

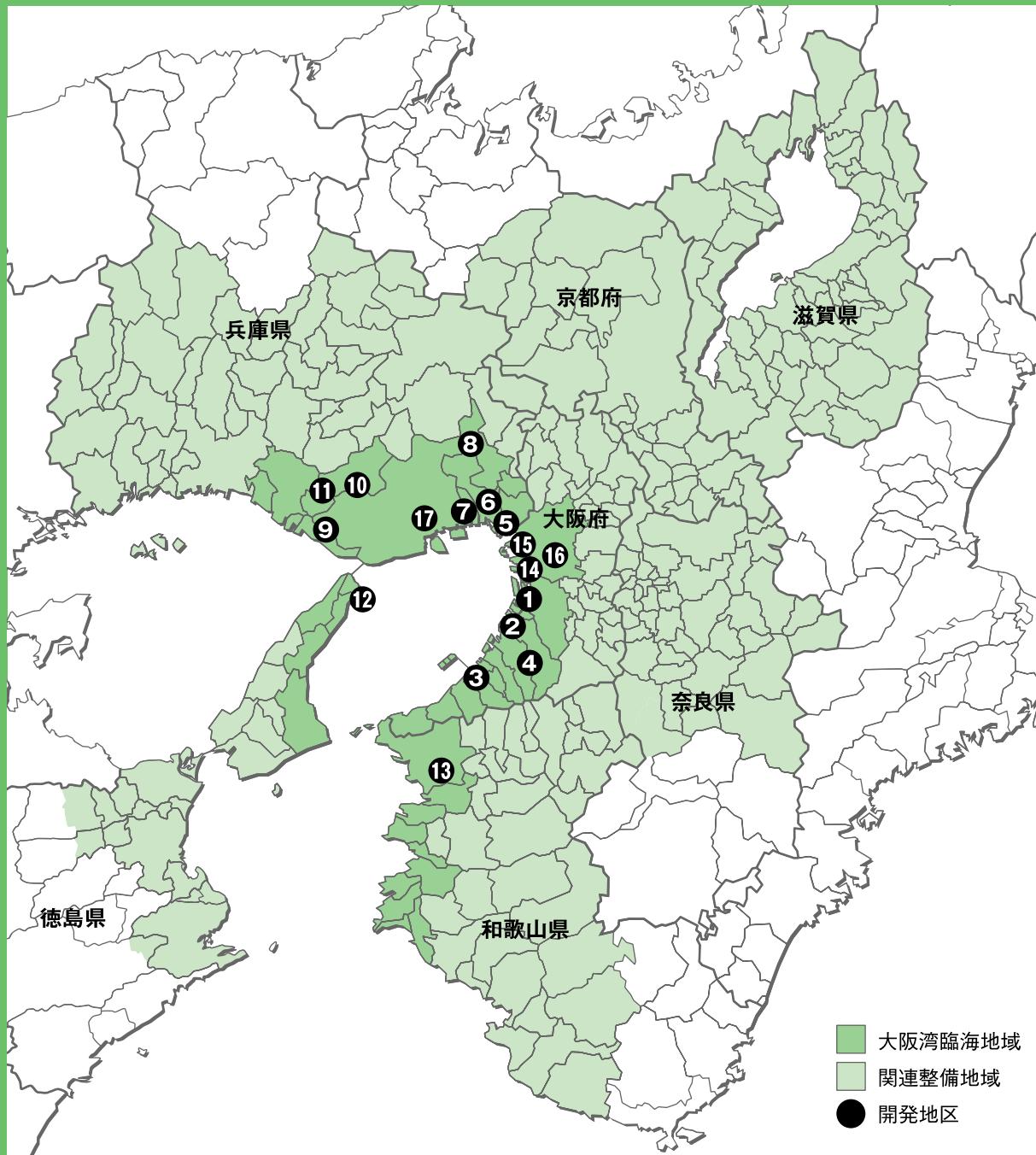
平成20年度

大阪湾ベイエリア 開発整備の提言について

平成20年9月

財団法人 大阪湾ベイエリア開発推進機構

大阪湾臨海地域開発整備法の対象地域と開発地区



- ① 堺北臨海部地区
- ② 泉大津・高石臨海部地区
- ③ りんくうタウン等地区
- ④ 和泉・岸和田丘陵部地区
- ⑤ 尼崎臨海西部地区
- ⑥ 西宮北口駅周辺地区

- ⑦ 西宮浜・南芦屋浜地区
- ⑧ 宝塚新都市地区
- ⑨ 明石大久保地区
- ⑩ 東播磨情報公園都市・新都市地区
- ⑪ 三木山森林馬事公園地区
- ⑫ 淡路島国際公園都市地区

- ⑬ ふれ愛パーク地区
- ⑭ テクノポート大阪咲洲地区
- ⑮ 此花西部臨海地区
- ⑯ 湊町地区
- ⑰ 神戸東部新都心地区

卷頭言

関係者の皆様には平素より大阪湾ベイエリアの開発整備について格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

平成4年に大阪湾臨海地域開発整備法が成立して以来、大阪湾ベイエリアにおいて世界都市にふさわしい機能と居住環境の整備が推進されてまいりました。

昨年にも関西国際空港の第2滑走路供用開始、薄型TVパネルの大型工場進出決定など明るいニュースが続きました。

一方、解決すべき課題も残されており、関西とわが国にとって大きな役割を果たしている大阪湾ベイエリアが今後も一段と魅力ある地域に発展するための提言をまとめさせていただきました。

資材原料の調達や物流に便利な大阪湾ベイエリアに製造業をはじめ民間事業者の関心は高く、整備の進んだ空港、港湾、道路網の潜在能力を引き出すためにも、大阪湾ベイエリアとベイエリアに隣接する地域において、生産活動等に適した土地の流動性を図っていく重要性が増していると考えられます。大阪湾ベイエリアを中心に土地の流動性が向上し、淀川左岸線などの重要な道路の整備が早期に進められることで関西の成長力は大幅に増し、さらに新名神高速道路などの整備により関西域内のみならず他地域との連携も強化され国民経済に大いに資するものと考えます。

わが国の成長エンジンの一角を担う大阪湾ベイエリアと関西の更なる発展のために本稿を一助としていただければ幸いです。

平成20年9月

財団法人 大阪湾ベイエリア開発推進機構

会長 秋山 喜久



目 次

		(P)
I	大阪湾ベイエリアに関する問題意識（提言の背景）	1
II	提言【要旨】	3
1.	生産・物流拠点の創出	5
	(1) 土地利用の流動化: 大阪湾ベイエリアの未利用地の 適切な利活用の促進	
	(2) 産業競争力強化ゾーンの整備	9
2.	大阪湾ベイエリアと関西圏内陸部や大阪湾ベイエリア 内の道路ネットワークを強化するための道路整備	13
3.	大阪湾臨海地域開発整備法（ベイ法）に基づく 支援制度の拡充	17
4.	「なぎさ海道」におけるパブリックアクセス整備の充実	19

I 大阪湾ベイエリアに関する問題意識（提言の背景）

現在、大阪湾ベイエリアは、工場立地や大型物流拠点の立地が進展し、スーパー中枢港湾としての阪神港の整備や関西国際空港の24時間化などとあいまって、経済活力溢れるエリアとなっている。このような状況をうけて、国際競争力のある産業が大阪湾ベイエリアに立地する条件をさらに整えていくことが求められている。

国際競争力のある産業が立地する条件として、「生産・物流用地が確保されること」、「国際分業に対応した物流環境があること」、「魅力ある投資環境が整備されていること」などが挙げられる。

■「生産・物流用地の確保」について

現在、大阪湾ベイエリアの生産・物流用地は需要があることから、その確保が急務となっている。また、関西のものづくり基盤技術を支える内陸部の企業においては、大阪湾ベイエリアが代替地の候補になると考える。

そのため、『土地利用の流動化』などにより大阪湾臨海地域を柔軟に土地利用転換する必要がある。また、生産機能と物流機能が一体となって機能する『産業競争力強化ゾーンの整備』など、より生産性の高い事業環境を整備することが求められる。

■「国際分業に対応した物流環境の整備」について

生産・物流拠点が集積している内陸部と港湾・空港を結ぶ高速道路ネットワーク、大阪湾ベイエリア内の生産・物流拠点を結ぶ高速道路ネットワークにミッシングリンクが存在している。機能が充実しつつある港湾・空港と関西の産業拠点をつなぐ『道路ネットワークの強化』により、国際競争力を支える物流環境を整備・強化することが求められている。

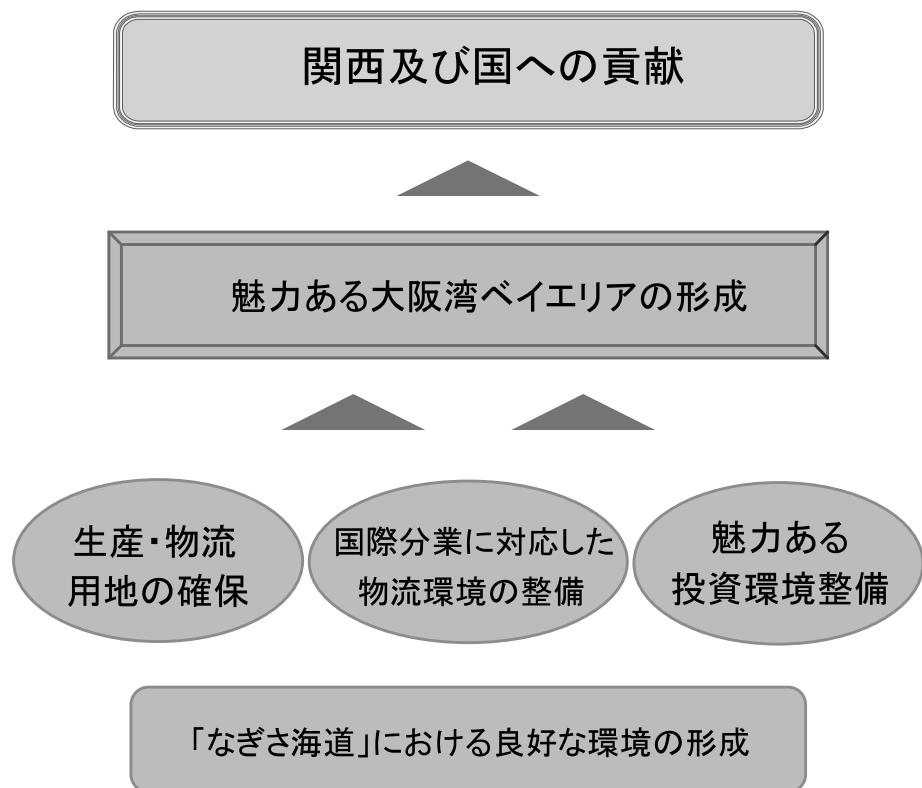
■「魅力ある投資環境整備」について

これまで大阪湾ベイエリアの開発を促進してきた大阪湾臨海地域開発整備法（ベイ法）については、昨今の環境変化を踏まえ、弹力的な運用が求められる。

■「なぎさ海道」における良好な環境の形成について

今日の大坂湾ベイエリアは、人々が安全で自由に楽しむことができる水際線はまだまだ少ないので現状である。そこで、失われた自然を回復し、快適な都市環境づくりを進めるとともに、パブリックアクセス整備の推進などにより、人と海とが豊かにふれあえる「なぎさ海道」の形成が求められている。

本提言書では、大阪湾ベイエリア地域がわが国全体の国際競争力の向上や、関西経済発展の鍵を握るという認識のもと、国際競争力のある産業が大阪湾ベイエリアに立地するための条件整備のあり方と、課題解決のための具体的な方策・アイデアを提案する。



II 提 言

【要旨】

提言1 生産・物流拠点の創出

(1) 土地利用の流動化：大阪湾ベイエリアの未利用地の適切な利活用の促進

大阪湾ベイエリアにおける未利用地の活用促進を目指し、大阪湾ベイエリアに民間主導のまちづくりを円滑に誘導するため、以下の点を提言する。

- ① 臨港地区の変更（解除）の手続きを迅速化すること。
- ② 臨海地域の港湾機能や都市機能を集約・再編する制度を検討すること。
- ③ 臨海地域において、官民協働の仕組みを充実して民間投資を呼び込み、まちづくりを誘導する制度を創設すること。

(2) 産業競争力強化ゾーンの整備

国際物流面で至便の産業用地となる地域においては、産業競争力強化のための重点整備を図ることが肝要であり、以下の点を提言する。

- ① コンテナターミナルと、貿易を行う産業とが集積するエリアにおいて、国際物流の車両走行に係る規制を緩和すること。
- ② 大阪湾ベイエリア内にフリー・トレード・ゾーンを設置すること。
- ③ 高速道路インターチェンジ、内航フィーダー船、国際空港との連携を円滑に行うため、連続バースの整備や道路ネットワークの充実を図ること。

提言2 大阪湾ベイエリアと関西圏内陸部や大阪湾ベイエリア内の道路ネットワークを強化するための道路整備

大阪湾ベイエリアの産業活性化を図り、関西の内陸産業と大阪湾ベイエリアとの連携を一層高めることが期待される重要路線（淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線）の整備環境づくりを進め、早期事業化を図るため、以下の点を提言する。

- ① 便益が広範囲に及ぶなど、重要な路線（淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線）については、有料道路事業と公共事業の合併施行を行う場合、公共事業に対する国の負担割合を新直轄方式に準じて高めること等により、地方自治体の費用負担を軽減すること。
- ② 入札手続きの中で、優れた数社の民間事業者と工法やファイナンス、リスク分担などあらゆる観点の議論が行え、経済的に最も有利な事業者を選定することができる入札契約制度を創設すること。

提言3 大阪湾臨海地域開発整備法（ベイ法）に基づく支援制度の拡充

ベイ法に基づく中核的施設について、以下の点を提言する。

①ベイ法に基づく基本方針で定められた中核的施設に係る以下の項目について検討すること。

（ア）中核的施設の種類を、都市機能を整備する上で重要な複合型商業施設等に拡大すること。

（イ）中核的施設の除外要件及び施設規模要件を緩和すること。

（ウ）地方税（不動産取得税、固定資産税）の不均一課税の減収補填措置に係る地方公共団体の財政力指標要件を緩和すること。

②中小企業金融公庫の融資制度における融資対象中小企業適用を大阪湾臨海地域全域へ拡大すること。

提言4 「なぎさ海道」におけるパブリックアクセス整備の充実

大阪湾ベイエリアでは、水際線の開放とアクセスの整備が行われてきたが、今後も必要である。そこで、人々が海辺へ至るための道路等の手段、および、その海辺で憩い遊ぶことができるような海辺環境を包括した概念であるパブリックアクセスの整備を早急に図るため、以下の点を提言する。

①パブリックアクセスと密接に関わりを有しているなぎさトレイルやなぎさ拠点及びそこに至る道路が一体的に整備されるよう、補助制度をはじめとする支援の充実を図ること（水際線開放企業や拠点整備企業へのインセンティブ付与（補助制度の創設）、パブリックアクセスの観点から整備の優先度を上げること）。

1. 生産・物流拠点の創出

(1) 土地利用の流動化：大阪湾ベイエリアの未利用地の適切な利活用の促進

＜目指すべき姿＞

- ・ 港湾活動が低下し、港湾機能の集約や都市的な土地利用への転換が必要と考えられる地域は、柔軟に土地利用転換し、以下のような投資を呼び込む条件を整える。
①国際競争力のある企業の誘致や競争力のある企業を支えるものづくり基盤産業の集積を産業インフラとして維持するための生産・物流用地を確保する。
②周辺地域が住宅を中心とした市街地の場合、居住機能や商業機能を誘導するなど、周辺地域と調和した良好な都市環境を創出する。
③大阪湾ベイエリアに新たな投資を呼び込みながら、内陸部の操業環境や住環境を改善し、関西の都市圏全体の土地利用の生産性を高める。

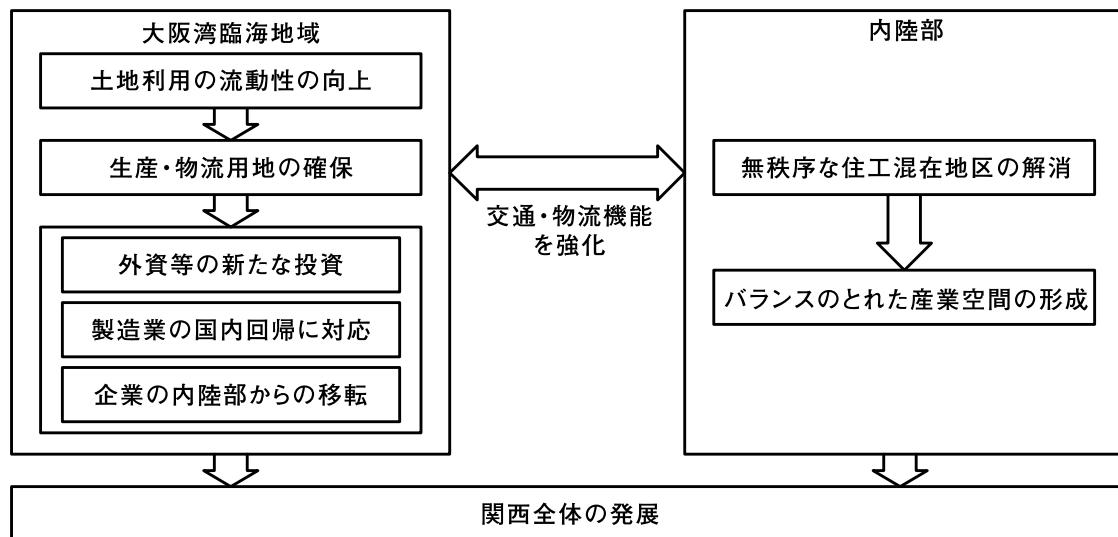
＜現状＞

- ・ 大阪湾ベイエリアの臨海地域には、社会情勢の変化等から有効に活用されていないエリアもある。
- ・ また臨海地域には、生産・物流用地や住宅用地としてふさわしい立地条件を有しているにも関わらず、適切に土地利用されていないところがある。

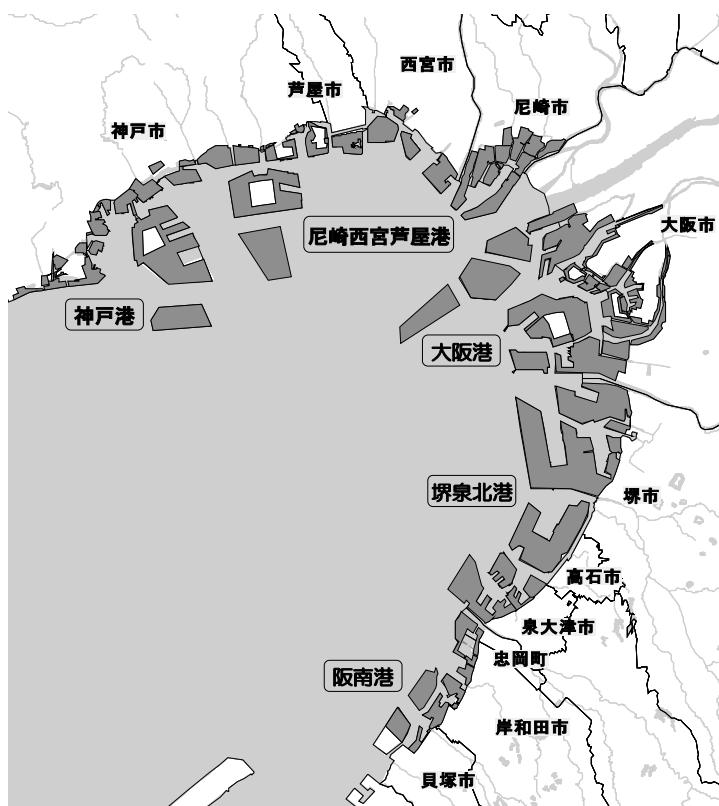
＜課題・問題点＞

- ・ 臨港地区に指定されている段階では、民間事業者の開発意欲が低く、民間主導のまちづくりを誘導することが困難であり、土地の流動性を損なう原因のひとつと見られる。
- ・ 臨港地区を都市機能用地として転換する場合、無秩序な開発を回避するため、適切なまちづくりを担保することが前提となるが、多大な投資リスクをともなうまちづくりを行政だけで進めることは困難であり、民間事業者からの投資が不可欠となる。
- ・ 臨港地区を変更（解除）する場合、民間事業者の動向に応じた柔軟な対応を図るため、長時間を要する国との事前協議において、臨機応変に対応することが求められる。

大阪湾ベイエリアと内陸部の相互発展による都市圏の発展



大阪湾ベイエリアの港湾計画の範囲

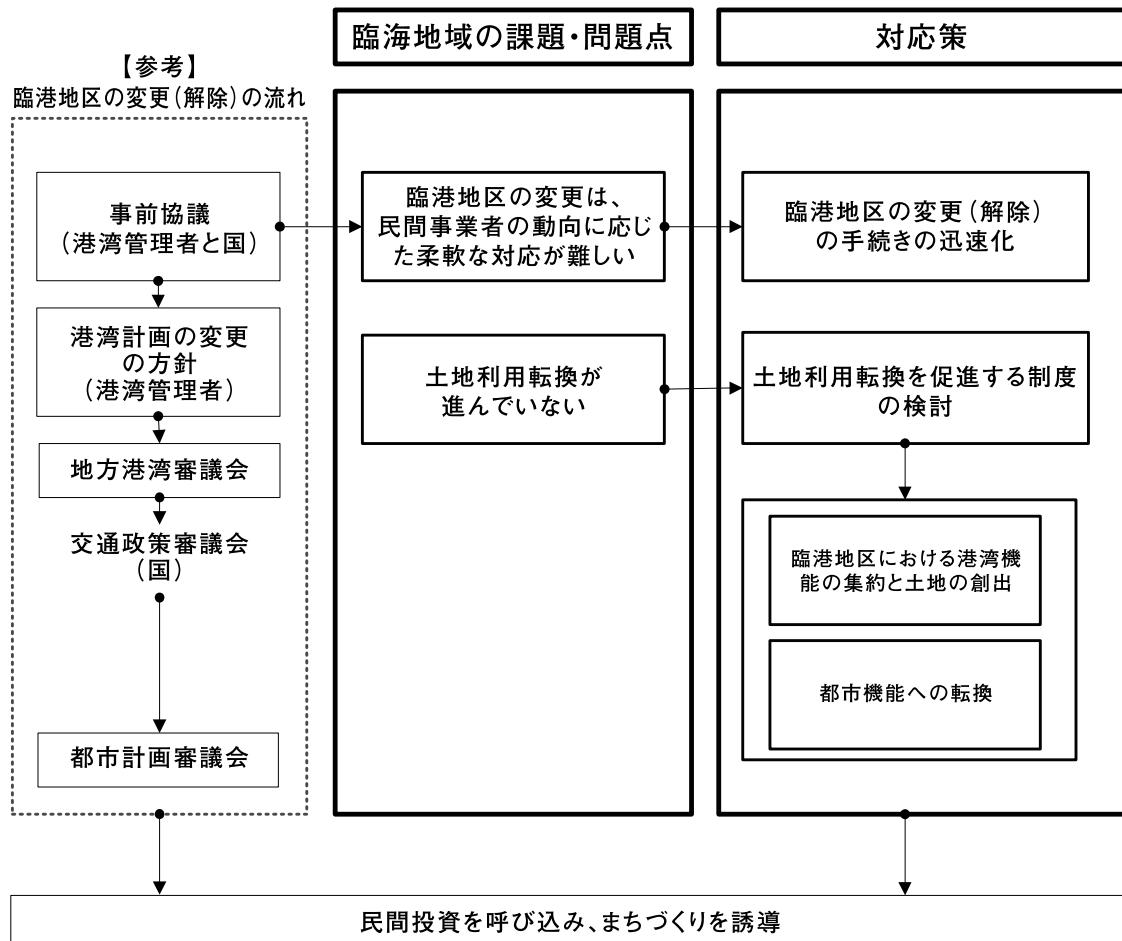


(資料) 各港港湾計画より作成

<対応案>

- ・ 大阪湾ベイエリアへの今後の新たな民間事業者からの投資のチャンスを促すために、国等におかれても迅速な協議対応に向けて、よろしくご協力いただきたい。
- ①臨港地区を変更(解除)する場合、速やかに地方港湾審議会および交通政策審議会において検討される制度運用とする(手続きの迅速化)。
- ②さらに、土地所有者等と港湾管理者が将来の土地利用計画を共有しつつ、臨海地域の港湾機能の集約や都市機能への転換を促進する制度の検討を進める。
- ③これらの制度運用により、臨港地区における港湾機能の集約と土地の創出、臨海地域への都市機能の誘導、臨港地区の変更(解除)の迅速化が可能となり、地域特性や市場動向に応じた民間事業者によるまちづくりを促進できる。あわせて、民間の創意工夫を活かした官民協働の仕組みを充実し、臨海地域に民間投資を呼び込み、まちづくりを誘導できる制度を創設することが望ましい。

臨海地域の課題・問題点と対応策の方向



(2) 産業競争力強化ゾーンの整備

<目指すべき姿>

- ・国際コンテナターミナル、関西国際空港が整備されている大阪湾ベイエリアにおいては、国際海上物流と国際航空物流とを一体的に扱える環境にある。大阪湾ベイエリアの空港・港湾の機能強化を受け、さらに投資を呼び込み発展するために、大阪湾ベイエリアの埋立地などを候補地として有効に活用する。
- ・国際物流インフラとの連結性を可能な限り高めるため、集中して立地インセンティブの充実を図る。
- ・輸出産業の立地を図ることで輸出貨物を増大させ、輸出入の貨物量が釣り合った低コストな国際物流環境を大阪湾ベイエリアに創出する。

<現状>

- ・面積上、関西のわずか3.5%を占める大阪湾ベイエリアに関西の製造業の20%以上が集積している。
- ・関西圏産業の地位低下が指摘されて久しく、国際競争力の向上を図る上で、関西の産業を牽引するリーディング産業の育成が喫緊の課題となっている。
- ・工場等制限法が撤廃されて以降、大阪湾ベイエリアでは、物流・産業用地の需要が増加している。

<課題・問題点>

- ・製品輸入が増加する中、国内輸送（国内配送）機能の強化が求められ、よりスピーディーで継ぎ目のない、柔軟な物流を実現することが課題である。
- ・また、諸外国の経済特区の立地環境と比較しても魅力ある立地インセンティブを講じることが課題である。

大阪湾ベイエリアにおける進行中の埋め立て地



大阪湾ベイエリアの産業集積

	ベイエリア	関西	ベイエリアの 対関西シェア
面積 (km ²)	1,108.13	31,279.88	3.5%
製造品出荷額 (百万円)	10,399,468	47,822,470	21.7%

(資料) 国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」2007年

経済産業省「工業統計表(市町村編)」2005年

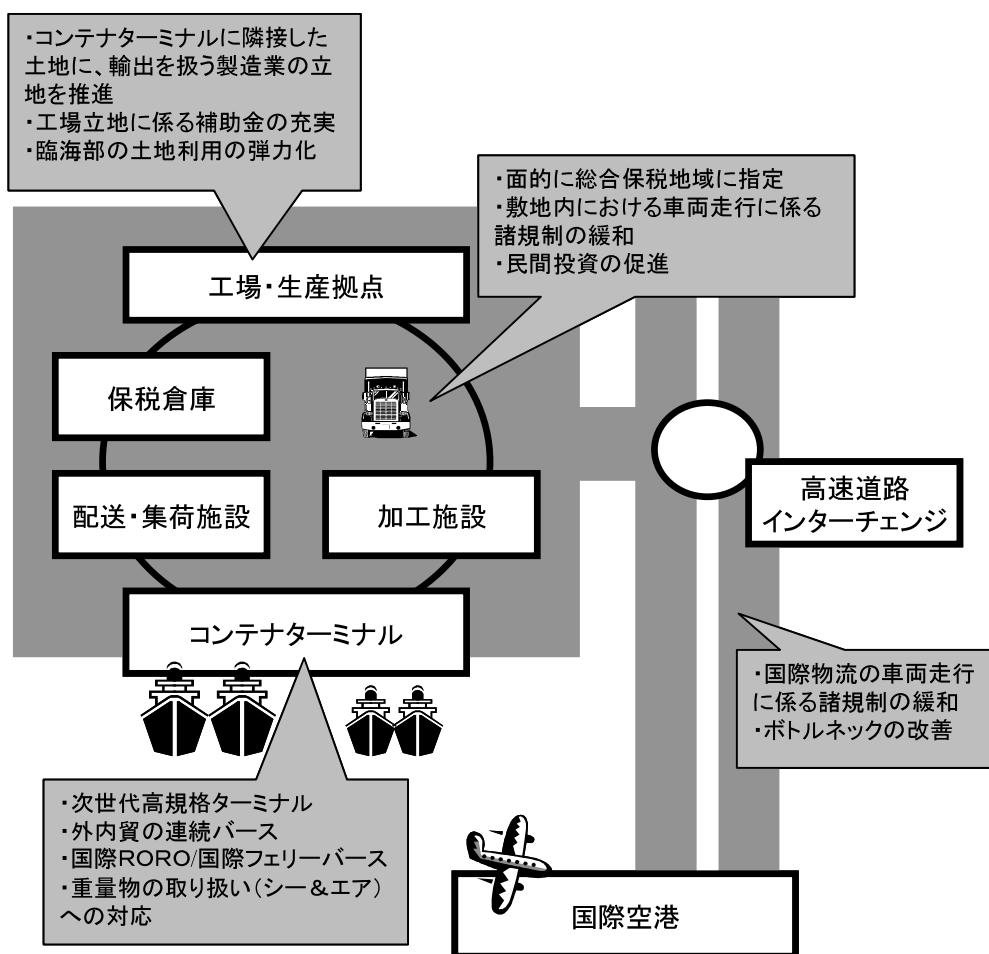
(備考) ベイエリア: 神戸市～和歌山市までの水際線に面する市区

関西: 2府5県(大阪府、京都府、福井県、滋賀県、奈良県、兵庫県、和歌山県)

<対応案>

- ①コンテナターミナルと、貿易を行う産業がターミナルに隣接して集積する地域においては、拠点間で効率的な物流を実現するため、一般道路を走行することが困難な構内シャーシーの走行や、45フィートコンテナの走行に関する規制緩和を図る。
- ②蔵置(ぞうち)、加工、展示を総合的に実施するため、大阪湾ベイエリア内にフリー・トレード・ゾーンを設ける。
- ③高速道路インターチェンジ、内航フィーダー船、国際空港との連携を円滑に行うため、連続バースの整備や道路ネットワークの充実を図る。

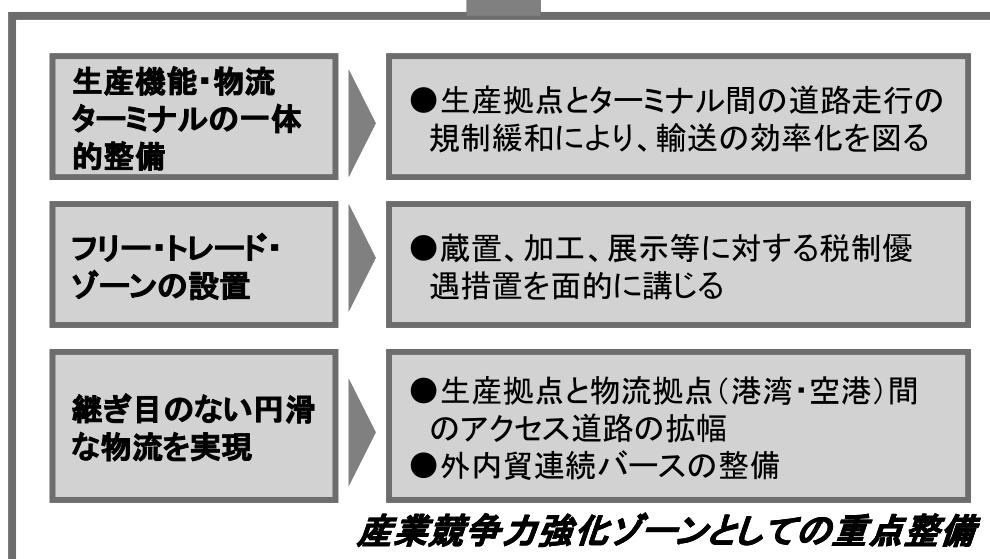
全体の整備イメージ



産業競争力ゾーンの背景と概念

- ・大阪湾ベイエリア内の産業は関西の活性化に大きな役割を果たす
- ・工場等制限法の撤廃以降、大阪湾ベイエリアに新たに製造業が立地する動きがある
- ・当面、大阪湾ベイエリアにおいては大規模用地の供給は少ない

これから供給される貴重な産業用地では
産業競争力向上のための重点整備が必要



2. 大阪湾ベイエリアと関西圏内陸部や大阪湾ベイエリア内の道路ネットワークを強化するための道路整備

<目指すべき姿>

- 付加価値の高い製品・部品等を輸出する生産拠点やものづくり産業が集積する内陸部と、阪神港（大阪港、神戸港）や関西国際空港を結ぶ道路ネットワークを整備する。
⇒淀川左岸線1期・2期と第二京阪道路を結ぶ淀川左岸線延伸部や、阪神高速道路5号湾岸線と名神高速道路を結ぶ名神湾岸連絡線の整備により、京都・滋賀方面の生産拠点と阪神港を直結し、時間距離の短縮と複数ルートの確保を実現する。
- 生産拠点が集積する大阪湾ベイエリア内の道路ネットワークを整備し、阪神港や関西国際空港と大阪湾ベイエリア内の生産拠点を直通ルートで結ぶ。
⇒大阪湾岸道路西伸部および名神湾岸連絡線の整備により、阪神高速道路3号神戸線等の交通渋滞を解消するとともに、大阪湾ベイエリアの生産拠点と国際物流拠点、さらには生産拠点相互の有機的連携を図る。

<現状>

- 京都・滋賀方面の生産拠点と阪神港を結ぶルートは、交通渋滞が発生しやすく運行管理が難しい。内陸部に企業立地を進めるためには、船の入出港等に合わせたジャスト・イン・タイムの体制を構築することが課題であり、必要な道路ネットワークが不十分である。そのため、関西国際空港の24時間化や阪神港のスーパー中枢港湾としての整備による効果を十分に引き出せていない。
- 阪神港や関西国際空港にアクセスするための大坂湾ベイエリア内の道路ネットワークが不十分である。特に、阪神高速道路5号湾岸線が六甲アイランドで途切れているため、阪神高速道路3号神戸線等で慢性的な渋滞が発生するとともに、阪神港の一体化、阪神港と関西国際空港の連携が不十分な状況にある。

内陸部と港湾・空港とのネットワークを強化する道路
(淀川左岸線延伸部および名神湾岸連絡線)



大阪湾ベイエリア内のネットワークを強化する道路 (大阪湾岸道路西伸部および名神湾岸連絡線)



<課題・問題点>

- ・地方自治体は厳しい財政状況にあり、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の早期事業化を図るために、地方自治体の負担を軽減するための新たな方策が必要である。

<対応案>

- ・国におかれては、地方自治体の厳しい財政状況をふまえ、整備費用に係る地方自治体の負担割合を大きく軽減できる新たなスキームの検討を進めていくことを期待したい。

①地方自治体の費用負担を軽減する新たな方策を検討する。

⇒便益が広範囲に及ぶなど、重要な路線（淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線）について、例えば有料道路事業と公共事業の合併施行を行う場合、公共事業に対する国の負担割合を新直轄方式に準じて高める。

⇒また、重要な路線については、平成20年度に創設された地方道路整備臨時貸付金（無利子貸付）を充当するとともに、平成25年度以降も延長し、地方自治体の負担軽減を図る。

②事業費を縮減する新たな方策を検討する。

⇒最新技術の採用による事業費縮減や工期短縮による金利負担軽減、適切な事業費や収入計画の策定等を図るため、入札手続きの中で、優れた数社の民間事業者と工法やファイナンス、リスク分担などあらゆる観点の議論が行え、経済的に最も有利な事業者を選定することができる入札契約制度を創設する。

【淀川左岸線延伸部の経済効果】

大阪都市再生環状道路の経済効果	890	大阪都市再生環状道路の整備効果の約45%を占める。
うち左岸延伸部の経済効果	400	

(資料) 淀川左岸延伸部有識者委員会資料
(単位) 億円／年

【地方自治体の費用負担軽減の方策】

- 国の負担割合を高める

※有料道路事業と公共事業の合併施行を想定した場合



3. 大阪湾臨海地域開発整備法(ベイ法)に基づく支援制度の拡充

<目指すべき姿>

- ・ 大阪湾ベイエリアでは一部地域に未利用地が残っており、ベイ法の目指す開発整備が十分には進んでいない。ベイ法は大阪湾ベイエリアだけを対象とした法律であり、この法律を有することは大阪湾ベイエリアの開発整備には大きなメリットがある。そこで、このベイ法を今日の社会経済環境にあわせて弾力的に運用するとともに、開発整備促進に向けてのインセンティブの充実を図る。
- ・ 大阪湾臨海地域を世界都市にふさわしい機能と良好な居住環境等を備えた地域として整備促進していくためには、ベイ法に基づく整備計画の中核的施設の整備を図る必要がある。

<現状>

- ・ ベイ法には17の開発地区に42の中核的施設が整備計画に挙げられているが、現在、そのうち30施設が完成または一部完成し、大阪湾ベイエリアの開発整備促進に重要な役割を果してきた。

<課題・問題点>

- ・ ベイ法については、適用要件等が厳しく、また、適用によるメリットが高くないことなどから、十分に活用されているとは言えない。
- ・ 一方では、構造改革特別区域制度や都市再生特別措置法など、地域開発にも新たな手法が登場し、地域における創意工夫が求められる時代になってきている。
- ・ 大阪湾ベイエリアの開発整備の促進に向けてベイ法を有効に活用していくためには、時代のニーズに合わせてベイ法の適用を受けやすくするとともに、多様なインセンティブを充実させてベイ法適用のメリットを高めていく必要がある。

<対応案>

- ①ベイ法に基づく基本方針で定められた中核的施設について、以下の項目について検討することが望まれる。
 - (ア) 中核的施設の種類を、都市機能を整備する上で重要な複合型商業施設等に拡大すること。
 - (イ) 中核的施設の除外要件及び施設規模要件を緩和すること。
 - (ウ) 地方税(不動産取得税、固定資産税)の不均一課税の減収補填措置に係る地方公共団体の財政力指数要件を緩和すること。
- ②中小企業金融公庫の融資制度における融資対象中小企業適用を大阪湾臨海地域全域へ拡大することが望まれる。

4. 「なぎさ海道」におけるパブリックアクセス整備の充実

<目指すべき姿>

- 人々が大阪湾とふれあい、楽しむことができるよう、大阪湾の水際線全体で取り組む緑、水辺、ビューポイントなどの拠点整備と景観整備、さらにこれら拠点間を結ぶ遊歩道や自転車道などによる広域的・有機的ネットワークの形成を図る。
- 人々と大阪湾とのふれあいを遮断している水際線については、可能な限り、人工海浜の整備、緩傾斜護岸の活用、水際プロムナードの整備、海洋性レジャースポットの整備により、公共への開放を推進する。

<現状>

- 平成9年度以降18年度までの10年間で、大阪湾ベイエリアの沿岸自治体52のうち28自治体がパブリックアクセス整備を進めた一方で、半数弱の24自治体が未整備となっている（「平成18年度「なぎさ海道」におけるパブリックアクセス確保に関する調査」）。
- 平成19年度以降にパブリックアクセスの整備を予定している自治体は、全体の1/4程度の14団体に過ぎず、その大半が過年度からの継続事業で、新たな整備は少ない状況にある（同調査）。

<課題・問題点>

(水際線の開放と整備)

- 一般市民が近づくことができる水際線が少なく量的拡大が必要。
- 既に開放されているところでも、歩車分離、トイレ、休憩施設整備、バリアフリー対応等の質的向上が必要。

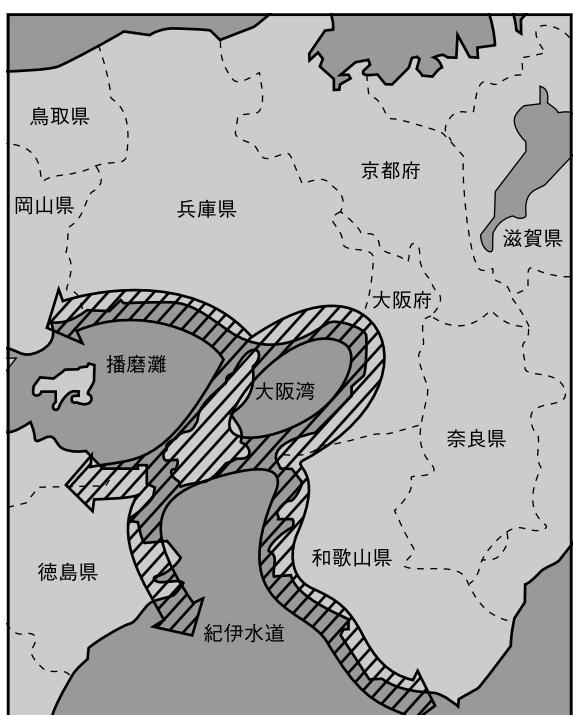
(アクセスの整備)

- 開放水際線と後背都市圏との間の交通アクセス整備による「近づける水辺」の創出が必要。
- 点的に存在する開放水際線をつなぐとともに駅等の基点とのネットワークによる回遊性確保が必要。

<対応案>

- 人々が海辺へ至るための道路等の手段、および、その海辺で憩い遊ぶことができるような海辺環境を包括した概念であるパブリックアクセスを早急に整備するため、密接に関わりを有しているなぎさトレイルやなぎさ拠点及びそこに至る道路が一体的に整備されるよう、補助制度をはじめとする支援の充実を図る以下のような対応を求める。

- ①水際線を開放した企業や拠点整備を行った企業に対するインセンティブの付与（補助制度の創設）。
- ②パブリックアクセスの観点から整備の優先度を上げること。



「なぎさ海道」の対象エリア

(用語の説明)

●「なぎさ海道」

…市民生活と大阪湾ベイエリアにおける都市と海との関係を回復し、人々の憩いの場、ふれあいの場としての機能を復活させ、ベイエリア固有の文化的営みの再生を図るために基礎づくり等を推進するもの

●パブリックアクセス

…人々が海辺へ至るための道路等の手段と、その海辺で憩い遊ぶことができるような海辺環境を包括した概念

●なぎさトレイル整備

…海辺の水際を楽しみながら歩いてたどる道の整備

●なぎさ拠点整備

…人々の休息と交流、賑わい、情報提供の場とするための、海辺の魅力のある拠点整備

[参考] 大阪湾臨海地域開発整備法の概要

1.目的

この法律は、大阪湾臨海地域における近年の産業構造の変動等経済的・社会的環境の変化に対処して、世界都市にふさわしい機能と住民の良好な居住環境等を備えた地域としての当該地域の整備等に関する総合的な計画を策定し、その実施を促進することにより、当該地域及びその周辺の地域における活力の向上を図り、もって東京圏への諸機能の一極集中の是正並びに世界及び我が国の経済、文化等の発展に寄与することを目的とする。

2.定義

(1) 大阪湾臨海地域

大阪湾及びこれに隣接する水域を地先水面とする市町村の区域並びにその区域と接する市町村の区域のうち、「目的」に資する整備等を促進すべき地域で、主務大臣が府県知事の申請に基づき関係行政機関の長に協議して指定した地域

(2) 関連整備地域

大阪湾臨海地域の周辺の地域のうち、大阪湾臨海地域における「目的」に資する整備等と関連して必要となる整備等を促進すべき地域で、主務大臣が府県知事の申請に基づき関係行政機関の長に協議して指定した地域

(3) 開発地区

大阪湾臨海地域のうち次に掲げる地区

- ・ 大阪湾臨海地域の中核として開発を行う地区
- ・ 中核的施設並びに公共、公益的施設の整備の用に共する土地の確保が容易な地区
- ・ 高速自動車国道、空港その他高速輸送に係る施設の利用が容易な地区

(4) 中核的施設

研究施設、展示施設、会議場施設、業務施設、教養文化施設その他の施設であって、開発地区を整備する上で中核となる施設

3.基本方針

主務大臣は、大阪湾臨海地域及び関連整備地域の整備等に関する基本方針を決定する。

4.整備計画

(1) 整備計画の策定

関係府県知事・政令市長は、基本方針に基づき、関係市町村長、財団法人大阪湾ベイエリア開発推進機構その他必要と認める学識経験のある者の意見を聴いて、整備計画を作成し、主務大臣に協議し、同意を求めることができる。

(2) 開発地区の申出

大阪湾臨海地域において法に定める要件に該当する一団の土地を所有する者は、関係府県知事・政令市長に対し、開発地区に適合する旨を申し出ることができる。申出を受けた府県知事・政令市長は、申出者に対し、開発地区として定めた旨及び整備計画を実施する際に配慮すべき事項を通知する。

5.促進協議会

整備計画の実施の促進に関し必要な協議を行うため、主務大臣、関係行政機関の長、関係府県知事、関係政令市長等からなる協議会を組織する。

6.公共施設の整備に伴う負担

公共施設の整備を行う者又は地方公共団体は、公共施設の整備その他整備計画の実施により著しく利益を受けることとなる者に対し、その利益に応じた適切な負担を求めることができる。

7.各種支援及び配慮

- (1) 公共施設の整備
- (2) 地方債についての配慮
- (3) 資金の確保その他の措置
- (4) 地方税の不均一課税に伴う措置
- (5) 都市計画法等による処分についての配慮

8.大都市の特例

大阪湾臨海地域及び関連整備地域の指定、基本方針の決定及び変更、整備計画の策定について府県知事の権限に属するものとされている事務は、指定都市においては当該指定都市の長が行う。

9.主務大臣

国土交通大臣、総務大臣、経済産業大臣、環境大臣



財団法人 大阪湾ベイエリア開発推進機構

〒530-0005 大阪市北区中之島5丁目3番51号(大阪府立国際会議場11F)
TEL (06) 6441-8200 (代表) FAX (06) 6441-8205