

大阪湾バイエリアの活性化に関する各種構想及び提言

1. 国際物流戦略チームの今後の取り組み(案)
2. 関西シリコンベイ構想 ～大阪湾港湾の基本構想～
3. 大阪湾岸地域・企業連携研究会による検討
4. 大阪湾バイエリアの活性化策に関する提言
5. 関西ビジョン2020
6. 平成20年度 大阪湾バイエリア開発整備の提言について
7. 平成21年度 近畿圏整備(関西圏)に関する重点事項
8. 近畿圏広域地方計画 中間整理案

1. 国際物流戦略チームの今後の取り組み(案)

平成20年10月23日 国際物流戦略チーム 第十回幹事会資料

《1. 提言2007の更なる推進》

①港と港の連携

○環瀬戸内海国際物流ネットワークの構築(3地域国際物流戦略チームシンポジウム共同開催)

・地理的・経済的に繋がりの深い環瀬戸内海において各々の地域の活性化を目的とし、環瀬戸内海諸港の連携を強化するため、関西、中国、四国の国際物流戦略チームが連携し、内航フィーダー輸送の活性化等の具体的な施策を展開する。

○環日本海側諸港の地域活性化に向けた連携・取り組み

・環日本海諸港の将来的な対岸諸国との貿易拡大を見据え、各々の地域の特性を活かした環日本海物流の活性化のため、シンポジウムの開催により機運を高めるとともに、シベリア・ランド・ブリッジの活用等や具体的な連携施策を実施する。

○大阪湾バイエリア活性化方策の立案・ポートオーソリティに向けた検討

・大阪湾バイエリアの活性化のため、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、広域連携方策について検討する。また、利用者の視点に立ったポートオーソリティに向けた検討を行う。

○港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定

・関西の災害時における国際物流機能確保のための、事業継続計画(BCP)策定に向けた取り組みを進め、関西の国際物流の信頼性を向上する。

○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

・平成21年度大水深コンテナターミナルの供用に合わせて、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化をさらに進めていくため、3年限定で目標達成型の官民共同の総合的集中改革プログラムを実施する。

○手続きの一元化・IT化

・各港での手続きの標準化、様式の統一及びシングルウィンドウシステムと連携した手続きの電子化を進めるとともに、コンテナターミナルの出入管理システムの構築及び「大阪湾ポータルサイト」等の利用者への一元的な情報の提供を推進する。

○海上輸送の連携

・環境にやさしいモーダルシフトを推進するために、「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を行う。

1. 国際物流戦略チームの今後の取り組み(案) ～続き～

平成20年10月23日 国際物流戦略チーム 第十回幹事会資料

《1. 提言2007の更なる推進(続き)》

②港と道路の連携

○道路ネットワークの充実

・阪神港や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続による国際競争力強化および関西の産業、経済および都市の再生のため、新名神高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路(大和川線、淀川左岸線Ⅰ期・Ⅱ期、淀川左岸線延伸部)、京奈和自動車道、名神湾岸連絡線や京都縦貫自動車道等の京阪神地域の広域幹線道路の整備促進及び計画を具体化する。

○高速道路料金の引下げ

・既存高速道路ネットワークの効率的活用による物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消等を図るため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施する。

③海港と空港の連携

○24時間空港を活かした効率的な物流システムの構築

・深夜早朝における更なる便数拡大と就航地点拡大を図り、完全24時間空港を活かした効率的な物流システムの構築に向け、農水産物物流ネットワークの確立検討モデル等の取り組みを実施する。

《2. 新たな取り組み》

低炭素社会の実現に向けた国際物流の展開

○低炭素型国際物流システム検討WG(仮称)の設立

・持続可能な社会の実現を目指し、環境に配慮した低炭素社会の実現に向けて、国際物流においても取組を着実に実施していく必要があるため、新たなWGを設置し、具体的な施策の検討を行う

2

2. 「関西シリコンベイ構想 ～大阪湾港湾の基本構想～」

平成17年9月28日 国土交通省 近畿地方整備局

【大阪湾における課題】

(活力)

- ・臨海部における従来型装置産業の合理化・再編集約化等に伴う空洞化
- ・臨海部の大規模なオープンスペースにおける新たな産業立地
- ・企業の競争力を底支える港湾のコスト・スピード・サービス水準の向上
- ・4港湾管理者の有機的な連携による効率的な港湾管理運営

(潤い)

- ・温室効果ガスの削減率が低い運輸部門における対策の必要性
- ・汚濁物質が蓄積しやすい閉鎖性海域における環境改善、良好な環境の創出

【将来像と具体的取り組み】

■ 関西を牽引する活力あふれる大阪湾の実現

物流 ～「大阪湾ポートオーソリティ」の形成に向けて～

- 阪神港における効率的なコンテナターミナル運営の実施
- 大阪湾における外貨コンテナ輸送機能の配置
- 効率的な海上輸送を担う複合一貫輸送に対応した内貨ターミナル
- 新たな貨物需要に的確に対応した地域別機能分担
- 臨海部産業や港湾物流を支える臨港交通施設

産業 ～臨海部の特長を活かした産業立地の促進～

- わが国経済を支える産業空間の地区別機能配置(臨海部の大規模オープンスペースへの新技術産業の誘致)
- 産業創出・誘導に向けて(産業活動に必要な護岸・道路の適切な整備、国際的学術研究機能の誘致)
- 新たな展開を視野に入れた開発空間の留保

■ 人と地球に優しく潤いある空間の創出

環境 ～次世代に残すべき港湾環境の保全・創造～

- 地球温暖化解決の一翼を担うために(内航海運の利用促進、複合一貫輸送網の構築)
- 大阪湾における環境保全への取り組み(臨海部の「森」の展開)
- 循環型社会の実現に向けた取り組み(廃棄物海面処分場の適切な整備、新たな事業スキームの検討等)

3

3. 大阪湾岸地域・企業連携研究会による検討

平成20年 大阪湾岸地域・企業連携研究会

【目的】

相次ぐ大阪湾岸への企業(モノづくり企業)立地を更に進めるとともに、新たな産業集積・巨額投資等を地元経済の振興に活かす観点から、地域経済活性化策や相互の連携方策などの研究を行うこととしている。

- ①各地域における進出企業と地元中小企業との連携のあり方・進め方
- ②姫路～神戸～尼崎～大阪～堺に至る地域間の連携のあり方・進め方
- ③新たな投資や企業進出を呼び込むための規制緩和や支援策のあり方

【検討成果】

地域・企業連携に資する具体的事業や相互連携のあり方(提案)、国や地元自治体等への提言・要望などを成果として検討を進めている。

4

4. 大阪湾バイエリアの活性化策に関する提言

平成19年7月2日 社団法人関西経済連合会

【現状認識・課題等】

- 低未利用地は埋まったが新たな課題も発生
 - ・長期的な土地利用、地域活性化の視点を欠く
 - ・広域的な土地利用に関するビジョンがないまま、開発先行
 - ・大規模な立地用地に限られる
- 産業・雇用力強化が関西経済活性化の最重要課題

【大阪湾バイエリアの役割】

- 関西経済を牽引する製造・物流機能を分担

【大阪湾バイエリアの将来像】

- －「美しく」「強い」工業地帯・世界屈指の物流拠点の形成－
- 「強い」製造・物流機能の集積
- ・関西全体の産業機能の高度化、国際競争力の強化を牽引しうる高度な製造機能の集積
- ・関西全体とアジアをはじめ世界との交易機能を強化する玄関口としての高度な物流機能の集積

【提言】

- バイエリア全体の土地利用方針の確立
 - ・大阪湾バイエリアにおける行政区域や現状の利用形態に捉われない中長期的な広域ゾーニングの策定(国際物流拠点ゾーン、高次製造拠点ゾーン、基礎素材産業高度化ゾーン、研究・都市型産業ゾーン)
- 活性化推進に向けた広域的施策の実施
- 【ゾーン別の機能集積・高度化への誘導】
- 1 ゾーニングを踏まえた土地利用誘導手法の強化
- 【インフラ整備と活用の促進】
- 2 陸海空一体となった交通・物流インフラの重点的整備と効率的活用の推進
- 3 バイエリアにおける立地・操業・移動コストの低廉化等の推進
- 4 周辺地域と連携調和したバイエリアの自然環境の保全
- 【活性化の推進体制の構築】
- 5 土地利用・インフラ整備を促進する広域連携体制の強化
- 6 ゾーン内での行政と立地企業との連携体制の構築

5

5. 関西ビジョン2020

平成20年10月 社団法人関西経済連合会

《2020年に向けた『重点テーマ』》

3. 「KISP」強化でアジア・世界の「ものづくり拠点」に！

- ・ものづくりを支える企業群を「KISP (Kansai Independent Supply Partner)と名付け、これらKISPと国内外の企業との連携・融合促進などにより、関西をアジア・世界のものづくりを支える地域にする。

【アクションプラン】

(2)「21世紀関西版ポート・オーソリティ構想」の実現

- ・米国のニューヨーク・ニュージャージー州のポート・オーソリティなど、複数の港湾や空港の一体的運営管理を実施している欧米の組織を参考としつつ、さらに関連道路網も含めた、関西独自の陸海空にわたる交通・物流基盤の一体的運営組織の設立を検討する。
- ・①関西国際空港を核とする3空港の一体的運営組織の実現(路線ネットワークの最適化、経営基盤の安定化)、②大阪湾と日本海側でのポート・オーソリティ実現による港湾の整備運営に関する選択と集中の推進を通じ、関西における空港、港湾、主要高速道路の整備・運営・管理を一体的に担う「21世紀関西版ポート・オーソリティ構想」を実現し、アジアNo.1の効率的な物流ネットワークの形成を図る。

6

6. 平成20年度 大阪湾ベイエリア開発整備の提言について

《提言1 生産・物流拠点の創出》

(1)土地利用の流動化:大阪湾ベイエリアの未利用地の適切な利用の促進

平成20年9月

財団法人大阪湾ベイエリア開発推進機構

目指すべき姿	現状・課題・問題点等	対応案
<ul style="list-style-type: none"> ・ものづくり基盤産業の集積を産業インフラとして維持するための生産・物流用地の確保 ・周辺地域と調和した良好な都市環境の創出 ・大阪湾ベイエリアに新たな投資を呼び込みながら、関西の都市全体の土地利用の生産性を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ・有効に活用されていないエリアの存在 ・適切に土地利用されていない(ところがある) ・民間事業者の開発意欲が低く、民間主導のまちづくりを誘導することが困難 ・臨港地区の用途転換におけるリスク 	<ul style="list-style-type: none"> ・臨港地区の変更(解除)に係る手続きの迅速化 ・臨海地域の港湾機能の集約、都市機能への転換を促進する制度の検討 ・官民協働の仕組みを充実し、臨海地域に民間投資を呼び込み、まちづくりを誘導できる制度を創設

(2)産業競争力強化ゾーンの整備

目指すべき姿	現状・課題・問題点等	対応案
<ul style="list-style-type: none"> ・国際海上物流と国際空港物流を一体的に扱える環境であり、埋立地などを候補地として有効に活用する ・集中して立地インセンティブの充実を図る ・輸出入の貨物量が釣り合った低コストな国際物流環境を創出する 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流・産業用地の需要増加 ・関西産業を牽引するリーディング産業育成 ・国内輸送機能の強化(スピーディーで継ぎ目のない、柔軟な物流の実現) ・諸外国の立地環境と比較しても魅力ある立地インセンティブの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点間での効率的な物流を実現するための(一般道路を走行することが困難な構内シャーシや45フィートコンテナの走行に係る)規制緩和 ・蔵置、加工、展示を総合的に実施するフリースペースの設置 ・連絡バスの整備や道路ネットワークの充実

《提言2 大阪湾ベイエリアと関西内陸部や大阪湾ベイエリア内のネットワークを強化するための道路整備》

目指すべき姿	現状・課題・問題点等	対応案
<ul style="list-style-type: none"> ・生産拠点やものづくり産業が集積する内陸部と、阪神港や関西国際空港を結ぶ道路ネットワークの整備 ・大阪湾ベイエリア内の道路ネットワークを整備し、阪神港や関西国際空港と大阪湾ベイエリア内の生産拠点を直通ルートで結ぶ 	<ul style="list-style-type: none"> ・内陸生産拠点と阪神港を結ぶルートの交通渋滞 ・大阪湾ベイエリア内の道路ネットワークは不十分 ・道路整備における地方自治体負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体の費用負担を軽減する新たな方策の検討 ・事業費を削減する新たな方策の検討

《提言3 大阪湾臨海地域開発整備法に基づく支援制度の拡充》

目指すべき姿	現状・課題・問題点等	対応案
<ul style="list-style-type: none"> ・ベイ法を今日の社会経済環境にあわせて弾力的に運用するとともに、開発整備促進に向けてのインセンティブの充実を図る ・ベイ法に基づく整備計画の中核施設の整備を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・適用要件が厳しく、十分に活用されているとは言えない ・時代のニーズに合わせベイ法の適用を受けやすくする ・多様なインセンティブを充実させ、適用のメリットを高めていく 	<ul style="list-style-type: none"> ・中核的施設の種類の拡大 ・中核的施設の除外要件及び施設規模要件の緩和

7

7. 平成21年度 近畿圏整備(関西圏)に関する重点事項

平成20年6月25日 関西広域機構

自立した広域ブロックとその連携による国土形成の推進

- 首都機能代替(バックアップ)エリアへの位置づけ
- ・関西国際空港、阪神港、新名神、第二京阪、名神湾岸連絡線等の基幹交通網等の整備、充実を図る
- 大阪湾ベイエリアの総合的整備
- ・整備計画の目的を達成するために必要な公共施設等の整備促進について所要の事業費の確保
- ・中核的施設について、種類等の要件緩和及び民間による施設整備に対する税制上の支援措置等の検討

学術・研究開発拠点、産業基盤等の整備

- (2)学術研究開発拠点の形成、産業基盤等の整備
- ・次世代スーパーコンピュータ事業の推進

文化・交流拠点の整備

- 「尼崎21世紀の森」の推進
- ・臨海部の工場等民有地における緑豊かな空間の創出のための制度の創設や弾力的な運用
- ・廃棄物の埋立処分場などを活用した広域リサイクル拠点の整備促進等

総合交通体系の整備

1. 空港の整備
 - (1)関西国際空港の整備と関連地域整備
 - ・2期事業による空港機能の拡充を見据え「関西国際空港を活用した広域国際交流圏整備計画」などに基づく取組みの推進
2. 鉄軌道網の整備
 - (2)都市高速鉄道等
 - ・関西国際空港への鉄道及び海上ルートによるアクセス機能の向上
3. 道路網の整備
 - (2)関西大環状道路及び大阪湾環状道路を形成する道路網の整備
4. 港湾の整備
 - ・スーパー中枢港湾の実現に向けた諸施策の推進
 - ・国際海上コンテナターミナル
 - ・海陸一体の高度な複合物流拠点
 - ・夢咲トンネルの整備推進 / 等

都市基盤と生活環境の整備

- 大都市対策
- 2. 都市構造の再編
- ・大都市の都心部や臨海部の低・未利用地に関する土地利用規制の見直し
- 廃棄物処置対策等
- ・フェニックス計画の推進に係る事業費の確保及び広域臨海環境整備センター法における残余分配の見直し

8

8. 近畿圏広域地方計画 中間整理案

平成20年10月21日 第1回近畿圏広域地方計画協議会

【関西の現状と課題】

(課題)

- ①日本文化に対する関心の高まりと広域観光への期待
- ②東京一極集中に伴うリスクの増大
- ③関西経済の復活に向けた動き
- ④東アジア地域の台頭
- ⑤深刻化する地球規模の環境問題
- ⑥人口減少・高齢化の進展
- ⑦大都市における都市機能・都市環境の充実
- ⑧地方都市の活力と農山漁村の集落機能の低下
- ⑨「新たな公」による地域づくりへの期待

【関西の目指す姿】

1. 歴史・文化に誇りとこだわりを持って本物を産み育む圏域
2. 首都圏とは異なる多様な価値が集積する日本のもう一つの中心核
3. アジアをリードする世界に冠たる創造・交流拠点
4. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域
5. 都市的魅力と自然的魅力を日常的に享受できる圏域
6. 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域
7. 暮らし・産業を支える災害に強い安全・安心圏域

【目指す姿を実現するための戦略】

- (1)「本物」を産み育む共通理念の確立
 - (2)歴史・文化資産の保全・継承・活用
 - (3)広域観光圏域の形成
- (1)関西全体での総合的な経済力の向上 (2)情報発信力の強化
 - (3)「文化首都」としての取組の推進 (4)隣接圏域との連携強化
 - (5)首都機能のバックアップ
- (1)次世代産業の育成 (2)産業拠点間、産業と大学間の連携
 - (3)大阪湾ベイエリアの機能強化と再配置
 - (4)アジア・ゲートウェイを担う陸海空の物流機能の強化
 - (5)創造性豊かな人材の育成・交流拠点の形成
- (1)地球温暖化防止対策の推進 (2)都市環境の改善
 - (3)循環型社会の構築 (4)健全な流域圏と生態系の管理
 - (5)自然との共生の推進 (6)環境技術での世界貢献
- (1)ハード・ソフトによる都市と自然の魅力の結節
 - (2)大都市の高度な都市機能と良好な都市環境の確保
 - (3)地方における拠点機能の強化と連携
 - (4)農山漁村における多面的機能の保持と農林漁業の活性化
 - (5)地域資源を活用した地域産業の形成・強化
 - (6)過疎地域における集落の維持・再生
- (1)どこにいても基本的な生活サービスを受用できる環境の整備
 - (2)ユニバーサルデザインの社会空間の形成
 - (3)安全・安心で魅力ある地域づくりの推進
- (1)防災・減災対策の推進
 - (2)アジア・太平洋地域の国際防災拠点の形成

9