

# スーパー中枢港湾「阪神港」の整備について

酒井 敦史

我々の生活において、非常に重要な役割を担っている港湾であるが、世界における日本の港湾の相対的地位は年々低下している。関西においても、阪神・淡路大震災を契機に落ち込んだ神戸港をはじめとして、相対的地位は低下してきた。そのような阪神港の現状と、目覚ましい成長を遂げている東アジアの諸外国の港の現状を紹介するとともに、国際競争力強化に向け、スーパー中枢港湾に認定された「阪神港」としての取り組みと今後の阪神港の目指すべき役割について述べることとする。

キーワード：スーパー中枢港湾、国際競争力、阪神港、一開港化

## 1. 港に支えられている私たちの暮らし

海に囲まれた島国・日本にとって、昔から船は重要な交通手段であり、太古の時代から物流や文化交流の主役を担い、海運の発展は人々の生活と文化に豊かな恵みをもたらしてきた。鉄道や自動車などの陸上交通が発達し、飛行機による移動がポピュラーになった現在でも、なお、海上輸送は日本の生命線で、港は世界に開かれた「玄関口」であることに変わりはない。しかし、日々の暮らしの中で身近に利用することのない港の重要性を、私たちは忘れがちである。

資源の少ない日本にとって、海外からの物資を迎え入れ、国内の生産品を海外に送り出す港がなければ、私たちの暮らしはすぐに立ち往生してしまうだろう。そのような意味でも、私たちの生活において、港湾の存在は重要であるといえる。

## 2. 成長する東アジアの港湾

港の活気を示す指標の一つに「コンテナ取扱量」がある。現在の海上輸送の主流はコンテナ輸送であり、各港におけるコンテナ貨物の輸出入量を見れば、その港の物流における地位を図ることができる。ちなみに近畿の代表的港湾の一つである神戸港を見ると、表—1のように、今から25年ほど前の昭和55（1980）年には、世界第4位のコンテナ取扱量を誇っていたが、平成17（2005）年には30位以下に後退している。近年、世界の港湾のコンテナ取扱量ランキングで目立つのは、東アジアの港の飛躍的發展であり、シンガポール、香港、上海、深圳、釜山、高雄と、アジアの港が

上位を独占している。

表—1 世界の港湾別コンテナ取り扱い個数ランキング

(単位：千 TEU<sup>注</sup>)

1980年			2005年		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ ニュージャージー	1,947	1	シンガポール	23,192
2	ロッテルダム	1,901	2	香港	22,427
3	香港	1,465	3	上海	18,084
4	神戸	1,456	4	深圳	16,197
5	高雄	979	5	釜山	11,843
6	シンガポール	917	6	高雄	9,471
7	サンファン	852	7	ロッテルダム	9,300
8	ロングビーチ	825	8	ハンブルク	8,087
9	ハンブルク	783	9	ドバイ	7,619
10	オークランド	782	10	ロサンゼルス	7,485
			22	東京	3,593
12	横浜	722	27	横浜	2,873
16	釜山	634	34	名古屋	2,491
18	東京	632	39	神戸	2,262
			51	大阪	1,802

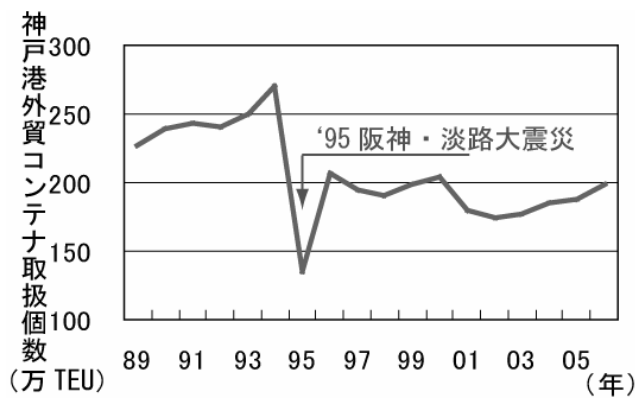
資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK

注) “Twenty-feet Equivalent Unit” の略で、20フィート（長さ約6m）コンテナに換算したコンテナ個数の単位。

## 3. 震災で落ち込んだ神戸港

神戸港のコンテナ取扱量の推移は、図—1に示すようになっており、取扱量減少のきっかけは、平成7（1995）年の阪神・淡路大震災である。港が壊れ、船が入港できなくなり、コンテナ取扱量は一気に落ち込んだ。これは近畿経済にとって死活問題であり、「一

日も早い港の復興を」という関係者の思いは切実であった。震災前までの神戸港においては、「トランシップ・サービス」と呼ばれる、アジアの貨物が主に神戸港に集められ、そこからヨーロッパや北アメリカとつながる「基幹航路」に積み替えられるという形が主流であった。しかし、震災で神戸港の働きが落ち込んでいる間に、欧米行きの貨物は、釜山や高雄へシフトし、神戸港へのトランシップ輸送は激減し、神戸港が復旧したあとも、トランシップ輸送はなかなか回復しなかった。そこには、日本の港そのものが抱える課題があった。



資料：神戸港大観

図一 神戸港の外貿コンテナ取扱個数の推移

#### 4. コンテナ船の大型化への対応の遅れ

震災からの復旧を果たした神戸港にトランシップ輸送が戻ってこなかった背景の一つに、大型化が進むコンテナ船が着岸できる岸壁の整備がアジア諸港より遅



図二 アジアの主要港

表一 2 アジア主要港のバース (15m 以深) 整備状況

		(バース)					
	現状	計画	計	⑧寧波港	4	18	22
①大連港	0	6	6	⑨厦門港	0	3	3
②天津新港	3	6	9	⑩基隆港	0	7	7
③青島港	7	8	15	⑪高雄港	5	5	10
④光陽港	10	21	31	⑫深圳港	5	6	11
⑤釜山新港	6	23	29	⑬香港港	13	0	13
⑥釜山港	13	1	14	⑭塩田港	9	16	25
⑦上海洋山港	9	43	52	シンガポール	23	17	40

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK, 各港 HP, OCIDI 調査 (国土交通省港湾局作成)

れたことが挙げられる。「基幹航路」には、現在では 8000 TEU 以上の大型コンテナ船が航行しており、東アジアで発展を遂げている港は、大水深の岸壁を整備し、基幹航路の一角に食い込んでコンテナ貨物を呼び入れ、国際物流の拠点として成長していったのである (図一 2, 表一 2)。こうしてアジア域内で港湾間競争が激しさを増す中、岸壁整備の遅れた日本の港湾は、相対的にその地位を低下させる結果となった。また、1980 年代後半から、日本各地の港湾の整備が進み、コンテナ貨物の荷役ができる港が増えたが、その一方で、国際物流の舞台で太刀打ちできる港湾を育てるのが遅れ、アジアの主要港に大きく差をつけられていたことが、震災を契機にして浮き彫りとなったわけである。

#### 5. サービス・コストに問題を抱えた日本の港

港の設備というハード面においてだけでなく、サービス、コストといったソフト面においても、日本の港にはいろいろな課題がある。海外から船で運ばれて来たものは、港で陸揚げされてから検疫所や税関の手続きを経て市中に運び込まれる。輸入貨物の入港から引き取りまでの時間を「リードタイム」と呼ぶが、図一 3 のように、日本の港は少し前まではリードタイムが 5 日程度であった。現在では、リードタイムは 3 日程度に短縮されたが、表一 3 のように、諸外国の状況と比較すると、それでもまだまだ多くの時間を要している。

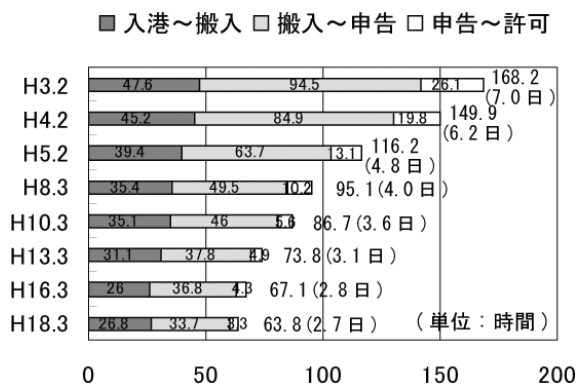
また、日本の港の利用料金がアジアの主要港に比べ高いのも、船会社が離れていく一因となった。例えば、平成 17 年に日本でコンテナ取扱量が最も多かった東京港の港湾諸料金は、コンテナ 1 個あたりで比較すると同年世界 5 位であった釜山港の約 1.6 倍 (国土交通省港湾局 スーパー中枢港湾選定委員会資料より) となっている。港の利用料金としては、船が日本の港に入る際の入港料や外国の船が入港する毎に支払わな

ればならないトン税などが挙げられる。大阪湾には、神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港（堺泉北港を含む）等の港があり、例えば海外から来た船が、神戸港で荷物を降ろして、大阪港で荷物を載せて帰る場合、入港料とトン税を、両方の港に対して払わなければならない。つまり、わずか20 kmしか離れていない2つの港を行き来するために2回のコストが発生するわけである。諸外国の港に対抗して発展していくためには、これらの課題を一つ一つ解決していかなければならない。

表一3 輸入手続きの所要時間（諸外国の状況）

米国	1～2日程度
英国・オランダ	2～3日
ドイツ	2日
シンガポール	24時間以内
韓国	2日以内

資料：(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料



資料：輸入手続きの所要時間調査（財務省関税局）

図一3 輸入手続きの所要時間（日本の状況）

## 6. 国際物流の拠点づくり

### ～三大港湾の「スーパー中枢港湾」指定～

コストが高く時間がかかるなど、根本的な課題を抱えた日本の港湾を変革し、国際物流の拠点とすべく打ち出されたのが「スーパー中枢港湾」のプロジェクトである。以前の港づくりでは設備の充実に重点が置かれ、それをいかに効率的に安く運営するかということには、あまり工夫がなされていなかった。それらを改善し、港を利用する船会社や企業が求めるスピーディーで低コストのサービスを実現しようとするのが、スーパー中枢港湾の基本的な考え方である。具体的には、大水深の岸壁を有した高規格コンテナターミナルを一体的に管理、運営し、効率的な物流システムを構築す

ることを目指している。このような取り組みは、国際物流の「拠点づくり」とも言えるであろう。スーパー中枢港湾の候補として名乗りを上げた全国の港湾のうち、平成17年7月に、阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）の、三大港湾が指定を受けた。近畿地方でスーパー中枢港湾に選ばれた「阪神港」は、神戸港と大阪港を一体と考えた新しい呼び名であり、神戸港と大阪港が阪神港として広域的に連携し取り組みを進めることにより、国際競争力のさらなる強化を図り、関西経済の活性化に貢献することを目指している。指定にあたっては、「3バースを一体運用して効率を上げる」「それを運営するメガターミナルオペレーターを設立する」等の基準を満足することが条件とされており、まさに日本の港の未来を決めるプロジェクトと言っても過言ではない。

図一4に示すように、阪神港でも、高規格コンテナターミナルの整備が進められている。まず、大阪港では、夢洲地区コンテナターミナル（水深16m）が、平成21年度の供用を目指して平成17年度より整備中で、24時間フルオープン支援施設も平成19年4月から供用を開始している。また、神戸港は、ポートアイランドⅡ期地区コンテナターミナル（水深16m）が、平成21年度の供用を目指して平成18年度より整備中で、平成18年5月の供用に引き続き2箇所目の共同デポも平成19年4月より供用を開始している。

## 7. 国際物流戦略チーム

こうした中で、関西の低迷に危機感を持った関西経済連合会による「関西の総合的な物流機能強化に関する提言」（平成17年3月）や、国土交通省に設置された国際物流施策推進本部による「国際物流施策の課題」（平成17年4月）を踏まえて、平成17年6月に全国に先駆け、関西において国際物流戦略チームが設置された。このチームは、産学官が一体となり、スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用を図りながら、国際物流を効率化し、ひいては関西経済を活性化することを目的としている。平成18年4月には「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」を取りまとめ、スーパー中枢港湾「阪神港」の整備をはじめ、大阪湾諸港の連携による一開港化・入港料低減、スーパー中枢港湾に関わる道路のボトルネックの解消、荷主ニーズに柔軟に対応するSea&Air輸送の推進や関西国際空港の活用などを目指した施策に取り組むことの重要性を提言した。

**スーパー中枢港湾「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備**

【取り組み状況】 スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下を実施

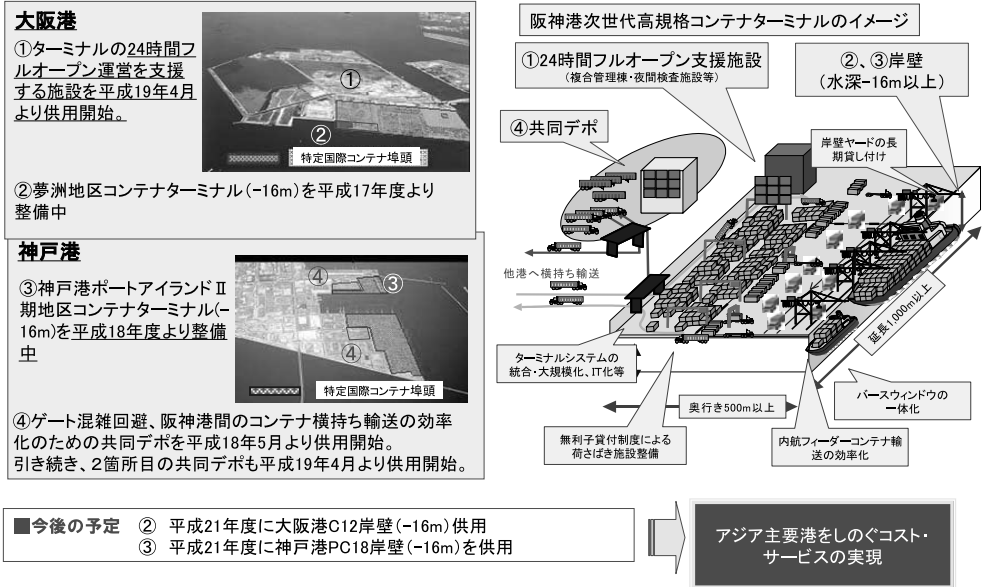


図-4 「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備

**8. 提言 2007 ～関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を～**

平成 18 年度には国際物流戦略チームでの取り組みに加え、国際物流の効率化を更に進め、大阪湾を世界一便利な国際物流拠点とする上での様々な課題を関西地区全体にわたり再抽出・整理を行った。海外での先進事例も参考にして、その解決に向けた施策・方向性を提案することを目的として、「国際物流戦略チーム課題検討ワーキンググループ」を設置した。

平成 18 年 2 月には海外の港湾調査、同 3 月にはフォーラムを開催するとともに、取り組むべき課題を取りまとめ、提言に盛り込んだ。

平成 19 年 3 月末に国際物流戦略チームとして今後取り組むべき課題を取りまとめた提言「国際物流戦略チーム提言 2007 ～関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を～」では、広域的な連携を目指し、「港と港」、「港と道路」、「海港と空港」の 3 つの視点から、今後取り組むべき連携施策が整理されている。主な内容は以下のとおりである。

- ① スーパー中枢港湾「阪神港」の重点整備
- ② 国内初となる 24 時間運用可能な空港の「関西国際空港」の利用促進
- ③ それらと地域を結ぶ国際物流ネットワークを構築するための高規格道路の整備
- ④ 将来的なポートオーソリティを目指した手続一元化、IT 化の取り組み

- ⑤ 大阪湾諸港・空港の世界への PR と関西と海外との交易・交流の拡大のための“ミッション”実施
- ⑥ 瀬戸内海、日本海の港との連携促進と適切な機能分担を目指した取り組み
- ⑦ 関西の国際経済産業競争力強化を目的とした国際物流のゾーニングとして「産業競争力強化ゾーン」の形成を目指した取り組み
- ⑧ 災害時にも港湾機能を確保し、経済への影響を最小限にとどめるための BCP（事業継続計画）策定等の取り組み

更には今後の関西の国際物流を専門的に検討し、「シンク&ドゥータンク」の創設を目指すなど、様々な提案を行い、今後それらに取り組んでいくことを関係者において合意した。

**9. 阪神港の一開港化に向けた取り組み**

国際物流戦略チームの提言の中で、「港と港の連携」施策の一つとして、各港連携による入港料低減を含む大阪湾諸港の一開港化の実現及び港湾コストの低減による国際競争力強化が挙げられている。これについては同チームが主催の「国際物流シンポジウム」（平成 18 年 8 月 5 日）において、経済界からの要望を受けて北側前国土交通大臣から積極的に取り組んでいくとの発言があり、平成 18 年 9 月に「大阪湾諸港の包括連携施策推進会議」を立ち上げた。本推進会議では、大阪湾諸港の一開港化等、港湾コストの低減の検討の

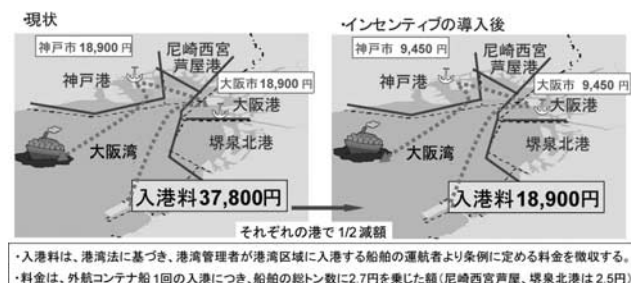
他、港湾手続の一元化など港に関する連携施策の検討も進めている。

大阪湾諸港の一開港化の「開港」とは、関税法で定められた貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して政令で定められた港を指し、大阪湾諸港においては、関税法上、大阪港(含む堺泉北港)・尼崎西宮芦屋港・神戸港は別開港と規定されている。そのため現在は各港に入港する毎、船舶の税金(トン税, 特別トン税)が必要であり、先に述べたようにこれが国際競争力低下の一因となっているという意見もある。

そのため、大阪湾諸港を関税法上、一つの開港とすることにより、船舶の税金を低減し、国際競争力の強化を目指している。具体的にはまず、国際物流戦略チーム 第3回本部会合(平成19年3月24日)において、冬柴国土交通大臣から、「航行安全対策の6月での結論を踏まえて、国として既存の業務形態への影響を配慮しつつ、地道に努力して年内には所要の手続きを終えて一開港化を実現して参りたい」との発言があった。それを受けて、大阪湾諸港の包括連携が進んだ後の航行安全の検討を海上交通流シミュレーション等により実施し、「航行安全上の支障は直ちには特段生じない。ただし、今後の安全を確保していくための方策及び体制を確保する必要がある」との結論を得た。現在、年内の一開港化に向け、関係政令の改正手続きが関係省庁により進められているところである。

また、大阪湾諸港の連携による入港料低減については、一開港化への取り組みと合わせて、4港湾管理者(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市)が連携して、平成19年4月1日より、大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対し、入港料を1/2に低減するインセンティブ制度を導入した(図—5)。

これらの取り組みによる効果を、一般的な中国航路の船型で近畿地方整備局が試算したところ、約15%の船舶コストの低減という結果も得られている。



図一5 大阪湾諸港の入港料インセンティブ制度

## 10. おわりに

近年のアジア諸国の発展には目を見張るものがあり、この発展のエネルギーを取り込み、アジアと共に発展していくことが、関西の目指すべき道であると考えられる。そうした中で、今後も競争激化が予想される国際物流の世界において、神戸港、大阪港という枠組みを越え、他の大阪湾諸港との連携による競争力強化が重要になるだろう。そのためにも、阪神港が一丸となり、コストやサービスといった日本の港の抱える課題解決に向けた施策へ協力して取り組むことが不可欠である。 JICMA

### 【筆者紹介】

酒井 敦史(さかい あつし)  
 近畿地方整備局  
 港湾空港部  
 港湾計画課  
 課長

