

関西の国際物流活性化に向けた「阪神港」を中心とした取り組み

阪神港(大阪港・神戸港を一体としてとらえた呼称)では、その活性化に向けてインフラ整備をはじめとしたさまざまな取り組みを行ってきたが、昨今の「デジタル」「グリーン」の潮流を意識した新たな取り組みも始まっている。当会でも「国際物流戦略チーム」などにより、阪神港等の活用を通じた国際物流活性化への取り組みを進めている。今号では阪神港の現状や課題、その機能強化に向けた取り組みについて紹介する。

阪神港の現状

近年、国際海上輸送においては、パナマ・スエズ両運河の拡張、北極海航路の活用、中国の「一带一路」政策などにより世界規模での物流再編が進んでいる。さらに、コンテナ船の大型化による寄港回数減少に伴う寄港地の絞り込みなども相まって、港湾に関するヒト・モノ・情報の流れに大きな変化が生じている。

また、特にアジア諸国が港湾を核とした戦略的な国際輸送網の構築・拡充をはかっており、日本の港湾の地位は相対的に低下している。神戸港は1980年には世界の港湾別コンテナ取扱量4位に位置していたが、1995年の阪神・淡路大震災による落ち込み等もあり2001年には25位、2018年には50位以下となるなど低迷している。

わが国では国際基幹航路*1における日本への寄港を維持・拡大するため「国際コンテナ戦略港湾政策」を掲げ、2010年に阪神港および京浜港を「国際コンテナ戦略港湾」に選定し、国際競争力のある拠点港湾の育成をはかっている。この政策の一環として、国内の貨物を集約し取扱貨物量を増加させる「集貨」が進められており、その結果、阪神港でのコンテナ取扱量は近年増加傾向にあった(図1)。

しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大により世界のコンテナ取扱量が激減するなか、阪神港においても2020年1月の貿易額・コンテナ取扱量は、輸

出・輸入ともに対前年同月比で大幅に減少した。幸いにも打撃は一時的で、5月以降は回復傾向となり、12月には前年同月比を上回った。

貿易額・コンテナ取扱量が回復する一方、新型コロナウイルス感染症が引き起こしたさまざまな問題ははまだ解消されていない。世界のコンテナ生産の大部分を担う中国において経済活動が制限されたことで生産量が減少し、コンテナ不足が深刻化。さらに、アジアで生産活動が再開されたことなどに伴いアジアから欧州・北米向けのコンテナ運賃が高騰するなど、物流に関しては不安定な状況が続いている。

阪神港の機能強化に向けた取り組み

阪神港の機能強化に向けては、従来のインフラ整備や集貨事業に加え、昨今の「デジタル」「グリーン」の潮流を意識した次のような取り組みが進められている。

■サイバーポート実現に向けた取り組み

現状、民間事業者間の港湾物流手続きの多くが紙・電話等で行われており、再入力・照合といった非効率な作業が必要となることや、書類の記載内容に不備があることなどが課題となっている。

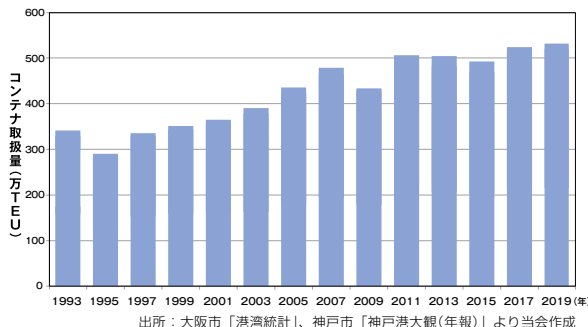
こうした手続きを電子化するとともに、ICT(情報通信技術)を活用した海上コンテナの搬出入予約システム「CONPAS(新・港湾情報システム)」の導入をはじめとする各種施策を一体的に推進することで、港湾のデジタル化「サイバーポート」の実現をめざしている。

■カーボンニュートラルポート形成に向けた取り組み

地球温暖化防止のための国際的枠組みであるパリ協定の採択・発効を受け、わが国では脱炭素社会の実現に向けて2050年カーボンニュートラルをめざしており、港湾においても脱炭素化に配慮した取り組みが不可欠となっている。

取り組みの一つとして、国土交通省では「カーボン

図1 阪神港のコンテナ取扱量



ニュートラルポート(CNP)」の形成をめざしている。わが国では、二酸化炭素(CO₂)が温室効果ガス排出量の約9割を占めているが、その約6割は製油所・発電所、鉄鋼業や化学工業の工場から排出されており、それらの施設の多くは港湾・臨海部に立地している。CNPは、港湾・臨海部において燃焼時にCO₂を排出しない水素・アンモニア等を輸入・貯蔵し効率的に活用することで、温室効果ガスの排出を港湾(ポート)全体としてゼロにすることをめざすものである。

神戸港をはじめ全国の港湾では「カーボンニュートラルポート形成計画(仮称)」が作成されることとなり、この計画により神戸港のCNP形成に向けた取り組みが加速することが期待される(図2)。

国際物流戦略チームにおける取り組み

阪神港等を活用して関西の国際物流を活性化させ、ひいては関西経済の発展をめざすべく、関西の産学官で構成する「国際物流戦略チーム(以下、チーム)」(本部長：松本正義 関経連会長)が2005年に設置された。チームではこれまで、独自性・先進性の高い物流サービスをビジネスモデルとして認定し、そのPRを通じて関西の物流の活性化を促進する「関西総合物流活性化モデル認定事業」の実施や、物流事業者と荷主事業者および物流事業者をつなぎ、新たな物流サービスの創出等をめざすためのWebサイト「Logi-Link」の運用などを行ってきた。

2019年には「今後の取組」の改訂を行っている。「今後の取組」は、関西の国際物流全般にわたる課題を中長期的な視点で整理・検討し、チーム活動の

指針として2014年に策定したもので、今回の改訂では、関西の強みである「医療」「食」の輸出促進に向けて、一貫して低温を保ったまま貨物を流通させる仕組み(コールドチェーン)を構築する必要があることが盛り込まれた。これに基づき小ロットに対応した混載輸送や温度センサー付きのRFID*2の導入などの取り組みが進められており、非常時においても機能する国際物流のコールドチェーン(「崩れないグローバルコールドチェーン」)の構築をはかっている。

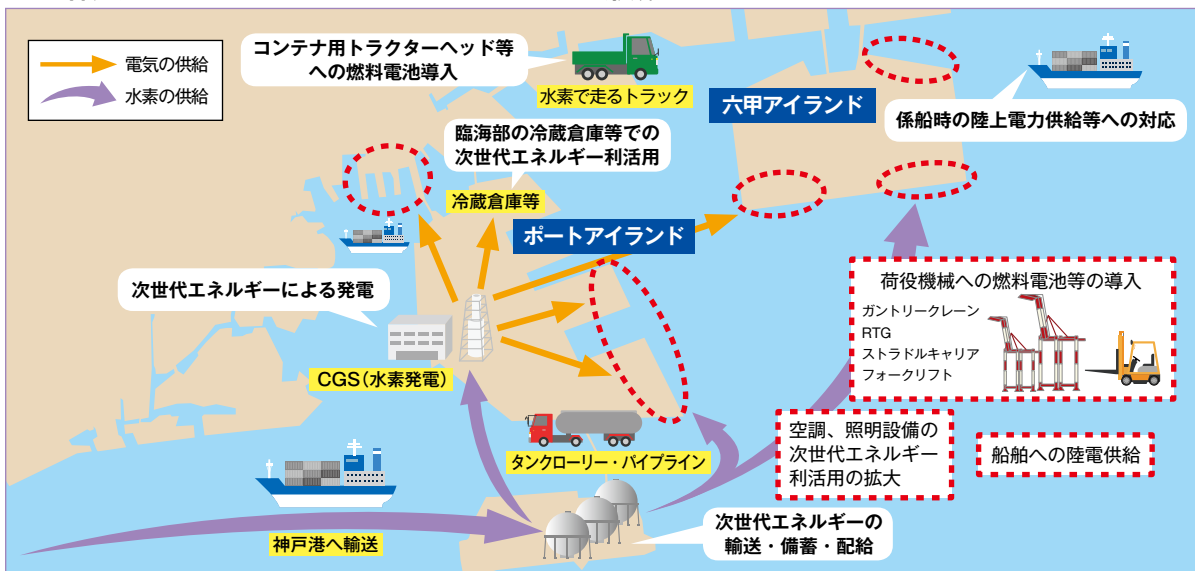
また、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲(大阪港夢洲地区)には、大阪港全体の貨物取扱量の40%を扱うコンテナターミナルがあり、重要な物流拠点となっている。万博開催に向けた準備が本格化するなか、夢洲地区に流入する車両によって港湾物流に影響が及ぶことが懸念されており、2019年12月にはチームの下に「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」が設置された。今後、2025年日本国際博覧会協会等とも連携をはかり、夢洲における物流の課題への対応策に関する検討を行っていく。

今年度には、新型コロナウイルス感染症の影響も見極め、ウィズコロナ、アフターコロナ時代の物流のあり方を盛り込んで「今後の取組」を再度改訂する予定である。

関経連では、引き続き産学官の関係者と連携し、阪神港を通じた関西の国際物流の活性化をはかっていく。

- *1 アジアと欧州といった地域間を各地域の主要な港湾に寄港しながら結ぶ、国際海上物流の幹線として機能する航路。
- *2 ICタグを使い、無線通信によってモノを識別・管理するシステム。(地域連携部 松岡憲弘)

図2 神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成イメージ



出所：近畿地方整備局資料より当会作成