

構造改革特別区域計画

1. 構造改革特別区域計画の作成主体の名称
大阪市

2. 構造改革特別区域の名称
埋立用途区分柔軟化特区

3. 構造改革特別区域の範囲
大阪市の区域の一部（夢洲地区）

4. 構造改革特別区域の特性

大阪港は、大阪湾奥部に位置し、開港以来、我が国屈指の貿易港、そしてアジア貿易の中心地として栄えてきた。また、我が国経済の拡大と大阪産業の発展に呼応して港湾施設を整備拡充し、港湾機能の効率化、ポートサービスの充実を図ることにより、大阪港は国際貿易港としてさらなる発展を目指している。

現在、大阪港は年間約 8,800 万トンの貨物を取り扱い、世界約 140 の国と地域と結ぶとともに、背後には大阪市を核とする人口約 2,100 万人の近畿圏の経済活動や市民生活を支え、一大生産・消費圏を形成し、日本の産業、経済活動の中核となっている。

また、大阪港はその中心に位置していることから、背後圏と高速自動車国道など充実した交通ネットワークで直結し、関西国際空港とも高速道路でダイレクトに結ばれており、海・陸・空の効率的な複合一貫輸送を実現できる拠点として優れたポテンシャルを有している。

一方、経済のグローバル化が進展しているなかで、日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐためには、港湾の国際競争力の強化は欠かすことができない。そのため、国はコンテナ港湾の国際競争力を強化するため、更なる「選択」と「集中」を図ることとし、平成 22 年 8 月に大阪港と神戸港が「阪神港」として、「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。

具体的には、民の視点でコンテナターミナルを一元的に運営する港湾経営主体の確立や、定期内航フィーダー網の構築など、集貨・創貨に向けた取組により、阪神港の物流トータルコストの削減を実

現していく。

また、平成 23 年 12 月には、夢洲地区は、我が国の経済成長のエンジンとなる産業等の集積拠点の形成を目的とする「関西イノベーション国際戦略総合特区」の拠点の一つに指定され、規制の特例措置や税制等の支援措置を総合的に実施する総合特区制度を活用して、関西が強みを持つ環境・エネルギー産業の生産拠点の集積と、物流機能の充実を目指している。

5. 構造改革特別区域計画の意義

大阪市此花区夢洲地区では、大阪・関西が強みを持つ環境・新エネルギー関連産業の国際競争力強化とそれを下支えする国際物流の効率化を実現するために、夢洲高規格コンテナターミナルの背後に産業・物流ゾーンを形成することとしている。

近年、SCM（サプライチェーンマネジメント）の進展により、製造業と物流施設の両者が近接して立地するケースが出てきているが、夢洲地区においても国際競争力を強化するためには、形成する産業・物流ゾーンで、生産拠点と物流拠点が両輪となって機能する必要がある。医薬品等の生産施設では冷蔵倉庫を保管施設として利用するニーズが高いなど、物流施設の立地により新たな企業誘致が期待できる。さらに、新たな企業誘致により取扱貨物を増やし、多頻度・多方面への物流サービスの提供が可能となる。

しかしながら、現行の公有水面埋立法による埋立地においては、製造業用地と流通業用地の用途区分が特定される状況にあり、多様化する物流ニーズに対応し、新たな企業誘致の促進・臨海部の活性化を図るため、両用途が区分なく立地できるよう、本特定事業の活用により「製造・流通業用地」を追加し、用途区分の柔軟化を行うことが必要不可欠である。

産業の生産拠点として高いポテンシャルを有する夢洲地区は、大規模な開発用地を有している優位性を始め、「関西イノベーション国際戦略総合特区」を活用し、国際コンテナ戦略港湾を推進するため、「臨海部の活性化を図る必要がある区域」として位置付けられている。企業ニーズにも柔軟な対応を図ることにより、環境・エネルギーを始めとした先端産業の生産拠点やそれら産業を支える高機能物流施設を誘致し、アジアにおける一大産業・物流拠点を形成していくことが可能となる。また、これら先端産業の市場の拡大や大幅な雇用創出を実現することによって、大阪湾臨海部の活性化、ひいては関西経済の活

性化に貢献していく。

6. 構造改革特別区域計画の目標

総合特区に指定された夢洲は、先端技術を創造する生産施設と高度な物流施設が近接立地することにより、創貨企業の集積を目指している。夢洲産業・物流ゾーンにおいては、先端産業の進出に他では確保できない大規模用地や国際コンテナ戦略港湾に指定されている阪神港における取組み、大阪府・市における地方税の特例制度等を活かし、環境・新エネルギー関連産業の誘致に軸足をおき、産業の国際競争力の強化を目指していく。

さらに、広大な用地を有する夢洲においては、産業の国際競争力を強化していくため、産業と物流を両輪で機能させるまちづくりを目指し、都市の再生に資する物流用地の確保にも努めていく。

○阪神港における取組（総合特区における事業）

- ・国内コンテナ貨物の集荷機能の強化
- ・港湾コストの低減
- ・先端産業、物流関連企業等の立地促進による創荷
- ・民の視点からの港湾経営の実現

○大阪府・市における地方税の特例制度

総合特区地域に進出し、事業計画の認定を受け、新エネルギーやライフサイエンスに関する事業を行った場合、地方税を軽減する。

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、企業ニーズに柔軟に対応することができ、一大産業・物流拠点を形成することが可能となり、以下のような経済的社会的効果が見込まれる。

- ・生産拠点と物流拠点を同一敷地内に形成することによるコンテナ輸送経費及び輸送に伴う二酸化炭素排出量の縮減が図られる。

(例) 40 フィートコンテナ貨物を生産拠点から保管施設に 1000 本輸送する
必要がある場合

・ 輸送経費の縮減

$26,500 \text{ 円/本} \times 1000 \text{ 本} = 26,500,000 \text{ 円}$

(出典：大阪港港湾料率表 海上コンテナ運賃料金

40 フィートコンテナ 5km まで料金参照)

・ 二酸化炭素排出量の縮減

$396.98 \text{g-C/台} \cdot \text{km} \times 1,000 \text{ 台} \times 10 \text{km (往復)} = 3,969,500 \text{g-C}$

(出典：港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル

コンテナシャーシ 40km/時 二酸化炭素排出原単位参照)

8. 特定事業の名称

(1227) 公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業

別紙 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の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

別紙

- 1 特定事業の名称
(1227) 公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業
- 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者
大阪市
構造改革特別区域内に進出しようとする事業者
- 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日
構造改革特別区域計画の認定の日
- 4 特定事業の内容
 - (1) 事業に関与する主体
大阪市
構造改革特別区域内に進出しようとする事業者で、製造・物流関連企業
 - (2) 事業が行われる区域
大阪市の区域の一部（夢洲地区）
 - (3) 事業の実施期間
構造改革特別区域内に進出しようとする事業者が、区域内に進出した日以降
 - (4) 事業により実現される行為や整備される施設
構造改革特別区域内に進出しようとする事業者が、先端技術を創造する生産施設と高度な物流施設を整備し、アジアにおける一大産業・物流拠点の形成が図られる
- 5 当該規制の特例措置の内容
埋立地の用途のうち工業用途については、「統計法の規定による日本標準産業分類のうち中分類によること」と定められている。一方、物流施設用途で使用する場合は「保管施設用地」とする必要がある。
しかし、近年、製造業と物流施設の近接立地が増加しており、埋立地において、あらかじめ用途区分することが困難になっている。

当該規制の特例措置により、埋立地に係る用途に「製造・流通業用地」を追加することにより、本地区への進出企業ニーズに柔軟に対応することができ、企業誘致の促進・臨海部の活性化が図れる。