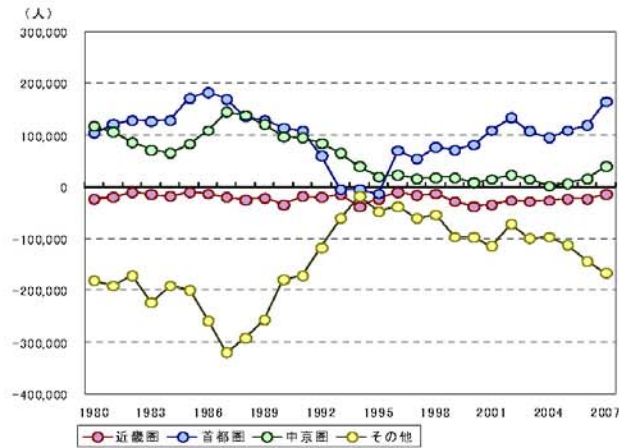


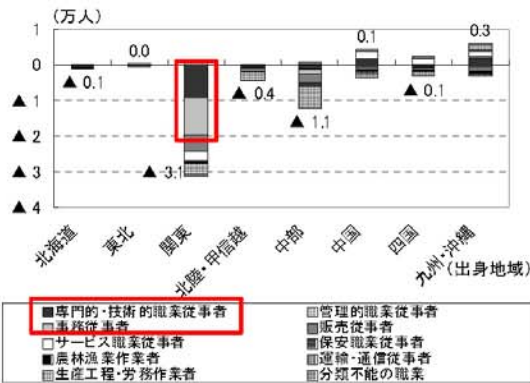
⑤本社機能・人口の圏外流出

関西地域からは、長期にわたり、首都圏向けを中心に、本社機能や人口が圏外へ流出している。大学が多数立地する関西では、大学生の人口に占める割合は高いものの、就職を機に首都圏を中心とした他地域に流出している。



(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



(注釈) 15歳以上人口
 (資料) 総務省統計局「平成12年 国勢調査報告」

図 1-10 大阪府・兵庫県の都市圏別の職業別人口移動（1995→2000年）¹

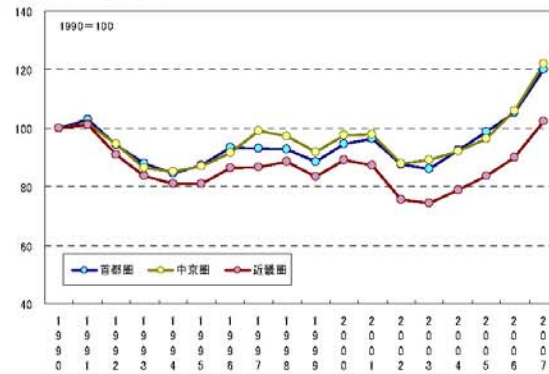
¹ 本調査項目は10年毎に実施されるものであり、当該データは得られる範囲での直近の数値である。

⑥財政難に苦しむ自治体

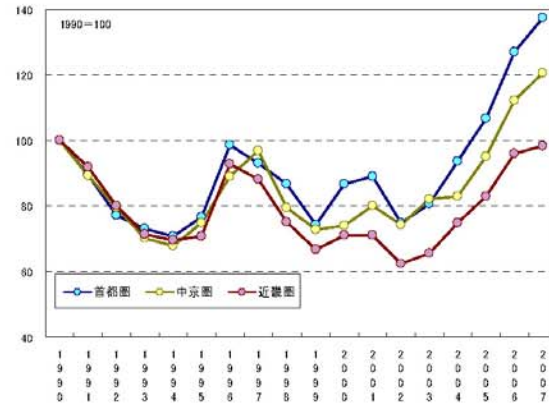
大阪湾ペリエリアに臨む各自治体は、それぞれが特徴を持ち、独自の文化を育んでいる。また、阪神・淡路大震災を克服するという貴重な経験を有しており、これらのポテンシャルや経験を、今後の地域活性化に活かしていくことが期待される。

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、他地域と比べても厳しい状況にある。ただし、大阪府知事と大阪市長が、大阪湾ペリエリアの振興に向けた「都市構想」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。

[地方税収合計値]



[法人都道府県民税]



(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) 総務省自治財政局「都道府県決算状況調」より作成

図 1-11 地域別の都道府県地方税収推移

(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型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ような、基幹的産業の立地が乏しい。

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	新経済成長戦略	産業クラスター計画	技術予測
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

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	CO2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、近畿経済産業局が平成20年11月から平成21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結果より作成

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

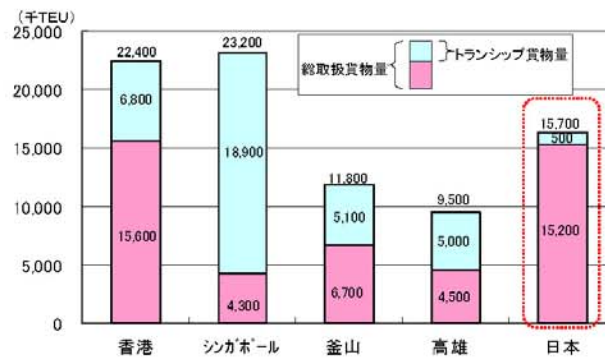
近年の大規模設備投資により、大阪湾ベイエリアにおける利用可能な土地は残り少ない状況である。このような中、臨海部では、地域の均衡ある発展への寄与を目的に大阪湾フェニックス計画が進められているものの、現状では、このうち管理型区画の土地利用については課題が残されている。また、社会構造の変化により低未利用となった貯木場等の水域の有効活用やそれらの土地を種地とした土地利用の再編による産業の高度化等が課題である。

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。

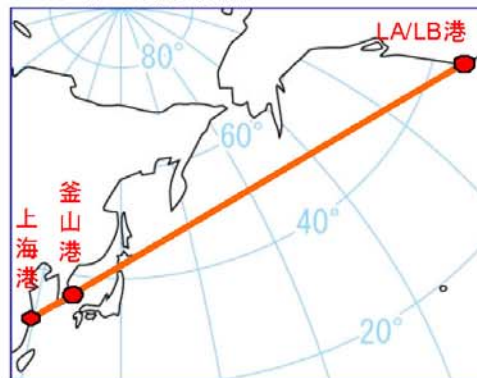
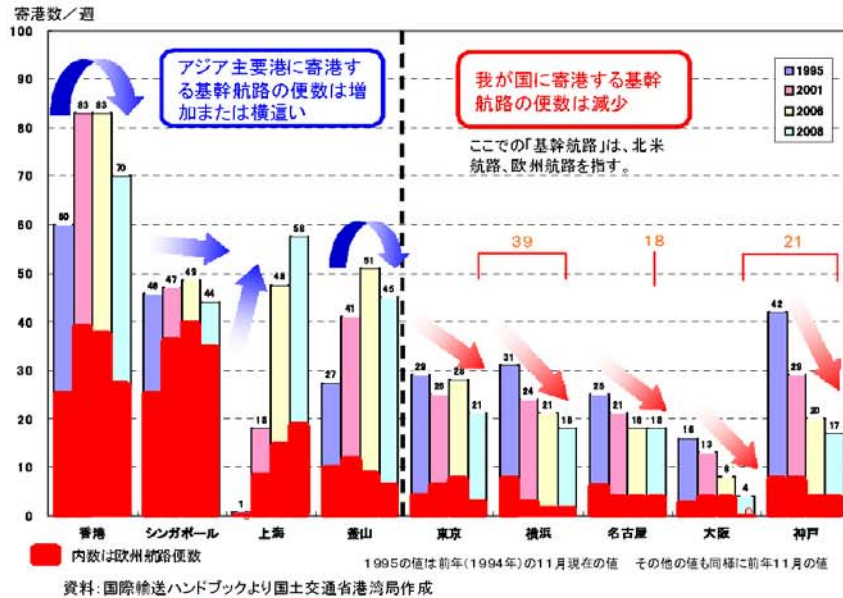
今後、更に物流圏の一体化が進みアジア各地域との地域間競争が激化する中、関西の国際競争力強化を確保し、成長を持続可能なものにするには、平成19年12月に一開港化がなされた阪神港の国際海上コンテナ輸送網の強化が重要であり、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスの維持・向上の取組が課題である。



(原典) OECD I 及び国土交通省港湾局計画課調べ

(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「みなと」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 1-12 各国港湾のコンテナ貨物量



(資料) 国土交通省政策統括官付参事官(物流政策)室「第3回 2010年代に向けての物流戦略委員会」(平成20年12月12日) 参考資料より抜粋

図 1-13 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・再生を通して、豊かな環境を形成する必要がある。

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、既存企業の省エネ推進、新エネ導入、中小企業の低炭素化、低炭素エネルギー生産拠点構築、省エネ創エネ製品開発普及、エコポートモデル事業としての人工干潟の整備など、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、本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。

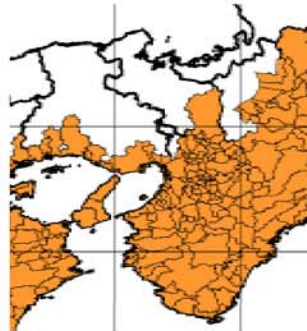


(資料) 堺市環境モデル都市提案書より抜粋

図 1-14 環境モデル都市への先進的な取り組み

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。



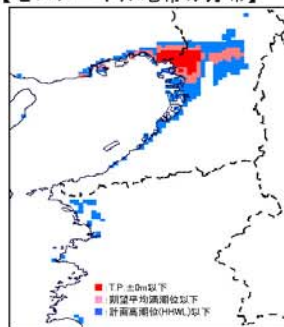
【東南海・南海地震防災対策推進地域】
東南海・南海地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域

(資料) 内閣府HP資料より抜粋

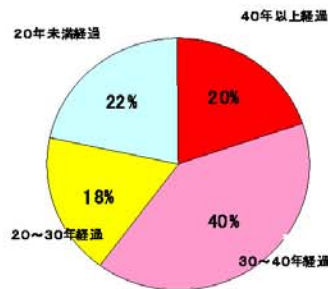
図 1-15 東南海・南海地震防災対策推進地域 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

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、対策が進められている。

【ゼロメートル地帯の分布】



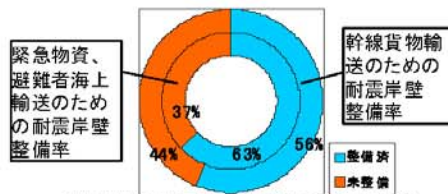
【海岸堤防の築造経過年数】



(資料) 国土交通省 ゼロメートル地帯の高潮対策検討会資料より抜粋

図 1-16 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)】



(資料) 港湾管理者提供資料より近畿地方整備局作成 (H19.4調査)

【海岸堤防】

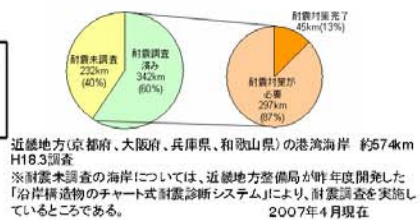


図 1-17 遅れている地震対策

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、「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（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、多様でかつ独自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、その成果を発信するエリアの形成、環境創造産業が厚く集積し、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」、「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

グローバル化が進み、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、域内貿易のウエ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。

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、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)成長を支えるコンバージェンス²（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、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。

大阪湾ベイエリアが保有するこのような高いポテンシャルを背景に、充実した海路や陸路を有効に活用しつつ、産学官、企業間、自治体間、さらには時空間を超えた様々な交流・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然に活性化する機運が形成される空間、コンバージェンスが強化されたエリアの創出を目指す。

このうち、企業間については、大企業や先端産業と中小企業間といった業種や規模を超えた連携が挙げられる。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、自治体間としては、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が挙げられる。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、時空間としては、臨海部と内陸部など拠点間、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融合を目指す。

² コンバージェンス：一点への集中・集合。（意見等の）合致。

3. グリーンベイ・大阪湾を実現するための方策

大阪湾ベイエリアでは、『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」の実現に向けて、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。

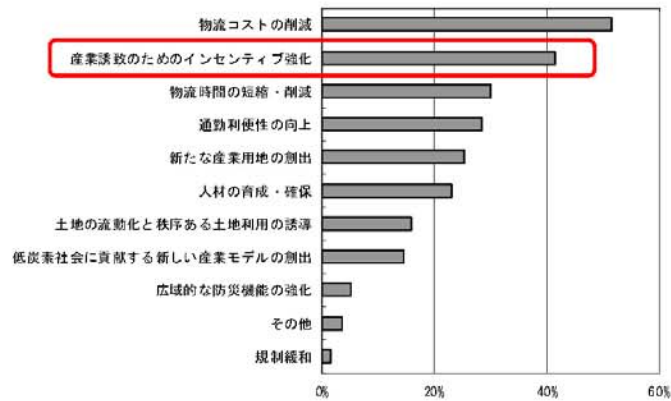
(1)環境創造産業育成のための戦略的産業政策・立地政策

大阪湾ベイエリアにおいて、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、研究・技術開発支援、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組を進める。

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渡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

大阪湾岸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など、企業ニーズを踏まえつつ、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) 回答：194社、N=466

(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 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、大阪湾ペ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

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、将来の大阪湾ペイエリア活性化を担うものと期待されている。

そのため、これらを他地域に対して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支援を進める。

また、持続可能な社会の構築に向け、大阪湾ペ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、環境創造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。

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ペ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、常にかつ容易に獲得可能な環境にある必要がある。

そのため、各拠点の集積・拠点形成に加え、ネットワークの充実など、大阪湾ペ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。

(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、産業と環境が共生し、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・創造に向けた取り組み・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・創造の役割を担う場として、取組を進める。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・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組を推進する。

②先導的・戦略的な二酸化炭素削減への取り組み

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のハイブリッド化など、電動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。

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。