

堺泉北港

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。

現在、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連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、荷役機械等の運営業務を行っています。

港湾区域

大和川左岸河川敷標杭(北緯34度36分11秒、東経135度26分56秒)から9度17分260mの地点まで引いた線、同地点から270度10、216mの地点まで引いた線、同地点から195度6、500mの地点まで引いた線、同地点から132度8、350mの地点まで引いた線、同地点から0度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橋川、豎川豎川橋、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。

大浜埠頭



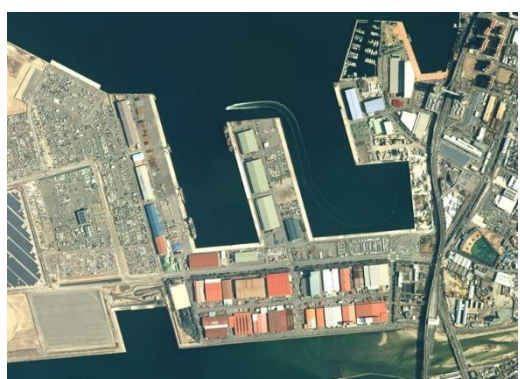
大浜埠頭は、昭和49年に全ての係留施設が供用開始され、水深10m岸壁から、小型船舶を対象とした物揚場まで施設が整備されています。また、埠頭の先端には、西日本最大の青果物取扱能力を有する堺青果センターがあり、南アフリカやイスラエルから冷蔵船で輸入する柑橘類等を揚陸しています。

小松埠頭



小松埠頭は、市街地に近く、また阪神高速道路湾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。

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30,000 DWT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。

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バースが稼動し、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。

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メヤガソーラーなど様々な利用がなされています。

泉大津旧港地区



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市都を実現できるよう再開発が進められました。

(2021 大阪府営港湾要覧より抜粋)