

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年間で念頭に設定＞

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(南港ポート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・津波災害に対し、行政機関、港湾事業関係者及び地域住民が実施主体として取り組むべき行動計画「大阪港地震・津波対策アクションプラン」(20年4月策定)を継続実施中である。(56/61項目達成 28年度末時点)

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)」を策定した(28年3月)。

【戦略2-2 施設の適切な維持管理の充実】

・港湾施設(611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 28年現在 94施設(約16%)→10年後 281施設(約47%)

点検の結果、早急に補修等の必要があると診断された施設数 127施設

・海岸保全施設(約60km)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 28年現在 約6km(約10%)→10年後 約36km(約60%)

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。

大型コンテナ船に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。

「大阪港地震・津波対策アクションプラン」に定められた各アクション項目について、各実施主体が相互に連携して着実に推進していく必要がある。

「大阪港の港湾事業継続計画(大阪港BCP)」について、毎年実施予定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

「大阪港地震・津波対策アクションプラン」に位置づけられた施策に取り組むことにより、港の防災・減災の取り組みは着実に進みつつある。しかし、一部の施策は引き続きの検討が必要となっており、達成に向けた取り組みを進める必要がある。

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、事業の選択と集中を図るとともに、十分な財源確保に努める。

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年間で念頭に設定＞				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。	
	アウトカム＜めざす状態を数値化した指標＞					
施設の劣化が原因の事故ゼロ件を継続						

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	港湾施設への必要な対策について、国の交付金の厳しい配分状況等、十分な財源が確保できず、計画的な対策の実施が困難。	
	施設の劣化が原因の事故 0件			0件	A	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						b	a: 順調 b: 順調でない	・優先順位を考慮した事業実施個所の選択と集中を図る ・国費確保のため、国への要望活動(国費拡大等)を強めるとともに、十分な財源確保に努める。

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り組み】

					27決算額	433百万 円	28予算額	1,026百万 円	29予算額	1,388百万 円
計画	取組内容				業績目標（中間アウトカム）					
	「大阪港湾施設の予防保全計画」に基づき、新たに港湾施設14施設(岸壁等の係留施設14)への必要な対策(更新・補修工事)に着手する。				・計画的な対策(維持・補修工事)に着手 29年度進捗率 約29%(37/127施設) 【撤退基準】 ・対象外(複数年事業)					
					前年度までの実績 ・港湾施設23施設への必要な対策(更新・補修工事)に着手 ・大阪港インフラ長寿命化計画(行動計画)の策定に着手					
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					
	港湾施設12施設への必要な対策(維持・補修工事)に着手				・限られた予算の中で対策実施に要する費用と優先順位を考慮した結果、当初予定していた14施設のうち2施設の対策に着手できなかった。					
	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					
	・計画的な対策(維持・補修工事)に着手 29年度進捗率 約28%(35/127施設)				② (ii) ・対策の進捗を図るため、国への要望活動(国費拡大等)を強めるとともに、十分な財源の確保に努める。 ・優先順位を考慮した事業実施個所の選択と集中を図る。					
	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り組み】

		27決算額	－ 円	28予算額	－ 円	29予算額	50百万 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。（うち29年度は、防潮堤約20km相当の計画を策定する。）			・長寿命化計画の策定 29年度進捗率 約33% 【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			
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			
	29年度に、防潮堤約20km相当の計画を策定						
	業績目標の達成状況						
	長寿命化計画の策定 29年度進捗率 約33%(約20km/約60km)		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)				

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年間で念頭に設定＞

大阪の発展をけん引するライフ・グリーン分野等の産業拠点の形成や国際物流拠点としてのさらなる機能強化を図るとともに、IRを含む国際観光拠点の形成やクルーズ客船の母港化により観光客を増加させることなどにより、臨海地域の活性化を図る。

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】口

■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	548ha	41ha
夢洲	40ha	10ha	30ha
舞洲	67ha	53ha	14ha
鶴浜	23ha	6ha	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
25年度	6件	10.6ha	6件	10.6ha
26年度	7件	7.4ha	3件	3.8ha
27年度	5件	9.9ha	4件	9.7ha

【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
26年	13	25	146	100
27年	21	24	125	97
28年	28	29	128	104

※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、研究開発・産業用地など物流用地以外については、交通アクセスや周辺環境が整っていないことなど、現時点では企業ニーズに合致していないことから売却が進まず、土地利用が進んでいない状況にある。
- ・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。
- ・夢洲については、平成29年2月に策定した「夢洲まちづくり構想(案)」を踏まえ、まちづくりを進める。

【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、出入国手続きに時間がかかり、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。

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。
- ・周辺環境の変化や新たな企業ニーズに対応し、「大阪港臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例」の改正を行い平成28年6月23日施行した。こうした改正内容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

- ・セミナーや見学会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、平成26年度から継続的に取り組んできた「咲洲コスモスクエア地区複合一体開発」に関して、平成29年度に事前確認を実施した結果、複数区画の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。
- ・引き続き、新臨海部の土地売却、企業集積の促進のための都市基盤整備を着実に進めるとともに、特区税制なども活用しながら、企業誘致に取り組んでいく。
- ・クルーズ客船の寄港実績、寄港予約ともに伸びている。引き続き、客船会社へのセールスなど、客船誘致活動を継続していくとともに、クルーズ客船母港化に向けた施設整備を進めていく。

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＞ ・新臨海部(咲洲・夢洲・舞洲・鶴浜)において、ライフ・グリーン分野や物流関連等の企業の集積を図り、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た開発に着手している。	戦略＜中期的な取組の方向性＞ ・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企業誘致活動を行う。 ・土地利用促進のため、道路等の都市基盤を整備し、交通アクセス向上等の環境改善を図る。	
	アウトカム＜めざす状態を数値化した指標＞ ・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) ・IRを含む国際観光拠点形成に向けた開発に着手 夢洲 70ha		

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		
	34.3ha・18件(咲洲33.4ha・17件、鶴浜0.9ha・1件) (平成27～29年度)		15.9ha 12件	A	A
	高架道路等による夢洲域内の交通処理計画案を作成		—	A	A
			A: 順調 B: 順調でない		
	戦略の進捗状況	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

具体的取組3-1-1 【企業誘致活動】

		27決算額	- 円	28予算額	- 円	29予算額	- 円
計画	取組内容	業績目標(中間アウトカム)					
	新臨海部に関心を示す企業50社以上に対し、個別に企業誘致活動を行う。	・公募売却の予算件数(3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が全くない場合は、事業を再構築する。					
		前年度までの実績					
		27年度実績 ・事前登録等売却申込件数 7件					

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
	・104社の企業に対し個別に誘致活動を行った。		
	業績目標の達成状況		
	・9社の企業から売却の申込みがあった。	① (i)	改善策
	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3-1-2

【土地利用促進のための基盤整備・環境改善】

		27決算額	0 円	28予算額	16百万円	29予算額	3百万円
計画	取組内容		業績目標（中間アウトカム）				
	○臨海部交通アクセス検討調査の実施 IRを含む国際観光拠点の形成に向けた臨海部の交通アクセスの検討		IRを前提とした交通需要を推計し、交通処理計画案を作成する。				
			【撤退基準】 IR実施法に基づく制度設計の内容や市会の議論等により、本市としてIR誘致を取りやめる判断がされた場合、経済戦略局や都市計画局と連携し、基盤整備内容を見直す。				
			前年度までの実績 平成28年度 ・5月より夢洲開発にかかる民間事業者からのアイデア募集の実施 ・「夢洲まちづくり構想(案)」策定 平成26年度 ・「夢洲まちづくり構想(案)～中間とりまとめ～」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				
	前年度に実施した国際観光拠点形成時の交通需要予測結果をもとに、IRを含む場合の交通需要を再度推計し、これまで検討していた夢洲域内の交通処理計画について検証した。						
	業績目標の達成状況						
	高架道路等による夢洲域内の交通処理計画案を作成した。	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)				