

# 阪神港を取り巻く情勢と 港湾分野における2024年問題への対応

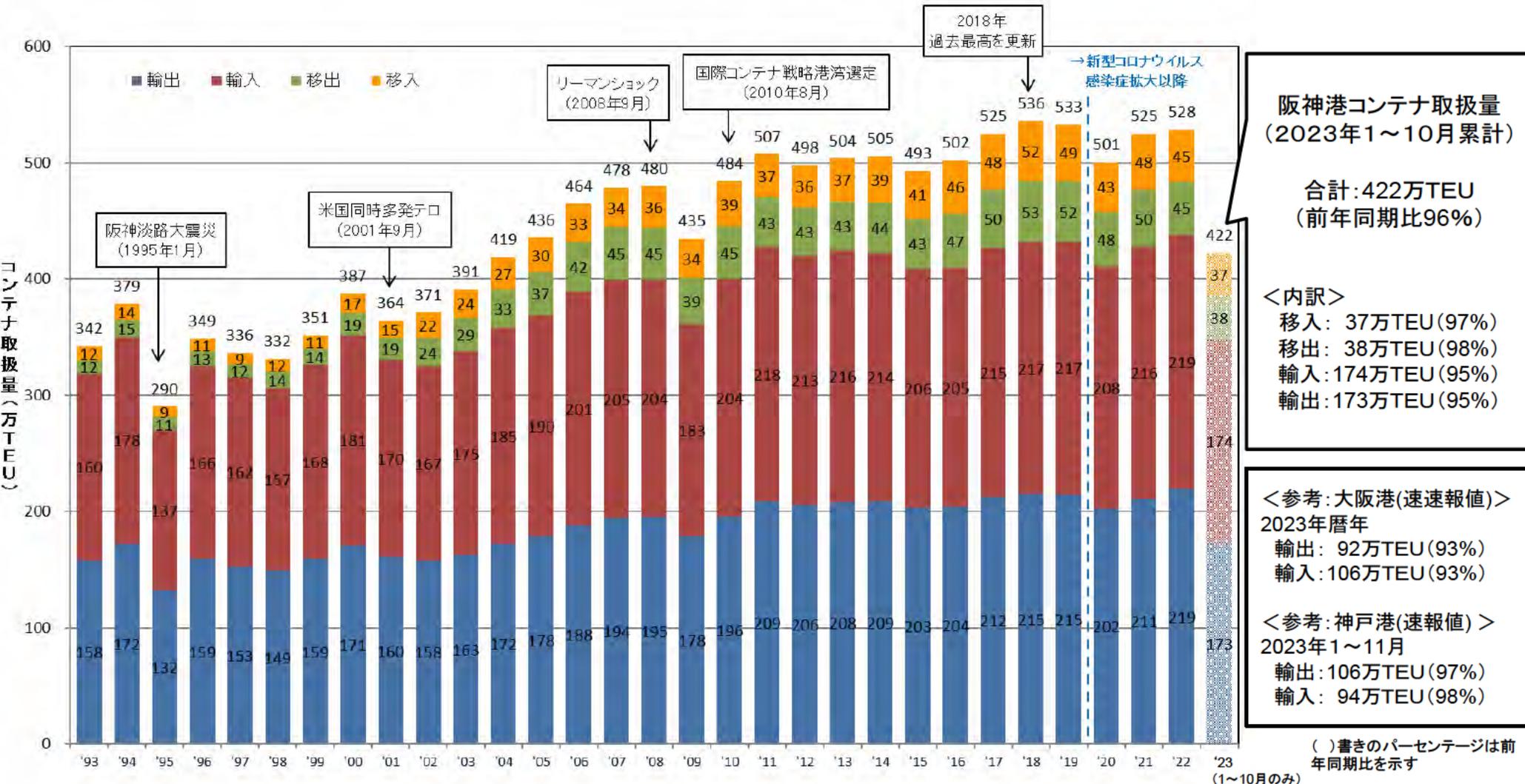
---

国土交通省 近畿地方整備局  
令和6年2月

# 阪神港におけるコンテナ貨物取扱量の推移

○2022年はコロナ禍による取扱貨物量の減少から回復傾向となり、阪神港のコンテナ貨物取扱個数は外内貿合計で528万TEU(対前年比101%)。

○2023年は、1月～10月累計で422万TEU程度(対前年同期比96%程度)で推移。



# 阪神港におけるコンテナ輸送に関する最近のトピックス

## 2023年のコンテナ貨物データ

注意：港湾管理者公表データ及びヒアリングに基づく。速速報値、速報値のため、数字は変わる可能性がある。

### <大阪港>

○2023年暦年で、輸入106.2万TEU(93%) (うち実入102.8万TEU(91%))、輸出92.0万TEU(93%) (うち実入38.9万TEU(98%))。

### ○コンテナの相手国別(2023年1～10月累計)

- ・輸入は、取扱量1位の中国1,134万トン(92%)、2位の韓国179万トン(84%)をはじめ、上位10か国のうち7か国が前年同期比を下回る。
- ・輸出は、取扱量1位の中国184万トン(92%)をはじめ、上位10か国のうち4か国が前年同期比を下回る。取扱量2位の韓国141万トン(102%)。

### ○コンテナの品目別(2023年1～10月累計)

- ・輸入は、取扱量1位の「衣服・身廻品・はきもの」328万トン(95%)、2位の「電気機械」246万トン(87%)をはじめ、上位10品目全てが前年同期比を下回る。
- ・輸出は、取扱量1位の「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」83万トン(86%)、2位の「産業機械」77万トン(84%)をはじめ、上位10品目のうち7品目が前年同期比を下回る。5位の「完成自動車」は43万トン(265%)と大幅に増加。

### <神戸港>

○2023年1～11月で、輸入94万TEU(98%)、輸出106万TEU(97%)。

### ○コンテナの相手国別(2023年1～10月累計)

- ・輸入は、取扱量1位の中国(香港含む)596万トン(82%)、2位のアメリカ155万トン(94%)をはじめ、上位10か国全てが前年同期比を下回る。
- ・輸出は、取扱量1位の中国(香港含む)304万トン(81%)、2位のシンガポール177万トン(91%)をはじめ、上位10か国のうち8か国が前年同期比を下回る。

### ○コンテナの品目別(2023年1～10月累計)

- ・輸入は、取扱量1位の「衣服・身廻品・はきもの」135万トン(78%)、2位の「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」108万トン(81%)をはじめ、上位10品目のうち9品目が前年同期比を下回る。
- ・輸出は、取扱量1位の「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」210万トン(80%)、2位の「産業機械」186万トン(107%)であり、上位10品目のうち7品目が前年同期比を下回る。

## パナマ運河・スエズ運河の動向

### <パナマ運河>

○パナマ運河庁は、2023年7月に、干ばつにより船舶通過数の削減(1日あたり35～36隻から32隻に制限)を公表。現在でも、2024年1月からは1日あたり24隻通航に制限。

### <スエズ運河>

○2023年11月に紅海にて航行中の日本の商船(自動車運搬船)が拿捕される事案が発生。

○2024年12月に、ONE社において、スエズ運河経由および紅海区域の航行を取りやめと、一時的な措置として、航行ルートの変更への切り替えなどの方針を公表。

## アライアンスの動向

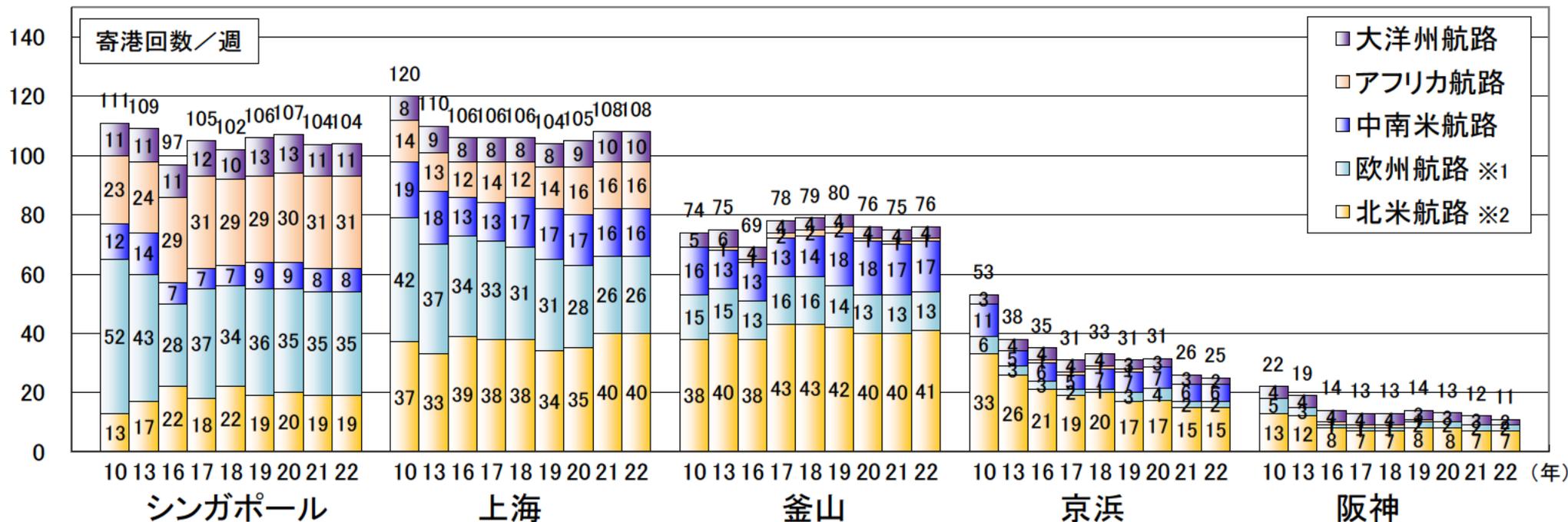
○2023年1月に、海運の世界三大アライアンスの1つである「2M」(マースク社、MSC社)が2025年1月末で提携契約終了を公表。

○2024年1月に、マースク社とドイツの海運会社ハパックロイド社が、2025年2月より新たな長期提携契約を結んだ旨を公表。

# 国際基幹航路の寄港回数・船型

- 世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向。
- また、航路の変更等により、2020年から2021年にかけて欧州・北米航路の平均船型は小型化しているものの、北米航路の平均船型は概ね横這いであり、需給逼迫下においても大型船の寄港に関して一定の需要が存在。

## 【国際基幹航路の寄港回数】



出典：2010～2022年国際輸送ハンドブック（当該年の11月の寄港回数の値）より国土交通省港湾局作成

※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。

※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

## 【国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路の平均船型】

単位：純トン数

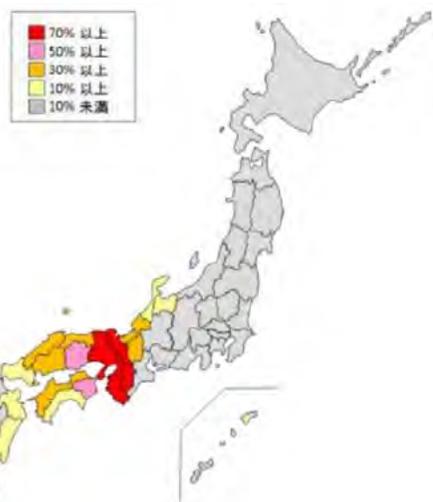
	2019年11月	2020年11月	2021年11月	2022年11月
北米航路	40,823トン	42,328トン	42,460トン	43,914トン
欧州・北米航路	53,415トン	65,154トン	36,392トン	36,218トン

出典：国際輸送ハンドブック及びWorld Fleet Registerより国土交通省港湾局・国土技術政策総合研究所作成

# 阪神港と国内の生産・消費地をつなぐ輸送

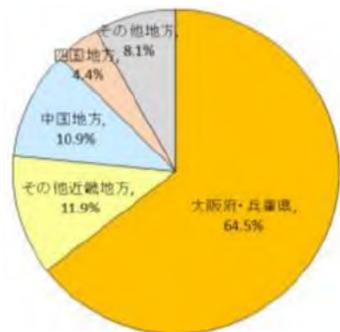
- 西日本の各都道府県で発着するコンテナ貨物について、近畿地方では9割以上、中国地方では約4割、四国地方では約5割が阪神港から輸送されているなど、阪神港は西日本全体の広域インフラとして機能。
- 阪神港と国内の生産・消費地をつなぐ輸送については、国際フィーダー輸送網の進展とともに、国際フィーダー航路の貨物量は増加しているものの、依然陸上輸送が多い状況であり、2024年問題への対応は国際物流の観点からも重要。

各都道府県発着の阪神港の利用割合(輸出入計)



地方/都道府県	H30 阪神港割合
計	91%
近畿	
滋賀	50%
京都	84%
大阪	96%
兵庫	97%
奈良	96%
和歌山	98%
中国	
計	36%
鳥取	31%
島根	49%
岡山	54%
広島	37%
山口	15%
四国	
計	48%
徳島	61%
香川	47%
愛媛	47%
高知	29%
九州	
計	7%
福岡	6%
佐賀	5%
長崎	4%
熊本	4%
大分	15%
宮崎	15%
鹿児島	13%
沖縄	1%

阪神港利用のコンテナ貨物の生産・消費地構成(輸出入計)



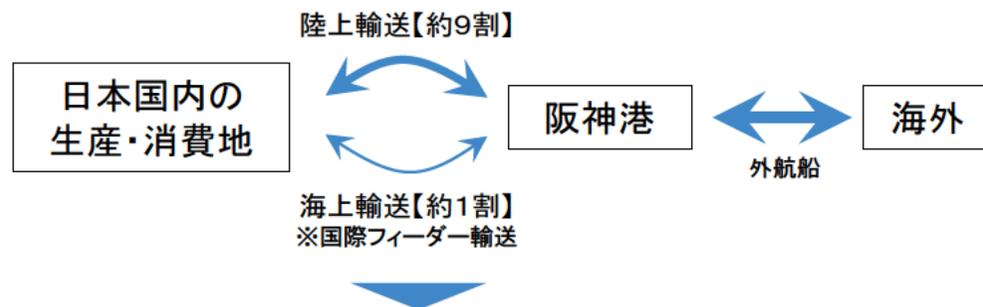
阪神港と国内の生産・消費地をつなぐ輸送

単位: TEU

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
国際フィーダー貨物量	37.1万	41.6万	39.3万	34.8万	36.7万	41.8万
外貨貨物量	426.9万	431.6万	431.8万	410.0万	427.3万	438.4万

出典: 港湾統計及び港湾管理者調べより、近畿地整作成

阪神港と国内の生産・消費地をつなぐ輸送モードについては、  
**陸上輸送等: 約9割 国際フィーダー輸送: 約1割**

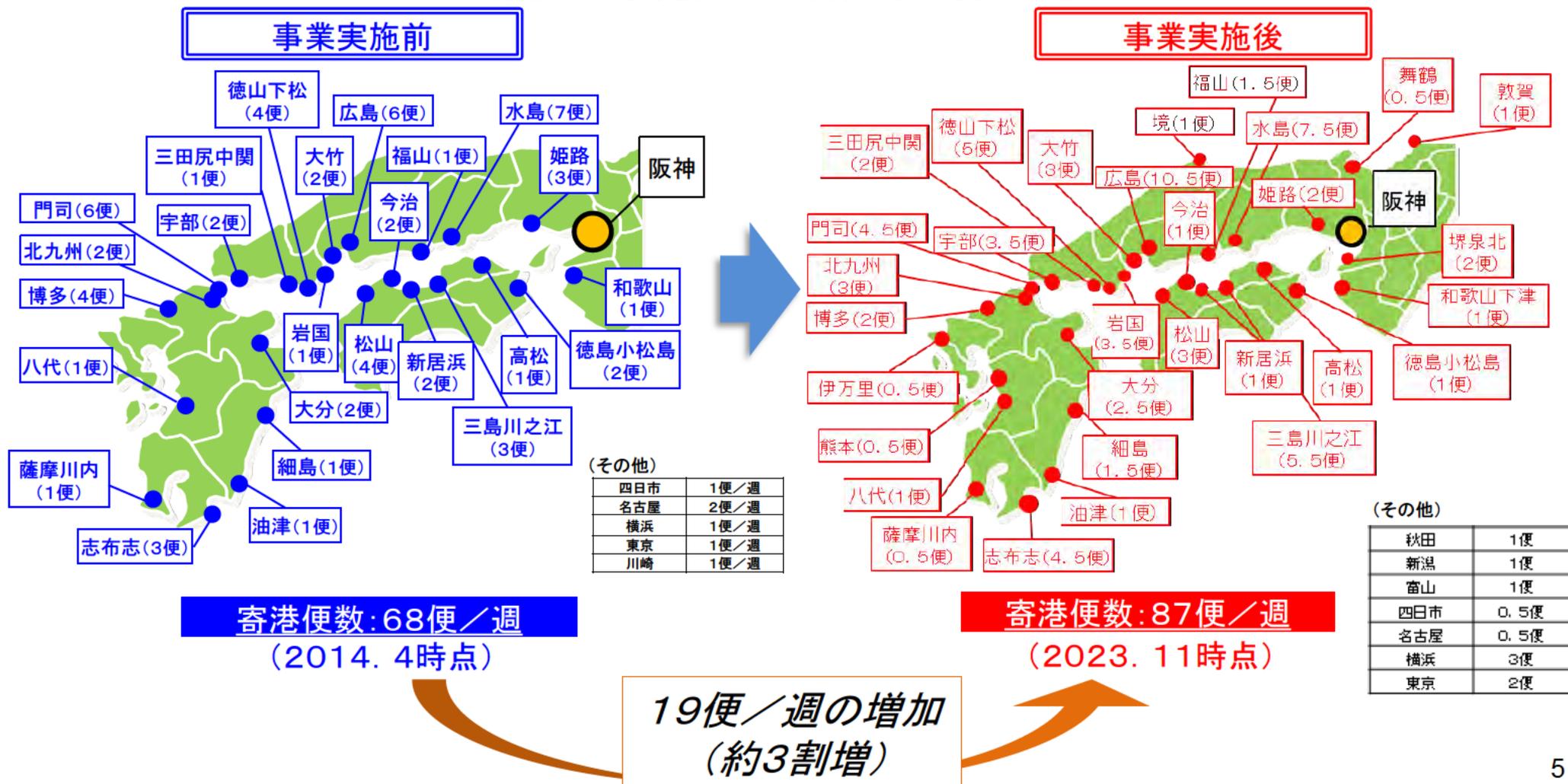


○ 阪神港の外貨コンテナ貨物の輸送には、船舶輸送のみならず、トラック輸送も多い状況であり、2024年問題への対応は、国際物流の観点からも非常に重要。

# 国際フィーダー航路網の拡大

- 国際戦略港湾競争力強化対策事業等を活用することにより、西日本諸港における国際フィーダー航路の寄港便数が約3割(19便/週)増加。
- また、秋田・新潟までフィーダー網が拡大している。

※ 国際戦略港湾競争力強化対策事業：国際コンテナ戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、経営統合した港湾運営会社の集貨事業等の経費の一部を補助する事業



# コンテナターミナル前の渋滞などの状況

- コンテナ船の大型化により、一度に積み卸されるコンテナ積卸個数が増加することで、トレーラーの来場時間が特定の日時に集中し、ターミナル前での渋滞発生の一因となっており、改善が求められている。
- また、物流の停滞が懸念される「2024年問題」等も踏まえて、より効率的なコンテナ物流が求められている。

## ◆臨港道路の待機車両の状況

大阪港

コンテナターミナルに向かう車列



コンテナターミナルに向かうコンテナ車両(R5.12)

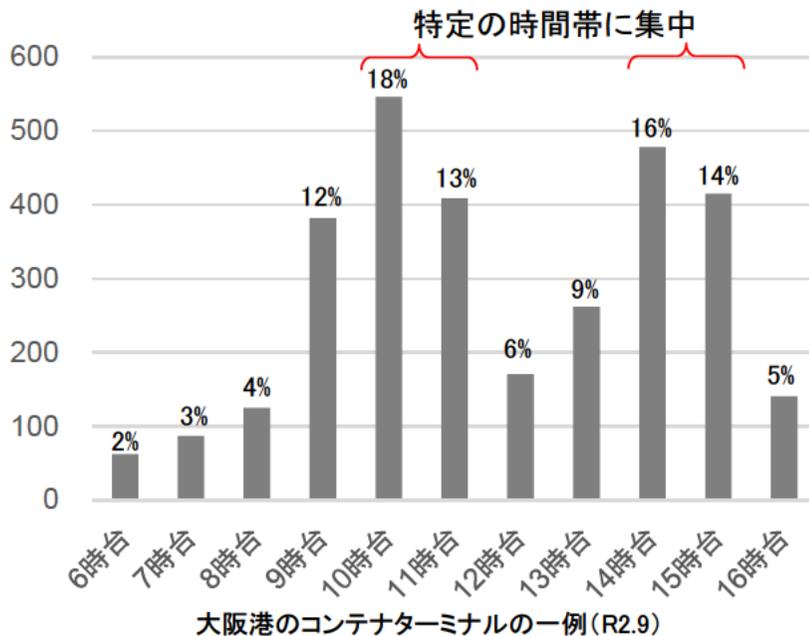
神戸港

コンテナターミナルに向かう車列



コンテナターミナルに向かうコンテナ車両(R5.7)

## ◆時間帯別コンテナ車両来場台数



## ◆コンテナターミナル入場時の車両待機場の状況

大阪港 夢洲 車両待機場

18列全列に車両が待機



コンテナターミナル前の車両待機場(引取)にて入場を待つコンテナ車両(R6.1)

## ◆コンテナターミナルでの手続き



引取レーン車列



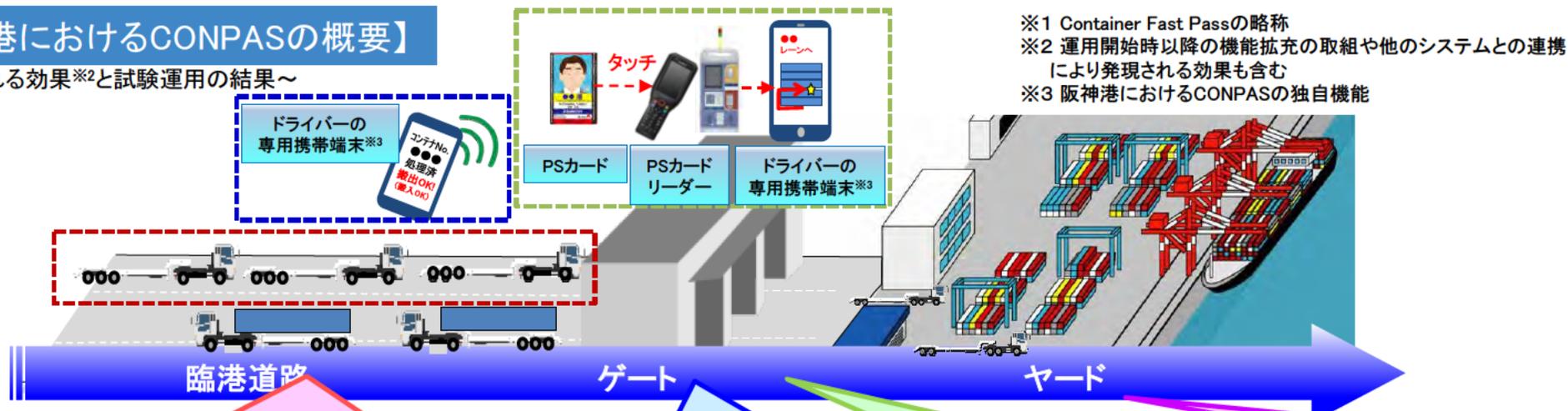
行先指示書の発行

# 阪神港におけるCONPASの概要

- CONPAS※1は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を図ることを目的として国土交通省が開発したシステム。
- 阪神港では、利便性の向上を目指し、阪神港の独自機能としてCONPAS専用携帯端末等を導入。
- これまで試験運用を重ね、大阪港夢洲コンテナターミナルでは令和6年3月末から、神戸港PC-18では令和6年度上半期から運用開始の予定。その他のターミナルについては今後、導入に向けた検討を進める。

## 【阪神港におけるCONPASの概要】

～期待される効果※2と試験運用の結果～



### ①搬出入予約

予約制度の導入により、トレーラー到着時間を平準化

#### 【試験運用結果】

・**予約制度・CONPAS専用レーン**の設定等により、ほぼ**全てのCONPAS車が予約時間どおりにコンテナターミナルゲート到着**

・大阪港DICT(実入搬出)の**ゲート前待機時間**について、CONPAS車は通常車と比較して、平均**約30分減**を確認

※大阪港DICT第5回試験運用・神戸港PC18第4回試験運用(R5.7～8)

#### 【更なる将来展開】

・CONPAS利用の拡大を図りつつ、トレーラー到着時間の平準化を目指す

### ②搬出入情報の事前確認

事前の搬出情報の確認、搬入情報の照合により、ゲートでのトラブルを回避

#### 【試験運用結果】

・**ゲート処理時間**(実入搬出)が、平均**約1分減**

※大阪港DICT第2回試験運用(R4.8～9)  
 ※神戸港PC18第2回試験運用(R3.8～9)

・CONPAS車では搬入票エラー等によるゲート待機無し

※大阪港DICT第5回試験運用・神戸港PC18第4回試験運用(R5.7～8)

#### 【更なる将来展開】

・より効率的なゲート処理に向けて、CONPASの機能拡充を図る

### ③PSカード・携帯端末の活用

PSカードタッチ処理・携帯端末による行先表示※3により、ゲート処理時間を短縮

### ④予約情報・車両接近情報の活用

CONPASを通じた車両情報等の活用により、ヤード処理を効率化

#### 【試験運用結果】

・ターミナルオペレーションシステムへ、CONPAS予約情報等のデータ送信機能を構築

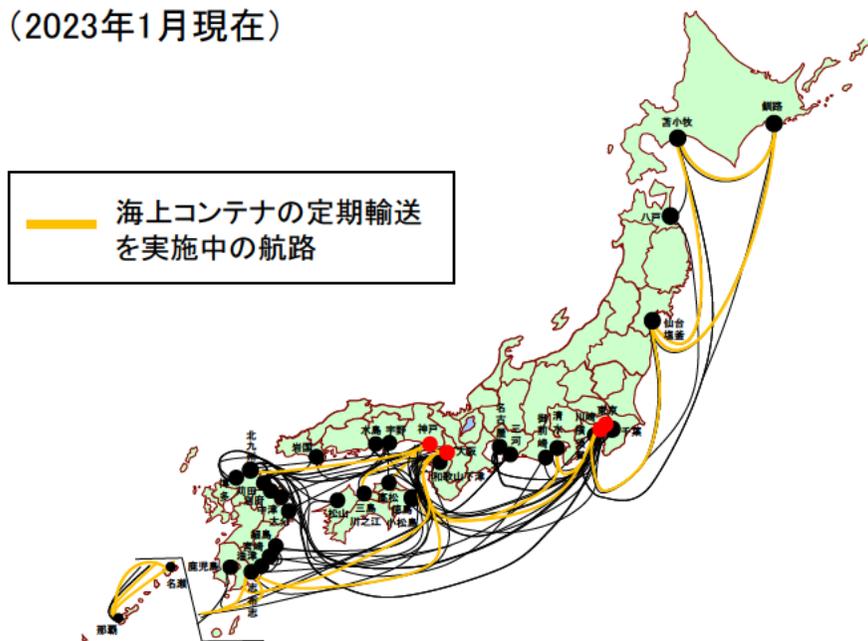
#### 【更なる将来展開】

・ターミナル事業者等と連携し、CONPAS予約情報の活用によるヤード処理の効率化を目指す

# 阪神港に寄港するフェリー・RORO航路の現状

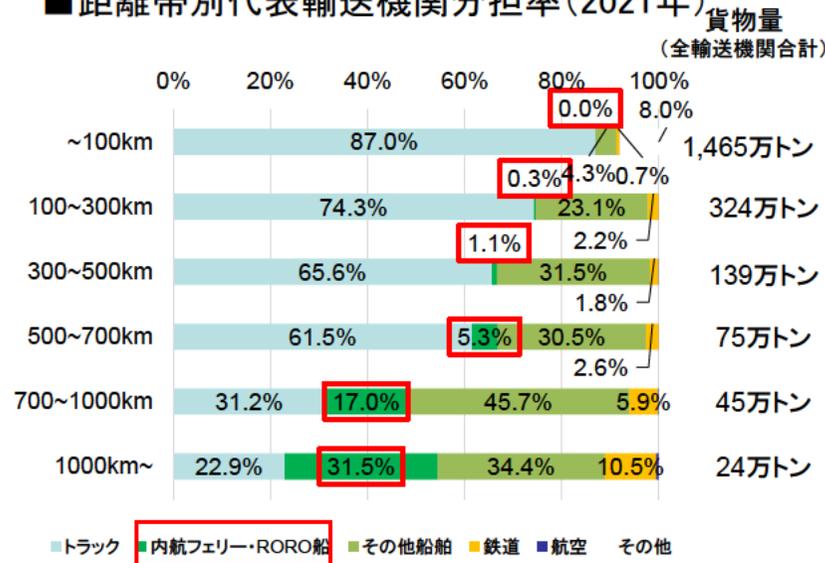
- 現在、国際コンテナ戦略港湾において、内航フェリー・RORO航路は合計43航路(うち阪神港18航路)が就航しており、うち9航路で海上コンテナの定期輸送を実施中。
- 脱炭素の動きや、いわゆる2024年問題(トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用)などに伴い、海上コンテナ輸送も含めて、今後ニーズの拡大が見込まれる。
- 近畿→九州の輸送では、フェリー・コンテナ船・RORO船のシェアはわずかに11.5%であり、今後モーダルシフトが期待される。

## ■ 国際コンテナ戦略港湾に就航する内航フェリー・RORO航路 (2023年1月現在)



海上コンテナの定期輸送を実施中の航路

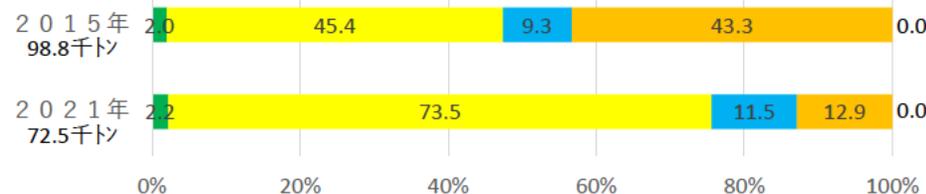
## ■ 距離帯別代表輸送機関分担率 (2021年)



出典: 全国貨物純流動調査(3日間調査)

## ■ 【近畿→九州】の代表輸送機関分担の推移

注) 四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。



■ 鉄道 ■ トラック ■ フェリー・コンテナ船・RORO船 ■ その他船舶 ■ 航空・その他

港湾	フェリー航路数		RORO航路数	
	海上コンテナを定期輸送中	海上コンテナを定期輸送中	海上コンテナを定期輸送中	海上コンテナを定期輸送中
京浜港	1	0	24	0
阪神港	10	5	8	4
合計	12	6	31	3

## フェリー・RORO輸送の機能強化に向けて

- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や、情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

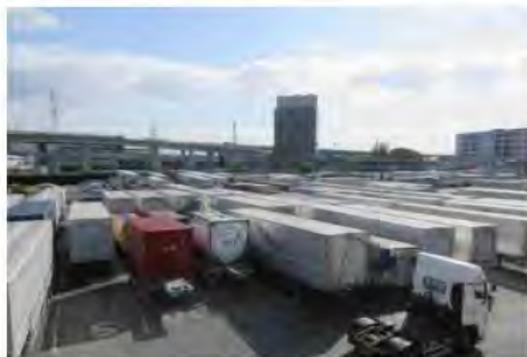
## ■取組概要

非公共・新規

## ➤ シャーシ・コンテナ位置管理等のシステムに関する技術検証

- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している(※)。
- また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している状況。
- シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する実地での技術検証を実施する。

(※)探索時間は、ターミナルによって違いはあるが、最大60分程度を要している  
(「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」構成員へのヒアリング結果)



シャーシを探索するヘッドの様子  
(大阪港)



ターミナルの入退場の様子  
(敦賀港)

公共・拡充

## ➤ モーダルシフト促進等に向けた機能強化

- 船舶大型化等に対応したシャーシ・コンテナ置き場、モーダルシフト輸送需要を踏まえた小口貨物積替施設、リーファープラグの整備を促進する。



シャーシ・コンテナ  
置き場の整備(博多港)



小口貨物積替施設  
の整備(東京港)



リーファープラグ  
の整備(大分港)



次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ

出典:「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」中間とりまとめ(令和5年6月) 9