

「ベイ機構の役割検討ワーキンググループ」

報告書

平成16年5月31日

社団法人 関西経済連合会

国土・基盤整備委員会

はじめに

大阪湾ベイエリア開発整備は「世界都市“関西”形成のフロンティア」という理念のもと、その実現をめざしてさまざまなプロジェクトが事業化され一定の成果を得てきた。しかしながら、景気低迷の長期化や社会経済環境の変化および産業の構造転換が進むなかで、その開発は停滞を余儀なくされている。当地域のポテンシャルの向上は関西経済再生の一翼を担うものであり、開発促進に向けた取り組みが一層急務となってきている。

関西経済連合会の国土・基盤整備委員会 関空・ベイエリア部会では、「ベイ機構の役割検討ワーキンググループ」を設置し、ベイエリアをめぐる現状やニーズを把握しつつ、大阪湾ベイエリアの開発促進を担う広域的かつ専門的組織である（財）大阪湾ベイエリア開発推進機構（ベイ機構）に対する企業からの期待を明確化するための検討を行った。検討にあたっては、企業各社より大阪湾ベイエリアに対する関心や課題、ベイ機構に対する期待などについてアンケート調査にて意見収集を行った上で、抽出した課題についての分析や対応策について議論を重ね、報告書として取りまとめた。本報告書により、関係自治体ならびにベイ機構と課題を共有し、官民が連携あるいは役割分担することにより、大阪湾ベイエリアの開発が一步でも前進し、ひいては関西経済再生のステップとなることを期待する。

1. 大阪湾ベイエリアの現状

(1) 大阪湾ベイエリアの低未利用地の状況

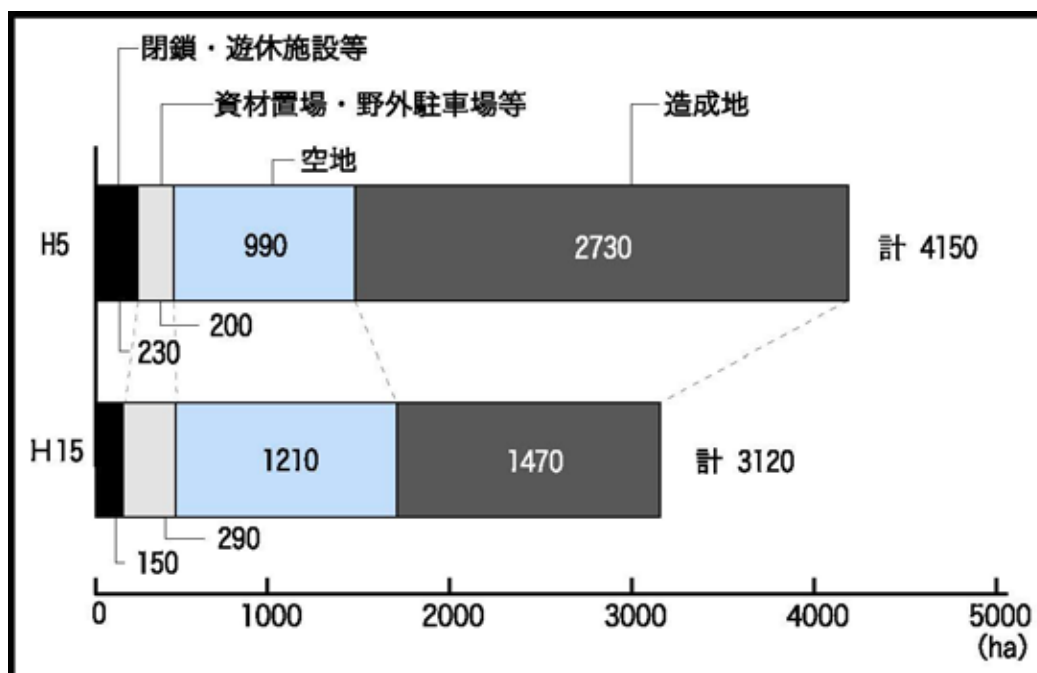
大阪湾ベイエリアの臨海部における低未利用地の状況は、次の図のとおり平成5年調査時の約4,150haに対して平成15年の調査では約3,120haと10年間で減ってはいるものの、調査対象地域全体（約46,000ha）の約6.8%を占めており、今なお膨大な土地が未利用な状態で残されており、土地資源が眠っている状況にある。言い換えれば、この低未利用地が有効に活用されることにより、新たな価値を創出することになれば、莫大な経済波及効果をもたらす可能性をもっており、同地域の経済活性化のみならず関西経済全体の再生に寄与を及ぼすと言える。また、都心に近接した、親水空間として良好な環境にある同地域は、高い開発ポテンシャルを有している。

この大阪湾ベイエリアのポテンシャルを発揮させるための開発促進に向けて

の取り組みは喫緊の課題であり、当地域の開発整備を担うべく設立された広域的かつ専門的組織であるベイ機構の存在意義は、設立当時との社会経済環境が変化しようともますます高まっており、今後とも果たすべき役割はさらに重大な使命を帯びていくものと考えられる。

図 大阪湾ベイエリア臨海部における低未利用地

< (財)大阪湾ベイエリア開発推進機構調査より >



(注) 調査対象範囲：西は高砂市から南は御坊市までの大阪湾臨海地域のうち概ね国道 250 号、2 号、43 号以南、国道 26 号、42 号以西の工業系用途地域 (約 46,000ha)

(2) ベイエリア開発整備に関するこれまでの経緯

大阪沿岸部の整備は昭和 62 年の四全総の中で基本的な方向として示された。平成元年には関西一円の自治体、経済団体、学識経験者をメンバーとして「大阪湾ベイエリア開発推進協議会 (平成 15 年 4 月に(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構と統合)」が設立され、平成 3 年には「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」を公表した。また同年、グランドデザインの実現に取り組むため「(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構」が設立された。

平成 4 年に制定された「大阪湾臨海地域開発整備法 (ベイ法)」を受けてその翌年には大阪湾臨海地域及び関連整備地域が指定され、その整備についての基

本方針も決定された。これに基づき徳島県を含む関西2府5県3政令市がそれぞれ地域整備計画の策定を進め、平成10年10月までに13の整備計画が全て出揃った。現在、整備計画に基づく中核的施設42カ所のうち、23カ所が供用開始されている。

その他の主な経緯は下表の通りである。

【大阪湾ベイエリア開発整備に関するこれまでの主な経緯】

| | |
|----------|---|
| 昭和62年 3月 | 国土庁、近畿開発促進協議会「新しい近畿の創生計画(すばるプラン)」発表 |
| 昭和62年 6月 | 四全総に大阪湾岸地域の開発整備を位置づけ |
| 昭和63年 2月 | 近畿圏基本整備計画に大阪湾岸地域の開発整備を位置づけ |
| 平成 元年 4月 | 関経連「グレーター・ベイエリア・ルネサンス構想」発表 |
| 平成 元年 9月 | 「大阪湾ベイエリア開発推進協議会」(7府県知事、3市長、経済団体代表、学識経験者)発足 |
| 平成 元年12月 | 国土庁調査結果「阪神臨海地域再開発構想」(昭和61~63年)発表 |
| 平成 3年 4月 | 大阪湾ベイエリア開発推進協議会「大阪湾ベイエリア開発整備のランドデザイン」発表 |
| 平成 3年12月 | 「(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構」設立 |
| 平成 4年12月 | 「大阪湾臨海地域開発整備法(ベイ法)」制定 |
| 平成 5年 1月 | 4省庁(国土庁、通商産業省、運輸省、建設省)による「大阪湾岸地域総合整備計画調査」(平成2~3年)発表 |
| 平成 5年 8月 | 「大阪湾臨海地域開発整備法」の大阪湾臨海地域及び関連整備地域の指定 |
| 平成 5年10月 | 「大阪湾臨海地域開発整備法」の大阪湾臨海地域及び関連整備地域の整備等に関する基本方針の決定 |
| 平成10年 3月 | 「大阪湾臨海地域開発整備促進協議会」(7省庁、関係行政機関、7府県知事、3市長)発足 |
| 平成10年10月 | 全地域の整備計画が出揃う |
| 平成13年 5月 | 「大阪湾ベイエリア開発整備のランドデザイン」の点検作業 「大阪湾ベイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」検討委員会報告 |
| 平成15年 3月 | 大阪湾ベイエリア開発推進協議会が解散 (機能を(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構に継承) |

(3) 外部環境の変化

経済環境の変化

大阪湾ベイエリアは、古くから関西の玄関口として栄え、港湾物流拠点に近接する地理的メリットを背景に、造船、製鉄、化学、機械を中心とした主に重化学工業の集積地帯を形成し、日本の高度経済成長を支えてきた。

しかし、バブル崩壊後の長引く不況、産業構造の変化、港湾機能の再編に伴い、それらの集積も海外や他の地域にシフトし、工場等の敷地の遊休化や人口の流出をもたらしている。

また、このような民間企業の厳しい経済環境に加えて、公共部門の財政悪化も極めて深刻であり、ベイエリア開発に甚大な負の影響を与えている。新たな開発投資を呼び込むためには、公共による交通インフラをはじめとする先行的な基盤整備が不可欠であるが、それらが停滞してしまうことで、民間企業の新規開発投資への意欲がさらに減退させることとなっている。

国土整備政策の変化

しかし一方で、近年にみられる政府による国土政策の転換は、ベイエリア開発にとって大きな追い風となりうるものである。

昭和37年の最初の全国総合開発計画（全総）より約半世紀にもわたり、国土計画の基本目標として中央主導による「地域の均衡ある発展」政策がうたわれてきたが、これが「地域の個性ある発展」政策へと転換されつつある。この転換は、全国画一的な国土政策や、それがゆえに地域が国に依存してしまう現状を改善し、各地域が独立して「ローカル・オプティマム」を実現できるような国土政策を実現しようとするものである。平成14年10月の国土審議会基本政策部会報告「国土の将来展望と新たな国土計画制度のあり方」でも、国土計画の基本目標の一つとして「地域の自立と個性ある発展を実現する国土の形成」を明示している。

大阪湾ベイエリアにおいても、昨今の社会経済環境の変化に対応しつつ、また今後のあるべき将来像を見通した上で、限られた資本を選択と集中により相応しい事業に重点投下することで、眠っている開発ニーズを掘り起こすことも可能となる。

2. バイエリア開発の課題

(1) バイエリアの魅力と開発のニーズ

当ワーキンググループでは、現状での大阪湾バイエリアに対する民間企業のニーズを把握するために、アンケート調査を実施した（参考資料参照）。

【質問：バイエリア開発投資に対する魅力を感じるか】

| | 回答数 | 全体に占める割合 |
|---------|-----|----------|
| 感じている。 | 83 | 68.6% |
| 感じていない。 | 38 | 31.4% |
| 計 | 121 | |

質問「バイエリアに対する開発投資に魅力を感じているか」という問いに対して、7割近くの企業より「感じている」という回答を得た。

【質問：バイエリア開発投資の何に魅力を感じるか(質問でaと回答した人)】

| | 回答数 | 全体に占める割合 |
|---------------------------------|-----|----------|
| 道路・鉄道・船舶などの交通インフラ | 47 | 21.1% |
| 消費地への距離近接 | 43 | 19.3% |
| 土地が空いている | 34 | 15.2% |
| 海に面して環境が望ましい | 29 | 13.0% |
| 産業(企業)集積がある | 27 | 12.1% |
| 大阪湾臨海地域開発整備法(ベイ法)による支援措置(優遇税制等) | 22 | 9.9% |
| 労働人口を獲得しやすい | 9 | 4.0% |
| 優れた居住環境 | 6 | 2.7% |
| 自治体等のインセンティブ | 4 | 1.8% |
| その他 | 2 | 0.9% |
| 計 | 223 | |

質問「バイエリア開発投資に対する魅力」については、陸・海・空の交通網が存在していることや都市に近接していることによる利便性や、比較的広い土地が残っていることが挙げられている。また、海に面した環境を魅力として捉えている半面、居住環境に対する評価が低いのは、居住するよりもレ

ジャー・集客に適していると捉えられているものと思われる。「自治体等のインセンティブ」の回答が少ないのは、企業にとって魅力と評価されていないか、もしくは自治体の制度そのものが認識されていないものと思われる。

【質問 ：ベイエリアの開発ニーズ】

| | 回 答 数 | 全体に占める割合 |
|-----------|-------|----------|
| 物流施設 | 93 | 31.6% |
| レジャー・集客施設 | 75 | 25.5% |
| 居住環境の整備 | 45 | 15.3% |
| 研究施設 | 38 | 12.9% |
| 工場立地 | 36 | 12.2% |
| その他 | 7 | 2.4% |
| 計 | 294 | |

質問 「ベイエリアの具体的な開発ニーズ」については、「物流施設」が最も多く、消費地へのアクセスの利便性や比較的広い土地が残っていることに着目して、物流拠点として活用し、自社ロジスティクス拠点の再構築を意図したものではないかと想定される。また、海に面したベイエリアならではのニーズとしてレジャー・集客施設、居住環境の整備に対するニーズも高い。研究施設や工場立地に対するニーズが低いのは、経済環境の悪化により投資需要そのものが少ないか、研究施設については都心などへの拠点集約化の動向、工場については投資先がアジアなど海外を含む他地域へシフトしている傾向を反映しているものと思われる。

(2) 開発促進に向けた課題と方策

【質問 : バイエリア開発の障害】

| | 回答数 | 全体に占める割合 |
|------------------------------|-----|----------|
| 投資に対する採算性が見込めない (分譲価格が高い) | 93 | 34.8% |
| 交通インフラの未整備 | 55 | 20.6% |
| インセンティブ不足(税制優遇) | 49 | 18.4% |
| 資金調達面 | 33 | 12.4% |
| 都市計画などの法規制 | 20 | 7.5% |
| ベイ法の使いにくさ | 3 | 1.1% |
| その他 | 14 | 5.2% |
| 計 | 267 | |

質問 「バイエリア開発の障害となっている原因」については、「投資に対する採算性が見込めない」という回答が最も多く、次いで「交通インフラの未整備」、「インセンティブ不足」、「資金調達面」、「都市計画などの法規制」と続いている。

バイエリア開発促進に向けた課題としては下記の点が挙げられる。

投資に対する採算性

自由記入欄に、「経済環境による投資意欲の低下」という意見があるように、景気低迷が続く中で、分譲価格がまだ割高で採算性を不安視している企業が多い。ただまだ予断は許せないものの、りんくうタウンや堺北臨海部地区への大型商業施設の進出が決まるなど、バイエリア開発への再始動に向けた新たな動きもあり、今後本格的な景気回復や企業業績の回復、リストラの完了などを受けて、投資意欲も回復に向かうことを期待したい。

交通インフラの未整備

前節で紹介した質問 で都市への近接性や交通インフラが魅力であると認められているにも関わらず、「交通インフラの未整備」が開発の障害の2位に挙がっているのは、自由記入欄にあるように交通手段の利用コスト(運賃・料金)が高いことや、市街地と臨海部の遊休地間の特に「人の移動」に関する

る移動手段の不便さが障害となっているものと思われる。大阪南港地区も、ニュートラム・地下鉄などの乗り入れはあるものの、駅から開発地区までの交通手段が整備されていない。商業施設の進出が決定した堺北臨海部地区においては、企業自ら道路整備を行ったことが進出を促す大きな要因となった。

企業立地に対するインセンティブ不足（税制優遇、融資制度）

前節質問 で自治体のインセンティブが企業にとって魅力と評価されていないことも合わせ、開発促進の課題としてインセンティブ不足がある。自治体が開発を進める一部地域において、定期借地権の導入や進出ベンチャー企業等に対する思い切った固定資産税の減免措置といったインセンティブ付与も見られるが、地理的条件や立地環境でのミスマッチや、他地域との比較において進出を決断できるような決定的な誘因とはなっていないと思われる。また、資金調達面についても融資制度の整備・充実が課題となっている。

なお、自治体の企業誘致については、工業団地におけるインセンティブのみに注力する傾向があり、ベイエリアに遊休地を持つ企業の開発推進におけるインセンティブが十分に用意されていないことも課題である。

規制緩和、ベイ法、その他

工場等制限法の撤廃など規制緩和の動きはあるものの都市計画における用途制限など開発の障害となっている規制が尚、存在している。ベイ法においても適用要件として第三セクター要件が民間企業の進出促進の障害となっている。また、自由記入欄ではベイエリア開発における事業の計画性のなさを指摘する声もあった。

質問 で「ベイエリア開発の促進方策」について自由記入の形でアンケートしたところ、多数のご意見が寄せられた。それだけベイエリアの現状を打破するための何らかの突破口を探求・模索している企業が多い証左と解釈できる。意見集約をすると、質問 であがっている開発の障害に対する解決策が多く、インフラ整備や環境整備を望む意見や、税制や金融措置など進出企業に対するインセンティブの付与やベイ法の第三セクター要件の撤廃など規制緩和を望む意見が多く、現状にあった開発のマスタープランを見直すべきとの意見もあった。

(3) 総括

アンケート結果を総括すると、長引く景気低迷の中で、企業のベイエリアへの進出意欲は減退してはいるものの、消費地への近接性や利便性、広い土地が未開発であること、海に面した環境などの魅力について評価され、ベイエリアに対する関心は高い。そういった魅力により、ベイエリアへの開発ニーズとして物流施設をあげる企業が多く、レジャー・集客施設、居住環境の整備に対するニーズも高い。

開発を促進するための方策としては、現状を打破するための糸口となるような行政の対応や施策を望む意見が多い。具体的には、インフラ整備や進出企業に対する格段のインセンティブの付与等の施策、現状のマーケティングを見据えた新たなまちづくりや、都市再生に向けてのプロジェクトといったトリガー事業の先導が期待されている。その手段としては、構造改革特区の活用や、研究施設など新たな知的産業集積の誘導などが例示されている。また、ベイ法については、自治体の財政難を鑑みて民間企業による開発を促すべく、その適用要件である第三セクター要件の撤廃を望む声が根強くある。

3. 「(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構」の現状と課題

(1) ベイ機構の事業内容

大阪湾ベイエリア開発推進機構（ベイ機構）は「ベイエリア開発整備のグランドデザイン（平成3年4月発表）」を実現していくための恒常的な組織として、平成3年12月に地元自治体、経済界等により発足し、大阪湾岸地域に関する一体的利用を推進するための調査研究、企画立案、合意形成の促進、広域的取組みの促進等を行っている。具体的には 調査研究、企画立案事業、要望活動の3つが活動の柱になっており、それぞれの活動について検証した。

調査研究活動

調査研究には機構自らがテーマを設定する自主調査と、他団体からの受託により行われる受託調査とに区別され、各調査の現状は以下の通りである。

1) 自主調査

ベイ法の活用を促進するための方策を中心に、自主テーマを設定し調査を実施している。最近では予算面での制約が厳しくなり、大規模な調査が実施できない状況となりつつある。

| 年度 | 調査項目 |
|------|-----------------------------|
| 平成11 | グランドデザイン点検、大阪湾データベース構築 |
| 平成12 | (同上)グランドデザイン点検 |
| 平成13 | フォーラム実施、情報発信方策検討 |
| 平成14 | 開発整備計画概要(冊子)作成、低未利用地調査(2ヵ年) |

2) 受託調査

国土交通省、都市基盤整備公団等の受託により、道路整備や環境保全、開発促進手法、防災などベイエリアにおける幅広いテーマについて調査を実施している。自主調査のウェイトが低くなる中、年々比重が高っている。

| 年度 | 調査項目 |
|------|---------------------------------|
| 平成11 | 臨海開発整備調査、関西大環状道路整備効果調査、関空波及効果調査 |
| 平成12 | 同上、西日本国土軸調査 |
| 平成13 | 大阪湾経済調査、安治川グランドデザイン、観光ネットワーク形成 |
| 平成14 | 紀淡連絡道路共同調査、ベイエリア環状道路整備効果検討 |

企画立案事業

ベイ機構では各種の企画立案事業を行っているが、その中心に「なぎさ海道」事業がある。「なぎさ海道」とは、人と海とが豊かに触れ合う魅力ある海辺空間の象徴であり、具体的には、地域の特徴を活かした「拠点」整備と、それらを結ぶ「海辺の路」の整備を目的としている。「『なぎさ海道』の実現をとおして、大阪湾ベイエリアの新たな可能性の創造に取り組む」という理念のもと、下記のプログラムを実施している。住民や住民団体の交流に寄与してはいるが、ベイ機構の本来の事業目的との位置づけが不明確であり、活動の目的および目指すところがどこにあるのか、伝わりにくい面もある。

| 年度 | 項目 | 内容 |
|--------|---------------|--|
| 平成 11～ | なぎさ海道の資源登録 | ソフト（イベント等）およびハード（施設、道路等）をデータ登録（ソフト 60、ハード 463、計 523 件登録） |
| 平成 12～ | なぎさ海道ウォーク | 電鉄各社と連携したハイキング H14 は 33 回実施、18000 人が参加 |
| 平成 13～ | なぎさトレイルモデルルート | モデルルート設定とルートマップの作成 |

要望活動

平成 15 年度より、ベイエリア開発推進協議会（ベイ推協）とベイ機構が統合され、それまでベイ推協が行ってきたベイエリア開発促進に関する政府等への要望活動をベイ機構が継承して行うことになった。要望先は、国交省、財務省など関係省庁の大臣以下幹部、自民党の大阪湾ベイエリア開発推進特別委員会メンバーなどであり、直接国や有力国会議員に働きかけが出来る貴重なスキームと言える。

< 最近の要望事項とその結果 >

| | 要望事項 | 結果 |
|-------|------------------------------|----------------------------|
| 平成 14 | 税制特例措置の第三セクター要件撤廃 | 撤廃により動く具体的な案件がなく、前面撤廃には至らず |
| | 税制特例措置の適用期限延長（法人税特別償却 他） | 2 年間の延長が認められた。（H17.3 まで） |
| | 政策金融制度の継続 | 認められた。 |
| 平成 15 | 税制特例措置の適用期限延長（特別土地保有税非課税化 他） | 2 年間の延長が認められた。 |
| | 政策金融制度の継続 | 認められた |

(2) ベイ機構の強み

ベイ機構の活動の特徴として、以下の「強み」が認められる。

豊富な調査ストック

ベイ機構には、過去10年以上にわたる豊富なベイエリア開発に資する調査ストックが存在している。しかしながら、職員の入れ替わり等もあり、十分に活用ができていない。改めてこれらの内容を精査することで、新たな開発の目を発掘していくことも可能であると考えられる。

直接国へ物申せるスキーム

政府や大臣以下関係省庁、有力議員等に、直接関西の要望をぶつけるスキームは貴重である。ベイ法関連に限定せず、関空などベイエリアの開発整備に拘わるさまざまな課題をベイ機構が集約して要望することが可能である。

広域的なネットワークを持つ官民一体の組織

企業立地等のインセンティブを設定できる自治体と、進出を希望する企業等とが一体になった組織であり、双方のニーズを踏まえた事業が実施できる強みがある。

(3) 活動推進における課題

ベイ法の第三セクター要件とインセンティブの魅力不足

ベイ法において、税制優遇などのインセンティブの適用を享受するためには、事業主体が第三セクターであることが条件となっている（第三セクター要件）。しかし、地方財政が逼迫する中で多くの第三セクターが経営難に陥っている現在、新たな事業主体として開発を担うことは期待できない現状にある。その結果、ベイ法を適用した開発案件が発生しない状態になっている。第三セクター要件は撤廃して、むしろ民間企業の開発投資意欲を導き出すべきである。

また、下表の通り、ベイ法の適用で受けることができるインセンティブと、他の地域整備関連法のインセンティブには大差がなく、あえてベイ法を適用するメリットも薄れてきている。

さらに、ベイ法における各自治体の「整備計画」は、内容の抜本的な見直しをなされておらず、バブル期に策定した中核施設がそのままになっており、時代に即応した計画とはいえない。今後の社会経済環境を考慮した計画に変更できるように手続きの柔軟性も必要である。

< ベイ法と他の地域整備関連法との比較 >

| | ベイ法 | 多極法 | 地方拠点法 | リゾート法 |
|----------|-----------|-----------|----------------|-------|
| 法人税の特別償却 | 10/100 | 7/100 | 12/100 (建物) | 5/100 |
| 三セク要件 | あり(公 1/2) | あり(公 1/2) | なし | なし |
| 特別土地保有税 | 非課税 | 非課税 | 非課税 | 非課税 |
| 三セク要件 | あり(公 1/3) | あり(公 1/3) | なし | なし |
| 政策金融制度 | 政策金利 | 政策金利 | 政策金利 | 政策金利 |

開発物件にベイ法を適用するための過程で、初めてベイ機構の役割、存在意義が高まる面もある。ベイ法をより魅力あるものに見直すことが課題である。

ベイエリア開発の低迷による調整機能の意義低下

ベイ機構設立の主たる目的は、ベイエリアの一体的な利用推進にあり、プロジェクト単位での乱開発を避けることにある。しかし、第1章で述べたとおり、長引く景気低迷により開発案件そのものが減退しており、乱開発防止のための調整など必要としない状況が続いている。そのため、調整者としてのベイ機構の存在意義が薄らいでいる。

機構運営体制の脆弱化

会員企業の減少による会費収入の減少、出向社員派遣元企業の減少などにより、機構運営体制が脆弱化しつつある。限られた要員、予算の中で最大の効果をあげていくための事業の「選択と集中」が求められている。

今、ベイ機構に求められる役割とは何か。ベイ機構には特有の「強み」を保有しており、その強みを最大限に活かしながら、民間事業者や自治体等のニーズを十分汲み取り、ベイエリア開発に資する事業に特化した活動を推進する必要がある。

4. これからのベイ機構に求められる役割

(1) ベイ機構への役割と期待

アンケートの後半においては、ベイ機構の役割と期待についての質問を行った。

ベイ機構の事業内容の認知度

【質問6：ベイ機構が行う事業に対する認知度】

| | 認知度 |
|--------------|-------|
| 調査研究事業 | 77.2% |
| 広報活動 | 74.8% |
| 「なぎさ海道」の推進事業 | 65.4% |
| 企画立案事業 | 60.6% |
| 要望活動 | 48.0% |

(認知度) = (「知っている」の回答数) / (有効回答数)

調査研究、広報活動については7割を越す認知度があり、65%であった「なぎさ海道」事業と合わせ、「一般的な調査・広報活動を行う機関」というイメージで捉えられていると考えられる。

要望活動については認知度が50%を割っており、ベイ機構による要望活動の実態は会員企業にも充分認識されていない。

ベイ機構に期待される機能

【質問11：ベイ機構に期待する機能】

| | 期待度 |
|---------------------------|-------|
| 国、自治体に対する意見具申や働きかけの強化 | 29.5% |
| 各種プロジェクト間のコーディネート機能 | 24.1% |
| ベイエリアに係る情報受発信の中核機能 | 19.9% |
| ベイエリアに関係する人、団体の交流プラットフォーム | 9.2% |
| ベイエリア開発の「ワンストップサービス」窓口 | 9.2% |
| 個別プロジェクトへのコンサルティング機能強化 | 6.1% |

(期待度) = (「期待する」回答数) / (回答者数)

ベイ機構に期待される機能としては、「国や自治体への要望活動」が最も多かつ

たが、これは企業単独では困難な要望活動を、地方自治体も参画しているベイ機構に期待していると思われる。最も期待されている要望機能が、前出の通り最も認知度が低いことは、これからの事業のあり方についての検討において重要なポイントであると言える。

期待される要望活動の内容について

【質問10：ベイ機構に期待する要望活動内容】

| | 期待度 |
|----------------------------|-------|
| 税制・金融助成の充実（税制優遇・補助金など） | 31.4% |
| インフラ整備促進（交通インフラ・周辺設備） | 29.6% |
| 規制緩和（特区制度活用・ベイ法の3セク要件撤廃など） | 27.0% |
| 開発制度、事業手法の改善（民活・借地制度など） | 6.9% |
| その他（自治体連携・創業支援など） | 5.0% |

ベイ機構に期待する要望活動内容については、景気低迷の中、ベイエリア開発のための金銭的インセンティブの拡充が最も高く、続いて、魅力を高める周辺インフラ整備の要望が挙げられている。

期待する調査研究テーマについて

【質問7：ベイ機構に期待する調査研究テーマ】

| | 期待度 |
|-------------------------|-------|
| 物流機能強化のための課題と方策 | 13.0% |
| 広域的インフラの整備、活用のための課題と方策 | 12.8% |
| 土地有効利用のための課題と方策 | 11.6% |
| 民間投資誘導のための規制緩和、助成措置のあり方 | 11.2% |
| 観光集客誘致のための課題と方策 | 10.3% |
| 企業誘致のための課題と方策 | 9.3% |
| 既存産業の高度化、新産業育成のための課題と方策 | 7.1% |
| 環境の保全、創造のための課題と方策 | 6.6% |
| 広域的共同的枠組みのプロジェクト提案 | 6.6% |
| 研究機関・研究施設誘致の課題と方策 | 5.7% |
| 居住促進のための課題と方策 | 4.6% |

期待する調査研究テーマについては、各調査テーマの期待度がほぼ10%前後で、大きな差が出なかった。これは、各社が自社業績に繋がるテーマを希望した結果であるとともに、このような個別テーマではなく「バイエリアをどう開発していくべきか」というより大きなテーマについての調査研究を期待しているとも考えられる。

順位で見ると、バイエリアの開発ニーズとして期待の高かった「物流拠点」に関する調査と、バイエリア開発の課題とされていた「インフラ整備」関連の調査が上位を占める結果となっている。

情報発信機能のあり方

【質問8：広報活動・情報発信ツール】

| | 期待度 |
|---------------------|-------|
| 各種講演会、シンポジウム、視察会 | 26.4% |
| マスPR（テレビ、新聞、雑誌等） | 25.5% |
| ホームページ | 21.2% |
| パンフレット、会員向け広報誌（紙媒体） | 14.3% |
| メールマガジン | 9.5% |
| ビデオ、CD-ROM等 | 0.4% |

情報発信の手段としては、広く一般に「大阪湾バイエリア」の現状を理解できる講演会・シンポジウムやマスメディアによる情報発信が期待されている。

【質問10：広報活動・情報発信コンテンツ】

| | 期待度 |
|-----------------------------|-------|
| バイエリアのプロジェクト進捗・動向 | 26.4% |
| 民間投資誘導のための規制緩和、助成措置 | 17.2% |
| バイエリアの集客施設やイベント情報（なぎさ海道を含め） | 15.6% |
| 国内外の先進的な開発事例と事業手法例 | 11.0% |
| バイエリアの不動産情報（分譲、借地募集の情報） | 10.4% |
| 自治体別企業誘致情報（募集情報、インセンティブ策など） | 10.1% |
| バイエリアの環境情報 | 7.1% |

発信する情報内容については、個別の土地情報よりもバイエリア開発の全体動向の情報ニーズが高い。

「交流のプラットフォーム」のあり方

【質問12：「交流のプラットフォーム」としての期待】

「交流のプラットフォーム機能を期待する」と回答した方(9%)のみへの質問

| | 期待度 |
|-------------------|-------|
| 会員同士の定期的な情報交換会の開催 | 37.7% |
| 業種毎のネットワークづくり | 28.3% |
| エリア内の開発関係者勉強会等の開催 | 26.4% |
| 現在の講演会の頻度を増やす | 7.5% |

「交流のプラットフォーム」としての期待は、ベイエリア開発に関わる企業のネットワーク形成の場を提供・主催する機能が求められていると考えられる。

「ワンストップサービス」のあり方

【質問13：「ワンストップサービスセンター」としての期待】

「ワンストップサービス機能を期待する」と回答した方(9%)のみへの質問

| | 期待度 |
|----------------------------|-------|
| 国内外の投資者からの第一次対応(自治体等へのつなぎ) | 28.6% |
| 立地情報・整備計画情報などの発信 | 25.4% |
| 造成地・空地情報の提供 | 15.9% |
| 土地利用希望者からの相談窓口 | 11.1% |
| 申請手続きのアドバイス、代行 | 9.5% |
| 移転希望者とのマッチング | 7.9% |

ベイエリア開発に興味のある企業が、最初の問い合わせ先として、企業や自治体の制約を受けない受け皿として機能することが期待されている。

コンサルティングやマッチングなどは、個々の条件や利害関係などが絡んで、オペレーションの難しい事業であり、その点で現実的な視点から期待が低くなった可能性はある。

「コンサルティング機能」のあり方

【質問14：「コンサルティング機能」へ期待】

「コンサルティング機能強化を期待する」と回答した方(6%)のみへの質問

| | 期待度 |
|---------------------|-------|
| 企画立案の助言 | 32.5% |
| 自治体・企業への口利き | 32.5% |
| 資金調達方法の助言、金融機関への口利き | 25.0% |
| 人材の紹介・仲介 | 10.0% |

企業にとって、開発推進にあたり自治体の動きや周辺情報が重要であるため、行政とのネットワークがあることに期待が大きい。

(2) 総括(自由記入欄でのご意見含む)

自由記入欄には、最も厳しい意見として、「現状ではベイ機構の存在意義を疑問視する」というものもあったが、ベイエリア開発に関する自治体のインセンティブ不足やインフラの未整備、関連情報の集約化と連携などの課題があることが明確化された。ベイ機構への期待は、これらの課題の解決と一致するものであり、民間企業の開発・投資を促進するための要望活動や、ベイエリア開発に資する情報の発信などにより、民間企業のベイエリア開発を誘導またはバックアップしていくことが、これからのベイ機構に求められている役割と考えられる。

5 . これからのベイ機構のあり方について（検討結果まとめ）

大阪湾ベイエリアにおける無秩序な開発を避け、湾岸地域の一体的利用を推進することを目的に設立されたベイ機構であったが、長引く景気低迷によりベイエリア開発が全体に沈滞する中で、求められる役割が「開発調整機能」から「開発誘導機能」へと転換している。

今後のベイエリア開発を進めていくためには、企業立地をはじめとする民間の開発・投資を如何に呼び込んでくるかという「民の力の活用」が重要となる。自治体と民間企業双方から構成されるベイ機構は、この課題に対して「民と自治体との橋渡し役」を果し得る組織である。

今回のアンケート及びワーキングでの議論の結果を受け、これからのベイ機構に求められる役割・活動について、以下のとおり2つの機能強化と、事業内容の見直しを提案する。

要望活動の強化

整備地域あるいは遊休地に新たな企業を呼び込んで行くために自治体の果す役割は非常に大きく、如何に適切な開発促進施策を打ち出せるかが企業誘致において重要な決定要因となる。企業にとって魅力のあるインセンティブと対応策の実現を、国・自治体に働きかけていくことが必要である。

ベイエリア開発推進には「民の力」を活用することが不可欠であり、規制緩和や優遇策等、企業の開発・投資インセンティブを高めるためのニーズを集約し、その具体的な方策を、行政とのネットワークを持つベイ機構が直接要望していくことで、実現性も高まると考えられる。ベイ法の活用に関する課題に限定することなく、ベイエリア開発の推進に資することに関して、幅広く、なおかつ具体的な方策案をつけた要望を行うことが必要である。

要望テーマの切り口

- 1) 民間企業へのベイエリア開発投資を促すインセンティブの拡充。(税制優遇：固定資産税の減免、不動産取得税の軽減など、金融支援：低利融資制度の創設)
- 2) インフラ整備：物流拠点としての機能強化(空港・港湾・高速道路・鉄道網の整備、物流拠点へのアクセス道路など)
- 3) 構造改革特区活用による都市計画変更手続・用途区域の見直しの緩和

- 4) ベイ法の見直し((第3セクター要件の撤廃、中核的施設の種類(用途)制限の緩和など)
- 5) 民間企業の遊休地活用のためのインセンティブ策の拡大

情報受発信機能の強化

【情報発信の強化】

国・自治体への直接的な要望活動に並行して、ベイエリアの魅力と各自治体の開発の取組みを広く情報発信することは、ベイエリアへの投資促進につながるだけでなく、自治体間に競争原理を働かせ、インセンティブ策の拡大や行政対応のスピードアップなどを進める効果も期待できる。

現在、多くの自治体で企業誘致が難航しているが、広域的なベイエリアの魅力を高めるための情報共有化や連携は進んでいない。また、自治体と企業における意思決定までの時間感覚や課題認識の乖離に対し、これを近づけていくことも重要な課題である。これらの課題を解決するため、成果のあった好事例を評価・情報発信することで、他地域の開発プロジェクト推進に波及効果をもたらすことができると考えられる。

情報発信の具体例

- 1) 各自治体の整備地域及び民間企業遊休地への優遇策やインフラの整備状況等を一覧化し、ホームページやリーフレットによる配布を行う。
- 2) 開発ニーズ別の希望を満たす場所、優遇策、詳細窓口情報のまとめ
- 3) 自治体・会員企業に対し、開発の進む地域・プロジェクト事例を紹介、成功案件を評価し、成功要因を共有化する。
- 4) 物流拠点としてのPR(各地域への交通手段及び平均所要時間など)

【情報受信の強化】

情報発信機能の強化には受信機能を高めることが不可欠である。このためには、各自治体・企業とのネットワークを強め、リアルタイムで未利用地情報、適用できるインセンティブ策や計画、周辺情報を収集する仕組みの構築も必要となる。

また、ベイエリアに関心のある企業にとって、検討に必要な情報がまとめて取得できる団体が存在することは、他地域との企業誘致競争において大きな優位

性を持つ。特に、ベイエリアは外から見た際、エリアが限定的な学研都市等と異なり、地域の定義が曖昧であるため、問い合わせに対する一次対応や紹介ができる情報集約・窓口機能をベイ機構が担えることには大きな意義がある。

一次窓口としての具体例

- 1) 企業からのベイエリア開発・投資の一次相談
- 2) 各自治体のベイエリア開発推進の用地・状況説明
- 3) 投資検討企業の希望条件を満たす候補地、利用できる優遇策、担当窓口等の紹介
- 4) 会員企業への各地域・プロジェクトの進捗状況情報の発信、データ提供

既存事業の見直し（選択と集中）

行政への働きかけに加え、民間企業の開発・投資に資する具体的な支援事業についても更なる強化が期待される。限られた活動原資の中でこれら支援機能を強化するためには、既存事業を含めた事業内容の見直しにより、真に効果のある事業への集中が必要となる。

例えば、「なぎさ海道」事業は、発足以来10年にわたり「ベイエリアの魅力の発信」という目的に対して一定の成果を挙げてきた。しかし、開発の活性化事業へ特化するという方向の中、その必要性を今一度検討することも必要である。

また、これからの事業活動においても、限られた資源の中で、集客観光誘致のように他の推進団体が存在する事業についてまで実行の必要性があるのかどうかも検討が必要である。ベイ機構の目的である「ベイエリア地域への開発と投資を呼び込む」という視点から、事業を絞り込むことが重要である。

各調査・研究活動については、既存の蓄積データについては、活用可能なデータベース化を進めるとともに、今後の自主調査・研究活動については、ベイエリア開発の推進に直接的に寄与する具体的なテーマに絞り込んで実施することが必要である。

調査・研究テーマの具体例

- 1) バイエリア各地域の地理的特性やインフラ、周辺の産業集積などから分析される最適な開発用途（物流拠点、集客施設、居住、工業団地等）
- 2) 各地域のインフラ（鉄道・道路・港湾・エネルギー・上下水・公園等）の現状と、開発ニーズに応じた今後の整備のあり方
- 3) 様々なインセンティブの開発・投資に及ぼす効果の定量的分析

以 上