

大阪港CT 夢洲にCONPAS導入へ

万博工事 本格化前 搬出入予約で混乱回避

【関西】大阪港夢洲コンテナターミナル(DICT)でのコンテナ搬出入に伴う渋滞解消に向け、コンテナ搬出入の事前予約制導入に向けた検討が進んでいる。人工島の夢洲地区では2025年に関西・大阪万博が開催されるほかIR(統合型リゾート)の誘致も進んでおり、会場建設が本格化すれば物流面への深刻な影響が懸念されている。大阪市港局は万博会場やIRの工事の本格化に備え、23年度をめどに国が開発を進める新・港湾情報システム(CONPAS)を導入したい意向だ。

万博やIRの建設工事は、22年以降に本格化するとの見方が主流。会場建設が本格化すれば、人工島内には工事車両と物流車両の双方が入り出すこととなり、道路の混雑が深刻化する恐れもある。関係者によると、物流面への影響を回避するため工事本格化に間に合わせる形でCONPASを導入を進め、コンテナ搬出入を予約制とし渋滞解消と混乱回避を図りたいとしている。

コンテナ搬出入予約制は、12月初旬に開催された「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」(事務局「国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、同市港局」)で、万博やIRに伴う物流対策として議題に上っていた。

大阪港のコンテナターミナルは夢洲にあるDICT(C10-12)と、隣接の人工島となる咲洲地区(C1-4、C8、C9)で主に構成している。同港の18年のコンテナ取扱量は約210万TEUに達したが、DICTは3バースで港全体の43%を取り扱う主要

ターミナルとなっている。

東京港と同様に、大阪港でもコンテナ搬出入に伴う待機車両の混雑は大きな課題となっている。

夢洲地区は人工島へのアクセス道路が北側の夢舞大橋と南側の夢咲トンネルに限られる。市港局の調査では待機車列は空コンテナ搬入で最大5・2キロに及び、車列は夢舞大橋にまでかかることもある。

こうした現状の中、今後万博会場やIRの造成工事が本格化すれば、DICTを出入りする物流車両の通行が困難になる

との懸念もある。

万博・IRに向けたインフラ整備では、アクセス道路の夢舞大橋とその先にある此花大橋を橋梁上の車線見直しにより現行の4車線から6車線に広げることや、夢洲の北側の人工島となる舞洲の幹線道路整備を21年度までに計画。万博、IRの建設工事は22年以降に本格化する見通しで、これに先だって物流対策に取り組む。

これとは別に、コンテナ搬出入に伴うゲート混雑解消策として、CONPASの導入により搬出

入予約制を取り入れることで、万博やIRに伴う物流面での課題解消を図る意向だ。

先に開かれた大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会は、大阪港運輸協会、DICT、辰巳商会、大阪府トラック協会、阪神国際港湾会社、関西経済連合会が構成員として参加しており、非公開の会議ではコンテナ搬出入の事前予約制導入には肯定的な声が上がったという。

CONPASは海上コンテナの陸上輸送でICT(情報通信技術)を導入し効率化を図る情報システム。事前予約制度とターミナル手前の識別装置を組み合わせ、車両接近情報をCT側に事前送信するとともにゲート通過時はドライバーが所持するPS(ポートセキュリティ)カード読み取り機で情報処理を迅速化する。横浜港では18年から実証実験が行われている。