

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いる。

本調査で行った企業へのインタビュー調査結果をみても、次世代のリーディング産業として、ここであげたような「新・省エネルギー関連産業」「環境関連産業」や「未来型情報家電産業」等が有望と考えられている。

図表 III-5 企業が考える将来のリーディング産業(再掲)

産業	インタビュー概要
新・省エネルギー、環境関連産業	太陽電池、リチウムイオン電池、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(電気機器製造業など)の可能性も指摘されている。 CO ₂ 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。
未来型情報家電産業	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。 食糧自給のための植物工場。
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) 近畿経済産業局、近畿地方整備局が平成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

① 次世代エネルギー産業創出

■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

次世代エネルギー産業、中でも太陽光発電パネル、リチウムイオン電池の集積を図る。このため、電池産業に関する研究会・事業者ネットワークの組成に取り組む。

なお、2008年9月に新経済成長戦略の改訂版では、前回策定時(2006年)からの情勢変化に対応し、「3つの柱」を打ち出している。その一つが、「資源生産性競争」時代における経済産業構造の構築である。この中では、「イノベーション強化により世界市場に打って出る」、「太陽光等による資源大国の実現」などを目指すとしている。そして、これらを具体化したものとして2009年3月には、経済財政諮問会議において、「太陽光発電・省エネ世界一獲得プラン」が発表され、「太陽光発電、蓄電池等の主要低炭素技術は世界トップを堅持」、「太陽光発電など我が国の得意技術を利用した『未来型エネルギー社会システム』の展開」することが目指すべき将来像として示されている。実現するための施策についても経済産業省を中心に各省と連携して取り組むこととなっている。

② 次世代メカトロニクス産業創出

■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

集積のある液晶パネルやプラズマディスプレイパネル等の電気機器、リチウムイオン電池、燃料電池等の電池産業と、域外のものづくり産業を組み合わせることで次世代メカトロニクス産業を創出する。

このため、次世代情報家電、ロボット等にかかわる機器・部品・材料事業者の参入支援を図る。

(2) オープン・イノベーションによる新産業創出

次世代エネルギー産業や次世代メカトロニクス産業などの次世代リーディング産業を創出するためには、一般的に2つのアプローチが考えられる。一つは、企業が自社単独での研究開発やマーケティングによって進めるもので、「クロズド・イノベーション」と呼ばれるものである。これは、従来から行われてきたもので、大企業の場合は、このアプローチによって新たな製品やサービスを生み出してきた。

近年は、企業や地域、主体の枠組みを超えて、研究開発やマーケティングのパートナー同士で、イノベーションにつなげようとする「オープン・イノベーション」が広がっている。そこで、オープン・イノベーションを推進する方策を検討する。

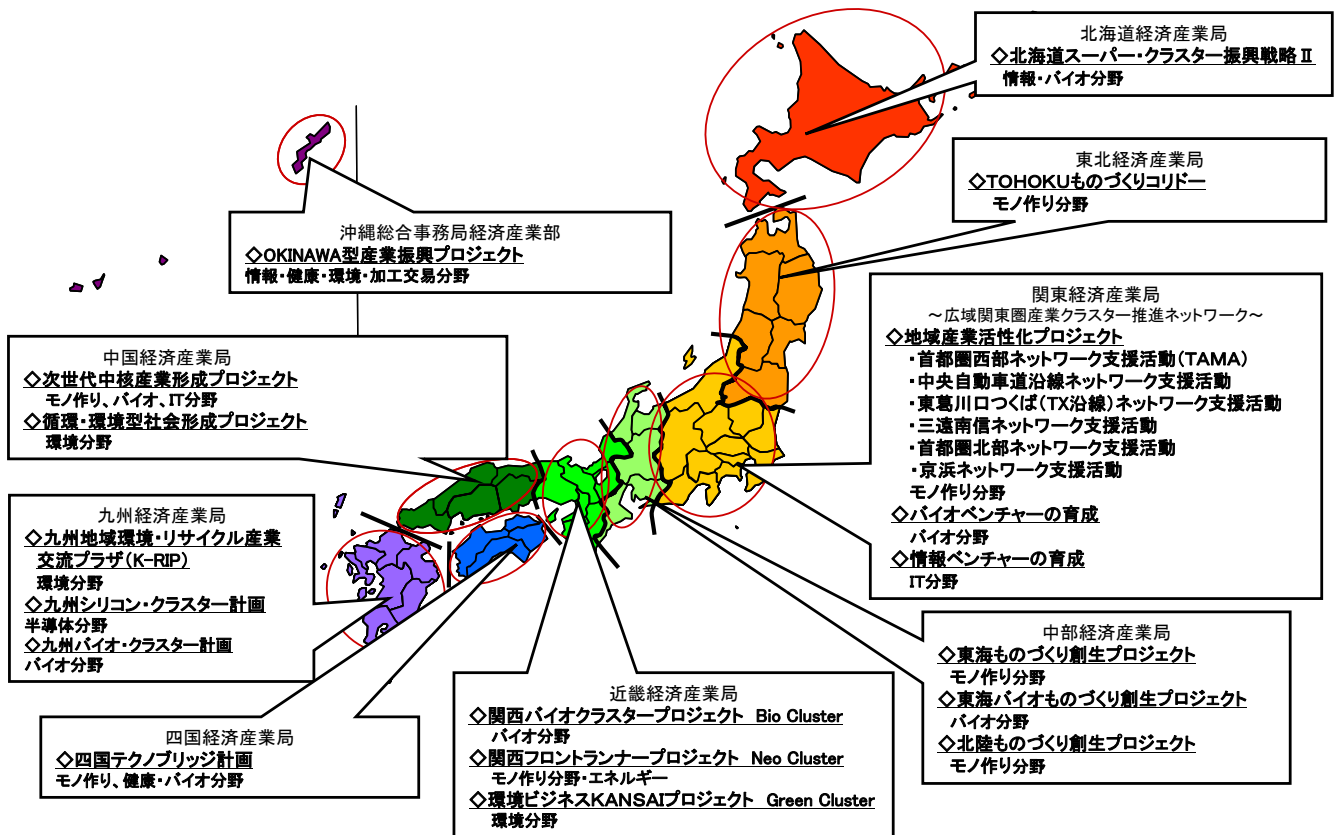
■公設試・大学等とのネットワーク形成によるイノベーション創出環境整備

地域における公設試験研究機関や主要大学等が参加する広域連携組織「近畿地域イノベーション創出共同体」を組織し、各研究機関が保有する研究開発リソースを相互活用する。また、産学連携・新産業創出を担うベイエリア・オープンイノベーションセンターの設置や、同センターにおいて海外人材も含めた高度人材への専門教育に取り組むなど、企業活動のグローバル化や先進国・新興国を含めた「50億人市場」の出現を睨み、海外市場の囲い込みも念頭に置いた戦略的な共同研究開発が望まれる。

■近畿地域産業クラスター計画の活用

近畿経済産業局では、イノベーション創出を目指す産業クラスター計画として、関西フロントランナープロジェクト、関西バイオクラスタープロジェクト、環境ビジネスKANSAIプロジェクトを実施しており、ベイエリアに立地する企業群がこれらの活動に参加してイノベーションを創出していく。

図表 III-6 産業クラスター計画プロジェクトの地域展開状況



クラスター政策の目標レンジ

第Ⅰ期(2001～5年) ～産業クラスターの立ち上げ期～

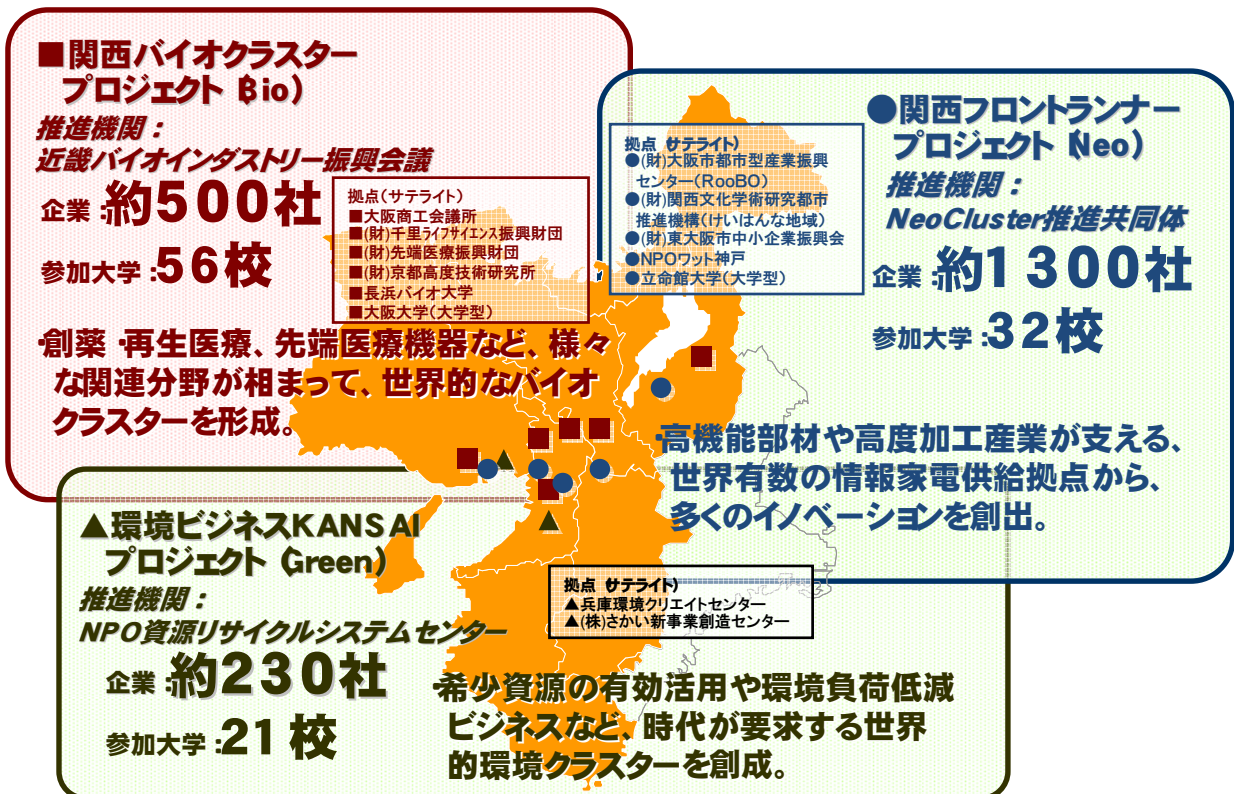
クラスターの実態と政策ニーズを踏まえて、国が中心となって進める産業クラスター計画プロジェクトとして20程度を立ち上げ、自治体が独自に展開するクラスターと連携しつつ、産業クラスターの基礎となる「顔の見えるネットワーク」を形成する。

第Ⅱ期(2006～10年) ～産業クラスターの成長期～

引き続きネットワークの形成を進めるとともに、具体的な事業を展開していく。また、同時に企業の経営革新、ベンチャーの創出を推進する。なお、必要に応じて、プロジェクトの見直し、新たなプロジェクトの立ち上げを柔軟に行う。

(資料) 近畿経済産業局資料

図表 III-7 近畿地域産業クラスター計画における3大産業クラスター



(資料) 近畿経済産業局資料

■大規模開発プロジェクトとの連携・ネットワーク形成

大規模開発プロジェクトと大阪湾ベイエリアとの連携・ネットワーク形成を進めるための方策を講じる。

大阪駅北ヤードのショーケース的開発拠点サロン（技術開発・人材交流・マーケティング）の設置、関西学術文化研究都市の研究機関との連携、コスモスクエア、神戸医療産業都市との連携を検討する。

■神戸医療産業都市構想の推進

神戸のポートアイランド二期で進められる神戸医療産業都市構想では、これまでに医療・医薬に関する企業誘致に成果を上げており、新しい産業拠点が形成されつつある。今後も、スーパーコンピューターの立地を契機に着実に推進する。

(3) 産業分野の融合

新産業創出に向けては、(2)で述べたオープン・イノベーションにもかかわることであるが、既存の産業分野を超えた融合が有効である。大阪湾ベイエリアには、大企業・先端産業を中心とした企業の立地が進んでいるが、こうした産業と域外の中小・ベンチャー企業などの業種や規模を超えた連携に取り組むことで、新産業が創出される可能性が高まっていく。

燃料電池をはじめとする次世代産業の育成を図る上で、高い技術を持つ部品供給は不可欠である。また、技術課題の克服やコストダウンを推進していくためには、地域産業の総合力が求められると言える。

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、地域の産業力の総力戦を展開していくための融合を支援する施策を積極的に推進していく。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。

■融合を促進する技術開発支援

産業分野を超えた融合を促進するための技術開発支援の方策を講じる。

このため、戦略的基盤技術高度化支援事業等の各種支援施策活用を図る。

■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

大阪湾バイエリアに立地する大企業と近畿地域に数多く立地する中堅・中小・ベンチャー企業をつなぐための効果的なマッチングを行う。

[参考事例：シャープと大阪府・堺市等の取り組み]

府内中小企業のイノベーションの創造と販路開拓を支援することをねらい、「府内中小企業とシャープ株式会社とのビジネスマッチング商談会」として、シャープが必要とする技術や製品等のニーズと、府内中小企業が持つ高度な技術や製品等とのマッチングを行った。(2008年10月23~24日)

[参考事例：燃料電池にかかる近畿経済産業局の取り組み]

主に近畿地域の中小製造業の潜在サプライヤーとのマッチングを目的に、関西に拠点をおく燃料電池メーカーの「補機・部品」のニーズ発表を行う機会を設定する。(2009年4月10日開催予定)

■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)

素材系産業のイノベーション推進に向けたセンターを設置し、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などを検討する。なお、既存コンビナートのリノベーションに取り組む三重県が、「高度部材イノベーションセンター」を設置しており、具体的な施策展開の参考となる。

[参考事例：三重県の取り組み]

既存コンビナートのリノベーションに向け、「高度部材イノベーションセンター」を設置

大手素材、組立企業と、それらを支える様々な基盤技術を持った中小の部材加工企業の有機的なネットワークである三重高度部材産業クラスターの形成を支援するため、三重県が企業立地促進法の共同施設整備補助金を活用して「高度部材イノベーションセンター」を設置。

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との交流・連携が重要で、それぞれの強みを活かしつつ弱みを補い合うことによってはじめて、持続的な発展が可能となる。

これを裏付けるように企業へのインタビュー調査においては、以下のような点が大阪湾ベイエリアへの立地選択要因としてあげられている。

図表 III-8 重視する立地要因

- ①既存工場、取引先等との近接性
- ②人材確保の容易性
- ③操業環境の良さ
- ④交通アクセスの利便性
- ⑤従業員の労働環境
- ⑥支援施策の充実

ここからも大阪湾ベイエリアの立地企業にとって、「既存工場・取引先」が重要な存在であることがわかる。このため、ベイエリア内外の既存工場・取引先が、今後も継続的に操業できるように環境整備を進めていく必要がある。

■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支援策を検討する。

■住工混在地域での共存支援

共存支援に向けて、工場への防音・防振・防臭対策への補助金、集合住宅への防音対策の義務付けなどを検討する。

■緑地規制緩和（太陽光発電促進等）

緑地規制の緩和に向けた方策を推進する。

具体的には、太陽光発電への取り組みを促進するものとしては、太陽光発電設備による環境施設や緑地の代替措置が考えられる。そのほかにも、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、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、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などが考えられる。

企業立地促進法の基本計画策定に基づく地域準則（条例）の制定により、都市計画と連動した段階的緩和が可能である。

■都市計画との連動

環境整備において都市計画との連動を図る。

このため、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%に緩和することなどが考えられる。

なお、当該措置は企業立地促進法に基づく地域準則において可能となっており、それを恒久的にまた全国的に適用していくことが望まれる。

[参考事例：大阪市] 都市再生重点産業立地促進助成

- ・大手生産メーカーが自社敷地内に研究棟を増設する動きがあり、こうした既存の生産拠点のリノベーションも助成対象とする

[参考事例：東京都大田区他]

- ・産業支援施設として「工場アパート」を整備
- ・工業地域・準工業地域における集団住宅建設事業にかかる開発指導

[参考事例：高砂市・あわら市・越前市・鯖江市]

- ・緑地面積規制の緩和

[参考事例：堺市]

- ・敷地外緑地基準制定に向けた取組

[参考事例：大阪府]

- ・工場立地法届出対象事業者（敷地面積 9,000 m²又は建築面積 3,000 m²以上）以外で、大阪府自然環境保全条例で実施（太陽光発電の代替措置）

[パネルバイ研究会（大阪商工会議所など5商工会議所の提言）]

- ・敷地外緑地などの範囲拡大の判断基準に関し、国のガイドラインを地方自治体に提示することを要望
- ・環境負荷軽減に貢献する太陽電池施設エリアを環境施設面積率に算入することを要望

(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」を実現していくためには、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。

大阪湾ベイエリアの中では、尼崎市がこうした取り組みの先進的な事例であり、これをモデルとした取り組みが望まれる。

■市町レベルでの工業用地情報開拓員の配置

地域に密着した情報を収集するために、市町レベルで用地情報を収集する工業用地情報開拓員の配置を検討する。

■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

公的用地だけではなく、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を検討する。

このため、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を推進する。

■企業への土地情報の提供

企業が必要とする土地情報を府県・市町から提供できるように体制を整える。

[参考事例：尼崎市の取り組み]

(用地情報の提供)

- ・工場用地情報開拓員の活用—市が独自に情報を入手
不動産業界OBを雇用。ほぼフルタイム（週4日）勤務。自転車で市内を回り、工場・用地の稼働状況・空き状況を常にチェックする。気になる工場や用地があれば、（登記簿をみて）所有者へコンタクトする。

(情報のデータベース化)

- ・こうした情報をデータベース化し、一つ一つの物件について、交渉の状況や企業からの照会状況などを履歴として蓄積。

(企業の立地ニーズへの対応)

- ・立地ニーズを有する企業から情報が寄せられた場合は、データベース上のマッチングを行う。データベース上だけでマッチングするだけではなく、立地ニーズを有する企業に申請により（企業名は匿名で）、市内不動産会社、市外の不動産会社に情報をFAXで流して、マッチングする。

(企業の立地ニーズの掘り起こし)

- ・企業立地推進員（1名）が、まずは市内企業を訪問し、立地ニーズを把握。その後、市外の企業訪問を継続している。

4. ターゲットを絞ったインフラ整備のあり方

港湾・空港・需要地へのアクセスという利点を活かした産業立地をベイエリアで進めるため、企業ニーズを踏まえながら、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

インタビュー調査では、都市部の道路混雑や内陸部と臨海部を結ぶ放射道路の遅れが指摘されている。また、大阪湾ベイエリアは道路の整備水準の高さが指摘される一方で、更なるネットワークの強化が要望されている。このことから道路ネットワークは、企業にとって重要な産業インフラとして認識されていることがわかる。

近畿は首都圏等と比較しても環状道路の整備が遅れており、数多くのミッシングリンクが存在しており、これらの早期改善を図ることが重要である。

《ミッシングリンクの解消に向けて早期整備が求められる路線》

- ・都市再生環状道路の整備
- ・関西大環状道路の整備
- ・名神湾岸連絡道路の整備
- ・大阪湾道路西伸部の整備
- ・新名神高速道路の整備

(2) 道路ネットワークの強化

■埠頭間アクセス道路の強化（南港－堺泉北港間等）

高速道路のネットワークに加え、インタビュー調査では大阪湾ベイエリアにおいては埠頭間のアクセス向上が課題であると指摘されている。特に、南港と堺浜との間では、実際の距離以上に移動距離が必要となることが指摘されており、これら枢要な産業拠点と国際物流拠点とを直結するネットワークは重要性が高いと考えられる。

■臨海部における渋滞箇所の改善（拡幅、信号調整等）

埋立地という事情から、内陸部の主要道路と埋立地のアクセス道路とが接続する箇所で交通のボトルネックが生じやすい構造となっている。こうした点の改善を図る必要がある。

■フル規格トレーラーの通行不能区間の解消

国際海上コンテナのフル積載時における通行不能区間等についても早期の解消が求められる。

■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）

産業振興や物流効率化の観点から、現在、実施が予定されているE T C料金割引制度の社会実験に関して、平日昼間の産業用を対象にした割引制度なども検討の余地があると思われる。

■第2湾岸道路の整備検討

埋立地の沖合展開が進む中で、港湾機能や産業拠点も沖合展開しており、これらの新たな産業拠点や国際物流拠点を最短距離で結ぶアクセスルートを確保していくことが課題である。

長期的には、第2湾岸道路の整備の必要性や実現性についても、可能性を検討することが求められると考えられる。

(3) 阪神港の本格的稼働

■阪神港の整備促進

阪神港においては、スーパー中樞港湾としての本格稼働を早期に実現するため、計画されているインフラの整備を着実に進めるとともに、スーパー中樞港湾の背後地における物流拠点形成や、港湾間の広域連携の充実を図る必要がある。

■24時間オープン化

企業からも要望がある24時間化について、税関開庁時間については対応できているものの、この周知が課題であるとともに、企業ニーズも踏まえながら港湾機能の24時間化に向けた検討を進める必要がある。

■フェリー輸送の利用促進

高速道路のE T C割引の社会実験が拡大される。こうした中で、瀬戸内の内航海運のネットワークは大きな打撃を受けることが懸念される。

阪神港の最大の特性のひとつである内航海運のネットワークを維持していくことは極めて重要である。特に、フェリーは今回の高速道路のE T C割引の影響を大きく受けることが懸念されており、活用に向けた方策を検討する必要がある。

(4) 関西国際空港の活性化

■深夜早朝便の立ち上げ支援（PR、実証実験）

関西国際空港は、わが国初の本格的24時間空港として整備されている。

これまでも、深夜早朝便の利用拡大を図るべく官民をあげて社会実験等に取り組みられてきたところである。

現在は、急激な景気減速の影響を受けるなど、就航便数の減少が懸念される状況であるが、近畿の国際物流のゲートウェイとしての機能を維持していくには、定期便を充実させていくことは極めて重要であり、企業からのニーズも多い。

特に、深夜早朝帯を生かした物流システムを早期に立ち上げることは、関西国際空港の戦略上、極めて重要であり、これまで以上に積極的なPRや、各種支援策を講じていく必要がある。

■梅田との鉄道アクセスの強化（梅田 30 分圏の形成）

産業インフラとして、国際空港は人流面で大きな役割を果たしている。

このため、梅田とのアクセス性を更に高め、梅田と関西国際空港を 30 分で結ぶためのネットワーク整備が求められる。

(5) 着実なインフラ整備の推進（有料道路・関西国際空港）

自治体の財源が厳しい状況にある中、必要なインフラ整備を着実に推進していくため、有料道路の整備や、関西国際空港の更なる機能強化に関しては、国費の投入割合の拡大を要望していくことも検討していく必要がある。

(6) リスク管理の強化

リスク管理の観点から、ベイエリアにおいては防災機能を一層強化していく必要がある。

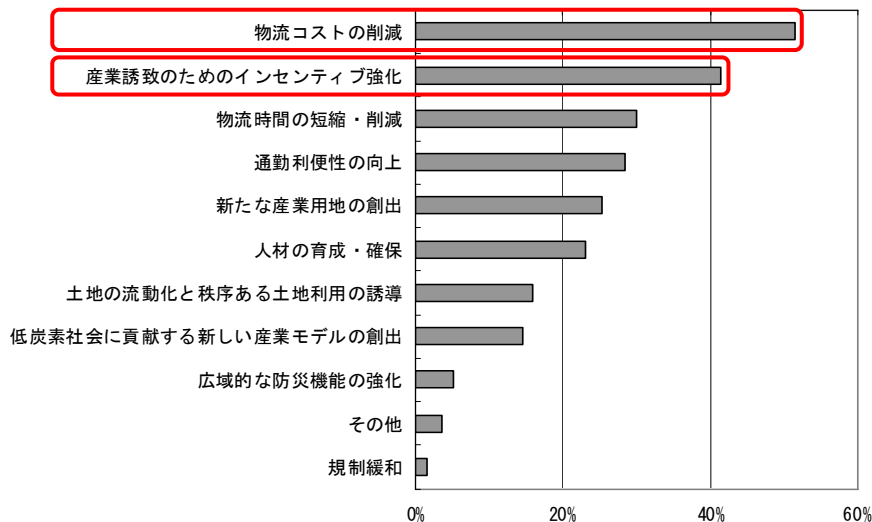
特に輸送の代替性を確保する観点から、阪神港の強みであるフェリーをはじめとした内航海運のネットワークを維持し、活用していくことが有効である。

5. 効果的なインセンティブのあり方

企業に対するアンケート調査では、4割の企業が、「産業誘致のためのインセンティブ強化」を重要な課題として回答している。

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。つまり、助成金や補助金の金額を他の地域と争うだけでなく、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すべきである。

図表 III-9 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



(注釈) 荷主企業、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」より作成。

■新工場操業までのリードタイム短縮

企業の立地決定から新工場操業までのリードタイム短縮を実現することをめざす。

このため、府県・市町村が連携したワンストップサービス、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を検討する。

■既存中小企業の流出防止対策

域外から企業を誘致するだけでなく、既存中小企業の流出防止対策も検討する。

このため、自治体内移転に関するインセンティブ付与（市税の優遇）、住工混在地域での共存支援、企業ネットワーク形成に係る支援策を検討する。

[参考事例：尼崎市の取り組み]

(市内企業の流出防止)

- ・ 中小企業の市内間移転、建替にも対応した市税の優遇制度を創設。
- ・ 住工共存に向けては、都市計画部門により検討が進められており、市内の工場立地エリアを「工業保全型特別工業地区」などにゾーニングし、対策を進めている。

(緑地規制の緩和)

- ・ 市内企業からの要望は強く、条例の制定により、緑地規制の緩和を検討中。

■雇用確保のためのインセンティブ

人材確保に向けた雇用確保のインセンティブについても検討する。

具体的には、良好な景観・デザインの工場建設支援や育児支援等福利厚生・サービス機能整備などの就労環境向上のための支援（に対する補助金）が考えられる。

また、市街地からの通勤手段の確保も検討する。LRTの整備、バスネットワークの強化等、公共交通ネットワークの検討などが考えられる。

ほかにも、高度技能人材の育成に関しては、高専、工業高校における化学・素材系教育の充実などが求められている。姫路市では、高等工業専門学校の誘致を掲げており、具体化が進んでいる。

さらに、こうした人材を活用するための雇用、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）についても検討することが望まれる。

■インセンティブ財源の確保

これまで述べてきた方策を実現するには、新たなインセンティブ財源の確保に向けた検討も必要である。

このため、宮城県が実施している「みやぎ発展税」のような独自財源の確保や民間資金を活用する「エコファンド」など、様々な手法を検討する必要がある。

■広域特区制度創設に向けた取り組みの立ち上げ

大阪湾ベイエリアで広域特区制度の創設を目指し、インセンティブのあり方を検討していくことも考えられる。