

阪神港

国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(概要版)

神戸市 大阪市

神戸港埠頭公社 大阪港埠頭公社

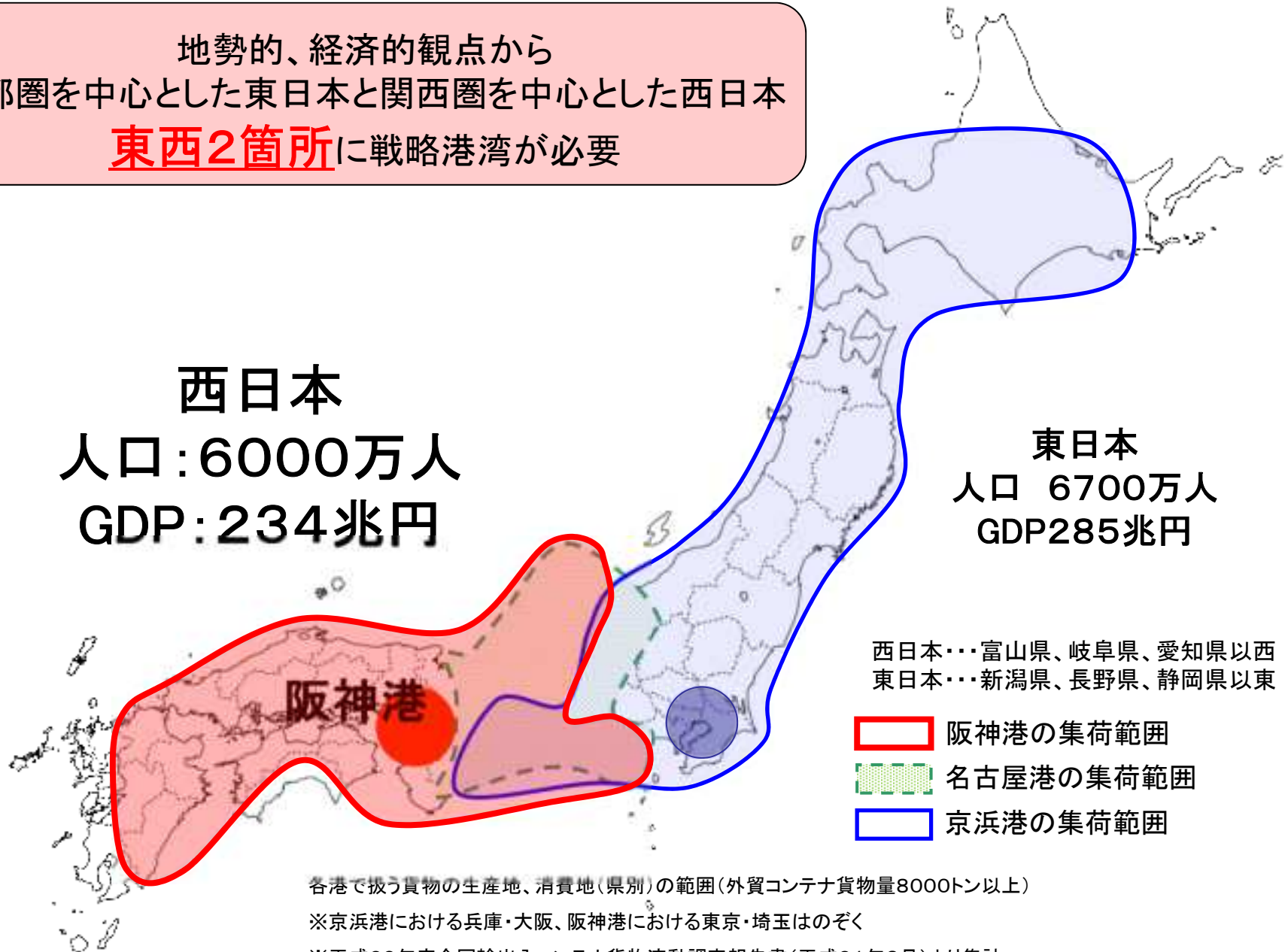
兵庫県 大阪府

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

阪神港の基幹航路 と 西日本をつなぐ内航ネットワーク

基幹航路

神戸港	16便/週
大阪港	4便/週

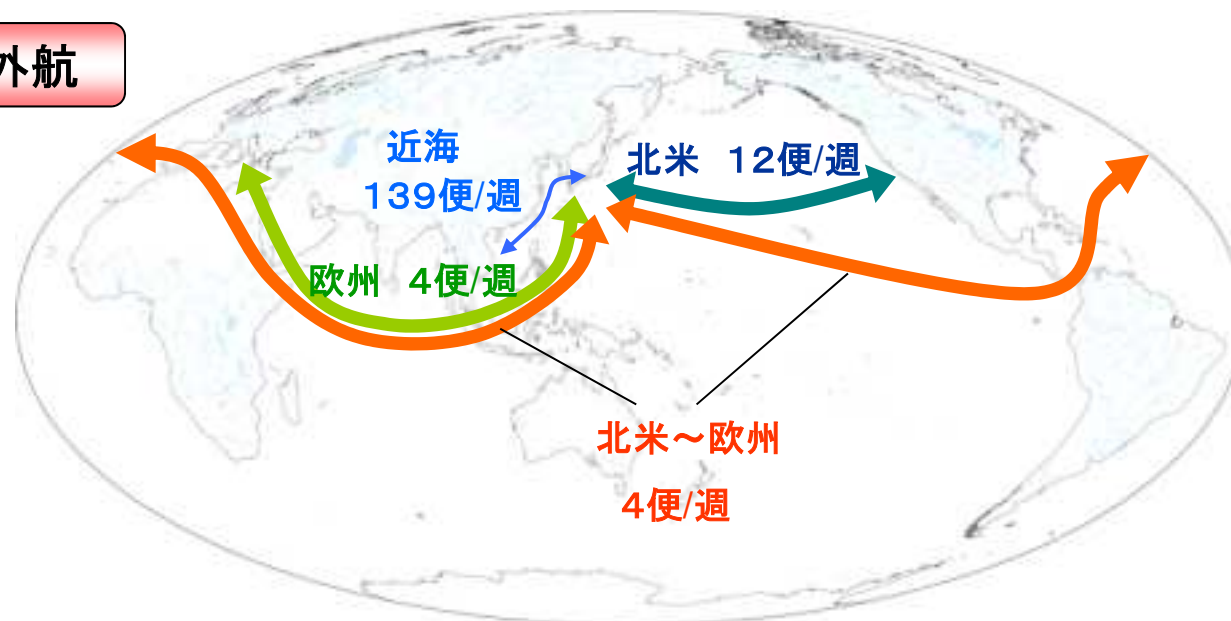
近海航路

神戸港	69便/週
大阪港	69便/週
堺泉北港	1便/週

その他豪州等航路

神戸港	2便/週
大阪港	3便/週

外航



内航

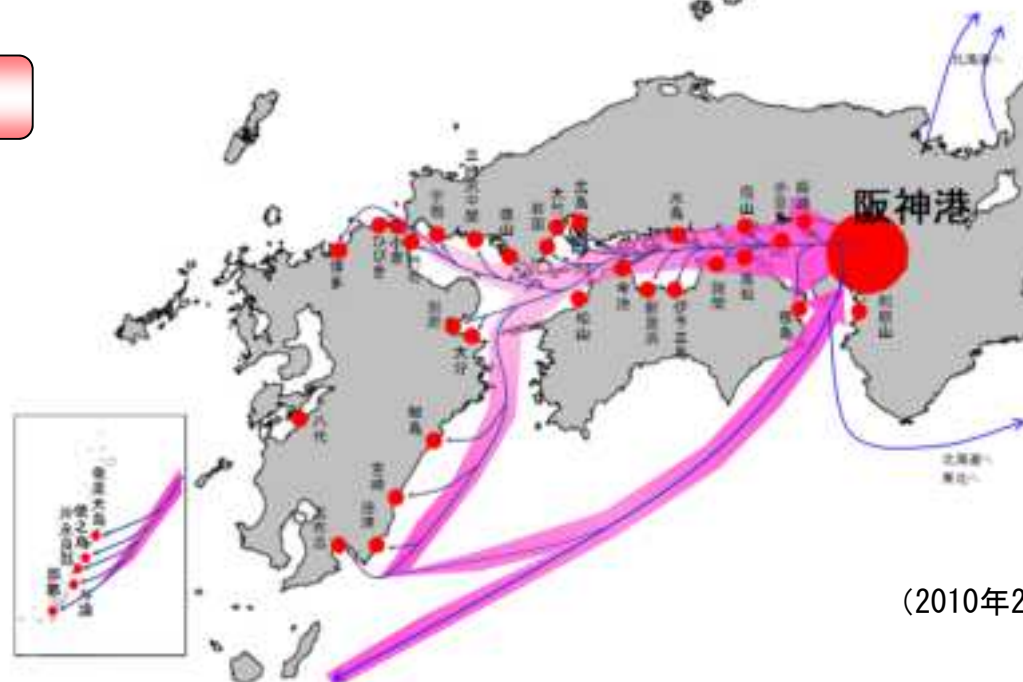
内航フィーダー航路

神戸港	75便/週
大阪港	33便/週
堺泉北港	15便/週

内航フェリー航路

神戸港	7便/日
大阪港	8便/日
堺泉北港	1便/日

注 重複寄港含む

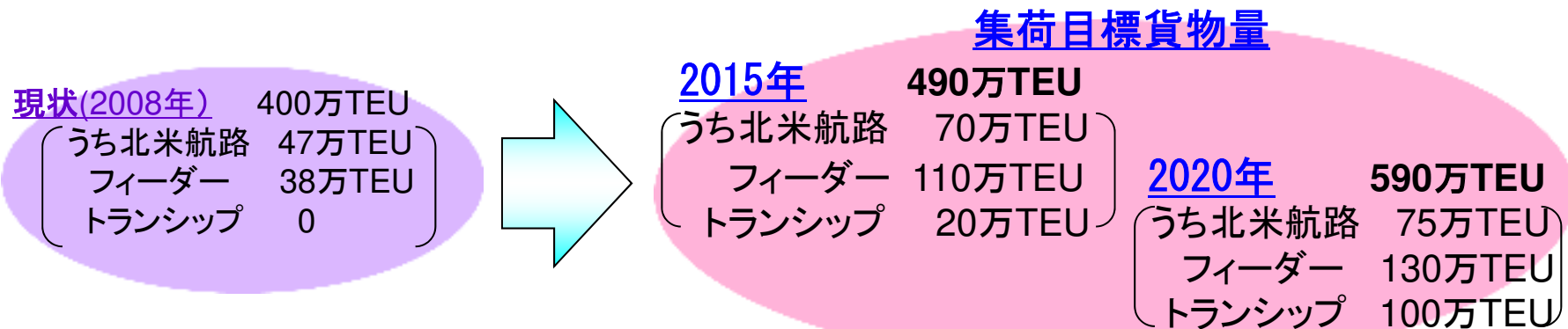


(2010年2月時点)

阪神港の目指すべき姿と戦略

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、機能拡大(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



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

西日本の貨物を阪神港に集約

日本の港湾物流の仕組みを変える

阪神港は日本港湾全体の釜山フィーダー化の第一線防波堤として機能をしていく

(我が国の港湾の現状)

- ・釜山港に流出している日本からのトランシップコンテナは、年間約100万TEU
- ・特に九州北部(博多・門司)、瀬戸内西部地域は、釜山港にとって格好の市場
- ・韓国フィーダー船社と対抗できない、国内法による構造的価格差

阪神港の具体的な取り組み

- コンテナターミナルコストの低減
- モーダルシフト補助制度の拡充(内航フィーダー、鉄道、トラックへも拡大)
- インランドデポ整備による日本海、北陸地方からの集荷強化
- 鉄道フィーダー強化への支援
- 24時間化の推進



国際競争力強化に向けて(内航フィーダーの競争力強化策の提案)

釜山フィーダーから国内基幹港利用に転換するためには国策によるインセンティブが不可欠

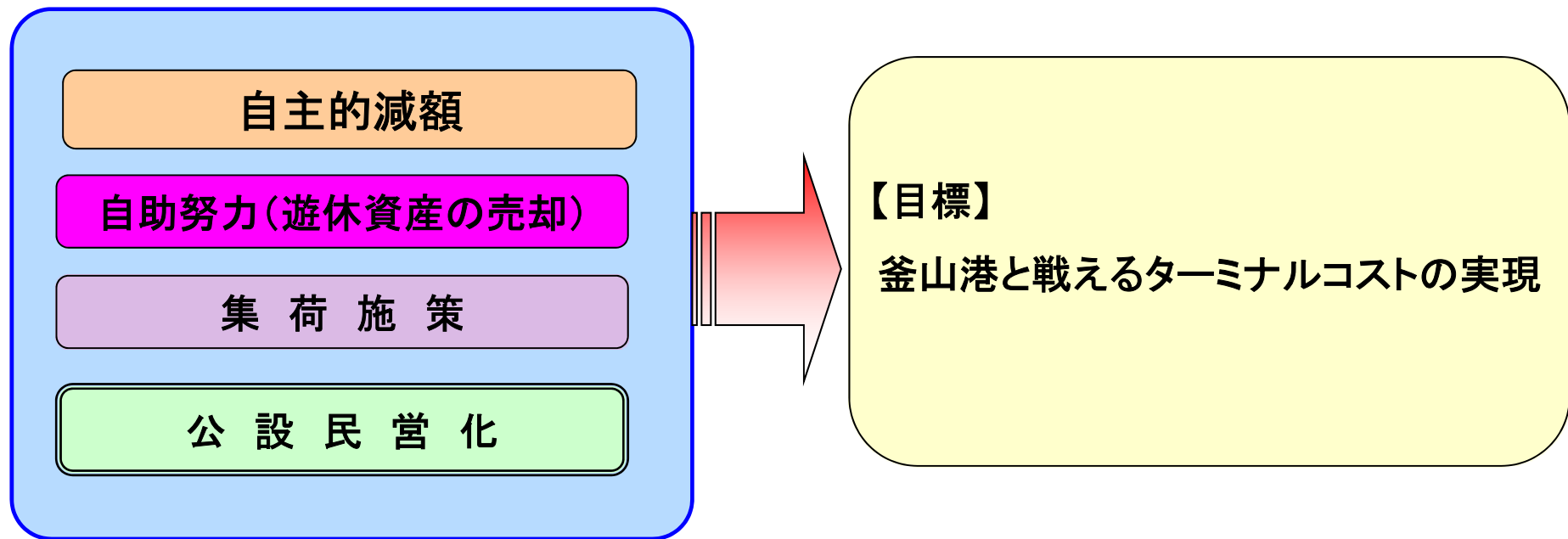
◎内航フィーダー船に対する支援

- ・大型化に対する補助制度の創設(新造船、中古船買取)
- ・内航海運暫定措置事業の納付金制度の廃止
- ・免税油(ボンド油)の利用規制緩和 等

◎西日本地方港の外航フィーダー船に対する助成制度と同等の内航フィーダーへの支援措置

基幹航路維持・強化のための具体的な計画①

(1)ターミナルコスト低減策



(2)基幹航路の船舶大型化に対する支援措置

4万GT以上の大型コンテナ船に対して、入港料の減額(入港料の上限を4万GTに設定)

基幹航路維持・強化のための具体的な計画②

(3) 効率的なターミナル運営の実現

一体運用 神戸港ポートアイランド2期全ターミナル:**2015年目標**(PC14,15実施済)、大阪港C10~12:実施済



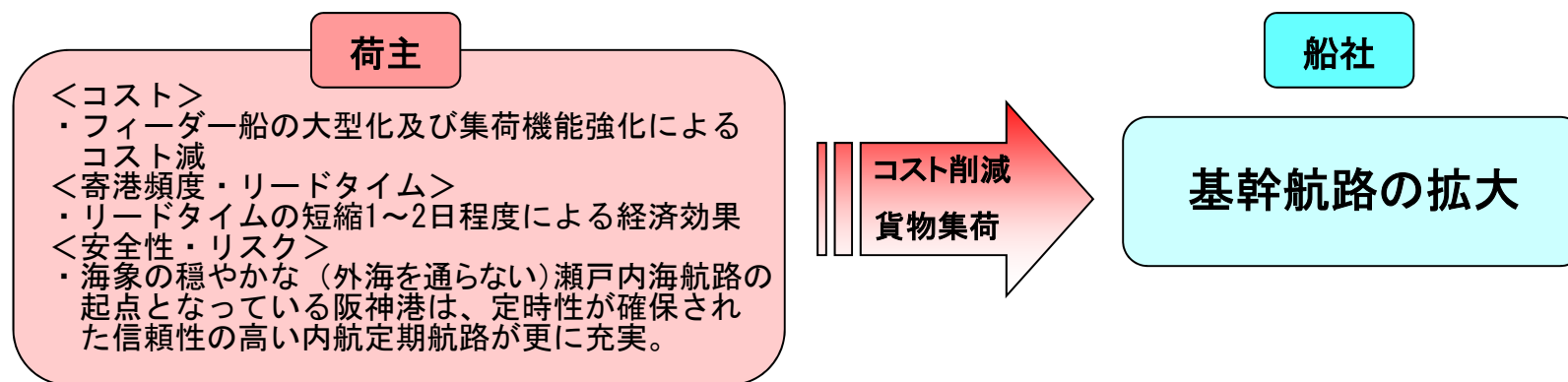
※コンテナ車重量計は、『国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律』の成立を踏まえ、設置することとする。

釜山フィーダーの奪還①～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



(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。

釜山フィーダーの奪還②～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、阪神港ヘシフト。



(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) 埠頭株式会社が中心となって整備し、船社などの協力を得て運営

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)

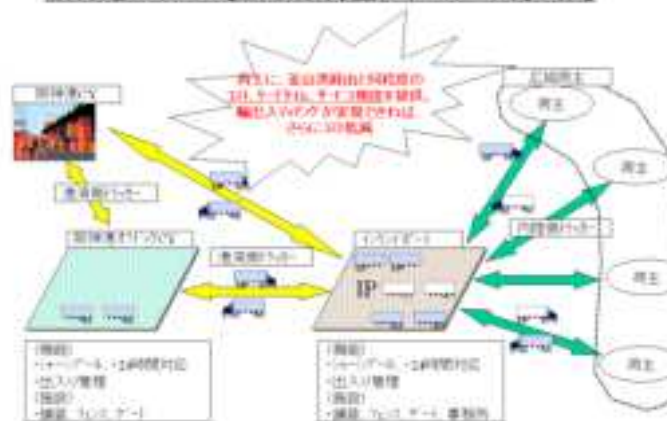
貨物集荷
コスト削減

船社

基幹航路の拡大



阪神港IPイメージ【広域集荷型(シャシフル方式)】



民の視点にたった港湾経営主体

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**が前提

財務体質強化

■提案内容

- ・ 公社コンテナターミナルの下物国有化
- ・ 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

- ・ 下物国有化に対する管理者負担
- ・ 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

- ・ **経営統合前にも民間資本**の導入

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

国際コンテナ戦略港湾 阪神港 の実現に向けて ～戦略港湾総合特区～

戦略港湾阪神港の総合施策

民の視点からの港湾経営の実現

- ◎神戸港、大阪港の両埠頭公社の株式会社化と統合
- ◎民間資金導入への環境整備
 - 【国際競争力の確保＝公設民営化の推進】
 - ・岸壁、下物国有化（残債軽減）
 - ・埠頭株式会社への税の優遇措置

港湾コストの低減

- ◎岸壁、下物国有化によるターミナルリース料の低減
- ◎モーダルシフト補助制度の拡充
- ◎基幹施設（大水深岸壁、航路）整備に対する国費の集中投資
- ◎24時間ゲートオープン実施ターミナルへの支援

国内コンテナ貨物の集積

- ◎海外フィーダーに対抗できるインセンティブ制度
 - 【内航フィーダーによる集荷】
 - ・内航海運暫定措置事業の適用除外
 - ・地方港の外航船に対するインセンティブと同等の支援
 - ・内航フィーダー船舶大型化補助制度の創設
 - ・石油石炭税免除、改正省エネ法の規制緩和 等
 - 【トラックフィーダー、鉄道フィーダー等の集荷】
 - ・インランドデポ整備支援、鉄道フィーダー支援
 - ・インランドデポ進出企業に対する法人税の一定期間減免

高速道路ネットワークの充実

阪神港にアクセスする高速道路網の充実と都市圏高速道路の一体運営など利用しやすい料金体系の確立

物流トータルコストの引き下げによる西日本経済の競争力強化

産業の成長戦略

阪神港に係る総合物流企業、創貨企業、先端産業の立地推進

- ◎阪神港における企業進出に対する自治体インセンティブ＋国策インセンティブ制度の創設
 - ・法人税、関税、土地建物関係税にかかる優遇措置
 - ・港湾法、公有水面埋立法等土地利用関係法の規制緩和

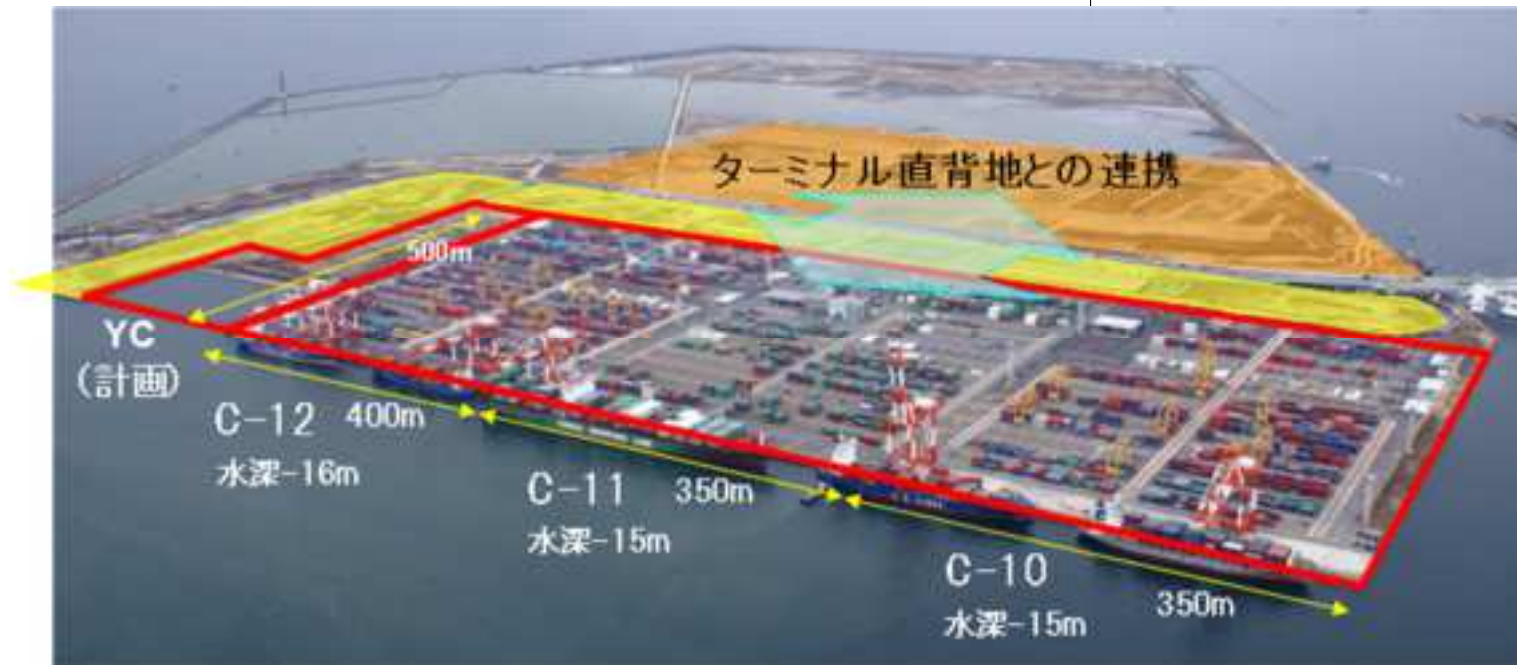
国際コンテナ戦略港湾総合特区 ～神戸港～



国際コンテナ戦略港湾総合特区 ～大阪港～

夢洲地区の特徴

- ◎390haもの広大な用地
- ◎高規格コンテナターミナル
岸壁延長1,100m、水深-15m～-16m
面積55ha
- ◎背後圏への優れたアクセス
阪神高速道路湾岸線まで4分



国際コンテナ戦略港湾の選定に向けて

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、国際競争力が低下しています。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っており、韓国政府の強力なバックアップのもと国際ハブ港湾の地位を築いた釜山港とのサービス・コスト面での競争は厳しく、その地位の低下は、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、喫緊の課題であると考えております。

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であり、また、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、阪神港を国際コンテナ戦略港湾として位置づける必要があります。

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ことを目指し、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った戦略の実現に向け、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しております。

国際物流機能の高い優位性を持つ阪神港を国際コンテナ戦略港湾として選定されるとともに、阪神港の機能強化に資する施策を集中的に実施されるよう要望いたします。