

意07 - 04

## 大阪湾ベイエリアの活性化策に関する提言

2007年7月2日

社団法人 関西経済連合会

## 目 次

### 【はじめに】 本提言の背景と趣旨

#### 第1部 活性化に向けた基本的な考え方

- 1 現在、経済環境の好転などにより活力づいている大阪湾ベイエリア
- 2 人口減少、グローバル化など、今後さらに変化する社会潮流
- 3 これからの関西において大阪湾ベイエリアの果たすべき役割
- 4 大阪湾ベイエリアの将来像  
「美しく」「強い」工業地帯・世界屈指の物流拠点の形成

#### 第2部 提言

ベイエリア全体の土地利用方針の確立  
大阪湾ベイエリアの広域的な機能別ゾーニング（試案）

活性化推進に向けた広域的施策の実施

##### 【ゾーン別の機能集積・高度化への誘導】

施策提言1 ゾーニングを踏まえた土地利用の誘導手法の強化

##### 【インフラ整備と活用の促進】

施策提言2 陸海空一体となった交通・物流インフラの重点的整備と効率的活用の推進

施策提言3 ベイエリアにおける立地・操業・移動コストの低廉化等の推進

施策提言4 周辺地域と連携協調したベイエリアの自然環境の保全

##### 【活性化の推進体制の構築】

施策提言5 土地利用・インフラ整備を促進する広域連携体制の強化

施策提言6 ゾーン内での行政と立地企業との連携体制の構築

### 【おわりに】 提言の実現に向けて

## 【はじめに】 本提言の背景と趣旨

大阪湾ベイエリアは、20世紀を通じて、関西のみならずわが国の経済発展を牽引してきた産業集積地域のひとつである。しかし、大都市圏の過密抑制を背景に1960年代から工場等の地方移転促進策が推進されたこと、並びに1970～80年代から産業構造の転換が進んだことにより、その活力が低下し、低未利用地の発生などの問題が発生するに至った。

また、1990年代には、大阪湾臨海地域開発整備法に基づく中核的施設の整備など、新しい埋立地や工場跡地などの低未利用地に対して、都市的活用に軸足を置いた開発が推進されたが、長引く景気の低迷のもとで、それらの開発が所期の計画通りには進まない状況も現れてきた。

21世紀に入った現在、大阪湾ベイエリアを取り巻く社会環境は、かつてなく大きく様変わりしている。こうした状況変化のもとで、今、大阪湾ベイエリアの今後のあり方と活性化策を改めて問い直すことが必要と考え、国土・基盤整備委員会関空・ベイエリア部会を中心に検討を行い、本提言をとりまとめた。

人口減少、グローバル化など、今後進行する社会潮流のもとで関西経済の活性化を進めるためには、産業・雇用力の強化が不可欠である。大阪湾ベイエリアは、製造・物流機能の面で関西の産業・雇用力の強化に貢献し得る高いポテンシャルを有するが、現状では十分に活かし切れていないため、今回はその力をさらに引き出し、活用するための方策を提言する。

無論、大阪湾ベイエリアは、製造・物流機能以外にも多様な可能性を持つ地域ではあるが、関西そしてベイエリアの活性化に向け、短期的にも、また社会潮流の変化が本格化する今後の10～20年といった中期的にも、いま最も重点的に取り組むべき課題は、製造・物流機能の強化による貢献であると考え、そこに焦点を絞ることとしている。

## 第1部 活性化に向けた基本的な考え方

### 1 現在、経済環境の好転などにより活力づいている大阪湾ベイエリア 低未利用地は埋まったが、新たな課題も発生

経済環境の好転、地方自治体の積極的な取り組み等を背景に、この2~3年の間、大阪湾ベイエリアの企業立地、土地活用は一定の進捗をみせている。しかし、以下のような新たな課題も発生している

「定期借地制度」の導入など「目先の利用」が優先され、長期的な土地活用、地域活性化の視点を欠く傾向が見られる。

広域的な土地利用に関するビジョンがないまま開発が先行した結果、ベイエリア全体として効率的な土地利用が進まない状況が発生している。

現在、製造・物流系の土地利用ニーズが活発化しているが、それに応えられる大規模な立地用地に限られるなど、ニーズ変化への対応が不十分である。

### 2 人口減少、グローバル化など、今後さらに変化する社会潮流 産業・雇用力の強化が関西経済活性化の最重要課題

21世紀に入り、わが国は、人口減少・高齢化の進行、アジア諸国の経済成長、グローバル化の進展、地方分権・行政改革の進捗など、従来のトレンドとは大きく異なる社会潮流に直面している。

このような潮流は、関西経済にも大きな影響を及ぼすものであり、人口減少による地域経済の縮退対応、国際競争力の強化・グローバルなネットワークの形成、悪化する地方財政のもとでの効率的な社会資本投資、官民連携の強化など、戦略的な取り組みが求められている。

この戦略的な取り組みにおいて最重要課題となるのが、関西の産業・雇用力の強化である。人口減少によって、従来のような人口増加に伴う消費市場の自然拡大は望めず、またアジア諸国との国際競争が激化し、連携が拡大する中で、関西経済が今後も持続的発展をしていくためには、産業を活性化し、雇用を確保していくことが不可欠であると考えられる。

### 3 これからの関西において大阪湾ベイエリアの果たすべき役割 関西経済を牽引する製造・物流機能を分担

関西の産業・雇用力を強化するにあたって、大阪湾ベイエリアは、製造・物流機能の面で、関西経済を牽引する高いポテンシャルを有する。

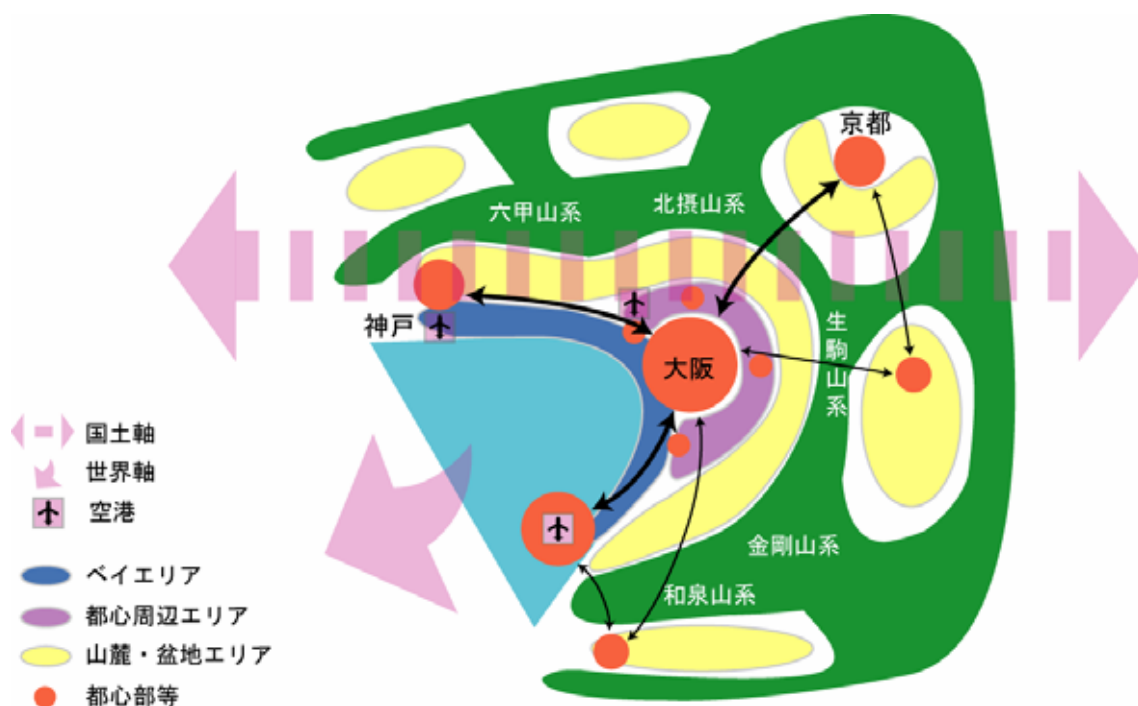
- ・ アジアと地理的に近く、交流交易の長い歴史を持つ関西。その交流のゲートウェイとなってきた大阪湾ベイエリア  
発展するアジア経済との連携を強化する上で優位なロケーション
- ・ 特色ある産業や人材など、膨大なストックを持ち、かつ後背地に世界有数の消費市場（先進諸国の大都市圏中、人口規模では3～4位）を有する  
産業立地的に見て世界と競争できるポテンシャル
- ・ インフラが充実し、既成市街地・都心に近い場所にまとまって利用可能な用地を有する特性  
新たなインフラ等への投資が制約される時代にあって、既存ストックを有効活用できるアドバンテージ
- ・ 水辺に位置し、山の緑にも近い空間的特性  
「地球環境との共生」がグローバルスタンダードとなっている現在、「自然と共生した産業地帯」の世界的モデルと成り得る特質

都心エリアが、中枢業務・サービス機能の面で関西経済を牽引するのに対して、大阪湾ベイエリアは、その持てるポテンシャルを活かし、製造・物流機能で、関西経済を牽引する役割を果たす。

関西都市圏の将来構造と、大阪湾ベイエリアの役割

- ・ 人口減少により、関西都市圏では、今後、都心部への都市機能の再集積と郊外部の住宅市街地の見直しが進み、コンパクトな都市構造に再編される。
- ・ このコンパクト化する都市圏構造の中で、産業・雇用機能は、都心部（中枢業務・サービス機能）とベイエリア、都心周辺エリア（製造・物流機能）に集約・分担される。
- ・ ベイエリアは、新たな製造機能立地の可能性や国際物流のゲートウェイという特性を活かし、関西の製造・物流機能を牽引する役割を果たす。また、関西における研究開発機能の強化と連携し、関西文化学術研究都市などの研究開発拠点の研究成果の産業化の受け皿の役割を果たす。
- ・ 居住機能については、利便性に富む都心部、職住近接性を持つ大阪湾ベイエリア・都心周辺エリア、自然共生が可能な山麓・盆地エリアなど、選択肢が広がる。

< 関西都市圏におけるエリア別の機能配置イメージ（試案） >



エリア	主な役割（機能）	特徴・動き
大都市圏 都心部	地方行政機能 オフィス・情報機能 商業・サービス業の集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西都市圏全体の中枢である大阪市都心</li> <li>・国際貿易、外資の立地等を分担する神戸市都心</li> <li>・関西の文化・学術・観光の中心となる京都市都心</li> <li>・各生活圏の中心となるサブ都市圏の中心市街地</li> </ul>
大阪湾 ベイエリア	大規模製造業の集積 国際物流機能の集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模な用地の存在（製造・物流機能の集積）</li> <li>・既成市街地と隔離されつつも、アクセスは充実</li> <li>・国際港湾・空港を擁し、世界、特にアジアとのゲートウェイ機能を担う</li> </ul>
都心周辺エリア （内陸部）	職住近接型産業の集積 居住地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個性ある中小企業が集積（東大阪・門真・堺・尼崎など）</li> <li>・住工共存、消費地近接型産業</li> <li>・都心勤務者の居住ニーズが拡大</li> </ul>
山麓・ 盆地エリア	自然と共生した居住環境 緑の再生（撤退した開発地域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性とのトレードオフのもとで、自然と近接した居住機会を提供</li> <li>・都心部や都心周辺エリアへの人口集積により、維持困難な住宅地は見直し、緑に還元</li> </ul>

#### 4 大阪湾ベイエリアの将来像

##### 「美しく」「強い」工業地帯・世界屈指の物流拠点の形成

大阪湾ベイエリアが関西経済を牽引していくためには、そのポテンシャルを活かし、以下のような機能集積・整備を進めるべきである。

##### 「強い」製造・物流機能の集積

- ・ 関西全体の産業機能の高度化、国際競争力の強化を牽引しうる高度な製造機能の集積
- ・ 関西全体とアジアをはじめ世界との交易機能を強化する玄関口としての高度な物流機能の集積

##### 「美しい」地域の創造

- ・ 「工業地帯は汚い」との従来のイメージを一新し、環境と共生する地域の創造

##### 大阪湾ベイエリアの将来像

関西の経済を牽引する高度な製造機能と、関西と世界を連結する世界屈指の物流機能が集積した「強い」工業地帯が、自然と共生した「美しい」地域として形成されている

この将来像を実現していくためには、広域エリアの将来像や目標の共有化をはかるとともに、機能分担のための「広域的な土地利用方針の確立」が必要である。

- ・ ベイエリアが戦略的に重要な地域であることを明確化することにより、関西の中での政策的優先度を高め、インフラ整備等の重点化、特例的な施策を導入するための環境を整備
- ・ 従来のように、工業系用途地域に住宅・大規模商業施設などの都市系施設がなし崩し的に蚕食してくることを抑止し、産業・自然などの優先地域を明確化
- ・ これによって、既存企業ならびに新規進出企業の双方にとって、周辺土地利用者との摩擦が低減し、安心して操業を行い得る環境が形成

以下では、「ベイエリアの何を変えていかねばならないか」について、具体的な提言を行う。

## 第2部 提言

### ベイエリア全体の土地利用方針の確立

#### 大阪湾ベイエリアの広域的な機能別ゾーニング（試案）

行政区域や現状に捉われないベイエリアの広域ゾーニングを策定  
それぞれのゾーンで集積・高度化を図る土地利用方針を確立

大阪湾ベイエリアの将来像を実現するためには、広域的な土地利用方針の確立に向けて、先に示したような「関西圏の中での大阪湾ベイエリアの役割」を明確化し、関係者（国、地方、経済界、市民）間の共通認識とした上で、行政区域や現状の利用形態に捉われない、中長期的なベイエリアの広域ゾーニングの策定を行うべきである。このゾーニングを、以下のように提案する。

#### ゾーン（機能）区分の設定と区分別の整備方針

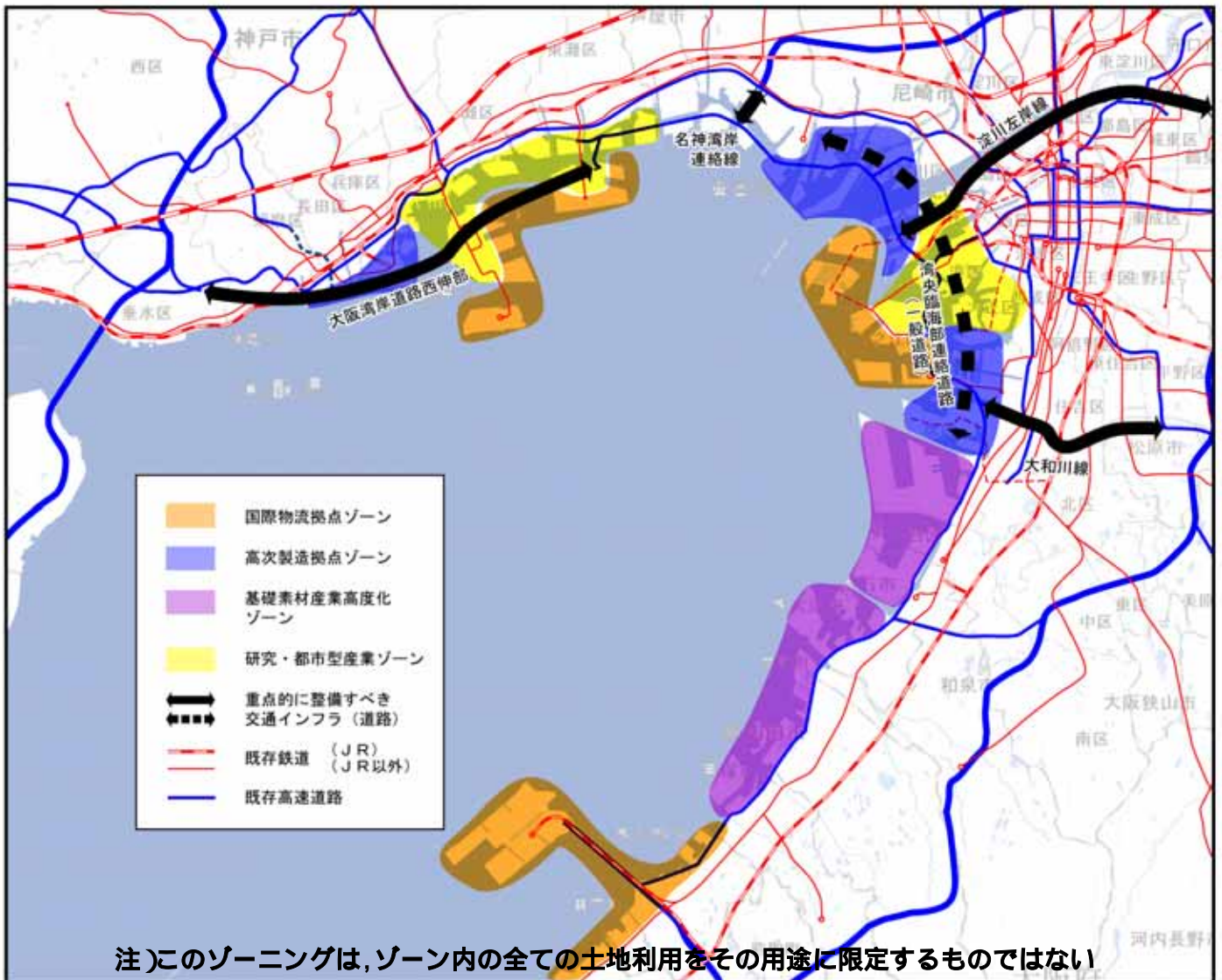
- ・各ゾーンに集積させる機能を踏まえ、既存のインフラや都心との近接性などを考慮して設定した。各機能は、現在の利用状況や拠点施設の有無に縛られず、ゾーン内でまず優先すべき役割について設定している。

ゾーン区分	活かすべきロケーション	誘導すべき土地利用、機能	含まれるエリア
国際物流拠点ゾーン	・機能強化が進行中の国際港湾、空港に隣接し、既存道路に加え計画道路の整備促進により、他の物流拠点や後背地とのアクセスが更に至便になるロケーション	・ <b>国際港湾、空港の整備と連携し、その周辺に、国内外をつなぐ配送拠点、流通加工拠点等の集積を図るゾーン</b> ・24時間世界に開かれた世界屈指の物流拠点を形成	・神戸 ・大阪 ・関空・りんくう
高次製造拠点ゾーン	・規模の大きい用地、港湾、工業用水等の既存インフラ活用が可能な特性 ・国際物流拠点ゾーンに近接し、また都心部等に近く研究者等の交流もしやすく、計画中の高速道路整備の促進によりアクセス性が更に高まるロケーション	・ <b>ハイテク系工場の誘致、オンリーワン企業など特色ある高次製造機能の集積を図るゾーン</b> ・既存のインフラを活用しながら、大阪湾ベイエリアの産業構造の高度化を牽引	・神戸西部 ・此花～西淀川～尼崎 ・大正南部～住之江～堺北部
基礎素材産業高度化ゾーン	・港湾等の既存インフラが充実し、また一般市街地と隔離され、基礎素材産業の操業環境が守られている特性	・大規模な <b>基礎素材産業の集積を活かしつつ、その高度化・活性化を図るゾーン</b>	・堺南部～泉北
	・規模が比較的小さく、廉価な用地が存在。港湾施設も充実。 ・阪神工業地帯や内陸工業地域とは少し遠いが高速道路で結ばれ、関西空港と近接したロケーション	・関西空港との近接性や比較的廉価な地価などを活かし、内陸部の <b>中小サテライト・インダストリーの拡充・移転時の受け皿</b> として整備	・阪南



<p>研究・都市型産業ゾーン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部に近接し、都心部とは道路の他、鉄軌道でも結ばれているロケーション</li> <li>・関西文化学術研究都市など内陸の研究開発拠点とも道路・鉄道で結ばれている</li> <li>・元々住工共存型の土地利用が成されているエリアであり、職住近接性が求められる研究開発機能の立地には適する特性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職住近接可能なロケーションを活かし、また関西文化学術研究都市などの研究開発拠点と連携しその研究成果の産業化の受け皿として、都市型産業の高度化と、<b>起業やイノベーションを牽引する研究開発施設の集積</b>を図るゾーン</li> <li>・<b>在来臨海部</b>では、旧来の港湾機能の移転を進め、立地産業の高度化・土地利用の再編を促進</li> <li>・<b>新埋立地</b>では、大規模な用地を活かし、<b>研究開発機能の強化につながる大学などの立地も誘導</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸(ポートアイランド、六甲、在来臨海部)</li> <li>・大阪(北港・南港、在来臨海部)</li> </ul>
--------------------	--	--	--

ゾーン配置(試案)図



## 活性化推進に向けた広域的施策の実施

### 【ゾーン別の機能集積・高度化への誘導】

#### 施策提言 1 ゾーニングを踏まえた土地利用誘導手法の強化

各ゾーンの方針に基づく機能集積を促進させるため、土地利用誘導手法（土地利用規制、立地用地の創出）を強化する。

##### 1) 機能集積を促進するための土地利用規制の強化あるいは緩和

各ゾーンの機能集積の方針に応じ、土地利用規制の強化あるいは緩和を促す。

国際物流拠点ゾーン、基礎素材産業高度化ゾーン：製造・物流施設の操業環境を守るため、住宅などの都市系施設の立地は規制を強化

高次製造拠点ゾーン：高次製造機能の集積に必要な諸規制の緩和、大規模な用地創出に係る措置など、特例的な土地利用促進策を導入

研究・都市型産業ゾーン：住工共存を目指すゾーンであり、それぞれの地区特性を踏まえ、規制を強化または緩和する「ローカルルール」を策定

ゾーン内のきめ細かな土地利用については、地元自治体が、条例、ガイドライン、都市計画マスタープランなどで定めるものとする。

##### 2) 大規模用地の創出等、ゾーニングに沿った土地利用・機能立地を促進する施設用地の確保手段の確立

ゾーニングに対応した土地利用を実現するため、方針に沿った施設立地に適う用地を創出する必要がある。特に、不足が顕在化している大規模な工場や物流施設の立地を可能とするまとまった用地の確保が必要である。

大規模用地を創出するため、小規模の低未利用地が散在している地区などにおいて、用地を集約化し、道路・緑地・工業用水などのインフラも再整備する方策を講じるべきである。このため、企業誘致のための助成金を先行的に投入した再整備や、土地区画整理事業手法の活用を図る。

ここで、区画整理事業の活用を図る場合には、用地集約の支障となる既存工場等の移転円滑化のため、工業地特例として資産の買換え特例や圧縮記帳など税制上の優遇措置の導入が必要であり、その制度改善を国に求める。

また造成中の埋立地等において、用地活用を早期に可能とするため、PFIの活用などにより基盤整備への民間活力の導入を図る。

## 【インフラ整備と活用の促進】

### 施策提言2 陸海空一体となった交通・物流インフラの重点的整備と効率的活用の推進

大阪湾ベイエリアにおいて製造・物流機能の集積を進めるためには、産業活動を支える交通・物流インフラの重点的な整備が不可欠である。これらの整備は、ベイエリアのみならず関西・西日本全体の活性化に波及するものであり、その早期実現に向けて、国による強力な投資、そのための制度改善を求める。

#### 1) 空港：関西国際空港2期事業の推進

関西国際空港2期事業を推進し、関西・アジアのゲートウェイとしての機能を強化する。特に、大阪湾ベイエリアの国際物流機能を強化する拠点として、国際貨物ハブ空港化を目指した貨物施設の拡充を図る。

#### 2) 道路：環状道路、ミッシングリンク区間の整備

関西の高速道路は、ネットワークが要所で寸断されており、未だ具体的な計画段階に至っていない区間もあるなど、整備が立ち遅れた現状にある。ベイエリアへの機能集積に向けて、以下のような重点整備を促進する。

- ・ベイエリア内のネットワーク強化：大阪湾岸道路西伸部  
(特に、神戸エリアの、国際物流拠点、高次製造拠点、研究・都市型産業ゾーンの機能集積促進に不可欠)
- ・ベイエリアと国土軸の連携強化：名神湾岸連絡線、淀川左岸線、大和川線  
(ベイエリア全体の後背圏との連携強化に寄与するとともに、特に、神戸～尼崎～大阪～泉北エリアの各ゾーンの機能集積促進に不可欠)
- ・国土軸の強化：第二名神高速道路

また、河川等で地形的に分断され、地区間連携が阻害されている尼崎市～大阪市～堺市の臨海部において、河川部の橋梁整備等による一般道路「湾央臨海部連絡道路(仮称)」の整備を図る。(特に、尼崎～大阪～泉北エリアの国際物流、高次製造拠点、研究・都市型産業ゾーンの機能集積促進に不可欠)

#### 3) 港湾：国際競争力を持つ港湾整備の推進

大阪湾の物流機能の国際競争力を強化するため、スーパー中枢港湾整備の取り組みを加速させる。大阪港・神戸港を一体のものとして、施設整備を重点化し、施設運用を効率化することによって、「阪神港」としての機能強化、競争力の向上を図る。

#### 4) 鉄軌道等：物流エリアの貨物輸送機能の強化、従業者・研究者の交通アクセスの改善

鉄軌道についても、物流エリアのモーダルシフト策を検討するとともに、製造・国際物流・研究開発拠点内の施設に従業・訪問する人の交通利便性の向上のため、鉄軌道等の整備（LRTなど）を促進する。

### **施策提言3 ベイエリアにおける立地・操業・移動コストの低廉化等の推進**

ベイエリアにおける新たな企業立地、既立地企業の操業持続と高度化投資を促進するため、「立地のスピード化」と「コストダウン」に係る取組みを強化する。このため、地方自治体による取組み強化とともに、国からの支援措置の充実を求める。

#### 1) スピード感のある立地を可能とする措置の強化

大阪湾ベイエリアでの企業立地を促進する上で、企業が求める立地に対してスピーディーに応えることが最重要の課題となっている。

このため、新規の工場等の立地に必要な建築・開発許可をはじめ、多数の行政組織やセクションにまたがる協議、許認可手続きの迅速化を図る。地方自治体は、立地に係る諸手続きの簡素化・スピード化を図るため、ワンストップサービス体制の強化を推進すべきである。

併せて、企業が立地場所の選定を行うにあたっては、可能な限りの適地情報の開示を広域的に進めるべきである。

#### 2) 工場・物流施設立地コストの低減

低コストでの立地を可能にするため、地方自治体は立地手続きのスピード化とともに、立地助成金などの優遇制度の更なる拡充を図るべきである。この際、優遇措置を新規立地に限定せず、例えば、基礎素材産業高度化ゾーンにおいては、既存企業の設備高度化投資にも優遇措置を導入するなど、対象を拡大すべきである。また、立地環境整備（大規模用地の集約、産業インフラ整備、工業用水等の利用料金引下げなど）への助成金活用の拡大も必要である。

#### 3) 操業・運用コストの低減（税制、港湾コスト、高速道路、工業用水）

コストダウンのためには、立地に係わる初期投資だけでなく、操業開始後の

運用コストの低減にも取り組む必要がある。具体的には、以下の通り。

- ・ 空港・港湾コストの低減、港湾利用・輸出入手続きの簡素化（IT化など）
- ・ 地域差が大きい工業用水料金の引下げ（利用水量を反映した料金設定など）
- ・ 物流に係る高速道路料金の引下げ（複雑かつ割高な料金体系の是正、湾岸線の有効活用のための短区間料金割引など） 等

#### 4) 産業集積・地域活性化に向けた、国の支援策の積極活用

国は、人口減少、地方分権などの社会潮流の変化のもとで、地方の自立・活性化を支援する施策の強化を進めている。

大阪湾ベイエリアの自治体は、こうした国の支援策を有効活用することにより、企業誘致・既存産業の活性化に取り組むべきである。

#### 5) 安心して立地できるための防災性の強化

大阪湾ベイエリアが大規模な自然災害に見舞われ、立地企業の工場等が重大な被害を受けた場合、その企業の経営に大きな影響を及ぼすだけでなく、関連企業の操業支障、地域内外の雇用や経済の低迷が長期にわたり継続しかねない。

大阪湾ベイエリアには、地盤の脆弱な埋立地にある地区、陸地側と限られた橋梁等でしか結ばれていない地区等があり、自然災害に弱い側面を持つ。

このため、防災性の高い交通インフラや護岸整備などにより、災害に強い地域づくりを推進すべきである。さらに、立地企業はそれぞれ事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）を策定するとともに、エリア単位でも災害時のエリア全体の相互支援体制を構築すべく、地元行政や立地企業が連携した「エリアBCP」の策定を行うべきである。

### **施策提言4 周辺地域と連携協調したベイエリアの自然環境の保全**

大阪湾ベイエリアのイメージを、「高度で美しい産業地帯」に転換するため、自然環境の保全に配慮した地域づくりに取り組む必要がある。

#### 1) 臨海部における広域的な環境保全・緑化ルールの策定

「美しいベイエリア」を創出するため、緑化等の環境保全・創造については、各種の公共緑地を一体的に取扱い、エリア毎に各種管理者や民間企業が共通の目標や整備方針を持つとともに、相互に連携して取り組むべきである。

環境保全・緑化のルールは、基本的な考え方・方針をベイエリア全体として

合意した上で、具体策は市町村ないし一体性を持つエリア単位（例：堺泉北）で、地方自治体を中心に立地企業や地域住民の参加もと、策定するものとする。

## 2) 周辺地域の緑化への協力による、企業に対する緑化基準の緩和

上記の広域的なルールのもとで、官民連携によって緑化を推進する。具体的には、企業が自社の敷地外の公共緑地等での緑化に協力する場合、地方自治体は工場立地法に基づく敷地内緑化義務を緩和することを可能にするものとする。このような敷地内緑地整備の外部化が各種の公共緑地に対して可能となるよう、国および地方自治体は、公共緑地の整備・管理体系のあり方を整備するものとする。

## **【活性化の推進体制の構築】**

### **施策提言5 土地利用・インフラ整備を促進する広域連携体制の強化**

ベイエリア整備の推進にあたって、将来像やゾーニングの策定、インフラ整備への重点投資、地域間連携等を推進するための広域体制の構築が必要である。

## 1) 自治体の枠を越えた、広域的・恒常的な計画・調整体制の確立

広域ゾーニングや、複数の行政区域にまたがる道路・港湾などのインフラ整備計画の調整・策定のため、広域的な計画・調整を担う体制を確立する。

## 2) ベイエリア整備の一元的な公共投資・整備体制の構築

財政的な制約が厳しさを増す中、ベイエリアに係る公共投資を効率的に行う体制づくりが求められる。そのひとつとして、港湾やその関連施設の整備と管理を広域的・一元的に行う「大阪湾ポートオーソリティ」の設立を検討すべきである。

## 3) ベイエリアと研究開発拠点との地域間連携の強化

ベイエリアにおいて高次の製造機能集積を進めるためには、関西文化学術研究都市など関西の研究開発拠点と連携し、その研究成果の産業化を図ることが必要である。このため、「知のネットワーク形成」ともいうべき、ベイエリア以外の研究開発拠点との連携体制を強化する。

## 施策提言 6 ゾーン内での行政と立地企業との連携体制の構築

各ゾーン内で、単独ないし複数の自治体単位で、行政と立地企業とが連携し、活性化への持続的な取組みを推進することが必要である。

### 1) 自治体単位でベイエリア整備・活性化を推進する官民連携体制の強化

各自治体（ないし複数の自治体）単位で、ゾーンの機能強化に向け、立地企業等との継続的な官民連携体制を構築する。このようなエリア単位の官民連携体制に対しては、地元自治体だけでなく、国も積極的に支援すべきである。

### 2) 官民連携体制による「活性化プログラム」の策定

大きな方針である広域ゾーニングに基づき、各地域が具体的なアクションを起こす拠り所となる「活性化プログラム」を共同で策定する。

### 3) 「活性化プログラム」に基づく官民連携による共同行動の持続的実施

各地域は、「活性化プログラム」に基づき、用地・立地情報の共有化、企業誘致や地域プロモーション、エリア緑化等の共同実施、エリア BCP 体制の構築などを共同して持続的に実施する。

## 【おわりに】 提言の実現に向けて

国内外での地域間競争が激化している今日、関経連は、関西飛躍に向けて、大阪湾ベイエリアの活性化は急務の課題であるとの認識のもと、以上の提言をとりまとめた。

この提言を実現していくためには、今後、既存制度の改善を含め、関係者の主体的な取り組みが必要となるが、その第一歩としては、関西における大阪湾ベイエリアの位置づけ、重要性を国、地方、経済界・企業、市民の共通認識として定着させることが必要である。

そのために、関経連としては、2007 年度に本格化する国土形成計画の近畿圏広域地方計画の策定にあたり、関西活性化の重要拠点として、大阪湾ベイエリアを一体的に整備することについて、国、自治体等と議論を行い、同計画に盛り込むよう取り組む。

さらに、本提言の実現に向けて、ゾーニングに関する広域調整・合意形成、各ゾーン内での官民連携体制づくり、個別施策の具体化等については、大阪湾ベイエリア開発推進機構が中心となって、地域整備に総合力の発揮が期待される関西広域機構と連携し、継続的に取り組むことを求め、実現に向けた支援を行う。

特に、取り組みの基本となる広域的な機能別ゾーニングについては、近畿圏広域地方計画策定後 1 年以内に合意形成を図るものとする。