



# 大阪港港湾計画の一部変更について(案)



~ 説明資料 ~

**大阪市 港湾局**

Port & Harbor Bureau, City of Osaka

2020.1.15

# 港湾計画変更の概要

## ■ 変更箇所

南港地区(南港南地区)

## ■ 変更理由

- ① 内航フェリー大型化への対応
- ② 環境負荷の低減に資する内航海上輸送ネットワークの充実(内航フェリー埠頭機能の充実)

## ■ 変更事項

- ① “フェリー埠頭計画”の変更
- ② “港湾の効率的な運営に関する事項(効率的な運営を特に促進する区域)”の変更
- ③ “国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設”の変更

# 内航フェリー埠頭の現況



名称	既定計画		航路	運航船社
	延長	水深		
R-4	260m	7.5m	志布志	(株)フェリーさんふらわあ
R-5	260m	7.5m	別府	(株)フェリーさんふらわあ

名称	既定計画		航路	運航船社
	延長	水深		
F-1	230m	7.5m	新門司	(株)名門大洋フェリー
F-3	250m	7.5m	東予	四国開発フェリー(株)
F-4	230m	7.5m	新門司	(株)名門大洋フェリー

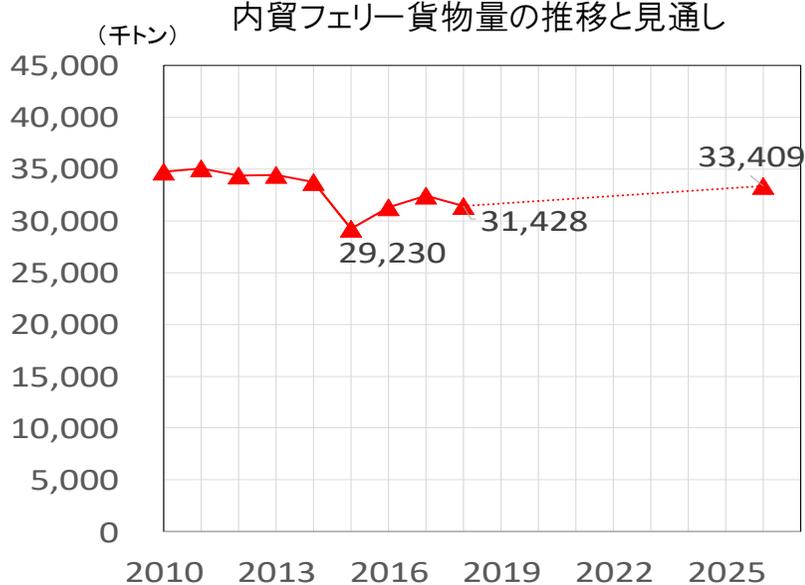
# 既定計画（港湾計画の方針、港湾の能力）

## ■ 港湾計画の方針《抜粋》

- ・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を図るとともに、コンテナ埠頭及び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。
- ・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。

## ■ 港湾の能力(将来貨物量)

		実績 (2018年)	将来貨物量 (2020年代後半)
取扱貨物量	全体	8,430万トン	9,660万トン
	外貿	3,620万トン	4,470万トン
	(うちコンテナ※)	(3,210万トン)	(4,000万トン)
	※戦略貨物を含む	(210万TEU)	(271万TEU)
	内貿	4,810万トン	5,190万トン
	(うちフェリー)	(3,140万トン)	(3,340万トン)



### ○内貿フェリー将来貨物量設定の考え方

各航路別に推計。近年の取扱量推移、運航船社へのヒアリング結果、近畿・四国・九州地域の各種経済指標等を基に、将来貨物量を設定。

# 新造船計画の概要

## ■ 背景・変更理由

- ・「大阪・南港 ⇄ 北九州・新門司」航路を運航するフェリー船社が、船舶のリプレイス(新造・大型化)を計画。
- ・ 港湾運営会社(阪神国際港湾株式会社)から大阪市に対し、港湾計画変更の提案有り。  
(港湾法第3条の4第1項)

## ■ 運航船舶の諸元

	船舶諸元						就航時期
	総トン数	全長	幅	喫水	積載台数(トラック)	旅客定員	
既存船	9,770GT	167m	25.6m	6.0m	135台	877人	2002年3月就航 2002年6月就航
新造船	15,400GT	195m	27.8m	6.7m	約170台	約710人	2021年12月就航予定 2022年3月就航予定

(注:新造船の各諸元は予定値である)

## ■ 省エネルギー効果等

CO<sub>2</sub>排出量:既存船と比較して20%削減の見込み

エネルギー消費量:既存船と比較して20%削減の見込み

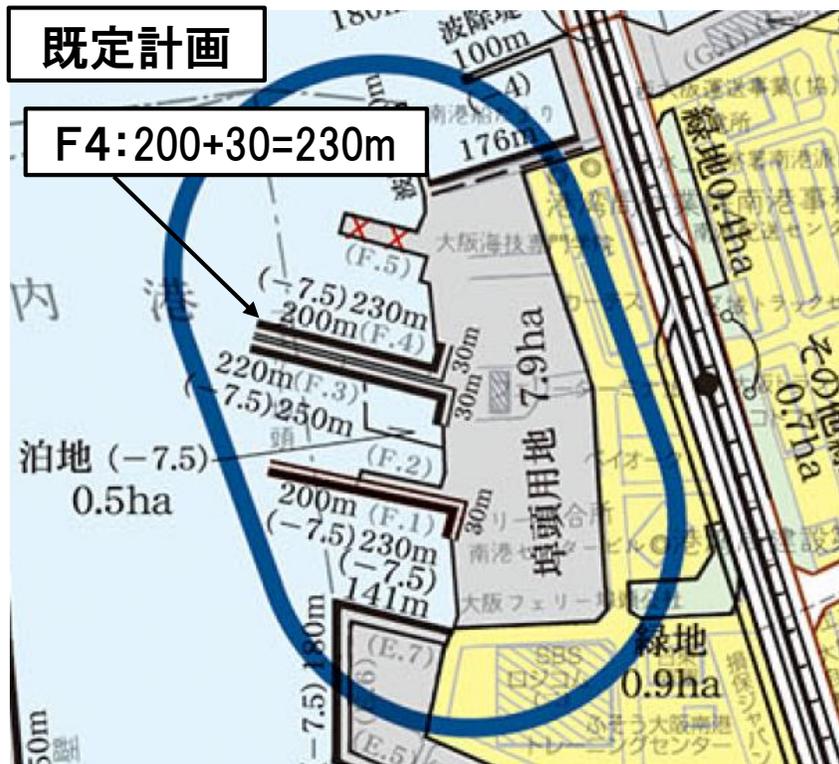
(大型化によるエネルギー消費量及びCO<sub>2</sub>排出量の増加を考慮しても、トータルで7%削減の見込み。)

排ガス中のSO<sub>x</sub>:低硫黄燃料油(硫黄含有率0.5%)を使用するのと同レベルまで低減

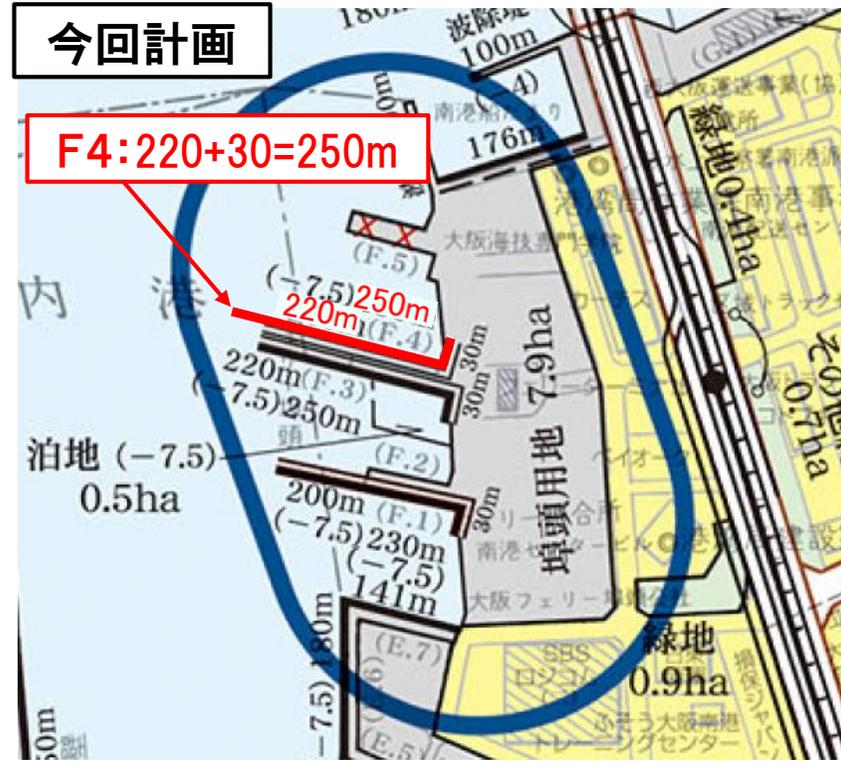
# 計画変更の内容

## ■ 港湾施設の規模及び配置（フェリー埠頭計画）

南港地区(南港南)において、内貿フェリーの大型化に対応し、環境負荷の低減に資する内貿フェリー埠頭機能の充実を図るため、フェリー埠頭計画を変更する。



施設名	水深	延長	対象船型
F1	7.5m	230m	15,000GT
F3	7.5m	250m	15,000GT
F4	7.5m	230m	10,000GT
計	—	710m	—



施設名	水深	延長	対象船型
F1	7.5m	230m	15,000GT
F3	7.5m	250m	15,000GT
F4	7.5m	250m	15,000GT
計	—	730m	—

# 計画変更の内容

## ■ 港湾の効率的な運営に関する事項（効率的な運営を特に促進する区域※）

※港湾運営会社が運営の事業を行う区域及びこれと一体的に効率的な運営を行う区域

フェリー埠頭の計画に対応し、効率的な運営を特に促進する区域を変更する。

### 今回計画

南港地区(南港南)

水深7.5m 岸壁3バース **延長730m**（フェリー用）

埠頭用地8ha（旅客施設用地、荷捌施設用地及び保管施設用地）

既定計画:710m ⇒ 今回計画:730m

## ■ その他重要事項（国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設※）

※港湾法第52条第1項に掲げる港湾施設(直轄事業対象施設)

今回計画する施設のうち、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

### 今回計画

南港地区(南港南)

水深7.5m 岸壁3バース **延長730m**

既定計画:710m ⇒ 今回計画:730m

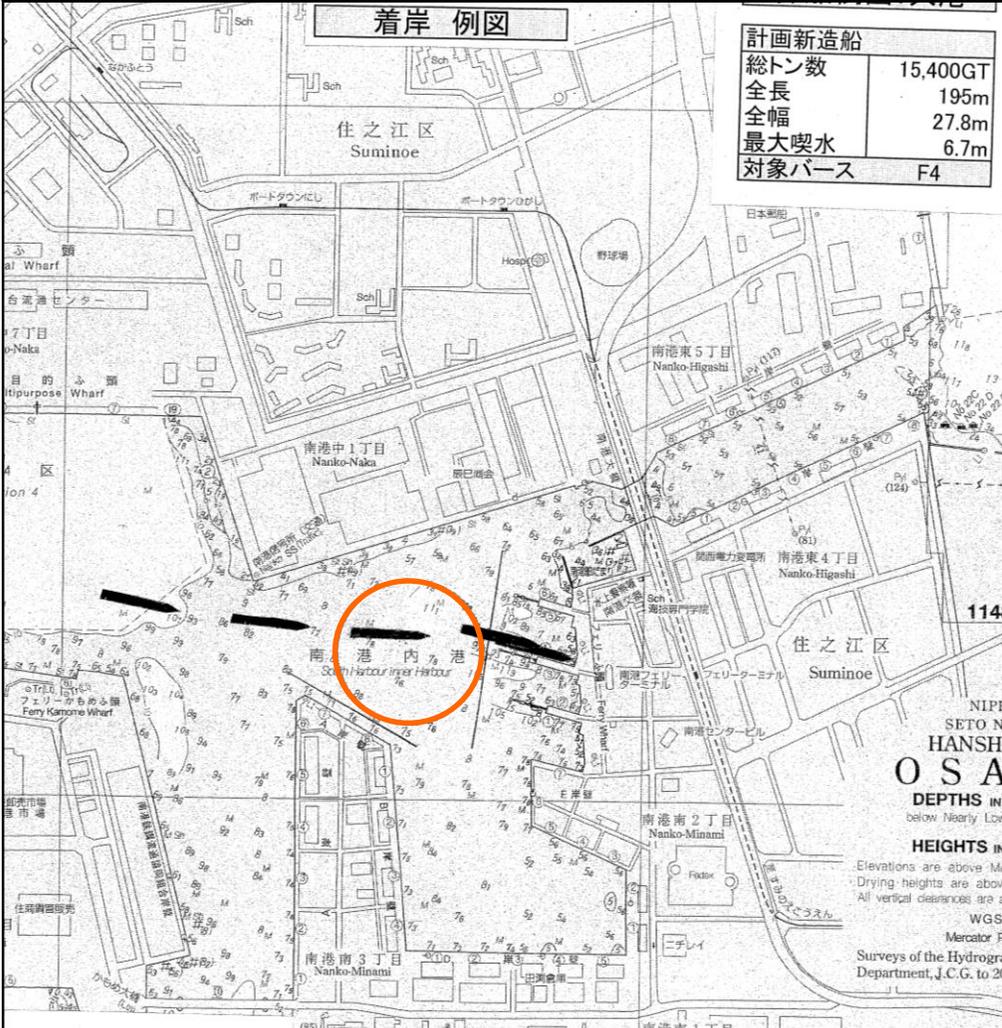
# 船舶航行の安全性に関する検討

棧橋前面の水域において、回頭水域(船の長さの2倍を直径とする円)の確保が可能。

## 操船例図:入港

### 着岸 例図

計画新造船	
総トン数	15,400GT
全長	195m
全幅	27.8m
最大喫水	6.7m
対象バース	F4

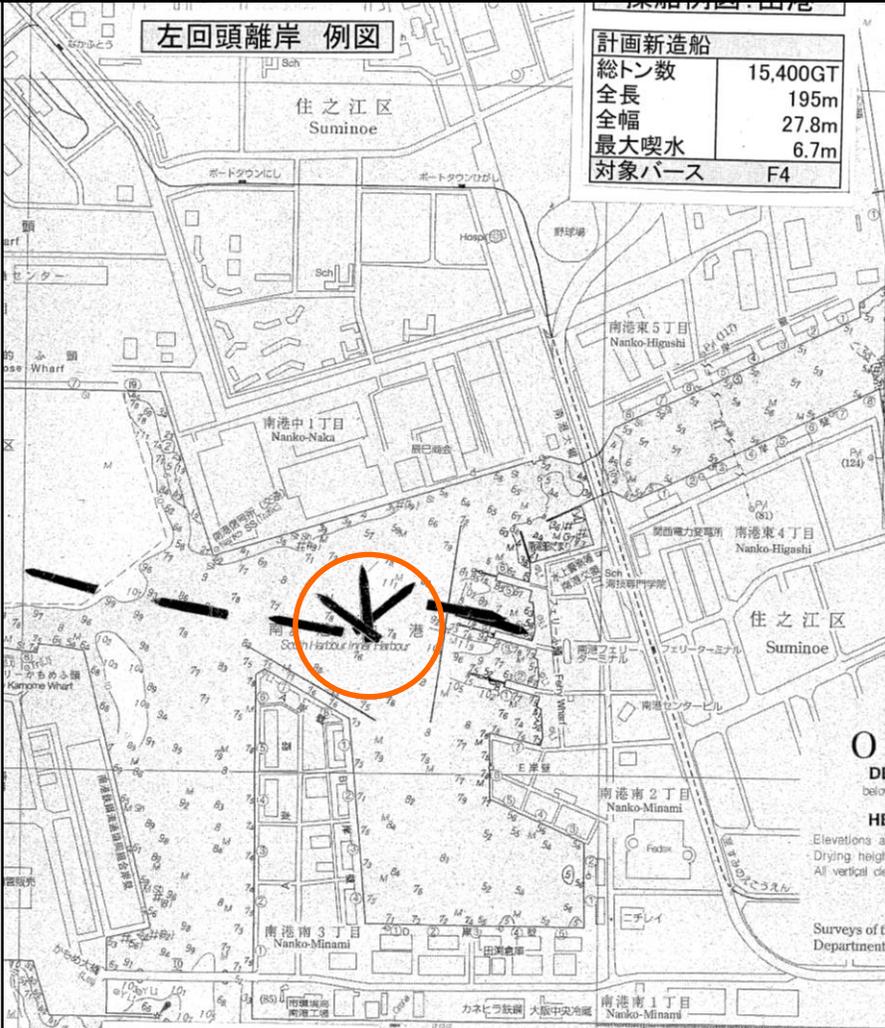


回頭水域: 2L  
195m × 2 = 390m

## 操船例図:出港

### 左回頭離岸 例図

計画新造船	
総トン数	15,400GT
全長	195m
全幅	27.8m
最大喫水	6.7m
対象バース	F4



回頭水域: 2L  
195m × 2 = 390m

## ■ 計画変更に伴う環境影響について

### 【大気質、騒音、振動 について】

- ・既定計画における目標年次時点の取扱貨物量は、背後圏や前方圏の経済状況等から将来の取扱量を推計し、設定したものであり、計画変更に際して将来貨物量の見直しは行わない。
- ・また、今回計画の対象船舶(新造船)は、既存船と比較して、エネルギー消費量やCO<sub>2</sub>排出量、排ガス中のSO<sub>x</sub>の低減が図られる、環境に配慮した省エネルギー船舶である。
- ・今回の計画変更は、フェリー埠頭における対象船型の変更であり、将来の自動車交通量に変更は無い。

### 【潮流、水質 について】

- ・フェリーの大型化に合わせてドルフィン(杭構造)を新設するが、その構造は潮流に影響を及ぼすような構造ではない。

⇒以上のことから、既定計画と同様に、今回計画が大気質、騒音、振動、潮流、水質に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

# 今後の予定

パブリック・コメントの実施

《実施結果》  
意見件数：0件

《11月21日から12月19日まで》

港湾管理者の計画案

諮問

答申

大阪市港湾審議会

《令和2年1月15日》

国土交通大臣への計画提出

諮問

答申

交通政策審議会港湾分科会

国土交通大臣の確認

国土交通大臣から港湾管理者への通知

港湾計画の概要の公示