

要約編

I. 大阪湾ベイエリアを含む近畿地域の現状

■近畿地域・大阪湾ベイエリアの産業集積・企業立地の状況

- ベイエリアは近畿地域の産業の枢要を占める
- 工場等制限法の廃止 2002年（平成14年）以降、ベイエリアに企業立地が進展
- 加工組立型産業、基礎素材型産業、物流拠点の立地が進んでいる
- 医療産業拠点、大学立地といった新しい産業拠点形成が進んでいる
- 立地要因として資源確保とインフラが重視されている

■近畿地域の企業活動の変化方向

- 製造業の国内回帰が進んでいる
- 低炭素型社会の実現に向けた動きが進んでいる

■大阪湾ベイエリアの土地利用状況

- 大規模産業用地の供給面で限界が生じている
- ベイエリアの産業用地は、急速に埋まりつつある
- 民有地の状況把握が困難な状況にある

■大阪湾ベイエリアと内陸部を結ぶインフラの整備状況

- ベイエリア内、ベイエリアと内陸部とを結ぶ道路ネットワークにミッシングリンクが存在

■国・自治体による企業立地促進施策とその効果及び規制による立地への弊害

- 税制優遇、補助金・助成金等、規制緩和（容積率の緩和、工場立地法上の緑地率の緩和等）、金融支援、手続き支援（ワンストップ化）等に取り組んでいる

■大阪湾ベイエリアの大規模立地が近畿地域へもたらす経済波及効果

- ベイエリアにおけるフラットパネルディスプレイ製造等の大規模製造業の立地は、近畿地域全体へ経済効果をもたらしている
- 内陸県への経済波及効果も期待できる

II. 近畿地域における立地ニーズ

■インフラの評価・ニーズ

【道路】

- ミッシングリンクが存在し、大阪・神戸市内で渋滞が発生
- 大型貨物の運行規制の緩和
- 料金値下げ

【港湾・空港】

- 集荷時間の延長等への要望
- 航路・路線の充実の要望（方面・便数）

【その他】

- インフラの整った産業用地の提供
- 賃借方式による産業用地供給
- 物流効率化の支援

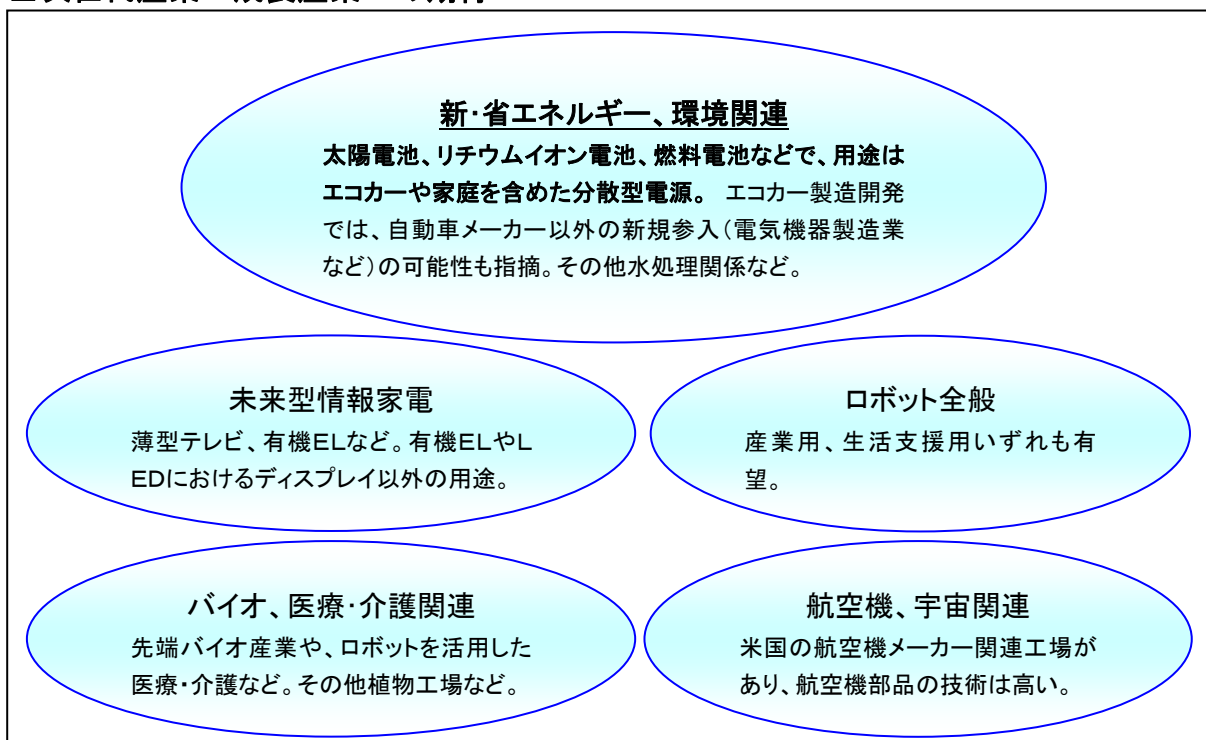
■施策ニーズ

- 立地優遇策の拡充
- 労働力確保・人材育成への支援
- 環境対策に関する支援
- 緑地規制等に関する緩和
- 光熱費、原料費に対する支援
- 周辺住民との共存
- 誘致のためのツール作成
- 対応のスピードアップ

■立地選択要因

- 既存工場、取引先等との近接性
- 人材確保の容易性
- 操業環境の良さ
- 交通アクセスの利便性
- 従業員の労働環境
- 支援施策の充実

■次世代産業・成長産業への期待



III. 大阪湾ベイエリア地域を核とした近畿経済活性化に向けた方策

1. 日本経済浮揚を牽引するベイエリアの形成に向けて

～ パネルベイからグリーンベイへ ～

(1) パネル技術の集積を活かした取組

世界有数とも言える大阪湾ベイエリアのフラットパネルディスプレイ技術の既存の集積の実績を活かして、次世代産業である電池産業振興につながるまでの一連の取組を推進する施策を展開する。

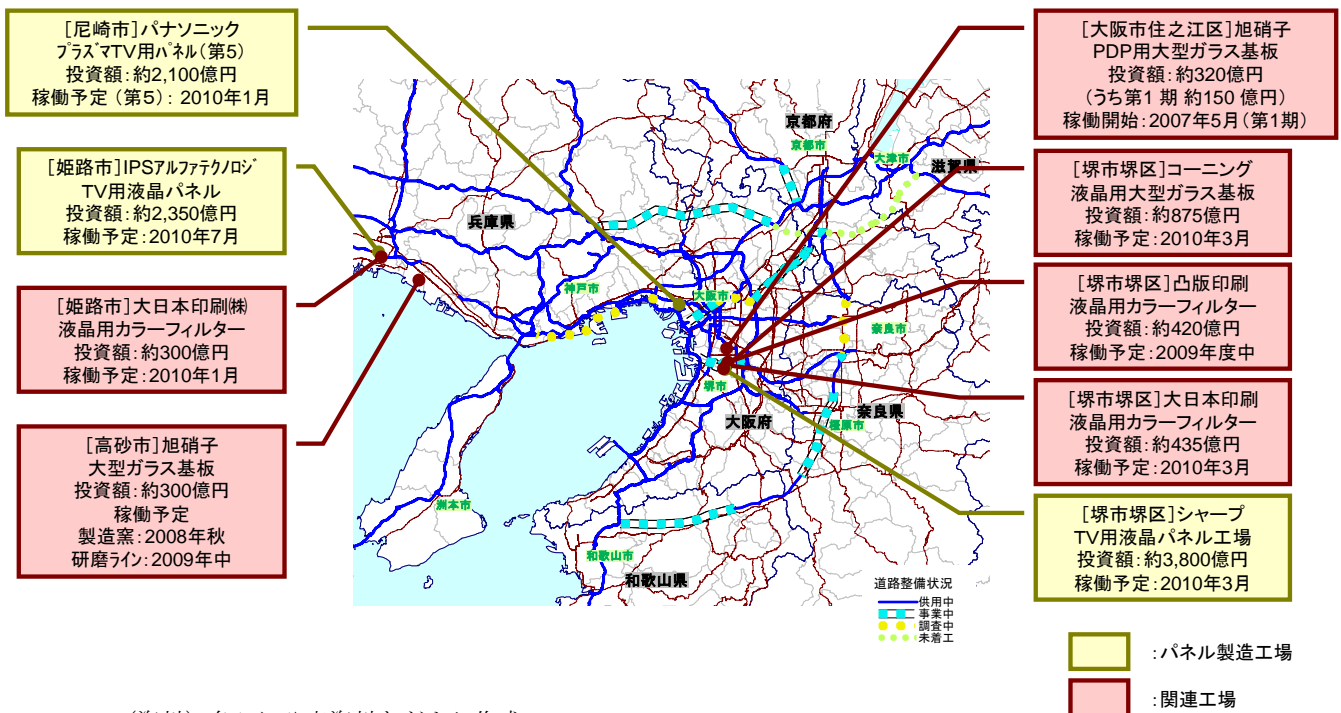
① パネル・ベイの本格的生産

① 中長期的に拡大が期待される世界パネル市場への供給拠点としての本格稼働、我が国経済の牽引役

② パネル・ベイの情報発信

② 「パネル・ベイ」のイメージ定着に向けた広域プロモーションの推進

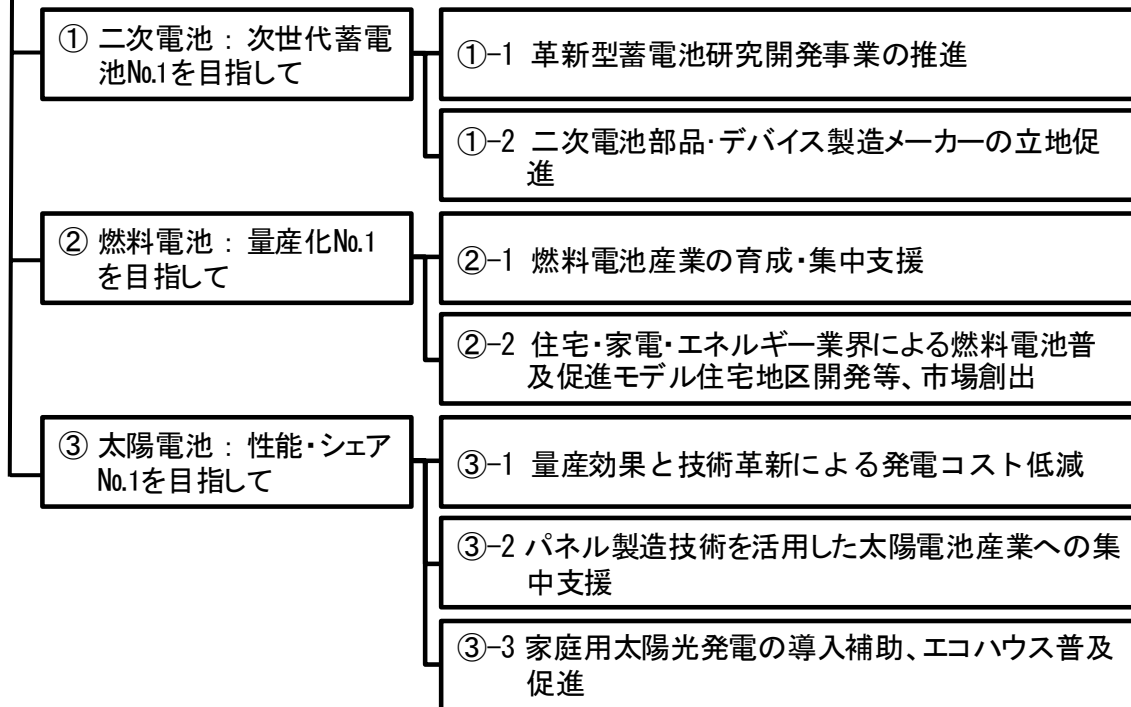
図表 III-1 パネル関連産業の立地状況



(資料) 各メーカー公表資料などより作成

(2) 次世代電池産業への新展開：「電池ナンバーワン岸」を目指す

大阪湾ベイエリアの活性化に向けた取組として、次世代電池産業の包括的な育成と活性化を目指し、「電池ナンバーワン岸」のキャッチフレーズを掲げ、重点的に育成支援を進めていく。

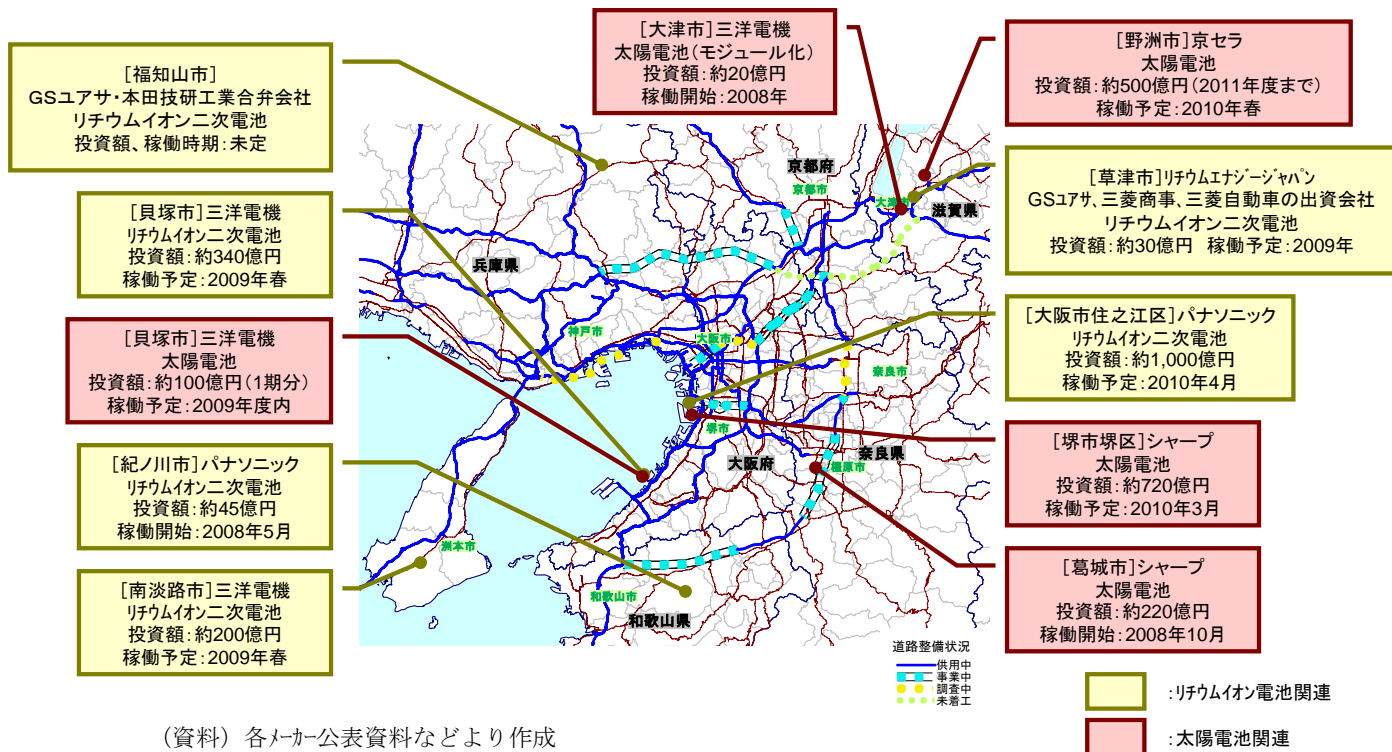


図表 III-2 近畿の製造業による電池マーケットのシェア

- リチウムイオン電池（三洋、パナソニック、日立マクセル）
H19 全国シェア 73.3%
- 太陽電池セル（シャープ、三洋、京セラ）
H19 全国シェア 76.7%
- 太陽電池モジュール
（シャープ、三洋、三菱電機、カネカソーラーテック）
H19 全国シェア 71.8%

（資料）近畿経済産業局資料

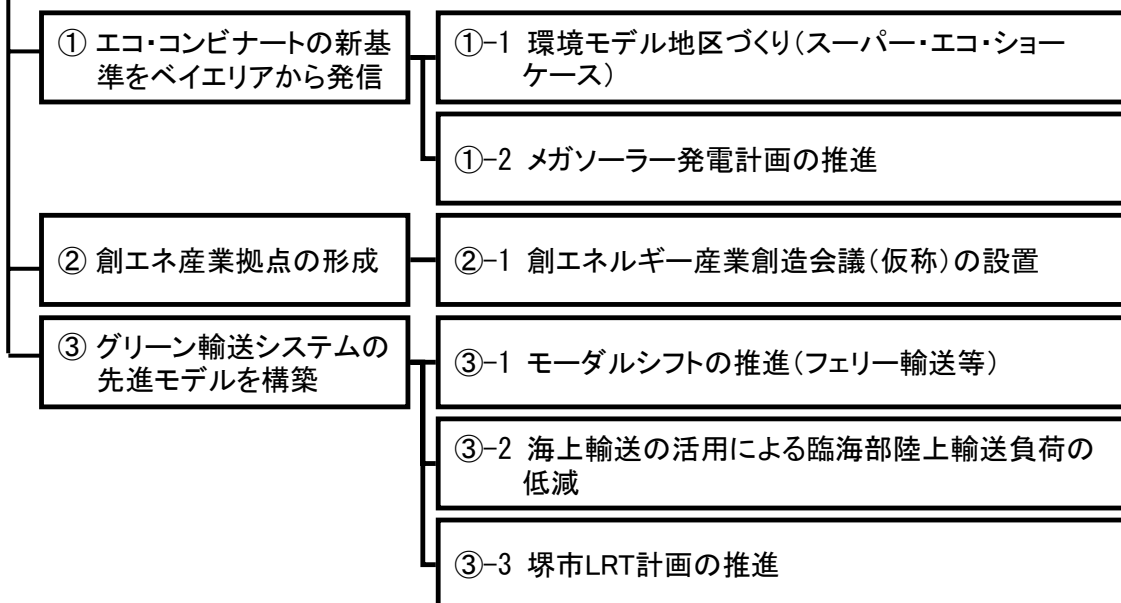
図表 III-3 電池関連産業の立地



(資料) 各メーカー公表資料などより作成

(3) グリーン・ベイ：スーパー・エコ・ショーケースを目指す

官民一体となったまちぐるみの環境共生に向けた取組を結実させ、これを環境共生都市の世界基準として発信するとともに、電池産業の育成により、「創エネ産業」の創出を図る。併せて、臨海部の特性であるマルチモーダルを最大限に生かした物流システムを構築することで、環境と産業とが共生した圏域づくりを世界に率先して実現する。



2. 次世代産業の創出に向けて～ベイ・イノベーション～

(1) 次世代のリーディング産業を創出する

大阪湾ベイエリアでは、液晶パネルやプラズマディスプレイパネルへの大型投資に加え、太陽光発電パネル、リチウムイオン電池など、低炭素社会に向けた取り組みを加速する電池関連産業への投資も盛んに行われており、次世代のリーディング産業として、「新・省エネルギー関連産業」「環境関連産業」や「次世代情報家電産業」等が有望と考えられている。

①次世代エネルギー産業
創出

①-1 太陽光発電パネル、リチウムイオン電池など、低炭素化に向けた取組を支援

②次世代メカトロニクス産業
創出

②-1 未来型情報家電、ロボット等に関わる部品・材料事業者の参入支援

(2) オープン・イノベーションによる新産業創出

大阪湾ベイエリアでは、産学官の多様な主体が集積・活動しており、「オープン・イノベーション」にふさわしい立地環境にある。こうしたポテンシャルを活かし、クローズド・イノベーションとオープン・イノベーションの相互のメリットを活かしながら、新しい産業を創出していくことが望まれる。

① 公設試・大学等とのネットワーク形成によるイノベーション創出環境整備

② 大規模開発プロジェクトとの連携・ネットワーク形成

(3) 産業分野の融合

新産業創出に向けては、既存の産業分野を超えた融合が有効である。このため大企業と中堅・中小企業のマッチング等をはじめ、特に素材系に強い地域の企業によるイノベーション誘発を目指した施策を積極的に推進していく。

① 融合を促進する技術開発支援

② 大企業と中堅・中小・ベンチャー企業との効果的なマッチング

③ 素材系産業イノベーションセンターの設置(コーディネーターによるマッチング、研究開発施設のレンタル、ベンチャー企業支援)

3. 既存集積地の再生に向けて～ベイ・ルネッサンス～

(1) リノベーション投資環境整備

大阪湾ベイエリアの活性化には、密接な取引関係が形成されているベイエリア域外の内陸部の活性化を目指して、既存工場の建て替えや設備更新及び住工混在地域における共存を支援する施策を大阪湾ベイエリアならびにその周辺地域において進めていく。

特に、緑地規制緩和については、自治体による取組みの推進に加え、国としても太陽光発電の普及促進等に連動した措置や都市計画と連動した段階的緩和を講じるべきである。

① 更新投資に係る支援施策、老朽化した既存不適格案件工場の設備更新等に向けた救済策の検討

② 住工混在地域での共存支援(工場への防音・防振・防臭対策への補助金、住宅への防音対策の義務付け)

③ 工業系用途地域への移転支援

④ 府県・政令市による工場立地法の緑地面積に係る地域準則(条例)の制定

⑤ 自治体における地域の実情に合わせた敷地外緑地基準の策定

⑥ 国のガイドラインを活用した視覚的緑量による評価の運用

⑦ 企業立地促進法に基づく緑地面積規制の緩和

⑧ 太陽光発電設備による緑地の代替措置

⑨ 都市計画と連動した緑地面積規制の段階的緩和(例:特定工場の緑地面積率を、工業専用地域及び工業地域で10%、準工業地域で5%緩和等)

(2) 用地情報の収集・提供

(1)で述べた「リノベーション投資環境整備」を実現していくには、既存工場が、移転・増設などを行う際に適切なタイミングで必要とする用地情報を提供することが重要である。大阪湾ベイエリアでは、こうした取り組みの先進的な事例があり、これをモデルとして大阪湾ベイエリアにおいても具体的な活動を推進していくことが望まれる。

① 市町レベルでの工業用地情報開拓員の配置

② 民有地も含めた産業用地のモニタリングシステムの構築
(土地情報のデータベース化及び移転跡地のメンテナンス)

③ 企業への土地情報の提供

4. ターゲットを絞ったインフラ整備のあり方

企業ニーズを踏まえ、必要なインフラ整備については早期の実現を求める。また、有効な活用策について検討していく。

(1) ミッシングリンクの早期解消

① 都市再生環状道路の整備

② 関西大環状道路の整備

③ 名神湾岸連絡道路の整備

④ 大阪湾道路西伸部の整備

⑤ 新名神高速道路の整備

(2) 道路ネットワークの強化

① 埠頭間アクセス道路の強化(南港-堺泉北港間等)

② 臨海部における渋滞箇所の改善(拡幅、信号調整等)

③ フル規格トレーラーの通行不能区間の解消

④ 高速料金体系の見直し(平日昼間の産業用を対象にした割引)

⑤ 第2湾岸道路の整備検討

(3) 阪神港の本格的稼働

① 阪神港の整備促進、広域連携の推進

② 臨海部物流拠点の整備

③ 24時間オープン化

④ フェリー輸送の利用促進

(4) 関西国際空港の活性化

① 深夜早朝便の立ち上げ支援(PR、実証実験)

② 梅田との鉄道アクセスの強化(梅田30分圏の形成)

(5) 着実なインフラ整備の推進

○ 国費投入の割合拡大に関する要望(有料道路、関空)

(6) リスク管理の強化

① モーダルシフトの推進(フェリー輸送等)

② 防災機能強化

5. 効果的なインセンティブのあり方

企業の「産業誘致のためのインセンティブ強化」に対するニーズは高く、こうした企業ニーズに応える上でも、大阪湾ベイエリアにおける効果的なインセンティブのあり方を検討する必要がある。

助成金や補助金の金額を他の地域と争うのではなく、企業が求めるニーズに即したサービスを施策として展開することを重視し、本調査においては、以下の4つの方策を提案している。

(1) 新工場操業までのリードタイム短縮	① 府県・市町村が連携したワンストップサービス ② 民有地も含めた産業用地のモニタリングシステムの構築
(2) 既存中小企業の流出防止対策	① 自治体内移転に関するインセンティブ付与(市税の優遇) ② 住工混在地域での共存支援 ③ 企業ネットワーク形成に係る支援
(3) 雇用確保のためのインセンティブ	① 就労環境向上のための支援 ② 通勤手段の確保 ③ 高度技能人材の育成 ④ 雇用、人材教育に関するインセンティブ付与(人材育成投資減免の継続的实施)
(4) インセンティブ財源の確保	① 独自財源の確保 ② エコファンドの創設
(5) 広域特区制度創設に向けた取り組みの立ち上げ	

6. 大規模用地の創出と有効活用のあり方

(1) 臨海部の次世代産業拠点形成

当面の開発可能な大規模用地として、夢洲の先行開発地区がある。当該開発地区は、今後、土地利用方針や誘致ターゲットの選定などを具体的に進めていく予定であるが、交通・物流至便の地の利を生かし、近畿の産業を牽引する次世代産業ゾーンが形成されることが期待される。

また、長期的には、フェニックス埋立地の土地利用についても具体化を図っていく必要がある。

- ① 夢洲先行開発地区の整備推進
- ② フェニックス埋立地の土地利用の検討

(2) 内陸産業用地の活用

大阪湾ベイエリアでは開発可能な大規模用地が不足している一方で、内陸部においては大規模な産業用地は数多く整備されている。これらには、ベイエリアからアクセス時間が1時間を切るような近接地に整備されているものも少なくない状況にあり、積極的にPRしていくとともに、ベイエリアとの近接性を生かした活用策を講じることが求められる。

① 内陸産業用地のPR

② 港湾利用・高速道路利用企業への経費補助

(3) 土地需給システムの構築

用地の供給方法については、単なる分譲方式のみでは無く、長期割賦含む分譲方式や、リース方式、貸付特約付分譲等の様々な手法を検討していくことが求められる。

① 分譲方式(長期割賦含む)

② リース方式、定期借地権

③ 貸付特約付分譲

④ 上記①～③の戦略的使い分け

7. プロモーションのあり方

大阪湾ベイエリアは複数の行政区域を跨いでおり、プロモーションにおいても連携しながら進めていくことが求められる。

実施にあたっては、ベイエリアのブランド化等についても十分に検討を練り上げていく必要があると思われる。

○ 関西広域プロモーションの推進

○ ベイエリア産業マップの作成

○ 企業誘致推進員(民間登用)の設置