



**港湾施設提供事業経営計画策定に
向けた基本方針について**

Port of
Osaka

平成28年9月
大阪市港湾局

はじめに

港湾施設提供事業は、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要なふ頭用地、上屋、荷役機械等を整備運営することを目的として、地方公営企業法の財務規定を適用し、港営事業会計により会計処理を行っている。

同事業では、平成18年度末に策定した経営改善方策基本方針（大阪市港湾事業経営改善委員会 H19.3.31策定）（以下「経営改善基本方針」という。）に基づき、「高コスト体質の改善」、「将来の収支悪化防止」、「競争力の強化」の3つの視点で経営改善を進めてきた。

今後は新たな経営計画を策定し、施設の老朽化に伴い将来予想される事業リスクや民間ニーズに対応出来る財務体質の向上を図る必要がある。

<経営計画策定に向けた基本方針の策定>

- 港湾施設提供事業の主要事業である上屋倉庫事業の課題分析、利用者アンケート、他港の状況の把握を行い、経営計画策定にあたっての第1ステップとして、基本方針を定める。

<今後の進め方>

- この基本方針に沿って、収支改善や施設更新、利用促進策など具体策の検討を進め、平成29年度末を目標に改訂を予定している「港湾計画」との整合を図りながら、新たに港湾施設提供事業経営計画を策定していく。

目 次

I	港湾施設提供事業の現状について	
1	経営改善の進捗状況	4
2	港湾施設提供事業の収支構造	6
II	港湾施設提供事業の課題分析について	
1	上屋倉庫事業の地区別収支等の分析	8
2	上屋等利用者へのアンケート・ヒアリング結果	10
3	上屋等の利用促進にかかる国内主要港との状況比較	12
III	経営計画策定に向けた基本方針について	
1	経営計画策定に向けた基本方針	13
2	経営計画における収支改善具体策	15
IV	今後のスケジュール	16

I 港湾施設提供事業の現状について

1 経営改善の進捗状況

①高コスト体質の改善・将来の収支悪化防止への取り組み

- 港湾施設提供事業は、平成18年度に策定した経営改善方策基本方針「高コスト体質の改善」「将来の収支悪化防止」「競争力の強化」に基づき、赤字体質であった引船事業を廃止、不具合の度に補修していた施設を計画的に補修することにより、高コスト体質の改善を図るとともに、多額の更新投資が想定された施設を売却廃止し、将来の収支悪化防止に取り組んできた。

高コスト体質の改善

引船事業の廃止

- 毎年1億～3億の赤字を計上する高コスト体質であった引船事業を平成19年度から、乗組員定数の見直し及び民間比率を向上させ、平成26年度には、引船事業から完全に撤退。

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
収益	730	534	488	389	399	365	171	132	28	1
営業収益(A)	641	534	486	389	399	365	171	132	28	0
(1)料金収入	641	534	486	389	399	365	171	132	28	0
(2)その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
営業外収益(B)	89	0	2	0	0	0	0	0	0	1
収入計(C)=(A)+(B)	730	534	488	389	399	365	171	132	28	1
費用	866	664	495	408	371	310	192	164	74	1
営業費用(D)	849	651	483	398	363	303	187	161	72	0
(1)職員給与費	572	452	305	223	213	183	89	85	32	0
(2)経費	191	136	115	112	87	57	35	16	8	0
管理費	104	92	73	76	55	51	21	13	7	0
補修費	87	44	42	36	32	6	14	3	1	0
(3)減価償却費等	86	63	63	63	63	63	63	60	32	0
営業外費用(E)	17	13	12	10	8	7	5	3	2	1
(1)支払利息	17	13	12	10	8	7	5	3	2	1
(2)その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
支出計(F)=(D)+(E)	866	664	495	408	371	310	192	164	74	1
経常損益(G)=(C)-(F)	△136	△130	△7	△19	28	55	△21	△32	△46	0
特別利益(H)	0	0	70	261	0	103	132	0	177	106
特別損失(I)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
特別損益(J)=(H)+(I)	0	0	70	261	0	103	132	0	177	106
当年度純利益(損失)(K)=(G)+(J)	△136	△130	63	242	28	158	△11	△32	131	106
引船所有隻数	8隻	8隻	6隻	4隻	4隻	3隻	2隻	2隻	1隻	0隻

収支改善前は、毎年度赤字を計上する高コスト体質 乗組員定数の見直し、減船により収支改善

計画補修の実施

- 大規模な更新投資が発生しないよう計画的に補修を実施し、特段の事故等なく、適切に施設を管理している。

計画補修方針

荷役機械

本体塗装・更新(本体約30年、塗装約10年)

機械・電気設備等交換・整備(約15年、主要部等は、約7年～8年)

基礎部(定期点検実施、随時更新)

一般雑貨上屋

屋根・外壁塗装・更新(屋根約7.5年～15年、外壁約15年～30年)

電気設備等交換・整備(全体更新約30年、約15年一部主要部更新)

消防設備更新(15年)

荷さばき地

舗装(5年～30年)

冷凍コンテナ用コンセント更新(約15年)

将来の収支悪化防止策

- 多額の更新投資費用が想定され、港湾施設提供事業の収支を圧迫していた施設を売却・廃止することで、将来の収支悪化を防止している。

	使用料収入 (年額)	補修費 (稼働時3カ年平均)	更新投資想定額 (取得価格)	建設年月日	売却・廃止年度	売却価格等
大阪港サイロ	272百万円	288百万円	3,382百万円	S28～S51	H23	147百万円
大正鉄鋼クレーン	110百万円	113百万円	768百万円	S40～H2	H22	169百万円
北港アンローダー	12百万円	17百万円	282百万円	S48	H25	撤去
合計	394百万円	418百万円	4,432百万円			

I 港湾施設提供事業の現状について

1 経営改善の進捗状況

②大阪港の競争力強化に向けた取り組み

- 港湾計画に基づく、埠頭再編(フェリーの北埠頭への集約と南埠頭のRORO船対応)の円滑な実施を行うため岸壁交換等を実施。さらに、ガントリークレーンの民間事業者への使用許可において、インセンティブ(ボリュームディスカウント)を実施することで、コンテナ貨物の増加に努め、その効果により、背後の荷さばき地の貨物量増加を図り、収益増につなげた。

埠頭再編《概要》

(R岸壁のフェリー対応化等公共埠頭の利用転換)

《目的》

大阪港では、内航フェリーの大型化や荷役効率の高いRORO船の需要への対応など、内貿埠頭機能の強化が求められており、既存ストックの有効活用という観点から港湾計画に基づいた埠頭の利用転換や再編・集約の進捗を図る。

《課題》

- 港湾計画に位置付けられたR岸壁のフェリー対応化が進んでおらず、進捗を図ることが必要。
- フェリーは、本州四国連絡橋の整備や高速道路料金の割引制度の実施などにより厳しい事業運営となっているが、年間約84万人の乗客、大阪港全体の貨物取扱量の約4割、内貿貨物量全体の6割以上を扱っており、大阪港でのフェリー航路の定着・拡大が必要。

《対応策》

- R3の一部、R4、5岸壁(市所有)とF7、8岸壁(OPC所有)を交換することにより、R岸壁のフェリー対応化を完了させる。

➡ 平成27年度に対応策を実施し、フェリー対応工事など着実に事業の進捗を図っている。

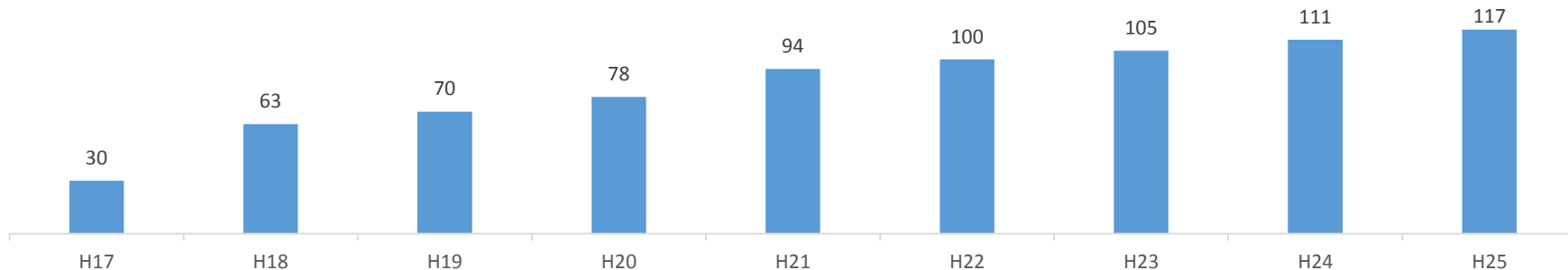


コンテナターミナルの利用促進

ボリュームディスカウント制度《概要》

ターミナル事業者に対し、コンテナ取扱量が毎年度、前年比10%以上増加した場合、増加分に伴う使用料の50%減額(効果)インセンティブの対象は、堅調に推移し、H17年度以降累計で、コンテナ11万7千個の貨物量の増加に寄与したと考えられる。

ボリュームディスカウント対象となった貨物量累計の推移(単位:千個)



I 港湾施設提供事業の現状について

2 港湾施設提供事業の収支構造

① 港湾施設提供事業の状況

- ・ 経営改善基本方針に沿って事業を見直したことにより、経常損益は、概ね均衡している。(※1)
- ・ 累積資金は、国への土地売却などにより、現時点では堅調に推移しているが、経常的に資金を留保出来る収支構造ではなく、企業債以外を財源とした大規模な投資を行う余裕はない。
- ・ 港湾施設提供事業は、荷役機械事業、上屋倉庫事業、引船事業の3事業を柱としてきたが、ガントリークレーン基数の減少、引船事業の撤退により、相対的に上屋倉庫事業が、今後の主たる事業となっている。

港湾施設提供事業の収支推移(実績)

		(単位:億円)									
		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27 (見込)	H28 (予算)
収益的 収支	収益	73.4	71.3	66.6	56.9	54.5	52.1	47.8	46.9	47.9	47.9
	営業収益(A)	68.3	66.1	58.9	48.2	44.7	43.0	38.8	38.4	39.4	39.5
	営業外収益(B)	5.1	5.2	7.7	8.7	9.7	9.1	9.0	8.5	8.5	8.4
	収入計(C)=(A)+(B)	73.4	71.3	66.6	56.9	54.5	52.1	47.8	46.9	47.9	47.9
	費用	57.2	60.3	61.9	58.6	54.1	52.6	44.7	43.1	47.2	46.2
	営業費用(D)	50.8	54.5	56.7	54.2	50.4	49.5	42.2	41.0	45.5	44.7
	営業外費用(E)	6.4	5.8	5.2	4.4	3.8	3.2	2.5	2.1	1.7	1.5
	支出計(F)=(D)+(E)	57.2	60.3	61.9	58.6	54.1	52.6	44.7	43.1	47.2	46.2
	経常損益(G)=(C)-(F)	16.2	11.1	4.8	△ 1.7	0.3	△ 0.6	3.1	3.9	0.7	1.7
	特別利益(H)	0.7	2.6	0.9	1.0	1.3	0.0	8.4	14.0	0.0	0.0
特別損失(I)	0.0	0.0	0.7	1.2	9.0	6.2	1.0	1.8	1.9	0.0	
特別損益(J)=(H)+(I)	0.7	2.6	0.2	△ 0.1	△ 7.7	△ 6.2	7.4	12.2	△ 1.9	△ 0.0	
当年度純利益(損失)(K)=(G)+(J)	16.9	13.7	5.0	△ 1.8	△ 7.4	△ 6.7	10.6	16.0	△ 1.3	1.7	
資本的 収支	資本的収入	24.4	21.0	13.2	14.0	15.7	12.6	11.8	13.1	2.9	1.3
	資本的支出	45.3	36.4	30.6	27.3	31.1	29.5	24.4	19.7	18.7	17.2
	差引不足額(P)=(N)-(O)	△ 20.9	△ 15.3	△ 17.4	△ 13.4	△ 15.5	△ 17.0	△ 12.6	△ 6.7	△ 15.8	△ 15.9
	補填財源	33.3	30.3	30.4	11.6	11.3	8.5	18.4	25.6	10.0	15.9
再差引過不足額		12.3	15.0	13.0	△ 1.8	△ 4.2	△ 8.5	5.9	18.9	△ 5.8	0.0
累積資金過不足額(a)		△ 5.4	9.6	22.6	20.8	16.7	8.2	14.1	33.0	27.2	27.2
備考	ガントリークレーン基数	10	10	9	4	4	4	2	2	2	2
	上屋棟数	86	82	82	82	82	82	81	81	81	81
	引船隻数	8	6	6	4	3	3	2	1	0	0
経営改善方策の実施内容					大正鉄鋼クレーン売却	大阪港サイロ施設売却		北港アンローダー廃止	引船事業完全撤退		

国への土地売却などにより、現時点で資金は堅調に推移している。

I 港湾施設提供事業の現状について

2 港湾施設提供事業の収支構造

② 上屋倉庫事業の収支構造

- 上屋倉庫事業を単独で見ると、経常損益は概ね堅調に推移しているものの営業損益は赤字。
- 特に、費用については、埋立地における埠頭用地を、「大阪港埋立事業」※1から賃借しており、その土地賃借料が、総費用の半分以上を占めるなど大きな負担となっている。
- また、ほとんどの上屋については、耐用年数31年を超えるなど老朽化が進んでおり、今後、大規模な投資が必要となっている。

上屋倉庫事業のみの収支推移(実績)

	H23	H24	H25	H26	H27 (見込)
収益	48.4	47.0	46.4	45.8	46.9
営業収益(A)	38.7	38.0	37.4	37.3	38.4
(1) 料金収入	37.5	36.8	33.4	33.4	35.1
(2) その他	1.2	1.1	4.0	3.9	3.3
営業外収益(B)	9.7	9.1	9.0	8.5	8.5
収入計(C)=(A)+(B)	48.4	47.0	46.4	45.8	46.9
費用	48.2	47.5	42.7	42.0	43.0
営業費用(D)	44.6	44.5	40.3	40.0	41.3
(1) 職員給与費	1.8	1.9	1.7	1.6	1.8
(2) 経費	35.5	35.5	31.6	30.9	31.9
管理費	31.3	30.9	28.0	28.3	28.7
補修費	4.1	4.7	3.6	2.6	2.7
(3) 減価償却費等	7.3	7.1	7.0	7.5	8.2
営業外費用(E)	3.6	3.1	2.4	2.0	1.6
(1) 支払利息	3.6	3.0	2.4	2.0	1.6
(2) その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
支出計(F)=(D)+(E)	48.2	47.5	42.7	42.0	43.0
営業損益(L)=(A)-(D)	△ 5.9	△ 5.5	△ 2.8	△ 2.7	△ 3.0
経常損益(G)=(C)-(F)	0.2	△ 0.5	3.8	3.8	3.9
特別利益(H)	0.0	0.0	6.6	12.9	0.0
特別損失(I)	6.3	6.2	1.0	1.7	1.9
特別損益(J)=(H)+(I)	△ 6.3	△ 6.2	5.6	11.2	△ 1.9
当年度純利益(損失)(K)=(G)+(J)	△ 6.1	△ 6.7	9.4	15.0	2.0
資本的収入	15.3	12.6	11.5	12.2	2.7
企業債	12.8	10.3	7.6	5.8	2.2
固定資産売却代	1.5	1.3	2.9	5.3	0.5
工事負担金	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0
収入計(L)	15.3	12.6	11.5	12.2	2.7
資本的支出	29.2	28.1	23.5	18.8	17.5
建設改良費	9.6	3.6	6.1	4.1	6.7
企業債償還金	19.5	24.5	17.4	14.7	10.8
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
支出計(O)	29.2	28.1	23.5	18.8	17.5
差引不足額(P)=(L)-(O)	△ 13.8	△ 15.5	△ 12.0	△ 6.6	△ 14.8

料金収入
一時減少したものの近年は、堅調に推移している。

管理費
埋立地の上屋、荷さばき地にかかる埠頭用地賃借料が大部分である。

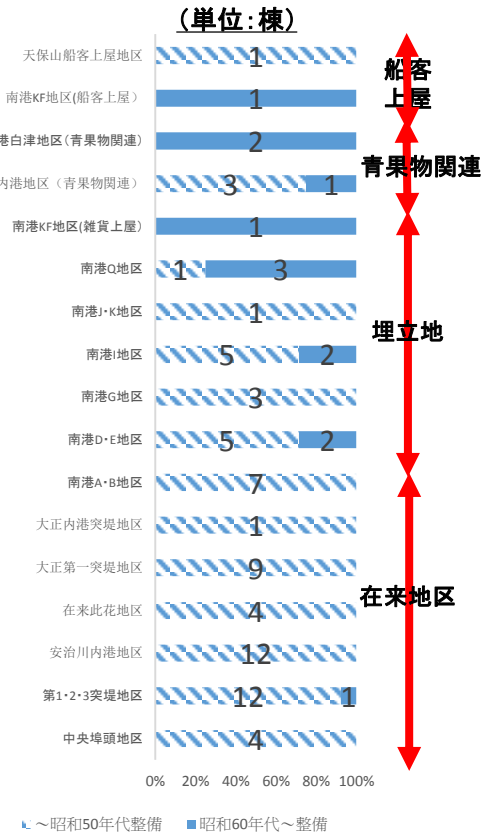
補修費
補修費は減少してきている。

営業損益
荷さばき地収益は大幅に減少し、赤字が継続している。

経常損益
収支の改善により、概ね堅調に推移してきている。

建設改良費
上屋の耐震化、アスベスト対策はH27年度で終了した。

上屋倉庫の整備年度



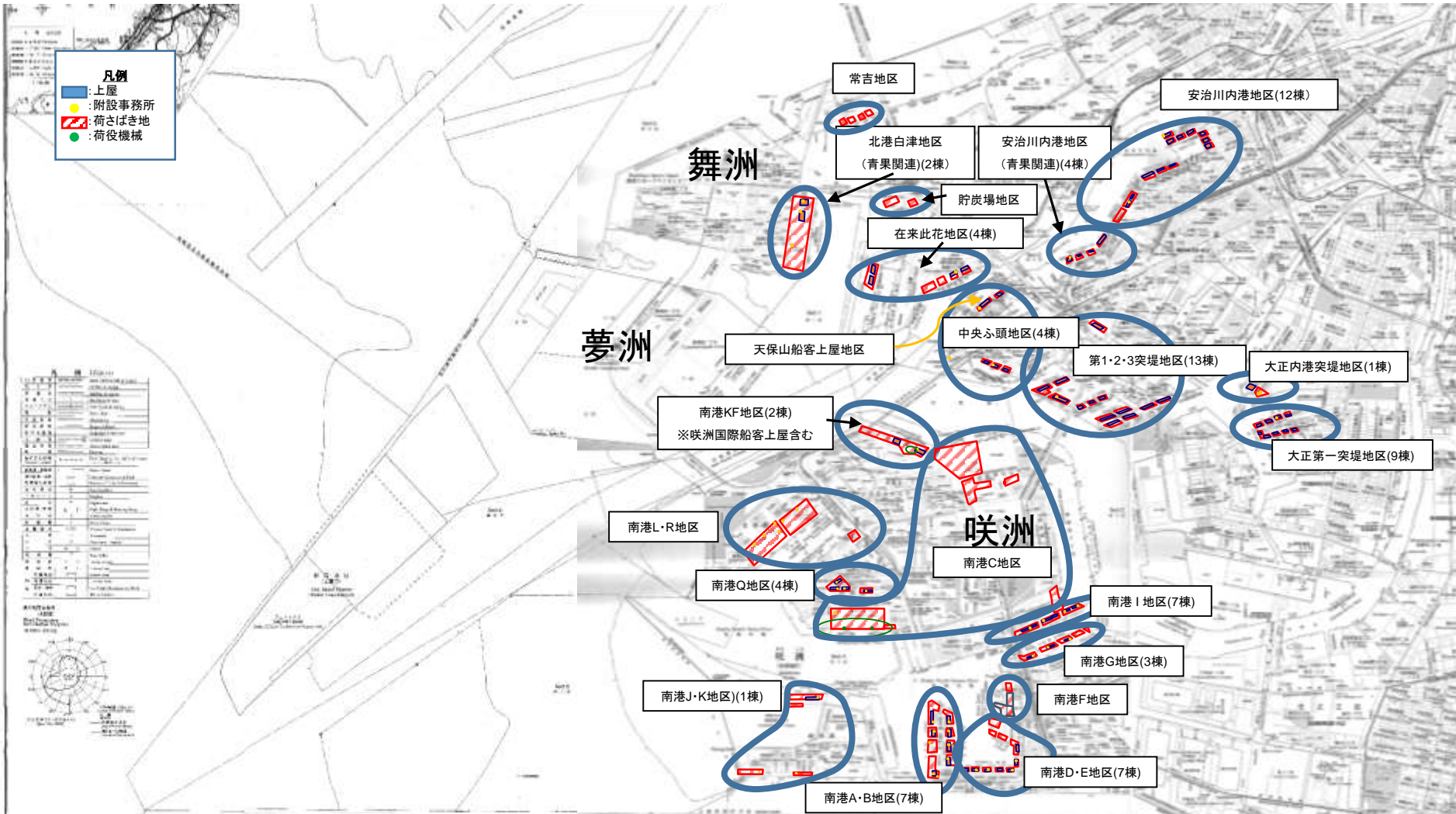
※1 施設提供事業と大阪港埋立事業の2事業で一つの「港営事業会計」を構成しているが、それぞれ独立した経理処理を実施している。

II 港湾施設提供事業の課題分析について

1 上屋倉庫事業の地区別収支等の分析

① 上屋・荷さばき地の地区別区分

- 上屋・荷さばき地の課題把握について、貨物の種類、立地場所などを考慮し、21地区に分類し、分析を行った。



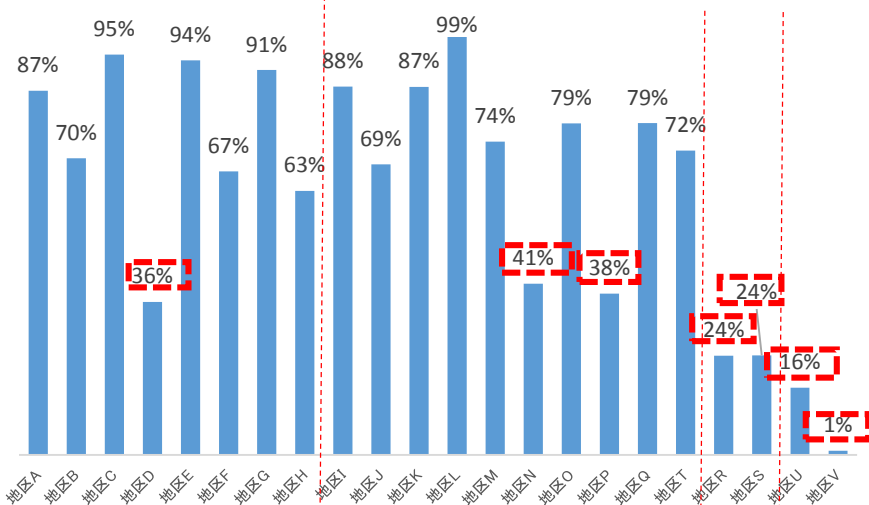
II 港湾施設提供事業の課題分析について

1 上屋倉庫事業の地区別収支等の分析

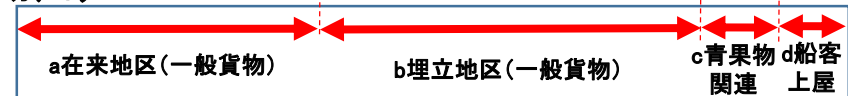
② 地区別の施設稼働率及び収支状況

- 施設全体の稼働率は上昇余地があり、さらなる利用促進に向けた方策が必要である。
- 各地区を立地条件・貨物の内容等でカテゴリ分けを行ったところ、赤字となっている地区について、個別の課題もあるが、一定のカテゴリごと
に共通した課題もある。
- カテゴリ別の収支分析として、埋立地区は、土地賃借料の負担が過大、収益性の低い使用形態が存在、稼働率が低いことが課題である。
- 青果物関連は、維持費用が多額であること、利用者が限られており稼働率が低いこと、他の用途に転用することが困難なことが課題である。
- 船客上屋の収支課題は、乗船客の乗降部分の使用料を徴収しないスキームとしているため、採算をとるのは困難である。

上屋・荷さばき地稼働率※2一覧(H26)

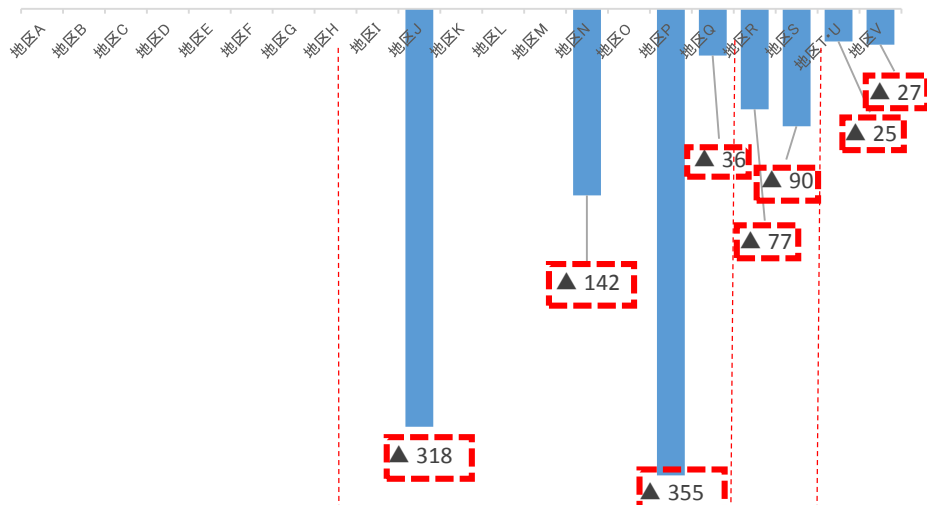


カテゴリ

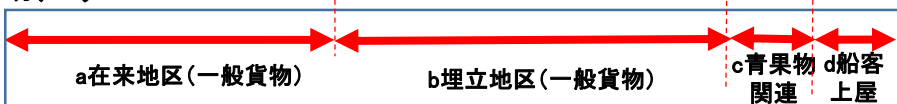


- 施設稼働率を算出した結果、現時点では、利用者ニーズが低下していることに加え、船舶着岸時の大量の貨物を荷さばきするための一体使用荷さばき地※1などは、収益性の低い使用形態となっている。
- 青果物関連については、利用が限られているため、一旦需要が低下すると安定的な稼働率は確保出来ない。また、設備が特殊なため他の用途に転用することも困難。

地区別経常収支一覧(H26) (単位:百万円)※3,4



カテゴリ



- 埋立地区では、土地賃借料(埠頭用地の賃借)の負担が過大となっており、且つ、稼働率が低いいため、赤字となっている地区が存在する。
- 青果物関連の一部では、特殊な設備の維持費用が多額であり、地区として赤字となっている。
- 船客上屋については、構造的に収益が上がらないため、赤字となっている。
- なお、その他の地区についても、現状では黒字であるものの、上屋耐用年数を超過するなど、老朽化が進んでいるため、今後、多額の更新投資費用が必要である。

※1 一体使用荷さばき地とは、岸壁荷役の際のみ使用される荷さばき地で、着岸時以外は原則として許可していない。

※2 稼働率とは、施設を年間を通して、どの程度民間事業者の使用許可されているかを示したものであり、年間使用許可面積÷年間供用可能面積で計算した。

※3 収支構造、個別要因を分析・改善する必要性の高い、赤字地区を抽出。

※4 各施設の標準的収支を検討するため、補修費については、今後30年間の平均を使用している。

II 港湾施設提供事業の課題分析について

2 上屋等利用者へのアンケート・ヒアリング結果

① 需要調査結果

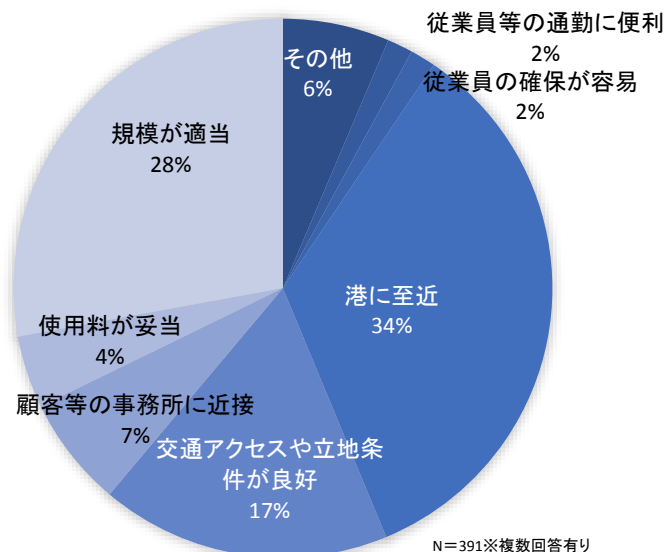
アンケート調査方法

アンケート方法	上屋・荷さばき地を利用する企業等に対し、説明会等を開催しアンケートを依頼
アンケート実施期間	平成26年8月29日(金)～平成26年9月30(火)
アンケート調査対象	調査対象者: 75社 調査対象施設(上屋): 104施設 調査対象施設(荷さばき地): 152施設
アンケート回答状況	回答者数: 68社(回答率90.7%) 回答数(上屋): 94施設(回答率: 90.4%) 回答数(荷さばき地): 130施設(回答率: 85.5%)

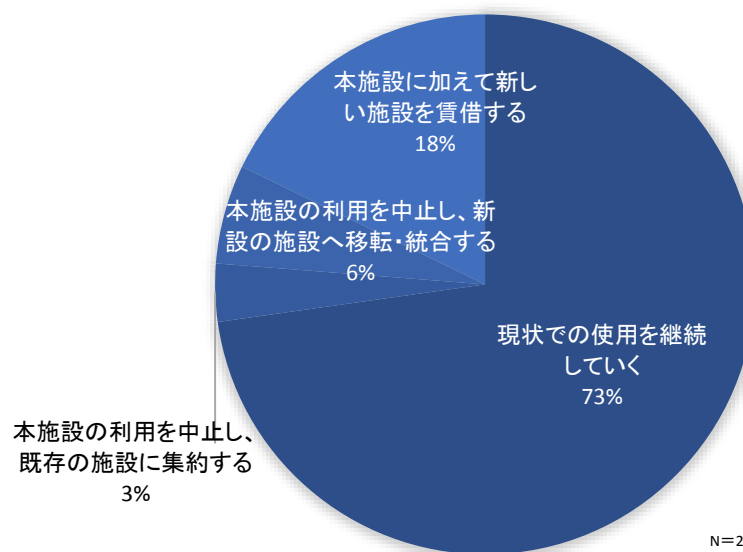
アンケート結果

- 現状の上屋等利用者に本市施設の使用要因、今後の予定についてアンケートを実施した結果、利用者は岸壁の直背後に立地していることや、大阪港の立地の優位性にメリットを感じており、また、今後とも利用を継続又は拡大意向のある者は90%以上となっており、現状の施設需要は高いものと考えられる。
- 施設の需要は高いものの、稼働率は上昇余地があるため、今後、きめ細やかな利用者ニーズを把握し、適切な対策を講じる必要がある。

使用要因(上屋・荷さばき地)



今後の予定(上屋・荷さばき地)



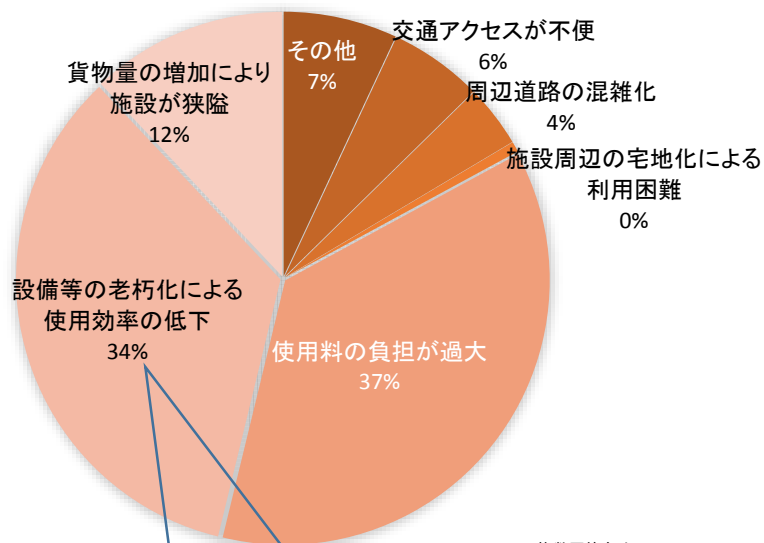
II 港湾施設提供事業の課題分析について

2 上屋等利用者へのアンケート・ヒアリング結果

② 施設利用面での課題等

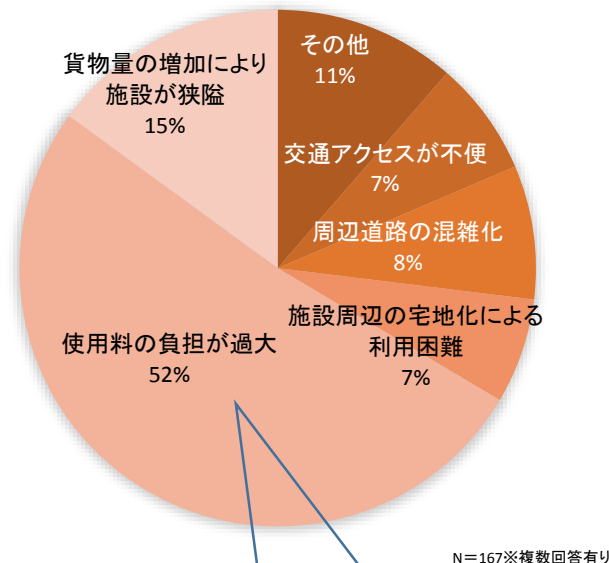
- 上屋等利用者には施設利用上の不満点についてアンケートを実施した結果、「使用料の負担が過大」との意見が見受けられた。しかしながら、実際の使用料単価は、国内主要港と比較しても特段高額ではなく、^(※1)施設の老朽化に伴う陳腐化など、使い勝手の悪さが提供されているサービスに比して、「使用料が過大」との意見につながっていると考えられる。
- これまで、本市の施設は計画補修などにより老朽化対策を進めているものの、より利用者ニーズを捉えた施設へ転換し、利用者満足度の高い上屋にしていく必要がある。

上屋利用上の不満内容



上屋の老朽化が進んでおり、使用効率の低下の要因としては、貨物の多様化(長尺化など)していく中、出入口が狭小であること、庇が短いなど施設の機能面での課題が指摘されている。

荷さばき地利用上の不満内容



施設の老朽化に伴う陳腐化など、使い勝手の悪さなどサービス面不満が感覚的に「使用料が過大」との意見につながっていると考えられる。

(※1)国内主要港の最高使用料単価の比較(単位:m³/円・日)

	大阪港	A港	B港	C港	D港	E港
上屋	36.86	39.50	38.00	33.48	36.72	33.69
荷さばき地	12.75	12.31	14.00	11.11	18.00	8.64

II 港湾施設提供事業の課題分析について

2 上屋等利用者へのアンケート・ヒアリング結果

③ 大阪港の上屋等を利用していない物流事業者等へのヒアリング

ヒアリング概要

- 大阪港の上屋については、岸壁の直背後の利点を評価している。
- また、施設更新の際は高床式の上屋を望む声が多い。バルク貨物など多様な貨物への対応を望む声もあった。
- さらに、施設使用料は他港に比べて割高であるとの声もあるが、民間倉庫と比較して安価であるとの回答もある。

※ヒアリングについては、前頁のアンケート調査対象外であるが、阪神港を中心に、物流に関連するユーザーに対し実施した。また、業種の設定にあたっては、荷主企業に加え、多様な物流形態を把握できるよう、様々な品目の貨物を取り扱っている事業者を選定した。

3 上屋等の利用促進にかかる国内主要港との状況比較

- 国内主要港湾の上屋等の施設利用促進のためのインセンティブ制度を調査した結果、大阪港においても同様の促進策がとられている状況ではあるが、各港のノウハウもあることから、他港における上屋等の使用許可にあたっての詳細な取扱いについては、把握出来ていない。

大阪港の減免事例と主要港の状況

目的	種別	大阪港での減免事例	主要港の減免事例
フィーダー・トランシップ貨物等の増加	ガントリークレーン使用料	<ul style="list-style-type: none">• 内航船の使用料50%減額• 外貨トランシップ貨物50%減額• 外航船の空コンテナ取扱につき使用料15%減額• コンテナ取扱個数の前年比10%以上増加分について使用料50%減額	<ul style="list-style-type: none">• 【A港】 内港フィーダー貨物にかかる使用料50%減額
コンテナ貨物の増加	荷さばき地使用料	<ul style="list-style-type: none">• 特定の場所でコンテナを扱う場合、使用料30%減額	<ul style="list-style-type: none">• 【B港】 市長が定める一定規模以上の施設をコンテナターミナルとしての一体的な使用につき、ふ頭用地使用料50%減額
客船の誘致	船客上屋使用料 乗降用渡橋使用料	<ul style="list-style-type: none">• クルーズ客船の使用料を100%減額	<ul style="list-style-type: none">• 【A港】 外航クルーズ客船入港時の乗降用渡橋使用料100%減額 など• 【B港】 外航客船当該年度初入港時の乗降用渡橋使用料を100%減額 など• 【C港】 外航客船の乗降用渡橋使用料を減免

Ⅲ 経営計画策定に向けた基本方針について

1 経営計画策定に向けた基本方針(i・ii)

収支面から課題分析

赤字となっている地区について、個別の課題もあるが一定のカテゴリごとに共通した課題もある。

カテゴリごとの課題(P.9)

<埋立地区>

- 埋立事業への土地賃借料の負担が過大。
- 収益性が低い使用形態が存在。
- 施設需要の減少により稼働率が低い地区が存在。

<青果物関連>

- 特殊設備の維持費用が多額であり、また、利用者が限られていることから稼働率が低い。

<船客上屋>

- 客船の寄港を促進するため、乗船客の乗降部分の使用料を徴収しないスキームとしており、採算をとるのは困難。

課題を踏まえた検討

- 収支改善にあたっては、一定のカテゴリごとに共通した課題が多いため、その課題に応じた方策を検討することが有効。
- 但し、方策の適用の可否については、地区別の状況も踏まえる必要がある。

基本方針

i カテゴリ別での課題の洗い出しと収支改善方策の策定

整備・運営面(使用料・老朽化)からの課題分析

上屋倉庫の老朽化(P.7)

- 港湾施設における一般的な上屋の耐用年数は31年であるが、ほとんどの上屋が設置後31年以上経過しており、大規模な更新投資が必要となっている。

港湾施設提供事業の収支構造(P.6)

- 経常的に資金を留保出来る収支構造となっておらず、企業債以外を財源とした大規模な投資を行う余裕がない。

上屋等利用者アンケート結果の分析(P.11)

- 施設の老朽化に伴う陳腐化など他港と比較して、大阪港の施設使用料が過大であるとの意見があるなかで、安易に使用料を値上げすることは困難である。
- 計画補修などにより老朽化対策を進めているものの、より利用者ニーズを見据えた施設へ転換し、満足度を向上していく必要がある。

課題を踏まえた検討

- 施設の更新にあたり、選択と集中による効率的な投資を行い、競争力の高い施設とする必要がある。
- 施設整備費用や維持管理費用を適切に民間と分担するとともに、ニーズを捉えた施設整備とするため、民間事業者と連携した新たな整備・運営手法の検討が必要である。

基本方針

ii 民間事業者と連携した新たな整備・運営手法の策定

Ⅲ 経営計画策定に向けた基本方針について

1 経営計画策定に向けた基本方針(iii・iv)

求められる機能面からの課題分析

上屋等利用者アンケート、ヒアリング結果の分析(P.10,12)

- 利用者は、施設が岸壁の直背後に立地していることや大阪港の立地の優位性にメリットを感じており、施設の需要は高いものと考えられる。
- 新たな施設を整備する際に求める機能は、高床式を望む声が多い。また、バルク貨物など多様な貨物への対応を望む声もあった。

特殊な機能を有する施設の分析結果(P.9)

- 特殊な機能を有する施設については、利用者が限られているため、一旦需要が減少すると安定的な収益を確保できない。
- 特殊な設備の維持費用が高額であり、他の用途に転用することも困難である。

課題を踏まえた検討

- 本市の上屋・荷さばき地の需要は高く、ハード面では、コンテナ貨物に対応した上屋や、多様な貨物への対応が求められている。
- 一方で、特殊な機能を有する施設は、利用者が限定的であり、施設需要が低下すると稼働率も低下する。また、維持費用が高く、転用も難しいため、安定的な収益を確保出来ない。

基本方針

iii 安定的な収益を確保し、利用者ニーズに即した施設の整備方針の策定

利用促進面からの課題分析

インセンティブ他港比較(P.12)

- すでに国内主要港湾とほぼ同様の利用促進策を行っているため、さらなる利用促進には新たな方策の検討が必要。

大阪港のインセンティブ事例(P.5)

- ガントリークレーン利用インセンティブ(ボリュームディスカウント)を導入し、貨物量の増加・収益増に寄与した。

より詳細な上屋等利用促進(P.9,10)

- 施設全体の稼働率は上昇余地がある。
- 施設の需要は高いと考えられ、今後、きめ細やかな利用者ニーズを把握し、稼働率を高めるための適切な対策を講じる必要がある。

課題を踏まえた検討

- 大阪港独自の利用促進策を検討する必要がある。
- 大阪港の上屋等の競争力強化のためには、きめ細やかに利用者ニーズを把握し、利用促進のためのインセンティブの検討が必要。

基本方針

iv 事業収支の改善に寄与する独自の利用促進策などの検討

Ⅲ 経営計画策定に向けた基本方針について

2 経営計画における収支改善具体策

- 大阪港が将来担うべき公共としての役割を踏まえ、より良いサービスを継続的に提供するための収支改善を柱に次の4つの基本方針を策定した。
- 基本方針に基づいて収支改善具体策を今後検討するに当たっては、平成29年度末を目標に改訂を予定している「港湾計画」との整合も図りつつ、民間事業者へのより詳細なヒアリングなどを行う。

基本方針

i カテゴリ別での課題の洗い出しと収支改善方策の策定

ii 民間事業者と連携した新たな整備・運営手法の策定

iii 安定的な収益を確保し、利用者ニーズに即した施設の整備方針の策定

iv 事業収支の改善に寄与する独自の利用促進策などの検討

収支改善具体策策定に向けた今後の取組内容

- ユーザー等の利用状況や需要の把握については詳細なヒアリングを実施する。
 - 将来的に必要な埠頭用地面積については、平成29年度に改訂を予定している「港湾計画」と合わせて検討を進める。
 - 収支・需要を踏まえ、必要な施設用地を取得することで、経営基盤の強化を図る。
 - 船客上屋の会計のあり方について検討を進める。
-
- 民間事業者への個別・詳細ヒアリングを実施し、老朽化した施設の更新にあたり、新たな官民連携手法の検討を進める。
 - 次期港湾計画改訂時における岸壁廃止計画等との整合も踏まえ、検討を進める。
-
- 「ii 民間事業者と連携した新たな整備・運営手法の策定」との整合を図ったうえで、今後整備する上屋等について、安定的な収益を確保出来る施設の整備方針を検討する。
 - 次期港湾計画改訂時における施設整備計画との整合も踏まえ、検討を進める。
-
- 利用者ニーズのきめ細やかな把握や民間企業の事例調査などを行う。
 - 「収支改善」と「大阪港の競争力強化」の2つの視点で大阪港独自の利用促進策や規制緩和などの検討を進める。

IV 今後のスケジュール

経営計画 基本方針	作業項目	対象施設	平成28年度									平成29年度												
			8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
i カテゴリ別での課題の洗い出しと収支改善方針の策定	経営計画の検討			★基本方針策定																		★収支改善具体策の決定		
	必要な施設面積の検討	施設全般	→																					
	ユーザーの意見を踏まえた空きスペース、一体使用荷さばき地等の必要性の検討	赤字地区全般		→																				
	空きスペースへの新規利用者の誘致	赤字地区全般		→																				
	会計のあり方を検討	船客上屋		→																				
ii 民間事業者と連携した新たな整備・運営手法の策定	民間へのヒアリング・連携手法の検討	施設全般	→																					
iii 安定的な収益を確保できる施設の整備方針の策定	公共施設としての役割を踏まえ、利用者を特定しない施設の整備方針を検討	施設全般	→																					
iv 事業収支の改善に寄与する独自の利用促進策などの検討	「収支面」「大阪港の競争力強化」の2つの視点で利用促進策などを検討	施設全般	→																					
港湾計画改訂 (国との協議、審議会開催等)		—										→												

