

SWOT分析結果

【別紙1】

		外部環境分析(大阪港を取り巻く状況(地域別))										
		機会、プラス要因【Opportunity】					脅威、マイナス要因【Threat】					
		海外	世界	1	2	3	海外	世界	(1)	(2)	(3)	
				1	新アライアンスのサービス開始(2M.オシヤンアライアンス/ガアライアンス)により寄港地が絞り込まれる。			(1)	中国経済が減退している。			
				2	輸送コスト削減の取組みが図られている。			(2)	基幹航路の船型大型化、寄港地の絞り込みや豪州航路の船型大型化等により、大阪港における着岸バースに制約が生じている。			
			アジア	3	アジア経済の拡大、アジア域内貨物の増加やカスケード等により、東南アジア航路の船型が大型化される。			(3)	邦船社などにおいては、欧州-アジアトランシップ-日本が主流であり、トランシップ接続が重視されている。			
				4	ODA(政府開発援助)等によりアジア域内の港湾のコンテナターミナルの整備が進む。		アジア	(4)	東アジアでは中国発着クルーズに多くの客船が投入されるなどブームが過熱気味であるが、いつまでも続くとは限らない。			
			国内	日本	5	邦船3社によるコンテナ部門統合(2018年4月からサービス開始予定)等により、利用ターミナルが再編集約される可能性がある。		国内	日本	(5)	背後圏の人口が減少する見込みとなっている。	
				6	環境意識の高まり、ドライバー不足を背景に、モーダルシフトの機運が高まっている。内航RORO船が大型化(2018年から東京-大阪でサービス開始)される。			(6)	企業の物流合理化、SCMの高度化等により、物流倉庫の拠点が点在化、広域化している。			
				7	渋滞対策の参考になる東京港、横浜港、名古屋港、博多港等が利用者利便性向上・渋滞対策の取組みを進めている。			(7)	クルーズ客船寄港による経済波及効果が注目されており、日本の各港の誘致活動が激化している。			
				8	訪日外国人旅行者数及びクルーズによる訪日外国人旅行者数が増加しており、新造船や寄港客船の大型化が進む中、国を挙げてインバウンドの増加およびその対応強化に取り組んでいる。		神戸港	(8)	西日本から阪神港への内航フィーダーは地理的に神戸港が有利であり、さらに、新名神開通により滋賀、三重から神戸港へのアクセスが向上する。			
			大阪港	9	IR、万博誘致・立地による夢洲の開発促進(IR推進法の制定等)やIR・万博を契機としてテクノポート線の延伸が実施される予定となっている。		大阪港	(9)	船会社合併やアライアンス再編により、大阪港の利用ターミナルが再編・集約される可能性がある。			
			堺東北港	10	堺東北港にコンテナ船、RORO船、フェリー船が就航し、2016年4月より堺東北港埠頭(株)が港湾運営会社として運営開始している。			(10)	背後地の住宅や観光施設等の立地により、物流施設の立地が限定的となり、また交通流が輻輳する可能性がある。			
		成長戦略【Strength】×【Opportunity】					回避または対抗戦略【Strength】×【Threat】					
		ニーズの増加・大阪港の役割の増大に対応し、強みを活かして強化					「強み」を活かし差別化により脅威に対抗					
ポテンシャル	A	広大な背後圏(2,100万人のマーケット)に近接しており、高速道路など交通ネットワークも充実している。また、物流倉庫、冷凍冷蔵倉庫が多数立地するなど、物流施設の立地ニーズが高く、西日本の物流センターとしての役割を有している。			1	①東南アジアからの輸入促進、各港との連携、海外ポートセールスの推進	6	①船舶大型化、船会社合併、アライアンス再編に対応した大阪港CT再編				
	B	中国-日本におけるファーストポートに大阪港が選択されるなど、アジア航路(特に中国航路)が充実している。			1	A,B,G 4 東南アジア各港との連携、交流強化、大阪港のブランド力強化		D (2)	C12延伸工事などの推進による大型船受入体制の確立、ターミナルの再編			
	C	1日約6便のフェリーが就航するとともに、沖繩方面等への内航ROROも充実しており、RORO荷役による多種類の貨物の取り扱いが可能となっている。			1	J,K 3 アジア貨物の獲得に向けたアジアの企業への官民一体となったセールス	5	②豪州航路の維持拡大				
大阪港	D	C9テナー化工事による荷役効率の向上や、C12延伸整備、主航路拡幅・増深工事による大型船対応施設の機能強化が図られている。			2	②府営港湾との連携		D (2)	大型船舶の受入確保(航路増深、バースウィンドウ確保等)			
	E	USJ・海遊館等の観光地、買い物スポット(難波・日本橋・梅田)までの距離が短いことがクルーズ客には魅力であり、また、関空へのアクセスがよく、国内外からのフライ&クルーズにも適している。			2	H 10 共同ポートセールス(セミナー等)の実施		C (2),(8)	豪州からの輸入貨物拡大に向けた需要の掘り起し			
	F	港の入口からの航路に橋梁がなく、16万総トン対応の客船専用岸壁があるため、超大型のクルーズ船でもスムーズに入港できる。			8	③インセンティブによる利用促進	3	③渋滞対策				
大阪市	G	姉妹港(友好港)に上海港、サイゴン港、メルボルン港等があり、交流、技術交流がある。			8	C,I 2.8 既存のインセンティブによる利用促進に加え、外航フェリー貨物に対するインセンティブの検討		A (10)	道路拡幅等による物流交通と一般交通の分離			
	H	大阪府(大阪府港湾局等)と連携できる体制が整っている。			9	④クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動	9	④戦略的な客船誘致				
	I	※インセンティブにより、大阪市が徴収する使用料をすべて免除している。(客船)			9	E,F 8 クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動		E,F (1),(7)	欧米系クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動			
港運事業者	J	港運事業、倉庫事業を兼務する事業者や、陸上・港湾・国際の一貫輸送に強みがある港運事業者、さらには、インドネシア、ベトナム等東南アジアで倉庫事業を展開する事業者が存在する。						E,F (1),(7)	定期的に入港している欧米系・日系客船への継続的な対応			
	K	官民により海外ポートセールスを行う実施体制が整っている。						E,F (7)	新たな観光ツアー先の開拓			
		改善戦略【Weakness】×【Opportunity】					対応戦略【Weakness】×【Threat】					
		ニーズの増加・大阪港の役割の増大に対応し、弱みを克服して補強					転換、発想を変える戦略					
ポテンシャル	a	名古屋などに比べ大手荷主が少なく輸出貨物が少ないことから、輸入偏重となり空コンテナが滞留しやすい。また、太宗貨物は安価なものが多い。			7	①輸出貨物の創出	6	①船会社合併やアライアンス再編への対応				
	b	東南アジア-日本におけるファーストポートとして京浜港が選択され、東南アジア-大阪のリードタイムが長い。			7	a,h 3 新たな輸出貨物創出の受け皿になる施設の立地促進(輸出型物流倉庫、海貨土庫)		d,e,r (2),(9)	大阪港全体のコンテナターミナル再編 コンテナターミナルの処理能力強化(効率化、ICT技術活用)			
	c	内航フィーダーは地理的、輸出航路体系的に神戸港に集まる構造となっている。また、他港(神戸港、名古屋港、日本海側港湾)が近接しているため、大阪港の集貨圏が限定的(貨物を奪い合う環境)である。			2	g 10 大阪府と連携し、南大阪・和歌山方面等からの集貨			②内航航路強化			
大阪港	d	基幹航路(欧州・北米航路)が少ない。また、夢洲の大水深バースを利用する船舶は、アジア航路中心で大型船が少ない。			1	b 3 東南アジアからの直便の誘致		c,h (3),(8),(9)	内航フィーダー船の着岸バース運用方法の検討			
	e	港大橋のクリアランスや水深の制約があり、C1-4.9に大型船(6千TEU以上)が入港できない。また、夢咲トンネルの躯体により1万TEU以上の大型船が入港できない。			1	②東南アジアからの輸入促進(リードタイム短縮)	4	③物流倉庫の立地促進				
	f	輸入コンテナ航路が多いため、輸入荷主の事情(週末セールを見据えた対応など)により、週明けにバースが混雑する。			6	③アライアンス再編、邦船3社コンテナ部門統合対応	7	③物流倉庫の立地促進	a,i,o,p,q (5),(6) 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、民間による物流倉庫の整備促進			
	g	コンテナ車両整理場など整備しているが、ゲートクローズ時間帯(11:30-13:00)や、夕方のゲートクローズ時間(16:30)前には道路上にコンテナ車両による車列が発生する。			6	d,e,f 1,3,5 大水深バースの確保(C12延伸整備)、バース再編			④道路拡幅等による渋滞対策			
	h	コンテナ埠頭における内航フィーダー船の着岸優先順位が低い。			3	④渋滞対策	8	g (10)	道路拡幅による物流交通と一般交通の分離			
	i	ヤード、上屋倉庫が狭隘であるため、貨物取扱が限定的になっている。			3	g 7,9 滞留対策システムの構築			⑤戦略的な客船誘致			
	j	港町、旅の発着の場としてのイメージが希薄であり、天保山岸壁から大阪港駅までの風情が横浜や神戸の港町の雰囲気と異なる。			2	g 7,9 IR,万博をきっかけとして、国、大阪府と連携し、夢洲域内道路等の整備・改良	9	k,l (1),(4)	早期の客船ターミナル整備による欧米系・日系クルーズ客船会社及び旅行会社誘致活動の強化			
	k	客船ターミナルが狭く、パリアフリーへの対応も不十分であるほか、老朽化している。			4	⑤内航航路強化						
	l	荷物置き場のスペースが十分でなく、雨天時は荷物が濡れる場合がある。(客船)			4	c,h 6 内航フィーダー船の着岸バース運用方法の検討						
	m	※インセンティブを実施することで、結果的に使用料が収益減となっている。(客船)			9	⑥戦略的な誘致活動						
	n	大阪港の港湾区域が沖合方向に狭くなる三角形の形状となっており、神戸港や横浜港と比べ、港湾空間の将来的な拡張性に制約がある。			10	j,k,l 8 PFI手法による利便性の高い客船ターミナルの整備						
大阪市	o	岸壁、埠頭、上屋の老朽化が著しく、機能の陳腐化が進む。			10	m 2 圏域の経済効果が見込まれるため、天保山客船ターミナル運営の一般会計化(負担の全体化)			⑦天保山客船ターミナル運営の一般会計化			
	p	南港の大規模物流用地の販売予定が少ない。夢洲の大規模物流用地の販売予定は未定。			2	n 3,6 大阪港に隣接する港湾との区域境界に囚われない必要施設の配置など、広域的視点による一体的な検討、運営			⑧府営港湾等との連携			
	q	港湾施設提供事業が埋立事業へ支払う賃貸料は使用料を得られない状態でも発生する。			2							
港運事業者	r	C8.9等のターミナルシステムはオペレーターが個々に構築しているため、効率が低い。			2							

内部要因分析(大阪港および主体となる大阪市、HPC、港運業界)

強み【Strength】

弱み【Weakness】