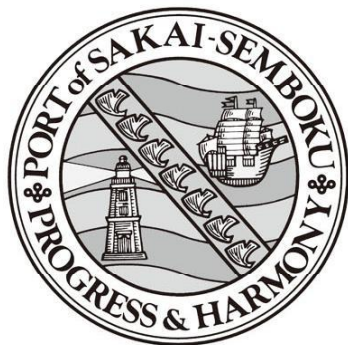


# 2024 大阪府営港湾要覧

Ports of Osaka Prefecture  
(別冊)



2024.3

# 目 次

I 概要	A 堺泉北港	(1) 歴史	1
		(2) 港湾区域	1
		大浜・小松・汐見・助松埠頭、汐見沖地区、泉大津旧港地区	2
	B 阪南港	(1) 歴史	3
		(2) 港湾区域	3
		新貝塚埠頭（阪南4区）、阪南2区、木材港地区	4
II 臨港地区		(1) 臨港地区とは	4
		(2) 臨港地区内の規制	4
		(3) 分区指定 (4) 分区内での建築確認申請及び開発許可申請	5
		(5) 分区略図（堺泉北港、阪南港、二色港、深日港）	6
III 保安対策に伴う制限区域（公共）		(1) 保安対策の内容	7
		(2) 制限区域	7
		A 堺泉北港	7
		B 阪南港	10
IV 名簿		(1) 港湾関係官公庁・関係団体	11
		(2) 防災関係組織	13
		(3) 船員、港湾労働者厚生施設	13
V 府営港湾施設使用料金		浮棧橋～臨港道路	14
		水域占用料、入港料	15
VI 港湾施設の状況	A 堺泉北港	(1) 航路 (2) 水域施設	16
		(3) けい船岸	16
		(4) 私設けい船岸	17
		(5) 荷役機械 (6) 荷さばき施設・保管施設	19
		(7) 上屋（府所管） (8) 上屋（堺泉北埠頭(株)所管）	19
		(9) 保管用地 (10) 上屋附属事務所（府所管） (11) 上屋附属事務所（堺泉北埠頭(株)所管）	20
		(12) 船舶給水	20
		(13) 航行補助施設	20
		(14) 臨港交通施設	20
		(15) 本船の係離	21
		(16) 港湾運営会社が運営する施設	21
	B 阪南港	(1) 航路 (2) 水域施設	22
		(3) けい船岸	22
		(4) 荷さばき施設・保管施設	22
		(5) 上屋（堺泉北埠頭(株)所管）	22
		(6) 保管用地	23
		(7) 上屋附属事務所（堺泉北埠頭(株)所管）	23
		(8) 船舶給水	23
		(9) 航行補助施設	23
		(10) 臨港交通施設	23
		(11) 木材整理場及び貯木場（府設）	23
		(12) 本船の係離	23
VII 港勢	A 堺泉北港	(1) 入港船舶年次別状況 (2) 海上出入貨物年次別状況	24
	B 阪南港	(1) 入港船舶年次別状況 (2) 海上出入貨物年次別状況	24
VIII 年表	A 堺泉北港		25
	B 阪南港		28

# I 概要 A PROFILE

## A 堺泉北港 The Port of Sakai-Semboku

### (1) 歴史

堺泉北港は、大阪湾東部沿岸に位置し、堺市、高石市、泉大津市の3市、約14kmにわたってまたがる港湾であり、昭和44年3月に堺港と泉北港が統合されて特定重要港湾の指定を受けました。

堺港の歴史は、源平合戦時代に起源し南北朝時代を経て対明貿易の中心地として発展し、室町、安土・桃山時代に至り朱印船や南蛮船等の往来が活発となり、戦国の世相をよそに、今日の中国・フィリピン・ポルトガル等との交易により「堺商人の堺港」として全盛を極めました。徳川幕府の鎖国主義とともに衰微しました。

この歴史的に由緒ある堺の地に、昭和11年工業港修築の計画が始まり、さらに昭和32年に堺、昭和36年に泉北の両臨海工業地帯造成に伴い取扱貨物量は飛躍的に増大し大型船舶が続々入港する状況となり、臨海工業地帯の基盤的港湾として成長しました。

その後、経済、社会情勢の変化に対応し商港機能の充実を図るため、公共埠頭の整備を進めており、特に、高石市、泉大津市沖合の助松埠頭(泉北6区)においては、国際的な総合物流拠点としての整備を行っています。また、堺泉北港は、平成7年4月に全国初の「エコポートモデル港」に指定されており、豊かな自然環境を目指し、堺2区沖に人工干潟の整備を行っています。更に、堺第7-3区においては、平成13年12月に「都市再生プロジェクト」に決定された「共生の森」づくりを行っています。

平成19年度から、汐見沖地区において、中古自動車輸出拠点として港湾機能の充実を図るために岸壁の整備を行い、平成25年4月には水深11m延長260mの夕凧第1号岸壁の供用を開始しました。

平成23年4月には、港湾法(昭和25年法律第218号)及び港湾法施行令(昭和26年政令第4号)の改正により、堺泉北港の港格が国際拠点港湾となりました。

平成28年4月からは、堺泉北埠頭株式会社が港湾法に基づく港湾運営会社の指定を受け、助松地区及び汐見地区の岸壁や荷さばき地、荷役機械等の運營業務を行っています。

The Port of Sakai-Semboku is located on the east coast of the Bay of Osaka, stretching for approximately 14 kilometers over the three cities of Sakai, Takaishi, and Izumiotsu. This port was founded in March 1969 by the consolidation of the ports of Sakai and Semboku, and became a specially designated major port.

The Port of Sakai dates back to the age of the rise and fall of the Genji and Heike clans—a period from the end of the 11th century to the end of the 12th century. Weathering the period of the Northern and Southern dynasties(1336-1392), Sakai flourished as a vital port of trade with China under the Ming dynasty. Between the Muromachi era(1336-1573)and the Azuchi-Momoyama period(1573-1603), the port was thronged with trading ships authorized by the shogunate sailing for China and early European ships coming from the South. Aloof from the disturbances of war, Sakai reached the height of its prosperity in those days, with the local merchants trading extensively with today's China, the Philippines, and Portugal. During the Edo period (1603-1867), however, the prosperity of sakai waned because of the trade regulation by the Tokugawashogunato.

In this historic city of Sakai, a project to repair the industrial port was launched in 1936. With the creation of the Sakai coastal industrial region in 1957 and the Semboku coastal industrial region in 1961, the port came to handle dramatically increased amounts of cargo and large ships entered port one after another. Thus the port developed into a key infrastructure for the industrial regions along the coast.

At the Port of Sakai-Semboku, public wharves are now undergoing improvement, aiming to strengthen the functions of a commercial port to meet economic and social changes. At Sukematsu Wharf in the Semboku No.6 Zone off the coast of Takaishi and Izumiotsu, various facilities have been designed to make the wharf an integrated international distribution hub. In April 1995, the Port of Sakai-Semboku was designated as Japan's first "eco-port model harbor", an artificial tideland is being built off the coast of the Sakai No.2 zone, and the "Symbiotic Forest" that was designated as one of "Urban Renaissance Projects" in December 2001 is under the construction off the coast of the Sakai No.7-3 zone.

Since 2007, construction of a quay had been conducted in the Shiomi Offshore District to further enhance port functions as a major port of used car export. In April 2013, operation of the 260-meter-long, 11-meter-deep quay, Yunagi No.1 Quay, started.

In April 2011, in accordance with the revised Port and Harbor Act (Law No.218 of 1950)and Enforcement Order of Port and Harbor Act (Cabinet Order No.4 of 1951), the Port of Sakai-Semboku was designated as a international hub port.

Since April 2016, Sakaisemboku Wharf Co.,Ltd. was designated as a port operator at the port of Sakai-Semboku under Harbor Act, the company has the quays, cargo handling areas, loading and unloading machinery, etc. in Sukematsu and Shiomi districts.

### (2) 港湾区域 (運輸大臣認可 昭和44年3月28日港管第788号 昭和44年9月19日大阪府告示第794号)

大和川左岸河川敷標杭(北緯34°36'11"、東経135°26'56")から9°17'260mの地点まで引いた線、同地点から270°10.216mの地点まで引いた線、同地点から195°6.500mの地点まで引いた線、同地点から132°8.350mの地点まで引いた線、同地点から0°90mの地点まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに古川古川橋、壺川壺川橋、石津川石津大橋及び王子川助松橋各下流の河川水面。ただし、漁港漁場整備法(昭和25年法律第137号)に基づき指定された堺出島漁港、石津漁港及び高石漁港の区域を除く。

**Port Area** (Authorized by the Minister of Transport; Port Authority No.788 of March 28, 1969/Notification No.794 issued by the Osaka Prefectural Government on Sept.19, 1969)

The port area authorized by the Minister of Transport includes the body of seawater surrounded by a line drawn from the making stake at the river bed of the Yamato River (lat.34°36'11"N, long. 135°26'56"E) to the point of 9°17', 260 meters, a line from the same point to the point of 270°, 10,216 meters, a line from the said point to the point of 195°, 6,500 meters, a line from this point to the point of 132°, 8,350 meters, and a line and shore drawn from the same point to the point of 0°, 90 meters, and the body of river water in the lower reaches of the Furukawa River at Furukawa Bridge, the Ishizu River at Ishizu Ohashi Bridge, and the Oji River at Sukematsu Bridge, but excluding the areas of the fishing ports of Sakai Dejima, Ishizu, and Takaishi designated in accordance with the Fishing Port and Fishing Area Arrangement Law (Law No.137 of 1950).

## 大浜埠頭

この埠頭は、昭和49年に全ての係留施設が供用開始され、水深10m岸壁から、小型船舶を対象とした物揚場まで施設が整備されています。また、埠頭の先端には、西日本最大級の青果物取扱能力を有する堺青果センターがあり、南アフリカやイスラエルから冷蔵船で輸入する柑橘類等の揚陸を行うほか、国土交通省と農林水産省が進めている「産直港湾」(特定農産物・食品輸出促進港湾)を支援する取組に基づき、当該センターを活用した農産物の輸出拡大を図っています。

### Ohama Wharf

The mooring facilities of this wharf were opened for public use in 1974. Ohama Wharf is equipped with all necessary facilities ranging from a quay with a depth of 10.0 meters to a lighter's wharf for small boats. At the end of the wharf is the Sakai Fruit and Vegetable Center, which has one of the largest fresh produce handling capacities in western Japan. Citrus fruits imported from south Africa and Israel by refrigerated vessels are handled here. The center is utilized to facilitate the exports of agricultural products from Osaka based on the initiative named "Sanchoku-Kouwan", which supports specified agricultural products and food exports by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport and the Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries.

## 小松埠頭

この埠頭は、市街地に近く、また阪神高速道路沿岸線の泉大津ランプが設けられるなどアクセス面も充実していることから民間の上屋等の施設が整備されています。

### Komatsu Wharf

Komatsu Wharf is conveniently located near the city center. With the Izumiotsu ramp in the coastal line of the Hanshin Expressway, the wharf provides easy access to major distribution centers, and so many private cargo storage sheds have been constructed.

## 汐見埠頭

汐見埠頭は、上屋、倉庫等の施設が充実した、一大外貿埠頭として機能しています。この埠頭は、鋼材、木製品等の貨物を取り扱っています。特にこの埠頭の先端にある5号岸壁は、重量物専用岸壁として整備されており、水深12m岸壁延長720mで30,000D.W.T.の大型船舶が3隻同時に係留することができます。また、耐震強化岸壁となっているため、地震などの災害時には、緊急物資の供給基地となります。さらにこの埠頭の奥の沖合には大阪湾フェニックス計画による埋立てが行われています。

### Shiomi Wharf

Shiomi Wharf is a large foreign trade wharf equipped with necessary facilities such as sheds and warehouses. The wharf handles cargo including steel and wood products annually. The No.5 quay at the end of this wharf is fully equipped to exclusively handle heavy loads. Three large 30,000D.W.T. ships can be moored at the same time at this 12-meter deep, 720-meter long quay. With its antiseismic design, Shiomi Wharf would function as a supply base for relief goods in an emergency such as an earthquake. Off the wharf, a land reclamation project is in progress under the Phoenix Project.

## 助松埠頭

約120haの面積を有する助松埠頭は海、陸及び空の貨物の結接点として機能するよう、国際的な総合物流拠点の整備を行う「トライポートサザン21」構想に基づき、施設の整備が進められています。

その中核施設が、船舶の大型化、貨物のコンテナ化に対応できるよう整備されているコンテナターミナルです。現在、助松埠頭8号岸壁では3万トン級の船舶が着岸できる水深12m岸壁2バースが稼働し、2基のガントリークレーンにより迅速な荷役が行われています。隣接

した9号岸壁では5万トン級の船舶が着岸できる多目的国際コンテナターミナル(水深14m耐震強化岸壁)整備事業(水深12m暫定使用中)を進めており、コンテナ及び自動車輸送のニーズに万全の対応を図っています。外航定期コンテナ航路では、青島航路に加え、平成29年より東南アジア・上海航路が開設されたことから、カンボジア・タイ・ベトナムなど東南アジア地域とも定期航路で結ばれています。内航航路では、千葉・四国中央航路(上下2便)のRORO船、宮崎・細島航路(週3便)のRORO船、新門司行きフェリー航路(毎日1便)が就航しています。また、野鳥も集う緑地の整備を計画するなど、訪れる人に安らぎを与える自然環境の整備も進めています。

### Sukematsu Wharf

At Sukematsu Wharf, which covers an area of approximately 120 hectares of reclaimed land, various facilities have been constructed under the Tri-Port Southern 21 scheme that will turn this wharf into an integrated international distribution center that processes sea, land and air cargoes. The main facility is a container terminal designed to deal with the increasingly larger ships and container cargoes. At the No.8 quay of Sukematsu Wharf, there are two 12-meter deep berths at which 30,000D.W.T. ships can be moored. Two gantry cranes ensure smooth and efficient loading and unloading. At the neighboring No.9 quay, an international multi-purpose container berth for large 50,000-ton ships is under construction. The earthquake-resistant quay with a depth of 14 meters (currently in provisional use with a depth of 12 meters) is expected to respond to the demand for container and car transportation. In terms of international container liner services, in addition to the Qingdao route, since the Southeast Asia-Shanghai route was established in 2017, the port has been connected with Southeast Asian regions such as Cambodia, Thailand and Vietnam. For domestic liner services, a roll-on / roll-off ship service to Chiba and Shikokuchuo operates two times for going and coming. There is another roll-on/roll-off ship service to Miyazaki and Hososhima for three times a week, while a ferry service to Shin-moji runs once a day. Meanwhile, the construction of a bird-attracting, green zone is planned at the wharf to provide a good natural environment where visitors can relax.

## 汐見沖地区

汐見沖地区は、大阪湾フェニックス計画に基づき、近畿2府4県からの廃棄物や建設発生土等により埋立造成されている埠頭です。現在、中古車ヤードやオークション会場などを備え、中古車輸出拠点として機能しているほか、夏の野外コンサートやメガソーラーなど様々な利用がなされています。

### The Shiomi Offshore District

The Shiomi Offshore District is a wharf reclaimed with general and construction waste generated in the six prefectures of Kinki under the Osaka Bay Phoenix project. It currently works as a used car export base with the storage yards and auction site, and also enjoys various uses such as summer outdoor concerts and mega solar base.

## 泉大津旧港区

古くから栄えてきた泉大津旧港では、まちの愛称を「きららタウン泉大津」とし、港湾関連企業や行政機関が入居するポートサービスセンタービルやホテル、住宅などを整備し、都市機能、港湾中枢機能を併せもつ新しいタイプの港湾都市を実現できるよう再開発が進められました。

### The Old Port of Izumiotsu District

The long-flourishing Old Port of Izumiotsu is designated as into a new and attractive port town that combines urban and core port and harbor functions. Named "Kirara Town Izumiotsu", the redeveloped port has a port service center tenanted by port and harbor-related companies and administrative offices, hotels and residences.

## B 阪南港 The Port of Hannan

### (1) 歴史

阪南港は、大阪湾東部沿岸のほぼ中央に位置し、泉北郡忠岡町、岸和田市及び貝塚市の地先、約7kmにわたってまたがる港湾であり、昭和43年4月に忠岡港、岸和田港及び貝塚港の三つの港湾が統合されて重要港湾の指定を受けました。

旧忠岡港付近の海浜は、興津浜と称して古今集にも歌われており、背後地では、農業が主に行われていました。明治の末期から副業的産物であった「白木綿」の需要が増大し生産高も上昇しましたが、輸送するための港湾施設がなく、わずかに私設棧橋による他はほとんどが陸送でした。

また、旧岸和田港は今から230年前、寛政3年（西暦1791年）に岸和田藩主岡部氏の命により浦奉行、伴丈左衛門が海岸を浚深して船着き場を築き、商船の係留に利用したのが始まりでした。

旧貝塚港は、豊臣秀吉の「朝鮮の役」前後、港湾物流増大の流れを受け、一大商港を形成し、瀬戸内海を主とする西国諸国との通商のために利用されたと言われていています。

明治の末期から大正にかけて、この地域は日本でも有数の「紡績地帯」として発展しましたが、近年に至り、全国的な木材の需要に対処すると共に防災面も考慮して、昭和41年に木材の取扱いを主とした港（木材コンビナート）を忠岡町と岸和田市地先に建設しました。

その後の背後地域の都市化、関西国際空港の建設等の経済・社会情勢の変化に対応し、商港機能の拡充及び生活環境の改善を図るため、岸和田旧港においては、水と緑、歴史と文化につつまれた新しい港湾都市の建設、阪南4区においては、隣接する阪南5区、6区とあわせて工場用地、港湾用地、住宅用地等を整備し、「住み」「働き」「憩う」総合的なまちづくりを進めています。また、阪南2区整備事業では、物流機能の強化、工場移転用地の確保、マリーナの整備、海浜・緑地の整備、防災機能の確保等人や環境にやさしい魅力ある港湾空間の形成を目指し、整備を進めています。

The Port of Hannan is located almost at the center of the east coast of the Bay of Osaka and stretches for approximately 7 kilometers over Tadaoka Town, Kishiwada City, and Kaizuka City. In April 1968, The Port of Hannan was established and became a designated major port as a result of the integration of the three ports of Tadaoka, Kishiwada and Kaizuka.

The seashore near the old Port of Tadaoka is called Okitsu-hama, which was famous in medieval poetry, and agriculture once flourished in the hinterland. Late in the Meiji period, demand for white cotton, an ancillary product of Tadaoka, increased and its production rose, but harbor facilities, except small private piers, to transport this product had not been built yet so white cotton was mostly transported by land.

The old Port of Kishiwada dates back longer than 230 years ago to 1791 when at the behest of Okabe, the lord of the Kishiwada clan, Magistrate Jozaemon Ban constructed a pier to provide access to merchant ships.

It is said that the old Port of Kaizuka became a large commercial port as a result of the increase of port cargo handling in the late 16<sup>th</sup> century, before and after the Japanese Invasions of Korea. It was used for trading with the Seto Inland Sea and other Western provinces.

Between the end of the Meiji period and the Taisho era, this area became prosperous as one of Japan's leading spinning regions. Then, to meet the increased demand for lumber nationwide, as well as to provide disaster prevention functions, a lumber industrial complex was constructed in 1966 in Tadaoka Town and an area lying beyond Kishiwada City.

In recent years, to cope with economic and social changes such as the urbanization of the hinterland and the completion of Kansai International Airport, and to expand commercial port functions and improve the living environment, comprehensive urban development projects have been initiated based on the concepts of "living", "working", and "recreation". At the old Port of Kishiwada, a project is now underway to build a new port town endowed with water, greenery, history and culture. In the Hannan Fourth District, and in its neighboring Hannan Fifth and Sixth districts, a plan has been started to develop factory, port and harbor, and residential sites. And in the Hannan Second District, a project aimed at creating a people- and environment-friendly marine town is in progress to reinforce physical distribution functions, develop sites for relocating industrial factories, secure disaster reduction function, construct a marina, reconstruct the seashore, and create a green area.

### (2) 港湾区域（運輸大臣認可 昭和43年4月15日港管第925号 昭和43年6月3日大阪府告示第530号）

大阪府泉北郡忠岡町忠岡浜1562番地先海岸堤防基部（北緯34°29'48"、東経135°23'23"）から0°70mの地点まで引いた線、同地点から312°3,235mの地点まで引いた線、同地点から206°40'7,280mの地点まで引いた線、同地点から126°30'2,715mの地点まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面。ただし、漁港漁場整備法に基づき指定された岸和田漁港の区域を除く。

**Port Area** (Authorized by the Minister of Transport; Port Authority No.925 of April 15, 1968/Notification No.530 issued by the Osaka Prefectural Government on June 3, 1968)

The Port area authorized by the Minister of Transport includes the body of seawater surrounded by a line drawn from the base of the embankment on the seashore at 1562, Tadaoka-hama, Tadaoka Town, Semboku-gun, Osaka Prefecture (lat.34°29'48"N, long. 135°23'23"E) to the point of 0°, 70 meters, a line from the same point to the point of 312°, 3,235 meters, a line from the said point to the point of 206°40', 7,280 meters, a line and shore drawn from the same point to the point of 126°30', 2,715 meters, but excluding the district of the fishing port of Kishiwada designated in accordance with the Fishing Port and Fishing Area Arrangement Law.

### 新貝塚埠頭（阪南4区）

泉南地区の物流の玄関口とするため整備された埠頭で、阪南港で唯一、一般貨物の取扱いが可能な外貿埠頭となっています。

また、同埠頭に隣接する二色の浜産業団地は貝塚市内にある製造業等の移転用地として整備され、多数の企業が進出しています。

#### Shin-Kaizuka Wharf(Hannan 4th District)

The recently constructed Shin-Kaizuka Wharf is the Sennan District's distribution gateway. It is the only wharf at the Port of Hannan that is capable of handling bulk cargo.

The Nishikinohama Industrial Complex located adjacent to the wharf has been built to accommodate manufacturers and other companies operating in Kaizuka City. The complex is already home to a number of firms.

### 阪南2区

阪南2区（約142ha）では、水深12m岸壁3バースの外貿埠頭等の整備を進め、府営港湾の物流機能の強化や耐震強化岸壁の整備により防災機能を高めます。さらに、地域の産業振興及び環境改善のために、工場移転用地を確保するとともに、海域の環境創造を目指した海浜や干潟の整備、海洋性レクリエーションの需要に対応したマリナーも計画しています。このように阪南2区は、港湾整備だけでなく、人々が集える施設整備を進め、人や環境にやさしい、魅力ある海浜空間を形成します。

#### Hannan Second District

The Hannan Second District, an area of approximately 142 hectares, is reinforcing the distribution and seismic functions of the ports of Osaka Prefecture by constructing a foreign trade wharf equipped with three berths, each with a depth of 12 meters to enhance its disaster preparedness. In order to promote the development of local industries, a site for relocating industrial factories will be secured, and a beach and

tideland will be developed to create the pleasant seaboard environment. A marina is also planned to meet demand for marine leisure activities. In addition to port facilities, the Hannan Second District is pushing ahead with the construction of public facilities to provide meeting places for people. The district aims to develop into a marine city that is friendly both to people and the environment.

### 木材港地区

この地区は、高度経済成長期の急速な住宅需要に伴う輸入木材の増加に対応するため、昭和41年に建設され、以来、府内有数の木材産業基地として大きな役割を果たしてきました。現在は、近年の木材需要及び荷役形態の変化に伴い、水深12m岸壁等の公共埠頭や港湾関連用地が整備されています。

#### Lumber Port District

This district was built in 1966 to cope with the increase in lumber imports associated with a rapid increase in demand for housing during Japan's high economic growth period; since then it has been a leading industrial lumber center in Osaka Prefecture. At present, a project designed to construct a 12-meter deep quay and a public wharf and create a site for port and harbor-related facilities is underway in line with the recent changes in lumber demand and cargo handling methods. This renovation project will improve the functions of this district.

## Ⅱ 臨港地区 Waterfront Area

### (1) 臨港地区とは

港湾は、船舶が利用する水域（港湾区域）とその水域に接続して港湾活動が行われる陸域が一体となってはじめてその機能が発揮できることから、水域と一体となって機能する陸域を「臨港地区」として定め、この地域で土地利用の規制や誘導を行うことにより、港湾の管理運営を円滑に行うこととしています。

#### Waterfront Area

As a port and harbor can reveal its function only when a water area used by ships (bay area) and land area where port activities are done that is adjacent to the water area as one, the land area which functions together with water area is designated as a "waterfront area" and the management and operation of the port and harbor is smoothly done by regulating the land use or steering in this area.

### (2) 臨港地区内の規制

〔行為の届出〕

臨港地区内である一定の行為を行う場合は、工事開始日の60日前までに港湾管理者(大阪府知事)に届け出なければなりません。(港湾法第38条の2)

臨港地区が指定されると、この区域内に進出する企業は、原則として貿易に関係する商社、運送業者あるいは原材料や製品の搬出搬入を海上輸送に頼っている臨海工場に限られることとなります。これらの工場、事務所等が新設、増設される場合には、港湾施設との関連があるかどうか、その他関係事項について把握するため(大阪府知事に)施設計画、使用計画、輸送計画、廃棄物処理計画について届出をしていただくことになっています。

〈届出対象行為〉

- ① 水域施設、運河、用水きょ又は排水きょの建設又は改良
- ② 知事が指定する廃棄物処理施設の建設又は改良
- ③ 敷地面積が5,000㎡以上若しくは作業場の床面積の合計が2,500㎡以上の工場又は事業場の新設又は増設
- ④ 知事が指定する危険物取扱施設の建設又は改良
- ⑤ 揚水施設の建設又は改良

## Regulations in the Waterfront Area

### —Notification of Acts

Article 38-2 of the Ports and Harbors Law says that a person who intends to perform an act in the waterfront area shall notify the port manager (the Governor of Osaka prefecture) no later than 60 days before the commencement of work.

Business enterprises that will be allowed to operate in the designated waterfront area are limited, in principle, to trading companies, forwarding agents, and coastal factory operators transporting raw materials and products by sea. A person intending to build new or additional factories or offices in the designated waterfront area is required to submit a facility plan, a usage plan, a transport plan, and a waste disposal plan to the Governor of Osaka prefecture, who will check these plans to see if new or additional factories or offices are related to port and harbor facilities as well as to check other relevant matters.

### —Acts Subject to Notification

1. Construction or improvement of facilities in coastal waters, canals, and irrigation or drainage channels
2. Construction or improvement of waste disposal facilities designated by the governor
3. Construction or expansion of industrial factories or business establishments with a site area of more than 5,000m<sup>2</sup> or with a total work space of more than 2,500m<sup>2</sup>
4. Construction or improvement of hazardous article-handling facilities designated by the governor
5. Construction or improvement of pumping-up facilities designated by the governor

## (3) 分区指定

臨港地区の区域内においては輸送、生産等の経済活動ばかりでなく、レクリエーションや福利厚生など様々な活動が行われているため、臨港地区を機能別に区割して目的の異なる建物が無秩序に混在するのを防止し、それぞれの機能が十分発揮できるように配慮する必要があります。

これが分区といわれるもので港湾法の規定により港湾管理者が指定することになっています。

〔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

〔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

〔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

〔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用に供することを目的とする区域

## Area Designation

In the waterfront area, not only transport, production and other economic activities but also recreational, welfare and many other activities are carried out. In order to prevent buildings from being constructed for different purposes in a disorderly manner, the waterfront area must be divided into smaller areas by functions to ensure that each area can function effectively. This practice is referred to as the area system. In accordance with the Ports and Harbors Law, the port manager will classify regions into the following areas.

—Commercial port area, an area designed to handle passengers or general cargoes;

—Industrial port area, an area designed to construct factories and other industrial facilities; and

—Scenic and Recreation port area, an area designated to provide a good landscape and improve the welfare of people engaged in harbor works.

—Marina port area, an area designed to be available to yachts, motorboats and other ships for sport or recreation.

## (4) 分区内での建築確認申請及び開発許可申請

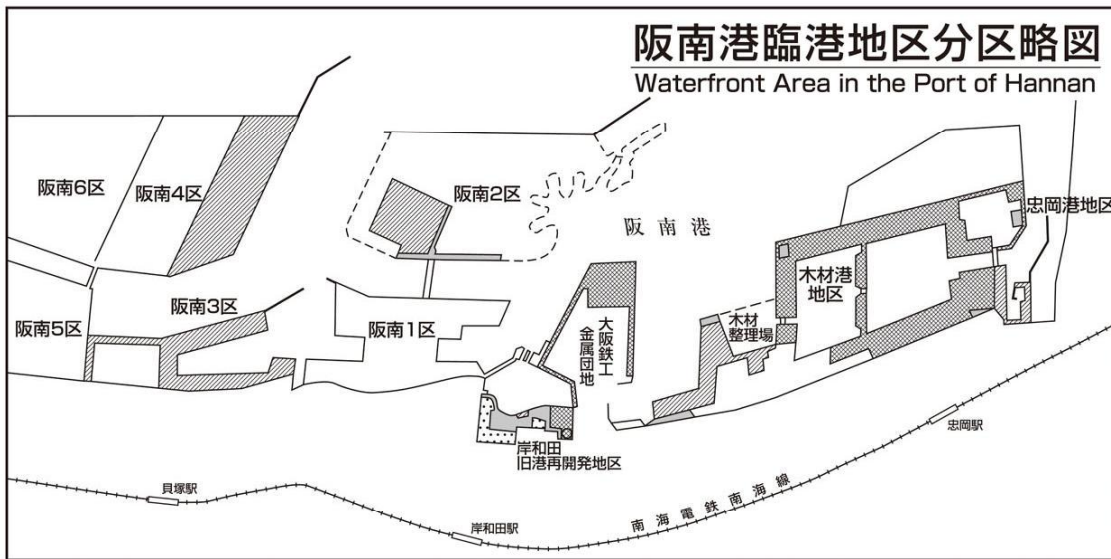
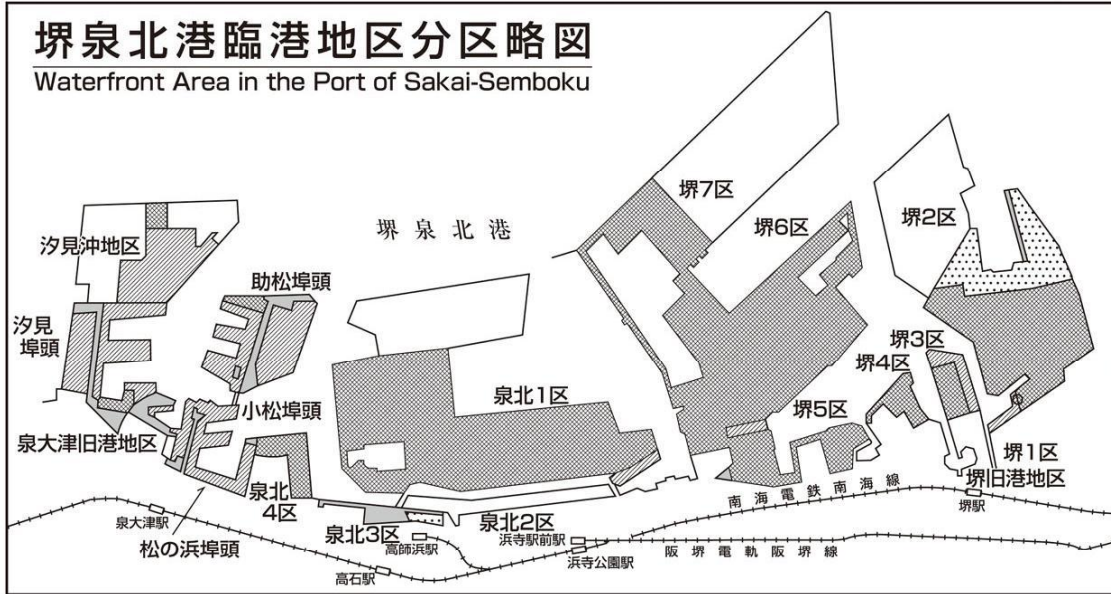
分区内では用途規制については、大阪府臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例(分区条例)(平成13年大阪府条例第10号)が適用されますので、分区内で建築確認申請及び開発許可申請をする場合は、あらかじめ申請前に大阪港湾局において建築物等の用途が分区条例に適合する旨の承認を受けなければなりません。

## Application for Construction Authorization and Development Permission

Uses of Sites in an area are regulated by the Ordinance Relating to the Regulation of Structures in the Waterfront Area of Osaka Prefecture (Area Ordinance)(Ordinance of Osaka Prefecture No.10 of 2001). A person who intends to apply for construction authorization or development permission is required, before filing an application, to gain approval from the Osaka Ports and Harbors Bureau that the use of a building or other facility conforms to the area ordinance.

(5) 分区略図

凡 例		Legend			
	商 港 区	Commercial Port Area		マリーナ港区	Marina Port Area
	工 業 港 区	Industrial Port Area		分区指定なし	Non-designated Area
	修景厚生港区	Scenic and Recreation Port Area			





## Ⅲ 保安対策に伴う制限区域（公共）

海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）・国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（国際船舶・港湾保安法）（平成16年法律第31号）に基づき、港湾施設における保安の確保を図るため、堺泉北港及び阪南港の国際航海船舶が寄港する港湾施設15区域について、下記のとおり必要な保安対策を実施しています。

### （1）保安対策の内容

- ① 国際航海船舶が着岸する岸壁と荷さばき地等の周辺部を港湾関係者以外の立入りを制限する埠頭制限区域とし、当該区域はフェンスで囲み、ゲートを設けています。
- ② ゲートから制限区域内に入構する場合、「本人・所属・目的」の確認（いわゆる「3点確認」）を実施しています。また、貨物・荷物・車両等を検査する場合があります。
- ③ 岸壁前の水域（着岸船舶から30m以内）は、正当な理由なく人や船舶が立ち上がった場合、警告その他の措置を講ずることがあります。
- ④ 制限区域、航路等の監視や巡視を行っています。

### （2）制限区域

（別図参照）

※この他、国際航海船舶が年間12回以上寄港する私設けい船岸壁も保安対策の対象となります。また、埠頭制限区域の岸壁に着岸中の船から30m以内の水域は水域制限区域として立入りが制限されます。

#### A 堺泉北港

- ① 堺地区大浜第5号岸壁
- ② 助松地区助松第2号岸壁
- ③ 助松地区助松第3号、4号岸壁
- ④ 助松地区助松第5号岸壁
- ⑤ 助松地区助松第6号、7号岸壁
- ⑥ 助松地区助松第8号、9号岸壁
- ⑦ 泉北地区汐見第2号、3号、4号、5号岸壁
- ⑧ 泉北地区汐見第6号岸壁
- ⑨ 小松地区小松第2号岸壁
- ⑩ 松の浜地区松の浜第1号岸壁
- ⑪ 汐見沖地区夕凧第1号岸壁

#### B 阪南港

- ① 木材港地区岸和田第1号、2号岸壁
- ② 貝塚旧港地区貝塚第2号岸壁
- ③ 二色地区新貝塚第2号岸壁
- ④ 二色地区新貝塚第3号岸壁

## Ⅲ Port Security Measures Information : Restricted Areas

In accordance with the International Convention for the Safety of Life at Sea and the Law for the Security of Ships and of Port Facilities(Law No.31 of 2004), the Osaka Ports and Harbors Bureau is carrying our security measures necessary to ensure security at facilities in the 15 districts of the Port of Sakai-Semboku and the Port of Hannan which are used by international vessels.

### (1) Security measures

- ① The quays used by international vessels and the surrounding areas such as cargo handling areas are restricted areas where unauthorized people's entry is not permitted, and separated by with a fence and a gate.
- ② For entry to authorized area through gates, confirmation of ID, department/company and purpose is required.  
We also may inspect cargo, baggage, vehicles, etc.
- ③ If any unauthorized person enters waters along the quays within 30m from docked vessels, warning and/or other measures might be taken.
- ④ Patrol and surveillance are conducted in the port facility area.

(2) Restricted areas

(See the attached map.)

\*In addition to the following, private mooring berths that are used by international vessels for more than 12 times a year will be subject to security measures. Waters along the quays in within 30m from docked vessels will be restricted water areas.

2. Restricted areas

A Port of Sakai—Semboku

- ① Sakai, No.5 Wharf of OHAMA
- ② Sukematsu, No.2 Wharf of SUKEMATSU
- ③ Sukematsu, No.3 and No.4 Wharf of SUKEMATSU
- ④ Sukematsu, No.5 Wharf of SUKEMATSU
- ⑤ Sukematsu, No.6 and No.7 Wharf of SUKEMATSU
- ⑥ Sukematsu, No.8 and No.9 Wharf of SUKEMATSU
- ⑦ Semboku, No.2, No.3, No.4 and No.5 Wharf of SHIOMI
- ⑧ Semboku, No.6 Wharf of SHIOMI
- ⑨ Komatsu, No.2 Wharf of KOMATSU
- ⑩ Matsunohama, No.1 Wharf of MATSUNOHAMA
- ⑪ Shiomioki, No.1 Wharf of YUNAGI

B Port of Hannan

- ① Lumber Port, No.1 and No.2 Wharf of KISHIWADA
- ② Old Port of Kaizuka, No.2 Wharf of KAIZUKA
- ③ Nishiki, No.2 Wharf of SHINKAIZUKA
- ④ Nishiki, No.3 Wharf of SHINKAIZUKA

