

2019年(令和元年)10月21日(月曜日)

## 万博・IR控え議論活発化

### 大阪・夢洲地区の物流巡り

【関西】2025年の万博TEU。これに対し、DICTの年間処理能力は現状90万TEUと港の中核をなす。09年に稼働したDICTはC10~12バースの岸壁延長が1350㍍に達する。

大阪万博開催を控え、IR(統合型リゾート)誘致も進む大阪・夢洲地区の物流を巡る議論が活発化してきた。同地区には大阪港の主力コンテナターミナルとなる夢洲コンテナターミナル(DIC)があり、物流の中核地となっている。万博開催に向けた工事が本格化すれば、関西経済を支える物流との両立が求められるため、今後議論を踏まえ具体的な対策を講じていくことになる。大阪市港湾局の集計によると、18年の同港のコンテナ取扱量は約210

うコンテナの半分前後はDICTで取り扱うことになる見通し。一方、夢洲地区では25年に大阪万博開催が決定済み。また同地区には官民挙げてIRの誘致が進められており、国は20年にも国内で3カ所を制定する方針とされる。



万博開催に向けた工事が本格化すれば、関西経済を支える物流との両立が求められる(写真は夢洲コンテナターミナル)

3月に改定された港湾計画では、20年代後半の同港全体の予想コンテナ取扱量を約270万TEUとしている。4日で構成する国際物流戦略チームの第31回幹事会で、市側はうちDICTを約140万TEUに想定していることに言及した。今後も大阪港で取り扱

夢洲地区が今後も物流の重要な拠点となるのにに対し、万博開催やIR整備が同地区で進めば交通量の増加が見込まれるため、その両立は必須となる。同地区的物流を巡る議論が活発化している背景には、事前に課題を解消し混乱を避ける必要が生じていることがある。

4日の国際物流戦略チー

ム幹事会では、夢洲の物流対策に着手することが決まった。地元港運企業・団体や阪神国際港湾会社、近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪市港湾局など官民で構成する「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」を設置することになった。懇談会を通じ情報交換、共有を図り、個別の取り組みに生かしていく。

く。ゲート前滞滞の現状や課題、万博会期中の港湾物流への影響のほか、20年の東京五輪・パラリンピックでの東京港の取り組み、夢洲地区での取り組みなどが議論の具体的なテーマになる見通し。

会期中の大阪市議会9月議会でも、万博開催やIR誘致といった大きなテーマに関連することもあり、港湾や物流と絡め

I.R.の工事は22年度以降に見込まれていてことや、工事での建設機材の海上からの搬入といった予定と説明。また万博やセス道路の拡幅を計画し、21年度までに終えることや、市側は夢洲地区へのアクセス道路の拡幅を計画したことなどが示された。

た質問があった。議員からは、物流が滞れば他港に貨物が流出するとの懸念が示された。