

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	新アライアンスのサービス開始（2M,オーシャンアライアンス,サアライアンス）により寄港地が絞り込まれる。	海外	世界	(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（「ONE」）として2018年4月からサービス開始）等を通じて、今後、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。						
	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・実施法の制定等）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。						
	堺泉北港	10	堺泉北港にコンテナ船、RORO船、フェリー船が就航し、2016年4月より堺泉北港湾頭㈱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。						
						(11)	今後、大規模な台風や地震など自然災害が起こる可能性がある。						

内部要因分析（大阪港および主体となる大阪市、HPO、港運業界）	強み【Strength】			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	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				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	A,B,G	4	①	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)	⑥	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	J,K	3	①	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	②豪州航路の維持拡大			
		大阪港	D	②府営港湾との連携				D	(2)	⑤	大型船舶の受入確保（航路増深、パースウィンドウ確保等）
			E	H	10	②	共同ポートセールス（セミナー等）の実施	C	(2),(8)	⑤	豪州からの輸入貨物拡大に向けた需要の掘り起し
			F	③インセンティブによる利用促進				③渋滞対策			
		大阪市	G	C,I	2,8	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)	③	道路拡幅等による物流交通と一般交通の分離
			H	④クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動				④戦略的な客船誘致			
	I	E,F	8	⑨	クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動	E,F	(1),(7)	⑨	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					E,F	(1),(7)	⑨	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					E,F	(7)	⑨	新たな観光ツアー先の開拓	

弱み【Weakness】			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	①輸出貨物の創出				①船会社合併やアライアンス再編への対応			
		b	a,h	3	⑦	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、海貨上屋）	d,e,r	(2),(9)	⑥	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	g	10	②	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	②東南アジアからの輸入促進（リードタイム短縮）				c,h	(3),(8),(9)	④	内航フィーダー船の着岸バース運用方法の検討
		e	b	3	①	東南アジアからの直行便の誘致	③物流倉庫の立地促進			
		f	③アライアンス再編、邦船3社コンテナ部門統合対応				a,i,o,p,q	(5),(6)	⑦	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	d,e,f	1,3,5	⑥	大水深パースの確保（C12延伸整備）、バース再編	④道路拡幅等による渋滞対策			
		h	g	(10)	⑧	道路拡幅等による物流交通と一般交通の分離	⑤戦略的な客船誘致			
	i	g	7,9	③	滞留対策システムの構築	⑥災害に強い港湾施設の整備				
	j	g	7,9	②	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	k,l	(1),(4)	⑨	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	⑤内航航路強化				⑥災害に強い港湾施設の整備				
	l	c,h	6	④	内航フィーダー船の着岸バース運用方法の検討	⑦天保山客船ターミナル運営の一般会計化				
	m	⑥戦略的な誘致活動								
	n	j,k,l	8	⑨	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	⑦天保山客船ターミナル運営の一般会計化								
	p	m	2	⑩	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）					
	q	⑧府営港湾等との連携								
	港運事業者	r	n	3,6	②	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				
	その他	s	n	3,6	②	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				