



02

日本経済の発展を見据え、動き始めた阪神港

平成22年に国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港。港湾の国際競争力を強化し、アジア主要港から積み替えられているコンテナ貨物を取り戻し、基幹航路の維持・強化を図る新たな取り組みが、いま始まっている。



阪神港での荷役作業。コンテナの種類は、主に全長20フィート・40フィートの2タイプがある。コンテナターミナルでは、列をなすトラックの荷台に次々とコンテナが積載されていく。

背景の異なる港湾から

成り立つ阪神港

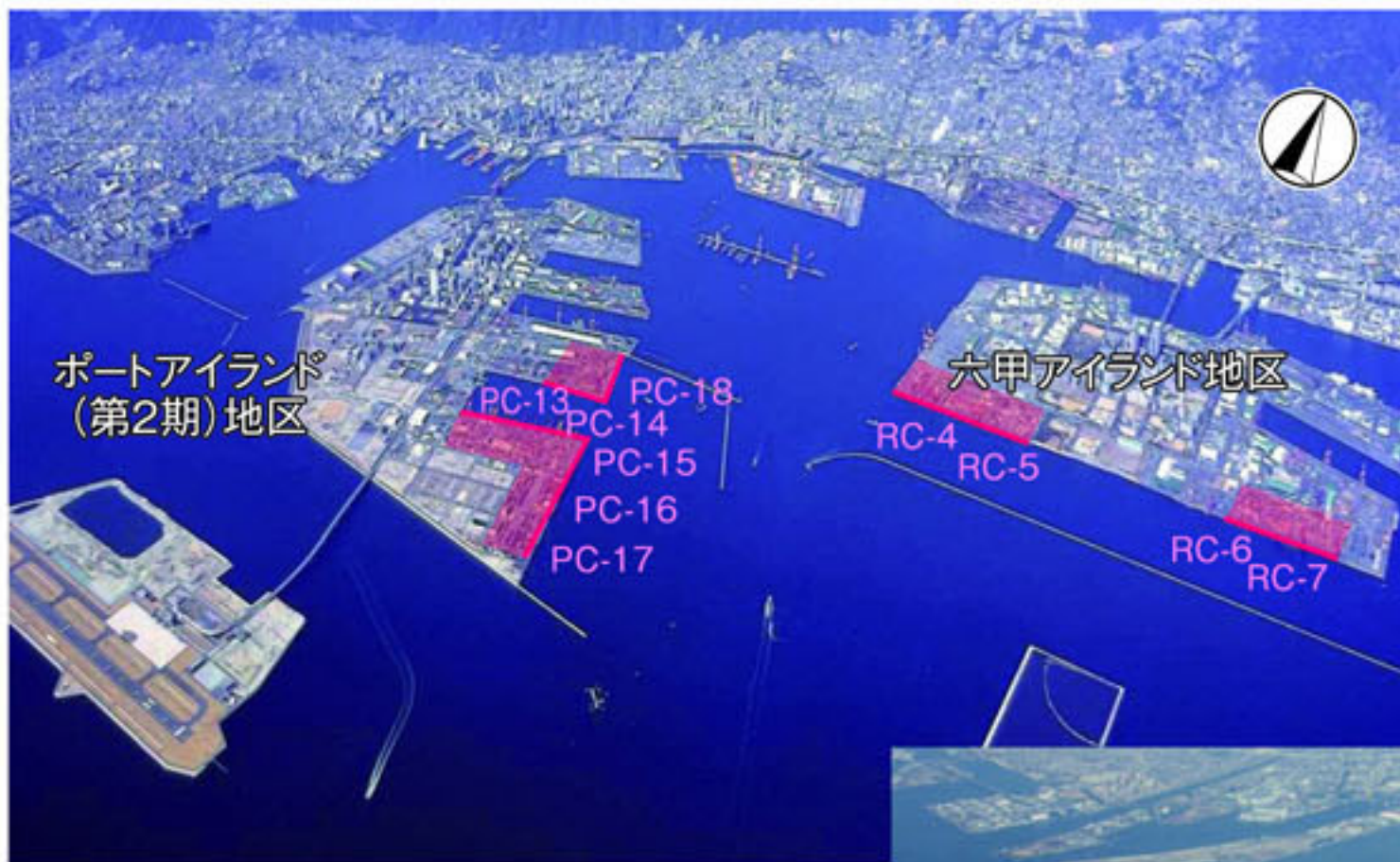
神戸港は、大阪湾の北西部に位置し、神戸市臨海部の東西約20kmを港湾区域とする天然の良港である。

奈良時代に僧・行基によって築かれ、平安時代に平清盛が大規模な修築を行った「大輪田泊」に端を発する。清盛は、約40haの人工島「経ヶ島」を建設。以来、日宋貿易の拠点としての役割を果たすなど、国際貿易港・神戸港として現在に至っている。

一方の大阪港は古くは難波津と呼ばれ、天下の台所・大阪を支え続けてきた。この両港が、平成22年8月、「阪神港」として、国際コンテナ戦略港湾に選定された。

「簡単に言えば、貨物の取り扱いにおいて、神戸港は輸出を中心とした港。大阪港は輸入中心の港です。神戸港は、中国・四国地方など瀬戸内海を中心とした西日本全域の産産を背後圏に持ち、製品を輸出する港なのに対し、大阪港は府下を中心とした大都市圏の消費をまかなう港として成長してきたのです」と語るのは、近畿地方整備局港湾空港部地域港湾空港調整官の上原修二。

また、就航する国際コンテナ航路についても、神戸港は欧州や北米など長距離の基幹航路が充実する一方、大阪港は中国、韓国、シンガポールなどアジア



神戸港

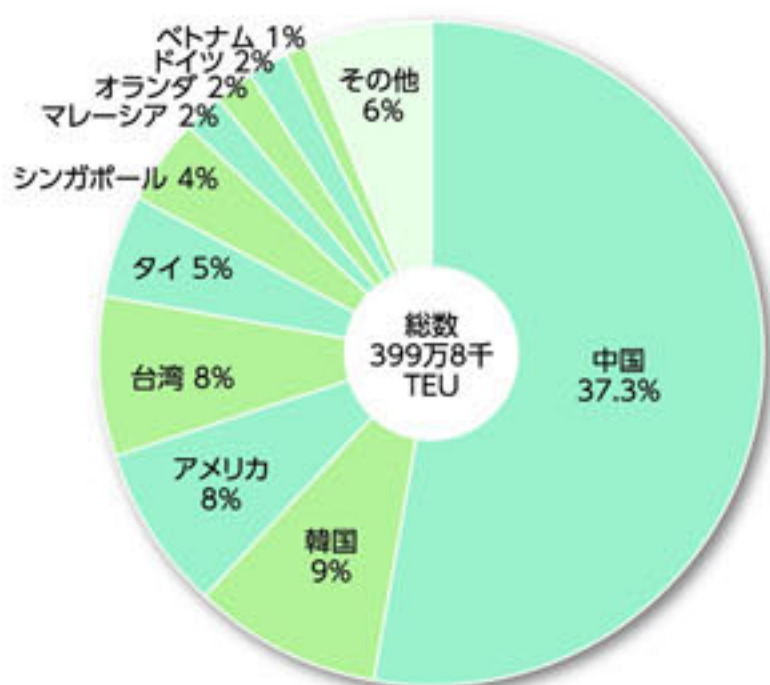
阪神港のコンテナターミナル

現在の阪神港。神戸港は西日本における北米欧州航路の拠点港で、ポートアイランド、六甲アイランドに大型コンテナターミナルを配備。大阪港はアジア近海航路の拠点港。夢洲、咲洲の大型コンテナターミナルを中心に定期コンテナ船が就航している。



大阪港

阪神港における貿易相手国別のコンテナ取扱貨物個数及び割合 (平成22年)



※平成22年港湾統計年報「第5表 輸出コンテナ仕向国別表及び輸入コンテナ仕出国別表」をもとに近畿地方整備局作成。
※コンテナ取扱貨物個数は、輸出及び輸入の合計。

アとのネットワークが豊富であるなど、それぞれに特長がある。

阪神港の国際コンテナ取扱量は、428万TEU(平成23年)。平成20年のリーマンショックにより一時落ち込んだとはいえ順調に回復を遂げている。

しかし、それでもまだ日本発着貨物の18%がアジア主要港で積み替えられ輸送されているという現状——。これを打開するための国際コンテナ戦略港湾としての大きな目標が「釜山対策」である。

「中国・四国地方など瀬戸内海各港の貨物を釜山港まで運び、欧米の基幹航路に積み替える、という海上輸送の形態が、ここ10年ぐらいで進展してきました。釜山では国策として港湾施設などを整備し、日本の各港から貨物を集めるためのポートセールスにも力を入

水深16mの岸壁で大型船の寄港が可能に

具体的な取り組みがすでに始動している。まず、ハード面では「国際コンテナ戦略港湾としての機能を強化するためのインフラ整備」。大型コンテナ船に対応でき、釜山港などアジア主要港に比肩する水深・広さを持つ大型コンテナターミナルの整備である。

神戸港では、ポートアイランド、六甲アイランド、大阪港では夢洲、咲洲に主要なコンテナターミナルが配備されている。

ポートアイランドは総面積443haの敷地を有する人工島で、周囲が港湾施設、中心部が住宅・学校・病院など都市機能が集約された海上文化都市だ。



近畿地方整備局 港湾空港部
地域港湾空港調整官
上原修二

ここに大型コンテナ船に対応する最先端の港湾機能がある。

コンテナ船が停泊したり、コンテナの保管や荷役を行ったりする場所をコンテナターミナルと呼ぶ。P C I 15からP C I 18までのコンテナターミナルの岸壁は16 mの水深を確保。全長300 mクラスの大型コンテナ船が寄港できるように整備されている。特にP C I 15から17までは連続して二つのターミナルとして利用可能で、複数の船が効率よく貨物の積み下ろしを行うことができる。

さらに船が大型化することによって増大するコンテナ貨物を、一時集積しておくコンテナヤードでも効率的な荷役作業を行うための整備も行われている。

また、夢洲でも水深16 mのコンテナターミナルの整備が進められており、現在も埋立が行われているコンテナターミナル背後の用地は、将来、物流機能を支える一大拠点となることが期待されている。

「設備の充実は今後も行っていきます。岸壁や航路をさらに深く、コンテナヤードの容量向上も実施。そして、船が大型化することで船幅も大きくなり、荷役するためのガントリークレーンもよりリーチ(クレーンのアーム部)が長いものへと大型化しなくてはなりません。すべてに影響するので簡単なこと



コンテナが整然と積まれた阪神港のコンテナターミナル。岸壁にある大型のガントリークレーンで、荷役作業を行う。



コンテナターミナルに入場する前のトラック。列をなし、ゲートへの入場を待つ。



コンテナターミナルのゲート。各トラックはここで入場手続を済ませる。

ではありませんが、最高水準のインフラの整備は大切です」

一方、ソフト面の施策にも取り組んでいる。まず、国内各地から阪神港に貨物を集めるための施策としての内航海運輸の充実。平成21年度から、西日本各港からの新たな航路開設への支援を行った。また平成23年度からは新たに、アジア諸港からの貨物の「奪還」を目的に据えた「国際コンテナ戦略港湾フェイダー機能強化モデル事業」を開始。現在、民間企業7社により設立された「西日本内航海運輸フェイダー合同会社」への支援を実施し、阪神港へのコンテナ貨物の更なる集荷に取り組んでいる。

また、物流コストの削減、利便性向上のため、平成21年度から平成23年度まで、コンテナターミナルのゲートオープン時間を従来の16:30までから20:00までに拡大するモデル事業を実施した。平成23年10月から平成24年3月までは、神戸港の共同デポを活用し、ゲートオープン時間を24時間にする取り組みもあわせて実施。この取り組みを受け、平成24年4月からは、民間3社が、引き続きゲートオープン時間を拡大する取り組みを続け、荷主などへの利便性向上が図られている。

そして、阪神港では港湾運営の民営化も着々と進んでいる。昨年度までに神戸港、大阪港ともに民間人トップに



日本の貨物を日本の港で取り扱うために

「高目標ではありませんが、実現できる範囲だと思っています。アジア主要国に全体の貨物取扱量で対抗しようとするのではなく、日本の貨物は日本で取り扱いたいというのが目的です」

さまざまな施策を通じて、阪神港では2015年に年間コンテナ取扱量を490万TEU、2020年には590万TEUという目標を掲げている。

「高い目標ではありませんが、実現できる範囲だと思っています。アジア主要国に全体の貨物取扱量で対抗しようとするのではなく、日本の貨物は日本で取り扱いたいというのが目的です」

阪神港における神戸港と大阪港の距離は近く、わずか約15km。釜山港と釜山新港は阪神港より離れていなが

よる埠頭会社を設立。今年度から民間企業として港湾運営会社による運営を行い、3年後をめどに阪神港の港湾運営会社として統合を目指す。

「これからは阪神港へ貨物を集めるため、民間による知識・経験を活かし、各港へ営業するポートセールスにも力を入れていかなくてはなりません。そして主要コンテナ埠頭の運営も含め、港湾運営会社として、民の視点で一体的に港湾運営を行うことで国際競争力の強化を図っていきます」

昨年度はポートセールスの二環で「阪神港セミナー」として、地方の荷主企業・船社を対象に、阪神港のメリットを伝える説明会も開催。初の試みだったという。



六甲アイランド地区RC-4とRC-5に着岸し、荷役作業を行う大型コンテナ船。

「港の国際競争力の強化は喫緊の課題です。港の繁栄は、産業・経済発展にも大きな影響があります。港が経済成長の妨げとなつてはいけません。——今が正念場です」

そして上原はこう語った。

「港の国際競争力の強化は喫緊の課題です。港の繁栄は、産業・経済発展にも大きな影響があります。港が経済成長の妨げとなつてはいけません。——今が正念場です」

ら、1つの港湾として機能している。今後、神戸港と大阪港が1つになることで、アクセス面でのメリットの高い阪神港は、釜山港を始めとするアジア主要国に引けを取らない港湾が形成されるはずだ。

西日本内航フィーダー合同会社



国と協調して利便性の高いサービスを

国際コンテナ戦略港湾の施策に歩調を合わせ、阪神港に拠点を持つ民間港運会社7社による合同会社が設立された。内航フィーダーの活性化で集荷強化に向けた、その思いを伺った。

東アジア主要港でトランシップされているコンテナ貨物を奪還し、阪神港へ転換するため、平成22年12月に設立。平成23年5月から運航を開始したが、西日本内航フィーダー合同会社だ。「現在、門司港・徳山港・松山港など西瀬戸航路、水島港・徳島港など東瀬戸航路の運航を週1回の頻度で行っています」と語るの代表職務執行者・佐能博樹さん。定例の運航を行いつつ、ポートセールスをして寄港地を増やし、新たな顧客を開拓することを目標にしている。

同社では「エメラルド号」など大型コンテナ船を2船保有。貨物の大量輸送が可能となり輸送費が抑えられる。その

強みもあり、先頃新たに広島海田港、山口の宇部港にも運航を拡大できるようになった。今後は北部九州も視野に入れ営業活動を行っていく。「内航フィーダーと外航基幹航路は車の両輪のようなもの。両者のスムーズな接続が我が国の主要港湾の国際競争力の強化につながると考えています。今後も国と協調しながら利便性の高いサービスを行っていききたいですね」

現在はまだ途上だが、これから阪神港の大きな力となっていくに違いない。



積載量314TEUを誇る大型コンテナ船「エメラルド号」。今年中には3船目の大型船を導入する予定。



会社のメンバーは4名。(左から)船舶業務部リーダー・宮崎雅彦さん、船舶運航部リーダー・藪貴和さん、代表職務執行者・佐能博樹さん、管理総務部リーダーの中井文雄さん。