

＜視察先＞ 堺泉北港（泉大津市～堺市堺区）

■ 日 程

平成30年9月21日（金） 13:39～16:00

■ 調査事項

- ・堺泉北港の荷役状況や岸壁の整備状況等について

■ 調査目的

国際拠点港湾である堺泉北港における、クルーズ客船の航路や貨物、物流・製造拠点の誘致だけでなく、南海トラフ巨大地震などの災害に対する備えについて調査を行う。

■ 調査結果

【説明内容】

《港湾局主要事業等について》

- ・国際拠点港湾である堺泉北港、重要港湾である阪南港、6つの地方港湾で二色港、泉佐野港、尾崎港、淡輪港、深日港、泉州港の合計8つの港湾を所管している。
- ・府営港湾の港勢として、まず貨物の状況であるが、大阪湾諸港のうち、堺泉北港と阪南港で約3割が府営港湾で扱っている。
- ・リーマンショック時に取扱量が少し減ったが、以降、回復し約7,500万トンで推移している。
- ・堺泉北港の貨物の状況としては、輸入と輸出では輸入の方が大きい。原油、LNGなどの石油系のものが多く入ってきており、その生産物が輸出されている。
- ・国内では、貨物に乗っている完成自動車が上位にきており、石油製品が続いている状況。
- ・堺泉北港は、大和川から泉大津の大津川までの南北14km、沖合に10km、9,000ha程度の港域を持っている。
- ・専用岸壁（民間所有）には、主に原油・LNGが入ってきており、LNGの発電所など250社が立地しており、堺泉北工業地帯を形成している。
- ・専用岸壁は、堺泉北港の7割を占めている。
- ・公共岸壁（大阪府所管）の状況は、主要な取扱い貨物は中古車。国内での取扱いとして、堺泉北港は名古屋港、横浜港に次いで3位。西日本では1位。
- ・年間16万台程度取扱っており、自動車専用船（PCC船）に積んで海外に行っている。
- ・年間300隻くらい寄港している。
- ・主要な輸出先は、右ハンドル仕様であるニュージーランド。厳しい検疫にも耐えられる状況である。
- ・RORO事業として、大王海運が「千葉から堺泉北港から岡山・愛媛」を結ぶ上下各1便。八興運輸が週3便「堺泉北港と宮崎」を結ぶ定期航路がある。
- ・フェリー航路して、阪九フェリーが「堺泉北港と新門司港」を結ぶ毎日上下1便の定期航路がある。
- ・大王海運、阪九フェリーは2015年に船舶を大型化しており、八興運輸は2020年に大型化する予定。
- ・阪九フェリーは大型化しても盛況であり、予約が取りにくく、8～9割の乗船状況である。
- ・外航定期コンテナ事業として、青島航路は週1便。東南アジア方面には、上海航路として週1便。
- ・平成29年1月まで東南アジア方面はなく、上海との往復だけであったが、上海を中心に網の目を張るように航路ができた。そのため、コンテナの取扱量が1.5倍になった。
- ・中古車の取扱量増による混雑やPCC船の大型化に対応するため、堺泉北港の新規岸壁整備を行っている。
- ・内航定期航路を活用し、コンテナ貨物を阪神港に集貨し、堺泉北港のRORO機能や中古車輸出機能を強化する。
- ・クルーズ船の誘致は、地元市町と共に平成27年度から誘致活動を行ってきた。
- ・誘致にあたっては、大阪府が港湾管理者として船舶の安全の確保に力を注いできた。地元市町は、その土地ならではの観光資源を開発してもてなしをする役割分担で進めてきた。
- ・その結果、10月21日に「ぱしふいっくびいなす」来年4月10日に「飛鳥II」が大浜ふ頭に入ってくる。
- ・今後は、地元ならではの魅力発信に努め、海外船社にも来てもらえるように頑張っていきたい。

- ・安心で安全なみなとと海岸づくりとして、南海トラフ巨大地震、津波、台風、高潮などの巨大災害に備えて、港湾施設の耐震性強化や防潮堤の液状化対策を着実に進めてきている。
- ・南海トラフ巨大地震対策として、平成26年度から10年間で全体を完成させたい。
- ・まず、地震直後から満潮位で浸水が始まる場所を3年で完了した。津波が直接当たるところ（前に埋立地がないところ）は5年で完成させるべく、今年度末完成を目指している。それ以外のところは10年間で完成させるべく、今年度から取り組んでいく。
- ・最後に、美しい港湾・海岸づくりとして、府民の皆さんが親水空間や自然再生を目指して水辺に触れ合ってもらおう豊かで快適な水辺環境の実現に向け、地元団体と協働して清掃や緑化活動を行うとともに、海岸・港湾の美化を推進するために、マナー向上や啓発活動を行っていただいている。

