

HP C 2029

HANSHIN PORT CORPORATION



中期経営計画 2025-2029年度

Connect to the World ~西日本のゲートウェイ~

2025年度フォローアップ
(2026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

- 国際基幹航路を中心とした外航航路ネットワークの強化
- 西日本諸港との国際フィーダーネットワーク強化
- ロジスティクス機能強化や農産物の輸出促進などによる新たな貨物の創出

②生産性・資本効率を伸ばすターミナル整備・運用

- 大規模高規格コンテナターミナルの形成
- フェリー・ライナー施設の機能強化
- 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

2025年度の状況

- 紅海情勢等の地政学リスクなどにより経済・貿易の先行きは不透明な状況な中、船社による寄港地選定やサービスの見直しが進み、阪神港の基幹航路航路の再編・休止があったが、新たな欧州航路、北米西岸航路の開設決定により2025年度は国際基幹航路数、輸送力は基準年（2023年）並みを確保
- 阪神港の港勢維持・拡大や国際フィーダーの利用促進のため、連携港湾に地元港を10港追加し、合計24港に拡大。うち4港と「ブルーアライアンス港※」として連携強化。国際フィーダー輸送力は輸送効率向上のための見直し等があったものの、基準年以上を確保
- 2025年の取扱貨物量は外内貿合わせて512万TEUで基準年から増加
- 食の輸出拡大に向けて国内外の展示会へ出展、商談会を開催

※「ブルーアライアンス港」：24港の連携港湾のうち、港湾利用促進に向けたポートセールス活動や、船会社・荷主企業・物流事業者に選ばれる港を目指して、意見交換や情報共有を通じて連携を強化することに合意した港。

- 神戸港PC13~17の一体利用に向け、遠隔操作RTGに対応した荷さばき地の整備、PC14にてガントリークレーン3基のリプレースを実施
- 大阪港C12にて大阪港最大となる20列対応のガントリークレーン2基整備に着手
- 神戸港においてガントリークレーン遠隔操作実証事業に着手
- 大阪港DICTや神戸港PC18に加え、新たに神戸港KICTにおいてもCONPASを常時運用開始

I. 2025年度の状況

基本戦略

③外部環境の変化に対応できる経営基盤の強化

- 効率的かつ柔軟に対応できる人材・環境の醸成
- 海外港湾との交流による経験・技術のさらなる向上
- 安定的な財務体質の確保

④脱炭素社会実現に向けたCNP形成支援

- 新技術の導入やターミナルの脱炭素化
- 環境などのサステナビリティ課題への対応

2025年度の状況

- 社員の成長と組織力強化を目的に新たな人材育成方針を策定
- 会社独自の研修などによる「港湾のプロフェッショナル人材」育成推進
- シハヌークビル港湾公社と研修などの技術交流を通して、海外におけるターミナル運営の知見を蓄積
- 昨今の資機材や人件費の高騰への対応として貸付料値上げを実施
- 資機材コストや人件費高騰により収支は厳しい結果となったが、自己資本比率は目標値を上回る15.1%を確保

- CNP形成の一環として、RTGの高度化実証事業(水素エンジン発電機への換装・技術実証)、照明LED化や施設ZEB化検討を実施
- 国、港湾管理者と連携してターミナル照明LED化を実施
- KICTにおいて、事業者と連携しながら太陽光パネル設置や内航コンテナ船のEV化に対応する電力供給基盤を整備
- 9月に大阪港C1～4、11月に大阪港C10～C12において、国のCNP認証を取得
- 港湾の脱炭素化の一環として取り組むLNGバンカリング事業では広報のほか、2026年4月のバンカリング船の建造を遅滞なく推進

II. 今後の取り組み

①集貨及び創貨施策の更なる強化

- ・ 基幹航路への大型船投入が一段と進み、12,000TEU超えの船型が汎用化する中、船型大型化に対応した施設整備だけでなく、寄港地選定に必要な貨物量の確保が一層必要
- ・ 欧州・北米西岸航路の維持拡大のため、海外港湾経由で輸送される国内貨物を国際フィーダー輸送への転換を促進すると共に、アジア-北米間等で輸送される国際トランシップ貨物をターゲットに集貨促進
- ・ 戦略的な外航航路誘致や国内貨物等の集貨、創貨のため国内港湾の貨物動向を数量的に把握する仕組みを構築
- ・ 連携を深めた地元港と「ブルーアライアンス港」として連携を一層強化し、阪神港への集貨を促進

②生産性・資本効率を伸ばすターミナル整備・運用

- ・ 神戸港PC13~17にて、2026年6月末の工事完成後、2026年7月にターミナル一体利用を開始予定
- ・ 大阪港C12では大阪港最大となる20列対応のガントリークレーン2基の2027年度中の設置完了を目指し、引き続き整備実施
- ・ 将来の港湾労働人口減少を見据えたガントリークレーン遠隔操作化は2026年度の実証に向けて取り組む
- ・ 大阪港でフェリー機能強化に向け、フェリー埠頭を再編(南港拡張・夢洲新設)。港湾計画変更後、事業化に向け関係者協議開始
- ・ CONPASは2027年度中に大阪港C2-4での常時運用開始目標に取組推進
- ・ 国の最新情報に基づきBCP計画を見直し。サイバー攻撃事案発生時にターミナル情報を共有できる連絡体制を構築

③外部環境の変化に対応できる経営基盤の強化

- ・ 人材育成方針に基づく研修等を計画的に実施し、社員の能力向上と組織力強化
- ・ 業務効率化を目的に生成AIなどの導入可能性を調査・検証し、AIの業務利用の環境を整備
- ・ 国際港湾協会(IAPH)主催の国際会議等に参加して阪神港を広く周知し、海運・港湾業界における知名度を高め、存在感を拡大(阪神港のプレゼンス向上)
- ・ コスト抑制を踏まえた工法の選択など、より一層のコスト縮減の検討を継続

④脱炭素化社会実現に向けたCNP形成支援

- ・ 国や港湾管理者と連携しながら、引き続きターミナル照明LED化を実施
- ・ 2026年4月のバンカリング船事業開始を契機にLNG燃料船誘致を加速し、船舶用LNG燃料普及の促進により、阪神港におけるLNGバンカリング拠点形成を推進
- ・ 今後のコンテナターミナルのCNP認証申請に対しても、認証取得に向け、ターミナルオペレーターを支援

Ⅲ. 計画目標と実績

		目標値	2023 R5 基準年	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11
貨物量	国内シェア	23%以上	23.3%	未定				
	貨物量	560万TEU 以上	507万 TEU	512万 TEU				
輸送力	国際基幹 航路	10万TEU 以上/週	6.7万 TEU/週 (11航路)	6.8万 TEU/週 (11航路)				
	国際 フィーダー	8千TEU 以上/週	7.1千 TEU/週	7.4千 TEU/週				
財務 体質	自己資本 比率	10%以上	16.5%	15.1%				

※ 「貨物量」は年単位、「輸送力」、「財務体質」は年度単位

※ 「貨物量」は年間の実績値。「輸送力（国際基幹航路）」は、各国際基幹航路の船隊規模（当該航路に投入される全船舶の総積載能力を投入隻数で除した値）を合計したものの。「輸送力（国際フィーダー）」は、1年間に阪神港に寄港した全国際フィーダー船舶の総積載能力を52週で除したものの

※ 「貨物量」、「輸送力（国際基幹航路）」、「輸送力（国際フィーダー）」の目標値は、港湾法第43条の12に基づく「埠頭群の運営の事業に関する計画(運営計画)」に定められた「国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の寄港回数の維持又は増加に関する目標」を記載（目標値の基準年は、中期経営計画策定時（2024年度末）の最新データである2023年の実績値）