

6. 戦略展開

重点整備環境1:人材

グローバル社会・知識社会に対応する創造性あふれる人材の育成・交流・集積をめざす。

数値目標

市内に居住する専門的・技術的職業従事者を1.2万人増やし、16万人に

状況

世界の動き

- ・グローバル経済の進展、知識社会の到来により、「人材」が重視される時代へ
- ・ボローニャ(イタリア)、バーミンガム(イギリス)など専門的知識を有する人材が創造性を発揮することで、経済的に成長する都市が世界各地に誕生
- ・世界的に人材獲得競争が激化

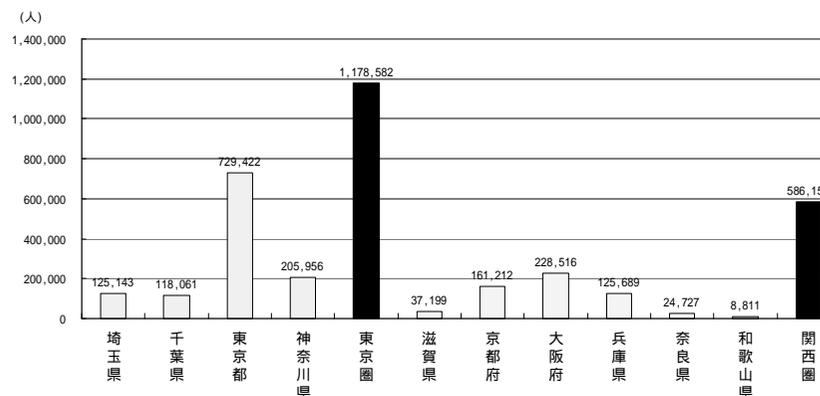
国内の状況

- ・国内の専門的知識を有する人材の総数は846万人(平成17年)。その活動は、東京に一極集中する傾向(東京都区部に66.4万人)
- ・国の新成長戦略では、外国語でのコミュニケーション能力、異文化理解・活用力などをもつグローバル人材の育成、専門的知識を有する人材等の海外からの受入れ拡大などが目標

大阪・関西の強み

- ・関西圏には、高等教育機関である大学・大学院が、東京圏に次いで集積
- ・市内には、多様な専門学校、サテライトキャンパス¹⁾のほか、都市型総合大学である大阪市立大学など、幅広い人材育成機関が立地
- ・大阪・関西は、歴史的にアジア地域と深いつながりがあり、アジアからの留学生は大阪府内の外国人留学生の約9割を占める(1.1万人のうちアジアからの留学生0.95万人(平成21年))
- ・市内の専門的・技術的職業従事者は14.8万人(平成17年)
- ・豊かな体験や学びの機会を提供する文化・スポーツ施設なども集積

東京圏(1都3県)と関西圏(2府4県)の大学の学生数



(資料)文部科学省「学校基本調査(平成22年度)」

関西圏(2府4県)および大阪市における大学等の教育機関の立地件数

(単位:校)

区分	学校数 (うち大阪市内)
専修学校	488 (165)
各種学校	306 (33)
短期大学	76 (8)
大学	149 (11)
サテライトキャンパス	- (29)

(資料)文部科学省・大阪市「学校基本調査(平成22年度)」
サテライトキャンパス:大阪市調べ(平成23年3月)

取組みの方向性

未来を支える人材の基盤づくり

こどもの成長過程に応じた子育て家庭への支援、保育サービスの充実など子育て支援の取組みとともに、質の高い幼児教育・保育を提供し、就学前のこどもの健やかな成長を促す。

就学前教育と小学校教育の円滑な接続や小中一貫した教育といった連続性・一貫性のある教育を展開し、こどもの「生きる力」をはぐくむ。また、中高一貫教育校において、計画的・継続的にものづくりやスポーツ、言語、芸術などの才能を伸ばす教育を提供し、生徒の個性や創造性を育成する。

市立高校の再編によるビジネス教育・ものづくり教育の強化

高校・大学7年間を見据え、大学や産業界と連携しながら、英語、情報、会計などのビジネス教育を行う新しいタイプの商業高校を設置し、国際ビジネス社会で活躍できる高度な専門性を備えたビジネススペシャリストを育成する。

大学・企業等との連携により、実践的なキャリア教育・技術教育を推進する新しいタイプの工業高校を設置し、実践的専門力や課題解決力などの総合力を備え、地域のものづくり産業を担うエキスパートエンジニアを育成する。

集積する専門学校の活用

専門学校生が地域社会において学習成果を活用する機会を提供することで、より実践的な能力を有する人材を大阪から輩出するとともに、まちの活性化を図る。

大学・大学院等における専門的プログラムの拡充

大学・大学院やこれらの連携組織において、大学生・社会人のニーズに対応した専門的プログラムや地域活性化に向けたプログラムを提供し、高度専門職業人*2を育成する。

多様な人材の交流・集積の促進

うめきた(大阪駅北地区)において、産学の技術やアイデアを有機的に結合させて新しい価値創造をめざす「(仮称)大阪オープン・イノベーション・ヴィレッジ」を設置し、大学・研究機関等と連携して多様な人材の交流・集積を促進する。

新産業の創出に資する大学や研究機関の誘致を推進し、人材の集積を促進する。

国際観光やビジネス交流の架け橋となるアジア等からの留学生と大阪・関西の企業、団体等によるネットワークを構築し、国際的な人材の交流・集積を促進する。

*1. サテライトキャンパス: 大学が、学生、社会人学生、一般市民などへの利便を図るため、駅前などの場所に、本校とは別に設ける分校

*2. 高度専門職業人: 社会経済の各分野において指導的役割を果たすとともに、国際的にも活躍できるような高度な専門能力を有する職業人材

6. 戦略展開 重点整備環境2:規制緩和等

内外の企業によるグローバルな活動を支える規制緩和・金融支援・租税措置の実現により、人・もの・情報の交流をより一層高めることをめざし、経済の活性化につなげる。

数値目標

建設投資などによる生産誘発額を合計3.5兆円以上に

状況

世界の動き

- 外資の誘致競争が熾烈化しており、中国や韓国、シンガポールなどは、国家戦略として法人税率の大幅な優遇や永住権付与にかかる規制緩和、企業誘致助成金の付与などを実施し、外資系企業の誘致や都市開発を推進

国内の状況

- 国の新成長戦略では、国全体の成長を牽引し、国際レベルでの競争優位性を持ちうる大都市等の特定地域を対象に、次世代成長産業の集積や外資系企業の誘致を図るため、税制・財政・金融上の支援措置を行う国際戦略総合特区を創設予定
- あわせて、全国を対象に、地域の知恵と工夫を最大限活かし、地域の自給力と創富力を高めることにより、地域資源を最大限活用した地域力の向上を図る地域活性化総合特区も創設予定
- 国際競争力強化等の観点から、都市拠点施設や都市基盤の整備について特別の補助を行う特定都市再生緊急整備地域*1を創設予定

大阪・関西の強み

- 京都・神戸・堺などを含めた大都市圏が形成されており、経済的なポテンシャルが高い
- 大阪市内には、西日本最大のターミナルである大阪駅周辺地区、環境・エネルギー産業の集積がある臨海部、という日本経済の成長に貢献できるポテンシャルを持つエリアが存在

韓国・シンガポール・日本の企業誘致インセンティブの比較

日本の制度上の障壁

	韓国	シンガポール	日本
法人税	24.2% (平成24年度～22%)	17%	40.69%
税の優遇措置 (R&D以外)	<ul style="list-style-type: none"> 戦略分野等の外国企業の法人税減免(所得発生後5年100%、2年50%) 高度技術を有する外国企業及び外国人投資地域への投資に適用。 外国人技術者の所得税減免(2年50%) ※平成21年度までは、5年間100%免除 	<ul style="list-style-type: none"> 技術革新企業の法人税最長15年免除(ハイオニア・ステータス) 統括拠点の法人税減免<地域統括拠点>:3年間、15%の法人税率適用。 <国際統括本部>:EDB(経済開発庁)との個別協議により、0~10%の法人税率適用。 特別居住者は、国内滞在中の給与所得部分についてのみ課税 	<ul style="list-style-type: none"> 呼び込み目的の税制インセンティブなし
助成金	<ul style="list-style-type: none"> 誘致補助金(現金支援制度) 一定の条件を満たす外国企業。又は、経済的な効果が大い投資に対しては、誘致機関が企業と交渉。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象企業の人材育成等への補助金 研究開発を行う会社、シンガポールに本社を置く企業等に対し、エンジニアの雇用が増加することなどを条件に補助金を支給。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度補正:低炭素立地補助金
入国手続(ビザ等)	<ul style="list-style-type: none"> 高度技術者は、3年で永住権取得可 査証オンライン化(1週間以内) 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人乳母の受入れ 経営者の両親等可 	<ul style="list-style-type: none"> 原則10年で永住許可 家事使用人の受入れ要件厳格 家族滞在は扶養配偶者・子のみ

法人税率が高い

投資に対する税制上の優遇措置がない

助成金メニューが限られている

外国人の受入れが難しい

(資料) 経済産業省「産業構造ビジョン2010」に一部追加

「知の集積」エリアの形成

大阪駅周辺地区において、国際戦略総合特区(大阪市成長戦略拠点特区)への指定を国に要望し、人材と情報が集積し、新しい価値を創造していく拠点の形成をめざす。

(主な特区提案内容)

- ・アジア総括拠点等を設置する次世代成長企業に対する国税(法人税・所得税等)や地方税(固定資産税・事業所税等)の減免
- ・外国人研究者・留学生・技能者等の受け入れ促進に向けた在留資格要件の緩和や、公道における移動支援ロボット実証実験のための道路交通法等の緩和、道路や広場などの公共施設の整備拡充・マネジメントへの民間参画を促す規制緩和
- ・最先端医療設備投資や環境配慮型の設備投資、国際学校の整備投資等への金融支援

「知の実践」エリアの形成

夢洲・咲洲地区において、国際戦略総合特区(大阪市成長戦略拠点特区)への指定を国に要望し、大阪をハブ^{*2}としたアジアのビジネス交流・交易拠点の形成をめざす。

(主な特区提案内容)

- ・先端企業の生産拠点や次世代成長企業に対する国税(法人税・所得税等)や地方税(固定資産税・事業所税等)の減免
- ・新エネルギーに係る固定価格買取制度^{*3}の導入や、国際的な会議・見本市関係者に対する出入国手続きの簡素化等の規制緩和
- ・環境配慮型の設備投資や次世代成長企業に対する金融支援

都市機能・都市魅力の一層の向上

都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の容積率等の規制緩和、都市再生事業に対する金融支援、税制上の特例措置の継続・拡充にあわせ、制度を有効に活用した民間開発の促進を図る。

都市再生緊急整備地域で開発事業を行う民間事業者が、開発区域外で行う市域の環境改善につながる幅広い取組みを貢献要素として評価し、容積率の緩和を認める仕組みを構築することにより、事業者の創意工夫を活かした低炭素型のまちづくりを促進する。

国において新たに創設が予定されている特定都市再生緊急整備地域への指定をめざした取組みを進める。

大阪城公園において、大阪商工会議所と共同で、地域活性化総合特区(大阪城公園観光拠点特区)への指定等による民間事業者の参入を促す環境整備などを国に要望し、大阪城のさらなる魅力向上をめざす。

*1. 特定都市再生緊急整備地域:都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化をめざすうえで特に有効な地域として政令で定めるもので、都市拠点施設や都市基盤の整備等への補助を行うことが予定されている

*2. ハブ:航空路線や外航船舶航路において中心として機能する拠点

*3. 固定価格買取制度:事業者に対し、エネルギーの買取価格を長期にわたり、一定の価格で買い取ることを義務付ける制度

6. 戦略展開

重点整備環境3：関西圏の成長を支えるインフラ

世界的な地域間競争のなかで、関西圏の発展に欠かせないインフラを強化・充実し、関西の国際競争力の向上に貢献する。

数値目標

阪神港*1の外貿コンテナ*2貨物量を590万TEU*3に
関西国際空港の国際旅客数を1,019万人、国際貨物を87万トンに

状況

世界の動き

- ・人・ものの流れは地球規模に広域化しており、成長著しいアジア諸国、特に中国とのビジネスが拡大
- ・低コスト・高水準のサービスにより日本の地方港湾や地方空港とのネットワークを拡充している韓国(釜山港、仁川空港)がハブ機能を高めている

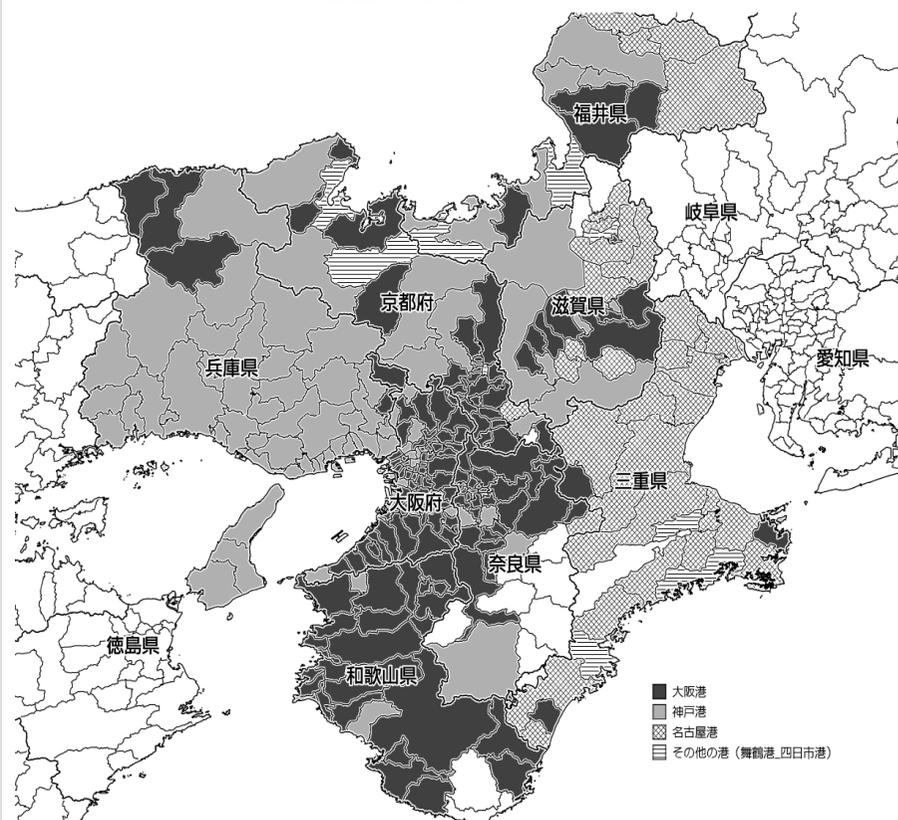
国内の状況

- ・企業活動や観光などの経済活動は府県域を越えて広域化しており、広域インフラがこれを支えている
- ・限られた財源のなかで事業の「選択と集中」が求められている
- ・国の新成長戦略等において、阪神港、関西国際空港のコスト低減による国際競争力確保に向けた機能強化が位置づけられた

大阪・関西の強み

- ・圏域内に、国際コンテナ戦略港湾*4に選定された阪神港(平成20年の外貿コンテナ貨物量 400万TEU)や、完全24時間運用可能な関西国際空港(平成21年度の国際旅客数957万人、国際貨物60万トン)が立地
- ・高速道路・鉄道などの良質なインフラが蓄積
- ・うめきた(大阪駅北地区)など交通アクセスに優れた地区の開発、港湾整備と連動した臨海部(夢洲・咲洲)の開発が進展

各市町村から見た貨物量1位の港湾



(資料)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成20年度)」より作成

阪神港の機能強化による国際ハブ港の形成

大阪港・神戸港の両埠頭公社を株式会社化・経営統合し、民間資本・人材の導入、セールス活動等の港湾管理者権限を委譲することにより、民の視点からの効率的な港湾経営を実現する。

国、港湾管理者、埠頭株式会社が連携し、内航フィーダー^{*5}航路の充実やインランドポート^{*6}の構築推進など、外貿コンテナ貨物^{*7}が集積する仕組みをつくる。

夢洲のコンテナターミナルに近接した地区について、税制上の支援や規制緩和などを行う国際戦略総合特区(阪神港国際コンテナ戦略港湾総合特区、大阪市成長戦略拠点特区)への指定を国に要望し、総合物流企業、次世代・先端産業の立地を促進することにより新たなコンテナ貨物需要を創出する。

関西国際空港の機能強化による国際拠点空港の形成

アジア圏域を視野にいたした貨物ハブ化やローコストキャリア(格安航空会社)等の受入れなど、貨物・旅客獲得のための国際競争力強化を支援する。

経済界や他の自治体と連携したプロモーションなど、関西国際空港の集客や利用促進を図る。

高速道路・鉄道ネットワークの充実強化

高速道路について、完全対距離料金制^{*8}への移行推進や政策的割引制度に関する検討など、地域の実情に応じた公平でわかりやすい料金体系の構築をめざす。また、償還期間の延長や維持管理有料道路制度^{*9}の導入など、地域の責任と判断で、淀川左岸線延伸部をはじめとする新規路線の戦略的整備や将来にわたる適切な維持管理を可能とする新たな制度の創設を国に要望する。

鉄道について、うめきた(大阪駅北地区)におけるJR東海道線支線の地下化に合わせた関西国際空港とのアクセス向上につながる新駅設置(平成31年度開業予定)の推進や、おおさか東線の建設(平成30年度開業予定)を促進するとともに、広域的ネットワークに資する鉄道新線整備に関する新たな事業制度の創設を国へ要望する。

*1. 阪神港:大阪港と神戸港

*2. 外貿コンテナ:外国との間で輸出入されるコンテナ

*3. TEU:20フィートのコンテナ1個分相当の個数を示す単位

*4. 国際コンテナ戦略港湾:わが国のコンテナ港湾について、更なる選択と集中により国際競争力を強化するために国土交通省が選定した港湾で、阪神港と京浜港が選定された

*5. 内航フィーダー:外国航路の本船が寄港する港と寄港しない港との間の国内輸送

*6. インランドポート:内陸におけるコンテナの集配地

*7. コンテナ貨物:一定の規格・寸法が定められた輸送用容器(コンテナ)に詰め込んで輸送される貨物

*8. 完全対距離料金制:異なる事業者間の料金体系を一元化し、走行距離に応じた料金とする制度

*9. 維持管理有料道路制度:有料道路の料金徴収期間終了後に、維持管理を目的とした料金を徴収し管理費の財源に充てるもの