

HPC2024

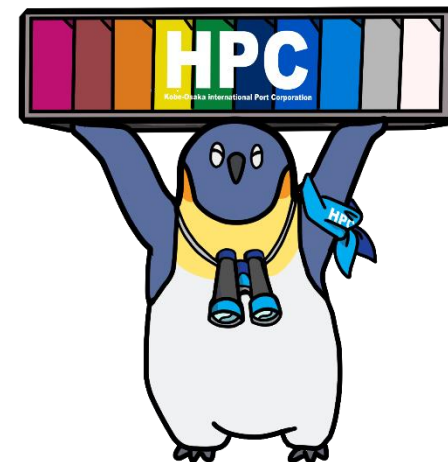


Connect to the World ～西日本のゲートウェイ～

中期経営計画 2020-2024年度

2024年度フォローアップの概要 (2025年6月)

阪神国際港湾株式会社



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

2024年度の状況

- ・ 昨年に引き続き中国経済減速に伴いアジア向けは低調であり、輸送量のインバランスが拡大。さらに中東情勢の悪化に伴うスエズ運河回避の動きや米中貿易摩擦等、不確実性が高まっている。
- ・ 更なる内航フィーダーネットワークの強化に取り組み、九州・四国・日本海側等との内航フィーダー航路数は88.5便/週へと増加、計14港の地元港と連携し、その結果国際フィーダー輸送力は増加。
- ・ 阪神港の国際基幹航路においては、2025年2月から新たに欧州輸出航路FP2サービスが開始

- ・ 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、神戸港では再整備したPC13の供用を開始。またPC13-17のヤード再整備を継続的に実施。大阪港ではC12延伸・拡張部の供用を開始
- ・ CONPASについては、神戸港PC18で運用を開始
- ・ 社内DXにおいては、決裁業務の一部や予算執行管理システムの電子化が完了
- ・ 南港フェリーターミナルをリニューアルし、ライナー埠頭では計画的な維持補修工事を実施
- ・ CNP形成に向けて、国とともにRTGの水素エンジン発電機に係る現地実証に向けた取り組みを進めた。またヤード照明等のLED化等を実施

- ・ コンテナターミナルの大規模整備を進めているが、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、2024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
- ・ 港湾業界に精通する外部有識者を招いた講演会や新たに人材獲得に向けタスクフォースを結成、取り組んだ。
- ・ シハヌークビル港湾公社と意見交換を実施し、関係強化を図った。

II. 5年間の主な成果

①集貨及び創貨施策の更なる強化

- 世界的なインフレや不安定な国際情勢、円安、物価高騰の影響を受け、2024年の阪神港の貨物量は508万TEUとなったが、国内シェアは22%以上を確保の見通し
- 国際基幹航路の輸送力においては、船舶の大型化や寄港地の絞り込みにより、アフリカ航路、北米東岸航路などが阪神港から抜港されたが、欧州輸出航路サービスが開始され、本計画策定時点を上回った。
- 基幹航路の維持・拡大に向けて、内航フィーダーネットワークの構築を強化し、寄港便数の増加や船舶の大型化、加えて阪神港と日本海側港湾を結ぶ日本海フィーダー航路の運航を開始した結果、国際フィーダー輸送力は増加
- 新たなコンテナ貨物の創出においては、政府が2020年に発表した「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」に基づき、阪神港における食の輸出機能の強化を図った。

②生産性・資本効率を伸ばすターミナルシステムの構築

- 神戸港では、RS-BCのヤードをテナー化し、隣接するRC6/7と一体化。またPC13-17の再整備に着手。PC13のターミナル機能をPC18に集約し、ヤードの拡張・新ゲートを整備した。PC13-17では新たなCFSの供用を開始。大阪港ではC12延伸・拡張部でヤード拡張・新ゲート等を整備
- 港湾におけるDXでは、DICT、PC18においてCONPASの運用を開始。また社内DXでは、DX推進室を設置し、全社を挙げたDX推進体制のもと、業務の効率化や柔軟な働き方を推進
- 港湾管理者と連携し「神戸港港湾脱炭素化推進計画」や「大阪港・堺泉北港・阪南港港湾脱炭素化推進計画」の策定に協力。国とともにRTGの水素エンジン発電機の換装に向けた取り組みや、大阪湾・瀬戸内でのLNGバンカリング事業への参画、ターミナル照明のLED化等を実施

③機動的かつ安定的な経営の実現

- 資機材価格や人件費の高騰等厳しい状況が続いた中、複数年にわたる大規模な整備を進めるため、事業計画や工程を適宜見直すなど収支の安定を図り、自己資本率16%以上を確保
- 社員育成方針に基づき、「港のプロ」として必要な経験・技術を習得するため、物流講座、内航コンテナ船の乗船研修、現場技術研修等を実施
- コンプライアンス意識やガバナンス体制の強化のため、各種委員会に外部有識者をを入れて開催した。
- シハヌークビル港湾公社とは、荷役機械整備に係る知見の提供やWEBや対面での技術交流等を継続的に実施し、関係を強化

Ⅲ. 計画目標と実績

		目標値	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6
貨物量	国内シェア	<u>22%以上</u>	22.9%	23.2%	23.5%	23.5%	23.3%	※
	(参考：5大港 シェア)	—	32.9%	33.6%	33.4%	33.3%	33.0%	32.6%
	貨物量	<u>550万 TEU</u>	532万 TEU	501万 TEU	525万 TEU	528万 TEU	507万 TEU	508万 TEU
輸送力	国際基幹航路	<u>9万以上 TEU/週</u>	8.1万 TEU/週	7.8万 TEU/週	7.2万 TEU/週	6.8万 TEU/週	6.7万 TEU/週	8.4万 TEU/週
	国際 フィーダー	<u>7千以上 TEU/週</u>	6.6千 TEU/週	6.6千 TEU/週	6.8千 TEU/週	7.1千 TEU/週	7.1千 TEU/週	7.7千 TEU/週
財務 体質	自己資本比率	<u>10%以上</u>	15.0%	16.0%	18.1%	16.7%	16.5%	16.8%

※ 赤枠内は本計画の目標値と対象期間の実績

※ 国内シェアについては、集計中であるため参考数値として5大港貨物量シェアを掲載