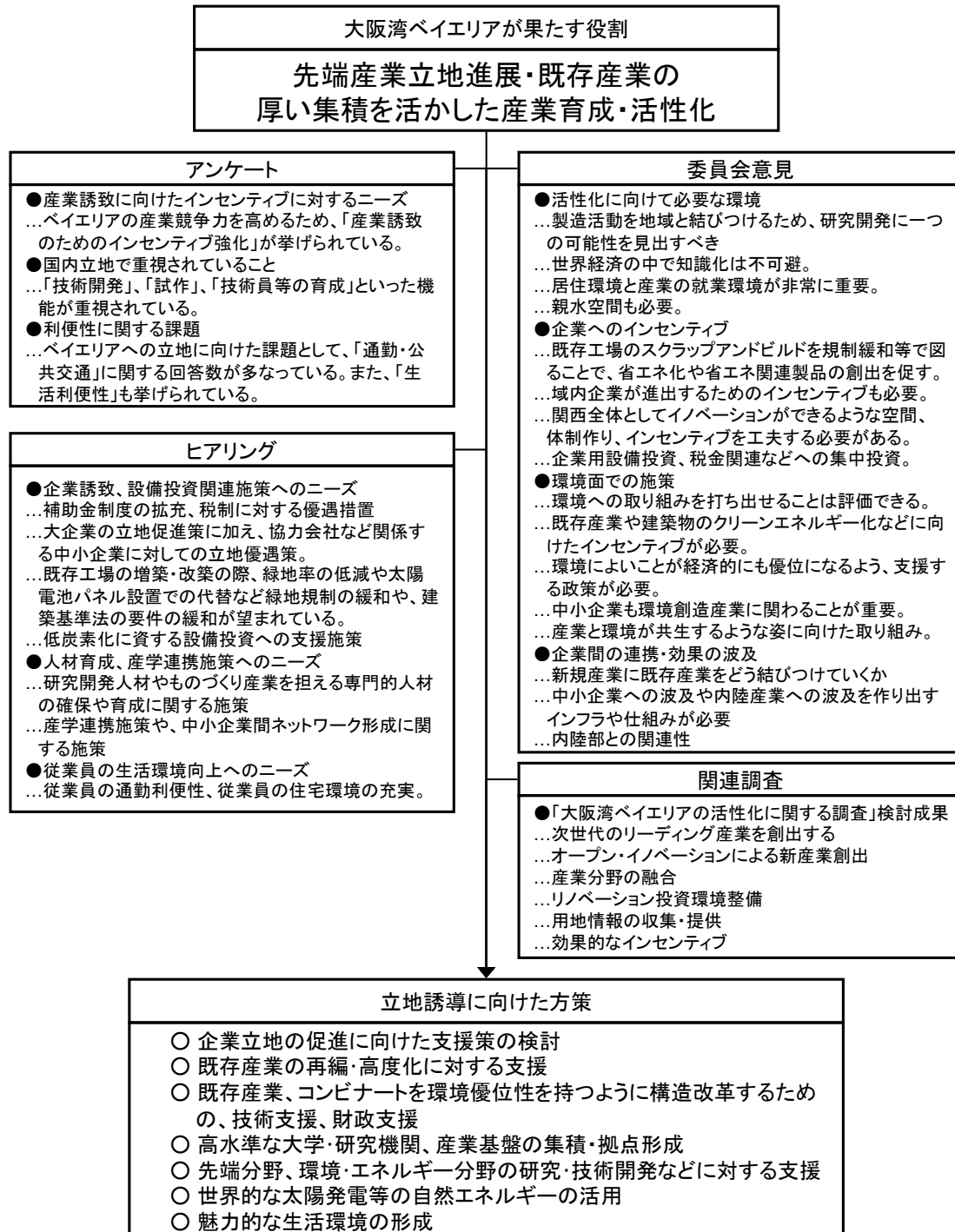


図1-7 「先端産業立地進展・既存産業の厚い集積を活かした産業育成・活性化」を目指した立地誘導に向けた方策

### ① アンケート結果

#### ●産業誘致に向けたインセンティブに対するニーズ

…ベイエリアの産業競争力を高めるため、「産業誘致のためのインセンティブ強化」が挙げられている。

#### ●国内立地で重視されていること

…「技術開発」、「試作」、「技術員等の育成」といった機能が重視されている。

#### ●利便性に関する課題

…ベイエリアへの立地に向けた課題として、「通勤・公共交通」に関する回答数が多くなっている。また、「生活利便性」も挙げられている。

### ② ヒアリング結果

#### ●企業誘致、設備投資関連施策へのニーズ

…補助金制度の拡充とともに、法人税の減免や、設備費も含めた投資金額の減税など、税制に対しての優遇措置が望まれている。

…大企業の立地促進策だけでなく、協力会社など関係する中小企業に対しての立地優遇策も求められている。

…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が望まれている。

…低炭素化に資する設備投資への支援施策が望まれている（再掲）。

#### ●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が望まれている。

…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。

### ③ 委員会意見

#### ●活性化に向けて必要な環境

…製造活動を地域と結びつけるためには、研究開発に1つの可能性を見いだすべき

…世界経済の中で知識化は不可避である。

…産業立地を進める上で、居住環境と産業の就業環境が非常に重要である。

…親水空間も必要である。

#### ●企業へのインセンティブ

…既存工場のスクラップアンドビルドを規制緩和等で図ることで、省エネ化や省エネ関連製品の創出を促す面がある。

…域内企業が進出するためのインセンティブも必要である。

- …リダンダンシーを常に持ちながら、関西全体としてイノベーションができるような空間、体制作り、インセンティブを工夫する必要がある。
- …企業用設備投資、税金関連などへの集中投資が必要である。

●環境面での施策

- …世界がグリーンニューディールの方向に進む中で、環境への取り組みを打ち出せることは評価できる。
- …中小企業も環境創造産業に関わることが重要である。
- …産業と環境が共生するような姿に向けた取り組みが必要である。
- …低炭素型コンビナートへの転換、クリーンエネルギーへの転換、新エネルギーの導入などを進めるためには、一定のインセンティブも必要である。
- …既存産業や建築物のクリーンエネルギー化などに向けたインセンティブが必要である。
- …環境によいことが経済的にも優位になるよう、支援する政策が必要である。

●企業間の連携・効果の波及

- …新規産業に既存産業をどう結びつけていくか。
- …中小企業への波及や内陸産業への波及を作り出すインフラや仕組みが必要。
- …内陸部との関連性を盛り込む。

④ 関連調査

近畿経済産業局の関連調査においては、立地誘導に向けた方策として、以下の点を提言していくこととされている。

表 1-8 近畿経済産業局調査における検討内容\_立地誘導に向けた方策

各種構想・提言	立地誘導に向けた方策に関する提言内容
「大阪湾バイエリアの活性化に関する調査」検討成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○次世代のリーディング産業を創出する</li> <li>○オープン・イノベーションによる新産業創出</li> <li>○産業分野の融合</li> <li>○リノベーション投資環境整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・更新投資に係る支援施策</li> <li>・住工混在地域での共存支援</li> <li>・緑地規制緩和(太陽光発電促進等)</li> <li>・都市計画との連動</li> </ul> </li> <li>○用地情報の収集・提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町レベルでの工業用地情報開拓員の配置</li> <li>・民有地も含めた産業用地のモニタリングシステムの構築</li> <li>・企業への土地情報の提供</li> </ul> </li> <li>○効果的なインセンティブ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新工場操業までのリードタイム短縮</li> <li>・既存中小企業の流出防止対策</li> <li>・雇用確保のためのインセンティブ</li> <li>・インセンティブ財源の確保</li> <li>・広域特区制度創設に向けた取り組みの立ち上げ</li> </ul> </li> </ul>

## ⑤ 立地誘導に向けた方策

以上を踏まえ、立地誘導に向けた方策を以下のとおりとした。

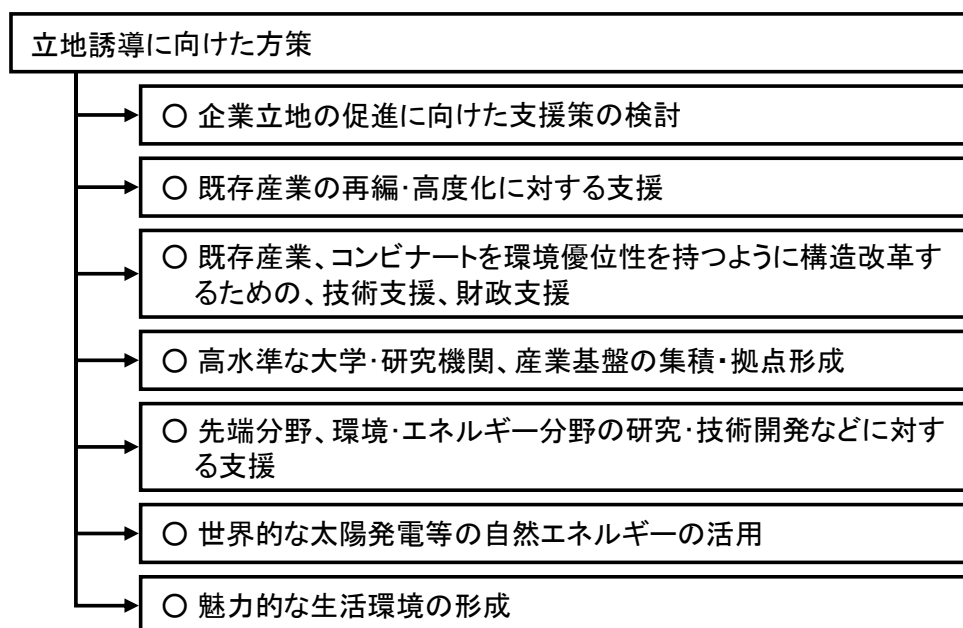


図1-8 立地誘導に向けた方策

各方策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査などを踏まえつつ、以下のとおり整理した。

### ア. 企業立地の促進に向けた支援策の検討

アンケートによれば、産業競争力を高める上で重要な課題として、「産業誘致のためのインセンティブ強化」とする回答が多い。

ヒアリングにおいても、企業誘致、設備投資関連施策へのニーズとして、補助金制度の拡充、法人税の減免、設備費も含めた投資金額の減税など、税制に対する優遇措置が望まれているほか、大企業の立地促進策だけでなく、協力会社など関係する中小企業に対する立地優遇策も求められている。

これらの企業ニーズを踏まえ、「企業立地の促進に向けた支援策の検討」を方策として掲げ、企業立地促進法、その他企業立地促進に向けた支援策に関し、インセンティブを強化するものとする。

### イ. 既存産業の再編・高度化に対する支援

ヒアリングによれば、既存工場の増築・改築の際、建築基準法の要件の緩和が望まれているほか、設備費も含めた投資金額の減税など、税制に対する優遇措置が望まれている。

委員会意見によれば、既存産業に対するインセンティブ、新規産業に対する既存産業の連携の必要性などが指摘されている。

これらを踏まえ、「既存産業の再編・高度化に対する支援」を方策として掲げ、既存産業の活動を支援するため、企業ニーズを踏まえつつ、必要性に即した柔軟な施策展開を図るものとする。

#### **ウ. 既存産業、コンビナ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**

ヒアリングによれば、既存産業では、環境対策・省エネルギー対策への支援に対するニーズが高い。委員会意見においても、環境面でのインセンティブ、環境に良いことが経済的にも優位になるような支援策の必要性が指摘されている。

これらを踏まえ、「既存産業、コンビナ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」を方策として掲げる。具体的には、省エネルギー、新エネルギー設備導入投資に対する低利での貸付、省エネルギー診断といった有用な情報・ノウハウの提供、緑地比率の緩和など、大阪湾ベイエリアに立地する既存産業の環境対策に対する支援を図るものとする。

#### **エ. 高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成**

委員会意見によると、製造活動と地域を結びつけるためには、研究開発に1つの可能性を見いだすべき、あるいは世界経済の中で知識化は不可避であるという指摘がなされている。

これらを踏まえ、「高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成」を方策として掲げる。具体的には、研究・技術開発に資する各拠点の集積・拠点形成・機能強化に加え、研究拠点間ネットワークの充実など、大阪湾ベイエリアの活性化に繋がる知の拠点構築に向けた取り組みを進めるものとする。また、持続可能な社会の構築に向け、大阪湾ベイエリアにおける循環資源の集積や輸送を推進するため、リサイクル関連企業の立地やリサイクルポート（静脈物流拠点港）による静脈物流の拠点形成を推進するものとする。

#### **オ. 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**

ヒアリングによると、パネルや電池などの先端産業、環境・エネルギー分野は、今後のリーディング産業として、将来の大阪湾ベイエリア活性化を担うものと期待されている。また、アンケートによると、「技術開発」、「試作」、「技術員等の育成」といった機能について、国内への立地が重視されている。

これらを踏まえ、「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」を方策として掲げる。具体的には、先端分野、環境・エネルギー分野の産業において、研究・技術開発、人材育成などに対し、税制や補助金等による助成・支援を進めるものとする。



## カ. 世界的な太陽発電等の自然エネルギーの活用

委員会意見によれば、産業と環境が共生するような姿に向けた取り組みの必要性が謳われる中で、既存産業や建築物のクリーンエネルギー化などに向けたインセンティブ、環境によいことが経済的にも優位になるよう支援する政策、が指摘されている。

これらを踏まえ、「世界的な太陽発電等の自然エネルギーの活用」を方策として掲げ、環境の保全・再生・創出の役割を担う場として、取り組みを進める。具体的には、臨海部埋立地などにおける緑化の推進、太陽光や風力など自然エネルギーに関する世界的な一大拠点形成、燃料電池の水素供給拠点や二次電池の電気供給拠点、人工干潟、浅場、共生の森、生物共生型護岸の整備など、大阪湾ベイエリアの地域特性、立地条件を活かした取り組みを進める。

## キ. 魅力的な生活環境の形成

アンケートによれば、大阪湾ベイエリアへの立地に向けた課題として、「通勤・公共交通」に関する回答数が多なっているほか、「生活利便性」も挙げられている。また、企業アンケートにおいても、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ほか、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が望まれている。

これらのニーズを踏まえ、「魅力的な生活環境の形成」を方策として掲げ、関西に集積する歴史・文化・自然資源を活用するほか、親水性が確保され、高いアメニティを有するエリアの形成、さらに、人材育成・雇用確保に対する支援策の強化、税制の充実を図る。さらに、埋立地間の良好なアクセス、内陸部と埋立地間のアクセスを確保するよう、LRT等の公共交通の整備を進める。

## 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の面から、港湾の広域連携に向けた方策を検討した。

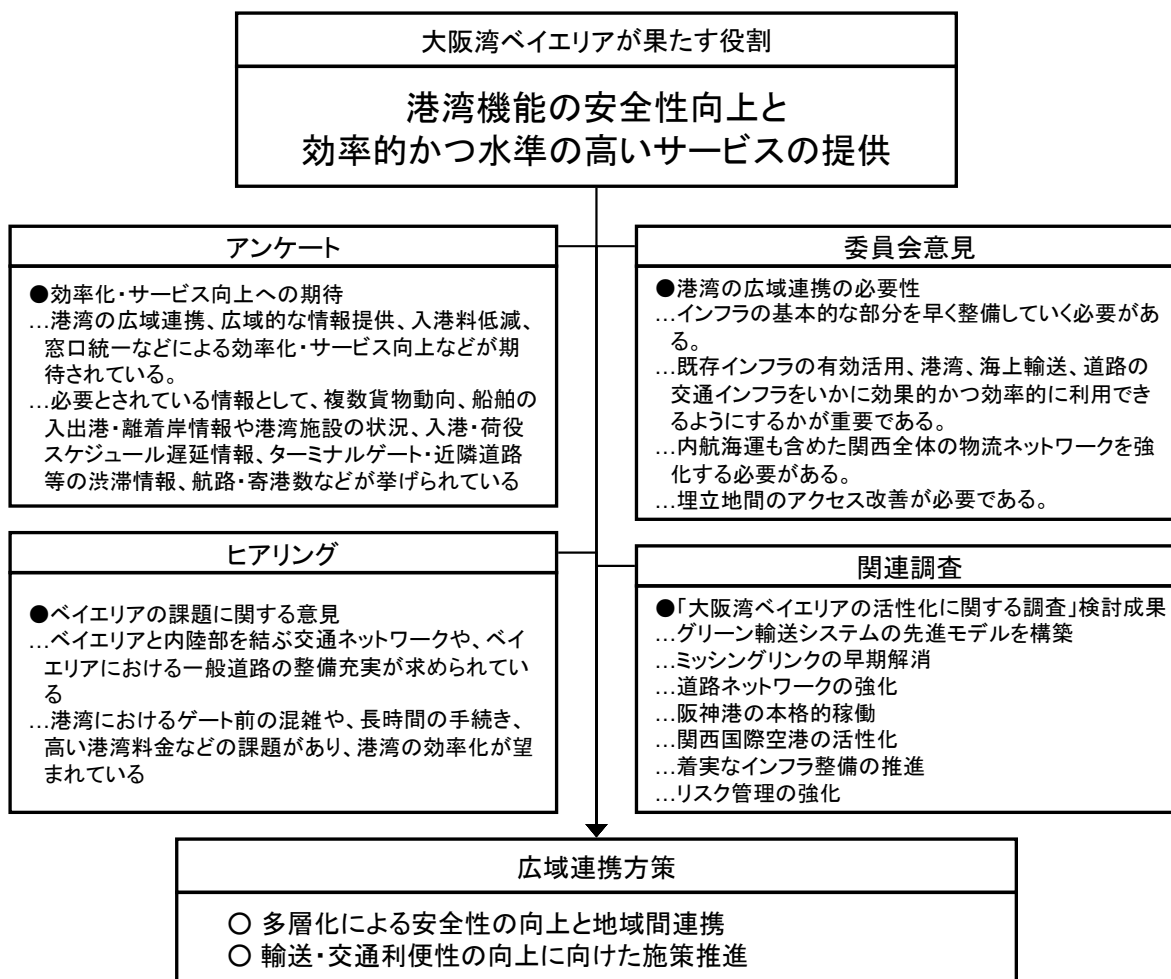


図2-1 「港湾機能の安全性向上と効率的かつ水準の高いサービスの提供」を目指した港湾の広域連携に向けた方策

## ① アンケート結果

### ●効率化・サービス向上への期待

- …港湾の広域連携、広域的な情報提供、入港料低減、窓口統一などによる効率化・サービス向上などが期待されている。
- …必要とされている情報として、複数貨物動向、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、ターミナルゲート・近隣道路等の渋滞情報、航路・寄港数などが挙げられている

## ② ヒアリング結果

### ●バイエリアの課題に関する意見

- …バイエリアと内陸部を結ぶ交通ネットワークや、バ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
- …港湾におけるゲート前の混雑や、長時間の手続き、高い港湾料金などの課題があり、港湾の効率化が望まれている

## ③ 委員会意見

### ●港湾の広域連携の必要性

- …インフラの基本的な部分を早く整備していく必要がある。
- …既存インフラの有効活用、港湾、海上輸送、道路の交通インフラをいかに効果的かつ効率的に利用できるようにするかが重要である。
- …内航海運も含めた関西全体の物流ネットワークを強化する必要がある。
- …埋立地間のアクセス改善が必要である。

## ④ 関連調査

### ア. 近畿経済産業局調査

近畿経済産業局の関連調査においては、国際物流の効率化に向けた広域連携方策として、以下の点を提言していくこととされている。

表 2-1 近畿経済産業局調査における検討内容\_国際物流の効率化方策

各種構想・提言	国際物流の効率化に向けた広域連携方策に関する提言内容
「大阪湾バイエリアの活性化に関する調査」検討成果	○グリーン輸送システムの先進モデルを構築 ○ミッシングリンクの早期解消 ○道路ネットワークの強化 ○阪神港の本格的稼働 ○関西国際空港の活性化 ○着実なインフラ整備の推進 ○リスク管理の強化

## ⑤ 港湾の広域連携に向けた方策

以上を踏まえ、港湾の広域連携に向けた方策を以下のとおりとした。

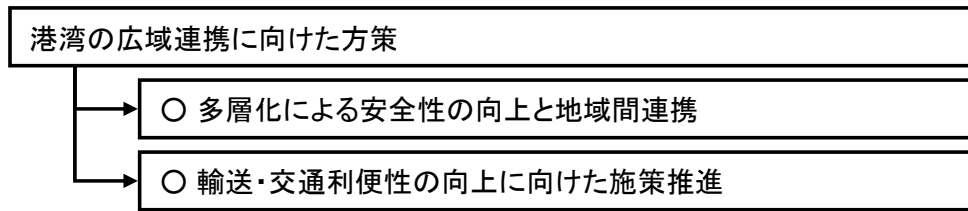


図2-2 港湾の広域連携に向けた方策

各方策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査などを踏まえつつ、以下のとおり整理した。

### ア. 多層化による安全性の向上と地域間連携

ヒアリングによれば、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求められている。

また、委員会意見によれば、臨海部と内陸部との連携の必要性、関西全体の物流ネットワークの強化、埋立地間のアクセス改善などが指摘されているほか、既存インフラの有効活用が重要とされている。

以上を踏まえ、「多層化による安全性の向上と地域間連携」を方策として掲げる。具体的には、内陸部および臨海部の特性に配慮しつつ、既存の社会基盤の有効活用を図りながら、大阪湾ベイエリアおよび隣接する他圏域を繋ぐ重層的な広域交通ネットワークを充実するものとする。また、特に臨海部では、物流・産業空間の沖合展開が進んでいることから、これに対応した交通ネットワークの充実を図るものとする。

### イ. 輸送・交通利便性の向上に向けた施策推進

委員会意見によれば、港湾、海上輸送、道路の交通インフラを効果的かつ効率的に利用することの重要性、内航海運も含めた関西全体の物流ネットワークを強化することの必要性について指摘されている。

そこで、「輸送・交通利便性の向上に向けた施策推進」を方策として掲げ、様々な交通モードの特性を活かしながら、全体として効率的かつ調和の取れた総合的な輸送・交通体系の実現を目指すものとする。

そのため、陸海空、様々な輸送モードを対象とした社会実験などによるマルチモーダル施策の深化と推進、大阪湾ベイエリアを対象としたマルチモーダルでのITSの本格導入に向けた取り組み、内陸部と臨海部間の人の移動を確保するためのLRT等の公共交通機関の導入などに取り組むものとする。

## (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を検討した。

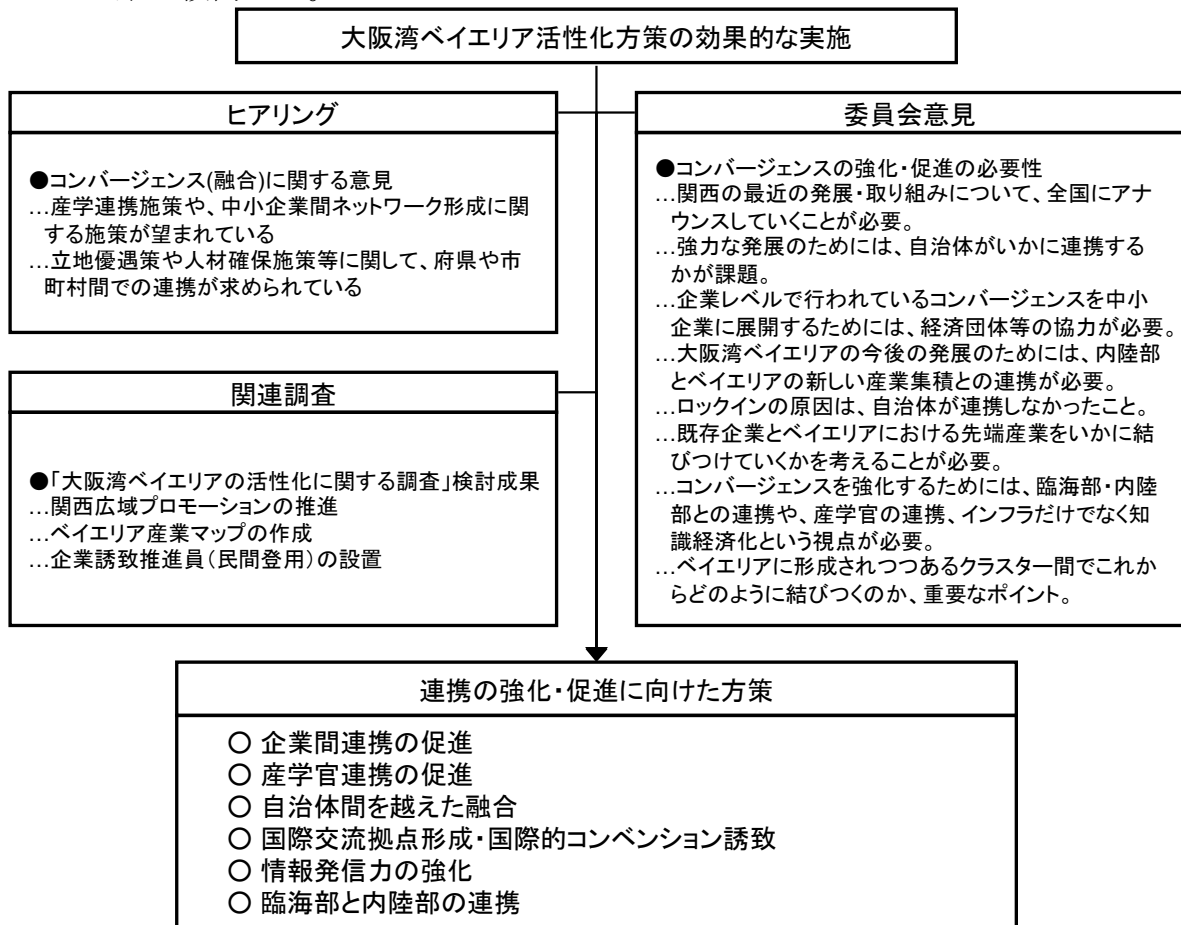


図2-3 大阪湾ベイエリアの活性化方策をより効果的なものとしていくための  
連携の強化・促進に向けた方策

### ① ヒアリング結果

#### ●連携に関する意見

- …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が望まれている（再掲）
- …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
- …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求められている（再掲）

### ② 委員会意見

#### ●コンバージェンスの強化・促進の必要性

- …関西の最近の発展・取り組みについて、全国にアナウンスしていくことが必要である。

- …強力な発展のためには、自治体がいかに連携するかが課題である。
- …企業レベルで行われているコンバージェンスを中小企業に展開するためには、経済団体等の協力が必要である。
- …大阪湾ベイエリアの今後の発展のためには、内陸部とベイエリアの新しい産業集積との連携が必要である。
- …ロックインの原因としては、自治体が連携しなかったことにある。
- …既存企業とベイエリアにおける先端産業をいかに結びつけていくかを考える必要がある。
- …コンバージェンスを強化するためには、臨海部・内陸部との連携や、産学官の連携、インフラだけでなく知識経済化という視点が必要である。
- …ベイエリアに形成されつつあるクラスター間でこれからどのように結びつくのか、重要なポイントになる。

### ③ 関連調査

#### ア. 近畿経済産業局調査

近畿経済産業局の関連調査においては、連携の強化・促進に向けた方策として、以下の点を提言していくこととされている。

表 2-2 近畿経済産業局調査における検討内容\_連携の強化・促進に向けた方策

各種構想・提言	連携の強化・促進に向けた方策に関する提言内容
「大阪湾ベイエリアの活性化に関する調査」検討成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関西広域プロモーションの推進</li> <li>○ベイエリア産業マップの作成</li> <li>○企業誘致推進員(民間登用)の設置</li> </ul>

### ④ 連携の強化・促進方策

以上を踏まえ、連携の強化・促進方策を以下のとおりとした。

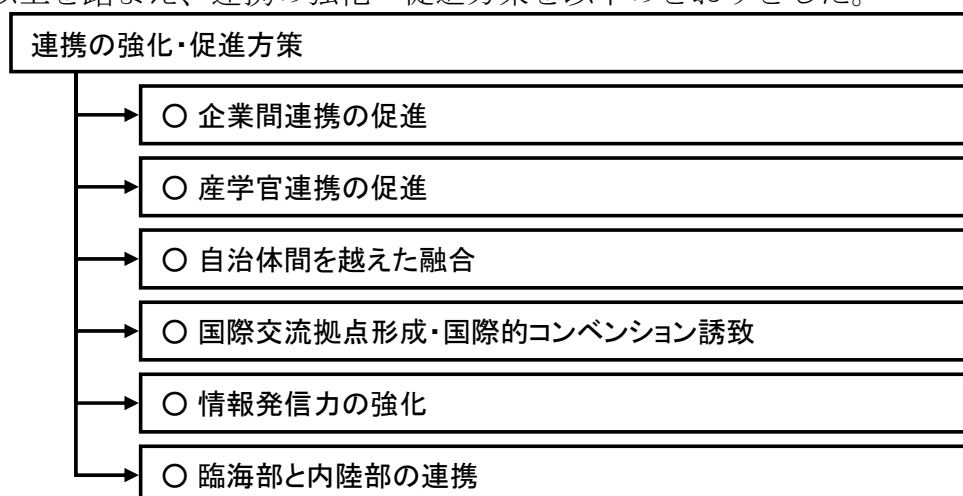


図2-4 連携の強化・促進方策

各方策について、アンケート、ヒアリング、委員会意見、関連調査などを踏まえつつ、以下のとおり整理した。

## ア. 企業間連携の促進

ヒアリングによれば、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。また委員会意見によれば、企業レベルで行われているコンバージェンスを中小企業に展開するため、経済団体等の協力が必要と指摘されているほか、既存企業とベイエリアにおける先端産業をいかに結びつけていくかを考えることの必要性が指摘されている。

以上を踏まえ、「企業間連携の促進」を方策として掲げ、関西内陸部に厚く集積している中堅・中小企業が保有する優れた技術について、大企業、次代をリードする先端産業に連携し、新たな製品創出を図るような取り組みを進める。

## イ. 産学官連携の促進

ヒアリングによれば、産学連携施策に関する施策が望まれている。

また委員会意見によれば、クラスター間の連携が重要なポイントになってくるという指摘があった。

そこで、「産学官連携の促進」を方策として掲げ、産学官連携による技術・製品開発を促進するため、共同研究開発や技術革新投資などに関する支援策を強化するほか、産学官が有する先端的研究施設の効果的な活用を促進する。また、新事業展開やイノベーションの創出を促進し、産業集積を形成するため、産業クラスター、知的クラスターの形成に向けたインセンティブ、税制、規制緩和等の支援を進める。

さらに、国際物流面においても、国際物流戦略チームの場の活用など、関係機関が連携した活動を促進する。

## ウ. 自治体間を越えた融合

委員会意見によれば、関西では、自治体が連携しなかったことが活性化が進まなかった要因の1つとして指摘されている。大阪湾ベイエリアの産業・地域活性化に向け、円滑で効率的な産業活動を支える行政が果たす役割は重要である。

そのため、「自治体間を越えた融合」を方策として掲げ、近畿全体で方向性を定め、臨海部と内陸部の自治体間も含め相互に連携・協力した、一元的かつ総合的な取り組みを効率的・効果的に進めるものとする。また、中部圏、中四国圏など、大阪湾ベイエリアと隣接する圏域との間で、相互の強みを活用するよう、補完・連携強化に向けた、広域的な産業・経済活性化ゾーンの形成を目指すものとする。

## エ. 国際交流拠点形成・国際的コンベンション誘致

委員会意見によれば、コンバージェンス（融合）を強化するためには、知識経済化の視点が必要とされている。

そこで、知識経済化に向けて、知識・技術・文化・芸術などがコンバージェンス（融合）する機会創出を進めるため、「国際交流拠点形成・国際的コンベンション誘致」を方策として掲げる。この取り組みを進めることにより、歴史性・文化性の違いを越えた世界各国との国際交流や国際貢献、大阪湾ベイエリアの魅力を活かした観光客・訪問客の誘致、外資系企業の誘致、世界の企業や研究者との交流・共同研究、港湾環境の推進に向けた世界との交流・連携を促進する。

## オ. 情報発信力の強化

委員会意見によれば、関西の最近の発展・取り組みについて、全国にアナウンスしていくことが必要と指摘されている。各関係主体が連携し、大阪湾ベイエリア全体が一体となり、大阪湾ベイエリアの存在・魅力を海外に周知する、さらに効果的な情報発信が重要であるものと捉えられる。

そこで、「情報発信力の強化」を方策として掲げ、関係機関が一体となった、総合的かつ積極的なプロモーション活動を進める。

## カ. 臨海部と内陸部の連携

委員会意見によれば、大阪湾ベイエリアの活性化に向けて、臨海部と内陸部の連携の必要性が指摘されている。大阪湾ベイエリアの活性化は、臨海部と内陸部が交流・連携し、それぞれの強みを活かしつつ弱みを補い合うことによってはじめて、環境と成長が連鎖する一大拠点として持続的な発展が可能となるものと捉えられる。

そこで、「臨海部と内陸部の連携」を方策として掲げ、臨海部と内陸部の企業同士、あるいは自治体間、産学官といった、地域をまたがる様々な交流・連携の機会づくりに取り組む。