

第231回大阪市外郭団体評価委員会

令和 7 年 2 月 27 日

目次

※ Ctrlキーを押しながら目次をクリックすると該当箇所を表示します。

開会	1
(1) 阪神国際港湾（株）の令和 6 年度経営評価（対象事業活動の実績）について	2
(3) 阪神国際港湾（株）の中期目標の期間終了時の検討について	8
(2) （株）大阪港トランスポートシステムの令和 6 年度経営評価（対象事業活動の実績）について	16
(4) （株）大阪港トランスポートシステムの中期目標の期間の終了時の検討について	19

開会

開会 午前10時

【上塚法人担当課長】 それでは、定刻になりましたので、第231回大阪市外郭団体評価委員会を始めさせていただきます。

私は、本委員会の事務局を務めております総務局行政部法人担当課長の上塚でございます。

それでは、議題に入りたいと思いますので、以後の議事進行について、堀野委員長にお願いいたします。

堀野委員長、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 本日は、委員全員にご出席いただきありがとうございます。大阪市外郭団体評価委員会規則第 6 条第 2 項により、会議が有効に成立しております。

本日の議題（１）と（３）の外郭団体の令和 6 年度経営評価（対象事業活動の実績）について、（２）と（４）の外郭団体の中期目標の期間の終了時の検討については公開で、（５）の大阪市の監理対象団体における大阪市退職者の採用等に関する指針を定める規程に基づく本市の同意については、法人情報の審議ですので、非公開で行います。

(1) 阪神国際港湾（株）の令和6年度経営評価（対象事業活動の実績）について

【堀野委員長】 それでは、最初の議題について、事務局からご説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

大阪港湾局において所管する外郭団体である阪神国際港湾株式会社の令和6年度経営評価（対象事業活動の実績）について、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例第7条第4項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては、所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、所管所属からご説明をお願いいたします。

【大阪港湾局】 おはようございます。大阪港湾局総務部長西河と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは早速ではございますが、私のほうからご説明をさせていただきたいと思います。お手元資料、阪神国際港湾株式会社に係ります令和6年度事業経営評価の資料のほうをご覧いただければと思います。

まず、阪神国際港湾株式会社の中期目標についてでございます。中期目標期間、令和2年9月1日から令和7年3月31日までの間におきまして、大阪港におけます外貿埠頭の利用を拡大することで貨物取扱量を増大させ、また、フェリーの航路数を維持すること。これを目指して取組を進めております。

続きましてその下になりますが、中期目標の期間を通じた評価についてでございます。外郭団体の自己評価のところでございますけれども、阪神国際港湾株式会社におきましては、集貨を推進するためのセミナーですとか、海外へのポートセールスの実施、それから港湾機能の強化に資する施設の整備、コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和に向けました「新・港湾情報システム」の導入、それから4つ目としてフェリーの振興策という、大きく4つの取組を進めてきておりまして、新型コロナウイルス感染症の影響を期間中受けたものですとか、それに伴いまして実施期間の変更したものを除きまして、おおむね目標どおりに進められたと認められますことから、最終目標達成状況につきましては、団体においては、ア、達成となっております。

その下、市の評価といたしましても、これらの取組は目標どおりに行われたというふうに団体同様の評価をしておるところでございます。

次の2ページ目からは、その4つの取組に関しまして、対象事業活動実績に関する評価を取組ごとに記載しておりますので、順にご説明させていただきます。

まず次のページの取組1でございます。1つ目は、集貨事業の推進といたしまして、国内の事業者向けのセミナー開催及び東南アジアにおいて、荷主向けのポートセールス活動を実施するというものになっております。その下、中期計画の達成状況の欄でございますが、指標Ⅰは国内事業者向けセミナーの開催回数となっております、これにつきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして、期間の当初は目標を達成できないという状況がございましたが、その後、ウェブ開催とか、いろんな工夫をしながら開催することによりまして、令和4年度以降につきましては、目標どおり開催できたという状況でございます。

次に指標の2つ目、海外ポートセールスの回数のところでございますが、新型コロナウイルス感染症の分類が5類に引き下げられまして以降、関係先との調整の結果、令和6年2月にはマニラで、また今回の対象期間の後になってしまいますが、つい先日、令和7年1月にもインドのムンバイのほうで開催をできたところでございます。

こういった状況を踏まえまして、その下の外郭団体の自己評価でございますが、全体としては、今申しましたような一定の取組をずっと行えたというところでございますが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けまして、セミナー等の開催回数が、期間当初におきまして目標値を下回ったということがございますので、中期計画の目標達成状況としては、団体の自己評価としては、未達成、ウを選んでいるという状況でございます。

その下、市の審査といたしましても、目標達成状況につきましては、未達成の期間がどうしてもございましたので、団体同様、ウ、未達成としておるところでございますが、セミナーの開催ですとか、海外ポートセールスの取組というのは、集貨事業の推進、集貨の取組に有効なものであると。また、それは必要であり、実際その成果も一定認められてきておりますことから、取組自体はA、有効ということで評価をさせていただいております。

以上が取組の1つ目でございます。

次のページに移っていただきまして、取組の2つ目でございます。港湾機能の強化に資する施設整備についてでございます。

この項目につきましては、中期計画の達成状況のところでございますが、これにつきましては、当初は取組の指標として、ガントリークレーンの整備進捗度というものを掲げさせていただいておりましたが、ガントリークレーンの整備につきましては、令和4年度以降、

先ほど来申し上げている新型コロナウイルスの影響をどうしても受けておりまして、貨物の取扱量、これがどれくらい伸びていくのかという見通しが非常に立てにくくなったと。それに伴いまして、大阪市のほうがガントリークレーンの整備を先送りするという、中期目標をそういう形で見直しをしましたので、それに合わせて中期計画も見直しが行われまして、指標から除外したという経過がございます。その代わりに、その下になりますが、変更後の指標Ⅰということで、コンテナ埠頭、C12というところがあるんですが、コンテナ埠頭の延伸部、伸ばした部分の整備の進捗度ということにしております、ここは、大阪港の機能強化ですとか、2025年の大阪・関西万博に向けまして、物流・交通の渋滞対策に資する取組であるとして、特に優先的に取り組むべき状況、そういう事業でございましたので、これをガントリークレーンの整備に代えまして、変更後の計画の内容として指標も設定して、この間取り組んできたところでございます。そして、ガントリークレーンにつきましても、コンテナ埠頭整備につきましても、いずれの指標も各年度、記載のとおり目標を達成しておる状況と認識しております。

このため、次の外郭団体の自己評価におきましては、中期計画の目標達成状況は、ア、達成となっております、また、その下の市の審査といたしましても、中期計画の目標達成状況は、アとしております。そしてコンテナ埠頭の整備といいますのは、大阪港の貨物取扱量の増加につながるものでありますため、中期目標に対する取組の有効性は、A、有効とさせていただきます。

続きまして、取組の3つ目でございます。3つ目は、コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和に向けました「新・港湾情報システム」、名前は我々CONPASと呼んでおりますが、の導入についてでございます。

中期計画達成状況の欄でございますが、夢洲におけますコンテナターミナルにおいては、これまで検討とか調整、あるいは試験運用などを経まして、令和6年3月からCONPASの常時運用を開始したところでございます。また、咲洲のほうにおきましても、CONPASの導入に向けました意向調査ですとか、関係者との調整、こういったものを進めておりまして、目標どおりに進捗されてきたところであると認識しております。

これらを踏まえまして、外郭団体の自己評価の欄におきましては、中期計画の目標達成状況は、ア、達成とさせていただきます。市の審査につきましても、中期計画の目標達成状況は、同様にア、達成と評価しておりまして、コンテナの滞留対策は、貨物の取扱量の増加に資する取組であると考えられますことから、中期目標に対する取組の有効性

は、A、有効であるということで評価をしております。

最後に、取組の4つ目でございます。4つ目は、フェリー航路数の維持でございます、本市が実施する市民の方を対象としたフェリーの振興策、これへの協力を行いますとともに、阪神国際港湾株式会社のノウハウを活用した、中期計画の欄に記載の(1)から(5)、5項目の振興策に取り組むという内容でございます。

中期計画の達成状況の指標でございますが、指標Iは、大阪市が実施するフェリー振興策に対する協力回数としておりまして、新型コロナウイルスの影響で、大阪市のフェリー振興策、これ自体を中止した令和2年度を除きまして目標回数を上回っております。

また、指標の2つ目、フェリー振興策の実施項目数につきましても、令和6年は、大阪・関西万博に合わせて令和7年になってからPRを行ったほうが効果的だろうということで、開催時期を令和7年に入ってからに変更しておりますが、全体として見れば、中期計画の期間中には目標を達成できる見込みであると考えております。

こういった状況を踏まえまして、外郭団体の自己評価の欄でございますが、中期計画の目標達成状況は、Iの計画期間中に達成見込みということを選んでおります。

一番下の市の審査につきましては、中期目標の策定当初に想定しておりませんでしたコロナの感染拡大の影響等を除けば、各取組を着実に進められたとみられますことから、中期計画の目標達成状況は、団体と同様に計画期間中に達成見込みですということにしておりまして、またこれらの取組は、フェリー航路数の維持に資する取組であると考えられますことから、中期目標に対する取組の有効性は、A、有効と評価しておるところでございます。

大変長くなりましたが、資料の説明は以上になります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いいたします。

【村田委員】 委員の村田です。よろしくお願いします。

まず、取組1の指標Iなんですけれども、この結果が有効であるという判断なんですけれども、その有効である判断のもととなったのは、ちょっと先の話になりますけど、次の諮問書の中の集貨実績が大幅に増えていることをもって有効というふうに判断されたのか、実際目標どおりにセミナーであるとか、回数をこなしたということで有効であるというふうに判断されたのか。そのあたりをちょっと教えていただきたいです。

【大阪港湾局】 直接的な今回のこの様式の評価としましては、一定ここに掲げておりますセミナーの開催回数等、特別なそういう事情を除けば、おおむね工夫しながらできたのではないかと考えておまして、あと有効という評価につきましては、先ほどおっしゃっていただきましたように貨物の取扱量も実際航路が増えたりして、そういう貨物の増加にもつながったと認められる、後ほどの議題になるのかもしれませんが、というのも背景としてございまして、取組としては有効。セミナーとかポートセールスでPRして、大阪港を気にしていただいて、いろんな取引していただくということに関して、大阪港のプレゼンスを高めるということは有効だろうと、貨物の取扱量を増やすにあたっては当然有効だろうということで、そのように評価させていただいたつもりでございます。

お答えになっているか分かりませんが。

【村田委員】 分かりました。次の議題にも関係して申し訳ないんですけど、令和6年に集貨実績がものすごく上がっているんですけども、ただセミナーの回数とか、ポートセールスの回数は同じような回数ですと。これで直接関連するかどうかは分かりませんが、同じような回数をしていて、結果的には令和6年の集貨はものすごく増えていると。これは何かやり方を変えたとか、セミナーの内容を変えたとか、そういうことってあるんでしょうか。

【大阪港湾局】 やり方を変えたとか、特段何か意識して変えたというのは聞いておりませんが、当然ただ海外のセミナーなんかで、フィリピンですとか、インドでやっていますが、その国の文化、商取引の慣行、その他に合わせたやり方はしていると思うんですけども、何かこちらで意識的に大きく変えたということはないと思いますが、毎年そういう形で少しずつ過去もやってきた中で、航路の新設とかもありまして、貨物の取扱量が直近ぐっと増えたということになっているのかなと考えております。

【村田委員】 はい、分かりました。

あともう1点ですけども、取組3です。COMPASの導入ということで、これも常時運用を開始している状況ということで、この目的、意識としては、コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和に重要ということなんですけれども、実際にこの渋滞というのは、かなり緩和された状態になっているのでしょうか。

【大阪港湾局】 物流のコンテナ、トラックのターミナル周辺での渋滞というのは、非常に問題となってきました。実際、我々も咲洲で勤務しておりますが、咲洲のほうもかなりトラック、時間帯によってはすごい渋滞して、ずっと1車線塞ぐみたいな状態にはな

っています。CONPASを導入することにより、予約制みたいな形になりますので、いつ、どういう荷物が届くかというのが分かる。それが分かっていますので、ゲートを通す処理が、時間でいうと試験運用ベースですけれども、69秒かかっておったのが9秒で済むようになっていたりとか、かなり短縮されておりますので、処理能力は上がる。それだけゲートの中にスムーズに入って、当然、どのトラックが、どう来るというのは分かりますから、中の荷物のやりくりも含めてあらかじめ準備して、速やかに回転させられますので、効果としてはあるということは常々聞いておるんですけど、具体的にCONPASでどうかというのは、今持っておるのは、69秒が9秒で回転できるようになったということと、ゲートの増設なんかも合わせて行っていたり、CONPAS専用のゲート、予約した人だけがスッと先に行けるような、そういう例もつくったりということでやってまして、ゲートの増設なんかでも1時間あたり120台ぐらいはたくさん入れるようになっていると。プラス、先ほど言いました69秒が9秒になっているというのもあるので、トータルではそれなりにさばけて、道路上の滞留は減少していると。一定ゼロにはなってないと思うんですけども、減少しているというふうには聞いております。

【村田委員】 はい、分かりました。ありがとうございます。

【堀野委員長】 ほかはいかがでしょうか。

そしたら、堀野から伺いたいんですけども。村田委員からのご指摘にも関連するんですが、取組1のほうで、有効だったという評価を市としてされているということで、その審査結果のところにも、「新たな貨物の獲得や航路拡大のきっかけとなった」というふうに評価されているんですけども、これはセミナーとポートセールスの、そこに来られた聴講の方からそういうアンケートとか取られて、きっかけだったんだってことを把握されたということになるのでしょうか。

【大阪港湾局】 航路を開設したり、新たに大阪港を利用いただいている方に、我々が行いましたこういうセールス、セミナーとかをきっかけとして大阪港をご利用いただく形になりましたかというストレートの質問をして、そこを確認しているかどうかにつきましては、今そこは私どもも把握しておりません。申し訳ございません。

【堀野委員長】 結果的に取扱量が増えているということで有効ということだと、あまりこの指標との関連性が、取組としての有効性という評価につながるのかというのは、どうなのかなというふうに思ったところです。

それと合わせて取組4のほうなんですけれども、こちらは、達成見込みという評価をし

ていただいているんですけれども、こちらも同じように令和２年とか令和３年というのは達成していない項目がある中で、この取組１とこの達成状況に対する評価が変わるのは、どういう根拠なのかというのを教えていただければと思います。

【大阪港湾局】 根拠というほど立派なものはないんですけれども、取組４のほうは、阪神国際港湾株式会社の目線で考えますと、大阪市自体がコロナ期間中取りやめたときには、それに協力するという、あるいは団体側の事情といいますか、外の事情によってそうならざるを得なかったという面がございますのと、フェリー振興策につきましても、時期を令和７年に入ってからに、同じ６年度の中、年度の中ではあるんですが、７年に入ってからということで、この評価期間から外れるということなんかも考えまして、この表上はちょっと数字が足らなくなりますので、計画期間中の７年３月３１日までにはやるということがはっきりしておりますので、期間中達成という形にさせていただいております。

取組１のほうも、確かにそういう形もありかなというふうに思わなくもないんですが、ポートセールスなんかは、できていない期間がずっと続きましたので、これは団体とも相談の上、未達としたほうがいいのかと。特にその違い、理屈をすごく考えているというわけではないんですが、そのような評価にさせていただいております。

【堀野委員長】 ありがとうございます。未達の頻度というか、その理由ということも踏まえて、かつ取組４については、令和７年の１月～３月というところで、指標Ⅱがクリアするということを見込まれているのでということ、総合的に評価したということで理解いたしました。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

それでは、質疑応答については以上とさせていただきます。なお、審議の都合上、議題の順番を変更して、（３）の阪神国際港湾株式会社の中期目標の期間の終了時の検討についてを次の議題とし、答申については次の議題と合わせて取りまとめを行いたいと思います。

（３）阪神国際港湾（株）の中期目標の期間終了時の検討について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題について事務局からご説明お願いいたします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

大阪港湾局において所管する外郭団体である阪神国際港湾株式会社に係る中期目標につ

きまして、目標期間が令和6年度で終了することから、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例施行要綱第16条第1項の規定に基づき、中期目標の期間の終了時の検討を行うにあたり同条第2項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、所管所属からご説明をお願いいたします。

【大阪港湾局】 それでは、引き続きまして議題の3つ目につきまして、私から説明させていただきます。阪神国際港湾株式会社の中期目標期間終了時の検討という様式の資料をご覧くださいければと思います。

まず、ページの一番上の中期目標期間のところにつきましては、先ほどの議題で説明した内容とかぶりますので、説明は省略させていただきたいと思います。

次の中期目標の達成状況の欄でございますが指標Ⅰ、集貨実績につきましては、先ほどご質問いただいたところでございますが、令和2年から令和6年まで、目標値は毎年2万TEU、合計で10万TEU。TEUは貨物を数える単位でございますけれども、10万TEUの集貨増を目標として設定してきたところでございます。新型コロナウイルスの影響による物流の混乱などによりまして、毎年の目標を達成できない状況が続いておりましたが、令和6年は新規航路が開設されたことなどによりまして目標値を大きく上回りました。5年間の期間全体で見ますと、目標値10万TEUに対しまして合計13.5万TEUとなっております。期間全体で見ますと集貨の目標を達成しております。

次に、もう1つの指標Ⅱフェリーの航路数につきましては、期間を通して現有の4航路を維持するという目標を設定し取り組んでまいりまして、4航路の維持を達成したという状況でございます。

次に、その下の所管所属の自己評価でございますが、貨物の取扱量は、新型コロナの影響によります物流の混乱により大きな影響を受けたというのが事実でございます。そのような状況の中、国内事業者向けのセミナーですとか、先ほどご議論いただきました海外ポートセールス、また本市と連携した事業者への訪問などによりまして、集貨インセンティブ事業、こういうのをやっておるんですが、物流企業にそういった事業もPRしますとともに港湾機能の強化に資する取組も進めまして、結果として集貨目標については期間全体で見ると達成できたというふうに評価をしております。

また、フェリーにつきましても、大阪市の事業はもとより、阪神国際港湾株式会社が独

自に利便性のアピールなどを行いました結果、航路数の維持につながっておりまして、目標を達成したと評価しております。このようなことから中期目標の達成状況は、アの達成とさせていただきます。

次に下の外郭団体の指定の必要性のところでございますが、社会の環境変化等につきましては、円安の進行による燃料・エネルギー価格の上昇によりまして、国内港湾の取扱貨物量は伸び悩んでおり、大阪港においても取り巻く状況は非常に厳しい状況が続いております。また近年、日本の港湾は、アジア各港の台頭によりまして国際競争力の低下が懸念されておりますが、大阪港のプレゼンスが低下いたしますと、関西の経済・産業の成長にも影響を及ぼしかねないことから、産業を支える物流インフラである港湾の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾の取組を進めて取扱貨物量の増加を図る必要があります。そういう状況でございます。

中期目標終了後の団体に求める役割の欄でございますが、今申しましたような現在の社会環境におきましては、港湾監理者である大阪市の主導の下で、本市と緊密に連携をして、主に輸入港としての特色がある大阪港の実情を踏まえて阪神国際港湾株式会社が運営する外貿埠頭及びフェリー埠頭の利用を拡大し、貨物取扱量の増大に取り組む必要があると。引き続きそういう取組をする必要があると考えております。そのため、外郭団体指定の必要性につきましては、A、継続して指定、とさせていただきます。指定理由の変更については、無、としております。

資料の説明は以上になります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問があればお願いいたします。

【佐藤委員】 委員の佐藤です。よろしくお願いいたします。

指標Ⅰの集積実績のところでお聞きしたいのですけれども、コロナ禍でも増加されているということですが、それで令和6年度は目標よりもかなりオーバーというか、たくさん達成されていますけれども、これは、目標値自体が低すぎないのかといった観点からどのようなご意見をお持ちでしょうか。

【大阪港湾局】 中期の目標を設定しました当時の状況に照らせば、この2万TEU、各年設定したことに自体については、適切な設定であったであろうと思っております。ただ、先ほどから申し上げておりますように、いろいろな制度通達の効果か、直接の因果関係か、そこは、なかなかヒアリング等を行えていないということを申し上げましたけれども、結

果として、新規航路の増設などもございまして、それが大きな要因と聞いておりますが、貨物実績が直近ぐっと伸びたという状況になった、結果そうなったというところでございまして、将来に向かってはどのような目標設定をするのがいいのかというのは議論していかないといけないのかなというふうに認識しておりますが、今回のこの目標設定した当時、令和2年の当初の目標設定としては、妥当な目標だったのかなというふうには思っております。

【佐藤委員】 ありがとうございます。

あともう1点ですけれども、今の稼働率というか、取扱能力に対する実績というのは、何パーセントぐらいというふうにご判断されていますでしょうか。まだまだ余力があるものなのか、かなり稼働率が高くなっているのかとか。その辺はいかがですか。

【大阪港湾局】 そういった指標でのお答えを、現状としては用意ができていませんので、所属のほうで確認はさせていただきます。ただ、今現状、今回の取組の中でも渋滞対策をしないといけないとか、そういったことで利用しやすい環境を整備したり、当然呼び込みもしているというところもありますので、キャパを増やししながら受け入れる体制を作っていくという姿勢であることは間違いないと思うんですが、現状、もうつついっばいなのか、そうでないのかというところは、今お答えができません。

【佐藤委員】 分かりました。今回の中期計画では、そういったことは指標にないですけど、また次期以降、新たな中期計画とかも立てられると思うので、そういったところも加味して、有効な指標かどうかというところがご説明いただけるような形でお願いしたいと思います。以上です。

【大阪港湾局】 承知しました。ありがとうございます。

【小林委員】 委員の小林です。よろしくお願いいたします。

どこか資料に出てくるのかもしれないんですけれども、この指標Ⅰの集貨実績、増加した数値で書かれていますけれども、この増加のパーセンテージでいうと、どれぐらい増えているのか。全体に対する増加量というのがお分かりでしたら教えてください。

もう1つは、令和6年に急増しているということなんですけれども、主な原因が新規航路の開拓であるというところはお聞きいたしました。先ほどの村田委員や堀野委員長の質問とも関連するんですが、この新規航路開拓につながった要因については、従来のいろいろとされている取組が有効であったのか、それとも、それ以外の要因があったのかということは、今後分析され、今後の取組に生かされたらどうかと思いました。

【大阪港湾局】 ありがとうございます。それも踏まえてやっていければと思います。

【小林委員】 全体に対する増加のパーセントが、もしお分かりでしたら。

【大阪港湾局】 すみません、ちょっと正確な数字をお示しが難しいので、これらも含めまして改めてご回答させていただきたいと思います。

【小林委員】 ありがとうございます。

【上崎委員】 委員の上崎と申します。2点、お伺いしたいんですけど。

1つ目は日本語の表現の話でして、外貿埠頭の利用拡大と貨物取扱量の増大の関係ということで、中期目標だと利用拡大により増大ということで、外貿埠頭を使ってもらって取扱量を増やしますよという、そういう関係が示されているかと思うんですけども。中期目標期間終了後の団体に求める役割だと、外貿埠頭及びフェリー埠頭の利用拡大ということで、拡大はしていったら、それとともに貨物取扱量の増大をさせるということで、外貿埠頭の利用と貨物取扱量の増大が並列な目的・役割のように読めてしまうので、そのあたりの整理をお願いできればと思いますけれども、いかがですか。

【大阪港湾局】 表現というか、シートの表記がそのような形に読めるような、整理できていない表現になっていて申し訳ないと思いますので、可能であれば、またその辺、修正していきたいと思います。

【上崎委員】 もう1点は、先ほどの佐藤委員のご質問とも関係するところなんですけれども、今日お話をお伺いしていて、貨物の取扱量を増やしていきたいと。ただ、それを増やすと、当然渋滞が発生するので、それに対する対策もしていかなければいけないということになるんですけれども、基本的な方針としては、やっぱり取扱量を増やしていく。ある程度渋滞が発生するというのは致し方ないというふうな、そういうお考えなのか、あるいは、咲洲とか夢洲の状況を考えると、これ以上はちょっと増やしきれないので、ある程度の上限を見込んでおられるのかとか、そこら辺をお伺いしてもよろしいですか。

【大阪港湾局】 貨物取扱量の増大を目指している中で、その上限これぐらいが、先ほどもございましたキャパの受け入れ容量のいっぱい、それ以上やると環境として受け入れられないというふうなことは、現時点ではそういう議論は大阪港湾局においてもしていないということです。じゃあ、増えたらどうするのかということなんですけれども、先ほどCONPASもご説明をいたしました、そういうソフト面、あるいはハード面、クレーンの整備等も含めて、ハード・ソフトの整備をできる限り進めて、増やせる限りは増やしていこうという姿勢でこの間やっておるところでございます。そういう姿勢で取り組んでおり

ます。

【上崎委員】 分かりました。ありがとうございます。

【堀野委員長】 ほかはいかがでしょうか。

【村田委員】 私の知識不足なので教えていただきたいんですけども。外郭団体の指定の必要性のところで、大阪港は主に輸入港であるということと、あと国際競争力の強化が必要であるということになっているんですけども、主に輸入港で国際競争というのがちょっと分かりづらかったんですけども、これはハブ港か何かを目指しているとか、そういうことなんでしょうか。

【大阪港湾局】 輸入というのは、輸入してまたそこから出ていくというのも当然ありますので、そういう意味ではハブなイメージがございます。ただ、その点において、近年アジア諸港のほうがいろんな取組で先行していますし、スケールも大きくて、スケールメリットの面でもなかなか勝負しにくい状況。そういう厳しい状況の中で何とか大阪港を使っていただく、大阪港を経由して荷物を次の目的地に運ぶとか、そういう形でとにかく港を使っていただくために、先ほどのセールスなんかもそうですけれども、何とかそうして。私も港湾局はまだ今年来たところなんですけれども、聞いておりますと、やっぱり1回、大阪港を離れてしまった荷主さん、船会社さんはよその港を利用されるので、それをもう1回大阪港にまた戻ってくださいというのは、なかなか大変な労力が、大変ハードルが高いということで、何とかご利用いただいているのを引き続きご利用いただきながら、可能であれば新たな航路などを新設して、荷物の取扱いをさらに増やしていくということ、ある意味地道にやっていって、大阪港を常に選ばれるような港にしていくと。そういう視点で日々やっておるというのが実情でございます。

【村田委員】 はい、分かりました。

あともう1点だけ。フェリーの航路数なんですけれども、これは収支的には健全な状況で4航路が維持できているというふうに考えてよろしいでしょうか。

【大阪港湾局】 確認をさせていただきたいんですけど、団体の経営収支において、例えば何かを無理をして航路を維持しているのではないかと、そういうことですか。

【村田委員】 はい、そういうことです。

【大阪港湾局】 団体の経営実績とこの航路の維持にかかるコストがどれくらいかかっているかということに関しては、今手元にデータがありませんが、団体の各年度の決算の状況において著しく業績が悪化したとか、そういったことでは特に報告もありませんし、も

ちろん決算の状況とかを拝見する限りにおいて、無理をして航路維持をしているといったような認識は特にございません。

【村田委員】 フェリーの航路自体は、フェリー会社ですよ。そのフェリー会社にこの港湾を貸しているというような状況なんですか。それをものすごく維持するために、安値で出しているとか、そういうことが維持するために、どこか、この会社が損をしているような状況で無理やり維持していることがないかどうか、そういう話です。

【大阪港湾局】 厳密な検証を私自身が行ったわけではありませんが、一定もちろん、集貨の対策とのインセンティブの事業ですとか、団体のほうでも、いわゆる利用してもらうための施策というのは取り組んでいらっしゃいますので、そういった部分での費用負担というのはあろうかと思えますけれども、そのことが経営に大きな影響を与えているということはないかと思えます。

【村田委員】 分かりました。ありがとうございます。

【堀野委員長】 ほかはよろしいでしょうか。

【佐藤委員】 国際競争力を上昇させるというところが、目標の1つになっているかと思えますけれども、それに対する指標というところが明確でないような。取扱量は本当に国内に入る荷物もあるでしょうし、そこで荷さばきするのも混在していると思うので、例えば競合するような主なところに対するシェアであるとか、そういうふうな指標、そこを追い求めていかれるかどうかは分かりませんが、その辺を整理されて、何か次のときは、そういうことを考えて設定されたらいいのかなって少し思いました。国際競争力自体は、実際はアップしているというふうなことを判断されていますでしょうか。

【大阪港湾局】 国際競争力がすごく上がっているという認識までは、正直ないです。それよりも、やっぱりアジア各国の伸びのほうがすごい勢いがありますし、先ほど申しましたようにスケールも全然違うところがございますので、なかなか地道にはやっておるんですけども、その中で逆転してとか、それを追いつけ、追い越せで本当に勝負できているかといいますと、そのレベルまではなかなか至ってないのかなというふうには思っています。シェア等の指標の検討なんですけれども、取れる数値、取れない数値もあるかと思えますし、実際荷物を増やすのに、国内の貨物でどうしても国内総量というのは人口減もある中で、そんな大きく伸びる要素というのはなかなか難しい中で、やっぱり貨物の総量を増やしていこうと思うと、海外等の荷物を増やしていくというところが、選択肢としてどうしてもなってきますので、そんなことで今貨物の集荷実績ということでやってきたの

かなと思っておりますので、どういう指標を取れるのかも含めて検討しながらやっていきたいなというふうに思います。

【堀野委員長】 それでは、質疑応答については以上で終了といたします。

それでは答申ですけれども、まず事業経営評価については、評価自体はいいのかなと思うんですけれども、有効性の評価については、もうちょっと厳密にしないでいいのかなというのは感じたのですが、いかがでしょうか。コメントするまでもないですか。取組1だけの問題なので。よろしいですか。結論で増えてるから有効っていうように結果的には聞こえる。

【村田委員】 あまり関連性は分からないですね。

【堀野委員長】 だから、これ自体が有効って言えるのかっていうのは、ちょっと疑問には思ったところで。とはいえ最後は達成ということになるんでしょうけども。今回最終なので、ここについて意見を述べても、次回以降ということになりますよね。そのときの注意というような形で、その有効性については、指標達成と、達成による有効性については、どうでしょう。客観的に、とかいうとおかしいですね。

【上塚法人担当課長】 もっと検証が必要であるというようなご意見ですかね。

【堀野委員長】 今回はいいのかなと思うんですけれども、次回以降検証をもうちょっと深くされるほうが。指標がまず、そもそも妥当なのかっていうところにもつながってくるかなと思ったのですが。

【上塚法人担当課長】 取組の有効性の評価にあたっては、より取り組んだ内容との関連性についても検証すべき。

【堀野委員長】 今後はされたいというような。そういうコメントをお願いします。

中期目標終了時の検討ですけれども、こちらが必要・継続ということで、そこは問題ないかと思うんですが。こちら、今後の指標は、より目標との関連性を踏まえて、より実効性のある指標を検討いただきたいというような形になるでしょうか。先生方のご指摘からすると、何か本当の目的との、国際競争力のところですか、特に。

【佐藤委員】 この期間はコロナがありましたので、目標値が低く設定されているので、結果的に目標が検証しづらくなったと思うんですけれども、お話を聞くと、国内は人口も減少するし、国内に入る輸入というのが、限界を感じられているような形で、やはり国際競争力の低下を一定歯止めするのか、増加までさせるのか、目標があると思うんですが、この指標がどうも重要と認識されている中で、この指標がそれでいいのか、取扱量だけで

それが示されているのか。もう少し関連性を分かりやすい指標にさせていただいたほうがいいのかというふうなことを感じました。

【堀野委員長】そこは、目標は同じ話になるんだと思うんですけど、増大させるための分析とそれを測れる指標をつくっていただきたい。

【佐藤委員】貨物実績は増加しましたが、国際競争力が、お話を聞くにはそれほど上がっていない。どちらかというと低下する方向というふうにお聞きしたので。こちらは増加していますので、達成されていないのかもしれませんがね、結果的には。でも、この指標としては達成されているので、その辺の関連性が分かりにくいのかなと思って。

【上塚法人担当課長】こちらに国際競争力の強化とか書いてあるのは、近々の目標ではなくて、そういうところを目指して国も一体となって声かけて取り組んでいる国際コンテナ戦略っていうのがあると。それに基づいて取組を進めていると思いますので、そこがかなり大きな高い将来像といった形ですので、次の中期目標期間でどこまでを目指すのかというのを明確にした上で、また、それにきっちり関連性のある指標として妥当なものを設定していただきたいといったような、ちょっと指標との関連性がなかなか見えづらい。そのこの分析も、今のところあまりきっちりされているようではないというような印象をお持ちだと思いますので、その辺の懸念も含めて、次はもうちょっときっちり説明できるような指標を考えてくださいといったような方向性のご意見というようなことでよろしいでしょうか。

【堀野委員長】はい。

【上塚法人担当課長】ありがとうございます。

(2) (株)大阪港トランスポートシステムの令和6年度経営評価（対象事業活動の実績）について

【堀野委員長】それでは、続いての議題について事務局からご説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】ご説明いたします。

大阪港湾局において所管する外郭団体である株式会社大阪港トランスポートシステムの令和6年度経営評価（対象事業活動の実績）について大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例第7条第4項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしく

お願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、所管所属からご説明をお願いいたします。

【大阪港湾局】 改めまして大阪港湾局総務部長西河でございます。引き続きよろしくお願い申し上げます。

それでは、株式会社大阪港トランスポートシステム、OTSの令和6年度事業経営評価についてご説明させていただきます。OTSの事業経営評価の資料をご覧ください。

まず、1ページ目上段の中期目標についてでございますが、令和7年3月31日までに北港テクノポート線のうち、2025年日本国際博覧会の会場となります夢洲地区への主要な輸送手段となる鉄道路線の南ルート部分といわれる部分を確実に建設し開業すると。そういう状態にするということを目標として取り組んでまいりました。

次に、下段の中期目標の期間を通じた評価についてでございますが、外郭団体の自己評価としましては、定められた期間内に先ほどの鉄道南ルートの建設を完了いたしまして、先般令和7年1月19日に夢洲までのルート開業を迎えましたことから、最終の目標達成状況については、ア、達成となっております、本市といたしましても、同様の評価をしておるところでございます。

次のページに移っていただきまして、対象事業活動の実績に関する評価でございます。こちらのほうは、先ほどの阪神国際港湾と違いまして、取組はこの1つになります。

まず中期計画の欄でございますが、OTSでは、中期目標を達成するために大阪臨海部活性化に向けた施策を支える鉄道事業の推進策として、本市及び鉄道運行者と協力して、北港テクノポート線のうちの南ルート部分、コスモスクエアから夢洲間の2024年度開業に向けた鉄道施設の整備及び鉄道整備に係る安定・確実な資金の調達、その返済計画の策定を中期計画として掲げ取り組んでまいったところでございます。

その中期計画の達成状況についてでございますが、中期計画において定めました2024年度の開業に向け、各種施設の建設及び各種の申請並びに検査の受検などを完了しまして、先ほど申し上げましたとおり1月19日に開業を迎えたところでございます。このため、指標としております建設費をベースとした事業進捗率につきましては、最終令和6年度で100%の達成としております。

次にその下の欄、外郭団体の自己評価のところでございますが、先ほどご説明申し上げましたとおり、大阪市を含む関係機関及び鉄道運行者と協力しまして、北港テクノポート線南ルート部分を1月19日に開業を迎えたところでございます。また、鉄道事業におけま

す安定・確実な資金の調達につきましては、大阪市負担金及びＪＲＴＴ（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）からの借入金によりまして当初計画の範囲内で資金を調達し、ＪＲＴＴからの借入金につきましては、中長期の事業計画をもとに現実的な返済計画を策定しております。こういったことから中期計画の目標達成状況につきましては、ア、達成となっております。

最後に一番下の市の審査についてでございますが、2024年までの開業に向け、関係先との適切な協議や工事を計画的に進め、また、鉄道整備に係る安定的・確実な資金の調達、現実的な返済計画の策定を行っており、団体の評価は妥当と本市としても考えております。そして、先ほど来申し上げますように、先日開業に至っておりますので、団体におけるこれらの取組は、中期目標の達成に有効であったと評価しておるところでございます。

資料の説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いいたします。

【佐藤委員】 結果的に建設費230億円を予定されていましたが、188億円で予算の低い範囲内で達成できたということを書かれていますけれども、この点は、こういった努力で、状況変化、努力もありますし、状況変化もあるかと思えますけど、減少したというふうにご判断されているのかというところをお聞かせいただければありがたいです。

【大阪港湾局】 個々の項目で、現状、昨今、物価高騰等も非常にありますから、どの部分が上がって、どの部分が下がってという、個別の評価というのは難しいんですけれども、もともとかなり事業期間の長い事業でもございますから、当初の計画の時点では一定の幅は見込んでいたものかと思えます。もちろん、やりながらの中ではありますけれども、例えば、指標の中でも一部、Ｒ４年度、Ｒ５年度も細かく言えば未達なのかもしれませんけど、そういったところで発注のタイミングを見直して、より効率的な建設資材の発注をすることによる削減とか効率化、そういったこともあるかと思えますし、当初の計画での見積もりから、実際の進捗が進むにつれて、やはり工事費の精査というのは、全体的な話としては出てくるかと思えますので、確かに、多少ちょっと幅は大きいかもしれませんが、何分にも地下を潜って、その中で整備していくというような工事でもございますから、多少幅があっても、そこはやむを得ないものかなと。すみません、答えにはなっていないかもしれませんが、ちょうどそのように思っていますので、一定の精査があったものかと感じています。

【佐藤委員】 分かりました。長期の計画なので、見積もるというのは難しい面もあるかと思うので、少し余力を入れて見積もられた中で、あと材料調達の時期を精査することでコストダウンを図りながら、この結果になったという理解でよろしいですか。ありがとうございます。

【堀野委員長】 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、質疑応答については以上で終了といたします。答申については、次の議題と合わせて取りまとめを行いたいと思います。

(4) (株)大阪港トランスポートシステムの中期目標の期間の終了時の検討について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題について、事務局からご説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

大阪港湾局において所管する外郭団体である株式会社大阪港トランスポートシステムに係る中期目標につきまして、目標期間が令和6年度で終了することから、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例施行要綱第16条第1項の規定に基づき、中期目標の期間の終了時の検討を行うにあたり、同条第2項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては、所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、所管所属からご説明をお願いいたします。

【大阪港湾局】 では、私のほうから説明させていただきます。まず、株式会社大阪港トランスポートシステムの中期目標期間終了時の検討の資料をご覧ください。

様式の一番上の中期目標の欄につきましては、先ほどの事業経営評価の際のご説明と重なりますので、省略をさせていただきます。

次の中期目標の達成状況の欄でございますが、指標としては、事業費ベースの事業進捗率ということで設定してまいりました。先ほど来申し上げておりますとおり、開業を実現ということに至っておりますので、100%ということで目標達成としております。

次に、所管所属の自己評価の欄でございますが、団体におきまして、関係先との適切な協議及び工事を計画的に進めますとともに、鉄道整備に係る安定・確実な資金を調達しまして、返済計画を策定しており、中期目標としておりました北港テクノポート線のうちの

南ルート部分の中期目標期間終了までの開業という目標を達成しておりますので、達成状況については、アの達成としております。

一番下の外郭団体指定の必要性のところでございますが、その上の欄の社会の環境変化等といたしましては、北港テクノポート線のうち南ルート部分を万博の開催時期を見据えた適切な時期までに確実に建設・開業させるにあたりましては、もともとOTSは主要事業がトラックターミナル事業でございますけれども、そのOTSに鉄道の南ルート部分の建設・開業に注力させまして、確実に事業を実施、実現していくためには、OTSの事業経営自体について本市として関与していく必要がこの間ございました。このため、本市の外郭団体として指定をしまして、本市の指導の下、また調整の下、本市を含む関係機関及び鉄道事業者と協力し、北港テクノポート線南ルート部分の整備を進めますとともに、先ほど来申し上げていますように、安定・確実な資金の調達、返済計画の策定に取り組みました結果、1月に南ルートの開業を実現したところでございます。現在は、今後の夢洲への鉄道アクセスに係る整備の方向性を検討するために、夢洲アクセス鉄道に関する検討会というものが開催されておりまして、OTSが第一種鉄道事業許可を取得しております北ルートも含めまして整備の方向性が検討されておる状況でございます。OTSもその検討会のメンバーに入っておるところでございます。

このような状況を踏まえまして、中期目標終了後の団体に求める役割のところでございますけれども、今般開業させました北港テクノポート線の南ルート部分を、第一種鉄道事業者として鉄道施設の維持管理を行っていく必要がOTSとしてはございます。しかしながら、OTSはこれまでも大阪港からトレードセンター前の間では、第三種鉄道事業者として鉄道施設の維持管理を行ってきており、既に一定のノウハウの蓄積もございますことから、その路線の延長となります夢洲までの南ルートにつきましても、本市の監理がなくとも、OTSにおいて自主的に維持管理を実施できるというふうに考えておるところでございます。今後、先ほど申しました、夢洲アクセス鉄道に関する検討会におきまして、整備する夢洲への鉄道路線が決定しました場合には、その中でOTSが担う役割に応じまして、改めて本市による監理の必要性を検討する必要があるかとは思いますが、それが未定である現時点におきましては、鉄道事業の安定化のために、引き続き本市として一定の関与は必要ではございますが、外郭団体としての指定を継続する必要まではないのではないかと考えておりまして、そのため、外郭団体の指定の必要性については、B、指定解除とさせていただいておるところでございます。

資料の説明のほうは以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、質疑応答については終了といたします。

それでは、答申の取りまとめですけれども、こちらは、まず事業経営評価、これも妥当ということでよろしいでしょうか。

それから、終了時の検討についても、こちらも妥当ということで、特段、意見もなしということで、お願いいたします。

【上塚法人担当課長】 はい、ありがとうございます。

【堀野委員長】 では、次の案件に移ります前に、これより委員会を非公開としますので、関係者以外の方は、ご退出願います。