

府市港湾事業のあり方について (中間報告)

平成24年4月24日

〈港湾タスクフォース〉

TFリーダー
【府都市整備部港湾局】 河野港湾局次長

TFサブリーダー
【市港湾局】 徳平計画整備部長

目次

- 1 現 状
大阪湾の現状、府・市港湾局の事業構成
- 2 課題と方向性
利用者ニーズ、大阪湾が抱える課題
- 3 大阪湾諸港のあるべき姿
- 4 あるべき姿を見据えた経営形態の見直し

1 現状(1)

大阪湾の現状

- ・大阪湾諸港の規模は、釜山港とほぼ同規模
狭いエリアに4つの港湾管理者が存在している。

大阪湾諸港

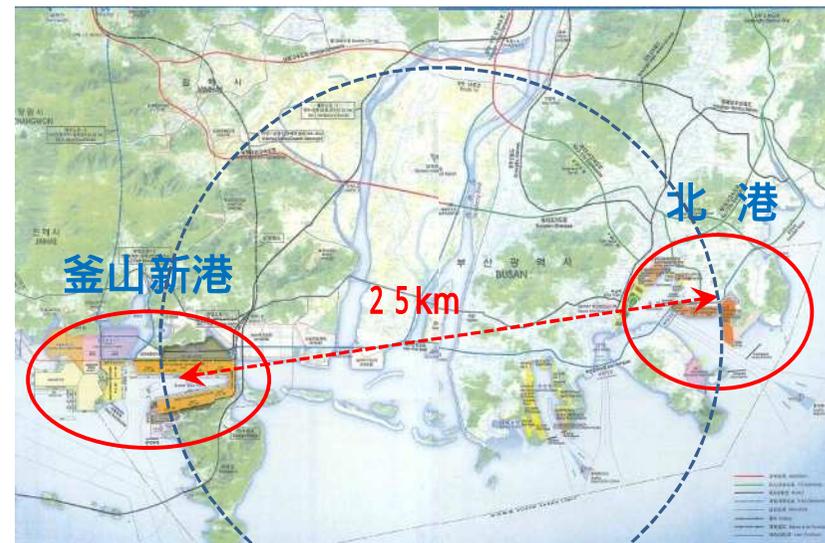
(神戸港・尼崎西宮芦屋港・大阪港・堺泉北港・阪南港)



港湾取扱貨物量(2009年)
226,536千トン(内、コンテナ取扱個数4,090千TEU)

釜山港

(北港・釜山新港)



港湾取扱貨物量(2009年)
226,182千トン(内、コンテナ取扱個数11,954千TEU)

1 現状(2)

大阪湾の現状

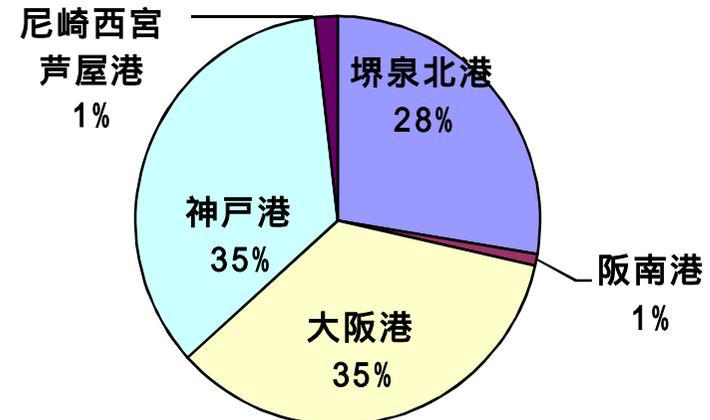
・堺泉北港・阪南港と大阪港の特色(取扱貨物の状況等)

		堺泉北港	阪南港	大阪港
港 格		国際拠点港湾	重要港湾	国際戦略港湾
H22取扱貨物量 (千ト)		67,809 (全国第12位)	2,301	85,283 (全国第9位)
(公専別)	公共 私設	15,633(23%) 52,176(77%)	1,994(87%) 307(13%)	78,179(92%) 7,105(8%)
(輸移出入別)	輸出	2,902(4%)	21(1%)	10,053(12%)
	輸入	25,438(38%)	450(19%)	25,095(29%)
	移出	17,738(26%)	68(3%)	21,767(26%)
	移入	21,731(32%)	1,762(77%)	28,368(33%)
主要取扱品目		石油製品、完成自動車(輸出) 原油、LNG(輸入) 完成自動車(移出) 原油、完成自動車(移入)	金属くず(輸出) 木材チップ、原木(輸入) 原木(移出) 砂・砂利(移入)	鋼材、産業機械(輸出) 衣服・見廻品・はきもの(輸入) 完成自動車(移出) 完成自動車(移入)
特 色		エネルギー関連貨物主体の港湾	一般バルク貨物主体の港湾	コンテナ貨物主体の港湾

【H22大阪湾における各港の取扱貨物量シェア】

参考

- ・神戸港; 85,532(千トン)
- ・尼崎西宮芦屋港; 4,506(千トン)



1 現状(3)

府・市港湾局の事業構成

大阪港
堺泉北港、阪南港

港湾管理者

港湾事業

港湾計画の作成や港湾区域・臨港地区内の規制、公有水面埋立免許など
防波堤、航路、岸壁、上屋、荷役機械、道路・緑地等の港湾施設の整備・管理運営など

埋立事業

埋立地の造成、基盤整備など

環境事業

廃棄物埋立護岸の整備・管理運営など

海岸管理者

海岸事業(港湾区域内)

防潮堤などの海岸保全施設等の整備・管理運営など

府市港湾局で共通の事業
注)

府港湾局

地方港湾の整備・管理運営

(二色港、泉佐野港、泉州港、尾崎港、淡輪港、深日港)

海岸事業(港湾区域以外)

受託事業(漁港)

市港湾局

集客施設等の管理運営
ポータウンの関連業務 など

府市港湾局で異なる事業

注) 事業規模は異なる

1 現状(4)

大阪府営港湾

港湾事業(一般会計) 港湾整備事業(特別会計) 収支

- ・港湾の機能、利用向上に資するための港湾施設の整備
- ・港湾施設の運営及び維持管理、施設機能改善・更新
- ・港湾、海難事故防止事業、港湾保安対策事業、港湾統計業務
- ・港湾の利用促進や航路誘致及び港湾関連用地への企業誘致

【会計区分】

一般会計; 岸壁より海側(岸壁、航路、泊地、防波堤など)
 特別会計(法非適用); 引船+陸側(荷役機械、荷捌地、上屋、臨海土地造成事業など)

【港湾事業(一般会計)の事業規模】

		H19	H20	H21	H22	H23
歳出		29	29	35	23	21
財源	使用料	10	10	10	10	10
	国庫補助	5	4	3	2	2
	府負担	5	5	6	2	5
	その他	9	10	16	9	4

府負担は地方債と一般財源。H22までは決算額、H23は予算額。歳出には公債費・人件費は含まれず。

【港湾整備事業特別会計の当面の状況】

		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
歳出	港湾整備	58	42	42	43	58	52	41	44	46	50	37	35	35
	臨海土地造成	100	96	110	90	67	33	20	32	41	45	44	60	72
歳入	港湾整備	59	54	53	50	58	54	52	55	57	58	46	44	43
	臨海土地造成	115	89	103	85	67	31	16	32	38	42	42	60	75
歳入-歳出	港湾整備	1	12	11	7	0	2	11	11	11	8	9	9	8
	臨海土地造成	15	7	7	5	0	2	4	0	3	3	2	0	3
合計		16	5	4	2	0	0	7	11	8	5	7	9	11

H22までは決算額、H23は予算額。
 H24以降は収支計画。公債費・人件費(45名)を含む。

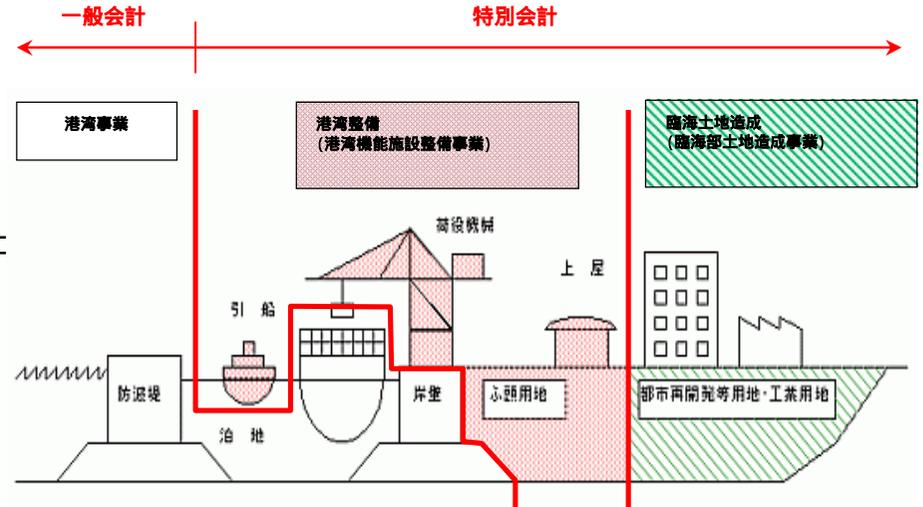
起債等除(実質収入(H22までは同程度で推移))
 ・港湾(使用料等)36億
 ・臨海(賃貸)9億(分譲はH19の86億以降なし)

上記期間内の施設改修、インフラ工事を計上。起債利率は府「粗い試算」の数値。
 H24以降の収入は、港湾は現状維持で計上。
 臨海は現状の9億に加えH26~H31で48haを順次賃貸し平均9億円/年の増収を見込む。分譲は見込まず。

起債残高(H22末)

港湾整備; 154億円 臨海土地造成; 227億円

【会計・事業区分図】



1 現状(5)

大阪市営港湾(大阪港)の会計の状況 大阪市港湾局の会計区分

本市港湾事業は「一般会計」及び「港営事業会計」により会計処理を行っている。

事業としては、岸壁、防波堤等の港湾施設や臨港緑地の整備を行う大阪港修築事業、高潮対策のための港湾地帯防災事業及び廃棄物埋立処分場の整備を行う港湾環境整備事業等については「一般会計」(港湾整備事業)により処理を行っており、補助・直轄事業として国費が投入されるとともに市税を充当している。

また、岸壁等の基本施設の整備に対応して、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な埠頭用地、上屋、荷役機械等を整備する港湾施設提供事業(港湾機能施設整備事業)、及び流通施設用地や保管施設用地等物流の効率化に資するものや都市機能用地等を造成する大阪港埋立事業(臨海部土地造成事業)については、収益性の高いものとして、地方公営企業法の財務規定等を適用した「港営事業会計」により処理を行っている。

決算の推移

【一般会計】

単位:億円

第1部(経常収支)

科目	H19	H20	H21	H22	H23
歳入	97	96	91	89	89
港湾使用料	28	27	22	20	23
賃貸料	64	63	62	63	62
その他	5	6	7	6	4
歳出	268	240	245	231	248
人件費	36	34	31	28	29
物件費	13	13	13	12	13
公債費	219	193	201	191	206

第2部(資本収支)

科目	H19	H20	H21	H22	H23
歳入	258	234	324	107	78
国庫支出金	11	25	18	15	8
財産売却代	41	23	4	23	7
起債	164	153	266	51	37
その他	42	33	36	18	26
歳出	268	243	333	107	95
大阪港修築費	127	176	116	88	72
振興事業費	2	2	2	2	2
港湾地帯防災事業費	9	19	20	13	11
港湾環境整備費	114	40	28	2	1
特別会計繰出金	0	0	164	0	1
諸支出金	16	6	3	2	8

(注) H23は予算、(施)は港湾施設提供事業、(埋)は大阪港埋立事業を指す。

【港営事業会計】

単位:億円

収益収支

科目	H19	H20	H21	H22	H23
営業収益(施)	68	66	59	48	54
営業外収益(施)	5	5	8	9	9
特別利益(施)	1	3	1	1	1
営業収益(埋)	132	83	59	53	108
営業外収益(埋)	19	21	13	12	11
特別利益(埋)	1	0	164	4	0
収入計	226	178	304	127	183
営業費用(施)	51	54	57	54	53
営業外費用(施)	6	6	5	5	6
特別損失(施)	0	0	1	1	1
営業費用(埋)	153	84	67	59	102
営業外費用(埋)	22	19	16	17	18
特別損失(埋)	0	0	692	0	0
支出計	232	163	838	136	180

資本収支

科目	H19	H20	H21	H22	H23
企業債(施)	23	20	10	11	13
固定資産売却代金(施)	0	0	2	2	0
雑収入(施)	1	1	1	1	1
企業債(埋)	5	24	9	14	43
固定資産売却代金(埋)	1	0	0	0	0
その他収入(埋)	9	7	266	23	14
収入計	39	52	288	51	71
建設改良費	17	13	3	4	10
企業債償還金(施)	29	23	28	23	22
その他支出(施)	0	0	0	0	0
埋立事業費	12	33	19	24	56
企業債償還金(埋)	106	75	142	87	31
その他支出(埋)	1	11	11	8	11
支出計	165	155	203	146	130

起債残高(H22末)
(施):176億円
(埋):1,464億円

2 課題と方向性(1)

大阪湾が抱える課題

日本の経済成長を牽引するため、港湾の国際競争力低下に歯止めをかけるとともに、利用者ニーズに合ったより使いやすい港への改革が求められている。

具体的には

日本の国家戦略を担う阪神港の国際競争力強化

貨物の集荷力向上等や港湾コストの低減等により、減少する基幹航路の維持・拡大を図り、関西の経済・産業の成長を支えることが必要

管理者ごとの縦割り管理から一元的な管理による物流の効率化

湾全体で施設を有効活用し、利用者ニーズに応じた施設の利用調整やスケールメリットを活かした貨物集積を行うこと等により、広域物流の効率化を図ることが必要

限られた予算を有効活用し、湾全体で優先される事業に集中投資を図ることが必要

埠頭の管理コストの削減・サービス水準の維持向上

老朽化により維持管理コストが増大するとともに、利用者ニーズへの機動的な対応が難しくなっており、効率的な港湾の管理運営体制を構築することが必要

港湾管理者は物流以外の多様な業務を担っており、業務の整理が必要

2 課題と方向性(2)

大阪湾内縦割り港湾管理の課題

管理者ごとの港湾機能フルセット対応による非効率性

- 各港にコンテナ埠頭、中古車埠頭、青果物埠頭、リサイクル施設などが立地

湾全体で見た空間利用・施設利用に偏り

- 大都市圏を抱える大阪港の狭い港域に港湾機能が集中する一方、隣接する尼崎西宮芦屋港や堺泉北港の空間には余裕あり
- 大阪港・神戸港への物流施設の集中などにより、貨物車の都心部への流入による慢性的な渋滞が発生

港湾管理者ごとに投資計画を策定

- それぞれの港湾管理者がその自治体の財政状況で予算を策定するので、投資の選択と集中に限界

2 課題と方向性(3)

堺泉北港利用者ニーズ(現在、府市港湾統合に対するヒアリングを実施中)

荷主

(満足)

- ・大消費地である阪神地域に立地していること。
- ・大阪市内への交通の便が非常によい。

(不満)

- ・使用料を下げたい。
- ・水深が浅いため、原油タンカーを満杯にできず、他港で降ろしてから入港しないといけない(積替えコストが発生)。
- ・夜間離棧を認めていない。(海上保安署の問題)
- ・日本独自の慣習に捉われて港湾間で競争をしている場合ではなく、日本全体で港湾戦略を考えるべき。

船会社

(満足)

- ・助松埠頭内でトランシップが可能。(内航RORO船)

(不満)

- ・輸出貨物が少ない。(外航船)

港運事業者

(満足)

- ・大阪港よりも使用料が安い。

(不満)

- ・使用料を下げたい。
- ・船の寄港数が少ない。
- ・粉体貨物、砂・砂利、スクラップ等を取扱える埠頭を増やして欲しい。
- ・港湾管理者だけが一つになっても効果はなく、税関を含めた行政体が一つにならなければ意味がない。

2 課題と方向性(4)

大阪港利用者ニーズ(現在、府市港湾統合に対するヒアリングを実施中)

荷主

(満足)

- ・大阪港は消費地の至近港として輸入貨物の取り扱いコストの削減に貢献している。また、輸入貨物の配送拠点として倉庫立地に適している。
- ・外貿では充実した中国航路により、様々な入荷スケジュールに対応しやすい。また、定時性の高い国際フェリー航路が運航(上海2航路(週1.5便)、釜山1航路(週4便))している。
- ・内貿では豊かなフェリー・RORO航路を有しており、日本全国へのモーダルシフト輸送の拠点として利用することが可能。

(不満)

- ・コンテナゲートの渋滞等が原因となり、コンテナターミナルへの迅速な搬出入が実現できていない。一方、トラック事業者にとっては車両回転率が悪くなっている。
- ・大阪港を利用した輸出入を行う場合、基幹航路の便数が少ないため不便である。

船会社

(満足)

- ・大消費地の至近港として、アジアを中心とした輸入貨物が集まる。
- ・運航調整による弾力性のある入出港が実現できている。(外航船)
- ・瀬戸内を通る九州・四国との物流拠点として大阪港は高いポテンシャルを有している。(内航フェリー)

(不満)

- ・国際的に見て港湾コストが高い。
- ・輸出貨物の集荷力が弱い。
- ・貨物の取扱能力が不足している。

港運事業者

(満足)

- ・輸入貨物を中心にコンテナ貨物が順調に増加している。

(不満)

- ・安価な空コンテナ置き場が不足している。
- ・貨物の取扱能力が不足している。(夢洲において、利用船社の増加により、岸壁延長が不足してきている。)
- ・港湾施設が老朽化している。

3 大阪湾諸港のあるべき姿(1)

大阪湾諸港の港湾管理の一元化

大阪湾が抱える課題 (国際競争力強化)、 (縦割り管理) に適切に対応するには、

- ・地域の利害に左右されず広域の利益を優先し、意思決定や裁量権を一元化することが必要。

『大阪湾諸港の港湾管理の一元化を行う』

- ・一元化の効果をより一層高めるためには、広域化にあわせて港湾物流を専門的に担う体制が必要。

『一元化を行う業務として、主に物流に係る事業を対象とする』

民間活力を取り入れた機動的かつ効率的な港湾運営 への変革

大阪湾が抱える課題 (コスト低減・サービス水準向上) に適切に対応するには、

- ・より機動的かつ効率的な体制構築に向け、採算性を考慮した上で、可能なところから港湾運営の民営化を行う。

3 大阪湾諸港のあるべき姿(2)

大阪湾諸港の港湾管理の一元化のメリット

利用者の視点に立った道路、鉄道及び空港等の物流施策との連携による広域物流戦略の構築が可能となる。

広域防災施策との連携による、大阪湾全体で取り組む被災時の物流体系の確保について、取り組みの強化が図られる。

投資の「選択」と「集中」や、施設の適正な配置を行うことにより、利用者(ユーザー、プレイヤー)にとって最適な投資、施設の提供をタイムリーに実現することが可能。

規模拡大により、利用者(ユーザー、プレイヤー)に提示する商品(施設)が多様化することから利用者の進出機会の増加が期待できる。

人材やノウハウ、予算の有効活用による運営の効率化を図ることにより、コスト低減の実現。

3 大阪湾諸港のあるべき姿(3)

大阪湾諸港の港湾管理の一元化組織の選択肢

港務局

事例:新居浜港

【団体の性格】港湾法に基づく公の法人

【構成自治体の関与】組織:構成自治体の長が委員の任免、構成自治体の議会の同意

予算:構成自治体からの交付金等の議決

【意思決定】委員会(委員:港湾に十分な知識と経験を有する者など)

【財務】独立採算が原則であるが、構成自治体からの負担が必要となる場合がある。総務省は地方債の発行を認めず。公租公課が新たに発生。

【設立に必要な手続き】関係自治体の議会の議決、国土交通大臣の認可

広域自治体(関西広域連合または関西州)

【団体の性格】特別地方公共団体

【構成自治体の関与】自らが港湾管理者となり実施

【意思決定】連合長または州知事、議会

【財務】組織する地方公共団体からの負担金、地方債の発行

【必要な手続き】関係自治体の議会の議決、国土交通大臣の認可

一部事務組合

事例:苫小牧港、石狩湾新港、名古屋港、四日市港、境港、那覇港

【団体の性格】特別地方公共団体

【構成自治体の関与】組織:管理者は構成自治体の長、管理組合の議員は構成自治体の議員が兼務

予算:構成自治体からの交付金等の議決

【意思決定】管理者及び管理組合の議会

【財務】独立採算が原則であるが、構成自治体からの負担が必要となる場合がある。地方債は発行可能。

【設立に必要な手続き】関係自治体の議会の議決、国土交通大臣の認可、総務大臣の許可

3 大阪湾諸港のあるべき姿(4)

「港務局」は、一定の制度改革を行うことにより、以下のことが実現できる。

物流に特化した専門組織とすることが可能
背後の行政体に独立して、一体の港湾としての
管理運営が可能
運営・経営に重点を置く時代に適する制度
機動的・柔軟なサービスの提供が可能



制度改革後の「新港務局」は、国際競争力の強化・利用者ニーズに対応する観点からも、大阪湾4港湾管理者一元化に最もふさわしい組織形態となる。

3. 大阪湾諸港のあるべき姿(5)

現行「港務局制度」の解決すべき事項

港務局制度は「港湾法」に定められているが、具体的な制度設計の検討が必要。

独立採算が基本となっており、工事を除く運營業務費用は、港湾施設の使用料収入等をもってまかなわなければならないと規定されている。(実態的には一般財源の投入が必要。)

- 安定した経営基盤の維持を図るために、
 - ・固定資産税、都市計画税、不動産取得税等の公租公課が発生(地方税法の改正)
 - ・債券の発行が困難(省庁協議)
 - ・港務局を組織する地方公共団体のみが出資(港湾法の改正)

- 物流に特化した組織形態とするために、
 - ・公共が担うべき津波や高潮対策などの防災業務である海岸管理を担うこととなる(海岸法の改正)

4. あるべき姿を見据えた経営形態の見直し(1)

◆ 急がれるあるべき姿

『大阪湾諸港の港湾管理の一元化・港湾運営の変革』の実現

国際競争にさらされる中、湾全体での阪神港の機能強化は待ったなしの状況
能力を最大限発揮するためにも、あるべき姿の早期実現が必要

基本的な考え方

独立採算を基本に、安定した経営基盤の維持と利用者ニーズに柔軟に対応できる「新港務局」の組織・システム構築に向けた法制度改正に取り組む。

「新港務局」による大阪湾4港湾管理者一元化を可及的速やかに目指す。

大阪湾4港湾管理者一元化に先駆けて、第一ステップとして府市統合を実現し、統合効果を早期発現させる。



4. あるべき姿を見据えた経営形態の見直し(2)

大阪湾諸港の港湾管理の一元化に先駆けて、府市港湾統合することのメリット
長年の課題である大阪湾諸港一元化に先行して府市統合を実現することが、湾一元化の促進に寄与

大阪湾諸港の港湾管理一元化のメリットを早期に発現することが可能

人材やノウハウ、予算の有効活用による運営の効率化や意思決定の迅速化が図られる。

両港の役割分担のより明確化や重複機能の集約を行うことにより、利用者にとって利用しやすい港が実現、港の有効活用が可能。

港湾エリアの規模拡大、ポートセールスの窓口一本化により、利用者に提示できる施設が多様化し、利用者の選択肢が増加。



府市港湾統合の形態について、以下の3案を検討中

港務局

広域自治体(大阪港の港湾管理者を大阪市から大阪府に変更)

一部事務組合

6月末までに統合プランとりまとめ

府市港湾の統合の段階においても、物流以外の事業の整理に必要な制度改正や、財産・債務・組織の整理が必要

(参考)大阪港、堺泉北港、阪南港の港湾統合の手法

	港務局	一部事務組合	関西広域連合	広域自治体
根拠法	港湾法第4条	港湾法第33条、地方自治法第284条		港湾法第33条、第36条
団体の性格	営利を目的としない公法上の法人 (地方公共団体ではない)	特別地方公共団体		地方公共団体
主体	現に、港湾施設を管理する地方公共団体 従来、港湾施設の設置・維持管理の費用を 負担した地方公共団体 予定港湾区域を地先水面とする地域を区域と する地方公共団体	都道府県 市町村		大阪府
設立・変更の方法	組織する地方公共団体の議会の議決(定款) 国土交通大臣の同意	組織する地方公共団体の議会の議決(規約) 総務大臣の許可		大阪府議会・大阪市議会の議決 国土交通大臣の同意
組織	委員会(議決機関及び執行機関) 委員定数は7名まで (但し、港務局を組織する地方公共団体が3を超 える場合は、最大11名まで) 組織する地方公共団体の議会の議員は、 1名ずつに限り可能。ただし、委員の半数 を超えることは不可	管理者 議会	連合長 議会	知事 議会
財務	組織する地方公共団体(のみ)が出資。 原則として、独立採算制 経費(港湾工事に要する費用は除く)は、 管理運営収入をもって賄わなければならない 債権発行可能(事実上、総務省は認めず) 損失が生じれば、組織する地方公共団体が補填	主な財源は組織する地方公共団体からの負担金 債権発行可能		債権発行可能
条例等制定権	(組織する地方公共団体の条例等に反しない限り) 規程	条例		条例
主体となりうる地 方公共団体 (最大)	大阪府、大阪市、堺市、高石市、泉大津市、忠岡町 岸和田市、貝塚市	大阪府、大阪市		
参考	新居浜港	【一部事務組合】 苫小牧港(北海道、苫小牧市)、石狩湾新港(北海道、石狩 市、小樽市)、名古屋港(愛知県、名古屋市)、四日市港 (三重県、四日市市)、境港(鳥取県、島根県)、那覇港(沖 縄県、那覇市、浦添市)		

(参考) 現「港務局」制度について

第4条：港湾の施設を管理する地方公共団体は、単独又は共同して、定款を定め、港務局を設立することができる

港務局制度の概要

法人格

- ・非営利目的の公法上の法人 (地方公共団体ではない)
- ・定款を定め登記をもって成立

組織・運営

- 【定款】業務、会計等根本事項を規定
- 【委員会】7人以内の委員で組織。
1自治体1議会議員のみ就任可
- 【委員長】港務局を代表し事務を執行
- 【事務局】職員はみなし公務員

業務

港湾法12条に規定する業務等
港湾計画作成、施設整備、維持補修、管理・運営等

財務

- 【出資】構成自治体限定(100%公共)
- 【起債】港湾工事費は債権発行可能
- 【採算】港湾工事(補修含む)以外は施設使用料等の収入で賄う

構成自治体等の主な関与

- 【設立】構成自治体の議会の議決、国交大臣の認可
設立の公告中、地元自治体等から意見があった場合は協議必要
- 【定款】構成自治体の議会の承認が必要
- 【委員】自治体の長による委員の任免、構成自治体の議会の同意

港務局制度の立法趣旨(参照:逐条解説)

【運営の三原則】

- 非営利 : 港湾の開発・発展の公共目的追求
- 非政治的・民主的 : 港湾専門家である委員が決定
- 財政的自主性 : 構成自治体の予算からの独立

【財務関係】

- 港湾工事費(補修含む)を除き独立採算の原則
- 構成自治体による出資、経費分担、損失補填あり

特徴

行政区画に捉われず一体の港湾としての管理が可能
経営に重点を置く時代に適する制度
機動的・柔軟なサービスの提供が可能
自主財源は使用料収入のみ(自治体:使用料+税金)
運営に係る構成自治体の関与、チェック機能のあり方

大阪湾内諸港の管理の一元化に向けた手法の一つ。
ただし、以下の主要課題あり

課題1

港務局の経営課題

- 採算性の確保
港湾工事費(不採算部門)
- 資金調達力の強化
自主財源が脆弱:使用料収入のみ
起債発行が困難
自治体以外不可(総務省)、債権としての市場価値・評価

課題2

構成自治体の課題(関与等)

- 財政的関与
不採算部門への支援、出資
残債償還財源確保

課題3

海岸管理業務等の推進体制のあり方

(参考) 国際コンテナ戦略港湾の取組み(1)

現在の動き

国際コンテナ戦略港湾の取組み

背景・経過

背景: アジア諸国の港湾との国際的な競争の激化、我が国港湾のフィーダーポート化
リードタイムの増加やコストの上昇等による産業の国際競争力低下の危惧
(産業の海外転出)

経過: 平成22年8月 阪神港が京浜港とともに国際コンテナ港湾として選定

国際コンテナ戦略港湾の取組み

日本のコンテナ港湾のさらなる選択と集中



連携港湾を含む西日本各地からの国内コンテナ貨物の阪神港への集約



基幹航路の維持・拡大

荷主に対する低コスト、多頻度・多方面、確実な国際輸送サービスの提供



わが国経済の成長エンジンとなる産業の国際競争力強化に寄与

国力・地域力の
向上

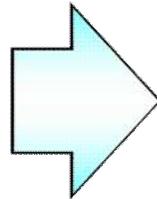
(参考) 国際コンテナ戦略港湾の取組み(2)

目指すべき姿

西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・拡大)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

現状(2008年) 400万TEU

うちフィーダー	38万TEU
トランシップ	0
計	38万TEU
うち北米航路	47万TEU



集荷目標取扱量

2015年	490万TEU	2020年	590万TEU
うちフィーダー	110万TEU	うちフィーダー	130万TEU
トランシップ	20万TEU	トランシップ	100万TEU
計	130万TEU	計	230万TEU
うち北米航路	70万TEU	うち北米航路	75万TEU

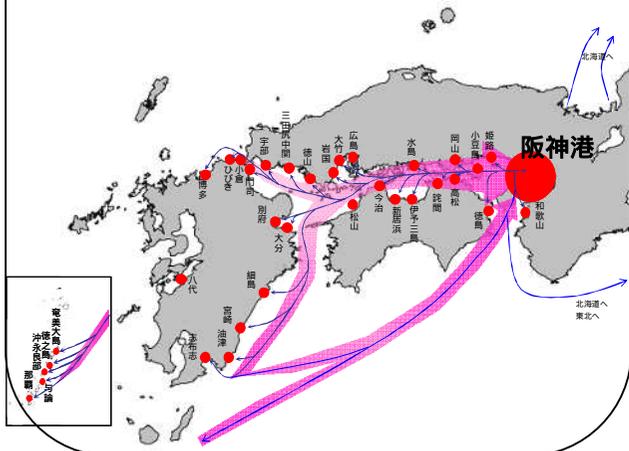
主な戦略

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)

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、リードタイム短縮

集荷ネットワークの更なる充実



産業の立地促進による創荷

企業進出に対するインセンティブ・規制
緩和

物流企業・次世代先端産業の立地推進

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

大阪・神戸両埠頭公社の株式会社化・経
営統合、民間からの人材・資本の導入、
ポートセールス等港湾管理者権限委譲

民の視点からの港湾経営を実現

