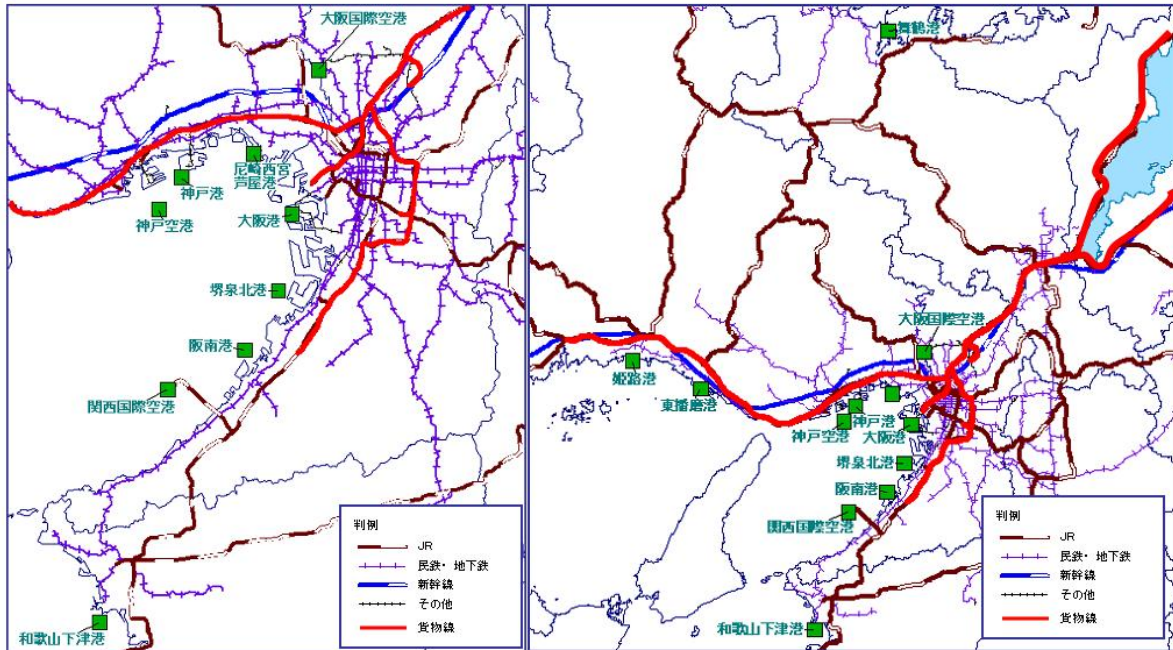


3-⑩ 国際物流取扱能力の向上④_大阪湾ベイエリアを取り巻く鉄道ネットワーク

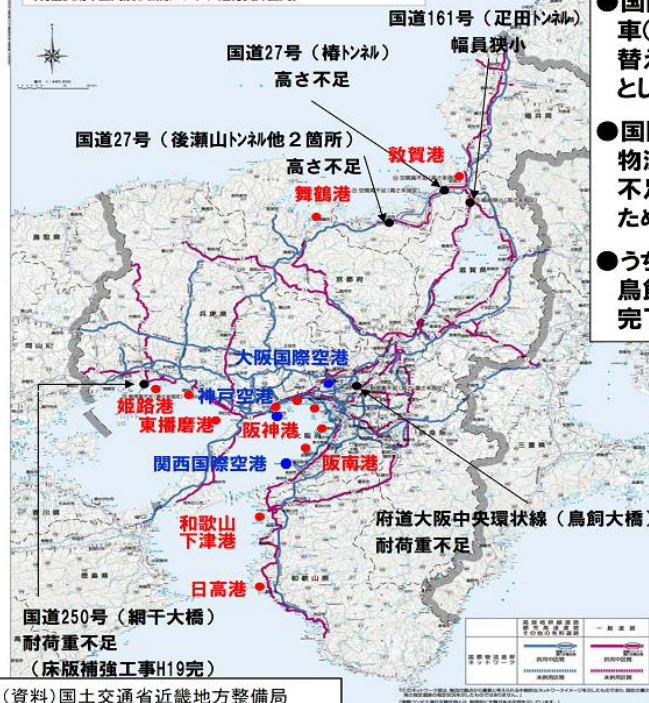
- 京阪神間を中心とした都市部ではJRと民鉄が充実した鉄道網を形成、広域的には、JRを中心としたネットワークが形成されている。貨物線は、東海道線を主軸としつつ大阪湾臨海部に沿ったネットワークを形成している。



41

3-⑩ 国際物流取扱能力の向上⑤_国際物流基幹ネットワークと国際コンテナ通行支障区間の解消

国際物流基幹ネットワーク(平成17年度末現在 近畿地方整備局)
(現在供用中區間及び国際コンテナ通行支障区間)



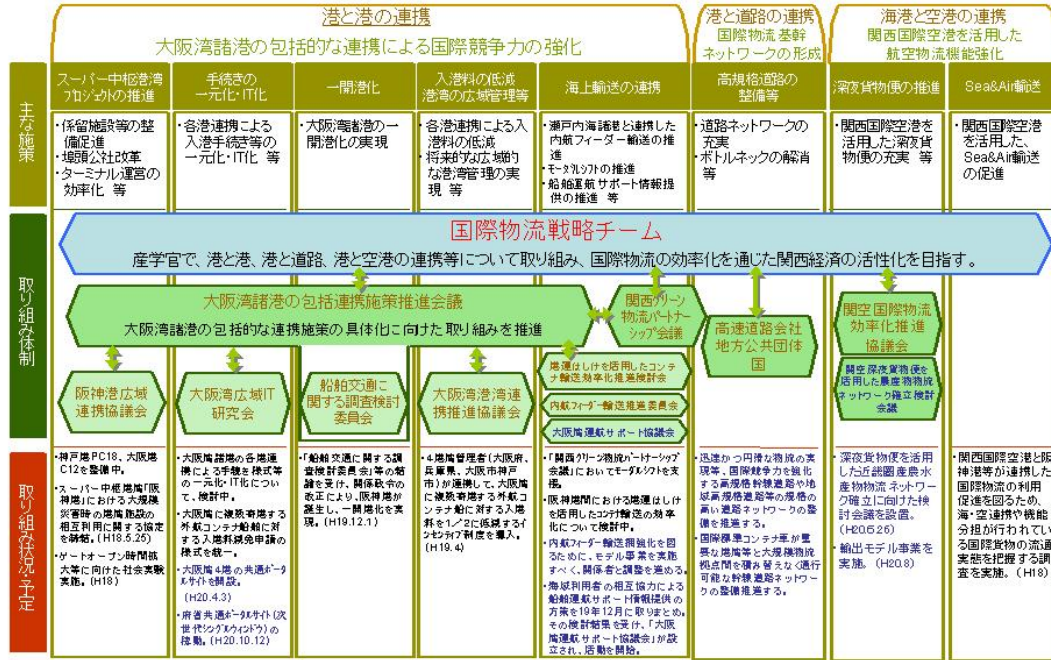
- 国際物流基幹ネットワークは、国際標準コンテナ車(最大高さ4.1m、フル積載時重さ44t)が積み替えなく走行できる道路のうち、幹線道路を中心とした道路ネットワークを示すもの。
- 国際標準コンテナ車が、重要な港湾等と大規模物流拠点間を、橋梁の強度不足・トンネルの高さ不足等の物理的支障なく通行できるようにするため、これらの支障箇所の解消を図る。
- うち、淀川に架かる府道大阪中央環状線の鳥飼大橋(北向き)の架替事業は、平成21年度完了予定。



42

3-① 国際物流戦略チームの取り組み体制

- 国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、港と港、港と道路、港と空港の連携に取り組まれている。



(資料) 平成20年10月23日国際物流戦略チーム第十回幹事会より抜粋

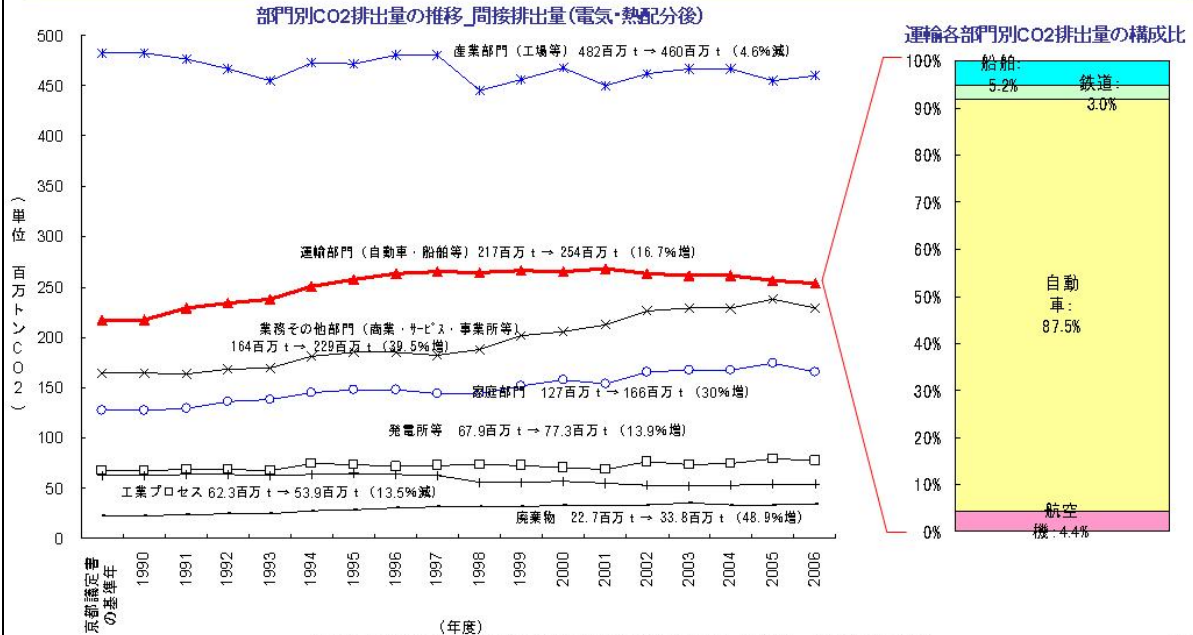
4. 環境への影響と先進的取組

- 部門別CO2排出量を見ると、運輸部門は大きな割合を占めている。
- 臨海部において、環境モデル都市や太陽光発電計画などといった、環境対策の先進的な取組が進められている。

- ① 運輸部門のCO2排出量は産業部門に次いで多く、自動車による排出が大半を占める
- ② 環境モデル都市に向けた取組
- ③ 臨海部における太陽光発電計画の推進

4-① 運輸部門のCO2排出量は産業部門に次いで多く、自動車による排出が大半を占める

- 我が国における2006年度のCO2排出量は、12億7,400万トンで、基準年(1990年度)比11.3%増となっている。
- 運輸部門のCO2排出量は産業部門に次いで多く、また、産業部門では基準年比で減少する一方、運輸部門では基準年比で16.7%増加している。
- 運輸部門のCO2排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO2の量)について、内航海運(トラックに比べて4分の1、鉄道はトラックに比べて7分の1であるため、適切な輸送モード選択により、輸送における環境負荷の削減への寄与の可能性が大きい。



45

4-② 環境モデル都市に向けた取組

- 環境モデル都市の募集・選定が行われ、「快適な暮らし」と「まちの賑わい」が持続する低炭素型都市の実現を理念とした堺市からの応募が「環境モデル候補都市」として選定された。

環境モデル都市の募集・選定は、世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進め、国際社会を先導していくという内閣総理大臣施政方針演説を受け、「都市と暮らしの発展プラン」(平成20年1月29日地域活性化統合本部会合了承。)に位置づけられた取組。4月11日から5月21日まで募集を行い、82件(89団体)の応募があった(内近畿圏で12件(16団体))。以下の5つの基準などをもとに選定が行われ、堺市は、「環境モデル候補都市」として、いくつかの基準で課題が残るもののアクションプラン策定過程で解決し基準を満たし得る7団体の1つに選定された。

【環境モデル都市の5基準】

- ① 温室効果ガスの大幅な削減
- ② 先進性・モデル性
- ③ 地域適応性
- ④ 実現可能性
- ⑤ 持続性



世界のものづくりを変革する環境先進型コンビナートの形成

■ 世界標準の環境先進型コンビナートの形成と世界への発信

- ◇ 理直新合型の生産体制と、「総合エネルギー管理センター」の設置により、コンビナート内企業が連携した高効率エネルギー利用を実現
- ◇ LED照明、太陽光発電、天然ガス車、資源リサイクル、廃熱を利用した植物栽培、地熱・雨水利用、公共下水道資源の活用による熱供給・回収
- ◇ 産官学協働によるエコロジー研究所の設置

■ 省エネ・創エネ製品の高効率生産

- ◇ 世界最大規模の液晶パネル生産
- ◇ 世界最大規模の薄型太陽電池生産

太陽光エネルギーを最大限活用した都市活力の創出

■ 世界最大規模の大規模太陽光発電所(メガソーラー)

- ◇ 臨海部の産業廃棄物処分地(約20ha)で、国内初の地産地消型の大規模太陽光発電所が稼動(2008年事業着手)
- ◇ 発電容量 約10MW
- ◇ 施設見学によるエコ体験・環境教育の実施

■ 「まちなか自然エネルギー発電所」

- ◇ 小中学校等の公共施設に太陽光発電設備を重点的に設置するほか、家庭や事業所への設置を支援することで、まち全体を自然エネルギー発電所として暮らしに必要なエネルギーの自給率を拡大

LRTと自転車を基軸とした低炭素型モビリティ都市モデルの構築

■ 国内初となるLRT新線の整備

- ◇ LRTを基軸とした公共交通ネットワークの形成に向け、都心から臨海部にかけて市内を東西に結ぶLRT新線の先行整備
- ◇ 既存路面電車をLRT化し相互直通運転を実施
- ◇ 企業や商店と連携したモビリティマネジメントによる公共交通利用の促進

■ 歩行者に優しく自転車を活かしたまちづくり

- ◇ 自転車道のネットワーク化など走行環境の改善や「まちなか」を自由に気軽に乗り継げる「都市型レンタサイクルシステム」の構築
- ◇ 歩行空間のバリアフリー化や安全性の向上、トランジットモールの導入など「歩いて暮らせるまちづくり」の推進

46

4-③ 臨海部における太陽光発電計画の推進

- 大阪府堺市臨海部において、太陽光による発電計画が推進されることとなった。
- 堺市臨海部に建設される2つの発電施設の出力をあわせると約28MW(約2.8万kW)で、世界最大級の太陽光発電規模となる。太陽光発電は発電過程でCO2を排出しないため、本計画によるCO2削減量は、合計で年間約1万トンになる。

<堺第7-3区太陽光発電所(仮称)>

事業者: 関西電力(株)
 場所: 堺第7-3区産業廃棄物埋立処分場(大阪府堺市西区築港新町4丁)
 面積: 約20ha
 発電出力: 約10MW(約1.0万kW)
 発電電力量: 約1,100万kWh/年
 設置形態: 陸上設置
 総事業費: 約50億円
 着工予定: 平成21年度
 運転開始予定: 平成23年度



堺第7-3区太陽光発電所(仮称)
(最終完成予想図)

<堺コンビナート太陽光発電施設(仮称)>

事業者: シャープ(株)および関西電力グループで検討
 設置場所: 大阪府堺市堺区築港八幡町
 発電出力: 最大 約18MW(約1.8万kW)、当初 約9MW(約0.9万kW)
 発電電力量: 約1,800万kWh/年
 設置形態: 屋根上等設置
 着工予定: 平成22年3月までに
 運転開始予定: 平成23年3月までに



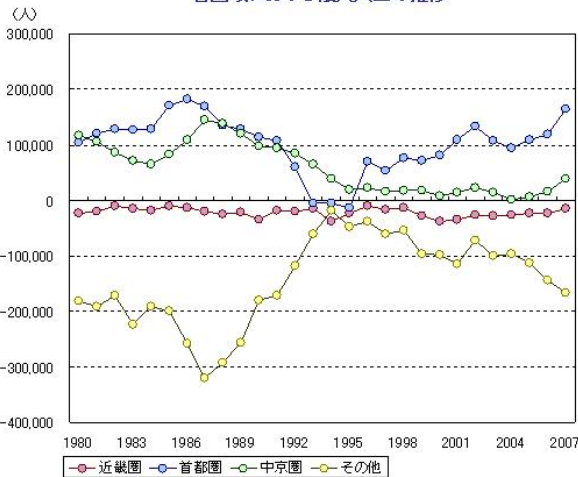
堺コンビナート太陽光発電施設(仮称)
(最終完成予想図)

(資料)シャープ株式会社HPより抜粋

[参考]人口移動について

- 首都圏ではバブル崩壊後一時的にマイナスに転じた以外、また中京圏でも連続して転入超過の状態にある一方、近畿圏については一貫して転出超過状態が続いている。
- 近畿圏内では、大阪府が一貫して転出超過状態にあり、滋賀県以外のその他の府県も近年では転出超過となっている。

各圏域における転入人口の推移



(資料)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」より作成

(注釈)首都圏: 群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中京圏: 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏: 福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

近畿圏内各府県における転入人口の推移

