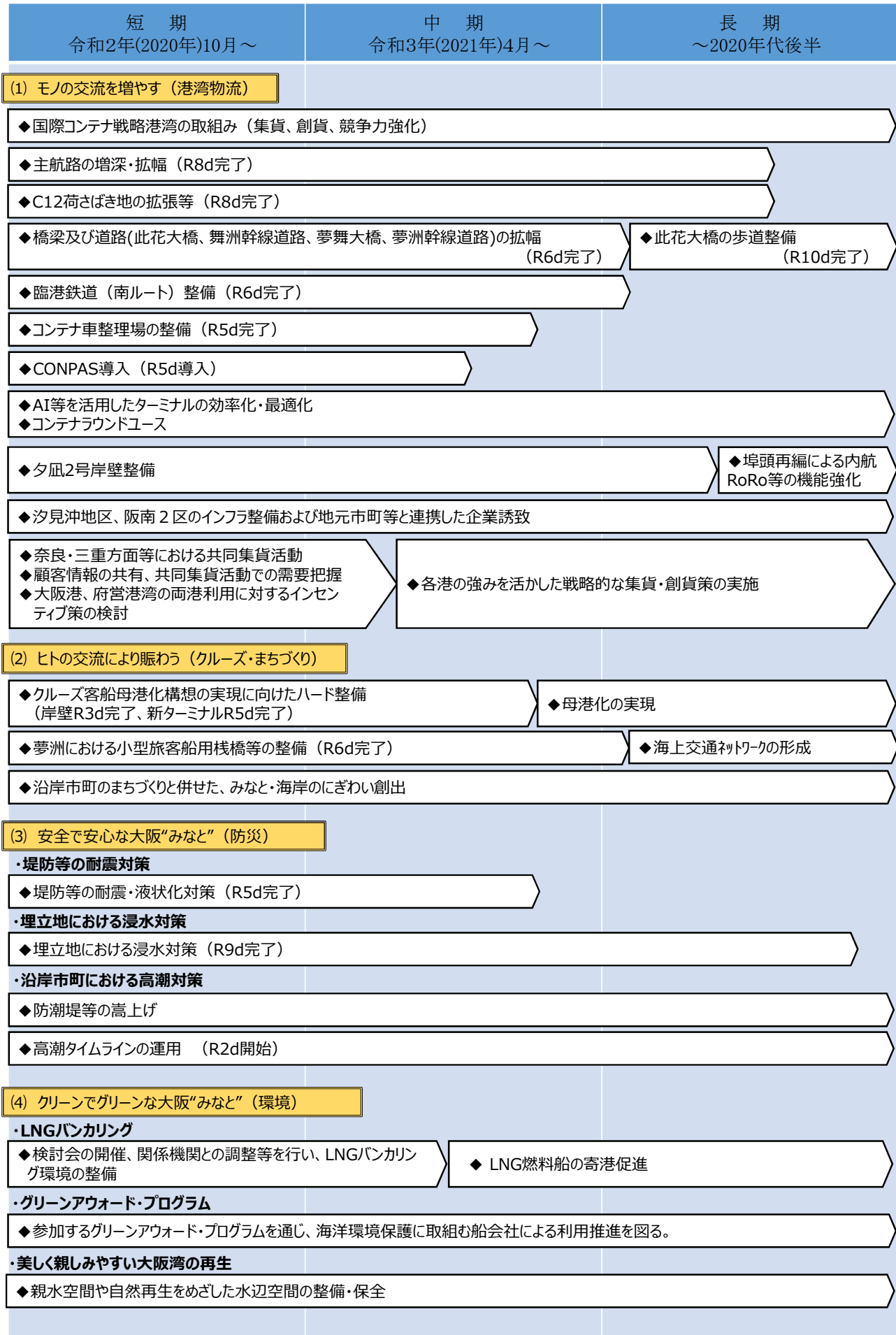


4 ロードマップ



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)		
<ul style="list-style-type: none"> ・府市相互での申請の受付 		
<ul style="list-style-type: none"> ◆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 		<ul style="list-style-type: none"> ◆許認可の一元化 ◆埠頭再編の提案
<ul style="list-style-type: none"> ・施設状況の情報提供 		<ul style="list-style-type: none"> ◆優先度の高い港湾施設への重点投資
<ul style="list-style-type: none"> ◆府市港湾全体の施設の空き状況等の情報共有、情報提供 		<ul style="list-style-type: none"> ◆土地造成計画を重点化・集中投資
<ul style="list-style-type: none"> ・物流対策に特化した体制の整備 		
	<ul style="list-style-type: none"> ◆物流対策に特化した体制の整備 (検討中) 	
<ul style="list-style-type: none"> ・防災機能の強化 		
<ul style="list-style-type: none"> ◆新体制における実践的・広域的な訓練の実施 		<ul style="list-style-type: none"> ◆管内の被災状況に応じた災害復旧対策の重点化等

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、「利用者へ選択される港湾」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。