

## 大阪“みなと”CNP検討会について

### (1) 目的について

検討会は、大阪“みなと”におけるCNP形成計画の策定に向けて、関係者の意見を聴きながら、取組状況の情報共有やCNP形成に向けた具体的な取組の検討を深化させることを目的として開催する。

#### (開催要綱第1条)

大阪港、堺泉北港及び阪南港（以下「大阪“みなと”」という。）において、水素、アンモニア等の次世代エネルギー利活用の需要と供給体制を一体的に創出するとともに、港湾機能の高度化や臨海部における環境に配慮した産業の集積を図る「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成に向け、関係業界（団体・企業）及び有識者等の意見を聴きながら、大阪“みなと”及び全国的な取組状況の情報共有やCNP形成に向けた具体的な取組の検討を深化させることを目的として開催する。

### (2) 構成員等について

検討会は、①大阪“みなと”で仕事をしている主な事業者又はその団体、②大阪“みなと”を利用している主な船会社、③環境問題に取り組んでいる事業者のうち、大阪“みなと”で具体的な取組みの意向を示している者、④港湾運営会社、⑤有識者などで構成し、関係行政機関がオブザーバーとして参画して構成する。（開催要綱別表のとおり）

### (3) 検討の内容について

検討会における検討内容は、12月に公表された「CNPの形成に向けた施策の方向性」に基づき、大阪港、堺泉北港、阪南港のCNPの形成を目指して行う。また、これらの観点に加えて、①計画期間、目標年次については、政府の温室ガス効果削減目標（短・中期目標2030年度、長期目標2050年度）等を踏まえた設定のほかに、2025年に開催される大阪・関西万博も念頭において検討する。②CNP形成計画の策定主体は港湾管理者であるが、大阪“みなと”全体を俯瞰し、連携した計画を目指した検討を行うものである。

# OP HB

Osaka  
Ports and  
Harbors Bureau



大阪港湾局

Osaka Ports and Harbors Bureau

# 近畿2,100万人の生活を支え、

# PORTS IN OSAKA 発展を続ける大阪の港

大阪港湾局長あいさつ

## 大阪港湾局が設立されました

2020年(令和2年)10月1日に、大阪市と大阪府の港湾局を統合し、「大阪港湾局」が誕生しました。

大阪・関西は、世界的な地域間競争に勝ち抜くため、西日本のゲートウェイとしての機能強化を図り、国土構造の東西二極の一極として日本の成長を牽引していく必要があります。また、港湾においても、大阪湾の中で縦割りにならず、広域的な視点から港湾管理の一元化をめざす必要があることから、その第1ステップとして、大阪市、大阪府の港湾、海岸管理を一元化しました。

大阪港湾局では、大阪港と府営港湾の強みを生かし、弱みを補完のうえ、広域で機能分担や最適配置を図り、大阪港及び府営港湾を“ヒト・モノ・コトがより一層交流する拠点”として発展させ、安全・安心で良好な港湾環境のもと、背後圏にまで賑わいを図り、大阪・関西の経済・産業の発展の一翼を担うことをめざします。

今後、府市の港湾組織の一元化による効果をしつかり発揮し、令和の時代に生き残る港湾、“利用者に選択される”港湾として国際競争

力を高めるとともに、利用者ニーズに合った使いやすい港に向けて着実に努めてまいります。

### 主な取組み

- 大阪港と府営港湾での各港の特性を活かした集貨・創貨の推進
- 府市共同セミナーなどポートセールスの充実強化
- 大阪港と府営港湾でさらなるクルーズ船の誘致(お断りゼロ)の実現
- 港湾利用者の許認可申請窓口の共通化など利用者サービスの向上
- 被災時におけるオール大阪での復旧対策など防災機能の強化
- 環境にやさしい港づくり
- 夢洲を中心とした海上交通のさらなる充実など



大阪港湾局長 田中 利光

### あらし

大阪港は、古代には住吉津、難波津とよばれ、朝鮮、中国など大陸との交通の要衝として発達してきました。1868年(慶応4年)に近代港湾として開港してからは、本格的な築港工事により港湾施設の整備を行い、日本屈指の貿易港、そしてアジア貿易の中心地として栄えてきました。

また、堺泉北港を構成する旧堺港は、南北朝時代を経て対明貿易の中心地となり、その後、中国、フィリピン、ポルトガル等との交易により発展してきました。1957年(昭和32年)に堺、1961年(昭和36年)に泉北の臨海部に工業地帯が造成されると、取扱貨物量は飛躍的に増大し、臨海工業地帯の基盤的港湾として成長しました。

このように大阪港や堺泉北港をはじめとする大阪府下の各港は、日本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・拡充するとともに、港湾機能の合理化、ポートサービスの充実を図ってきました。そして、現在では、年間約16,000万トンの貨物を取り扱い、世界約150の国と地域、約700の港と結ばれる港として近畿2,100万人の市民生活を支えています。

順位	港湾名	所在地	取扱貨物量
1	名古屋港	愛知県	19,659
2	大阪港湾局所管港湾 (大阪港、堺泉北港 等)	大阪府	16,028
2	千葉港	千葉県	15,320
3	横浜港	神奈川県	11,396
4	苫小牧港	北海道	10,744
5	北九州港	福岡県	10,176
6	神戸港	兵庫県	9,549
7	東京港	東京都	9,154
8	水島港	岡山県	8,674
9	大阪港	大阪府	8,428
10	川崎港	神奈川県	8,109
11	堺泉北港	大阪府	7,212

大阪港湾局所管港湾  
大阪港、堺泉北港、  
阪南港、泉北野港、  
泉州港、尾崎港、  
深日港

出典：「港湾統計(年報)」(国土交通省)より大阪港湾局作成  
※大阪港と堺泉北港の取扱貨物量は大阪港湾局調べ

## コンテナターミナル



夢洲コンテナターミナルC-10～12においては、メガオペレーターである夢洲コンテナターミナル株式会社が一体運営し、バースウィンドウやヤードプランニングを一元的にコントロールすることにより、効率的なコンテナ荷役を実現しています。2017年(平成29年)2月には、C-12(延伸部)岸壁の運営を開始しており、引き続き岸壁背後のコンテナヤードの整備を進めていきます。

### 施設の概要

岸壁名称	岸壁延長(m)	岸壁水深(m)	ヤード供用面積(m <sup>2</sup> ) (計画)	冷凍コンテナ用 電源数(個)	ガントリー クレーン数(基)(計画)	就航航路	供用開始日
C-10	350	-15					2002.9.1
C-11	350	-15	約590,500 (739,000)	960	9 (10)	北米・豪州・東南アジア・ 中国・台湾・韓国	2002.9.1
C-12	650	-16(400m) -15(250m)					2009.10.1(400m) 2017.2.1(250m)

令和2年8月現在

## さらなる物流機能の強化に向けて



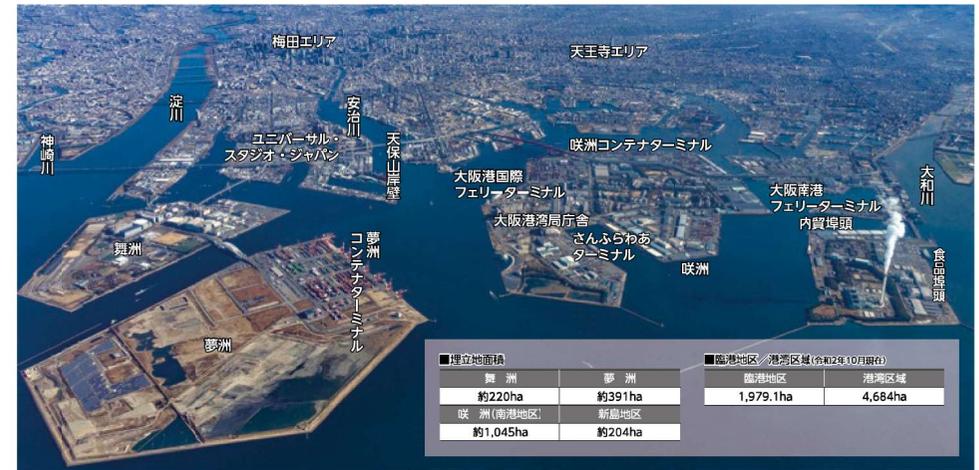
### 大阪港ではより一層の物流コストの軽減を図っています

外航定期コンテナ船を対象に大阪湾諸港(大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港)を連続寄港した際の入港料を2007年(平成19年)4月より軽減しています。

2007年(平成19年)12月より、大阪湾諸港(大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港)が一開港となり開港の名称は、「阪神港」となりました。これにより、大阪湾内を複数寄港する外国貿易船のとん税・特別とん税が軽減されるようになりました。

今後、さらなる阪神港の機能強化を進めていきます。

## 大阪港〈国際戦略港湾〉



大阪港は、大阪市西部に位置し、北は神崎川を挟んで兵庫側に、南は大和川を挟んで堺市に接しています。1868年(慶応4年)に近代港湾として開港してからは、本格的な築港工事により港湾施設の整備を行い、国内屈指の貿易港、そしてアジア貿易の中心地として栄えてきました。第二次世界大戦後は日本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、港湾機能の合理化、ポート・サービスの充実を図ることによって国際貿易港として発展してきました。

### 国際コンテナ戦略港湾とは

#### フィーダーポート化の懸念

アジア諸港の台頭により、我が国港湾の国際競争力が相対的に低下し、我が国港湾がアジア諸港より機能が劣ってしまうと、釜山港等でのトランシップ(積み替え)でしか輸送できなくなります。(＝フィーダーポート化)

その結果、海外に依存する物流体系となり、企業の供給システムが不安定になるなど、日本の産業の国際競争力の低下、海外流出による雇用の喪失等が懸念されています。

#### ■北米航路の例



#### ■フィーダーポート化すると...



フィーダーポート化すると... 横持ち費用が新たに必要となる輸送時間の増加 積み替えによる荷損みリスク発生 → 日本の産業の国際競争力の低下

### 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の使命

経済のグローバル化が進んでいるなかで、日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐための方策として、港湾の国際競争力の強化は欠かせません。

こうしたことから、国はコンテナ港湾の国際競争力を強化するため、さらなる「選択」と「集中」を図ることとし、2010年(平成22年)8月6日、大阪港と神戸港が「阪神港」として、「京浜港」とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。

### 阪神港のめざすべき姿

- ① 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・拡大)
- ② 釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
- ③ 基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能



## 堺泉北港〈国際拠点港湾〉



堺泉北港は、北は大阪港に隣接し、堺市、高石市、泉大津市の3市にまたがる、南北14km、沖合約10km、11,740haの港湾区域を有する港です。中世に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」が前身です。両港は、昭和30年代前半から造成された堺泉北臨海工業地帯の発展に伴い、工業港として大きな成長を遂げ、1969年(昭和44年)に統合して「堺泉北港」となりました。

現在では、日本有数の中古車輸出拠点として、また、原油やLNGなどのエネルギー供給拠点として、地域の経済活動などを支えています。

## 阪南港〈重要港湾〉



阪南港は、岸和田市、貝塚市、忠岡町の3市町の南北約7kmにまたがる2,110haの港湾区域を有する港です。阪南港の前身である忠岡港、岸和田港並びに貝塚港は、昭和30年代に港湾整備事業が進められ、1968年(昭和43年)には3港を統合して「阪南港」となりました。

現在も埋め立てによる土地造成が進められており、製造業や物流・保管施設等の企業進出が図られています。

## その他の港〈地方港湾〉

府内には、特色ある6つの地方港湾があります。

### 二色港



### 泉佐野港



### 泉州港



### 尾崎港



### 淡輪港



### 深日港(深日地区)・深日港(多奈川地区)



## クルーズターミナル



### 世界水準の客船ターミナルの整備を進めています

**天保山客船ターミナル** 2024年 供用開始(予定)

コンセプト 天保山の「新たな名所」となる集客交流拠点づくり

クルーズ客船の母港化(発着及び定期寄港への対応)

- スムーズな出国手続き
- 明確な一方動線 / 迅速な荷物動線

にぎわい創出と集客力強化

- 日本文化や地域情報の発信
- 仮設店舗として利用できるエントランスホール

天保山エリアの環境魅力向上

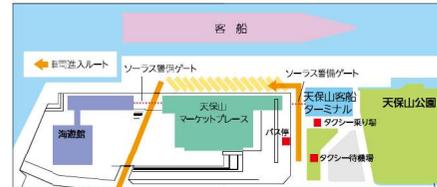
- 街並みと調和する景観特性に沿ったデザイン
- 風格が感じられ、伸びやかで洗練された端正なデザイン

### 大型客船の受入が可能

大阪港は、港外から、天保山岸壁まで高さの障害となる橋がないため、大型船の入港が可能です。また、天保山岸壁は大開門からほぼ正面に位置し、一直線に着岸することが可能です。

大阪港は、これまで「ファンタム・オブ・ザ・シーズ」「ノルウェー・ジャンゴ」「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」等16万総トン(アジア連航最大クラス)の大型客船の受入れ実績があります。

#### ■天保山岸壁



#### スムーズなターンアラウンド(乗客の入替)

大阪港は、関西国際空港への優れたアクセスや入国管理局をはじめとする関係機関との連携によるスムーズな出国手続きでターンアラウンドの拠点としても便利です。

## 統計データ

### 大阪港

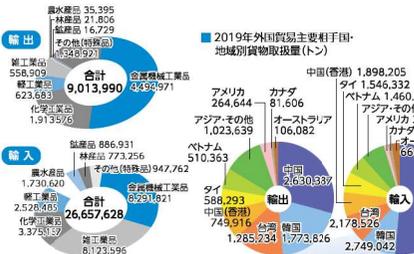
#### ■取扱貨物量

年次	取扱貨物量(万トン)				合計		
	輸出	輸入	計	計			
2017	959 (799)	2,526 (2,311)	3,485 (1,589)	2,798 (1,683)	4,982 (3,242)	8,467	
2018	963 (822)	2,659 (2,392)	3,622 (3,214)	2,138 (1,522)	2,668 (1,621)	4,806 (3,143)	8,428
2019	901 (792)	2,666 (2,423)	3,567 (3,214)	2,708 (1,573)	2,775 (1,713)	4,983 (3,286)	8,551

#### ■外資コンテナ取扱回数(TEU)

年次	取扱回数(TEU)		
	輸出	輸入	計
2017	938,287	1,111,409	2,049,696
2018	945,582	1,150,433	2,096,016
2019	968,301	1,161,639	2,129,941

#### ■2019年品種別取扱量(トン)



### 府宮港湾

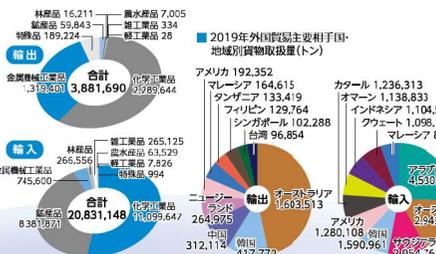
#### ■取扱貨物量

年次	取扱貨物量(万トン)				合計		
	輸出	輸入	計	計			
2017	450 (1)	2,358 (7)	2,809 (57)	1,799 (57)	2,969 (58)	4,768 (1,145)	7,576
2018	381 (2)	2,327 (8)	2,708 (10)	1,842 (57)	3,051 (58)	4,893 (1,170)	7,600
2019	388 (3)	2,083 (11)	2,471 (53)	1,791 (59)	3,013 (59)	4,804 (1,132)	7,276

#### ■外資コンテナ取扱回数(TEU)

年次	取扱回数(TEU)		
	輸出	輸入	計
2017	11,746	13,721	25,467
2018	13,506	17,870	31,376
2019	14,909	17,063	31,972

#### ■2019年品種別取扱量(トン)



※取扱い品目のため、合計値は合わないことがあります。

# 事務所一覽

**A 大阪港湾局**



大阪府咲洲庁舎  
 〒559-0034 住之江区南港北2-1-10 ATC ITM棟10階  
 ☎06-6615-7704 (代表)

**B 第2突堤事務所・港湾防災センター**



〒552-0022 港区海岸通3-4-28  
 ☎06-6572-2674 (代表)

**C 鶴町事務所**



〒551-0023 大正区鶴町2-20-47  
 ☎06-6568-9091 (代表)

**D 泉州港湾・海岸部 (旧大阪府港湾局)**



〒595-0055 泉大津市なぎさ町6-1 堺泉北港ポートサービスセンタービル10階  
 ☎0725-21-1411 (代表)

**G 阪南建設管理課 (旧阪南港湾事務所 深日出張所)**



〒599-0303 岬町深日3493  
 ☎072-492-2025



**E 堺泉北建設管理課 (旧堺泉北港湾事務所)**



〒590-0981 堺市堺区塩浜町1  
 ☎072-238-5241 (代表)

**F 阪南建設管理課 (旧阪南港湾事務所)**



〒596-0014 岸和田市港緑町4-10  
 ☎072-439-5261 (代表)

**申請手続きの受付窓口を拡大**

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、相互の窓口で受け付けます。

また、利用者ニーズや施設の空き状況など、4ヶ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を図っていきます。

※令和2年10月1日時点では、第2突堤事務所及び泉州港湾・海岸部 (旧大阪府港湾局) でのみ受付します。

**利用者等** ↔ 各港の状況を情報提供

継続更新申請手続き [最寄り事務所(※)で可]

**窓口・情報提供の拡大**

- 第2突堤事務所
- 泉州港湾・海岸部 (旧大阪府港湾局)
- 堺泉北建設管理課 (旧堺泉北港湾事務所)
- 阪南建設管理課 (旧阪南港湾事務所)

**事務所間の連携を強化**

- 府市相互の港湾施設の継続更新申請手続きを取り扱い、所管する事務所へ書類を転送
- 港湾施設の使用状況などを共有し、利用者へ情報提供