

阪神港

国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(目論見)

プレゼンテーション資料

平成22年4月2日

神戸市 大阪市

神戸港埠頭公社 大阪港埠頭公社

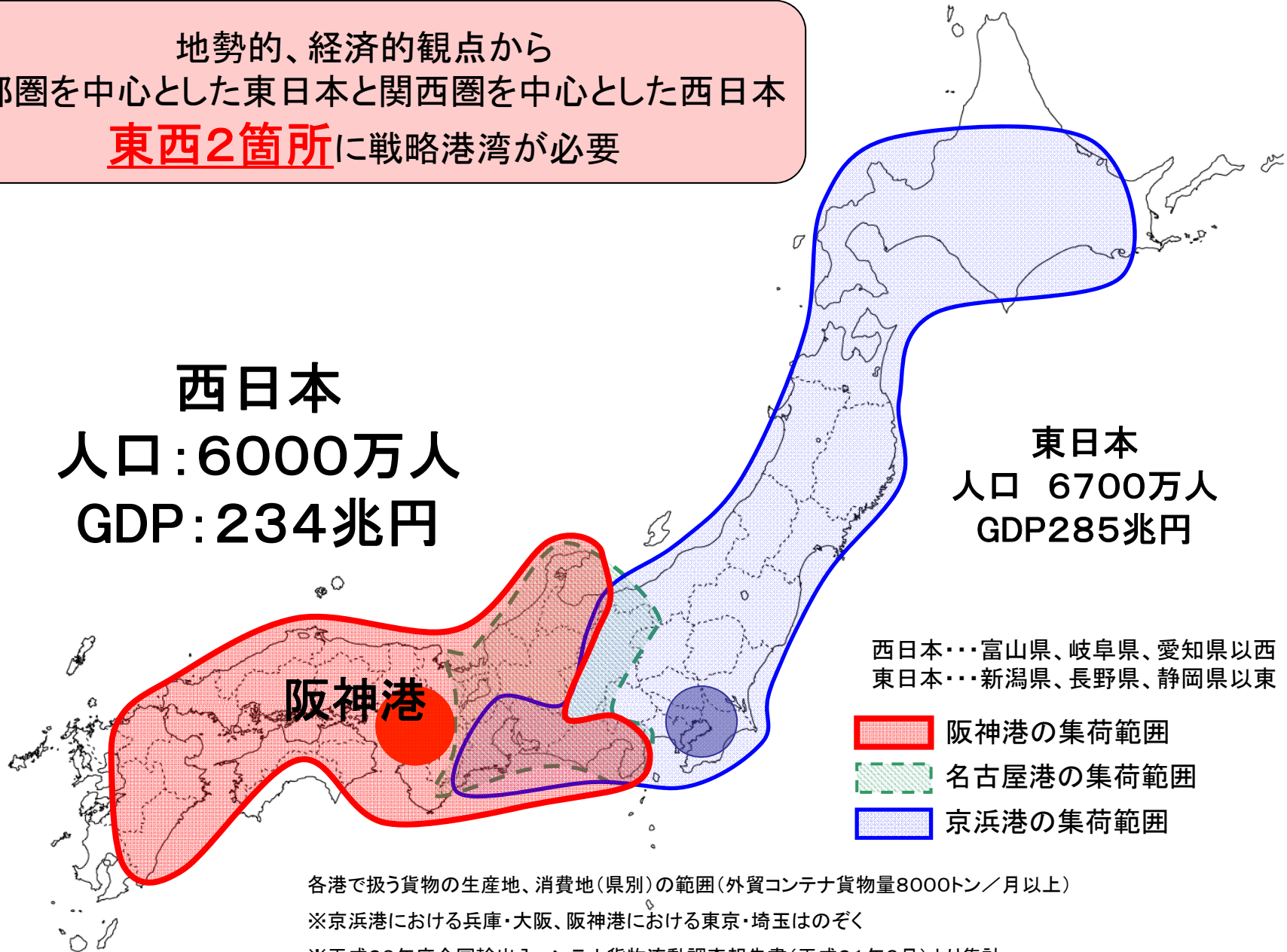
兵庫県 大阪府

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
GDP285兆円



各港で扱う貨物の生産地、消費地(県別)の範囲(外貿コンテナ貨物量8000トン/月以上)

※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

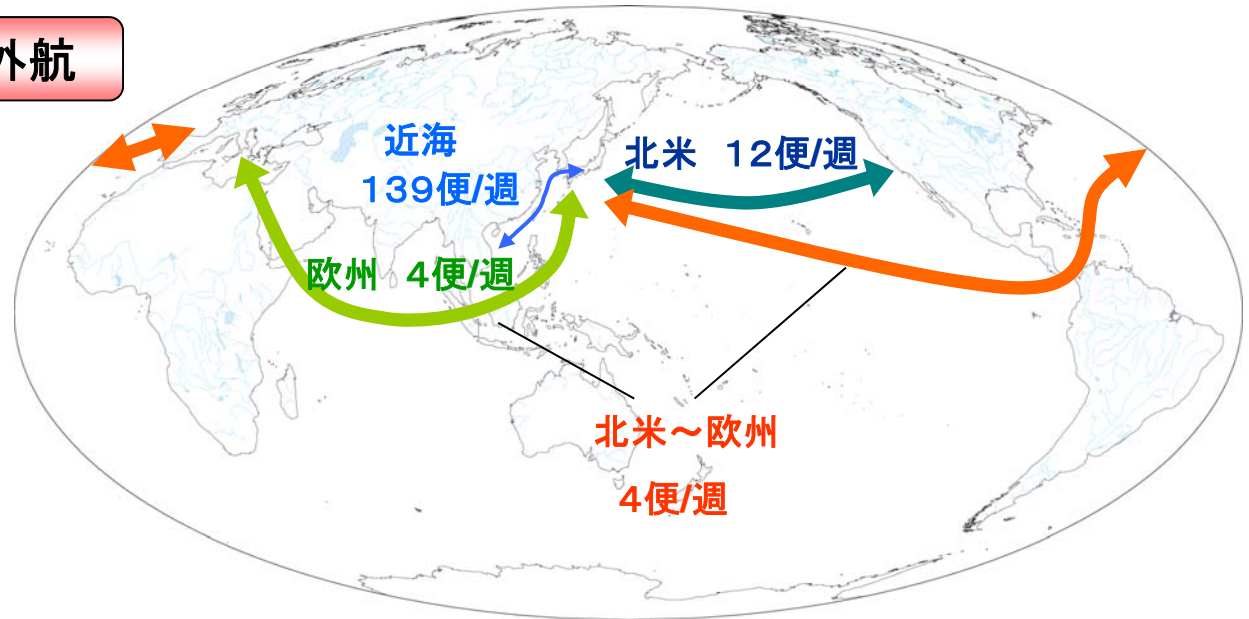
近海航路

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

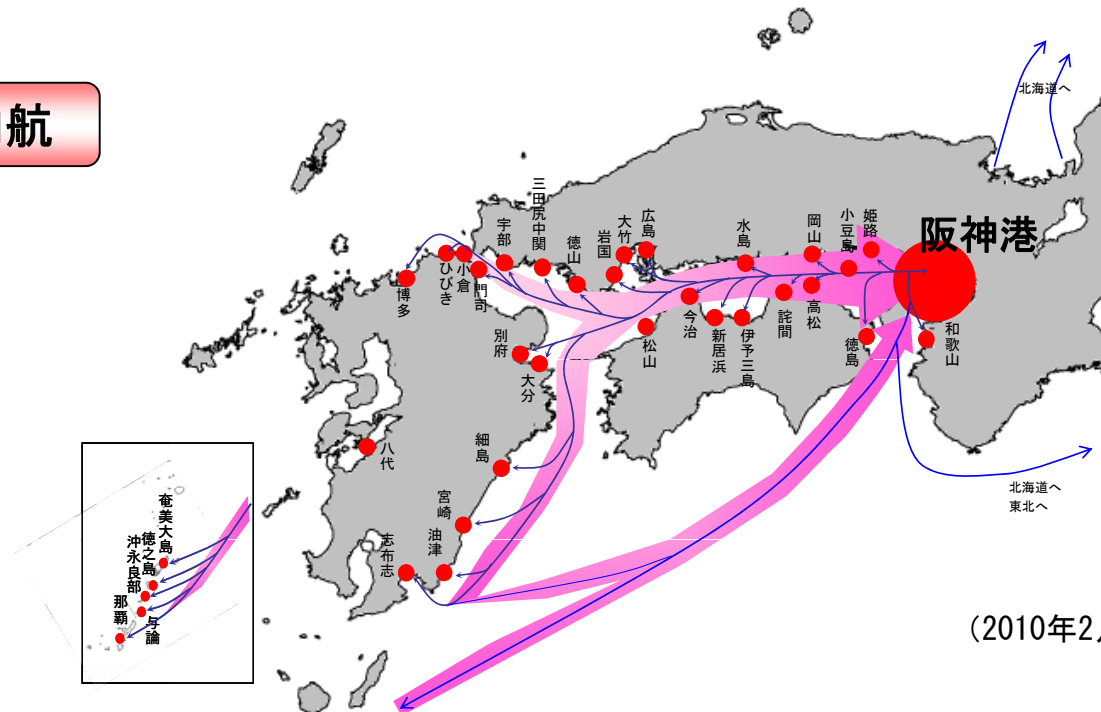
内航フィーダー航路

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

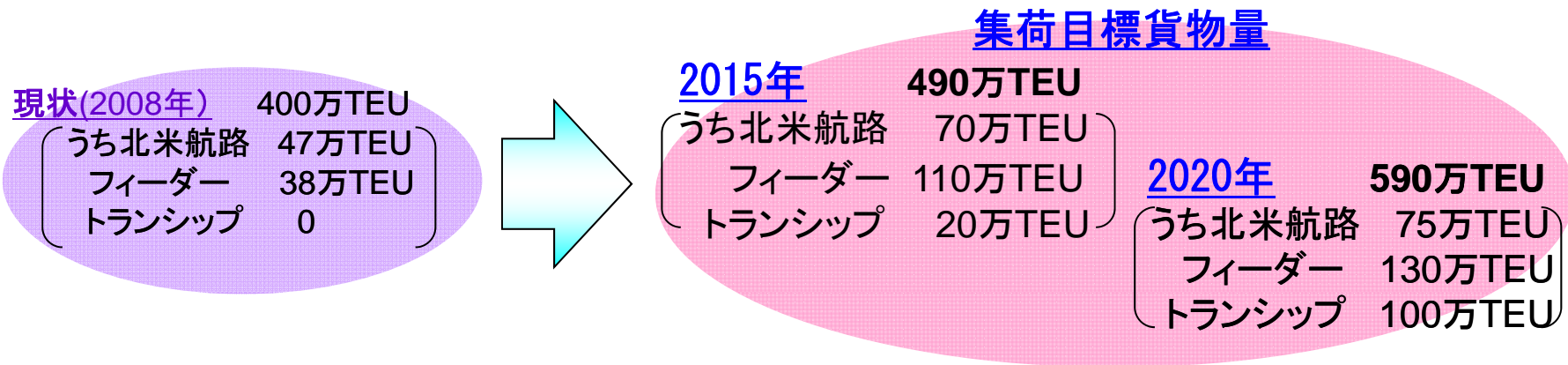


(2010年2月時点)

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**

民の視点にたった港湾経営主体

港湾経営主体の目指す姿

戦略的且つ機動的な経営の実現

■ 具体的取り組み

- 2011 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

■ 具体的取り組み

- 2015 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

民の視点に立つ自立的経営の実現

■ 具体的取り組み

- 民間からの**人材**の投入
- 民間**資本**の導入

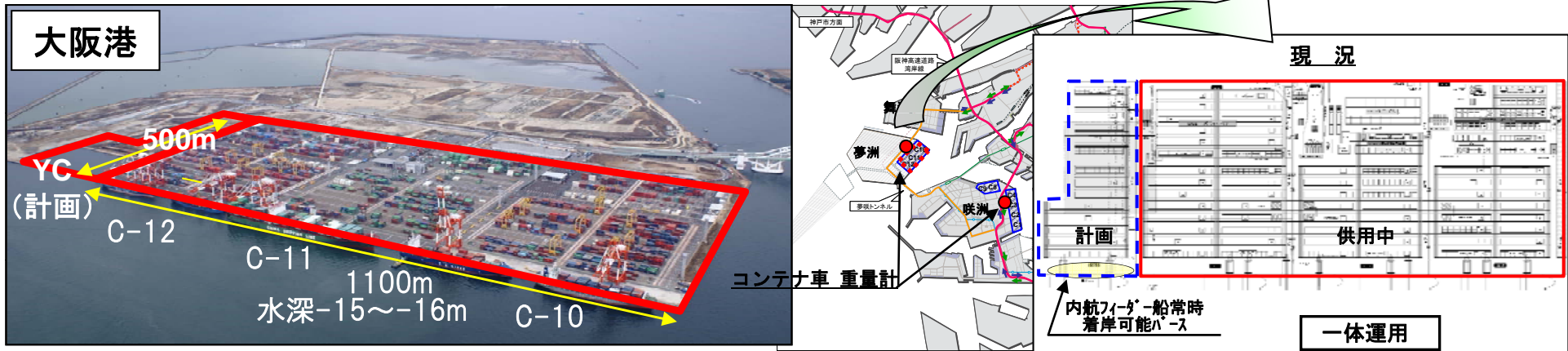
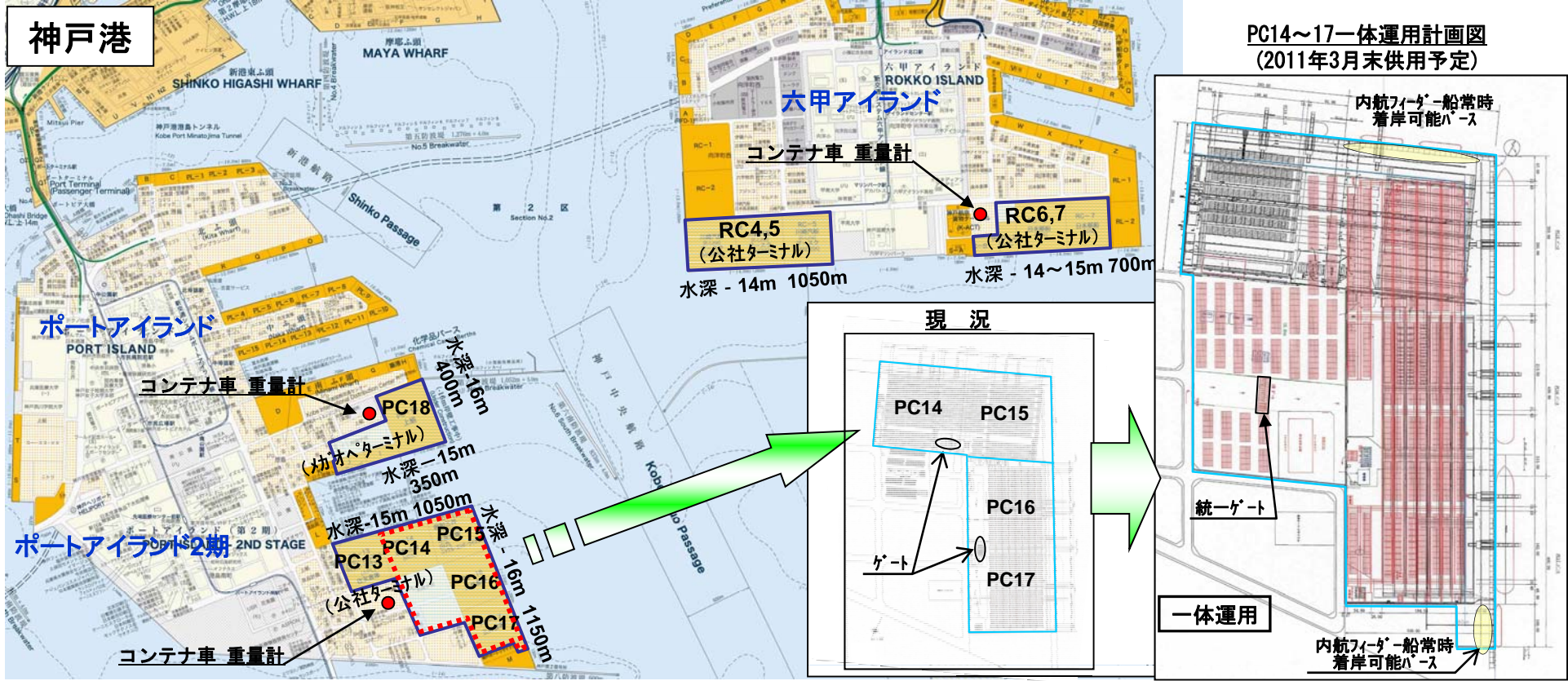
■ 財務体質の強化に向けた要望内容

- 公社コンテナターミナルの下物国有化（代物弁済等）
- 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
- 国から埠頭公社（株式会社）に対する出資

効果

- 阪神港における埠頭運営の効率化（ターミナルリース料の低減など）
- 民の視点での自立的経営、経営責任の共有

複数バースの一体運用の取り組み



※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。

西日本の貨物を阪神港に集約

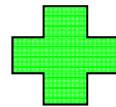
日本の港湾物流の仕組みを変える

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果たしていく
(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

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
- ◎複数バース一体運営実施ターミナルへの税制優遇措置

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

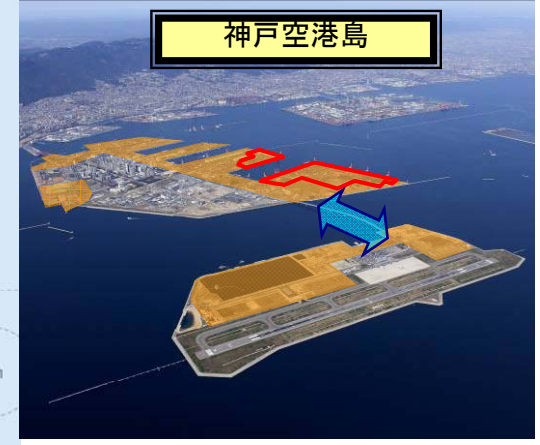
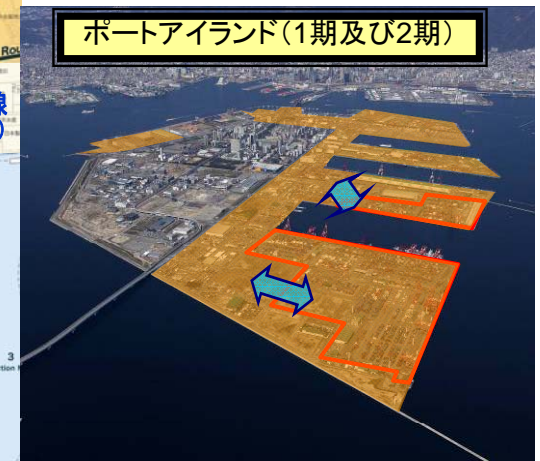
物流トータルコストの引き下げによる西日本経済の競争力強化

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

