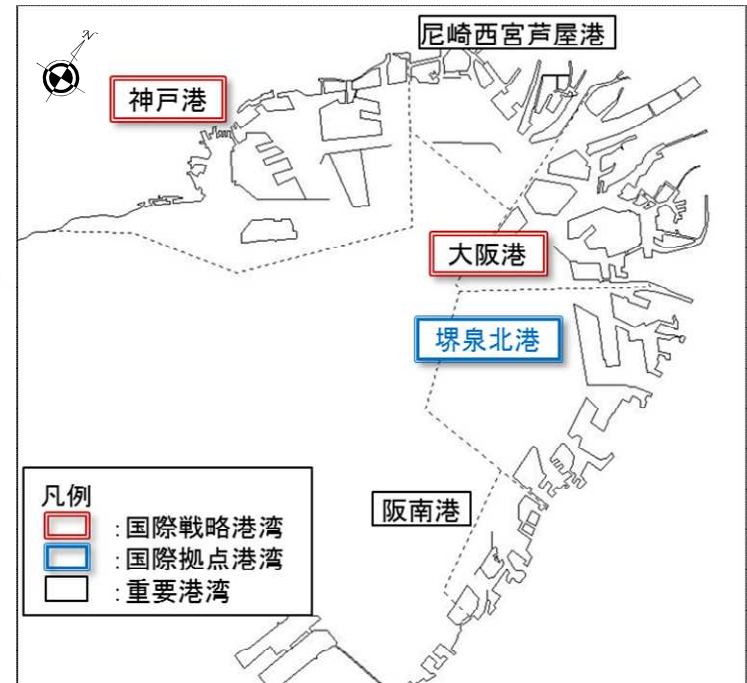
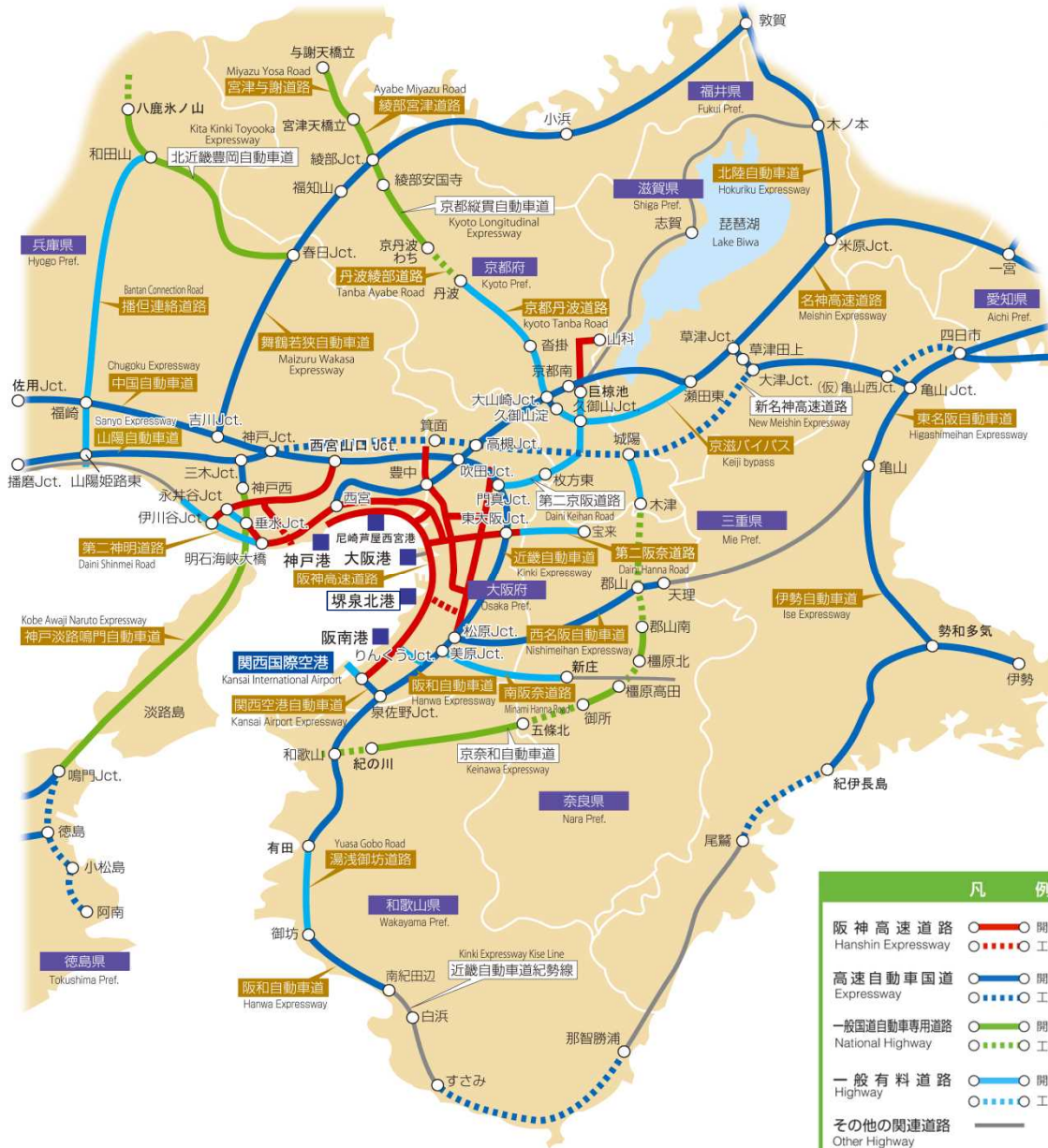


堺泉北港 港湾計画 一部変更 (前回改訂:平成18年2月、目標年次:平成20年代後半)

港湾管理者:大阪府

平成27年3月10日
交通政策審議会
第59回港湾分科会
資料5



凡例
 : 国際戦略港湾
 : 国際拠点港湾
 : 重要港湾

凡例 Legend	
阪神高速道路 Hanshin Expressway	—○— 開通区間 constructed - - -○- - - 工事・計画区間 under construction
高速自動車国道 Expressway	—○— 開通区間 constructed - - -○- - - 工事・計画区間 under construction
一般国道自動車専用道路 National Highway	—○— 開通区間 constructed - - -○- - - 工事・計画区間 under construction
一般有料道路 Highway	—○— 開通区間 constructed - - -○- - - 工事区間 under construction
その他の関連道路 Other Highway	—



公共埠頭

公共埠頭は、フェリー、RORO船等が寄港するほか、関西一の中古車輸出拠点として機能

堺泉北臨海工業地帯

堺泉北臨海工業地帯は関西の産業を支える工業地帯である。同港には、石油・化学・鉄鋼・金属など製造業が立地し原材料の輸移入や製品の輸移出のほか、発電所、ガスの輸入基地など専用施設を中心に取り扱われている。

堺2区

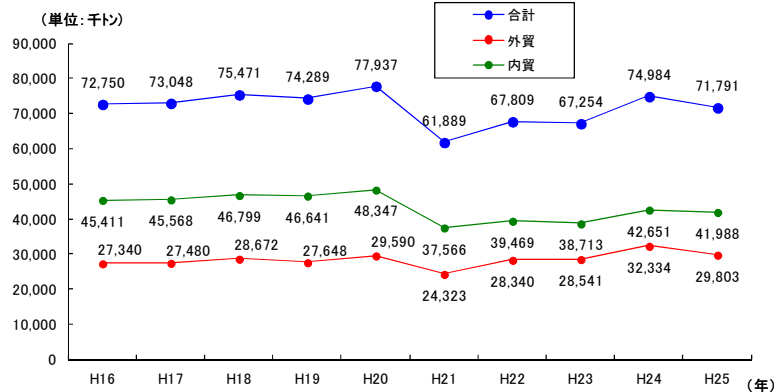
大規模地震災害発生時等の応急活動拠点となる基幹的広域防災拠点が供用。近年、大型物流倉庫が立地。製造業など臨海工業地帯にも含まれる。

○ 港湾運営会社による民間の視点を取り込んだ効率的な運営が行えるよう、「効率的な運営を特に促進する区域」を定める。

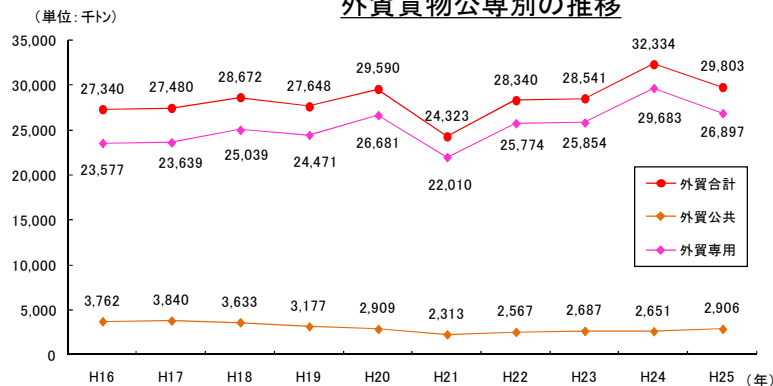
〔助松地区・汐見地区・汐見沖地区 効率的な運営を特に促進する区域〕

- ① 堺泉北港は、大阪湾東部沿岸に位置し、堺市・高石市・泉大津市にまたがり、背後に大規模な堺泉北臨海工業地帯をかかえる国際拠点港湾である。
- ② 堺泉北臨海工業地帯は、事業所数は約250社、これは府下全体の1%であるが、製造品出荷額は約3兆4千億円で、大阪府製造品出荷額の約20%を占める一大産業集積地域である。
- ③ 平成24年に基幹的広域防災拠点が供用し、発生が危惧されている上町断層帯地震や東南海・南海地震等の大規模災害時に、京阪神都市圏における災害応急活動の核となる。
- ④ 輸出の取扱貨物の主要品目としては、完成自動車、石油製品、化学薬品などがある。

取扱貨物量の推移

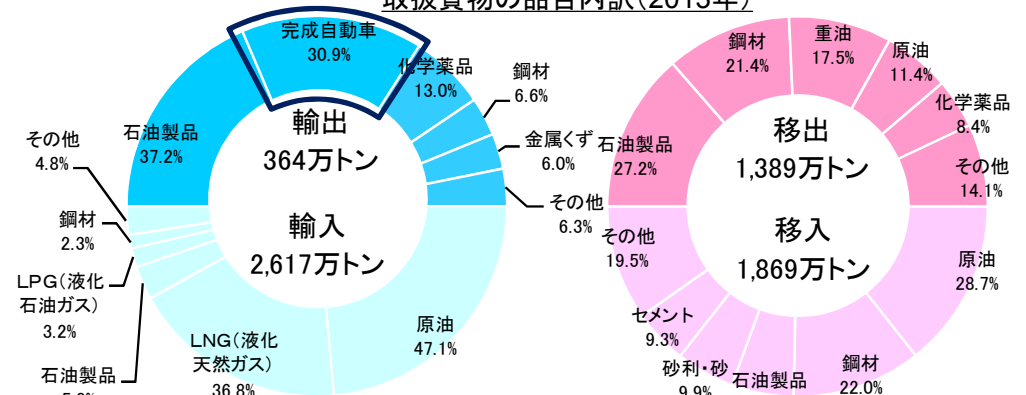


外貨貨物公専別の推移



出典：大阪府港湾統計より

取扱貨物の品目内訳(2013年)



※移出入にはフェリー貨物含まず

堺泉北港の主な定期航路(2015年3月1日現在)

航路	船社名	便数
外貨コンテナ航路		
中国航路	中通国際海運有限公司(CCL)	1.5便/週
内航フェリー航路		
堺泉北～新門司(北九州)	阪九フェリー(株)	1便/日
内航RORO航路		
堺泉北～(※東播磨港)～宮崎港～細島港	八興運輸(株)	3便/週
千葉～堺泉北～宇野～三島川之江	大王海運(株)	12便/週

※東播磨港は週1便寄航

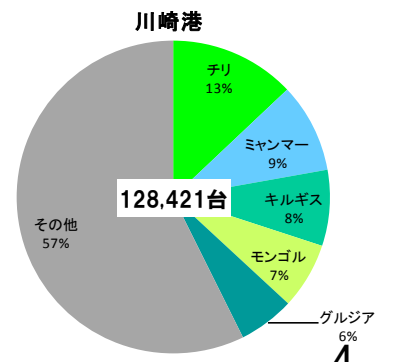
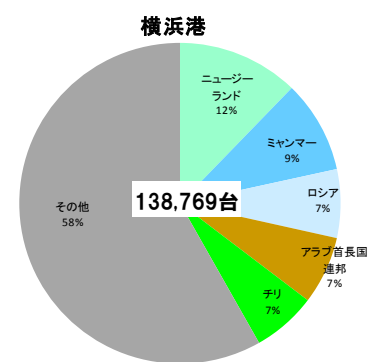
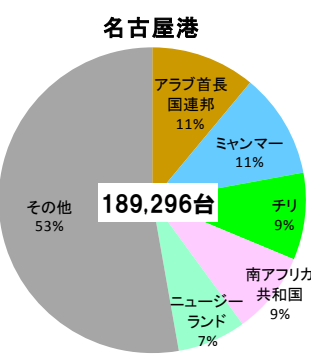
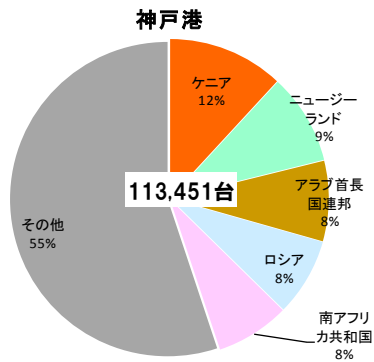
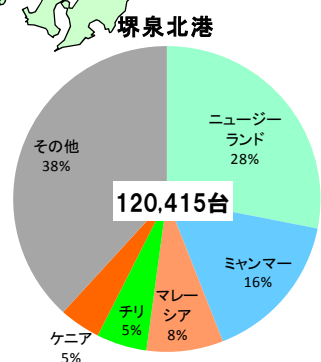
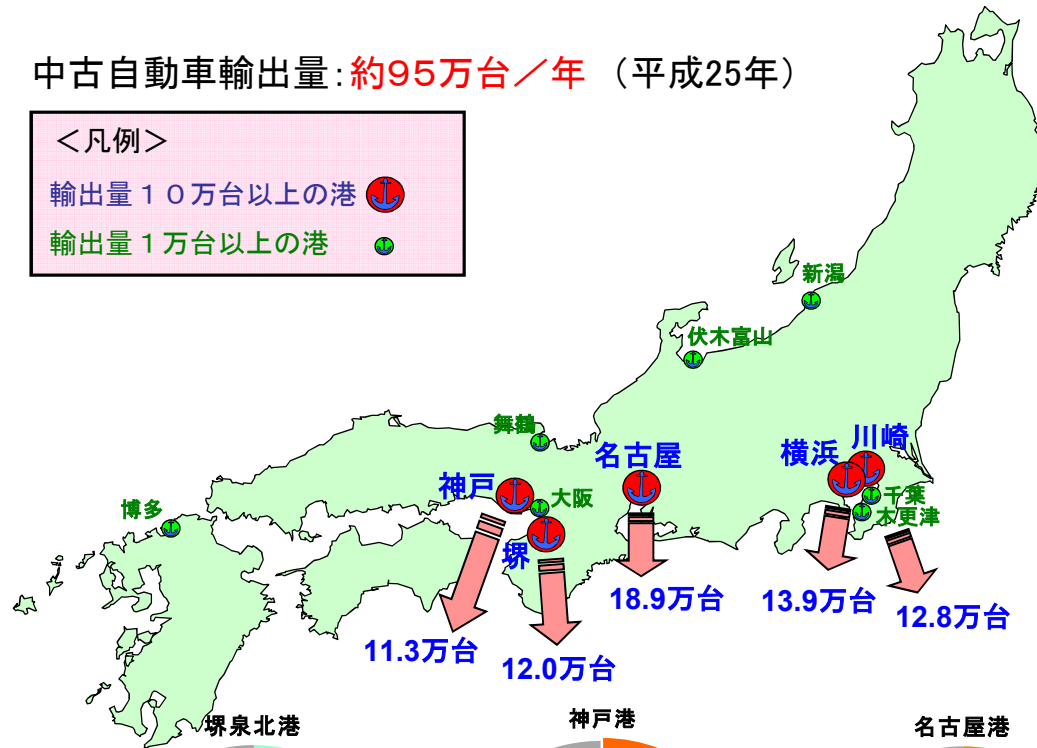
中古自動車の輸出状況

- 新興国をはじめとした国・地域において耐久性が高く、品質の良い日本製中古自動車の需要は大きい。
- 中古自動車の輸出港は、中古自動車が多く発生する大都市圏の港湾の取扱量が特に大きい。
- 堺泉北港における中古自動車輸出量は、約12万台で全国第4位(平成25年)である。
 主要な輸出国は、ニュージーランド、ミャンマー、マレーシアである。

中古自動車輸出量: 約95万台/年 (平成25年)

<凡例>

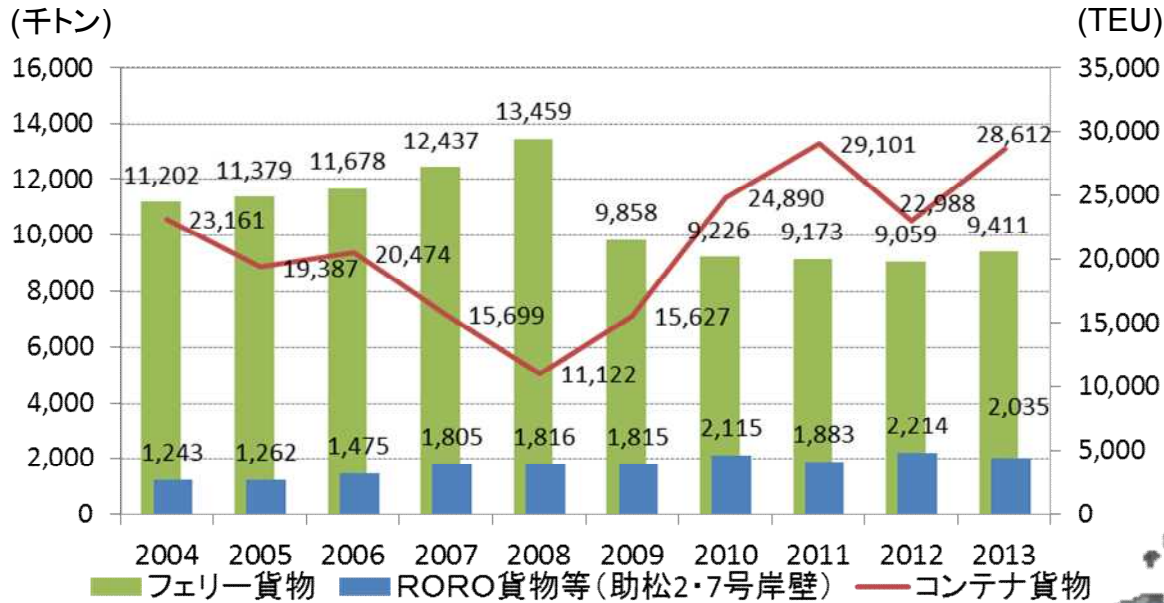
- 輸出量 10万台以上の港
- 輸出量 1万台以上の港



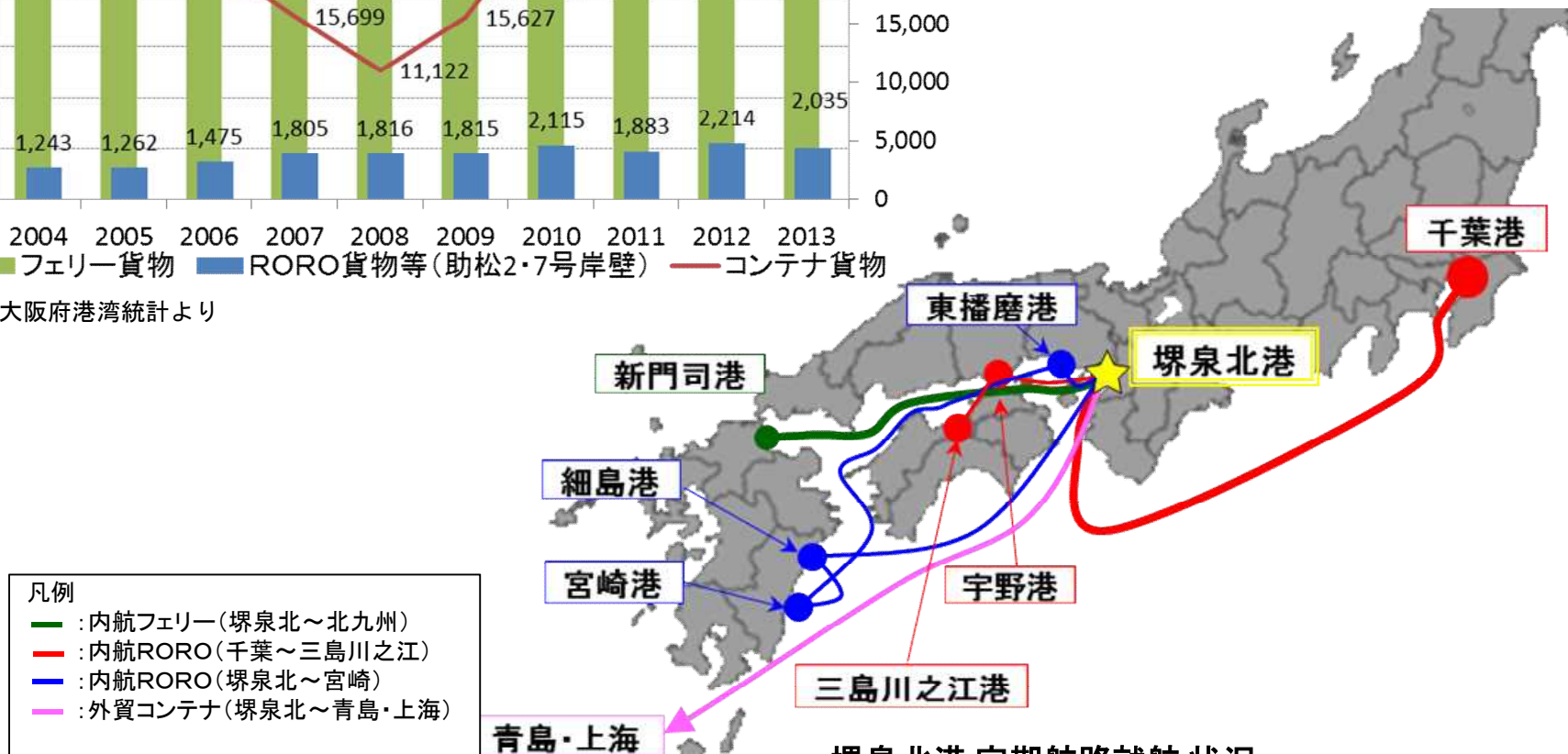
* 図中の地名は税関の名称である。(但し、伏木及び富山を伏木富山とした) 出典: 財務省「貿易統計(平成25年)」より国土交通省港湾局作成

堺泉北港 定期航路について

○堺泉北港では助松地区において、外貿コンテナ航路が2航路、内航RORO航路が2航路、内航フェリー航路が1航路、計5つの定期航路が就航している。



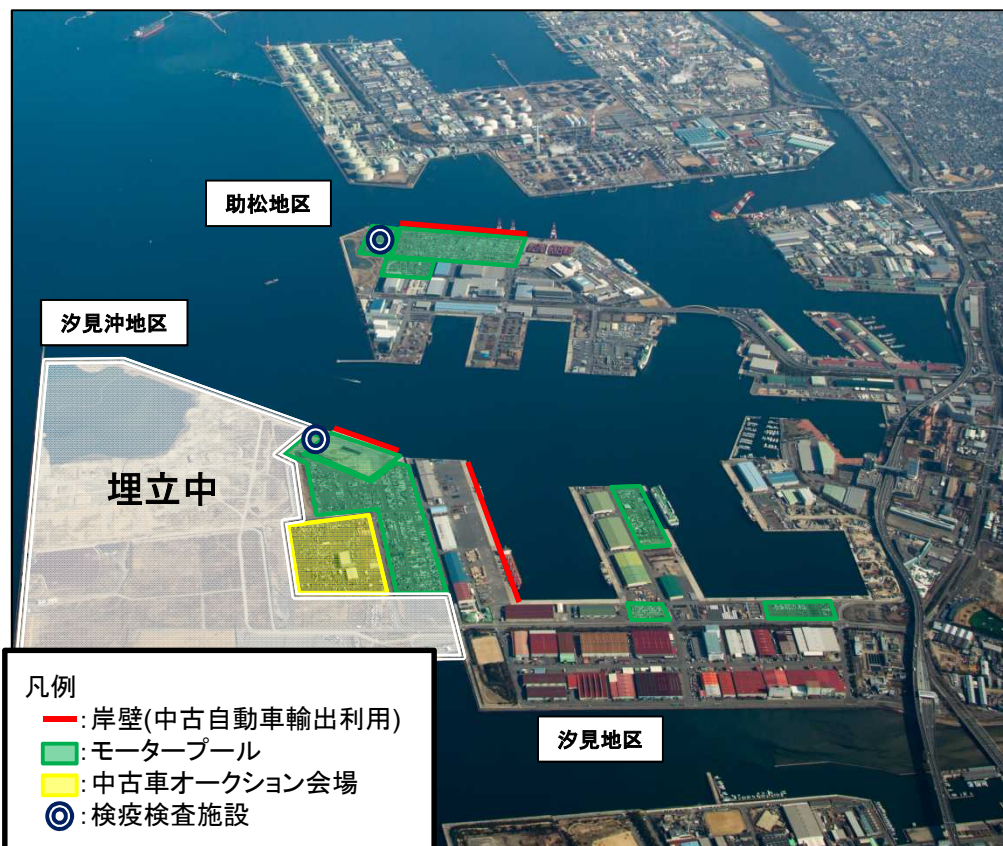
出典：大阪府港湾統計より



堺泉北港 定期航路就航 状況

- 堺泉北港は、中古自動車が多く発生する京阪神地域に位置し、周辺他港に比べて、中古自動車を取り扱う用地を容易に確保することが可能である。
- オークション会場やモータープール、検疫検査施設など中古自動車取扱施設が多数立地し、中古自動車の輸出拠点となっている。
- 陸送のみならず内航フェリー・内航ROROを利用し、西日本各地より中古自動車を集荷している。
- 輸出は、自動車運搬船(PCC)により直接輸出するほか、コンテナ詰して阪神港から輸出するなど複数ルートの利用が可能。

港内中古自動車関連施設 立地状況



中古自動車オークション会場立地及び内航航路就航 状況



港湾法施行規則 第十一条の四

法第四十三条の十一第一項の国土交通省令で定める基準は、次の各号のいずれかに該当する埠頭であることとする。

- 一 コンテナ船により運送されるコンテナ貨物(①)、ロールオン・ロールオフ船により運送される貨物(②、③)又は自動車航送船(本土と離島とを連絡するものを除く。)により運送される自動車(②)若しくは旅客を取り扱う埠頭(老朽化その他の事由によりその機能を十分に発揮できないものを除く。)
- 二 主としてばら積みの貨物を取り扱う埠頭であつて、水深十メートル以上の岸壁その他の係留施設を有するもの(老朽化その他の事由によりその機能を十分に発揮できないものを除く。)
- 三 前二号に掲げる埠頭(以下この号において「主たる埠頭」という。)以外の埠頭であつて、主たる埠頭に隣接し、かつ、主たる埠頭と一体的に運営することが当該埠頭群の運営の効率化に資すると認められるもの



「効率的な運営を特に促進する区域」導入の考え方

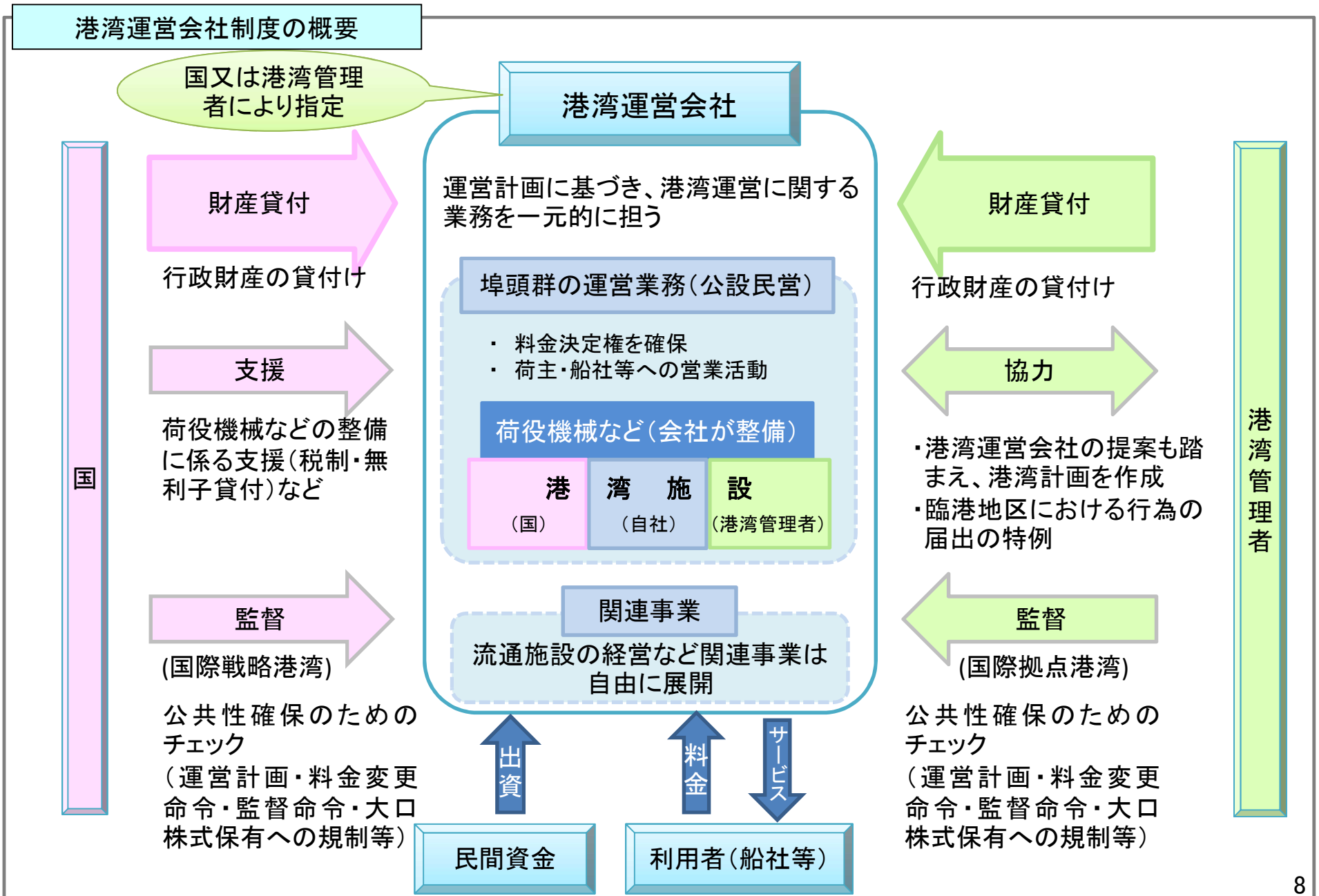
- 堺泉北港における特定貨物取扱機能の強化・・・中古自動車集積へのサービス向上
- 国際戦略港湾の機能強化への寄与・・・内航フィーダー・RORO充実のためのサービス向上



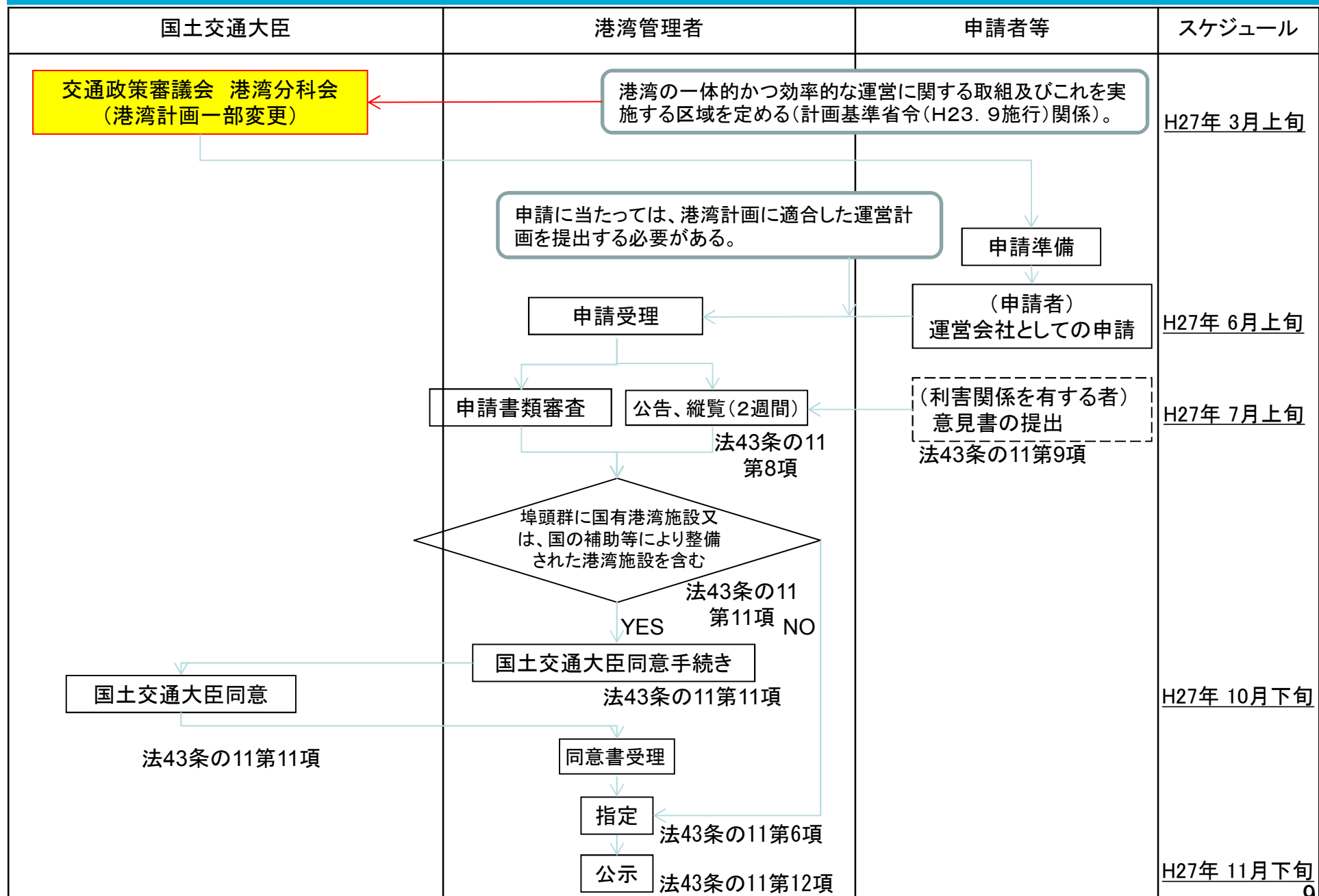
既定計画及び現況において、下記の機能を有する岸壁及び埠頭用地を対象とする。

- ①コンテナ取扱岸壁 1岸壁【助松第8号】
- ②中古車取扱岸壁 6岸壁【助松第8,9号、汐見第5号、夕凧第1号、SO-1B, 2】
- ③内航フェリー及び内航RORO岸壁 3岸壁【助松第1,2号、助松第7号】

港湾運営の民営化の仕組み

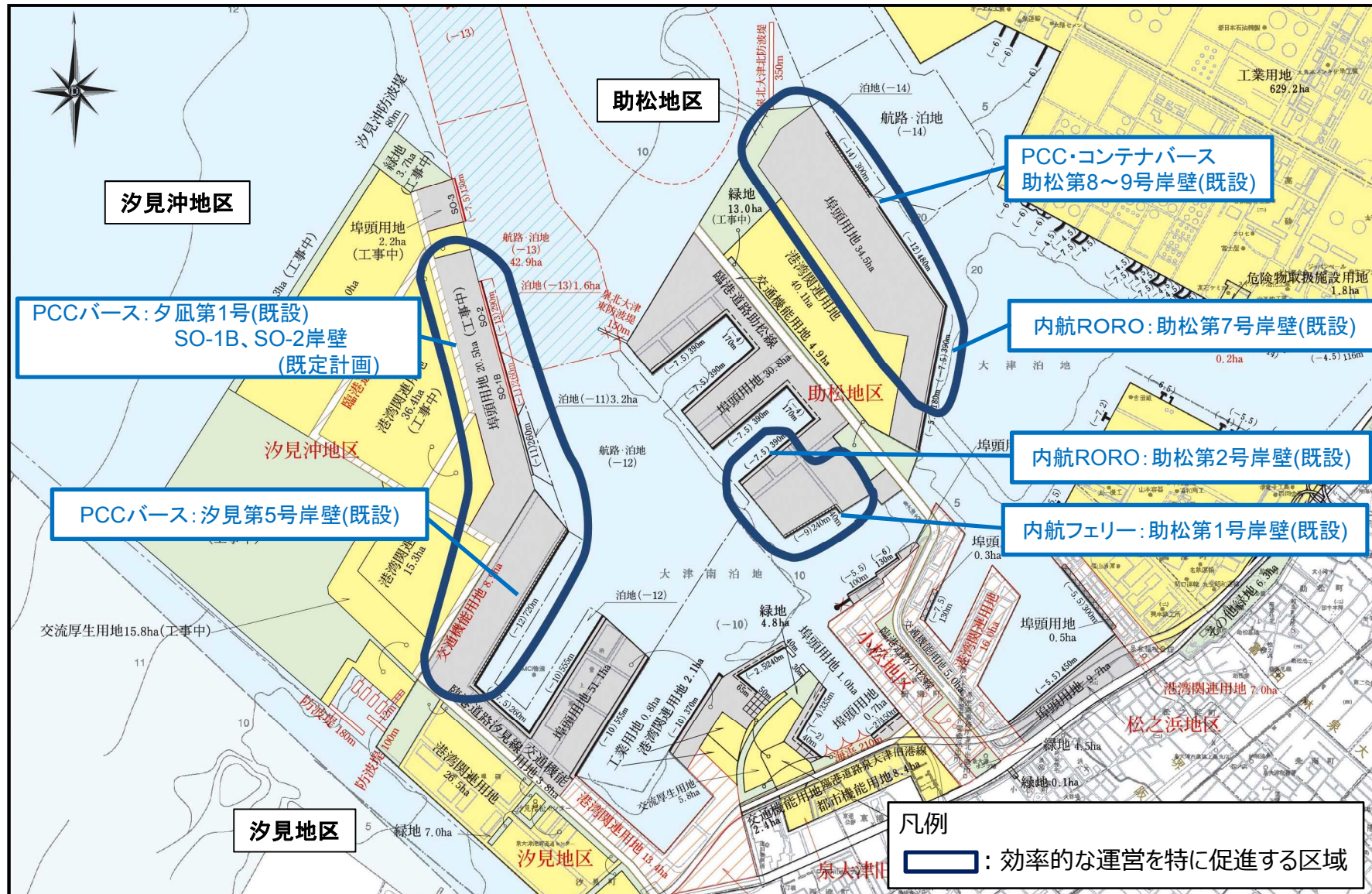


港湾運営会社指定までの手続き及び想定スケジュール



堺泉北港 計画変更内容

○港湾運営会社制度による効率的な港湾運営を図るため、PCC、コンテナ、内航フェリー、内航RORO用の岸壁を対象に、「効率的な運営を特に促進する区域」を計画する。



確認事項	国としての確認の視点 基本方針※
<p>港湾の効率的な運営に関する事項</p>	<p>VI 港湾の効率的な運営</p> <p>1 民間能力の活用による港湾運営の効率化</p> <p>世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。(略)</p> <p>我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な業務活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定管理者制度等が整備されており、地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年12月19日 国土交通省告示第1167号)