

PORTS OF OSAKA PREFECTURE

大阪府の

み
と

な
2008年7月
No.89

TOPICS

- 1 泉大津フェニックス大規模緑地土地利用計画を策定しました……………1
- 2 堺泉北港広域防災拠点「耐震岸壁・臨港道路」整備事業起工式典……………2
- 2 港湾局企画部の執務室移転……………2
- 3 飛行船ツェッペリンNT が泉大津フェニックス、ちきりアイランド(阪南2区)から大阪上空を遊覧飛行……………3
- 4 (仮称)堺臨海部サッカー・ナショナルトレーニングセンター整備事業……………4
- 5 ちきりアイランド(阪南港阪南2区)第1期製造業用地への進出企業について……………5
- 5 大阪湾ポータルサイトが開設されました……………5

EVENT

- 6 海の月間実施計画決まる……………6
- 6 「第48回親と子の写生会」表彰式で大阪府港湾協会賞贈呈……………6
- 6 第1回 高石ドラゴンボート大会を開催……………6

PORT NEWS

- 7 府営港湾国際化セミナー「EUの拡大と港湾物流の変化」(講演記録)……………7
- 12 「貿易実務セミナー」開催……………12
- 12 [大阪府営港湾新人研修会]実施……………12
- 13 大阪府営港湾ポートセミナー開催……………13
- 13 阪九フェリー 泉大津～新門司便のダイヤが改正されました……………13
- 14 新貝塚第3号岸壁供用開始……………14
- 14 WELCOME!世界からのお客様……………14
- 14 ようこそ大阪府営港湾へ ～初入港のご紹介～……………14

INFORMATION

- 15 平成20年度港湾・海岸関係政府予算……………15
- 15 運営委員会……………15
- 15 新規会員紹介……………15

TOPICS

泉大津フェニックス大規模緑地土地利用計画を策定しました……………	1
堺泉北港広域防災拠点「耐震岸壁・臨港道路」整備事業起工式典……………	2
港湾局企画部の執務室移転……………	2
飛行船ツェペリンNT が泉大津フェニックス、ちきりアイランド(阪南2区)から大阪上空を遊覧飛行……………	3
(仮称)堺臨海部サッカー・ナショナルトレーニングセンター整備事業……………	4
ちきりアイランド(阪南港阪南2区)第1期製造業用地への進出企業について……………	5
大阪湾ポータルサイトが開設されました……………	5

EVENT

海の月間実施計画決まる……………	6
「第48回親と子の写真会」表彰式で大阪府港湾協会賞贈呈……………	6
第1回 高石ドラゴンボート大会を開催……………	6

PORT NEWS

府営港湾国際化セミナー「EUの拡大と港湾物流の変化」(講演記録)……………	7
「貿易実務セミナー」開催……………	12
[大阪府営港湾新人研修会]実施……………	12
大阪府営港湾ポートセミナー開催……………	13
阪九フェリー 泉大津～新門司便のダイヤが改正されました……………	13
新貝塚第3号岸壁供用開始……………	14
WELCOME!世界からのお客様……………	14
ようこそ大阪府営港湾へ ～初入港のご紹介～……………	14

INFORMATION

平成20年度港湾・海岸関係政府予算……………	15
運営委員会……………	15
新規会員紹介……………	15

泉大津フェニックス大規模緑地土地利用計画を策定しました

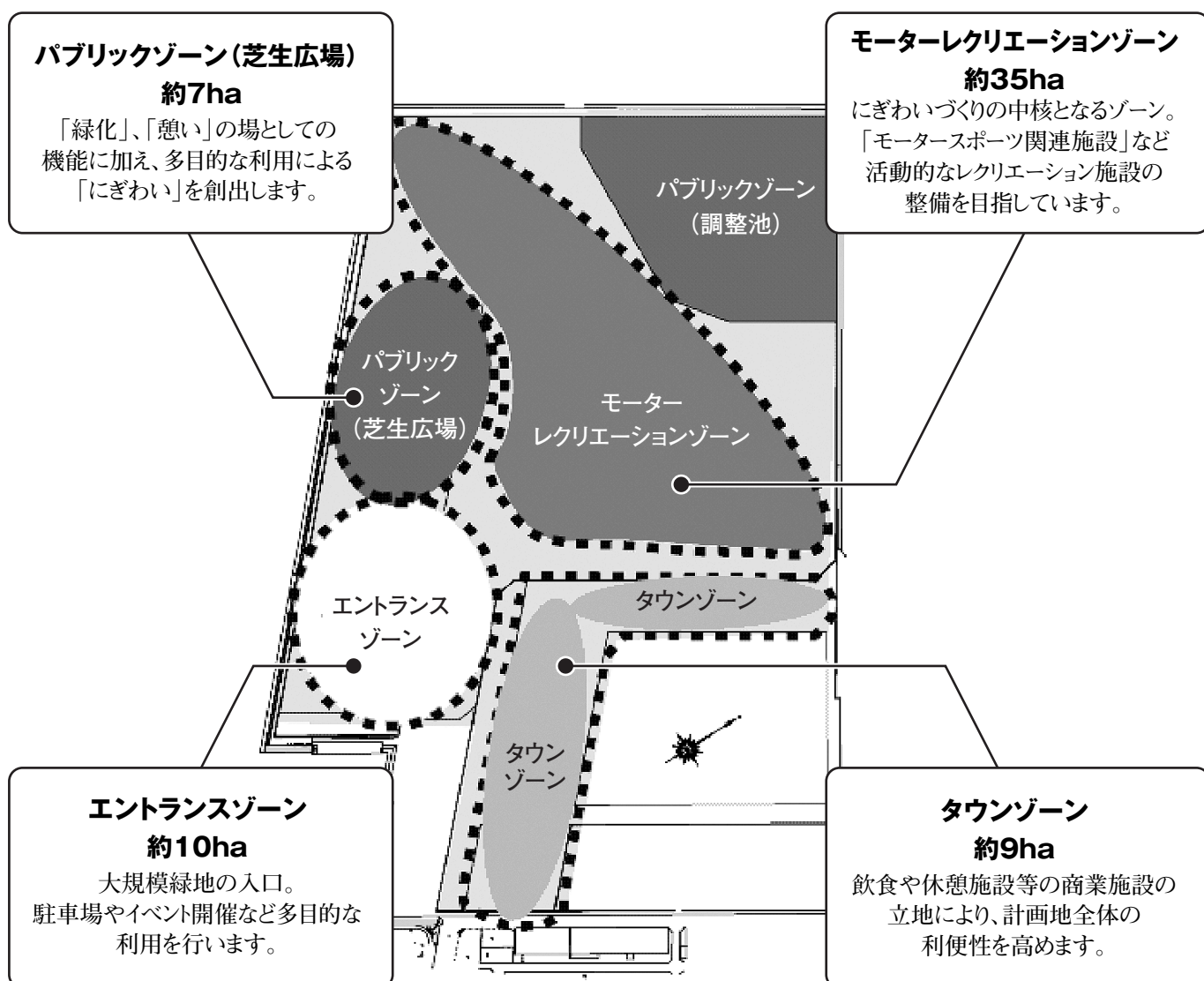
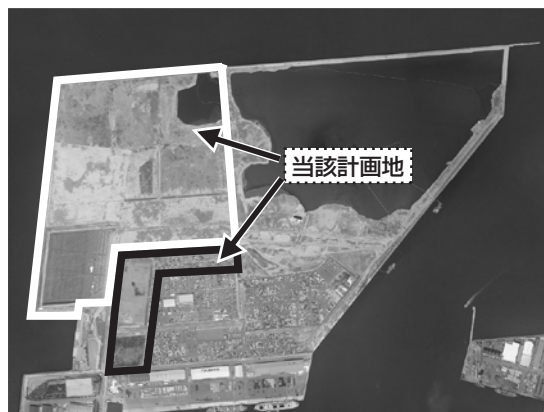
大阪府港湾局総務部開発調整グループ

大阪府港湾局では、近畿圏から発生する廃棄物を大阪湾に埋め立てることにより最終処分を行い、これによって生じた土地を活用して港湾機能の整備を図る大阪湾フェニックス計画を推進しています。

今回、その一環として、府がフェニックス事業を進めている泉大津フェニックスについて、約65haに及ぶ広大な土地を緑地として整備、運営するため、府民からのアイデア募集の結果や有識者の意見等を踏まえ、平成20年1月に「泉大津フェニックス大規模緑地土地利用計画」を策定しました。

この土地利用計画は、対象区域を四つのゾーンに分け、緑を基本としながらも様々な付加価値を有する「活動的な緑地」として整備を行い、臨海部におけるにぎわいの創出を目指すものです。

また、港湾における交流活動の推進やレクリエーション活動の促進を図るための用地として交流厚生用地の一部(約9ha)をタウンゾーンとして対象地を含め、モーターレクリエーションゾーンとの一体的な整備に向け、民間との連携を図っていく予定です。

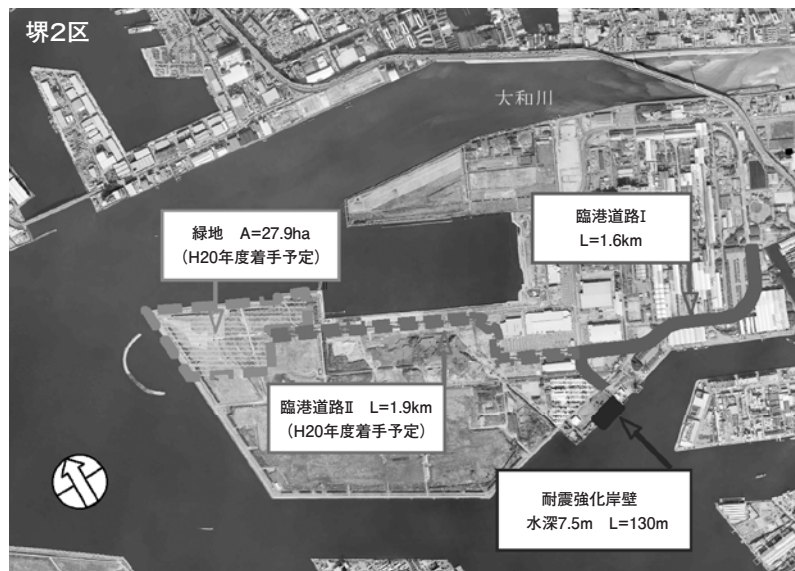


堺泉北港広域防災拠点「耐震岸壁・臨港道路」整備事業起工式典

大阪府港湾局企画部計画課

堺泉北港堺2区におきまして国土交通省近畿地方整備局と大阪府の共催により、近い将来に予想される東南海・南海地震などの大災害時に、緊急支援物資の輸送などの役割を果たす広域防災拠点形成に向けた耐震強化岸壁と、臨港道路整備が現地着手されることになり起工式典を行いました。

当日は雪が降る生憎の天気の中、国土交通省と大阪府、地元関係者の約150名の方々に出席して頂きました。



日時：平成20年2月9日(土)

10時30分～11時30分

場所：堺市堺区築港八幡町1番地(堺2区)

主催：国土交通省近畿地方整備局、大阪府

<主な内容>

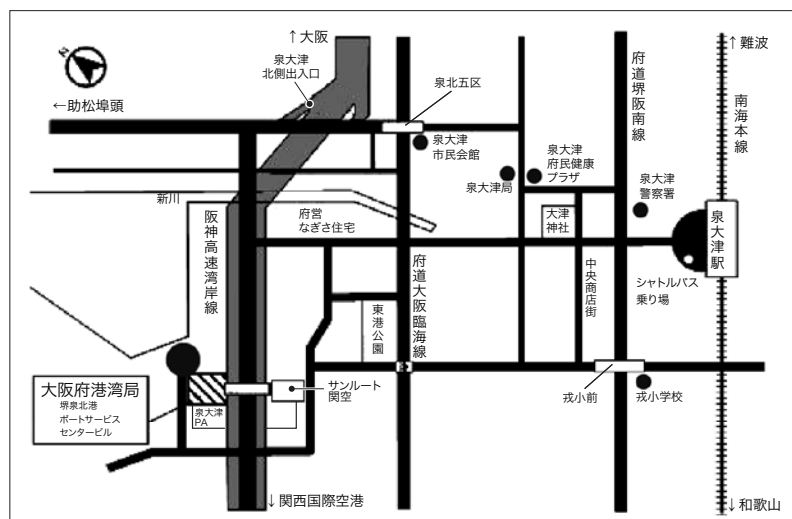
1. 開会の辞
(布村近畿地方整備局長)
2. 式辞
(大阪府知事代理 小河副知事)
3. 挨拶
(国土交通大臣代理 須野原港湾局長)
4. 来賓祝辞
5. 鍬入れ式
6. アトラクション
(幼稚園児によるマーチングドリル演奏)



港湾局企画部の執務室移転

大阪府港湾局企画部

港湾局企画部は、平成20年4月28日(月)より、府庁別館7階(大阪市中央区大手前)から堺泉北港ポートサービスセンタービル10階に移転し、業務を行っています。引越作業は平成20年4月26日・27日両日に、職員と引越業者の作業により大きな混乱もなく無事完了しました。港湾局組織が一箇所に集約されることにより、更なる業務の効果的、効率的な推進に努めていきたいと思っています。



移転先住所

〒595-0055 大阪府泉津市なぎさ町6-1

堺泉北港ポートサービスセンタービル10階

電話番号：0725-21-7350(企画課)

0725-21-7353・7357(計画課)

FAX番号：0725-21-7259

飛行船ツェペリンNTが泉大津フェニックス、 ちきりアイランド(阪南2区)から大阪上空を遊覧飛行

大阪府港湾局総務部開発調整グループ

飛行船の故郷、ドイツで生まれたツェペリンNTが関西での遊覧飛行クルーズのため、今年3月中旬～4月中旬にかけて、泉大津フェニックス、ちきりアイランド(阪南2区)に係留地を求めてやってきました。

飛行船は、ヘリウムガスの浮力を利用して飛行しており、CO₂排出ガスが少ない実用的航空機として人気を博しています。

遊覧飛行としては、昨年秋から年末の首都圏での遊覧クルーズに続くもので、今回が関西初の遊覧クルーズとなりました。

ほぼ満席と好評のうちに終了しました。

～ちきりアイランド(阪南2区)に飛行船が初係留～

飛行船ツェペリンNTは全長が75.1mと現存世界最大の飛行船であり、係留地として広大な土地が必要になります。

飛行船を運航する㈱日本飛行船では関西での事業展開を図るため、係留地を探していましたが、臨海部以外で約4ha以上の広大な土地を確保するのは難しいことから、利用できる土地がないかどうかの照会が大阪府港湾局によせられました。当港湾局が同社と調整を行った結果、昨年11月、ちきりアイランド(阪南2区)の未竣功地に初めて係留しました。

～泉大津フェニックスからも遊覧飛行クルーズ～

昨年8月に完成した泉大津フェニックス「多目的広場」。野外コンサート開催時の「駐車場」をはじめ、エコカーイベントや試乗会、社内研修会など車関連イベントに利用されています。

上記のとおり、飛行船の係留地としての利用については、これまで、ちきりアイランド(阪南2区)を軸として進めてきましたが、今回、1か月以上の期間にわたって遊覧飛行クルーズが行われることもあり、「多目的広場」にも係留することになりました。

今回の飛行船の係留により、泉大津フェニックスの知名度がさらに高まりました。



(仮称)堺臨海部サッカー・ナショナルトレーニングセンター整備事業

堺市市民人権局スポーツ部

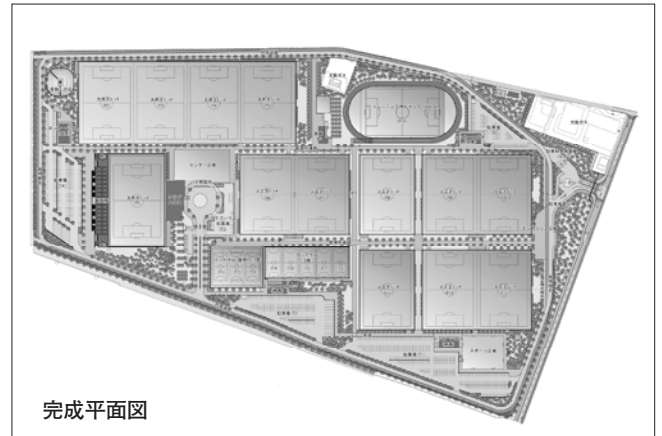
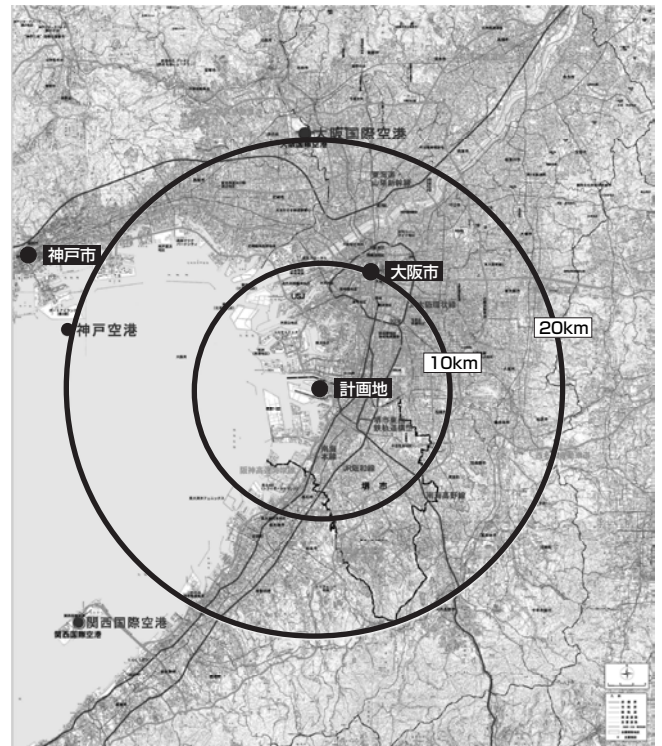
政令指定都市に移行して3年目となる堺市では、活力と魅力に溢れたオンリーワンのまちとして飛躍と発展を遂げるために、平成18年4月に策定した「自由都市・堺 ルネサンス計画」をもとにその推進に全力を挙げて取り組んでいます。

同計画ではスポーツタウン構想の推進をかね、構想実現の一環として臨海部に(仮称)堺臨海部サッカー・ナショナルトレーニングセンター(以下「堺NTC」という。)を整備し、スポーツ・レクリエーション活動の場を充実すると共に、サッカー日本代表チームの練習や全国大会を観戦する機会が増えることにより市民のスポーツに対する関心を高めることで、市民スポーツ活動の促進やスポーツを通じたコミュニティの醸成、健康づくり、青少年の健全育成などを推進します。

堺NTCの施設概要としては3,000人を収容できる観客席と照明設備を備えた天然芝メインピッチ1面、400㎡トラックを備えた人工芝ピッチ1面、天然芝4面の他、照明設備を備えた2面を含む人工芝8面、合計14面のサッカーピッチを整備します。また人工芝フットサルピッチ8面の整備、フットサルピッチは全面照明付、内3面は一体的に屋根を備えた施設となります。さらにレストラン、売店、会議室などを備えたクラブハウス、スポーツ広場、サイクリング・ウォーキングロードの整備を行い、サッカーのみならず幅広く利用者ニーズに応える施設として、平成22年春のオープンを目指し推進します。

施設の運用についてはサッカー、フットサル、その他フィールドスポーツ等の全国大会から家族連れのレクリエーション、健康体操などのスポーツ教室の開催等、多彩なプログラムを展開する予定です。また財団法人日本サッカー協会、社団法人大阪府サッカー協会の協力によりサッカー日本代表チームの練習から少年、女子、シニアに至るまで年間、約3,000試合相当の誘致を予定しています。

堺NTCは関西国際空港に近い立地を生かして、国内外から年間約50万人の来場を見込み、子どもから社会人まで、さまざまなチームや選手が集うスポーツ交流拠点を堺に創出することにより、スポーツに関する情報や技術、人材を本市に集積させ、先進的なスポーツ振興に取り組む「スポーツタウン・堺」を全国に向けてアピールするシンボリック施設です。



完成イメージ

ちきりアイランド(阪南港阪南2区)第1期製造業用地への進出企業について

大阪府港湾局総務部振興グループ

大阪府では、岸和田市沖合いに「港湾物流機能の強化拡充」「背後市街地の環境改善」「緑地など水辺環境の整備」をまちづくりの目的とした、「ちきりアイランド」(阪南港阪南2区)の整備を進めています。

この埋立地は、全体で約142haを予定していますが、既に埋立が完了している約35haの内、約12haを「第1期製造業用地」とし、埋立計画に基づき、岸和田市内の住工混在地区の解消や岸和田市の産業活性化を図る企業の誘致を行っています。

既に平成18年度から3回の公募を行い、10区画、約10.6haに企業誘致が行われています。この内の6区画については、岸和田市の地元企業であり、埋立計画に基づいた誘致が順調に進んでいるものと考えています。

また、この製造業用地約12haの内約7haについては、世界でも有数のチタンの生産企業である(株)大阪チタニウムテクノロジーズが進出することとなっています。投資規模は約120億円と見込まれ、2009年(平成21年)の稼働を目指すとのことです。

今回のような臨海部への製造業の集積は、阪南港をはじめとする大阪湾諸港の活性化につながるとともに、大阪府の経済成長に貢献するものと期待されます。



大阪湾ポータルサイトが開設されました

大阪府港湾局総務部振興グループ

大阪湾諸港(神戸港、大阪港、尼崎西宮芦屋港、堺泉北港)については、各港それぞれのホームページにより個別で情報提供していたところですが、平成20年4月3日より、近畿地方整備局において、国際物流戦略チームでの議論を踏まえて、港湾利用者の利便性を高めるとともに、国際競争力の強化を図るため、各港の連携により阪神港※として「大阪湾ポータルサイト」が開設されました。

当サイトから、

- ①大阪湾のポテンシャルを示す湾全体の港湾統計情報の発信
- ②湾全体の船舶航行情報の発信
- ③電子申請などができます

また、海象・道路・フェリー・クルーズなどの関連情報も提供しています。

※平成19年12月1日の港則法施行令等の改正により、神戸港、大阪港(堺泉北港を含む)、尼崎西宮芦屋港が一開港化され、「阪神港」となった。



URL <http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/osakabayportal/index.html>

海の月間実施計画決まる

大阪府港湾局総務部振興グループ



平成8年、海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う日として「海の日」が祝日となりました。平成13年6月「国民の祝日に関する法律の一部を改正する法律」の成立により、平成15年から「海の日」は7月の第3月曜日となり三連休化になりました。

これを契機として、国土交通省をはじめとする政府関係機関で構成する「海の日」広報推進連絡会議において、7月を「海の月間」と定め、国民各層に「海の日」の意義を広めるなど、海事思想の普及のための活動を実施しております。この期間を中心に各種行事が実施されます。

ここにご紹介するのは、当日参加が可能なイベントです。海の月間の趣旨をご理解いただき、積極的なご協力、ご参加をお願い致します。

イベント名	実施日時	実施場所	問合せ先	
泉大津サマーフェスタ2008	7月20日(日)	きららタウン	泉大津サマーフェスタ運営連絡会	0725-33-9378
岸和田ドラゴンボートレース(観覧のみ)	7月21日(月)	岸和田カンカンベイサイドモールマリナー	岸和田ドラゴンボート協会 NPO法人ケヤキの家	072-438-8828
岸和田港まつり(花火大会)	7月26日(土)	阪南1区岸壁	岸和田港振興協会	072-423-9618
第45回中学生「海の絵画展」	7月25日(金)～8月31日(日)	なにわの海の時空館	(社)近畿海事広報協会	06-6573-6387
	9月4日(木)～9月30日(火)	大阪港広報サテライト市民ギャラリー		
第30回「海の写真コンクール」	7月25日(金)～8月29日(金)	大阪港広報サテライト市民ギャラリー		
	9月4日(木)～9月30日(火)	なにわの海の時空館		
堺港まつり	10月18日(土)	堺市堺区大浜	堺港湾振興会	072-244-5951

「第48回親と子の写生会」表彰式で大阪府港湾協会賞贈呈

大阪府港湾局総務部振興グループ

平成20年5月17日(土) 泉大津市内の幼稚園～中学校の先生で構成された、泉大津美育研究会及び泉大津市文化連盟主催のもと、「第48回親と子の写生会～泉大津の港をかこう～」が開催されました。

当日は、たくさんの親子が参加されました。

同年6月4日(水)に行われた写生会の表彰式では、数多くの作品から23点が特別賞として選ばれ、大阪府港湾協会からは、港湾協会賞として田中 颯さんの作品が選ばれ、賞状とトロフィーが贈呈されました。



第1回 高石ドラゴンボート大会を開催

高石商工会議所

6月15日(日)、高石商工会議所主催による「第1回高石ドラゴンボート大会」を大阪府立漕艇センターにおいて開催しました。

この大会は、浜寺運河という地域資源を活かし、ドラゴンボート大会を通じて「高石」のまちを全国に発信し、市民と商工業者相互の絆を強め、商工業発展の原動力とするために企画しました。

大会当日は、天候にも恵まれ、会場は各地よりエントリーされた29チームの選手や関係者等多くの人々で賑わい、開会式及び入魂式に続き、ドラが鳴り響くのを合図に競技を開始しました。

レースは、オープン競技で内水路直線200mコースで行われ、出場選手はスタートと同時に鼓手の打つ太鼓の音に合わせて全員が掛け声を合わせてゴールを目指しました。予選、敗者復活、準決勝と行われ、勝ち抜いた強豪5チームで行われた総合決勝では、息の合った力強い漕ぎ姿を見せ、駆け抜けていくドラゴンボートに、会場からは大歓声が鳴り響きました。

表彰式では、総合決勝の上位3チームと市内決勝の優勝チームの栄誉を讃え、表彰状とトロフィーが贈呈されました。

大会結果

◆総合決勝の順位	(タイム)
1位 椅子に座ったNEK00	(0:51.56)
2位 関西龍舟	(0:52.77)
3位 一寸防士	(0:54.59)
◆市内決勝の順位	(タイム)
1位 高石高校ボート部	(1:05.49)
2位 羽衣地車奉賛会	(1:05.91)
3位 三井化学㈱Aチーム	(1:07.29)



府営港湾国際化セミナー「EUの拡大と港湾物流の変化」(講演記録)

大阪府港湾局総務部振興グループ

講 師：神戸大学大学院経済学研究科
教授 久保 広正 氏

日 時：平成20年3月11日(火)15:00～16:30

場 所：リーガロイヤルホテル堺

参加者数：70名

(講演内容)

まず「EUの拡大について」ご説明しますと、欧州共同体(EU)から始まり、ローマ条約(1958年)の時から、今から50年前ですが、それ以来、EUの加盟国は第1次から第5次の拡大まで、ポーランド、ハンガリー、チェコなどが新規加盟いたしました。去年から、ブルガリアとルーマニアが加盟しています。その結果、現在、EUは27カ国体制になっております。

最初は、域内の関税同盟、関税を撤廃することだけでありましたが、1990年から、「ユーロ(通貨統合)」が、2002年から「ユーロ紙幣」が流通しだして、一部の地域での通貨統合が実施されています。今年、マルタ、キプロスが加入して、15カ国が通貨統合に加盟しております。

それ以外にも、安全保障などがございますが、例えば、WTO会議などにも、フランス、ドイツなどの首脳は出席せず、EUの代表が出席している。これは、EUが全面的に権限を持っている。しかし、イラク戦争では、ある国は兵隊を派遣し、ある国は兵隊を派遣しなかった。つまり、安全保障などの分野では、一致していない。EUで注意しなければならないのは、このように安全保障などの特定の分野では、必ずしも一枚岩ではなく、各国家間に濃淡がある。この辺が共同体としてのEUの難しさかなと思います。

ウェイトイングリストに入っている国として、トルコ、クロアチア、マケドニアがあります。トルコの加盟は絶望的ですが、EUとしても、トルコは非常に重要な国であるということで、関税同盟を結んでおります。政治的にはEUに加盟していませんが、経済的には、EUに加盟しているのも同じであります。

EUというのは、国際社会の中でその重要性を高めております。例えば、ユーロですが、ユーロ導入後、一時期、1ユーロ90円ぐらいまで下がったわけです。アメリカの学者などが通貨統合などできないと言っていたわけですが、その後、どんどん上昇してきて、現在、160円近辺です。為替レートというのは絶えず変化するものですが、90円が160円になるのは、何か構造的なものがあるわけです。これは、「ユーロの重要性が高まっている」ということと、「ドルの信認が低下している」ということだと



思います。

私が代表をしております「EUインスティテュート関西」ですが、EUからお金をもらうのは、一遍に来るわけではなくて、約100万ユーロ(現時点の円相場換算で1億6千万円)、少しずつ来るわけですが、最初は約135円だったのが、どんどん膨らんで来て事業計画策定が難しくなる程、通貨価値が上がって来たわけです。ユーロの価値が高まるという背景には、EUの重要性が高まっていることを指摘できます。

また、EUは、いろんなルールを決めています。例えば、会計のルール、独占禁止法のルールなど、EU(27カ国)と米国が承認した場合は、それが実質上世界標準になります。

ちょうど1年前だと思いますが、日本企業5社が、EUに輸出していないにもかかわらず、独占禁止法違反で告訴され、800億円の追徴を求められた。現在、提訴中であり、どのような判断が出るかわかりませんが、その内容としては、「EU企業も日本に輸出しない代わりに、日本企業もEUに輸出しない」というカルテルを結んだということによるEUの消費者が受けた損害を請求されたものです。つい最近も、マイクロソフトに対して、1400億円の罰金を課した。こちらも最終判断が出ていないですが。また、「2050年までに、CO₂を半分に削減する」ためにEUでは、排出権取引の制度を作りました。その結果、日本企業はそれを守るしかなくなって来ています。

このように、EUは、いたるところでルールを作って、世界に広めようとしており、そういった交渉に長けた人達だということがあります。EUの重要性、EUを調べることの重要性というものが、企業経営においても、同様であると思います。

次にEUの経済成長率を見ますと、ユーロ圏(ユーロを導入している15カ国)では、かつて、アメリカよりずっと低かったわけ

ですが、昨年の時点で米国と逆転しています。今年度は1.6%、1.5%とほぼ拮抗していますが、この点、IMFはアメリカに気兼ねしていますから、マーケットはみんな「1.5%は達成できない」と見えています。1%、ひょっとしたら「(成長率が)0%ということもあり得る」と見えているわけです。これがユーロ高のひとつの原因であります。

それをもう少し地域的に分断してみますと、「中東欧」はほとんどが、EUに加盟していますが、ポーランド、ハンガリー、チェコなどを、平均しますと、だいたい5%成長をコンスタントに続けている。

みなさん、中国の成長が非常に高いというのはよくご存知だと思いますが、去年も11.4%だったと思いますけれども、今年もIMFの見通しによりますと、10%成長が見込まれています。インドも9%成長が予測されています。これらの国々と比較すると5%は半分ですが、東南アジア諸国の成長率を平均化した場合、4~5%なわけです。ほぼ同じレベルの成長率が記録されている。中東欧の成長は今後も続くと思われています。

日本からの投資を見ますと、中国向け投資は確かに多いですが、2006年では(金額ベースで)EUの方が多くなっている。中東欧諸国は、加盟が認められるために、EUのルール、法律を全て受け入れてきました。例えば、日本の企業が知的財産権を侵害された場合、告訴すれば、EU域内ではどの国でも、ドイツやフランスと同じように保護される。例えば、環境基準でも、域内では全て同じ基準を満たさなさいという「踏み絵」を踏ませて加盟が認められた国々ですから、「制度の予測可能性」(プレディクタビリティ)と呼んでいます。「どの国でも、ある行為については、ある一定の結果になるだろうな」という予測がつくわけです。そういった予測ができる一定の地域で、5%の成長率というのは魅力があると思います。

ユーロ圏というのは、ドイツやフランスなどのヨーロッパの真ん中にあたる。一方、中東欧というのは、東の端の国になる。そういった国の成長率が高い。また、アイルランドは反対に西の端ですが、成長率が高い。そこで、これらを基にヨーロッパを立体的に考えますと「鍋底のような形」、すなわち、「真ん中が低くて、外側が高い」わけです。

反対に日本では「首都圏・東海圏に、企業が集中して成長率が高いが、その周辺部になる北海道や関西圏も成長率が高い」。すなわち、関西の地盤沈下です。つまり、日本は逆にフライパンを逆にした形になっている。ヨーロッパは周辺部の成長率が高いということを覚えておいて下さい。

そこで、EU各国の経済格差を見ますと、第1位のルクセンブルクは別格として、第2位のアイルランドですが、加盟したのが、1973年です。その時、アイルランドは、すごく貧しい国でした。私は1980年代、丸紅株の社員としてロンドンに駐在しておりましたが、ロンドンからアイルランドに行くと、非常に貧しいということがよくわかりました。貧しいので、アメリカへ移民する。そして、ジョン・F・ケネディなどの子孫達がアメリカで大活躍している。しかし、貧しかったアイルランドがEUに入ったとたんどんどん成長して、今や1人あたりのGDP、豊かさを測る指標ですが、ルクセンブルク

を除くと一番豊かな国になったわけです。

日本からEUへの輸出額は、あまり増えていない。ユーロ高を考慮すると物量ベースでは減少している。国別シェアでも減少傾向にある。また、EUから日本へどれだけ入っているかという、あまり増えていない。こちらもユーロ高を考慮すると減少傾向にある。したがって、日本とEUの貿易は増えていない。みなさん物流関係の方々ばかりなのでよくわかりだと思われていますが、今後、貿易自体の増加は期待できないということになります。

しかし、日本からEUへの直接投資がどれだけ進んでいるかというと、トヨタのような大きな企業の工場進出があると大幅に増加するわけですが、一貫して、アメリカと同等か、少なくとも中国よりも上回っております。特に2006年では、アメリカへの投資額(10,834億円)の2倍近く(20,875億円)になっている。このように日本からEU向けの直接投資が極めて盛んであると言えます。

逆に日本に直接投資している地域では、EUがトップを占めている。内訳として、エルメスとかグッチなどのブランド関係が多い。ここで申し上げたいのが、日本とEUの取引の主流は「貿易」であったのが、今は「投資」にシフトしている。例えば、自動車で説明すると、昔は、日本からEUへ自動車を輸出していたわけですが、今は部品を輸出していることが多い。これは、貿易額では増加していないわけですから、物流の観点から分析すると、トンベースでは減って来ていることになります。

では、EUに進出している日系企業の内訳ですが、注目されるのは、ポーランド、チェコ、ハンガリーです。これらの国々は社会主義経済から資本主義経済に転換して約20年になります。そして3カ国の進出企業数は214社あります。そのうち製造業者は93社になります。ドイツが632社を数えますが、日系企業が進出して数十年を経ているわけですから多いのは当然です。そのうち製造業者は116社であります。ということはポーランド、チェコ、ハンガリーが93社ですから、製造業に限って言えば、ほぼ同数の企業進出がある(以上2006年時点の欧州への進出企業数)。

私が丸紅株の駐在員としてイギリスに勤務していた20年程前、日本からヨーロッパ向け投資の半分はイギリスだったわけです。しかし、今、イギリスの地位は低下しています。

そこで、みなさん、物流学の世界で「重心」という概念はご存じだと思いますが「グラビティ」と申します。昔は経済面の重心はイギリスあたりにあったわけですが、それがどんどん東へ移行しまして、ドイツも飛び越えて旧東欧諸国に一大産業クラスターが出来始めている。

そこで、日本を含めた世界各国の企業の動き(投資)を見ますと、右肩上がりにこれら中東欧諸国への投資が増えております。この中身を分析しますと、学者のあいだでいうフラグメンテーション(Fragmentation)が盛んになっているためです。フラグメントというのは、「分断する」という意味です。これは、「原料調達から生産に至るサプライチェーンプロセス」を分割して、ある部分は「賃金コスト」、ある部分は「高度な技術」が必要というよう

に、各プロセスの特徴を捉まえて、それぞれの生産過程の中で最適な条件を満たすところに生産拠点を展開することです。例えば、「R&D(研究開発)」は、ドイツ、フランスで、「手工業を多く含む部品加工」は、ポーランドやハンガリーで行う。「労働賃金が多く占める製造物」はブルガリアやルーマニアで行う。「バックオフィス、会計部門」はチェコに拠点を置くなど。このように全ヨーロッパで企業がそれぞれ最適な場所に最適な部門、拠点の配置・事業展開を図り、最終製品が「より安くて、より効率的な事業活動」を進めつつある。

これは、大なり小なり、アジアでも展開されている物流の流れであります。しかし、ヨーロッパとアジアのまったく異なるところは、物流の観点から見ますとアジアの場合、海を隔てることが多い。すると、「コンテナ輸送と陸送とをいかに結びつけるか」という問題がある。

一方、ヨーロッパの場合、ほとんどが陸送で済んでしまう。「トラックや鉄道でいとも簡単に物流活動を結び付けることができる」。しかも、その距離が短い。日本とシンガポールの距離に比べ、ポーランドとチェコの距離は大変短いわけです。両国は今やEUの加盟国ですから、国境を通過するための審査等も一切ありません。日本で言うと兵庫県の方が大阪にやって来て、急に(車の)「大阪ナンバーが増えたかな」という程度のものであります。

このようにヨーロッパでは、国家間での物流移動が極めて容易になりつつあるわけです。つまり、ヨーロッパでは、国家間でSCM、フラグメンテーションを行い易い状況にある。これがヨーロッパの物流の特徴の第1点です。

第2の点ですが、為替の問題です。フィリピンのペソ、マレーシアのリンギ、中国の人民元はそれぞれ独自に動いています。しかし、ポーランドにはズロティ、ハンガリーにはフォリントなど、いろいろ使われていますけれど、ほとんどの国がユーロの通貨と動かないような制度を持っています。つまり、為替リスクはあまり発生しない。そのような点で、ヨーロッパには優位点があります。

第3点はルールの問題があります。例えば、中国における知的財産権、フィリピンにおける工業規格など、アジア各国では、その制度がバラバラの状態にある。一方、ヨーロッパの場合、少しずつ違いはあるものの、根本的なところでは、EUのルールは全て適用されていますから、ドイツであろうと、他の国であろうと扱いは同じであります。以上のように、アジアと比べて、ヨーロッパでは、国境を超えたSCMに関して、はるかに優位な環境を持っていることがわかりだと思えます。

余談ですが、この間ハンガリーの方とのお話で、ハンガリーにドイツのコールセンターが出来始めている。ハンガリー語は、非常に難解な言語なわけですが、ドイツ語を理解する人も多い。ドイツ人が、証券・金融などの分野で相手先企業に電話でしゃべっていると流暢なドイツ語で説明する相手がハンガリー人だったということもあるわけです。対して、アジアでは、一部上海あたりでは日本人向けのコールセンターが出来始めているということもありますけれども、フィリピンやマレーシアでは日本のコールセン

ターはなかなか出来ない。これはコールセンターの問題というより、文化やいろんな面での緊密さにおいてヨーロッパは抜きんできている。

次に申し上げたい点ですが、貨物の量というのは、GDPにほぼスライドします。GDPが1%伸びたら、貨物の量も、1.1%とか、ほぼ近似値で伸びてくるわけです。ところが、このところのヨーロッパの貨物の量は、GDPの伸びを上回っています。その理由ですが、先程から申し上げている、国家間のSCM、工程間分業が盛んになるにつれ、通常の生産活動の何倍もの物流の活発化を生みだしているわけです。

なお、中東欧における工業生産ですが、例えば、自動車業界で見ますと、チェコ、ハンガリー、ポーランド、ルーマニア、スロバキア、スロベニア6カ国の過去5年間にわたる自動車生産台数の推移をみますと、130万台から240万台と、ほぼ倍増しているわけです。一方でドイツやフランスではあまり自動車の生産台数は増加していません。

次に機械産業の生産推移を過去6年間で見た場合、EU加盟15カ国では12%、1年で約2%ずつしか増えていない。ところが、中東欧諸国だけを見た場合、この6年間で機械産業の生産額が2倍になっているわけです。日本にいますと、「世界の成長センターは中国である」。これは確かに事実であります。しかし、日本から離れた地にあっても安定的にしかもかなりのスピードで成長している地域—中東欧—が存在するということも覚えておいて下さい。

ここで、アジアと中東欧を様々なデータで比較しますと、GDPに占める教育費の割合では、5.2%とASEANの4.4%、日本の3%よりも、かなり高い。

去年、エストニアの首都タリンでお話する機会がありスピーチしたわけですが、話の導入部として、PISA (Progress of international study assessment) という15歳の高校生の学力の到達度を国際比較した数値があります。かつて、日本は1位、2位を独占していましたが、去年の時点では、5位、しかも、理科系の科目は、壊滅的な状態になっている。その同じ5位だったのがエストニアなわけです。20年前、第2外国語はロシア語だったわけですが、エストニア語というのは、フィンランド語に似て非常に難解な言語であるわけです。それから、徐々に英語教育に力を注ぎ、今、街に行きますとほとんどの人と英語が通じる状態になっております。今度、エストニアの人達が東大阪の中小企業のクラスターを見学に来られるのですが、英語で大丈夫だと言ってきております。つまり、エストニアへ進出するから、難解なエストニア語を勉強しなければならないという状況ではないということです。

また、去年の今頃になりますが、プラハとブタペストへ出張に行きましたが、レストランに入るとロシア人の観光客が多くて、ロシア語のメニューがたくさんあるわけです。チェコとかハンガリーは、ベルリンの壁が崩壊してからは、ロシア語はいやだと言って英語を勉強していたのに、今また、ロシア語も勉強しようということになっているわけです。

いずれにせよ、語学だけに限らず、IT教育にしても、東欧諸国がいかに関教育にお金をかけているか。研究開発についても、ASEANに比べてかなり投資をしている。

また、世界銀行の進出企業に対するアンケート調査ですが、熟練労働者に対する不足問題について、アジアよりも少ないという回答結果が出ています。また、労働法制の硬直性についても、アジア平均の半分以下ということです。また、社会的インフラの主要な指標として、電力供給を比較するとアジアより、中東欧の方が整備されている。

こういった状況のうえに、EU加盟に際して、様々な条件が課せられました。民主主義国、市場経済国、EUに関する法体系を受け入れているか、受け入れる約束ができるか中東欧では、EUと同じルールが適用されています。ですから、労働力を含め、中東欧はEUの生産基地として発展してきているわけです。

そのような中でいくつかの大きな国では、一人当たりのGDPが1万ドルになってきております。これは学説ではなく経験的に言えることですが、「国民所得の一人当たり1万ドルを超えると消費ブームが到来する」とされています。つまり、中東欧は爆発的に消費が発生する前夜とも言えるべき状態にあります。例えば、車の台数の話をしましたが、中には高級車を輸出しているところもありますが、ルーマニアの「ラチア」、昔の日本でいうと（ダイハツ）の「ミゼット」にあたると思います。このような小型車、輸出するためではなく、自分達の乗用車としての需要が高まってきている。このように、EUの拡大は、単なる物理的な拡大だけではなく、産業の立地、企業の戦略がずいぶん変わってきている。

次に、EUの交通政策をご説明申し上げますが、これはモノや人の自由な移動を促す経済圏を構築する際に、それを制限する交通の障壁があっては困るわけです。

冒頭でご説明しました「ローマ条約」の第3条には「EUで共通の交通政策を作成しなさい」と明記しています。にもかかわらず、EUでは、その共通の交通政策の策定が極めて遅れていました。それには、いくつかの理由があります。

まず、鉄道網の整備ですが、例えば、日本でも80年代後半にJRが設立されましたが、それ以前は、日本だけでなく、フランスもドイツも、国策として、国家が鉄道網の整備に責任を持っていました。ですから、それを、EUに任せることはできない。中身的には安全保障の問題、各国の地理的な問題などがありました。

EUでは、様々な政策を実施して来ましたが、過去、交通政策と言われる分野の政策はほとんど実施されなかった。それが1992年の「マーストリヒト条約」、みなさんお聞きになったら「通貨統合」のことを連想されるかも知れません。その中に、「Trans-European Networks」という計画が盛り込まれています。

これには、3つの分野がありまして、一つは輸送の分野、「Trans-European Transport Network」と呼びます。その他に、パイプラインや電力などのエネルギーの分野、ヨーロッパ中に電力網をはりめぐらそうという計画もあります。もう一つの分野は情報・通信の分野です。これは、ヨーロッパ中に光ファイ

バーネットワーク網をはりめぐらせる計画です。そのうちのひとつとして、「トランスポート」という部門が初めて出来ました。

この条約にはいろんなことが書かれていますが、余談ですけども、マーストリヒト条約には、通貨統合の決定が記載されています。そして、通貨統合に参加するためには財政赤字を膨らませてはいけないということになっています。そうすると、「どこから、資金を調達するのか」という問題が出てきます。

EUの予算というのは、円換算では約20兆円です。それほど、大きい規模ではありません。日本の国家予算の一般会計が約80兆円ですね。日本経済の3倍近い経済規模であるEUの予算が20兆円ということになります。内訳を見ますと、20兆円の半分は農業関係です。残りの約40%弱は構造政策、又は結束政策と呼んでいますが、ハンガリー、ポーランド、ブルガリアといった発展の遅れた地域への投資として使われています。つまり、EUが輸送インフラの整備のために資金を供給するというようなことはほとんど期待できません。EUは政策としてのアイデアは提供するが、港湾インフラを含めて、実際にお金を出すのは各国政府ですよということになる。

ところが、各国政府が公共投資を行って赤字が膨らむと通貨統合に参加できない。このことから、EUの交通政策というのは、アイデアは出てきても、企画倒れに終わってしまっているのが現状です。EUの交通政策と言えば、他のルールの共通化と同じく、どんどん様々な施策展開がなされているとお考えかも知れませんが、実際は余り進んではいません。

さて、その中身ですが、1992年に交通政策白書を策定しています。EUの白書は、日本の白書と違って政策に関する提案書です。なかをみますと、「汎欧州高速鉄道網」を整備するなど記載していますが、あまり港湾政策のことは触れられていません。EUの各種政策の中で交通政策は遅れぎみで、港湾政策はもっと遅れているのが実情です。

そして、2001年の交通政策白書では環境問題の高まりから、「モーダルシフトの促進」など明記されましたが、これもあまり進んでいません。政府の高官、ハイレベルグループと言いますが、ボトルネックを解消したり、いろんなプロジェクトを選定しまして、30の優先プロジェクトが出てきております。「TEN-T:30」と呼んでいますが、ほとんどが鉄道網の整備であります。一部、海上輸送の分野も含まれています。これは、「モーターウェイ・オブ・ザ・シー」と言って「海的高速道路」という意味です。

例えば、フランスとの国境にピレネー山脈がありますので、海上輸送が計画されています。スペインと同じく、イタリアも成長率が高いので、今後、物流が活発になってくると思われますがスイス、フランスとの国境にアルプスがあります。そのため、地中海を海上輸送する計画が持ち上がっています。陸送よりも、海上輸送の方が効率的な地域については、港湾・航路開拓等のインフラ改善に投資していこうということになります。

現在、欧州の生産拠点となりつつある中東欧に日本から輸出する場合、アントワープやロッテルダムで（積荷を）降ろして、陸送で輸送する場合があります。しかし、ポーランドのグダニスクな

ども注目をあびています。

先日、エストニアの首都タリンへ出張しました。日本からタリンへ直行便はありませんから、フィンランドエアーでヘルシンキを経由してタリンに入りました。フィンランドへ出張する際、日本・ヘルシンキ間のフライトは名古屋のセントレア空港からしかなかったので、新幹線で名古屋に行ってから出発しました。聞いた話なので真偽のほどはわかりませんが、ヘルシンキの近くのサンクトペテルブルクにトヨタが工場を作ろうとしている。その空港貨物である自動車部品の輸送にヘルシンキ経由のフィンランドエアーが使われていると聞きました。

このように、ロシアも今相当豊かになって来て、単に原油を輸出しているだけではなくて、様々な工業が盛んに行われています。そして、経済が豊かになってロシアの消費者がいろいろなものを買いはじめているわけです。日本からはシベリア鉄道を使うという方法もありますが、ロシアは港がネックになりますので、ポーランドの港に降ろして陸送するというやり方もあるかも知れません。そこで欧州委員会でもこの辺に注目しないといけないという意見は出ています。

このようにヨーロッパでは、30の交通政策に関する優先プロジェクトを策定しました。この背景には、ある欧州委員会のレポートがありまして、それによりますと、「2020年までにEU域内の貿易量は70%増加する」又は「中東欧に限って言えば2倍に増加する」という分析があります。つまり、今後、EUでは「経済の成長以上に物流の拡充が必要になる」と言われています。

しかし、道路や鉄道はすぐには整備できるものではありません。その結果、補完的に港を利用せざるを得ないということが議論の対象になっています。1992年にライン川とドナウ川の運河が完成しておりまして、ロッテルダムから黒海まで内航の海運で輸送が可能になっております。今後、これらの輸送を充実させることで、トラックによる交通渋滞の緩和、環境問題の改善につながる「トラックから鉄道・水運へのシフト」(モーダルシフト)を進める計画がEUの交通政策のポイントになっています。

30の優先プロジェクトのうち、22の計画は鉄道関係、それ以外は「モーターウェイズ・オブ・ザ・シー」という内陸の河川、運河による海運、沿岸部の海運を使った海の高速道路への優先的な取り組みが提案されています。

鉄道の場合、相互乗り入れた場合便利ですが、国境をまたぐと急に遅くなってしまうことが多いようです。飛行機の場合は、自由に空港でのゲート管理がもともとあるので各国が活発に利用しています。海運については、ロシア、中国との貿易が大変増加してきています。ただ、先ほども申し上げたとおりEUの交通政策の問題は資金不足であります。

既に述べましたようにEUでは、発展の遅れた地域に対する結束資金が設けられています。

例えば、資金の支出先ですが、港湾整備に絞って言うと、アントワープやロッテルダムのような大規模な港ではなく、ルーマニアやブルガリアのような港湾が対象になるわけです。なお、プロジェクト実現の7割ぐらいは、PPP (Public private

partnership) など、PFIと同じ民間資金の活用によって実現されています。普通、GDPの伸びと貨物の増加量はパラレルですが、ポーランド、ハンガリーなど、EUが拡大した2004年にGDPの増加率に比して、貨物の増加量の方が多くなってきている。先ほど、ご説明したとおり、EUの輸送が活発になっているからです。

そこで、各輸送手段別に見ますと、道路による輸送拡大が高くなっています。EUの発展は国別では、中東欧が中心で、輸送手段ではトラックが主流になっています。しかし、EUは2050年までにCO₂の排出量を半分まで削減する「低炭素社会」(Low carbon society)を造る計画です。その時に、EUの物流業界でターゲットになるのは、トラックになると思われます。港湾物流で、ヨーロッパの各港の貨物取扱量を見ますとロッテルダム、アムステルダムなどの主要港がかなり増加しています。

次にEUの港湾政策ですが、港湾整備は各国政府の責任において主体的に整備されています。そこで、今から10年前の1997年、「港湾インフラに関するグリーンペーパー」(基本案)を初めて策定したわけです。その中では「インターモーダル輸送の促進」、「港湾インフラの近代化」などが記載されています。

しかし、港湾サービスの自由化も提案されましたが各国の労働組合の反発等で否決されています。その結果、各国政府は港湾政策について、EUの政策を待ってはおれないということになって、各国独自にその取り組みを進めつつあります。

やはり主な港湾インフラへの取組みはコンテナターミナルへの整備に力点が置かれています。その際、EUは内陸部に主要な物流需要があるわけですから、港湾に荷揚げした貨物・コンテナをいかにシームレスに輸送するかというのが大きなポイントになるわけです。例として、ロッテルダムでは、ECTデルタターミナル、ユーロマックスターミナル、マースフラクテIIの建設によるハブ機能の強化が図られています。アントワープでは、スケルト川両岸のターミナル整備、内陸への接続改良などが図られています。

本日の結論として言えることは、新規加盟国(中東欧)による経済活性化、加盟国間で進む工程間分業、それに伴い増加する域内貿易ということです。その結果、環境・道路渋滞から海運業の重要性が高まりつつあります。但し、インフラ整備への資金の確保やEUと加盟国、加盟国間の調整など問題点もございます。

今や中国はEUにとってNo.1の輸入相手国になっております。そこで、中国からの品物はどうやって入ってくるのかということも重要です。これは貨物で搬入されることになります。これが、先ほどご説明しましたロッテルダム、アムステルダムの港湾貨物が大変増加していることの背景になっております。EUの域内物流の活発化等も重なって、非常にEUの貨物量が増えてきています。このようにEUにおいては、輸送分野が成長産業であると言えます。

どうもご清聴ありがとうございました。

「貿易実務セミナー」開催

堺泉北港・阪南港両港湾振興連絡協議会と堺国際ビジネス推進協議会が共催で、港湾関連企業及び団体の貿易担当者を対象に貿易実務能力の向上に役立てていただくため、下記のとおり貿易実務セミナーを開催いたしました。長時間の講義にもかかわらず、皆様熱心に講師の話に聞き入っておられました。受講終了後のアンケートでは、大変勉強になったとの意見を多くいただき、皆様の貿易実務能力の向上に役立てていただけたものと考えております。

■担当：堺泉北港港湾振興連絡協議会、阪南港港湾振興連絡協議会

■会場：テクスピア大阪3Fセミナー教室

◆開催時間…13:00～18:00

平成20年2月26日(火)『貿易実務入門編』参加者：48名

平成20年2月28日(木)『貿易実務応用編』参加者：29名

講師：中矢 一虎 氏 国際法務(株) 代表/大阪市立大学商学部講師

■担当：堺国際ビジネス推進協議会

■会場：堺市役所本館3階大会議室

◆開催時間…19:00～20:30

平成20年3月19日(水)『国際物流の実務について』

—物流ゲームによる実践の模擬体験— 参加者：29名

講師：堀畑 浩重 氏 阪南倉庫(株) 専務取締役

大阪府港湾局総務部振興グループ



中矢氏担当分



堀畑氏担当分

[大阪府営港湾新人研修会]実施

大阪府港湾局総務部振興グループ

新たに港湾に携わることになった大阪府港湾協会・地元5市港湾振興会の会員を対象に、府営港湾について理解を深めていただくとともに、日常の業務に役立てていただくため、港湾局の協力を得て、当研修会を開催しました。当日は港湾局の担当者から府営港湾の現況や事業計画の説明をいただき、港湾局の「はまでら」により、船上から堺泉北港・阪南港を見学しました。受講者の皆様には、当研修会で得られた知識を今後少しでも仕事に活かしていただければ幸いです。

実施日：平成20年5月30日(金)

参加者：37名

主催：大阪府港湾協会、堺泉北港港湾振興連絡協議会、
阪南港港湾振興連絡協議会、大阪府港湾局

[講義の部] 13:00～14:15

(堺泉北港ポートサービスセンタービル2F きららホール)

●「府営港湾のご紹介」

大阪府港湾局総務部振興課振興グループ 主査 義之 雅彦

●「港湾局の事業概要について」

大阪府港湾局企画部計画課 主査 眞野 正史

[船上案内の部] 14:30～16:30(はまでら乗船)

泉大津旧港～助松埠頭～臨海コンビナート～堺7-3区～堺2区沖～
堺旧港～フェニックス処分場沖～阪南2区～新貝塚埠頭～泉大津旧港



大阪府営港湾ポートセミナー開催

大阪府港湾局総務部振興グループ

大阪府港湾局では、大阪府港湾協会及び堺泉北港湾振興連絡協議会・阪南港湾振興連絡協議会との共催により、東京・大阪の2箇所にて大阪府営港湾ポートセミナーを開催しました。

府営港湾の知名度向上とともに、より一層の利用促進を図るため、船会社・代理店・物流関係企業・港湾運送事業者・荷主企業等、多数の方にお集まりいただき、府営港湾の紹介やPR、大阪湾諸港の一開港化「阪神港」についての説明などを行いました。

また、セミナー後は、主催者と参加者の情報交換や商談会を兼ねた交流会を開催しました。

東京

開催日… 平成20年2月4日(月)

開催場所… 経団連会館(国際会議場)

参加人数… 97名

内 容… 開会の挨拶

大阪府港湾局長 古川 博司

府営港湾のご紹介

大阪府港湾局総務部振興課長 松田 敏彦

講演「外航海運の動向」

(株)商船三井 営業調査室長 蛭原 公一郎 氏



東京会場

大阪

開催日… 平成20年3月25日(火)

開催場所… リーガロイヤルホテル(桂の間)

参加人数… 142名

内 容… 開会の挨拶

大阪府港湾局長 古川 博司

府営港湾のご紹介

大阪府港湾局総務部振興課長 松田 敏彦

講演「アジアにおける物流の現状と将来展望」

流通科学大学 教授 森 隆行 氏



大阪会場



大阪府港湾局 古川 博司



大阪府港湾局 松田 敏彦



(株)商船三井 蛭原 公一郎氏



流通科学大学 森 隆行氏

阪九フェリー 泉大津～新門司便のダイヤが改正されました

泉大津航路 北九州(新門司)⇔大阪(泉大津)

区 分	便 名	上り便	下り便
		新門司発 → 泉大津着	泉大津発 → 新門司着
日 曜 日	第 1 便	17:10→05:40	17:00→05:30
	第 2 便	20:10→08:50	★休航
月 曜 日 ～ 金 曜 日	第 1 便	17:10→05:40	17:00→05:30
	第 2 便	20:10→08:50	20:00→08:30
土 曜 日	第 1 便	★休航	17:00→05:30
	第 2 便	20:10→08:50	20:00→08:30

※ ★は、繁忙期間のみ運航します。(ダイヤ改正H20.6.1)

新貝塚第3号岸壁供用開始

大阪府港湾局総務部施設運営グループ

新貝塚第3号岸壁については、平成18年4月28日付けで、水深-10mで暫定供用していましたが、阪南港第2区水路の浚渫工事等が完了し、平成20年4月10日付けで、水深-12mとして正式に供用を開始しました。

【施設の位置】 貝塚市二色北町3番地及び4番地

【施設の項目】 全 長 240m

計画水深 -12m

公称能力 貨物船 30,000DWT

係 船 柱 16基(350KN曲柱 8基)(700KN曲柱 8基)

防 舷 材 16基(V型 600H×2,500L)

負荷重量 2.5(t/m²)

【供用目的】 船舶の係留



WELCOME!世界からのお客様

大阪府港湾局総務部振興グループ

●2008年5月30日(金)インドネシア共和国 内務省行政管理庁

モハマット・ユリアルト(Mohammad yuliarto hadisiswoyo)

内務省行政管理庁 総務課長

ベニー・マロロップ(Beny Marolop Pakpahan)

内務省行政管理庁 地域振興課長

トゥング・シャダナ(Tengku Syahdana)

内務省行政管理庁 企画課課員

堺市市長公室国際部国際課を通じて、インドネシア内務省行政管理庁の方々3名が、府営港湾の視察に来られました。ポートサービスセンタービル11階展望フロアより堺泉北港を概観し、港湾施設の説明を行いました。



ようこそ大阪府営港湾へ ～初入港のご紹介～

大阪府港湾局総務部振興グループ

大阪府では、府営港湾の公共埠頭に初めて入港する船舶に対し、大阪府港湾協会や地元市港湾振興会と協力して初入港の歓迎セレモニーを行っています。

MATSUMAE (5,533総トン)

平成19年12月16日(日)

堺泉北港汐見埠頭5号岸壁Bバース

本船はこの度堺泉北港に初入港した貨物船で、マレーシアから輸入された合板を荷揚げし、鹿島港に向けて出港しました。



YUSHO EIGHT (2,905総トン)

平成20年2月25日(月)

堺泉北港助松埠頭4号岸壁Bバース

本船はこの度堺泉北港に初入港した貨物船で、台湾へ輸出される貨物(機械類)を積み込み、台湾/基隆港・高雄港に向けて出港しました。



●平成20年度港湾・海岸関係政府予算(平成20年7月15日現在)

<全国>

■港湾整備事業	国費2,280億円(総事業費3,926億円)
■海岸事業	国土交通省港湾局所管 国費 248億円(総事業費418億円)
	国土交通省河川局所管 国費 234億円(総事業費345億円)
■港湾関係起債事業	1,326億円

<大阪府【予算案】>

大阪府港湾・海岸関係国費内訳額(直轄工事分を含む)

■堺泉北港	6億9,515万円(総事業費 15億1,820万円)	■阪南港その他	0円(総事業費 0円)
■泉州海岸	国土交通省港湾局所管 2億8,972万円(総事業費5億7,944万円)		
	国土交通省河川局所管 4,920万円(総事業費 9,840万円)		

●運営委員会

<第1回>

日時：平成20年6月16日(月) 午後2時10分～ 場所：堺泉北港ポートサービスセンタービル 2階 201・202号室

- 議事：(1) 運営委員長の選任について (3) 平成19年度在阪国家機関等に対する要望活動に係る回答状況について
 (2) 平成20年度理事会・総会議案書の案について (4) 会長人事について
 平成19年度事業報告・収支決算報告 (5) その他
 平成20年度事業計画(案)・収支予算(案)

■新規会員紹介



大豊運輸倉庫株式会社

本社所在地 大阪府貝塚市二色北町1番3号
 TEL072-436-2851 FAX072-433-0663

岸和田営業所 大阪府岸和田市地藏浜町11番地
 TEL072-433-1166 FAX072-433-1040

南港営業所 大阪府大阪市住之江区南港東7丁目1-88
 TEL06-6612-8991 FAX06-6612-8992

神戸営業所 兵庫県神戸市中央区港島9丁目2番10号
 TEL078-303-0777 FAX078-303-0778

設立 昭和49年7月

資本金 2,800万円

代表者 代表取締役 前田 和慶

事業内容 一般区域貨物自動車運送事業・自動車運送取扱事業・倉庫業・保税倉庫業・通関業
 物流加工サービス業・海上コンテナ危険物輸送事業



ISO 9001 認証

■新規会員紹介

共立梱包株式会社

本 社 工 場 〒590-0984 堺市堺区神南辺町5丁152-4 (敷地:2,000㎡ 建物:1,900㎡)
TEL:072-227-6301 FAX:072-227-6200

第 二 工 場 〒590-0982 堺市堺区山本町5丁116-1 (敷地:2,000㎡ 建物:2,260㎡)
TEL:072-228-8845 FAX:072-222-8871

石津物流センター 〒592-8333 堺市西区浜寺石津町西2丁8-14 (敷地:1,000㎡ 建物:600㎡)
TEL:072-243-1100

[営業種目]

重量物梱包部 製函、梱包、設備、保管機器、重量運搬、通関・船積代行業務

中軽量物梱包部 中軽量物梱包設備

ダンボール部 集合包装、強化段ボール組立

アッセンブリー部 仕上、検査、組立梱包

[主たる設備]

荷役機械

天井走行クレーン 2.8ton/3基 5ton/2基 10ton/2基

フォークリフト 10ton/1機 2.5ton/4機 1.5ton/2機

バッテリーフォーク 1.5~2t/6機

コンテナ積み用テーブルリフト 1基

コンテナ積み用スロープ 2基



共立グループは、顧客第一を信条に ①輸出貨物の梱包 ②輸入貨物の検品 ③国内貨物の保管・物流 ④これに付帯する一切の業務を互いに連携しながら遂行しています。阪神高速湾岸線に隣接する工場立地は、神戸・大阪港・関西空港へのアクセスが約30分と機動的です。