

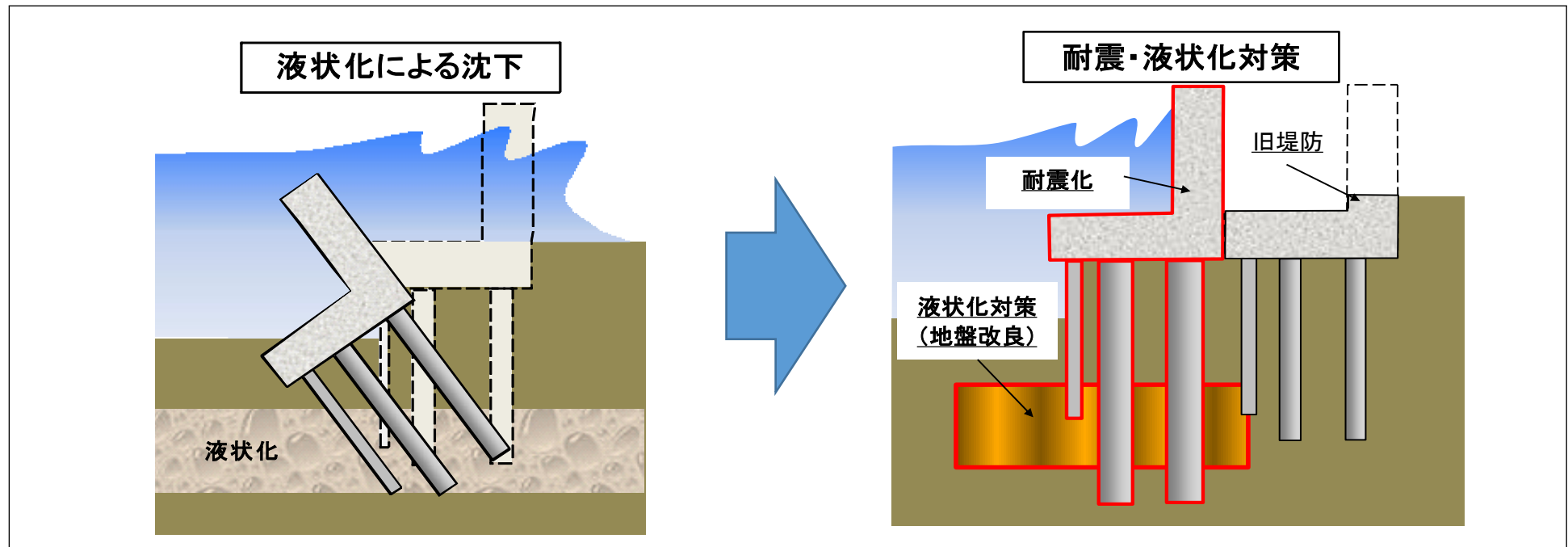
(3) 安全で安心な大阪“みなと”(防災)

総合的な防災対策

防災対策については、これまで大阪府と大阪市が一定の連携のもとで各々取り組んできており、本来、同じ大阪湾のみなととして一体となって取り組むべきもので、今後、相互の経験を共有し、オール大阪でより効果的な対策を講じます。

■ 堤防等の耐震・液状化対策

「南海トラフ巨大地震対策の大きな柱」として、平成26年度より府市の港湾・河川部局が連携して堤防等の耐震・液状化対策等に着手しており、安全で安心な府民・市民生活の実現をめざします。



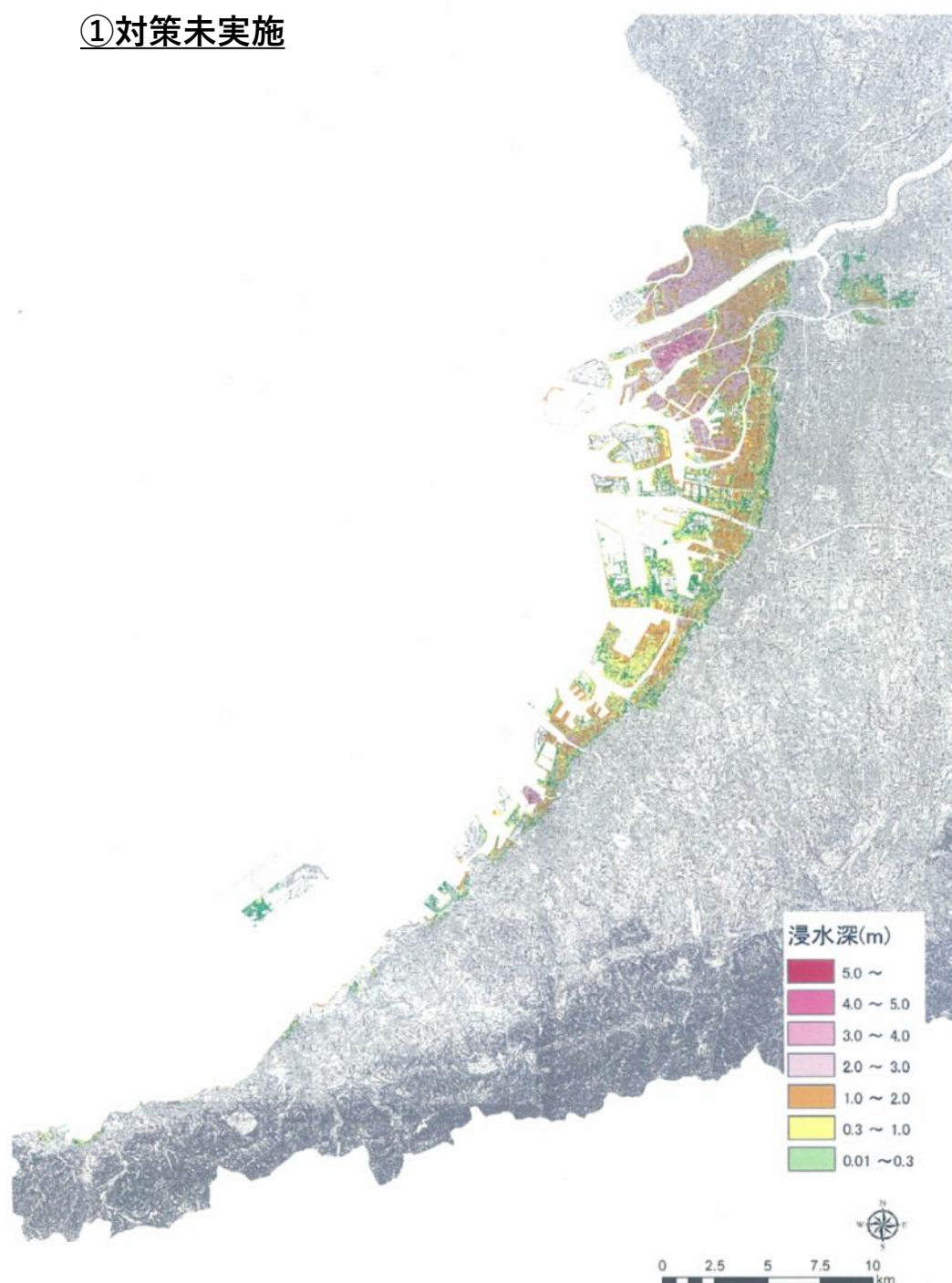
【耐震・液状化対策のイメージ図】

・ 対策による効果

百数十年に一度規模の地震(M8級)に伴う津波に対して ⇒ 浸水ゼロ

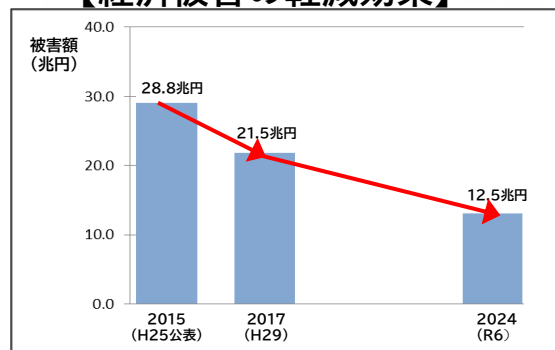
千年に一度規模の南海トラフ巨大地震(M9級)による津波に対して ⇒ 減災

①対策未実施

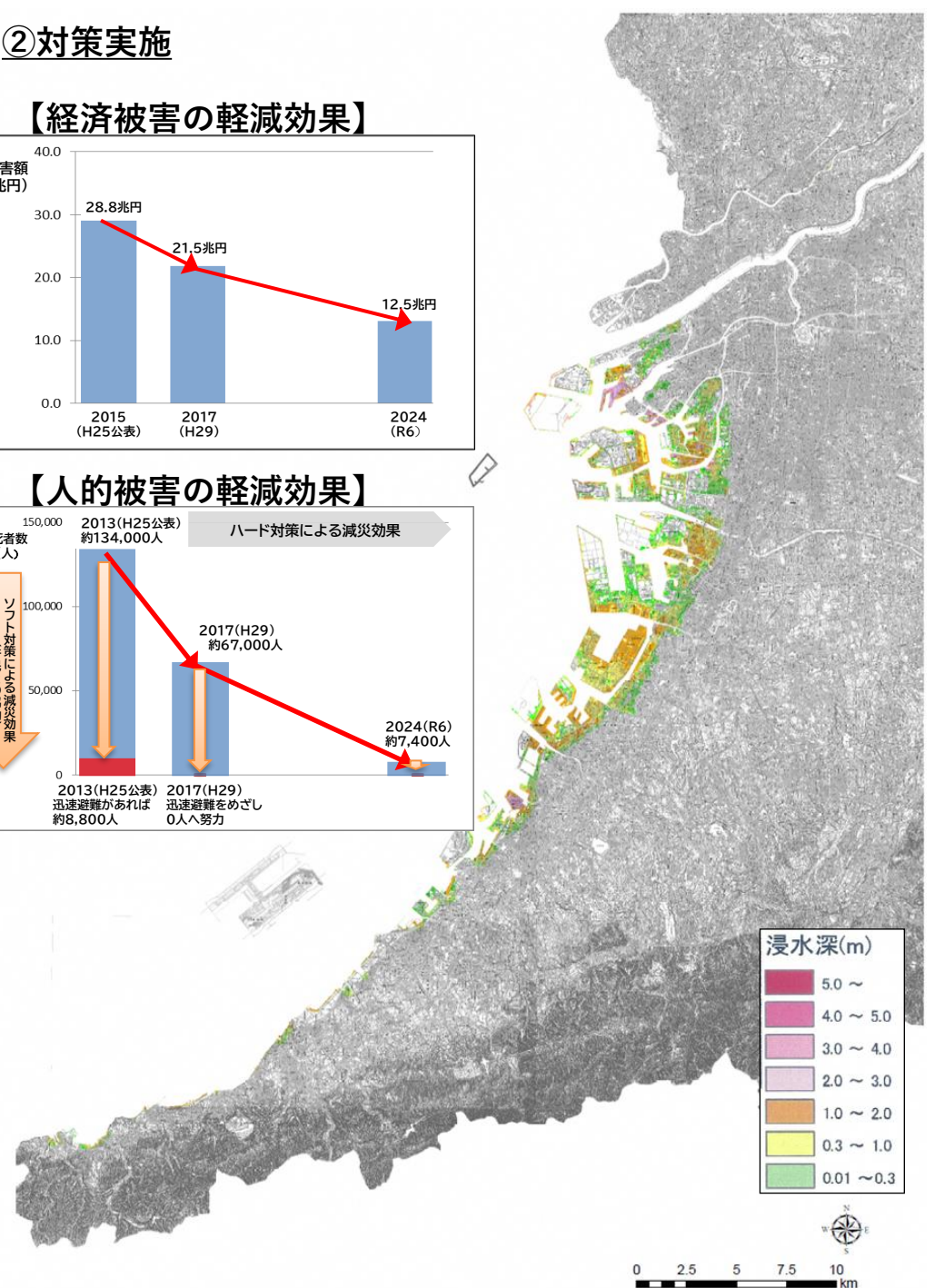
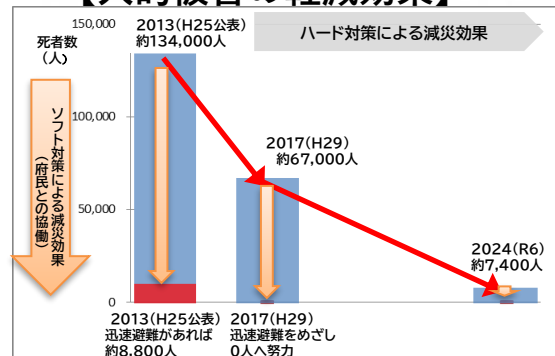


②対策実施

【経済被害の軽減効果】



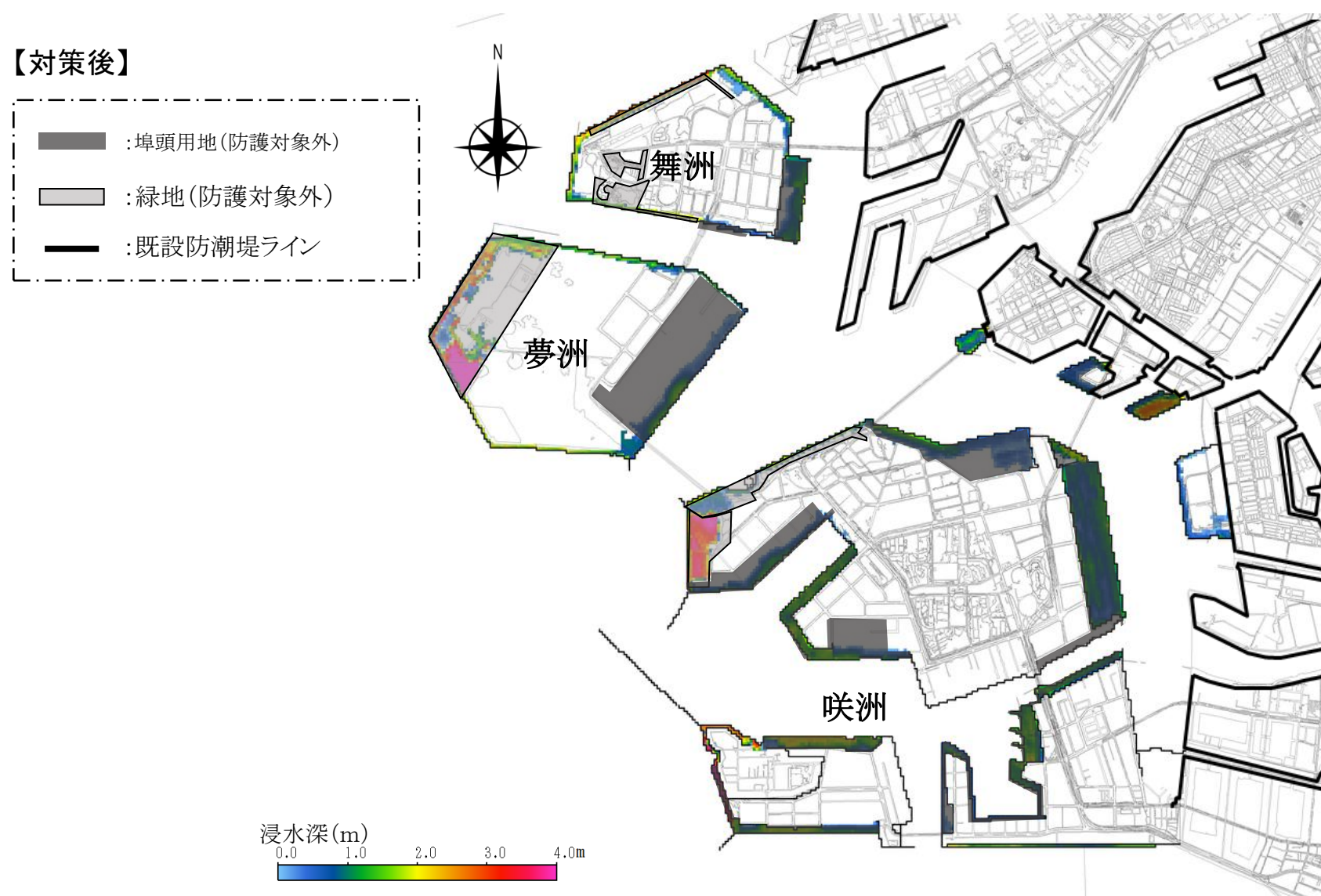
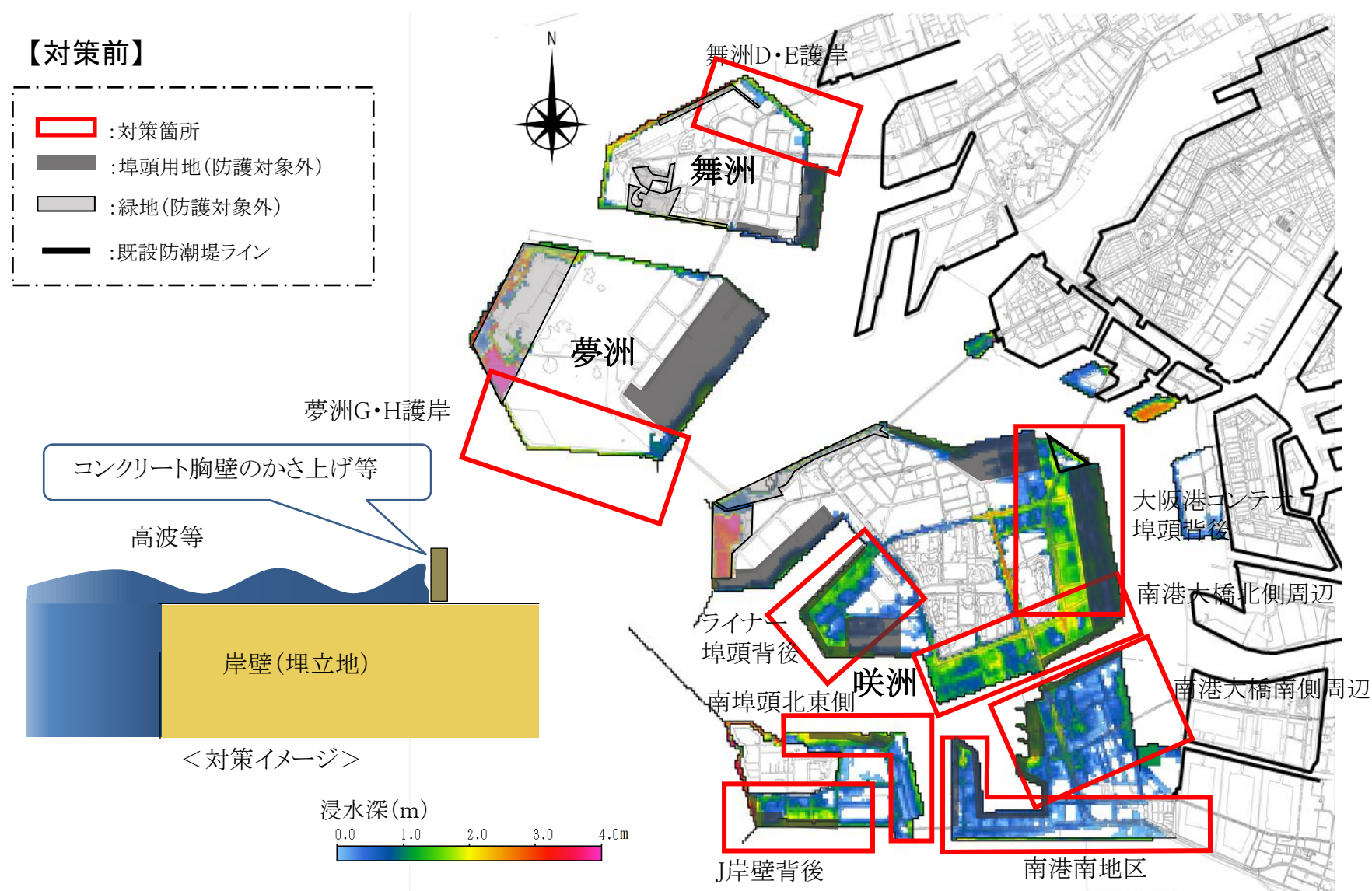
【人的被害の軽減効果】



【南海トラフ巨大地震による浸水想定】

■ 埋立地における浸水対策

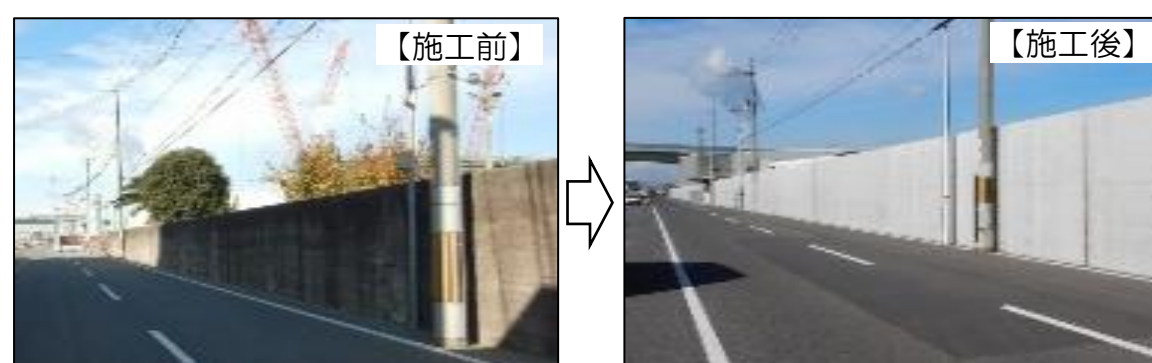
平成30年台風第21号による埋立地(咲洲、舞洲、夢洲)の浸水被害をふまえ、過去最大規模の台風(伊勢湾台風級)を想定した浸水対策を令和2年度より着手しており、安全で安心な市民生活を実現します。



【伊勢湾台風級の台風による浸水想定】

■ 沿岸市町における高潮対策

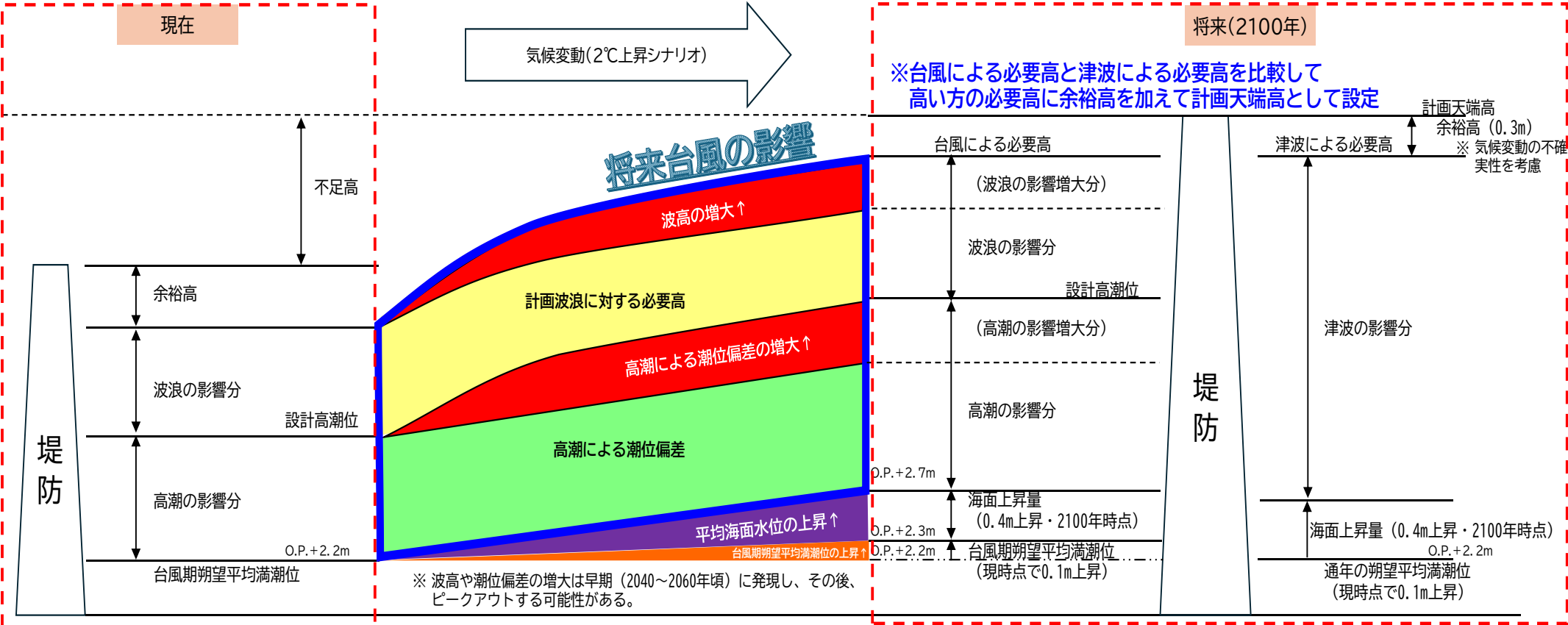
沿岸域における住民や堤外地に立地する企業が、災害時に自主的に行動をとることができるよう高潮タイムラインの作成を進めます。



(対策例：堺泉北港海岸 堺港新港地区)

■将来の気候変動の影響を踏まえた対策

気候変動の影響を考慮して令和8年3月に「大阪湾沿岸海岸保全基本計画」を変更し、2100年を想定年次とした堤防、防波堤の整備に取り組み、安全で安心な府民・市民生活の実現をめざします。



■堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点の機能強化

近い将来に高い確率で発生することが予想されている南海トラフ地震や直下型地震などの大規模災害に備え、京阪神都市圏における基幹的広域防災拠点として必要な機能強化を図ります。

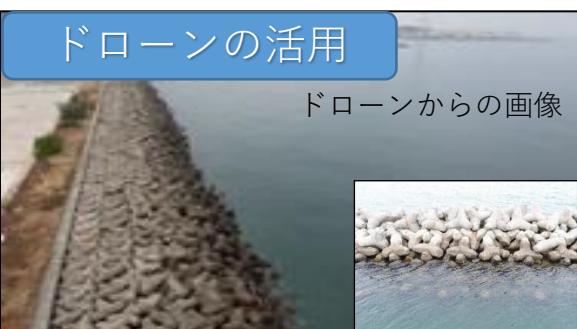
計画的な維持管理の推進

津波や高潮による浸水被害に対して大阪市から岬町までの沿岸部の生命と財産を守り、また、施設の劣化による事故をゼロにするため、「予防保全型」の維持管理に取り組みます。



	大阪市所管 (大阪港)	大阪府所管 (府営港湾・ 漁港・海岸)	合計
防潮堤	約60Km	約71km	約131km
排水機場	0箇所	9箇所	9箇所
水門	8箇所	12箇所	20箇所
防潮扉等	330箇所	191箇所	521箇所

施設点検・維持管理の技術や情報を共有し、機能や安全性を的確に把握し、必要に応じて補修を進めるなど、適切な維持管理を実施します。



(4) クリーンでグリーンな大阪“みなと”(環境)

良好な港湾環境及び都市環境の保全、創出に向け、常に環境配慮への意識を取り込み、CO2の削減等による環境負荷の軽減策を図るとともに、大阪湾の水質改善と多様な生物の生息・生育や人と海の関わりの増大に向けた取り組みを進めます。

脱炭素化の取組み

○大阪“みなと”カーボンニュートラルポートの形成

令和2年10月、国において、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現をめざすことが宣言されました。

CO2排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾、臨海部に立地しており、臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となったカーボンニュートラルポート(CNP)の取組を推進するための仕組みが必要となっています。

大阪“みなと”では、令和4年12月に改正された港湾法に基づき、令和6年3月に「大阪港・堺泉北港・阪南港港湾脱炭素化推進計画」を策定しました。本計画においては、目標としてCO2排出量を2030年度46%削減(2013年度比)、2050年カーボンニュートラル実現を掲げており、令和8年3月末には今後の取組みの方向性を示す「大阪“みなと”CNP形成戦略」をとりまとめました。引き続き、官民や民民の連携強化を図り、大阪“みなと”のCNP形成を加速化させていきます。

また、船舶燃料について、従来の燃料に比べてCO2の排出削減が可能なLNGの導入が進みつつあります。そのような中、堺泉北港のLNG基地を活用してLNGバンカリング環境を調べていくことで、LNG燃料船の寄港を促進し、環境負荷の低減を図ります。

※LNGバンカリング・・・船舶へのLNG(液化天然ガス)の燃料供給のこと



CNP 形成の形成イメージ

(国交省作成:「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアルより引用)

○ 海洋環境保護の取組み

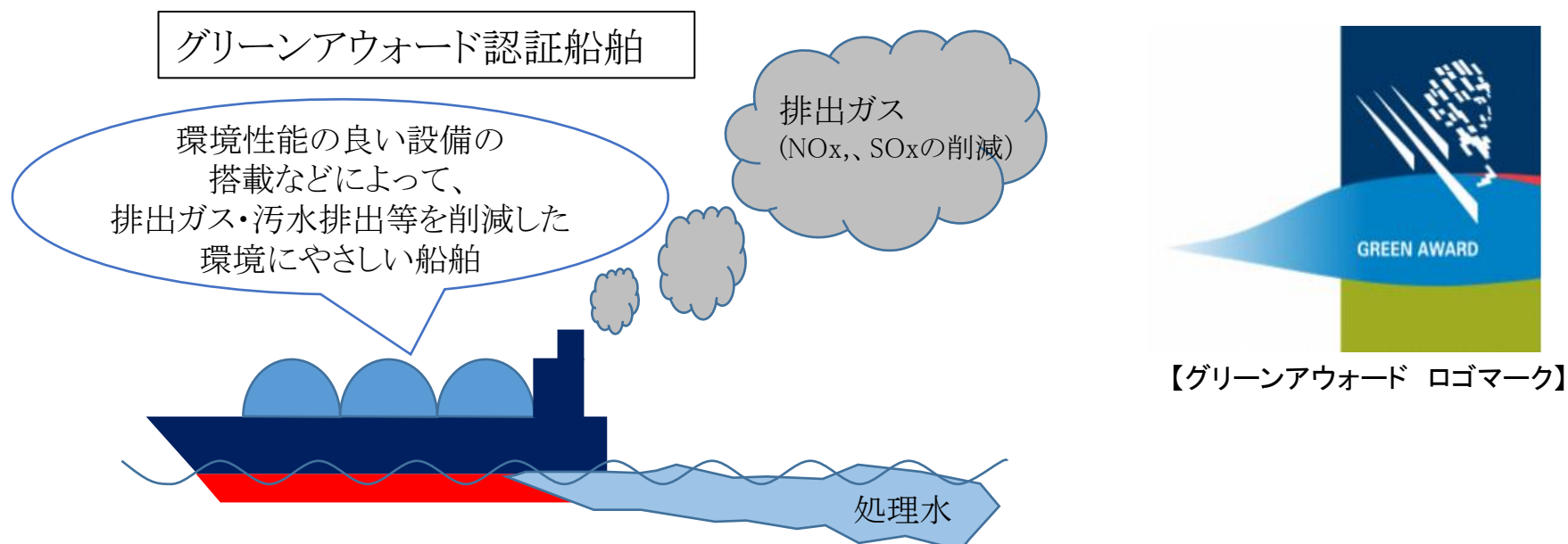
■ 海洋・港湾環境プログラム(グリーンアワード)に基づく認証船舶の利用促進

船舶からの大気汚染物質の排出抑制についての国際的な規定が設けられる中、海洋・港湾環境の保全プログラムに参加することで、クリーンでグリーンな大阪“みなと”の実現に向けた取組みを進めており、大阪港及び大阪府営港湾では、認証船舶を対象に入港料の一部減免措置を実施しています。

〈日本国内の参加港〉(令和8年5月時点)

横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、大阪府営港湾、尼崎西宮芦屋港、神戸港、東播磨港、姫路港、北九州港

＜グリーンアワード・プログラム参加による環境保全イメージ＞



■ ESIプログラムに基づく認証船舶の利用促進

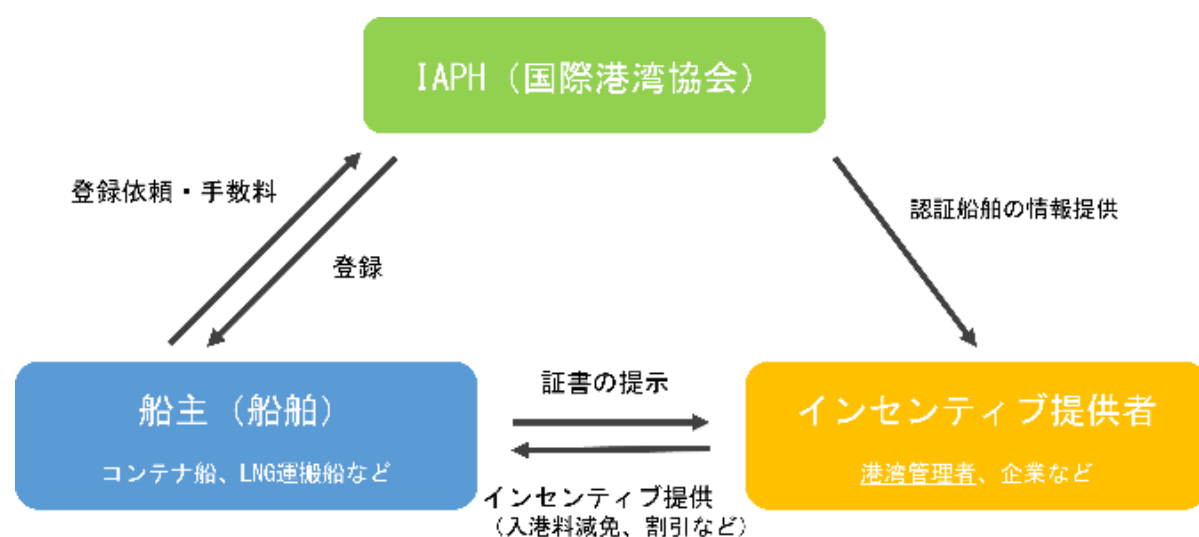
本プログラムに登録した船舶は、エンジン性能等から換算式による算出にて、ESIスコアが付与されており、大阪港及び大阪府営港湾では、ESIスコアが一定以上の船舶を対象に入港料の一部減免措置を実施しています。(令和6年1月開始)

〈日本国内の参加港〉(令和8年5月時点)

苫小牧港、東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、大阪府営港湾、尼崎西宮芦屋港、神戸港、東播磨港、姫路港

「ESIプログラム」

IAPH(国際港湾協会)の主導によって提唱されたプログラムであり、IMO(国際海事機関)が定める船舶からの排気ガスに関する規制基準よりも環境性能に優れた船舶に対して入港料減免等のインセンティブを与える環境対策促進プログラム



出典：国際港湾協会 (IAPH)

■ LNG燃料船の利用促進

大阪港では、環境に配慮した船舶として、LNG燃料船を対象に入港料の一部減免措置を実施しています。

優遇措置の付与により、海洋環境保護に積極的に取り組む港湾であることを世界に向けアピールし、同じ理念を共有する船会社による利用推進を図ります。

美しく親しみやすい大阪湾の再生

大阪湾再生行動計画※に基づき、府民、市民のだれもが海とふれあえる親水空間や自然再生をめざした水辺空間の整備・保全を進めるとともに、地域住民などが参画した美しい港湾・海岸づくりを進めます。

■ 水辺空間整備・保全

だれもが身近に海辺で憩い楽しみ、海と触れ合えるよう、背後の生活空間や商業施設等と一体となった緑地・海浜地等の整備、保全を行い、大阪湾再生に向けた良好な水辺空間を確保する取組みを行います。

(河川浚渫土砂等の活用事例)



【堺2区 人工干潟】



【阪南2区 人工干潟】

(商業施設・緑地と一体となった親水空間の整備・保全)



【大阪港咲洲 シーサイドコスモ】



【岸和田旧港 ボードウォーク】

■ 美化活動

地元自治会や企業などの団体と協働して清掃など活動を行うことにより、マナー向上や地域に愛され大切にされる港湾・海岸美化の更なる取組みを推進します。



【港湾・海岸美化活動】



【アドプト・シーサイド】

■ ふれあい、学習の場

環境学習や磯浜見学会、またNPOやボランティア、企業などと協働した森づくりを行うことにより、自然とのふれあいの場の拡大を図ります。



【大阪港南港野鳥園 環境学習】



【淡輪箱作海岸 磯浜見学会】

※大阪湾再生行動計画・・・水環境改善に向けた課題が多く残された大阪湾において、都市再生プロジェクトである「海の再生」を推進するために策定された計画のこと。国、地方公共団体等が住民・市民やNPO、学識者、企業等の多様な主体との連携、協働を図りつつ、大阪湾の水環境改善に取り組む。

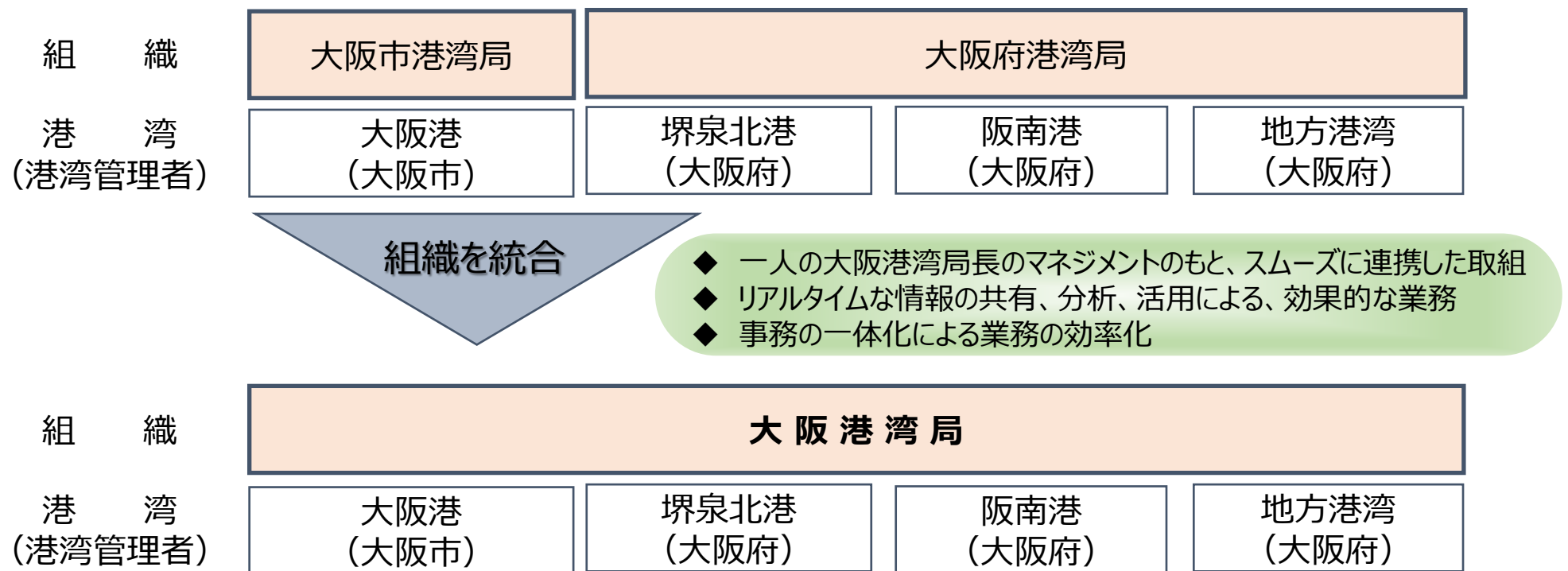


【堺第7-3区 共生の森】

(5) 一元化によるコストの効率化(システム)

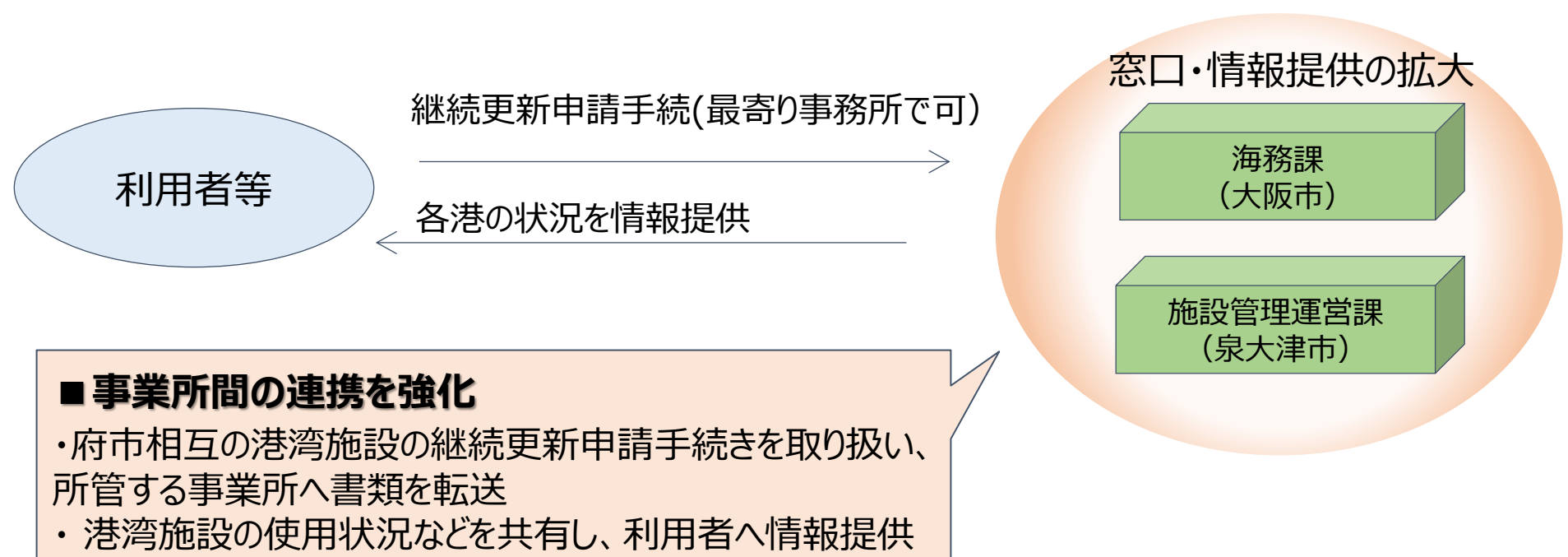
大阪港湾局の共同設置により、事務の一体化を図り、人や情報を共有することで、広域的な視点による連携した取組を実現します。

また、将来的には局全体の最適化等をめざし、利用者サービスの向上に努めていきます。



利用者サービスの向上

これまで府市で別々であった港湾施設の使用許可等の申請手続きについて、上屋、荷さばき地等の使用許可継続更新申請を、相互の受付窓口で取り扱えるようにします。加えて、利用者ニーズを共有するとともに、施設の空き状況などについて、2か所の窓口で府市港湾全体の情報提供を行い、利用者サービス向上に向けた取組を進めていきます。



防災機能の強化

人や情報が府市一体となったスケールメリットを活かし、休日・夜間発災時における津波警報発令時等の初期初動体制を強化し、被災時における組織一体となった復旧に関する活動計画を策定して、広域的に状況を把握した、よりの確な対応を行います。



※BCP計画・・・Business Continuity Plan(ビジネスコンティニューイティープラン)の略で、不測の事態が発生しても、重要な業務を中断させない、または中断しても可能な限り短い期間で復旧させるための方針、体制、手順、リスク分析の結果等を示した文書のこと

4 ロードマップ

短 期 令和2年(2020年)10月～	中 期 令和3年(2021年)4月～	長 期 ～2020年代後半
(1) モノの交流を増やす（港湾物流）		
◆国際コンテナ戦略港湾の取組み（集貨、創貨、競争力強化）		
◆主航路の増深・拡幅（R12d完了）		
◆C12荷さばき地の拡張等（R12d完了）		
◆橋梁及び道路(此花大橋、舞洲幹線道路、夢舞大橋、夢洲幹線道路)の拡幅 (R6d完了)		◆此花大橋の歩道整備
◆臨港鉄道（南ルート）整備（R6d完了）		
◆コンテナ車整理場の整備（R4d完了）		
		◆フェリーターミナル再編
◆COMPAS導入（R5d導入）		◆COMPASの利用促進
◆AI等を活用したターミナルの効率化・最適化 ◆コンテナラウンドユース		
◆夕風2号岸壁整備		◆埠頭再編による内航RoRo等の機能強化
◆汐見沖地区、阪南2区のインフラ整備および地元市町等と連携した企業誘致		
◆奈良・三重方面等における共同集貨活動 ◆顧客情報の共有、共同集貨活動での需要把握 ◆大阪港、大阪府営港湾の両港利用に対する集貨インセンティブ実施		◆各港の強みを活かした戦略的な集貨・創貨策の実施
(2) ヒトの交流により賑わう（クルーズ・まちづくり）		
◆クルーズ客船母港化構想の実現に向けたハード整備 (岸壁R6d完了、新ターミナルR6d完了)		◆母港化の実現に向けた取組の推進
◆夢洲における小型旅客船用棧橋等の整備（R6d完了）		◆海上交通ネットワークの形成
◆沿岸市町のまちづくりと併せた、みなと・海岸のにぎわい創出		
(3) 安全で安心な大阪“みなと”（防災）		
・堤防等の耐震対策		
◆堤防等の耐震・液状化対策（R5d完了）※此花地区除く		[此花地区の対策]
・気候変動対策		
	◆大阪湾沿岸海岸保全基本計画変更策定（R7d）	◆気候変動の影響を踏まえた対策の推進
・埋立地における浸水対策		
◆埋立地における浸水対策（R14d完了）		
・沿岸市町における高潮対策		
◆防潮堤等の高上げ		
◆高潮タイムラインの運用（R2d開始）		
(4) クリーンでグリーンな大阪“みなと”（環境）		
・CNPの形成		
	◆協議会の開催、関係機関との調整等を行い、CNP推進計画の策定	◆CNP推進計画に沿ったCNP形成を促進
・グリーンアワード・プログラム/ESIプログラム/LNG燃料船		
◆各種取組みを通じ、海洋環境保護に取り組む船会社による利用推進を図る。		
・美しく親しみやすい大阪湾の再生		
◆親水空間や自然再生をめざした水辺空間の整備・保全		

4 ロードマップ

短 期 令和2年(2020年)10月～	中 期 令和3年(2021年)4月～	長 期 ～2020年代後半
(5) 一元化によるコトの効率化（システム）		
・府市相互での申請の受付		◆許認可の一元化 ◆埠頭再編の提案 ◆優先度の高い港湾施設への重点投資 ◆土地造成計画を重点化・集中投資
◆対象となる継続更新申請手続きの府市相互での取り扱い		
・施設状況の情報提供		
◆府市港湾全体の施設の空き状況等の情報共有、情報提供		
・防災機能の強化		
◆新体制における実践的・広域的な訓練の実施		◆管内の被災状況に応じた災害復旧対策の重点化等

5 終わりに

かつて大阪港は、住吉津、難波津と呼ばれた古代から海陸運送の要衝として、中国、朝鮮など大陸との経済・文化交流の門戸として栄えてきました。また堺泉北港は、かつて日明貿易や南蛮貿易で栄えた堺港と昭和以降に整備された泉北港が前身となり、日本を代表する国際貿易港へ発展しました。

歴史的に日本の玄関口として栄えてきた大阪港と堺泉北港を含む大阪府営港湾が大阪港湾局として一つの組織となることは、非常に意味があることです。

大阪港湾局においては、大阪経済の活性化と豊かで安定した府民、市民生活を支える港の実現に向け、今後もアンケート等の様々な機会を捉え、利用者ニーズの把握に努め、そのニーズに対応すべく各種施策を取り組むことで、利用者満足度を高め、「利用者に選択される港湾」をめざし、本ビジョンの具現化を進めていきます。

本ビジョンの実現に向けては、関係機関や地元市町との連携に加え、港湾を利用する様々な事業者、周辺住民等との協力・協働が不可欠であり、これらの関係者から意見をいただきながら、各事業別の役割分担を含めた実施方法及び実施時期など、議論を深めていく必要があります。

さらに、令和2年10月まで府市別々に運営してきた組織が一つになることで実現する港湾物流、クルーズ、システム等の相乗効果を今後も検証していきます。

なお、本ビジョンにおけるヒトの交流による賑わいについては、大阪ベイエリアのまちづくりという観点から、大阪・関西のさらなる発展をめざして大阪ベイエリアの将来像や整備の方向性等を示す大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンと相互に整合を図り、それぞれの役割分担を明確にしつつ、さらなる賑わいの創出に努めていきます。

また、最終目標である「大阪湾諸港の港湾管理の一元化」に向けては、大阪府市のみならず神戸市・兵庫県との合意形成が必要不可欠であることから、神戸市・兵庫県を含む4港湾管理者での合意形成に向け協議を継続していきます。