

阪神港における基幹航路の 維持・拡大への取り組み

阪神国際港湾株式会社

代表取締役社長 木戸 貴文

1.世界のコンテナターミナルと国内港湾の比較

①コンテナ取扱量

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位：万TEU)

1980年

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク (米国)	194.7
2	ロッテルダム (オランダ)	190.1
3	香港	146.5
4	神戸(日本)	145.6
5	高雄 (台湾)	97.9
6	シンガポール	91.7
7	サンファン (プエルトリコ)	85.2
8	ロングビーチ (米国)	82.5
9	ハンブルグ (ドイツ)	78.3
10	オークランド (米国)	78.2
⋮		
13	横浜 (日本)	72.2
⋮		
16	釜山 (韓国)	63.4
⋮		
18	東京 (日本)	63.2
⋮		
39	大阪 (日本)	25.4
⋮		
46	名古屋 (日本)	20.6

阪神港(3)
171万TEU

2010年

順位	港名	取扱量
1	上海 (中国)	2,926.9
2	シンガポール	2,843.1
3	香港	2,369.9
4	深圳 (中国)	2,251.0
5	釜山 (韓国)	1,419.4
6	寧波 (中国)	1,314.4
7	広州 (中国)	1,255.0
8	青島 (中国)	1,201.2
9	ドバイ (アラブ首長国)	1,160.0
10	ロッテルダム (オランダ)	1,114.6
⋮		
25	東京 (日本)	428.5
⋮		
36	横浜 (日本)	328.0
⋮		
45	神戸(日本)	270.7
⋮		
46	名古屋 (日本)	263.1
⋮		
86	大阪 (日本)	222.2

阪神港(18)
493万TEU

2022年

順位	港名	取扱量
1	上海 (中国)	4,730.3
2	シンガポール	3,729.0
3	寧波 (中国)	3,335.1
4	深圳 (中国)	3,003.6
5	青島 (中国)	2,567.0
6	広州 (中国)	2,485.8
7	釜山 (韓国)	2,207.8
8	天津 (中国)	2,102.1
9	香港	1,668.5
10	ロッテルダム (オランダ)	1,445.5
⋮		
42	東京 (日本)	493.2
⋮		
70	横浜 (日本)	298.0
⋮		
72	神戸(日本)	289.1
⋮		
78	名古屋 (日本)	268
⋮		
82	大阪 (日本)	239.2

阪神港(33)
528万TEU

※着色：日本港湾

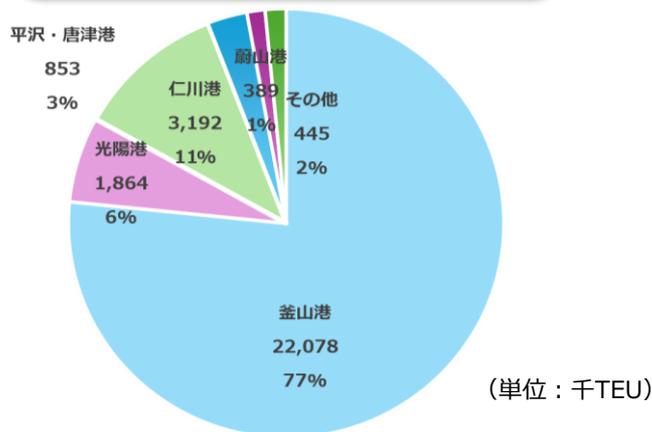
出典：港湾統計（国土交通省）、日本港湾協会Hpより

1.世界のコンテナターミナルと国内港湾の比較

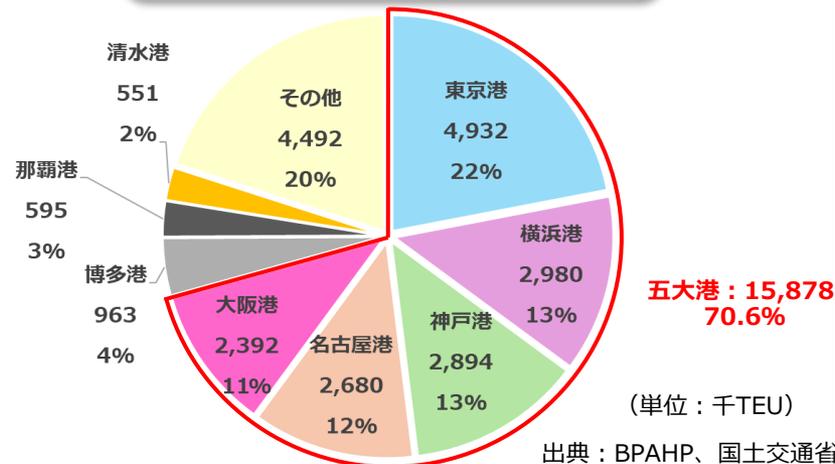
②シンガポール、釜山港との貨物比較

【港別国内シェア率（韓国、日本）2022年】

韓国(全体貨物量：2,882万TEU)

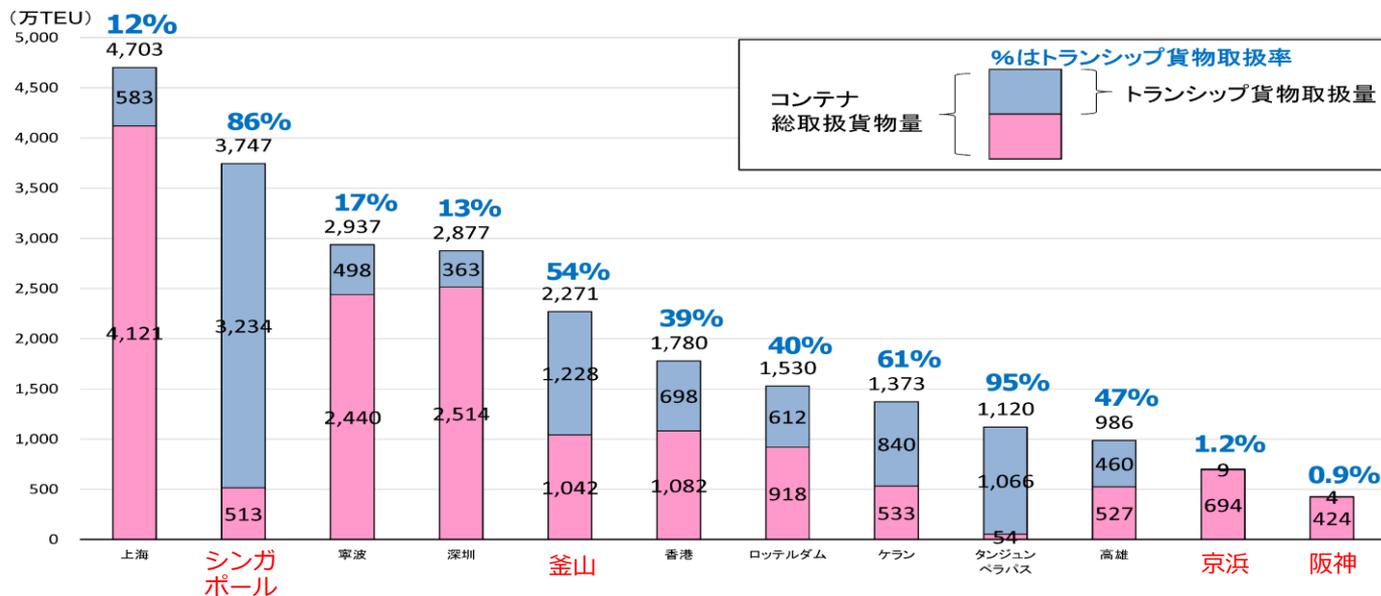


日本(全体貨物量：2,247万TEU)



出典：BPAHP、国土交通省港湾統計より

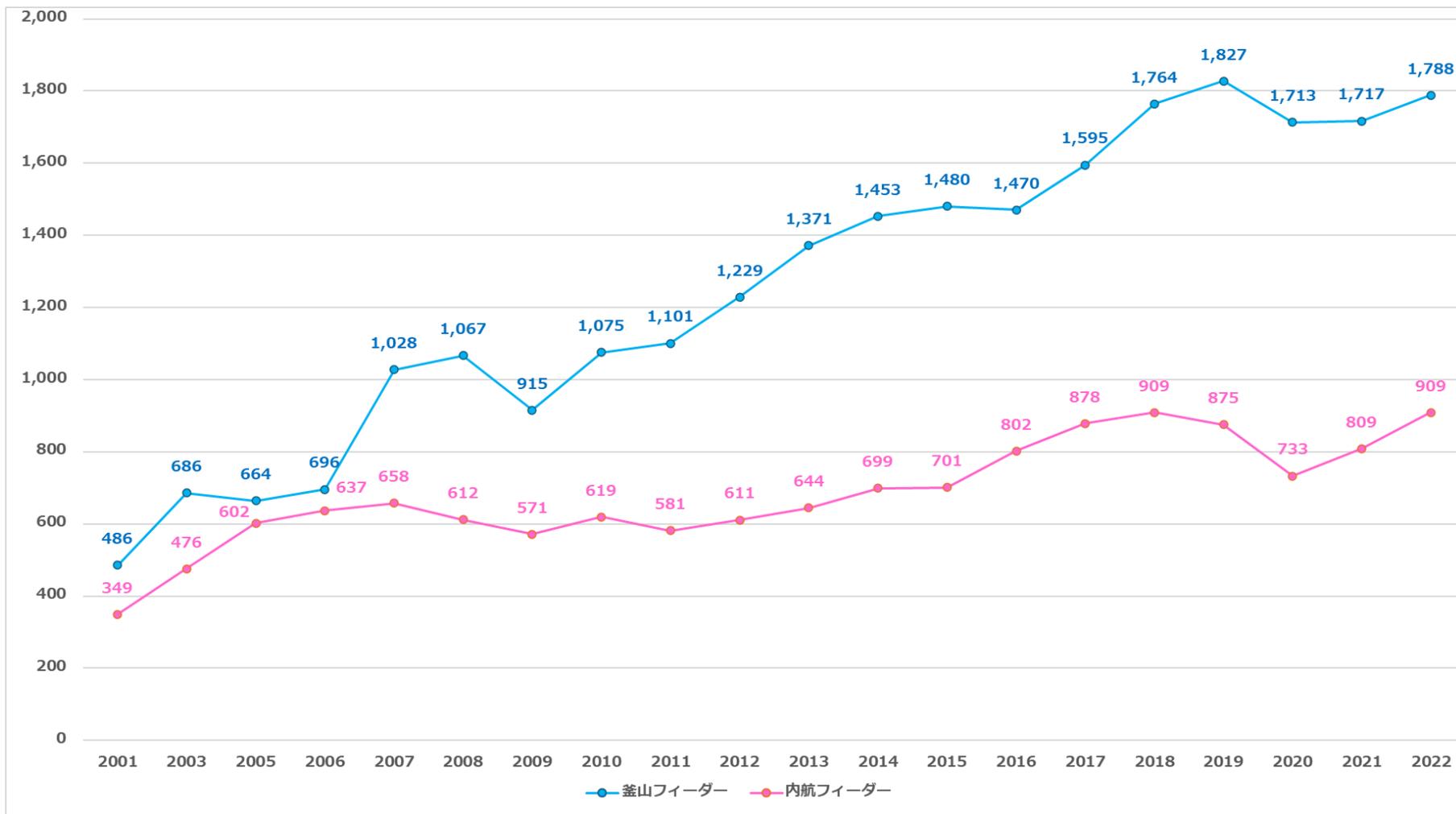
【トランシップ貨物の割合（2021年）】



出典：国土交通省資料より

1.世界のコンテナターミナルと国内港湾の比較

③【日本の釜山港トランシップ^o貨物と内航フィーダー貨物比較】

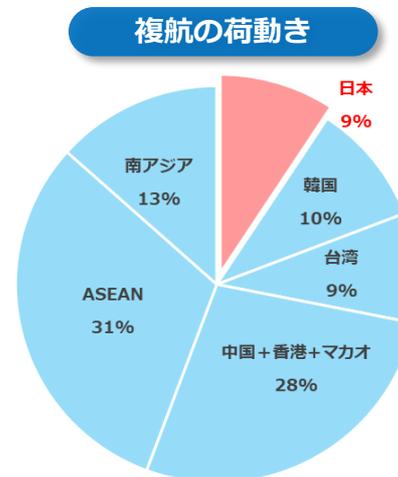
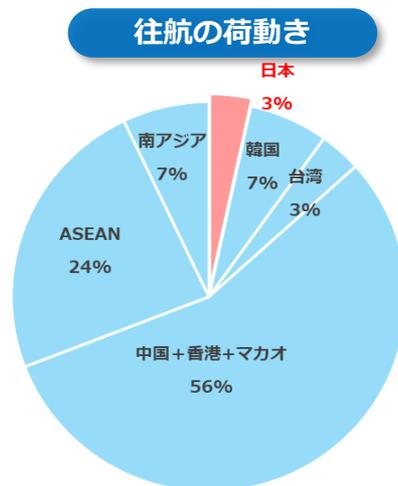


出典：日本内航海運組合総連合会「内航船によるフィーダーコンテナ輸送調査結果報告書」をもとに阪神国際港湾㈱作成
 ※（内航フィーダーは年度実績、釜山フィーダーは暦年実績）

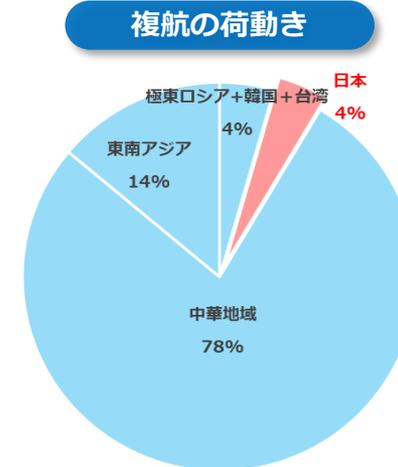
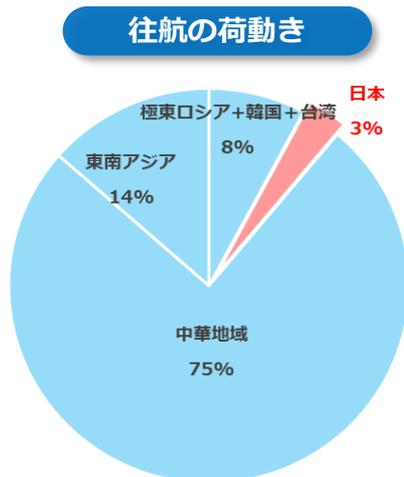
1.世界のコンテナターミナルと国内港湾の比較

④北米航路と欧州航路における日本貨物のシェア

【アジア18ヶ国/米国間コンテナ貨物の荷動き動向】



【アジア16ヶ国/欧州53カ国間コンテナ貨物の荷動き動向】



出典：日本海事センター

参考：欧州航路の地域に含まれる国

- ・中華地域：中国、香港
- ・東南アジア：フィリピン、シンガポール、ベトナム、マレーシア、ミャンマー、ブルネイ、インドネシア、ラオス、タイ、カンボジア

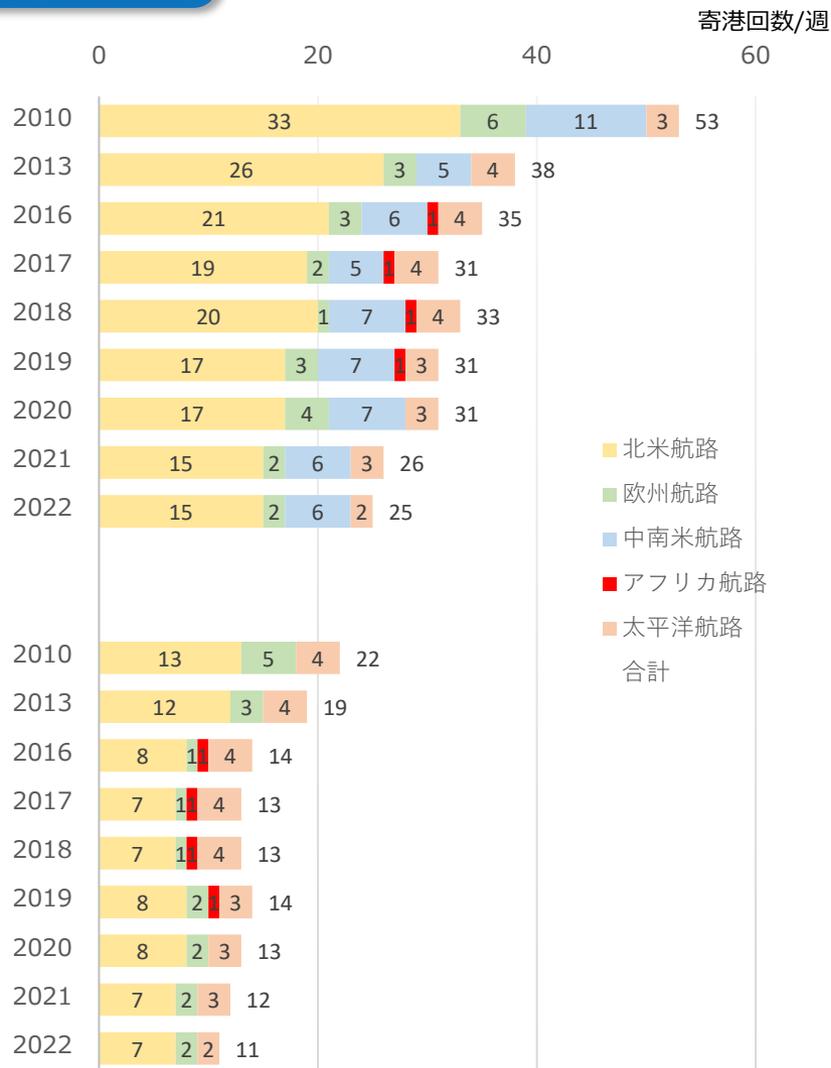
2. 船社の動向と船型の大型化

① 基幹航路母船航路数と平均船型(2010年～2022年)

基幹航路母船航路数

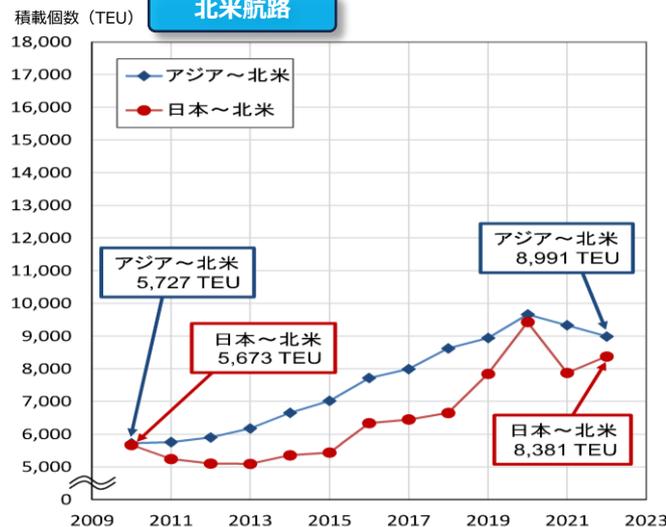
京浜港

阪神港

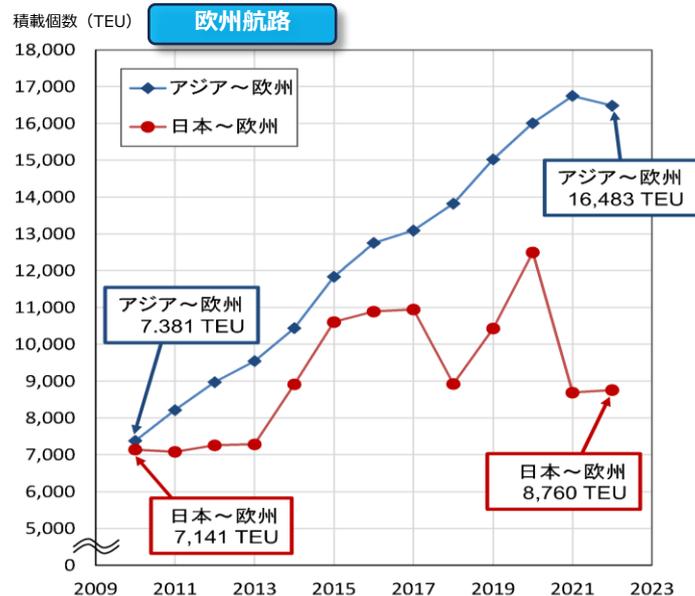


北米・欧州に投入されるコンテナ船の平均船型

北米航路



欧州航路



出典：国土交通省資料より

出典：国土交通省資料より

②船社による寄港地選択のポイント

(1)貨物量（需要：1寄港当たりの取扱量）

(2)費用対効果

- ・ターミナル料金
- ・着岸バースのAvailability（可用性）
- ・荷役生産性、荷役可能時間～停泊時間に関係
- ・タグボート、パイロット等の料金
- ・その他、制限の有無

(3)環境対応・CNP(脱炭素化対応)

- ・荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図る取組

2. 船社の動向と船型の大型化

③ 母船寄港地の絞り込み～ハブ & スポーク化の深化

従来



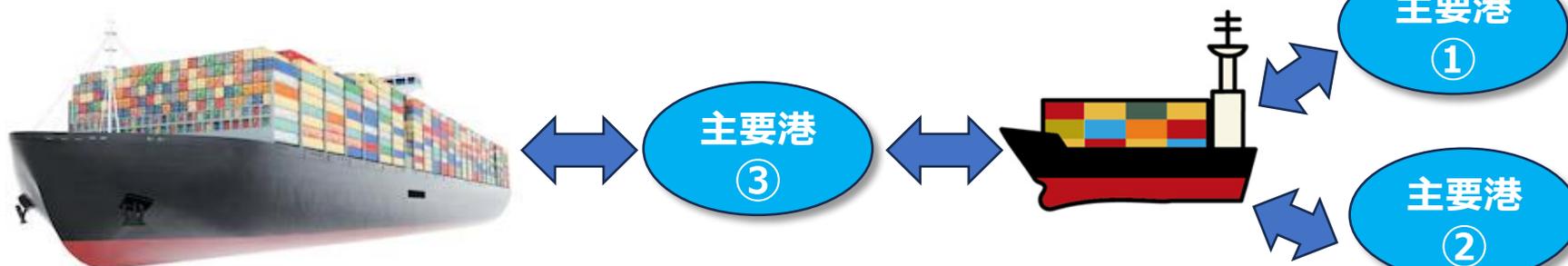
1. 船社の資本費、運航費の拡大

- ・ 高価な新造船・燃料価格
- ・ 船舶管理費、船員コストの上昇

2. 本船の大型化

- ・ コンテナ本当たりの資本費、運航費の上昇抑制
- ・ コンテナ本当たりのCO2排出量抑制
- ・ 新燃料タンクの大型化（含む関連設備）⇔コンテナ積載本数の減少

今後



3. 阪神港の取組

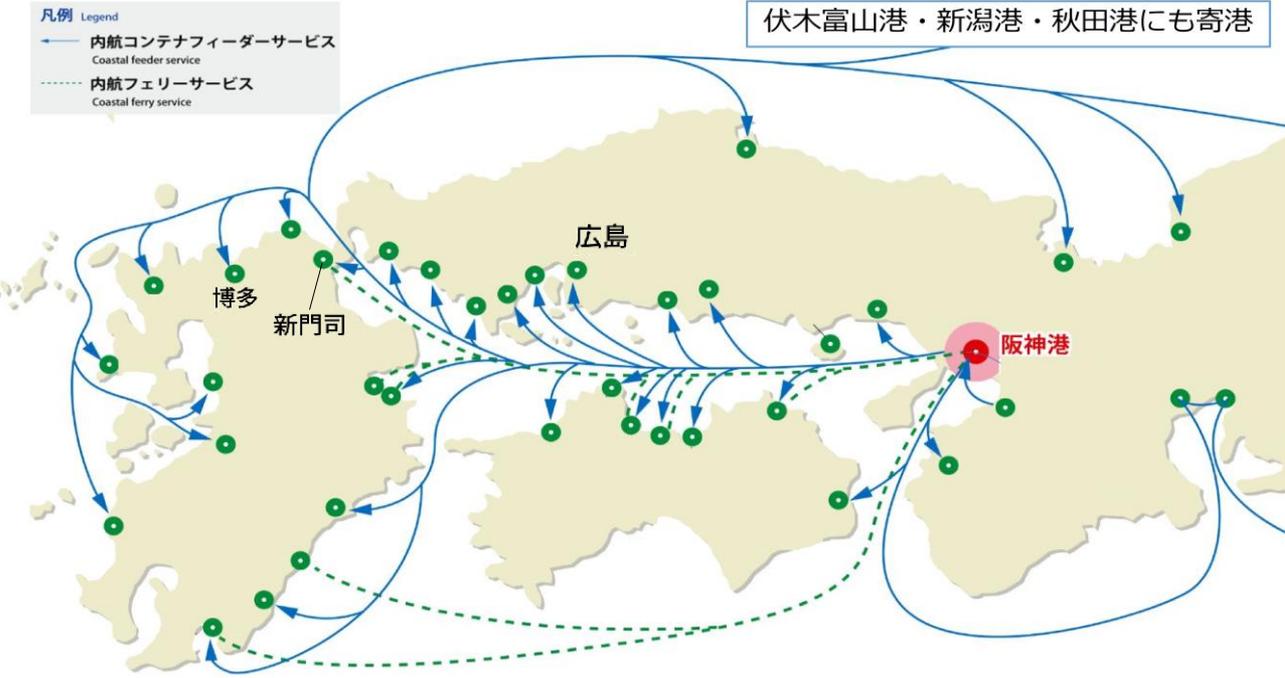
① 内航ネットワーク拡大に向けたインセンティブ（運航補助、貨物輸送補助）

内航サービス拡大状況

寄港便数：約3割増加

便数：68便/週（2014年4月）⇒**99.5便/週**（2024年5月）

凡例 Legend
 内航コンテナフィーダーサービス
 Coastal feeder service
 内航フェリーサービス
 Coastal ferry service



地元港との連携

2024年4月：「日本諸港利用促進事業」新設
 2024年6月： 阪神港セミナーin 熊本

2024年度 阪神港集貨事業
 日本諸港利用促進事業

荷主、物流事業者の皆さま

地元港を利用してみませんか？

地元港と阪神港を経由した海上コンテナ輸送を行う場合、
両方の支援（補助金）が受けられます！

<p>阪神港からの支援</p> <p>1TEUあたり 25,000円</p> <p>※対象条件※ ・現在、海外港をご利用かつ阪神港ご利用でないこと ・実施対象期間中に20TEU以上輸送すること ・右記いずれかの利用促進港が実施する事業へ申請すること ※2025年3月31日までに、利用促進港が実施する事業の 実業を営んでいることがわかる資料をご提出ください。</p>	<p>地元港からの支援</p> <p>利用促進港一覧（順不同）</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田港 伏木富山港 敦賀港 境港 志布志港 八代港 熊本港 油津港 宮崎港 細島港 大分港 徳島小松島港（調整中） <p>支援内容の詳細は、各港湾管理者もしくは 阪神国際港湾株式会社までお問い合わせください。</p>
--	--

地元港ご利用のメリット

- 陸送から海上輸送への転換による環境負荷低減
- 多様な輸送ルートの確保（BCP対応）

阪神港の充実した航路網

- 神戸港と大阪港で構成される、西日本のゲートポート
- 欧米をはじめ、様々な港湾と直行便で結ばれている国際コンテナ戦略港湾として、皆さまのサプライチェーンをお支えます

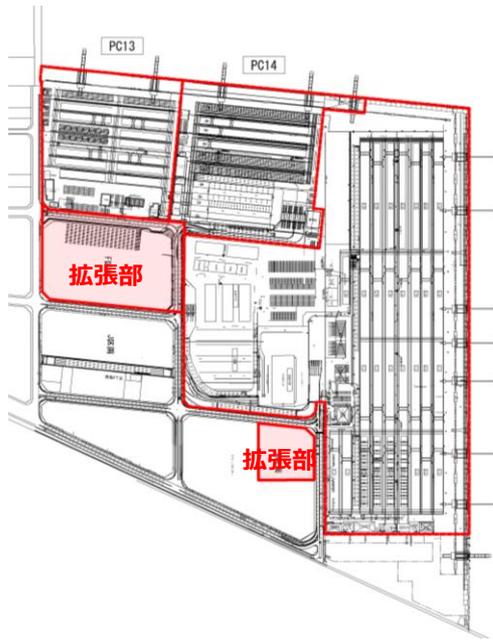
支援対象期間：2024年4月から2025年2月まで ※最長の場合
 応募期間：2024年4月1日から12月27日まで

お申込み・お問い合わせ先
 阪神国際港湾株式会社 営業部営業課
 TEL：078-855-3206 Mail：senryaku@hanshinport.co.jp

3. 阪神港の取組

② 神戸港ポートアイランド(第2期)地区 (KICT) 再整備工事

再編前 (工事中)

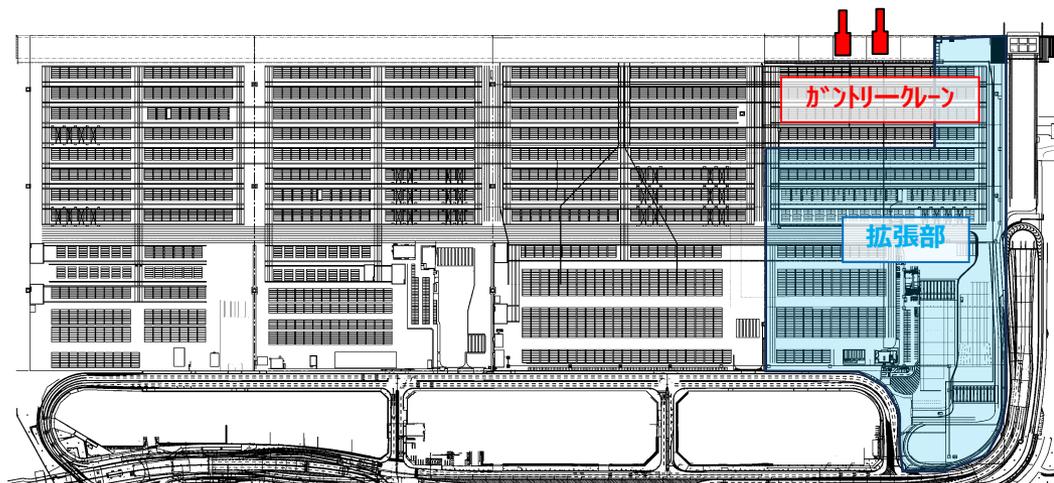


再編後 (2025年度)



3. 阪神港の取組

③ 夢洲コンテナターミナルの拡張工事とGC大型化

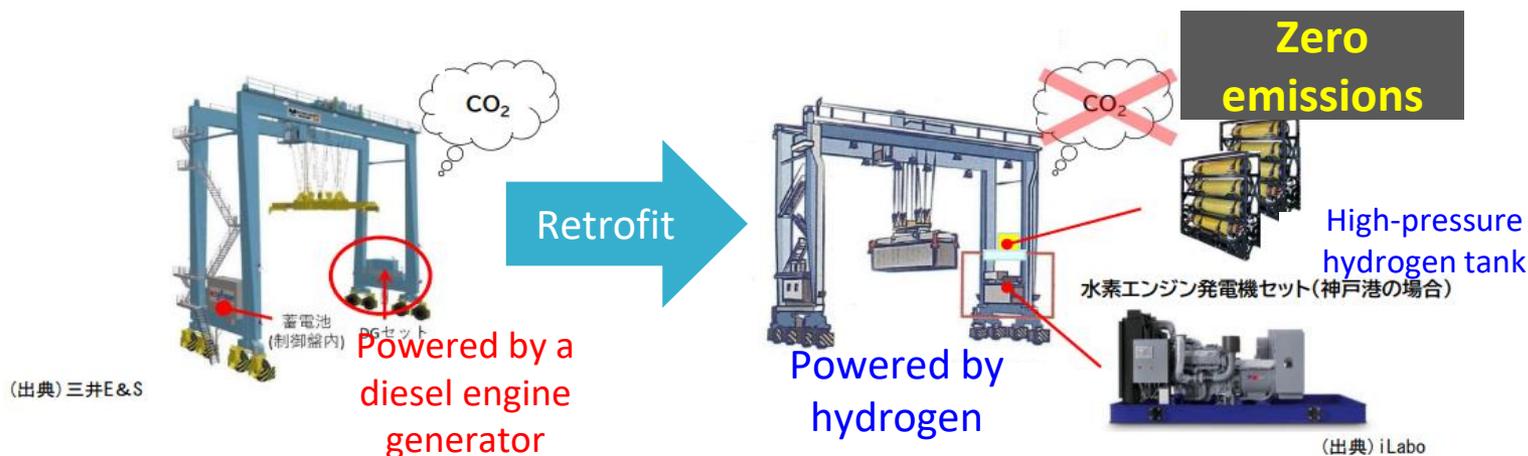


3. 阪神港の取組

④ 水素燃料を動力源とした荷役機械の実証事業

- ▶ RTGのディーゼルエンジン発電機の水素エンジン発電機への換装
- ▶ 荷役機械への水素充填
- ▶ 荷役機械による荷役作業の実施

▶ 発電機の換装

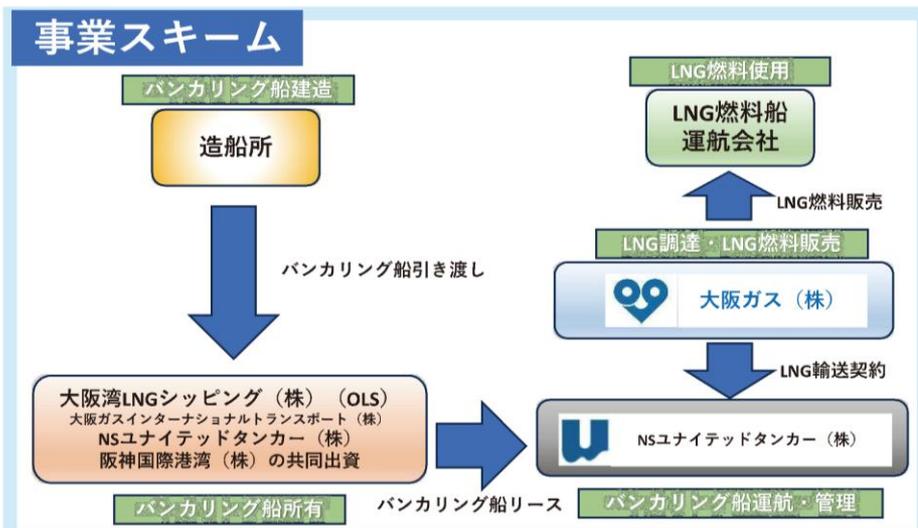


▶ 水素充填



3. 阪神港の取組

⑤ LNGバンカリング事業について



各社の役割

大阪ガスグループ (OG、OGIT)
 LNGの供給・販売、OLSを通じたバンカリング船保有

NSユニテッドタンカー(株)
 LNGバンカリング船の運航・管理及びOLSを通じたバンカリング船保有

阪神国際港湾 (株)
 LNGバンカリングを通じて、阪神港の振興発展への貢献を目指し、国際コンテナ戦略港湾の運営会社として、国・港湾管理者・港湾関係者などとの連絡調整、LNG燃料船の誘致、船舶用LNG燃料の普及促進など

LNGバンカリング船

就航予定：2026年4月
 LNG積載容量：3,590m³
 LNG供給能力：年間約10万トン

Ship to Ship方式

- 栈橋・岸壁に係留中の天然ガス燃料船にLNGバンカー船が接舷し、2船に係留した上でLNGを供給
- 大型船への燃料供給も可能。
- ※ 重油のバンカリングでもメジャーな方法



3. 阪神港の取組

⑥ カンボジアのシハヌークビル港湾公社への投資



2024年2月阪神港でのシハヌークビル港湾公社職員への研修



2023年12月シハヌークビル港湾公社訪問

2018年12月
カンボジア・シハヌークビル港湾公社の株式の一部を取得
2022年度より技術交流開始

会社設立10周年を迎え



ご清聴ありがとうございました。

2024年9月13日

阪神国際港湾株式会社