

## 大阪“みなど”CNP検討会について

### (1) 目的について

検討会は、大阪“みなど”におけるCNP形成計画の策定に向けて、関係者の意見を聴きながら、取組状況の情報共有やCNP形成に向けた具体的な取組の検討を深化させることを目的として開催する。

(開催要綱第1条)

大阪港、堺泉北港及び阪南港（以下「大阪“みなど”」という。）において、水素、アンモニア等の次世代エネルギー利活用の需要と供給体制を一体的に創出するとともに、港湾機能の高度化や臨海部における環境に配慮した産業の集積を図る「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成に向け、関係業界（団体・企業）及び有識者等の意見を聴きながら、大阪“みなど”及び全国的な取組状況の情報共有やCNP形成に向けた具体的な取組の検討を深化させることを目的として開催する。

### (2) 構成員等について

検討会は、①大阪“みなど”で仕事をしている主な事業者又はその団体、②大阪“みなど”を利用している主な船会社、③環境問題に取り組んでいる事業者のうち、大阪“みなど”で具体的な取組みの意向を示している者、④港湾運営会社、⑤有識者などで構成し、関係行政機関がオブザーバーとして参画して構成する。（開催要綱別表のとおり）

### (3) 検討の内容について

検討会における検討内容は、12月に公表された「CNPの形成に向けた施策の方向性」に基づき、大阪港、堺泉北港、阪南港のCNPの形成を目指して行う。また、これらの観点に加えて、①計画期間、目標年次については、政府の温室ガス効果削減目標（短・中期目標2030年度、長期目標2050年度）等を踏まえた設定のほかに、2025年に開催される大阪・関西万博も念頭において検討する。②CNP形成計画の策定主体は港湾管理者であるが、大阪“みなど”全体を俯瞰し、連携した計画を目指した検討を行うものである。

# OP HB

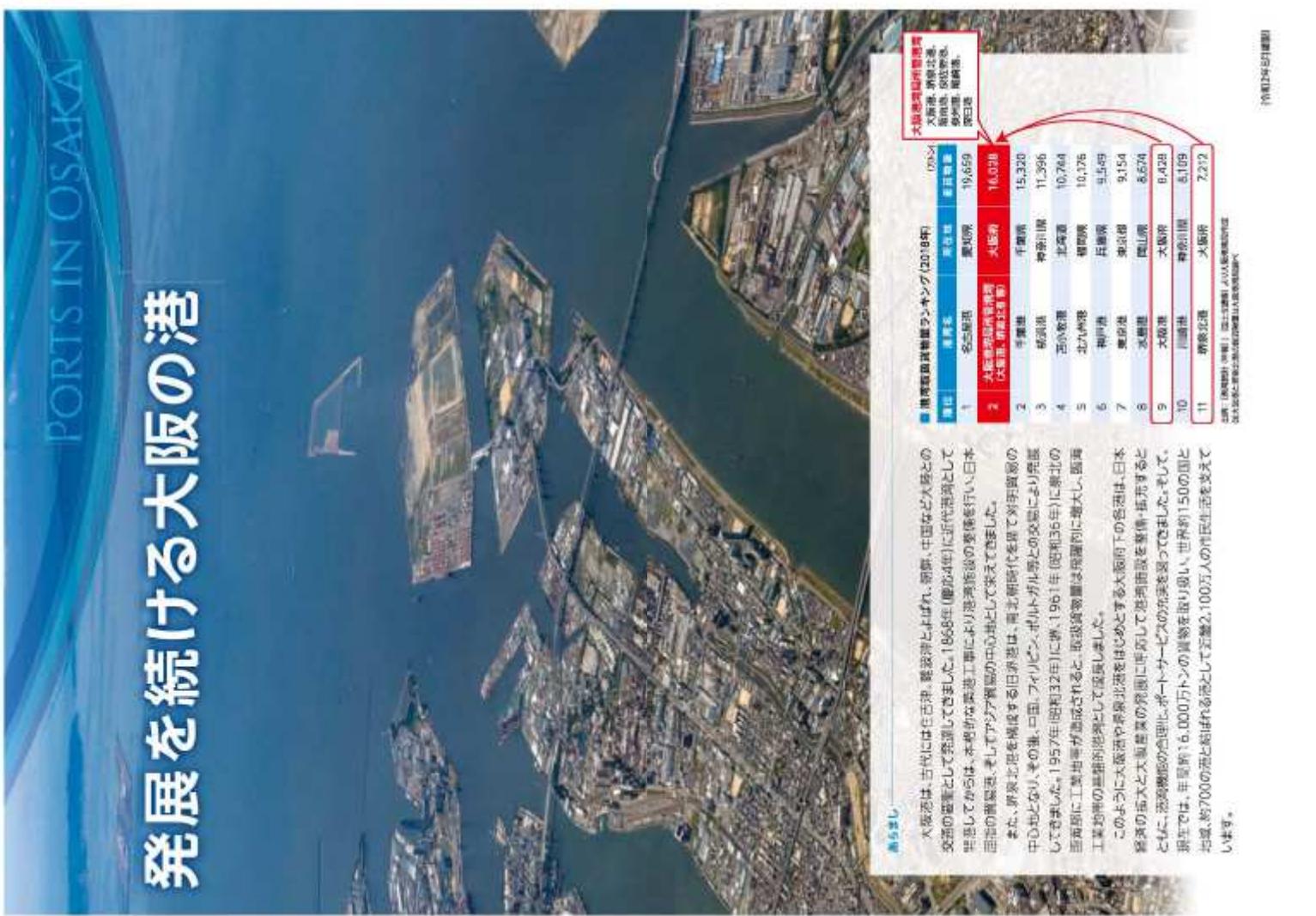
Osaka  
Ports and  
Harbors Bureau



大阪港湾局

Osaka Ports and Harbors Bureau

# 近畿2,100万人の生活を支え、 発展を続ける大阪の港



大阪港湾監視きさつ

## 大阪港湾局が設立されました

2020年(令和2年)10月1日に、大阪市と大阪府の連携協定を締結し、「大阪港湾局が誕生しました。」

- 大阪港は、世界初の大出成開港場に新しく抜くため、西日本でのゲートワードとしての機能を引き継ぎ、日本と世界との橋にして、日本の成長を牽引していく必要があります。
- 前川共同セミナーなど、トーセルズの元産地化
- 大阪港と大阪府が連携でさらなるクリークの整備と、港湾施設の整備が図られることがから、その第1ステップとして、大阪市・大阪府・大阪港開港者の皆様が手を結ぶことになりました。
- 搬送機にかかるオール大阪での運営をめざす
- 運営にやさしい運営
- 運営を中心とした海上交通のさらなる充実
- セント・エフ・エスによる拠点として機能させ、安全安心の環境、船舶の育成の一環をねらいます。

今後、帆走の活躍範囲の一元化による効率をしつかう実現へ、今後の所代に生きる港湾、利用者に選択される「港」として重要な役

あらまし

大阪港は、古代には古津、難波津と呼ばれ、別府、羽州、中国などと大手との交流の要衝として発展してきました。1868年(慶応4年)に近代化開港として開港され、その後、洋式の港湾施設の整備を行ない、日本全国の貿易港として、本格的な商業地工場を中心に中心地として栄えてきました。

また、新興工業を興盛する日本港は、南北幹線時代を経て对外貿易の中核となり、その後、ロボット、フィルピン、サムライ等との交易により発展してきました。1957年(昭和32年)に開港、1961年(昭和36年)に東北の主要原産に工業地帯が形成されると、阪神急行電鉄が複数列に増大し、阪神工業地帯の経済的影響として高層化しました。

このように、大阪港や新潟港をはじめとする大阪周辺の各港は、日本経済の大半と大阪産業の発展に貢献してきました。そして、それが、港湾施設の改良に伴い、ポートサービスの充実を図ってきました。

現在では、年間約16,000万tの貨物輸送を支えて、近畿2,100万人の市民生活を支えています。

港湾施設開港順位ランク	(2019年)	港名	所在地	開港年	通航年	通航物量
1	1	名古屋港	愛知県	1965年	1965年	17,321
2	大阪港(港湾管理者)	(大阪市、神戸市新川)	大阪府	16,024	16,024	16,024

大阪港湾監視 田中 利光

## コンテナターミナル



岸壁延長1,350mの高規格コンテナターミナル  
3バース一体運用で効率的なターミナル運営

夢洲コンテナターミナル

夢洲コンテナターミナルC-10~12においては、メガオペレーターである熊野コンテナターミナル株式会社が一括運営し、バースワインドワイヤード方式によるコンテナホールドを実現しています。2011年4月に開港となり、洋上コンテナターミナルの黎明期を経て、現在は世界有数のコンテナターミナルへと躍進を遂げています。

### 施設の概要

構造名	構造延長(m)	構造水深(m)	ヤード面積(面積)	大型コンテナ用 電動車両(台)	クレーン数(台)	新規開港日
C-10	350	-15	約590,500 (739,000)	960	9 (10)	2002.9.1
C-11	350	-15	約590,500 (739,000)	960	9 (10)	2009.1.1(AOIM)
C-12	650	-16(40ft) -15(25ft)	16,440 (13,250)			2017.2.1(25ft)

## さらなる物流機能の強化に向けて



### 大阪港ではより一層の 物流コストの軽減を図っています

外航定期コンテナ船を対象に大阪港運送基盤（大阪港、相模港、神奈川港、尼崎港）が連携を図り、港内航送路（入港料）を2007年（平成19年）4月より整備しています。

2007年（平成19年）12月より、大阪周辺港（大阪港、神戸港、横浜港、尼崎港、尼崎西港）における航送路（名和港、「阪神港」となりました）。これにより、大阪港を主要拠点とする外港間貿易のどんどん化、伸びとみながれが実現されるようになりました。

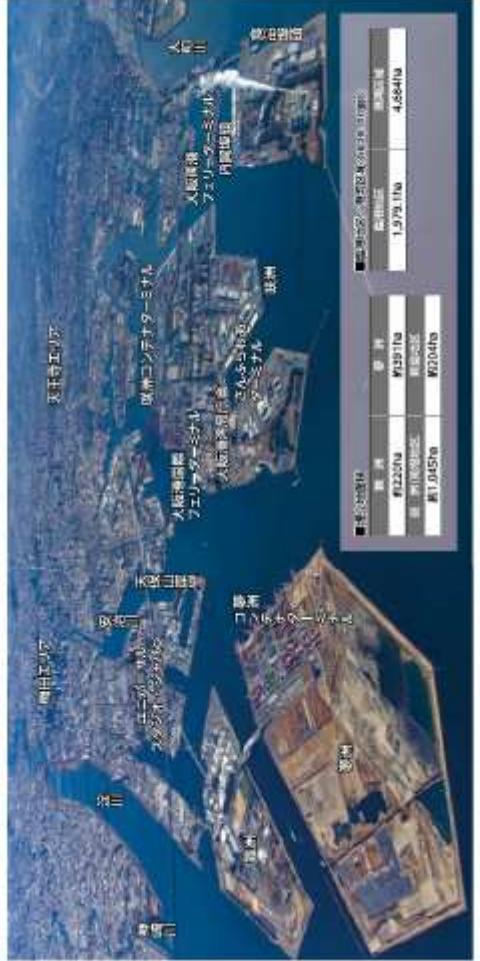
今後、さらなる阪神港の機能強化を進めています。



### ■ 阪神港のめざすべき姿



## 大阪港〈国際戦略港湾〉



大阪港は、大阪市の前面に位置し、北は大和川を挟んで河原町に、南は守口市に位置する。1868年に開港され、その後は、本格的な製糖工場により港湾施設の整備を行ない、日本初の定期船便としてアジア貿易の中心地として栄えてきました。第二次世界大戦後は、本格的な輸入と大阪府の資源による輸出に加えて港湾機能を整備拡充し、港湾機能の合理化、ポート・サービスの充実を図ることで国際戦略港として歩みを進めてきました。

### 国際コンテナ埠頭港湾とは

#### 埠頭港湾の特徴

アジア圏の台頭により、我が国世界の主導権争力が相対的に低下し、我が国港湾がアジア圏より地位が劣ってしまった。第二次世界大戦後は日本経済が不安定になると、企業の世界システムが不安定になると、それが発達されています。

#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



#### ■ フィーダー埠頭化するといふ



① 西日本の港湾と国際物流を支えるゲート埠頭として、機能拡大、運航効率の向上、拡張

② 関西地区アシア主要港湾との連携による港湾サービスを強化する、関西ハブ港として機能

③ 運航能率の拡大に向けた区域開拓地盤開拓、東アジアの国際ハブ埠頭として機能

## 埠泉州北港〈国際拠点港湾〉



埠泉州北港は、土佐大坂港に隣接し、浜市、高石市、淡路市、淡路町の3市町の海上出入口約70軒にまたがる。南北14km、沖合約10km、11.74Dmの港湾区域を有する港です。中世に日明國船や別國貿易で栄えた「伊弉諾」と御前以降に整備された「東北港」が前身です。町港は、昭和30年代前半から造成され、洲原北港工場地区の發展に伴い、工業港として大きな発展を遂げ、1969年（昭和44年）に統合して「埠泉州北港」となりました。

現在では、日本有数の中古車輸出港として、また、燃料やLNGなど

のエネルギー供給拠点として、地域の発展活動などを支えています。

## その他 の 港 〈地 方 港 湾 〉

※ 内には、特色ある6つの地方港湾があります。

### 二日市港



### 淡路港



### 深津港



### 淡路北港 (淡路地区)・淡路川地区



### 深作港



### 淡路港



## ⚓ クルーズターミナル



### 大型客船の受入が可能

大型船は、港内から、天保山岸壁まで伸びた桟橋がないため、大型船の入港が不可能です。また、天保山岸壁は入港門(アラウンドゲート)によって封鎖されています。

大阪港は、これまで「クランチム・オブ・ザ・シーツ」(ノルウェー・ジャージー)、「スペクトラム・オブ・ザ・シーツ」の大規模での受入れ実績があります。

### 天保山岸壁



スムーズなターン-around  
【乗客の入船】  
大阪港は、周辺に航空港への電線が張られたアラウンドゲートによるスムーズな出入口操作で、アラウンドゲートとしても認定です。

## ⚓ 統計データ

### 大阪港

年次	総取扱量(万t)			積出し量(万t)	積入量(万t)
	内航	外航	鉄道		
2019	359	2,521	3,485	2,194	2,715
2018	370	2,511	3,511	2,209	2,693
2017	363	2,659	3,434	2,167	2,786
2016	472	3,031	3,514	2,621	3,427
2015	301	2,256	3,559	2,208	3,775
2014	240	2,413	3,524	1,757	3,895
2013	196	2,234	3,244	1,524	3,474
2012	133	1,547	2,111	1,050	2,006
2011	341	5,034	4,555	2,221	5,276
2010	341	5,034	4,555	2,221	5,276
2009	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2008	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2007	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2006	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2005	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2004	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2003	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2002	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2001	319	4,931	4,599	2,196	5,145
2000	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1999	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1998	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1997	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1996	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1995	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1994	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1993	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1992	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1991	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1990	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1989	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1988	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1987	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1986	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1985	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1984	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1983	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1982	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1981	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1980	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1979	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1978	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1977	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1976	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1975	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1974	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1973	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1972	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1971	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1970	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1969	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1968	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1967	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1966	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1965	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1964	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1963	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1962	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1961	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1960	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1959	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1958	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1957	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1956	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1955	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1954	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1953	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1952	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1951	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1950	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1949	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1948	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1947	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1946	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1945	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1944	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1943	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1942	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1941	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1940	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1939	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1938	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1937	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1936	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1935	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1934	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1933	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1932	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1931	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1930	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1929	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1928	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1927	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1926	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1925	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1924	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1923	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1922	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1921	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1920	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1919	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1918	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1917	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1916	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1915	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1914	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1913	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1912	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1911	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1910	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1909	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1908	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1907	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1906	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1905	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1904	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1903	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1902	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1901	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1900	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1899	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1898	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1897	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1896	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1895	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1894	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1893	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1892	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1891	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1890	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1889	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1888	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1887	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1886	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1885	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1884	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1883	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1882	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1881	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1880	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1879	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1878	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1877	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1876	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1875	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1874	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1873	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1872	319	4,931	4,599	2,196	5,145
1871	319	4,931	4,599		

# 事務所一覧



## 申請手続きの受付窓口を拡大

これまで府市で別々であった港湾施設の使用許可等の申請手続きについて、上屋、荷さばき地等の使用許可継続更新申請を、相互の窓口で受け付けます。

また、利用者ニーズや施設の空き状況など、4ヶ所の窓口で府市港湾全体の情報提供を行い、利用者サービス向上を図っていきます。※令和2年10月1日時点では、第2突堤事務所及び泉州港湾・海岸部(旧大阪府港湾局)でのみ受け付けています。

継続更新申請手続き  
〔隣寄り事務所(※)で可〕

利用者等

各港の状況を情報提供

### ■事務所間の連携を強化

- 府市相互の港湾施設の継続更新申請手続きを取り扱い、所管する事務所へ書類を転送
- 港湾施設の使用状況などを共有し、利用者へ情報提供

## 窓口・情報提供の拡大

第2突堤事務所

泉州港湾・海岸部(旧大阪府港湾局)

堺泉北建設管理課(旧堺泉北港湾事務所)

阪南建設管理課(旧阪南港湾事務所)

〈発行〉

**大阪港湾局**

Osaka Ports and Harbors Bureau

**大阪港湾局総務部総務課**

〒559-0034 大阪市住之江区南港北2-1-10 ATC ITM棟10階

TEL 06-6615-7704 FAX 06-6615-7719