

3. グリーンベイ・大阪湾を実現するための方策

関西では、これまで、全国に先駆けて発足した国際物流戦略チームにより提唱された「提言2007」に基づき、諸施策が着実に推進されてきている。これらの取り組みが、近年の先端家電産業の大規模立地などを誘発している要因の1つとなっているものと捉えられる。

これらの取り組みと成果を踏まえつつ、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ベイ・大阪湾」の実現を目指し、以下に掲げる活性化方策に産学官が一丸となって取り組む。以下に掲げた各活性化方策の具体化に向けて、今後は、企業ニーズなどを踏まえた戦略的・重点的な取り組みに向けて、アクションプログラムの策定等の検討が必要となる。

(1)環境創造産業育成のための戦略的産業政策・立地政策

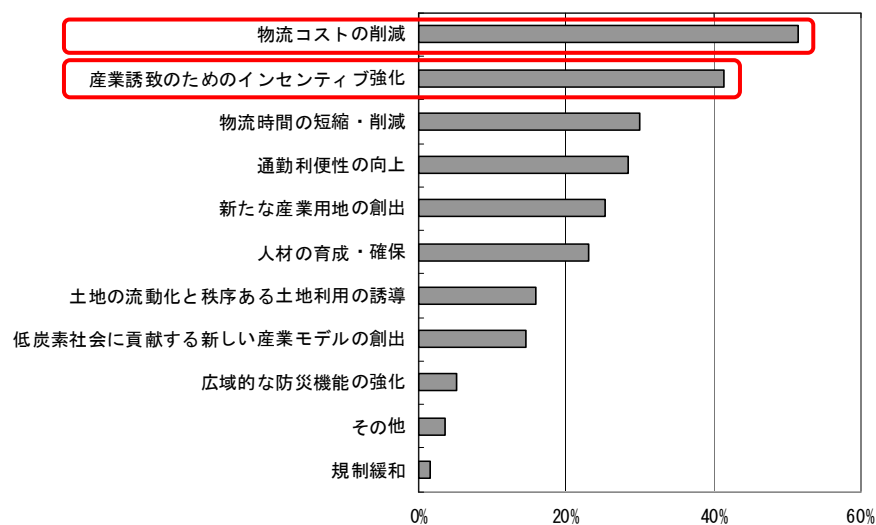
大阪湾ベイエリアにおいて、大企業・中小企業、新規立地企業・既存産業が共に環境に優れた産業活動の活性化を目指し、企業立地の促進や研究・技術開発支援及び産業活動の基盤的役割を果たす知の拠点構築に向けた取り組みを進める。

さらに、コンパクトな空間である大阪湾ベイエリアにおいて、次世代産業・既存産業、学術研究機関など、土地利用に関する多岐に亘るニーズの調和を図ることにより、効率的・機能的かつ快適な操業環境を育む地域として、次世代へ継承していく。

①企業立地の促進に向けた支援策の検討

荷主企業に対するアンケート調査（図 3-1 参照）によれば、4割の企業が、「産業誘致のためのインセンティブ強化」を、産業競争力を高める上で重要な課題としている。

既存企業も含めたこのような企業ニーズを踏まえ、大阪湾ベイエリアをはじめ地域の企業集積に大きな効果があがりつつある企業立地促進法、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。具体的には、設備投資額に応じた減税などの税制、地方交付税措置、中小企業への制度融資、小規模企業への融資制度、食品の製造・加工業の方への債務保証制度、予算支援措置、緑地規制の緩和、用地情報の収集など、支援策の検討を図る。



(注釈) 荷主企業、回答：194社、N=466

図 3-1 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

②既存産業の再編・高度化に対する支援

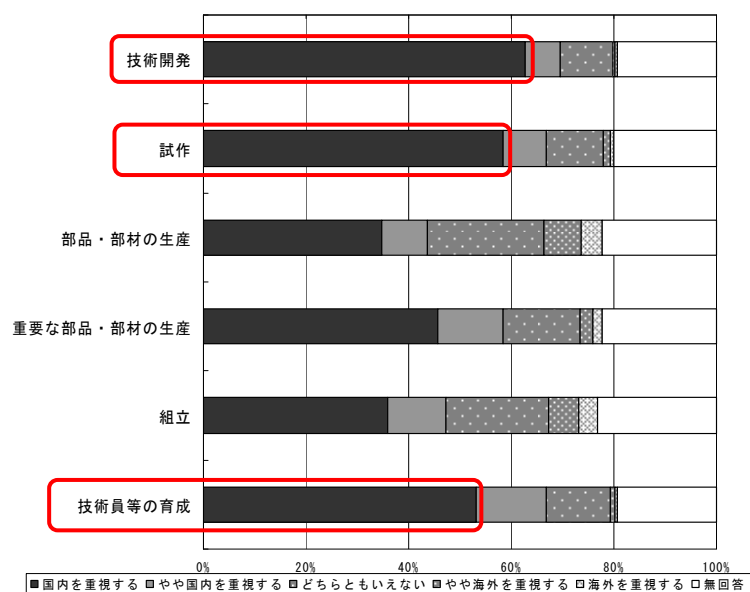
グローバル経済のもと、産業構造が目まぐるしく変化していく中、大阪湾バイエリアの活性化を実現するためには、地域経済を支える既存産業の再編・高度化に向けた支援が重要である。

そのため、高付加価値な産業形成、工場集積の維持・向上に向け、建ぺい率・容積率の割増、工場立地に関する規制緩和など、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。

③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

企業インタビューによると、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、将来の大阪湾バイエリア活性化を担うものと期待されている。また、アンケートの結果(図3-2参照)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・エネルギー分野の産業を国際競争力のある産業としてスムーズに軌道に乗せるよう、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。



(注) 荷主企業、N=481

図 3-2 生産拠点・開発拠点の機能別立地場所

【牽引する地区²³における方策】

ポートアイランド2期埋立地では、先端医療技術の研究開発拠点を整備し、産学官連携により、次世代スーパーコンピュータを活用しつつ医療関連産業の集積を図る「神戸医療産業都市構想²⁴」を推進するとともに、環境創造産業の立地促進に向けた取り組みを進める。

④高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成

経済のグローバル化が拡大する中で大阪湾ベイエリアが国際競争力を確保するためには、研究・技術開発に資する新しい知識・情報について、定常的かつ容易に獲得可能な環境にある必要がある。

そのため、SPRING-8や次世代スーパーコンピュータなど、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。

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。

²³ 牽引する地区：本提言において、大阪湾ベイエリアの活性化に向けた方策の具体的検討を行った6つの地区

²⁴ 神戸医療産業都市構想：神戸市が主体となり、ポートアイランド2期地区を中心に、医療産業や医療関係の学術機関を集積させ、産学連携による高度医療技術の国際的な研究開発拠点の整備に向けた構想。1998年から構想をスタート、2001年に国から都市再生プロジェクトに選定、2002年には知的クラスター創成事業に選定された。さらに、2003年には構造改革特別区域である先端医療産業特区に認定されている。

(2)世界的な環境先進エリアの形成

大阪湾ベイエリアにおいて、環境と産業が共生し、世界でも有数の、潤いある魅力的な空間を創出し、次世代に残していくため、環境の保全・再生・創出に向けた取り組み・支援を進める。

①世界的な太陽発電等の自然エネルギーの活用

大阪湾ベイエリアは、我が国でも有数の工業地帯を形成しており、エネルギー供給・産業活動の場としての役割を果たしてきた。

今後は、エネルギー供給や産業活動への貢献のみに留まらず、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。

太陽光発電においては、大阪湾ベイエリアに立地する公共施設、工場、臨海部埋立地での発電促進などにより、世界有数の太陽光発電拠点を形成する。さらに、太陽光発電の買取システムや排出権取引システムを先導的に導入するなど、太陽光発電の普及に向けた取り組みを推進する。

②先導的・戦略的な温室効果ガス²⁵削減への取り組み

1) 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

大阪湾ベイエリアに集積するコンテナターミナル・工場などで利用されている荷役機械の電動化を進める。具体的には、フォークリフトの電動化やトランスファークレーン²⁶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。

2) 港湾ターミナルのCO₂削減

大阪湾ベイエリアでは、タンカー、在来型貨物船、コンテナ船、フェリー、RORO船²⁷など、様々な船舶が多数就航しており、停泊中にも排気ガスとして多くのCO₂を排出している。

²⁵ 温室効果ガス：大気を構成する気体で、赤外線を吸収し再放出する気体。京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化炭素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。

²⁶ トランスファークレーン：コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積み卸しを行う橋型クレーン。タイヤ式と軌道走行式がある。岸壁とヤード間はシャーシによってコンテナを運搬する。これによるヤード内のコンテナハンドリングをトランスファークレーン方式という。アムステルダム港ではじめて採用された。

²⁷ RORO船：Roll on roll off ship。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶

このような中、低炭素型社会の構築に向けて、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。

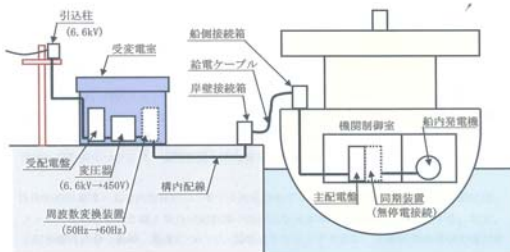
背景： 2008年7月に開催された主要国首脳会議(洞爺湖サミット)において主要8カ国が2050年までに地球温暖化ガスを半減する目標を世界で共有することを合意し、温暖化ガス削減への取り組みが求められている。

内容： 接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設(船舶への陸上電力供給システム)による供給への切り替えを推進し、港湾地域におけるCO₂等の排出ガスの削減及び大気環境の改善を図るため、陸上から電力を供給できる施設の整備を行う。

港湾名： 大阪港南港地区F4ハース (大型フェリー等の入港数が最大)
 対象船舶： フェリー(定期運航船で停泊時間が長い)
 対象施設： 陸上電力施設 1式
 測定項目： 排出ガス測定、騒音測定、燃料消費量、電力量調査
 その他： 2008年度陸電システム導入検討会の開催(近畿運輸局と連携)



位置図(大阪港)



陸上電力供給システム概要図



(資料) 国土交通省資料

図 3-3 船舶への陸上電力供給システム

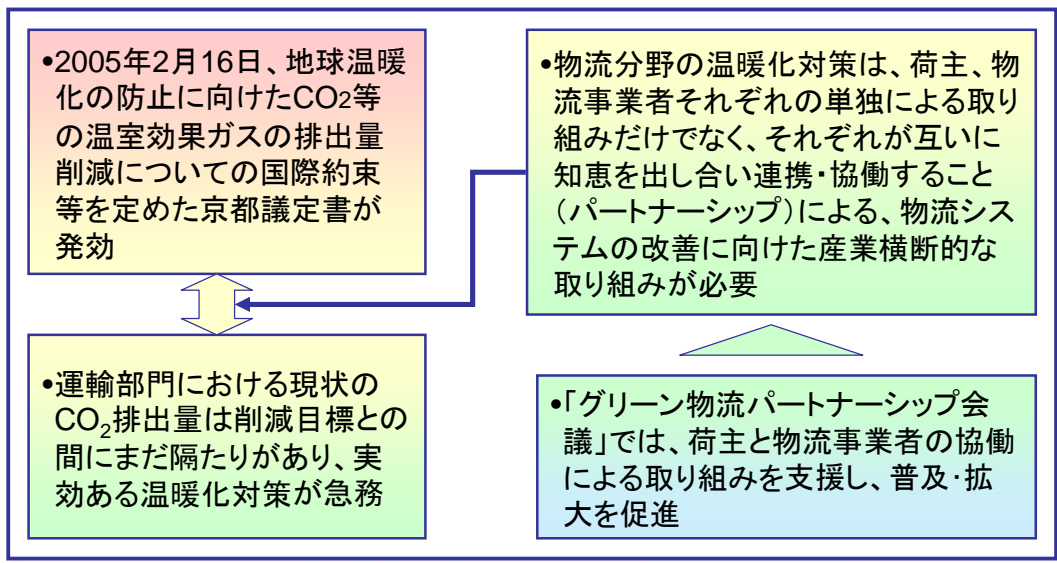
3) 国際・国内物流における環境にやさしいマルチモーダル²⁸の推進

大阪湾ベイエリアは、複数の港湾・空港を有しているとともに、内陸部の交通網についても一定整備されており、複数のモードを選択可能な環境にある。

この環境を強みとして、「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、内航フィーダーやフェリー輸送の活性化、港運はしけ²⁹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。

²⁸ マルチモーダル：利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境を形成するため、複数の交通機関の連携を行うこと

²⁹ 港運はしけ：港湾内で重い貨物を積んで航行するための平底の船舶。トラックやトレーラーでは運べない重い貨物を運ぶことが可能。



■運輸部門は、日本のCO₂排出量全体の約19%を占めており、日本全体のCO₂排出量削減を進めるためには、**運輸部門、ひいては物流部門における削減が必要不可欠**。
 ■物流部門におけるCO₂排出量削減プロジェクトを実現するには、荷主、物流事業者単独によるものだけでなく、それぞれが互いに知恵を出し合い、**連携・協働すること(パートナーシップ)が必要**。

グリーン物流パートナーシップ会議（世話人：一橋大学 杉山学長）平成17年4月設立

約3,000の企業・団体等が会員登録（H20.12現在）

主催：JLS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力：日本経済団体連合会
 会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支分部局・地方自治体・個人 等

政策企画委員会 ●グリーン物流パートナーシップ会議全体のマネジメント ●企業啓発や広報戦略等に関する政策的な観点からの企画・立案	事業推進委員会 ●ソフト支援事業・普及事業の選定(推進決定)、表彰案件の選定 ●推進決定事業のフォローアップを通じた政策提言
---	---




※平成20年秋より組織改編

グリーン物流パートナーシップ会議の活動内容

■荷主・物流事業者の協働によるCO₂排出削減プロジェクトへの支援

普及事業【設備導入補助】
(補助率1/3・NEDO)
◎CO₂排出量削減を実証的に行う事業を支援

➔

■CO₂排出量算定方法の標準化
 ・「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン」を作成。

■グリーン物流の普及拡大に向けた広報・企画等
 ・シンボルマーク・ロゴマークの作成。
 ・優良事業への大臣表彰制度を創設。
 ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を開催、優良事例の紹介や優良事業者への表彰式を実施。

(資料) グリーン物流パートナーシップ会議HPより作成、国土交通省資料「グリーン物流の推進方策について」（2008年12月19日）より抜粋

図 3-4 グリーン物流パートナーシップ推進事業の概要

③既存産業・コンビナートの構造改革のための支援

1) 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

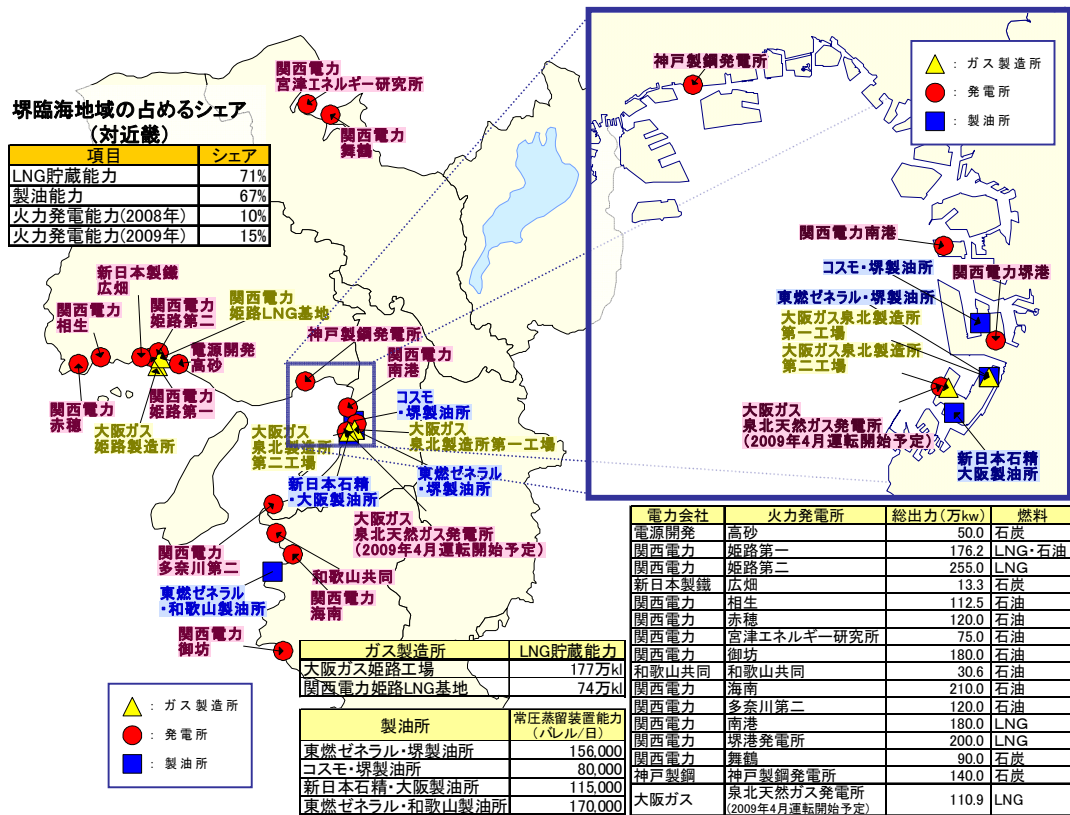
既存産業では、環境対策・省エネルギー対策への支援に対するニーズが高い。これらを踏まえ、省エネルギー、新エネルギー設備導入投資に対する低利での貸付、省エ

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。

2) 既存産業の物流の効率化

コンビナートをはじめとした大阪湾ベイエリアに臨む既存の重化学工業・エネルギー産業は、充実した社会基盤を前提に地域経済・産業活動を支えてきた。

今後も、これらの機能を安全かつ安定的に維持・確保していくため、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。



(資料) 国土交通省「数字で見る港湾2008」、各企業HPなどより作成 (2009年3月時点)

図 3-5 近畿におけるエネルギー産業の集積状況

④魅力的な生活環境の形成

関西圏は、長期間にわたり人口流出が継続している。この地域からの企業・人材の流出に歯止めをかけるのみならず、さらに世界から先進的企業・人材が自ずと流入するよう、居住面、教育面で魅力的かつ利便性の高い環境、アメニティにも優れた環境を形成するなど、生活面でも魅力的な環境形成に向けた取り組みを進める。

そのため、関西に集積する歴史・文化・自然資源を活用するほか、大阪湾バイエリアのウォーターフロントという地域特性を活かし、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を図る。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³⁰を図る。

また、新たな物流基地の整備など、臨海部の機能再編により、土地利用の純化を進めるとともに、臨海部で開発されてきた都市機能等の再編整備を行い、よりアメニティの高い空間を再構築する。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、L R T等の公共交通の整備を進める。

【牽引する地区における方策】

臨海部にコンビナートが集積する堺市では、環境に配慮した、低炭素型のこれまでにない新しい臨海拠点の形成に向けて、企業間連携による低炭素化への支援、低炭素化に資する産業活動を促進するための共同インフラの整備などを進める。

³⁰ 人材育成に係る税制：人材投資促進税制。経済産業省が創設。教育訓練費の額が増加した場合に法人税・所得税が特別控除される。

雇用確保に係る税制：事業相続後の雇用確保を含む事業継続を要件として相続税負担を軽減すること、あるいは出向等に伴う給与差額の補填などを寄付金扱いとしないような税務上の措置を講ずること

(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

活発な産業活動や低炭素化が実現した良好な環境形成に向けて、効率的かつ円滑な物流・人流は不可欠であり、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い。

アンケート（図 3-1 参照）においても、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、「物流コストの削減」が最も重要な課題として挙げられている。

そのため、港湾・道路・空港・鉄道などの社会基盤整備の推進、整備された社会基盤の効率的・効果的な活用によるサービス水準の向上、企業の活動の場となる用地の効率的な提供などに向けて、関係機関が一体となって取り組みを進める。

①ロバスト³¹（強靱）ネットワークの構築と安全安心な地域づくり

1) 多層化による安全性の向上と地域間連携

大阪湾ベイエリアに投資を呼び込み、世界を牽引する産業が発展する地域としていくためには、ロバスト（強靱）なネットワークの構築が不可欠である。そのため、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、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、高規格幹線道路や内航フェリー等により充実することが必要である。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が課題である。

これらの多層化により、内陸部と臨海部との連携、中国・四国地方や中部圏・北陸圏との連携が強化され、近畿を中心とした西日本の強化が図られ、我が国の発展に寄与する。

2) 安全・安心な地域づくり

地震、高潮その他の災害、船舶の海難事故、テロなど、万一の災害・事故・事件等が発生した状況においても、港湾として最低限必要な機能を維持するとともに、万が一機能が中断しても可能な限り短期間で復旧を可能とする必要がある。

以上を踏まえ、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。

具体的には、市民生活の安全・安心を確保するため、港湾施策として耐震強化岸壁や防潮堤等の整備を進める。また、大規模地震発生時の災害対応力強化を目指して整備される基幹的広域防災拠点について、その機能をより効果的に発揮できるよう、臨港道路や複合一貫輸送ターミナル³²等を耐震化し、連携を図る。さらに、災害・事故時

³¹ ロバスト：Robust、強靱な。ここでは、社会基盤を対象に、重層的な交通ネットワークが形成された状態、万一の災害・事故・事件などが発生しても安定して本来の機能が発揮できる状態を表現している。

³² 複合一貫輸送ターミナル：複合一貫輸送（特定の運送品が、2つ以上の種類の異なる運送手段により相

における復旧活動や取扱貨物の優先順位など、関係者との調整を含めたBCP（事業継続計画）³³策定、ハザードマップ³⁴の作成などソフト対策による被害の最小化を目指した高潮・津波対策などを進める。また、数多くの船舶が輻輳する大阪湾内における船舶の安全性、効率性の確保、及びそれに伴うCO₂排出削減に向けて、AIS³⁵を活用した運航サポートシステム³⁶の拡充に向けた取り組みを進める。

加えて、リダンダンシー³⁷を確保するため、日本海側港湾機能の強化や広域的な供給体制の構築を検討する。



図 3-6 堺市北港堺2区における基幹的広域防災拠点

次いで行われる輸送)の拠点となるターミナル。単一の輸送契約のもとで海陸運それぞれの輸送手段を組み合わせ、単一のB/L(船荷証券)で最終仕向け地まで一貫して行うことが可能となるため、輸送区間における責任の所在の一元化、コスト削減、手続の簡素化が図られる。

³³ BCP(事業継続計画): Business Continuity Plan。災害による影響度を認識し、災害が発生しても事業の継続が確実になるようにするため、必要な対応策を策定したもの。

³⁴ ハザードマップ: 自然災害の被害を予測し、その被害範囲を地図に示したもの。ハザードマップを利用することにより、災害発生時に迅速・的確な避難をしたり、二次災害発生予想箇所を避けたりすることができるため、災害による被害の軽減に有効である。

³⁵ AIS: Automatic Identification System、船舶自動識別装置。船舶が自船の情報を周囲の船舶や陸上局に継続的に発信し、他船から同様の動静情報を自動的に取得するシステム。

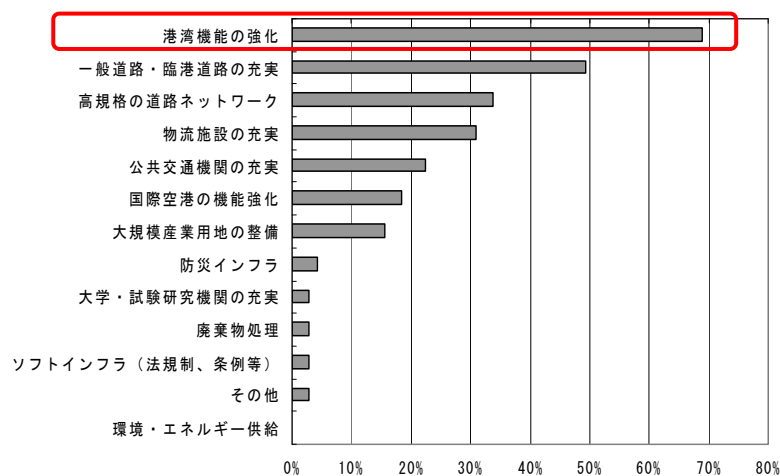
³⁶ 運航サポートシステム: 船舶の運航について、コンピュータに代替させることにより安全かつ円滑な運航管理を支援するシステム。

³⁷ リダンダンシー: Redundancy、冗長性。自然災害等が発生し、一部の港湾機能が途絶えても全体の機能不全にはならないよう、多重化を行なうこと。

②陸海空におけるシームレスな物流体系の構築

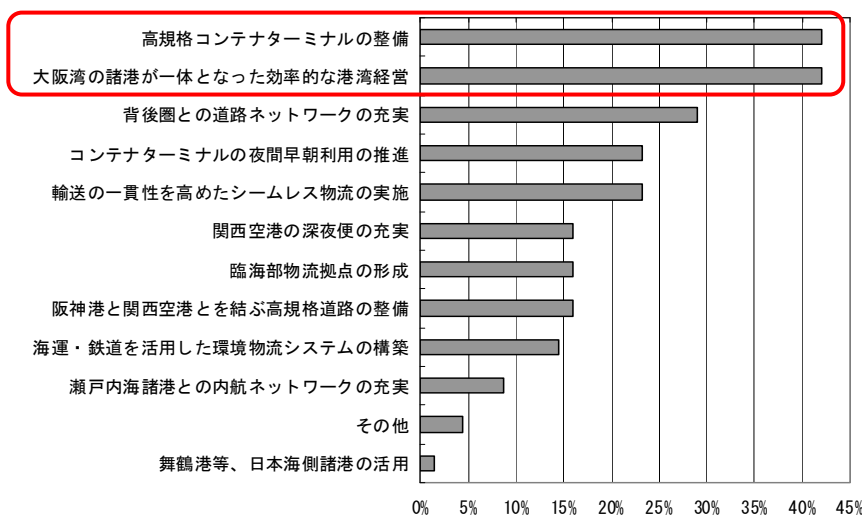
1) 阪神港スーパー中枢港湾の推進と大阪湾諸港のさらなる連携による物流コスト低減と高いサービスの実現

物流事業者アンケート（図 3-7、図 3-8 参照）によると、産業競争力を高める上で重要なインフラとして、約7割が「港湾機能の強化」を挙げている。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、4割以上の企業が、「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」を挙げている。



（注釈）回答：物流事業者71社、N=181。3つまでを選択。

図 3-7 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インフラ



（注釈）回答：物流事業者69社、N=163。3つまでを選択。

図 3-8 ベイエリアを核とし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

このような企業ニーズを踏まえ、我が国国際物流の大きな役割を担う阪神港において、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進を図る。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、港湾物流の効率化、利便性向上を実現するため、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目指したポートオーソリティ構想の具現化をはじめ、さらなる連携施策の展開に向けて、共同ビジョンの策定、協働セミナーの開催、公社民営化等の「埠頭公社改革」など、各港湾管理者が一体となって検討・取り組みを進める。

さらに、グローバル化が進展する中で、世界規模での最適生産・最適調達に対する必要性が高まっており、世界各地で生産・調達される原材料、中間部品、最終製品を高度な物流体系で結びつけるサプライチェーンマネジメント³⁸の重要性が増してきている。この様な中、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。

2) 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

グローバル化が進む経済の中、ますます激化する国際競争で大阪湾ベイエリアが優位性を維持・確保し、さらに強化していくためには、世界経済と常にシームレスなアクセスが可能な環境であることが不可欠であり、このことが、完全24時間空港である関西国際空港の存在意義といえる。

そのため、大阪湾ベイエリアの企業活動を支える国際物流拠点として、関西国際空港の「国際貨物ハブ空港化」に向けた諸条件の整備、経営基盤の安定と利用促進のための施策について、関係機関が連携して進める。

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。

3) 残されたミッシングリンクの解消

大阪湾ベイエリアでは、都心部を中心とした環状道路が整備されてきたものの、一部にミッシングリンク（高規格幹線道路等相互の接続や途切れた区間）が残されており、その機能発揮を妨げる要因の1つとなっている。

³⁸ サプライチェーンマネジメント：Supply Chain Management、SCM。物流システムをある一つの企業の内部に限定することなく、複数の企業間で統合的な物流システムを構築し、経営の成果を高めるためのマネジメントのこと。

大阪湾ベイエリアに存在する製造拠点・研究開発拠点と、国内消費地や阪神港・関西国際空港など国際物流拠点と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。

4) 輸送・交通利便性の向上に向けた施策推進

自動車、鉄道、海運、航空など異なる交通機関がそれぞれの特性を活かして連携し、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。

そのための取り組みの一環として、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り、マルチモーダル施策の深化と推進を図る。また、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を進める。さらに、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を進める。

③高機能付加価値型物流・産業拠点の形成

大阪湾ベイエリアでは、広大な面積を有する夢洲が、効率的でかつサービス水準の高い物流拠点を形成可能なエリアとして、高い可能性を秘めている。この夢洲の先行開発地区において、世界との交流・交易拠点として、高付加価値ものづくり産業の発展を支えるまちづくりを目指すべく、ものづくりの高付加価値化を支援する産業・物流拠点を形成する。

そのため、拠点整備として臨海部物流拠点をはじめとする産業・物流ゾーンの形成に取り組むほか、夢咲トンネル、コンテナ埠頭といった社会基盤の整備、その他必要性を踏まえた適切な支援などを進めることにより、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。

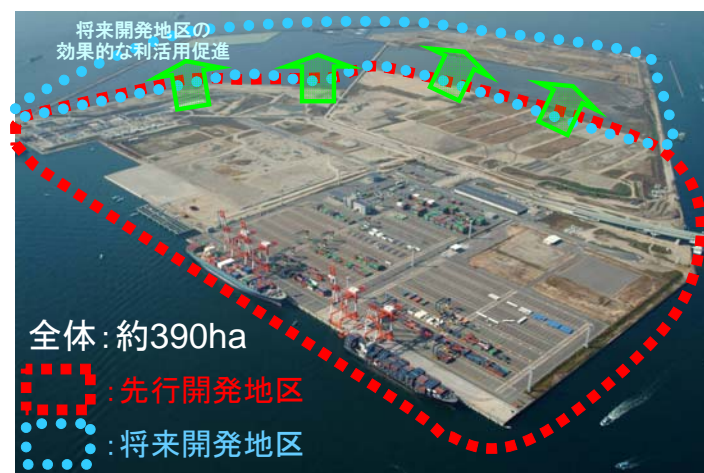


図 3 - 9 夢洲の概要

【牽引する地区における方策】

夢洲では、先行開発地区、将来開発地区それぞれについて、産業・物流拠点形成に向け、ハード・ソフト両面での取り組みを進め、大阪湾ベイエリアの活性化を牽引する拠点形成を目指す。

④新たな立地を可能とする効率的な用地提供

1) 低コストかつ低環境負荷型³⁹の用地供給

低コストかつ環境負荷の少ない新たな開発用地を創造するため、広域土砂処分場・廃棄物海面処分場の適切な整備、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などを進める。

【牽引する地区における方策】

尼崎埋立処分場では、利用にあたって制約的な側面を有する管理型区画も含め、土地利用の方向性について検討を進める。

2) 迅速な手続等による用地の供給

企業が大阪湾ベイエリアへの立地・進出を検討するにあたり、企業ニーズに合致した規模・用途・社会基盤を兼ね備えた用地を、企業が必要とするタイミングで確保可能な環境が整えられている必要がある。

そのため、現在及び将来の経済・産業動向などに応じて目まぐるしく変化する企業ニーズを踏まえつつ、迅速な手続による土地利用に係る用途変更・用途区分等の柔軟な対応への取り組みを進める。

3) 大型立地を可能とする用地の確保

長期的視野に立ち、将来の先端産業、リーディング産業の誘致などを見越して、未来を先取りした分野の方向に大阪湾ベイエリアを進めていく。

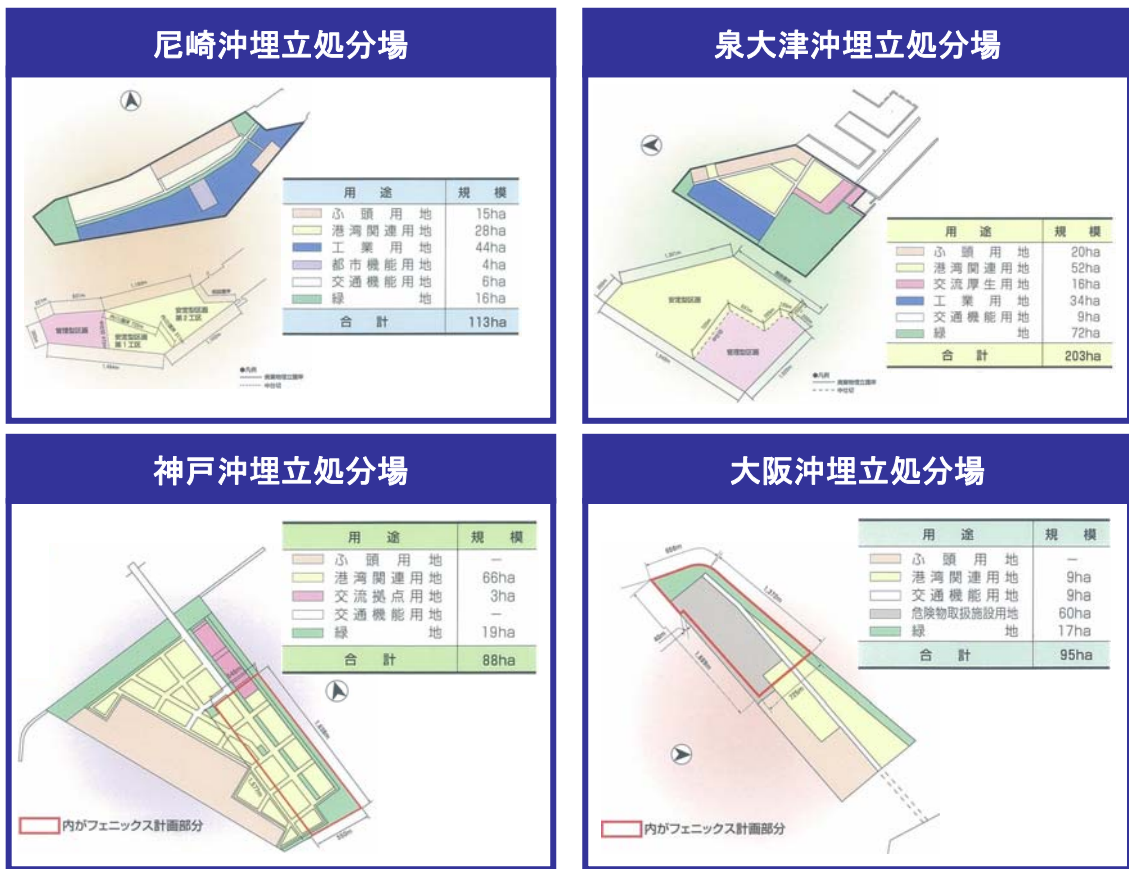
そのため、大型立地を可能とする用地確保に向けた取り組みを進める。

【牽引する地区における方策】

陸海空交通が交差する地点である大阪木材コンビナート⁴⁰では、埋立事業の社会経済情勢の変化による土地需給ギャップや埋立事業の成立性などを課題としつつ、国際分業に対応した高付加価値産業や物流施設の立地など、新たな土地利用の可能性に向けた検討を進める。

³⁹ 低環境負荷型：人間活動によって自然環境に対して与えられるマイナスの変化（エネルギー消費、土地利用、水利用、大気への放出、水質汚染、固形廃棄物、交通騒音など）が低い様子。

⁴⁰ 大阪木材コンビナート：防災及び木材需給の安定並びに木材産業の振興を目的に、1966年に大阪府が開設した、岸和田市～忠岡町にまたがる木材産業拠点。規模は、造成地面積：131ha（内企業用地83ha）、木材整理場：18ha、水面貯木場：73ha。



(資料) 大阪湾広域臨海環境整備センター資料 (2008年1月時点) より抜粋

図 3-10 大阪湾フェニックス計画における各処分場の土地利用計画図

(4) コンバージェンス（融合）の強化・促進

大阪湾ベイエリアでは、これまで「関西シリコンベイ構想」の検討、「大阪湾岸地域・企業連携研究会」による取り組みなど、産学官、企業、地域の枠組みを越えた、交流・連携が行われてきた。

今後、大阪湾ベイエリア全体のさらなる産業振興に向け、企業間を越えたコンバージェンス（融合）、自治体間を越えたコンバージェンス（融合）、時空間を越えたコンバージェンス（融合）を促進することにより、地域全体への経済効果を高めるとともに、大阪湾ベイエリアを快適かつ魅力的なエリアとするよう、取り組みを進める。さらには、企業、自治体、地域といったそれぞれの立場や条件の違いを越えたコンバージェンス（融合）を強化・促進し、創造性の高いエリアを創出する。

① 企業間を越えたコンバージェンス（融合）

1) 大企業・先端産業と中堅・中小企業の連携促進

大阪湾ベイエリアにおいて、業種・規模を越えた、さらには臨海部企業と内陸部企業間の連携までもも念頭においた、相互に対等な立場での企業間連携を促進する。具体的には、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。

2) 企業間・産学官連携の促進

企業間・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。また、SPring-8、次世代スーパーコンピュータをはじめ、産学官が有する先端的研究施設の効果的な活用の促進を進める。

また、大阪湾ベイエリアに展開する中堅・中小企業、ベンチャー企業等の新事業展開やイノベーションの創出を促進し、世界的に競争優位性を持つ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⁴¹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、2005年6月、国際競争力の強化に向けて、関西が全国に先駆けて検討をスタートした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。なお、2009年3月、国際物流戦略チームでは、グリーンベイ・大阪湾の形成を目標に、「提言2009『グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた国際物流の横断的取組』」が取りまとめられ、関係者が連携して取り組んでいくことが提唱された。

⁴¹ 知的クラスター：2002年度から文部科学省が推進している「知的クラスター創成事業」。特定の技術領域に特化し、地域の知的創造の拠点たる大学、公的研究機関などを核とし、関連研究機関、研究開発型企業などが集積する研究開発能力の拠点（知的クラスター）の創成を目的としている。

表 3-1 関西の産業クラスター計画

プロジェクト	ネオクラスター	バイオクラスター	グリーンクラスター
重点テーマ	<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>【重点産業分野】 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>	<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(バイオペロセス・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>【重点産業分野】 創薬・再生医療、先端解析機器、ものづくりバイオ(バイオペロセス・環境・食)</p>	<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>【重点産業分野】 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>

(資料) 経済産業省各種資料

②自治体間を越えたコンバージェンス（融合）

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。

各自治体が個別でバラバラに活動することで発生する非効率を防ぐべく、広域連合、ポートオーソリティに向けた取り組み、企業誘致、情報発信など、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、一元的かつ総合的な取り組みを効率的・効果的に進める。

また、経済のグローバル化が進行している現在の経済状況においては、大阪湾ベイエリア、あるいは国内他地域との競争にこだわらず、高い国際競争力を持つ産業圏域形成に向けて、他地域との協力・協働も視野に入れる必要がある。そのため、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。

③時空間を越えたコンバージェンス（融合）

1) 国際交流拠点形成・国際的コンベンション誘致

近年の研究により開発されてきた新しい知識・技術と、関西が世界に誇る歴史に根ざした高い水準の技術、文化、芸術がコンバージェンス（融合）する機会の創出を進める。

また、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を推進するとともに、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・連携のため、国際交流拠点の形成・国際的コンベンションの誘致などに向けた取り組みを進める。

2) 情報発信力の強化

大阪湾バイエリアを含む関西では、関西の魅力、最新情報を全国・世界へダイレクトに発信し、関西への関心を高め、理解を深め、関西の活性化につなげることを目的とした「関西広報センター」を官民一体の広域連携により1994年に設立し、情報発信に向けた取り組みが行われてきた。

今後は、これまで掲げた各方策の実施による着実な機能充実に加え、各関係主体が連携し、大阪湾バイエリア全体が一体となり、大阪湾バイエリアの存在・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。そのため、関西広報センターによる情報発信機能などを活用しつつ、大阪湾ポータルサイトを活用した情報提供の強化、大阪湾バイエリアが有する港湾・空港の利用促進に向けた一体的なポートセールスの実施、共同ビジョンの策定、協働セミナーの開催など、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。

3) 臨海部と内陸部の連携

大阪湾バイエリアにおける企業活動の空間である大阪平野は、関東平野と比較して面積が狭く、面積あたりの密度が高い反面、規模の面では劣っている。

そのため、大阪湾バ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。

そのため、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。

【牽引する地区における方策】

和歌山県内陸部では、内陸産業拠点と臨海地域との間の高規格道路での連携、港湾におけるコンテナ航路拡充の推進など、物流の効率化・グリーン物流の仕組みの検討及び定着に向けた取り組みを進める。