

利用者ヒアリング結果

【別紙3】
港湾施設提供事業経営計画

ヒアリング先	ヒ ア リ ン グ 内 容
コンテナ船運航会社	・ 中国との物量が頭打ちになっており、これからは東南アジア航路が重要となる。
	・ 弊社の日本全体の貨物量は減っていない。東南アジアとの物流は好調である。
	・ 中古車輸出は、アフリカ、中近東、東南アジア向けが増加している。ロットが大きいのでボリュームが出る。
	・ 空コンテナの回送に対するインセンティブ制度があれば助かる。
	・ インセンティブとして「タグやパイロットの料金」などの支援が出来ないか。
	・ 内航フィーダー船を活用しようにも、一定量の貨物が集められないと内航フィーダー船は寄港してくれない。
	・ 京浜港、阪神港各々で2バース（2埠頭）の内航フィーダー埠頭を選定することを国に提案した。
	・ 大阪港でも内航専用バースが整備できれば、寄港したい。
	・ アジア航路はスケジュールが乱れやすいので、海外の港湾のように、大阪港として取扱いが多い船会社に対してバースの優先権を作ることはできないか。
	・ 日本は荷役作業が早いといっても、船会社、荷主からすれば、いくら荷役が早くてもゲートが混雑していてヤードから搬出するのに時間がかかっているようでは意味がない。
	・ 夢洲は「渋滞がひどい」という印象である。トラック事業者から苦情がよくある。
	・ I R、万博に関して、実現すれば夢洲での物流と観光の車両の輻輳が心配になる。
	・ 夢洲はエアードラフトもなく非常に良い岸壁。咲洲の岸壁に比べ大阪港入港後40～50分早く岸壁に着岸できる。
	・ D I C Tの機動力は日本の中でもトップクラスではないかと思う。ユーザーとしてはD I C Tのガントリークレーンを増やしてもらえればありがたい。
	・ 大阪港で複数のターミナルを使っており効率面で課題があると認識している。
	・ 夢咲トンネルは「危険物」の通行に制限がある。遠回りしている。
	・ 中古自動車のコンテナ詰め輸出は太宗貨物になっている。他の貨物に比べてコンテナのランクを選ばないので助かる。
	・ 大阪港独自のインセンティブの導入に期待している。大阪港でボリュームを扱った（一定の取扱量があった）既存の船会社に対するインセンティブがあってもいいのではないかと考えている。
	・ 大阪港は輸入が強い。輸出は輸入の1／3程度。輸出の流れを作ってほしい。

利用者ヒアリング結果

【別紙3】
港湾施設提供事業経営計画

ヒアリング先	ヒ ア リ ン グ 内 容
コンテナ船運航会社	- 例えば、奈良県などにデポを設置し、CYカットは大阪と同じ時間にすればデポのメリットが出る。 - デポ設置に伴うドレージコスト等は海外の港湾のように港湾管理者などで負担するのが望ましい。
	- ゲートの集約化は渋滞対策の根本的な解決策だ。 「空コンの返却」後、車両がヤードから出ずに「実入の引取」に回れば、それだけで渋滞は減るはず。海外港湾では導入されているところもある。
	内航フィーダーのコストでは、韓国フィーダーにコストには勝てない。
	大型船を日本に投入しても運ぶ貨物がない。8,000TEU型で十分である。
	- 経営計画を検討する際には、港湾の能力がどれだけあって、最大限稼働率が上がればどれだけ収入が上がるかみるべき。経営を安定させるには施設の稼働率を上げるしかない。稼働率を上げるには24時間365日の港湾運営が必要と考える。 24時間365日運営されれば、入港→着岸→荷役がすぐにできる。コンテナが荷主に早く届き、コンテナの回転率も上がる。船社としても非常にありがたい。
外航船運航会社	大阪港ではL岸壁で揚げているが、喫水が取れないので、J岸壁で揚げていることがある。
	岸壁水深が確保されている夢洲コンテナ埠頭でバースに余裕がある時に、利用させていただくなどさせてもらえればと思う。他港ではそういう事例もある。
	「パルプや新聞紙は大阪港揚げにしてほしい。」という引き合いが強い。ベースカーゴ（恒常的に一定の貨物量が見込める貨物）を末長くケア、サポートする取り組みを是非お願いしたい。
	コンテナ貨物に対するインセンティブだけでなく、バルク貨物（ばら貨物）に対してもインセンティブを適用してほしい。そうすれば、名古屋港から輸出している貨物を大阪港に切り替える話もできる。
	- 阪神国際港湾㈱のインセンティブを活用し、他港から大阪港経由に転換する事を検討しているが平成30年以降は貨物増加が見込めないため、同インセンティブによる効果が見込めない。 1年目だけのインセンティブではなく、数年にわたるインセンティブが望ましい。
荷主	大阪港から輸入しているが、港頭地区でデバンニング（コンテナから貨物を取り出す作業）することが多い。基本（輸送手段など）はフォワーダー（一貫して国際物流を担う物流事業者）に任せている。
	雑貨（布もの、季節もの）は週末に売れた商品を月曜朝に集計・分析し、次の週末に間に合うよう商品の手配をするため、土曜午後、日曜にヤードから貨物を搬出できると助かる。
港湾運送関係事業者	国内フィーダーの大阪港への取り込みが必要。
	危険物貨物の取り扱い伸びており、今後も伸びると思っている。
	大阪港において物流倉庫は過剰気味になっている。一方、リーファー貨物の物量は伸びるだろう。
	港頭地区の料金低減（競争力のある料金体系）をぜひお願いしたい。荷主への料金提示で厳しいものがある。

利用者ヒアリング結果

【別紙3】
港湾施設提供事業経営計画

ヒアリング先	ヒ ア リ ン グ 内 容
港湾運送関係事業者	・ドレージ費用を抑えるため、大阪市内で倉庫を集約したい。
	・荷物を集めるには大きな土地が必要。土地の確保をお願いしたい。
	・ファーストポートの強みを活かし輸入促進に力を入れるべき。東南アジア、中国の輸入貨物を伸ばすべき。 ・アパレルは大阪揚げが多い。これは死守しなければならない。 ・大阪港の弱点はすそ野が狭いこと。神戸は西日本、日本海側が集貨圏であるのに対し、大阪港は市内、泉南、奈良、三重あたり。
	・大阪港の売りは「マーケット」。人口を維持、増やすことが最も大事。
	・海外の関係行政機関を大阪港に誘致できないか。アジアからの輸入・輸出を促進するためにも東南アジア各国の行政機関の出先事務所を大阪港に持ってこられないか。
	・東南アジアなどいろいろな港や船会社を訪問して人脈を作ることが重要。決定権は海外の本社にある。
	・堺泉北港を知らない荷主は多い。市と府が連携して港湾をPRするのは良いこと。
	・提案にある「堺泉北港での空コンデポ」は荷主にもっと近いところ、例えば奈良や京都に作るほうが良い。 ・夢洲でもデポ機能を持っていないため、各社とも咲洲にデポを考えている。
	・待機場はその場しのぎの対応であるため、渋滞が発生する根本的な原因を解決することが先決。
	・渋滞対策にはカメラが有効。各ターミナルのゲート前の状況がスマホで分かれば、陸運も混んでないターミナルを先に回るなど判断できる。コストも抑えられるだろう。
	・夢洲の I R、万博関連で「物流交通と一般車両の分離」とあるが、非常に難しいと考えている。 ・夢洲の物流エリアに観光車両は絶対入れてはいけない。
	・夢洲、南港それぞれに、名古屋港のような「集中管理ゲート」を整備し、そこでゲート処理すれば渋滞は減る。 ・大阪港で統一プラットフォームを導入すべき。大阪は渋滞対策については後進港なので、海外含めて他港の良いところを取り込めばよい。
	・外航船社がいかに内航フィーダーを重要視するかがポイントである。重要視すれば外貿バースに内航船をつけることになる。「内航専用バースの確保」という考え方はやめた方が良い。

利用者ヒアリング結果

【別紙3】
港湾施設提供事業経営計画

ヒアリング先	ヒ ア リ ン グ 内 容
港湾運送関係事業者	・内航フィーダー船が使いやすい港になれば荷主も喜び貨物が増えることが期待できる。どんどん進めてほしい。
	・外航コンテナ船の沖側に内航フィーダー船を着け、ガントリークレーンで内航船から母船に直接コンテナを荷役すれば効率的。技術的には可能。
	・例えば、広島からフィーダーで大阪に輸送しようとしても接続がうまくいかないため、神戸港利用となる。
	・将来的に内航フィーダー船が大型化した場合、C12延伸部をフィーダー優先とすれば、フィーダー貨物をもっと集められる可能性はある。
	・内航フィーダーバースの「確保」という考え方よりは、着岸順位を現状より上げるくらいのイメージだろう。
	・内航フィーダー優先バースを作っても荷物を増やさなければ意味がない。
	・まずは外航船社に的を絞って、内航フィーダーの荷物を掘り起こしてみてもどうか。
	・大阪は内航フィーダー貨物は少ないので、バースの空いているところで対応できるだろう。
	・バース能力を考えると大型船は夢洲、小型船は咲洲となるのが自然である。
	・3～5年後を見据え、再編により大阪港の特徴を打ち出すことが大切。神戸港は基幹航路、大阪港はアジア航路に特化するなど。
	・再編は各社にプラスになるようにすることが重要。
	・邦船3社の合併会社（ONE）が使えるバースを提供することが必要。
	・豪州航路は昔から大阪。今後も守らないといけない。
	・豪州航路は、神戸・名古屋には行かないので、その辺りまでの貨物も取り込める。
	・船の大型化に伴い南港→夢洲にバース変更していくには、現状の夢洲のリーファーレーンの数では足りない。早急な整備が必要。
	・内航船はリーファープラグが無いが、半日～1日程度ならプラグなしの状態でも輸送も可能。
	・マルチテナントの増加は良いこと。テナントが潤えば、周囲（港運、通関、陸運など）も潤う。
	・茨木などに倉庫ができていますが、港頭地区でデバンするのが良い。その方がドレージ代は安く済む。
	・マルチテナント型の倉庫を大阪市やHPCが作れば良いのでは。民間からするとチャンスを逃しているよう。
	・内陸部に大型物流倉庫が進出しているのは、ヤード内通関が可能になったことが大きい。
	・港湾の秩序を乱す事業者が来て、港湾労働、組合等の問題にならないように慎重に進めるべき。

利用者ヒアリング結果

【別紙3】
港湾施設提供事業経営計画

ヒアリング先	ヒ ア リ ン グ 内 容
港湾運送関係事業者	・上屋は築50年以上経っており老朽化が激しいが、合築上屋は港湾局の方向性がはっきりしないので本格補修に踏み込めない。港湾局の方向性を早く出してほしい。
	・内陸部から四日市や名古屋に流れている貨物を大阪港へ持ってくるのが重要である。 ・大阪港から神戸港への空コン輸送は、陸送の本数が増えたらバージとなる。船会社と元請の間で決定する。（バージ輸送にするかどうか等の検討は）船会社と港運事業者が考えるべきことであり、公共がタッチすべきことではないのでは。
	・バージ輸送はロットがあれば可能性がある。船会社から「明日空コンを50本神戸に運んでほしい」というようなオーダーがある場合、陸送手配ができない（ドレー業者を集められない）のでバージ輸送となる。 ・ミャンマー、ニュージーランドへのコンテナ詰め中古車輸出は可能性がある。10年落ちの日本車でもしっかり走るため海外でとても人気がある。こうした国向けへの輸出は検討してもいいと思う。
	・日本からの金属スクラップの輸出は今後も増加していく。船型が大型化する見通しである。
内航海運関係事業者	・上屋の更新を期待している。その際には雨天時にも荷役ができるようなものが望ましい。
	・荷さばき地での「車庫証明の取得」が出来れば、集貨の営業に大いに役立つ。
	・貨物が重量化しており、岸壁や荷さばき地の荷重制限を上げるようなことが出来ないか。
	・東京大阪間での海上輸送は今後増加する。余剰の船腹を使って集貨していくことを検討している。
客船運航会社	・インフォメーションコーナーは狭い、トイレとwifiの対応を充実してほしい。
	・ターミナルが狭隘でバリアフリーになっておらず、全体的に使い勝手が悪い。
	・今後も日本へのクルーズ客船の寄港は増えていく。今は複数の客船が同時に着岸できる港が望まれている。