

# 大阪港 港湾計画 一部変更

平成26年3月18日  
交通政策審議会  
第55回港湾分科会  
資料7

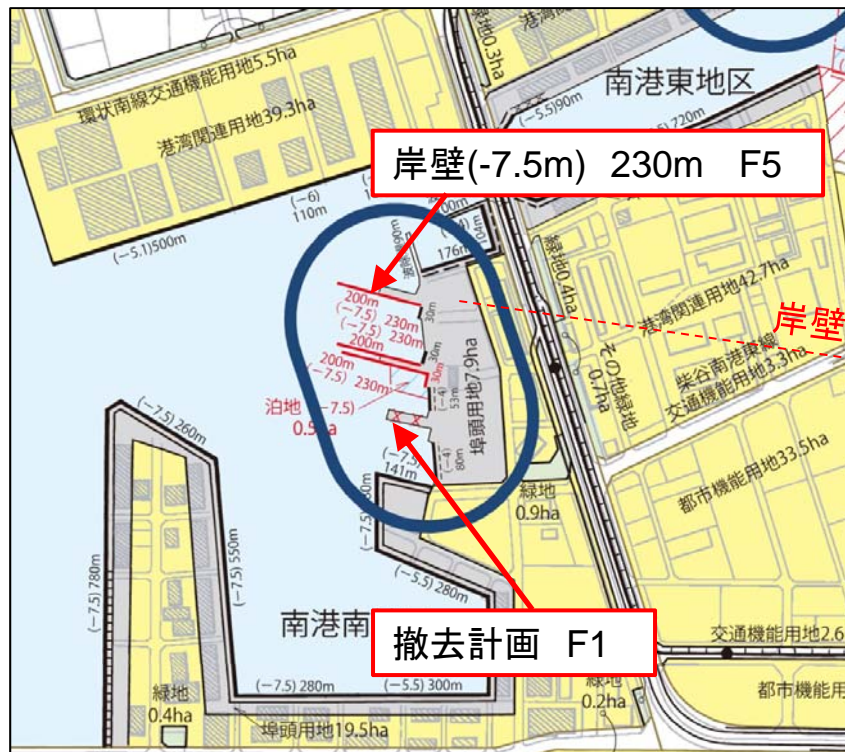


平成25年2月撮影

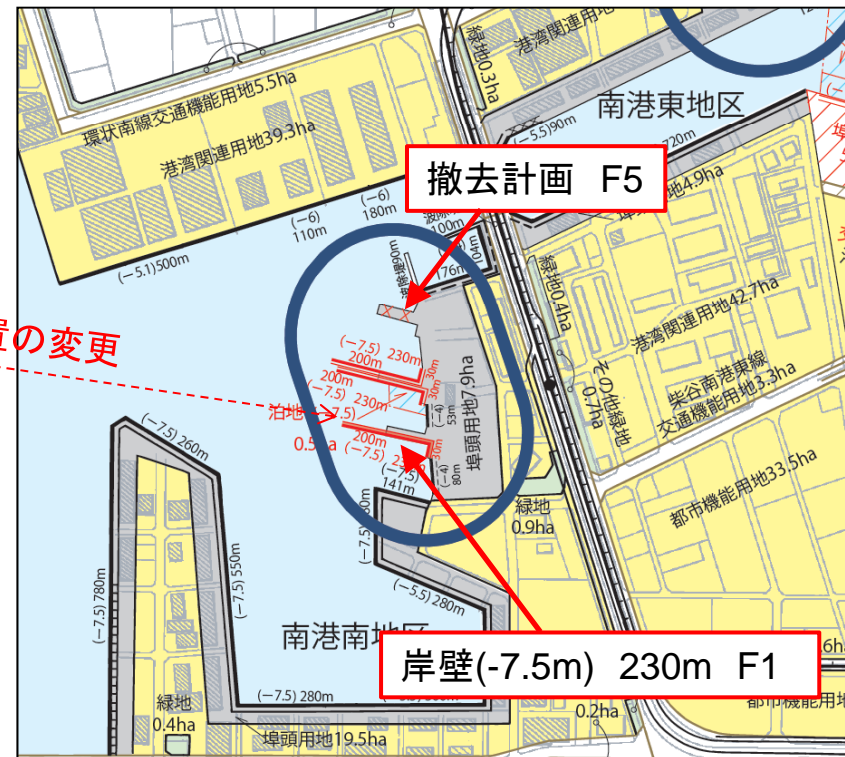
# 大阪港 計画変更内容

- 南港地区フェリー埠頭のF5岸壁は名門大洋フェリーの新門司間フェリーが就航。
- 既定計画において、将来的な船舶の大型化対応として延長230mの岸壁が計画されている。
- 船舶のリプレイスが決定したが、既定計画策定時に想定した船型よりも大型化することから、入出港時の操船上の安全性確保の観点から、着岸する位置をF1岸壁にシフトする。  
(平成25年8月15日リプレイス決定、平成27年9月新造船就航予定)
- なお、本計画は港湾法第3条の4第1項の規定により、大阪港埠頭(株)の提案によるもの。

【既定計画】



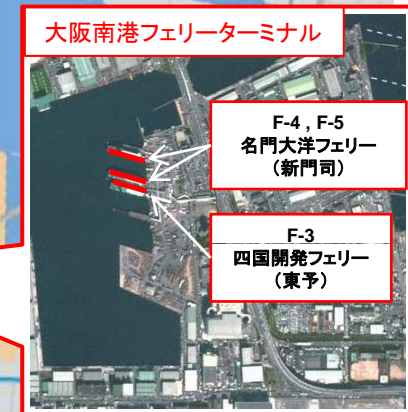
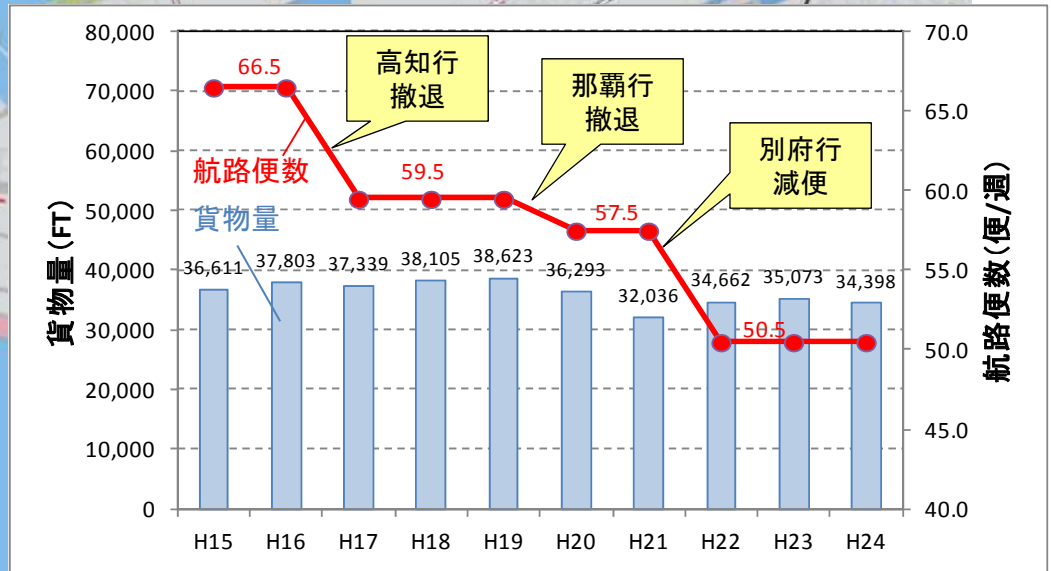
【今回計画】



# 既定計画(H18.11改訂)におけるフェリー埠頭再編計画について

## 【凡例】

- : コンテナターミナル
- : 過去のコンテナターミナル
- : フェリーターミナル
- : 過去のフェリーターミナル



夢洲コンテナターミナル

咲洲コンテナターミナル

※各ターミナルの就航状況は現在の利用状況を示す

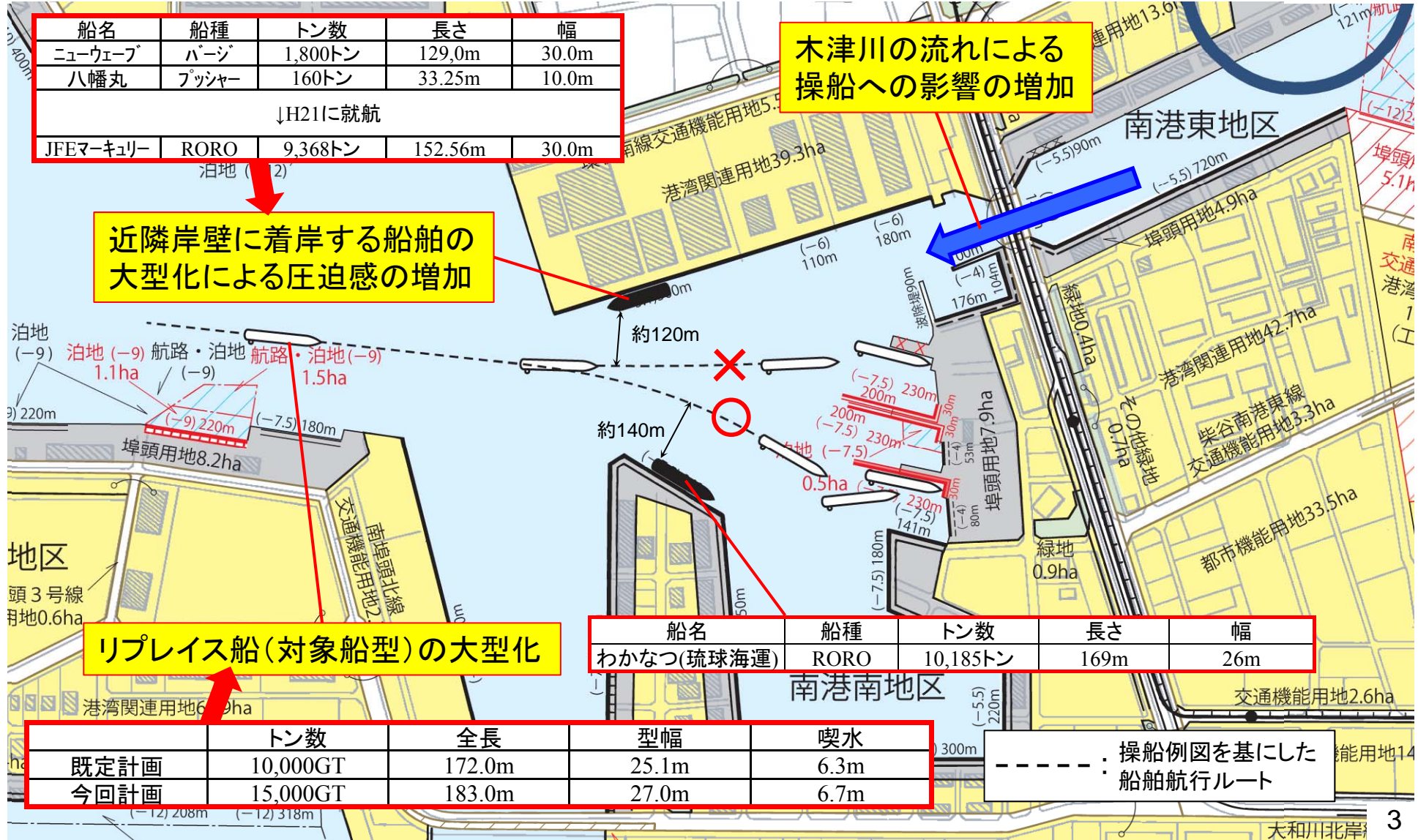
# 計画変更理由

- F5岸壁に近接するJFE物流岸壁に着岸する船舶が大型化し、F1岸壁の方が安全に入港できる。
- また、F5岸壁に至る水域は木津川の流れの影響を受けるため、操船への影響が懸念される。
- F1岸壁にシフトすることにより、上記の懸念を解消することが可能。

船名	船種	トン数	長さ	幅
ニューウェーブ	バージ	1,800トン	129.0m	30.0m
八幡丸	プッシャー	160トン	33.25m	10.0m
↓H21に就航				
JFEマーカー	RORO	9,368トン	152.56m	30.0m

木津川の流れによる  
操船への影響の増加

近隣岸壁に着岸する船舶の  
大型化による圧迫感の増加



リプレース船(対象船型)の大型化

船名	船種	トン数	長さ	幅
わかなつ(琉球海運)	RORO	10,185トン	169m	26m

	トン数	全長	型幅	喫水
既定計画	10,000GT	172.0m	25.1m	6.3m
今回計画	15,000GT	183.0m	27.0m	6.7m

--- 操船例図を基にした  
船舶航行ルート

# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
フェリー埠頭計画	<p><b>I 今後の港湾の進むべき方向</b></p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>③ 複合一貫輸送網の強化</p> <p>国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送(フェリー、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。)の一層の利用促進が期待されている。</p> <p>さらに、企業のアジア地域との国際分業の進展を受けて、アジア地域内との国際輸送の準国内化(我が国の国内輸送と同様、円滑に提供されること。以下同じ。)を求める荷主ニーズに対応した国際RORO船や国際フェリーの航路拡充が期待されている。このため、国内の長距離輸送において、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。</p> <p>また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する。加えて、島嶼部や海峡部等海上輸送以外の代替輸送が困難である地域においても、輸送の利便性を向上させるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年1月6日施行)