

国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

■堺泉北港の現況

- 堺泉北港は、堺市・高石市・泉大津市にまたがる港湾で、1969年に特定重要港湾堺港と地方港湾泉北港を統合し特定重要港湾に、2011年には国際海上輸送網の拠点となる国際拠点港湾に指定された。
- 石油、化学、ガス、電気などの企業が集積する堺泉北臨海工業地帯を擁し、原油やLNGなどエネルギー供給拠点として地域経済活動を支えている。
- 公共埠頭は、西日本一の中古車輸出を誇るなど、世界有数の経済規模を持つ大阪湾ベイエリアの一翼を担い、関西経済の発展に寄与する港として重要な役割を担っている。
- 2017年の取扱貨物量は年間約7,200万トン、主要品種は、原油、完成自動車、石油製品、LNG（液化天然ガス）、鋼材等で、公共岸壁での取扱いが約3割となっている。

堺泉北港港湾計画（目標年次：2020年代後半）

■計画改訂の背景と要請

<物流>

- 陸上輸送におけるドライバー不足等に伴うモーダルシフトの更なる進展と輸送船舶の大型化
- 国際戦略港湾阪神港の国際競争力強化に向けた港湾間の広域的な連携の重要性の高まり
- 需要の伸びが見込まれる在来バルク貨物（中古車や循環資源）の船舶大型化
- 第4次産業革命（ビッグデータ、人工知能等）

<交流>

- まちづくりと一体となった憩い・賑わい空間の創出やクルーズ振興への期待の高まり

<環境>

- 海域環境の改善に向けた継続的な取組みの重要性を確認（大阪湾再生行動計画）
- 国際的な船舶の排出ガス規制強化の動き

<防災>

- 南海トラフ地震等大規模災害発生に備え、社会経済活動への影響を最小限に抑える役割の増大



■港湾計画の基本方針

<物流>

- 海陸一貫輸送網の推進と産業振興に資する港湾機能の充実
 - 埠頭再編、機能の集約化による海陸一貫輸送網の推進と国際コンテナ戦略港湾阪神港の集貨促進
 - 地域の産業競争力向上のためのバルク貨物取扱機能の強化
 - 最新の情報通信技術の活用による、港湾物流の最適化・効率化

<交流>

- 地域の活性化に向けた交流機能の充実
 - 旅客船埠頭の機能強化による陸域・水域の一体的な利用の促進
 - 既存の港湾施設の利活用によるクルーズ船需要への対応

<環境>

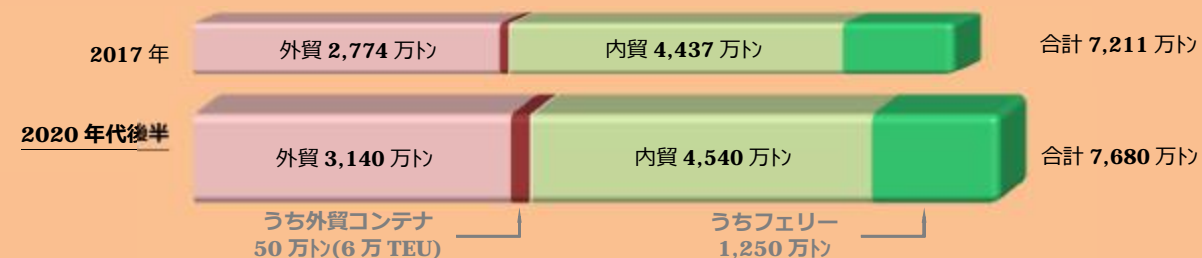
- 地球環境問題に対応した環境機能の充実
 - 海浜・干潟等の造成による海域環境の改善
 - LNGバンカリングなど新たな船舶燃料への対応による船舶の寄港促進

<防災>

- 地域の早期復旧・復興支援に向けた防災機能の充実
 - 京阪神都市圏における基幹的広域防災拠点としての必要な機能の強化

■港湾の能力

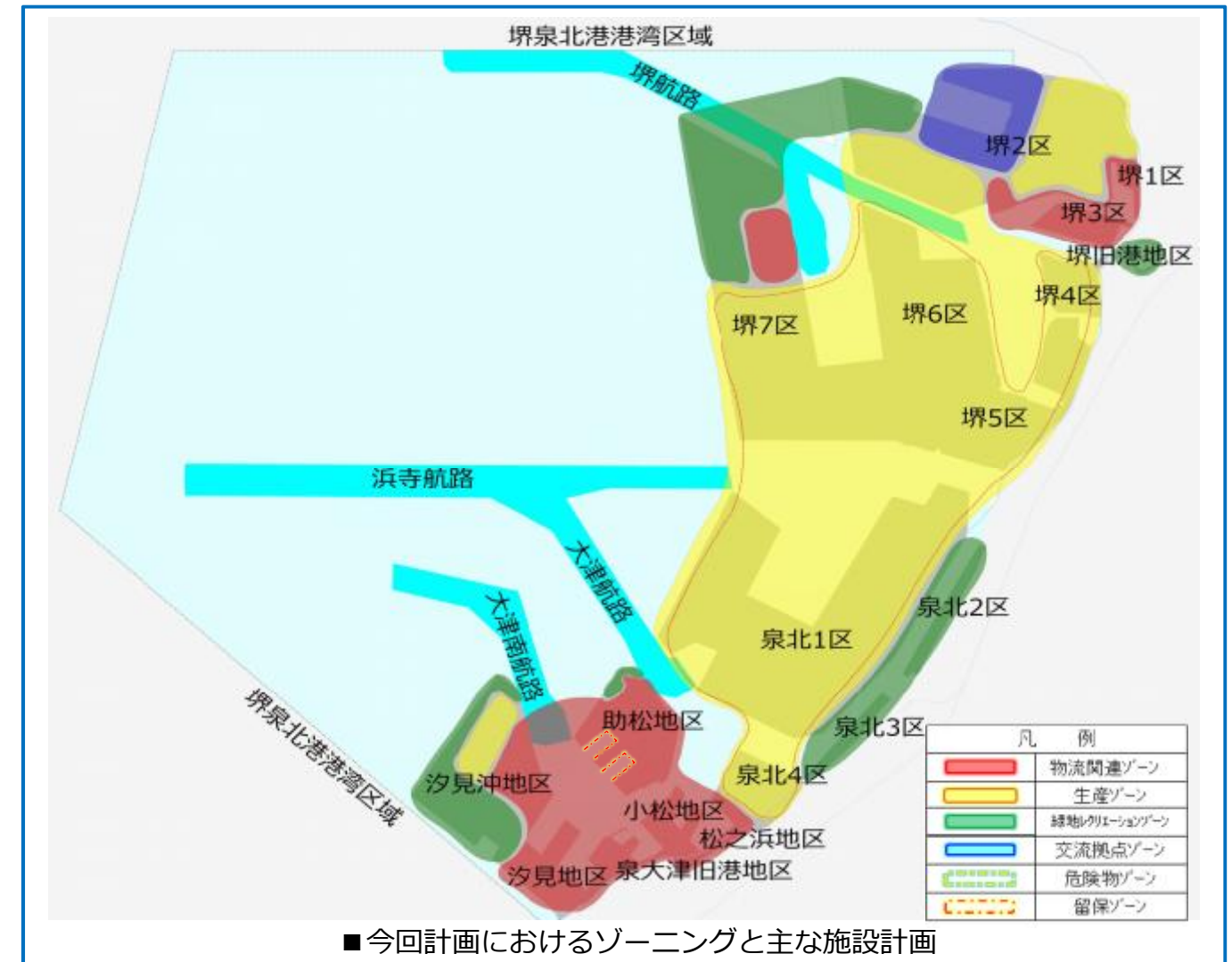
目標年次における取扱貨物量



助松地区・汐見沖地区

物流

- 海陸一貫輸送網の推進（助松地区）
 - 埠頭再編、機能の集約化
- 中古車の輸出拠点（汐見沖地区）
 - 水深12~13m岸壁2バース



堺3区 助松地区

交流

既存施設の利活用によるクルーズ船需要への対応

堺3区に入港するばしふいっくびいなす

堺2区

環境

海浜・干潟等の造成による海域環境の改善

人工干潟、磯浜のイメージ

堺2区

防災

基幹的広域防災拠点の機能強化（耐震強化岸壁）

水深10m 岸壁1バース

基幹的広域防災拠点

国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

主な計画内容【物流(埠頭・水域)】

◆海陸一貫輸送網の推進

【堺2区】

水深10m 岸壁1バース 延長170m [既定計画]
埠頭用地 2.7ha [既定計画]

◆バルク貨物取扱機能の強化

<循環資源取扱機能の拡充と適正配置>

【堺7区】

水深12m 岸壁1バース 延長240m [既定計画]
埠頭用地 12.5ha [既定計画の変更計画]

◆バルク貨物取扱機能の強化

【浜寺航路】

水深16m 幅員300~450m [既定計画]

◆バルク貨物取扱機能の強化

<循環資源取扱機能の拡充と適正配置>

【汐見沖地区】

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m [既定計画]
埠頭用地 2.2ha [既定計画]

◆バルク貨物取扱機能の強化

<中古車の輸出拠点>

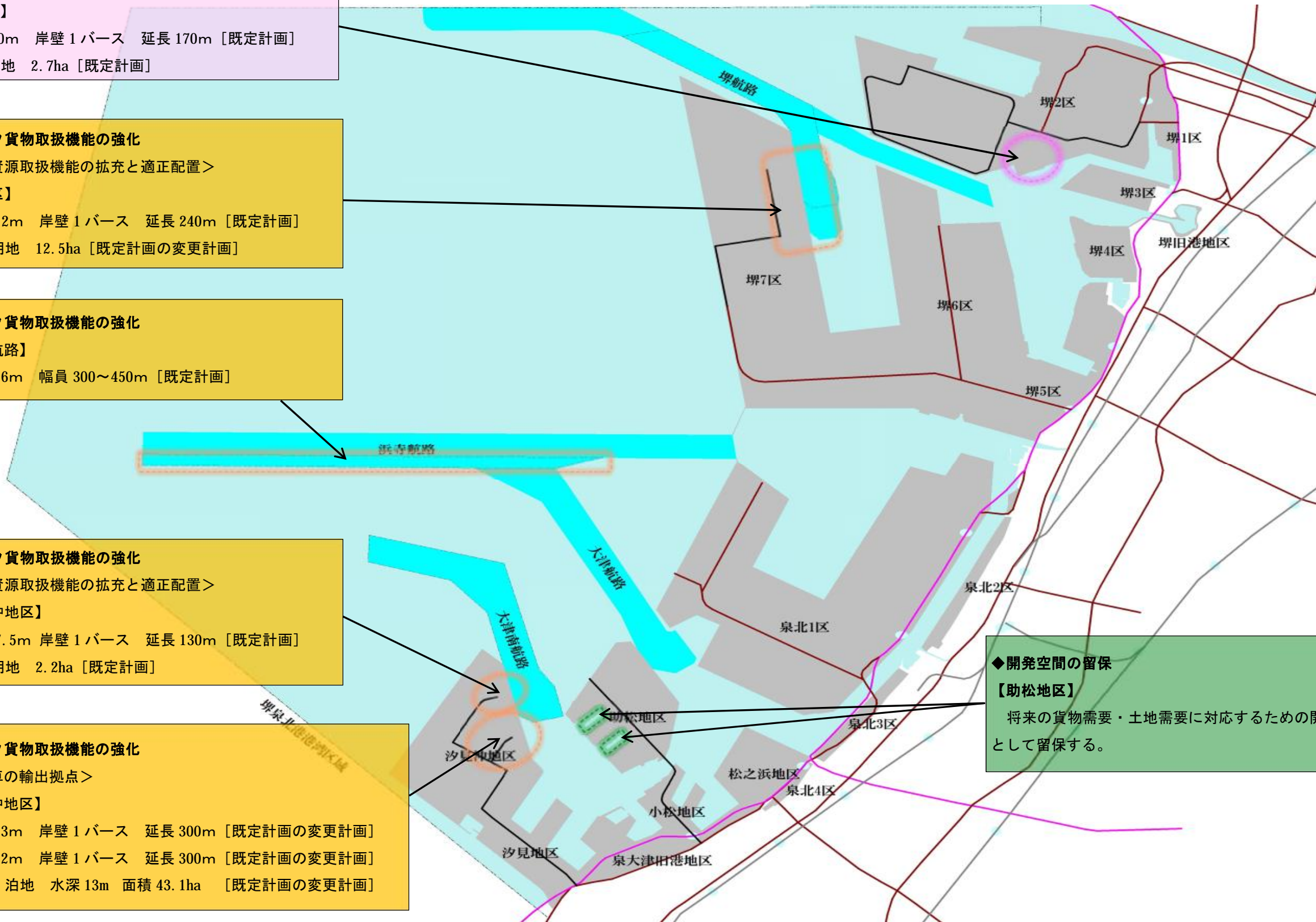
【汐見沖地区】

水深13m 岸壁1バース 延長300m [既定計画の変更計画]
水深12m 岸壁1バース 延長300m [既定計画の変更計画]
航路・泊地 水深13m 面積43.1ha [既定計画の変更計画]

◆開発空間の留保

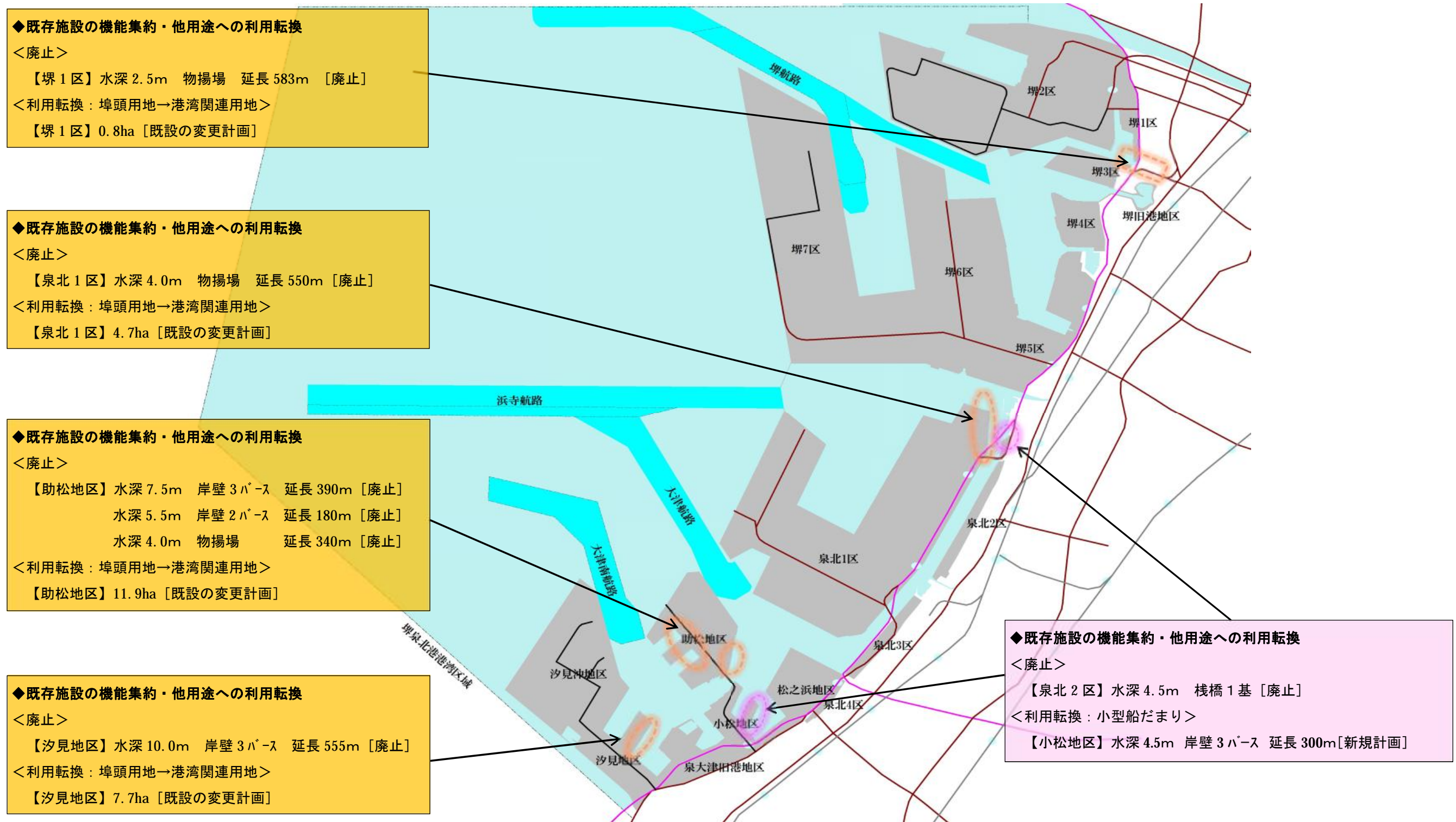
【助松地区】

将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保する。



国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

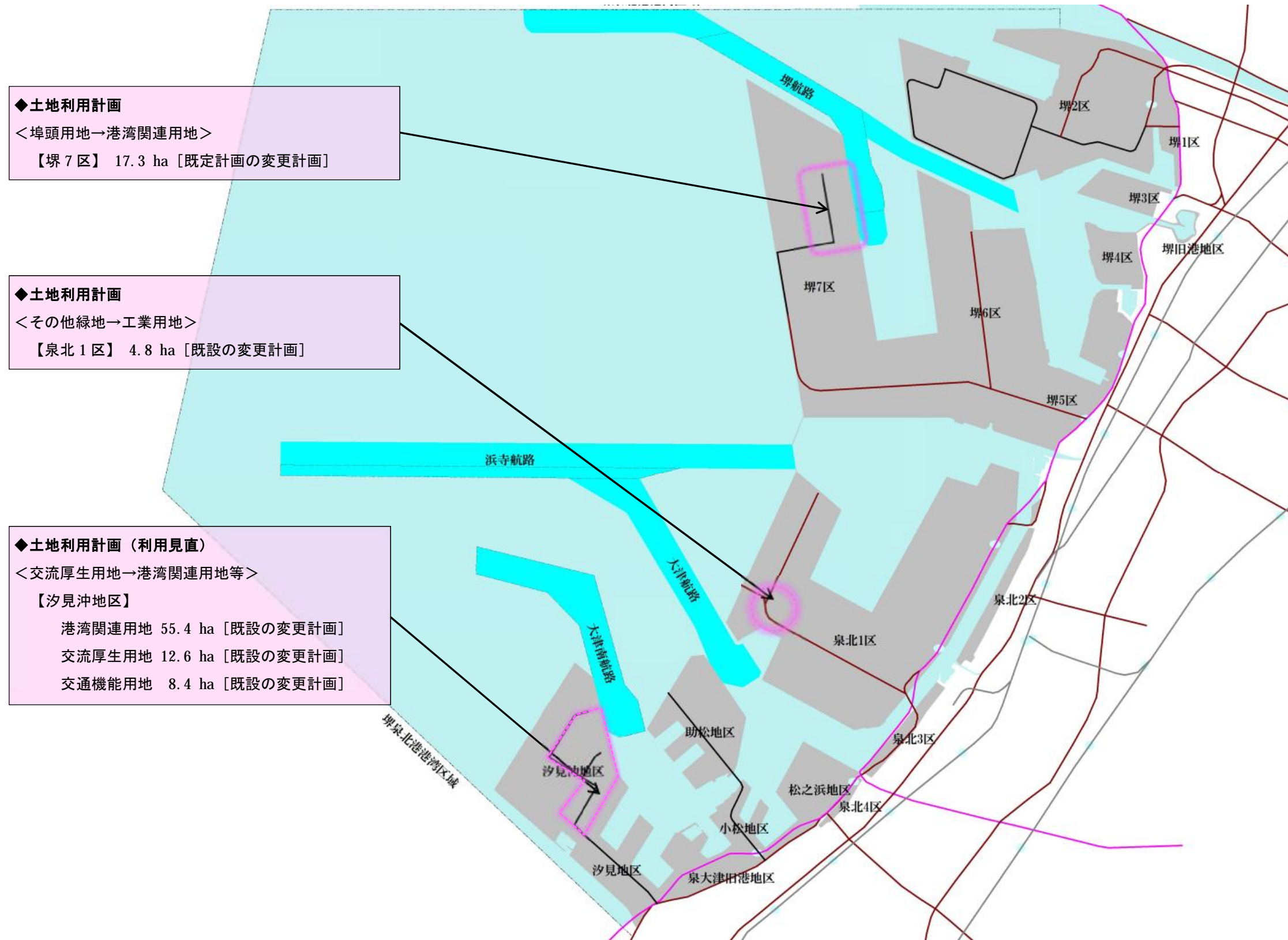
主な計画内容【物流(港湾施設の廃止・利用転換)】



※既存施設の機能集約・他用途への利用転換とは
 施設の予防保全を推進するとともに、利用頻度の低い施設や維持管理コストが嵩む施設について、
 廃止や利用転換により、将来的な維持管理・更新コストの縮減や物流機能の活性化を図るものです。

国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

主な計画内容【物流(土地利用計画)】



国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

主な計画内容【環境・交流】

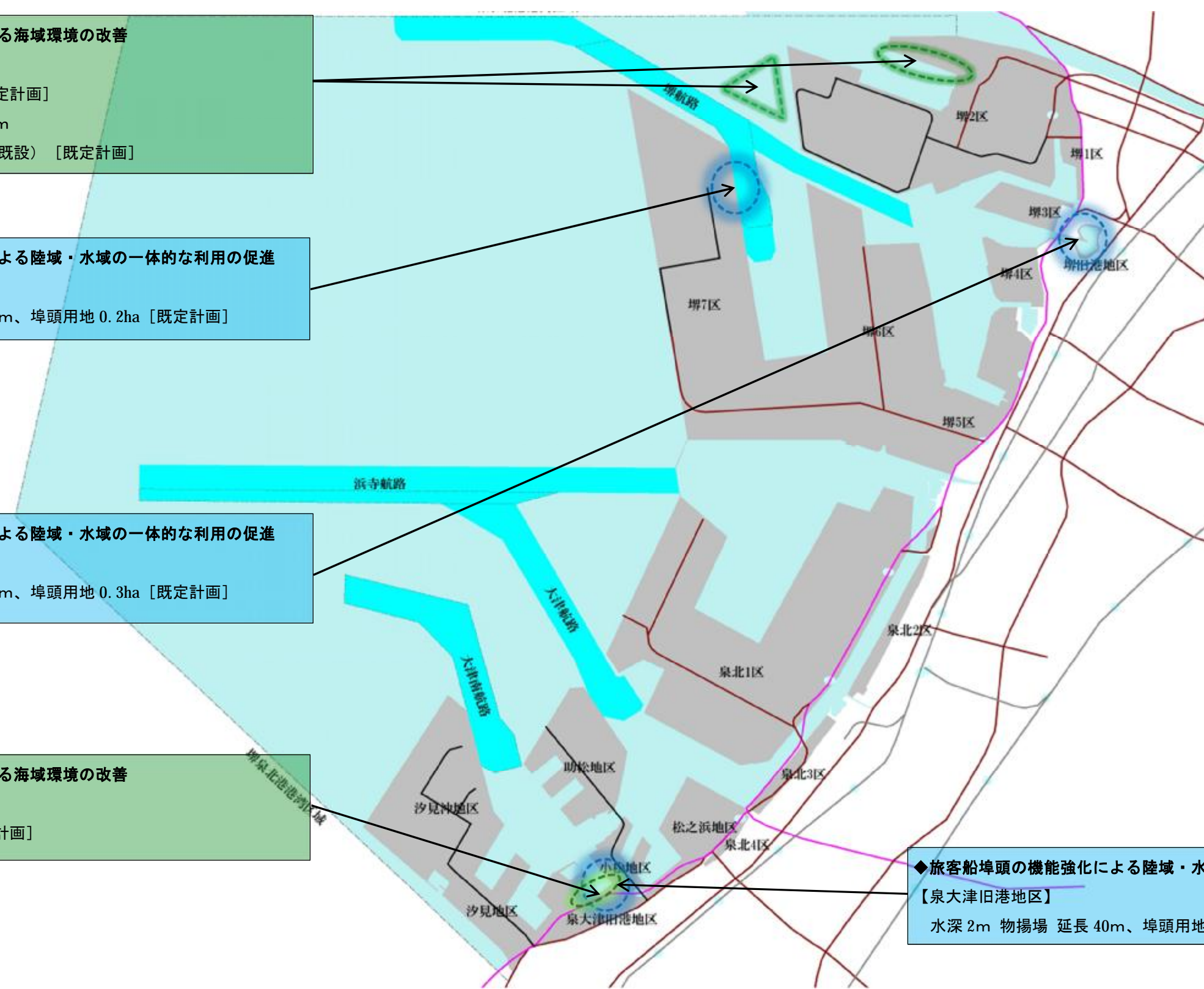
◆海浜・干潟等の造成による海域環境の改善
【堺2区】
海浜 延長 2,250m [既定計画]
海浜（干潟）延長 3,000m
（うち 660m既設） [既定計画]

◆旅客船埠頭の機能強化による陸域・水域の一体的な利用の促進
【堺7区】
水深 2m 物揚場 延長 40m、埠頭用地 0.2ha [既定計画]

◆旅客船埠頭の機能強化による陸域・水域の一体的な利用の促進
【堺旧港地区】
水深 2m 物揚場 延長 80m、埠頭用地 0.3ha [既定計画]

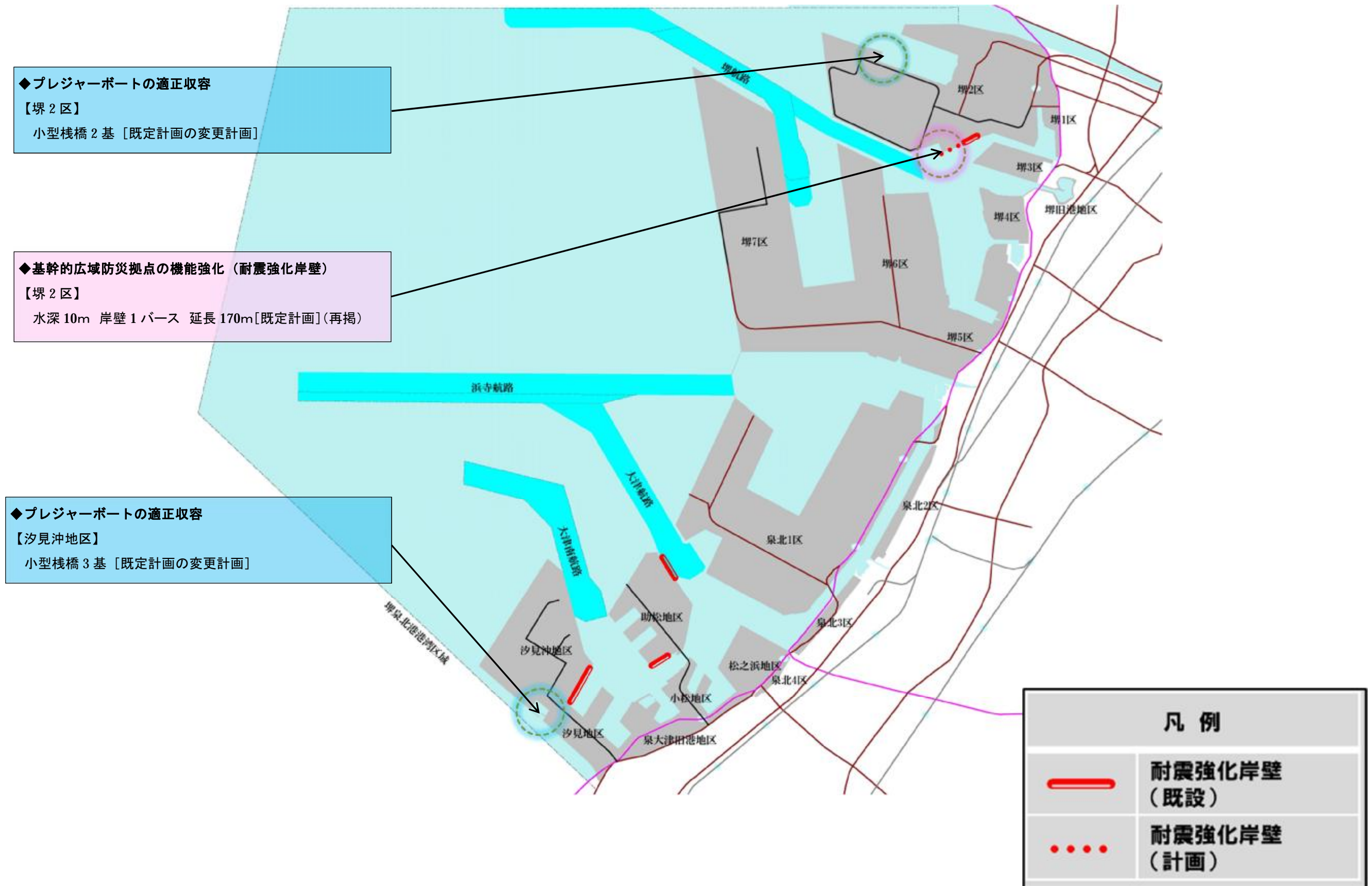
◆海浜・干潟等の造成による海域環境の改善
【泉大津旧港地区】
海浜 延長 210m [既定計画]

◆旅客船埠頭の機能強化による陸域・水域の一体的な利用の促進
【泉大津旧港地区】
水深 2m 物揚場 延長 40m、埠頭用地 0.1ha [既定計画]



国際拠点港湾 堺泉北港 港湾計画の概要

主な計画内容【防災】



用語集

○LNG バンカリング（エルエヌジーバンカリング）

船舶へのLNG（液化天然ガス）燃料供給のこと。船舶の排出ガスに対する規制が**2020**年から国際的に強化されることに伴い、環境性能に優れたLNGを燃料とする船舶（LNG燃料船）の増加が見込まれています。

○大阪湾再生行動計画

京阪神都市圏を含む広い範囲の集水域を抱え、その一方で閉鎖性海域であり、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、関係省庁及び関係地方公共団体等が大阪湾の水環境の改善等を通じた「海と都市のかかわり」に重点を置く総合的な「海の再生」のための取り組みをまとめたもの。

○開発空間の留保

計画として定める熟度ではないが利用方針が決まっている場合など、将来の拡張用地等として確保する区域。

○基幹的広域防災拠点

大規模かつ広域的な災害が発生した場合、都道府県境を越えての甚大な被害が想定されます。このため、国や地方自治体が協力して、広域防災のヘッドクォーター機能、広域支援部隊等のコア部隊のベースキャンプ基地、災害時医療や緊急支援物資輸送等の各種支援の災害対策活動拠点として整備されたもの。

○国際拠点港湾

国際戦略港湾以外の港湾であって国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾。平成**23**年**3**月**31**日の港湾法改正に伴い、特定重要港湾から国際拠点港湾に名称変更した。堺泉北港が該当。

○国際戦略港湾

平成**23**年の港湾法改正により、長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として定められた港湾のこと。京浜港、大阪港、神戸港が政令指定されている。

○サプライチェーン

企業の経営・管理で使用する用語で、原材料・部品の調達から、製造、在庫管理、販売、配送までの製品の全体的な流れのこと。

○バルク貨物

穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。

○埠頭

係留施設、荷役施設、保管施設、道路など港湾施設を包括したもの。

○R o R o 船（ローロー船）

ロールオン／ロールオフ（R o I I O N / R o I I O F F）の略で、自動車、トレーラー、フォークリフトなど車両がそのまま艀内に入り出して荷役を行うことができる設備を有する船舶のこと。