

PORTS OF OSAKA PREFECTURE



大阪府の

みなと

2012.10
No.102

TOPICS

- 大阪府港湾ポートセールス in 宮崎..... 1
- アドプト・シーサイド・プログラムをご紹介します!..... 1
- 地震津波災害対策訓練について..... 2
- 泉大津フェニックスで野外コンサート開催..... 4
- 第6回カンカンキッズ実施..... 4
- 深日港いきいきフェア開催..... 5

EVENT

- 海上保安庁の巡視船による体験航海行事実施..... 6
- 第12回Eポート交流大会(きららカップ)を開催しました..... 6
- 第60回岸和田港まつり開催..... 7
- 堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました..... 7

INFORMATION

- 平成24年度理事会・通常総会..... 8
- 大阪府港湾局長感謝状贈呈式..... 8
- 記念講演「コンテナ戦略港湾のねらいと展望」..... 9
- 平成24年度港湾視察～細島港・宮崎港～..... 13
- 新規会員のご紹介..... 14

PORTS of OSAKA PREFECTURE

No.102 大阪府港湾協会

C·O·N·T·E·N·T·S

TOPICS

大阪府宮港湾ポートセールス in 宮崎	1
アドプト・シーサイド・プログラムをご紹介します!	1
地震津波災害対策訓練について	2
泉大津フェニックスで野外コンサート開催	4
第6回カンカンキッズ実施	4
深日港いきいきフェア開催	5

EVENT

海上保安庁の巡視船による体験航海行事実施	6
第12回Eポート交流大会(きららカップ)を開催しました	6
第60回岸和田港まつり開催	7
堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました	7

INFORMATION

平成24年度理事会・通常総会	8
大阪府港湾局長感謝状贈呈式	8
記念講演「コンテナ戦略港湾のねらいと展望」	9
平成24年度港湾視察～細島港・宮崎港～	13
新規会員のご紹介	14

T O P I C S ト ピ ッ ク ス

大阪府営港湾ポートセールス in 宮崎

大阪府港湾局経営振興課経営振興グループ

堺泉北港港湾振興連絡協議会とともに、宮崎県日向市において開催された宮崎県港湾セミナーに参加し、大阪府営港湾に関するプレゼンテーションを行いました。

宮崎県細島港と堺泉北港は、八興運輸(株)の運航する内航RORO定期航路で結ばれており、プレゼンテーションでは、宮崎県に拠点がある企業を対象に、航路サービスや倉庫等物流機能サービスの紹介を行いました。

また、セミナー翌日には、八興運輸(株)と共同でポートセールスを実施し、県内3社を訪問しました。

開催日：平成24年7月17日(火)

開催場所：ホテルベルフォート日向 「ゴールデンルーム」

内 容

○「宮崎県の港湾の概要説明」

宮崎県県土整備部港湾課 空港・港湾ポートセールス対策監 矢野 透 氏

○「大阪府営港湾の概要説明」

大阪府港湾局経営振興課長 中村 俊策

○講演「旭化成株式会社 延岡支社の概況」

旭化成株式会社 延岡支社 次長兼企画管理部長 壺東 学 氏

○情報交換会

主催：宮崎県ポートセールス協議会



アドプト・シーサイド・プログラムをご紹介します!

～平成24年度記念すべき認定第1号!第1弾「アドプト・シーサイド・ENJOY!りんくう」～

大阪府港湾局経営振興課施設運営グループ

大阪府港湾局では、りんくう花火実行委員会の皆さんが、アドプト・シーサイド・プログラムに取り組んでいただけるということで、平成24年7月12日(木)に、マールビーチにて「アドプト・シーサイド・ENJOY!りんくう」の認定書を交付しました。

今回の認定は、港湾局全体では11番目、海岸では6箇所目の認定となります。

りんくう花火実行委員会は、大学生や会社員等で構成されており、爽やかかつエネルギッシュな団体です。これからも、りんくう花火実行委員会の皆さんの環境維持活動に大いに期待しております。

また、「アドプト・シーサイド・なぎさ町」の第一警備保障㈱や「アドプト・シーサイド・小津島町東」の阪九フェリー(株)をはじめ、これまでにアドプト・シーサイド・プログラムにおいて、認定した団体も引き続き、環境維持活動に取り組んでくださっております。

海岸・港湾環境の保全に尽力されている皆さまに感謝の意を表しますとともに、今後とも、皆さまの継続的かつ積極的な活動に期待しております。



地震津波災害対策訓練について

東海・東南海・南海地震マグニチュード9.0の巨大地震が発生し、平成15年度に大阪府が想定した2倍の高さの津波が大阪府域に襲来し、防潮堤を超えて津波が内陸部に浸水し（現想定約7倍の浸水区域）、甚大な被害が発生したとの想定のもと、平成24年9月5日（水）に地震津波災害対策訓練を行いました。その概要について報告します。

休日の午前9時30分に、M9.0の東海・東南海・南海地震の3連動地震が南海トラフ上で同時に発生し、その5分後の9時35分には、大阪管区気象台から大津波警報が発令された想定で訓練を開始しました。

気象庁では、南海トラフで大地震が発生して大津波の可能性があれば（たとえM8.0以下であっても）、大津波警報を発令し、沿岸住民に対する迅速な避難を促すこととしています。

津波警報・注意報の種類

種 類	解 説	発表される津波の高さ
津波警報	大津波 高いところで3m程度以上の津波が予想されますので、厳重に警戒してください。	3m、4m、6m、8m、10m以上
	津 波 高いところで2m程度の津波が予想されますので、警戒してください。	1m、2m
津波注意報	高いところで0.5m程度の津波が予想されますので、注意してください。	0.5m

（気象庁のHPより抜粋）

(1) 参集訓練

大阪府都市整備部では、休日に府内で震度5弱以上の地震が発生した場合、原則、自宅から最寄りの都市整備部の勤務場所へ参集し、その場所で災害対策活動を行うこととしています。

理由は、震度5弱以上となると、公共の交通機関がストップし、本来の勤務公署へ参集することが著しく困難となるため、早期に初動対応可能な体制を構築し、災害対応活動を速やかに実施するためです。今回の訓練でも自宅から参集先への徒歩もしくは自転車による参集訓練を実施しました。

今回の訓練想定では、大津波警報発令を想定（現在の津波シミュレーションの2倍の津波高さ）しており、このため浸水区域内にある堺泉北港湾事務所（堺市）、及び阪南港湾事務所（岸和田市）への参集職員は、参集途上で被災する可能性が高いため、大津波警報発令時の参集先として、別に定めた港湾局サテライト（大阪府庁別館）、鳳土木事務所、岸和田土木事務所へ参集し、初動対応訓練を実施しました。また、本局（泉大津市）への参集職員においても、津波到達までに参集が困難な職員は同様の対応としています。

なお、深日出張所のある岬町は、水門・樋門・門扉が確実に閉鎖できれば、たとえ2倍の高さの津波が来襲しても防潮堤を超えることはないことから、安全を確認の上、深日出張所へ参集することとし、訓練を実施しました。

(2) 水門等閉鎖訓練

津波から府民の生命・財産を守るため、海岸防潮堤に設置された水門・樋門・門扉を閉鎖する実働訓練を実施しました。

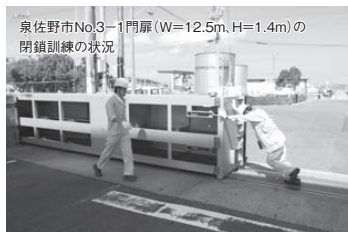
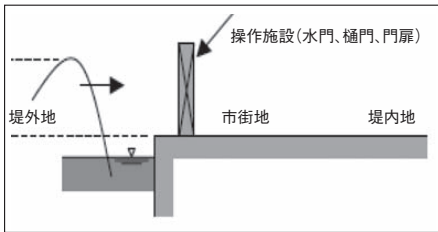
大津波警報が発令された場合、大阪府港湾局（水産課含む）が所管する施設全204基を閉鎖することとなります。実際に操作する施設数は、常時閉鎖している施設26基を除く178基となります。

港湾局では、水門、樋門、門扉の閉鎖を速やかに行い、防潮堤等により津波の浸水を防ぐことが第一の使命です。そのために、水門閉鎖等の特定業務を行う職員が配備され、地震に伴う津波発生時には、自動的に参集することが義務づけられています。参集した一人目が操作を担い、二人目が、航行船舶の安全を確認する監視役を担います。原則、二人以上が揃って初めて操作することとしています。参集時間、操作時間、避難時間の3つの合計時間が、津波第一波到達時間内であることが必要なため、その時間内に閉鎖できない場合は、遠隔操作によって閉鎖操作を実施します。操作手順は岸和田水門の場合（写真①②）、ボタン一つで閉鎖できるようになっています。

岸和田水門 主要諸元

型 式：トラベリングローラーゲート
 門 数：2門
 寸 法：純径間30m、扉高11.15m
 総重量：2,618ton（2台分）

大阪府港湾局総務企画課危機管理グループ



(3) 情報伝達訓練等

前述の配備体制の下、水門等の閉鎖情報や職員の安否確認情報、公共施設等の被害情報といった、初動対応において重要な情報の伝達訓練を実施しました。港湾局では、水門、樋門、門扉の閉鎖状況を、津波第一波到達前に速やかに震災対策本部へ伝達することが、非常に重要な業務です。

その他、地震発生直後の情報空白期にヘリコプターからの臨海部の被害状況の情報を入手できたと仮定し、図上で応急対策訓練や、非常食であるアルファ化米を使った炊き出し訓練などを行いました。

(4) 大阪880万人訓練

訓練当日の午前11時には、大阪880万人訓練が行われました。

3.11東日本大震災においては、犠牲者の9割以上は津波によるものと言われています。適切な初期の避難行動をとっていれば自らの命を守れたはずであるという教訓により、初期の避難行動の大切さを再認識してもらうことを訓練のねらいとしています。

午前11時に緊急地震速報のエリアメールが発信され、港湾局の訓練においても、大きな余震が発生したと想定し、机の下に隠れるなどの初期の避難行動を各々が取る訓練を実施しました。

【携帯電話の緊急地震速報メール】気象庁が最大震度5弱以上と推定した地震の際に、強い揺れ（震度4以上）が予想される地域の携帯電話に緊急地震速報を一斉配信します。緊急地震速報は、情報を見聞してから地震の強い揺れがくるまでの時間が数秒から数十秒しかありませんので、その短い間に身を守るための行動を取る必要があります。周囲の状況により具体的な行動が異なります。地震による強い揺れの間は身を守る行動を取り続け、津波警報、避難勧告等が発表された時は高台や津波避難ビル等高い所へ避難することが必要です。

図・現在の2倍の津波高さによる浸水仮定区域と港湾局の各機関の位置図



今回の訓練では、津波が去った後、浸水したままになっている港湾施設等の被害状況調査の方法や、船舶や公用車が津波により流失した中でどのように被害状況調査を行うのか等、課題が見出されました。これらの課題を整理し、府民の生命・財産を守る体制が強化されるよう検証し、今後に活かして行きたいと考えています。

また、地震はいつ発生するかわかりません。地震の予知については、現在の科学を駆使しても非常に難しいということが解っています。地震は予知できないと考え、常日頃の防災対策を充実して頂きたいと思います。

泉大津フェニックスで野外コンサート開催

大阪府港湾局経営振興課開発調整グループ

港湾局では、堺泉北港におけるにぎわいづくり、また泉大津フェニックスの知名度向上を目的として、平成17年から野外コンサートを誘致・開催しています。

8年目となる今年は、下記の2公演(3日間)が開催され、全国から約4万人の観客が集まり、大きな盛り上がりを見せました。

○9月2日(日)

「RUSH BALL 2012」来場者数:約20,000人

○9月8日(土)～9日(日)2日間開催

「OTODAMA'11-'12～音泉魂～」

来場者数 8日:約10,000人 9日:約8,500人



OTODAMA '11-'12 ～音泉魂～

旧港の商業施設の裏側を見学・体験するイベントとして、約20名の子供たちの参加のもと、賑やかに開催されました。



- ・岸和田市立浪切ホール〔文化施設〕
- ・岸和田カンカンベイスайдモール〔商業施設〕
- ・イズミヤ〔商業施設〕
- ・ユナイテッド・シネマ岸和田〔映画館〕
- ・アクアテラス・リヴァージュブラン〔結婚式場〕

協力：海上保安庁第五管区海上保安本部岸和田海上保安署
財団法人海上保安協会岸和田支部
岸和田ウォーターフロント連絡協議会
阪南港港湾振興連絡協議会

海上保安庁岸和田海上保安署救助の実演
海や川で溺れた時にランドセルやペットボトルで救助できる
方法を体験しました。



イズミヤが取り組んでいるエコ事業の見学
イズミヤがペットボトルや食品プレートなどを回収し、リサイクル
に取り組んでいる状況の説明を受けました。



浪切ホールの舞台見学
普段見ることのできない、劇場の舞台上に立ち、舞台機構
などの説明を受けました。



ユナイテッドシネマ岸和田
映写機やフィルムの実物を見せてもらい、説明を受け熱心
に聞く子供たち。



リヴァージュブラン
模倣結婚式を見せてもらい新婦の横で照れくさそうにする
参加者の男の子。



海上保安庁巡視艇「あやめ」乗船
岸和田港より海上保安庁巡視艇「あやめ」に乗船。関西国際空港の近くまで約60分の体験航海に出発。救命胴着を着て船内の説明を受けました。

深日港活性化イベント 深日港いきいきフェア開催 岬町まちづくり戦略室

平成24年9月17日(祝)、深日港におきまして、「深日港活性化イベント～深日港いきいきフェア～」を開催しました。

かつて、深日港は、南大阪と四国・淡路島を結ぶ交通の要衝として賑わっていましたが、平成11年にすべての航路が廃止されて以来、まちの中心として栄えた港の周辺は、人の往来が少なくなり港湾施設の老朽化も進んでいます。

そこで、岬町では、商工団体をはじめ地元の各団体の協力を得て、港湾の重要性を再認識し、深日港の魅力をもっと知っていただくため、また、航路で結ばれていた洲本市との交流を深めるため「深日港活性化イベント～深日港いきいきフェア～」を企画しました。

海上イベントとしては、チャーター船で行く大阪湾クルーズと淡路島日帰りツアー、地元の大阪府立青少年海洋センターの協力を得て、クルーザー船によるミニクルーズ・2人乗りシーカヤック体験乗船会、公益財団法人大阪府漁業振興基金の協力による稚魚放流を企画していましたが、九州西部に接近している台風16号の影響により、すべての海上イベントは中止としました。

中でも深日港と洲本港の懐かしの航路を旅客船で行く淡路島日帰りツアーは、発売と同時に完売するなどお客様の期待も大変高かったのですが、やむなくバスツアーに変更となり、大阪湾周航を楽しみにされていた皆様には、残念な結果となってしまいました。

さて、イベント当日は、幸い晴天に恵まれたものの台風の余波による強風との戦いとなりました。設置したテントや看板などの物品が風で飛ばされないようしっかり固定し、事故のないよう細心の注意を払いながら、ブースイベントとステージイベントを開催しました。また、波風が厳しい中、大阪水上警察署泉州警備派出所の最新鋭警察用船舶「いずみ艇」にも巡回警備にお越しいただき、海上警備にご協力をいただきました。



会場には、約1500名の方にご来場いただき、ブースイベントでは、洲本市からの出店を含めて24店が出店、行列ができる店もあり、賑わいを見せました。

ステージイベントでは、航路でお越しいただく予定であった洲本市の「高田屋太鼓」の演奏が中止となりましたが、地元の太鼓集団「潮」や中学校ブラスバンド部の演奏、キッズダンス、よさこいソーランの披露、洲本市や泉州各自治体からご提供いただいた特産品が当たる抽選会やビンゴゲームなどで大いに盛り上がりしました。

イベント会場には地元選出の国会議員、大阪府議会議員、国土交通省、大阪府とともに、洲本市から竹内通弘市長を来賓としてお迎えし、来賓の皆様からご挨拶をいただきました。

その後、来賓の皆様には、会場を移し、深日港活性化に向けた意見交換会にご参加をいただき、深日港の活性化や洲本市との交流などについて、意見を交換いたしました。

国内の道路網の整備により航路が廃止され、にぎわいをなくした港の活性化が課題となっている事例が全国的にも数多く見られます。

航路の復活が難しい中で、かつてのにぎわいを取り戻すことは、なかなか難しい状況ではありますが、これからもこのような取り組みを通して、多くの方に深日港をアピールし、活性化につなげてまいりたいと考えております。

今回、初めての海上イベント開催ということで、至らない点多々あったかと思いますが、イベントにご協力を賜りました各関係機関の皆様へ深く感謝申し上げますとともに、今後も、岬町の活性化のためご協力を賜りますようお願い申し上げます。



海上保安庁の巡視船による体験航海行事実施

貝塚港湾振興会

平成24年8月5日(日)、海上保安庁より巡視船「よしの」及び巡視船「かつらぎ」の派遣を受け、体験航海を行いました。

晴天の下、午前、午後各1回の航海を実施し、公募による市民約230名が参加されました。

去年は、東日本大震災の発生により、海上保安庁が全力で対応にあたっていた為、行事での船の派遣は困難であり、止む無く中止としましたが、今回、2年ぶりに実施に至りました。

船が出港すると参加した市民は、海上保安庁の巡視船で航海をする貴重な体験に興味津々で見学され、保安官管理の下、船内設備を触らせてもらえた子供達は、興奮気味に目を輝かせていました。また、海上から間近に見るスカイゲートブリッジや空港から離着陸する飛行機等は、普段は目にする事ができない迫力です。

さらに、岸壁では海上保安庁のマスコット「うみまる」との記念撮影コーナーが設けられ、記念写真をとる家族連れで大いに賑い、盛況のうちに終了しました。

最後に、海上保安庁をはじめ、大阪府港湾局等の関係者の皆様には多大なるご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。



後援：近畿運輸局・大阪府港湾協会・大阪府・(公社)近畿海事広報協会・(財)大阪港湾福利厚生協会・貝塚市

第12回Eボート交流大会(きららカップ)を開催しました

泉大津港湾振興会

関西国際空港の開港により誕生した、泉大津市なぎさ町の「きららタウン 泉大津」を“人と人のふれあいの場”として市民に広くPRするため、「泉大津フェスタ2012(第1部)」として、『Eボート交流大会「きららカップ」』が今年も7月16日(月)に開催され、約800人が参加し、本振興会も協力いたしました。

当日は天候に恵まれ、午前が子どもの部で19チーム、午後からは大人の部で12チームが元気に参加しました。

開会式後の午前の子どもの部では、予選を2回行い、ベストタイム上位4チームが決勝戦に進みました。予選1位チームの池浦町子供会ソフトボールチームAが安定したレース運びで、1分57秒13のタイムで見事に優勝しました。準優勝は、予選2位チームの戎ユニオンキッズソフトボールチームで、タイムは2分7秒26でした。3位が予選4位チームの泉大津ロイヤルテニスクラブEボートジュニアチームで、タイムは2分9秒91でした。

午後からは、大人の部が始まり、子どもの部同様予選を2回行い、ベストタイム上位4チームが決勝戦に進みました。決勝戦は、スタートから意気の合ったチームワークで他の追従を許さず、マーマンが1分31秒11のタイムで優勝しました。準優勝は、予選3位のひつじチームで、タイムは1分44秒34でした。3位がなぎさダンディーズで、タイムは1分46秒92と健闘しました。

本振興会は今後も、各団体と連携して、市民が海や港に親しむ機会をつくり、海への理解を一層深めるとともに、堺泉北港の振興を通じて各企業の発展に努めてまいりますので、皆様のご協力をお願いします。



第60回岸和田港まつり開催

岸和田港振興協会

岸和田港振興協会は、第60回岸和田港まつりとして、7月28日(土)に花火大会を、8月4日(土)には、海上保安庁巡視船による体験航海を開催しました。今回の港まつりは、岸和田市の市制施行90周年記念の協賛事業としても位置づけられました。

両日とも天候に恵まれ、またドラマ「カーネーション」の放送で岸和田の情報に触れてもらえる機会が増えたためか、花火大会には昨年より多い32,000人の観客が岸和田市だけでなく市外からも来られ、日々造成が進む「ちきりアイランド」から打ち上がる花火を堪能していました。

花火師もウェーブ状に打ちあがる花火や地面で開花する花火など、例年より多彩な演出で60回の記念大会に花を添えました。

巡視船の体験航海は、徳島海上保安本部所属の「よしの」と大阪海上保安本部所属の「かつらぎ」の2隻に事前抽選に当選した市民約200人が乗船し、関西空港島までの1時間半の航海を楽しみました。

海保所属の飛行機やヘリも駆けつけ、子供たちが笑顔で手を振っていました。体験航海の様子については、岸和田市のホームページにも掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

岸和田港振興協会では、港と海への関心を高め、港湾の振興を図ることで多くの方に港や海の素晴らしさを伝えてゆきたいと考えております。皆様のご支援ご協力をお願いいたします。



堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました

堺港湾振興会

平成24年7月31日(火)、堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が堺市堺区の大浜公園で開催され、大変暑い日でしたが家族連れなど約22万人(主催者発表)にご来場いただきました。

堺大魚夜市は約700年前、泉州周辺地域の漁師が「航海の神」「漁業の神」として信仰していた住吉大社(大阪市住吉区)に航海の安全と豊漁を祈念し魚を奉納した際、同時に新鮮な魚を売り始めたのが起源といわれ、毎年7月31日に開催されています。

主催の堺大魚夜市実行委員会では、今年度のテーマを「がんばろう日本!堺から元気!」として、東日本大震災や紀伊半島豪雨災害での被災地の一日も早い復興を祈念するとともに、元気のない日本にエールを送りたいとの思いを込め実施しました。

開会セレモニー直後のステージでは、アイドルグループNMB48のメンバーが、サプライズゲストとして登場、元気いっぱい会場を盛り上げていました。19時になると、メインイベントである「魚セリ」がスタート。今年は22団体が参加し、会場にズラリと並んだセリ台からは「安いで、買うてや!」と威勢のいい掛け声が飛び交い、タイやタコ、サザエ、カニなどの新鮮な海産物があっという間に売り切れました。

堺旧港では、今年で3回目となる花火大会が開催され、音楽に合わせた色とりどりの花火が夏の夜空を鮮やかに彩り、会場は感動に包まれていました。

その他、夜市ではすっかりお馴染みとなりました「ゆかたまつり」や、地元企業・団体等による「PRブース」など、来場者の皆さんも楽しめる催しが繰り広げられ、夜遅くまで大勢の方で賑わっていました。



平成24年度理事会・通常総会

平成24年7月11日(水)リーガロイヤルホテル堺において大阪府港湾協会第63回理事会及び通常総会を下記のとおり開催いたしました。

- 1 開会挨拶 金盛 弥会長
- 2 来賓祝辞 近畿地方整備局副局長 田邊 俊郎 様
近畿運輸局次長 村山 伊知郎 様
大阪海上保安監部長 川名 一徳 様
大阪税関長(代理：堺税関支署長 内原 健二)様
大阪府港湾局長 井上 博睦 様
- 3 来賓紹介・祝電披露
- 4 議 事 (議長:井口 雅之 山九株式会社泉北支店長)
第1号議案：平成23年度事業報告並びに収支決算報告について
第2号議案：平成24年度事業計画(案)並びに収支予算(案)について
第3号議案：役員の改選について

以上、第1号から第3号議案について各々審議を行い、原案どおり可決承認されました。
その他：報告事項



大阪府港湾局長感謝状贈呈式

と き：平成24年7月11日（水）

ところ：リーガロイヤルホテル堺 3 階「利休2の間」

主 催：大阪府港湾局

「海岸及び港湾の愛護」等に功績のあった方々に対して、井上港湾局長から感謝状の贈呈が行われました。

また、感謝状を受けられた方々に、金盛大阪府港湾協会会長より記念として、ガラス製の楯が贈られました。



○竹島 良彦 様

平成14年度より泉北港港運協議会の副会長として、泉大津市小松埠頭など堺泉北港における港湾美化活動を積極的に進められ、清掃活動を通じて、港湾環境の向上に貢献していただいております。

○アドプト・シーサイド・小島 岬町小島地区まちづくり推進協議会 様

大阪府が実施している、「アドプト・シーサイドプログラム」に参加しており、平成21年度より、岬町多奈川小島海岸において活動されております。また、同協議会の構成メンバーである小島漁業共同組合 婦人部の皆様におかれましては、毎週の清掃活動とともに、海岸に流れ着くゴミの回収など、海岸の環境保全にも大きく寄与していただいております。

○株式会社日比谷花壇 様

堺市臨海部の産業廃棄物埋立処分場跡地にある「共生の森」において、毎年開催される植樹イベントなどにご参加いただき、継続的に緑化活動をご支援いただくなど、大阪湾の環境改善に資する森づくりに貢献していただいております。

○高石商工会議所 様

平成20年度に「第1回 高石ドラゴンボート大会」を開催されて以降、毎年、同大会を主催されております。平成23年度には、同大会が、アジア選手権の選考会の場に格上げされたことで、新たに「堺泉北港ドラゴンボート大会」として、大々的に開催されるとともに、会場においては、地場産業の物産展も行われております。同大会は、堺泉北港の地域資源を活かした形で行われており、同大会の開催を通じ、「堺泉北港」の名を全国的に発信することで、知名度の向上、港湾地域の活性化に寄与していただいております。

「コンテナ戦略港湾のねらいと展望」

講師:神戸大学名誉教授・財団法人関西空港調査会 理事長 黒田 勝彦 氏

平成24年7月11日(水)、リーガロイヤルホテル堺において、大阪府港湾協会平成24年度通常総会が開催されました。

記念講演として、神戸大学名誉教授・財団法人関西空港調査会 理事長の黒田勝彦氏を講師としてお招きし、「コンテナ戦略港湾のねらいと展望」と題し、コンテナ戦略港湾の選定の背景や、インドの物流事情などについてお話いただき、港湾関係者にとって、大変有意義な講演となりました。



《講演要旨》

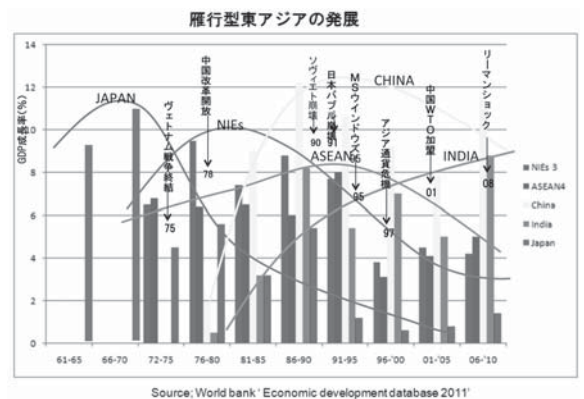
はじめに

国際コンテナ戦略港として京浜港、阪神港の2つの戦略港湾が選定され、併せてターミナルの運営を民営化していくために港湾法が大幅に改正され、両港とも既に運営会社が発足している状況です。なぜ今、このようなコンテナ戦略港湾という政策を実施する必要があるのかについて、東アジアあるいは世界のコンテナ輸送市場に焦点をあてながら説明致します。次いで、要請のありましたインドの港湾状況について説明致します。

1. 世界の海上物流を変えたアジアの経済発展

国際コンテナ輸送市場を大きく変えた背後には、東アジアにおける急激な経済発展があり、これが世界の物量や流れそのものを変えていく大きな要因です。同時に経済はグローバル化し、製品市場とともに海運市場でも競争が激しくなってきました。

東アジアの経済発展の経緯を眺めると、1960年代日本は、東アジアの経済発展のリーダーとしてアジアを牽引しました。次いでアジアニース諸国、そしてアセアン諸国と続き、現在は中国が牽引車の役割を担っています。そしてこの次は、急激な経済発展を遂げているインドといわれています。このように、経済を牽引する国や地域が次々と入れ替わっていく様子を、渡り鳥である雁の先頭が入れ替わって海を渡っていく様子に似ていることから、経済学者は「雁行型東アジアの経済発展形式」と呼んでいます。このような経緯の中、中国が「世界の工場」となり、海上貨物は中国を中心に動いています。



現在の海上物流では、原油や石炭、穀物などのバルク・カーゴ以外のドライ・カーゴは、工業製品や中間部品が占めており、これらの99.9%がコンテナに積まれて世界を動き回っています。バルクの世界では、資源産出国から輸入国までpoint-to-pointで直接輸送されるため、ほとんどネットワーク競争が起こりません。しかし、コンテナはガントリークレーンとターミナルさえそろえば、何処でも積み替えることができますので、船社としても世界規模のネットワークを利用して、効率よく輸送を行うことを考えます。したがって、個々の港の貨物量だけでなく、港湾の地理的位置や港湾サービス等の良し悪しが、寄港地を選択するうえでの重要な要因となってきます。

コンテナの輸送運賃についても、かつては主要船社間で、運賃同盟が結ばれていたのですが、アジアの新興経済諸国が自前で船社を持つようになり、運賃同盟に加わらず安い運賃で運ぶようになったことと、1998年にアメリカで海運改革法が制定され、米国発のコンテナ貨物の運賃同盟は禁止となったことから運賃が大幅に下がるとともに、市場競争の激化に拍車がかかりました。

2. 市場競争における船社の対応

このような競争の中で、船社はどのような対応をしているのか見てみます。

1つ目は、船型の大型化による規模の経済の追及です。日本のコンテナターミナルが整備されたのは1970年代ですが、この当時は、パナマ運河を通過できないような大きな船が登場するわけがないと考えられており、パナママックスの船に対応できる14メートルの水深岸壁が、京浜港や阪神港などで整備されました。しかし、その後の市場競争の激化とともに船の大型化が進み、現在で

記念講演「コンテナ戦略港湾のねらいと展望」

はマースク社の11,200TEU積みの船が市場投入されたことで、－18mの岸壁が必要となってきました。現在の日本の港湾では、この規模の船型に対応できる岸壁は一つありません。

2つ目は、便宜置籍船制です。日本は海運国であります。日本の船の85%ほどは、パナマ等の便宜置籍国に船籍を移しています。この理由は、登録料やトン税が安く、固定資産税や法人税がかからないこと、また、日本と違って船員規制がないので、安い外国の船員を雇うことができ、船員費を削減できるメリットがあるからです。商船三井のフィリピン人の船員は、1995年時点では約44%でしたが、2010年では62%となっていますし、日本郵船では、フィリピンに船員養成学校を直接経営しています。

3つ目は、マーケットの寡占化を図るためのM&Aです。猛烈な船会社の合併吸収が10年ほど前から活発化しており、寡占化が進行しています。2010年のコンテナ船船腹量シェアは、デンマークのマースクがシェア14%、MSCが12%を占めています。日本では三大船社（商船三井・日本郵船・川崎汽船）を併せてもシェアは8%程度の船腹量しかありません。

4つ目は、アライアンスによるコスト削減です。船社は、グローバル規模で貨物が動く中、全世界の航路を自社単独でカバーすることは不可能に近く、他の船社とアライアンスを結び、航路の共同運航の他、船のスペースを融通しあったり、ターミナルを共同利用したりするなどの仕組みを設けて、コスト削減を行っています。

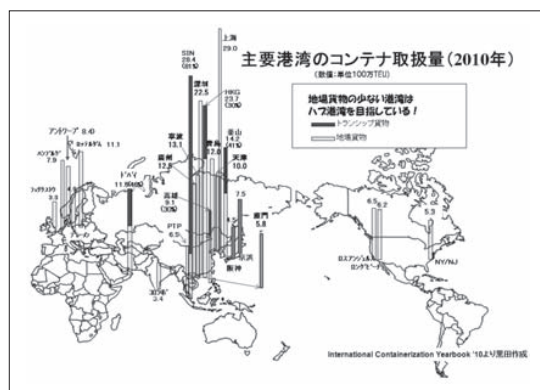
3. 世界のコンテナ港湾の実情と阪神港

世界のコンテナ港湾の実情ですが、かつては日本だけが大きなコンテナ船が入れる施設を持っていましたが、現在は、釜山、上海、香港などに新しいコンテナターミナルがどんどん整備されてきています。かつては、東アジアの貨物を神戸港へ持ってきて、そこから欧米への基幹航路に載せていました。

港湾のコンテナ取扱量の推移を見ますと、2005年からトップを占めていたシンガポールを、2010年、ついに上海が追い越しました。日本は、東京港が32位に出てくるくらいです。神戸港は阪神大震災の前（1995年）までは世界第3位の取扱量を誇っていましたが、今は見る影もありません。震災で港湾機能がストップしたために、それ以前までは神戸港でトランシップしていた国内外の貨物（約50%）は、釜山港や高雄港に奪われてしまい、今やトランシップ貨物の比率はほとんどゼロになっています。それどころか、阪神港の地場貨物が、釜山経由のトランシップ貨物となっており、神戸港の背後圏は極端に縮小しています。阪神港の地場貨物が減少した理由の一つは、日本海、瀬戸内の地方港も含めてコンテナを取り扱う設備が整備されたので、韓国船社が安い運賃を売りに、瀬戸内各港と日本海側地方港の貨物を釜山港に集め、ここでトランシップしているからです。

2010年のコンテナ取扱量を見ますと、阪神港では450万TEU、京浜港で750万TEUですが、上海では2900万TEU、香港で2370万TEUの取扱量があり、日本のマーケットがいかに小さいかがわかります。船社としても、少ない寄港地でできるだけ大量の貨物量を扱いたいわけですから、貨物が分散する日本の港に寄港しなくなってしまうのです。いわゆるハブ・アンド・スポークス化が進んでいるのです。この傾向が進展すると、北米や欧州向けの航路が日本の港から消えてしまうという重大な懸念があります。事実、神戸港に寄る欧米基幹航路はどんどん減っています。このまま放っておくと、日本から直接輸出入する貨物は、すべてトランシップになってしまう可能性が高いのです。特に、日本の高い製品を輸出している欧米基幹航路が無くなってしまうと、大変な時間と費用をかけなければならなくなり、日本国内生産企業は世界と戦えなくなってしまいます。

我が国の港湾の競争力の低下を止める必要があります。その方策の一つは、釜山港や高雄港でトランシップされている日本諸港の貨物を阪神港と京浜港に集約することで、船会社が阪神港や京浜港は、貨物が集積されていて寄港する価値があると判断し、航路を抜港せずに、阪神港に寄港し続けてもらうことです。国際コンテナ戦略港湾が京浜港・阪神港の2港に絞られた理由もここにあるのです。そのための政策手段として、神戸港・横浜港に－18mの大水深岸壁を国費で改良し、集荷のための内航海運支援を行うことにしたのです。また、最大のポイントは両港のコンテナターミナルの運営を、民の視点から情勢に応じて柔軟な経営戦略が採れるよう「民営化」し、旧埠頭公社に適用されていた財政支援制度を会社にも適用できるよう港湾法を改正したのです。



4. 急成長を遂げているアジアの港

現在、急成長している上海港について見ますと、上海港の揚子江付近にあるコンテナターミナルの半分近くが、民間資本が共同出資しているものが多くなっています。そして、欧米先進諸国と異なる点は、PFI方式で施設整備を行って民営化すると同時に、園区（税制特区）と抱き合わせにしていることです。園区で活動する限り輸出入付加価値税を素早く払い戻してくれるのです。この典型の新港が、大陸の甬東園区と直接結ばれている洋山深水港です。洋山深水港では、次々とコンテナターミナルの整備が行われています。2002年に私が当港を訪問した際には、2010年に7バース整備する計画と聞きましたが、2009年に再度訪問したときには、既に水深19～20メートルのバースが、7バースどころでなく10バース以上が整備されていました。最終的には、50バースを整備し、洋山深水港だけで2500万TEUを取り扱う港にする予定だそうです。周辺のアジア諸国のトランシップ貨物をすべて洋山深水港に集めてくるという周到な国家戦略のもとで整備されているのです。

一方、韓国は、日本に倣って1991年には韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）を立ち上げてコンテナターミナルを整備してきました。1994年には新しい国家戦略として、韓国海運港湾庁（現在は国土海洋部）が、「短・中・長期港湾整備開発計画」を発表しました。光陽港・釜山港・釜山新港はアジアの国際ハブ港として、仁川港・平澤港は中国市場をターゲットにした港として、国が市場のターゲットを決めて、それに向かって国策として港湾整備を進めています。2004年には、国が100%出資の釜山港湾公社（BPA）を設立し、民営化するとともに釜山港と釜山新港（BPAと民間が出資したPNC）を運営していくこととなり、旧公団（KCTA）は釜山港から撤退しました。背後地については、韓国も中国と同じように優遇措置の特区を作っています。釜山新港の背後地で企業が立地するための借地の価格は、日本円に換算して、年間35円／平米です。大阪湾では、年間4000円／平米程度ですので、100倍以上違うのです。こうして貨物を作り出す海外企業を呼び込むと同時に、技術移転・雇用確保を同時に国家戦略として進めているのです。

5. インドの物流事情

皆さんのご要望に応じて、インドの港湾事情についてご説明させていただきます。インドでは首都ニューデリーやムンバイ、コルカタなどが大きな都市で人口がそれぞれ1200万人以上抱えています。インドの全人口は2040年には、中国の人口を追い抜くだろうといわれています。

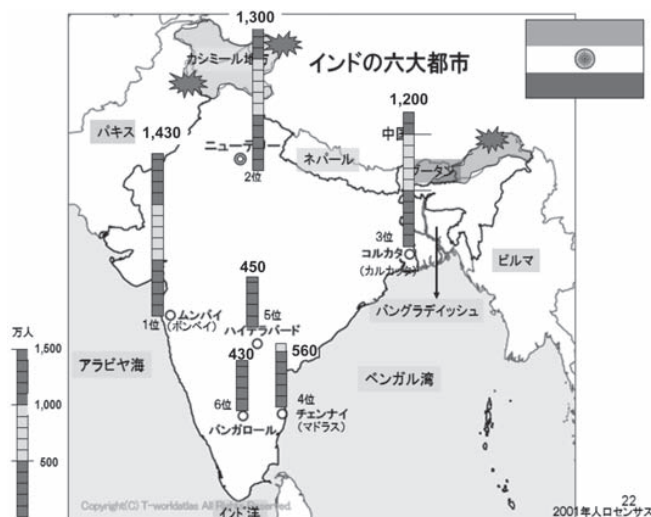
インドには29の州があって、中央政府よりそれぞれの州政府の方が力を持っていますが、急激な貿易依存による発展よりは、内需拡大政策を中心に据えています。

インド経済としては現状、GDPはまだまだ少なく、米ドルで換算すると一人あたり、約1000ドル／年・人というような状況です。日本では、4万ドル／年・人を超えています。中国は急成長しているものの、未だ、一人当たりGDPは5000ドル／年・人にも満たない程度です。しかし、中国は十億の人口を抱えているので、富裕層が1%増えるだけで、日本の全人口に相当する人が富裕ということになります。インドのGDPについて、今後は人口の増加もあり、2030年には、一人当たり4000ドル／年・人になるのではないかと推定されます。

国際協力銀行が、日系企業に対して、将来海外投資をするならどの国がいいかというアンケートを実施していますが、トップである中国という回答が減って、インドという回答が急激に増えてきており、今後の投資は中国からインドの方へとシフトしていくと考えられます。

非常に魅力のあるインドですが、ここで、インドへの進出を考えている企業にとっての課題について説明させていただきます。インドへの進出にあたっては、道路インフラの不整備や電気・水道の供給不安定が問題となります。

インフラ完備だとうたった工業団地でも、停電が起きるなど、電



気の供給が不安定である場合が多く、工場の運営は非常に難しく、自家発電は必須となっています。インドでもかなりの量の電力を発電していますが、送電ロスが30%ほど生じています。日本でも送電ロスはありますが、10%程度であり、インドでの送電ロスのうち15%は盗電によるものとされています。

また、物流インフラについては道路が未整備でまだまだです。インドでは、輸出はほとんどありませんが、首都ニューデリーから国内南部のムンバイ等へ物を運ぶときには、鉄道を使っており、車を使用すると道路事情が悪く、新車も壊れてしまうほどだそうです。さらに、インドは世界最大の民主主義国家であり、法は完全に整備されていますが、誰も法を守りません。信号もほとんど誰も守らないですし、信用取引よりも現金商売が基本です。

道路インフラが遅れているということについては、国としてもニューデリー・ムンバイ・チェンマイ・コルカタを結ぶ道路や東西南北回廊の高速道路の整備に力を入れていますが一向に進んでいません。そこで、日本がニューデリーとムンバイ間の物流新幹線を作ってあげようとしているが、現地の人に言わせると、「新幹線を整備しても、鉄道駅から工場、港までの道路がないので意味がない。また、電力供給が不安定であるため、新幹線がまともに動くかもわからない。」といわれています。以上のことを理解したうえでインドへの進出を考えてください。

最近のインドの状況として、東海岸に世界の自動車メーカーが多く集まっています。インド国内の市場だけでなく、ここで作ったものをヨーロッパやアジアなど海外へも輸出しようと考えられており、新しい港が作られようとしています。乗用車市場では、マルスズキが45%の国内シェアを握っています。

インドの港湾としては、ジャワハリアットネルー港が最大の港であり、年間取扱コンテナが360万TEUあります。そして、今注目されているのが東海岸のチェンナイ港、そしてそのすぐ隣に作られているエンノール新港があります。東南アジアや中国のマーケットに近いということで、多くの世界的メーカーがこちらに集中して立地してきています。ただし、チェンナイ港へのアクセスは非常に悪く、露店が立ち並ぶ街中を抜けなければいけない状態です。実は、オペレーターのPSAインターナショナルがチェンナイ港の一部のターミナルを買収して、港まで直接鉄道で入れるようにターミナルを作りかえており、この鉄道を内陸と繋ぐというターミナル投資を行っています。しかし、そこも限界があるので、最近ではエンノール港への投資がされており、エンノール港に注目が集まっています。



6. 阪神港の港湾戦略

最後に、阪神港について、瀬戸内と日本海側の港湾からのアジア直送貨物だけでなく、欧米に行く貨物まで、釜山港フィーダーに全てかかっており、全国津々浦々に釜山港フィーダーネットワークがはられています。日本の港湾で、釜山港フィーダーにかかっているのは、西日本だけで100万TEUもあります。この物量を全て阪神港にもってくると、釜山港のターミナルの2、3個がつぶれるといわれています。それほどの物量が釜山港フィーダーに流れてしまっているのです。我々としては、釜山港のターミナルをつぶすことが目的ではなく、日本の基幹航路を少しでも維持したいという狙いがあるのです。そのために、港湾だけでなく、内陸部から港湾へ貨物を出しやすくするための道路網の整備と料金政策が不可欠であることを申し添えて本日の話を終了させていただきます。有難うございました。

平成24年度港湾視察 ～細島港・宮崎港～

港湾視察事業は、会員の皆様が他港湾の取り組みや港湾施設の実態などを視察し、日常の業務に役立てていただくことを目的として実施しています。

今年度は、平成24年9月20日(木)～21日(金)に、31名(事務局含む)のご参加をいただき、宮崎県「細島港・宮崎港」の視察を実施しました。

【視察行程】

第1日目 細島港視察

①細島港概要説明(宮崎県北部港湾事務所より説明)

古くから海上交通及び地域開発の中核として重要な役割を果たしてきた。

韓国や台湾との外貿コンテナ定期航路の開設や、多目的国際ターミナルの供用開始等の機能拡充が図られた。

平成22年度からは、ガントリークレーンの増設やコンテナターミナルの拡張等に着手し、平成24年度に2基目のガントリークレーンが竣工した。

コンテナ貨物取扱個数としては、平成24年1月～6月実績として、昨年より少し増加している。



細島港概要説明

②はっこう21発着場視察

八興運輸株式会社が運航する、船舶の名称。

- ・平成13年10月2日に就航したRORO船。
- ・宮崎(細島港)→大阪(堺泉北港)→宮崎(宮崎港)を約2日間で巡航している。



国際コンテナターミナル視察

③国際コンテナターミナル視察

細島港では、立地産業の外貿貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応するため、ターミナルの整備を進めている。平成24年7月17日には2基目のガントリークレーンが竣工した。



日向PDセンター視察

④センコー株式会社日向PDセンター概要説明と視察

- ・物流の効率化を図るため、平成23年12月に新センターを竣工した。
- ・約1万㎡の普通倉庫に加え、防塵防虫、温度管理機能を備えた定温倉庫を設置。



宮崎港フェリーターミナル視察

第2日目 宮崎港視察

①宮崎港概要説明(宮崎県中部港湾事務所より説明)

古くは、「赤江港」と呼ばれ、阪神方面との交易があった。

平成2年には大阪と結ぶフェリーが就航し、現在、内貿貨物を中心に港湾取扱貨物量は県内一を誇っている。

②宮崎港フェリーターミナル視察

平成2年から大阪と結ぶフェリーが就航している。

フェリー貨物の内容としては、移出は農畜産物が中心となっている。

③みやざき臨海公園視察

北側は、海水浴やマリンスポーツをはじめ、バスケットボールコートや、スポーツコートを備えた「サンビーチツ葉」。

南側は、ヨットやモーターボートを係留・保管・修理することができる、宮崎唯一の本格マリーナを有する「サンマリーナ」。

両施設を総称して「みやざき臨海公園」としている。全施設の利用者は平成23年度で25万人。

■新規会員ご紹介



2012年4月、当社は大阪市住之江区から堺市堺区に移転し、西日本最大級の鉄鋼流通センターとして、従来からの倉庫機能の拡充に加え太陽光発電システムの設置や広大な緑地の確保、また温室効果ガス削減に寄与する堺市上下水道局の再生水の導入などによる「環境共生型の流通センター」に進化しました。 また延長130メートル、水深7.5メートルの耐震強化岸壁に隣接し海上輸送貨物にも迅速に対応します。

スタッフ一同、お客様からの多様なご要望をお待ちしております。

阪和流通センター大阪株式会社

〒590-0901 堺市堺区築港八幡町1番65 TEL.072-225-2720 FAX.072-225-2727