

大阪港 港湾計画（改訂）概要

【資料編】



平成31年3月

大 阪 市 港 湾 局

目 次

I. 港湾計画の方針

1. 大阪港を取り巻く情勢
2. 港湾計画の方針

II. 港湾の能力

III. 港湾計画で定める機能別の計画

1. 物流
 - 1－1 公共埠頭計画
 - 1) 外内貿コンテナ埠頭計画
 - 2) 外貿一般埠頭計画
 - 3) フェリー埠頭計画
 - 4) 内貿埠頭計画
 - 1－2 専用埠頭計画
 - 1－3 水域施設計画
 - 1－4 外郭施設計画
 - 1－5 臨港交通施設計画
2. 交流
 - 2－1 旅客船埠頭計画
 - 2－2 マリーナ計画
3. 環境
 - 3－1 港湾環境整備施設計画
 - 3－2 廃棄物処理計画
4. 防災
 - 4－1 大規模地震対策施設計画
 - 1) 緊急物資輸送対応施設
 - 2) 幹線貨物輸送対応施設
5. その他
 - 5－1 船舶の物資補給等への対応

IV. 土地造成及び土地利用計画

V. その他参考事項

I. 港湾計画の方針

1. 大阪港を取り巻く情勢

大阪港は、大阪湾の湾奥部に位置し、住吉津、難波津と呼ばれた古代から、海陸交通の要衝として栄え、江戸時代には運河が縦横に開削され、諸国物産の集散地となった「天下の台所」として海運、水運が非常に栄えました。1868年（慶応4年7月15日）の開港以来、常にわが国の代表的な国際貿易港として発展を続け、昭和26年9月に特定重要港湾に指定され、平成23年3月の港湾法改正に伴う港格の見直しにより国際戦略港湾に指定され、平成29年には開港150年を迎えたところです。

今日の大阪港は、大阪都市圏を中心に、広く西日本地域を背後に擁し、市民生活の基盤、地域産業活動の発展を支えるとともに、交流・観光の場として重要な役割を担っています。

平成29年の港湾取扱貨物量は、外貿3,485万トン（うちコンテナ3,111万トン（205万TEU））、内貿4,982万トン（うちフェリー3,242万トン）、合計8,467万トンとなっています。

一方で、大阪港を取り巻く状況は近年大きく変化しつつあります。

アジア地域の急速な経済成長や人口の増加、経済活動のグローバル化に伴う国際分業の進展に伴い、これらの地域との交易が一層活発化しており、我が国の産業・貿易構造の変化に伴って、産業や国民生活を支える国際海上輸送ネットワークの重要性は高まっています。一方、中国を中心とした東アジア諸港の港勢の伸長により、我が国の港湾の相対的地位が低下しています。その中で、大阪港は、大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として、より一層の国際競争力の強化が求められています。

また、国際分業の進展に伴ってサプライチェーンマネジメントの高度化が進む中、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成など、総合的な物流の効率化が求められています。

国内物流については、トラック輸送のドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化する中で、一度に大量輸送が可能な内航フェリー輸送等の重要性が高まっています。このような状況の中、フェリー船社等は、輸送能力の向上等を図るため船舶の大型化（リプレース）を進めており、これらに対応した埠頭機能の強化が求められています。

大阪港は、経済・文化等の機能が集積する都心部に近接し、人流・物流の結節点としての役割を担ってきました。今後ともこの役割を果たしつつ、広大な用地やロケーションを活かした持続的な大阪の経済活性化や臨海部活性化に資する取り組みが求められています。

そのほか、良好な港湾環境及び都市環境の保全、創出に向けて、廃棄物等の海面処分場の確保やCO₂の削減等による環境負荷の低減を図るとともに、多様な生物の

生息・生育や人と海との関わりの増大に向けた取り組みが求められています。

さらに、近い将来に発生すると予想されている南海トラフ地震のような大規模災害から、市民の人命と財産を守るとともに、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えることができるよう、防災・減災のための取り組みが求められています。

以上を踏まえ、大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として、物流・交流・環境・防災の4つの機能が調和した魅力あるみなとづくりを目指していきます。

2. 港湾計画の方針

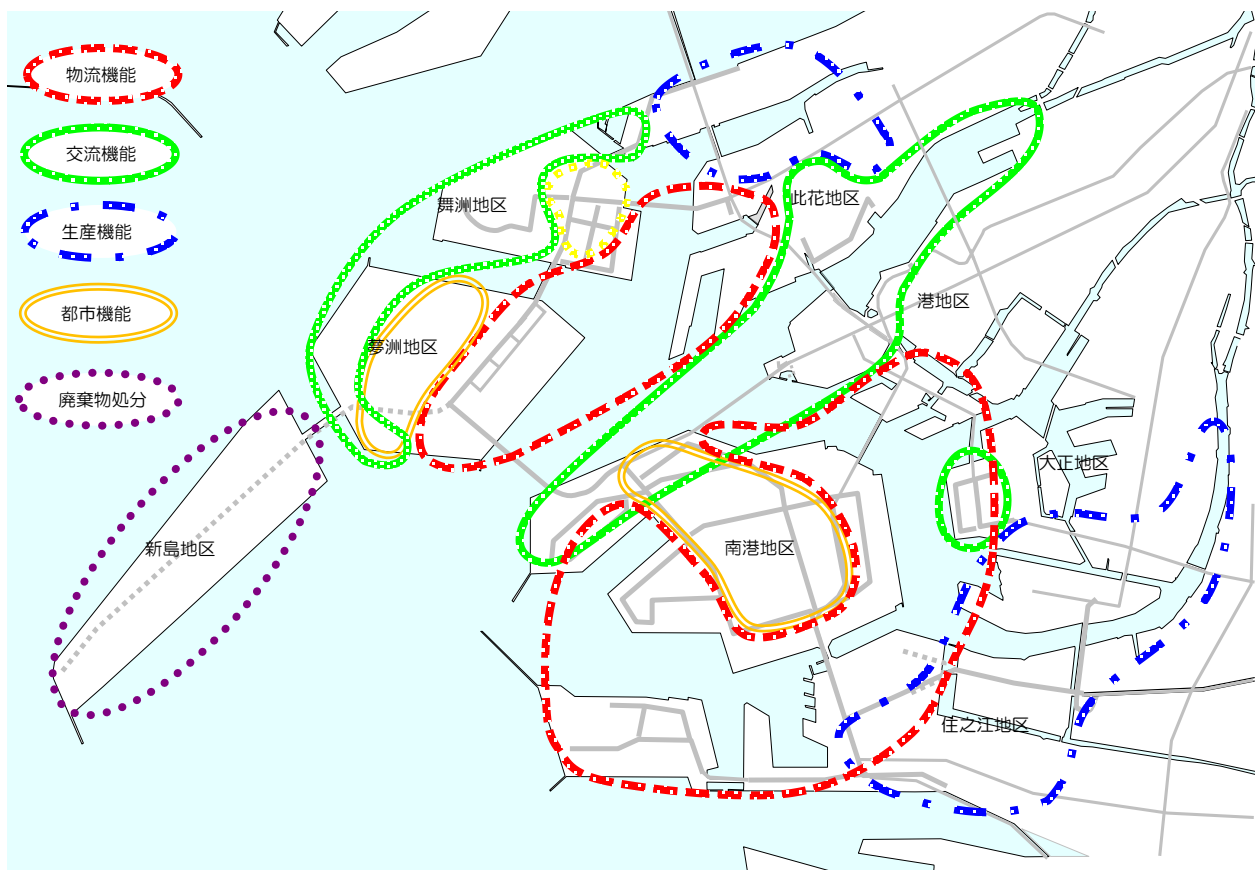
平成 30 年代後半（2020 年代後半）を目標年次として、以下の方針を定め、港湾計画を改訂します。

- 1) 物流：国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化
 - ・国際コンテナ戦略港湾として、アジアを中心とした交易の増加や船舶の大型化に対し、高規格コンテナターミナルをはじめ国際水準の港湾物流施設を備えた効率性・生産性の高い物流拠点の形成や、一体的・効率的な埠頭運営を推進し、より一層の国際競争力の強化を図ります。
 - ・サプライチェーンの効率化など多様化・高度化する物流ニーズに対応するため、陸・海・空の結節点である大阪港ならではの最適輸送モードの提供を目指し、情報通信技術の活用も含めた高度なロジスティクス機能の集積を図ります。
 - ・既存ストックの有効活用など港湾経営の観点を考慮しつつ、需要見込みに応じて、埠頭の利用転換・廃止などの計画の見直しを行います。
- 2) 交流：魅力的な観光・集客拠点の形成と臨海部の活性化
 - ・経済・文化等の機能が集積する都心部に近接しているという優位性を活かし、今後寄港が増加すると見込まれるクルーズ客船の受け入れを推し進めるとともに、発着クルーズの増加に取り組み、クルーズ客船の母港化を図ります。
 - ・広大な用地や非日常空間を演出できるロケーションや景観等を活かし、大阪の経済成長をけん引する新たな国際観光拠点の形成を図ります。
 - ・地域の特性を活かした再開発や民間活力導入等により臨海部の活性化を図り、身近で市民に親しまれるベイエリアの形成を図ります。
- 3) 環境：港湾及び都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持・確保
 - ・良好な港湾環境の保全、創出に努めるとともに、廃棄物等を適正に処分する海面処分場を引き続き確保するとともに、延命化に努めます。
 - ・環境負荷の低減を図るため、内航海上輸送ネットワークの充実を通じてモーダルシフトを推進します。
- 4) 防災：広域的な防災・減災機能の充実と市民生活の安全確保
 - ・大規模地震等発生時を見据え、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えるため、ハード対策とソフト対策を組み合わせた総合的かつ近隣港湾と連携した広域的な防災・減災機能強化の取組を推進します。

物流・交流・環境・防災の多様な機能が調和し、効率性、安全性、快適性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用します。

- 舞洲地区及び夢洲地区の東側、南港地区の東側、南側及び西側、此花地区の南西側並びに港地区の南側については、港湾施設及び物流施設が立地する物流関連ゾーンとします。
- 舞洲地区、夢洲地区及び南港地区の中央部については、業務・商業・居住機能等の都市的利用を図る都市機能ゾーンとします。
- 舞洲地区及び夢洲地区の西側、南港地区の北側、此花地区の南東側並びに港地区及び大正地区の西側については、親水緑地や、旅客船・フェリー埠頭、集客・交流施設が連携し、様々な人々が訪れる交流拠点ゾーンとします。
- 此花地区の北西側、大正地区の南側及び住之江地区は生産ゾーンとします。
- 新島地区は、将来的に外貿コンテナ埠頭等の物流関連ゾーンとするが、当面、廃棄物等を適正に処分する廃棄物処分ゾーンとします。

港湾空間利用のゾーニングイメージ図



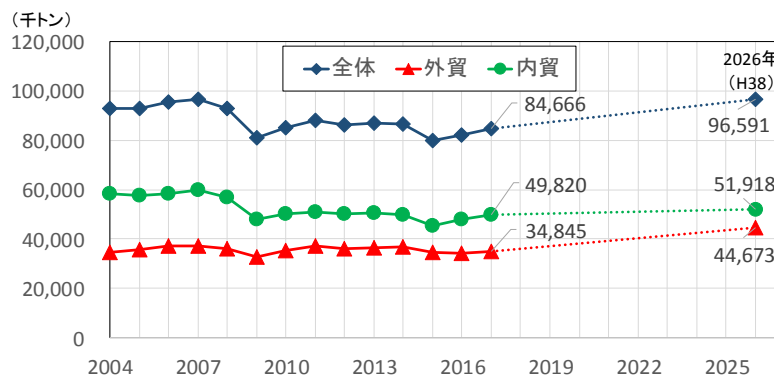
Ⅱ．港湾の能力

○取扱貨物量の推計結果

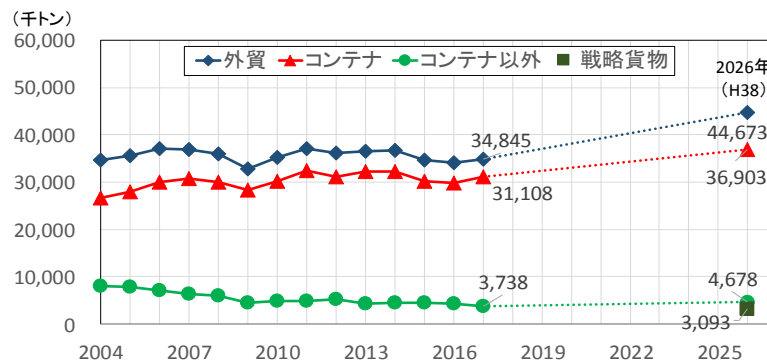
目標年次（平成30年代後半／2020年代後半）における取扱貨物量は、以下の通りです。

		平成29年実績	平成30年代後半 推計値
取扱貨物量	全体	8,470万トン	9,660万トン
	外貿	3,480万トン	4,470万トン
	(うちコンテナ※)	(3,110万トン)	(4,000万トン)
	※戦略貨物を含む	(205万TEU)	(271万TEU)
	内貿	4,980万トン	5,190万トン
	(うちフェリー)	(3,240万トン)	(3,340万トン)

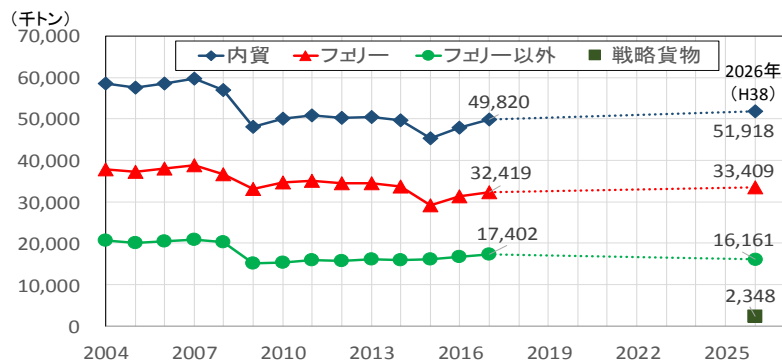
1. 全体貨物量の推移と今後の見通し



2. 外貿貨物量の推移と今後の見通し



3. 内貿貨物量の推移と今後の見通し



Ⅲ. 港湾計画で定める機能別の計画

1. 物流

1-1 公共埠頭計画

1) 外内貿コンテナ埠頭計画

<課題>

- 国際戦略港湾として、貨物量の増加や船舶の大型化に対応し、より一層の国際競争力の強化を図る必要があります。
- 外航航路と内航航路との接続機能の強化を図る必要があります。

<対応>

- 夢洲 C10～12 の埠頭用地を拡張し、コンテナ取扱機能を強化します。
- 南港の C1～4、C8, 9、夢洲の C10～12 を外内貿コンテナ埠頭と位置付けます。
- C13～C16 を含む新島地区については、平成 40 年代前半まで海面処分場としての活用が見込まれます。

<施設>

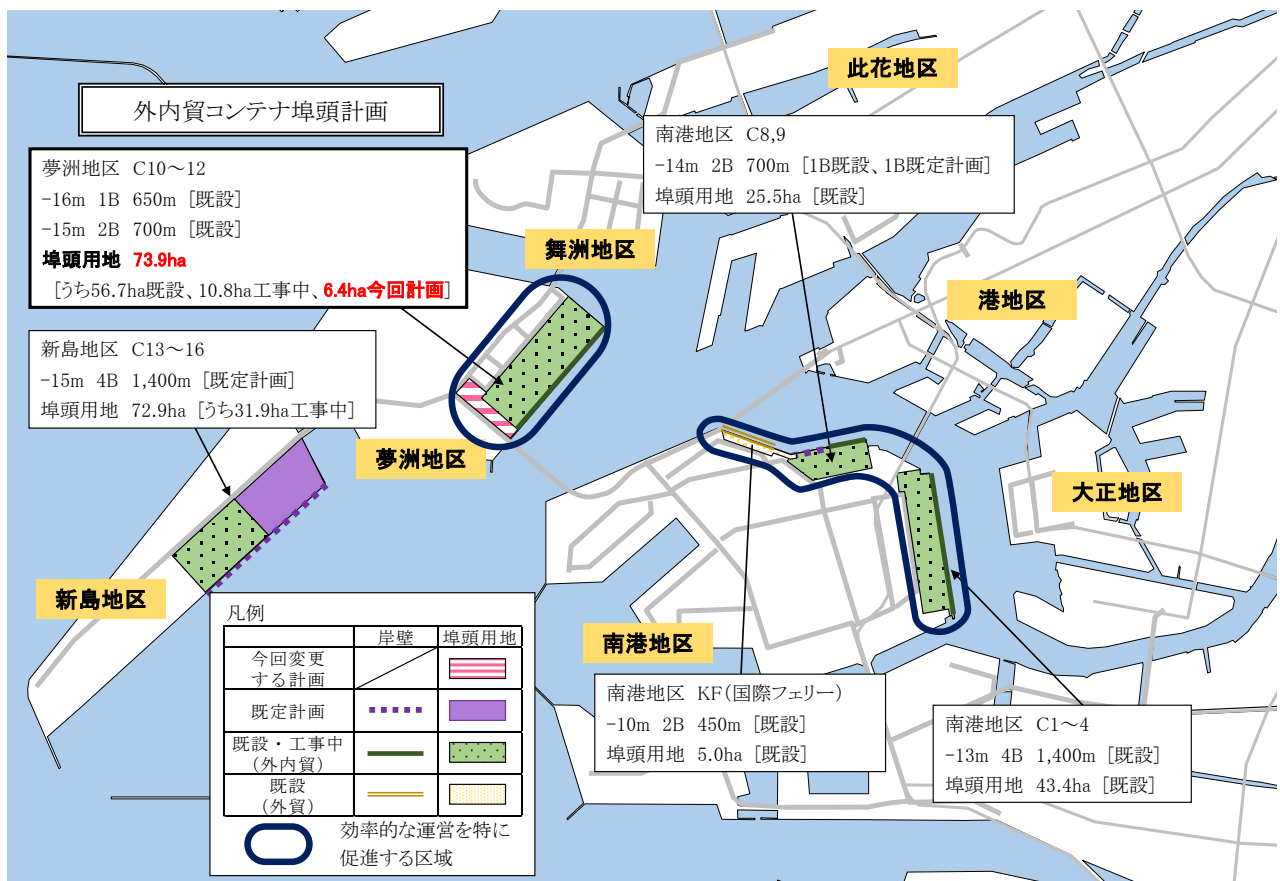
【夢洲地区】

- ・ 水深 15～16m 岸壁 3 バース 延長 1,350m C10～12
- ・ 埠頭用地 74ha

[既設の変更計画]

〔既設〕

- ・ 埠頭用地 67ha



2) 外貿一般埠頭計画

< 課題 >

○貨物量の増加や船舶の大型化への対応を図る必要があります。

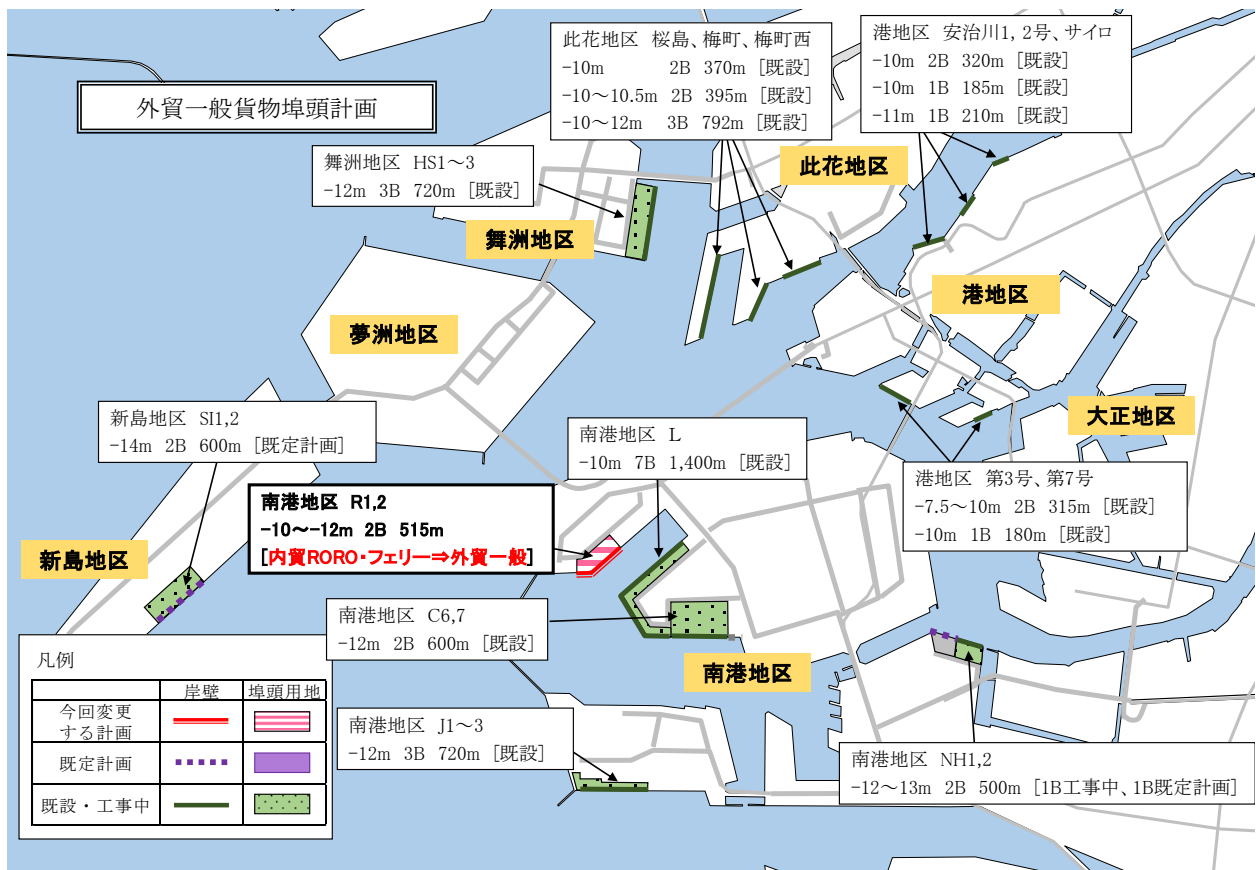
< 対応 >

○南港地区の R1, R2 を外貿一般埠頭と位置付けます。

< 施設 >

【南港地区（北埠頭）】

- ・水深 10m 岸壁 1 バース 延長 185m R1 [既定計画の変更計画]
- 既定計画
- ・水深 7.5m 岸壁 1 バース 延長 180m
- ・水深 12m 岸壁 1 バース 延長 330m R2 [既定計画の変更計画]
- 既定計画
- ・水深 7.5m 岸壁 4 バース 延長 850m



3) フェリー埠頭計画

<課題>

- 環境負荷低減に向けた取組の他、陸上運送事業者への労務管理強化やトラックドライバー不足等を背景に、今後ともモーダルシフトの進展が見込まれます。近年、フェリー船社は運航船舶のリプレイス（新造・大型化）を進めています。
- 前回の計画改訂以降、航路の廃止や減便等により、内貿フェリーの航路数及び便数が減少しています。

<対応>

- 南港地区（北埠頭）のフェリー埠頭計画を縮小します。

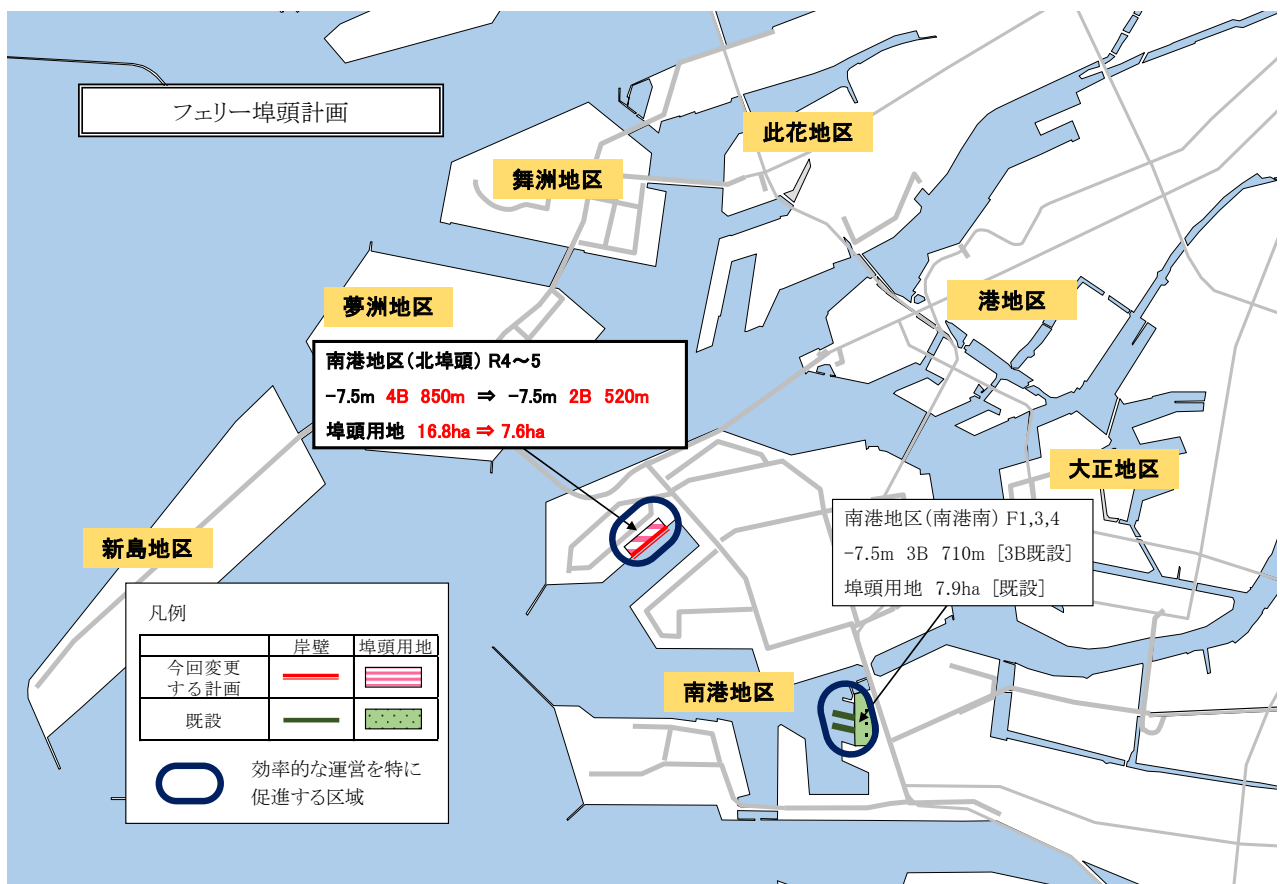
<施設>

【南港地区（北埠頭）】

- ・水深 7.5m 岸壁 2 バース 延長 520m R4, 5 [既定計画の変更計画]
- ・埠頭用地 8ha （旅客施設用地 1ha、荷捌施設用地及び保管用地 7ha） [既設の変更計画]

既定計画

- ・水深 7.5m 岸壁 4 バース 延長 850m
- ・埠頭用地 17ha （旅客施設用地 1ha、荷捌施設用地及び保管用地 17ha）



4) 内貿埠頭計画

<課題>

- 各係留施設の利用状況と今後の利用見込み等を考慮し、港湾経営の観点も踏まえつつ、埠頭の利用転換・廃止などの計画見直しを行う必要があります。
- 内陸部に存在する物揚場は、住宅等の都市機能に近接していることから、発災時には係留されている船舶が陸域に乗り上げるなど、市民の安全を脅かすことも考えられます。

<対応>

- 南港地区のG岸壁(G1~8)及びE岸壁の一部(E1~3)について、廃止を計画します。
- 港内の一部の物揚場について廃止を計画します。

<施設>

【南港地区(南港南)】

- ・水深 5.5~7.5m 岸壁 4 バース 延長 501m E4~7 [既設の変更計画]
- なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止します。

【既設】

- ・水深 5.5m 岸壁 3 バース 延長 320m E1~3

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 4m 延長 104m
- ・物揚場 水深 4m 延長 133m

【南港地区(北埠頭)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 4m 延長 365m

【南港地区(中埠頭)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 4m 延長 110m

【南港地区(南港東)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・水深 5.5m 岸壁 8 バース 延長 720m G1~8
- ・物揚場 水深 4m 延長 121m
- ・物揚場 水深 4m 延長 147m

【舞洲地区】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 4m 延長 340m

【此花地区(梅町)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 2m 延長 228m

【港地区(中央埠頭)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 2m 延長 523m
- ・物揚場 水深 4m 延長 123m

【港地区(尻無川右岸)】

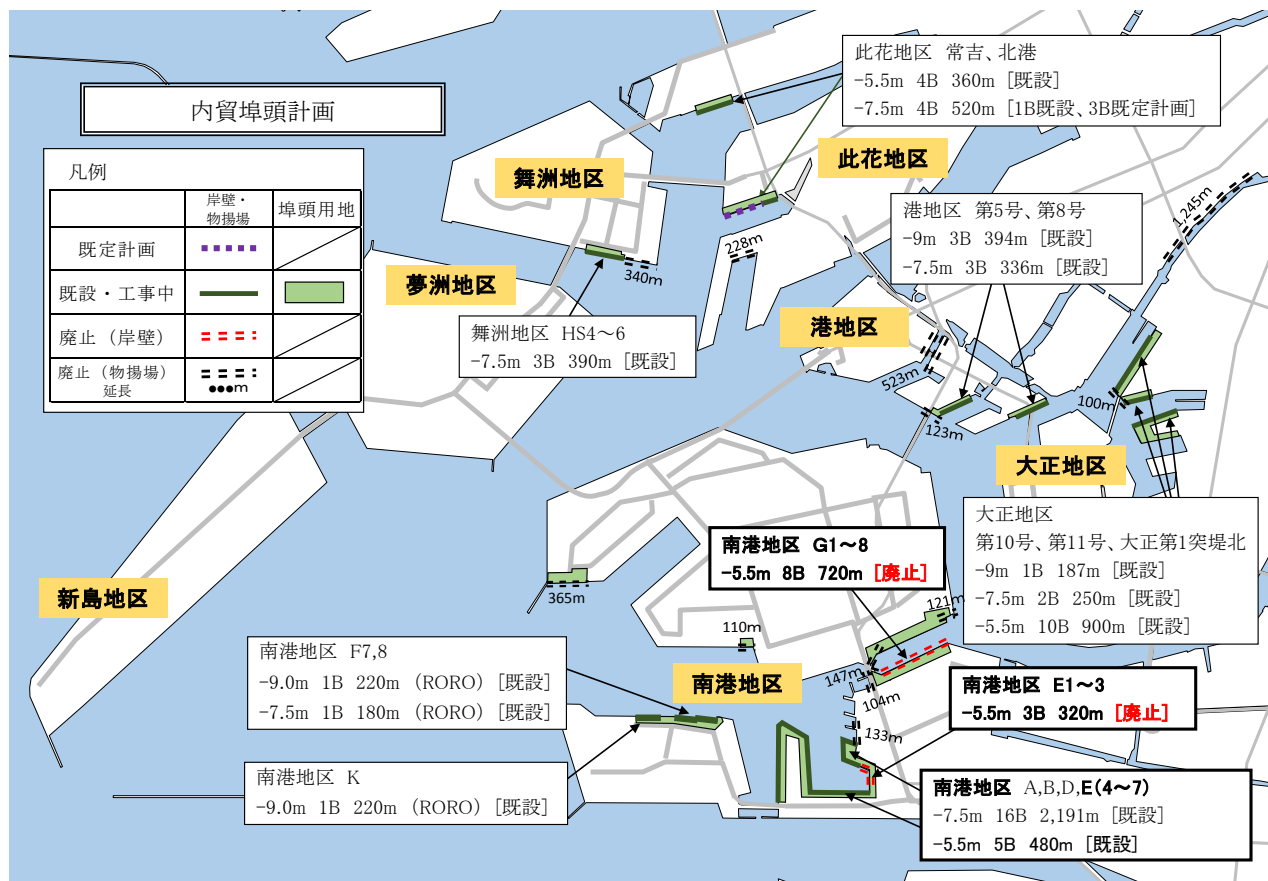
次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 1~2m 延長 1,245m

【大正地区(大正内港)】

次の既設の施設を廃止します。

- ・物揚場 水深 4m 延長 100m



1-2 専用埠頭計画

○専用岸壁を所有する民間企業の事業計画の変更に伴い、専用埠頭を次のとおり変更します。

<施設>

【南港地区（中埠頭）】

次の既設の施設を廃止します。

- ・水深 5.1m 岸壁 3 バース 延長 500m

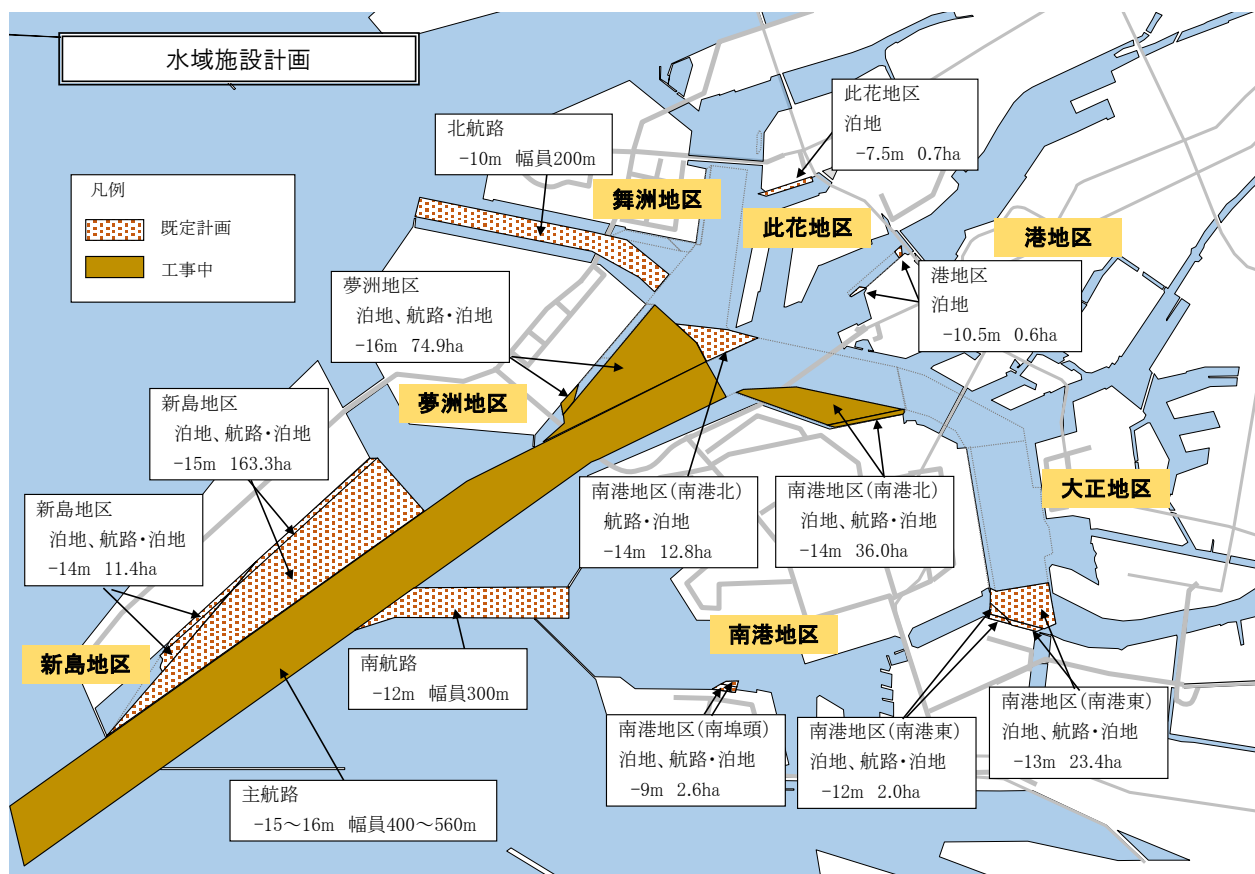


1-3 水域施設計画

○係留施設の計画に対応するため、水域施設を次のとおり計画します。

<施設>

既定計画どおりとします。

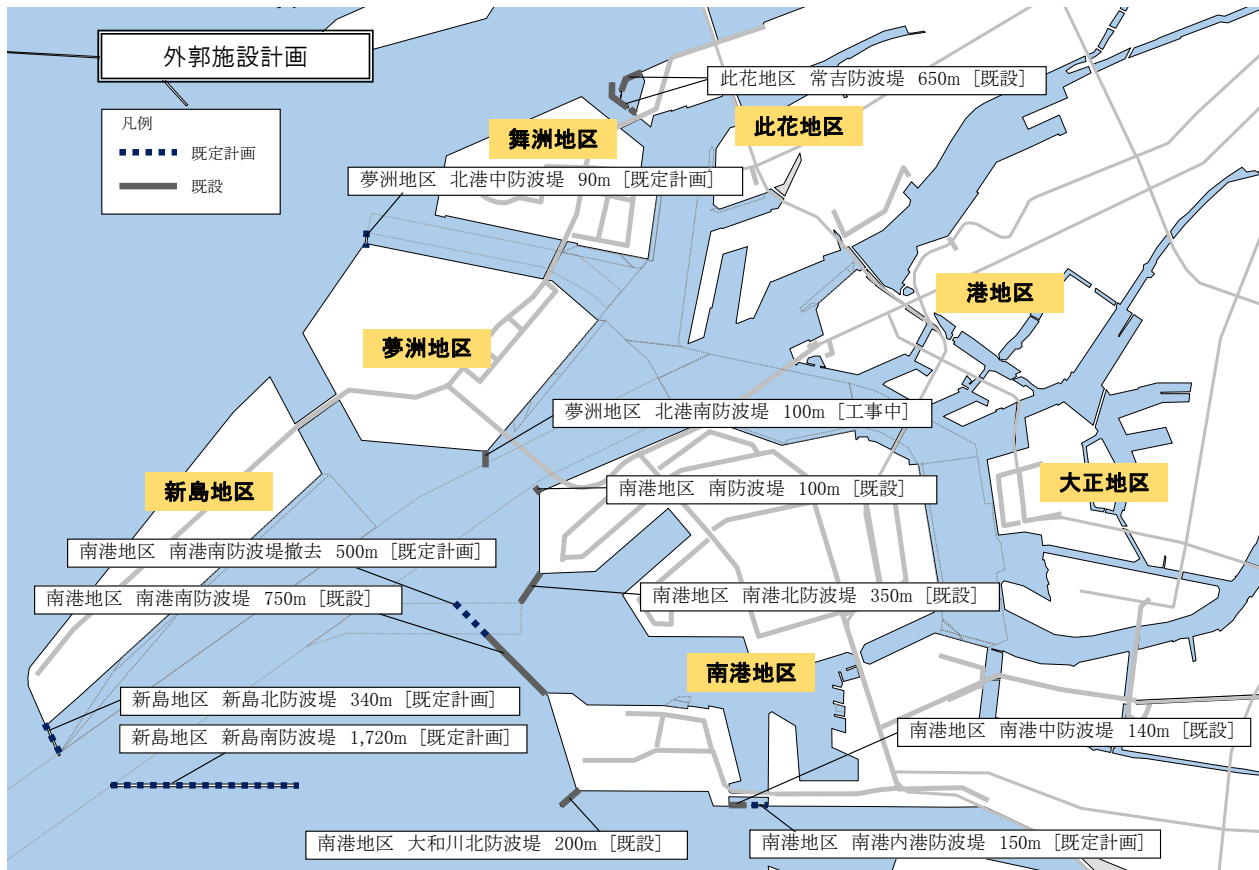


1-4 外郭施設計画

○港内の静穏度及び船舶の航行安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画します。

＜施設＞

既定計画どおりとします。



1-5 臨港交通施設計画

○各地区の埠頭計画にあわせ、港湾における交通の円滑化を図るため、臨港交通施設を次のとおり計画します。

<施設>

【舞洲地区】

- ・臨港道路此花大橋

起点：臨港道路港区・南港・北港連絡線 終点：都市計画道路桜島守口線

6車線

[既設の変更計画]

既定計画

- ・臨港道路此花大橋

起点：臨港道路港区・南港・北港連絡線 終点：都市計画道路桜島守口線

4車線

【夢洲地区】

- ・臨港道路夢洲埠頭1号線

起点：臨港道路港区・南港・北港連絡線 終点：臨港道路夢洲埠頭2号線

4車線

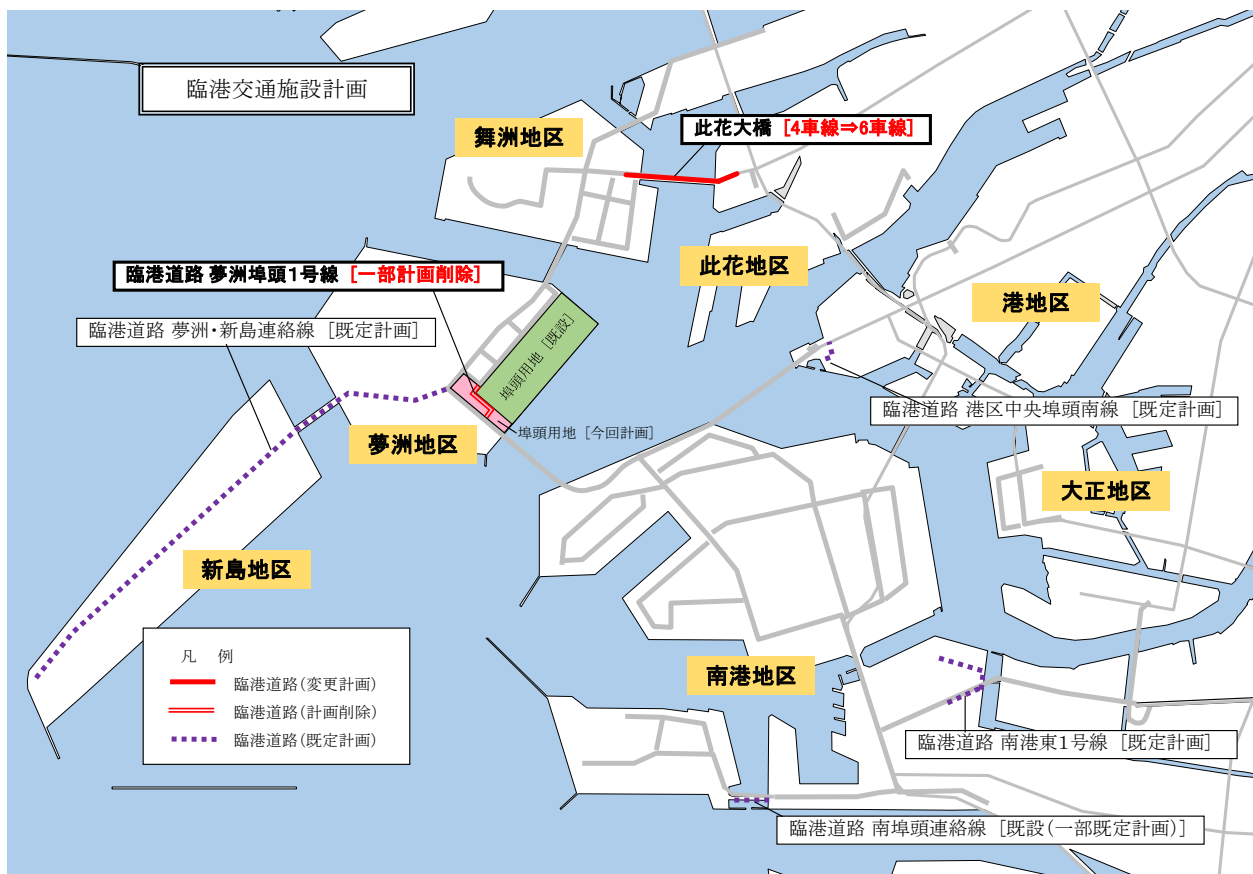
[既定計画の変更計画]

既定計画

- ・臨港道路夢洲埠頭1号線

起点：臨港道路港区・南港・北港連絡線 終点：臨港道路港区・南港・北港連絡線

4車線

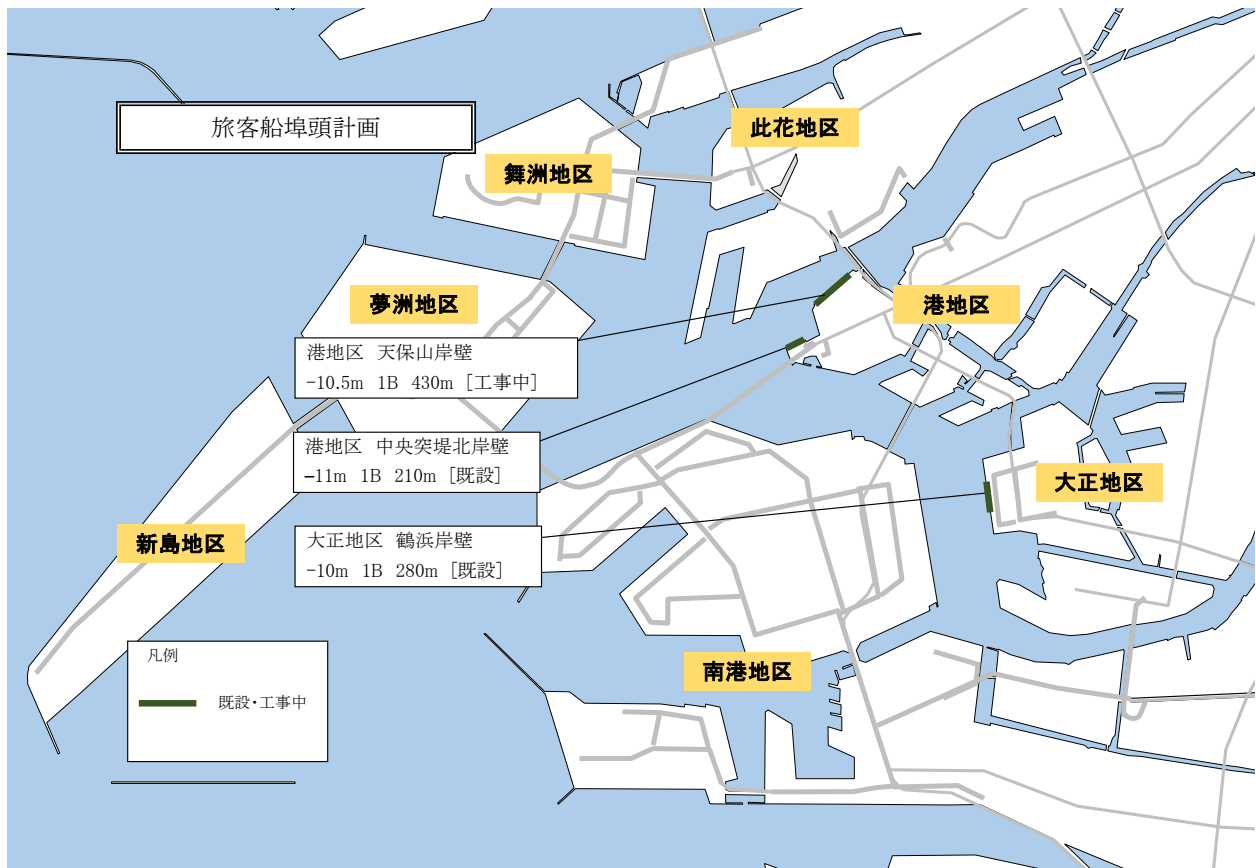


2. 交流

2-1 旅客船埠頭計画

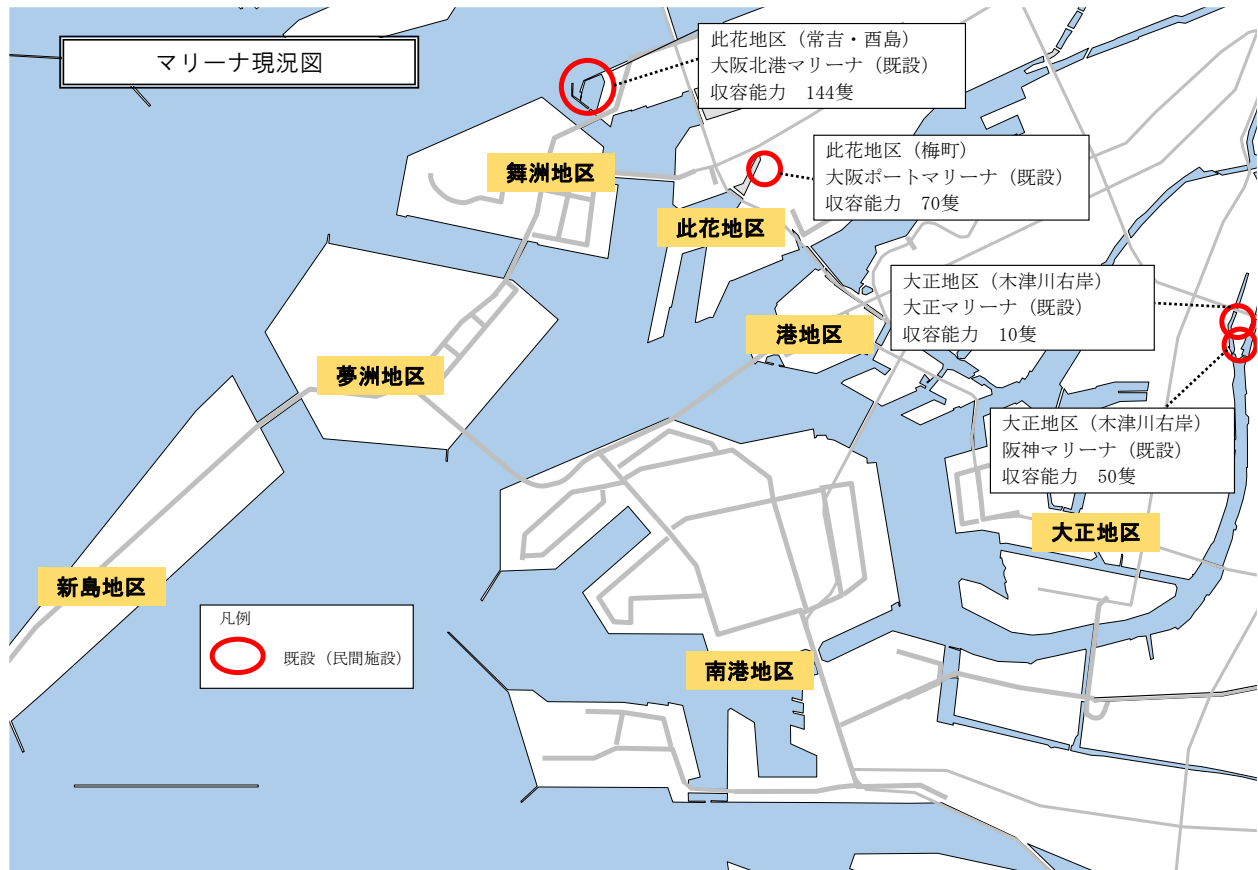
<施設>

既定計画どおりとします。



2-2 マリーナ計画

＜施設＞
既定計画どおりとします。



3. 環境

3-1 港湾環境整備施設計画

○市民が自然に親しむことができる、快適で魅力ある水辺空間を創出するとともに、良好な港湾環境の保全、創出のため、緑地や海浜を次のとおり計画します。

＜施設＞

【舞洲地区】

- ・緑地 7ha [既設の変更計画]
- 〔既定計画
・緑地 9ha〕

【南港地区（南港東）】

- ・緑地 2ha [既設の変更計画]
- 〔既定計画
・緑地 4ha〕

【南港地区（南埠頭）】

- ・緑地 6ha [既設の変更計画]
- 〔既定計画
・緑地 8ha〕

【此花地区】

次の既設の施設を廃止します。

- ・緑地 1ha

【港地区（中央埠頭）】

次の既設の施設を廃止します。

- ・緑地 1ha

【大正地区（鶴浜）】

次の既定計画を削除します。

- ・緑地 1ha

【夢洲地区】

- ・緑地 52ha [新規計画]
- ・緑地 42ha [既定計画の変更計画]
- 〔既定計画
・緑地 36ha〕

3-2 廃棄物処理計画

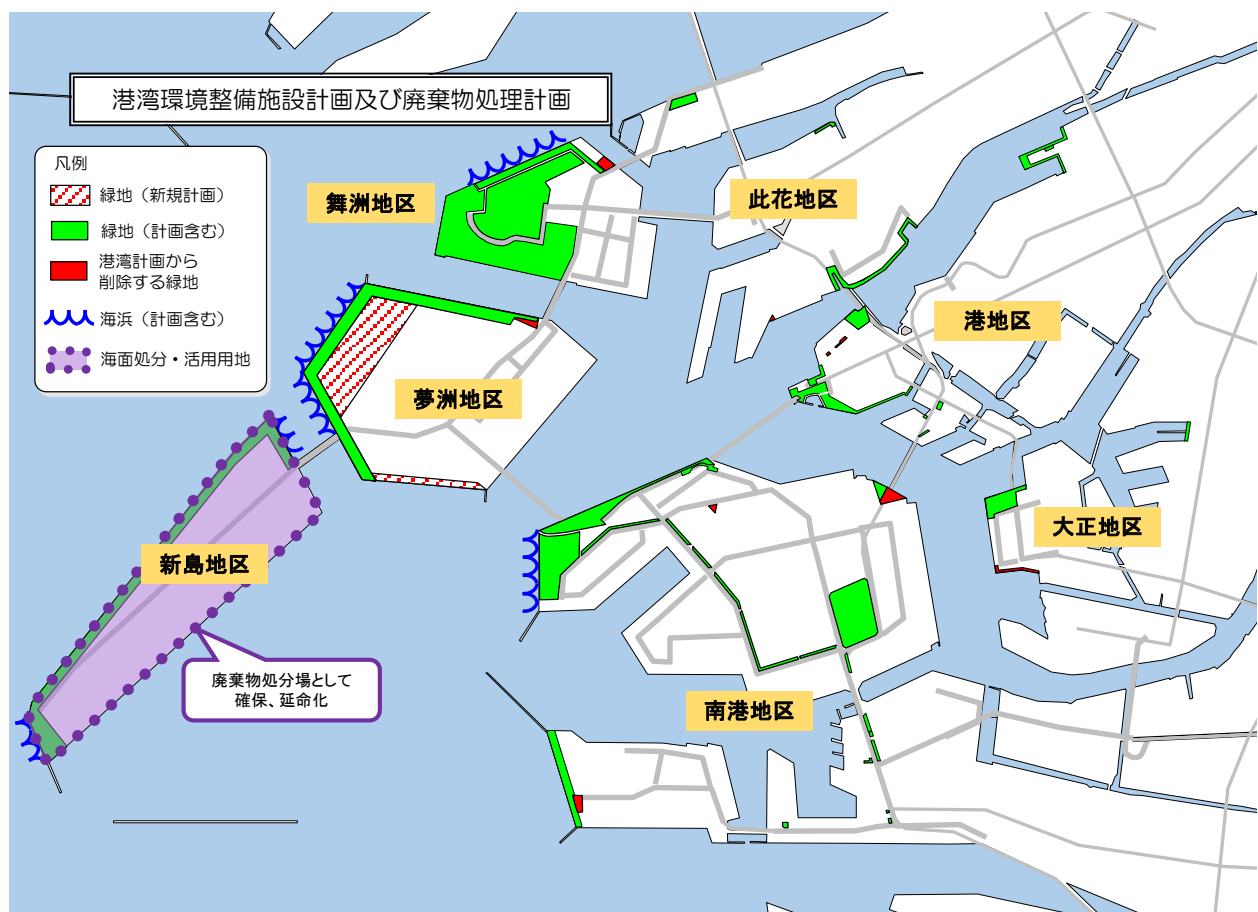
○過密化した大阪都市圏の内陸部では、廃棄物の最終処分場の確保が困難であるため、一般廃棄物や浚渫土砂・建設残土等、循環利用できない廃棄物等を適正に処理する廃棄物処分場を計画します。

＜施設＞

既定計画どおりとします。

【新島地区】

- ・海面処分・活用用地 286ha（うち 160ha 工事中）



4. 防災

4-1 大規模地震対策施設計画

1) 緊急物資輸送対応施設

○大規模地震等の発生時において、緊急物資等の輸送機能を適切に確保するために必要な耐震強化岸壁を次のとおり計画します。

<施設>

【南港地区（北埠頭）】

・水深 7.5m 岸壁 2 バース 延長 520m R4, 5 [新規計画]

次の既定計画を削除します。

・水深 7.5m 岸壁 1 バース 延長 180m R1
・水深 7.5m 岸壁 1 バース 延長 220m R2

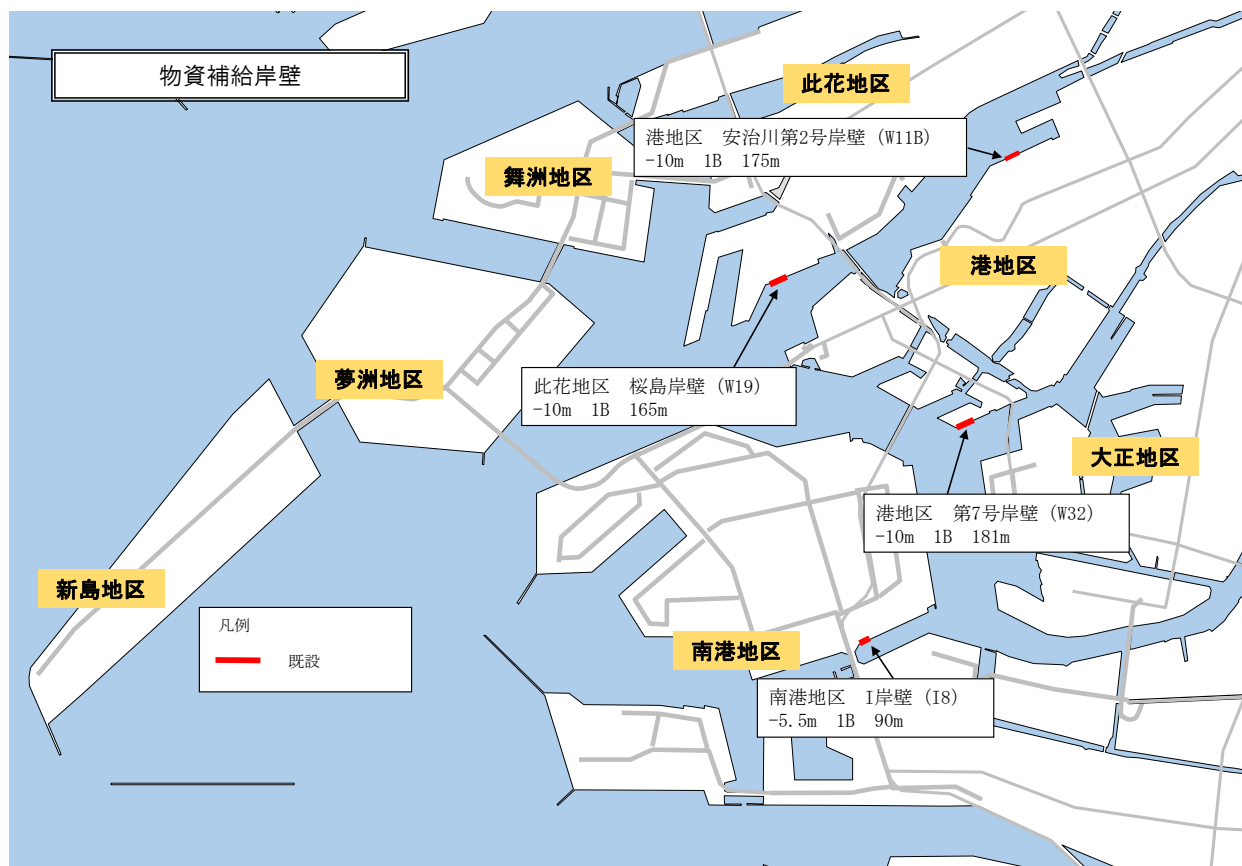


5. その他

5-1 船舶の物資補給等への対応

○貨物船等の物資補給・待機・休憩需要に対応するため、既存施設を有効活用し、物資補給岸壁を次のとおり計画します。

＜施設＞
既定計画どおりとします。



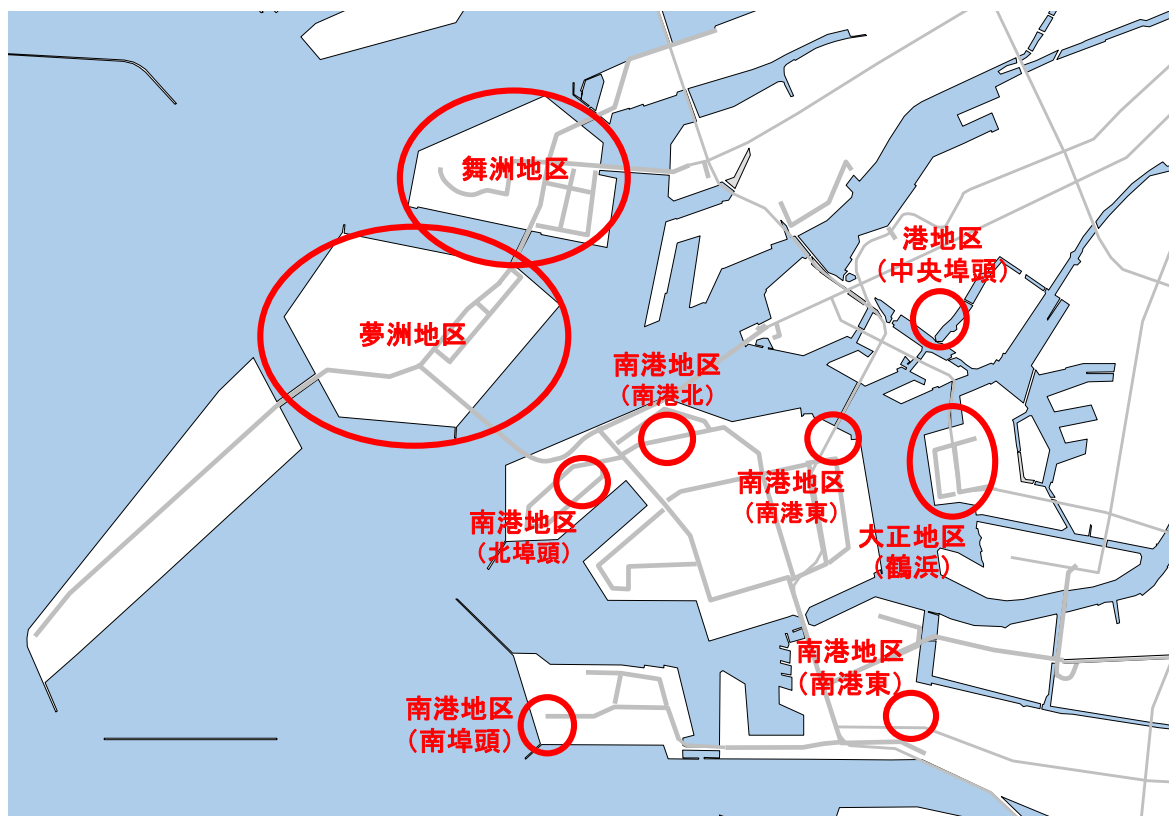
IV. 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、土地造成及び土地利用を以下の通り計画します。

(単位:ha)

	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	合計
新島地区	84.9	90.4				21.4	65.0	37.9	299.7
	37.9	31.0				4.9		11.1	84.9
夢洲地区	73.9	81.3	15.9		100.4	25.9		93.6	391.1
舞洲地区	19.0	21.0			46.0	22.7		110.9	219.6
南港地区	193.8	404.2		45.8	134.2	102.3		79.0	959.3
	5.0	10.4							15.4
此花地区	12.1	165.3	18.2	167.0	98.2	37.0		8.8	506.6
港地区	24.5	108.8	18.3	42.0	15.8	21.5		13.4	244.2
大正地区	17.2	27.2	15.2	237.6	9.4	13.7		5.9	326.2
住之江地区		140.7		70.1	4.7	10.6			226.1
西地区		0.4			12.1				12.5
浪速地区					4.3				4.3
西成地区		4.0		32.2	1.4				37.6
合計	425.4	1,043.4	67.6	594.7	426.6	255.1	65.0	349.5	3,227.2
	42.9	41.4	0.0	0.0	0.0	4.9	0.0	11.1	100.3

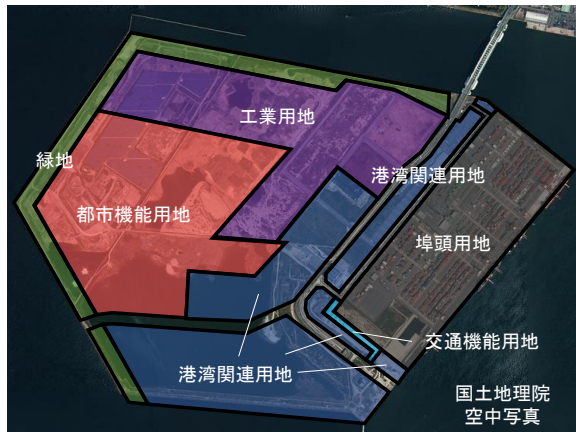
注) 表中の下段は土地造成を伴う土地利用計画で内数です。



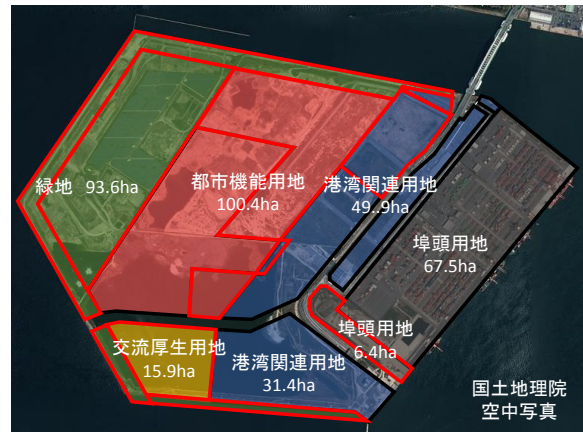
(1) 夢洲地区

- 東側はコンテナ埠頭を中心とした「物流ゾーン」として、埠頭用地及び港湾関連用地から変更しません。(今後見込まれる外貿コンテナ貨物の増加への対応を図るため、埠頭用地を拡張)。
- 中央部は国際観光拠点の形成を目指す「観光・産業ゾーン」として、都市機能用地及び交流厚生用地へ変更します。
- 西側は「グリーンテラスゾーン」として、緑地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(2) 舞洲地区

- 物揚場の計画廃止にあわせて、背後の埠頭用地の一部を港湾関連用地へ変更します。
- 舞洲南側において、現在、隣接する埠頭用地と一体的に利用されており、土地利用が将来的にも変わらないと見込まれる区画について、現状に合わせて、港湾関連用地から埠頭用地へ変更します。
- 舞洲北側において、大阪府警察本部の施設が立地しており、今後緑地としての整備が見込まれない区画について、現状に合わせて、緑地から都市機能用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(3) 南港地区（南港北）

○ふれあい港館が閉館し、現在は専門学校が立地している区画について、その他緑地から都市機能用地へ変更します。

○ふれあい港館第二期計画が無くなった区画について、交流厚生用地から港湾関連用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(4) 南港地区（南港東）

○コンテナターミナルゲート待ち車両の滞留解消の用に供する用地として、緑地から交通機能用地へ変更します。

○港湾利用が低下し、今後港湾利用が増えることも見込み難いため、港湾関連用地から都市機能用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



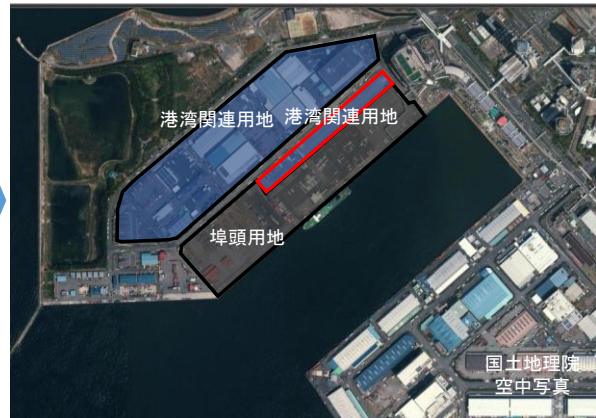
(5) 南港地区（北埠頭）

○フェリー埠頭へ転換したR岸壁に関し、埠頭用地の規模について見直し、埠頭用地の一部を港湾関連用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(6) 南港地区（南埠頭）

○民間物流施設の土地需要に対応するため、南港海水遊泳場跡地を緑地から港湾関連用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(7) 大正地区（鶴浜）

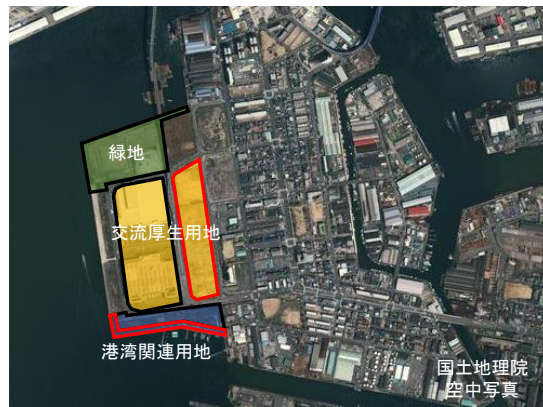
○地下鉄長堀鶴見緑地線延伸計画精査の結果、車庫用地が不要となったため、交通機能用地から交流厚生用地へ変更します。

○周辺と調和のとれた商業・業務機能の導入を目指し、地区南側の緑地を港湾関連用地へ変更します。

【既定計画】



【今回計画】



(8) 港地区（中央埠頭）

○新たな堤防整備によって締め切られる区域について、周辺土地利用状況を踏まえて都市機能用地と位置付けます。

○港湾利用が低下し、今後港湾利用が増えることも見込み難いため、港湾関連用地から都市機能用地へ変更します。

【既定計画】



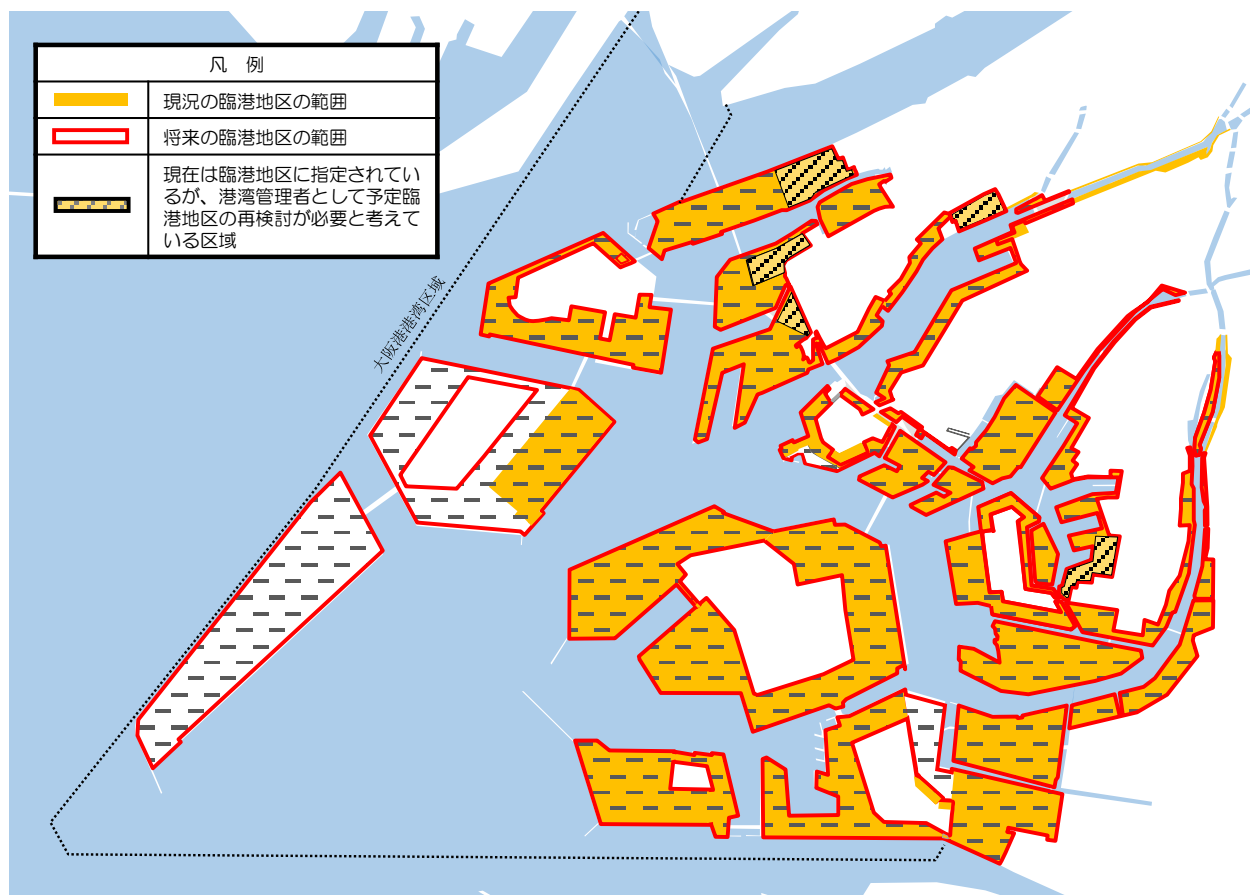
【今回計画】



V. その他参考事項

(1) 予定臨港地区

今後、港湾の管理運営を円滑に行うために必要と考えられる臨港地区（港湾管理者の案）は、以下に示すとおりです。



〔 ※港湾計画改訂において示す臨港地区の範囲はあくまで予定であり、港湾管理者の案として今後の方向性を示すものです。 〕

（２）利用形態の見直しの検討が必要な区域

新島地区は港湾計画に位置付いてから 20 年以上が経過しており、今後、将来の動向を踏まえた港湾施設及び土地利用の見直しの検討が必要であることから、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とします。

また、将来構想（係留施設）を位置付ける夢洲北側において、将来的に旅客ターミナル等の港湾関連施設が必要になる可能性が考えられるため、将来構想（係留施設）の具体化に合わせて土地利用計画の見直し検討を行うことを示すため、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とします。

