

の歴史

天津港の誕生

堺泉北港の南側に位置する泉大津旧港（現なぎさ町附近）は、かつては「小津の泊」、「小津の松原」、「小津の浦」と呼ばれ、和泉国の国府が府中に置かれた奈良時代には、官人の船の発着場となりました。

近世の旧大津港附近は、遠浅の砂浜が豊かな漁場となっていました。江戸時代末期には、ロシアの使節プチャーチンの乗った軍艦ディアナ号が大津浦に現れたことで、軍事的な要所としての側面もみられました。その後、明治の中頃から始まった毛布工業をはじめとする商工業の発展を図るため、陸路以外の輸送手段を確保する必要があり、大型船舶が出入りできる港湾をつくる「大津港改築事業計画」が持ち上がりました。

1931年（昭和6年）の大津町議会で、この計画は即日可決され、1933年（昭和8年）12月に着工し、1937年（昭和12年）3月に竣功しました。



戦前の泉大津旧港
右奥の建物がある場所は現在の泉大津市東港公園付近(写真提供：泉大津市)

堺泉北臨海工業地帯

1934年（昭和9年）、関西を襲った室戸台風により堺港一帯は大阪府内最大といわれる被害を出しました。これを受けて、高潮対策を兼ねた商工業港修築計画が実行に移され、戦争激化による中断など紆余曲折を経ながらも、戦後、工事が再開されました。

1958年（昭和33年）3月、八幡製鐵（株）が堺地区進出を正式表明して以降、企業進出が次々と決定し、素材型産業・エネルギー産業の集積地として関西の発展に貢献しました。



造成が進む工業地帯 1962年（昭和37年）の堺市大浜付近(写真提供：堺市)



工場建設が進む工業地帯 1970年（昭和45年）の堺市西区築港浜寺町付近(写真提供：堺市)

堺泉北港歴史年表

年	記事
8世紀ごろ	万葉集に高師浜が登場するなど、古くから風光明媚な景勝地として知られる。
10世紀ごろ	土佐日記に大津港が「小津の泊」「小津の浦」の名で登場。古くから天然の良港として知られる。
15～16世紀ごろ	堺港が日明貿易や南蛮貿易で栄える。
18世紀	大和川の付け替えによって堺港に大量の土砂が流れ込み、港の機能に大きな影響が出る。
1810年（文化7年）	江戸の商人吉川儀右衛門らによる堺港の改修工事が完了。
1877年（明治10年）	堺港の南田大波止を海面に突出し先端に緑色不動の洋式灯台を設ける（旧堺燈台建造）。建造した当初は、灯台は緑色、灯台の壁面は白色。
1934年（昭和9年）	室戸台風により堺港の港湾施設破壊。その後、防潮堤及び臨海工業用地の修築計画策定。
1937年（昭和12年）	大津町（現：泉大津市）により大津港完成。
1952年（昭和27年）	大阪府が港湾管理者となる。
1956年（昭和31年）	大阪府企業局が堺泉北臨海工業地帯の沿岸部の埋立造成に着手。
1959年（昭和34年）	堺港が重要港湾に昇格。
1962年（昭和37年）	堺港は外国貿易の開港となり特定重要港湾に編入される。
1969年（昭和44年）	堺港及び泉北港の港湾区域を統合し、特定重要港湾「堺泉北港」となる。
1974年（昭和49年）	堺青果センター竣工（稼働）。
1976年（昭和51年）	泉大津大橋完成。（泉北6区）
1978年（昭和53年）	阪九フェリー（泉大津～小倉）就航。（1991年に小倉から新門司に変更）
1983年（昭和58年）	堺泉北港 港章を制定。
1984年（昭和59年）	大阪府港湾局が発足。
1987年（昭和62年）	国際総合物流センター構想発表（泉北6区）、翌年「トライボートサザン21」と命名。
1989年（平成元年）	泉大津旧港 埋立工事に着手。（平成6年再開業事業完成） 泉大津フェニックス護岸工事着工。 助松地区国際物流ターミナル供用。（助松9号岸壁）
2006年（平成18年）	港湾法の改正により、堺泉北港の港格が国際拠点港湾となる。
2011年（平成23年）	堺2区基幹的広域防災拠点供用開始。
2012年（平成24年）	釜石港と友好港提携締結。
2018年（平成30年）	堺泉北港 開港50周年を迎える。
2019年（令和元年）	

友好港・姉妹港提携



【海外】
1983年（昭和58年）に大阪府と中国江蘇省の友好交流という目的から、従前から交易のあった連雲港港を友好港としました。その後は代表団の派遣受入及び研修生の受入等の交流事業を行ってきました。
また、インドネシアの東ジャワ州と大阪府は、経済・技術協力をはじめ、保健衛生、環境、農業、港湾などの分野で友好交流事業を行っています。堺泉北港とは、1986年（昭和61年）11月7日、東ジャワ州タンジュン・ペラク港（スラバヤ港）が姉妹港提携を結んでいます。

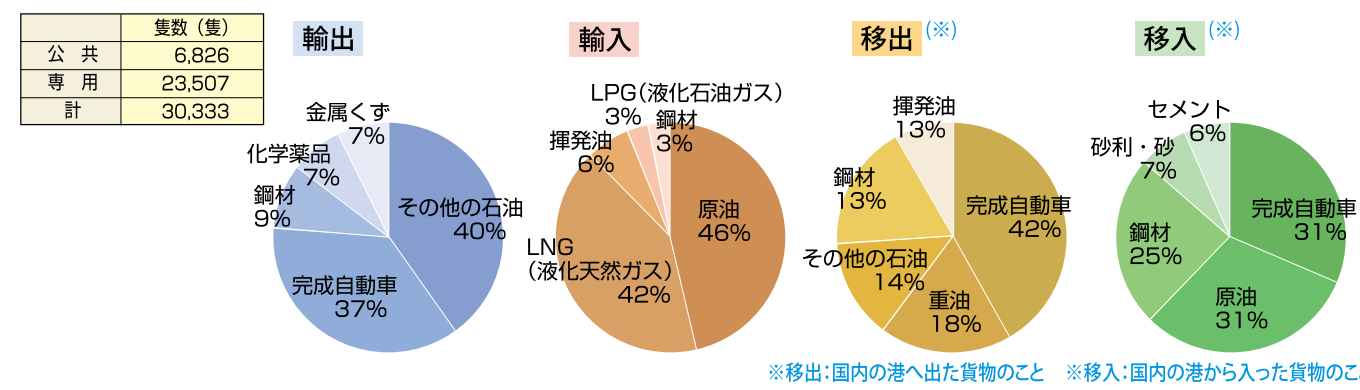
【国内】
大阪府では被災した岩手県釜石港の復興支援のため、堺泉北港のガントリークレーン[※]1基を釜石港に無償譲渡し、2017年（平成29年）9月23日から釜石港で供用を開始しています。この譲渡を契機として、大阪府と岩手県の友好関係をさらに推進するため、堺泉北港と釜石港で友好港提携を締結しました。経済、観光、文化などの港湾の分野における交流を通じて、さらなる港の発展と互いの理解の連携を深めています。

※ガントリークレーン：コンテナ貨物の積降ろしを行う、橋脚状の本体が移動するクレーン



2018年（平成30年）堺泉北港 港勢データ

【堺泉北港／入港船舶数、取扱貨物量】 <2018年（平成30年）1月～12月>



堺泉北港 港章

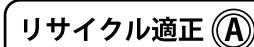


全体の円形は世界（地球）を表し、世界の海につながる堺泉北港を「PORT of SAKAI-SEMBOKU」の文字で明らかにしています。船は「御朱印船」、灯台は、日本最古の木造様式「旧堺燈台」(1972年（昭和47年）7月12日文化庁史跡指定)で、いずれも古い歴史のある堺泉北港を表象しています。7本の波形は、「7つの海」を表象し、国際貿易港として海外へ飛躍する堺泉北港の位置づけを表しています。大阪府の府章を両側に配し、大阪府の木「イチョウ」をあしらった斜め帯は、緑道を表し、府民に親しまれる緑の環境をもった港を表しています。「PROGRESS & HARMONY」（進歩と調和）は、堺泉北港の持つ理念を表しています。

堺泉北港港湾振興連絡協議会

（大阪府・堺市・泉大津市・高石市）
〒595-0055 大阪府泉大津市なぎさ町6番1号
堺泉北港ポートサービスセンタービル10階
大阪府港湾局内
TEL：0725-21-7203
FAX：0725-21-7259
大阪府営港湾振興 WEB サイト <http://www.osakaprefports.jp/>

2019年（令和元年）8月発行 この印刷物は印刷用の紙にリサイクルできます。



大阪「堺泉北港」が刻みゆく歴史。

PORT OF SAKAI-SEMBOKU



堺



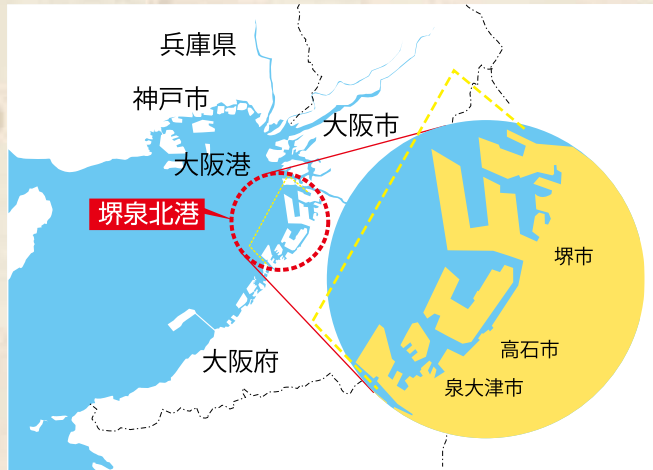
北



港



堺泉北港



堺港の誕生と繁栄

堺は、長尾街道、竹内街道という古代以来の要道の西の起点、到達点であり、熊野街道の中継地点でもあることから、古くから交通の要衝、物資の集積地だったと考えられます。室町時代、応仁・文明の乱のために兵庫津に入港できなかった遣明船が1469年（文明元年）初めて堺港に入港したことが、堺が港として大きく発展する契機となりました。

16世紀に入ると、ポルトガル、イスパニア（スペイン）や東南アジア各地との貿易が本格的にはじまり、1561年（永禄4年）に堺を訪れたポルトガル人宣教師ガスパル・ヴィエラの書簡で「ベニス市の如く」と表現されたように、鉄砲や火薬の取引で蓄積した強大な富を背景に「環濠」と「港」によって四周を防御された「自治都市」、日本を代表する国際貿易港として発展しました。

1615年（慶長20年）大坂夏の陣の兵火で、中世繁栄を極めた堺のまちの大部分が焼失し、幕府の鎖国政策の強化に伴って、国際貿易港としての役割は終焉を迎えましたが、江戸時代に入り、糸割符貿易の中心的な商港として一定の地位を保っていました。

堺旧港の修築と明治時代の旧港

1704年（宝永元年）、大和川の付け替え工事が行われ、流路を西に変えた新大和川が運ぶ土砂の堆積によって、堺の港は大きな影響を受けました。これ以降、港の機能を維持するため何度も港の浚渫や修築が行われました。江戸商人の吉川儀右衛門は、堺に集められた材木を江戸に送るのに、わざわざ大坂から廻船を使っているのを目撃し、堺港修築を決心したといわれています。堺の商人の協力も取り付けて、1810年（文化7年）に現在の堺旧港の原型となる港の修築が竣工しました。



明治時代の旧堺燈台(写真提供：堺市中央図書館)

幕末には異国船の侵入に備えて港湾の入り口に台場が築かれ、1877年（明治10年）には、南田大波止先端に、堺の人々の寄附と堺泉の補助金により木造洋式燈台が建設されました。建設には、岡山出身の石工・継国真吉と、堺在住の大工・大屋佐太郎が携わり、灯部の点灯機械の取り付けは、英国人技師ピグルストーンが行いました。1968年（昭和43年）に廃灯となるまで、堺港を照らし続けていた燈台は、2001年（平成13年）度から2006年（平成18年）度まで行われた保存



大正時代の堺港(写真提供：堺市中央図書館)

景勝地「高師浜」

高師浜は百人一首の一つに「音に聞く 高師浜の あだ浪は かしけや袖の 濡れもこそすれ」と詠んだ歌があるように、白砂青松の風光明媚な景勝地として、万葉集の時代から有名でした。

浜寺公園誕生

景勝地として名高かった高師浜ですが、明治時代には、士族授産のために松林が伐採されることになりました。しかし、同地を視察した内務卿大久保利通はこれを嘆き、伐採を制止。1873年（明治6年）、当時の堺県により日本初の公立公園である浜寺公園が設置され、戦前は堺市の大浜と並ぶリゾート地として、海水浴客などで賑わいました。ちなみに浜寺という名称は、昔この地に二つの大きな寺院があったことに由来します。



浜寺での地引網の風景(写真提供：高石市)

堺泉北港

2つの港が統合、力強く歩んだ50年。

堺泉北港は、北は大和川を境に大阪港に隣接し、堺市・高石市・泉大津市の3市にまたがる、南北14km、沖合10km、約9000haの港湾区域を有する港です。

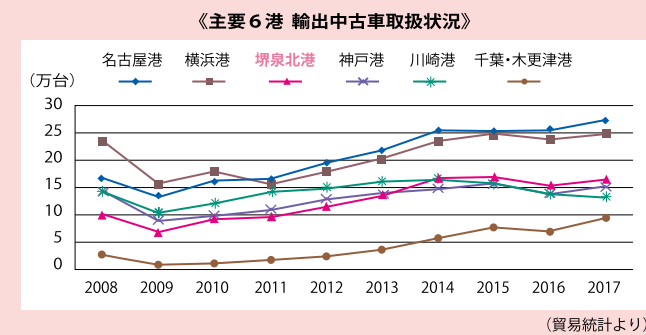
かつて日明貿易や南蛮貿易で栄えた「堺港」と昭和以降に整備された「泉北港」が前身となっています。

昭和30年代前半から造成された堺泉北臨海工業地帯の発展に伴い、工業港として大きな成長を遂げた堺港と泉北港は1969年(昭和44年)に統合し、特定重要港湾「堺泉北港」となりました。(2011年の港湾法改正により国際拠点港湾に名称変更)

今日では、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う総合港湾として日本経済の発展に寄与しています。

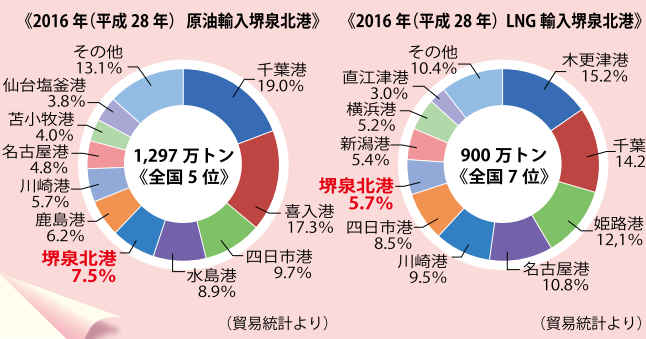
西日本1位の中古車輸出拠点

オークション会場や輸出検査場などの施設の充実により、全国3位(西日本1位)の中古車輸出を誇り、中古車関連企業など地域の基幹産業を支えています。



大阪湾のエネルギー供給拠点

石油精製や都市ガス製造工場、LNG火力発電所等のエネルギー関連企業など230社(2017年時点)の大小工場が立地し、堺泉北臨海工業地帯を形成しています。これら企業が所有する岸壁(専用岸壁)では、堺泉北港全体の約7割の貨物を取り扱われており、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ます。



世界へつながる大阪、その発展を担う国際拠点港湾「堺泉北港」。

現在の堺泉北港

1 堺浜(堺2区)

戦前から戦後にかけて埋立てにより造成され、製鉄所や都市ガス工場などの立地により堺泉北臨海工業地帯の先駆けとなった地区です。工場の縮小や移転により広大な未利用地が発生しましたが、民間主導の再開発が行われ、現在は多数の企業が進出しています。2009年(平成21年)に、臨海道路堺北1号線・2号線が供用されるとともに「グリーンフロント堺」が稼働。2010年(平成22年)には「J-GREEN堺」が開設されました。また、地震等の大規模災害が発生した際に救援の拠点となる基幹的広域防災拠点の整備が国の直轄事業として進められ、2012年(平成24年)には、救援物資の中継基地や被災地支援部隊のベースキャンプなどの機能を持つ施設が供用開始しました。



2 塩浜埠頭

堺泉北港で最も古い埠頭で、1944年(昭和19年)に供用開始されました。戦後から平成の初め頃までは周辺工場の化学薬品など原材料の荷役に活躍しました。現在は倉庫等が立地しています。

3 堺旧港

中世は、貿易都市として、人・物・情報の交流が盛んで、近世は大浜公園を中心として、水族館、公会堂、料亭や旅館などが立地していました。わが国で最も古い洋式木造燈台(旧堺燈台)など、史跡の碑が数多く残っており、高潮対策を兼ねた親水性護岸の整備も概成し、市民に憩いと交流の場やまちのにぎわいを創出するための取り組みが進められています。

堺泉北港全体図



4 大浜埠頭

大浜埠頭は戦前からの埋立てに始まり、1974年(昭和49年)までに順次公共岸壁・上層等の施設整備が行われました。埠頭先端の堺青果センターは、大阪のみならず西日本における輸入青果物の集配基地として、グレープフルーツやオレンジ、レモン等の柑橘類やバナナを中心に供給しています。近年は、クルーズ客船の受入れも行ってきます。

5 堺7-3区

堺7-3区は大阪産業廃棄物処理公社により産業廃棄物の埋立処分が行われていました。2004年(平成16年)3月末に処分場を廃止し、その跡地は「大阪府エコタウンプラザ」の一環として民間リサイクル施設が立地している他、府民・NPO・企業等が一体となった「共生の森」づくり(約100ha)が進められています。

6 堺泉北臨海工業地帯

堺泉北臨海工業地帯は1956年(昭和31年)から1972年(昭和47年)にかけて、大阪府企業局が堺・高石・泉大津市の沿岸部を埋立造成した約1700万平方メートルの人工島に、石油化学産業・鉄鋼・機械工業・物流・電気等多くの企業が集積した臨海コンビナートです。工業地帯の重厚でダイナミックな景観が話題となり、工場夜景クルーズが行われるなど注目を集めています。

7 助松埠頭

1977年(昭和52年)から整備が始まった埠頭で、船舶の大型化、貨物のコンテナ化に対応できるように整備されたコンテナターミナルを中核施設としています。現在助松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バースが稼働し、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。

8 松の浜埠頭

1967年(昭和42年)、府営泉北第1号上屋が供用開始し、埠頭の利用が始まりました。2019年(平成31年)1月には、松の浜第1号岸壁Bバースにて、西日本で初めて船舶へのLNG燃料の供給(LNG/バンカリング)が行われました。

9 小松埠頭

1970年(昭和45年)頃から港湾施設が順次供用開始され、民間の上層等の施設が整備されています。府道29号大阪臨海線に近接し、阪神高速道路湾岸線泉大津出入口に直結するなど、泉北地区の埠頭の中でも特に交通アクセスに優れ、利便性の高い位置にあります。

10 泉大津旧港

港湾設備の老朽化に伴い1989年(平成元年)から旧港の埋立・再開業事業が行われ、阪神高速道路湾岸線パーキングエリアや業務ビル、ホテル、住宅等が整備されました。なごさ一号物揚場はタグボートの基地となっており、レンガで舗装された物揚場沿いは近辺に住む人々の憩いの場となっています。

11 泉大津フェニックス

1989年(平成元年)に護岸の工事に着手した泉大津フェニックスは、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ます。2006年(平成18年)には、オートオークション会場を誘致、2013年(平成25年)には夕風第1号岸壁が供用するなど、中古車輸出拠点として整備を進めています。

12 汐見埠頭

1986年(昭和61年)に全域の埋立が竣功し、上層、倉庫等の施設が充実した、一大外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で最大30,000トンを積載できる大型船舶を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。

