

別表

新	旧
<p style="text-align: center;">構造改革特別区域計画</p> <p>1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称 大阪市</p> <p>2 構造改革特別区域の名称 国際交易特区</p> <p>3 構造改革特別区域の範囲 大阪市の区域のうち此花区、港区、大正区及び住之江区の全域</p> <p>4 構造改革特別区域の特性 <u>(1) 物流拠点としての区域特性</u> 近畿圏（近畿2府4県）は、人口約2,100万人(対全国16%)、<u>域内総生産額79兆円(同16%)</u>の一大生産・消費圏を形成し、わが国の産業・経済活動の中核となっている。 大阪港は、その近畿圏を中心に北陸地方及び中国・四国・九州地方といった西日本全体を背後圏としている。 これらの背後圏とは、阪神高速道路、名神・東名高速道路、中国自動車道、北陸自動車道、山陽自動車道、明石海峡大橋による神戸淡路鳴門自動車道等の充実した高速道路・幹線道路網や中国、四国、九州の各地との内航フェイダー網やフェリー網により直結している。 また、関西圏へのゲートウェイである関西国際空港とも高速道路により直結され、その補完施設として機能する南港航空貨物ターミナルにより、海・陸・空の複合輸送拠点として、荷主の多様な輸送ニーズに対応できる優れたポテンシャルを有している。 このような背後圏に近接する大阪港の優れたポテンシャル等により、輸入コンテナ貨物を中心に取扱量が急増し、ここ5年間のコンテナ取扱貨物量の伸</p>	<p style="text-align: center;">構造改革特別区域計画</p> <p>1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称 大阪市</p> <p>2 構造改革特別区域の名称 国際交易特区</p> <p>3 構造改革特別区域の範囲 大阪市の区域のうち此花区、港区、大正区及び住之江区の全域</p> <p>4 構造改革特別区域の特性 近畿圏（近畿2府4県）は、人口約2,100万人(対全国16%)、<u>域内総生産額84兆円(同17%)</u>の一大生産・消費圏を形成し、わが国の産業・経済活動の中核となっている。 大阪港は、その近畿圏を中心に北陸地方及び中国・四国・九州地方といった西日本全体を背後圏としている。 これらの背後圏とは、阪神高速道路、名神・東名高速道路、中国自動車道、北陸自動車道、山陽自動車道、明石海峡大橋による神戸淡路鳴門自動車道等の充実した高速道路・幹線道路網や中国、四国、九州の各地との内航フェイダー網やフェリー網により直結している。 また、関西圏へのゲートウェイである関西国際空港とも高速道路により直結され、その補完施設として機能する南港航空貨物ターミナルにより、海・陸・空の複合輸送拠点として、荷主の多様な輸送ニーズに対応できる優れたポテンシャルを有している。 このような背後圏に近接する大阪港の優れたポテンシャル等により、輸入コンテナ貨物を中心に取扱量が急増し、ここ5年間のコンテナ取扱貨物量の伸</p>

び率が5大港では、名古屋港に次いで2位^{注)}となるなど、日本国内で非常に勢いのある港湾のひとつである。

大阪港は、このような巨大な経済圏のゲートウェイとして、海・陸・空の総合物流拠点を形成し、西日本のひいてはわが国の産業・経済活動に大きく貢献している。

中でも、北港南（夢洲）地区においては、港湾管理者・民間事業者と一体となって、次世代高規格コンテナターミナルの整備・管理運営を行い、併せてコンテナ物流システムを改革することで、アジアの主要港湾を凌ぐコストの低減とサービスの提供を図る「スーパー中枢港湾」プロジェクトが推進されている。

一方、わが国の発展をリードしてきた大阪は、管理中枢機能等の高次都市機能の東京への一極集中や、生産機能等の地方圏・海外への分散、さらには長期的に低迷するわが国の経済状況もあって、相対的な地位の低下に直面している。

このような中、昨年の失業率が全国第3位となるなど、日本国内の主要都市の中では、最も構造改革を推進することによる産業・経済の活性化が求められている地域である。

とりわけ、大阪港における外貿物流拠点としての重要な役割を担うとともにスーパー中枢港湾施策が展開される北港南（夢洲）地区においては、一部埋立竣功認可告示後5年以上にわたり、埋立免許の土地利用に使用されず低利用地となっている区域が見受けられるなど、国際交易産業に資する企業の立地を促進する取り組みが求められている。

注) 平成12年～平成16年の過去5年間の外貿コンテナ取扱貨物量の伸び率は、
大阪港+20%、名古屋港+26%、東京港+18%、横浜港+18%、神戸港-4%

(2) 新たなまちづくりの拠点としての区域特性

大阪市域の西部に広がる在来臨海部と、その沖合いに位置する咲洲、舞洲、夢洲の新臨海部からなる本市臨海部では、大阪港を中心に港湾・物流機能が集積するとともに、工場などの生産機能を主とした土地利用が行われている。

び率が5大港で1位^{注)}となるなど、日本国内で最も勢いのある港湾である。

大阪港は、このような巨大な経済圏のゲートウェイとして、海・陸・空の総合物流拠点を形成し、西日本のひいてはわが国の産業・経済活動に大きく貢献している。

一方、わが国の発展をリードしてきた大阪は、管理中枢機能等の高次都市機能の東京への一極集中や、生産機能等の地方圏・海外への分散、さらには長期的に低迷するわが国の経済状況もあって、相対的な地位の低下に直面している。

このような中、昨年の失業率が全国第2位となるなど、日本国内の主要都市の中では、最も構造改革を推進することによる産業・経済の活性化が求められている地域である。

注) 平成9年～平成13年の過去5年間の外貿コンテナ取扱貨物量の伸び率は、
大阪港+22%、名古屋港+20%、東京港+11%、横浜港-4%、神戸港-5%

また、新臨海部の開発や在来臨海部での土地利用の転換により、技術開発や国際交流・交易、集客・観光などの新たな拠点の形成が進んでいる。

この地域は関西国際空港や神戸を含む、大阪湾ベイエリアの中心に位置しており、国際的・広域的な拠点としての立地面での優位性を有しているほか、ウォーターフロントに恵まれた広大な空間を有する等の魅力を備えている。

その一方で、生産機能の海外流出や産業構造の転換に伴い、在来臨海部の一部の地域では遊休地が発生しているほか、新臨海部では一定の都市機能の集積が進んでいるものの、民間投資の停滞等により、多くの埋立て造成地が、未利用のままとなっていることなどが課題となっている。

こうした課題をふまえつつ、臨海部の持つ特性や優位性を生かし、都心地域などの内陸部との役割分担や相互補完を図りながら、大阪のアジア交流圏の拠点としての機能の一翼を担うエリアとして、臨海部全体の魅力や活力を高めていくことが必要となっている。

このため、臨海部における新たなまちづくりの拠点であり、都市再生緊急整備地域の1つに指定された咲洲コスモスクエア地区では、情報・先端技術開発関連等の業務・学術・研究開発拠点の形成を図るとともに、国際交易拠点や研究開発拠点等の形成に資する情報管路等の情報通信基盤の整備を行い、本市の都市再生を先導する地区となるよう、高度な都市機能の集積と臨海部の特性を活かした都市空間の形成を進めている。

また大阪市では、平成15年3月に都市再生プログラムを策定し、この中に「知的ビジネス創造機能の強化」、「にぎわい・文化集客機能の向上」、「魅力あふれるまちづくりの推進」を重点プログラムとして位置付け、産学官連携による重点産業分野の振興や集客拠点のネットワーク化、研究開発拠点の形成等に取り組んできた。

特に、研究開発機能の集積と形成を目指しているコスモスクエア地区では、臨海部の持つ特性や優位性を生かして、大阪のアジア交流圏の拠点の形成を図っており、IT関連産業の振興を進める上での拠点としての一翼を担うエリアとして位置付け、ITビジネス振興施策を展開し、ITを基軸とする新産業創造を通じた地域経済の活性化を促進することとしている。

これまでに同地区の南部においては、国内最大級の国際見本市会場であるインテックス大阪をはじめ、アジア太平洋トレードセンター（ATC）、大阪ワールドトレードセンター（WTC）、大規模ホテル等が立地することにより、年間1千万人以上が来訪するコンベンション、展示、宿泊が一体となった一大ゾーンを形成するとともに、情報処理関連企業の進出も進んでおり、日本IBMやNTTドコモ関西、NRI野村総合研究所等、情報処理産業の集積拠点となっている。

一方、コスモスクエア地区北部については、バブルの崩壊後の長引く民間投資の停滞等により、開発がされず未利用地として残っているものも多い。そこで、民間企業の初期投資を抑えることを目的に、平成16年度から開発インセンティブを導入し、情報通信や環境・バイオ・ナノ・ロボットテクノロジー等先端技術開発関連企業の進出促進を図っている。

こうした企業誘致策を中心とした取り組みに加えて、研究開発機能の集積のためには、諸外国の高度な技術を当該地区へ導入することも必要であり、そのIT技術の相互連携の取り組みを通じて橋渡し役となる外国人情報処理技術者の存在は極めて重要なものと言える。

このため、当該外国人が活動しやすい環境を整えることが必要であり、研究開発機能の集積による地域経済の活性化を促進する取り組みとして、構造改革を推進し、区域内に立地する情報通信・先端技術開発型企業の活動を支援する取り組みが不可欠なものとなっている。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) わが国の港湾がおかれている課題

利用コストとサービス面

わが国主要港湾においては、釜山港や高雄港、シンガポール港などのアジアの主要港と比べて、利用コストが高い状況にあり、また、港湾手続きや通関手続き等においても情報化やワンストップサービスの遅れが指摘されるなど、利用者へのサービス水準の向上が課題となっている。

これら高コスト構造やサービス水準が続けば、基幹航路の日本抜港が危惧さ

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) わが国の港湾がおかれている課題

利用コストとサービス面

わが国主要港湾においては、釜山港や高雄港、シンガポール港などのアジアの主要港と比べて、利用コストが高い状況にあり、また、港湾手続きや通関手続き等においても情報化やワンストップサービスの遅れが指摘されるなど、利用者へのサービス水準の向上が課題となっている。

これら高コスト構造やサービス水準が続けば、基幹航路の日本抜港が危惧さ

れ、コンテナ輸送時間の増加やコスト上昇などによる産業面における国際競争力の低下も懸念される。

港湾における高付加価値産業の創出

企業が最適な活動拠点を求めて立地する国や地域を選ぶ時代となっており、企業ニーズに対応した戦略的な企業誘致の推進が必要となっている。

経済のグローバル化や中国経済の急速な発展により、製造業を中心として海外への生産拠点の移転が進展している。これにより日本産業の空洞化が問題となっており、アジア経済と密接に結びついた高付加価値型の生産システムの早期構築や、内外企業からの新しい技術、経営資産などの投資を呼び込むなど、活力ある経済基盤の確立が求められている。

また、国際的なサービス競争に打ち勝つためには、物流システムとして、国内外の生産・販売拠点を有機的かつ一体的に運営するサプライ・チェーン・マネジメント^{注1)}の形成が不可欠となっている。

このサプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業^{注2)}の集積等の取り組みは、わが国の経済産業の活性化に向けての喫緊の課題となっている。

注1) サプライ・チェーン・マネジメント(SCM)

受発注、原材料調達、在庫管理、配送という川上から川下までを、IT(情報技術)を活用し、統合管理する経営手法

注2) ロジスティクス産業

輸送、保管機能のほか、荷役、包装、流通加工、情報などの機能により構成され、SCMの中に組み込まれた物流を体系的・効率的に行う産業

(2) 大阪の地域特性に応じた構造改革特区計画の意義

わが国の港湾がおかれている課題を解決していくためには、以下のような大阪の地域特性(優位性)を活かし、構造改革特区計画を導入していくことが重要である。

全国でも非常に勢いがある国際コンテナ港湾であるとともに、大阪都市圏を

れ、コンテナ輸送時間の増加やコスト上昇などによる産業面における国際競争力の低下も懸念される。

港湾における高付加価値産業の創出

経済のグローバル化や中国経済の急速な発展により、製造業を中心として海外への生産拠点の移転が進展している。これにより日本産業の空洞化が問題となっており、アジア経済と密接に結びついた高付加価値型の生産システムの早期構築が求められている。

また、国際的なサービス競争に打ち勝つためには、物流システムとして、国内外の生産・販売拠点を有機的かつ一体的に運営するサプライ・チェーン・マネジメント^{注1)}の形成が不可欠となっている。

このサプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業^{注2)}の集積等の取り組みは、わが国の経済産業の活性化に向けての喫緊の課題となっている。

注1) サプライ・チェーン・マネジメント(SCM)

受発注、原材料調達、在庫管理、配送という川上から川下までを、IT(情報技術)を活用し、統合管理する経営手法

注2) ロジスティクス産業

輸送、保管機能のほか、荷役、包装、流通加工、情報などの機能により構成され、SCMの中に組み込まれた物流を体系的・効率的に行う産業

(2) 大阪の地域特性に応じた構造改革特区計画の意義

わが国の港湾がおかれている課題を解決していくためには、以下のような大阪の地域特性(優位性)を活かし、構造改革特区計画を導入していくことが重要である。

全国で最も勢いがある国際コンテナ港湾であるとともに、大阪都市圏を直背

直背に控える大阪港でこそ、様々な利用コスト・サービスを向上させ、国際競争力を高める意義は非常に高い。

特に、サプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業の集積にあたっては、海・陸・空の複合物流拠点としてのポテンシャルを有するに大阪港にこそ、優位性がある。

また、国内主要都市の中でも経済環境が厳しい大阪において、様々な貿易の促進策に加え、国際交易産業の拠点形成や企業進出をより早期に実現可能とする構造改革特区を活用した経済産業の活性化を行うことにより、全国の中で最も構造改革特区計画の効果が現れる。

さらに、大阪臨海部開発の先導的な役割を担う咲洲コスモスクエア地区においては、国内外の研究開発型企業やIT関連企業の立地促進を目指すためにも、IT基盤の整備を進めるとともに、諸外国の高度な技術との相互連携に資する外国人情報処理技術者の受入れ環境を整備することにより、IT研究者及びその母体となる研究機関や関連企業の誘致を積極的に進めることが可能となり、国外の高度な情報処理技術を活用しつつ、ITを基軸とする新産業の創造を通じた地域経済の活性化が図られる。

以上から、大阪港における構造改革の成果が全国的な構造改革の先導的役割を果たすと考える。

6 構造改革特別区域計画の目標

大阪港における優位性を活かし、大阪港がおかれている課題を解決するため、以下の目標を掲げ、利用コストの低減、サービスの向上・手続きの簡素化、国際交易産業の立地を促進することにより、経済・産業の活性化を図り、その効果を全国へ波及させる。

(1) アジア主要港と競争可能な港湾の実現

大阪港においては、わが国を代表するゲートウェイとして、港湾における利用コストの低減とサービスの向上を図り、国土交通省が提言する「スーパー中枢港湾」を目指すことにより、アジア主要港と競争可能な港湾を実現する。

(2) 国際交易産業（ロジスティクス産業）の集積

に控える大阪港でこそ、様々な利用コスト・サービスを向上させ、国際競争力を高める意義は非常に高い。

特に、サプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業の集積にあたっては、海・陸・空の複合物流拠点としてのポテンシャルを有するに大阪港にこそ、優位性がある。

さらには、国内主要都市の中でも経済環境が厳しい大阪において、様々な貿易の促進策に加え、構造改革特区による規制緩和策を活用した経済産業の活性化を行うことにより、全国の中で最も構造改革特区計画の効果が現れる。

以上から、大阪港における構造改革の成果が全国的な構造改革の先導的役割を果たすと考える。

6 構造改革特別区域計画の目標

大阪港における優位性を活かし、大阪港がおかれている課題を解決するため、以下の目標を掲げ、利用コストの低減、サービスの向上・手続きの簡素化、国際交易産業の立地を促進することにより、経済・産業の活性化を図り、その効果を全国へ波及させる。

(1) アジア主要港と競争可能な港湾の実現

大阪港においては、わが国を代表するゲートウェイとして、港湾における利用コストの低減とサービスの向上を図り、国土交通省が提言する「スーパー中枢港湾」を目指すことにより、アジア主要港と競争可能な港湾を実現する。

(2) 国際交易産業（ロジスティクス産業）の集積

大阪港は、港の国際競争力の向上に加え、海・陸・空の複合輸送拠点機能を活用したロジスティクス産業の集積を図ることで、「より安く、より早く、より使いやすい国際物流拠点の形成」を目指す。

(3) 大阪経済・産業の活性化

巨大な経済圏のゲートウェイである大阪港において、貿易の促進や企業による進出意欲の向上に寄与する施策を実施し、港の国際競争力の向上や国際交易産業の立地・集積を実現することにより、大阪経済・産業の活性化を図っていく。

(4) 研究機関や研究開発型企業の集積

咲洲コスモスクエア地区では、今後の社会に不可欠な都市基盤であるIT基盤の整備を行うとともに、長期を要する大規模プロジェクトや技術開発においても、国外の高度な情報処理技術者が安定した環境でその研究、開発に取り組めるように、外国人情報処理技術者の受入れ環境を整備し、情報通信・先端技術開発に係る国内外の研究機関や研究開発型企業の立地促進を図る。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

計画の実施により、大阪港における国際競争力の強化が図られ、以下のような経済的社会的効果が見込まれる。

- ・ アジア主要港並への港湾コスト削減
国内主要港の40フィートコンテナ1個あたり取扱総料金
23,000円(国土交通省港湾局資料)
大阪港においては3割削減(アジア主要港並)
- ・ コンテナのリードタイム(貨物滞留時間)短縮
国内主要港の輸入コンテナのリードタイム
3.1日(平成13年度実績:財務省関税局調査)
大阪港においては1日程度に短縮
- ・ 取扱貨物量の増加(2004年実績 2007年予測)
コンテナ取扱量(TEU) 1,726千TEU 1,976千TEU(14.5%増)
阪神港のスーパー中樞港湾「育成プログラム」より

大阪港は、港の国際競争力の向上に加え、海・陸・空の複合輸送拠点機能を活用したロジスティクス産業の集積を図ることで、「より安く、より早く、より使いやすい国際物流拠点の形成」を目指す。

(3) 大阪経済・産業の活性化

巨大な経済圏のゲートウェイである大阪港において、貿易の促進に係る施策を実施し、港の国際競争力の向上や国際交易産業の立地・集積を実現することにより、大阪経済・産業の活性化を図っていく。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

計画の実施により、大阪港における国際競争力の強化が図られ、以下のような経済的社会的効果が見込まれる。

- ・ アジア主要港並への港湾コスト削減
国内主要港の40フィートコンテナ1個あたり取扱総料金
23,000円(国土交通省港湾局資料)
大阪港においては3割削減(アジア主要港並)
- ・ コンテナのリードタイム(貨物滞留時間)短縮
国内主要港の輸入コンテナのリードタイム
3.1日(平成13年度実績:財務省関税局調査)
大阪港においては1日程度に短縮
- ・ 取扱貨物量の増加(大阪港港湾計画:2001年実績 2005年予測)
外貿向け取扱貨物量 2,264万トン 2,521万トン(11.4%増)

- ・ コスモスクエア地区における情報関連企業及び従業者数の増加
情報関連企業 9 社（従業者数：約3,400人）(2005年7月時点)
情報処理関連企業の増加による新規雇用の創出

8 特定事業の名称

- (504) 特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業
- (507) 外国人情報処理技術者受入れ促進事業
- (1208) 特定埋立地に係る所有権移転制限期間等短縮事業

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(1) スーパー中枢港湾の指定・育成に向けた取り組み《国土交通省・大阪市・民間事業者》

国土交通省では、港湾管理者・民間事業者と一体となって、次世代高規格コンテナターミナルの整備・管理運営を行い、併せてコンテナ物流システムを改革することで、アジアの主要港湾を凌ぐコストの低減とサービスの提供を図る「スーパー中枢港湾」プロジェクトを推進している。

大阪港においても、関西の経済・産業活動や、豊かな市民生活を支える港として、国際物流における競争力のさらなる強化を図るべく、スーパー中枢港湾の実現に向けた取り組みを進めており、国土交通省より、平成16年7月23日に神戸港と広域連携する「阪神港」として『スーパー中枢港湾』に指定されている。また、平成17年7月1日に「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」が施行されたことを受け、同年7月4日、大阪港は、スーパー中枢港湾の推進により国際競争力の強化を図ることが特に重要な港湾として『指定特定重要港湾』に指定された。さらに、対象ターミナルである北港南地区（夢洲）C-10～12において、同一の民間事業者が一体的に事業展開できるよう「効率的な運営を特に促進する区域」として港湾計画に位置付けるため、大阪市港湾審議会を同年8月3日に開催し、同年11月18日の交通政策審議会港湾分科会での審議、

8 特定事業の名称

- (701) 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業
- (702) 税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(1) スーパー中枢港湾の指定・育成に向けた取り組み《国土交通省・大阪市・民間事業者》

国土交通省の構想である「スーパー中枢港湾」は、日本の港湾においてアジアの主要港を凌ぐ港湾コストとサービスレベルを実現するものであり、大阪港の目指す方向と一致するものである。

スーパー中枢港湾を始めとして、大阪港を取り巻く諸課題に対して、大阪港の関係者が迅速かつ柔軟に対応し、実効性の高い対策を立てられる取組み体制を確立する必要があることから、大阪港独自の施策として次のような体制を整備し、検討を行っている。

- ・ 大阪港戦略会議
- ・ メガオペレーター研究会

本年2月の第1次選考評価において、神戸港と共同提出した大阪港の目論見書が高い評価を得るとともに、「マーケット立地型」の「スーパー中枢港湾」としての育成の可能性を示されたところである。

答申を経て国土交通大臣の同意を得る予定となっている。

現在、スーパー中枢港湾機能強化に資する広域連携策やメガコンテナターミナルの効率的な管理・運営のあり方等、共通の背後圏を持つ大阪港と神戸港が利用者の視点に立ち、両港の利便性の向上に資する連携施策について検討することが重要であるため、「阪神港広域連携協議会」により、大阪港、神戸港、国等により協議を行っている。

また、スーパー中枢港湾を始め、大阪港を取り巻く諸課題に対して、大阪港の関係者が迅速かつ柔軟に対応し、実効性の高い対策を立てられる取り組み体制として、関係官庁、業界、労働組合からなる「大阪港戦略会議」を平成14年に設置し、大阪港のあるべき姿について議論している。

(2) 利用コストの低減

・港湾施設使用料及び入港料の引き下げ《大阪市》

港湾コストの低減を図り、港湾施設の利用を促進するため、大阪市では港湾施設使用料等について、次のような減免措置を図ってきている。

- ・ ダイレクト・オン・パース制度の実施
- ・ 外貿定期コンテナ船の初入港に対するポートチャージの免除
- ・ 新規航路の第1船に対するポートチャージの免除

- ・ 前年度と比較してコンテナ取扱量が一定量以上増加した場合、増加分に伴う荷役機械使用料を減額
- ・ 内航船がコンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・ トランシップのコンテナを扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・ 外航船が空コンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・ コンテナ船の運航者が、1年間に引船を規定の回数を超えて使用した場合、その使用回数に応じて一定の段階料率で引船使用料を減額

(2) 利用コストの低減

・港湾施設使用料及び入港料の引き下げ《大阪市》

港湾コストの低減を図り、港湾施設の利用を促進するため、大阪市では港湾施設使用料等について、次のような減免措置を図ってきている。

- ・ ダイレクト・オン・パース制度の実施
- ・ 外貿定期コンテナ船の初入港に対するポートチャージの免除
- ・ 新規航路の第1船に対するポートチャージの免除
- ・ 岸壁使用料の12時間制の導入等

引き続き、港湾施設使用料等の見直しについて、大阪港独自の施策として以下のような検討を行っており、平成15年度早期の実施を予定している。

- ・ 前年度と比較してコンテナ取扱量が一定量以上増加した場合、増加分に伴う荷役機械使用料を減額
- ・ 内航船がコンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・ トランシップのコンテナを扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・ コンテナ船の運航者が、1年間に引船を規定の回数を超えて使用した場合、その使用回数に応じて一定の段階料率で引船使用料を減額

- ・ 定期航路の貨物船が規定回数以上入港した場合、以降入港時の入港料を減額
- ・ 内航貨物船が港内を短時間で移動する場合に1ポートチャージ
- ・ 大阪港の輸出入のインバランスを解消する輸出振興策として、小口貨物の集荷事業者である海貨事業者に対し上屋施設使用料を減額等

・ 水先料金の見直し《国土交通省》

水先料金体系については、省令による全国一律の基準で定められており、国際的に割高になっていることから、「水先料金の見直し」(平成19年度より全国で実施予定)を活用する。

・ 公共埠頭等の長期貸付け《大阪市・民間事業者》

現下の厳しい財政制約の下、既存ストックの有効活用の観点からも、特定埠頭運営効率化促進事業(1203)を活用することなどにより、民間企業の経営能力を活用し、その運営の効率化を通して、港湾利用コストの低減を図る。

・ 南港航空貨物ターミナル(NACT)の使用料軽減等《大阪市、大阪港トランスポートシステム等》

海・陸・空の総合物流拠点としての利用促進を図るため、南港航空貨物ターミナルに関しても、平成14年4月より南港 関西国際空港間における柔軟な集中輸送料金の適用が実施されている(実質16円/kg 13円/kg)。

これまで、当ターミナルは航空貨物のみを取扱っていたが、今後は、海・陸・空の貨物を取扱うことにより、大阪港における物流機能の一層の強化を図る。

(3) サービスの向上・手続きの簡素化

- ・ 輸出入・港湾関連手続きの合理化(ワンストップサービス・シングルウィンドウ化)

《財務省・国土交通省・厚生労働省・大阪市他》

リードタイムを短縮するため、港湾手続きと通関手続きの情報化の課題を解決する必要があることから、平成15年7月より「輸出入・港湾関連手

- ・ 定期航路の貨物船が規定回数以上入港した場合、以降入港時の入港料を減額
- ・ 内航貨物船が港内を短時間で移動する場合に1ポートチャージ
- ・ 大阪港の輸出入のインバランスを解消する輸出振興策として、小口貨物の集荷事業者である海貨事業者に対し上屋施設使用料を減額
- ・ 外航船が空コンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額

等

・ 水先料金の見直し《国土交通省》

水先料金体系については、省令による全国一律の基準で定められており、国際的に割高になっていることから、「水先料金の見直し」(平成15年度中に全国で実施予定)を活用する。

・ 特定埠頭運営効率化推進事業(1203)の実施《大阪市・民間事業者》

現下の厳しい財政制約の下、既存ストックの有効活用の観点からも、本特定事業により、民間企業の経営能力を活用し、その運営の効率化を通して、港湾利用コストの低減を図る。

・ 南港航空貨物ターミナル(NACT)の使用料軽減《南港航空貨物ターミナル株》

海・陸・空の総合物流拠点としての利用促進を図るため、南港航空貨物ターミナルに関しても、平成14年4月より南港 関西国際空港間における柔軟な集中輸送料金の適用が実施されている(実質16円/kg 13円/kg)。

今後も共同上屋使用料の見直しなどについて、南港航空貨物ターミナル株式会社において検討され、コストの低減が図られる。

(3) サービスの向上・手続きの簡素化

- ・ 輸出入・港湾関連手続きの合理化(ワンストップサービス・シングルウィンドウ化)

《財務省・国土交通省・厚生労働省・大阪市他》

リードタイムを短縮するため、港湾手続きと通関手続きの情報化の課題を解決する必要があることから、「輸出入・港湾関連手続きの合理化(ワ

続きの合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）」が図られている。

また、各官庁統一申請様式によるオンライン受付が2005年11月にも開始される予定となっており、これによる輸出入・港湾関連手続きの最適化が図られる。

・港湾物流情報プラットフォームの構築《国土交通省・大阪市》

大阪市は、港頭地区での貨物の滞留時間を削減するため、シングルウィンドウ化の推進とともに、民間事業者も含んだ港湾全体の情報化を推進する「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に平成14年度より取り組んでおり、民間のシステム間も含めた物流情報の迅速かつ効率よいやり取りが可能な「港湾物流情報プラットフォーム」の一部である「日本コンテナ物流情報ネットワーク（Japan Container Logistics Information Network 通称：JCL-net）」を導入している。

・コンテナターミナル、検疫の24時間化《国土交通省・厚生労働省・大阪市・民間事業者他》

現在、荷役作業については1月1日を除いた「24時間364日」の実施に労使が合意しており、港湾荷役の運営時間は、諸外国の港湾と比較しても遜色の無いものになっている。しかしながら、現状ではゲートが24時間オープンされておらず、オープン時間の延長が望まれている。そこで、24時間ゲートオープンに向けた方策を検討するため、官民一体となった「大阪フルタイムCY検討会」を平成14年度に設置し、検討を進めている。

動植物検疫については24時間化に対応するため、これまで平日8：30～17：00の態勢であったが、平成16年より開庁時間を拡大して現在、平日8：30～19：00、土曜8：30～17：00（植物防疫は祝日8：30～17：00）の開庁を実施し、利用者の利便性が向上している。

（4）国際交易産業（流通・加工センター）の形成

・夢洲ロジスティクスセンターの設置《大阪市・民間事業者》

ンストップサービス・シングルウィンドウ化）」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

・港湾物流情報プラットフォームの構築《国土交通省・大阪市》

大阪市は、港頭地区での貨物の滞留時間を削減するため、シングルウィンドウ化の推進とともに、民間事業者も含んだ港湾全体の情報化を推進する「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に平成14年度より取り組んでおり、平成17年度の完成を目指している。

・大阪フルタイムCY検討会の設置《国土交通省・大阪市・民間事業者他》

現在、荷役作業については1月1日を除いた「24時間364日」の実施に労使が合意しており、港湾荷役の運営時間は、諸外国の港湾と比較しても遜色の無いものになっている。しかしながら、現状ではゲートが24時間オープンされておらず、オープン時間の延長が望まれている。そこで、24時間ゲートオープンに向けた方策を検討するため、官民一体となった「大阪フルタイムCY検討会」を平成14年度に設置し、平成15年度には実証実験を予定している。

・検疫の24時間化《厚生労働省》

検疫についても、8：30～17：00と執務時間が限定されていることから、利便性を低下させている。そこで、特区における特定事業701、702に加え、「検疫の24時間化」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

（4）国際交易産業（流通・加工センター）の形成

・夢洲ロジスティクスセンターの設置《大阪市・民間事業者》

大規模コンテナターミナル等と一体となった流通加工センターなどが集積する地区(ロジスティクスセンター)の整備を図ることにより、サプライ・チェーン・マネジメントの形成を支える国際交易産業の集積による大阪都市圏の産業・経済の活性化を図る。現在、大阪港独自の取組みとして、官民一体となり、平成14年度に設置した「夢洲ロジスティクスセンター構想研究会」において、その実現に向けた検討を関係機関とともに進めている。

なお、早期の要請に対しては、咲洲地区での対応を視野に入れ、検討を進める。

- ・「民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有または管理事業」の実施(大阪市・民間事業者)

ロジスティクスセンターの整備においては、総合保税地域を民間事業者に開放することで、民間能力を活用した総合保税地域の運営が可能となるほか、民間事業者による国際交易産業の立地を促進させることにより、国際物流の効率化を図る。

(5) 外内貿コンテナターミナル施設等のハード機能拡充(国土交通省・大阪市・埠頭公社)

- ・夢洲では、岸壁総延長1,100m、水深15~16m、背後ヤードの奥行き500mの高規格コンテナターミナル3バース(C-10,C-11,C-12)を直轄・市及び公社事業として整備している。このうち2バース(C-10,C-11)については、平成14年9月にヤードの供用を開始しており(C-10は岸壁部分のみ)、平成15年10月には、C-10のヤードの一部を供用開始している。
- ・取扱貨物量の増加にあわせて、クレーンの増設等、荷役機械の能力の向上を進めていくとともに、荷役機械にGPSを搭載するなど、自動化を目指したターミナル整備を図る。
- ・さらに、C-12に隣接して水深12mの岸壁を計画しており、外内航のフィーダーバースとしての活用や、背後ヤードの拡張などの検討を行うとともに、着実な整備を図り、ターミナルの機能拡充を図っていく。

(6) 交通基盤の整備(国土交通省、阪神高速道路株、大阪市、関西国際空港株)

- ・現在、阪神高速湾岸線と新御堂筋とを東西に結ぶ阪神高速淀川左岸線が建設

大規模コンテナターミナル等と一体となった流通加工センターなどが集積する地区(ロジスティクスセンター)の整備を図ることにより、サプライ・チェーン・マネジメントの形成を支える国際交易産業の集積による大阪都市圏の産業・経済の活性化を図る。現在、大阪港独自の取組みとして、官民一体となり、平成14年度に設置した「夢洲ロジスティクスセンター構想研究会」において、その実現に向けた検討を関係機関とともに進めている。

なお、早期の要請に対しては、咲洲地区での対応を視野に入れ、検討を進める。

- ・「民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有または管理事業(703)」の実施(大阪市・民間事業者)

ロジスティクスセンターの整備においては、特定事業を活用し、総合保税地域を民間事業者に開放することで、民間能力を活用した総合保税地域の運営が可能となるほか、民間事業者による国際交易産業の立地を促進させることにより、国際物流の効率化を図る。(早期の変更(追加)申請を目指す。)

(5) 外内貿コンテナターミナル施設等のハード機能拡充(国土交通省・大阪市・埠頭公社)

- ・夢洲では、岸壁延長350m、水深15m、背後ヤードの奥行き500mの高規格コンテナターミナル3バース(C-10,C-11,C-12)を直轄・市及び公社事業として整備している。このうち2バース(C-10,C-11)については、平成14年9月に供用を開始している(C-10は岸壁部分のみ)。
- ・取扱貨物量の増加にあわせて、クレーンの増設等、荷役機械の能力の向上を進めていくとともに、荷役機械にGPSを搭載するなど、自動化を目指したターミナル整備を図る。
- ・さらに、C-12に隣接して水深14mの岸壁を計画しており、外内貿のトランシップバースとしても活用するため、着実な整備を図り、背後ヤードの拡張を含め、ターミナルの機能拡充を図っていく。

(6) 交通基盤の整備(国土交通省、阪神高速道路公社、大阪市、関西国際空港株)

- ・現在、阪神高速湾岸線と新御堂筋とを東西に結ぶ阪神高速淀川左岸線が阪神

中(北港JCT~海老江JCT:平成19年度完成予定)であり、背後都市圏とのより一層のアクセスの向上が図られる。

- ・港内においては、既存の物流施設が集積する咲洲地区と、夢洲の高規格コンテナターミナルを結ぶ(仮称)夢洲トンネルの整備を平成20年度の完成を目指して直轄事業で進めており、これにより臨海部のネットワークが飛躍的に向上する。
- ・関西国際空港については、海・陸・空の総合物流拠点である大阪港としても重要な施設であり、平成19年の供用開始を目指して2本目の滑走路(4000m)が整備中である。

高速道路公団により建設中(平成19年度供用予定)であり、背後都市圏とのより一層のアクセスの向上が図られる。

- ・港内においては、既存の物流施設が集積する咲洲地区と、夢洲の高規格コンテナターミナルを結ぶ(仮称)夢洲トンネルの整備(平成19年度完成予定)を直轄事業で進めており、これにより臨海部のネットワークが飛躍的に向上する。
- ・関西国際空港については、海・陸・空の総合物流拠点である大阪港としても重要な施設であり、平成19年の供用開始を目指して2本目の滑走路(4000m)が整備中である。

(7)南港航空貨物ターミナル(NACT)における特定事業の実施

- ・南港航空貨物ターミナルにおいては、関西国際空港等を範囲として別途設置される特区における貿易の振興に係る特定事業と可能な限り連携し、その特定事業を実施していく。

(7)多様な人材の受け入れ促進《法務省》

関西の中核都市としての拠点機能を強化し、とりわけ繋がり深いアジアとの交流拠点を形成するとともに、先端技術開発や国際交易、情報通信機能の集積を活かして国際交易に資する企業等の立地促進を目指すため、すでに特例措置として対象となっている情報処理技術者、研究者だけでなく、南港北(咲洲コスモスクエア)地区内の企業で働く外国人労働者(投資・経営、人文知識・国際業務、企業内転勤、興行、技能等の外国人就労者)に対しても、在留資格に伴う在留期間の延長や、入国・在留諸申請の優先処理を行える特例措置の提案について、引き続き検討していく。

別紙

1 特定事業の名称

7 0 1 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

別紙

1 特定事業の名称

7 0 2 税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業

別紙

1 特定事業の名称

5 0 4 特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業

別紙

1 特定事業の名称

5 0 7 外国人情報処理技術者受入れ促進事業

別紙

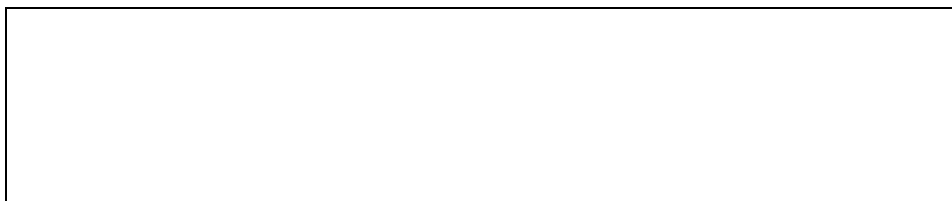
1 特定事業の名称

1 2 0 8 特定埋立地に係る所有権移転制限期間等短縮事業

添付書類 構造改革特別区域に含まれる行政区画を表示した図面



添付書類 構造改革特別区域に含まれる行政区画を表示した図面



添付書類 構造改革特別区域計画の工程表及びその内容を説明した文書



添付書類 構造改革特別区域計画の工程表及びその内容を説明した文書



大阪港では、咲洲を中心に、海・陸・空の複合物流拠点の形成を図ってきたが、国土交通省が進める「スーパー中枢港湾」の実現により、今後は夢洲におけるスーパー中枢港湾を中核とした複合物流拠点の形成を目指している。

大阪港における優位性を活かし、大阪港がおかれている課題を解決するためには、「利用コストの低減」と「サービスの向上・手続きの簡素化」により国際競争力の強化、および、「国際交易産業の立地・集積」を図ることが重要である。

市の施策である港湾施設使用料・入港料の引下げについては、これまでも様々な減免が行われてきた。引き続き、公共埠頭等の長期貸付け（特定埠頭運営効率化推進事業等）や、南港航空貨物ターミナルの使用料軽減等、さらには平成19年度に予定されている水先料金の見直しを図ることにより、「利用コストの低減」を実現していく。

大阪港では、咲洲を中心に、海・陸・空の複合物流拠点の形成を図ってきたが、国土交通省が進める「スーパー中枢港湾」の実現により、今後は夢洲におけるスーパー中枢港湾を中核とした複合物流拠点の形成を目指している。

大阪港における優位性を活かし、大阪港がおかれている課題を解決するためには、「利用コストの低減」と「サービスの向上・手続きの簡素化」により国際競争力の強化、および、「国際交易産業の立地・集積」を図ることが重要である。

市の施策である港湾施設使用料・入港料の引下げについては、これまでも様々な減免が行われてきたが、平成15年度には全般的な使用料の見直しを行う予定である。また、平成15年度に全国で実施予定の水先料金の見直し、特定事業である臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業に続き、特定埠頭運営効率化推進事業、さらには南港航空貨物ターミナルの使用料軽減を図ることにより、「利用コストの低減」を実現していく。

平成15年度に全国で実施されたワンストップサービス・シングルウィンドウ化、さらには港湾物流プラットフォームの構築(平成17年度予定)といった情報化の推進のほか、検疫の24時間化、さらには24時間ゲートオープンに向けた方策を検討する大阪フルタイムCY検討会を設置し検討を実施していくことで、サービスの向上、手続きの簡素化を実現する。

国際交易産業については、平成14年度より夢洲ロジスティクスセンター構想研究会を設置し検討を進めてきている。また、物流施設等の立地を促進し、大阪港の国際物流機能の強化と臨海部の活性化を図るため、特定埋立地に係る所有権移転制限期間等短縮事業を活用して国際交易産業の立地を促進する。さらに、南港北(咲洲コスモスクエア)地区内の企業で働く外国人情報処理技術者に対しては、在留資格に伴う在留期間を延長するとともに、入国・在留諸申請の優先処理を行うなど、サービスの向上を図り、研究機関や研究開発型企业等の立地促進を目指す。

関西国際空港第2期事業、阪神高速淀川左岸線(北港JCT~海老江JCT)については平成19年度、夢洲C-12バース、夢洲トンネルについては平成20年度の完成を目指して整備を進めており、これらハード面のさらなる充実が、大阪港の国際競争力の強化や、国際交易産業の立地・促進に寄与する。

また、平成15年度に全国で実施予定のワンストップサービス・シングルウィンドウ化、さらには港湾物流プラットフォームの構築(平成16年度予定)といった情報化の推進のほか、平成15年度には特定事業である税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業や、全国実施予定の検疫の24時間化、さらには24時間ゲートオープンに向けた方策を検討する大阪フルタイムCY検討会を設置し検討を実施していくことで、サービスの向上、手続きの簡素化を実現する。

国際交易産業については、平成14年度より夢洲ロジスティクスセンター構想研究会を設置し検討を進めてきており、今後、事業者を決定することにより、特定事業である民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有又は管理事業を活用し、国際交易産業の立地を促進する。

平成19年度には夢洲C-12バース、夢洲トンネル、淀川左岸線、及び関西国際空港第2期事業が相次いで完成する予定であり、これらハード面のさらなる充実が、大阪港の国際競争力の強化や、国際交易産業の立地・促進に寄与する。