

大阪港フェリーターミナル再編に関する要望

令和8年6月

大 阪 市  
大 阪 商 工 会 議 所  
阪 神 国 際 港 湾 株 式 会 社  
阪 神 フ ェ リ ー 協 議 会

国土交通副大臣 佐々木 紀 様

大阪市を核とする近畿圏は、人口約2,000万人の一大生産・消費圏を形成しており、日本の産業、経済活動の中核を担っている。大阪港はその中心に位置し、国内の主要な物流・人流拠点と充実した交通ネットワークで結ばれており、近畿圏の産業、経済活動を物流・人流面から支えている。中でも、大阪港の内航フェリーターミナルは1日4航路5便が就航しており、西日本有数のフェリー輸送拠点となっている。

「物流の2024問題」を背景に、陸上輸送に代わる輸送手段としてフェリー等の内航輸送力強化が急務となっている中、フェリー船社においても将来の輸送需要の高まりを見据え、次期更新に合わせてフェリーの大型化を進めたいと考えている。

一方で、1971年に整備され、九州・四国と大阪港とを結ぶ中長距離フェリーが1日2航路3便就航している大阪南港フェリーターミナルでは、すでに計画貨物量を超える貨物量を取り扱っており、背後ヤードの不足に伴う、非効率な車両運用、車両同士の危険なすれ違い等が生じるとともに、既設棧橋の老朽化も進行している。

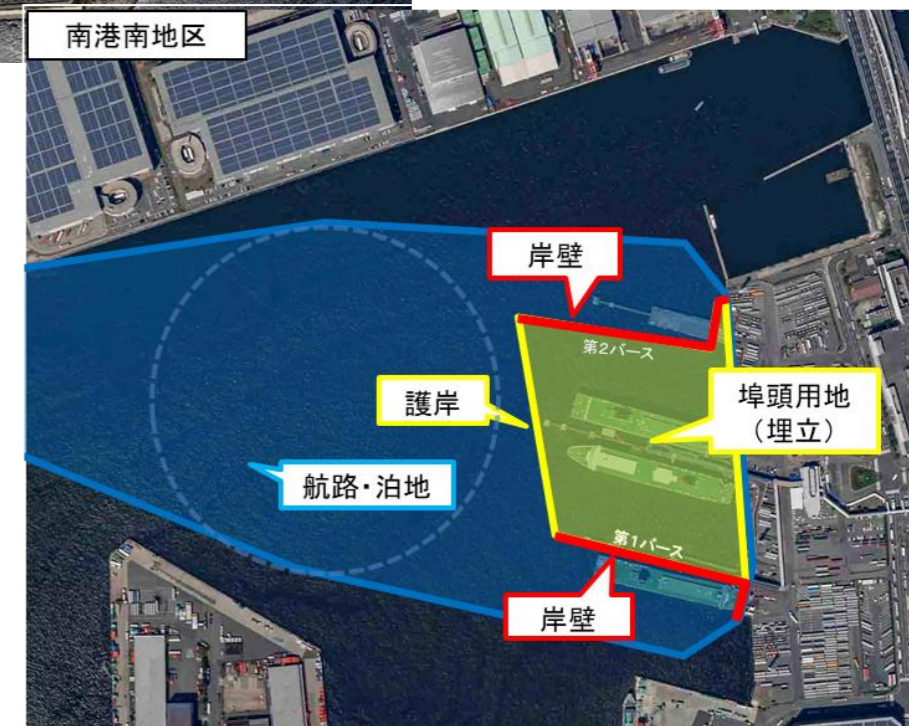
また、夢洲地区では、高規格コンテナターミナルが稼働し、国際物流拠点が形成されているとともに、2030年秋頃にIR開業が予定されているなど、国際観光拠点の形成も進められており、多様なアクセス手段の確保や、大規模地震時など災害時の緊急物資の輸送や夢洲外への避難手段としての防災機能が求められている。

こうした状況を踏まえ、西日本有数のフェリー輸送拠点港湾、さらには国際コンテナ戦略港湾である大阪港においては、大阪港フェリーターミナル再編による夢洲地区における新たなフェリーターミナル整備及び、既存大阪南港フェリーターミナルの拡張は、必要不可欠かつ、速やかな整備が必要な事業である。特に夢洲地区をめぐるのは、国際観光拠点形成の第1期開発である2030年秋頃のIR開業を見据えたフェリーターミナル開業が求められていることから、国直轄港湾整備事業による大阪港フェリーターミナル再編に向けた港湾計画一部変更、新規事業採択時評価等手続きの進捗と、同事業の早期着手を要望するものである。

令和8年6月2日

大 阪 市  
大 阪 商 工 会 議 所  
阪 神 国 際 港 湾 株 式 会 社  
阪 神 フ ェ リ ー 協 議 会

## 大阪港フェリーターミナル再編について



# 大阪港フェリーターミナル再編計画

## 概要

大阪港の内航フェリーにおける取扱貨物量は、大阪港全体の約4割、内航取扱貨物量の約7割を占めており、近畿圏の産業・経済活動を支えている。

こうした中、大阪港におけるフェリーターミナルの機能不足や、将来的な中長距離フェリーの大型化等に対応するとともに、国際観光拠点の形成をめざす夢洲地区において来訪者の利便性向上や集客力強化を図るため、大阪南港フェリーターミナルの再編及び夢洲地区における新たなフェリーターミナルの整備を行う。

### ①大阪南港フェリーターミナルの課題と対応

大阪南港フェリーターミナルには1日3便の内航中長距離フェリーが就航しているが、狭隘で慢性的なヤード不足が生じている。また、施設の老朽化が進んでいる一方でフェリーについては将来的な大型化が計画されており、既存施設では機能不足。

**新たな荷捌き地の整備によりヤードの拡張を図るとともに、フェリーの大型化等に対応したターミナルを整備**

### ②夢洲における対応

夢洲地区は高規格コンテナターミナルが稼働しており国際物流拠点が形成されているとともに、2030年秋頃にIR開業が予定されているなど、国際観光拠点の形成も進められている。

**南港地区で不足するヤードを確保するとともに、国際物流拠点であるコンテナターミナルへの集荷、国際観光拠点への海上アクセス機能の向上及び災害時の安全性確保のため、新たなターミナルを整備**

### ■各地区の整備概要



大阪南港フェリーターミナルの現状



# 南港フェリーターミナルの機能不足の状況

## ヤード不足の状況

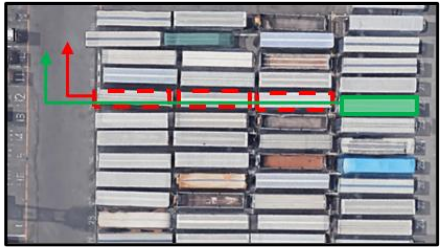
4列縦列駐車を行っているシャーシ蔵置状況



狭隘なヤード内での危険な車両のすれ違い状況

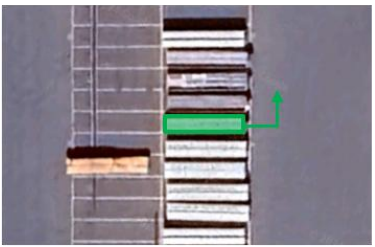


南港FTの現況（非効率な蔵置）



荷役対象シャーシが上記箇所の場合、縦列駐車のため事前に3台のシャーシを荷繰りする必要がある。

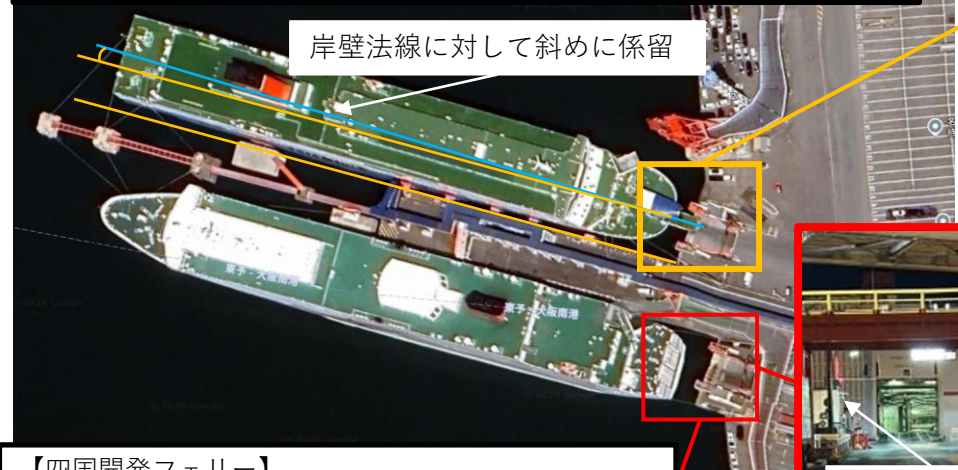
【参考】効率的な蔵置(例：苫小牧FT)



【全てのシャーシについて荷繰りの必要がない。】

## 船舶の大型化に対応仕切れていない状況

【名門大洋フェリー】  
船首尾の乗降設備との接続に制約が生じ、岸壁法線に対して船尾側の離隔を大きく取らざるを得ず、不安定な係留状態



【四国開発フェリー】  
船尾ハッチは1枚しか開放できず、荷役効率が半減



(参考：東予港)  
船尾ハッチを2枚開放して荷役



## 老朽化の状況

欠損・ひび割れ



複数のひび割れ



コンクリート剥離・鉄筋露出

