

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

4. 個別課題の抽出

① 経営計画（令和元年度決算）における個別課題の抽出の考え方

- 個別課題については、令和元年度決算の計数を基に地区あるいは施設単位で「赤字」となっているもの（10地区）を抽出した。
- 経営計画Ver.3.0で、平成30年台風第21号の影響により一時的に稼働率が下がったものの、令和元年度には赤字を解消出来る見込みであったため、検討の対象から除外した施設（A・B地区）について、令和元年度に赤字を解消することが出来なかったため、検討の対象とした。

② 経営計画Ver.4.0より検討の対象外となった「個別課題」

- 経営計画Ver.3.0で掲げた個別課題の一つであった（D・E地区）については、営業損益の安定的な黒字化が図られたため、個別課題から削除した。
- 経営計画Ver.3.0で掲げた個別課題の一つであった（L地区基部荷さばき地）については、令和4年度に営業損益の安定的な黒字化が見込めるため、個別課題から削除した。
- 経営計画Ver.3.0で掲げた個別課題の一つであった（C-6、7埠頭（荷役機械を含む））の短期的取組及び中期的取組については、「本埠頭における機能」は本埠頭内で維持していくこととし、ガントリークレーンを2基新設することとした。しかし、収支改善までには至っていないことから、新たな課題として、中期的取組終了年度である令和4年度までに夢洲物流車両の交通円滑化対策及び、万博終了後の活用を見据えて、「埠頭用地の面積の精査」を行う。また、ガントリークレーンについては、稼働率を向上させるなど収益増加につながるよう取り組むべきであるが、夢洲物流車両の交通円滑化に向けた対策のひとつとして活用を検討していることから、万博終了後を見据えた取組みとして進める。

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

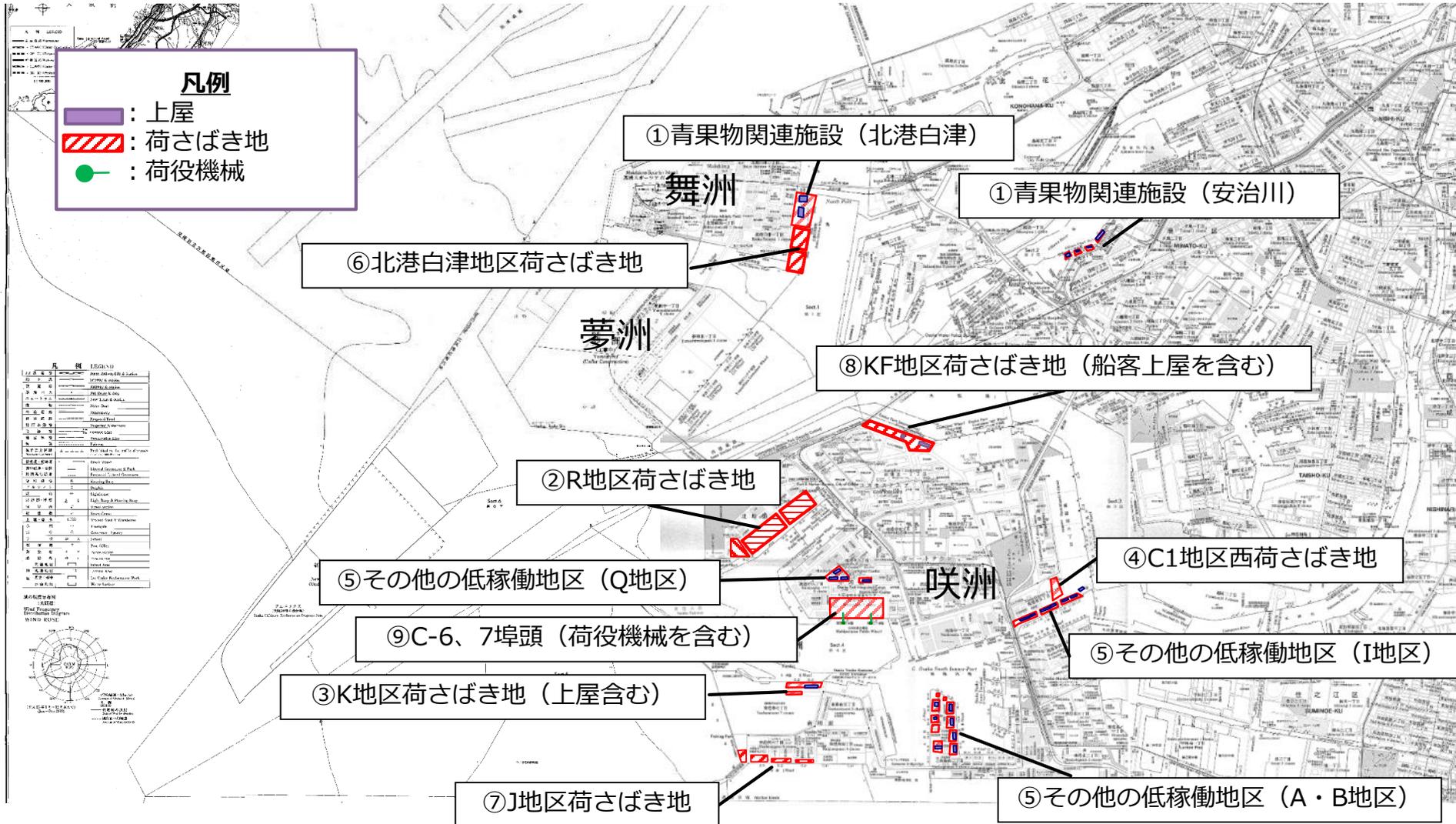
4. 個別課題の抽出



- ① 青果物関連施設 (中期的取組)
- ② R地区荷さばき地 (中期的取組)
- ③ K地区荷さばき地 (上屋含む) (中期的取組)
- ④ C1地区西荷さばき地 (中期的取組)
- ⑤ その他の低稼働地区 (A・B地区、I地区、Q地区) (短期的取組、中期的取組)
- ⑥ 北港白津地区荷さばき地 (中期的取組)
- ⑦ J地区荷さばき地 (中期的取組)
- ⑧ K F地区荷さばき地 (船客上屋含む) (中期的取組)
- ⑨ C-6、7埠頭 (荷役機械を含む) ※ (中期的取組)

※C-6、7埠頭 (荷役機械を含む) については、夢洲物流車両の交通円滑化に向けた対策のひとつとして活用を検討していることから、万博終了後を見据えた取組みとして進める。

個別課題の箇所図



凡例	
上屋	上屋
荷さばき地	荷さばき地
荷役機械	荷役機械



IV 経営改善策

1. 全般的課題への対応

① 新型コロナウイルス感染症への対応

大阪港港勢への影響

令和2年大阪港の貨物動向(対前年同月比)

[出典：大阪港港湾統計]

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
外貨	全体貨物量 (トン)	▲8%	▲25%	▲5%	+4%	▲5%	+0%	▲9%	▲6%	-	-	-	-	▲6%
	コンテナ取扱個数 (TEU)	▲8%	▲25%	▲2%	+8%	+1%	+6%	▲8%	+1%	▲3%	+3%	+3%	+6%	▲1%
内貨	全体貨物量 (トン)	▲1%	▲3%	▲5%	▲13%	▲22%	▲8%	▲12%	▲2%	-	-	-	-	▲8%

- 令和2年の外貨コンテナ貨物は、2月に対前年比▲25%と大幅に減少したが、中国からのマスクや消毒剤など新型コロナウイルス感染症対策用品や在宅勤務用の事務用機器などの輸入は増加するなど、令和2年通年では、対前年比で▲1%となった。
- 依然として国内消費や世界経済が新型コロナウイルスの影響を強く受けるなか、今後も貨物動向の先行きは不透明な状況と考える。
- 内貨貨物は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、輸送水準は低い状況で推移している。

港湾施設使用料収入への影響

令和2年港湾施設使用料収入額動向(対前年同月比)

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
上屋・ 荷さばき地 使用料	外貨	0%	4%	2%	4%	3%	2%	0%	1%	▲1%	▲1%	▲1%	▲2%	1%
	内貨	1%	2%	3%	0%	▲2%	▲1%	▲2%	▲4%	▲4%	▲5%	▲5%	▲3%	▲2%

- 外貨・内貨とも、上屋・荷さばき地使用料は、前年度並みで推移しており、貨物量の減少が直ちに上屋・荷さばき地の使用の減少につながっていない状況である。

これまでの対応

- 令和2年4月から令和2年9月までの港湾施設使用料等の支払い期限を最大6か月延長する港湾施設使用料の支払期限猶予措置を実施。その後さらに、令和2年10月から令和3年3月までの港湾施設使用料等及び既に猶予している港湾施設使用料等の支払い期限を令和3年3月末までに再延長する措置を実施。
- クルーズ客船の運航開始に備え、天保山客船ターミナルにサーモグラフィを導入するなど、クルーズ客船入港時の感染症対策の強化を図ってきた。

今後の進め方

- 大阪港の物流機能を維持するにあたり、新型コロナウイルス感染症の拡大により企業運営に甚大な影響を受けている大阪港の利用者に対し、事業を継続するための対策を検討していく。

IV 経営改善策

1. 全般的課題への対応

② 稼働率向上のための分析及び戦略策定が必要

課題解決のための現状認識

- 上屋及び荷さばき地の施設稼働率は全体で平均67%となっており、一部の施設では稼働率を上昇させる余地がある。
- 稼働率の向上のためには、SWOT分析による戦略案と事業者ヒアリング双方の結果から導き出された大阪港の競争力強化策（取扱貨物量増加）に取り組むことが必要である。

SWOT分析による戦略案

大阪港全体の戦略案【再掲～抜粋～】

- ① 海外ポートセールスの推進、ブランド力の強化
- ② 大阪港・府営港湾との連携、集貨
- ③ コンテナターミナルゲート前混雑緩和
- ④ 内航フィーダーの貨物拡大
- ⑤ 豪州からの輸入貨物拡大
- ⑥ ターミナルの再編、ターミナル作業の効率化
- ⑦ 民間による物流施設の整備促進
- ⑧ 外航フェリー貨物へのインセンティブ
- ⑨ クルーズ客船に係る安全・安心な受入体制の構築、利便性の高い天保山客船ターミナルの整備
- ⑩ 災害に強い港湾施設の整備
- ⑪ 環境にも配慮した港湾機能の高度化

事業者ヒアリングの結果

事業者ヒアリングの結果

※大阪港に望むもの

- ① 使用料の低減
- ② インセンティブの導入
- ③ 用地の確保
- ④ 上屋の老朽化対策
- ⑤ 競争力強化の取組

施設提供事業で取り組むべき方策を選定

競争力強化策
※次ページ以降

IV 経営改善策

1. 全般的課題への対応

② 稼働率向上のための分析及び戦略策定が必要

「競争力強化策の考え方」(中期的取組)

- ▶我が国においては、人口減少の問題や、船会社の統合・船舶大型化等による寄港地の絞り込み、といった厳しい経営環境が今後も見込まれるが、大阪港は、背後の広大なマーケットや、充実した物流ネットワークといった強み、ポテンシャルを有していると考えます。
- ▶このため、今後、事業拡大や新たな事業展開を企図する民間事業者の動向に注視しながら、ニーズの変化を的確に捉え、こうした事業者がビジネスチャンスを逸することのないよう、事業者を後押しする施策を実施していく必要がある。
- ▶本市においては、これまで実施してきた施策に加え、SWOT分析を基に策定した戦略案に取り組みつつ、また戦略案も適宜見直ししながら、大阪港の取扱貨物量をさらに増加させていくことが重要である。
- ▶施設提供事業の経営改善に向けては、この戦略案及び事業者ヒアリングに基づき、施設の稼働率向上のための「競争力強化策」を策定、実施していくことが必要となる。
- ▶具体的な「競争力強化策」は次ページに示すとおりである。

IV 経営改善策

1. 全般的課題への対応

② 稼働率向上のための分析及び戦略策定が必要

- 本経営計画での「経営改善策」を実現することによって生じる「財源」をもって以下の「競争力強化策」を実行する。

≪競争力強化策≫

I. 上屋をはじめとした所管施設の補修強化

- 限りある財源を予防保全型の補修に可能な限り充当していくことで、所管施設の延命化及び機能維持に努めていく。

II. 高度な物流機能を持った所管施設の更新

- 所管施設の更新投資の際には、仕様やレイアウトに一定の汎用性を持たせることに留意しつつ、物流の高度化などに対応したものとする。

III. 所管施設の更新にあたっての積極的な民間活力の導入

- 更新投資においては、PFI手法を活用するなど民間活力の導入に積極的に取り組む。

IV. 競争力のある使用料体系への見直し（使用料全体の見直し、新たな等級の設置）

- 現行の使用料を全体的に軽減すること、あるいは現行の使用料の等級に下限の等級を追加するなどにより、「ユーザー視点での競争力のある使用料」とする。

※うち、「新たな等級の設置」については、令和2年度から実施

V. 取扱貨物量が増加し所管施設の稼働率向上につながるインセンティブの実施

- 所管施設の利用促進（使用開始）につながるような「新たな使用料制度」や「取扱貨物量増加に対するインセンティブ（集貨に関する支援）」などを検討する。

VI. 大阪港内での物流の効率化につながるインセンティブの実施

- 大阪港内における渋滞の緩和など、物流の効率化に資するユーザーの取り組みに対して、使用料の軽減や事業への支援などを検討する。