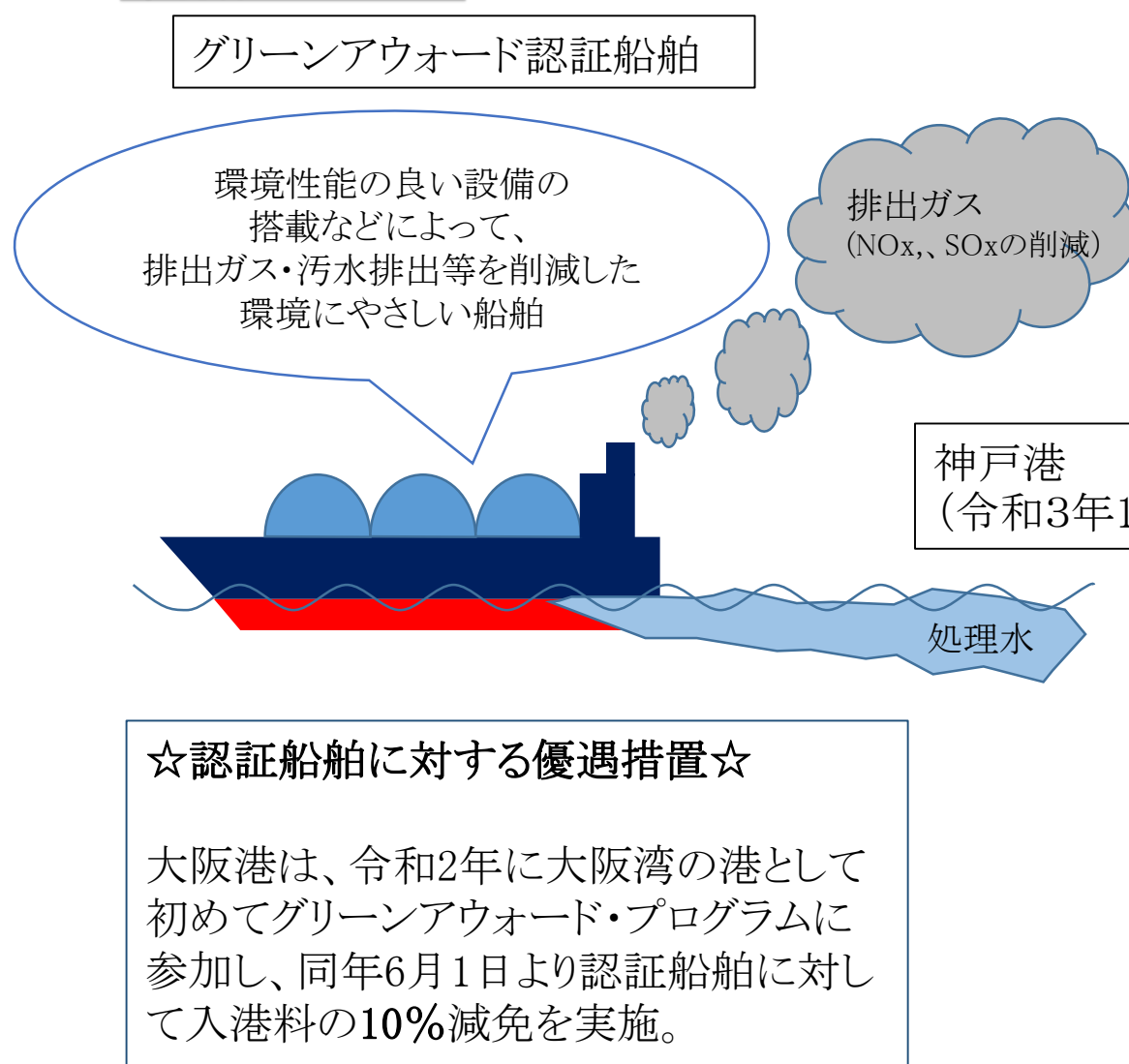


海洋環境保護の取組み

■ 海洋・港湾環境プログラム(グリーンアワード)に基づく認証船舶の利用促進

船舶からの大気汚染物質の排出抑制についての国際的な規定が設けられる中、海洋・港湾環境の保全プログラムに参加することにより、クリーンでグリーンな大阪“みなと”の実現に向けた取組みを進めます。

<グリーンアワード・プログラム参加による環境保全イメージ>



<日本におけるプログラム参加港>



優遇措置の付与により、世界的な認証船舶の増加を後押しすることで、海洋環境保護に積極的に取り組む港湾であることを世界に向けアピールし、同じ理念を共有する船会社による利用推進を図ります。

《グリーンアワード・プログラムとは》



【グリーンアワード ロゴマーク】

海洋環境保護・船舶の安全運航への支援を目的として設立された「非営利活動法人グリーンアワード財団※」が世界規模で取り組んでいる活動で、安全で環境にやさしい船舶を認証し、認証船舶に優遇措置を与えることにより、船舶・船員の質を向上させ、海洋環境の保護を目指すことを目的とするプログラム。

- ・認証船舶数：281隻(令和4年3月現在)
- ・参加港湾：16カ国、39港

※ オランダに本部を置く非営利活動法人で、1990年にロッテルダム港で起きた原油流出事故を契機に、1994年に設立。

美しく親しみやすい大阪湾の再生

大阪湾再生行動計画※に基づき、府民、市民のだれもが海とふれあえる親水空間や自然再生をめざした水辺空間の整備・保全を進めるとともに、地域住民などが参画した美しい港湾・海岸づくりを進めます。

■ 水辺空間整備・保全

だれもが身近に海辺で憩い楽しみ、海と触れ合えるよう、背後の生活空間や商業施設等と一体となった緑地・海浜地等の整備、保全を行い、大阪湾再生に向けた良好な水辺空間を確保する取組みを行います。

(河川浚渫土砂等の活用事例)



【堺2区 人工干潟】



【阪南2区 人工干潟】

(商業施設・緑地と一体となった親水空間の整備・保全)



【大阪港咲洲 シーサイドコスモ】



【岸和田旧港 ボードウォーク】

■ 美化活動

地元自治会や企業などの団体と協働して清掃など活動を行うことにより、マナー向上や地域に愛され大切にされる港湾・海岸美化の更なる取組みを推進します。



【港湾・海岸美化活動】



【アドプト・シーサイド】

■ ふれあい、学習の場

環境学習や磯浜見学会、またNPOやボランティア、企業などと協働した森づくりを行うことにより、自然とのふれあいの場の拡大を図ります。



【大阪港南港野鳥園 環境学習】



【淡輪箱作海岸 磯浜見学会】



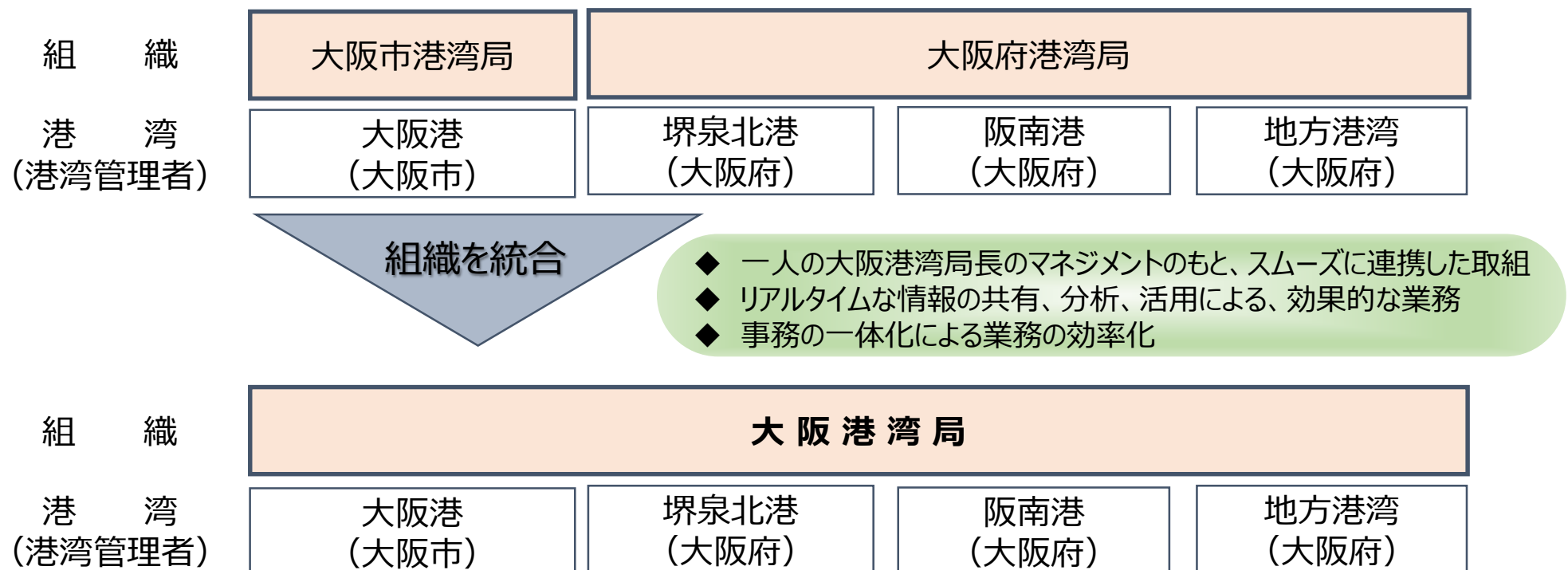
【堺第7-3区 共生の森】

※大阪湾再生行動計画・・・水環境改善に向けた課題が多く残された大阪湾において、都市再生プロジェクトである「海の再生」を推進するために策定された計画のこと。国、地方公共団体等が住民・市民やNPO、学識者、企業等の多様な主体との連携、協働を図りつつ、大阪湾の水環境改善に取り組む。

(5) 一元化によるコストの効率化(システム)

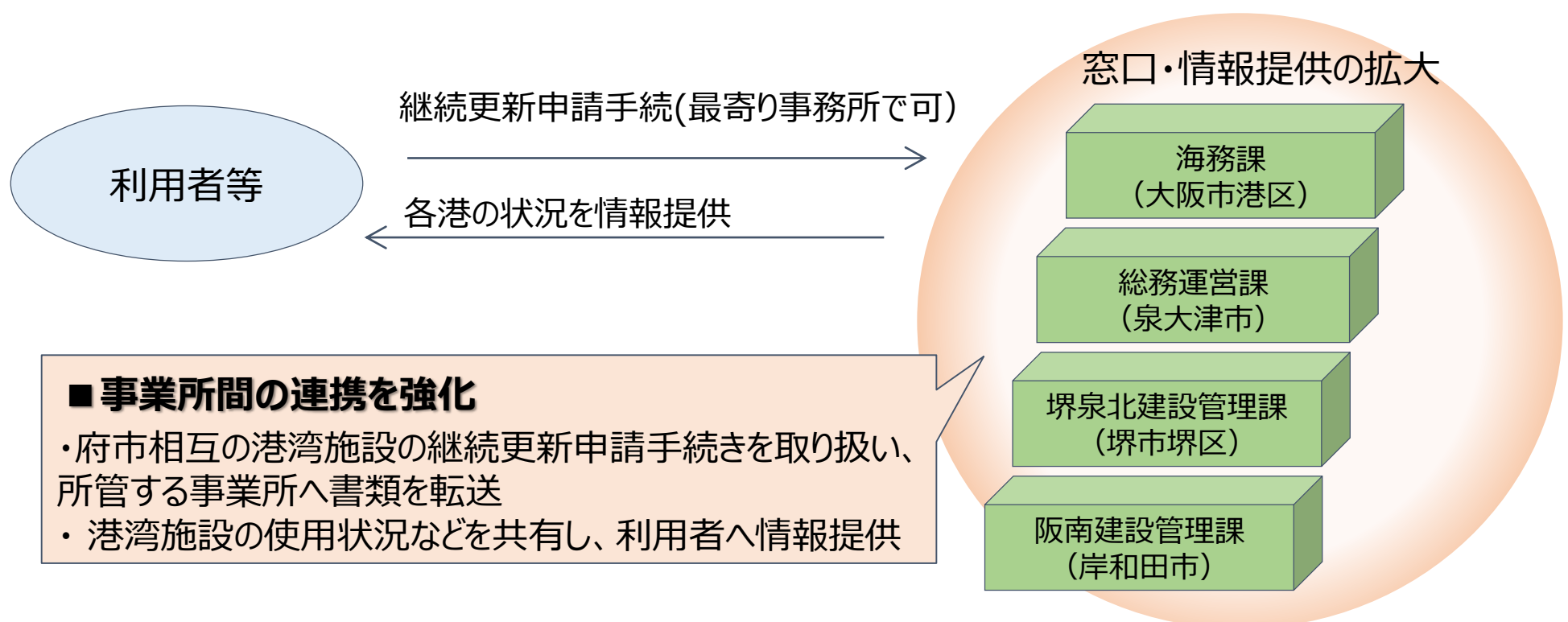
大阪港湾局の共同設置により、事務の一体化を図り、人や情報を共有することで、広域的な視点による連携した取組を実現します。

また、将来的には局全体の最適化等をめざし、利用者サービスの向上に努めていきます。



利用者サービスの向上

これまで府市で別々であった港湾施設の使用許可等の申請手続きについて、上屋、荷さばき地等の使用許可継続更新申請を、相互の受付窓口で取り扱えるようにします。加えて、利用者ニーズを共有するとともに、施設の空き状況などについて、4か所の窓口で府市港湾全体の情報提供を行い、利用者サービス向上に向けた取組を進めていきます。



防災機能の強化

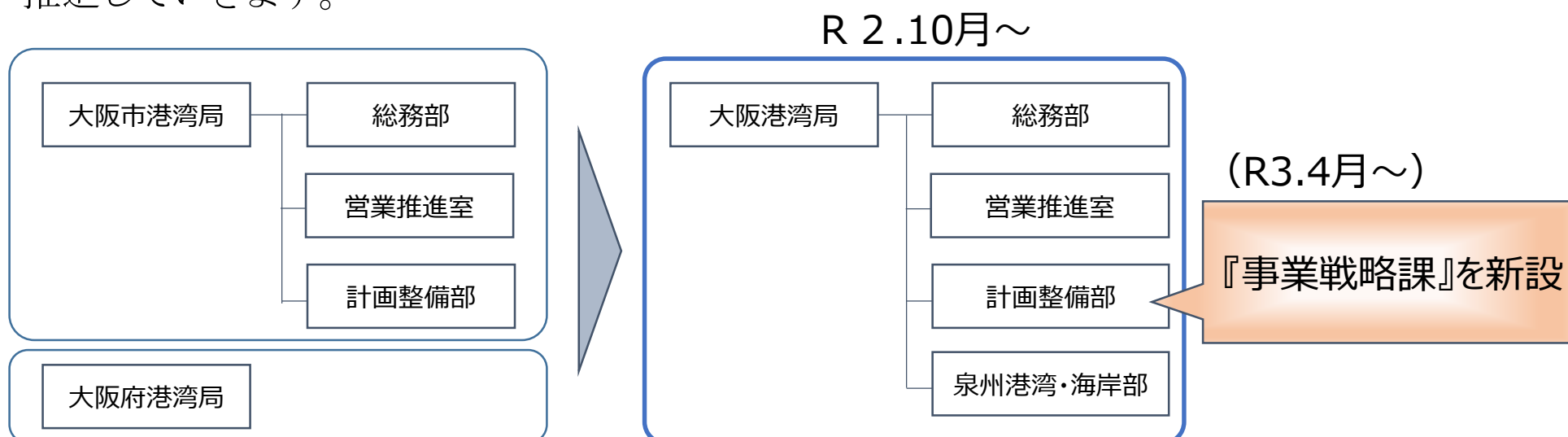
人や情報が府市一体となったスケールメリットを活かし、休日・夜間発災時における津波警報発令時等の初期初動体制を強化し、被災時における組織一体となった復旧に関する活動計画を策定して、広域的に状況を把握した、よりの確な対応を行います。



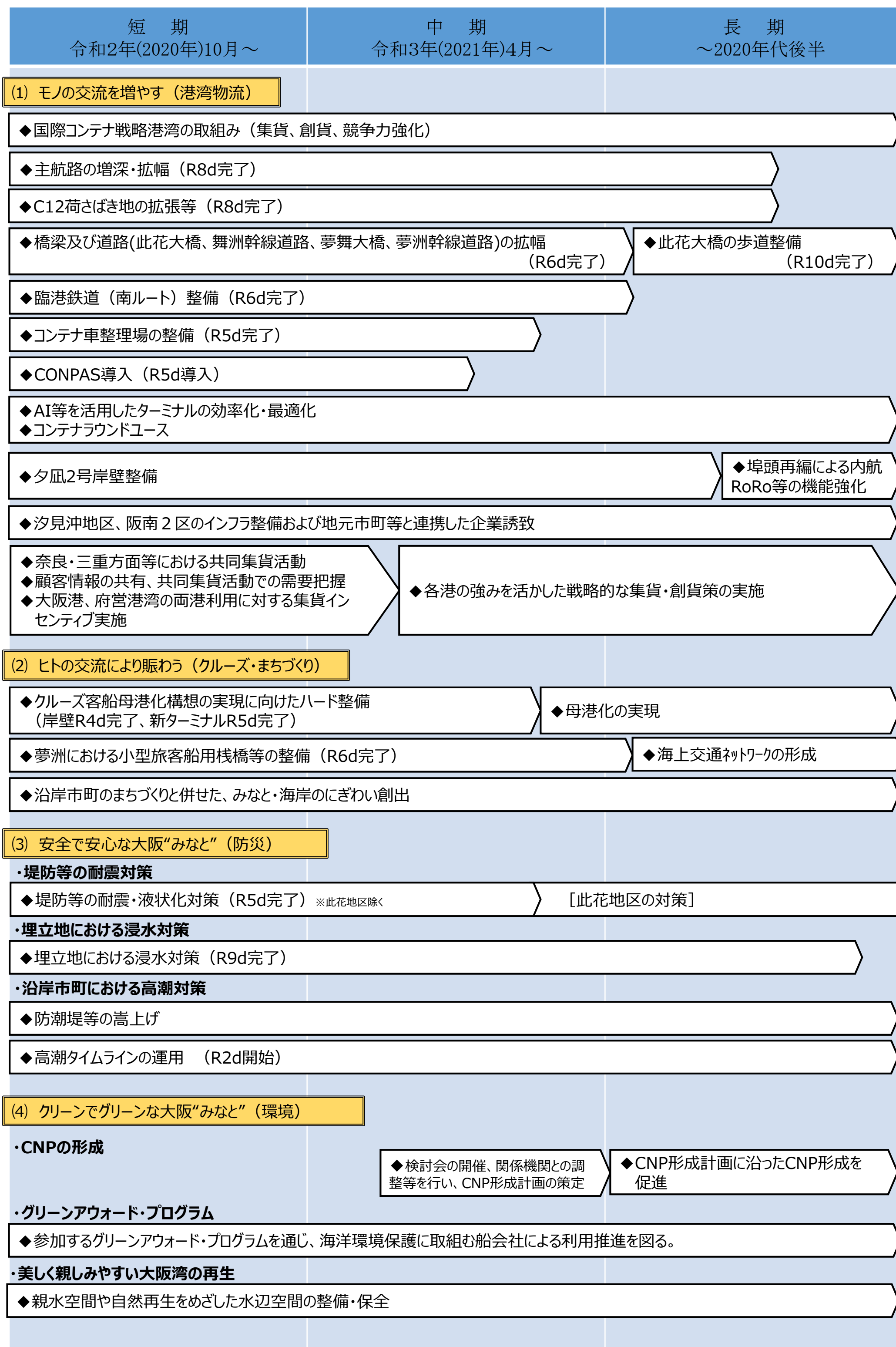
※BCP計画・・・Business Continuity Plan(ビジネスコンティニューイティープラン)の略で、不測の事態が発生しても、重要な業務を中断させない、または中断しても可能な限り短い期間で復旧させるための方針、体制、手順、リスク分析の結果等を示した文書のこと

物流機能の強化

大阪港湾局では、総務部、営業推進室、計画整備部及び泉州港湾・海岸部の3部1室体制となり、令和3年4月に『事業戦略課』を新設しました。事務の効率化で生み出された人材を港の利用促進に重点投資し、物流戦略・クルーズ船誘致戦略を積極的に推進していきます。



4 ロードマップ



4 ロードマップ

短期 令和2年(2020年)10月～	中期 令和3年(2021年)4月～	長期 ～2020年代後半
(5) 一元化によるコトの効率化 (システム)		
<p>・府市相互での申請の受付</p>		
<p>◆対象となる継続更新申請手続きの府市相互での取り扱い</p>		<p>◆許認可の一元化 ◆埠頭再編の提案 ◆優先度の高い港湾施設への重点投資 ◆土地造成計画を重点化・集中投資</p>
<p>・施設状況の情報提供</p>		
<p>◆府市港湾全体の施設の空き状況等の情報共有、情報提供</p>		
<p>・物流機能の強化</p>		
<p>◆物流対策に特化した体制の整備 (検討中)</p>	<p>◆事業戦略課の新設</p>	
<p>・防災機能の強化</p>		
<p>◆新体制における実践的・広域的な訓練の実施</p>		<p>◆管内の被災状況に応じた災害復旧対策の重点化等</p>

5 終わりに

かつて大阪港は、住吉津、難波津と呼ばれた古代から海陸運送の要衝として、中国、朝鮮など大陸との経済・文化交流の門戸として栄えてきました。また堺泉北港は、かつて日明貿易や南蛮貿易で栄えた堺港と昭和以降に整備された泉北港が前身となり、日本を代表する国際貿易港へ発展しました。

歴史的に日本の玄関口として栄えてきた大阪港と堺泉北港を含む大阪府営港湾が大阪港湾局として一つの組織となることは、非常に意味があることです。

大阪港湾局においては、大阪経済の活性化と豊かで安定した府民、市民生活を支える港の実現に向け、今後もアンケート等の様々な機会を捉え、利用者ニーズの把握に努め、そのニーズに対応すべく各種施策を取り組むことで、利用者満足度を高め、「利用者に選択される港湾」をめざし、本ビジョンの具現化を進めていきます。

本ビジョンの実現に向けては、関係機関や地元市町との連携に加え、港湾を利用する様々な事業者、周辺住民等との協力・協働が不可欠であり、これらの関係者から意見をいただきながら、各事業別の役割分担を含めた実施方法及び実施時期など、議論を深めていく必要があります。

さらに、これまで府市別々に運営してきた組織が一つになることで実現する港湾物流、クルーズ、システム等の相乗効果を今後も検証していきます。

なお、本ビジョンにおけるヒトの交流による賑わいについては、大阪ベイエリアのまちづくりという観点から、大阪・関西のさらなる発展をめざして大阪ベイエリアの将来像や整備の方向性等を示す大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンと相互に整合を図り、それぞれの役割分担を明確にしつつ、さらなる賑わいの創出に努めていきます。

また、最終目標である「大阪湾諸港の港湾管理の一元化」に向けては、大阪府市のみならず神戸市・兵庫県との合意形成が必要不可欠であることから、神戸市・兵庫県を含む4港湾管理者での合意形成に向け協議を継続していきます。