

# 阪神港の埠頭株式会社の経営統合について

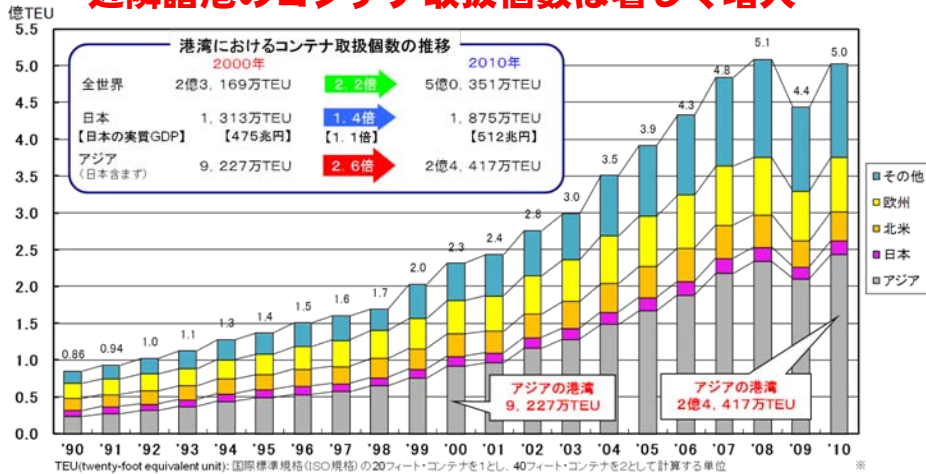
---

港湾局 港湾経済課

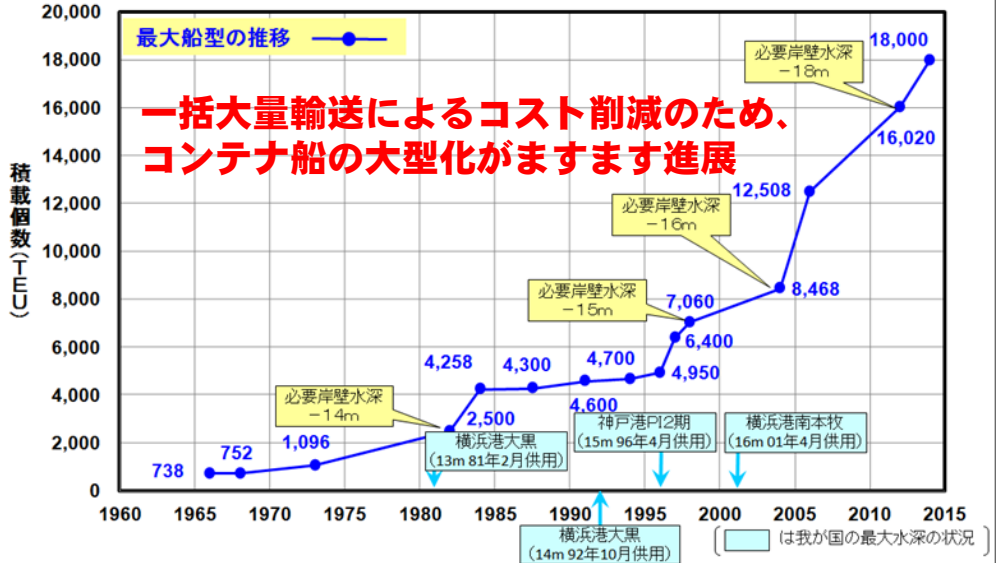
平成26年9月30日

# 海運・港湾を取り巻く情勢

## 近隣諸港のコンテナ取扱個数は著しく増大

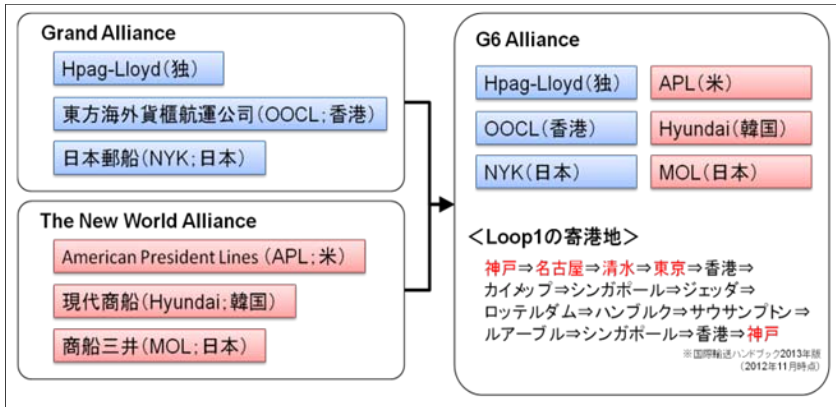


注) 内外貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港における取扱個数は、1490万TEU(2000年)から2045万TEU(2010年)で、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)



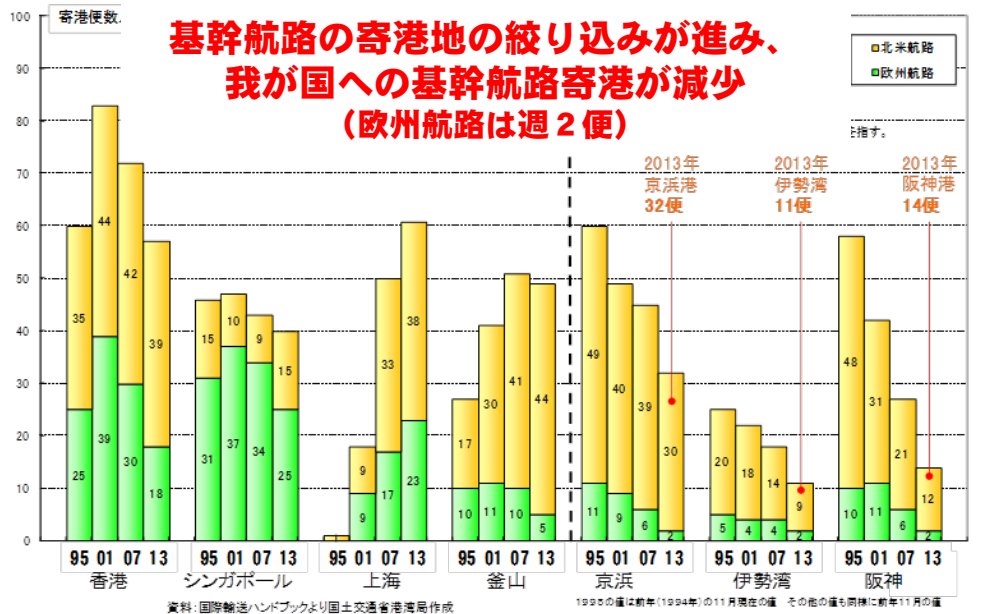
注) マースクが18,000TEU積みコンテナ船20隻の建造契約を韓国の大宇造船海洋に発注(2011年6月27日発表 MAERSK LINE HP情報より)するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

## 欧州航路においてアライアンスの再編が進み、我が国への寄港便数が週3便から週2便に



2012年3月より、G6がサービス開始

## 基幹航路の寄港地の絞り込みが進み、我が国への基幹航路寄港が減少 (欧州航路は週2便)



資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

# 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

## 政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

政策目的

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援

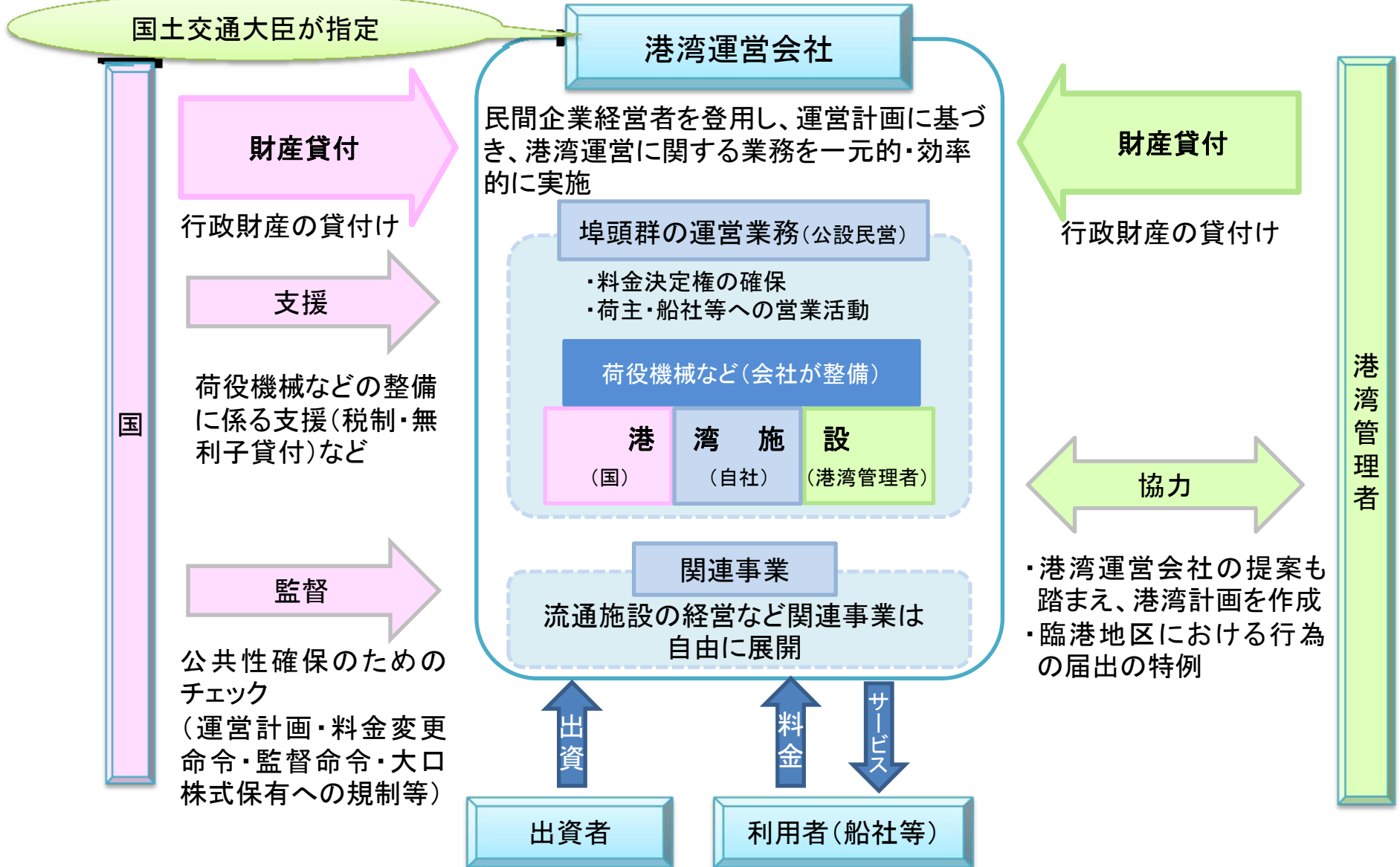


### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

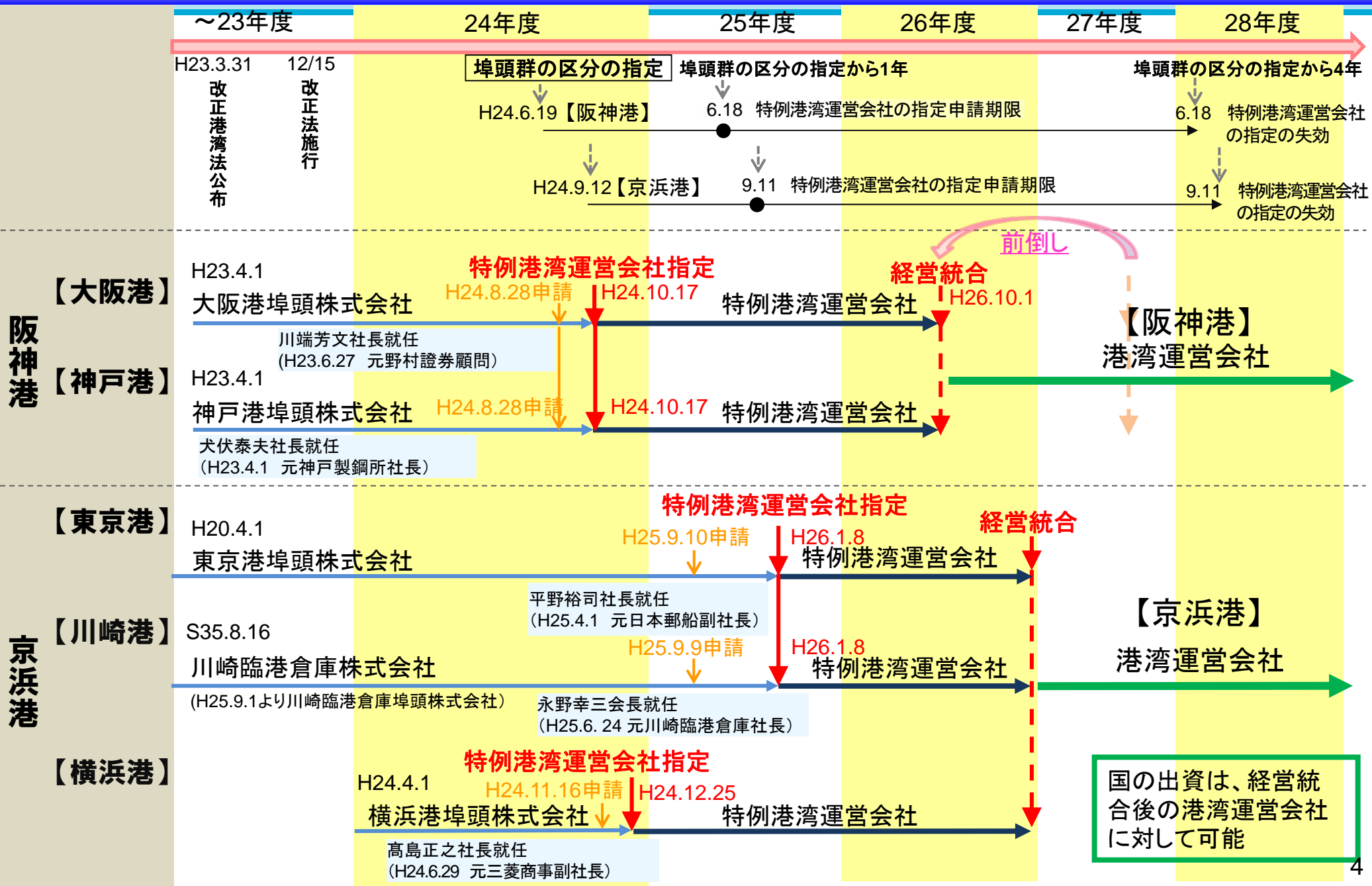
- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

# 港湾運営会社による効率的な港湾運営（国際戦略港湾）

- 国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産（国・港湾管理者所有の港湾施設）の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。
- 民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。



# 港湾運営会社指定等のスケジュール(国際コンテナ戦略港湾)





# 阪神国際港湾株式会社の設立(阪神港の港湾運営会社の経営統合)

## 阪神国際港湾株式会社の概要

- ◆統合日 平成26年10月1日(水)
- ◆代表者 代表取締役会長 犬伏 泰夫 (現 神戸港埠頭(株)代表取締役社長)  
代表取締役社長 川端 芳文 (現 大阪港埠頭(株)代表取締役社長)
- ◆本社所在地 神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階
- ◆出資比率 神戸市:大阪市=1:1
- ◆統合スキーム 上下分離方式

埠頭会社を  
10月に統合  
大阪港と神戸港

大阪市と神戸市は10日、大阪港と神戸港のそれぞれの埠頭会社を10月1日に経営統合し、新会社「阪神国際港湾」を設立すると発表した。当初は両市が5億円弱ずつを追出資し、国も5億円を追加出資する。コンテナ集荷や航路誘致を強化し、国際コンテナ戦略港湾に国が指定した両港の国際競争力を高める。

新会社は大阪港と神戸港に分かれていた海運会社や荷主の誘致業務などを一本化する。国が両港への集荷に補助金を出すなどし、韓国の釜山港などへ流出しているコンテナ貨物呼び戻す。