

大阪港港湾計画の輕易な変更について (案)

～説明資料～

令和5年1月26日

大阪港湾局

1—1. 諮問事項 大阪港港湾計画の軽易な変更

■ 変更理由

- 立地企業等の要請に対応するため、南港地区において専用埠頭計画及び物資補給岸壁を新たに位置付ける。

位置図



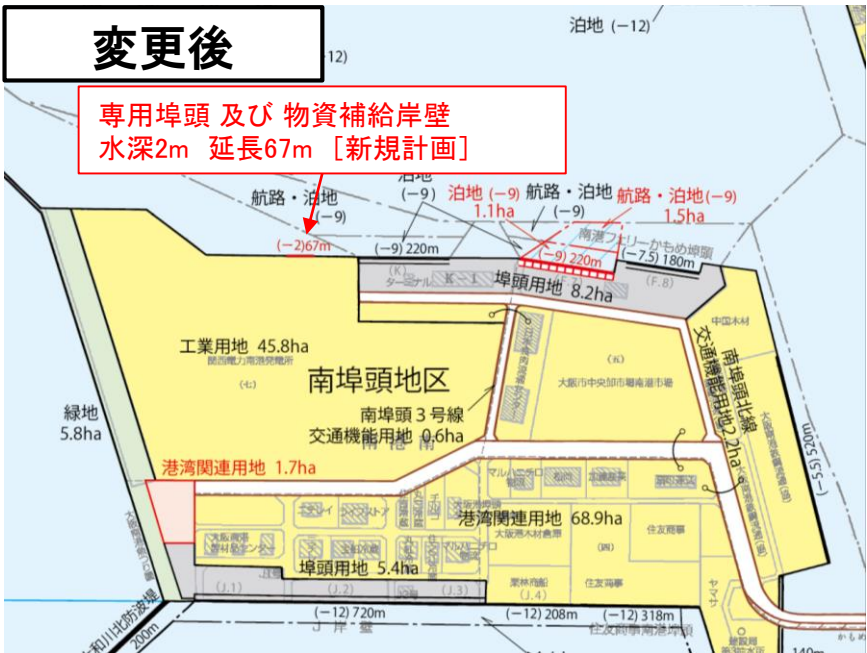
専用埠頭(係留施設)及び物資補給岸壁
計画位置

現況(航空写真)



1—1. 諮問事項 大阪港港湾計画の軽易な変更

- 変更内容
- ・ 専用埠頭計画の新規計画
- ・ 物資補給岸壁の新規計画



- ・ 専用埠頭計画 及び 物資補給岸壁

地区名	岸壁名称	係留施設(専用)	延長(m)	水深(m)	対象船舶
南港地区	南港発電所北側岸壁	物揚場	67	2	旅客船130GT

1-2. 計画変更の背景

■ 大阪港湾局のカーボンニュートラルポート(CNP)形成の取り組み

- 大阪港湾局では、「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献していく。
- CNPの形成に向けて、「大阪“みなと”カーボンニュートラルポート（CNP）検討会」を設立し、CNPの形成を推進している。
- CNP形成計画の基本方針を「水素・燃料アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境等の整備」「港湾地域の面的・効率的な脱炭素化」として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年の港湾におけるカーボンニュートラル実現をめざしている。

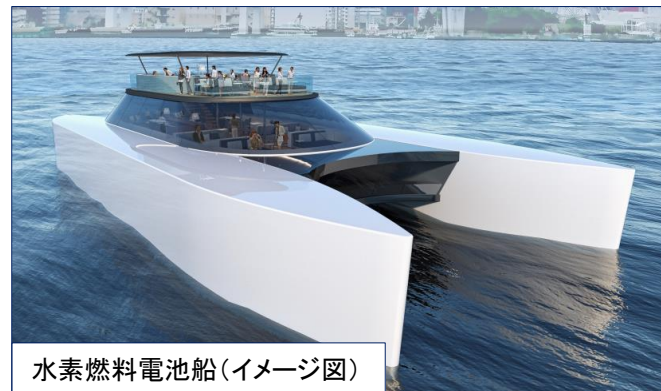
■ 岩谷産業(株)による水素燃料電池船の商用運航の動き

- 岩谷産業(株)は、海上輸送分野でのゼロエミッション化に貢献するため走行時にCO2や環境負荷物質を排出しない高い環境性能を有する水素燃料電池船の商用運航を目指している。
- 岩谷産業(株)は、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成を受け、関西電力(株)、東京海洋大学、(株)名村造船所とともに、水素燃料電池船とエネルギー供給システムの開発・実証を進めている。
- 水素燃料電池船は、2025年に開催される大阪・関西万博等で万博会場である夢洲と大阪市内の観光地を結ぶ旅客船としての運航を見込んでいる。

- 岩谷産業(株)は、水素燃料電池船の運航を見据えて、安定した水素エネルギー供給が行えるように専用埠頭（係留施設）が必要。

■ 水素燃料電池船と船舶用ステーションの実現に向けた経緯及び今後のスケジュール

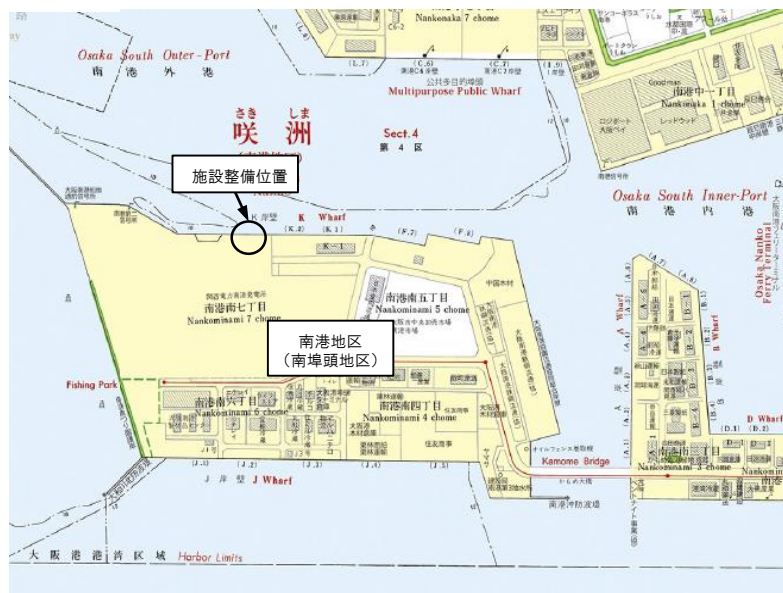
- 令和2年11月25日 水素燃料電池船と船舶用ステーションの実現に向けた検討開始
- 令和3年 7月21日 NEDO助成事業に採択
- （「燃料電池等利用の飛躍的拡大に向けた共通課題解決型産学官連携研究開発事業／燃料電池の多用途活用実現技術開発」）
- 令和4年～6年3月 船舶用ステーション設計・建設、水素燃料電池船設計・建造
- 令和6年4月～ 実証運航
- 令和7年4月～ 旅客船として運航（万博開催）



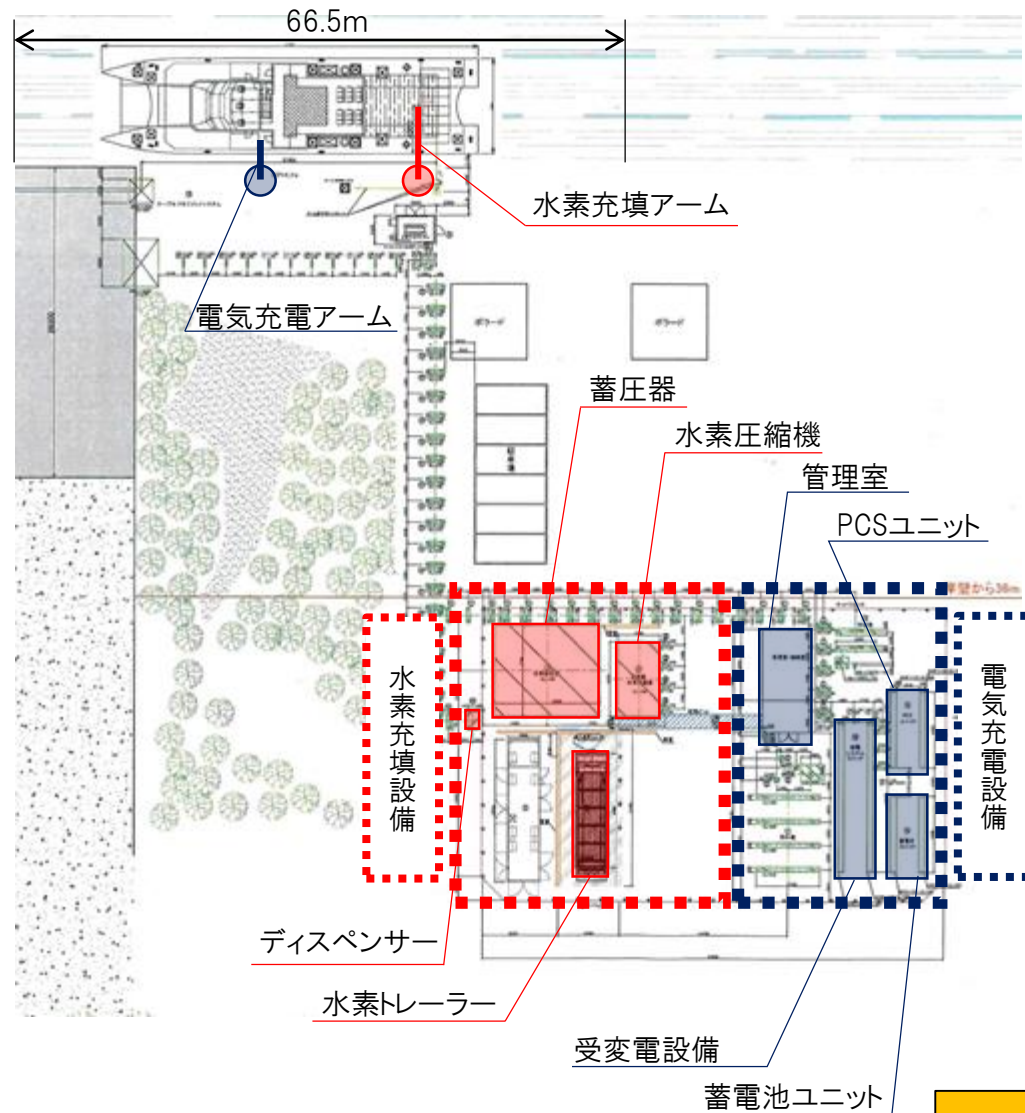
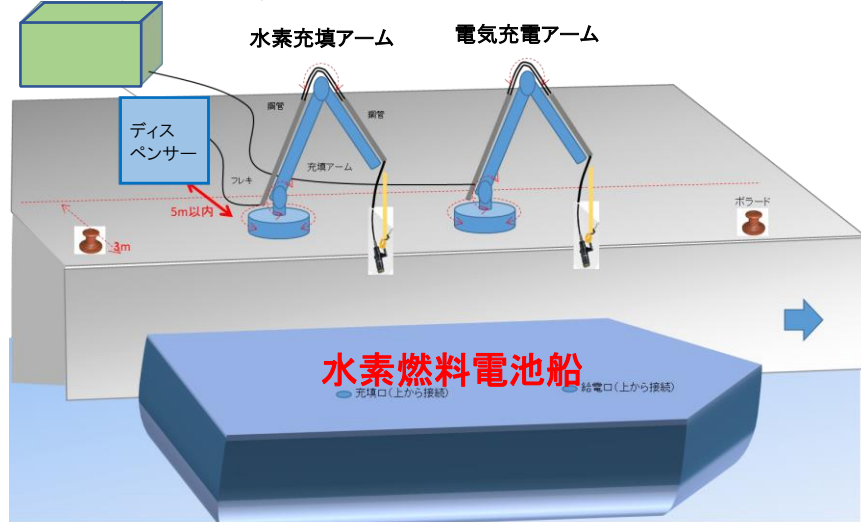
水素燃料電池船(イメージ図)

1-3. 施設整備計画

- 新規施設整備：係船柱、防舷材、水素充填設備、電気充電設備
- 対象船舶：130GT、全長29.9m、幅8.0m、喫水1.1m

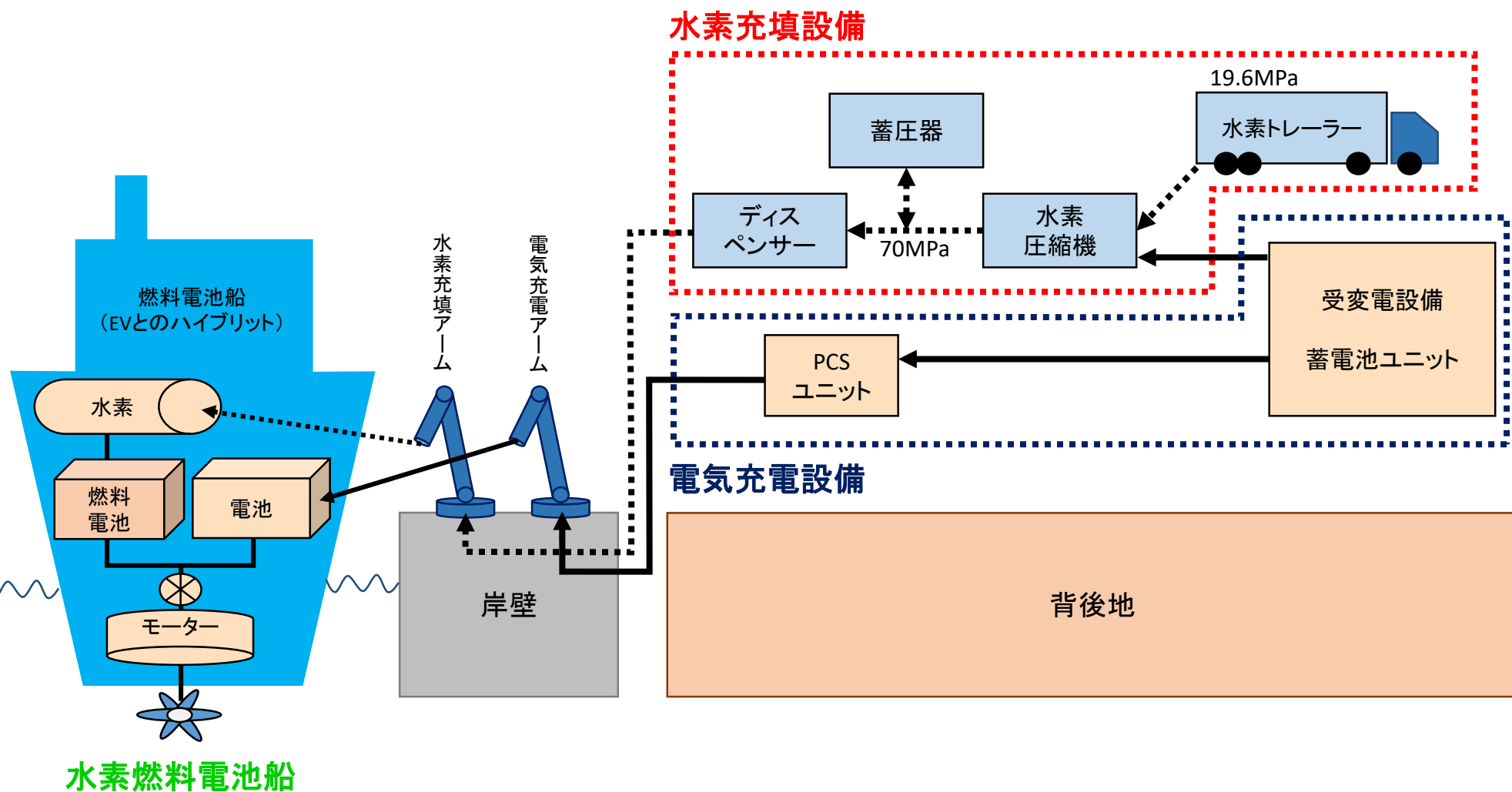


水素充填設備・電気充電設備



1-3. 施設整備計画

➤ 水素充填及び電気充電イメージ



1-4. 環境への影響と評価

➤ 環境への保全について

大気質について

- 今回計画する専用埠頭(係留施設)を利用する船舶は、総トン数130GT程度の小型旅客船で、水素燃料電池船であることから、船舶航行時に排出する物質は水のみであり、大気汚染物質の排出はない。
- 水素を搬入するトレーラーの頻度は、1台/2日程度である。
- 以上のことから、今回計画が大気質に及ぼす影響は、軽微であると考えられる。

騒音、振動について

- 利用する船舶は、総トン数130GT程度の小型旅客船で、また、水素を施設に搬入するトレーラーの頻度は1台/2日程度である。
- 以上のことから、今回計画が騒音、振動に及ぼす影響は、軽微であると考えられる。

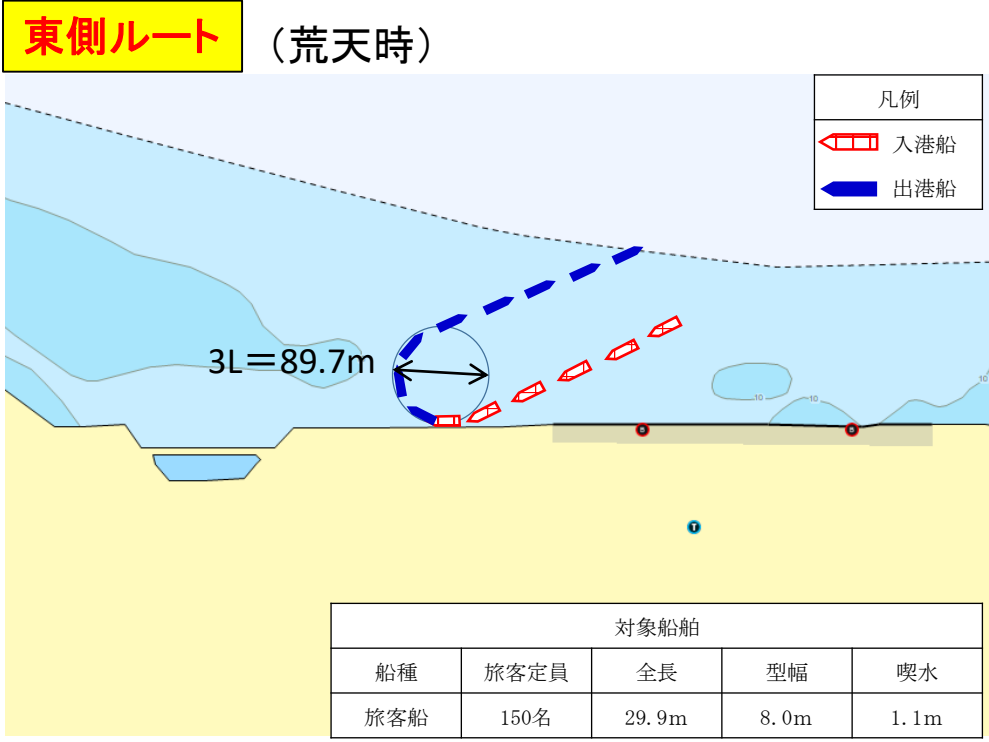
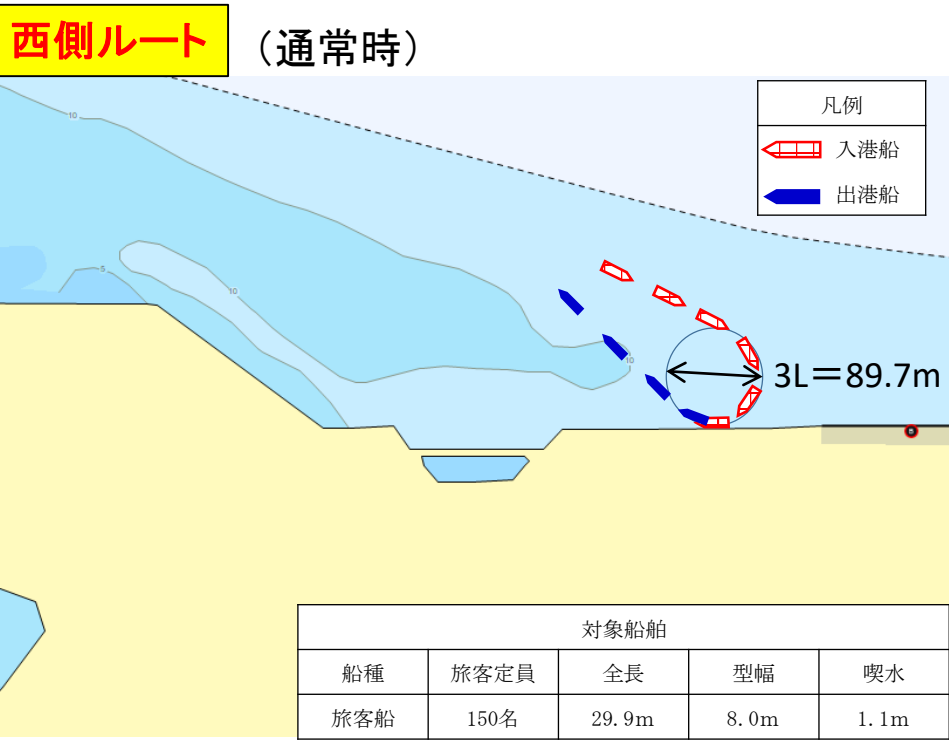
潮流、水質について

- 係留施設として防舷材を設置するが、その構造は潮流に影響を及ぼすような構造ではなく、また、新たな埋立、沿岸地形の変更、水質汚濁負荷量の変化を伴う土地利用計画の変更は無い。
- 以上のことから、今回計画が潮流、水質に及ぼす影響は、軽微であると考えられる。

1-5. その他の事項

➤ 船舶の出入港について

- 新規に計画する物揚場に係る操船例図は、次のとおりである。
(天候に沿って東西2ルートでの入出港を想定)



・バースの前面水域で、回頭水域(3L)が確保出来る。

【安全な回頭に支障を及ぼさない広さ】
・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の3倍を直径とする円
「港湾の施設の基準上の基準・同解説」より

2-1. 諮問事項 大阪港港湾計画の軽易な変更

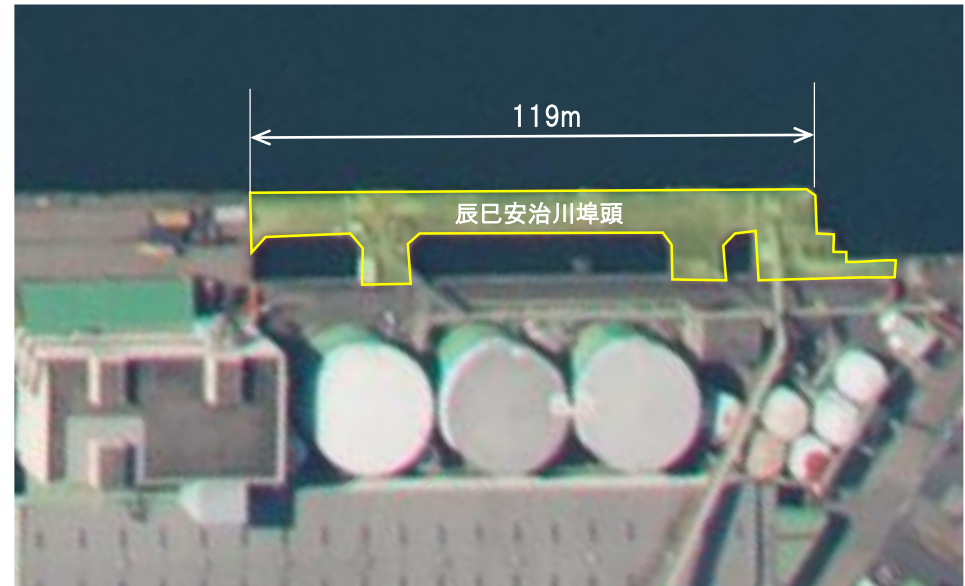
■ 変更理由

- 立地企業の要請に対応するため、港地区において専用埠頭計画を変更する。

位置図



現況(航空写真)



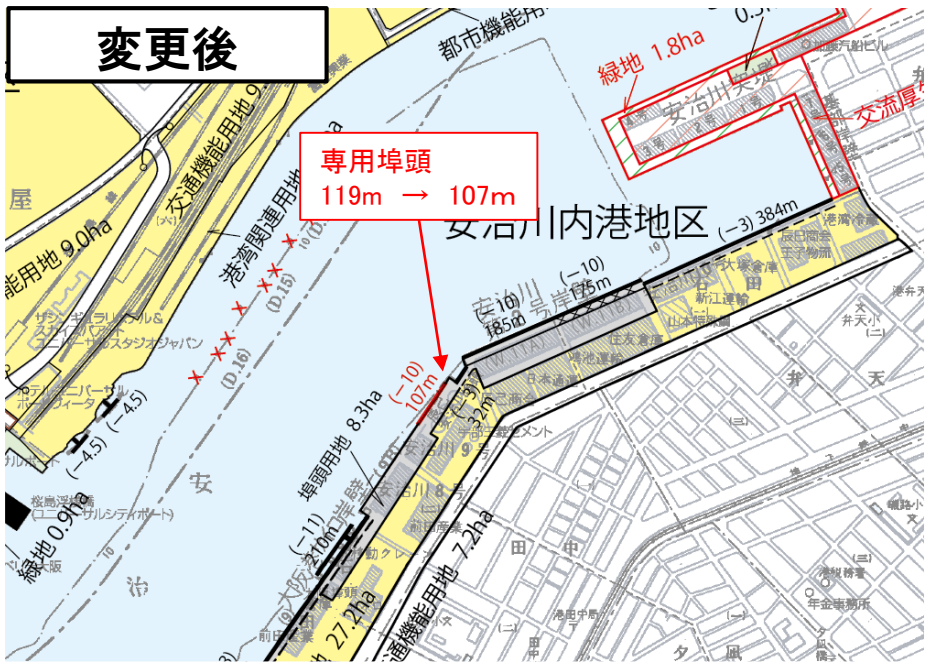
2-1. 諮問事項 大阪港港湾計画の軽易な変更

- 変更内容
- 専用埠頭計画の変更



- 専用埠頭計画

係留施設	延長(m)	水深(m)
岸壁	119	10



- 専用埠頭計画

係留施設	延長(m)	水深(m)
岸壁	107	10

2-2. 辰巳安治川埠頭概要

施設概要

施設名称	辰巳安治川埠頭	
施設所有者	【変更前】	【変更後】
	(株)辰巳商会、UBE三菱セメント(株)	(株)辰巳商会
岸壁延長	119m	107m
水深	-10m	
建設年度	昭和43年	
港湾計画	専用埠頭	
主要利用船舶	タンカー	
主な取扱品目	化学薬品（苛性ソーダ、塩化カルシウム、サンフロ－RH、ポリ塩化アルミニウム）	
係留隻数（R3年）	263隻	

直近10年の取扱貨物量

（単位：トン）

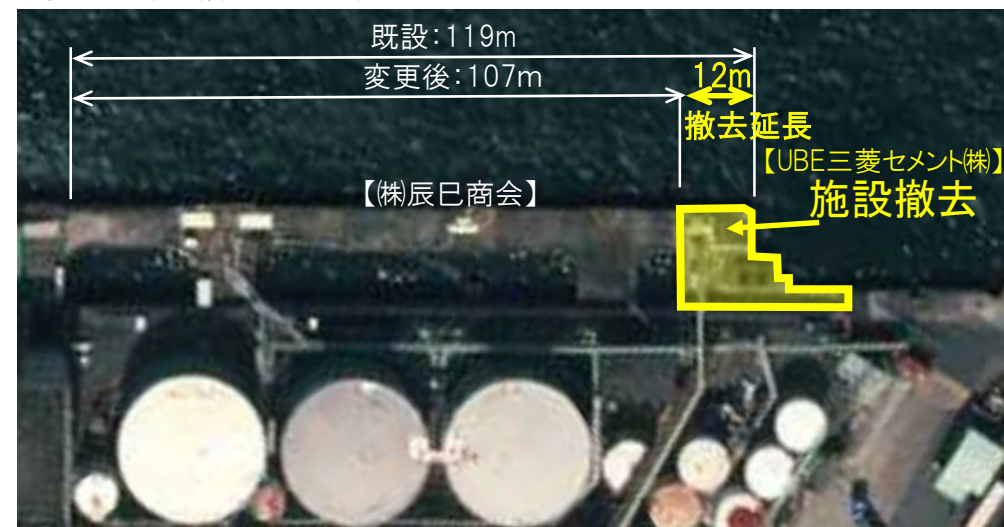
	内 貿			外 貿			合 計
	移入	移出	小計	輸入	輸出	小計	
2012（H24）	88,616	46,591	135,207	0	0	0	135,207
2013（H25）	89,275	48,322	137,597	0	0	0	137,597
2014（H26）	84,696	41,246	125,942	0	6,148	6,148	132,090
2015（H27）	81,613	24,073	105,686	0	33,046	33,046	138,732
2016（H28）	112,275	10,331	122,606	0	46,239	46,239	168,845
2017（H29）	153,952	5,845	159,797	0	105,426	105,426	265,223
2018（H30）	147,841	15,174	163,015	0	96,837	96,837	259,852
2019（H31）	179,012	12,320	191,332	0	109,980	109,980	301,312
2020（R2）	220,155	71,045	291,200	0	125,134	125,134	416,334
2021（R3）	175,719	4,361	180,080	0	119,456	119,456	299,536

2-3. 施設撤去計画

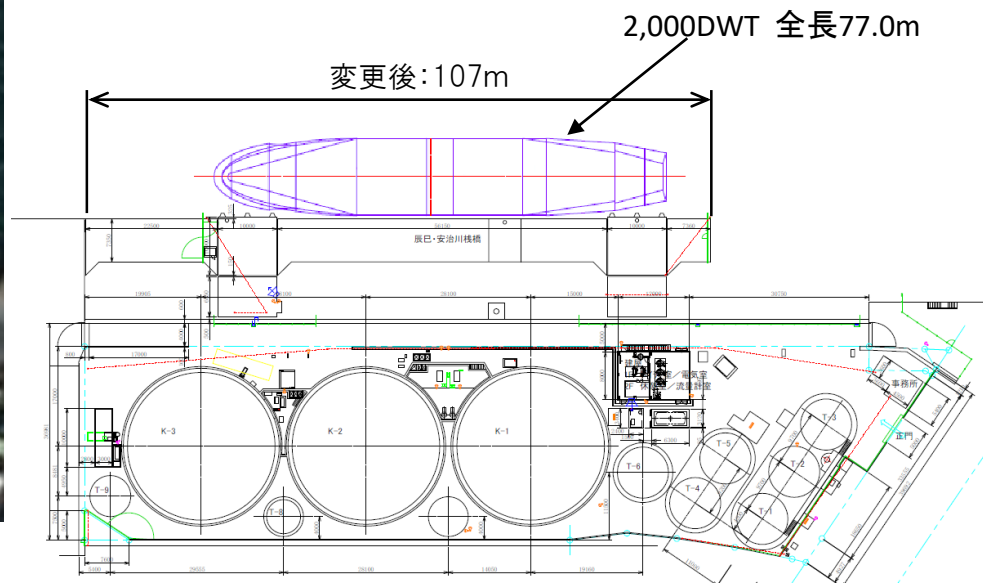
➤ 施設撤去理由

- 施設所有者であるUBE三菱セメント(株)が施設の点検調査を行ったところ、老朽化により上流側棧橋部(延長12m)の支持杭に亀裂及び破断が生じていることが判明し、施設所有者において上流側棧橋部(延長12m)を撤去する。

撤去計画(航空写真)



撤去後 係留図



2-4. 環境への影響と評価

➤ 環境への保全について

大気質、騒音、振動について

- 本計画変更で岸壁12mを撤去するが、当該専用埠頭における係留隻数の変更は無い。
- 以上のことから、既定計画と同様、今回計画が大気質、騒音、振動に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

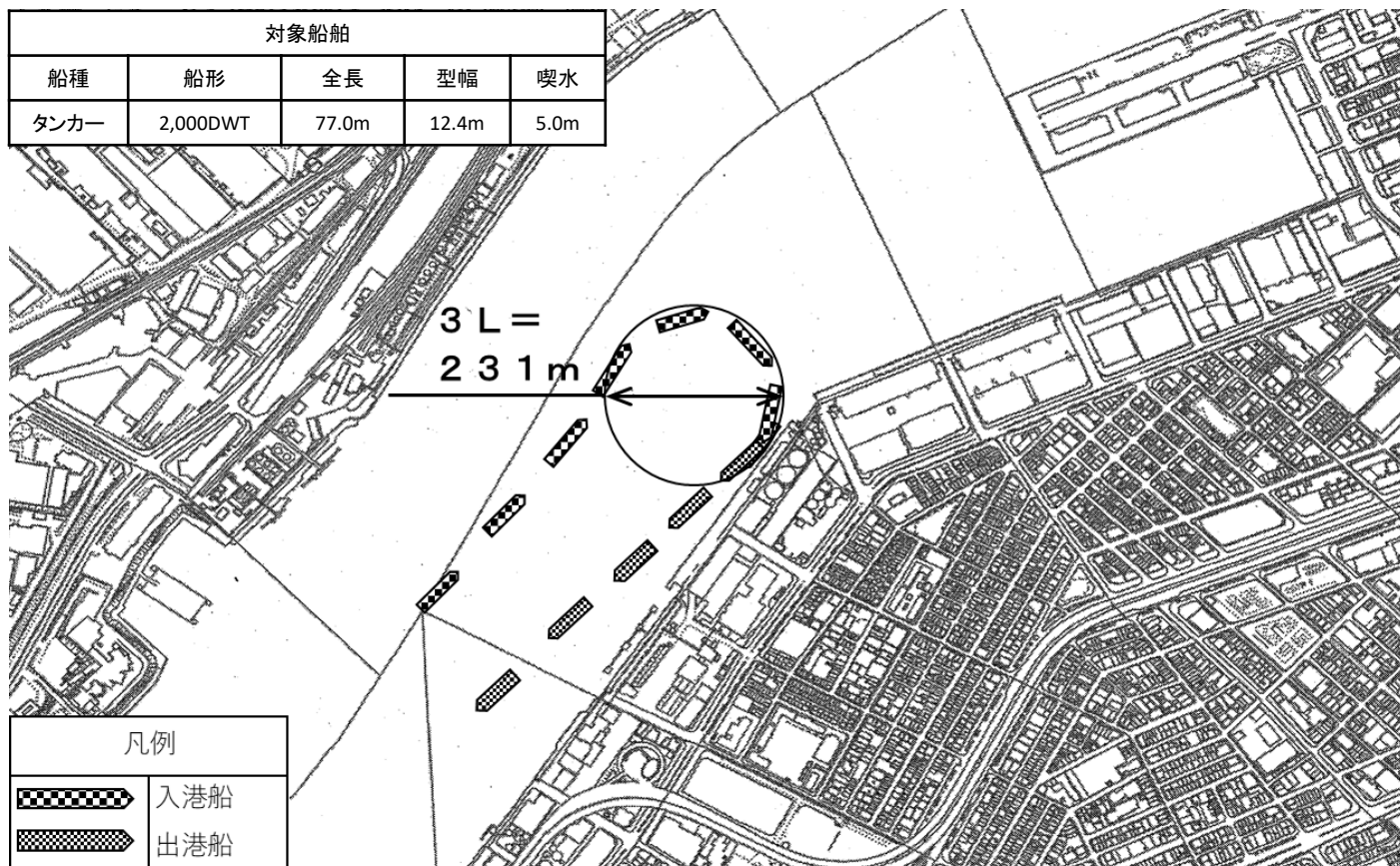
潮流、水質について

- 本計画変更で撤去する岸壁12mは、海底に杭を打設し、打設した杭上部に係留施設を構築する栈橋構造であり、撤去により潮流に影響を及ぼすような構造物ではない。
- 以上のことから、今回計画が潮流、水質に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

2-5. その他の事項

➤ 船舶の出入港について

- 計画変更する岸壁に係る操船例図は、次のとおりである。



・バースの前面水域で、回頭水域(3L)が確保出来る。

【安全な回頭に支障を及ぼさない広さ】

・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の3倍を直径とする円

「港湾の施設の基準上の基準・同解説」より

3. 今後の予定

①専用埠頭計画及び物資補給岸壁(南港発電所北側岸壁)

- R5.1.26 大阪市港湾審議会
- R5.2 港湾計画(輕易な変更)告示
- R7.4 物揚場工事完了後、運用開始

②専用埠頭計画(辰巳安治川埠頭)

- R5.1.26 大阪市港湾審議会
- R5.2 港湾計画(輕易な変更)告示
- 岸壁撤去工事完了後、運用開始(時期未定)