

都市公共ワークショップⅡ 議事録

日時：2013年11月22日（金）18時30分～20時30分

講師：大阪市港湾局計画整備部長 藪内弘氏

：大阪市港湾局計画整備部 戦略港湾担当課長 鈴木隆氏

担当教員：五石 敬路先生

## 大阪港における国際競争力強化のためのこれまでの取り組みと今後の戦略

### 1. 大阪港の概要

輸出入貨物の99.7%（トン数ベース）は港から運ばれる。

食料の6割、エネルギーの9割以上が輸入。

#### （大阪港のロケーションと背後圏）

2,100万もの人口を抱えた都市型港湾。中継拠点としての港湾もある（例：シンガポール）。

輸入及び近畿圏で発生する輸出貨物が大半を占める。

圏域は、滋賀県ほどまでとなる。荷主が、阪神圏に運ぶか四日市、名古屋に運ぶか決める。

#### （大阪港の港勢～アジアとの結びつき～）

フレートトンとは、トンベース計算（1,000キロの荷物の重さ）と1.133立米の容積を比較して重い方を選択する。

大阪港→外貿貨物：3,600万トン、内貿貨物：5,000万トン（6：4の割合）

#### （ばら積みからコンテナ化へ）

外貿の86%がコンテナ貨物である。一方、内貿貨物の7割がフェリー（大阪の特徴）である。

#### （貨物の動き）

1990年：2,300万トンの貨物につき北米、欧州などが55%を占め、韓国、中国、東南アジアが45%であったが、近年では毎年アジアの比率が伸びてきて、アジア92%ぐらいまで伸びている。

{ 1990年：アジア45%、アジア以外55%  
2012年：アジア92%、アジア以外8%

20年ぐらいの間に生産拠点がアジアに移動。

コストを安くするため、船の数は少なくなり、大型化・コンテナ化が進んだ。

大阪港2012年外貨コンテナ取扱個数、2,120,316TEU（TUEとは20フィート換算のコンテナ個数）。

40フィートコンテナなら100万個の積み卸しとなる。

輸入：120万TEU、輸出：94万TEU

大阪港では輸入が多く、コンテナの箱が余る状況である。コンテナの中身が空でも船会社はコンテナ活用のため積み込む。

大阪港では半分強空で輸出している。神戸は210万TEUぐらいで、輸出入のバランスが良い。

阪神淡路大震災で、大阪港のコンテナ貨物が増えた。物流は筋道が一度出来ると、コストがかかり、安全が担保となるため、物流の流れを変えるのは難しい。

従い、インセンティブを一定期間支払う等、船会社、荷主を集めている。

1995年には震災の景況で貨物が大幅に多くなり、道が出来たので輸入量が伸びている。

大阪港では輸出貨物を増やしていくことが課題である。

{ 内貨貨物 50,193,397t 内 8割フェリー貨物 34,398,210t  
{ 外貨貨物 36,209,620t 内 7割コンテナ貨物 31,053,704t

### (大阪の港)

大正 15 年：荷物が日本一となる。（満州との貿易）

築港の大栈橋を作ったが、大型化、コンテナ化が進展（ガントリークレーンとヤードの関係で大きな土地がいる）。新しく土地を埋めるときの目的の 1 つとして、港湾施設の充実があった。

咲洲：当初は臨海工業を誘致する予定であったが住工混在問題が多発化し、居住に特化したポートタウンを作った。

ユニット化したコンテナリゼーション：咲洲 C1～C8、夢洲 C10～C12 で対応。

大阪港は西風が強いため、風に影響がないよう人工島の東側に港湾施設を作った。

2012 年 コンテナ貨物量 212 万 TEU/年、今年 218 万 TEU 達成するのではないかとされている。

外貿：大半がコンテナであり、月間 312 便あり、内訳は東南アジア 96 便、中国（香港含）134 便、韓国 56 便

夢洲では岸壁水深 15～16m、岸壁総延長 1,350m 等、船が接岸できるキャパシティーを増やしている。

夢洲の整備では国が主体的に整備している。（国の直轄事業（2/3 国負担））

### (国際フェリー)

外貿貨物。（国際フェリーターミナル）

上海航路：週 1.5 便、釜山航路：週 5 便

2012 年 乗降客数：7.0 万人

取扱コンテナ貨物量：8.7 万 TEU

(特徴) 積み下ろし方が違う。（RORO 荷役方式）

コンテナ貨物と、航空貨物の間ぐらいの値段。2 日あれば釜山と荷物を結べる。

### (国内フェリー)

フェリーさんふらわあ 別府

四国開発フェリー 東予

名門大洋フェリー 新門司

フェリーさんふらわあ 志布志

宮崎フェリー 宮崎

マルエーフェリー 奄美大島、与論島、那覇

内航 RO/RO 船 北海道、関東、九州、沖縄方面

内航コンテナ船           瀬戸内、四国、九州、北海道方面  
内航フィーダー船       例：井本商運

### (土地利用)

物流が多くなると、ストックヤードとしての物流施設のニーズが増す。

#### ・大阪港における大型物流拠点

2003年以降、現在までTotal延床 206万ha増加。舞洲全体で225万haであることから物流施設の増加が読み取れる。(1年で20万ha増加)

便利な場所に最新鋭の倉庫を集約。高速道路が発展。積極的に海外のファンド系が進出している。

プロロジス:当時、投資利回り6%でまわしていると聞いていた。(物流施設:現状でも投資利回りが良い)

大和ハウスが舞洲に進出。

### (荷物の内訳)

輸入：衣料(生活必需品)   輸出：自動車、工作機械

## 2. 国際競争力強化の取り組み

### (GDPの比較)

1999年～2010年   日本：(1.2倍)、中国(5.5倍)、韓国(2.2倍)

要因：日本企業が海外へ進出

### (海上コンテナの荷動き(単位千TEU)) GDPと連動

10年で、米と欧州との物流が西航1.1倍、東航1.8倍、アジア(日本含)域内の物流が3.3倍  
輸入多く輸出少ない傾向 → 港湾の位置付けに関連する。

### (幹線道路)

昔は日本から米、欧州向け荷物が多かった。

船にもトラックライン(幹線道路)があり、道路上にある港に大きな船が寄港する。

枝港湾には荷物が入らなくなる。

1970年：ヨーロッパ、シンガポール 香港、横浜、アメリカ

2000年：ヨーロッパ、シンガポール、香港、上海、釜山(コスト安い)、津軽海峡、アメリカ

→ アメリカへ行くのに航路短くなる。(コスト削減を最優先)

中国諸港の躍進により、日本の貨物が海外港で積み替えられ、欧米へ運ばれる。

### (我が国に港湾政策の変遷)

昭和33年 計画的港湾整備と工業基盤整備の推進(高度経済成長)

→ 昭和40年 コンテナリゼーションの進展への対応

→ 昭和42年 外貿埠頭公団設置(阪神、京浜)

- 昭和 60 年～地方分権 環境保全とウオーターフロント形成の推進
- 平成 4 年 六甲アイランドが竣功。
- 平成 7 年 大港湾時代を支える港湾 : ガントリークレーンの整備  
国が全国へコンテナ : 62 港
- 釜山港にコンテナ機能が移る。(阪神淡路大震災で釜山へ)

国際競争力の強化：スーパー中枢港湾の指定（京浜、阪神、中京）集約化

メガオペレータ：港湾の埠頭運営をする。

夢洲コンテナターミナル株式会社を作った。

→ さらに基幹航路が減る。

→ 戦略港湾：京浜港、阪神港

「選択」と「集中」による重点化

西日本各地からコンテナ貨物を阪神港へ集約し、基幹航路の維持拡大。

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| { | 神戸： 北米 9 便、欧州 2 便、大阪：北米 3 便で欧州なし |
|   | 上海： 北米 38 便、欧州 23 便              |
|   | 釜山： 北米 44 便、欧州 5 便               |

基幹航路を維持・拡大する政策を実施

- 日本の荷物を確実に海外へ輸出できる体制を整える。
- 競争があるから適正な価格を維持出来ているが、日本への基幹航路が無くなると海外での積み替えが必要になり輸送コストが高額となる可能性があり、適正な価格の維持が困難になる。  
荷主に対する低コスト、多頻度、多方面、確実な国際輸送サービスの提供  
わが国経済の成長エンジンとなる産業の国際競争力強化に寄与  
日本の産業が日本にある中、競争関係を維持するだけの航路の維持が必要

(課題) 港湾のフィーダーポート化を避ける。

- |   |  |
|---|--|
| { | ① 荷機能の強化 (九州、中国、四国→阪神へ)                                |
|   | ② 産業の立地促進による創貨、重要な産業を育成                                |
|   | ③ <u>阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立<sup>※</sup></u> |

・ハード的な整備：夢洲のコンテナターミナル整備

水深 16m 延長 250m (延伸部)

喫水の 1 割の余裕水深が必要 (主航路の拡張、増深)

C12 延長 650m 水深 16m 化、耐震岸壁

(集荷の具体的取組み)

- ・釜山：インセンティブを年間 40 億円ぐらい出して荷物を集めている。
- 大阪：コスト差が多いため、インセンティブ制度の拡充
- 神戸：内航船で荷物を集め、外航に持って行く仕組みを作っている。
- ・インランドポート整備：滋賀の荷物が日本海に流れているので、内陸部に空コンテナ蔵置場を置く、港湾の実験をしている。船会社同士の協力も必要。

- ・インセンティブの付与：昨年から増加したコンテナ貨物に対し、金額：2,000 円/TEU。  
港運会社が、取扱量を伸ばし、全体のコストを下げる発想で実施。  
申請者：荷主、フォワーダー  
来年度からは国の補助事業となる。

- ・創貨：夢洲 40ha 出来上がっており企業誘致を実施。

インセンティブ：5 年間は市税 0、府税 0。その後は半分（特区）

#### “Non-Stop Logistics Park” 構想

- 投資促進のための税制上の支援と規制の緩和、バスのアクセス  
労働力確保のための就労環境の向上

夢洲、咲洲、液状化ほとんどない。大規模震災に対応。

物流の需要は高い：高機能物流（入れる品も価値の高いもの）→ 条件的入札  
ストックする倉庫は価値を生み出さない。

関西で強い 2 次電池等、新産業に繋がる企業を誘致できるようターゲットを絞る。

#### ※③ 港湾経営主体の確立：港湾運営会社

大阪、神戸の埠頭株式会社を統合

港湾施設（行政財産）を貸し付ける。

国：財産貸付、支援、監督

港湾管理者：財産貸付、協力、監督

→ 大阪、神戸で効率的な運営を目指す。

- ・神戸港埠頭株式会社（震災の影響で借金多い）と大阪港埠頭株式会社を同等の財務体質にする。  
→ 2015 年までに両社が経営統合（戦略港湾の名乗りを挙げたときの条件）

- ・京浜港は 2014 年までに経営統合  
→ 港の文化や風土の違いがある。

- ・戦略港湾政策推進委員会（国の政策の深化と加速）  
→ 「中間とりまとめ」の目標：

5 年以内に寄港する欧州基幹航路を週 3 便に増やす

北米の基幹航路デイリーを維持・拡大

- ・集荷：鉄道輸送にかかる通航支援としてトンネルの解決策検討
- ・産業集積：流通加工企業（倉庫）を入れる。
- ・老朽化物流施設：作り替えへの助成
- ・競争力強化

コスト低減のための船舶大型化や貨物量増大に対応して高規格 CT の整備、利便性向上として渋滞緩和のための待機バースを作る。コンテナヤードをできるだけ一体的に運営する戦略的な港湾経営。

→ 国が出資するという話もあるが、民の視点での港湾経営とどう調和するかが課題である。

### 3. 大阪湾の港湾管理のめざす姿 (広域管理との関係)

- ・コンテナの運営、管理者 (ポートオーソリティ)、財産の問題がある。
- ・堺泉北・阪南港 (大阪府)、大阪港 (大阪市)、神戸港 (神戸市)、尼崎西宮芦屋港 (兵庫県)  
→ 半径 25km 圏内に 4 つの港湾管理者 → 統合してはどうか。(対して釜山: 1 つの管理者)  
港湾法 (港務局 (新居浜港のみ)、地方公共団体) → 港務局の活用

#### (新港務局の提案)

- ・港湾管理者は、物流・海岸など様々管理者を兼ねる (防災関係、ごみ処分場、道路、緑地)  
→ 物流を効率化するのなら全部の事業は出来ない。港湾物流を新港務局がするのであれば、その他は地方自治体 (海岸管理者含む) がすればという提案であるが、法改正は難しい。  
→ 港湾の管理を一元化する手法はないか検討している。

#### (まとめ)

- ・基幹航路を維持
- ・集荷、経営主体確立: 港湾運営会社
- ・港湾管理者はどうあるべきか → 港務局検討

#### 【 質疑応答 】

- ① 上海行きの便数はかなり多く (荷物多い)、荷物届くのは時間がかかるのか。  
1 箇月以上荷物が届くのにかかる。  
→ 荷物によるが、国際フェリーは 2 日で行ける。  
荷物が常置されているのであろう。コンテナを取り出すのに通関手続きに時間がかかる。  
上海行は便数が出ているので、大阪港で荷物がたまっているのは考えられない。  
南港から 2 便しかない。  
→ 南港からだけでなく夢洲からも出ている。  
➤ 国際フェリーターミナルは貨物も出ているのか。  
→ 貨物 8 万個運んでいる。ホットデリバディーサービスとして非常に早く取り出せる。  
港に着いて 2 時間程で貨物を取り出せる。  
大阪で 1 週間か 2 週間置いている。  
→ 便数が少ない船会社だとあり得るかもしれない。  
船会社を選ぶ必要がある。中国行は速い。
- ② アジアのハブ港湾として、日本より釜山や上海が優れているか。  
→ 釜山や上海は取扱量が多い。労働単価安い。  
サービス面のコンテナの取扱い方、1 時間の処理能力は日本が高い。  
全体的には、均質化に近づいている。上海でもコンテナ処理能力高く、熟練化している。  
品質が良いのが日本の強みだったが、個数的に追いつくのは難しい。  
上海: 3300 万個、大阪 200 万個

中国の港はすごく良くなっている。(天津等)

インサービスで安く持って行く。釜山・上海等と肩を並べる港にしていかなければならない。

便数を 1970 年に戻すのは無理である。

コンテナ船社のアライアンス：船会社合同で P3 ネットワークを作っている。

(マースク、MSC、CMA-CGM の 3 船社)

コスト削減を目指すアライアンスでは、世界の 60~70%の貨物がマースク等の P3 ネットワーク上にのっている。

JAL と中華航空のアライアンスみたいなものである。

同じ船に、違うコンテナ船社の荷物を載せて運ぶ。

③ 釜山でコストの話あったが、具体的にどれくらい違うのか。

→ ターミナルコスト 韓国：日本=1：2 の違いである。

2,000 円/TEU で集められるわけではない。経済効率に反する。

インセンティブで物流の筋道を作る。

④ 九州に寄港するほうが良いのではないか。航路としての効率性が良い感じがするがいかかか。

→ 博多は位置的な利点がある。

阪神港は 2,000 万人後背地があり、荷物の発生する箇所に船は寄港する。

ベースカーゴで 400 万程ある。

新しい港を作るとすると、一から投資しなければならない。

積み替え港の必要性がある。(西日本から持っていく必要ある。)

日本海側に持っていくというアイデアも聞いたことがある。選択枝としてはありうると思うが、戦略港湾としてどこが良いかを考慮し選定をして、現在の阪神港、京浜港が挙げられることとなった。

新たなコンテナふ頭を作ると 1 バース 200 億かかり、航路水深 18m を作るのかという問題がある。

→ それぐらいのことを実行しないと、自然消滅する感がある。

→ 基幹航路は無くなっても、ベースカーゴがあるので港の機能はなくなる。

物資を輸送するとき、他の港に寄らなければいけない現象が発生する可能性はある。

日本がフィーダーポート化しても、釜山と上海が競争して、価格が下がるので安い港に持って行けば良いという考え方もある。

一方で、ベースとなる航路を日本の港にも残しておかなければならないとの考え方もある。

考え方の違いである。

日本の国としては、世界へ直接輸出できる港を残したいという基本的考えがある。

大阪港は中国との貿易が多い。戦略港湾でも神戸(基幹航路が多い)とは性格が違う。

上海と大阪は姉妹港であり、歴史的な繋がりがあ。

地方産業を育成するため、地方公共団体がインセンティブを出して釜山に送っている事実もある。

- ⑤ 外国の会社が何社か入っているという話の中で、神戸では上組が独占しているように感じる。
- 船会社と港運事業者と分けて考えて頂きたい。  
先ほどの話（プロロジス等）では、倉庫業をして、物流施設を作りテナント貸しをしている会社についてである。大阪では辰巳商会がある。
  - 港運事業者である上組の位置に海外の会社は入っていくことは出来ないのか。
  - 海外の会社も免許を取得すれば可能である。  
PSA（世界的にコンテナの取扱いをしている会社：シンガポール）が一旦、北九州に進出したが上手くいかなかった。現在、港運事業者には海外の会社は入っていない。  
競争原理が働かず、上組で価格の独占が生じるのではないか。
  - 課題もある。昔は免許制であったが、今は許可制になっているので門戸は開いている。  
しかし、新規参入が少ないのが現状である。  
後で参入してきた港：シンガポール、中国では上海港に SIPG という港湾運営会社があり、施設整備から管理まで一体として自分の施設で実施している。その下に子会社等があり、ターミナル間で競争もあるようだ。
- ⑥ コスモスクウェアでは車の通りが多く、住民から苦情がないのか。
- 神戸、横浜、釜山と違い、港の位置が西風の影響等もあり大阪港は楕形の港の形状となっている。大阪は物流が行き来し、コンテナのバン積み等が咲洲に集中していることもあり、夢洲～咲洲間での交通流が多くなっている。どう分離したら良いか課題である。  
幹線道路を分離するため、咲洲を走る道路の場合コスモ住宅地を通らないようにした。本来ならアンダーパスにしたかったが出来なかった。（人と物流を分離）  
空間的に通る路は分離するしかない。夢洲：産業系 咲洲：業務系
- ⑦ スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿の（事前に五石先生より配布資料）資料の中で、企業から見て、国内の企業：港湾のサプライチェーン全体で物流のコストを下げたい等、安定的輸送確保等ニーズとして挙げているがいかかがか。
- 企業にプラスがなければいけない。できるだけ早く貨物を届けられるよう企業は努力している。  
しかしながら、港湾が関所である。  
通関料を出来る限り安く、リードタイムを短くし、通関手続きを出来るだけ早くしようということが課題である。  
スーパー中枢港湾戦略の時にも課題となり、通関手続き一元化しようという試みを実施され、貨物を取り出すのに3日要していたのが、1日で可能となった。  
コストは、なかなか減らないので、ハード整備と運営で上下分離していく方向。  
スーパー中枢港：メガオペレータ（大阪港）を作るとの話をしたが、バースごとに個々の事業会社が行っていたのでは効率化図れない。1つの事業会社がまとめることで、空いていたバースを使用出来る。効果を発揮しており、一体運用されている。



⑧ インフラを整備する点で、運営の部分でどうするかという問題がある中、民営化等、長期的に関わってもらふ仕組み、コンセッションを導入したり等様々な方法がある。

低コストでする方法が、何故実行しにくいのか。

→ 港湾：特にコンテナは装置型産業である。

ガントリークレーン1個で8億要す等、投資負担が大きい。ハード的整備の必要がある。

運営主体をどこにするか様々な議論がある。

海外では株式会社で失敗し公社に戻す等の例がある。港湾運営会社を作り株式会社方式を導入する試み。

港湾運営会社として効率化が問われている。

コスト削減で言えば、IT化、名古屋飛島の自動化コンテナターミナル（初期投資大）がある。

⑨ 港湾運営会社とメガターミナルオペレーターの仕事はどう違うのか。

→ かなり似ている。

・民間主体（荷をどこに置く等）：メガターミナル

・埠頭の一体運営：港湾運営会社

○ 埠頭公団 → 埠頭公社 → 埠頭株式会社 → 統合して 港湾運営会社

・埠頭公団時代から仕事の中身は変わってない。

当時は国営の岸壁はなかった。公団が資金調達をして自ら作っている。

公共バース → 港湾運営会社の中で入れる。

埠頭株式会社が自ら貸付けしていたのを港湾管理者のコンテナふ頭と合わせて一元化。

現在、埠頭株式会社はコンテナヤードの下物整備（岸壁整備や埋立など）をしていない。

運営会社を阪神港で一元化。

⑩ 延伸部分を国が直轄でするという話を聞いたことがあるがどうか。

→ 岸壁と構造物を作る管轄が違うことがある。国が岸壁・ヤードの耐震補強を行い、貸出す等のシステム。

国の関与の仕方により方針が変化してきている。岸壁を作る方式も多々ある。会社、地方公共団体の整備等。補助制度、色々な経緯により変化している。施設整備の上下分離の考え方で、埠頭株式会社の負担を減らさなければ安くない。

⑪ スーパー中枢港湾の規定が改正され、メガオペレータ方式は残っているのか。

→ メガオペレータを一体的に運営していて、大阪港にはある。

神戸では上組が中心としてある。

国の方針が変わってきている。新しい運営会社作ったとき旧会社とどう摺り合わせをするかが課題である。

⑫ 水先料についてはどうか。

→ 昔はベイパイロットとハーバーパイロットの違いがあり、コスト高があった。

日本の水先人の技術料をどうみるかである。

水先人の高齢化等もあって、船長経験なくても出来る制度が出来た。

港則法：海難事故に対する事故が多いため、港独特の法律がある。

船が回頭するのに 2L (L：全長) 必要。

安全をコストとしてどうみるかである。日本は安全な港である。

⑬ 大阪輸出が伸びないのは何故か。

→ 微増はしている。

輸入では大阪のコストが安い、輸出では積み込みのための特殊な技術が必要であり神戸（荷積）でされている。

便利なのは大阪であるが、事業者の集積も必要がある。

以上

(備考) 後日配布資料有

議事録担当 遠藤 小百合