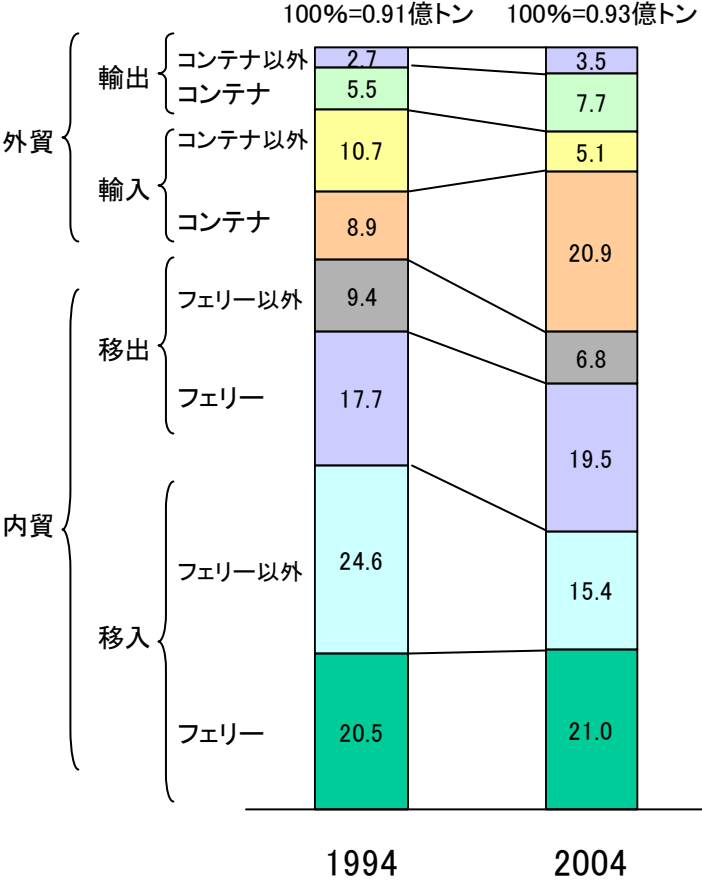


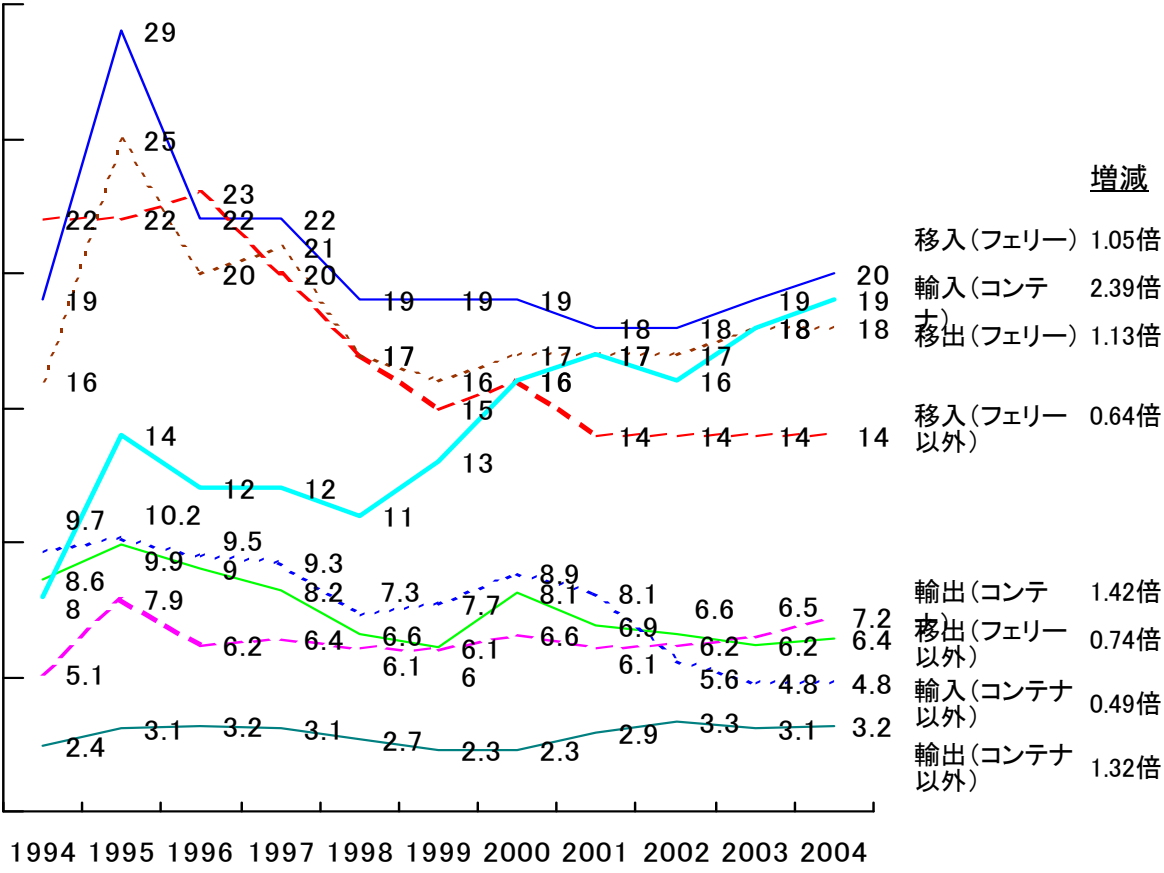
# 6.大阪港の取扱貨物量の推移

・貨物量に占める割合は、内貿貨物の割合が大きい一方で、近年では、外貿貨物の割合が高まっている。また、より効率的なコンテナ貨物、フェリー貨物へのシフトが急速に進んでいる。

取扱貨物量の構成(%)



取扱貨物量の推移(百万トン/年)



・貨物量に占める割合は、内貿貨物が大きい。  
 ・しかしながら、内貿貨物の割合が減少し、外貿貨物の割合が増加している。  
 ・外貿貨物においてはコンテナ貨物の、内貿貨物においてはフェリー貨物の割合が増加している。

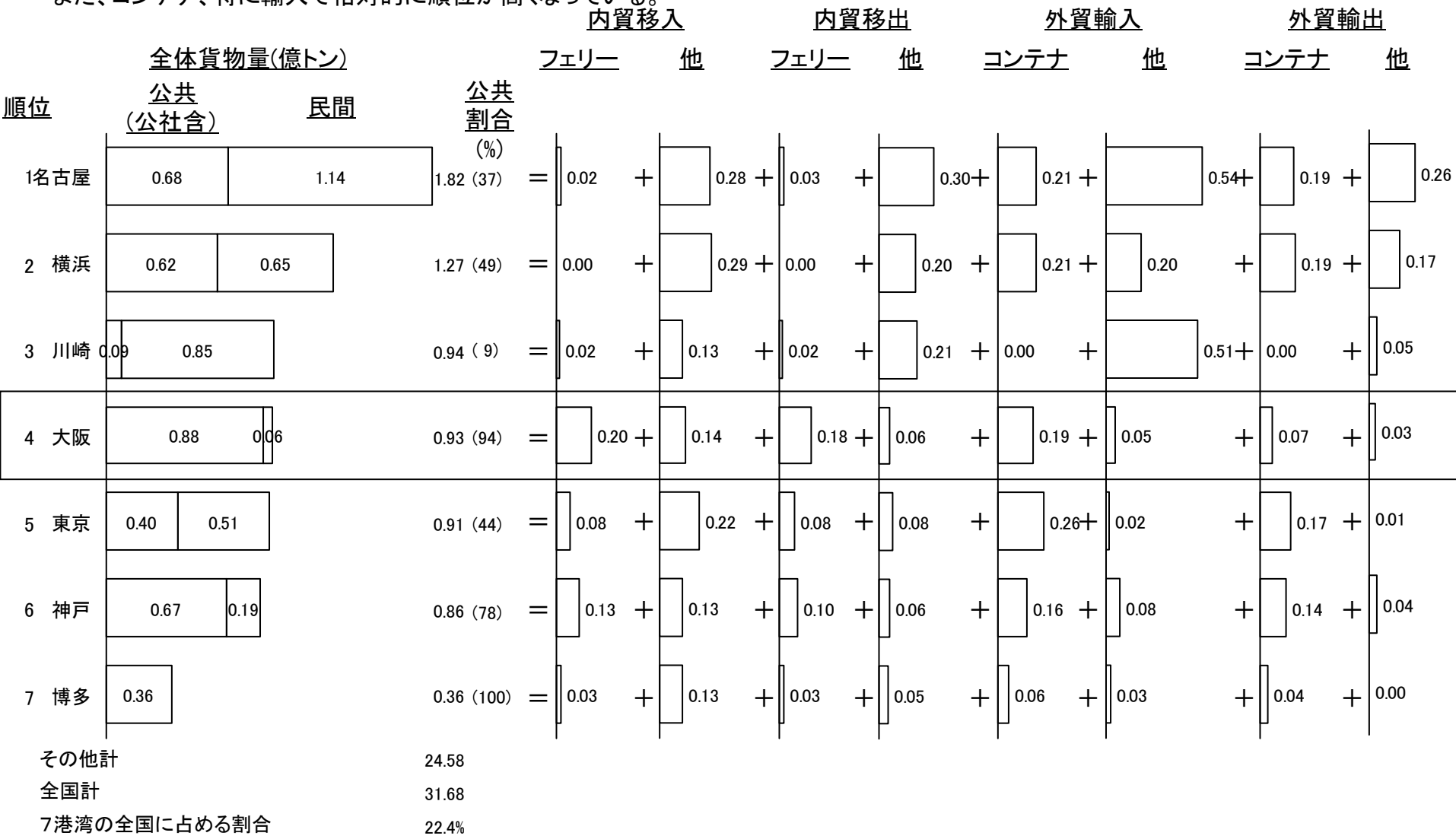
・輸入コンテナの貨物量が特に増大している。  
 ・移入では、フェリー貨物が伸びを示しているものの、それ以外は大きく低下し、近年は横ばい状態。

資料:大阪市港湾局

# 7.大阪港の位置付け・特徴

## 1)貨物量・内容の他市比較(2004)

- ・有力な都市港湾の1つと言え、公共の割合が大きい、内航フェリーが多い等の特徴がある。
- ・また、コンテナ、特に輸入で相対的に順位が高くなっている。



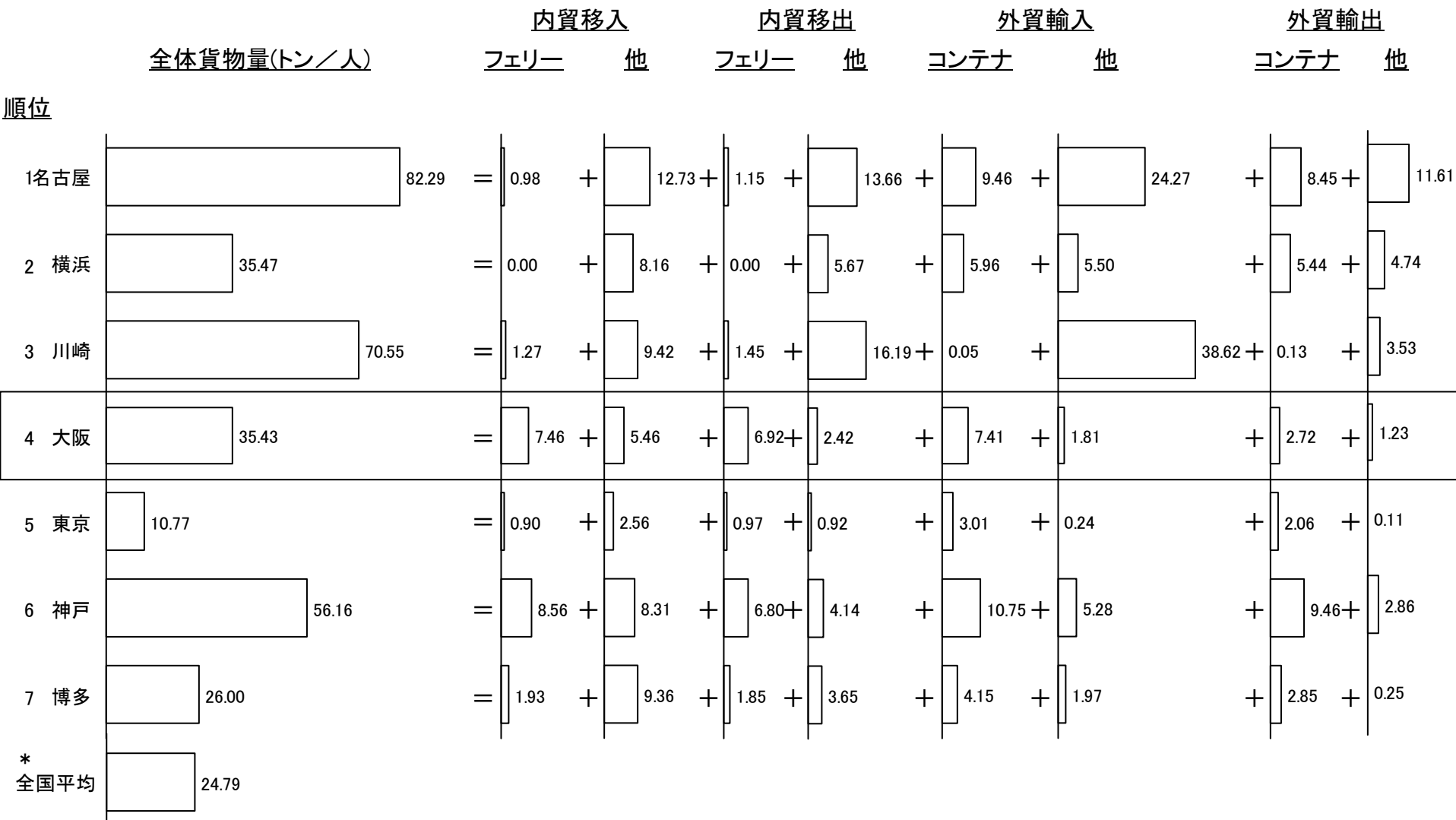
全体貨物量は東京、川崎、神戸と同程度。  
公共岸壁での取り扱いが多い。

内航フェリー貨物量が多い。

輸入のコンテナ貨物量が多い。

## 2) 貨物量・内容の他市比較(2004)ー人口あたり

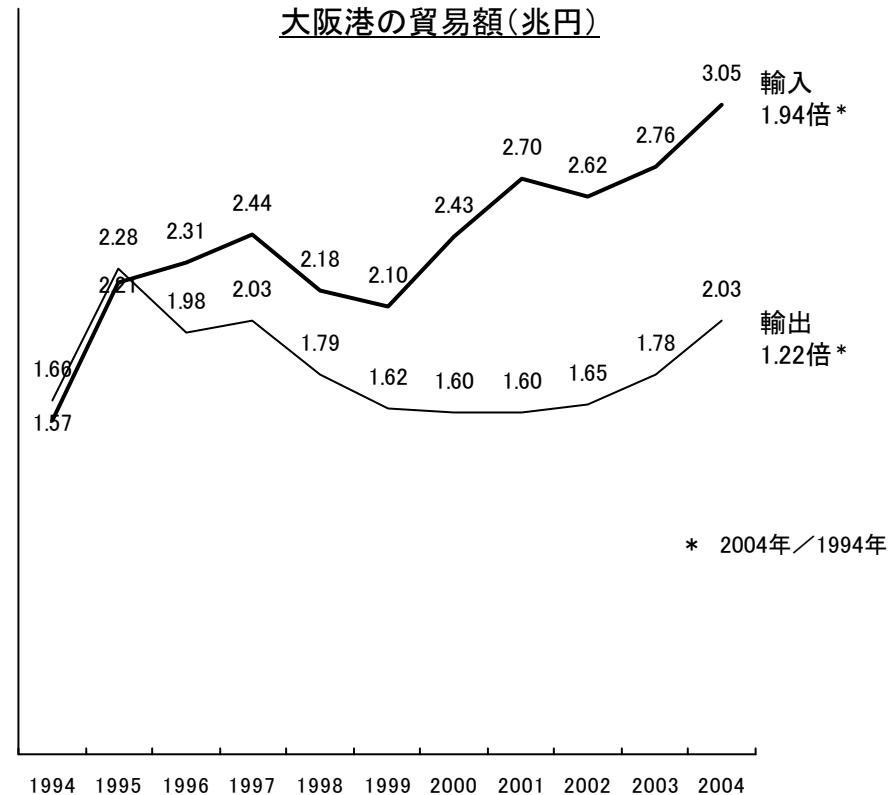
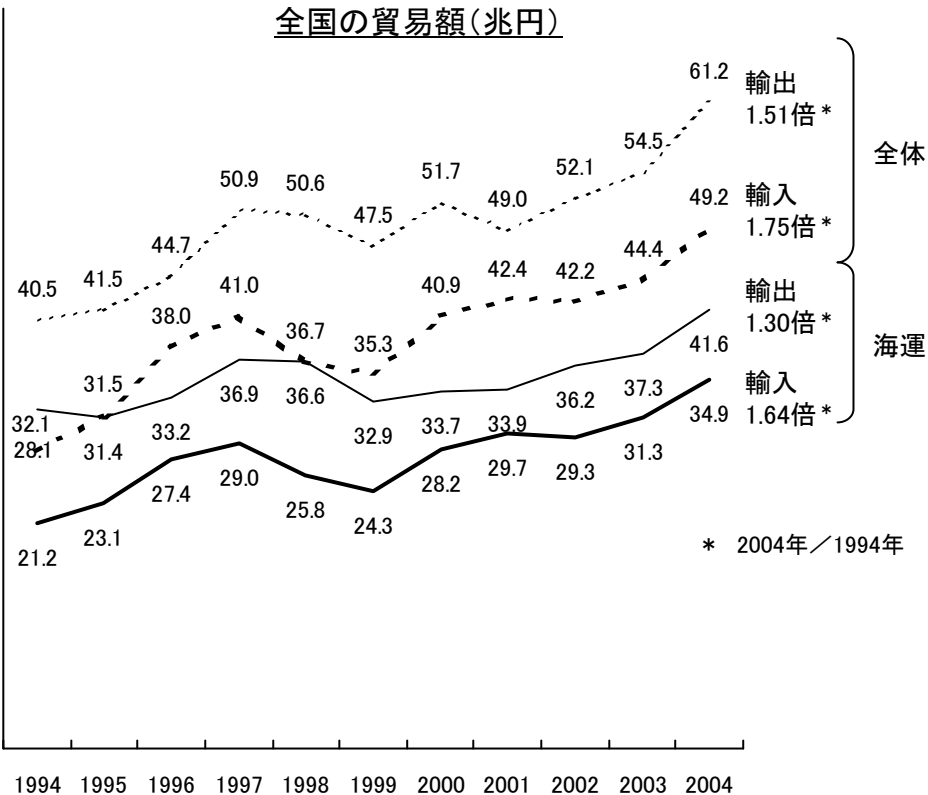
・人口あたりで比較しても、大阪市全体にとって、内航フェリー、輸入コンテナの順位が相対的に高い。



\* 全国平均 = 全国の貨物量合計 ÷ 全国の人口

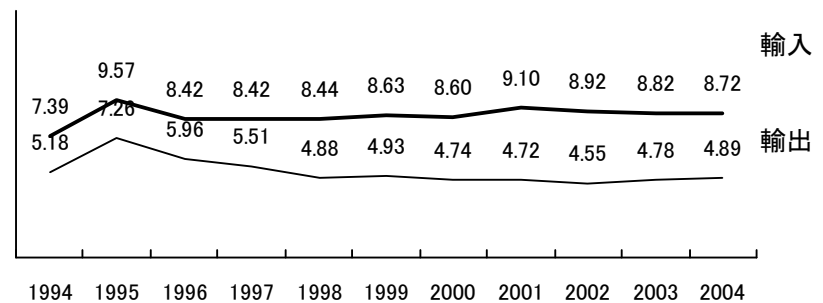
### 3) 貿易における大阪港の位置付け

- ・輸入においては貿易額を大幅に伸ばしており、位置付けは高まっている。
- ・輸出においては近年低下してきていたが、最近はや回復傾向にある。



※ 内貿の金額は統計がなく不明

大阪港の全国貿易額シェア(%)

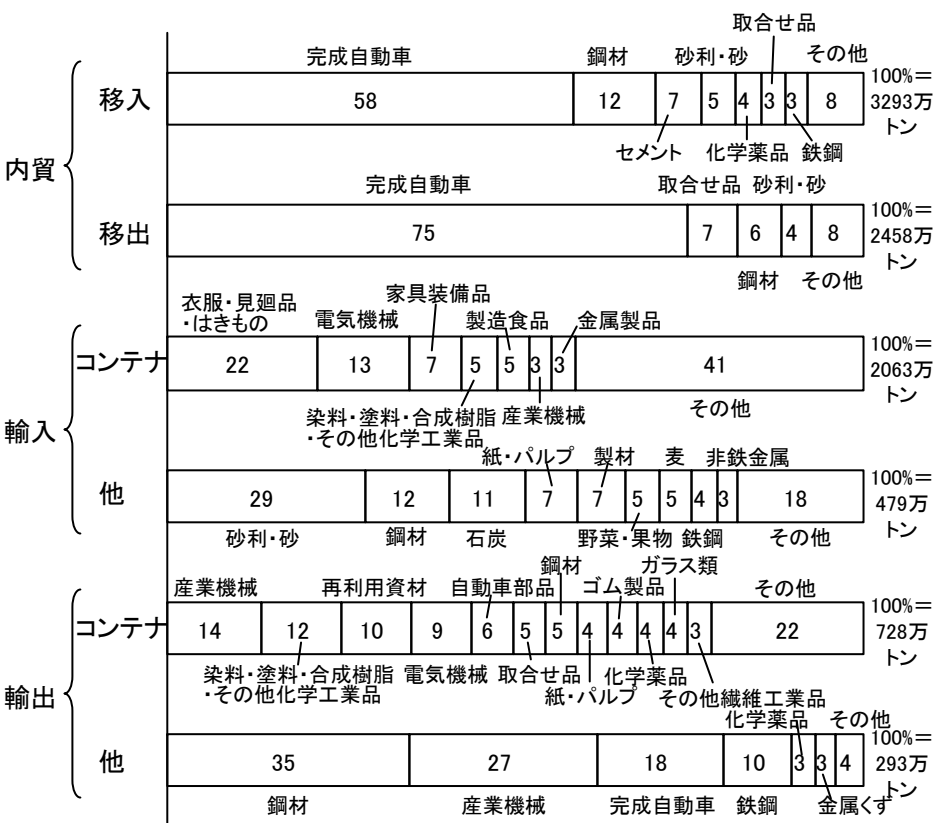


※ 全国の海運貿易額に対するシェア

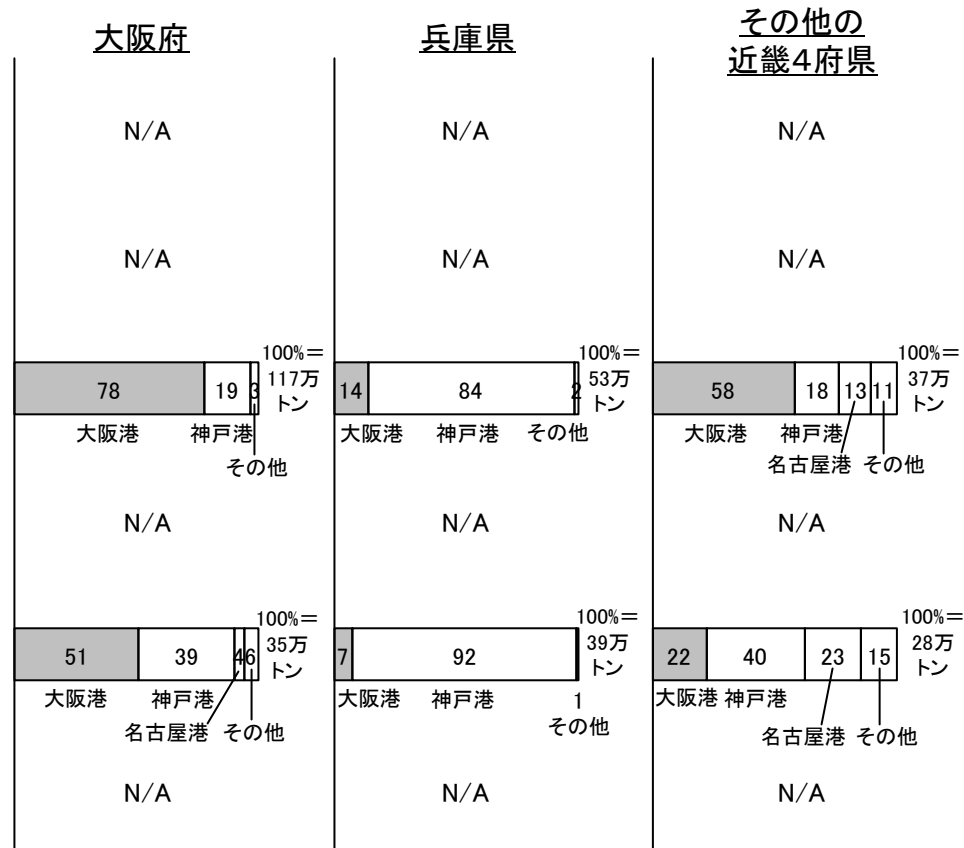
## 4)貨物の内容と取り扱いシェア

- ・近畿圏におけるコンテナのシェアは、輸入で6割、輸出で3割程度を占めている。
- ・大阪港は兵庫県をのぞく近畿向けの生活物資の輸入で高いシェアを持つが、輸出においては大阪府以外のシェアは低い。

### 品目別割合(%)



### 生産地/消費地別各港シェア(%)



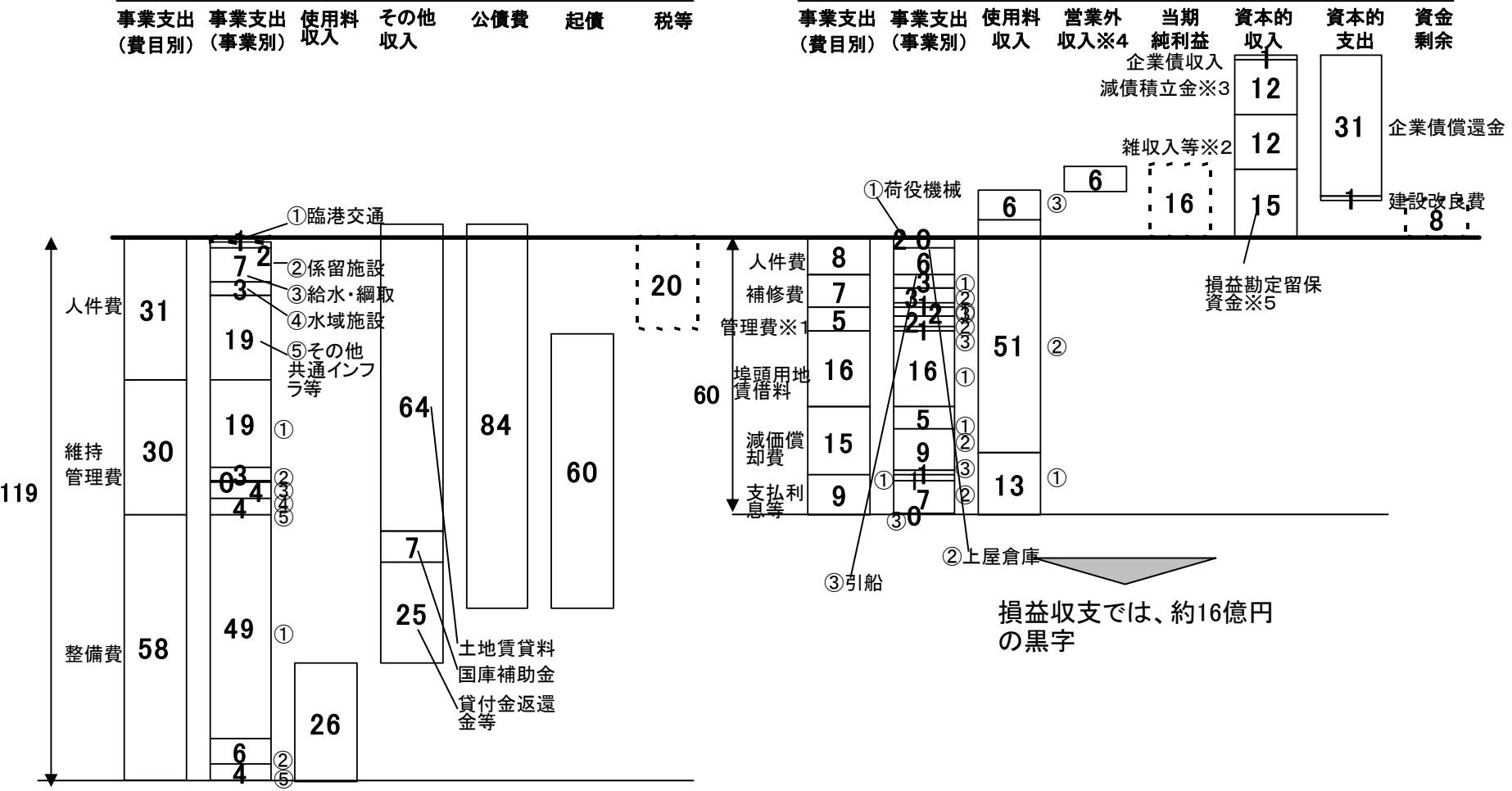
※調査期間:2003年10月1日~10月31日

# 8. 物流関係事業の収支構造(2005年度・単位:億円)

- ・一般会計、港営事業会計ともにほぼ収支が均衡している。
- ・一般会計は本来、税等によって賄われるが、賃貸料収入の割合が大きく、税等の投入額を約20億円に軽減できている。

事業収支(一般会計)

事業収支(港営事業会計)



収入においては、土地賃貸料が大きな割合を占めている。

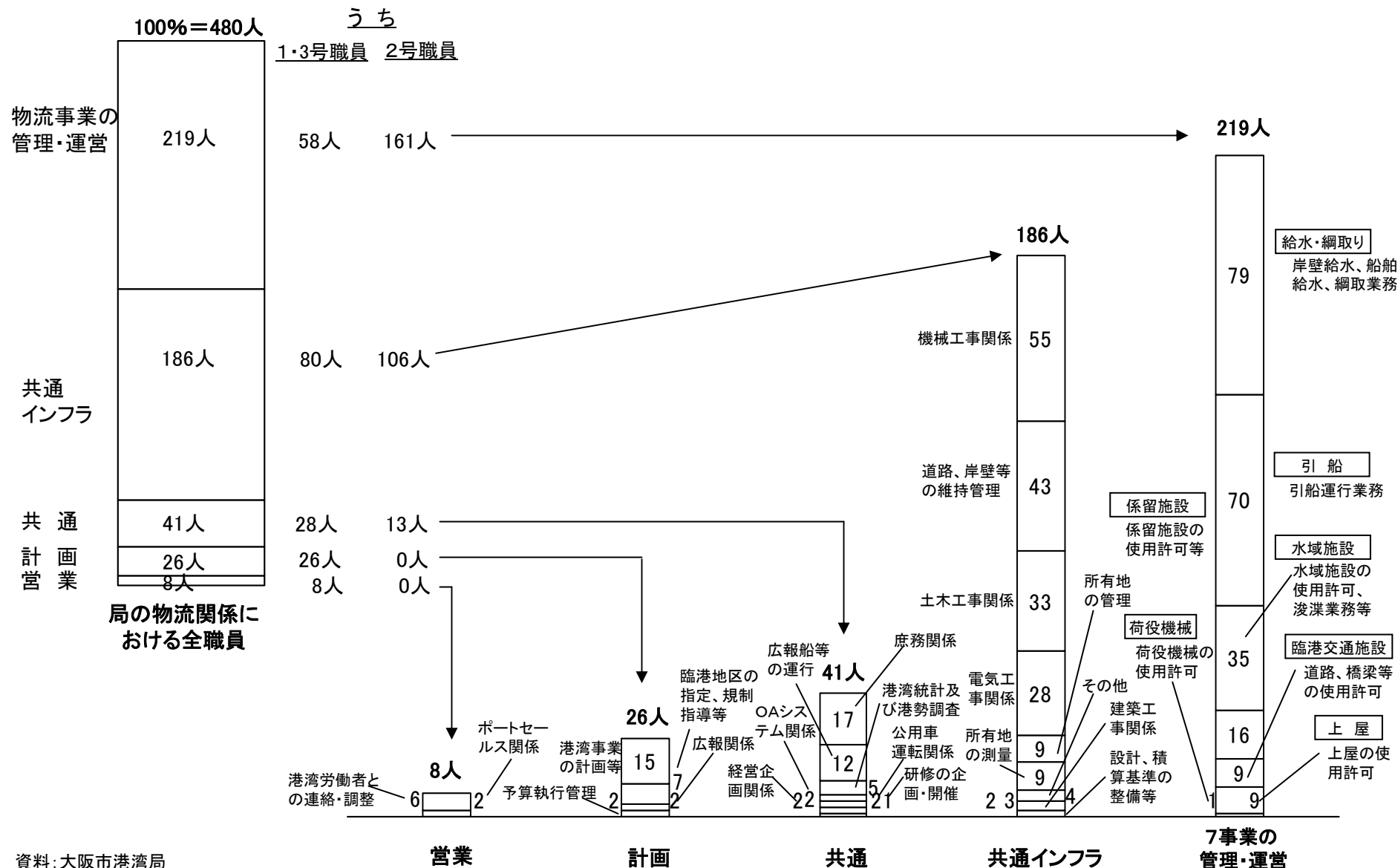
※直轄事業においては市費のみを計上  
 ※人件費は局職員を4事業に分類し、分類できない職員については分類した各事業の職員数で案分して算出している。  
 ※公債費は港湾局一般会計全体を4事業別の発行額(過去30年)で案分したものである。  
 資料: 大阪市港湾局

※1管理費とは、大阪港埋立事業への埠頭用地にかかる賃借料を減じた額  
 ※2OFTの青果物事業譲渡にかかる貸付金の一括償還(約11億円)等  
 ※3昨年度の未処分利益  
 ※4土地賃貸料等  
 ※5減価償却費などの現金の支出を伴わない費用を収益的収支において費用として扱っているが、資本的収支に表記する際に補填する財源として計上するものである。

# 9.物流関係事業の実施体制

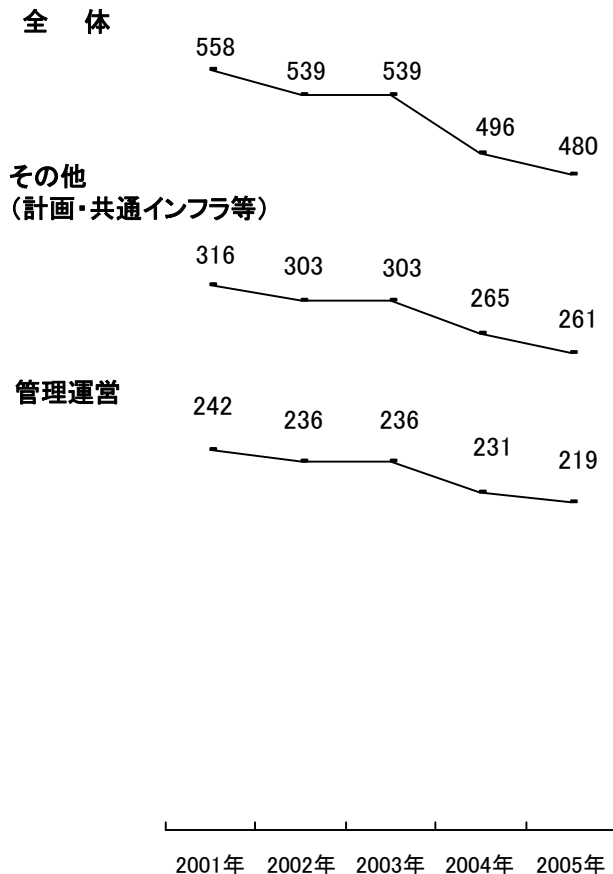
## 1)局の体制（2006年3月現在）

・物流事業に直接的に関わる管理・運営の人員は、物流事業の全職員の半分以下であり、維持補修などの共通インフラ部門が多い



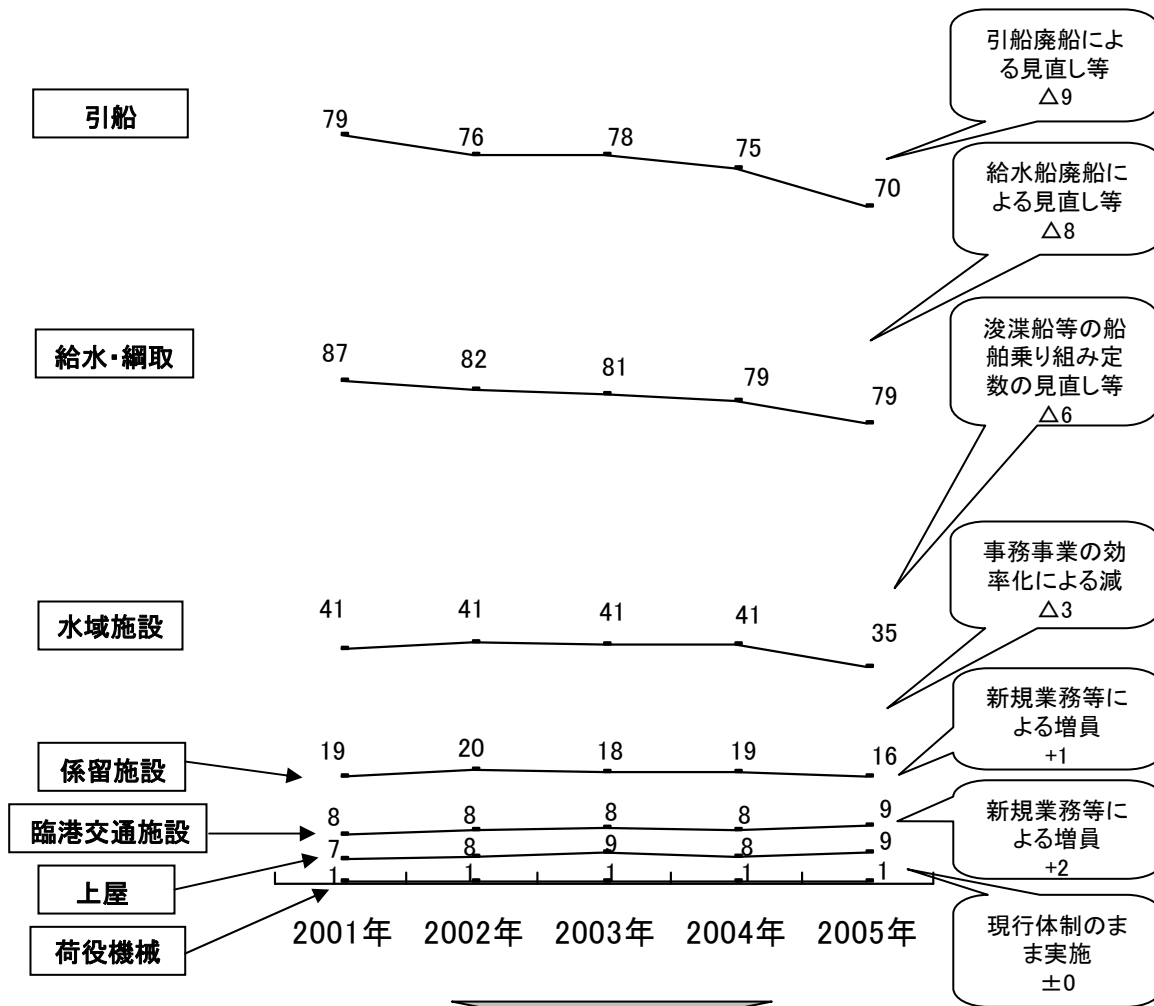
## 2) 物流事業における管理・運営実施体制の推移(単位:人)

物流事業全体人員



若干ではあるが、物流事業全体の人員は減少傾向にある

左記のうち管理・運営実施体制の人員



管理・運営実施体制については、減少傾向にあるものの、大きく見直しが進められていない。



### 3) 物流関係事業にかかる外郭団体等の役割

・現在、6つの外郭団体等が物流関係事業にかかわる事業を実施している。

		海上輸送		埠頭・荷役		陸上輸送	ポートセールス	
		水域施設	給水・綱取引船	係留施設	上屋等・荷捌き地等			
プレイヤー		民間業者 (船社・港運業者等)		民間業者 (船社・港運業者等)		民間業者 (船社・港運業者等)		(社)大阪港振興協会
				大阪港埠頭ターミナル(株)				<b>主な事業内容:</b> ・荷主、船社等へのセールスなど、大阪港の振興対策を推進し、大阪圏産業経済の発展等に寄与する。
施設管理・運営	(社)大阪市清港会	<b>主な事業内容:</b> ・大阪港内における海面清掃、漂流物の除去事業を行い、船舶航行の安全を図るとともに、港内環境衛生の向上に努める。		港湾管理者 〔民間業者〕		港湾管理者		港湾管理者
		港湾管理者		<b>主な事業内容:</b> ・外貨埠頭及びカーフェリー埠頭の建設及び管理運営等を通じ、大阪港の機能強化等に寄与する。		(財)大阪港埠頭公社 港湾管理者		(株)大阪港 トランスポートシステム 港湾管理者
施設整備		航路浚渫・清掃の提供等 港湾管理者		施設の維持管理 使用許可・使用料徴収等		施設の維持管理 使用許可・使用料徴収等		大阪港木材倉庫(株) 港湾管理者
		航路浚渫・清掃の提供等 港湾管理者		施設の維持管理 使用許可・使用料徴収等		施設の維持管理 使用許可・使用料徴収等		港湾管理者 〔施設の維持管理 使用許可等〕

# 4) 物流関係事業にかかる外郭団体等の経営状況

・事業収支等で大きな問題はないと思われるが、今後、本市の資本的関与の見直しや株式会社化などを実施していく中で、各社の自主的、自立的な経営に向けた積極的な対応が求められる。

	資産(億円)	収益(億円)	当期利益(億円)	役職員(人)	見直し方針	検討課題
(財)大阪港埠頭公社	647	60.7	7.96	38	条件整備が整い次第、速やかに株式会社化の手続きを進める。	埠頭建設資金を借入し、利益によって返済していくスキームであり、また、株式会社化すれば法人税等が多額となることから、自立的な経営を図るためには債務を圧縮する必要がある。
(株)大阪港トランスポートシステム	220	33.7	3.45	32	埠頭地区の背後に立地する物流センターの整備・運営業務の集約化を進める。	既存施設の稼働率向上に努めるとともに、埠頭地区の背後に立地する物流センターの整備・運営を集約し、効率的な物流システムの構築に向けた検討を進める必要がある。
大阪港埠頭ターミナル(株)	60	64.5	0.22	109	2007年度までに資本的関与を見直す。	資本的関与の見直しをふまえ、事業の一層の効率化を図るとともに、事業の多角化など自主的・自立的な経営を図る必要がある。
大阪港木材倉庫(株)	15	10.2	0.86	26	2007年度までに資本的関与を見直す。	資本的関与の見直しをふまえ、今後も木材需要の変化に柔軟に対応しながら、着実に経営実績を重ね、自主的な経営を図る必要がある。
(社)大阪港振興協会	6	10.3	0.34	20	委託料を2004年度予算比30%削減となるよう検討する。	今後も業務内容を精査し委託料の見直しを行なうが、より一層の経費削減に努めるとともに、民間と協力し積極的なポートプロモーションを行なうなど、健全な経営の実現に向け取り組みを進める必要がある。
(社)大阪市清港会	0.38	1.2	0.29	13	委託料を2004年度予算比30%削減となるよう検討する。	清掃船の老朽化が著しく、対策が必要であるが、今後においても、事業内容を精査し、委託料の見直しを進め、健全な経営を図る必要がある。

※ 資産、収益、当期利益については、2005年度決算数値  
役職員数については、2006年7月1日現在

# 10.大阪港の利用者の声(満足度)

## 荷主

(満足)

- 大阪港は消費地の至近港として輸入貨物の取り扱いコストの削減に貢献している。また、輸入貨物の配送拠点として倉庫立地に適している。
- 外貿では充実した中国航路により、様々な入荷スケジュールに対応しやすい。また、定時性の高い国際フェリー航路が運航(上海2航路(週2便)、釜山1航路(週7便))している。
- 内貿では豊かなフェリー・RORO航路を有しており、日本全国へのモーダルシフト輸送の拠点として利用することが可能。

(不満)

- 咲洲において、コンテナゲートの渋滞等が原因となり、コンテナターミナルへの迅速な搬出入が実現できていない。一方、トラック事業者にとっては車両回転率が悪くなっている。
- 大阪港を利用した輸出入を行う場合、基幹航路の便数が少ないため不便である。
- 夢洲ターミナルを利用する場合、阪神高速道路料金が負担となる。

## 船会社

(満足)

- 大消費地の至近港として、アジアを中心とした輸入貨物が集まる。
- 運航調整による弾力性のある入出港が実現できている。(外航船)
- 瀬戸内を通る九州・四国との物流拠点として大阪港は高いポテンシャルを有している。(内航フェリー)

(不満)

- 国際的に見てポートチャージが高い。
- 輸出貨物の集荷力が弱い。
- 輸出入貨物のインバランス(輸入超過)により、空コンテナのインベントリーなど収入に結びつかない輸送が発生している。
- コンテナバースが混雑している。

## 港運事業者

(満足)

- 輸入貨物を中心にコンテナ貨物が順調に増加している。

(不満)

- 輸出入貨物のインバランスにより、空コンテナが滞留し、空コンテナのポジショニングなど収入に結びつかない不要なコストが発生する。
- 咲洲においてコンテナヤードが不足しているため、事業拡大が困難である。
- ガントリークレーンの老朽化による故障が生じている。