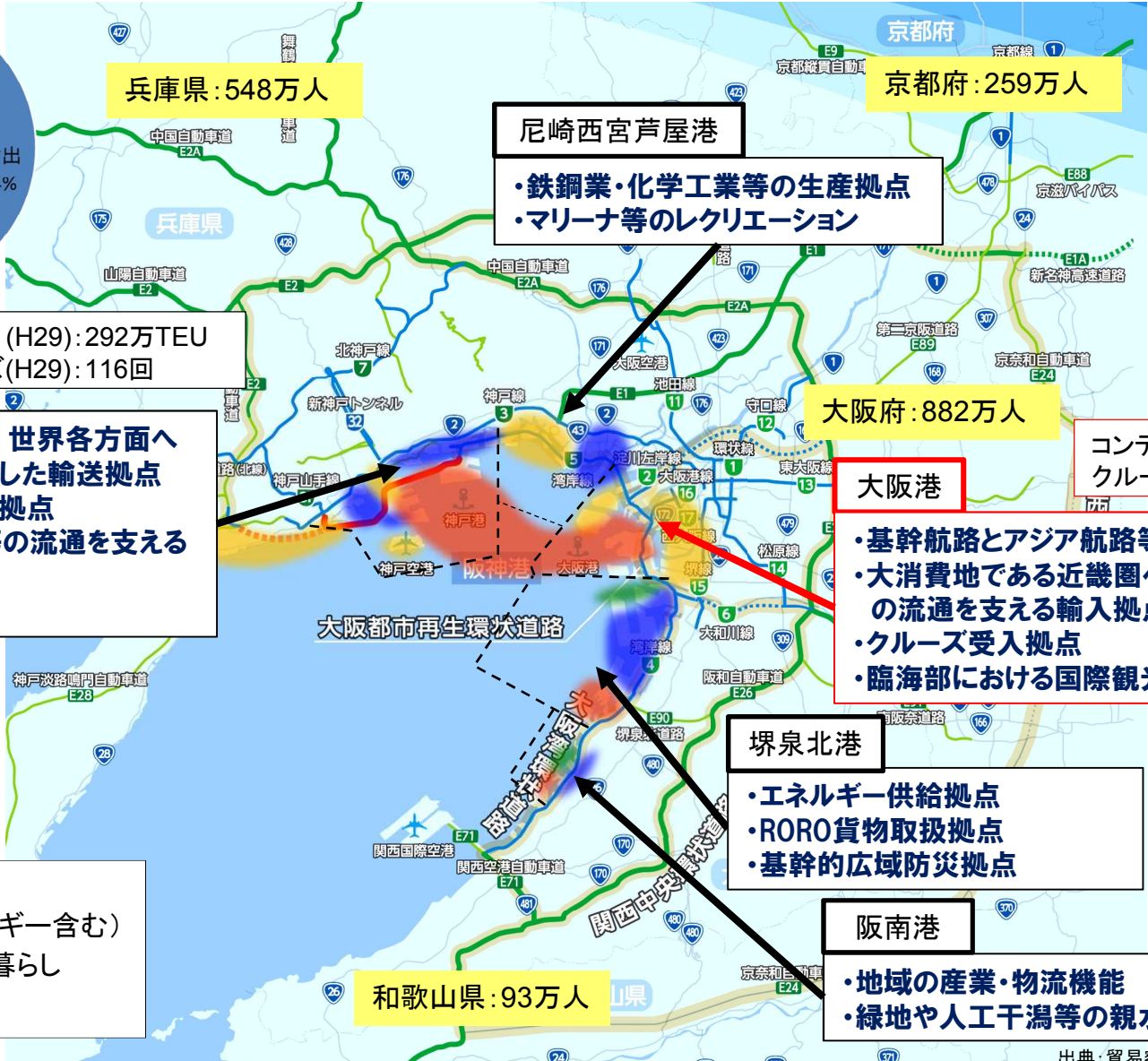
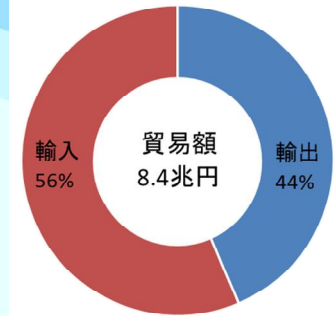
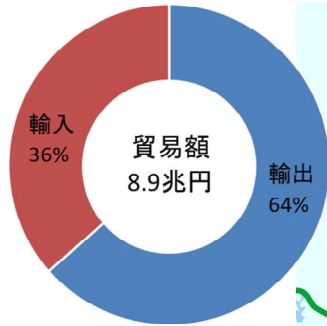


大阪港港湾計画 改訂

前回改訂:平成18年11月(目標年次:平成20年代後半)
 今回改訂:2019年3月(目標年次:2020年代後半)

平成31年3月7日
 交通政策審議会
 第74回港湾分科会
資料1-1

港湾管理者:大阪市



神戸港
 コンテナ(H29):292万TEU
 クруз(H29):116回

- ・基幹航路をはじめ、世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点
- ・国際トランシップの拠点
- ・西日本の工業品等の流通を支える輸出拠点
- ・クルーズ受入拠点

尼崎西宮芦屋港
 ・鉄鋼業・化学工業等の生産拠点
 ・マリーナ等のレクリエーション

大阪港
 コンテナ(H29):233万TEU
 クруз(H29):49回

- ・基幹航路とアジア航路等の拠点機能
- ・大消費地である近畿圏への生活関連物資等の流通を支える輸入拠点
- ・クルーズ受入拠点
- ・臨海部における国際観光拠点の形成

堺泉北港
 ・エネルギー供給拠点
 ・RORO貨物取扱拠点
 ・基幹的広域防災拠点

原油輸入:近畿1位
 LNG輸入:近畿2位
 RORO航路:15便/週

阪南港
 ・地域の産業・物流機能
 ・緑地や人工干潟等の親水機能

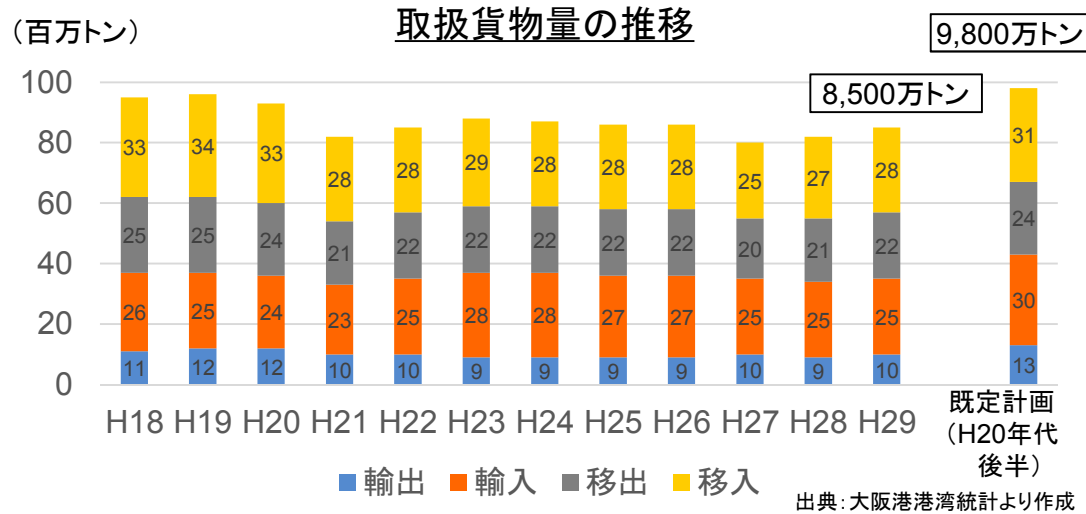
- 貿易・物流
- 産業(エネルギー含む)
- 文化・交流・暮らし
- 海洋環境

大阪港の利用状況



大阪港の貨物取扱状況

○大宗貨物は、衣服・身廻品・はきもの、電気機械の輸入、鋼材、再利用資材の輸出、フェリー貨物の移出入。
 ○衣服・身廻品・はきものは、大阪都市圏向けの、主に中国からの輸入。



外貿コンテナ航路	便数
北米	2便/週
豪州・ニュージーランド	3.5便/週
東南アジア	22便/週
中国・台湾	37便/週
韓国	9便/週

国際フェリー航路	便数
韓国	3便/週
上海	1.5便/週

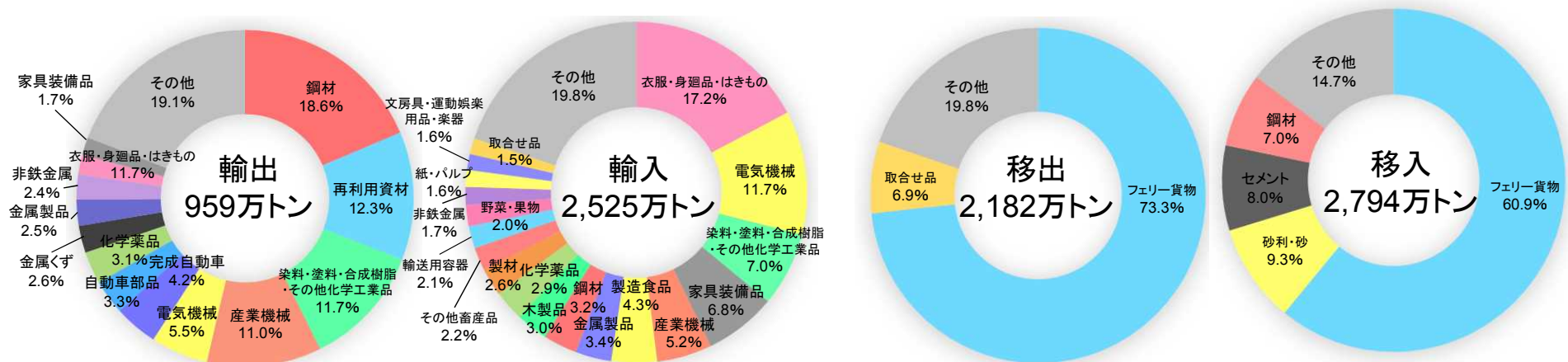
国際RORO船航路	便数
韓国	1便/週

内航フェリー航路	便数
大阪～志布志	7便/週
大阪～別府	7便/週
大阪～北九州	14便/週
大阪～東予	7便/週

内航RORO航路	便数
大阪～沖縄	10便/週
大阪～北海道	4便/週

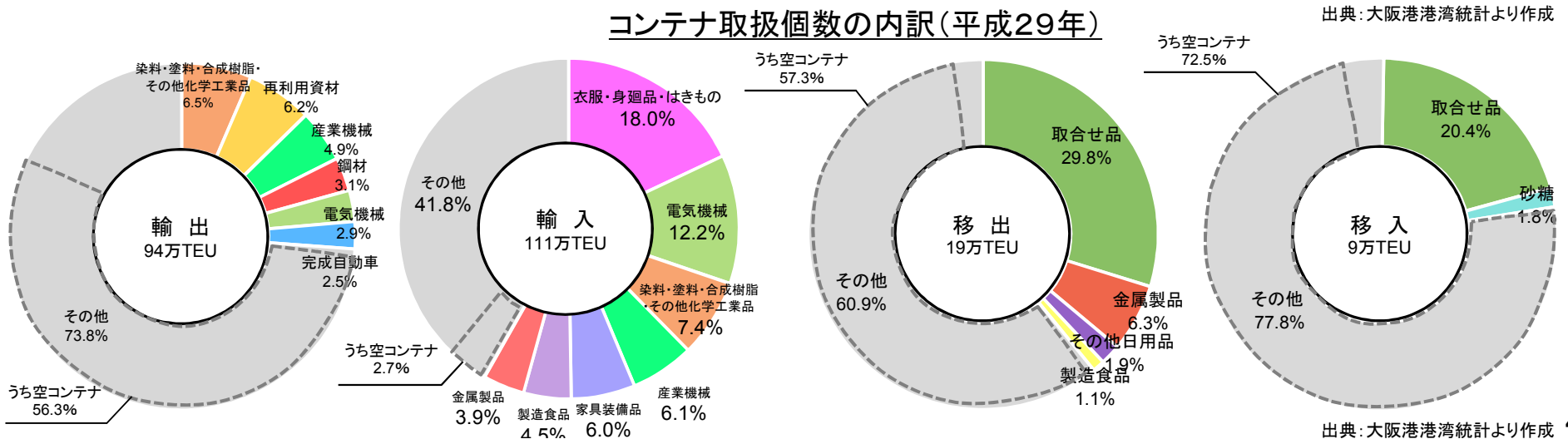
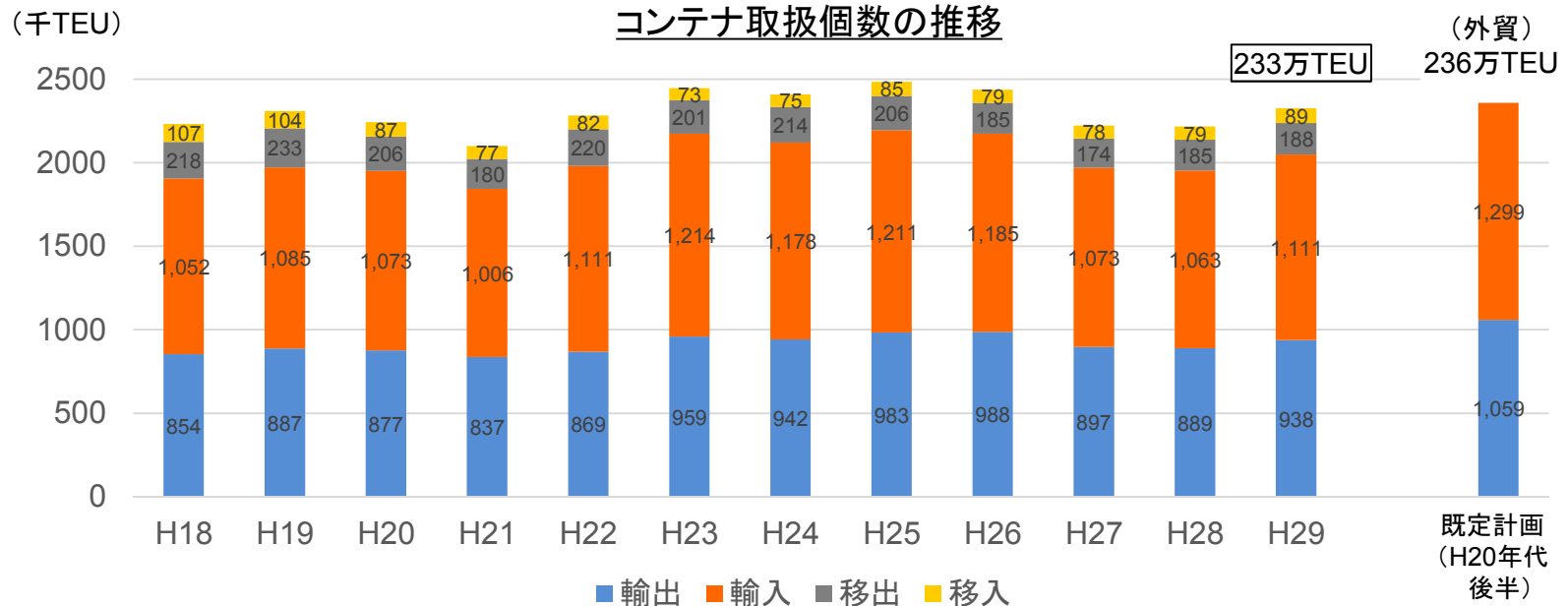
※H30.11時点

取扱貨物量の内訳(平成29年)

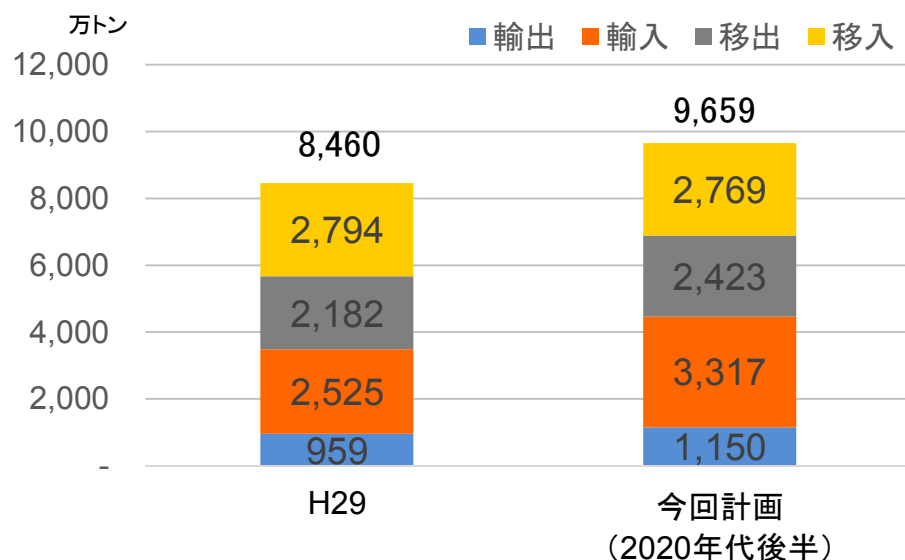


大阪港の貨物取扱状況(コンテナ貨物)

○大宗貨物は、衣服・身廻品・はきものの輸入、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品の輸出、取合せ品の移出入。



計画貨物量の設定

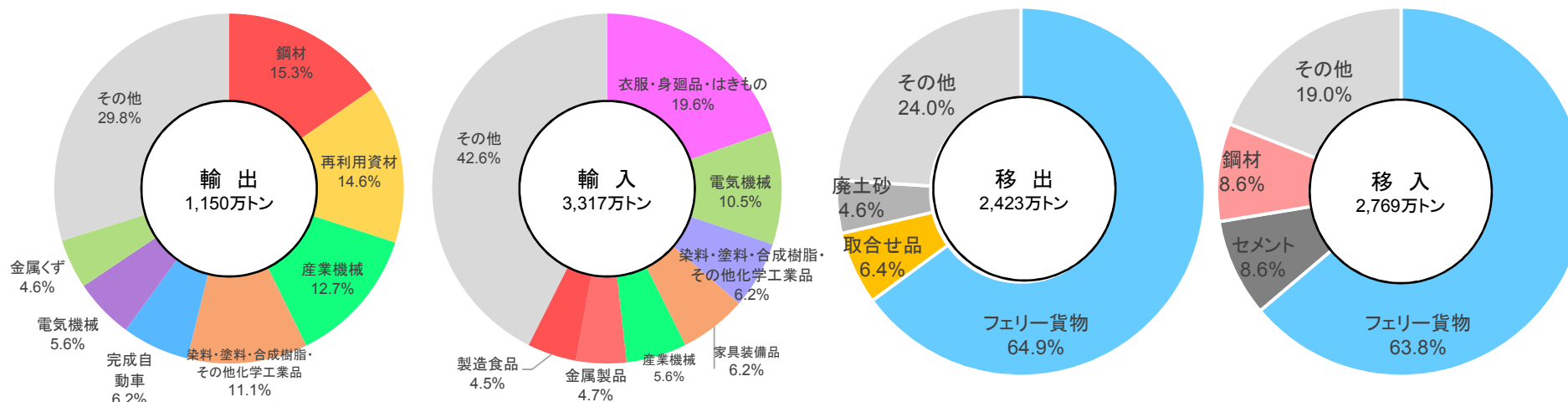


【増減の主な要因】

【輸入】 衣服・身廻品・はきもの、家具装備品
 (H29)606万トン→(今回推計)788万トン
 ・海外生産比率の拡大やアジア諸国の経済成長等に伴う海外製品の輸入増加を見込む。

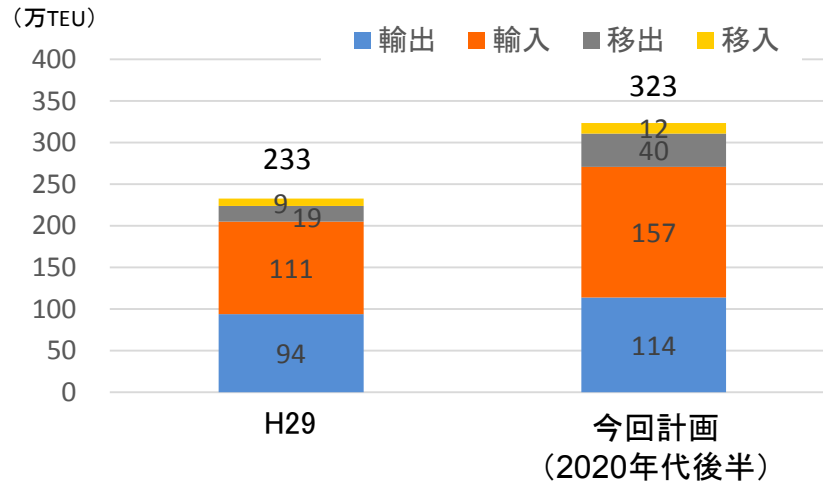
【輸出】 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品
 (H29)112万トン→(今回推計)123万トン
 ・アジア諸国における化学工業品の需要増加に伴う取扱増加を見込む。

今回計画の貨物内訳 (2020年代後半)



計画貨物量(コンテナ)の設定

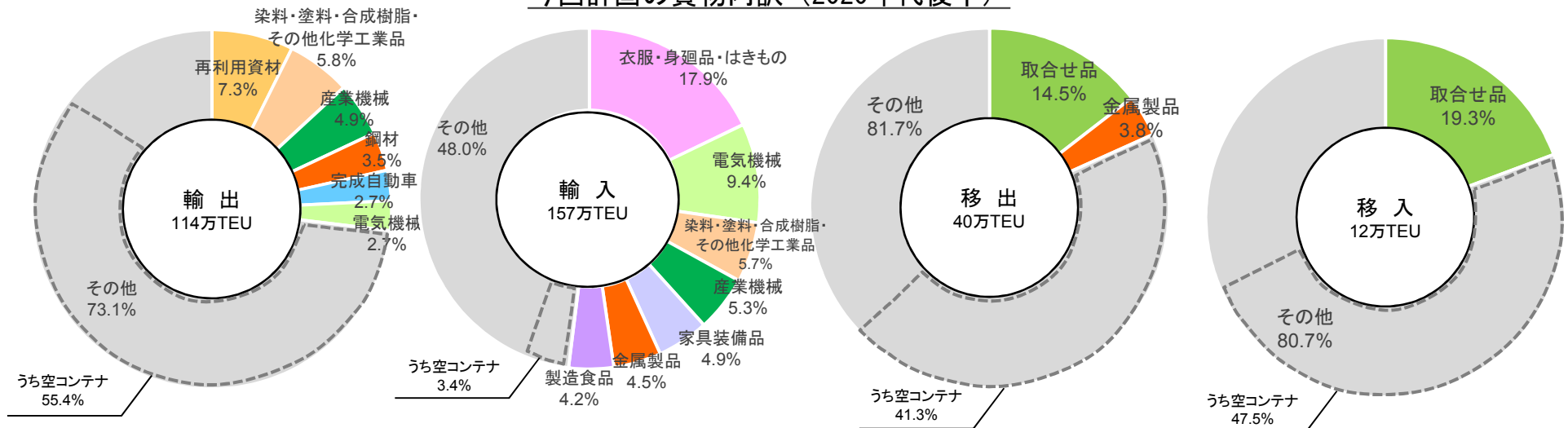
【増減の主な要因】



【輸入】 衣服・身廻品・はきもの、家具装備品
 (H29)26.7万TEU→(今回推計)35.7万TEU
 ・海外生産比率の拡大やアジア諸国の経済成長等に伴う海外製品の輸入増加を見込む。

【輸出入】海外トランシップから阪神港のフィーダー貨物への転換
 (今回推計)23.1万TEU
 ・西日本諸港等発着でアジア諸港においてトランシップされている貨物について、阪神港のフィーダー貨物への転換を見込む。

今回計画の貨物内訳 (2020年代後半)



大阪港の目指す姿

【港湾の中長期政策「PORT 2030」】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- ◆成長著しい東南アジア地域等への直航サービスの強化
- ◆港湾背後地において、高度な流通加工・検疫・発送、さらには再生部品の輸出、越境修繕サービス等新たな付加価値を提供する機能を有するロジスティクスハブを形成
- ◆コンテナターミナルとの一体的な空間を構成するとともに、近傍の物流施設とも陸上・海上の輸送手段によりシームレスに接続する。

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- ◆内航フェリー・RORO航路については、災害時等には機動的な輸送手段となることを考慮して、岸壁の標準化等を検討
- ◆企業によるサプライチェーンマネジメントの高度化・効率化に対応するため、臨海部空間の利用再編・面的再開発

3. 列島のクルーズアイランド化

- ◆官民連携による国際クルーズ拠点の形成やフライ&クルーズの促進等に取り組むことにより、カジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズアイランドに進化する。
- ◆外国人クルーズ旅行客のリピーター化を促すため、IoT等を活用して外国人クルーズ旅行客の満足度とその決定要因等に関するきめ細やかな情報の入手・分析を推進し、惹きつける観光コンテンツを港湾周辺に充実
- ◆ターミナルビル等において無線LAN整備、案内の多言語化等にも対応し利便性を向上

4. ブランド価値を生む空間形成

- ◆快適な旅行を提供することによって、外国人クルーズ旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る。

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ◆AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、コンテナ蔵置計画の最適化や貨物の搬入・搬出の迅速化等を図ることにより、世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成。
- ◆地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確保できるよう岸壁や臨港道路等の耐震化

【今回計画】 目標年次：2020年代後半

＜物流＞

○国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化

- ・高規格コンテナターミナルや物流施設の一体的・効率的な埠頭運営・情報通信技術の活用による生産性向上
- ・コンテナターミナルの埠頭用地拡張、車両待機場の確保

＜交流＞

○魅力的な観光・集客拠点の形成と臨海部の活性化

- ・地域の経済成長をけん引する新たな国際観光拠点の形成
- ・民間活力導入等による旅客受入環境の向上

＜環境＞

○港湾・都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持・確保

- ・自然に親しむことができる、快適で魅力ある水辺空間の創出
- ・廃棄物等を適正に処分する海面処分場の確保

＜防災＞

○防災・減災機能の充実と市民生活の安全確保

- ・ハード対策（フェリー岸壁の耐震化等）とソフト対策を組み合わせた総合的な防災・減災機能強化

大阪港港湾計画改訂の概要



主な計画の内容(コンテナ取扱の効率化)

- 夢洲コンテナターミナルにおけるコンテナターミナル用地の不足に対応するため、埠頭用地を拡張する。
- 南港コンテナターミナル周辺のコンテナ車両の渋滞を緩和するため、車両待機場を確保する。

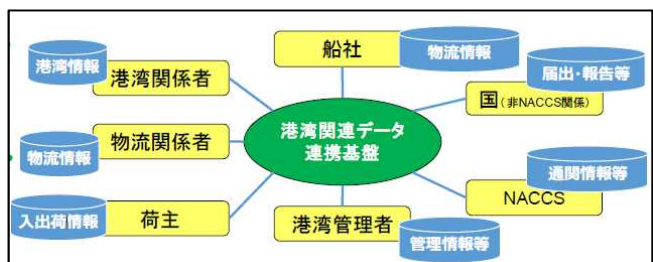


コンテナ物流の生産性向上

- コンテナターミナルゲートの再配置や、AI、港湾関連データ連携基盤等を活用したターミナルの渋滞緩和、搬出入・荷役作業の迅速化・効率化を検討。
- また、背後のロジスティクス施設とのシームレスな接続によるコンテナ物流全体の生産性向上を目指す。
- 夢洲コンテナターミナルで先行的に検討を行い、咲洲にも展開することで大阪港全体の生産性を高めていく。

- ・コンテナターミナル前混雑状況の映像配信(実施中)
- ・ホットデリバリーサービス※貨物専用ゲートの設置(実証事業)
- ・コンテナターミナルゲートの再配置(今後の検討)

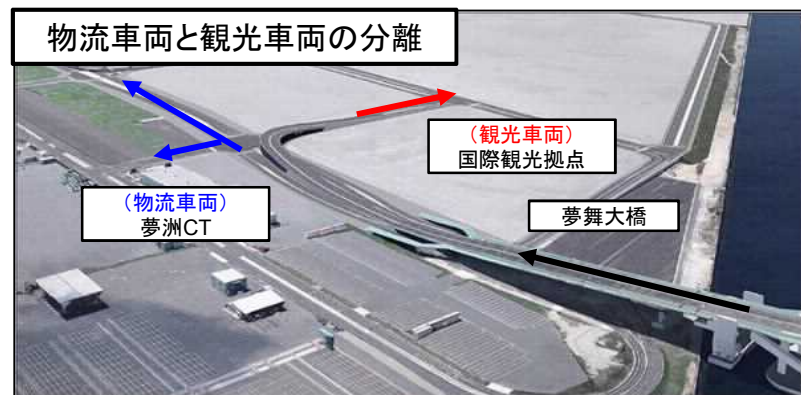
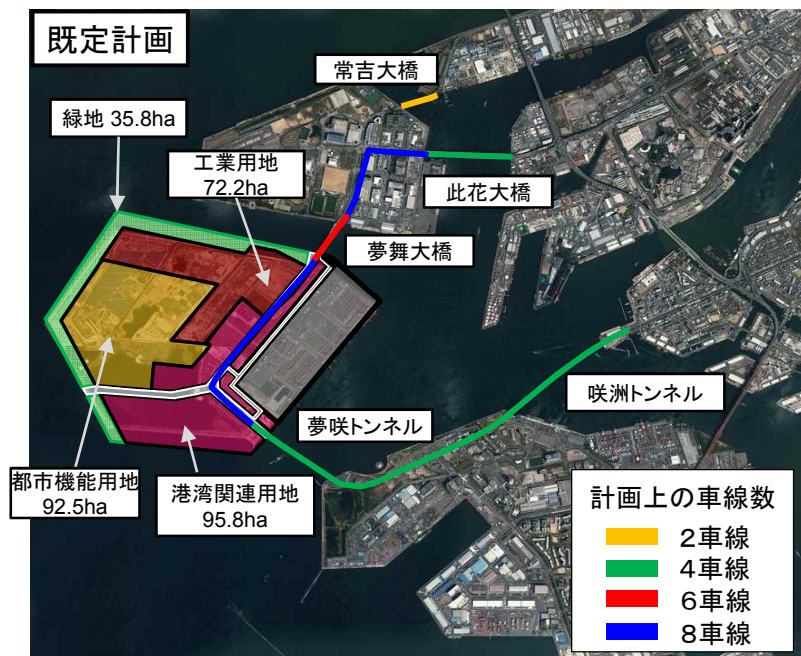
- コンテナ搬出入情報の事前取得による事前荷繰り
(AIの活用、港湾関連データ連携基盤)
- 着岸箇所の事前計画
 - コンテナ蔵置箇所等の計画
 - 搬出入車両の接近の把握による事前荷繰り



※ホットデリバリーサービス: 指定された貨物を、仕出地で最後に積み、仕向地で最初に荷揚げし、即座に通関・配送出来るサービス。

主な計画の内容(国際観光拠点形成への対応)

- 大阪都市圏や近畿圏の観光資源へのアクセス性等を活かし、大阪港内(夢洲地区)に国際観光拠点を形成するため、土地利用計画の変更を行う。
- 夢洲地区の国際観光拠点の形成に合わせ、此花大橋の車線数を変更し旅客輸送能力を強化する(4車線⇒6車線)。



※夢洲緑地については、旅客船岸壁(将来構想)の具体化と合わせて、海上輸送需要に応じた適切な機能の確保の観点から、緑地以外の用途への変更も検討していくこととする。

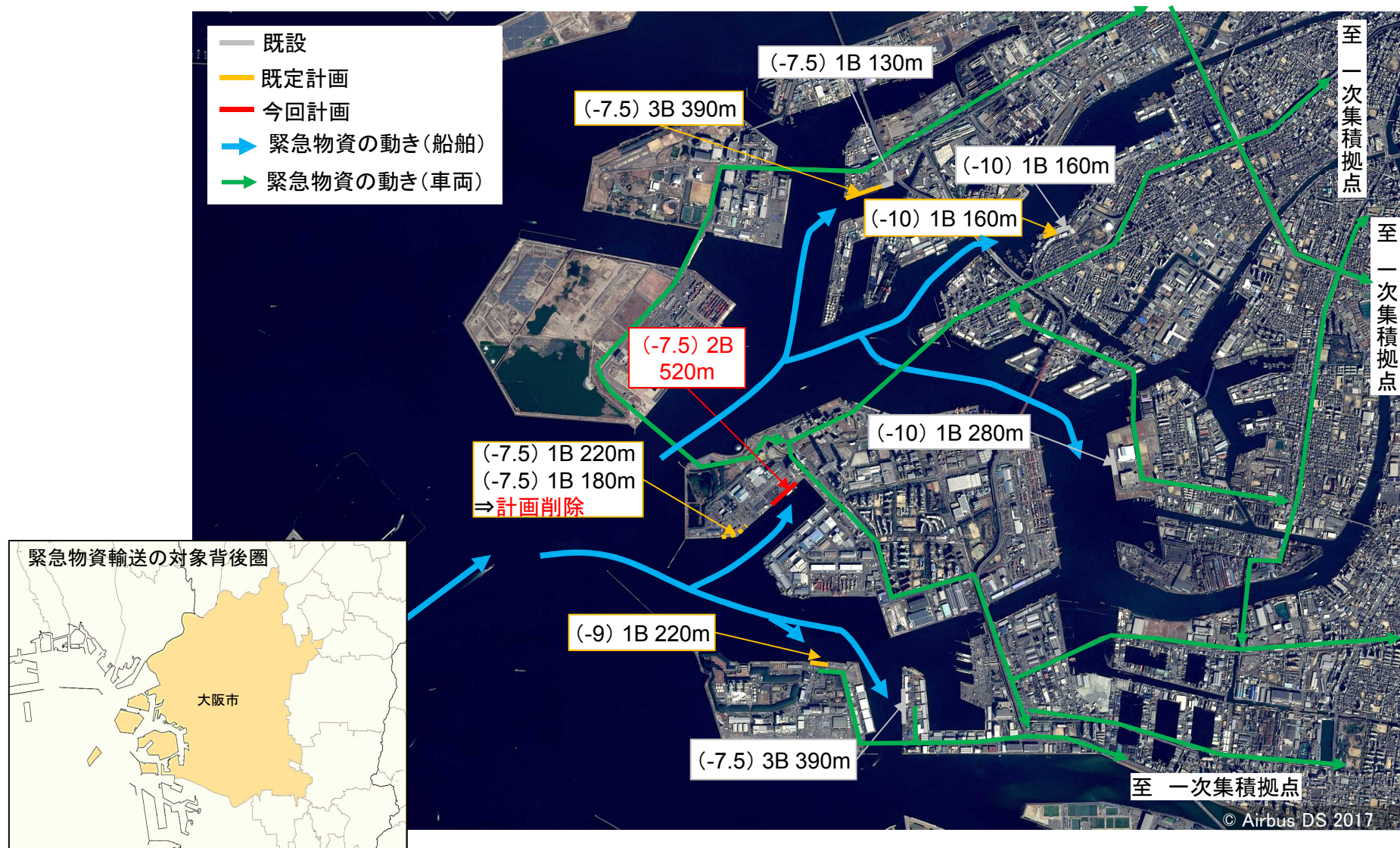
魅力的な観光・集客拠点の形成と臨海部の活性化

- 天保山旅客ターミナルにおいて大型クルーズ客船に対応し、3万トン以下の旅客船については、中央突堤北岸壁、鶴浜岸壁において対応することにより、急増するクルーズ需要に対応する。
- 夢洲においては、国際観光拠点の形成に伴って見込まれる旅客需要に対応するために将来構想(係留施設)を位置付ける。加えて、大阪都市部へのアクセス向上による背後圏への経済効果の最大化を目指す。

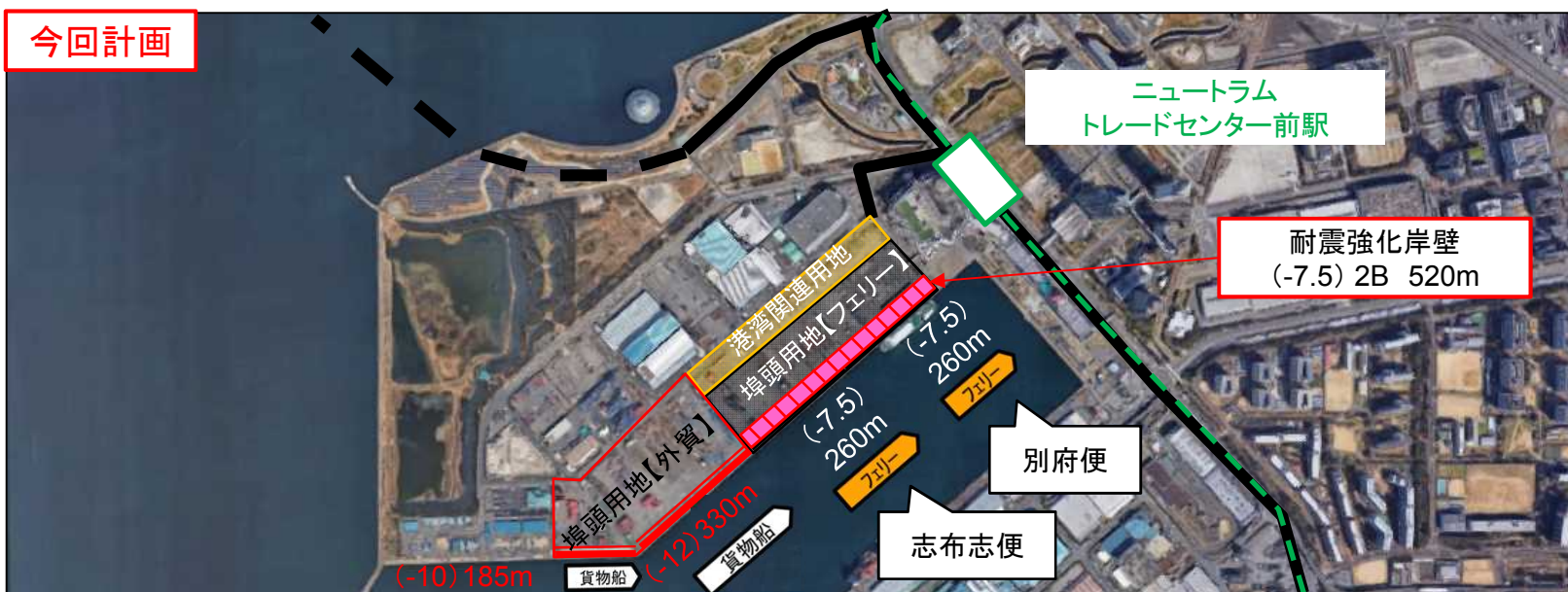
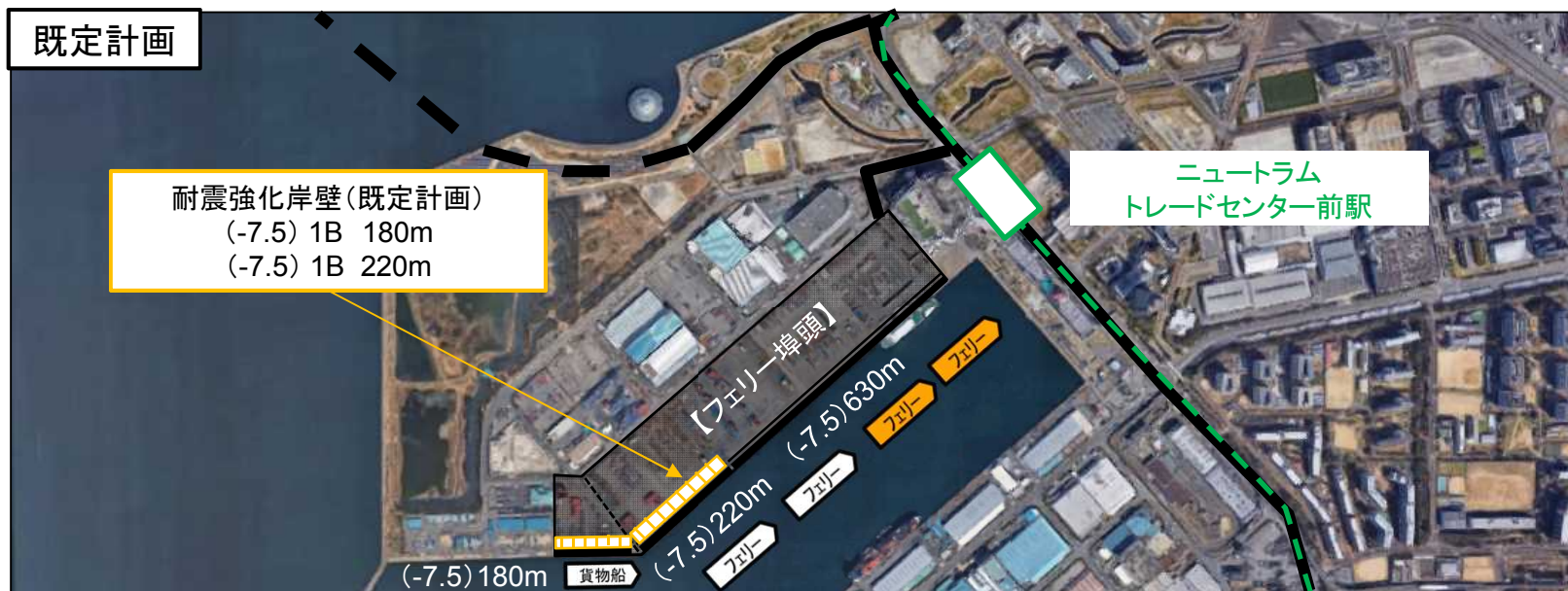


主な計画の内容(防災機能の強化)

- 南港地区において既定計画では、耐震強化岸壁が岸壁法線の曲点部となっており、利用の柔軟性に欠けるため、連続バースが確保出来る箇所に耐震強化岸壁を変更する。
- フェリー岸壁を耐震強化岸壁とすることで、防災機能を強化する。



主な計画の内容(防災機能の強化)[南港地区]



港湾計画の変更内容[夢洲地区]

- コンテナ貨物の増加に対応するため、埠頭用地を拡大し、コンテナ取扱機能を強化する。
- 大阪の経済成長を牽引する国際観光拠点の形成を目指し、中央部の土地利用計画を都市機能用地及び交流厚生用地へ変更する。

既定計画

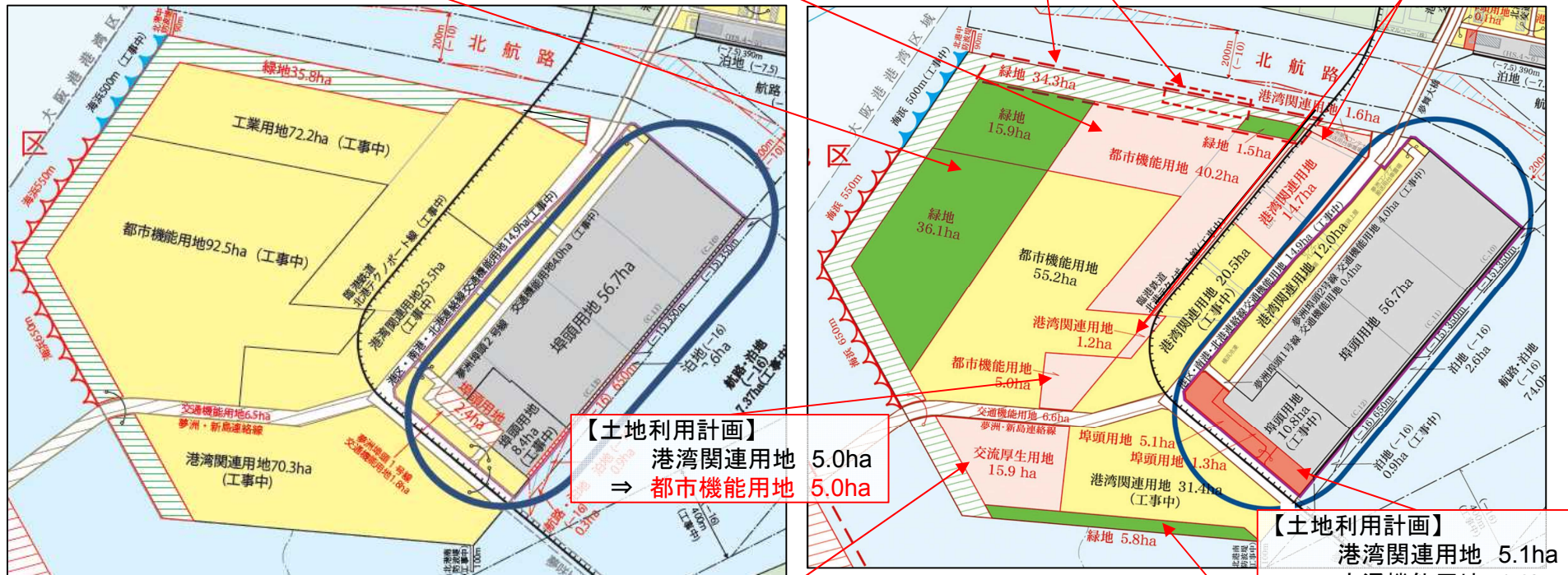
【土地利用計画】
工業用地 15.9ha
都市機能用地 36.1ha
⇒ 緑地 52.0ha

【土地利用計画】
工業用地 41.7ha
⇒ 都市機能用地 40.2ha
緑地 1.5ha

「利用形態の見直しの検討が必要な区域」

【土地利用計画】
工業用地 14.7ha
都市機能用地 1.2ha
緑地 1.6ha
⇒ 港湾関連用地 17.4ha

将来構想(係留施設)



【土地利用計画】
港湾関連用地 5.0ha
⇒ 都市機能用地 5.0ha

【土地利用計画】
港湾関連用地 15.9ha
⇒ 交流厚生用地 15.9ha

【土地利用計画】
港湾関連用地 5.1ha
交通機能用地 1.3ha
⇒ 埠頭用地 6.4ha

【土地利用計画】
港湾関連用地 5.8ha
⇒ 緑地 5.8ha

港湾計画の変更内容[舞洲地区]

- 国際観光拠点の形成を目指した夢洲の土地利用計画変更にあわせて、臨港交通施設計画を変更する。
- 土地需要への対応等のため、土地利用計画を変更する。

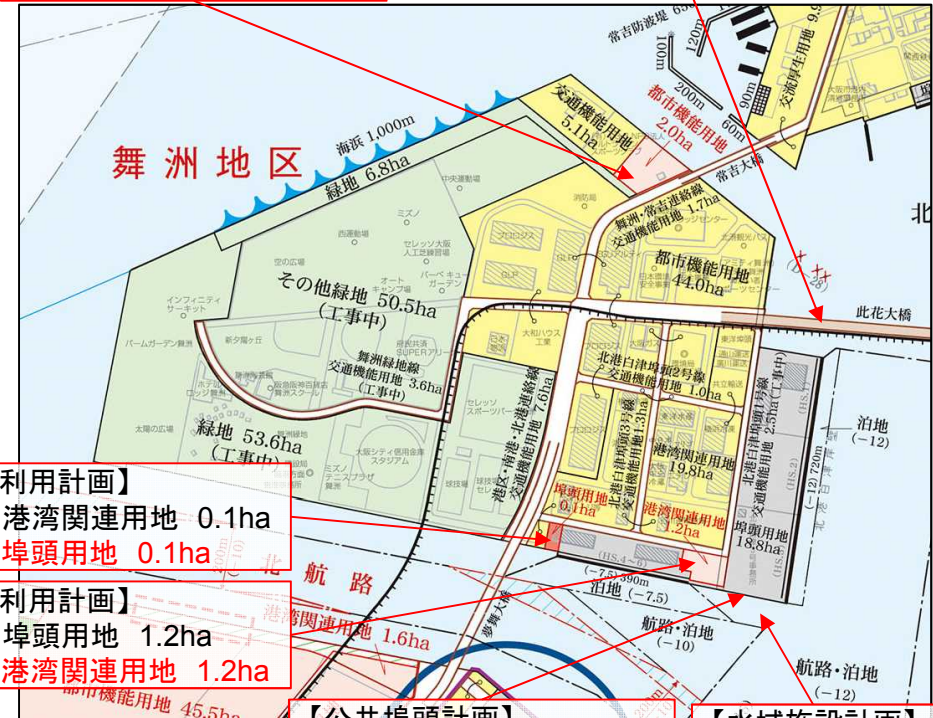
既定計画



今回計画

【土地利用計画】
 緑地 2.0ha
 ⇒ 都市機能用地 2.0ha

【臨港交通施設計画】
 此花大橋 4車線
 ⇒ 此花大橋 6車線



【土地利用計画】
 港湾関連用地 0.1ha
 ⇒ 埠頭用地 0.1ha

【土地利用計画】
 埠頭用地 1.2ha
 ⇒ 港湾関連用地 1.2ha

【公共埠頭計画】
 物揚場(-4) 340m 廃止

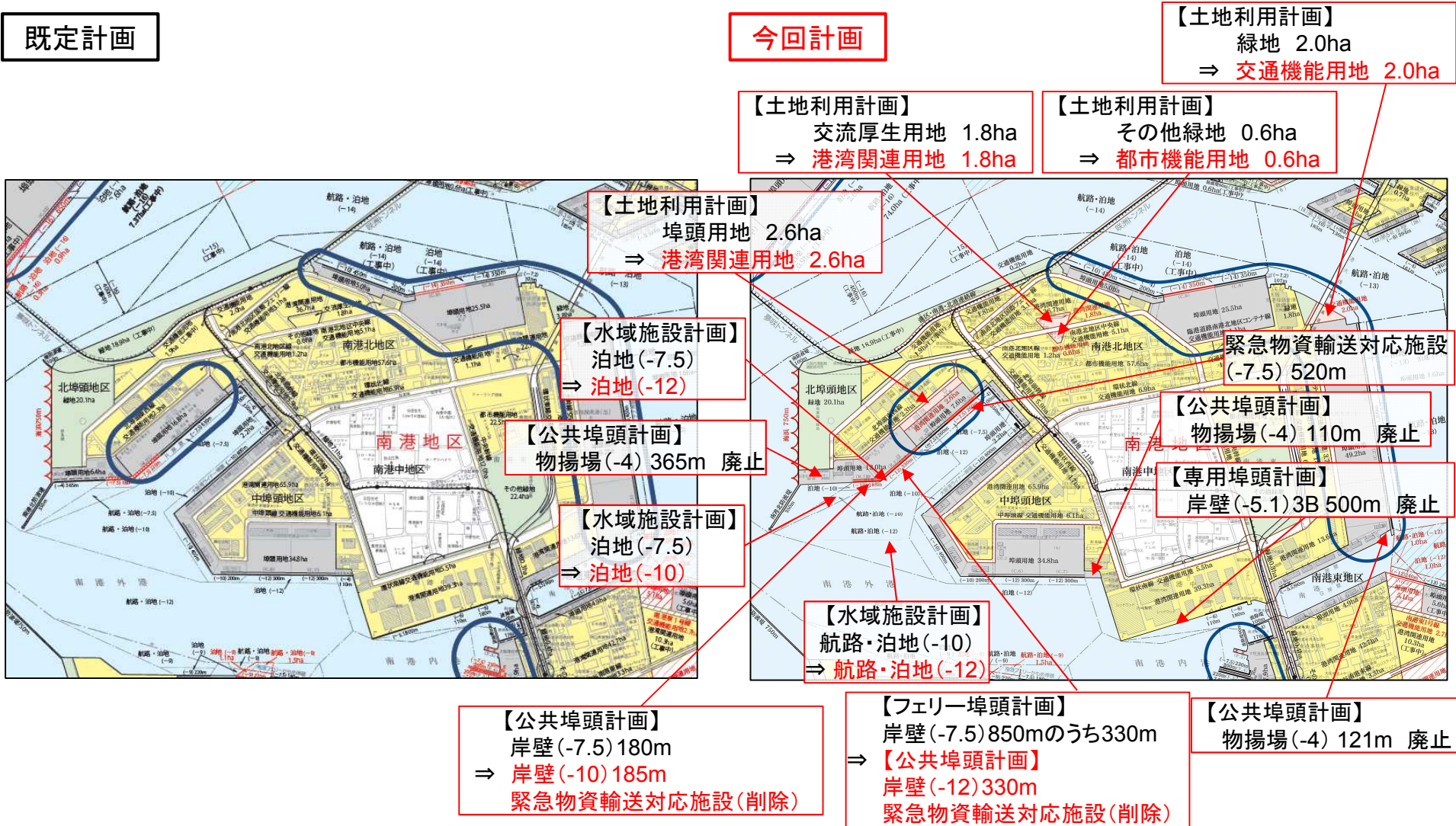
【水域施設計画】
 泊地(-4) 廃止

港湾計画の変更内容[南港地区①]

- フェリー埠頭の再編・集約の完了に伴い、また外貿一般貨物船の大型化に対応するため、フェリー埠頭計画及び公共埠頭計画を変更する。
- 土地需要への対応等のため、土地利用計画を変更する。

既定計画

今回計画



港湾計画の変更内容[南港地区②]

○利用状況や今後の維持管理コスト見込みを考慮のうえ、既存岸壁の廃止を計画する。

既定計画

今回計画

【公共埠頭計画】
物揚場(-4) 147m 廃止

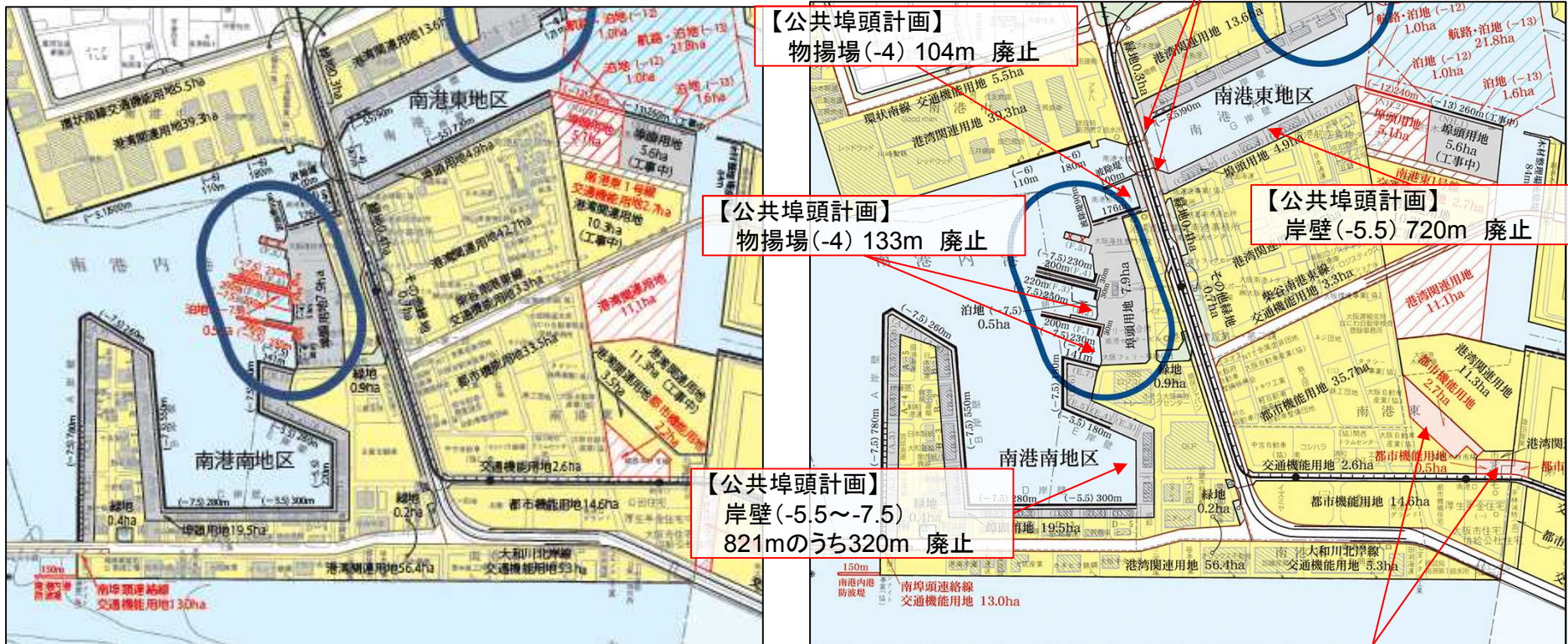
【公共埠頭計画】
物揚場(-4) 104m 廃止

【公共埠頭計画】
物揚場(-4) 133m 廃止

【公共埠頭計画】
岸壁(-5.5) 720m 廃止

【公共埠頭計画】
岸壁(-5.5~ -7.5)
821mのうち320m 廃止

【土地利用計画】
港湾関連用地 3.5ha
⇒ 都市機能用地 3.5ha



港湾計画の変更内容[南港地区③]

○土地需要への対応等のため、土地利用計画を変更する。

既定計画



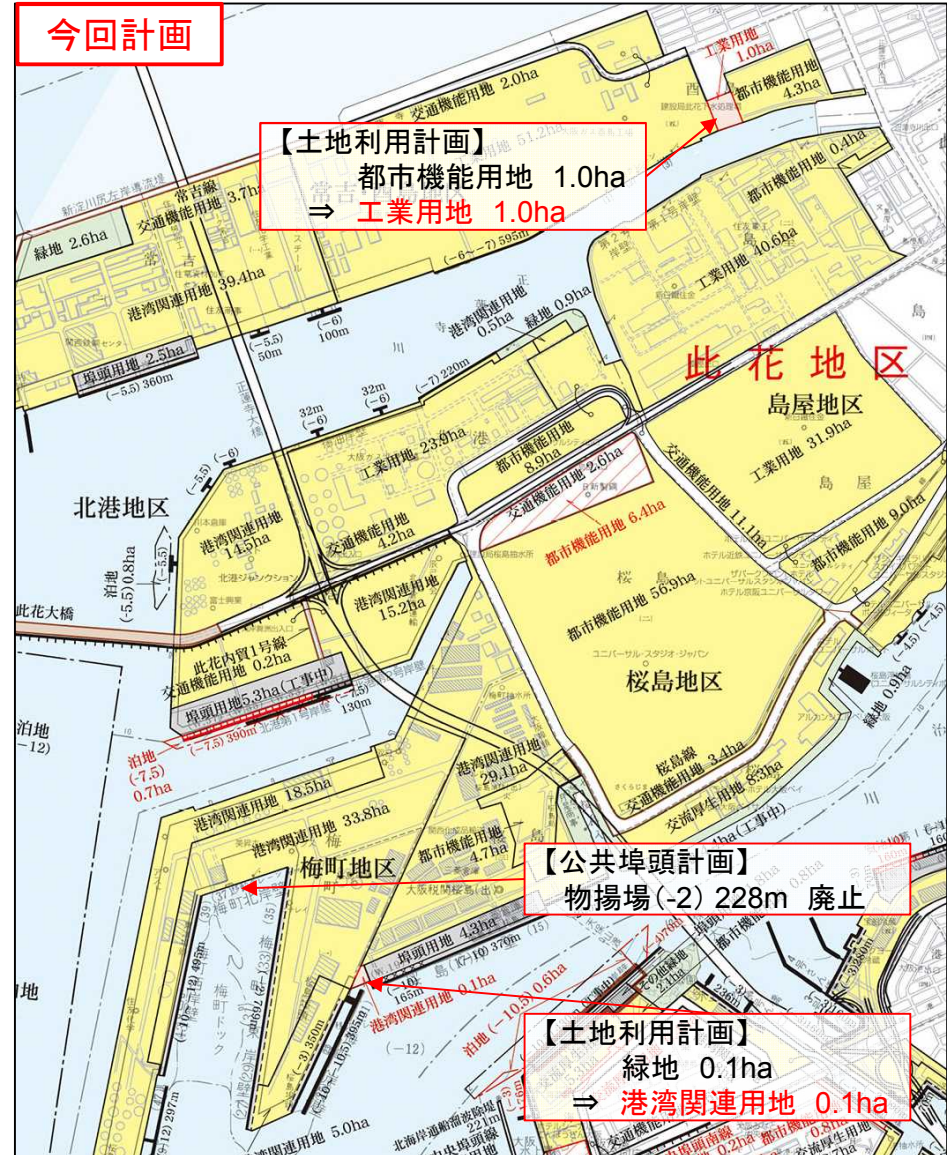
今回計画



【土地利用計画】
 緑地 1.7ha
 ⇒ 港湾関連用地 1.7ha

港湾計画の変更内容[此花地区]

○利用状況等を考慮の上、既存緑地の廃止を計画し、土地利用計画を変更する。

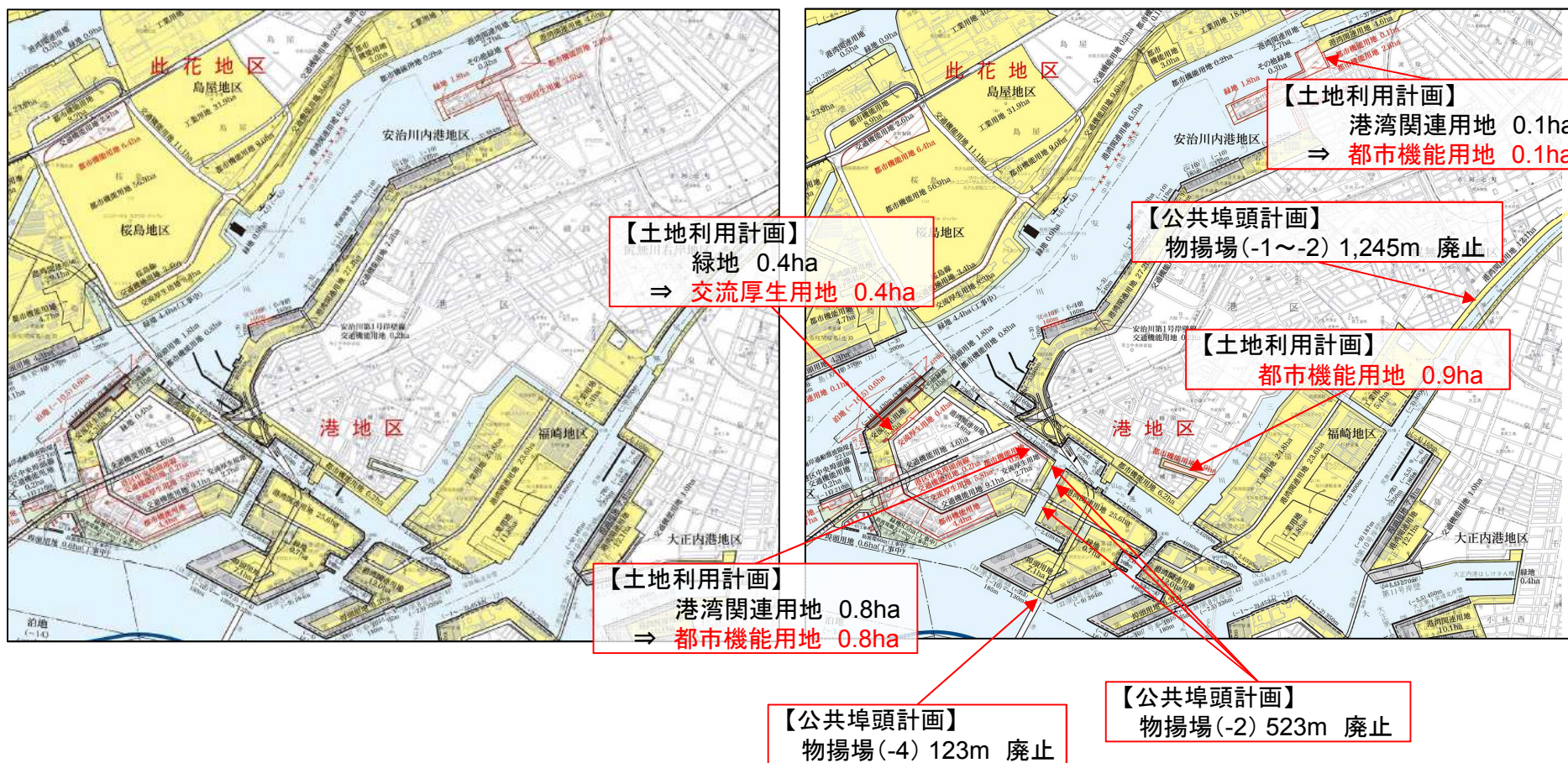


港湾計画の変更内容[港地区]

○現在の利用状況や災害時の市民生活への影響も考慮した上で、一部の物揚場の廃止を計画。

既定計画

今回計画



港湾計画の変更内容[大正地区]

○土地需要への対応等のため、土地利用計画を変更する。

