

# HPCC2024



Connect to the World ～西日本のゲートウェイ～

中期経営計画 2020-2024年度

阪神国際港湾株式会社

2022年度フォローアップの概要  
(2023年6月)

## 基本戦略

### ①集貨及び創貨施策の更なる強化

- 国際基幹航路の維持・拡大
- 西日本諸港との港湾間ネットワーク強化
- 新たなコンテナ貨物の創出
- 外航船社の新造船投入時期を見据えた取り組み

### ②生産性・資本効率を伸ばすターミナルシステムの構築

- コンテナターミナルの機能強化
- 港湾におけるDXを通じた更なる生産性の向上
- 災害をはじめとしたあらゆるリスクに強いターミナル運営
- 物流効率化につながるフェリー・ライナー機能の強化・維持
- カーボンニュートラルレポート（CNP）形成に向けた取り組み

### ③機動的かつ安定的な経営の実現

- 経営基盤の強化
- 人材育成と組織づくり、コンプライアンス
- 経験・技術を活かした海外事業展開
- 新型コロナウイルス感染症を契機とした就業環境の整備

## 2022年度の状況

- 国際コンテナ物流の混乱はほぼ正常化しつつあるものの、世界的なインフレ、経済の停滞懸念など予断を許さない状況。阪神港の国際基幹航路においては豪州航路が抜港。一方で、横浜港で北米東岸航路が新規寄港するなど日本寄港を見直す動き。
- 物流混乱の経験を踏まえ、国内荷主から海外T/Sを不安視する声もあり、日本海側港湾との内航フィーダー航路が増強。
- 外航船社は海上運賃の高騰を背景に好調な経営状況が継続し、超大型コンテナ船を含む新造船を発注する動きが加速。

- 大規模高規格コンテナターミナルの効率的な一体運営に向け、PC18整備の進捗を図るとともに、C12拡張部、PC13-17の整備に着手。
- COMPASは試験運用を実施。
- コロナ禍の経験を踏まえ、感染症BCPを策定。
- フェリーの大型化に対応した改修工事を実施。ライナー埠頭では計画的な維持補修工事を実施。
- CNPの形成に向け、両港湾管理者が主催するCNP検討会へ参画し、「CNP形成計画」策定に貢献。神戸港における水素需要ポテンシャル調査を実施。

- 大規模整備に着手したものの執行管理の徹底や発注方法の工夫等によるコスト削減に取り組み2022年度決算も黒字を計上、本計画の目標値を上回る自己資本比率を確保。
- 引き続き「コンテナ物流講座」を実施したほか、「内航コンテナ船の乗船研修」を再開するなど将来の会社を担う人材の育成に向けた取り組みを実施。
- シハヌークビル港湾公社の阪神港視察に対応、意見交換を実施し、関係を強化。

## II. 今後の取り組み



### ①集貨及び創貨施策の更なる強化

- 阪神港は、位置的な状況からも西日本エリア・日本海側エリアからの集貨に力を入れている釜山港と競争せざるを得ない状況であり、阪神港の港勢拡大を図る上で、西日本や日本海側からの集貨が必要不可欠。
- 日本海フィーダー航路の安定化・内航船舶の大型化への支援など、内航フィーダーネットワーク強化を推進。
- 外航船社に対して、新造船投入などあらゆるタイミングを捉えインセンティブを有効に活用し、時宜に即したプロモーション活動を実施するなど基幹航路誘致を図る。
- 「食の輸出」拡大に向けリーファーコンテナの支援を継続。新たに創設した冷凍混載貨物へのインセンティブを活用した取り組みを進める。

### ②生産性・資本効率を伸ばすターミナルシステムの構築

- 大水深バースを含む岸壁延長1,000m以上の複数のバースを一体的に利用する“大規模高規格コンテナターミナル”の整備を促進し、施設の一体利用の促進など『大規模高規格コンテナターミナルの効率的な一体運営』に向けた取り組みを加速。神戸港では物流機能を維持しつつ整備を進めるとともに、大阪港では万博開催を見据えた物流交通対策としての位置づけも踏まえ整備を進める。
- DXを加速させるため、CONPASは2023年度中の本格運用に向けたプロセスを着実に進める。また、社内業務システムの最適化についても取り組みを進める。
- フェリー大型化対応は事業者との協議を進め需要を把握。ライナーは計画修繕を着実に実施。
- CNP実現に向け、引き続き港湾管理者と連携し「港湾脱炭素化推進計画」の策定に協力。また、水素利活用を推進するため、関係者と協力しながらFC-RTGやFCトラクタヘッドの導入に向けた技術実証を進める。

### ③機動的かつ安定的な経営の実現

- 中長期的な収支を踏まえた事業の実施や事業コストに応じた適切な契約の見直しを行うとともに、維持補修の計画的執行によりトータルコストの削減に取り組む。
- 引き続き、知識向上、技術スキルの研鑽に向けた研修に取り組むとともに、効果的な研修となるよう内容を検討。また、社員が積極的に研修・セミナーへ参加することで港のプロとして必要な経験・技術の習得を進める。
- シハヌークビル港等との人的交流を強化するとともに、技術的な支援を継続して実施。
- 現在、国土交通省で検討されている国際コンテナ戦略港湾政策の今後のあり方なども見極めた上で、見直しについて引き続き検討していく。

### III. 計画目標と実績

|      |         | 目標値                   | 2018<br>H30   | 2019<br>R1    | 2020<br>R2    | 2021<br>R3    | 2022<br>R4    |
|------|---------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 貨物量  | 国内シェア   | <u>22%以上</u>          | 23.2%         | 22.9%         | 23.2%         | 23.5%         | 23.5%         |
|      | 貨物量     | <u>550万TEU</u>        | 536万TEU       | 532万TEU       | 501万TEU       | 525万TEU       | 528万TEU       |
| 輸送力  | 国際基幹航路  | <u>9万以上<br/>TEU/週</u> | 8.1万<br>TEU/週 | 8.1万<br>TEU/週 | 7.8万<br>TEU/週 | 7.2万<br>TEU/週 | 6.8万<br>TEU/週 |
|      | 国際フィーダー | <u>7千以上<br/>TEU/週</u> | 6.8千<br>TEU/週 | 6.6千<br>TEU/週 | 6.6千<br>TEU/週 | 6.8千<br>TEU/週 | 7.1千<br>TEU/週 |
| 財務体質 | 自己資本比率  | <u>10%以上</u>          | 13.3%         | 15.0%         | 16.0%         | 18.0%         | 16.7%         |

※ 赤枠内は本計画の目標値と対象期間の実績