

HP C 2024



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 2023年度フォローアップの概要
(2024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

2023年度の状況

- コンテナの荷動きは昨年と同水準、海上運賃市況も落ち着きを取り戻しつつあるものの、カスケードの進行や中東情勢やパナマ運河の吃水制限による船舶需給のひっ迫化の懸念等予断を許さない状況。
- 物流の混乱の経験を踏まえ、釜山港接続から阪神港接続へ変更する荷主が増え、阪神港の継続定着利用が図られつつある。
- 2025年からサービスを開始するGemini Cooperationは釜山港から上海港にハブを変更することを発表し、釜山港と阪神港の地方港貨物獲得の競争が激化することが予想される。

- 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拡張ヤード・新ゲートの供用開始。PC13-17では新たなCFSを供用開始、ヤード再整備を実施中。大阪港ではC12延伸・拡張部におけるゲート等の整備が完了。
- CONPASは大阪港にて運用開始。神戸港において試験運用を実施。
- 国際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。
- 両港湾管理者が主催するCNP検討会へ参画し、「大阪港・堺泉北港・阪南港港湾脱炭素化推進計画」策定に協力。国とともに水素を動力源とする荷役機械の改良、稼働実証に着手。

- 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2023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」や「内航コンテナ船の乗船研修」を実施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との技術交流を実施し、関係を強化。

①集貨及び創貨施策の更なる強化

- 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であることから、港湾管理者と連携し、ターゲットを絞り戦略的かつ機動的に集貨事業を実施
- 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、更には地方港湾と連携した支援制度の創設など、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、北米、中南米貨物のニーズの掘り起こしにより他港で母船接続されている北米、中南米航路の貨物の阪神港での接続を図る。
- 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して実施。
- 複合ターミナルの形成に向け、意見交換を実施するなど関係者とともに検討を進める。

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着実に整備を進める。
- DXを加速させるため、CONPASは2024年度上半期中の神戸港での運用開始に向け調整を行うとともに、KICTへの導入に向けた検討を進める。
- 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、国や関係者と協力しながら水素を動力源とするRTGの技術実証を進める。

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、「新任課長級研修」を実施し、会社の将来を担う人材育成に取り組む。また、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。
- シハヌークビル港湾公社への技術的な支援を継続して実施し、関係性を強化する。
- 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会での最終とりまとめを参考に次期中期経営計画を策定する。

Ⅲ. 計画目標と実績

		目標値	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5
貨物量	国内シェア (参考：5大港のみ)	<u>22%以上</u>	22.9%	23.2%	23.5%	23.5%	※
		—	32.9%	33.6%	33.4%	33.3%	33.0%
	貨物量	<u>550万 TEU</u>	532万 TEU	501万 TEU	525万 TEU	528万 TEU	507万 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
	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
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%

※ 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