

大阪港における物流機能の拠点としての夢洲

「都市問題研究」という月刊誌は、大阪市行財政を知るうえで貴重な資料だった。残念ながら廃刊されたが、2010年2月号に「大阪港におけるスーパー中枢港湾に関する取り組みと産業・物流機能の強化」と題した大阪市港湾局の担当者による論稿が掲載されている。大阪港における物流機能の拠点としての夢洲を中心に、抜粋して記録した。

2002年から国家プロジェクトとして、港湾コストの低減とリードタイムの短縮によるサービスの向上を図るスーパー中枢港湾の取り組みが始まった。水深—15m、延長1000m以上の岸壁と奥行き500mの埠頭用地を有するコンテナ埠頭を単一のオペレーター(メガオペレーター)が一体的に運営すること、また、近傍に輸送、保管、荷捌き地、流通加工等の業務ができる物流センターの用地が確保できることがスーパー中枢港湾の指定を受ける条件となっている。

大阪港では、夢洲コンテナターミナルC-10~12の連続3バースをスーパー中枢港湾の対象地区として位置づけ、2004年7月に神戸港とともに「阪神港」として指定を受け、C-12の整備、夢咲トンネルの整備などハード整備、メガオペレーターの設立・育成、入港料のインセンティブ制度の導入、とん税・特別とん税の低減を図る一開港化などのソフト施策、港湾法に基づく無利子資金貸付制度を活用したメガオペレーターによる上物整備など官民一体の取り組みを進めてきた。

夢洲コンテナターミナルC-12は2004年の港湾計画の一部変更により、岸壁延長400m、耐震強化岸壁に位置づけ、2005年度より、直轄事業として整備が進められてきた。2002年に供用開始されたC-10及び11はそれぞれ新方式、公社方式により整備が行われている。

夢洲コンテナターミナル株式会社(DICT)の概要

出資会社: 上組、近畿港運、山九、住友倉庫、辰巳商会、日新、三菱倉庫

資本金: 4億9000万円

設立: 2004年7月

事業の概要: コンテナ埠頭の運営、管理 荷役用機械の保守、管理

その他: 特定国際港湾埠頭の運営事業者として2005年11月に認定を受ける

臨海部での物流需要が高まる中、コンテナ貨物の取扱の中心である咲洲は、既存ターミナルの処理能力が限界に近づきつつあり、また物流施設建設に必要な大ロットの用地が少なくなっていることから、増加する貨物に対応するための用地の確保等が厳しい状況にある。このため、夢洲コンテナターミナル直背地に物流倉庫等の立地を促進することによって、大阪港の物流の中心を、咲洲から夢洲にシフトさせていく計画である

(2022年6月1日)