

大阪湾ベイエリア活性化方策に向けた提言（案）

「成長と環境の連鎖」を基軸に
世界をリードするグリーンベイ・大阪湾
～「パネルベイ」から「バッテリー・ソーラーベイ」そして「グリーンベイ」へ～
（案）

平成 21 年 3 月

大阪湾ベイエリア活性化方策検討委員会

[目次]

本提言の主旨	1
1. 大阪湾ベイエリアを取り巻く現状と課題	3
(1) 大阪湾ベイエリアの特徴	3
① 臨海部で進む大規模工場立地	3
② 大規模開発可能用地「夢洲」とフェニックス用地の存在	5
③ 優れた中小企業の集積、世界的水準の研究・技術開発環境が整ったエリア	6
④ コンパクトな空間に集積した物流・交流社会基盤	7
⑤ 本社機能・人口の圏外流出	9
⑥ 財政難に苦しむ自治体	10
(2) 大阪湾ベイエリア活性化に向けた課題	11
① 地域経済を牽引する次世代産業の誘致	11
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	12
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	12
④ 環境に配慮した低炭素社会への貢献	13
⑤ 自然災害への脆弱性	14
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	16
(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	16
(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	16
(3) 高い国際競争力を持つ事業環境を備えたエリア	16
(4) 成長を支えるコンバージェンス（融合）が強化されたエリア	17

3. グリーンベイ・大阪湾を実現するための方策	18
(1) 環境創造産業育成のための戦略的産業政策・立地政策	18
① 企業立地の促進に向けた支援策の検討	18
② 既存産業の再編・高度化に対する支援	19
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	19
④ 高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成	19
(2) 世界的な環境先進エリアの形成	20
① 世界的な太陽発電等の自然エネルギーの活用	20
② 先導的・戦略的な二酸化炭素削減への取り組み	20
③ 既存産業・コンビナートの構造改革のための支援	22
④ 魅力的な生活環境の形成	23
(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	25
① ロバスト（強靱）ネットワークの構築と安全安心な地域づくり	25
② 陸・海・空におけるシームレスな物流体系の構築	26
③ 高機能付加価値型物流・産業拠点の形成	27
④ 新たな立地を可能とする効率的な用地提供	28
(4) コンバージェンス（融合）の強化・促進	30
① 企業間を越えた融合	30
② 自治体間を越えた融合	31
③ 時空間を越えた融合	31

本提言の主旨

大阪湾ベイエリアを中枢に抱く関西は、職人の匠の技が息づいたものづくりが、現在に引き継がれ、多様なものづくり産業が重層的に集積している。

特に、大阪湾ベイエリアでは、近年、先端的な家電産業の大規模立地が相つぐなど、「パネルベイ」と評され活況を呈している。

直近の経済社会情勢は、米国のサブプライム問題に端を発した未曾有の世界経済危機に直面しており、緊急の対応が求められているが、一方で、大きな時代の変化に対応した、中長期的な視点に立った戦略的な活性化方策を立案していくことが重要である。

大阪湾の中長期的活性化方策を立案する際には、多様で厚みのある技術の集積や歴史・文化・知識の蓄積など、関西の特筆すべき強みを活かすとともに、今後の経済社会の根源的な課題となる環境問題への対応が鍵となる。

環境問題について、産業活動の「制約」あるいは、対峙するものと捉えるのではなく、環境に良いことが経済的にも優位となる、環境創造産業が新たな富を創造し、ひいては地域の成長に繋がるとの認識に立ち、その発想を根本から転換することが必要である。

そこで、大阪湾ベイエリアの進むべき道として、『成長と環境の連鎖』を基軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾』を提唱する。

大阪湾ベイエリアにおいては、すでに液晶パネルやプラズマディスプレイパネル、太陽光発電パネル、燃料電池など、世界中が取り組もうとしている新エネルギーや電気自動車などの環境創造産業が集積しつつあり、注目を浴びている。

環境創造産業は次世代を担う重要産業分野の一つであり、日本が主導し、世界に貢献できるものであることから、既に他地域に先駆けその芽が育ちつつある大阪湾ベイエリアで積極的な集積を図り、新たな展開を目指す。

それとともに太陽光発電やエコロジー輸送機関の導入、次世代型コンビナートの形成など環境に優れた効率的な社会基盤を形成し、大阪湾ベイエリア自体が国際競争力を有した環境先進エリアとなることにより、持続的な成長を目指す。

合わせて、知名度・ステイタスの向上を進め、先進的産業・人材を呼び込む魅力的なエリアの実現を目指す。

これらの目標の実現にあたっては、企業間を越えた融合、自治体間を超えた融合、時空間を超えた融合（コンバージェンス）が鍵となり、大阪湾ベイエリアに蓄積された人・もの・情報・知の融合から新たな展開を図ることが重要である。

低炭素社会に向けた積極的な取り組みは、貴重な環境を創出する地域、長期的な経済成長が持続する地域として、大阪湾ベイエリアのあるべき姿「グリーンベイ」に位置付けるものであり、成長と環境が相互に連鎖した姿がさらに上昇スパイラルを形成していくためのエンジンとして機能するものである。

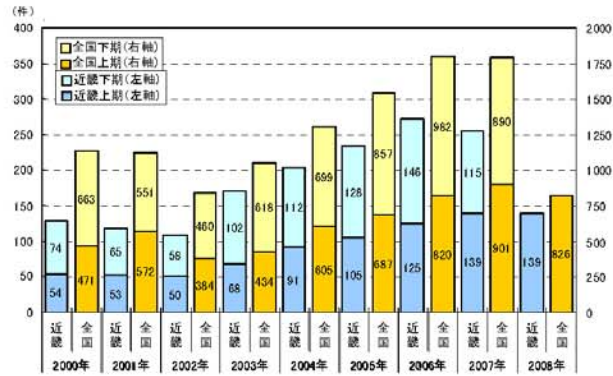
今後、この方向性、『成長と環境の連鎖』を基軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾」に沿った方策を関係者が一丸となって推進することにより、関西の持続的な成長を実現し、関西の復権を目指すものである。

1. 大阪湾ペイエリアを取り巻く現状と課題

(1) 大阪湾ペイエリアの特徴

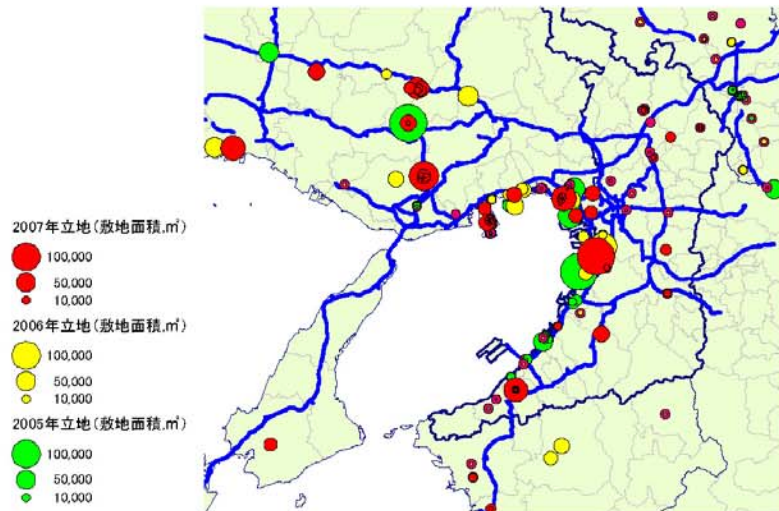
① 臨海部で進む大規模工場立地

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。特に大阪湾ペイエリア臨海部では、家電産業や物流業等を中心に大規模な用地取得が活況を呈している。



(資料) 経済産業省「工場立地動向調査」より作成

図 1-1 近畿と全国の工場立地件数の推移



(注釈) 近畿地方において2005年～2007年の間に1,000㎡以上の用地を取得(内定、予定、物色を含む)し工場、研究所、物流施設を建設する主な計画(取得用地ベースの新設・増設)を有する企業。「日本立地総覧(2005年版、2006年版、2007年版)」(日本立地ニュース社)によるもの。

(資料) 国土交通省近畿地方整備局「近畿地方における企業立地動向調査報告書」より作成

図 1-2 近畿地方における近年の企業立地状況(用地取得年ベース)

さらに近年の特徴として、パネル関連産業やバッテリー、先端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。



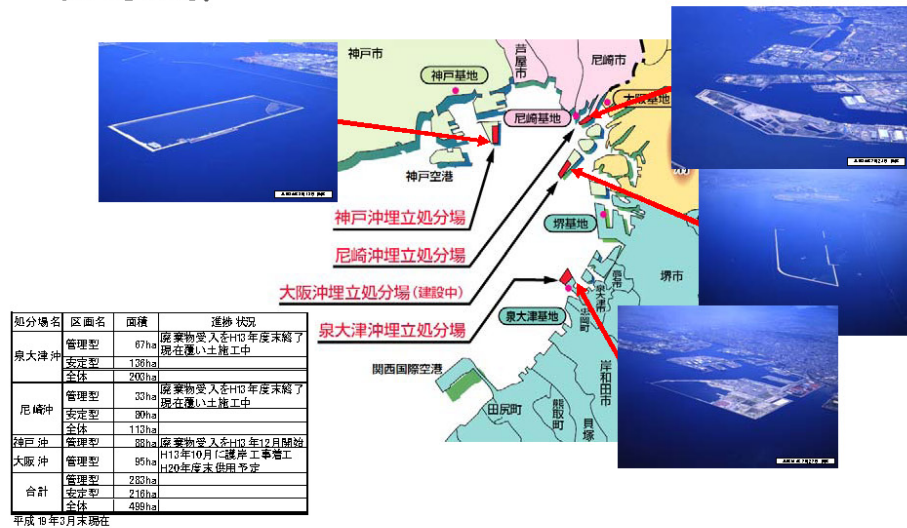
(資料) 各企業プレス資料などより作成

図 1-3 大阪湾ベイエリアにおいて進展する産業立地

②大規模開発可能用地「夢洲」とフェニックス用地の存在

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越した土地利用が必要である。大規模な開発可能用地である夢洲やフェニックス用地などについても、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。



(資料) 大阪湾広域臨海環境整備センター資料

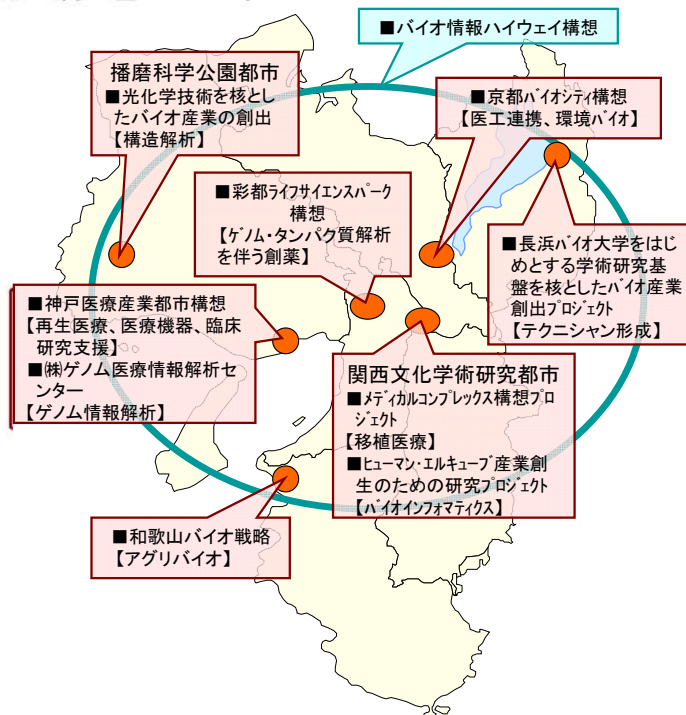
図 1-4 大阪湾フェニックス計画の位置図、面積

③優れた中小企業の集積、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、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、高い技術・高度な部材で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。

さらに大阪湾バイエリアでは、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。さらに、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。

大阪湾バイエリアは、このように優れた中小企業、産業・大学・研究機関が比較的にコンパクトなエリアに厚く集積しており、様々な分野で、世界的水準の研究・技術開発が可能な環境が整いつつある。



(注釈) バイオ情報ハイウェイ構想：バイオメディカル分野を中心に、関西の有する優れた大学やバイオ研究機関等のポテンシャルを活用し、情報と人のネットワークを形成。最終的には世界レベルのバイオクラスター形成を目指している。実施主体：大阪商工会議所、大阪府
 (資料) 社団法人関西経済連合会HPより作成

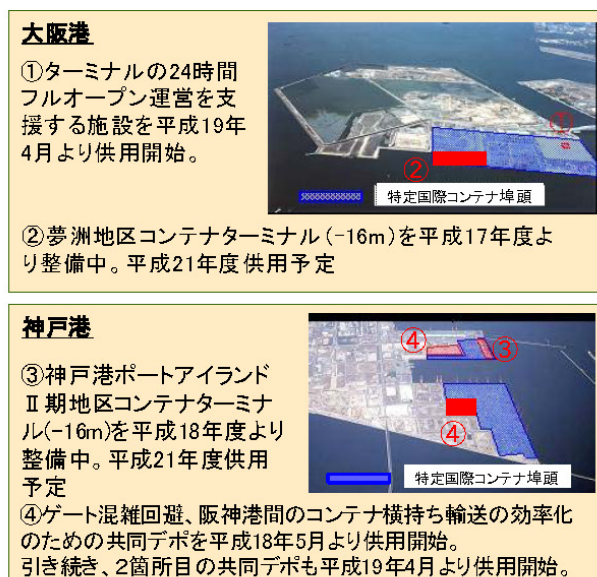
図 1-5 関西圏ライフサイエンスの国際拠点を形成するバイオ産業プロジェクト

④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するなど、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。

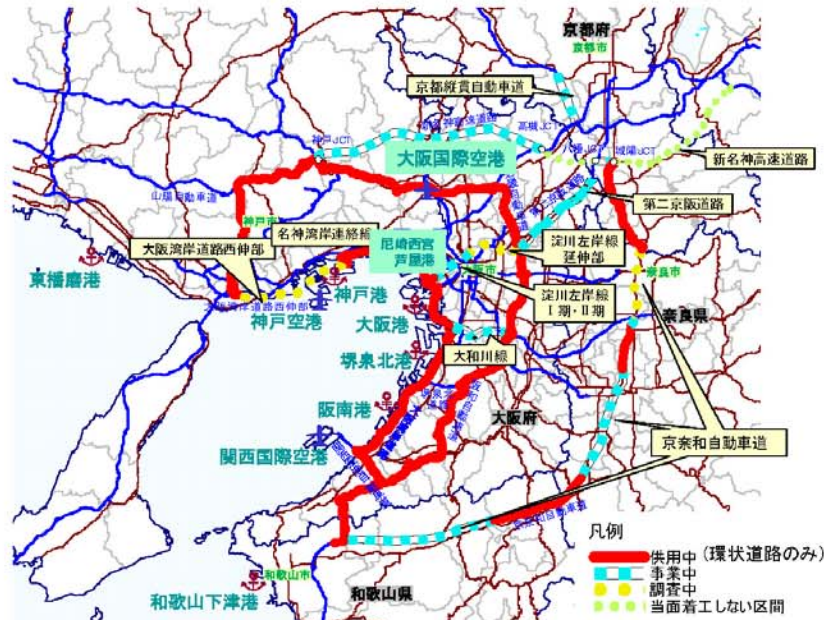
このような中、スーパー中枢港湾である大阪港・神戸港においては、平成21年に世界最大級のコンテナ船も着岸可能な次世代高規格コンテナターミナルの本格供用に向け、整備が進められている。また、平成19年12月には、大阪湾諸港の一開港化が実現した。関西国際空港は、平成19年8月2日に2本目の滑走路が供用し、完全24時間運用可能な国際空港となった。道路においては、都市再生環状道路、関西大環状道路などの整備が進められているが、ミッシングリンク（高規格幹線道路等相互の接続や途切れた区間）が残されている。

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、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。



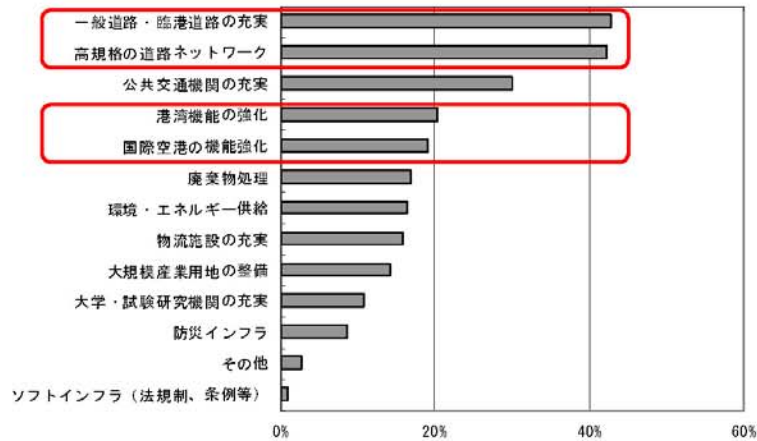
(資料) 財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなど」が目指すべき方向－阪神港一開港化に続く手立ては?－」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

図 1-6 スーパー中枢港湾「阪神港」の機能充実に向けた取り組み状況



(資料) 国土交通省近畿地方整備局各事務所HP、大阪湾環状紀淡連絡道路建設推進協議会HP、各自治体資料等を元に作成

図 1-7 関西における物流・交通社会基盤の整備状況



(注釈) 回答：183社、N=441

(資料) 近畿地方整備局、近畿経済産業局「大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査」より

図 1-8 ベ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