

## 令和5年度 大阪港湾局運営方針

(所属長：丸山 順也)

「目標」「使命」及び「所属運営の基本的な考え方」	
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪経済の活性化と豊かで安定した市民生活を支える大阪港の実現</li> <li>・市民の生命・財産を災害から守り安全で使いやすい大阪港の実現</li> </ul>
使命	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪都市圏の物流を支えるための港湾機能の強化に資する施策を重点的に実施</li> <li>・港湾における防災・減災機能の充実と施設の適切な維持管理を実施</li> <li>・臨海地域の活性化に資する施策を実施</li> </ul>
令和5年度 所属運営の 基本的な 考え方	<p>日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐための方策として、産業を支える物流インフラである「港湾」の国際競争力の強化にむけ、国際コンテナ戦略港湾の取組と大阪湾諸港の港湾管理一元化を進め、取扱貨物増加を図るとともに、大阪“みなと”（大阪港と府営港湾）におけるカーボンニュートラルポート（CNP）の形成（大阪港・堺泉北港・阪南港）に取り組んでいく。また、大阪都市圏を支える社会基盤として、市民生活の安全・安心を守り、持続可能な港湾の実現にむけて、港湾・海岸施設の耐震化や老朽化対策、高潮対策などに加え、関係事業者・地域住民と連携して、防災・減災対策の強化を図る。さらに、臨海地域においては、成長企業・物流企業の集積を図るとともに、夢洲においては、国際物流拠点としての更なる機能強化及びIR・万博などによる、国際観光拠点の形成に向けた取組を進めていく。あわせて、クルーズ客船の誘致を引き続き推進していくことにより、更なる臨海地域の活性化を図る。</p> <p>さらに、大阪“みなと”の強みを生かし、弱みを補完のうえ、全体で機能分担や最適配置を図り、大阪“みなと”を“ヒト・モノ・コトがより一層交流する拠点”として発展させ、安全・安心で良好な港湾環境のもと、背後圏にまで賑わいを図り、大阪・関西の経済・産業の発展の一翼を担うことをめざす。</p> <p>また、職員の創意工夫により、未利用地の活用などの更なる歳入の確保、経費の削減に取り組む。さらに、効率的な港湾運営を図るため、引き続き、民間活力を活用した官民連携の取組を推進する。</p> <p>港湾施設提供事業においては、令和5年3月に新たに策定した第2次港湾施設提供事業経営計画に基づいた取組を着実に実施するとともに、大阪港埋立事業においても、土地売却・賃貸の促進を行い、港営事業会計の安定した運営と経営改善を図っていく。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中、局運営を行うにあたっては、ウィズコロナ時代を見据えて、データとデジタル技術を活用して社会資本や公共サービスの変革等を実現するDX（デジタルトランスフォーメーション）を念頭に置きながら、3つの経営課題（「港の国際競争力の強化」、「災害に強く、安全で使いやすい港の実現」、「臨海地域の活性化」）に沿って取り組んでいく。</p>

## 重点的に取り組む経営課題

## 経営課題1 港の国際競争力の強化

3決算額

4,611百万円

4予算額

4,470百万円

5予算額

4,275百万円

## 課題認識

西日本・関西圏の産業活性化に貢献するとともに、豊かで安定した市民生活を支える西日本のゲートポートをめざし、阪神港へ貨物を集める「集貨」、新たな貨物の創出による「創貨」、港湾施設の充実による取扱能力の増強、効率的な物流体系の構築による「競争力強化」に取り組む必要がある。

また、近年重要視されている環境を意識した港として、選ばれる港となるため、大阪”みなと”におけるカーボンニュートラルポート（以下、CNPという。）の形成（大阪港・堺泉北港・阪南港）に府市一体となって取り組む必要がある。

主な戦略  
(課題解決の方策)

阪神港（大阪港）の基幹航路を維持・拡大させるため、阪神港を構成する大阪港、神戸港の特定港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社や国と連携して、以下の事業を展開する。

- ・集貨インセンティブの実施やセミナー開催等、集貨事業の推進
- ・食の輸出に関するセミナーや商談会の開催等、新たな貨物の創出
- ・主航路の拡幅・増深や夢洲C12荷捌地耐震改良等、港湾機能の強化に資する施設整備
- ・新たな港湾情報システム「CONPAS」の導入等、コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和施策の推進

また、大阪”みなと”におけるCNPの形成（大阪港・堺泉北港・阪南港）に向けて、令和5年3月に策定した各港のCNP形成計画に基づいた取組を着実に遂行する。

アウトカム  
指標  
(経営課題の進捗度  
合を示した指標)

- ・ 阪神港（大阪港）外貿コンテナ貨物量：  
令和4年（2022年）213万TEU/年 → 2020年代後半 271万TEU/年
- ・ 阪神港（大阪港）外貿定期コンテナ航路数：  
基幹航路 3航路（令和4年）→ 維持・拡大
- ・ CO2排出量：令和12年度（2030年度）に2013年度比46%削減
- ・ CNPの実現：令和32年（2050年）

アウトカム  
指標の達成状況  
(定量評価)

5年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成

前年度実績

・ 外貿コンテナ貨物量 198万TEU	B	213万TEU
・ 基幹航路数 3航路	A	3航路
・ 大阪港におけるCO2排出量 5.8%削減	B	未測定

## 経営課題2 防災・減災対策の強化

3決算額

6,467百万円

4予算額

9,131百万円

5予算額

6,208百万円

## 課題認識

港湾施設・海岸保全施設の適切かつ効率的な維持管理とともに、地震・津波などの災害に対応した防災対策として、浸水の被害想定・液状化の影響を考慮した防潮堤の耐震化や、港湾施設の南海トラフ巨大地震対策、埋立地の浸水対策に取り組む必要がある。

主な戦略  
(課題解決の方策)

- ・既存堤防における耐震・液状化対策により、百数十年に一度発生する規模の地震（M8）による津波（L1）による市域への浸水を防ぐとともに、南海トラフ巨大地震（M9）による津波（L2）に対しても一定の減災効果（津波浸水想定面積7割減）を發揮させる。
- ・南海トラフ巨大地震に対する耐震性能が確保されていない港湾施設への対策を実施する。
- ・過去最大規模の台風に対し浸水被害が想定される、埋立地の浸水対策を実施する。
- ・「予防保全型」維持管理へシフトするため、港湾施設・海岸保全施設の性能を一定レベルまで回復させる対策を実施する。

アウトカム  
指標  
(経営課題の進捗度  
合を示した指標)

- ・耐震・液状化対策が必要な防潮堤（7.7km）の対策を完了
- ・主に緊急交通路上にある10施設（南港ポートタウン線除く）について、南海トラフ巨大地震に対する安全性の照査結果に基づき、必要な施設について令和6年度までの対策完了を目指し、着実に実施
- ・埋立地（咲洲・舞洲・夢洲）において、過去最大規模の台風を想定した浸水シミュレーション結果に基づき、対策必要箇所19.7kmについて令和9年度までの対策完了を目指し、着実に実施
- ・老朽化している港湾施設について、令和7年度末までに至急の補修が必要な16施設の補修を完了し、安全性を確保した管理水準を維持

アウトカム  
指標の達成状況  
(定量評価)

5年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成

前年度実績

・防潮堤耐震対策 進捗率69% (5.3km/7.7km)	B	66% (5.1km/7.7km)
・港湾施設耐震対策 進捗率90% (9施設/10施設)	A	90% (9施設/10施設)
・浸水対策 進捗率34% (6.8km/19.7km)	A	30% (6.0km/19.7km)
・港湾施設補修 進捗率25% (4施設/16施設)	A	67% (44施設/65施設)

経営課題3 臨海地域の活性化

3決算額	15,813百万円	4予算額	27,851百万円	5予算額	25,354百万円
------	-----------	------	-----------	------	-----------

課題認識	<p>咲洲等への成長企業や物流企業の集積に向けた効率的・効果的な企業誘致に取り組むとともに、夢洲における国際物流拠点としての更なる機能強化及びIR、万博などによる国際観光拠点の形成や、クルーズ客船の母港化などに取り組み、臨海地域の活性化を図る必要がある。</p> <p>夢洲において国際観光拠点と国際物流拠点が共存し、それぞれが十分な機能を発揮するためには、夢洲までの地下鉄中央線の延伸や夢洲への主要アクセスルートとなる幹線道路の拡幅、さらには、観光車両と物流車両の動線を分離するための高架道路の整備などにより、円滑な交通アクセスを確保することが必要不可欠である。</p> <p>また、クルーズ客船の寄港定着化及び母港化に向けて海外でのセールス活動などに加えて、クルーズ客船の誘致をより効率的・効率的に実施するため、大阪府営港湾と連携し、府市一体となった誘致活動を行う必要がある。</p>				
主な戦略 (課題解決の方策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済戦略局・都市計画局等と連携した、成長企業や物流企業の集積に向けた誘致活動、土地利用促進のための都市基盤整備を実施する。</li> <li>・夢洲では、円滑な交通アクセスを確保できるよう、万博開催までに、必要となるインフラ整備を行う。</li> <li>・海外で開催されるクルーズコンベンションへの参加等や、隣接する大阪府営港湾と連携することによりクルーズ客船誘致の「お断りゼロ」をめざす。加えて、府域の観光素材を活かした寄港地観光のPRを行う。</li> </ul>				
アウトカム 指標 (経営課題の進捗度 合を示した指標)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夢洲まちづくりⅠ期(70ha)および万博に必要な都市基盤の整備完了(令和6年度)を目指し、設計・工事を着実に実施</li> <li>・クルーズ客船の入港隻数:令和7年に100隻/年 ※大阪府営港湾に寄港する隻数を含む</li> </ul>				
アウトカム 指標の達成状況 (定量評価)	5年度実績と達成状況 ※A:達成 B:未達成		前年度実績		
	・夢洲の都市基盤の整備について概ね予定通り進捗		A	概ね予定通り進捗	
	・令和5年1~12月の入港実績 46隻		A	14隻	

自己評価 (運営方針全体の 定性評価)	<p>防潮堤や港湾施設などの防災・減災対策、および夢洲における都市基盤整備については、概ね予定通りに進捗した。</p> <p>クルーズ客船の入港隻数については、令和5年5月の新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付け変更に伴い増加傾向にあるものの、取扱貨物量は中国経済の減速や円安、エネルギー価格・物価の上昇の影響等により前年比で減少したことから、引き続き世界経済や国内消費等の動向に注視しながら、戦略的に業務に取り組んでいく必要がある。</p>				
---------------------------	---	--	--	--	--

今後の方針	<p>経営課題1については、関係者と連携し、令和6年度支援事業の内容等についての見直しやより効果的なポートセールス活動を実施することで、目標集貨量の達成をめざすとともに、「大阪港・堺泉北港・阪南港港湾脱炭素化推進計画」に基づくCNP形成を促進する。</p> <p>経営課題2については、現在の港湾施設等の耐震対策・浸水対策等の継続に加えて、残りの危険物取扱箇所へ近接する堤防については国直轄事業化に向けて引き続き要望していく。</p> <p>経営課題3については、引き続き、夢洲の都市基盤の整備完了に向けて取り組むとともに、クルーズ客船の積極的な誘致活動を進めていく。</p>				
-------	--	--	--	--	--