

大阪港港湾計画（改訂） 概要



平成31年3月
大阪市港湾局

港湾計画とは

大阪港港湾計画は、港湾法に基づき、港湾管理者である大阪市が今後の大阪港の開発・整備や保全の方向を示す計画で、概ね10年に1度、改訂として見直しを行っています。

今回、目標年次を平成30年代後半（2020年代後半）として、港湾計画を改訂します。

大阪港の概要

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国際交易の拠点として重要な役割を果たしてきました。1868年（慶応4年7月15日）の開港以来、常に我が国の代表的な国際貿易港として発展を続けています。

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、背後圏の経済活動や安定した市民生活を支える物流・産業の場であるとともに、交流・観光の場としても重要な役割を担っています。

現在、中国をはじめとするアジア諸国との旺盛な交易により外貿コンテナの取扱量が増加しています。また、内貿では、大阪港は西日本各地と結ばれた国内最大級の中・長距離フェリー拠点となっています。

平成29年の港湾貨物取扱量は、外貿 3,485万トン、内貿 4,982万トンで合計 8,467万トンに達しており、その貿易額は 8兆4,300億円にのぼっています。

大阪港を取り巻く情勢

- 経済活動のグローバル化や国際分業の進展等に伴う我が国の産業・貿易構造の変化により、国際海上輸送ネットワークの重要性はますます高まっており、より一層の国際競争力の強化が求められています。
- 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。
- トラック輸送のドライバー不足等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。
- 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組みが求められています。
- 良好な港湾及び都市環境の保全に向けて、廃棄物等の海面処分場の確保や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組みが求められています。
- 大規模な地震や台風等の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・減災のための取組みが求められています。

港湾計画改訂の基本方針

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つの機能が融合した魅力あるみなとづくりを推進します。

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、コンテナ・フェリー埠頭については一体的・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る。
- 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る。
- 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う。

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る。
- 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る。
- 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る。

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、延命化に努める。
- 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する。

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みを推進する。

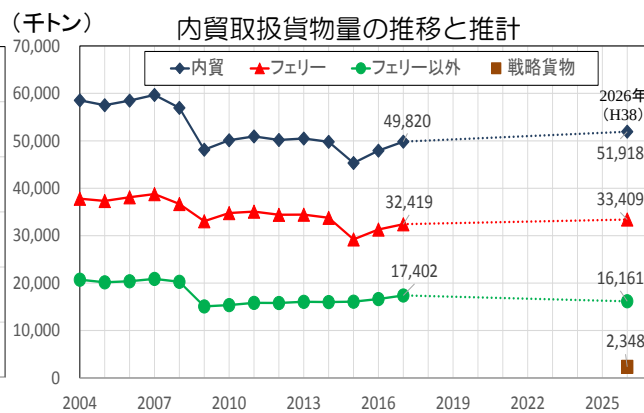
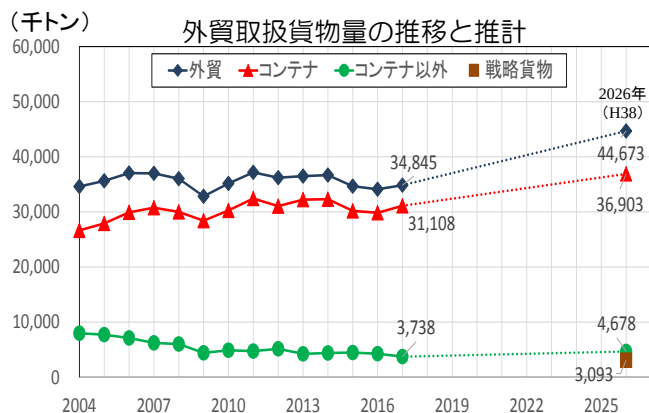
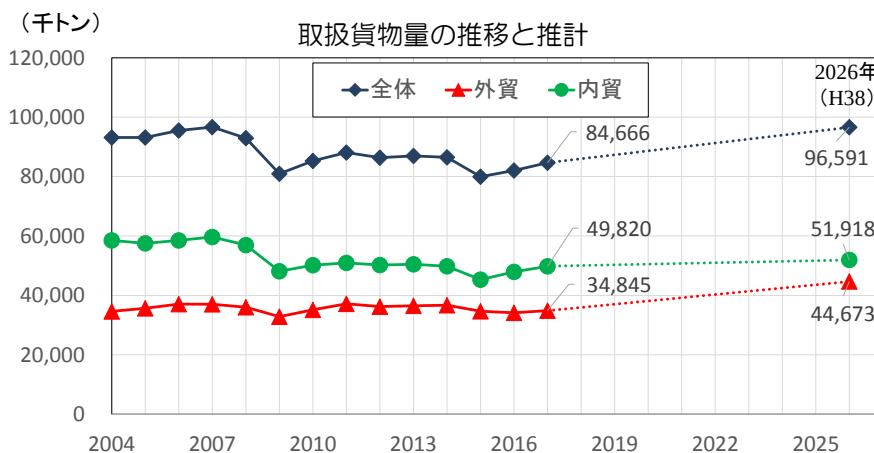
港湾計画改訂の主な内容

①物流

【将来の取扱貨物量】

港湾施設の規模や配置の根拠となる目標年次（平成30年代後半／2020年代後半）の取扱貨物量を次のように定めます。

		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※) ※戦略貨物を含む	(3,110万トン)	(4,000万トン)
		(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)



港湾計画改訂の主な内容

①物流

＜より一層の国際競争力の強化＞

- 対アジア諸国を中心として今後とも増加が見込まれる外資コンテナ貨物に対応するとともに、より一層の国際競争力の強化を図るため、夢洲地区のコンテナ埠頭の拡張を計画します。なお、拡張部分も既設のコンテナ埠頭と合わせて一体的・効率的な埠頭運営を図るため、「効率的な運営を特に促進する区域」に加えます。
- サプライチェーンマネジメントの高度化への対応を図るため、夢洲コンテナ埠頭近傍等において、情報通信技術の活用も含む高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の集積を図ります。



港湾計画改訂の主な内容

①物流

＜施設の廃止、計画の見直し＞

- 今後見込まれる外貨貨物の増加や船舶の大型化への対応を図るため、南港地区の既存埠頭（R 1～2）の外貨多目的埠頭への転換を計画します。
- 老朽化・低利用施設について、今後の港湾活動の状況を見極めながら廃止に向けた検討を進めます（南港地区 E 1～3岸壁、G 1～8岸壁）。



港湾計画改訂の主な内容

②交流

＜観光交流拠点としての魅力の向上＞

- 今後増加が見込まれるクルーズ需要に対し、港地区（天保山、中央突堤北）と大正地区（鶴浜）の3箇所の旅客船埠頭でクルーズ客船の受け入れを進めます。また、港地区（天保山）では、クルーズ客船の母港化に取り組みます。
- 広大な用地や非日常空間を演出できる臨海部の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（夢洲地区）。

＜臨海地域の活性化＞

- 港地区などの在来臨海部において、地域の特性を活かした再開発を推進します。
- 港湾活動が低下し、都市的な土地利用への転換などが必要と考えられる地域については、予定臨港地区を見直し、臨海地域の活性化を促進します。

（予定臨港地区の範囲については、その他参考事項（10ページ）に記載）



港湾計画改訂の主な内容

③環境

＜都市環境と海域環境の保全と創出＞

- 良好な都市環境と海域環境の保全を図るため、港内の水質・底質の改善に努めるとともに、新島地区においては、廃棄物等を適正に処分する廃棄物海面処分場としての機能を確保、延命化を図ります。
- 新たな環境の創出を図るため、水際線沿いの緑地や海浜の整備に努めます。

＜モーダルシフトの推進＞

- 中・長距離の貨物輸送手段をトラックから船舶や鉄道に転換する「モーダルシフト」の進展に対応するため、受け皿となるフェリー埠頭等の機能強化を図ります。



港湾計画改訂の主な内容

④防災

＜大規模地震対策の推進＞

- 大規模地震等の発生時に、物資の緊急輸送や市民の避難などに供するための耐震強化岸壁やオープンスペースなどを計画します。
- 大規模地震等が発生した場合でも経済活動を維持する国際海上物流機能を確保するため、夢洲地区のコンテナ埠頭（C10～12）の耐震強化を実施済みであり、今後南港地区の一部のフェリー埠頭（R4, 5）においても耐震性の強化を図ります。
- ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策、また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。



港湾計画改訂の主な内容

⑤その他

■土地利用計画

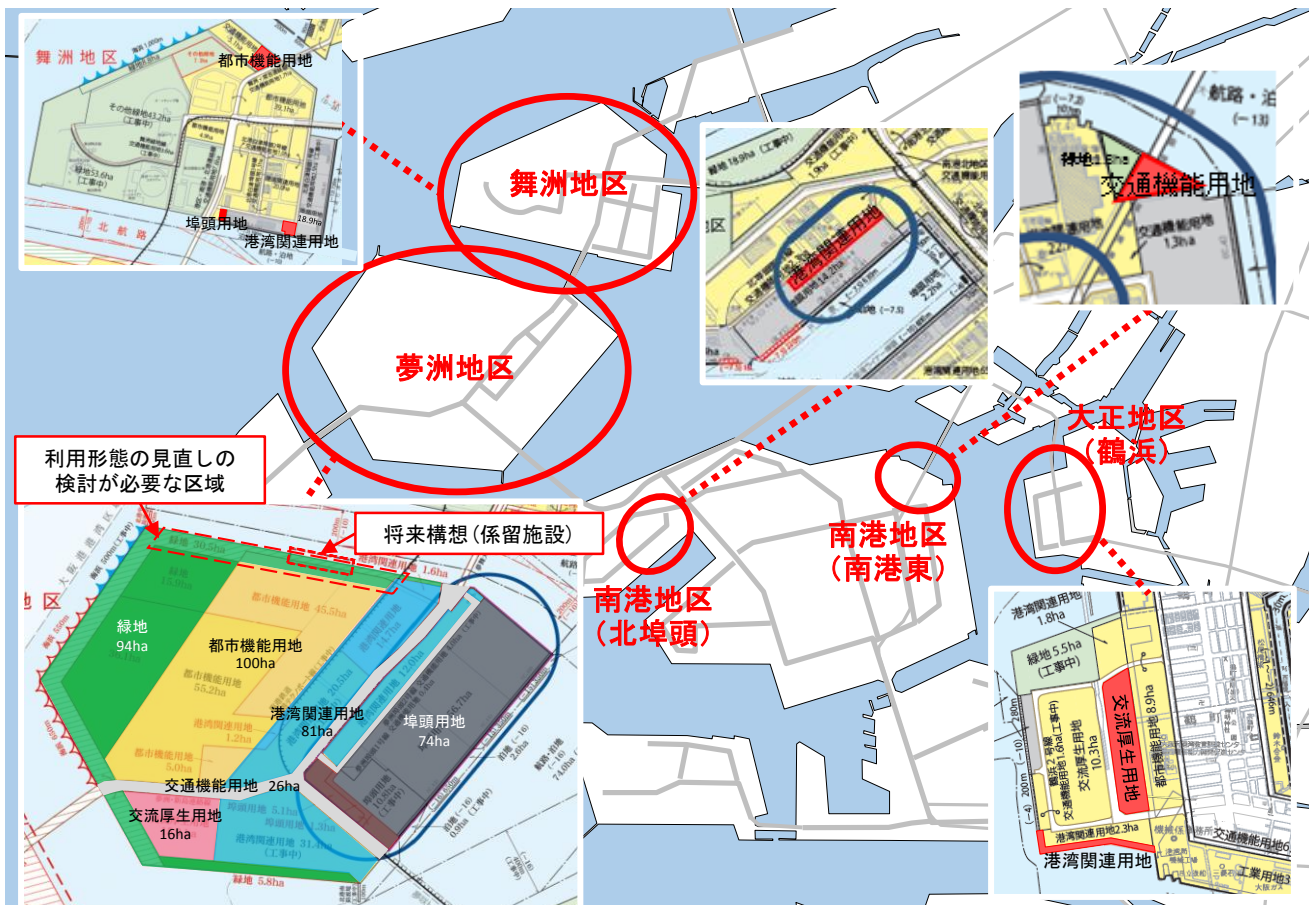
夢洲地区：東側はコンテナ埠頭を中心とした「物流ゾーン」のまま、中央部は国際観光拠点の形成を目指す「観光・産業ゾーン」として都市機能用地及び交流厚生用地へ変更、西側は「グリーンテラスゾーン」として緑地へ変更します。

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。

南港地区：北埠頭）R岸壁フェリー化の完了を受けて必要な埠頭用地の規模について見直し、一部を港湾関連用地へ変更します。

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。

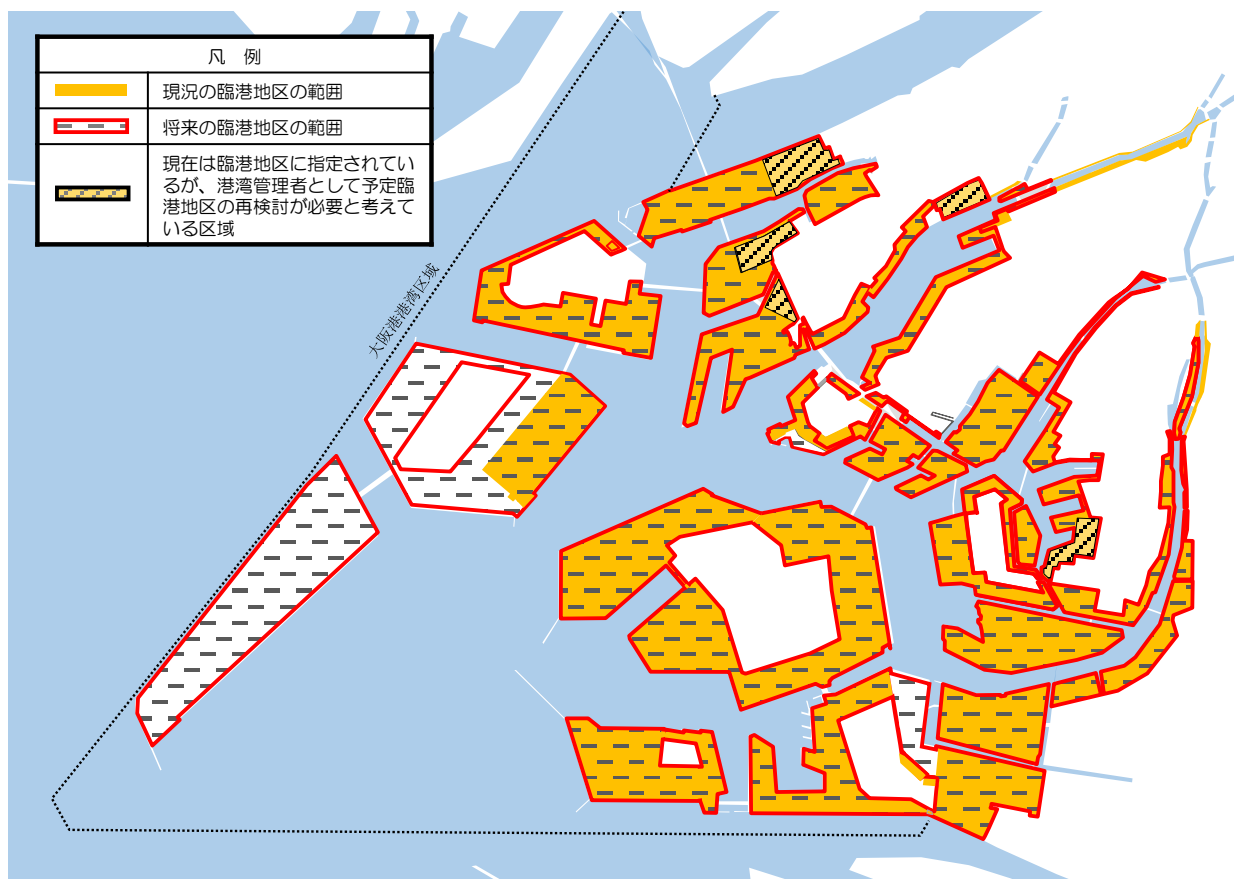
大正地区：地下鉄長堀鶴見緑地線延伸計画精査の結果、車庫用地が不要となったため、交通機能用地から交流厚生用地へ変更します。



その他参考事項

■ 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は次のとおりです。



※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。

■ 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、夢洲北側において、将来的に港湾関連施設が必要になる可能性を考慮し、今後、土地利用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。

(参考) 用語解説

- 外貿
外国貿易のこと。
- コンテナ
世界中の港で貨物を効率的に積み降ろすため、規格や寸法が定められた輸送用の容器のこと。サイズは通常、長さで表示され、20, 40フィートのものが主流である。コンテナの取扱個数の単位として20フィート換算された「T E U」を用いることが一般的であり、20フィートコンテナ1個を1 T E U、40フィートコンテナ1個を2 T E Uとして取扱個数を計算する。
- 内貿
国内の港間で貨物を輸送すること。
- サプライチェーン
原材料・部品等の調達から、生産、流通を経て消費者に至るまでの一連のビジネスプロセスのこと。
- サプライチェーンマネジメント
サプライチェーンの最適化を図る手法のこと。
- ロジスティクス
調達、生産、販売、回収などの分野を統合して、需要と供給との適正化を図るとともに顧客満足の上を目指す経営管理のこと。
- クルーズ客船の母港
その港を基点にクルーズに出港し帰港する乗換え港のこと。
- RORO船（ロールオン/ロールオフ船）
貨物を積んだ車両がそのまま船内に乗り入れることができるように船尾や船側にゲートを有する船舶。クレーンを使わないために、短時間での貨物の積み降ろしが可能。
- モーダルシフト
トラックによる貨物輸送を環境負荷が少なく、大量輸送が可能な船または鉄道による輸送に切り換えること。
- 在来臨海部
埋立地（新臨海部）以外の地域。大阪港では南港、舞洲、夢洲を除く臨海部に位置する地域を指す。
- 臨港地区
臨港地区は港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法により定められた地区。
予定臨港地区は、港湾計画改訂において、将来、管理・運営上必要と考えられる臨港地区の範囲を港湾管理者の案として示すものである。
- バース
一隻の船舶に係留するために必要な岸壁等の区画のこと