

大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会の開催報告

ロジスティクス経営士 上村 多恵子

大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会

- 2025年大阪・関西万博開催に向けた準備が本格化するなか、夢洲地区に流入する車両等による港湾物流への影響が懸念されていることを踏まえ、港湾関係者において現状・課題、周辺情報について情報交換・共有することを目的に、国際物流戦略チーム幹事会の下に「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」を設置（2019年12月に第1回会議開催）。
- 第4回懇談会では、夢洲等における物流交通対策の進捗状況、大阪・関西万博における来場者輸送対策等について、情報交換・意見交換を行った。

第4回「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」

- 日 時：2023年1月19日（木）15:30～17:00
- 場 所：大阪港湾局 第一会議室
- 出席者：

- ◎上村多恵子 ロジスティクス経営士
- 榎谷 英樹 大阪港運協会 理事（業務部長）
- 村木 亮一 夢洲コンテナターミナル株式会社 事業所長
- 北畑 光一 株式会社辰巳商会 専務取締役
- 滝口 敬介 一般社団法人大阪府トラック協会 専務理事
- 友田 伸治 阪神国際港湾株式会社 常務執行役員
- 西村 和芳 公益社団法人関西経済連合会 交通インフラ・まちづくり担当部長（代理）

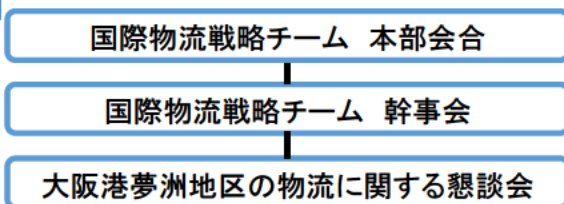
オブザーバー：公益社団法人2025年日本国際博覧会協会
事務局：近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪港湾局

◎：座長 ※敬称略・順不同

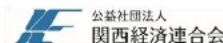
■（参考）過去の開催実績：

- 2019年12月2日：第1回開催
- 2021年2月8日：第2回開催
- 2022年1月20日：第3回開催

■（参考）体制図



参考：国際物流戦略チーム「今後の取組」（2022年3月とりまとめ）



～「今後の取組」を変更～
新型コロナウイルスの影響等によるグローバルサプライチェーンの混乱を踏まえ、
強靱で持続可能な国際物流ネットワークの構築に向けて
以下の4つのポイントを、国際物流戦略チームの**当面の重点課題**とします。



1. Withコロナ時代の国際物流ネットワークの構築

- 昨今の激甚化・頻発化する災害や新型コロナウイルス感染症が国際物流に与えた影響から、非常時にも機能する国際物流ネットワークの構築が一層重視されています。物流機能を維持するための防災・減災対策に取り組む他、国際海上コンテナ輸送の多方面・多頻度の直航サービスを充実させ、我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化に貢献する国際コンテナ戦略港湾政策のさらなる深化を目指します。
- Withコロナ時代に求められる非接触・非対面型の効率的なデジタル物流システムへの転換に向け、民間事業者間の港湾物流手続を電子化するサイバーポート（物流分野）の普及や、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を目的としたCONPAS(Container Fast Pass)の導入を目指します。

2. 崩れないグローバルコールドチェーンの構築

- 農林水産物・食品の輸出額を2030年までに5兆円とする政府目標の達成に貢献するため、「産直港湾※」制度を活用して小口貨物の積替円滑化施設やリーファーコンテナ設置時の電源供給設備の整備を支援し、コールドチェーンの強化に取り組めます。
- ※ 農林水産物・食品の輸出産地が我が国港からの直航サービスを活用した輸出を行う拠点となる港湾
- 新型コロナウイルスワクチン等の輸入が増加し、高品質な医薬品物流の実現への要請が高まる中、医薬品物流に係る国際認証の取得等に取り組めます。

3. 大阪・関西万博に向けた取組の推進

- 2025年開催の大阪・関西万博の会場となる大阪港夢洲地区及びその周辺地域における円滑な港湾物流を支えるため、周辺道路の拡幅や立体交差化、コンテナターミナルの物流機能強化等のインフラ整備に取り組めます。
- 港湾関係者や物流事業者、その他関係機関との連携により、大阪・関西万博の開催に向けた協力体制を構築し、物流交通対策を通じた交通円滑化を目指します。

4. 国際物流の脱炭素化（カーボンニュートラル）の推進

- 我が国の輸出入貨物の99.6%を取り扱い、多くの産業が立地する港湾及び臨海部における脱炭素化を通じて、環境に優しく持続可能な国際物流の実現を目指します。
- 脱炭素化に配慮した港湾・空港機能の高度化等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（CNP）を形成する等、新たに環境価値を付加することで世界から選ばれる港湾・空港を目指します。

資料説明

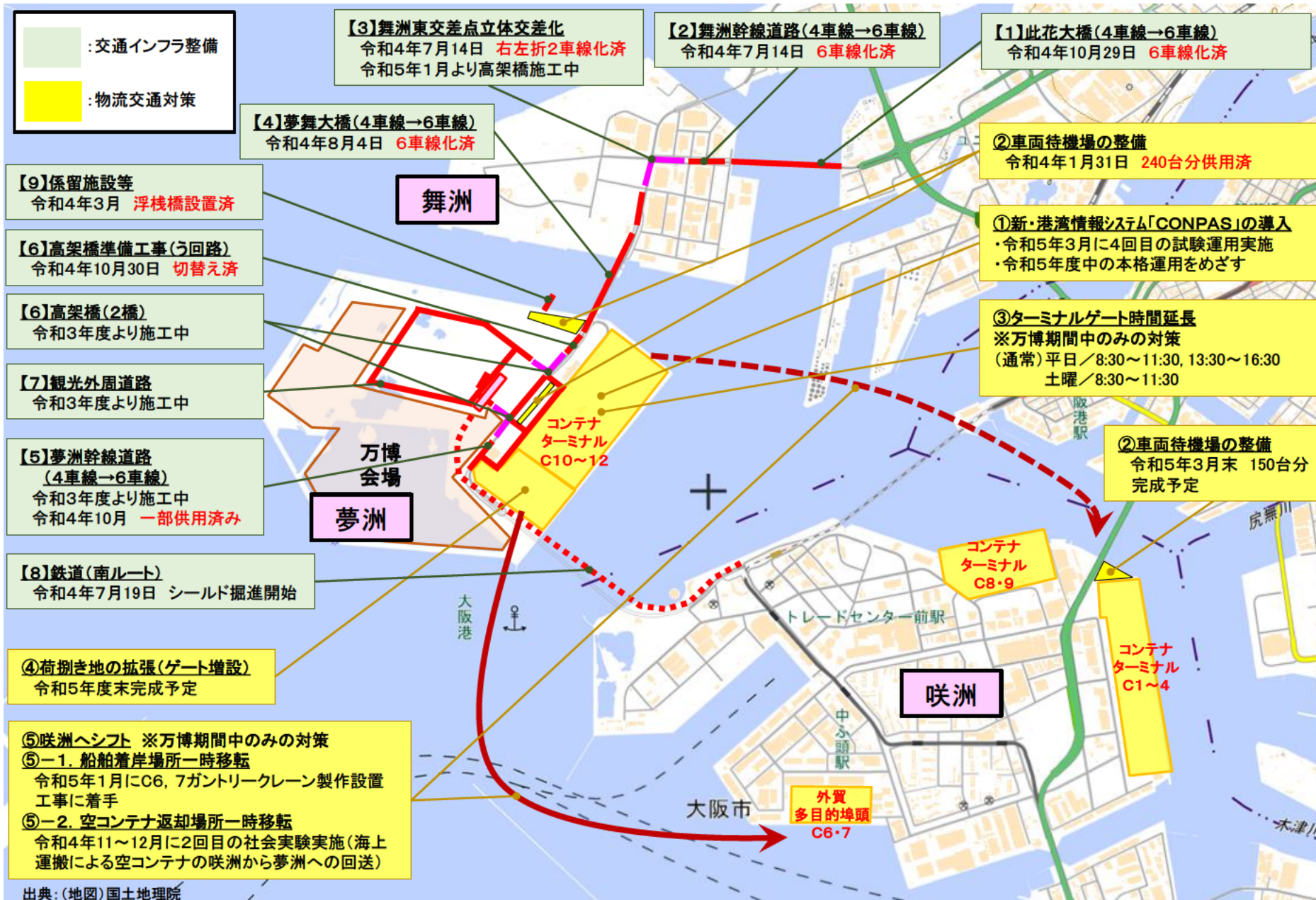
- CONPASの取り組み状況について【説明：近畿地方整備局】
令和4年8～9月に実施した大阪港DICT 第2回CONPAS試験運用（輸入コンテナ実入り・搬出）の実施概要及び効果検証の結果等について説明。
- 夢洲における物流交通対策の進捗状況等について【説明：大阪港湾局】
夢洲等における交通インフラ整備の進捗状況、万博開催時の物流交通対策の進捗状況や、夢洲関連事業の工事車両への対応等について説明。
- 2025大阪・関西万博における来場者輸送対策について【説明：2025年日本国際博覧会協会】
今年度10月に策定された「大阪・関西万博来場者輸送具体方針（アクションプラン）初版」を踏まえた来場者輸送対策について説明。

意見概要

- 夢洲内での車両待機場の整備について
貨物量が増加すれば、夢洲内の車両待機場の容量不足が懸念されるため、万博開催が約2年後に迫る中、万博期間中に想定外のトラブルが発生しないよう、車両待機場の追加整備等の対策をスピーディーに検討する必要。
- 万博開催時の港湾荷役作業員の通勤について
港湾荷役作業は船が来たら待たないで行う必要があるため、港湾荷役作業員が通勤する際に、万博関係の渋滞に巻き込まれ、本船荷役作業に支障が生じることのないようにする必要。
- 万博開催時における交通円滑化に向けた検討体制等について
万博開催時における交通円滑化に向けて、夢洲を通過する車両への対策も含め、今後、より具体的かつ詳細に対応策等を議論していく必要があるため、検討体制を考える必要。

【参考】夢洲等における交通インフラ整備・物流交通対策について

【夢洲・舞洲・咲洲等における取組状況】



【参考】夢洲等における交通インフラ整備・物流交通対策 工程

2023年3月時点

項目		2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10
大阪・関西万博			基本計画	検討・設計等		整地・インフラ工事				撤去工事*	※撤去工事完了時期未定	
				検討・設計等		パビリオン建設等						
			● 基本計画策定						万博開催(4~10月)			
【1】 【2】 【3】 【4】 【5】 【6】 【7】	此花大橋(6車線化等)		設計等		工事(6車線化)			設計等		工事(歩道設置)		
	舞洲幹線道路(6車線化)		設計等		工事(6車線化)			工事				
	舞洲東交差点立体交差化		設計等		右左折 2車線化済		工事	信号現示等 変更*		※IR工事の工程等により時期 を変更する場合があります		
	夢舞大橋(6車線化)		設計等		工事(6車線化)		設計等		工事(歩道)			
	夢洲幹線道路(6車線化)		設計等		工事							
	高架橋(2橋)		設計等		工事							
	観光外周道路		設計等		工事							
【8】	鉄道 (南ルート)	[事前調査] 基本検討調査等		設計等		工事(開業準備込)						
				設計等		工事(開業準備込)						
			設計等		工事(浮桟橋)		設計等		工事(待合所等)			
【9】	係留施設等 (波除堤)		設計等		工事							
① ② ③ ④ ⑤	CONPASの導入	新・港湾情報システム (CONPAS)		概略・詳細設計、 試験期間中の改修		試験運用等		順次 導入		本格 運用		
	車両待機場の整備	夢洲での追加整備 咲洲での追加整備		詳細設計		工事						
	ターミナルゲート 時間延長	早朝等ゲートオープン 時間の延長		社会実験 検討・協議等								
	荷捌き地の拡張 (ゲート増設)	C12コンテナターミナル拡張*、 ゲート増設 (※ 増設ゲート周辺部分)		検討・協議等		詳細設計		コンテナターミナル拡張工事 増設ゲート工事		システム 導入 運用		
	咲洲ヘシフト	船舶着岸場所一時移転 空コンテナ返却場所一時移転		検討・協議等		詳細設計		ガントリークレーン整備		試験期間		本格稼働
			社会 実験		社会 実験		社会 実験		社会 実験			

交通インフラ整備

物流交通対策



此花大橋6車線化の状況
(R4.10完了)



車両待機場場の使用状況
(R4.1供用済)

【参考】夢洲関連事業の工事車両の配分調整及び運行管理について

【工事車両の配分調整の基本条件】

- ・工事車両の運行時間帯は、8時～17時(9時間)とする。
(前後の2時間(6～8時、17～19時)は通勤時間帯とする)
- ・配分調整は、各事業(万博、IR、インフラ整備)の日当たりピーク台数の合算台数で行う。
- ・工事車両の通行台数は、交差点の交通容量から算出した通行可能台数を超過させない。
- ・各事業者は環境影響評価の中で夢洲関連事業全体の複合影響評価を行い、前項条件を併せ、工事車両台数を決定するものとする。
- ・高速道路の利用も検討する。

○各ルートでの工事車両想定台数と通行可能台数

・北ルートのボトルネックとなる舞洲東交差点の改良により通行可能台数を拡大 (台)

(調整後)	工事車両想定台数a	通行可能台数 b	過不足 (a-b)	備考
北ルート	3,773	5,145	-1,372	OK
中央ルート	426	490	-64	OK
南ルート	858	2,425	-1,567	OK
合計	5,057	8,060		



工事車両運行ルートとカメラ等設置位置(案)

【AIカメラ等を活用した工事車両の運行管理システム】

- ・異なる事業の多くの工事車両が、時間帯毎に配分された台数を遵守しているかを管理する必要があることから、AIカメラ等を活用した運行管理システムを構築していく。
- ・R5年度には、万博工事が本格化することから、R4年度にはシステムを構築して試行実施を行い、R5年度からの本格運用をめざす。

		①当初(右左折1車線)	②右左折2車線化	③信号改良(信号現示等変更)
取組内容				
※1 交通容量	北ルート	約600台/日	約2,700台/日	約5,100台/日
	3ルート合計	約3,500台/日	約5,600台/日	約8,100台/日
実施時期		——	令和4年7月整備済	令和6年1月予定 ※2

※1 交通容量: 昼間(8時～17時)における工事車両の流入可能交通量
※2 IRの工程等により変更する場合がある

・道路等に設置したAIカメラ等で登録車両かどうかを照合
・違反事業者に警告

未登録 ×
登録 ○
A Iカメラ