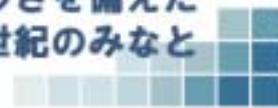


大阪府営港湾長期構想 (あすぽーと21)

大阪再生を先導する、憩い、にぎわい、やさしさを備えた
活力あふれる21世紀のみなと



平成17年6月

はじめに

平成7年度に大阪府が策定した大阪府営港湾長期整備構想(あすぽーと21)は、急速に進む国際化や産業の構造変化・空洞化、環境インフラの充実、低未利用地の活用など、様々な要請・背景を踏まえて府営港湾の長期的な方向性を示したものです。港湾などの大規模な社会資本整備は、相当長期の準備期間を要し、大局的視野に立ち方向性を見誤らずに着実に遂行していくことが必要であることから、策定時点から概ね30年後の2025年(平成37年)を目標年次とした長期的視点に基づく構想としました。

この構想に基づき、大阪府営港湾の諸計画の策定や整備を進めてきましたが、約10年が経過した現在においては、産業構造の空洞化が一層進み、また長引く不況により大阪経済は低迷しており、物流の効率化や産業活性化、雇用創出による大阪経済の再生が大きな課題となっています。さらに一方では、環境インフラとしての大阪湾の再生や東南海・南海地震、テロ対策への対応等の安全確保が求められています。

また、大阪府の厳しい財政状況や港湾間競争の激化等により、「施設整備に加えて既存ストックの有効活用」、「利用促進を目的とした振興方策」、「より効率的・効果的な経営方策」などソフト施策の充実、「行政主体から利用者本位・住民参加」といった施策転換が不可欠となっております。さらに、神戸港・大阪港がスーパー中枢港湾に指定されたことから、大阪湾での港湾の役割分担を明確にするとともに、独自性を発揮し、より利便性の高い施設の整備や物流サービスの向上を実現することが求められています。

このような社会情勢の変化を背景として、施設整備だけではなく利用促進等のソフト面の充実を図る必要があることから、新たに経営・振興の視点も取り入れ、改めて府営港湾の将来像、施策等の見直しを進め、この度、大阪府営港湾長期整備構想(あすぽーと21)を、大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)としてとりまとめました。

この構想は以上のような情勢変化に対応するとともに、大阪再生を先導し、かつ憩い・にぎわい空間をより一層創出するなどにより、府民に親しまれ、利用者ニーズに合った活力あふれる21世紀の新しいみなとづくりを目指すものです。

なお、この長期構想は、時々の社会・経済情勢の変化に対応し、適宜見直しを行いながら、多様な主体との協働・連携により府営港湾の計画立案・整備・経営・振興・管理運営を進めていきたいと考えています。

平成17年6月

大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)とは

大阪府が所管する堺泉北港、阪南港など8つの港湾について、社会経済情勢や府民・港湾利用者・地元市町の要請などを踏まえ、概ね2025年における府営港湾のあり方を将来像として示すとともに、その実現に向けて、港湾の整備・経営・振興・管理運営など多様な視点から、基本的な施策方向やその進め方等を取りまとめたものです。

ASU PORT 21

Amenity Port

府民に親しまれるアメニティ豊かな港

Safety Port

陸海双方における安全な港

User Friendly Port

港湾利用者にとって使いやすい港

明日(あす)ポート

21世紀にふさわしい未来の港



あすぽーと21には、目標・あこがれを表す「**ア**スピレーション」の意味も含んでいます。

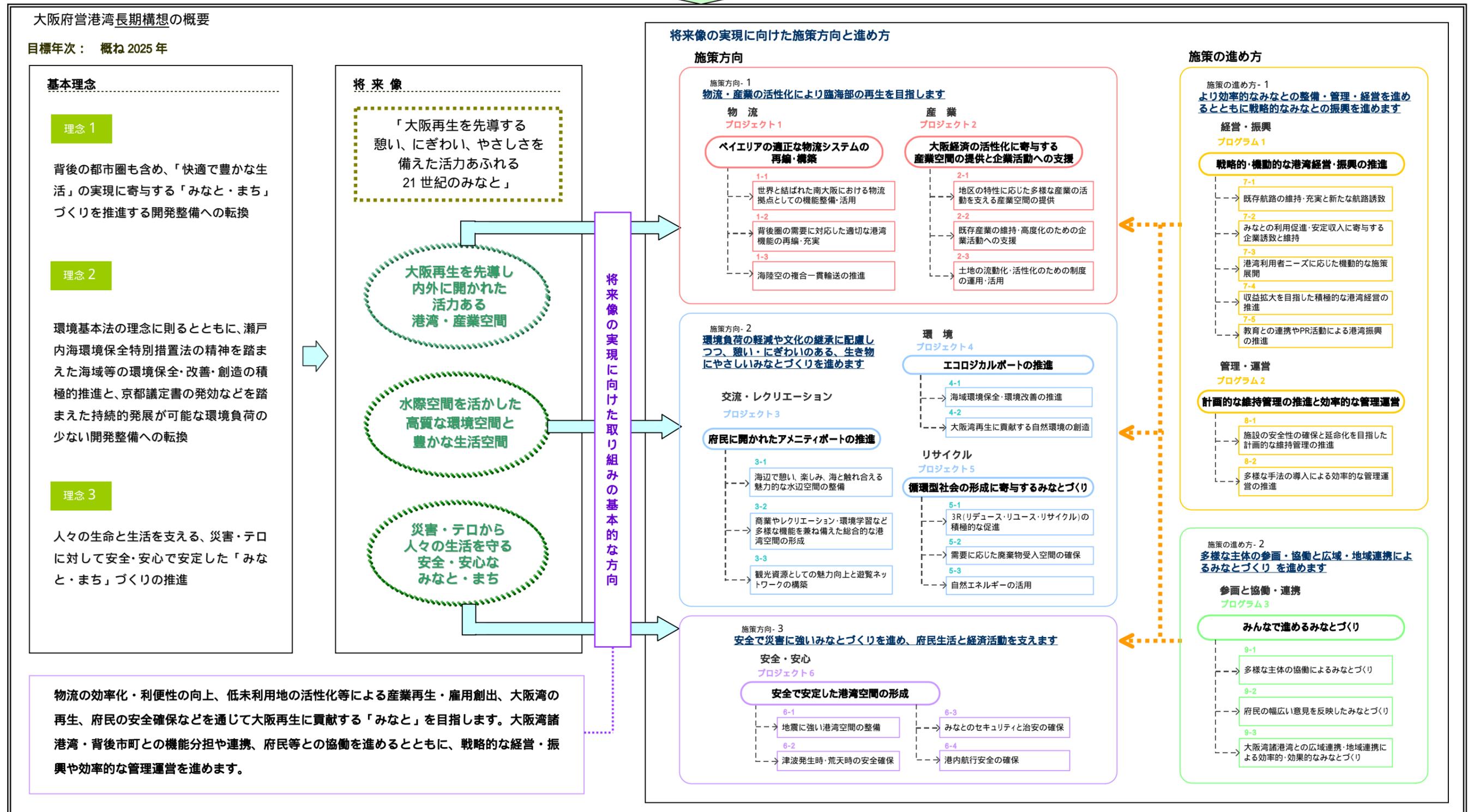
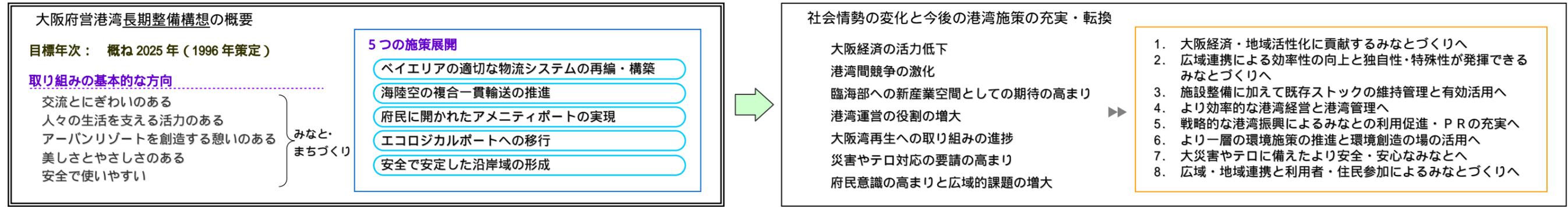
この「大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)」は、平成7年度に策定した「大阪府営港湾長期整備構想(あすぽーと21)」をその後の社会情勢の変化等に対応するため見直したものです。

なお、「大阪府営港湾長期整備構想」の基本理念・将来像を基本として、施策方向の面において、施設整備だけでなく、経営・振興・管理運営などの視点を加えたことから、名称は「大阪府営港湾長期構想」に変更しましたが、愛称の定着を図るため、「あすぽーと21」は継続して使用することにしました。また、目標年次については、「大阪21世紀の総合計画」などの各種計画の目標年次(概ね2025年)と整合を図るため、当初策定のとおり概ね2025年としています。

目次

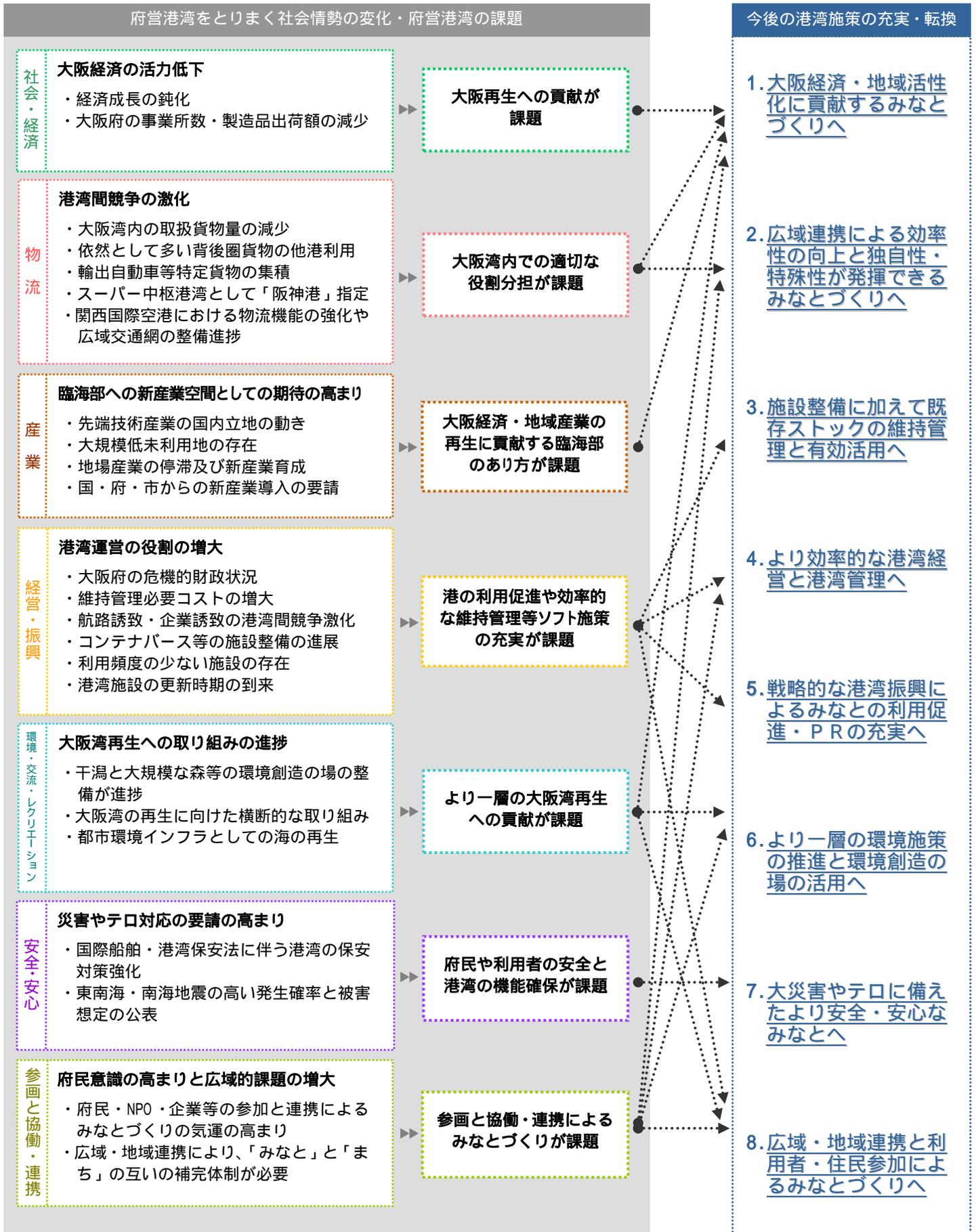
1. 大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)の概要	1
2. 社会情勢の変化と今後の港湾施策の充実・転換	2
3. 基本理念と将来像	3
3.1 基本理念	3
3.2 将来像と基本的な方向	4
4. 将来像の実現に向けた施策方向と進め方(総括)	5
5. 将来像の実現に向けた施策方向	7
5.1 施策方向-1 物流・産業の活性化により臨海部の再生を目指します	7
5.2 施策方向-2 環境負荷の軽減や文化の継承に配慮しつつ、憩い・にぎわいのある、生き物にやさしいみなとづくりを進めます	13
5.3 施策方向-3 安全で災害に強いみなとづくりを進め、府民生活と経済活動を支えます	21
6. 将来像の実現に向けた施策の進め方	25
6.1 施策の進め方-1 より効率的なみなとの整備・管理・経営を進めるとともに戦略的なみなとの振興を進めます	25
6.2 施策の進め方-2 多様な主体の参画・協働と広域・地域連携によるみなとづくりを進めます	30
7. 施策別ゾーニング	33
8. 港別の主要テーマ	34
9. 実現に向けた課題	36
(参考)	
・府民・利用者ニーズ把握アンケート調査の概要	37
・検討体制等	39
・他構想・計画との関係	41
・用語解説	42

1. 大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)の概要



2. 社会情勢の変化と今後の港湾施策の充実・転換

大阪府営港湾長期整備構想策定以降、近年の府営港湾をとりまく社会情勢の変化や課題に対応するため、以下のように今後の港湾施策を転換していきます。



3. 基本理念と将来像

3.1 基本理念

理念 1

背後の都市圏も含め、「快適で豊かな生活」の実現に寄与する「みなと・まち」づくりを推進する開発整備への転換

背後の都市圏も含めた広域的視野に立ち、「快適で豊かな生活」の実現をめざした臨海部の開発整備への転換を推進します。これを実現するために、臨海部の立地特性を最大限活用するとともに、背後都市圏との適切な役割分担のもと、世界都市・関西に求められる文化・交流機能をはじめ、公園緑地などの環境系機能や様々な供給処理機能など多彩な機能を臨海部において整備します。

理念 2

環境基本法の理念に則るとともに、瀬戸内海環境保全特別措置法の精神を踏まえた海域等の環境保全・改善・創造の積極的推進と、京都議定書の発効などを踏まえた持続的発展が可能な環境負荷の少ない開発整備への転換

環境基本法に示される基本理念、すなわち「環境の恵沢の享受と継承等」、「環境の負荷の少ない持続的発展が可能な社会の構築等」、「地球環境保全の積極的推進」と瀬戸内海環境保全特別措置法の目的とする大阪湾を含む「瀬戸内海の環境の保全」を府営港湾の開発整備にあたっての基本要件とします。これを実現するために、海域における水質、生態系の保全是もとより、京都議定書の発効などを踏まえ、陸域をも含めた総合的な環境保全施策を実行するとともに、新たな環境創造を積極的に展開し、環境と調和した開発整備への転換を推進します。

理念 3

人々の生命と生活を支える、災害・テロに対して安全・安心で安定した「みなと・まち」づくりの推進

阪神・淡路大震災の貴重な教訓を活かし、近い将来発生の可能性が指摘されている東南海・南海地震などの大災害に備えた安全性の高い空間形成を図るとともに、被災時にも人々の生命と生活を支えることができる安定した港湾物流システムや防災拠点の整備等を行います。これに加えて、国際船舶・港湾保安法に対応した港のセキュリティを高めることにより、安全・安心で安定した臨海部を形成します。

3.2 将来像と基本的な方向

将来像

大阪再生を先導し
内外に開かれた
活力ある
港湾・産業空間

水際空間を
活かした
高質な環境空間と
豊かな生活空間

災害・テロから
人々の生活を守る
安全・安心な
みなと・まち

関西国際空港に近接し、背後に関西経済圏を有する立地条件、国土軸・第二国土軸をはじめとする良好な広域交通軸へのアクセス性を最大限に活かし、関西の暮らしや産業活動を支え、大阪経済の再生に貢献する世界と結ばれた港湾及び産業空間をめざします。

長大な水際線を活用し、豊かな水、緑、光の中で、人々が自然を身近に感じることができる、ゆとりと潤いのある空間を積極的に創出するとともに、地球規模での環境問題と大阪湾再生への貢献を視野に入れながら、あらゆる面で環境に配慮した自然と共生する「みなと」をめざします。

地震や台風に強い港湾空間の整備と、津波に備えた防災機能を向上し、また、テロ等の犯罪に対してもセキュリティ体制を整え、住民や港湾関連企業に安全・安心を提供できる「みなと」をめざします。

「大阪再生を先導する憩い、にぎわい、やさしさを備えた
活力あふれる 21 世紀のみなと」

取り組みの 基本的な方向

物流の効率化・利便性の向上、低未利用地の活性化等による産業再生・雇用創出、大阪湾の再生、府民の安全確保などを通じて大阪再生に貢献する「みなと」を目指します。大阪湾諸港湾・背後市町との機能分担や連携、府民等との協働を進めるとともに、戦略的な経営・振興や効率的な管理運営を進めます。

大阪経済・地域活性化に貢献するみなとづくりへ

広域連携による効率性の向上と独自性・特殊性が発揮できるみなとづくりへ

施設整備に加えて既存ストックの維持管理と有効活用へ

より効率的な港湾経営と港湾管理へ

戦略的な港湾振興によるみなとの利用促進・PRの充実へ

大災害やテロに備えたより安全・安心なみなとへ

広域・地域連携と利用者・住民参加によるみなとづくりへ

【将来像の実現に向けた施策方向】

物流・産業の活性化により臨海部の再生を目指します

環境負荷の軽減や文化の継承に配慮しつつ、憩い・にぎわいのある、生き物にやさしいみなとづくりを進めます

安全で災害に強いみなとづくりを進め、府民生活と経済活動を支えます

【将来像の実現に向けた施策の進め方】

より効率的なみなとの整備・管理・経営を進めるとともに戦略的なみなとの振興を進めます

多様な主体の参画・協働と広域・地域連携によるみなとづくりを進めます

4. 将来像の実現に向けた施策方向と進め方(総括)

【将来像の実現に向けた施策方向】

施策方向 1 物流・産業の活性化により臨海部の再生を目指します

産業の構造転換や空洞化、長引く不況により大阪経済が衰退していましたが、ようやく先行きに明るい兆しが見えてきました。また、府営港湾は大阪湾取扱貨物の約3割を担っていますが、「阪神港」がスーパー中樞港湾に指定されるなど、ますます港湾間競争は激化しています。このため、陸上アクセスが良好・海上輸送時間が短い・大ロットの土地の確保が可能・24時間稼働が可能・関西国際空港に隣接などの府営港湾の持つ強みを活かし、大阪経済再生に向けて、臨海部の低未利用地や廃棄物処分等による埋立地を活用した新たな産業の立地を促進し、産業再生、雇用促進等を図るとともに、府営港湾の独自性や特殊性を高め、物流の効率化・利便性の向上を図ることにより、今後とも南大阪を中心とした府民や利用者の生活・経済活動を支える臨海部として再生していきます。



プロジェクト1：ベイエリアの適正な物流システムの再編・構築

大阪湾における特定貨物の拠点、世界と結ばれた南大阪のコンテナなどの物流拠点としての機能整備・航路誘致を進めます。背後圏の港湾貨物需要に対応するとともに物流合理化と環境改善への貢献を目指します。

プロジェクト2：大阪経済の活性化に寄与する産業空間の提供と企業活動への支援

低未利用地を活用し、大阪経済の活性化を図るため、物流の効率化に対する高機能物流倉庫や付加価値の高い新産業に空間を提供します。また、既存の産業活動の維持・高度化に向けた支援を今後とも継続します。

施策方向 2 環境負荷の軽減や文化の継承に配慮しつつ、憩い・にぎわいのある、生き物にやさしいみなとづくりを進めます

大阪湾再生に向け、水質改善や干潟など自然環境の再生による生き物の生息空間の創出など、豊かで快適な水辺環境の創造が求められています。また生活空間と一体となった憩い空間としての水際線の開放や海とのふれあいのニーズが高まっています。そのため、文化・交流など多様な機能が複合した空間や環境に優れた空間の創出により、人を含めた全ての生き物にやさしいみなとづくりを進めます。



プロジェクト3：府民に開かれたアメニティポートの推進

府民に水際線を開放し海と触れあえる場を提供するとともに、観光・レクリエーション・商業・業務など多様な機能が調和した総合的な港湾空間を形成します。

プロジェクト4：エコロジカルポートの推進

海域環境の改善や積極的な自然環境の創造により大阪湾再生への貢献を進めます。

プロジェクト5：循環型社会の形成に寄与するみなとづくり

フェニックス事業の推進や需要に応じた将来的な最終処分場の確保、さらにはリサイクルの推進・自然エネルギーの活用等、循環社会の形成への貢献を目指します。

施策方向 3 安全で災害に強いみなとづくりを進め、府民生活と経済活動を支えます

東南海・南海地震の発生が危惧されている一方で、阪神・淡路大震災発生時に港が有効利用された教訓から大阪湾の港湾への防災拠点機能としての期待が高まっています。また、国際船舶・港湾保安法により、港湾の保安対策強化の必要性が強まっています。そのため、港湾が安全・安心な空間であり、かつ災害時に機能が発揮できるみなとづくりを進め、府民生活と経済活動を支えます。



プロジェクト6：安全で安定した港湾空間の形成

東南海・南海地震等大規模地震に対応した広域的な防災拠点機能の要請に対応できる、災害にも強い港湾空間を形成します。また、セキュリティの強化・治安確保によりみなとの安全を確保します。

【将来像の実現に向けた施策の進め方】

施策の進め方1 より効率的なみなとの整備・管理・経営を進めるとともに戦略的なみなとの振興を進めます

大阪府の財政状況は厳しく、また港湾経営基盤が脆弱であるため、今後の港湾整備を進めるに当たっては、より重点的・効果的な整備や既存ストックの有効活用を進めるとともに、みなとの利用促進・適切な維持管理などによる収支改善・向上を図る等、より戦略的な港湾振興や効率的な港湾の管理・運営を進めます。



プログラム1：戦略的・機動的な港湾経営・振興の推進

港湾利用者のニーズに応じた定期航路誘致・貨物集荷・企業誘致等の施策を戦略的・機動的に展開することによって、港の利用促進を図り、港湾の発展を支える積極的な港湾経営と港湾振興を推進します。また、府民、港湾利用者にとって愛着のあるみなととなるよう積極的に港湾PRを展開します。

プログラム2：計画的な維持管理の推進と効率的な管理運営

施設の安全性と延命化を目指した計画的な維持管理の推進と、利用者へのサービス向上を目指した港湾の合理的・効率的な管理運営を目指します。

施策の進め方2 多様な主体の参画・協働と広域・地域連携によるみなとづくりを進めます

近年、行政主体から利用者本位・住民参加によるみなとづくりへの要請の高まりと、また一方で各港の連携による国際競争力の回復、さらには生活の場としての臨海部の再生等が求められています。そのため、大阪湾諸港湾や地元市町との連携により一層努めるとともに、府民・企業等との協働によるみなとづくりを進めます。



プログラム3：みんなで進めるみなとづくり

大阪湾諸港湾・地元市町との連携に努めるとともに、府民・企業等との協働によるみなとづくりを進めます。

5. 将来像の実現に向けた施策方向

5.1 施策方向-1 物流・産業の活性化により臨海部の再生を目指します

プロジェクト 1 バイエリアの適正な物流システムの再編・構築

1-1 世界と結ばれた南大阪における物流拠点としての機能整備・活用

大阪湾における港湾物流の効率化や適切な機能分担の観点から、輸出自動車や青果物、合板、建設資材などの特定貨物の拠点港としての役割を担うため、港湾施設の整備促進・活用を図ります。

～自動車の輸出～



～青果物の輸入～

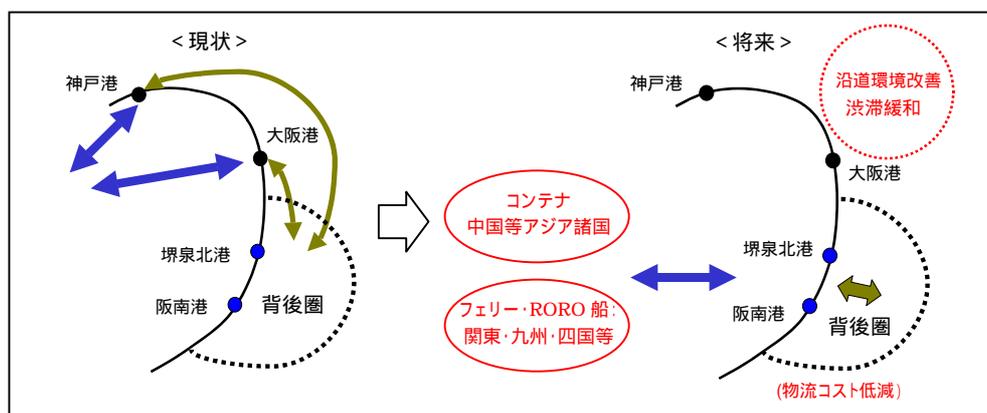


～合板の輸入～



背後の交通アクセス網の充実に背景に、コンテナ、フェリー、RORO 船等定期航路の就航に対応した施設整備を図るとともに、既存航路の維持・充実、新規航路の誘致並びに物流関連施設の誘致を進めることにより、南大阪における物流拠点としての機能を確保します。特にコンテナ輸送についてはスーパー中枢港湾との役割分担の観点から、中国等アジア諸国と南大阪地域とのコンテナ需要に対応した施設整備と利活用を進めます。

～南大阪における物流拠点のイメージ～



～コンテナ船の就航～



～RORO 船の就航～



～フェリーの就航～



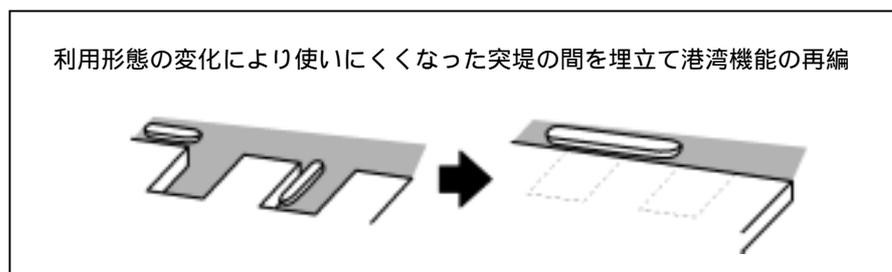
プロジェクト 1 バイエリアの適正な物流システムの再編・構築

1-2 背後圏の需要に対応した適切な港湾機能の再編・充実

背後圏の港湾貨物需要やモーダルシフトの進展に適切に対応するとともに、臨海部の既存産業の維持・活性化に寄与し、またリサイクル産業の立地と連携しつつ周辺環境に配慮した静脈物流機能を担うため、港湾機能の維持・拡充を図ります。

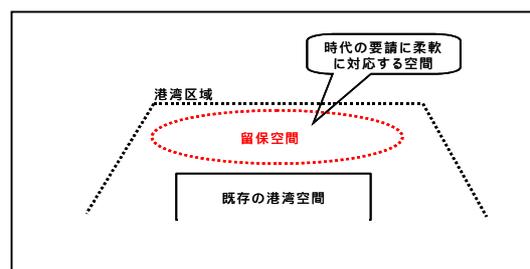
新たに港湾施設が必要な際には、既存ストックの有効活用や民間施設の活用等も検討し、投資効果を考慮して整備を進めます。また、利用頻度の少ない施設については、その必要性を検討し、再編・利用転換を図ります。

～ 港湾施設再編のイメージ～



将来の貨物需要への対応や廃棄物の受入空間にもなり得る、時代の要請に柔軟に対応できる留保空間を確保します。

～ 留保空間のイメージ～



地域の生活に密着した利用や海洋性レクリエーション拠点としての利用などが図られている地方港湾について、今後とも機能維持に努めるとともに、背後地域の活性化に貢献する港湾空間の利活用について検討を進めます。

プロジェクト 1 バイエリアの適正な物流システムの再編・構築

1-3 海陸空の複合一貫輸送の推進

泉州港の海上輸送機能を拡充することにより、陸上輸送が困難な大型航空貨物(嵩高で重量のある貨物) 輸送の利便性を高めます。

～ 航空貨物との連携のイメージ～



高付加価値型航空貨物等を対象としてテクノスーパーライナー等の高速船の誘致を検討することにより海空一貫輸送を進めます。

中国内陸部への産業拠点拡大を視野に入れ、堺泉北港の姉妹港である連雲港港からの鉄道輸送経路であるチャイナ・ランド・ブリッジを活用し海陸一貫輸送を進めます。

～ 高速船導入による海空一貫輸送のイメージ～



～ チャイナ・ランド・ブリッジのルート～



プロジェクト 2 大阪経済の活性化に寄与する産業空間の提供と企業活動への支援

2-1 地区の特性に応じた多様な産業の活動を支える産業空間の提供

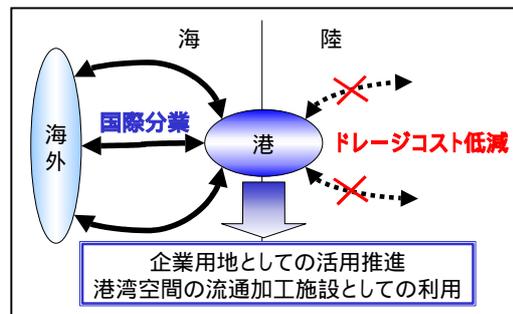
地区の特性に応じて地場産業をはじめ、先端技術産業・周辺環境に配慮した高質なりサイクル産業などの高付加価値型産業の立地や研究開発機能の導入等により臨海部に新しい産業空間の形成を進めます。

国際水平分業の進展を背景とし、また企業のドレージコスト低減と港湾の利用促進を図るために、臨海部完結型の流通加工施設や高機能物流倉庫の集積等を目指した用地の提供を図ります。

～臨海部における先端技術産業の立地～



～臨海部完結型の流通加工のイメージ～



～リサイクルポートのイメージ～



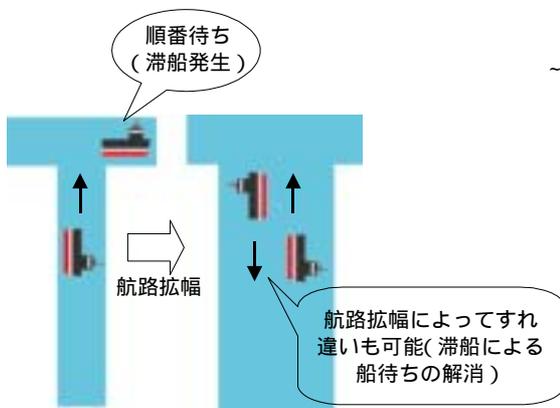
出典：国土交通省 HP

プロジェクト 2 大阪経済の活性化に寄与する産業空間の提供と 企業活動への支援

2-2 既存産業の維持・高度化のための企業活動への支援

臨海部における既存産業の機能維持・高度化に寄与するため、船舶の航行安全・定時性の確保や、企業の物流効率化につながる航路拡幅や岸壁、上屋などの港湾施設の整備を進めるなど、企業活動の支援を図ります。

～航路拡幅による安全で円滑な船舶航行イメージ～



～企業の工場・棧橋が集積する堺泉北臨海工業地帯～



2-3 土地の流動化・活性化のための制度の運用・活用

工場機能の移転等により低未利用地となった企業用地等について、柔軟な土地利用が可能となるよう、周辺土地利用等との調和を図りつつ、臨港地区・分区の適切な指定・運用を進めます。

プロジェクト1、2の実施により期待される効果

港湾物流の合理化と利便性が高まります！

南大阪における物流拠点としての機能を向上させることにより、企業がより近い港湾を選択できるようになり、物流コスト低減や渋滞緩和・沿道環境改善等の効果が期待できます。

(参考)

背後立地企業の貨物輸送コスト低減率

例えば、背後圏立地の企業がコンテナ1個を一般道を通して輸送する場合、

- ・神戸港利用 堺泉北港利用へ転換すると
約40～50%の輸送コスト削減/1個あたり
- ・大阪港利用 堺泉北港利用へ転換すると
約20～30%の輸送コスト削減/1個あたり

背後立地企業のCO₂排出量削減率

例えば、背後圏立地の企業の貨物自動車(時速40km)で輸送する場合

- ・神戸港利用 堺泉北港利用へ転換すると
約70～90%のCO₂排出量削減/1台あたり
- ・大阪港利用 堺泉北港利用へ転換すると
約40～60%のCO₂排出量削減/1台あたり

(注) 背後圏企業の立地場所を堺・岸和田・松原の各市役所と想定

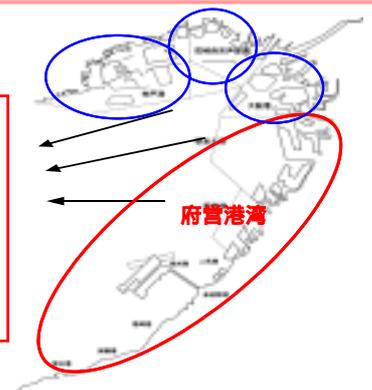
(港湾投資の評価に関するガイドラインにより算定)

大阪湾諸港との適切な役割分担を図ることができます！

府営港湾が大阪湾の特定貨物の拠点港となり、また中国などアジア諸国と南大阪地域とのコンテナ輸送を担うことにより、スーパー中樞港湾「阪神港」との適正な機能分担など大阪湾における港湾物流の適切な機能分担を図ることで、各港の港湾を有効利用でき、大阪湾全体での国際競争力の向上を図ることができます。

港湾物流の適切な役割分担

- コンテナ貨物
- 撒積貨物
- 雑貨物



環境負荷の軽減が図られます！

フェリー、RORO 船定期航路の拡充を進めることにより、物流の陸上輸送から海上輸送への転換を図るモーダルシフトの進展に寄与することができ、CO₂やNO_x等の環境負荷の軽減が図られます。



大阪経済と地域経済を活性化します！

臨海部の低未利用地などに新しい産業を誘致することにより、新たな雇用創出や大阪府や背後市町の税収増加につながり、輸送コストの低減、都心部の渋滞緩和など、近年低迷する大阪経済と背後圏を中心とした地域経済を活性化します。

5.2 施策方向-2 環境負荷の軽減や文化の継承に配慮しつつ、憩い・にぎわいのある、生き物にやさしいみなとづくりを進めます

プロジェクト 3 府民に開かれたアメニティポートの推進

3-1 海辺で憩い、楽しみ、海と触れ合える魅力的な水辺空間の整備

府民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・海浜地等の整備を図るとともに、利用頻度の少ない港湾施設の用途転換や低未利用地、廃棄物処分場跡地の活用等を検討しながら、水際線の開放及び親水空間の確保を進めます。

港湾緑地や利便施設等の整備・誘致を進めることにより、港湾来訪者・港湾勤務者等の利便性向上や環境改善を図ります。

～プロムナードや緑地による海辺での憩い空間
(きららタウン泉大津の事例)～



～商業施設と一体となった親水空間
(アクアヴェルデ岸和田の事例)～



～民間用地を活用したパブリックアクセスのイメージ
(堺2区親水緑地)～



市街地からみなとへのアクセスの利便性向上を図るため、地元市町による新たな公共交通機関の導入に向けた検討・取り組みを支援するとともに、イベント開催時等のバス運行の充実などについて、公共交通機関へ働きかけを進めます。また、歩行者等が安全で快適にみなとに訪れることができるよう緑道の整備や維持に努めます。

プロジェクト 4 エコロジカルポートの推進

4.1 海域環境保全・環境改善の推進

港湾における環境改善を図るため、緑地や人工海浜等を整備するとともに、水質改善や生物生息空間の形成等環境に配慮したエコ護岸等の導入、民有港湾施設の更新時に、環境に配慮した構造への転換誘導に努めます。

残された貴重な砂浜・磯浜などの自然海岸・半自然海岸を保全するなど、自然環境の保全に努めます。

海底汚泥の浚渫除去や覆砂の実施、深堀海域の埋戻しの取り組み等により、水質や底質の浄化を図るとともに、カナルや透過型防波堤の整備、流況を考慮した防波堤の検討によって海水の交換やゴミの流入抑制を図るなど、海域環境の改善に取り組みます。

浮遊ゴミ等の削減に向け、清掃船による回収を進めるとともに、ボランティア等による美化運動やアドプト制度による学校等の自主的・継続的な清掃活動を促進します。

環境改善技術の開発等の実験研究フィールドとして港湾空間を提供するとともに、微生物やエアレーション等動力を活用した海水浄化など多様な技術の導入を検討します。

～海域環境に配慮した
エコ岸壁のイメージ～



～緑地・干潟・海浜のイメージ(阪南2区)～



～環境改善のイメージ～



出典：国土交通省 HP

プロジェクト4 エコロジカルポートの推進

4-2 大阪湾再生に貢献する自然環境の創造

干潟や浅場、礫場、砂浜等、多様な生物生息空間を確保するとともに、野鳥が飛来し、人も憩える大規模な緑地を整備するなど、海域部と陸域部が連携した複合的な自然環境の創造に取り組みます。

～大規模緑地のイメージ（堺7-3区共生の森）～



～人工干潟のイメージ（堺2区）～



プロジェクト 5 循環型社会の形成に寄与するみなとづくり

5-1 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の積極的な促進

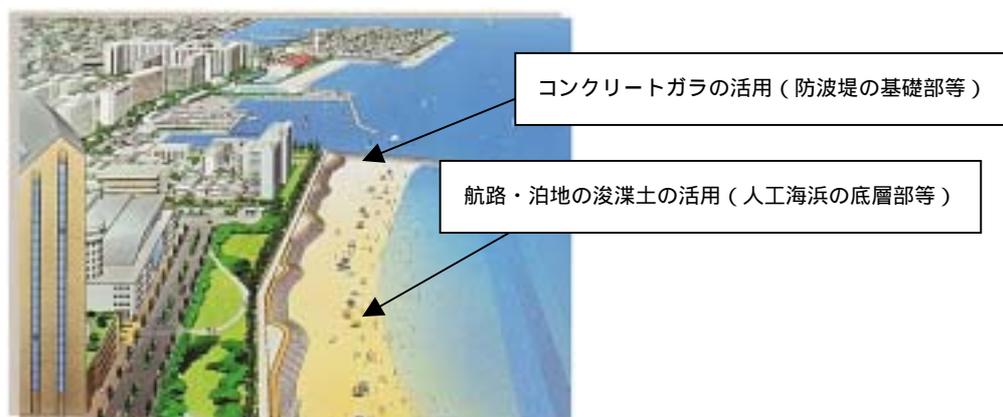
建設発生土・浚渫土砂等による埋立や海浜・磯浜等の港湾施設整備への活用等、建設リサイクルの積極的な利用を進めます。

～公共建設発生土等の受入れにより埋立が進む阪南2区～



港湾施設の整備や運用において可能な限り環境負荷の低減を図るとともに、建設廃材の発生抑制、コンクリートガラ等の構造物への再利用や再生骨材への再資源化等、3R（リデュース・リユース・リサイクル）に取り組みます。

～浚渫土砂等を活用した海浜のイメージ～



出典：国土交通省 HP(一部加筆)

プロジェクト 5 循環型社会の形成に寄与するみなとづくり

5-2 需要に応じた廃棄物受入空間の確保

廃棄物の適正処理と生活環境の保全、港湾と都市の発展を図ることを目的とした大阪湾圏域広域処理場整備事業（大阪湾フェニックス事業）を引き続き推進します。また3Rを積極的に進めても、なお内陸部での処理が不可能な場合には廃棄物の受入空間の確保を検討します。

～大阪湾フェニックス事業（泉大津沖埋立処分場）～



5-3 自然エネルギーの活用

風力や波浪等、自然の力の活用が可能な港湾の立地特性を活かして、産官学連携のもと可能な限り自然エネルギーの活用を検討を進めます。

～自然エネルギーの活用イメージ～



プロジェクト3、4、5の実施により
期待される効果

府民が安全に立ち入ることのできる海辺が増加し、港湾のにぎわいが高まります！

府民に開かれた魅力的な港湾空間の積極的な創出により、府民が安全に立ち入ることのできる海辺が増加し、みなとのにぎわいが高まります。また総合的な港湾空間の形成により広域的な集客機能が高まり、交流人口が増加します。

～イベントでにぎわう堺旧港（写真左） きららタウン泉大津（写真右）～



港湾来訪者へ快適な港湾利用が図られるとともに、港湾勤務者の労働意欲の向上と効率的な港湾作業につながります！

港湾勤務者が利用可能な港湾緑地の整備や利便施設の誘致により、港湾勤務者の労働意欲の向上と効率的な港湾作業につながるとともに、港湾来訪者に対しても快適な港湾空間が形成されます。

～小松ふ頭小松緑道～



～助松ふ頭港湾労働者福祉会館～



プロジェクト3、4、5の実施により
期待される効果

海域環境の改善及び自然環境の創造により、人と自然とのふれあいや生態系の回復を図ることができます！

海域の水質改善や干潟、人工海浜など自然環境の創造により、生物生息空間が確保され、生態系の回復や生物の多様性の増大を図ることができるとともに、人と自然がふれあう機会が増え、また環境学習の場として活用することにより、次代を担う子供達の情操の育成につながります。

～ 阪南 2 区人工干潟見学会 ～



～ 阪南 2 区人工干潟で生息する生き物 ～

(イシガレイ)

(トウネン)

(ガザミ)



内陸部の生活環境の保全と廃棄物の発生抑制を図ります！

建設残土や浚渫土砂等の受入空間が整備された場合、廃棄物の適正処理が促進され、内陸部の生活環境の保全に貢献できます。また、3Rの取組みにより、資源の有効活用及び廃棄物の発生抑制など環境負荷を軽減します。

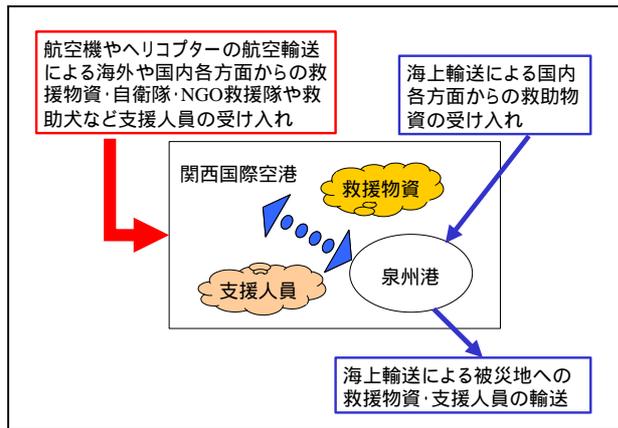
プロジェクト 6 安全で安定した港湾空間の形成

6-1 地震に強い港湾空間の整備

大規模地震発生時等における背後圏への緊急物資や避難者等の海上輸送等、防災機能の向上を図るため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化、防災ヘリポートとして利用可能な空間確保等、大規模地震対策を進めます。大災害時の海外・国内各方面からの救援物資や支援人員等を被災地へ海上輸送するため、関西国際空港と連携した泉州港の整備・活用を進めます。

～泉州港の防災拠点としての活用イメージ～

～阪神淡路大震災での
神戸港の被災状況～

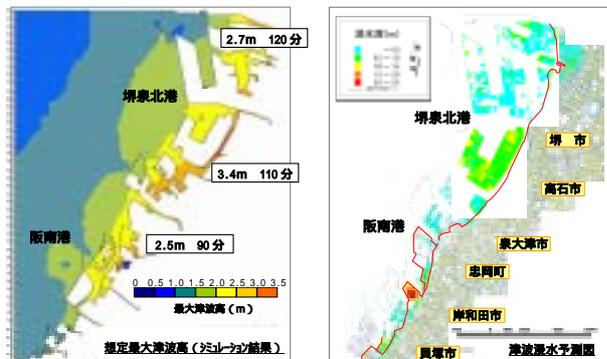


6-2 津波発生時・荒天時の安全確保

東南海・南海地震発生時の津波に対して、関係機関と連携し、貨物流出防止策などの公共埠頭での被害軽減策を推進するとともに、背後市町や住民との連携し、津波ハザードマップの作成支援・啓発、水門閉鎖・避難訓練を進めます。

東南海・南海地震発生時の津波シミュレーション結果から、防潮施設の耐震性や施設整備の優先度の再精査を行い、順次補強を行います。また、港湾利用者や港湾来訪者に対する津波情報伝達システムの構築、注意喚起看板の設置、高台・建物等の緊急避難場所の確保、水門等の遠隔操作等の導入などを進めていきます。

～東南海・南海地震時の津波浸水予測図(素案)(大阪府)～



台風時等において静穏な水域を有する地方港湾や錨地を活用するなど、避難機能を今後とも維持します。

プロジェクト 6 安全で安定した港湾空間の形成

6-3 みなとのセキュリティと治安の確保

国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、港の治安確保に努めます。

～保安対策(フェンス設置)状況～



～海上保安庁巡視船「こまかぜ」～



6-4 港内航行安全の確保

航路拡幅等により大型危険物船等の航行安全確保、船舶の待ち時間の解消等、サービス水準の向上に努めます。

大型危険物船等の航行安全に向け、ポータルラジオ等による入出港情報の提供等を行い、航行の安全確保に努めます。

マリーナ・ポートパーク整備による放置艇の収容・集約、港湾法に基づく放置禁止区域の指定、帆走区域の設定等により、港内の航行安全確保に努めます。

～大型危険物船の航行～



プロジェクト6の実施により
期待される効果

防災拠点整備により、被災時の支援能力が高まり、被災後の府民生活や経済活動を支えます！

地震に強い港湾空間を整備することで、地震発生時に港の防災拠点としての機能が確保され、背後圏や東南海・南海地震時における太平洋沿岸地域への支援能力が高まります。また、地震発生後も、港湾物流の機能を維持することにより、府民生活や経済活動を支えることができます。

～港湾における防災拠点のイメージ～



出典：国土交通省 HP

被災想定人口に対する港湾の支援率

現状：港湾として適正に支援すべき人口の
約 80%

将来：港湾として適正に支援すべき人口の
100%

被災想定地域において、港湾として緊急物資の支援を行うべき想定人口に対して、現在の耐震岸壁整備により、支援が可能である人口の割合（臨海部防災拠点マニュアルより算出）

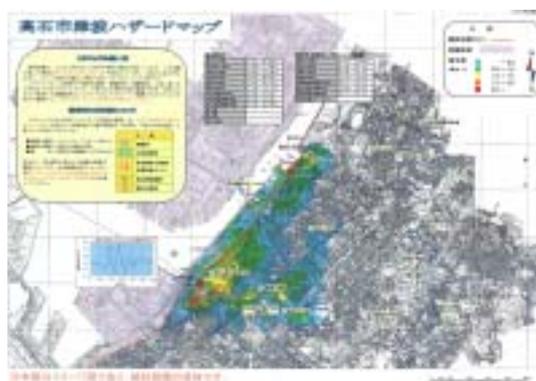
津波発生時に被害を最小限に防ぐことができ、また府民等が安全に避難できます！

貨物流出防止等の被害軽減策や背後市町との連携による津波ハザードマップの作成や訓練の実施により、津波発生時にも被害を最小限に抑え、また府民や港湾利用者等が安全に避難することが可能となります。

～避難に向けた訓練～



～津波ハザードマップ～



**プロジェクト6の実施により
期待される効果**

港湾のセキュリティの向上と治安確保によりみなとの安全性が向上します！

港湾のセキュリティ向上によりテロ行為等を未然に防ぐことで、安定した物流機能を確保することができ、府民生活・産業活動を支えます。

不法投棄や不法入国等の取り締まりによる治安確保を図ることにより、港湾が府民や利用者にとってより安全で身近に訪れることのできる空間となります。

～ゲートでの審査～



～フェンスの設置～



放置艇対策等により、各種船舶の航行が区分され、港内の安全航行を図ります！

マリーナ整備等による放置艇対策や航路拡幅等の推進により、船舶の輻輳が軽減され、大型船・危険物船等の船舶航行の安全が確保できます。

～マリーナのイメージ～



プレジャーボート収容率

現状：約 80% 将来：100%

6. 将来像の実現に向けた施策の進め方

- 6.1 施策の進め方- 1 より効率的なみなとの整備・管理・経営を進めるとともに戦略的なみなとの振興を進めます

プログラム 1 戦略的・機動的な港湾経営・振興の推進

7-1 既存航路の維持・充実と新たな航路誘致

既存コンテナ航路の維持と拡充に向け、大口荷主など府営港湾の利用促進に協力する企業と連携し、海外での現地商談会やセミナー等積極的なポートセールスを進めるとともに、新たな航路誘致に向けて海上コンテナ貨物を取り扱う物流企業の誘致を進めます。

～中国ポートセールス

【現地商談会】の実施例（大阪府）～



～ポートセミナーの実施例～



海上貨物の取扱い機能の向上や航空貨物との連携推進を図るため、税関機能など港湾関連公的サービスの充実の働きかけを行うとともに、需要に応じてコンテナの利用促進につながる CFS・バンプール等の施設整備を進めます。また、府営港湾を利用することが優位となる荷主への重点的なポートセールスを進め、新たな荷主の定着を図ります。

安定した内航貨物の確保につながるフェリー・RORO 船等の定期航路の誘致を進めます。

港湾施設の利用促進や既存航路の維持・充実を図るため、他港湾とのコスト格差を適宜点検しつつ、府営港湾の整備状況や利用特性等を踏まえ、実効性のある利用促進方策の検討を進めます。

物流関係者との交流を図り、情報を共有化することにより効率的な支援策の実施を進めます。

7-2 みなとの利用促進・安定収入に寄与する企業誘致と維持

海上貨物を取扱う企業の生産拠点・配送センターや物流業者の活動拠点などを対象として重点的にポートセールスを進めます。

高付加価値産業や企業の流通加工拠点あるいは高機能倉庫業等の誘致に向け、用地賃貸料の減額制度等企業立地支援策導入に向けた取り組みを検討します。

地元市町と商工会議所との連携による情報収集とセールスに努めるとともに、先端技術産業等進出企業に対する補助金制度や市町が実施する奨励金交付制を活用するなど、産業集積が図られるよう積極的な企業誘致を進めます。

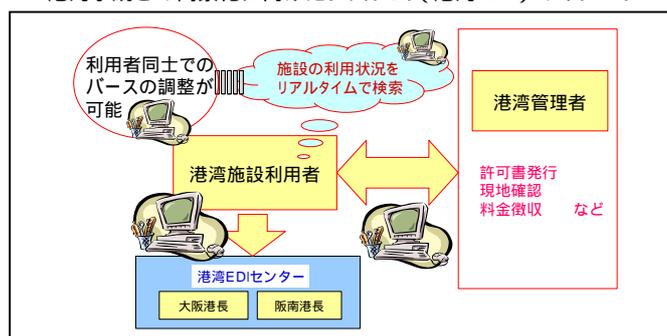
プログラム 1 戦略的・機動的な港湾経営・振興の推進

7-3 港湾利用者ニーズに応じた機動的な施策展開

海上貨物の定着に向け、船社・荷主・関連業者のニーズ把握を行うとともに、その対応を機動的に進めます。

利用者へのサービス向上を目指して、港湾手続きの簡素化に向けたシステム構築や今後の FAL 条約批准に応じた対応を推進します。

～ 港湾手続きの簡素化に向けたシステム（港湾 EDI）のイメージ～



7-4 収益拡大を目指した積極的な港湾経営の推進

積極的な港湾経営の推進に向け、経営環境の把握と分析を進め、収入増加方策と支出低減方策を推進するとともに、効果的な投資を進めます。稼働率の低い上屋の高機能倉庫への建て替え等、費用対効果を考慮の上、より一層の貨物集荷につながる施設更新を進めます。

7-5 教育との連携やPR活動による港湾振興の推進

みなとの知名度を高め、みなとの役割などについての理解を深めるため、地元市町や港湾振興団体と連携を図り、総合学習の題材としての港湾空間の活用や、広報誌の配布などPR活動に努めるとともに、みなとと親しむことのできるイベントや見学会等の開催を進めます。

～ 府有船舶によるみなと見学会の実施～



～ 出前講座の実施～



港湾労働者の職場環境の向上等、利用者ニーズの的確な把握に向け、港湾関係団体との連携により、定期的に利用者との情報交換の場づくりに努めます。

府内や他県の観光施策と連携し、観光集客の取り組みを進めます。

プログラム 2 計画的な維持管理の推進と効率的な管理運営

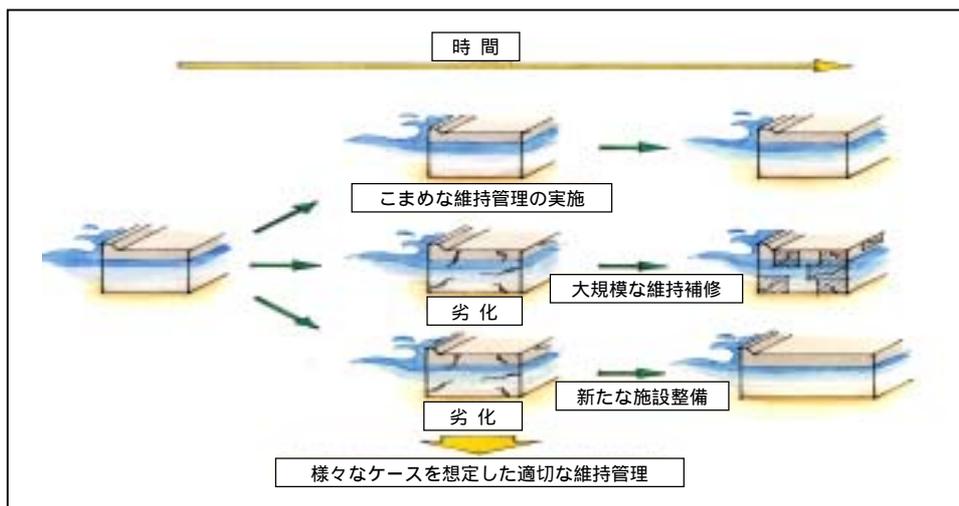
8-1 施設の安全性の確保と延命化を目指した計画的な維持管理の推進

施設の劣化に伴うサービス水準の低下と、更新に伴う財政負担の急激な増加を回避するため、アセットマネジメントの概念を取り入れ、計画的・効率的な維持・修繕を実施するとともに、計画段階から維持管理に配慮した設計に取り組みます。

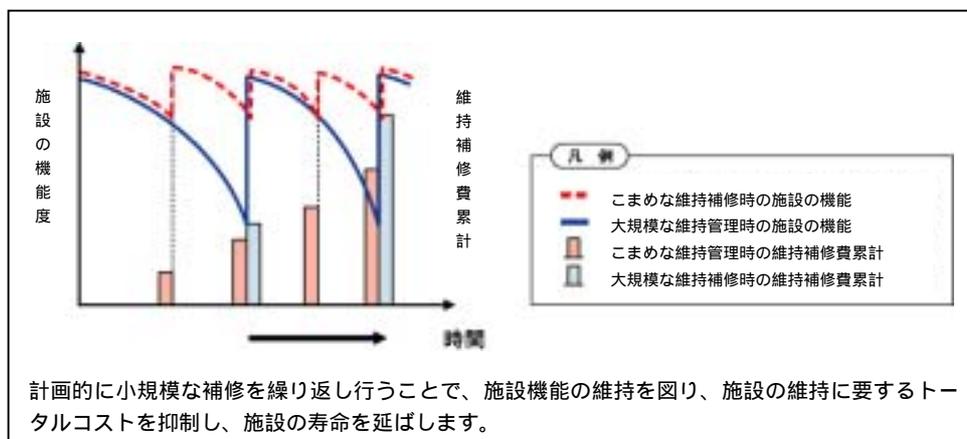
施設の延命化の点検手法を確立するとともに、安全を確保するための施設点検パトロールの強化や効果的なメンテナンス技術の活用を進めます。

施設の安全性を高めるため、港湾関係者・利用者・地元市町と提携し、現場からの危険箇所等の情報収集を進めるとともに、确实・迅速な対応に向けて、維持管理業務のための IT 化等を進めます。

～ 計画的な維持管理のイメージ ～



～ 計画的な維持管理による施設機能の維持とコスト低減のイメージ ～



プログラム 2 計画的な維持管理の推進と効率的な管理運営

8-2 多様な手法の導入による効率的な管理運営の推進

港湾関連業務の指定管理者制度を用いた民間委託、地元市町への委託、PFIの導入等について検討を進め、合理的・効率的な管理運営を目指します。港湾施設の管理・運営に関して、公共埠頭の長期貸付制度など、新たな手法の導入の検討を進めるとともに、老朽化した上屋や民間との共有上屋などの民間譲渡による管理・運営コストの削減に向けた検討を進めます。

～ 民間による荷役施設の運営～



～ 民間による上屋の運営～



プログラム1、2の実施により
期待される効果

新規定期航路の誘致により定時性の確保・利用者の選択肢の増加等につながります！

新規コンテナ航路等の定期航路の誘致により、定時性が確保され、利用客の選択肢が増加するとともに、フェリー航路の誘致により、国内物流・観光の利便性向上につながります。

～新門司航路(助松地区)～



定期航路

外貿コンテナ航路
堺泉北 - 上海 (週1便)

RORO船・フェリー航路等

千葉/伊予三島航路(週4便：内航RORO船：堺泉北-伊予三島-千葉)

水島/宮崎航路(週3便：内航RORO船：堺泉北-水島-宮崎)

新門司航路(毎日2便：内航フェリー：堺泉北-新門司)

宮崎航路(週6便(日曜を除く毎日)：内航フェリー：阪南-宮崎)

津名航路(毎日12便：内航フェリー：泉佐野-淡路島・津名)

洲本航路(毎日7便：内航高速艇：泉州 淡路島・洲本)

計画的維持管理により港湾施設の安全性の確保・延命化を図ることができます！

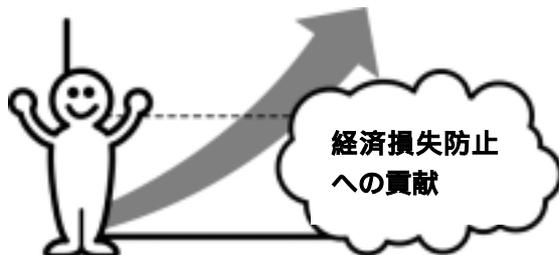
港湾施設の適正な維持管理により、利用者が将来にわたって安全で安心して利用することができます。



安全性の確保・延命化

府営港湾の利用促進により港湾経営環境を高めるとともに、背後圏の物流コスト低減に貢献します！

背後圏の企業等が府営港湾を利用することにより、物流コストの低減が図られています。府営港湾の経営が安定することはコスト低減にもつながります。



背後圏の物流コスト低減への貢献

府営港湾(公共ふ頭)は、
約250億円/年の物流コスト低減
に貢献しています。

(港湾投資の評価に関するガイドラインにより算定)

プログラム 3 みんなで進めるみなとづくり

9-1 多様な主体の協働によるみなとづくり

みなとの計画・整備・維持管理において、アドプト制度やワークショップ・NPO との意見情報交換の場を活用する等、府民、NPO、ボランティア、漁業協同組合、学生、企業等の参画を促し、多様な主体の協働によるみなとづくりを目指します。

～助松地区先端緑地の整備に関する
NPO 等によるワークショップ～



～アドプト制度による
海岸清掃（福島海岸）～



～ボランティアによる
海岸清掃（二色の浜）～



9-2 府民の幅広い意見を反映したみなとづくり

府民や港湾利用者等へのアンケート調査等の実施、またパブリックコメント制度等を活用して、構想段階から計画案等を公表し、府民等からの幅広い意見を考慮しつつ、意思決定を行うことにより、府民や港湾利用者等に親しまれるみなとづくりを進めます。



プログラム 3 みんなで進めるみなとづくり

9-3 大阪湾諸港湾との 広域連携・地域連携による効率的・効果的なみなとづくり

海上貨物における港湾間及び背後圏との円滑な物流の実現に向けて、他港湾管理者、道路管理者等との連携を推進します。

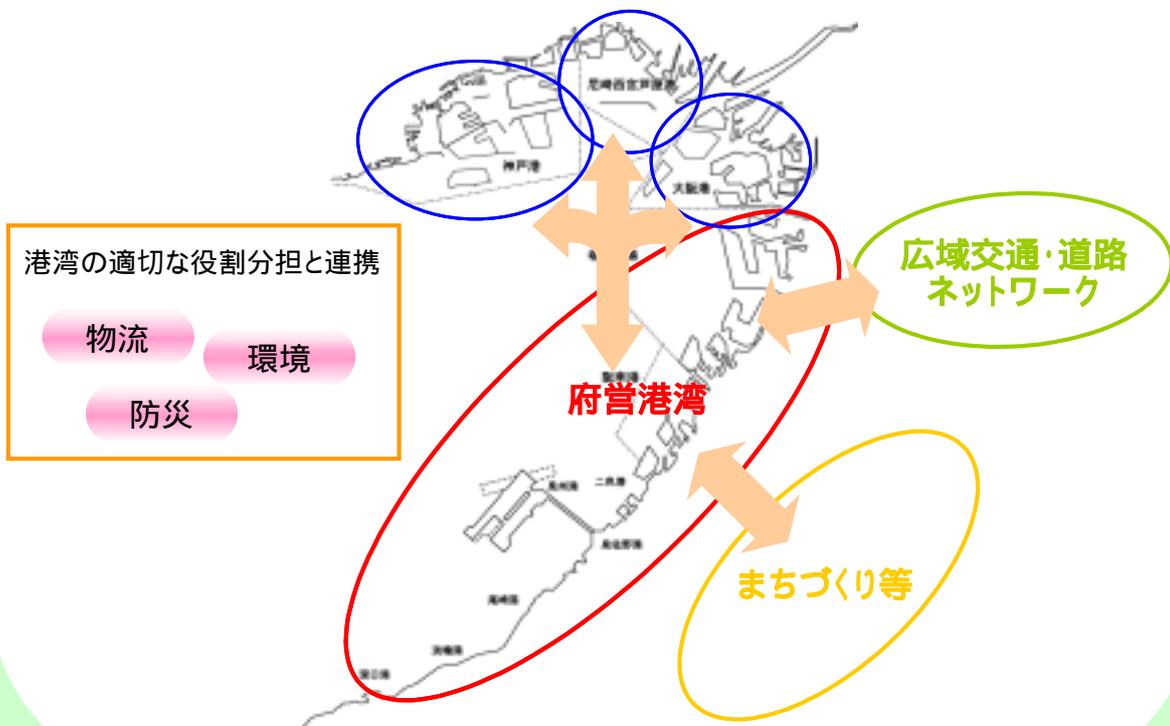
大阪湾再生行動計画や京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想など、環境・防災等に関して大阪湾全体で取り組んでいる連携施策を今後も継続するとともに、大阪湾の国際競争力の回復に向け、物流面における役割分担や情報システムの一元化、共同ポートセールスの実施など、大阪湾諸港湾と互いに連携しながら効率的・効果的なみなとづくりを目指します。

みなととまちの発展を目指し、地元市町との連携を推進します。

災害時の安全を確保するため、水門閉鎖や情報伝達等、地元市町との連携を推進します。

みなとの安全を確保するために、警察・海上保安庁との連携を推進します。

～広域・地域連携のイメージ～



**プログラム3の実施により
期待される効果**

府民のみなとづくりへの参加が促進されます！

府民がみなとの計画・整備・維持管理に参加する機会が増加するとともに、やりがいや社会貢献等への要求に応えることができます。

～ワークショップでの意見交換
の事例(堺7-3区共生の森)～



～府民との協働による植樹イベント
の事例(堺7-3区共生の森)～



～ワークショップによる
現地見学会の事例(助松地区)～



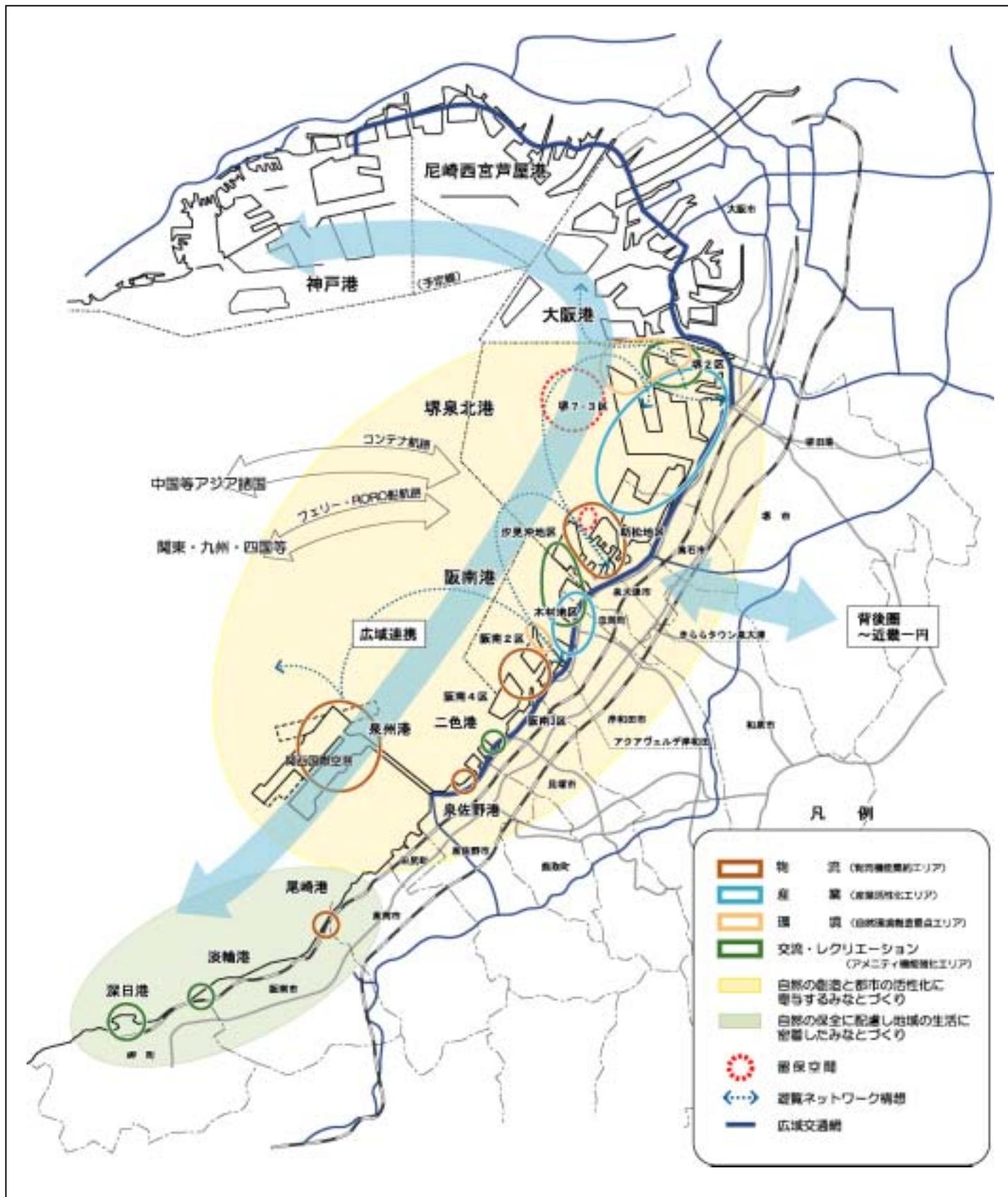
大阪湾諸港湾の連携による、大阪湾全体としての効率的・効果的なみなとづくりが実現します！

大阪湾の各港湾管理者との連携によって、大阪湾全体の物流・環境・防災など多様な機能の向上が図れるとともに、機能の重複が回避でき、環境や防災など広域的な課題に対応した効率的・効果的なみなとづくりが実現します。

地元市町との連携による、みなとづくりにより、まちの活性化に貢献できます！

地元市町との連携によって、背後のまちづくりと調和したみなとが実現するなど、みなととまちの相互発展が期待できるとともに、防災機能が高まり、府民の生命・財産の保護に貢献できます。

7. 施策別ゾーニング



8. 港別の主要テーマ

堺 泉北 港

多様な機能が調和し、南大阪地域における物流拠点として
背後圏の物流効率化や経済活性化に貢献する新しいみなとづくり

(特定重要港湾)



阪 南 港

背後圏の物流需要への対応と利用促進、積極的な自然環境の創造に
よるみなとの活性化

(重要港湾)



二色港・淡輪港

にぎわいあるアメニティ空間としてのみなとの機能維持

(地方港湾)



泉 佐 野 港

にぎわいと活力を備えた地域のみなとづくり

(地方港湾)



泉 州 港

災害時にも機能を発揮する海空連携による人・物の結節点

(地方港湾)



尾 崎 港

地域の生活を支える安全・安心なみなとの機能維持

(地方港湾)



深 日 港

地域の活性化への寄与と、安全・安心なみなとづくり

(地方港湾)



深日地区



谷川地区

9. 実現に向けた課題

この構想の実現に向けて、一港湾管理者では対応が困難な課題や現状の制度・体制では解決できない様々な課題があります。今後、構想の実現に向け着実に取り組んでいくにあたって、これらの課題解決に向けて、関係機関等と連携を図りながら取り組みを進めます。

課題 1：大阪湾の広域連携と広域港湾化

投資余力の減少と行政課題の広域化などを受け、今後、互いに近接する大阪湾各港湾の連携・機能分担が必要となります。したがって、港湾整備段階における調整・連携からさらに進んで管理運営における広域連携・広域港湾化（港湾の一元化）を検討していく必要があります。

課題 2：臨海工業地帯等の再編・整備

経済のグローバル化や産業の空洞化の進展等により、大規模な低未利用地が発生している臨海工業地帯等を石油コンビナートの防災対策に十分配慮しつつ、今後どのように再編・整備していくかが、地域の大きな課題としてあげられます。したがって、土地利用の転換を促進するためには、低未利用地が集積し再整備への地権者の意向が強い地区や規模の小さい地区など、地区特性や開発熟度に応じた適切な土地利用の方向性や開発整備手法の導入、適切な公共関与のあり方などの検討が必要です。

課題 3：留保空間の利用について

この構想では時代の要請に柔軟に対応できる空間として留保空間を位置づけました。この空間は大阪湾の潮流や環境面にも影響を及ぼしやすい位置である他、利用にあたっては多大な事業費が必要となります。したがって、需要検討や費用対効果の検討を十分に実施して、慎重に利用方向を検討していく必要があります。

課題 4：財源の確保と体制の整備について

この構想の実現にあたっては財源の確保と柔軟な組織体制の確立が必要となります。このため、今後緊急性の高い施策からの効率的な推進や業務のアウトソーシング、地元市町との連携が必要となることから、経営振興・管理運営の今後の方向性を具体化し、的確に推進していくことが必要です。

(参考) 府民・利用者ニーズ把握アンケート調査の概要

本構想をとりまとめるにあたり、住民・利用者の府営港湾に対するイメージ・将来像等について把握するため、アンケート調査を実施しました。

アンケート調査期間：平成 16 年 2 月 26 日～3 月 19 日

アンケート対象者と調査内容及び調査方法

アンケート対象		対象の条件	調査内容	調査・配布方法
個人	府政モニター	大阪府府政モニター（16 才～70 才の大阪府住民, 500 名）	府営港湾の知名度、訪問(利用)経験の有無 府営港湾の現状のイメージ 府営港湾の将来イメージ みなとづくりへの参加意向	WEB 上で調査
	港湾直背市町の住民	府営港湾直背市町に居住する 16 才～70 才の住民 (堺市・高石市・泉大津市・岸和田市・忠岡町・貝塚市・熊取町・泉佐野市・泉南市・阪南市・岬町)		背後市町村において 2003 年 11 月八ローページから無作為抽出し、往復はがきで調査
	事業所勤務者	府営港湾において港湾関連物流事業等の事業所の勤務者	勤務地港湾の状況(職場環境として) 勤務地として必要な整備方向 みなとづくりへの参加意向 自由意見	大阪府港湾協会名簿より抽出し、郵送で調査
	小学生	府営港湾直背の市町の臨海部に立地する小学校の児童(5 年・6 年生)	府営港湾の知名度、訪問(利用)経験の有無 府営港湾の現状のイメージ 府営港湾の将来イメージ 自由意見	11 市町から 1 校ずつ抽出(堺市のみ 2 校)計 12 校に配布
	マリーナ利用者	府営港湾においてマリーナを利用している利用者	府営港湾マリーナの使い勝手 利用マリーナの決定ポイント 自由意見	淡輪港、二色港、泉佐野港、泉大津のマリーナに配布
事業所	港湾関連事業所	府営港湾において港湾運送事業を実施している事業所	業務実施港湾と使い勝手 貨物量増加のための必要方策 埋立地への施設設置意向 府営港湾の整備の方向性 自由意見	大阪府港湾協会名簿より抽出し、郵送で調査
	船社	府営港湾に寄港(利用)している内航及びフェリー船社 府営港湾を利用していない大手の内航(特に RoRo 船、コンテナ船運航中)船社	利用したことのある府営港湾と使い勝手 不備な点、改善すべき点 航路開設意向 航路開設要件 大阪湾における府営港湾の役割(港湾別) 自由意見	団体名簿などから抽出し、郵送で調査

アンケート回収状況

	対象	発送数	回収数	うち有効回答
個人	府政モニター	500	405 (81.0%)	405 (81.0%)
	小学生	667	667 (100.0%)	667 (100.0%)
	直背市町の住民	1,458	177 (12.1%)	176 (12.1%)
	事業所勤務者	286	89 (31.1%)	87 (30.4%)
	マリーナ利用者	120	22 (18.3%)	21 (17.5%)
事業所	港湾関連事業所	143	51 (35.7%)	51 (35.7%)
	船社	93	36 (38.7%)	32 (34.4%)
	全体	3267	1447 (44.3%)	1439 (44.0%)

アンケート結果

(1) 府営港湾の認知度

堺泉北港		阪南港	
・府政モニター	51%	・府政モニター	30%
・直背市町の住民	81%	・直背市町の住民	55%
・小学生	33%	・小学生	44%

が認知

(2) 府営港湾の来訪経験

60%の人が行ったことがないと回答

来訪経験のない理由 「特に行く用事がないから」56%
「知らなかったから」31%

来訪理由 「買い物や映画を見に行った」14%
「ヨットや釣りなどのレクリエーションをするために行った」12%

(3) 府営港湾のイメージ

小学生	「たくさんの船が入り出している」48% 「海の水が汚れている」67% 「あそべる場所が少ない」56%
府政モニター	「臨海工業地帯が形成され、産業の拠点として貢献している」36% 「海外や国内から多くの船が入り出し、物流の拠点として貢献している」20% 「海の水が汚い」37% 「大きな工場や大型の貨物車が多いため、空気が汚い、交通渋滞がひどく危険」30%
直背市町の住民	「産業の拠点としての貢献度が高い」42% (堺泉北港) 「商業施設や娯楽施設のにぎわい・楽しさが少ない」54%

(4) 府営港湾の評価

事業所勤務者	「周辺の施設立地状況（飲食店等）が不便」71% 「緑地などの屋外の休憩施設が少ない」58%
港湾関連事業所 船社	「外貿内貿とも定期航路が少ない」21% (堺泉北港)、42% (阪南港) 「港湾利用料が割高」22% (堺泉北港) 「特定の品目に適合した荷役施設がない」20% (阪南港)

(5) 望ましい将来イメージ

小学生	「水がきれいな港」85% 「ヨットや水上バイク、つりなど海でのレクリエーションを楽しめる港」64%
府政モニター	「海辺の緑地や海と触れ合える海岸線があり、散策や休息できる場所のある港」52% 「水がきれいな港」49%
直背市町の住民	「海辺の緑地や海と触れ合える海岸線があり、散策や休息できる場所のある港」48% 「水がきれいな港」42%
港湾関連事業所	「産業活性化のため新産業の集積を目指す」33% (堺泉北港)、26% (阪南港) 「配送センター等の物流拠点の集積を目指す」31% (堺泉北港)、18% (阪南港)
船社	「内貿ユニットロード定期航路 (RoRo 船、内航コンテナ船、貨物フェリー) の発着港」31% (堺泉北港) 「アジア等の国際基幹航路の拠点港あるいは中継港」25% (堺泉北港)

(参考) 検討体制等
委員会名簿

大阪府営港湾長期計画検討委員会 (敬称略・順不同・() 前任者)

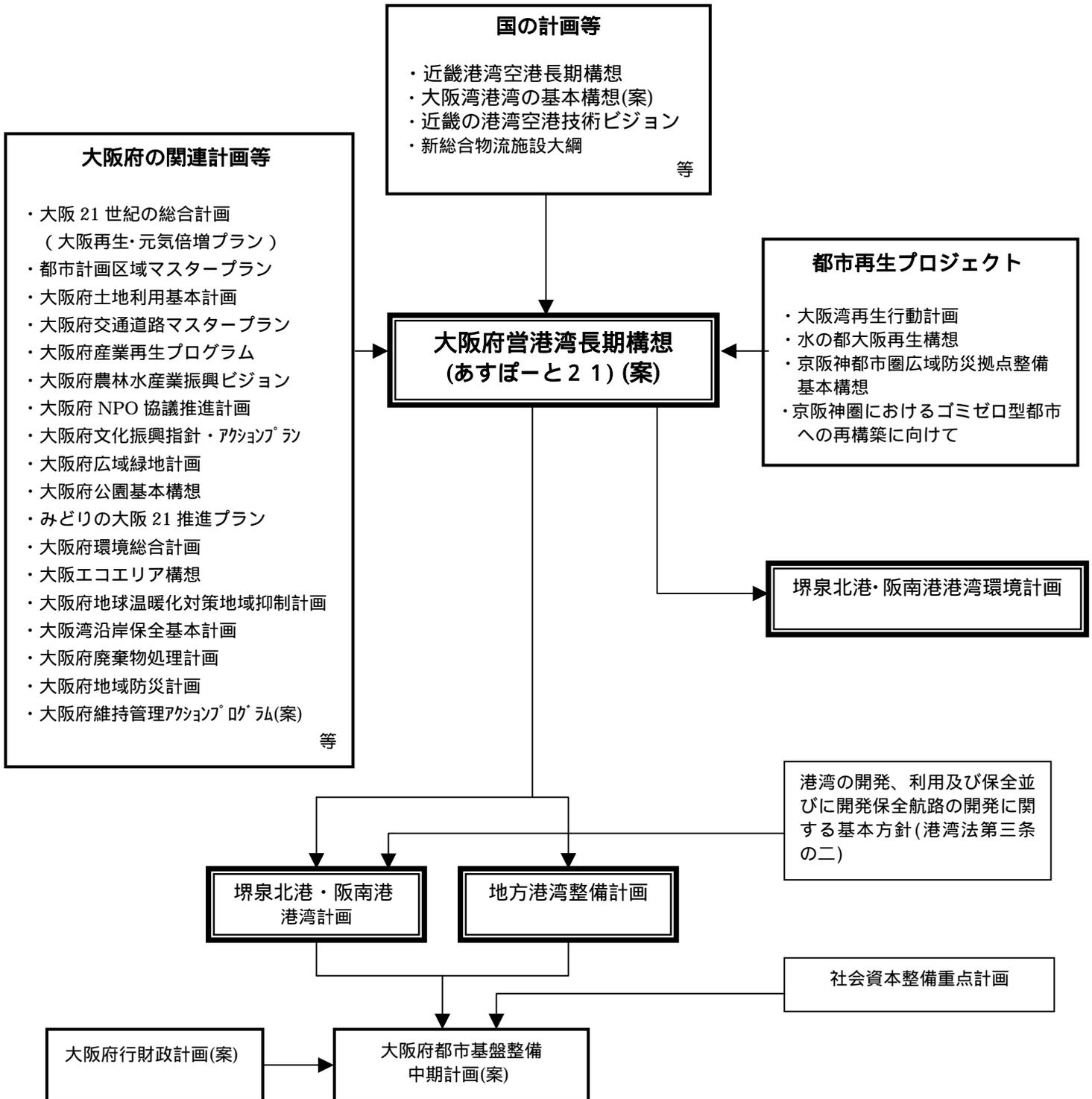
区分	氏名	所属・役職名
学識経験者 (5名)	黒田 勝彦	神戸大学工学部 教授
	津守 貴之	岡山大学経済学部 助教授
	狭間 恵三子	サントリー(株) 不易流行研究所 課長
	モナト 久美子	(有)業態開発研究所 所長
	矢持 進	大阪市立大学大学院 教授
港湾利用者 ・漁業関係者 ・住民代表 (6名)	田中 克彦	山九(株) 顧問
	堀畑 益敏	阪南倉庫(株) 代表取締役社長
	疋田 耕造	コーナン商事(株) 代表取締役社長
	井上 勝 (坂部 正憲)	大阪船主会 (株)商船三井大阪支店 副支店長
	札野 政雄	大阪府漁業協同組合連合会 副会長
	村田 武一郎	NPO 法人大阪湾沿岸域環境創造研究センター 専務理事
関係市町代表 (6名)	堺市 助役	
	高石市 政策推進部 部長	
	泉大津市 助役	
	忠岡町 事業部 部長(助役)	
	岸和田市 助役	
	貝塚市 助役	
関係行政機関 (6名)	国土交通省近畿地方整備局港湾空港部 部長	
	国土交通省近畿運輸局企画振興部 部長	
	大阪海上保安監部 部長	
	大阪府環境農林水産部 部長	
	大阪府建築都市部 理事	
	大阪府港湾局 局長	

計 23名

委員会検討経過

日時・場所	主題
第1回 平成16年2月3日(火) 14:00~17:00 中央電気倶楽部511号室	1) 検討の進め方 2) 府営港湾の現況及び課題・要請 3) 府営港湾の将来像について 4) 住民等基本ニーズの把握について
第2回 平成16年3月29日(月) 16:00~17:00(14:00~現地視察会開催) 堺泉北港ポートサービスセンタービル 2階 「きららホール」	1) 現地視察等による現状把握 2) 第1回委員会における意見と対応 3) 府営港湾に関する意見交換
第3回 平成16年7月1日(木) 14:00~17:00 メルパルク大阪 5階 「カナレ」	1) 第1回及び第2回委員会における意見と対応 2) 住民等の基本ニーズ把握の結果報告 3) 大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21フォローアップ)素案の検討
第4回 平成16年11月1日(月) 9:30~12:00 新大阪シティプラザ 2階 「草香の間」	1) 第3回委員会における意見と対応 2) 大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21フォローアップ)案、及び公表案の検討
第5回 平成17年1月25日(火) 14:00~17:00 KKR HOTEL OSAKA 2階 「星華の間」	1) 第4回委員会における意見と対応 2) 大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)(案)、及び概要版(案)

(参考) 他構想・計画との関係



(参考) 用語解説

【あ行】

《アウトソーシング》

資源の有効活用、費用削減のために業務を外注すること。

《アセットマネジメント》

一般的には、資産の有効活用を図り、資産価値を増大させる運用手法のことを示すが、ここでは、港湾施設の適切な維持管理による効率的な補修によって、施設の機能維持、延命化を図ること。

《アドプト制度》

アドプト(adopt)とは英語で「養子にする」の意味で、アドプト制度は、地元企業や地域住民が、国や自治体の管理する道路や河川、公園等の施設を養子とみなして、清掃活動や緑化活動などを行うボランティア制度のこと。発祥はアメリカ。

《アメニティ》

快適さ・喜ばしさ、の意味。都市計画がめざす居住環境の快適性のこと。数量的に捉えにくい歴史的環境や自然景観などにも配慮した総合的な住み心地の良さを示す。

アメニティポート：快適で環境・景観に配慮した総合的な港湾空間のこと。

《「海の駅」ネットワーク》

海から、誰でも、いつでも、気軽に、安心して立ち寄り利用でき、憩える港(場)として、舟艇利用者の利便性向上による舟艇産業の活性化、及び舟艇利用促進による地域経済の活性化を目的に、瀬戸内海及び大阪湾周辺に現在18駅が登録されている。

《エアレーション》

海中に空気を混ぜることで、微生物による分解を促進させ、水質改善を行うこと。曝気のこと。

《エコ護岸・エコ岸壁》

岸壁の下部空間や棚形状の護岸に、満潮時に冠水し干潮時に干出しする人工の「磯」を造り、水生生物の生育空間を確保及び水質改善ができるように配慮した岸壁・護岸のこと。

《エコロジカルポート》

自然環境や生態系と調和のとれた環境共存型港湾のこと。

物質の自然環境に基づいた自然界の既存あるいは潜在的な生態系を回復・再現することにより、良好な自然環境を新たに創造し、これを維持しようとするアプローチが注目され、国土交通省(当時運輸省)では、平成6年3月、今後の港湾環境政策の基本的な考え方を「新たな港湾環境対策 - 環境と共生する港湾(エコロジカルポート)をめざして - 」としてとりまとめ、人工海浜や緑地などの整備が進められている。

《NPO(Nonprofit Organization)》

特定非営利活動法人のこと。政府・自治体や私企業とは独立した存在として、市民・民間の主体的な参加のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体のこと。

《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。

《大阪湾フェニックス事業》

長期安定的・広域的に廃棄物の適正処理、大阪湾圏の生活環境の保全、港湾機能の再編・拡充、地域の均衡ある発展を目的として計画された大阪湾の埋立計画のこと。尼崎沖、泉大津沖、神戸沖、大阪沖に位置づけられている。

【か行】

《カナル》

陸域に人工的に設けられた親水性のある運河・水路のことであり、閉鎖された海域にカナルを設けることで、親水性の向上に加え、海水交換の向上といった環境改善効果、カナル両岸でのにぎわい創出効果も期待できる。

《既存ストック》

現時点ですでに整備されている構造物や施設、機能などのこと。

《京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想》

京阪神都市圏において防災性の高い安全・安心な都市空間を実現するため、基幹的広域防災拠点の必要性、広域的な災害対策活動の展開を踏まえた広域防災拠点の適正配置、広域交通ネットワークの形成、広域的・安定的な水道水供給による広域防災ネットワークの整備に関する基本的な考えを定めたもの。

《高機能物流倉庫》

高度な情報システム（倉庫作業管理システム等）を活用した最新の装備を導入し、自動化・情報システム化・省力化を兼ね備えた、高品質な保管作業が行える倉庫のこと。

《高付加価値型産業》

特殊技術を要し、ルーチンワークで仕上げることのできない付加価値の高い産業をいう。主に、電気機械のIC部分等、専門技術を要する作業をメインとする産業を指す。

《港湾EDI (Electronic Data Interchange)》

EDIとは電子データ交換のこと。異なる利用者間で事務処理や商取引等にかかわるデータを広く合意された標準的な規約のもとにコンピュータ間で直接交換すること。港湾EDIは港湾管理者、港長に係る申請・届出等の行政手続きの電子情報処理化を推進するため、国土交通省・海上保安庁が港湾管理者と協力して開発した情報通信システムである。また、港湾EDIシステム、通関情報処理システム（NACCS）及び乗員上陸許可支援システムの各システムを相互に接続、連携することにより、1回の入力・送信で関係省庁に対する必要な港湾関連手続を行うことが可能である。

《港湾間競争》

膨大な貨物を発するアジア地域においては、日本港湾が相対的な地位を低下させてきており、代わりに中国・アジア周辺の港湾の躍進が著しい。こういった中で貨物の取り込み・サービスの提供など港湾間での競争が激化している。

《コンテナ》

船舶によって貨物輸送するためのアルミ又はスチールでできた箱で、大きさは、現在ISO規格で、20フィート（長さ）40フィート（同）のふたつに統一されているが、近年45フィートも北米航路で使用されつつある。

コンテナバース：コンテナ貨物を取り扱う岸壁のこと

【さ行】

《雑貨物》

生鮮食品や生活雑貨、繊維製品、合板等の比較的小さい貨物のこと。

《指定管理者制度》

地方自治法の改正により「公の施設」の管理の代行を「法人その他の団体」に行わせようとするもので、その対象には民間事業者などが広く含まれている。この制度の導入により、民間事業者の能力やノウハウを幅広く活用することで、さらなる住民ニーズへの対応、住民サービスの向上と共に経費の削減などが期待されている。

《C F S (Container Freight Station)》

小口貨物の受渡し、保管、コンテナへの積み込み及び取り出し作業を行う上屋のこと

《3 R (リデュース・リユース・リサイクル)》

循環型社会を実現するために必要な、三つの要素のこと。リデュース(ごみの減量)・リユース(再利用)・リサイクル(再資源化)をさす。

《自然海岸・半自然海岸》

自然海岸とは海岸部に人工的な構築物がなく、自然のままの岩礁、砂浜、干潟などが残っている海岸のことであり、半自然海岸とは海岸の一部に突堤や護岸などの人工的な構造物があるが、まだ自然の景観が残っている海岸のこと。

《静脈物流》

生産・調達・販売に関わる物流が”動脈物流”であるのに対し、”静脈物流”はリユース、リサイクルや廃棄物の処理、処分に関わる物流をいう。

《地場産業》

特定の一地方において、その地方の資源・労働力を背景に古くから発展し、その地に定着している産業のこと。

《水都再生》

「水の都大阪」の既存資源を十分活用しながら、新たに景観づくりや賑わいづくり、環境づくりに努め、世界的にも稀な都心部を囲む河川(道頓堀川、東横堀川、堂島川、土佐堀川、木津川)を「水の回廊」として整備し、再び水を活かした新たな都市魅力を創出し、大阪都心部の再生にもつなげていこうという取り組みである。政府の都市再生プロジェクト決定を受け、平成15年3月に「水の都大阪再生構想」をとりまとめられ、沿川の企業や市民、NPOなどと連携し、「水の都大阪」再生に向けた取り組みが進められている。

《スーパー中枢港湾》

近隣アジア主要港の近年の躍進によって相対的な地位が低下している我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、中枢国際港湾などの中から国が指定し、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとする計画のこと。大阪湾では平成16年7月23日には神戸港と大阪港が「阪神港」としてスーパー中枢港湾に指定されている。

《先端技術産業》

国際競争力が激化しているの中で、いまだ我国において世界をリードする高い水準の製造技術を有し、かつ技術革新のスピードが速い技術のこと。

【た行】

《耐震強化岸壁》

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するため、特定の港湾において通常のものより設計震度を上げて建設される岸壁のこと。

《チャイナランドブリッジ》

連雲港からロッテルダムに至る鉄道輸送経路で、ロシアのウラジオストックとヨーロッパを結ぶ鉄道輸送経路であるシベリアランドブリッジに比べて延長が約 2,000km 短く、また冬季に雪で運行が妨げられることがないなどの利点があるため、ヨーロッパと東アジアを結ぶ鉄道輸送経路として期待されている。

《低未利用地》

高度利用されていない土地のこと。臨海部においては産業構造の変化により低未利用地が増えてきている。

《テクノスーパーライナー》

平成元年より次世代を担う船舶として研究開発された超高速船のこと。平成 17 年には東京-小笠原間での就航が予定されている。

《特定重要港湾・重要港湾・地方港湾》

重要港湾とは国際または国内の海上輸送網の拠点となり、国の利害に重大な影響を及ぼす港湾のことであり、現在 128 港が港湾法施行令により指定を受けている。また、特定重要港湾とは重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められている港湾であり、全国の 23 港が指定されている。地方港湾とは特定重要港湾及び重要港湾以外の港湾のことである。

《ドレージ》

ドレージとは輸入の場合、港頭地区のコンテナヤードから荷主の指定した場所まで(輸出の場合はこの逆)、20 フィートや 40 フィートのコンテナに貨物を積めた状態での中・長距離輸送を意味する。

《特定貨物》

大阪府管港湾において現状で相当の貨物量を有する品目で、今後とも継続して拠点性を維持しようとしている輸出自動車、青果物、合板、建設資材等を示す。

《都市再生》

国(内閣府)が進めている環境・防災・国際化等の観点から重点的に都市域の整備を推進し、経済活力に満ちあふれた都市に再生する取り組みのことである。

【は行】

《背後圏》

その港湾で取扱う貨物の大部分の発生源、到着地となっている地域を指す。したがって近隣の港湾では、地域の重複もある。本資料では、堺泉北港・阪南港の直背後圏を泉北地域・泉南地域・南河内地域としている。

《泊地》

港湾内で船舶が比較的安全に停泊することのできる水面をいい、一般に防波堤、護岸等の外郭施設や、岸壁等の係留施設によって囲まれている。

《ハザードマップ》

地震・台風・火山噴火などにより発生が予想される災害現象(津波や高潮など)の、進路や範囲、時間などを地図に表したもの。災害予測地図。

《パブリックアクセス》

港湾におけるパブリックアクセスとは一般の人々が海や港へ自由に、安全に、かつ快適に行き来し、海や港の本来有する魅力を十分に楽しむことをいう。

《パブリックコメント制度》

公共政策・事業の推進にあたっての住民参加の一手法で、計画当初から情報を提供し、意見を求め、それを考慮して計画内容を改善、合意形成を進める手法のこと。

《撒積貨物・バルク貨物》

コンテナ貨物等の定型貨物に対して、穀物、塩、石炭、鉱石、石油などのように梱包せずに積み込まれる貨物のこと。バルク貨物とも言う。

《バンブール》

空コンテナ置場。

《錨地》

船が錨(いかり)を下ろして停泊する所。停泊地のこと。

《PFI(Private Finance Initiative)》

公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法のこと。

《深堀海域》

大型船の係留や検疫錨地など、何らかの必要性から局所的に浚渫した海域のこと。夏季に低酸素となって底生生物や魚類が死滅し、青潮の発生につながるなど海域環境の点から問題がある海域のこと。

《複合一貫輸送》

複合輸送とは、特定の貨物が二つ以上の種類の異なる運送手段により運送される場合をいう。その運送の一貫性を強調して、複合一貫輸送とも言われる。

《フライアンドクルーズ》

飛行機で目的地近傍まで移動した上で、船に乗り換えてクルージングを楽しむ旅行のこと。時間の短縮とクルージングの醍醐味の双方を得ることができる。

《プレジャーボート》

スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート及びその他船舶のこと。

《FAL条約(Convention on Facilitation for International Maritime Traffic)》

船舶の入出港の際に求める書類を8種類に限定(FAL様式としては7種類を既定)し、入出港に付随する手続き等の国際標準を定めることで、船舶航行の簡易化・迅速化を図る。国際海事機関(IMO)により1965年に制定され、1967年に施行。2004年時点で94カ国が受託しており、日本は未批准である。

《ポートセールス》

港湾管理者が実施する自らの港湾を売り込むこと。背後の企業へのセールス・船社へのセールスなど多様な主体に対して実施している。

《ポータルラジオ》

港に出入りする船舶に港の情報を伝える施設のこと。

《ボートパーク》

小型モーターボートを主たる対象に必要な最低限の施設や機能を備えた簡易な係留・保管施設のこと。運河、水路等の既存の静穏水域を活用して整備されている。

【ま行】

《マリナー》

ヨットやモーターボートの係留、保管、燃料補給、修理等のサービスが受けられる施設を備えている施設。

《モーダルシフト》

輸送のモード（方式）を転換すること。具体的にはトラックによる貨物輸送を船または鉄道に切り換えようとする国土交通省の物流政策のこと。

【ら行】

《RORO船(Roll On/Roll Off)》

貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶のこと。

《臨港地区・分区》

港湾機能の保持，活用を図るため指定するもので、水域たる港湾区域とともに、陸域の港湾行政上の基礎的地区のこと。指定は都市計画法上の地域地区の一つとして、港湾管理者の申し出により都市計画決定される。臨港地区は、商港区、特殊物資港区、工業港区、漁港区、保安港区といった分区に分けられ、地域内構築物の規制や行為の届出等の規制行政の対象範囲でもある。

【わ行】

《ワークショップ》

あるテーマや目標に向けて、主体的な地域の方々や、NPO、行政など、様々な立場から参加し、調査活動・課題の整理・提案の作成・実現のための仕組みの検討などの意見を出し合い、対等な関係の中で、協同作業にて合意形成を図ること。