

大阪市港湾局

Port & Harbor Bureau, City of Osaka

2019.2.1

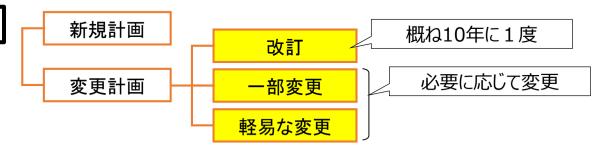
大阪港港湾計画



港湾計画とは

- 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項 に関する計画(法定計画)
- 重要港湾以上の港湾については港湾計画策定の義務
- 施設計画と同時に、臨海部の空間計画

港湾計画の種類



大阪港港湾計画(平成18年改訂)の概要

■ 目標年次

平成20年代後半

■ 大阪港の将来像(計画の基本方針)

物流:国際競争力の強化と港湾機能の再編・集約

- ・より一層の国際競争力の強化
- ・既存埠頭の利用転換や再編・集約
- ・既存施設の廃止、計画の見直し

交流: 観光交流の場としての魅力向上と臨海地域の活性化

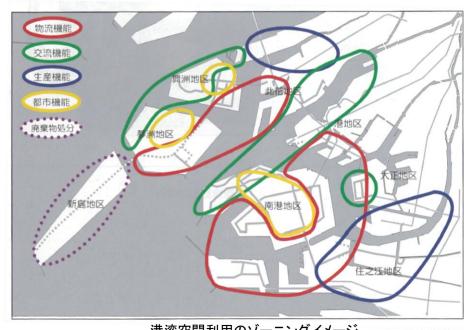
- ・観光交流拠点としての魅力の向上
- ・臨海地域の活性化

環境:港湾および都市の環境保全

- ・良好な港湾環境の保全と海面処分場の確保
- •モーダルシフトの推進

防災:防災機能の充実

大規模地震対策の推進



港湾空間利用のゾーニングイメージ

大阪港への要請



大阪港を取り巻く情勢

経済活動のグローバル化や国際分業の進展等に伴う我が国の産業・貿易構造の変化により、国際海上輸送ネット ワークの重要性はますます高まっており、より一層の国際競争力の強化が求められている。

国際分業の進展に伴ってサプライチェーンマネジメントの高度化が進む中、高度なロジスティクス機能を備えた 物流拠点の形成など、総合的な物流の効率化が求められている。

トラック輸送のドライバー不足等が社会問題化する中で、一度に大量輸送が可能な内航フェリー輸送等の重要性が高まっており、これらに対応した埠頭機能の強化が求められている。

広大な用地やロケーションを活かした持続的な大阪の経済活性化や臨海部活性化に資する取組が求められている。 良好な港湾及び都市環境の保全に向けて、廃棄物等の海面処分場の確保や環境負荷の低減を図るとともに、多様 な生物の生息・生育や人と海との関わりの増大に向けた取組が求められている。

大規模な地震や台風等の災害から市民の人命と財産を守るとともに、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えることができるよう、防災・減災のための取組が求められている。

港湾計画の方針

- ① 物流:国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化
- ② 交流:魅力的な観光:集客拠点の形成と臨海部の活性化
- ③ 環境:港湾及び都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持・確保
- ④ 防災:広域的な防災・減災機能の充実と市民生活の安全確保

港湾計画の方針(大阪港の目指す姿)



■ 今回計画(目標年次:平成30年代後半)

物流:国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化

- ①国際コンテナ戦略港湾として、アジアを中心とした交易の増加や船舶の大型化に対し、高規格コンテナターミナルをはじめ 国際水準の港湾物流施設を備えた効率性・生産性の高い物流拠点の形成や、コンテナ・フェリー埠頭については一体的・ 効率的な埠頭運営を推進し、より一層の国際競争力の強化を図る。
- ②サプライチェーンの効率化など多様化・高度化する物流ニーズに対応するため、陸・海・空の結節点である大阪港ならではの最適輸送モードの提供を目指し、情報通信技術の活用も含めた高度なロジスティクス機能の集積を図る。
- ③既存ストックの有効活用など港湾経営の観点を考慮しつつ、需要見込みに応じて、埠頭の利用転換・廃止などの計画の 見直しを行う。

交流:魅力的な観光・集客拠点の形成と臨海部の活性化

- ①経済·文化等の機能が集積する都心部に近接しているという優位性を活かし、今後寄港が増加すると見込まれるクルーズ 客船の受け入れを推し進めるとともに、発着クルーズの増加に取り組み、クルーズ客船の母港化を図る。
- ②広大な用地や非日常空間を演出できるロケーションや景観等を活かし、大阪の経済成長をけん引する新たな国際観光 拠点の形成を図る。
- ③地域の特性を活かした再開発や民間活力導入等により臨海部の活性化を図り、身近で市民に親しまれるベイエリアの 形成を図る。

環境:港湾及び都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持・確保

- ①良好な港湾環境の保全、創出に努めるとともに、廃棄物等を適正に処分する海面処分場を引き続き確保するとともに、 延命化に努める。
- ②環境負荷の低減を図るため、内航海上輸送ネットワークの充実を通じてモーダルシフトを推進する。

防災: 広域的な防災・減災機能の充実と市民生活の安全確保

①大規模地震等発生時を見据え、大阪都市圏の経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えるため、ハード対策とソフト 対策を組み合わせた総合的かつ近隣港湾と連携した広域的な防災・減災機能強化の取組を推進する。

港湾空間利用のゾーニング



■物流関連ゾーン (港湾施設及び物流施設が立地するゾーン) 舞洲地区及び夢洲地区の東側 南港地区の東側及び南側、西側 此花地区の南西側、港区の南側

新島地区

■都市機能ゾーン (業務・商業・居住・観光機能等 の都市的利用を図るゾーン) 無洲地区 悪洲地区及び

舞洲地区、夢洲地区及び南港地区の中央部

■交流拠点ゾーン (親水緑地や、旅客船・フェリー埠頭、集客・交流 施設が連携し、様々な人々が訪れるゾーン)

舞洲地区及び夢洲地区の西側 南港地区の北側

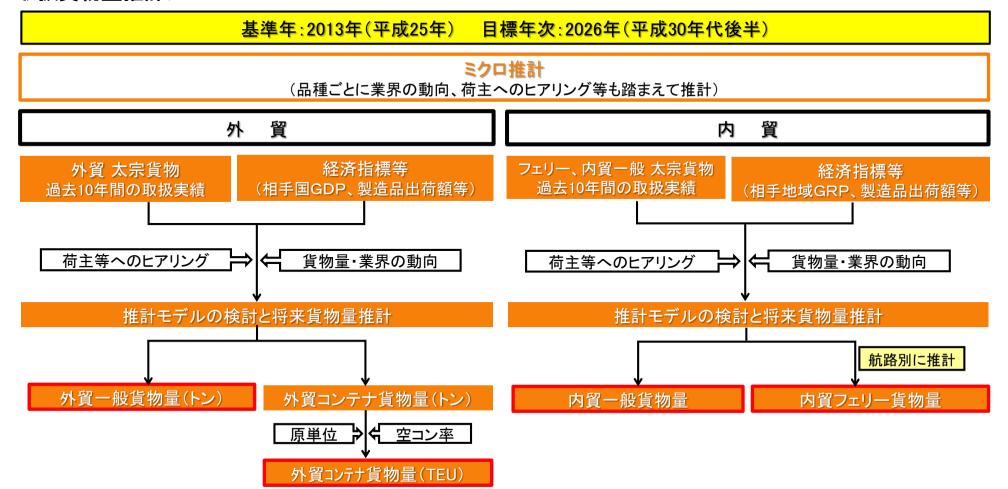
此花地区の南東側 港地区及び大正地区の西側 交流機能 舞测地区 ■生産ゾーン 此花地区の北西側 港地区 大正地区の南側 住之江地区 夢洲地区 新島地区 南港地区 住之江地区 ■廃棄物処分ゾーン (廃棄物等を適正に処分するゾーン)



■港湾計画における貨物量推計とは

取扱貨物量は「港湾の能力」を表す基本的な指標であり、必要な港湾施設の規模及び配置の根拠となる値である。ここで定める取扱貨物量は、単純な取扱貨物量の推計値ではなく、当該港湾が備えるべきとされる「港湾の能力」として港湾管理者が適切に定める値である。

■取扱貨物量推計フロー





◆全体貨物取扱量

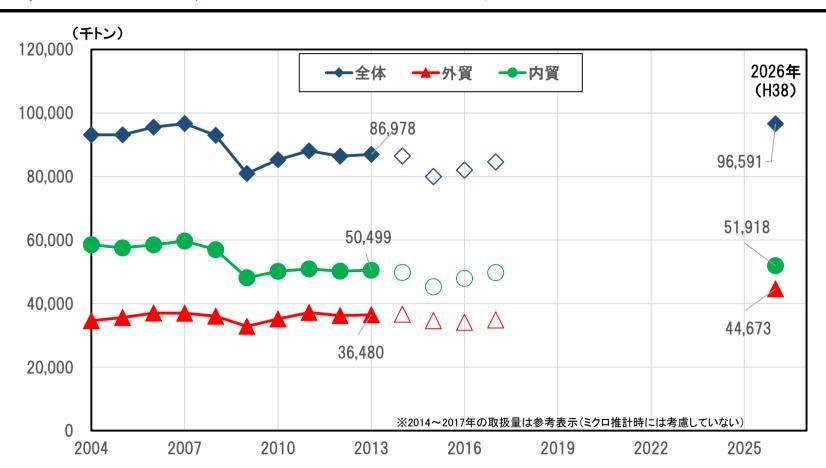
8,698万トン(H25) → 9,659万トン(H30年代後半) 【961万トン増/11.0%増】

▲外貿貨物

3,648万トン(H25) → 4,467万トン(H30年代後半) 【819万トン増/22.5%増】

●内貿貨物

5,050万トン(H25) → 5,192万トン(H30年代後半)【142万トン増/2.8%増】





◆外貿貨物取扱量

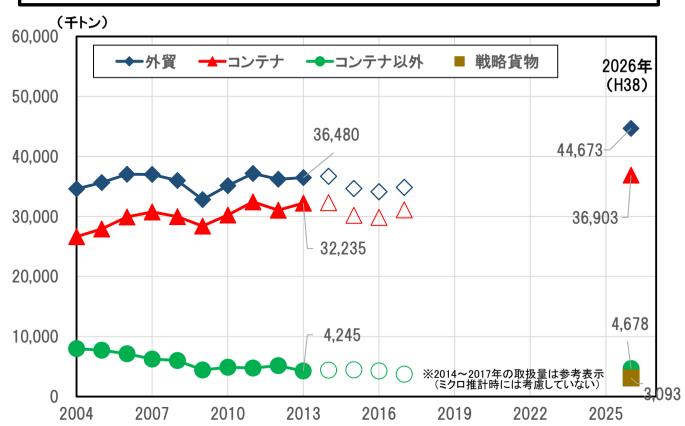
3,648万トン(H25) → 4,467万トン(H30年代後半) 【819万トン増/22.5%増】

▲コンテナ貨物(ローカル貨物)

3,224万トン(H25) → 3,690万トン(H30年代後半)【466万トン増/14.5%増】

- ●非コンテナ貨物
 - 425万トン(H25) → 468万トン(H30年代後半)【43万トン増/10.1%増】
- ■戦略的集貨貨物(国際フィーダーコンテナ)

309万トン(H30年代後半)【309万トン増】



■主な増減品目

〇輸出(209万トン増)

「再利用資材」の輸出(49万トン増)

・最大輸出先である中国等で古紙 の需要が高まっている

「化学工業品」の輸出(32万トン増)

·背後圏(近畿)の化学工業品出荷 額が増加傾向

「日用品等」の輸出(21万トン増)

・「食」輸出拡大に向けた政府の 目標及び取組を考慮

〇輸入(542万トン増)

「日用品等」の輸入(209万トン増)

・海外生産比率の拡大やアジアの 経済成長を背景に増加の見込み

〇戦略的集貨貨物(309万1ン増)

・海外フィーダーされている西日本各港 発着貨物の転換を図る



◆外貿コンテナ貨物取扱量

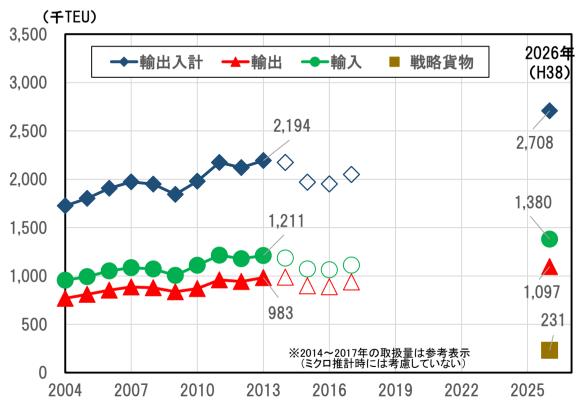
219万TEU(H25) → 271万TEU(H30年代後半)【52万TEU增/23.7%增】

▲輸出コンテナ貨物

98万TEU(H25) → 110万TEU(H30年代後半)【12万TEU增/12.2%增】

- ●輸入コンテナ貨物
 - 121万TEU(H25) → 138万TEU(H30年代後半)【17万TEU增/14.0%增】
- ■戦略的集貨貨物(国際フィーダーコンテナ)

23万TEU(H30年代後半)【23万TEU増】



大阪港の外貿コンテナ将来取扱貨物量 -戦略的集貨貨物を 上乗せ(23万TEU) 271万 300 250 236万 輸出 **固数(** 輸出 200 110万TEU 106万TEU テナ取扱 ローカル貨物 150 (248万TEU) 100 輸入 輸入 130万TEU 138万TEU 賀二. 50 H20年代後半 H30年代後半 (既定計画) (今回改訂)



◆内貿貨物取扱量

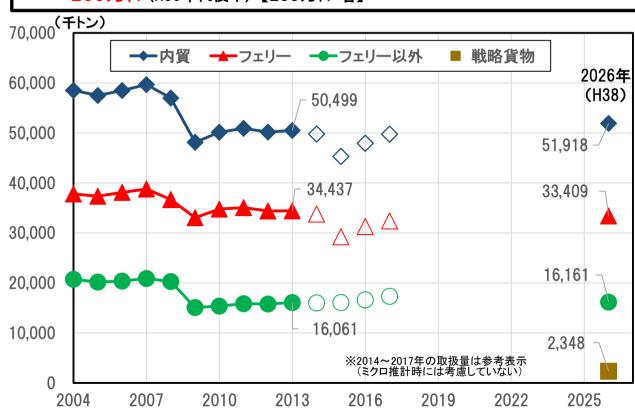
5,050万トン(H25) → 5,192万トン(H30年代後半) 【142万トン増/2.8%増】

▲フェリー貨物

3,444万トン(H25) → 3,341万トン(H30年代後半)【103万トン減/3.0%減】

- ●非フェリー貨物
 - 1.606万トン(H25) → 1.616万トン(H30年代後半)【10万トン増/0.6%増】
- ■戦略的集貨貨物(国際フィーダーコンテナ)

235万トン(H30年代後半)【235万トン増】



航路減少の影響

■主な増減品目

○フェリー貨物(103万トン減)

- ·平成26年10月、宮崎航路が神戸港へ 移転(航路・便数減少)。
- ・陸運事業者への労務管理強化やトラックト、ライバー不足等を背景に内航海運へのモーダルシフトの流れが進む見込み。
- ・宮崎航路貨物の一部は大阪港発着の別航路にシ가したと見込むも、フェリー 貨物量合計はH25比では微減の見通 し。

〇非フェリー貨物(16万トン増)

「取合せ品」の移出(17万トン増)

・近年の増加傾向が継続の見込み

「取合せ品」の移入(11万トン増)

・近年の増加傾向が継続の見込み

「砂利・砂」の移入(17万トン減)

・近畿地区における生コンクリート出荷 量が減少の見込み

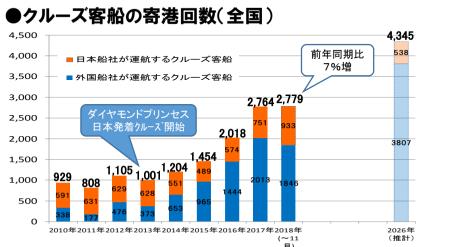
〇戦略的集貨貨物(235万トン増)

・海外フィーダーされている西日本各港発 着貨物の転換を図る



■クルーズ客船を取り巻く状況

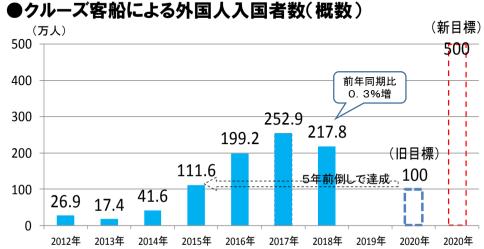
- ・国のクルーズ客船外国人入国者数の目標値をもとに、2026年時点での全国の寄港回数(4,345回)を推計。
- ・現在、九州・沖縄地区の港湾への外国船の寄港が急増しているが、過去の大阪港の分担率(実績値)を踏まえ、大阪港への寄港も今後増加することを見込み、寄港回数の目標値を129回とした。



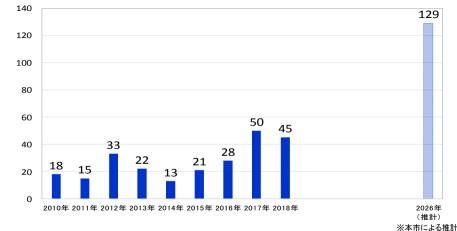
								※本市による推計			
	2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		
	回数	順位	回数	順位	回数	順位	回数	順位	回数	順位	
博多	38	(7)	115	(2)	259	(1)	328	(1)	326	(1)	
長崎	39	(6)	75	(5)	131	(2)	197	(2)	267	(2)	
那覇	56	(4)	80	(4)	115	_(4)	193-	(3)	<u> 22</u> 4	(3)	
横浜	152	(1)	146	(1)	125	(3)	128	(4)	178	(4)	
神戸	101	(2)	100	(3)	97	(5)	104	(5)	116	(7)	
大阪	22	(11)	13	(20)	21	(13)	28	(14)	50	(14)	

九州・沖縄地区への外国船の寄港が急増 ⇒中国発着の3~4泊程度の短期クルーズの寄港地として 適した位置にあるため

⇒九州・沖縄地区以外の港湾への寄港回数は 相対的に低下している



●大阪港へのクルーズ客船寄港回数



(~10月)

(旧目標)(新目標)