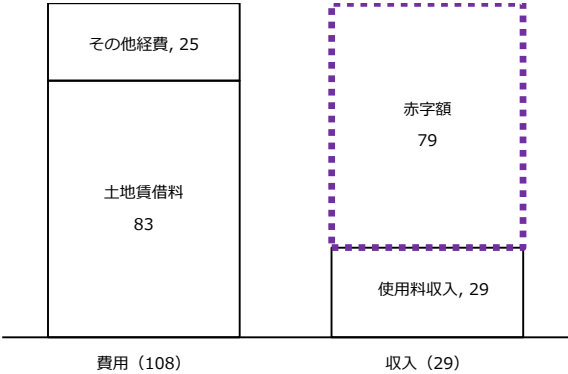


IV 経営改善策

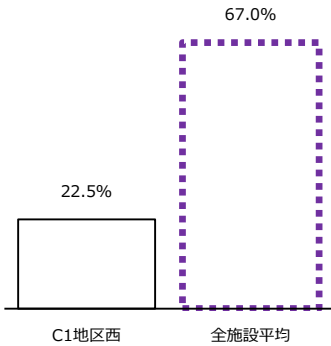
2. 個別課題への対応

⑤ C1地区西荷さばき地

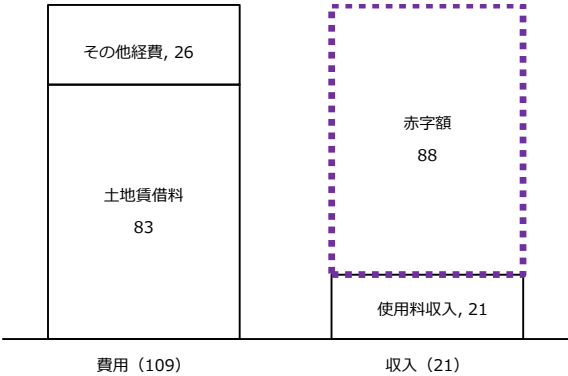
H28収支（単位：百万円）



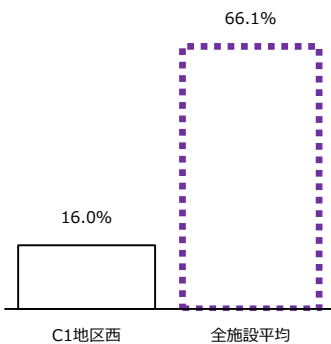
H28稼働率



H29収支（単位：百万円）



H29稼働率



C1地区西荷さばき地の役割

- C1地区西荷さばき地は、空コンテナ置き場として使用され、大阪港の外貿コンテナ貨物を取り扱うための補完機能としての役割を担っており、コンテナ物流を支える必要不可欠な施設である。

収支分析などから導いた課題

- 大阪港での過去最大の外貿コンテナ取扱個数は219万TEUであり、その時点でのコンテナ物流関連施設は、咲洲地区、夢洲地区の両地区合計で約200haであった。（現状も同様）
- 現在、次期港湾計画改訂において、将来の外貿コンテナ取扱個数は増加する見通しとなっており、それらのコンテナ貨物を扱う場合の関連施設については、現状を超える規模が必要である。
- 港湾管理者としては、今後見込まれる取扱個数に応じた取扱能力をターミナルの背後で確保しておく必要があると考える。
- 仮に当該用地を処分した場合、コンテナ貨物の取扱個数の増加に対応できなくなり、大阪港の物流機能の低下を招くこととなる。

課題解決のための「経営改善策」

- 今後、見込まれる外貿コンテナ取扱個数の増加に対応した関連施設の用地を確保しておく必要があるため、引き続き「コンテナ物流関連施設」として運用する。
（中期的取組）
- 当該用地は行政財産（荷さばき地）として本市が管理しているが、将来的には、隣接する大阪港埠頭（株）の所有地と合わせた一体的な利用についても検討していく。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

⑥ その他低稼働地区（D・E地区、I地区、Q地区）

位置図

拡大図



IV 経営改善策
2. 個別課題への対応

⑥ その他低稼働地区（D・E地区、I地区、Q地区）

各埠頭の役割

- D・E地区及びI地区は、内貿の定期航路を優先するふ頭である。
- Q地区は、コンテナへの荷詰め荷出しのための高床式上屋であるQ上屋（南港外貿雑貨センター）とその周囲の荷さばき地からなり、コンテナ物流の集貨・配送の拠点となっている。

これまで及び当面の取り組みによる収支見通し

- D・E地区に関しては、E 6・7地区荷さばき地を2019年度に事業者の使用許可し、許可面積及び使用料収入が増加する予定であることから、2019年度には黒字化する見込みである。

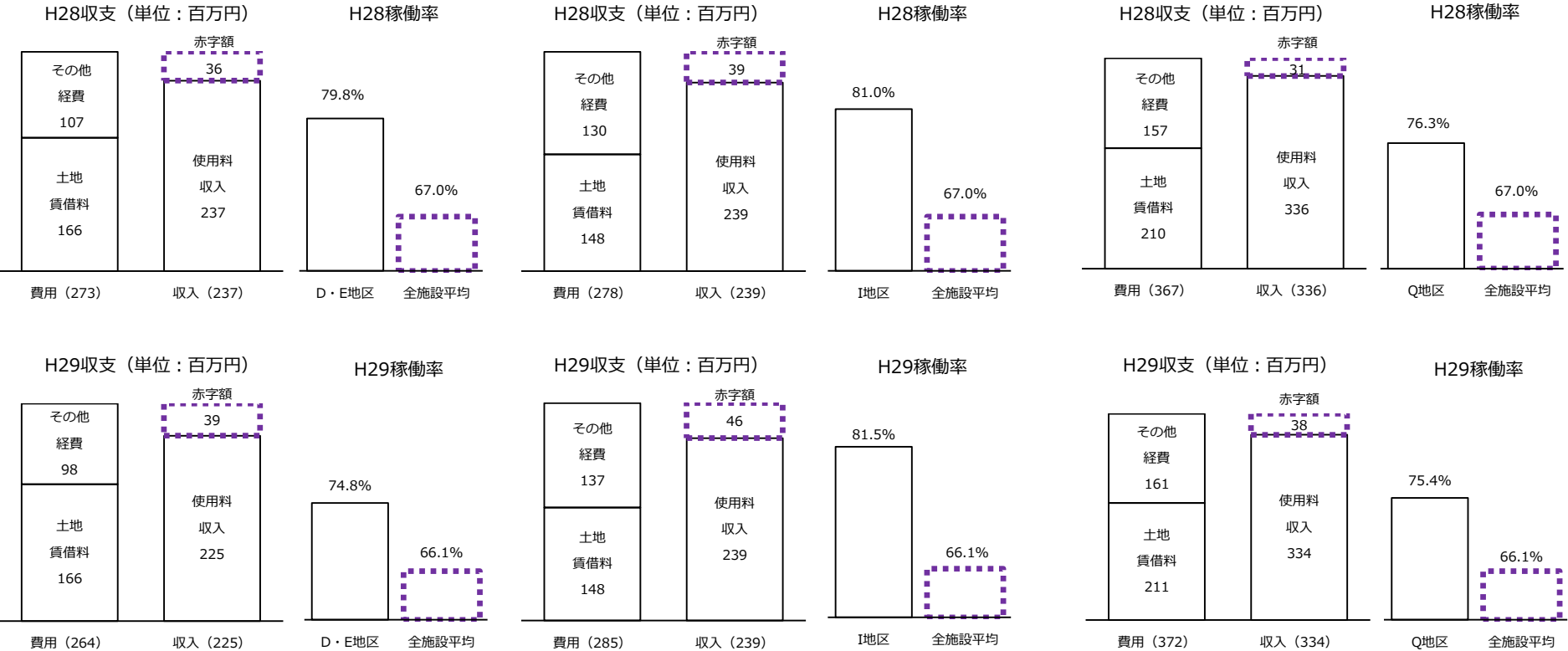
収支分析などから導いた課題

- D・E地区、I地区及びQ地区は、稼働率（D・E地区：74.8%、I地区：81.5%、Q地区：75.4%）は全体的に低くないものの、他地区と比較して補修費が高くなっている。

D・E地区

I地区

Q地区



課題解決のための「経営改善策」
(短期的取組)

- 補修費を精査するとともに、新たな事業者の掘り起こしをすることにより、収支の改善を図る。

IV 経営改善策

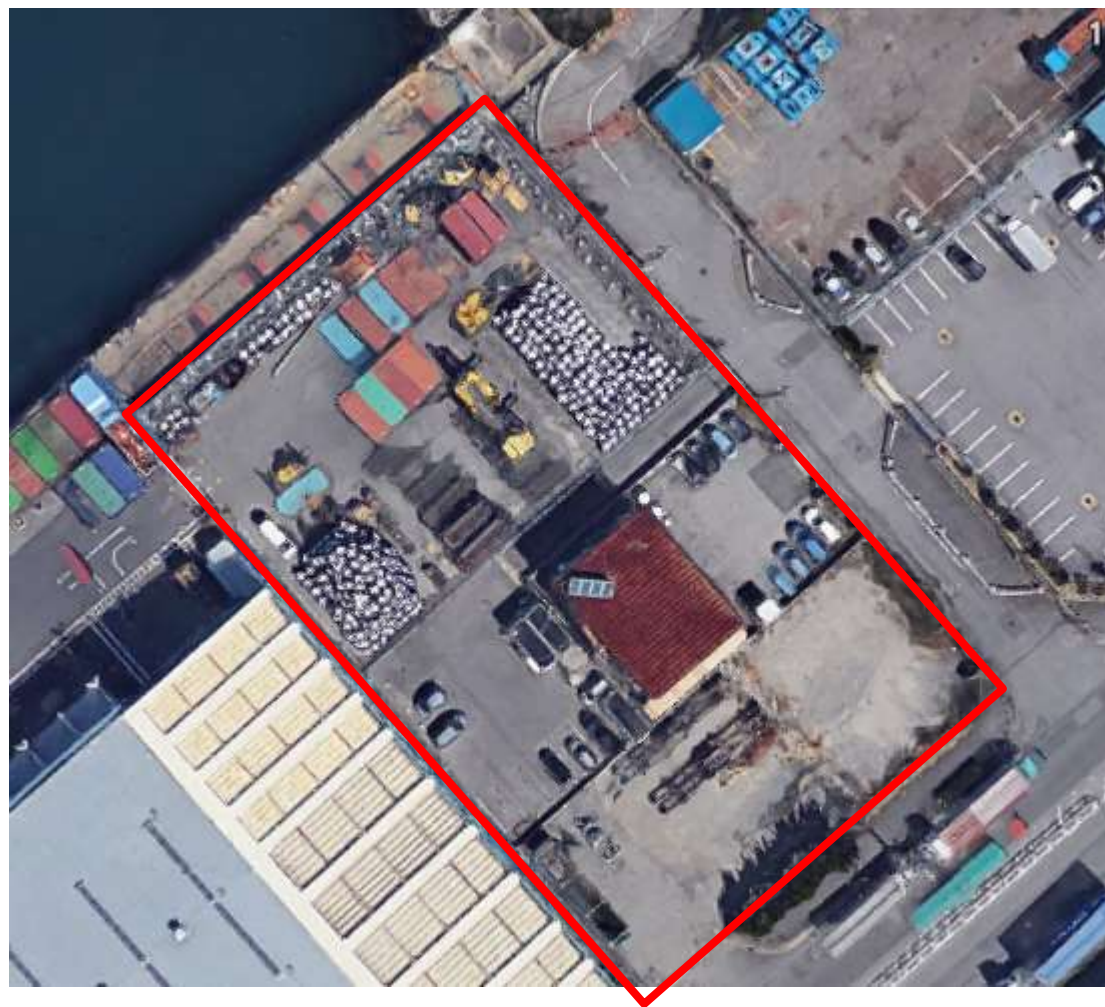
2. 個別課題への対応

⑦ L地区基部荷さばき地

位置図



拡大図



IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

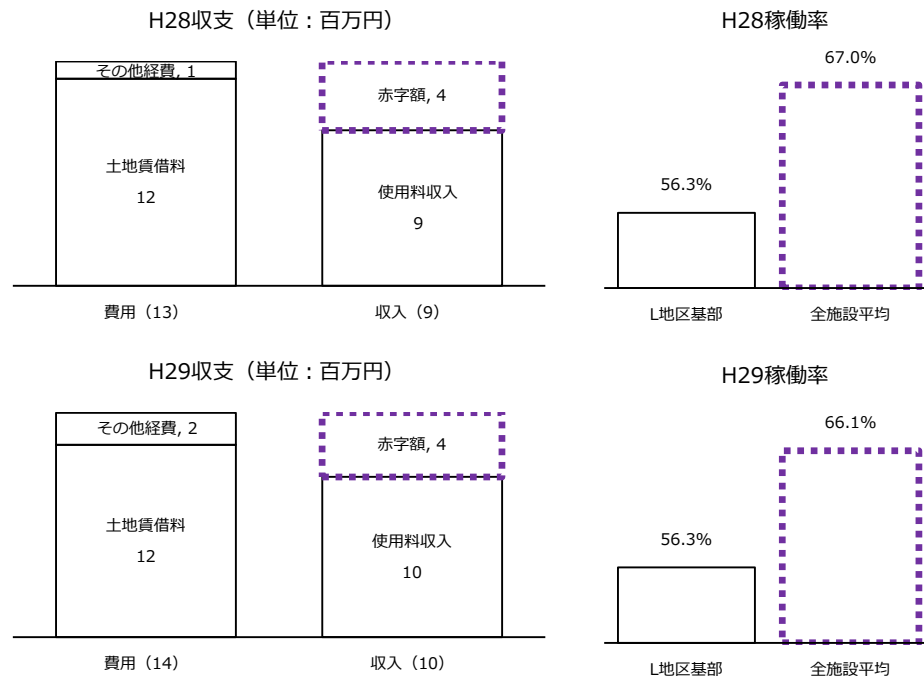
⑦ L地区基部荷さばき地

L地区基部区荷さばき地の役割

- L地区基部荷さばき地の北側は、外航定期航路の貨物船の埠頭として供用されているライナー埠頭に隣接していることから、ライナー埠頭と一体で使用している。
- その部分を除く南側は、これまでの間、ライナー埠頭の利用とは直接関係の無い港湾関連事業者が事務用地として使用していたが、現在は、事務用地として使用していた各事業者は撤退し、1社のみが利用を行っている。

収支分析などから導いた課題

- L地区基部荷さばき地の南側は、現在は、僅かに1社のみが荷さばき地の一部分を使用している。
- 一方、施設提供事業が埋立事業に対して賃借料を負担していることから、L地区基部荷さばき地全体でみると収支がマイナスとなっている。



課題解決のための「経営改善策」
(短期的取組)

- 現在の荷さばき地の使用者と返還に関する協議を行った上での南側の荷さばき地の廃止や、新たな事業者の掘り起こしにより、収支の改善を図る。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

【新たな課題】

⑧ 北港白津地区荷さばき地

位置図



拡大図



IV 経営改善策
2. 個別課題への対応
【新たな課題】

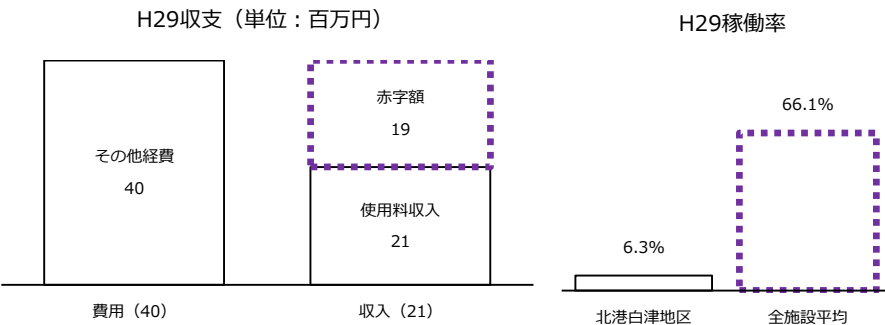
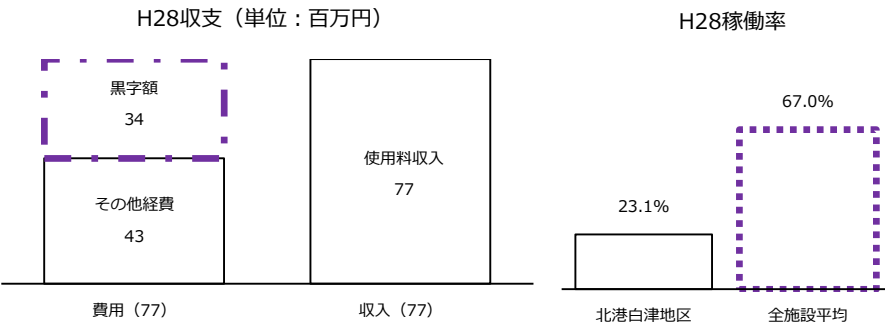
⑧ 北港白津地区荷さばき地

北港白津地区荷さばき地の役割

- 北港白津地区荷さばき地があるH S -2,3は公共コンテナ埠頭から外貿多目的埠頭への転換を実施した埠頭であり、自動車専用船、R O R O 船対応のターミナルとなっている。

収支分析などから導いた課題

- 中古自動車等の輸出拠点として活用していた使用者が撤退した後、スポットでの使用のみとなり、稼働率が低下している。



課題解決のための「経営改善策」
(中期的取組)

- 新たな事業者の掘り起こしを行う。

IV 経営改善策

2. 個別課題への対応

【新たな課題】

⑨ J地区荷さばき地

位置図



拡大図

