

港湾施設提供事業経営計画

Ver.5.0

令和4年3月
大阪港湾局

目 次

I はじめに	3	IV 経営改善策	17
1 港湾施設提供事業経営計画Ver.5.0とは	3	1 全般的課題への対応	17
2 P D C Aサイクルの実施	4	2 個別課題への対応	24
II 港湾施設提供事業を取り巻く状況	5	V 短期的取組による効果	32
1 港湾施設提供事業の経営収支	5		
2 大阪港を取り巻く状況	6	VI 経営計画Ver.5.0による効果	33
3 SWOT分析による戦略案の策定	7	1 大阪港の競争力強化への貢献	33
4 利用者ヒアリング結果	7	2 経営改善策を実施し、効果が発揮された	
5 港湾計画における貨物量の見通し	8	場合の額（競争力強化の財源）	34
III 港湾施設提供事業の課題	9	VII 経営計画Ver.5.0のまとめ	35
1 経営計画Ver.4.0で抽出した課題	9		
2 個別課題への取組み成果（主に短期的取組）	10		
3 全般的課題の抽出	13		
4 個別課題の抽出	14		

I はじめに

1. 港湾施設提供事業経営計画Ver.5.0とは

- 港湾施設提供事業経営計画（以下、「経営計画」とする。）Ver.5.0は、令和3年3月末に策定した「経営計画Ver.4.0」を更新したものであり、また経営計画の取組期間が令和4年度までとなっているため、取組の最終年度として提示するものである。
- 経営計画Ver.5.0では、経営計画Ver.4.0で定めた経営改善策の令和2年度での効果を検証し、令和2年度決算に基づき個別課題を抽出した。
- また、経営計画Ver.5.0は、不採算施設を単に現状の認識をもって廃止、利用転換するような手法をとるものではないことを基本的な考え方としている。
- 施設提供事業の本来の目的は、大阪港の取扱貨物量を増加させることにより大阪都市圏の物流全体の効率化を図り、そのことで市民生活の安定に寄与することである。
- したがって、現状では稼働率が低い施設であっても、今後の取扱貨物量の増加が見込まれるものや大阪港にとって必要不可欠なものは、検討期限を設けることや状況変化を見極めながら経営改善策を講じて施設を存続していくものとする。

① 港湾施設提供事業とは

港湾施設提供事業（以下、「施設提供事業」とする。）は、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な埠頭用地、上屋、荷役機械等を整備運営することを目的としている事業であり、大阪港埋立事業（以下、「埋立事業」とする。）と合わせて大阪市港営事業会計（以下「港営事業会計」とする。）として、地方公営企業法の財務規定を適用して会計処理を行っている。

【施設提供事業における主な施設】

➤ 上屋 80棟



➤ 荷さばき地 987,271㎡



➤ 荷役機械（ガントリークレーン）2基



② 経営計画策定に至る経過

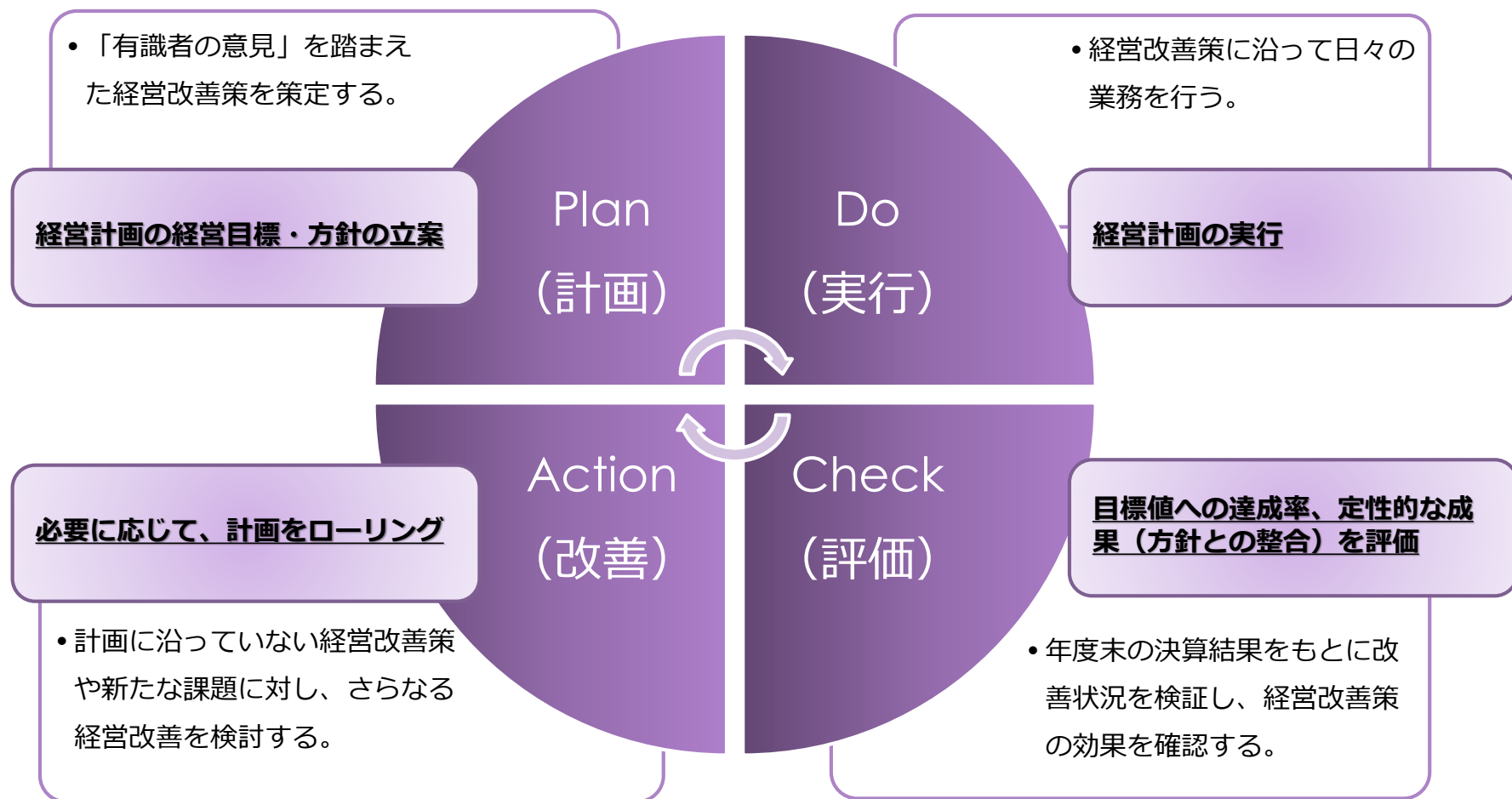
施設提供事業が所管する上屋については、ほとんどが耐用年数である31年を経過するなど、老朽化が進んでおり、今後、多額の補修費や更新投資が必要となってくる。

このような状況のもと、施設提供事業において、経営の抜本的な改革を実施し、施設の老朽化に伴い将来予想される事業リスクや利用者ニーズに対応出来る財務体質の向上を図ることにより、大阪港の競争力を強化することを目的に「港湾施設提供事業経営計画」を策定することとした。

I はじめに

2. PDCAサイクルの実施

- 令和4年度までを取組期間とするが、毎年度の決算結果を基に施設提供事業全体あるいは多くの地区に共通する課題（以下、「全般的課題」とする。）及び地区あるいは施設単位の課題（以下、「個別課題」とする。）を確認（必要であれば新たに抽出する）し、必要な経営改善策を策定する。
- 過去に抽出した課題の改善状況を検証し、経営改善策の効果を確認する。
- 必要が生じれば、経営改善策を修正する。
- 以上の作業（PDCAサイクル）を繰り返し、その結果を毎年度公表する。（修正した経営計画の策定・公表）
- 取組期間終了後の令和5年度に、本計画の必要性や有効性などを確認し、本計画のあり方を再度検討する。



II 港湾施設提供事業を取り巻く状況

1. 港湾施設提供事業の経営収支

(単位：億円)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
収益 (A) = (B) + (C)	56.9	54.5	52.1	47.8	46.9	47.9	46.9	46.5	48.4	47.5	45.3
営業収益 (B)	48.2	44.7	43.0	38.8	38.4	39.4	38.6	38.4	46.1	46.2	45.0
営業外収益 (C)	8.7	9.7	9.1	9.0	8.5	8.5	8.3	8.2	2.3	1.3	0.3
費用 (D) = (E) + (F)	58.6	54.1	52.6	44.7	43.1	47.2	43.8	41.4	37.2	37.0	36.2
営業費用 (E)	54.2	50.4	49.5	42.2	41.0	45.5	42.5	40.1	36.1	36.1	35.4
営業外費用 (F)	4.4	3.8	3.2	2.5	2.1	1.7	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8
営業損益 (Q) = (B) - (E)	△ 6.0	△ 5.6	△ 6.5	△ 3.3	△ 2.5	△ 6.1	△ 3.9	△ 1.8	10.0	10.1	9.6
経常損益 (G) = (A) - (D)	△ 1.7	0.3	△ 0.6	3.1	3.9	0.7	3.1	5.2	11.2	10.5	9.1
特別利益 (H)	1.0	1.3	0.0	8.4	14.0	0.0	3.9	1.1	0.0	10.6	24.0
特別損失 (I)	1.2	9.0	6.2	1.0	1.8	1.9	7.6	3.1	8.8	2.5	0.0
特別損益 (J) = (H) - (I)	△ 0.1	△ 7.7	△ 6.2	7.4	12.2	△ 1.9	△ 3.7	△ 2.0	△ 8.8	8.1	24.0
当年度純利益 (損失) (K)=(G)+(J)	△ 1.8	△ 7.4	△ 6.7	10.6	16.0	△ 1.3	△ 0.6	3.2	2.4	18.6	33.1
資本的収入 (L)	14.0	15.7	12.6	11.8	13.1	2.9	1.2	4.3	1.9	7.8	12.1
資本的支出 (O)	27.3	31.1	29.5	24.4	19.7	18.7	16.6	18.4	18.3	17.8	17.3
差引不足額 (P)=(L)-(O)	△ 13.4	△ 15.5	△ 17.0	△ 12.6	△ 6.7	△ 15.8	△ 15.4	△ 14.2	△ 16.4	△ 10.0	△ 5.2
補填財源	11.6	11.3	8.5	18.4	25.6	10.0	11.2	13.1	15.5	19.4	38.0
再差引過不足額	△ 1.8	△ 4.2	△ 8.5	5.9	18.9	△ 5.8	△ 4.3	△ 1.1	△ 0.9	9.4	32.8
累積資金残高 (a)	20.8	16.7	8.2	14.1	33.0	27.2	22.9	21.8	20.9	30.3	63.1

※大阪港埋立事業との会計内取引の金額を含む数値

➡ 前回の経営改善方策の策定以降（平成19年度以降）は、堅調に利益を計上していたが、平成22年度以降、将来の収支悪化防止の実現のため、施設数を減少させたことなどにより、利益が減少している。

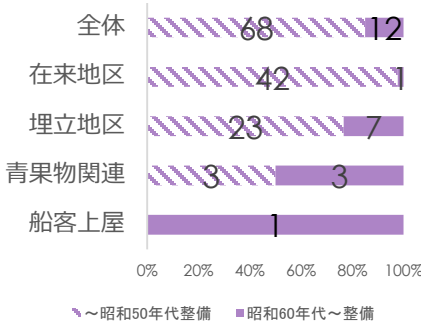
② 施設提供事業の経営収支の特徴

収支圧迫要因

- 埋立地に立地する多数の埠頭用地の底地を埋立事業から賃借している。
- また、安定的に収益を計上出来ない「一体使用荷さばき地の存在」も赤字要因の一つとなっている。

③ 施設の老朽化

上屋の整備年度（単位：棟）



④ 港営事業会計を取り巻く状況

事業区分の明確化

- 港営事業会計を構成するもう一方の事業である埋立事業については、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、持続可能性やリスクへの対応などの検証が求められる。
- したがって、施設提供事業、埋立事業ともに、より独立性・透明性の高い事業運営が求められている。

II 港湾施設提供事業を取り巻く状況

2. 大阪港を取り巻く状況

外国貿易に関する状況

新型コロナウイルス感染症拡大による状況

- 新型コロナウイルス感染症が全世界で拡大し、世界経済は大幅な景気後退局面にあったが、令和2年秋頃から世界貿易は急速に回復した。しかし、貨物需要の急増に伴い、運賃の上昇や船舶の遅延など物流の混乱が続いているほか、変異ウイルスによる感染の再拡大が起きており、コロナ前の水準に戻るには時間がかかる見通しである。
- WTOの世界貿易見通し（令和3年10月公表）では、令和3年の世界の貿易量は前年比で10.8%の増加見込みであるが、令和4年は伸び率が4.7%と鈍化する見込みが示された。（令和2年は前年比5.3%減）

我が国港湾を取り巻く状況

- アジア地域の急速な経済成長や人口の増加、国際分業の進展に伴い、交易が一層活発化しており、我が国の産業・貿易構造の変化に伴って、国際海上輸送ネットワークの重要性が高まっている。
- 一方、中国を中心とした東アジア諸港の港勢の伸長により、我が国の港湾の相対的地位が低下している。
- また、国際分業の進展に伴ってサプライチェーンマネジメントの高度化が進む中、総合的な物流の効率化が求められている。

アライアンスの再編

- 世界の主要なコンテナ船会社が東西基幹航路で組織する配船連合のアライアンスは、平成29年から3大体制に移行した。
- また、邦船3社においてもコンテナ船事業を統合した新会社が平成29年10月に設立され平成30年4月にサービスが開始されている。

大阪港の求められる役割

- このような状況の中、平成22年に大阪港と神戸港は、阪神港として、国際コンテナ戦略港湾に選定され、我が国全体の経済・産業を支える上で、これまで以上に重要な役割を担うこととなった。
- こうした背景を踏まえつつ、中国をはじめとするアジア諸国等との交易の進展に伴う貨物量の増大や、船舶の大型化等にも今後対応していく必要があることなどから、限られた資産を最大限活用しながら、多様なユーザーニーズに対応していけるよう、より効率的な港湾経営を行っていくことが求められている。

国内貿易に関する状況

新型コロナウイルス感染症拡大による状況

- 「令和3年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」（令和3年1月閣議決定）では、国内経済の水準について、令和2年度はコロナ前を下回った状態に止まるとが、令和3年度中にはコロナ前の水準に回帰することが見込まれるとされた。

効率的な輸送形態の重要性の高まり

- 環境にやさしいモーダルシフトの推進に寄与するとともに、一度に大量輸送が可能で、荷役効率の高い内航フェリーやRORO船等による効率的な輸送形態の重要性が高まっている。

船舶の大型化への対応

- このような状況の中、沖縄航路を中心としたRORO船において、輸送能力向上等を図るため船舶の大型化が進められている。

阪神港における集貨の取り組み

- 国際戦略港湾施策において、西日本発着のコンテナ貨物を阪神港へ集貨する取り組みが進められる中、内航フィーダー船への対応について検討していく必要がある。

クルーズ客船に関する状況

訪日外国人の状況

- 令和3年に日本を訪れた外国人数は約25万人(前年比▲94.0%、令和元年比▲99.2%)となっており、感染症拡大の影響により大幅に減少している。(来阪者数はインバウンドの大幅な減少に伴い調査未実施のため不明)

新型コロナウイルス感染症拡大による状況

- 感染症拡大により世界的にクルーズ船の運航が停止されたが、各運航会社はクルーズ実施にあたっての感染症対策を徹底し、欧米などで運航を再開している。
- 日本では、国監修のもと日本外航客船協会及び日本港湾協会がクルーズ船及び受入港における感染拡大予防にかかるガイドラインを策定し、同ガイドラインに沿い令和2年10月から日本籍船による国内クルーズが再開しているが、感染拡大状況下ではクルーズ催行の中止が相次ぐなど不安定な運航状況が続いている。一方、国際クルーズについては入出国が厳しく制限されているため、再開時期は不透明である。

大阪港における今後の見込み

- 近年の日本へのクルーズ船寄港増加に伴い大阪港への寄港も増加傾向にあり、令和元年の寄港回数は過去最高の62回となった。しかし、令和2年以降は外国籍船が寄港できない状況が続いているほか、日本籍船による国内クルーズについても、感染症拡大に伴い大阪港に寄港するクルーズが相次いでキャンセルとなり、令和3年の乗客を乗せたクルーズ船の入港実績はなしとなった。当面は感染症状況下での不安定な受入が続くと見込まれる。

II 港湾施設提供事業を取り巻く状況

3. SWOT分析による戦略案の策定

- 大阪港のSWOT分析を行い、その分析結果について、機会（プラス要因）を捉えた成長戦略・改善戦略、脅威（マイナス要因）を捉えた回避または対抗戦略・対応戦略に区分し、具体的な戦略案を策定した。
- なお、この戦略案は、大阪港の競争力強化のために本市として既に取り組んでいるもの、あるいは今後取り組む予定のものであり、「IV経営改善策1. 全般的課題への対応 競争力強化策」で示す戦略案のみが本市の取り組むものではない。
「SWOT分析【別紙1】参照」「戦略案【別紙2】参照」

SWOT分析による戦略案

- ① 官民一体での海外ポートセールスの推進、東南アジア各港との連携・交流強化、直行便の誘致、大阪港のブランド力強化などによる東南アジアからの輸入促進。

② 大阪港湾局として「大阪港」「府営港湾」が連携したセミナーや集貨事業を実施するとともに、大阪港のゲート前滞留対策、南大阪・和歌山・畿央地区（奈良・三重方面等）からの集貨について検討を進める。

③ コンテナターミナルゲート前混雑緩和の取組み（滞留対策システム構築、物流・一般交通の分離等）を推進する。

④ 内航フィーダー貨物拡大を目指し、内航フィーダー船が定期的に着岸できるバース利用方法を検討する。

⑤ 豪州航路の維持拡大を目指し、大型船受入確保（航路増深、バースウィンドウ確保等）や豪州からの輸入貨物拡大に向けた需要を掘り起す。
- ⑥ 船舶の大型化、内航フィーダーサービスに対応した大阪港コンテナターミナルの再編、CT処理能力の強化等を検討する。

⑦ 物流倉庫の立地促進、及び見直し可能な公共上屋については取り壊して市有地を賃貸するなど、民間による物流施設の整備等について検討する。

⑧ 既存のインセンティブの利用促進に加え、外航フェリー貨物に対するインセンティブを検討する。

⑨ 戦略的な誘致活動やコロナ禍に対応した安全・安心な受け入れ体制の構築、利便性の高い天保山客船ターミナルの整備、新たな観光ツアー先の開拓などにより、クルーズ客船を誘致する。

⑩ 港湾施設の強靱化（災害に強い港湾施設の整備）

⑪ LNGバンカリング拠点の形成など、環境にも配慮した港湾機能の高度化に取り組む。さらに、脱炭素社会の実現に向けカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を目指す。

4. 利用者ヒアリング結果

- SWOT分析による戦略案を補完するため、大阪港の利用者が、大阪港に期待するものや港湾管理者への要望などについて、これまでも情報交換を行っているが、経営計画の策定にあわせたヒアリングも実施した。「利用者ヒアリング結果【別紙3】参照」

事業者 /カテゴリ	貨物の見通し	料金の低減（インセンティブなど）	用地の確保	上屋の老朽化	競争力強化の取組
コンテナ船運航会社	米中貿易摩擦の影響で中国との貨物量は減少。最近是新興の東南アジア諸国に着目している。	大阪港でボリュウムを扱った既存船会社に対するインセンティブなど	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	— （コンテナは上屋を使用しないため）	内航専用バースが整備出来れば寄港したい
外航・内航船 運航会社	「パルプや新聞紙は大阪港揚げにしてほしい」との引き合いが強い	コンテナだけでなくパルク貨物に対するインセンティブが必要	船舶の大型化により、大阪港では岸壁水深が確保出来ない場合がある	上屋の更新を期待している。雨天にも荷役が出来るようなものが望ましい	岸壁水深が、確保されている夢洲を一時的にでも利用したい
港湾運送関係事業者	危険物貨物の取り扱いには伸びており、今後も伸びると思っている	港頭地区の競争力のある料金体系の導入を是非お願いしたい	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	上屋の老朽化により、施設の機能が陳腐化している	国内フィーダーの大阪港への取込みが必要 老朽化したガントリークレーンの更新は有難い

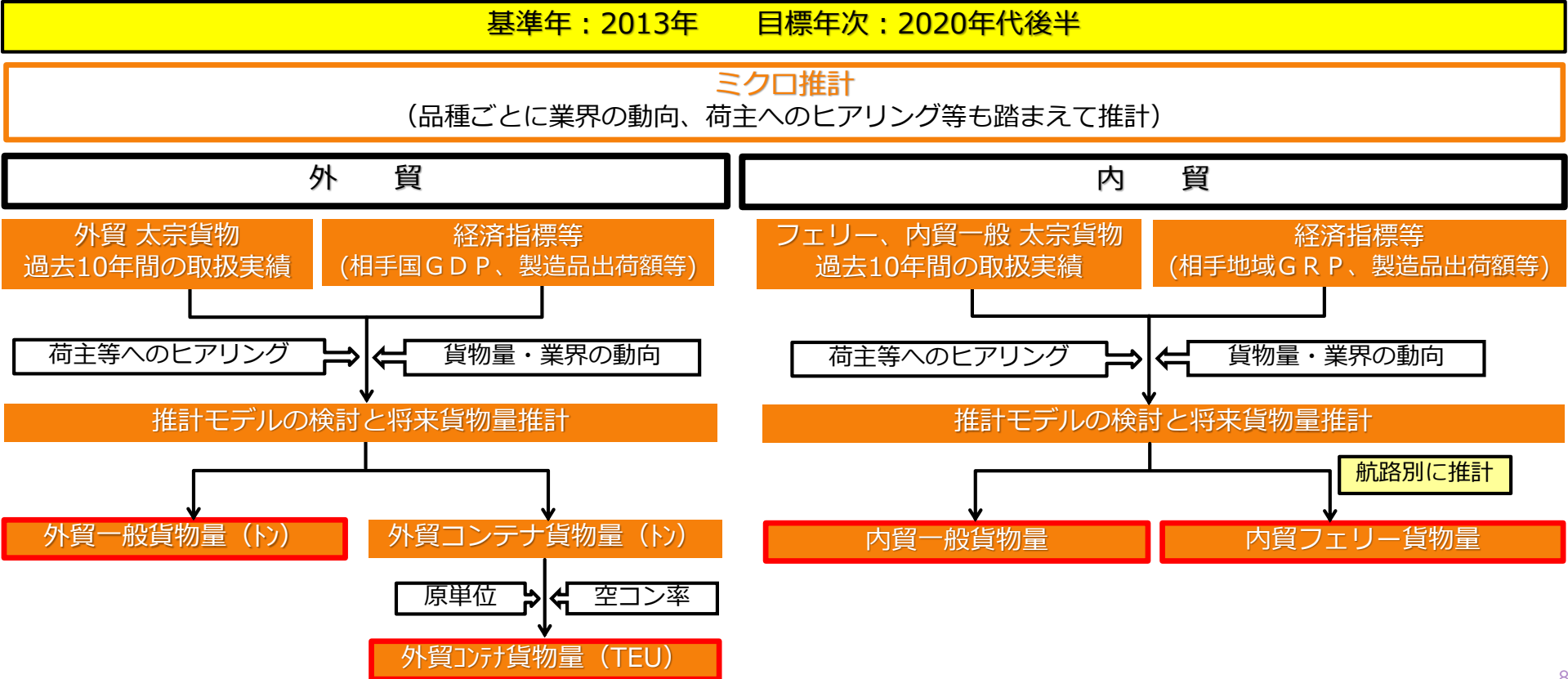
II 港湾施設提供事業を取り巻く状況

5. 港湾計画における貨物量の見通し

- 平成31年3月に改訂した大阪港港湾計画において、概ね10年後の取扱貨物量を下記の方法により、推計した。
- 大阪港の取扱貨物量推計の結果、2020年代後半の外貿コンテナ貨物量は、271万TEUと今後堅調に増加する見込み。
- また、総取扱貨物量についても、9,660万トンと堅調に増加する見込み。

		実績 (2020年)	将来貨物量 (2020年代後半)
取扱貨物量	全体	7,999万トン	9,660万トン
	外貿	3,372万トン	4,470万トン
	(うちコンテナ)	(3,122万トン)	(4,000万トン)
		(206万TEU)	(271万TEU)
	内貿	4,627万トン	5,190万トン
	(うちフェリー)	(3,035万トン)	(3,340万トン)

■ 取扱貨物量推計フロー



Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

- 施設提供事業の課題を、全般的課題と個別課題に分類するとともに、それらを短期間で取り組むべきものと、中期的に取り組むべきものに区分している。

課題ごとの取り組み期間の目標年次

- 短期間で取り組むべきもの（短期的取組） 令和2年度まで
- 中期的に取り組むべきもの（中期的取組） 令和4年度まで

1. 経営計画Ver.4.0で抽出した課題

全般的課題	① 新型コロナウイルス感染症への対応	
	② 稼働率向上のための分析及び戦略策定が必要	（中期的取組）
	③ 過大な土地賃借料負担(施設提供事業から埋立事業への支払)	（中期的取組）
	④ 収益性の低い「一体使用荷さばき地」の必要性の検証	（中期的取組）
	⑤ 老朽化する上屋への対応	（中期的取組）
	⑥ 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	（中期的取組）
個別課題	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 C-1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）

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

2. 個別課題への取組み成果

⑤ その他の低稼働地区（A・B地区、I地区、Q地区）

中期的取組

改 善 策：

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

取 組：

補修費の精査を実施し、埠頭利用再編により新たな事業者の掘起こしを実施した。

成 果：

A・B地区、I地区及びQ地区は稼働率（R元：A・B地区:88.0%、I地区：77.4%、Q地区：71.6%）は全体的に低いものの、他地区と比較して補修費が高くなっている。その中ではあるものの、元年度決算と比較して約4,000万円ほど好転しており、引き続き、事業者とヒアリングを実施し使用面積を集約することで、黒字を目指す。

効 果 額：

600万円 （A・B地区：900万円、I地区：1,900万円、Q地区：▲2,200万円）

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

2. 個別課題への取組み成果

⑥ 北港白津地区荷さばき地

中期的取組

改 善 策：

行政財産貸付（事業用定借）を行うことで安定的な収支の黒字化を目指す。

取 組：

HS-3およびHS-2について、行政財産貸付（事業用定期借地権設定契約）条件を整理し、関係各局と調整を図った。

成 果：

HS-3（令和3年5月）およびHS-2（令和4年4月）をそれぞれ公募入札により行政財産貸付契約（事業用定期借地権設定契約）を締結することで、安定的な黒字化が見込まれる。

効 果 額：

1億1,600万円 （HS-3：7,900万円 HS-2：3,700万円（見込））

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

2. 個別課題への取組み成果

⑧ KF地区荷さばき地（船客上屋含む）

中期的取組

改 善 策：

底地を優先的に大阪港埋立事業から取得することにより、収支改善を図る。

取 組：

経営改善の視点から資金不足が生じない範囲で、大阪港埋立事業から取得する優先順位の検討を行い、稼働率が高く、赤字地区であるKF地区荷さばき地を大阪港埋立事業から取得することとした。

（令和4年度から10年分割にて取得）

成 果：

令和4年度より、下記のとおり収支改善し黒字化する見込みである。

(現状) * R2決算		5,900万円 収支改善 (土地賃貸料)	(土地取得後)	
・ 収益	1.9億円		・ 収益	1.9億円
・ 費用	2.18億円		・ 費用	1.59億円
・ 収支	<u>▲0.28億円</u>		・ 収支	<u>0.31億円</u>

効 果 額： 5,900万円

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

3. 全般的課題の抽出

- 港湾施設提供事業の令和2年度決算において、新型コロナウイルス感染症に伴う物流への影響はあまり見受けられなかったものの、物流への影響を注視していく必要があることから、「新型コロナウイルス感染症への対応」については、昨年度に引き続き経営計画Ver.5.0の全般的課題とする。
- 経営計画Ver.4.0で全般的課題の一つとして掲げていた「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」については、「両事業の区分を明確にし、各事業の透明性・独立性・採算性を高める」ため会計の分離等を検討することとしていたが、施設提供事業が埋立事業から賃借している埠頭用地全てを買取る場合多額の資金が必要となることに加え、今後も同一会計のもと大阪港埋立事業から賃借しながら事業を進めることでより柔軟な事業運営が可能となることから、経営計画Ver.5.0の全般的課題から削除した。

全般的課題	① 新型コロナウイルス感染症への対応	
	② 稼働率向上のための分析及び戦略策定が必要	(中期的取組)
	③ 過大な土地賃借料負担(施設提供事業から埋立事業への支払)	(中期的取組)
	④ 収益性の低い「一体使用荷さばき地」の必要性の検証	(中期的取組)
	⑤ 老朽化する上屋への対応	(中期的取組)

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2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2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（13地区）のうち、一過性の事象（突発的な修繕費用の増加や一時的な稼働率の減少）による収支の悪化で「赤字」となったものを除き、構造的な問題を解決する必要があるものを抽出した。

②経営計画Ver.5.0より検討の対象外となった「個別課題」

- 経営計画Ver.4.0で掲げた個別課題の一つであった「その他低稼働地区（A・B地区、I地区、Q地区）」について、A・B地区、I地区は黒字化が図られたため、個別課題から削除した。また、Q地区についても、赤字となっており、新たな事業者の掘り起こし等が必要ではあるものの、事業者へのヒアリングや協議により使用面積の集約化等を行うことで営業損益の安定的な黒字化が図られる見込みであり、構造的な問題を抱えているとはいえないため、個別課題から削除した。
- 経営計画Ver.4.0で掲げた個別課題の一つであった「北港白津地区荷さばき地」について、HS-3（令和3年5月）およびHS-2（令和4年4月）をそれぞれ公募入札により行政財産貸付契約（事業用定期借地権設定契約）締結したことで、安定的な黒字化が図られるため個別課題から削除した。
- 経営計画Ver.4.0で掲げた個別課題の一つであった「KF地区荷さばき地（船客上屋含む）」については、大阪港埋立事業からの賃借料及び、購入代金を比較し、留保資金等の状況を踏まえ、令和4年度に埠頭用地を購入することで安定的な黒字化が図られるため、個別課題から削除した。
- 経営計画Ver.4.0で掲げた個別課題である「C-1地区西荷さばき地」、「C-6、7埠頭（荷役機械を含む）」については万博期間における夢洲物流車両の交通円滑化に向けた対策用地として活用し、万博期間終了後に経営改善に向けた取組み（新たな事業者の掘り起こし）を行うこととしているため、個別課題から削除した。

Ⅲ 港湾施設提供事業の課題

4. 個別課題の抽出

個別課題

- | | | |
|---|-----------------|---------|
| 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 | J 地区荷さばき地 | (中期的取組) |