



Port of Osaka

~ 大阪経済の発展は港から ~

平成18年2月22日
大阪市港湾局



大阪市の進める都市戦略

現状

大阪市のような大都市では、産業活動と雇用の維持に資する基幹的な産業の立地が不可欠

アジアへの企業流出 産業空洞化

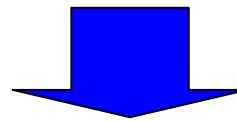
一方で、製造業の国内回帰

(研究所等を併設した工場の新規立地増加)

大都市政策における重要課題

基幹産業を市内に呼び戻し都市活力を再生

本市の重要な都市戦略

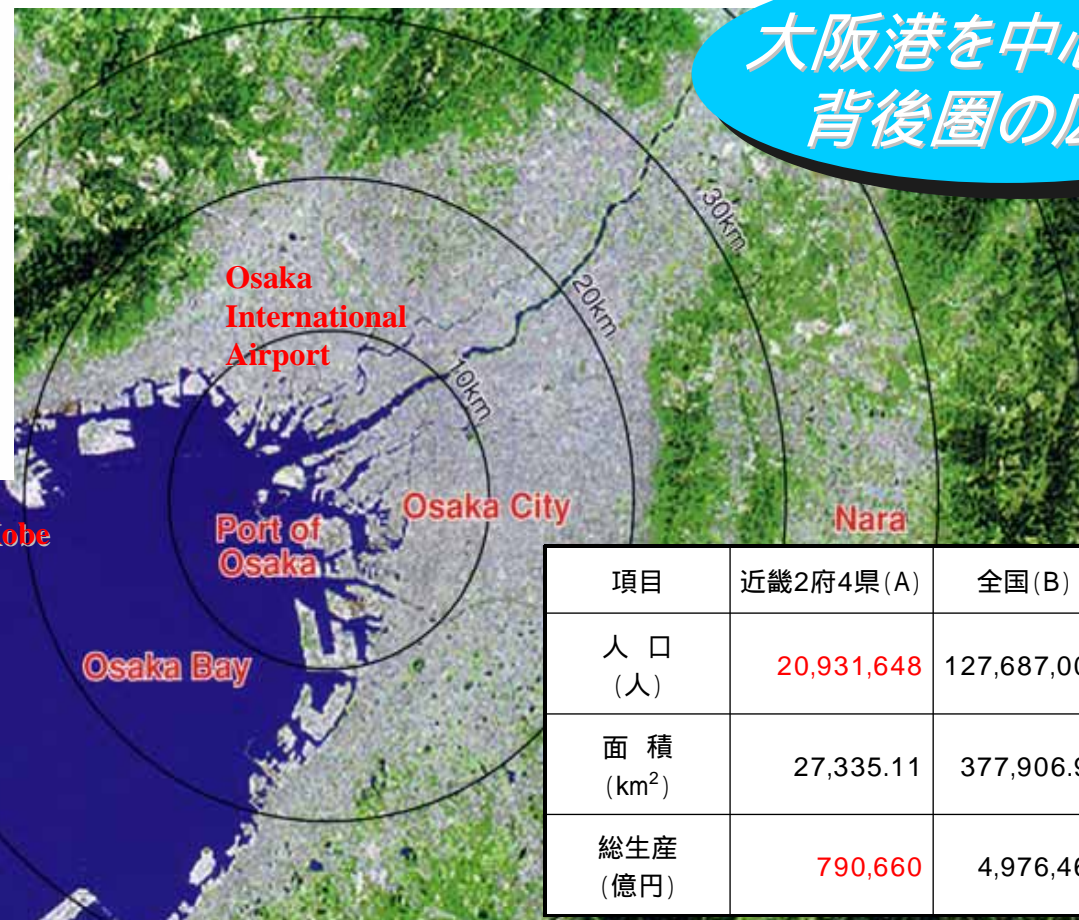


港湾政策と産業政策との連携

- 本市の産業政策としての臨海部(夢洲)への物流・製造業の集中立地
- 港湾を誘致インセンティブとしつつ経済インフラとして育成活用



大阪港の有利性 - 巨大な背後圏を有する

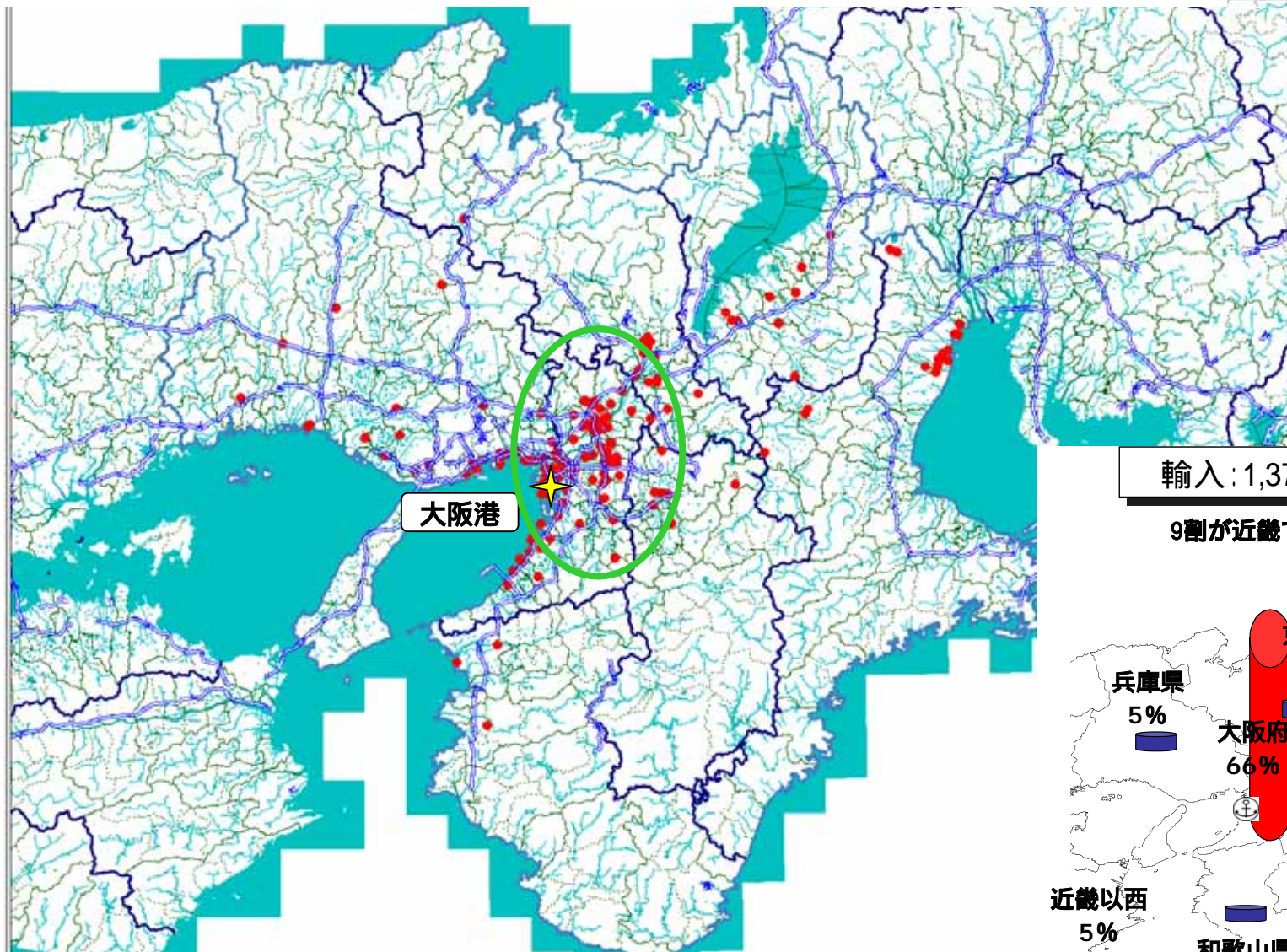


大阪港を中心とした
背後圏の広がり

項目	近畿2府4県(A)	全国(B)	A/B(%)	時点
人口 (人)	20,931,648	127,687,000	16.39	H16.10
面積 (km ²)	27,335.11	377,906.97	7.23	H16.10
総生産 (億円)	790,660	4,976,466	15.89	H14

2,100万人もの人口を抱えた都市型港湾
経済力はカナダ1国分に匹敵

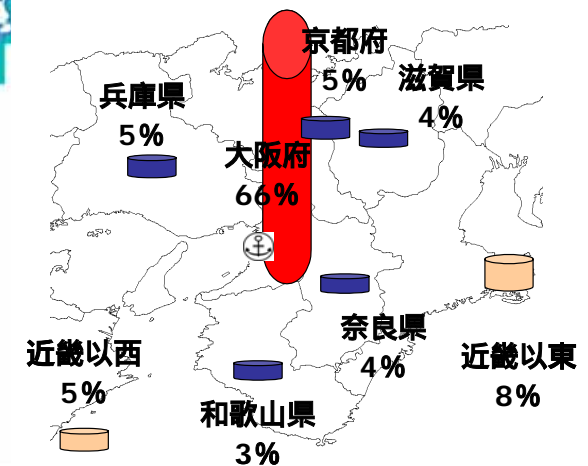
近畿圏における物流・配送拠点集積状況



大阪港

輸入: 1,375千トン/月

9割が近畿で消費(うち大阪7割)

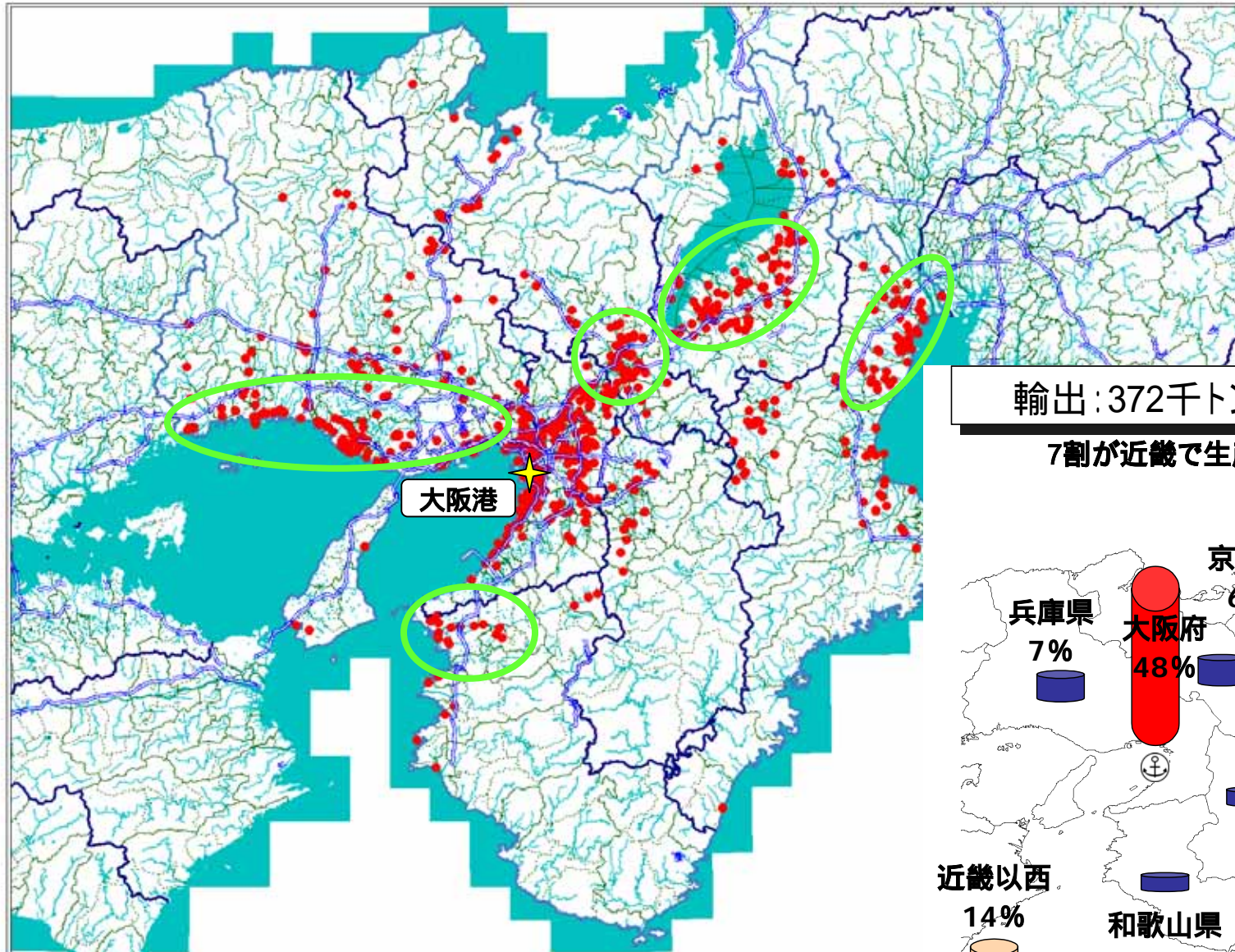


出典

大阪湾ベイエリア開発推進機構「企業立地促進による都市活力再生のための調査」(2003年8月)

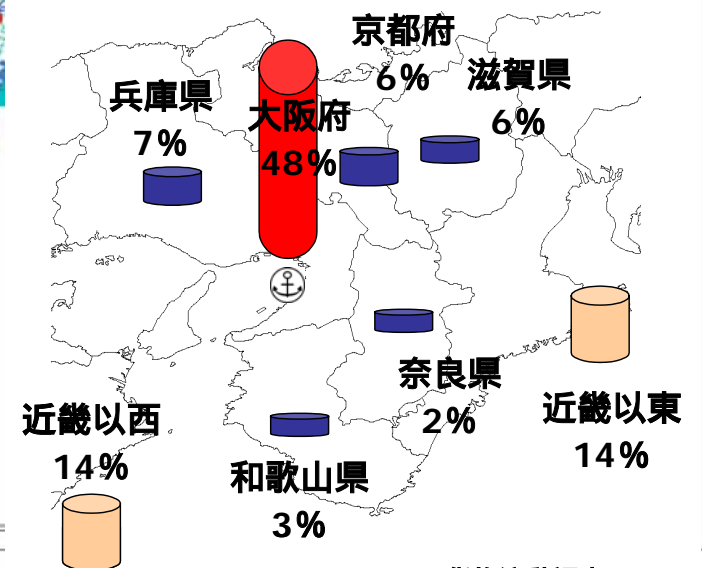
H15コンテナ貨物流動調査より

近畿圏における生産拠点集積状況



輸出: 372千トン/月

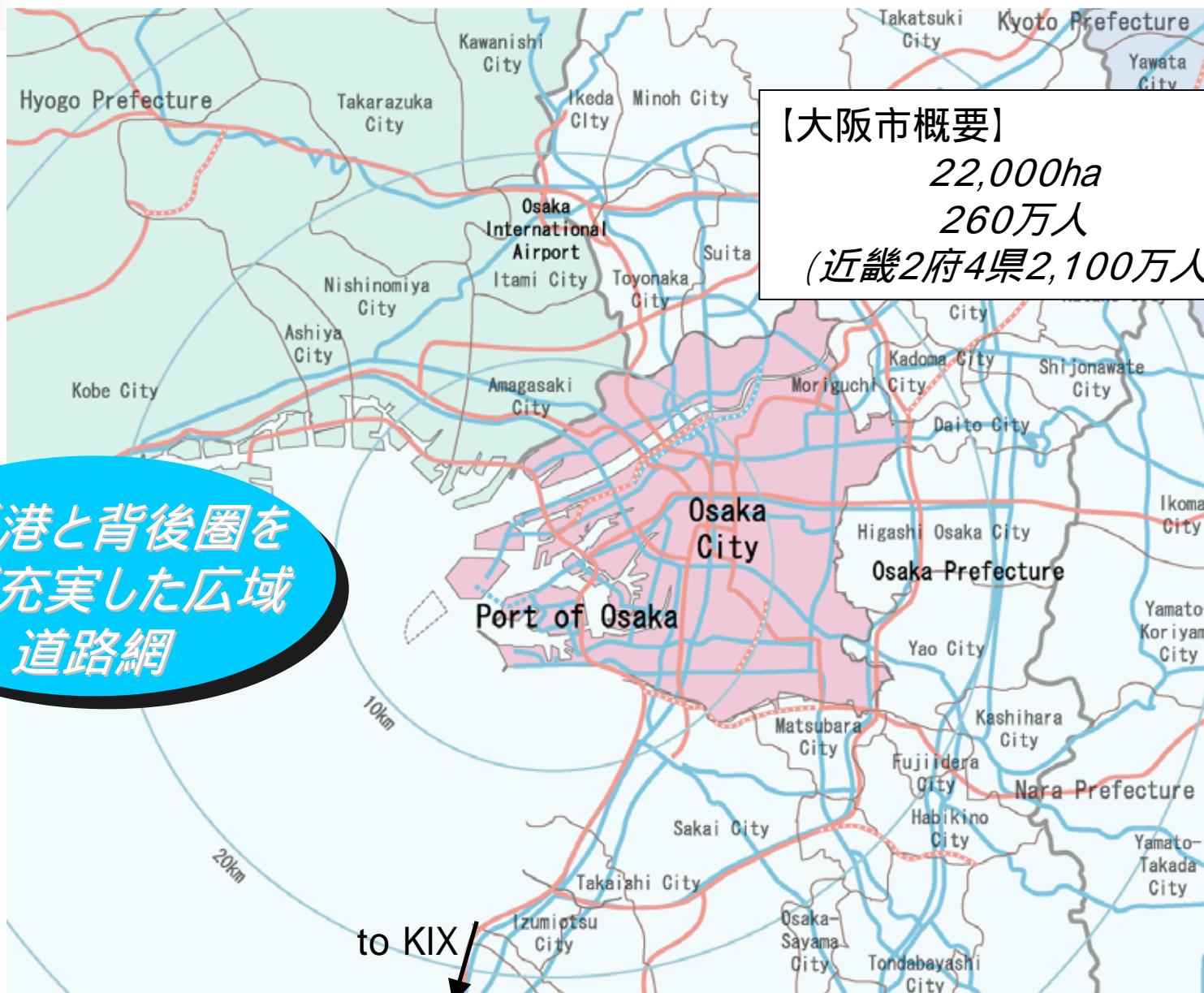
7割が近畿で生産(うち大阪5割)



出典
大阪湾バイエリア開発推進機構「企業立地促進による都心活力再生のための調査」(2003年8月)



大阪港の有利性 - 交通アクセスの利便性



【大阪市概要】
22,000ha
260万人
(近畿2府4県2,100万人)

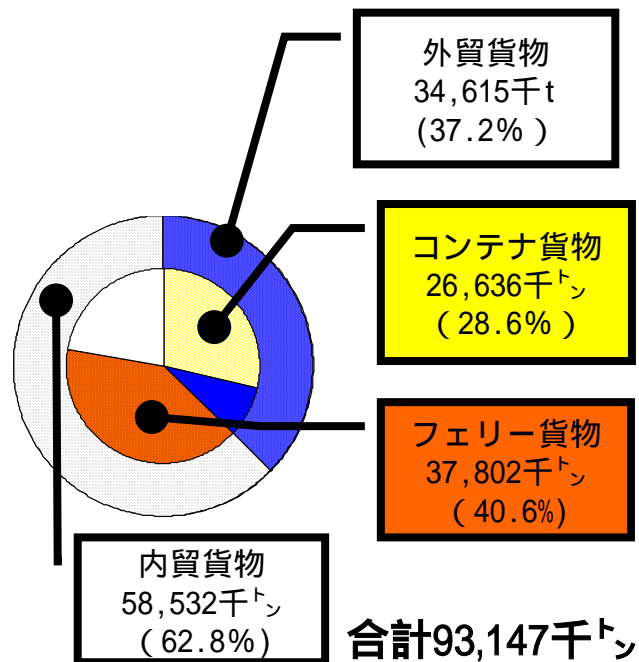
大阪港と背後圏を
結ぶ充実した広域
道路網

to KIX /



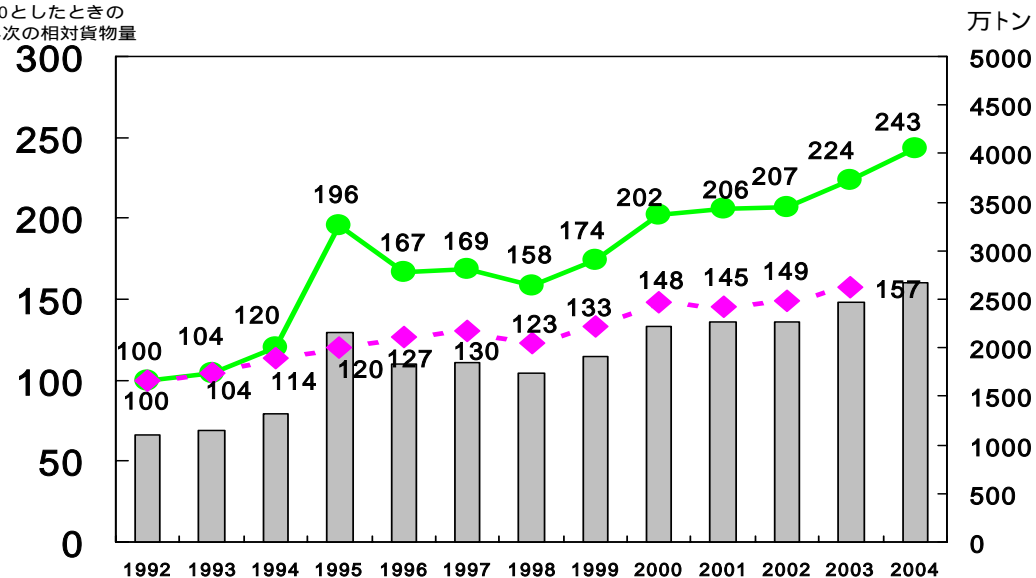
大阪港の取扱貨物量

大阪港取扱貨物量(2004年)



我が国港湾とのコンテナ貨物伸び率の比較

1992年の貨物量を100としたときの各年次の相対貨物量



大阪港におけるコンテナ取扱量 大阪港の伸び率 全国港湾の伸び率

2004年コンテナ取扱個数

合計1,725,565TEU(前年比107.2%)
 輸入 956,420TEU(前年比108.1%)
 輸出 769,145TEU(前年比106.1%)

1992年から2003年までの年平均伸び率

大阪	7.6%
全国	4.2%

出典 大阪港統計資料等(輸出入計)



コンテナサービスの特徴

中国・東南アジア航路を中心に豊かなサービス網

2006年2月現在	(便/月)
欧州・地中海・黒海	24
北米西岸	28
北米東岸・カリブ海	12
豪州	12
ニュージーランド	2
東南アジア・台湾・香港	141
中国	244
うちホットデリバリーサービス	56
韓国	98

月間375便

多様なサービス網
56便/月のHDS

高付加価値型のコンテナサービス

国際フェリー航路

上海航路 週2便(月/火、木/金)

釜山航路 週3便(月、水、金)

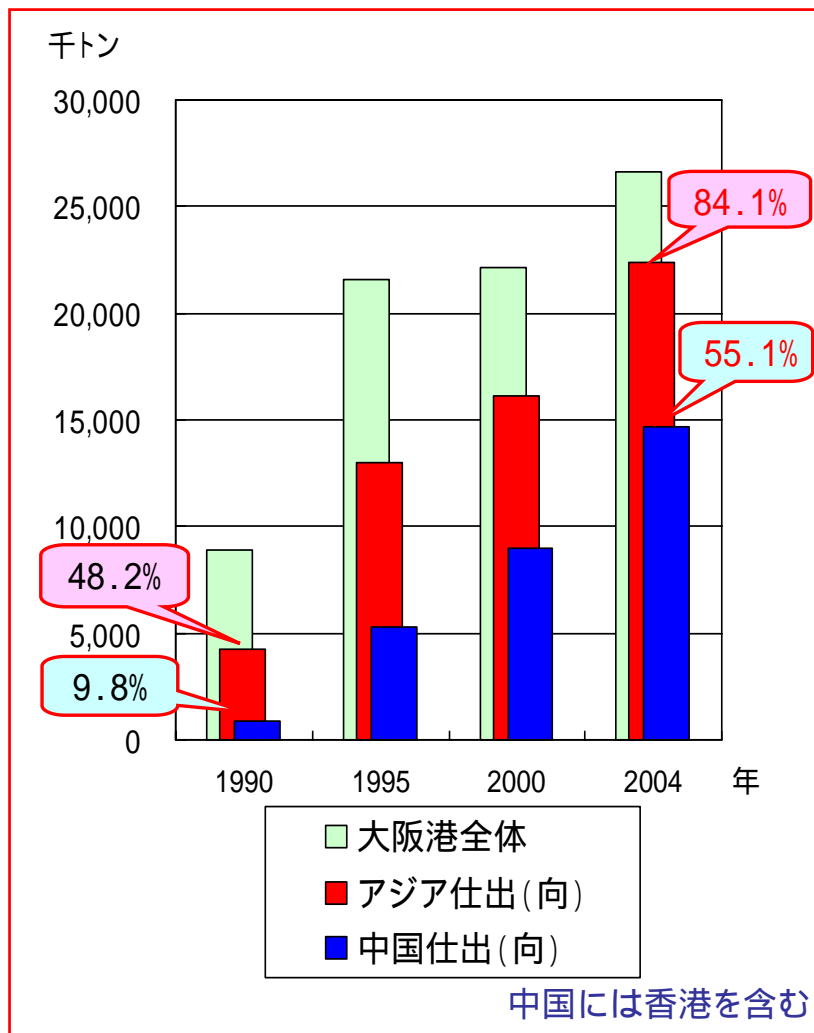


定時性の確保、HDSの実施



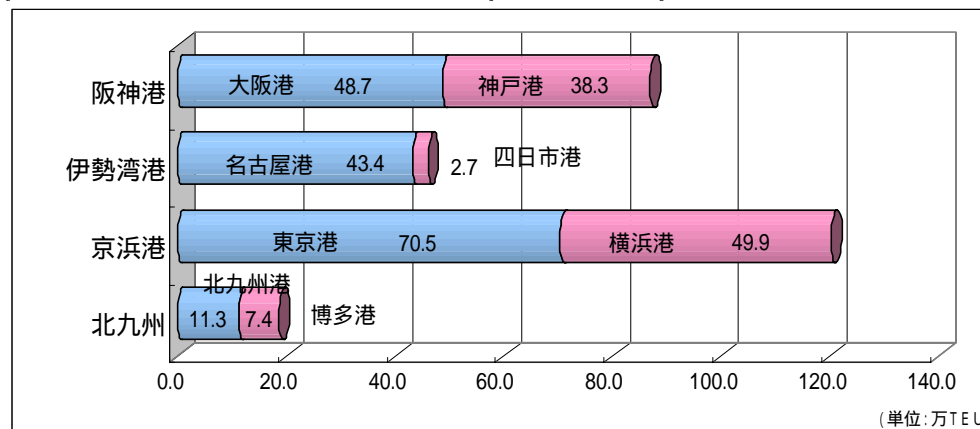
成長著しい中国市場との結びつき

大阪港とアジア、中国間の 外貿コンテナ量の推移



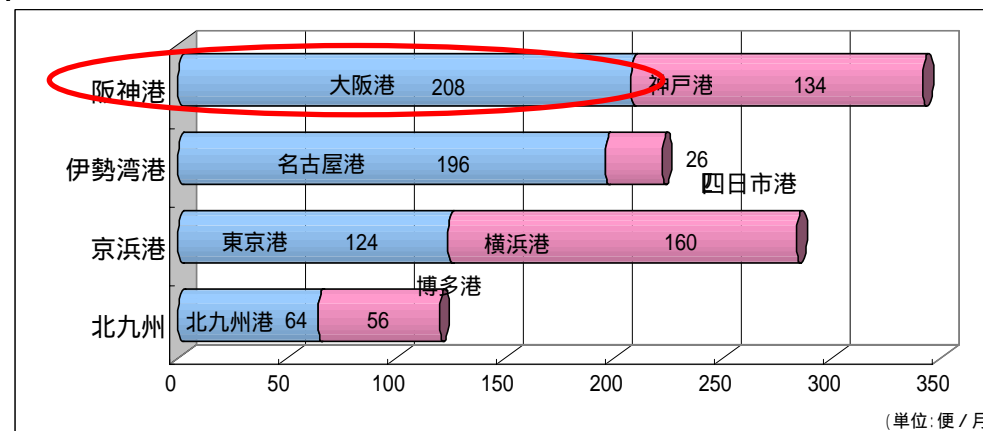
中国貿易における主要港湾との比較

1) コンテナ貨物取扱量の比較(香港含む)



出典:平成16年1月~9月速報値。実入りのみ。各港港ヒアリングにより作成(香港含む)
博多港は6月速報までしか公表していないため、これを基に9月までの累計を推計

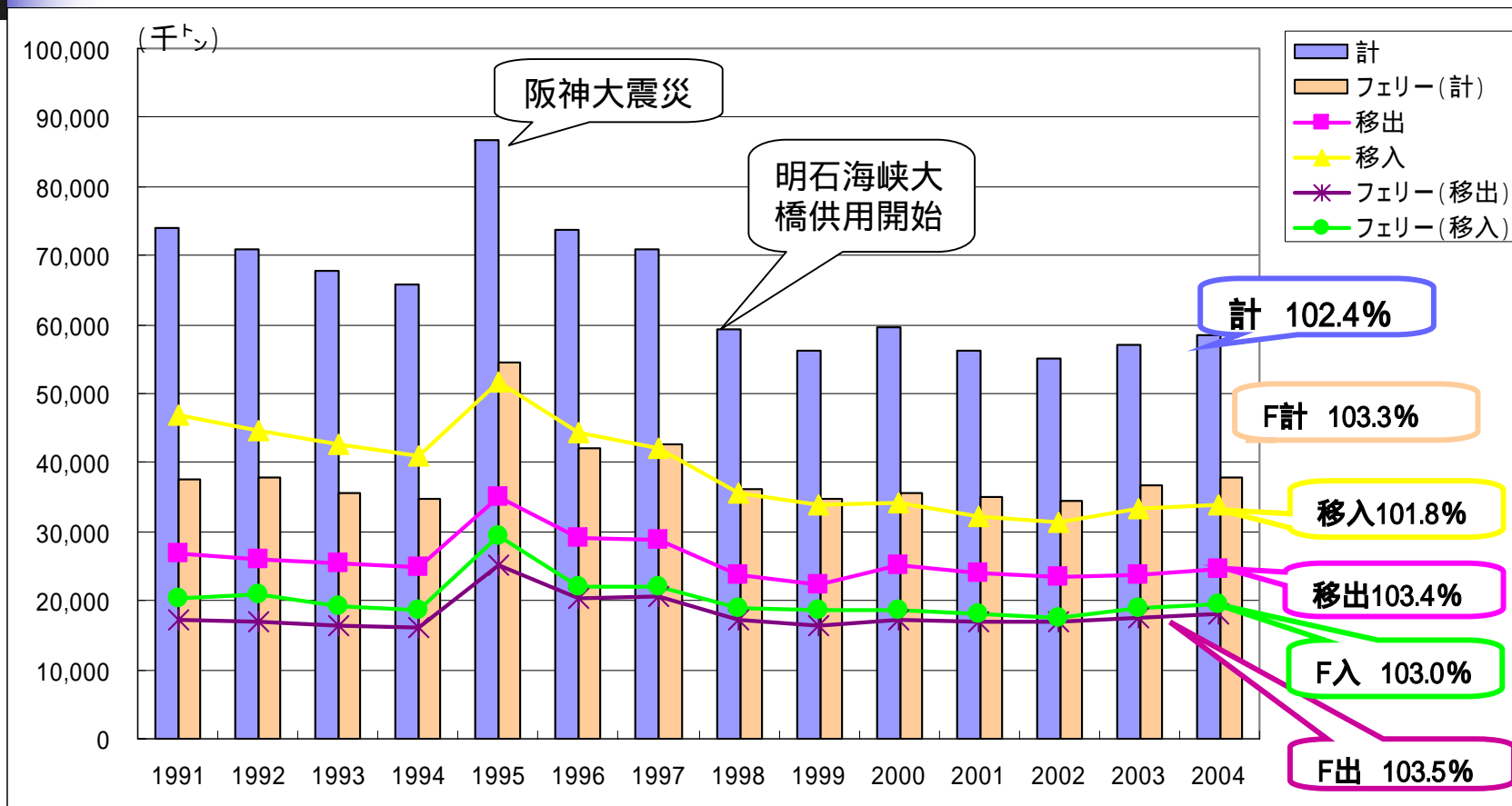
2) コンテナ定期航路サービス頻度



出典:各港ホームページ等を基に作成(香港寄港のみのサービス除く)。



堅調な増加傾向にある内貿貨物

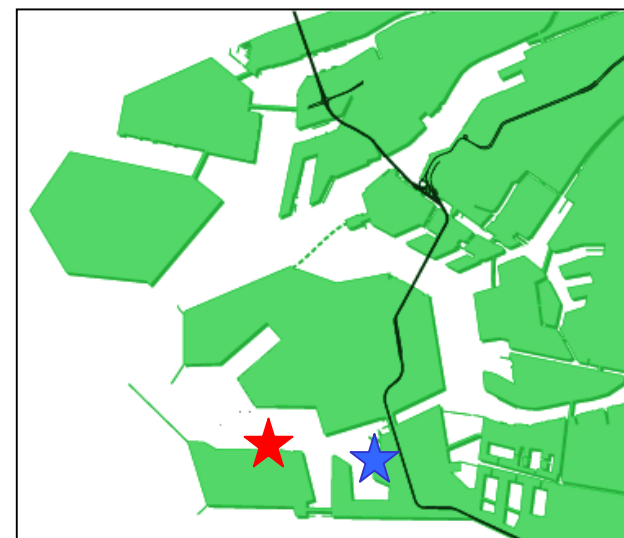


【貨物増加の背景】 速度規制の実施、モーダルシフトの進展



大阪港の充実した内航サービス～内航フェリー～

大阪南港フェリーターミナル F1～6



大阪南港かもめフェリー - ターミナルF7、8

船社	寄港地	便数	バース
関西汽船(株)	別府	1便/日	F - 1
	松山・大分・別府	1便/日	
	小豆島	季節便	
四国開発フェリー(株)	東予・新居浜	2便/日	F - 3
(株)名門大洋フェリー	新門司	2便/日	F - 4
			F - 5
(株)ブルーハイウェイライン西日本	志布志	1便/日	かもめF - 7
有村産業(株)	名古屋・那覇	2便/週	かもめF - 7
宮崎カーフェリー(株)	宮崎	1便/日	かもめF - 8
マルエーフェリー(株)	宮崎・奄美大島・与論島・那覇	3便/2週	B - 1



1日9便の運航

四国、九州、沖縄方面へ 7社9航路運航



大阪港の充実した内航サービス～内航RORO～

南港内貿埠頭(K-2)

南港内貿埠頭



船社	寄港地	便数	船種	バース
鹿児島荷役海陸運輸(株)	那覇・博多	1便/週	RO/RO	A - 4
	鹿児島・那覇・博多	1便/週		
琉球海運(株) 近海郵船物流(株)	東京・那覇	3便/週	RO/RO	A - 7
栗林商船(株) 川崎近海汽船(株)	苫小牧・釧路・仙台・東京・名古屋	1便/週	RO/RO	J - 4
	苫小牧・釧路・仙台・東京	2便/週		
川崎近海汽船(株)	油津・東京	2便/週	RO/RO	K - 2
丸三海運(株)	那覇	3便/週	コンテナ	G - 7
日本通運(株)	水島・高松・苫小牧・釧路	1便/週	コンテナ	HS - 5

J-4



週14便の運航

北海道、関東、九州、沖縄方面へ 7社8航路運航



大阪港の充実した内航サービス～内航フィーダー船～

内航フィーダーとは……

基幹航路(北米、欧州)など外国航路が寄港しない国内各港と、主要港を接続する海上輸送サービス。内航フィーダー船とは外貿コンテナのみを積載してこのサービスを行うもの。

船社	便数	寄港地
井本商運(株)	5便/週	神戸・姫路
	3便/週	神戸・岡山
	3便/週	神戸・門司
	3便/週	神戸・博多
	3便/週	神戸・松山
	2便/週	神戸・岩国
	2便/週	神戸・高松
	2便/週	神戸・新居浜
	2便/週	神戸・名古屋
	2便/週	神戸・横浜・東京
	1便/週	神戸・水島
	1便/週	神戸・徳山
	1便/週	神戸・大分
	1便/週	神戸・細島
1便/週	神戸・詫間	
1便/週	神戸・四日市	
井本商運(株) マロックス(株)	5便/週	神戸・広島
山九(株)	1便/週	神戸・水島・徳山・松山・小倉
JFE物流(株)	1～2便/週	神戸・徳山・宇部・門司・博多
鈴与海運(株)	1便/2週	博多
大王海運(株)	3便/週	神戸・水島・三島川之江



週44便の運航

瀬戸内、四国、九州方面へ 6社21航路運航



大阪港の重点施策

選択と集中による港湾整備の促進

スーパー中枢港湾の実現

- 夢洲コンテナターミナルの整備
- (仮称)夢洲トンネル等の整備

モーダルシフトの推進

臨海地域の活性化

- 既存埠頭の再編
- 咲洲コスモスクエアの活用



「スーパー中枢港湾」の指定

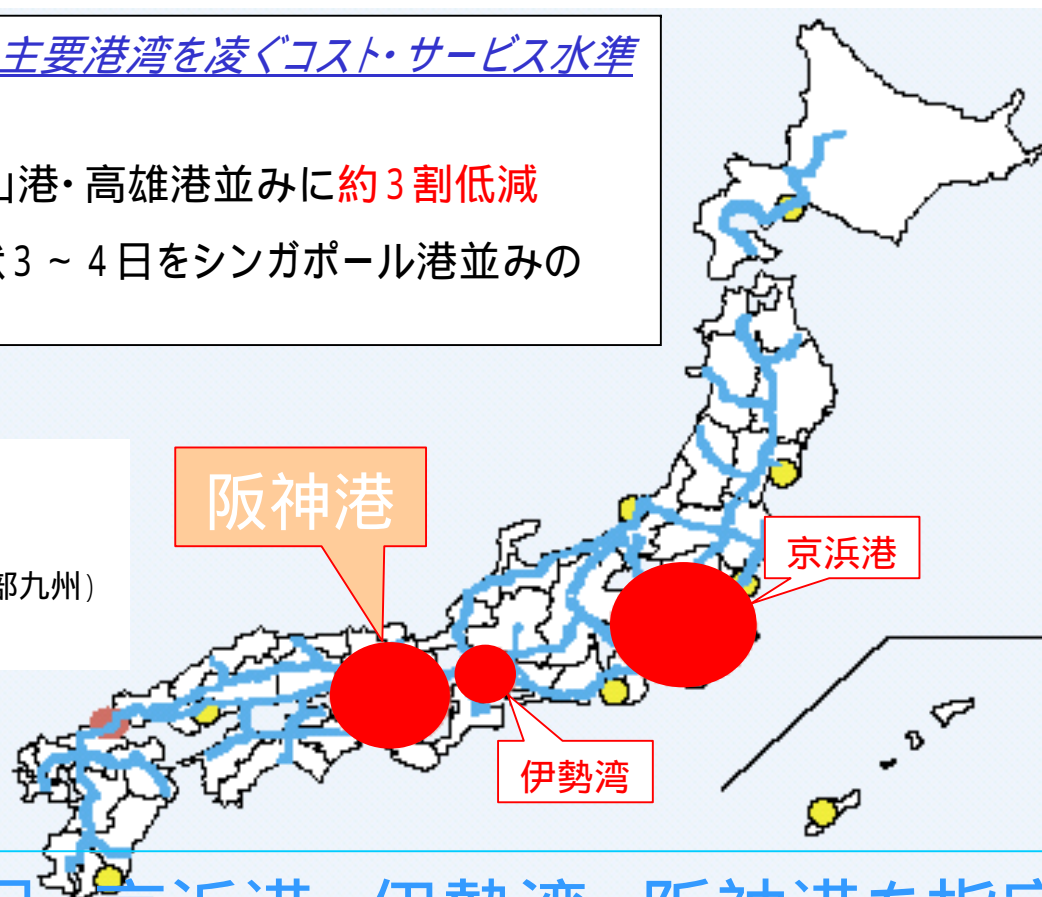
「スーパー中枢港湾」の指定

理念

目標: アジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準の実現

- 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約3割低減
- リードタイムは現状3～4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮

- 凡例
- スーパー中枢港湾
 - 中枢国際港湾(北部九州)
 - 中核国際港湾



2004年7月 京浜港、伊勢湾、阪神港を指定



「スーパー中樞港湾」の実現

スーパー中樞港湾の形成

基盤インフラ施設の整備促進

・大水深コンテナターミナルC12(-16m)

・夢洲トンネル

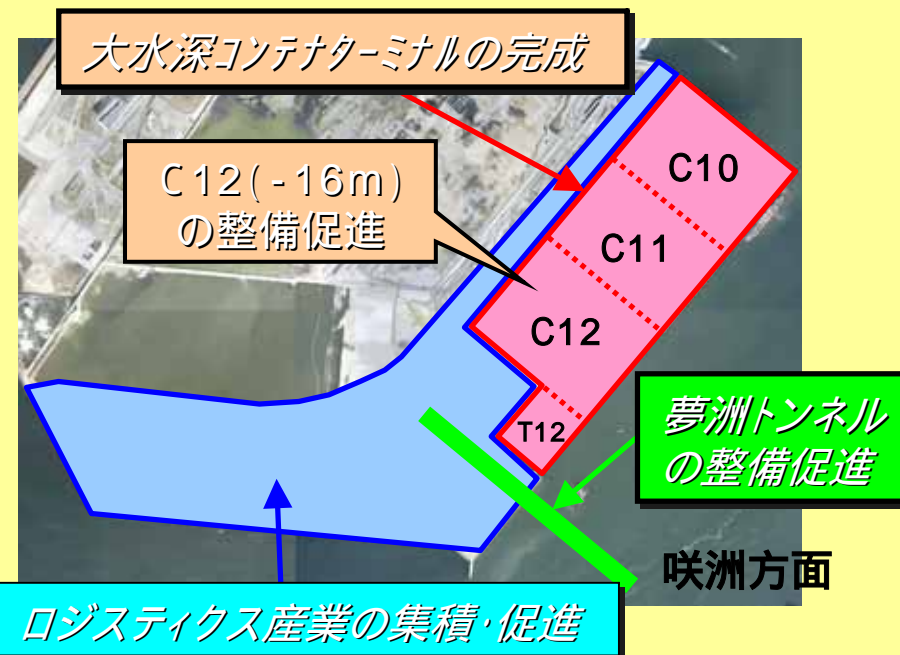
・情報プラットフォームなどIT化

メガオペレーターによる一体運営

ロジスティクス・ハブ構想

神戸港及び瀬戸内海諸港との連携

モーダルシフトの推進



関西都市圏の経済・産業活動の活性化
雇用の拡大・創出



夢洲コンテナターミナル



岸壁 : 水深 -15m 延長350m 2バース
水深 -16m 延長400m 1バース
ターミナル面積 : 約 550,000m² (1,100m × 500m)
荷役機械 : 9基

C-10 平成14年度 供用開始(岸壁部分)
C-11 平成14年度 供用開始
C-12 平成20年度 完成予定



夢洲における産業・物流拠点の形成

大阪港の強み

スーパー中枢港湾の実現
大規模物流センターの立地
海陸空の輸送モードの結節点
など



夢洲における一大産業・物流拠点の形成

- 物流基盤とものづくり産業、さらには必要な都市機能が集積
「次世代産業の創出・展開を図る」(大阪市市総合計画政策目標)を推進
大阪港の輸出入のインバランスの解消、効率的な国際物流体系の構築



夢洲ロジスティクスセンター構想

開発のコンセプト

海・陸・空の最適輸送モードの選択が可能

関西都市圏の生活を支える
ディストリビューションセンター機能

総合保税地域の導入による
CTとの一体的な運用

都市型製造業の集積

ロジスティクス産業クラスターの形成

SCM等に対応した
物流産業拠点の形成

ロジスティクスセンター(80ha)

メガターミナル(70ha)

国内各地

トラック・鉄道
輸送

メガオペレーターによる
連続3バース一体運用

多頻度な
コンテナ
サービス

欧・米・アジア・
中国諸国

内航
フィーダー

瀬戸内海
諸港

航空貨物

関西国際空港

総合指定保税地域



多様な輸送モードの選択 ~ 関西国際空港との連携 ~

夢洲コンテナターミナル



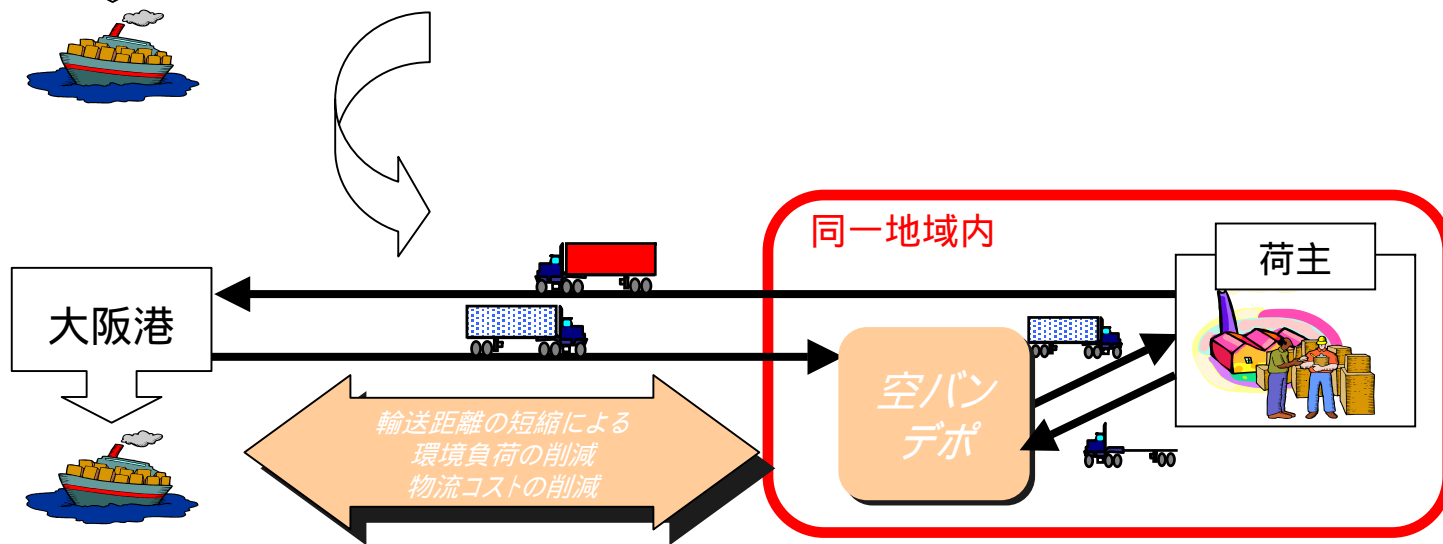
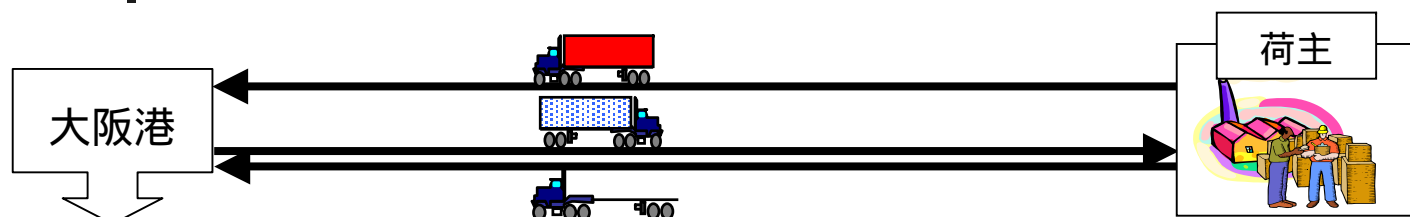
航空フォワーダーの集積



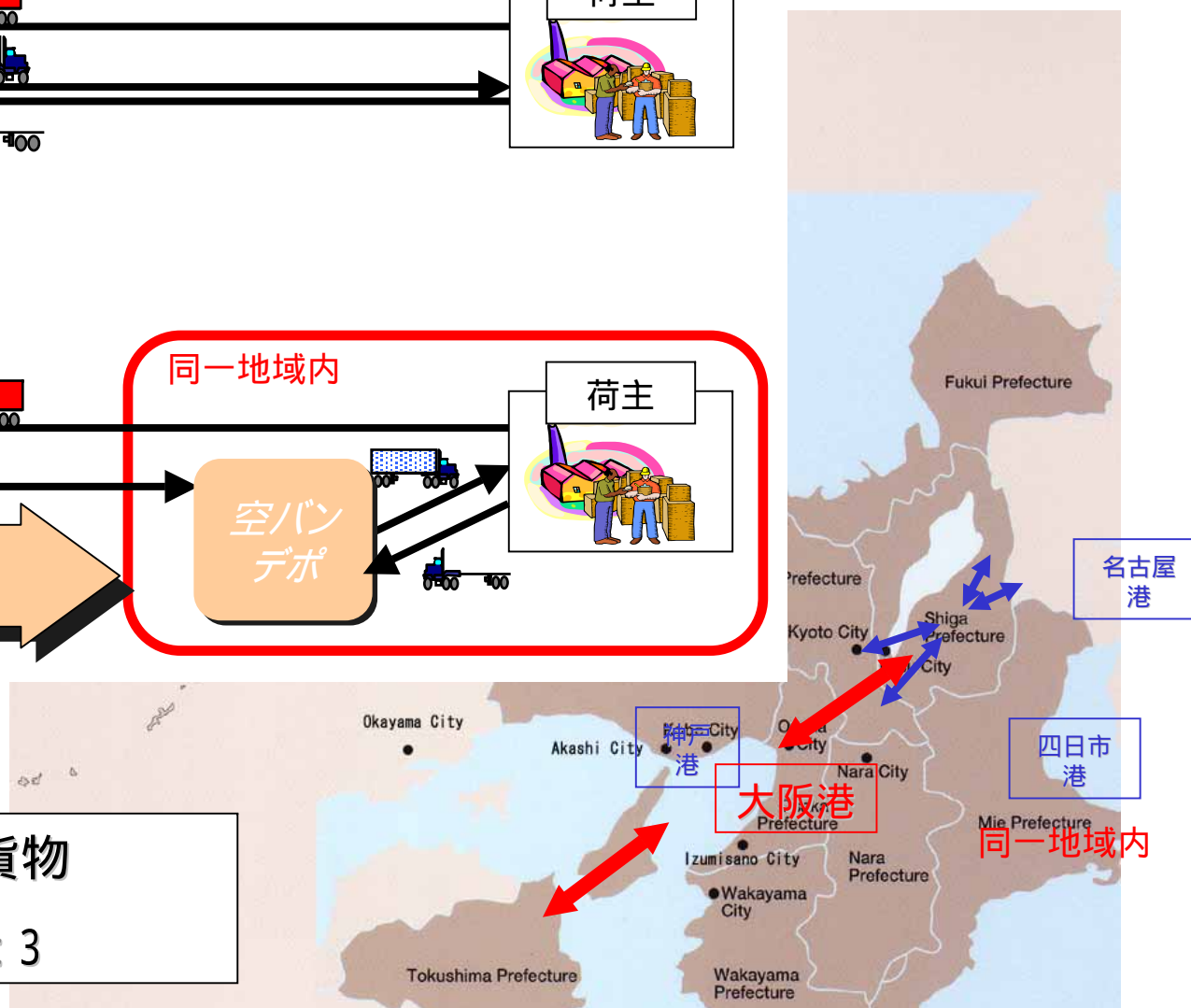
Sea と Air の連携による
ロジスティクスの一体化



広域的な集荷への取り組み - 共同インランドデポシステムの構築 -



現状
大阪港のコンテナ貨物
輸出: 輸入 = 1 : 3

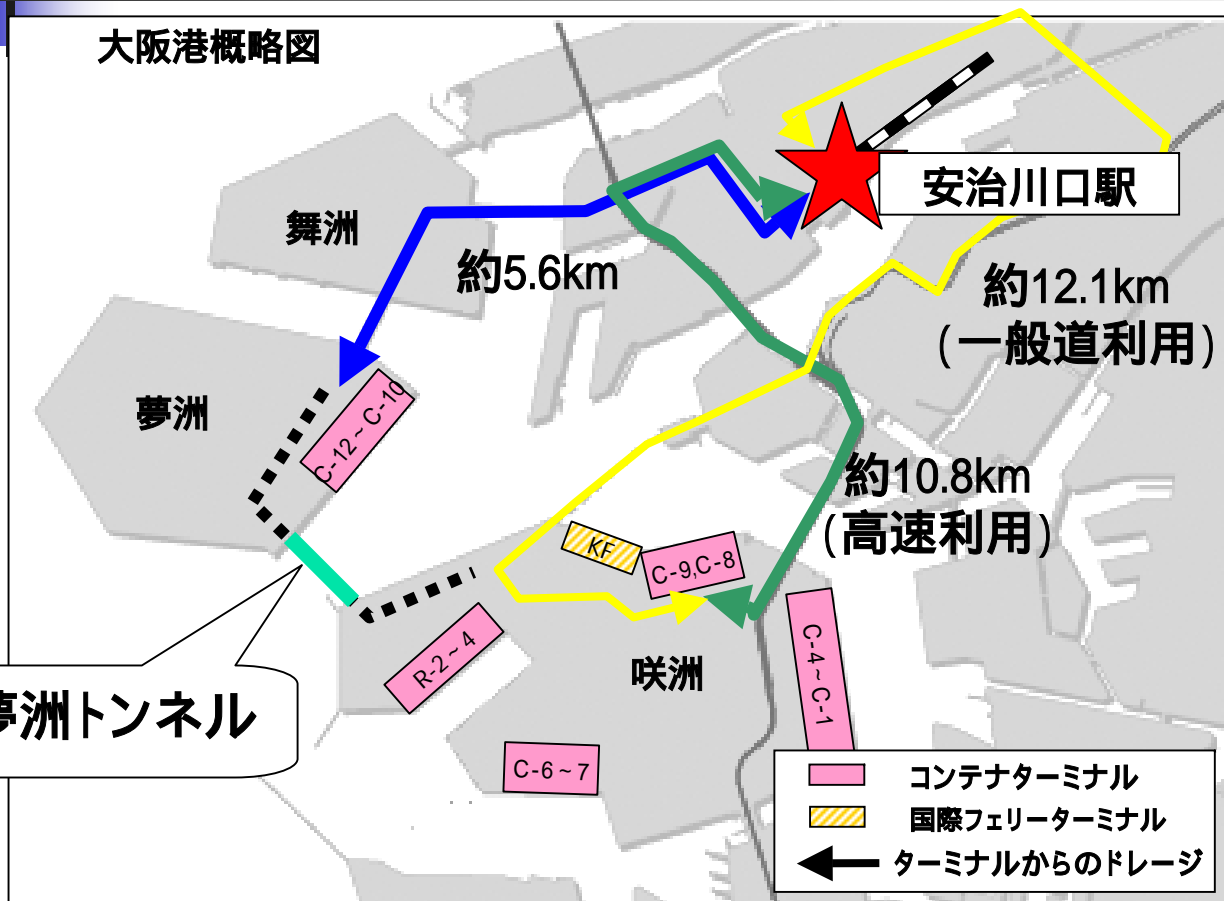




新たな輸送システムの構築

- JR 安治川口駅を活用した海上貨物の鉄道輸送 -

大阪港概略図



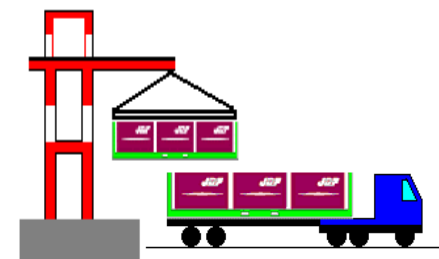
安治川口駅設備概要

- ・総面積 約12ha
- ・構内最長 1,550m
- ・着発線 6線
- ・荷役線 コンテナ3線
(うちホーム埋込線1線)
- ・コンテナホーム1面
- ・トップリフター
24トン対応2台
(20ft海上コンテナ可)
- ・フォークリフト
10トン対応1台
5トン対応3台

(平成17年11月現在)

臨海部に位置する既存の安治川口駅の活用

例) フラットラックによるJR12Ftコンテナの海上輸送など



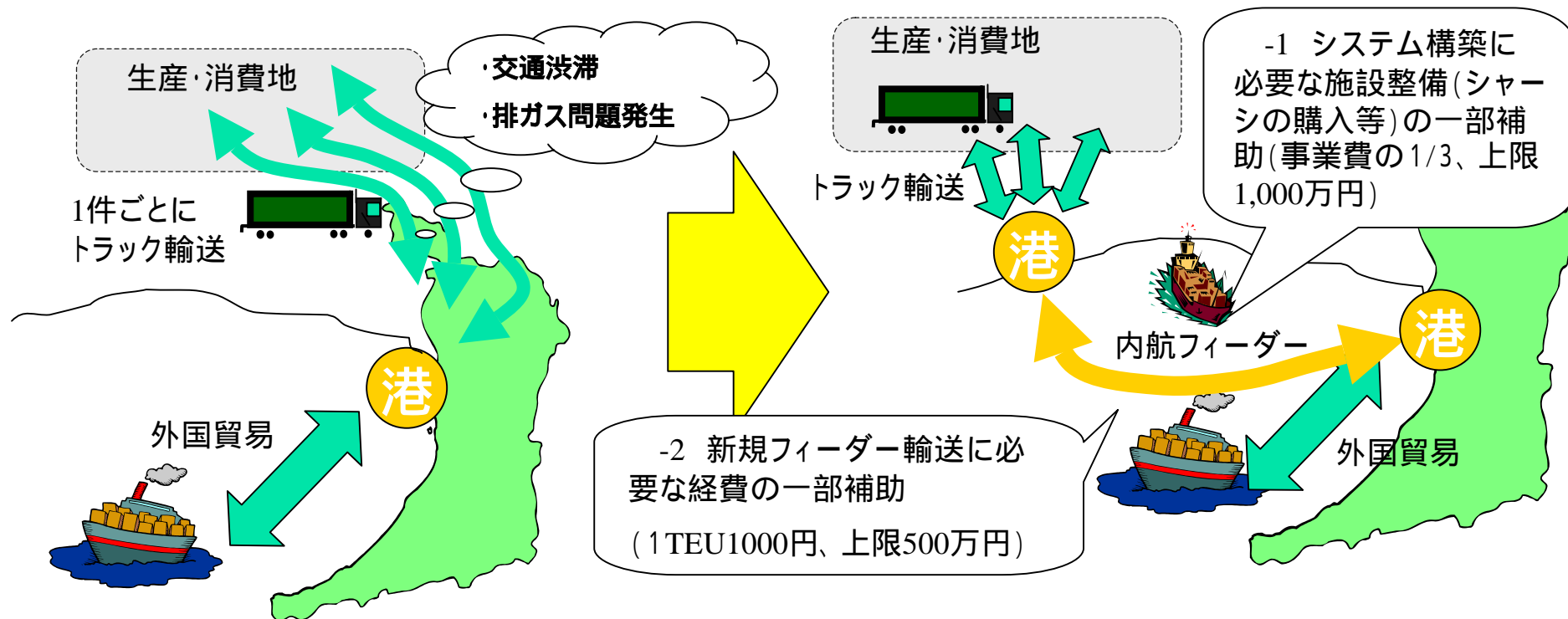


大阪市モーダルシフト補助制度

- 1 内航船等を活用したモーダルシフトシステムの構築に対する補助
- 2 内航フィーダーコンテナに対するインセンティブ付与

現 状

提 案



平成17年度認定事業

内航船等を活用したモーダルシフトシステムの構築に対する補助	5件
内航フィーダーコンテナに対するインセンティブ付与	3件



「リバイバルプラン」の推進による機能更新 - 物流機能の強化に向けて -

- 外貿コンテナ
貨物の集約
- フェリー、RO/RO船、
内航コンテナ船等への
対応
- 外貿多目的等



既存ストックの有効活用

コスモスクエア地区の活用



咲洲コスモスクエア地区の活用



企業進出支援策の概要

- ・都市再生特別措置法に基づく都市計画提案制度及び金融支援等の適用
- ・地区の一部(賑わい創出ゾーン)における定期借地方式の適用
- ・用地取得費の分割払いが可能
- ・様々なインセンティブの適用
(咲洲コスモスクエア地区立地促進助成制度など)

開発現況

期地区	
開発可能面積	: 約63ha
分譲済み面積	: 約60ha
利用率	: 約95%
期地区	
開発可能面積	: 約24ha
分譲面積(分譲予定含む)	: 約6ha
事業用定期借地面積	: 約3ha
利用率	: 約38%