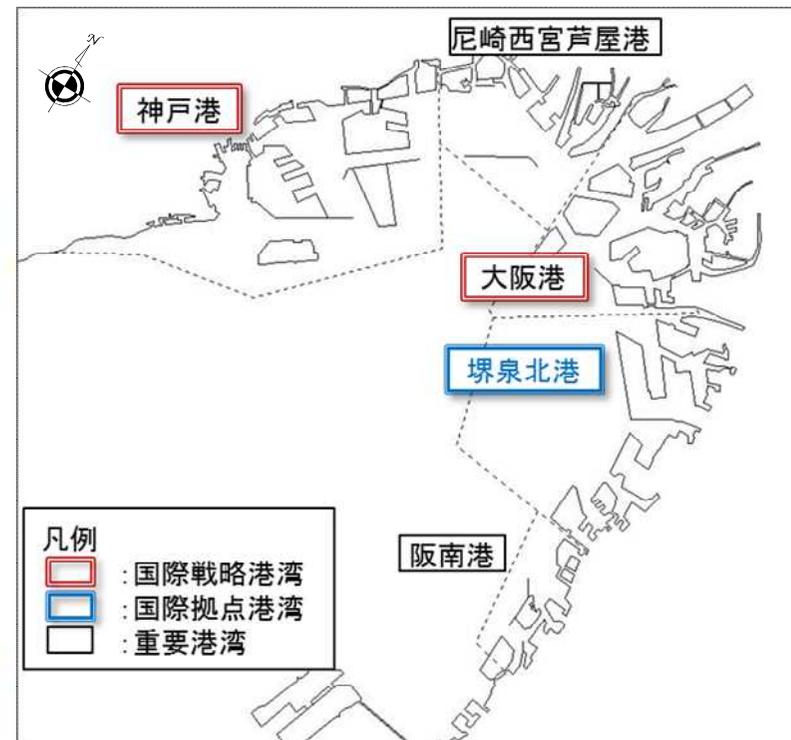


# 大阪港 港湾計画 一部変更

前回改訂:平成18年11月(目標年次:平成20年代後半)

港湾管理者:大阪市

平成28年7月4日  
交通政策審議会  
第64回港湾分科会  
資料 3



# 計画変更箇所



計画変更箇所



# 計画変更のポイント

- 内航フェリー輸送を担う船舶の大型化に対応するため、フェリー埠頭計画を変更する。
  - ・ 南港地区F3岸壁では、大阪港と東予港(愛媛県)を結ぶフェリーが就航しており、大阪港と四国を結ぶ唯一のフェリーとなっている。
  - ・ 本フェリーは、四国・関西間の貨物だけでなく、北海道や関東、中部、九州の間の広域的な貨物の輸送にも利用されている。
  - ・ 就航船舶の大型化に伴い(平成30年3月就航予定)、F3岸壁を延伸する必要がある。

東予港行きフェリー  
F3岸壁(水深7.5m、延長230m(うち船首尾部30m))

新門司港行きフェリー  
F1岸壁

新門司港行きフェリー  
F4岸壁

大阪港と東予港間のフェリー貨物の流動のイメージ

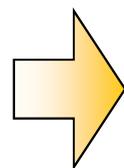


おれんじ8

	船齡 (年)	総トン数 (GT)	全長 (m)	船幅 (m)	最大喫水 (m)	積載能力		
						トラック (台/8t)	乗用車 (台)	旅客定員 (人)
現況船舶 (2隻)	17	9,975	163.57	25.6	4.99	122	42	750
新船 (2隻)	-	15,000	199.90	27.5	6.70	175	47	458

# 計画変更内容

○ 対象船舶の大型化に伴い、岸壁延長を230m(うち船首尾部30m)から250m(うち船首尾部30m)に変更する。



確認事項	基本方針※との適合
フェリー埠頭計画	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</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CO<sub>2</sub>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12月19日 国土交通省告示第1167号)