

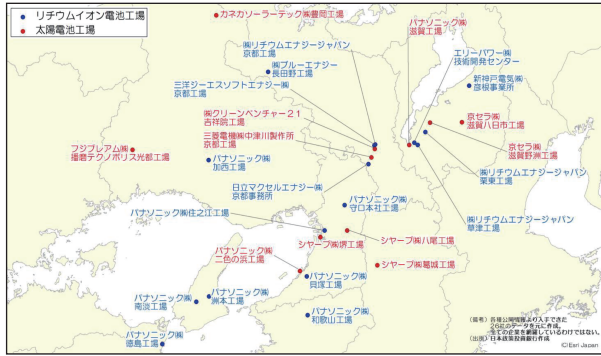
基本構想策定の背景

平成17年の前基本構想「関西シリコンベイ構想」策定から10年が経過し、様々な社会情勢が変化してきた。

- ✓ 人口減少、高齢化の急激な進行、これに伴う労働人口の減少
- ✓ 大阪湾港湾に立地する産業構造の転換
- ✓ 東アジア、東南アジア諸国の経済成長に伴う世界的な物流システムの変化
- ✓ 世界的なクルーズ需要の拡大
- ✓ ICTの進展と拡大
- ✓ 広域処分場の受入完了に伴う次期処分場整備への要望
- ✓ 頻発する自然災害 等

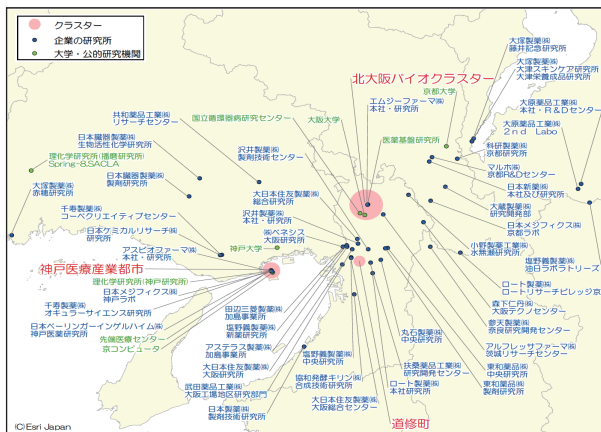
産業の立地

● 近畿地方では、バッテリー系産業や医療製造拠点、研究施設が地域に幅広く立地。



資料:日本政策投資銀行 平成25年7月

図 近畿地方におけるバッテリー系産業の立地状況



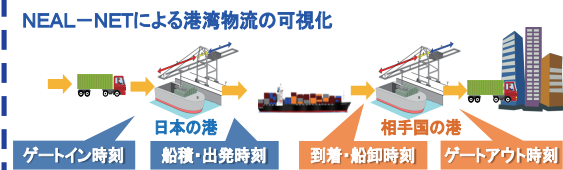
資料:日本政策投資銀行 平成24年7月

図 近畿地方における医薬品の研究所・研究機関の立地状況

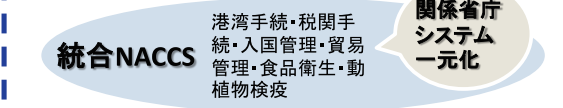
港湾における情報技術の活用

● ICTの進展と拡大に伴い、情報技術を活用した港湾物流の効率化・高度化が大きく進展。

◆ 港湾物流の可視化
平成22年よりWeb上でコンテナ物流情報を確認できる「コンテナ物流情報サービス(Colins)」が、平成26年には中国・韓国の情報を提供する北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)が運用開始。

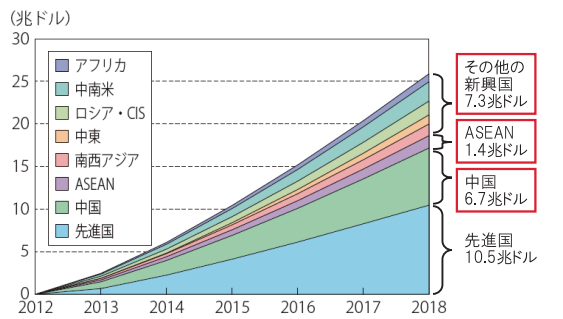


◆ 港湾関連手続きの電子化
平成25年に関係省庁の手続きシステムが一元化され、大幅な業務効率化を実現



新興諸国の経済成長

● 平成24年(2012年)から平成30年(2018年)の間に増加するGDP約26兆ドルのうち、約6割が新興国で生み出される見込み。

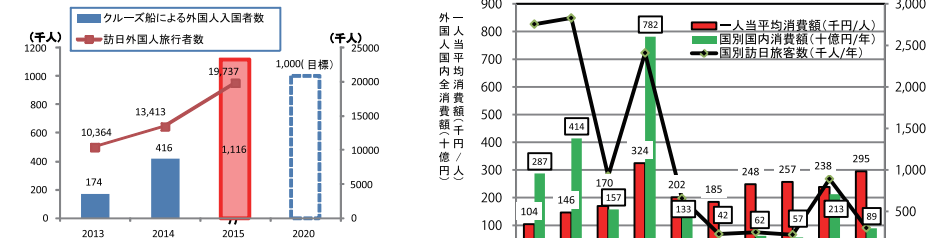


資料:通商白書2013

図 地域別の名目GDP増加額(2012年から2018年にかけての増分)

観光・交流の促進

● 海外からの訪日外国人旅行者数は増加傾向であり、平成25年(2013年)に1,000万人を突破し、2015年には1,973万と過去最高を記録。
● 我が国へクルーズ船で入国した外国人入国者数は、平成25年(2013年)は約17万人、平成26年(2014年)は約42万人と順調に推移し、平成32年(2020年)の目標であった100万人突破を平成27年(2015年)に前倒し達成。



注1:訪日外国人旅行者数は日本政府観光局資料より
注2:外国人入国者数は法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)
注3:1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人入国者についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

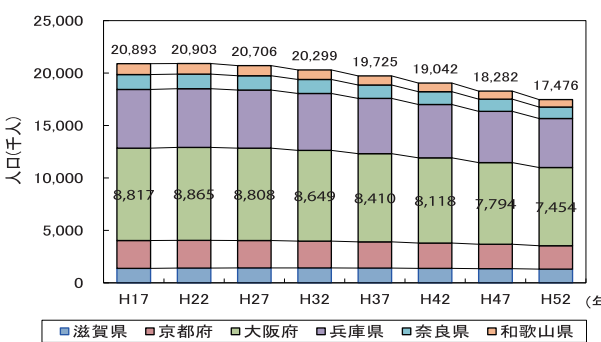
注1:訪日旅客数は日本政府観光局資料(平成26年)より
注2:消費額は訪日外国人消費動向調査(観光庁)(平成26年)より

図 訪日外国人旅行者数とクルーズ船による外国人入国者数の推移

図 国別の訪日外国人旅行者数と消費額

人口の動向

● 近畿地方の人口は、平成17年(2005年)から平成22年(2010年)にかけて微増しているが、平成27年(2015年)以降、減少に転じる見込み。

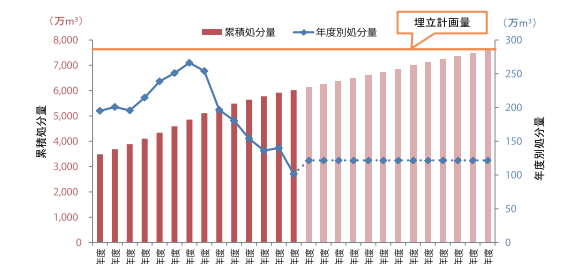


資料:H17,H22年は「国勢調査(総務省)」の実績、H27年以降は「日本の都道府県別将来推計人口(H25年3月推計)(国立社会保障・人口問題研究所)」の予測値

図 近畿圏の府県別人口の推移と今後の予測

埋立処分場の受入見込み

● 大阪湾フェニックスの容量は逼迫しており、平成39年(2027年)には埋立計画量に達する見込み。

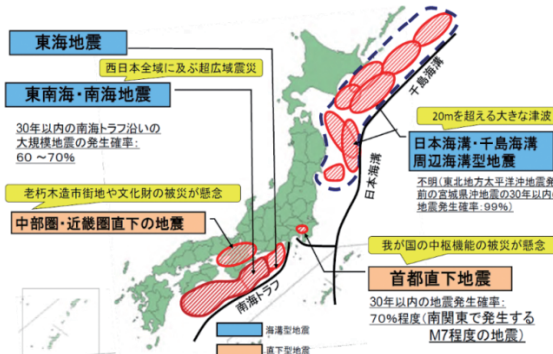


注:平成27年度以降は平成39年度に埋立が完了するとして毎年一定の処分量を計上
資料:大阪湾広域臨海環境整備センターウェブサイト及び、同環境報告書2015より近畿地方整備局作成

図 フェニックスの処分量と埋立計画量

切迫する大規模地震

● 南海トラフ地震や首都直下型地震等は今後30年以内に70%程度の確率で発生する見込み。



資料:南海トラフ巨大地震の被害想定 今後の対策の方向性(内閣府 H25.12)

図 今後発生が予測される大規模地震

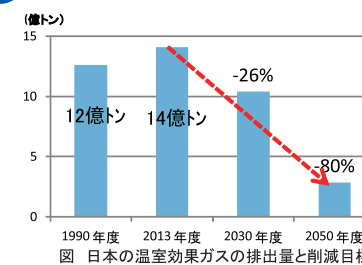
訪日クルーズ旅客数 100万人達成 2015年
18,000TEUクラスのコンテナ船登場 訪日外国人旅行者1,000万人突破 2013年
港運運営会社制度の導入 人口減少社会突入 東日本大震災 2011年
リーマンショック 2008年
2010年 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」、「京浜港」の選定
2012年 堺泉北港基幹的広域防災拠点の供用
2014年 阪神国際港湾株式会社の設立

これらの情勢変化に対し、さらに概ね10年後においても社会、経済、環境、防災など様々な面からの要請等に
大阪湾港湾にとって
今後必要となる方向性を打ち出した。

温室効果ガスの削減

● 我が国から排出される温室効果ガスは、1990年度から2013年度にかけて約2億トン増加している。
● 長期的目標として2050年までに2013年度比80%排出削減を目指す。

資料:日本の約束草案(地球温暖化対策推進本部) 注)削減目標は2030年度を基準に設定



前基本構想から10年の間、米国のサブプライム問題に端を発した世界経済危機、東日本大震災の発生に伴うエネルギー源の転換など、大阪湾を取り巻く状況は大きく変化してきた。東アジア及び東南アジア諸国の経済成長とともに、貿易構造の中心は北米、欧州及びアジア域内を基幹とする流れとなり、このような状況は海上輸送市場を巻き込み、物流の世界を大きく変化させている。社会情勢をみると、我が国は本格的な人口減少社会に突入し、今後は急激な高齢化社会の進展が見込まれている。他方、様々な分野でICTを活用した「スマート化」も進展している。

この様な背景を受け、概ね10年後において様々な面からの要請に応えられる大阪湾港湾の実現に向け、「スマート」をキーワードとした新たな基本構想を策定した。

大阪湾が西日本をけん引するエリアとしていち早くスマート化に取り組み、アジアをリードする地域を実現することが期待される。