

甲5
六4
戸RC
神RC

マースクが運営撤退

三菱倉・川汽の共同運営に

マースクが神戸港六甲アイランドRC4・5コンテナターミナルの借り受け・運営から先月撤退したことが14日明らかになった。同港のコンテナ埠頭群を管理する阪神国際港湾会社が本紙の取材に対し、今年1月1日付でRC4・5の賃借権が、マースクのターミナル部門・APMターミナルズジャパンからターミナルオペレーター（元請け港運事業者）の三菱倉庫に移転（譲渡）されたことを明らかにした。同ターミナルの寄港サービス、荷役作業体制などは従来通り。マースクの撤退により、神戸港で専用（自営）CTを構える外船社はなくなった。

寄港・荷役は従来通り

RC4・5はこれまで同運営していた。もともとAPMターミナルズとマースクと川汽は六甲



神戸港六甲アイランド（中央）

つ専用CTを運営していたが、阪神・淡路大震災後の荷量減などを理由に、2004年4月、ターミナルの共同運営体制に移行。同時に借り受けターミナルも縮小していた。

今回のマースクの神戸港CT借り受け撤退により、同社が日本国内で専用CTを構えるのは横浜港（南本牧埠頭MC1・2）だけとなる。マースクは今春、アジア欧州定期コンテナサービス・AELの日本寄港を約3年ぶりに再開する予定だが、寄港地はかつての横浜・名古屋・神戸から横浜1港に絞り込む。

この流れはCMA-CCGMグループのAPLが17年6月に神戸港の専用

CT運営から撤退し横浜港での自営に絞ったことも重なり、最盛期には外船社4社が専用CTを構えていた神戸港から外船社ターミナルが消えるという時代の節目となる。

また、ターミナル賃借権をマースクから譲受した三菱倉庫は、15年10月に横浜港での専用CT運営から撤退した日本郵船に続き、大手船社のターミナル運営を前面に出る形で引き継ぐ。三菱倉庫は昨年暮れに日本郵船と持ち株会社「エム・ワイ・ターミナルズ・ホールディングス」を設立し傘下の郵船系船社港運4社を経営統合しており、国内CTの運営で一層存在感が高まる形となる。