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】

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,ザ・アライアンス）により寄港地が絞り込まれる。
		2	輸送コスト削減の取組みが図られている。
	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。
		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。
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。
		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船の需要がさらに高まっている。
		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。
		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。
		9	2020年10月に、2050年ｶｰﾎﾞﾝﾆｭｰﾄﾗﾙ、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されたことを踏まえ、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において「ｶｰﾎﾞﾝﾆｭｰﾄﾗﾙﾎﾟｰﾄ(CNP)」の形成に取り組むこととされている。
		10	港湾におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）を通じた生産性の向上に取り組んでいる。
	大阪港	11	夢洲地区は、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できるよう、テクノポート線や道路などのインフラ整備が実施される。
		12	阪神高速大和川線の全面開通により西名阪沿線地域と大阪港のアクセスが向上。
	堺泉北港	13	堺泉北港にコンテナ船、RORO船、フェリー船が就航し、2016年4月より堺泉北港埠頭㈱が港湾運営会社として運営開始している。

脅威、マイナス要因【Threat】

海外	世界	（1）	新型コロナウイルス感染症が全世界で拡大し、世界経済は大幅な景気後退局面にあったが、2020年秋頃から世界貿易は急速に回復した。しかし、運賃の上昇や貨物需要の急増による船舶の遅延など物流の混乱が続いているほか、変異ウィルスによる感染の再拡大が起きており、コロナ前の水準に戻るには時間がかかる見通しである。
		（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。
		（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。
	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）	背後圏の人口が減少する見込みとなっている。
		（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）	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。
	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）	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。
		（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、HPC、港運業界）

強み【Strength】

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。
	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。
	C	1日5便のフェリーが就航するとともに、沖縄方面等への内航RORORo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。
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。
	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。
	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。
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。
	H	大阪港湾局の設置により、広域的な視点で大阪港と府営港湾が連携した取り組みが実現できる。
	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）
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。
	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。

弱み【Weakness】

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。
	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。
	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。
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。
	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。
	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。
	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。
	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。
	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。
	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。
	k	客船ターミナルが狭く、バ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。
	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）
	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）
	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。
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。
	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。
	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。
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、効率が高くない。

※強みにも、弱みにもなりうる

成長戦略 【Strength】×【Opportunity】

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

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				
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	
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府営港湾との連携				
H	12,13	2	大阪港湾局として「大阪港」「府営港湾」が連携したポートセールス（セミナー等）の実施	
③インセンティブによる利用促進				
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	
④クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動				
E,F	8	9	クルーズ客船会社及び旅行会社への誘致活動	
⑤環境にも配慮した港湾機能の高度化				
H	9	11	LNGバンカリング拠点の形成などに向けた取組み、さらに、脱炭素社会の実現のためのカーボンニュートラル（CNP）の形成に向けた取組み	

回避または対抗戦略 【Strength】×【Threat】

「強み」を活かし差別化により脅威に対抗

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				
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	
②豪州航路の維持拡大				
D	（2）	5	大型船舶の受入確保（航路増深、バースウィンドウ確保等）	
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	
③渋滞対策				
A	（10）	3	道路拡幅等による物流交通と一般交通の分離	
④戦略的な客船誘致				
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	
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	
E,F	（7）	9	新たな観光ツアー先の開拓	
E,F	（1),(7)	9	コロナ禍に対応した安全・安心の確保（ターミナルへのサーモグラフィー・消毒薬の設置、消毒の徹底等）	

改善戦略 【Weakness】×【Opportunity】

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

①輸出貨物の創出				
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）	
g	12,13	2	大阪府と連携し、南大阪・和歌山・**畿央地区**（奈良・三重方面等）からの集貨	
②東南アジアからの輸入促進（リードタイム短縮）				
b	3	1	東南アジアからの直行便の誘致	
③アライアンス再編、邦船3社コンテナ部門統合対応				
d,e,f	1,3,5	6	大水深バースの確保（C12延伸整備）、バース再編	
④渋滞対策				
g	7,10,11	3	滞留対策システムの構築等	
g	7,11	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	
⑤内航航路強化				
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	
⑥戦略的な誘致活動				
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	
⑦府営港湾等との連携				
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	

対応戦略 【Weakness】×【Threat】

転換、発想を変える戦略

①船会社合併やアライアンス再編への対応				
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）	
②内航航路強化				
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	
③物流倉庫の立地促進				
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	
④道路拡幅等による渋滞対策				
g	（10）	3	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				
k,l	（1),(4)	9	感染症対策の視点も取り入れた客船ターミナルの早期整備等による欧米系・日系クルーズ客船会社及び旅行会社誘致活動の強化	
⑥災害に強い港湾施設の整備				
o	（11）	10	港湾施設の強靭化（災害に強い施設の整備）	