

# 大阪港港湾計画の一部変更について (案)

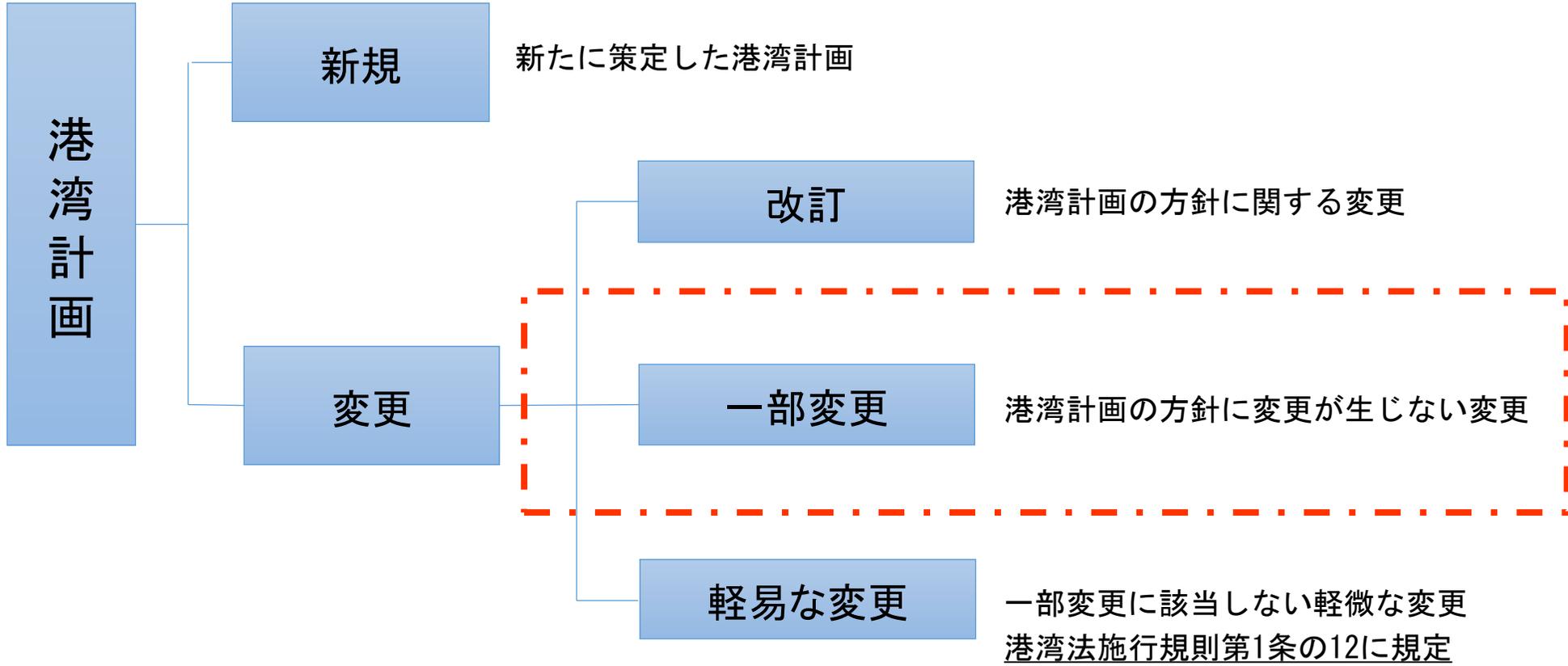
～説明資料～

令和6年2月5日

大阪港湾局

## 港湾計画とは・・・

港湾法第3条の3に規定される法定計画であり、一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用及び保全を行なうにあたっての指針となる基本的な計画



港湾法施行規則より一部変更該当する変更とは・・・

## ○係留施設

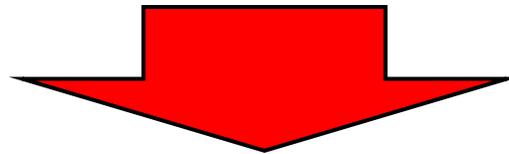
- ・直轄工事（国）の事業対象となる施設
  - 外国貿易船を係留する水深-12m以上の岸壁
  - 内国貿易船を係留するコンテナ、フェリー、RORO船用の岸壁

## ○水域施設

- ・当該港湾において主要と認められる航路
- ・直轄工事（国）の事業対象となる係留施設のための泊地

## ○土地利用計画

- ・面積20ヘクタール以上の土地利用計画変更 等



本件については、「外国貿易船を係留する水深-12m以上の岸壁」に該当するため、「**一部変更**」とする。

# 大阪港港湾計画の一部変更について

## 大阪港港湾計画図



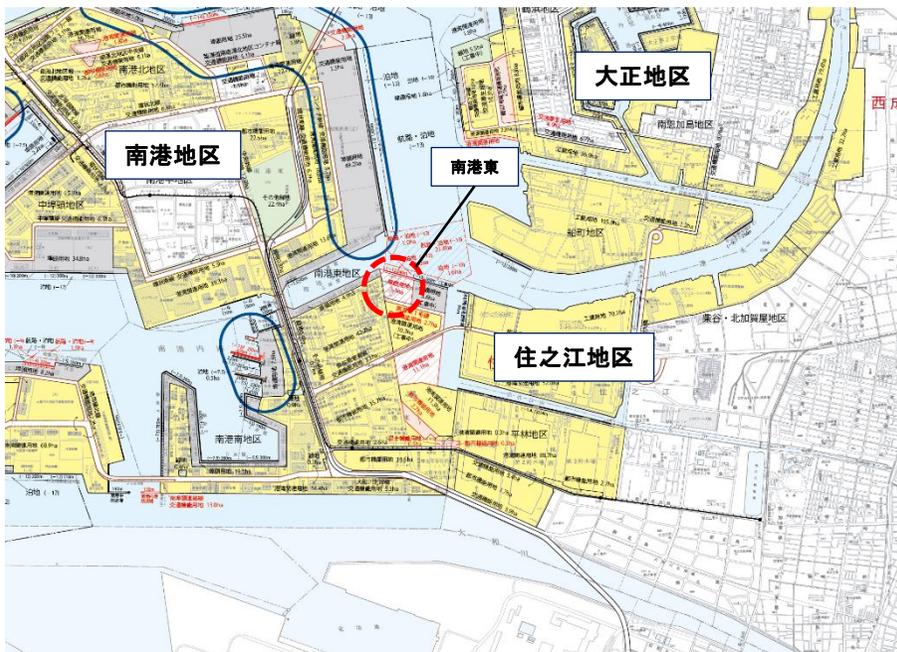
- 諮問事項
- ・公共埠頭計画
  - ・水域施設計画
  - ・土地造成計画及び土地利用計画
  - ・国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設の変更

# 1. 諮問事項【南港東】大阪港港湾計画の一部変更

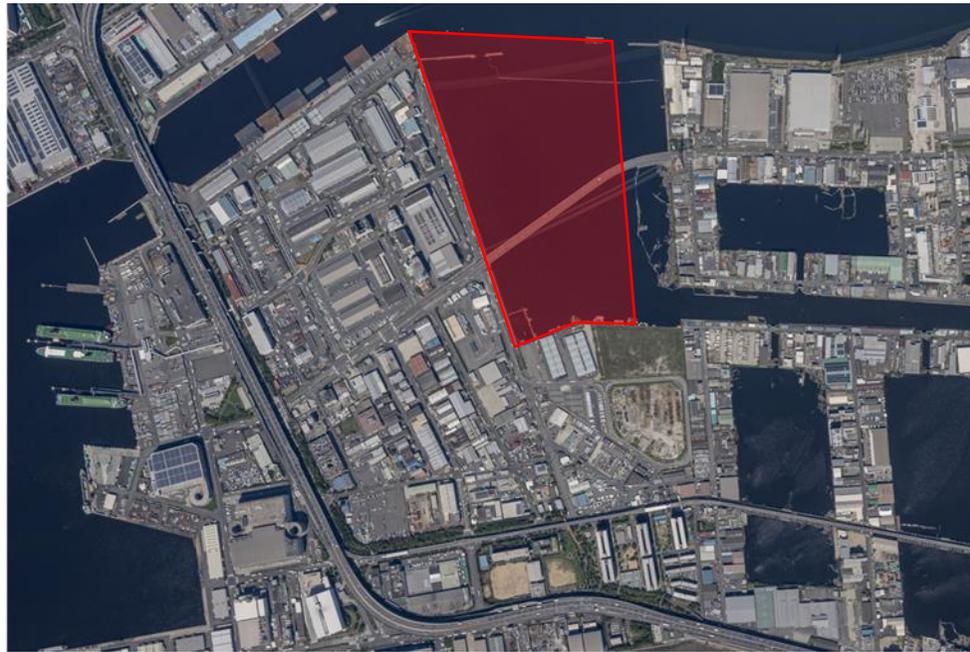
## ■ 変更理由

- 臨海部における大規模物流用地の需要に対応するとともに、効率的な貨物の取り扱いを図るため、南港(南港東)地区において公共埠頭計画及び土地造成及び土地利用計画を変更する。
- また、公共埠頭計画の変更に伴い、水域施設計画、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設を変更する。

位置図



現況(航空写真)

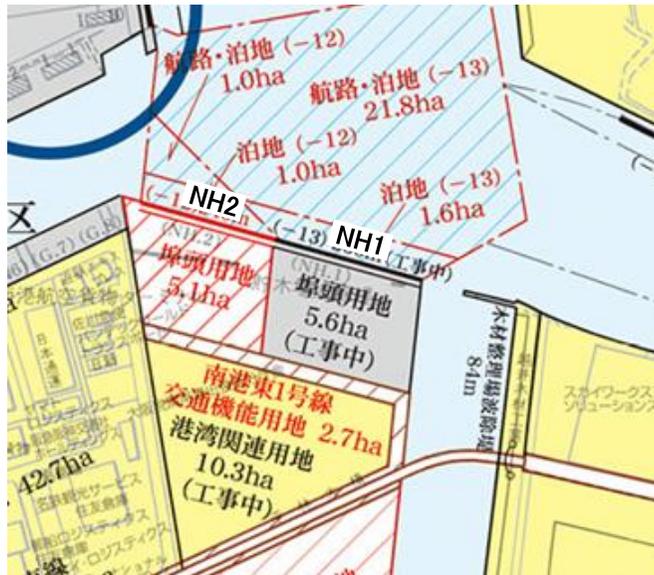


# 2-1. 【南港東】大阪港港湾計画変更内容

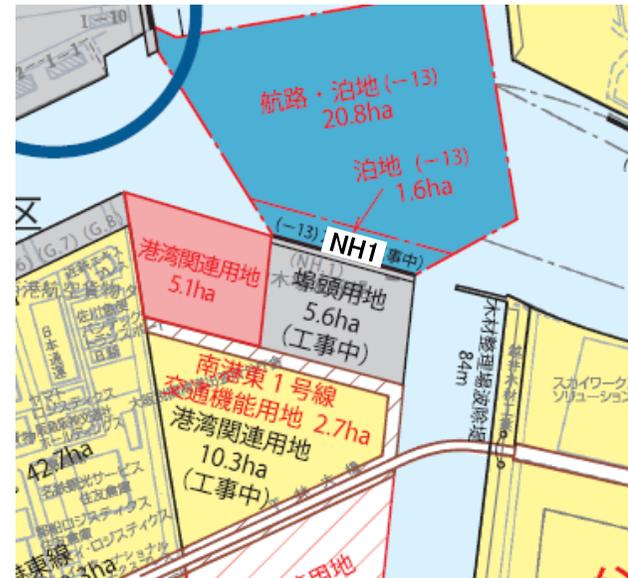
## ■ 変更内容-1

- 公共埠頭計画の変更
- 水域施設計画の変更

【既定計画】



【変更計画】



		施設名	水深	延長
公共埠頭計画	外貿一般貨物埠頭計画	NH1	-13m	260m
		NH2	-12m	240m
		地区名	水深	面積
水域施設計画	泊地計画	南港地区(南港東)	-13m	1.6ha
		南港地区(南港東)	-12m	1.0ha
	航路・泊地計画	南港地区(南港東)	-13m	21.8ha
		南港地区(南港東)	-12m	1.0ha

		施設名	水深	延長
公共埠頭計画	外貿一般貨物埠頭計画	NH1	-13m	260m
		地区名	水深	面積
水域施設計画	泊地計画	南港地区(南港東)	-13m	1.6ha
	航路・泊地計画	南港地区(南港東)	-13m	20.8ha

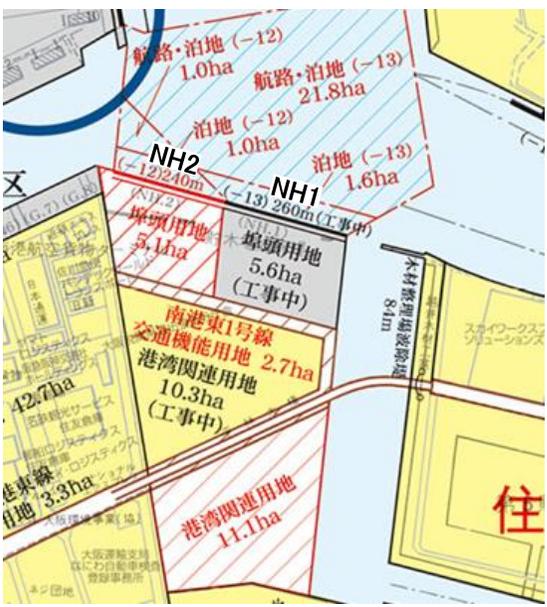
※赤字: 変更箇所

# 2-2. 【南港東】大阪港港湾計画変更内容

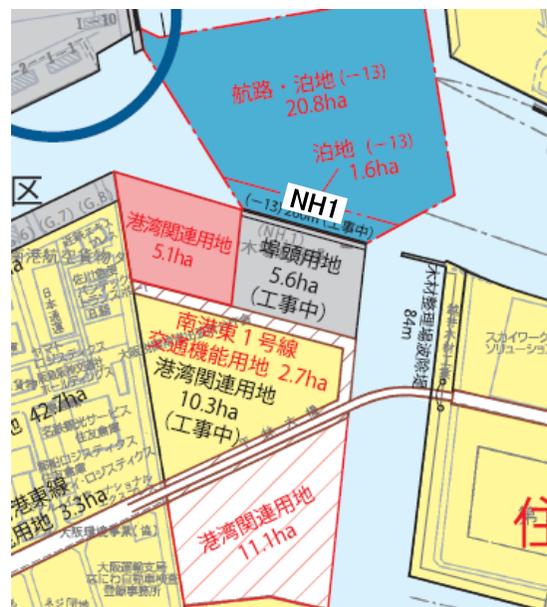
## ■ 変更内容-2

- 土地造成計画及び土地利用計画の変更
- 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設の変更

【既定計画】



【変更計画】



土地造成計画	南港地区	埠頭用地 (5ha) 5ha	港湾関連用地 (10ha) 10ha	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計 (15ha) 15ha
	南港地区	埠頭用地 (194ha) 194ha	港湾関連用地 (404ha) 404ha	工業用地 (46ha) 46ha	都市機能用地 134ha	交通機能用地 (100ha) 102ha	緑地 (56ha) 79ha	合計 (799ha) 959ha

土地造成計画	南港地区	埠頭用地	港湾関連用地 <b>(15ha)</b> 15ha	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計 (15ha) 15ha
	南港地区	埠頭用地 <b>(189ha)</b> 189ha	港湾関連用地 <b>(409ha)</b> 409ha	工業用地 (46ha) 46ha	都市機能用地 134ha	交通機能用地 (100ha) 102ha	緑地 (56ha) 79ha	合計 (799ha) 959ha

国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	施設名		諸元	
	岸壁 (NH2)		水深: 12m、岸壁1バース、延長240m	
	泊地		水深13m、面積2ha	
	泊地		水深12m、面積1ha	
	航路・泊地		水深13m、面積22ha	
	航路・泊地		水深12m、面積1ha	

国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	施設名		諸元	
	—		—	
	泊地		水深13m、 <b>面積2ha</b>	
	—		—	
	航路・泊地		水深13m、 <b>面積21ha</b>	
	—		—	

( )内は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

※赤字: 変更箇所

# 3. 【南港東】既定計画について

## ■ 既定計画について

### 【外貿一般貨物】

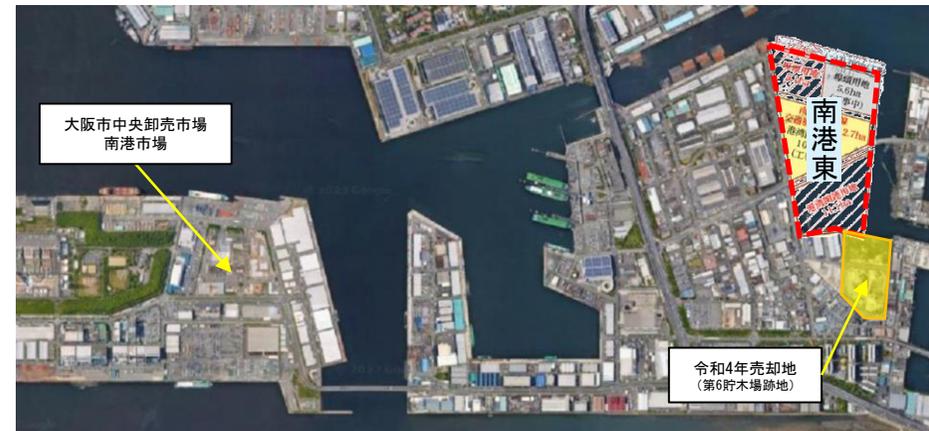
- 平成9年3月の港湾計画改訂時に金属類等を取扱う岸壁として位置付けて以降、大阪港から輸出される一般貨物である鋼材、金属くずに使用する船舶は、大量輸送による物流の効率化を図るために船舶が大型化しており、平成31年の計画改訂において、南港東における鋼材と金属くずの取扱を計画したもの。
- 鋼材については、近畿鉄鋼業出荷額の増加などを踏まえ輸出量が増加することを見込み、南港東において38.1万トンの取扱を計画し、金属くずについては、東南アジアへの需要増加が見込まれることから輸出量が増加する事を見込むと共に、取扱う岸壁の集約を計画し、南港東において13.2万トンの取扱を計画したもの

平成31年3月（改訂）	
公共埠頭計画	外貿一般貨物埠頭
延長、水深	500m (NH1:260m、水深-13m) (NH2:240m、水深-12m)
埠頭用地	10.7ha (NH1 : 5.6ha、NH2 : 5.1ha)
取扱品目及び年間取扱量	鋼材 : 381,000トン 金属くず : 132,000トン
	合計 513,000トン／2バース

# 4-1. 【南港東】大阪港港湾計画変更の背景

## ■ 南港東付近の大規模物流用地需要

- 大阪港では、背後圏で消費される輸入貨物の取り扱いが多いことから、貨物を荷揚げする埠頭近傍に貨物の仕分け・流通加工・保管機能等をもつ物流拠点を形成することにより、大阪港における物流の効率化を図れるもの。
- 南港東は、周辺に工場や倉庫が立地するエリアで、阪神高速道路の出入口にも近いことから、大規模物流施設の立地に適しているほか、大阪メトロの駅に近く、事業者にとって従業員の確保の面からも優れた立地特性を有している。
- 南港東周辺では、令和4年に第6貯木場跡地の大規模物流用地に5者の入札があり、予定価格をはるかに上回る価格で落札されるなど、物流用地の立地需要が高まっている。
- 今後も、国内外の物販分野等でのインターネット通販などの増加に伴い、貨物の小口化・多頻度化が進んでいること、冷蔵・冷凍貨物の需要の増加に対応した物流施設の整備が求められていること、さらには、老朽化が進む既存の施設の建て替え需要などから、大規模物流用地の需要は継続すると見込まれる。



# 4-2. 【南港東】大阪港港湾計画変更の背景

## ■ 取扱貨物量の配分の見直し

- 平成31年3月の計画改訂後、舞洲地区の北港白津岸壁周辺では鋼材を取扱う倉庫の立地が進んでいる。
  - ✓ 北港白津岸壁(HS2)【※1】背後の荷捌地を借受けた事業者が主に鋼材を取扱う倉庫を建設予定。
  - ✓ 同地区内【※2】においても令和3年度に鋼材を取扱う倉庫が開設
- こうした状況のもと、南港東岸壁で取扱う計画としていた鋼材(381千トン)のうち、鋼材(160千トン)については、北港白津岸壁で取扱うこととし、背後の倉庫機能と一体利用により物流の効率化を図るもの。



### 【既定計画】

南港東	延長、水深	500m (NH1:260m、水深-13m) (NH2:240m、水深-12m)	
	取扱品目及び年間取扱量	鋼材:381,000トン 金属くず:132,000トン	合計 513,000トン / 2パース
北港白津	延長、水深	720m (HS1~3、水深-12m)	
	取扱品目及び年間取扱量	産業機械:111,000トン 鋼材:24,000トン 輸送機械その他:2,000トン 輸送用容器:1,000トン その他:380,000トン	合計 518,000トン / 3パース



### 【変更計画】

南港東	延長、水深	260m (NH1:260m、水深-13m)	
	取扱品目及び年間取扱量	鋼材:221,000トン 金属くず:132,000トン	合計 353,000トン / 1パース
北港白津	延長、水深	720m (HS1~3、水深-12m)	
	取扱品目及び年間取扱量	産業機械:111,000トン 鋼材:184,000トン 輸送機械その他:2,000トン 輸送用容器:1,000トン その他:380,000トン	合計 678,000トン / 3パース

※赤字: 変更箇所

## 5. 環境への影響と評価

### ■ 計画変更に伴う環境への影響について

#### (i) 大気質

- 既定計画で定めている大阪港の全体貨物量に変更はなく、利用船舶の総量は増加しないことから、船舶から発生する大気汚染物質の総量に変更はない。
- 土地利用計画を埠頭用地から港湾関連用地へ変更することにより、NOx排出量が増加するものの、大阪港全体の総排出量からみると軽微なもの。

#### (ii) 騒音、振動

- 南港東地区における岸壁(一部)の計画削除とふ頭用地から港湾関連用地への土地利用計画の変更、さらには、舞洲地区での取扱貨物量の増加に伴い、大型車の交通量が増加するものの、大阪港全体の将来交通量からみると軽微なもの。



- 以上のことから、今回計画が環境に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

# 6. 今後の予定

## 【南港東】 公共埠頭計画及び土地利用計画等の変更

