

## 重点的に取り組む主な経営課題

**経営課題 1**

**【港の国際競争力の強化】**

めざすべき将来像（最終的なめざす状態）＜概ね10～20年を念頭に設定＞

広域的な集貨等により国内ハブ機能を強化し、西日本・関西圏の産業活性化に貢献するとともに、豊かで安定した市民生活を支える西日本のゲートポートをめざす。

現状（課題設定の根拠となる現状・データ）

**【1-1国際コンテナ戦略港湾の実現(集貨・創貨・競争力強化)】**

(表1)コンテナ取扱貨物量の推移

	(単位: TEU)			備考
	1998年	2008年	2016年	
全世界	約170百万	約520百万 【3.0倍】	約690百万 【4.0倍】	
アジア	約65百万	約240百万 【3.7倍】	約350百万 【5.4倍】	日本含まず
日本	約11百万	約19百万 【1.7倍】	約22百万 【2.0倍】	

※【 】は1998年比

※2008年:国際コンテナ戦略港湾の基準年次

(表2)釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率の推移

	(単位: %)			備考
	1998年	2008年	2013年	
北米方面	1.5	12.4	12.3	
欧州方面	4.2	12.9	24.6	

※トランシップ率:日本を発着するコンテナ貨物のうち東アジアの主要港で積替えられる貨物が占める割合

(表3)阪神港 外貿定期コンテナ航路便数の推移

	(単位: 便/週)			
	1998年	2008年	2013年	2017年
基幹航路	45	24	14	8

※基幹航路:北米航路、欧州航路

※寄港便数は、当該年の11月の値

- ・2012年以降竣工するコンテナ船は、8,000TEU(-16m相当)以上が約半数を占めるなど、大型化が進む傾向にある。
- ・迅速かつ円滑な物流体系を構築するため、利便性が高く、より効率的なターミナル運営が求められている。

計  
画

要因分析（現状・データから導かれる分析結果）＜めざすべき将来像と現状に差が生じる要因＞

- ・西日本から阪神港を経由せずに釜山港等アジア諸港で積み替えられる貨物(トランシップ貨物)が増加している。
- ・国際的なコンテナ船舶の大型化が進展する中、大阪港においては、岸壁、主航路などがその需要に十分対応できていない。
- ・コンテナターミナル周辺において、搬出入車両の集中時にゲート処理待ち車両による渋滞が発生している。
- ・近年、コンテナ船の急速な大型化等により、アジアから北米・欧州に直行する基幹航路の絞り込みが進んでいる。

課題＜上記要因を解消するために必要なこと＞

- ・釜山港トランシップが増加している現状を放置しておく、我が国の港湾がフィーダーポート化(世界のコンテナ幹線航路網から外れること)する恐れがある。
- ・フィーダーポート化すると、積替えによる輸送日数の増加や輸送・在庫コストの増加による製品価格の上昇など、産業活動や市民生活に重大な影響を及ぼしかねない。
- ・フィーダーポート化を回避するため、国際コンテナ戦略港湾 阪神港において、西日本及び東南アジア地域から貨物を集める「集貨」、新たな貨物の創出による「創貨」、及び主航路やC12岸壁延伸の整備等による港湾施設の充実、並びに渋滞対策等による効率的な物流体系の構築など「競争力強化」の取組が不可欠である。

戦略の進捗状況を踏まえた経営課題全体としての評価結果の総括

阪神港でのさらなる取扱貨物量の増加を図るため、必要に応じて事業の見直しを行いながら、西日本各地の貨物や東南アジア地域の貨物などを阪神港に集める「集貨」、農水産品等の輸出を促進するための仕組みづくりなど新たな貨物の創出による「創貨」、及び主航路やC12岸壁延伸の整備等による港湾施設の充実、並びに渋滞対策等による効率的な物流体系の構築などの「競争力強化」を引き続き推進していく必要がある。

自己  
評価

めざす成果及び戦略 1-1-1 【国際コンテナ戦略港湾の実現(集貨・創貨・競争力強化)】

計画	めざす状態<概ね3~5年間を念頭に設定> ・北米航路等の基幹航路の維持拡大を図り、多頻度・多方面、確実な国際輸送サービスを提供し得る充実した物流ネットワークを構築することにより、アジア主要港などに流出した西日本からのコンテナ貨物が阪神港に集約されている状態 ・サプライチェーンの中で、大阪港を利用することに高い価値が見出され、荷主や船会社に阪神港(大阪港)を選択してもらえる状態	戦略<中期的な取組の方向性> 阪神港の目標貨物量を達成し、基幹航路を維持・拡大させるため、港湾施設の整備を進めるとともに、特定港湾運営会社である「阪神国際港湾株式会社」を主体とし、阪神港として、以下の事業を展開する。 ・集貨事業の推進 ・新たな貨物の創出 ・コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和施策の推進 さらに、運営の一元化と合わせて、港湾管理についても効率化をはかる必要があるため、大阪湾諸港の港湾管理一元化について取り組む。
	アウトカム<めざす状態を数値化した指標> ・阪神港外貨コンテナ貨物量: 平成20年400万TEU/年 → 平成32年目標 約590万TEU/年 ・阪神港 外貨定期コンテナ航路便数 基幹航路 8便/週(2017年)→維持・拡大	

自己評価	戦略のアウトカムに対する有効性	ア	ア:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	課題 ※有効性が「イ」の場合は必須	—
	アウトカムの達成状況		前年度 個別 全体		
	平成30年の外貨コンテナ貨物取扱実績は、約432万TEU/年		427万TEU/年	B	B
	平成30年の基幹航路便数は、8便/週		8便/週	A	B
			A:順調 B:順調でない		—
戦略の進捗状況	b	a:順調 b:順調でない		課題 ※有効性が「イ」の場合は必須	—

具体的取組 1-1-1 【集貨(集貨事業の推進)】

		28決算額	33百万円	29予算額	38百万円	30予算額	39百万円
計画	取組内容	業績目標(中間アウトカム)					
	・西日本諸港等から釜山港等に海外フィーダー船で輸送されている貨物や東南アジア地域の貨物などを「阪神港」へ集貨するため、阪神国際港湾株式会社が実施する貨物集貨事業に対して費用負担等で支援する。 ・阪神港で連携し、西日本などで阪神港の利用に関する説明会等を開催するなどポートセールス活動を展開し、コンテナ貨物の集貨を図る。	・平成30年度の貨物集貨事業における大阪港の目標集貨量:26千TEU ・阪神港の利用促進や集貨事業の周知を行う説明会等への参加企業数:延べ470社以上 【撤退基準】 ・貨物集貨事業による集貨量が18千TEUに達しない場合は、集貨機能強化の事業を再構築する。 ・説明会等への参加企業数が延べ330社に達しない場合は、事業を再構築する。 前年度までの実績 【29年度実績】 ・阪神港の貨物集貨事業の説明会を4月に大阪、神戸、東京、5月に鹿児島で開催するとともに、大阪港セミナーを8月に甲賀、9月にクアラルンプールで開催する等、延べ525社の参加があった。 ・4月に阪神港の貨物集貨事業の事業者募集を開始した。 【26~28年度実績】 ・阪神港の貨物集貨事業を実施するとともに、貨物集貨事業の説明会などを大阪、神戸、東京、中国地方、四国地方、九州地方等で開催した。 <28年度>集貨実績27千TEU/説明会延べ569社 <27年度> " 22千TEU/ " 延べ494社 <26年度> " 17千TEU/ " 延べ452社					

中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	①:目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②:目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③:撤退基準未達成		—
	戦略に対する取組の有効性	○ ○:有効 ×:有効でないため取組を見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)	

自己評価	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	・貨物集貨施策として、海外フィーダー貨物等誘致事業、陸上輸送等貨物誘致事業、新規航路誘致事業、航路サービス拡充促進事業を実施した。 ・大阪・神戸・東京で阪神港に関する説明会やインドネシアで大阪港セミナーを開催する等ポートセールス活動を実施した。	・阪神港の利用促進や集貨事業の周知を行う説明会への参加企業については、目標数に達しなかったが、貨物集貨量は目標値を達成した。 平成26年度から実施している当該集貨事業は5年目となり、一定浸透しているものと思われ、説明会に参加せず当該事業を活用する事業者も見受けられる状況であった。	
	業績目標の達成状況	② (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	・海外フィーダー貨物等誘致事業及び陸上輸送等貨物誘致事業による貨物集貨実績は約27千TEU。 ・阪神港の利用に関する説明会等への参加企業数は延べ333社。		・過去5年間行ってきた集貨支援策について、平成31年4月から刷新したところであり、その旨を事業者に周知することで集貨説明会への参加企業数の増加に努める。
	①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成		
	戦略に対する取組の有効性	○ ○:有効 ×:有効でないため見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)	

具体的取組 1-1-2 【創貨(新たな貨物の創出)】

		28決算額	0.2百万円	29予算額	1百万円	30予算額	2百万円
計画	取組内容	業績目標(中間アウトカム) ・物流事業者による冷凍品の混載輸送サービスの継続:4事業 ・「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」の参加者アンケートにおいて、商談会に参加して良かったと回答する参加者割合:7割以上 【撤退基準】 ・物流事業者による冷凍品の混載輸送サービスの継続が3事業に満たなければ、当認定事業を再構築する。 ・商談会に参加して良かったと回答する参加者割合が5割に満たなければ、「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」の実施について再構築する。					
		前年度までの実績					
		29年度実績 ・9月に「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」を初開催 28年度実績 ・4月に農水産品等の輸出事業に対する支援制度を創設し、事業者募集を開始 ・冷凍品の混載輸送サービスを提供する物流事業者を募集、4事業認定					
中間振り返り	業績目標の達成状況	② (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	戦略に対する取組の有効性	○	・8/31に実施した「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」の参加者アンケートにおいて、商談会に参加して良かったと回答する参加者割合は7割以上を達成したが、物流事業者による冷凍品の混載輸送サービスが4→3事業となった。 ・事業者ヒアを通して、冷凍品の混載輸送を希望する荷主を見つけるのが難しいことが課題であるため、食の輸出セミナー&商談会、各種セミナー等でサービスのPR活動を行うことにより、荷主発掘に努める。				
自己評価	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	業績目標の達成状況	・30年8月「大阪港 食の輸出セミナー&商談会」開催し、農水産品などの輸出を促進する体制づくりを構築 ・28年度に認定した物流事業者による冷凍品の混載輸送サービスが4→3事業に減少					
	取組実績どおり	② (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	戦略に対する取組の有効性	○	・事業者ヒアを通して、冷凍品の混載輸送を希望する荷主を見つけるのが難しいことが課題であるため、食の輸出セミナー&商談会、各種セミナー等でサービスのPR活動を行うことにより、荷主発掘に努める。				

具体的取組 1-1-3 【競争力強化(港湾機能の強化に資する施設整備)】

		28決算額	4,348百万円	29予算額	4,704百万円	30予算額	4,179百万円
計画	取組内容	業績目標(中間アウトカム) [主航路(-16m)] コンテナ船の大型化に対応するため、主航路の拡幅・増深を推進する。 [夢洲C12岸壁延伸] 夢洲コンテナ埠頭の取扱能力を増強するため、C12岸壁延伸部の整備を推進する。 [荷役機械の補修・更新] コンテナ埠頭の機能維持・強化のため、阪神国際港湾株式会社へ資金を貸付け、クレーンの更新等を推進する。					
		前年度までの実績					
		[主航路(-16m)] 23年度より工事を開始し、25年度に幅員400m、水深-15mまで完了幅員560m・水深-16mに向けて事業継続中 [夢洲C12岸壁延伸] 25年度より工事を開始し、29年2月から岸壁(棧橋部)運営開始 [荷役機械の補修・更新] 老朽化が進むクレーン等の補修・更新					
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	戦略に対する取組の有効性	○	-				
自己評価	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	業績目標の達成状況	[主航路(-16m)]38年度の完成を目指し、土砂処分場の整備を実施 [夢洲C12岸壁延伸]35年度の完成を目指し、岸壁背後の埋立等を実施 [荷役機械の補修・更新]C8のクレーンの更新(1基)を実施、C3のクレーンの更新(2基)及びC9のクレーンの新設(1基)に着手					
	取組実績どおり	① (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	戦略に対する取組の有効性	○	-				

具体的取組 1-1-4

【競争力強化(コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和施策の推進)】

28決算額 31百万円 | 29予算額 14百万円 | 30予算額 22百万円

計画	取組内容		業績目標(中間アウトカム)
	・阪神国際港湾㈱、港運事業者と協力し、総合的なコンテナ物流滞留対策に取組み、2025年度を目途に道路上のコンテナ車両の滞留の緩和を図る。		・総合的なコンテナ物流滞留対策について調査を行い、対策案を取りまとめる。 ・総合的なコンテナ物流滞留対策の環境が整うまでの間、年末年始前後やゴールデンウィーク前後等の渋滞が悪化する特異日において、総合的な渋滞対策の実施により咲洲・夢洲地区合計で滞留車列を1日あたり7.2km(日最大)削減する。(平成30年1月の特異日において、夢洲地区では総延長7.7km、咲洲地区では総延長7.2kmの滞留車列(全車種・コンテナ車両待機場内の車列も含む)がコンテナ埠頭ゲート外に発生している。)  【撤退基準】 ・年末年始前後やゴールデンウィーク前後等において、咲洲・夢洲地区合計で滞留車列を1日あたり5.0km(日最大)削減できなければ、事業を再構築する。  前年度までの実績 26～29年度実績 ・ゲートオープン時間延長事業実施 26年度実績 ・夢洲コンテナ埠頭背後地において、車両待機場の拡張整備(収容台数80→200台)を実施
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成		
	戦略に対する取組の有効性	○ ○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)	
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	ゲートオープン時価年長事業実施 ・平成30年04月26日～平成30年05月25日 ・平成30年12月17日～平成31年01月26日		—
	業績目標の達成状況	① (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	事業実施により、1日あたり7.7km削減した。 ①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退基準未達成		—
	戦略に対する取組の有効性	○ ○: 有効 ×: 有効でないため見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)	

		28決算額	29予算額	30予算額
		— 円	— 円	— 円
計画	取組内容	<p>・28年度に大阪府で締結・施行した「大阪府及び大阪市の港湾及び海岸の管理に係る連携協約」に基づき、大阪府港湾局及び大阪市港湾局が所管する全ての事務を5つの分野(計画・振興・企業誘致・防災・運営)に分け、それぞれの部会で連携可能な事務について検討するとともに、府市の港湾管理一元化の手法について幅広く検討する。</p>		
	業績目標(中間アウトカム)	<p>・連携可能な事務について、実現に向けた課題解決や条件整理が整ったものから、取組を実施し、府市連携による効果を早期に発現させるとともに、府市港湾管理一元化の手法について整理する。 【撤退基準】 ・連携可能な事務の実現に向けた課題解決や条件整理及び府市港湾管理一元化の手法について整理出来なければ、事業を再構築する。</p>		
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	戦略に対する取組の有効性	-	<p>○:有効 ×:有効でないため取組を見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)</p>	
自己評価	取組実績	<p>・「大阪港湾連携会議」を開催し、府市の両港湾局長をトップとした協議を実施。(平成30年6月、平成31年1月) ・府市定例会の場において、部長級以下の実務者協議を実施。(平成30年度 23回開催) ・府港湾局とともに国土交通省との協議を実施。(平成30年11月、平成31年3月) ・18の施策で連携を開始。(平成31年3月末時点)</p>		
	業績目標の達成状況	① (i)	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
自己評価	戦略に対する取組の有効性	○	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	業績目標の達成状況	① (i)	<p>平成31年3月末時点で、18の施策で連携を開始するとともに、府市港湾管理一元化の手法について整理を行った。</p>	
		①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成	—	

## 重点的に取り組む主な経営課題

## 経営課題2

## 【災害に強く、安全で使いやすい港の実現】

めざすべき将来像（最終的なめざす状態）＜概ね10～20年を念頭に設定＞

南海トラフ巨大地震などの大規模地震時においても、防潮堤及び緊急物資等の輸送に供する緊急交通路の機能が確保され、さらに地域の関係者との協働により、人的被害がゼロかつ物的被害が最小限となるとともに、経済活動の維持に不可欠な国際海上輸送機能が一定確保されている。また、公共施設の適切な維持管理がなされ、施設の劣化に起因する事故がゼロとなっている。

現状（課題設定の根拠となる現状・データ）

## 【戦略2-1 防災・減災対策の強化】

## ・海岸施設（防潮堤）の防災性能

府市共同で実施した南海トラフ巨大地震に伴う津波シミュレーション(25年8月)において、津波による浸水が市域の約3分の1に当たる7,146ha（内閣府想定との20倍以上）と想定され、耐震・液状化対策が必要な防潮堤を抽出し、その後、詳細な耐震照査等により対策延長を見直した(14.4km 28年度時点)。

## ・港湾施設の防災性能

主に緊急交通路上にある11施設(橋梁9施設(南港ポータウン線高架部等含む)、トンネル2施設)については、阪神淡路大震災以降進めてきた耐震改良により都市直下型地震に対し橋梁7施設、トンネル2施設の耐震性能を確保できているが、新たに想定された南海トラフ巨大地震(地震動・津波・液状化)に対して11施設の安全性を確認してきたところ、耐震性能が確保できていない施設がある。

国際海上輸送において重要な役割を担う夢洲コンテナ埠頭C12について、荷さばき地の耐震性能が十分に確保されていない。

## ・臨海部の防災力

地震・津波等の災害時を想定し、官民連携した防潮扉の閉鎖訓練等を実施している。

大地震等の災害が発生した際、最低限の港湾機能(海上からの緊急物資輸送、国際コンテナ物流)が維持されるよう、具体的な行動計画を示した「大阪港の港湾事業継続計画(大阪港BCP)」を策定(28年3月)し、災害時の対応を迅速かつ的確に行うための事前対策の取組を進めた。

## 【戦略2-2 施設の適切な維持管理の充実】

## ・港湾施設(646施設)の老朽化の現状

供用年数が設計耐用年数(50年)を超える施設数 29年現在 123施設(約19%)→10年後 311施設(約48%)

点検の結果、施設の機能や安全性が相当低下している状態(A判定)で、予防保全計画で至急に補修が必要な施設として国に報告している施設 67施設(護岸等の外郭施設5、岸壁等の係留施設48、橋梁・トンネル等の臨港交通施設8、防潮堤6)

## ・海岸保全施設(約60Km)の老朽化の現状

供用年数が設計耐用年数(50年)を超える施設数 29年現在 約7km(約12%)→10年後 約40km(約68%)

要因分析（現状・データから導かれる分析結果）＜めざすべき将来像と現状に差が生じる要因＞

## 【戦略2-1 防災・減災対策の強化】

・南海トラフ地震の長時間の揺れにより、地盤の液状化が発生し、防潮堤が沈下・破壊するおそれがあることが想定されている。

・南海トラフ巨大地震は、従来の港湾施設の耐震対策の決定要因となっていた直下型地震と異なり「大きく・長く」揺れる特性をもつことから、従来の耐震改良では十分な耐震性能を確保できていない可能性がある。

・国際海上輸送機能を一定確保するため、荷さばき地に先行して、船舶の係留に必要な岸壁の耐震改良を優先して実施してきた。

・地震・津波災害に対して、関係者間での役割の明確化と認識の共有化を図りつつ、ハード面、ソフト面の多面的・多重的な対策が必要である。

## 【戦略2-2 施設の適切な維持管理の充実】

・性能の低下や損傷が発生してから補修・更新をする事後保全型の維持管理を行っているため、維持補修費の増大が見込まれる。

課題＜上記要因を解消するために必要なこと＞

## 【戦略2-1 防災・減災対策の強化】

・防潮堤の耐震・液状化対策を「南海トラフ巨大地震対策の大きな柱」として位置付け、26年度から府市の港湾・河川部局が連携し、概ね10年程度での対策を進めている。しかし、対策には多額の事業費(430億円:港湾局所管分(28年度時点))を要するため、対策の推進にあたっては、総事業費の縮減や財源確保に努める必要がある。

・主に緊急交通路上にある11施設について、南海トラフ巨大地震に対し安全性を有しているか確認するとともに、結果に応じて耐震改良を実施する必要がある。

・大型コンテナ船が係留できる夢洲コンテナ埠頭C12(水深-16m)について、災害時においてもより円滑な貨物の荷役・輸送を可能とするため、荷さばき地の耐震改良を図る必要がある。

・多様なケースの災害を想定した訓練を実施し、職員及び防潮扉管理協定者並びに港運事業者等関係者の対応力を高める必要がある。

・「大阪港の港湾事業継続計画(大阪港BCP)」について、毎年実施の訓練等を踏まえて、継続的な見直し・改善による充実に努める必要がある。

## 【戦略2-2 施設の適切な維持管理の充実】

・計画的な点検診断及び適時適切な維持更新工事の実施により、施設の長寿命化と機能維持を図り、ライフサイクルコストの低減を図るため、「予防保全型」の維持管理へシフトする必要がある。

戦略の進捗状況を踏まえた経営課題全体としての評価結果の総括

・官民連携した防潮扉の閉鎖訓練等の継続実施や、「大阪港の港湾事業継続計画(大阪港BCP)」の事前対策に取り組むことにより、港の防災・減災の取組は着実に進みつつある。引き続き取組を進めていく。

・大阪港地震・津波対策アクションプランの取組については、未達成項目や、継続して実施が必要な項目についての実施状況の確認や防災の連携強化を図ってきた。引き続き地震・津波対策の取組の検証を行うとともに、新たに台風・高潮対策についても、取り組んでいく必要がある。

・防潮堤の耐震・液状化対策、港湾施設の耐震対策については、多くの事業費を要することから、予定通り実施していくためには、継続して事業費の確保に努める必要がある。

・施設の適切な維持管理を進めるため、施設の状況及び事業費を十分精査するとともに、事業費の確保に努める。

めざす成果及び戦略 2-1 【防災・減災対策の強化】

計画	めざす状態<概ね3~5年を念頭に設定> 南海トラフ巨大地震等の大規模地震時において、居住人口が多い地域の防潮施設及び主要な緊急交通路の機能の確保、並びに行政機関、港湾事業者、地域住民の協働により、人的・物的被害が軽減され、防災拠点として地域の復旧・復興活動に資するとともに、国際海上輸送による経済活動が維持されている状態。	戦略<中期的な取組の方向性> ・浸水被害が大きくなる居住地域、低地盤地域の防潮堤の耐震・液状化対策を優先的に実施する。 ・南海トラフ巨大地震に対する耐震性能が確保できていない施設について対策工事を行う。また、夢洲コンテナ埠頭C12の荷さばき地の耐震改良を行う。
	アウトカム<めざす状態を数値化した指標> ○耐震・液状化対策が必要な防潮堤(14.4km)を対策することにより、地域の津波浸水想定面積7割減。うち26年度から30年度までに人的被害への影響が大きい地域の防潮堤の耐震・液状化対策(短期計画)4.2kmを完了 ○主に緊急交通路上にある11施設について、南海トラフ巨大地震に対する安全性の照査を完了し対策工事に着手している。 ○夢洲コンテナ埠頭C12(水深-16m)において、大規模地震時の貨物の荷役機能を確保する。	

自己評価	戦略のアウトカムに対する有効性	ア	ア:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	課題	※有効性が「イ」の場合は必須	
	アウトカムの達成状況		前年度	個別	全体	
	防潮堤の耐震・液状化対策の実施 3.5km		2.1km	A	A	
	主に緊急交通路上にある11施設の安全性の照査を完了し、対策に着手(1施設設計完了)		1施設設計中	A		
C12延伸部の岸壁部分について大規模地震時の荷役機能を確保		荷役機能確保	A			
A:順調 B:順調でない					今後の対応方向	※有効性が「イ」の場合は必須
戦略の進捗状況	a	a:順調 b:順調でない				

具体的取組2-1-1 【防潮堤の南海トラフ巨大地震・津波対策】

28決算額 2,146百万円 29予算額 4,138百万円 30予算額 4,182百万円

計画	取組内容 防潮堤の耐震・液状化対策工事の実施 ・工事延長 2.3km 短期計画 2.1km ※うち1.7km(30年度-31年度2カ年工事) 中期計画 0.2km ※30年度-31年度2カ年工事 ・必要な事業費の精査と財源の確保	業績目標(中間アウトカム) ・防潮堤の耐震・液状化対策実施率 31% (4.4km/14.4km) うち短期計画(26年度~30年度):4.2km/4.2km うち中期計画(31年度~35年度):0.2km/10.2km 【撤退基準】対象外(複数年事業)
		前年度までの実績 ・詳細な耐震照査等による対策範囲の精査 32.7km(25年度)→18.7km(27年度)→14.4km(28年度) ・防潮堤の耐震・液状化対策実施率 14% (2.1km/14.4km) ・中部、近畿、四国、九州の自治体等と連携した国への要望活動(2回)

中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策	※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	①:目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②:目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③:撤退基準未達成			
	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため取組を見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)	

自己評価	取組実績 ・計画見直し(対策延長) 14.4km→13.5km 短期計画 4.2km→3.3km 中期計画 10.2km→10.2km (30年度計画工事延長) 2.3km→1.4km 短期計画 2.1km→1.2km 中期計画 0.2km→0.2km ・30年度工事の実施 工事延長1.4km 26%(3.5km/13.5km)	課題	※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	業績目標の達成状況			
	取組実績どおり	① (i)	改善策	※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須
	①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成			
	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)	

具体的取組2-1-2 【港湾施設の耐震化】

		28決算額	69百万円	29予算額	47百万円	30予算額	61百万円
計画	取組内容	業績目標（中間アウトカム）					
	主要橋梁等の南海トラフ巨大地震対策 ・新木津川大橋の実施設計	・新木津川大橋の実施設計の完了  【撤退基準】 ・対象外（複数年事業）  前年度までの実績 ・橋梁9施設・トンネル2施設について、南海トラフ巨大地震に対する安全性（地震動・液状化・津波）を照査。そのうち7施設（此花・夢舞・南港・平林・かもめ大橋、正平・柴谷橋）・2トンネル（夢咲・咲洲トンネル）は対策必要を確認、南港ポートタウン線・新木津川大橋は対策必要を確認。新木津川大橋の基本設計を実施					
中間振り返り	業績目標の達成状況	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成	—					
	戦略に対する取組の有効性	○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)					
自己評価	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	業績目標の達成状況	—					
	取組実績どおり	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退基準未達成	—					
	戦略に対する取組の有効性	○: 有効 ×: 有効でないため見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)					

具体的取組2-1-3 【地震・津波等防災対策の強化】

		28決算額	—円	29予算額	—円	30予算額	—円
計画	取組内容	業績目標（中間アウトカム）					
	地震・津波やスーパー高潮時における人的・物的被害軽減のため、危機管理室等と連携した、官民合同による訓練や、港運事業者等への啓発を行う。 また、大阪港地震・津波アクションプランの取組については、平成29年度が事業計画10カ年の最終年度となるが、未達成項目や、継続して実施が必要な項目についての実施状況の確認や防災の連携強化を図る。	・防潮扉管理協定者の官民合同定期訓練の参加率について、29年度の参加率を維持する。 ・地震・津波アクションプランの取組についての関係機関実施状況報告会議を開催する。 【撤退基準】 ・訓練参加団体が防潮扉管理協定者の50%未満の場合は事業を再構築する。  前年度までの実績 29年度実績 ・防潮扉閉鎖管理協定者との官民合同定期訓練参加率(79% H29年4月～H30年3月) ・アクション項目の達成率93%(57項目/61項目)(H30年3月末時点) 28年度実績 ・防潮扉閉鎖管理協定者との官民合同定期訓練参加率(77% H28年4月～H29年3月) ・アクション項目の達成率92%(56項目/61項目)					
中間振り返り	業績目標の達成状況	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成	—					
	戦略に対する取組の有効性	○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)					
自己評価	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	防潮扉閉鎖及び避難合同訓練実施(1回) 定期防潮扉管理協定者による操作訓練 (11回) 大阪港地震・津波対策連絡会議の開催(1回)	—					
	業績目標の達成状況	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	・定期防潮扉管理協定者による操作訓練 平均参加率(77%) ・大阪港地震・津波対策連絡会議開催(平成31年3月27日)	—					
	戦略に対する取組の有効性	○: 有効 ×: 有効でないため見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)					



28決算額 ー円 29予算額 ー円 30予算額 ー円

計画	取組内容		業績目標（中間アウトカム）	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪港湾事業継続計画(大阪港BCP)について、官民の港湾関係者からなる大阪港BCP協議会を通じ、大阪港BCPに定める事前対策や教育・訓練などにより、継続的な計画の見直し・改善を行う。</li> <li>災害時の初動対応や物資輸送の対応を迅速かつ的確に行うため、事前対策項目(16項目)の実施を進める。</li> </ul>		事前対策項目のうち、次の2項目を実施 ・協議会構成員との情報伝達等の訓練の実施。(継続実施) ・被災後の係留施設において緊急物資輸送船等の利用可否判断が速やかにできるよう、国が策定する使用可否判断基準をもとに、-7.5m以深の係留施設について、被災点検項目(港湾施設被災点検個表)を設定する。 上記により、事前対策16項目のうち計4項目を実施。 <b>【撤退基準】</b> ・対象外(複数年事業)	
中間振り返り	業績目標の達成状況		課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成		—	
戦略に対する取組の有効性		○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)		
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市震災総合訓練と連携した、協議会構成員との情報伝達訓練を実施(1月)</li> <li>被災後の係留施設において緊急物資輸送船等の利用可否判断が速やかにできるよう、国が策定する使用可否判断基準をもとに、-7.5m以深の係留施設について、被災点検項目(港湾施設被災点検個表)を設定した。</li> </ul>		—	
	業績目標の達成状況			
取組実績どおり		① (i)		
①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退基準未達成		—		
戦略に対する取組の有効性				○: 有効 ×: 有効でないため見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)

めざす成果及び戦略 2-2 【施設の適切な維持管理の充実】

計画	めざす状態<概ね3~5年間を念頭に設定>		戦略<中期的な取組の方向性>	
	港湾施設・海岸保全施設を変状や劣化による性能の低下を事前に防止する「予防保全型」の維持管理により維持・更新費用の最小化を図りつつ長期にわたって有効に活用するとともに、施設の安全性を確保し、施設の劣化が原因の事故がゼロとなる状態		「予防保全型」の維持管理へシフトするため、集中的な更新・補修工事を実施し、構造物の性能を一定レベルまで回復させる対策を実施する。	
自己評価	アウトカム<めざす状態を数値化した指標>		課題 ※有効性が「イ」の場合は必須	
	施設の機能や安全性が相当低下している状態(A判定)の施設について、平成32年度末までに至急に補修が必要な施設の補修を完了し、安全性を確保した管理水準を維持する。		—	
自己評価	戦略のアウトカムに対する有効性	ア	A:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	
	アウトカムの達成状況	前年度	個別	全体
自己評価	至急に補修が必要な施設の補修完了17施設	13施設	B	B
	A:順調 B:順調でない			
自己評価	戦略の進捗状況	b	a:順調 b:順調でない	
	今後の対応方向 ※有効性が「イ」の場合は必須			
—				

具体的取組2-2-1 【港湾施設の予防保全型の維持管理に向けた取組】

		28予算額	- 円	29予算額	- 円	30予算額	1,102百万 円
計画	取組内容		業績目標 (中間アウトカム)				
	「大阪港港湾施設の予防保全計画」に基づき、新たに9施設(岸壁等の係留施設8、トンネル等の臨港交通施設1)の補修を完了する。		・至急に補修が必要な施設の補修を完了 30年度進捗率 約33%(22/67施設) 【撤退基準】 ・対象外(複数年事業)				
自己評価	業績目標の達成状況		課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	①:目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②:目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③:撤退基準未達成		・施設の老朽化に伴い事業費が増加した。今後は、施設の状況及び事業費を十分精査し、施設の補修を着実に進める。				
自己評価	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため取組を見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)				
	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
自己評価	・港湾施設4施設の補修を完了		・港湾施設の点検結果より、第三者に危害を及ぼす可能性がある廃止予定施設の撤去を先行して行う必要が生じたため、事業費が増加し、予定していた箇所の補修を完了することができなかった。				
	業績目標の達成状況		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
自己評価	・補修完了状況 30年度進捗率 約25%(17/67施設)		・今後は、施設の老朽化状況及び事業費を十分精査し、施設の補修を着実に進める。				
	①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成		○:有効 ×:有効でないため見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)				
自己評価	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)				

具体的取組2-2-2

【海岸保全施設の予防保全型の維持管理に向けた取組】

28予算額 ー円 29予算額 50百万円 30予算額 77百万円

計画	取組内容		業績目標（中間アウトカム）	
	予防保全の考え方に基づき、海岸保全施設の適切な維持管理による長寿命化を目指すため、新たに29・30年度に防潮堤約60kmへの必要な長寿命化計画を策定する。(29年度は、防潮堤約27km相当、H30年度は、防潮堤約33km相当の計画を策定する。)		・長寿命化計画の策定 30年度進捗率 約100% 【撤退基準】 ・対象外(複数年事業)  前年度までの実績 ・海岸保全施設の点検を実施 ・海岸保全施設の長寿命化計画の策定に着手	
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成			
	戦略に対する取組の有効性	○	—	
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	30年度に、防潮堤約33km相当の計画を策定		—	
	業績目標の達成状況		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	長寿命化計画の策定 30年度進捗率 100%(約60km)			
	戦略に対する取組の有効性	○	—	

## 重点的に取り組む主な経営課題

## 経営課題3

## 【臨海地域の活性化】

めざすべき将来像（最終的なめざす状態）＜概ね10～20年を念頭に設定＞

大阪の発展をけん引する成長産業拠点の形成や国際物流拠点としての更なる機能強化、IR・万博などによる国際観光拠点の形成やクルーズ客船の母港化による観光客の増加などにより、臨海地域の活性化が図られている。

現状（課題設定の根拠となる現状・データ）

## 【戦略3-1 企業誘致と土地利用の促進】

## ■新臨海部の土地分譲状況

	分譲対象面積	分譲済面積	分譲予定面積
咲洲	589ha	552ha	37ha
夢洲	40ha	10ha	30ha
舞洲	66ha	53ha	13ha
鶴浜	24ha	7ha	17ha

## ■近年の新臨海部の分譲面積及び分譲件数

	分譲		うち物流用地	
	件数	面積	件数	面積
26年度	7件	7.4ha	3件	3.8ha
27年度	5件	9.9ha	4件	9.7ha
28年度	5件	5.8ha	3件	4.8ha

## 【戦略3-2 クルーズ客船の母港化の実現】

## ■客船ターミナル延床面積 他港との比較

	大阪港	東京港	横浜港	神戸港
延床面積	2,979㎡	17,650㎡	44,000㎡	12,449㎡

## ■クルーズ客船入港隻数 他港との比較

	大阪港	東京港	横浜港	神戸港
27年	21	24	125	97
28年	28	29	128	104
29年	50	33	178	117

※この表は暦年でとりまとめています。

## ■クルーズ人口の増加に伴い、クルーズ客船の大型化が進む

・H27から日本に16万総トンの客船が寄港を開始し、H28.6には大阪港にも寄港するなど、クルーズ客船の大型化の動きは現実化している。

要因分析（現状・データから導かれる分析結果）＜めざすべき将来像と現状に差が生じる要因＞

## 【戦略3-1 企業誘致と土地利用の促進】

・臨海部の物流用地については、大規模・高機能物流施設に対するニーズや、既存施設の移転・集約先としてのニーズなどに下支えされ、順調に売却が進み、企業誘致につながっている。  
 ・一方、咲洲コスモスクエア地区の研究開発用地や鶴浜地区の住宅用地など、売却が進まなかった物流以外の用地については、一部売却ができたものの、必ずしも企業ニーズに合致しておらず、土地利用の進捗は鈍い状況にある。  
 ・新臨海部は、埋立てた土地であるため、土地利用に先行して新たに都市基盤を整備する必要がある。  
 ・平成29年8月に策定した「夢洲まちづくり構想」において、年間1,500万人～3,000万人の集客人口を想定しており、国際観光拠点の形成に向けては、それに対応した新たなインフラが必要と想定される。

## 【戦略3-2 クルーズ客船の母港化の実現】

・クルーズ客船の母港化実現のためには、スムーズな入出国体制の確立が重要であるが、現状では、客船ターミナルが狭隘のため、出入国手続に時間がかかり、客船誘致のハンディとなっている。  
 ・他港は、海外で開催するクルーズコンベンションの参加に加え、個別に寄港地決定権を持つ欧米等の船会社へ訪問を行っているが、大阪港ではこうした誘致活動が十分ではなかった。  
 ・東アジアのクルーズの著しい成長に伴い、クルーズ客船の大型化が進展しているほか、中国からのクルーズ客船の寄港増に伴い、日本への寄港回数（平成28年）が過去最高となっているが、九州エリアへの寄港が多い。

課題＜上記要因を解消するために必要なこと＞

## 【戦略3-1 企業誘致と土地利用の促進】

・研究開発・産業用地等を売却するため、関西イノベーション国際戦略総合特区における国の規制緩和や税制等の支援措置及び固定資産税等の地方税が軽減される府市の特区税制を活用した企業誘致活動などを行う必要がある。  
 ・新臨海部における企業集積・国際観光拠点形成のため、道路・上下水道などの都市基盤の整備や交通アクセスの向上など環境改善を図る必要がある。

## 【戦略3-2 クルーズ客船の母港化の実現】

・クルーズ客船の母港化実現のためには、スムーズな入出国体制を確立することが重要である。  
 ・寄港地決定権を持つ責任者に直接会い、トップセールスを実施することが必要である。

戦略の進捗状況を踏まえた経営課題全体としての評価結果の総括

・セミナーなど企業誘致活動に取り組んできたこと等により、これまで堅調に売却してきた咲洲地区の物流用地のほか、後年度での売却を予定していたコスモスクエア地区の事業用地が契約に至ったことなどにより、予定以上の売却実績を達成した。  
 ・クルーズ客船の入港実績は昨年より減少したものの、2025年大阪・関西万博の開催決定を受け、これを契機とした誘致活動を強化し、入港隻数の増加につなげる。  
 ・天保山客船ターミナル整備については、平成29年度にPFI事業による民間事業者の公募を行ったが、事業者不選定となった。このため、整備事業の一部を国の制度を活用するなど事業スキームの変更を行い、PFI手法による新ターミナル整備について、再度民間事業者公募を実施する。

めざす成果及び戦略 3-1 【企業誘致と土地利用の促進】

計画	めざす状態<概ね3~5年間を念頭に設定>		戦略<中期的な取組の方向性>	
	・咲洲等の新臨海部において、成長企業や物流企業の集積が図られ、土地の売却ができています。 ・夢洲において、IRを含む国際観光拠点の形成に向けて、民間企業の進出に合わせた都市基盤の整備が完了している。		・経済戦略局や都市計画局等と連携しセミナーなどを実施し、新臨海部に関心のある企業に対して積極的に誘致活動を行う。 ・土地利用促進のため、道路・上下水道等の都市基盤を整備し、アクセス向上等の環境改善を図る。	
自己評価	アウトカム<めざす状態を数値化した指標>		課題 ※有効性が「イ」の場合は必須	
	・新臨海部における土地売却 咲洲 20.2ha・15件、夢洲 1.9ha・1件(27~31年度) ・夢洲まちづくり I 期(70ha)に必要な都市基盤の整備完了(36年度)		—	
自己評価	戦略のアウトカムに対する有効性	ア	A:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	
	アウトカムの達成状況	前年度	個別	全体
	39.7ha・21件(咲洲38.8ha・20件、鶴浜0.9ha・1件)	34.3ha 18件	A	A
戦略の進捗状況	a	a:順調 b:順調でない		
		A:順調 B:順調でない		今後の対応方向 ※有効性が「イ」の場合は必須
				—

具体的取組 3-1-1 【企業誘致活動】

		28決算額	- 円	29予算額	- 円	30予算額	- 円
計画	取組内容		業績目標(中間アウトカム)				
	経済戦略局等と連携した企業誘致セミナーを実施する。 個別訪問などにより、新臨海部に関心を示す企業50社以上に対し誘致活動を行う。		・公募売却の予算件数(2件)以上の申込みを企業等から受ける。 【撤退基準】 ・事前登録などの申込みが全くない場合は、事業を再構築する。				
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	①:目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②:目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③:撤退基準未達成		—				
自己評価	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため取組を見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)				
	取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須					
	・90社の企業に対し個別に誘致活動を行った。	—					
自己評価	業績目標の達成状況	① (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	・3社の企業から売却の申込みがあった。		—				
	①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成		—				
自己評価	戦略に対する取組の有効性	○	○:有効 ×:有効でないため見直す —:中間アウトカム未設定(未測定)				

具体的取組3-1-2

【夢洲の国際観光拠点の形成に向けたインフラ整備計画の検討】

28決算額 16百万円 29予算額 3百万円 30予算額 4百万円

計画	取組内容		業績目標（中間アウトカム）	
	事業者提案に向けたインフラ整備計画の検討		事業者提案に向けたインフラ整備計画案の作成 【撤退基準】 ・IRの法整備や万博誘致の状況によっては、検討内容を見直す等、事業を再構築する。	
計画			前年度までの実績	
			29年度実績 ・「夢洲まちづくり構想」策定 28年度実績 ・観光車両と物流車両の交通分離検討 ・「夢洲まちづくり構想(案)」策定	
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成		—	
	戦略に対する取組の有効性	○ ○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)		
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	観光外周道路の線形等の検討を行うとともに、IRや万博を見据え夢洲に必要となるインフラについて関係局と調整を図った。		—	
	業績目標の達成状況		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	事業者提案に向けたインフラ整備計画を作成した。		① (i)	
自己評価	①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退基準未達成		—	
	戦略に対する取組の有効性	○ ○: 有効 ×: 有効でないため見直す —: 中間アウトカム未設定(未測定)		

めざす成果及び戦略 3-2 【クルーズ客船の母港化の実現】

計画	めざす状態<概ね3~5年間を念頭に設定>		戦略<中期的な取組の方向性>	
	最近のクルーズの動向は中国発着港として定着しつつあり、日本での発着港の定着には時間を要するから、まずはクルーズ客船の母港化に向けて、観光客増につながる大阪港への寄港回数の増加を目指す。		・クルーズ客船の母港化に向け、スムーズな出入国が可能となるよう、PFI手法など民間活力を導入して、客船ターミナルの整備を進める。 ・寄港地決定権を持つ責任者に直接会う機会を作り、大阪港のPR活動を行い、更なるクルーズ客船の寄港の定着化及び母港化に向けた誘致に取り組んでいく。	
自己評価	アウトカム<めざす状態を数値化した指標>		課題 ※有効性が「イ」の場合は必須	
	・29年:50隻/年⇒ターミナル整備完了後:50隻/年 (平成30年度以降の天保山客船ターミナル整備に伴い、整備完了までの間、入港隻数の減少が予想されるが、誘致活動を進め、現状維持を図る)		・近年、中国発着の日本寄港クルーズにおいて、客船会社同士による競争が激化し、同一日に複数の港を予約することが横行するなど、結果的にキャンセルが発生する事象が日本各地の港で起こっている。大阪港においてもその傾向がみられる。	
戦略のアウトカムに対する有効性		ア	A:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	
アウトカムの達成状況		前年度	個別	全体
30年の入港実績:45隻		50隻	B	B
戦略の進捗状況		a	a:順調 b:順調でない	
		A:順調 B:順調でない		
		今後の対応方向 ※有効性が「イ」の場合は必須 ・予約キャンセルリスク低減のため、母港化に向けた大阪発着クルーズの増加を目指す。 ・他港と連携して、予約の歩留まりを高めるためのルール作りを国等に働きかける。		

具体的取組 3-2-1 【クルーズ客船誘致対策の強化】

		28決算額	11百万円	29予算額	15百万円	30予算額	26百万円
計画	取組内容		業績目標 (中間アウトカム)				
	・海外の客船会社等に延べ10社以上訪問し、寄港地決定権を持つ責任者に直接会い、トップセールスを強化する。 ・また、クルーズ客船寄港時には、観光を含む各種情報提供業務、両替の手配、おもてなしに伴う歓迎アトラクションを実施するとともに、乗客等に大阪港の利便性を発信する。 ・クルーズ客船の乗船客数及び大阪市内へ向かうバスの台数を把握し、前年実績と比較することにより、効果を検証するための材料とする。		・前年度の寄港予約を上回る寄港予約を得る。 【撤退基準】 ・前年度の寄港予約と比較し、半数を切る寄港予約しか得られないときは、事業を再構築する。				
自己評価	取組実績		前年度までの実績				
	・海外の客船会社訪問(延べ12社) ・クルーズコンベンション参加(上海) ・予約隻数(183隻)		29年度実績 ・海外の客船会社訪問(延べ10社) ・クルーズコンベンション参加(上海、フォートローダーデール) ・予約隻数(175隻) 28年度実績 ・海外の客船会社訪問(延べ14社) ・クルーズコンベンション参加(釜山、フォートローダーデール) ・予約隻数(92隻) 27年度実績 ・海外の客船会社訪問(8社) ・クルーズコンベンション参加(フォートローダーデール) ・予約隻数(36隻)				
中間振り返り	業績目標の達成状況		課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	①:目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②:目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③:撤退基準未達成		—				
自己評価	戦略に対する取組の有効性		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	○		—				
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	・海外の客船会社訪問(延べ12社) ・クルーズコンベンション参加(上海) ・予約隻数(183隻)		—				
自己評価	業績目標の達成状況		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ①:目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②:目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③:撤退基準未達成		—				
自己評価	戦略に対する取組の有効性		改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須				
	○		—				

具体的取組3-2-2

【クルーズ客船母港化に向けた施設整備】

28決算額 211百万円 29予算額 43百万円 30予算額 ー円

計画	取組内容		業績目標（中間アウトカム）	
	クルーズ客船の入港時において、スムーズな入出国手続が可能となるよう客船ターミナルの整備に取り組む。  ・天保山客船ターミナル整備の実施 平成30年度に天保山客船ターミナル整備等について事業スキームの再構築を行い、早期にターミナル機能の充実を図る。		・客船ターミナルの整備の実施 平成29年度に公募を行ったPFI事業について、事業者選定に至らなかったため事業スキームの見直しを行い、早期に新ターミナルを整備し、ターミナル機能の充実を図る。 【撤退基準】 対象外  前年度までの実績 29年度実績 ・ターミナル整備事業者の募集 28年度実績 ・防舷材改良(19基)の実施 ・ロータリー改良の実施 ・客船ターミナルPFI事業アドバイザー業務 27年度実績 ・係船柱改良工事(10基)の実施 ・防舷材改良及びロータリー改良設計業務の実施 ・歓迎サイン表示及び通路テントの購入等 ・天保山客船ターミナルの整備・運営に係る民間需要調査 26年度実績 ・天保山客船ターミナルの整備に係る事業提案募集	
中間振り返り	業績目標の達成状況	① (i)	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退基準未達成			
	戦略に対する取組の有効性	○	○: 有効 ×: 有効でないため取組を見直す ー: 中間アウトカム未設定(未測定)	
自己評価	取組実績		課題 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	平成29年度に行った公募について、事業者不選定の結果を受けて、事業スキームを再構築し、再度、PFI手法による事業実施を行うべく、実施方針(案)を公表した。		ー	
	業績目標の達成状況	① (i)	改善策 ※左記に「②、③」、「×」がある場合は必須	
	目標達成		ー	
	①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退基準未達成			
	戦略に対する取組の有効性	○	○: 有効 ×: 有効でないため見直す ー: 中間アウトカム未設定(未測定)	