

大阪の成長戦略

平成22年12月28日

大 阪 府

[目 次]

・「大阪の成長戦略」とは	..... 1
・戦略の全体構造	..... 3
・第1章 要因分析・検証	..... 3
・第2章 成長目標	.....12
・第3章 大阪・関西が目指すべき方向	.....13
・第4章 成長のための源泉	.....15
・第5章 成長をリードしていく仕組み	.....30
・成長戦略の推進に向けて	.....32
・参考資料	.....33

※ 本文中の「*」は、巻末(P39~44)の用語集に解説を記載

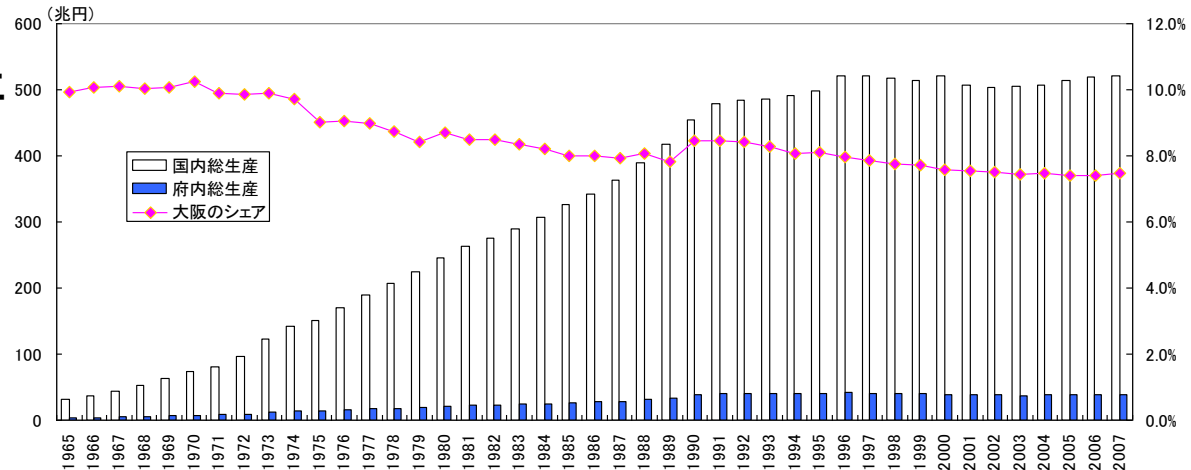
「大阪の成長戦略」とは ①

* 政府の認識は、「総じて我が国の経済は、1990年代初頭のバブル崩壊以降伸び悩み。経済成長のための政策対応が十分な効果を発揮せず、デフレ(物価の持続的下落)からも脱却できず、過去10年間、景気実感に近い名目値*ではマイナス成長。OECD*諸国(先進国)の中で最低の水準」

*「大阪の低迷は、日本の低迷の縮図」

◆ GDPにおいて、全国シェアは長期低落傾向

こうしたなか、大阪は、長期にわたる人口流出、GDP*のシェア(全国に占める割合)低下、法人税収の落ち込み、地価下落、高い失業率など日本のマイナス部分の縮図。大阪が抱える成長阻害要因を明らかにし克服することで、日本全体の成長に貢献できる。

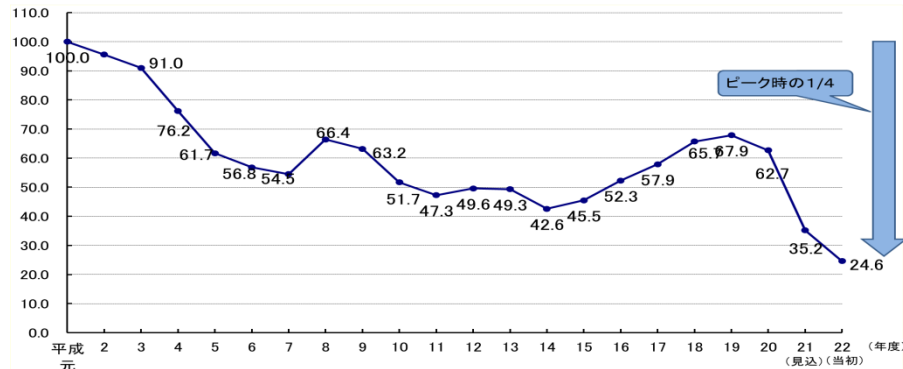


※内閣府「国民経済計算年報」「県民経済計算年報」

・本格的な人口減少・少子高齢社会に突入した今、新たな雇用と成長に結びつく分野の強化に向け、不必要な規制や制度による束縛を取り払い、需要を掘り起こすことができるよう、選択と集中による戦略的な政策展開へと舵を切るべき。

◆ 大阪の税収は、ピーク時に比べ低位で推移

大阪府の税収の推移〔法人二税〕(平成元年度の税収を基準=100)



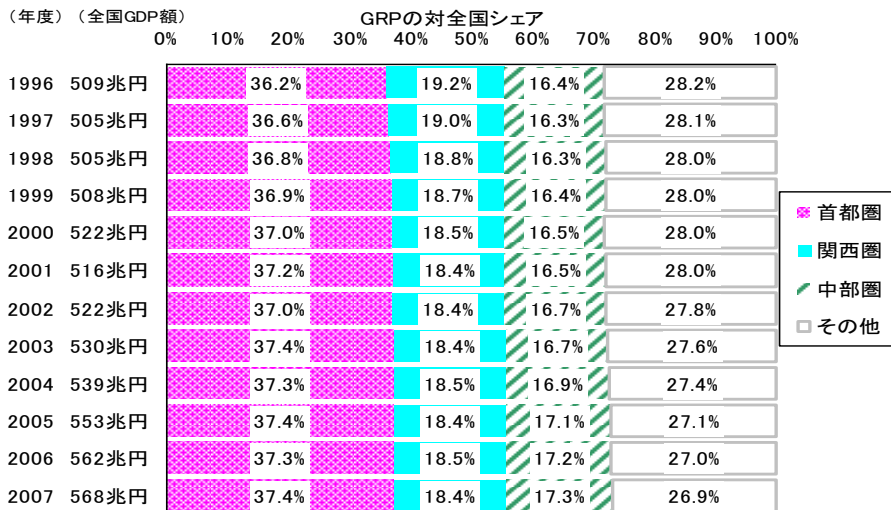
(注)平成20年度までの税収は、大阪府財政課HP「財政ノート」より、平成21、22年度の税収は、地方行政調査会資料による。

「大阪の成長戦略」とは ②

*「大都市の再生は、日本再生の切り札」

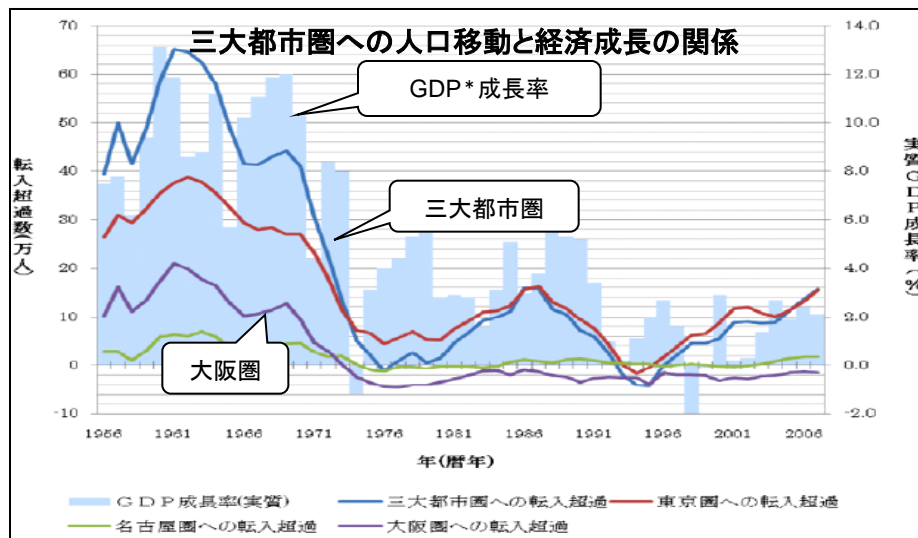
- 日本の成長を支えているのは、やはり、東京や大阪などの大都市圏。しかし、大阪の国際競争力は見劣りするのが現状。これまでの大都市圏法制等による都市への集中是正が、結果的に大都市圏の力をそぎ、成長の牽引役を果たすことができなかつたことが日本を低迷させた要因。既存資産を多く有する大都市は投資効果も高い。今こそわが国の成長エンジンである大都市の再生が必要。

◆ 大都市圏の経済が日本全国に占める割合は今なお高い(関西圏・首都圏・中部圏で7割強)



首都圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県・栃木県・群馬県・山梨県
 中部圏：新潟県・富山県・石川県・長野県・岐阜県・静岡県・愛知県
 関西圏：大阪府・兵庫県・京都府・滋賀県・奈良県・和歌山県・福井県・三重県・徳島県
 ※内閣府「県民経済計算」(実質、連鎖方式、平成12暦年連鎖価格)

◆ 日本の経済成長の低下とともに、三大都市圏への人口流入も減少



※縄田康光(2008)『戦後日本の人口移動と経済成長』
 経済のプリズムNo.54, pp.20-37

- このままでは、世界の中、アジアの中での都市間競争に勝てない。
大阪が再び力強く日本の成長を牽引するための条件を整えることが急務。

「大阪の成長戦略」とは ③

*大阪の**潜在成長率***は、高齢化の進展等による**労働力人口***の減少などの影響はあるものの、近年の大阪湾ベイエリアでの工場立地の活性化などのプラス要因もある。

◆ 2008年発表の潜在成長率予測では、大阪府の潜在成長率は0.95%で全国第39位

都道府県	2005-2020年度平均（予測）
1 滋賀県	2.84%
2 東京都	2.73%
3 三重県	2.39%
：	
39 大阪府	0.95%
平均	1.58%

※(社)日本経済研究センター

「第34回中期経済予測選択と集中を迫られる日本経済～日本の産業・地域経済の行方～」(2008.2.12)より抜粋
上記潜在成長率は、1991-2004年度の各種データをもとに、試算されたもの。

※なお、同じ(社)日本経済研究センターの2009年発表の

実質成長率*ランキング(「都道府県別中期経済予測(2009.4.9)」(予測期間:2007-2020年度)では、
大阪府は全国第16位(前年度予測:全国第34位)と盛り返し。

*大阪の潜在成長率を高め、現実の成長に結びつけ、
大阪の**GRP(域内総生産)***の回復、新たな成長軌道に乗せるためには、
どのような手立てを講じるべきか。
地域が、民間が、本来の強みを発揮し、
大阪が持つ既存資産を活用しながら、持続可能な成長を成し遂げるためには、どうすればよいか。

「大阪の成長戦略」とは ④

- *この戦略は、こうした問題意識に立ち、大阪の成長を阻害してきた要因を明らかにした上で、今後10年間の成長目標を掲げ、それを実現するための短期・中期(3～5年)の具体的な取組方向を明らかにすることがねらい。
- *ただし、その主体や内容は多岐にわたるものであり、府として取り組むべき施策・事業だけではなく、法制度の改革や創設など国として取り組むべきこと、関西全体で連携して取り組むべきこと、市町村や民間企業、[NPO](#)*や広く府民に取り組んでいただきたいことなどを含んでいる。その意味では、大阪が成長を実現するための戦略として、関係各方面に共有していただくことを期待する、いわば提言書でもある。
- *この戦略を通じて、規制・制度の改革など、これまでの「仕組み」を大きく転換し、民間の活動を後押しする環境を整備することによって、国・府・市町村・民間企業等が取組の方向性を共有し、ともに取組を進め、大阪の成長を実現していく。

戦略の全体構造

第1章 要因分析・検証

- ・長期低落傾向が続く大阪の状況
- ・大阪に長期低落をもたらした背景にある要因
(閉鎖性・特異性、都市圏における中間所得層の減少、課題を抱える医療・福祉分野、総合性と自由度に欠く経済政策、中国等新興市場への乗り遅れ、社会資本の形成・活用不全、[大都市圏制度](#)*の限界)

第2章 成長目標

- ・「実質成長率」「雇用創出」「訪日外国人・貨物取扱量」

第3章 大阪・関西が目指すべき方向

- ・「[ハイエンド](#)*都市(価値創造都市)」
- ・「[中継都市](#)* (アジアと日本各地の結節点)」

第4章 成長のための源泉

- ・内外の集客力強化
- ・人材力強化・活躍の場づくり
- ・強みを活かす産業・技術の強化
- ・アジア活力の取り込み強化・物流人流[インフラ](#)*の活用
- ・都市の再生

第5章 成長をリードしていく仕組み

- ・[総合特区](#)*制度の提案
- ・大都市圏制度の再構築に向けた提案

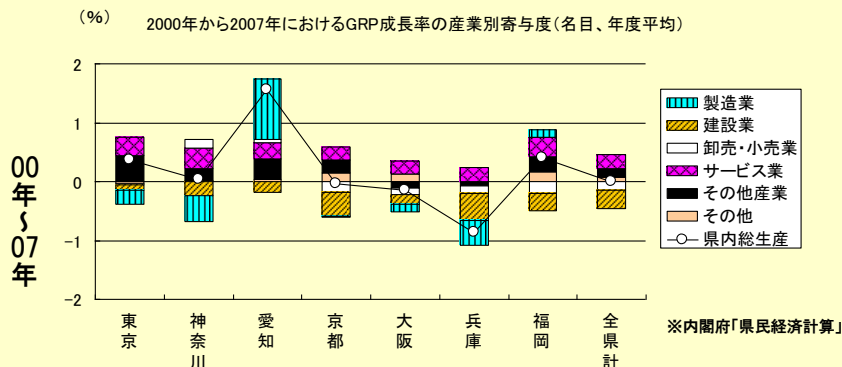
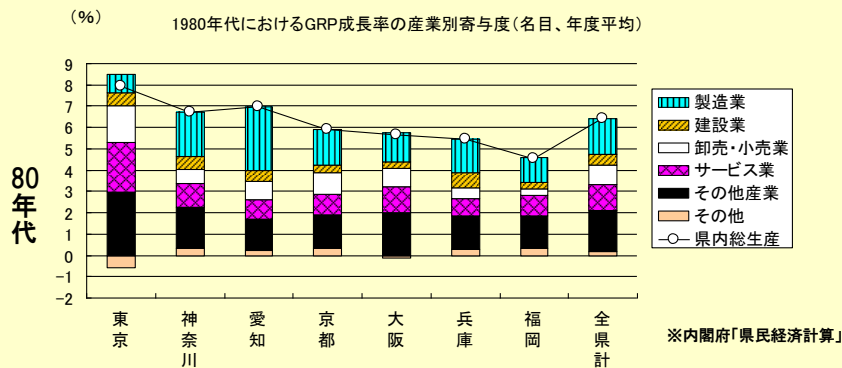
成長戦略の推進に向けて

第1章 要因分析・検証 —長期低落傾向が続く大阪の状況①—

① 産業構造転換の遅れ

- ・80年代に、東京はいち早くサービス産業等への転換が進んだが、大阪では産業構造の転換に遅れ
- ・2000年代は、自動車産業の活況に伴い愛知の製造業は拡大したが、**基礎素材型***の割合が高い大阪の製造業は、内外の価格競争の中で低迷が続く

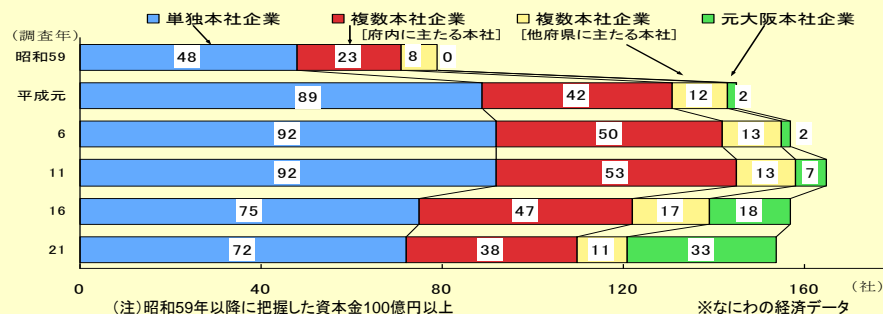
1980年代と2000年以降の県内総生産の経済活動別成長寄与度



② 東京圏への流出、周辺部等への分散

- ・本社機能は、東京への長期流出傾向が続く。特に、金融・保険業などで目立った動き。これに伴い、情報発信力も低下
- ・工場は、**工場等制限法***(～H14)の立地規制等により周辺部へ。近年は、アジア等の海外へ移転・転出

大阪における大企業の本社数

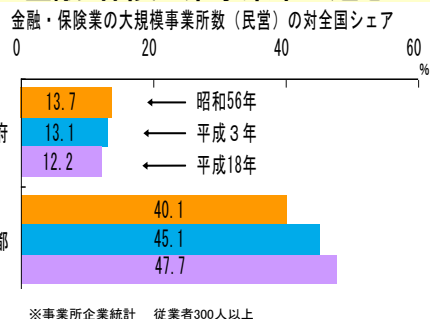


大阪から移転した企業・残っている企業

大阪から本社を移転した企業(例)	大阪本社企業(例)
日清食品(食料品) アステラス製薬(医薬品) フジテック(機械)	日本ハム(食料品) 塩野義製薬(医薬品) 小野薬品(医薬品)
エニギ/ルタ(精密機械) 丸紅(卸売) 住友商事(卸売)	武田薬品(医薬品) パナソニック(電気機器) シャープ(電気機器)
オートバックスセブン(卸売) ローソン(小売) Jフロントリテイリング(小売)	キーエンス(電気機器) ダイキン(電気機器) シマ(輸送用機器)
商船三井(海運) USEN(情報通信)	コヨ(その他製品) カブコン(情報通信) ガスケン(サービス)
三菱UFJファイナンシャル(金融) 三井住友ファイナンシャル(金融) 等	ラウドワン(サービス) 等

※東洋経済新報社「会社四季報」をもとに作成

金融・保険で東京集中が進む



工場等の転出状況

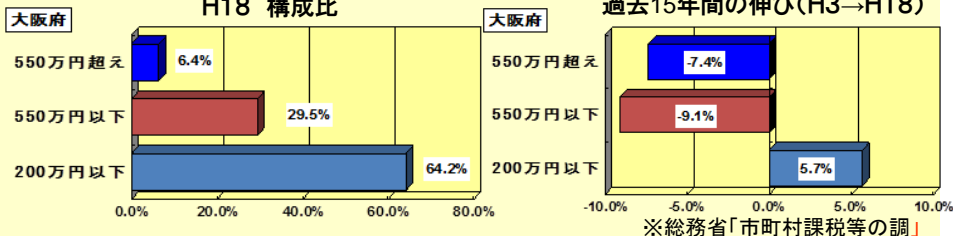
- ◆大阪府内工場の転出・転入(H元～14)
- ・大阪府外へ転出 287件 (近畿圏内179件、近畿圏外108件)
- ・大阪府外から転入 3件 (注)用地1,000㎡以上
- ※経済産業省「工場立地動向調査」
- ◆大阪企業の海外進出(H12.10時点)
- ・全産業3,859件、うち製造業1,649件
- ※工場等制限法が廃止されたH14年以降は、大阪での工場立地の回復の動きも見られる。
- ※東洋経済新報社調査

第1章 要因分析・検証 —長期低落傾向が続く大阪の状況②—

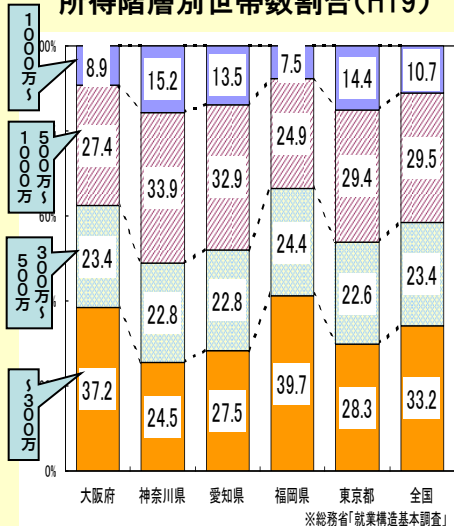
③ 低所得者層の増加

・経済低迷、**構造不況業種***からの失業者増加や急速な高齢化を背景に、低所得者層が増加。所得300万円以下の世帯割合は全国を上回る

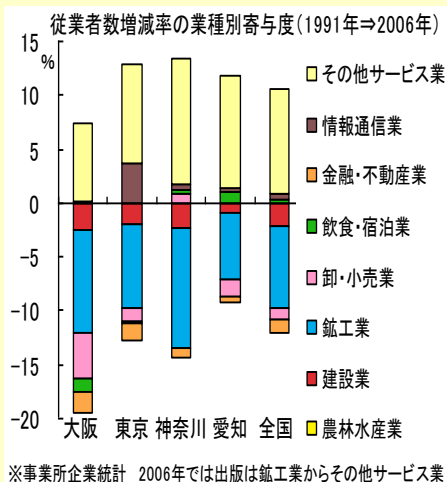
課税標準*段階別の納税者数構成比



所得階層別世帯数割合(H19)



雇用吸収力の変化



就業者数の減少が大きい業種(H3→H18)

- ・繊維・衣服等卸売業 △67,404人
- ・衣服・その他の繊維製品製造業 △48,317人
- ・建築材料、鉱物・金属材料等卸売業 △40,451人
- ・繊維工業 △34,816人

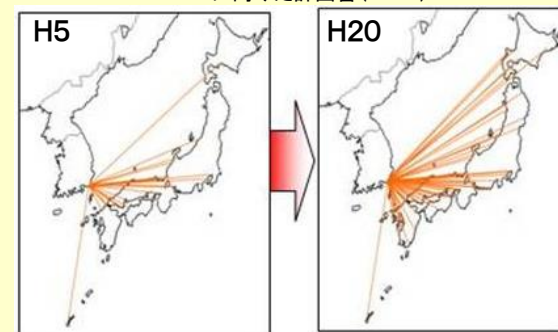
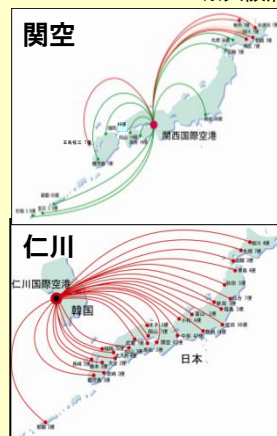
④ インフラや既存資産の低利用

・関空・阪神港などの**インフラ***は、国内・国際ともにネットワークが不十分であり、国際競争力に課題。人流・物流面でハブ(拠点)機能が低下

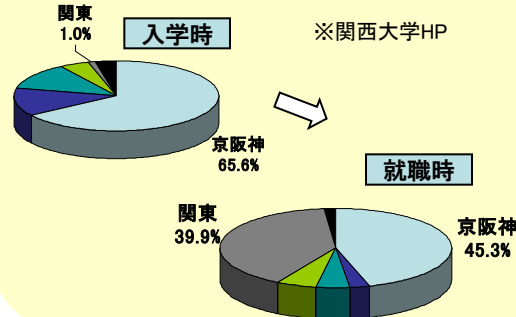
・大学生の首都圏等への流出や、女性の就業率の低さなど、人材資源も活かせていない

日本国内との航空ネットワーク(2009.10時点) ※大阪府調査

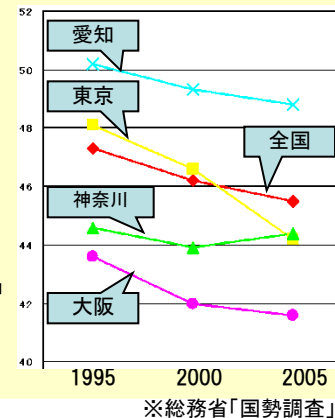
釜山の支線化が進む日本の港湾 ※阪神港国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(H22.3)



就職時における大学生の流出(H20関西大学)



女性の就業率

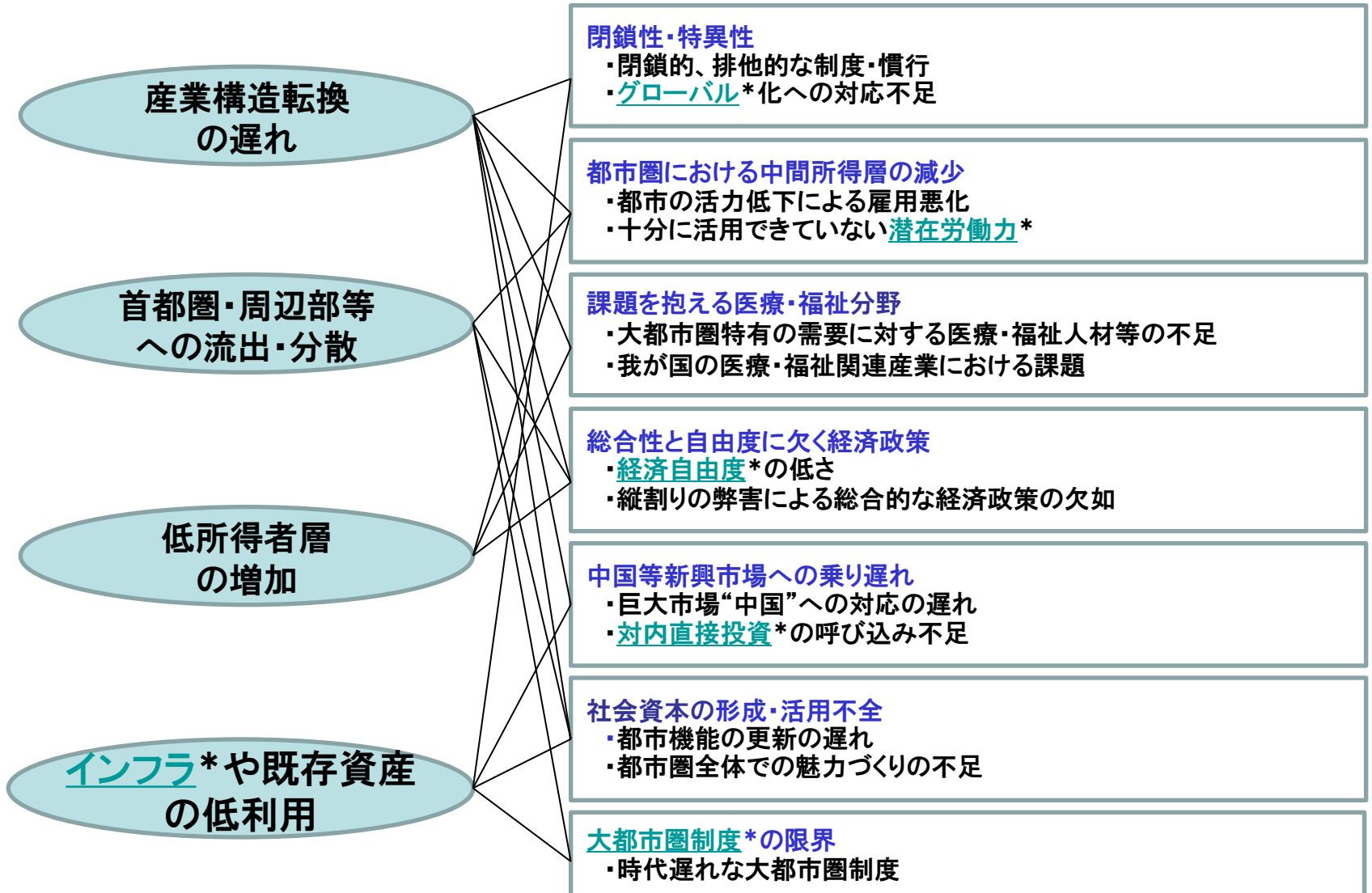


⇒ このような長期低落を生み出した背景に何があるのか？

第1章 要因分析・検証 — 長期低落をもたらした背景にある要因 —

【大阪の長期低落を表す主な事象】

【背景にある主な要因】



要因1:閉鎖性・特異性①

*閉鎖的、排他的な制度・慣行

言語、ビジネス参入障壁、在留資格、商慣行など、世界的な標準に対し、閉鎖的・排他的であることが、わが国へのヒト・モノ・カネの流入を阻害。大阪は東京よりさらに低迷

◇ 要因

・ビジネスにおける閉鎖性等が、日本への外資系企業の参入を阻害し、ひいては日本の国際競争力が低下

・厳しい在留資格が外国からの**高度専門人材***の流入を阻害

例:経済連携制度*に基づく受入機関の負担費用、介護福祉士試験における日本語試験、留学生が卒業し就労した場合の在留資格変更

・国際観光への取組の遅れにより行きたい国としての評価に反して外国人旅行客の受入が低迷

・これらの閉鎖性・排他性が政治・経済・学術文化等の面でのジャパン・パッシング(日本外し)を誘発

・特に、大阪・関西は外国人の児童・生徒を対象とするインターナショナルスクールなど、外国人に選ばれる環境整備に遅れ

ビジネスにおける閉鎖性

アジアの中で最も投資魅力のある国では、日本は27%と中国(27%)と同じであるが、今後の投資先候補地としては、中国(57%)、インド(35%)に対し、日本(18%)と大きな差異

外国企業から見た日本への投資の障害要因では、

- ① 言語 30%
- ② 税金・営業コスト 24%
- ③ 労働コスト 13%
- ④ 文化・考え方 12%
- ⑤ 市場の特殊性・閉鎖市場 10%

と日本の閉鎖性・特異性も、大きな要因に。

※JETRO(2008)「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」

外国人旅行者の受入数(2007、万人)

順位	国名	訪問客数	順位	国名	訪問客数
1	フランス	8,190	15	香港	1,715
2	スペイン	5,919	28	日本	835
3	アメリカ	5,599	30	シンガポール	796
4	中国	5,472	36	韓国	645
5	イタリア	4,365			

※国土交通省(2009)「平成21年版観光白書」

都市別の外国からの訪問客数(2007、万人)

香港	1,205	ソウル(2005)	602
シンガポール	1,028	東京	523
ニューヨーク	876	大阪(2006)	171
上海	614		

※(財)森記念財団(2009)「外国からの来街者数都市比較」

圧倒的に少ない外国人研究者受け入れ

	日本(2003)	アメリカ(2001)	イギリス(2003)	フランス(2003)
大学教員	3.5%	19.3%	17.6%	5.4%
博士号取得者	13.7%	28.5%	35.7%	21.1%
理工農のみ	14.1%	42.5%	34.9%	20.1%
大学院生	12.5%	13.2%	26.5%	25.3%
理工農のみ	9.3%	38.8%	33.5%	18.6%

○各国の高度専門人材確保・育成戦略

・韓国:個人所得税の優遇措置、科学技術者にビザ延長等、人材確保拠点を海外に設置、英語教育都市を造成

・中国:重要な技術職ポスト提供、永住居住証の付与、一人100万元(約1300万円)の補助金、国内での収入に対し免税

・シンガポール:高度専門人材雇用の際のコストは税額控除、永住権の付与、人材確保拠点を海外に設置

国際会議の開催件数では、諸都市との間に圧倒的な差

都市別国際会議の開催件数			展示会の開催件数、規模	
都市名	1999年	2008年	日本	中国
シンガポール	121	637	開催件数 約408件(2006~07年予定の商談重視型主要展示会)	2,467件(2004年)国際展は1,418件(2002年)
パリ	338	419		
ブリュッセル	248	299		
ウィーン	194	249		
バルセロナ	81	193	開催規模 56万㎡(うち7大施設で31万㎡)	157万㎡(上位15施設)、320万㎡(計画ベース)
東京	64	150		
ソウル	64	125		
ワシントンD.C.	89	79		
北京	50	75		
大阪	-	30		

※JNTO「2008年国際観光統計」
※国際団体連合(UIA)の統計基準による国際会議の開催件数

※JETRO、国土交通省資料

要因1:閉鎖性・特異性②

*グローバル化への対応不足

国際的な人材流動化が進む中、語学等の人材育成に遅れをとっており、**グローバル***経済への対応を阻害。また、国際標準とかけ離れたことが「**ガラパゴス化***」を生み出し、産業のグローバル化に遅れ

◇ 要因

- ・日本の英語教育が実践的でなく国際志向も低いため、国際社会で活躍できる人材が不足
- ・グローバル経済下での成長への努力不足(国際標準を生み出す意識、国際標準で戦う意識が低い、国を挙げた支援不足、地域独自の人材育成策をとることが困難)
- ・その結果、世界だけでなく、アジアの中でも埋没傾向
- ・国際的な評価にさらされていないため、価値を正しく認識できないまま放置されていた資源も多い

実践的な英語力に欠く日本人

TOEFL平均点数の国際比較(2009)

国別	スコア
シンガポール	99
ドイツ	96
米国	86
香港	81
韓国	81
中国	76
台湾	74
日本	67

※"Test and Score Data Summary for TOEFL* Internet-based and Paper-based Tests"

経済のグローバル化指標の世界ランキング

	1980年	1990年	2000年	2007年
シンガポール	2位	1位	5位	1位
スウェーデン	36位	7位	9位	9位
フランス	43位	22位	22位	34位
ドイツ	50位	30位	23位	41位
米国	30位	29位	41位	57位
韓国	94位	86位	80位	77位
中国	122位	100位	105位	97位
日本	95位	60位	92位	102位

※Dreher, Axel (2006): Does Globalization Affect Growth? Evidence from a new Index of Globalization, Applied Economics 38, 10: 1091-1110.

※Dreher, Axel, Noel Gaston and Pim Martens (2008), Measuring Globalisation – Gauging its Consequences (New York: Springer).

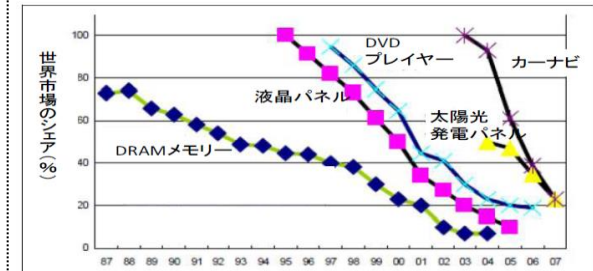
海外留学者数の低迷

OECD諸国への海外留学者数(2007)

	留学生数	人口十万人あたり留学生数	経済規模あたり留学生数(人/億ドル)
中国	408,344	31	11.8
インド	153,329	14	13.4
韓国	105,779	218	10.1
ドイツ	84,813	103	2.6
フランス	62,365	101	2.4
日本	55,429	43	1.3

※OECD*, "Education at a glance 2009"

かつて優位を誇った日本製品の凋落



※経済産業省「産業構造ビジョン 2010」(22年6月)より

日本の製品・サービスのガラパゴス化事例【携帯電話】

第二世代の携帯電話*において、日本の通信方式より、ヨーロッパの通信方式が世界市場で圧倒的に普及
⇒結果、日本企業は世界市場で大きく出遅れ
[世界市場販売上位(2009年)]

- ①ノキア(36.4%)
- ②サムスン(19.5%)
- ③LG(10.1%)
- ④モトローラ(4.8%)
- ⑤ソニーエリクソン(4.5%)

要因2:都市圏における中間所得層の減少①

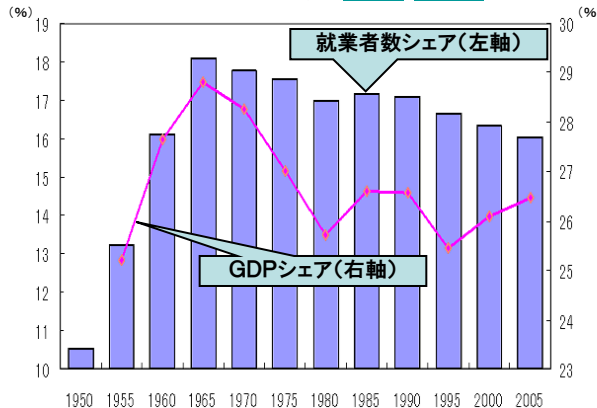
*都市の活力低下による雇用環境の悪化

都市の活力低下、経済成長の停滞により、雇用環境が悪化し、成長を支える中間所得層が減少。特に大阪では、失業率が高く、低所得者層が増加

◇ 要因

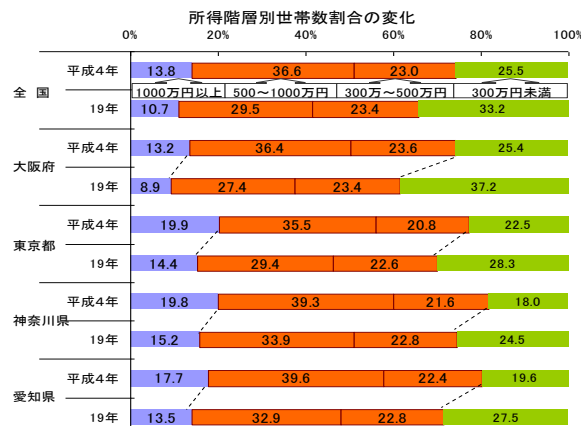
- ・大都市の活力低下により雇用吸収力も低下し、大都市において中間所得層が減少
- ・特に、大阪においては、低所得者層の増加が顕著
- ・国際競争下でのコスト削減や、近年の世界的な不況により、急速に雇用悪化
- ・大阪では、失業率が全国に比べて高く、特に若年者の失業率の高さが顕著
また、**非正規労働者***割合も高い

大阪府・東京都の就業者数とGDP*シェア*の推移



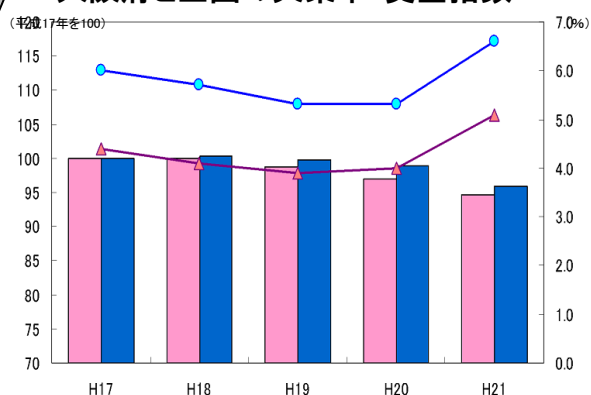
⇒都市の経済活力低下により雇用吸収力も低下
※内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査」

中間所得層が減少し、低所得者層が増大



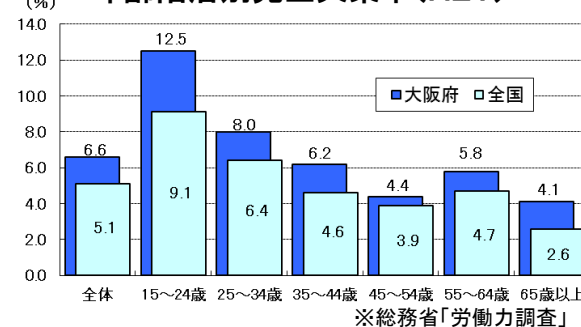
資料：総務省「就業構造基本調査」

大阪府と全国の失業率・賃金指数



※厚生労働省「毎月勤労統計調査」、総務省「労働力調査」

年齢階層別完全失業率(H21)



※総務省「労働力調査」

非正規労働者割合(H19)

- ①沖縄県 40.7%
 - ②京都府 40.0%
 - ③大阪府 38.6%
 - ※全国 35.5%
- ※総務省「就業構造基本調査」

要因2:都市圏における中間所得層の減少②

*十分に活用できていない潜在労働力

就労への意欲が働きにくいセーフティネット(救済のための仕組み)、子育て世代の女性の非労働力化など、**潜在労働力***を活かしきれていない状況。人口減少下での社会活力低下が懸念

◇ 要因

- ・大都市圏を中心に生活保護費と最低賃金が逆転もしくは同水準。生活保護から就労につなげるシステムが不十分
- ・低所得者層において教育費負担が、更なる格差を産み出している可能性
- ・女性のM字カーブ(子育て期の離職)も顕著
- ・高齢化の進展が早い等により、大都市圏においては社会保障負担が急速に増大

生活保護と最低賃金の逆転現象

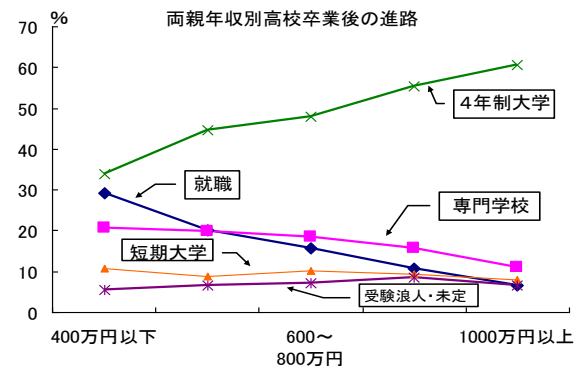
[逆転現象発生の地域] ※厚生労働省資料より

H22.7月時点

北海道、青森県、宮城県、秋田県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、京都府、大阪府、兵庫県、広島県 (12都道府県)

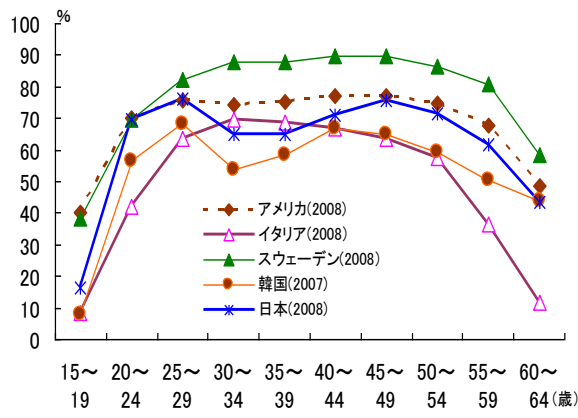
※H22.10月の最低賃金改定により、大阪府では、生活保護と同水準となっている。

親の所得によって大学進学率に差



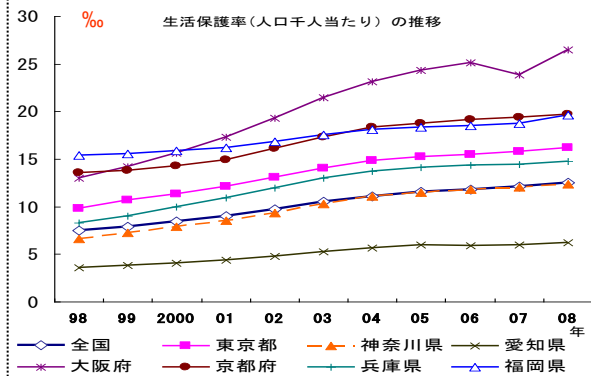
※東京大学大学院大学経営・政策研究センター (2009) 「高校生の進路と親の年収の関連について」

女性の年齢階層別労働力率



※(独)労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較」

大都市で生活保護受給者が増加



※厚生労働省「社会福祉行政業務報告」

要因3:課題を抱える医療・福祉分野①

*大都市圏特有の需要に対する医療・福祉人材等の不足

介護人材は、大都市圏で充足率が低く、人材不足が極めて深刻。また、保育については、大都市圏に**待機児童***が集中。さらに、医療についても、看護師は大都市圏で人口当たりの従事者数が少ない

◇ 要因

- ・労働環境や賃金面等の問題からわが国の介護人材は不足。特に、大都市圏は充足率が低く、離職率も高い
- ・保育についても、待機児童数の8割以上を都市部で占めるなど、保育環境の不足が深刻
- ・医療についても、人口あたりの従事者数では、医師・薬剤師などは大都市圏の方が多いが、看護師は大都市圏の方が少ない

大都市圏における介護人材の不足

充足率の低い県		離職率の高い県	
①埼玉県 13.0%	①千葉県 16.3%	②埼玉県 16.1%	③三重県 15.0%
②愛知県 13.9%	②埼玉県 16.1%	③三重県 15.0%	④大阪府 14.2%
③神奈川県 14.6%	③三重県 15.0%	④大阪府 14.2%	⑤和歌山県 13.8%
④東京都 14.7%	④大阪府 14.2%	⑤和歌山県 13.8%	
⑤千葉県 17.4%	⑤和歌山県 13.8%		
⋮	⋮		
⑪大阪府 22.7%	⑩東京都 13.0%		

※充足率は、都道府県別職業紹介状況(H18 厚生労働省)、離職率は、社会福祉施設の人材確保・育成に関する調査(H20 全国社会福祉協議会)

他職種に比べ高い介護人材の離職率

	介護関係 入職率	介護関係 離職率	全職種 入職率	全職種 離職率
全国	25.2% (21年)	17.0% (21年)	14.2% (20年)	14.6% (20年)
大阪府	30.3% (21年)	20.5% (21年)	—	—

入(離)職率が高く、有効求人倍率も高い。その主な要因は「低賃金」、「労働条件が厳しい」「業務に対する社会的評価が低い」などが挙げられる。
※厚生労働省「雇用動向調査」、介護労働安定センター「事業所における介護労働実態調査」

大都市圏で多い待機児童数

	利用児童数	待機児童数
7都府県・政令指定都市・中核市	1,083,081人 (52.1%)	22,107人 (84.1%)
その他の道県	997,033人 (47.9%)	4,168人 (15.9%)

※7都府県は、首都圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県)、近畿圏(大阪府・京都府・兵庫県)
※政令指定都市・中核市は、全国すべて
※厚生労働省「保育所関連とりまとめ(平成22年4月1日)」より

医療関係従事者数の比較

(平成20年末)

区分	大阪府	全国
医師	2万 2650人 (257.2)	28万6699人 (224.5)
歯科医師	7,668人 (87.1)	9万9426人 (77.9)
薬剤師	2万3288人 (264.59)	26万7751人 (209.7)
看護師 (准看護師含む)	8万539人 (914.6)	125万2224人 (980.7)

※()内は、人口10万人あたりの従事者数。なお、首都圏や中部圏等でも人口あたり看護師数は全国を下回っている。
※大阪府「大阪・関西のすがた 平成21(2009)年度版」より

要因3:課題を抱える医療・福祉分野②

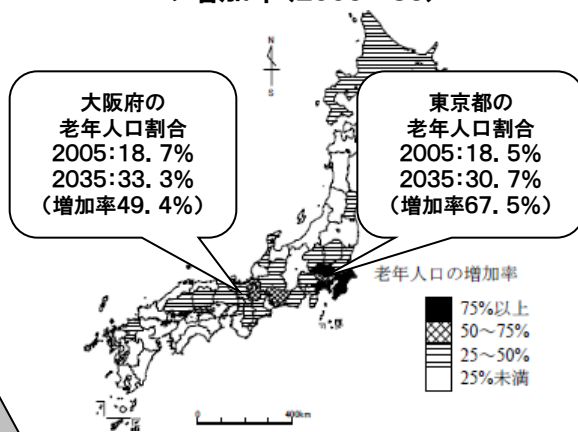
*わが国の医療・福祉関連産業における課題

急速な高齢化で量的不足が危惧される一方、産業として見た場合、医療・福祉関連産業は**内需***喚起・雇用創出が期待できる分野。しかし、わが国の医療・福祉関連産業は、生産性、競争力等に課題

◇ 要因

- ・高齢化は、今後、地方部よりも大都市圏において急速に進展。社会保障サービスの量的確保が今後大きな課題
- ・一方、医療・介護を産業として見た場合には、自動車産業に匹敵する巨大市場であり、雇用吸収力も高い
- ・しかしながら、急増する需要に対応するには、わが国の医療・介護関連産業は、サービス供給体制、労働生産性*などに課題。さらには、医薬品・医療機器産業の国際競争力を阻害する医薬品・医療機器の承認の遅れ(いわゆる「ドラッグ・ラグ」「デバイス・ラグ」)も問題

大都市圏で高い老年人口(65才以上人口)の増加率(2005~35)



※同時期の全国の老年人口割合増加率は、44.6%
※「日本の都道府県別将来推計人口」(平成19年5月推計)

産業としての医療・介護

	生産額	付加価値額	同GDP*比	従業者数
医療	34.5兆	19.1兆	3.7%	310万
介護	4.0兆	2.8兆	0.5%	62万
(小計)	38.5兆	21.9兆	4.3%	371万
自動車	37.3兆	7.9兆	1.5%	107万
電気	53.4兆	16.2兆	3.2%	195万

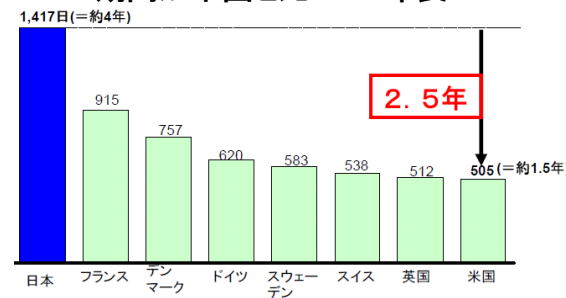
※長坂健二郎「わが国医療制度の現状と問題点」(2007)より。
原典は、総務省「2000年産業連関表」「2002年就業構造基本調査」

医療・福祉分野の労働生産性の上昇率

	1980-1995		1995-2000	
	全産業	医療・福祉	全産業	医療・福祉
日本	3.7%	0.0%	2.4%	0.2%
米国	1.2%	-0.8%	2.4%	1.7%
英国	2.4%	0.4%	1.9%	1.6%

※産業構造審議会新成長政策部会・サービス政策部会
サービス合同小委員会中間とりまとめ(H20.6)より。
(原典は、EU KLEMS 2008)

医薬品が初めて市場に出るまでの期間が米国と比べ2.5年長い



※(独)医薬品医療機器総合機構(H20, 12)

要因4:総合性と自由度に欠く経済政策①

*経済自由度の低さ

国としての**経済自由度***が低い中、特区政策にも遅れをとったことにより、地域の経済成長を阻害。特に近畿圏では、工場・大学の立地制限により、周辺部等への移転が進み、産業集積としての力を喪失

◇ 要因

- ・わが国は、法人税率が他国より高く、また、企業競争力に対する法規制も強いため、産業面での国際競争力が低下
- ・地域が国際的な都市間競争を勝ち抜くための特区制度についても、他国と比較して取組が遅く、かつ特例措置が不十分であるため、有効な打開策とならず
- ・**工場等制限法***など約40年間にわたった立地規制により、大規模工場・大学が都市部から流出
- ・特に、大阪においては、大学等の周辺部への流出が顕著

他国と比べて高い法人所得課税の実効税率

各国の法人所得課税実効税率(2010年)			
アジア		欧州	
日本	40.69%	フランス	33.33%
韓国	24.20%	ドイツ	29.41%
中国	25.00%	イギリス	28.00%
		北米	
		アメリカ	
		40.75%	

※財務省ホームページより

※アメリカはカリフォルニア州の場合、ドイツは全ドイツ平均

充実した経済特区を持たない

	沖縄県うるま市	ソウル特別市	上海市
制度	特別自由貿易地域	仁川経済自由区域3地区	上海経済技術開発区等3地区
税金	新設後法人税の35%の所得控除、地方税の減免、低利貸付	法人税等を5年間100%、次年度2年間50%減免等	所得税率15%優遇等
分野	製造業、こん包業、道路貨物運送業、倉庫業、卸売業	先端産業、航空、国際物流、観光レジャー、金融	半導体、先端製造業、金融サービス
全体面積	約122ha	①松島地区(5,326ha) ②永宗地区(13,832ha) ③青蘿地区(1,789ha)	①上海市シン荘工業団地(18ha) ②上海嘉定工業団地(572ha) ③新浜工業パーク(460ha)
設置年	1999年	2003年	①1995年、②1992年、③2000年
現状	約46ha(87区画) 23社進出(2010.3)		

※各種資料より

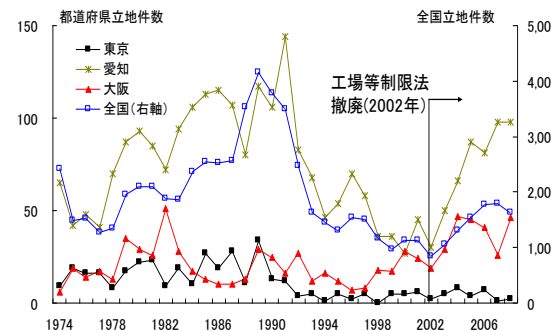
企業競争力に対する法規制に係る国際比較

[競争力順位]

- | | |
|-----------|----------|
| 1位 シンガポール | 15位 台湾 |
| 2位 香港 | 20位 アメリカ |
| 3位 マレーシア | 21位 中国 |
| 4位 カタール | 35位 日本 |
| 5位 フィンランド | |

※IMD 世界競争カランキング(2010年)

工場等制限法により 大阪・東京の工場立地は2002年まで低迷



※経済産業省「工場立地動向調査」

要因4:総合性と自由度に欠く経済政策②

*縦割りの弊害による総合的な経済政策の欠如

産業振興、金融、税制、規制・保護など、国の経済政策は縦割りで総合性が欠如。サービス産業の低生産性、経済活動の新陳代謝の停滞、地域特性に応じた対策不足等から、**労働生産性***も低迷

◇ 要因

- ・サービス産業は製造業に比較して政府による規制が多い(規制例)
 運輸(許認可、台数、運賃・料金等)
 保育(許認可等)
- ・特に、大阪のサービス業は、立地・人件費コストが高い中で、事業利益率が悪い
- ・企業の新陳代謝が進まない産業構造・環境が、生産性向上にとってもマイナス
- ・産業構造上も、地域によって大きな隔りがあるが、その特性に応じた産業振興が不十分
- ・これらの結果、わが国の労働生産性は先進国の中でも低水準

サービス産業の労働生産性の伸びは低い

労働生産性上昇率(2000~06年) (%)

	製造業	サービス業
日本	4.2	-0.1
米国	4.2	0.2

※社会経済生産性本部「労働生産性の国際比較2008年版」

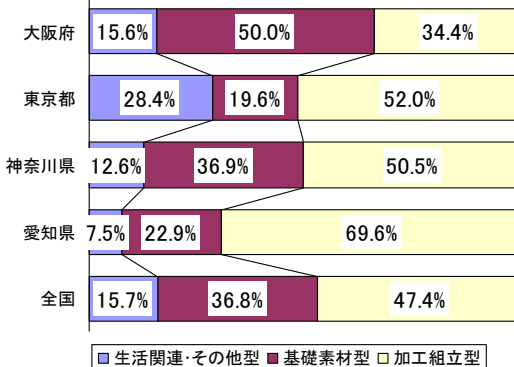
大阪のサービス産業は利益率が悪い

	全国	東京都	大阪府
収入に対する 事業利益額割合	16.3%	17.0% (19位)	14.3% (42位)

※総務省「サービス産業基本調査」(2004)より作成

地域特性のある産業構造

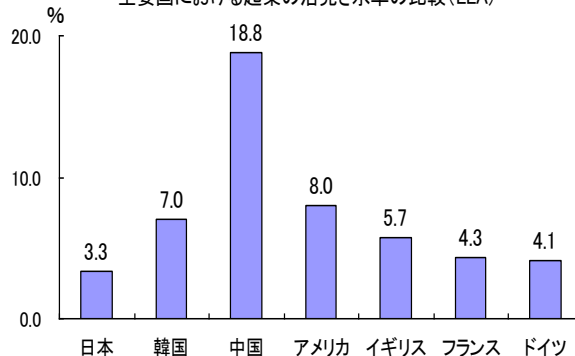
製造業の三類型別構成比(2007年)



※経済産業省「工業統計表」

他国に比べて低い起業志向

主要国における起業の活発さ水準の比較 (EEA)

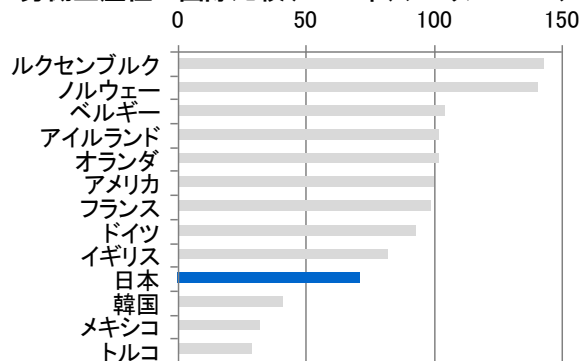


EEA: 18~64歳100人当たりの「起業準備者+創業後42か月未満の者」の数値

※GEM「2009 Global Report」

日本の労働生産性は先進国の中で低水準

労働生産性の国際比較(2006年、アメリカ=100)



※OECD「Productivity Database」より中小企業庁作成

要因5: 中国等新興市場への乗り遅れ①

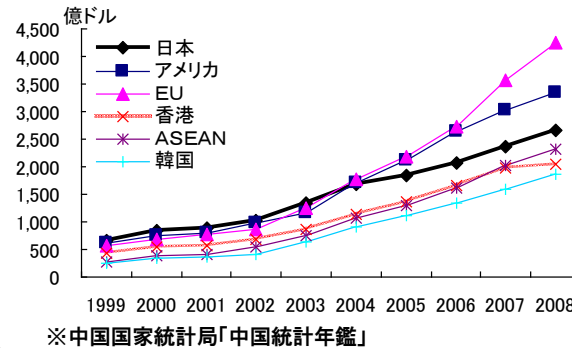
* 巨大市場となった中国への対応の遅れ

長らく中国を世界の生産拠点として位置づけてきた政府・企業の対中投資戦略が、巨大市場へと発展した中国の変化に対して迅速に対応できず、ビジネスチャンスが生かしきれていない

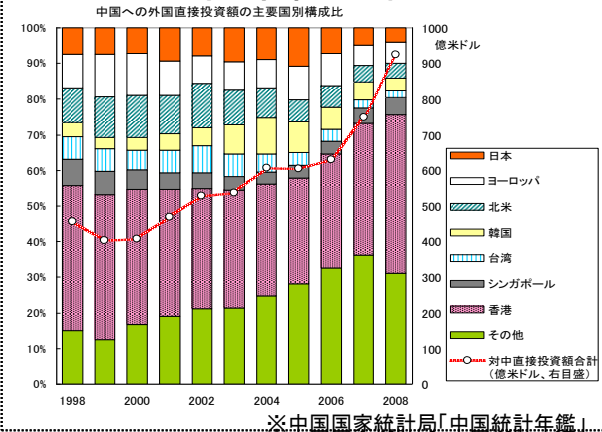
◇ 要因

- 中国における貿易額が伸びている中で、日本の伸び率は相対的に小さい
- 国家戦略として中国等新興国を市場と捉える対応が遅れたことが要因
(例) 日本は、90年代後半に輸出誘発効果の大きい対中直接投資を減少
また、2001年には日本の農産物3品目の緊急輸入制限発動に対抗して、中国が自動車等への特別関税を課すなど、日中貿易摩擦が表面化
この間、韓国は、**IMF危機(アジア通貨危機)***の98年、99年を除き、一貫して対中直接投資を大幅増加
- アジアの玄関口として機能してきた大阪都市圏にとって、対中国戦略の遅れは大きな損失

中国の対外貿易額の推移では、近年、日本の存在感が低下



対中直接投資においても、日本の存在感が低下



中国国内において日本の自動車産業はドイツ系メーカーに大きく遅れ

自動車販売実績(2009年)

中国市場シェア		世界全体の販売台数(万台)	
1 VW	10.3%	1 VW・スズキ連合	860
2 ヒュンダイ	6.2%	2 トヨタ	780
3 GM	5.6%	3 日産・ルノー・ダイムラー	750
4 日産	5.5%	4 GM	680
5 トヨタ	5.2%	5 フォード・マツダ	590
6 ホンダ	4.2%	6 ヒュンダイ	480
7 奇瑞	3.7%	7 ホンダ	340

※東洋経済新報社 ※ロイター調べ

中国国内における日本メーカーの携帯電話・パソコンのシェア*は低い

携帯電話の中国市場シェア (2007年) パソコンの中国市場シェア (2007年)

順位	企業名	シェア	順位	企業名	シェア
1	ノキア	32.9	1	聯想(中)	29.3
2	モトローラ	21.9	2	デル(米)	13.5
3	サムソン	13.8	3	HP(米)	11.1
4	波導(中)	7.5	4	清華同方(中)	5.6
5	LG	6.2	5	神舟(中)	5.0
6	ソニーエリクソン	5.3	12	ソニー(日)	1.7
			14	東芝(日)	1.2

※Consumer Electronics(2007)

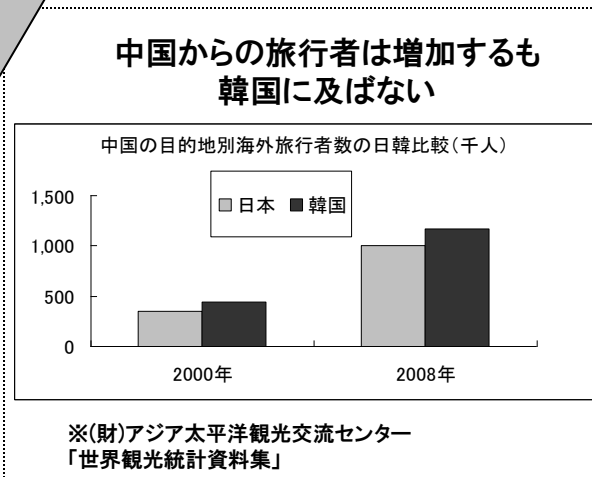
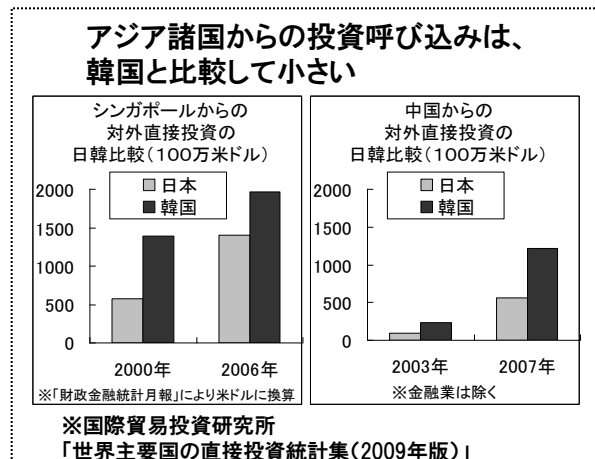
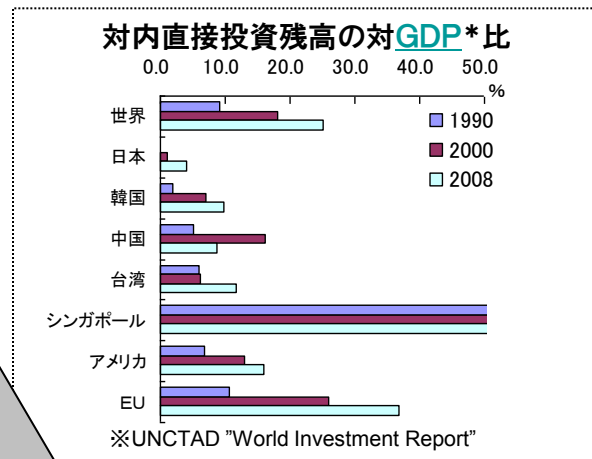
要因5: 中国等新興市場への乗り遅れ②

* 対内直接投資の呼び込み不足

グローバル*化への対応の遅れとともに、世界、特に中国を始めとするアジアからの**対内直接投資***の呼び込みが不十分

◇ 要因

- ・日本における直接投資の残高は諸外国と比較して少ない
- ・特に、成長著しいアジア諸国からの投資呼び込みが近隣諸国と比べて低調
- ・近年、急増している中国からの訪日外国人も十分にとらえられていない
- ・海外とのネットワークにおいても、国際的な競争環境整備に出遅れたため、アジア諸国など対新興国への重点化が不十分



対アジア国際線就航数は、アジアの他の主要空港と比べ少ない

対アジア国際線就航数

都市名	空港名	国数	都市数	便数/週
大阪	関空	12	32	459
東京	成田・羽田	15	40	969
ソウル	仁川・金浦	17	80	1486
香港	香港	18	42	1306
シンガポール	チャンギ	21	74	1836

※国土交通省「海外空港の実態について」2009年3月時点

要因6: 社会資本の形成・活用不全①

* 都市機能の更新の遅れ

日本では、都市の社会資本(生活や経済活動に必要な公共施設など)の老朽化が進み、その更新が課題。また、日本の地方空港・港湾整備や拠点空港・港湾の機能不足が、アジア諸国のハブ(拠点)化を却って後押しする結果となっている

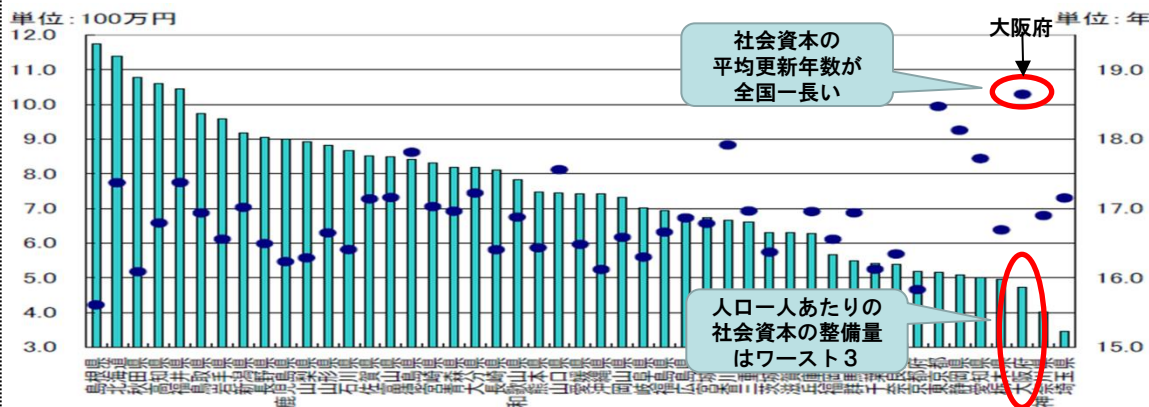
◇ 要因

・わが国では、**国土均衡発展政策***等を背景に、大都市圏における社会資本投資が不十分。そのため、現在、大都市圏において社会資本の老朽化が進んでおり、特に大阪では顕著。今後の**低炭素社会***の対応にも影響

・また、地方空港・地方港湾整備により、地方がアジア拠点と直結。仁川空港や釜山港など日本各地でアジアの支線化が進む結果に

・一方、関空・阪神港は、交通アクセスの不十分さ等からハブ機能が十分に発揮できない

地方偏重の社会資本整備・老朽化する都市の社会資本



※浜湯・人見(2009)「都道府県別社会資本ストックデータ(1980-2004)の開発」より。データは2004年の数値。

アジアの支線化が進む地方空港・港湾

○港湾

・日本発着コンテナ貨物がアジア主要港で積み替えられる比率
98年:5.4%→03年:15.8%→08年:18.0%
(特に地方港発着の貨物において比率が高い)

○空港

・仁川空港との路線を有する地方空港(2010年)
旭川、新千歳、函館、青森、秋田、仙台、福島、新潟、富山、小松、静岡、米子、岡山、広島、高松、松山、北九州、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇

※三菱UFJリサーチ&コンサルティング 季刊政策・経営研究2010vol.1より

国際空港へのアクセスの悪さ

都市名	空港名	市中心部からの距離	アクセス手段	
			鉄道	バス
東京	成田	約60km	約56分	約80分
大阪	関空	約50km	約65分	約50分
香港	香港	約35km	約23分	約50分
シンガポール	チャンギ	約20km	約27分	約45分
パリ	ドゴール	約25km	約29分	約50分
ロンドン	ヒースロー	約25km	約16分	約75分
ニューヨーク	JFK	約25km	約35分	約50分

※国土交通省「交通政策審議会航空分科会資料」

要因6:社会資本の形成・活用不全②

* 都市圏全体での魅力づくりの不足

大阪都市圏では、行政の縦割り等から、都市圏一体となったまちづくりができなかった結果として、交通・物流面等での都市構造が非効率であり、面的広がりを阻害。また、国際都市としての魅力も低評価

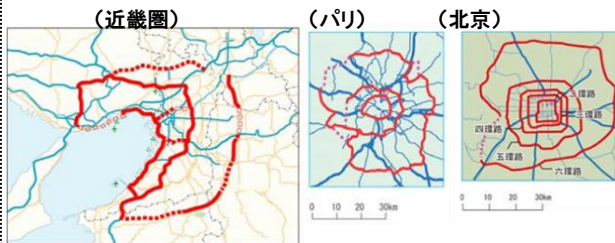
◇ 要因

- 交通・物流面において、大阪都市圏は、環状道路の整備の遅れなど、非効率な構造。国際的な都市間比較において評価が低い
- 文化・交流面や緑環境などの都市魅力においても、国際標準から立ち遅れ、評価が低い
- 特に、地下鉄の接続は、東京と比較しても非効率。都市の面的広がりを阻害する一つの要因

環状道路の整備の遅れ(2007年末)

	近畿圏	首都圏	中部圏	パリ	北京	ソウル
環状道路整備率	61%	43%	60%	84%	92%	100%

※計画延長と供用延長との比率



※地図の縮尺は同じ

※国土交通省「高規格幹線道路等の幹線道路の現状」

国際的に見て小さい公園面積

都市名	m ² /人
大阪(2009)	5.6
東京(2009)	6.8
上海(2005)	10.0
ソウル(1998)	14.9
ニューヨーク(1997)	29.1

※国土交通省「都市公園等整備現況調査」より作成

大阪の放置森林の現状

	面積 (ha)	備考
府域の人工林面積	27,000	府域の森林の約1/2
うち、放置されている森林の面積	4,600	人工林面積の約17%

※大阪府調査(H18)

大阪の都市総合ランキング

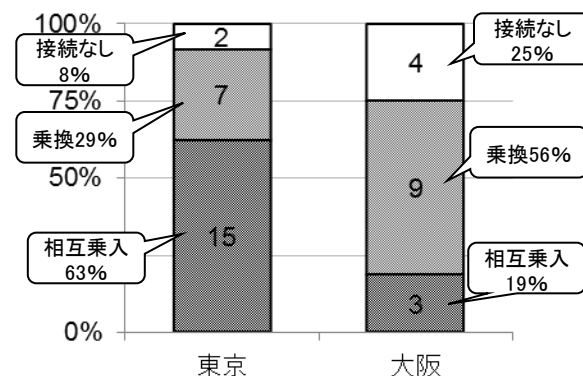
「文化・交流」「環境」「交通・アクセス」が低評価

分野	順位(世界の35都市比較)
総合	19位/35都市中 (東京4位、福岡28位)
文化・交流	25位/35都市中 (東京4位、福岡35位)
環境	22位/35都市中 (東京5位、福岡14位)
交通・アクセス	22位/35都市中 (東京6位、福岡30位)

※森記念財団(2010)「世界の都市総合ランキング」

地下鉄路線の両端の接続数・接続率

東京に比べ大阪は相互乗入が少なく、接続なしも多い



※東京は「東京メトロ」+「都営」。環状路線、支線は含まず
※大阪府調査

要因7:大都市圏制度の限界

*時代遅れな大都市圏制度

大都市圏法制(首都圏整備法、近畿圏整備法*)が整備された昭和30年代と比較して、大都市問題が大きく変質する中、時代遅れとなった大都市圏制度*を抜本的に見直す必要が生じている

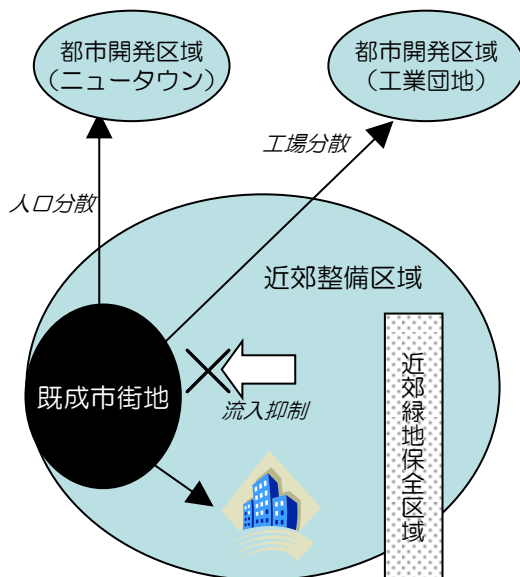
◇ 要因

・大都市圏法制(首都圏整備法、近畿圏整備法)や全国総合開発計画*等は、戦後の高度成長による大都市への過度の集中、地域間格差の発生などの諸課題に対応すべく整備

・その後、大都市問題は大きく変質し、法制度そのものが時代遅れに
⇒日本の大都市は、国際的な都市間競争への対応が不十分
⇒財政赤字拡大による国土均衡発展政策*の限界

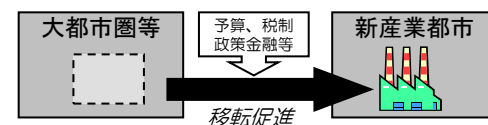
都市からの分散を促す
首都圏整備法・近畿圏整備法の枠組み

- ① 既成市街地:工場、大学等の新增設を制限
- ② 近郊整備区域:既成市街地の周辺で計画的な市街地整備
- ③ 都市開発区域:新たにニュータウン、工業団地等の都市開発



地域間格差の是正を目的とした
全国総合開発計画の枠組み

- ① 新産業都市・工業整備特別地域(2001廃止)
開発拠点の配置により地域格差是正



- ② 国土開発幹線自動車道
料金プール制*等により、全国に道路網を整備



工場三法*による成長抑制

- ① 工場等制限法(1964~2002)
制限区域における一定面積(原則1000㎡以上)の工場、大学等の新設・増設を制限
- ② 工業再配置促進法(1972~2006)
工場集積地(移転促進地域)から誘導地域に工場を移転・新設する場合、補助金等で支援
- ③ 工場立地法(1973~)
特定工場(敷地面積9000㎡以上又は建築面積3000㎡以上)に、生産施設の面積制限、緑地・環境施設の確保義務

第2章 成長目標 ①

「高付加価値化」「対内投資拡大」「消費・雇用拡大」の視点から
既存資産(ヒト・モノ・カネ)を活用し、
大阪・関西の“強み”“優位性”に磨きをかける

- * 大都市圏の成長を阻害する要因を排除し、
大阪・関西をはじめとする大都市圏の持つ“強み”“優位性”を最大限に発揮させることで、
高付加価値*や技術革新を生み出す成長エンジンとなる
- * また、既存資産を活用し、「ソフトパワー*」「ハードインフラ*」に磨きをかけ、
「新しい公共*」と「再挑戦を促すセーフティネット(救済のための仕組み)」で成長を支える
- * これらを通じて、大阪・関西がアジアでの都市間競争に打ち勝つことにより、
外需*を稼ぎ、内需*を生み出し、全国・地方へ経済波及させる

第2章 成長目標 ②

目 標(概ね2020年までの10年間を目途)

① 実質成長率* 年平均2%以上

◇成長戦略の主な取組(総合特区*、観光振興、産業振興等)によるGRP(域内総生産)*押し上げ効果などをもとに目標として設定

高付加価値*化

② 雇用創出 年平均1万人以上

◇成長戦略の主な取組(総合特区、観光振興、産業振興等)による雇用創出効果などをもとに目標として設定

対内投資拡大

③ 訪日外国人 2020年に年間650万人が大阪に 貨物取扱量 2020年に関空60万トン増、阪神港190万TEU*増

(2009年:63万トン)

(2008年400万TEU)

◇訪日外国人:国の目標(2020年初めまでに2500万人)の26%

◇貨物取扱量:関空は関西3空港懇談会需要予測を参考に独自設定
阪神港は国際コンテナ戦略港湾の計画書より

消費・雇用拡大

第3章 大阪・関西が目指すべき方向性 –SWOT分析–

* 大阪・関西を取り巻く現状にしっかり向き合い、成長への道筋を描くことが不可欠

[大阪・関西のSWOT分析*]

<内部環境>

<外部環境>

S(強み)	O(機会)
<ul style="list-style-type: none"> ・世界標準のインフラ* (関空・阪神港) ・関西全体で先進国一國に匹敵する人口 (2000万人強) ・経済規模 (GDP*60兆円強) ・環境・新エネルギー*産業の企業集積とハイエンド*製品の生産技術 パル産業：シャープ(堺)、パナソニック(尼崎、姫路) 等 電池産業：シャープ(堺、葛城)、パナソニック(住之江、守口) 三洋(貝塚、加西、大津、長岡京、南淡) 日立マクセル(大山崎)、GSユアサ(草津、福知山) 等 製薬産業：武田、塩野義、田辺三菱 等 ・高い技術を有するものづくり中小企業の集積 ・高水準な大学・研究機関の集積 大学：京大、阪大、神大、大阪府立大、大阪市立大 等 ・西日本の各圏域経済との結びつきが比較的強い 	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア市場の急速な拡大 ・国内経済は持ち直しつつあり、大阪湾ベイエリアや大阪駅北地区などへの国内企業の投資機運が高まってきている ・環境・新エネルギー等の市場の拡大 ・水・インフラ・食など日本の安全・安心に対する国際的評価の高まり ・権限・財源含めた地域主権改革*の機運の高まり ・大都市圏政策*や総合特区*制度など大都市再生への機運の高まり
W(弱み)	T(脅威)
<ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和・税制面で企業の競争条件が整っておらず、アジアの中で比較劣位にある ・世界標準並みのインフラが十分に活用できていない ・産業構造の転換が遅れ、雇用悪化が深刻 ・低所得者層が増加し、成長を支える中間所得層が弱体化 ・人口の流出、経済シエア*の低下など長期低落傾向が続く 	<ul style="list-style-type: none"> ・対内投資の低迷などジャパンパッシング (日本外し) が顕著 ・国内企業のアジアへの流出が顕著 ・西日本の各圏域と東京圏・アジアとの直接的な結びつきが強まり、大阪・関西の地位の相対的低下 ・アジア各国で国際ハブ(拠点)空港・港湾化が急速に進展 ・急速な高齢化の進展による労働力人口*の減少、社会保障不安の増大

高付加価値*の強みを磨く

アジアの成長力を取り込む

そのために、大阪・関西が目指すべき方向性は？

大阪・関西は、「高付加価値*を創出する都市」、
「アジアと日本各地を結び、集積・交流・分配機能を発揮する都市」を目指す。
本戦略では、この2つの都市像を「ハイエンド*都市」「中継都市*」とし、
それらの実現を通じて、アジアの成長を更に着実なものとしつつ、
日本全体の成長に貢献する

ハイエンド都市

(価値創造都市)

- ・大阪・関西は、**リチウムイオン電池***においてわが国の生産量の約8割、太陽電池においてわが国の生産量の約7割を占める
日本が世界に誇る「**外需***型ハイエンド産業」の先進地域
- ・これらの産業集積をはじめ、人材や都市機能など大阪・関西が持つ強みに磨きをかけ、「ハイエンド(高付加価値)」を創出し、「ヒト・モノ・カネ」の「集積・交流・分配」機能をさらに高める(「中継都市」機能と相乗効果を発揮)

中継都市

(アジアと日本各地の結節点)

- ・近世、「天下の台所」とよばれた大阪・関西。水運で日本各地と結ばれた交通ネットワークの中心として、ヒト・モノ・カネの集散地として、わが国の経済を支えてきた
- ・今も、アジア・世界に開かれた「関西国際空港」と「阪神港」という国内と海外を結ぶ**二大インフラ***を有する大阪・関西
- ・このインフラを最大限活用し、アジアと日本各地との「ヒト・モノ・カネ」の結節点・玄関口、21世紀の「天下の台所」として、わが国全体の成長を牽引する

(参考)・シンガポール:自由貿易港として、東洋と西洋を結ぶ貿易の中継点として発展。現在は**ASEAN***と中国、インド、欧米等をつなぐ「中継都市」機能を発揮。2010年「IMD世界競争力ランキング」で世界第1位

・北欧諸国 :「IMD世界競争力ランキング」や一人当たり**GDP***において、上位を占める。教育水準の高さ、労働市場の柔軟性と社会保障制度の両立に特徴。研究開発に強みを有する**グローバル***企業も多い

※世界競争力ランキング(2010IMD調べ):①シンガポール、⑥スウェーデン、⑨ノルウェー、⑬デンマーク、⑰フィンランド、⑳日本
1人あたりGDP(2010IMF調べ) :②ノルウェー、⑤デンマーク、⑫フィンランド、⑬スウェーデン、⑰日本、⑳シンガポール

ハイエンド都市(価値創造都市)の実現に向けて

目指すべき都市像

◇ ハイエンドな産業・人材の集積拠点

- ・環境・**新エネルギー***、**バイオ***など先端技術産業の集積が更なる集積をよび、緊密なネットワークを構築することで、**高付加価値***な製品、商品を次々に創出。当該分野でのブランド力・情報発信力が高まることによって更なる相乗効果を生み、大阪・関西の産業が世界をリードしている
- ・国際社会の中で活躍できる**ハイエンド***人材が育ち、集まり、交流することにより、新たな技術革新を創出し、ハイエンド産業との相乗効果を発揮している

◇ 国際標準の競争環境が整った都市

- ・頑張る企業、頑張るヒトほど報われる環境が整備されることによって、ハイエンドな産業・人材が創出され、成長が実現している

そのためには

実現に向けた取組方向

◇ 産業・技術の強化、人材力の強化

- ・先端技術産業の国際的な競争拠点を形成するための**総合特区***制度の導入、規制緩和、物流・人流**インフラ***の整備
- ・ハイエンド人材の育成、海外からの受け入れ拡大のための環境整備、都市の再生 等

◇ 成長を支える環境整備

- ・中小企業の成長分野への参入促進、海外市場の開拓を促進する仕組みの充実
- ・企業の挑戦を促す金融支援・税制度の充実
- ・需要の増大が見込まれる**生活支援型サービス***など**少子高齢社会対応産業***の創出
- ・意欲ある人材が労働力として能力を発揮できる環境整備や、失敗しても再チャレンジできる「トランポリン型」のセーフティネット(救済のための仕組み)の構築 等

中継都市(アジアと日本各地の結節点)の実現に向けて

目指すべき都市像

◇ アジアと日本各地との結節点・玄関口

- ・アジアと日本各地との結節点・玄関口として、アジアからヒト・モノ・カネを取り込み、大阪・関西で完結せず、それを日本各地に流し、また各地のハイエンドな製品・産品を大阪・関西を通じてアジアへと輸出することにより、日本全体の成長を支えている

◇ 自由都市

- ・ヒト・モノ・カネの移動を阻害する障壁が引き下げられ、円滑な移動の自由が確保されているため、それらが活発に「集積・交流・分配」されている

そのためには

実現に向けた取組方向

◇ 物流・人流インフラ等の「中継」機能の強化

- ・関西国際空港、阪神港をはじめ、物流・人流を支えるハードインフラ*の戦略的な機能強化、物流・人流を円滑にするための規制緩和やネットワーク強化
- ・「集積・交流・分配」機能を支える産業の競争力の強化、専門人材の誘致・育成
- ・地方の情報発信を支える情報拠点となるためのコンベンション機能(国際会議・見本市)等の強化 等

◇ 玄関口にふさわしい都市魅力の向上

- ・関西全体として、歴史文化などわが国随一の観光資源を最大限活用した集客力の強化、観光サービス向上を図るあらゆる規制緩和の展開
- ・世界最高水準のエンターテイメント*機能の強化、都市機能の再生 等

第4章 成長のための源泉 —概念図—

めざすは、大阪の成長・日本の成長

外需を稼ぐ

内需を生み出す

日本の中で、大阪・関西の果たす役割は、

ハイエンド都市
(価値創造都市)

中継都市
(アジアと日本各地の結節点)

そのためには、**要因分析から導き出される基本的な視点** に基づき、

【高付加価値・技術革新を生み出す】
人材・技術の競争力を高める

【対内投資を呼び込む】
人・企業を集める

【消費・雇用につなげる】
アジアの活力を取り込む

成長のための5つの源泉

において

集客力

人材力

産業・技術力

物流人流インフラ

都市の再生

既存資産を活用し、「ソフトパワー」「ハードインフラ」に磨きをかけ

「新しい公共」と「再挑戦を促すセーフティネット」で成長を支える
(救済のための仕組み)

第4章 成長のための源泉 —項目一覧—

1. 内外の集客力強化

- (1)国際エンターテイメント都市の創出
- (2)関空観光ハブ化の推進
- (3)関西観光ポータル化の推進

2. 人材力強化・活躍の場づくり

- (1)国際競争を勝ち抜くハイエンド人材の育成
- (2)外国人高度専門人材等の受入拡大
- (3)成長を支える基盤となる人材の育成力強化
- (4)地域の強みを活かす労働市場の構築
- (5)成長を支えるセーフティネットの整備・活躍の場づくり

3. 強みを活かす産業・技術の強化

- (1)先端技術産業のさらなる強化
- (2)世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援
- (3)生活支援型サービス産業・都市型サービス産業の強化
- (4)対内投資促進による国際競争力の強化
- (5)ハイエンドなものづくりの推進
- (6)成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新陳代謝の促進

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用

- (1)関西国際空港の国際ハブ化
- (2)阪神港の国際ハブ化
- (3)物流を支える高速道路機能の強化
- (4)人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化
- (5)官民連携による戦略インフラの強化

5. 都市の再生

- (1)企業・人材・情報が集い、技術革新が生まれる都市づくり
- (2)地域の既存資産を活かした都市づくり
- (3)低炭素社会を先導する都市づくり
- (4)みどりを活かした都市づくり
- (5)農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の再生

※複数の項目に共通する具体的な取組については再掲

1. 内外の集客力強化①

(1) 国際エンターテイメント都市の創出

方向性	<p>海外観光客の玄関口である「<u>中継都市</u>*・大阪」に、世界最高水準の<u>エンターテイメント</u>*都市を創出する。</p> <p>このため、世界のビジネスチャンスが集まるコンベンション機能(国際会議・見本市)を核とし、内外からの多くの集客や高い経済波及効果が期待できる「<u>カジノを含めた統合型リゾート</u>」の立地などを促進する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇関西の中心に位置する大阪湾ベイエリアに、コンベンション機能を核とした「<u>カジノを含めた統合型リゾート</u>」の立地を促進 (総合コンベンション・エンターテイメント法制(統合型リゾート法(仮称))の整備、民間が主体的に施設整備をするための規制緩和・税制優遇 等)◇「<u>国際戦略総合特区(仮称)</u>*」の活用等による既存資源を活かしたコンベンション拠点の形成 (コンベンション機能充実のための規制緩和・税制優遇 等)◇海外から人を呼び込むことのできる仕掛け・地域づくりのため、万博記念公園南側ゾーンに異文化交流や集客機能などが期待できる複合型施設の立地を促進 (「<u>地域活性化総合特区(仮称)</u>*」の活用等による規制緩和・税制優遇 等)◇エンターテイメント関連施設の立地集積及び関連イベントの実施促進のための「国際集客エンターテイメント特区」の創出 (「<u>地域活性化総合特区(仮称)</u>」の活用等による規制緩和・税制優遇 等)

1. 内外の集客力強化②

(2) 関空観光ハブ化の推進

方向性	<p>日本の観光立国、地域活性化を支える「観光ハブ(拠点)」としての地位確立を目指す。このため、関空を首都圏空港と並ぶ訪日観光客等の出入国拠点として、関係機関連携のもと利用コスト低減等の規制緩和、あるいはLCC(格安航空会社)拠点の整備など、必要な環境整備と競争力強化に取り組む。</p> <p>(※関空「観光ハブ(拠点)」の将来イメージ: 日本を訪問する外国人観光客の2人に1人が関空を利用)</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇入国規制・手続きの大幅緩和 (銀聯(ぎんれん)カード*を活用したビザ発給、有効期限内であれば何度でも入国できる数次観光ビザの発給 等)◇関西圏を越える広域連携による観光振興 (北海道、沖縄、北陸など大阪・関西と異なる観光魅力を持つ地域との連携 等)◇中国をはじめとするアジアとの就航ネットワークの強化 (空港利用コストの低減、LCC拠点の整備、国際線以遠運航*の拡大 等)◇内際*乗継機能の強化 (外国航空会社による国内線運航の実現、航空機燃料税の優遇措置、LCCの育成を含む国内路線網の充実 等)◇乗継利便性と快適性の向上 (内際乗継時間の短縮と手続きの簡素化、乗継客向けサービスなどの充実 等)◇アクセスの利便性の向上 (なにわ筋線*、関空リニア*の整備手法等の構築、エア&レール(航空と鉄道の接続サービス) 等)

1. 内外の集客力強化③

(3) 関西観光ポータル化の推進

方向性	大阪のエンターテイメント*、京都・奈良の歴史・文化、神戸のファッションなど、わが国随一の観光資源を誇る関西は、観光魅力を総合的に発信していくことが重要である。そこで、関西が一体となって、海外からの観光客の「玄関口(ポータル)」としての魅力向上を図り、大阪・関西での消費を拡大する。
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇関西各地と関空とのアクセス強化、利便性向上◇関西全域での観光魅力の向上・PR (<u>関西広域連合*</u>による取組(「関西観光・文化振興計画」の策定、関西周遊型の多様な観光ルートの開発、関西の総合的なPR)、観光向けの共通パスの導入 等)◇大阪における観光資源の強化、都市魅力の向上 (百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録に向けた取組の強化、<u>地域活性化総合特区(仮称)*</u>の活用等による大阪城周辺地域の都市魅力の向上、水辺空間における規制緩和等による水都大阪の推進、<u>大阪ミュージアム構想*</u>のブランド化の推進 等)◇通訳ガイド確保などによる訪日外国人に対するサービスの向上 (通訳案内士制度の見直し、留学生の就労規制の緩和 等)◇国際医療観光の推進 (健診ツアー造成に向けた医療機関や旅行業者の取組促進、りんくうタウンにおける地域活性化総合特区(仮称)の活用等による国際医療観光の推進 等)◇買い物、食、クルーズなどの観光メニューの充実 (免税制度の拡充、海洋クルーズ受入強化 等)◇中国内での日系旅行会社による訪日旅行業務の解禁◇訪日ビザ発給にかかる手続きの簡素化・迅速化◇訪日外国人の増加等に対応した安全なまちづくりの推進

2. 人材力強化・活躍の場づくり①

(1) 国際競争を勝ち抜くハイエンド人材の育成

方向性	<p>アジア諸国が大胆な教育システムで人材育成に注力する一方、わが国は全国一律・均等な教育システムで国際社会に通用する人材の育成に遅れをとっている。</p> <p>このため、地域自らが戦略的な教育課程*を展開するとともに、大学間の競争を促す環境の整備や優秀な海外人材の確保などにより、国際競争を勝ち抜く人材を育成する環境づくりを進める。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇大学間競争の促進 (国公立大学への交付金や私立大学への補助金などの競争力に応じた重点配分化、公立大学におけるベンチャー企業等への出資や金融機関からの資金調達を可能にする規制緩和 等)◇地域自らが戦略的に高度専門人材*を育成するための大学設置認可権限の地域(都道府県又はその連合体)への移管◇外国大学等の誘致や外国大学、府内大学、企業との連携促進◇大学・大学院における理工系人材育成機能の充実の促進 (理工系人材に対する企業での研修プログラム 等)◇国内の大学・大学院を卒業・修了した優秀な人材の活用促進 (卒業・修了人材の大阪企業への就職促進 等)◇インターンシップ(学生が企業に体験入社する制度)や産学共同研究など大学等と企業の連携促進◇進学指導特色校(Global Leaders High School)*等における国際的人材の育成◇国際交流の充実 (留学、海外留学生の受け入れ促進 等)

2. 人材力強化・活躍の場づくり②

(2) 外国人高度専門人材等の受入拡大

方向性	<p>大阪が「中継都市*」「ハイエンド*都市」の機能を発揮し、国際的な都市間競争に勝ち抜くためには、架け橋となる外国人高度専門人材*の確保が重要である。</p> <p>このため、在留資格等の規制緩和や優遇措置の付与とともに、世界に開かれた魅力的な就業環境・研究環境等を整備することにより、「学ぶなら大阪」、「働くなら大阪」の潮流をつくる。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇在留資格等に関する規制緩和 (留学等の在留期間の年限廃止、臨床修練制度*の規制緩和 等)◇留学生の受入拡大・就職支援 (留学生就労制限の緩和、留学生と中小企業の就職・採用支援 等)◇外国人高度専門人材の意欲を高める環境整備の促進 (能力・実績に応じた給与・昇進などの処遇制度の導入、能力ある若手研究者への終身在職権(定年までの身分保証)付与、大学院博士課程在籍者への生活支援 等)◇魅力ある生活環境整備の促進 (医療等各種サービスの多言語化、快適な住宅の斡旋、外国人の児童・生徒を対象とするインターナショナルスクールの充実、外国との年金通算など社会保障協定の締結促進 等)◇総合特区内で働く外国人高度専門人材への所得税減税などの優遇措置

2. 人材力強化・活躍の場づくり③

(3) 成長を支える基盤となる人材の育成力強化

方向性	アジアとの競争に勝ち抜く上で不可欠な基盤である人材の育成力を強化する。 このため、初等・中等教育における基礎学力の徹底育成、早い段階での進路検討・選択が可能な環境整備、公私の学校選択の幅の拡大と学校間の切磋琢磨による教育内容の向上などを進める。また、高校と専修学校・職業技術専門校との連携による「 複線型教育ルート* 」構築などを図る。
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇児童・生徒や保護者のニーズ、地域の政策的判断に応じた小・中・高等学校における英語教育の充実等 (大学等との連携による体験活動、府立高校での特訓クラスの開設、留学の促進 等)◇職業観の醸成 (小・中・高等学校における職業教育(キャリア教育)の充実、職業体験機会の充実、私立学校における職業適性診断テスト*と評価授業*の正規授業化 等)◇専修学校における「産学接続型教育*」の開発支援の拡充 (医療、福祉、ものづくり分野 等)◇公立・私立学校間の競争条件を整え、生徒・保護者の学校選択を拡大できるよう、私立高校生への支援策を拡充◇産業界のニーズに応じた人材の育成 (社会人基礎力*の養成、企業ニーズに応じた職業訓練 等)

2. 人材力強化・活躍の場づくり④

(4) 地域の強みを活かす労働市場の構築

方向性	<p>地域自らが戦略と責任をもって地域の経営を行う地域主権社会*の理念に基づき、ハローワークの地方移管による雇用対策の実施主体の一元化により、産業・教育・福祉等の各政策と一体となった総合的な雇用対策を実現する。</p> <p>また、柔軟な労働力移動を支える仕組みの構築や戦略的な人材育成を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇ハローワークなど労働行政機能を地方に全移管 (地域密着型で就職支援とともに住居・生活・福祉など総合的な支援を一体的に提供する『大阪版ハローワーク』の展開)◇地域において的確な労働政策を展開するための正確な雇用実態の把握 (雇用労働統計(厚生労働省)と労働力調査(総務省)の一元化、民間保有データの活用 等)◇民間職業紹介事業者への規制を緩和し、育成・活用へ転換◇成長産業等への柔軟な労働力移動を支える仕組みの構築、戦略的な人材育成 (雇用保険・職業訓練・職業紹介・職業指導の一体化により労働力移動を支援・誘導する仕組みに転換、職業教育訓練などの拡充により職業紹介偏重からバランスのとれた労働市場政策へと転換、生涯にわたる職業教育訓練体系の整備、大学等と産業界が一体となった人材育成、新卒一括採用慣行の見直し 等)◇総合特区*の活用等によるハイエンド*人材確保 (企業とハイエンド人材を結びつけるコーディネート機能*を抜本的に強化するための規制緩和や支援策の確立、高度専門人材*に関する労働者派遣の弾力的運用、外国人高度専門人材受入促進のための就労ビザ要件や在留活動規制の緩和 等)

2. 人材力強化・活躍の場づくり⑤

(5) 成長を支えるセーフティネットの整備・活躍の場づくり

方向性	<p>若年者、子育て世代、高齢者、障がい者など、意欲のある人材が労働力として能力を発揮できる環境を整備する。</p> <p>また、成長を実現するための基盤としてのセーフティネット(救済のための仕組み)については再チャレンジを促す『トランポリン』型を重点とし、労働力の確保と社会保障制度の安定化を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇子育て世代が働くための、新たな枠組みによる保育・子育てサービスの充実 (幼保一体化*、保育所待機児童* バウチャー制度*の創設、家庭的保育事業*(保育ママ)の充実、企業のワーク・ライフ・バランス(仕事と生活の調和)の取組支援、育児休業の際の所得保障の充実 等)◇若年者、高齢者、障がい者が能力を発揮できる雇用機会の確保 (「子ども・若者育成支援推進法」を踏まえた青少年の自立促進、就労による年金休止等の見直し、高齢者がキャリアを活かして働ける仕組みの構築、障がい者の職業能力開発の充実 等)◇経験・知識・ノウハウをもつ高齢者の社会参加の促進◇低所得から抜け出しにくいセーフティネットを、就業支援を通じて自立できる仕組みへと転換 (就労義務等と給付をセットにした就労意欲が働く社会保障制度への転換、自立・就労に向けたきめ細かな支援、生活保護との均衡を考慮した最低賃金の設定 等)◇新しい公共*やソーシャルビジネス*の活性化によるソーシャルキャピタル*の充実 (高齢者や女性などの潜在労働力*の活用、社会的課題を解決するビジネスの創出 等)◇貸金業法改正に対応した借り手の保護・救済のためのセーフティネット確立 (借り手の立場から債務整理・再チャレンジを支援)

3. 強みを活かす産業・技術の強化①

(1) 先端技術産業のさらなる強化

方向性	<p>大阪・関西が強みを有する蓄電池等を中心とした環境・<u>新エネルギー</u>*や、<u>バイオ</u>*技術を利用した医薬品、医療機器などの先端技術産業について、その優位性を維持・向上させていく。</p> <p>このため、企業集積を更に高め、研究開発やビジネス創出機能等、技術革新を生み出す国際的な競争拠点の形成を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇「<u>国際戦略総合特区(仮称)</u>*」の活用等による国際的な競争拠点の形成 (企業・研究機関等の集積促進、国プロジェクトの集中実施、医薬品・医療機器の審査迅速化や大阪・関西への審査機能配置、研究開発等の資金の優先投入 等)◇オール大阪の産学官連携体制によるバイオ戦略の推進◇拠点病院を核とした高度先進医療の<u>治験</u>*、<u>臨床研究</u>*の促進◇国際医療交流の推進・外国人医師等<u>高度専門人材</u>*受入れのための環境整備 (りんくうタウンにおける「<u>地域活性化総合特区(仮称)</u>*」の活用等による<u>臨床修練制度</u>*の規制緩和 等)◇革新的がん医療の研究成果を活用した医療学術研究の促進 (「<u>地域活性化総合特区(仮称)</u>」の活用等による医療学術研究の促進 等)◇府立大学の研究機能を活用した産業化の推進 (EV(電気自動車)、ペット医療、<u>植物工場</u>* (「<u>地域活性化総合特区(仮称)</u>」の活用 等)◇<u>リチウムイオン電池</u>*の有望市場であるEVを核とした産業振興の推進◇国際会議(大阪新エネルギーフォーラム)の開催等による大阪・関西ブランドの発信◇エネルギーを効率的に利用する社会の構築 (<u>スマートグリッド</u>*などの<u>インフラ</u>*・社会システム整備 等)◇先端技術分野での「国際標準化」戦略の強化◇製品の高度化・差別化の基盤になる「<u>組込みソフト</u>*」の開発強化の促進 (認証・保険制度の創設、ソフト開発人材の育成 等)

3. 強みを活かす産業・技術の強化②

(2) 世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援

方向性	<p>国際的な<u>水平分業</u>*の進展など、経済活動が国境を越えて広がる中、中小企業を含め大阪企業も世界経済の影響を大きく受けている。この現状にしっかり向き合い、成長著しいアジアなど世界市場の開拓に積極的に打って出る大阪企業の挑戦を支援する。</p> <p>また、これまで国家資源としての活用が不十分であった、世界に冠たる先端技術・<u>インフラ</u>*技術や、映像・ゲームをはじめとする<u>クリエイティブ産業</u>*などの海外展開を強力に推進することにより、新たな市場を開拓する。</p>
具体的な取組	<p>◇中小企業のアジアをはじめとする海外展開への支援</p> <p>(知事をトップとする大阪産業の海外PRの展開、海外事務所等による情報提供、金融機関とのネットワークを活用した販路開拓、大阪や海外での商談会・展示会を通じた大阪企業・海外企業の提携促進、技術流出防止のための<u>知的財産</u>*相談 等)</p> <p>◇上下水道など、インフラ関連産業の技術・システム輸出に向けた体制整備</p> <p>(国・府・市町村・経済団体が一体となったインフラ輸出の促進、公共のノウハウ活用に必要な法整備(地方公務員の身分を保有したまま、民間企業で活動できる規制緩和等)、現地において操作・維持管理等を行う人材育成支援 等)</p> <p>◇クリエイティブ産業等の競争力向上、輸出・海外展開の促進</p> <p>◇<u>契約履行リスク</u>*・<u>為替リスク</u>*の保証制度の創設</p> <p>(日本貿易保険が行う海外展開に伴う<u>事業リスク</u>*の低減策の充実 等)</p>

3. 強みを活かす産業・技術の強化③

(3) 生活支援型サービス産業・都市型サービス産業の強化

方向性	<p>医療、介護、福祉をはじめ、今後需要の増大が見込まれる<u>生活支援型サービス</u>* 産業や、大都市圏の特性を活かした<u>対事業所向けサービス</u>* 産業などを強化する。こうした都市を支えるサービス産業の分野において、生産性の向上や、新たな<u>ビジネスモデル</u>* の構築・展開を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇安心で効率性の高いサービス産業への転換 (<u>ICT</u>*・ロボット等の活用による生産性向上、サービス内容についての消費者への適切な情報提供・紛争解決手続の構築 等)◇健康、介護など高齢者関連サービスの産業化の促進 (<u>ICT</u>・ロボット等を活用したサービスの開発と実証実験のための規制緩和、<u>健康サービス産業</u>*での科学的検証基準の整備 等)◇豊かさを実感できる生活支援型サービスの促進 (府営住宅の空き住戸など公共空間を活用した民間サービスの供給促進 等)◇幅広く厚みのある産業を支える対事業所向けビジネス支援サービスの強化 (ソフトウェア業、デザイン業等の販路開拓、競争力強化 等)◇サービス産業高度化のための運営管理・専門職人材の育成 (販売だけでなく経営・管理もできる人材育成)

3. 強みを活かす産業・技術の強化④

(4) 対内投資促進による国際競争力の強化

方向性	<p><u>グローバル</u>* 企業の対内投資促進や成長分野等での企業集積を図り、アジアでの都市間競争を勝ち抜くための国際競争力を強化する。</p> <p>このため、成長分野等を対象にアジア標準の立地優遇措置や規制緩和を内容とする<u>総合特区</u>*を活用すること等により、グローバル企業が活動しやすい環境を整備する。</p>
具体的な取組	<p>◇アジアでの都市間競争を踏まえた、「<u>国際戦略総合特区(仮称)</u>*」の活用等によるグローバル企業の活動環境の整備</p> <p>(税優遇・補助金による内外の先端産業企業等(研究開発拠点、<u>マザー工場</u>*、<u>アジア統括拠点</u>*や対日進出拠点等)の立地促進、外国人<u>高度専門人材</u>*受入等の規制緩和、各種手続きの外国語対応 等)</p> <p>◇日本での企業成長や新規開発を誘発する仕掛けづくり</p> <p>(日本の先端産業との共同研究を促進するためのファンド(資金・基金など)創設、外国人経営者・研究者等の所得税軽減、外国ビジネス支援機関の活動支援、外国人の児童・生徒を対象とするインターナショナルスクール等の立地支援などの居住・生活環境の整備 等)</p>

3. 強みを活かす産業・技術の強化⑤

(5) ハイエンドなものづくりの推進

方向性	大阪から付加価値の高い技術・製品を数多く生み出すため、大阪の中小企業の基盤技術のさらなる高度化を支援する。 また、大手企業と優れた基盤技術力を持つ大阪の中小企業、そして研究者・技術者・技能者が協同で実施する研究開発や製品・技術開発などのプロジェクトの創出を支援する。
具体的な取組	◇ものづくりビジネスセンター大阪(MOBIO)において、新たな研究開発や製品・技術開発等のプロジェクト創出支援に際し、国・府・市・民(金融機関等)の支援を最適に組み合わせるための仕組みを構築 ◇上記プロジェクト提案などに対応するため、現行の産学官ネットワーク組織をさらに拡大し、共同受注会社・グループなど「 新しい公共* 」が参画した組織を整備 ◇大学のものづくり技術支援力の強化 （企業支援など地域貢献活動を行う大学への国の助成制度の対象拡充 等） ◇中小企業の基盤技術高度化に向けた技術・資金支援 （府立産業技術総合研究所による技術支援の強化、国の研究開発・産学連携に対する支援の拡充等） ◇ 関西広域連合* による公設試験研究機関の連携の推進 ◇国の設備投資減税の強化等 ◇中小企業が人材を確保するための Uターン・Iターン* 等の促進

3. 強みを活かす産業・技術の強化⑥

(6) 成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新陳代謝の促進

方向性	全国一律の保護的な中小企業支援策から、頑張る企業ほど優遇される仕組みへと転換し、新たな分野等に果敢にチャレンジする中小企業を応援する。 このため、企業の技術革新に向けた取組を促進するとともに、経済活動の新陳代謝（起業、転業、再生など）を促進する仕組み（税制、規制緩和、金融等）の充実を図り、経済環境の急激な変化にも強い企業を育成する。
具体的な取組	◇企業の挑戦を促す金融支援・税制度の強化 （成長企業支援のための融資制度の創設、創業時における法人関係税の軽減、出資等への配当課税の軽減 等） ◇成長産業分野への中小企業の参入促進 （環境・ <u>新エネルギー</u> *・ <u>バイオ</u> *産業等への参入促進にかかる技術支援 等） ◇撤退障壁の引き下げ （不採算部門からの円滑な撤退のための合併・設備償却に対する課税の特例 等） ◇広域自治体における自主的な雇用政策の実現 （ハローワークの地方移管による中小企業政策と雇用政策の一体運用 等） ◇経済活動の新陳代謝等に伴い生じる、失業者に対するセーフティネット（救済のための仕組み）の充実 （失業保険制度の見直し、企業による再就職支援、能力再開発 等）

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用①

(1) 関西国際空港の国際ハブ化

方向性	<p>関空を首都圏空港と並ぶ日本の二大ハブ(拠点)空港として再生し、アジアの成長力を取り込み、日本各地へと繋げる中継拠点を目指す。</p> <p>特に、完全24時間運用、国内・国外一体、後背地*の観光魅力や経済力といった関空の強みを活かし、成長期待の強い訪日観光客の出入国拠点、また、貨物集散基地としての地位を確立する。</p> <p>このため、関係機関連携のもと、バランスシート*の改善に加え、LCC(格安航空会社)や貨物専用輸送に関する各種規制の緩和などアジアとの競争条件を整えとともに、大阪都心との高速アクセスの具体化などを推進する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇民間の知恵と資金や既存資源を活用したバランスシートの改善 (将来の伊丹空港(大阪国際空港)廃港の可能性を視野に入れた関空・伊丹の経営統合とコンセッション(事業運営権等の民間付与)*の推進など抜本的な経営効率化)◇利用コストの低減や以遠運航*の拡大、LCC拠点整備による就航ネットワーク充実◇規制緩和やLCC育成による内際*乗継機能の強化等 (外国航空会社による国内線運航、国内LCC育成、航空機燃料税の優遇措置 等)◇日本・アジアの運輸・物流投資を呼び込む制度の創設、適用 (「国際戦略総合特区(仮称)」*の活用や大阪版FTZ(自由貿易地域)*の創設等による投資促進)◇空港用地、施設にかかる固定資産税・都市計画税に関する特例措置 (地元市町税収相当分の国による財政措置)◇高速アクセス(なにわ筋線*、関空リニア*等)の具体化に向けた整備手法等の構築◇将来の伊丹空港のあり方など中長期的課題への対応として、北大阪急行延伸をはじめとする北摂地域からのアクセス改善の検討◇医薬品や食品など関空の特性を活かした物流機能の強化 (品質保持のため、一定の温度で管理できる定温管理機能の強化、深夜貨物便の就航拡大、輸送時間の短縮、海外販路の確保 等)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用②

(2) 阪神港の国際ハブ化

方向性	<p>わが国の物流の二大「吸入口」のひとつである阪神港において、大阪湾が一体となった取組により物流コストを引き下げ、国際競争力を強化する。</p> <p>このため、国際コンテナ戦略港湾としての位置づけのもと、民の視点にたって一元的経営を実現するとともに、釜山港に流れた貨物を取り戻し、企業集積を活かした物流拠点機能を強化する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇<u>保税搬入原則</u>*など輸出通関手続きの抜本的見直し◇港湾経営の民営化・一元化に向けた取組 (港湾法改正による「港湾経営会社(仮称)」の設立にかかる制度の位置づけ、神戸・大阪両埠頭公社の株式会社化・経営統合 等)◇内航<u>フィーダー</u>*機能の充実・強化、<u>インランドポート(内陸物流拠点)</u>*の整備などによる国際コンテナの集積 (内航フィーダー船舶大型化補助制度の創設、インランドポートの整備支援 等)◇日本・アジアの運輸・物流投資を呼び込む制度の創設、適用 (「国際戦略総合特区(仮称)」の活用や大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設等による投資促進)◇阪神港内(大阪港 - 神戸港)物流の高速道路料金割引◇港湾戦略の策定 (海運物流の現状分析、阪神港や府営港湾のあるべき姿を示した上で、その実現に向けた戦略を策定)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流のインフラの活用③

(3) 物流を支える高速道路機能の強化

方向性	<p>都市圏高速道路については、複数の運営主体が混在し、料金体系がバラバラであるなど、非効率な経営体制にある。</p> <p>このため、国と地方の役割分担を明確化した「都市圏高速道路等の一体的運営主体構想(ハイウェイオーソリティ構想*)」を実現し、地域自らの責任で一元化した料金体系を設定。その収益により淀川左岸線延伸部などの未整備区間の整備(ミッシングリンクの解消)を図り、阪神港や関空を利用する物流を円滑化する。</p> <p>また、「中継都市」としての役割を果たすため、国家戦略として、我が国の大動脈である国土軸を形成する新名神高速道路の整備を促進する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇都市圏高速道路等の一体的運営主体構想(ハイウェイオーソリティ構想)の実現に向け、NEXCO・阪神高速など運営主体間で異なる料金体系を、地域の実情を踏まえた対距離制の導入による利用しやすい料金体系に一元化◇阪神高速道路淀川左岸線延伸部などのミッシングリンクの早期結合による渋滞解消・都市機能の確保 (ミッシングリンクの解消に向けた新たな事業制度の検討・提案 等)◇国土軸の強化を図るため、国の責任において整備すべき新名神高速道路の整備を促進 (「抜本的見直し区間」を含めた全線早期整備を国に要望 等)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用④

(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化

方向性	<p>大阪が「中継都市*」の機能を果たすためには、関空から日本全域へ、外国人観光客などが円滑に移動できる鉄道ネットワークが不可欠である。また、環境にやさしい交通の実現、生産性を向上する都市構造の再構築のためにも強化が必要。</p> <p>このため、関空への鉄道アクセスの抜本改善、リニア中央新幹線*・北陸新幹線*の整備、既存鉄道ネットワークの乗り入れの促進など、「中継都市」にふさわしい鉄道ネットワークの実現を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇関空アクセス(なにわ筋線*、関空リニア*等)の整備に向け、国家戦略として新たな事業制度の導入◇エア&レール(航空と鉄道の接続サービス)の開発促進◇リニア中央新幹線、北陸新幹線の新たな整備手法等の構築◇おおさか東線の全線開業に向けた事業促進◇公共交通の乗継等の円滑化 (乗継改善策の検討、乗り入れを促進するオープンアクセスルール*・運営権制度の確立(運営権の売却等) 等)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用⑤

(5) 官民連携による戦略インフラの強化

方向性	<p>国・地方ともに財政状況が厳しい中で、戦略的に空港・港湾・鉄道・道路・上下水道などの整備・維持管理を目指す。</p> <p>このため、新たな手法としてPFI*を拡大した制度の創設や、港湾経営の民営化、道路の上部空間利用や高架下の民間開放など、民間資金やノウハウを活用していく。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇空港における<u>コンセッション方式(事業運営権等の民間付与)*</u>の導入など、PFIを拡大した制度の創設◇港湾法改正による「港湾経営会社(仮称)」の設立にかかる制度の位置づけ◇「<u>国際戦略総合特区(仮称)*</u>」等を活用した上での空港、港湾等における官民連携手法の検討◇<u>立体道路制度*</u>や、道路・河川・公園などにおける占用制度の緩和◇都市再開発、鉄道、上下水道等におけるコンセッション方式の適用、<u>TIF*</u>など新たな都市開発の仕組みづくり、<u>レベニュー債*</u>などの官民連携手法の検討◇民間の活力やノウハウを導入し、「総合食料物流基地(府中央卸売市場)」の競争力向上を検討

5. 都市の再生①

(1) 企業・人材・情報が集い、技術革新が生まれる都市づくり

方向性	<p>国内外から企業・人材・情報が集い、技術革新が生み出されるハイエンド*な都市を実現する。</p> <p>このため、都市の社会資本の老朽化が進む大阪において、総合特区*等を活用し、都市部の各拠点地区(「夢洲・咲洲地区」「都心部(都市再生緊急整備地域*)」「大阪城周辺地区」など)が機能分担・連携しつつ、高次都市機能を発揮する一体的な地域を形成する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇総合特区の活用等による規制緩和、集中投資等の実施 (開発に必要な長期資金の安定的調達、「新しい公共*」として拠点形成に取り組む民間事業者等への税制支援、民間事業者等が用地集約や合意形成を早期に図れる仕組みの創設 等)◇大阪駅周辺地区におけるアジアのイノベーション(技術革新)拠点の形成、大阪城周辺地区におけるにぎわい拠点形成や、咲洲地区におけるコンベンション機能(国際会議・見本市等)の強化◇老朽化した都市の社会資本・インフラ*の更新を促進する制度の創設 (維持経費への起債対象拡大、償還期限の設定自由化などによる長期的コストの削減 等)

5. 都市の再生②

(2) 地域の既存資産を活かした都市づくり

方向性	既存の公的資産・民間資産を活用した都市の再構築や、公共空間を活用した「環境にやさしい」「都市魅力(にぎわい)にあふれた」「人にやさしい」空間づくりなどを進める。こうした地域に眠るあらゆる既存資産を活かした地域独自のまちづくりを進め、都市の成長を加速する。
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇住宅市場全体の既存資源の活用を軸とした住宅まちづくり政策への転換 (借上げ公営住宅や住宅バウチャー制度*等の検討、公営住宅資産の有効活用、公的賃貸住宅の管理・運営の一元化 等)◇泉北ニュータウンの再生 (「地域活性化総合特区(仮称)*」の活用等による公的賃貸住宅や公共施設等の事業運営権の民間事業者への付与、公的賃貸住宅の柔軟な活用などの規制緩和・税制支援 等)◇市街地開発事業を社会経済状況に応じて円滑にできるよう再構築 (老朽化した再開発ビルの市街地再開発制度への対象化、複数の市街地開発事業地区間において土地などの権利の置換えを可能とする新たな制度の創設、TIF*など新たな都市開発の仕組みづくり 等)◇地域主体のにぎわいづくりを可能にする占用主体(河川法等)の柔軟化 (民間事業者への直接占用及び区域指定権限の移譲 等)◇国庫補助で取得した用地を目的外に転用できる法運用の弾力化◇地域の資源を活かした景観まちづくりの促進 (無電柱化、みどり空間の確保 等)◇住宅・建築物の安全性の確保 (民間ノウハウの活用及び連携強化による耐震化のスピードアップ、府民・事業者が使いやすい補助制度への転換 等)

5. 都市の再生③

(3) 低炭素社会を先導する都市づくり

方向性	<p>国の取組と連動し、2020年度までに<u>温室効果ガス</u>* 25%削減を目指し、<u>低炭素社会</u>* を先導する都市づくりを進める。</p> <p>特に、排出量増加が著しい業務部門、運輸部門及び府域全体の約25%を占める中小事業者からの排出量を削減するため、大阪版<u>カーボン・オフセット</u>* 制度等の拡大やEV(電気自動車)等のエコカー(CO₂排出の少ない自動車)の普及等を図る。</p>
具体的な取組	<p>◇産業・業務の低炭素化の促進</p> <p>(法の制定と連動して改正する温暖化防止条例による大規模事業者からの排出削減や中小事業者の排出削減量を活用できる仕組み(大阪版カーボン・オフセット制度との連動)の推進、国が検討している地球温暖化対策のための税などの財源を活用した省CO₂設備の導入促進 等)</p> <p>◇住宅・建築物等の低炭素化の促進</p> <p>(建築基準法における「建築物の省エネ措置」の義務化、幅広い環境貢献の取組を評価した容積率緩和制度や省エネ診断資格制度、業務ビル・ホテル・病院など住宅以外の建築物における<u>エコポイント制度</u>* の創設などによる既存建築物の改修等の促進、<u>LED照明</u>* の普及 等)</p> <p>◇運輸・交通の低炭素化の促進</p> <p>(関西をあげた<u>EV充電インフラネットワーク</u>* の構築や優遇措置の付与などによるエコカーの普及促進、公共交通の利便性の向上・利用促進等による自動車からの転換 等)</p> <p>◇<u>関西広域連合</u>* による温室効果ガス削減のための広域的取組</p>

5. 都市の再生④

(4) みどりを活かした都市づくり

方向性	<p>ニューヨークのセントラルパークのような都市部で実感できるみどりの創出と、ヒートアイランド現象*の緩和など都市環境の改善を図るため、都心部におけるみどりの拠点と、山と海をみどりでつなぐ「みどりの風*」の軸を官民連携により形成する。</p> <p>また、大阪の大きな魅力である周辺部の自然環境を守るため、荒廃が進む森林の再生・保全を図る。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇みどりの風の軸形成のための「みどりの風促進区域」の制度化及び指定区域の中で講じるべき措置として、民有地への効果的な優遇措置の付与 (緑化に対する税の優遇措置、地区計画*制度の柔軟な運用など緑化を規制誘導できる仕組みの創設、義務緑化以上の緑化を条件とする融資制度など建替え時における新たな支援制度の創設 等)◇都市部におけるみどりの拠点づくりの促進 (梅田、中之島など人が集まる都心での緑化 等)◇都市部のみどりの創出を促進する「都市公開緑地制度」の創設 (公開緑地の土地に係る固定資産税軽減、緑化率要件の緩和 等)◇森林保全のための新たなシステムの創設 (森林所有者以外が森林整備を実施する仕組み 等)◇間伐材の利用促進 (安価で施工が簡易な耐震補強部材などの普及、温室効果ガス削減・吸収量を認証する制度であるオフセット・クレジット(J-VÉR)制度*の活用による木質バイオマス*などの利用促進 等)

5. 都市の再生⑤

(5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の再生

方向性	<p>大阪都市部においては、農空間の多面的機能を維持し、みどりの保全と収益性の高い都市農業の再生を実現する。</p> <p>また、輸出入拠点となる関空・阪神港を活用し、アジア市場を対象にした農産物の販売を促進する。</p>
具体的な取組	<ul style="list-style-type: none">◇新規参入の自由化 (農地の保全を担保した上での農地所有または農地の賃借による株式会社等の農業参入、農地賃借の許可手続きの簡素化、小規模農地への農業以外からの新規参入促進(「準農家制度*」の構築 等))◇地域の実状に応じた強い農業づくり (ブランド力の高い園芸作物の育成、料理店や加工食品業者等との連携による新たな食ビジネスの展開、環境農林水産総合研究所による技術支援の強化 等)◇府立大学の研究成果を活用した植物工場*産業による地域活性化 (「地域活性化総合特区(仮称)*」等の活用による規制緩和、税制優遇 等)◇販売市場の拡大 (関空の活用によるアジア市場を対象にした農産物の販売促進 等)

1. 総合特区制度の提案

わが国の成長エンジンである大阪都市圏が、強みである環境・**新エネルギー***、**バイオ***などの産業集積や高次都市機能の集積をさらに進めるため、アジア標準の競争環境を整備する**総合特区***が大阪・関西で指定されるよう、効果的な制度設計を含め、国に対し強く働きかけを行う

大阪府の総合特区提案（H22. 9. 21「関西の強みを活かす総合特区の提案(本提案)」より）

- * 国際レベルでの競争優位性を持ちうる関西・京阪神などの大都市等を対象とする「特区制度」を適用し、内外の企業・人材、アジアの活力を呼び込めるだけのアジア標準の競争環境を整えることが不可欠
- * 大都市圏である関西が協調して「特区政策」を導入し、アジアとの競争に打ち勝つ競争力を確立することをめざす

【1】 **国際戦略総合特区(仮称)***

[仕組み案]

① 「3つの要件」

「ネットワークと**後背地***」「産業・研究開発・中枢機能の集積」「国際的な玄関口と十分な開発余力、実現可能性」

② エリアと拠点の「2層構造」

中核機能の立地・集積を図る「拠点」と、一定規模の連坦した「エリア」による相乗効果の発揮

③ 国の大胆な優遇措置と「地域の覚悟」

国が大胆な優遇措置を打ち出すなら、府も大胆な優遇措置を検討

[法人税等の軽減案]

企業や人材を呼び込み、海外流出を食い止めるため、特区における法人関係税実効税率を20%台に
(狙いとする対象企業)
アジア統括拠点、R&D拠点、マザー工場等の先端産業拠点

法人税所得控除・ 地方税等	設備投資減税 (税額控除・特別償却等)	その他
・特区拠点内に立地した 特定産業について法人課税所得の一定割合を5年間控除 ・固定資産税、不動産取得税、その他の地方税の軽減	・建物8%・機械15%相当額の税額控除 又は、建物25%、機械50%の償却率の特別償却	エンゼル税制の拡充 等

第5章 成長をリードしていく仕組み —総合特区制度②—

〔国際戦略総合特区の拠点とエリア〕

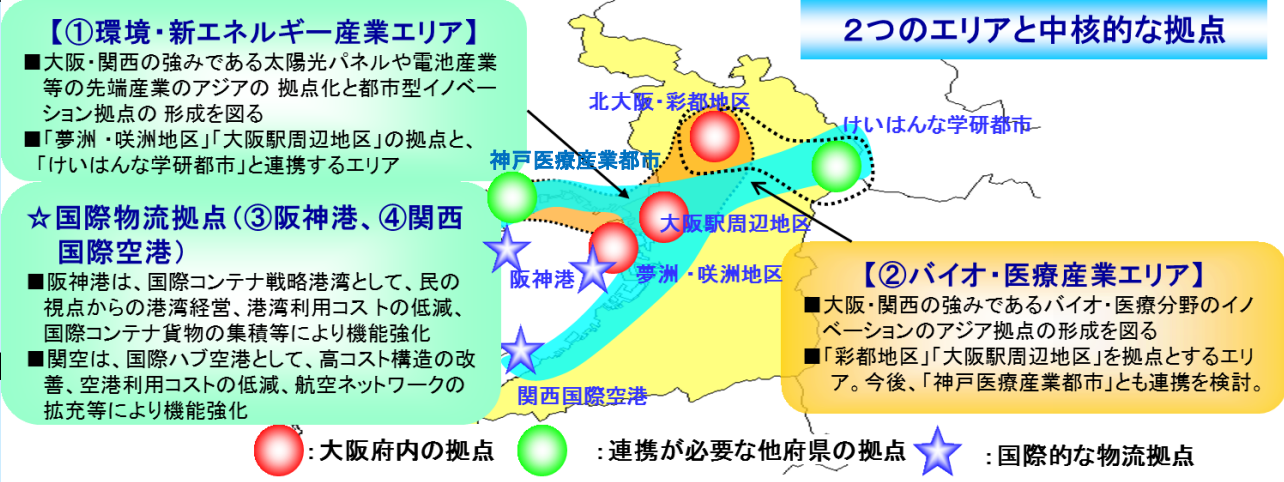
関西国際空港と阪神港という
二大国際物流拠点を活かし、

- ・「夢洲・咲洲地区」
- ・「大阪駅周辺地区」
- ・「北大阪・彩都地区」

等の中核拠点を中心に、
それらを取りまく

- ・「環境・新エネルギー産業エリア」
- ・「バイオ・医療産業エリア」

から成る「**国際戦略総合特区**」*
を提案



★ 環境・新エネルギー産業エリア

〔夢洲地区(アジアの生産・物流拠点)〕

環境・新エネルギー*の技術拠点の形成、国際物流機能の強化

〔咲洲地区(アジアのコンベンション拠点)〕

コンベンション拠点形成、夢洲地区と連携した環境・新エネルギーの研究開発拠点の形成

〔大阪駅周辺地区(アジアの技術革新拠点)〕

国際的な人材・企業の集積促進、都市型技術革新機能の形成、「**新しい公共***」による先進的な都市環境整備・運営管理

※ けいはんな学研都市地区(アジアの研究拠点)とも連携

★ バイオ・医療産業エリア

〔北大阪・彩都地区(アジアの国際的なライフイノベーション(医療・健康の技術革新)拠点)〕

国際的なライフイノベーション(医療・健康の技術革新)拠点の形成

★ 国際物流拠点

〔阪神港地区(アジアの国際物流拠点)〕

集荷機能の強化、港湾コストの低減、民の視点からの港湾経営、立地促進による創荷

〔関西国際空港地区(アジアと日本の中継拠点)〕

空港機能の強化、規制緩和による民間活力の最大活用、国際競争力の向上

大阪府の総合特区提案 (H22. 9. 21「関西の強みを活かす総合特区の提案(本提案)」より)

[2] 地域活性化総合特区(仮称)*

[PPP*を支える仕組みと税制優遇の提案]

① PPPを支える仕組み

まちづくりや**インフラ***整備等に民間を呼び込む新たな仕組みとして、民間が事業を行った場合の税負担コストの軽減等

② 税制優遇

事業主体への支援(寄付金税制の拡充、出資等についての所得控除、発行債券に対する配当課税等の軽減)等

[大阪府の地域活性化総合特区の提案]

★大手前・森之宮(大阪城周辺)地区
(新たにぎわいの拠点づくり)

★泉北ニュータウン地区
(大規模ニュータウンの再生)

★泉南郡熊取町・中性子がん医療
研究開発地区
(医療学術研究都市の実現)

★りんくうタウン・泉佐野市地区
(国際医療交流拠点)

★堺市・植物工場*産業拠点地区
(府立大学の研究成果の活用)

★国際集客エンターテイメント*特区地区
(国際エンターテイメント機能の創出)

地域活性化総合特区の地域例

【5. 堺市・植物工場産業拠点地区】

■大阪府立大学の研究開発成果を活かし、植物工場産業による地域活性化を推進

【4. りんくうタウン・泉佐野市地区】

■地区内に蓄積された医療・観光資源と世界への“玄関口”「関空」隣接の立地を活かし、国際医療交流拠点を形成

【6. 国際集客エンターテイメント特区地区】

■異文化交流・集客機能を有する機能の整備や規制緩和による文化、芸術、にぎわい関連施設の立地集積、関連イベントの実施促進により、内外からの集客力を強化

【1. 大手前・森之宮(大阪城周辺)地区】

■官庁街を、周辺の文化・集客スポットとの連携や公有地を「新しい公共」を担う民間事業者等にパブリック空間として積極的に活用してもらうことにより、にぎわいのあるまちを創出

【2. 泉北ニュータウン地区】

■住民が高齢化、施設が老朽化している大規模ニュータウンで、固定化された住宅等の利用から地域が自由な発想で主体的に活用できる仕組みに再構築。にぎわいのある新しいまちづくりを推進

【3. 泉南郡熊取町・中性子がん医療研究開発地区】

■京大原子炉実験所における、「中性子を利用したがん治療(BNCT)」の研究成果を活用し、産学官と地域が一体となった医療学術研究都市の実現

各地区は、関係機関や地元市町村と調整・確定したものではない。

2. 大都市圏制度*の再構築に向けた提案

国において、

- ・現行の大都市圏法制度を見直し、「**大都市圏戦略基本法(仮称)**」の制定
- ・投資効果の高い大都市圏における国際交流・産業・高次都市機能の集積や都市基盤の整備促進に繋がる「**新たな国家戦略**」の構築

が検討されていることから、より実効性の高い法制度となるよう大阪から積極的に提案する

「新成長戦略」(H22.6.18閣議決定)における大都市圏制度の位置づけ

[大都市の再生]

- ・大都市は国の成長の牽引役。アジア都市との競争の観点から、国としての国際的、広域的視点を踏まえた都市戦略が必要
 - ・投資効果の高い大都市圏に真に必要な**インフラ***の重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進めることが必要
- ⇒早期実施事項(2010年度に実施する事項)

大都市圏の成長戦略の策定、大都市のインフラ整備の**マスタープラン***となる「**大都市圏戦略基本法(仮称)**」案の提出

「**大都市圏戦略基本法(仮称)**」の制定に向けた提案

[大都市圏戦略に必要な視点]

① 均衡発展から集中へ、国家戦略の転換

- ・国家戦略として「大都市再生」の重要性を明記
- ・対象となる「大都市」の限定(関西の大都市圏が日本の成長エンジンであることを明確化)
- ・インフラ整備等を国家プロジェクトで推進(大都市の「抑制・管理」→「成長・重点投資」へと方針を変更)
- ・国家目標と国家プロジェクトの明示(**ハードインフラ*** → 関空・高速鉄道・高速道路等)

② 行政区域や省庁の縦割りを排除する広域的な地域経営システム

- ・目標設定、資源配分の一元化[法定協議会](多様な主体の方向性合わせ、全体最適の確保、広域計画の決定システムと拘束性)
- ・運営の一元化[**オーソリティ(専門執行機関)***、**TMO***等](地域経営、既存資産の組替え、官民連携、権限付与、スピード感ある執行)

③ 再生のための実効性のある制度

国土形成計画法のような計画(戦略)策定のための法律ではなく、戦略達成のための措置(財政支援等)を規定し、実効性を確保

成長戦略の推進に向けて①

具体化への道筋

- ◇ 「大阪の成長戦略」は、大阪の成長のために必要と考えられる、様々な実施主体による幅広い取組を網羅的にとりまとめた“提言書”でもあり、今後、これら取組の中から、地域経営の観点で実現可能性や優先順位を考えながら、最適な実施主体での具体化に取り組んでいく
- ◇ 具体化にあたっては、「民間でできることは民間で」「府民や企業の自主的な活動やその能力を活かし協働で」とした「将来ビジョン・大阪」の基本的な理念を踏襲するとともに、府として取り組むべきものについては、厳しい財政状況の中での財政規律を堅持しながら、費用対効果を精査した上で、具体化を図っていく
- ◇ また、国において法改正や制度創設が必要なものについては、あらゆる機会をとらえて要望活動を行うなど、粘り強く国へ働きかけていく
加えて、[関西広域連合](#)*を受け皿として、国の権限・組織・財源の移管に向けて進めていく

成長戦略の推進に向けて②

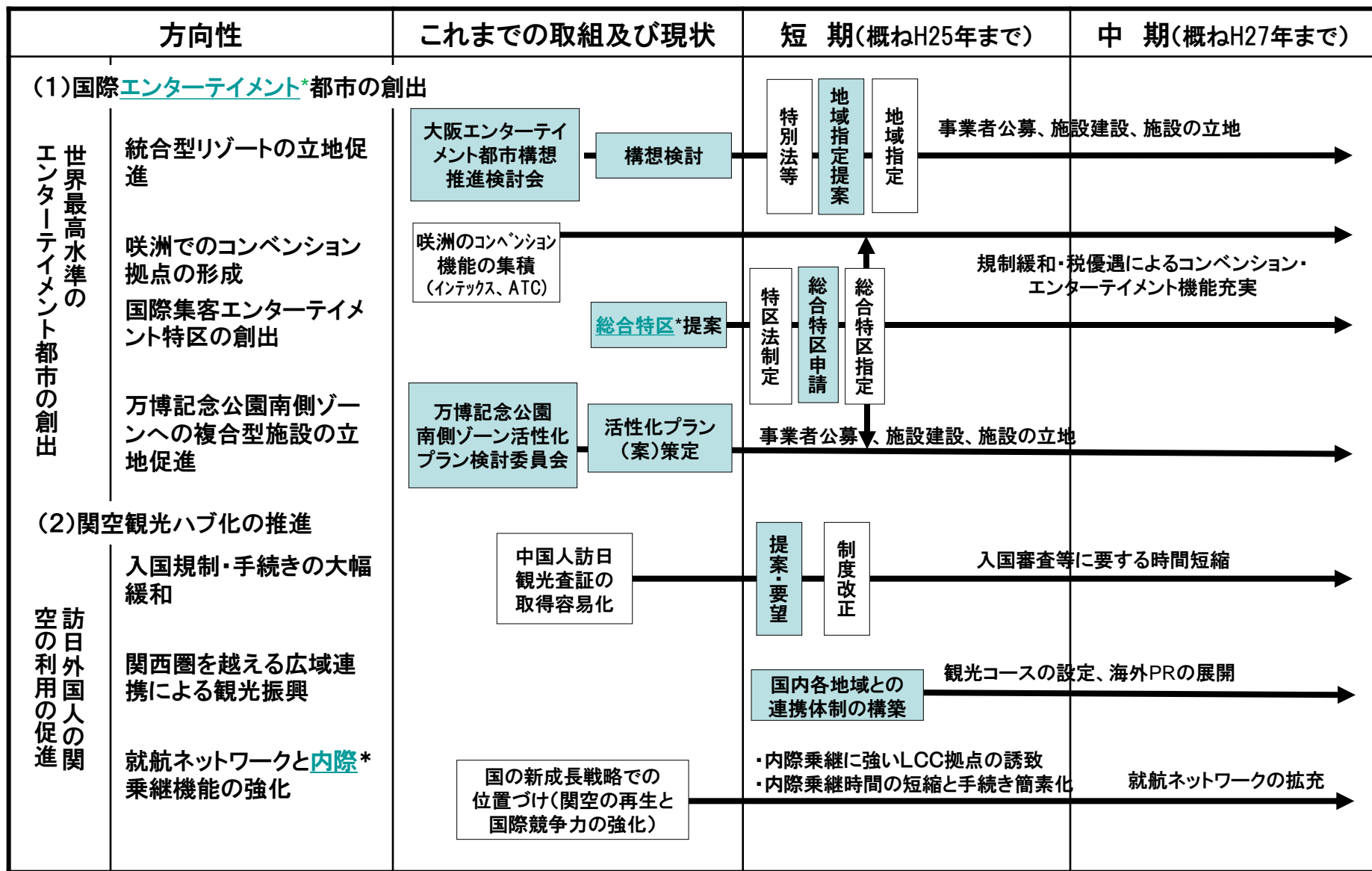
適切な進行管理

- ◇ 戦略の着実な推進を図るため、庁内体制を整備し、適切な進行管理を行う
- ◇ 今回掲げた成長目標については、その状況を把握し、ホームページ等で公表する
- ◇ 具体的な取組の実施状況については、項目ごとに取組状況を整理し、ホームページ等で公表する
- ◇ 社会経済情勢の変化に応じて、具体的な取組内容について適宜、追加・修正を行うなど、基本的な方向性を堅持しつつも、必要に応じ柔軟に見直しを図っていく

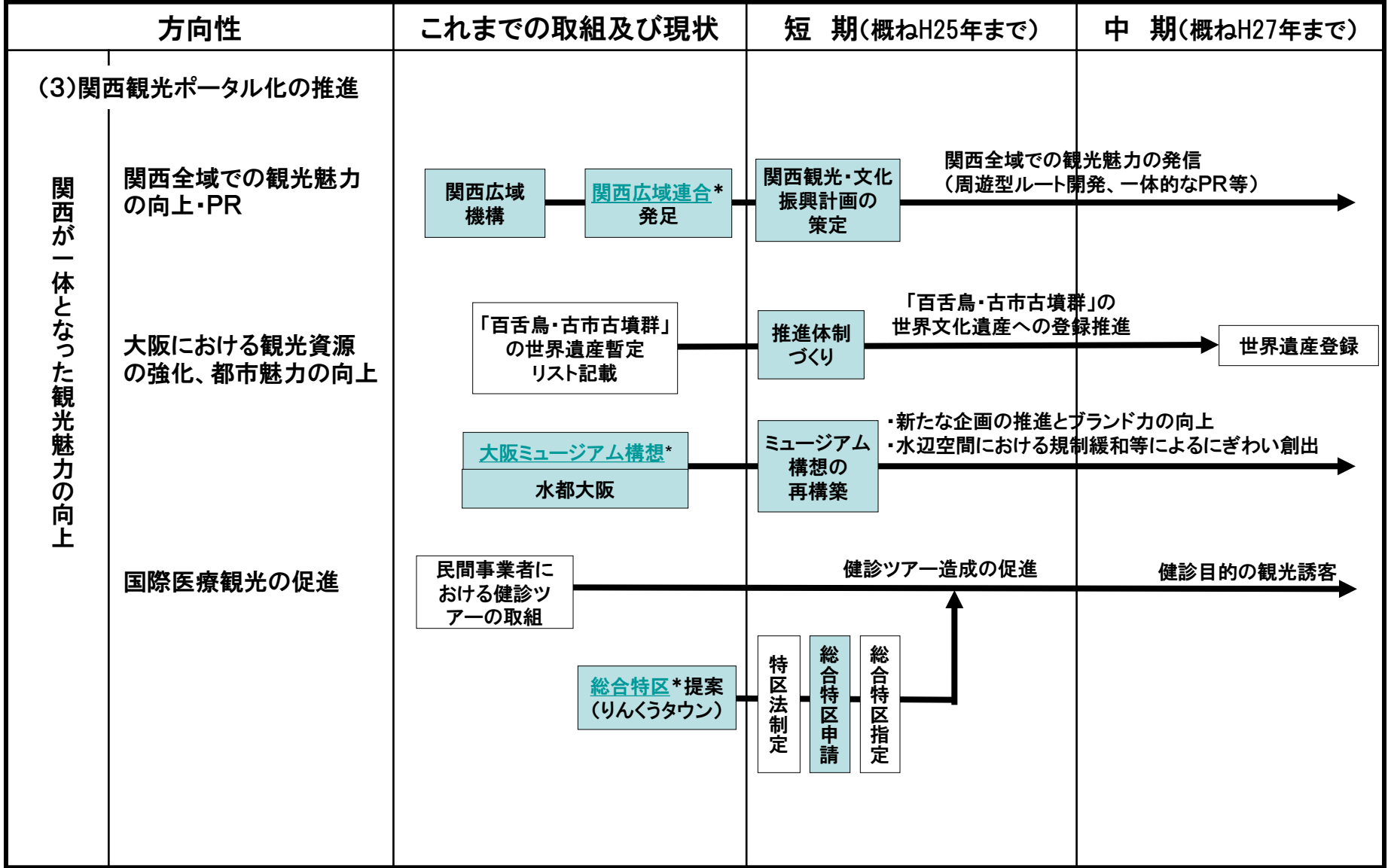
參考資料

I . 主な取組の工程イメージ	
1. 内外の集客力強化	.....34
2. 人材力強化・活躍の場づくり	.....35
3. 強みを活かす産業・技術の強化	.....36
4. アジア活力の取り込み強化・ 物流人流インフラの活用	.....37
5. 都市の再生	.....38
 II . 用語集	39

I. 主な取組の工程イメージ 1. 内外の集客力強化



凡例: 主に府で取り組むもの 国、市町村、民間等で取り組むもの
 (府が主体の一員であるものを含む)



凡例: 主に府で取り組むもの 国、市町村、民間等で取り組むもの
(府が主体の一員であるものを含む)

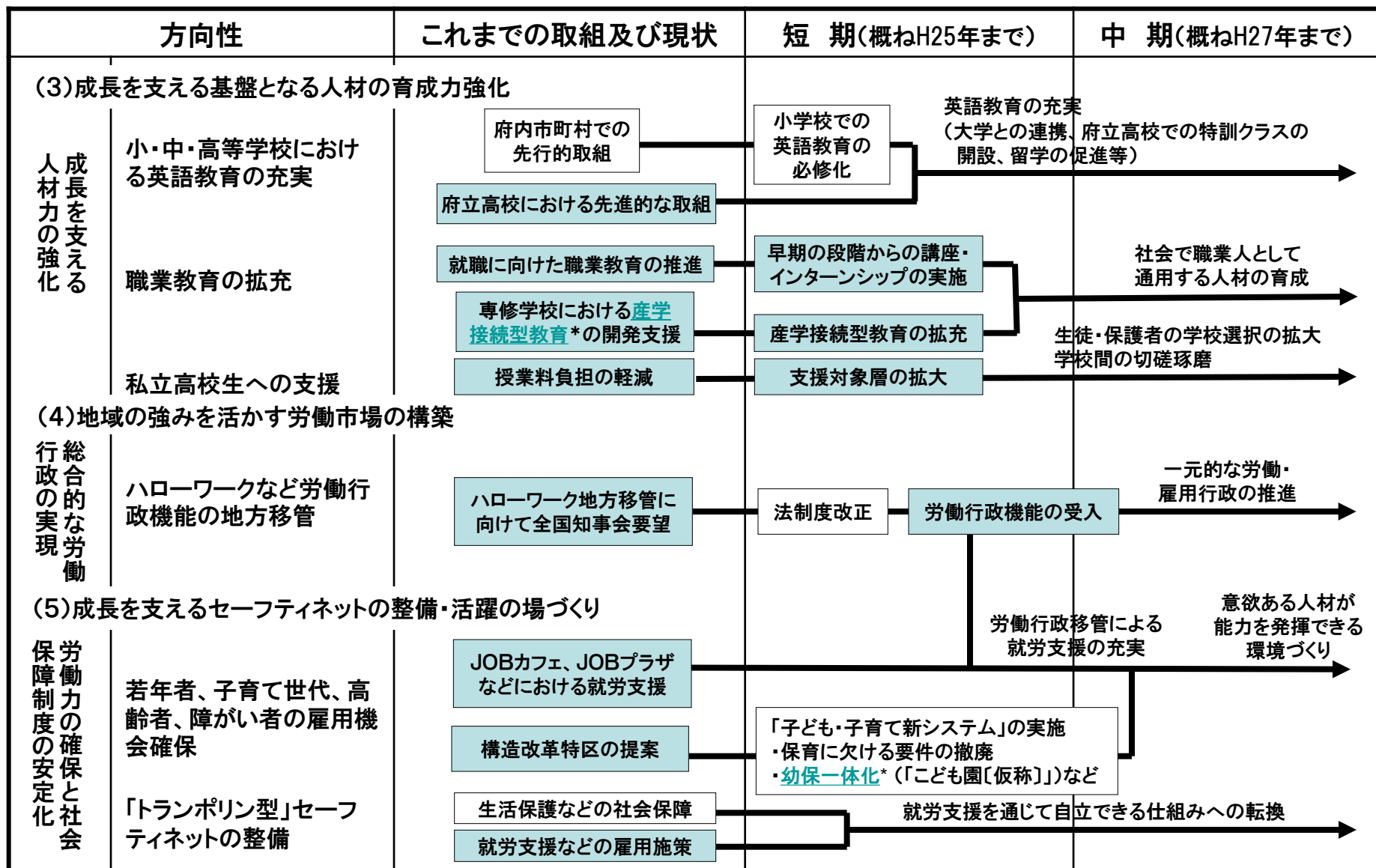
2. 人材力強化・活躍の場づくり

方向性		これまでの取組及び現状	短期(概ねH25年まで)	中期(概ねH27年まで)
ハイエンド人材の育成・確保	(1)国際競争力を勝ち抜くハイエンド*人材の育成			
	大学間の競争を促す環境の整備 国際的人材の育成	国公立大の法人化などの大学改革 教育課程*の編成	提案・要望 競争を促す制度見直し 進学指導特色校(Global Leaders High School)* (10校)の設置	・大学間の競争の促進 ・公立大学法人の資金調達規制緩和等 ・外国大学、府内大学と企業との連携促進 戦略的な教育課程の展開
外国人高度専門人材の確保	(2)外国人高度専門人材*等の受入拡大			
	在留資格等の規制緩和等による留学生の受入拡大 外国人高度専門人材の就業・生活環境の整備	在留資格延長に向けた入管法改正 情報提供・相談など在住外国人へのサービス実施	提案・要望 規制緩和 ・能力・実績に応じた給与・昇進などの処遇制度の導入 ・インターナショナルスクールの充実	・留学生と中小企業のマッチング ・質の高い留学生等の受入促進

凡例: 主に府で取り組むもの

国、市町村、民間等に取り組むもの

(府が主体の一員であるものを含む)



凡例: 主に府で取り組むもの
 国、市町村、民間等に取り組むもの
(府が主体の一員であるものを含む)

3. 強みを活かす産業・技術の強化

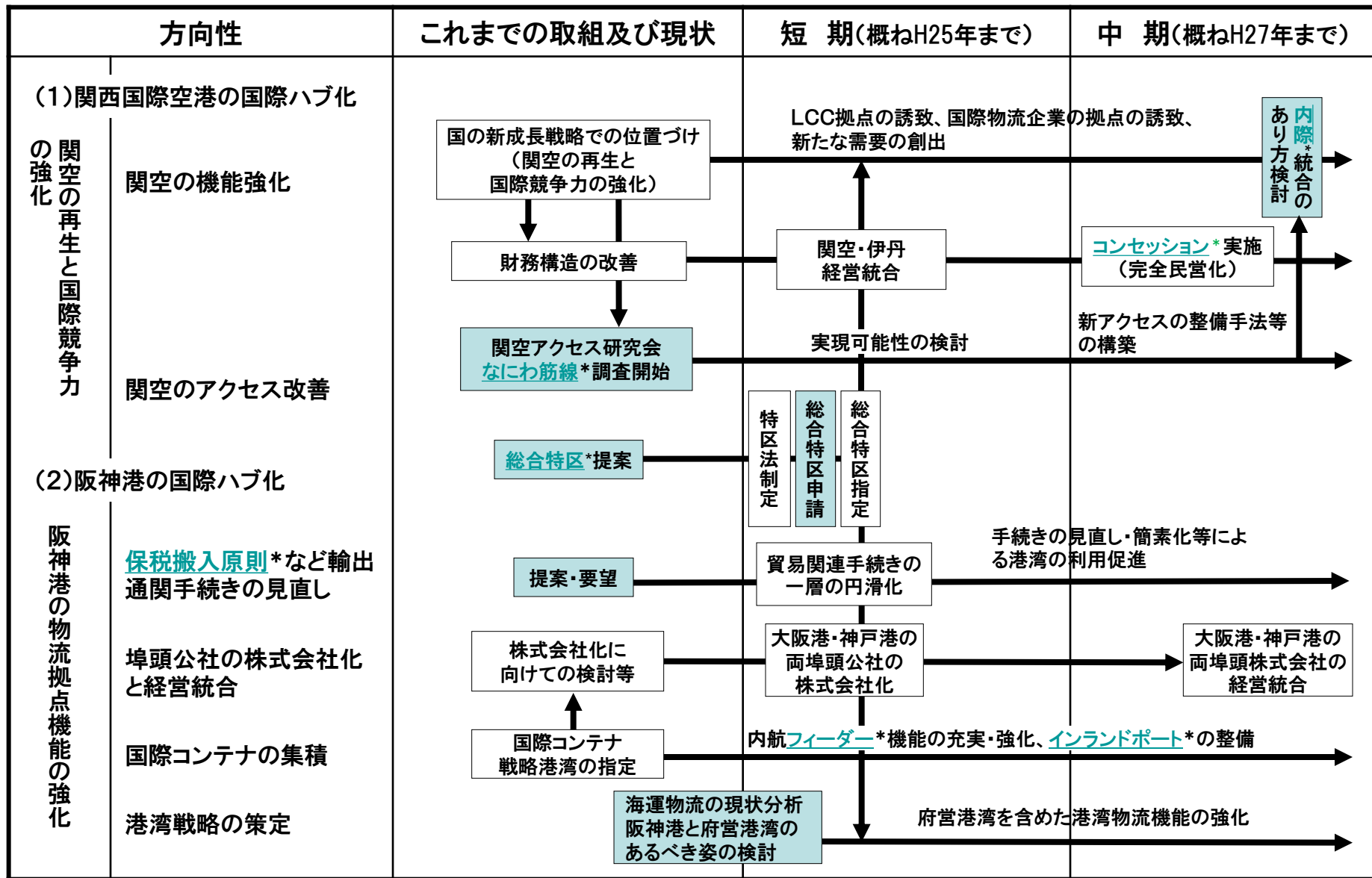
方向性	これまでの取組及び現状	短期(概ねH25年まで)	中期(概ねH27年まで)
<p>(1)先端技術産業のさらなる強化</p> <p>国際的な競争拠点の形成</p> <p>バイオ*、EVを核とした産業振興の推進</p> <p>国際戦略総合特区*等の活用</p>	<p>北大阪・彩都を核としたバイオ産業の振興</p> <p>ハイエリア等における新エネルギー*産業の振興</p> <p>総合特区*提案</p>	<p>・バイオ戦略の推進 ・EVを核とした産業振興</p> <p>特区法制定 総合特区申請 総合特区指定</p>	<p>環境・新エネルギー、バイオ等の先端技術産業分野での国際的な競争拠点の形成</p>
<p>(2)世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援</p> <p>新たな市場の開拓</p> <p>中小企業の海外市場への展開支援</p> <p>インフラ*関連産業の技術システム輸出に向けた体制整備</p>	<p>海外事務所・プロモーションデスク等による海外展開支援</p> <p>国の海外展開の取組(水インフラ海外展開のための官民協議会等)</p>	<p>・知事をトップとする海外PRの展開 ・海外販路開拓支援の推進、技術流出防止のための知的財産*相談</p> <p>地域におけるインフラ海外展開に向けた官民の枠組み構築</p>	<p>市場開拓・受注</p>
<p>(3)生活支援型サービス産業・都市型サービス産業の強化</p> <p>サービス産業の育成・生産性向上</p> <p>生活支援型サービス*や対事業所向けビジネス支援サービス*の強化</p>	<p>ICT*、健康などのサービス産業の振興</p>	<p>・府営住宅の空き住戸などの公共空間活用によるサービス提供 ・ロボット・ICT等を活用したサービスの実証実験・開発 ・対事業所向けサービスの販路開拓、競争力強化</p>	

凡例: 主に府で取り組むもの 国、市町村、民間等で取り組むもの
(府が主体の一員であるものを含む)

方向性	これまでの取組及び現状	短期(概ねH25年まで)	中期(概ねH27年まで)
<p>(4)対内投資促進による国際競争力の強化</p> <p>グローバル企業の 対内投資促進</p>	<p>総合特区*等の活用によるグローバル*企業の活動しやすい環境整備</p> <p>総合特区提案 ・夢州・咲州 ・大阪駅周辺 ・彩都 等</p>	<p>特区分法定 総合特区申請 総合特区指定</p>	<p>規制緩和等による研究開発拠点、マザー工場*、アジア統括拠点*の集積促進等</p>
<p>(5)ハイエンド*なものづくりの推進</p> <p>中小企業の 高度化 の 基盤技術</p>	<p>国・府・市・民が一体となった新たなプロジェクト創出支援制度の構築</p> <p>クイション・コア東大阪内にもづくり支援拠点(愛称:MOBIO)開設</p> <p>産業技術総合研究所・MOBIOによる支援</p>	<p>支援制度の仕組みづくり、運営組織の設置</p>	<p>産学官+新しい公共*による新たな研究開発プロジェクトの企画運営</p> <p>中小企業の基盤技術高度化の促進</p>
<p>(6)成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新陳代謝の促進</p> <p>挑戦する企業の 育成</p>	<p>企業の挑戦を促す金融支援・税制度の強化</p> <p>資金供給の円滑化に向けた制度融資の実施</p> <p>成長産業分野での中小企業の開発支援</p>	<p>頑張る(頑張ろうとする)中小企業を支援する制度融資への再構築</p> <p>環境・新エネルギー*・バイオ分野等への参入促進にかかる技術支援</p>	<p>企業のさまざまな頑張りを応援</p>

凡例: 主に府で取り組むもの 国、市町村、民間等で取り組むもの
(府が主体の一員であるものを含む)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用

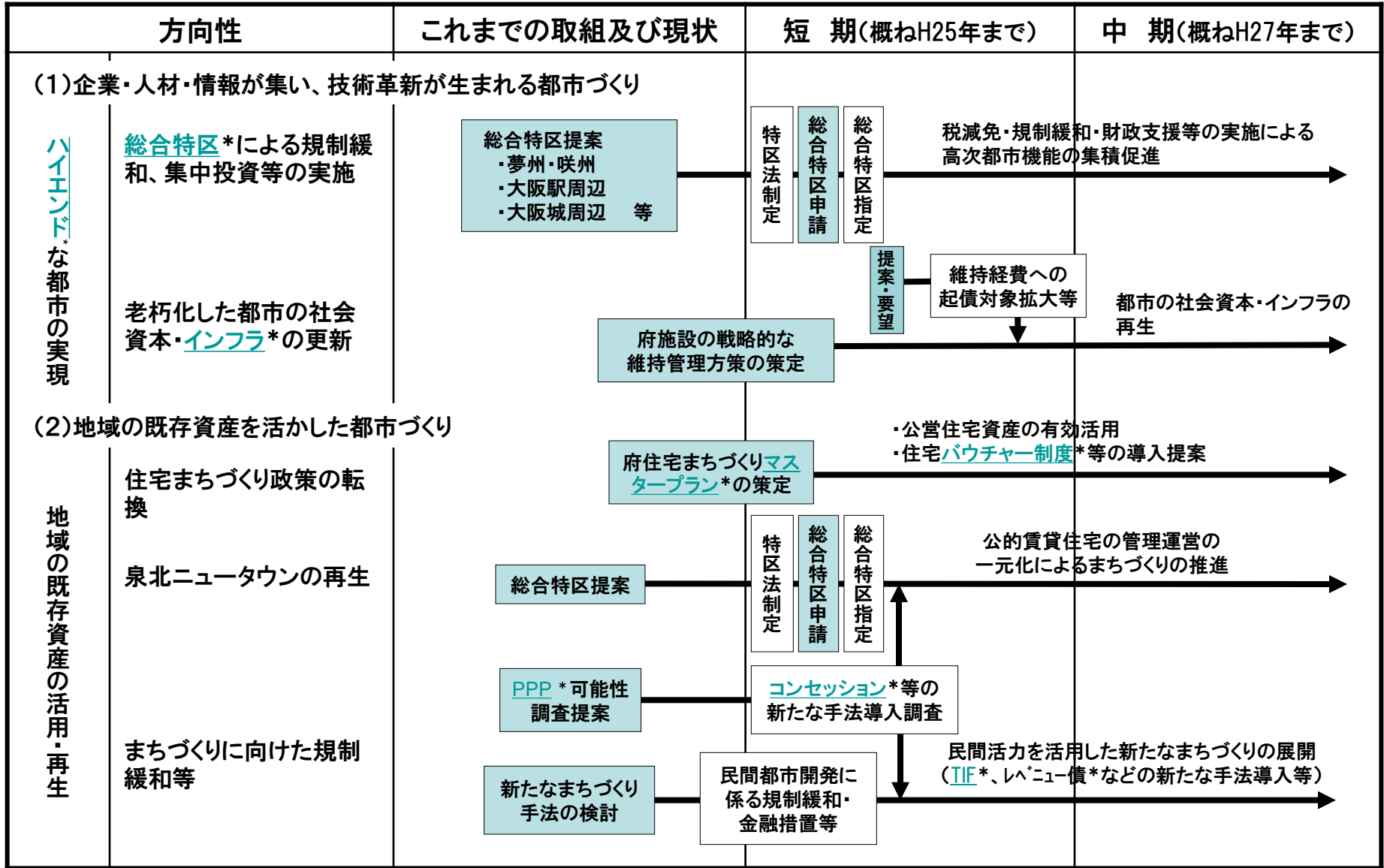


凡例: 主に府で取り組むもの
 国、市町村、民間等に取り組むもの
 (府が主体の一員であるものを含む)

方向性	これまでの取組及び現状	短期(概ねH25年まで)	中期(概ねH27年まで)
<p>(3)物流を支える高速道路機能の強化</p> <p>機能強化による 物流の円滑化</p> <p>都市圏高速道路の料金 体系の一元化</p>	<p>ハイウェイオーソ リティ構想*の提案</p>	<p>料金体系の一元化に向け、 国、関係府県・政令市や 高速道路会社等と検討</p> <p>ETC整備・ 料金一元化</p>	<p>一体的料金体系の 実現による物流円滑化</p>
<p>(4)人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化</p> <p>鉄道ネットワー クの強化</p> <p>乗り入れを促進する運営 権制度の確立</p> <p>リニア中央新幹線*、 北陸新幹線*の整備</p>	<p>乗り入れ促進に 向けた検討</p> <p>国へ 答申</p> <p>リニア中央新幹線の 交通政策審議会への 諮問</p>	<p>法制度改正による 運営権の位置づけ</p> <p>整備計画 の決定</p> <p>・リニア中央新幹線の早期整備に向けた取組 ・北陸新幹線の新たな整備手法等の構築</p>	<p>民間のノウハウや資金を活用した 鉄道ネットワークの整備検討等</p>
<p>(5)官民連携による戦略インフラ*の強化</p> <p>新設・維持管理 インフラの効率的な</p> <p>空港等におけるコンセ ッション*方式の導入</p>	<p>戦略インフラ整備等 に向けた民間活力等 の活用について検討</p>	<p>PFI*制度の拡充</p>	<p>コンセッション方式の導入による 空港等の施設強化</p>

凡例: 主に府で取り組むもの 国、市町村、民間等で取り組むもの
(府が主体の一員であるものを含む)

5. 都市の再生



凡例: 主に府で取り組むもの
 国、市町村、民間等に取り組むもの
 (府が主体の一員であるものを含む)

方向性		これまでの取組及び現状	短期(概ねH25年まで)	中期(概ねH27年まで)
(3) 低炭素社会* を先導する都市づくり 温室効果ガス* の削減	産業・業務の低炭素化の促進	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">温暖化防止条例による低炭素化の推進</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">法の制定と連動した温暖化防止条例の改正</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・条例による大規模事業者対策の推進 ・業務部門にかかる集中的対策の実施 ・「大阪版カーボン・オフセット*制度」の推進
	運輸・交通の低炭素化の促進	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">EV等のエコカーの普及推進</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">地球温暖化対策のための税の導入</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・税を活用した省CO2設備の導入促進 ・関西をあげたEV充電インフラネットワーク*の構築 ・エコカーへの優遇措置付与等による更なる普及
(4) みどりを活かした都市づくり みどりの創出 実感できる	みどりの風* の軸の形成、 みどりの拠点づくり	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">みどりの風を感じる大都市実現に向けた検討</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">みどりの風促進区域の制度化</div>	大都市におけるみどりの軸の形成 (民有地緑化を規制誘導できる仕組みづくり等)
			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">みどりの拠点づくり</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">緑化促進のための規制緩和</div>
(5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の再生 都市農業の再生、 農空間の保全	新規参入の自由化	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">新農地制度*の制定</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">準農家制度*の構築</div>	企業や準農家(都市住民等)など 意欲ある多様な農業経営体の新規参入促進
	植物工場* 産業による 地域活性化	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">大阪府立大学植物工場研究センター整備</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">総合特区*提案</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">特区法制定</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">総合特区申請</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">総合特区指定</div>	産学官連携を通じた植物工場の普及

凡例: 主に府で取り組むもの
 国、市町村、民間等で取り組むもの
 (府が主体の一員であるものを含む)