

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

■ 夢洲先行開発地区の整備推進

現在、大阪湾ベイエリアでは、開発可能な大規模な産業用地は極めて貴重となっている。こうした中、当面、大阪湾ベイエリアで開発可能な大規模用地としては、夢洲の先行開発地区のみとなっている。

夢洲地区は、「ものづくりの高付加価値化を支援するアジア交易の産業・物流拠点を形成する」との方針のもと、2012年度（平成24年度）のまちびらきを目指して現在、着々と準備が進められている。

2009年2月に公表された「咲州・夢洲地区のまちづくりについて（咲州プロジェクトチーム）」において、夢洲は「高付加価値物流・産業ゾーンとして整備（業種：太陽電池、蓄電池、液晶・プラズマ関連等）」と踏み込んだ方向付けがなされている。

今後、土地利用方針や誘致方策などを具体的に検討される予定であるが、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。

図表 III-10 夢洲先行開発地区の現状



(資料) 大阪市港湾局

■ フェニックス埋立地の土地利用の検討

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。

■夢洲先行開発地区におけるケーススタディ

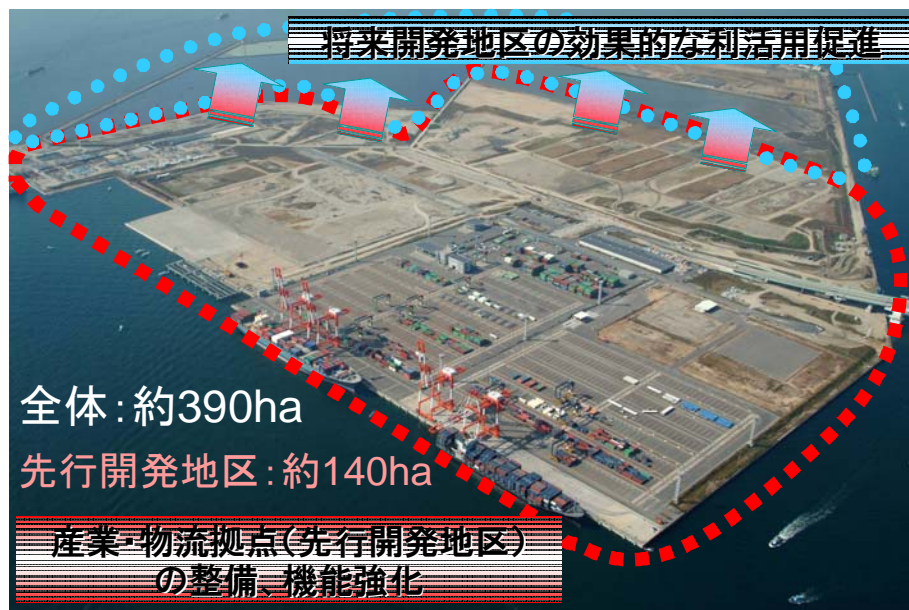
[先行開発地区整備の基本的考え方]

- ・ 臨海部エリアにおいて、南・東アジアとの交流・交易拠点として、高付加価値ものづくり産業の発展を支えるまちづくりを目指す
- ・ 夢洲の先行開発地区において、ものづくりの高付加価値化を支援するアジア交易の産業・物流拠点を形成する

[当面のスケジュールと課題]

検討項目	現状	平成21～23年度の実組・検討課題	平成24年度
基盤整備	○夢咲トンネル整備 (平成21年度8月供用予定) ○共同溝の整備(完了)	●大阪港咲洲トンネルの料金低廉化(200円→100円) ●夢咲トンネルは無料通行 →南港の混雑緩和と安価なアクセス環境を実現 ●基盤整備の推進 →上下水、工業用水、電力、ガス等 ●堺市とのアクセスルート整備の検討	土地 利用 計画 の 具 体 化
土地利用	○既存土地利用計画の見直し ○咲洲地区と一体となったまちづくり方策の検討	●都市計画、港湾計画による用途指定、埋立免許上の土地利用 ●地区計画の設定	
交通環境		●地区交通計画の検討 ●公共交通によるアクセス手段の検討	
産業誘致 方策	○大阪府都市再生重点産業立地促進助成制度(基本形・大型特例)	●ターゲット業種の選定 →電池産業、情報家電、環境装置、航空、物流 等 ●分譲区画の設定 →ターゲット業種を踏まえ、10ha以上の区画を提供 ●ターゲット業種に対する立地インセンティブの検討 →大型特例の適用 →総合保税制度の活用 →緑地比率等の緩和、集合緑地整備等 ●長期割賦方式、リース方式、貸付特約付分譲方式の戦略的使い分け ●企業誘致の推進	
中樞港湾	OC-10、11暫定供用中 →民間オペレーターによる3 パス連続の一体運用 →耐震岸壁(C-10、12)	●主航路の増深 ●共同デポ・バンパールの整備 ●背後地の物流拠点との連携・一体的運営 ●島内道路の走行条件の検討	

(資料) 関係者へのヒアリングにより作成



(撮影) 2008年12月時点

(2) 内陸産業用地の活用

■内陸産業用地のPR

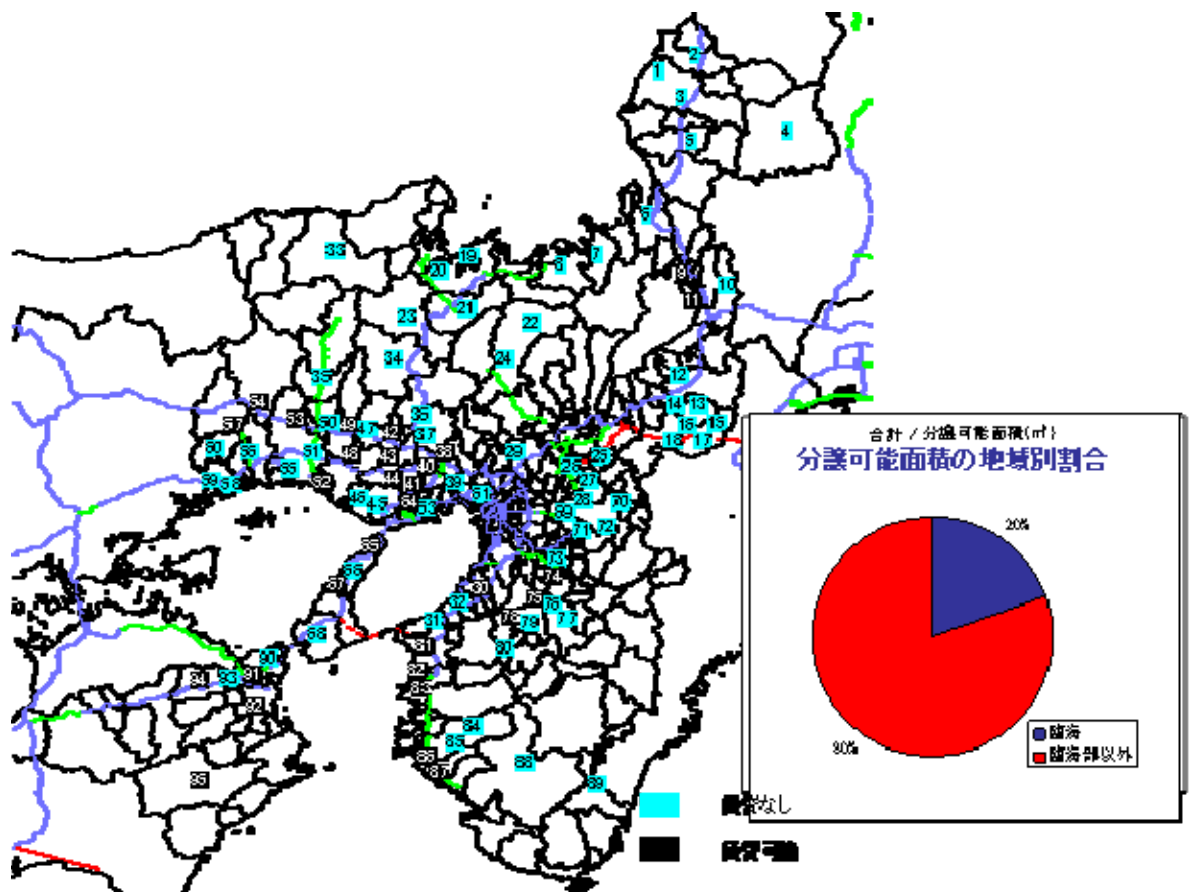
大阪湾ベイエリアでは開発可能な大規模用地が不足している状況にあるが、内陸部においては大規模な産業用地は数多く整備されている。

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していく必要がある。

■港湾利用・高速道路利用企業への経費補助

内陸産業に対して、ベイエリアとの近接性を生かした活用策として、他地域では港湾や空港利用に補助を設けている場合もある。こうした取組も参考に、内陸産業へのインセンティブを検討することが考えられる。

図表 III-11 内陸の産業用地



(資料) 経済産業省近畿経済産業局「近畿の企業立地ガイド」より作成

[参考事例：特定団地分譲促進高速道路料金補助金（岡山県美作市）]

美作市作東産業団地に物流施設・工場等を建設した企業が業務を行った際の高速道路料金を補助。(500～300万円／年以内)

(3) 土地需給システムの構築

■土地供給方法の戦略的な使い分け

産業用地の造成にあたっては多額の資金を擁しており、これを回収するためには、基本的には分譲方式により土地を供給していくこととなる。その一方で、企業ニーズでは、初期投資の軽減を図るため、リース方式を要望する声が強い。

こうした状況等を踏まえ、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。

7. プロモーションのあり方

最後に、以上に示した様々な取組を推進していくことに加え、関係者が協力して直ちに取り組める事項として、プロモーション活動の推進を提言する。

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。

例えば、ベイエリア産業マップの作成や、共同プロモーションなどが考えられる。プロモーションの実施にあたっては、ベイエリアのブランド化等についても十分に検討する必要があると思われる。

特に、ベイエリア産業マップの作成にあたっては、内陸産業用地についても掲載し、阪神港、関西国際空港までのアクセス条件を明記するとベイエリアとの関係が明確になり、好ましいと考えられる。

また、企業誘致推進員（民間登用）の設置や、各自治体の共同PRなども有効と考えられる。

[参考事例：民間企業]

ブランド化（シャープ亀山モデル等）

[参考事例：臨海部への企業立地のお誘い（東北港湾協議会）]

港湾管理者が擁する臨海部の産業用地を冊子にしている