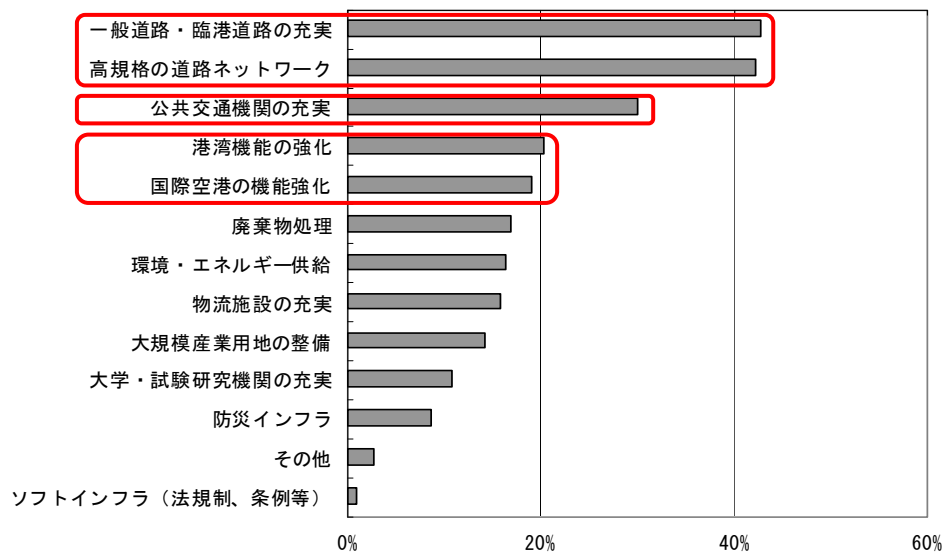


(資料) 国土交通省 近畿地方整備局作成 (2009年3月時点)

図 1-7 関西における物流・交通社会基盤の整備状況

荷主企業アンケート (図 1-8 参照) 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。

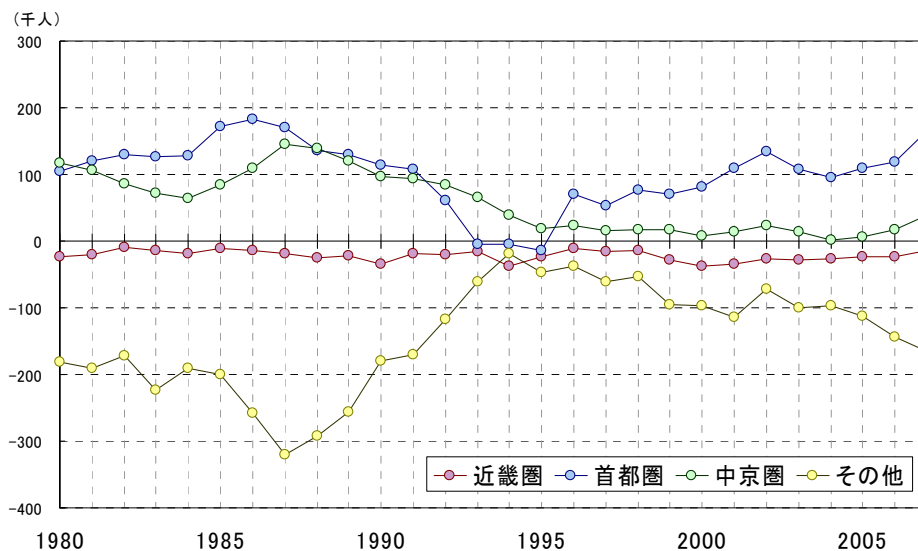


(注釈) 荷主企業、回答：183社、N=441

図 1-8 バイエリアを核とした近畿の産業競争力を高める上で重要な社会基盤

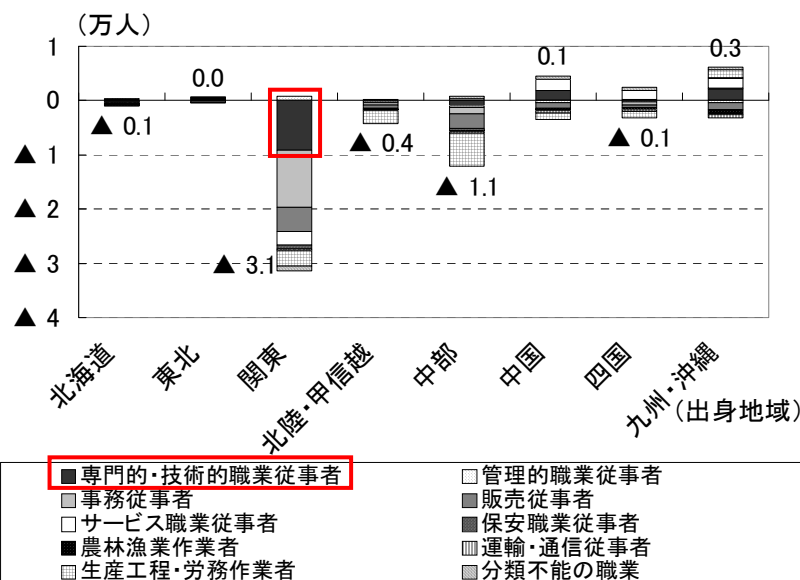
### ⑤ 本社機能・人口の圏外流出

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。



(注釈) 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 中京圏：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 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  
 (資料) 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」より作成

図 1-9 各圏域における転入人口の推移 (1980年～2007年)



(注釈) 15歳以上人口。本調査項目は10年毎に実施されるものであり、当該データは得られる範囲での直近の数値。プラス：他地域から関西に流入、マイナス：関西から他地域に流出。  
 (資料) 総務省統計局「国勢調査報告」より作成

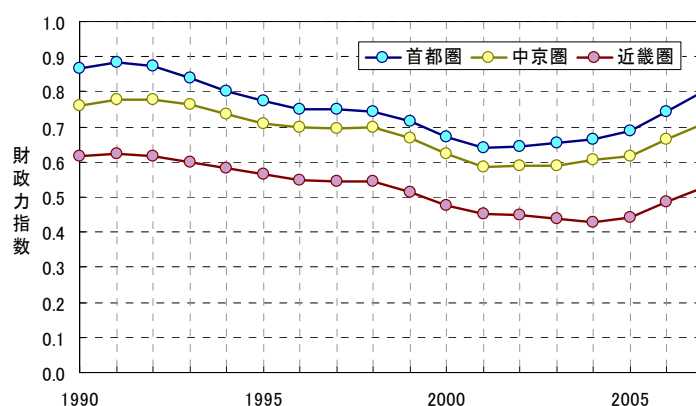
図 1-10 関西と各地域との間で移動した人口 (職業別、1995→2000年)

## ⑥財政難に苦しむ自治体

大阪湾バ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。

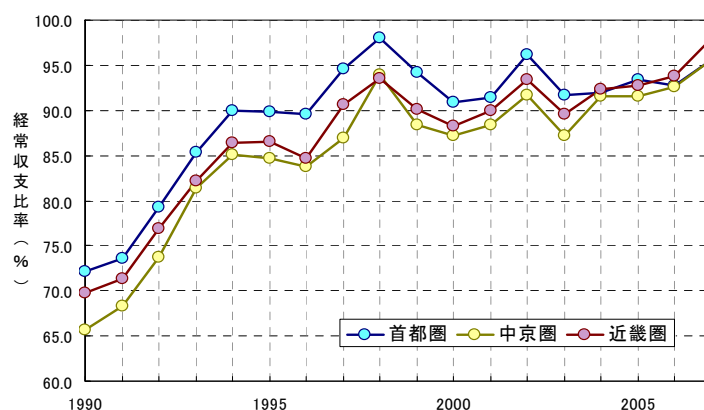
反面、「関西は1つ1つ」と揶揄されるように、各自治体が一体となった総合的な施策展開の面で弱さがみられ、かつ財政状況は、三大都市圏の中でも財政力指数は低い水準で推移、経常収支比率が直近で最も高い水準となるなど、厳しい状況にある。

ただし、大阪府知事と大阪市長が、2009年2月、大阪湾バ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。



(注釈)各都市圏における都府県別財政力指数の平均値による。都市圏区分は図 1-9に同じ  
(資料)総務省自治財政局「都道府県決算状況調」より作成

図 1-11 地域別財政力指数<sup>8</sup>の推移 (1990～2007年度)



(注釈)各都市圏における経常収支比率の平均値による。都市圏区分は図 1-9に同じ  
(資料)総務省自治財政局「都道府県決算状況調」より作成

図 1-12 地域別経常収支比率<sup>9</sup>の推移 (1990～2007年度)

<sup>8</sup> 財政力指数：地方公共団体の財政力を判断する指標として用いられるもの。指数が高いほど自主財源の割合が高い。1に近くあるいは1を超えるほど財源に余裕があるものとされる。

<sup>9</sup> 経常収支比率：人件費・扶助費・公債費等の経常的経費に地方税・普通交付税等を中心とする経常的一般財源がどの程度充当されているかを表す比率であり、財政構造の弾力性を判断する指標。比率が低いほど弾力性が大きい。

## (2)大阪湾ベイエリア活性化に向けた課題

### ①地域経済を牽引する次世代産業の誘致

関西では、基礎素材型産業<sup>10</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>11</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課題である。

表 1-1 各計画等における将来の有望と考えられる産業

近畿圏広域地方計画 <sup>12</sup> (2007年10月)	新経済成長戦略 <sup>13</sup> (2008年9月)	産業クラスター計画 <sup>14</sup> (2006年度～)	技術予測調査 <sup>15</sup> (2005年度)
生活サービス 素材製造、部品加工、先端IT・ソフト 物流拠点	サービスの国際展開 健康福祉サービス エネルギーサービス ビジネス支援サービス、コンテンツ 太陽光等「資源大国」 燃料電池、情報家電、ロボット、健康福祉機器 エネルギー機器 農業の新展開	グリーンクラスター リサイクル、グリーンプロダクト、環境サービス ネオクラスター 未来型情報家電、ロボット、高機能部材、エネルギー機器 バイオクラスター 医療・バイオ	高齢者支援、育児援助サービス 健康・医療 ロボット、テレビ 環境・エネルギー ナノテクノロジー

(資料) 国土交通省 近畿地方整備局、経済産業省、(独) 科学技術振興機構各種資料より作成

<sup>10</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>11</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。

<sup>12</sup> 近畿圏広域地方計画：21世紀前半期を展望しつつ、今後概ね10年間を想定した計画。全国を対象とした「全国計画」(2008年7月4日に閣議決定)を基本としつつ、近畿地方整備局、府県、関係政令市、地元経済界等が対等な立場で協議する場として「広域地方計画協議会」を設置し、計画策定に向けて議論が行われている。

<sup>13</sup> 新経済成長戦略：経済産業省にて策定、2008年9月19日に閣議決定された「新経済成長戦略2008改訂版」。「資源生産性競争」時代における経済産業構造の構築、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、地域・中小企業・農業・サービスの未来志向の活性化を三本柱として施策を示している。

<sup>14</sup> 産業クラスター計画：経済産業省が実施している「産業クラスター計画(地域再生・産業集積計画)」。各地域経済産業局が地方自治体と共働し、世界市場を目指す企業を対象に、以下の2点を推進している：

- ・産学官の広域的な人的ネットワーク形成
- ・経済産業省の地域間連携施策の総合的・効果的な投入

これにより、地域経済を支え世界に通用する新事業が次々と展開され、産業クラスターが形成されることを目標としている。

<sup>15</sup> 技術予測調査：文部科学省による承認統計。正式名称は「科学技術の中長期発展に係る俯瞰的予測調査」。我が国における技術発展の長期的展望を把握し、今後の我が国の科学技術政策の展開に資するとともに、民間の技術開発戦略策定に当たっての基礎資料を提供することを目的とした調査をもとにした予測結果。

表 1-2 企業が考える将来のリーディング産業

産業	インタビュー概要
新・省エネルギー関連産業	太陽電池、バッテリー、燃料電池が挙げられている。 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は、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。
環境関連産業	CO <sub>2</sub> 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。
電気機器	薄型テレビ、有機ELが挙げられている。 有機ELとLEDのディスプレイ以外の用途も挙げられている。
医療・介護関連産業	ロボットの医療・介護関連分野への適用。
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。 食糧自給のための農業工場。
航空機産業	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。

(資料) 近畿地方整備局、近畿経済産業局が2008年11月から2009年2月にかけて、製造業者・物流業者を対象に実施したインタビューより作成

### ②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

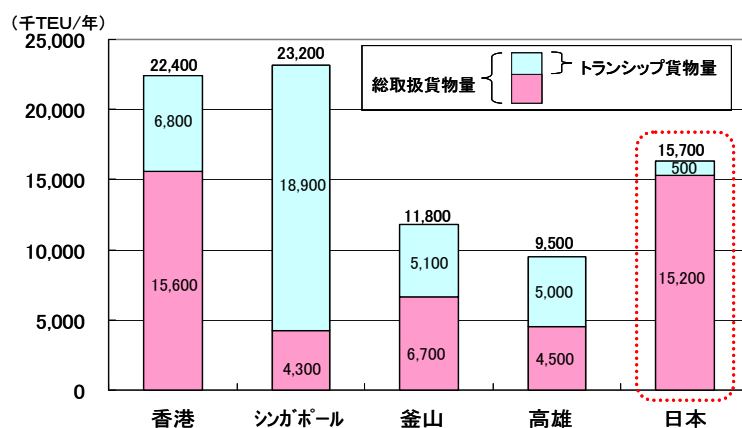
近年の大規模設備投資により、大阪湾ベイエリアにおける利用可能な土地は残り少ない状況である。このような中、臨海部では、地域の均衡ある発展への寄与を目的に大阪湾フェニックス計画が進められているものの、現状では、このうち管理型区画の土地利用については課題が残されている。また、社会構造の変化により低未利用となった貯木場等の水域の有効活用やそれらの土地を種地とした土地利用の再編による産業の高度化等が課題である。

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課題である。

### ③産業の国際競争力の維持・向上を支える社会基盤の形成

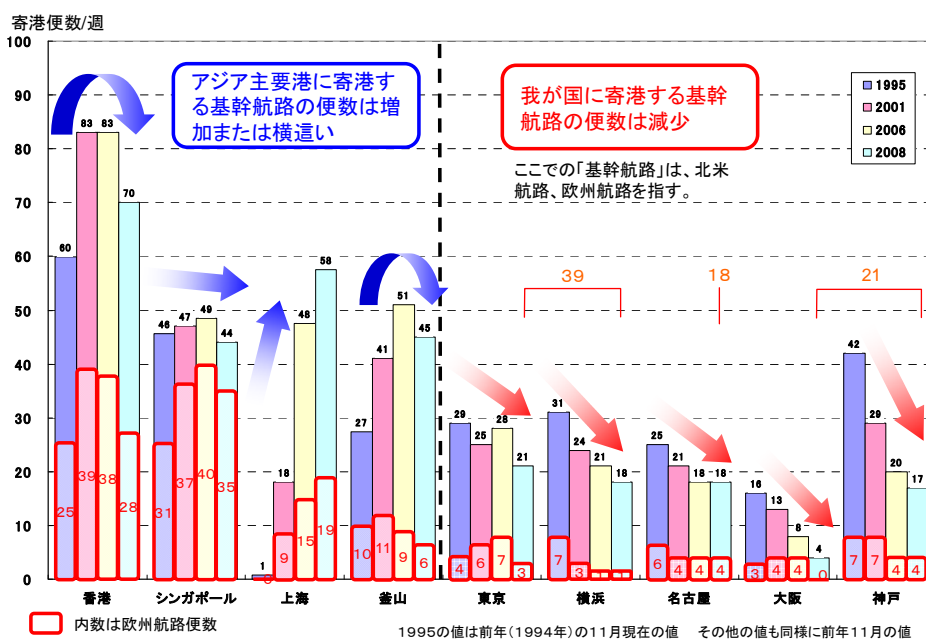
経済のグローバル化の進展や東アジア地域の急成長により、アジア諸国の港湾における貨物取扱量は増大している。一方、世界の主要な船会社は船舶の大型化に伴うスケールメリットによりコストの低減を追求しており、寄港地の絞り込みを進めている。これに伴い、我が国を代表する港湾は基幹航路のサービス水準が低下している。このような中、荷主企業アンケートによれば、港湾を使い分ける際に重視する点として約2割の企業が「寄港頻度の多さ」、「航路数の多さ」を挙げており、航路網の充実を臨んでいることが分かる。

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、スーパー中核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・向上の取り組みが課題である。



(資料) 国土交通省 港湾局作成

図 1-13 各国港湾のコンテナ貨物量 (2005年)



(資料) 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成 (2008年12月)

図 1-14 アジア諸港の欧米基幹航路寄港便数の比較

#### ④環境に配慮した低炭素型社会への貢献

地球環境問題の深刻化や環境意識の高まりを踏まえ、大阪湾ベイエリアでは、持続可能な低炭素型社会を構築するとともに、地球温暖化対策への貢献、環境の保全・再生・創出を通して、豊かな環境を形成する必要がある。

兵庫県では、尼崎臨海地域(国道43号線以南約1,000ha)を、魅力と活力あるまちに再生するため、人々の暮らしにゆとりと潤いをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出による環境共生型のまちづくりをめざして、2002年3月に「尼崎21世紀の森構想」を策定した。この構想に基づき、これまであらゆる主体の参画と協働のもと、沿道の緑化、森の見学会などが実施されてきている。

また、大阪湾ベイエリアに臨む堺市では、2009年1月に、国により環境モデル都市に選定され、コンビナート内企業が連携した先導的な取り組み、既存企業の省エネルギー推進、新エネルギー導入、中小企業の低炭素化、低炭素エネルギー生産拠点構築、省エネルギーや創エネルギーの製品開発普及、港湾環境整備事業としての人工干潟の整備、LRT<sup>16</sup>等の低炭素型モビリティの導入など、環境に対する先進的な取り組みが進められつつある。

しかし、このような取り組みは始まったばかりであり、このエリアをリーディングエリアとして大阪湾全体に取り組みを展開し、エコアイランド、日本版グリーンニューディールの実現に向け、産業活動のみでなく、自然環境面でも魅力的なエリアを構築することが課題である。



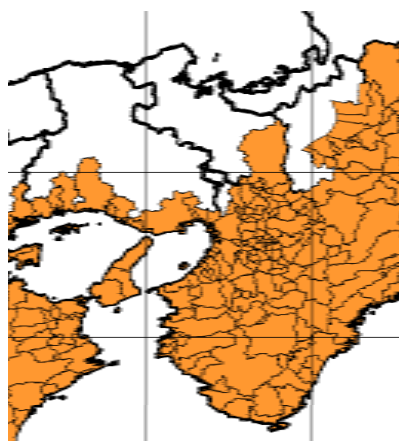
(資料) 堺市環境モデル都市提案書より抜粋

図 1-15 環境モデル都市への先進的な取り組み (例)

### ⑤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。

<sup>16</sup> LRT: Light Rail Transit. 軽量軌道交通。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。



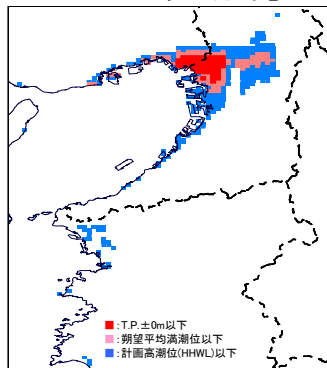
【東南海・南海地震防災対策推進地域】  
 東南海・南海地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域

(資料) 内閣府HP資料より抜粋

図 1-16 東南海・南海地震防災対策推進地域 (2008年4月1日現在)

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。

【ゼロメートル地帯の分布】



(資料) ゼロメートル地帯の高潮対策検討会 (第1回) 資料より抜粋 国土交通省作成

【海岸堤防の築造経過年数】

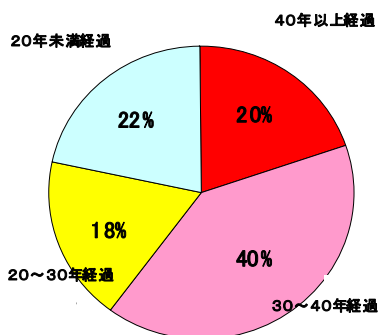
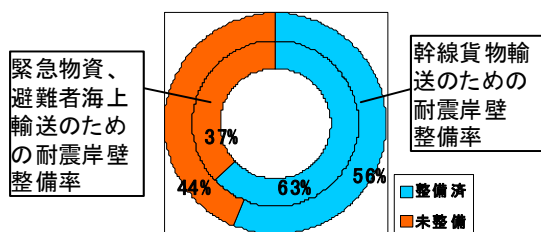
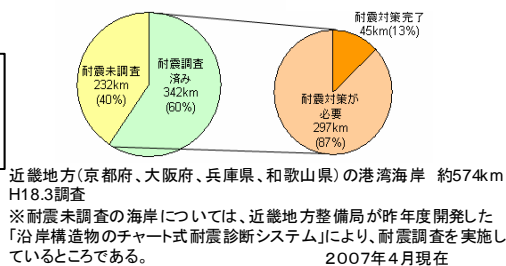


図 1-17 大阪湾のゼロメートル地帯における高潮対策の状況

【耐震岸壁 (予定含む)】



【海岸堤防】



(資料) 港湾管理者提供資料より国土交通省 近畿地方整備局作成 (2007年4月調査)

図 1-18 遅れている地震対策



## 2. 大阪湾ベイエリアが目指すべき姿：グリーンベイ・大阪湾

大阪湾ベイエリアを取り巻く現状と課題を踏まえ、大阪湾ベイエリアの活性化に向けて、「『環境と成長の連鎖』を基軸に世界をリードするグリーン<sup>17</sup>ベイ・大阪湾」の実現を目指す。

この方向性の具体的な姿として、「(1)世界をリードする環境創造産業<sup>18</sup>が集積・成長するエリア」、「(2)環境に優れた高機能空間が形成される先進的なエリア」、「(3)高い国際競争力を持つ事業環境を備えたエリア」、「(4)成長エンジンとなるコンバージェンス<sup>19</sup>（融合）が強化されたエリア」の4つを掲げる。

### (1)世界をリードする環境創造産業が集積・成長するエリア

大阪湾ベイエリアでは、近年になり、先端家電産業の臨海部への立地が進んでいる。また、モバイル機器の普及、環境問題に対する社会的な関心の高まり、石油資源の枯渇問題を背景に、世界的に需要が高まる電池産業の立地・増設が進んでいる。さらに、臨海部から内陸部にかけて、基礎素材型製造業、ものづくり技術の高い中小企業、家電メーカーといった、多様で独自性の高い技術力を持った既存製造業が数多く操業している。

これらの産業が、環境の保全・再生・創出面で世界をリードする模範的かつ最先端の取り組みを積極的に行い、その成果を発信し、さらに環境創造産業が厚く集積することで、地域全体として成長を遂げるエリアの形成を目指す。

### (2)環境に優れた高機能空間が形成される先進的なエリア

大阪湾ベイエリアは、大量の原材料・エネルギーを必要とする生産活動を担う場、またエネルギーを供給する場としての役割を果たしてきた。

この大阪湾ベイエリアを、世界に発信・アピールしうる「グリーン化<sup>20</sup>」、「低炭素化」を実現した先進エリアとするため、既存産業・新規産業による低炭素型社会に向けた先行的な取り組みを活かしつつ、太陽光、風力などの自然エネルギーを活用した世界有数の一大環境空間を形成するなど、環境先進エリアの創出を目指す。

### (3)高い国際競争力を持つ事業環境を備えたエリア

グローバル化が進む中、近年経済発展の著しい東アジアは、世界経済や国際政治における存在感を急速に強めつつあり、域内貿易のウェイトが高まりつつある。このような中、東アジア諸国との結びつきが強い大阪湾ベイエリアでは、海外との人・物・情報のやり取りの重要性が益々高まりつつある。国際競争力のある活発な産業活動や良好な環境形成に向けて、効率的かつ円滑な物流・人流が不可欠であり、大阪湾ベイエリアでは、これらを支える交通サービスの果たす役割が大きくなりつつある。

<sup>17</sup> グリーン：緑地整備のような狭義の「グリーン」にとどまらない。地球温暖化問題・廃棄物問題・資源問題などの解決に向けた取り組み、低炭素型社会への貢献など、広義の「グリーン」を示す。

<sup>18</sup> 環境創造産業：環境に優れた技術や知識を活用し、産業活動や製品によって良好な環境を創出する産業

<sup>19</sup> コンバージェンス：一点への集中・集合。(意見等の)合致。

<sup>20</sup> グリーン化：緑化に限らず、自然環境・地球環境に配慮した状態に変えていくこと

これらを踏まえ、環境にも配慮しつつ、徹底した合理化・安定性の高さを実現した港湾・空港・道路等の陸海空の社会基盤がシームレスに機能することにより、国内外各地にスムーズに繋がり、ダイナミックな産業クラスターの形成が可能となるなど、高い国際競争力を持つ事業環境を備えたエリアを目指す。

#### (4)成長エンジンとなるコンバージェンス（融合）が強化されたエリア

大阪湾ベイエリアでは、古来、我が国を代表する歴史・文化資源が蓄積しているとともに、瀬戸内海に面しつつ周辺の三方を六甲山系、生駒・葛城山系、紀伊山系に囲まれており、豊かな自然環境に恵まれている。この多様で厚みのある歴史・文化・自然を背景に、内陸部も含め関西全体で2千万人を超える多くの人々が生活を営んでおり、独創的な技術を有する多様な中小企業が数多く立地している。特に内陸部では、これまで脈々と継承してきた伝統に立脚し、長年にわたり蓄積・開発してきた高い技術を保有する企業が集積している。

経済のグローバル化に伴い知識社会化<sup>21</sup>、知識経済化<sup>22</sup>がますます進行する中、大阪湾ベイエリアは、これらの高いポテンシャルや、充実した海路や陸路を有効に活用することで、持続的な成長を実現する必要がある。そのため、産学官、企業間、自治体間、さらには時空間を越えた様々な交流・連携機会に恵まれ、臨海部のみに限らず内陸部まで含めた地域全体が自発的に活性化する空間、コンバージェンス（融合）が強化され、地域の創造性が遺憾なく発揮されるエリアの創出を目指す。

具体的には、まず企業間のコンバージェンス（融合）として、大企業や先端産業と中小企業間といった業種や規模を越えた連携に取り組む。研究・技術開発へのスピードが必要とされる中、関西の中小企業が誇る技術の有効活用に向けた取り組みを目指す。

また、自治体間のコンバージェンス（融合）として、自治体をまたがる交通ネットワークやフェニックスなどへの連携した取り組みを進める。個別自治体では困難、あるいは非効率な施策・事業について、複数自治体が連携した、効率的・効果的な行政活動を目指す。

さらに、時空間のコンバージェンス（融合）として、関西において長年に渡り受け継がれ、積み重ねられてきた、独自性が強くかつ水準の高い知見や技術と、最新の知識・技術がコンバージェンス（融合）する機会に恵まれたエリアの創出を目指す。また、臨海部と内陸部など大阪湾ベイエリア内各拠点間、大阪湾ベイエリアと他地域間、さらには世界各国との歴史や文化の違いを越えたコンバージェンス（融合）を目指す。

<sup>21</sup> 知識社会化：知識や情報の重要性がこれまで以上に高い社会になること。フェイス・トゥ・フェイスあるいはネットワークを介して、より多くの知識、情報が交換・共有化され、個々人の活動が大きく影響を受けるようになってきている。

<sup>22</sup> 知識経済化：知識や情報の役割が高い経済環境になること。新しい知識、情報を有効に活用することで、より付加価値の高い経済活動が可能となりつつある。