姫路港開港60周年特集

関西エネルギー基地の役割担う

姫路港は2019年4月、開港60周年を迎える。これまで工業港として発展し、現在はLNGや鉄鋼関係の取り扱いが太宗になっている。コンテナ貨物に関しては、国際コンテナ戦略港湾・阪神港と連携し、トライアル輸送も実施。また、世界文化遺産に指定された「姫路城」の存在を背景に、クルーズ客船も寄港している。

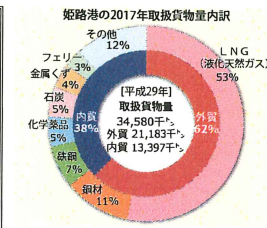
姫路港

総貨物量は3500万トン

姫路港は、古くは瀬戸内海の交通の要衝として、江戸時代には世界文化遺産に指定されている姫路城のある城下町を支える港として発展し、北前船も寄港していた。明治初期には、銀の生産で栄えた生野銀山と飾磨港との間に馬車専用道路、通称「銀の馬車道」が整備されるなど、「海の玄関口」として栄えた。

1951（昭和26）年、飾磨港、広畑港、網干港が統合した姫路港が重要港湾に指定。59（昭和34）年4月11日に開港した。67（昭和42）年には特定重要港湾に指定。2011（平成23）年に国際拠点港湾の指定を受けた。

現在、鉄鋼や化学産業など製造業、電気・ガスなどのエネルギー産業が集積する工業港として発展。地域経済に重要な役割を果たしている。隣接する国際コンテナ戦略港湾・阪神港への連携港として、阪神港への集貨・創貨の役割も担っている。



17年の総取扱貨物量は前年比2・3%減の3458万トンで、LNGが88%（シェア、以下同）と大部分を占め、石炭7%、化学薬品2%、原塩1%などとなっている。LNGは豪州、インドネシアなどからの輸入。輸出は82万トンで、鋼材91%、金属くず5%、化学薬品2%、非金属鉱物2%などだ。

移入は793万トンで、内訳は鉄鋼29%、金属くず12%、化学薬品9%、セメント7%などとなっている。移出は547万トンで、鋼材47%、化学薬品12%、フェリー輸送貨物12%、砂利・砂6%などだ。

コンテナ貨物輸送でトライアル実施

姫路港は、広畑埠頭に40トン吊りガントリークレーンを持ち、中島埠頭に43トン吊り多目的クレーン、飾磨埠頭に15トン吊りクレーンを設置している。18年度、内航フィーダーによるトライアル輸送を行った際には、ガントリークレーンを活用し

トライアル輸送でコンテナ荷役をするガントリークレーン

兵庫県によると、姫路港背後圏で西播磨地域＝神戸港間のコンテナ貨物量は約23万TEUあるという。うち陸送が約22万TEU、海上輸送は約1・2万TEU。県では17年度、学識経験者や行政関係者などで構成する「内航フィーダー航路開設検討委員会」を設置。姫路港と神戸港の間でのフィーダー航路の開設方法を検討し、トライアル輸送の必要性を探った。航路開設の可能性を見るため、実際に船舶を運航し、荷主からの貨物を使って荷役やショートドレーを実施した。トライアル輸送は公募型プロポーザルで行い、ユニエックス・上組広畑支店、姫路木材倉庫に委託。昨年9～10月に実施した。

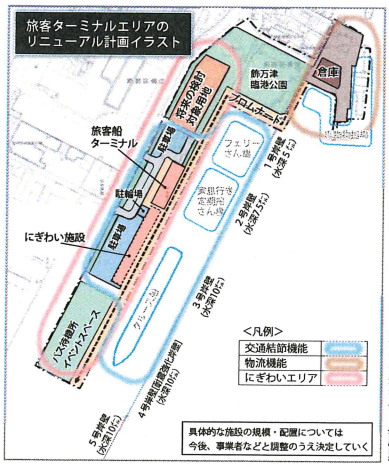
なお、19年度は「海上輸送へのモーダルシフトの強化」として助成事業を実施する計画。期間は10月から20年3月末までの6カ月間。

旅客ターミナルをリニューアル化

姫路港には、家島諸島と小豆島を結ぶフェリー航路がある。家島諸島の坊勢島の坊勢漁業協同組合は兵庫県内でも有数の漁獲高を誇っており、魚介類を背景に家島の観光振興も行われている。

世界文化遺産の「姫路城」という大きな観光資源を背景に、姫路港はクルーズ客船も寄港している。特に小型ラグジュアリー客船が多く寄港しているのが特長だ。今年は3月29日に郵船クルーズの「飛鳥Ⅱ」（5万142総トン）が寄港し、開港60周年記念事業がスタートする。翌週の4月5日はプリンセス・クルーズのメガシップ「ダイヤモンド・プリンセス」（11万5906総トン）が初入港する。このほか、「カレドニアン・スカイ」（4200総トン）、「ル・ソレアル」（1万9922総トン）が寄港。商船三井客船の「にっぽん丸」（2万2472総トン）の姫路港発着クルーズが行われる。

フェリーが発着するターミナルのあるポートセンタービルと、クルーズ客船が接岸する旅客ターミナルの間に貨物船岸壁があって、旅客面のターミナル機能が分散しているため、旅客ターミナルエリアをリニューアルする基本計画を昨年3月に作成した。リニューアル化では、ポートセンタービルが老朽化していることも背景にある。19年度は旅客ターミナルの改修に伴い必要となる仮倉庫を建てる予定。



（写真・資料提供　兵庫県）

姫路港運協会　水田裕一郎会長インタビュー

「工業港で発展、観光港としても成長」

姫路港が今春、開港60周年を迎える。姫路港運協会の水田裕一郎会長（飾磨海運社長）に姫路港の概要や特長、港に関心を持ってもらうためにクルーズ客船誘致に取り組んでいることなどを聞いた。（文中敬称略）

LNG・ばら貨物多く取り扱う

――60周年を迎えた姫路港の概要について。

水田　姫路港は播磨臨海重工業地帯の物流を支える役割と、広く関西圏の物流の基地としての役割を担っている。その中で大きい存在と言えるのはエネルギー基地だ。関西電力の姫路発電所、大阪ガスの姫路製造所がそれぞれあって、LNG船が年間100隻以上寄港している。関西圏のエネルギー拠点の意味合いも持っている。関西電力は堺にLNG基地、大阪ガスは泉北製造所がある。姫路港と堺泉北港が、大阪湾の東西の両拠点で関西圏のエネルギーをまかなっていることになる。

姫路には鉄鋼メーカーも多い。新日鐵住金広畑製作所、山陽特殊製鋼、合同製鐵、大和工業、JFE条鋼、虹技（旧神戸鋳鉄所）などがある。日本触媒がある。輸入貨物ではLNGをはじめ、鉱石など原料が多く、輸出貨物は完成品が出されている。

――他港と異なる特長は。

水田　姫路港の特長として、ばら貨物の取り扱いが多いことが挙げられる。大阪港や神戸港では取り扱いが少ないようなばら貨物を扱っている。輸入貨物では、鉛鉱石、ウッドチップ、硅砂、PKS（パームヤシ殻）などだ。バイオマス関係は増えている。最近は貨物のコンテナ化が進んでいたり、ばら貨物が粉じんを伴うものもあるため、ばら貨物を扱いにくくなっている港もあると聞く。姫路港は神戸港から60～70キロ離れていて、阪神港とのすみ分けでばら貨物を扱ってきた。

――港勢拡大にどう取り組むのか。

水田　姫路港の背後圏の企業の貨物を取り扱うだけでなく、中継基地として選択してもらえるようにすることが重要だと思っている。4万重量トンのばら積み船も入港できる。貨物は港の倉庫で保管して、他の港にトランシップできればいい。

姫路の4割経済担う

――地元・姫路にとって姫路港の存在は。

水田　地元経済に大きな役割を果たしている。以前調査したことがあり、姫路市内で1年間行われた経済活動の金額に対して、姫路港の物流企業や姫路港を利用する企業が生み出す金額が38%を占める結果だった。これは、兵庫県、姫路市、姫路商工会議所、姫路港運協会、第3セクターのひょうご埠頭などで構成する姫路港ポートセールス推進協議会のホームページでも紹介している。

しかし、それだけ貢献している港が市民に認知されていないのが課題だと考えている。地元に港があることの意義が理解されていない。そのために、港でイベントを開催することで、多くの人に港に足を運んでもらい、船や港に価値を感じるきっかけづくりを行っている。

ときから始めた「姫路港ふれあいフェスティバル」を毎年開催している。最初は夏だけだったが、5年前から秋も行うようになっている。クルーズ客船の誘致もそうした活動の一環だ。

客船誘致で市民意識向上

――客船誘致にどう取り組んできたか。

水田　15年ほど前から本格的に誘致に取り組んでいる。客船で来た観光客に地元で消費してもらい、姫路港のPRにつなげたい。市民の港に対する意識や理解を深めていく上でも、誘致はいい機会だと思っている。

これまでも「クリッパー・オデッセイ」「オイローパ」「スプリント・オブ・オセアニス」「ル・ソレアル」といった小型高級船が多かった。「にっぽん丸」で姫路港発着クルーズを行ったこともあった。

今年は開港60周年ということで、3月28日に「飛鳥Ⅱ」が入港するのを皮切りに、4月5日に10万総トン超の「ダイヤモンド・プリンセス」も寄港する。ダイヤモンドの寄港は大きな意味があり、姫路港がそういう大型船も入ることができる港というのを知ってほしい。大型客船の寄港は港湾荷役への影響もあるので、今後は中小型船の誘致活動をして港運事業者への影響を小さくしたい。また客船誘致に伴う港湾整備も期待したい。

――姫路港と島を結ぶフェリーもある。

水田　フェリーは家島諸島と小豆島を結んでいる航路がある。家島諸島の観光振興も行っている。姫路港の旅客ターミナルとなっているポートセンタービルを移転、建て直す計画を進めている。フェリーが着くターミナルと客船が接岸するバースの間に、貨物船用の公共岸壁がある形になっている。ターミナルと貨物船用公共岸壁を入れ替えて、老朽化したターミナルを整備したい。これからも姫路港を工業港として発展させるだけでなく、観光港の側面も合わせ持つようにしたい。