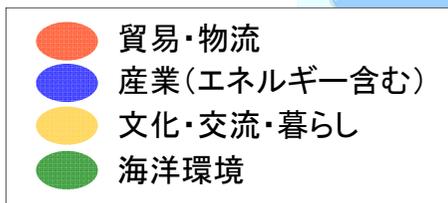
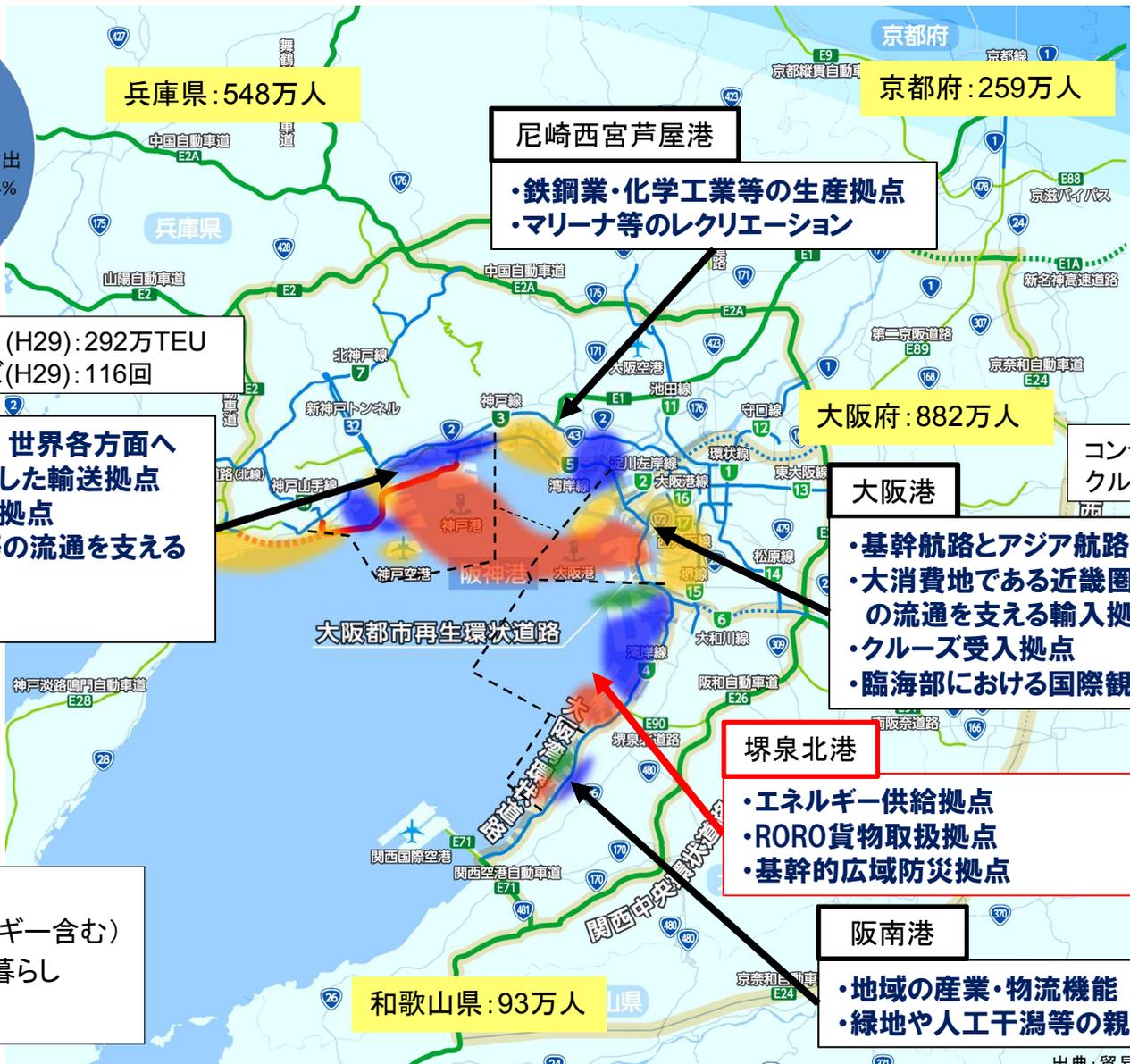
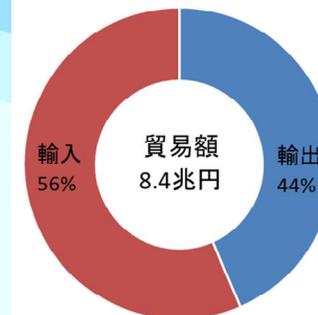
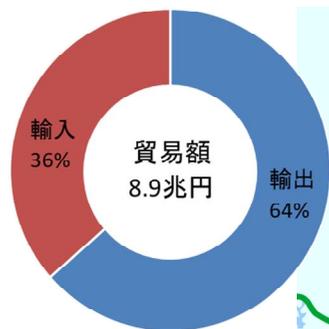


堺泉北港 港湾計画改訂

前回改訂:平成18年2月(目標年次:平成20年代後半)
 今回改訂:2019年3月(目標年次:2020年代後半)

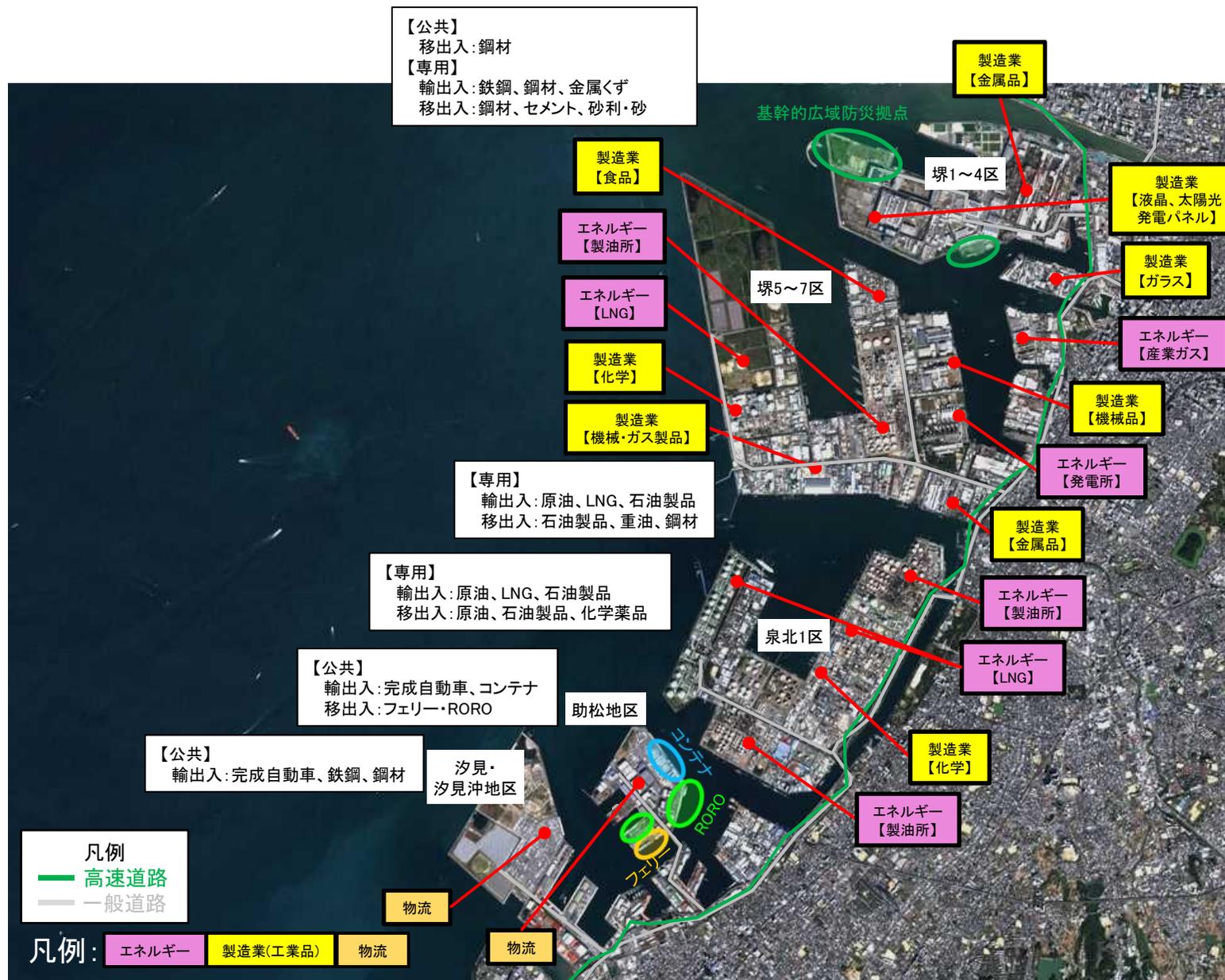
平成31年3月7日
 交通政策審議会
 第74回港湾分科会
資料1-2

港湾管理者:大阪府



原油輸入: 近畿1位
 LNG輸入: 近畿2位
 RORO航路: 15便/週

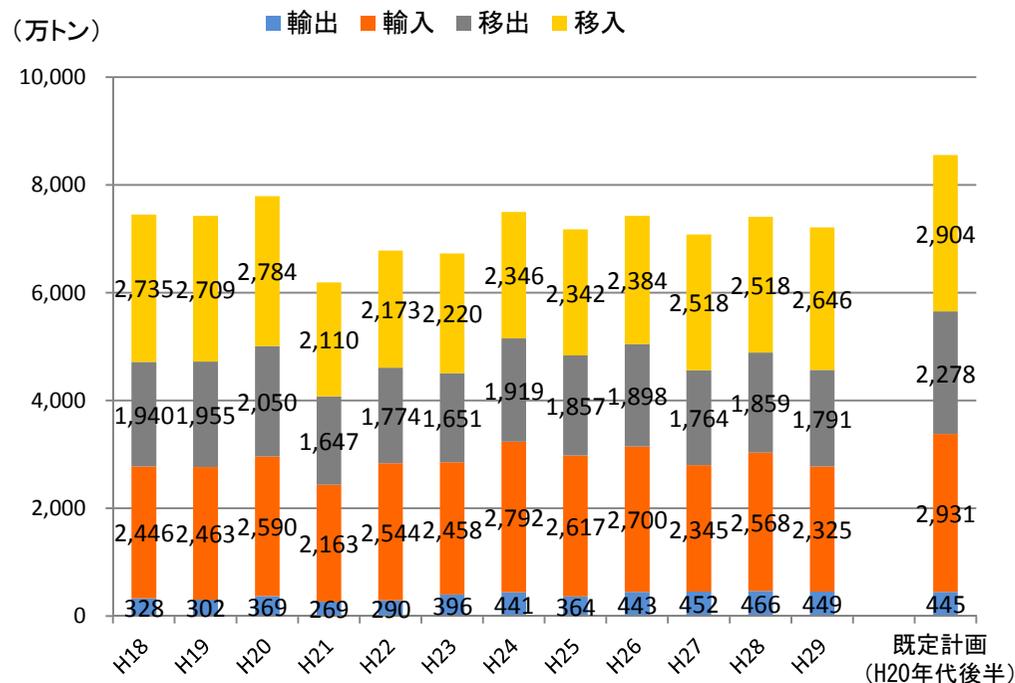
堺泉北港の利用状況



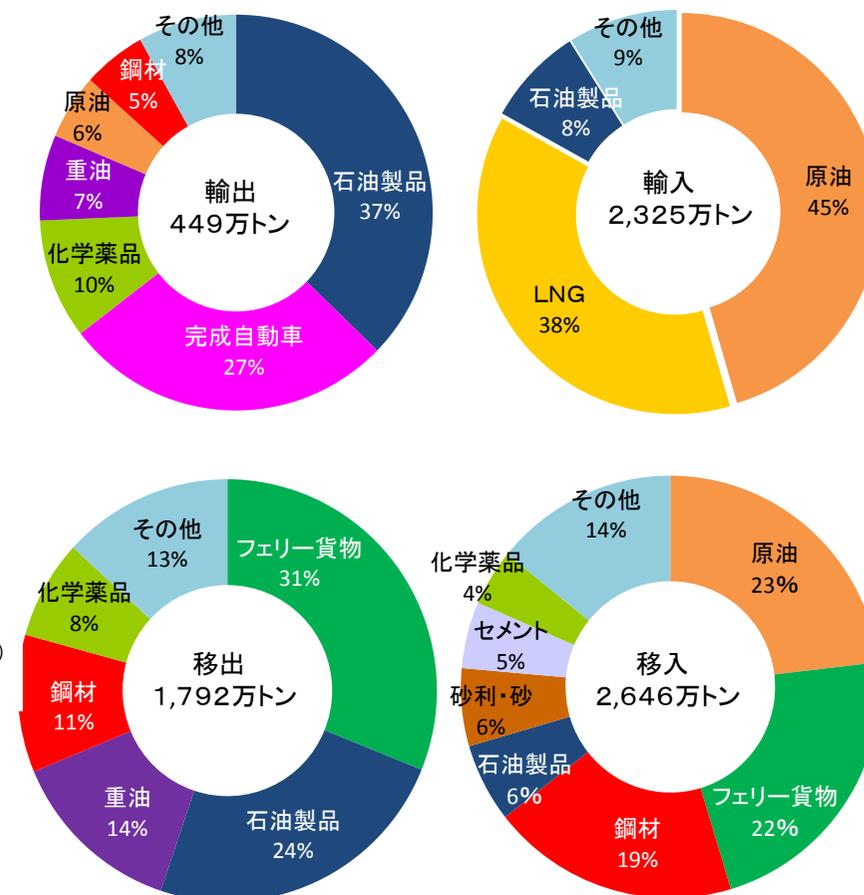
堺泉北港の貨物取扱状況

- 大宗貨物は、原油やLNGの輸入、石油製品や完成自動車の輸出、原油の移入、石油製品の移出。
- 原油は、主にUAE、サウジアラビア、クウェートから輸入しており、精製後、石油製品として日本各地に移出。
- LNGは、主にオーストラリア、オマーン、インドネシアから輸入しており、火力発電用の燃料等として利用。
- 石油製品は、主に中国やオーストラリアに輸出、また、完成自動車(中古車)は、主にニュージーランド、ミャンマー、ケニア、タンザニアに輸出。

取扱貨物量の推移



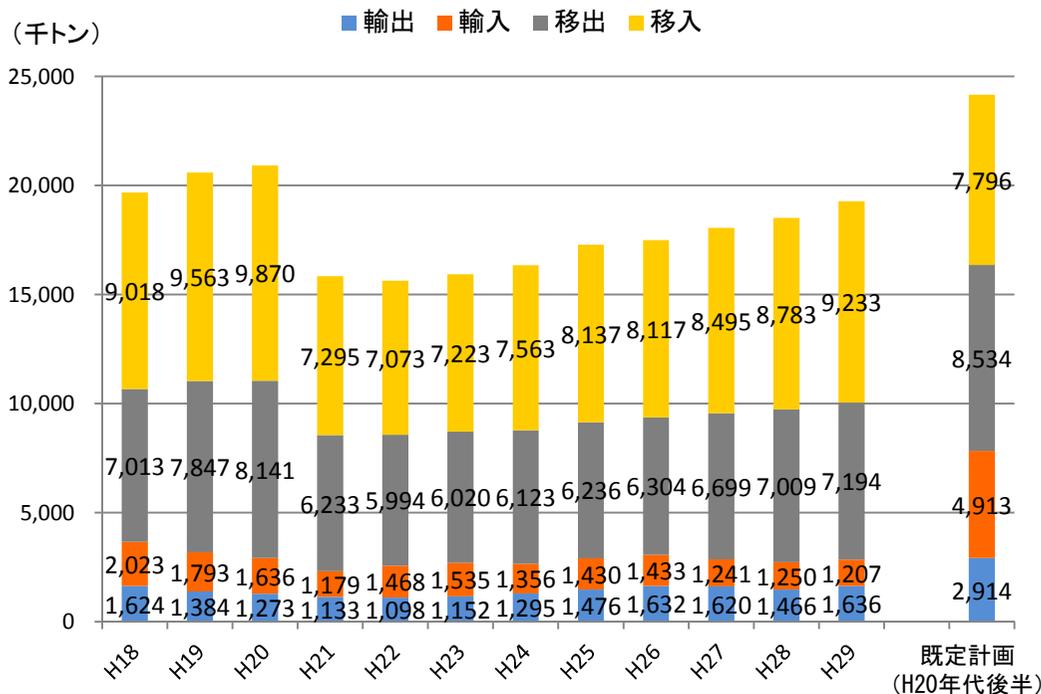
取扱貨物量の内訳(平成29年)



堺泉北港の取扱貨物(公共貨物)

- 太宗貨物は、完成自動車の輸出、金属くずの輸出、鋼材の輸入、フェリー貨物の移出入。
- 完成自動車は、主にニュージーランド、ミャンマー、ケニア、タンザニアに輸出。
- 金属くずは、主に鉄鋼の原料として中国や韓国に輸出。
- 鋼材は、主に建設資材として韓国から輸入。

公共取扱貨物量の推移

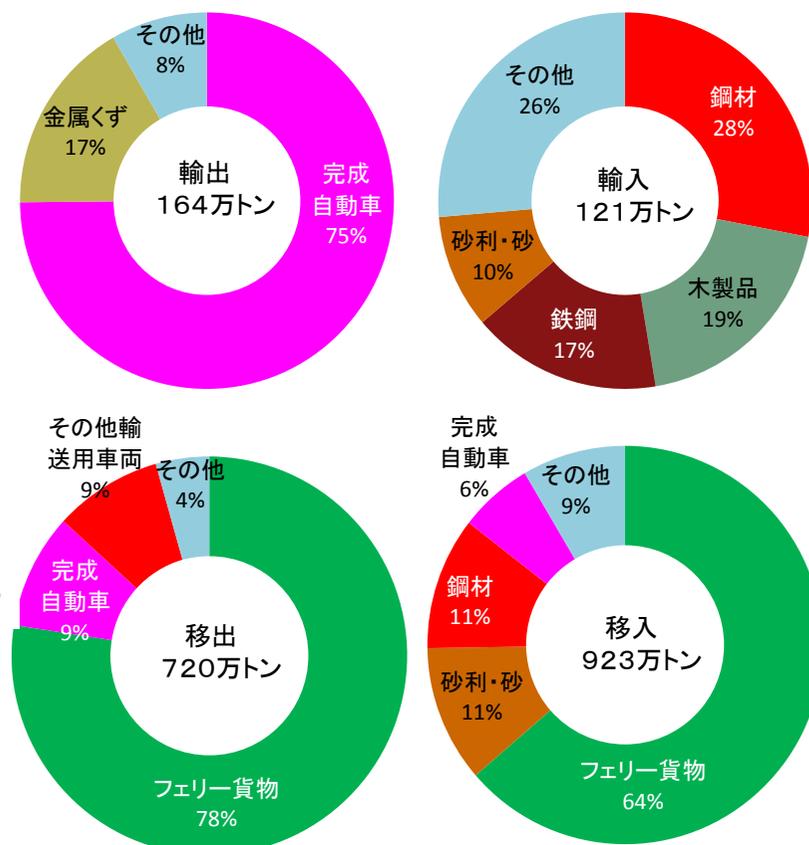


外貿コンテナ航路	便数
中国・東南アジア	1便/週
中国	1便/週

内航フェリー航路	便数
新門司	1便/日

内航RORO船航路	便数
千葉～岡山～四国中央	12便/週
宮崎～細島～東播磨	3便/週

公共取扱貨物量の内訳(平成29年)



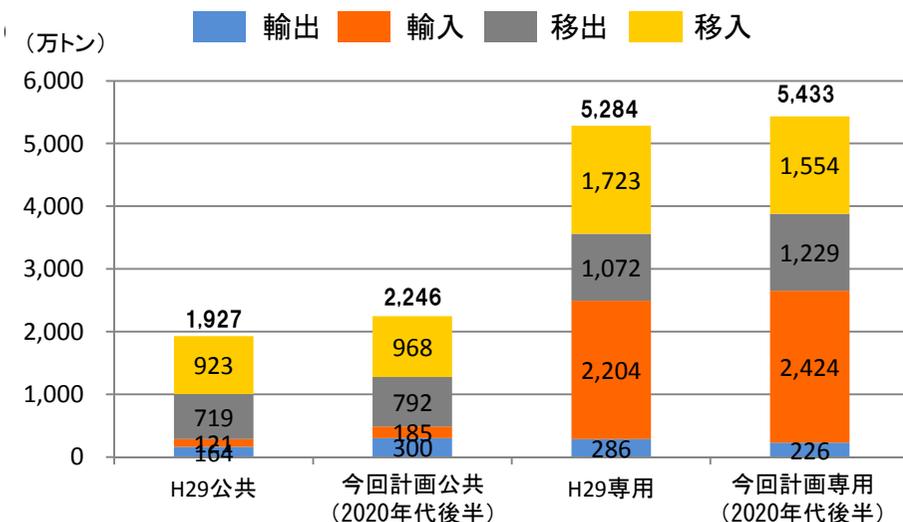
※H30.5時点

出典：大阪府の港湾統計より作成

計画貨物量の設定

○フェリー貨物、RORO貨物とも増加傾向で、2015年にフェリー2隻、RORO船1隻がリプレースにより大型化。トラックドライバー不足や企業の環境意識の高まりなど、モーダルシフトが更に進展することにより需要の増加が見込まれる。
 ○在来バルク貨物(中古自動車や循環資源)においても、船舶の大型化とともに海外需要の増加が見込まれる。

【増減の主な要因】



【輸出】完成自動車

(H29)123万トン→(今回推計)244万トン

・オセアニア、アフリカ等向けの中古自動車の輸出は増加傾向にあり、引き続き取扱増加を見込む。

【移出入】国内フェリー・RORO

(H29)1,373万トン→(今回推計)1,491万トン

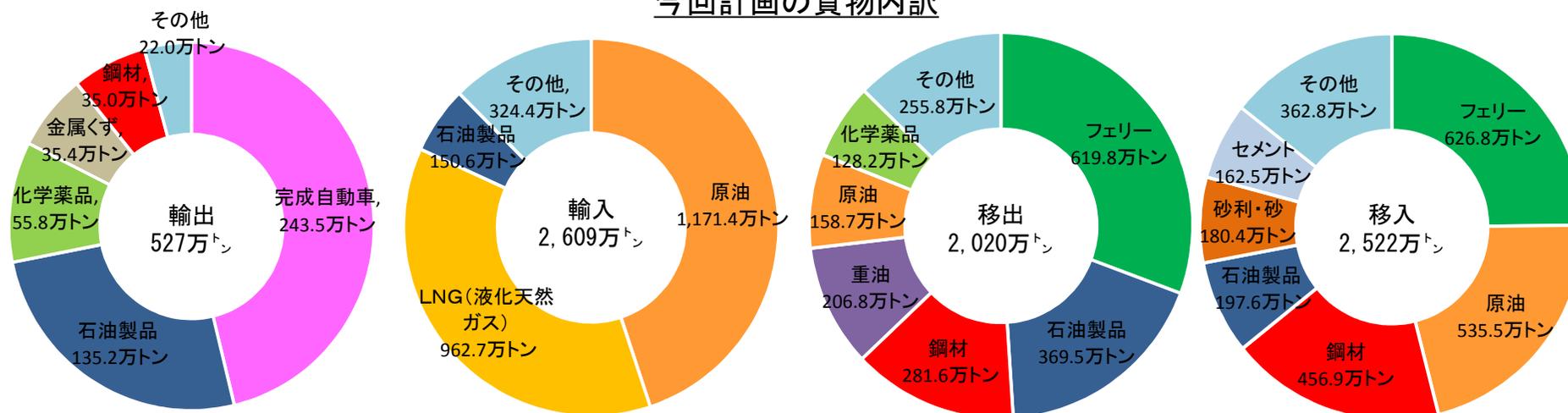
・トラックドライバー不足、企業の環境意識等、モーダルシフトの進展による取扱増加を見込む。

【輸出】金属くず

(H29)27万トン→(今回推計)36万トン

・東南アジアの粗鋼需要の安定成長等を踏まえ、輸出増加が見込まれる。

今回計画の貨物内訳



堺泉北港の目指す姿

【港湾の中長期政策「PORT 2030」】

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- ◆企業によるサプライチェーンマネジメントの高度化・効率化に対応するため、臨海部空間の利用再編・面的再開発



4. ブランド価値を生む空間形成

- ◆水上交通の利用による回遊性の強化など港湾空間の特性やメリットを活かし、陸域・水域の一体的な利用を促進
- ◆様々な観光資源を発掘し磨き上げ、魅力的なコンテンツ作りを促進



6. 港湾・物流活動のグリーン化

- ◆藻場等の活用等による「CO₂吸収源対策」の促進



7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ◆地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確保できるよう岸壁や臨港道路等の耐震化



【今回計画】

目標年次：2020年代後半

《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

- ・ふ頭再編、機能の集約化による内航フェリー・RORO機能の強化
- ・地域の産業競争力向上のための中古自動車やバルク貨物取扱機能の強化

《交流》

○地域の活性化に向けた交流機能の充実

- ・周辺のまちづくりと連携しながら、周辺港湾等との海上交通ネットワークを構築
- ・官民で連携し、港の歴史・文化を活かした旅客需要創出に向けた取組の実施

《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

《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必要な耐震強化岸壁整備等の防災機能の強化

堺泉北港港湾計画改訂の概要



主な計画の内容(内航RORO、中古車輸出機能の強化)

- 岸壁整備に合わせ埠頭を再編し、汐見・汐見沖地区は中古車輸出に、助松地区はフェリー・RORO貨物に特化する。
- 助松地区においては、RORO船を移転させることにより、RORO船のリプレイス及び同時着岸に対応する。さらに、宮崎・細島・東播磨航路と千葉・岡山・四国中央航路を隣接させ、貨物の接続を効率化する。

現況



今回計画



主な計画の内容(防災機能の強化)

○堺2区の基幹的広域防災拠点において、既定計画通り、水深10m・延長170mの耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震発生時における緊急物資輸送体制を強化する。



基幹的広域防災拠点の機能強化

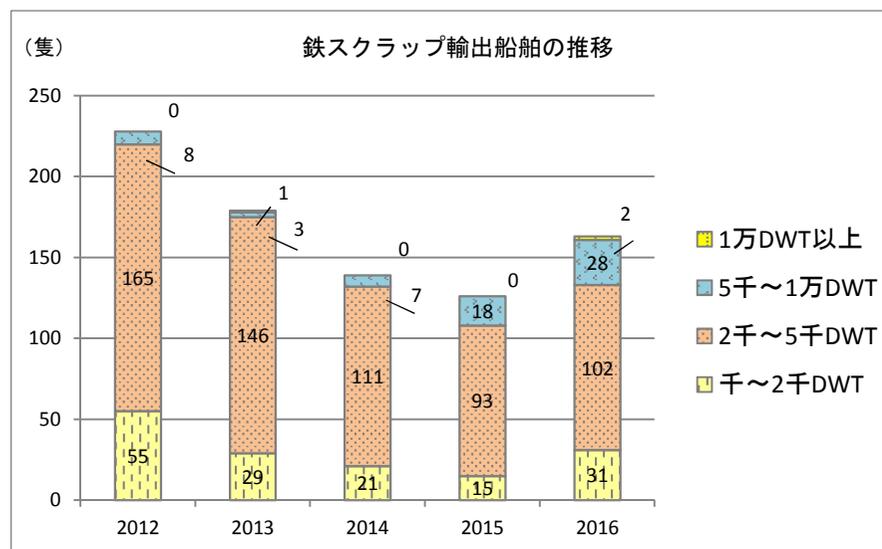
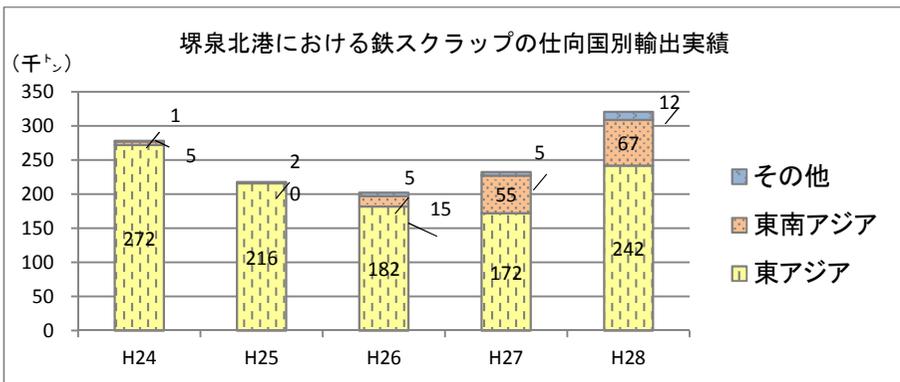


- 耐震強化岸壁、ヘリポート、臨港道路を活用し、救援物資の受け入れ・中継・分配・搬送を行うとともに、広域支援部隊の集結地・ベースキャンプとして機能。
- 岸壁(-10m)の整備により、災害時に海上輸送で取扱いが可能な緊急物資量が増加し、防災緑地の機能が最大限に発揮するとともに、海上自衛隊の支援船等の係留が可能となる。

主な計画の内容(循環資源輸送の効率化)

- 鉄スクラップの輸出については、東アジアから東南アジアへ輸出先のシフトが想定され、これに伴い輸送船舶の大型化が見込まれている(現状は、助松地区で取扱い)。
- このため、堺7区において船舶大型化に対応した新たな岸壁(既定計画)を整備し、循環資源輸送の効率化を図る。

現状・課題



出典：大阪府の港湾統計より作成

岸壁整備



主な計画の内容(海域環境改善・にぎわい創出)

- 「大阪湾再生行動計画」に基づき、引き続き海浜・干潟等(既定計画)の造成により、大阪湾の水質改善や多様な生物生息空間の確保を図る(海域環境の改善)。
- 旧港地区等において旅客船埠頭(既定計画)を整備し、周辺のまちづくりと連携を図りながら、大阪港や関西国際空港等と結ぶネットワークを構築することにより、地域の活性化や交流を促進する(陸域・海域の一体的な利用促進)。
- 官民で連携し、堺泉北港の歴史文化の紹介(壁画や案内看板設置)、洋上観光モニターツアーや臨海工業地域を巡る夜景クルーズなど、旅客需要創出に向けた取組を実施。

夜景クルーズ等の取り組み

大阪港へ

堺2区
・海浜 2,250m
・海浜(干潟) 3,000m

各旅客船埠頭間や大阪港、関西国際空港を結ぶ遊覧船を構想

遊覧船イメージ(神戸-関空ベイ・シャトルHPより)

背後市の街づくりイメージ

旅客船埠頭計画
H29.5月大浜北町市有地活用事業提案概要書より

歴史文化を紹介する壁画・看板

泉大津旧港地区
・海浜 210m

泉大津旧港地区
旅客船埠頭 (-2)40m

堺7区旅客船埠頭 (-2)40m

堺旧港区旅客船埠頭 (-2)80m

関西国際空港へ

港湾計画の変更内容[堺1区]

○将来的な維持管理・更新コストの縮減に向け、利用頻度の低い施設や維持管理コストが嵩む施設の廃止や利用転換を行う。

既定計画



今回計画

【土地利用計画】
埠頭用地 0.8ha
⇒ 港湾関連用地 0.8ha



港湾計画の変更内容[堺2区]

○需要に応じたプレジャーボート収容隻数の見直しに伴う施設規模の変更を行う。

既定計画

今回計画

【マリーナ計画】
 小型栈橋 7基
 ⇒ 小型栈橋 2基



港湾計画の変更内容[堺7区]

- 対象船舶の見直しに伴い水域施設計画の変更を行う。
- 岸壁の利用方法が砂・砂利の輸入から金属くずの輸出に変わることにより、埠頭用地の面積を変更する。

既定計画



今回計画



港湾計画の変更内容[泉北1区・泉北2区]

- 将来的な維持管理・更新コストの縮減に向け、利用頻度の低い施設や維持管理コストが嵩む施設の廃止や利用転換を行う。
- 地元市における都市公園の機能及び配置の見直し(都市公園の廃止)に伴い需要の高い工業用地への利用転換を行う。
- 曳船基地の移転に伴う施設の廃止を行う。

既定計画



今回計画

【土地利用計画】
 その他緑地 4.8ha
 ⇒ **工業用地 4.8ha**

【小型船だまり計画】
 棧橋(-4.5) 1基 廃止

【公共埠頭計画】
 物揚場(-4.0) 550m 廃止



【専用埠頭計画】
 ドルフィン(-6.0)1B 削除

【土地利用計画】
 埠頭用地 4.7ha
 ⇒ **港湾関連用地 4.7ha**

港湾計画の変更内容[小松地区]

○曳船基地の移転に伴い小型船だまり計画を位置付ける。

既定計画



今回計画



【小型船だまり計画】
岸壁 (-4.5) 3B 300m

【土地利用計画】
港湾関連用地 16.0ha
⇒ 埠頭用地 0.5ha
港湾関連用地 15.5ha

港湾計画の変更内容[助松地区]

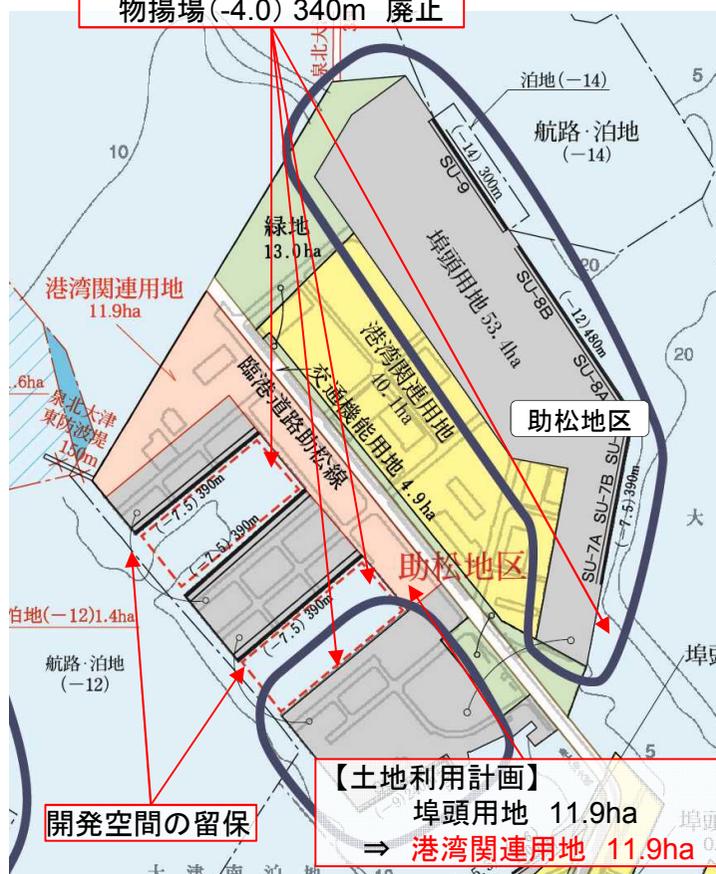
- 将来的な維持管理・更新コストの縮減に向け、利用頻度の低い施設や維持管理コストが嵩む施設の廃止や利用転換を行う。
- 将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保し、今後、その具体化を検討する。

既定計画



今回計画

- 【公共埠頭計画】
- 岸壁(-7.5) 3B 390m 廃止
 - 岸壁(-5.5) 2B 180m 廃止
 - 物揚場(-4.0) 340m 廃止



- 【土地利用計画】
- 埠頭用地 11.9ha
 - ⇒ 港湾関連用地 11.9ha

港湾計画の変更内容[汐見地区・汐見沖地区]

- PCC船の大型化に対応するため、公共埠頭計画を変更する。
- 土地需要への対応等のため、土地利用計画を変更する。
- 将来的な維持管理・更新コストの縮減に向け、利用頻度の低い施設や維持管理コストの嵩む施設の廃止や利用転換を行う。また、需要に応じたプレジャーボートの収容隻数の見直しに伴う施設規模の変更を行う。

既定計画



今回計画

【水域施設計画】
 航路・泊地(-13) 42.9ha
 泊地(-11) 1.1ha
 ⇒航路・泊地(-13) **43.1ha**
 泊地(-12) **1.4ha**

【公共埠頭計画】
 岸壁(-13) 290m
 岸壁(-11) 260m
 ⇒岸壁(-13) **300m**
 岸壁(-12) **300m**

【土地利用計画】
 港湾関連用地 51.7ha
 交流厚生用地 15.8ha
 交通機能用地 8.9ha
 ⇒港湾関連用地 **55.4ha**
 交流厚生用地 **12.6ha**
 交通機能用地 **8.4ha**

【マリーナ計画】
 小型栈橋 4基
 ⇒小型栈橋 **3基**

【土地利用計画】
 埠頭用地 51.1ha
 ⇒埠頭用地 **43.4ha**
 港湾関連用地 **7.7ha**

【公共埠頭計画】
 岸壁(-10)3B 555m 廃止

