

IV 経営改善策

1. 全般的課題への対応

⑦ 港営事業会計を構成する施設提供事業と埋立事業の区分の明確化

課題解決のための現状認識

- 施設提供事業は、近年のアジア諸港の台頭に伴い我が国港湾の地位が相対的に低下していることや、世界的な市場競争のなかで大手コンテナ船会社の合併・再編が進むなど、今後、より港湾経営に特化した戦略的な運営が求められている。
- 一方で、埋立事業については、当面の開発エリアとしては最後の夢洲における万博の開催・IR誘致などに伴い、大規模なインフラ投資が想定され、持続可能性や事業収束、事業リスクの面からの検証が求められるなど、両事業は、より独立性・透明性の高い事業運営が求められている。
- 平成26年度に地方公営企業会計制度が見直され、これまで以上にセグメント別の財務規律の確保が求められている中、今後、両事業ともに多額の投資（埋立事業：万博・IR関連投資、施設提供事業：競争力強化のための投資）が想定され、投資額に対する採算性がこれまで以上に注目される。
- なお、財政健全化法の各種比率は会計単位で算出するため、現行制度では、いずれかの事業の各種比率が悪化したとしても顕在化しない可能性がある。

課題解決のための「経営改善策」

（中期的取組）

- 両事業の区分を明確にし、透明性・独立性を高めるとともに、市民に対する説明責任をより適切に果たすため、港営事業会計を各事業毎に分離するなど様々な手法及びその実施の是非について、研究・検討を行う。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

① C-6、7埠頭（荷役機械を含む）

位置図

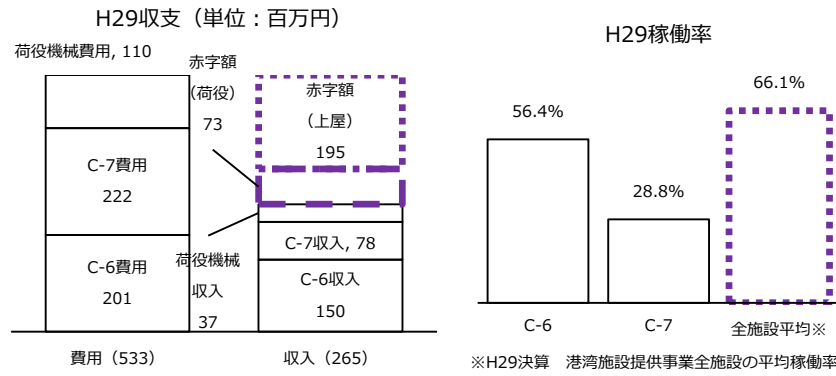
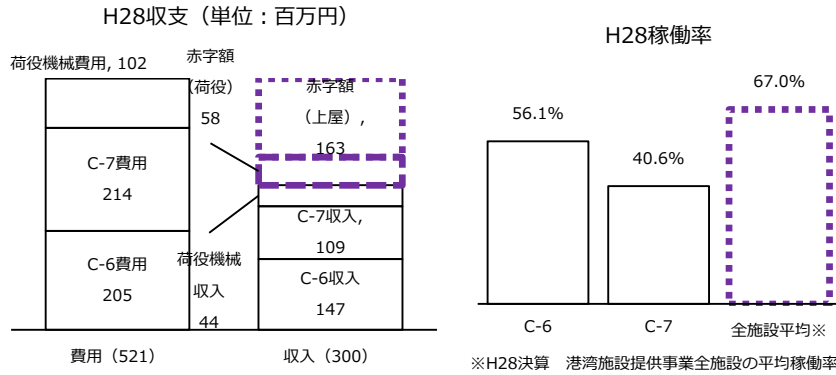


拡大図



IV 経営改善策
2. 個別課題への対応

① C-6、7埠頭（荷役機械を含む）



C-6,7埠頭の役割

- セミコンテナ船や内航コンテナ船、外航の在来貨物を扱う船舶の優先埠頭であり、コンテナ物流を支える機能などを有している。
- 大阪港におけるセミコンテナ船の拠点として、北米向けの基幹航路の維持・強化に貢献し、また、内航コンテナ船の拠点として、外貿コンテナ取扱量の増加に貢献している。

上屋倉庫事業における課題

- 本埠頭はコンテナを扱う埠頭であることから、コンテナを蔵置する荷さばき地の他、一般交通の妨げとならないようコンテナターミナルに進入するコンテナ車が一時的に待機する「待機レーン」を埠頭用地内に設置しており、そのことも稼働率を低下させている一因となっている。

荷役機械事業における課題

- ガントリークレーンを設置してから約27年が経過しており、ここ数年で「更新するのか否かの判断が必要」となる。
- 収支状況は、73百万円の赤字ではあるが、当該ガントリークレーン自体の償却は完了しており、「収益の大幅な増加が見込めないのであればガントリークレーンを更新して荷役機械事業を継続することは困難ではないか。」と考える。

課題解決のための「経営改善策」

- 大阪港の港勢拡大に必要不可欠な埠頭であることから、引き続き「本埠頭における機能」は大阪港で維持していく。
 - しかし、施設提供事業の収支全体の状況により、本埠頭の維持が困難な状況に陥った場合には、阪神国際港湾(株)が運営するコンテナ埠頭で「本埠頭における機能」を担うことも視野に据える。
- (中期的取組)
- 「2020年度予算編成時」までに「ガントリークレーンを更新するのか否か」の判断をする。
 - 本埠頭での「荷役機械事業が継続できない」と判断した場合には、本埠頭の廃止あるいは利用転換を含めた「あり方」を決定する。
- (短期的取組)
- 一方で、当面の経営改善策として「埠頭用地の面積の精査」を行う。その際には利用者の意向、今後の見通しを検証し、不要な埠頭用地は供用廃止のうえ処分する。

IV 経営改善策
2. 個別課題への対応
② 青果物関連施設

位置図

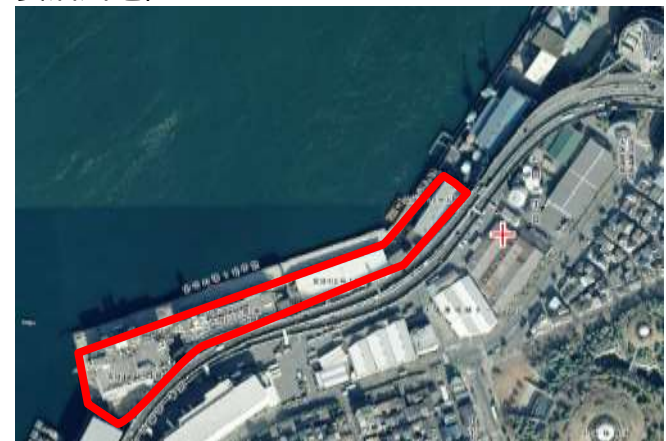


拡大図

北港白津地区



安治川地区



IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

② 青果物関連施設

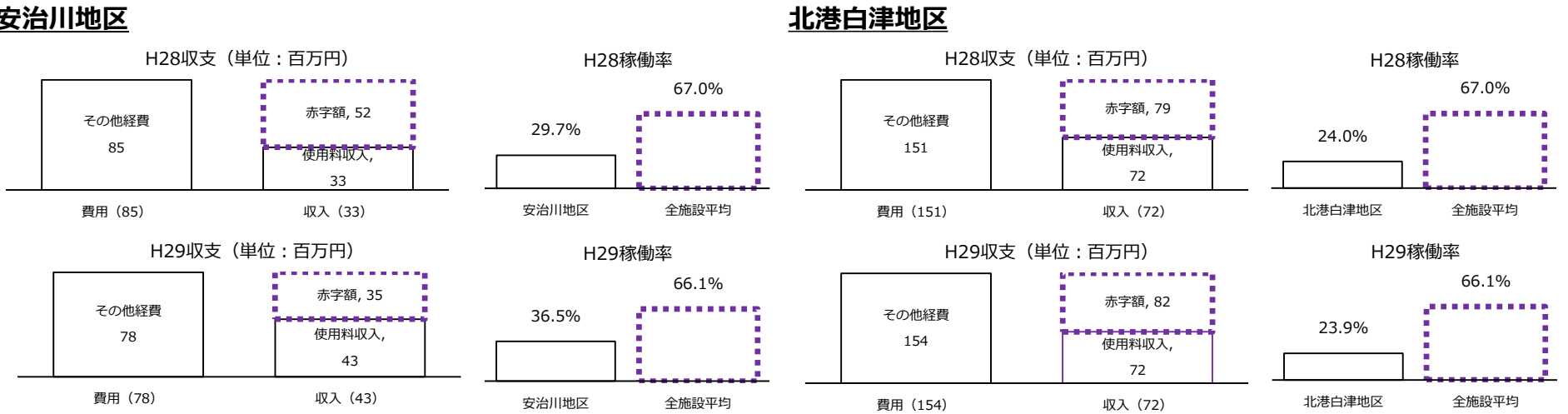
青果物関連施設の役割

- 日本は多くの食料品類を海外からの輸入に頼っており、大消費地である大阪都市圏を支える大阪港において、輸入食料品を取り扱う青果物関連施設は、市民の食の安全安定供給に重要な役割を果たしている。
- 青果物関連施設は、安治川地区に上屋4棟、北港白津地区に上屋2棟あるが、港湾施設条例等により、安治川地区の2棟を青果物上屋とし、残る安治川地区の2棟及び北港白津地区の2棟を雑貨上屋と定めている。なお、安治川1号及び安治川11号の青果物関連設備は本市所有であるが、安治川2号、安治川12号、北港白津1号及び北港白津2号の青果物関連設備は使用者の所有となっている。

収支分析などから導いた課題

- 安治川地区は本船での青果物の取扱いが低迷しており、上屋での燻蒸回数も減少している。
- 安治川地区の青果物関連設備は老朽化が著しく、今後の補修費などの維持管理費用の増加が懸念されるとともに、更新投資は困難である

と考える。



課題解決のための「経営改善策」

- 青果物関連施設は、大消費地である大阪都市圏を支える大阪港にとって、食品流通の効率化に寄与する重要な施設であることから、今後も継続していく。

(中期的取組)

- 安治川地区の安治川1・11号上屋の本市所有の青果物関連設備は老朽化が著しく、また、燻蒸回数が少なくなっており維持する必要性が乏しくなっているため、設備の廃止が可能か否かの検討を行う。
- 設備の廃止を行った場合には、安治川地区は一般雑貨を取扱う上屋とし、一般雑貨の需要を掘り起こすことにより、稼働率の向上を目指す。
- 北港白津地区の北港白津1号・2号上屋について、現在の荷役形態に適した施設の改良を検討し、取扱貨物量の増加による稼働率の向上を図る。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

③ R地区荷さばき地

位置図



拡大図



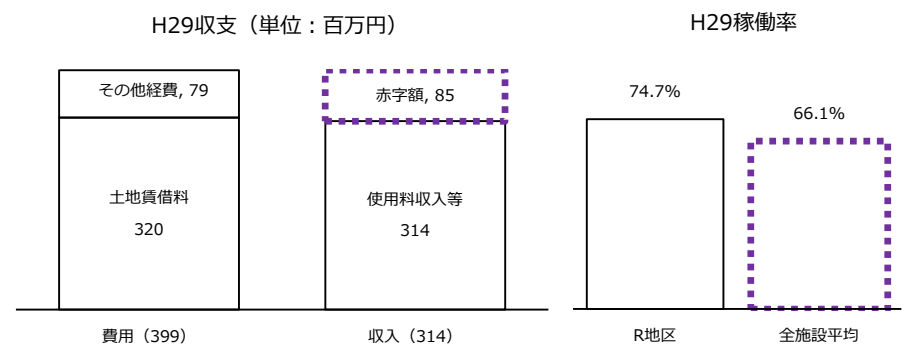
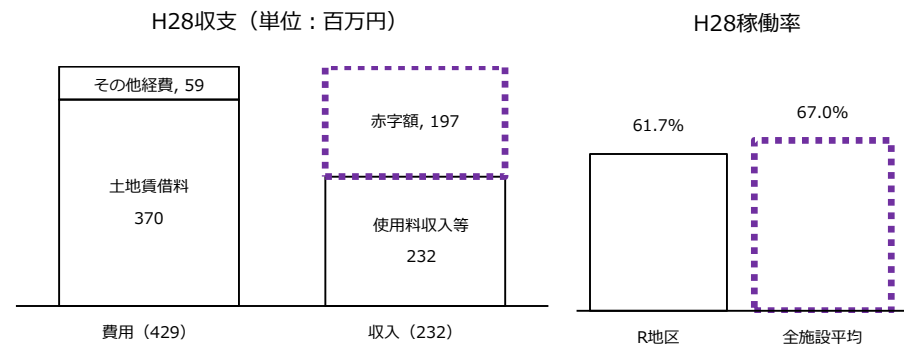
IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

③ R地区荷さばき地

R地区荷さばき地の役割

- R地区荷さばき地があるR埠頭は、公共のコンテナ埠頭から内航フェリー埠頭への転換を実施した埠頭であり、現在はR3の一部、R4、R5が大阪港と九州を結ぶ大型フェリーの拠点（別府航路及び志布志航路が就航）となっている。
- また、R1からR3の一部は、外貿多目的埠頭として運用している。

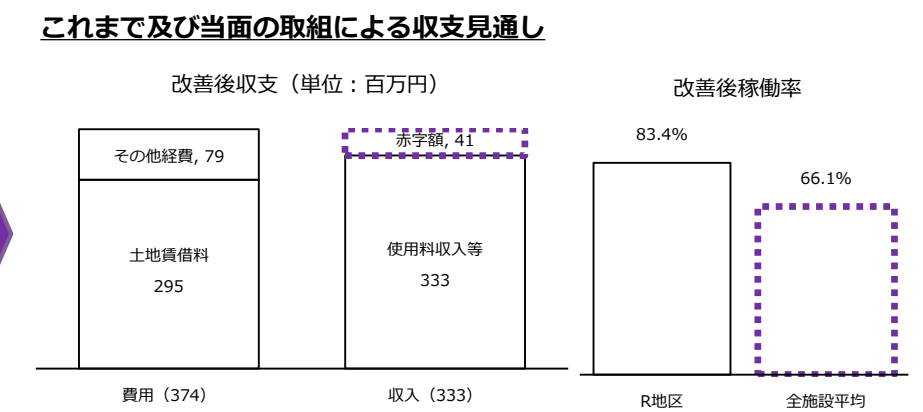


これまで及び当面の取り組みによる収支見通し

- R3の一部、R4及びR5はフェリーふ頭として使用しており、平成29年1月の志布志航路の移転により、稼働率が改善している。
- また、R3の一部において、別府便のリプレイス後（フェリーの大型化）に伴い、荷さばき地の許可面積が増加し、不要となった荷さばき地の一部を供用廃止し埋立事業へ返還したことから、収支が平成29年度決算から44百万円改善する見込みである。

収支分析などから導いた課題

- R3、R4及びR5はフェリー関連に転換したことにより、稼働率の向上と収支の改善が見込めるが、R1及びR2については稼働率が低い。



課題解決のための「経営改善策」
（中期的取組）

- 稼働率が低いR1及びR2は現在の使用者にヒアリングを行い、使用箇所を集約する。集約の結果生じた部分については、荷さばき地を一部廃止し収支改善を図る。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

④ K地区荷さばき地（上屋含む）

位置図



拡大図



IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

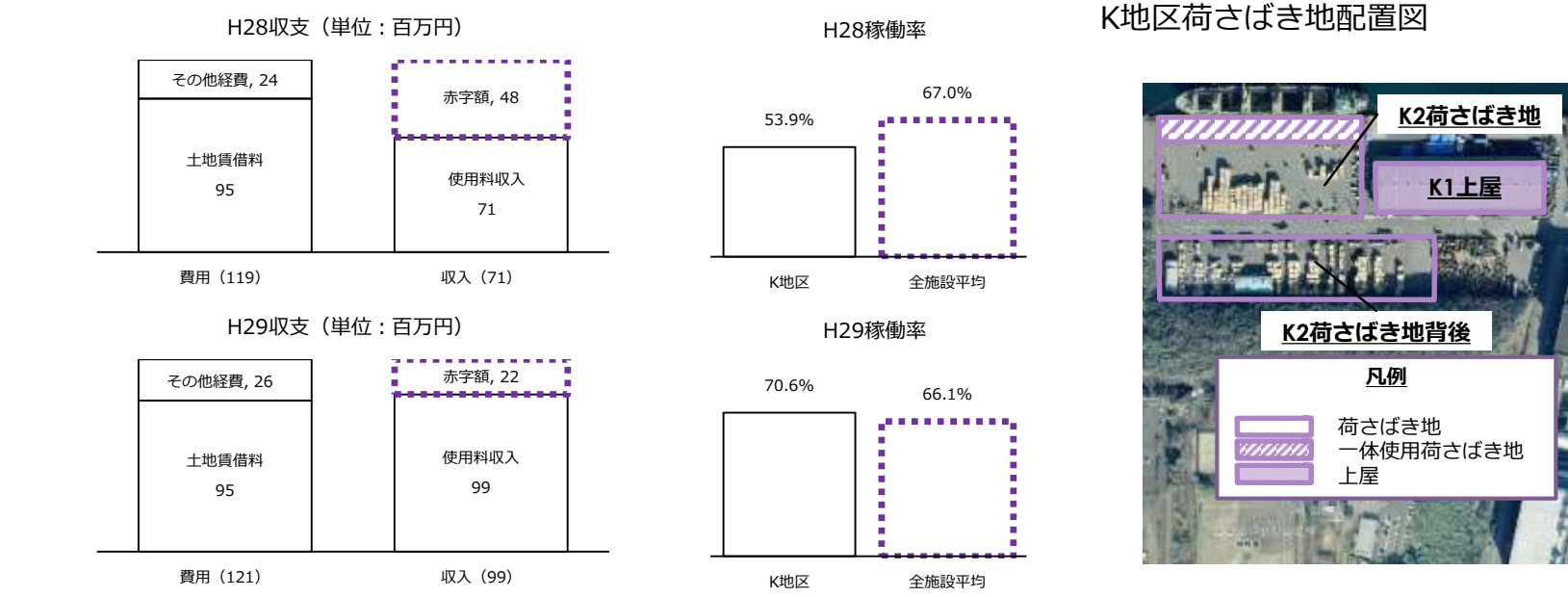
④ K地区荷さばき地（上屋含む）

K地区荷さばき地の役割

- K地区荷さばき地は、南埠頭の北側に位置し、J地区荷さばき地と同様に主に製材を取扱っている。なお、K2荷さばき地は、大阪港の荷さばき地では唯一、農林水産省が定めた「輸入木材検疫要綱」に基づく「輸入木材消毒実施区域」に指定されている。

収支分析などから導いた課題

- K2荷さばき地は、取扱貨物（輸入木材）の性格上、荷さばき地の使用許可面積に波動性があることから、稼働率が低くなっている。
- また、K2荷さばき地の背後の荷さばき地である「K2荷さばき地背後」は、施設提供事業から埋立事業へ支払う賃借料に見合う収益が確保できないため恒常的に「逆ザヤ」が生じる荷さばき地である。



課題解決のための「経営改善策」

- K地区荷さばき地は、大阪港で輸入木材を取扱いするために必要な「輸入木材消毒実施区域」に指定されており、同地区の指定を受けるための要件を満たす荷さばき地を他に確保することが困難であり、また、使用者ヒアリングの結果から、取扱量増加の可能性があることから、今後も輸入木材を中心とした荷さばき地を存続していく。

（中期的取組）

- 低稼働のK2荷さばき地は、現在の使用者にヒアリングを実施し使用箇所を集約する。
- K2荷さばき地を集約して生じた部分に、K2荷さばき地背後の使用者を移転集約することとし、K2荷さばき地背後を一部廃止し収支改善を図る。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

⑤ C1地区西荷さばき地

位置図



拡大図

