

水資源・環境学会2026年研究大会  
2026年6月6日(土)/大阪学院大学  
大会テーマ：大阪湾の開発と環境

# 大阪湾グラウンドデザインの形成 過程と沿岸域再生政策の検証

立命館大学名誉教授／立命館アジア太平洋大学名誉教授

立命館大学OIC総合研究機構サステナビリティ学研究センター上席研究員

仲上健一

E:mail:nakagami@sps.ritsumei.ac.jp

<https://sites.google.com/view/prof-dr-ken1-nakagami/top>

# 大阪湾グランドデザインの形成過程と 沿岸域再生政策の検証

「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」が1991年4月に策定され、35年が経過した。本構想は、従来の港湾整備計画にとどまらず、都市機能の高度化、産業振興、環境保全、広域交通ネットワークの整備、国際交流機能の強化などを一体的に位置づけた点に特徴があり、大阪湾岸地域を中核とする広域都市圏形成を志向した総合的グランドデザインである。

本デザインでは、「自然と調和した魅力的な環境の創出」を基本目標の一つとしており、工業化によって失われた海辺を、親水空間緑地文化・交流空間として再生するという思想は、今日のネイチャーポジティブ、ブルーカーボン、ウォーターフロント・リジェネレーションの先駆的実践と位置づけられる。

本報告では、大阪湾ベイエリア環境保全創造にかかる35年の実施状況を検証するため、大阪湾ベイエリア環境保全創造研究会「大阪湾ベイエリアにおける環境保全創造のあり方に関する検討報告書」(平成7年度)における環境保全創造事業の展開に向けた提案の実施状況について検証し、大阪湾 MOBAリンク構想(2050K)に向けての政策課題を抽出する。

# 大阪湾グラウンドデザインの形成過程と 沿岸域再生政策の検証

- 1.大阪湾グラウンドデザインの形成過程と環境政策
- 2.大阪湾ベイエリアの環境と環境保全創造
- 3.大阪湾環境開発35年の検証(1991年-2026年)
- 4.大阪湾ベイエリア環境保全創造の実施状況と検証
- 5.大阪湾2050に向けての課題

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

- 大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン
- 1991(平成3)年に大阪湾ベイエリア開発推進協議会が策定した、広域臨海地域の長期的・総合的な開発・整備構想。
- 単なる港湾整備計画ではなく、都市機能、産業、環境、交通、国際交流を統合した広域都市圏構想として位置づけられた点に特徴がある。
- 大阪湾臨海地域開発整備法(平成4年法律第110号)
- 大阪湾ベイエリアの総合的な開発のために制定された
- 目的:大阪湾臨海地域の総合的な整備を推進し、関西の活力向上、東京一極集中の是正を図る。

# 大阪湾バイエリア開発整備のグランドデザイン 平成3年4月

## 開発整備の背景

- ・関西国際空港のインパクト
- ・産業構造の再編や物流形態の変化に伴い工業用地や港湾地域において大規模な再開発可能用地の発生
- ・ウォーターフロントを人間性回復の貴重な空間として見直す時代

## 開発整備の理念

「大阪湾バイエリアー世界都市“関西”形成のフロンティア」

## 基本目標

1. 住・職・学・遊の諸機能が複合した快適な生活空間の形成
2. 新たな知的・文化的創造拠点の形成
3. 国際交流拠点の形成
4. 産業の高度化と新たな産業創造・育成拠点の形成
5. 自然と調和した魅力的な環境の創出
6. 多核ネットワーク型都市圏の形成

## 大阪湾バイエリア開発整備に関する主な経緯

昭和62年 3月	● 国土庁、近畿開発促進協議会「新しい近畿の創生計画（すばるプラン）」発表
昭和62年 6月	● 四国採に大阪湾岸地域の開発整備を位置づけ
昭和63年 2月	● 近畿圏基本整備計画に大阪湾岸地域の開発整備を位置づけ
平成元年 4月	● (社)関西経済連合会「グレーター・バイエリア・ルネサンス構想」発表
平成元年 9月	● 「大阪湾バイエリア開発促進協議会」(7府県知事、3市長、経済団体代表、学識経験者)発足
平成元年12月	● 国土庁調査結果「阪神臨海地域再開発構想」(昭和61～63年)発表
平成 3年 4月	● 大阪湾バイエリア開発促進協議会「大阪湾バイエリア開発整備のグランドデザイン」発表
平成 3年12月	● [(財)大阪湾バイエリア開発推進機構]設立
平成 4年12月	● 「大阪湾臨海地域開発整備法」制定
平成 5年 1月	● 4省庁(国土庁、通産省、運輸省、建設省)による「大阪湾岸地域総合整備計画調査」(平成2～3年)発表
平成 5年 8月	● 「大阪湾臨海地域開発整備法」の大阪湾臨海地域及び関連整備地域の指定
平成 5年10月	● 「大阪湾臨海地域開発整備法」の大阪湾臨海地域及び関連整備地域の整備等に関する基本方針の決定
平成 7年 3月	● [(財)大阪湾バイエリア開発推進機構 整備計画に関する委員会「大阪湾臨海地域の整備等に関する計画に対する提言」発表
平成 7年 7月	● [(財)大阪湾バイエリア開発推進機構 整備計画に関する委員会「関連整備地域の整備等に関する計画に対する提言」発表
平成10年 3月	● 「大阪湾臨海地域開発整備促進協議会」(7省庁、関係行政機関、7府県知事、3市長)発足
平成10年10月	● 全地域の整備計画が出揃う
平成13年 5月	● 「大阪湾バイエリア開発整備のグランドデザイン」の点検作業 大阪湾バイエリアの開発整備の「アクションプランに向けた提言」を策定



# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 策定の背景

- 1 国際・国内経済構造の転換1980年代後半、日本は高度成長後の成熟経済段階に入り、重化学工業中心の臨海工業地帯の停滞、国際競争の激化、サービス・知識集約型産業への転換といった構造変化に直面していた。大阪湾岸は、日本経済を支えてきた一方で、老朽化・低未利用地化が進む空間となっていた。
- 2 東京一極集中への危機感当時の国家的課題として、首都機能・経済機能の東京集中、西日本・関西圏の相対的地位低下が強く意識されていた。大阪湾ベイエリアは、「世界都市・関西」を形成するためのフロンティアとして構想され、東京に対抗する国際的都市圏の拠点整備が期待された。
- 3 関西国際空港の建設決定1987年の関西国際空港着工決定は決定的な契機である。海上空港という前例のない国家プロジェクト、24時間運用の国際ハブを単独インフラに終わらせず、湾岸全体に波及させる「受け皿」としての都市・産業・交流空間が必要とされた。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 基本理念

- 「大阪湾ベイエリア — 世界都市“関西”形成のフロンティア」

## 基本目標

- 住・職・学・遊が複合した快適な生活空間の形成
- 新たな知的・文化的創造拠点の形成
- 国際交流拠点の形成
- 産業の高度化と新産業創造拠点の形成
- 自然と調和した魅力的環境の創出
- 多核ネットワーク型都市圏の形成
- 従来の「工業港湾モデル」から、人間・文化・環境を重視するウォーターフロント再生モデルへの転換を明確に示している。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 意義

### ① 国土・都市構造論的意義

- 多核ネットワーク型都市圏の先駆大阪湾ベイエリア構想は、単一中心都市同心円的都市拡大ではなく、複数の都市核を交通・情報で結ぶ「多核ネットワーク型都市圏」を明示的に採用した点で先駆的であった。これは、後の国土形成計画スーパー・メガリージョン構想広域連携都市論にも通じる発想である。

### ② 環境・人間回復空間としての意義

- 工業化によって失われた海辺を、親水空間緑地文化・交流空間として再生するという思想は、今日のネイチャーポジティブ、ブルーカーボン、ウォーターフロント・リジェネレーションの先駆的実践と位置づけられる。

### ③ 現代政策への連続性

- 大阪・関西万博(2025年)、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン(2021)、大阪湾再生行動計画(第三期)(2024年)は、いずれもこのグランドデザインを「原点」として再解釈・再編成している点が重要である。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 大阪湾再生（環境政策）とベイエリア開発の関係

1. 全体像：対立ではなく「**位相の異なる同一構想**」
  - 大阪湾ベイエリア開発整備（グランドデザイン）は 都市・国土政策を主軸にした「**開発構想**」
  - 大阪湾再生（環境政策）は 環境行政を主軸にした「**再生プログラム**」であり、両者は対立関係ではなく、時期と焦点の異なる同一空間への政策アプローチとして位置づけられる。
  - 2000年代以降は、「**開発の前提条件としての環境**」という関係へと転換が進んだ点が重要である。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 第Ⅰ期:グランドデザイン段階における環境の位置づけ(1990年代)

- 環境は「**配慮事項**」であり「目的」ではなかった。
- 1991年のグランドデザインでは、「**自然と調和した魅力的な環境の創出**」が基本目標の一つとして掲げられている。
- その性格は、開発を阻害しない範囲での環境配慮修景・親水性・アメニティ重視にとどまり、水質改善や生態系再生といった“**環境そのものの回復**”が政策主目的ではなかった。
- **環境＝開発を支える質的条件**という位置づけであった。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 第Ⅱ期:大阪湾再生政策の本格化(2000年代～)

- 大阪湾再生行動計画の登場
- 2001年以降、国・自治体・研究機関が連携し、**大阪湾再生推進会議大阪湾再生行動計画(第1期・第2期)**が策定されることで、環境政策が独立した政策領域として明確化した。
- 認識の転換:「**開発の副作用**」から「**再生すべき公共空間**」へ大阪湾再生政策では、閉鎖性海域としての水質悪化生物多様性の劣化埋立・護岸による生態系単純化が、過去の開発の「外部不経済」として明確に位置づけられた。
- この段階で初めて、「**大阪湾をどのように使うか**」ではなく「**大阪湾をどの状態に回復すべきか**」という環境目標主導型の政策論理が確立する。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

## 第Ⅲ期：統合段階としての「第三期大阪湾再生行動計画」(2024～)

- 第三期計画の特徴
- 2024年に策定された大阪湾再生行動計画(第三期)では、質的転換が起きている。
- 「美しく豊かで親しみやすい魚庭(なにわ)の海」を将来像に設定森・川・里・都市・海の連関を明示ブルーカーボン、生物多様性、親水利用を統合的に扱うこの構成は、ベイエリア開発が掲げてきた親水性人間回復空間広域連携と実質的に重なり合う。

# 1.大阪湾グランドデザインの形成過程と環境政策

- 両政策の機能分担と接合点
- 機能分担
- ベイエリア開発:空間構造・都市機能・交通・産業配置開発誘導・投資誘発
- 大阪湾再生:環境目標設定・モニタリング生態系回復・環境教育・市民参加
- 両者を貫く転換点
- 開発主導型 → 再生主導型1990年代:開発が主であり環境は制約条件
- 2020年代:環境目標が主、開発は達成手段この転換は、持続可能性・環境ガバナンス・ネイチャーポジティブといった国際潮流とも一致する。
- 大阪湾再生(環境政策)は、大阪湾ベイエリア開発構想の「反省」でもあり「最終段階での再定義」でもあるといえる。つまり両者の関係は、開発によって形成された空間を、社会的・生態学的に持続可能な形で再統合するプロセスとして理解できる。

## 2.大阪湾ベイエリアの環境と環境保全創造

### 1. 全体整理の視点

- 大阪湾ベイエリアの環境政策は、単純な「公害対策」から始まり、環境負荷の低減 → 環境の回復 → 環境価値の創造という三段階の変化をたどってきた。1990年以降の特徴は、都市・港湾開発と環境政策が分離から統合へと移行した点にある。

### 2. 1990年代：開発と「環境配慮」の時代

- 背景1990年代初頭、大阪湾はすでに高度成長期の深刻な水質汚濁からは一定程度回復していたが、閉鎖性海域としての富栄養化赤潮・貧酸素水塊埋立・直立護岸による生態系劣化といった構造的問題を抱えていた。
- グランドデザインにおける環境の位置1991年策定の大阪湾ベイエリア開発整備グランドデザインでは、「自然と調和した魅力的な環境の創出」「人間回復空間としてのウォーターフロント」が掲げられたが、環境は主として開発を支える質的条件(アメニティ・景観・親水性)として位置づけられていた。
- この段階では、生態系そのものの再生は副次的テーマであった。

## 2.大阪湾ベイエリアの環境と環境保全創造

### 3. 2000年代:大阪湾再生政策の本格化

- 政策転換の契機2000年前後から、瀬戸内海全体での環境再評価生物多様性概念の国際的普及市民・NPOによる環境活動の拡大を背景に、大阪湾は「回復すべき公共環境」として再定義される。
- 大阪湾再生行動計画(第1期・第2期)国・府県・政令市が参加する大阪湾再生推進会議のもと、生活排水・面源負荷対策モニタリング体制の強化、干潟・浅場・藻場の再生が体系的に進められた。ここで初めて、「開発の結果として悪化した環境を、計画的に回復させる」という明確な政策論理が確立した。

## 2.大阪湾ベイエリアの環境と環境保全創造

### 4. 2010年代：環境保全から「環境創造」へ

#### 4.1 概念の拡張

- 2010年代以降、大阪湾の環境政策は、水質改善生態系保全にとどまらず、親水利用環境学習観光・地域振興と結びつく「**環境創造型政策**」へと展開する。

#### 4.2 都市政策との再接続

- この時期、ベイエリアは再び、都市再生港湾再編観光・交流拠点として注目されるが、1990年代と異なり、環境が「**前提条件**」かつ「**価値創出の源泉**」として位置づけられるようになった点が重要である。

## 2.大阪湾ベイエリアの環境と環境保全創造

### 5. 2020年代：ネイチャーポジティブと統合段階

#### 5.1 大阪湾再生行動計画（第三期・2024～）

- 2024年策定の第三期大阪湾再生行動計画では、「美しく豊かで親しみやすい魚庭（なにわ）の海」森・川・里・都市・海の連関ブルーカーボン生態系の拡大、市民・企業・教育との連携が明確に打ち出された。これは従来の「保全」ではなく、環境を積極的に再生し、価値を生み出す段階への移行を意味する。

#### 5.2 ベイエリア開発との統合

- 夢洲・万博、広域ベイエリアまちづくりでは、親水空間生態系配慮型護岸環境配慮型インフラが前提条件となり、環境政策と都市政策が実装段階で統合されつつある。

# 3大阪湾環境開発35年の検証(1991年-2026年)

## • 大阪湾ベイエリア開発整備のランドデザイン

### 4. 新たな環境創造

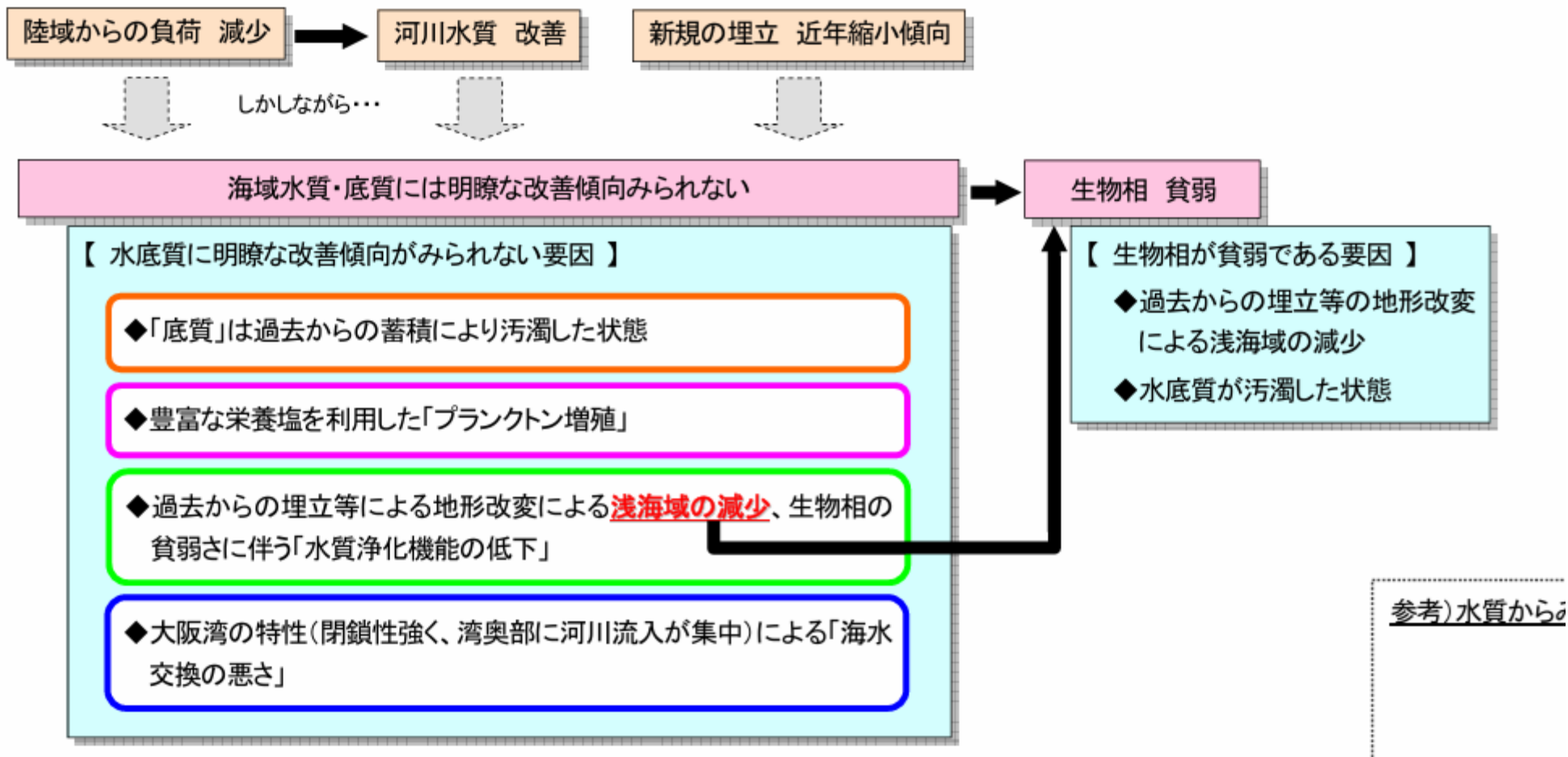
- 大阪湾の持つ自然環境やその恵みが貴重な共有財産であることを基本認識とし、
  - ①魅力的な都市環境、とりわけアメニティの高い環境の積極的創造、
  - ②大阪湾ベイエリアの貴重な環境資源の積極的な回復・保全・創造・活用、
  - ③自然と調和し、地球にやさしいエコロジカルな循環型都市構造の形成、の3つの基本的視点に基づき新たな環境創造に向け取り組む。

### 整備方向

- 1.大阪湾の水質改善
- 2.人々に開かれた水際線、公園・緑地等の整備
- 3.大阪湾ベイエリアの景観形成
- 4.エコロジカルな循環都市構造の形成
- 5.環境創造に役立つ新たな埋め立て
- 6.災害に強い街づくり

# 1.大阪湾の水質改善

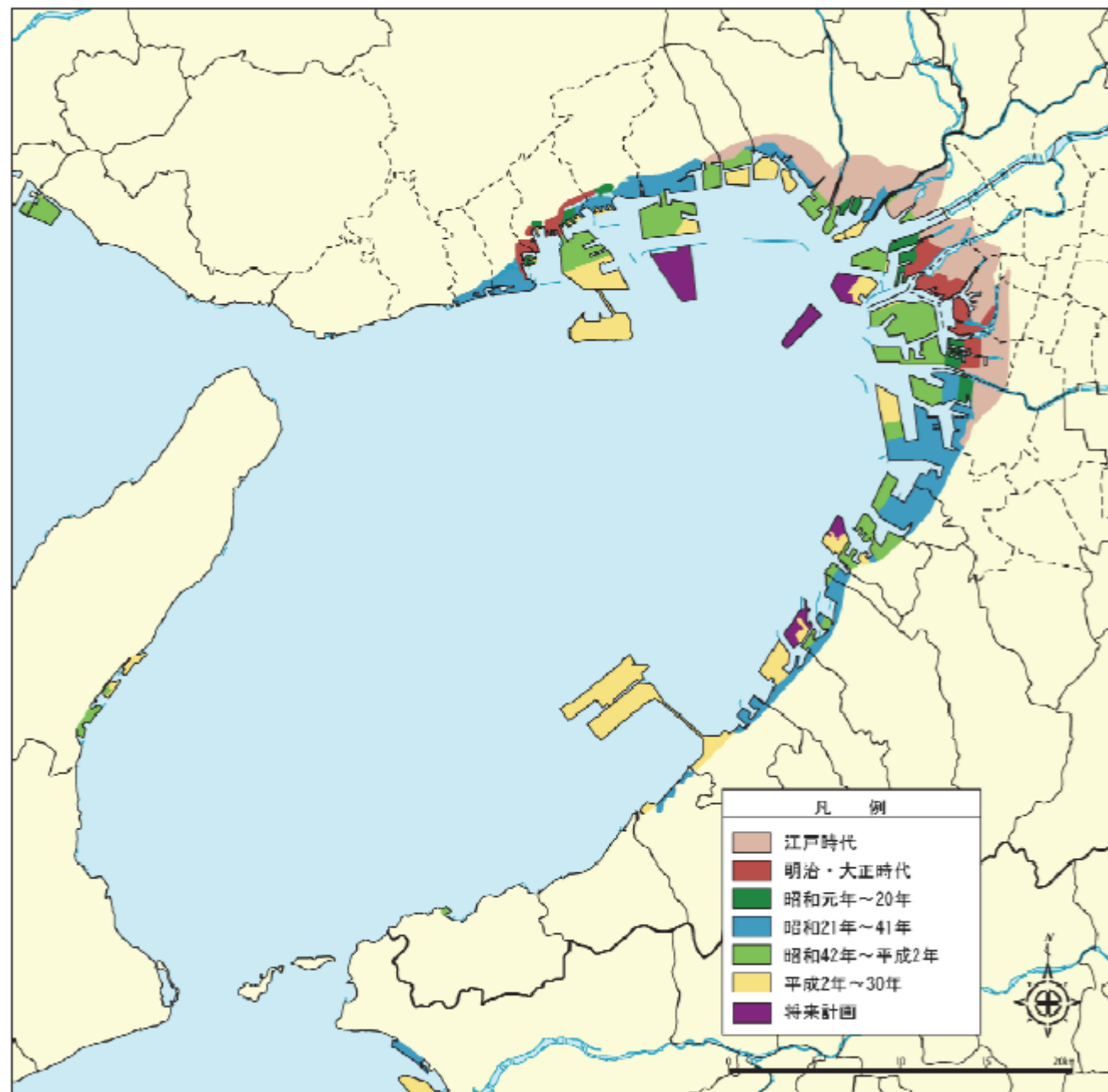
< 大阪湾における水環境の課題とその要因 >



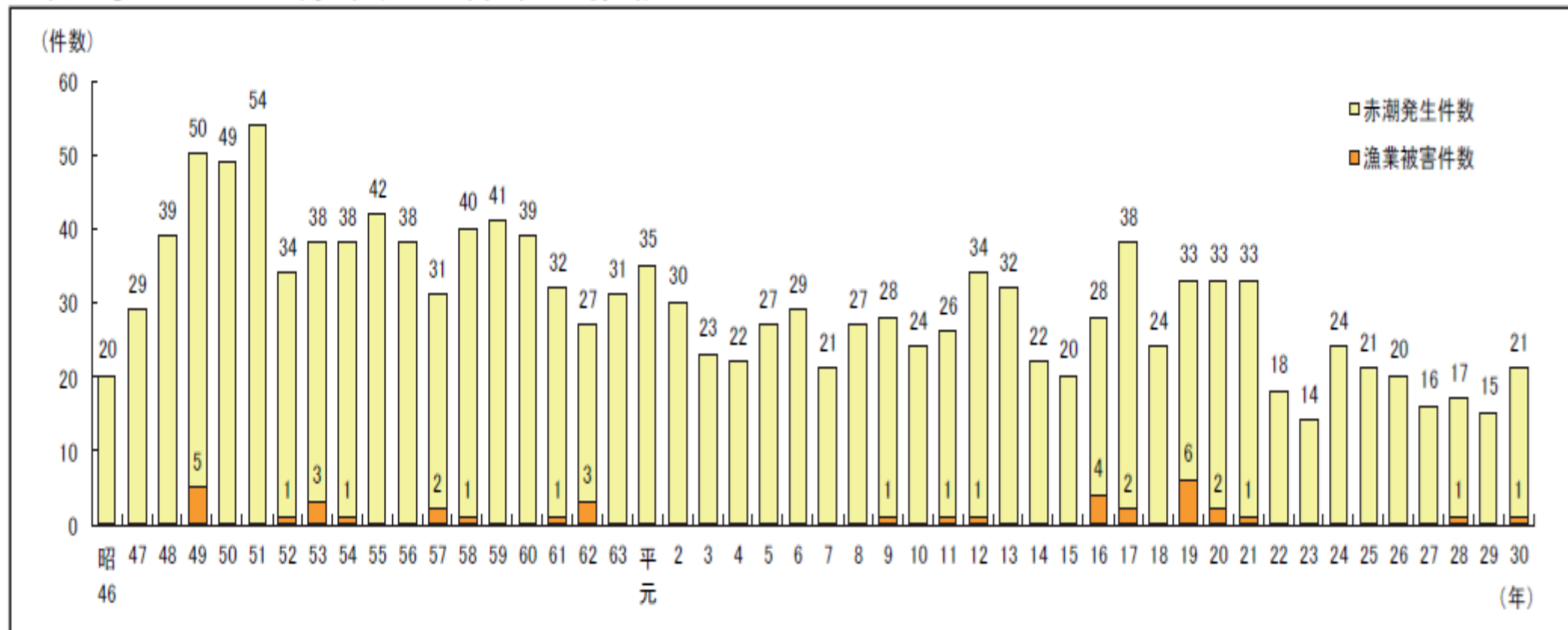
大阪湾再生推進会議 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/suishin/kaigi/7/reference03.pdf>

## 大阪湾における大規模埋立事業一覧 (昭和50年以降)

免許年	事業実施地区・事業名称	埋立免許 面積 (ha)
昭和51年	阪南港木材地区	51
昭和52年	大阪港北港南地区	378
昭和53年	阪南港二色の浜地区	243
昭和61年	神戸港ポートアイランド第2期東側	229
昭和62年	尼崎西宮芦屋港東海岸町沖地区	111
昭和62年	関西国際空港建設事業	511
昭和62年	南大阪湾岸整備事業	318
昭和63年	神戸港ポートアイランド第2期西側	161
昭和63年	大阪港南港北地区	67
平成元年	堺泉北港汐見沖地区	202
平成9年	神戸港六甲アイランド南	286
平成11年	阪南港阪南2区	142
平成11年	神戸港内	272
平成11年	関西国際空港2期事業	545
平成13年	大阪港内(大阪新島)	204
平成25年	大阪港内(大阪新島)	60
平成30年	神戸港六甲アイランド南地区	131



## 大阪湾における赤潮発生件数の推移



## 2.人々に開かれた水際線 公園・緑地等の整備



- 〔凡 例〕
- 自然海岸
  - 自然系の海岸
  - 人工海岸
- 〔注 記〕
- 1) 自然海岸：人工によって海岸が改変されないで自然の状態を保持している海岸
  - 2) 自然系の海岸・半自然海岸：半自然海岸および自然系の人工海岸  
・半自然海岸：道路、護岸、消波ブロック等の人工建築物が存在しているが、潮位線においては自然の状態を保持している海岸  
・自然系の人工海岸：人工海岸など人工的に自然が回復された海岸
  - 3) 人工海岸：港湾整備・埋立・造陸・干拓等により人工的につくられた海岸

〔注〕大阪府は1996年度の調査結果、兵庫県は1993年度の調査結果である。  
 出典：パンフレット「湾 FOR ALL, ALL FOR 湾」（大阪湾再生推進会議、令和5年3月）、「大阪湾沿岸海岸保全基本計画（変更）」（大阪府、兵庫県、令和3年9月）より作成

図 I-13 大阪湾の海岸線の状況

目的	代表的な施策例
環境再生	藻場・干潟、緩傾斜護岸、ブルーカーボン、生態系ネットワーク形成
市民の憩い・賑わい創出	水辺遊歩道、緑地・広場、照明演出、飲食・アート・イベント拠点整備
観光・回遊性向上	USJ～天保山～夢洲を結ぶ舟運ルート整備、栈橋やモビリティ導入
未来型ウォーターフロント	空飛ぶクルマポート構想、IRや万博との連携

大阪湾再生推進会議  
 大阪湾再生行動計画(第三期)2024年

### 3.大阪湾ベイエリアの景観形成

#### 大阪湾ベイエリアの景観形成

- ① 水際線の回復・連続化（なぎさ海道）  
水際線の開放、歩行者空間・緑地帯整備などを通じて湾岸の連続景観を創出。
- ② 自然生態系の再生とブルーカーボン景観  
藻場・干潟整備により、生態系と景観の両立を図る
- ③ 万博・IR等の都市景観再編
- ④ 広域自治体連携による一体的な景観デザイン

なぎさ海道エリア図



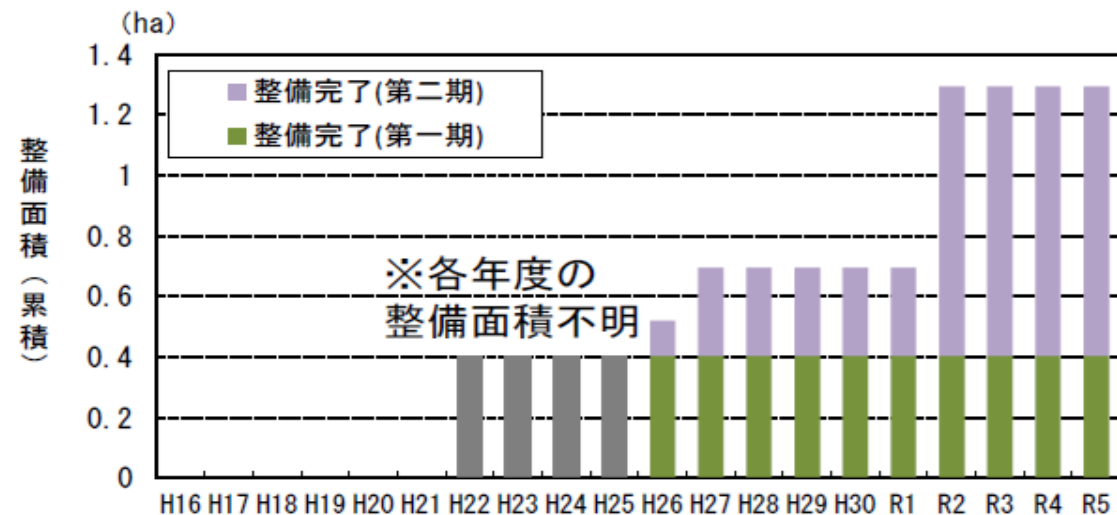
参考6 「なぎさトレイルマップ」作成箇所図





図 I-14 干潟と藻場の整備場所

[干潟]



[藻場]

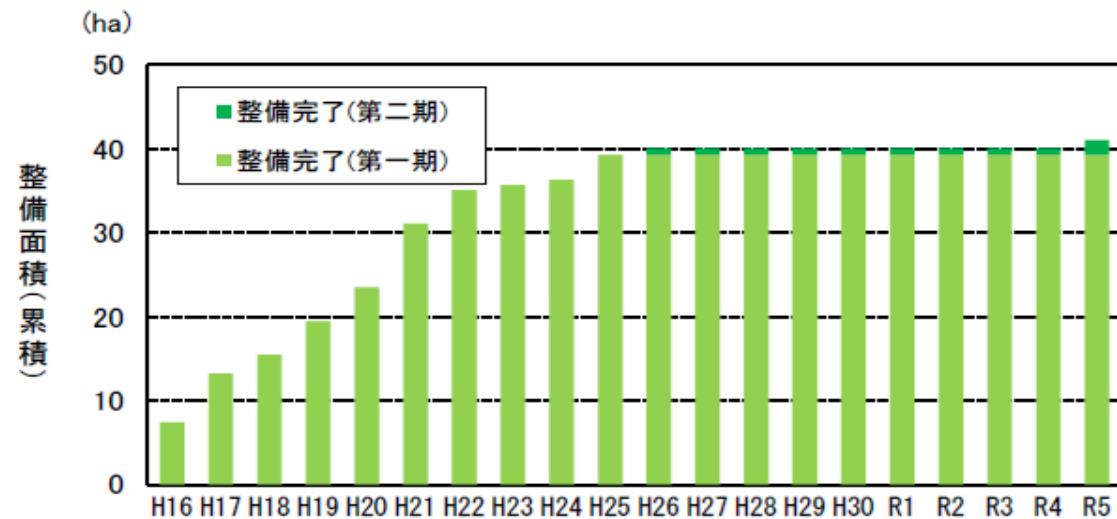


図 I-15 干潟、藻場の整備面積（累積）の状況

## 4. エコロジカルな循環都市構造の形成

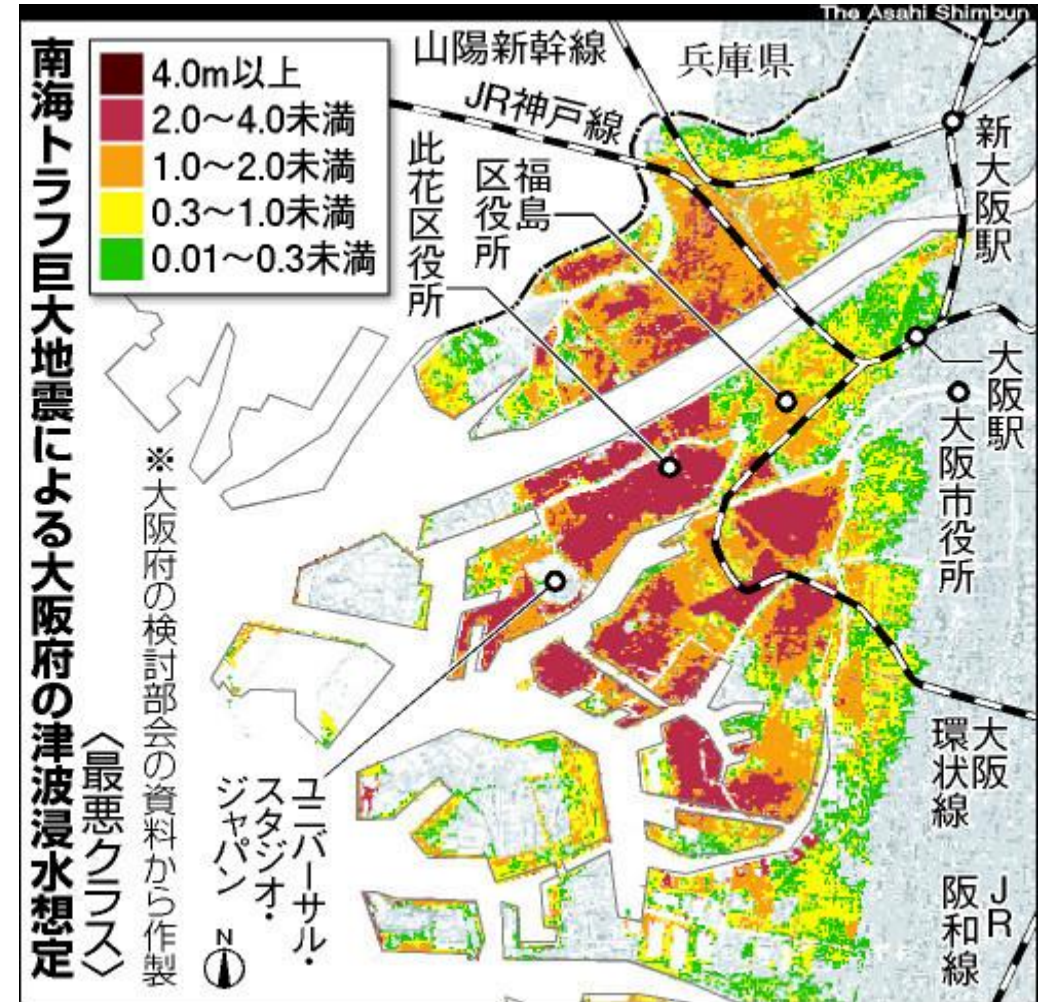
- 自然生態系（ブルーカーボン・藻場・干潟・緑地）の再生による自然循環軸の再構築
- 水質改善・海ごみ削減・河川浄化など、都市活動を“循環型”へ転換する仕組みの強化
- なぎさ海道や広域ベイエリア計画により、都市・自然・文化が連続する“循環都市景観”の形成

## 5.環境創造に役立つ新たな埋め立て

- ◆ 自然回復型の埋立窪地の埋め戻し**浅場・干潟・湿地**の造成  
藻場創出のための海底地形整備
- ◆ 既存埋立地を環境創造の場へ転換  
未利用人工干潟の再生(環境省の「里海づくりモデル事業」)  
里海化プロジェクト生態系回復のための護岸改良
- ◆ **ネイチャーポジティブ**に基づく新方針  
埋立を伴う開発には、同等以上の湿地・干潟造成を求める

## 6.災害に強い街づくり

- ◆ ① 港湾BCPによる広域レジリエンス強化  
災害時も港湾機能を維持し、地域復旧を支援。
- ◆ ② 防潮堤・水防団による地域防御力  
大規模防潮インフラと住民の協働による高潮・津波対策。
- ◆ ③ 都市構造レベルでの耐災性強化  
避難路・避難地整備、延焼遮断帯、耐震化等。
- ◆ ④ 生態インフラ回復を含む“事前復興”  
災害を契機に自然・社会・人工物の関係性を再構築。
- ◆ ⑤ 住民参加とリスク共有リスク情報の公開と市民参加による防災文化の形成。



# 4大阪湾ベイエリア環境保全創造の実施状況と検証

大阪湾ベイエリア環境保全創造研究会「大阪湾ベイエリアにおける環境保全創造のあり方に関する検討報告書」平成7年度

## 環境保全創造事業の展開に向けた提案

- ①浅場、緩傾斜護岸、人工磯等の整備の推進
- ②水際線形状の改善と整備水準の指標化
- ③人工干潟等による自然生態系に配慮した海域環境の創造
- ④整備前、整備後の総合的なモニタリングの実施
- ⑤背後市街地、水際線、水域の一体的な環境創造の取り組み
- ⑥地域特性を踏まえた環境保全創造整備施策の具体化

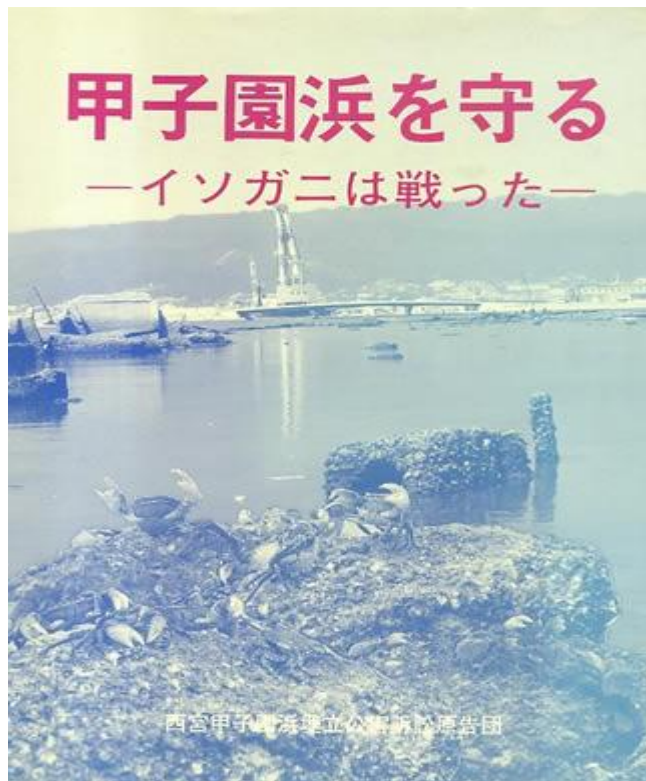
- 2017年4月1日 - 一般財団法人大阪湾ベイエリア開発推進機構と関西国際観光推進本部を統合し、一般財団法人関西観光本部設立

## ①浅場、緩傾斜護岸、人工磯等の整備の推進

- 人工海浜(甲子園浜(西宮市)、箱作人工海岸)
- 礫間接触酸化法(尼崎港、堺7-3区)
- 浅場/藻場(関西国際空港)
- 人工磯(大阪港夢洲)
- 浚渫(大阪湾各港の航路部)
- 野鳥園(大阪湾)



昭和46年、兵庫県が甲子園浜全面埋立計画を発表。南甲子園小学校PTAの母親たちが「子どもたちに砂浜を残そう、イソガニを守ろう」と立ち上がり、地域住民2004人を原告とする「**甲子園浜埋立公害訴訟**」を起こした。昭和57年、和解が成立。埋立規模は縮小され、全長約2キロの砂浜と磯が残った。



- 甲子園浜公園(西宮市)
- **【環境面】**阪神間で希少な「自然の砂浜・干潟・磯」を保持鳥獣保護区・生物保護地区に指定渡り鳥・干潟生物の重要な生育地環境保全の歴史(**埋立訴訟による自然保全の実現**)
- **【市民利用】**海をテーマとした総合海浜公園として多様な利用が可能自然観察・環境学習の拠点としての「自然環境センター」野鳥観察・干潟体験などの参加型イベント散策・遊具・スポーツ・マリンスポーツなどレジャーも充実

2年ぶりの  
**開催**

せんなん里海公園 **びちびちビーチ**

**箱作海水浴場**

7/12(土) ▶ 8/31(日)

おとな子どもも  
楽しめる  
地引網体験

所在地：大阪府大阪市箱作 3346 先  
 ■時間：9:00 ~ 17:00  
 ■問い合わせ：箱作海水浴場管理組合（電話 072-476-3319）  
 ※せんなん里海公園については公園管理事務所（電話 072-494-2626）  
 ※最新の情報は海水浴場運営事業者である下荘漁業協同組合等の  
 Web サイトで随時更新します。  
 ※ゴミは各自でお持ち帰りください。  
 ※写真はイメージです。

Webサイト  
Instagram

下荘漁業協同組合  
阪南市公式



[https://www.minokasago.org/blog/wp-content/uploads/2017/05/20170514\\_20170514\\_150803\\_05.jpg](https://www.minokasago.org/blog/wp-content/uploads/2017/05/20170514_20170514_150803_05.jpg)

2  
大阪府泉南郡  
はこつくり  
箱作の自然海岸

せんなん里海公園のすぐ北側にある自然海岸で、海にはアマモが生育しています。アマモは水深 50cm ~ 5m ほどの浅場に群生する海草で、水質を浄化するほか、稚魚や貝類の幼生が育つ貴重な場所にもなります。埋立や環境悪化のために姿を消しましたが、箱作海岸の一部の海にはアマモが自生しており、春先から夏にかけての生長期には、群生する様子が見られます。

- アマモは天然のゆりかご！アマモが繁茂する 4~9 月に海中の生きもの観察に行きましょう！

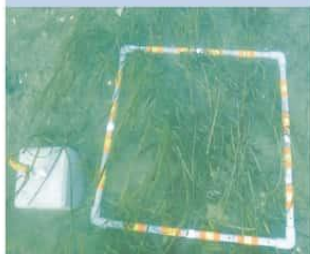
©チーム・カブ

[https://www.kouiki-kansai.jp/material/files/group/10/2B\\_ikashitaimodelcourse.pdf](https://www.kouiki-kansai.jp/material/files/group/10/2B_ikashitaimodelcourse.pdf)

大阪湾を藻場・干潟などにつなぐための取り組みが進められている

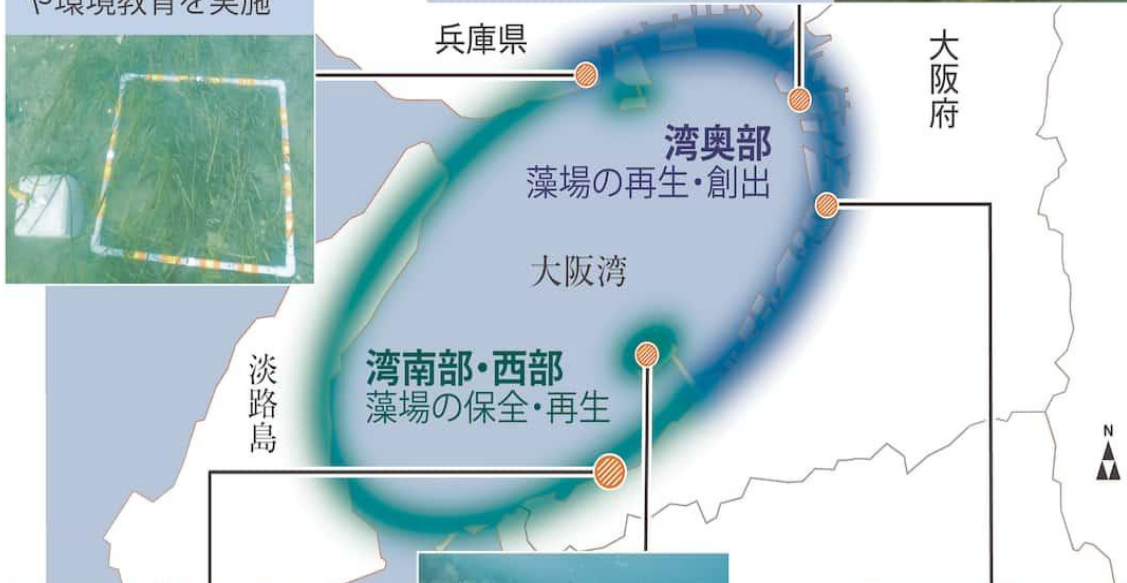
**兵庫運河**

環境保全に取り組む5つの団体が参加してプロジェクトを発足。アマモ場の再生や環境教育を実施



**咲洲西護岸**

企業4社が参加して湾奥部で藻場を創出。それぞれの土台(基質)を使用し、ワカメの生育などを確認



市民、企業、NPO等と連携し、アマモ場を保全・再生

**阪南市**



緩傾斜石積護岸で藻場を創出。開港から30年を経て、魚介類の産卵場や生育場に

**関西国際空港島**



ENEOS堺製油所が敷地内で藻場の創出実証とモニタリング

**堺泉北港泉北1区**

※取り組みは一部を紹介

<https://www.sankei.com/article/20251128-B23PMBXD5BLZZMDSGLVLCWXTME/>

[TEAM EXPO 2025]プログラム共創チャレンジ

**大阪湾の海の森(藻場) 保全・再生プロジェクト**

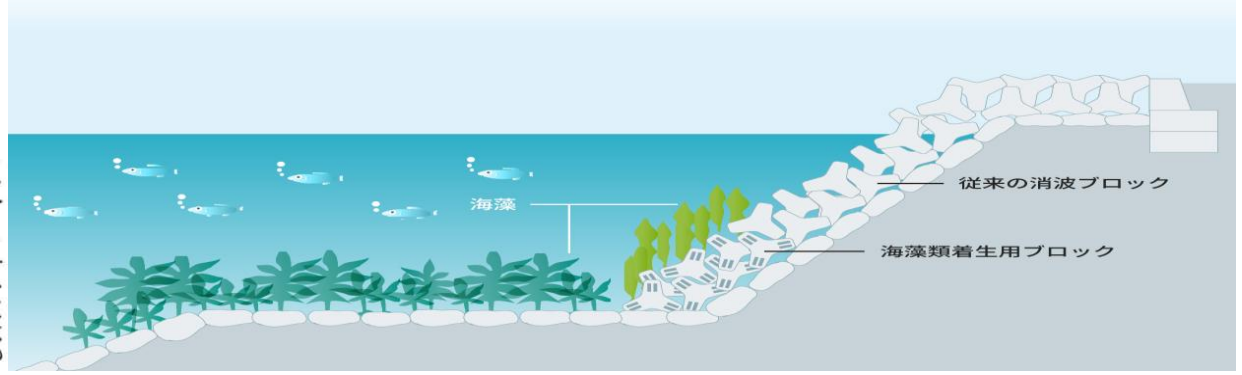
Shaping a New Journey  
**KANSAI AIRPORTS**

関西エアポート × **阪南市**

HANNAN  
SDGs未来都市

13 気候変動に具体的な対策を  
14 海の豊かさを守ろう  
17 パートナーシップで目標を達成しよう

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000179.000045236.htm>

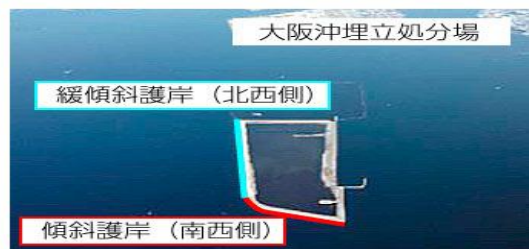
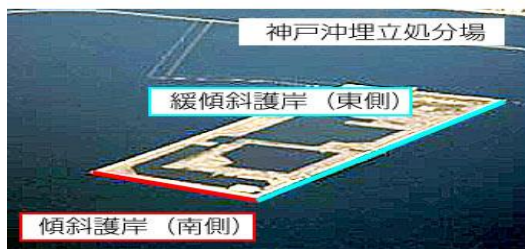


<https://www.kansai-airports.co.jp/sustainability/environment/seaweed-bed/>

## ②水際線形状の改善と整備

### 水準の指標化

- ・水際線(とくに護岸構造部)の形状の改善
- ・親水型、物揚場活用型、水生生物配慮型



生き物一斉調査 モニタリング箇所

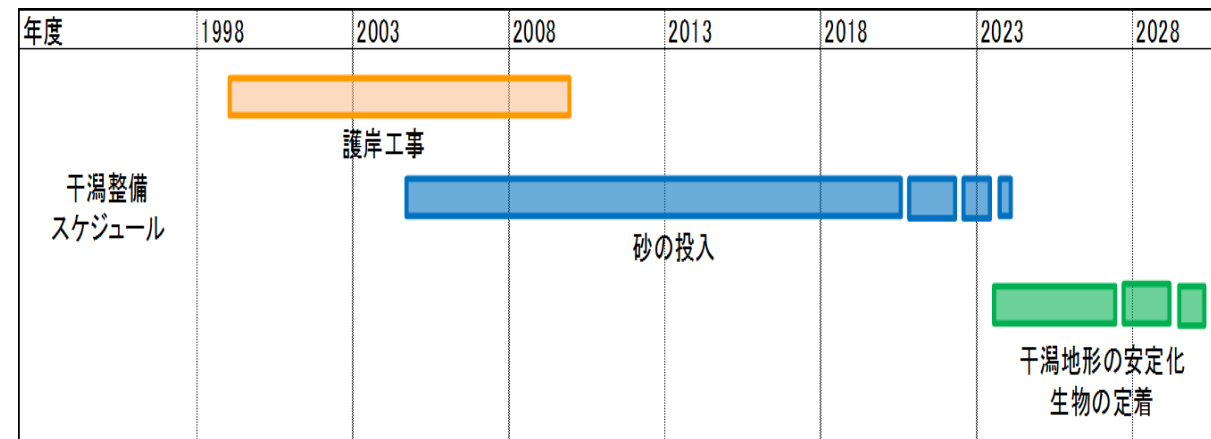
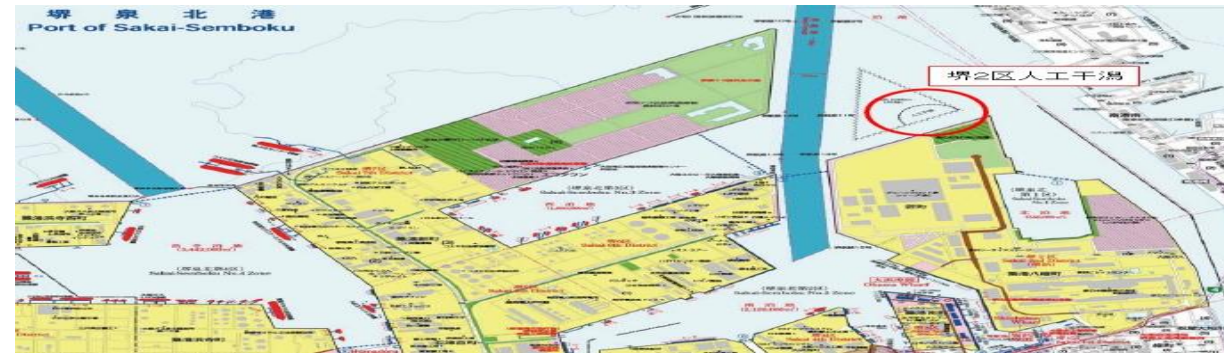
[http://www.o-bay.or.jp/page/magazine51\\_1.html](http://www.o-bay.or.jp/page/magazine51_1.html)

### ③人工干潟等による自然生態系に配慮した海域環境の整備

・これまで失われた約2,000haを2010年までに約300haの海浜、干潟、浅場などの造成→(運輸省、1995年)

・河口部における人工干潟の造成、湾奥部など底質の悪化した地域における浚渫・覆砂の事業と一体的な浅場の整備、礫間接触酸化法を用いた人工ラグーン

の整備



#### ④整備前、整備後の総合的なモニタリングの実施

- ・整備前と整備後のそれぞれについて環境面の総合的なモニタリングを実施し、データの整備を行う

#### ⑤背後市街地、水際線、水域の一体的な環境創造の取り組み

- ・臨海部において環境保全創造の取り組みを行う際には、背後市街地、水際線、水域を一体のものとして捉えて具体化の整備の方向を検討→表5.2環境保全・創造の事業及び施策体系

#### ⑥地域特性を踏まえた環境保全創造整備施策の具体化

- ・地域の特性を、「自然的特性」「歴史・文化的特性」「環境特性」「社会経済的特性」「社会的要請」の角度から総合的にかつきめ細かく把握・分析→図5.2に環境保全創造の整備方向

表5-2 環境保全・創造の事業及び施策体系

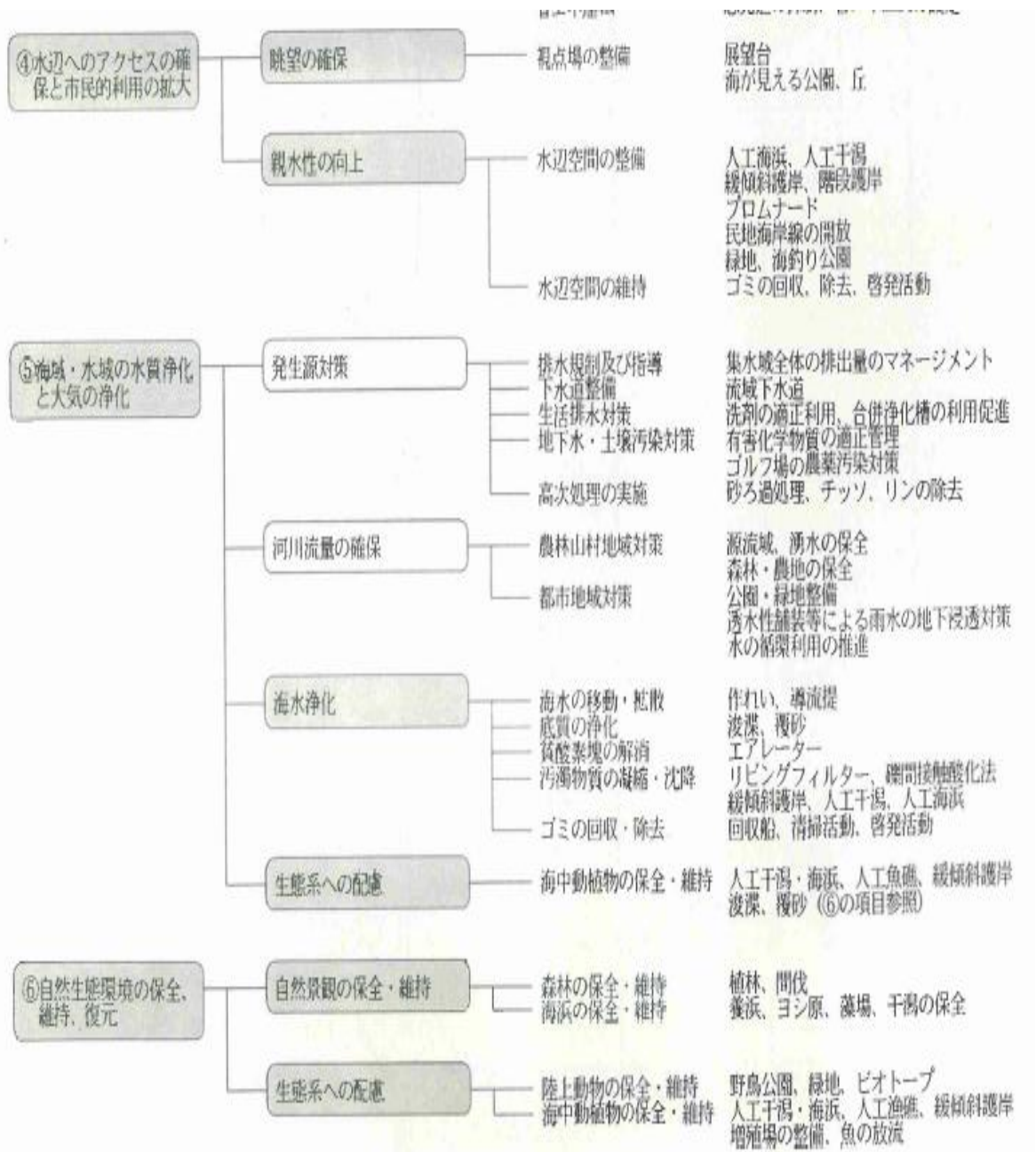
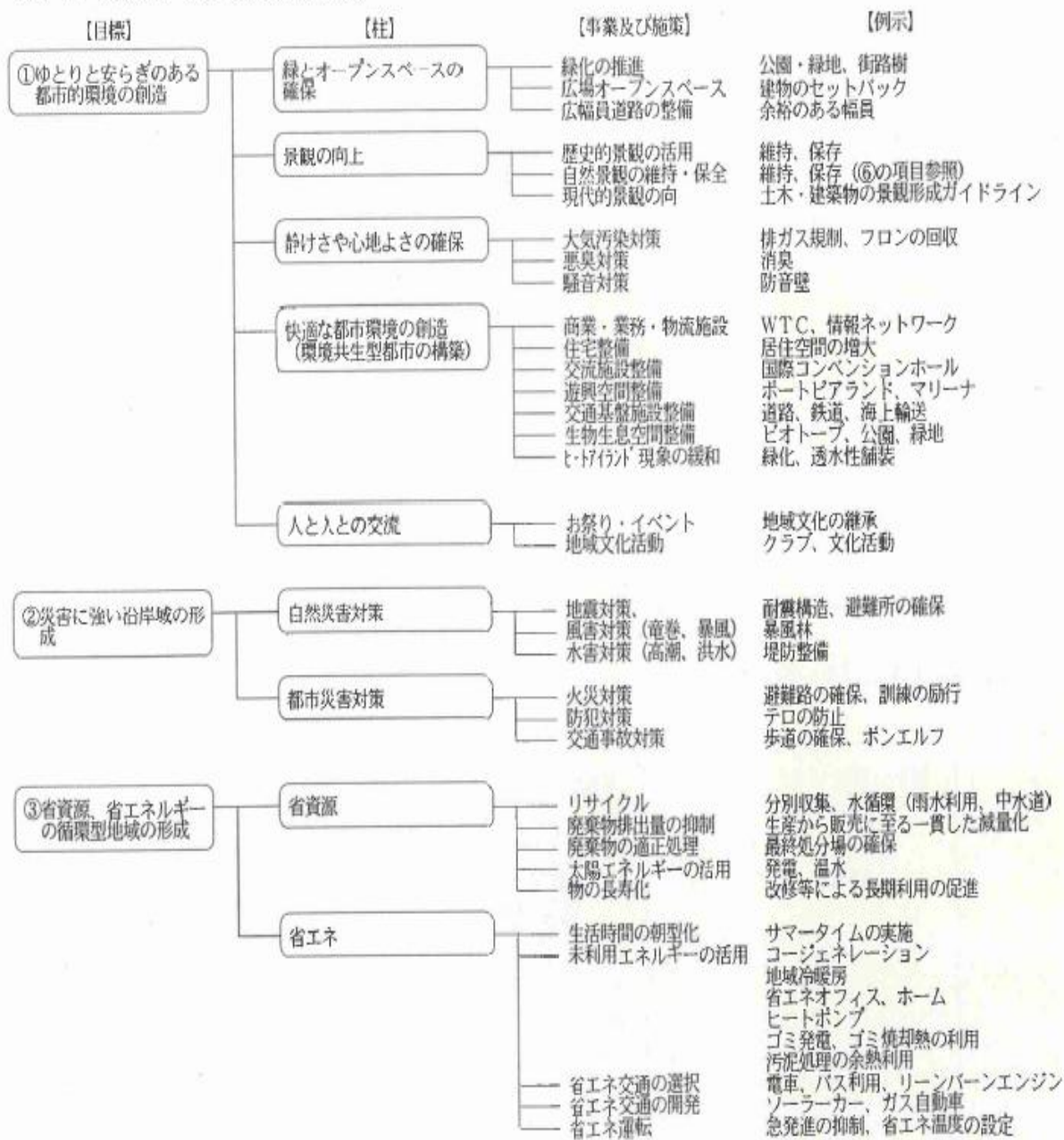
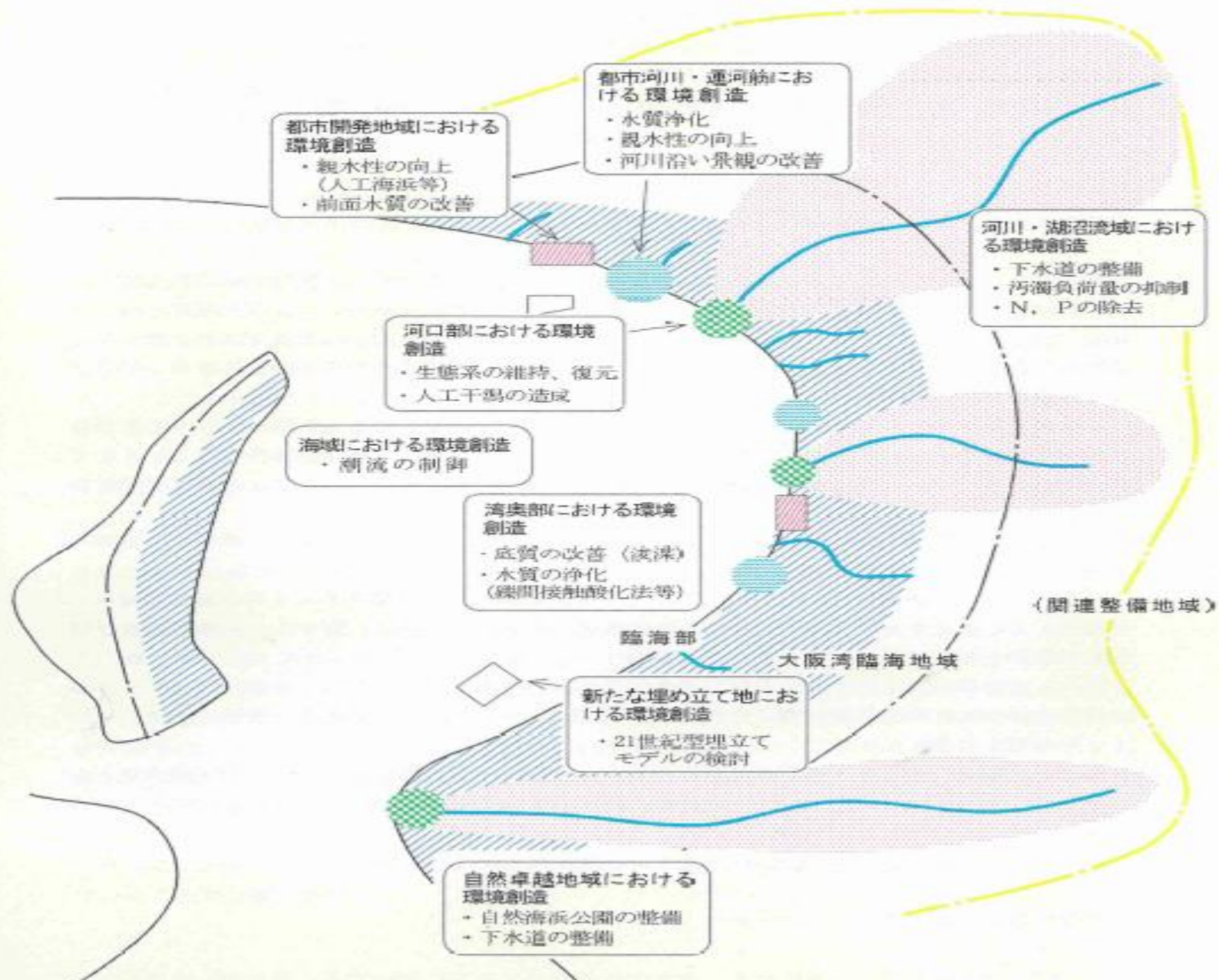


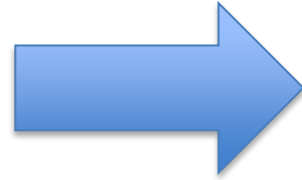
図5-2 大阪湾ベイエリアにおける環境保全創造の整備方向（総括図）



# 5.大阪湾2050に向けての課題

## [課題]

- 大阪湾の『開発—環境—防災』は相互依存構造
- 水質改善の進展と生態系再生の遅延
- 2050年の気候変動を踏まえた長期ビジョンの必要性
- 夢洲ポスト万博戦略と港湾自動化の重要性
- 自然ベースの防災
- カーボンニュートラルポート
- ポスト万博の土地利用モデル



## [方向]

IBAM 2.0(統合的湾域管理)の構築が必要

IBAM 2.0(Integrated Bay Area Management 2.0)は、

- ① 生態系基盤管理(EBM)
- ② 海域空間計画(MSP)
- ③ 参加型ガバナンス

を融合した「次世代の沿岸域・湾域管理モデル」と位置づけられる。

気候変動下の海域変動の科学的把握  
自然資本の貨幣換算と投資モデル  
港湾自動化と環境負荷削減の両立

# まとめ

- 開発と環境の位置づけの変容と大阪湾における環境の経済価値評価
- 環境づくりへの参加(里海づくり重要性)
- **自然海岸**(大阪湾における自然海岸の比率自然海岸: **約0.8%**(約1.9km)半自然海岸: 約4.6%(約10.9km)人工海岸: 約94.6%(約224.9km)の意味の再確認。(東京湾11%、伊勢湾35%)
- **人口減少**(1990年約1,600万人、2025年約1,600万人、2050年(将来予測)約1,350~1,400万人、**2100年約600~700万人**)による環境保持力の継続性の担保
- **南海トラフ巨大地震**の沿岸部の被害と対策(① 港湾・物流施設(大阪港・堺泉北港など)、② 工業地帯・石油化学コンビナート(堺・泉北地区)、③ ライフライン施設(発電所・下水処理場・ガス施設)、④ 交通インフラ(道路・鉄道・空港)、⑤ 沿岸部の公共・民間施設)の実践化