

堺泉北港

大阪港湾局

〒595-0055 泉大津市なぎさ町6-1

堺泉北港ポートサービスセンタービル

☎0725-21-1411

URL：http://www.pref.osaka.jp/osaka_kowan/



1. 概況

国際拠点港湾・堺泉北港は、堺市、高石市、泉大津市の地先にまたがる港湾で、昭和44年3月に古い歴史を持つ堺港と、近年、新しく整備された泉北港とが統合されたものである。平成23年の港湾法改正により、それまでの特定重要港湾から国際拠点港湾に位置づけがなされた。

〈沿革〉

かつて堺港は、対明貿易の枢要港、さらに御朱印船による現在の中国、フィリピン、ポルトガルとの貿易により「堺商人の堺港」として全盛を極め、「東洋のベニス」と呼ばれるほど繁栄した。

明治以降は、地元篤志家の手により、港の改良が行われ、内貿基地として運営されてきた。昭和9年の室戸台風により壊滅的被害を受けたことから、防波堤3,700m、臨海工業用地153万㎡を含む一大商工業港としての修築計画が樹立され、昭和11年に着工された。

戦後、港湾計画が再開されたものの、昭和25年のジェーン台風によって再び大きな打撃を受けた。これを契機に新たな整備計画を樹立するとともに、昭和30年代に入って、わが国の経済情勢と新長期経済計画の策定と相まって、大阪経済の振興に資するため、堺港臨海工業用地造成改革が立案され、昭和35年着工した。

一方、泉北港は昭和8年に泉大津市（当時泉北郡大津町）によって修築に着手された大津港がその前身である。同37年、一大工業港としての整備が進められ、港湾区域を拡張し、名称も泉北港と改めた。泉北港における工業港としての整備は、工業用地造成面積1,032万㎡を骨子とするものである。

このように両港は、同時期に臨海工業用地造成事業が進められたことにより、一体感を深め、統合の機運が熟し、昭和44年両港の統合が実現した。

〈現況〉

現在の堺泉北港における臨海工業地帯は、堺地区1,547ha、泉北地区768ha、計2,315haに及び、石油精製、石油化学、電力などの基幹産業を始め関連産業など約250社の大小工場が立地し、重化学コンビナートを形成している。当工業地帯の年間製造品出荷額は大阪府全体の約2割を占める約3兆円前後で推移しており、重要な産業拠点として機能している。

また石油、ガス等の近畿におけるエネルギー受け入れ基地としても重要な役割を果たしている。

同港の主な取扱貨物は、輸出品では中古車、その他の石油、輸入品では原油やLNGなどが挙げられ、その他国内向けでは原油、鋼材、重油、その他の石油などが占めている。

また、港湾整備については、関西国際空港の開港や高速道路網の充実による利便性の飛躍的な向上、市街地等の開発に伴う背後圏貨物需要の増大等が見込まれるとともに、船舶の大型化やモーダルシフトの進展に対応するため、施設の整備を進めている。

このように堺泉北港は、優れた港湾施設や機能を持つ港として、世界各国の船が往来している。

同港の主な公共埠頭の現況は、次のとおりである。

大浜埠頭では、水深10m岸壁の背後に西日本有数の規模を誇る堺青果センターがあり、薫蒸上屋、定温上屋、雨天荷捌き場などが完備しており、貿易の自由化に伴う需要増に対処している。

汐見埠頭・助松埠頭では、年間約15万台の中古自動車が輸出されており、日本有数の中古車輸出拠点となっている。また、汐見埠頭沖では、廃棄物の適正な処理により、海上に広大な港湾空間を創出する「フェニックス計画」を実施するとともに、汐見沖地区においては、近年の全国的なトラックドライバー不足や働き方改革に伴うモーダルシフトの進展を踏まえ、海陸の異なる輸送手段を組み合わせた海陸一貫輸送網の推進と、地域の基幹産業である中古車輸出機能の強化を図るため、令和元年より水深12mの新規岸壁整備に着手している。

助松埠頭では、外航の定期コンテナ航路として上海・青島航路が就航しているが、現在、水深14mの大水深岸壁を整備中であり、前述の汐見埠頭の岸壁とともに、早期供用に向け事業の推進に努めているところである。

また、同埠頭では、フェリーの大型化に対応した岸壁を整備し、新門司航路としてフェリーが1日1便就航している。その他、千葉・四国中央航路のRORO 船が週12便、また宮崎・細島航路のRORO 船が週3便就航している。これらのサービス網は、背後圏の荷主企業から高い評価を受けている。

また、港湾の未利用地・遊休地などを活用し、高質な環境空間と都市・港湾機能が調和した港湾空間の形成を目指し、官民共同で次のような取り組みが進められている。

堺2区においては、発生が危惧されている上町断層地震帯

地震や東南海・南海地震等の大規模災害にそなえ、耐震強化岸壁や臨港道路、防災緑地の整備が進められ、平成24年4月より京阪神都市圏における災害応急活動の核となる基幹的広域防災拠点が供用開始した。また、前面沖合では、平成7年に全国で初めてエコポートモデル港としての指定を受け、平成9年より大阪湾の自然回復を図る事業として人工干潟の整備を行っている。

堺第7-3区においては、平成13年12月に第3次都市再生プロジェクトにおいて「大都市圏における都市環境インフラの再生」として決定され、平成16年度から産業廃棄物の処分場の跡地に市民・NPO等の参加のもと約100haの緑地を創造する「共生の森」づくりを行っている。

また、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捌き地、荷役機械等の運營業務を行っている。

〈将来計画〉

現在、2019年3月に改訂した既定港湾計画に基づき、2020年代後半を目標年次として取扱貨物量7,680万トンに対応し

た施設整備を進めることとしておりその主な内容は次のとおりである。

〔堺2区〕

南海トラフ地震等の大規模災害発生時の対策として、府県境を越えた防災体制の要となる広域防災拠点として形成するため、緑地や耐震強化岸壁の整備を図る。また、豊かな生態系の回復や大阪湾の水質の改善を目指し、干潟、海浜など陸域部と海域部が連携した自然環境の創造を図るとともに、水質浄化機能の向上を図る。

〔助松地区〕

中国等アジア諸国を結ぶコンテナ利用の促進を図るとともに、フェリー、RORO船利用の機能維持と内貿貨物の集積を図る。

〔汐見沖地区〕

フェニックス事業により形成する埋立地を活用して物流・産業・交流・レクリエーションが調和した新しい魅力あふれる空間形成を図る。また、中古自動車輸出の利便性を高め、その拠点化に向けた強化・拡充を行うための港湾施設の導入を図る。