

大阪湾ベイエリアにおける土地需給動向

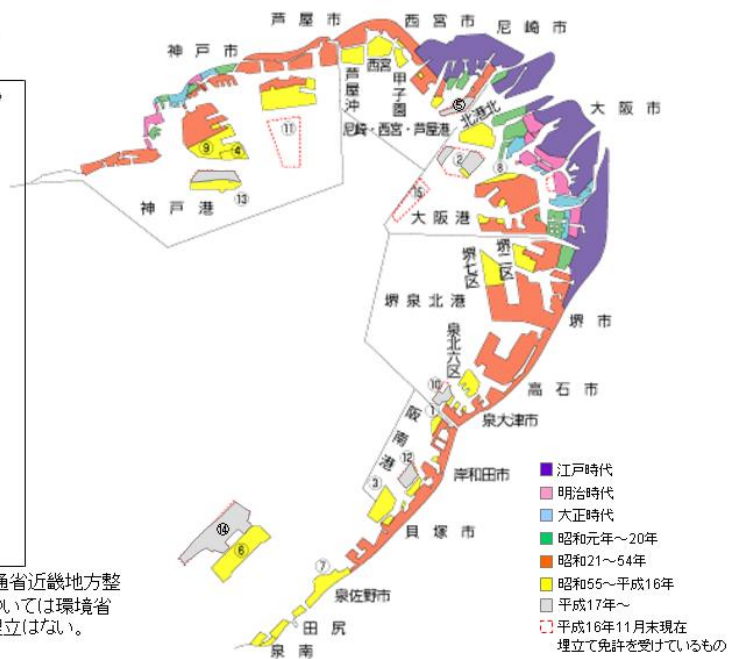
大阪湾ベイエリアにおける埋め立ての推移

瀬戸内海環境保全臨時措置法施行後の免許
(50ha以上)

- | | |
|---|---------------------------------------|
| ① 阪南港内(木材港地区) 昭和51年 51ha | ⑩ 神戸港内(ポーアイII西) 昭和63年 161ha |
| ② 大阪港内(北港南地区) 昭和52年 378ha | ⑪ 堺泉北港内 平成元年 203ha (泉大津沖フェニックス) |
| ③ 阪南港内(二色の浜) 昭和53年 243ha: 阪南 4.5.6 | ⑫ 神戸港内 平成9年 286ha (六甲アイランド南) |
| ④ 神戸港内(ポーアイII東) 昭和61年 229ha | ⑬ 阪南港阪南2区 平成11年 142ha |
| ⑤ 尼崎・西宮・芦屋港内 昭和62年 113ha (東海岸町沖北区尼崎 沖フェニックス) | ⑭ 神戸空港 平成11年 272ha |
| ⑥ 関西国際空港 昭和62年 511ha | ⑮ 関西国際空港2期 平成11年 545ha |
| ⑦ 南大阪湾岸整備事業 (りんくうタウン) 昭和62年 318ha | ⑯ 大阪港内(夢洲地先) 平成13年 204ha |
| ⑧ 大阪港内(南港北地区) 昭和63年 67ha | |

(注釈) 江戸時代から昭和54年までは、国土交通省近畿地方整備局資料から作成。それ以後のものについては環境省調べ。平成14年～18年は50ha以上の埋立はない。
(資料) (社)瀬戸内海環境保全協会HPより

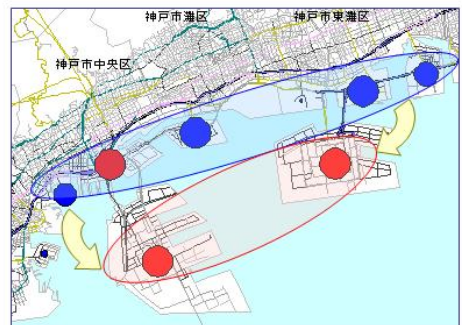
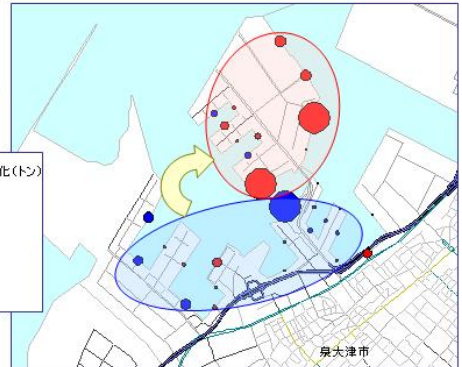
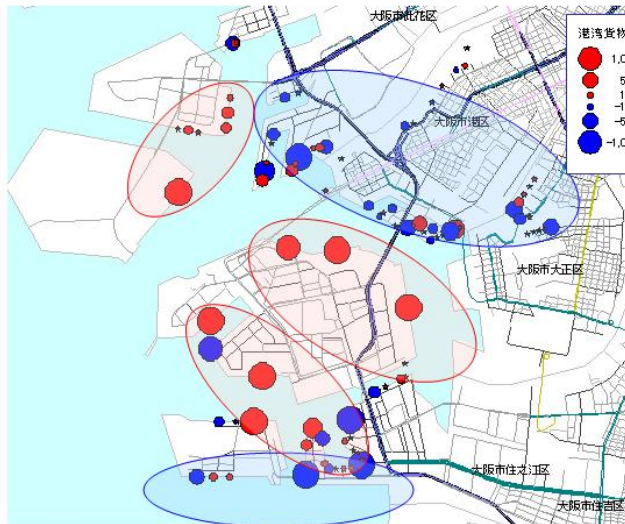
大阪湾ベイエリアにおける埋立て状況



港湾貨物取扱岸壁の沖側・新規埋立地へのシフト

平成2年と平成19年における港湾貨物取扱量の変化

- 平成2年と平成19年における埠頭施設別の取扱貨物量の変化を見ると、貨物を取り扱う場所が、船舶の大型化に伴う水深やヤード面積確保などを目的として、内陸側の港から沖合い・新規埋立地に設置された港にシフトしていることが分かる。



(資料)各港湾管理者提供資料より作成
(注釈)各岸壁における内貿・外貿貨物の合計値による

大阪湾フェニックス計画の状況 ①

- 大阪湾圏域の広域処理対象区域から発生する廃棄物を適正に処理し、大阪湾圏域の生活環境の保全、港湾の秩序ある整備により、港湾機能の再編・拡充、新たな埋立地を活用し、地域の均衡ある発展に寄与することを目的に、大阪湾フェニックス計画が進められている。

フェニックス埋立処分場の面積

| 処分場名 | 区画名 | 面積 | 進捗状況 |
|------|-----|-------|---|
| 泉大津沖 | 管理型 | 67ha | 廃棄物受入をH13年度末終了 現在観,1土施工中 |
| | 安定型 | 136ha | |
| | 全体 | 203ha | |
| 尼崎沖 | 管理型 | 33ha | 廃棄物受入をH13年度末終了 現在観,1土施工中 |
| | 安定型 | 80ha | |
| | 全体 | 113ha | |
| 神戸沖 | 管理型 | 88ha | 廃棄物受入をH13年12月開始 H13年10月に護岸工事着工 H20年度末供用予定 |
| | 安定型 | 95ha | |
| 大阪沖 | 管理型 | 283ha | |
| | 安定型 | 216ha | |
| | 全体 | 499ha | |
| 合計 | | | |

平成19年3月末現在



大阪湾フェニックス位置図



(資料)大阪湾広域臨海環境整備センター資料

大阪湾フェニックス計画の状況 ②

〔最終処分場の廃止について〕

- 最終処分場を土地として活用するためには、最終処分場であることを「廃止」する必要がある。**廃止基準を充足するためには、相当の時間を要する。**

〔土地改変の届出〕

- 管理型区画においては、**土地改変にあたり土地改変時には届出が必要**になると共に、**土壌汚染や地下水汚染に注意**が必要である。

(資料) 廃棄物の処理及び清掃に関する法律より

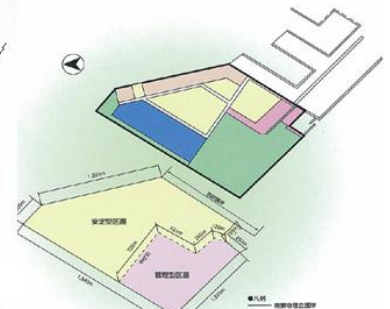
廃棄物の種類と構造規定・流出水規定

| 廃棄物の種類 | 構造規定 | 流出水の規定 |
|--|------------------------------------|---|
| 安定型 特定水底土砂、指定水底土砂、有害水底土砂以外の水底土砂、金属くず(自動車等破砕物等を除く)、廃プラスチック類(自動車等破砕物等を除く)、ゴムくず、ガラスくず及び陶磁器くず(自動車等破砕物等を除く)、がれき類 | 水底土砂以外の廃棄物が海洋へ流出しないように必要な措置を講ずること | (なし) |
| 管理型 特定水底土砂、指定水底土砂及び安定型・湧水が対外の廃棄物 | 廃棄物及び海水が海洋に流出しないよう、団壁等の施設で海域を仕切ること | 「余水吐きから流出する海水の水质についての基準を定める総理府令」(昭和52年8月26日総理府令第38号)に定める基準に適合していること |

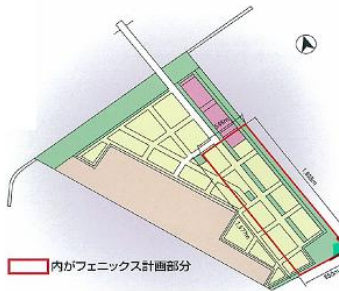
尼崎沖埋立処分場土地利用計画図



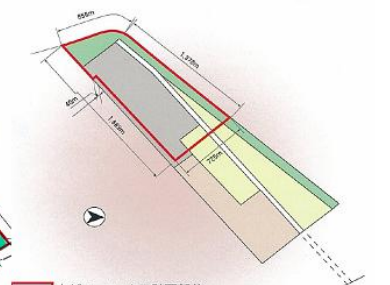
泉大津沖埋立処分場土地利用計画図



神戸沖埋立処分場土地利用計画図



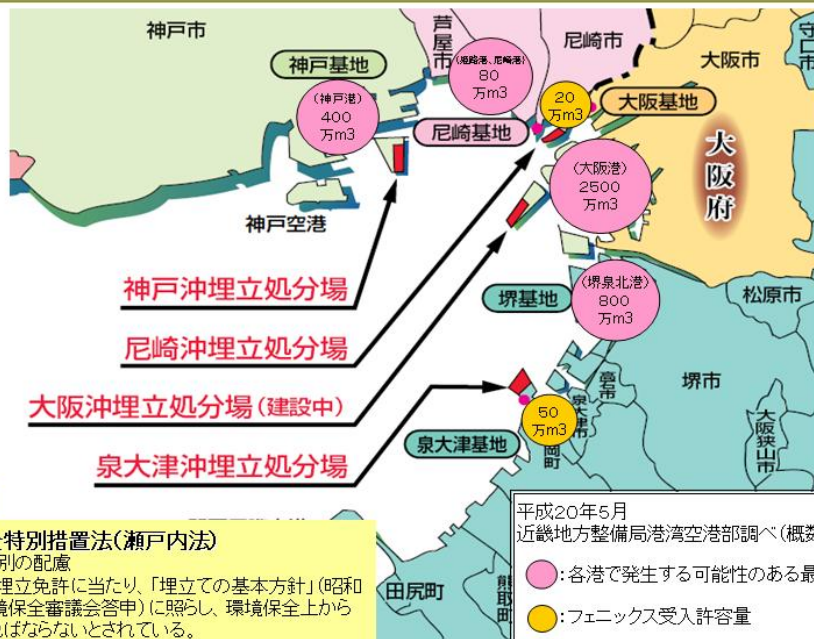
大阪沖埋立処分場土地利用計画図



(資料) 大阪湾広域臨海環境整備センター資料

大阪湾フェニックス計画の状況 ③

大阪湾においては、計画に基づく港湾整備に伴って発生する土砂が利用可能であり、湾全体の産業立地による土地需要を考慮した上で、環境にも配慮しつつ、中長期的な土地創出を行っていく必要がある。



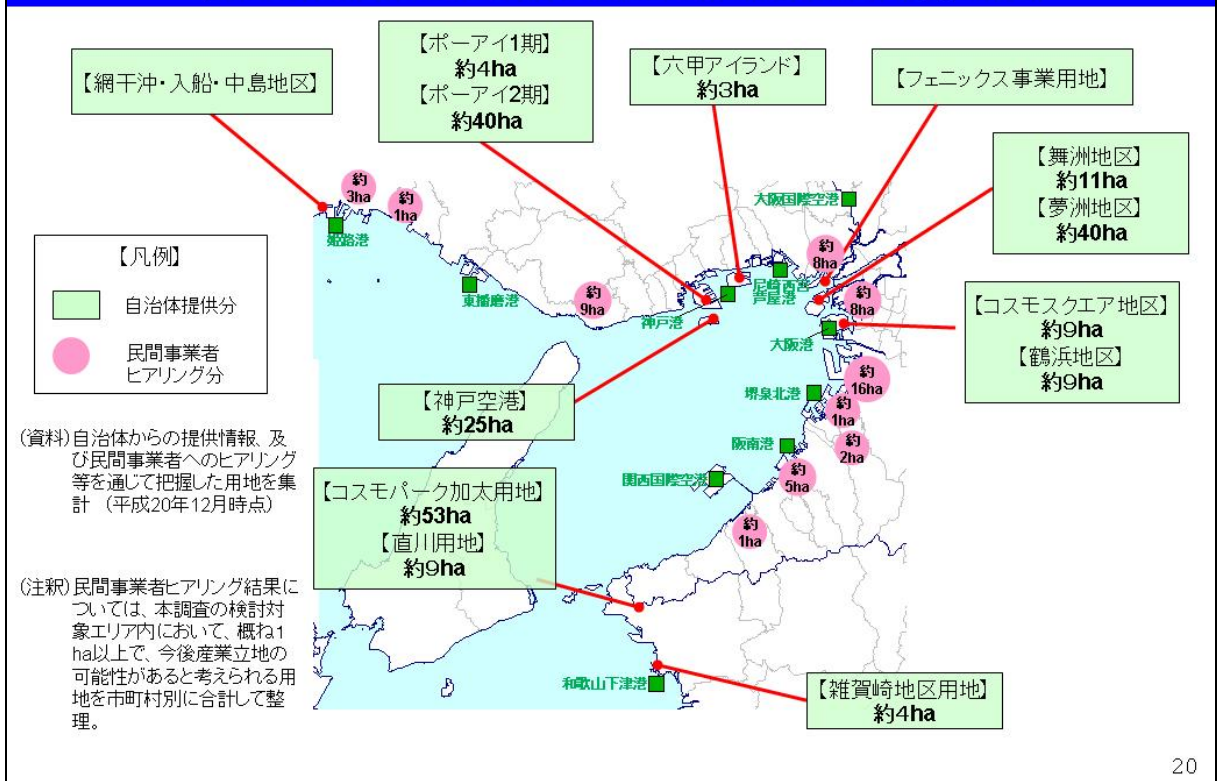
環境面への配慮

瀬戸内海環境保全特別措置法(瀬戸内法)

・埋立てについての特別の配慮

府県知事は公有水面埋立免許に当たり、「埋立ての基本方針」(昭和49年5月瀬戸内海環境保全審議会答申)に照らし、環境保全上から特別の配慮をしなければならないとされている。

(参考) 今後産業立地の可能性があると考えられる大規模用地



インフラ整備状況の比較検討

世界の港湾の比較

アントワープ港(デュルガンクドクターミナル)

- ・バース延長 5,220m
- ・ターミナル面積 326ha
- ・ガントリークレーン 41基(18列以上対応)
- ・自動化は計画中



ロッテルダム港(ECTデルタターミナル)

- ・バース延長 3,600m
- ・ターミナル面積 236ha
- ・ガントリークレーン 28基(18列以上対応)
- ・自動化済



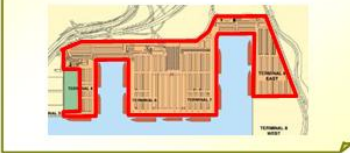
シンガポール港(パシランジャンターミナル)

- ・バース延長 4,630m
- ・ターミナル面積 177ha
- ・ガントリークレーン 49基(18列以上対応)
- ・自動化済



香港(HKT)

- ・バース延長 3,992m
- ・ターミナル面積 111ha
- ・ガントリークレーン 43基(18列以上対応)
- ・非自動化



横浜港(南本牧ふ頭)

- ・バース延長 700m
- ・ターミナル面積 35ha
- ・ガントリークレーン 5基(22列以上対応)
- ・非自動化



大阪港(夢洲ふ頭)

- ・バース延長 1,100m
- ・ターミナル面積 65ha
- ・ガントリークレーン 4基

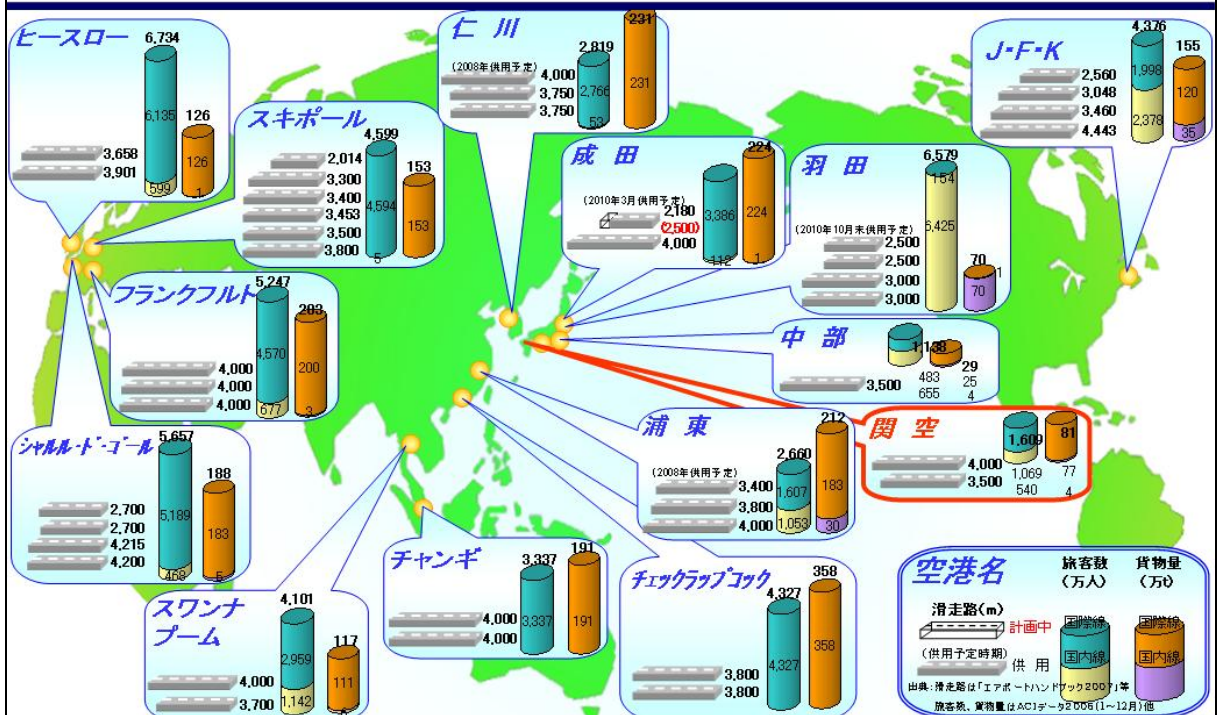


※ 単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較 : 0 500 1,000m

平成20年12月12日 第3回 2010年代に向けての物流戦略委員会資料より作成

22

世界の空港の比較

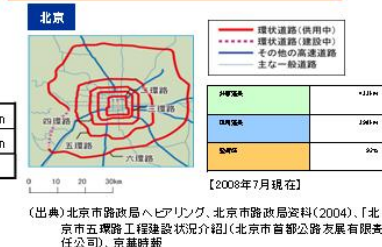
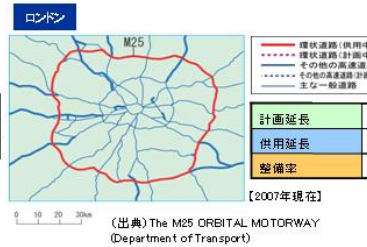
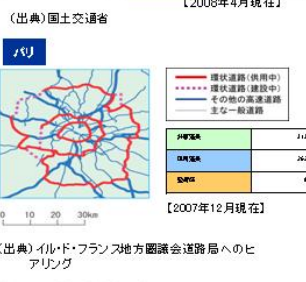


平成20年12月12日 第3回 2010年代に向けての物流戦略委員会資料より作成

23

道路ネットワークの構築

■ 都市圏における環状道路の迅速かつ円滑な物流の実現のためには、幹線道路ネットワークの整備が不可欠。整備状況は海外と比較して進んでいない。



大阪湾ペリエリアの活性化に関するアンケート調査結果

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査概要

【アンケート調査の目的】

近畿地域全域の製造業・卸売業の方を対象に、今後の産業活動の変化の方向や、大阪湾ベイエリアにおける産業立地・物流に関する施策ニーズ等を収集することを目的に実施。

【アンケート調査概要】

- ① サンプル抽出方法・サンプル数(送付数)
企業立地場所、業種、企業規模を考慮した上で、企業データベースから3,000社をサンプリングした。
サンプリングの対象は近畿圏内とした。
- ② 送付・回収方法
郵送(またはメール便)による投函・回収を行った。
- ③ 実施期間
2008年12月16日(火)～2009年1月6日(火)まで
- ④ 回収率
7.8%(234件回収)

1

大阪湾ベイエリアの活性化に関するアンケート調査 結果要約①

■ 拠点立地について

- ▶ 回答企業の約2割が「国内生産拠点の集約・再編」を検討。
- ▶ 生産拠点・研究拠点の立地場所として「国内重視」の傾向が強く、特に「**技術開発**」「**試作**」「**技術員等の育成**」の役割について、内立地を重視する企業の割合が非常に高い。
- ▶ 生産拠点立地では、「**労働力の確保**」「**市場への近接性**」「**従業員の通勤の便**」を特に重視。
- ▶ 物流拠点立地では、「**市場への近接性**」「**高速道路を利用できる**」を特に重視。

■ 大阪湾ベイエリアでの事業所開設

- ▶ 回答企業の約10%(23社)が大阪湾ベイエリアでの操業に関心、内半数が大阪湾ベイエリアでの事業所開設可能性を示唆。
- ▶ 開設が考えられる地域:「大阪市地域」「兵庫県東部(阪神地域)」を挙げる企業が多い。大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業では「大阪府堺泉北地域」「大阪府泉南地域」を挙げる企業も多い。

■ 大阪湾ベイエリアの魅力

- ▶ 大阪湾ベイエリアの魅力として「**輸出入の利便性**」「**港湾の利便性**」「**高速道路の利便性**」は比較的評価されているものの、その他の魅力はほとんど認知されていない。
- ▶ 大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業にとっても、「**市場への近接性**」「**本社への近接性**」「**輸出入の利便性**」「**港湾の利便性**」「**高速道路の利便性**」の魅力は比較的評価されているが、その他の魅力はほとんど認知されていない。

■ 大阪湾ベイエリアに事業所を開設する場合の課題

- ▶ 「**通勤・公共交通**」、「**道路**」に関する回答数が多く、他に「**ベイエリアならではの立地リスク**」「**従業員の確保**」「**本社から離れる不利益**」「**取引先・市場から離れる不利益**」「**立地に関する規制・手続き**」などが挙げられている。

■ 他の企業等との連携(販売・納品、仕入・調達地域)

- ▶ 大阪湾ベイエリアに拠点を有する企業は、拠点を有していない企業に比べて、販売先・納品先、仕入先・調達先共に、**海外と関係**を持つ企業、**大阪湾ベイエリアに関係**を持つ企業が多い。

2