

大阪港(一部変更)

- 大阪港は、大阪市に位置する国際戦略港湾であり、港湾管理者は大阪市。
- 夢洲地区は、コンテナターミナルを有するとともに、新たな国際観光拠点の形成が進められている。南港地区は、コンテナ、フェリー、RORO等の多様な貨物等を取り扱う拠点としての役割を果たしている。

【位置図】



大阪港



大阪IRのイメージ（2030年秋頃開業予定）



フェリーターミナル（新門司、東予航路）

<新門司航路>



背後に大規模消費圏を抱えており、飲料や加工食品、鋼材等の輸送や旅客輸送に活用されている。

- ・総トン数：14,920トン
- ・全長：183.0m、全幅27.0m、喫水6.7m
- ・航路：大阪⇄新門司（2便/日）

<東予航路>



非鉄金属や建設資材、紙製品等を取り扱っており、夢洲地区を経由したトランシップ輸送が行われている他、四国地方との旅客輸送に活用されている。

- ・総トン数：14,759トン
- ・全長：199.94m、全幅27.5m、喫水6.7m
- ・航路：大阪⇄東予（1便/日）

RORO船ターミナル

寄港地	便数
名古屋/東京ほか	5便/週
東京/那覇	4便/週
志布志/名瀬/那覇	2便/週
鹿児島/那覇	2便/週

※便により寄港地が異なる場合あり

- 南港地区においては、1日3便の定期フェリーが就航しているが、既設棧橋は昭和40年代に整備されており老朽化が進んでいるうえ、狭隘なため慢性的なヤード不足が発生している。
- こうした中、フェリーのリプレイスに伴う大型化(新門司航路)や、将来的な定期RORO船の新規就航ニーズが確認されており、既定計画ではこれらの課題に対応できないことから、所要の延長・水深を有する岸壁の新設やふ頭用地の拡張を計画する。

【現況・既定計画】

■ 慢性的なヤード不足



狭隘なため4列縦列での蔵置を強いられるシャーシ



狭隘なヤード内での車両のすれ違い



■ 既設棧橋の老朽化



剥離・鉄筋露出



欠損・ひび割れ

【今回計画】

老朽化した既設棧橋を撤去し、フェリーの大型化やRORO船の新規就航(最大15,000GT級を想定)に対応した延長・水深を有する岸壁を新設

- ・既定計画 (-7.5m) 250m等 (計3バース)
- ・今回計画 (-9.0m) 270m (計2バース)

東予航路は南港地区から夢洲地区に移転

フェリーの大型化やRORO船の新規就航に伴う更なる貨物量の増加を踏まえたふ頭用地の拡張

災害時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設(耐震強化岸壁等)を位置づけ



※RORO航路は港内他地区からの移転と新規航路

大阪港港湾計画の一部変更(2. 夢洲地区)

- 夢洲地区においては、2030年秋頃にIR開業が予定されているなど、国際観光拠点の形成が進められており、来訪者の利便性向上や集客力強化を図るため、多様なアクセス手段の確保が求められている。
- 国際観光拠点への海上アクセス機能の向上やトランシップ輸送の効率化を図るため、現在南港地区を利用している定期フェリー(東予航路)の夢洲地区への移転等に必要な施設を計画する。

【現況・既定計画】



大阪IRのイメージ (2030年秋頃開業予定)



【今回計画】

■ターミナル拡大図



国際観光拠点への海上アクセス機能の向上を図るため、定期フェリーに対応した岸壁やふ頭用地を新設(クルーズ船の受入にも対応可能)

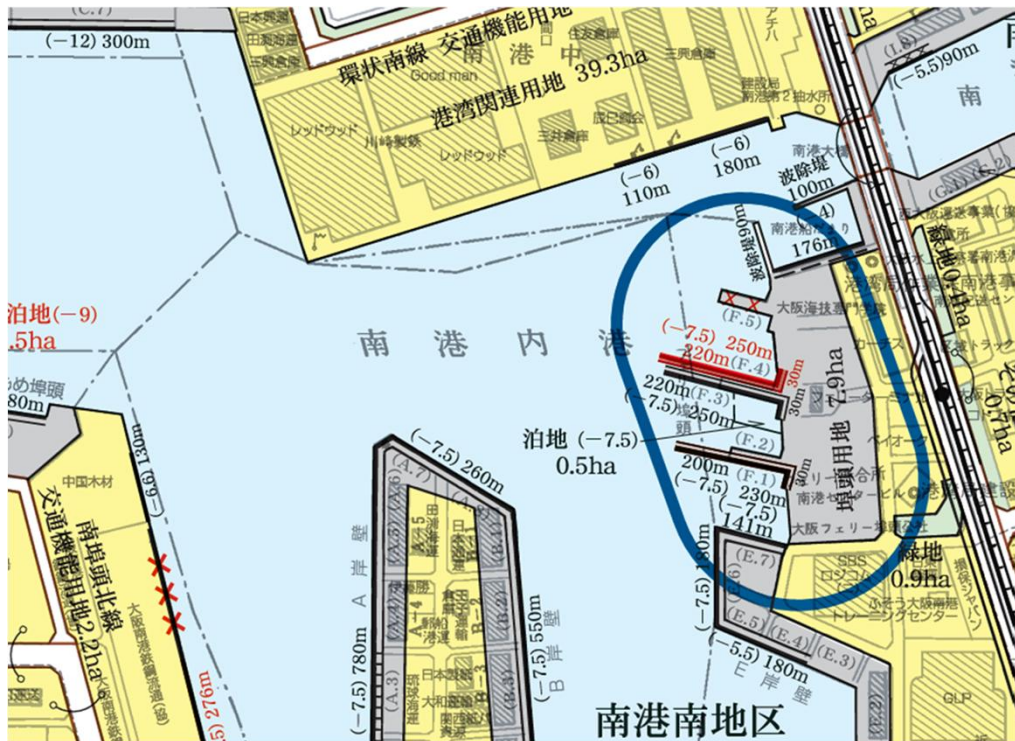
災害時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設(耐震強化岸壁等)を位置づけ

コンテナターミナル等への貨物輸送のための臨港道路を新設(物流動線)

夢洲コンテナターミナルへのトランシップ貨物の横持ち距離
【現況・既定計画】南港フェリーターミナルから10.0km
【今回計画】夢洲フェリーターミナルから6.2km

- ① フェリーの大型化やRORO船の新規就航に対応するため、フェリー埠頭計画、水域施設計画、土地造成計画及び土地利用計画等を変更する。
- ② 大規模地震発生時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設計画を位置付ける。

【既定計画】



【今回計画】

<①関係>

【フェリー埠頭計画】

- ・岸壁2バース 水深9m 延長540m [新規計画]
- ・岸壁3バース 水深7.5m 延長730m [廃止]

【水域施設計画】

- ・航路・泊地 28.7ha [新規計画]
- ・泊地 0.5ha⇒2.0ha [既定計画の変更計画]

【土地造成計画・土地利用計画】

- ・埠頭用地 7.9ha⇒14.3ha [既定計画の変更計画]
- ・交通機能用地 0.3ha [新規計画]

【臨港交通施設計画】

- ・臨港道路大阪南港フェリー線 4車線 [既設の変更計画]



<②関係>

【大規模地震対策施設計画】

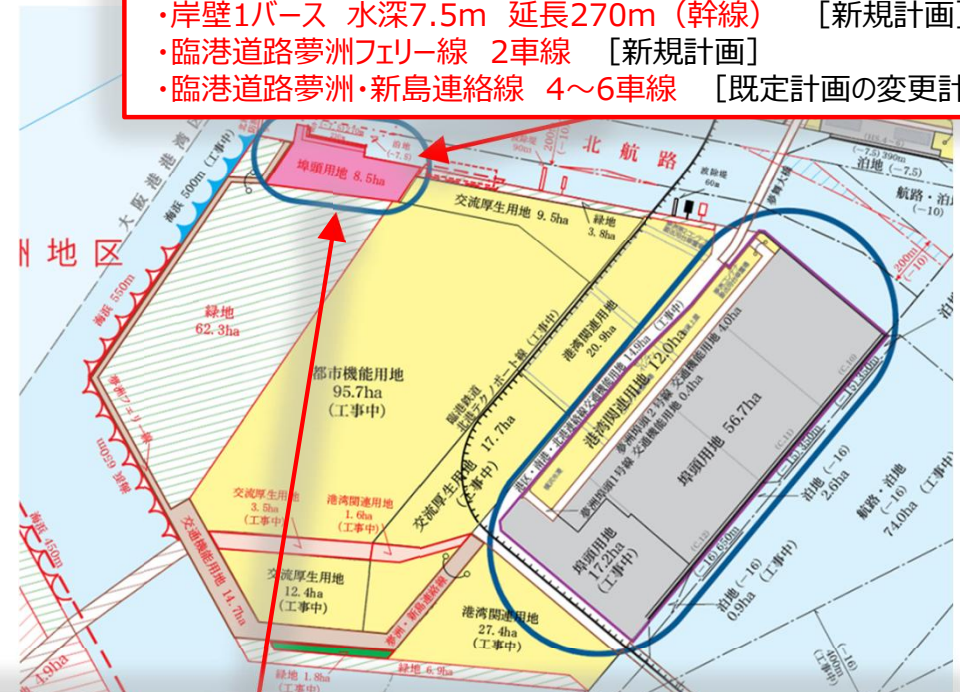
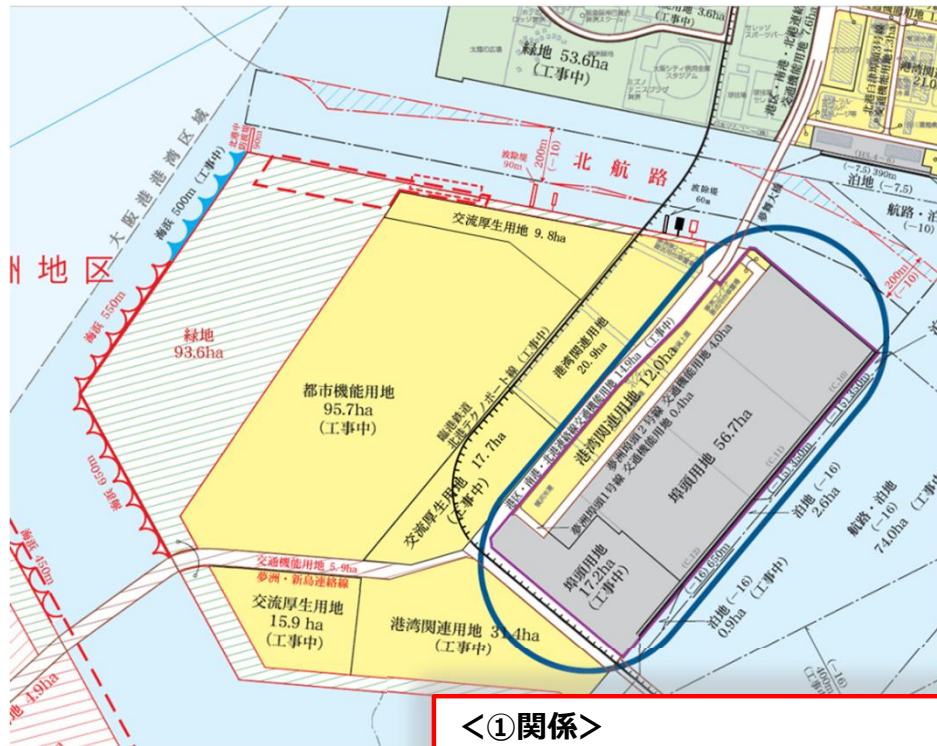
- ・岸壁2バース 水深9m 延長540m (幹線) [新規計画]
- ・臨港道路大阪南港フェリー線 4車線 [既設の変更計画]

※ フェリー埠頭計画においては、フェリー（大阪-新門司航路）（必要水深：8.5m）の他、RORO船（大阪-東京航路等）（必要水深：9.0m）が利用することを想定

- ① 国際観光拠点への海上アクセス機能の向上等を図るため、フェリー埠頭計画、水域施設計画、土地造成計画及び土地利用計画等を位置付ける。
- ② 大規模地震発生時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設計画を位置付ける。

【既定計画】

【今回計画】



<②関係>

【大規模地震対策施設計画】

- ・岸壁1バース 水深7.5m 延長270m (幹線) [新規計画]
- ・臨港道路夢洲フェリー線 2車線 [新規計画]
- ・臨港道路夢洲・新島連絡線 4~6車線 [既定計画の変更計画]

※ 既定計画 (H31改訂) において、夢洲緑地は、海上輸送需要に応じた適切な機能確保の観点から、緑地以外の用途への変更も検討することとされている。

<①関係>

【フェリー埠頭計画】

- ・岸壁1バース 水深7.5m 延長270m [新規計画]

【土地造成計画・土地利用計画】

- ・埠頭用地 8.5ha [新規計画]
- ・交通機能用地 14.7ha [新規計画]

【水域施設計画】

- ・航路・泊地 2.0ha [新規計画]

【臨港交通施設計画】

- ・臨港道路夢洲フェリー線 2車線 [新規計画]
- ・臨港道路夢洲・新島連絡線 4~6車線 [既定計画の変更計画]

【港湾の効率的な運営に関する事項】

【国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設】

今回計画における主な変更内容	基本方針との適合
<ul style="list-style-type: none"> ➤ フェリーの大型化やRORO船の新規就航に対応した港湾施設の確保【南港地区】 	<p>II 1 (1) ③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 国際観光拠点への海上アクセス機能の向上に対応した港湾施設の確保【夢洲地区】 	<p>II 1 (2) ②観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>地域の特性に配慮した旅客施設及び交流施設の整備並びに港湾情報提供施設の活用</u>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大規模地震に対応するための耐震強化岸壁等の確保【南港地区、夢洲地区】 	<p>II 1 (3) ①災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p><国民の生命・財産を守るための、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルート of 構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>フェリー・RORO 船等による迅速な緊急物資等の輸送に資する既存岸壁の耐震機能の確保や、幹線貨物輸送の拠点となる耐震強化岸壁とそれに付随する荷役機械、道路の整備等、地域防災計画等を踏まえた港湾関連施設の防災機能の向上</u>