

大阪港港湾計画の一部変更について

(案)

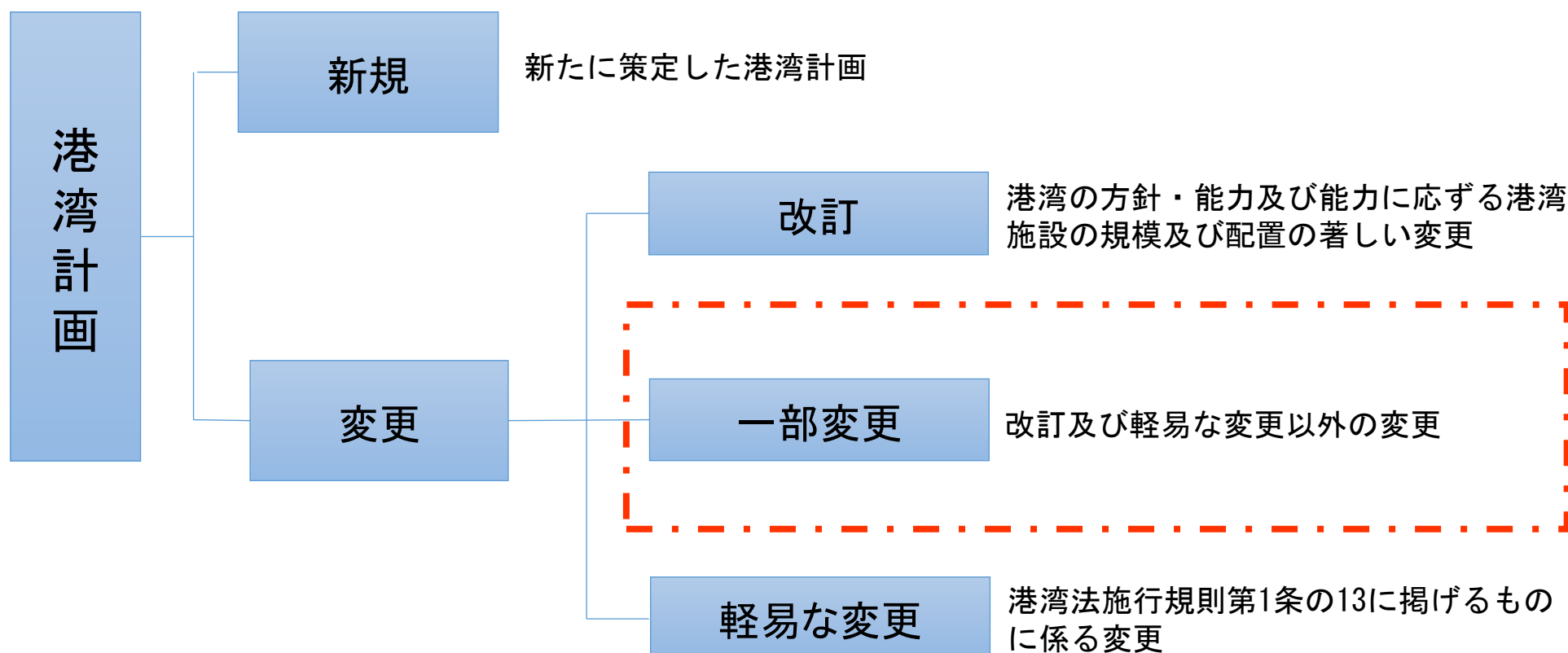
～説明資料～

令和8年5月

大阪港湾局

港湾計画とは・・・

港湾法第3条の3に規定される法定計画であり、一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用及び保全を行なうにあたっての指針となる基本的な計画



港湾法施行規則より改訂・一部変更に該当する変更とは・・・

○係留施設

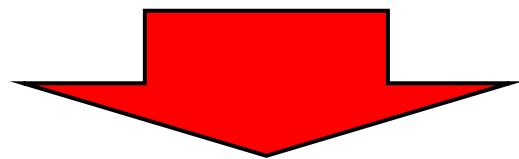
- ・直轄工事（国）の事業対象となり得る施設
 - 外国貿易船を係留する水深-12m以上の岸壁
 - 内国貿易船を係留するコンテナ、フェリー、RORO船用の岸壁 等

○水域施設

- ・当該港湾において主要と認められる航路
- ・直轄工事（国）の事業対象となり得る係留施設のための泊地 等

○土地利用計画

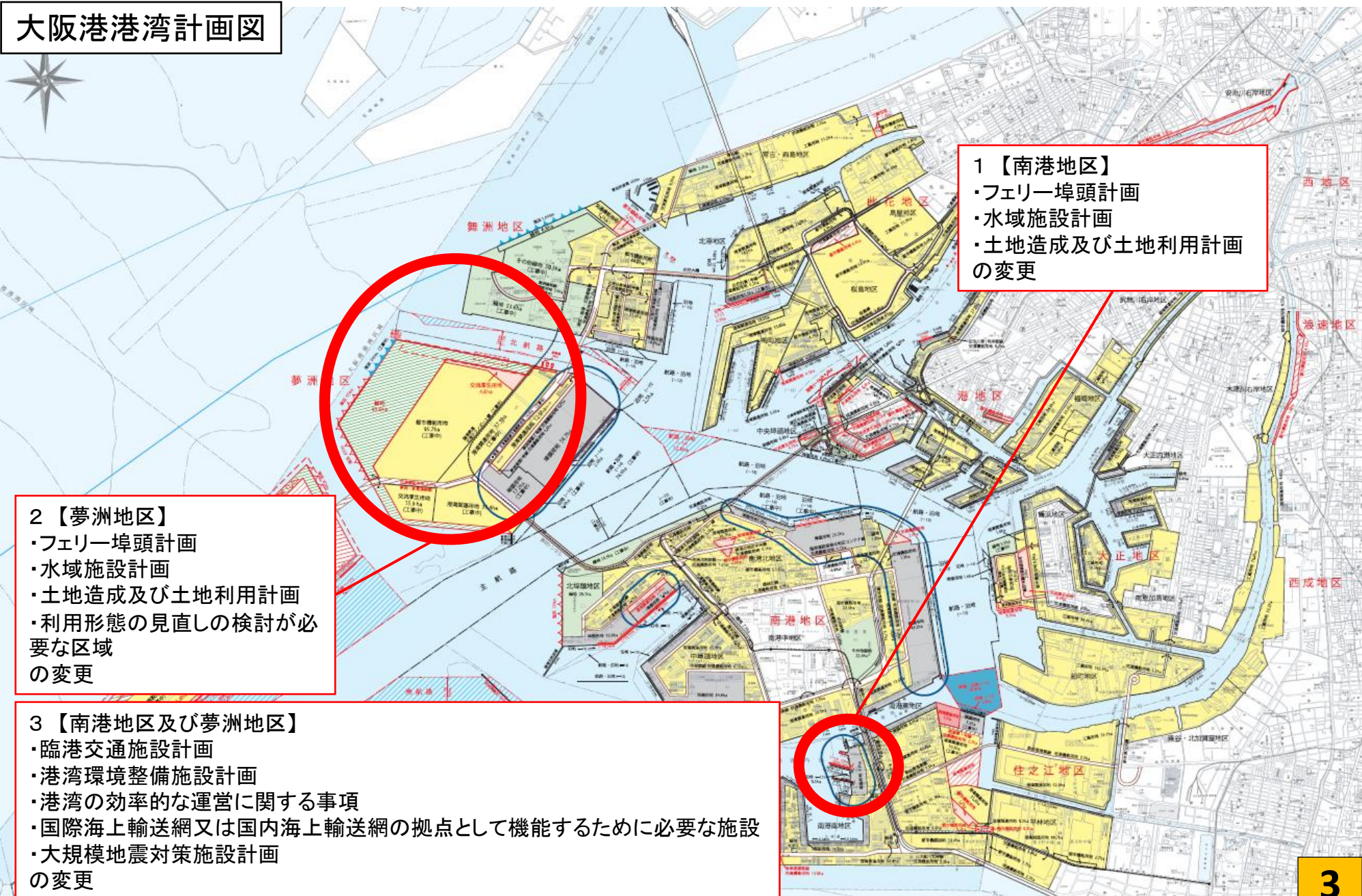
- ・面積20ヘクタール以上の土地利用計画変更 等



本件については、「内国貿易船を係留するコンテナ、フェリー、RORO船用の岸壁」に該当するため、「**一部変更**」とする。

変更箇所

大阪港港湾計画図



1. 現状と課題

大阪港におけるフェリーターミナルの配置状況

○西日本各地と結ぶ大型フェリーが就航しているほか、上海・釜山と結ぶ定期国際外航フェリーが就航している。



➤大阪南港コスモフェリーターミナル (さんふらわあターミナル(大阪))

○商船三井さんふらわあ

総トン数: 17,114トン
全長: 199.9m 全幅: 28.0m
喫水: 6.8m 必要水深: 7.5m
旅客定員: 716名
積載: トラック137台
乗用車100台
船名: さんふらわあ
くれない・むらさき
航路: 大阪⇄別府(1便/日)
大阪発 日~木 19:05発→06:55着
金・土 20:05発→07:55着
大阪着 日~木 06:35着←18:45発
金・土 07:25着←19:20発

○商船三井さんふらわあ

総トン数: 13,659トン
全長: 192.0m 全幅: 27.0m
喫水: 6.8m 必要水深: 7.5m
旅客定員: 639名
積載: トラック140台 乗用車134台
船名: さんふらわあ さつま・きりしま
航路: 大阪⇄志布志(1便/日)
大阪発 月~金 17:55発→08:55着
土 17:55発→08:55着
日 17:00発→08:55着
大阪着 月~木 07:40着←17:55発
金 07:50着←17:55発
土 08:50着←18:30発
日 07:40着←17:00発

R-3~5岸壁
延長 520m
水深 7.5m



➤大阪国際フェリーターミナル

○サンスターライン

総トン数: 22,129トン
全長: 171m 全幅: 25.4m
喫水: 5.8m 必要水深: 6.5m
旅客定員: 355名
積載: 20フィートコンテナ 254本
船名: パンスターミラクル
航路: 大阪⇄釜山(3便/週)

大阪発 月・水・金 17:00発→翌日10:00着
大阪着 月・水・金 9:00着←前日16:00発



○日中国際フェリー

KF-1・2岸壁
延長 450m
水深 10m

船名: 新鑑真(しんがんじん)
総トン数: 14,543トン
全長: 156.67m 全幅: 23m
喫水: 6.2m 必要水深: 7.0m
旅客定員: 345名
積載: 20フィートコンテナ 250本
(冷凍用コンテナコンセント80本装備)
航路: 大阪、神戸⇄上海
大阪港発: 隔週金曜日



➤南港フェリーターミナル

○四国開発フェリー

総トン数: 14,759トン
全長: 199.94m 全幅: 27.5m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
旅客定員: 519名
積載: トラック175台、乗用車45台
船名: おれんじおおさか、おれんじえひめ
航路: 大阪⇄東予(1便/日)

F-3岸壁
延長 250m
水深 7.5m



大阪発 毎日 22:00発→6:00着
大阪着 毎日 06:00着←22:00発

○名門大洋フェリー

総トン数: 14,920トン
全長: 183.0m 全幅: 27.0m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
旅客定員数: 713名
積載: トラック146台、乗用車105台
【新造船】総トン数: 15,025トン
全長: 195.0m 全幅: 27.8m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
旅客定員数: 675名
積載: トラック162台、乗用車140台
船名: (タ)フェリーおおさかⅡ、フェリーきたきゅうしゅうⅡ
(夜)【新造船】: フェリーきょうと、フェリーふくおか
航路: (タ)大阪⇄新門司(1便/日)
(夜)大阪⇄新門司(1便/日)

F-1岸壁 F-4岸壁
延長 230m 延長 250m
水深 7.5m 水深 7.5m

大阪発 毎日 17:00発→5:30着
大阪着 毎日 05:30着←17:00発
大阪発 毎日 19:50発→08:30着
大阪着 毎日 08:30着←19:50発



船名: 鑑真号(がんじんごう)
総トン数: 19,948トン
全長: 167.2m 全幅: 25.0m
喫水: 6.0m 必要水深: 7.0m
旅客定員: 192名
積載: 20フィートコンテナ 338本
航路: 大阪、神戸⇄上海
大阪港発: 隔週火曜日



1. 現状と課題

大阪港におけるRORO船ターミナルの配置状況

○苦小牧、仙台、東京、志布志、沖縄といった日本全国を結ぶ航路が就航している。



マルエーフェリー(内航RORO) 週2便

○志布志/沖縄航路

総トン数: 10,758トン
全長: 160.0m 全幅: 24.0m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
積載: トレーラー121台
乗用車119台
船名: 琉球エクスプレス2(2014年就航)
航路: 大阪⇄那覇(1便/週)

総トン数: 10,034トン
全長: 168.7m 全幅: 26.6m
喫水: 6.8m 必要水深: 7.5m
積載: トレーラー148台
乗用車144台
船名: 琉球エクスプレス5(2017年就航)
航路: 大阪⇄那覇(1便/週)

A-7・8岸壁(公共)
延長 260m
水深 7.5m

大阪発 水18:30発→木10:00着(志布志)
→金08:30着(那覇)
土19:30発→日12:00着(志布志)
→月08:30着(那覇)

大阪着 水09:00着←火17:00発(志布志)
←月17:00発(那覇)
土12:40着←金17:00発(志布志)
←木13:30着(那覇)



琉球海運・近海郵船(内航RORO) 週8便

○沖縄・東京航路(琉球海運①)

総トン数: 11,687トン
全長: 181.5m 全幅: 26.0m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
積載: トレーラー177台
乗用車290台
船名: しゅれいⅡ、にらいかないⅡ
(ともに2017年就航)
航路: 大阪⇄那覇(2便/週)
大阪⇄東京(2便/週)

○琉球海運②

総トン数: 10,185トン
全長: 168.7m 全幅: 26.0m
喫水: 6.7m 必要水深: 7.5m
積載: トレーラー160台
乗用車245台
船名: わかなつ
(2006年就航)
航路: 大阪⇄那覇(1便/週)
大阪⇄東京(1便/週)

F-7岸壁(公共)
延長 220m
水深 8.5m

沖繩航路(下り)
大阪発 水20:40発→金07:00着(那覇)
木20:40発→土07:00着(那覇)
土20:40発→月07:00着(那覇)
火20:40発→木07:00着(那覇)

大阪着 水15:00着←火19:00発(東京)
木15:00着←水19:00発(東京)
土15:00着←金19:00発(東京)
火14:00着←月18:00発(東京)

○近海郵船

総トン数: 15,816トン
全長: 180.3m 全幅: 27.0m
喫水: 7.2m 必要水深: 8.0m
積載: トレーラー161台
乗用車220台
船名: しゅり
(2022年就航)
航路: 大阪⇄那覇(1便/週)
大阪⇄東京(1便/週)



栗林商船(内航RORO) 週5便

○東京/仙台/苦小牧航路①

総トン数: 14,054トン
全長: 174.95m 全幅: 29.0m
喫水: 7.2m 必要水深: 8.0m
積載: トレーラー154台
乗用車250台
船名: 神珠丸(2019年就航)
航路: 大阪⇄東京他(1便/週)

○東京/仙台/苦小牧航路②

総トン数: 14,052トン
全長: 174.95m 全幅: 29.0m
喫水: 7.2m 必要水深: 8.0m
積載: トレーラー154台
乗用車250台
船名: 神泉丸(2020年就航)
航路: 大阪⇄東京他(1便/週)

J-4岸壁(専用)
延長 208m
水深 12.0m

○東京/仙台/苦小牧航路③

総トン数: 12,430トン
全長: 169.99m 全幅: 27.4m
喫水: 6.8m 必要水深: 7.5m
積載: トレーラー150台
乗用車270台
船名: 神北丸(2017年就航)
航路: 大阪⇄東京他(1便/週)

○東京/仙台/苦小牧航路④

総トン数: 16,726トン
全長: 174.95m 全幅: 29.0m
喫水: 7.2m 必要水深: 8.0m
積載: トレーラー152台
乗用車267台
船名: 神加丸(2014年就航)
航路: 大阪⇄東京他(1便/週)



○東京/仙台/苦小牧航路⑤

総トン数: 13,091トン
全長: 160.56m 全幅: 26.6m
喫水: 7.0m 必要水深: 7.7m
積載: トレーラー150台
乗用車260台
船名: 神明丸(2025年増便)
航路: 大阪⇄東京他(1便/週)

大阪発 火17:00発→水14:00着(東京)
水17:00発→木14:00着(東京)
木16:00発→金08:00着(清水)
→金18:30着(東京)
金17:00発→土14:00着(東京)
日15:00発→月08:00着(清水)
→月18:30着(東京)

大阪着 火10:00着←月12:30発(東京)
水11:00着←火12:30発(東京)
木10:00着←水12:30発(東京)
金10:00着←木12:30発(東京)
日09:00着←土17:00発(名古屋)
←金16:30発(東京)

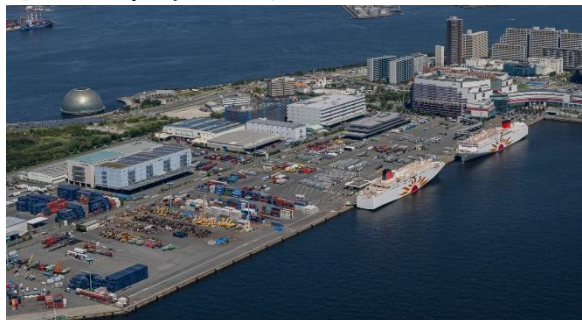
※R6.2 週3便→週4便 増便
※R7.10 週5便(6隻体制により)

1. 現状と課題

フェリーターミナルの利用状況

- 大阪港のフェリーターミナルの利用水準は非常に高く、特に南港フェリーターミナルは既定計画(H31年改訂)の将来貨物量の目標値を上回る利用が行われている。
- 取扱貨物量は既にコロナ禍以前を上回って堅調に増加しており、物流の2024年問題等を踏まえると今後更なる需要の増加が見込まれる。

さんふらわあターミナル



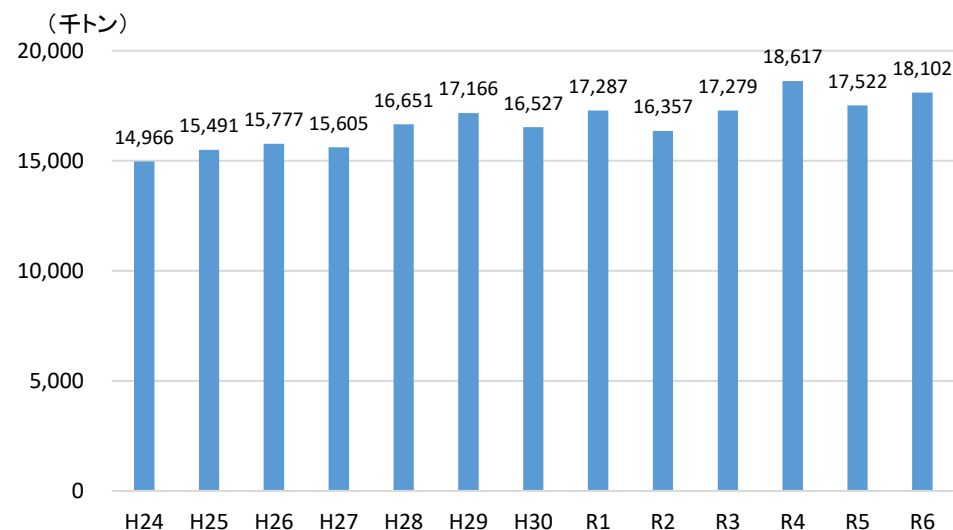
南港フェリーターミナル



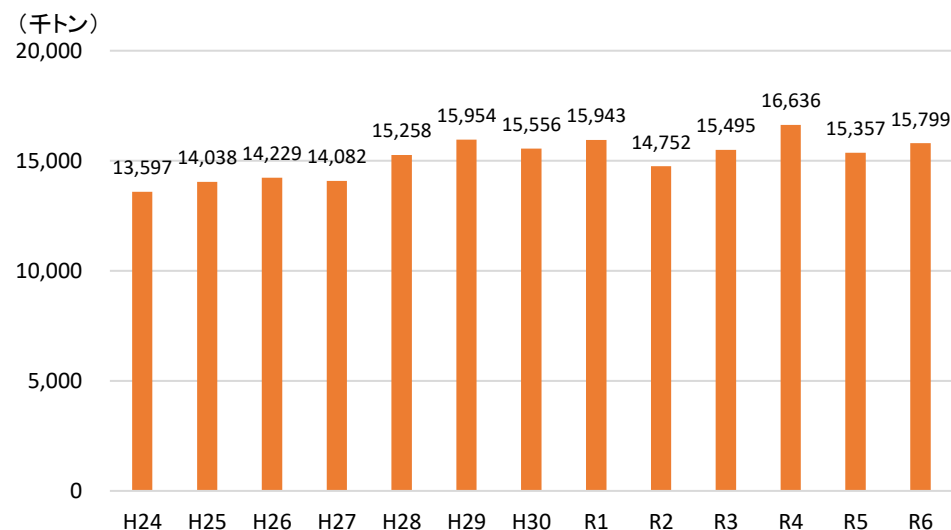
国際フェリーターミナル



移入 内貿フェリー貨物取扱量の推移



移出 内貿フェリー貨物取扱量の推移

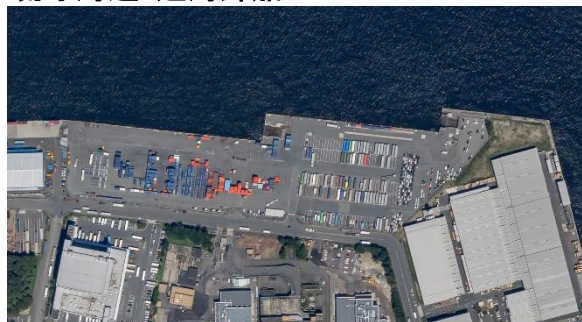


1. 現状と課題

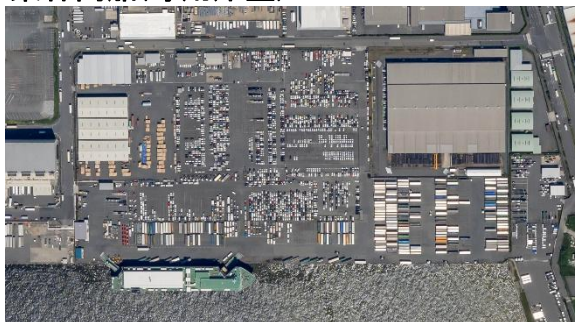
RORO船ターミナルの利用状況

- 大阪港のROROバースの利用水準は非常に高く、既定計画(H31年改訂)の将来貨物量の目標値を概ね上回る利用が行われている。
- 取扱貨物量は既にコロナ禍以前を上回って堅調に増加しており、栗林商船は令和6年2月より大阪－東京航路を従来の週3便から週4便に、更に令和7年10月より週5便に増便し、琉球海運は令和6年7月より大阪－東京航路を週2便から週3便に増便した。今後も物流の2024年問題等を踏まえた新たな動きが見込まれる。

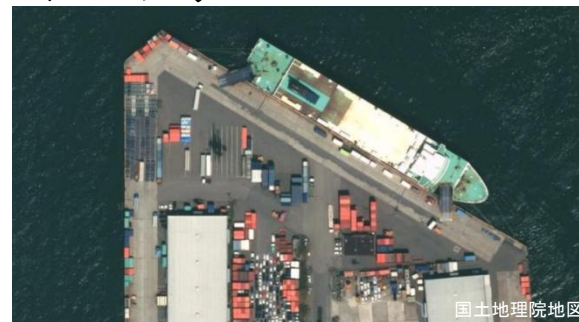
琉球海運/近海郵船



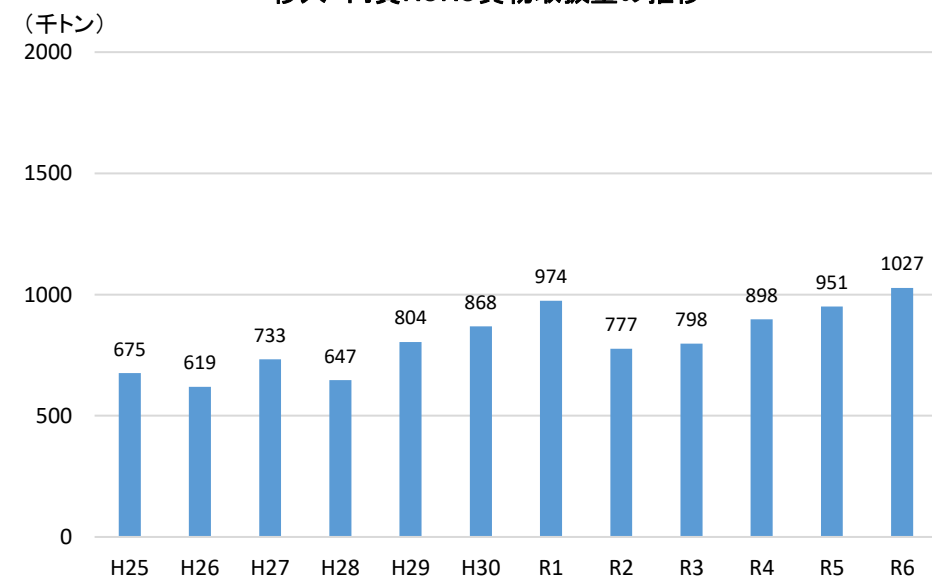
栗林商船(専用岸壁)



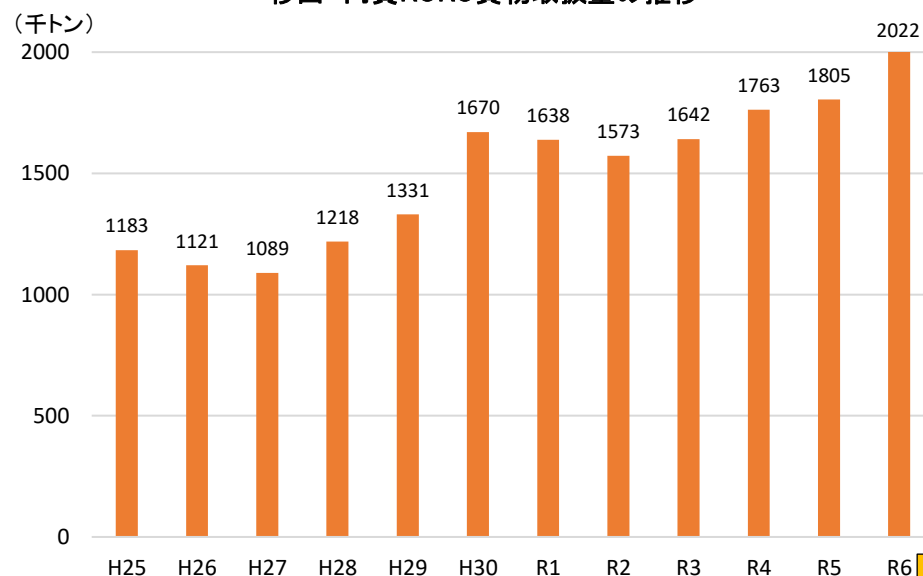
マルエーフェリー



移入 内貿RORO貨物取扱量の推移



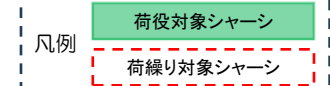
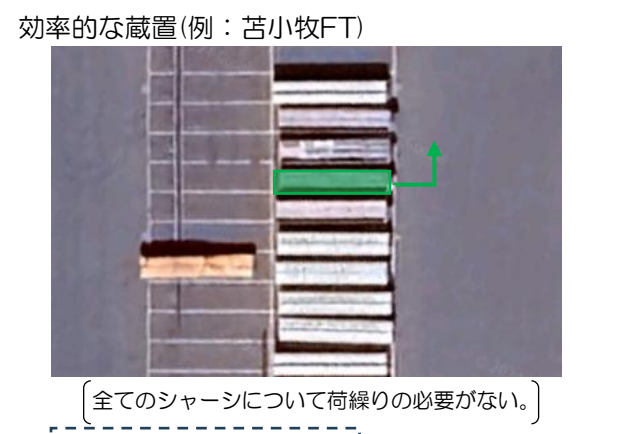
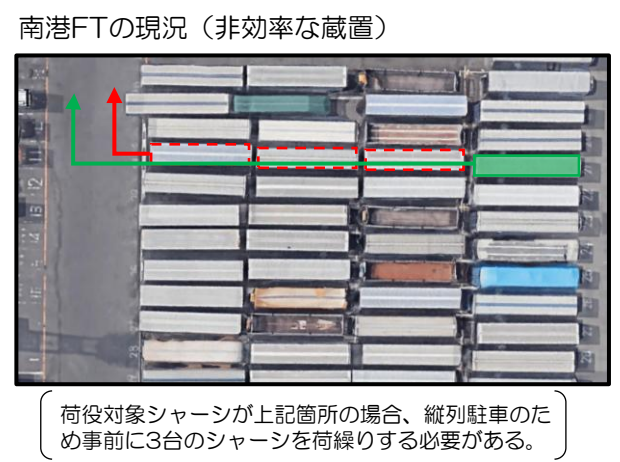
移出 内貿RORO貨物取扱量の推移



1. 現状と課題

南港フェリーターミナルの課題

- 1日3便の内航中長距離フェリーがターミナルを利用しており、狭隘で慢性的なヤード不足が発生している。
- シャーシの多くは4列の縦列駐車方式で蔵置されており、荷繰りやシャーシ検索に多くの労力が必要となっている。
- また、シャーシ置き場は飛び地となっており、ヤード間の移動・横持ちにも多くの労力が必要となっており、非効率な荷役が常態化している。
- ターミナルが狭隘で、慢性的なヤード不足が発生しており、棧橋の老朽化も進行。
- 将来的なフェリー大型化等も見据えたターミナル再編が必要。



2. フェリーターミナル再編の考え方

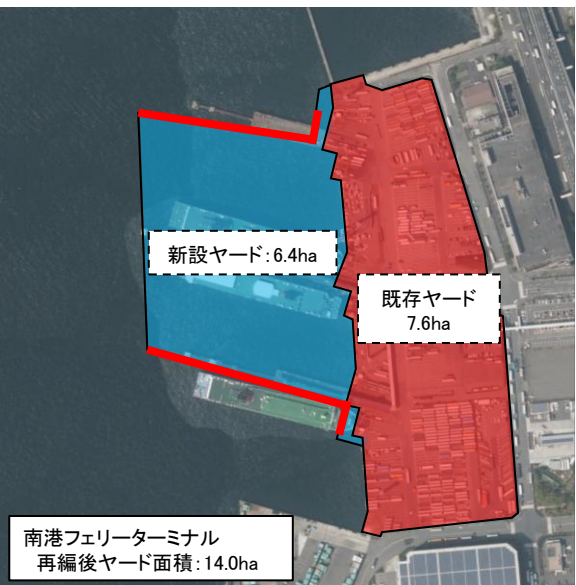
南港フェリーターミナルの現状と再編の考え方

■ 複合一貫輸送ターミナルの計画

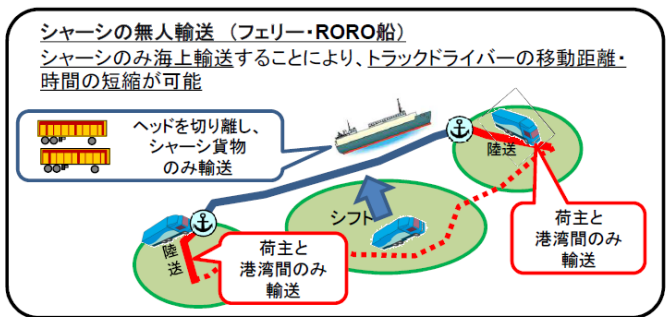
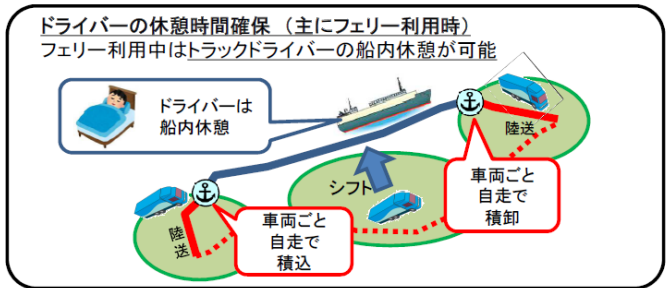
- 現在の南港フェリーターミナルは昭和40年代に整備され、施設の老朽化が進展
- フェリーの大型化に伴う貨物量の増加に伴い、狭隘で、慢性的なヤード不足が発生
- 2024年問題を背景とした輸送力不足が見込まれるとともに、無人航送の増加により更なるヤード不足が懸念される
- モーダルシフトの進展に伴う新規RORO航路の就航に対応したヤードが必要

- 既存ターミナルの機能不足を解消するため、土地造成により埠頭用地を確保するとともに、将来的なフェリー大型化や新規RORO船の就航に対応した岸壁・航路・泊地 (-9.0m) を計画
- 2024年問題を背景とした「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月6日関係閣僚会議決定) に資するRORO船の就航に対応

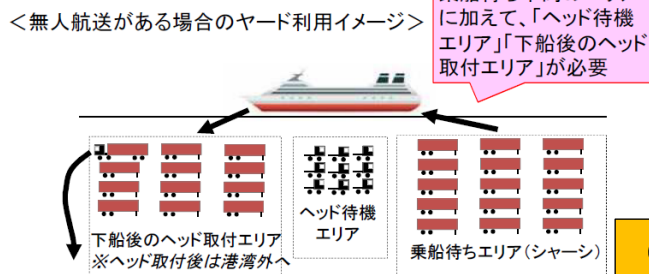
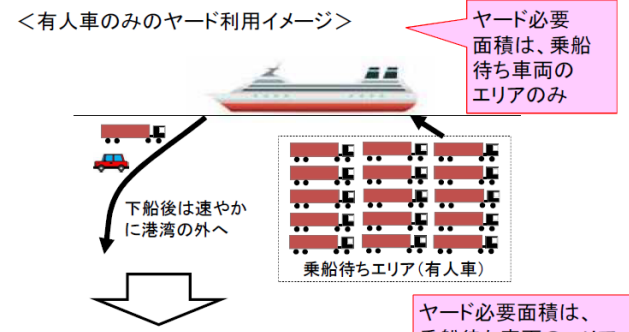
将来港形(案)



ドライバーの輸送距離・時間の短縮効果



無人航送による必要シャーシヤード面積増加のイメージ



2. フェリーターミナル再編の考え方

夢洲地区へ新規バースを位置付け

- 南港フェリーターミナルの再編の前提として、国民生活に欠かせない既存フェリー航路の輸送を維持しつつ再編を行う必要があることを踏まえ、夢洲に1バースを計画
- 夢洲への海上アクセス機能の充実を図るとともに、防災機能の向上を図り、夢洲への来訪者の利便性を向上

➤ 夢洲へのフェリーターミナル配置による物流機能向上

- 南港フェリーターミナルにおける課題解消及び交通円滑化

- ・ 南港フェリーターミナルの機能の一部を移転することでヤード不足を解消
- ・ 夢洲コンテナターミナルとの接続性向上により荷役効率化、臨港交通の集中緩和を図る

➤ フェリーターミナルの配置による夢洲のポテンシャル向上

- 西日本から国際観光拠点への集客に繋がるとともに、国際観光拠点来訪者の西日本への送客に寄与

- ・ 南港フェリーターミナルは約70万人/年の利用があり近年増加傾向
- ・ 近年就航したフェリーはハイグレードの船室を備えており、**IR客のニーズにも適合**

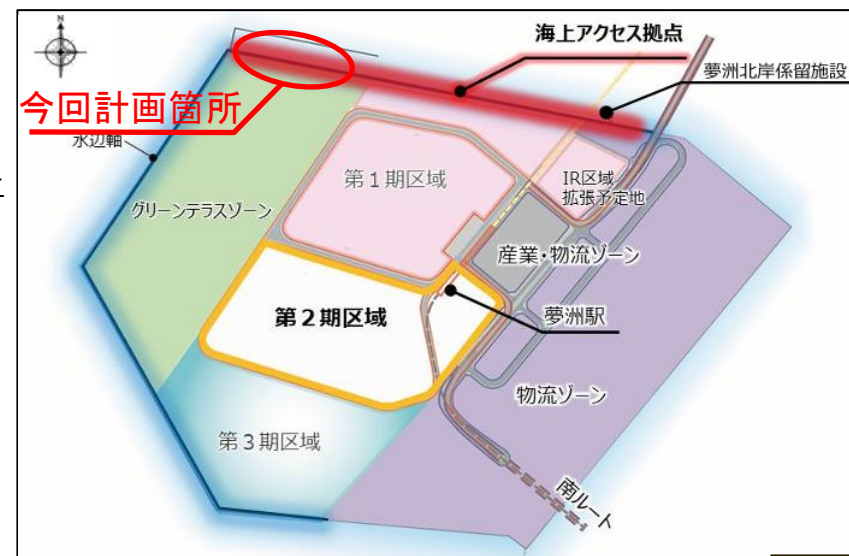
- アクセス機能の向上

- ・ 西日本との接続性が向上し、広域観光周遊ルートの開発に寄与
- ・ **鉄道・道路に加えた海上アクセスの確保**により来訪者の利便性が向上
- ・ フェリーターミナルの整備により**広域、大量輸送に対応**
- ・ クルーズ船の利用も想定する

- 防災機能の向上

- ・ 大規模地震発生時においても利用可能となる耐震性を有し、**船舶の離着岸が可能**
- ・ 地震発生後も幹線物流機能を確保するとともに、万が一の際の**夢洲島外避難にも活用可能**

夢洲地区のゾーニング



※夢洲第2期区域マスタープランver3.0(案)(R8.5)記載図に追記

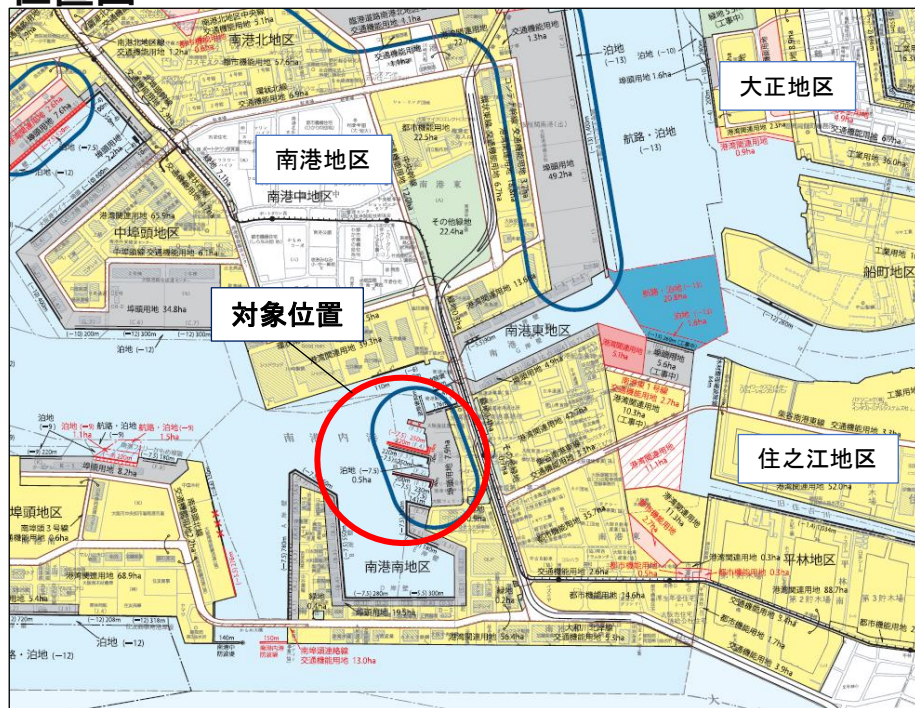
3. 港湾計画の一部変更【変更理由】

【南港地区】

■ 変更理由

- 物流の2024年問題等を背景としたフェリーターミナルの機能不足や将来的なフェリー大型化、新規RORO船の就航に対応する新たな複合一貫輸送ターミナルの形成を図るため、フェリー埠頭計画及び水域施設計画、土地造成計画、土地利用計画等を変更する。

位置図



現況(航空写真)



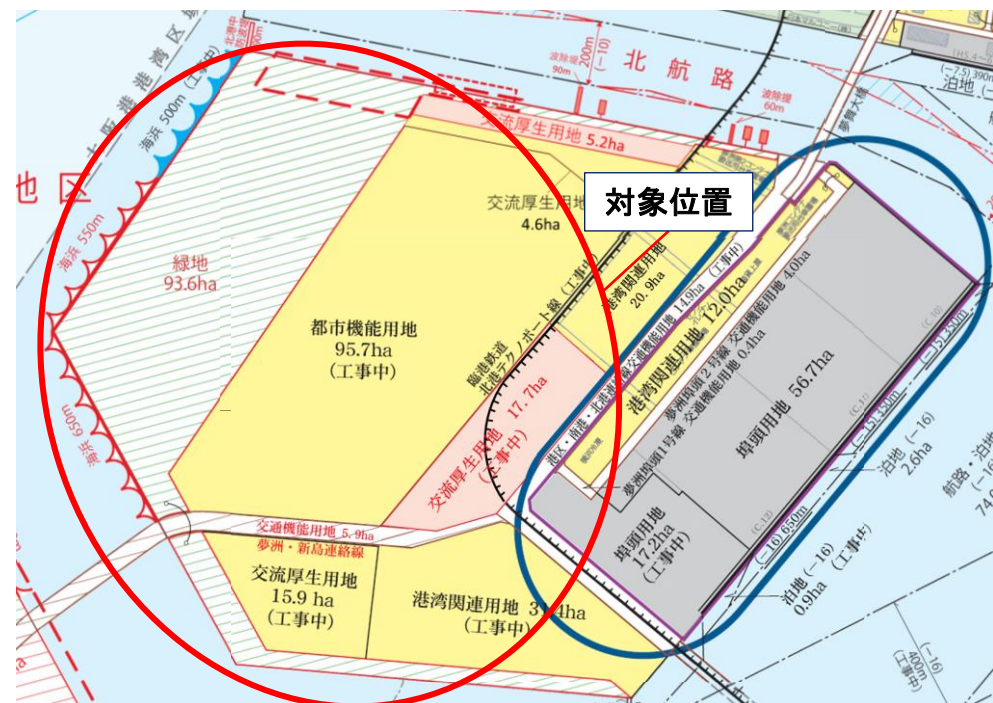
3. 港灣計画の一部変更【変更理由】

【夢洲地区】

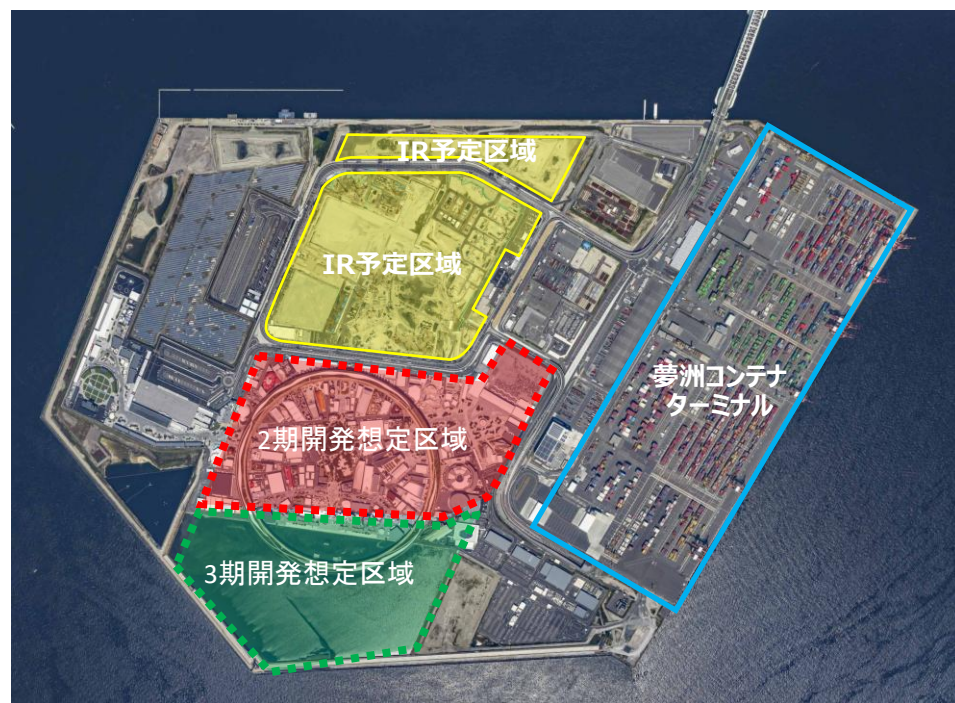
■ 変更理由

- 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の中心的役割を担い、また、国際観光拠点を形成する夢洲地区の海上アクセス機能の向上及びフェリー等の機能拡充のためフェリー埠頭計画及び水域施設計画、土地造成計画、土地利用計画等を変更する。

位置図

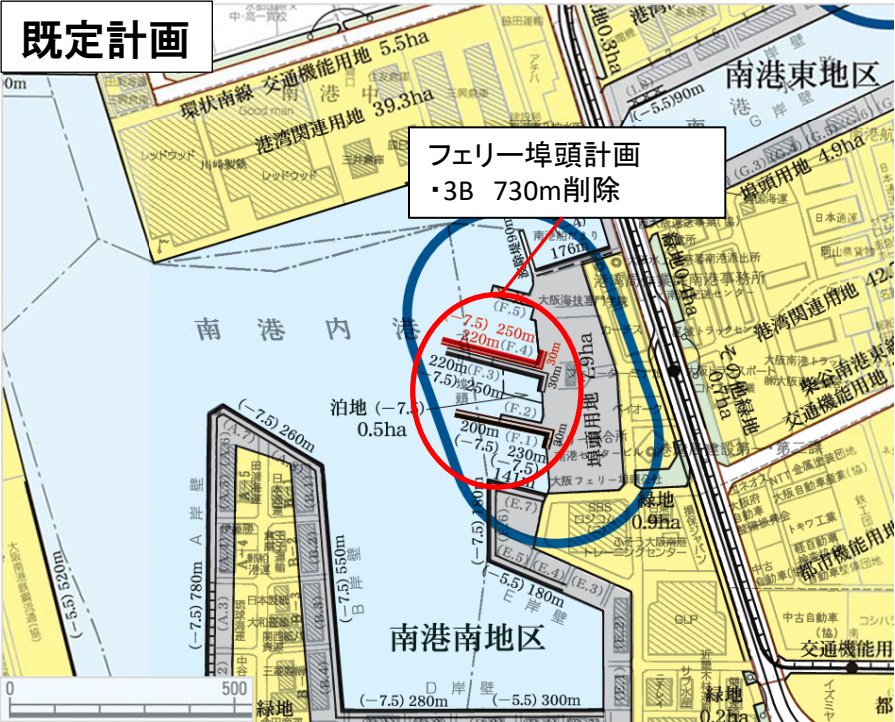


現況(航空写真)

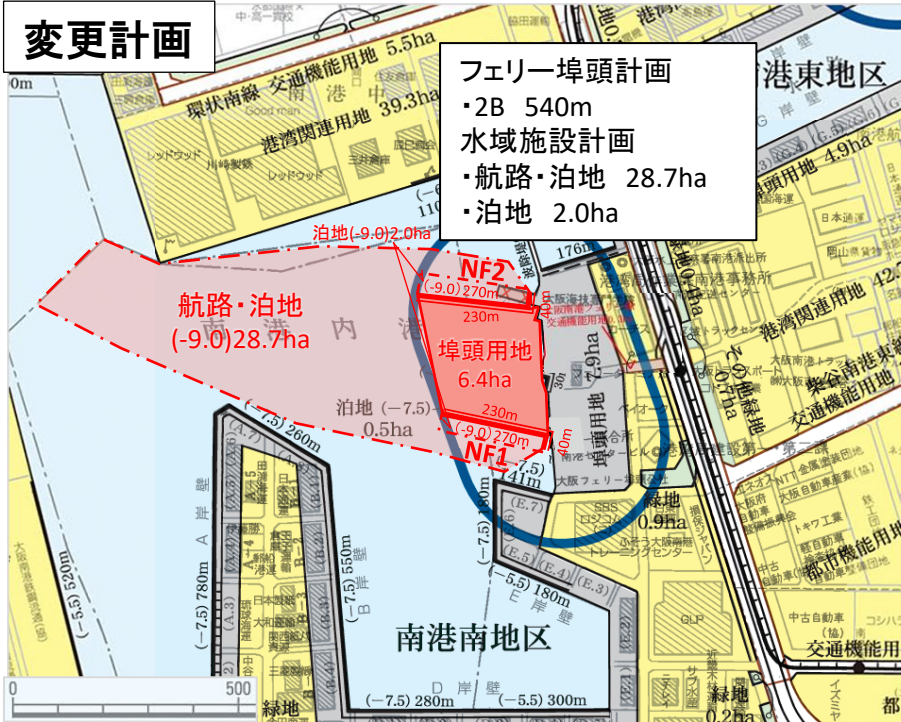


3. 港湾計画の一部変更【南港地区】

- 変更内容 1
- フェリー埠頭計画の変更
- 水域施設計画の変更



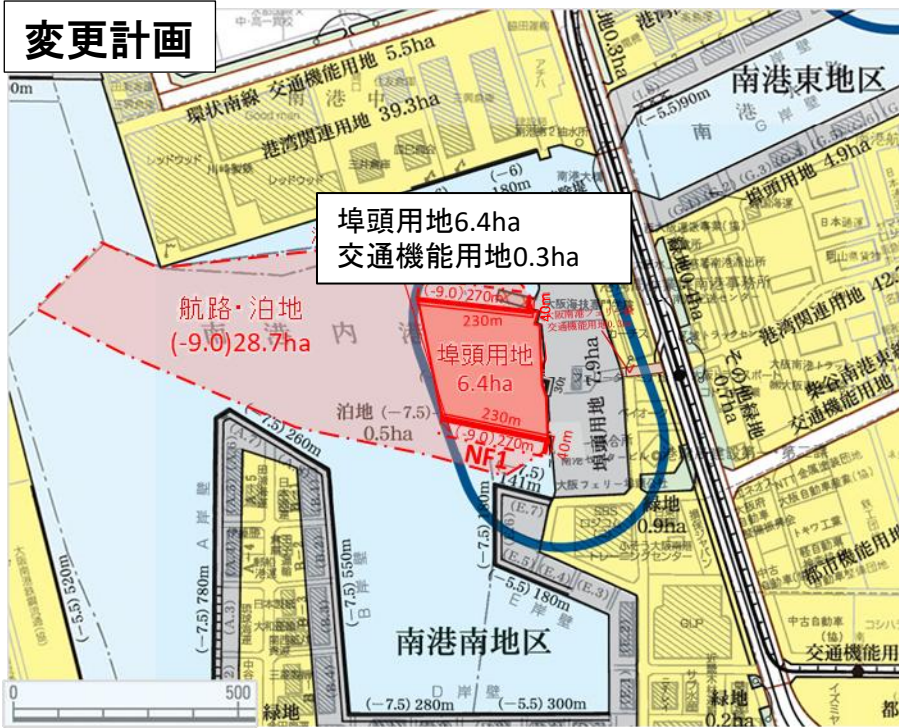
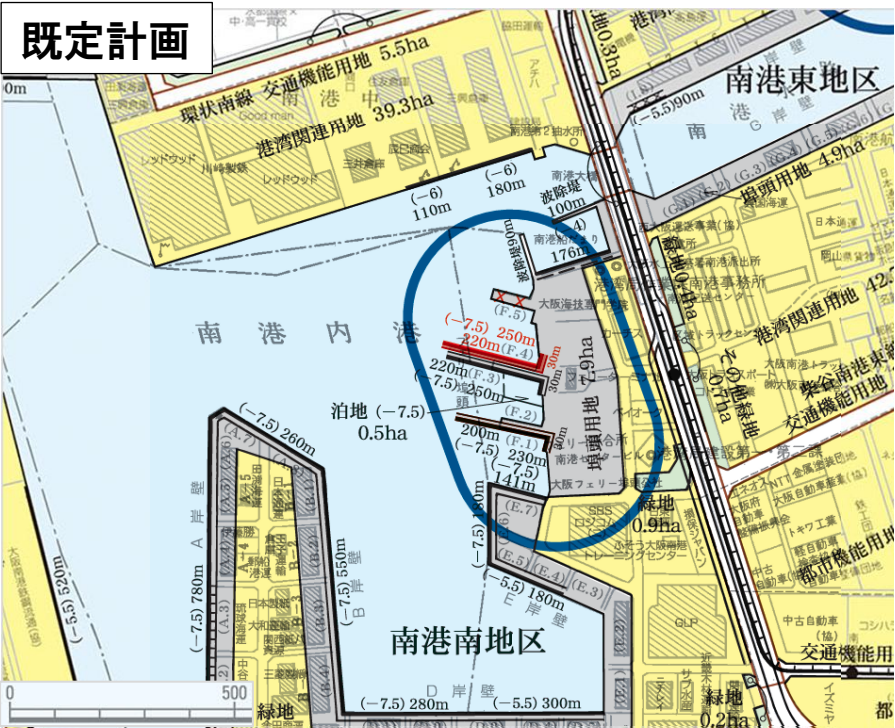
フェリー埠頭計画		
名称	水深	延長
F1	-7.5m	230m
F3	-7.5m	250m
F4	-7.5m	250m



フェリー埠頭計画			水域施設計画		
名称	水深	延長	種別	水深	面積
NF1	-9.0m	270m	航路・泊地	-9.0m	28.7ha
NF2	-9.0m	270m	泊地	-9.0m	2.0ha

3. 港湾計画の一部変更【南港地区】

- 変更内容 2
- 土地造成計画及び土地利用計画の変更

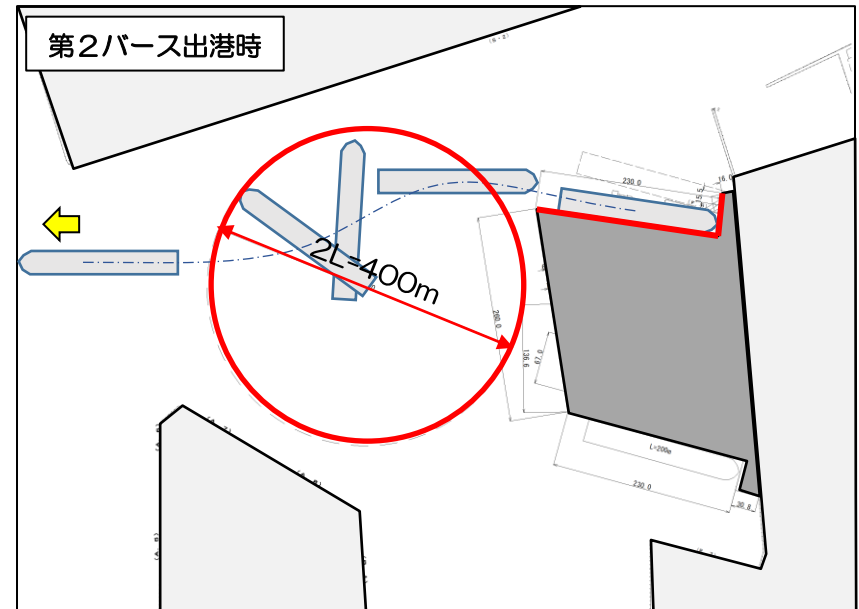
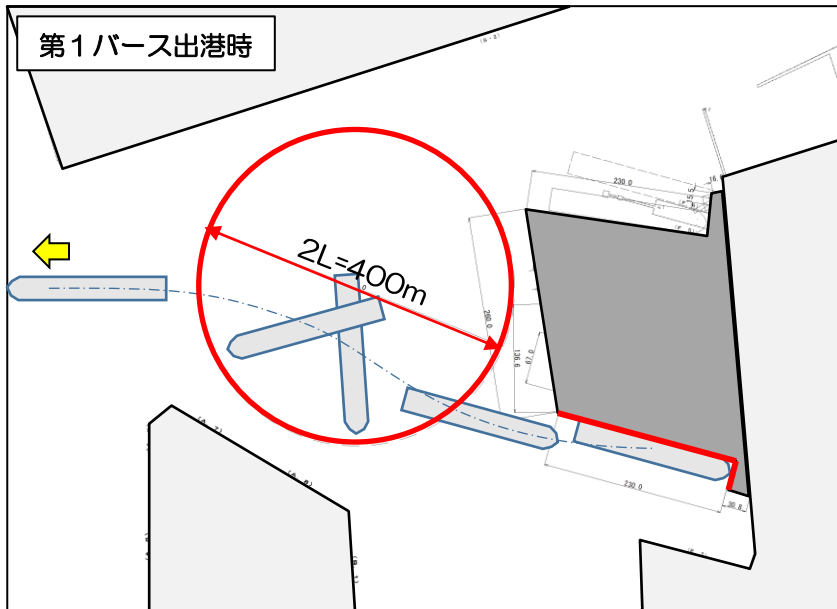
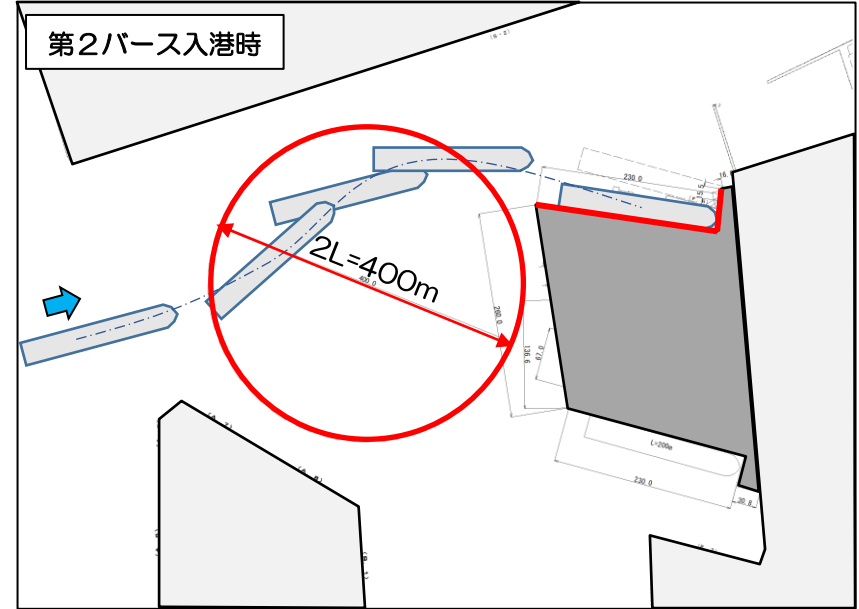
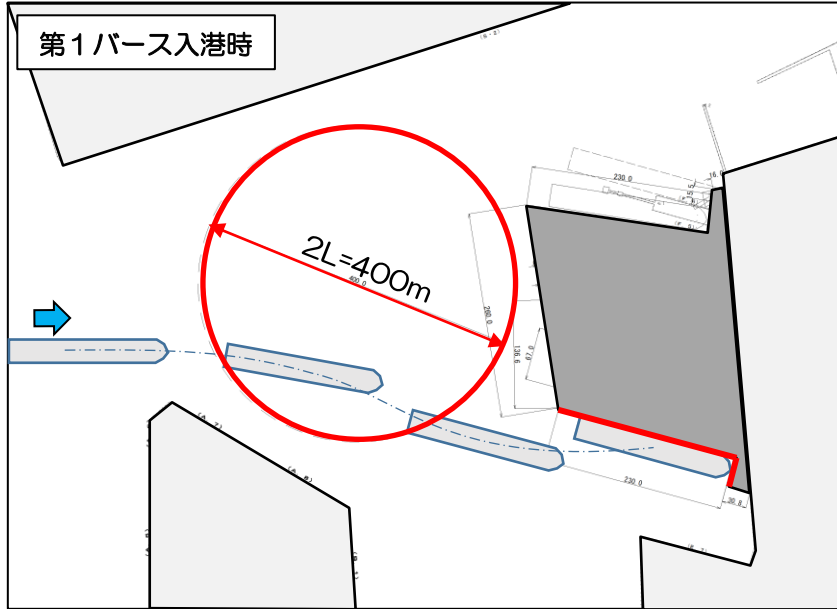


土地造成計画	南港地区	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
			15.4					15.4
土地利用計画	南港地区	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		188.7	409.3	45.8	134.2	102.3	79.0	959.3

土地造成計画	南港地区	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		6.4	15.4					21.8
土地利用計画	南港地区	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		195.1	409.0	45.8	134.2	102.6	79.0	965.7

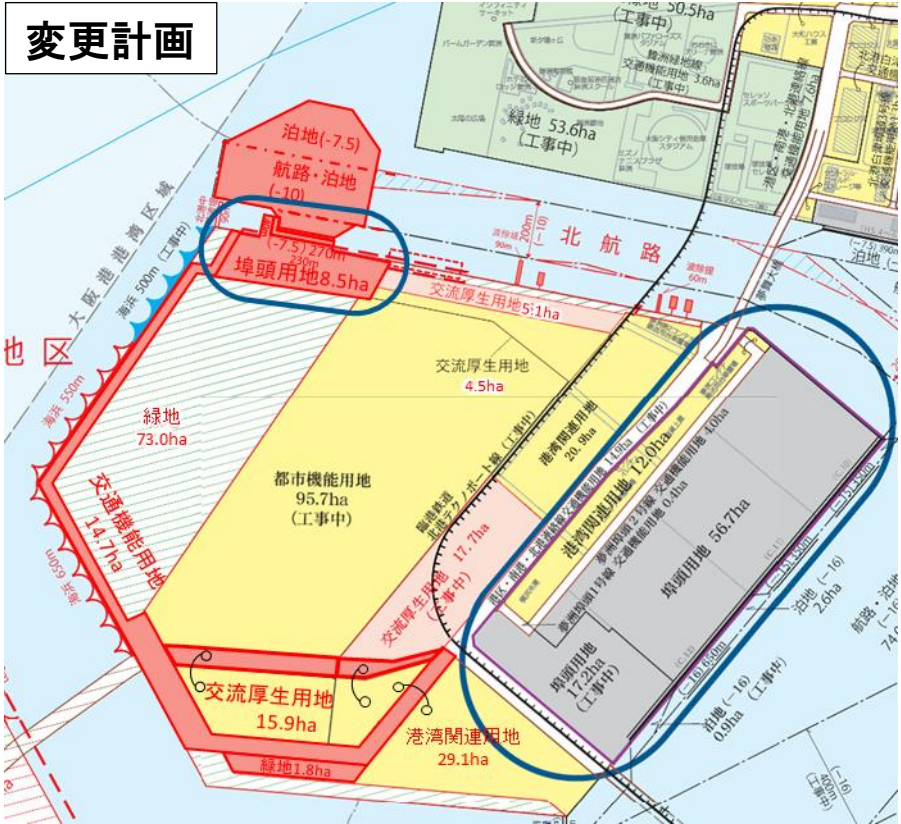
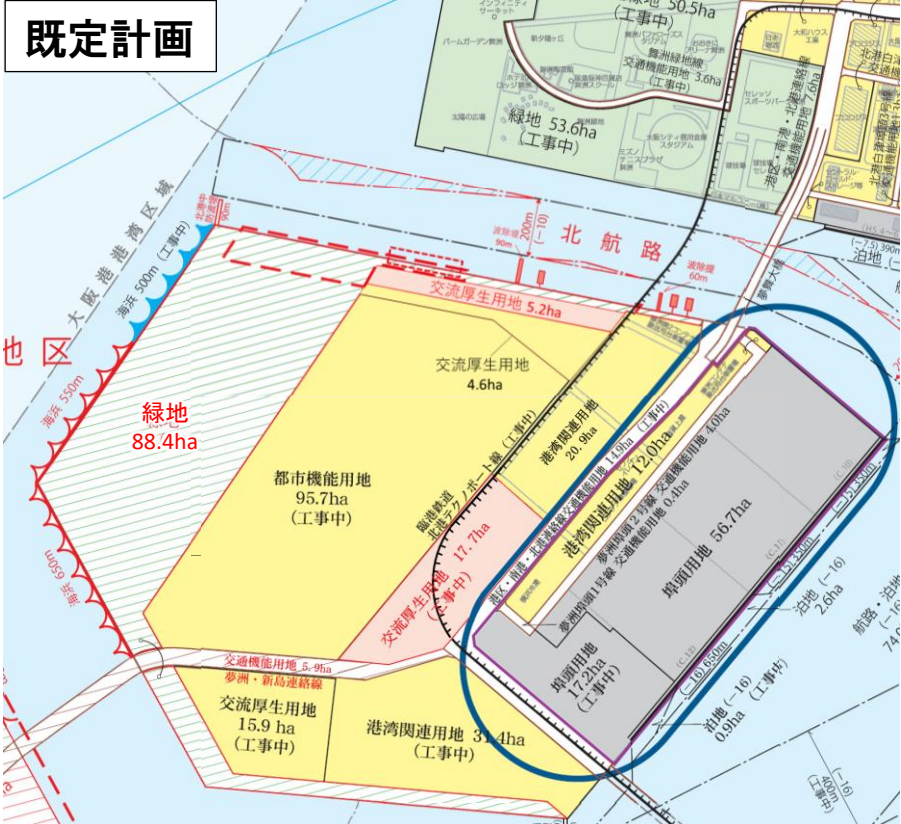
3. 船舶の航行安全について【南港地区】

変更後においても、既定計画と同様に岸壁前面の水域において回頭水域（船長の2倍を直径とする円）の確保が可能



3. 港湾計画の一部変更【夢洲地区】

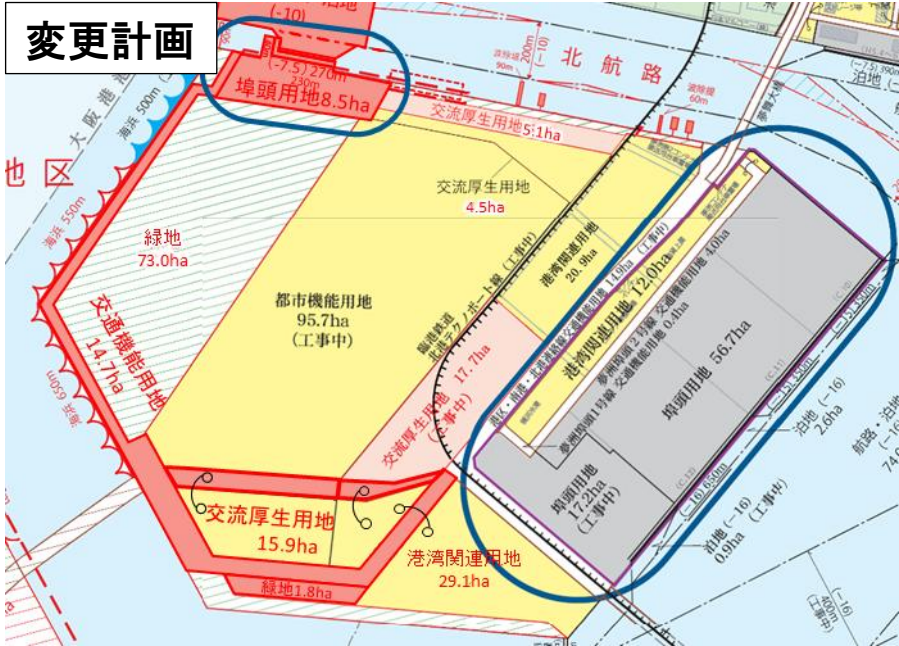
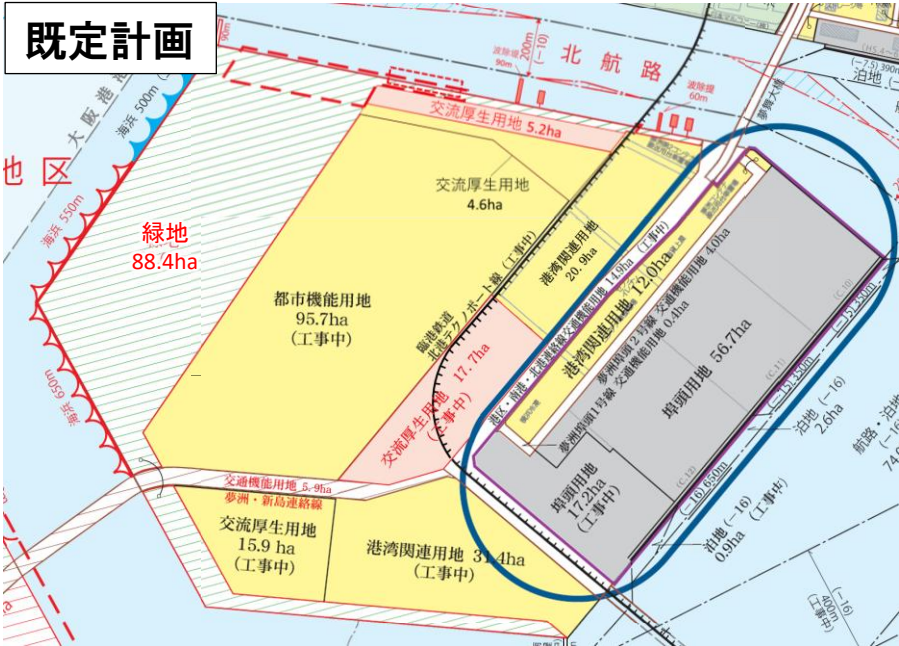
- 変更内容 1
- フェリー埠頭計画の変更
- 水域施設計画の変更



フェリー埠頭計画			水域施設計画	
名称	水深	延長	種別	水深
YF1	-7.5m	270m	航路・泊地	-10m
			泊地	-7.5m

3. 港湾計画の一部変更【夢洲地区】

- 変更内容 2
- 土地造成計画及び土地利用計画の変更
- 利用形態の見直しの検討が必要な区域の変更



土地造成計画	夢洲地区	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
土地利用計画	夢洲地区	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		73.9	64.3	43.4	95.7	25.2	88.4	391.1

土地造成計画	夢洲地区	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		1.1						1.1
土地利用計画	夢洲地区	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
		82.4	61.9	43.2	95.7	34.0	74.8	392.2

※端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

3. 船舶の航行安全について【夢洲地区】

岸壁への離着岸時に岸壁前面の水域において回頭水域（船長の2倍を直径とする円）の確保が可能

操船例図(着岸時)



操船例図(離岸時)

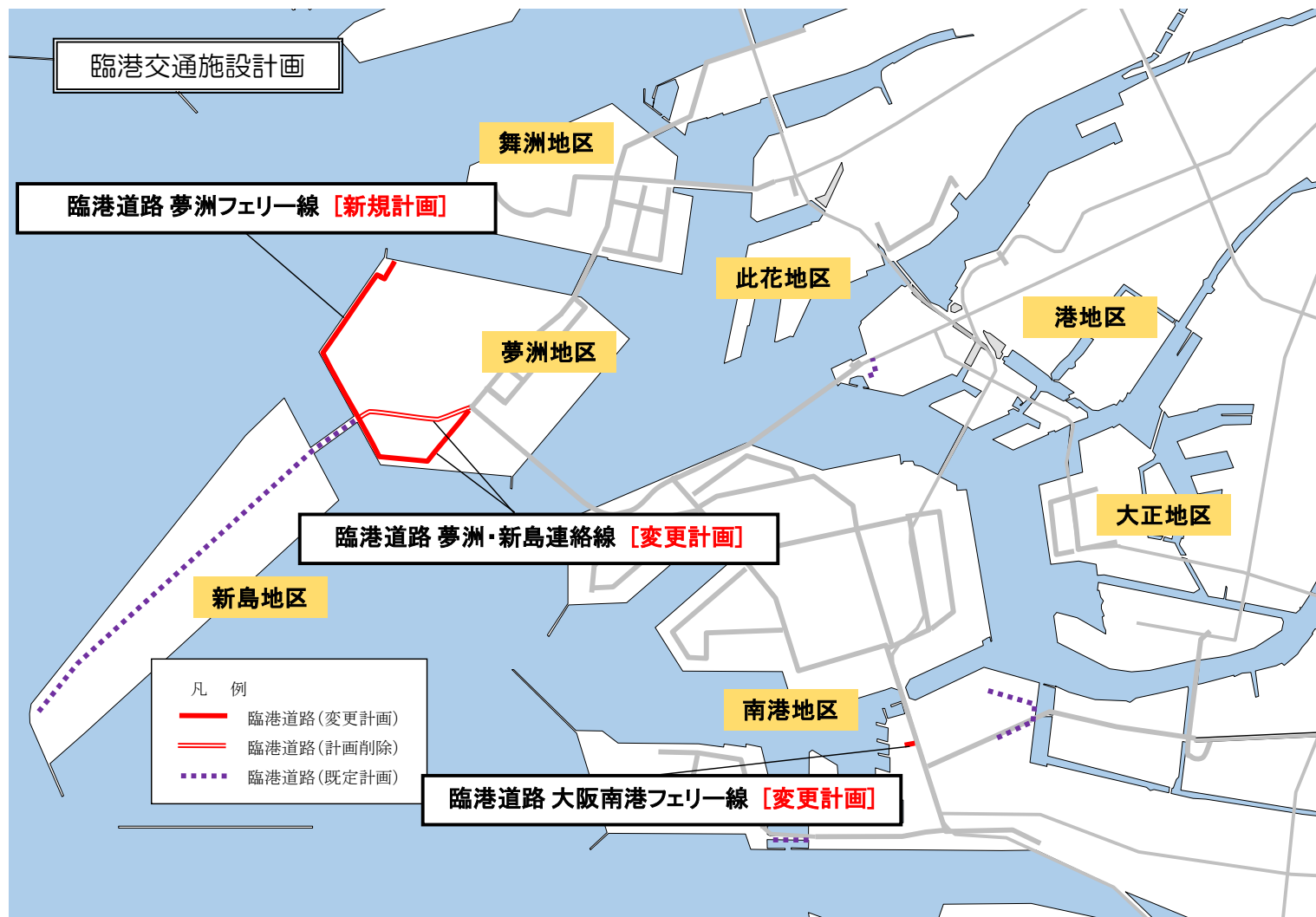


3. 港湾計画の一部変更【地区共通】

■ 変更内容 1

● 臨港交通施設計画の変更

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とのアクセス向上を図るため臨港交通施設計画を変更する

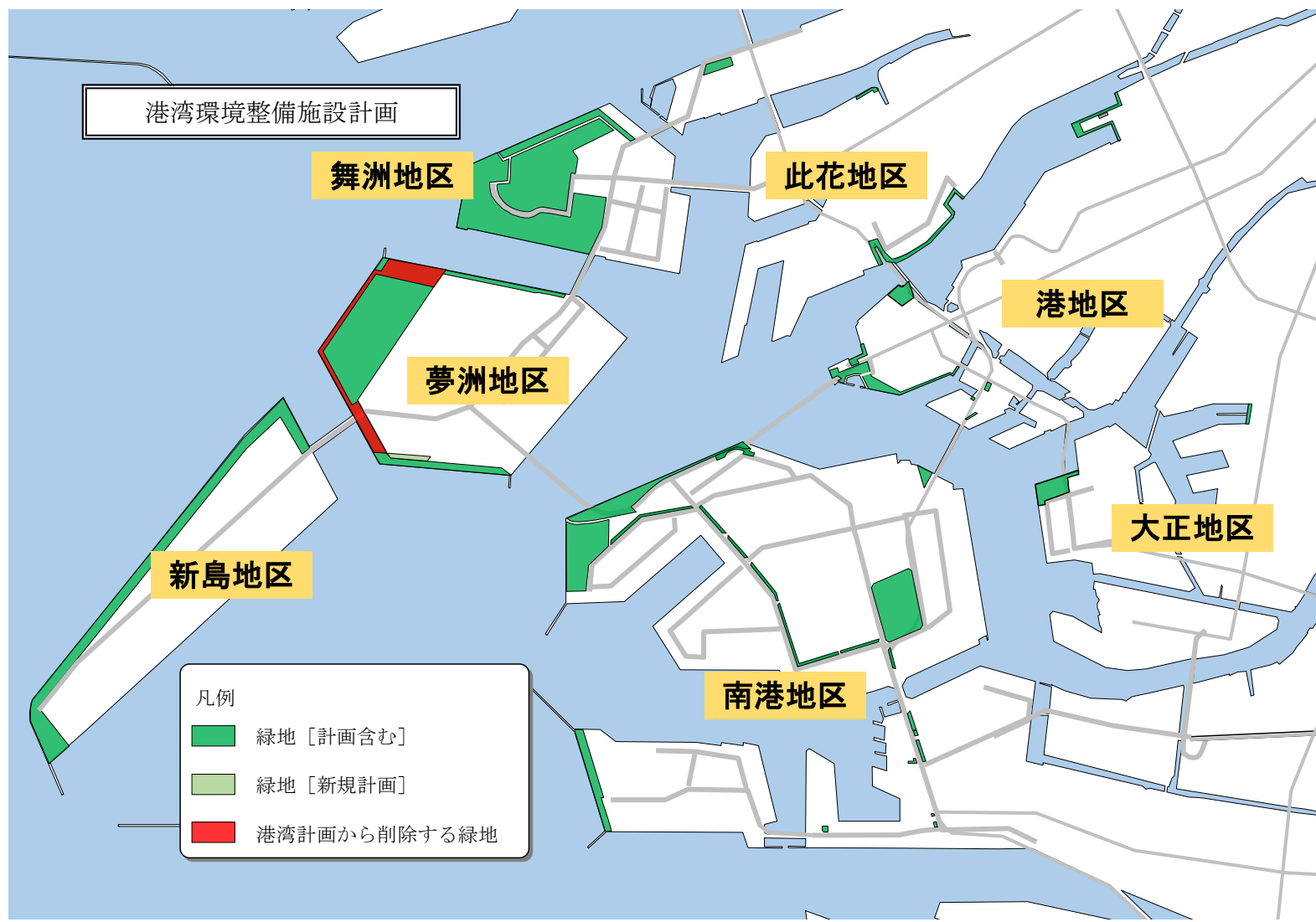


3. 港湾計画の一部変更【地区共通】

■ 変更内容 2

● 港湾環境整備施設計画の変更

フェリー埠頭計画、土地利用計画の変更を踏まえ、港湾環境整備施設計画について変更を行う

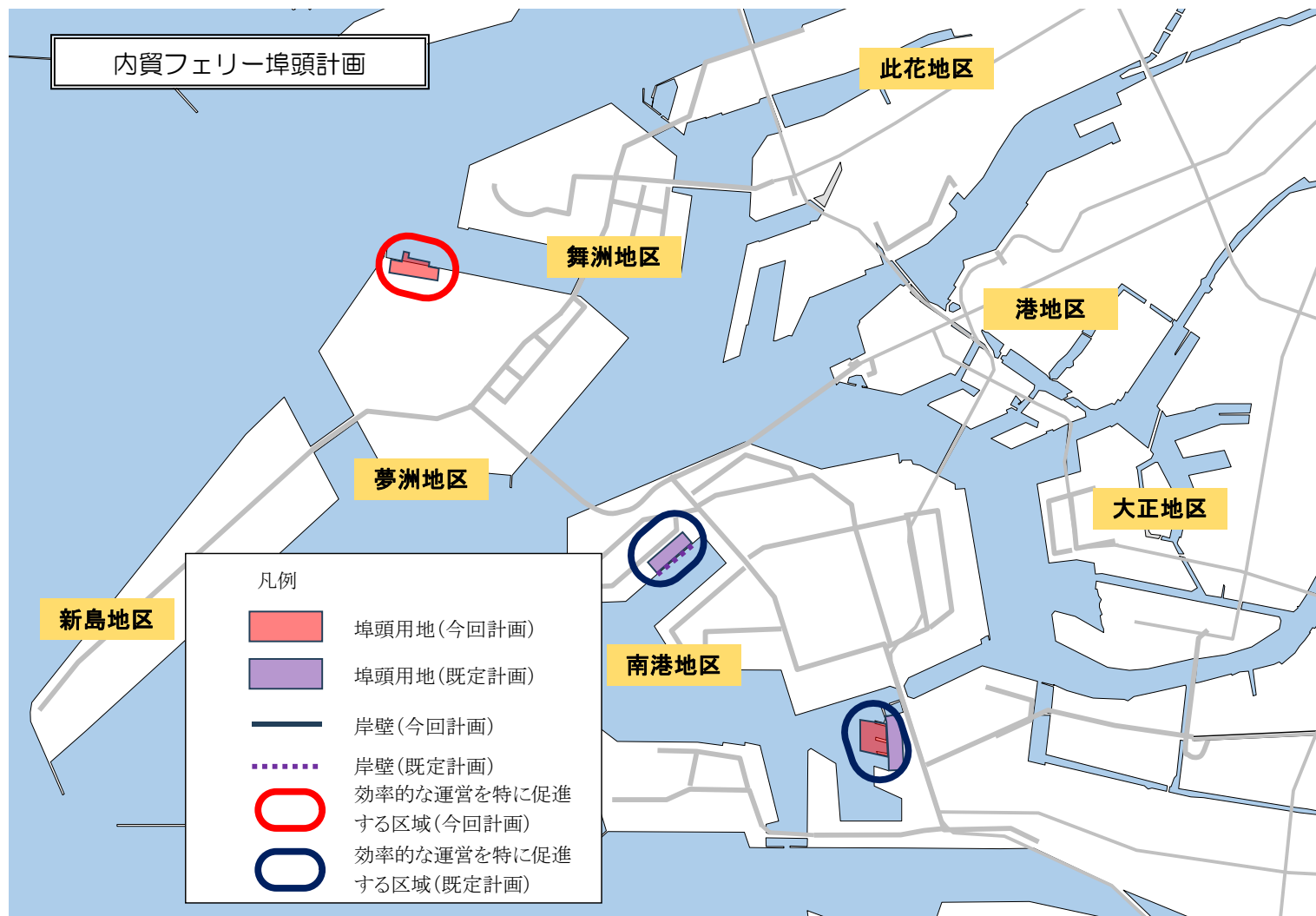


3. 港湾計画の一部変更【地区共通】

■ 変更内容 3

● 港湾の効率的な運営に関する事項の変更

フェリー埠頭計画の変更を踏まえ、新たに位置付ける夢洲フェリーターミナルについても他のフェリー埠頭と併せて一体的、効率的に運営管理が図られるよう、効率的な運営を特に促進する区域に位置付ける

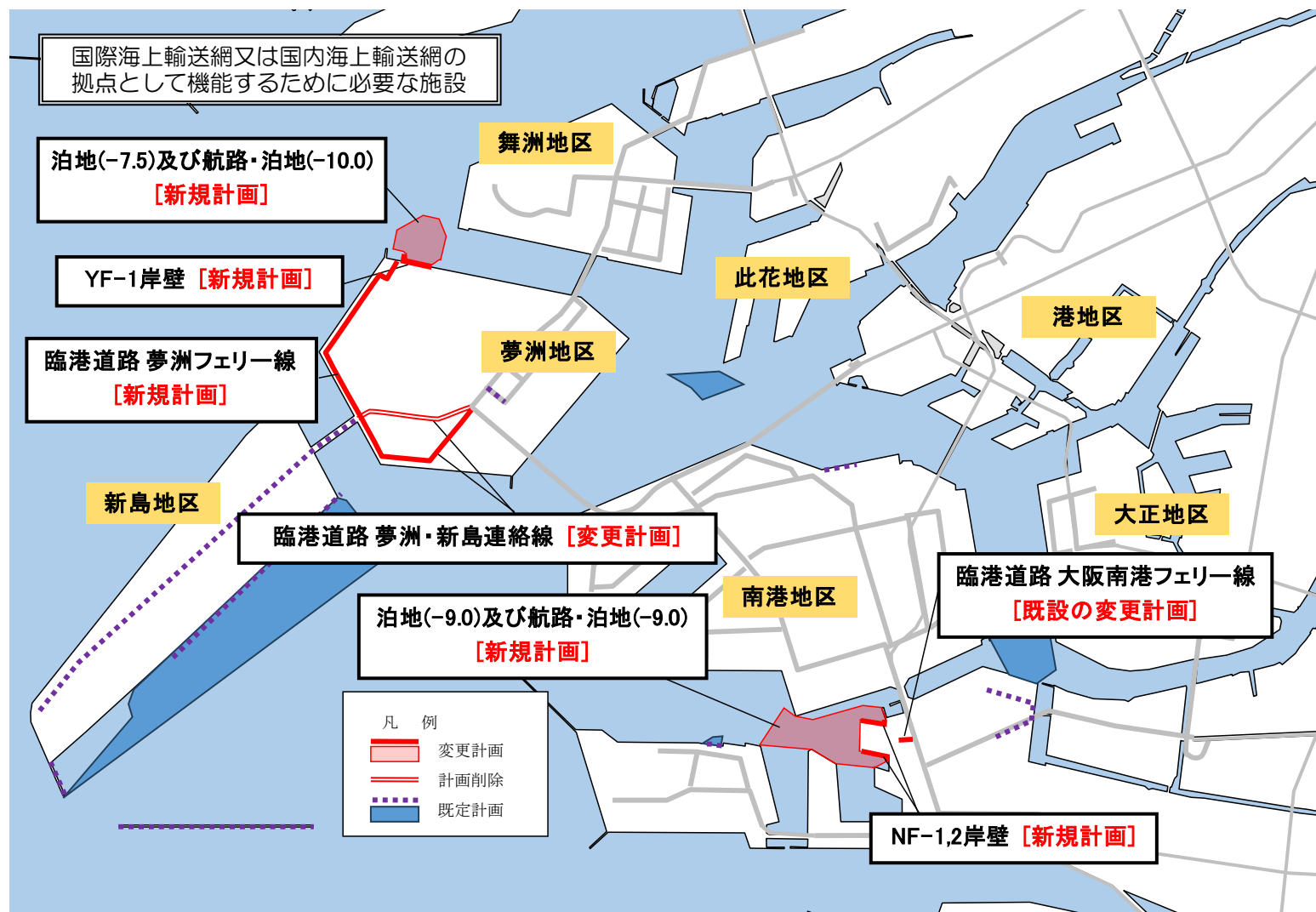


3. 港湾計画の一部変更【地区共通】

■ 変更内容 4

- 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

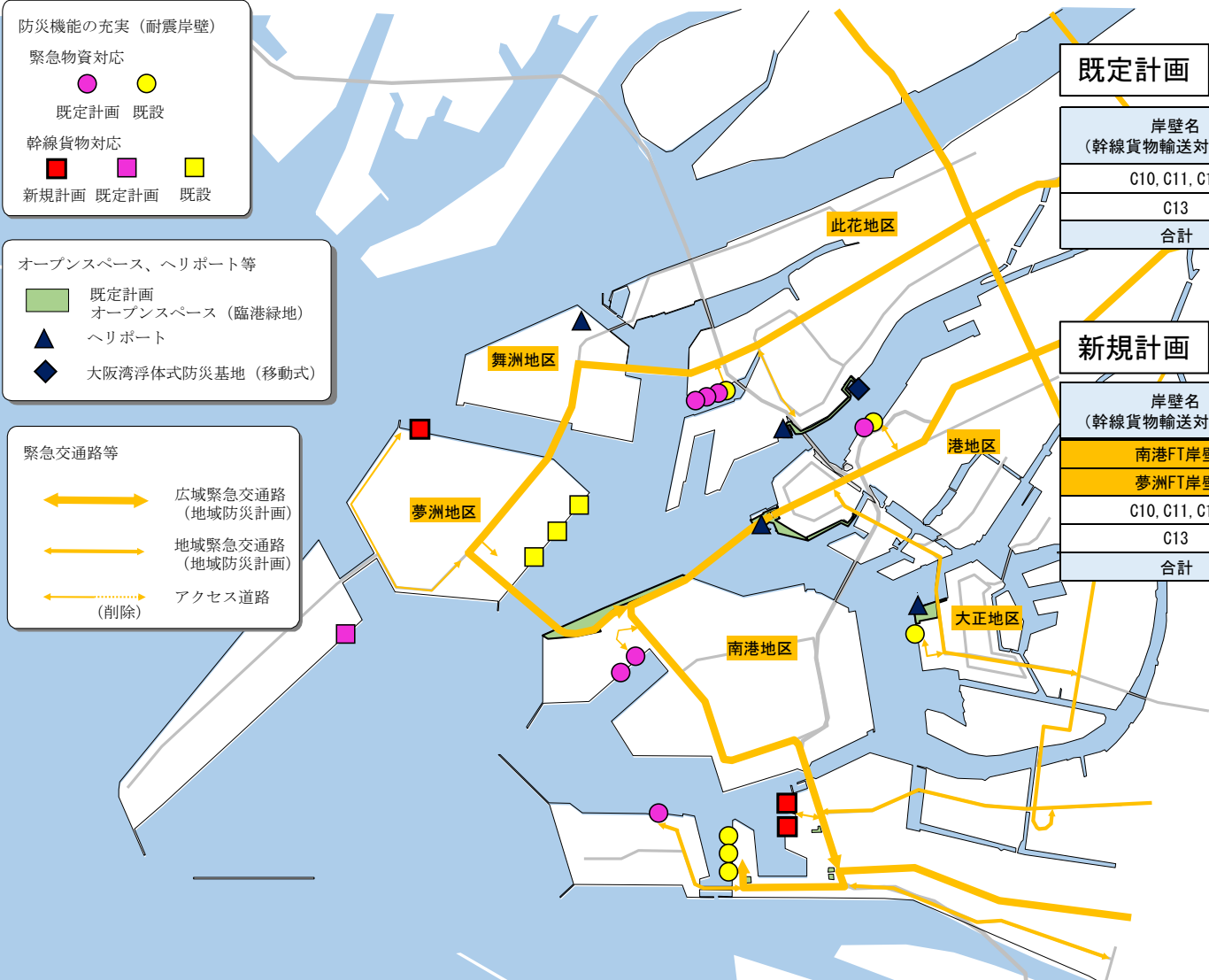
フェリー埠頭計画、外郭施設計画、水域施設計画及び臨港交通施設計画の変更内容について、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設に位置付ける



3. 港湾計画の一部変更【地区共通】

- 変更内容 5
- 大規模地震対策施設計画の変更

フェリー埠頭計画の変更を踏まえ、大規模地震対策施設計画の変更を行う



既定計画

岸壁名 （幹線貨物輸送対応施設）	施設諸元			備考
	水深（m）	バース数	延長（m）	
C10, C11, C12	15.0～16.0	3	1,350	既設
C13	15.0	1	350	計画
合計		4	1,700	

新規計画

岸壁名 （幹線貨物輸送対応施設）	施設諸元			備考
	水深（m）	バース数	延長（m）	
南港FT岸壁	9.0	2	540	新規
夢洲FT岸壁	7.5	1	270	新規
C10, C11, C12	15.0～16.0	3	1,350	既設
C13	15.0	1	350	計画
合計		7	2,510	

4. 環境への影響と評価

■ 計画変更に伴う環境影響について

【フェリー埠頭計画の変更】

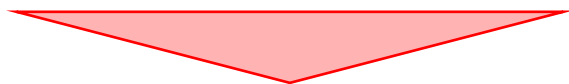
大気質、騒音、振動について

- 将来的なフェリーの大型化及び新規RORO船の就航に伴い船舶から発生する大気汚染物質の発生量が増加するが、大阪港全体の将来排出量からみると軽微なものである。
- また、今回変更により将来の自動車交通量が増加するが、大阪港全体の将来交通量からみると軽微なものである。以上より、大気質、騒音、振動に及ぼす影響は軽微である。

【水域施設計画の変更】

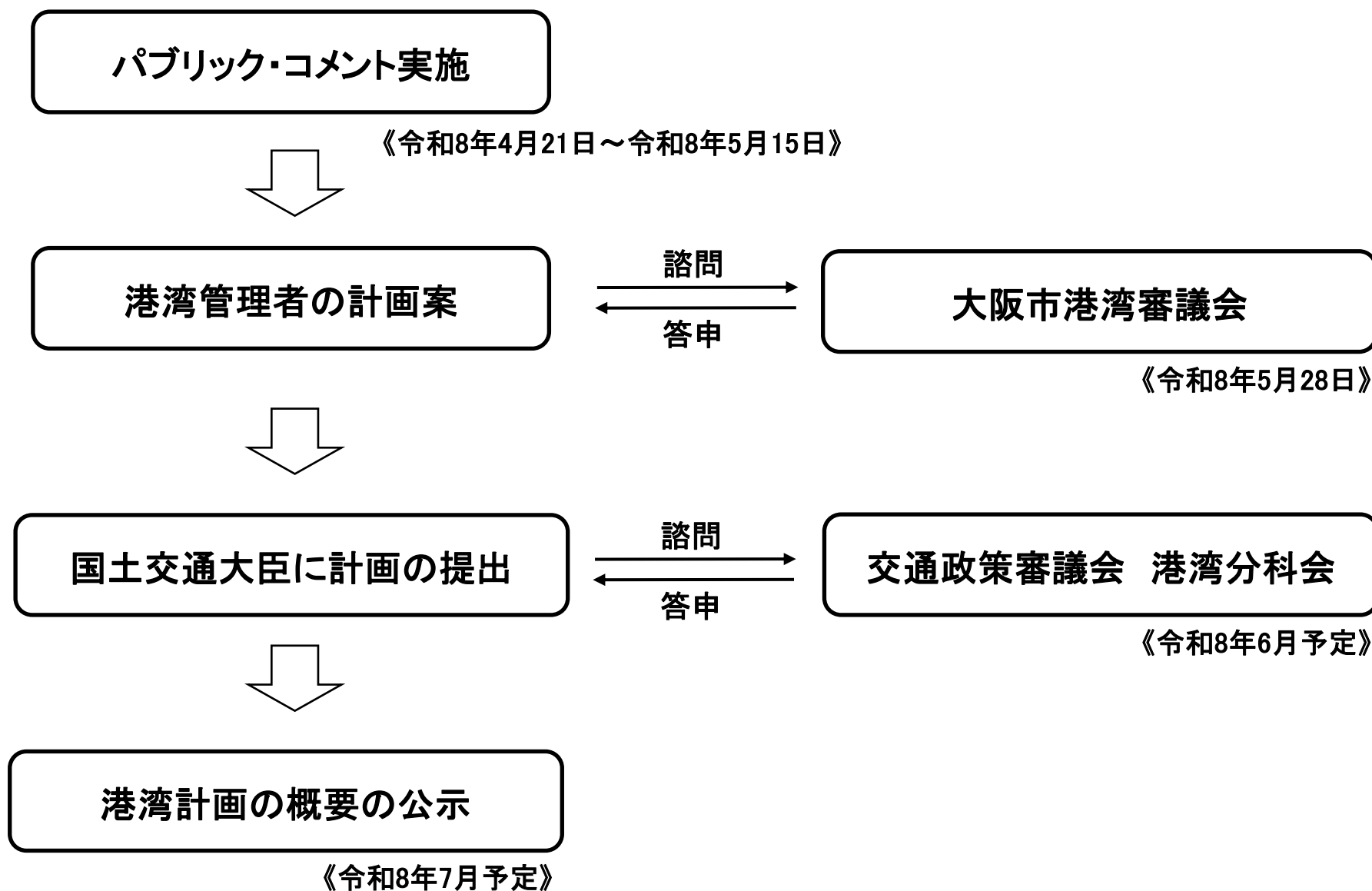
潮流・水質について

- 計画変更後の地形条件を踏まえ潮流シミュレーションを実施した結果、一部の海域でわずかに流速の変化が発生するが、その範囲は今回計画変更を行う海域周辺にとどまっているとともに、その変化量は僅かであることから、潮流に及ぼす影響は軽微である。
- 今回計画では汚濁発生源の新設や汚濁負荷量の増加を伴うような計画変更はなく、かつ潮流への影響が軽微であることから、水質に及ぼす影響は軽微である。



以上のことから、今回計画が環境に及ぼす影響は軽微であると考えられる。

5. 今後の予定



計画段階評価対応方針

【港湾整備事業】

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
大阪港 大阪港内貿ユニットロードターミナル再編整備事業(仮称)	・大阪港内で最大のフェリー拠点である大阪南港フェリーターミナルは、昭和40年代建設の施設を改良等しつつ利用してきた結果、老朽化・陳腐化が著しく、耐用年数を超過している。船舶大型化やBDRO船の新規就航等のモーダルシフト拡大に対応できず、棧橋の耐震化が未実施であるなど、安全性・機能面で課題を抱える。 ・一部貨物は夢洲コンテナターミナルへ横持ち輸送が発生しており、非効率な物流となっている。	①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応) ②非効率な荷役の改善 ③大規模災害時における幹線貨物輸送の維持	【案①】南港地区_岸壁(-9.0m)270m×2、岸壁(-7.5m)270mの整備(事業実施による効果) ・フェリー貨物の荷捌き等に必要な用地面積が確保できる(事業実施、施設運用に伴う課題) ・事業実施中に港外での待機バースを長期間利用する必要がある ・他案と比較し建設に係る概算コストが小さいが、整備中のフェリー事業の営業補償費用等が膨大となる。 【案②】南港地区_岸壁(-9.0m)270m×2、夢洲地区_岸壁(-7.5m)270mの整備(事業実施による効果) ・RORO船が新規就航した際に増加する貨物も含めて、荷捌きに必要なヤード面積が確保できる。 ・外貿コンテナの横持ちが短縮される。 ・夢洲地区は、ターミナルと地下鉄駅が近接し、大阪市内中心部含め背後地域へのアクセス性が向上(事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 【案③】南港地区_岸壁(-9.0m)270m×2、夢洲地区_岸壁(-7.5m)270mの整備(事業実施による効果) ・RORO船が新規就航した際に増加する貨物も含めて、荷捌きに必要なヤード面積が確保できる。 ・外貿コンテナの横持ちが短縮される。 ・夢洲地区は、ターミナルと地下鉄駅が近接し、大阪市内中心部含め背後地域へのアクセス性が向上(事業実施、施設運用に伴う課題) 案①と比較すると概算コストは小さいが、新たな防波堤の整備等が必要となり配置案②よりは概算コストが大きい。	【案②】による対策が妥当 【理由】 他案と比較してコスト優位性あり、岸壁背後に十分な用地が確保され荷役効率化が図られる

■別紙：ご意見の要旨と本市の考え方

受付No	ご意見の該当箇所	ご意見の要旨	本市の考え方
1	計画書（素案） P.2～4	夢洲地区のフェリー埠頭計画について、以下の問題により国際交流拠点地区の環境・魅力を大きく損ねるため、中止すべきである。 1）国際交流拠点に貨物取扱中心のフェリー埠頭を整備することで、多くのコンテナ車等が流れ込み、非日常空間をめざす夢洲の魅力の低下、および交通の錯綜が生じる。 2）フェリー埠頭へのアクセスとなる臨港道路を海辺沿いに配置することで、緑地や海浜の中を大型貨物車が行き交うこととなり、既存の緑地計画・海浜計画と全く整合しない。 3）フェリーの回頭場所が北航路内もしくはその正面に位置し、船舶の航行の安全について問題がある。	1)フェリー利用者には旅客と物流が存在しますが、物流車両は国際観光ゾーンに流れ込まないよう動線を分離する計画としており、国際観光拠点としての魅力を損なうことはなく、交通の錯綜も生じないものと考えています。 2)臨港道路は周辺土地利用と高低差を設けるなど視覚的配慮を行い、緑地等利用者の景観を阻害しないよう考えております。 3)船舶の航行安全性については、関係機関と調整の上で安全性を確保してまいります。
2	計画書（素案） P.2	今後トラックドライバー減少によるさらなるモーダルシフトなどによる新規航路乗り入れの可能性が浮上した時のために、3バースに限らずフェリー用設備増設の余地を残した開発を行うべきではないかと考える。 個人的には夢洲にもう1バース、-9.0mのものがあるべきと考える。	今回計画においては南港地区に2バース、夢洲地区に1バースのフェリー埠頭を位置づけるとともに、南港地区においては新規RORO船の就航にも対応する計画としており、将来的なトラックドライバーの減少に伴うモーダルシフト需要にも対応可能と考えております。 夢洲地区北岸においては、海上アクセス拠点として複数の係留施設を計画しており、フェリー埠頭を2バース設ける余地が無い状況ですが、将来的に更なるトラックドライバー不足、モーダルシフト需要が見込まれる場合には大阪港全体として係留施設計画等の検討を行ってまいります。
3	計画書（素案） P.1	一般的にフェリーターミナルが具備すべき条件は、 1. 年間を通じて利用できるよう静穏な海域に埠頭を設ける 2. 就航を想定する船型に対応した岸壁、泊地、ふ頭用地等を整備する。 3. 航路上を回頭スペースとして利用する場合は、船舶の安全が確保されるよう、対策を設ける。 4. 今後のヘッドレス輸送に対応するために必要なヤード等を整備する。 5. 一般旅客も利用するため、フェリーターミナルの場所は解りやすく便利な所に設けるべきである。また、IR来訪者に限らず利用者が利用しやすいターミナルとする。 これらの検討を行う上で下記の項目について記述が必要である。 イ）想定船型（諸元）と利用頻度並びに就航する航路が記述されていない。 ロ）防波堤がないが、不要な理由が記述されていない。 ハ）夢洲を利用するフェリーが南港フェリーターミナルを活用できない理由がない。 これらの明示が無い状況でパブリックコメントは書けないため計画を破棄、再提案し、あらためてパブリックコメントを求めるべきである。 計画の再検討にあたっては、以下の視点で、より効率的、合理的なフェリーターミナルを構築し、大阪港の機能強化を図る計画にすべきである。 夢洲にフェリーターミナルを設ける必要があるのであれば、コンテナふ頭3バースを新島に移転し、ここに、南港地区と夢洲地区のフェリーターミナル、小型船バースを合わせて整備する。フェリーターミナルは、I Rの利用者に限定せず、一般の利用者が利用できる体制とする。また、ヘッドレス輸送されるものに対しては、専用ヘッドを用意し、そのプールを合わせて整備する。	パブリックコメント手続きにおける大阪港港湾計画の一部変更（素案）概要版については、広く一般の方にイメージしていただきやすいよう概要を記載しており、船舶諸元や利用頻度、防波堤の必要性等の詳細まで記載しておりません。なお、フェリーの想定船型及び頻度については現在南港フェリーターミナルを利用しているフェリーと同程度を想定しています。防波堤については、静穏度解析により岸壁前面における静穏度が確保できているため不要となっています。また、南港フェリーターミナルの再編にあたり、将来必要となる埠頭用地を確保するため、埋立を伴う計画としていますが、3バース分の埠頭用地を確保することが困難なことから夢洲に1バースを確保する計画としています。なお、夢洲コンテナターミナルは国際コンテナ戦略港湾である阪神港の主要なコンテナターミナルとして稼働していること、新島地区の埋立、バース整備の完成時期が未定であることから現時点において夢洲コンテナターミナルの機能移転は検討していません。