

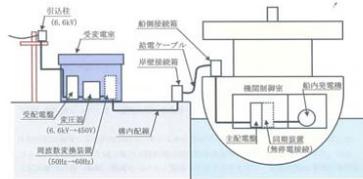
背景：2008年7月に開催された主要国首脳会議（洞爺湖サミット）において主要8カ国が2050年までに地球温暖化ガスを半減する目標を世界で共有することを合意し、温暖化ガス削減への取り組みが求められている。

内容：接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設（船舶への陸上電力供給システム）による供給への切り替えを推進し、港湾地域におけるCO2等の排出ガスの削減及び大気環境の改善を図るため、陸上から電力を供給できる施設の整備を行う。

港湾名：大阪港南港地区F4ハース（大型フェリー等の入港数が最大）
 対象船舶：フェリー（定期運航船で停泊時間が長い）
 対象施設：陸上電力施設 1式
 測定項目：排出ガス測定、騒音測定、燃料消費量、電力量調査
 その他：H20d 陸電システム導入検討会の開催（近畿運輸局と連携）



位置図（大阪港）



陸上電力供給システム概要図



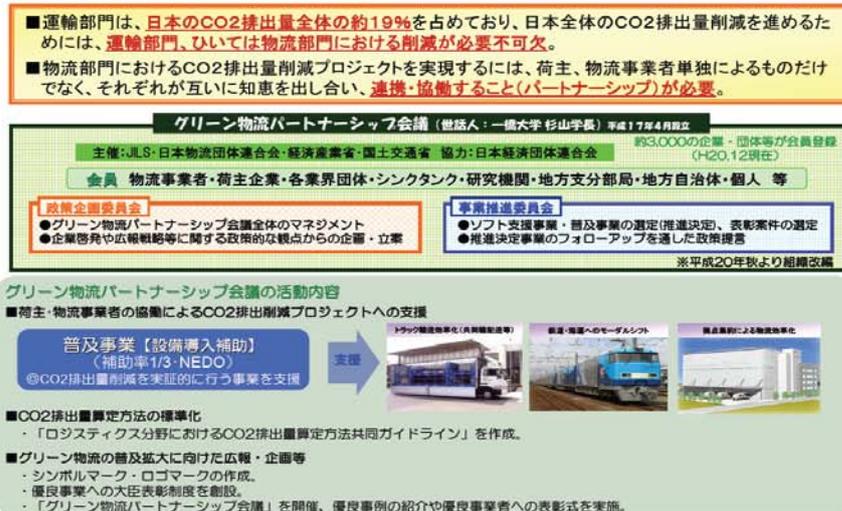
（資料）国土交通省資料

図 3-2 船舶への陸上電力供給システム

3) 国際・国内物流における環境にやさしいマルチモーダルの推進

大阪湾ベイエリアは、複数の港湾・空港を有しているとともに、内陸部の交通網についても一定整備されており、複数のモードを選択可能な環境にある。

この環境を強みとして、「グリーン物流パートナーシップ推進事業」を実施するとともに、内航フィーダーやフェリー輸送の活性化、港運はしけを活用したコンテナ輸送の効率化、鉄道貨物の活用など、環境への負荷を低減するとともに、適切なコストでの国際・国内物流を行うようなマルチモーダルの推進を図る。



(資料) 国土交通省資料「グリーン物流の推進方策について」(2008年12月19日)より抜粋

図 3-3 グリーン物流パートナーシップ会議

③既存産業・コンビナートの構造改革のための支援

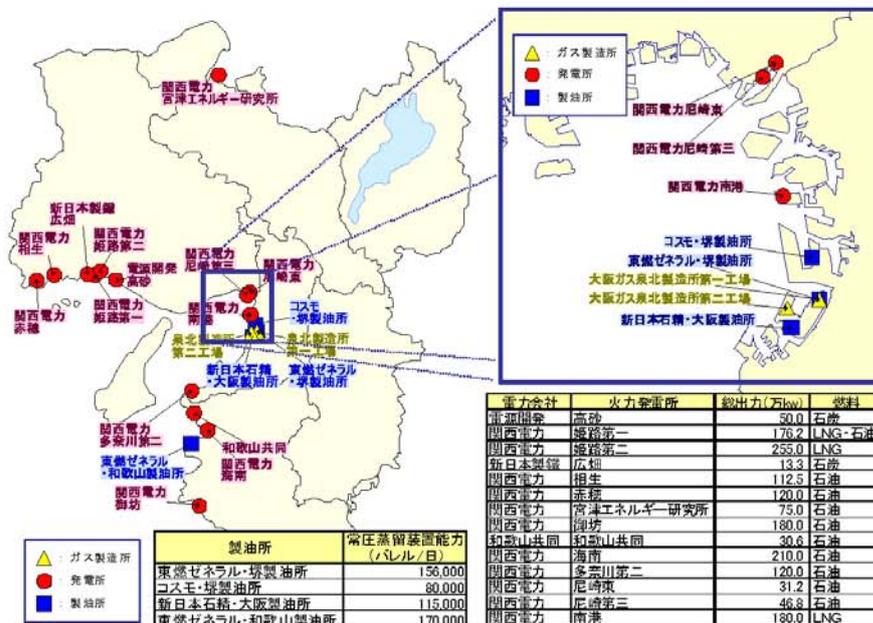
1) 既存産業、コンビナートを環境優位性を持つように構造改革するための、技術支援、財政支援

既存産業では、環境対策・省エネルギー対策への支援に対するニーズが高い。これらを踏まえ、省エネ、新エネ設備導入投資に対する低利での貸付、省エネ診断といった有用な情報・ノウハウの提供、緑地比率の緩和など、大阪湾ベイエリアに立地する既存産業の環境対策に対する支援を図る。

2) 既存産業の物流の効率化

コンビナートをはじめとした大阪湾ベイエリアに臨む既存の重化学工業・エネルギー産業は、充実した社会基盤を前提に地域経済・産業活動を支えてきた。

今後も、これらの機能を安全かつ安定的に維持・確保していくため、航路拡張、パイプライン敷設の整備、プライベートパス共同利用に向けた改良、埠頭間連絡橋梁の整備など、臨海部における産業の機能維持・強化、かつCO2排出削減に繋がる社会基盤の整備・充実を進める。



(資料) 国土交通省「数字で見る港湾2008」、大阪ガスパンフレットなどより作成

図 3-4 近畿におけるエネルギー産業の集積状況

④魅力的な生活環境の形成

関西圏は、長期間にわたり人口流出が継続している。この地域からの企業・人材の流出に歯止めをかけるのみならず、さらに世界から先進的企業・人材が自ずと流入するよう、居住面、教育面で魅力的かつ利便性の高い環境、アメニティにも優れた環境を形成するなど、生活面でも魅力的な環境形成に向けた取組を進める。

そのため、関西に集積する歴史・文化・自然資源を活用するほか、大阪湾ベイエリアのウォーターフロントという地域特性を活かし、親水性が確保され、高いアメニティを有するエリアの形成を図る。さらに、人材育成・雇用確保に対する支援策の強化、税制の充実³を図る。

また、新たな物流基地の整備など、臨海部の機能再編により、土地利用の純化を進めるとともに、約30年前に整備されたポートタウン等の再編整備を行い、よりアメニ

³ 人材育成に係る税制：人材投資促進税制。経済産業省が創設。教育訓練費の額が増加した場合に法人税・所得税が特別控除される。

雇用確保に係る税制：事業相続後の雇用確保を含む事業継続を要件として相続税負担を軽減すること、あるいは出向等に伴う給与差額の補填などを寄付金扱いとしないような税務上の措置を講ずること

ディの高い空間を再構築する。さらに、埋立地間相互、内陸部と埋立地間のアクセスを確保するよう、LRT等の整備を進める。

(3)国際競争力強化のための社会基盤の拡充とサービス水準の向上

活発な産業活動、良好な環境形成の基盤となる港湾・道路・空港などの社会基盤整備の推進、整備された社会基盤の効率的・効果的な活用によるサービス水準の向上を目指した規制緩和や関係機関での取り組みを進める。

①ロバスト（強靱）ネットワークの構築と安全安心な地域づくり

1) 多層化による安全性の向上と地域間連携

大阪湾ベイエリアに投資を呼び込み、世界を牽引する産業が発展する地域としていくためには、ロバスト（強じん）なネットワークの構築が不可欠である。そのため、大阪湾ベイエリアおよび隣接する他圏域を繋ぐ重層的な広域交通ネットワークを内陸部および臨海部の特性に配慮し、高規格幹線道路や内航フェリー等により充実することが必要である。特に臨海部では、物流・産業空間の沖合展開が進んでいることから、これに対応した交通ネットワークの充実が課題である。

これらの多層化により、内陸部と臨海部との連携、中国・四国地方や中部圏・北陸圏との連携が強化され、近畿を中心とした西日本の強化が図られ、我が国の発展に寄与する。

2) 安全安心な地域づくり

地震、高潮その他の災害、船舶の海難事故、テロなど、万一の災害・事故・事件等が発生した状況においても、港湾として最低限必要な機能を維持するとともに、万が一機能が中断しても可能な限り短期間で復旧を可能とする必要がある。

以上を踏まえ、大規模地震時にも岸壁の被害を最小限とするよう、産業界と行政が連携しつつ、港湾の安全性確保・防災に向けた取り組みを進める。

具体的には、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、災害・事故時における復旧活動や取扱貨物の優先順位など、関係者との調整を含めたBCP（事業継続計画）策定を進める。また、大阪湾内における船舶の安全性、効率性の確保、及びそれに伴うCO2排出削減に向けて、運航サポートシステムの導入に向けた取り組みを進める。

さらには、リダンダンシーを確保するため、日本海側港湾機能の的確な維持更新や広域的な供給体制の構築を検討する。

また、大規模地震発生時の災害対応力強化を目指して整備される基幹的広域防災拠点について、その機能をより効果的に発揮できるよう、臨港道路や複合一貫輸送ターミナル等を耐震化し、連携を図る。



(資料) 国土交通省資料

図 3-5 堺北港堺2区における基幹的防災拠点

②陸・海・空におけるシームレスな物流体系の構築

1) 阪神港スーパー中核港湾の推進と大阪湾諸港のさらなる連携による物流コスト低減と高いサービスの実現

大阪湾ベイエリアの国際物流において大きな役割を担う阪神港について、スーパー中核港湾プロジェクトの推進を図る。具体的には、特定国際コンテナ埠頭整備、社会実験などを踏まえた効率的な物流実現に向けた取り組み、阪神港で共通で利用可能な情報システム構築などを推進する。

また、港湾物流の効率化、利便性向上を実現するため、大阪湾ベイエリアにおける港湾での手続一元化・IT化、ポートオーソリティ構想の具現化をはじめ、さらなる連携施策の展開に向けて、共同ビジョンの策定、共同セミナーの開催、公社民営化等の「埠頭公社改革」など、各港湾管理者が一体となって検討・取り組みを進める。

さらに、グローバル化が進展する中で、世界規模での最適生産・最適調達に対する必要性が高まっており、世界各地で生産・調達される原材料、中間部品、最終製品を高度な物流体系で結びつけるサプライチェーンマネジメントの需要性が増してきている。この様な中、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での効率性を高めることにより、物流における低炭素化社会の実現を推進する。

2) 関西国際空港の「国際貨物ハブ空港化」に向けた戦略の推進

グローバル化が進む経済の中、ますます激化する国際競争で大阪湾バイエリアが優位性を維持・確保し、さらに強化していくためには、世界経済とシームレスなアクセスが可能な環境であることが不可欠であり、このことが、大阪湾バイエリア活性化における関西国際空港の存在意義といえる。

そのため、大阪湾バイエリアの企業活動を支える国際物流拠点として、関西国際空港の「国際貨物ハブ空港化」に向けた諸条件の整備、経営基盤の安定と利用促進のための施策について、関係機関が連携して進める。

具体的には、完全24時間空港を活かした24時間物流体制の構築の促進、企業活動のニーズを反映した航空ネットワークの形成、国際競争力強化と利用者負担軽減のための政策的な高コスト構造の早期是正、空港までのアクセスを拡充するための新線構想の検討、橋梁の料金低減化、2期事業の推進と的確な物流インフラの計画的な整備等を進める。

3) 残されたミッシングリンクの解消

大阪湾バイエリアでは、都心部を中心とした環状道路が整備されてきたものの、一部にミッシングリンク（高規格幹線道路等相互の接続や途切れた区間）が残されており、その機能発揮を妨げる要因の1つとなっている。

大阪湾バイエリアに存在する製造拠点・研究開発拠点と、国内消費地や阪神港・関西国際空港など国際物流拠点をシームレスに結ぶ道路ネットワークの充実、特に、既存ネットワーク間に残されたミッシングリンクの早期解消による効率的な道路体系の構築に取り組む。

4) 輸送・交通利便性の向上に向けた施策推進

自動車、鉄道、海運など異なる交通機関がそれぞれの特性を活かして連携し、全体として効率的かつ調和の取れた総合的な輸送・交通体系の実現を目指す。

そのための取り組みの一環として、陸・海・空、様々な輸送モードを対象とした社会実験などにより、マルチモーダル施策の深化と推進を図る。また、大阪湾バイエリアを対象としたマルチモーダルでのITSの本格導入に向けた取組を進める。さらに、内陸部と臨海部間の動線を確保するためのLRT⁴の導入を進める。

③高機能付加価値型物流・産業拠点の形成

大阪湾バイエリアでは、広大な面積を有する夢洲が、効率的でかつサービス水準の高い物流拠点を形成可能なエリアとして、高い可能性を秘めている。この夢洲の先行

⁴ LRT: Light Rail Transit。軽量軌道交通

開発地区において、世界との交流・交易拠点として、高付加価値ものづくり産業の発展を支えるまちづくりを目指すべく、ものづくりの高付加価値化を支援する産業・物流拠点を形成する。

そのため、拠点整備として臨海部物流拠点をはじめとする産業・物流ゾーンの形成に取り組むほか、夢咲トンネル、コンテナ埠頭といった社会基盤の整備、その他必要性を踏まえた適切な支援などを進めることにより、大阪湾ベイエリアの産業・経済活性化を牽引する拠点とする。

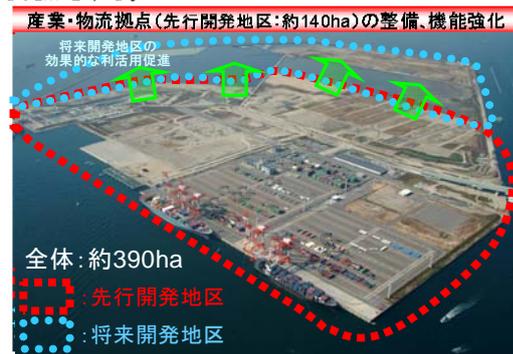


図 3-6 夢洲の概要

④新たな立地を可能とする効率的な用地提供

1) 低廉、低環境型用地供給

低廉かつ環境負荷の低い新たな開発用地を創造するため、広域土砂処分場・廃棄物海面処分場の適切な整備、フェニックスにおける管理型区画を利用可能とするような技術開発等を進める。

2) 迅速な手続等による土地の供給

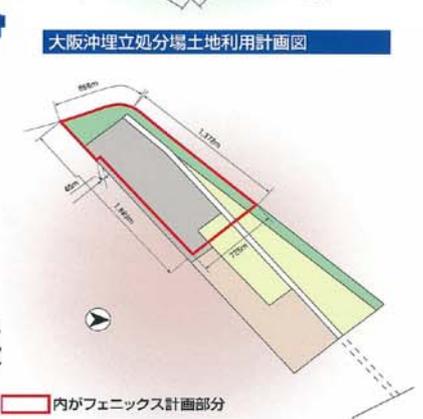
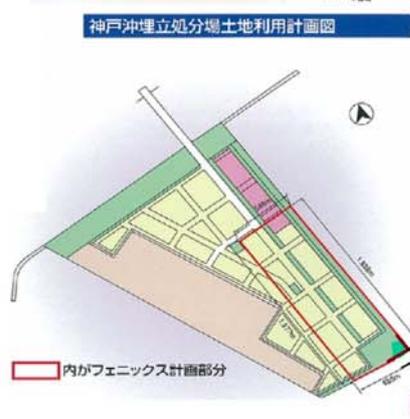
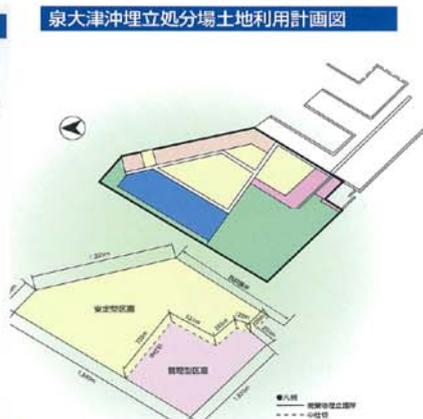
企業が大阪湾ベイエリアへの立地・進出を検討するにあたり、企業ニーズに合致した規模・用途・社会基盤を兼ね備えた土地を、企業が必要とするタイミングで確保可能な環境が整えられている必要がある。

そのため、現在及び将来の経済・産業動向などに応じて目まぐるしく変化する企業ニーズを踏まえつつ、迅速な手続による土地利用に係る用途変更・用途区分等の柔軟な対応への取組を進める

3) 大型立地を可能とする用地の確保

長期的視野に立ち、将来の先端産業、リーディング産業の誘致などを見越して、未来を先取りした分野の方向に大阪湾ベイエリアを進めていく。

そのため、大型立地を可能とする用地確保に向けた取組を進める。



(資料) 大阪湾広域臨海環境整備センター資料

図 3-7 大阪湾フェニックス計画における各処分場の土地利用計画図