

国際コンテナ戦略港湾（阪神港）の指定

目指すべき姿

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]

- 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

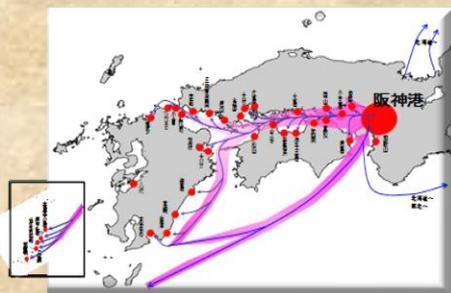
集荷目標取扱量

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

- ① **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

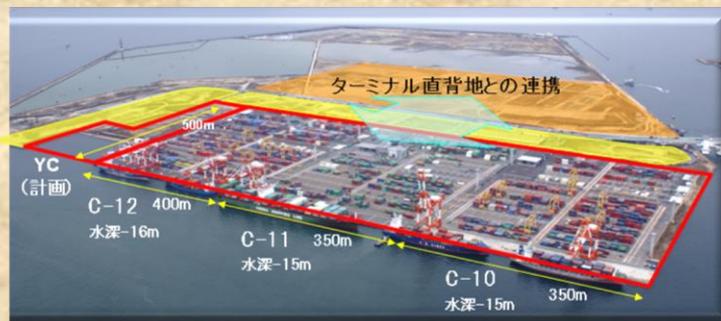
↓
集荷ネットワークの更なる充実



- ② **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

- ③ 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



I 大阪市の概要