

大阪湾(神戸港・大阪港)

# スーパー中枢港湾の育成に向けた取り組み



次世代高規格コンテナターミナル\*1を形成します。

## ● 背景 ●

相対的な地位が低下している大阪湾の国際競争力の強化が必要です。

近隣アジア諸港の近年の躍進によって相対的な地位が低下しているわが国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に展開するスーパー中枢港湾の育成が必要となっています。

大阪湾は大規模な経済の集積を背後に有し、神戸港・大阪港あわせて年間325万TEU\*2の外貿コンテナ取扱貨物量需要を有することから、神戸港と大阪港の連携のもと、マーケット立地型のスーパー中枢港湾の育成に向けた取り組みを進めています。

## ● 事業内容 ●

国際海上コンテナターミナルと臨港幹線道路の整備を促進します。

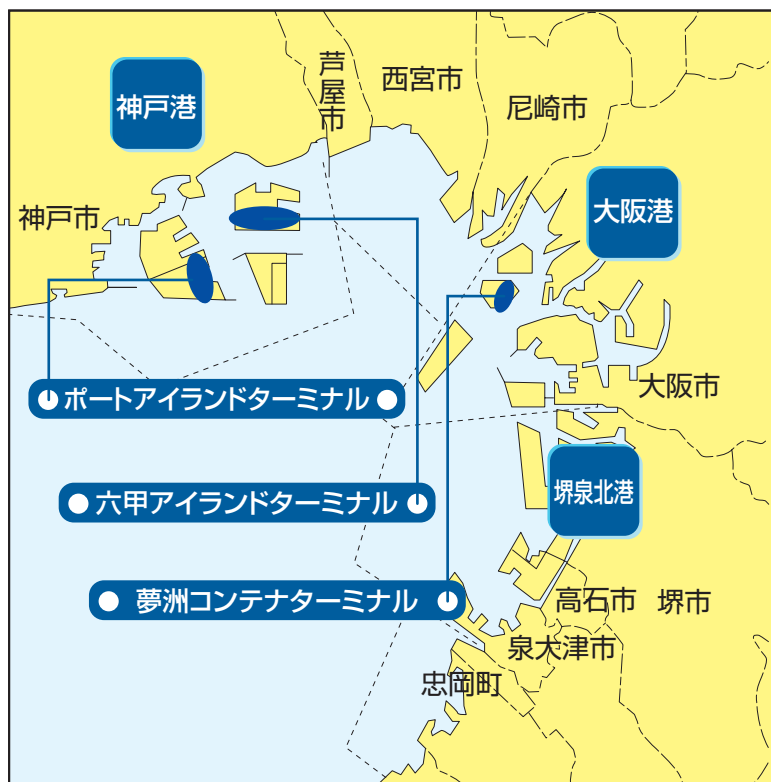
大阪港において、夢洲地区の国際海上コンテナターミナルの整備とともに、咲洲～夢洲を結ぶ臨港幹線道路(夢洲トンネル)の整備を促進します。また、神戸港のポートアイランド2期地区においては、水深15mの高規格コンテナターミナルを整備しました。今後はスーパー中枢港湾の育成に向けた取り組みとして、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の推進を目指します。

### 用語解説

\*1 高規格コンテナターミナルとは、コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応した海上コンテナ輸送のための港湾施設です。陸送されてきたコンテナを船積みし、あるいは、船から下ろされたコンテナを陸送にかける役目を持ちます。

\*2 TEUとは、20ft(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位です。

\*3 リードタイムとは、船舶が入港してから貨物引き取りが可能となるまでの時間です。



### 阪神広域連携協議会

「スーパー中枢港湾」機能強化に資するとともに、両港の利用者の利便性向上につながる広域連携策の検討を深める場として、両港の港湾管理者と関係機関による協議会が設置されています。

## ● 事業効果 ●

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を目指します。

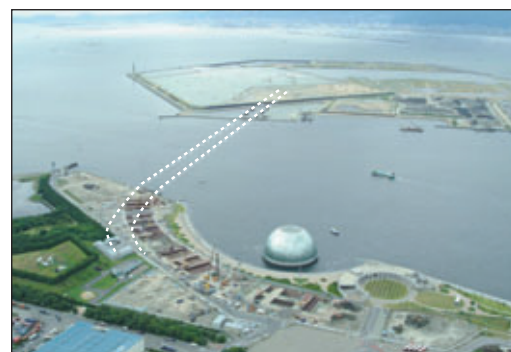
港湾コストは、現状より3割の低減を図ります(釜山港[韓国]、高雄港[台湾]と同程度)。

リードタイム\*3は、現状の3~4日を1日程度まで短縮します(シンガポール港と同程度)。

これにより、アジア主要港を凌ぐサービスレベルを確保し、国際競争力を高めます。



夢洲トンネル位置図



夢洲トンネル