

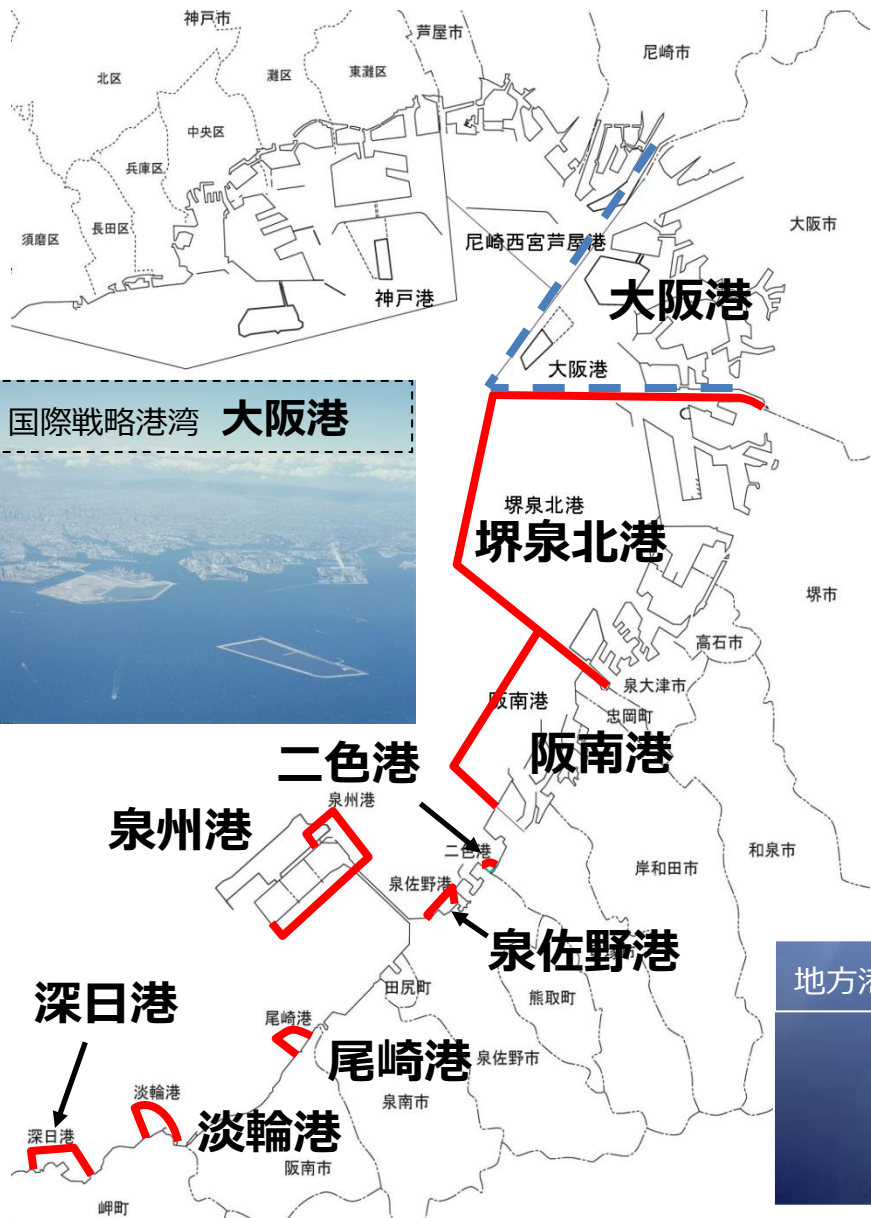
【参考Ⅰ】 府市港湾の現状

1 府市港湾の現状

- ①府市港湾の位置図
- ②堺泉北港・阪南港、大阪港の現状
- ③府市港湾局の事業構成
- ④府市港湾局の会計状況
- ⑤府市の海岸事業

I -1-① 府市港湾の位置図

・大阪府が堺泉北港以南の計8港の港湾管理者、大阪市が大阪港の港湾管理者として、区域を分けて業務を行っている。(府市ともに、港湾法第33条に基づく地方公共団体単独による港湾管理)



II-1-② 堺泉北港・阪南港、大阪港の現状

・堺泉北港・阪南港と大阪港の特色(取扱貨物の状況等)

		堺泉北港	阪南港	大阪港
港 格		国際拠点港湾	重要港湾	国際戦略港湾
H24取扱貨物量 (千トン)		74,984 (全国第11位)	2,180	86,403 (全国第7位)
(公専別)	公 共	16,337 (22%)	1,887 (87%)	79,271 (92%)
	私 設	58,648 (78%)	293 (13%)	7,132 (8%)
(輸移出入別)	輸 出	4,413 (6%)	13 (1%)	8,708 (10%)
	輸 入	27,921 (37%)	283 (13%)	27,501 (32%)
	移 出	19,194 (26%)	151 (7%)	22,308 (26%)
	移 入	23,456 (31%)	1,733 (79%)	27,885 (32%)
主要取扱品目		石油製品、完成自動車 (輸出) 原油、LNG (輸入) フェリー貨物 (移出) 原油、フェリー貨物 (移入)	米 (輸出) 木材チップ、原木 (輸入) 砂利・砂 (移出) 砂利・砂 (移入)	鋼材、再利用資材 (輸出) 衣服・身廻品・はきもの (輸入) フェリー貨物 (移出) フェリー貨物 (移入)
特 色		エネルギー関連・在来貨物主体の港湾	一般バルク貨物主体の港湾	コンテナ貨物主体の港湾

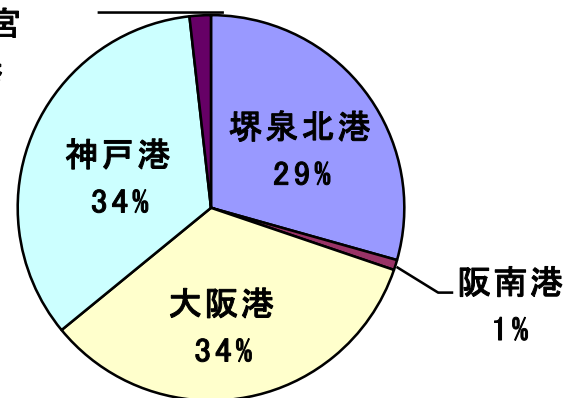
【H24 大阪湾における各港の取扱貨物量シェア】

※参考

・神戸港 ; 87,205 (千トン)

・尼崎西宮芦屋港 ; 4,540 (千トン)

尼崎西宮
芦屋港
2%



I -1-③ 府市港湾局の事業構成

大阪港
堺泉北港、阪南港

府市港湾局で共通の事業

港湾管理者

○港湾事業

- ・港湾計画の作成や貨物集荷・航路誘致等のポートセールス、港湾区域・臨港地区内の規制、公有水面埋立免許など
- ・防波堤、航路、岸壁、上屋、荷役機械、道路・緑地等の港湾施設の整備・管理運営など

○埋立事業

- ・埋立地の造成、基盤整備など

○環境事業

- ・廃棄物埋立護岸の整備・管理運営など

海岸管理者

○海岸事業(港湾区域内)

- ・防潮堤などの海岸保全施設等の整備・管理運営など

府市港湾局で異なる事業

府港湾局

○地方港湾の整備・管理運営

(二色港、泉佐野港、泉州港、尾崎港、淡輪港、深日港)

○海岸事業(港湾区域以外)

○受託事業(漁港)

市港湾局

○集客施設等の管理運営

○ポートタウンの関連業務 など

I -1-④ 府市港湾局の会計状況

■大阪府営港湾

- ・港湾の機能、利用向上に資するための港湾施設の整備
- ・港湾施設の運営及び維持管理、施設機能改善・更新
- ・港湾、海難事故防止事業、港湾保安対策事業、港湾統計業務
- ・港湾の利用促進や航路誘致及び港湾関連用地への企業誘致

【会計区分】

- 港湾事業（一般会計）；
岸壁より海側（岸壁、航路、泊地、防波堤など）
- 港湾整備事業（特別会計（法非適用））；
陸側（荷役機械、荷捌地、上屋、臨海土地造成事業など）

【港湾事業（一般会計）の状況】

科目	H21	H22	H23	H24	H25
歳入	10	10	10	10	10
港湾使用料	10	10	10	10	10
その他	0	0	0	0	0
歳出	10	10	31	35	33
人件費	6	6	6	5	5
物件費	4	4	5	5	5
公債費			20	25	23

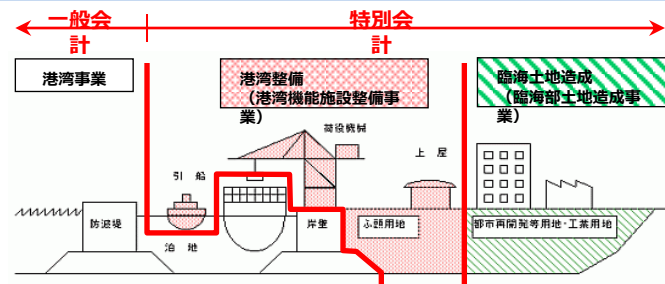
※公債費…H23年度より事業ごとに区分計上となった。

第2部（資本収支）

科目	H21	H22	H23	H24	H25
歳入	29	16	14	11	11
国庫支出金	4	3	2	1	4
起債	8	4	8	7	6
その他収入	17	9	4	3	1
歳出	31	19	13	12	12
港湾建設費	6	7	4	4	3
国直轄事業負担金	22	11	6	6	3
港湾施設改修費	2	1	3	2	6

H24までは決算額、H25は最終予算額。

【会計・事業区分図】



【港湾整備事業特別会計の状況】

科目	H21	H22	H23	H24	H25
第1部（経常収支）					
営業収益(施)	36	35	37	38	37
営業外収益(施)	0	0	0	0	0
営業収益(埋)	10	9	9	9	9
営業外収益(埋)	0	0	0	0	0
収入計	46	45	46	47	46
営業費用(施)	10	13	11	11	12
営業外費用(施)	4	4	4	3	3
営業費用(埋)	3	2	2	2	2
営業外費用(埋)	5	5	4	3	3
支出計	22	23	21	19	20

第2部（資本収支）

科目	H21	H22	H23	H24	H25
起債(施)	12	9	14	8	4
固定資産売却却金(施)	0	1			
その他収入(施)	5	4	6	9	9
起債(埋)	55	30	26	7	3
固定資産売却却金(埋)					
その他収入(埋)	38	45	24	11	4
収入計	110	91	70	35	20
建設改良費(施)	1	1	6	9	6
起債償還金(施)	21	17	18	12	14
その他支出(施)	6	8	16	18	16
建設改良費(埋)	3	3	4	7	3
起債償還金(埋)	88	70	51	12	3
その他支出(埋)	11	11	2	6	8
支出計	129	109	97	64	50

I-1-④ 府市港湾局の会計状況

■大阪市港湾局の会計区分

○本市港湾事業は「一般会計」及び「港営事業会計」により会計処理を行っている。
 ○事業としては、岸壁、防波堤等の港湾施設や臨港緑地の整備を行う大阪港修築事業、高潮対策のための港湾地帯防災事業及び廃棄物埋立処分場の整備を行う港湾環境整備事業等については「一般会計」(港湾整備事業)により処理を行っており、補助・直轄事業として国費が投入されるとともに市税を充当している。
 ○また、岸壁等の基本施設の整備に対応して、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な埠頭用地、上屋、荷役機械等を整備する港湾施設提供事業(港湾機能施設整備事業)、及び流通施設用地や保管施設用地等物流の効率化に資するものや都市機能用地等を造成する大阪港埋立事業(臨海部土地造成事業)については、収益性の高いものとして、地方公営企業法の財務規定等を適用した「港営事業会計」により処理を行っている。

決算の推移

【一般会計】

単位:億円

第1部(経常収支)

目	H21	H22	H23	H24	H25
歳入	91	89	88	93	91
港湾使用料	22	20	19	25	26
賃貸料	62	63	62	62	63
その他	7	6	7	6	2
歳出	245	231	243	269	231
人件費	31	28	28	25	26
物件費	13	12	12	15	16
公債費	201	191	203	229	189

第2部(資本収支)

目	H21	H22	H23	H24	H25
歳入	324	107	89	88	108
国庫支出金	18	15	7	8	8
財産売却代	4	23	19	12	6
起債	266	51	34	35	44
その他	36	18	29	33	50
歳出	333	107	91	80	90
大阪港修築費	116	88	68	66	70
振興事業費	2	2	1	0	0
港湾地帯防災事業費	20	13	8	12	17
港湾環境整備費	28	2	1	1	1
特別会計繰出金	164	0	1	1	2
諸支出金	3	2	12	0	0

【港営事業会計】

単位:億円

収益収支

科目	H21	H22	H23	H24	H25
営業収益(施)	59	48	45	43	41
営業外収益(施)	8	9	10	9	9
特別利益(施)	1	1	1	0	6
営業収益(埋)	59	53	76	123	101
営業外収益(埋)	13	12	11	12	8
特別利益(埋)	164	4	0	0	0
収入計	304	127	143	187	165
営業費用(施)	57	54	50	50	46
営業外費用(施)	5	5	4	3	4
特別損失(施)	1	1	9	6	0
営業費用(埋)	67	59	72	127	135
営業外費用(埋)	16	17	17	16	29
特別損失(埋)	692	0	34	0	0
支出計	838	136	186	202	214

資本収支

科目	H21	H22	H23	H24	H25
企業債(施)	10	11	13	10	10
固定資産売却代金(施)	2	2	2	1	2
雑収入(施)	1	1	1	1	1
企業債(埋)	9	14	27	38	4
固定資産売却代金(埋)	0	0	8	0	1
その他収入(埋)	266	23	12	8	4
収入計	288	51	63	58	22
建設改良費	3	4	10	4	9
企業債償還金(施)	28	23	21	25	17
その他支出(施)	0	0	0	0	0
埋立事業費	19	24	39	45	13
企業債償還金(埋)	142	87	31	38	34
その他支出(埋)	11	8	7	7	7
支出計	203	146	108	119	80

起債残高(H25末)
 (施):142億円
 (埋):1,438億円

注)H25は予算、(施)は港湾施設提供事業、(埋)は大阪港埋立事業を指す。

◆部会の考え方

(南海トラフ巨大地震土木構造物耐震対策検討部会)

【重点化の方針】

『防ぐ』施策の対象範囲

防潮堤の液状化により次の事象を生じさせる箇所に重点化

- ◆百数十年に一度の地震により津波で浸水
- ◆千年に一度の地震により地震後すぐに満潮位で浸水

『逃げる』、『凌ぐ』施策の強化

- ◆津波が防潮堤を越える箇所については、直ちに倒壊しない構造へ強化

【優先順位の考え方】

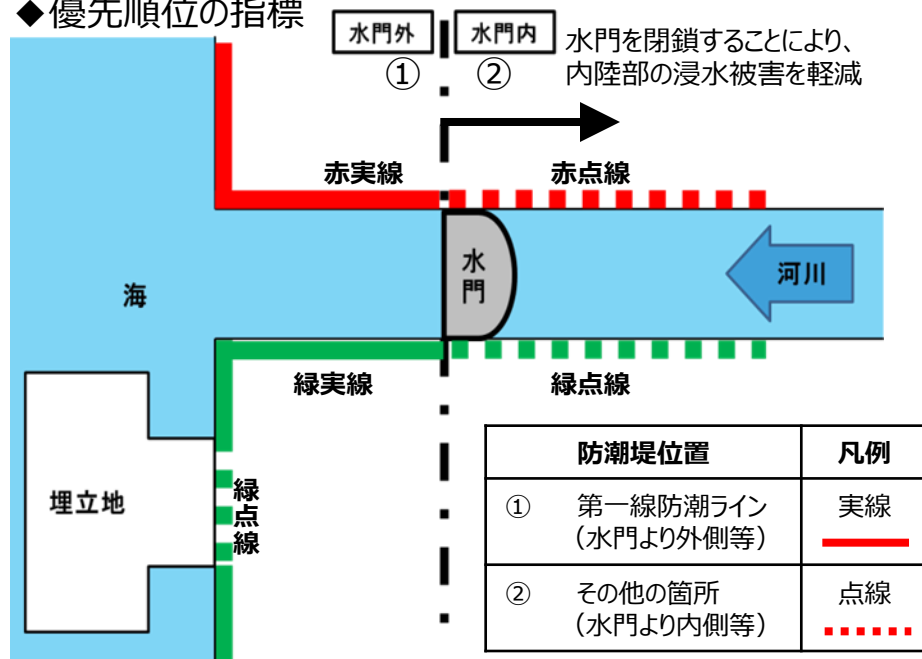
①「第一線防潮ライン（水門より外側等）」から優先実施

- ①－１：地震直後に満潮位で浸水する箇所
- ①－２：津波による浸水箇所

②「その他の区間（水門より内側等）」を引き続き、実施

- ②－１：地震直後に満潮位で浸水する箇所
- ②－２：津波による浸水箇所

◆優先順位の指標



※ 水門の内側等であっても、地震直後から満潮位で浸水が始まる箇所は、第一線防潮ラインの対策箇所と同様、早期に完了。

※ 対策の実施に当たっては、現場条件等を踏まえた詳細な検討が必要。

番号(帯図の着色)		被害の要因	概算事業費	対象延長	整備目標
①－１	(赤・実線)	満潮位	300億円程度	9km	H28まで
①－２	(緑・実線)	L1津波	1,000億円程度	41km	H30まで
②－１	(赤・点線)	満潮位	300億円程度	11km	
②－２	(緑・点線)	L1津波	500億円程度	28km	H35まで
合 計			2,100億円程度 (うち大阪府1250億円)	89km	

※防潮堤以外の下水道などの土木構造物全体の対策は、H25年度末を目途に取りまとめ

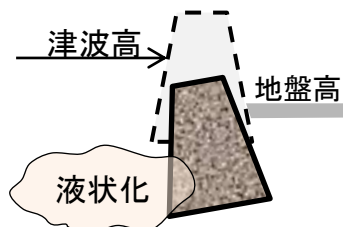
■防潮堤等の耐震化

南海トラフ巨大地震の想定を踏まえた新たな防潮堤の耐震対策の推進(H26～H35予定)

大阪府防災会議 南海トラフ巨大地震土木
構造物耐震対策検討部会(H24.11～)など

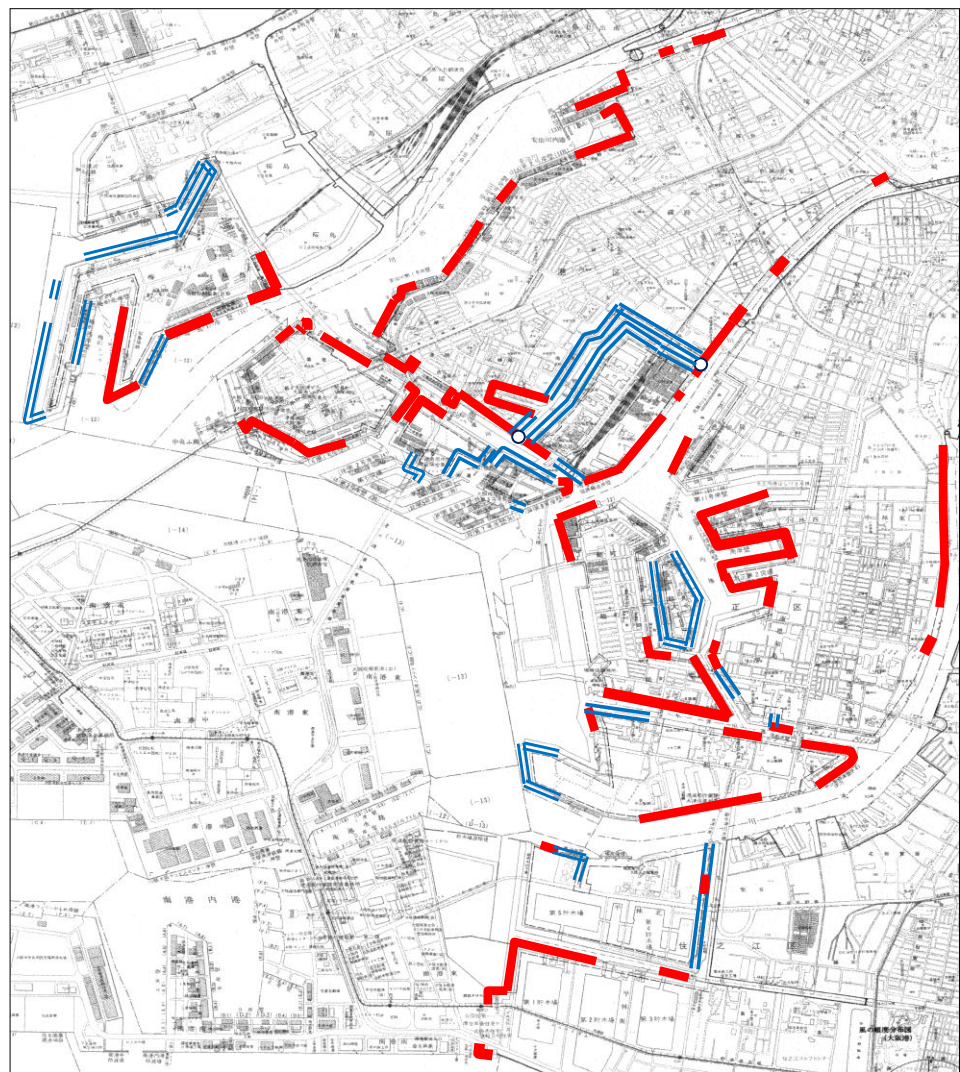
新たな知見:

- ・長時間揺れる地震による
液状化の可能性
- ・液状化により防潮堤が機能
を失い、浸水が発生



市港湾局の防潮堤耐震対策の対象延長

凡 例	
短期で整備する延長 	約17.9km
中期で整備する延長 	約14.8km
計	約32.7km



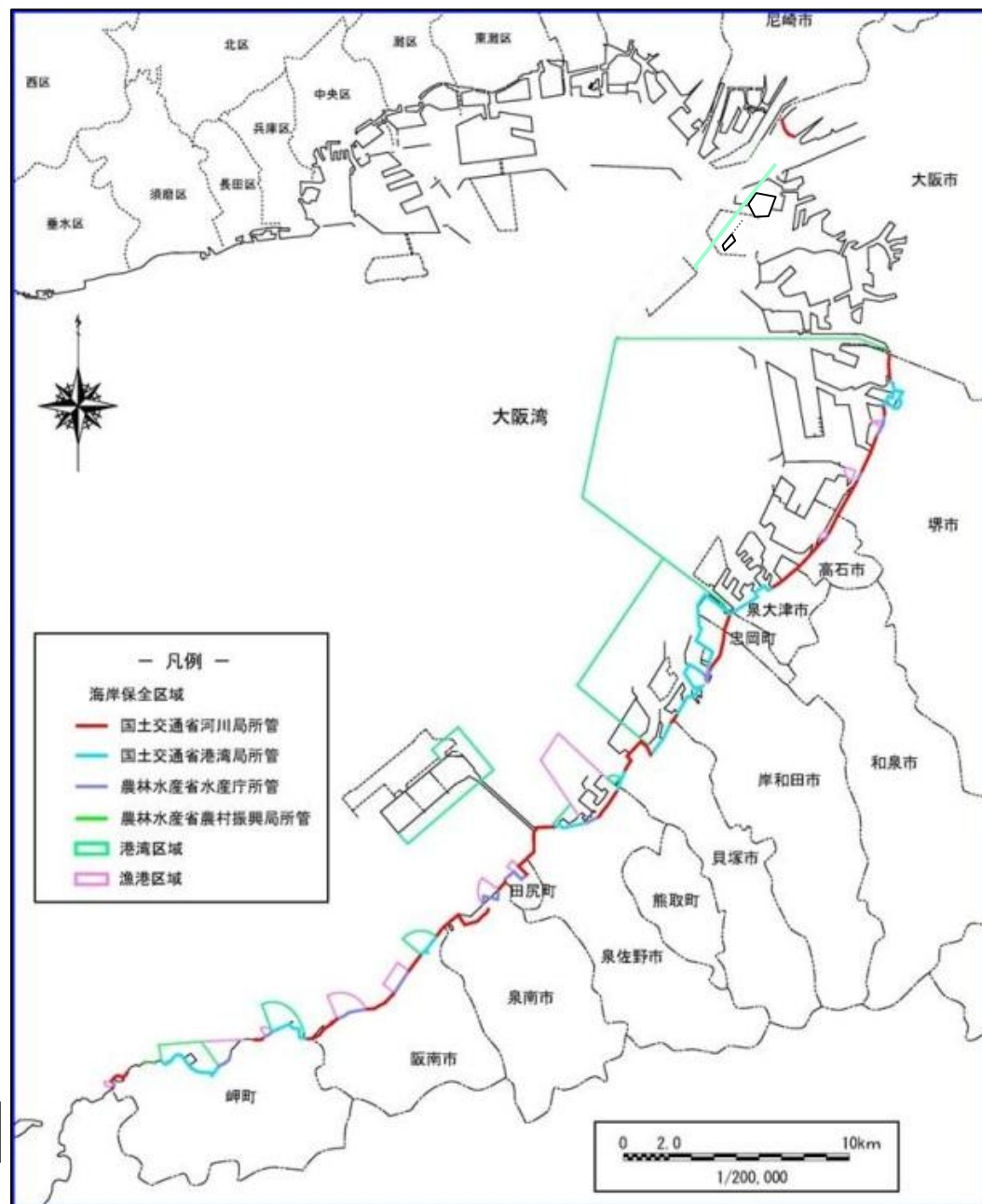
■大阪府の海岸事業

- ・高潮災害、東南海・南海地震津波災害から府民の生命財産を守るため
海岸保全施設（防潮堤・護岸・水門等）を整備、維持管理する

府所管海岸保全区域延長

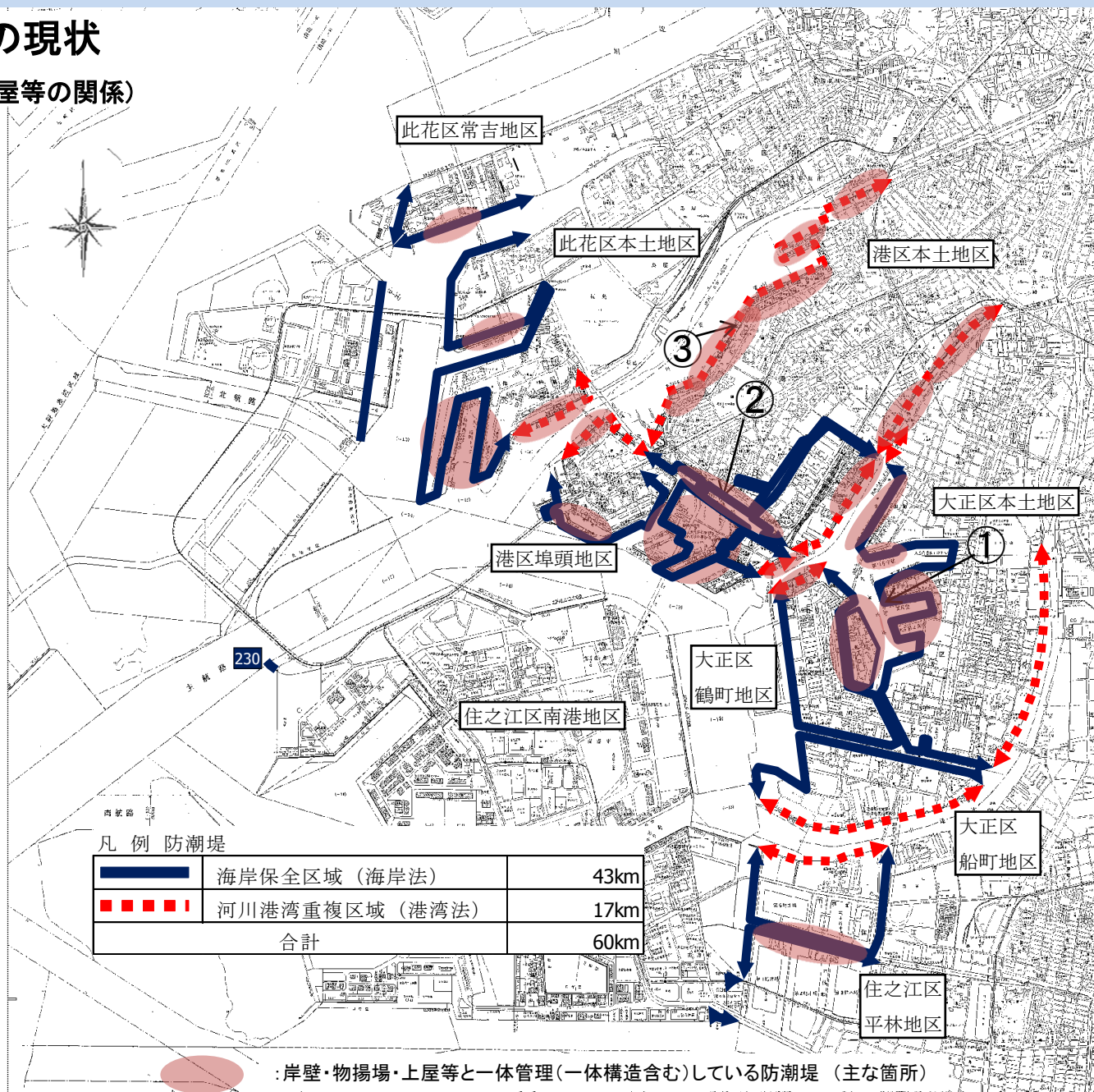
・国交省河川局管轄	35.7km
(河川局・港湾局重複含む)	
・国交省港湾局管轄	29.8km
・農水省水産庁管轄	8.3km
・農水省農村振興局管轄	0.2km
計	74.0km

海岸管理図



■大阪港の現状

(防潮堤と上屋等の関係)



■ 大阪港の海岸の特殊性（河川筋を中心に上屋などの施設と防潮堤などの施設が一体構造）



①防潮堤[海岸保全施設]と荷捌き地・上屋(大正第一突堤)



③防潮堤[港湾施設]と安治川8号上屋



②防潮堤[海岸保全施設]と物揚場(天保山運河内)



③防潮堤[港湾施設]と安治川8号上屋

【参考Ⅰ】府市港湾の現状

2 現状分析

- ①府港湾局の現状分析
- ②市港湾局の現状分析

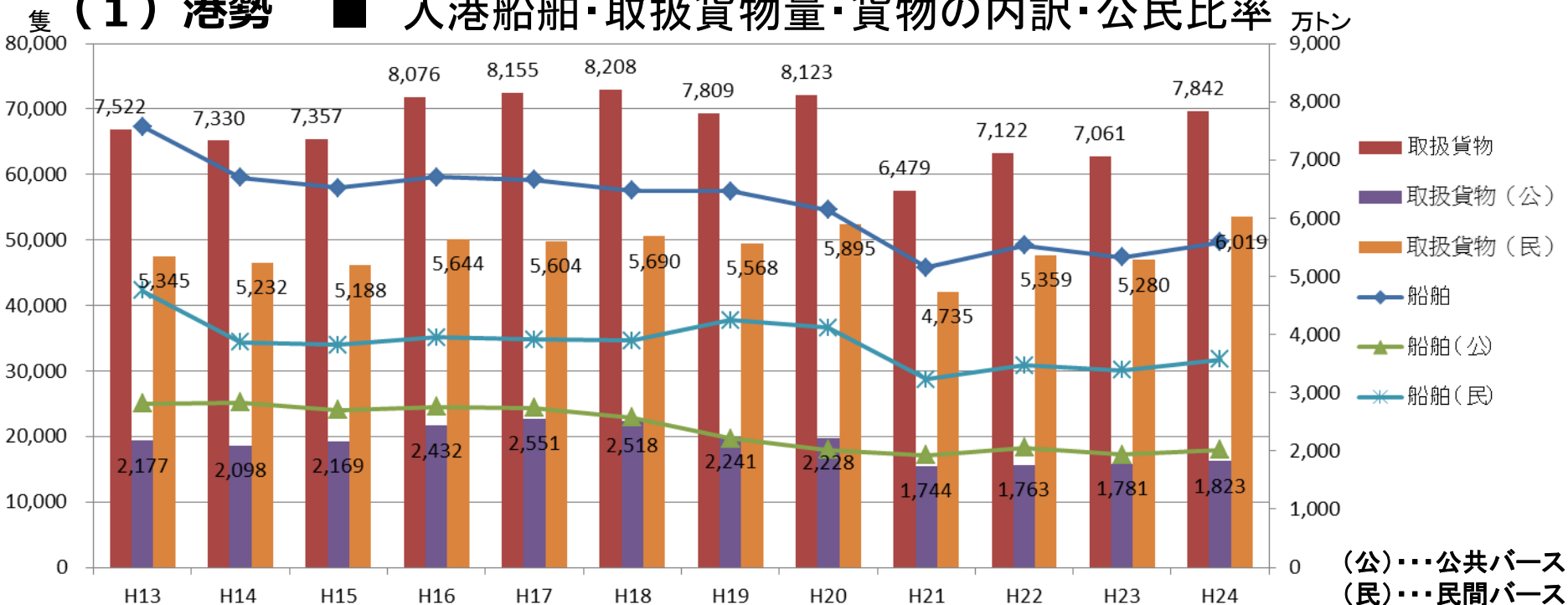
(1) 港勢

■大阪府営主要港湾の施設の状況

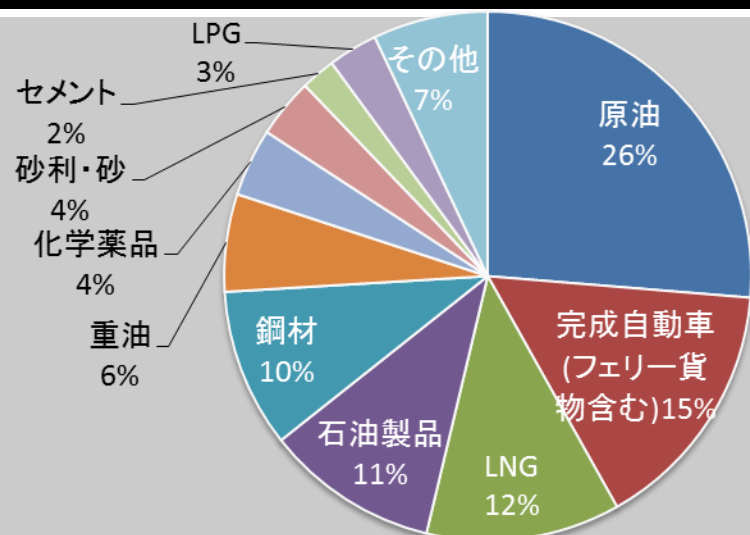
	国際拠点港湾 堺泉北港	重要港湾 阪南港
港湾区域面積	9,000ha	1,500ha
航路	○堺航路（水深10m 幅員250m 延長6.9km） ○浜寺航路（水深16m 幅員300m 延長6.8km） ○大津航路（水深12m 幅員300m 延長2.2km） ○大津南航路（水深12m 幅員300m 延長3km）	○岸和田航路 （水深12m 幅員250m 延長2.4km）
水域施設 （泊地）	○浜寺泊地 544ha ○大津泊地 220ha など	○木材泊地 86ha ○貝塚南泊地 57ha など
係留施設 （岸壁・物揚場）	[主要公共岸壁] ○助松1号岸壁（水深9m 延長280m） ○助松8号岸壁（水深12m 延長480m） ○汐見5号岸壁（水深12m 延長720m） など ※合計 岸壁・物揚場；延長15.3km ・その他、エネルギー等関連企業の私設岸壁	[主要公共岸壁] ○岸和田1号岸壁（水深10m 延長185m） ○岸和田2号岸壁（水深12m 延長240m） ○新貝塚2号岸壁（水深7.5m 延長780m） など ※合計 岸壁・物揚場；延長8.3km ・その他、石油類精製関連企業の私設岸壁
荷さばき施設	○荷さばき地（助松埠頭等） 66ha	○荷さばき地（阪南1区等） 32ha
上屋	○府営上屋 25棟 ※堺泉北埠頭(株)所有上屋 7棟	○府営上屋 1棟
臨港交通施設	○臨港道路 36km	○臨港道路 27km
その他	○荷役機械（ガントリークレーン） 3基	○木材整理場・貯木場 91ha

I-2-① 府港湾局の現状分析

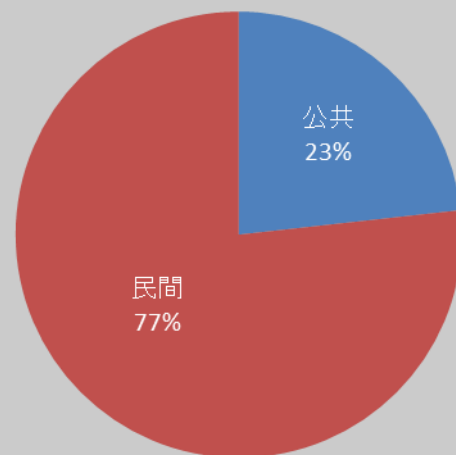
(1) 港勢 ■ 入港船舶・取扱貨物量・貨物の内訳・公民比率



取扱貨物量の内訳(H24)



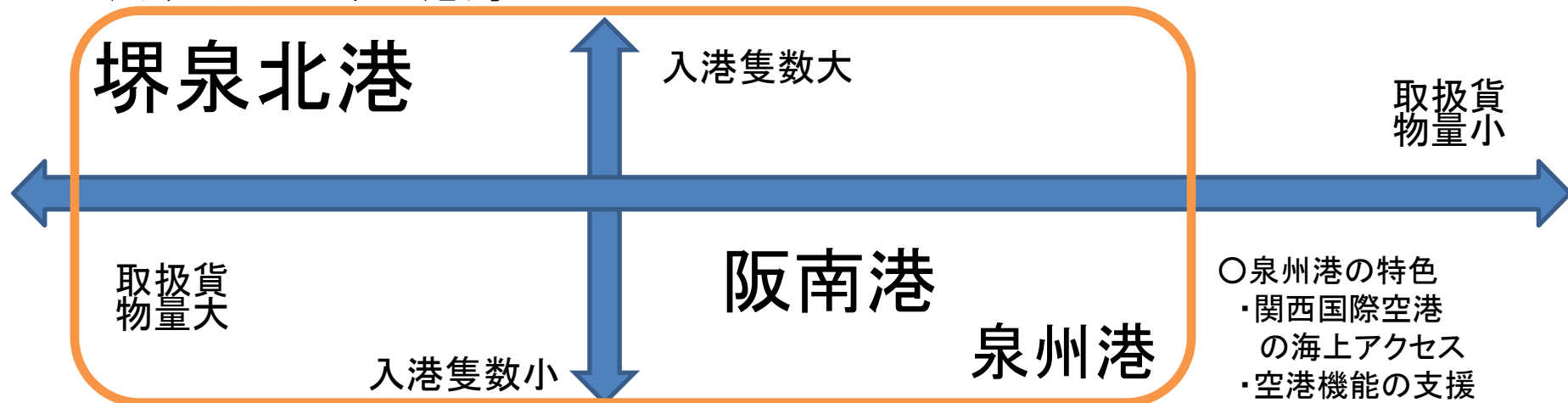
公民比率(H24)



(1) 港勢

■府営港湾の特色

○広域的インフラの港湾



○泉州港の特色

- ・関西国際空港の海上アクセス
- ・空港機能の支援
- ・重厚空港貨物輸送

○堺泉北港の特色

- ・工業港: 近畿経済を支える堺泉北臨海工業地帯の産業活動に貢献
- ・エネルギー港湾: 原油・LNG等のエネルギー資源輸入について大阪湾の約9割を受持つ
- ・特定貨物の拠点港: 青果輸入・中古車輸出・合板輸入の西日本有数の拠点港
- ・商港: 充実した内航RORO定期航路

○阪南港の特色

- ・商港: 木材の取り扱いを主として、背後市の産業との連動
- ・阪南2区: 物流機能に加え、新たな産業用地の提供

漁港的な港湾

尾崎港・深日港

プレジャーボートパーク的な港湾

泉佐野港・
二色港・淡輪港

○地域インフラの港湾

(1) 港勢

～青果の輸入（大浜埠頭）～

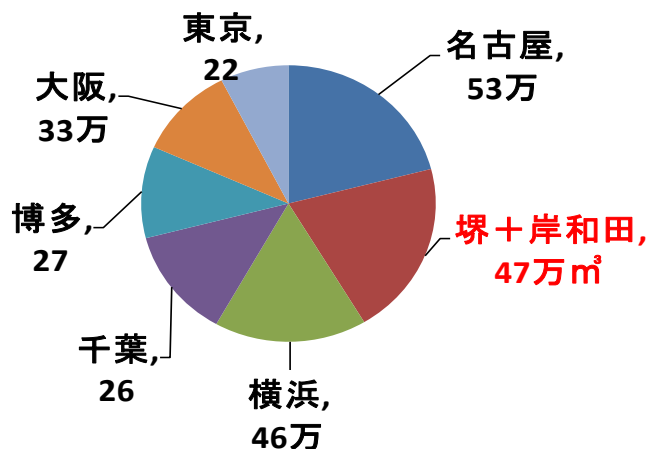
シトラス類（グレープフルーツ・レモン・オレンジ）の輸入 西日本の約半数を占める

輸入青果物の取扱量（H24年度）

	グレープフルーツ	レモン	オレンジ	合計
取扱量(千カートン)	1,502	1,028	1,551	4,081

～合板の輸入（汐見埠頭）～

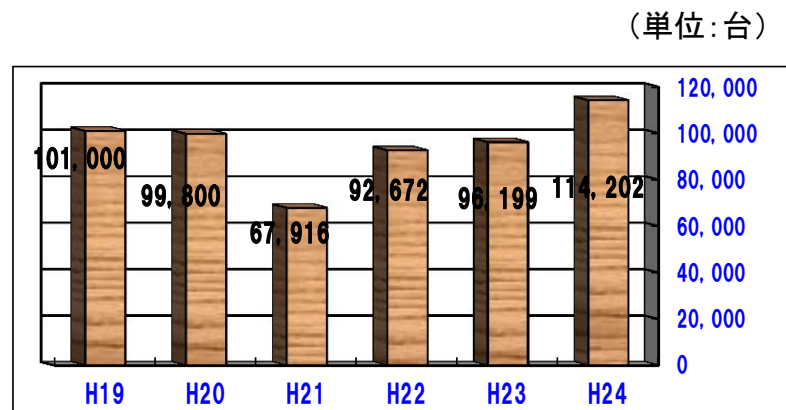
**平成24年 全国 365万[㎡]
堺泉北港・阪南港合わせて、全国2位**



出典：財務省貿易統計

～中古車の輸出（助松埠頭&汐見埠頭）～

**平成24年 全国100万台
堺泉北港は全国5位**



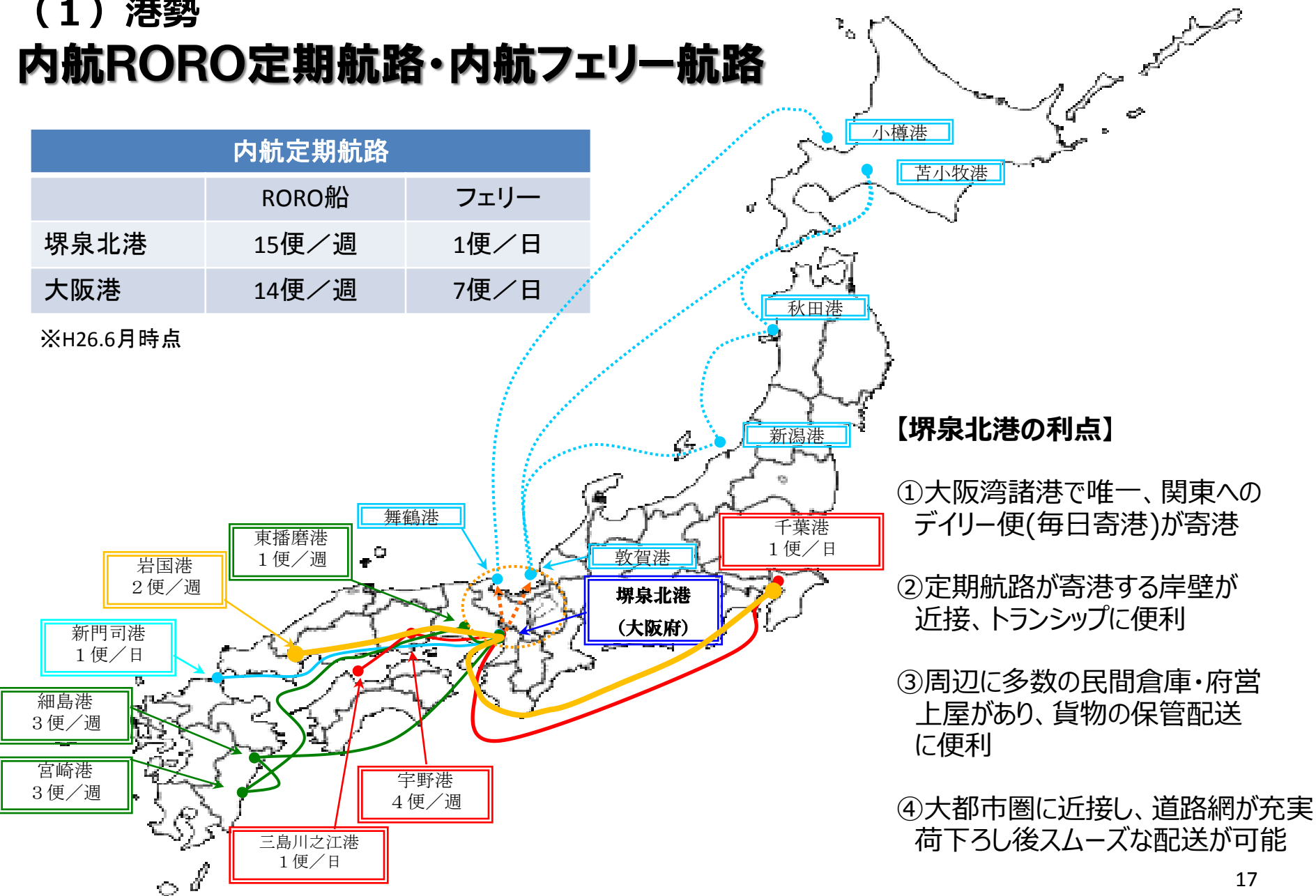
(1) 港勢

内航RORO定期航路・内航フェリー航路

内航定期航路

	RORO船	フェリー
堺泉北港	15便／週	1便／日
大阪港	14便／週	7便／日

※H26.6月時点



【堺泉北港の利点】

- ①大阪湾諸港で唯一、関東への
デیلیー便(毎日寄港)が寄港
- ②定期航路が寄港する岸壁が
近接、トランシップに便利
- ③周辺に多数の民間倉庫・府営
上屋があり、貨物の保管配送
に便利
- ④大都市圏に近接し、道路網が充実
荷下ろし後スムーズな配送が可能

(2) 事業

■埋立事業(臨海部土地造成事業) 汐見沖地区(泉大津フェニックス)

- ・ 堺泉北港汐見埠頭沖のフェニックス事業用地の一部を分譲用地として整備。
- ・ 一般会計で護岸を建設し、廃棄物の海面処分により埋立てるため、必要となるのはインフラ整備のみ。
- ・ 現在はインフラ整備が不十分な状態のため、利用可能な範囲での活用(賃貸)とし、1.9億円/年の収入。
- ・ 収支計画に見込む賃貸収入を得るべく引き続きインフラ整備を行い、企業誘致を推進する。

進捗状況 約205ha
管理型区画(約65ha) 約52ha竣工、安定型区画(約140ha) 約60ha竣工



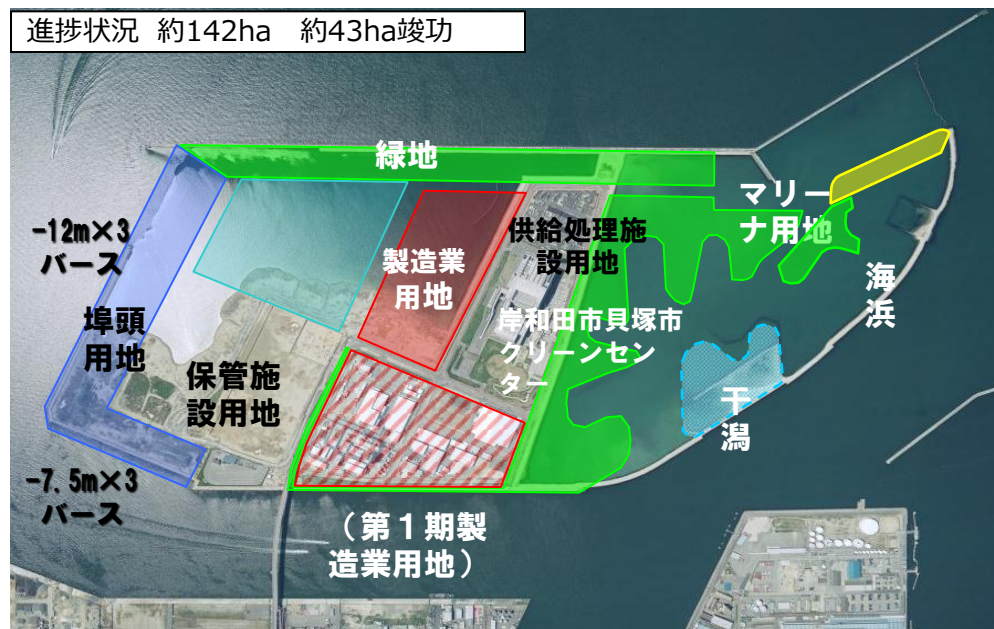
平成24年度末の状況 (面積:ha)		(金額:億円)					
土地処分		事業費・売却収入		資産・負債		H24の収支	
売却計画	88	総事業費	436	起債	25	支払利息	0.3
売却済	0	既執行額※ (S61～H24:事業中)	35	未償還元金		事業費	5.8
未売却	0	売却収入累計	0	未売却地 時価評価額	0	未売却地 賃貸収入	1.9
未完成	88	※期間中の支払利息・建設事務費等を含む。 ※別途、港湾機能施設整備事業あり。					

I -2-① 府港湾局の現状分析

(2) 事業

■埋立事業(臨海部土地造成事業) 阪南港阪南2区(ちきりアイランド)

- 阪南港の岸和田市沖を埋め立てて分譲用地として整備。
- H14～19に供給処理施設用地を売却。
- 多額の費用を要する護岸及び売却を急いだ部分の埋立は概成し、現在は建設残土等の受け入れにより埋立費用は不要。
- 当面は優先的整備区域(77.7ha、478億円)のインフラ整備のみ行う。
- 未売却地は全て賃貸(一部は商談中)し、0.7億円／年の収入。
- H25から保管施設用地の公募を始めている。



平成24年度末の状況 (面積:ha)		(金額:億円)					
土地処分		事業費・売却収入		資産・負債		H24の収支	
売却計画	60	総事業費	635	起債 未償還元金	157	支払利息	2.5
売却済	21	既執行額※ (S61～H24:事業中)	387			事業費	3.0
未売却	3	売却収入累計	194	未売却地 時価評価額	17	未売却地 賃貸収入	0.7
未完成	36	※期間中の支払利息・建設事務費等を含む。 ※別途、港湾機能施設整備事業あり。					

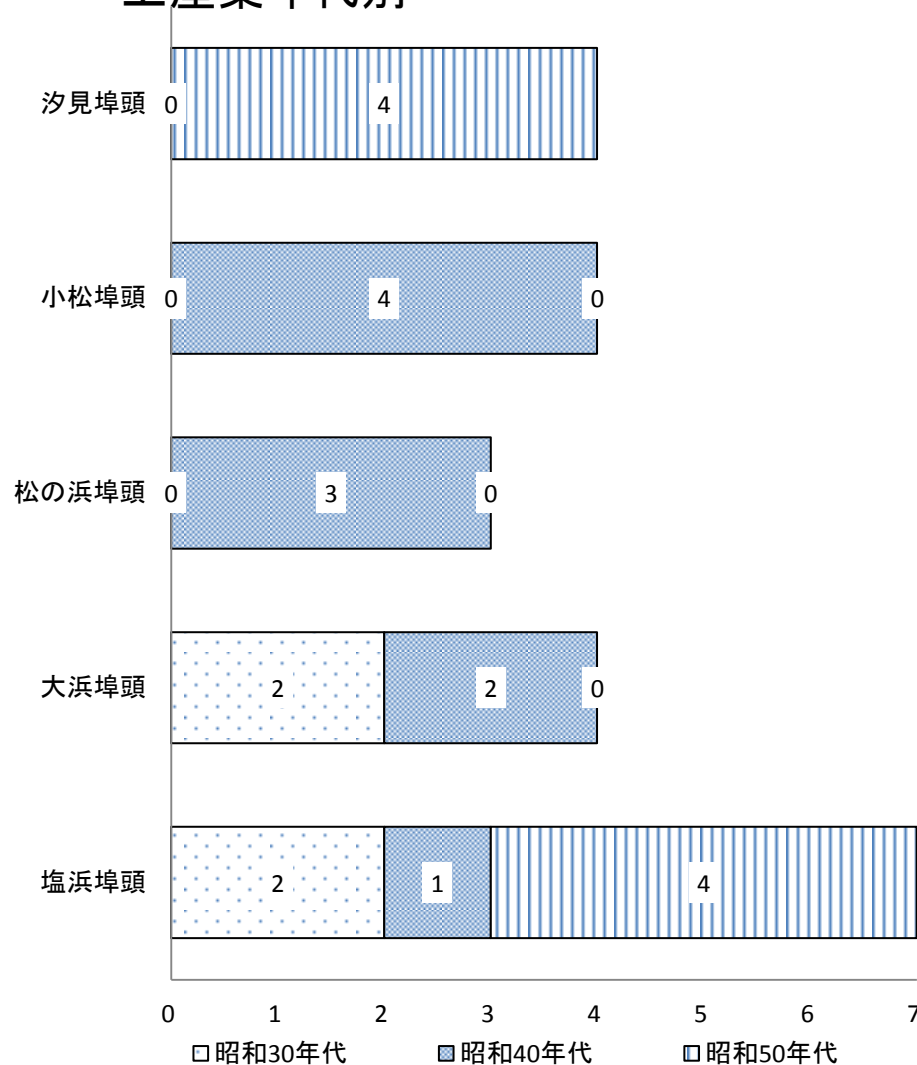
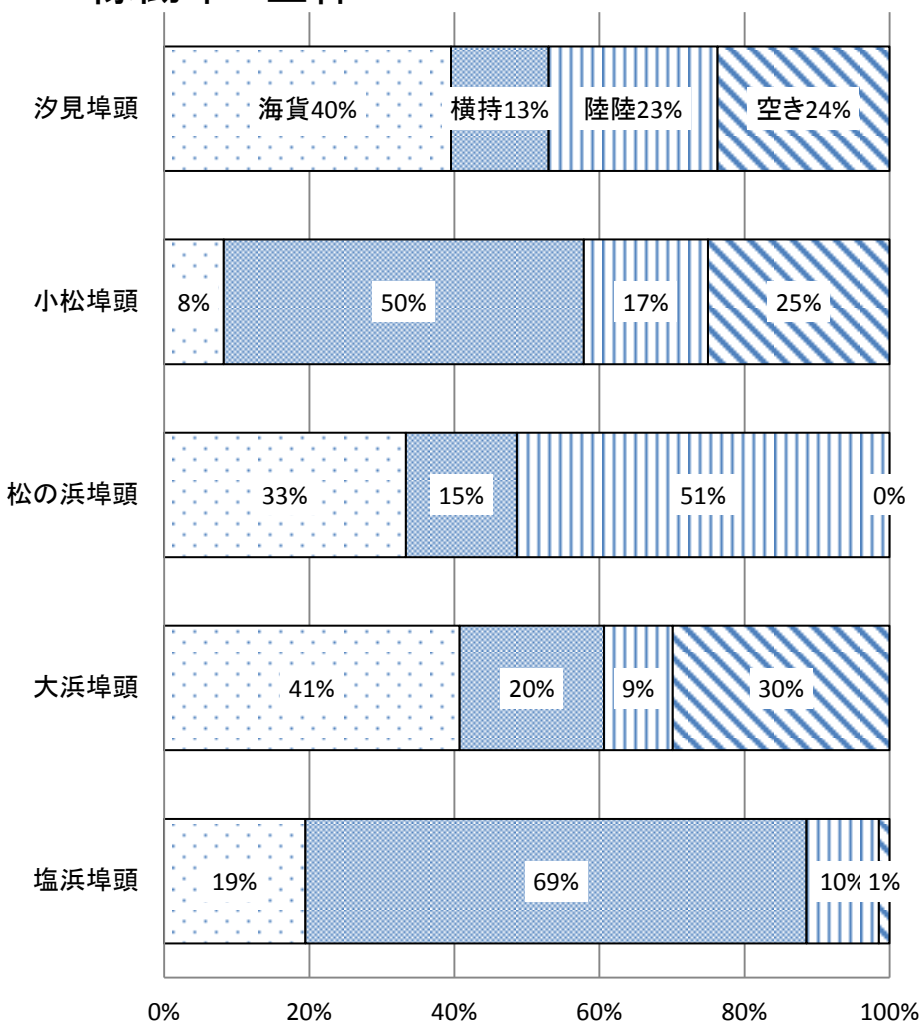
I -2-① 府港湾局の現状分析

(2) 事業

堺泉北港(一般上屋 22棟)

稼働率 全体80%

上屋築年代別



※府営上屋に一時保管されている貨物の内訳

- ・海貨…直近の岸壁を利用した海上貨物
- ・横持…直近以外(他港含む)の岸壁を利用した貨物
- ・陸陸…純粋に陸上輸送された貨物
- ・空き…未使用

※稼働率の算出にあたっては、面積と利用実績を考慮し、算出する。

・稼働率=利用実績(海貨、横持、陸陸)面積/利用可能面積(平成23年度11月現在)

資料:大阪府港湾局

I-2-② 市港湾局の現状分析

(1) 大阪市港湾局の事業

大阪市港湾局では、物流ニーズに対応するため、港の機能整備・管理やポートサービスを行い、近畿経済の生産と消費に長期に渡って支えてきた。

また、臨海部に求められる機能は、時代とともに変化し、港湾機能以外に防災対策や、都市機能やレクリエーション機能や廃棄物処理に関するものなど多岐に渡るものとなり、現在は港湾局がそれらの業務を一括して行っている。

市港湾局の事業

— 物流関係事業	港湾施設(航路、岸壁、上屋など)の整備・管理、ポートサービスの提供等を行っているほか、港湾施設の配置計画の策定やポートセールス等を実施している。
— 防災保安事業	高潮・津波・地震などの自然災害から市民の生命・財産を守る「防災対策」や、港内への不正な侵入を防止し、テロ等から船舶や港湾施設を守る「保安対策」を行っている。
— 港湾環境事業	一般廃棄物や産業廃棄物、浚渫土砂や陸上残土を受入れる廃棄物最終処分場の整備や、河川及び海域における汚染底質を浚渫除去する公害防止対策事業を実施している。また、市民に親しまれる港づくりをめざして、臨海部の緑地の整備事業を実施している。
— 臨海部 まちづくり事業	咲洲、舞洲、夢洲などの新臨海部や在来臨海部において、「まちづくり計画の作成」、「土地の造成等」、「公共インフラの整備及び管理」、「土地の分譲及び管理」、「まちづくり支援施設の整備及び管理運営」、「規制誘導」等の事業を行うものである。

※以上4事業に分けて、過去に事業分析を実施、H19年に公表

I -2-② 市港湾局の現状分析

(2)各事業の状況 <物流関係事業>

■大阪港の施設の状況

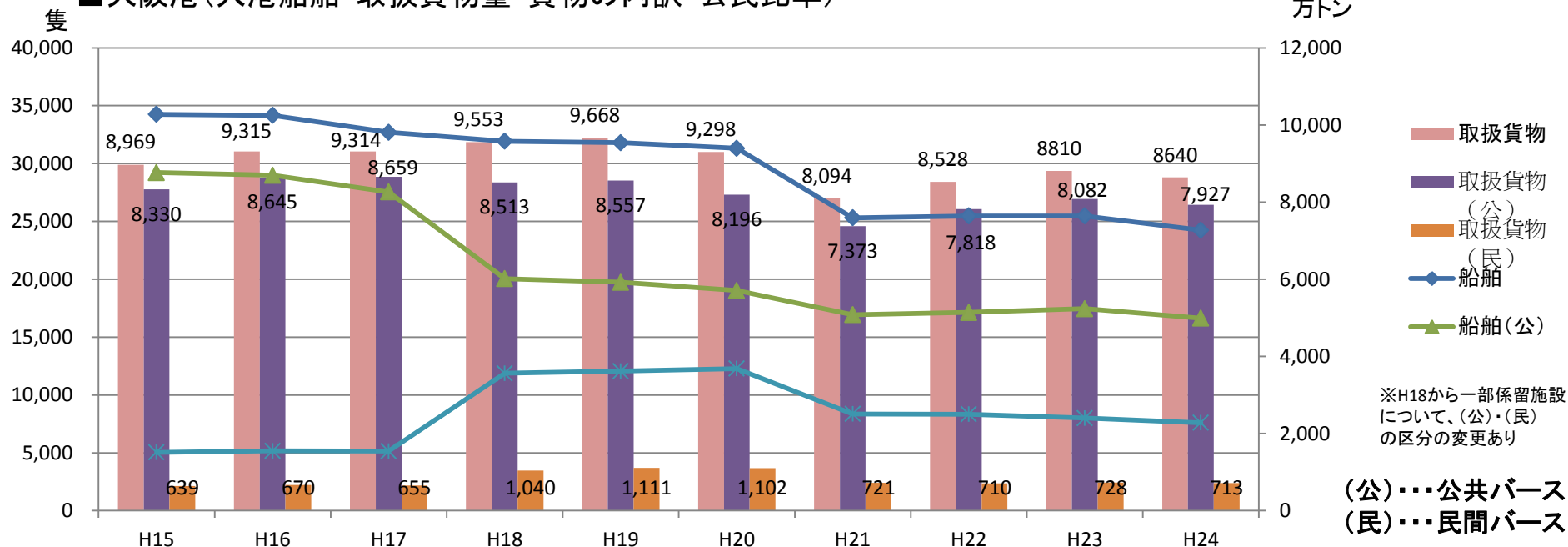
	国際戦略港湾 大阪港	
港湾区域面積	4,684ha	
航路	○主航路（水深14m 幅員350～400m 延長9.2km） ○北航路（水深10m 幅員200m 延長2.6km）	
係留施設 （岸壁・物揚場）	○岸壁(国、市) ・夢洲C10～C12※1（水深15～16m 延長1,100m） ・南港C9岸壁（水深13m 延長350m） ・南港C6,7岸壁（水深12m 延長600m）など ※岸壁・物揚場延長 計 42.3km	[埠頭(株)] ○C1-4岸壁（水深13.5m、延長1400m） ○C8岸壁（水深14m、延長350m）など ※岸壁延長 計 4.8km
荷さばき地	○荷さばき地（市） 91ha	[埠頭(株)] 82ha※2、[DICT] 20 ha
荷役機械	○ガントリークレーン（市）4基	[埠頭(株)] 15基、[DICT] 4基
上屋	○上屋（市） 81棟	[埠頭(株)] 10棟※3
臨港交通施設	○臨港道路 128km（トンネル・橋梁含む）	

注)その他私設岸壁等あり ※1:国有港湾施設 ※2:コンテナ埠頭のみ、岸壁面積含む ※3:ライナー埠頭内の上屋含む

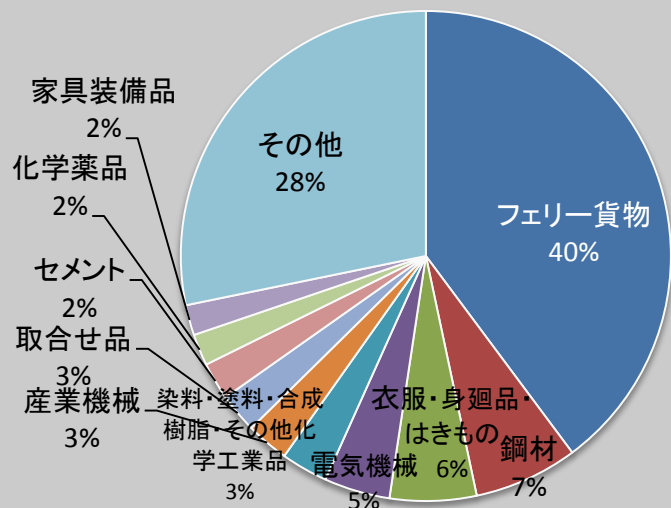
I-2-② 市港湾局の現状分析

(2)各事業の状況 <物流関係事業>

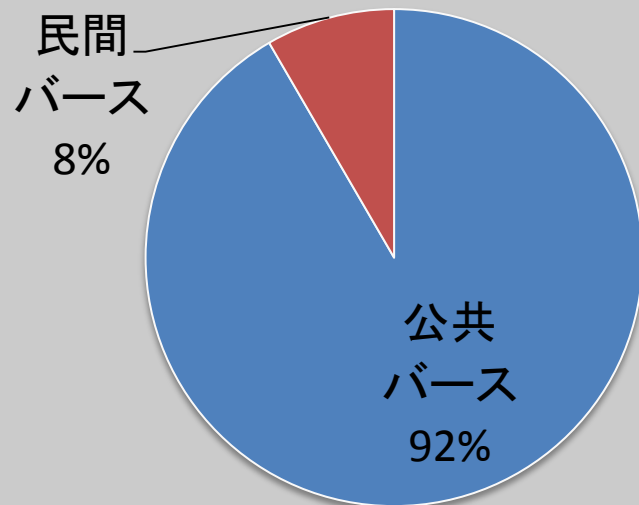
■大阪港(入港船舶・取扱貨物量・貨物の内訳・公民比率)



取扱貨物量の内訳(H24)



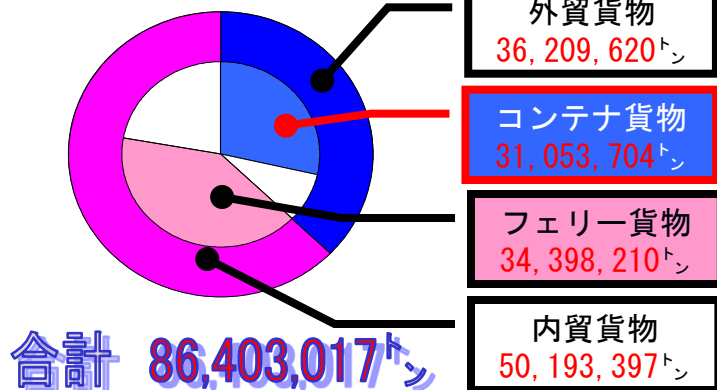
公民比率(H24)



I -2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況 <物流関係事業>

■大阪港の取扱貨物量(H24年)



■大阪港H24年コンテナ取扱個数

2,120,316TEU

輸入 1,177,972TEU

輸出 942,345TEU

H25コンテナ取扱個数(速報)

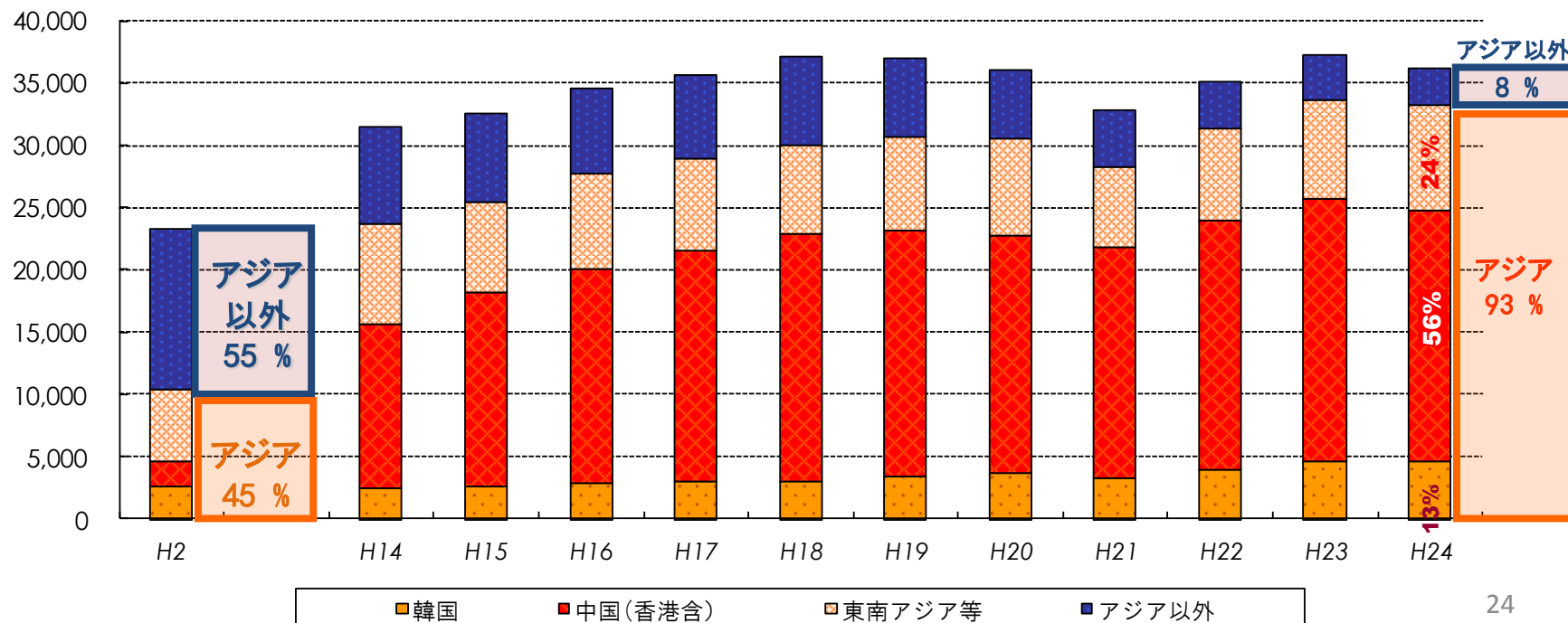
2,193,939TEU

輸入: 1,211,296TEU

輸出: 982,643TEU

■外貨貨物量の推移

千トン



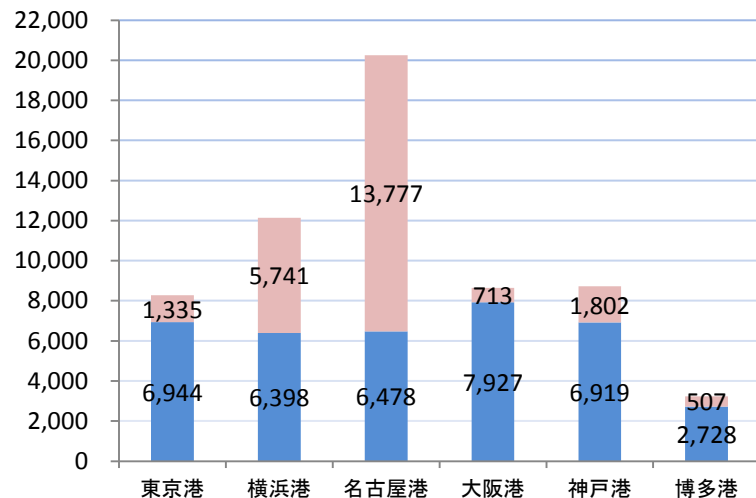
I-2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況

＜物流関係事業＞

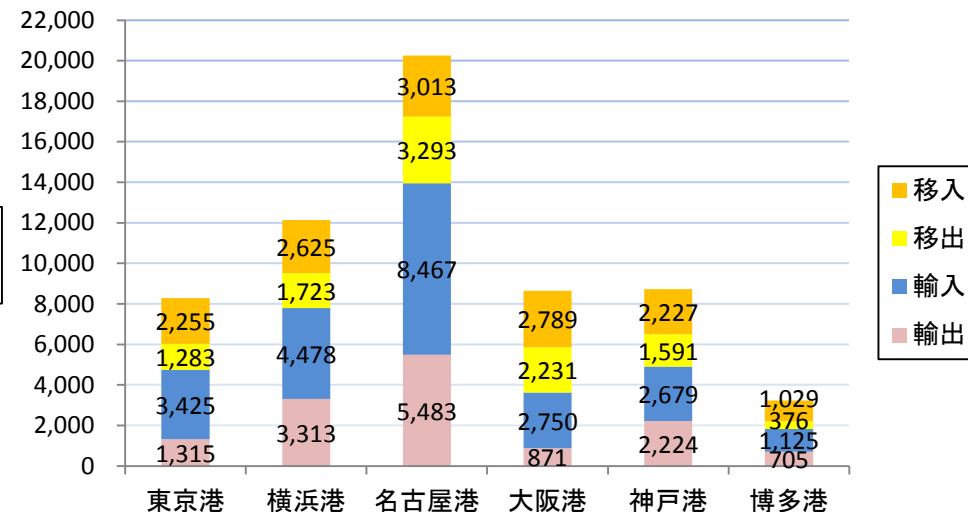
■他港との比較(H24取扱貨物量の公共と専用(民間)の割合)

(万トン)



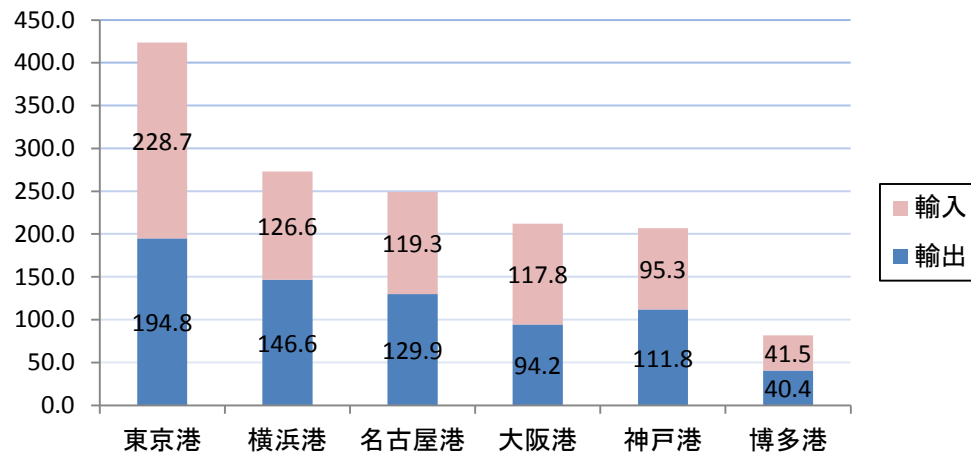
■他港との比較(H24取扱貨物量)

(万トン)



■他港との比較(H24外貿コンテナ個数)

(万TEU)



I -2-② 市港湾局の現状分析

(2)各事業の状況 <物流関係事業・防災保安事業>

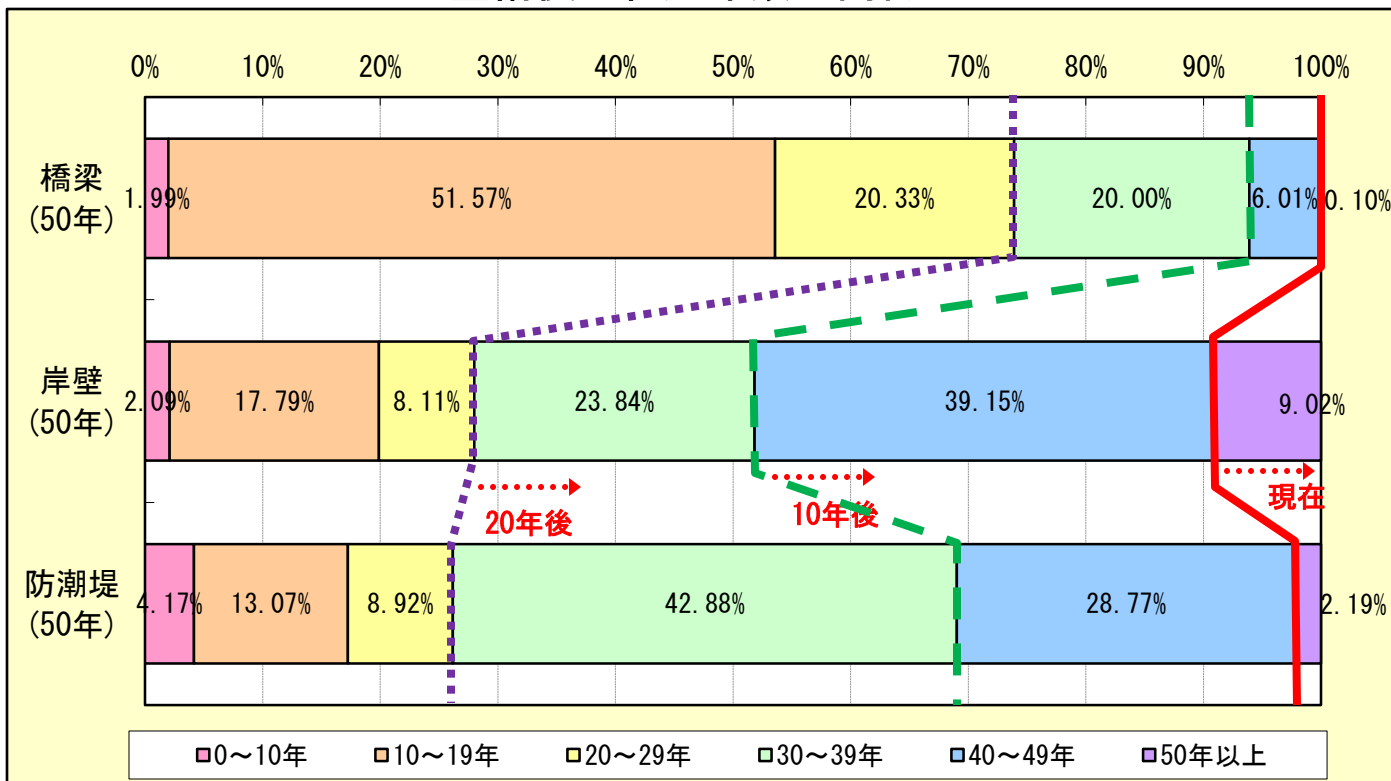
■ライフサイクルコストの低減に向けた取り組み

【施設構造物（岸壁・防潮堤・橋梁）における経過年数割合の推移】

データ 基準時期	施設名 (想定耐用年数)	整備年次						想定耐用 年数以上	10年後	20年後
		H13～H22	H3～H12	S56～H2	S46～S55	S36～S45	S35以前			
H26.1	橋梁(50年)	1.99%	51.57%	20.33%	20.00%	6.01%	0.10%	0.10%	6.11%	26.11%
H26.1	岸壁(50年)	2.09%	17.79%	8.11%	23.84%	39.15%	9.02%	9.02%	48.17%	72.01%
H26.1	防潮堤(50年)	4.17%	13.07%	8.92%	42.88%	28.77%	2.19%	2.19%	30.96%	73.84%

※整備年次は施設延長の割合で算出

整備後の経過年数の割合



I-2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況 <物流関係事業・防災保安事業>

■ライフサイクルコストの低減に向けた取り組み

港湾施設の増加・老朽化の進展に伴う
維持管理経費の増大

維持管理計画に基づく
予防保全型の維持補修

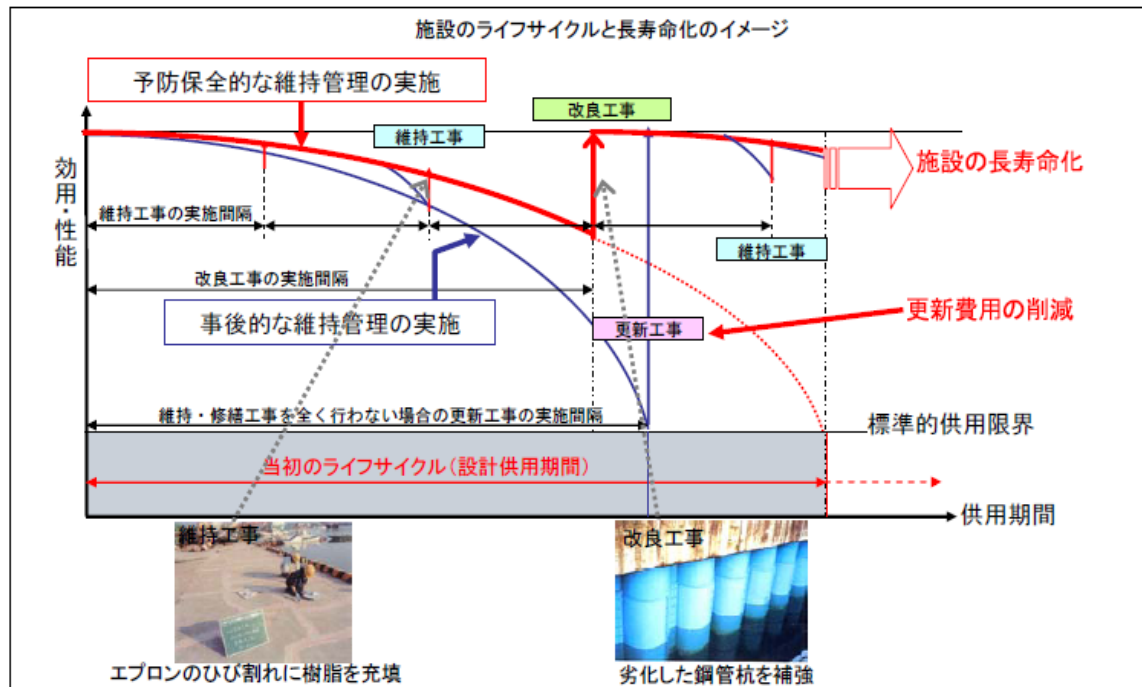
ライフサイクルコスト縮減

計画に基づき維持補修を実施
するには財源の確保が必要

↓
現状の予算では十分な対応が不可能

↓
事後対応型の補修となり、結果的に
より多額の費用が発生

維持管理計画の内容に基づく適切な維持管理が実施できるよう財源の確保が必要



I-2-② 市港湾局の現状分析

(2)各事業の状況 <港湾環境事業>

■フェニックス事業（背景）

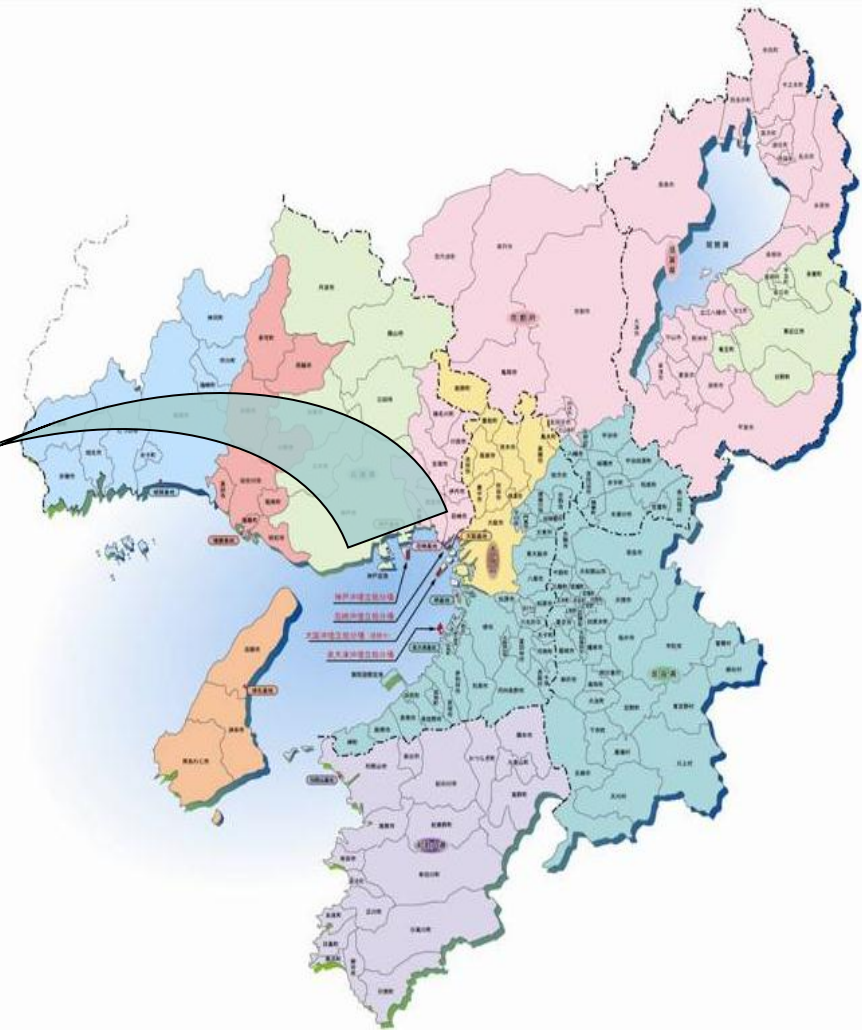
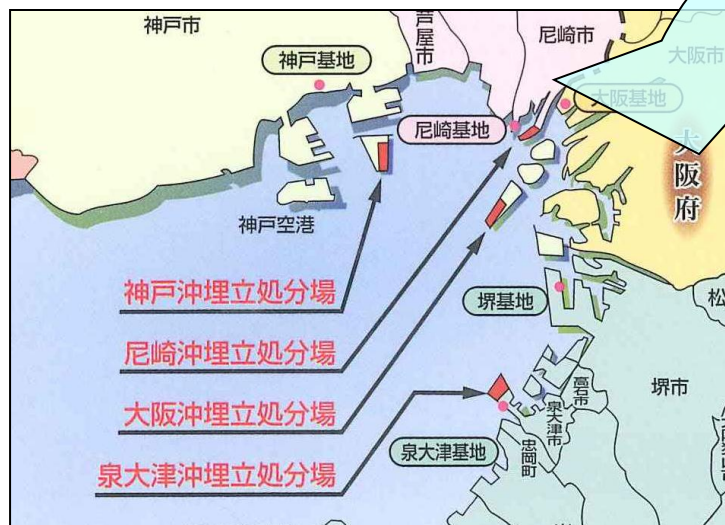
・昭和50年代、大都市圏において廃棄物処分場確

保が困難な自治体が急増



・昭和56年に「広域臨海環境整備センター法」(略称:センター法)が制定

・大阪湾広域臨海環境整備センターが事業実施主体となり、
近畿圏(大阪市を含む2府4県168市町村(H26.5月現在))の
廃棄物进行处理するための処分場を大阪湾に整備(大阪湾
圏域広域処理場整備事業)



I-2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況 <港湾環境事業>

■フェニックス事業（スキームの改善）

～事業スキーム改善の背景～

【当初事業スキーム】

<港湾管理者>
廃棄物埋立護岸整備を委託

<大阪湾センター>
事業実施

埋立竣功後、
港湾管理者に
土地引渡し

<港湾管理者>
土地を売却⇒建設費を償還

【スキーム変更要因】

『廃棄物の処理及び
清掃に関する法律』の改正

『不動産鑑定評価基準』の改正

『国庫補助制度等』の変更

土地の売却が困難

↓
建設費償還が困難

↓
港湾管理者負担増

【変更事業スキーム】

財政負担の公平化

広域処理対象区域の排出事業者
が530億円を負担（大阪沖、神
戸沖）

廃棄物埋立護岸使用料
348億円(大阪沖)

廃棄物埋立護岸使用料回収額 単位: 億円

	事業費 A	護岸建設費		建設利息 D	地方交付税 E	港湾管理者 負担額 G=C+D-E	護岸使用料 での回収額
		国庫補助 B	補助裏 C=A-B				
大阪沖	880	234	646	188	132	702	348
神戸沖	541	123	418	125	178	365	182
合計	1,421	357	1,064	313	310	≒1,060	530

※実質負担額=建設費-国庫補助金+建設利息-地方交付税

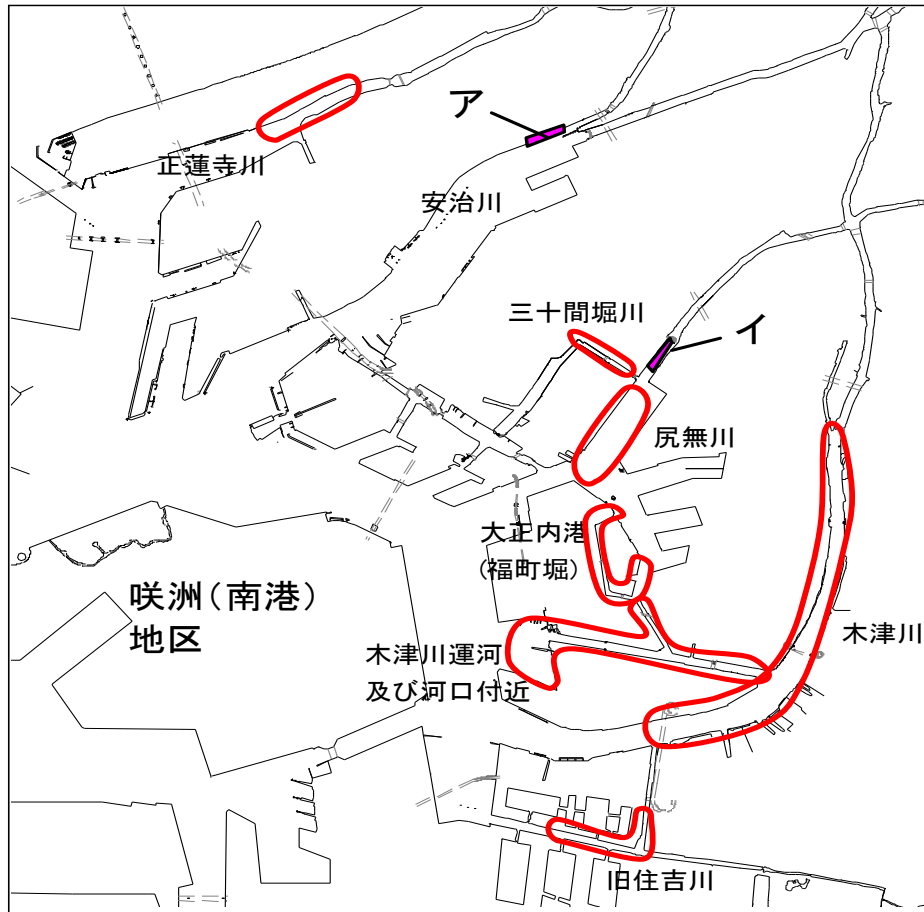
I -2-② 市港湾局の現状分析

(2)各事業の状況 <港湾環境事業>

■公害防止対策事業

公害防止対策事業:有機汚泥及び有害汚泥を除去し、大阪港の水環境保全を図る。

事業箇所図



公害事業対策区域		汚染土量(m3)	対策済土量(m3)	進捗率(%)
有機汚泥対策	河川護岸部 (安治川・尻無川)	37,900 m3 (終了)	37,900 m3	100.0%

公害事業対策区域		汚染土量(m3)	汚染面積(m2)	対策済土量(m3)	進捗率(%)
底質ダイオキシン類対策	正蓮寺川	19,000 m3	21,000 m2	0 m3	0.0%
	大正内港(福町堀)	37,000 m3	33,000 m2	8,080 m3	21.8%
	木津川運河及び河口付近	282,000 m3	169,000 m2	5,620 m3	2.0%
	木津川	497,000 m3	258,000 m2	0 m3	0.0%
	旧住吉川	23,000 m3	18,000 m2	0 m3	0.0%
	尻無川	60,000 m3	58,000 m2	0 m3	0.0%
	三十間堀川	7,000 m3	6,000 m2	0 m3	0.0%
	計	925,000 m3	563,000 m2	13,700 m3	1.5%

凡例



有機汚泥対策(河川護岸部)ア、イ



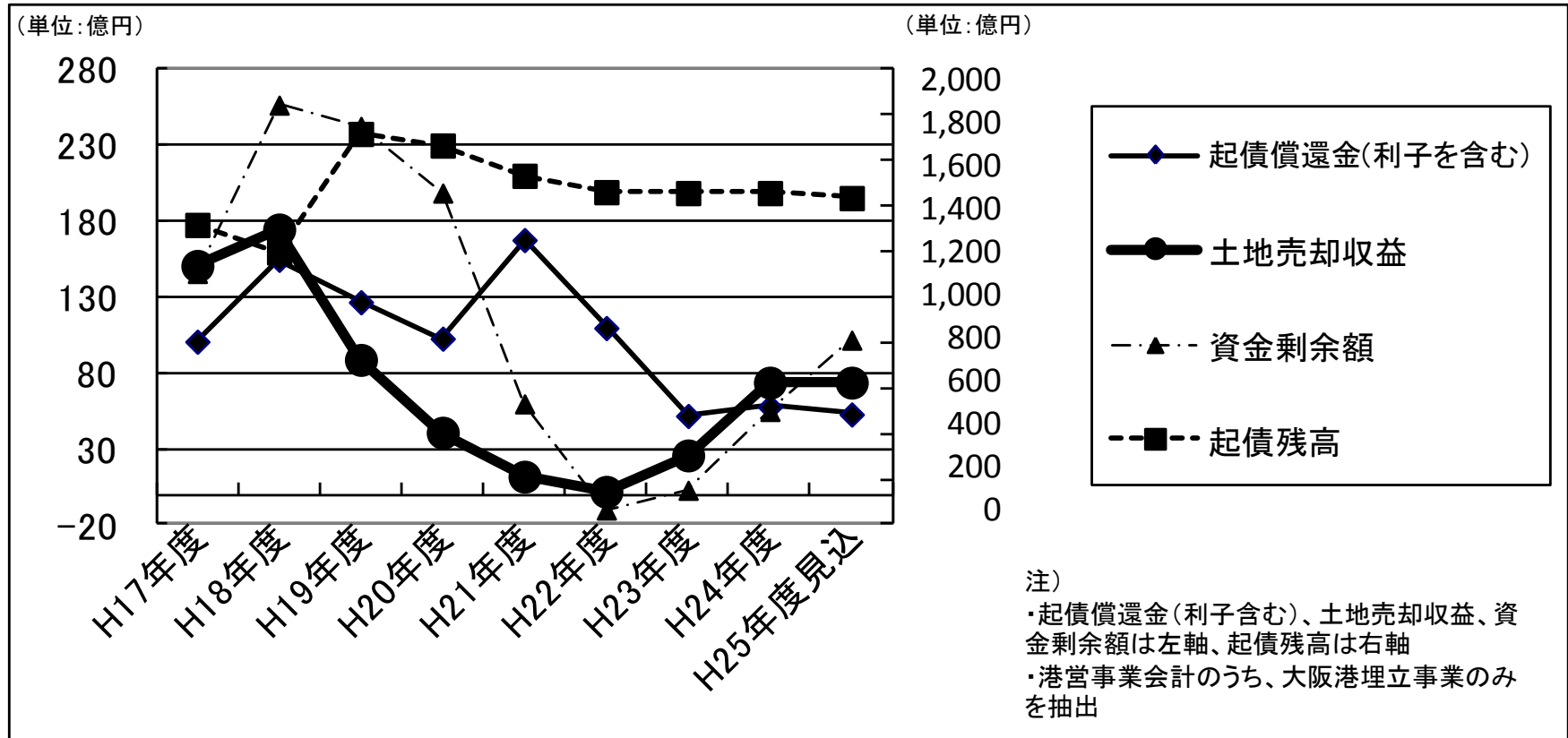
底質ダイオキシン類対策

なお、底質ダイオキシン類の対策区域を大まかに示したものであり、枠内全ての水域面積に汚染された底質が存在するものではない。

I-2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況 <臨海部まちづくり事業>

■土地分譲(売却実績、起債償還)



(単位:億円)

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度見込
起債償還金(利子を含む)	101	155	127	103	168	110	52	58	53
土地売却収益	151	175	89	41	12	2	26	74	74
資金剰余額	146	257	243	199	60	△ 10	3	55	102
起債残高	1,320	1,199	1,720	1,669	1,536	1,464	1,460	1,460	1,438

※H19年度に夢洲地区の会計移管を行ったため、起債残高が大幅に増加している。

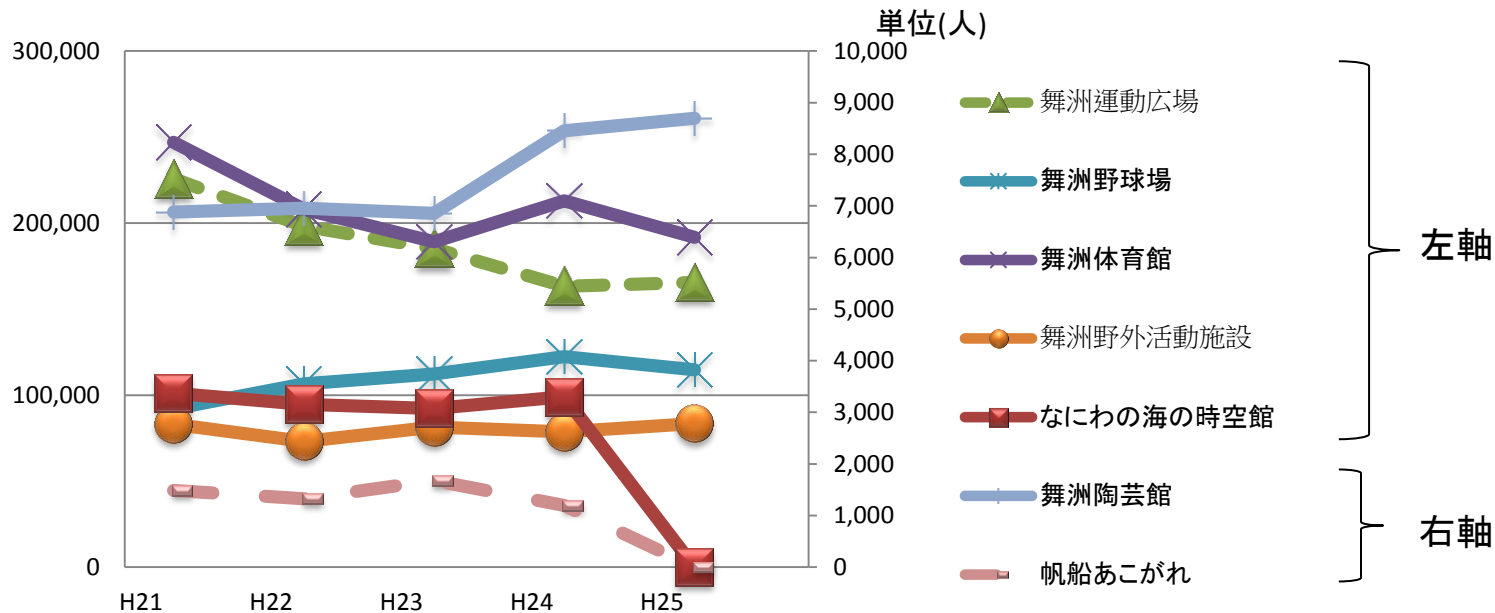
H21年度に、(株)大阪ワールドトレードセンタービルディングに係る損失補償を行っている。

資金剰余額には、大阪港振興基金は含んでいない。

I-2-② 市港湾局の現状分析

(2) 各事業の状況 <臨海部まちづくり事業>

■集客施設等の利用者数の状況



■南港ポートタウン関連業務

①ノーカーゾーン施策

・南港ポートタウンは昭和52年のまちびらき当初から、この地域への自動車の進入を原則禁止することによって、自動車公害等から住民を守り、静かで緑豊かなまちづくりを目指すことを目的に、住民、警察等との協力関係のもと「ノーカーゾーン」を実施している。

②ポートタウン駐車場

・ポートタウン駐車場は、ノーカーゾーンを導入したことにより、域外に住民専用の駐車場として整備した。

施設概要: 延床面積 90,562m²、台数: (月極)5,819台、(一時貸し)342台

③ポートタウン管理センター

・ポートタウン管理センターは、大阪港振興(株)との区分所有となっており、本市専有部分には住之江区役所サービスコーナーや集会室など、地域住民の生活に必要な不可欠な施設があり、同社に管理委託している。

I -2-② 市港湾局の現状分析

(3)改革の取組状況 取組みが進んでいるもの

H19年に公表した事業分析の取組みの方向性等について、下記の通り、これまで取組みを行ってきている。

■物流関係事業

- 市直営による岸壁給水事業の廃止(H20年3月)
- 引船事業の民間移行(H19～H25年度)
- 綱取事業の民間移行(H21～H23年度)
- 老朽化した施設(ガントリークレーン・サイロ等)を売却(H21～H23年度)
- 民間による荷捌き地、ガントリークレーンの整備・運営(夢洲地区、H21年10月運営開始)
- 既存施設を活用した埠頭再編の取組み(咲洲地区)
- (財)大阪港埠頭公社の株式会社化(H23年4月)

■防災保安事業

- 大阪港地震・津波アクションプランの策定(H20年4月)
- 防潮堤の耐震化や防潮扉の電動化(電動化:H25年度末で100%完了)

■港湾環境事業

- フェニックス事業の排出者負担スキームを構築し、護岸使用料を徴収(H24年度～)

■臨海部まちづくり事業

- 全庁的な組織による企業誘致の取組み
- (株)ユー・エス・ジェイの株式売却(H21年5月)
- (株)大阪ワールドトレードセンタービルディングの解散(H22年7月)
- 民間ニーズに応じた土地売却を進めるため、事前登録制度を試行実施(H22年度～)
- ふれあい港館の売却(H23年12月)
- なにわの海の時空館の廃止(H25年3月)
- 帆船あこがれの売却(H25年7月)
- 舞洲陶芸館の売却(H26年4月)
- 舞洲野外活動施設の売却(H26年4月)

I -2-② 市港湾局の現状分析

(3)改革の取組状況 引き続き取組みを進めているもの

H19年に公表した事業分析の取組みの方向性や新たな取組みについて、引き続き取組みを行っていく。

■物流関係事業

- 維持管理計画に基づく予防保全型の補修
- 既存施設の利用転換・売却
- 大阪港埠頭(株)と神戸港埠頭(株)の経営統合(H26年10月統合予定)
- 大阪港埠頭ターミナル(株)、大阪港木材倉庫(株)、(株)大阪港トランスポートシステムの資本的関与見直し

■防災保安事業

- 防潮堤の耐震化の促進
- 集中監視システムの改良
- 国の地震動の想定の見直しに伴う津波対策の検討

■港湾環境事業

- 公害防止対策事業の実施

■臨海部まちづくり事業

- 公共インフラ(道路、下水、緑地)の管理一元化
- 民間ニーズに応じた土地利用計画の変更
- 築港地区の活性化に向けた取組み及び(株)海遊館の資本的関与見直し

【参考Ⅱ】府市港湾の予算・組織等

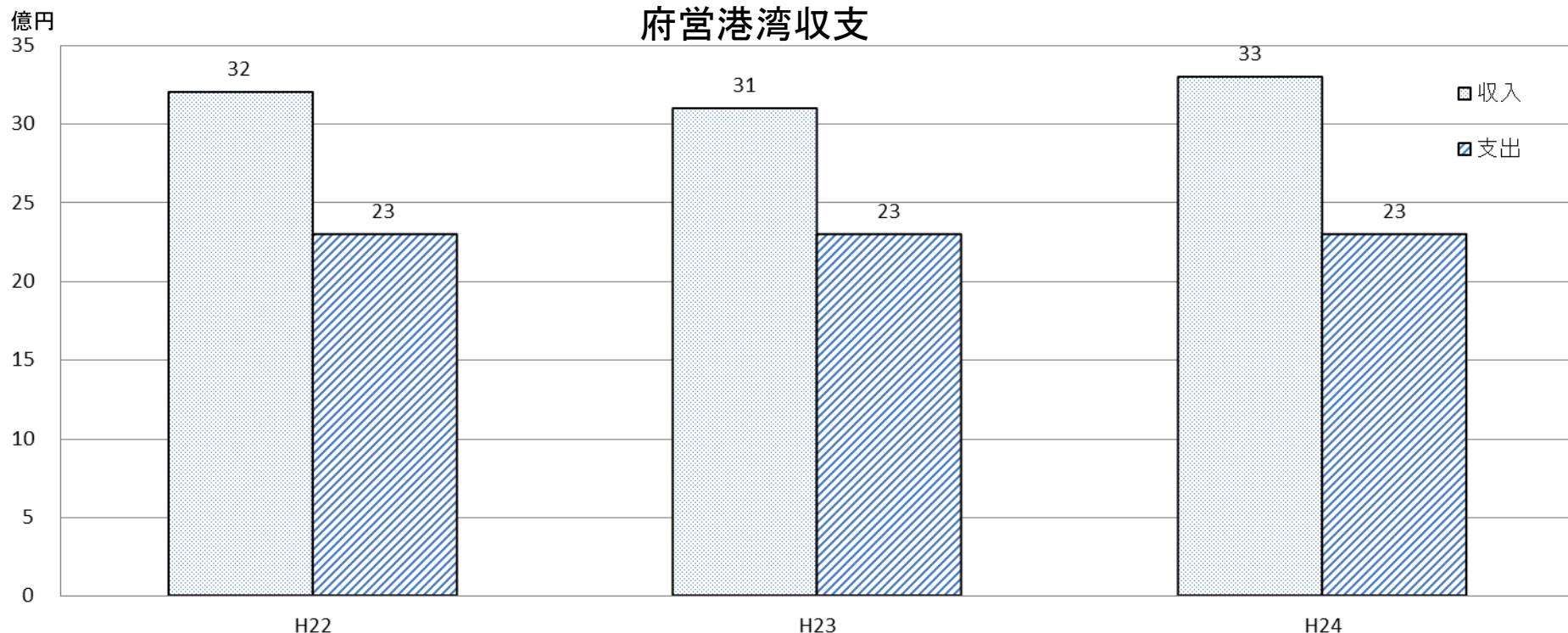
1 現状分析

- ①府港湾局の現状分析
- ②市港湾局の現状分析

Ⅱ-1-① 府港湾局の現状分析

（１）財政状況

- ・ 府営港湾は、過去3か年、※収入が支出を上回っている。
- ・ 収入支出ともに堺泉北港が全体の約70%以上を占めている。（建設投資等は除く）
- ・ 収支差の8割以上を堺泉北港が占めている。
- ・ 支出面での特徴としては、人件費が約32%、工事請負費が約19%を占めている。また、府営港湾であるがゆえに負担せざるを得ない市町村交付金が約17%も占めている。



※収入と支出について（一般会計の港湾事業、港湾整備事業特別会計の港湾整備事業の合計）

収入：府営港湾における港湾施設等の使用料等（水域占用料、入港料を含む。普通財産の貸付料は含まず）

支出：堺2区と汐見沖地区等の建設事業に要した支出及び起債償還に係る支出を除いた維持管理等に要した支出（人件費を含む。）

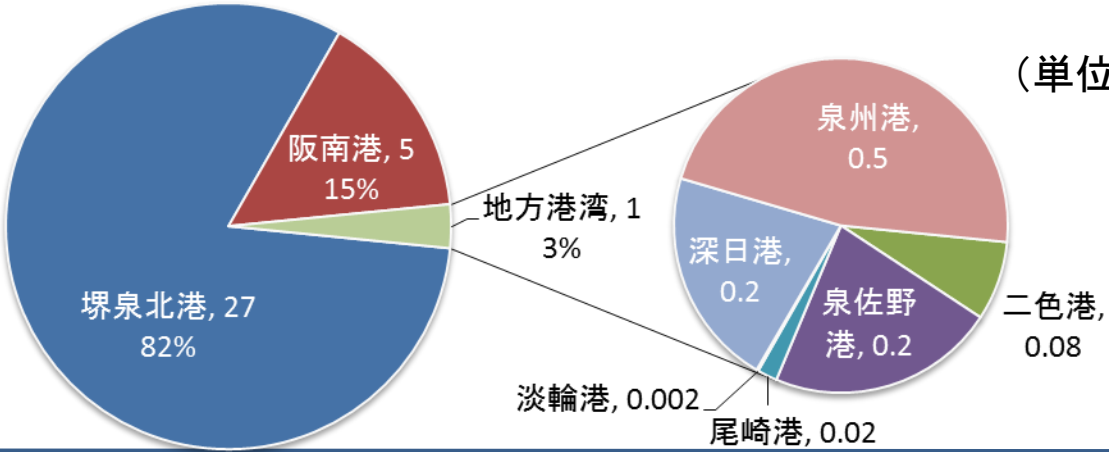
Ⅱ-1-① 府港湾局の現状分析

（１）財政状況

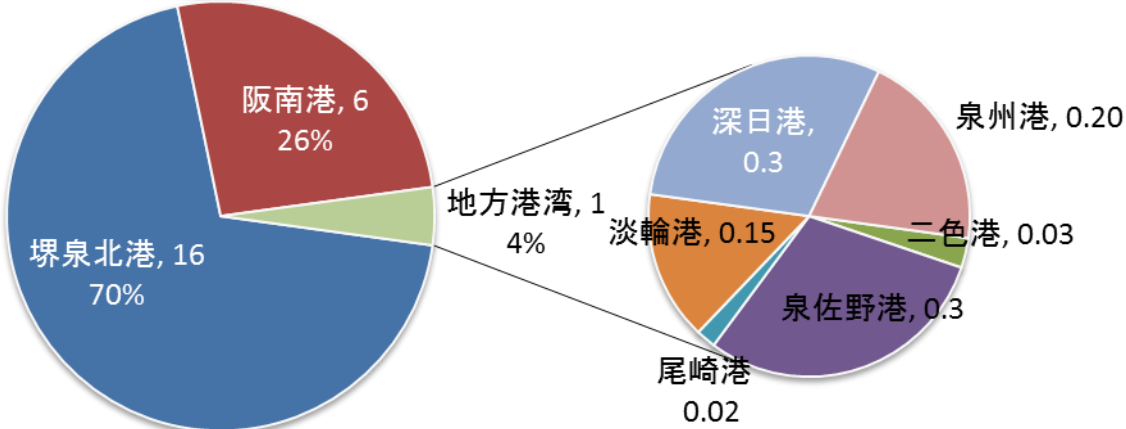
■府営港湾（H24港別収支）

（単位：億円）

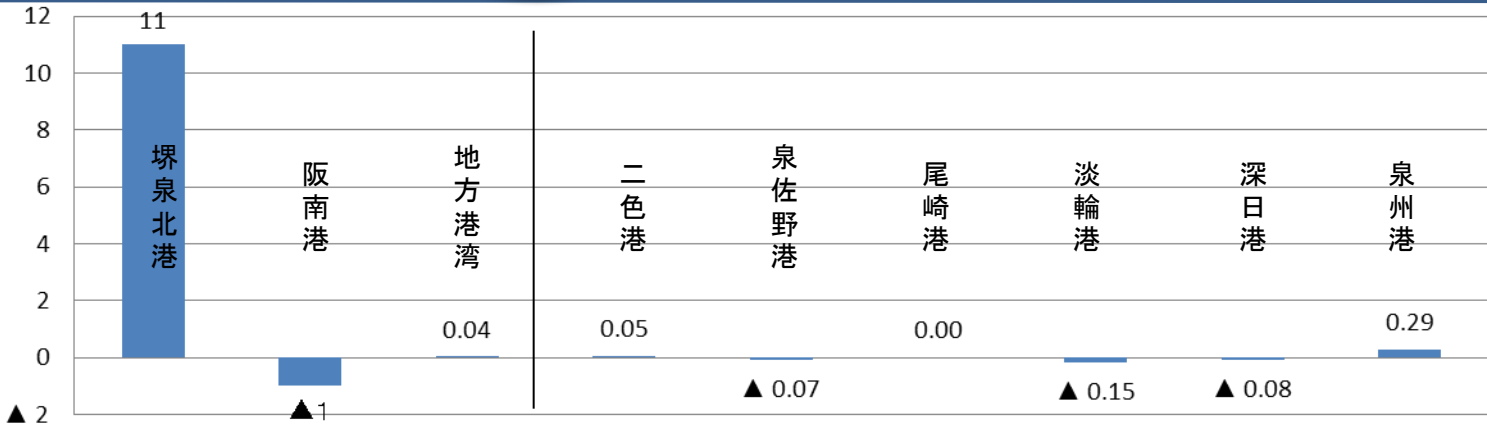
収入
33



支出
23



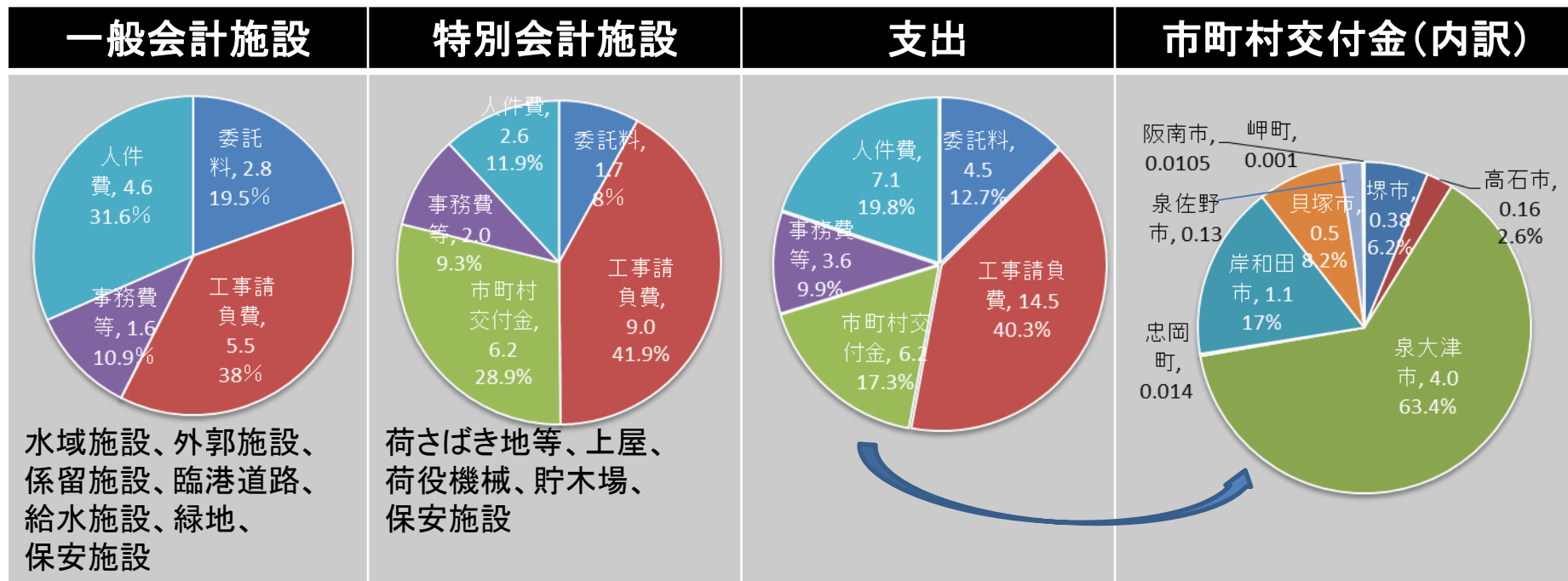
収支差
10



Ⅱ-1-① 府港湾局の現状分析

(1) 財政状況

■府営港湾(H24 施設別支出の内訳 単位:億円)



※人件費及び事務費等については、事業費等により按分したものである。

※事務費等…光熱水費、事務所運営費、公租公課など。

※市町村交付金…国有資産等所在市町村交付金法による交付金。固定資産税の代替的措置として設けられた制度。

【港湾整備事業特別会計の当面の状況】

(億円)

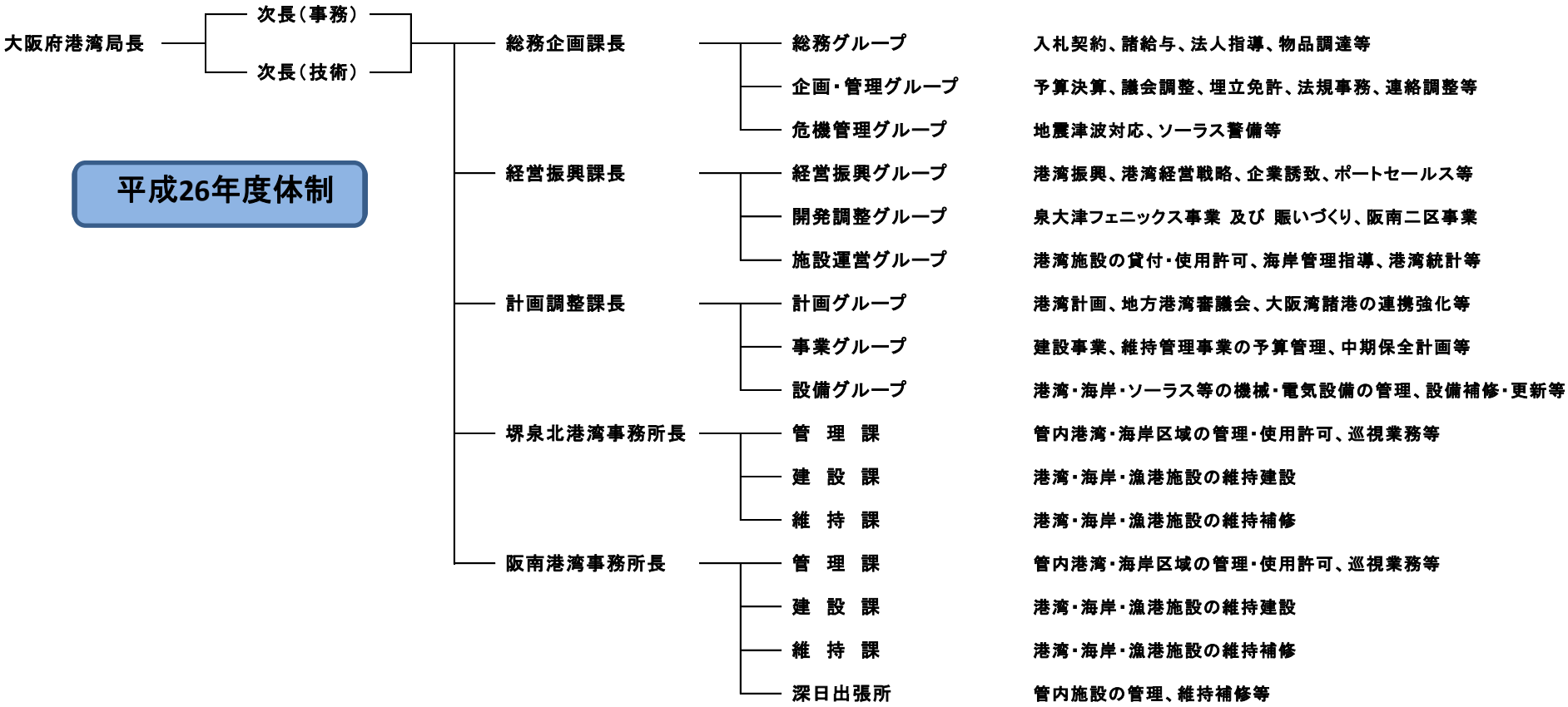
		H20	H21	H22	H23	H24
歳出	港湾整備	42	42	43	54	52
	臨海土地造成	96	110	90	63	29
歳入	港湾整備	54	53	50	56	57
	臨海土地造成	89	103	85	63	28
歳入－歳出	港湾整備	12	11	7	2	5
	臨海土地造成	△7	△7	△5	0	△7
	合計	5	4	2	2	4

起債残高(H24末) ○港湾整備:146億円、○臨海土地造成:197億円

Ⅱ-1-① 府港湾局の現状分析

(2) 組織

■大阪府港湾局の組織・人員

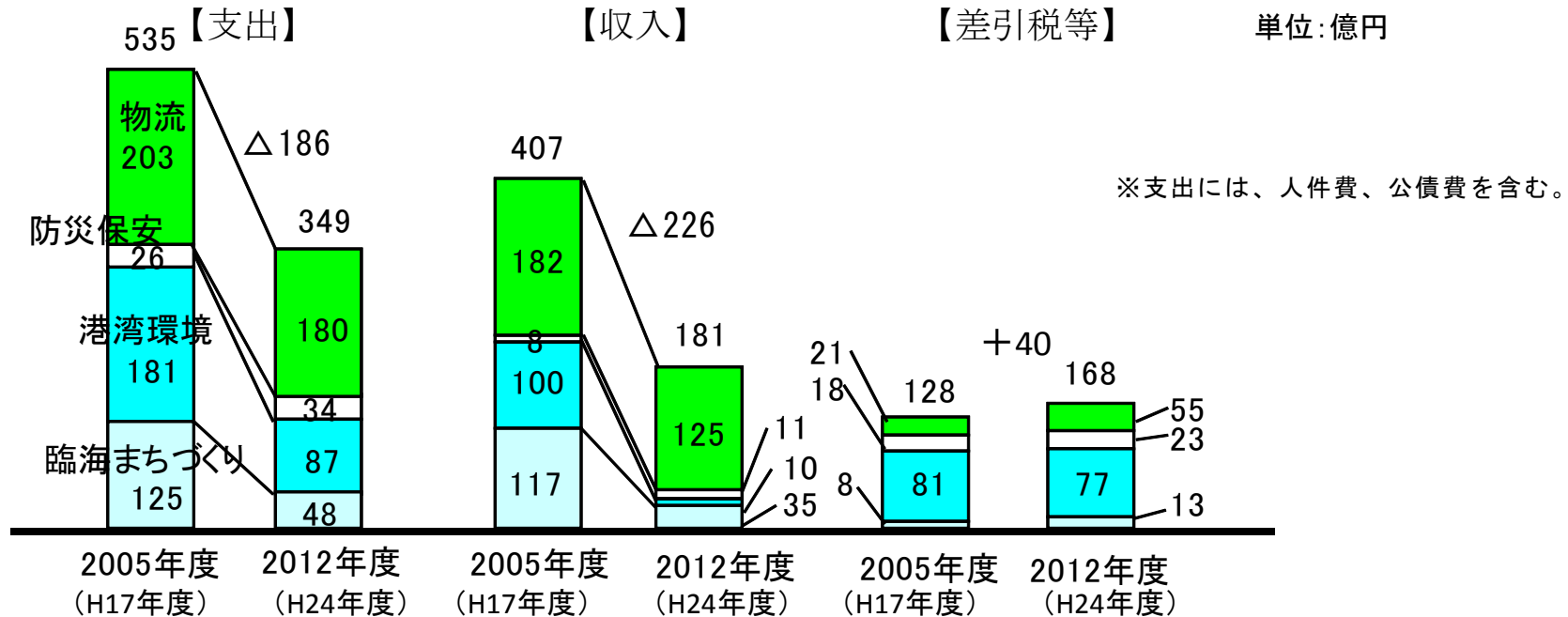


人員体制の推移					平成26年4月 現員数			
	H22.4	H23.4	H24.4	H25.4		常勤	再任用	
事務	51 (2)	48 (5)	50 (2)	49 (4)	事務	49	(4)	公会計制度による事業別
技術	59 (3)	57 (3)	68 (6)	72 (7)	技術	75	(7)	港湾事業 104.7人
現業	60 (6)	58 (11)	34 (13)	29 (10)	現業	28	(10)	【内 特会職員45人】
合計	170 (11)	163 (19)	152 (21)	150 (21)	計	152	(21)	海岸事業 57.9人
	181	182	173	171	合計	173人		(再任用職員は0.6人換算)
再任用は()内で外数								

Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

(1) 改革の取組状況 決算比較

一般会計(岸壁等港湾施設の整備、高潮対策、廃棄物処分場整備など)



人件費の縮減や投資的経費の抑制などにより約3割(186億円)の事業費を削減

投資的経費を削減させ、市債の新規発行を抑制することで、将来の公債費の圧縮を図る

【主な増減】

人件費<<4事業>> △11 (53→42)

廃棄物処分場整備<<港湾環境>> △95 (96→1)

北港テクノポート線整備<<臨海>> △73 (皆減)

起債収入<<4事業>>

大阪港振興(株)株式売却<<物流>>

大阪港埠頭株式会社貸付金返還金<<物流>>

△183 (218→35)

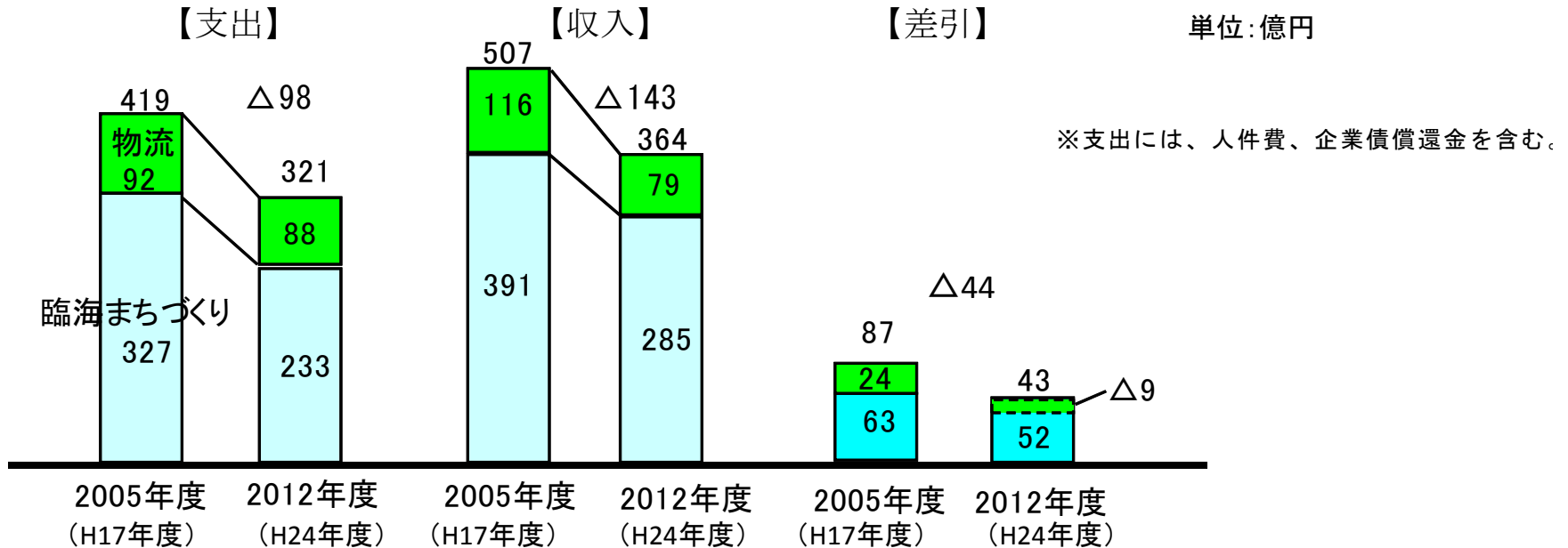
△27 (皆減)

△15 (22→7)

Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

(1) 改革の取組状況 決算比較

港営事業会計(港湾施設提供事業、大阪港埋立事業)



臨海部まちづくりの土地造成は、基本的には起債を財源として事業を実施し、土地売却収入をもとに起債の償還を行うスキーム

土地売却については、企業ニーズが土地の所有から利用に変化していることや国内外の厳しい経済情勢により、先行き不透明な状況。

【主な増減】

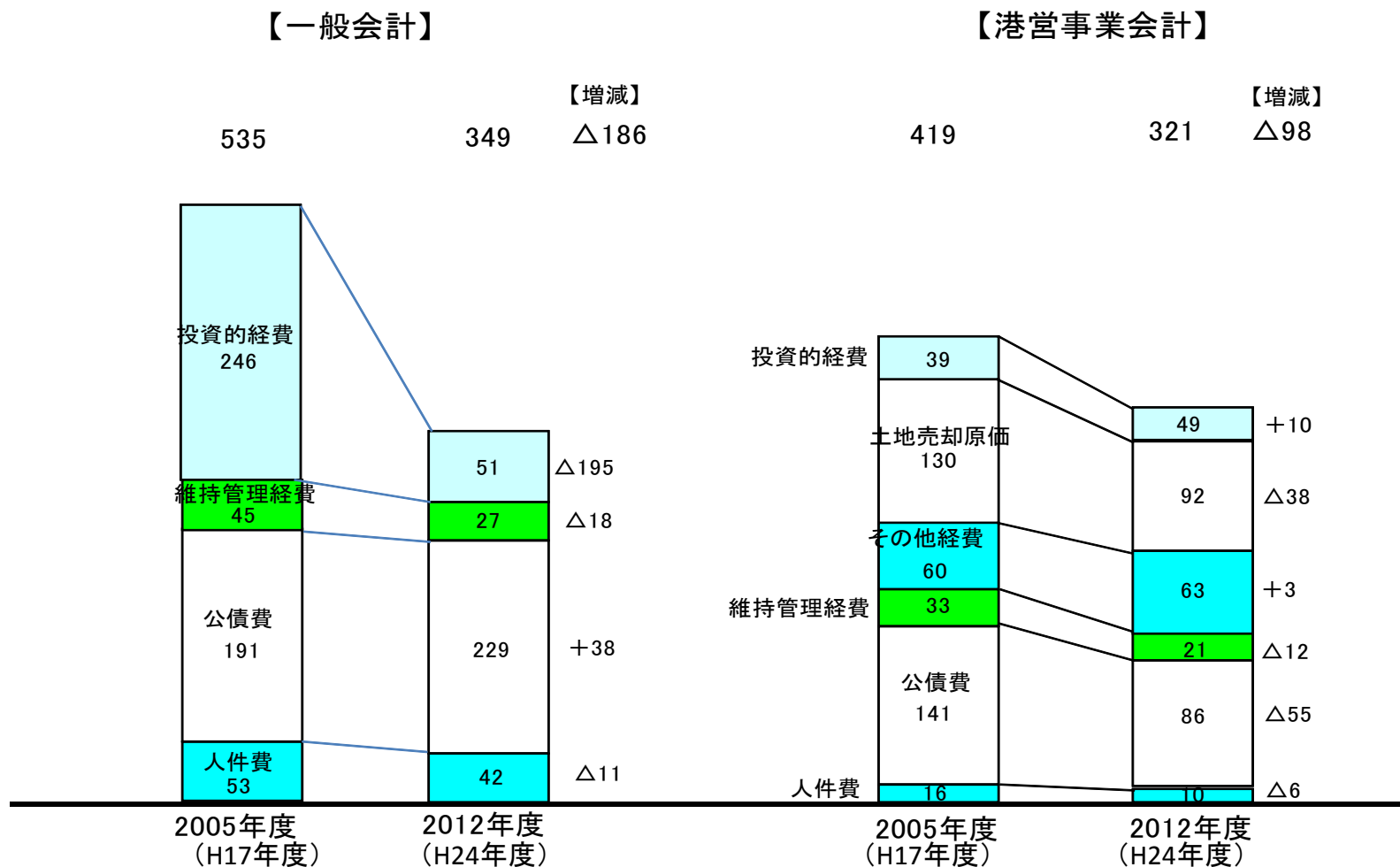
人件費《2事業》	△ 6 (16→12)	土地売却収入《臨海》	△ 77 (151→74)
企業債償還金《2事業》	△ 55 (141→86)	損益勘定留保資金《2事業》	△ 48 (167→119)
土地売却原価《臨海》	△ 38 (130→92)		

Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

(1) 改革の取組状況 決算比較

大阪市港湾局決算額の主な増減内訳 (支出)

【単位：億円】



Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

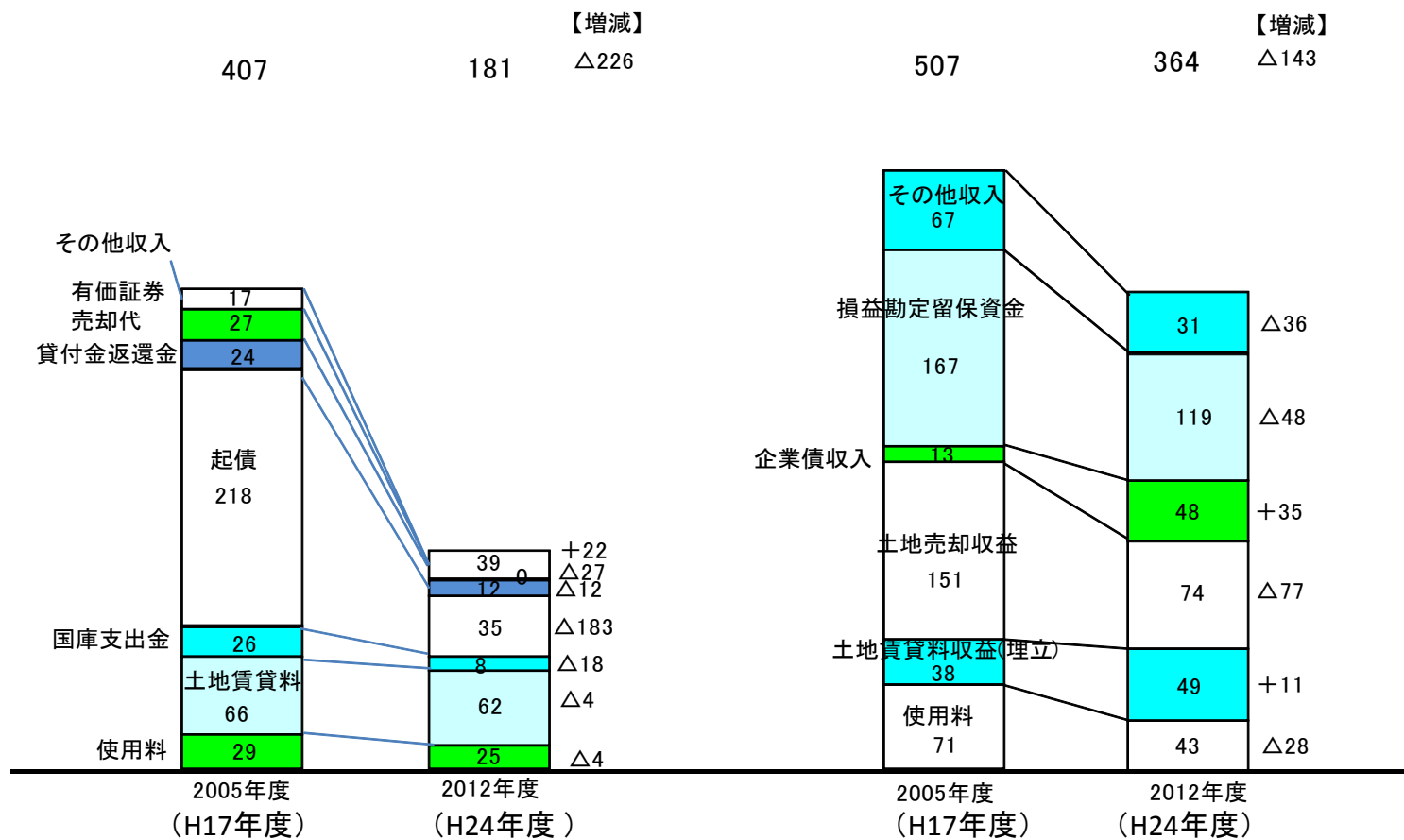
(1) 改革の取組状況 決算比較

大阪市港湾局決算額の主な増減内訳(収入)

【単位：億円】

【一般会計】

【港営事業会計】



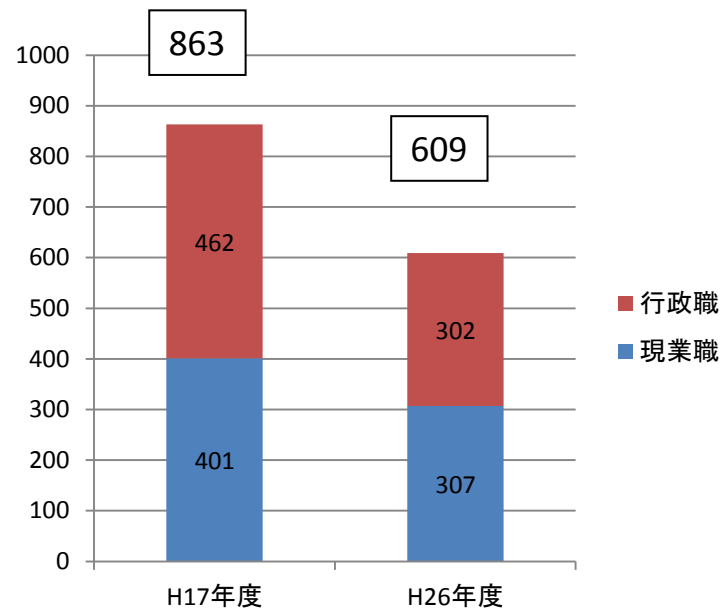
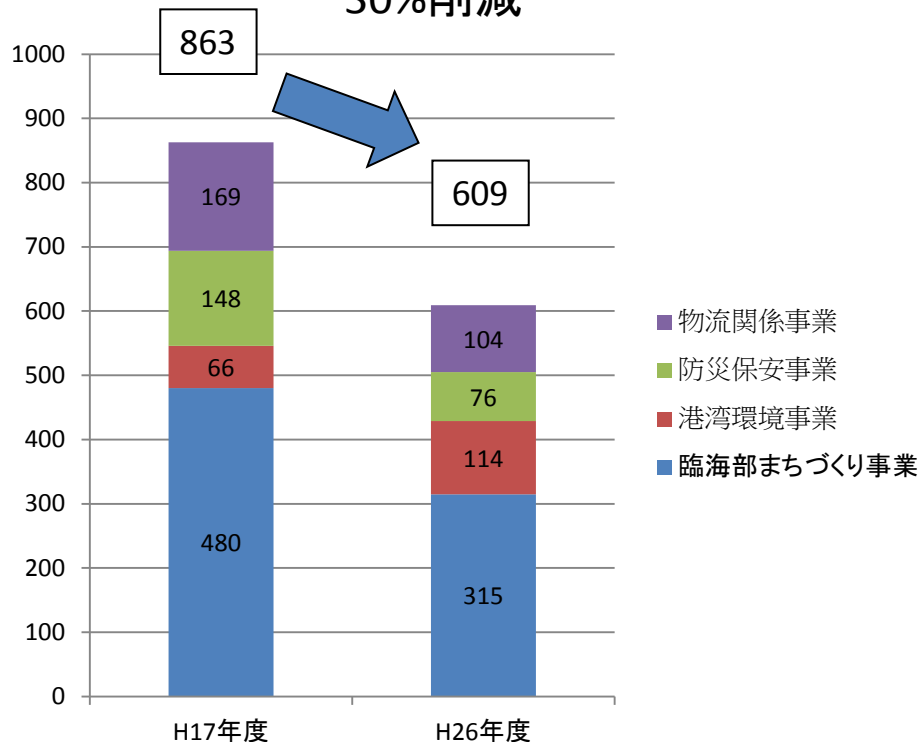
Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

(2)改革の取組状況 職員数

○大阪市港湾局職員数
(人)

派遣職員も含めると、
35%削減(613/945)

30%削減



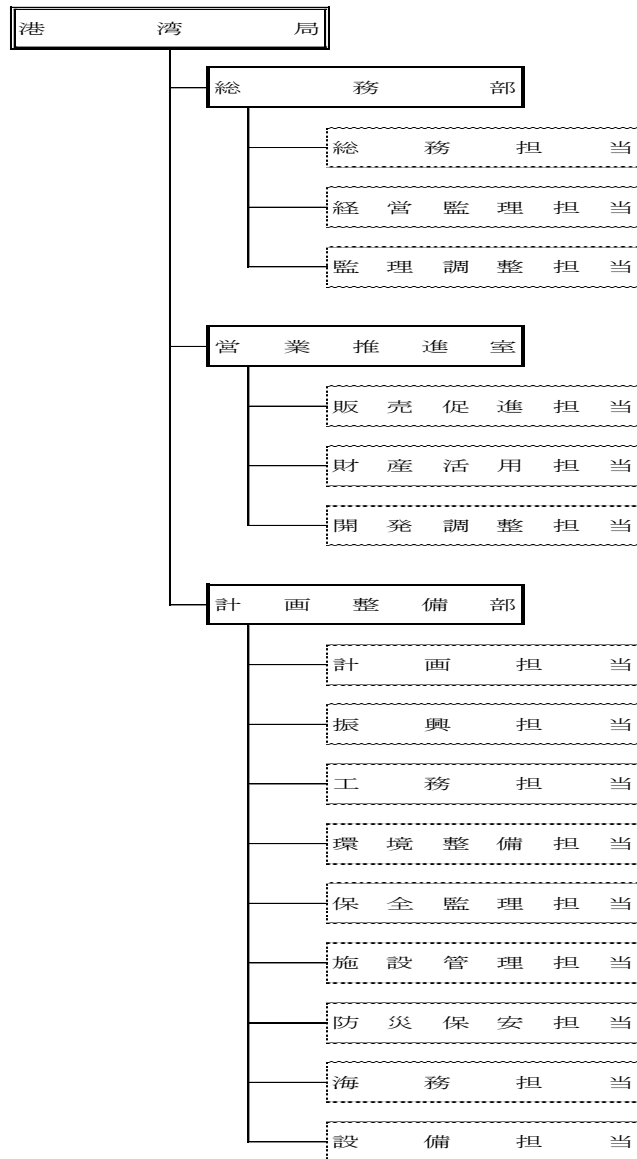
○外郭団体への派遣職員数

H17年度 82人(10団体)→H26年度 4人(3団体)

Ⅱ-1-② 市港湾局の現状分析

(2)改革の取組状況 参考 組織図

※H26.5.1現在 609人
(非常勤職員含む。)



- (1) 局の文書、人事、予算、決算及び物品並びに局業務の進行管理及び事務改善に関すること
- (2) 港湾の管理運営の企画に関すること
- (3) 他の部及び室の主管に属しないこと

- (1) 所管不動産（他の部の所管に属するものを除く。）の管理、処分及び利用の調整並びに不動産の取得及び借入れに関すること
- (2) 臨海地域開発に係る企画及び連絡調整に関すること
- (3) 臨港地区内における行為及び構造物の規制に関すること

- (1) 港湾の計画に関すること
- (2) 港湾の工事等の補償に関すること
- (3) 港湾施設の利用促進及び普及宣伝に関すること
- (4) 港湾区域、臨港地区、港湾隣接地域及び海岸保全区域における工事等の規制基準に関すること
- (5) 局所管工事の検査その他局業務の技術的な監理に関すること
- (6) 局所管施設及び設備の設計、工事又は製造及び維持管理に関すること
- (7) 港湾の環境の整備及び保全に関すること
- (8) 局所管施設の管理運営に関すること
- (9) 港湾の防災及び保安対策に関すること

【参考Ⅱ】府市港湾の予算・組織等

2 行政委員会の予算・組織

- ①行政委員会の予算
- ②行政委員会の組織

Ⅱ-2-① 行政委員会の予算(試算)

■収支(試算)

平成26年度予算をベースに、制度改革の実現や事業の整理など、一定の前提条件のもとに新たな組織の収支を試算

(単位:億円)

	府港湾局					市港湾局			
	一般会計		特別会計			一般会計		港営事業会計	
	歳入	歳出	歳入	歳出		歳入	歳出	収入	支出
港湾管理者の業務 (埋立事業に係る業務を含む)	21	20	79	79	港湾管理者の業務 (防潮堤・埋立事業に係る業務を除く)	117	85	77	50
					海岸管理者の業務 (港湾管理者業務のうち防潮堤にかかる業務を含む)	25	23	0	0
					計	142	108	77	50

行政委員会
事務局業務
の収支

海岸管理者の業務	12	15	0	0
地方港湾事業	1	1	2	2
計	13	16	2	2

知事部局業務の収支

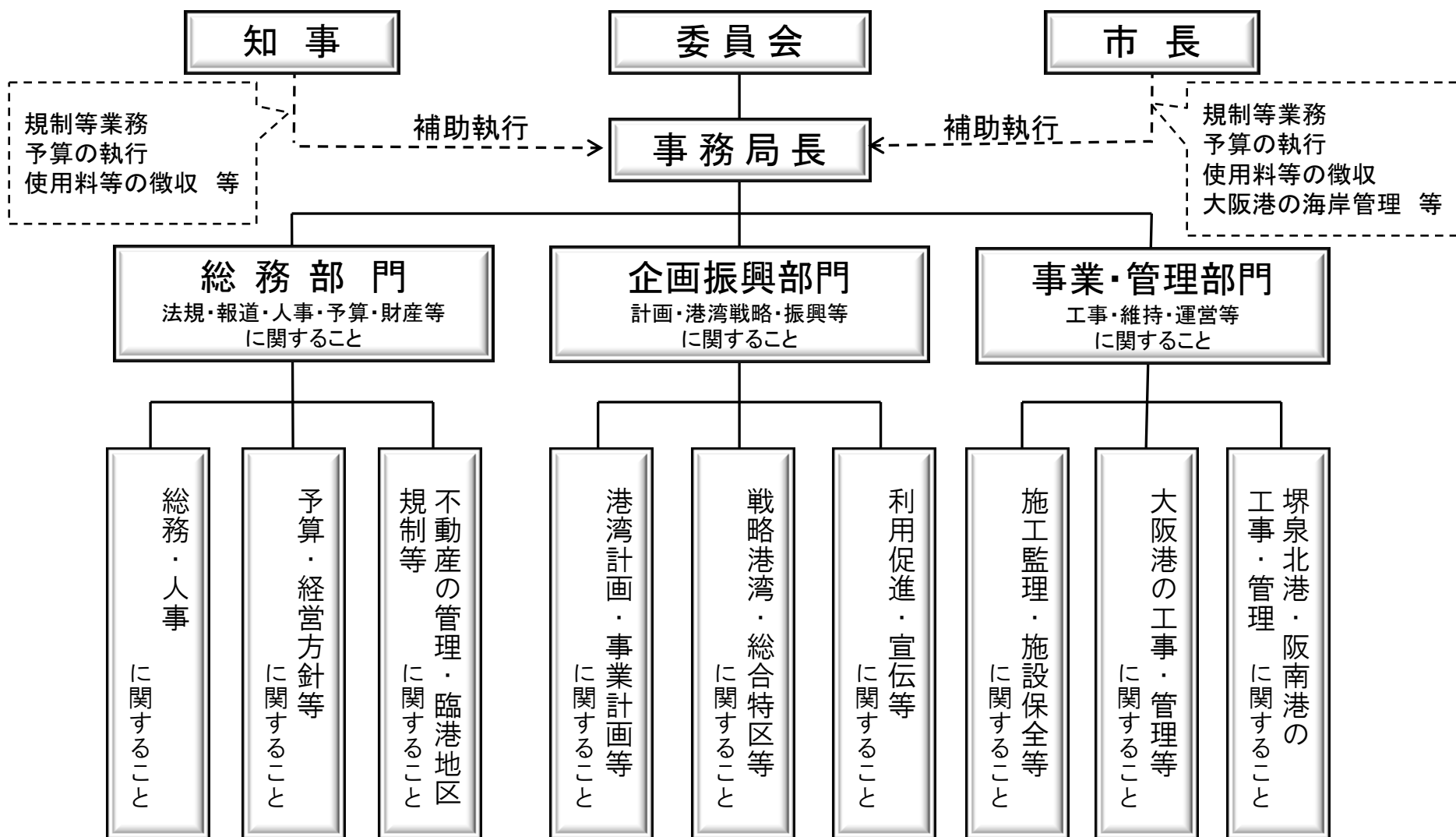
埋立事業	1	2	128	124
その他 (集客・都市魅力等)	89	2		
計	90	4	128	124

市長部局業務の収支

※人件費、公債費(企業債償還)、地方公営企業法改正に伴う一時的な特別損失等を除く試算

Ⅱ-2-② 行政委員会の組織(イメージ)

■行政委員会の組織図(イメージ)



※大阪港の海岸管理については、委員会設置時より権限と責任（委員会と首長）に合わせ、事務局においても明確に区別ができる体制を構築

【参考Ⅲ】戦略港湾の取組み等

1 国際コンテナ戦略港湾

1) 港の国際競争力の強化 ～阪神港国際戦略港湾の取組み～

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

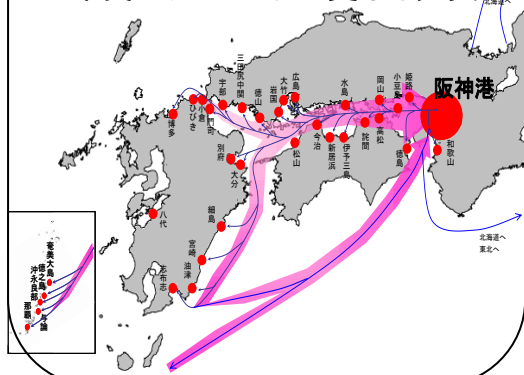
主な戦略

集貨機能の強化

（阪神港でのみ可能な
国際フィーダー網の再構築）

フィーダー船の大型化及び集貨
機能強化によるコスト減、リードタ
イム短縮

↓
集貨ネットワークの更なる充実



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



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



Kobe Port Terminal
Corporation



Osaka Port Corporation

Ⅲ-1 国際コンテナ戦略港湾

1)-① 港湾機能の強化に資する施設整備

■主航路の拡幅・増深【直轄事業】

事業目的：コンテナ船の大型化の進展に対応

事業内容：航路幅員560m化 水深16m化

浚渫、新島（2－1区）整備

事業期間：平成23年度 ～ 平成32年度（予定）

《平成26年度予算》
市負担額：1,440百万円
（国事業費4,320百万円）



1)-①港湾機能の強化に資する施設整備

■夢洲コンテナ埠頭C 1 2岸壁延伸 【直轄事業】

《平成26年度予算》

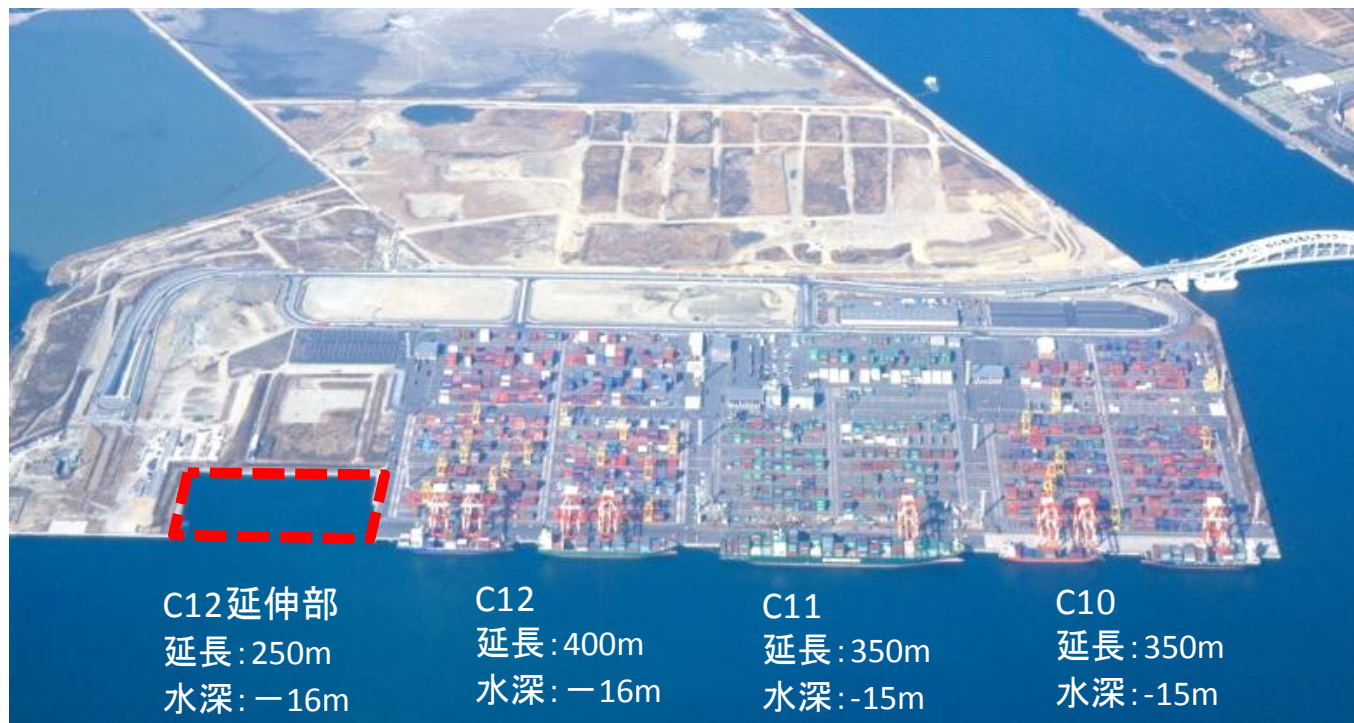
市負担額:402百万円

(国事業費1,340百万円)

事業目的：夢洲コンテナ埠頭での取扱貨物量の増加に対応した施設の拡充

事業内容：岸壁延長400m⇒650m 水深-16m 耐震強化岸壁
岸壁築造、荷捌地整備

事業期間：平成25年度～平成30年度予定（荷捌地含む）

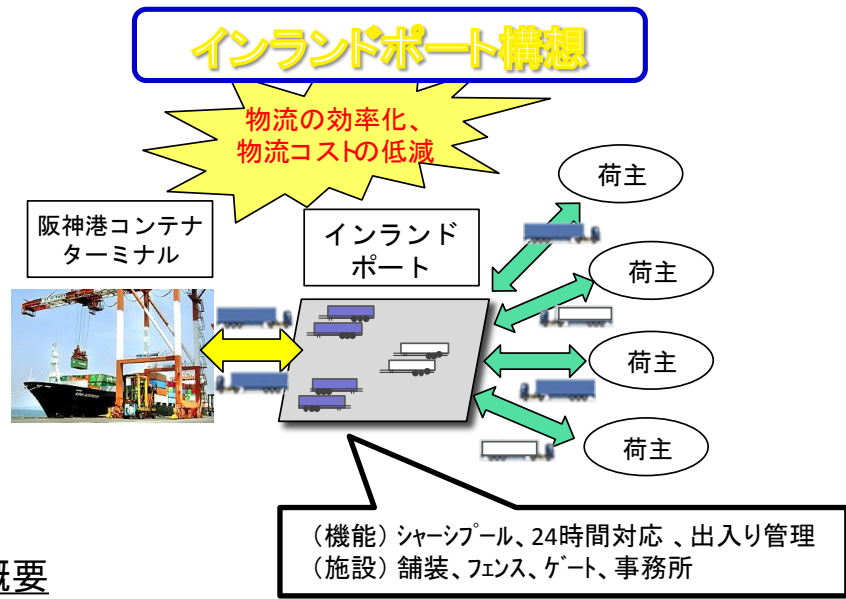


H23.1撮影 近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所 提供

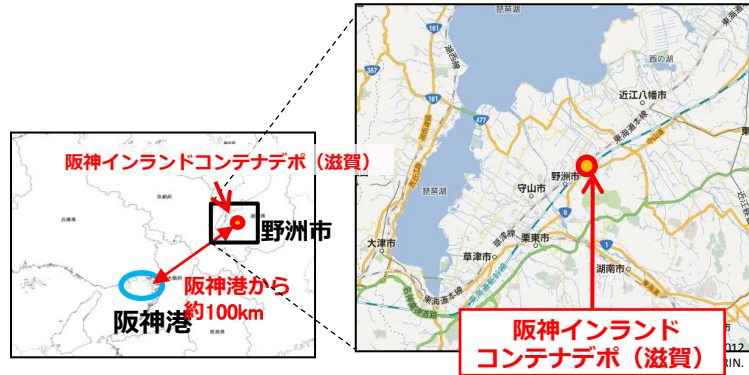
Ⅲ-1 国際コンテナ戦略港湾

1)-②集貨機能の強化 ～インランドポートの構築に向けて～

荷主の物流コストの低減や物流の効率化を図るため、「阪神インランドコンテナデポ（滋賀）」を滋賀県野洲市に設置し、インランドポートの構築に向けた取り組みを進めている。



■施設位置



■施設概要

施設設置者	大阪港埠頭（株）
作業会社	日本通運（株）大津支店
整備内容 施設規模	敷地面積（約5,000㎡（当初は約3,000㎡）） フェンス、チェックゲート
ゲートオープン 時間	平日：8:30～16:30（昼休み12:00～13:00） 土日、祝日、年末年始は休み
要件	阪神港を利用するコンテナ貨物（日本通運近接地）
所在地	滋賀県野洲市上屋471番7

■現地写真



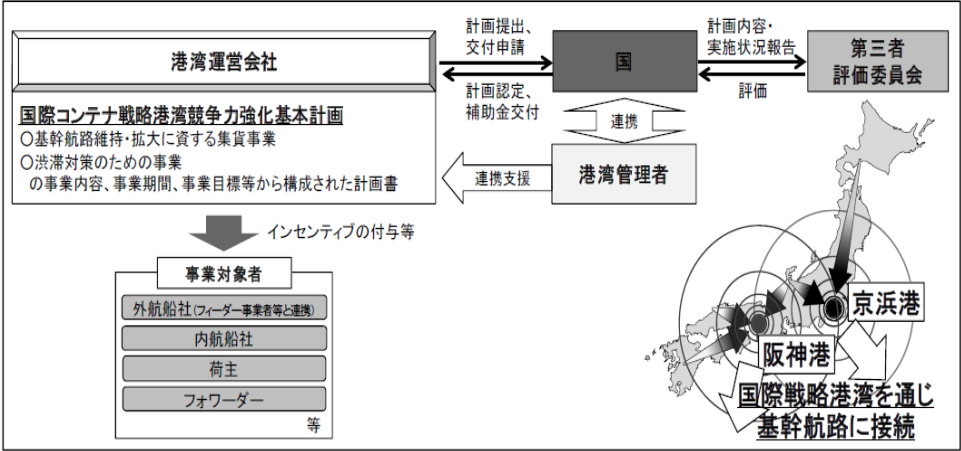
Ⅲ-1 国際コンテナ戦略港湾

1)-②集貨機能の強化

(1)集貨機能強化

実施主体	事業内容
港湾運営会社	・国際戦略港湾の港湾運営会社が行う集貨事業等に対して今年度から国が支援する制度を活用し、港湾運営会社が主体となって、外貿コンテナ貨物の集貨や港頭地区の渋滞緩和に資する施策等を実施

【支援制度のイメージ】



出典：国土交通省ホームページより

(2)ポートセールス活動

事業内容	場 所
阪神港セミナー	東京
阪神港説明会	西日本各地で実施 (大分県、広島県ほか)
国際物流総合展	東京ビッグサイト(9/9～12)

(参考)

「阪神港セミナー in Tokyo 2013」

「阪神港説明会」(於：高松市)



(出典：神戸新聞ホームページ)

※)「阪神港利用促進」プロジェクト活性化セミナーin福岡
(6/11開催)国際戦略物流チーム

1)-③物流企業・産業の立地促進による創貨

“Non-Stop Logistics Park”構想
～アジアと共に関西が成長し続けるためのLogisticsプロジェクト～

① 投資促進のための税制上の支援と規制の緩和

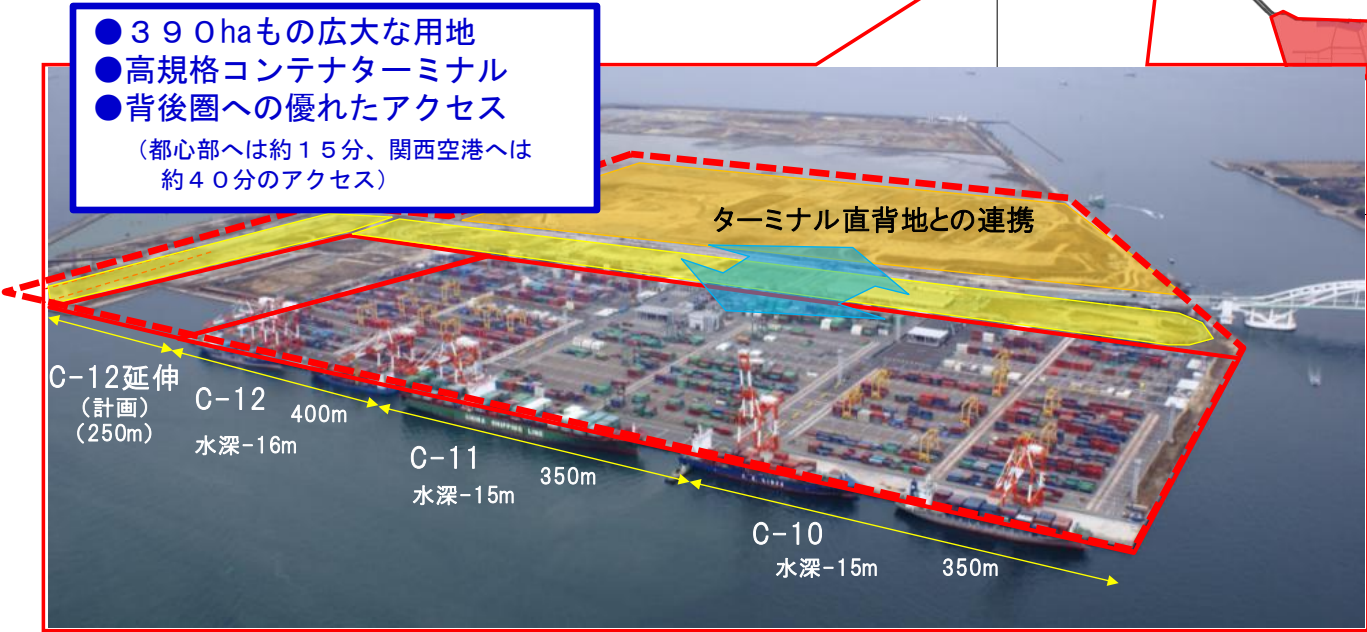
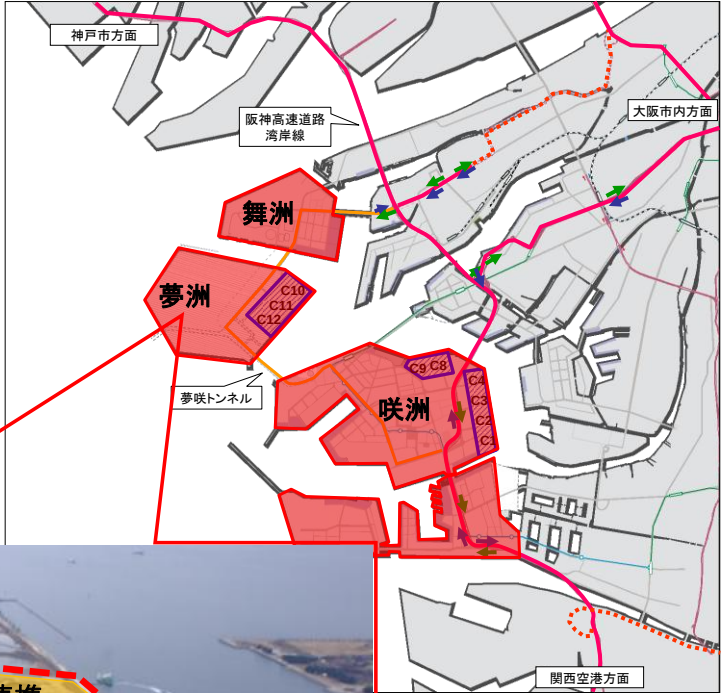
② 労働力確保のための就労環境の向上

③ 大規模災害を想定した安心・安全対策の強化

④ インフラの高度化

⑤ ニーズをふまえた土地提供

策定者：夢洲 産業・物流ゾーン推進会議
平成24年6月15日

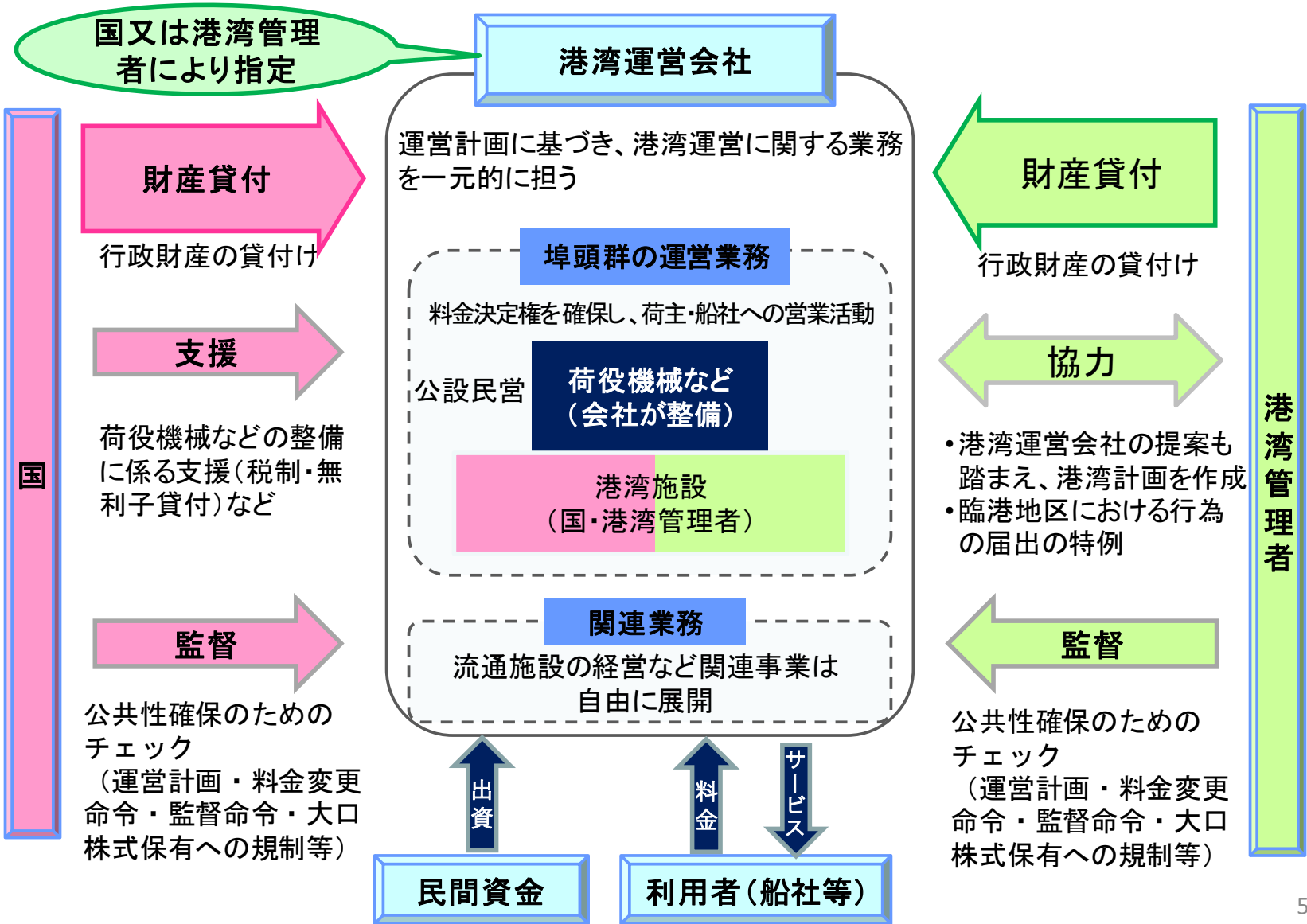


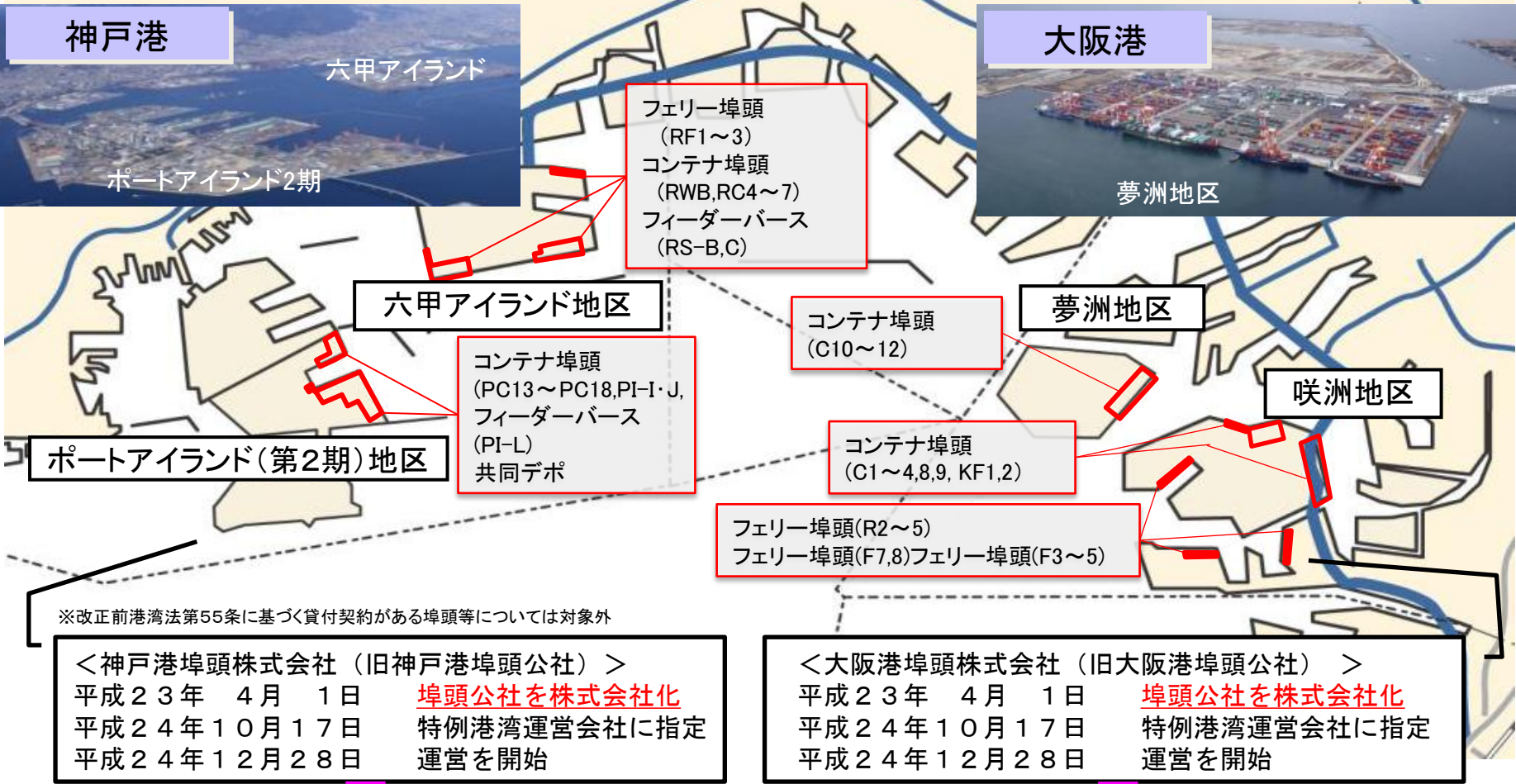


注) 道路計画、面積は今後精査

1)-④「民」の視点での港湾運営主体の確立 【港湾運営会社設立】

■港湾運営の民営化





大阪港埠頭株式会社、神戸港埠頭株式会社の経営統合

- 社 名 阪神国際港湾株式会社
- 設 立 日 平成26年10月1日
- 代 表 者 代表取締役会長 犬伏 泰夫、 代表取締役社長 川端 芳文
- 本社所在地 神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階
- 出 資 比 率 1:1
- 統合スキーム 上下分離方式

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめ

平成26年1月20日 国土交通省 公表

- 「1. 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー」と「2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けて」の2部構成。
- 「2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けて」において、以下の目標を設定。

- 国際コンテナ戦略港湾において、
- 概ね5年以内
 - ・ 寄港する欧州基幹航路を週3便に増やす。
 - ・ 北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。
 - ・ アフリカ、南米、中東・インドといった航路の誘致も進める。
 - 概ね10年以内
 - ・ 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。

- 個別施策は、以下を3本の柱とする。

「集貨」	
港湾運営会社に対する新たな集貨支援制度の創設、国際・国内貨物の通行許可基準等の統一に向けた検討 等	
産業集積による「創貨」	
流通加工系企業等の誘致によるロジハブ機能の強化、老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化への支援制度創設 等	
「競争力強化」	
(コスト低減) 港湾運営会社への直接貸付	(船舶大型化、貨物量増大対応) 高規格CTの整備
(利便性向上) CTの容量拡大、渋滞緩和	(戦略的な港湾運営) 港湾運営会社に対する国の出資など 59

【参考Ⅲ】戦略港湾の取組み等

2 国際戦略総合特区

■ 関西が取り組む政策課題

国際競争力向上のための

“イノベーションプラットフォーム”の構築

(実用化・市場づくりをめざしたイノベーションを
次々に創出する**仕組み**)

- 総合特区により、規制改革等を進め、企業や地域単独では解決できない課題に**府県域を超えたオール関西で取り組む**
- 域内資源を有機的に結び付けるとともに、資源の集中的投入を実現
- 内外に開かれたネットワークにより、知恵と資源を呼び込む

■ 関西のポテンシャルのフル活用

◆ 世界トップクラスのリーディング企業の集積

製薬：武田薬品、田辺三菱製薬、塩野義製薬、アスピオファーマ など
家電・電気機器・蓄電池・太陽電池等：パナソニック、シャープ、ユミコア、住友電工 など

◆ 世界屈指の大学・研究機関、科学技術基盤の集積

大学：京都大学、大阪大学、神戸大学 など
研究機関：地球環境産業技術研究機構、医薬基盤研究所、理化学研究所 など
科学技術基盤：SPRING8、京速コンピュータ「京」 など

関西イノベーション国際戦略総合特区



一体的に「イノベーションプラットフォーム」を形成

■ 課題解決に向けた関西での取り組み

I 研究、開発から実用化へのさらなるスピードアップと、性能評価等による国際競争力の強化

- ◆ シーズから事業化までのスピードアップ促進
- ◆ 高い性能を差別化に結び付けるための評価基準の確立と規格化、標準化の促進

II 多様な産業・技術の最適組み合わせによる国際競争力の強化

- ◆ 先端技術分野における産学官連携の取り組み
- ◆ ソリューション型ビジネスの促進とマーケットニーズに応じた戦略的な海外展開

III イノベーションを下支えする基盤の強化

- ◆ イノベーションを担う人材の育成・創出等
- ◆ 産業・物流インフラの充実強化によるイノベーション促進

背景

アジア諸国の港湾との国際的な競争の激化
我が国港湾のフィーダーポート化



リードタイムの増加やコストの上昇等による産業の国際競争力低下の危惧（産業の海外転出）

国際コンテナ戦略港湾の取り組み

日本のコンテナ港湾のさらなる選択と集中



連携港湾※を含む西日本各地からの国内コンテナ貨物の阪神港への集約



基幹航路の維持・拡大
荷主に対する低コスト、多頻度・多方面、確実な国際輸送サービスの提供



わが国経済の成長エンジンとなる産業の国際競争力強化に寄与



**国力・地域力の
向上**

※連携港湾：阪神港へ貨物を集約し、阪神港の取扱貨物の増加を図り阪神港の国際競争力強化に寄与する港湾（堺泉北港、阪南港、姫路港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港）

戦略

- ① 国内コンテナ貨物の集貨機能強化
- ② 港湾コストの低減
- ③ 民の視点による港湾経営の実現
- ④ 物流関連企業、先端産業の立地促進による創貨

戦 略	規制の特例措置	税制上の支援	財政上の支援	金融上の支援／ その他
①国内コンテナ貨物の集 貨機能の強化 (ねらい) 内航フィーダー輸送の強 化、インランドポートの設置 による広域からの集貨	■民間事業者が実施するフィー ダー輸送における外航船と内航 船の競争条件を同一にするため の改正省エネ法の見直し ■民間事業者が実施する内航 フィーダー船による輸送につい て消席率向上のための国内貨 物積載コンテナに関する手続き 簡素化と積載重量の見直し	■民間事業者が運航 する内航フィーダー船 における免税油の使用 ■インランドポートに進 出する物流事業者に対 する法人税減額	■民間事業者が運航する 内航フィーダー船の大型 化等に伴う船舶の建造費・ 買取費補助並びに無利子 貸付と事業立上り支援 ■埠頭(株)が実施するイン ランドポート施設整備に対 する補助と事業立上り支 援	■民間事業者によ る内航フィーダー船 の新造・買取に対す る暫定措置事業の 廃止
②港湾コストの低減 (ねらい) 基幹施設・荷役機械等の 整備促進による基幹航路 の維持・強化			■埠頭(株)が所有するコン テナターミナルの公設民営 化の推進によるターミナル リース料の低減 ■埠頭(株)が整備する荷役 機械(ガントリークレーン、 テナー)に対する補助	■国からの埠頭群 の行政財産の貸付 料について無償化 又は低廉化 ■埠頭(株)が実施す る上物、荷役機械 等整備資金の国か らの直接貸し付け
③民の視点による港湾経 営の実現 (ねらい) 埠頭(株)の財務体質強化によ るターミナルの効率的運営		■埠頭(株)の財産を処 分する上での法人税免 除		
④物流関連企業、先端産 業の立地促進による創貨 (ねらい) 企業の立地需要に応じた用 地提供	■ロジスティクス用地・産業用地 の低廉化のための埋立事業の 起債償還年限の延長 ■埋立地の土地利用変更によ る法手続きの簡素化	■新たに立地する物流 関連企業、先端産業に 対する税制上の支援		

【参考Ⅳ】新港務局設立に向けた 国土交通省との交渉経緯

1 国土交通省との交渉経緯

IV-1 国土交通省との交渉経緯

24年度	H24.5.28	国交省訪問 (港湾局長←府市局長)	中間報告内容の説明
	H24.9.13	国交省訪問 (総務課・港湾経済課・計画課・ 海岸防災課)	【制度改正について1】 ・基本的方向性(案)の説明 ・法制度改正内容(改正文案)を個別 条文毎に提示
	H24.11.14	国交省訪問 (総務課・港湾経済課・計画課・ 海岸防災課・海洋環境課)	【制度改正について2】 ・実現すべき姿とそれに向けた個別 法改正の必要性の説明 ・資金・補助金の流れ(案)について 個別事業毎に提示
	H25.1.30	国交省訪問 (総務課・港湾経済課・計画課・ 海岸防災課・海洋環境課)	【制度改正について3】 法改正提案における府市の考え方を 個別項目毎に説明
	H25.3.8	国交省訪問 (技術総括審議官・港湾局長 ←副知事・副市長)	
	H25.3.22	国交省訪問 (総務課・計画課・海洋環境課 ←府局長、市部長)	【制度改正について4】 法改正提案の意見の確認

IV-1 国土交通省との交渉経緯

25年度	H25.4.30	国交省訪問 (港湾局計画課長←府市局長)	国家要望、意見交換
	H25.5.27	国交省訪問 (港湾局計画課長←府市局長)	現行法制度で可能な統合手法についての検討1
	H25.6.21	国交省訪問 (総務課・計画課・港湾経済課・ 海岸防災課)	現行法制度で可能な統合手法についての検討2
	H25.7.11	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海岸防災課)	現行法制度で可能な統合手法についての検討3
	H25.7.29	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・港湾経済課・ 海岸防災課)	法改正の確認、 現行法制度で可能な統合手法についての検討4
	H25.8.19	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海岸防災課)	道路・緑地について
	H25.9.6	国交省訪問 (港湾局計画課長←府市局長)	委員会の共同設置にかかる協議

IV-1 国土交通省との交渉経緯

25年度	H25.10.15	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海洋環境課・ 海岸防災課・港湾経済課)	議会の状況報告等
	H25.12.6	国交省訪問 (港湾局局长←府市局长)	委員会の共同設置について
	H25.12.20	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海洋環境課・ 海岸防災課)	委員会の権限の詳細確認、概略案、 新港務局の進め方
	H26.2.5	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海岸防災課)	議会提示案の説明
	H26.3.28	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課)	議会状況報告
26年度	H26.4.18	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課・海岸防災課・ 水管理資源管理局海岸室)	・経過概要 ・海岸管理の整理
	H26.5.28	国交省訪問 (港湾局総務課・計画課)	・議会状況報告 ・委員会設置条例及び共同設置規約の 考え方について

※上記の国土交通省(本省)との打合せのほか、近畿地方整備局とは適宜相談・協議を実施

【参考Ⅳ】新港務局設立に向けた 国土交通省との交渉経緯

2 法改正要望の内容

IV-2 法改正要望の内容

1. 背景

○昭和25年：港湾法制定

- ・港務局制度が誕生
- ・港湾管理者の経営形態として、港務局を採用している港湾は現在新居浜港のみ。

○昭和31年：海岸法制定

- ・港湾区域等の海岸管理者は港湾管理者（港務局を含む。）が担うこととなる。

○昭和48年：港湾法の改正

- ・「港湾環境整備施設（緑地、海浜等）」、「廃棄物処理施設（廃棄物埋立護岸等）」、「港湾公害防止施設」などが港湾施設に追加

→昭和25年の法制定時は9種類だった港湾施設が現在は18種類に増えていることなど、港湾管理者の役割は、純粋な港湾機能に限定されるものではなく、防災や環境保全、臨海部の土地造成等、純粋な港湾機能以外も含む広範なものとなっている。



港湾管理者の役割は多様化し、拡大したが、
港湾管理は港湾法の本則である港務局ではなく、
地方公共団体が主となっている。

今後、港の競争力強化に向け、港湾法の本則であり、地方公共団体から独立して、港湾の有識者からなる委員会による施策決定を行う「港務局」を活用するために、港湾や地方の状況等により港湾管理や海岸管理の業務の一部を港務局とその組織する地方公共団体で選択できる制度や地方公共団体から独立した法人を作りやすい制度の構築などが必要と考える。

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

- (1) 港務局を組織する地方公共団体も、港湾区域等の海岸管理を行える制度へ
- (2) 港湾施設に関する業務等の一部を、港務局を組織する地方公共団体等も行える制度へ
- (3) 港務局の経営基盤が安定する制度へ
- (4) 地方公共団体が港務局を設立しやすい制度へ
 - ① 一つの港湾区域に対し、一つの港務局という前提の緩和
 - ② 地方公共団体が港務局を設立しやすい制度へ

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(1) 港務局を組織する地方公共団体も、港湾区域等の海岸管理を行える制度へ

- ・津波、高潮、波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護するとともに、海岸環境の整備と保全及び公衆の海岸の適正な利用を図り、もつて国土の保全に資することが海岸法の目的である。
- ・国土の保全は、災害等から国民の生命、財産を守るための重要な施策の一つであり、行政が行うべき業務である。⇒海岸管理は、一義的には広域的な行政体である都道府県知事が行っている。
- ・なお、港湾区域等については、港湾行政の見地から管理を行っている者が、一元的に海岸管理も行う方が合理的という考えのもと、港務局も含めて港湾管理者が海岸管理者と規定されている。

	地方公共団体	港務局
施策決定を行う者	首長 議会(議員)	委員会 (委員は7名以内、うち委員長1名)
施策決定を行う者の 選定方法	首長・議員 →住民による選挙	委員→港湾に関し十分な知識と経験を有する者 又は声望のある者のうちから、首長が 議会の同意を得て任命 委員長→委員の互選



・港湾区域等の海岸管理は、港湾の専門的な委員が施策決定を行う港務局より、むしろ地方公共団体(行政)が実施主体となることが望ましい業務である。

・よって、港務局が港湾管理者である港湾区域等においては、港湾管理と海岸管理の合理性を欠かないようにすべきことも踏まえ、海岸管理の実施主体を港務局と港務局を組織する地方公共団体との間で選択できるようにすべきと考える。

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

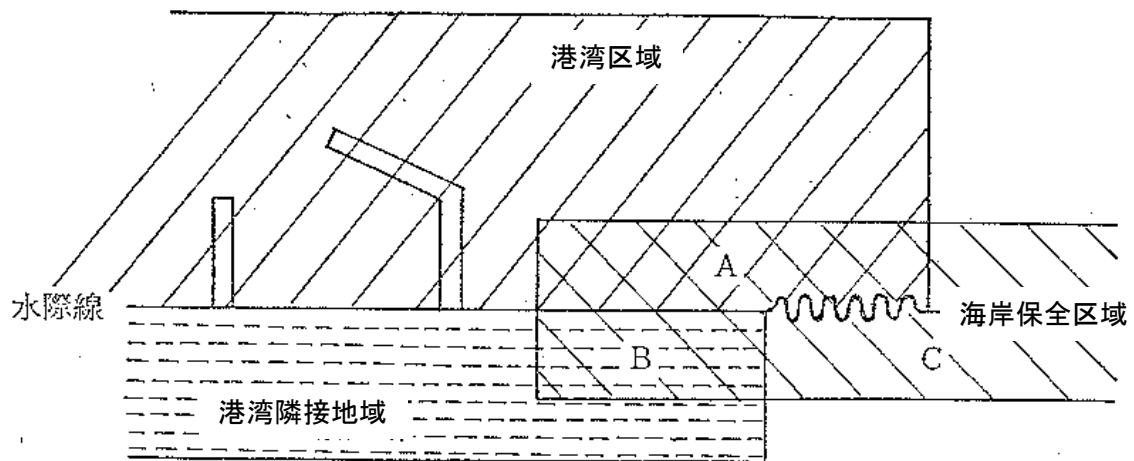
(1) 港務局を組織する地方公共団体も、港湾区域等の海岸管理を行える制度へ

(現行)

	港湾区域等の海岸管理者
A	港湾管理者(港務局または地方公共団体)の長
B	港湾管理者(港務局または地方公共団体)の長
C	都道府県知事

(改正後)

	港湾区域等(港湾管理者が地方公共団体)の海岸管理者	港湾区域等(港湾管理者が港務局)の海岸管理者
A	港湾管理者(地方公共団体)の長	港湾管理者(港務局)の長、または、港務局を組織する地方公共団体の長
B	港湾管理者(地方公共団体)の長	港湾管理者(港務局)の長、または、港務局を組織する地方公共団体の長
C	都道府県知事	都道府県知事



<改正条項: 海岸法第5条>

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(2) 港湾施設に関する業務等の一部を、港務局を組織する地方公共団体等も行える制度へ

現在の港湾管理者(港務局)の業務

- ・港湾計画の作成
 - ・貨物集荷・航路誘致等のポートセールス
 - ・港湾区域・臨港地区の規制
 - ・公有水面埋立免許
 - ・管理する港湾施設の建設・改良、管理など
 - ・埋立地の造成、基盤整備

 - ・広域臨海環境整備センターへの委託や出資
- など



- 港湾施設
- 一 水域施設(航路、泊地など)
 - 二 外郭施設(防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、閘門、護岸、堤防など)
 - 三 係留施設(岸壁、係船浮標、係船くい、棧橋、浮棧橋、物揚場など)
 - 四 臨港交通施設(道路、駐車場、橋梁、鉄道、軌道、運河など)
 - 五 航行補助施設(航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設など)
 - 六 荷さばき施設(荷役機械、荷さばき地及び上屋)
 - 七 旅客施設(旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所及び宿泊所)
 - 八 保管施設(倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設)
 - 八の二 船舶役務用施設(船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設など)
 - 九 港湾公害防止施設(汚濁水の浄化のための導水施設など)
 - 九の二 廃棄物処理施設(廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設など)
 - 九の三 港湾環境整備施設(海浜、緑地、広場、植栽、休憩所など)
 - 十 港湾厚生施設(船舶乗組員及び港湾における労働者の休泊所、診療所など)
 - 十の二 港湾管理施設(港湾管理事務所、港湾管理用資材倉庫など)
 - 十一 港湾施設用地(前各号の施設の敷地)
 - 十二 移動式施設(移動式荷役機械及び移動式旅客乗降用施設)
 - 十三 港湾役務提供用移動施設(船舶の離着岸を補助するための船舶など)
 - 十四 港湾管理用移動施設(清掃船、通船など)

・現在の港湾管理者の業務は広範なものとなっているため、港湾管理者の業務の一部は、背後地の環境保全や一般市民が利用する施設、港湾以外のまちづくりに関するものも含まれている。

・港務局が港湾管理者である港湾において、純粋な港湾機能に関する業務は港務局が行うが、それ以外の臨港交通施設や港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設の建設・改良、管理などに関する業務等の実施主体を港務局または港務局を組織する地方公共団体等(※)の間で選択できるようにすべきと考える。

※等には地先水面を有する地方公共団体を含む。

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(2) 港湾施設に関する業務等の一部を、港務局を組織する地方公共団体等も行える制度へ (改正後)

(現行)

● 港湾管理者(港務局)の業務

- ・ 港湾計画の作成
- ・ 貨物集荷・航路誘致等のポートセールス
- ・ 港湾区域・臨港地区の規制
- ・ 公有水面埋立免許
- ・ 管理する港湾施設の建設・改良、管理など
- ・ 埋立地の造成、基盤整備

- ・ 広域臨海環境整備センターへの委託や出資
など



- 港湾管理者が地方公共団体である港湾の港湾管理の業務
→ 現行と同じ



● 港湾管理者が港務局である港湾の港湾管理の業務 ○ 港務局の業務

- ・ 港湾計画の作成
- ・ 貨物集荷・航路誘致等のポートセールス
- ・ 港湾区域・臨港地区の規制
- ・ 公有水面埋立免許
- ・ 管理する港湾施設(下記以外)の建設・改良、管理
など

- 港務局または港務局を組織する地方公共団体等で選択
できる業務
- ・ 臨港交通施設や港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、
港湾環境整備施設の建設・改良、管理など(※1)
- ・ **外郭施設(防潮堤、水門、護岸、堤防)の建設・改良、管理
など(※1)**
- ・ 汚泥の浚渫(公害防止対策事業)(※2)
- ・ 埋立地の造成、基盤整備
- ・ 広域臨海環境整備センターへの委託や出資

・ 港務局を組織する地方公共団体等
が、港湾工事のために国費を受け、右
記の施設の管理ができるなどの制度の
緩和

<改正条項: 港湾法第2条、第43条、第43条の5、第46条、第52条、第53条、第54条及び新規条文の追加、関連政令、関連施行規則>

<改正条項: 港湾整備促進法第2条>

<改正条項: 広域臨海環境整備センター法に第2条、第20条>

※1: 地先水面を有する地方公共団体を含む。

※2: 現行法(公害の防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律)で対応可能

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(3) 港務局の経営基盤が安定する制度へ

現行制度では、港湾管理者の経営形態の中で、港務局のみが固定資産税、都市計画税、不動産取得税等が課税される。



港務局は営利を目的としない公法上の法人

港務局が地方公共団体から独立し、港湾管理者として機動的・柔軟なサービスを提供し、安定した経営基盤を維持するためには、これらの地方税を非課税とすることが必要である
と考える。

現行

	固定 資産税	都市 計画税	不動産 取得税	特別土地 保有税
港務局	○	○	○	○
特別地方公 共団体 (一部事務 組合)	—	—	—	—
普通地方公 共団体	—	—	—	—

(○:課税、—:非課税)

改正後

	固定 資産税	都市 計画税	不動産 取得税	特別土地 保有税
港務局	—	—	—	—
特別地方公 共団体 (一部事務組 合)	—	—	—	—
普通地方公 共団体	—	—	—	—

(○:課税、—:非課税)

<改正条項:地方税法第73条の3、第348条、第586条、第702条の2>

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(4) 地方公共団体が港務局を設立しやすい制度へ

① 一つの港湾区域に対し、一つの港務局という前提の緩和

- ・現行の制度では、港務局は港湾区域の設定を前提としており、港務局と港湾区域は一対一対応となっている。
- ・広域的な観点で複数の港湾を一つの港務局で管理することも必要
- ・都道府県は複数の港湾を管理



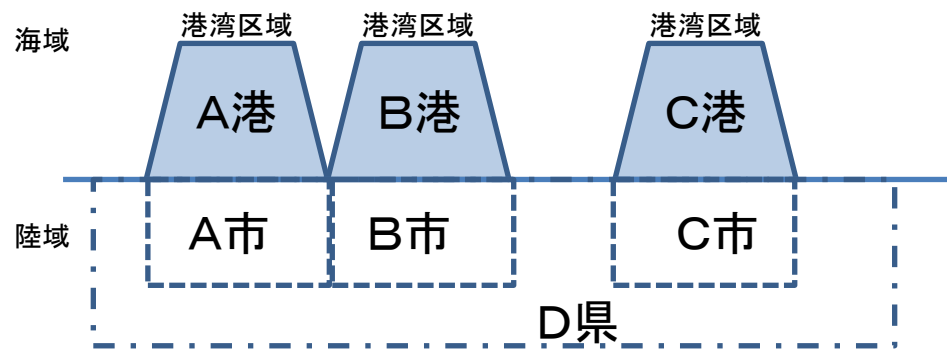
・港務局が複数の港湾の管理ができるように、一つの港湾区域に一つの港務局という前提を緩和し、複数の港湾を一つの港務局が管理できるようにすべきと考える。

(現行)

- ・A市がA港の港務局設立：○ (B、Cも同様に○)
- ・A市・B市・C市によるA・B・Cの3つの港を管理する一つの港務局設立：×
- ・D県によるA・B・Cの3つの港を管理する一つの港務局設立：×

(改正後)

- ・A市がA港の港務局設立：○ (B、Cも同様に○)
- ・A市・B市・C市によるA・B・Cの3つの港を管理する一つの港務局設立：○
- ・D県によるA・B・Cの3つの港を管理する一つの港務局設立：○



<改正条項：港湾法第4条>

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

(4) 地方公共団体が港務局を設立しやすい制度へ

② 地方公共団体が港務局を設立しやすい制度へ

・現行の制度は、新規の港湾について港務局を設立することに関する規定はあるが、地方公共団体が港湾管理者である港湾において、港務局に移行する場合を想定した内容がほとんど盛り込まれていない。



・地方独立行政法人法において地方公共団体が「地方独立行政法人」を設立するために定められている基本的な事項について、港湾法にも追加し、港務局の設立を円滑にする制度の構築が必要であると考え。その他、財務原則の緩和や収入が確保できる仕組み等についても、見直しが必要であると考え。

◇必要と考える基本的な事項

- ・港湾管理者である地方公共団体が有していた権利・義務の承継に関する事
- ・港湾管理者である地方公共団体から港務局へ移行する財産に関する事
- ・職員の引き継ぎ、退職手当などに関する事
- ・守秘義務に関する事

など

<改正条項: 港湾法第12条、第26条、第28条、第29条、新規条文の追加等、関連政令>

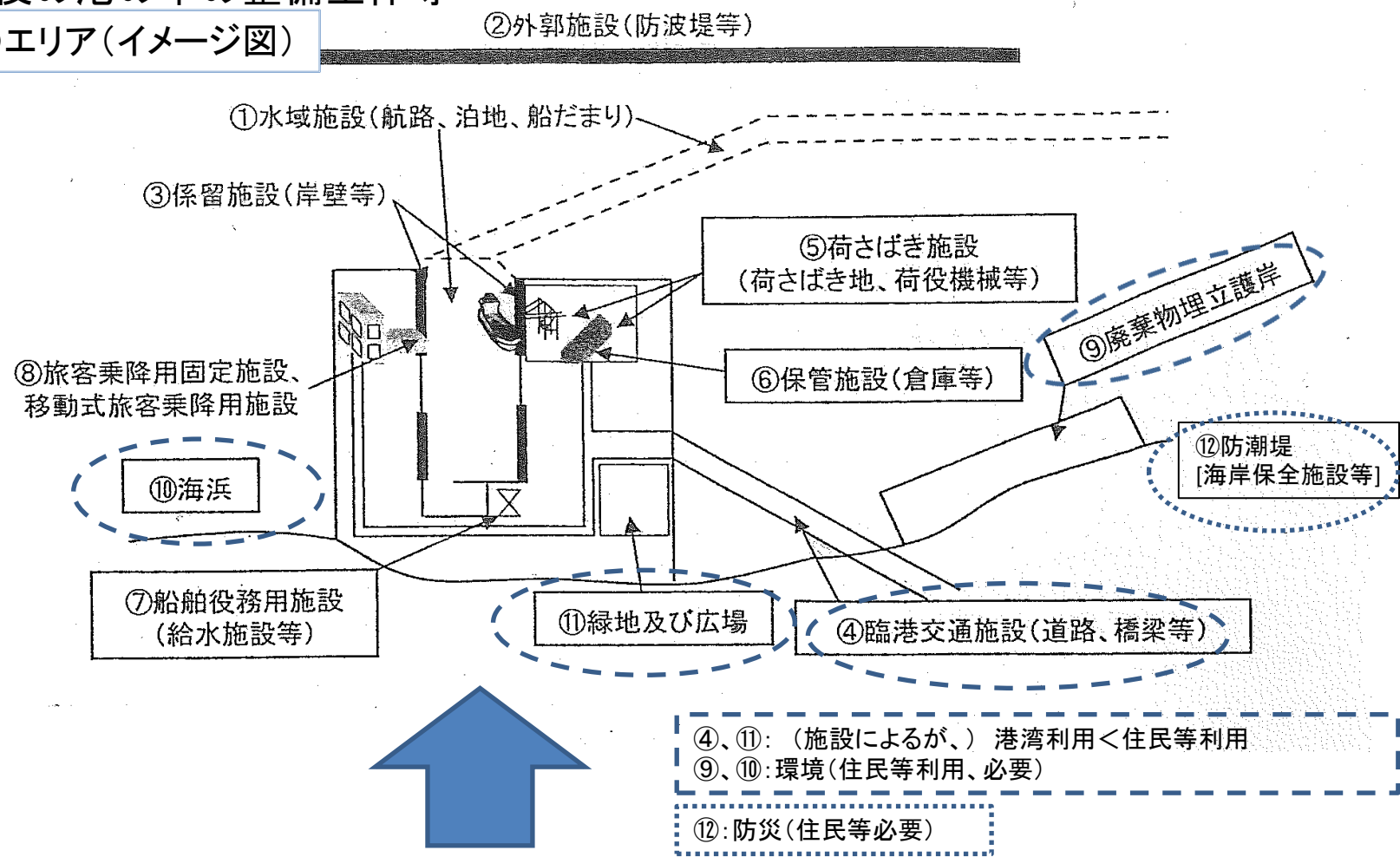
(注)これらの改正に伴う他の法律等の改正の可能性あり

(例えば、地方公務員等共済組合法、個人情報保護に関する法律等)

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために 法改正後の港の中の整備主体等

港湾のエリア(イメージ図)



港湾管理者が「港湾計画」でエリア全体をコントロール

<注釈>
①～⑪は港湾施設、⑫は海岸保全施設(港湾施設の場合もある。
④や⑪はその他施設(④道路法上の道路、⑪都市公園法上の公園・緑地)の場合もある。

IV-2 法改正要望の内容

2. 港務局がより使いやすい制度となるために

港湾のエリア(現状)

○港湾施設(民間除く)

	利用(必要)	整備主体	管理主体
防波堤・航路①②	船会社	国、港湾管理者	港湾管理者
岸壁等③	船会社、港運事業者等	国、港湾管理者、埠頭(株)	港湾管理者、埠頭(株)
荷さばき地、上屋等⑤⑥⑦⑧	港運事業者等	港湾管理者、埠頭(株)、国(⑤の一部)	港湾管理者、埠頭(株)
道路等④	陸運事業者、住民等	国、港湾管理者	港湾管理者
緑地等⑩⑪	住民等	国、港湾管理者	港湾管理者
廃棄物埋立護岸⑨	住民等	国、港湾管理者	港湾管理者

○海岸保全施設等

	利用(必要)	整備主体	管理主体
防潮堤⑫	住民等	国、港湾管理者(海岸管理者)	国、港湾管理者(海岸管理者)

○港湾施設(民間)

	利用(必要)	整備主体	管理主体
岸壁、上屋等③⑤⑥	船会社、港運事業者等	民間	民間

○その他

	利用(必要)	整備主体	管理主体
道路緑地	住民等	道路管理者 公園管理者	道路管理者 公園管理者

<港湾管理者が「港湾計画」でエリア全体をコントロール>
※自治体A:港務局を組織する自治体、自治体B:沿岸自治体

港湾のエリア(法改正後、港務局が港湾管理者である港湾のみ)

○港湾施設(民間除く)

	利用(必要)	整備主体	管理主体
防波堤・航路①②	船会社	国、港務局	港務局
岸壁等③	船会社、港運事業者等	国、港務局、埠頭(株)	港務局、埠頭(株)
荷さばき地、上屋等⑤⑥⑦⑧	港運事業者等	港務局、埠頭(株)、国(⑤の一部)	港務局、埠頭(株)
道路等④	陸運事業者、住民等	国、港務局or自治体Aor自治体B	港務局or自治体Aor自治体B
緑地等⑩⑪	住民等	国、港務局or自治体Aor自治体B	港務局or自治体Aor自治体B
廃棄物埋立護岸⑨	住民等	国、港務局or自治体Aor自治体B	港務局or自治体Aor自治体B

○海岸保全施設等

	利用(必要)	整備主体	管理主体
防潮堤⑫	住民等	国、港務局(海岸管理者)or自治体A	国、港務局(海岸管理者)or自治体A

○港湾施設(民間)

	利用(必要)	整備主体	管理主体
岸壁、上屋等③⑤⑥	船会社、港運事業者等	民間	民間

○その他

	利用(必要)	整備主体	管理主体
道路緑地	住民等	道路管理者 公園管理者	道路管理者 公園管理者

<港務局が「港湾計画」でエリア全体をコントロール>
⇒港湾管理面で支障にならないと考えている。

IV-2 法改正要望の内容

3. 法改正 一覧

法律	提案趣旨	現行法条項
海岸法	海岸管理の実施主体を港務局と港務局を組織する自治体との間で選択できる。	5条(改正)
港湾法	道路や緑地、廃棄物埋立護岸等の建設・改良、管理などに関する業務等の実施主体を、港務局または港務局を組織する自治体及び地先水面を有する自治体の間で選択できる。	2条(追加)
		43条(改正、追加)
		43条の5(改正)
		46条(改正)
		52条(改正)
		53条(改正)
		54条(改正)
		(新規追加1条文)
広域臨海環境整備センター法	広域臨海環境整備センターへの出資や委託を港務局と港務局を組織する自治体で選択できる。	2条(追加)
		20条(改正)
港湾整備促進法	港務局を組織する自治体が行う埋立等の工事についても、政府の資金融通や国交大臣の斡旋が受けられる。	2条(改正)

IV-2 法改正要望の内容

3. 法改正 一覧

法律	提案趣旨	現行法条項
地方税法	固定資産税、都市計画税等が非課税になる。	73条の3(改正)
		384条(改正)
		586条(改正)
		702条の2(改正)
港湾法	港務局が複数の港湾を管理できる。	4条(追加)
港湾法	自治体が港務局を設立しやすいように、権利・義務の承継、職員、財産に関する規定を追加する。	12条(改正)
		(新規追加1条文)
		29条(改正)
		26条(追加)
		(新規追加8条文)
		28条(追加)

【参考Ⅳ】新港務局設立に向けた 国土交通省との交渉経緯

3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■提案している法改正により港がどうよくなるか

○新港務局による港湾物流の活性化

（海岸法、港湾法、広域臨海環境整備センター法、地方税法）

○地方公共団体としての住民等へのサービスの継続

- 1 海岸管理 （海岸法、港湾法）
- 2 道路等 （港湾法）
- 3 緑地等 （港湾法）
- 4 廃棄物埋立護岸 （港湾法、広域臨海環境整備センター法）

IV-3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■新港務局による港湾物流の活性化

(海岸法、港湾法、広域臨海環境整備センター法、地方税法)

現在の港湾管理者は、船社や港運事業者等の港湾物流の担い手だけでなく

- 1 住民の生命や財産を守る海岸管理
- 2 陸運事業者だけでなく、住民等も利用する道路管理等
- 3 住民等も利用する緑地管理等
- 4 背後圏の廃棄物処理のために港湾空間を活用する廃棄物埋立護岸等

を対象とした業務を行うことになっている。

	対象
港湾物流	荷主、船社、港運事業者等
海岸管理	住民等
道路等	陸運事業者、住民等
緑地等	住民等
廃棄物埋立護岸	住民等

海岸法、港湾法、広域臨海環境整備センター法を改正しないと港務局が各業務を行い、地方税法を改正しないと、課税されることになるが…

港務局が業務を行うと次の点が課題

○限られた人材・財源を様々な業務に分配するため、本来の港湾管理者が目指すべき、さらなる国際競争力の強化や港湾物流の担い手への対応が困難である。

○港湾管理者の経営形態の中で、港務局のみが固定資産税、都市計画税、不動産取得税等が課税される。



港務局が港湾物流の担い手へのサービスに特化した組織となれるよう、経営基盤が安定するように法改正

・人材や財源を国際競争力の強化や港湾物流の担い手に集中することにより、港湾物流の活性化が可能である。

・港務局の経営基盤が安定し、機動的、柔軟なサービスの提供が可能である。

IV-3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■地方公共団体としての住民等へのサービスの継続

1 海岸管理（海岸法、港湾法）

海岸法等を改正しないと港務局が海岸管理をすることとなるが…

港務局が管理すると次の点が課題

- ・港務局は港湾法上の「営利を目的としない公の法人」
⇒ 住民の生命、身体及び財産を災害から保護する直接的責務を有しない。
（災害対策基本法上は地方指定公共機関）
- ⇒ 港湾海岸は背後に大都市や産業機能が集積しており、海岸管理は危機管理、防災全般と密接に関連



住民から見たときに

- ・住民の生命財産等を守る直接的責務を負う自治体が一元管理することで、住民の利益になる。
- ・一般公共海岸や河川等も含めて同一組織（自治体）で広域的に防災施策を行うことが可能である。

港務局を構成する自治体が業務を実施できるように法改正

港湾管理者としても

- ・港務局を構成する自治体が海岸管理を行うことで、港湾管理との一体性が確保できる。

注）港湾施設の防潮堤などについても港湾法の改正により同様の効果

IV-3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■地方公共団体としての住民等へのサービスの継続

2 道路等（港湾法） ※一般車両や住民が利用するもの

港湾法を改正しないと港務局が管理者となるが…

港務局が管理すると次の点が課題

- ・ 住民からすれば、市街地の道路も港湾の道路も同じ道路なのに管理者が異なること
- ・ 港務局は港湾法上の「営利を目的としない公の法人」
⇒ 港湾以外の一般交通車両が通行する「公共施設」である
にも関わらず、行政機関以外の者が管理
（実務的には交通管理者（警察）との関係なども課題）



住民から見たときに

- ・ 港湾エリアや市街地といった場所によって管理者が異なることなく、一元管理することで住民にとってわかりやすい。
- ・ 港務局が業務を行うより住民の意思が反映されやすくなる。
- ・ 税収のある自治体の方が、補修などが着実に実施できる。

港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を実施できるように法改正
港湾管理者としても

- ・ 港湾計画により一定のコントロールが可能である。
- ・ 港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を行うことで、港湾の一体性が確保できる。

IV-3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■地方公共団体としての住民等へのサービスの継続

3 緑地等（港湾法） ※住民が利用するもの

港湾法を改正しないと港務局が管理者となるが…

港務局が管理すると次の点が課題

- ・住民からすれば、市街地の緑地も港湾の緑地も同じ緑地なのに管理者が異なること
- ・港務局は港湾法上の「営利を目的としない公の法人」
⇒ 一般の府民、市民だけでなく企業に努める従業員も含め緑地は誰もが利用する公共施設の「憩い」の場である。



港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を実施できるように法改正

住民から見たときに

- ・港湾エリアや市街地といった場所によって管理者が異なることなく、一元管理することで住民にとってわかりやすい。
- ・港務局が業務を行うより住民の意思が反映されやすくなる。
- ・税収のある自治体の方が、補修などが着実に実施できる。

港湾管理者としても

- ・港湾計画により一定のコントロールが可能である。
- ・港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を行うことで、港湾の一体性が確保できる。

IV-3 提案している法改正により港がどうよくなるか

■地方公共団体としての住民等へのサービスの継続

4 廃棄物埋立護岸（港湾法、広域臨海環境整備センター法）

港湾法を改正しないと港務局が管理者となるが…

港務局が管理すると次の点が課題

- 港務局は港湾法上の「営利を目的としない公の法人」
⇒自治体の環境行政と密接に関連するにも関わらず、行政以外の主体がその施策を行うこと。



港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を実施できるように法改正（センター法は前者のみ）

住民から見たときに

- 港務局が業務を行うより住民の意思が反映されやすくなる。
- 税収のある自治体の方が、着実に実施できる。

港湾管理者としても

- 港湾計画により一定のコントロールは可能である。
- 港務局を構成する自治体や沿岸自治体が業務を行うことで、港湾の一体性が確保できる。

【参考V】関係法令抜粋

＜地方自治法＞

第百三十八条の四 普通地方公共団体にその執行機関として普通地方公共団体の長の外、法律の定めるところにより、委員会又は委員を置く。

2 普通地方公共団体の委員会は、法律の定めるところにより、法令又は普通地方公共団体の条例若しくは規則に違反しない限りにおいて、その権限に属する事務に関し、規則その他の規程を定めることができる。・・・

第百八十条の二 普通地方公共団体の長は、その権限に属する事務の一部を、当該普通地方公共団体の委員会又は委員と協議して、普通地方公共団体の委員会、委員会の委員長、委員若しくはこれらの執行機関の事務を補助する職員若しくはこれらの執行機関の管理に属する機関の職員に委任し、又はこれらの執行機関の事務を補助する職員若しくはこれらの執行機関の管理に属する機関の職員をして補助執行させることができる。但し、政令で定める普通地方公共団体の委員会又は委員については、この限りでない。

（処理方策の提示）

第二百五十一条の三の二 総務大臣又は都道府県知事は、第二百五十二条の二第七項の規定により普通地方公共団体から自治紛争処理委員による同条第一項に規定する連携協約に係る紛争を処理するための方策（以下この条において「処理方策」という。）の提示を求める旨の申請があつたときは、第二百五十一条第二項の規定により自治紛争処理委員を任命し、処理方策を定めさせなければならない。

（連携協約）

第二百五十二条の二 普通地方公共団体は、当該普通地方公共団体及び他の普通地方公共団体の区域における当該普通地方公共団体及び当該他の普通地方公共団体の事務の処理に当たつての当該他の普通地方公共団体との連携を図るため、協議により、当該普通地方公共団体及び当該他の普通地方公共団体が連携して事務処理するに当たつての基本的な方針及び役割分担を定める協約（以下「連携協約」という。）を当該他の普通地方公共団体と締結することができる。

7 連携協約を締結した普通地方公共団体相互の間に連携協約に係る紛争があるときは、当事者である普通地方公共団体は、都道府県が当事者となる紛争にあつては総務大臣、その他の紛争にあつては都道府県知事に対し、文書により、自治紛争処理委員による当該紛争を処理するための方策の提示を求める旨の申請をすることができる。

<地方自治法>

(機関等の共同設置)

第二百五十二条の七 普通地方公共団体は、協議により規約を定め、共同して、第百三十八条第一項若しくは第二項に規定する事務局若しくはその内部組織(次項及び第二百五十二条の十三において「議会事務局」という。)、第百三十八条の四第一項に規定する委員会若しくは委員、同条第三項に規定する附属機関、第百五十六条第一項に規定する行政機関、第百五十八条第一項に規定する内部組織、委員会若しくは委員の事務局若しくはその内部組織(次項及び第二百五十二条の十三において「委員会事務局」という。)、普通地方公共団体の議会、長、委員会若しくは委員の事務を補助する職員又は第百七十四条第一項に規定する専門委員を置くことができる。ただし、政令で定める委員会については、この限りでない。...

(機関の共同設置に関する規約)

第二百五十二条の八 第二百五十二条の七の規定により共同設置する普通地方公共団体の委員会若しくは委員又は附属機関(以下この条において「共同設置する機関」という。)の共同設置に関する規約には、次に掲げる事項につき規定を設けなければならない。

- 一 共同設置する機関の名称
- 二 共同設置する機関を設ける普通地方公共団体
- 三 共同設置する機関の執務場所
- 四 共同設置する機関を組織する委員その他の構成員の選任の方法及びその身分取扱い
- 五 前各号に掲げるものを除くほか、共同設置する機関と関係普通地方公共団体との関係その他共同設置する機関に関し必要な事項

V 関係法令抜粋

<地方自治法>

(共同設置する機関の委員等の選任及び身分取扱い)

第二百五十二条の九 普通地方公共団体が共同設置する委員会の委員で、普通地方公共団体の議会が選挙すべきものの選任については、規約で、次の各号のいずれの方法によるかを定めるものとする。

- 一 規約で定める普通地方公共団体の議会が選挙すること。
- 二 関係普通地方公共団体の長が協議により定めた共通の候補者について、すべての関係普通地方公共団体の議会が選挙すること。

2 普通地方公共団体が共同設置する委員会の委員若しくは委員又は附属機関の委員その他の構成員で、普通地方公共団体の長が当該普通地方公共団体の議会の同意を得て選任すべきものの選任については、規約で、次の各号のいずれの方法によるかを定めるものとする。

- 一 規約で定める普通地方公共団体の長が当該普通地方公共団体の議会の同意を得て選任すること。
- 二 関係普通地方公共団体の長が協議により定めた共通の候補者について、それぞれの関係普通地方公共団体の長が当該普通地方公共団体の議会の同意を得た上、規約で定める普通地方公共団体の長が選任すること。

3 普通地方公共団体が共同設置する委員会の委員若しくは委員又は附属機関の委員その他の構成員で、普通地方公共団体の長、委員会又は委員が選任すべきものの選任については、規約で、次の各号のいずれの方法によるかを定めるものとする。

- 一 規約で定める普通地方公共団体の長、委員会又は委員が選任すること。
- 二 関係普通地方公共団体の長、委員会又は委員が協議により定めた者について、規約で定める普通地方公共団体の長、委員会又は委員がこれを選任すること。

4 普通地方公共団体が共同設置する委員会の委員若しくは委員又は附属機関の委員その他の構成員で第一項又は第二項の規定により選任するものの身分取扱いについては、規約で定める普通地方公共団体の議会が選挙し又は規約で定める普通地方公共団体の長が選任する場合においては、当該普通地方公共団体の職員とみなし、すべての関係普通地方公共団体の議会が選挙する場合においては、規約で定める普通地方公共団体の職員とみなす。

5 普通地方公共団体が共同設置する委員会の委員若しくは委員又は附属機関の委員その他の構成員で第三項の規定により選任するものの身分取扱いについては、これらの者を選任する普通地方公共団体の長、委員会又は委員の属する普通地方公共団体の職員とみなす。

V 関係法令抜粋

<港湾法>

(業務)

第十二条 港務局は、次の業務を行う。

- 一 港湾計画を作成すること。
 - 二 港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること(港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。)。
 - 三 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全のため必要な港湾施設(第十一号の三に掲げる施設以外の廃棄物処理施設を除く。)の建設及び改良に関する港湾工事をする事。
- 三の二** 前号に掲げるもののほか、港湾区域内又は臨港地区内における水面の埋立て、盛土、整地等による土地の造成又は整備を行うこと。
- 四一十四 (略)

(業務)

第三十四条 港湾管理者としての地方公共団体の業務に関しては、第十二条及び第十三条の規定を準用する。

(委員会)

第三十五条 港湾管理者としての地方公共団体は、前条の規定による業務を執行する機関として、委員会を置くことができる。

2 委員会の名称、組織及び権限は、条例で定める。

<海岸法>

(管理)

第五条 海岸保全区域の管理は、当該海岸保全区域の存する地域を統括する都道府県知事が行うものとする。

3 前二項の規定にかかわらず、海岸保全区域と港湾区域若しくは港湾隣接地域又は漁港区域とが重複して存するときは、その重複する部分については、当該港湾区域若しくは港湾隣接地域の港湾管理者の長又は当該漁港の漁港管理者である地方公共団体の長がその管理を行うものとする。

4 第一項及び第二項の規定にかかわらず、港湾区域若しくは港湾隣接地域又は漁港区域に接する海岸保全区域のうち、港湾管理者の長又は漁港管理者である地方公共団体の長が管理することが適当であると認められ、かつ、都道府県知事と当該港湾管理者の長又は漁港管理者である地方公共団体の長とが協議して定める区域については、当該