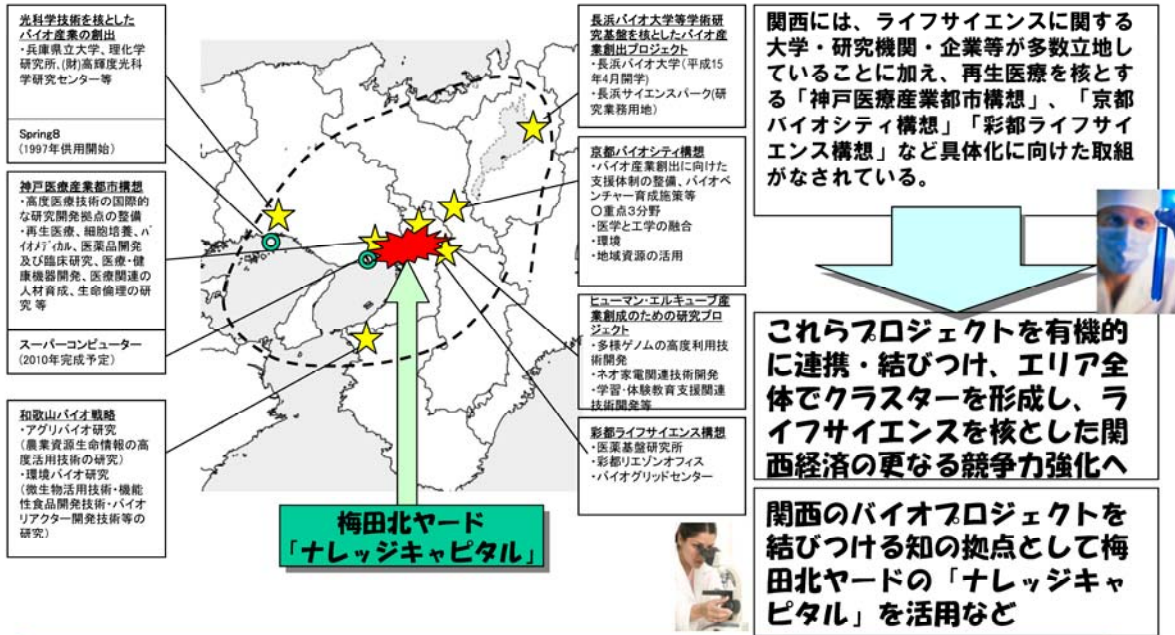


提言② バイオ事業の集積からライフサイエンスクラスターの形成へ



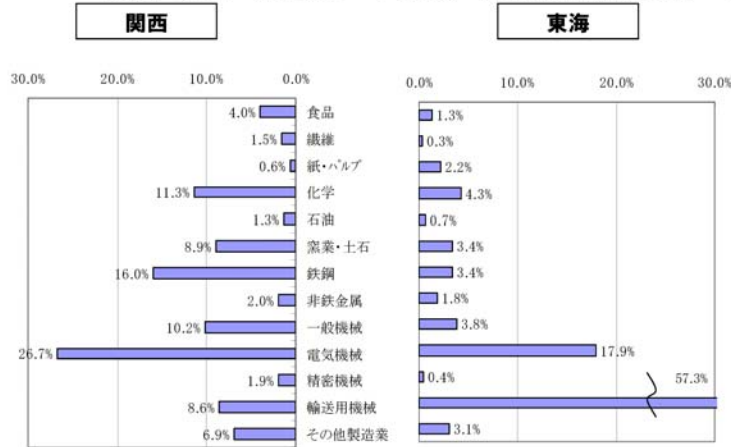
[8]

日本政策投資銀行

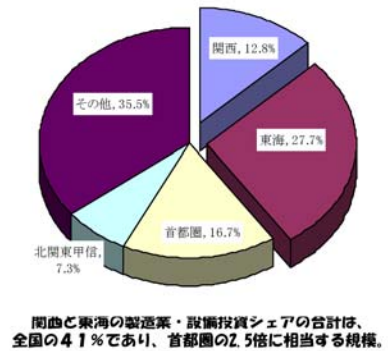
提言③ 東海地域との連携・融合 ～自動車・航空機産業とのコンバージェンス～

過去5年間の関西および東海地域の製造業・設備投資の業種別シェアをみると、関西地域は、多様な業種がバランスよく投資を行っているのに対し、東海地域は、輸送用機械が全体の5割強を占めている。

関西・東海 業種別シェア比較 ※04-08の投資金額合計(ストック)ベース



エリア別シェア(04-08計)



シェア合計75%に達するまでの業種数 = 6

シェア合計75%に達するまでの業種数 = 2

(資料)日本政策投資銀行「関西地域設備投資計画調査」より作成。

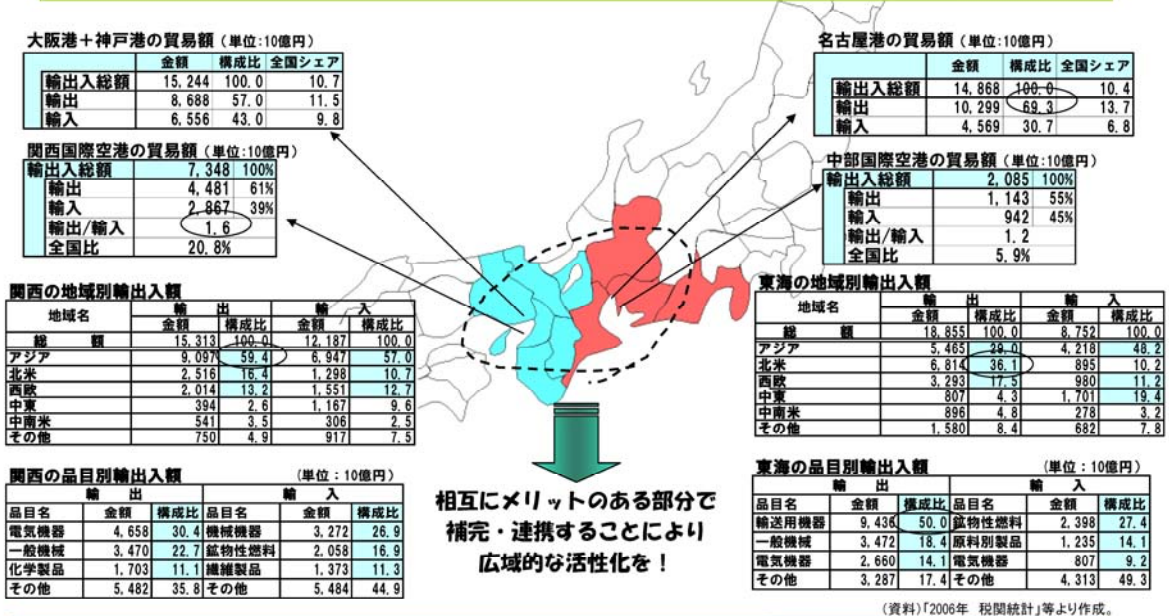


[9]

日本政策投資銀行

提言④ 東海地域との連携・融合 ～物流インフラ等のエリア間コンバージェンス～

関西と東海エリアは、地理的に隣接しているだけでなく、重要港湾や国際空港など高度な物流インフラを有している。輸出では、関西がアジア向けのウエイトが高い一方、東海は、北米向けが多いなど産業構造を背景にした特徴を有している。



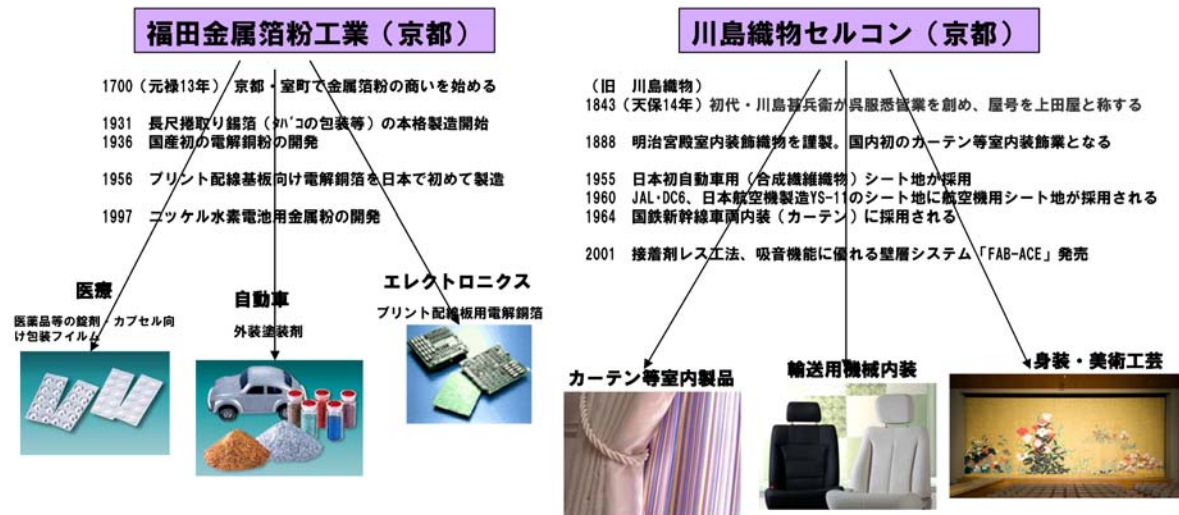
[10]

日本政策投資銀行

提言⑤ 関西の持つ歴史・文化ストックと技術等のコンバージェンス

歴史や文化蓄積の豊富な関西の特徴を活かし、他業種と融合(コンバージェンス)することで、企業の新分野への進出・発展を促進。

○具体例・・・伝統技術の応用



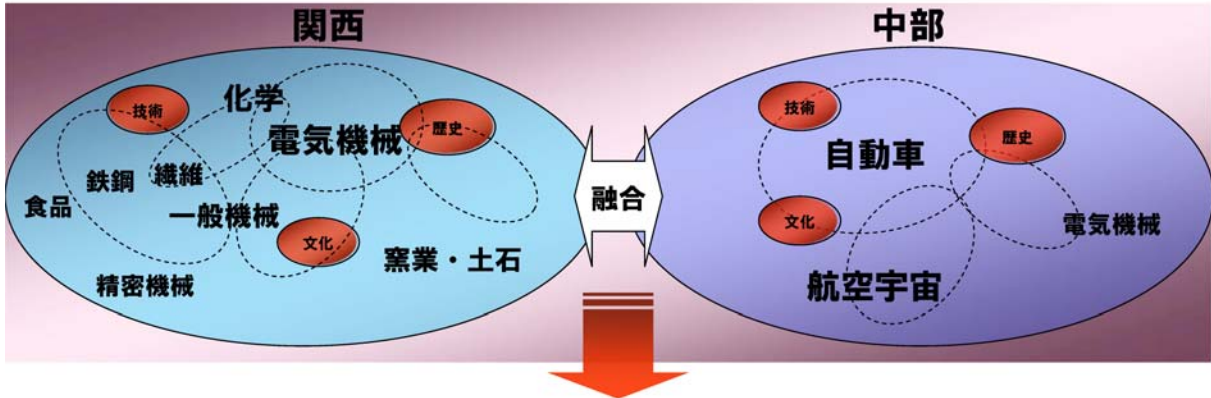
(資料)各社HPより作成。



[11]

日本政策投資銀行

提言まとめ ～コンバージェンス(融合)による新たな産業の集積へ～



関西・中部の両地域が有する、業種特性や技術等を活かし、コンバージョン(融合)を図ることにより、新たな産業の集積を！

- 自動車、航空機向けなど多用途かつ高度な技術力が求められる「**先端・高度部材産業**」
- (機能性塗料、炭素繊維、ナノマテリアル、高耐熱性樹脂等)
- 低炭素社会の実現に向けた「**クリーンエネルギー関連産業**」など
- (太陽電池、バイオ燃料、リチウムイオン電池等)



(参考1)

早期実現が必要な広域戦略プロジェクト

1. 国際空港・港湾の機能強化

① 関西国際空港

- ・未活用された関西空港用地造成事業の早期達成。
- ・2期空港ビルにおける国際航空貨物取扱施設の増設。
- ・商業圏内へ集結した国際的整備(北港連絡橋増設、第2旅客ターミナルビル等)。
- ・最先端科学技術(約1兆1000億円)に起因する高コスト構造の政策の見直し。

② 阪神港

- ・スーパー中核港の特定国際コンテナ埠頭に直結した臨海型物流基地の形成。
- ・実業団に對する臨海型物流基地確保のための事業継続計画策定と財政対策強化。
- ・将来的には、大阪湾沿岸の一体運用を行う大阪湾ポートオーソリティを実現。

③ 舞鶴港・敦賀港

- ・北東アジアへの日本海側ゲートウェイとしての港湾整備。
- ・北東アジア(中国、韓国、ロシア)と北亞新経済圏、京和経貿自動車圏の日本海と京阪神地域をつなぐ高速道路整備。

2. 鉄道・道路・ネットワークの整備

① 大阪駅ターミナルの整備

- ・大阪駅北地区への広域アクセスとして、J団用地の地下化による関空との直通特急列車の運行実現。
- ・将来的には、東海道・山陽・北陸新幹線の大環状乗り入れ、更にリニア中央新幹線の接続。

② 淀川左岸線延伸部を含む都市再生環状道の整備

- ・淀川左岸線延伸部は、産業広域ネットワーク形成に不可欠。都市計画決定等進捗への早期移行が重要。

③ 新名神高速道路の全線早期整備

- ・関西と中部の広域連携のため、大津以西の全線早期整備。

3. 観光インフラの整備

① 都市型複合観光の構築

- ・USJ周辺エリアをエンターテインメントゾーンと位置づけ、都市型複合観光の核としてカジノを誘致。
- ・京都、神戸、奈良等とのシナジー効果も期待できる。

KANSAI 21世紀の日本を牽引する新産業広域圏の創造

近畿圏広域地方計画に対する産業界からの提言

提言骨子

近畿圏の国際競争力・活力を強化するための提言

1 新産業広域圏の形成

- ・近畿圏(ハイテク家電・バイオ)と中部圏・北陸圏(自動車・輸送機械)を結びつけ、伝統技術・伝統文化と融合した先端モノづくりの拠点形成。
- ・世界とのシームレスな連携を深めるため、「アジア」「北米」「EU・ロシア」に向けた多極バランスを重視し、近畿、中部、北陸の連携を強化。
- ・「大阪駅北地区」を産業広域連携ネットワークの要として、技術革新・研究開発・情報発信の拠点として位置づけ。

↓

- ・近畿、中部、北陸を含めた広域行政体「グレーター近畿州」の実現に向け、政・官・財の強靱な連携、協働によるプロジェクト推進体制の構築。

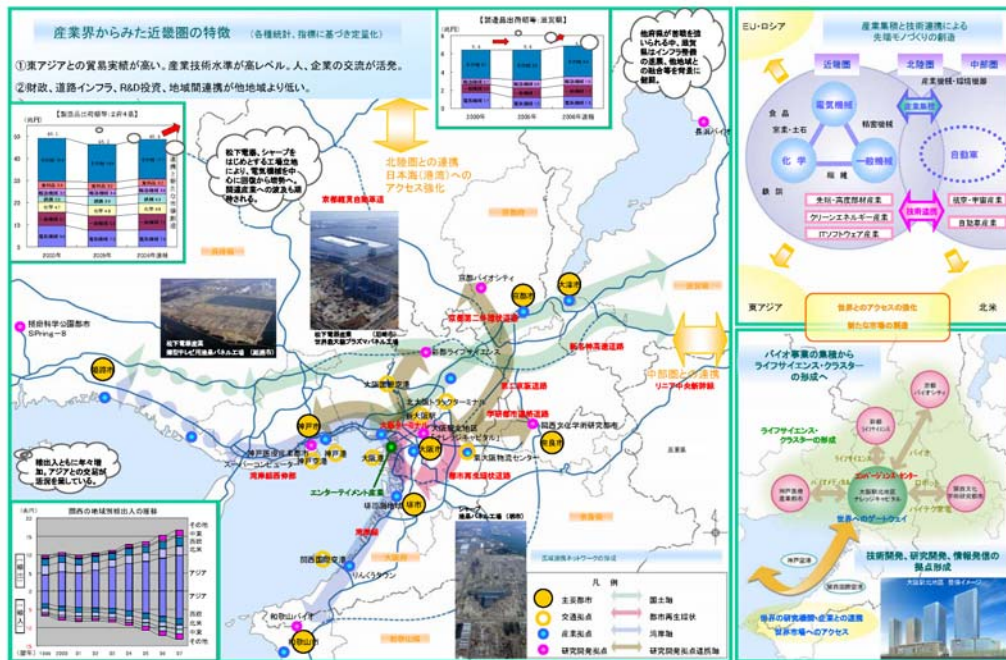
↓

2 新産業広域圏を支える社会基盤整備

- ・都市再生環状道路、地域間高速道路、高速鉄道の早期結節。
- ・大阪ターミナル、関西国際空港、阪神港へのアクセスを改善。
- ・点在する研究開発拠点、観光拠点、生産拠点等の有機的な連携を強化。

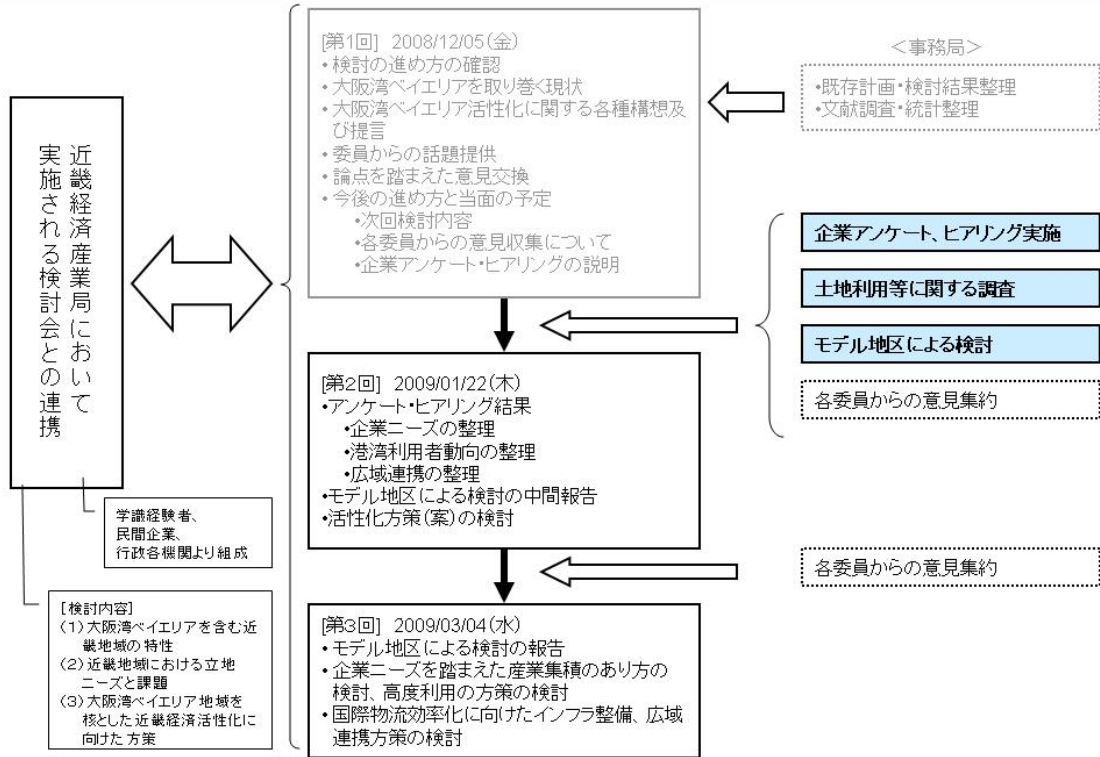
平成20年7月
日本プロジェクト産業協議会(JAPIC) 関西委員会

JAPIC Japan Project Industry Council



今後の進め方と当面の予定(案)

委員会の進め方(予定)と当面の調査【再掲】



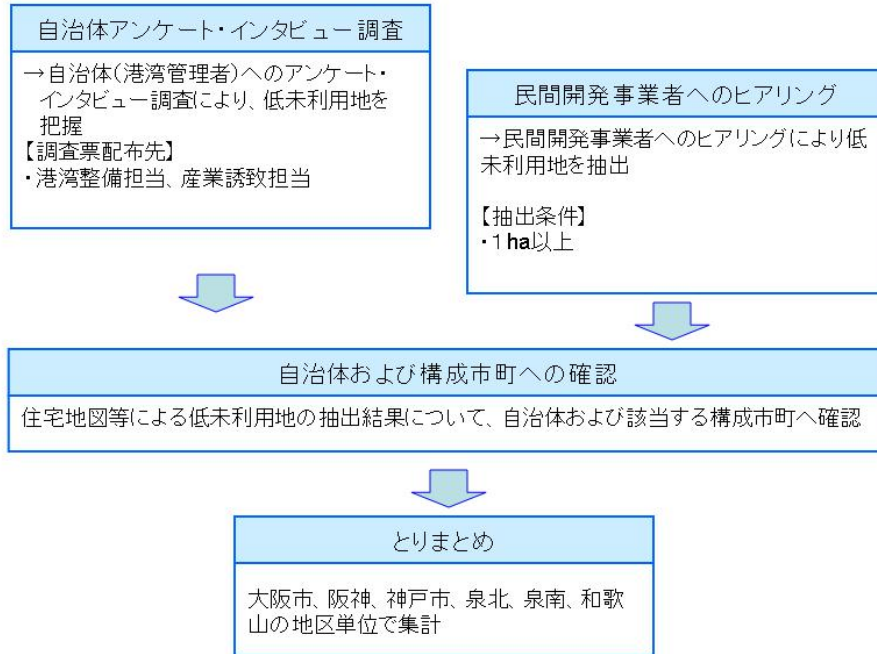
1

企業アンケート・ヒアリング調査

企業アンケート調査(詳細→資料6)	企業ヒアリング調査
<p>【対象】 ・近畿圏(2府5県)の製造用・卸売業(3,000投函) 製造業: 2,000社(うち資本金1億円以上1,000社) 卸売業: 1,000社(うち資本金1億円以上 500社) ※フォワーダー等に向けたアンケートも別途予定</p> <p>【調査項目】 ・企業属性 ・大阪湾ベイエリアの産業立地について → 製造業の国内回帰の動き → 海外生産拠点と国内生産拠点の性格の違い → 大阪湾ベイエリアの魅力度 → 大阪湾ベイエリアへの立地見通し → 産業立地促進策のニーズを把握する。 ・近畿圏での企業等の連携について ・近畿圏の国際物流について → 国際物流システムの実態と変化の方向 → 港湾選択、空港選択の要因 ・大阪湾ベイエリアの国際競争力向上に向けた課題 ・港湾の広域的な連携について</p> <p style="text-align: center;">#2委員会 結果報告</p>	<p>【対象】 ・大阪湾ベイエリアの新規立地企業 ・大阪湾ベイエリアの先端産業と取引関係にある企業 ・国際物流を扱う企業 ・国際物流を扱う事業者</p> <p>【調査項目】 ・企業属性・取引先の現状と見通し ・設備投資の状況と見通し ・国際物流の現状と見通し(空港選択・港湾選択) ・大阪湾ベイエリア地域への関心 ・立地選択要因 - 産業用地の入手容易性 - 物流インフラの充実度 - 人材確保の容易性 - 取引先との近接性 等 ・大阪湾ベイエリアの問題点 ・物流インフラの評価 ・施策ニーズ</p> <p style="text-align: center;">#2委員会 結果報告</p>

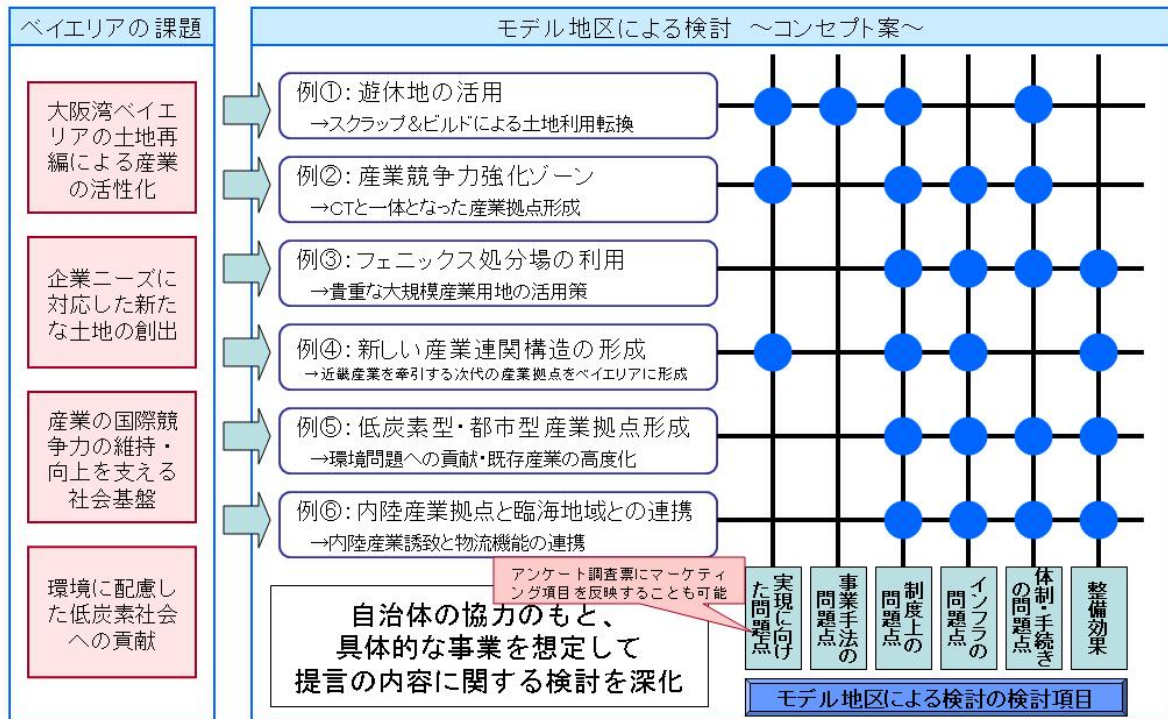
2

土地利用等に関する調査



3

モデル地区による検討



4

モデル地区による検討実施案

コンセプト	ターゲット	検討体制	モデル地区による検討の概要（案）
遊休地の活用	大阪木材コンビナート	大阪府	大阪木材コンビナートの活性化を図るとともに、周辺地域の発展に寄与できるような地区整備の方向について検討。
臨海部物流拠点 （産業競争力強化ゾーン）	夢洲埋立地	大阪市	夢洲の特定コンテナ埠頭に近接するエリアにおける、物流機能、産業の集積地としての方向性と具体策の検討。港湾と鉄道・道路が連携したシームレス化・物流の円滑化。
フェニックス処分場の利用	尼崎沖埋立て処分場	兵庫県	埋立地の有効活用に向けた検討。 フェニックス早期土地利用検討協議会（兵庫県、尼崎市、大阪湾広域臨海環境整備センター、尼崎商工会議所）に合わせた検討。
ベイエリアにおける新しい 産業関連構造の形成	P I 二期埋立地	神戸市	医療産業都市構想の効果的な発展に向けた検討。 隣接する次世代スーパーコンピュータ施設（理研）の活用も踏まえる。
低炭素型・都市型の新しい 産業拠点形成	環境先進型コンビナート、都 市型スーパーコンビナートの形成	堺市	堺北臨海コンビナートにおいて、産業集積を活かした企業間連携の強化などによる、低炭素型・都市型のコンビナートへの転換などを検討。
内陸産業拠点と港湾との連 携	和歌山内陸部	和歌山県	内陸部における企業立地ニーズ、内陸部で発生する物流ニーズ、内陸部と関空、港湾を結ぶネットワーク強化に関する検討。

※ 1）各地域において連絡会議を組成（12月中旬に設立）し、検討を進める。
 ※ 2）各地域における検討は、上記検討主体に加え、事務局等が加わって進める。