

# 堺泉北港港湾計画書

—改訂—

平成31年3月

堺泉北港港湾管理者  
大阪府

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成17年12月 大阪府地方港湾審議会
  - ・平成18年 2月 交通政策審議会第17回港湾分科会
- の議を経、その後の変更については

- ・平成19年10月 大阪府地方港湾審議会
- ・平成19年11月 交通政策審議会第27回港湾分科会
- ・平成20年 9月 大阪府地方港湾審議会
- ・平成20年12月 大阪府地方港湾審議会
- ・平成21年 2月 大阪府地方港湾審議会
- ・平成21年 3月 交通政策審議会第34回港湾分科会
- ・平成27年 1月 大阪府地方港湾審議会
- ・平成27年 3月 交通政策審議会第59回港湾分科会
- ・平成30年 3月 大阪府地方港湾審議会

の議を経た堺泉北港の港湾計画を改訂するものである。

# 目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	7
III	港湾施設の規模及び配置	8
1	公共埠頭計画	8
2	旅客船埠頭計画	13
3	危険物取扱施設計画	14
4	専用埠頭計画	14
5	水域施設計画	15
6	外郭施設計画	17
7	小型船だまり計画	18
8	マリーナ計画	18
9	臨港交通施設計画	20
IV	港湾の環境の整備及び保全	21
1	廃棄物処理計画	21
2	港湾環境整備施設計画	21

V	土地造成及び土地利用計画 .....	22
1	土地利用計画.....	22
2	海浜計画.....	23
VI	港湾の効率的な運営に関する事項 .....	24
1	効率的な運営を特に促進する区域.....	24
VII	その他重要事項 .....	26
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設.....	26
2	大規模地震対策施設計画.....	29
3	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項.....	31

## I 港湾計画の方針

堺泉北港は、大阪湾東部沿岸に位置し、中世から近世初頭にかけて遣明船や朱印船による日明貿易・南蛮貿易で栄華を極めた堺港と古代から和泉国の国津であった大津港としての歴史を持つ、堺市・高石市・泉大津市にまたがる港湾で、昭和44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、平成23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。

堺泉北港は、石油、化学、ガス、電気などの企業が集積し、府内製造品出荷額の約20%を生み出す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とともに、近年の公共埠頭整備による商港機能の向上により、西日本一の中古自動車輸出を誇るなど、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。

一方、今後の少子高齢化や、それに伴う人口減少・労働力不足が懸念されるなか、大阪・関西が、わが国全体の成長・発展や国土の強靱化に寄与し、グローバル企業の立地、イノベーションの創出、インバウンド観光の拠点化等を通じて、経済中枢機能を高めていくうえで、堺泉北港の役割はますます重要になっている。

また、本港を取り巻く状況も大きく変化してきており、近年のトラックドライバー不足や企業の環境意識の高まり等を受け、内航フェリー、RORO船の新造大型化による貨物輸送の効率化が図られ

るなど、内貿ユニットロード機能の強化が強く求められている。

国際海上輸送においては、サプライチェーンの効率化を図るため、安定した定時性の高い輸送手段が求められているとともに、成長著しいアジア諸国の経済活力を取り込むため、東アジア地域とのシームレスな複合一貫輸送機能の強化及び阪神港との役割分担を踏まえたコンテナ取扱機能の確保が必要である。

また、アジア主要港との港湾間競争がますます激化していることから、大阪湾諸港の機能強化に向け港湾間の広域的な連携が求められている。

こうした中、堺泉北港における港湾運営の効率化を進めるため、平成28年度に港湾運営会社制度を導入。これらの要請に港湾運営会社と連携して取り組んでいくとともに、今後需要の伸びが見込まれる在来バルク貨物（中古自動車や循環資源）の船舶大型化への対応など、さらなる港湾機能の拡充を図る必要がある。

一方、国においては「未来投資戦略2018」が閣議決定され、「Society5.0」を本格的に実現するため、第4次産業革命の技術革新を存分に取り込み、これまでの取組の再構築、新たな仕組みの導入を図ることとされた。

エネルギー面においては、平成23年に発生した東日本大震災以降、火力発電への依存度が増加する中、LNGの輸入が拡大するなど、エネルギー輸入拠点としての重要性が更に増しており、大阪湾のエネルギー供給拠点として引き続き原油やLNGなどの安定供給に資する取組みが求められている。

交流面においては、府民意見として買い物やレジャーを楽しめるにぎやかな港や観光船が行き交う交流拠点となる港を望む声があり、ウォーターフロントの特性を活かした親水空間や海洋性レクリエーション空間の提供などまちづくりと一体となった憩い・賑わい空間の創出が求められている。また、地域経済の活性化や、地域の賑わい創出のため、クルーズ振興への期待が高まっている。

環境面においては、大阪湾再生行動計画等に基づき、流入する汚濁負荷の低減等の各種取組により海域環境の改善が進められているものの、湾奥部においては、海水の流動性が低く物質が停滞して貧酸素水塊が発生しやすいことや、生物が生息しやすい場が少ないなどの課題がある他、湾奥以外の海域においては、栄養塩不足の声が聞かれるようになるなど、引き続き、大阪湾の水質改善、多様な生物の生息空間の確保が求められている。また、国際的な船舶の排出ガス規制強化を受け、新たな船舶燃料需要への対応も必要となっている。

防災面においては、我が国は平成23年の東日本大震災により甚大な被害を被った。今後30年以内に南海トラフ地震等の大規模自然災害の発生が懸念されており、関西のみならず広範囲に渡る地震やそれに伴う津波の被害・影響を受ける可能性がある。こうしたことから地震、津波、高潮等の大規模災害発生時に、府民が生活を維持するための緊急物資の供給体制の確立や社会経済活動への影響を最小限に抑える役割が増してきているとともに、放置艇の流出・沈船による津波発生時における二次災害の発生を防止するため、放置

艇の解消に向けた取組みが必要である。

以上のような情勢に対応し、「大阪・関西の持続的な成長・発展と安全・安心に貢献する‘堺泉北港’」を実現していくため、2020年代（平成30年代）後半を目標年次として、次のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

(1) 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

- ① モーダルシフトの更なる進展に対応するため、埠頭再編・機能の集約化による海陸一貫輸送網の推進を図るとともに、南大阪地域の需要に対応したコンテナ取扱機能の確保を図る。
- ② また、港湾運営会社による効率的な港湾運営の促進や営業力の強化により、堺泉北港の活性化を図るとともに、堺泉北港の強みである充実した内航ネットワークを活かし国際戦略港湾阪神港の集貨に貢献する。
- ③ 地域の産業競争力向上に向け、中古自動車や合板などの拠点港としての機能を維持・強化するとともに、今後、需要の伸びが見込まれる循環資源の取扱機能強化を図る。
- ④ 大阪湾のエネルギー供給拠点としての機能の維持・強化を図る。

上記の取組みを行うにあたっては、最新の情報通信技術の活用により、港湾物流の最適化・効率化を図る。



## (2) 地域の活性化に向けた交流機能の充実

- ①旅客船埠頭の機能を強化し、堺泉北港と大阪港や関西国際空港、府営港湾とを結ぶ遊覧観光ネットワークの構築を図ることにより、陸域・水域の一体的な利用を促進する。
- ②地域と連携した賑わい創出に向け、既存の港湾施設の利活用によりクルーズ客船需要への対応を図る。

## (3) 地球環境問題に対応した環境機能の充実

- ①大規模な緑地や海浜・干潟の造成等により、大阪湾の水質改善と多様な生物生息空間の確保に資する海域の自然環境の創造を図る。
- ②LNGバンカリングなど新たな船舶燃料への対応を図ることにより船舶の寄港を促進する。

## (4) 地域の早期復旧・復興支援に向けた防災機能の充実

- ①近い将来に高い確率で発生することが予想されている南海トラフ地震や直下型地震などの大規模災害に備え、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機能強化を図るとともに、緊急物資等の円滑な輸送や広域的な復旧・復興体制の構築に向け、大阪港をはじめとする大阪湾諸港との連携の強化を図る。
- ②また、港内の船舶航行安全確保や津波発生時の放置艇に起因する二次災害防止の観点から、将来需要に応じたプレジャー

ボートの適正収容を図る。

#### (5) 港湾空間のゾーニング

多様な機能を適正に配置し、効率性、安全性、快適性など質の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ① 堺2区南側、堺3区西側、堺7区東側、助松地区北側、助松地区南西側、汐見地区北側及び汐見沖地区北東側は、一般貨物やコンテナ貨物等を取扱う物流関連ゾーンとする。
- ② 堺2区南側から泉北4区にかけての地区、堺2区東側、堺7区中央及び汐見沖地区北西側は生産ゾーンとし、堺4区から泉北4区にかけての地区は石油類等を取扱う危険物ゾーンとする。
- ③ 堺2区北泊地周辺は、交流拠点ゾーンとする。
- ④ 堺2区西側から堺7区北側にかけての地区、堺旧港地区、泉北2区、泉北3区、助松地区北西側及び汐見沖地区西側は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤ 助松地区南西側は、今後の貨物・土地需要等に応じた留保ゾーンとする。

## Ⅱ 港湾の能力

目標年次(2020年代後半)における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取 扱 貨 物 量	外 貿 (うちコンテナ)	3,140万トン (50万トン [6万TEU])
	内 貿 (うちフェリー)	4,540万トン (1,250万トン)
	合 計	7,680万トン
船舶乗降旅客数		30万人

※端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

### Ⅲ 港灣施設の規模及び配置

#### 1 公共埠頭計画

##### 1-1 堺2区

鋼材等の RORO 貨物を含む内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 170 m

[既定計画] S 2-2

埠頭用地 3 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

[既定計画]

## 1-2 堺7区

特殊品等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁1バース 延長240m

[既定計画] S7-2

水深7.5m 岸壁3バース 延長390m

[既定計画] S7-1A、1B、1C

埠頭用地 12ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

[既定計画の変更計画]

既定計画
水深12m 岸壁1バース 延長240m S7-2
水深7.5m 岸壁3バース 延長390m
S7-1A、1B、1C
埠頭用地 30ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

### 1-3 汐見沖地区

完成自動車等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深13m 岸壁1バース 延長300m (RORO船用)

[既定計画の変更計画] SO-3

水深12m 岸壁1バース 延長300m (RORO船用)

[既定計画の変更計画] SO-2

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m

[既定計画] SO-4

埠頭用地 23ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち8ha 既設、15ha 工事中) [既設の変更計画]

既定計画

水深13m 岸壁1バース 延長290m (RORO船用)

SO-3

水深11m 岸壁1バース 延長260m (RORO船用)

SO-2

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m SO-4

既設

埠頭用地 23ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

なお、これに伴い、次の施設を撤去する。

既設

泉北大津東防波堤 延長150m

#### 1-4 堺1区

物流機能の集約化を図るため、次の施設を廃止する。

既設			
水深 2.5 m	物揚場	延長 583 m	
埠頭用地	1 ha		

#### 1-5 泉北1区

物流機能の集約化を図るため、次の施設を廃止する。

既設			
水深 4.0 m	物揚場	延長 550 m	
埠頭用地	5 ha		

#### 1-6 助松地区

物流機能の集約化を図るため、次の施設を廃止する。

既設			
水深 7.5 m	岸壁 3バース	延長 390 m	
水深 5.5 m	岸壁 2バース	延長 180 m	
水深 4 m	物揚場	延長 340 m	
埠頭用地	12 ha		

## 1-7 汐見地区

物流機能の集約化を図るため、次の施設を廃止する。

〔	既設	〕
	水深10m 岸壁3バース 延長555m	
	埠頭用地 8ha	



## 2 旅客船埠頭計画

### 2-1 堺旧港地区

既定計画どおりとする。

既定計画	
水深 2 m	物揚場 延長 80 m
埠頭用地	1 h a (旅客施設用地)

### 2-2 堺7区

既定計画どおりとする。

既定計画	
水深 2 m	物揚場 延長 40 m
埠頭用地	1 h a (旅客施設用地)

### 2-3 泉大津旧港地区

水深 2 m 物揚場 延長 40 m [既設]

埠頭用地 1 h a (旅客施設用地) [既設]

### 3 危険物取扱施設計画

#### 3-1 泉北1区

既定計画どおりとする。

既定計画
水深 14 m    ドルフィン 1 バース
水深 7 m     ドルフィン 1 バース

### 4 専用埠頭計画

#### 4-1 堺7区

既定計画どおりとする。

既定計画
水深 5.7 m    岸壁延長 75 m
水深 5 m       岸壁延長 80 m

#### 4-2 泉北1区

立地企業の要請に伴い、次の既定計画を削除する。

既定計画
水深 6 m     ドルフィン 1 バース

## 5 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、航路、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

### 5-1 航路

既定計画どおりとする。

既定計画		
堺航路	水深10～12m	幅員250～300m
浜寺航路	水深16m	幅員300～450m
大津南航路	水深13m	幅員350m

### 5-2 泊地

堺2区

既定計画どおりとする。

既定計画		
水深10m	面積1ha	

堺7区

既定計画どおりとする。

既定計画		
水深12m	面積1ha	
水深5.7m	面積1ha	

汐見沖地区

水深 1.3 m 面積 2 ha [既定計画の変更計画]

水深 1.2 m 面積 1 ha [既定計画の変更計画]

既定計画  
水深 1.3 m 面積 2 ha  
水深 1.1 m 面積 1 ha

**5-3 航路・泊地**

堺 7 区 水深 1.2 m 面積 3.6 ha [既定計画の変更計画]

汐見沖地区 水深 1.3 m 面積 4.3 ha [既定計画の変更計画]

既定計画  
堺 7 区 水深 1.2 m 面積 3.6 ha  
汐見沖地区 水深 1.3 m 面積 4.3 ha

## 6 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るとともに、航路、泊地等の埋没を防止するため、外郭施設を次のとおり計画する。

### 6-1 防波堤

既定計画どおりとする。

既定計画		
堺7区	大和川南防波堤	延長1,540m (うち540m既設)
堺7区	堺7区沖防波堤	延長800m
助松地区	泉北大津北防波堤	延長350m
なお、これに伴い、次の施設を撤去する。		
既設		
堺7区	大和川南防波堤	延長910m

### 6-2 導流堤

既定計画どおりとする。

既定計画		
堺2区	導流堤	延長650m

## 7 小型船だまり計画

タグボートを係留するため、小型船だまりを次のとおり計画する。

### 7-1 小松地区

水深4.5m 岸壁3バース 延長300m [新規計画]

埠頭用地 1ha [新規計画]

なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止する。

〔 既設  
泉北2区 水深4.5m 栈橋 1基 〕

## 8 マリーナ計画

将来のプレジャーボート需要に対応し、適正な水域利用、船舶の航行安全を確保するため、マリーナを次のとおり計画する。

### 8-1 堺2区

泊地 水深5m 面積18ha [既定計画]

小型栈橋 2基 [既定計画の変更計画]

船揚場 延長15m [既定計画の変更計画]

交流厚生用地 3ha [既定計画]

〔 既定計画  
泊地 水深5m 面積18ha  
小型栈橋 7基  
船揚場 延長30m  
交流厚生用地 3ha 〕

## 8-2 汐見沖地区

防波堤	延長 280 m	[既定計画]
小型栈橋	3 基	[既定計画の変更計画]
船揚場	延長 15 m	[既定計画の変更計画]
交流厚生用地	4 h a (うち 1 h a 工事中)	[既設]

既定計画		
防波堤	延長 280 m	
小型栈橋	4 基	
船揚場	延長 12 m	
既設		
交流厚生用地	4 h a (うち 1 h a 工事中)	

## 9 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

### 9-1 道路

臨港道路堺7区線 2～4車線 [既定計画]

起点 堺市道臨海1号線

終点 堺7区公共埠頭

臨港道路汐見沖線 2～4車線 [既定計画の変更計画]

起点 汐見沖地区

終点 臨港道路汐見線

既定計画

臨港道路汐見沖線 2～4車線

起点 汐見沖地区

終点 臨港道路汐見線



## IV 港湾の環境の整備及び保全

### 1 廃棄物処理計画

過密化した大阪都市圏の内陸部では、廃棄物最終処分場の確保が困難であるため、循環利用できない廃棄物等を適正に処分する海面処分場を次のとおり計画する。

汐見沖地区 海面処分・活用用地 面積 203ha

(うち75ha 工事中) [既設]

### 2 港湾環境整備施設計画

良好な港湾環境の形成を図るため、港湾環境整備施設を次のとおり計画する。

#### 2-1 堺2区

既定計画どおりとする。

既定計画	
緑地	38ha (うち29ha 既設)
海浜	延長2, 250m
海浜(干潟)	延長3, 000m(うち660m既設)

#### 2-2 泉大津旧港地区

既定計画どおりとする。

既定計画	
海浜	延長210m

## V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地利用及び海浜計画を次の通り計画する。

### 1 土地利用計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港湾 関連 用地	交流 厚生 用地	工業 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	合計
堺旧港地区	(1) 1							(4) 4	(4) 4
堺1区	(1) 1	(4) 4							(5) 5
堺2区	(6) 6	(5) 5	(32) 32	(340) 340	39	(11) 22		(38) 38	(431) 481
堺3区	(7) 7	(6) 6		(24) 24					(37) 37
堺4区				(51) 51					(51) 51
堺5区				(277) 277		9	(7) 7		(284) 293
堺6区				(209) 209					(209) 209
堺7区	(13) 13	(17) 17		(348) 348		(7) 17		(140) 140	(524) 535
泉北1区		(5) 5		(634) 634			(2) 2	10	(641) 650
泉北2区								20	20
泉北3区								20	20
泉北4区				(67) 67				6	(67) 74
松之浜地区	(10) 10	(7) 7						(1) 1	(18) 18
小松地区	(2) 2	(16) 16				(5) 5		(5) 5	(27) 27
泉大津旧港 地区	(2) 2	(3) 3	(6) 6		8	(2) 2		(5) 5	(18) 26
助松地区	(53) 53	(52) 52				(5) 5		(13) 13	(123) 123
汐見地区	(43) 43	(50) 50		(1) 1	11	(4) 4		(7) 7	(105) 115
汐見沖地区	(23) 23	(55) 55	(13) 13	(34) 34		(8) 8		(72) 72	(205) 205
合計	(159) 159	(221) 221	(50) 50	(1984) 1984	58	(42) 73	(9) 9	(283) 339	(2748) 2892

注) ( )内は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。また、端数処理のため、内数の和は必ずしも合計とはならない。

## 2 海浜計画

(単位: m)

用途 地区名	合 計
堺 2 区	(5,250) 5,250
泉大津旧港地区	(210) 210
合 計	(5,460) 5,460

注) ( )内は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する海浜計画で内数である。また、端数処理のため、内数の和は必ずしも合計とはならない。

## VI 港灣の効率的な運営に関する事項

### 1 効率的な運営を特に促進する区域

コンテナ船、RORO船及びフェリーにより運送される貨物を取り扱う以下の埠頭について、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画する。(法第43条の11第6項の規定に基づく港湾運営会社によるものを含む。)

#### 助松地区

水深14m 岸壁1バース 延長300m (コンテナ船用)  
[既設]SU-9

水深12m 岸壁2バース 延長480m (RORO船用)  
[既設]SU-8A、8B

水深7.5m 岸壁3バース 延長390m (RORO船用)  
[既設]SU-7A、7B、7C

水深9m 岸壁1バース 延長280m (フェリー用)  
[既設]SU-1

埠頭用地 45ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)  
[既設の変更計画]

#### 汐見地区

水深12m 岸壁3バース 延長720m (RORO船用)  
[既設]SI-5A、5B、5C

埠頭用地 13ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)  
[既設]

汐見沖地区

水深 1.3 m 岸壁 1 バース 延長 300 m (RORO 船用)

[既定計画の変更計画] SO-3

水深 1.2 m 岸壁 1 バース 延長 300 m (RORO 船用)

[既定計画の変更計画] SO-2

水深 1.1 m 岸壁 1 バース 延長 260 m (RORO 船用)

[既設] SO-1

埠頭用地 2.1 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(工事中) [既設の変更計画]

## Ⅶ その他重要事項

### 1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

#### 1-1 堺2区

水深10m 岸壁1バース 延長170m

[既定計画] S2-2

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m

[既設] S2-1

水深10m 泊地 面積1ha [既定計画]

臨港道路堺北1号線 2～4車線 [既設]

起点 堺2区

終点 都市計画道路築港天美線

臨港道路堺北2号線 2車線 [既設]

起点 臨港道路堺北1号線

終点 堺2区公共埠頭

#### 1-2 堺7区

水深12m 岸壁1バース 延長240m

[既定計画] S7-2

堺航路 水深12m 幅員300m [既定計画]

水深 1.2 m 泊地 面積 1 h a [既定計画]

水深 1.2 m 航路・泊地 面積 3.6 h a

[既定計画の変更計画]

臨港道路堺 7 区線 2～4 車線 [既定計画]

起点 堺市道臨海 1 号線

終点 堺 7 区公共埠頭

### 1-3 助松地区

水深 1.4 m 岸壁 1 バース 延長 300 m

(コンテナ船用) [既設] SU-9

水深 1.2 m 岸壁 2 バース 延長 480 m (RORO 船用)

[既設] SU-8A、8B

水深 7.5 m 岸壁 3 バース 延長 390 m (RORO 船用)

[既設] SU-7A、7B、7C

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 280 m (フェリー用)

[既設] SU-1

大津航路 水深 1.4 m 幅員 350 m (工事中) [既設]

水深 1.4 m 泊地 [既設]

水深 1.4 m 航路・泊地 [既設]

泉北大津北防波堤 延長 350 m [既定計画]

臨港道路助松線 6 車線 [既設]

起点 助松地区公共埠頭

終点 臨港道路小松線

臨港道路小松線 6車線 [既設]

起点 臨港道路助松線

終点 主要地方道大阪臨海線

#### 1-4 汐見沖地区

水深1.3m 岸壁1バース 延長300m (RORO船用)

[既定計画の変更計画] SO-3

水深1.2m 岸壁1バース 延長300m (RORO船用)

[既定計画の変更計画] SO-2

大津南航路 水深1.3m 幅員350m [既定計画]

水深1.3m 泊地 面積2ha [既定計画の変更計画]

水深1.2m 泊地 面積1ha [既定計画の変更計画]

水深1.3m 航路・泊地 面積43ha

[既定計画の変更計画]

汐見沖防波堤 延長80m [既設]

臨港道路汐見沖線 2~4車線 [既定計画の変更計画]

起点 汐見沖地区

終点 臨港道路汐見線

臨港道路汐見線 6車線 [既設]

起点 臨港道路汐見沖線

終点 主要地方道大阪臨海線



## 2 大規模地震対策施設計画

### 2-1 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に必要な緊急物資等の輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設として計画する。

#### 堺2区

水深10m 岸壁1バース 延長170m

[既定計画] S2-2

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m

[既設] S2-1

緑地 28ha

[既設]

埠頭用地 6ha (うち3ha 既設)

[既定計画]

臨港道路堺北1号線 2~4車線

[既設]

起点 堺2区

終点 都市計画道路築港天美線

臨港道路堺北2号線 2車線

[既設]

起点 臨港道路堺北1号線

終点 堺2区公共埠頭

#### 汐見地区

水深12m 岸壁3バース 延長720m (RORO船用)

[既設] SI-5A、5B、5C

## 2-2 緊急物資輸送及び幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に緊急物資等の輸送に供するとともに、幹線貨物輸送の拠点としての機能を維持するため、大規模地震対策施設として計画する。

助松地区

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 280 m (フェリー用)

[既設] SU-1

## 2-3 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に必要な幹線貨物輸送の拠点としての機能を維持するため、大規模地震対策施設として計画する。

助松地区

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 300 m (コンテナ船用)

[既設] SU-9

### **3 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項**

#### **3-1 開発空間の留保**

助松地区南西側は、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。

なお、助松沖地区の開発空間として留保するという計画を削除する。