

問い合わせ先

第五管区海上保安本部

交通部安全課長 藤吉

(代表)078-391-6551(内線 2620)

平成19年10月29日

第五管区海上保安本部

## 大阪湾諸港の一開港化について (港則法施行令の一部改正等)

大阪湾諸港の一開港化については、平成18年3月に産学官関係者からなる「国際物流戦略チーム」により取りまとめられた「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」において、「各港連携による入港料の低減を含む大阪湾諸港の一開港化の実現および港湾コストの低減による国際競争力の強化」が提言され、さらに平成19年3月には同チームにより取りまとめられた「国際物流戦略チーム提言2007～関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を～」において、「大阪湾諸港の一開港化に向け、航行安全対策についての結論を得た上で、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、関係者との合意形成を進め、国において所要の法令等の改正手続きを平成19年内に実施する。」とされ、以後関係者間で検討が進められ、平成19年7月5日に関係行政機関及び港湾管理者から成る「大阪湾諸港の包括連携施策推進会議」において、大阪湾諸港の一開港化について海域利用者の合意形成が確認されました。

海上保安庁においては、これを踏まえ、大阪湾諸港の一開港化に必要な関係政省令の一部改正について検討を進めてきましたが、来る平成19年11月2日に港則法施行令の一部を改正する政令を公布(施行は同年12月1日)する運びとなりました。

これに合わせて、第五管区海上保安本部においても、港則法施行令の一部改正等について、海事関係者の方々に周知を行っていくとともに、同施行令の一部改正に伴う航路標識の名称の変更やそれに伴う海図の改補を行っていくほか、港湾EDIの取扱い等港則法に基づく手続きについても、海事関係者の方々に確実に周知活動を行うことにより、12月1日からの円滑な施行に向けた的確な対応に努めて参ります。

### 1. 港則法施行令の改正

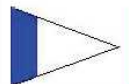

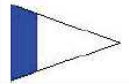

- (1) 大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港とその港域が統合され、統合後の港の名称は「阪神港」となります。なお、港域の統合に当たっては、港域の拡大・縮小は行われません。
- (2) 現在特定港である大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港を統合した阪神港についても、特定港として位置付けられます。

### 2. 関連する省令・告示の改正

- (1) 港則法施行規則の一部を改正する省令にあっては、現行の「大阪港大阪区」を「阪神港大阪区」、「大阪港堺泉北区」を「阪神港堺泉北区」、「尼崎西宮芦屋港」を「阪神港尼崎西

宮芦屋区」、「神戸港」を「阪神港神戸区」とすることとしており、別途、公布されます。なお、港区の拡大・縮小は行われません。

- (2) また、これに伴い、港則法施行規則第11条の港を航行するときの進路を表示する信号にあっては、大阪港及び神戸港で重複している進路を表示する信号について、次のように改正することとしており、海上保安庁告示が別途公布されます。

	信号		信文
	現行	改正案	
大阪区	2代・T 	2代・2・T 	第2区天保山大橋以西の係留施設に向かって航行する。
	2代・A 	2代・2・A 	

### 3. その他の準備手続

#### (1) 航路標識の名称変更について

航路標識の名称については、一開港化による港名の変更に伴い、海上保安庁が設置管理する航路標識29基及びその他の許可標識23基の名称の変更を海上保安庁告示で行うこととしています。

(例) 大阪港大和川北防波堤灯台      大阪大和川北防波堤灯台  
神戸港第一南防波堤灯台      神戸第一南防波堤灯台

#### (2) 海図の改補について

一開港化による港名等の変更に伴い、施行後速やかに、海図の改版(4図)、補正図等の改補(23図)により図名・記事等を変更することとしています。

#### (3) 港湾EDIについて

港則法施行令の一部改正等に伴い、必要となる港湾EDIの改修(港名の変更)にあっては、海上保安庁において財団法人港湾空間高度化環境研究センターと調整を進めており、施行日に合わせて必要な港湾EDIの改修作業を実施することとしています。

港湾EDIとは、船舶代理店等が、港長、港湾管理者等に対する港則法、港湾法等に基づく諸手続についてインターネットを利用して電子申請等を行うための情報通信システムです。

#### (4) 周知活動について

周知用リーフレットを各海上保安(監)部署等の窓口に備え置き、窓口等での届出等の受付時の機会をとらえて、今般の港則法施行令の一部改正等について、周知活動を行っていくこととしています。

また、平成19年11月に、大阪海上保安監部、神戸海上保安部及び西宮海上保安署において、それぞれ「港長との意見交換会」を開催する予定としており、同意見交換会の機会をとらえて、港則法施行令の一部改正等についての周知を行うとともに、港湾EDI等港則法手続きについての説明、意見交換を行うこととしています。

#### 4. 一開港化後の港則法関係の手続きについて

港則法に基づく手続きは、一開港化後であっても、各港区ごと従前どおりに、例えば、阪神港神戸区に係る手続きは神戸海上保安部へ、阪神港大阪区に係る手続きは大阪海上保安監部へ申請等を行うこととなります。

#### (参考1)周知用リーフレットについて

周知用リーフレット(日本語版)を別添1として添付します。日本語版及び英語版のリーフレットを作成のうえ、海事関係者はもとより日本及び外国籍船舶への周知活動を行います。

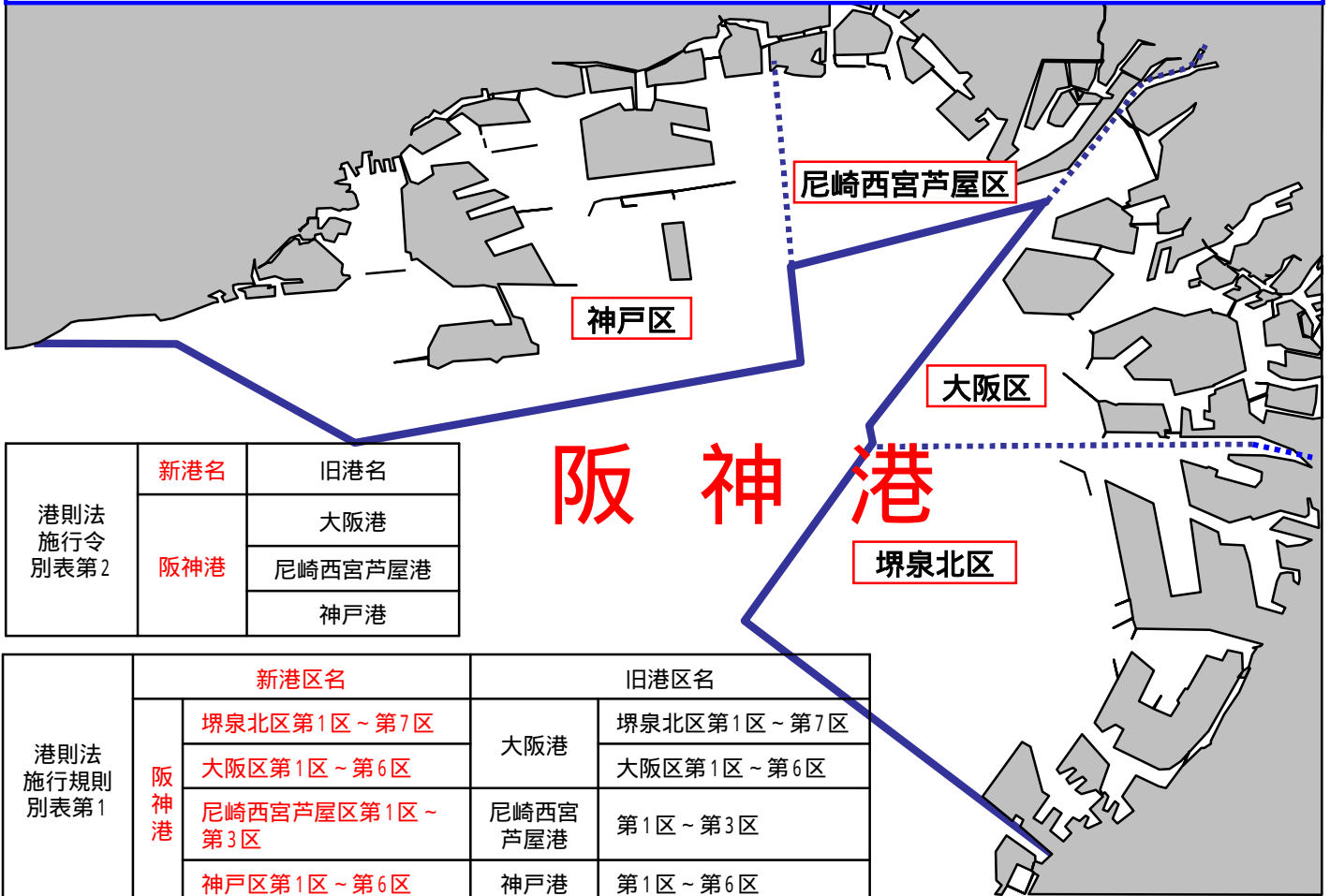
#### (参考2)港則法施行令の一部を改正する政令について

平成19年10月29日国土交通省、海上保安庁作成の広報資料「大阪湾諸港の一開港化について(港則法施行令の一部を改正する政令について)」を別添2として添付します。

**港則法施行令等改正のお知らせ**

平成19年12月1日に港則法施行令が改正され、大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港が一つになり**阪神港**となります。これにあわせ、港区名及び阪神港大阪区の進路信号を一部変更します。

第五管区海上保安本部



港則法 施行規則 第11条	進路を 表示する 信号告示	信 号		信 文 (変更なし)
		新	旧	
		大阪区	2代・2・T 	
大阪区	2代・2・A 	2代・A 	第2区天保山大橋以东の係留施設に向かって航行する	

- ・ 阪神港は、旧大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港を単純統合したもので、港域の拡大縮小はありません。
  - ・ 港長手続きの窓口は、従来どおり、大阪海上保安監部、神戸海上保安部、堺海上保安署、西宮海上保安署において申請・届出を受付けます。詳細は各保安(監)部署にお問い合わせください。
- |          |                  |   |
|----------|------------------|---|
| 大阪海上保安監部 | 06 - 6571 - 0223 | <a href="http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/osaka/">http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/osaka/</a> |
| 神戸海上保安部  | 078 - 331 - 6743 | <a href="http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/kobe/">http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/kobe/</a>   |
| 堺海上保安署   | 072 - 244 - 1771 |   |
| 西宮海上保安署  | 0798 - 22 - 7070 |   |

## 大阪湾諸港の一開港化について (港則法施行令の一部を改正する政令について)

平成19年10月29日  
国土交通省  
海上保安庁

### 1. 背景

大阪湾諸港は、港則法及び関税法上、大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港の3港に分かれている。アジア域内との近接性から多くの船舶が湾内の複数港に寄港しており、これら船舶は、港毎にとん税及び特別とん税を納付している。

このような中、関西では、平成18年3月に産学官関係者からなる「国際物流戦略チーム」において「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」をとりまとめ、施策として、入港料の低減等とあわせ、とん税及び特別とん税の軽減等に資する一開港化の実現など大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けて取り組んできた。

これをふまえ、今般、国土交通省、海上保安庁及び財務省では、大阪湾諸港の包括連携施策の推進を支援するため、「大阪湾諸港の一開港化」の実施に関し、港則法施行令を改正することとした。

### 2. 港則法施行令の一部改正の概要

現在、大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港のうち2港以上に連続して寄港する外国貿易船が相当数存在しており、また、大阪湾諸港の包括的な連携施策が具体化した後も船舶交通量が増加、特に港間航行が増加していくことが見込まれることから、これら3港を1つの港とし3港全体を一元的に運用することにより、より効果的・効率的に港内の船舶交通の安全及び整とんを図るため、今般、次の改正を行うこととする。

大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港とその区域の統合【別図参照】

大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港とその区域を統合し、統合後の港の名称を阪神港とする。(なお、統合に当たっては、区域の拡大・縮小は行わない。)

阪神港を特定港として位置付け

いずれも特定港である大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港を統合した阪神港についても、特定港として位置付ける。

大阪湾諸港の一開港化

上記改正とあわせて、関税法上の大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港を統合し、統合後の開港の名称を阪神港とする。

### 3. 今後のスケジュール(予定)

事務次官等会議	平成19年10月29日(月)
閣議	平成19年10月30日(火)
公布	平成19年11月2日(金)
施行	平成19年12月1日(土)

#### 【問い合わせ先】

国土交通省港湾局港湾経済課 安部  
代表：03-5253-8111(内線46-814)  
海上保安庁交通部安全課 牧野  
代表：03-3591-6361(内線6271)

## (参考1) 大阪湾諸港の一開港化

大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港に寄港する外国貿易船のうち約42%がこれらの港のうち2港以上に寄港。特に外航コンテナ船は約62%が2港以上に寄港。

これら船舶は、大阪湾諸港の一開港化により、船舶関係総料金の約10%、平成19年4月1日より実施した入港料の低減5%とあわせて、合計約15%の低減効果を期待。また、一開港化によって、とん税、特別とん税の納付手続も1回に簡素化が図られるなど、港湾の広域連携による国際競争力の強化が期待。

## (参考2) 関西の国際物流戦略チーム

平成17年6月30日、関西地域における陸海空の物流体系の広域的な深化を図り、国際物流のより一層の効率化に取り組むため設置。秋山関西経済連合会会長を本部長とする関西の産学官関係者により構成。

## (参考3) 港則法等の概要

港内は、広さが制限された水域に多数の船舶が頻繁に出入りし、かつ、停泊、荷役等を行う場所であることから、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るため港則法(昭和23年法律第174号。以下「法」という。)が制定されている。法は、船舶交通量が多い等船舶交通等の規制を行う必要のある501港を対象としており、港内での速力制限、航法、工事作業の許可制といった規制を課している。また、大型船舶が出入りできる港又は外国船舶が常時出入りする港であって、船舶交通量が特に多い等の理由により一層厳しい規制を行う必要のある京浜港、大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港等86港を特定港とし、上記規制に加え、入出港の届出、航路航行義務、危険物荷役の許可制といった規制を課している。

前述の港の区域については港則法施行令別表第一、特定港については同施行令別表第二に定められている。

#### (参考4) 大阪湾諸港の一開港化にかかる経緯

平成17年6月30日 「国際物流戦略チーム」の設置。

- ・関西の産学官関係者(本部長:秋山(当時)関西経済連合会会長)により構成し、関西経済の活性化を目指して国際物流施策に係る検討を開始。

平成18年3月15日 「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」

- ・国際物流戦略チームとりまとめ、同4月5日、関係省庁に提出。

平成18年8月5日 「国際物流シンポジウム」(国際物流戦略チームが開催)

- ・北側国土交通大臣(当時)が「9月にも地元関係者による検討委員会を設置し、船舶交通流の実態や大阪湾諸港の連携による影響等を検討し、海域利用者合意の上で、明年にも法令を改正し、大阪湾諸港の一開港化を実現したい。」旨発言。

平成18年9月4日 大阪湾諸港の包括連携施策推進会議(第1回)

- ・関西の行政機関により構成し、大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組みを開始。

平成18年9月26日 船舶交通に関する調査検討委員会(第1回)

- ・大阪湾諸港の一開港化に向け、船舶交通流の調査・航行安全対策の検討を開始。

平成19年3月24日 国際物流戦略チーム(第3回)

- ・大阪湾諸港の一開港化について検討成果を報告。
- ・冬柴国土交通大臣より「国として、本年6月までに航行安全対策の結論を踏まえ、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、地道に努力しながら、年内には所要の手続きを行い一開港化を実現して参りたい。」旨発言。

平成19年6月24日 船舶交通に関する調査検討委員会(第4回)

- ・大阪湾諸港の包括連携施策に伴う航行安全対策のとりまとめ。

平成19年7月5日 大阪湾諸港の包括連携施策推進会議(第4回)

- ・航行安全対策の検討結果を踏まえ、大阪湾諸港の一開港化について海域利用者の合意形成を確認。

阪神港

— : 現港域  
— : 改正港域案

