



PORT of OSAKA 2021

近畿2,100万人の生活を支える大阪港

The Port of Osaka Supporting Everyday Lives of 21 Million People in Kinki Region

- 大阪港概略図 Land Use at the Port of Osaka 02
- 優れたロケーションを活かして Advantage of the Port of Osaka 03
- 巨大な背後圏の経済活動を支える大阪港 The Port of Osaka Supporting Economic Activities of its Huge Hinter Land 04

大阪港の物流施設

Distribution Facilities at the Port of Osaka

- 大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて Initiatives to Strengthen Logistic Functions of the Port of Osaka 05
- 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」 Strategic International Container Port "Hanshin Port" 06
- 夢洲のコンテナターミナル Container Terminals in Yumeshima 09
- 咲洲のコンテナターミナル・多目的埠頭 Container Terminals and Multi-Purpose Wharves in Sakishima 11
- 世界とつながるゲートウェイ A Gateway Linked to the World 13
- 内航フェリーターミナル Domestic Ferry Terminals 15
- 外航フェリーターミナル International Ferry Terminal 17
- 専門埠頭 — 特殊な貨物は専門埠頭で — Specialized Wharves 18

選ばれるクルーズポート「大阪港」

The Port of Osaka, Definite Choice as Cruise Ship Destination

- 大阪港の客船岸壁 Passenger Terminals for Cruise Ships 19
- 賑やかで便利な立地 Vibrant and Convenient Location 21
- 大阪港のおもてなし The Port Full of Hospitality 23

魅力あふれる臨海地域のまちづくり

Developing Attractive Waterfront Community

- 臨海部のまちづくり Waterfront Development 25
- 夢洲地区のまちづくり Development in Yumeshima 27
- 咲洲コスモスクエア地区のまちづくり Development in Sakishima Cosmosquare Area 29
- 舞洲地区のまちづくり Development in Maishima 31
- 鶴浜地区のまちづくり Development in Tsuruhami 32
- 臨海部の防災対策 Disaster prevention for waterfront 33

大阪港の概要

Overview of the Port of Osaka

- ポートサービス・福利厚生施設 Port Services and Welfare Facilities 35
- 大阪港港勢 Statistics 37
- 大阪市 港湾施設使用料 Wharfage and Tariffs 39
- 大阪港名鑑 Directory 41

令和元年 取扱貨物量

Volume of Cargo Handled in 2019

外 貿 Foreign Trade	内 貿 Domestic Trade	合 計 Total
35,669,618トン (うちコンテナ貨物 32,143,032 トン)	49,835,959トン (うちフェリー貨物 32,857,742 トン)	85,505,577トン
35,669,618 tons (including 32,143,032 tons of container cargo)	49,835,959 tons (including 32,857,742 tons of ferry cargo)	85,505,577 tons

埋立地面積 (計画及び工事を含む、令和元年10月現在) including reclamation planned and also in progress

舞洲 Maishima	夢洲 Yumeshima
約 220 ha	約 391 ha
咲洲 (南港地区) Sakishima (Nankō District)	新島地区 New Island District
約 1,045 ha	約 204 ha (第1期) (Stage 1)

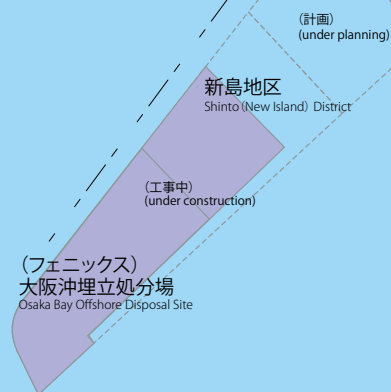
臨港地区／港湾区域 (令和2年10月現在)

Port District / Harbor Limits (as of October 2020)

臨港地区 Port District	港湾区域 Harbor Limits
1,979.1 ha	4,684 ha

尼崎西宮芦屋港

Port of Amagasaki-Nishinomiya-Ashiya



凡 例 Legend

埠頭用地	Wharf Area
主要開発エリア	Major Development Area
整備エリア	Development Area
臨港緑地・公園	Waterfront Nature Strips / Parks
臨港鉄道 (計画)	Technoport Line (under planning)
J R	JR
地下鉄	Subway

Land Use at the Port of Osaka

Hosting a wide range of logistics facilities including container wharves and ferry terminals, the Port of Osaka is a leading logistics center in Western Japan, and its large reclaimed area has a good potential for developing manufacturing and logistics facilities. In addition, diverse facilities such as passenger terminals, green zones, cultural and recreational facilities are also well established.



優れたロケーションを活かして

Advantage of the Port of Osaka

大阪市を核とする近畿圏は、人口約2,100万人の一大生産・消費圏を形成し、日本の産業、経済活動の中核となっています。大阪港はその中心に位置し、高速自動車国道などの充実した交通ネットワークで、近畿圏の各地と結ばれています。

Having a major production and consumer base of 21 million, the Kinki Region centering on the City of Osaka, forms the backbone of the nation's economy. Situated at the heart of the region, the Port of Osaka is linked to various parts of the region through a comprehensive highway and other transport network.



関西国際空港まで直結30分、陸海空の総合物流拠点

関西国際空港とも高速道路でダイレクトに結ばれ、効率的な陸・海・空の複合一貫輸送を実現しています。

Directly linked to Kansai International Airport with an expressway network (about 30 min.), the Port is providing a seamless transportation system connecting land, sea and air efficiently.



関西エアポート株式会社提供
©Kansai Airports

巨大な背後圏の経済活動を支える大阪港

The Port of Osaka Supporting Economic Activities of its Huge Hinter Land

大阪港が支える近畿圏のGDPは国内の約16%を占め、全世界の約1%を占めています。
大阪港は輸出入の拠点として、このような巨大な規模を誇る近畿圏の経済活動を支えています。

The combined GDP of the Kinki region takes up approx. 16% of the national GDP, and approx. 1% of the global GDP.

As a center of foreign trade, the Port of Osaka has supported the extremely large scale of economic activities in the Kinki region.

大阪港背後圏の経済活動

Osaka's Position in the National Economy

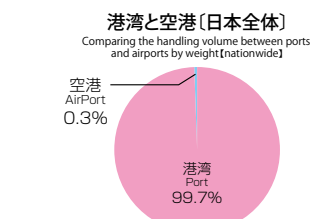
項目 Items	大阪市(A) Osaka City	近畿2府4県(B) Kinki Region	全国(C) Japan	A/C(%)	B/C(%)
人口(人)※1 Population	2,751,460	20,483,595	125,929,817	2.18	16.27
面積(km ²)※2 Area	225.32	27,351.51	377,976.94	0.06	7.24
総生産(億円)※3 Gross Product	200,259	859,000	5,474,085	3.66	15.69
事業所数(所)※4 Companies	198,329	916,735	5,578,975	3.55	16.43
製造品出荷額等(億円)※5 Manufactures' Output	38,213	529,515	3,318,094	1.15	15.96
貿易額(億円)※6 Foreign Trade Value					
輸出 Export	37,742	162,647	769,317	4.91	21.14
輸入 Import	47,781	147,190	785,995	6.08	18.73

出典(Sources)

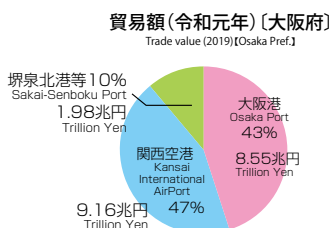
- ※1 令和2年9月1日現在の推計人口
ただし、全国は令和2年4月1日現在(確定値)
- ※2 全国都道府県市区町村別面積調(令和2年7月1日時点)
- ※3 平成29年度国民経済計算、県民経済計算、市民経済計算
ただし、数値は名目
- ※4 平成28年経済センサス
- ※5 2019年工業統計調査(2018年実績)
ただし、数値は従業員4人以上の事業所に関する統計表
- ※6 大阪税関貿易統計(近畿圏)2019年分(確定値)
ただし、大阪市の数値は大阪港での貿易額
- ※1 Estimated population as of Sep 1, 2020;
The national population is as of Apr 1, 2020 (confirmed values).
- ※2 National Area Survey Based on Prefectures and Municipalities (as of July 1, 2020)
- ※3 Reports on National Accounts, Prefectural Accounts, and Municipal Accounts FY2017;
The figures are nominal.
- ※4 Economic Census 2016
- ※5 Census of Manufactures 2019 (results for 2018);
The figures represent statistics on business establishments with four or more employees.
- ※6 Osaka Customs Trade Statistics (Kinki Region) for 2019 (confirmed values)
The figures for Osaka City represent the amount of trade at the Port of Osaka.

輸出入貨物の99.7%は港から ~大阪府における貿易額の4割以上が大阪港~

Of foreign trade cargo, 99.7% is transported through ports. More than 43% of foreign trade value in Osaka Prefecture is handled at the Port of Osaka.



出典:国土交通省「港湾取扱貨物量の現況(平成28年)」
国土交通省「日本出入航空貨物路線別取扱実績(平成28年1月~12月)」
Source: Port statistics. The amount of freight handling(2016, MLIT)
Handling results by air cargo route in and out of Japan and other countries(2016, MLIT)



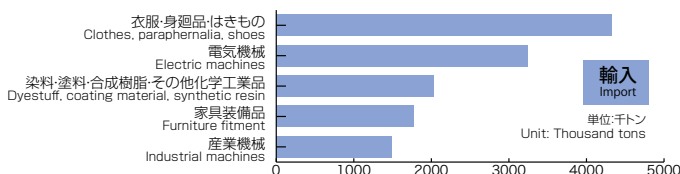
出典:大阪税関貿易統計
Source: Osaka Customs Statistics

日本における輸出入貨物量の99.7%は港湾で取り扱われています。
また、大阪府における貿易額は、年間約19.7兆円。そのうち4割以上の約8.55兆円が大阪港からの輸出入により発生しています。

Of the entire foreign trade cargo in Japan, 99.7% is handled through ports and harbors.
Annual trade in Osaka Prefecture is about 19.7 trillion yen in value. Approx. 8.55 trillion yen (more than 43% of the above) is generated from trade handled at the Port of Osaka.

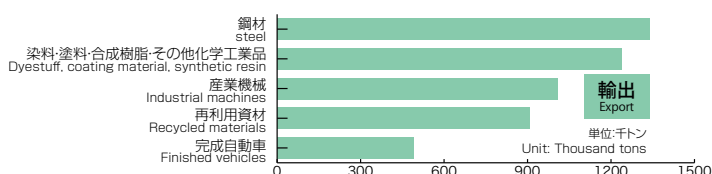
大阪港は産業と生活に密着した貿易の玄関口

The Port of Osaka, a trade gateway essential to industry and our daily living



大阪港は、市内や周辺地域で生産された産業・工業製品の海外への出荷や私たちの日常生活に非常に密着した商品が到着する玄関口となっています。

出典:大阪港統計年報2019年



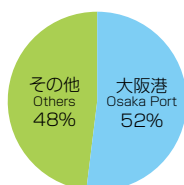
The Port of Osaka is a gateway to foreign trade, where industrial and commercial goods produced in the city and its neighboring area are shipped overseas, and essentials for our daily lives arrive from abroad.

Source: The Port of Osaka 2019 annual statistics.

近畿2府4県で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の5割以上が大阪港から、大阪府では8割以上が大阪港から発着しています

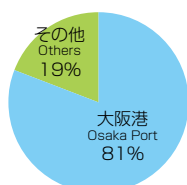
More than 52% of container cargo that is produced or consumed in the six prefectures in the Kinki region (more than 81% of cargo in Osaka Prefecture) comes in or goes out through the Port of Osaka.

近畿2府4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
Share of the Port of Osaka in incoming/outgoing trade container cargo produced or consumed in the six prefectures in the Kinki region



平成30年(2018年)11月

大阪府で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の大阪港発着率
Share of the Port of Osaka in incoming/outgoing trade container cargo produced or consumed in Osaka Prefecture



平成30年(2018年)11月

近年、近畿2府4県や大阪府で生産・消費される輸出入コンテナ貨物において、大阪港での取扱いの割合が非常に高くなってきています。大阪港は、交通アクセスが充実していることから、スーパーや販売店まで、商品が速く届くとともに、生産した製品を速く海外へ出荷することが可能です。大阪港は産業・工業活動や私たちの生活に密接に関わり、その役割はますます重要になってきています。

出典:平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

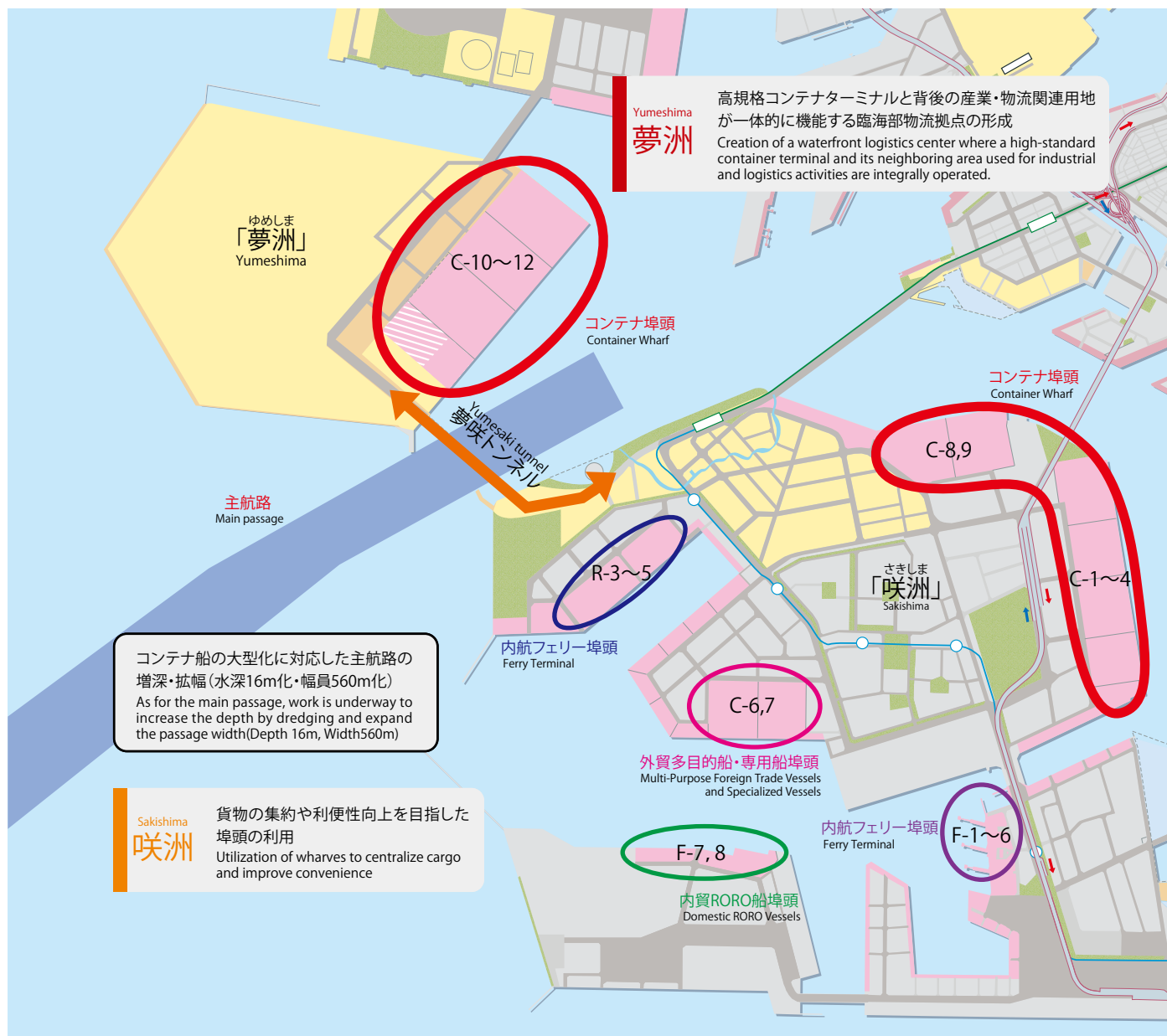
In recent years, the Port of Osaka is handling an extremely increasing share of incoming/outgoing trade container cargo produced or consumed in the six prefectures in the Kinki region, as well as that in Osaka Prefecture. Thanks to a convenient transport access between the Port and its hinterland, products can reach supermarkets and retailers very quickly, while goods produced in the hinterland can be shipped abroad very swiftly. The Port of Osaka is closely associated with industrial and manufacturing activities as well as our daily lives, and its role is becoming more and more significant.

Source: FY2018 national survey on import/export container freight transportation

大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

大阪港の物流機能強化

Strengthening Logistic Functions of the Port of Osaka



大阪港は近畿圏の経済・産業活動や安定した市民生活を支える都市型港湾としての役割を果たしています。しかし近年、わが国の産業や港湾を取り巻く情勢は大きく変化しています。そこで大阪港では、さまざまな物流機能を強化し、情勢の変化に対応できるよう取り組んでいます。まずコンテナ船の大型化に対応して主航路の増深、拡幅を行うとともに、夢洲を新たなコンテナ物流の拠点と位置づけ、高水準のコンテナ物流サービスを実現できる場を提供し、増加するコンテナ需要に応えています。あわせて、咲洲では既存埠頭を外貿多目的船・専用船、内貿RORO船・フェリーに対応する埠頭として位置づけ、より利用しやすい港湾の実現を図っていきます。

The Port of Osaka has played a role as an urban port promoting economic and industrial activities in the Kinki region and supporting the stable living of local residents. The environment surrounding industries and ports in Japan have been changing rapidly. Therefore, initiatives are being taken at the Port of Osaka to strengthen various logistics functions and cope with environmental changes. The depth and width of the main passage are being increased in order to accept larger container ships. To meet an increasing container demand, Yumeshima is considered a new base for container logistics that provides high-standard container logistics service. At the same time, existing wharves on Sakishima will be converted into the ones for accommodating multi-purpose foreign trade vessels, specialized vessels, domestic RORO vessels and ferries, thereby improving the user-friendliness of the Port.

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」

Strategic International Container Port "Hanshin Port"

国際コンテナ戦略港湾とは Definition of Strategic International Container Port

フィーダーポート化の懸念 Concerns about Becoming Feeder Ports

アジア諸港の台頭により、わが国港湾の相対的な地位の低下が進んでおり、わが国の主要港湾が国際海上コンテナ輸送の基本航路からはずれることになると、釜山港等でのトランシップ（積み替え）でしか輸送できなくなります。（＝フィーダーポート化）その結果、海外に依存する物流体系となり、企業の供給システムが不安定になるなど、日本の産業の国際競争力の低下、海外流出による雇用の喪失等が懸念されています。

Because other Asian ports are making remarkable progress, the relative competitiveness of ports in Japan is being gradually compromised. If our key ports would be excluded from the major routes of marine container transport, the ports in Japan would function only as feeder ports for transshipment to foreign ports (such as Busan). This would cause the logistics system of Japan to become dependent on other countries, resulting in unstabilized supply systems for Japanese companies, the decreased international competitiveness of Japanese industries, and the loss of employment to overseas, among other concerns.

北米航路の例 Example of North American route



フィーダーポート化すると… Conversion into feeder ports



フィーダーポート化すると… Conversion into feeder ports

横持ち費用が新たに必要となる

A charge will be required to carry cargo from storage to other storage.

輸送時間の増加

An increase in transportation time.

積み替えによる荷傷みリスク発生

Cargo damage may occur as a result of transshipment.

日本の産業の
国際競争力の低下

A reduction in the international competitiveness of Japanese industries

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の使命

Mission of Strategic International Container Port "Hanshin Port"

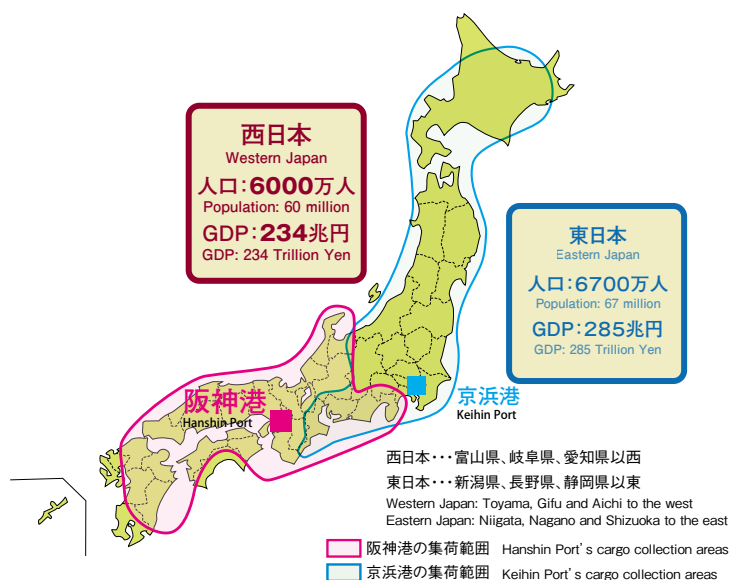
経済のグローバル化が進んでいるなかで、日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐための方策として、港湾の国際競争力の強化は欠かせません。

こうしたことから、国はコンテナ港湾の国際競争力を強化するため、さらなる「選択」と「集中」を図ることとし、平成22年8月6日、大阪港と神戸港が「阪神港」として、「京浜港」とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。

While economic globalization is making progress, it is indispensable to strengthen the international competitiveness of Japanese ports as a measure to prevent the degradation of the international competitiveness of Japanese industries and outflow of businesses. In view of the circumstance, Japanese government decided to make further improvements in the centralization of selected container ports and reinforce the international competitiveness of the container ports. Accordingly, the Ports of Osaka and Kobe as sections of Hanshin Port along with Keihin Port have been selected as Strategic International Container Ports since August 6, 2010.

地勢的、経済的観点から東西2箇所に戦略港湾が必要

Two key regions from geographical and economic perspectives: Strategic ports are needed in two locations, one in east and one in west.



阪神港のめざすべき姿

Vision of Hanshin Port

- ① 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大（基幹航路の維持・拡大）
Upgrading its functions as a gateway port supporting industries and international logistics of Western Japan (Maintain and / or increase the port call of ships on major routes).
- ② 釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
Rebuilding functions as a domestic hub port by providing port services competitive enough with major ports in East Asia.
- ③ 基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能
Serving as an international hub port in East Asia by trading a large volume of cargo that helps attract ships on major routes.

大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

阪神港の主な戦略

Key Strategies of Hanshin Port

阪神港の機能強化に向け、国との緊密な連携のもと様々な施策に取り組み、阪神港の利用者にとってさらに高水準な物流サービスを提供していきます。

具体的には、西日本から貨物を集める「集貨」、産業の立地促進などにより新たな貨物を産み出す「創貨」、港湾施設の機能強化などの「競争力強化」に取り組んでいます。

As part of an effort to strengthen the capabilities of Hanshin Port, a variety of initiatives have been taken in close collaboration with the national government, aiming to provide more advanced logistics service to the users of Hanshin Port.

The specific initiatives include the collection of cargo from western Japan, the creation of new cargo by encouraging the establishment of new industrial sites, and the strengthening of competitiveness by improving the capabilities of port facilities.

集貨 Collection of Cargo

■集貨ネットワークの更なる充実

Further enhancement of cargo collection network

- 集貨事業・ポートセールス活動の実施
Implement cargo collection projects and port sales activities



創貨 Creation of Cargo

■物流企業・次世代先端産業の立地促進

Providing attractive locations for logistics companies and leading-edge industries of next generation

- 大阪市特区税制の実施
Introduce a special zone tax system of Osaka City

■「食」の輸出促進

Promotion of export of food products

- 農水産品等の輸出拡大を物流面で支援する仕組みづくり
Establish a system for promoting the export of agricultural and fishery products through logistics

競争力強化 Initiatives for Strengthening Competitiveness

■港湾施設の機能強化

Strengthening the capabilities of port facilities

- コンテナ船の大型化に対応したコンテナターミナルの整備等
Improve and expand container terminals in order to accept larger container ships

■港湾経営主体の確立

(港湾運営会社制度の活用)

Establishment of a port management entity (utilizing the port authority system)

- 阪神国際港湾株式会社の設立
Establish the Kobe-Osaka International Port Corporation
- コンテナターミナルの効率化・生産性向上
Improving the efficiency and productivity of container terminals
- 新たな港湾情報システム「コンテナ・ファスト・パス（略称：CONPAS）」の導入等
Introduce a new port information system "Container Fast Pass (CONPAS)"

阪神港の具体的な取り組み

Specific Efforts at Hanshin Port

集貨の取り組み

Initiatives for cargo collection

阪神港に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、重点的・効率的な集貨を目指します。

Focused and efficient cargo collection is promoted in order to maintain and increase calls at Hanshin Port via major routes.

阪神港の貨物集貨事業の概要

Overview of cargo collection projects at Hanshin Port

平成26年度から実施している国際コンテナ戦略港湾への集貨事業の効果を維持・定着させるとともに、北米などの直航サービスを充実させることが重要です。

このためには、高い経済成長を背景に増大する東南アジア等貨物の取り込みが必要であることから、国内及び東南アジア等貨物の集貨に資する各種支援事業を実施してまいります。

It is important to maintain and reinforce the effect achieved through the project of collecting cargo to Strategic International Container Ports that has been implemented since FY2014, and to enhance direct cruise service to North America and other regions. For this purpose, it is required to attract cargo to/from Southeast Asia and other regions that have increasing cargo owing to high economic growth. Therefore, we will implement various support projects to collect cargo to/from Japan, Southeast Asia, and other regions.

令和2年度阪神港の貨物集貨事業の概要

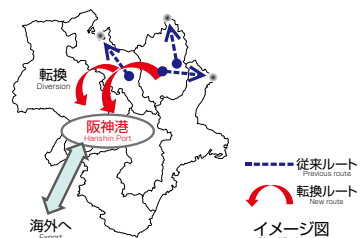
FY2020 overview of cargo collection projects at Hanshin Port

陸上貨物誘致事業

Land cargo attraction project

阪神港もしくは西日本等諸港と国内事業所の間を陸上輸送される外貨コンテナ貨物であって、陸上ルートにおいて、トラック、鉄道等を利用して阪神港もしくは西日本諸港に輸送され、阪神港で直接船舶への揚げまたは積みを行う事業
・支払い額：1 TEUあたり5,000円～7,000円
・対象者：輸送依頼者+輸送事業者

"Land cargo" refers to foreign trade container cargo that is transported by land between business sites in Japan and Hanshin Port or other ports in western Japan by trucks, railway or other land routes, and is directly loaded to or unloaded from vessels in Hanshin Port.
・Payment: 5,000 to 7,000 yen per TEU
・Scope: Transportation sponsor + transportation businesses



内航フィーダー貨物支援事業

Coastal feeder vessel cargo support project

外航コンテナ船社が内航フィーダー船を利用し、かつ阪神港を経由して日本発着貨物の輸送を行う事業
・支払い額：1 TEUあたり2,000円～9,000円
・対象者：外航船社

Ocean-going vessel companies utilize coastal feeder vessels to transport incoming/outgoing cargo in Japan via Hanshin Port.
・Payment: 2,000 to 9,000 yen per TEU
・Scope: Ocean-going vessel company



接続航路誘致事業

Connecting route attraction project

令和2年度に新たに阪神港に寄港、もしくは増便する国際基幹航路に接続する航路
・支払い額：協議の上決定
・対象者：外航船社

Refers to routes connecting to international main routes with new or increased calls at Hanshin Port in FY2020
・Payment: To be determined through negotiation
・Scope: Ocean-going vessel company



航路サービス拡充促進事業

Route service enhancement & promotion project

阪神港に寄港する国際基幹航路において、投入船舶が概ね1,000-TEU以上大型化される事業
・支払い額：協議の上決定
・対象者：外航船社

The size of vessels put into international main routes with calls at Hanshin Port is increased by approx. 1,000 TEU or more
・Payment: To be determined through negotiation
・Scope: Ocean-going vessel company

創貨の取り組み

Initiatives for cargo creation

大阪港では、創貨の取り組みとして、大阪港から農水産品等の輸出を促進するための新たな仕組みづくりなど、大阪港の利用促進を図っています。

As part of the initiatives for cargo creation, the Port of Osaka works to promote the use of the port by, for example, establishing a new framework to increase exports of agricultural and marine products from the port.

「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」 Port of Osaka "Food Export Seminar & Business Meetings"

大阪港からの農林水産物・食品等の輸出促進を図るため、平成29年度より関係機関の協力のもと「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」を開催しています。

The Port of Osaka "Food Export Seminar & Business Meetings" have been held since FY 2017 to promote export of agricultural and marine products and foodstuffs from the Port of Osaka, with cooperation from related organizations.



大阪港を仕出港とした海上冷凍混載輸送サービス

Marine transport service featuring consolidated frozen cargoes from the Port of Osaka

関西・食・輸出推進事業協同組合と阪神国際港湾㈱が認定した事業者3社が、小規模輸出事業をスムーズに実行できるように、食品輸出に取り組む事業者に対し、物流面のサポートを行っています。

Three business operators certified by the Kansai Foods Export Promotion Cooperative Association and Kobe-Osaka International Port Corporation provide logistics support to food export businesses to facilitate small-scale export.

認定事業者と仕向け Certified business

(株)上組(香港向け)
Kamigumi Co., Ltd. (for Hong Kong)
日本通運㈱(シンガポール向け)
Nippon Express Co., Ltd. (for Singapore)
(株)日新(台湾、香港向け)
Nissin Corporation (for Taiwan & Hong Kong)

詳しくは
こちらから



競争力強化の取り組み

Competition-strengthening initiatives

コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するため、大水深コンテナターミナルの整備や、港湾法に規定する「港湾運営会社制度」の活用などにより、利便性向上や港湾コストの削減に向けた取り組みを推進し、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」を図ります。

The Port is working to strengthen its competitiveness as a Strategic International Container Port by pursuing initiatives to reduce port costs and boost convenience, for example by building a large, deep-water container terminal and utilizing a port management company system as defined by the Port and Harbor Act in order to accommodate changes such as growth in container ship size and cargo volume.

主航路の拡幅・増深

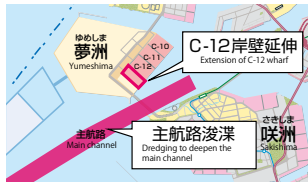
Increasing the width and depth of the main channel

内容: 航路幅員560m化 水深16m化
淀川、新島(2-1区)整備
期間: 平成23年度～令和8年度(予定)
※航路・泊地・水深含む

Description: Dredging to widen the channel to 560 m and deepen it to 16 m; creation of Shinto (New Island) (Area 2-1)

Dates: FY2011 to FY2026 (tentative)

*Includes dredging of the channel and berths.



阪神国際港湾株式会社

Kobe-Osaka International Port Corporation

設立日: 平成26年10月1日

所在地: 神戸市中央区御幸通8-1-6

神戸国際会館20階

代表者: 代表取締役社長/外園 賢治

資本金: 7億3,000万円

資本準備金: 7億3,000万円

株主構成: 国(財務大臣) 10,000株(34.2%)、

神戸市9,000株(30.8%)、大阪市9,000株

(30.8%)、(株)三井住友銀行800株(2.7%)、(株)

みずほ銀行200株(0.7%)、(株)三菱UFJ銀行

200株(0.7%)

備考: 平成26年11月 港湾運営会社に指定

Date founded: October 1, 2014

Head Office: Kobe International House 20F, 8-1-6 Goko-dori,

Chuo-ku, Kobe 651-0087 Japan

President and CEO: Kenji Hokazono

Capital: JPY730,000,000

Capital Reserve: JPY730,000,000

Shareholder Composition:

National Government (Minister of Finance) 10,000 shares

(34.2%) / City of Kobe 9,000 shares (30.8%) / City of Osaka

9,000 shares (30.8%) / Sumitomo Mitsui Banking Corporation

800 shares (2.7%) / Mizuho Bank, Ltd. 200 shares (0.7%) /

MUFG Bank, Ltd. 200 shares (0.7%)

Note:

November, 2014

Kobe-Osaka International Port Corporation appointed to the port

management company at Hanshin Port.

大阪港物流事業者検索サイト(愛称:らくらく海運)

Port of Osaka logistics business operator search website(Nickname:Rakuraku Kaiun)

当サイトは、大阪港を利用して輸出・輸入を考えている荷主が、輸送手配できる物流事業者を簡単に検索でき、必要に応じて問合せメールを一括送信できるものであり、スムーズな輸送手配をサポートします。

This website supports smooth transportation arrangement for shippers considering using the Port of Osaka for import or export business. Users can easily search available logistics business operators that can arrange transportation, and send mass emails for inquiries as necessary.



詳しくはこちらから
For details:



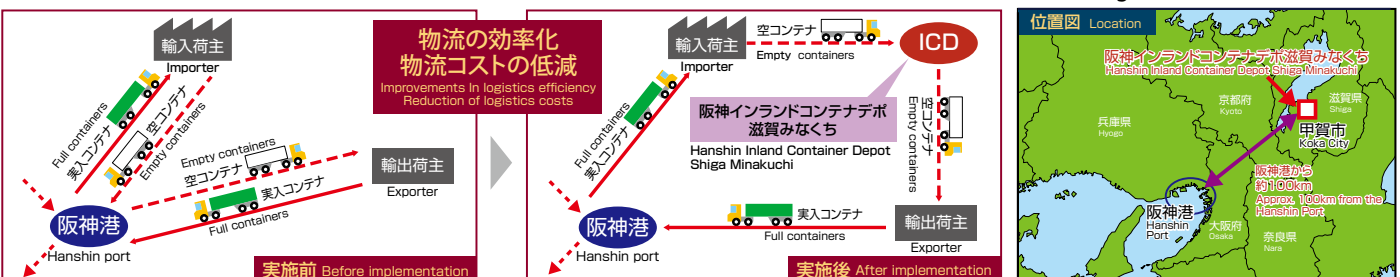
インランドポートの構築に向けて

Toward Construction of Inland Port

阪神港では、海上コンテナ物流の陸上部分の輸送体系を見直し、荷主の物流コストの低減や物流の効率化を図るため、内陸部にコンテナ貨物の集貨拠点であるインランドポートの構築に向けて取り組んでいます。その第一段階として、滋賀県に空コンテナデポ(阪神インランドコンテナデポ滋賀みなくち(通称:ICD))を設け、コンテナラウンドユースを支援しています。

The Hanshin Port is reviewing an existing land transportation system for maritime container logistics, and constructing an inland port as a collection base of container cargo and working on the reinforcement of its cargo collection functions in order to reduce the logistics costs of shippers and improve the efficiency of logistics. As a first step, the "Hanshin Inland Container Depot Shiga Minakuchi (ICD)" has been established in Shiga Prefecture to support the round use of empty containers.

ICDを活用したコンテナラウンドユース(イメージ) Round use of containers with the ICD utilized (image)



大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

夢洲のコンテナターミナル

Container Terminals in Yumeshima



▲夢洲コンテナターミナル(C-10～12) Container Terminals in Yumeshima (Berths C-10～12)

夢洲のコンテナターミナル Container Terminals in Yumeshima

夢洲コンテナターミナルC-10～12においては、メガオペレーターである夢洲コンテナターミナル株式が一体運営し、バースウィンドウやヤードプランニングを一元的にコントロールすることにより、効率的なコンテナ荷役を実現しています。2017年2月には、C-12(延伸部)岸壁の運営を開始しており、引き続き岸壁背後のコンテナヤードの整備を進めています。

At Yumeshima Container Terminals C-10～12, a mega-operator, Dream Island Container Terminal Co.,Ltd. is operating the terminals in an integrated manner, and providing efficient container handling services through its centralized berth window and yard planning operations. While the C12 (extension part) has been started in February 2017, promoting improvement of the container yards behind the wharf will be continued.

施設の概要

Summary of the Facilities

岸壁名称 Designation	岸壁延長(m) Length	岸壁水深(m) Depth	ヤード供用面積(m) (計画) Yard (planned)	冷凍コンテナ用 電源数(個) Outlets for Reefers	ガントリー クレーン数(基)(計画) Gantry Cranes (planned)	就 航 航 路 Routes	供用開始日 Open
C-10	350	−15	約590,500 (739,000)	960	9 (10)	北米・豪州・東南アジア・中国・ 台湾・韓国 North America, Australia, S.E. Asia, China, Taiwan, Korea	2002.9.1
C-11	350	−15					2002.9.1
C-12	650	−16(400m) −15(250m)					2009.10.1 (400m) 2017.2.1 (250m)

令和2年8月現在 as of August 2020

夢洲コンテナターミナル位置図

Location of Yumeshima Container Terminal

トランスファークレーン
transfer crane (RTG)トップリフター
Top lifterリーファー施設
reefer facilityゲートハウス
gate houseガントリークレーン
gantry crane

コンテナターミナル内の主な荷役機械、施設

大阪港ではより一層の
物流コストの軽減を図っています

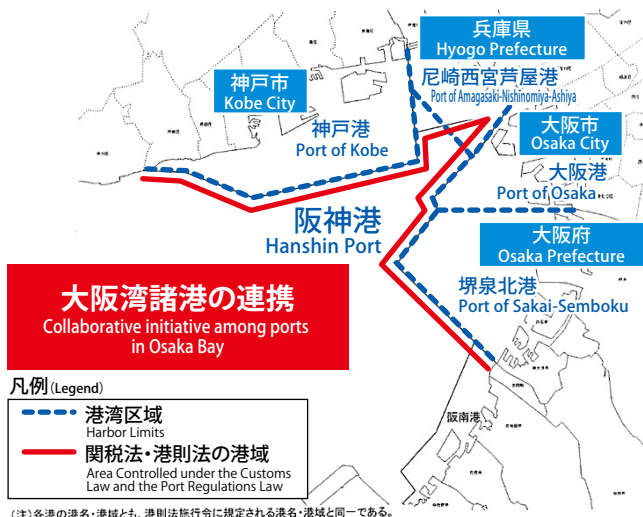
The Port of Osaka devotes itself to reduce logistics costs further.

外航定期コンテナ船を対象に大阪湾諸港(大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港)を連続寄港した際の入港料を平成19年4月より軽減しています。

* Since April 2007, entrance dues for an ocean-going container liner which stops consecutively at two or more "Ports in Osaka Bay" has been reduced by half.

平成19年12月より、大阪湾諸港(大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港)が一開港となり開港の名称は、「阪神港」となりました。これにより、大阪湾内を複数寄港する外国貿易船のとん税・特別とん税が軽減されるようになりました。

* In December 2007, ports in Osaka Bay (the Ports of Osaka, Kobe, Sakai-Semboku and Amagasaki-Nishinomiyashiya) were integrated into a single entity called the "Hanshin Port". In accordance with this policy, tonnage tax and special tonnage tax for a foreign trade vessel calling at several ports in Osaka Bay were reduced.

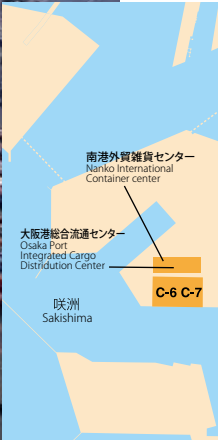


大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

咲洲のコンテナターミナル・多目的埠頭

Container Terminals and Multi-Purpose Wharves in Sakishima

アジアとの結びつきが強い大阪港 The Port of Osaka, boasting its strong tie with Asia



日用品から精密機械まで 背後圏の生活・産業を支えます

From daily necessities to precision machinery, the Port is supporting citizen's everyday lives and industries of the hinterland

▲ コンテナターミナル(C-1～4) Container Wharf (Berths C-1～4)

咲洲のコンテナターミナル Container Terminals in Sakishima

咲洲(南港地区)では、6バースが稼動、主に東南アジア・中国航路のコンテナ船が利用し、大阪港のコンテナ物流の拠点として機能しています。また、咲洲の全貿易量のほぼ全てをアジア、そのうち約60%を中国が占めています。

Sakishima (Nanko District) functions as the center for container logistics in the Port of Osaka, with six berths that are mainly used by container ships on international routes with Southeast Asia and China. Asia accounts for almost all of trade handled at Sakishima, and China accounts for about 60% of trade with Asia.

▼ コンテナターミナル(C-8～9) Container Wharf (Berths C-8～9)



■コンテナターミナル(阪神国際港湾株式会社)

Summary of the Container Wharf's Facilities(Kobe-Osaka International Port Corporation)

岸壁名称 Designation	岸壁延長(m) Length	岸壁水深(m) Depth	ヤード総面積(㎡) Yard	冷凍コンテナ用 電源数(個) Outlets for Reefers	ガントリー クレーン数(基) Gantry Cranes	関連施設(㎡) Related Facilities	就 航 航 路 Routes	供用開始日 Open
C-1	350	13.5	104,152	378	2	CFS 1棟 CFS (1 rows) 8,300	東南アジア・中国 S.E. Asia, China	1969. 8.30
C-2	350	13.5	105,044	324	2	CFS 1棟 CFS (1 rows) 7,000	東南アジア・中国 S.E. Asia, China	1969.12.26
C-3	350	13.5	104,610	192	2	CFS 2棟 CFS (2 rows) 15,576	東南アジア・中国 S.E. Asia, China	1973. 3.1
C-4	350	13.5	119,999	120	2		東南アジア・中国・韓国 S.E. Asia, China, Korea	1974. 8.21
C-8	350	14.0	126,062	264	3	CFS 1棟 CFS (1 rows) 6,546	東南アジア・中国 S.E. Asia, China	1991. 3.1
C-9	350	13.0	129,959	288	3	—	東南アジア・中国・韓国 S.E. Asia, China, Korea	1993.10.1

令和2年8月現在 as of August 2020

集積する物流関連施設が港湾物流をサポート

A hub of logistics-related facilities realizes effective port logistics

南港外貿雑貨センター／大阪港総合流通センター

Nanko International Container Center Osaka Port Integrated Cargo Distribution Center

外貿雑貨の集貨、配送の拠点、コンテナへの荷詰め・荷出しのための高床式上屋を備えた「南港外貿雑貨センター」や流通加工施設を備えた「大阪港総合流通センター」が公共外貿多目的埠頭C-6～7の背後に立地しています。

Sakishima hosts Nanko International Container Center with a high-floored transit shed for collecting and vanning of foreign cargo, and Osaka Port Integrated Cargo Center with distribution and processing facility behind Multi-purpose public wharf for foreign trade(C-6～7).



外貿多目的埠頭(C-6～7)Multi-purpose wharf(Berths C-6～7) ▲

■外貿多目的埠頭

Summary of the Multi-Purpose Wharf for Foreign Trade

岸壁名称 Designation	岸壁延長(m) Length	岸壁水深(m) Depth	ヤード総面積(㎡) Yard	ガントリー クレーン数(基) Gantry Cranes	就 航 航 路 Routes	供用開始日 Open
C-6	300	12.0	60,000	1	北米 North America	1992.7.1
C-7	300	12.0	60,000	1	韓国 Korea	1991.1.10

令和2年8月現在 as of August 2020

■南港外貿雑貨センター

Nanko International Container Center

敷 地 面 積 Area	73,716㎡
上 屋 (4 棟) Transit Shed (4 rows)	延床面積 (total floor) 39,320㎡
荷 さ ば き 地 Marshalling Yard	50,394㎡
開 業 日 Open	Q1(1983.12.1)～Q4(1998.4.1)

■大阪港総合流通センター

Osaka Port Integrated Cargo Distribution Center

総 延 床 面 積 Total Floor Space	84,796㎡
1 号 棟 延 床 面 積 Building No.1	40,616㎡
2 号 棟 延 床 面 積 Building No.2	44,180㎡
開 業 日 Open	1992.6

大阪税関コンテナ検査センター

Osaka Customs Container Examination Center

咲洲には、コンテナのまま貨物の検査が出来る大型X線検査装置を備えた「大阪税関コンテナ検査センター」が立地しています。

Sakishima hosts Osaka Customs Container Examination Center equipped with an X-ray machine large enough to scan an entire container.



大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

世界とつながるゲートウェイ

A Gateway Linked to the World



大阪港は、北米・豪州・アジアなど世界の主要港と312便/月の定期コンテナ航路で結ばれており、夢洲・咲洲のコンテナ埠頭では、約213万個のコンテナ貨物が取り扱われています。

中でも東南アジア、中国をはじめとするアジア諸港とは密接なコンテナサービス網で結ばれています。そのうち、取扱貨物量の約2割を占める上海港とは80便/月のサービスが運航されており、西日本のファーストポートとして、日用品や衣料などの生活・産業に密接した物資を背後圏に届けています。

With a network of 312 regular container services per month, the Port of Osaka is connected with leading ports around the world including North America, Australia, Asia, and about 2.1 million containers are handled at the container terminals in Yumeshima and Sakishima.

In particular, an extensive container service network is established with ports in Asia including Southeast Asia and China. Among them, Shanghai, which takes up 20% of the Port of Osaka's trades, shows a major presence, and there are 80 services per month between two ports. The Port of Osaka, serving as the gateway in Western Japan, delivers daily necessities and clothes and other products essential for people's lives and industries in the hinterland.



中国へのコンテナサービス Container Services for China

地区 Area	港名 Port	月便数 Number of service/ month	地区 Area	港名 Port	月便数 Number of service/ month
東北 Northeast China	大連 Dalian	24	華中 Central China	南京 Nanjing	8
華北 North China	天津新港 Tianjin	20		寧波 Ningbo	25
	威海 Weihai	4		太倉 Taicang	20
	石島 Shidao	8		乍浦 Zhapu	8
	煙台 Yantai	12		舟山 Zhoushan	8
	青島 Qingdao	48		常州 Changzhou	4
	日照 Rizhao	4		福州 Fuzhou	4
	京唐 Jingtang	4		廈門 Xiamen	28
	潍坊 Weifang	4		塩田 Yantian	8
華中 Central China	連雲港 Lianyungang	8	華南 South China	蛇口 Shekou	60
	上海 Shanghai	80		南沙 Nansha	16
	南通 Nantong	4		香港 Hong Kong	84
	張家港 Zhangjiagang	8		欽州 Qinzhou	8
	武漢 Wuhan	4		泉州 Quanzhou	4
				汕頭 Shantou	4

令和2年8月現在
(as of August 2020)

大阪港コンテナサービス表（ダイジェスト版）

Container Services Schedule (digest version)

岸壁 Wharf	船社 Shipping Company	航路 Route	寄港曜日 Day of the week of stops	便数 Frequency
C-1	ONE	東南アジア(フィリピン) S.E.(Philippines)	金 Fri	1便/2週 1per 2weeks
	Sinotrans	中国(華中) China(Central)	月 Mon	週1便 1per week
	WNPD	中国(華中) China(Central)	木 Thu	週1便 1per week
C-2	Sinotrans	中国(華北) China(North)	月 Mon	週1便 1per week
	Sinotrans / SITC Container Lines	中国(東北) China(North-East)	火/水/火 Tue-Mon-Tue	週1便 1per week
	ONE	東南アジア(フィリピン) S.E.(Philippines)	金 Fri	1便/2週 1per 2weeks
	ONE	東南アジア(タイ/ベトナム) S.E.(Thai/Vietnam)	水/木 Wed-Thu	週1便 1per week
C-3	GSL / KMTC / T.S.Lines / Yang Ming	東南アジア(マレーシア) S.E.(Malaysia)	月/火 Mon-Tue	3便/4週 3per 4weeks
	Huaxin Container Lines	中国(華東) China(East)	火 Tue	週1便 1per week
C-4	Dong Jin / Sinokor / Dong Young / Pan Ocean / Heung-A / Nam-Sung	韓国 Korea	月・金・水 Mon-Fri-Wed	6便/2週 6per 2weeks
	KMTC / Pan Continental / CK Line	韓国 Korea	月・水 Mon-Wed	週2便 2per week
	OOCL	東南アジア(マレーシア) S.E.(Malaysia)	日 Sun	週1便 1per week
	OOCL	東南アジア(タイ) S.E.(Thai)	火/水 Tue-Wed	週1便 1per week
	HASCO	中国(華中) China(Central)	木/金 Thu-Fri	週1便 1per week
	HASCO	中国(華中) China(Central)	月/火 Mon-Tue	週1便 1per week
	SITC Container Lines	中国(華北) China(North)	月 Mon	週1便 1per week
C-8	SITC Container Lines	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	土 Sat	週1便 1per week
	SITC Container Lines	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	月/火/水 Mon-Tue-Wed-Thu	週2便 2per week
	SITC Container Lines	中国(東北) China(North-East)	日 Sun	週1便 1per week
	Ningbo Ocean Shipping	中国(華中) China(Central)	月/火 Mon-Tue	週1便 1per week
	Ningbo Ocean Shipping	中国(華中) China(Central)	土 Sat	週1便 1per week
	Sinotrans	中国(華中) China(Central)	水 Wed	週1便 1per week
	Shanghai Pan-Asia Shipping	中国(華中) China(Central)	木 Thu	週1便 1per week
	Shanghai Pan-Asia Shipping	中国(華北) China(North)	火 Tue	週1便 1per week
	Shanghai Pan-Asia Shipping	中国(華北) China(North)	月/火 Mon-Tue	週1便 1per week
	Shanghai Pan-Asia Shipping	中国(華中) China(Central)	火 Tue	週1便 1per week
	Shanghai Pan-Asia Shipping	中国(華中) China(Central)	火 Tue	週1便 1per week
C-9	CK Line / Pan Continental / KMTC	韓国 Korea	金 Fri	週1便 1per week
	Wan Hai Lines / Interasia Lines	東南アジア(マレーシア) S.E.(Malaysia)	土/日 Sat-Sun	週1便 1per week
	Wan Hai Lines	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	火 Tue	週1便 1per week
	Yang Ming Marine Transport	東南アジア(タイ) S.E.(Thai)	日 Sun	週1便 1per week
	Wan Hai Lines / EVERGREEN	台湾/ベトナム Taiwan/Vietnam	水/木 Wed-Thu	2便/3週 2per 3weeks
	Wan Hai Lines	台湾/香港 Taiwan/Hong Kong	水/木 Wed-Thu	週1便 1per week
	Wan Hai Lines / Interasia Lines / OOCL	東南アジア(マレーシア) S.E.(Malaysia)	月/火 Mon-Tue	週1便 1per week
	SITC Container Lines / Sinotrans	中国(東北) China(North-East)	火/水/火 Tue-Mon-Tue	週1便 1per week
	STAROCEAN MARINE	中国(華中) China(Central)	月 Mon	週1便 1per week
	STAROCEAN MARINE	中国(華北) China(North)	水 Wed	週1便 1per week
C-10 ~ 12	STAROCEAN MARINE	中国(華北) China(North)	火 Tue	週1便 1per week
	Shanghai Jin Jiang Shipping	中国(華中) China(Central)	月/火・木 Mon-Tue-Thu	週3便 3per week
	Shanghai Jin Jiang Shipping / Centrans International Marine Shipping	中国(華北) China(North)	火 Tue	週1便 1per week
	SITC Container Lines	中国(華中) China(Central)	水 Wed	週1便 1per week
	SITC Container Lines	東南アジア(タイ) S.E.(Thai)	月 Mon	週1便 1per week
	SITC Container Lines	中国(華北) China(North)	水 Wed	週1便 1per week
	ANL / COSCO / OOCL	豪州 Australia	金 Fri	週1便 1per week
	T.S. Lines / Cheng Lie Navigation	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	月 Mon	週1便 1per week
	T.S. Lines	中国(華中) China(Central)	木 Thu	週1便 1per week
	T.S. Lines	東南アジア(タイ) S.E.(Thai)	木 Thu	週1便 1per week
	T.S. Lines	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	木 Thu	週1便 1per week
	T.S. Lines	東南アジア(ベトナム) S.E.(Vietnam)	日 Sun	週1便 1per week
	STAROCEAN MARINE	中国(東北) China(North-East)	火/水 Tue-Wed	週1便 1per week
	Ji Zhou Shipping	中国(華南) China(South)	火 Tue	週1便 1per week
	Centrans International Marine Shipping	中国(華中) China(Central)	火 Tue	週1便 1per week
	Taicaig Container Lines	中国(華中) China(Central)	金 Fri	週1便 1per week
	Taicaig Container Lines	中国(華中) China(Central)	金 Fri	週1便 1per week
	Taicaig Container Lines	中国(華中) China(Central)	月 Mon	週1便 1per week
	DBR	中国(東北) China(North-East)	火 Tue	週1便 1per week
	DCL	中国(華北) China(North)	月 Mon	週1便 1per week
	EAS / ASL	中国(華北) China(North)	木 Thu	週1便 1per week
	MAERSK / ONE	豪州 Australia	水 Wed	5便/7週 5per 7weeks
	MSC	韓国 Korea	土/日 Sat-Sun	週1便 1per week
	Cheng Lie Navigation	東南アジア(タイ) S.E.(Thai)	木/金 Thu-Fri	週1便 1per week
	CAMELLIA LINE	韓国 Korea	水/木 Wed-Thu	週1便 1per week
C-6	Wan Hai Lines	中国(華北) China(North)	月 Mon	週1便 1per week
	Wan Hai Lines / EVERGREEN	台湾/香港 Taiwan/Hong Kong	水/木 Wed-Thu	1便/2週 1per 2weeks
	GSL / KMTC / T.S.Lines / Yang Ming	東南アジア(マレーシア) S.E.(Malaysia)	月/火 Mon-Tue	1便/4週 1per 4weeks
	EVERGREEN	北米西岸 West Coast North America	日/月 Sun-Mon	週1便 1per week
	EVERGREEN	東南アジア S.E.	土 Sat	週1便 1per week
	EVERGREEN / Wan Hai Lines	台湾/香港 Taiwan/Hong Kong	水/木 Wed-Thu	1便/2週 1per 2weeks
	EVERGREEN / Wan Hai Lines	台湾/ベトナム Taiwan/Vietnam	水/木 Wed-Thu	1便/3週 1per 3weeks
	EVERGREEN	中国/ベトナム China/Vietnam	木 Thu	週1便 1per week
	ONE / MAERSK	豪州 Australia	水 Wed	2便/7週 2per 7weeks
	Westwood Shipping	北米西岸 West Coast North America	月 Mon	1便/2週 1per 2weeks
R.L	Westwood Shipping	北米西岸 West Coast North America	月 Mon	1便/2週 1per 2weeks
	Swire Shipping	ニュージーランド New Zealand	—	1便/4週 1per 4weeks
KF-1	Swire Shipping	ニュージーランド New Zealand	—	1便/4週 1per 4weeks
	China Japan International Ferry	中国(華中) China(Central)	月 Mon	1便/2週 1per 2weeks
KF-2	Shanghai Ferry	中国(華中) China(Central)	木/金 Thu-Fri	週1便 1per week
	Panstar Osaka-Busan Ferry	韓国 Korea	月・水・金 Mon-Wed-Fri	週3便 3per week

令和2年8月現在 (as of August 2020)

大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

内航フェリーターミナル

Domestic Ferry Terminals



Sunflower Ivory

さんふらわあ あいぼり

株式会社フェリーさんふらわあ Ferry Sunflower Limited

大阪 — 別府
Osaka — Beppu



Sunflower Satsuma

さんふらわあ さつま

株式会社フェリーさんふらわあ Ferry Sunflower Limited

大阪 — 志布志
Osaka — Shibushi



ORANGE EHIME

おれんじえひめ

四国開発フェリー株式会社 Orange Ferry

大阪 — 東予
Osaka — Toyo



Ferry Osaka II

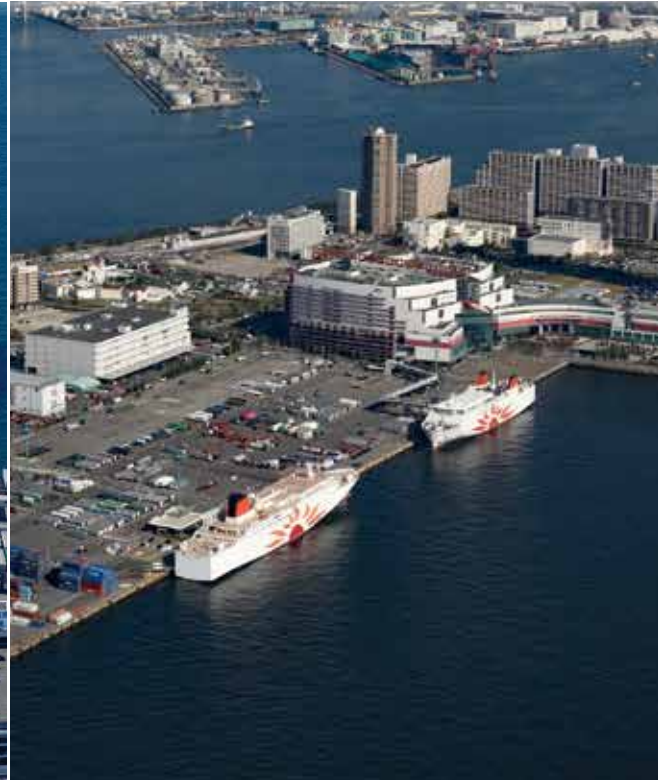
フェリーおおさかII

株式会社名門大洋フェリー Meimon Taiyo Ferry Co., Ltd.

大阪 — 新門司
Osaka — Shinmoji



1 大阪南港フェリーターミナル
Osaka Nanko Ferry Terminal



2 さんふらわあターミナル(大阪) Sunflower Terminal(osaka)

充実した内航フェリーネットワーク 1日5便が運航

Substantial domestic ferry network, with 5 services departing daily

大阪港のフェリーターミナルからは、西日本各地を結ぶ大型フェリーが1日5便就航し、国内最大級の中・長距離フェリー拠点となっています。また、大阪港の内貿貨物量全体の約3分の2を取扱っています。

Domestic ferry terminals are one of the nation's largest hubs for ferries in middle- and long-distance services, accommodating large ferries bound for various ports throughout western Japan with 5 services per day. These terminals handle about two thirds of domestic cargo handled at the Port of Osaka.

■内航フェリーターミナル

Domestic Ferry Terminals

	岸壁名称 Designation	岸壁延長 (m) Length (m)	岸壁水深 (m) Depth (m)	上屋 棟 Row	Transit Shed 延床面積 (㎡) total floor	主たる航路 Routes	船舶運航会社 Shipping Company
1	F-1	200	7.5	1	1,975	新門司 Shinmoji	(株)名門大洋フェリー Meimon Taiyo Ferry Co.,Ltd.
	F-2	130	6.0			—	
	F-3	220	7.5			東予 Toyo	四国開発フェリー(株) Orange Ferry
	F-4	200	7.5			新門司 Shinmoji	(株)名門大洋フェリー Meimon Taiyo Ferry Co.,Ltd.
	F-5	165	7.5			—	
	F-6	130	6.0			—	
2	R-3~4	337	10~12.0	1	653	志布志 Shibushi	(株)フェリーさんふらわあ Ferry Sunflower Limited.
	R-5	183	7.5	—	—	別府 Beppu	(株)フェリーさんふらわあ Ferry Sunflower Limited.

内航フェリーターミナルに発着するフェリー会社や各ターミナルへのアクセス等の情報は、「大阪港カーフェリー活性化協議会」ホームページを御覧ください。

For information on the ferry companies that operate in and out of these sea ferry terminals and access to each ferry terminal, please visit the Osaka Car Ferry Activities Association website.

ホームページ

<http://www.osaka-ferry.net/>

大阪港のさらなる物流機能の強化に向けて

外航フェリーターミナル

International Ferry Terminal



大阪港国際フェリーターミナル
Osaka Port International Ferry Terminal

※HDS…ホット・デリバリー・サービス
予約(Booking)の上で、入港当日に迅速に
コンテナ貨物を配送するサービス。

* HDS: Hot Delivery Service.
Upon booking, container cargo can be picked
up swiftly on the day of the ferry's arrival.

釜山と18時間、上海と48時間 HDS (Hot Delivery Service) の充実

A well-established HDS (Hot Delivery Service) connecting with Busan in 18 hours and with Shanghai in 48 hours

姉妹港の釜山と週3便、友好港の上海と週1便、定期外航フェリーが就航しています。2019年には、年間約4万人の乗客が利用し、約74万トンの貨物を取扱っています。また、入港後短時間で輸入貨物の引取りを可能とし、所要時間は航空貨物と同じでコストは航空貨物より安いHDSも魅力です。

There are regular international ferry services with Busan as our sister port three times a week, and with Shanghai as our friend port once a week. In 2019, approx. 40,000 passengers and approx. 740 thousand tons of cargo passed through the terminal. In addition, HDS attracts customers by enabling a swift hand-over of import cargo after arrival, and costing less than air transport despite the equivalent transit time.



Xin Jian Zhen 新鑑真

日中国際フェリー株式会社
大阪～上海 2週1便就航
Japan-China International Ferry Co., Ltd Osaka - Shanghai / 1 per 2week



Su Zhou Hao 蘇州號

日中国際フェリー株式会社
大阪～上海 2週1便就航
Japan-China International Ferry Co., Ltd Osaka - Shanghai / 1 per 2week



Panstar Dream パンスタードリーム

株式会社サンスタースライン
大阪～釜山 週3便就航
Sanstar Line Co., Ltd. Osaka - Busan / 3 per week

■国際フェリーターミナル (1996.5.1供用開始)

International Ferry Terminal (Opened on May 1 1996)

岸壁名称 Designation	岸壁延長 (m) Length	岸壁水深 (m) Depth	就航航路 Routes	船舶運航会社／船舶代理店 Shipping Company／Shipping Agent	船舶名 Vessel Name	総トン数 Vessel Tonnage (in service)	便数 Frequency	就航日 Start of Service
KF-1	450	10.0	上海 Shanghai	日中国際フェリー (株) Japan-China International Ferry Co., Ltd	蘇州號 Su Zhou Hao	14,410	1便/2週 1 per 2week	1993.1.28
					新鑑真 Xin Jian Zhen	14,543	1便/2週 1 per 2week	1994.5.9
KF-2			釜山 Busan	(株) サンスタースライン Sanstar Line Co., Ltd.	パンスタードリーム Panstar Dream	21,535	3便/週 3 per week	2002.4.24

専門埠頭 — 特殊な貨物は専門埠頭で —

Specialized Wharves



舞洲埠頭 Maishima Wharf

舞洲埠頭 (HS-1～3) は、自動車専用船、RO-RO船対応の外貨多目的ターミナルとして利用されているほか、輸入青果物に対応するため青果物センターが整備されています。

Facilities at Maishima Wharf (HS-1～3) include the Import Produce Center for fresh fruits and vegetables, and multi-purpose berths for car carriers and RO-RO vessels.



ライナー埠頭 Liner Wharf

外航定期航路の貨物船用の埠頭で、現在7バースが供用されています。

Liner Wharf is designed to accommodate scheduled international cargo carriers, with seven berths currently in operation.



食品埠頭／製材品埠頭 Foodstuffs Wharf and Lumber Wharf

流通の効率化と保管・品質管理を図るため、それぞれ大型冷蔵庫や製材品センターが整備されています。

The wharves are furnished with large-scale refrigerated storage facilities and a lumber center.

■製材品センター		Lumber Center
敷地面積 Site		37,956m ²
上 屋 Transit Shed (3 rows)		5棟 22,809m ²



内貿埠頭 Domestic Trade Wharves

鋼材、紙・パルプを中心に年間約300万トンの貨物を取扱っています。あらゆる国内航路が集結し、大型RO-RO船やコンテナ船などが就航しています。

Approximately 3million tons of cargo including steel products, paper and pulp are handled at the wharves.

■施設の概要 Summary of Facilities

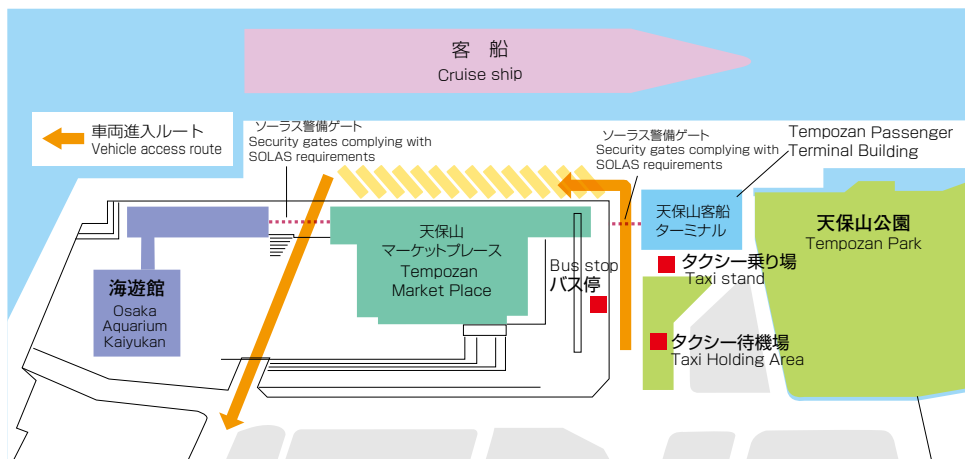
	岸壁名称 Designation	岸壁延長 (m) Length (m)	岸壁水深 (m) Depth (m)	上屋 Transit Shed		備 考 Remarks	
				棟 Row	面積 (m ²) Area		
舞 洲 埠 頭 Maishima Wharf	HS-1	240	12.0	2	10,431	倉 庫	Warehouse 18,634m ²
	HS-2	240	12.0	—	—	ヤード	Yard 41,435m ²
	HS-3	240	12.0	—	—	ヤード	Yard 41,364m ²
						附設事務所	On-site Office 656m ²
ライナー埠頭 Liner Wharf	L-1	200	10.0	1	5,568	倉 庫	Warehouse 6,300m ²
	L-2	200	10.0	1	5,568	倉 庫	Warehouse 9,900m ²
	L-3	200	10.0	1	5,568	倉 庫	Warehouse 5,000m ²
	L-4	250	10.0	1	6,952	サイロ	Silo 7,500t
						倉 庫	Warehouse 8,300m ²
	L-5	250	10.0	1	6,952	—	—
	L-6	230	10.0	1	5,560	—	—
内貿埠頭 Domestic Trade Wharves	A(1～8)	1,040	7.5	3	9,504	主な航路：沖縄	Routes:Okinawa
	B(1～4)	550	7.5	4	16,565	主な航路：北海道・九州	Routes:Hokkaido/Kyushu
	D(1・2)	280	7.5	7	19,737	主な航路：京浜	Routes:Keihin
	D(3～5)	300	5.5				
	E(1～7)	821	5.5～7.5	—	—	主な航路：沖縄・東京	Routes:Okinawa/Tokyo
	F(7・8)	445	7.5～8.5				
	G(1～8)	720	5.5	3	8,627	主な航路：九州	Routes:Kyushu
	HS(4～6)	390	7.5	2	9,444	—	—
	大正第1突堤 Taisho Pier 1	450 (物揚場607) (Lighter's Wharf-607)	5.5 (4.0)	9	16,360	主な航路：中国・四国	Routes:Chugoku/Shikoku
	北港岸壁 Hokko Wharf	284	7.5～10.0	—	—	—	—
食品埠頭／製材品埠頭 Foodstuffs Wharf / Lumber Wharf	J(1～3)	720	12.0	—	—	荷さばき地 冷蔵倉庫 (11棟)	Marshalling Yard 35,576.95m ² Cold Storage (11 rows) 194,401t

選ばれるクルーズポート「大阪港」

大阪港の客船岸壁

Passenger Terminals for Cruise Ships

天保山岸壁 Tempozan Wharf



大型客船の受入が可能

Capable of accommodating large cruise ships

大阪港は、港外から、天保山岸壁まで高さの障害となる橋梁がないため、大型船の入港が可能です。また、天保山岸壁は大関門からほぼ正面に位置し、一直線に着岸することが可能です。大阪港は、これまで「クアンタム・オブ・ザ・シーズ」「ノルウェー جان・ジョイ」「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」等16万総トン(アジア運航最大クラス)の大型客船の受入れ実績があります。

Because there is no height-restricting bridge between the outside of the Port and the Tempozan Wharf, the Port of Osaka is capable of accommodating large-scale ships. As the Tempozan Wharf is located virtually straight ahead from the Daikanmon (port entrance), ships are able to approach in straight line.

The Port of Osaka has served as a port of call for Quantum of the Seas, Norwegian Joy, Spectrum of the Seas, and other large cruise ships of 160,000-ton class (largest size for Asian cruise).



スムーズなターンアラウンド(乗客の入替)

Smooth turnaround of passengers

大阪港は、関西国際空港への優れたアクセスや入国管理局をはじめとする関係機関との連携によるスムーズな出入国手続きでターンアラウンドの拠点としても便利です。

As a turnaround hub, the Port of Osaka is convenient owing to its good access to Kansai International Airport and the smooth immigration process based on collaboration with the Immigration Bureau and other related authorities.

客船入港時の安全確保 (SOLAS条約)

Ensuring security for incoming cruise ships (SOLAS Convention)

2001年9月の米国同時多発テロの発生をふまえて改正された、海上人命安全条約 (SOLAS条約) にもとづき、テロ活動などの危害行為を防止し、国際海上運輸システムの信頼性を向上させるためフェンスや監視カメラ等を整備し、人・車両の出入管理など港湾施設の保安強化に取り組んでいます。

In compliance with the SOLAS Convention, which was revised following the 9/11 terrorist attacks that occurred in the U.S. in 2001, the Port has set up fences and security cameras and tightened security for port and harbor facilities through gate control both for men and for vehicles. This is to prevent harmful threats such as terrorist attacks, and enhance the reliability of international maritime transport system.



スペクトラム・オブ・ザ・シーズ Spectrum of the Seas

全長 347m 全幅 41m	LOA 347m, Beam 41m
総トン数 169,379トン	Tonnage 169,379 tons
乗客数 4,246人	Capacity 4,246 passengers
乗組員 1,551人	Crew 1,551 officers and crew

天保山客船ターミナルビル Tempozan Passenger Terminal Building



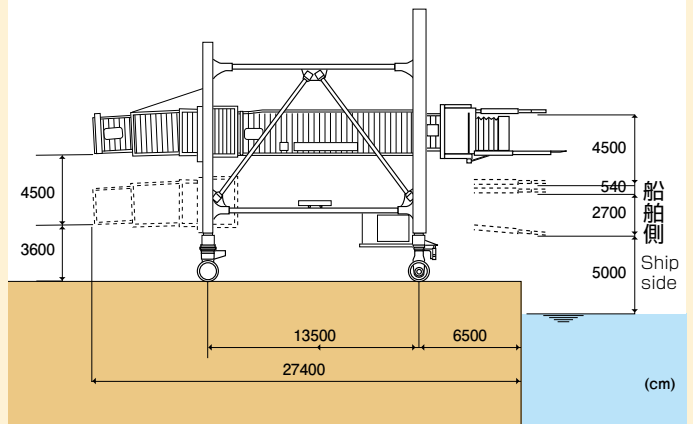
天保山客船ターミナルビル
Tempozan Passenger Terminal Building

面積 Area	設備 Facilities
1階利用可能面積 1F area 528m ² 2階利用可能面積 2F area 952m ²	保安検査機器(金属探知機・X線検査装置)、エレベーター、車いす、自動扉、トイレ Security equipment (metal detector, X-ray machine), elevators, wheel chairs, automatic doors and toilets. ※必要に応じてCIQブースやチェックインカウンターの設置が可能です。 Able to set up CIQ booths, check-in counters if necessary

旅客乗降用渡橋(ボーディングブリッジ) Passenger Gangway (Boarding Bridge)



〔側面図〕 Lateral View



■施設の概要 Summary of the Facilities

岸壁名称 Designation	延長 Length	水深 Depth	エプロン幅員 Apron Width
天保山岸壁 Tempozan Wharf	370 m	11.0 m	21 m
付帯設備 Related Facilities			
客船上屋(CIQ検査場) 旅客乗降用渡橋1基	Passenger terminal building (CIQ facility) 1 passenger gangway		

その他の岸壁 Other Wharves for Cruise Ships

■施設の概要 Summary of the Facilities

岸壁名称 Designation	延長 Length	水深 Depth	エプロン幅員 Apron Width
鶴浜岸壁 Tsuruhama Wharf	280 m	10.0 m	20 m
中央突堤北岸壁 Central Pier North Wharf	210 m	11.0 m	25 m

選ばれるクルーズポート「大阪港」

賑やかで便利な立地

Vibrant and Convenient Location

天保山客船ターミナルは、大阪有数の観光地である「海遊館」や大観覧車、「天保山マーケットプレイス」など賑やかなエリアが目の前にあり、客船を降りた瞬間から楽しんでいただけます。また、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンが対岸に位置し、シャトル船で10分で結ばれています。地下鉄の駅(大阪港駅)は、岸壁から徒歩5分に位置し、駅から市街地中心部まで最短20分ほどで行くことができます。

Tempozan Passenger Terminal is located in close proximity to commercial facilities including Osaka Aquarium Kaiyukan — a well-known tourist spot, Tempozan Ferris Wheel, and Tempozan Market Place. Visitors can start enjoying a tour the moment they get off a cruise ship. Universal Studios Japan is located on the opposite shore, and is accessible by shuttle boat in 10 minutes. A walk from the wharf to Osaka Station (a subway station) takes only 5 minutes on foot. It takes a minimum of 20 minutes to reach the downtown area of Osaka from the station.

■天保山岸壁周辺の地図
Location of Tempozan Wharf



フライ&クルーズ

Fly & Cruise

天保山客船ターミナルは、世界各国・地域との直行便を持つ関西国際空港から、車で約30分、リムジンバスで約60分の距離にあり、フライ&クルーズにも大変便利です。

Tempozan Passenger Terminal is accessible from Kansai International Airport in about 30 minutes by car (about 60 minutes by limousine bus). The airport is linked with countries and regions around the world by direct flights. Thus, Tempozan is conveniently located for fly & cruise packages.



写真提供：関西エアポート株式会社 ©Kansai Airports

関西観光のゲートウェイ

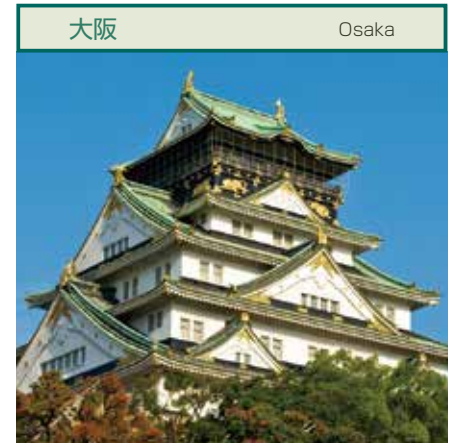
Gateway to Major Tourist Spots in Kansai

大阪港からは、高速道路の入口が近い（天保山から約5分）、大阪市内だけでなく、関西各地への車でのアクセスに非常に優れています。観光ツアーの中でも大変人気のある、京都・奈良市内までは約1時間程度で行くことができます。

Thanks to its close proximity to an expressway entrance (only 5 minutes from Tempozan), the Port of Osaka offers good vehicle access not only to Osaka's city center but also many parts of Kansai. Kyoto and Nara, very popular tourist destinations, can be reached within only about 1 hour.

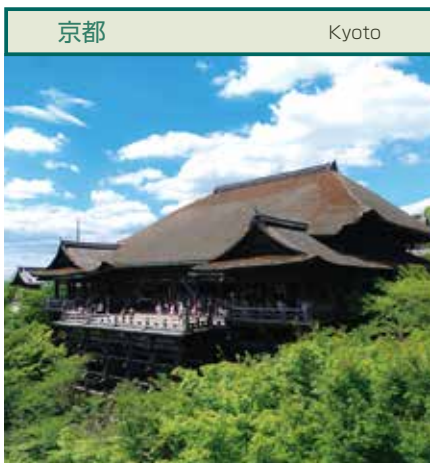
■大阪港から関西の主要観光地への車での所要時間

Time required to visit the main tourist spots in Kansai from the Port of Osaka by car



大阪のシンボル「大阪城」(上)や、食とショッピングのメッカ「心斎橋」(下)まで車で約20分、電車で約20分
 "Osaka Castle", a symbol of Osaka (top) and "Shinsaibashi", a mecca for food and shopping (Bottom): about 20 min. by car or about 20 min. by train

©Osaka Convention & Tourism Bureau



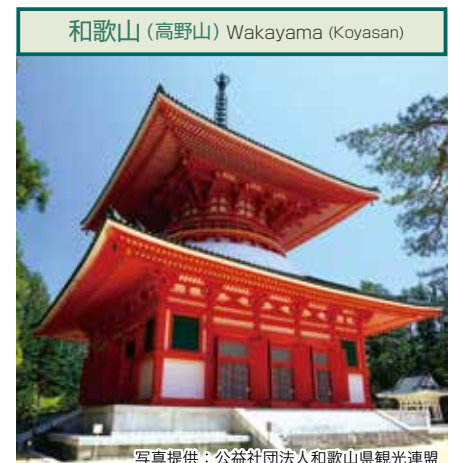
世界遺産「清水寺」まで車で約60分、電車で約60分
 Kiyomizu-dera temple (a UNESCO World Heritage Site): about 60 min. by car or about 60 min. by train

©Todaiji Office



世界遺産「東大寺」まで車で約45分、電車で約60分
 Todai-ji temple (a UNESCO World Heritage Site): about 45min. by car or about 60min. by train

©Todaiji Office



世界遺産「高野山」まで車で約120分、電車で約120分
 Koyasan (a UNESCO World Heritage Site): about 120 min. by car or about 120 min. by train

©Wakayama Tourism Federation

選ばれるクルーズポート「大阪港」

大阪港のおもてなし

The Port Full of Hospitality

お客様がクルーズでの旅行に限らず、再び大阪に訪れていただくために、サービスの向上に努めています。大阪市経済戦略局や大阪観光局をはじめとする関西観光関係各省と協力し、お客様の心に残る「おもてなし」を提供しています。

The Port dedicates itself to enhancing services to encourage passengers and crews to come to Osaka again. Collaborating with various tourist offices in Kansai including the City of Osaka's Economic Strategy Bureau and Osaka Convention & Tourism Bureau, the Port welcomes passengers and crews with warm hospitality and makes their stays memorable.



消防艇による歓送迎放水

Welcome and farewell water spray by a fireboat



歓送迎演奏

A welcome and farewell performance



船内アトラクション

Onboard attraction

インフォメーションコーナー

Information Desk

客船入港時にはインフォメーションコーナーを設置し、下記サービスを行っています。

An information desk will be set up upon the cruise ship's arrival at the port, which offers the following services.



観光情報の提供

Tourism Information Service



Wi-Fiの提供

Wi-Fi Service



両替サービス

Currency Exchange Service



着物の着付け・お茶席体験

Kimono Dressing, Tea Ceremony Experience

クルーズ客船に対するインセンティブ Incentives to Cruise Ships

客船の更なる寄港促進及びクルーズポートとしての地位向上を図るため、大阪港では、クルーズ客船に対し、大阪市が徴収する使用料を全て免除しています。(2014年6月から実施)

To further attract cruise ships and raise its status as a cruise port, the Port of Osaka exempts all charges (collected by the City of Osaka) for cruise ships. (This exemption started in June 2014.)

減免前後の料金比較 (15万トンの船舶の場合) Charges Before and After Exemption (for a 150,000-ton vessel)

	減免前 Before Exemption			減免後 After Exemption
係留時間 Mooring Hours	12~24 時間の場合 12-24 hours	24~36 時間の場合 24-36 hours	36~48 時間の場合 36-48 hours	
入港料 Entrance Dues	¥405,000	¥405,000	¥405,000	→ ¥0
岸壁使用料 Wharfage	¥2,512,500	¥3,517,500	¥4,522,500	
船客上屋使用料 Passenger Terminal Fee	¥69,530	¥139,060	¥139,060	
旅客乗降用渡橋使用料 Passenger Gangway Fee	¥51,260	¥102,520	¥102,520	
船舶給水料 (500tと想定) Water Supply Fee (assuming 500t)	¥320,000	¥320,000	¥320,000	
合計 Total	¥3,358,290	¥4,484,080	¥5,489,080	

クルーズ客船母港化構想

Developing a Home Port for Cruise Ships



クルーズ客船の母港化による内外集客力強化と新たなウォーターフロントのまちづくりに挑戦し、世界にアピールできる集客観光拠点をめざします。

Our challenge is to perform waterfront renovations to create a home port for cruise ships, in the aim of generating international appeal and creating a drawing point for potential tourists.

1 クルーズ・シップ・ターミナル・プロジェクト (イメージ) Cruise Ship Terminal Project (Image)



2 もと中央突堤2号上屋 (イメージ) Central Pier No.2 Shed (Image)



3 築港赤レンガ倉庫 Chikko Red Brick Warehouse



魅力あふれる臨海部のまちづくり

臨海部では、港湾・物流機能が集積しているとともに、工場などの生産機能を主とした土地利用が行われています。なかでも、関西イノベーション国際戦略総合特区に指定された、夢洲・咲洲地区及び阪神港地区では、総合特区制度を活用して、関西が強みをもつ環境・エネルギー産業の生産拠点の集積と、こうした産業を支える国際物流機能の強化をめざします。

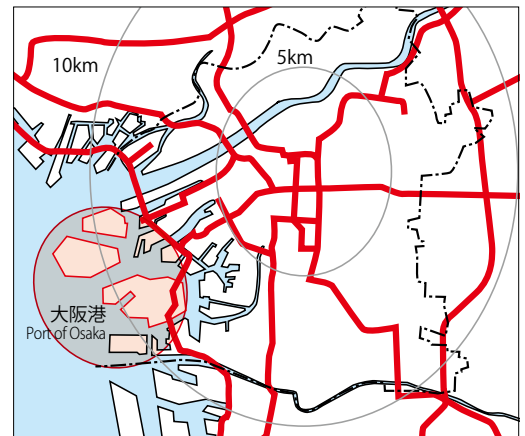
- 充実した高速道路網で各地へアクセス可能
- 幹線道路の整備により地区内のつながりを強化

Port and logistics functions are integrated in the coastal area, and the land is mainly used for factories and other manufacturing functions. The Yumeshima and Sakishima districts, as well as the Hanshin Port district, are designated as part of the Kansai Innovation International Strategic Comprehensive Special Zone. Utilizing the strategic special zone system, we aim at integrating the strong environment and energy industries of Kansai, and reinforcing the international logistics functions of the districts to support these industries.

- Accessible to various areas with well-organized expressway networks.
- Areas within the districts are closely connected through trunk roads.

■臨海部の高速道路ネットワーク

Expressway networks in the waterfront



担当 ————— 大阪港湾局 開発調整課 Development & Coordination Department TEL : 06-6615-7776 FAX : 06-6615-7729

臨海部の分譲地に関する情報はこちら

For information regarding land for sale in the coastal area, contact:

担当:大阪港湾局 販売促進課

Land Sale & Lease Department Tel 06-6615-7797 Fax 06-6615-7729

URL: <https://www.city.osaka.lg.jp/port/page/0000002738.html>

関西イノベーション国際戦略総合特区

Kansai Innovation International Strategic Comprehensive Special Zone

関西の持てる力を総合特区制度の活用により最大限発揮し、オール関西で、実用化・市場づくりをめざしたイノベーションを次々に創出する仕組み「イノベーション・プラットフォーム」を構築することにより、事業化、産業化を徹底的に推し進め、産業の国際競争力を高め、我が国の成長を実現します。

We will harness Kansai's potential strengths to a maximum through this innovation zone system, and continuously build upon the Innovation Platform, an innovative creation mechanism through which we can realize commercial viability and market generation by all of Kansai, advancing business and industrialization to increase international manufacturing competitiveness and realize real national growth.



地方税のインセンティブを創設

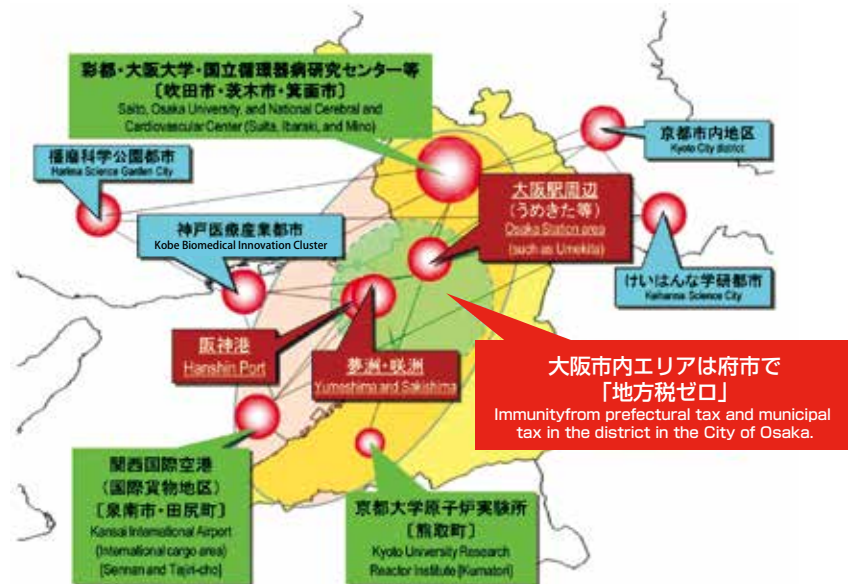
Establishing local tax incentives

～全国初「地方税ゼロ」の制度創設～

Creation of Japan's first "zero local tax" system

大阪市内の特区地域に進出し、新エネルギーやライフサイエンスに関する事業を行った場合、「特区税制」により、府市の地方税がゼロになります。

Under a "Local Tax Reduction for Special Zone" system, companies that choose to expand their operations by setting up new energy or life science-related ventures in the Osaka City Special Zone are given full exemption from prefectural and municipal taxes.



大阪市特区税制 Local Tax Reduction for Special Zone

■対象地域 Target area

「関西イノベーション国際戦略総合特区」のうち大阪市内の区域
Area in the City of Osaka and part of the Kansai Innovation International Strategic Comprehensive Special Zone

■軽減期間割合 Reduction period and rate

期間：10年間（5年間ゼロ+5年間1/2）
Period: 10 years (none for the first 5-year period and 1/2 for the remaining 5-year period)

※市内からの移転の場合は、一定の基準に応じて軽減 A reduction according to certain criteria for companies moving from a different area in the city.

■対象事業 Target businesses

新エネルギー・ライフサイエンス等の事業 Industrial businesses, such as new energy and life science businesses

【新エネルギー関係】 Related to new energy

- ・太陽光、風力等の新エネルギー
・New types of energy, such as solar energy and wind energy
- ・スマートコミュニティ
・Smart community
- ・リチウムイオン、太陽電池、燃料電池 等
・Li-ion batteries, solar batteries, fuel cells, etc.

【ライフサイエンス関係】 Related to life science

- ・医薬品、医療機器、再生医療
・Pharmaceuticals, medical equipment, and regenerative medicine
- ・医療・介護関係ロボット、医療関連情報システム
・Medical and nursing care robots and medical-related information systems
- ・治験・臨床研究、医療施設・設備 等
・Therapeutic trial and clinical research, medical facilities & equipment, etc.

【その他】 Others

- ・国際貨物（船舶・航空） 等
・International cargo (sea cargo, air cargo.) etc.

■設定方法・期間 Setting method and period

方法：事業者作成の事業計画について審査会の意見を聞いた上で市長が認定
Method: The Mayor gives approval to business plans created by business operators after hearing the opinions of a screening panel.

期間：平成24年12月1日～令和4年3月31日の間（＝特区の計画期間）
Period: From December 1, 2012 to March 31, 2022-Planning period of the special zone

※大阪府は、法人事業税、法人府民税、不動産取得税について市と同様の軽減を実施
Osaka Prefecture as well as Osaka City reduce corporate enterprise tax, corporation municipal tax, and real estate acquisition tax.

魅力あふれる臨海部のまちづくり

夢洲地区のまちづくり

Development in Yumeshima

夢洲地区の概要

Overview of Yumeshima

夢洲の東側は、高水準のコンテナ物流拠点として既に供用しており、西側の廃棄物埋立処分場の一部には大規模太陽光発電施設が設置されています。

夢洲地区のまちづくりについては、大阪府・関西経済界とともに「夢洲まちづくり構想」を平成29年8月に策定し、新たな国際観光拠点の形成に向けて取り組んでいます。

Yumeshima is already in operation on the eastern bank as a container terminal, high-standard logistic hub. Along the western bank is a waste processing site, which is located a substantial “megasolar” power plant. The City of Osaka along with the Kansai Business Community and Osaka Prefecture Government drew up a “Yumeshima Development Plan” in August 2017 and has been working to make Yumeshima as a new global tourism hub.



夢洲地区のポテンシャル

Yumeshima's potential

- ◇将来的に大規模なまちづくりが可能な用地
- ◇オーシャンフロントを活かした非日常空間を創出できる立地
- ◇関西国際空港、臨海部や市内、周辺都市のみならず西日本各地とのネットワーク形成が可能な立地

- ◇Capable of supporting large town development into the future.
- ◇Waterfront location supports a sense of “escape from the ordinary.”
- ◇Possible of reinforcing transportation network throughout West Japan, including Kansai International Airport, the waterfront area, downtown of Osaka, and other cities in Kansai.

夢洲地区のめざすべき姿

The future of Yumeshima

大阪の成長をけん引する新たな拠点の形成
～新たな国際観光拠点～

A new driver of Osaka growth - Global Tourism Hub -

大阪の成長を支える既存拠点の充実
～国際物流拠点～

Enhancement of existing growth drivers - International Logistics Hub -

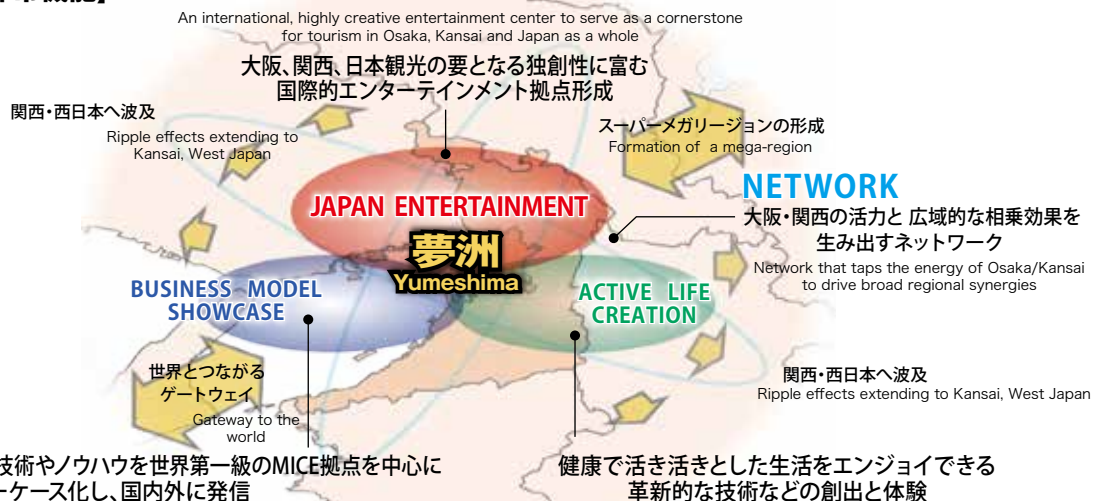
適切なゾーニングや都市基盤等の整備
Appropriate zoning, urban infrastructure, etc.

国際観光拠点「夢洲」のコンセプト
The concept of Yumeshima as a
Global Tourism Hub

SMART RESORT CITY
夢と創造に出会える未来都市
Dreams, Creations and the City of the Future

【拠点形成のための都市機能】

[Urban functions]



新しいビジネスにつながる技術やノウハウを世界第一級のMICE拠点を中心に
ショーケース化し、国内外に発信

A showcase centering on world-class MICE facilities and displaying new technologies, know-how and other advances to domestic and overseas audiences

健康で活き活きとした生活をエンジョイできる
革新的な技術などの創出と体験

Forum in which to create and experience revolutionary new technologies, including those for the enjoyment of long and healthy lives

夢洲地区の土地利用

Land-use in Yumeshima

みどりあふれるオープンスペースや親水空間の形成

Creation of rich in green open spaces and water/streamside spaces.

エンターテインメント機能やレクリエーション機能の導入等による、新たな観光拠点の形成

Creation of entertainment and recreational facilities to draw visitors from around the world.



高付加価値物流機能等を備えた物流機能等の確保

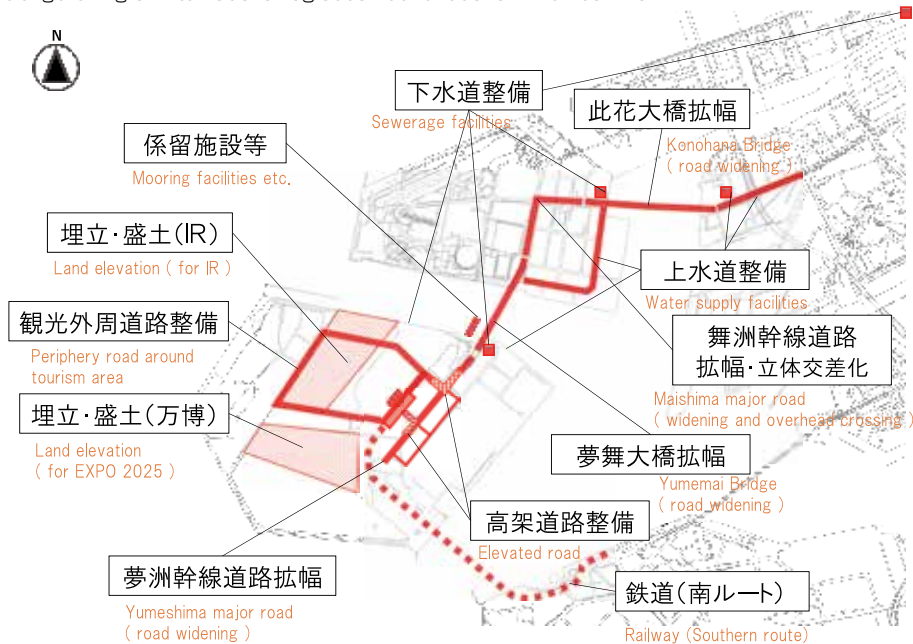
Improvement of the current logistic function to high-added-value logistics capabilities.

夢洲における土地造成・基盤整備

Land and infrastructure development in Yumeshima

◇2025年日本国際博覧会を契機として、夢洲における国際観光拠点形成及び国際物流拠点の機能強化に向けたインフラ整備を推進しています。

◇Taking the opportunity of EXPO 2025 Osaka, Kansai, Japan, we are promoting infrastructure development for the formation of an international tourism base and the strengthening of international logistics hub functions in Yumeshima.



2025年日本国際博覧会

EXPO 2025 OSAKA, KANSAI, JAPAN

夢洲は、2025年日本国際博覧会の会場となり、万博開催により、大阪・関西の魅力を世界に発信し、経済や地域の活性化に寄与することが期待されています。

Yumeshima is the proposed venue for EXPO 2025 OSAKA, KANSAI, JAPAN, which is expected to contribute the economic growth and the regional development as well as introducing the attractiveness of Osaka, Kansai region to the world.

・開催期間 (予定)	2025年4月13日～10月13日 (184日間)	・Scheduled period	April 13 – October 13, 2025 (184 days)
・テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン	・Theme	Designing Future Society for Our Lives
・入場者想定	約2,800万人	・Estimated scale of visitors	Approximately 28 millions – 30 millions visitors



魅力あふれる臨海部のまちづくり

咲洲コスモスクエア地区のまちづくり

Development in Sakishima Cosmosquare Area

咲洲コスモスクエア地区の概要

About Sakishima Cosmosquare Area

咲洲コスモスクエア地区では、国際交流・交易機能や研究開発・研修機能の強化とともに、生活利便機能の充実により、魅力ある複合市街地の形成をめざしたまちづくりを進めてきました。

今後は、南・東アジアに開かれたビジネス交流拠点の形成をめざすとともに、まちの魅力の向上に資するにぎわい創出と安全・安心の環境整備を進めます。

In the Sakishima Cosmosquare Area, town development has been promoted to form an attractive complex town, by improving international exchange and trade capabilities, strengthening R&D and training functions, and enhancing living convenience services.

We will further aim at forming a center of business exchange open to South and East Asia, while establishing prosperous areas that will make the town more attractive, and providing a safe and secure environment.



▲咲洲コスモスクエア地区ゾーニング図 Zoning Map for Sakishima Cosmosquare Area

咲洲コスモスクエア地区のポテンシャル

Sakishima Cosmosquare Area's potential

◇シーサイドコスモなど緑豊かなまちなみとキャナルのある風景

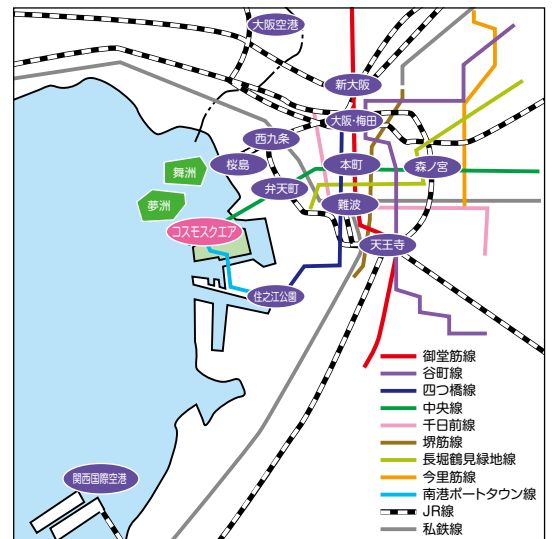
Verdant settings featuring Seaside Cosmo (Cosmosquare Seaside Park) and refreshing scenery with canals

◇歩車分離による安全で快適な交通動線の整備

Safe and comfortable traffic system by separating pedestrian and vehicle zones

◇良好な交通アクセス Convenient transport access

都心(本町駅)から15分	15 minutes from the city center (Hommachi Station)
大阪駅から20分	20 minutes from Osaka Station
新大阪駅から30分	30 minutes from Shin-Osaka Station
関西国際空港から30分	30 minutes from Kansai International Airport



咲洲コスモスクエア地区の開発状況

Development status in Sakishima Cosmosquare Area



■咲洲コスモスクエア地区の開発状況

Development of Sakishima Cosmosquare

コンベンション機能 Convention functions	インテックス大阪やATCの他、会議場を有するホテルなどが立地 The convention facilities such as INTEX Osaka, ATC and hotels with conference rooms are located.
先端技術開発機能 Cutting-edge technology development functions	ファナックや西部自動機器などの先端技術開発企業が集積 Fanuc Ltd., Seibu Jido Kiki and other cutting-edge technology companies are concentrated.
情報・通信機能 Information and communication functions	日本IBMやNTTドコモなどのデータセンター等が立地 Data centers of IBM Japan, NTT DoCoMo and others are located.
コスモスクエア駅周辺 Area surrounding Cosmosquare Station	都市再生の取り組みにより、住宅や大学、業務施設等が立地 Under urban revitalization measures, houses, universities and business facilities are situated.



①インテックス大阪
INTEX Osaka



②ハイアットリージェンシー大阪
Hyatt Regency Osaka



③森ノ宮医療大学
Morinomiya University of Medical Sciences



④シーサイドコスモ
Seaside Cosmo (Cosmosquare Seaside Park)



⑤アジア太平洋トレードセンター (ATC)
Asia and Pacific Trade Center



⑥西部自動機器株式会社
SEIBU JIDO KIKI CO., LTD.



⑦(独)製品評価技術基盤機構(NITE)大阪事務所
National Institute of Technology and Evaluation Osaka Office



⑧咲洲キャナル
Sakishima Canal

魅力あふれる臨海部のまちづくり

舞洲地区のまちづくり

Development in Maishima

舞洲地区の概要

About Maishima

舞洲地区は、面積が約220haの埋立地であり、物流・環境等の機能の集積を図るとともに、市民の多様化するスポーツ・レクリエーションの需要にも対応できるよう、まちづくりを進めています。近年では、舞洲を拠点としているプロスポーツチームと共に「舞洲プロジェクト」を立ち上げ、民間企業と連携し舞洲でのスポーツ振興事業を実施しています。

Maishima with a size of about 220ha is a reclaimed island, and is developed to accumulate functions related with logistics and environment to support the growth of the City of Osaka and also to meet citizens' diversified sports and recreational needs.

The City of Osaka started a "Maishima Project" with professional sports teams which have home grounds in Maishima and implement sports promotion in Maishima in conjunction of private companies.

舞洲地区のポテンシャル

Maishima's potential

- ◇近接する夢洲地区では、国際コンテナ戦略港湾として高次物流機能が集積しており、国際物流への対応が可能
- ◇充実した交通アクセスにより、陸海空のすべての輸送モードに対応
- ◇充実したスポーツ・レクリエーション空間の存在

- ◇As its neighboring Yumeshima is a center of high-level logistics functions as the Strategic International Container Port, Maishima can also flexibly meet needs of international logistics.
- ◇Its extensive transport networks can deal with any transport modes regardless of land, air, and sea.
- ◇Sports and recreational space is well developed.



鶴浜地区のまちづくり

Development in Tsuruhamu

鶴浜地区の概要

About Tsuruhamu

鶴浜地区は、大正区中西部の鶴浜沖埋立地及びその背後地（鶴町2・3丁目）をあわせた面積が約40haの地区であり、住宅地に近く、海に面した特性を活かして、防災性の向上を図るとともに、魅力ある商業・住宅を導入する複合開発を目指すため、「にぎわいと活力のあるまちづくり」、「ウォーターフロントを活かした快適で魅力あるまちづくり」、「防災に寄与するまちづくり」を整備目標に掲げ、まちづくりを進めています。

With about 40ha in size, Tsuruhamu is a district consisting of a reclaimed area and its neighboring area (Trsumachi 2 & 3 chome) in mid-west part of Taisho ward in the City. Taking advantage of its close proximity to a residential area and sea, an integrated development approach is taken to prevent disaster and create attractive commercial and residential settings. In line with this policy, specific targets are set as: developing a bustling community with vitality; developing a comfortable and attractive community featuring waterfront; developing a community contributing to disaster prevention.

鶴浜地区のポテンシャル

Tsuruhamu's potential

- ◇難波方面へ約20分でアクセスできるという都心部に隣接した立地条件で大規模商業用地等を確保
- ◇IKEA鶴浜に続き、平成29年2月には東京インテリア家具がオープンし、地区の賑わい創出、集客の拠点としての機能がさらに充実
- ◇関西の主要アクセスである阪神高速湾岸線からの視認性がよく、施設立地によるアピールに効果を発揮

- ◇Conveniently located close to the city center with only 20-minute access to Namba, Tsuruhamu provides a large-scale commercial site.
- ◇TOKYO Interior, opened in February 2017, and IKEA Tsuruhamu are contributing to pulling more people to this area and making it bustle.
- ◇Being highly visible from Osaka Bay Route, Hanshin Expressway, a major traffic route in Kansai, Tsuruhamu will easily come to notice with more facilities.



鶴浜緑地運動場
Tsuruhamu Green Athletic Field



IKEA鶴浜
IKEA Tsuruhamu



東京インテリア家具
TOKYO interior



魅力あふれる臨海部のまちづくり

臨海部の防災対策

Disaster prevention for waterfront

臨海部では「大阪市地域防災計画」において想定される災害への対策をしています。

Measures to prevent possible disasters that are assumed in the "Osaka City Regional Disaster Prevention Plan" are implemented for the waterfront.

地震による災害想定

Potential earthquake damage

地震発生時の震度想定

Potential seismic intensity

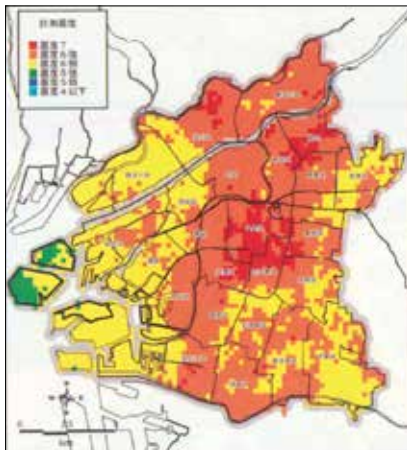
臨海部の震度は最大で6弱と想定されています。

Experts assume that the level of potential tremor in the waterfront will be a seismic intensity of 6 lower at the most.

■ 都市直下型（上町断層）地震発生時

【マグニチュード 7.8 程度を想定】

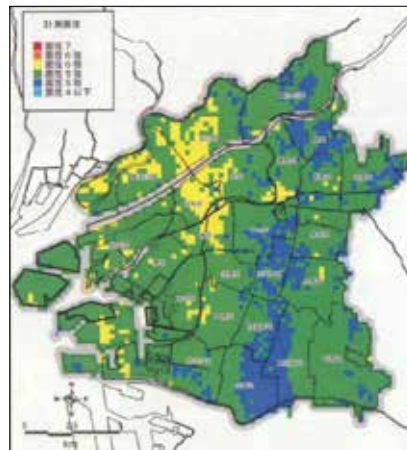
When an earthquake with its epicenter directly below a city occurs (Uemachi fault), the potential intensity is assumed as [Magnitude of 7.8]



■ 海溝（東南海・南海）地震発生時

【マグニチュード 8.6：百数十年に1回程度の発生頻度を想定】

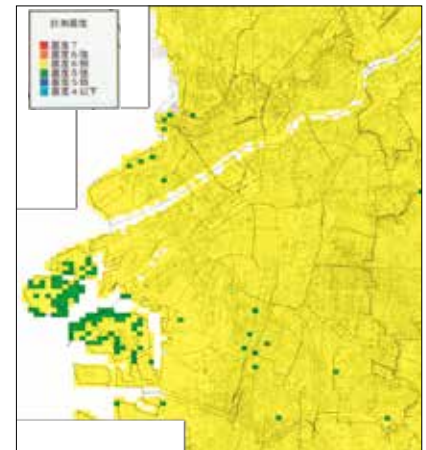
When an ocean-trench earthquake occurs (Tonankai and Nankai), the potential intensity is assumed as [Magnitude of 8.6]- Based on the assumption that the earthquake occurs in a cycle of one hundred plus dozens of years.



■ 海溝（南海トラフ）巨大地震発生時

【マグニチュード 9.0：千年に1回程度の発生頻度を想定】

When the Nankai megathrust earthquake occurs, the potential intensity is assumed as [Magnitude of 9.0]- Based on the assumption that the earthquake occurs in a cycle of one thousand years.



臨海部の液状化分布

Potential of liquefaction

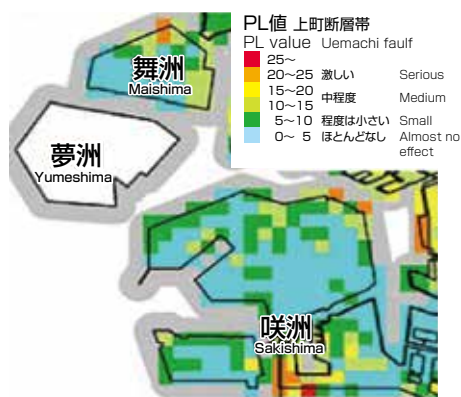
大阪港の咲洲、舞洲、夢洲といった埋立地は、砂地盤ではなく主に粘土質の浚渫土や市内の建設残土によって造成を行っているため、大部分が液状化しにくい地盤となっています。

Reclaimed islands of Sakishima, Maishima and Yumeshima are not sand-based ground. In fact, they are clay-based ground using earth and sand from dredging works or construction sites in the city. Therefore, they are unlikely to be suffered from liquefaction.

■ 都市直下型（上町断層）地震発生時

【マグニチュード 7.8 程度を想定】

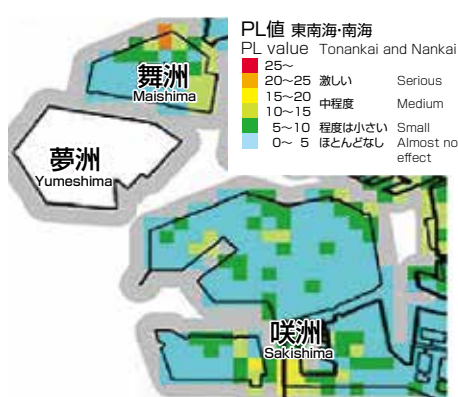
When an earthquake with its epicenter directly below a city occurs (Uemachi fault), the potential intensity is assumed as [Magnitude of 7.8]



■ 海溝（東南海・南海）地震発生時

【マグニチュード 8.6：百数十年に1回程度の発生頻度を想定】

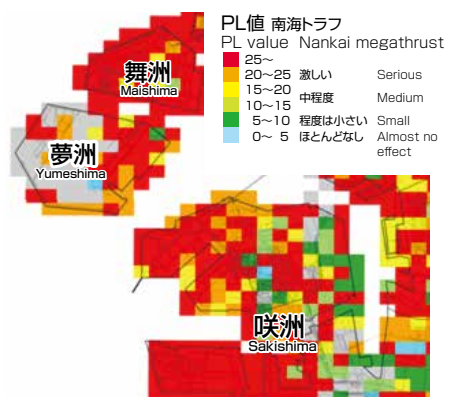
When an ocean-trench earthquake occurs (Tonankai and Nankai), the potential intensity is assumed as [Magnitude of 8.6]- Based on the assumption that the earthquake occurs in a cycle of one hundred plus dozens of years.



■ 海溝（南海トラフ）巨大地震発生時

【マグニチュード 9.0：千年に1回程度の発生頻度を想定】

When the Nankai megathrust earthquake occurs, the potential intensity is assumed as [Magnitude of 9.0]- Based on the assumption that the earthquake occurs in a cycle of one thousand years.



橋梁やトンネルの耐震性 Earthquake-proof bridges and tunnels

臨海部への交通アクセスの要である橋梁とトンネルの耐震改良事業を推進しています。

The Port is improving seismic capacity of bridges and tunnels, key elements in waterfront traffic.



耐震改良事業実施予定の施設

Facilities planned to be improved

- ① 新木津川大橋 平成23年度事業着手
Shin Kizugawa Bridge Improvement works start in FY2011

耐震改良事業完了施設

Facilities already improved

- ② 此花大橋 Konohana Bridge
③ 正平橋 Shohei Bridge
④ 大阪港咲洲トンネル Osaka Port Sakishima Tunnel
⑤ 夢咲トンネル(当初から耐震性を確保)
Yumesaki Tunnel sufficient seismic capacity from the beginning
⑥ 夢舞大橋(当初から耐震性を確保)
Yumemai Bridge sufficient seismic capacity from the beginning
⑦ 南港大橋 Nanko Bridge
⑧ 平林大橋 Hirabayashi Bridge
⑨ かもめ大橋 Kamome Bridge
⑩ 柴谷橋 Shibatan Bridge

津波による災害想定

Potential tsunami damage

- 海溝型（南海トラフ）巨大地震発生時
【マグニチュード9.0：千年に一回程度の発生頻度を想定】

津波の水位及び到着時刻の予測
Elevation of water level and expected arrival time

大阪港への津波の到着時間は約110分
Tsunami is expected to reach the Port in about 110 minutes.

臨海部の津波高予測 2.3m~3.5m(満潮位2.2m)
Expected Tsunami height of the waterfront 2.3m~3.5m (High Tide 2.2m)

- ▶ 想定津波高さ O.P.+4.5m~5.7m
Expected Tsunami height

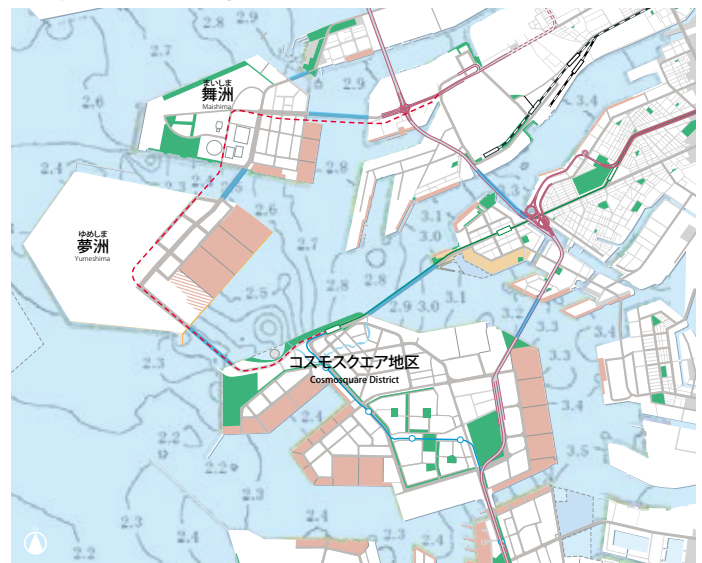
- 舞洲・夢洲・コスモスクエアでは、各地区の想定津波高さ以上の地盤高さを確保しています。

The ground levels of Maishima, Yumeshima and Cosmosquare are high enough, sufficiently higher than the tsunami levels expected in each area.

※O.P.:大阪湾の海拔高度の基準となる高さ
Benchmark for sea level altitude of Osaka Bay

■ 臨海部の津波高

Expected Tsunami height at the waterfront



※図は堤防の耐震対策実施後
Diagram depicts improved levees

※平成24年8月29日に内閣府から、東日本大震災を踏まえて、マグニチュード9クラスの巨大な地震・津波を想定した、南海トラフの巨大地震による震度分布、津波高等のマクロ的な推計結果が公表されました。

この結果を受け、より詳細な地震・津波シミュレーションを大阪府と共同で実施し、平成25年8月20日に津波防災地域づくりに関する法律に基づき、大阪府から津波浸水想定結果が公表されました。引き続き、住民等の避難を軸とした総合的な津波対策を進めてまいります。

On August 29th, 2012, the Japanese Cabinet Office publicly announced macro-level estimation results, taking into account the Great East Japan Earthquake, of the seismic intensity distribution and tsunami heights of a hypothetical magnitude 9 earthquake and resulting tsunami in the Nankai Trough.

To that end, we realized more intricate earthquake and tsunami simulations in combination with Osaka prefecture, the Tsunami inundation assumption result that is based on the raw for Tsunami disaster prevention area was announced publish at August 20, 2013, and use to advance multiple comprehensive tsunami countermeasures centered on civilian evacuation.

ポートサービス・福利厚生施設

ポートサービス

Port Services

本船のけい離 Mooring and sailing assistance

本船のけい離を補助するタグボートや綱取作業員を配備し、いつでも離着岸が可能な態勢を整えています。

お問い合わせは、タグボート 大阪港タグセンター事業協同組合
(TEL(06)6575-2351)
綱取り (有)コスモ商運(TEL(06)6571-6513)
(株)阪神 SHIPPING(TEL(06)6571-4198)まで

The Port of Osaka provides tugboat service and mooring line-handler helping incoming and outgoing vessels around the clock by private companies.

船舶給水 Water supplies

船舶への給水は、大阪港湾局で行っています。

直接給水:給水栓49栓(最大能力合計600t/時)
運搬給水:給水船1隻(最大給水量300t)

お問い合わせは、大阪港湾局海務課(TEL(06)6571-1745)まで。

Vessels in port can avail themselves of fresh water supplies at 49 shore hydrants(600ton/hr) or from the port's water supply ship(300ton and so on).

おおさかポータルラジオ (国際VHF) Osaka Port Radio

船舶と港湾管理者を国際無線電話でつなぎ、入出港に必要な港務通信(バース指定・ひき船・給水・綱取り・水先人の手配確認等)を行っています。

お問い合わせは、(株)東洋信号通信社(住之江区南港北1-14-16大阪府咲洲庁舎 TEL(06)6615-7071)まで。

Through the use of international short-wave(VHF)radio, the Osaka Port Radio provides information to vessels regarding berth designation, tugboat services, mooring line-handlers and quarantine application.

大阪税関 Osaka Customs

(港区築港4-10-3大阪港湾合同庁舎内)

輸出入貨物の許可を与えるとともに、密輸を阻止するためにそれらの貨物や外国船舶の取締りをしています。

税関手続きに関するお問合せ TEL(06)6576-3001
見学・取材に関するお問合せ TEL(06)6576-3067

Osaka Customs controls foreign vessels and cargo in order to prevent smuggling, and gives permission for imports and exports.

近畿運輸局 Kinki District Transport Bureau

(中央区大手前4-1-76大阪合同庁舎第4号館内) TEL(06)6949-6404

円滑な海上輸送と船舶の安全確保のため、海運関係者の指導監督のほか、海技資格試験や船員職業紹介などの業務を行っています。

In order to ensure safe and efficient transport and navigation, the Kinki District Transport Bureau is responsible for the guidance and supervision of marine transport operators, as well as the administration of examinations for various seamen's qualifications.

大阪海上保安監部 Osaka Coast Guard Office

(港区築港4-10-3大阪港湾合同庁舎内) TEL(06)6571-0221

海上犯罪の防止や治安の維持、海上交通の安全の確保を図るとともに航路標識の維持・管理や沿岸情報提供システムにより、船舶の航行の援助を行っています。

To promote safe navigation within the Osaka port, the Osaka Coast Guard Office, aids vessels with maintaining channel markers, radar information, salvage and so on.

大阪検疫所 Osaka Quarantine Station

(港区築港4-10-3大阪港湾合同庁舎内) TEL(06)6571-3521

船舶の検疫・衛生検査、海外渡航者への予防接種及び情報提供、港湾区域の調査、輸入食品の監視・指導・相談業務などを行っています。

The duties of the Osaka Quarantine Station include hygiene inspections of ships, surveying the sanitary conditions within the harbor, administering quarantine periods for imported goods and safeguarding the population against epidemics by providing information on vaccination and inoculating overseas travelers.

大阪出入国在留管理局 Osaka Regional Immigration Bureau

(住之江区南港北1-29-53) TEL(06)4703-2100

船舶により出入国する乗客・乗員に対し、入国・上陸許可の審査業務などを行っています。

Immigration procedures for passengers and crew of ships entering or departing the port are handled by the Osaka Regional Immigration Bureau.

神戸植物防疫所 大阪支所 Kobe Plant Quarantine Office

(港区築港4-10-3大阪港湾合同庁舎内) TEL(06)6571-0801

輸出入植物(種苗、青果、穀類、木材等)について検疫を行い、諸外国からの大きな被害を及ぼす病害虫の阻止等に万全を期しています。

To prevent the introduction of diseases and noxious pests, all imported and exported plant products, such as fruit, vegetables, grains and lumber, are inspected by the Osaka branch of the Kobe Plant Quarantine Office.

動物検疫所 神戸支所大阪出張所 Animal Quarantine Kobe Station

(港区築港4-10-3大阪港湾合同庁舎内) TEL(06)6575-3466

動物(家畜、家禽、犬、猫等)や畜産物(肉、骨、皮、毛、羽、わら、飼料用乾草等)の輸出入に際して、検査、消毒などの検疫業務を実施しています。

In addition, all animal products and livestock, including poultry, domestic animals, meat and hide products, are subject to inspection and quarantine at the Osaka Branch of the Animal Quarantine Kobe Station.

大阪市水上消防署 Osaka Marine Fire Station

(港区築港3-1-47) TEL(06)6574-0119

入港船舶等の万一の火災や水難、海難事故等に備えて、日夜2隻の消防艇と水難救助隊が活躍しています。

The Osaka Marine Fire Station has two fire-fighting boats and the team of diving rescue on twenty-four hour patrol, ready to respond to fires or other emergencies.

大阪水上警察署 Osaka Water Police Station

(港区海岸通1-5-1) TEL(06)6575-1234

「安全なまち大阪」を確立するため、密輸・密入国等の各種水際犯罪の防止や国際テロリストの潜入防止等のため、日夜警戒活動をしています。

The Osaka Water Police Station maintains a twenty-four hour surveillance, targeting smuggling and combating crime in the Osaka Bay area.

パイロットサービス Pilot Service

パイロットは、「大阪湾」等の特定の水域や「個別港湾」の事情に精通していない船舶に乗船し、船長の助言者という立場で操船を指揮し、船舶を安全に導いています。また、コンテナ船の24時間入出港に対応するなど万全の体制を整えています。

お問い合わせは、大阪湾水先区水先人会

(神戸市中央区波止場町1-5 TEL(078)321-2200)まで

A ship is obliged to use a pilot service when it sails in specific waters such as "Osaka Bay" or its knowledge about an "individual port and harbor" is limited. Serving as an advisor, a pilot helps the captain to navigate the ship safely. To ensure the convenience of a ship, the Port of Osaka takes every measure, which includes an around-the-clock service to a container ship entering and departing the Port.

清掃船 Cleaning Boats

船舶の航行安全及び美観保持のため、清掃作業船により港内の海面清掃を行っています。

お問い合わせは

大阪港湾局海務課(港区海岸通3-4-28 TEL(06)6571-1745)まで。

Cleaning Boats are operating within the port, removing debris and working to improve the conditions of the port.

福利厚生施設

Welfare Facilities

医療施設 Medical Facilities

港湾労働者、船員及びその家族並びに地域住民の健康を守るため、大阪みなと中央病院（港区磯路1-7-1 TEL (06) 6572-5721）、船員保険 大阪健康管理センター（港区築港1-8-22 TEL (06) 6576-1011）、（一社）日本海員救済会 大阪救済会病院（西区本田2-1-10 TEL (06) 6581-2881）などがあります。

The Osaka Minato Central Hospital, the Osaka Health Control Center, and the Osaka Ekisaikai Hospital are located in the vicinity of the Port of Osaka and take care of the health and welfare of local residents and visiting seamen.

港湾労働者・船員厚生施設 Welfare Facilities for Port Workers and Seamen

港湾で働く人々に、快適で働きやすい環境と憩いの場を提供するため、港湾労働者福祉センターをはじめとする計4か所の港湾労働者福祉施設、208戸の港湾労働者住宅、7か所の港湾労働者休憩所などがあります。

There are various kinds of welfare facilities for port workers and seamen that provide a comfortable work environment and places of relaxation. They comprise 4 port workers' welfare facilities, 208 port workers' apartment rooms and 7 port workers' rest houses.

教育施設 Vocational Training Facilities

港湾で働く人々の知識や技能を高めるための教育機関として、公益社団法人大阪府港湾教育訓練協会 大阪府港湾教育訓練センター（大正区鶴町2-20-21 TEL (06) 6553-7651）、関西職業能力開発促進センター 大阪港湾労働分所（大正区鶴町2-20-21 TEL (06) 6552-4012）、一般財団法人日本船舶職員養成協会 近畿（住之江区南港南2-1-51 TEL (06) 6612-4936）などがあります。

A wide range of vocational training facilities is available for port workers to help them enhance their work knowledge and skills. They comprise the Osaka Prefectural Port Workers' Training Institute, the Port of Osaka Branch of the Kansai Polytechnic Center, and the Osaka Maritime Technique Training Institute.

その他の連絡先

Others

農林水産省 近畿農政局大阪府拠点	Osaka Area Center, Kinki, Regional Agricultural Administration office, Ministry of Agriculture, Forestry & Fisheries	中央区大手前1-5-44(大阪合同庁舎第1号館内) 1-5-44 Otemae, Chuo-Ku, Osaka	06 (6943) 9691
国土交通省 近畿地方整備局	Kinki Regional Development Bureau, Ministry of Land, Infrastructure & Transport	中央区大手前1-5-44(大阪合同庁舎第1号館内) 1-5-44 Otemae, Chuo-Ku Osaka	06 (6942) 1141
経済産業省 近畿経済産業局	Kansai Bureau of Economy, Trade & Industry, Ministry of Economy Trade & Industry	中央区大手前1-5-44(大阪合同庁舎第1号館内) 1-5-44 Otemae, Chuo-Ku, Osaka	06 (6966) 6000
気象庁 大阪管区气象台	Osaka District Meteorological Observatory	中央区大手前4-1-76(大阪合同庁舎第4号館内) 4-1-76 Otemae, Chuo-Ku, Osaka	06 (6949) 6300
国土交通省 近畿地方整備局港湾空港部	Ports & Airports Department, Kinki Regional Development Bureau, Ministry of Land, Infrastructure & Transport	神戸市中央区海岸通29番地(神戸地方合同庁舎内) 29 Kaigan-dori, Chuo-Ku, Kobe	078 (391) 7571
厚生労働省 大阪西労働基準監督署	Osaka Nishi Labor Standards Inspection Office, Ministry of Health, Labor & Welfare	西区北堀江1-2-19(アステリオ北堀江ビル9F) 1-2-19 Kitahorie, Nishi-Ku, Osaka	06 (7713) 2021
大阪港労働公共職業安定所	Osaka Port Public Employment Security Office	港区築港1-12-18 1-12-18 Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6572) 5191
阪神高速道路株式会社	Hanshin Expressway Company Limited	中央区久太郎町4-1-3(大阪センタービル内) 4-1-3 Kyutaro-Machi, Chuo-Ku, Osaka	06 (6252) 8121
公益社団法人 大阪港振興協会	Osaka Port Promotion Association	港区築港2-1-2(第一大阪港ビル) 2-1-2 Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6575) 9575
公益社団法人 近畿海事広報協会	Kinki Maritime Public Relations Center	港区築港3-7-15(港振興ビル内) 3-7-15 Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6573) 6387
一般財団法人 大阪港福利厚生協会	Osaka Port & Harbor Welfare Association	港区築港2-6-24 2-6-24, Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6574) 5191
阪神国際港湾株式会社	Kobe-Osaka International Port Corporation	神戸市中央区御幸通8-1-6(神戸市国際会館内) 8-1-6 Goko-dori, Chuo-Ku, Kobe	078 (855) 2215
大阪湾水先区水先人会	Osaka Bay Pilot Association	神戸市中央区波止場町1-5 1-5 Hatoba-cho, Chuo-ku, Kobe	078 (321) 7221
大阪港運協会	Osaka Harbor Transportation Association	港区築港4-9-6(タラッサビル内) 4-9-6 Chikko, Minato-Ku Osaka	06 (6572) 4601
大阪倉庫協会	Osaka Warehousing Association	中央区今橋2-3-21(今橋藤浪ビル内) 2-3-21 Imabashi, Chuo-Ku, Osaka	06 (4256) 1434
大阪通関業会	Osaka Customs Brokers Association	港区築港2-1-2(第一大阪港ビル内) 2-1-2 Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6573) 3896
一般社団法人 大阪貿易協会	Osaka Foreign Trade Association	中央区瓦町2-4-7(新瓦町ビル内) 2-4-7 Kawara-Machi, Chuo-Ku, Osaka	06 (6121) 6064
大阪船主会	Osaka Shipowners' Association	北区中之島3-3-23(中之島ダイビル側商船三井関西支店内) 3-3-23 Nakanoshima, Kita-Ku, Osaka	06 (6446) 6500
大阪海運組合	Osaka Marine Transportation Union	大正区小林西1-25-13(大正内港海運ビル内) 1-25-13 Kobayashi-Nishi, Taisho-Ku, Osaka	06 (6551) 5238
大阪フェリー協会	Osaka Ferry Service Association	住之江区南港南2-2-24 2-2-24 Nanko-Minami, Suminoe-Ku, Osaka	06 (6612) 0763
大阪港タグセンター事業協同組合	Osaka Port Tug Center Association	港区築港3-7-15(港振興ビル内) 3-7-15 Chikko, Minato-Ku, Osaka	06 (6575) 2351
大阪海運貨物取扱業会	Osaka Freight Forwarders Association	中央区平野町3-4-9(旭洋ビル5F) 3-4-9 Hirano-Machi, Chuo-Ku, Osaka	06 (6228) 0236

大阪港港勢

入港実績

Arrival actual results

年次 Year	入 港 船 舶 Number and Total Gross Tonnage(GT) of Ships					
	外航()は、内数でコンテナ船 Ocean-Going (figures for container ships)		内航()は、内数でフェリー Coastal (figures for ferries)		合 計 Grand Total	
	隻 数 No. of Ships	総トン数 Total GT	隻 数 No. of Ships	総トン数 Total GT	隻 数 No. of Ships	総トン数 Total GT
2014	5,442 (3,479)	71,347,077 (51,793,893)	18,059 (2,137)	35,689,370 (21,887,042)	23,501	107,036,447
2015	5,242 (3,373)	70,881,956 (51,010,739)	17,341 (1,881)	32,820,419 (19,156,698)	22,583	103,702,375
2016	5,266 (3,386)	72,261,150 (52,728,152)	17,589 (1,880)	35,711,241 (20,842,108)	22,855	107,972,391
2017	5,145 (3,373)	74,427,828 (53,683,523)	18,135 (1,858)	36,323,208 (20,574,706)	23,280	110,751,036
2018	5,156 (3,517)	76,727,367 (57,031,017)	17,946 (1,770)	36,229,691 (20,371,387)	23,102	112,957,058
2019	5,043 (3,555)	76,691,164 (57,175,939)	17,609 (1,777)	38,374,296 (22,161,486)	22,652	115,065,460

取扱貨物量（端数処理のため合計値が合わない場合があります。）

The amount of freight handling (Total numbers may not add up due to rounding.)

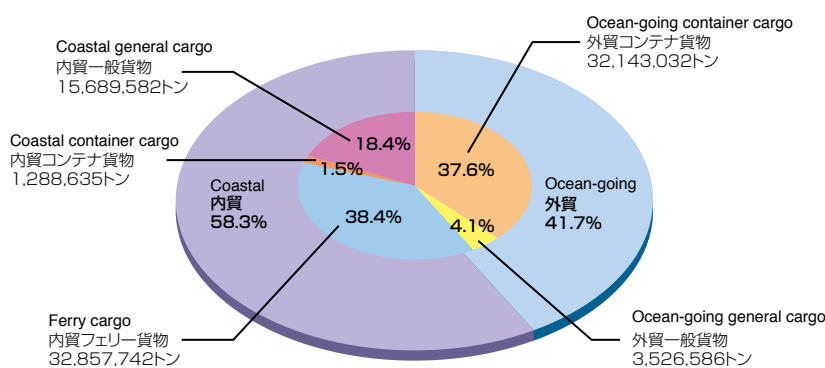
年次 Year	取 扱 貨 物 量(千トン) Volume of Cargo Handled (thousand tons)					
	外国貿易()は、内数でコンテナ貨物 Foreign Trade (figures for container cargo)			内国貿易()は、内数でフェリー貨物 Domestic Trade (figures for ferry cargo)		
	輸 出 Export	輸 入 Import	計 Total	移 出 Outgoing	移 入 Incoming	計 Total
2014	9,253 (7,525)	27,431 (24,771)	36,684 (32,296)	22,172 (15,888)	27,619 (17,889)	49,791 (33,778)
2015	9,693 (7,781)	24,963 (22,407)	34,656 (30,188)	20,043 (13,868)	25,274 (15,362)	45,316 (29,230)
2016	9,363 (7,791)	24,749 (22,044)	34,112 (29,835)	21,222 (14,921)	26,870 (16,367)	48,092 (31,288)
2017	9,587 (7,994)	25,258 (23,113)	34,845 (31,108)	21,836 (15,588)	27,985 (16,830)	49,820 (32,419)
2018	9,626 (8,218)	26,592 (23,924)	36,218 (32,141)	21,384 (15,216)	26,677 (16,212)	48,061 (31,428)
2019	9,014 (7,915)	26,656 (24,228)	35,670 (32,143)	22,083 (15,732)	27,753 (17,126)	49,836 (32,858)

外国貿易額（出典：大阪税関貿易統計）

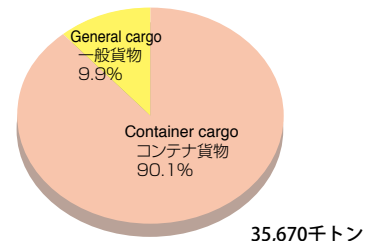
The amount of foreign trade (Source: Osaka Customs Trade Statistics)

年次 Year	外 国 貿 易 額(100万円) Value of Foreign Trade (¥ million)		
	輸 出 Export	輸 入 Import	合 計 Total
2014	3,262,814	5,147,365	8,410,179
2015	3,419,611	5,001,540	8,421,151
2016	3,144,465	4,341,216	7,485,681
2017	3,674,184	4,755,320	8,429,504
2018	4,242,687	4,971,306	9,213,993
2019	3,774,242	4,778,131	8,552,373

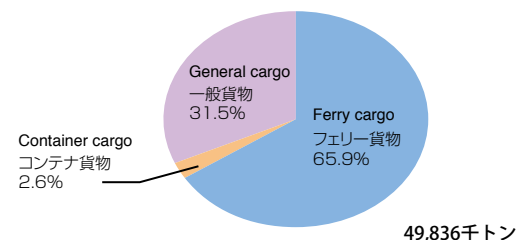
2019年 外貨・内貨別、貨物形態別構成 2019 statistics by trade and cargo type



外貨貨物形態別構成 Ocean-going cargo by cargo type



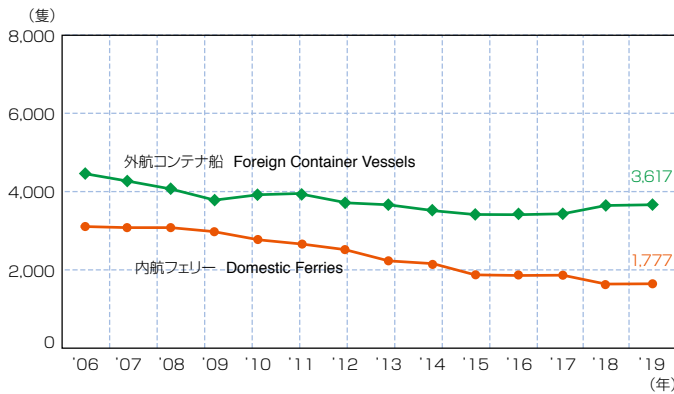
内貨貨物形態別構成 Coastal cargo by cargo type



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。
※Total numbers may not add up due to rounding.

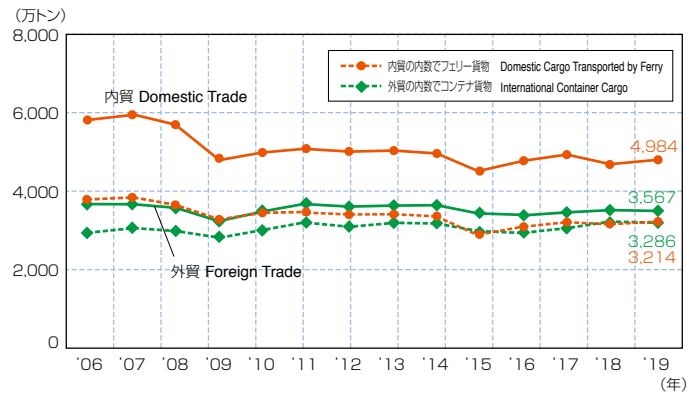
49,836千トン

外航コンテナ船・内航フェリー入港実績の推移 Ocean-going container vessels and coastal ferries calling



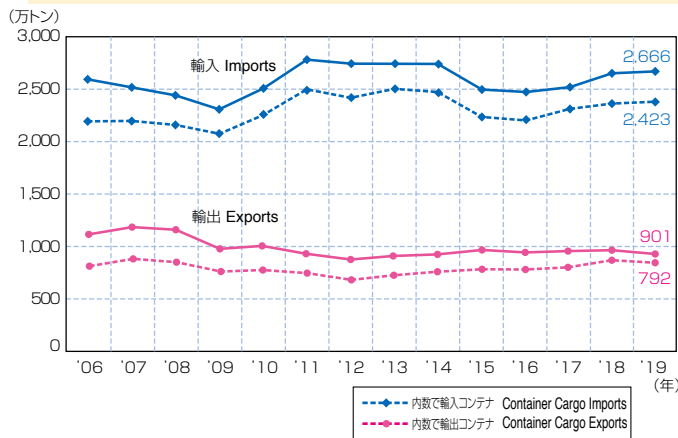
取扱貨物量の推移

Cargo volume handled



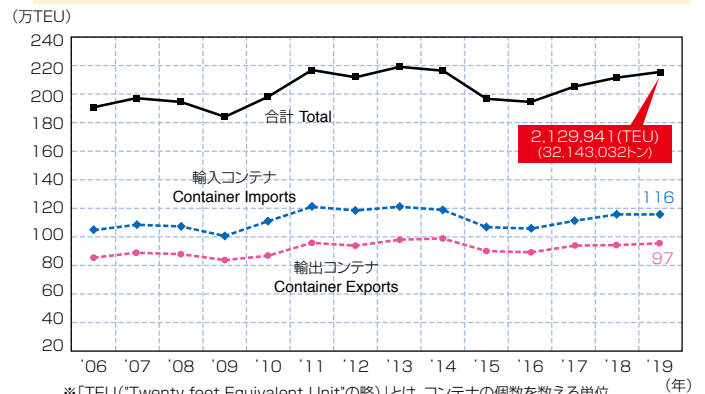
外貨貨物量の推移

Foreign trade cargo handled



外航コンテナ取扱個数の推移

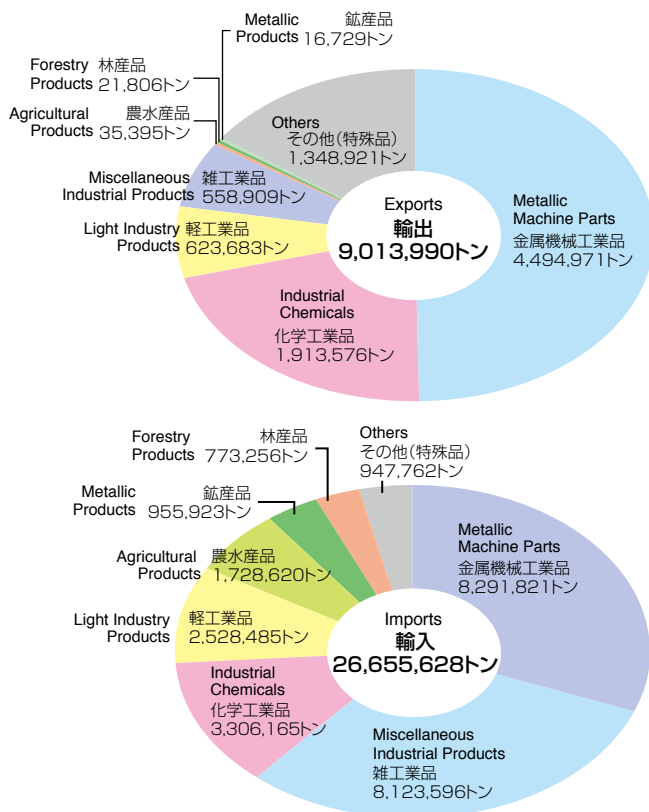
Foreign trade cargo handled



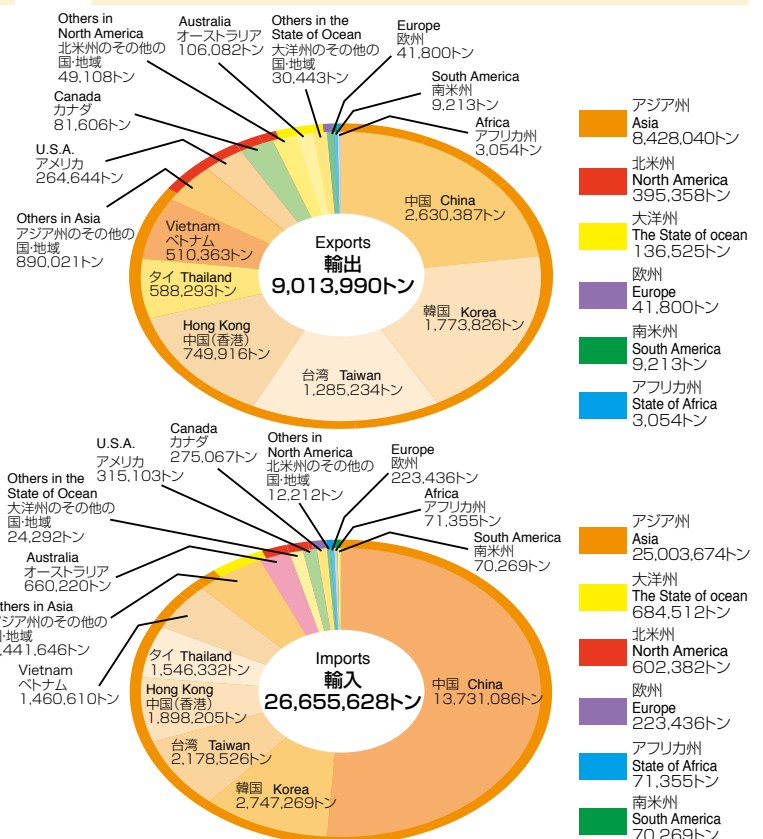
※「TEU(“Twenty feet Equivalent Unit”の略)」とは、コンテナの個数を数える単位。
20フィート型コンテナ1個を1TEUという。

※TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) is a base unit of container cargo.
A 20-foot container is equivalent to 1 TEU.

令和元年(2019年) 外貨貨物の品別取扱量
Foreign trade cargo handled by type



令和元年(2019年) 外貨貨物の主要相手国・地域別取扱量
Foreign trade cargo handled by main partner country/region



大阪市 港湾施設使用料

(令和2年11月現在)

入 港 料	1.内航船 1回 船舶総トン数 1トンにつき 1円48銭 2.外航船 1回 船舶総トン数 1トンにつき 2円70銭
岸 壁	係留船舶総トン数1トンにつき(総トン数の1トン未満の端数については、これを切り捨てる。) 係留12時間まで 内航船 11円55銭 外航船 10円55銭 ただし内航旅客船に限り次の料率による。 係留時間が1時間以内のとき 3円68銭 係留時間が1時間を超え2時間以内のとき 7円37銭 係留時間が2時間を超え12時間以内のとき 11円55銭 係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに係留船舶総トン数1トンにつき 内航船 7円37銭加算する。 外航船 6円70銭加算する。
係 船 浮 標 ドルフィン	係留12時間まで 内航船 外航船 総トン数 1,000トン未満の船舶 4,440円 4,040円 総トン数 3,000トン未満の船舶 8,890円 8,080円 総トン数 5,000トン未満の船舶 13,320円 12,110円 総トン数 10,000トン未満の船舶 20,000円 18,190円 総トン数 15,000トン未満の船舶 33,330円 30,300円 総トン数 15,000トン以上の船舶 39,980円 36,350円 係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに次の金額を加算する。 内航船 外航船 総トン数 1,000トン未満の船舶 2,950円 2,690円 総トン数 3,000トン未満の船舶 5,920円 5,390円 総トン数 5,000トン未満の船舶 8,880円 8,080円 総トン数 10,000トン未満の船舶 13,340円 12,130円 総トン数 15,000トン未満の船舶 22,220円 20,200円 総トン数 15,000トン以上の船舶 26,660円 24,240円
コンテナ搬送用 台 車 置 場	1平方メートルごとに 1月 394円
荷 役 機 械	1.起重機 揚力30.5トン(電動機・重畳物用機型) 1台30分につき 44,550円
荷 さ ば き 地	1.一般使用料 1平方メートルまでごとに 1日 特級 12円98銭 1級 11円74銭 2級 8円53銭 3級 7円64銭 4級 6円39銭 2.専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 特級 394円 1級 331円 2級 201円 3級 180円 4級 148円
上 屋	1.一般使用料 1平方メートルまでごとに 高床式 特級 37円54銭 1級 28円8銭 低床式 特級 35円24銭 1級 25円73銭 2級 24円54銭 3級 24円41銭 4級 20円27銭 2.専用使用料 1平方メートルまでごとに 高床式 特級 1,141円 1級 853円 低床式 特級 1,067円 1級 779円 2級 703円 3級 639円 4級 565円 5級 494円
船 客 上 屋	1.一般使用料 1平方メートルまでごとに 1日 (1) 事務所又は待合所として使用する場合 1級 56円58銭 2級 46円98銭 (2) 集会、展示会その他これらに類する催しのために使用する場合 1級 113円 2級 87円 2.専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 1級 1,696円 2級 1,418円
青 果 物 上 屋	1.一般使用料 1平方メートルまでごとに 1日 1級 51円96銭 2級 36円52銭 2.専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 1級 1,122円 2級 1,089円
コンテナ用 電 源 設 備	1.長さが6.1メートル以下のコンテナのために使用する場合 1個24時間までごとに 2,453円 ただし、ほかのコンテナの上部に積み重ねて使用するときは、1個24時間までごとに2,032円とする。 2.長さが6.1メートルを超えるコンテナのために使用する場合 1個24時間までごとに 4,050円 ただし、ほかのコンテナの上部に積み重ねて使用するときは、1個24時間までごとに3,207円とする。
荷さばき施設 附 設 事 務 所	1.一般使用料 1平方メートルまでごとに 1日 特級 39円49銭 1級 26円21銭 2級 24円54銭 2.専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 特級 1,174円 1級 779円 2級 725円

(as of November 2020)

Entrance Dues	1. Domestic Route 1 entrance ¥1.48/GT 2. International Route 1 entrance ¥2.70/GT
Wharfage	per gross ton of moored vessel less than 12 moored hours Dom. ¥11.05 Int. ¥10.05 However, the following rates shall be applied to domestic passenger-liners with mooring hours. No more than 1 hour ¥3.68 More than 1 hour and no more than 2 hours ¥7.37 More than 2 hours and no more than 12 hours ¥11.05 More than 12 hours, added every 12 hours Dom. ¥7.37 Int. 6.70
Buoy and Dolphin	No more than 12 hours A vessel of less than 1,000 gross tons Dom. ¥4.440 Int. ¥4.040 less than 3,000 gross tons ¥8.880 ¥8.080 less than 5,000 gross tons ¥13.320 ¥12.110 less than 10,000 gross tons ¥20.000 ¥18.190 less than 15,000 gross tons ¥33.330 ¥30.300 15,000 gross tons or more ¥39.980 ¥36.350 More than 12 hours, added every 12 hours A vessel of less than 1,000 gross tons Dom. ¥2.950 Int. ¥2.690 less than 3,000 gross tons ¥5.920 ¥5.390 less than 5,000 gross tons ¥8.880 ¥8.080 less than 10,000 gross tons ¥13.340 ¥12.130 less than 15,000 gross tons ¥22.220 ¥20.200 15,000 gross tons or more ¥26.660 ¥24.240
Yard for Container Chassis	per m ² , per month ¥394
Loading and Unloading Machinery	1. Crane (per unit, per 30 min.) Lift of 30.5 ton (motor bridge type) ¥44,550
Cargo Marshalling Yard	1. General use (per m ² , per day) (1) Special class ¥12.98 (2) First class ¥11.74 (3) Second class ¥8.53 (4) Third class ¥7.64 (5) Fourth class ¥6.39 2. Exclusive use (per m ² , per month) (1) Special class ¥394 (2) First class ¥331 (3) Second class ¥201 (4) Third class ¥180 (5) Fourth class ¥148
Transit Shed	1. General use (per m ² , per day) elevated floor type (1) Special class ¥37.54 (2) First class ¥28.08 lowered floor type (1) Special class ¥35.24 (2) First class ¥25.73 (3) Second class ¥24.54 (4) Third class ¥22.41 (5) Fourth class ¥20.27 2. Exclusive use (per m ² , per month) elevated floor type (1) Special class ¥1,141 (2) First class ¥853 (1) Special class ¥1,067 (2) First class ¥779 (3) Second class ¥703 (4) Third class ¥639 (5) Fourth class ¥565 (6) Fifth class ¥494 lowered floor type (1) Special class ¥1,141 (2) First class ¥853 (1) Special class ¥1,067 (2) First class ¥779 (3) Second class ¥703 (4) Third class ¥639 (5) Fourth class ¥565 (6) Fifth class ¥494
Passenger Terminal	1. General use (per m ² , per day) (1) For office or waiting room First class ¥56.58 Second class ¥46.98 (2) For meeting, exhibition or similar events First class ¥113 Second class ¥87 2. Exclusive use (per m ² , per month) First class ¥1,696 Second class ¥1,418
Fruits and Vegetables Transit Shed	1. General use (per m ² , per day) First class ¥51.96 Second class ¥36.52 2. Exclusive use (per m ² , per month) First class ¥1,122 Second class ¥1,089
Power Supply System for Containers	1. For containers up to 6.1 m in length (per container, per 24 hours) Notes: When containers are piled on top of another, the usage fee is ¥2,032 per unit for each 24 hours. ¥2,453 2. For containers more than 6.1 m in length (per container, per 24 hours) Notes: When containers are piled on top of another, the usage fee is ¥3,207 per unit for each 24 hours. ¥4,050
Office in Marshalling Yard or Transit Shed	1. General use (per m ² , per day) (1) Special class ¥39.49 (2) First class ¥26.21 (3) Second class ¥24.54 2. Exclusive use (per m ² , per month) (1) Special class ¥1,174 (2) First class ¥779 (3) Second class ¥725

旅客乗降用渡橋	1台24時間までごとに 1級 51,260円
木材整理場	専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 14円44銭
貯 炭 場	専用使用料 1平方メートルまでごとに 1月 88円63銭
船舶給水施設	1.直接給水 基本額 内航船 外航船 20立方メートルまで 14,080円 12,800円 超過額 1立方メートルまでごとに 704円 640円 ただし、自動給水施設については、0.44立方メートルまでごとに200円とする。 2.運搬給水 基本額 内航船 外航船 20立方メートルまで 19,800円 18,000円 超過額 1立方メートルまでごとに 990円 900円 ただし、大阪港外においては、1立方メートルにつき、運搬距離2キロメートルまでごとに次の額を加算する。 495円 450円 3.荒天の場合は5割、執務時間外(※)の場合は6割を増徴する。 ただし、自動給水施設については、この限りではない。
有 料 浮 桟 橋	係留船舶総トン数1トンにつき(総トン数の1トン未満の端数については、これを切り捨てる。) 係留時間が1時間以内のとき 3円68銭 係留時間が1時間を超え2時間以内のとき 7円37銭 係留時間が2時間を超え12時間以内のとき 11円55銭 係留時間が12時間を超えたときは、その超えた時間12時間までごとに7円37銭加算する。
有 料 廃 棄 物 埋 立 護 岸	専用使用料 廃棄物1トンまでごとに 2,420円

(※)「執務時間外」とは、次に掲げるものをいう。
(1) (2) から (4) までに掲げる日以外の日の午後5時15分から翌日の午前9時まで
(2) 日曜日
(3) 国民の祝日に関する法律(昭和23年法律第178号)に規定する休日
(4) 1月2日及び3日並びに1月29日、30日及び31日

一体として使用する港湾施設 岸壁又は物揚場と荷さばき地を一体として使用する場合の料金	
荷さばき地	1.基本料 (1) 1級 岸壁又は物揚場の係留12時間まで 総トン数 550トン未満の船舶 4,436円 総トン数 3,000 " 49,300円 総トン数 8,000 " 73,615円 総トン数 8,000トン以上の船舶 98,622円 岸壁又は物揚場の係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに次の金額を加算する。 総トン数 550トン未満の船舶 2,956円 総トン数 3,000 " 32,863円 総トン数 8,000 " 49,070円 総トン数 8,000トン以上の船舶 65,748円 (2) 2級 (J-1 J-2 J-3 R-2 R-3 C-6) 岸壁又は物揚場の係留12時間まで 総トン数 550トン未満の船舶 4,436円 総トン数 3,000 " 28,557円 総トン数 8,000 " 42,563円 総トン数 8,000トン以上の船舶 56,748円 岸壁又は物揚場の係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに次の金額を加算する。 総トン数 550トン未満の船舶 2,956円 総トン数 3,000 " 19,035円 総トン数 8,000 " 28,380円 総トン数 8,000トン以上の船舶 37,828円 (3) 3級 (K-2 R-1 HS-2 HS-3) 岸壁又は物揚場の係留12時間まで 総トン数 550トン未満の船舶 4,436円 総トン数 3,000 " 7,896円 総トン数 8,000 " 11,701円 総トン数 8,000トン以上の船舶 15,776円 岸壁又は物揚場の係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに次の金額を加算する。 総トン数 550トン未満の船舶 2,956円 総トン数 3,000 " 5,263円 総トン数 8,000 " 7,803円 総トン数 8,000トン以上の船舶 10,517円 (4) 4級 岸壁への係留1時間まで 総トン数 550トン未満の船舶 1,477円 総トン数 3,000 " 9,520円 総トン数 8,000 " 14,183円 総トン数 8,000トン以上の船舶 18,908円 岸壁への係留が1時間を超え2時間以内のとき 総トン数 550トン未満の船舶 2,956円 総トン数 3,000 " 19,035円 総トン数 8,000 " 28,380円 総トン数 8,000トン以上の船舶 37,828円 岸壁への係留時間が2時間を超え2時間以内のとき 総トン数 550トン未満の船舶 4,436円 総トン数 3,000 " 28,557円 総トン数 8,000 " 42,563円 総トン数 8,000トン以上の船舶 56,748円 岸壁への係留時間が12時間を超えた場合は、その超えた時間12時間までごとに次の金額を加算する。 総トン数 550トン未満の船舶 2,956円 総トン数 3,000 " 19,035円 総トン数 8,000 " 28,380円 総トン数 8,000トン以上の船舶 37,828円
	2.滞貨料 船舶の係留前又は離係後24時間を超えて貨物が滞留する場合 1平方メートルまでごとに、 24時間を超えて滞留する時間24時間までごとに1日とし、 15日まで 1日につき18円15銭 16日以後 1日につき27円75銭

ポートチャージの免除など

Exemption of Port Charges, etc.

Passenger Gangway	per unit, per 24 hours	(1) First class	¥51,260
Timber Marshalling Pool	Exclusive use (per m ² , per month)		¥14,44
Coal Storage Yard	Exclusive use (per m ² , per month)		¥98.63
Water Supply For Ship	1. Direct Supply		
	· Basic rate (charge up to 20m ³)	Dom. ¥14,080	Int. ¥12,800
	· Additional charge (per 1m ³)	¥704	¥640
	With the use of automatic supply facilities (per 0.44m ³)	¥200	¥200
	2. Carriage Supply		
	· Basic rate (charge up to 20m ³)	¥19,800	¥18,000
	· Additional charge (per 1m ³)	¥990	¥900
	· Extra charge (outside the area) (per m ³ , per 2km)	¥495	¥450
	3. Special supply, except for the use of automatic facilities.		
	· Under rough weather	150% of applicable rates	
	· Out of working hours(*)	160% of applicable rates	
Pontoon Use	(per gross ton moored vessel)		
	No more than 1 hour		¥3.68
	More than 1 hour and no more than 2 hours		¥7.37
	More than 2 hours and no more than 12 hours		¥11.05
	More than 12 hours, added every 12 hours		¥7.37
Toll Bank Protectors for Waste Disposal Areas	Exclusive Use (per ton of waste disposal)		¥2,420

* After-hours time is defined as follows:

- (1) From 5:15pm to 9am, but excluding the days indicated in (2)~(4)
- (2) Sundays
- (3) Holidays stipulated in the Act on National Holidays (Act No. 178 of 1948)
- (4) January 2 and 3, and December 29, 30 and 31

Joint Use of Wharf with Cargo Marshalling Yard			
Cargo Marshalling Yard	1. Basic rate		
	(1) First class		
	No more than 12 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥4,436
	less than 3,000 gross tons		¥49,300
	less than 8,000 gross tons		¥73,615
	8,000 gross tons or more		¥98,622
	More than 12 hours, added every 12 hours		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥2,956
	less than 3,000 gross tons		¥32,863
	less than 8,000 gross tons		¥49,070
	8,000 gross tons or more		¥65,748
	(2) Second class (J-1, J-2, J-3, R-2, R-3, C-6)		
	No more than 12 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥4,436
	less than 3,000 gross tons		¥28,557
	less than 8,000 gross tons		¥42,563
	8,000 gross tons or more		¥56,748
	More than 12 hours, added every 12 hours		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥2,956
	less than 3,000 gross tons		¥19,035
	less than 8,000 gross tons		¥28,380
	8,000 gross tons or more		¥37,828
	(3) Third class (K-2, R-1, HS-2, HS-3)		
	No more than 12 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥4,436
	less than 3,000 gross tons		¥7,896
	less than 8,000 gross tons		¥11,701
	8,000 gross tons or more		¥15,776
	More than 12 hours, added every 12 hours		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥2,956
	less than 3,000 gross tons		¥5,263
	less than 8,000 gross tons		¥7,803
	8,000 gross tons or more		¥10,517
	(4) Forth class		
	Less than 1 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥1,477
	less than 3,000 gross tons		¥9,520
	less than 8,000 gross tons		¥14,183
	8,000 gross tons or more		¥18,908
	1-2 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥2,956
	less than 3,000 gross tons		¥19,035
	less than 8,000 gross tons		¥28,380
	8,000 gross tons or more		¥37,828
	2-12 hours of berth		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥4,436
	less than 3,000 gross tons		¥28,557
	less than 8,000 gross tons		¥42,563
	8,000 gross tons or more		¥56,748
	More than 12 hours, added every 12 hours		
	A vessel of less than 550 gross tons		¥2,956
	less than 3,000 gross tons		¥19,035
	less than 8,000 gross tons		¥28,380
	8,000 gross tons or more		¥37,828
	2. Demurrage		
	The following rates shall apply to the demurrage of cargo in excess of 24 hours before or after mooring of the vessel.		
	· Within 15 days (per day)		¥18.15
	· Over 15 days (per day)		¥27.75

大阪湾諸港連続寄港時の入港料の減額

大阪港と神戸港、尼崎西宮芦屋港又は堺泉北港のいずれかに連続寄港する外航コンテナ船については、入港料を1/2減額。

定期航路で入港する船舶の入港料を減額

定期航路で1ヶ月に4回以上入港する船舶について、4船目よりの入港料を1/10減額。

環境に配慮した船舶の入港料を減額。

LNG燃料船の入港料を1/10減額。

グリーンアワード財団認証船舶の入港料を1/10減額。

ダイレクト・オン・バース制度の実施

荷役を開始する日の前日までに入港し、当該施設に係留した船舶について、荷役を行う日の午前7時までのけい留施設使用料及び一体使用荷さばき地使用料(岸壁と一体として使用する荷さばき地を必要とする場合の使用料)を免除しています。(ただし、免除する係留日数は3日以内。*)また、大阪港大阪区に錨地を確保できない船舶で、堺泉北区に錨泊した後、大阪区に入港する船舶については、その入港料を免除。

外航定期コンテナ船の初入港に対するポートチャージの免除

外航定期コンテナ船の初入港に対して、入港料、岸壁使用料及び一体使用荷さばき地使用料を免除。

新規航路の第1船に対するポートチャージの免除

新規航路の開設に伴う第1船の入港料、岸壁使用料及び一体使用荷さばき地使用料を免除。

国際コンテナ戦略港湾の実現に向けたポートチャージの免除

外航大型コンテナ船の入港に対して、4万総トン相当を超える入港料を免除。

外貿コンテナバースを利用する700総トン以上の内航コンテナ船の入港料及び岸壁使用料を免除。

国際基幹航路(北米・欧州)の定期航路で入港する外航コンテナ船の入港料を1/2減額。(ただし、新たに開設する国際基幹航路(同上)の定期航路で入港する場合については入港する第一船より1年目は全額免除。)

Discount on port entry fees for multiple calls in Osaka Bay

Entry fees are discounted by 50% for ocean-going container ships making multiple calls at the Port of Osaka, Port of Kobe, Amagasaki-Nishinomiya-Ashiya Port, and/or Sakai-Semboku Port.

Discount on port entry fees for regular liners

Entry fees are discounted by 10% for the fourth call onward of regular liners that make four or more calls per month.

Discount on port entry fees for environment-friendly vessels

Entry fees are discounted by 10% for LNG (liquefied natural gas)-fueled vessels.

Entry fees are discounted by 10% for Green Award certificate holder ships.

Application of the Direct on Berth system

The mooring fee and the combined cargo-handling area fee (fee for the use of a cargo-handling area combined to the wharf) are exempted until 7:00 a.m. of the day of cargo handling for vessels that berth and get moored in the relevant facility by the day before the day of cargo handling start (the exemption is available for up to three days at most). In addition, the entry fees are exempted for vessels that cannot find anchorage sites in the Osaka area of the Port of Osaka, and therefore need to anchor in the Sakai-Semboku area before entering the Osaka area.

Exemption of port charges for the first call of a regular ocean-going container ship

The first call of a regular ocean-going container ship is commemorated by the granting of an exemption from entry fees, wharf fee, and combined cargo-handling area fee.

Exemption of port charges for the first vessel calling on a new line

The first vessel calling on a newly established shipping line is commemorated by the granting of an exemption from entry fees, wharf fee, and combined cargo-handling area fee.

Exemption of port charges toward the goals of becoming a Strategic International Container Port

Entry fees are exempted for the tonnage exceeding 40,000 GT of large-sized ocean-going container ships calling.

Entry fees and wharf fee are exempted for coastal container ships of 700 GT or more that use foreign trade container berths.

Entry fees are discounted by 50% for ocean-going container ships that call on regular lines in international main routes with North America and Europe. (The entire fees are exempted for the first year starting from the first vessel calling on a regular line in a newly established international main route with North America and Europe.)



日本丸 Nippon Maru

大阪港湾局の設立について Establishment of the Osaka Ports and Harbors Bureau

2020年（令和2年）10月1日に、大阪市と大阪府の港湾局を統合し、「大阪港湾局」を設立しました。
大阪港湾局では、大阪港と大阪府営港湾（堺泉北港、阪南港、二色浜、泉佐野港、泉州港、尾崎港、淡輪港、深日港）を一元管理しています。

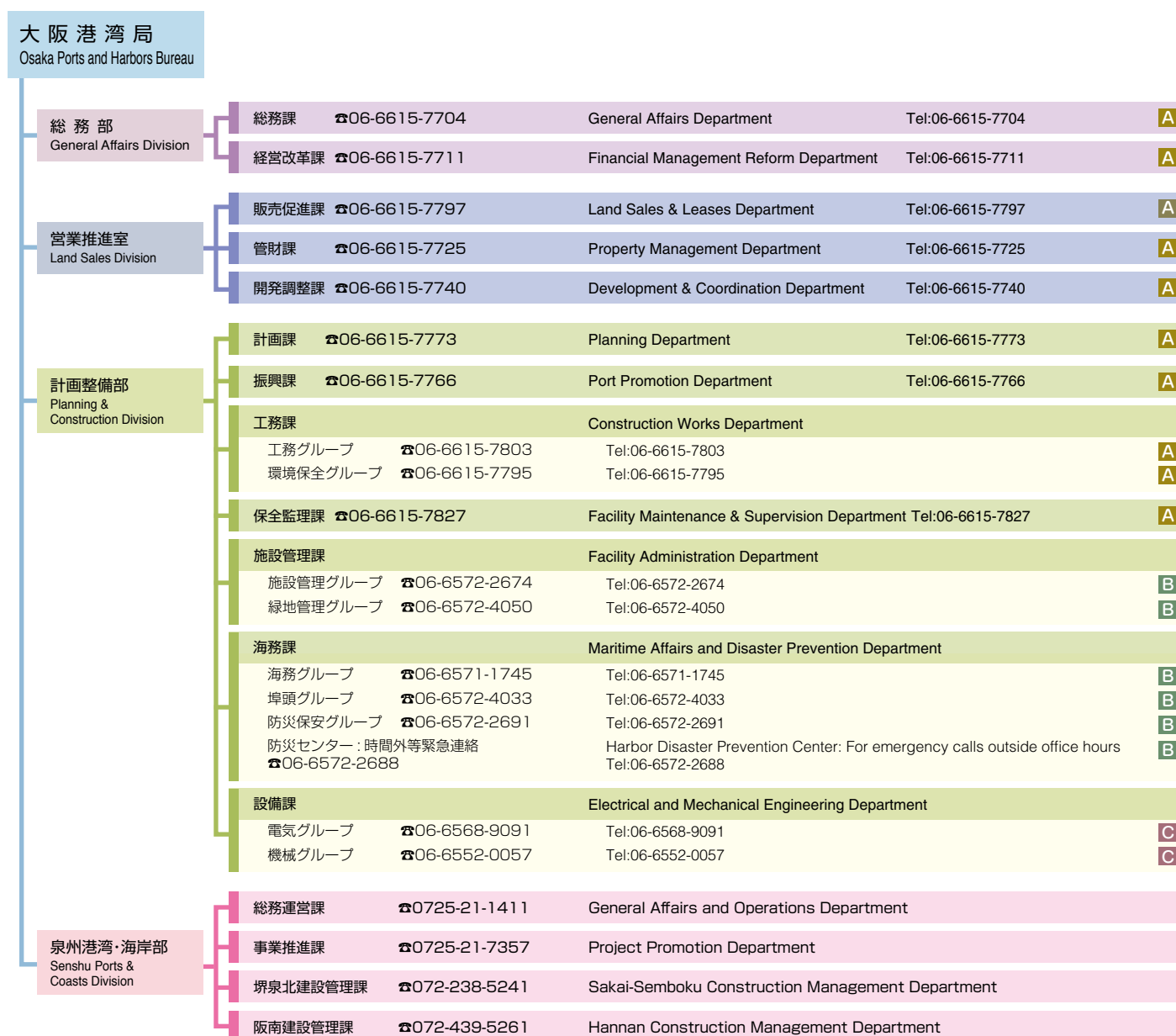
また、大阪港と府営港湾の強みを生かし、弱みを補完のうえ、全体で機能分担や最適配置を図り、大阪港及び府営港湾を“ヒト・モノ・コトがより一層交流する拠点”として発展させ、安全・安心で良好な港湾環境のもと、背後圏にまで賑わいを図り、大阪・関西の経済・産業の発展の一翼を担うことをめざします。

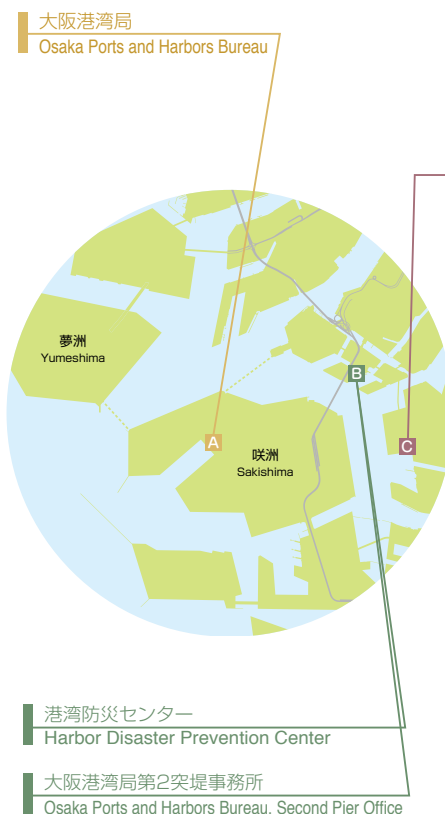
On October 1, 2020, the Osaka Ports and Harbors Bureau was established by integrating the ports and harbors bureaus of Osaka City and of Osaka Prefecture.

The Osaka Ports and Harbors Bureau undertakes the centralized management of the Port of Osaka and other prefectural ports and harbors of Osaka (Sakai-Semboku Port, Hannan Port, Nishikinohama, Izumisano Port, Senshu Port, Ozaki Port, Tannowa Port, and Fuke Port).

The bureau aims to leverage the strengths of the Port of Osaka and other prefectural ports and harbors, to compensate for their shortcomings, to divide the overall functions and pursue their optimal allocation, and to develop the Port of Osaka and other prefectural ports and harbors as the bases for the enhanced exchange of humans, goods and matters, thereby promoting prosperity in the hinterlands through the safe, secure and favorable port and harbor environment, as well as playing a part in the development of the economy and industry of Osaka and the Kansai region.

大阪港湾局組織図 Organization of the Osaka Ports and Harbors Bureau





大阪港湾局鶴町事務所
Osaka Ports and Harbors Bureau, Tsurumachi Office

大阪港湾局鶴町事務所
Osaka Ports and Harbors Bureau Tsurumachi Office
〒551-0023 大正区鶴町2-20-47
Osaka Ports and Harbors Bureau Tsurumachi Office
2-20-47 Tsurumachi, Taisho-ku, Osaka 551-0023

港湾防災センター
Harbor Disaster Prevention Center

大阪港湾局第2突堤事務所
Osaka Ports and Harbors Bureau, Second Pier Office

大阪港紋章 The Port of Osaka's Coat of Arms



「大阪港紋章」は、昭和55年、フランスのル・アーブル港との間で姉妹港提携を調印するにあたり、記念に交換する盾やオリジナル記念品のデザインに活用する目的で、最も大阪港を印象づけるのに相応しい図案として誕生しました。

- 紋章** 紋章は青地で、チーフ(盾の上部)には金色の大阪港のマークを配しています。ベース(盾の下部)には、銀の波の上に2本マストで帆を張り、赤い旗をなびかせた金色の古代日本船を配しています。これに挟まれた金のフェス(横帯)の上には、2枚・3枚・2枚とならんだ合計7枚の緑色の銀杏の葉を配置しました。
- 冠部** 金色と赤色のリースの上に、大阪市庁舎の「みおつくしの鐘」を配置しています。
- サポーター** 両側に「ぬえ」を配置しています。「ぬえ」は近衛天皇(1139~1155)の時、源頼政が宮中で射殺したといわれる怪獣で、頭はサル、胴はシシ、尾はヘビ、手足はトラ、声はトラツグミに似ていたといわれています。
- 標語** 紋章の下に標語「FAMA ET PROGRESSUS」は、「名声と進歩」という意味です。

The Port of Osaka's "coat of arms" was created in 1980 when the Osaka-Le Havre (French Republic) Sister Port Affiliation was signed. The design, expressing the spirit of the Port, was used for a plaque and other commemorative gifts that were presented to the Port of Le Havre.

Arms : The shield is comprised of three sections set against a blue background. The chief (upper section) features the old port symbol in gold, while the base (lower section) shows a gold-colored ancient double-masted Japanese ship flying red ensigns and sailing over silver waves. Wedged between these two sections is a series of green Ginkgo leaves, arranged in a two-three-two pattern, atop a gold fess.

Crown : The crown section shows the city hall belfry set upon a gold and red wreath.

Supporter : Standing on either side of the arms are the mythical "Nue" - a creature with the head of a monkey, body of a lion, tail of a snake, legs of a tiger and the voice of a songbird. According to the legend, the creature was slain by the vassal Minamoto no Yorimasa during the reign of Emperor Konoe (1139-1155).

Motto : The motto inscribed upon the scroll beneath the shield, "FAMA ET PROGRESS" means "Fame and Progress".

バナー広告募集 Looking for banner ads

大阪港湾局では、民間企業等との協働により市の新たな財源を確保し、市民サービスの向上及び地域経済の活性化を図ることを目的として、大阪市大阪港湾局ホームページにバナー広告枠を設け、広告主を募集しています。

■お問合せ 大阪港湾局総務部総務課
大阪市住之江区南港北2-1-10
ATC ITM 棟 10 階
TEL 06-6615-7728

Osaka Ports and Harbors Bureau is looking for banner ads on its website, which is to secure new financial resources for the City based on collaboration with private corporations, thus improving services for citizens and revitalizing regional economy.

■ For the information, please contact General Affairs Department, Osaka Ports and Harbors Bureau.



編集・発行
大阪港湾局 **Op HB**

Osaka Ports and Harbors Bureau
<https://www.city.osaka.lg.jp/port/>

