



大阪港港湾計画の軽易な変更について(案)
～ 説明資料 ～

大阪市 港湾局

Port & Harbor Bureau, City of Osaka

2020.3.30

港湾計画変更の概要

■ 変更箇所

夢洲地区

■ 変更理由

- ① 周囲を海に囲まれている夢洲の立地を活かし、国際観光拠点の形成に伴って見込まれる旅客輸送需要に対応し、魅力ある海上交通ネットワークの形成を図るため。
- ② 北側水際線における係留施設の将来構想の具体化に向けた検討が進む中、水際線を含むウォーターフロント空間と一体となった質の高い港湾空間の形成を図るため。

■ 変更事項

- ① “旅客船埠頭計画”の変更 [小型栈橋 2基 (新規)]
- ② “外郭施設計画”の変更 [波除堤 60m (新規)]
- ③ “土地利用計画”の変更 [都市機能用地→交流厚生用地 4.6ha]

夢洲まちづくりの進展

2019(平成31)年3月 港湾計画改訂

- ・夢洲中央部は 国際観光拠点の形成を目指す 観光・産業ゾーンとして土地利用を計画
- ・夢洲地区北側において、将来構想(係留施設)を位置付け

2019(令和元)年9月 都市計画変更

- ・北側での水際線と一体的な親水性の高いエリアの形成に配慮した外周道路の配置

2019(令和元)年12月 夢洲まちづくり基本方針策定

- ・海上アクセス拠点形成、水際線と一体となった空間形成というまちづくりの方向性

2019(令和元)年12月 IR事業者公募

■ 夢洲まちづくり基本方針 [2019(令和元)年12月策定]

○まちの骨格の考え方

【水辺軸：水都大阪にふさわしい質の高い水辺環境】

- ・水辺軸と水辺軸に隣接する空間では、夢洲からの眺望を活かすため、水辺に向け開放的な空間を形成するとともに、海上交通アクセス拠点との一体感を意識した空間を形成する。

○まちのインフラの考え方

【多様な交通アクセス・快適な移動交通による利便性向上】

- ・夢洲までは、鉄道・道路に加えて、安全・快適な移動手段により海上アクセスや航空アクセスなど多様なアプローチを確保、来訪者の利便性や回遊性の向上をめざす。

○インフラ等の整備方針

【海上アクセス拠点】

閑空はもとより、多くの他のエリアからのアプローチを可能とする海上アクセス拠点を、臨港緑地との一体性に配慮しながら北側水際線に整備し、来訪者の利便性の向上及び集客力の強化を図る。



■ 都市計画の変更 [2019(令和元)年9月]

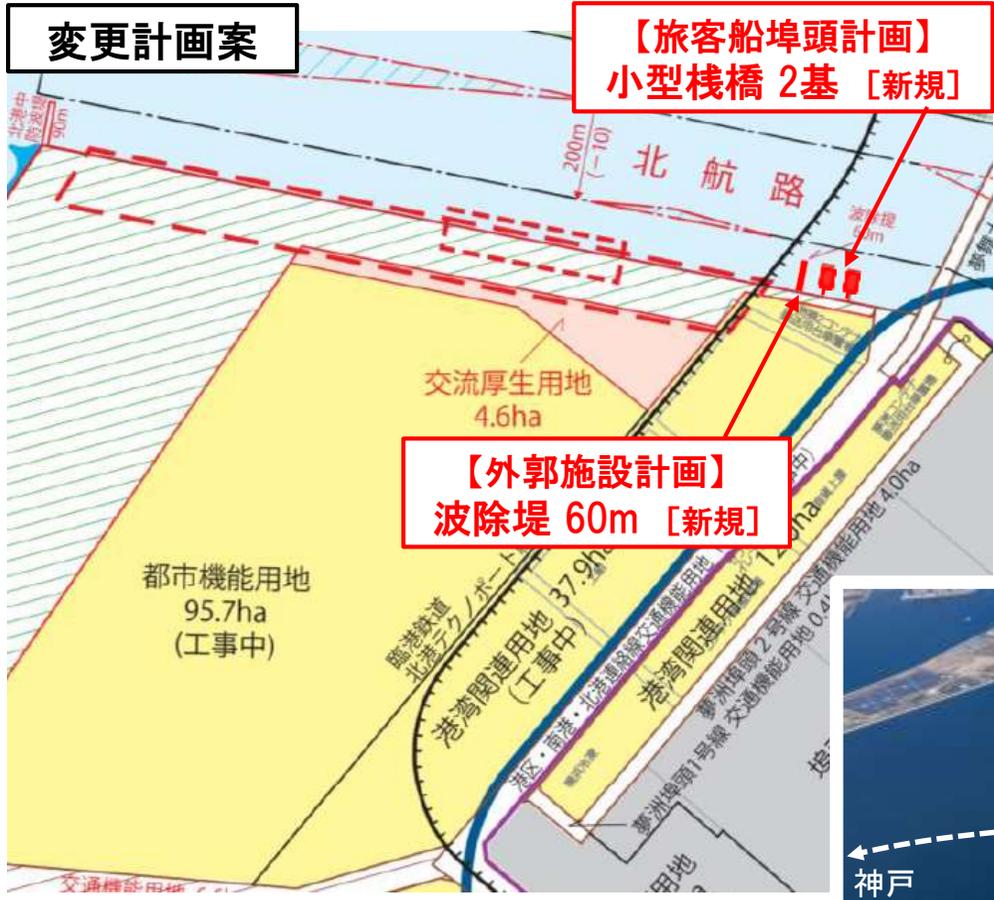
- ・国際観光拠点の形成をめざした土地利用を誘導し、まちの骨格の形成や周辺とのネットワーク形成を図るため、用途地域や特別用途地区、都市計画道路(外周道路)などの都市計画変更が行われた。



図. 都市計画道路(説明図)

変更内容【旅客船埠頭計画】

変更計画案

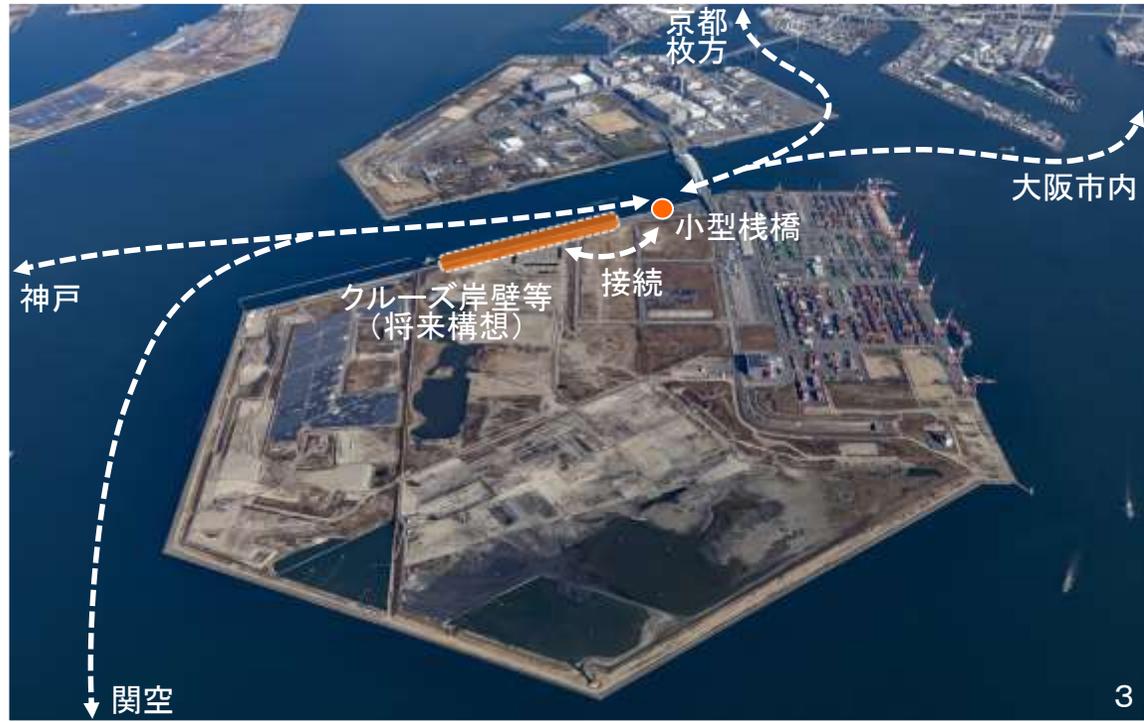


■ 小型棧橋整備事例 (神戸空港島)



出典: 国土地理院ウェブサイト

■ 海上交通ネットワーク イメージ



変更内容【外郭施設計画】

■ 計画位置における静穏度予測・評価

目標静穏度

荷役限界波高:0.3m (概ね500トン未満の船舶)、荷役稼働率:97.5%以上 (港湾の施設の技術上の基準・同解説 より)

予測・評価結果

既定計画港形

波向	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW
波高比*	0.00	0.01	0.02	0.05	0.53	0.42	0.65
限界波高超過出現率	0%	0%	0%	0%	2.8%	6.2%	3.0%
荷役稼働率	88.0% < 97.5% ⇒ ×						

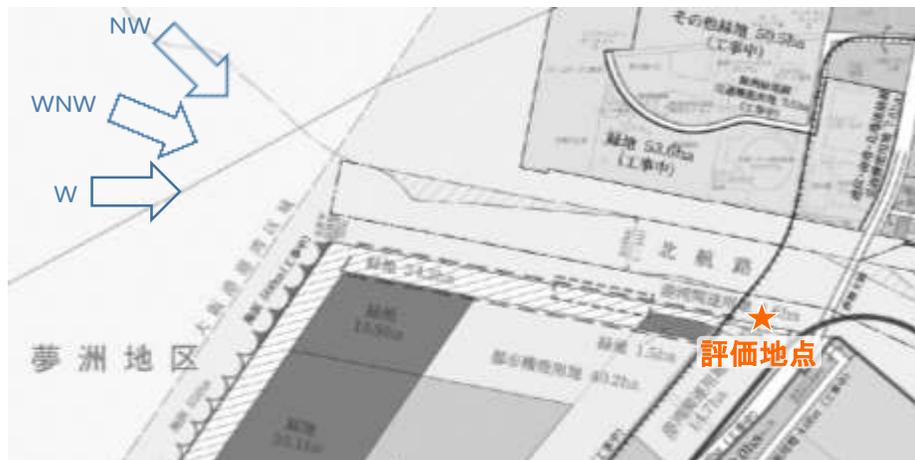
評価地点(小型栈橋計画位置)の西側近傍に波除堤(60m)追加

波向	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW
波高比*	0.00	0.00	0.01	0.01	0.08	0.06	0.08
限界波高超過出現率	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
荷役稼働率	100% > 97.5% ⇒ ○						

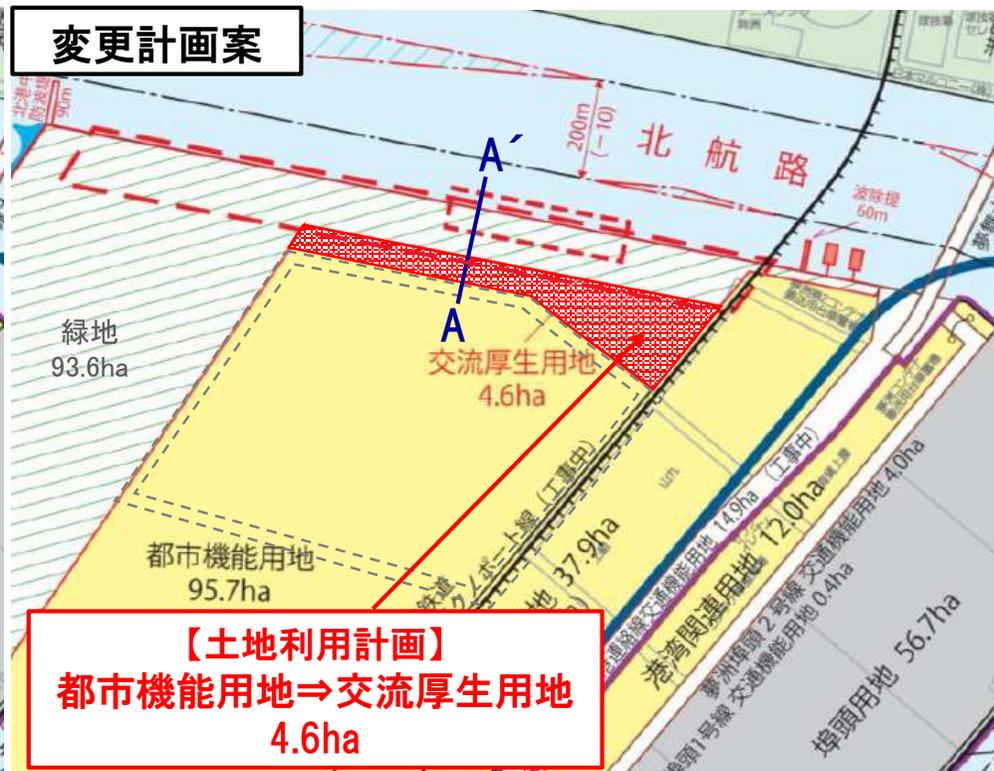
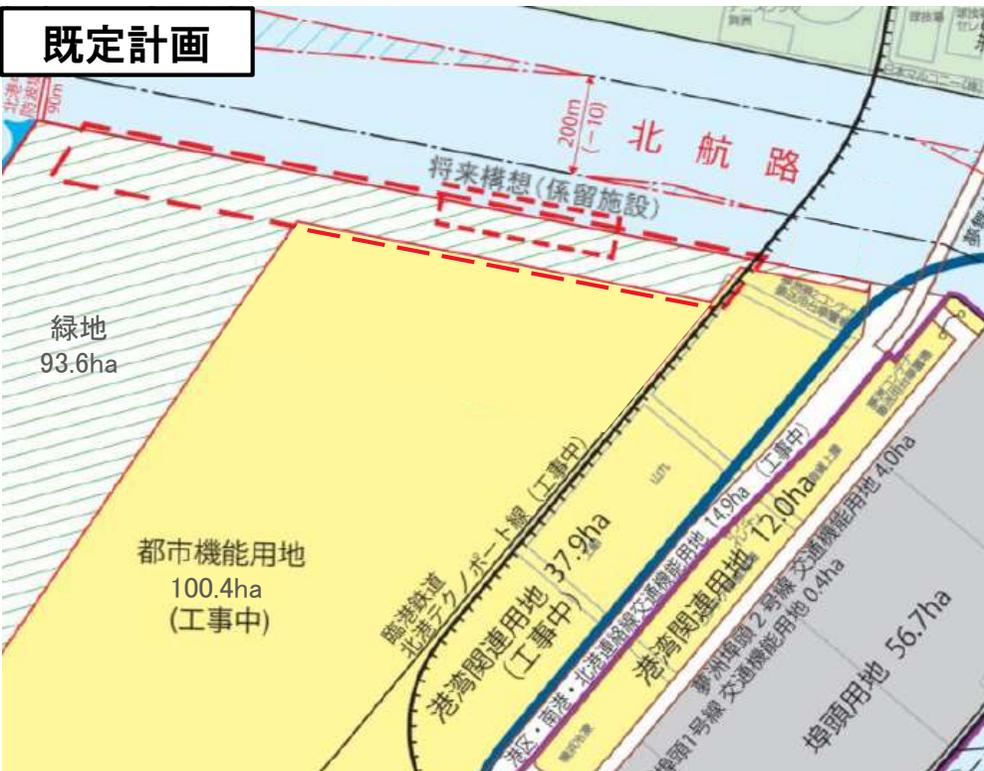
※波高比:沖波に対する評価地点の波高

W(西)~NW(北西)方向からの波に対しては、遮るものが無いため、評価地点の波高は高くなる。荷役限界波高を超える確率も高くなる。

波除堤を追加したことにより、波高比、限界波高超過出現率ともに低下

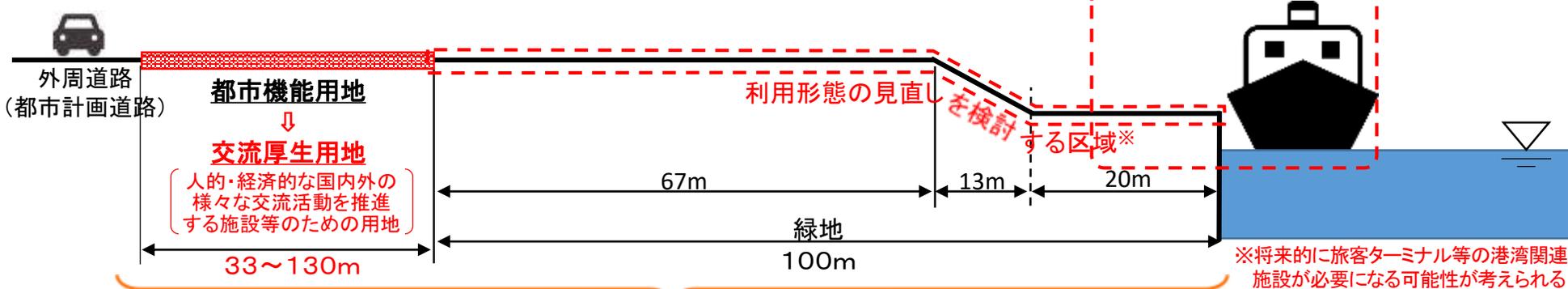


変更内容【土地利用計画】



【土地利用計画】
都市機能用地⇒交流厚生用地
4.6ha

(A-A' 断面)



水際線を含むウォーターフロント空間と一体となった空間形成を図る

※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ことから、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としている区域。

■ 計画変更に伴う環境影響について

【旅客船埠頭計画及び外郭施設計画の変更】

大気質 について

- ・今回計画する小型栈橋を利用する船舶としては総トン数100トン程度の小型旅客船を想定しており、当該船舶からの大気汚染物質排出量は非常に少ないと見込まれる（船舶からのNOx排出量はディーゼル機関の定格出力に比例する）。

潮流、水質 について

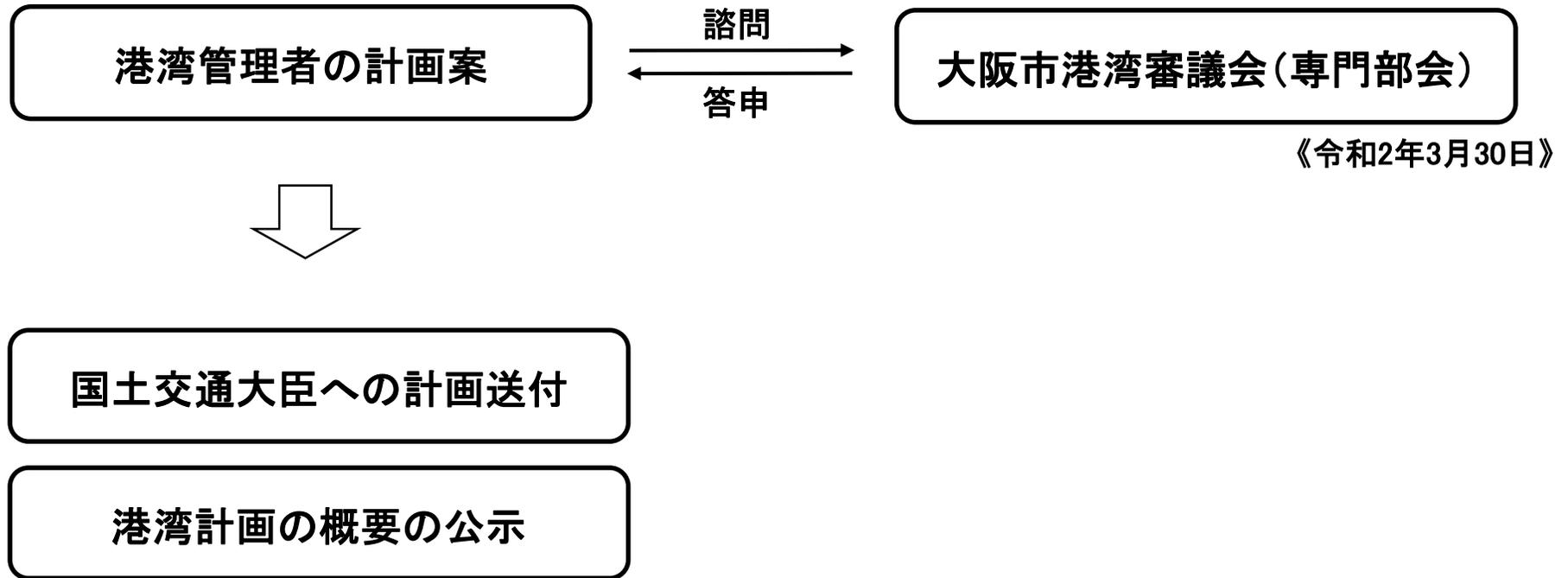
- ・小型栈橋の構造としては「浮栈橋」を想定している。また、舞洲・夢洲間水路幅400mに対し、波除堤の計画延長は60mであり、大規模な施設ではない。いずれも潮流に影響を及ぼすような構造物ではない。

【土地利用計画の変更について】

大気質、騒音、振動 について

- ・既定計画では、大阪港における大気汚染物質排出量(NOx排出量)実績から設定した 将来の排出量原単位を用いて、大気質への影響の予測及び評価を行っている。土地利用区分ごとの排出量原単位は、都市機能用地より交流厚生用地の方が小さく、今回の変更により将来の排出量はわずかに減少する見込みとなる。
- ・既定計画において、国際観光拠点の形成を図る中央部の開発人口は「来場者3,000万人/年、従業員3.2万人/日」と想定し、発生集中交通量を算出している。今回の変更により開発人口の想定に変更は無く、発生集中交通量及び周辺道路の交通量を増加させるものではない。

⇒以上のことから、既定計画と同様に、今回計画が大気質、騒音、振動、潮流、水質に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

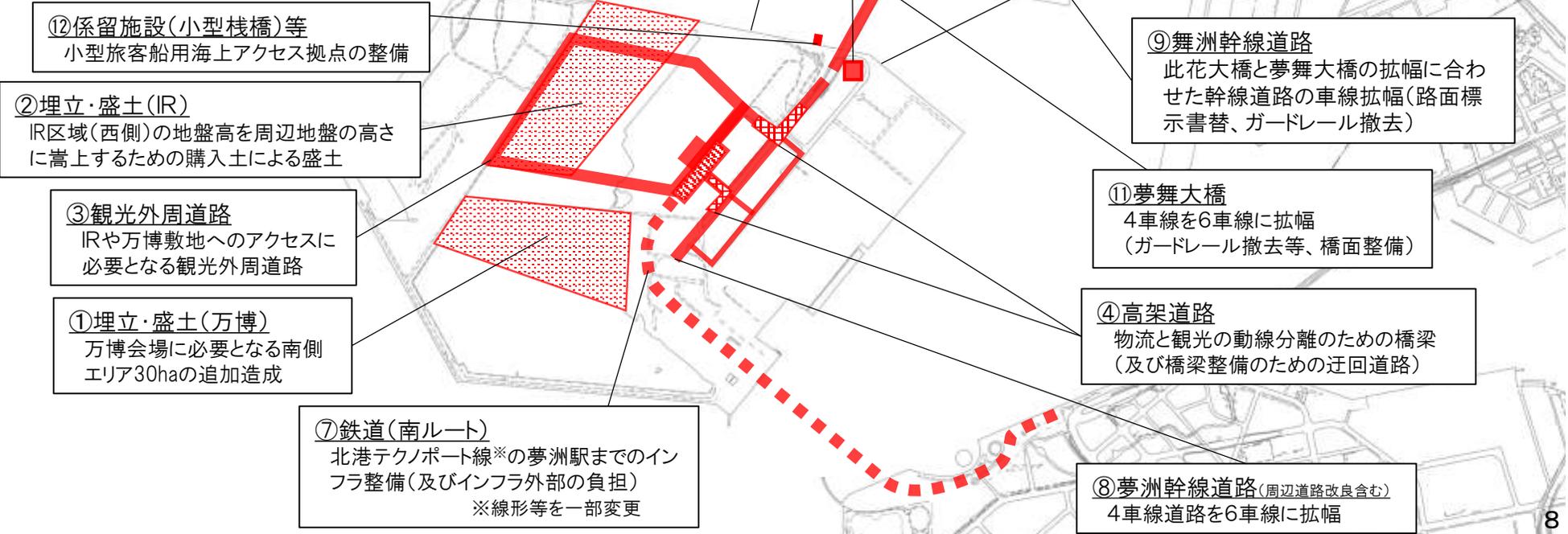


参考：夢洲関連インフラ整備

位置及びスケジュール

項目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
① 埋立・盛土(万博)		地盤改良・盛土						
② 埋立・盛土(IR)		埋立・盛土						
③ 観光外周道路		設計等	工事					
④ 高架道路		設計等	工事					
⑤ 下水道(排水管等)		設計等	工事					
⑥ 上水道(配水管等)		設計等計	工事					
⑦ 鉄道(南ルート)	[事前調査]	基本検討調査等						
	[インフラ部]		設計等	工事(開業準備)				
	[インフラ外部]			設計等	工事(開業準備)			
⑧ 夢洲幹線道路		設計等	工事					
⑨ 舞洲幹線道路		設計等	工事					
⑩ 此花大橋(6車線化等)※		設計等	工事					
⑪ 夢舞大橋(6車線化)		設計等	工事					
⑫ 係留施設(小型栈橋)等			設計等	工事		設計等	工事	

※此花大橋の歩道整備は万博終了後に実施する。
(工程は現時点での想定であり、今後変更することがある。)



■ 港湾計画の方針《抜粋》

・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。

■ 夢洲地区土地利用計画

・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せず。今後見込まれる外資コンテナ貨物の増加への対応を図るため、埠頭用地の拡張を計画。

・中央部は大阪の経済成長をけん引する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。

・西側は広々としたみどり豊かな憩いの空間を確保する「グリーンテラスゾーン」として、緑地へ変更。

■ 将来構想

・夢洲地区北側において、国際観光拠点の形成に伴って見込まれる旅客輸送需要に対応することを考慮し、将来構想(係留施設)を位置付け。



参考：夢洲まちづくり構想（2017年8月4日策定）

ゾーニング計画

グリーンテラスゾーン

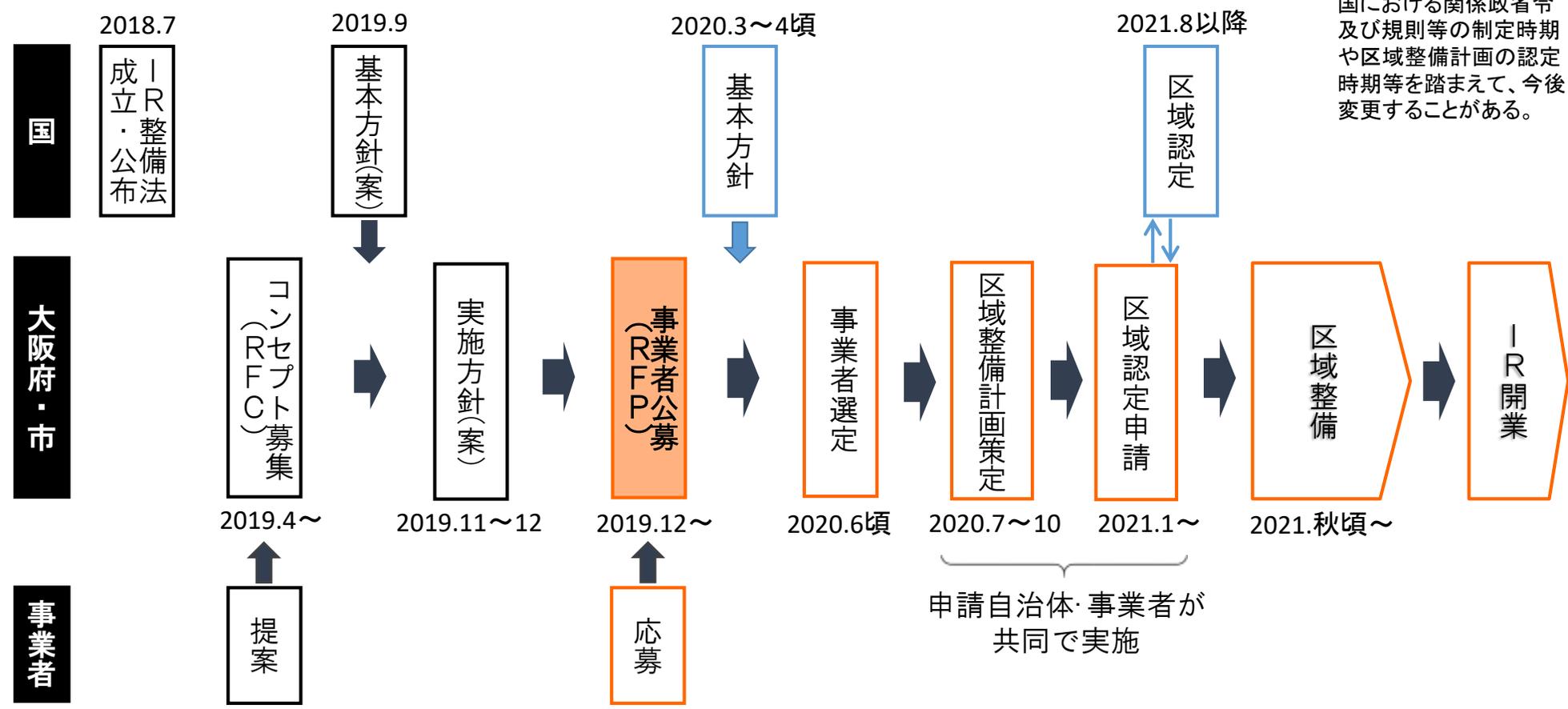
産業・物流ゾーン

観光・産業ゾーン

物流ゾーン

参考:大阪IRの実現に向けて

■ 想定スケジュール



(注)当該スケジュールは、国における関係政省令及び規則等の制定時期や区域整備計画の認定時期等を踏まえて、今後変更することがある。

