

『国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の概要

神戸港埠頭株式会社
平成25年3月13日

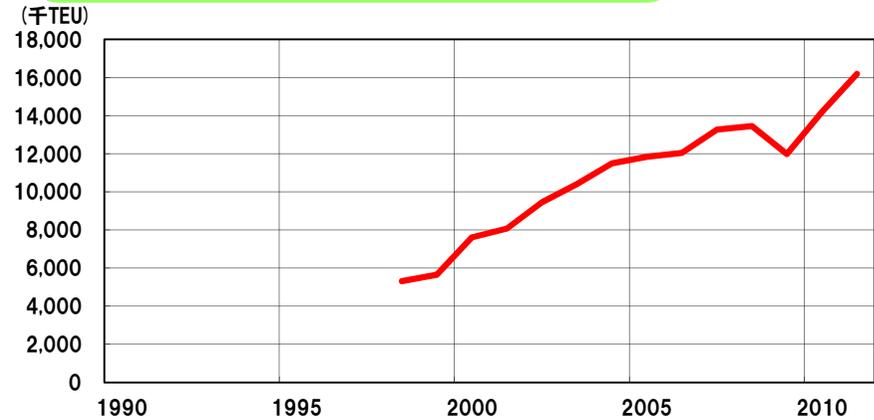
コンテナ貨物の推移

世界の港湾別コンテナ取扱貨物量ランキング

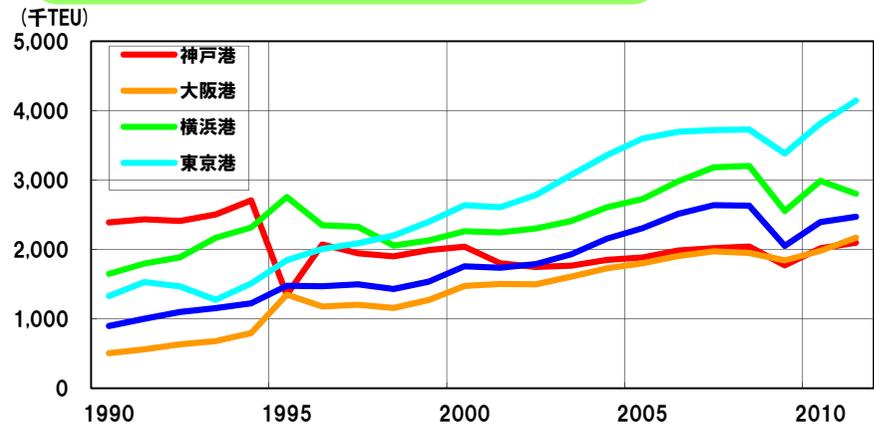
1980年	取扱量 (万TEU)	2011年	取扱量 (万TEU)
1 NY/NJ	195	1 (1) 上海	3,150
2 ロッテルダム	190	2 (2) シンガポール	2,994
3 香港	146	3 (3) 香港	2,440
4 神戸	146	4 (4) 深圳	2,257
5 高雄	98	5 (5) 釜山	1,618
6 シンガポール	92	6 (6) 寧波	1,469
7 サンファン	85	7 (7) 広州	1,440
8 ロングビーチ	82	8 (8) 青島	1,302
9 ハンブルグ	78	9 (9) ドバイ	1,300
10 オークランド	78	10 (10) ロッテルダム	1,190
12 横浜	72	27 (25) 東京	455
16 釜山	63	40 (36) 横浜	308
18 東京	63	47 (48) 名古屋	255
39 大阪	25	49 (47) 神戸	247
46 名古屋	21	— (56) 大阪	228

※出典
Containerisation International Yearbook
※ () 内は、2010年の順位

釜山港の外貿コンテナ取扱貨物量



5大港の外貿コンテナ取扱貨物量



国際コンテナ戦略港湾 阪神港の目指すべき姿と戦略

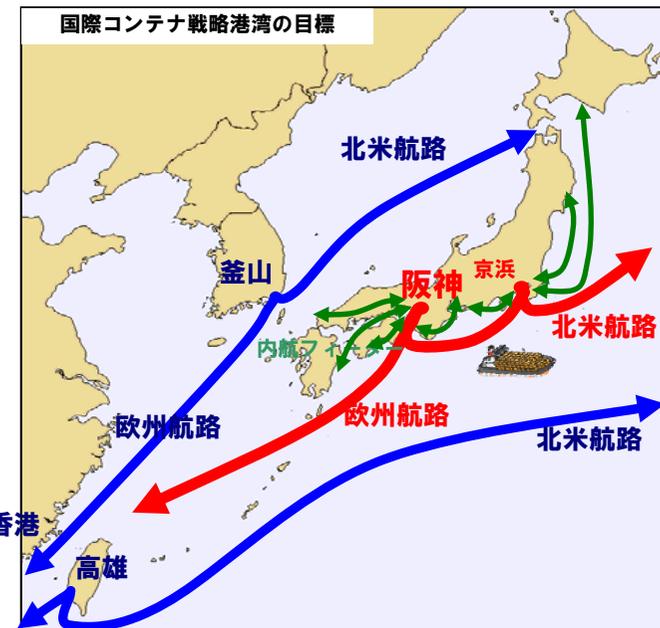
国際コンテナ戦略港湾の取り組み

日本のコンテナ港湾のさらなる選択と集中

平成22年8月6日 神戸港と大阪港が「**阪神港**」として
国際コンテナ戦略港湾に選定された



西日本各地からの**国内コンテナ貨物の阪神港への集約**



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

目標外貿コンテナ取扱貨物量

	2008年実績	2011年実績	2015年	2020年
外貿コンテナ貨物取扱量	400万TEU	427万TEU	490万TEU	590万TEU

港湾運営会社の概要

1 港湾法の改正(平成23年3月)

港湾整備における選択と集中と、民の視点により港湾運営の一層の効率化を図り、我が国港湾の国際競争力を強化

2 港湾運営会社制度の創設

国際戦略港湾等において、**港湾運営会社を指定**。
ただし4年間の特例として、埠頭群を区分し、特例港湾運営会社を指定

【業務】

- ・運営計画に基づき、埠頭群の運営業務を担う(コンテナ等)

【港湾運営会社指定のメリット】

- ・無利子貸付金制度の創設(無利子貸付比率 6割→8割)
- ・固都税の1/2減免
- ・行政財産の直接貸付

3 特例港湾運営会社の指定

平成24年10月17日に、全国で初めて神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社が、国土交通大臣から特例港湾運営会社として指定された

指定までの経緯

- 平成22年 8月 6日 国際コンテナ戦略港湾として選定
- 平成23年 3月31日 港湾法改正(港湾運営会社制度の創設等)
- 平成24年 8月28日 特例港湾運営会社指定申請
- 平成24年10月17日 特例港湾運営会社として指定

特例港湾運営会社の概要

	神戸港埠頭株式会社	大阪港埠頭株式会社
所在地	神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号	大阪市住之江区南港北2丁目1番10号
資本金	190億1,500万円	160億3,500万円
設立日	平成22年10月5日	平成22年10月15日
代表者	代表取締役社長 犬伏 泰夫 (神戸製鋼所相談役、前神戸製鋼所社長)	代表取締役社長 川端 芳文 (前野村證券顧問)



10月17日 国土交通大臣から特例港湾運営会社への指定書の交付式

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」(特例港湾運営会社が運営を行う範囲)

神戸港



大阪港



※改正前港湾法第55条に基づく貸付契約がある埠頭等については対象外

<神戸港埠頭株式会社 (旧神戸港埠頭公社)>

平成23年 4月 1日 **埠頭公社を株式会社化**
平成24年10月17日 特例港湾運営会社に指定

<大阪港埠頭株式会社 (旧大阪港埠頭公社)>

平成23年 4月 1日 **埠頭公社を株式会社化**
平成24年10月17日 特例港湾運営会社に指定

平成27年の**経営統合**を目指す

阪神港の一体運営、港湾施設の効率的な運営体制

経営統合の効果

経営体制の効率化

- 人員・組織体制のスリム化
- 柔軟かつ機動力ある組織体制 など

投資の効率化

- 阪神港全体とした投資の優先順位化
- 仕様の共通化で部材の共同調達による調達コストの低減

集荷施策の強化

- それぞれの強みを活かしたポートセールス活動の展開

国

公設民営化の推進

低廉な貸付料の設定

財政支援・税制優遇

- 阪神港への重点投資
- 補助制度の創設
- 税制優遇等

阪神港の一体運営・機能強化

国際競争力を持つターミナルの実現

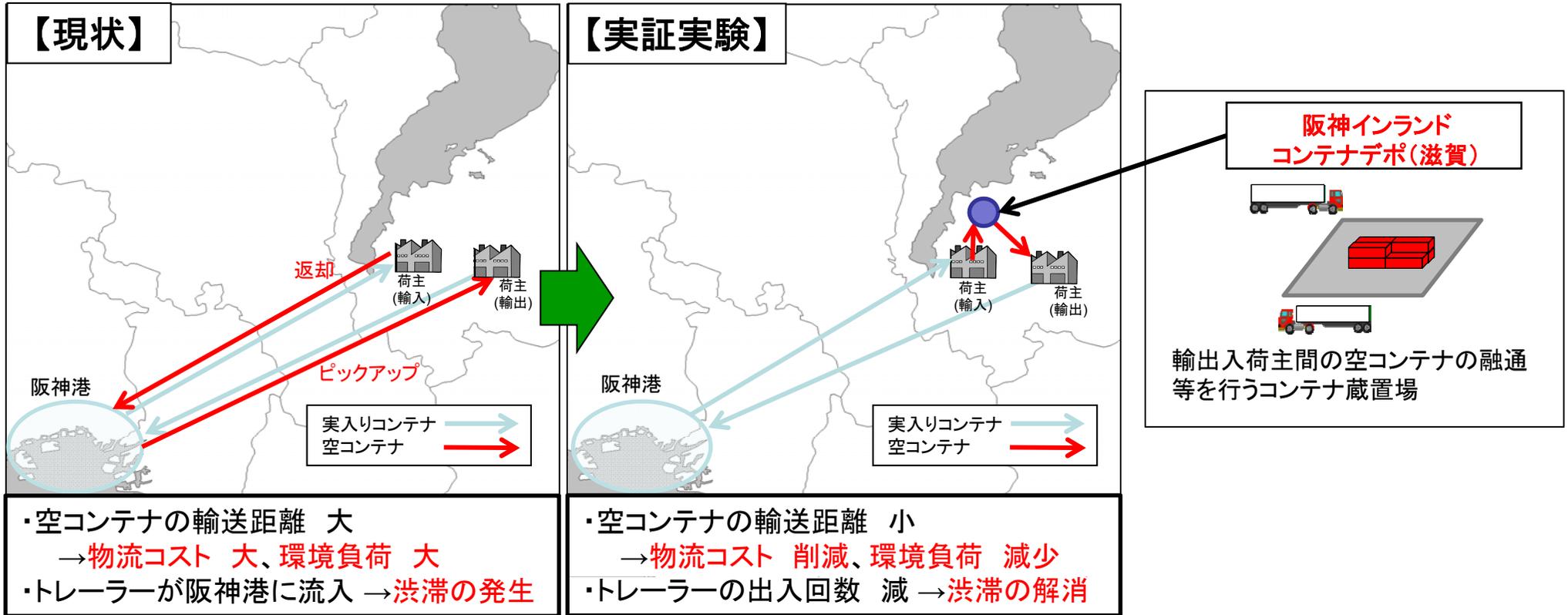
参 考 资 料

神戸港における集荷施策

区分	事業名	事業内容
瀬戸内・九州など西日本からの集荷策	内航フィーダー利用促進事業（神戸市）	釜山港等東アジア主要港に流れている西日本諸港の海外トランシップ貨物を神戸港に集約するため事業者からの企画提案に対する補助
	神戸港コンテナ貨物集荷促進事業（神戸市）	神戸港を経由するコンテナ貨物で、 ①フェリーによるコンテナ貨物輸送事業 ②鉄道によるコンテナ貨物輸送事業 ③陸上距離短縮事業 ④コンテナラウンドユース事業に対する補助（新規、転換、増加貨物）
	インランドポート事業化に向けた取り組み（阪神港）	インランドポートの実現に向けた滋賀県野洲市内での実証実験（期間 平成24年10月～平成25年9月（予定））
国際トランシップ集荷策	トランシップ貨物誘致事業（神戸市）	神戸港でトランシップする外貿コンテナのうち、新規及び増加貨物に対する補助
ソウル首都圏からの集荷策	ソウル首都圏貨物誘致事業（神戸市）	①仁川港－神戸港間の定期コンテナ航路の入港料相当額を補助 ②仁川港－神戸港間の定期コンテナ航路を利用する増加貨物に対する補助 ③仁川港－神戸港間の航路を利用し、神戸港においてトランシップする貨物に対する補助
中国近海からの集荷策	中国近海新規航路誘致事業（神戸市）	東南アジア－神戸港間の新規航路に対し、神戸港における取扱貨物に対する補助

インランドポート実証実験

- ・内陸部からの集荷を促進する施策として、阪神港へのコンテナ貨物の陸上輸送コスト削減を目指すインランドポート実証実験を平成24年10月から開始。
- ・結果の検証、改善策を講じながら、本格事業実施への移行を目指す。



実証実験の概要

実験期間 平成24年10月～平成25年9月(予定)
 設置場所 滋賀県野洲市内
 施設規模 約5,000㎡(当初 約3,000㎡)