

# 大阪の成長戦略 [素案]

平成22年8月27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
・用語集	・・・	33

# 「大阪の成長戦略」とは

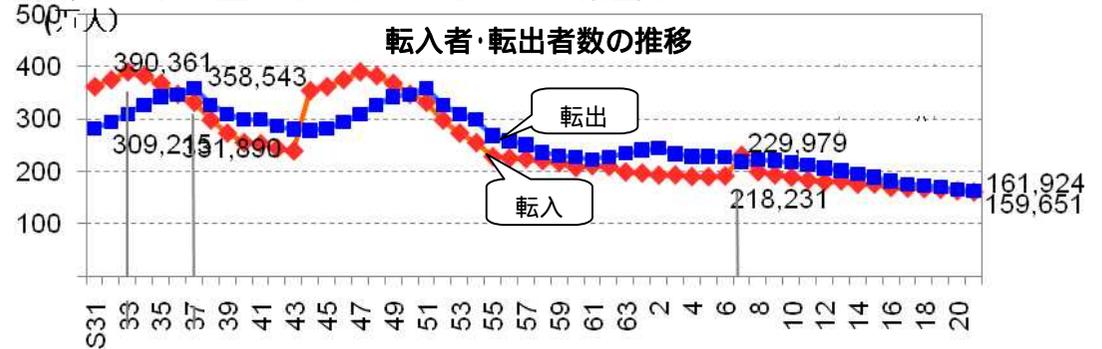
\* 政府の認識は、「総じて我が国の経済は、1990年代初頭のバブル崩壊以降伸び悩み、経済成長のための政策対応が十分な効果を発揮せず、デフレからも脱却できず、過去10年間、景気実感に近い名目値ではマイナス成長。OECD諸国の中で最低の水準」

## \* 「大阪の低迷は、日本の低迷の縮図」

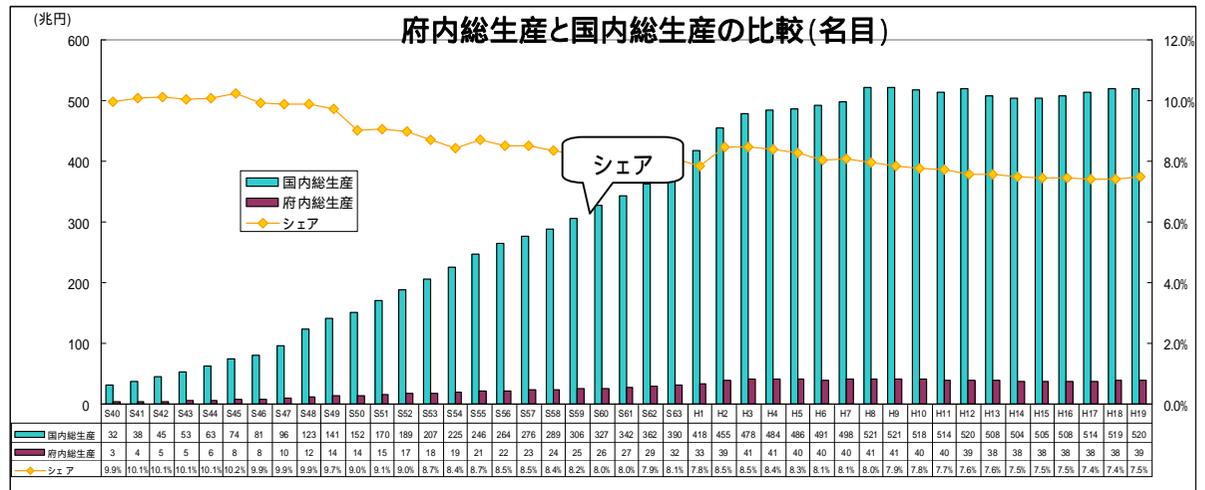
こうしたなか、大阪は、長期にわたる人口流出、GDPのシェア低下、法人税収の落ち込み、地価下落、高い失業率など日本のマイナス部分の縮図。  
大阪が抱える成長障害要因を明らかにし克服することが、日本全体の成長に貢献できる。

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。

大阪は、30年以上の長期にわたり人口流出が続く



GDPにおいても、全国シェアは長期低落傾向



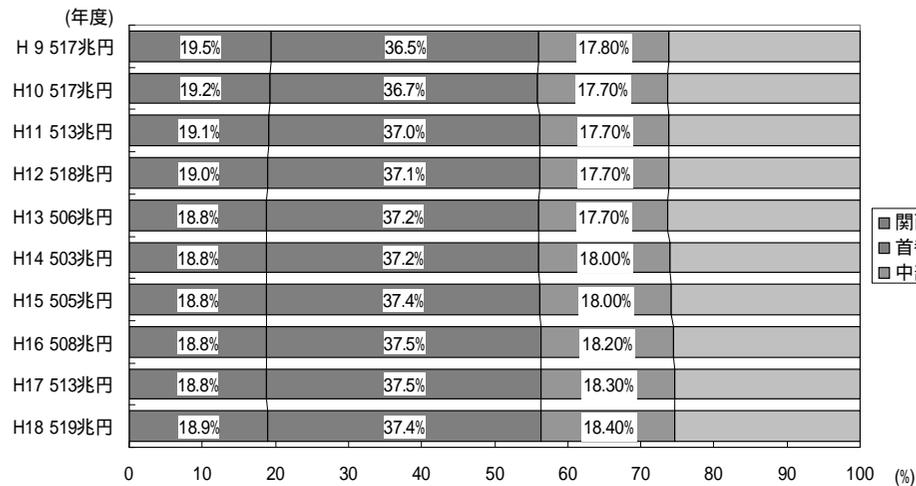
(注) 経済計算方式は、68SNA方式から93SNA方式に変更されている。93SNAベースは、平成2年以降の数値のみが整備されているため、時系列比較は注意を要する。

# 「大阪の成長戦略」とは

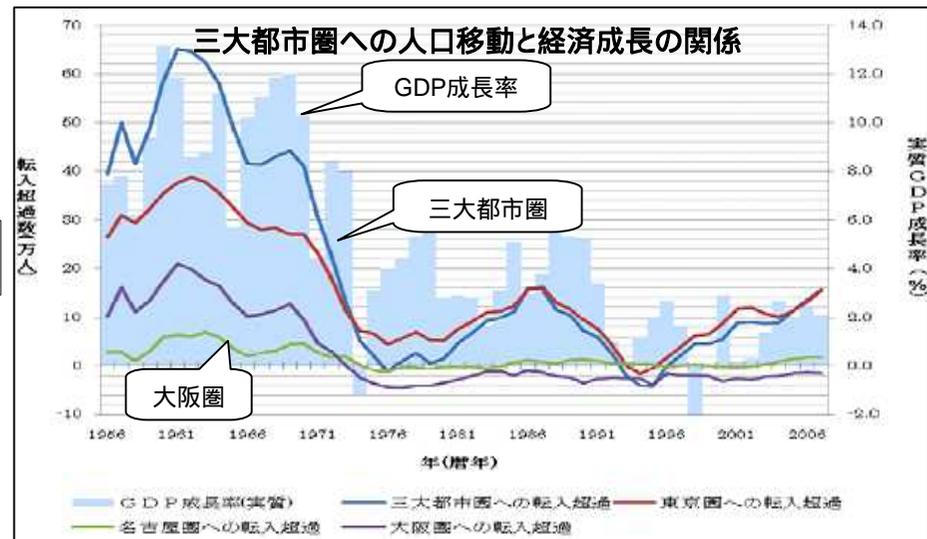
## \* 「大都市の再生は、日本再生の切り札」

- 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がするのが現状。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パワーをそぎ、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。既存ストック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。

今なお高い大都市圏の経済シェア  
(関西圏・首都圏・中部圏で7割強)



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



- 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

\* 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）	1991-2004年度 平均（実績）
1 滋賀県	2.84%	2.14%
2 東京都	2.73%	1.19%
3 三重県	2.39%	2.31%
：		
39 大阪府	0.95%	0.32%
平均	1.58%	1.09%

(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

なお、同じ(社)日本経済研究センターの2009発表の

実質成長率ランキング(「都道府県別中期経済予測(2009.4.8)」(予測期間:2007-2020年度)では、

大阪府は全国第16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GDP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、  
大阪が持つストックを活用しながら、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

\* 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)の具体的な取り組み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。

# 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となる要因  
(閉鎖性・特異性、都市圏における中間所得層(ボリュームゾーン)の弱体化、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、ストックの形成・活用不全、大都市圏制度の限界)

## 第2章 成長目標

- ・「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

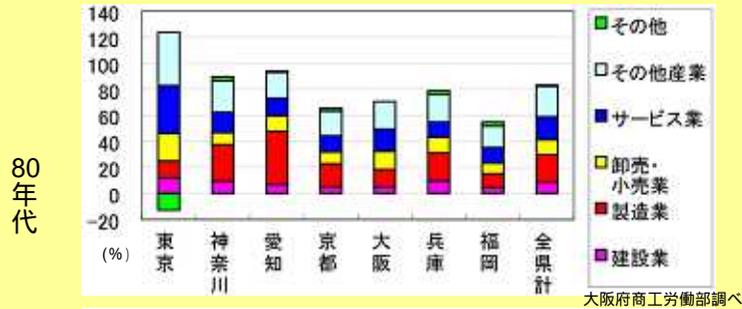
# 第1章 要因分析・検証 - 長期低落傾向が続く大阪の状況 -

## 長期低落傾向が続く大阪の状況

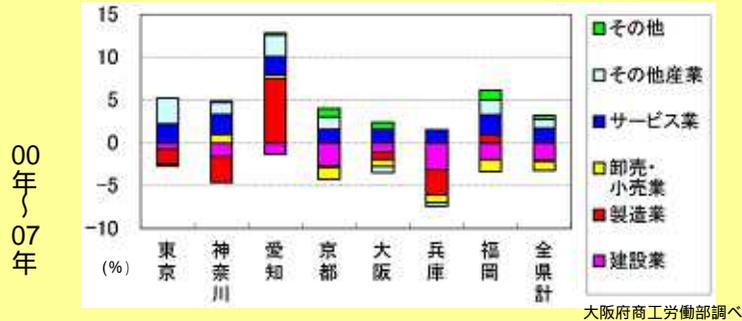
### 産業構造転換の遅れ

- ・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、基礎素材型のウェイトが高い大阪の製造業は、内外のコスト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



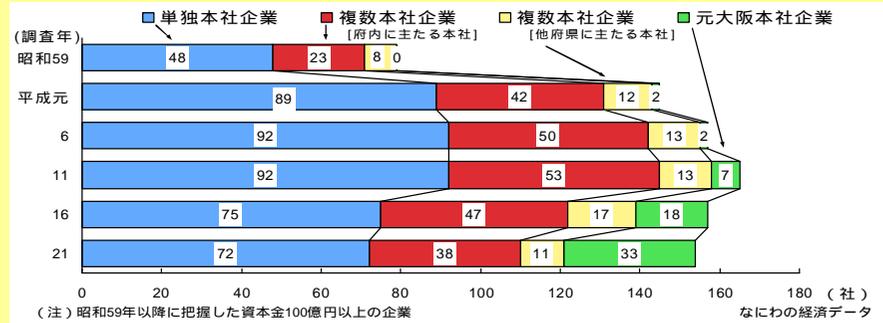
- ⇒ 大阪は、80年代の成長率が首都圏、中部圏に比べて低い。
- ・東京はサービス業がけん引し、愛知、神奈川は製造業(加工組立型)も高い寄与度



- ⇒ 愛知は製造業が大きく牽引(自動車産業)
- ・首都圏はサービス業等が製造業等の落ち込みをカバー
- ・関西圏は建設業等の落ち込みをカバーできず

### 東京圏への流出、周辺部等への分散

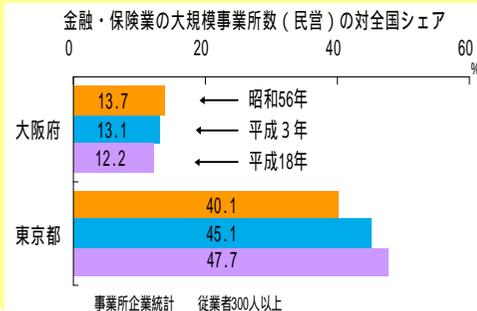
- ・本社機能については、東京への長期流出傾向が続く。特に、金融・保険業などで目立った動き。これに伴い、情報発信力も低下
  - ・工場については、工場等制限法(～H12)の立地規制等により周辺部へ。近年は、アジア等の海外へシフト
- 大阪における大企業の本社数



### 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) エコーパル(精密機械) 丸紅(卸売) 住友商事(卸売) オートバックスセブン(卸売) ローソン(小売) Jフロントテイリング(小売) 商船三井(海運) USEN(情報通信)	日本ハム(食料品) 塩野義製薬(医薬品) 小野薬品(医薬品) 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) キーエンス(電気機器) タイケン(電気機器) シマノ(輸送用機器) コヨ(その他製品) カブコム(情報通信) タスケン(サービス) ラウンドワン(サービス) 等

### 金融・保険で東京集中が進む



### 工場等の転出状況

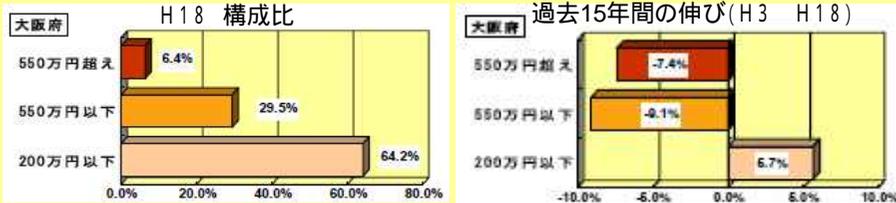
- 大阪府内工場の転出・転入(H3～12)
- ・大阪府外へ転出 171件  
(近畿圏内101件、近畿圏外70件)
- ・大阪府外から転入 2件
- 大阪企業の海外進出(H12.10時点)
- ・全産業3,859件、うち製造業1,649件
- 工場等制限法が廃止されたH13年以降は、大阪への工場回帰の動きも見られる。

# 第1章 要因分析・検証 - 長期低落傾向が続く大阪の状況 -

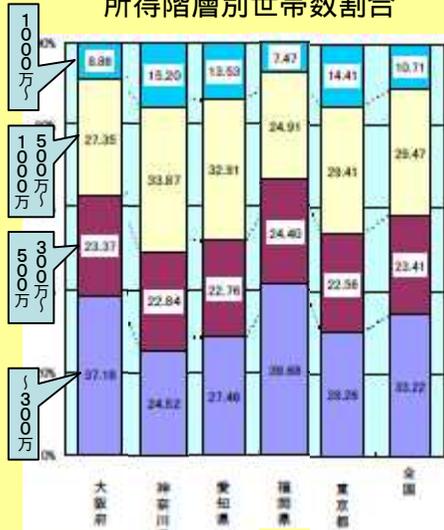
## 低所得者層の増加

・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

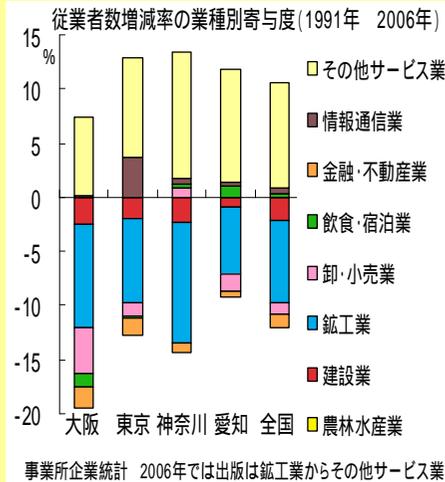
課税標準段階別の納税者数構成比



所得階層別世帯数割合



雇用吸収力の変化



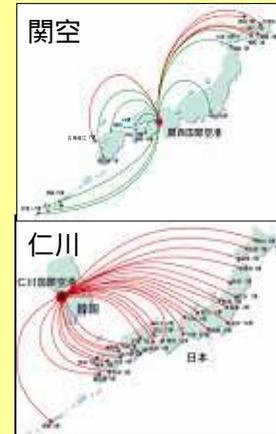
就業者数の減少が大きい業種(H3 H18)

・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

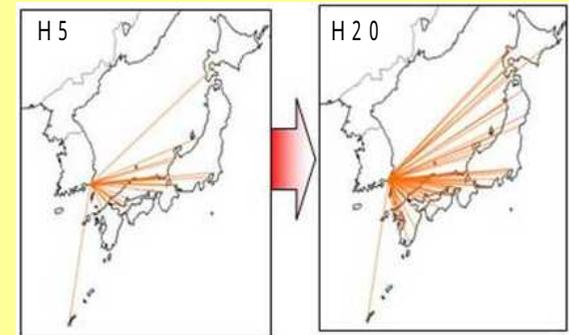
## インフラ・ストックの低利用

・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  
 ・ソフト面でも、大学生の首都圏等への流出や、女性の就業率の低さなど、人材ストックが活かせていない

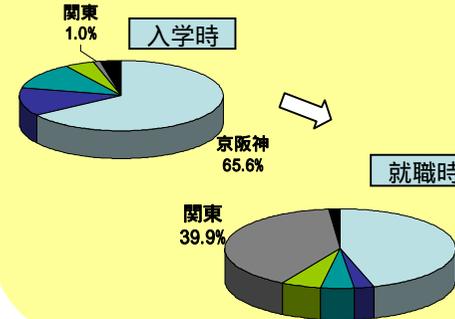
日本国内との航空ネットワーク



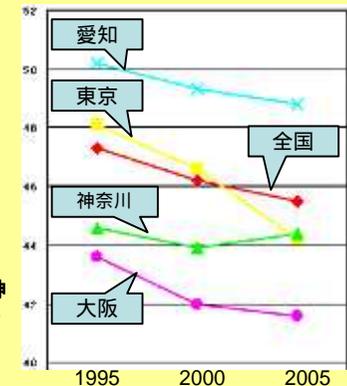
日本の港湾の釜山フィーダー化の進展



就職時における大学生の流出(H20関西大学)



女性の就業率



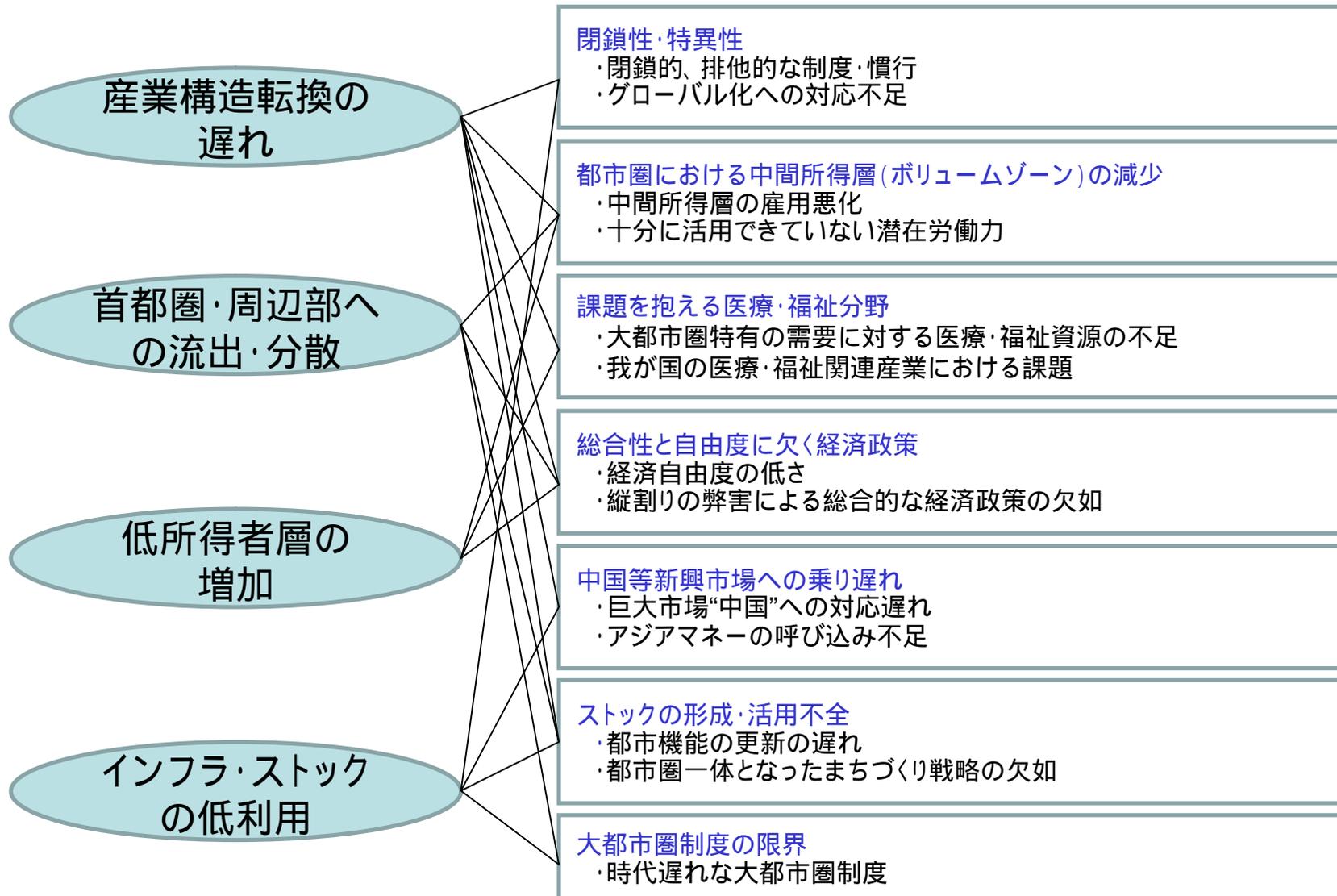
このような長期低落を生み出した背景に何があるのか？

# 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 -

## 大阪に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

## \* 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(ファクター)

・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期間の負担費用、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

・国際観光への取組み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者の受入が低迷

・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%)と同じく高いが、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、

- 言語 30%
- 税金・営業コスト 24%
- 労働コスト 13%
- 文化・考え方 12%
- 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。

ジェトロ(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%
大学ポスドク	22.0%	57.2%		
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%

科学技術・学術審議会基本計画特別委員会(第9回)資料より作成。

- 各国の高度人材確保・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100万円(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	
	1999年	2008年
シンガポール	121	637
パリ	338	419
ブリュッセル	248	299
ウィーン	194	249
バレンセロナ	81	193
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

開催件数	展示会の開催件数、規模	
	日本	中国
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)
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)

JNTO「2008年国際観光統計」

JETRO、国土交通省資料

# 要因1:閉鎖性・特異性

## \* 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、世界標準との乖離が「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(ファクター)

- ・日本の英語教育が実践的でなく国際志向も低いため、グローバル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、国を挙げたバックアップ不足、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"

### 海外留学生数の低迷

OECD諸国への海外留学生数(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"

### 現状維持な日本企業と成長著しいアジア企業

Fotune社「Global 500」

2006年			2009年		
順位	都市名	企業数	順位	都市名	企業数
1	東京	52	1	東京	51
2	パリ	27	2	パリ	27
3	ニューヨーク	24	3	北京	26
4	ロンドン	23	4	ニューヨーク	18
5	北京	15	5	ロンドン	15
6	ソウル	9	6	ソウル	11
7	トロント	8	7	マドリッド	9
8	マドリッド	8	8	トロント	7
8	チューリッヒ	7	8	チューリッヒ	7
8	大阪	7	8	大阪	7
9	ミュンヘン	6	8	モスクワ	7
9	ヒューストン	6	8	ミュンヘン	7
9	アトランタ	6			

売上高により企業をランキングし、それを本社所在地の都市で集計したもの

### 日本の製品・サービスのガラパゴス化事例【携帯電話】

- ・第二世代携帯電話通信方式  
日本:独自のPDC方式 世界:GSM・EDGE方式
- ・インターネット接続  
日本:iモード(閉鎖的コンテンツ) 世界:WAP、MMS
- ・スマートフォン(多機能型電話)用基本ソフト  
日本:Javaアプリ 世界:オープンプラットフォーム
- 日本メーカーの海外進出を阻害
- ・世界シェアランキング(2009)  
ノキア サムソン LG モトローラ  
ソニーエリクソン

### 【その他】

PC(PC98とwindows)、携帯プレーヤー(MDとiPod)、デジタルテレビ放送(ISDBとDVB)など多数の事例

# 要因2：都市圏における中間所得層（ボリュームゾーン）の減少

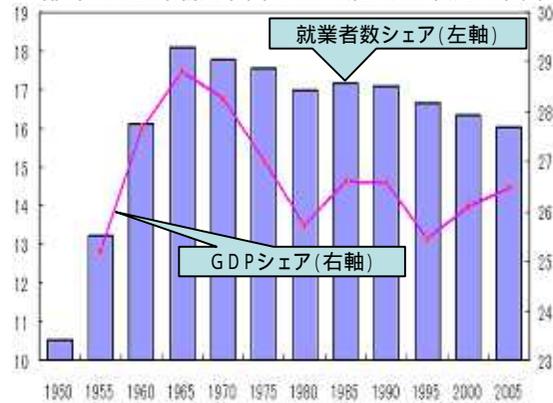
## \* 都市の活力低下による雇用環境の悪化

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

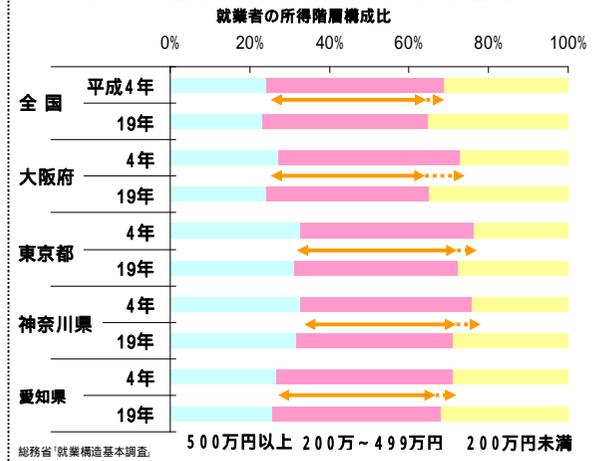
### 要因（ファクター）

- ・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
- ・グローバル競争下でのコスト削減や、その後の世界的な経済危機により、急速に雇用悪化が悪化
- ・大阪では、失業率が全国に比して高く、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

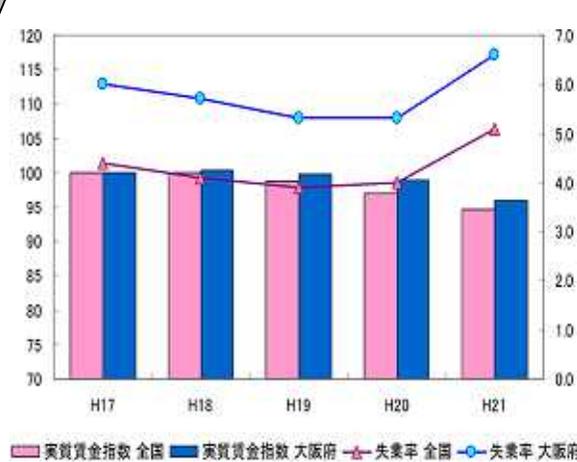
大阪府・東京都の就業者数とGDPシェアの推移  
都市の経済活力低下により雇用吸収力も低下



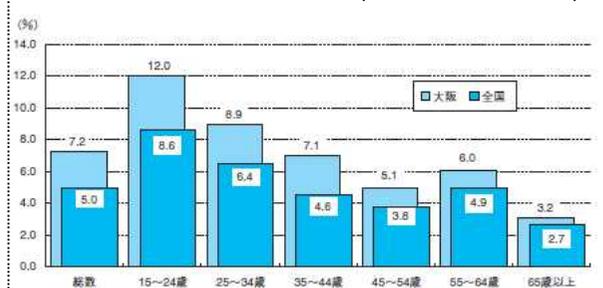
中間所得層が減少し、低所得者層が増大



大阪府と全国の失業率・賃金指数



年齢階層別完全失業率 (H21.10～12)



非正規労働者割合 (H19)

沖縄県 40.7% 京都府 40.0%  
大阪府 38.6% 全国 35.5%

# 要因2：都市圏における中間所得層(ボリュームゾーン)の減少

## \* 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や格差の再生産、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てきていない状況。人口減少下での社会活力低下が懸念

### 要因(ファクター)

- ・大都市圏を中心に生活保護と最低賃金が逆転。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から、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
- ・高齢化の進展も早い大都市圏においては社会保障負担が増大

#### 生活保護と最低賃金の逆転現象

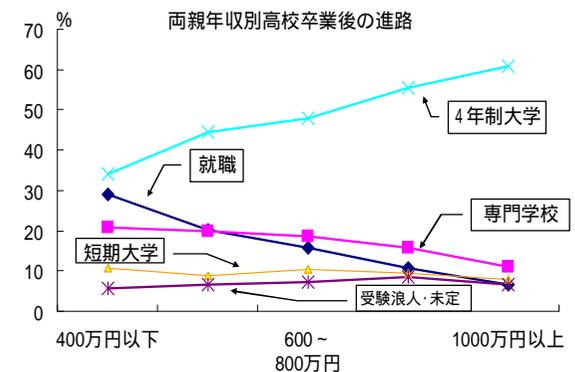
[逆転現象の起きている都道府県(H20)]

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

計12都道府県

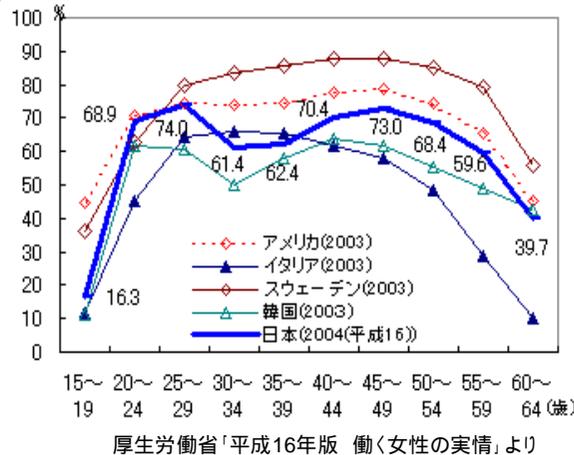
H22.8.6 中央最低賃金審議会答申より

#### 親の所得によって大学進学率に差格差の再生産



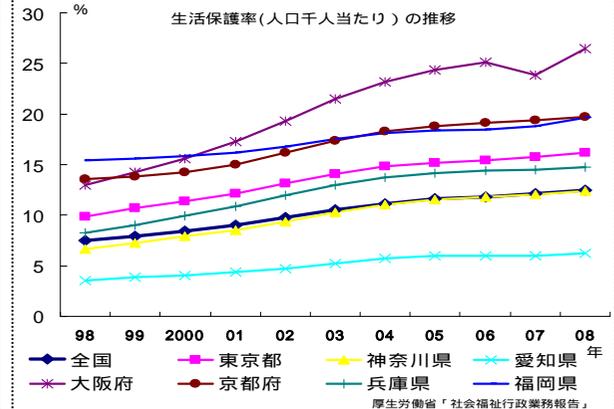
資料：東京大学大学院大学経営・政策研究センター「高校生の進路と親の年収の関連について」2009年

#### 女性の年齢階層別労働力率



厚生労働省「平成16年版 働く女性の実情」より

#### 大都市で生活保護受給者が増加 社会コストの増大懸念



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・福祉制度

## \* 大都市圏特有の需要に対する医療・福祉資源の不足

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(ファクター)

・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  
 ( 21年度の介護報酬改定までは、ほぼ全国一律の地域係数により、大都市圏における事業者の経営を圧迫したことも一因)

・保育についても、待機児童数の約8割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
埼玉県 13.0%	千葉県 16.3%
愛知県 13.9%	埼玉県 16.1%
神奈川県 14.6%	三重県 15.0%
東京都 14.7%	大阪府 14.2%
千葉県 17.4%	和歌山県 13.8%
：	：
大阪府 22.7%	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)

### 平成21年度 介護報酬改定(地域区分)

改定前(東京都特別区でも最大7.2%しか上乗せなし)

	特別区	特甲地	甲地	乙地	その他	
上乗せ割合	12%	10%	6%	3%	0%	
人件費割合	60%	10.72円	10.60円	10.36円	10.18円	10円
割合	40%	10.48円	10.40円	10.24円	10.12円	10円



改定後(最大でも10.5%までしか上乗せ拡大されず)

	特別区	特甲地	甲地	乙地	その他	
上乗せ割合	15%	10%	6%	5%	0%	
人件費割合	70%	11.05円	10.70円	10.42円	10.35円	10円
割合	55%	10.83円	10.55円	10.33円	10.28円	10円
	45%	10.68円	10.45円	10.27円	10.23円	10円

柔軟な介護報酬改定が難しく、  
 地域差が速やかに報酬等に反映されにくい仕組み

### 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・指定都市・中核市	1,052,617人 (51.6%)	20,454人 (80.6%)
その他の道県	988,357人 (48.4%)	4,930人 (19.4%)

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)  
 厚生労働省「保育所の状況(平成21年4月1日)等について」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・福祉制度

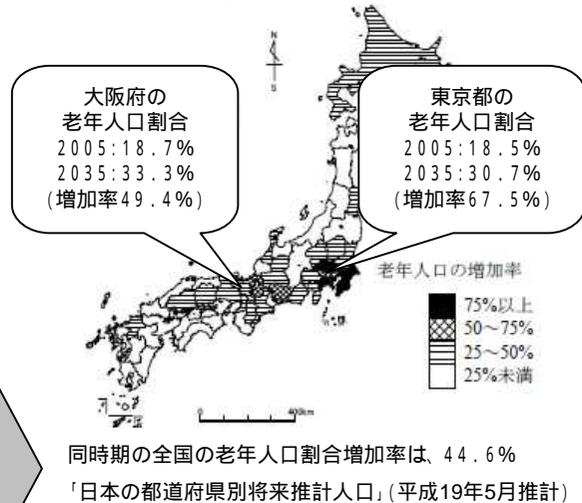
## \* わが国の医療・福祉関連産業における課題

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(ファクター)

- ・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、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)



### 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

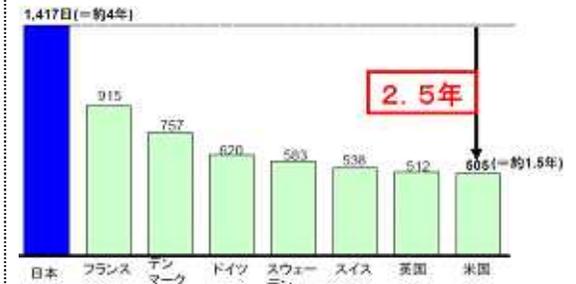
長坂健二郎「わが国医療制度の現状と問題点」(2007)より。  
原典は、総務省「2000年産業連関表」、「2002年就業構造基本調査」

### 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)

### 米国と比べ2.5年長いドラッグ・ラグ (世界で初めて上市されてから 各国で上市されるまでの期間)



(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

## \* 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、クラスターとしての力を喪失

### 要因(ファクター)

- ・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、他国と比較して取り組みが遅く、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

### 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 |          |

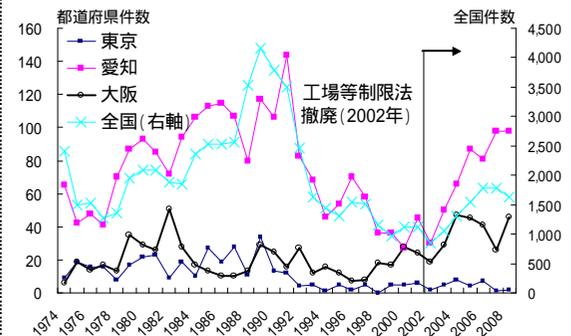
IMD 国際競争力ランキング(2010年)

### 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9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	松島地区(5,326ha) 永宗地区(13,832ha) 青麓地区(1,789ha)	上海市シン荘工業団地(18ha) 上海嘉定工業団地(572ha) 新浜工業パーク(460ha)
設置年	1999年	2003年	1995年、1992年、2000年
現状	約46ha(87区画) 23社進出(2010.3)		

各種資料より

### 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



# 要因4：総合性と自由度に欠く経済政策

## \* 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に欠如。サービス産業の低生産性、経済活動の新陳代謝の不活性、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(ファクター)

- ・製造業に比較して政府による規制が多いことがサービス産業の生産性向上を阻害  
(規制例)  
 運輸サービス(許認可、台数、運賃・料金 (\*届出制移行など一定緩和)等)  
 保育サービス(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たりがあるが、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OECD諸国の中でも低水準

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(95~03年)

	製造業	サービス産業
米国	3.3	2.3
日本	4.1	0.8

OECD compendium of Productivity Indicator 2005より  
経済産業省作成(産業構造審議会中間とりまとめより)

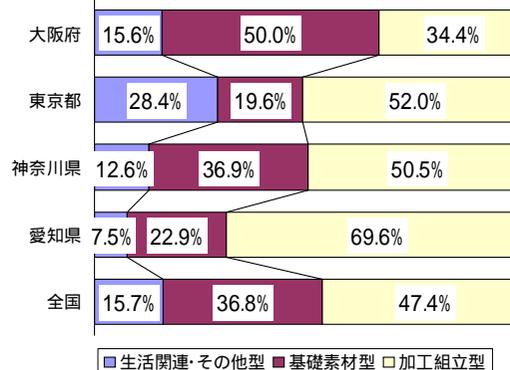
大阪のサービス産業は事業利益率が悪い

	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

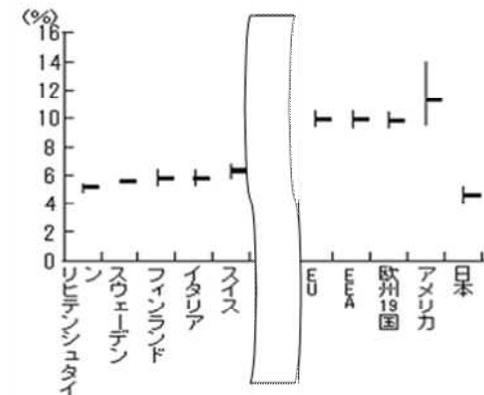
地域特性のある産業構造

製造業の三類型別構成比(2007年)



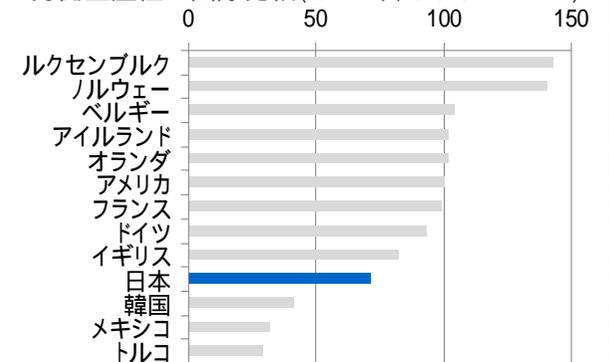
経済産業省「工業統計表」

他国に比べて低い開業率



国際間で開業率の基準を統一して比較(1988~94年平均)  
「ヨーロッパ中小企業白書第六次報告」を加工

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

# 要因5：中国等新興市場への乗り遅れ

## \* 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センター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されていない

### 要因(ファクター)

- 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

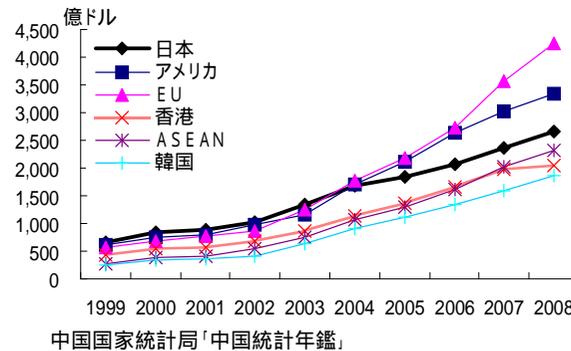
- 国家戦略として中国等新興国を市場と捉える対応が遅れたことが要因

(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  
これに対し、韓国は、IM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

- アジアのゲートウェイとして機能してきた大阪都市圏にとっては、対中国戦略の遅れは大きなダメージ

中国の対外貿易額の推移では、近年、日本の存在感が低下



自動車産業では、日本企業は中国への本格参入が遅れ、先行的に参入したドイツ系メーカーに大きく遅れをとっている。

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パソコンのシェアは低い

中国市場のシェア (2007年)			世界市場のシェア (2008年)		
順位	企業名	シェア	順位	企業名	シェア
1	联想(中)	29.3	1	HP(米)	18.2
2	デル(米)	13.5	2	ACER(台)	10.6
3	HP(米)	11.1	3	デル(米)	14.1
4	清華同方(中)	5.6	4	联想(中)	7.5
5	神舟(中)	5.0	5	東芝(日)	4.6
12	ソニー(日)	1.7			
14	東芝(日)	1.2			

Gartner調べ

Consumer Electronics(2007)

中国国内における日本メーカーの携帯電話のシェアは低い

中国市場のシェア (2007年)			世界市場のシェア (2008年)		
順位	企業名	シェア	順位	企業名	シェア
1	ノキア	32.9	1	ノキア	38.6
2	モトローラ	21.9	2	サムソン	16.2
3	サムソン	13.8	3	LG	8.3
4	波導(中)	7.5	4	モトローラ	8.3
5	LG	6.2	5	ソニーエリクソン	8.0
6	ソニーエリクソン	5.3	7	京セラ	1.4
			10	シャープ	1.0

Consumer Electronics(2007)

ABI Research調べ

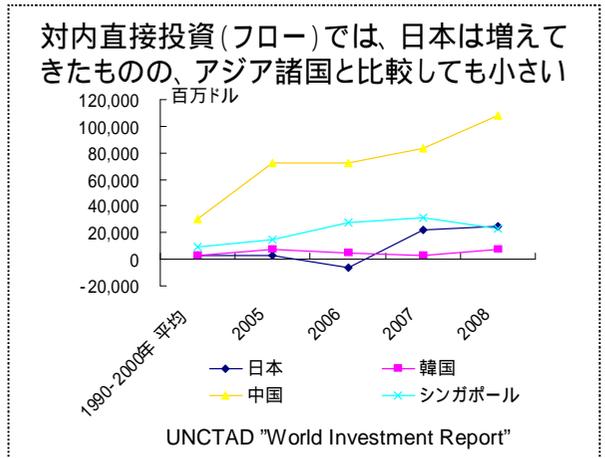
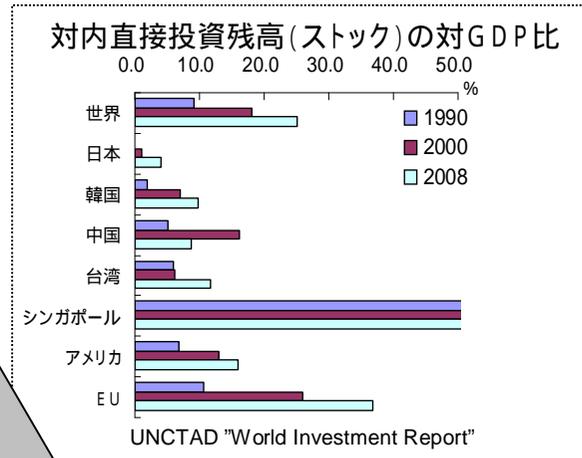
# 要因5：中国等新興市場への乗り遅れ

## \* アジアマナーの呼び込み不足

グローバル化への対応の遅れとともに、中国を始めとするアジアマナーの呼び込みについて、対内投資の呼び込み戦略が構築できず、都市魅力を高めることができていない

### 要因(ファクター)

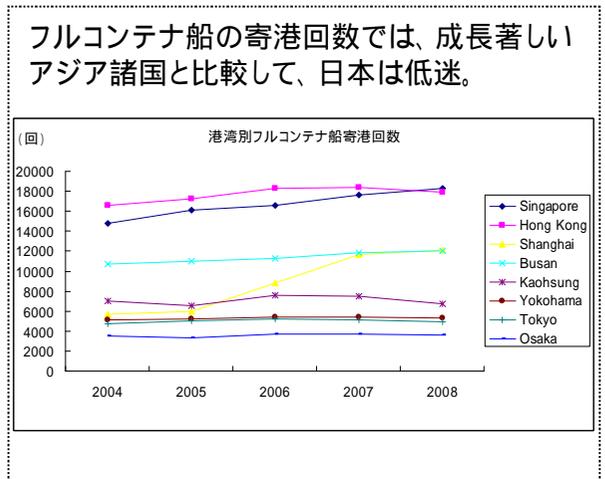
- ・日本における直接投資の残高は諸外国と比較して少ない
- ・特に、成長著しいアジア諸国からの投資呼び込みが近隣諸国と比べて低調
- ・近年、急増しているアジアからの訪日外国人もうまく捕まえていない
- ・アクセス面においても、国際的な競争環境整備に出遅れたため、アジア諸国など対新興国シフトが不十分



対アジア国際線就航数では、アジアの他の主要空港と比べ少ない

都市名	空港名	国数	都市数	便数/週
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」



# 要因6：ストックの形成・活用不全

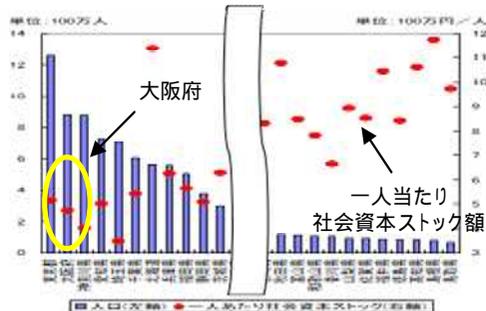
## \* 都市機能の更新の遅れ

日本では、都市ストックの老朽化が進み、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(ファクター)

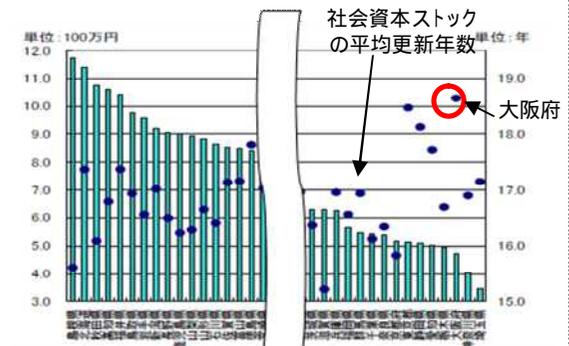
- わが国では、国土均衡発展政策等を背景に、大都市圏における社会資本投資が不十分。そのため、現在、大都市圏において資本ストックの老朽化が進んでおり、特に大阪では顕著。今後の低炭素社会の対応にも影響
- また、地方空港・地方港湾整備により、地方がアジア拠点と直結。このことが、日本各地において、アジアの支線化が進む結果に
- 特に、関空・阪神港は、交通アクセスの不十分さ等からハブ機能が十分に発揮できない

地方偏重の社会資本投資  
人口一人当たりの社会資本ストック(2004年)



浜渦・人美(2009)「都道府県別社会資本ストックデータ(1980-2004)の開発」を加工

老朽化する都市の社会資本ストック



浜渦・人美(2009)「都道府県別社会資本ストックデータ(1980-2004)の開発」を加工

### アジアの支線化が進む地方空港・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%  
(スーパー中枢港湾以外では08年:41.5%)

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

# 要因6：ストックの形成・活用不全

## \* 都市圏一体となったまちづくり戦略の欠如

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欠如

### 要因(ファクター)

- 交通・物流面において、大阪都市圏は非効率な構造。環状道路の整備の遅れなど、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、名古屋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)

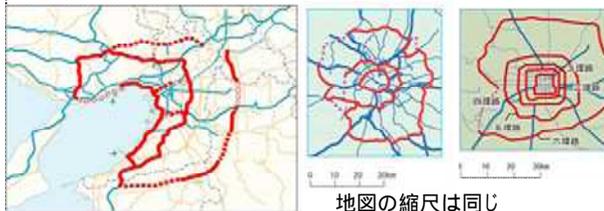
	近畿圏	首都圏	中部圏	パリ	北京	ソウル
環状道路整備率	61%	43%	60%	84%	92%	100%

計画延長と供用延長との比率

(近畿圏)

(パリ)

(北京)



地図の縮尺は同じ

国際的に見て小さい公園面積

都市名	m <sup>2</sup> /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

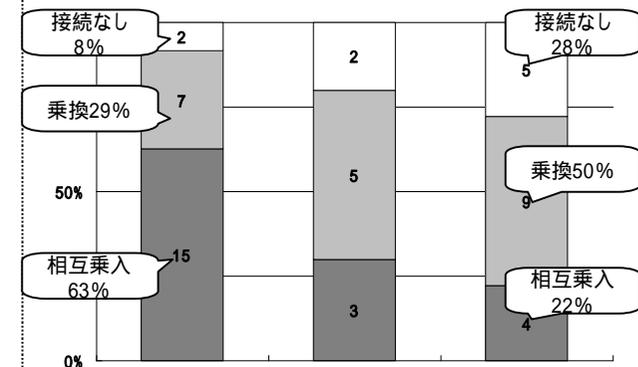
国土交通省「都市公園等整備現況調査」より作成

大阪の都市総合ランキング  
「文化・交流」「交通・アクセス」が低評価

分野	順位(世界の35都市比較)
総合	25位/35都市中 (東京4位、福岡30位)
文化・交流	27位/35都市中 (東京6位、福岡35位)
交通・アクセス	32位/35都市中 (東京11位、福岡31位)

森記念財団(2009)「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  
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

# 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

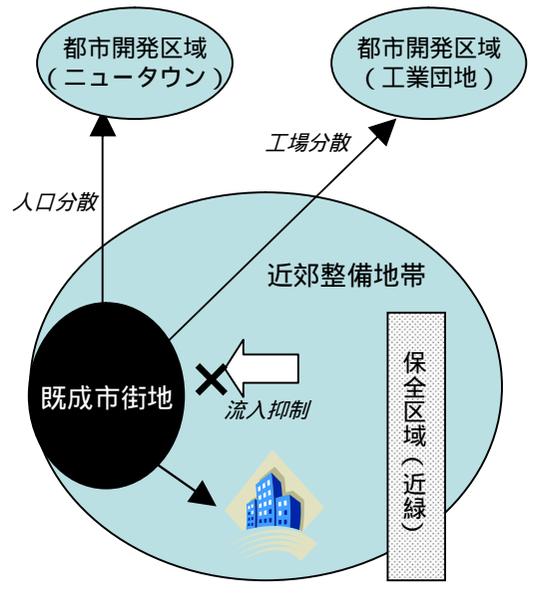
### 要因(ファクター)

・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

- 都市への過度の人口集中
- 少子高齢化・人口減少により圧力減少
- 国内での国土の均衡発展
- 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全国均衡政策の限界

都市からの分散を促す  
首都圏整備法・近畿圏整備法のスキーム  
既成市街地:工場、大学等の新增設を制限  
近郊整備地帯:既成市街地の周辺で計画的な市街地整備  
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スキーム

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



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

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  
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  
工場立地法(1973~)  
特定工場(敷地面積9000㎡以上又は建築譴責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

「高付加価値化」「対内投資拡大」「消費・雇用拡大」の観点から  
ストックを活用し、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、  
イノベーション(技術革新)や高付加価値を生み出す成長エンジンとなる
- \* 大都市圏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

目 標(概ね2020年までの10年間を目途)

### 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G R P(域内総生産)押し上げ効果  
などをもとに目標として設定

### 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

訪日外国人 2020年に年間625万人が大阪に

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4分の1

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

高付加価値化

対内投資拡大

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  
 <内部環境> <外部環境>

S (強み)	O (機会)
<ul style="list-style-type: none"> <li>世界標準のインフラ（関空・阪神港）</li> <li>関西全体で先進国一に匹敵する人口（2000万人強）・経済規模（GDP60兆円強）</li> <li>環境・新エネ産業の企業集積とハイエンド製品の生産技術                     <ul style="list-style-type: none"> <li>パル産業：シャープ（堺）、パナソニック（尼崎、姫路）等</li> <li>電池産業：シャープ（堺、葛城）、パナソニック（守口、和歌山）三洋（貝塚、加西、大津、長岡京、南淡）日立マクセル（大山崎）、GS1774（草津、福知山）</li> <li>製薬産業：武田、塩野義、田辺三菱</li> </ul> </li> <li>ハイレベルな大学・研究機関の集積                     <ul style="list-style-type: none"> <li>大学：京大、阪大、神大、大阪府立大、大阪市立大 等</li> </ul> </li> <li>西日本の各ブロック経済との結びつきが比較的強い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アジア市場（中間所得層）の急速な拡大</li> <li>国内経済は持ち直しつつあり、大阪湾ベイエリアや北ヤードなどへの国内企業の投資機運が高まってきている</li> <li>環境・新エネルギー等の市場の拡大</li> <li>水・インフラ・食べ物など日本の安全・安心に対する国際的評価の高まり</li> <li>権限・財源含めた地域主権の機運の高まり</li> <li>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</li> </ul>
W (弱み)	T (脅威)
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>世界標準並みのインフラ装置が十分に活用できていない</li> <li>産業構造の転換が遅れ、雇用悪化が深刻</li> <li>低所得者層が増加し、成長を支える中間所得層が弱体化</li> <li>社会人口の減少、経済シェアの低下など長期低落傾向が続く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対内投資の低迷などジャパンパッシングが顕著</li> <li>国内企業のアジアへの進出（流出）が顕著</li> <li>西日本各ブロック経済の東京圏・アジアとのダイレクトな結びつきが強まり、大阪・関西の地位の相対的低下</li> <li>アジア各国で国際ハブ（拠点）空港・港湾化が急速に進展</li> <li>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</li> </ul>

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？

## 第3章 大阪・関西が目指すべき方向性 - 「ハイエンド都市」「中継都市」 -

大阪・関西は、高付加価値を創出する「**ハイエンド都市** (価値創造都市)」  
アジアと日本各地を結び、集積・交流・分配機能を発揮する  
「**中継都市** (アジアと日本各地の結節点)」の役割を果たし、  
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

### 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割を占めるなど、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つの拠点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」でも世界第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(フレキシビリティ)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): シンガポール、スウェーデン、ノルウェー、デンマーク、フィンランド、⑫日本

1人あたりGDP(2010IMF調べ) : ノルウェー、デンマーク、フィンランド、スウェーデン、日本、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

### ハイエンド産業・ハイエンド人材の集積拠点

- ・環境・新エネルギー、バイオなどハイエンド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、ハイエンド製品を次々に創出。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
- ・世界に通用するグローバル人材が育ち、集まり、交流することにより、新たなイノベーション(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、頑張るひとほど報われる環境や、失敗しても再びチャレンジできるセーフティネットなどが整備されることによって、ハイエンド産業・ハイエンド人材が創出され、成長が実現している

そのためには

## 実現に向けた取り組み方向

### ハイエンド産業、ハイエンド人材のさらなる強化

- ・環境・新エネルギー、バイオなど大阪・関西に強みのあるハイエンド産業のさらなる集積促進に向けた総合特区制度の導入、規制緩和、物流・人流インフラの整備
- ・グローバル社会の中で活躍できる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

### 大阪の成長を支える環境整備

- ・頑張る企業やひとほど報われる仕組みや、経済活動の新陳代謝を促進する仕組みの充実
- ・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

## 実現に向けた取り組み方向

### 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ハブ(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、わが国随一の観光資源(歴史文化など)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
- ・世界トップレベルのエンターテインメント機能の強化、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

インバウンド消費拡大  
(訪日観光客等)

対内投資の拡大

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

集客力

人材力

産業・技術力

物流人流インフラ

都市の再生

ストックを活用し、「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「セーフティネット」で成長を支える

# 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) 国際エンターテインメント都市の創出
- (2) 関空観光ハブ(拠点)化の推進
- (3) 関西観光ポータル(玄関口)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) 成長を支える中間所得層の人材力強化
- (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

## 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) ブランド・競争力ある産業の海外展開
- (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(拠点)化
- (2) 阪神港のゲートポート化、国際ハブ(拠点)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) 海外の企業や人材を受け入れる都市づくり
- (2) 地域ストック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

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) 国際エンターテイメント都市の創出	
方向性	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)と、アフターコンベンションとしてのカジノ、ホテル、ショッピング、グルメ等を併せ持つ「統合型リゾート」の整備など、海外観光客のゲートシティ(玄関口)である「中継都市・大阪」に、世界トップレベルのエンターテイメント都市を創出する。
具体的な取組	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カジノを含めた「統合型リゾート」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) 国際戦略総合特区制度による既存資源を活用したMICEゾーンの形成 (MICE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国際的に集客力のある大規模集客施設の設置を促進 エンターテイメント(文化・芸術・にぎわい等)関連施設の立地集積及び関連イベントの実施推進のための「エンターテイメント特区」の創出 (規制緩和・税制優遇等)

# 1. 内外の集客力強化

(2) 関空観光ハブ(拠点)化の推進	
方向性	<p>関空を首都圏空港と並ぶ観光インバウンド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やカボタージュ等の規制緩和、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み、日本の観光立国、地域活性化を支える「観光ハブ」としての地位確立を目指す。</p> <p>( 関空「観光ハブ」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	<p>入国規制・手続きの大幅緩和 (銀聯カードを活用したビザ発給、数次観光ビザの発給 等)</p> <p>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)</p> <p>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の育成を含む国内フィーダー網の充実、エア&amp;レール(航空と鉄道の接続サービス) 等)</p> <p>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、トランジットサービスや空港内アメニティ(サービス環境)の充実 等)</p> <p>アクセスの利便性の向上 (なにわ筋線、関空リニア等の整備スキームの構築 等)</p>

# 1. 内外の集客力強化

(3) 関西観光ポータル(玄関口)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、観光魅力をトータルでアピール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」としての魅力向上を図る「関西観光ポータル化戦略」を推進し、大阪・関西での消費を拡大する。
具体的な取組	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 (関西周遊型の多様な観光ルートの開発、関西をワンパッケージとしたPR 等) 観光資源の更なる強化 (百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録に向けた取組みの強化、大阪城周辺地域の都市魅力の向上 等) 通訳ガイド確保などによるホスピタリティ(おもてなし)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) 買い物、健康、クルーズなどの観光魅力創出 (メディカルツーリズム(健康・医療観光)の推進、海洋クルーズ受入強化、免税制度の拡充 等) にぎわいのある都市空間の創出 (水辺空間における規制緩和 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



## 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	
方向性	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グローバル人材の育成に遅れをとっている。地域自らが戦略的な教育カリキュラム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を整備する。
具体的な取組	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など、大学間競争の促進 地域自らが戦略的に高度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・修了人材と企業とのマッチング等) インターンシップ(企業実習)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など)

## 2. 人材力強化・活躍の場づくり

(2) 外国人高度専門人材等の受入拡大	
方向性	大阪が「中継都市」「ハイエンド都市」の機能を発揮し、グローバル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人材の確保が重要である。このため、在留資格等の規制緩和やインセンティブ(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、「学ぶなら日本」、「働くなら日本」の潮流をつくる。
具体的な取組	<p>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、若手研究者へのテニユア(終身在職権)付与、臨床修練制度の規制緩和 等)</p> <p>留学生の受入拡大・就職支援 (留学生就労制限の緩和、留学生と中小企業とのマッチング 等)</p> <p>外国人高度専門人材のモチベーションを高める環境整備の促進 (能力・実績に応じた給与体系、留学生に開かれたキャリアコース、大学院博士課程在籍者への生活支援 等)</p> <p>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、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)</p> <p>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</p>

## 2. 人材力強化・活躍の場づくり

(3) わが国の成長を支える中間所得層の人材力強化	
方向性	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、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」の構築などにより、アジアとの競争に勝ち抜く上で不可欠な基盤である「中間所得層」人材の育成を強化する。
具体的な取組	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 職業観の醸成 (小・中・高等学校におけるキャリア教育の充実、職業体験機会の促進、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、エンドユーザーである生徒・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 企業における新卒一括採用の慣行の見直し 生涯を通じた職業教育・能力開発のシステムの構築 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など)

## 2. 人材力強化・活躍の場づくり

### (4) 地域の強みを活かす労働市場の構築

方向性	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。 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。
具体的な取組	ハローワークなど労働行政機能を地方に全移管 (ワンストップ・サービスを地域密着型で提供する『大阪版ハローワーク』の展開) 労働力調査等の雇用労働統計に係る調査事項、方法の都道府県への協議 (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・職業指導を一体化し、労働力移動を支援・誘導する仕組みに転換、労働市場政策の重点を職業紹介偏重から職業教育訓練にシフト、職業教育訓練制度を生涯一貫した体系に整備、大学等と産業界が一体となった人材育成 など) 総合特区におけ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 など)

## 2. 人材力強化・活躍の場づくり

<p>(5) 成長を支えるセーフティネットの整備</p>	
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。また、成長を実現するための基盤として、セーフティネットを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	<p>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)</p> <p>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停止等の見直し、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)</p> <p>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ワークフェアの導入、就労への意欲が働く生活保護制度への転換、個別の就労支援、生活保護との均衡を考慮した最低賃金の引き上げ 等)</p> <p>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(社会関係資本)の充実 (潜在人材力の活用、社会ストックの活用、社会保障のビジネス転換 等)</p> <p>「借り手」優位のセーフティネットの確立と小規模零細事業者等への資金供給の円滑化 (小規模金融特区の創設)</p>



### 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	
方向性	大阪・関西が強みを有する蓄電池等を中心とした環境・新エネルギーやバイオ医薬・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、イノベーション(技術革新)を生み出す国際的な競争拠点・クラスター(集積)の形成を図る。
具体的な取組	<p>「国際戦略総合特区制度」の活用等による先端技術産業での国際的な競争拠点の形成</p> <p>(税減免等のインセンティブ(優遇措置)による企業・研究機関等集積、新エネ・バイオ分野等の国プロジェクトの集中実施(バイオ分野での共同GMP施設整備構想具体化など)、医薬品・医療機器の審査迅速化や大阪・関西への機能配置(まずは大阪デスクを開設し、段階的に機能拡充)、研究開発等の促進のための資金供給(国研究資金(産業革新機構含む)の優先投入など)</p> <p>国際医療交流の推進・外国人医師等高度人材受入れのための環境整備(臨床修練制度の規制緩和など)</p> <p>拠点病院を核とした高度先進医療の治験、臨床研究の促進</p> <p>リチウムイオン電池の有望市場であるEVを核とした産業振興の推進</p> <p>オール大阪の産学官連携体制によるバイオ戦略の推進</p> <p>先端技術分野での「国際標準化」戦略の強化</p> <p>製品の高度化・差別化の基盤になる「組込みソフト」の開発強化の促進(支援、認証制度の創設と保険制度の創設、ソフト人材の育成 等)</p> <p>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(地域活性化総合特区の検討)</p> <p>産学官連携によるスマートグリッドエネルギー社会の構築(スマートグリッド(次世代送電網)などのインフラ・社会システム整備など)</p>

### 3. 強みを活かす産業・技術の強化

(2) ブランド・競争力ある産業の海外展開	
方向性	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・インフラ技術や、ジャパンブランドとなっているクリエイティブ産業などの海外展開を強力に推進することにより、新たな外需市場を開拓する。
具体的な取組	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 (公共のノウハウ活用に必要な法整備(官民交流法の地方公務員への適用拡大等)、 現地オペレーション・メンテナンス人材育成支援 等) 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 官民一体となった国を挙げたトップセールス体制の整備 契約履行リスク・為替リスクの保証制度の創設 (日本貿易保険が行う海外展開に伴う事業リスクの低減策の充実等)

### 3. 強みを活かす産業・技術の強化

(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	医療、介護をはじめ、今後需要の増大が見込まれる生活支援型サービス産業や、大都市圏の特性を活かした対事業所向けサービス産業など、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、新たなビジネスモデルの構築・展開を図る。
具体的な取組	<p>健康、介護など高齢者関連サービスの産業化の促進 (ロボット・IT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、健康サービス産業での科学的検証基準の整備 等)</p> <p>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)</p> <p>対事業所向けサービスの競争力強化 (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(IT・ソリューション(課題解決)等))</p> <p>安心して効率性の高いサービス産業への転換 (科学・工学アプローチやIT・ロボット等の活用による生産性向上、 情報開示、格付け情報提供によるサービス業の「見える化」(水準の明確化)、 民間による自主的な認証制度、ADRによるサービス水準の保証への転換 等)</p> <p>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 (経営だけでなく販売、マネジメントもできる人材育成)</p>

### 3. 強みを活かす産業・技術の強化

(4) 対内投資促進による国際競争力の強化	
方向性	成長分野等を対象にアジア標準の立地インセンティブ(優遇措置)や規制緩和を内容とする総合特区等を設定することにより、グローバル企業が活動しやすい環境を整備する。これによりグローバル企業の対内投資促進や成長分野等での企業集積を図り、アジア都市間競争を勝ち抜くための国際競争力を強化する。
具体的な取組	アジアの各都市との競争環境を備えた「総合特区」の創設によるグローバル企業の活動環境を整備 (内外の先端産業企業等:研究開発拠点、マザー工場、アジア統括拠点や対日進出拠点等 に対する税優遇・補助金による立地促進、海外高度人材受入等の規制緩和、各種手続きの外国語対応 等) 日本での企業成長や新規開発を誘発する仕掛けづくり (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、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)

### 3. 強みを活かす産業・技術の強化

(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プロジェクトの創出を支援するとともに、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。
具体的な取組	国・府・市・民(金融機関等)のインセンティブ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 上記をマネジメントする組織を「産官学＋新たな公共」で構成し、プロジェクトの形成・運営を支援する「(仮称)IMO (Innovation-Project Management Organization)」(ものづくり版TMO)の設置 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対象とする大学への支援の拡充等) 中小企業の基盤技術高度化に向けた技術・資金支援 (国の研究開発補助金、産学連携に対する支援の拡充等) 国の設備投資減税の強化等 中小企業がハイエンド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) 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する。そのため、企業のイノベーション(技術革新)に向けた取り組み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やグローバルに展開できる企業を育成する。
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、出資等への配当課税の軽減、創業時における法人関係税の免除 等) 撤退障壁の引き下げ (不採算部門からのスムーズ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の充実 (失業保険、企業による再就職支援、能力再開発など)

## 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

### (1) 関西国際空港の国際ハブ(拠点)化

方向性	関空を首都圏空港と並ぶ日本の2大ハブ空港として再生し、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。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、成長期待の強い観光インバウンドの出入国拠点(観光ハブ)として、また我が国の輸出産業を支える貨物集散基地(物流ハブ)としての地位確立を目指す。そのため、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るとともに、大阪都心との高速アクセスの具体化などを推進する。
具体的な取組	民間の知恵と資金や既存ストックを活用したバランスシートの改善 (将来の伊丹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の充実 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の実現、国内LCCの育成、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)や大阪版FTZ(自由貿易地域) 等) 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スキームの構築 医薬品や農産物など関空の特性を活かした物流機能の強化 (定温管理機能の強化、深夜貨物便の就航拡大、輸送時間の短縮等)

## 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

(2) 阪神港のゲートポート化、国際ハブ(拠点)化	
方向性	わが国の物流の2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り組みにより物流コストを引き下げ、国際競争力を強化する。具体的には、国際コンテナ戦略港湾として位置付け、民の視点にたって一元的経営を実現。また、内航フィーダー強化により釜山フィーダー貨物を奪還し、企業集積を活かした物流拠点機能を強化する。
具体的な取組	保税搬入原則など輸出通関手続きの抜本的見直し 神戸・大阪両埠頭公社の株式会社化・経営統合と、港湾法改正による位置づけ (埠頭株式会社(仮称)の設立にかかる制度(財産借受、施設の使用許可等)を港湾法上位置づけ) 内航フィーダー機能の充実・強化、インランドポート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)や大阪版FTZ(自由貿易地域) 等) 阪神港内(大阪港 神戸港)物流の高速道路料金割引

## 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) 物流を支える高速道路機能の強化	
方向性	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。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、その収益によりミッシングリンクの解消を図るなど、阪神港や関空を利用する物流・人流を円滑化する。
具体的な取組	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)の実現に向けた都市圏高速道路の料金体系の一元化  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

## 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

(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化	
方向性	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スムーズ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。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を実現する。
具体的な取組	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 北陸新幹線の新たな整備スキームの構築 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(運営権の売却)の確立

## 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

(5) 官民連携による戦略インフラの強化	
方向性	国・地方ともに財政状況が厳しい中で、戦略的にインフラ整備・維持管理を図る新たな手法として、PFIを拡大した制度の創設や、港湾経営の民営化、道路空間のオープン化など、民間資金・ノウハウを活用して空港・港湾・鉄道・道路・上下水道などを強化する。
具体的な取組	空港等におけるコンセッション方式(事業運営権等の民間付与)の導入など、PFIを拡大した制度の創設 港湾法を改正し、「港湾経営会社」の設立にかかる制度を位置づけ (港湾) 国際戦略総合特区制度などを活用した上で、官民連携手法の検討 (空港、港湾 等) 立体道路制度や占用制度の緩和 (道路、河川、公園 等) コンセッション方式の適用、TIFなど新たな都市開発の仕組みづくり、レベニュー債など、その他官民連携手法の検討 (都市再開発、鉄道、上下水道 等) 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) 海外の企業や人材を受け入れる都市づくり	
方向性	都市ストック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ことにより、海外の企業や人材を受け入れるハイエンド都市を実現する。
具体的な取組	<p>総合特区による規制緩和、集中投資等の実施</p> <p>(開発に必要な長期資金の安定的調達、「新たな公」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)</p> <p>大阪城周辺地区における観光拠点形成や、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</p> <p>老朽化した都市ストック・インフラの更新を促進する制度の創設</p> <p>(長期的コストを削減する維持経費への起債対象拡大、償還期限の設定自由化等)</p>

## 5. 都市の再生

(2) 地域ストック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リノベーションや、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、地域に眠るあらゆるストックを活かし、都市の成長を加速する。
具体的な取組	<p>住宅市場全体のストック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等)</p> <p>公的賃貸住宅の管理・運営の一元化 (運営主体の一元化、泉北ニュータウンの再生 等)</p> <p>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 (再開発ビル再生の市街地再開発制度の対象化、ツイン市街地整備、賃貸借を可能とする事業制度の創設、TIFなど新たな都市開発の仕組みづくり 等)</p> <p>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委譲 等)</p> <p>国庫補助取得用地の目的外転用事項(補助金適正化法)の弾力的運用 等</p> <p>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)</p> <p>ストック活用のベースとなる住宅・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・事業者が使いやすくお得感のある補助制度への転換 等)</p>

## 5. 都市の再生

(3) 低炭素社会を先導する都市づくり	
方向性	国の取組みと連動し、2020年度までに温室効果ガス25%削減を目指し、低炭素のリーディング都市づくりを進める。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、大阪版カーボン・オフセット制度等の拡大やEV(電気自動車)・エコカーの普及等を図る。
具体的な取組	<p>産業・業務の低炭素化の促進 (法の制定と連動して、温暖化防止条例を改定すること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・オフセット制度と連動した仕組み)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 (建築基準法への省エネ法「建築物の省エネ措置」の関係規定化、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エコポイント制度などを創設して既存建築物の改修等を促進、LED照明の普及 等)</p> <p>運輸・交通の低炭素化の促進 (高速道路料金等におけるエコカーへのインセンティブ付与などEV・エコカーの普及促進、関西をあげたEV充電設備ネットワークの構築、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>

## 5. 都市の再生

(4) みどりを活かした都市づくり	
方向性	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、都心部におけるクールスポットの創出と、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。さらに、実感できる象徴的なみどりを創出するとともに、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。
具体的な取組	<p>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インセンティブ(優遇措置)付与(緑化に対する税の優遇措置、緑化を規制誘導できえる仕組み(地区計画制度の柔軟な運用等)の創設(都市計画法・建築基準法等)、建替え時における新たな支援制度(義務緑化以上の緑化を条件とする融資制度等))</p> <p>都市部におけるみどりの拠点づくりを促進 (梅田、中之島など人が集まる都心での緑化 等)</p> <p>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)</p> <p>森林保全のため、新たなシステムを創設 (森林所有者以外が実施する仕組みなど)</p> <p>間伐材の利用促進のため、安価で施工が簡易な耐震補強部材などの普及やオフセット・クレジット(J-VER)制度を活用し、CO2削減・吸収に貢献する木質バイオマス等の利用促進</p>

## 5. 都市の再生

(5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり	
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、アジア市場をターゲットにした農産物の販売を促進する。</p>
具体的な取組	<p>新規参入の自由化 (農地の賃借及びリスク管理を強化した上での所有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))</p> <p>競争環境の整備 (地域の実情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 等))</p> <p>販売市場の拡大 (関空の活用によるアジア市場をターゲットにした農産物の販売促進)</p>



# 第5章 成長をリードしていく仕組み - 総合特区制度 -

## 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、その強みである環境・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、アジアの諸都市を超える競争環境を整備する総合特区制度が大阪・関西に設置されるよう、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 (H22.8.5「日本を熱くする大阪・関西の総合特区(仮提案)」より)

- \* 世界の成長センターであるアジア地域では、“選択と集中”により、数ヶ所に絞った特区を国をあげてバックアップ (中国:上海浦東新区(1,210km<sup>2</sup>、法人税2年間免除など)、韓国:仁川経済自由地域(209km<sup>2</sup>、法人税・所得税5年間免除など))
- \* 熾烈な国際競争に打ち勝つためには、わが国でも大胆な法人税の減免など強烈なインセンティブ(優遇措置)を導入すべき

### 【2つの特区制度(国際戦略総合特区・地域活性化総合特区)のあるべき姿】

#### 【国際戦略総合特区】

競争力ある大都市圏に絞って選定し、効果的なエリアを設定  
国際優位性等を有するなど、一定の要件を満たす地域に、国や地域の資源を“選択と集中”する  
大胆なインセンティブ付与  
法人税を含めた大胆な税減免と規制緩和により、アジアを凌駕する大胆なインセンティブを打ち出す  
スピード感をもった“選択と集中”により、複数の分野を重層的に指定  
1特区1分野とせず、重層的な分野による特区とし、必要な権限等を包括的に委譲すべき

#### 【地域活性化総合特区】

地域の実情に応じてやる気のある地域を柔軟に選定  
規制緩和、税制、プロジェクト支援等のパッケージで地域の取組を支援  
地域課題を地域が主体的に解決

### 【国際戦略総合特区の仕組み案への提案】

指定要件の明確化(「後背地とネットワーク」「産業・研究開発・中枢機能の集積」「国際的な玄関口となるインフラ」の3要件)  
エリアと拠点の「2層構造」(コア機能の立地・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)  
国の大胆なインセンティブと「地域の覚悟」(国が大胆なインセンティブを打ち出すなら、府も大胆な優遇措置を検討)

# 第5章 成長をリードしていく仕組み - 総合特区制度 -

## 大阪府の総合特区提案 (H22.8.5「日本を熱くする大阪・関西の総合特区(仮提案)」より)

### 【大阪・関西における総合特区】

#### 【国際戦略総合特区】

関西国際空港と阪神港という  
 二大拠点インフラを活用し、  
 「夢洲・咲洲地区」「大阪駅周辺地区」、  
 「北大阪・彩都地区」等の中核拠点と、  
 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

(拠点イメージ)

- ・夢洲地区: アジアの生産・物流拠点、咲洲地区: アジアのコンベンション拠点(MICEゾーン)
- ・大阪駅周辺地区: アジアのイノベーション拠点
- ・北大阪・彩都地区: アジアのグローバルなライフイノベーション拠点
- ・阪神港地区: アジアの国際ハブ・物流拠点、関西国際空港地区: アジアと日本の中継拠点



#### 【地域活性化総合特区】

大阪の多様なポテンシャルを活かし、  
 まちの再生や集約、にぎわい創出などの  
 地域課題の解決を図るため、  
 「大手前・森ノ宮地区」「泉北ニュータウン地区」等の  
 各地域において「地域活性化総合特区」を提案



# 第5章 成長をリードしていく仕組み - 大都市圏制度 -

## 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抜本的に見直し、「**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)」が担うべき役割(イメージ)

#### 「大都市の再生」の明確な位置づけ ~ 均衡発展から集中へ ~

- ・**国家戦略としての大都市の重要性**  
過去の均衡発展政策の反省に立ち、国家戦略としての大都市再生を明記
- ・**大都市でのインフラ整備、規制緩和などの国家プロジェクトとしての推進**  
「成長抑制・管理」 「大都市圏への重点投資」という方針の変更
- ・**国家目標の明示と国家プロジェクトのコミット**  
関空、港湾、高速鉄道、高速道路、広域拠点、ソフトインフラ、一国二制度などの国としての位置づけの明確化
- ・**「再生」に繋がる実現方策の法制度化 ~ 縦割りの排除、実効性の確保 ~**
  - ・**縦割りを排除する広域的な意思決定システム(地域経営)**  
法定協議会による計画決定、オーソリティやTMOによるオペレーションなど、新たな仕組みの導入
  - ・**大都市再生に実効性ある措置の明記(規制緩和、重点投資、税制特例等)**  
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(規制緩和、財政支援、税制特例等)を法律で規定し、実効性を確保



# 成長戦略の推進に向けて

## 具体化への道筋

今回の「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、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

## 適切な進行管理

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



# 【用語集】

用語	解説
ア 新しい公共	教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに官だけでなく、地域住民が参加し、それを社会全体として応援しようという新しい価値観
アフターコンベンション	見本市・シンポジウム・博覧会など、コンベンションのあとに、参加者が楽しむことのできるエンターテインメントやショッピングなど。
イ インランドポート	民間企業等が港湾から離れた内陸部に設けた通関物流基地で、輸出入貨物の通関機能と保税機能を併せ持つ
エ ADR	裁判外紛争解決手続。訴訟手続によらない紛争解決方法
オ オープンアクセスルール	ここでは、鉄道において他社線路への乗入要望について、社会的便益や対価を第三者により評価する仕組み
オープンプラットフォーム	他社製品とデータの相互利用や通信を行うことや、広く使われているソフトウェアや部品、周辺機器を利用することを想定したシステムの基本構造
オフセット・クレジット(J-VER)	Japan Verified Emission Reduction。直接削減できないCO2の排出分を、植林やクリーンエネルギー関連の事業などで相殺するカーボンオフセットに用いるために発行されるクレジットのこと
カ カーボン・オフセット制度	日常生活や経済活動によって排出される二酸化炭素を、別の手段を用いて相殺しようという考え方。クリーンエネルギーの開発、森林保護、植林といった事業に投資するなどの方法がある
家庭的保育事業(保育ママ)	保育士または研修を受けて市町村の認定を受けた方が「家庭的保育者(保育ママ)」となって、自宅等で児童を預かって保育サービスを提供する事業
カポタージュ	他国の航空会社が、他国の国内二地点間、または海外領土間を運送すること。シカゴ条約により、各国は外国航空機に対しこの運送を禁止することができるかと定められている
ガラバゴス化	IT技術やインフラ、サービスなどが国際規格から外れる方向で発達すること
キ 基礎素材型産業	化学、石油・石炭、鉄鋼・非鉄金属など各種産業の基礎素材を製造する製造業
共同GMP施設	薬事法に基づいて厚生労働大臣が定めた、医薬品等の品質管理基準。Good Manufacturing Practiceの略。バイオ医薬品製造センター
銀聯カード	中国で最も普及している決済カード

用語	解説
ク 組み込みソフト	家電製品や産業機器に組み込まれた特定の機能を提供するためのコンピュータシステム上のソフトウェア
クリエイティブ産業	芸術、映画、ゲーム、服飾デザイン、広告などの創造産業
コ 工場等制限法・工場三法	工場三法は、工場等制限法、工場再配置促進法、工場立地法の総称。工場等制限法は、都市部に制限区域を設け、その制限区域内に人口・産業の過度の集中を防ぐことを目的に制定された
コンセッション	民間事業者に付与される事業運営や開発にかかわる権利。事業権、運営権
サ 産学接続型教育	企業が求める人材育成を学校が受託し、職業教育を行うこと
シ 実質成長率	「実質経済成長率」の略。国内で生産された製品・サービスを時価で示した名目総生産から物価変動分を除いた実質総生産の変化率。名目経済成長率から物価上昇率を差し引いたもの
首都圏整備法、近畿圏整備法	首都圏、近畿圏整備において、秩序ある発展を図るために制定された法律。首都圏整備法(1956年) 近畿圏整備法(1963年)
小規模金融特区	アクセス自由な小規模金融市場を創設するなど、府内の資金流動性を高めるとともに、貸金業者(特区活用業者)負担による府独自の相談支援制度を創設し、借り手優位の「借り得セーフティネット」の確立と借りの機会の拡大を図るもの(平成22年7月6日、第18次構造改革特区提案)
Javaアプリ	JavaアプリケーションはJavaプログラムの、実行形態による分類の一つ。またはその実行形態のJavaプログラム
ス スマートグリッド	電力需給を自動的に調整する機能を持たせる事により、電力供給を人の手を介さず最適化できるようにした電力網
セ 全国総合開発計画	日本国土の利用、開発及び保全に関する総合的かつ基本的な計画であり、住宅、都市、道路その他の交通基盤の社会資本の整備のあり方などを長期的に方向付けるもの
潜在成長率	インフレやデフレを起こすことなく、労働力・資本を最大限に利用して、中長期にわたって持続できる潜在的な総生産(GDP)の伸び率

# 【用語集】

用語		解説
ソ	ソーシャルキャピタル	社会関係資本。人々が持つ信頼関係や人間関係(社会的ネットワーク)のこと
	ソーシャルビジネス	環境・地域活性化・少子高齢化・福祉・生涯教育など社会的課題への取り組みを、NPO等が継続的な事業活動として進めていくこと
タ	対内直接投資(ストック)(フロー)	民間部門に於ける長期の国際間資本移動であって、投資先企業の経営を支配(又は企業経営へ参加)する目的で行う行為のうち、国外の企業が国内に対して行うもの。ストックはその時点の残高。フローは生み出された合計額
ツ	ツイン市街地整備	複数の市街地整備事業を相互に連携しながら実施する地区
テ	テニュア	大学等の高等教育における教職員の終身雇用資格
	デバイス・ラグ	医療機器が承認されるまでの時間差や遅延のこと
	TEU	20フィートコンテナを1単位として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位。また、コンテナ船の積載容量を表す単位。
	TIF	Tax Increment Financingの略。開発に伴う将来の税収増を活用した都市開発の手法
	TMO	中心市街地における商業まちづくりをマネージメント(運営・管理)する機関をいう
ト	ドラッグ・ラグ	新たな薬物が開発されてから、治療薬として実際に患者の診療に使用できるようになるまでの時間差や遅延のこと
ハ	ハイウェイオーソリティ	都市圏高速道路の管理経営主体を立ち上げ、都市圏高速道路ネットワークを一元管理する構想
	ハイエンド	高付加価値の創造、高付加価値な製品
	パウチャー制度	(「パウチャー」は引換券・割引券の意)国や自治体などが目的を限定して個人を対象に補助金を支給する制度。
ヒ	ヒートアイランド現象	都市部が周辺域より高い温度になっている現象
	PFI	(Private Finance Initiative)民間の資金や経営手法・技術力を活用して公共施設などの社会資本を整備すること

用語		解説
フ	フィーダー	大型の本船が直接寄港する幹線の主要港から小型船に積み替えて別便で運ぶ支線のこと
	複線型教育	子どもたちの将来の夢の実現に向けて多様な進路が確保されている教育
	フルコンテナ船	コンテナのみ専門に積む貨物船
ホ	ポストク	「ポストドクター」の略。大学の博士課程終了の研究者。主に博士号取得後に任期を決めて大学の研究職に就いている人
	保税搬入原則	港内の指定地域に貨物を運び込まなければ輸出の申告が原則できない制度
マ	マザー工場	メーカーが持つ工場のうち、それらを先導する役割を担う中核的工場のこと
	MICE	企業等のミーティング、企業報奨・研修旅行、国際会議、国際展示会、国際見本市(Meeting, Incentive, Convention/Congress, Event/Exhibition)のこと
ミ	ミッシングリンク	分断された鉄道や(高速)道路のこと
モ	木質バイオマス	木材からなるバイオマス(再生可能な、生物由来の有機性資源)のこと。バイオマスを用いた燃料はバイオ燃料と呼ばれる
リ	臨床修練制度	外国の医師等で、日本において診療を伴う研修を希望する者に対し、厚生労働大臣が、一定の制約の下に診療を伴う研修(処方せんの交付を除く。)を行う許可を与える制度
レ	レベニュー債	米国で一般的な地方債。事業の目的別に発行される債券
ユ	Uターン	自分のふるさとに戻る(Uターン)、生まれ育った故郷以外の地域に就職する(Iターン)という人々のこと、あるいはその動き
ワ	ワークシェア	労働時間の短縮などにより、より多くの人で仕事の総量を分け合うこと
	ワンストップ・サービス	1カ所で必要な行政手続きをすべて済ませることができるサービス