

工業団地立地調査事業（第24回）調査報告書

大阪湾ベイエリアの今後—大阪市中心域を中心として—



<目 次>

第 1 章 「大阪湾ベイエリア」のこれまで…2

1. エリアの範囲
2. 生いたち
3. ベイエリアの拡大と発展
 - (1) 地域の拡大・工業生産の拡大
 - (2) 公害問題—西淀川区の場合
 - (3) ベイエリアの変貌

第 2 章 「大阪湾ベイエリア」をめぐる種々の構想…7

1. 交通
 - (1) 新しい鉄軌道構想や計画
 - (2) 新しい道路構想や計画
 - (3) 港湾設備の拡充
2. 行政（国・府・県・市）などのベイエリア開発方針
 - <1>大阪府
 - (1) 「将来ビジョン大阪」（府政策企画部企画室）から
大阪 21 世紀の総合計画—大阪の再生・元気倍增プラン—（平成 12 年（2000 年））
 - (2) 『大阪府土地利用基本計画』から
 - <2>大阪市
市総合計画—大阪はじまる（2006・2015）から
 - <3>堺市 <4>尼崎市
3. 大阪府庁舎のベイエリア（咲洲）への移転

第 3 章 大阪湾ベイエリアの発展可能性…18

1. ベイエリアに対し企業が寄せる期待（2009. 1 調査）
2. 近年の「工場・倉庫・物流センターの進出先調査」から
3. 流通地域として発展の可能性
4. 職・住・遊・学など複合都市として発展する可能性
5. 新しい工業（ものづくり）地域として発展する可能性

第 4 章 大阪湾ベイエリアの今後…31

1. 物流（倉庫+物流センター）地域として発展する地区
 - (1) 大阪臨海部にある倉庫の現状
 - (2) 自動車、航空、船舶別の貨物量
 - (3) グローバルロジスティックスと日本の貿易構造
 - (4) 今後の貨物流動見通し—輸出入を中心に増加しよう
 - (5) 新しい物流不動産（倉庫）の登場と港湾、空港、大消費地に近接
2. 新しい工場地域の形成

おわりに…38

<資料>

- ・臨海部工場地の土地利用の変化
 - ①尼崎臨海部（2009⇔1975）
 - ②大阪市住之江区平林（2009⇔1978）
- ・内陸部工場地の土地利用の変化
 - ③大阪市西淀川区竹島～加島（2009⇔1978）

第 1 章 「大阪湾ベイエリア」のこれまで

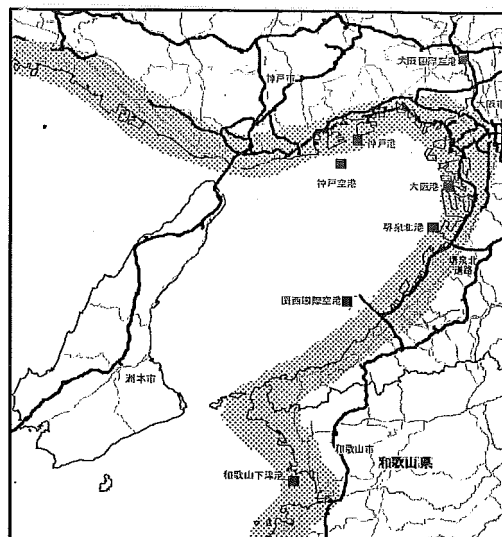
1. エリアの範囲

大阪湾とは「瀬戸内海の東端にあたる湾、西は明石海峡と淡路島、南は友ヶ島水道（紀淡海峡）で限られる」とされている（広辞苑）。

一方、「大阪湾臨海地域開発整備法」（通称「ベイ法」）では大阪湾臨海地域（「大阪湾ベイエリア」）を下表のように海に面しない宝塚市や伊丹市を含み、さらに明石市よりも西方の加古川市、また和歌山市より南の市域を含む広い範囲としている。

このように“大阪湾ベイエリア”の地理的範囲は柔軟に用いられているようである。

しかしどうしても厳密にしなければならない必要もないため、本調査でも「大阪市の臨海部」に「尼崎市と堺市臨海部」を加えた狭い範囲としたり、明石以西方面を含む範囲とするなど、時々あいまいに用いていることをことわっておきたい。



															【大阪湾臨海地域】									
府県名	都市名	町	村	名	府県名	都市名	町	村	名	府県名	都市名	町	村	名	府県名	都市名	町	村	名	府県名	都市名	町	村	名
和歌山県	和歌山市	津名町、淡路町、北淡町、東浦町			和歌山県	和歌山市	津名町、淡路町、北淡町、東浦町			和歌山県	和歌山市	津名町、淡路町、北淡町、東浦町			和歌山県	和歌山市	津名町、淡路町、北淡町、東浦町			和歌山県	和歌山市	津名町、淡路町、北淡町、東浦町		
大阪府	大阪市	美浜町、日高町、由良町			大阪府	大阪市	美浜町、日高町、由良町			大阪府	大阪市	美浜町、日高町、由良町			大阪府	大阪市	美浜町、日高町、由良町			大阪府	大阪市	美浜町、日高町、由良町		
大阪府	堺市	湯浅町、広川町			大阪府	堺市	湯浅町、広川町			大阪府	堺市	湯浅町、広川町			大阪府	堺市	湯浅町、広川町			大阪府	堺市	湯浅町、広川町		
大阪府	堺市	下津町			大阪府	堺市	下津町			大阪府	堺市	下津町			大阪府	堺市	下津町			大阪府	堺市	下津町		
大阪府	堺市	御坊市			大阪府	堺市	御坊市			大阪府	堺市	御坊市			大阪府	堺市	御坊市			大阪府	堺市	御坊市		
大阪府	堺市	有田市			大阪府	堺市	有田市			大阪府	堺市	有田市			大阪府	堺市	有田市			大阪府	堺市	有田市		
大阪府	堺市	海草郡			大阪府	堺市	海草郡			大阪府	堺市	海草郡			大阪府	堺市	海草郡			大阪府	堺市	海草郡		
大阪府	堺市	有田郡			大阪府	堺市	有田郡			大阪府	堺市	有田郡			大阪府	堺市	有田郡			大阪府	堺市	有田郡		
大阪府	堺市	日高郡			大阪府	堺市	日高郡			大阪府	堺市	日高郡			大阪府	堺市	日高郡			大阪府	堺市	日高郡		

2. 生いたち

瀬戸内海の最奥部に位置する“大阪湾ベイエリア”の海岸線は主に江戸時代以降干拓や埋め立てなどの土地造成によって変化することになる。明治・大正時代に神戸・大阪などでは主として築港に伴う大規模な埋め立てにより近代的な港湾整備と人工海岸が出現する。

ベイエリアの中心となる大阪市域の臨海地区（西淀川・此花・港・大正・住之江の各区）、や堺、尼崎の臨海部は今日工場や住宅、倉庫などが集積した地域となっているが、生いたちを見ると次のようなもので、宅地となったのは 18 世紀中半、およそ 150 年位前と比較的新しい。

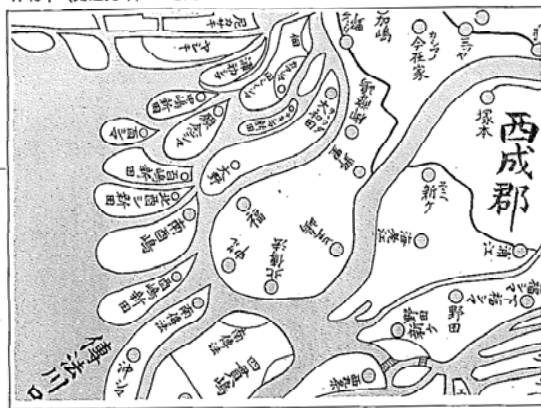
①河川部での新田開発によるもの

大阪市域の西淀川区、此花区に代表的に見られる。大阪の地は昔「難波八十島」といわれたように、多くの島々から成りたっていた、この多数の島の間をぬって淀川が幾本にも分かれ海に注ぎ、この河が長い期間にわたって運んできた土砂が堆積して所々に三角州が生まれた。

- ②時が経つにつれて、三角州は原野状湿地となり、拡大していった。西淀川の御幣島、出来島、姫島、中島などや此花区の四貫島、西島など今も残る地名はこの名残りである。湿地を埋め立て、取排水施設を備える新田開発や開墾（造成）は江戸時代に入って技術が改良されたがそれとともに大きく進み、河口部に広がっていた砂浜地や湿地は農耕地へと変わった（図参照）。

むかしの西淀川区の地形

1748年（寛延元年）の地図



1885年（明治18年）の地図



大阪で新田開発は主に河口部で行われたが、

ア．農民が自己の耕作地の地つづきの土地を開発したケース

イ．「村請新田」といわれる、村が共同で開発したケース

ウ．「見立新田」といわれる、支配者（代官）の命令により開発されたケース

エ．「請負新田」といわれる、商人（資本家）による新田開発のケース

があった。

特に開発者が商人（資本家）の場合は大規模で開発効果が大きく、「請負新田」として一定の賦課金を支払った後は造成土地（新田）の私有が認められた。この一例として大阪府大東市の鴻池新田がある。

③水面の埋め立てによるもの

明治末期以降は臨海部の海面（公有水面）を埋立することで新しい土地（宅地）を創る方法が登場する。開発者は国や府県市が主であるが、民間企業にも許された。

大阪市では明治期末に築港地区（港区）が生まれ、その後、梅町、常吉（以上、此花区）や鶴町・船町（以上、大正区）などが埋立て造成された。

最も大規模な大阪南港は、埋め立て工事の着手は戦前の昭和8年のことである。第2次大戦によって工事が中断されたという事情があったにしても、およそ80年も昔であるのには驚く。

南港の南側、大和川から南方一体の堺臨海工業地域（第2区～第7区、計約1,000万㎡、300万坪）は昭和32年（1957）に大阪府によって埋立て工事が始まった。さらにその南側の泉北（1区～4区）の約750万㎡（220万坪）とあわせると実に500万坪の土地（宅地）が生まれたことになる。造成工事は長く続くが、昭和40年代（1960年代）には逐次完了し、進出した工場の操業が始まった。ちなみにシャープの液晶TVパネル工場が建設される土地（堺市築港八幡町、27万㎡）は堺第2区の埋立地で新日本製鉄（当時は八幡製鉄株）の所有地の一部である。

尼崎の臨海部は国道43号以南の地域約1,000ha、尼崎市面積の20%を占めている。東は中島川を介し、大阪市西淀川区（中島地区）に接し、西は武庫川を介し、西宮市（鳴尾地区）に接している。

明治24年（1891）に尼崎紡績（現ユニチカ）が開業したのが尼崎の工業化の始まりとなった。明治38年（1905）の阪神神戸線の開通時には城下町の南側に重化学工業（軍需産業）の工場が進出した。1930年代には戦時経済力の強化をにらみ、臨海部の埋立てが行われ、鉄鋼・

電力などの基礎材型業種の大規模工場が進出し、ほぼ今日の大工場地区が出来上がった。

海面の埋め立てはその後、昭和期になっても継続され、フェニックス計画として産廃物埋立て事業が進んでいる。

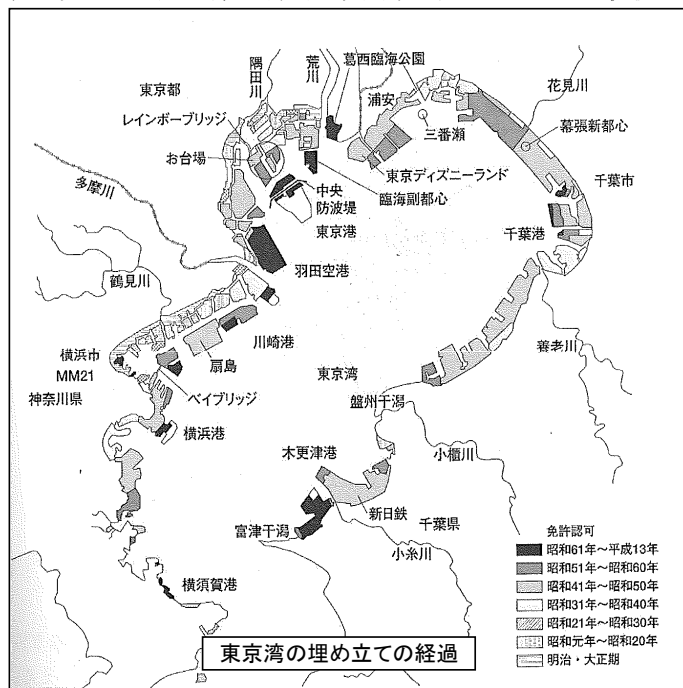
3. ベイエリアの拡大と発展

(1) 地域の拡大・工業生産の拡大

昭和の時代に入ると、西宮浜や尼崎臨海、前述の大阪市や堺に工業団地として大規模な埋め立てが行われることとなる。室戸台風など自然災害、また第2次大戦の戦災による被害を受けながらも工場地区として発展した。昭和30～40年代の高度成長期には広く兵庫の播磨（姫路）、堺泉北（大阪府堺市、高石市）で重化学コンビナート基地となる工業用地の埋立てがあった。

昭和30年（1955）から昭和50年（1975）までの20年間に”大阪湾バイエリア“全体では5,700万㎡（1,700坪）の埋立がおこなわれた。この面積は大阪市域の1/4の広さで、豊中市と池田市を併せた2市分の広さとなる。近代的な港湾の整備、土地区画整理事業の施行、臨海部の地盤嵩上げなどが行われた。戦後の日本経済の復興は工業生産の拡大として、バイエリアの工業（重厚長大産業）の成長を核として展開されていったといっているが、同時に深刻な公害問題に直面することとなった。

（参考までに同時期の東京湾臨海地区の埋め立て状況について図を示しておきたい）



(2) 公害問題—西淀川区の場合

西淀川区を例にとって見る。大正14年（1925）4月に西淀川区が誕生しているが、明治期、大正期を通じて水運・鉄道・道路・橋梁などの区内の整備が進んでいた。これに伴い、紡績、機械、金属、鉄鋼、化学といった近代工業が集中し、本区は一大工業地区を形成し、昭和初期にかけて、西淀川の工業は黄金時代を迎えることとなった。

戦争（第2次大戦）による衰退の後、戦後の復興とその後の高度成長を迎えたが、工場の集積は大気汚染や工場排水による河川汚濁など重大な公害問題を招くことになった。大野川や中島大水道は水質汚濁が著しく、産業道路沿いや工場地区では大気汚染がひどかった、このため、住民からの

公害訴訟が相次ぎ、「西淀川公害訴訟」として重大な問題となるに至った。

昭和 40 年代後半はこの公害対策問題に終始したといつてよい。大都市圏内の工場等制限法、公害規制諸法の施行、公害工場の集団化や地方移転などが進み、問題を含みながらも工場公害問題は次第に沈静化、解決への途を進むこととなった。

水質汚濁がひどかった大野川や中島水道は環境対策として緑陰道路化の工事が行われ、今日では緑あふれる公園状の道路となった。

(3) バイエリアの変貌

“大阪湾バイエリア”の新しい埋立地では、水際部分はコンテナターミナルなど港湾（物流）施設用地、背後は工場用地や倉庫用地、さらに奥部の水際部分に公共下水処理施設が配置されていることが多く、工場用地のみという埋立地はないと思われる。しかし、バイエリアの大半は工場系の土地である。

1970 年以降、鉄鋼、化学など従来からのいわゆる重厚長大産業は産業構造の転換に加えて工場公害規制など工場立地規制による地方への移転もあって、次第に事業所の縮小や生産縮小の途をたどることとなった。この結果、バイエリア、臨海部には工場跡地（廃業地）や未操業地（空地）が目立つようになった。

平成 5 年（1993）の調査によれば、“大阪湾バイエリア”では全体でおよそ 1,200 h a（360 万坪）もの遊休地や低利用地が見られたという。その後、遊休地などは次第に減少しつつあるが、土地利用変化の特徴的な傾向は

- ①脱工場が進み、店舗やサービス事業所化、
 - ②プロロジスなどの大規模物流施設化、さらに
 - ③南港地区のような住宅を含む複合利用化
- である。いずれも工業地区から変貌し、変貌後は
- (a)営業所店舗地区へと向かう地区
 - (b)配送センターや倉庫地区へと向かう地区。また鉄道や地下鉄駅に近い交通条件に恵まれる地区などではこれらに加えて
 - (c)住宅や学校なども加わる複合利用地区へと向かう地区
- とに分かれた。従来の経緯や交通条件の良否、土地利用規制（都市計画の用途地域など）遊休地の状況や地価の状況など立地条件に応じて変化することになる。もちろん、尼崎の臨海地区のように大工場地域として従来とあまり変化のない地域もある。

そこで近年 30 年間についてバイエリア地区での土地利用変貌事例を

④大阪市住之江区平林地区

⑤尼崎市臨海部から大阪市西淀川区中島地区

の 2 つの地域についても眺めたものを末尾に掲げた。

住之江区平林地区では平成 22 年以降、パナソニック系の大工場（リチウム電池製造）が旧関電発電所跡地（15 h a）に進出し、いわば工業地の再編が予想される地域である。

平林地区は大正区に港湾（内港）を築造するため大正区内に多かった木材関連企業を大阪市当局が当地に集団移転させた地区である。

昭和 40 年代には西方の埋立地（南港地区）方面と結ぶ新交通（ニュートラム線）が建設され、近くに「平林駅」ができ、通勤便は向上し駅周辺は住宅化が進んだ。

都市計画の用途地域は住宅や小売店舗、飲食店の建築等が禁止されている工業専用地域で、30 年以前と変わっていない。今日では木材関連の事業所は激減し、広い貯木場は殆ど利用されていない。倉庫や営業所がふえ、地区内にあった広大な遊休地（発電所跡地約 15 h a）に大規模先端工場等が進出することとなり、今後周辺に関連事業所や関連工場の進出が予測されている。

一方、尼崎市臨海部を眺める。地区内の土地は中規模以上で、5 h a を超える工場地が過半を占める。鉄道（阪神電鉄）駅からは 2 ～ 4 k m と離れ、バス便も含めて不便である。道路条件は一般

道路（国道 43 号他）、高速道路の便とも良好である。ただし、尼崎臨海地区の高速道路（阪神高速道路 5 号湾岸線）の開通（「尼崎末広ランプ」「東海岸ランプ」）は比較的新しい。平成 6 年（1994）に中島（大阪市西淀川区）～六甲アイランド北（神戸市）間が開通し、それ以降尼崎臨海部は高速道利用で神戸方面と大阪市内、また関西空港方面とが結ばれることとなった。

都市計画（用途規制）は工業専用地域のままで、住宅・飲食店・小売店舗・スポーツ施設・ホテルなどの建築は禁止されている。尼崎臨海部でのこの期間の土地利用の特徴に関しては、工場地として大きな変化はなかったが大工場から中小工場地への再編が進んだことであろう。しかし、詳細に見れば

1. 遊休地が減り
2. 工場も減少し、それに代わって物流施設や倉庫が増加した
3. 産業廃棄物による埋立て工事（フェニックス計画）が今日も地区東部で進み、現状は広大な空地で将来の貴重な土地資源となるであろう。地区内の緑地は増えており、県・市の施策により今後も増加する見込みである。
4. 古くからあった関西電力発電所跡地（8 h a）は大規模な先端工場（プラズマディスプレイ製造）が進出し、その近くには関連企業が進出した。
5. 地区北部、国道 43 号近くに見られる住宅地区はこの間拡大することはなかった。居住人口は年々減少を辿っている。

次に、大阪市内の内陸部の工場地域では近年（30 年間）にどのような変化があったかを加島・竹島地区（淀川区）を例として眺めた。この地区は田辺製薬大阪工場を中心とした工場地域で地域の西端を流れる神崎川を界し、尼崎市と接している。

末尾図は、この地区の各時期の土地利用図である。大きな変化はない。中央部にあった工場が同社の本社事務所に用途換えがあったくらいで、臨海部で見られたような物流施設（倉庫・配送センター）も増加してはいない。また店舗や住宅も増加していない。一般に大阪市内の工場地域では近年、マンションや建売住宅が進出し住工混在地区が増えているが、加島地区ではマンションも建売住宅の増加も目立たず概ねこの 30 年間には大きな変化はなかったといえる。

「遊休地の減少」「工場地から倉庫など物流施設地へ」「営業所やサービス地域へ」と変貌しているベイエリア（臨海部）での変貌ぶり（新陳代謝）とは対照的とさえいえる。

第2章 「大阪湾ベイエリア」をめぐる種々の構想

大阪湾ベイエリアは姫路市、神戸市～阪神間諸都市～大阪市～堺市～泉南（関空）～和歌山市に至る関西の重要な都市軸を形成している。一般に内陸部から臨海部に向けては、

- ①住宅・商業の複合市街地
- ②住宅・工業・流通の混在地区、さらに
- ③流通・工業地区
- ④港湾地区

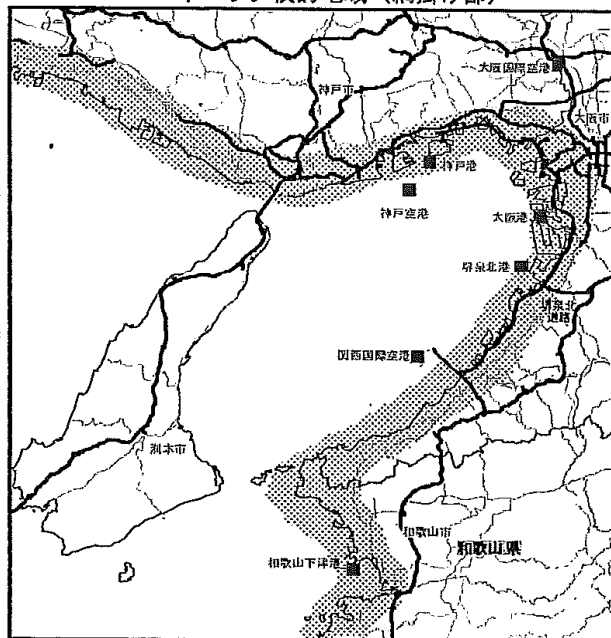
へと土地利用が変化するが、③の臨海ゾーンはかつての鉄鋼・化学などの重厚長大企業が衰退し、加工産業、また、運輸・物流企業が進出するなど様相が変わりつつある。また、大阪市内では此花区西部の臨海地区で従来の大工場地域に一大娯楽施設（U S J）やホテルを中心とする都市リゾート地区が出現した。住之江区南港地区ではコスモスクエアなどの業務商業地区が登場し、関西空港至近のりんくうタウン（泉佐野市）では商業中心ではあるが、物流や大学（府立大学）を含む、複合機能都市づくりが進んでいる。

また、阪神間では以前から住宅系の西宮マリーナパークシティや南芦屋浜で親水性のある住宅地（まちづくり）が行われているなど、埋立地を中心に複合利用、脱工場地の流れが進んでいる。

（ベイエリア地域）

・大阪府、兵庫県、和歌山県の臨海部（概ね国道43号・2号以南、国道26号以西の臨海部）

ベイエリア検討地域（網掛け部）



【ベイエリア地域の構成市町村】

大阪府：

大阪市、堺市、高石市、泉大津市、
岸和田市、貝塚市、泉佐野市、田
尻町、泉南市、阪南市、岬町

兵庫県：

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、
明石市、播磨町、加古川市、高砂
市、姫路市

和歌山県：和歌山市、海南市

1. 交通

(1) 新しい鉄軌道構想や計画

鉄軌道は通勤、通学の便はもとより、広域的な物質・貨物輸送の便否にも関係し、産業立地など地域の土地利用に大きな影響を及ぼす。この観点からベイエリアに関係する今後の鉄軌道建設構想や実現可能性などを見ておきたい。

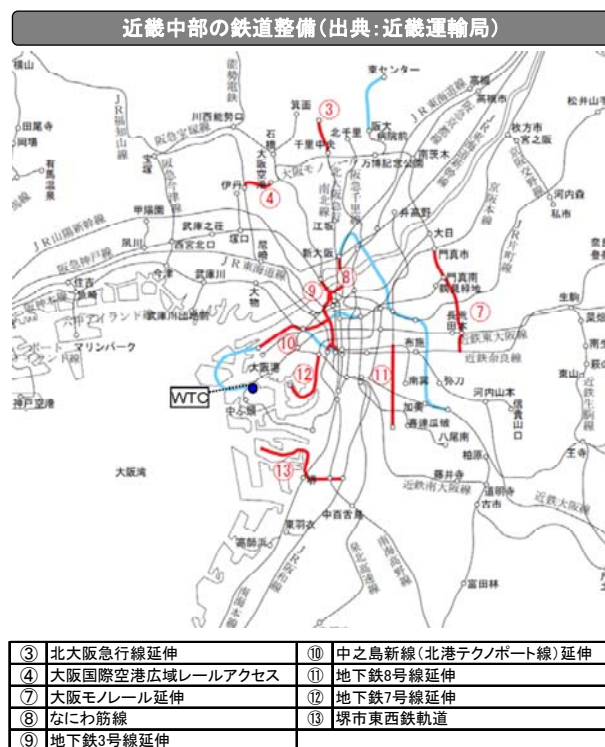
近畿における鉄道等の建設計画を審議し、必要経路を答申する「近畿地方交通審議会」の答申（平成16年10月「第8号答申」）は下図のようである。

この内、ベイエリアに最も関係が深いのは、⑩中之島新線（北港テクノポート線）の延伸である。次に⑬堺臨海部と堺の中心部を結ぶ東西鉄軌道、さらに⑫の地下鉄7号線の大正区臨海部（鶴町）への延伸および⑨地下鉄3号線（四ツ橋線）の阪急十三駅までの延伸である。⑨地下鉄四ツ橋線の十三駅までの延伸はベイエリアが阪神間の山手地区や京都方面へと広く結ばれる点で注目される。

しかし、答申は中長期目標を掲げたものでしかなく、建設のための費用や手順を踏まえたものではない。バイエリアの今後に最も影響の大きい⑩の「北港テクノポート線」は大阪港～咲洲～夢洲～舞洲～新桜島、さらに中之島線の延長部を經由して西九条から大阪市の中心部をつなごうとするものであるが、2008 年大阪オリンピック開催計画の頓挫以降、事業化が見送られており、建設費用、事業採算の両面から非常に厳しい。

J R新大阪駅とJ R難波駅とを結ぶ⑧のなにお筋線は関西空港へのアクセスの改善を目的とした応援鉄道線である。この建設には大阪府、大阪市などは多額の費用負担が必要であり、現行の事業制度では財政上不可能と考えられる。建設されてもバイエリアへのプラス影響はわずかなものであろう。

バイエリアの今後に影響が大きい⑩の北港テクノポート線が実現困難であるとすれば、⑫の堺中心部～堺港を結ぶ東西鉄軌道（L R T）も建設も首長（市長）交代以降不透明なものとなっている。しかし、堺浜にできるシャープなど新しい工場群への通勤便の確保といった点から、いずれ鉄道などの大量交通機関が必要となり、堺の東西鉄軌道は実現するであろう。



(2) 新しい道路構想や計画

①高速道路など広域交通ネットワーク

広域道路（高速道路、幹線国道）は生産や物流などの産業基盤である。後に掲げる『大阪湾ベイエリアに対する企業アンケート』の項でも指摘するが、企業からの現状に対する苦情の多くは「広域道路網の欠陥（ミッシングリンク）」やそれらに伴う道路渋滞だ。

近い将来大阪圏の広域道路網はどのように改善されるのかを見てみよう。

◎『都市構想（案）（平成 21 年 2 月、大阪府・大阪市）』から

大阪府・大阪府が考える広域道路構想は前出の図のようである。要点は国土交通軸（東京－大阪－九州）つまり、名神高速及び新名神高速道と関西空港－港湾・大阪臨海部を連絡する広域・道路ネットワークの整備である。京都－奈良－和歌山を結ぶ京奈和自動車道、つまり関西大環状道路、その内側に大阪都市再生道路があるが、各々名神高速道路など東西の国土軸とを結ぶというものである。具体的に見てみよう。

《大阪都市再生道路》

ア．阪神高速 淀川左岸線 ＝ 工事中であり近年中に実現する（後掲図参照）

「高速湾岸線と高速神戸線がうまくつながっていない」という現状を解決する連絡道路で大阪都市再生道路の一部。高速道路湾岸線（北港 J C T）から海老江ランプは現在工事中で、完成は平成 24 年の予定と実現は真近く、両高速の連絡問題は解決されることになる。尚、海老江－豊崎 I.C. 間は平成 32 年（2020 年）完成とされている。

イ．同 淀川左岸線の延伸（豊崎 I.C.～門真、10 k m） ＝ 未定

淀川左岸線の延伸は門真 I.C.で第 2 京阪道路や近畿自動車道を結ぶ計画である。巨額の工事費負担が問題で、近い将来の建設着工は難しい。

ウ．阪神高速大和川線（西名阪 三宅 J C T 松原－堺三宝） ＝ 現在工事中

大阪湾ベイエリア（堺方面）が西名阪道路等経由で三重、名古屋方面、また近畿自動車道経由で東大阪方面から名神高速道路へ、阪和自動車道経由で南大阪方面へと全て高速道により結ばれることになる。

《関西大環状道路》 工事中 （逐次開通、全体の開通は未定）

大阪市内を経由せず京都－奈良－和歌山を結ぶ京奈和自動車道（延長 120 k m）である。既に京都府、奈良県でかなりの区間が開通している。この道路が全通すれば京都－奈良は 80 分（現在）から 35 分に、奈良－和歌山は現在の 3 時間が 1 時間へと大幅に短縮される。

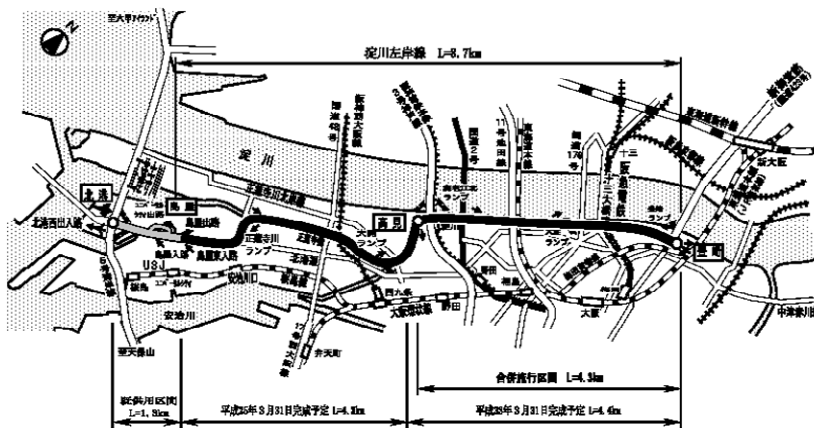
《第 2 名神高速道路》 工事中 （逐次開通）

第 2 名神高速道路（名古屋－神戸 170 k m）は現在事業中で、既に滋賀県の一部区間は開通している。京都府八幡市－大阪府高槻市間の区域では路線が未定であるなど不確定である。区分ごとに逐次開通が予想されるが、全通時期は不詳。

《第 2 京阪道路》 平成 22 年 3 月開通

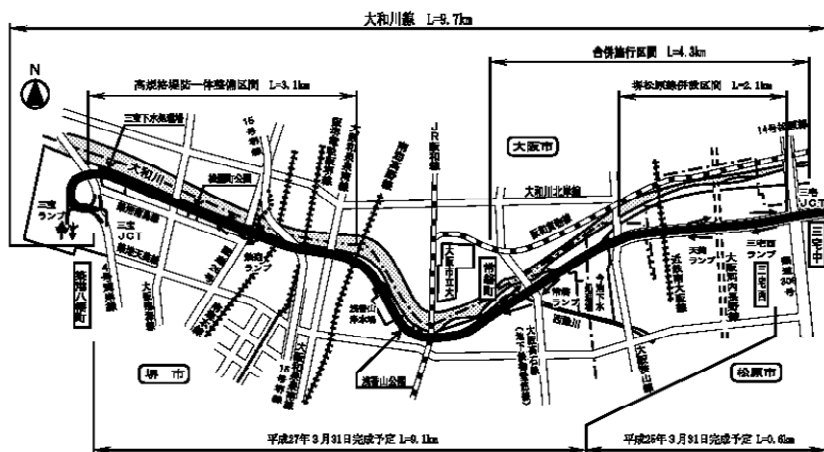
平成 22 年 3 月、京都市（南部）－大阪門真 I.C.間が開通する。現在の名神高速道、国道 1 号などの慢性的な渋滞解消にも役立つことになる。

○淀川左岸線 ※ ランプ名は仮称



路線名	区間	延長	完成予定
高速道路淀川左岸線 【淀川左岸線】	島屋～海老江JCT	4.3km	平成24年度末
	海老江JCT～豊崎	4.4km	平成32年度末

○大和川線 ※ JCT名及びランプ名は仮称



路線名	区間	延長	完成予定
高速大和川線 【大和川線】	三宝JCT～三宅西	9.1km	平成26年度末
	三宅西～三宅JCT	0.6km	平成24年度末

②その他

ア. 夢咲トンネル = 平成 21 年 8 月開通

平成 21 年に咲洲（コスモスクエア方面）と夢洲を結ぶトンネルが開通した。さらに咲洲トンネル（港区築港～咲洲間）の通行料金の値下げ効果もあり、域内外の交通量の増加が期待できる。

イ. 阪神高速道路 信濃橋渡り線 = 平成 26 年実現

阪神高速大阪港線（東行き）と同環状線（北行き）車線をつなぐ連絡道路の新設。平成 26 年の完成見込み、渋滞の緩和や、約 6 k m の走行距離短縮が期待できる。

（３）港湾設備の拡充

「夢洲コンテナ埠頭」の稼動開始　＝　平成 21 年 10 月から開始

水深－16mと最大級のコンテナ船が接岸できる新埠頭が供用開始された。これによりフェリー待ちなどによる南港地区の大型車両の混雑や渋滞は改善されている。また、ATC 西側の旧コンテナ埠頭の岸壁は国際フェリーターミナルとなり、ATC 界限の人の往来や賑わいも期待できるようになった。

2. 行政（国・府・県・市）などのベイエリア開発方針

”大阪湾ベイエリア“に対する行政の開発また再開発の方針や企業等の誘致については、国（政府）の方針、自治体首長の交代などによって変わることがあるものの、現時点で策定、公表されている構想や諸計画からその方向を見ておきたい。

<1>大阪府

（１）「将来ビジョン大阪」（府政策企画部企画室）から

◇大阪ベイエリア等に最先端の工場などが立地してきました



大阪 21 世紀の総合計画—大阪の再生・元氣
倍増プラン—（平成
12 年（2000 年）

ベイエリアの再生

現状と課題

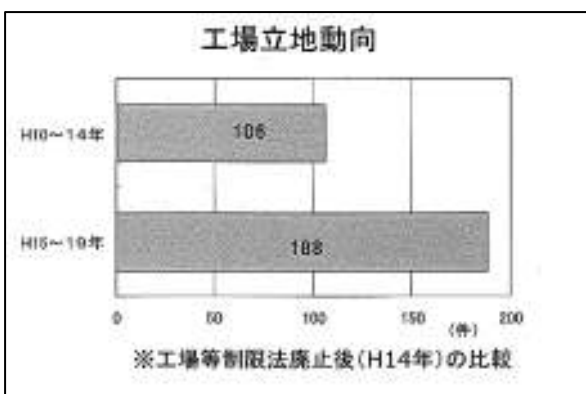
①産業構造の変化に伴う低・未利用地の発生

”大阪湾ベイエリア“は古来、わが国における異文化との交流拠点であるとともに、戦後は臨海工業地帯を中心に大阪のみならず関西の工業生産、物流等に重要な役割を果たしてきましたが、近年の産業構造の変化などに工場の遊休地化などにより、低・未利用地が発生するなど、その再生が緊急の課題となっています。

また人々が水辺に自由に安心して行き来でき、その魅力をたのしむことができる環境づくりが求められています。

②自然環境に恵まれた地域性とレクリエーションニーズの高まり

長い海岸線と山地を擁する恵まれた自然環境の保全を図るとともに、海岸線に沿った地域における水辺を活かした自然と人間とのふれあい空間の形成など、快適な環境を生み出す取り組みが求められています。



③関西国際空港のインパクトの活用

わが国初の本格的 24 時間空港である関西国際空港が開港し、わが国を代表する国際ハブ空港を目指して全体構想の 2 期事業を推進しています。この関西国際空港のインパクトを活用し、自然とくらしと産業が調和したまちづくりをすすめることが求められています。

取り組みの基本方針

大阪湾ベイエリアの整備をすすめ、世界都市にふさわしい機能と良好な居住環境の整備を図ります

大阪湾を環状にとりまくかたちで高次の都市機能、湾岸機能、産業機能、居住機能、リゾート・レクリエーション機能などの整備をすすめます。

取り組みの方向

①世界都市にふさわしい機能の集積

特色ある高次の都市機能・港湾機能をもつ施設とリゾート・レクリエーション施設を、大阪湾を環状にとりまくかたちで整備し、これらの有機的な連携を図ります。特に、湾岸部では、世界的な水準の国際業務機能、国際交流・交易機能、スポーツ・レクリエーション機能などの集積をすすめます。

また、内外の主要拠点との有機的、効率的な連携を確保するため、交通機能および情報通信機能の強化を図ります。

②新しい産業機能と快適な居住機能の充実

湾岸部を中心に集積する重厚長大型の産業機能、地場産業などについて、その高度化を図るとともに、新産業の導入を促進します。産業機能の再整備、新規開発にあたっては、快適な就業環境を提供するとともに、地域に開かれ、社会に貢献する新しい産業機能の整備を促進します。

また、居住機能の整備もすすめ、地域住民が豊かさを実感できるような多彩なサービスを提供する生活支援施設などの集積を図ります。

③親水・レクリエーション機能の充実

ウォーターフロントの特性を活かした広域的な集客が可能な親水・レクリエーション機能を導入するなど、アメニティ豊かな親水空間づくりをすすめます。また、大阪湾全体をめぐる広域的な構想である「なぎさ海道」の推進を図ります。

(2)『大阪府土地利用基本計画』から

○大阪湾ベイエリアについては、北部は先導的都市空間の再生により、港湾等海辺の特性を活かした交流、物流、生産、商業・業務、居住、文化、スポーツ、レクリエーションなど特色ある空間作りを、南部は、水と緑の保全と活用を基本とした大都市近郊のリゾート施設設備や、海浜環境の改善による豊かな親水空間の形成などをそれぞれ推進する。

○大阪市地域（大阪の臨海エリア）

臨海部は、関西空港ともつながる広域的な湾岸軸上に位置しており、職・住・遊・学の機能を備えたベイエリアの新しい都心の形成をめざし、高次の都市機能の集積を図るとともに、水際を利用したスポーツ、レクリエーション施設の整備など多面的な土地利用を促進する。

○泉州地域（堺市以南の臨海エリア）

臨海部は関西国際空港とそれに関連した交通網や湾岸等の整備・廃棄物の広域処理場等の整備や、交通結節性を十分に活かして、職・住・遊・学を考慮するとともに、先端技術産業、研究開発機能の立地誘導により、大阪湾ベイエリアの新たな先導的都市空間としての再生を図る。このため、都市型・高付加価値型産業等の適正な配置を進め、国際交流、物流、生産、居住など多彩な機能をもつ施設の整備を図る。また、空港機能の高度化を支える都市核の形成をめざし、引き続き人・物・情報の交流拠点と都市環境づくりを進める。南部の湾岸線においては、残された自然海岸を保全するとともに、府民の海とのふれあいの場としてすぐれた水辺環境の創造をめざし、公園・レクリエーション施設の配置、漁港周辺の遊歩道設備などにより、保全と活用を図る。

<2>大阪市

市総合計画—大阪はじまる（2006-2015）から

2 土地利用の方針

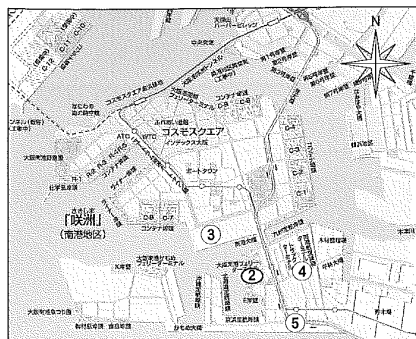
<臨海機能整備エリアの土地利用>

—市域の西部に広がる在来臨海部とその沖合いに位置する咲州、舞洲、夢州の新臨海部からなる臨海部—

①港湾、物流機能の強化

- ・大阪港は神戸港と連携し、「阪神港」としてスーパー中枢港湾に指定された（2000年・平成16年）
- ・（※）最新鋭大型物流倉庫の進出

大阪港概略図

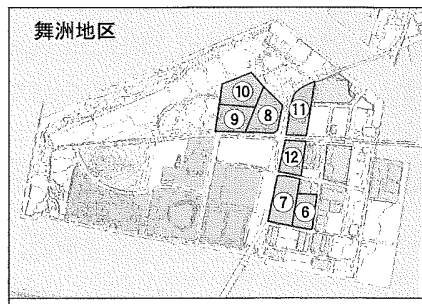


《南港》

- プロロジスパーク大阪②
プロロジスとして関西地区では初めてとなるマルチテナント型（複数テナント向け）大型物流施設である、西日本最大の物流施設です
敷地面積: 約46,000㎡
取扱品: マルチテナント
- J-REPROロジステーション大阪南港③
敷地面積: 約36,000㎡
取扱品: 事務用品など
- 住友倉庫西日本配送センター④
敷地面積: 約34,000㎡
取扱品: スポーツ用品など
- グリーンキューブ⑤
敷地面積: 約19,000㎡
取扱品: 通信販売商品など

（※）

舞洲地区



《舞洲》

- 鴻池運輸
大阪北港食品流通センター⑥
敷地面積: 約20,000㎡
取扱品: 冷凍・冷蔵食品
- プロロジスパーク大阪Ⅱ⑦
敷地面積: 約33,000㎡
取扱品: マルチテナント
- プロロジスパーク舞洲Ⅰ⑧
敷地面積: 約26,000㎡
取扱品: 事務用品など
- プロロジスパーク舞洲Ⅱ⑨
敷地面積: 約25,000㎡
取扱品: 医療品
- プロロジスパーク舞洲Ⅲ⑩
敷地面積: 約26,000㎡
取扱品: マルチテナント
- プロロジスパーク大阪Ⅲ⑪
敷地面積: 約30,000㎡
完成予定H21年
- プロロジスパーク舞洲Ⅳ⑫
敷地面積: 約20,000㎡
完成予定未定

②生産の場、新たな産業創造の場としての機能の強化

③居住の場とし魅力の向上

④交流、集客・観光の場としての魅力の向上

—在来臨海部において、必要に応じて土地利用の転換を行いながら商業機能の導入を図るなど、新しいにぎわい空間の創出を図ります—

⑤新臨海部における都市開発

—咲州コスモスクエア地区、舞洲地区では居住を含む複合市街地の形成—

<3>堺市

大阪市地域に次いで大阪湾ベイエリアの中心を形成している堺市のベイエリアについてはどうか。堺市は 2006（平成 18）年に日本で 15 番目の大都市（政令指定都市）となったが、2009（平成 21）年の首長交代以降、開発政策の方向はやや不透明である。例えば市内を東西に結ぶ東西鉄軌道（L R T）の建設計画は頓挫し、このため臨海部（進出するシャープ他の工場群）への大量公共交通条件が不確定となっている。2010 年度以降の計画は今日検討中とのことであるが、2009 年までのベイエリア開発計画の方針は次のようである。

『自由都市・堺ルネサンス計画』（2006 年策定）

臨海新都心

堺第 2 区未利用地（注：シャープ工場進出地区）及びその周辺地区を臨海新都心として環境と調和する良好な都市環境を創出すると共に国際的な交流機能や高次の都市機能の集積、親水、レクリエーション機能、居住機能なども整備を図る。

注 本計画はシャープ工場進出決定以前のもので進出以降の修正はされていない。



<4>尼崎市

大阪市（西淀川区）に 2 つの河川（中島川、神崎川）をはさんで西に隣接する尼崎市には、国道 43 号線以南に広大な臨海エリア（約 1,100 h a）が広がっている。北の一部に住宅地区があるのだが、大部分は工業専用地域で、神戸製鋼や住友系の大工場、またクボタなどの工場が並ぶ地域となっている。地区南部に阪神高速道路（湾岸線）が走り、2 ヶ所の出入り口をもつ。

都市計画（用途地域による土地利用制限）の点、立地的に湾岸道路によって広域交通に恵まれていること、従来の工場地から近年物流施設が増加してきていることなど、大阪市の臨海部（例；西淀川、中島地区）とよく似ているといえよう。

尼崎市のベイエリア開発方針（尼崎市第 2 次基本計画）は次のようなものとなっている。

〔土地利用形態別の方針〕

- ・ 工業地

臨海地域の工業地については、既存企業の操業環境を確保するとともに、臨海西部地域においては、水際線を活用した多様な土地利用の実現に向け、社会経済情勢を踏まえながら取組を進めます。また、臨海東部地域においては、工業の高度化、高付加価値化に向け、工業地としての活用を促進します。

〔活気が生まれる都市機能の再構築方針〕

- ・ 臨海地域の整備

<施策の展開方向>

①臨海西部地域は、既存工業との共存を図りながら、長期的、段階的に、水や緑豊かな空間を確保しつつ、多様な機能が複合する都市的土地利用への転換の誘導に努めます。

②臨海西部拠点開発事業（県・市共同事業）*を進めるため、土地区画整理事業や関連する道路などの整備を進めます。

*臨海西部拠点開発事業（県・市共同事業）

対象地域は扇町地区の工業跡地を中心とする地域（約 55 ha）。基本目標をベイエリアの新しい都市核の形成、先導プロジェクトにふさわしい機能の導入、安全性の高い防災モデル都市づくりとし、住居、産業、流通、レクリエーション、商業、交流、交易など、多様な機能の導入をめざしている。

現在、この事業の基盤を整備するため、土地区画整理事業や県道等の道路整備を進めている。

③東海岸町地先埋立地については、社会経済情勢の変化を踏まえた活用策を検討し、その有効活用とともに緑地などアメニティ空間の整備を促進します。

④臨海地域の交通基盤の整備については、将来的な土地利用を考慮し、段階的に進めます。

⑤尼崎港の閘門、運河等の海辺空間のアメニティ向上を図るため、リフレッシュポートあまがさき事業（県事業）*を促進します。

*リフレッシュポートあまがさき事業（県事業）

南部臨海地域をこの地域がもつ特性である「運河水路地域」を活用し、それが本来もつ防災、水運という機能に加えて、快適な歩行者空間、来訪者を引きつける施設などの整備によって、市民が身近に感じるまち、快適なまちへと再整備を図る事業。

3.大阪府庁舎のベイエリア（咲洲）への移転

大阪府は2012（平成24）年度から庁舎をWTCビル（咲洲）へ移転すると発表した。この移転問題については議会の同意がなかなか得られず決定が長引いていたがWTCビルの買取予算が承認され、2010（平成22）年にWTCビルは大阪市から大阪府へ譲渡された。

今後所定の建物補修工事等を行った後、2012（平成24）年度から府庁舎として機能することとが予定されている。かつて臨海部の開発促進のため大阪市庁舎のWTCビル移転の話が関西経済界で話題となったことがあったが、府庁舎の移転は意外な感がある。この庁舎移転による経済的効果や影響を明確にした調査例は今のところない。しかし、府職員だけでも3,000人～4,000人の通勤流入があり、来庁する府民や関連部局や関係者などの交通需要も大きい。

（大阪府作成の資料から）

■府庁舎を咲洲地区に移転させるねらい

- 初代府庁舎は、明治7年、西欧の文物・制度の移入や、大阪が将来西側に向かって発展することを意図して、東横堀から川口居留地に隣接する江之子島に移転。大阪の発展を念頭に、歴史の節目で移転。
- 府庁舎が同地区に移転した場合には、
 - ①広域行政を担っていく関西のシンボルとなるとともに、府市庁舎の近接により府市連携のシンボルとなり、広域的機能が強化されること。
 - ②府庁の国際交流機能等が加わることにより、今後の関西の持続的な発展に資するアジアと連携した広域産業政策などの世界に開かれた窓口機能が強化されること。
 - ③咲洲・夢洲地区の都市開発の起爆剤となり、併せて、府庁舎跡地の活用を含めた大阪城周辺地区の整備の契機となるなど都市機能更新を促進すること。
 - ④咲洲・夢洲地区の活性化とともに、大阪城周辺地区のまちづくりを進めることで、大阪の東西軸の強化につながること。
- 府庁舎を大手前地区から咲洲地区に移転することによって、閉塞感に覆われた大阪・関西の窮状を打破することにつなげる。

第3章 「大阪湾ベイエリア」の発展可能性 —大阪市域を中心として—

1. ベイエリアに対し企業が寄せる期待（2009. 1 調査）

国土交通省（近畿地方整備局）が2008年12月から2009年1月にかけて行った調査＜“大阪湾ベイエリア活性化”に関するアンケート調査＞からベイエリアに対する企業の期待度を見てみたい。調査対象企業は近畿圏内の荷主企業3,000社、物流企業306社である。

① ベイエリアの魅力（高順位回答順に記載。以下同じ）

★生産拠点（工場地）として魅力は？

「労働力が確保しやすい」「周辺からの制約が少ない」「関連企業に近い」

★物流拠点（配送センター・倉庫）として魅力は？

「高速道路が利用できる」「市場へ近い」「輸出入に便利である」

★その他の評価要素としては？

「従業員の通勤の便」「地価が安い」「用地面積が確保できる」「電力、下水、工業用水等都市基盤が整備されている」「本社へ近い」の順となる。「自治体の助成・協力が期待できる」という意見は僅かである。

② ベイエリアで操業への関心度

★荷主企業

回答企業の12.9%（62社）が「関心がある」と回答し、そのうち約半数の27社が「ベイエリア内で事業所を開設する可能性がある」としている。

★物流企業

回答企業の22%（17社）が「関心がある」と回答し、そのうち過半数の10社が「ベイエリア内で事業所を開設する可能性がある」としている。

③ ベイエリアでの操業するとすれば次のどの地域を考えているか

★荷主企業

回答企業（76社）

- | | |
|----------------|-----|
| 1. 大阪市地域 | 32% |
| 2. (わからない) | 30% |
| 3. 兵庫県東部(阪神地域) | 20% |
| 4. 大阪府堺泉北地域 | 18% |
| 5. 神戸市地域 | 10% |
| 6. 大阪府泉南地域 | 10% |

★物流企業

この回答で見れば、回答した全企業（10社）ともが「大阪市地域」としている。高速道路もあり自動車交通が発達している現状から見ればやや意外であるが、「消費地（市場）への近接」、「輸出入の便利さ」が高く評価されたものであろう。

④ ベイエリアで事業所を開設するとした場合、課題となる点（自由記入、主なもの）

★荷主企業

- ・道路 — 道路渋滞があり、大阪市内へ入るのに時間、コストがかかる
- ・従業員の通勤便 — 公共交通アクセスが悪く通勤が不便

- ・従業員の確保 — パート、アルバイトの確保が難しい。例えば国道 43 号に近いところでは応募者が少ない。
- ・立地リスク — 地盤沈下や地震リスクが高くこの対策が必要

★物流企業

- ・道路 — 道路渋滞が多い。改善が必要だ
- ・港湾 — 海上コンテナが混雑し、滞留・渋滞している。待機車両が多く渋滞、このため港内が混雑している
- ・規制 — 税関業務の一元化、助成の審査基準が厳しい。建ぺい率や容積率が厳しい
- ・その他 — 公共交通機関が不足、土地が狭い

2. 近年の「工場・倉庫・物流センターの進出先調査」から

近畿圏：「工場等の立地別進出先」調査

1,000 m²以上の工場等の「敷地の取得」例を抽出し集計した資料「日本立地総覧」を用いて、近年 2007～2009 年（平成 18 年～20 年）の近畿圏内 2 府 4 県の立地別事業所進出状況を調べた。工場および倉庫・物流センターについては表 3-1～表 3-2 である。研究所や本社（事務所）についても調査対象としたが、数が少なく結果的に除外した。このねらいはペリエリアに対する企業の進出意欲とその内容を見ることにある。

結論

：臨海部への工場や倉庫の進出は予想以上に活発である。

- ①従来、停滞し遊休地がかなり見られていた「大阪府臨海部」や「兵庫県臨海部」への工場、また倉庫・物流センターの進出は予想以上に活発である。
- ②特に臨海部には大工場の進出がある。「大阪府臨海部」の堺市や大阪市住之江区などにシャープ、パナソニックなどの大工場が、また「兵庫県臨海部」の尼崎市域や姫路市域でも同様の大工場の進出がある。また、それに伴い部品メーカーや関連企業群の進出が予定されるなど従前の工業地区の再編も予想される。
- ③倉庫や物流センター施設に関しては県域が広くまた高速道路沿道も広い「兵庫県内陸部」への進出が根強い。進出件数、敷地面積とも首位で、1 件あたりの敷地規模も約 2.2 ha と最大である。「大阪府臨海部」は件数は計 10 件（第 3 位）であるが、大阪市此花区、住之江区、西淀川区の臨海地域では、近年、外資系などの大規模なロジスティックセンターが多数進出し、近代的な倉庫施設の目玉地区となっている。

☆工場の進出先

- ①件数では
「兵庫県内陸部」が最も多い。次に「同、臨海部」「大阪府臨海部」「滋賀県」の順となっている。
- ②敷地面積（計）では
平成 19 年のシャープによる大規模工場用地取得（堺浜）の影響が大きく、3 年間の合計で「大阪府臨海」が最大になっている。以下「兵庫県内陸部」「同、臨海」「滋賀県」の順である。京都府、和歌山県、奈良県などには大きな動きはなかった。

③「臨海部」対「内陸部」では

件数ではエリア面積が広い「内陸部」の方がやや多く、4：6である。取得工場敷地面積では臨海部で特定の大工場の進出があったため、54：43と臨海部のほうがやや多い結果となっている。

倉庫・物流センターの進出先

①件数では

工場と同様に「兵庫県内陸部」が15件と最も多い。次に「同、臨海部」「大阪府臨海部」の順となる。「兵庫県域」の強さが目立っている。京都府ほか3県(滋賀・奈良・和歌山)への進出はわずかである。

②敷地面積（計）では

同じく「兵庫県内陸部」が最大で、次に「同、臨海部」「大阪府臨海部」の順となる。

③「臨海部」対「内陸部」では

件数はいずれも23件で同じ。

敷地面積では52%：48%で「臨海部」のほうが大きい。

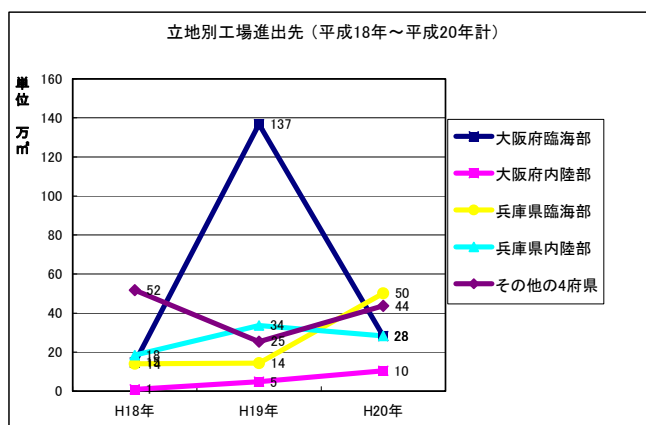
1件当たり規模も、1.92ha：1.78haと「臨海部」のほうがやや大きい。しかし両者とも1件あたり1.5ha以上と倉庫敷地としてはかなりの規模を持っている。

表 3-1

立地別工場進出先
(平成18年～平成20年計)

	H18年	H19年	H20年
大阪府臨海部	146,400	1,367,900	281,400
大阪府内陸部	9,000	48,500	103,400
兵庫県臨海部	139,500	142,600	500,700
兵庫県内陸部	184,500	335,700	282,700
その他の4府県	517,700	252,700	436,600

単位：㎡



立地別倉庫・物流センター進出先
(平成18年～平成20年計)

	H18年	H19年	H20年
大阪府臨海部	94,500	94,400	8,500
大阪府内陸部	0	56,600	25,000
兵庫県臨海部	144,000	69,600	31,000
兵庫県内陸部	23,000	230,600	72,000
その他の4府県	0	0	3,100

単位：㎡

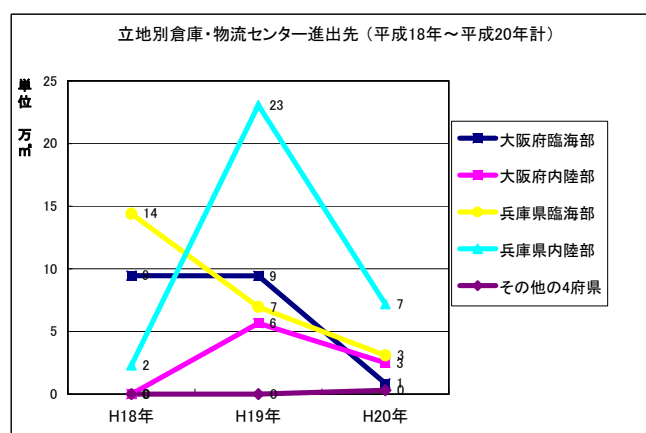


表 3-2

工場および倉庫物流センターの進出先(平成18年～20年敷地面積ベース)

地 区			大阪府		兵庫県		京都 滋賀 和歌山 奈良 (計)	近畿圏(計)
			臨海部	内陸部	臨海部	内陸部		
平成 18年	工場	件数(件)	7	4	17	12	24	64
		面積(㎡)	146,400	9,000	139,500	184,500	517,700	997,100
	ン物倉 タ流庫 ―セ・	件数(件)	4	0	5	2	0	11
		面積(㎡)	94,500	0	144,000	23,000	0	261,500
平成 19年	工場	件数(件)	18	4	18	13	11	64
		面積(㎡)	1,367,900	48,500	142,600	335,700	252,700	2,147,400
	ン物倉 タ流庫 ―セ・	件数(件)	4	5	5	8	0	22
		面積(㎡)	94,400	56,600	69,600	230,600	0	451,200
平成 20年	工場	件数(件)	5	11	4	16	23	59
		面積(㎡)	281,400	103,400	500,700	282,700	436,600	1,604,800
	ン物倉 タ流庫 ―セ・	件数(件)	2	2	3	5	1	13
		面積(㎡)	8,500	25,000	31,000	72,000	3,100	139,600
3年間計	工場	件数(件)	30	19	39	41	58	187
		面積(㎡)	1,795,700	160,900	782,800	802,900	1,207,000	4,749,300
	ン物倉 タ流庫 ―セ・	件数(件)	10	7	13	15	1	46
		面積(㎡)	197,400	81,600	244,600	325,600	3,100	852,300

「日本立地総覧」(日本立地ニュース社)から作成

3. 流通地域として発展の可能性

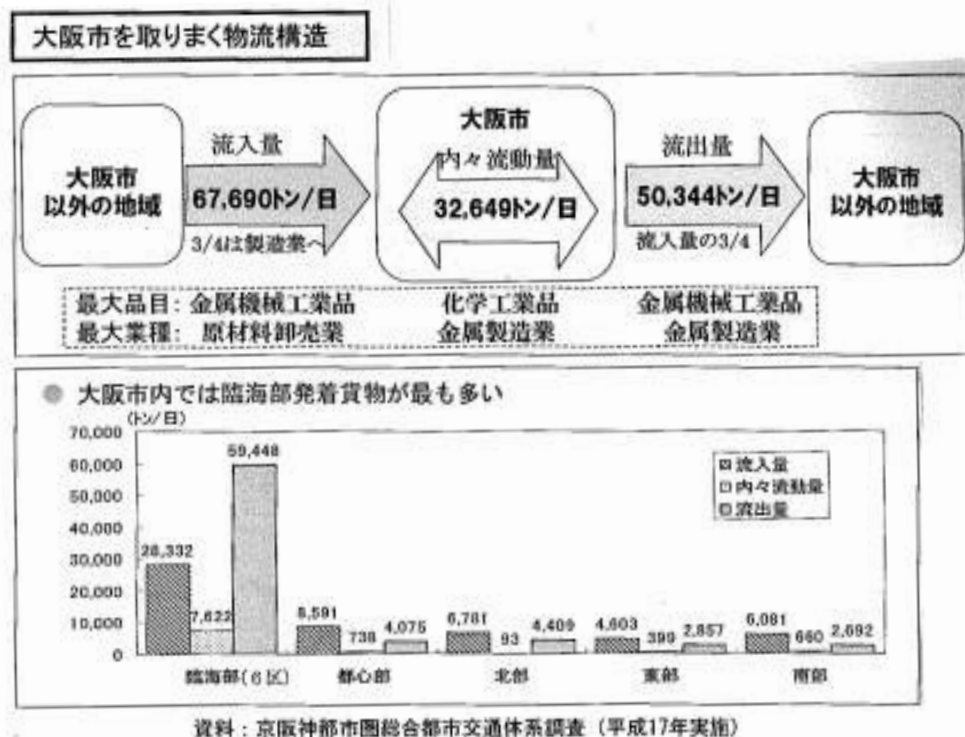
近年、中国など東アジア諸国との貿易が急拡大している。大阪港のコンテナ扱い量は順調に伸び、特に中国との関係分がその半数近くを占めるようになってきている。評論家・増田悦佐氏は大阪の講演で、その点につき次のように語っている。

中国（黄海）の真ん中にコンパスを立て直線 1,000 km の円を描いた時、大阪港、神戸港はまるごとその円内に入り、名古屋、横浜、東京の 3 港は入らない。海路 1,000 km 以上か以内かは海運業界では輸送時間に重要な影響があるとされている。このように大阪港、神戸港つまり阪神港は日本の主要港の内中国への距離の点で最も地の利が良い。また、大阪港の周辺は物流施設の大型化という点では日本の港湾施設で先頭にたっている。倉庫・物流業界では今、大型施設の供給が物流の潜在需要の掘り起こしにつながっている。日本の物流施設は小さすぎる。大型物流施設を作れば、これまで小型の物流施設で、やりくりしていた大企業の荷をどんどん引き受けることができ、大阪港湾地域は東アジアの物流ハブになれる。

経済評論家・増田悦佐氏 2008. 1.31「日経フォーラム誌」講演録から

近年、倉庫の建設は大阪市内の臨海 5 区に集中している。その内でも、住之江区、此花区、西淀川区、港区の 4 区に多く、大正区が若干という程度である。その他の区ではほとんどない。このように大阪港ベイエリア地区での物流、配送拠点の建設が増加している理由として次のような物流（流入、流出）構造があるとされる。

市外・外国から 1 日あたり、67,000 トンが流入し、その 3/4 が市外へ搬出されている。さらに市域内部で流動する約 32,000 トンもあり、1 日平均 15 万トンと膨大な物流量となっている。



企業にとって、物流コストは商品売上高のおよそ6%を占め、その半分は運送費と倉庫料など物流業者への支出といわれている。

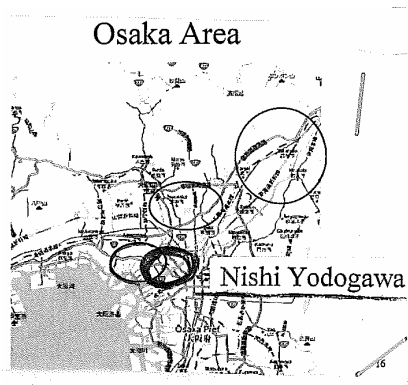
物流には「保管」「運送（配送）」の双方がある。従来は保管＝倉庫業者、運送＝運送業者という図式があった。ところが、近年は物流の合理化、迅速化、低廉化の要請が強く、次のような①～⑤の動きが急ピッチに進み、新しいタイプの大型倉庫・物流センターが求められることとなった。これがプロロジスや日本レップなど5F～7Fの階層を持つ延面積30,000～50,000㎡という大規模な倉庫（ロジスティックセンター）が登場した背景である。



(1) 今日の倉庫・物流センターの条件（一般的な意見）

- ①倉庫は保管型ではなくスルー（通過）型の物流センター機能が要求されている。
- ②物流業務を物流のプロ（外部業者）に対し、管理、仕分けから荷役、配送までを一括委託する傾向（3PL化）が強くなっている。
- ③屋内で加工作業もできる機械（スペース）も備えた総合施設への需要が多い。
- ④高コストの是正、作業の効率化、迅速化などに向け、荷役やピッキング仕分管理などの機械化、I C化が不可避である。
- ⑤倉庫の規模は拡大の一途である。最先端の「多層・ランプウェイ設置・トラック自走式」の大型倉庫の場合、敷地面積は最低でも21,000㎡（7,000坪）が必要である。

(2) 今日の倉庫・物流センターの条件（外資コンサルタントの意見）



—外資が求める大阪地区における倉庫地—

大阪地区ではプロロジスなど外国企業の倉庫進出が目立つが、永年それら企業に対し、日本でのコンサルタントを行っている Kit Weddle 博士（在東京、英国出身）の見解を紹介する。

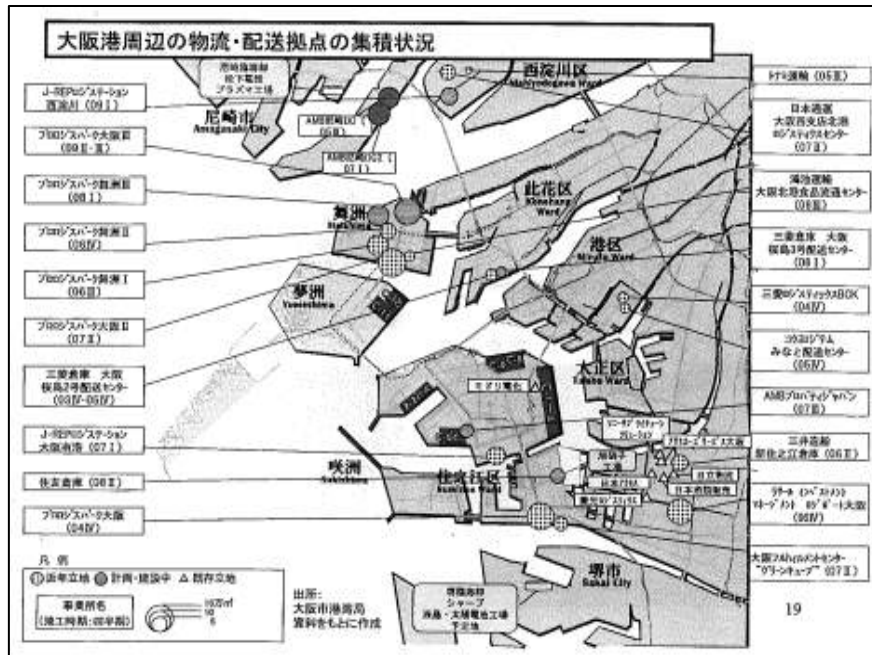
【倉庫・物流施設投資への考え方】

①従来からの倉庫や配送センターは前近代的で、機能も劣っている。かつて旅館が衰退し姿を消していったように倉庫はスペースの合理化、荷役設備の機械化に対応した新型の倉庫へと変わっていかざるを得ないだろう。

②私達は、大阪地区では上図のように「⑦西淀川」「④尼崎」「⑤大阪空港の周辺の伊丹・豊中地区」、そして「京都市の南郊外」の4地域が物流適地と考えている。大阪湾ベイエリアでも神戸や堺は物流適地とはいえない。また、海上運送に依存する港湾地域は我々は選択しない。

③我々が倉庫適地として基本的に土地を取得する場合は、その土地の条件は次の条件を全て満たすことである。それ以外のケースはまず、取得の対象とならない。

- ・その土地が単独の個人、または単独の会社の所有地であること
- ・長方形またはそれに近い地形であること
- ・優良な道路に接面すること
- ・地中にパイプラインなど支障物、土壌汚染等がなく、また付近にも公害問題のない土地であること
- ・規模（面積）は15,000㎡以上であること



4. 職・住・遊・学など複合都市として発展する可能性

大阪府の計画をはじめ、府内の自治体にも先端企業や大学、さらにスポーツやリゾート施設などを誘致し、「職・住・遊・学」のベイエリア開発（まちづくり）をめざす自治体がかなりある。

このような複合的な地域として成功するための条件は何であろうか。大阪湾ベイエリアについて考えてみる。

《複合都市成功の条件》

①恵まれた交通便

第一の条件はやはり鉄軌道駅に近接するなど交通に恵まれていることである。この点からは、築港（大阪市港区）、平林及び南港咲洲（以上大阪市住之江区）。さらに、鉄道（東西鉄軌道）建設が予定される堺浜地区（堺市）などがあげられる。

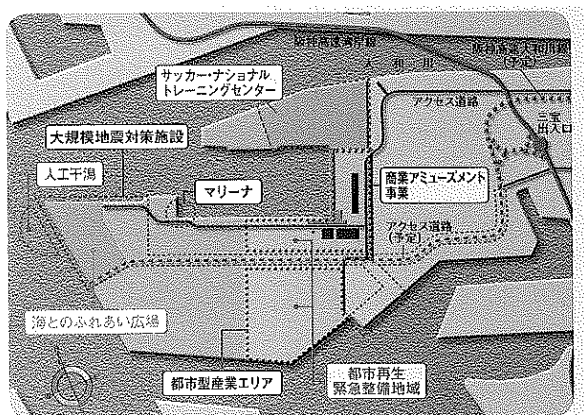
②美しい水際環境

大阪港はマニラ湾（フィリピン）と並び「最も夕陽が美しいところ」と評価されている。複合都市としての第2条件はこの自然環境、水際環境の保全である。西側に大型コンテナ埠頭や工場が位置しているような地区ではむづかしい。

③土地利用規制の柔軟性

大阪湾ベイエリアの大半の地域は工業地域か工業専用地域に指定されている（都市計画）。住宅、店舗はもちろんホテルや学校などの建築は制約されたり、禁止されることになる。従来からの工場や倉庫、これに加えて営業所・事務所くらいが中心となってしまうがちである。これでは複合都市はできない。用途地域（都市計画）の変更以外に地区計画の指定などの方

法で住宅や専門学校・大学などの建築を可能にする途がある。関係自治体の土地利用規制に柔軟性が期待されるが、大阪府、大阪市、堺市、尼崎市、など代表的な自治体の臨海（ベイエリア）地区の開発方針（前掲）では、複合土地利用を認め、むしろそれを促しているようで、工業系以外の土地利用に対し、柔軟性があると認められ、その点では住居を含む複合利用としての発展は十分可能性がある。



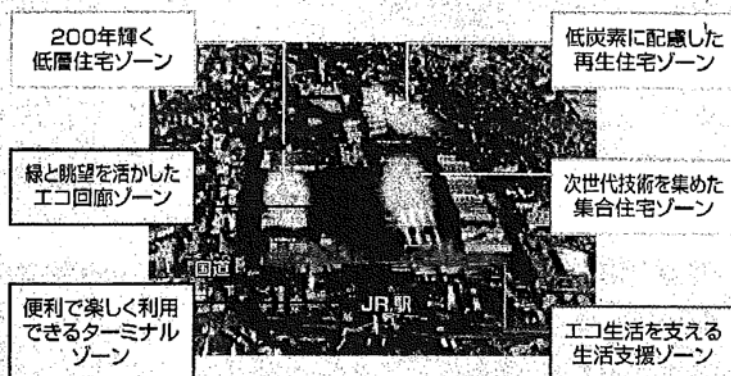
堺浜地区の土地利用構想(堺市)

200年街区の形成

先進モデル街区の形成イメージ

『市街地のゼロ・カーボン街区目指して』

～次世代普及技術を取り込んだ200年街区を先導的に実現～



200年住宅のイメージ

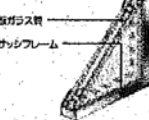


(仮称)グランリビオ美術館(北九州市八幡東区)

建築物の超寿命化
■ステンレス鉄筋



省エネルギー性能の向上
■ペアガラス



(北九州市パンフから)

5. 新しい工業（ものづくり）地域として発展する可能性

外需主導で好況だった平成19年度までに積極投資された設備や工場が利益を稼ぎ出す筈であったが、世界金融危機でその通りには事が運ばず、供給能力過剰の事態に一気に陥ってしまい、工場の操業短縮や閉鎖に至る事態も全国に散見される。

大阪湾ベイエリアは、商業、サービス業、ものづくり産業など多種多様な産業集積が重層的に折り重なっているために、地方圏ほどの極端な浮き沈みにあわない産業構造となっている点は恵まれた環境にあると言えるものの、企業経営の厳しさや雇用環境面での失業問題の深刻化は地方圏と同様に社会経済的な問題として楽観視できない状況にあることは間違いのないところである。

日本経済の屋台骨の一角をなす大阪湾ベイエリアの更なる発展に向けて、域外需要の取込みが容易なものづくり産業に焦点をあてて、産業集積地などの地域レベルとしてどのような工業地としての可能性・ビジネスチャンスをもたらすのかについて検討した。

（1） 日本のもものづくり産業の現状と将来性

少子高齢化により国内需要が先細りとなる懸念が大きい日本経済において、国内に居ながら海外需要を取り込み得る産業は金融投資を除けば、ものづくり産業と外国人向け観光関連産業が最も有望視され、産業規模からすればものづくり産業の圧倒的優位は揺るがない。

そこで、以下ではものづくり産業に絞って検討をすすめるが、まず、日本のもものづくり産業が置かれている状況を概観するとともに、グローバル競争下においてわが国と日本企業が向かうであろうものづくり戦略の方向性を既往調査などから描いてみる。

わが国の産業が向かうべき進路を産業技術面から検討する「産業構造審議会産業技術分科会」では、世界経済が変調の兆しを表わし始めた平成20年以降に「研究開発小委員会」を活発に開催し、その成果を中間とりまとめとして発表している。小委員会資料の中に『わが国主要産業の国際競争ポジション』を的確に表した図がある。

この図（＜参考1＞図参照）をもとに文部科学省の方で加筆した資料（「我が国の競争優位の現状（詳細版）参照」）によれば、我が国の競争優位ゾーンとしては、LEDや電子部品などの“素材・部品・製造装置”とプリンターやデジカメ、自動車などの“すりあわせ型産業”で支配的であるとしている。これらに加えて、原子力発電や高速鉄道など“巨大システム産業”に関しても日本企業の競争力は高いと評価している。他方、市場規模の大きいパソコン、携帯電話などのモジュール型製品や、医薬品、ソフトウェアなどのサイエンス型産業の日本企業のシェアは比較的低いとコメントしている。また、モジュール型製品ではIT分野と同様にベンチャー企業が急激にシェアを拡大し、世界的企業となる傾向もあると指摘し、太陽電池や液晶TVといった商品を例示している。

しかしながら、わが国が競争優位にある産業分野に関しても将来にわたって優位性を維持し続けることが確実視されるかと言えばそうではなく、“すりあわせ型産業”に関して言えば、ガソリン車が電気自動車になる過程でモジュール型製品としての様相を高めると考えられ、そうなれば中国や韓国などの新興国企業・ベンチャー企業が乱入することで日本シェアが低下する可能性を指摘している。

“素材・部品・製造装置”に関しては、半導体のように韓国・台湾企業が飛躍的成長を遂げたように、日本の競争力がコスト面などで低下する懸念も十分にあると言え、“巨大システム産業”に関しても原子力発電システムではアブダビで韓国企業連合が大統領のトップセールスもあって受注を獲得しており、高速鉄道に関してもEU勢も必死の攻勢を懸けていることから安閑とはしていられないのも現実である。

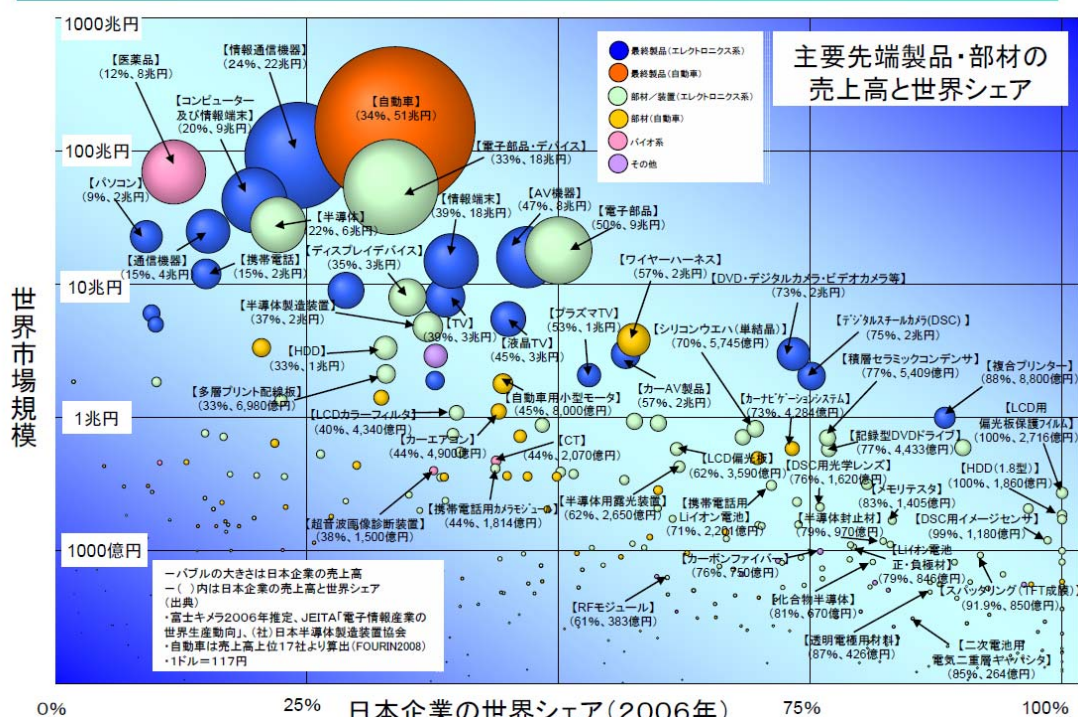
こうした分析・検討を踏まえ、文部科学省ではものづくり産業が目指すべき方向性の選択肢として、①グローバル・クローズド（垂直統合）モデル、②グローバル部品等供給モデル、および③グローバル・オープン（水平分業）モデル、の3つ、ならびにその組合せが存在するとしている。どの選択肢を採用するかは産業部門により異なると考えられるが、これらのモデルを基軸にした競争優位戦略を展開するためには、下記のような課題解決が重要であると指摘している。

- 3つのモデルに共通的な課題：a. グローバル化への対応、b. 競争相手の戦略を知る c. 産業集積、人材などものづくり基盤の維持、d. 競争条件のアジア標準への配慮
- モデル①、②に重要な課題：e. 強みを活かす（長期的取組、分野への配慮）
- モデル③に重要な課題：f. 弱みを克服する（技術経営、ビジネスモデル革新、製品イノベーションへの対応、社会システム改革）、g. グローバル技術経営、研究人材の創出・獲得

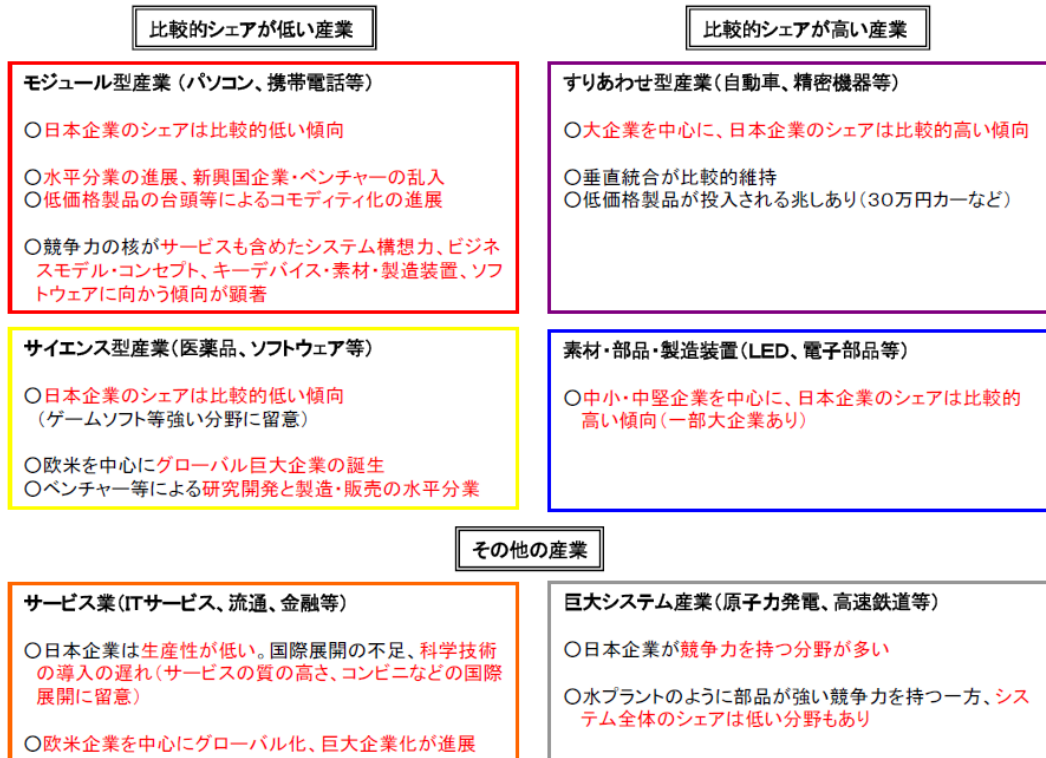


＜参考1＞ 我が国主要産業の国際競争ポジション

出所：産業構造審議会産業技術分科会
第23回研究開発小委員会の資料



我が国の競争優位の現状(詳細版)



このように我が国産業が今後とも競争力を優位に保ち続けるためには、単に技術的なイノベーションに限らず、人材育成は無論のこと、グローバルな視野を常に意識した戦略的展開が不可欠であることがわかるが、同時に企業単体では解決できない課題も多く含まれており、自治体レベル、地区レベル、企業レベルでの取組が連携的にあいまってこそ課題解決に力を発揮しうるものであることがわかる。

他方、経済産業省では、産業競争力を特に強化・支援すべき重点分野として、下記の5分野を明らかにしており、政府が平成22年6月に打ち出す成長戦略にも盛り込まれると予想される。

●産業競争力強化のための重点5分野：

- ・新興国のインフラ開拓：原子力発電、水ビジネス
- ・次世代エネルギー：スマートグリッド、次世代自動車
- ・社会課題解決サービス：医療・介護、子育て支援
- ・感性・文化産業：コンテンツ、ファッション・デザイン
- ・先端分野：宇宙・航空機、ロボット

(2) 大阪湾ベイエリアのものづくり産業集積の特徴と有望性

1. では日本全体の現状と将来の方向性について、最新の状況を概観した。ここでは、それらを前提としつつ、果たして本エリアがそうした将来展開に向かうとして、他地域よりも優位性を誇っているのかどうかには焦点を当てつつ、主としてものづくり産業の集積状況を示すとともに、将来的な有望性の観点から当エリアを評価する。

近畿経済産業局では平成21年3月に「大阪湾ベイエリアの活性化方策に関する調査報告書」をとりまとめており、まずはこの内容を概観する。同要約編では、「I. 大阪湾ベイエリアを含む近畿地

域の現状、Ⅱ．近畿地域における立地ニーズ、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」としてポイントを示しているが、以下にそのなかでも重要な事項のみを示したい。

『大阪湾ベイエリアの活性化方策に関する調査報告書』のポイント

●Ⅰ．大阪湾ベイエリアを含む近畿地域の現状：

- ・産業集積・企業立地の状況：ベイエリアは近畿産業の枢要、工場等制限法の廃止 2002 年以降、企業立地が進展、加工組立型産業、基礎素材型産業、物流拠点が立地、医療産業拠点、大学など新しい産業拠点が形成、立地要因は資源確保とインフラ
- ・企業活動の変化方向：製造業の国内回帰、低炭素型社会の実現に向けた動き
- ・土地利用状況：大規模産業用地の供給面の限界、ベイエリアの産業用地が急速にひっ迫化、民有地の状況把握が困難
- ・ベイエリアと内陸部を結ぶインフラ整備状況：道路網にミッシングリンクの存在
- ・企業立地促進施策：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
- ・近畿地域への経済波及効果：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による近畿全体への経済効果、内陸県への波及効果期待

●Ⅱ．近畿地域における立地ニーズ：

- ・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、環境対策支援、緑地規制等の緩和、光熱費、原料費に対する支援、周辺住民との共存、誘致ツール作成、対応のスピードアップ
- ・次世代産業・成長産業への期待：新・省エネルギー、環境関連、未来型情報家電、ロボット全般、バイオ、医療・介護関連、航空機・宇宙関連

●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：

- ・日本経済浮揚を牽引するエリア形成（パネルベイからグリーンベイへ）：パネル技術の集積を活かした取組、次世代電池産業への新展開、グリーン・ベイ：スーパー・エコ・ショーケースを目指す
- ・次世代産業創出（ベイ・イノベーション）：リーディング産業（エネルギー、メカトロニクス）創出、オープン・イノベーションによる新産業創出、産業分野の融合
- ・既存集積地再生（ベイ・ルネッサンス）：リノベーション投資環境整備、用地情報の収集・提供、
- ・ターゲットを絞ったインフラ整備：ミッシングリンクの早期解消、道路ネットワークの強化、阪神港の本格的稼働、関西国際空港の活性化、着実なインフラ整備の推進、リスク管理の強化
- ・効果的なインセンティブ：操業までのリードタイム短縮、既存中小企業の流出防止対策、雇用確保のインセンティブ、インセンティブ財源確保、広域特区制度創設
- ・大規模用地の創出と有効活用：臨海部の次世代産業拠点形成、内陸産業用地の活用、土地需給システムの構築
- ・プロモーション：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

上記のポイントからわかるように、大阪湾ベイエリアにはパネルや次世代電池など低炭素型社会の実現に向けた企業の立地が際立っており、1.で示したわが国の重点分野と対比すれば、日本経済を牽引するものづくり産業エリアとして着実にその歩みをたどっており、今後さらにその集積を加速することで、多大な役割を担いうる地域となる可能性が高いことがわかる。

（３）地域レベルでの今後の展開の方向性と具体的イメージ

将来に向けて、日本や大阪湾バイエリアが進むべきものづくり分野は１．や２．で整理したところであり、本来的にこうした分野の製品を開発・量産するのは大企業や中堅企業などの個別企業に中心的役割を担ってもらうことになる。しかしながら、産業集積地や工業団地などの地域レベルでの将来展開を考えた場合、集積企業や立地ポテンシャルなどの優位性を活かして、その地域ならではの特長を打ち出していく戦略をとることも十分に可能と考えられる。

具体的に言えば、広域的産業集積にもとづくものづくり企業などの動脈系産業の可能性、広域的市場を背景としたリサイクル業などの静脈系産業の可能性、および成長を続けるアジア向けなど輸出入拠点（空港・港湾）に近接している立地優位地による新産業の可能性が期待されるところである。

第4章 大阪湾ベイエリアの今後

地域別に発展また停滞のシナリオがある。一様ではなく、時間差をもちながら、また地域によって細かく住みわけされることもあろう。①物流地域と②新しい工場地の形成と発展予測をとりあげたい。

1. 物流地域（物流施設の集積地）として発展

①スーパー中枢港湾（大阪港）

②物流ハブ空港（関西空港）

③大消費圏（2,000万人）

以上①～③を武器として東アジアの全域と西日本全域をターゲットとした物流都市（地域）として発展が予想される

2. 基本的には工場地帯であるが、太陽光発電などのエコ産業、関連する加工サービス産業を核に旧来の工場地区が更新され、新しい「都市型工業地域」として発展することが考えられる。スポット（点）状、また〇〇工業地域として面的にも形成されよう。



1. 物流（倉庫+物流センター）地域として発展する地区

(1) 大阪臨海部にある倉庫の現状

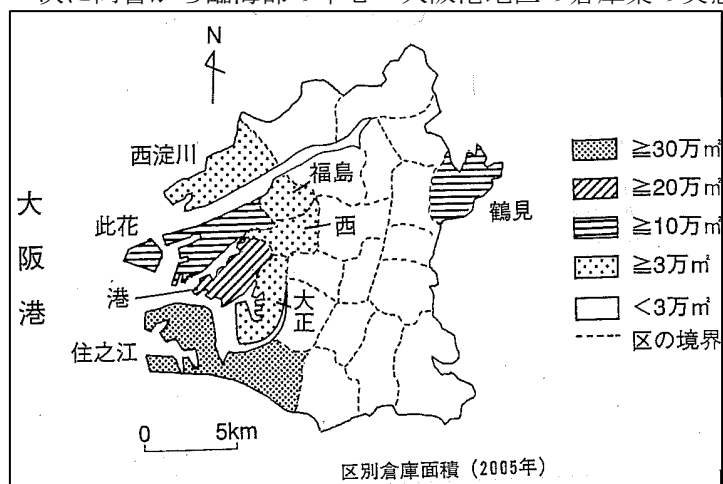
—現在、府下倉庫面積のおよそ3割を占める—

2004年の調査であるが、大阪府における普通営業倉庫面積は合計394万㎡であり、日本の都道府県のなかで最も多い。その大阪府倉庫（計）の約30%を大阪港地区が占めている。

愛知県の倉庫面積の伸びが近年大きく、逆に大阪府は減少傾向にあるが、大阪府は30年間にわたって、永く首位を維持している。ちなみに東京都は305万㎡で第4位、兵庫県は190万㎡で第7位である。大阪府は保管貨物の月平均入庫高・残高とも国内第1位である。

大阪府域には倉庫業者が400社以上活動している。倉庫立地は臨海部と内陸部に分けられるが、倉庫面積では43%：57%となっている。「大阪港地区」が全体比29%、「堺泉北・阪南港地区」が14%、「内陸部」は57%、このように幹線道路沿いなどの内陸部のほうが倉庫面積としてはやや多い。（『営業倉庫の立地分析』安積紀雄著、古今書院）

次に同書から臨海部の中心・大阪港地区の倉庫業の実態を眺めたい。



①業者本社所在地（大阪港地区で倉庫を営む企業）全108社

◎大阪府内本社：76社
◎東京本社：22社
◎神戸・北九州：各2社
◎その他：6社

②経営母体（業種）—（大阪港地区で倉庫を営む企業のみ）

運送業	33社（32%）
港運業	20社（19%）
メーカー	17社（16%）
倉庫業	16社（15%）
卸売業	8社（8%）
その他	10社（10%）

③本社の所在地別保有の倉庫規模・・・大阪港地区で倉庫を営む企業のみ

大阪府内本社：76社・・・平均8,847㎡（中規模）
大阪府外本社：32社・・・平均15,633㎡（大規模）

④倉庫の建設時期

1960年以前に建築された築後50年以上の古い倉庫が約1/4を占めている。

(2) 自動車、航空、船舶別の貨物量

・ 自動車による貨物輸送量（2007 年）

工業製品の出荷額では日本一の愛知県がやはり第 1 位である。大阪は圏内人口の多い首都圏の埼玉、神奈川、東京都とならんで第 2 グループに位置している。

・ 航空貨物輸送量（2007 年）

首都圏の羽田空港など（東京都）が年間 340 万トンと頭抜けており、次いで「アジアの玄関口」と謳う福岡県（福岡空港+北九州空港）、3 番目が大阪府（関西空港）となっている。

大阪の航空貨物輸送量は東京のおよそ 25% と少なく、さらに福岡県以下であることは、圏域の人口や産業集積の状況から考えれば意外である。第 2 期工事が完了した関西空港の今後の貨物の動きが注目される。

・ 船舶輸送量（2007 年）

トラックなど（自動車）による輸送とともに貨物輸送に大きな役割を持つ船舶輸送の状況では、大阪府は 174,711 千トン、地域が広大な北海道のほか首都圏の千葉、神奈川、中京圏の愛知、近畿の兵庫、北九州圏の福岡県について全都道府県の内では第 6 位となっている。この中心を担う大阪港について見たい。

<大阪港>

平成 19 年の海運貨物取扱量は計 9,668 万トン、輸移出総量 3,721 万トン、輸移入総量 5,947 万トン、であった。品目別にみると、従来から金属機械工業品が多く、輸移出量の約 3/4 と大きなウエイトをもっており、輸移入量では約 55% を占める。

取扱貨物の内訳では外国貿易貨物（計）3,700 万トン、内国貿易貨物（計）5,968 万トンとなる。大阪港は貨物取扱総量で北九州港（114,349 千トン）について全国第 4 位となっており、大幅な（8,800 千トン）入超港となっている。

外貿易貨物では横浜と名古屋の 2 港が頭抜けて多い。大阪港は 3,700 万トン、神戸港に次いで全国第 6 位である。

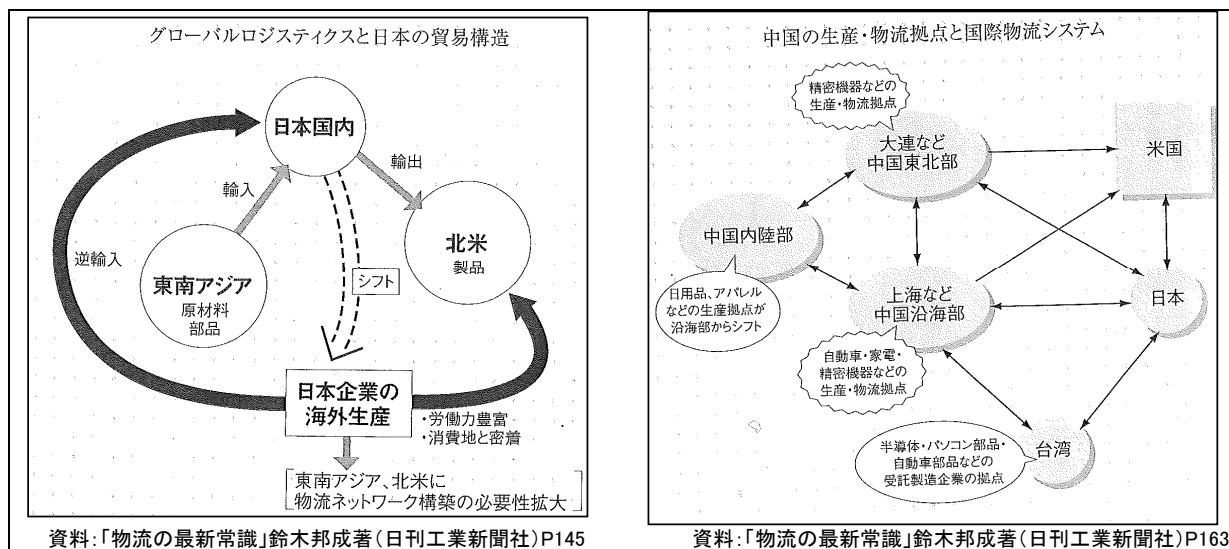
外貿コンテナ輸送量（TEU 単位）でみると、大阪港は輸入量が輸出量の約 3 倍と大きい極端な入超型となっている。神戸港の輸入量を大きく上回り、同じように入超型（2 倍）の東京港と並び、消費及び中継目的とした交易構造を示しているように思われる。

今後、中国を含め、アジアとの交易増加が確実視され、既に中国関連で大阪港コンテナ量の半分をしめているといわれるが、大阪港の輸入貨物拡大は確実に予想される。

(3) グローバルロジスティックスと日本の貿易構造

1980 年代（約 25 年前）の円高以降、我が国の企業は世界各地で部品調達先や現地生産を増やしてきた。このため、海外との物流ネットワークを作る必要があったし、これからも必要である。わが国で国際空港や港湾の近接地区が特に物流適地となるのもこの理由からである。

特に中国の生産・物流拠点との相対関係によって、中国が「世界の工場」としてまた「世界の市場」として次第に登場してくるに伴い、日本通運とか、ヤマト運輸などの物流企業のほか倉庫会社、商社、メーカー系の物流会社など、日本の物流企業も本格的に中国へ進出している。広い中国各地に設ける「物流センター」と、それに連動する形態の日本国内の「物流センター」が相対的につくられることになる。



(4) 今後の貨物流動見通し—輸出入を中心に増加しよう

2008 年秋のリーマンショックで加速した世界的な金融危機とアメリカの消費減退の影響を受け、内需に力強い回復が見込めないことから、日本国内の貨物輸送は全体として 2010 年度も対前年比 4 % 減と 11 年間連続して減少が予測されている(「2009、2010 年度の経済と貨物輸送の見通し」(株)日通総合研究所 2009、12)。

同研究所は 2010 年度の見通しとして内航海運について建設関連貨物などの現象により、対前年比 6 % 減、国内航空については対前年比 1.6 % と微増、一方国際貨物輸送(コンテナ輸送量)については輸出、輸入ともプラスとしている。輸出は中国などアジア向け貨物を中心に予想を上回るペースで増加し、コンテナ量として 5,066 千 TEU、対前年 7.8 % 増、輸入は同じく 6,432 千 TEU で 4.9 % 増、輸出・輸入の合計として前年比 6.2 % 増と予測している。ちなみに大阪港は輸入量 $\approx$ 輸出量 $\times$ 2 と輸入量が多く、神戸港は輸出入量がほぼ等しい。

国際航空についても 2010 年度は全体で 2,123 千トン、6.2 % 増、輸出は 8.8 % 増、輸入は 3.7 % の小幅増と予測されている。

このように 2008 年の 9 - 12 月期を底として日本経済は少しずつ回復しているようである。中国などアジア諸国の高い経済成長にリードされた結果と考えられ、先行きにやや不安があるものの、輸出入を中心に今後は貨物輸送は従来の右肩下がり(マイナス)から右肩上がり(プラス)へ強含みで推移していくものと考えられる。

(5) 新しい物流不動産（倉庫）の登場と港湾、空港、大消費地に近接

日本の従来の物流施設（倉庫）は自家用のものが多く、また非効率化が著しい。しかし近年の施設業態の変化は次のように著しい。つまり、新しいタイプの物流施設群の登場である。

①中層化・大型化

大阪市内の臨海部では5階～7階建て、1棟の床面積 50,000 m²から 100,000 m²ランプウェイ式、のものが相次いで建設されている。徹底した物流効率と物流ネットワークの集約が図られる。このためには 21,000 m²（7,000 坪）程度の敷地が必要で、このような土地がなければ建設が難しい。→この点からも大型の遊休地や工場跡地を持つ臨海部は注目されている。

②24 時間化

インターネットの普及、グローバル化（時差）を背景として、24 時間稼働倉庫が常識となっている。ただし、環境面で近隣に住宅などがあれば難しい。→工業専用地域が注目される。

③高度なロジスティックス技法とのリンク

最新鋭の物流機器、情報システムまた、3 PL 手法を用い、機能アップが図られている。

④グローバルロジスティックスとのリンク

国際空港や港湾に近い立地を選び、中国など外国の物流ネットワークとの結びつきの強化を図る。空港や港湾の周辺に限られよう。→大阪臨海部の立地に優位性

⑤徹底した IT 化

省資源化、環境対策、ピッキング、カテゴリー仕分けなどで作業効率をアップさせ、ローコストオペレーションを実行するためにも徹底した IT 化が導入されている。

⑥投資ビジネス（賃貸倉庫）としての物流センター・倉庫

マンション投資などで利回りを追求するように、物流不動産ビジネスの対象として建設されるもの。つまり、不動産投資の対象としての「物流センター・倉庫」が登場してきた。近年、大阪地区ではプロロジスなど外資の大型倉庫が増加しているが、この背景は倉庫としての投資であり、資金は証券化手法に拠っている。投資対象として安定感があるため、今後、景気回復とともに増加する可能性がある。→外資コンサルタント（K.W 氏）の意見（P22）

2. 新しい工場地域の形成

(1) 広域的産業集積にもとづく動脈系企業の展開

前掲 P28 (2) で示したように、大阪湾バイエリアは世界的規模で成長産業であるいくつかの分野でわが国屈指の産業集積を誇っている。すなわち、薄型テレビのパネル製造業（液晶、プラズマ）、パネル形状をした太陽電池製造業、リチウムイオンに代表される二次電池製造業の 3 大産業に加え、新しい分野では液晶パネルのバックライトにも使用されつつある LED 照明機器産業、そして新興国等で根強い需要がある鉄道・造船などの大型輸送機器産業などもわが国を先導する技術力と生産力を誇っている産業分野である。

こうした分野が注目を集める理由は、いずれもが環境・エネルギー分野であり、グリーン・イノベーションへの期待が世界中で高まっているからに他ならない。また、これらの分野で先

頭を走る企業は、大半が大企業か中堅企業であり、しかも要素技術だけでは製品として完成されたものにはならない部門であることが多い。具体的に言えば、上記の5分野のうち、薄型テレビ以外は第3の企業が関与し得る余地がかなり大きいといえる。

具体的には、太陽電池のセルやモジュールといった要素技術領域は量産大型企業に依存せざるを得ないが、それらを組み合わせて、設置する場所の条件に合致させてカスタマイズする工程は規格型量産企業では対応できないために、最終的には工務店や電気設備事業者に頼らざるを得ないことになる。その中間的領域に関してもパワーコンディショナーとか、屋根への効率的なセッティング機器・システム（例：軽量で丈夫、形状自在対応可能など）などの開発・生産は中小～中堅規模のメーカーが十分に担え、また得意とする分野である。

また、二次電池に関しても、その応用用途が電動アシスト自転車や家庭用蓄電池システム、充電ステーションなど多岐にわたっていくなかで、電池単体を組み合わせていかに各用途に適した性能・形状・使い勝手を持たせた商品に仕上げていくかは大規模量産企業にはなじみにくく、ある程度のカスタマイズ型商品としての特注的要素が強くなる領域である。

同様に、LED照明機器に関してもLED素子自体は大企業等において量産されるものの、照明器具としての素子の最適配列・配置やカバー類など周辺機材を含めた商品化に際しては、求められる仕様に応じてデザイン・設計余地が大きい機器・装置の特徴がある。

街路灯などは、設置する道路の種別や高架などの取り付け場所に応じた商品化が不可欠であり、太陽パネルや二次電池を併設させて（系統電力に依存しない）独立型の照明システムとすることも十分に考えられ、応用範囲が広い商品である。

鉄道や造船はそもそもが量産される商品ではなく、個別の仕様に合わせた機能設計を必要とすることから、蓄電池などの新たな技術を組み込むにしても、その特長を最大限に活かした機能部品の設計が不可欠となる。

以上のように、今日、脚光を浴びている環境・エネルギー分野においても、地域に集積している中堅中小企業が最終的な商品や機能部品の製造、加工として具体化するビジネスは十分にあり、参入余地があることがわかる。様々な応用展開が考えられる分野であるために、成長が期待できる分野であり、チャンスを逃さず市場に食い込む努力が期待される。そのような工場の集積が西淀川区、住之江区、堺市などに生まれるであろう。

（2）広域的な産業集積や市場を背景とした静脈系企業の展開

大阪湾バイエリアには15百万人規模の人口を擁し、事業所数も約90万に達している。これだけの市場規模を誇るエリアであることから、新品の商品流通以外でも中古品流通や廃棄物など静脈系流通に関わるビジネスチャンスも大きく、かつ安定性が確保できよう。

中国やインドなど人口大国の成長に起因して、レアメタルなど希少資源の貴重性がより一層高まることが予想されているが、都市鉱山と比喻されるように、携帯電話やパソコンなどの廃棄電子商品、コピー機などの事務機等に使用されている貴金属などが次第に着目されている。高価な貴金属以外にもセメント原料やプラスチック成形材料などの汎用品に関するリサイクル事業を大都市圏に設置する事例が増えつつある。

具体的な例を挙げれば、北九州市は環境モデル都市に向けた展開をいち早く講じており、そ

の1つに高度なリサイクルの実現を北九州のベイエリア：響灘（ひびきなど）に展開中である。その背景には豊田市などの中部エリアに次ぐ自動車産業立圏に変貌しつつある北九州エリアの特長を活かしたトレンドがある。実際にそこに進出しているリサイクル企業には、アマタ株式会社（循環資源製造所）やいその株式会社（プラスチック再生）があり、両社ともに全国の他地域でも同様な事業を展開している。また、両社ともに国内向け以外にもリサイクルポート（港湾）を活用してアジア諸国への輸出も企図した展開を視野に入れており、（3）のポテンシャルをも含めて広域エリアのポテンシャルを活かしたものである。

大阪湾ベイエリアは（1）で述べた産業分野に関連する廃棄物や老朽化製品のリサイクルとしてのポテンシャルに加え、廃棄電子商品でも市場流通量が大きいことから、北州市と同様なリサイクルエリアとしての展開を十分に有していると言え、様々な製品に関する静脈系産業が成立する可能性が高い。実際に、中古車マーケットを例にとっても、既に大阪市内で流通市場がいくつも成立していることはこれらの証左でもある。

（3） 輸出入拠点に近接している立地ポテンシャルを活かした工場地

（1）、（2）にも関係することではあるが、本エリアには大阪港・神戸港に代表される国際港湾や関西国際空港があり、我が国の貿易において東京湾に次ぐ重要な地位を占めている。したがって、国際交易業務も活発であり、物流においても効率的でスピーディーな体制が求められるが、同時に膨大に発生する輸送用梱包材（木材、発泡スチロールなど）のリサイクルや廃棄物処理の課題にも決定打を欠く状況にある。解決すべき課題はいくつもある。（例えば：①製品のキズ、割れを防ぐための使い捨て木箱の費用（梱包資材費が）総物流費の約32%を占めている（出所：『流通設計21』）、②梱包は特に青果物を中心に輸送中の荷傷みに伴う商品ロス率を減らすために低コストで輸送衝撃に耐え得る梱包材料等の開発・改良が必要となっている（出所：農林水産省『航空輸出物流調査』）

特に我が国の港湾物流は行政の管理業務分担が複雑に分担され、国際的な水準からは格段に遅れた体制が続いている。最近になってメガオペレータ企業が組織化されつつあり、大阪港に関しても、港運会社の集合体である夢洲コンテナターミナル(株)が夢洲の3バース一体運営を開始し、コンテナ取扱規模の拡大を図り、荷役作業コストの低減化、港湾コストの削減を実現しつつあるなど、ようやくスーパー中枢港湾業務効率化に向けた取り組みが本格化し始めている。

そこで、こうしたフォワーダー（貨物運送の調整仲介業者）などの物流業務の請負い企業などから具体的なニーズを聞き取り、彼らの業務効率向上に資する機材や装置の製造また開発などに活路を見出さうる可能性は十分に期待できる。夢洲コンテナターミナルの本格稼働やアジア経済の好調さを背景にそのニーズは益々高まるものとなろう。いわば物流関連器材の製造また加工業である。

これらのビジネスチャンスをものにできる地域は、ニーズの把握などから考えても本ベイエリアなどに限定されているといえよう。特に大阪市域内では十分に期待できよう。

おわりに

以上によって、大阪湾ベイエリアについて大阪市域を中心に眺めてきた。

企業の多くは、臨海エリアを「交通などが不便」とか「遠い」と感じているようである。最近行われた「夢洲・咲洲に関する企業アンケート」からこれを見る。回答 58 社の内、「咲洲へ事業所立地の可能性あり」が 7 社、「可能性なし」が 47 社となっているが、その理由の大半（上位 5 位）は「通勤」「市場」「関連企業」「鉄道利用」「本社」への接近等が不便としている。今日でもなお不便、遠隔地感があることを示している。

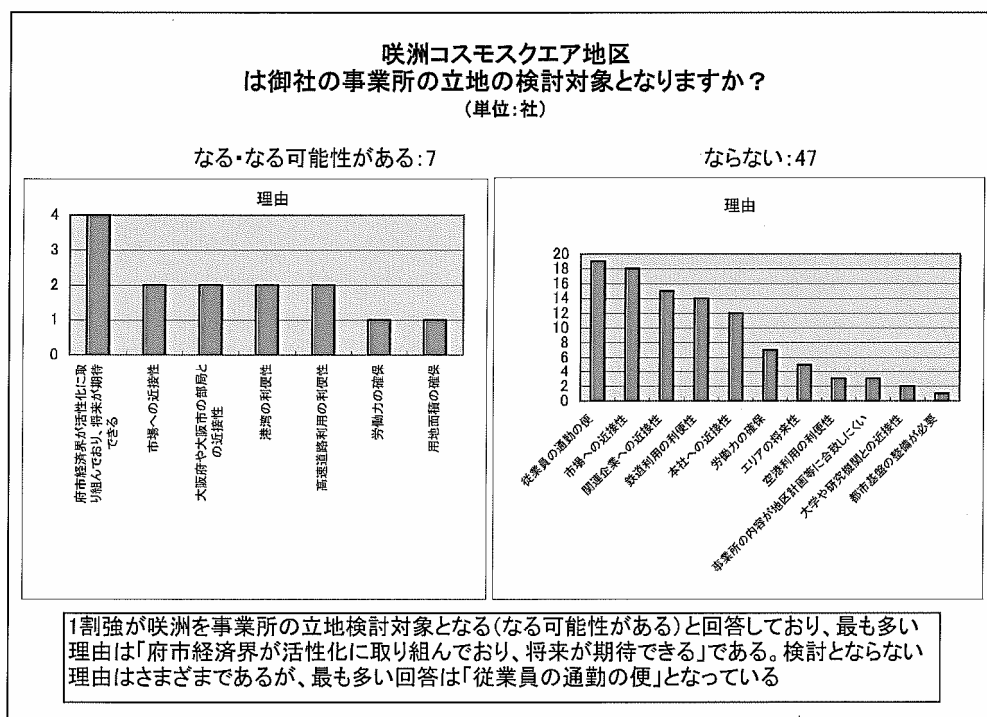
【実施アンケート調査の概要】

目的：夢洲・咲洲における立地に関する施策ニーズや投資動向の把握

対象・方法：経済団体会員へのメール配信

（432通発送、回収58通（回収率13.4%））

実施期間：平成22年2月15日（月）～3月3日（水）



しかし、後述の大阪府庁舎の咲洲への転入や交通インフラ施設の強化とともに、この遠隔地感は減少していくに違いない。次のような流れの延長線として、ベイエリアの今後は考えられよう。

①どの地区でも脱工場化がみられ、運送サービスや営業所などへの転換が進んでいる。

内陸部の工場地区ではマンション、建売住宅が混在し増加しているが、臨海部では用途地域（工業専用地域）による規制に加えて、地下鉄や鉄道など交通条件の不便さもあり、住宅化はほとんど見られない。

②大阪港周辺の臨海区（高速湾岸道路沿い、住之江、此花、西淀川）には外資系など新しい大型物流施設が増加している。

これは港湾、（船舶輸送）、空港（航空輸送）への立地条件の良さと共に、周辺にある古いタ

イブの倉庫からの物流需要の掘り起こしをねらったものと考えられ、景気回復と共に今後とも続くと思われる。

- ③臨海部に多い在来からの工場地区に関しては従来の主力業種の化学、鉄鋼、機械、金属製品の製造や加工業からリサイクルやエコ関連の環境、LEDや太陽電池などのエネルギー関連、また、大型輸送機器などの新しい分野の工場地へと転換していくであろう。

鉄鋼最大手の新日鉄の工場予定地（堺市）がシャープ（パネル）の工場やショッピングセンターへと変貌したことで理解されよう。

なお、府庁舎の咲洲移転計画を契機として、行政（大阪府・大阪市）と経済界が協調（平成21（2009）年9月・夢洲・咲洲地区まちづくり推進協議会結成）して企業誘致を進めるなど、新しい動きがでている。税制などの「経済特区」構想も提言され、大阪臨海部開発の目玉となり、引き金ともなる可能性をもっている。大阪ベイエリア、特に大阪市域に関しては見逃せない重要なポイントとなろう。

（了）

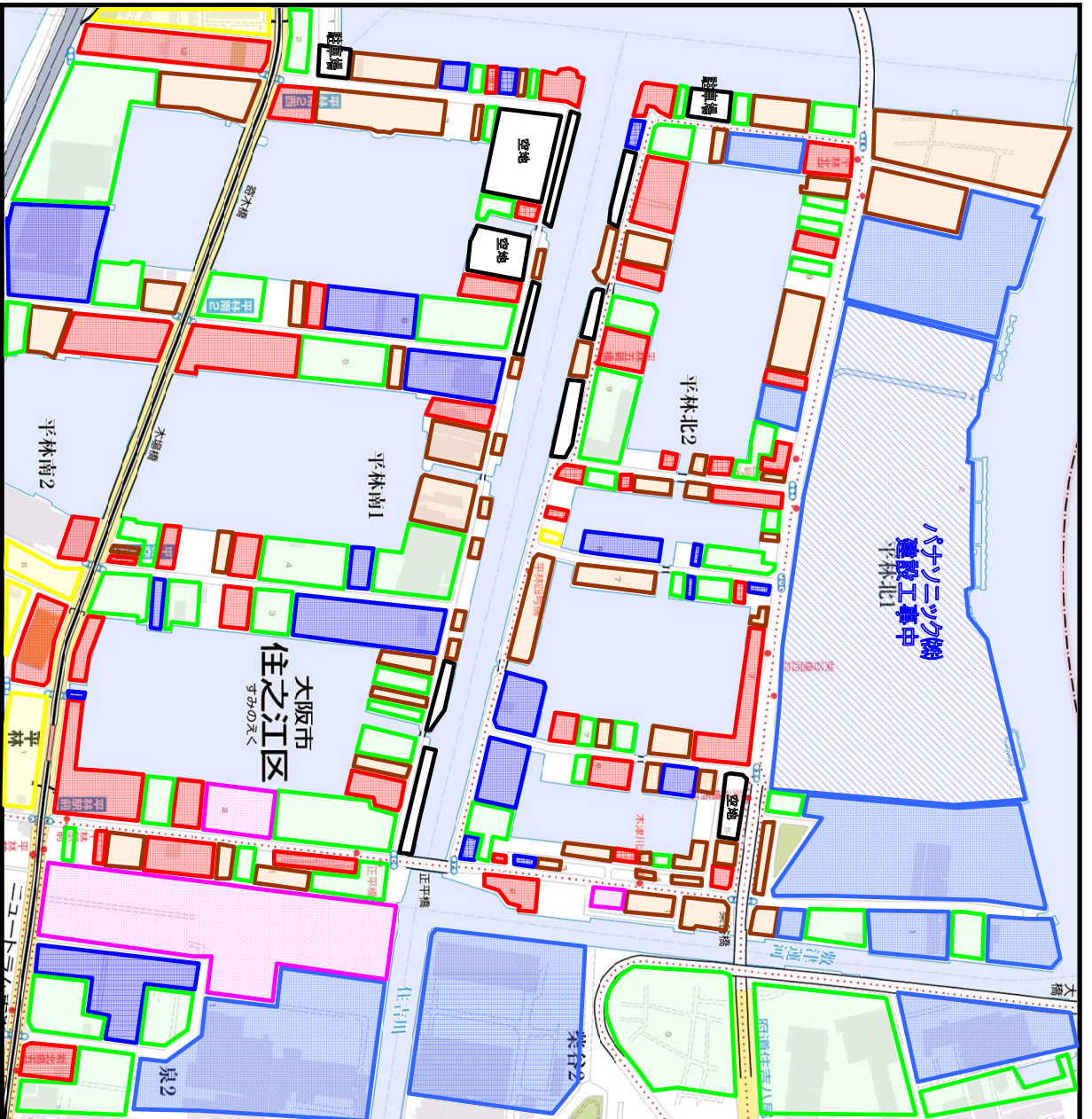
[illegible]

This map illustrates the urban planning and land use designations for Niigata City. Key features include:

- Districts and Areas:** Labeled areas include Utsunomiya-cho (上田中町), Utsunomiya-cho East (上田東町), Kawanishi-cho (川西町), Kawanishi-cho West (川西町西), Kawanishi-cho East (川西町東), Kawanishi-cho North (川北町), Kawanishi-cho South (川南町), Kawanishi-cho Central (川中央町), Kawanishi-cho South-East (川東南町), Kawanishi-cho West-East (川西東町), Kawanishi-cho East-West (川東西町), Kawanishi-cho East-North (川東北町), Kawanishi-cho North-West (川西北町), Kawanishi-cho West-South (川西南町), Kawanishi-cho South-West (川南西町), Kawanishi-cho West-North (川西北町), Kawanishi-cho North-East (川北東町), Kawanishi-cho East-South (川東南町), Kawanishi-cho South-East (川東南町), Kawanishi-cho East-West (川東西町), Kawanishi-cho West-East (川西東町), Kawanishi-cho East-North (川東北町), Kawanishi-cho North-West (川西北町), Kawanishi-cho West-South (川西南町), Kawanishi-cho South-West (川南西町).
- Land Use Designations:**
 - Green:** Logistics facilities, warehouses, and transportation hubs.
 - Yellow:** Industrial zones and business districts.
 - Blue:** Commercial and business areas.
 - Red:** Residential zones.
 - Pink:** Public facilities and services.
 - White:** Vacant land or undeveloped areas.
- Infrastructure:** Major roads, rivers (Tone River), and other geographical features are shown.

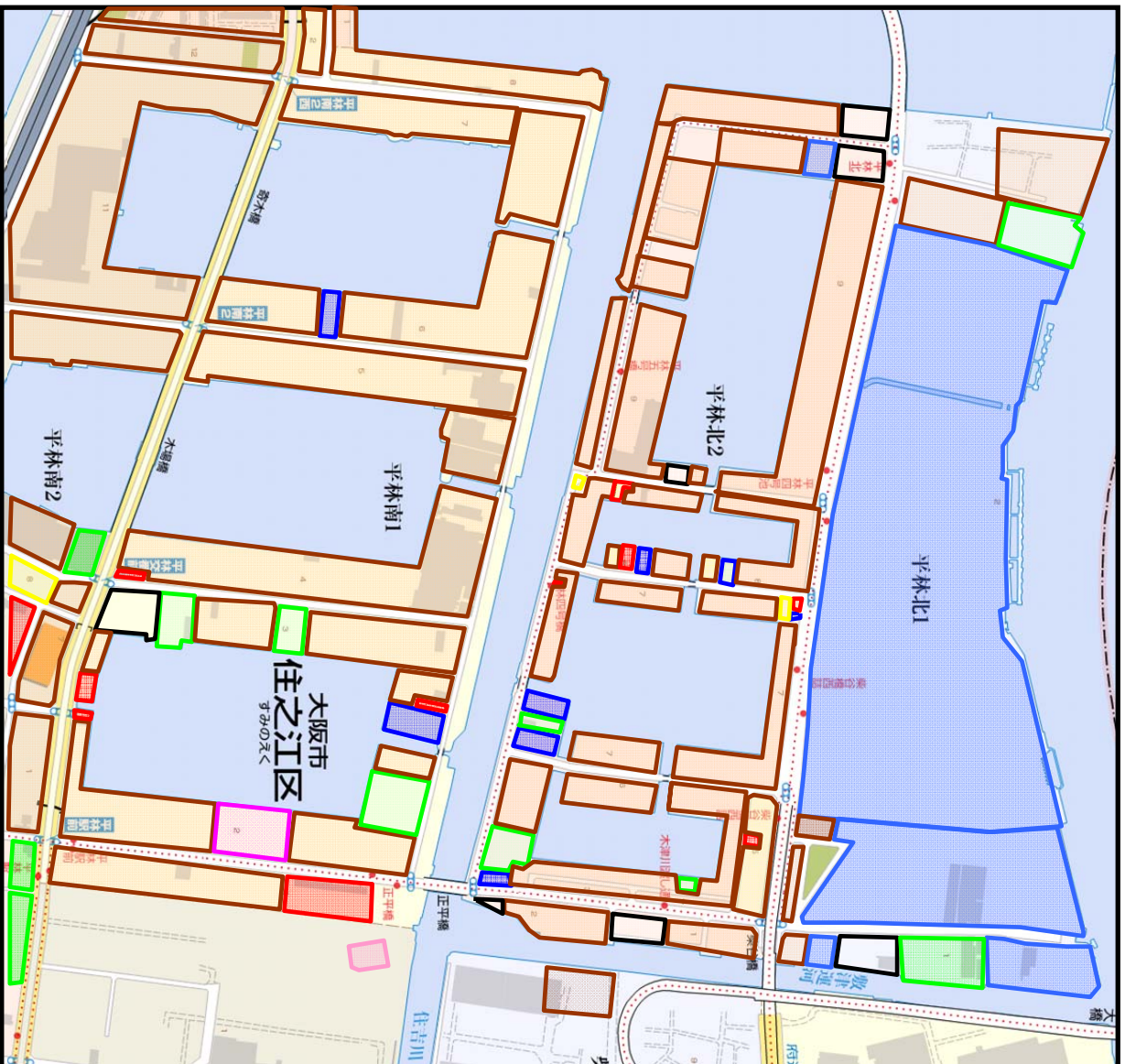
住之江区平林の土地利用(2009年)

物流施設・倉庫・運輸	工場・作業場	営業所・事業所	住宅	製材所、～木材・工芸・木工	公共施設	駐車場・空地・資材置場



住之江区平林の土地利用(1978年)

	物流施設・倉庫・運輸
	工場・作業場
	営業所・事業所
	住宅
	製材所、～木材・工芸・木工
	公共施設
	駐車場・空地・資材置場



内陸部の土地利用(左:2008年、右:1975年)大阪市西淀川区竹島～加島

