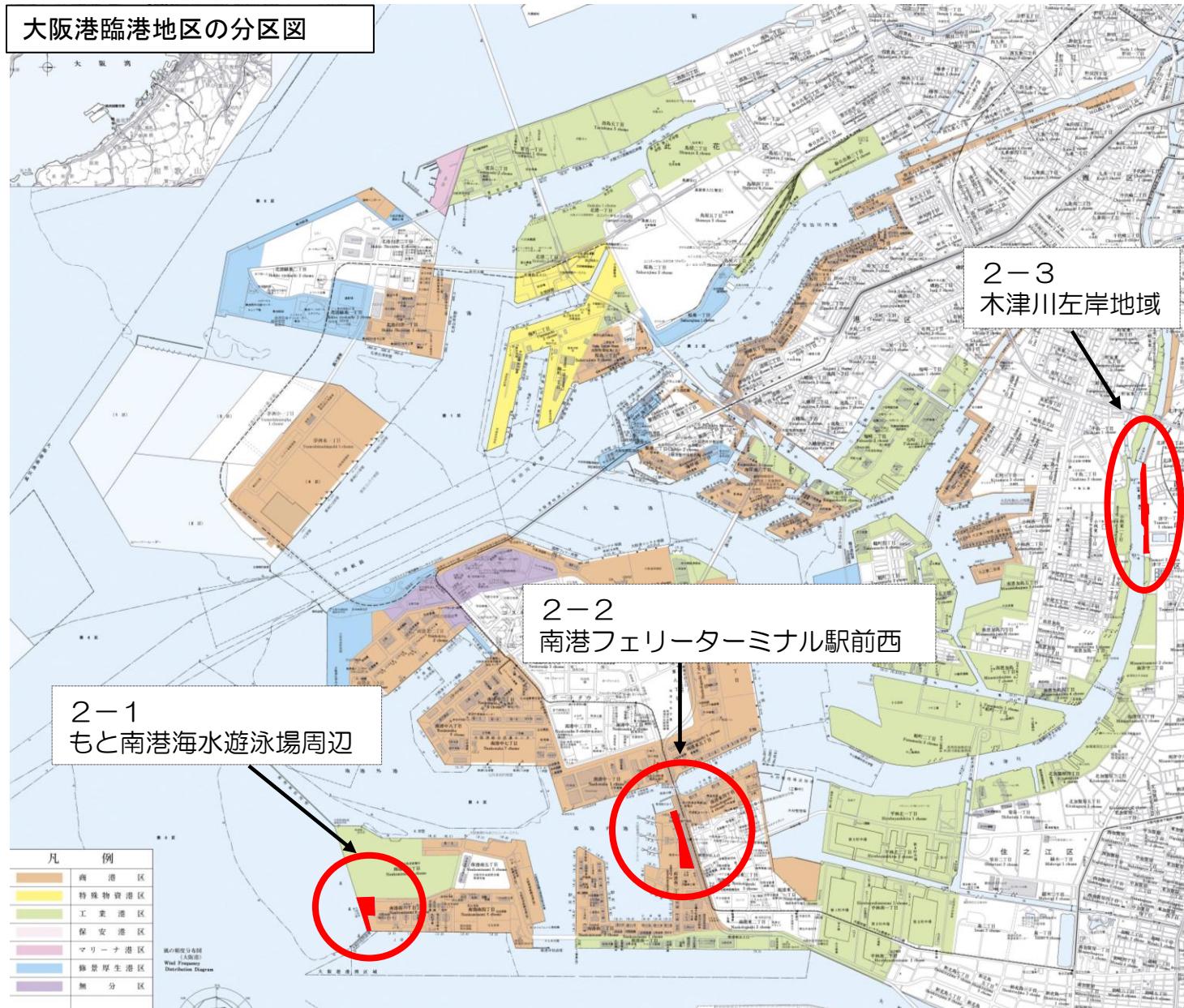


大阪港臨港地区の分区変更（素案） ～説明資料～

令和7年12月
大阪港湾局

1. 変更位置図



2-1. もと南港海水遊泳場周辺（住之江区南港6丁目8番街区の一部）

南港海水遊泳場跡地は、遊泳場閉鎖後も緑地として管理していたが、平成30年度大阪港港湾計画改訂において、民間物流施設の土地需要に対応するため、緑地から港湾関連用地へ港湾計画上の位置付けを変更した。

また、平成30年9月に発生した台風第21号による高潮浸水被害を受けたことにより、今後、伊勢湾台風級の大規模台風が来襲する場合の浸水想定などに対応すべく、当地での浸水対策工事を実施し、令和7年度に完了予定である。

当該地は、港湾で働く人その他一般人に対し憩いの場を提供するなどの港湾環境施設として、修景厚生港区の目的を果たしていたが、遊泳場閉鎖後はその目的にかかる需要は低く、浸水対策工事完了目途がついた現在においても変わりない民間物流施設の土地需要に対応するため、修景厚生港区から商港区への分区変更を行う。

変更内容

臨港地区分区の変更区域（下図のとおり）

もと南港海水遊泳場周辺 修景厚生港区 ⇒ 商港区（2. 4ha）

凡 例

修景厚生港区

商港区

工業港区

今回変更箇所



2-2. 南港フェリーターミナル駅前西（住之江区南港南2丁目の一部）

南港フェリーターミナル駅前西は、南港における玄関口であるフェリー埠頭背後地の景観整備及び休泊施設、運動施設等の整備拡充により、港湾関係者の厚生増進を図るため、昭和62年の分区変更により修景厚生港区とした。

その後、当地内に大規模商業施設が建設されたが、南港北域内に平成6年開業のアジア太平洋トレードセンターをはじめ商業施設やホテルなどが集積し、当地内の大規模商業施設内の核店舗は平成14年に退店し、車両販売を行う店舗が占めることとなった。一方、港湾、高速道路に隣接する当該地域について、物流の集積・運搬の起点となる用地としての需要が高まっている。

こうした状況からも、港湾関係者の厚生増進を目的とする区域である修景厚生港区としての需要は低く、高まる物流施設の集積の用地としての需要に対応するため、修景厚生港区から商港区に分区変更を行う。

変更内容

臨港地区分区の変更区域（下図のとおり）

南港フェリーターミナル駅前西 修景厚生港区 ⇒ 商港区（4.5ha）

凡 例

修景厚生港区

商港区

工業港区

（分区変更）
修景厚生港区
↓
商港区



今回変更箇所

2-3. 木津川左岸地域（西成区津守1丁目、北津守3丁目、4丁目の一部）

西成区津守1丁目及び北津守3丁目、4丁目の一部は、昭和40年の「大阪港臨港地区の分区における建築物の規制に関する条例」制定当初、木津川からの荷揚げなど港湾輸送事業もあり分区を商港区としたが、都市計画上の用途地域は工業地域で、条例制定以前より倉庫の他、工業を営む事業者も多く存在している。

その後、南港の埋立事業の完成により、木津川での輸送事業の多くは南港に移る一方、当地では、既存不適格な工場利用を引き続き営んでいる事業者が多く、現況は、南側および西側の工業港区と同様の利用をされており、当地での事業継続を望まれている。

現状、当該地は、港湾に関係する倉庫等も混在しており港湾計画上の土地利用計画（港湾関連用地）とは整合しているが、工業の利便の増進を図る用途地域と整合させるとともに、既存の工業事業者への過度な制限が生じないようにするため、商港区から工業港区に分区変更を行う。

変更内容

臨港地区分区の変更区域（下図のとおり）

木津川左岸地域 商港区 ⇒ 工業港区（4.0ha）

凡 例

修景厚生港区

商港区

工業港区

今回変更箇所



3. 大阪港臨港地区分区の変更

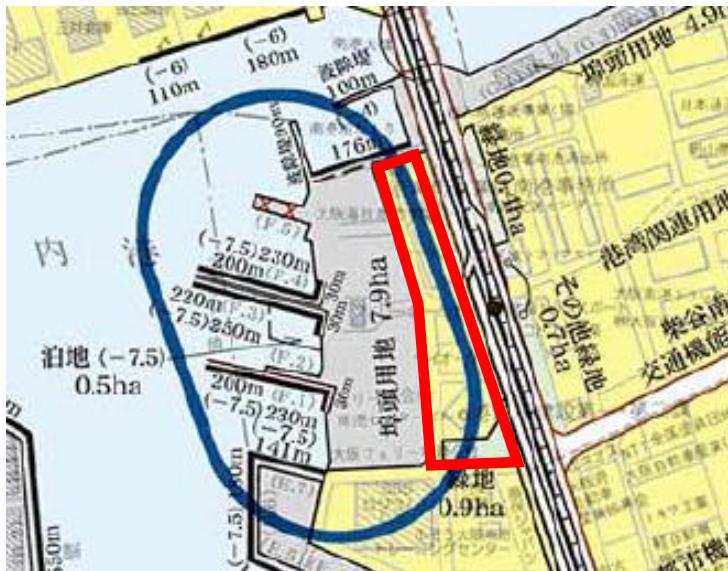
	面 積 (ha)				
	現行臨港地区	今回増減	変更後	参考：都市計画手続中のもの (第76回大阪市港湾審議会審議済)	
				増減	変更後
商 港 区	849.6	2.9	852.5	5.2	857.7
特殊物資港区	79.2	—	79.2	—	79.2
工業港区	816.2	4.0	820.2	—	820.2
保安港区	5.2	—	5.2	—	5.2
マリーナ港区	10.9	—	10.9	—	10.9
修景厚生港区	156.9	△6.9	150.0	—	150.0
無 指 定	60.7	—	60.7	—	60.7
計	1,978.7	0	1,978.7	5.2	1,983.9

4. 大阪港港湾計画図

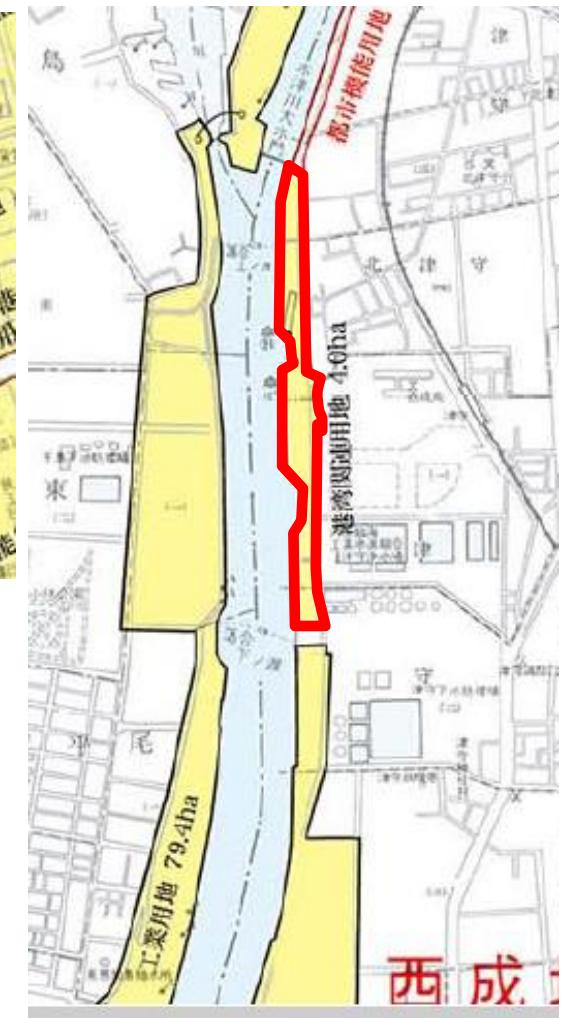
【もと南港海水遊泳場周辺】



【南港フェリーターミナル駅前西】



【木津川左岸地域】



分区变更箇所

5. 参考

【分区の指定】(港湾法第39条)

一定の区域ごとに構築物の用途を規制し、無秩序な土地利用の回避と臨港地区内の計画的土地利用、さらには民間事業者を含めた港湾活動の活性化を誘導するため、港湾管理者が臨港地区内に分区を指定することができる。

大阪港で指定している分区

- ＜商港区＞ 旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
- ＜特殊物資港区＞石炭、鉱石その他大量ばら積みを通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
- ＜工業港区＞ 工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
- ＜保安港区＞ 爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
- ＜マリーナ港区＞スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利便に供することを目的とする区域
- ＜修景厚生港区＞その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生の増進を図ることを目的とする区域

【臨港地区】(都市計画法第8条・第9条・第23条、港湾法第2条)

都市計画法に定める地域地区のひとつで、「港湾を管理運営するため定める地区」であり港湾管理者の案に基づいて定めるものである。

港湾法において臨港地区は、陸域にある施設を港湾施設として定義づけるために必要なゾーニングであるとともに、港湾陸域の港湾としての機能の増進のため、構築物の建設等の制限を行う都市計画としての機能をも果たすものである。

【建築物等の規制】(港湾法第40条・第58条)

分区 内では、建設する建築物等の用途については、建築基準法の規定を適用せず、港湾法及び「大阪港臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例」の規定が適用されることとなり、本条例別表の分区毎に定める用途以外の建築物等は、原則建設できない。

6. 今後の予定

