事例No.	2297
公表年度	R4
団体の属性	複数団体
団体名	大阪府・大阪市

事例区分	公営企業

タグ	・港湾整備事業 ・組織改革 ・ICT

事例種類	その他

事例内容・タイトル

大阪港湾局の取組について

出典

雑誌「公営企業」先進事例紹介（令和４年７月号）

先進事例紹介



大阪港湾局の取組みについて

大阪港湾局計画整備部
計画課計画調整担当

1．はじめに

令和２年10月１日に大阪府と大阪市の港湾局を統合し、大阪港湾局を設立しました。

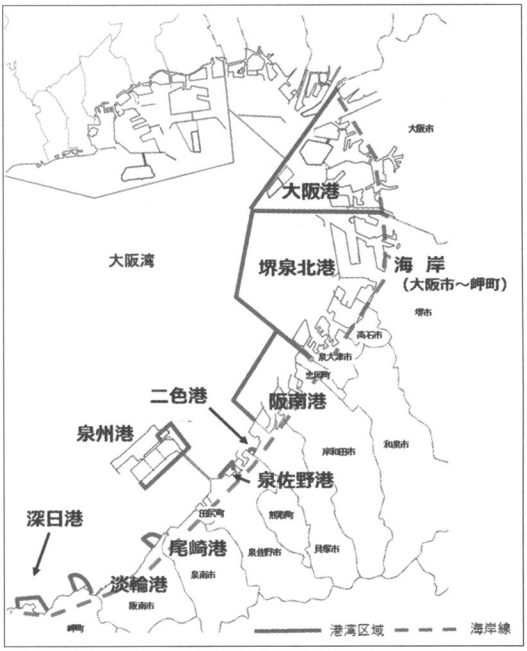
近年、日本の港湾は、東アジア諸港の台頭により大きくその地位がゆらぎ、国際競争力が低下しています。とりわけ阪神港（大阪港、神戸港）をはじめとする大阪湾諸港（神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港、堺泉北港、阪南港）の地位の低下は、関西の経済・産業の成長に影響を及ぼすことが危惧されています。

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、大阪港は神戸港とともに阪神港として、国策である国際コンテナ戦略港湾の取組みを推進してきました。加えて、いわば車の両輪として、大阪湾の中で同じ背後圏（ヒンターランド）を共有する港湾として、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ります。

それに向けた第一ステップとして、大阪府・大阪市の港湾組織を統合した大阪港湾局を共同設置し、事務の一体化及び人や情報の共有を図り、広域的な視点で連携した取組みを実現しています。

この大阪港湾局では、リアルタイムに情報を共有し、その分析・活用による効果的な取組みを推進するとともに、一層の港の利用促進、利便性の向上、更なる防災機能の強化を図るなど、府市一体となって、「国際競争力があり、利用者ニーズに合った使いやすい港」をめざしています。

これまでも、大阪港は大阪市が、大阪府営港湾（堺泉北港、阪南港、二色港、泉佐野港、泉州港、尾崎港、淡輪港、深日港）は大阪府が管理運営を行っており、長い歴史の中で各々が成長・発展してきました。また、大阪市域の海岸は大阪市が、堺市域から岬町域の海岸は大阪府が管理を行ってきましたが、今回、府市港湾局の組織を一つにすることで、大阪港湾局長のマネジメントのもと大阪港と８つの大阪府営港湾、府域の海岸（大阪市～岬町）の業務を迅速



大阪港湾局　所管区域
大阪“みなと”ビジョンより

かつ的確に実施しています。

2．大阪港湾局が所管する港湾（大阪港、堺泉北港等）の概要

大阪港湾局が所管する９港湾は、港湾区域16,030ha、臨港地区3,908ha、府域の海岸線延長は233km、津波や高潮等から府民、市民を守る防潮堤約131km、防潮扉等547箇所を管理します。総取扱貨物量は14,905万トン（2021年速報）に達し、名古屋港を所管する名古屋港管理組合に次ぐ全国２位の規模となりました。

大阪港は、アジアを中心に293便／月（2022年５月現在）のコンテナ船が就航し、外貿コンテナ貨物量は約213万 TEU（2021年速報）、国内においても、九州、四国を結ぶ国内フェリーが５便／日（2022年５月現在）、北海道、東北、関東、中部、九州、沖縄を結ぶ RORO 定期航路が11便／週（2022年５月現在）就航し、内貿貨物量4,932万トン（2021年速報）を取り扱っています。

国際拠点港湾の堺泉北港等では、九州、関東方面を結ぶ RORO 定期航路15便／週（2022年５月現在）、フェリー１便／日（2022年５月現在）が就航し、外貿貨物量2,206万トン（2021年速報）、内貿貨物量4,228万トン（2021年速報）を取り扱っています。また、アジア、オセアニア、アフリカ方面への中古自動車の輸出拠点として約15万台（2021年）の中古自動車輸出を行っています。さらに、LNG、原油等、関西に輸入されるエネルギーのうち６割以上を取り扱っており、大阪湾のエネルギー拠点の役割も担っています。

3．大阪“みなと”ビジョン

大阪港湾局が取り組む業務の方向性について、港湾利用者、府民、市民の方に分かりやすく示すため、令和２年11月に「大阪“みなと”ビジョン」を策定し、公表しました（令和４年６月改訂）。

大阪港と府営港湾の強みを活かし、弱みを補完のうえ、全体で機能分担や最適配置を図ることにより、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、関西経済の発展の一翼を担うことをめざします。

そのため、大阪港湾局では、下記５つの項目を中心にロードマップを作成し事業を推進しています。

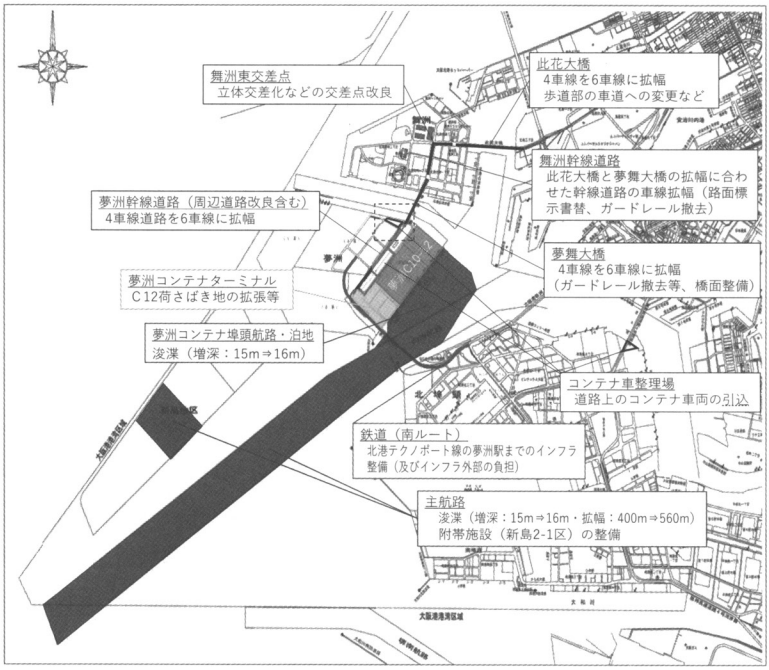
①　モノの交流を増やす（港湾物流）

国際コンテナ戦略港湾である阪神港の一翼を担う大阪港においては、集貨、創貨、競争力強化、物流拠点としての更なる機能強化に向け、

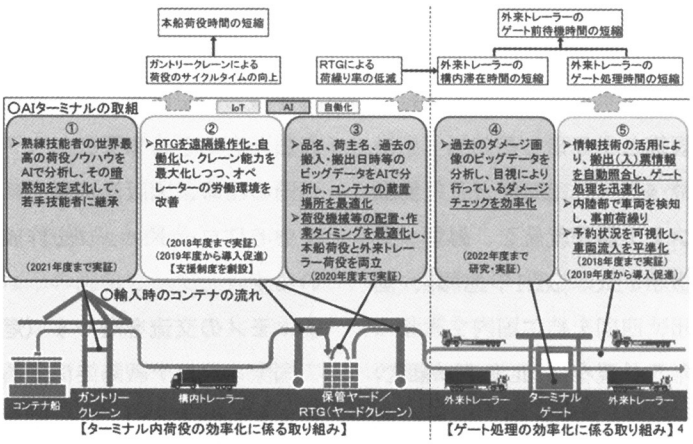
主航路の増深・拡幅や夢洲コンテナターミナルの整備推進、道路・橋梁拡幅、臨港鉄道等の整備を実施しています。

特にコンテナターミナルの効率化、生産性の向上の取組みとして、新・港湾情報システム「CONPAS」の導入や、AIターミナルの検討を進めていきます。

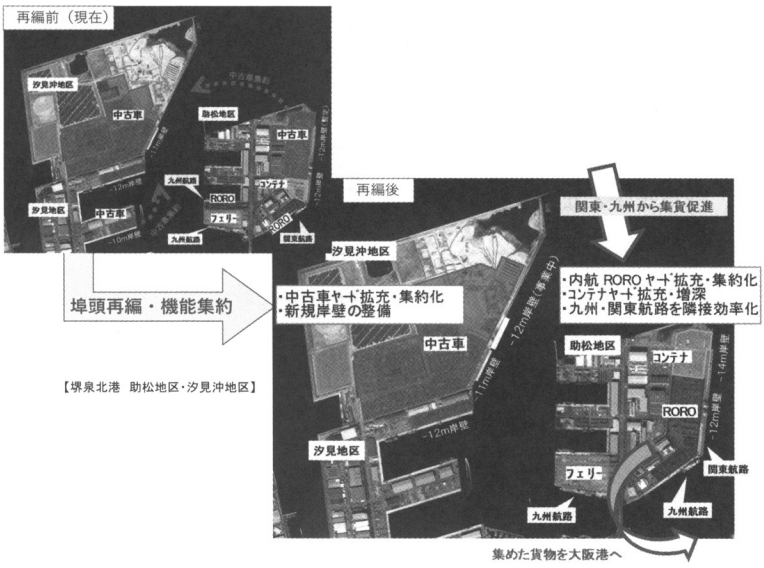
堺泉北港においては、中古自動車輸出拠点として、関連施設やヤードの拡充、集約化を図るとともに、助松・汐見沖埠頭の整備を推進し、埠頭再編による内航RORO等の機能強化を実施していきます。



港湾物流機能強化に向けたインフラ整備
大阪“みなと”ビジョンより

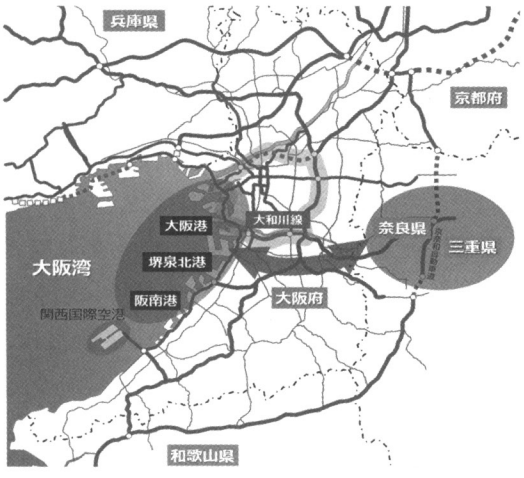


AIターミナルの実現に向けた取組みの概要（国土交通省ホームページより）



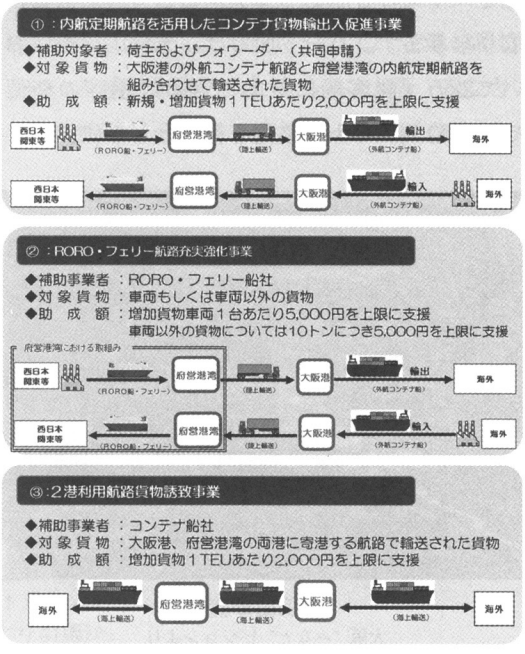
大阪“みなと”ビジョンより

ポートセールスでは、両港湾局で蓄積してきた情報やネットワーク等を共有し、各港の強みを活かした戦略的な集貨、創貨策を推進しています。具体的には共通の背後圏であり、阪神高速大和川線の全線開通を契機として、今後一層の集貨が見込まれる、畿央地域でのセミナーを開催しました。



“みなと”への充実した交通ネットワーク
大阪“みなと”ビジョンより

さらに、府営港湾及び大阪港のそれぞれの強みを活かしたインセンティブ制度を創設し、府市港湾一体となった集貨の促進を図っています。具体的には、充実した内航ネットワークを持つ堺泉北港と多様な外航コンテナ航路を持つ



大阪港との相互の強みを組み合せて増加した貨物に対して、また、堺泉北港・大阪港の両港に寄港する航路で輸送されたコンテナ貨物の増加分に対して、それぞれに補助を行っています。

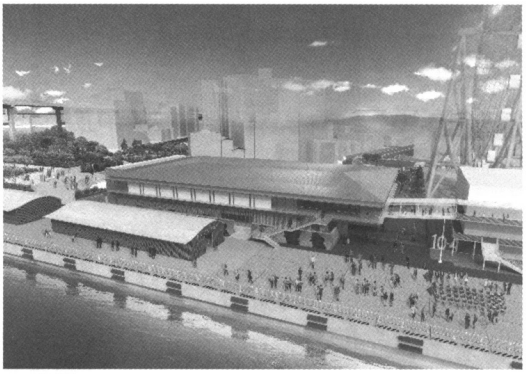
また、昨年度は、府市一体となった旅客船の利用促進を図るため、堺泉北港及び大阪港を発着するフェリーを活用して、府民を対象に、乗船機会の創出を図るため、期間限定で乗船料の一部を補助する「体験クルーズ」を実施しました。今年度は、新型コロナウイルスの影響により利用客が減少した堺泉北港及び大阪港に就航するフェリー事業者と連携し、「旅客船広報事業」、「旅客船セミナー」、「大阪湾クルーズ」を合わせた「旅客船利用促進事業」を実施し、「安全性」・「利便性」・「快適性」を体系的（見る・知る・体験する）にPRすることで旅客船の利用促進を図ります。

② ヒトの交流により賑わう（クルーズ・まちづくり）

クルーズ客船母港化の実現に向け、天保山岸壁をメインの客船ターミナルとして誘致活動に取り組みます。ハード面では、天保山岸壁において22万ｔ級客船に対応できる岸壁等の整備や、客船ターミナル整備を行うとともに、ソフト面では、クルーズコンベンションへの参加をはじめとした積極的なポートセールス、客船入港時のセレモニーをはじめとした受入体制の充実等に取り組みます。また、世界文化遺産「百舌鳥・古市古墳群」等、府域の多様な観光素材を活かした寄港地観光メニューを充実させ、地元市町等と連携した船会社への誘致活動を行います。



天保山岸壁
大阪“みなと”ビジョンより



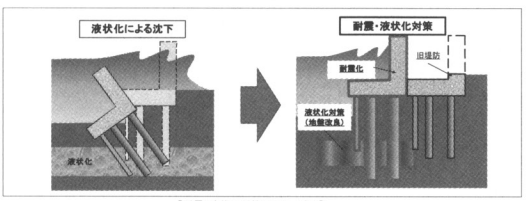
新ターミナルのイメージ図
大阪“みなと”ビジョンより

さらに、大阪・関西万博を契機として、国際観光拠点の形成を目指している大阪港夢洲地区等と、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）、海遊館などの近傍の集客施設や水都大阪（水の回廊）、泉州地域の市町のにぎわい拠点等を結ぶ海上交通により、交流機能の充実を図り、ベイエリアの活性化をめざしていきます。このため、船会社や旅行会社などの民間事業者による事業化の可能性を探ることを目的に、府市一体となって社会実験に取り組んでおり、昨年度は堺泉北港の堺旧港と大阪港の夢洲等を結ぶ港をまたいだ社会実験を実施しました。今年度は、堺旧港以南の沿岸市町と夢洲等をつなぐ社会実験を実施する予定です。加えて、クルーズ客船用岸壁整備についても検討を行うなど、魅力ある海上交通ネットワークの形成をめざします。

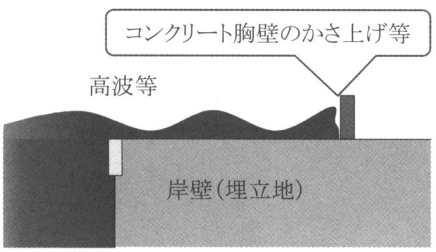
③　安全で安心な大阪“みなと”（防災）

これまでも府市連携のもと地震や台風などに対する防災対策に各々取り組んできましたが、今後は相互の経験を共有し、大阪全体でより効果的な対策を講じていきます。

堤防等の耐震・液状化対策については、南海トラフ巨大地震対策の大きな柱として、平成26年度から10年間での対策完了を目標に、府市の港湾局が中心となって連携して実施しており、大阪港湾局でも引き続き取組みを進めていきます。また、平成30年台風第21号による埋立地（咲洲、舞洲、夢洲）の浸水被害を踏まえ、過去最大規模の台風を想定した浸水対策を実施するとともに、泉州地域の沿岸市町においては、高潮・高波等の大規模災害に備えるため、引き続き防潮堤の嵩上げを進めます。



【耐震・液状化対策のイメージ図】　大阪“みなと”ビジョンより



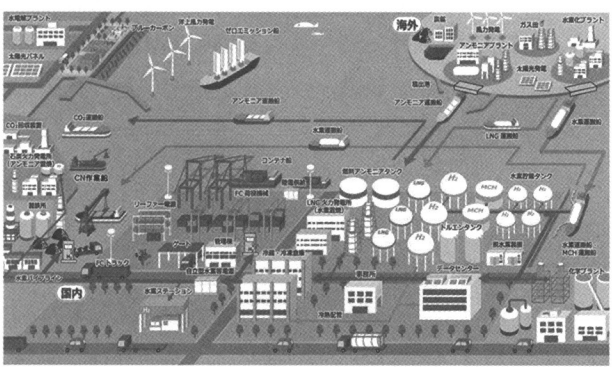
＜埋立地の浸水対策イメージ＞
大阪“みなと”ビジョンより

これら津波や高潮による浸水被害に対して、大阪市から岬町までの沿岸部の生命と財産を守り、また施設の劣化による事故をゼロにするため、予防保全型の維持管理に取り組みます。

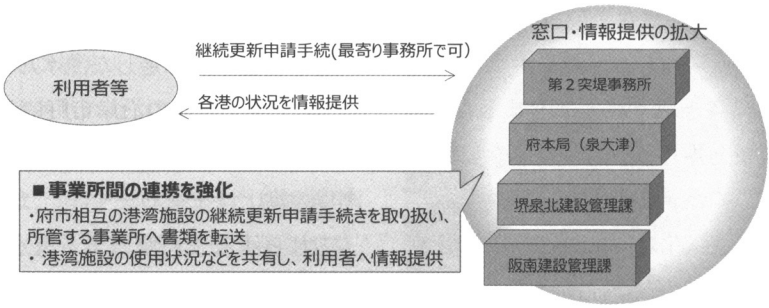
④　クリーンでグリーンな大阪“みなと”（環境）

良好な港湾環境及び都市環境の保全、創出に向け、常に環境配慮への意識を持ち、CO_2削減等による環境負荷軽減策、大阪湾の水質改善と多様な生物の生息・生育や人と海の関わりの増大に向けた取組みを進めます。

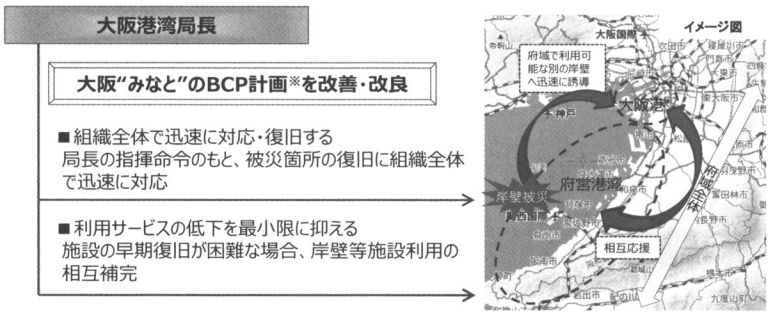
CO_2等温室効果ガスの削減の取組みとして、大阪港、堺泉北港、阪南港の各港におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成計画策定に向け、有識者、港湾利用企業、立地企業等から構成する「大阪“みなと”CNP検討会」を本年１月に設立し、検討を進めています。今後は、港毎に設置した部会において、各港の特性に応じた検討を進めるとともに、大阪“みなと”全体を俯瞰し、府市一体となった計画の策定に



CNP形成の形成イメージ
（国交省作成：「カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」策定マニュアル（初版）より引用）



大阪“みなと”ビジョンより



大阪“みなと”ビジョンより

取り組みます。当該計画を推進することで港湾の環境価値を高め、競争力強化にもつなげていきます。

また、従来の燃料に比べてCO_2の排出削減が可能なLNG燃料船の寄港を促進するため、堺泉北港のLNG基地を活用してLNGバンカリング環境を整え、環境負荷の低減を図ります。

⑤　一元化によるコトの効率化（システム）

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みを実現するとともに、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。

許認可手続きでは、港湾単位で各々の港湾局に申請する必要があった港湾施設（上屋、荷捌き地等）の使用許可継続更新申請を、相互の窓口で取り扱えるようにしました。また、利用者ニーズを共有するとともに、港湾施設の使用状況等を一元管理することにより、事業者の皆様には施設の空き状況等について、相互の窓口で府市港湾すべての情報提供が可能になりました。

また、防災対策では、府市一体となったスケールメリットを活かし、津波等被害発生時における職員の体制を新たに構築するとともに、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、より的確な対応を行います。

４．終わりに

大阪港湾局は、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、今後とも府市の港湾組織の統合による効果を発揮し、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。