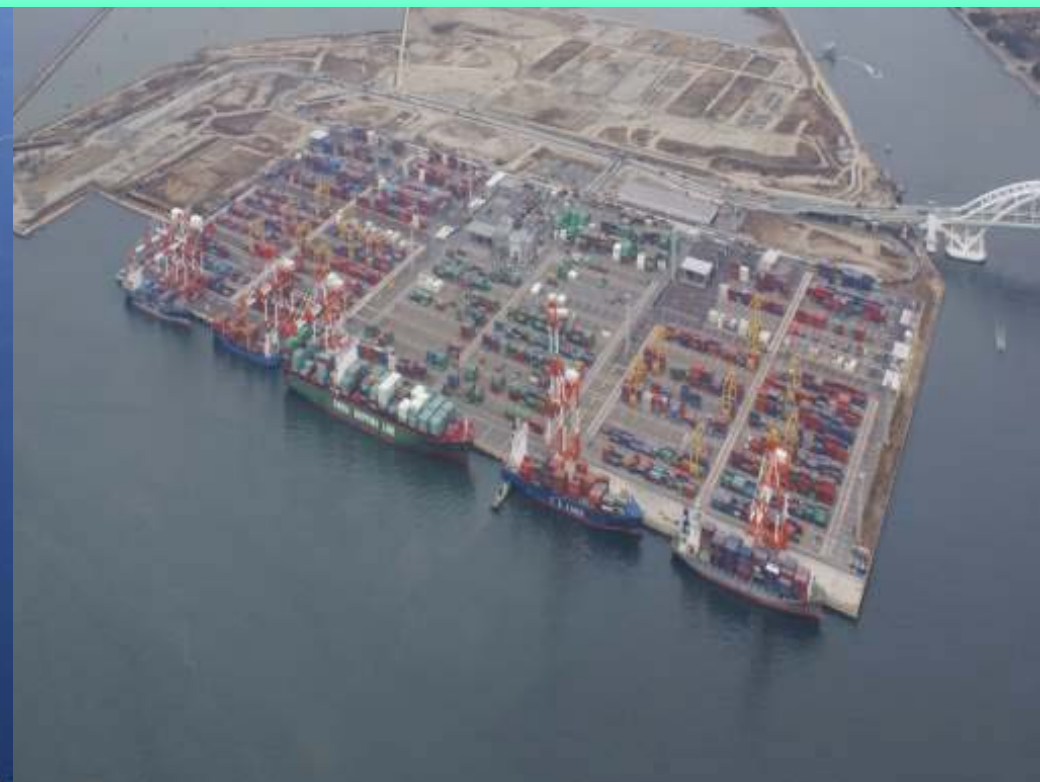
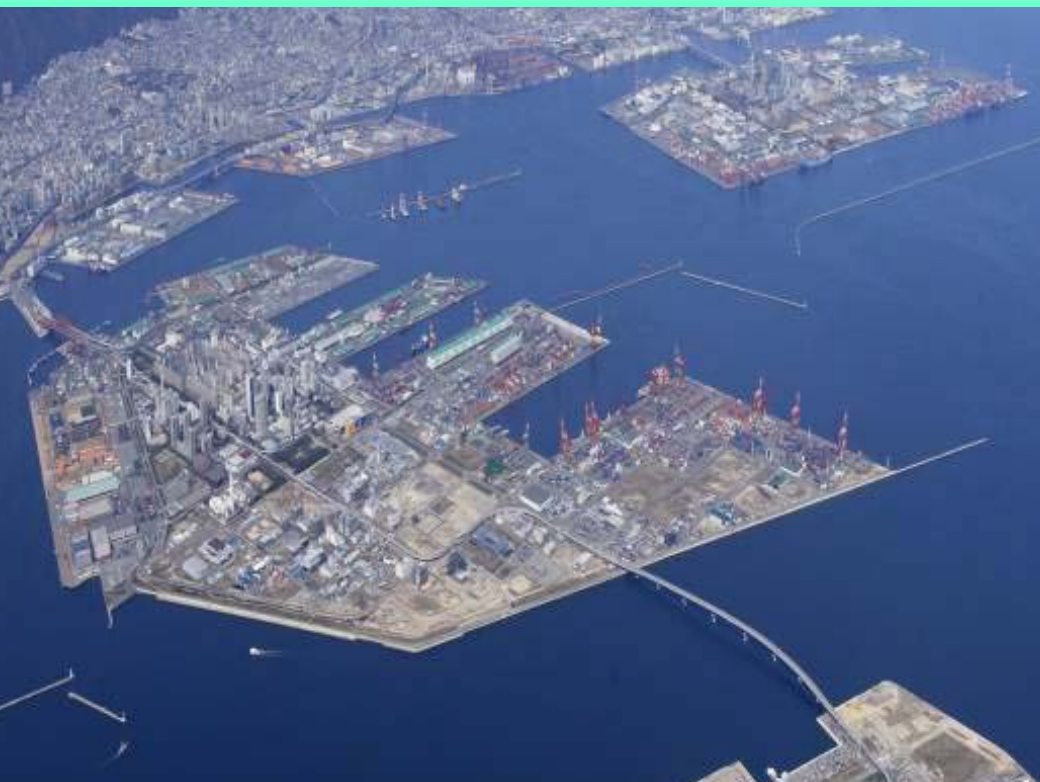
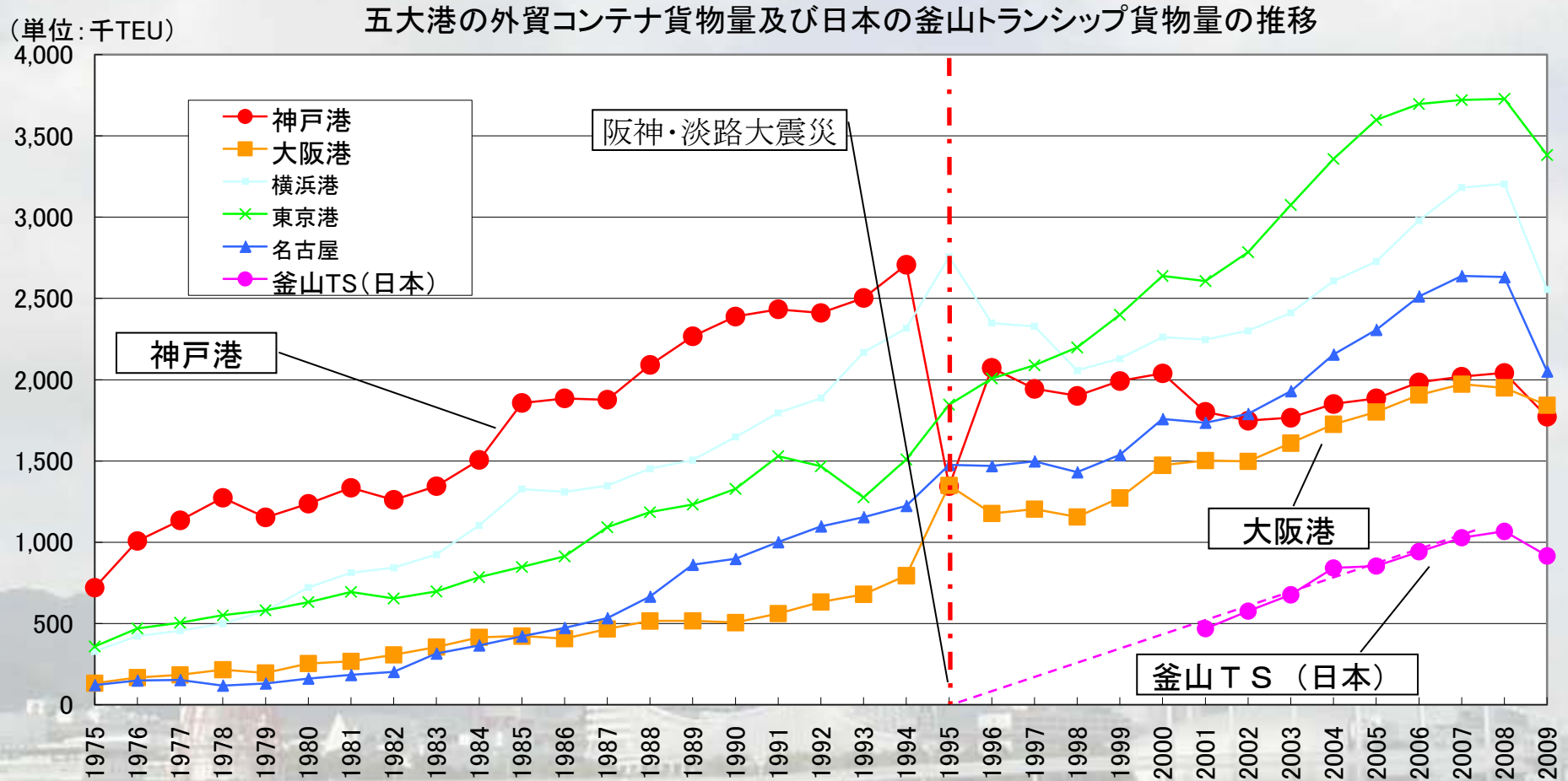


## 国際コンテナ戦略港湾(阪神港)における取組み



平成23年3月22日  
(財)神戸港埠頭公社理事長 片桐 正彦

# 五大港の外貿コンテナ取扱貨物量の推移



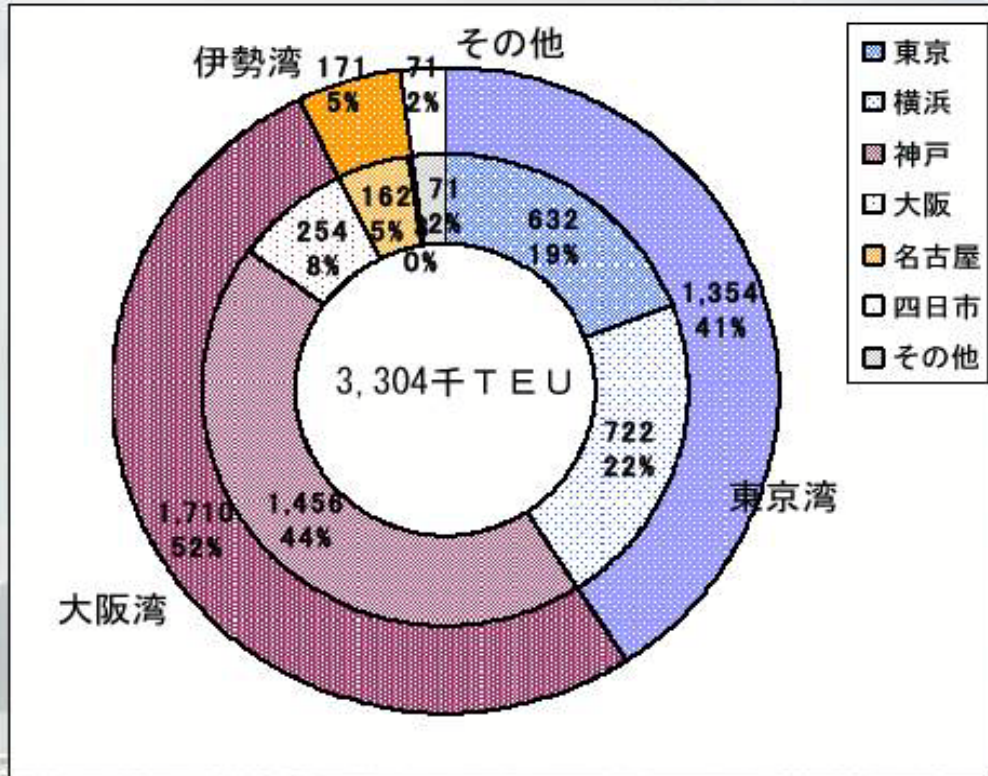
○西日本地方港の海外(釜山、高雄等) フィーダー貨物の推計量  
**93万TEU** (今後、阪神港が取扱を目標とすべき貨物量)

○日本全体の釜山トランシップ(実績値)  
**100万TEU** (今後、日本の拠点港が取扱を目標とすべき貨物量)

# 国内主要港の外貿コンテナ取扱貨物量の推移

昭和55年（1980年）

（単位：千TEU）



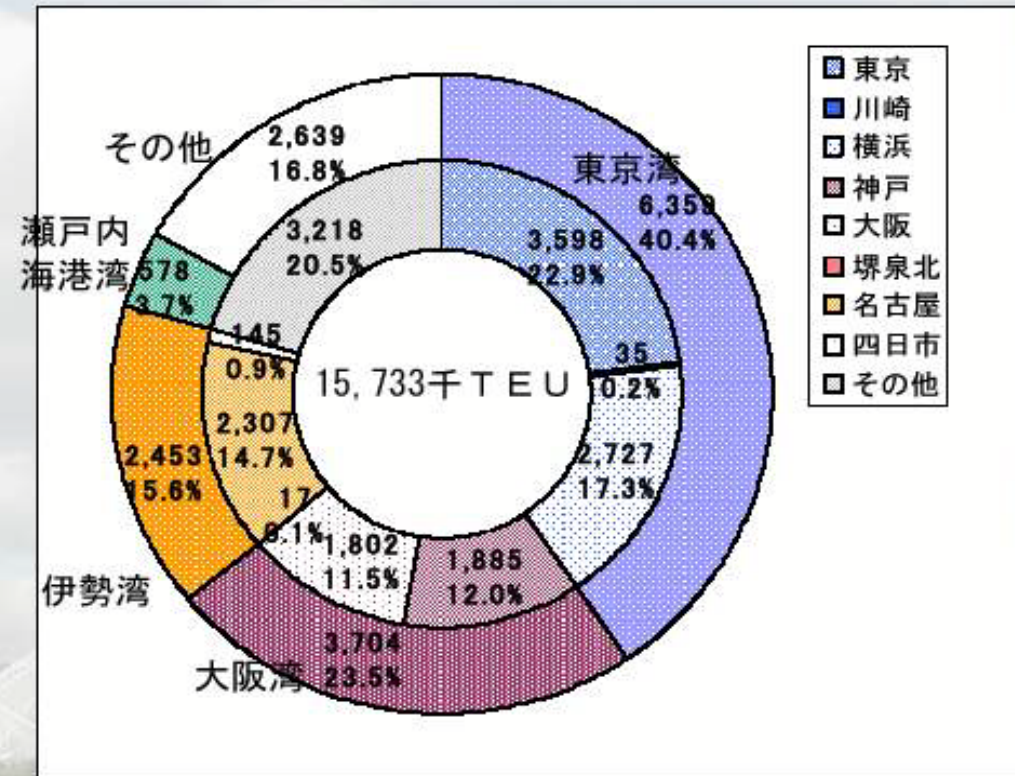
順位	港名	貨物量 (千TEU)
1	神戸	1,456
2	横浜	722
3	東京	631
4	大阪	253
5	名古屋	162

順位	湾名	貨物量 (千TEU)
1	大阪	1,710
2	京浜	1,354
3	伊勢	170

平成17年（2005年）

（単位：千TEU）



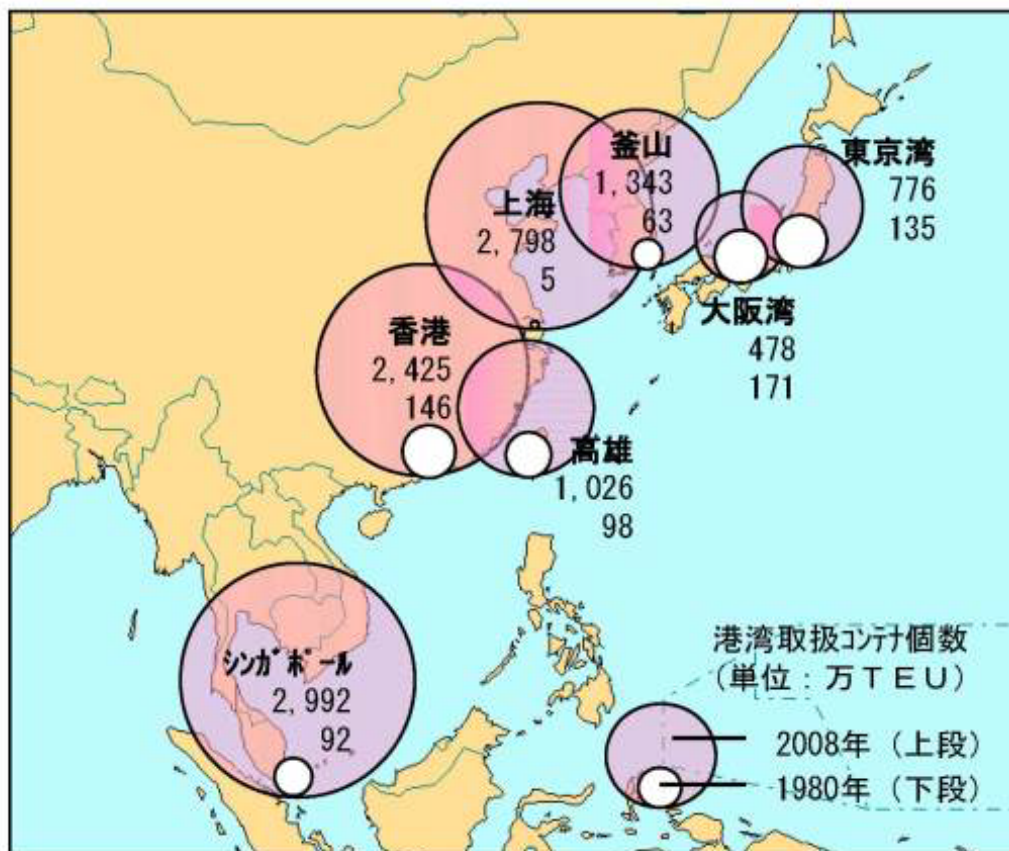
順位	港名	貨物量 (千TEU)
1	東京	3,598
2	横浜	2,727
3	名古屋	2,307
4	神戸	1,885
5	大阪	1,802

順位	湾名	貨物量 (千TEU)
1	京浜	6,359
2	大阪	3,704
3	伊勢	2,453

# 東アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量

## 【アジア主要港のコンテナ取扱量】



※東京湾(東京港、横浜港)は2008年の数字  
大阪湾(大阪港、神戸港)は2007年の数字

TEU (twenty-foot equivalent unit):  
国際標準規格 (ISO規格) の  
20 フィート・コンテナを1とし、  
40 フィート・コンテナを2として  
計算する単位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2009  
March 2009 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

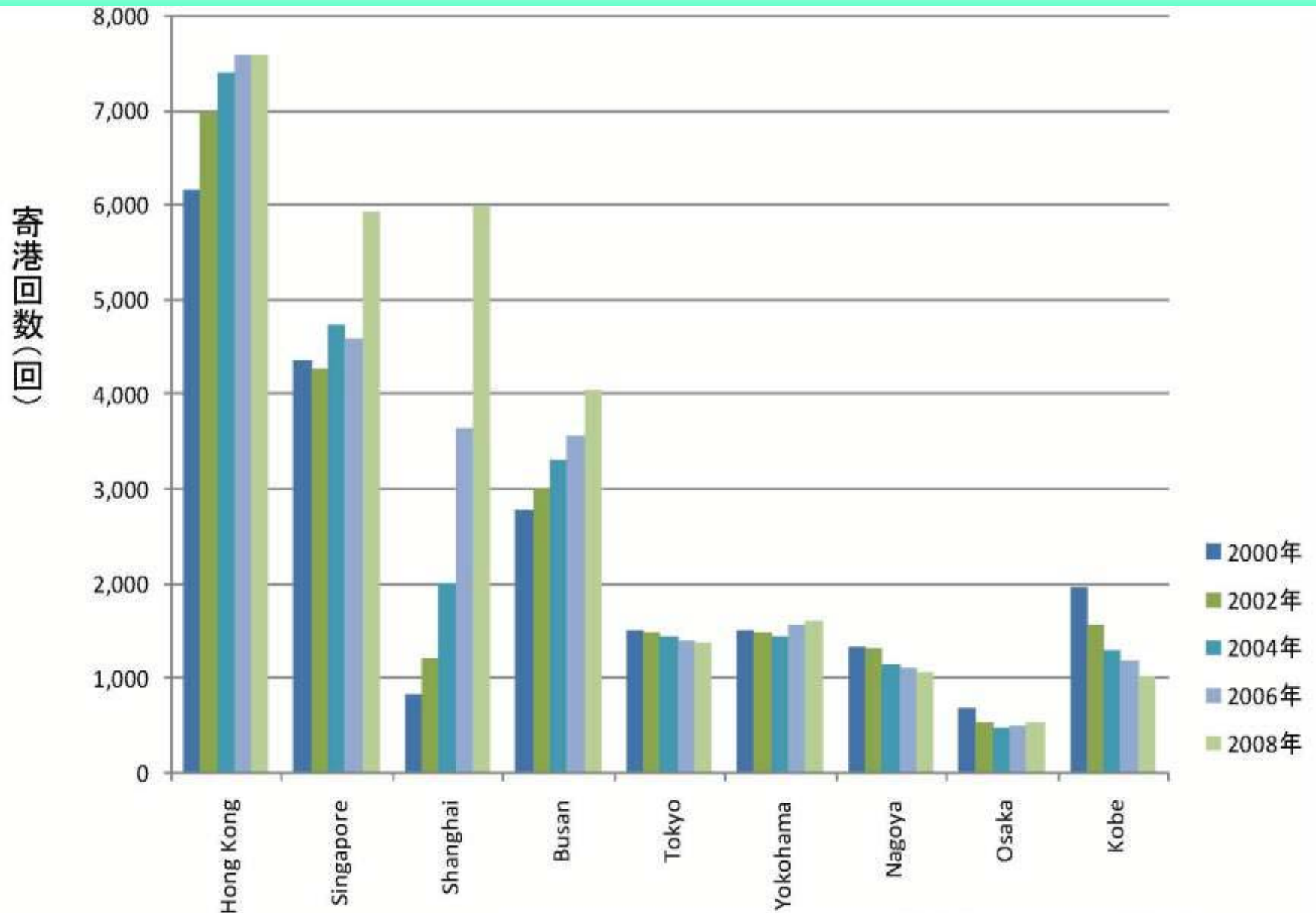
## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1980年			2008年速報値		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	190	2(2)	上海	2,798
3	香港	146	3(3)	香港	2,425
4	神戸	146	4(4)	深圳	2,141
5	高雄	98	5(5)	釜山	1,343
6	シンガポール	92	6(7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	85	7(11)	寧波	1,123
8	ロングビーチ	83	8(12)	広州	1,100
9	ハンブルク	78	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	オークランド	78	10(10)	青島	1,032
12	横浜	72			
16	釜山	63	24(24)	東京	427
18	東京	63	29(28)	横浜	349
39	大阪	25	—(35)	名古屋	※290
46	名古屋	21	—(44)	神戸	※247
			—(46)	大阪	※231

( )内は2007年の順位  
※の取扱量は2007年の数字

# 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移

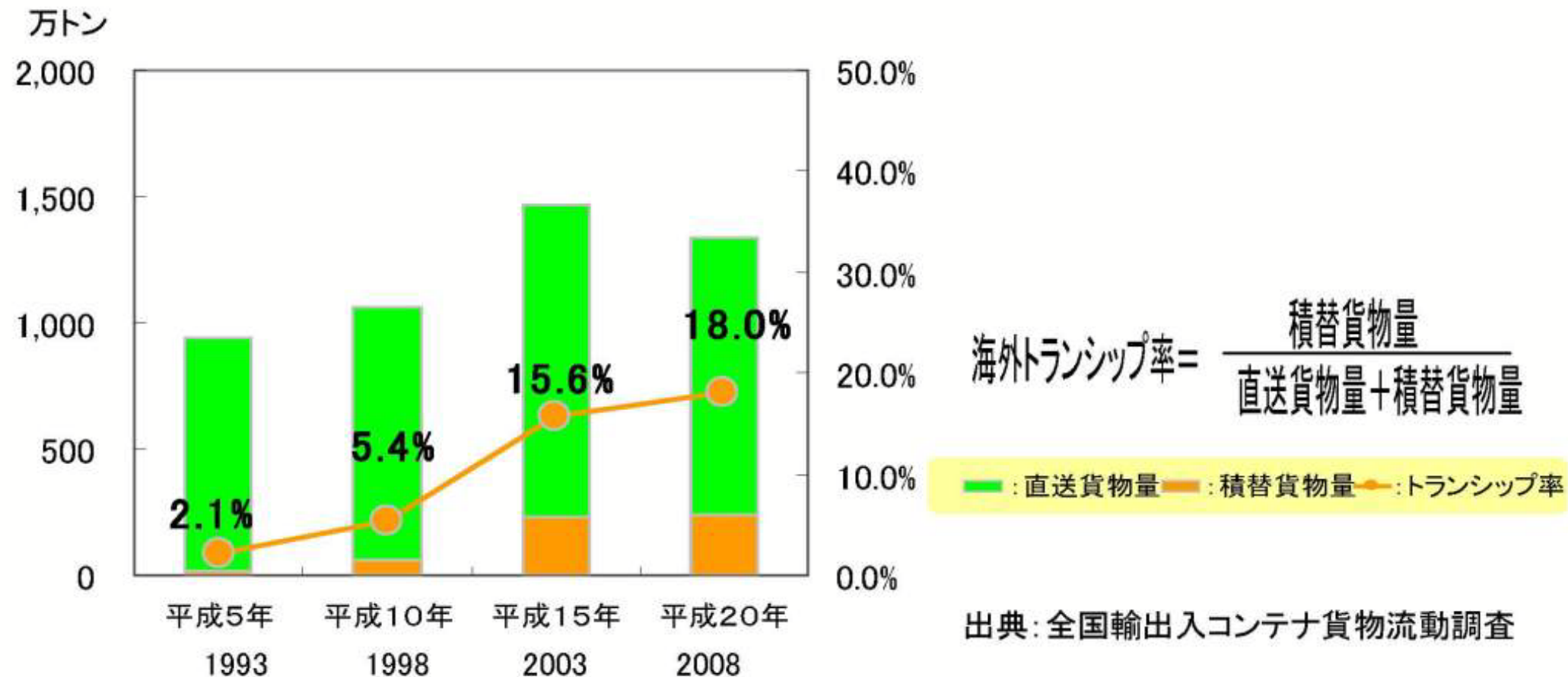


出典: Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

出典: 国土交通省港湾局作成資料

# 我が国発着貨物の海外トランシップの現状

## 海外トランシップ率の推移(全国)



※ここでいう海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア等の主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率。

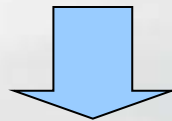
出典: 国土交通省港湾局作成資料

# 国際コンテナ戦略港湾の目標

## 【国際コンテナ戦略港湾として目指すべき位置付け】

「国内貨物の集約・コスト低減による基幹航路の維持強化」

「中国等アジアの急速な経済発展への対応」



「港湾におけるコスト低減策の集中」  
「基幹航路貨物の国内貨物の集荷」  
を推進するメインポートを「選択」と「集中」により確立する。



## 【目標】

2015年 ・釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減  
・アジア主要港並みのサービスを実現

2020年 アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを  
促進。東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

# 阪神港国際コンテナ戦略港湾の計画

## 日本港湾の喫緊の課題

- 日本の港湾は、東アジア諸港の台頭により大きくその地位がゆらぎ、国際競争力低下
- とりわけ阪神港は、成長が著しい東アジアの主要港との国際競争の最前線に立地
- 隣国では、国策として政府そのものが形を変え、国際ハブ港湾を整備しており、サービス・コスト面での競争は厳しく、日本の海上物流の覇権の獲得を目標に展開
- 阪神港の地位の低下は、西日本はもとより、わが国経済・産業の成長に影響を及ぼすものであり、**日本の港湾の海外フィーダー化を阻止し貨物を奪還**することが、喫緊の課題

## 国内ハブ機能の強化から国際ハブ港の再生

- わが国においては、東西に長い地形特性を踏まえた物流の効率性から、さらには大規模災害等へのリスク管理、国民生活の安定からも、**東西2つの国際ハブ港が必要**
- 経済大国一国に匹敵する西日本経済や大阪湾岸に集積する次世代・先端産業を支えていくためにも、海外フィーダー化している港湾の仕組みを変える必要
- 当面は**国内ハブ機能を再構築し、基幹航路を拡充**する。

## 戦略港湾の計画提案

阪神港として、国際コンテナ戦略港湾の責務を果たし、日本の成長戦略に寄与するため、集荷機能の強化、民の視点に立った港湾経営主体の構築、産業の立地促進による創荷という戦略の実現に向け、**最大限の自助努力を行うとともに、さらなる効果を発揮させるべく、国策としての支援を含め、現状に立脚した実現可能な戦略港湾の計画を提案。**

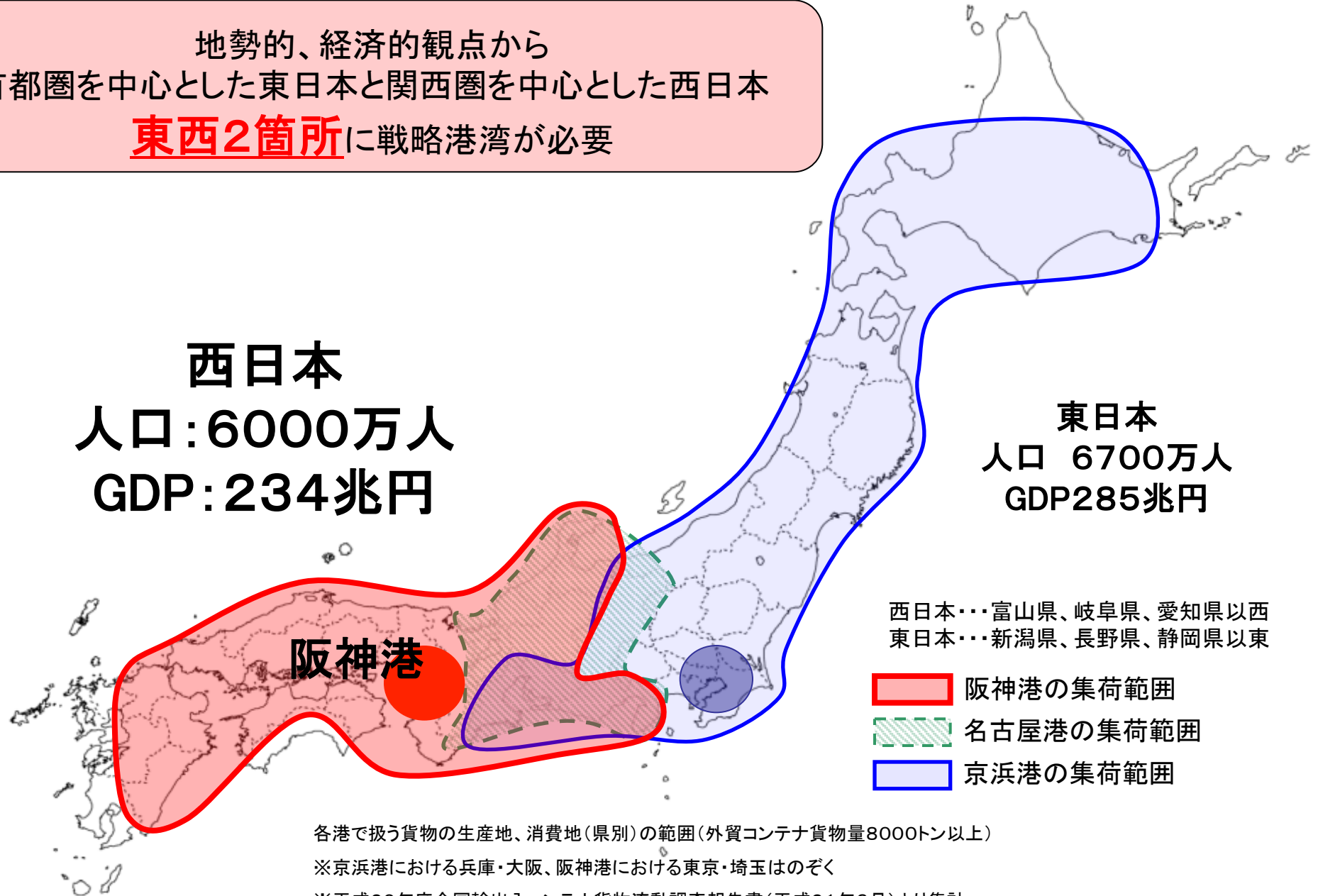


# 阪神港の国際コンテナ戦略港湾としての必要性

地勢的、経済的観点から  
首都圏を中心とした東日本と関西圏を中心とした西日本  
**東西2箇所**に戦略港湾が必要

**西日本**  
人口: 6000万人  
GDP: 234兆円

**東日本**  
人口 6700万人  
GDP 285兆円



各港で扱う貨物の生産地、消費地(県別)の範囲(外貨コンテナ貨物量8000トン以上)

※京浜港における兵庫・大阪、阪神港における東京・埼玉はのぞく

※平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書(平成21年3月)より集計

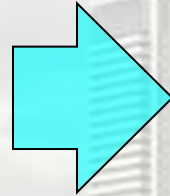
# 阪神港国際コンテナ戦略港湾の計画

## 戦略港湾 阪神港の目指すべき姿

- ① 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能維持(基幹航路の維持・拡大)
- ② 釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
- ③ 基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能

## 集荷目標貨物量

現状(2008年) 400万TEU  
〔うち北米航路 47万TEU  
フィーダー 38万TEU  
トランシップ 0〕



2015年 495万TEU  
〔うち北米航路 70万TEU  
フィーダー 110万TEU  
トランシップ 20万TEU〕

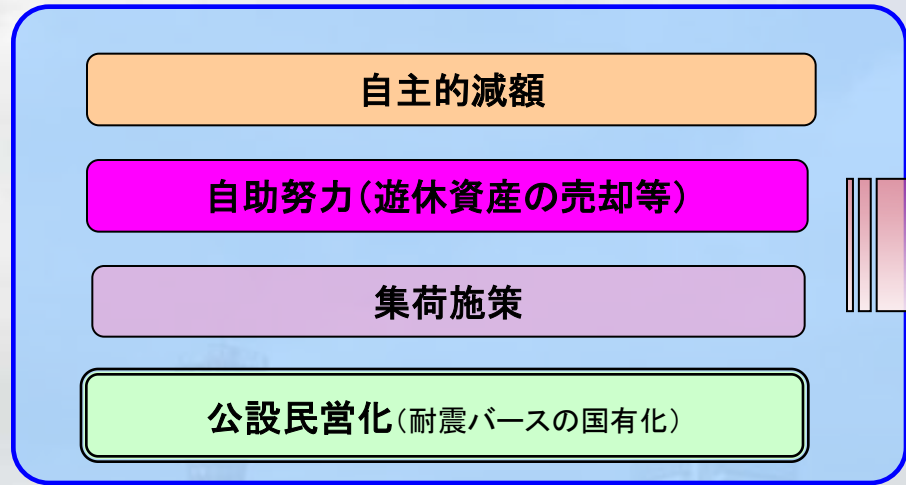
2020年 590万TEU  
〔うち北米航路 75万TEU  
フィーダー 130万TEU  
トランシップ 100万TEU〕

## 主な戦略

- ① 民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立
- ② 集荷機能の強化(阪神港でのみ可能な定期内航フィーダー網の再構築)
- ③ 産業の立地促進による創荷

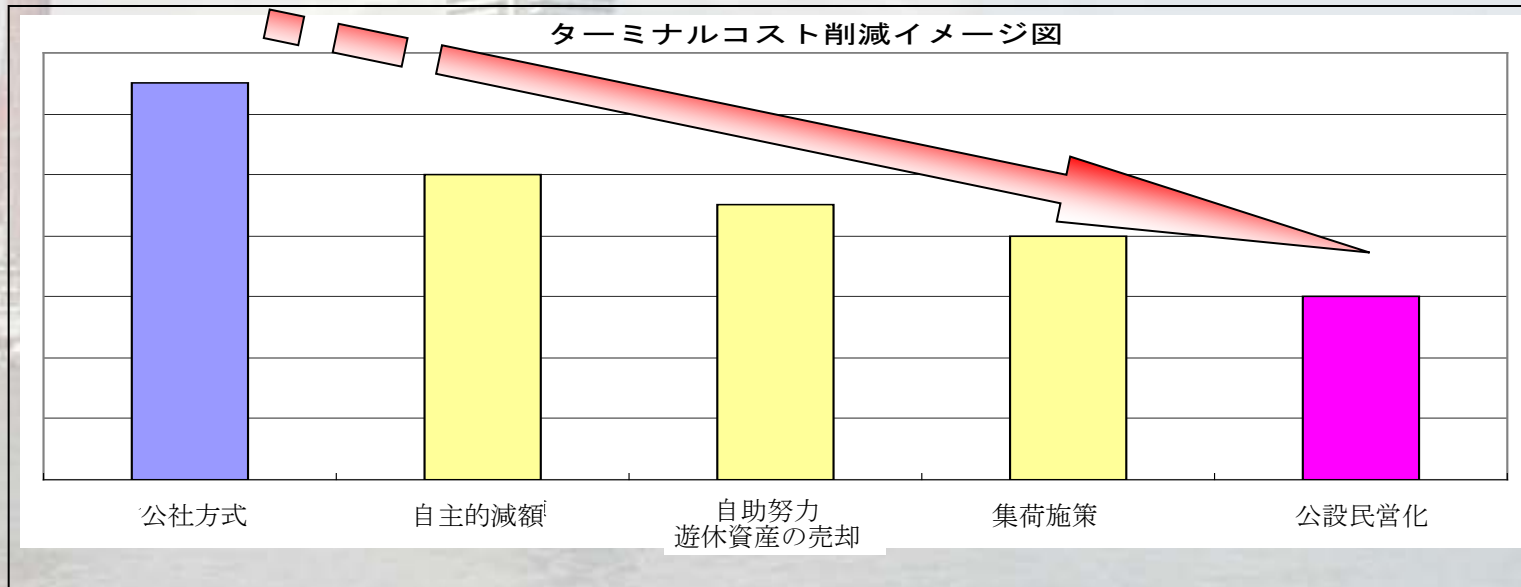
# 基幹航路維持・強化のための具体的な計画

## ターミナルコスト低減策



### 【目標】

釜山港と戦えるターミナルコストの実現



# ～内航フィーダーの再構築計画～

## (1)メガキャリアの意向

これまで海外フィーダーから阪神港にシフトしつつあるメガキャリアは、内航フィーダーによる集荷が進めば、釜山からさらに転換を進めていくと表明し、戦略港湾の動向を注視。

## (2)効果

### 荷主

- <コスト>
  - ・フィーダー船の大型化及び集荷機能強化によるコスト減
- <寄港頻度・リードタイム>
  - ・リードタイムの短縮1～2日程度による経済効果
- <安全性・リスク>
  - ・海象の穏やかな（外海を通らない）瀬戸内海航路の起点となっている阪神港は、定時性が確保された信頼性の高い内航定期航路が更に充実。

コスト削減  
貨物集荷

### 船社

基幹航路の拡大

## (3)具体的な方策

- ①内航フィーダー船大型化促進に対する補助
- ②内航海運暫定事業納付金の適用除外
- ③集荷が進み消席率の増加に至るまでのインセンティブ助成

## (4)業界の動き

阪神港及び地方港の港運事業者、内航事業者の協同組合の設立により、内航フィーダー網の再構築の具体化に着手。

# ～鉄道フィーダー、インランドポート～

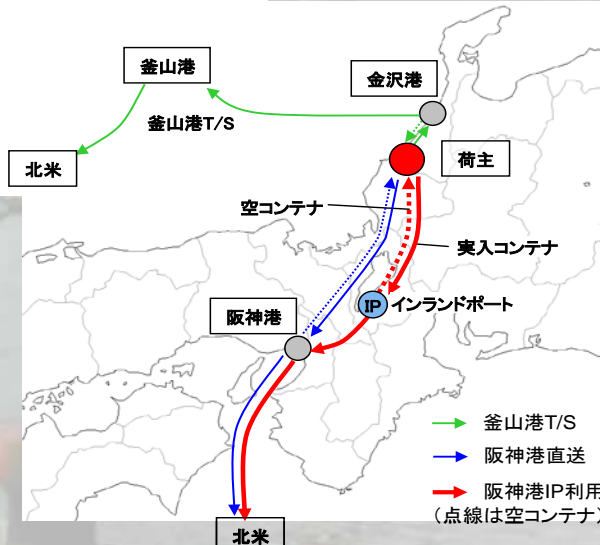
## (1) 鉄道フィーダー

- (機能) トラックや船舶等の輸送手段に比べて、CO2排出量が最も少ない鉄道を活用。  
 (戦略) 荷主は釜山フィーダーとの価格差が完全に詰まらなくても、阪神港へシフト。

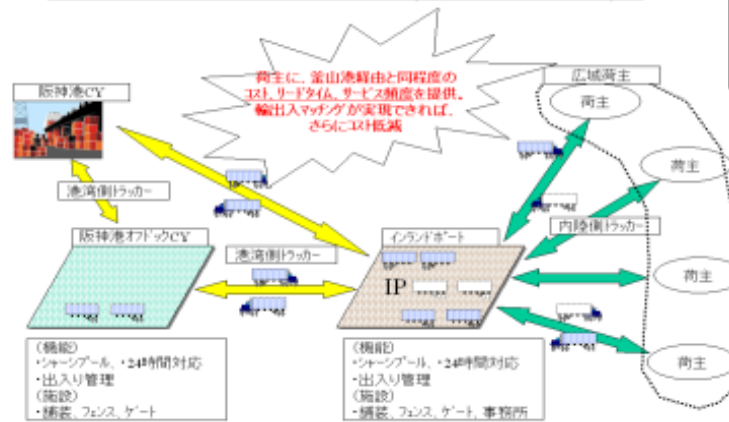


## (2) インランドポート

- (機能) 日本海側の地方港経由T/S貨物・中部圏の基幹航路貨物を対象とする阪神港への集荷拠点  
 (戦略) 地方港経由の釜山港接続より有利となる荷主コスト、リードタイム、サービス頻度を実現  
 (設置場所) 湖東地域(栗東地区など)  
 (整備運営) 埠頭株式会社を中心となって整備し、船社などの協力を得て運営



阪神港IPイメージ【広域集荷型(シャーシプール方式)】



荷主

- <コスト等>
  - ・同等の費用負担でより高水準のサービス享受
- <リードタイム>
  - ・リードタイム短縮5日による経済効果
- <安全性・リスク>
  - ・物流経路上における高い信頼（位置把握の信頼性、遅れのリスク排除）

貨物集荷  
コスト削減

船社

基幹航路の拡大

# 港湾経営主体の確立

## 神戸港・大阪港埠頭公社の統合

戦略的且つ機動的な経営の実現

- **2011年** 両港埠頭公社の株式会社化

効率的且つ一元的な経営の実現

- **2015年** 両港埠頭株式会社の経営統合

※両港埠頭株式会社の財務体質の強化が急務

## 財務体質強化

### ■ 提案内容

- 下物公共化の推進
- 埠頭公社株式会社化に対する税の優遇措置、補助、助成制度の創設

### ■ 自助努力

- 遊休資産の処分

## 組織・財務改革

- 負債圧縮・遊休資産の処分を進め、強靱な財務体質へ転換
- 経営トップだけでなくポートセールス部門の主要役職にも民間からの人材の投入

## 資本政策

- できるだけ早期の民間資本の導入（法体系の整備）

## 港湾管理者の権限の委譲

- コンテナ埠頭に隣接する内航フィーダーバースへの指定管理による権限委譲をし、外内貿一体運用促進
- 港湾経営主体へのポートセールス機能の集約

## 効果

- 埠頭株式会社の統合、埠頭運営効率化により経費削減→阪神港の港勢拡大に資する施策へ投入
- 民の視点での自立的経営、経営責任の共有

# 相互補完関係にある神戸港・大阪港

神戸港：輸出が多く、長距離基幹航路が多い

大阪港：輸入が多く、近海航路が多い

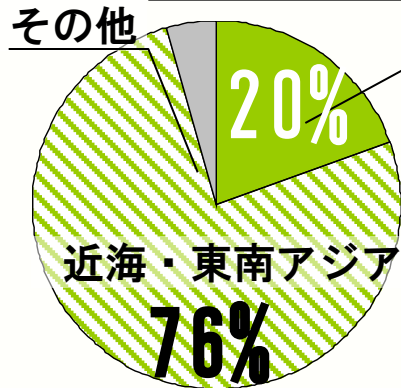
約15km\*

神戸港

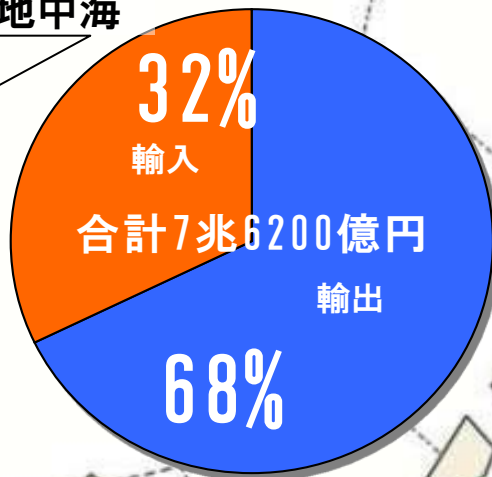
大阪港

外貿コンテナ航路数

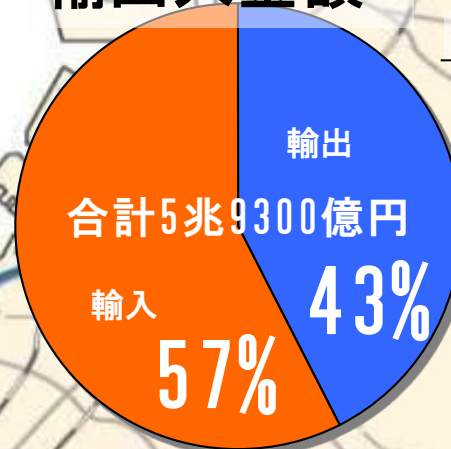
北米・欧州・地中海



輸出入金額

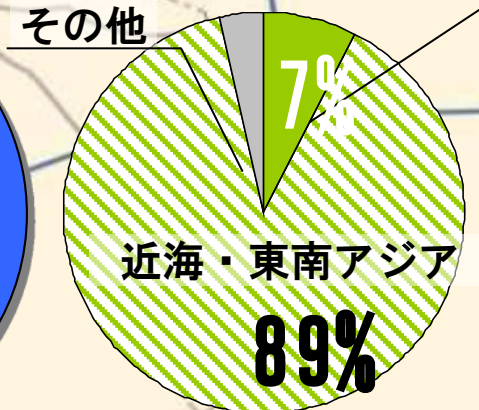


輸出入金額



外貿コンテナ航路数

北米・欧州・地中海



出典 輸出入額：神戸税関・大阪税関貿易統計(平成17年)  
外貿コンテナ航路数：各港湾管理者調べ(平成17年)

\*釜山港と釜山新港の直線距離は約20km

# 国際コンテナ戦略港湾に関する平成23年度予算(案)①

(※「元気な日本復活特別枠」を含む)

## 国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)のハブ機能を強化するための インフラ整備と貨物集約等総合的な対策

○事業費514億円(対前年度比2.02)、国費327億円(対前年度比2.00)

(うち公共分事業費497億円、国費316億円、非公共分事業費17億円、国費11億円)

①公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減、

ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などサービスの向上

②内航をはじめとするフィーダー網の強化による広域からの貨物集約の促進

③コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナターミナルの整備

④民の視点により港湾の戦略的な運営を行う「港湾運営会社」の設立

[ハブ機能を強化するためのインフラの整備]

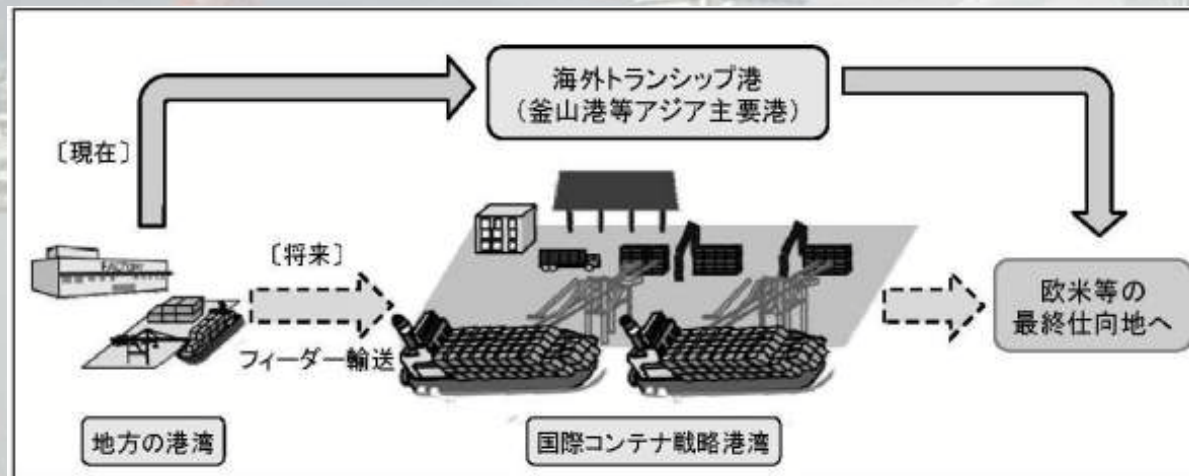
国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化するため、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有するコンテナターミナルの整備を推進する。(阪神港・京浜港)



# 国際コンテナ戦略港湾に関する平成23年度予算(案)②

地方の港湾で取り扱われるコンテナ貨物には、釜山港等アジア主要港でトランシップ(中継)され、欧米等の最終仕向地へ輸送されるものが多い。我が国への基幹航路の就航の維持・拡大を図るため、これらのコンテナ貨物がフィーダー輸送により国際コンテナ戦略港湾に集約され、積み替えられて、最終仕向地へ輸送される環境を整備する。

- 国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾との間を結ぶ内航フィーダー輸送を強化するために必要な荷役機械等の整備を促進〔その他施設費〕
- 日本内航海運組合総連合会による内航海運暫定措置事業に関する改善策  
(内航フィーダー船の船舶建造負担の軽減措置)
- 内航フィーダー船等に係る石油石炭税の特例措置
- 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業  
(新規に内航航路や鉄道ダイヤを立ち上げ、広域からの貨物を集約) <拡充>〔非公共〕



出典：国土交通省港湾局資料より抜粋

# 平成23年度から実施する新たな取り組み

「国際コンテナ戦略港湾」に選定されたことを契機として、国や港湾管理者（神戸市・大阪市）、両港の埠頭会社が緊密な連携のもと、西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、集荷、創荷、港湾経営主体の構築に向けた施策を実施し、基幹航路の拡大や港湾サービスの向上を強かに推進します。

## ■ 港湾利用料金の低減

大型コンテナ船入港料の減額（神戸市、大阪市）

大型内航フィーダー船の入港料・岸壁使用料の免除（神戸市、大阪市、兵庫県※1）

内航フィーダー貨物を扱う公共ガントリークレーン使用料の減額（兵庫県）

※1兵庫県は入港料のみ

## ■ 民間事業者への支援

内航フィーダー貨物集約のための支援（神戸市、大阪市、大阪府、兵庫県）

東南アジア、ソウル首都圏のトランシップ貨物獲得のための支援（神戸市）

## ■ 組織や体制の強化

阪神港国際コンテナ戦略港湾推進事務局の設置（神戸市、大阪市）

## ■ ポートセールス等

阪神港連携によるセミナーの開催、マーケティング調査の実施（神戸市、大阪市）

インランドポート事業化調査（神戸市、大阪市）

# 中国地方の港湾関係者へのお願い

中国地方の港湾関係者の皆様に阪神港の施策の推進へのご理解・ご協力をお願いします。

## ①セミナー並びにキャラバンへのご理解・ご協力

瀬戸内の荷主、フォワーダーなどの関係者を対象としたセミナー、キャラバン等を中国地方整備局管内の主要港で開催し、阪神港利用への理解を深めていただくことを検討中。

具体的には、今後セミナー等を実施する際には、連携、後援など、ご支援、ご協力をお願いします。

## ②内航フィーダーネットワークの強化に向けた連携

内航フィーダーネットワークの強化については、海外フィーダーとのコスト差を縮小するとともに、静穏な瀬戸内海に位置する阪神港のメリット(安定したスケジュール、トータル輸送時間、信頼性の高さ、運行頻度などの優位性)を活かして、フィーダー船の大型化、航路拡充などによるネットワークの拡充強化を図っていく予定。

今後更なる連携を瀬戸内各地の港湾関係者をお願いします。

ご静聴ありがとうございました。

