

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

