

令和5年3月6日  
新しい国際コンテナ戦略港湾政策の  
進め方検討委員会  
(第3回) 資料1-2

# 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 大阪港の目指す姿及び取組の方向性

大阪港湾局

2023.3.6



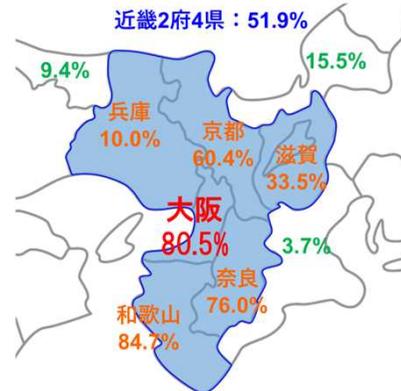
# 1. 大阪港の概要



近畿2,100万人の人口を抱えた都市型港湾

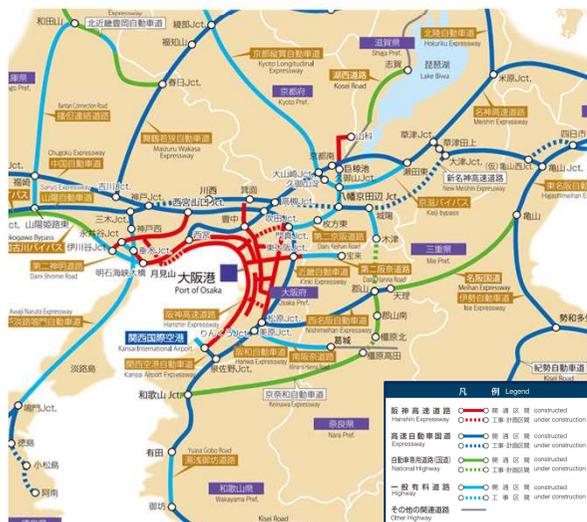
〔大阪港の貿易額 8.3兆円 (国内の約6%) (2020年確定値)〕  
〔近畿圏のGRP 89兆円 (国内の約16%) (平成30年度時点)〕

各都道府県で生産・消費される  
輸出入コンテナ貨物の大阪港発着率



出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果より本市作成

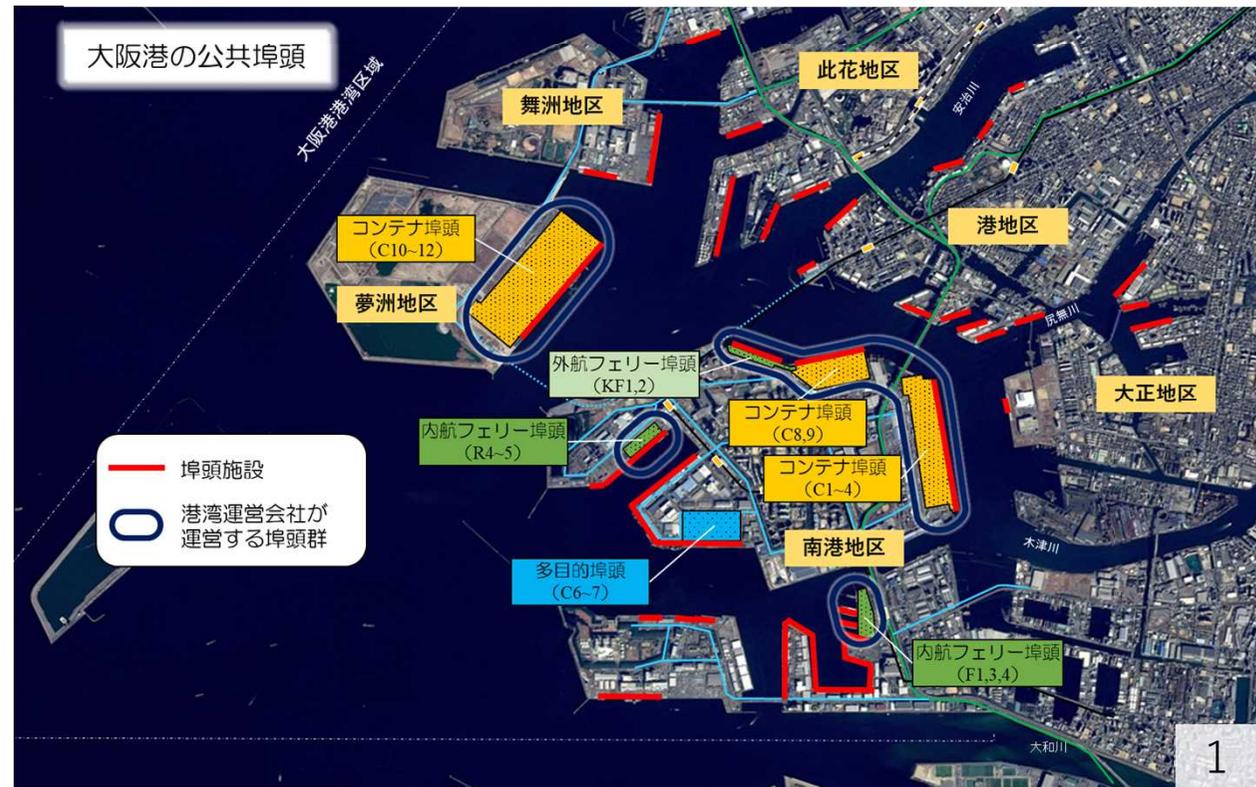
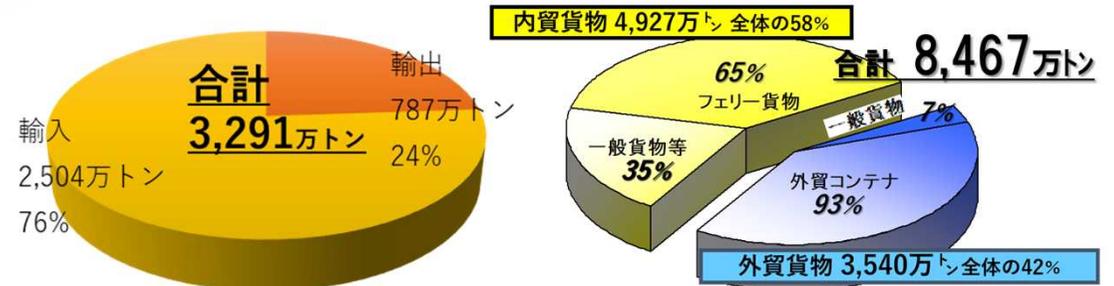
## 大阪港背後圏の交通網



## 大阪港の港勢 (2021年)

(外貿コンテナ貨物量)

(取扱貨物量の内訳)



## 2. 大阪港の目指す姿



### 集貨

広域からの「大阪港への集貨」仕組みづくり

### 創貨

流通加工や組立等の機能を有するロジスティクス施設の立地促進

### 競争力強化

高い生産性を有するコンテナターミナルの実現、サプライチェーンの多元化

### 環境

「環境」面での国際競争力の強化、脱炭素化による付加価値の提供

### 港湾強靱化

コンテナターミナル等のさらなる強靱化

### 3. 大阪港の目指す姿及び取組の方向性（集貨）

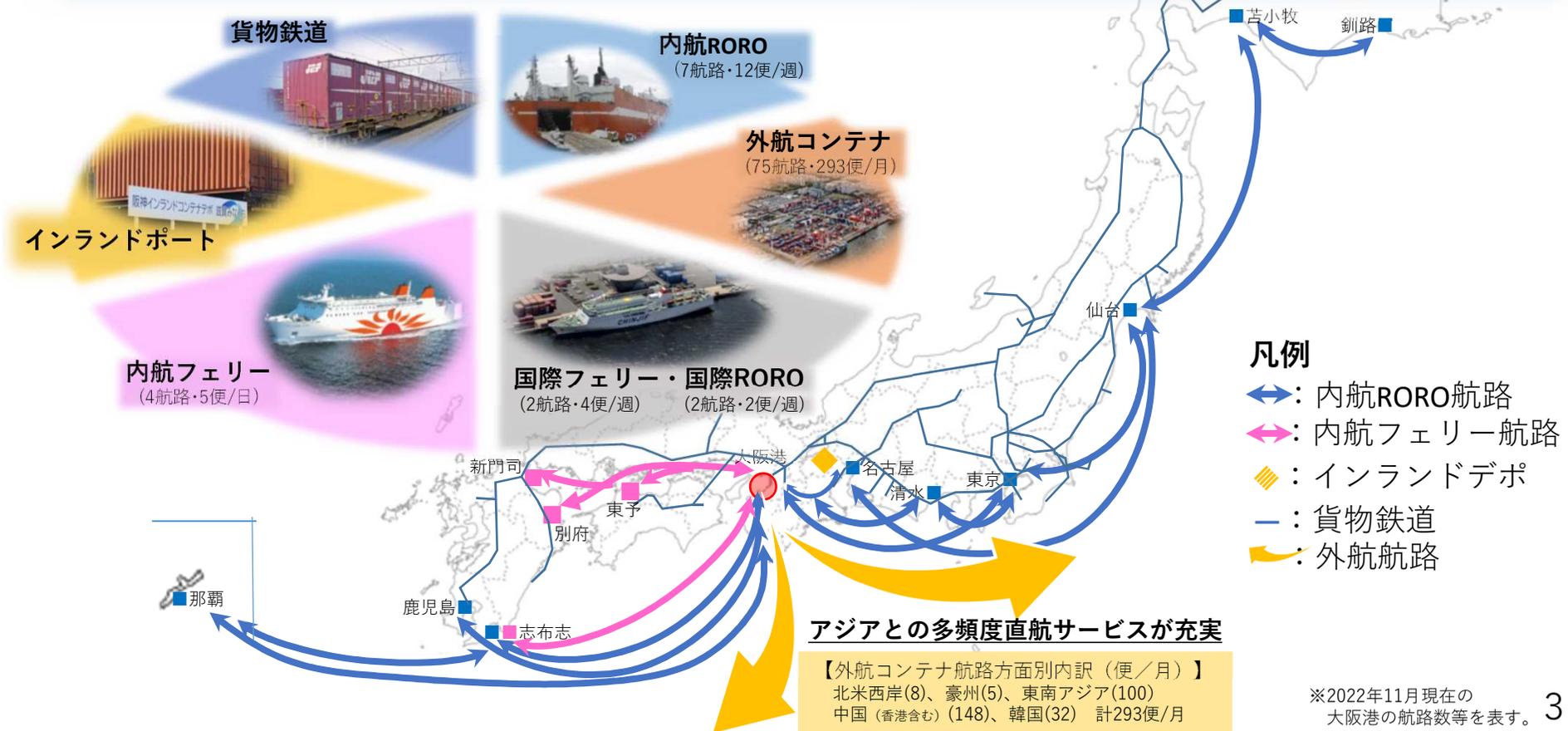


**取り巻く状況** 新型コロナに端を発する国際物流の混乱、国内では労働者不足や2024年問題⇒サプライチェーンの再構築

**大阪港の強み** 背後に広大なマーケット（ペーサーゴ）の存在、充実した海と陸のネットワーク

#### 集貨 広域からの「大阪港への集貨」仕組みづくり

充実した海と陸のネットワークを活用した信頼性の高い、安定したサプライチェーンの提供



### 3. 大阪港の目指す姿及び取組の方向性（創貨）



取り巻く状況

一部生産拠点の国内回帰の動き、リスク管理等を考慮した物流拠点分散化

大阪港の強み

コンテナミナル背後に開発可能用地が存在、労働力の確保が比較的容易、交通網が充実

創貨

流通加工や組立等の機能を有するロジスティクス施設の立地促進

夢洲物流用地の活用



流通加工・集配送等の機能を有するロジスティクス施設とコンテナターミナルの接続



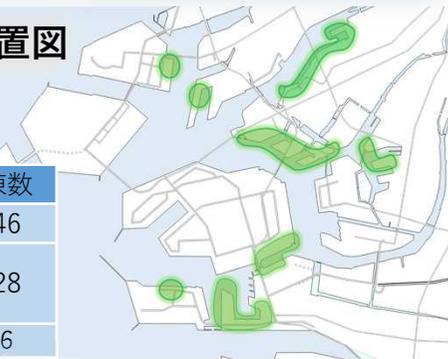
出典：「夢洲まちづくり構想（平成29年8月）」

上屋の再編・敷地の高度利用等による用地創出

大阪港位置図

上屋

経過年数	棟数
50年以上	46
30年以上 50年未満	28
30年未満	6



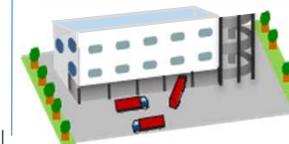
既存上屋

再編

高度化



創出した用地を物流用地として活用



### 3. 大阪港の目指す姿及び取組の方向性（競争力強化）



**取り巻く状況** 港湾労働者不足、多様な輸送モード需要の高まり

**大阪港の強み** 輸入貨物の需要が多い、多様な貨物のニーズに対応し得るターミナルの存在  
**（大阪港の弱み** 空コンテナ返却車両等によるターミナルゲート混雑）

**競争力強化** 高い生産性を有するコンテナターミナルの実現、サプライチェーンの多元化

DXを通じた  
高規格コンテナターミナルの  
更なる生産性向上

ターミナルの  
一体運用の推進

複合ターミナルの形成

相乗効果により、さらなる生産性向上を図る

コンテナ船・RORO船・在来船の  
様々な輸送モードに対応可能な  
ターミナルを形成

ローカル5G実証事業の成果を活かしたコンテナターミナルのDXの実現

ローカル5G環境を活用した  
業務効率化・生産性向上(実証事業)

- I.コンテナダメージチェックの遠隔化
- II.コンテナランニングデータのリアルタイム伝送
- III.ローカル5Gの有効性検証  
(RTG疑似荷役操作信号送受信等による電波検証)
- IV.CONPASの導入

目指す姿

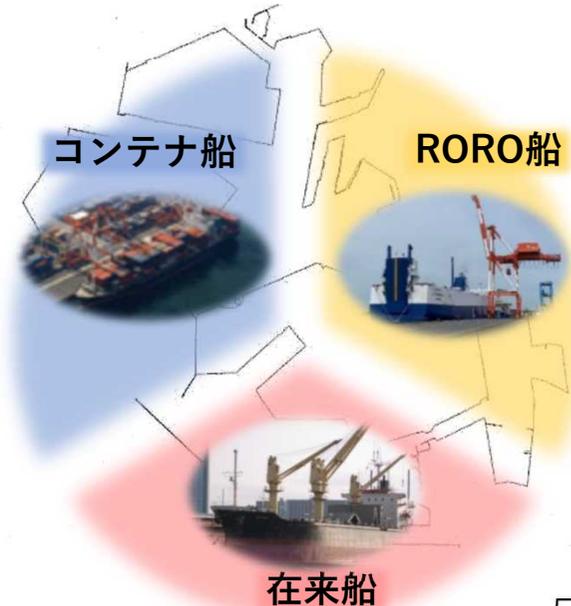
- I.コンテナダメージチェックの自動化
- II.AIを活用したコンテナ蔵置場所の最適化
- III.RTGの遠隔操作化
- IV.ゲート前渋滞の解消

ローカル5Gの実証事業

1.コンテナダメージチェックの遠隔化



2.ローカル5Gの有効性検証



### 3. 大阪港の目指す姿及び取組の方向性（環境）



取り巻く状況

SDGsやESG投資への関心の高まり、サプライチェーンの脱炭素化

大阪港の強み

2025年大阪・関西万博（SDGs達成・SDGs+beyondへの飛躍の機会）、理念継承

環境

「環境」面での国際競争力の強化、脱炭素化による付加価値の提供

#### カーボンニュートラルレポートの形成

港湾地域の面的・効率的な脱炭素化

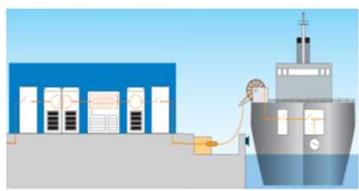
省エネ化

低炭素化

脱炭素化

電化+非化石エネルギー由来の電力使用

停泊中船舶への陸上電力供給施設の導入



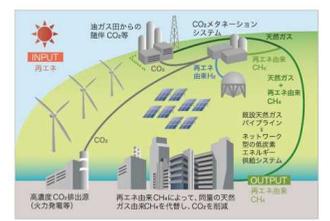
ヤード内荷役機械の電動化・FC化



上屋・ヤード照明・臨港道路照明等のLED化



水素・e-メタンの混焼・専焼、メタネーション



次世代エネルギー供給拠点としての環境整備

水素・アンモニア等供給拠点形成



水素燃料電池船基地

2025年万博開催時に商用運航予定



岩谷産業株式会社 水素燃料電池船イメージ図

次世代エネルギー運搬船

大阪港

次世代エネルギー供給拠点

堺泉北港  
受入・貯蔵・配送

次世代エネルギー移行までのLNGバンカーグ拠点形成

エネルギー供給拠点「堺泉北港」とも連携



「さんふらわあ くれは」 2023年1月就航  
「さんふらわあ むらさき」 2023年4月就航

日本初LNG燃料フェリー

（次世代エネルギー供給拠点とは）

・水素、アンモニア等の港湾エリアでの供給拠点を指す。

### 3. 大阪港の目指す姿及び取組の方向性（港湾強靱化）



取り巻く状況

自然災害の頻発・激甚化、巨大地震発生確率の高まり

大阪港への要請

自然災害発生時の事業継続（BCP実効性）、リダンダンシーの向上

港湾強靱化

コンテナターミナル等のさらなる強靱化

上町断層帯地震（直下型）

南海トラフ巨大地震（海溝型）

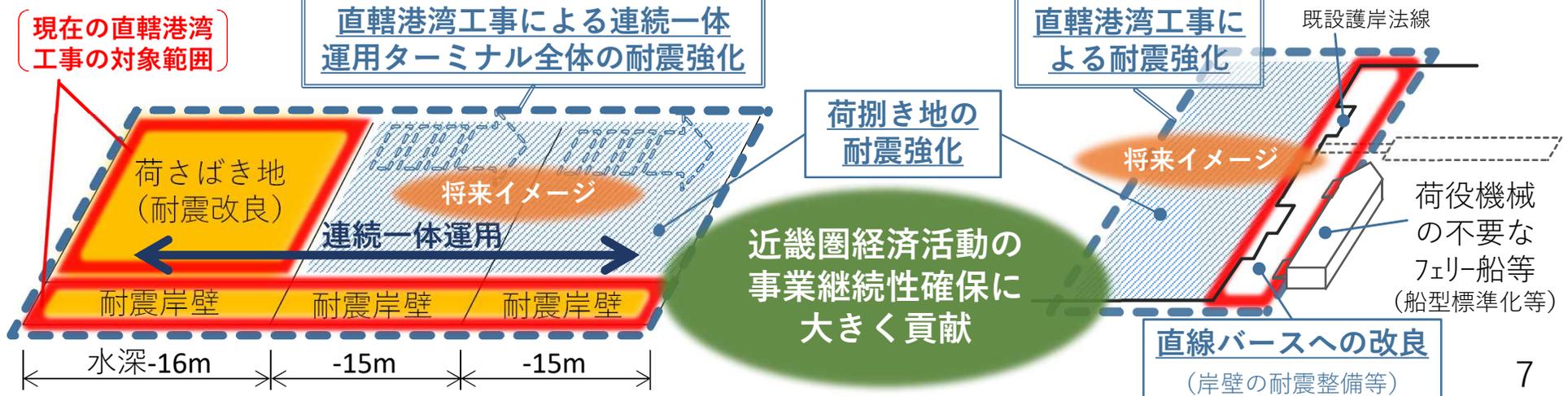
《求められる役割》

- ・災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化
- ・市民生活を支える基幹的海上ネットワークの維持
- ・経済活動を支えるサプライチェーンへの影響の抑制

岸壁、荷さばき地の耐震化の促進（幹線貨物輸送対応ターミナルの形成）

（高規格コンテナターミナル）

（フェリーターミナル）



# 4. 大阪港における目下の取組み（1）



## 夢洲の物流機能強化に資するインフラ施設の整備

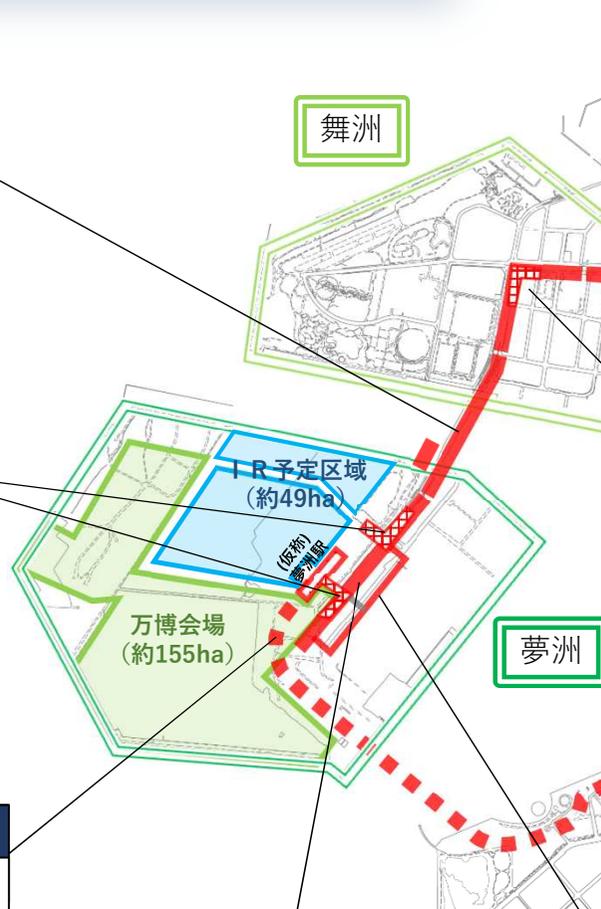
**夢舞大橋**  
令和4年8月4日 4車線→6車線化済

**高架道路（2橋）**  
令和3年度より施工中

◀ (仮称)夢洲南高架橋 ▶  
◀ (仮称)夢洲北高架橋 ▶

◀ 夢舞大橋 ▶

**鉄道（南ルート）**  
令和4年7月19日 シールド掘進開始



**夢洲幹線道路**  
令和3年度より施工中 4車線→6車線化

**此花大橋**  
令和4年10月29日 4車線→6車線化済

**舞洲幹線道路、舞洲東交差点立体交差化**  
令和4年7月14日 4車線→6車線化、  
右左折 2車線化済、立体交差施工中

◀ 舞洲東交差点 立体交差 ▶  
◀ 舞洲東交差点 北行き ▶  
◀ 舞洲東交差点 南行き ▶  
◀ 舞洲東交差点 西行き ▶

**夢洲コンテナターミナル背後道路**  
令和5年度着工予定  
現行4車線→付加車線1～2車線を整備

# 4. 大阪港における目下の取組み (2)



## 万博開催時の物流交通対策 (案)

