

平成 26 年度
関西の主要港湾における連携施策検討業務
報告書

平成 27 年 3 月

株式会社 日本港湾コンサルタント

目 次

I. 各港の競争力強化に向けた連携施策の抽出	1
I-1. 各港の港湾物流施策に関する取組状況	1
(1) 阪神港	1
(2) 堺泉北港	4
(3) 阪南港	4
(4) 姫路港	6
(5) 尼崎西宮芦屋港	7
(6) 東播磨港	8
(7) 和歌山下津港	8
(8) 日高港	8
(9) 徳島小松島港	8
(10) 京都舞鶴港	9
(11) 境港	9
I-2. 関西広域港湾の競争力強化に関する検討	11
(1) 背後交通ネットワークからの拠点	11
(2) 広域的管理のあり方からの視点	12
(3) 海外事例調査の整理	14
II. 防災分野及び観光分野における広域連携施策の抽出	15
(1) 防災分野	15
(2) 観光分野	17
III. 各港における事業者ニーズの整理	19
IV. 課題の抽出	111

参考資料

1. 各港の競争力強化に向けた連携施策の抽出
 1-1. 各港の港湾物流施策に関する取組状況
 (1) 阪神港

【阪神港の目指す姿】
 ◆ 阪神港は、平成 22 年 8 月 6 日、「国際コンテナ戦略港湾」として選定され、『集荷機能の強化』、『産業の立地促進による創貨』、『民の視点による港湾経営主体の確立』を戦略の柱として掲げ、各種の施策を展開することにより国際コンテナ物流における競争力の向上を図っている。(図 I-1-1、図 I-1-2 参照)

国土交通省

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策目的	政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること		
	<p>○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出</p> <p>※ 国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直下の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシットを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシットルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。</p>		
政策目標	<p>平成26年から、概ね5年以内</p> <p>国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。</p> <p>平成26年から、概ね10年以内</p> <p>国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。</p>		
	主な施策	<p>国際コンテナ戦略港湾への「集荷」</p> <p>○ 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集荷支援 ○ 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証</p> 	<p>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</p> <p>○ 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援</p> 

37

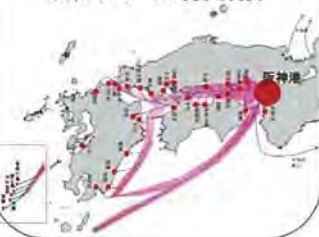
図 I-1-1 国際戦略港湾政策の概要

国際コンテナ戦略港湾 阪神港の目指すべき姿と戦略

目指すべき姿


- 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

① 集荷機能の強化
 (阪神港でのみ可能な定期内航フィーダー網の再構築)
 フィーダー船の大型化及び集荷機能強化によるコスト減、リードタイム短縮
 ↓
 集荷ネットワークの更なる充実



② 産業の立地促進による創貨

企業進出に対するインセンティブ・規制緩和
 ↓
 物流企業・次世代先端産業の立地推進



③ 民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立

大阪・神戸両埠頭公社の株式会社化・経営統合、民間からの人材・資本の導入、ポートセールス等港湾管理者権限委譲
 ↓
 民の視点からの港湾経営を実現






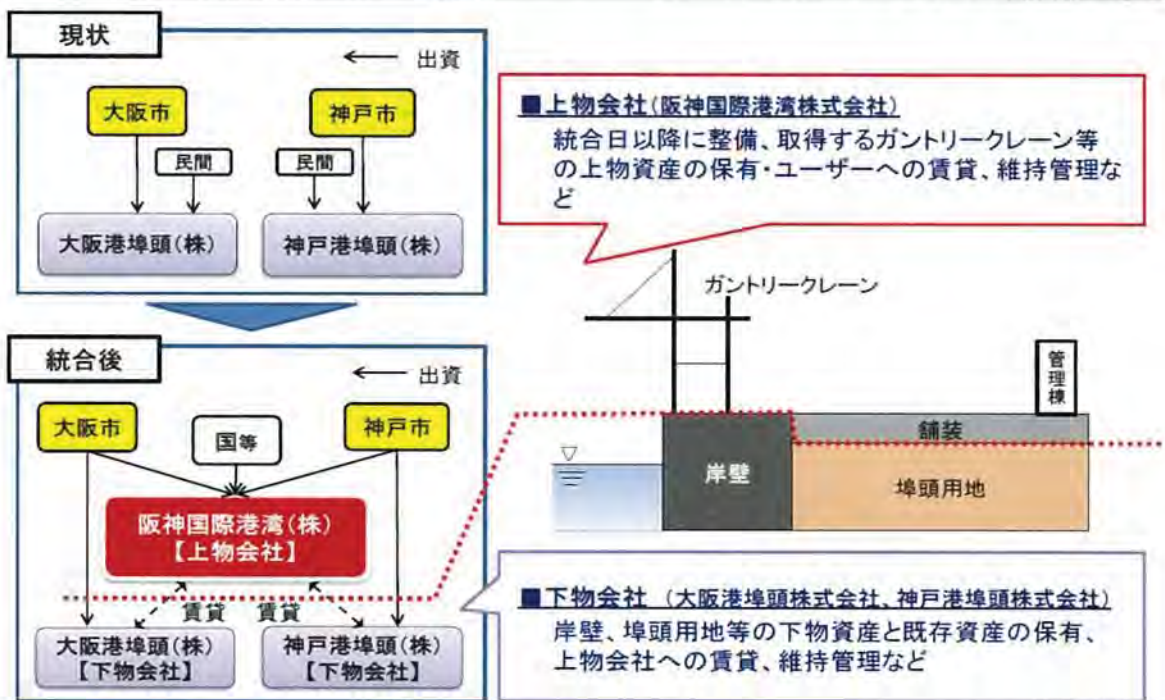
図 I-1-2 国際戦略港湾 阪神港の目指すべき姿と戦略

【阪神港の運営・管理に関する取組状況】

◆平成 26 年 10 月に大阪港埠頭株式会社と神戸港埠頭株式会社を統合、阪神国際港湾株式会社を設立し、阪神港の上物資産に関する管理、運用を中心に、変化を続ける物流動向や市場ニーズへの機動的な対応を図ることとしている。

(図 I-1-3 参照)

大阪港、神戸港埠頭株式会社の経営統合について
上下分離方式の考え方



出典：大阪市 HP

図 I-1-3 統合によって設立された阪神国際港湾(株)とその役割

【阪神港における港湾物流施策に関する取組状況(表 I-1-1 参照)】

◆阪神港と地方港を結ぶ国際フィーダー網を強化、西日本諸港から東アジア諸港に海外フィーダーされている貨物の阪神港利用への転換を促進。

☞ 阪神港と地方港を結ぶ新規航路開設や既存航路の増便 (内航船社への支援)

☞ 釜山港等海外フィーダー航路を利用している地方港の貨物を阪神港利用に転換 (事業者への支援)

◆北米等国際基幹航路や東南アジア航路をはじめとする新たな航路の誘致を促進。

☞ 基幹航路や新たな航路の誘致による阪神港の取扱貨物量の増加 (外航船社等への支援)

☞ 国際トランシップを新たに阪神港で実施 (外航船社への支援)

☞ 地方港利用から阪神港利用に転換 (荷主への支援)

◆インランドデポの活用や空コン輸送を効率化するコンテナラウンドユース等による物流コストの低減

◆ターミナルの高規格化等による効率化の推進。

表 1-1-1 阪神港における各事業概要 (H26 年 10 月現在)

事業名	目的	対象
国際フィーダー利用促進事業	東アジア主要港に流れている西日本諸港の海外トランシップ貨物を国際フィーダーにより「阪神港」への集積を図る	・内航船社 等
海外フィーダー貨物等誘致事業	西日本諸港等から東アジア主要港に海外フィーダー船で輸送されている貨物を海上ルートを利用して「阪神港」への転換を図る	・外航コンテナ船社 等
陸上輸送等貨物誘致事業	東アジア主要港に流れている西日本諸港等の海外フィーダー貨物をトラックまたは鉄道による陸上輸送、フェリーによる海上輸送、コンテナラウンドユース事業を利用して「阪神港」への転換を図る	・荷主 ・フォワーダー ・外航コンテナ船社 等
国内フェリー貨物誘致事業	「阪神港」に寄港する国内フェリー航路を利用してコンテナを輸送することによる貨物集荷を図る	・フェリー船社
国際トランシップ貨物誘致事業	「阪神港」における外貿トランシップ貨物の誘致を図る	・外航コンテナ船社 等
新規航路誘致事業	「阪神港」に新規寄港するコンテナ船の誘致を図る	・外航コンテナ船社 等

出典：阪神国際港湾 HP を参考に作成

【参考：従前の港湾個別の物流施策について】

①大阪港の物流施策

【大阪港モーダルシフト補助制度】

大阪市及び大阪港埠頭株式会社では、平成 22 年 8 月 6 日、阪神港が国土交通省により国際コンテナ戦略港湾に選定されたことを受け、その戦略実現に向け、さらなる集荷機能の向上を図るとともに、効率的な物流体系の構築と地球環境負荷の低減を目指し、輸送手段をより環境への負荷が小さい船舶や鉄道に転換する「モーダルシフト補助制度」を平成 23 年度に創設、インセンティブを展開したが、平成 24 年度をもって終了した。

大阪港モーダルシフト補助制度の概要 (大阪市・大阪港埠頭株式会社)

新たな取り組み方針

- ◆ 転換、新規、増加貨物に加え、**既存貨物(実入り)**まで補助対象を拡大
- ◆ 今年度実証実験を行う「**阪神インランドコンテナデポ**」を利用する事業に対して**インセンティブを上乗せ**

対象事業

- ◆ 海上モーダルシフト事業
- ◆ 鉄道モーダルシフト事業
- ◆ 陸上輸送距離短縮事業
- ◆ コンテナラウンドユース事業

事業の条件

- ・ 12フィートコンテナ
- ・ 20フィートコンテナ
- ・ 40フィートコンテナ
- ・ 12mtトレーラー・バン車(ウイング車含む)…海上モーダルシフト事業限定

補助単価・上限

- ◆ 補助単価
 - ・ 転換、新規、増加貨物 **2,000円/TEU**
 - ・ 既存貨物 **1,000円/TEU**
 - ・ 「阪神インランドコンテナデポ」を利用する事業への上乗せ **2,000円/TEU**
- ◆ 上限額
 - ・ 転換、新規、増加貨物 1,000万円/申請
 - ・ 既存貨物 200万円/申請
 - ・ 「阪神インランドコンテナデポ」を利用する事業への上乗せ 上記の上限額に含む

海上モーダルシフト事業
(内航船・フェリー等による海上輸送への転換)

(例)

転換・新規・増加・既存 コンテナ 又は トレーラー・バン車

**当初申請受付
平成24年10月26日
まで募集中!**

図 1-1-4 大阪港における物流施策

②神戸港の物流施策

神戸港では平成 24 年度まで図 I-1-5 に示す集荷施策を実施していたが、平成 26 年 10 月 1 日に阪神国際港湾株式会社が設立されたことを受け、現在、阪神港としてのインセンティブについて同社を通じて展開している。
 阪神国際港湾(株)による集荷施策は前述の通り。

神戸港の集荷施策の概要 (神戸市・神戸港埠頭株式会社)

資料③

目的

釜山港等に行っている西日本諸港等の貨物を神戸港に集荷するため、これら施策を活用して効率的な物流体制の構築と地球環境負荷の低減を目指す。

対象事業及申請対象者

- 1 内航フィーダー利用促進事業
(内航船社等)
- 2 コンテナ貨物集荷促進事業
(輸送依頼者と輸送事業者の共同)
- 3 トランシップ貨物誘致事業
(外航コンテナ船社)
- 4 ソウル首都圏貨物誘致事業
(船舶投入船社、輸送事業者など)

事業の主な内容

- 内航フィーダー網を新たに構築する必要経費の補助
- 内航フェリー・鉄道・陸上輸送短縮・ラウンドユースの何れかを利用するもの
新規・増加 2,000円/TEU
※「阪神インランドコンテナデポ」を利用する事業には、2,000円/TEU上乗せ
- 神戸港において国際トランシップを行うもの
新規・増加 5,000円/TEU
- 仁川航路の入港経費補助及びコンテナ貨物・混載貨物への補助
 ・コンテナ船の入港料・岸壁使用料補助
 ・同航路貨物 **新規・増加 2,000円/TEU**
 ・神戸港でトランシップする貨物 **5,000円/TEU**
 ・新規・増加混載貨物 **200円/トン**

図 I-1-5 神戸港における物流施策

(2) 堺泉北港

堺泉北港では、内航 RORO 船が定期就航している特性を活かして、阪神港の集荷機能強化に向けた取り組みとして、さらなる内航 RORO 定期航路の充実・強化を図ることとしている(図 I-1-6 参照)。

また、モーダルシフトや陸上輸送距離短縮について補助制度も設けている(図 I-1-7 参照)

阪神港の集荷機能強化に向けた取り組み

内航 RORO 定期航路の充実・強化について



図 I-1-6 堺泉北港における阪神港の集荷機能強化に向けた取り組み

■ 補助金の対象となる事業

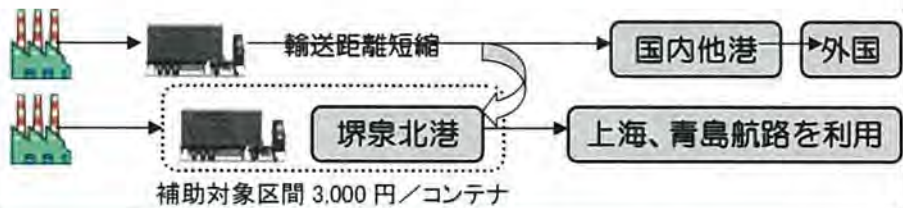
① 海上モーダルシフト(陸上輸送から海上輸送への転換)

コンテナ貨物の国際海上輸送にあたって、堺泉北港に寄港する内航フィーダー航路を利用する海上輸送事業



② 陸上輸送距離短縮(利用港を国内他港から堺泉北港に変更)

国際海上輸送(輸出)に供するコンテナ貨物の陸上輸送において、堺泉北港に寄港する外航コンテナ航路を利用することによって陸上輸送距離を短縮しようとする事業



■ 参考

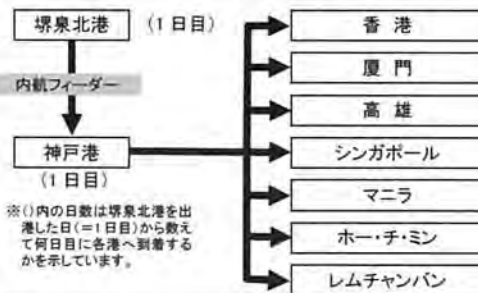


大阪府港湾局では、リエイト オバースーズ コンテナライン リミット 日本支社と連携し、堺泉北港への内航フィーダー航路の定期化に向けた取り組みを進めています。この機会に是非とも利用をご検討下さい。

内航フィーダー航路利用のメリット

- ① 安定した輸送スケジュールの確保
- ② CO2の削減(陸送からの転換による)
- ③ コストの低減

◆内航フィーダー航路を利用した場合のシミュレーション



出典：大阪府 HP

図 1-1-7 堺泉北港における補助制度

(3) 阪南港

公表資料において、阪南港として物流に関して特筆すべき取り組みは見当たらない。

(4) 姫路港

姫路港をはじめとする兵庫県管理港湾においては、国際コンテナ戦略港湾における集貨の取組の一環として、「コンテナ貨物取扱量の増加による県管理港湾の活性化」及び「国道2号バイパスをはじめとする沿道環境・地域環境の改善」を図るため、県管理港湾（姫路港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港等）と阪神港との間で新たに海上輸送される内航コンテナ貨物を対象に、大型トレーラーによる陸送から内航船への輸送の転換を推進し、阪神港への集荷にもつながる内航フィーダー網の充実強化を図るため、内航コンテナ貨物助成事業等を実施している。（下図参照）

内航コンテナ貨物助成事業

1. 事業概要

(1) 対象

平成26年4月1日から平成27年2月28日までの間に、県管理港湾の公共埠頭と阪神港（神戸港・大阪港）との間で新たに海上輸送されるコンテナ貨物等（実入り、空コンテナの区分は問いません。）で、次の条件をすべて満たしているものとなります。また、既存貨物量を増加した場合にも本事業の対象となります。

ア. 県管理港湾の公共埠頭で船舶コンテナ貨物の揚げまたは積みを行うこと。

イ. CO₂排出量の削減見込みが算定できること。

ウ. 輸送対象は海上コンテナ（20フィート、40フィート）であること。（※）

（※）上記以外のコンテナの規格や同程度の規格の貨物の輸送については、個別協議とします。

新たに海上輸送されるコンテナ貨物等とは、次のいずれかを指します。

ア. 陸上輸送から海上輸送へ転換する貨物

イ. 新規に海上輸送する貨物

ウ. 既存海上輸送貨物量の増加分（※）

（※）「増加貨物」については、原則として、前年度の取扱貨物量との差（過去の実績が1カ年に満たない場合は、輸送開始日以降との差）とします。

(2) 助成金額

1TEUあたり2,000円（予算額約1,600万円）

（輸送合計本数をTEU単位に換算、1,000円未満の端数は切り捨て）

2. 助成対象事業者

1. 輸送依頼者（輸送事業者コンテナ輸送を依頼する荷主等）
2. 輸送事業者（法令に基づいた輸送事業等に係る免許・資格を持ち、輸送依頼者からコンテナ輸送を受託する内航船社、フォワーダー等）
3. 輸送依頼者と輸送事業者（共同申請）

入港料及びガントリークレーン使用料の減免

1. 事業概要

(1) 減免対象

平成23年4月1日から平成30年2月28日までの間に、県管理港湾の公共埠頭と阪神港（神戸港・大阪港）との間でコンテナ貨物輸送（空コンテナを含む）を行う船舶に対して入港料の減免を行い、県管理港湾の公共埠頭と阪神港（神戸港・大阪港）との間でコンテナ貨物輸送（空コンテナを含む）を行うにあたり、ガントリークレーンを使用した場合、使用料の減免を行います。

(2) 減免内容

入港料の減免：100%（1.35円／総トン数1トンにつき→0円）

ガントリークレーン使用料の減免：50%（65,800円／時間→32,900円／時間）

2. 対象港湾

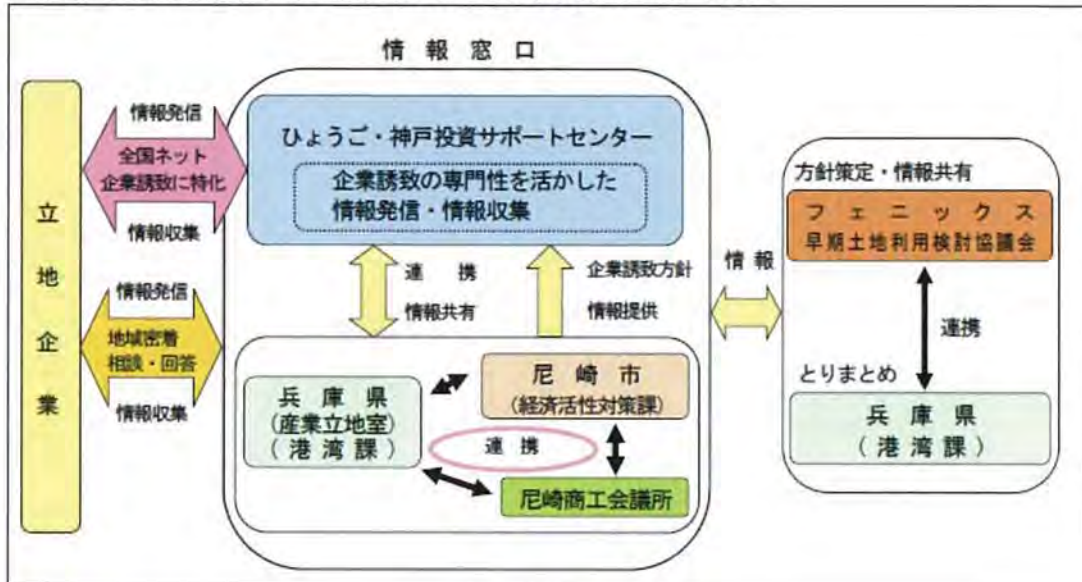
入港料の減免：姫路港、尼崎西宮芦屋港及び東播磨港

ガントリークレーン使用料の減免：姫路港

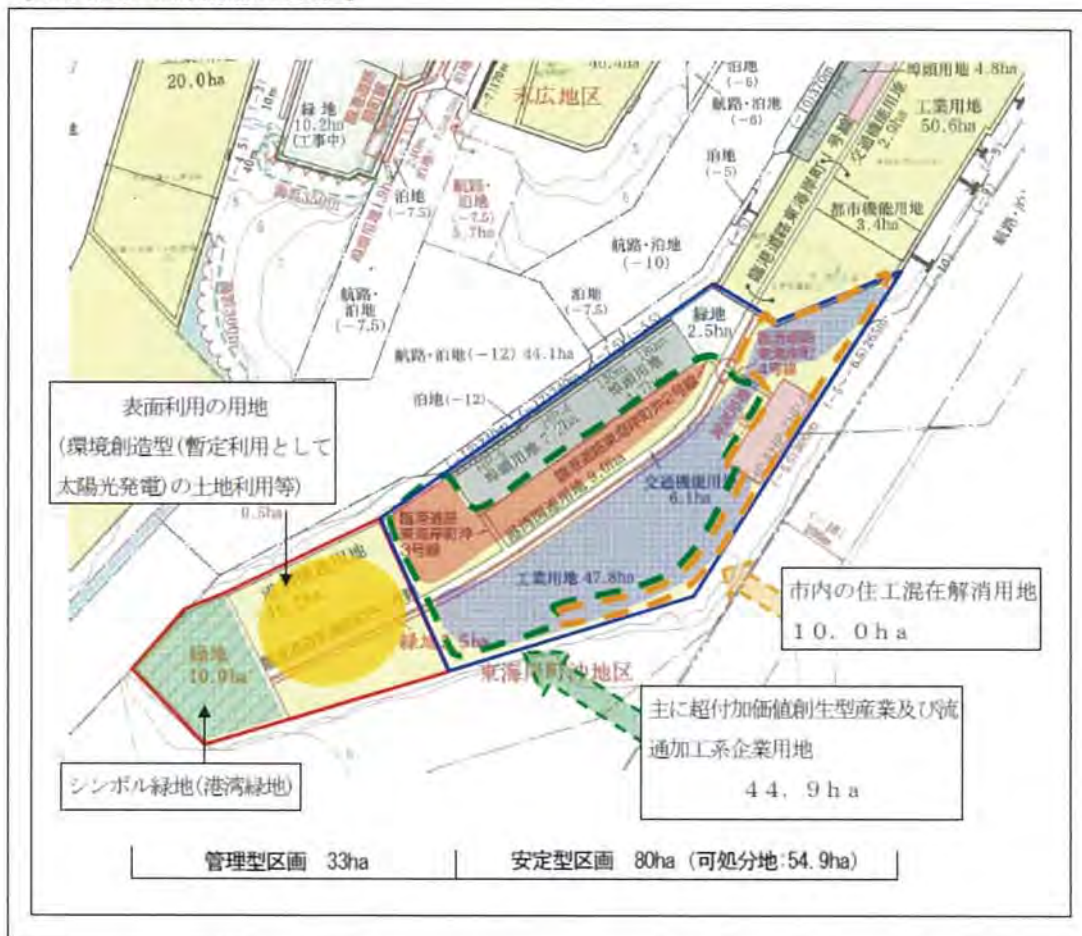
(5) 尼崎西宮芦屋港

尼崎西宮芦屋港では、「フェニックス(東海岸町沖地区)早期土地利用基本計画」を平成26年3月に策定し、埋立造成中の東海岸町沖地区について、阪神港の背後圏としての貨物の集荷、創貨を推進する上で、ロジスティクスハブ機能の強化を目的に、早期土地利用開始に向けた取り組みを今後、計画的に行うこととしている。

【企業動向に係わる情報収集と企業誘致のための情報発信の体制(案)】



【土地利用と企業誘致の方向性】



出典：兵庫県 HP 「フェニックス(東海岸町沖地区)早期土地利用基本計画(平成26年3月)」

図1-1-8 尼崎西宮芦屋港における集荷・創貨に向けた取り組み

(6) 東播磨港

東播磨港では、高砂西港公共埠頭において荷役施設の社会実験がH25年度より行われている。なお、詳細については公表されていない。

(7) 和歌山下津港

和歌山下津港では、阪神港との連携施策等の公表資料は確認できなかった。

(8) 日高港

日高港では、阪神港との連携施策等の公表資料は確認できなかった。

(9) 徳島小松島港

徳島小松島港では、平成20年より国際フィーダー航路として神戸港と週1便結んでいるが、阪神港との連携施策等の公表資料は確認できなかった。但し、平成26年度より釜山港でトランシップされる貨物へのインセンティブを除外した。

港湾管理者等への協力要請

- 発出日：平成25年6月6日
- 発出者：国土交通省港湾局長
- 発出先：重要港湾以上の各港湾管理者
- 協力要請文書の内容：

(抜粋)
 「国際コンテナ戦略港湾政策が、政府としての最重要プロジェクトであり、本政策が国民の雇用と所得を守るための政策であることをご理解頂き、現在、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集荷を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂きますようお願いいたします。」
 「国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を『国際フィーダー航路』という名称に改め、国際コンテナ戦略港湾政策の一環としての集荷対策を強化してまいります。」

釜山港等でのトランシップを助長するインセンティブを行っている港湾管理者に対し、港湾局長から個別要請を行っているところ

- 要請に対応した港湾管理者等：
- 下関港 釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.1~)
- 広島・福山港 釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4~)
- 徳島小松島港 釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4~)
- 八戸港 京浜港を經由する貨物に対し、助成金を加算(2014.6~)

【海事プレス 平成26年7月31日(木)8頁】

内航重視へじわり転換
地方港・助成制度、戦略港湾を側面支援

国土交通省は、地方の発展を支え、これまで主に外航航路を補助対象としていた地方港のインセンティブ(補助金)制度の内容が、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路「国際フィーダー」重視へじわり変わってきた。西日本では徳島小松島港が昨年10月に制度を改正し、東海は青森「国際フィーダー」の両方とした。これにより、地方港は従来の外航のみでなく、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路も補助対象となる。東日本でも八戸港が今年度から、東海でも新設して輸出入を行う貨物に17億5千万円を補助する制度を新設したほか、近畿でも新設して国際フィーダー船舶に補助金を加算する。さらに三宅港は外航航路を今年度から廃止するなど、戦略港湾への国内航路補助を地方港が側面支援する動きが広がってきた。



国土交通省は、地方の発展を支え、これまで主に外航航路を補助対象としていた地方港のインセンティブ(補助金)制度の内容が、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路「国際フィーダー」重視へじわり変わってきた。西日本では徳島小松島港が昨年10月に制度を改正し、東海は青森「国際フィーダー」の両方とした。これにより、地方港は従来の外航のみでなく、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路も補助対象となる。東日本でも八戸港が今年度から、東海でも新設して輸出入を行う貨物に17億5千万円を補助する制度を新設したほか、近畿でも新設して国際フィーダー船舶に補助金を加算する。さらに三宅港は外航航路を今年度から廃止するなど、戦略港湾への国内航路補助を地方港が側面支援する動きが広がってきた。

(10) 京都舞鶴港

京都舞鶴港では、平成 23 年に『国際海上コンテナ』、『国際フェリー・国際 RORO 船』、『外航クルーズ』の 3 つの機能について『日本海側拠点港』に選定されている。
国際海上コンテナについては、補助金制度を設けて利用促進を図っている。

|| 京都舞鶴港利用促進補助金制度概要について

趣旨

京都舞鶴港振興会は、京都舞鶴港の利用の促進を図るため、京都舞鶴港における外国コンテナ貿易の運送取扱人等に対し、要綱の定めるところにより、予算の範囲内において補助金を交付する。

補助対象貨物

新たに京都舞鶴港を利用するコンテナ貨物で、向こう 1 年間に 10TEU 以上の貨物の取扱計画があるもの

補助単価 (1TEU 当りの上限)		一補助対象貨物当たりの 補助金上限額
輸入	輸出	1,000 万円
12,000 円	24,000 円	

出典：京都府 HP

(11) 境港

境港は、平成 23 年に『国際海上コンテナ』、『原木』、『外航クルーズ』の 3 つの機能について『日本海側拠点港』に選定されている。

集貨施策については、平成 26 年 12 月に RORO 船を利用した苫小牧港、新潟港と結ぶ定期化試験輸送を実施、輸送費の助成も行った。

(図 I-1-11 参照)

境港・苫小牧港・新潟港を利用する貨物募集のご案内

(平成26年11月26日時点版)

境港管理組合では、境港・苫小牧港・新潟港を利用した、北海道、東北及び関東と九州、中国地方の貨物の海上輸送による定期化試験輸送を行います。

輸送概要

- 運航経路 苫小牧港→境港→新潟港→苫小牧港
- 運航日程 平成26年12月22日(月)～26日(金)
(詳細は運航表のとおり)
- 募集対象 境港を利用し、貨物輸送する企業
- 募集期間 平成26年11月26日(水)～12月15日(月)
- 運航船舶 新釧路丸(RORO船)
- 船社 栗林商船株式会社
- 協賛 苫小牧港管理組合、新潟県

運航表

12月22日(月)		12月24日(水)		12月25日(木)		12月26日(金)	
苫小牧港		境港		新潟港		苫小牧港	
着陸開始	16:00	入港	16:00	入港	13:00	入港	12:00
出港		出港	16:00	出港	13:00	出港	12:00

※気象海象の状況により変更の可能性があります。

運航船舶:新釧路丸



【運航船舶諸元】

船種 RORO船
 総トン数 : 5,310トン 積載車両: シャーシ57台
 リーファー(温度管理)用電源有

定期化試験輸送ルート

- 試験輸送往路
- 試験輸送復路
- 陸送ルート



苫小牧港～境港 3日目着(中1日)
 境港～新潟港 2日目着

「輸送費助成」があります。

- ◇海上運賃についてはお問い合わせください。
- ◇試験輸送では輸送費の一部助成を行います。
- ◇詳細は下記担当までお問い合わせください。

●皆様の積極的な応募をお待ちしております。

■お問い合わせ・お申し込みは

境港管理組合 担当: 田村・倉本・坂田・皆尾
 〒684-0004
 鳥取県境港市大正町2-15みなとさかい交流館(3F)
 TEL: 0859-42-3707 / FAX: 0859-42-3735
 E-mail: sakai-port@pref.tottori.jp
 境港管理組合HP: http://www.sakai-port.com/

無料の高速道路が順次開通

定期化試験輸送

陸送経費削減 リードタイム削減

境港管理組合では、九州、中国地方と北海道、東北及び関東の物流促進及び物流効率化を目的とし、国内RORO船の定期航路の就航に向け、境港と苫小牧港及び新潟港を結ぶ試験輸送を実施します。

海上運賃を設定し、商業ベースの試験輸送を複数回実施することにより、安定した貨物量の把握、利用企業のメリットを検証します。

H24年度 松江道全線開通
 H26年度 尾道道全線開通



出典: 中国地方整備局HP

図1-111 境港におけるRORO船の定期化試験輸送

1-2. 関西広域港湾の競争力強化に関する検討

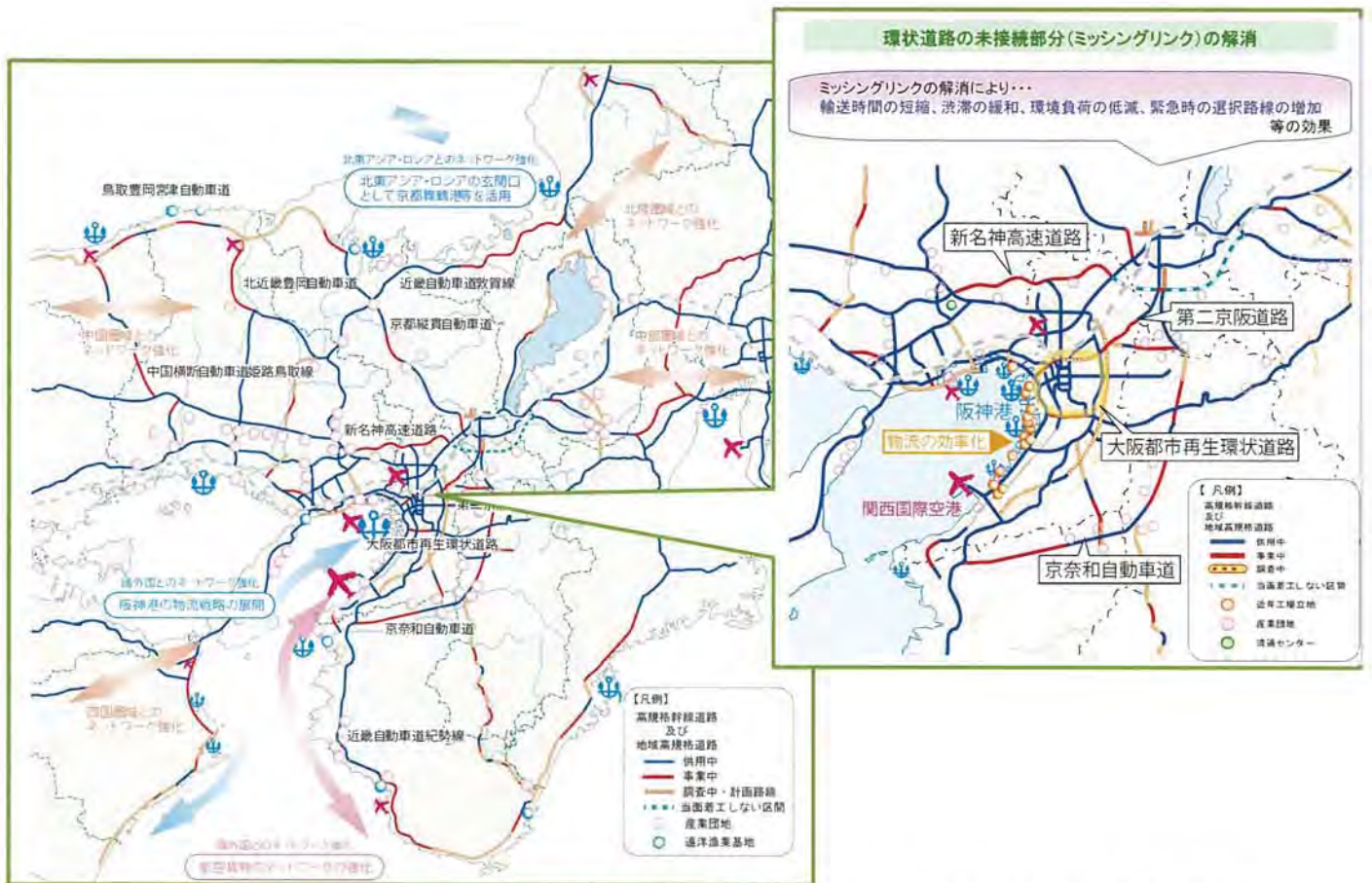
(1) 背後交通ネットワークからの視点

◆平成 21 年 8 月に策定された「近畿圏広域地方計画」では、国際競争力を強化するため近畿圏内外の産業・物流拠点を結ぶ陸・海・空の広域交通網を総合的に構築する「広域物流ネットワークプロジェクト」を主要プロジェクトの一つとして掲げて、未接続区間（ミッシングリンク）の解消に向けて取り組んでいる。

(図 I-2-1 参照)

◆一方で、大阪湾周辺の都市高速道路については、慢性的な渋滞により、経済的な損失が生じているとの指摘もあり、ミッシングリンクの解消により渋滞を緩和し、円滑な物流ネットワークを実現化することが課題である。

(図 I-2-2 参照)



出典：近畿地方整備局 HP（「近畿圏広域地方計画参考資料(平成 21 年 8 月)」）

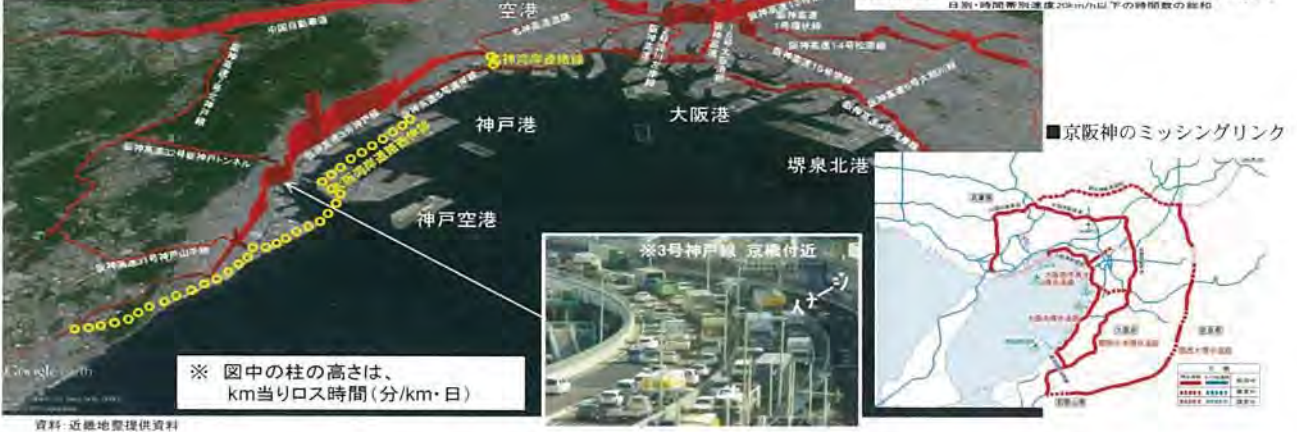
図 I-2-1 広域物流ネットワークプロジェクトの概要

■都市高速の km 当り渋滞損失額 TOP 5 (平日休日計・夕方(16~18時))

順位	路線名	渋滞損失額 (億円/日)	渋滞延長 (km)
1	阪神高速 3号神戸線(上り)	1.23	約16km
2	首都高速 渋谷線+都心環状線(上り)	1.16	約25km
3	首都高速 渋谷線+都心環状線(下り)	1.16	約25km
4	首都高速 6号線(三郷線+向島線、上り)	1.08	約19km
5	首都高速 新宮線+都心環状線(下り)	1.06	約25km

■都市高速の渋滞 TOP 5 (平日・夕方(16~18時))

順位	路線名	場所	渋滞時間数 (時間)
1	阪神高速 3号神戸線(上り)	明渡原付近	625
2	首都高速 6号向島線(下り)	日本橋兜町付近	618
3	首都高速 3号渋谷線(下り)	渋谷付近	575
4	阪神高速 3号神戸線(上り)	中之島付近	540
5	首都高速 3号渋谷線(下り)	渋谷付近	534



出典:近畿地方整備局 HP (「第1回近畿圏広域地方計画有識者会議参考資料(平成27年3月)」)

図 I-2-2 京阪神地域の道路渋滞

◆上図によれば、阪神港を結ぶ「阪神高速3号神戸線」が、kmあたりの渋滞による損失時間、コストが非常に高くなっており、広域的な物流ネットワークの強化を実現する上でも、当該区間の渋滞の緩和は重要な課題となっている。

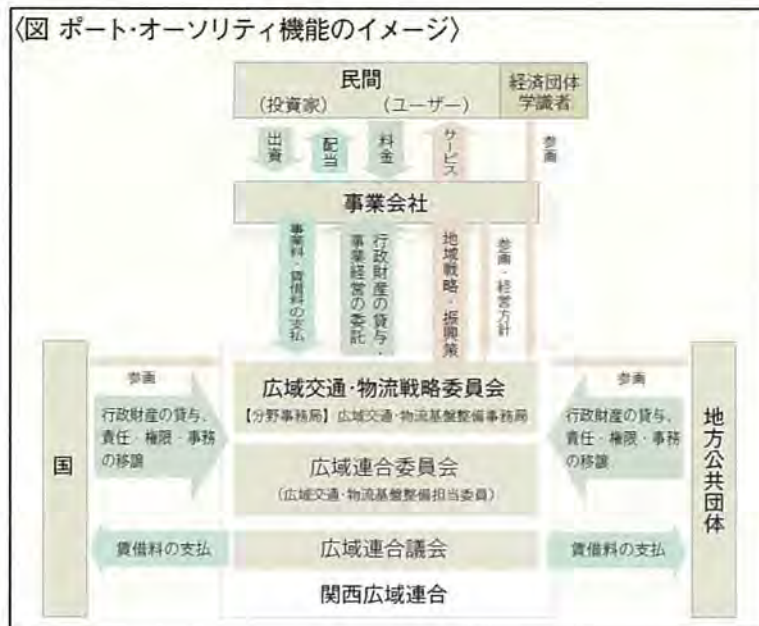
(2) 広域的管理のあり方からの視点

◆前述(「I-1. 各港の港湾物流施策に関する取組状況」)で述べたように、阪神港では平成26年10月に阪神国際港湾株式会社を設立し、大阪港及び神戸港の一体的な港湾運営を担うこととしている。

◆広域的管理に対する構想として、2008年に関西経済連合会が発表した「関西ビジョン2020」において、「21世紀関西版ポート・オーソリティ構想」が示されている。また、それを受けて広域基盤整備委員会が構想の実現可能性について検討、提言を行っている。

(図 I-2-3、図 I-2-4 参照)

◆「21世紀関西版ポートオーソリティ構想」は、海外事例などを参考に、物流基盤の管理における課題に対して、「事業主体の民営化と統合・合併」と、「オーソリティ(管理主体)の一元化」という2つのアプローチを提示していることが大きな特徴である。



出典：関西経済連合会資料

図 1-2-3 関西経済連合会によるポートオーソリティ機能のイメージ

関西の交通・物流基盤の現状は、事業会社(事業主体)への出資者、オーソリティ(管理主体)ともに、利害の異なる複数の団体に構成されており、関西を一つの地域として戦略を描き、関西全体として最適な広域交通・物流を実現する体制にない。



すべての事業主体を民営化の後に統合・合併し、一つの事業会社により関西の広域交通・物流を一体的に運営することは、現実的には困難。

関西広域連合へ、関西の主要な港湾、道路についての責任と権限を、国と地方公共団体から移譲し、空港については地元と空港事業会社などが協働で振興策を実施する機能を設けることで、関西を一つとするオーソリティによる体制づくりが可能。

**関西広域連合が関西の一元的なオーソリティとして事業会社と連携し
広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能を担う**

提言のポイント

- 関西が一つとなって取り組む体制
- 民間事業会社による事業運営
- 産学官共同で戦略、諸施策を立案する機能
- 国のアクションプランの実現と広域連合制度の見直し
- 可能な部分から順次実現

出典：「関西版ポートオーソリティ構想 ～2020年に目指すべき姿についての提言～ (2011年5月 関西経済連合会)」

図 1-2-4 ポートオーソリティ構想における提言

(3) 海外事例調査の整理

◆前述した「関西版ポートオーソリティ構想 ～2020年に目指すべき姿についての提言～」においては、一体的な運営組織・体制作りを検討する上で参考にできる海外事例として、ニューヨーク、ロンドン、パリの事例を整理している。

(表 I-2-1 参照)

◆特に、パリ近郊の交通機関を一体的に運営している、イル・ド・フランス交通連合の事例を参考に、管理主体として関西広域連合を活用する方針のもと、図 I-2-4 に示した提言を行っている。

表 I-2-1 一体的運営組織の海外事例

一体的運営組織の海外事例 (主な事業)	組織形態	組織の長	事業主体	組織運営資金 (全体に占めるシェア)	資産保有者・整備主体	組織統治・運営上の特徴
ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社 (空港、港湾、鉄道、バス、橋、トンネル、工業団地、WTC、ウォーターフロント開発)	公社 (事業部門を有する)	専務理事 (管理委員会が、専務理事と副理事を選出)	公社の事業部門(直轄)	・事業収入(約58%) ・レベニュー債(※)による資金調達(約29%) ※特定事業の収益により償還される債権	公社	・ニューヨーク、ニュージャージー両州知事が管理委員会の委員を選任する(上院の承認が必要) ・独立採算での運営、債券による資金調達(一部、両州からの補助金あり(2010年予算ベースで約9%)) ・管理委員会以外はプロパー人材で構成
ロンドン交通局 (地下鉄、バス、鉄道、道路、路面電車、舟運)	行政機関 (広域自治体)	ロンドン市長	公的事業主体 (一部、公的管理を受けた民間会社がある)	・公的事業主体による事業収入(約50%; 民間会社の事業収入は含まない) ・国と市からの補助金(約50%)	行政機関 (一部、民間会社)	・組織自体が広域自治体グレートロンドンオーソリティの一部局 ・市長が組織の長で取締役を選任 ・計画策定や補助金の配分により事業主体を統治 ・法律により行政機関は自ら事業運営ができない
イル・ド・フランス交通連合 (国鉄、首都圏高速鉄道、地下鉄、路面電車、バス)	行政機関 (自治体連合)	イル・ド・フランス州知事	複数の公営組織と民間会社 (フランス国鉄、パリ交通局(地下鉄、路面電車、バス、地域高速鉄道)、民間バス会社) (各会社は企業としての独立性を保持)	・交通負担金(交通税)(約67%) ・補助金(約28%) (各事業主体の事業収入は交通連合には入らない)	事業主体 (整備・運営資金には税と補助金が含まれる)	・州知事が組織の長で、理事会は州議会議員、パリ市と各県、その他団体の人材で構成 ・計画策定や交通税と国からの補助金の配分により事業主体を統治 ・事業主体からの収益回収はしていない ・事務局はプロパー人材で構成

出典：「関西版ポートオーソリティ構想 ～2020年に目指すべき姿についての提言～」(2011年5月 関西経済連合会)

II. 防災分野及び観光分野における広域連携施策の抽出

(1) 防災分野

- ◆防災分野における大阪湾の広域連携としては、「大阪湾港湾機能継続計画推進協議会」を平成23年度に発足させ、大阪湾全体の港湾活動の事業継続能力の向上を図ることとしている。
- ◆一方、日本海側拠点港である京都舞鶴港や境港については、防災分野における広域連携の具体的スキーム等は現段階で構築されていない。

(下図参照)

■目標

大規模災害発生時においても国民生活を維持するため海上からの緊急物資の供給を迅速に行うこと(緊急物資輸送活動)や、社会経済への影響を最小限とするために国際物流機能を確保すること(国際コンテナ輸送活動)が港湾の社会的な責務である。

このため、ソフト面の防災対策として、大規模災害が発生した際の対応について関係者間で事前に協議し、港湾機能の回復を図るため関係者間での連携による協働体制を構築する。

これにより、港湾活動の停滞の短縮、活動再開に向けた早期復旧を図る。

○大阪湾港湾機能継続計画推進協議会

平成23年度に大阪湾の港湾関係者(港湾関連民間団体・自治体・国の港湾関係機関41機関)と有識者で構成した協議会であり、大規模地震が発生した際、緊急物資の海上輸送や、物流機能の低下を最小限に抑え、港湾機能の早期回復を図るべく、平常時から事前に大規模地震時の関係者間の役割や行動、相互の関係を事前に確認し、問題点・課題を解決し、大阪湾全体の港湾活動に関する事業継続力の向上を図るためのものである。

- ◆災害時における緊急物資の海上輸送については、阪神淡路大震災における神戸港の事例でもその有効性が発揮されたが、港湾によっては緊急輸送に用いられる可能性があるフェリーやRORO船の着岸・荷役に問題が生じる可能性もあるため、例えば四国運輸局においては、それら船舶と港湾(例は高知県内港湾)のマッチングを検証している。

(次頁参照)

- ◆関西主要港湾においても、このような検証を行っておくことは災害時の事前準備として一考の余地があると考えられる。

(2) 高知県における被害想定別のフェリー活用方策の整理

⑤ 想定されるフェリーの各港湾とのマッチング

県名	港湾名	岸壁名	岸壁種類	水深 (m)	可動橋	石崎丸船渠	四国急行フェリー	津留毛フェリー	南海フェリー	九四オレンジフェリー	ジャンボフェリー	四国開発フェリー	オーシャントラ	四国開発フェリー	南フェリーさん	高崎カーフェリー
高知	高知	三重新雲岸壁	○	11.0												
高知	高知	東潮江岸壁	○	7.5												
高知	高知	三重1号岸壁	●	8.0												
高知	高知	三重6号岸壁	○	6.0												
高知	須崎	港町-75M2号岸壁	●	7.5												
高知	須崎	港町-100M岸壁	●	10.0												
高知	須毛湾	須毛岸壁(-7.5)	●	7.5												
高知	須毛湾	池島岸壁(-13.0)	●	13.0												
高知	甲浦	唐人ヶ鼻立岸壁	○	6.0	○											
高知	奈半利	西内港新岸壁	○	5.5												
高知	あしずり	あしずり1号岸壁	○	7.5	○											



バース種類…耐B:◎、通B:●、FB:○
 評価項目:航行区域、航路幅、回答幅、岸壁水深、ランプ傾斜、可動橋幅、岸壁延長
 備考1:陸上可動橋については全て機能するものと仮定
 備考2:白抜きヶ所を後段で具体的な航路イメージとして提示
 (総合評価凡例)
 ○:適合している
 △1:サイドランプ係留、干潮時にマイナス勾配(ランプゲートが岸壁と干渉)
 △2:隅角部(サイド含む)係留、満潮時に+12%超え(干潮時適合)
 △3:隅角部(サイド含む)係留、干潮時に-12%超え(満潮時適合)
 △4:縦付け係留、±12%以内
 △5:縦付け係留、満潮時に+12%超え(干潮時適合)
 △6:縦付け係留、干潮時に-12%超え(満潮時適合)
 - :適合していない

調査結果より、
 ○奈半利港はフェリーによる支援が困難
 ○須崎港は九四オレンジフェリーの活用も考えられるが
 臼杵港-八幡浜港の支援輸送を担うことも想定される
 (南海フェリー、ジャンボフェリーも同様)

(2) 観光分野

- ◆観光分野における港湾連携としては、高まるクルーズ需要を背景にクルーズ関連の団体に加盟して、情報交換を行っていることが多いが、連携策を講じている港湾は少ない。
- ◆その中で、大阪港や境港は、高松港、高知港、別府港とともに、『五港物語』と称するキャンペーンを行い、客船誘致に取り組んでいる。（記事参照）

クルーズへようこそ 新しい関西の魅力を伝える観光Webマガジン 掲載「クルーズ」五港サイト Webクルーズ

新しい旅のカタチを提案する船旅Webマガジン

Web CRUISE

特集 クルーズ Q&A 客船データベース 掲載者 定期購読

HOME > ニュース一覧 > ニュース



CRUISE 3月号

未知のアジアに出会う西
アジアのリバークルーズ

常識を塗り替える、未来の船旅
クルーズシップ・オブ・ザ・イヤー
選定船舶2015

クルーズ最新号のご案内

定期購読お申し込み

クルーズFAN

編集部つぶやき

紙刊メールマガジン

個人申込

ニュース News

「五港物語」、客船誘致で連携

2011/09/14

西日本の5港、大阪港、境港、高松港、高知港、別府港は連携して、クルーズ客船誘致に取り組む、「がんばろう！日本『五港物語』」と称するキャンペーンを行う。5港の代表者が13日、大阪市役所内で共同会見した。

東日本大震災や福島第一原発事故の影響で、今年日本に來航する外国客船は軒並み急減、影響のない西日本の港湾でも、風評により寄港が相次ぎキャンセル。西日本の5港が共同でアピールしていくことになった。

具体的には、フェイスブックなどソーシャルネットワーキングサービスを利用した情報発信を行う。船社、販売総代理店（GSA）、旅行会社向けの合同セミナーの開催やクルーズ・コンベンション参加時に新しい航路提案なども行うが、11月のシンガポール、来年3月のマイアミでのコンベンションでの共同参加は予定していない。このほか寄港時の入国手続きの高速化・簡略化や、カジノの規制緩和など関係官庁へも連携して要望していく。

高松港は、神戸港、宇野港、広島港、北九州港とともに、瀬戸内海クルーズの振興を図る「クルーズせとうち」に参加している。両方に入った高松港は「どちらも強い連携であり、情報発信のために多くのチャンネルを持ちたい」との考えを示した。写真は、五港物語の代表者たち。



- ◆このような中、関西経済連合会では、「関西広域観光戦略」を2015年2月に発表している。その概要は次頁に示すとおりであるが、「関西への誘客のための情報発信」、「魅力的な関西広域圏の整備促進」を通じて、関西の観光ポテンシャルを発揮し、魅力度を高めるとしている。

地域間連携による2つの戦略基軸「情報発信」と「環境整備」を拡充

関西の観光ポテンシャルを發揮し、魅力を高める。

① 関西がめざすべき目標の設定

	2013年	2020年
訪日外国人旅行者数	345万人	800万人
外国人延べ宿泊者数	817万人泊	2,000万人泊
訪日外国人旅行消費額	4,675億円	1兆円



② 目標を達成するための取り組み

関西への訪客のための情報発信

- 関西ブランドの強化・発信
- 「はなやが関西」シンボルマークの活用
 - 国内外のイベントでの使用、国際空港・ホテル等の大型ビジョンでの動画放映、各企業・自治体HPへの掲載、ノベルティの贈呈・活用等
- 観光に際する情報の掲載・発信
- 観光ポータルサイトの創設「iKANSAI(仮称)」
- 文化財等のデジタルアーカイブ化の推進

海外のメディアを活用した情報発信

- 関西を紹介するテレビ番組の海外放送

外国人旅行者数目標の利便性向上

市場	訪日旅行者数(2019年)	特徴
韓国	245万人	● 観光客が主流。 ● 個人のブログを情報源とする比率が高く、旅先ではスマートフォンを多用した情報検索が多い。 ● 韓国ではスマートフォンを多用した情報検索が多い。
台湾	221万人	● 訪日旅行者数の過半数を女性が占める。 ● 2012～2019年にかけてリピーター比率が高い。
香港	75万人	● リピーター比率が高い。 ● 観光での観光や宿泊の中心は大阪とその周辺。
中国	131万人	● 観光客の割合が高く、団体ツアーが主流。 ● インセンティブ旅行の需要が高まっている。
東南アジア	115万人	● 2019年と比較し、今年も訪日観光客の増加が期待されている。
欧米	189万人	● 個人旅行比率が高く、日本の伝統文化や歴史に関心を持ち、知識を行使し、商品買の要求も高い旅行者が多い。

魅力的な関西観光圏の整備推進

- 受入環境の整備
 - 無料Wi-Fi利用環境の整備「iKANSAI Free Wi-Fi(仮称)」
 - 関西統一交通パスの創設「KANSAI One Pass(仮称)」
 - ムスリム対応の推進
 - エアライン・クルーズの誘致
 - 関西国際空港アクセスの改善
 - 多言語対応の充実
 - 魅力ある拠点の整備・連携
 - エアマナビジネスの推進
 - ホテル等の供給体制の検討

新たなコンテンツとプログラムの開発

- ニューツーリズムの創出
- 広域観光ルート開発「はなやが関西ルート(仮称)」
- オリンピック
- 文化プログラムの開発
- MICE機能の整備、IRの活用

マーケティングデータの活用

- 観光統計データの整備
- 関西観光満足度調査の実施

Ⅲ. 各港における事業者ニーズの整理

I章及びII章に関して、港湾管理者等にヒアリングを行った結果を下表に整理した。また、各管理者等からの回答を示す。

港湾管理者等ヒアリング回答の概要（1/3：物流施策）

	阪神港		堺泉北港	阪南港	姫路港	尼崎・西宮・芦屋港	東播磨港	和歌山下津港	日高港	徳島小松島港	京都舞鶴港	境港	総括
	大阪港	神戸港											
物流に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト補助 ・コンテナラウンドユース ・集貨インセンティブ ・入港料・岸壁使用料等の減免 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際フィーダー利用促進事業 ・海外フィーダー貨物等誘致事業 ・陸上輸送等貨物誘致事業 ・国際トランシップ貨物誘致事業 ・新規航路誘致事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ貨物拡大助成事業補助金（「堺泉北港湾振興連絡協議会」） <p>但し、今年度実績無し</p>	—	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港とのコンテナ貨物輸送に助成 ・入港料免除 ・クレーン使用料減免 ・土地造成による事業所の進出に伴う創貨 ・民間所有地の分譲（・外貿コンテナ航路の開設） 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェニックス（尼崎沖）分譲による創貨 ・大阪湾諸港の一元管理（検討中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・高砂西港荷役施設導入のための社会実験 ・阪神港とのコンテナ貨物輸送に助成 ・入港料免除 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポートフォーラムの開催（年1回） 	<ul style="list-style-type: none"> ・木材輸出入に関する社会実験 ・貨物量調査 ・船舶代理店及び荷役業者ヒアリングの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・徳島小松島港利用促進事業（コンテナ利用に関する助成） ・港湾荷役機械使用料減免 ・指定保税地域の指定（税関手続きを簡素化） ・新規航路開設費補助（係船料の補助） 	<ul style="list-style-type: none"> ・京都舞鶴港セミナー ・日韓国際フェリートライアル ・ロシアトライアル ・ロシア物産展 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内RORO船トライアル輸送 ・国際フェリーによるトライアル輸送やセミナー開催などリサイクルポート事業の推進 ・官民による協議会の設置など境港流通プラットフォームの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的に阪神港へあるいは自港への『集貨』促進策が多い。 ・明確に『創貨』を念頭にしている回答は尼崎西宮芦屋港。 ・日本海側拠点港ではトライアルが多い。
事業者からの要望・ニーズ等	—	<ul style="list-style-type: none"> ・集貨施策で他港利用から転換した貨物について、定着するまでは継続的に支援する等柔軟な制度にしてほしい。 ・国際フィーダー網の充実をより一層図るようしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港の国際競争力強化のため、さらなるインセンティブ（港湾使用料の減額等）の拡大 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港への海送と陸送のコストの差額が大でモーダルシフトが困難 ・陸送に比べリードタイムが長い ・阪神港でショートドレー費用が発生 ・荷役コスト削減のため、公共クレーンを整備して欲しい。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・内航コンテナ貨物助成事業の継続。 ・阪神港への内航フィーダー定期船増便。 ・保税蔵置場の整備。 ・公共クレーンの設置を継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダーサービスが週一便しかないのでは利用しづらい ・増便されたとしても現状では他の日にコンテナ1本に満たない恐れがある。 ・荷主にヒアリングを行いLCL貨物の集約の可能性を探っている。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・国際フィーダー航路は便数も少なく、料金も割高で使用しにくい。 ・大阪湾内は、船舶が輻輳し、阪神圏の高速道路は、慢性的な交通渋滞が発生しているため、将来的には、ICT技術を活用し、荷主に近い港湾で積荷を降ろし、全国共通料金となった本四高速や高規格道路網を利用して運ぶことも考えられる。 ・将来的には大水深岸壁が必要となるが、湾口の港湾で積荷を降ろして喫水を浅くし、大阪湾や瀬戸内海に入っていくことも考えられる。また、大水深岸壁の工事費や維持管理費も湾奥より、湾口の方が有利となる。 ・新規航路実現のため、大阪湾港部会の他の港湾と、合同ポートセールスの実施も考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日韓国際フェリートライアルでは船社が京都舞鶴港における航路開設意向を表明 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブに関する拡大や継続への要望 ・国際フィーダーの便数や料金、阪神港のバース調整等への不満 ・船舶大型化への対応など将来の大阪湾～紀伊水道に面した港湾間の連携

港湾管理者等ヒアリング回答の概要（2/3：観光施策）

	阪神港		堺泉北港	阪南港	姫路港	尼崎・西宮・芦屋港	東播磨港	和歌山下津港	日高港	徳島小松島港	京都舞鶴港	境港	総括
	大阪港	神戸港											
クルーズ船寄港実績	H24年度 29隻 H25年度 18隻 H26年度 11隻	H24年 110隻 H25年 101隻 H26年 100隻	—	—	H24年 2隻 H25年 1隻 H26年 3隻	—	—	H24年 4隻 H25年 0隻 H26年 3隻	H24年 1隻 H25年 1隻 H26年 2隻	H24年 4隻 H25年 5隻 H26年 5隻	H24年 3隻 H25年 7隻 H26年 15隻	H24年 16隻 H25年 17隻 H26年 11隻	・大阪港と境港が2桁を維持
H27寄港予定	H27年 23隻	未回答	—	—	H27年 2隻 H28年 1隻 H29年 1隻	—	—	H27年 1隻	未回答	H27年 5隻	H27年 8隻	未回答	
実施イベント	・プラスバンド演奏等 ・仮設インフォメーションコーナーの設置 ・観光案内、両替サービス、無料WiFi接続 ・着物着付け ・お茶席体験	—	—	—	・歓迎式典、市消防音楽隊による演奏、踊り、ゆるキャラ ・船内見学会	—	—	・物産展 ・観光案内 ・ジャズバンド演奏など	・特産品の贈呈 ・観光案内所の設置 ・ゆるキャラによるお出迎え ・地元児童によるダンスなどの歓迎セレモニー	・阿波踊り等地域芸能 ・物産展 ・式典	・地域物産品販売 ・歓迎セレモニー ・花火	・郷土芸能 ・キッズダンス ・地元食品の提供 ・音楽演奏 ・武者・忍者等の演舞 ・浴衣体験	・乗客・乗員に楽しんでもらうローカル色豊かな催し物が中心。 ・ゆるキャラも。
クルーズ船誘致に関する他港との連携	下記の加盟団体・会議において連携・情報交換	下記参照（宇野港、高松港、広島港、門司港との連携によるPR）	—	—	—	—	—	—	—	・大阪湾港や日本海側拠点港、瀬戸内海諸港との連携、調整に取り組みたい ・他港との意見・情報交換を望む	・乗船客数、乗客の特徴などを当港より前に寄港する港に問い合わせ ・C I Qの状況、S O L A Sの対応状況及び船社側の施設に対する要請への対応状況の確認	下記の加盟団体・会議において連携・情報交換	・情報交換が主目的のケースが多い ・五港物語のような連携キャンペーンの動きも出てきている
団体加盟(参加)状況	①関西クルーズ振興協議会 ②五港物語 ③全国クルーズ客船誘致連絡会 ④全国クルーズ活性化会議 ⑤大阪港クルーズ客船誘致推進会議	「クルーズせとうち」としての広報活動	—	—	①全国クルーズ活性化会議 ②関西クルーズ振興協議会 ③全国クルーズ客船誘致連絡会 ④プリンセスクルーズ受入港連絡協議会	—	—	①全国クルーズ活性化会議（和歌山市加盟） ②関西クルーズ振興協議会	①全国クルーズ活性化会議 ②関西クルーズ振興協議会	①全国クルーズ客船誘致連絡会 ②全国クルーズ活性化会議	①関西クルーズ振興協議会 ②環日本海クルーズ推進協議会	①ACTA ②全国クルーズ活性化会議 ③環日本海クルーズ推進協議会	・全国クルーズ活性化会議や関西クルーズ振興協議会に加盟が多い。 ・境港ではACTAに、姫路ではプリンセスクルーズ受入港連絡協議会に加盟。
観光振興における港湾の活用	・クルーズ客船の母港化	—	・堺旧港観光市場等催事の月例開催 ・堺港まつりなど年1回イベントの開催	—	・外国船社や販売代理店等に対する誘致活動 ・クルーズ会社等に対して広報宣伝費の助成 ・クルーズツーリズムの実施事業者への助成 ・県内港湾で乗船又は下船する船舶を活用し、県内に宿泊するツアーの造成・実施、PR等を行う民間事業者への補助 ・県民参画型のイベントを年2回（夏・秋）開催	・「うんぱく〜尼崎運河博覧会〜」の定期開催（年1回）	・港湾緑地での野外音楽フェスの開催（年1回）	・旅行会社や船社へのセールス活動	・緑地や新エネルギーパークなどの港湾内観光施設の設置 ・宮子姫みなどフェスタなどイベントの開催 ・旅行会社や船社へのセールス活動	・既存倉庫を活用した実証実験を行い、様々なイベントを開催することにより、57,000人（H25実績）来場 ・「小松島港まつり」を開催し、自衛隊の護衛艦や海上保安部の巡視船の一般見学、花火大会等の催物に、12万人が来場 ・関係機関で組織する「徳島クルーズ客船誘致連絡会」を設置 ・大型客船の入出港に関する航行安全対策に係る経費の確保と関係機関との調整に時間を要している。	・京都府では、北部地域を「海の京都」としてPRしており、海側から同地域への玄関として京都舞鶴港を位置付けている。 ・港周辺の観光地の魅力をさらにアップさせることで、オプショナルツアーの魅力向上させる必要がある。	・臨港道路江島大橋のTVCM効果で来訪者増。	・主として年間1〜数回のイベント利用が多い。 ・一方で広報宣伝費等の直接的な助成等を含めたポートセールスを展開しているところもある。

港湾管理者等ヒアリング回答の概要（3/3：防災）

	阪神港		堺泉北港	阪南港	姫路港	尼崎・西宮・芦屋港	東播磨港	和歌山下津港	日高港	徳島小松島港	京都舞鶴港	境港	総括
	大阪港	神戸港											
港湾 BCP 策定の有無	策定中	策定中	策定中	策定中	未着手	未着手	未着手	未着手	未着手	策定済	策定中	未着手	・策定済みは徳島小松島港のみ。
災害時協定	① 応急対策業務に関する協定 ② 緊急輸送に関する協定 ③ 曳き船の「出動」協力に関する協定 ④ 災害時における調査等の相互協力に関する協定	① スーパー中核港湾阪神港における大規模災害時の港湾施設の相互利用に関する協定 ② 災害時等における船舶による輸送等に関する協定 ③ 災害時における引船の協力に関する協定 ④ 災害時における応急対策業務に関する基本協定	① 物資等の緊急輸送に関する協定 ② 応急対策業務に関する協定	災害時における応急対策業務に関する協定			① 被災時の緊急応急作業支援 ② 被災時の被害状況調査の応援協力		① 被災者・物資の海上輸送 ② 物資の海上輸送 ③ 物資輸送 ④ 被災者・物資のヘリ輸送 その他		舞鶴港独自の協定はなし	① 災害時における応急対策業務に関する協定 ② 油流出時における応急対策業務に関する協定	・緊急輸送及び応急復旧に関する協定は結んでいるケースが多い
災害に備えた施策	・岸壁及び橋梁の耐震改良 ・「大阪港地震・津波アクションプラン」の更新	特になし	港湾区域内の事業者に対する津波避難計画策定促進（府でガイドライン策定）	・防潮堤等の津波防護対策 ・橋梁の耐震補強、耐震強化岸壁の設置 ・門扉の閉鎖訓練等の実施。 ・水防連絡会の設置 ・改正 SOLAS 条約に基づく訓練を実施（年1回） ・CG ハザードマップに津波情報を掲載するなど、住民の防災意識啓発	・防潮堤等の津波防護対策 ・特定の防潮門扉の遠隔操作化 ・橋梁の耐震補強、耐震強化岸壁の設置 ・門扉の閉鎖訓練等の実施 ・水防連絡会による訓練 ・改正 SOLAS 条約に基づく訓練を実施（年1回） ・CG ハザードマップに津波情報を掲載するなど、住民の防災意識啓発	・防潮堤等の津波防護対策 ・特定の防潮門扉の電動化 ・橋梁の耐震補強、耐震強化岸壁の設置 ・門扉の閉鎖訓練等の実施 ・水防連絡会の設置 ・改正 SOLAS 条約に基づく訓練を実施（年1回） ・CG ハザードマップに津波情報を掲載するなど、住民の防災意識啓発	・耐震強化岸壁を中心とした、県下の港湾防災ネットワークの構築 ・航路啓開に際し、国交省港湾局・海上保安庁と共同して活動手順指針の作成 ・津波来襲時の二次災害防止のためのプレジャーボート係留施設の整備 ・緊急輸送道路の橋梁耐震化	・耐震強化岸壁を中心とした、県下の港湾防災ネットワークの構築 ・航路啓開に際し、国交省港湾局・海上保安庁と共同して活動手順指針の作成 ・津波来襲時の二次災害防止のためのプレジャーボート係留施設の整備	・堤外地の労働者等を対象に「徳島小松島港東沖洲地区津波避難計画書」を作成 ・救援物資の海上輸送に関する協定締結や、港湾BCPの策定を推進 ・RORO機能を有するフェリー会社2社や日本内航海運組合総連合会との輸送協定 ・救援物資の受け入れ体制構築を港湾BCPに盛り込む ・港で働く人の一時避難場所として、避難施設の整備を進めている。	自衛隊、海保等とも参加した地域防災訓練を舞鶴港のふ頭において実施(毎年)	H27年度からBCP策定に着手予定	・緊急輸送に関する施設改良、並びに防護対策といったハード整備が多い ・一方で、防災等の訓練やBCP策定、災害時の協定締結など、ソフト施策も進めている	
認識している脆弱性	・コンテナ等の漂流、沈下物の発生懸念 ・迅速な水域啓開	今後、検討	・コンビナート地区の災害対応(火災、就業者避難、エネルギーの供給停止)	—	・放置艇の流出による2次災害 ・石油コンビナート等災害防止法に基づく特定事業所の被災	・海拔0メートル地帯が広範囲なため、防潮堤の被災による被害は甚大 ・土運船の流出による二次災害 ・尼崎閘門の被災に伴う海水流入による被害は甚大	・放置艇の流出による2次災害 ・石油コンビナート等災害防止法に基づく特定事業所の被災	・南海トラフ地震時の防波堤の沈下による船舶荷役への影響懸念 ・ガントリークレーンの耐震性	—	・コンテナターミナルが耐震化されていないこと、荷役機械も耐震化・免震化されていない上、1台しかないことから代替性がない。 ・現段階では災害当初に耐震強化岸壁で緊急物資の受け入れのみしかできないこと	・原子力発電所が近隣にある	・岸壁の耐震性 ・荷役機械の補完性	・危険物を取り扱う港湾では「コンビナートの被災」を懸念。 ・また、放置艇や係留船舶の流出による二次災害も懸念。 ・機能継続の観点からは、コンテナターミナルなどに設置の荷役機械の補完性や岸壁の被災を懸念。

IV. 課題の抽出

各港湾管理者へのヒアリングの結果や既存資料等より、関西主要港湾における課題は以下の通りである。

【物流機能強化に向けた課題】

- ◆阪神港の強化を図るための『集貨』施策は、関西の主要港湾の多くにおいて試験的な取り組みも含めて実施中であるが、その効果については今後検証が待たれる。しかし、それだけで競争相手である釜山港等東アジア主要港湾に対する競争力が飛躍的に向上するとは考えにくいことから『創貨』と一体となった施策が求められるとともにそのPRなど関西広域としてのポートセールスの検討が課題。
- ◆但し、『創貨』については、企業誘致など含めた地域全体の産業競争力の底上げが必要であり、**企業用地などの開発空間の確保、企業立地に対するインセンティブの強化、臨海部交通体系の充実**などの課題に連携して取り組む必要がある。さらにそれらの取組を実施するために**物流基盤の情報などを集約する仕組みの構築に向けた検討**が必要。
- ◆阪神港の臨海部空間については、大規模な開発を行える余地が少ないことから、周辺エリアの用地造成と企業誘致等と一体となった『創貨』施策を進める上で、**当該港湾管理者等との連携強化**が課題となる。
- ◆また、大阪湾周辺の道路は渋滞による損失額も大きいとの試算もあり、必ずしも効率的な輸送体系となっていないため、**港湾、道路、空港などの物流基盤について一体的な運用も視野に入れた連携等の検討**が課題となる。
- ◆広域的な道路網の整備に伴い、相互に時間的に近くなったことや、**日本海側拠点港など特色ある定航サービス**を行っている港湾のポテンシャルを活用できるような**連携施策の検討**が必要。

【防災機能強化に向けた課題】

- ◆個別の港湾BCPの策定が求められている中、多くの港湾では策定中あるいは未策定であることを踏まえて、今後、その**策定に向けて情報交換等**を行うことが必要。また、広域BCPについては**訓練等を通じた大阪湾BCPの継続的な深化**が求められる。
- ◆さらに日本海、瀬戸内海、太平洋に面した地理的特性を活かし、**災害時におけるリダンダンシーの確保に向けた国際物流インフラの活用**について具体化できる検討が必要である。
- ◆災害時における海上輸送の円滑な実施に向けて、各港で**官公庁船やフェリー・RORO等の入港・着岸・荷役の可否やその対策の検討**、さらには**燃料の安定供給に向けた体制作り等**を検討することが必要である。

【観光促進に向けた課題】

- ◆訪日需要が高まる中、各港ではクルーズ船の誘致に努めているが、**圏域としての魅力の発信や交通インフラの連携**などについては、まだ改善の余地があると考えられる。
- ◆さらにクルーズ文化の振興を図るなど、インパウンドだけでなくアウトバウンドでクルーズ船を利用するニーズを惹起することでクルーズ船の寄港需要を拡大する仕掛けが必要。
- ◆臨海部の親水空間の利用については、全体的には利用頻度が低いことから、その利活用について**観光振興団体との情報共有や連携、PR、また大規模な国際イベントなど親水空間の魅力**を発信することが求められる。

上記の課題に対して今後取り組むべき連携施策(案)は以下の通りである。

関西広域主要港湾において今後取り組むべき連携施策

◆国際物流における関西広域圏の魅力向上

物流

• 阪神港・日本海側拠点港を中心とした関西主要港湾のさらなる連携強化

- ☞ 関西広域連合としてのポートセールス(イベント・セミナー開催等)の検討
- ☞ 物流基盤(港湾施設、土地、上物等)の開発・利用に関する情報の集約・発信
- ☞ 効率的な総合輸送体系の構築に向けた道路・空港管理者等との連携
- ☞ 集貨・創貨に係る連携施策を展開する横断的なプラットフォームの構築に向けた検討
- ☞ 特色ある定航サービス(国際RORO・フェリー、内航RORO・フェリー)の活用に向けた検討

◆強靱な関西広域圏の実現に向けた基盤づくり

防災

• 関西主要港湾の機能継続性、関西広域圏における事業継続性のさらなる向上

- ☞ 広域BCPの継続的な深化、訓練等による実効性の向上
- ☞ 個別の港湾BCPの策定に向けた情報交換
- ☞ 大阪湾港湾と日本海側港湾間の国際物流インフラを活用した代替性の具体的検討

• 緊急輸送等における港湾利用の実効性確保

- ☞ 緊急物資輸送船舶(官公庁船、フェリー、RORO等)の各港入港可否の把握と対策検討
- ☞ 災害時における燃料等の安定供給に向けた体制・データベースの構築

◆高まる訪日需要を背景とした関西広域圏への誘客促進

観光

• クルーズ船の誘致促進

- ☞ 各観光資源、交通インフラの連携策(ネットワーク形成、キャンペーン等)の検討
- ☞ 回遊したくなる各地域の特色ある魅力のPR強化
- ☞ クルーズ文化の振興による乗船ニーズの惹起にむけたイベントの検討

• 国内外観光客に対する親水空間の魅力発信

- ☞ 親水空間の利活用における観光振興団体等との情報共有・連携、PR強化
- ☞ 国際的大規模イベントの連携した誘致