

神戸港（一部変更）

既定計画：平成18年改訂、目標年次 平成20年代後半

1. 神戸港の位置づけ

開港：1868年、特定重要港湾指定：1951年、スーパー中枢港湾指定：2004年（阪神港）
 神戸港は、国際貿易の約7割をコンテナ輸送が占め、83航路（'09.7現在）の国際航路網を有する我が国を代表する港湾。

平成18年改訂の「港湾計画の方針」でも、「港湾物流のコスト・スピード・サービスを向上させ、西日本のハブ港としてコンテナ貨物を中心として輸送機能の強化を図る。」「中古自動車、中古建設機械などの貨物の集積に対応するため、既存岸壁をその立地特性や利用状況を勘案し、背後用地とともに有効活用を促進する。」等としている。

また、「近畿圏広域地方計画」（'09.8）で、「阪神港等における港湾機能を強化」、「ポートアイランド第2期地区において、高度で大規模な臨海部物流拠点の形成を推進」等としている。

2. 主な港湾活動（国際海上コンテナ輸送を中心に。）

神戸港では、ポートアイランド、六甲アイランド中心にコンテナ貨物を取り扱い（'07年値）

| ふ頭名 | 貨物量(万TEU) | | 外貿コンテナバース数(現状) |
|---------------------|--------------|-----------|----------------|
| | 外貿(実績'07/計画) | 内貿(実績'07) | |
| ポートアイランド (第2期地区) | 94/186 | 5 | 15m×6、12m×2 供用 |
| 六甲アイランド | 87/158 | 5 | 14m×4、13m×2 供用 |
| その他 | 21/10 | 27 | |

ポートアイランドの一部は、スーパー中枢港湾の中核施設（メガターミナル）に位置づけ、16m岸壁の整備、臨海部物流拠点、ターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業、内航フィーダー輸送網の充実のためのモデル事業等を実施中。

3. 一部変更の背景

(1) ポートアイランド関係（スーパー中枢港湾関係）

PC-14～17のコンテナターミナルが2分割運営されることによるゲート通過車両の偏りやゲート待ち車両による渋滞発生、ターミナル内ヤード面積不足による横持ちの発生などの改善の必要性。

阪神大震災を経験した港湾として、大規模地震発生時にも国際物流拠点として機能を確保できる信頼性の向上。

(2) 六甲アイランド関係

六甲アイランド地区で未利用コンテナターミナルが存在。一方で、臨海部に新たな産業用地を求める需要が存在。

4. 港湾計画としての対応

(1) ポートアイランド（第2期）地区

① 「効率的な運営を特に促進する区域（特定国際コンテナ埠頭）」等の変更

〔港湾計画書p2～3,7〕

ゲートの集約、ヤード内外での横持ちの解消等を図るため、「効率的な運営を特に促進する区域」を15.9ha拡大し、メガターミナルの特性を活かした効率化の向上を図る。

② 大規模地震対策施設の追加

〔港湾計画書p5,7〕

特定国際コンテナ埠頭内において、大規模地震発生時の国際海上コンテナ物流機能を維持するため耐震強化岸壁を追加する。

既設岸壁の耐震強化 水深15m岸壁 3バース（PC14, 15N, 15E）

水深15～16m岸壁 1バース（PC16）

耐震強化岸壁の用途変更（コンテナ船）

水深12m岸壁 1バース（PI-1）

既定計画のPC17, 18と併せ、特定国際コンテナ埠頭地区内に7バースを確保。

(2) 六甲アイランド地区

〔港湾計画書p4,6,7〕

産業機械等の集積に対応して、コンテナ岸壁13m×2バースの位置付けを変更。

ふ頭用地の内22haを、新たな産業用地として港湾関連用地に変更。

〔添付資料〕

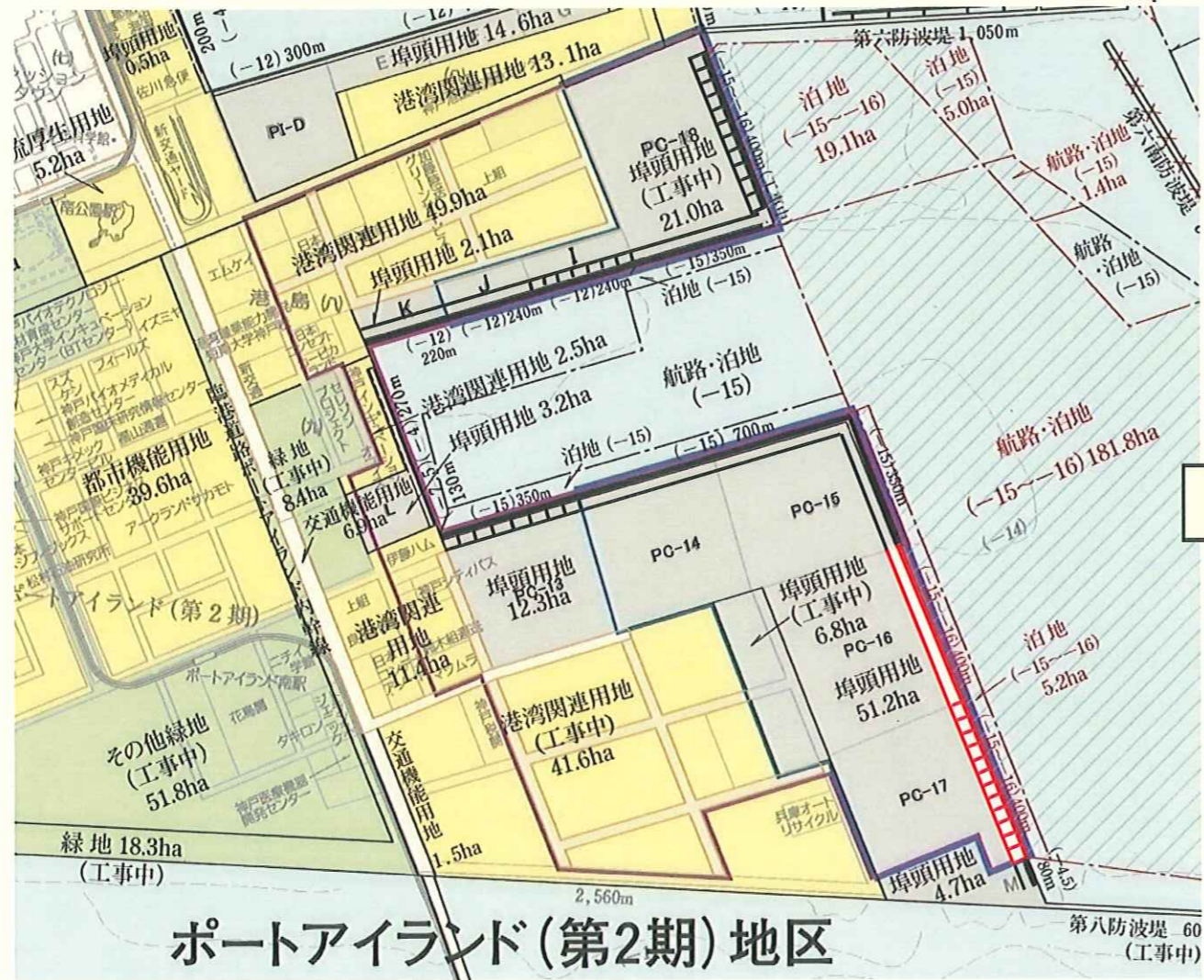
| | |
|--|---|
| 1. 神戸港の現況 | 2 |
| 2. 神戸港港湾計画図（既定計画：平成18年2月現在） | 3 |
| 3. 一部変更対象地区の新旧計画図（ポートアイランド第2期地区） | 4 |
| 4. 一部変更対象地区の新旧計画図（六甲アイランド地区） | 5 |
| 5. 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況 | 6 |

1. 神戸港の現況

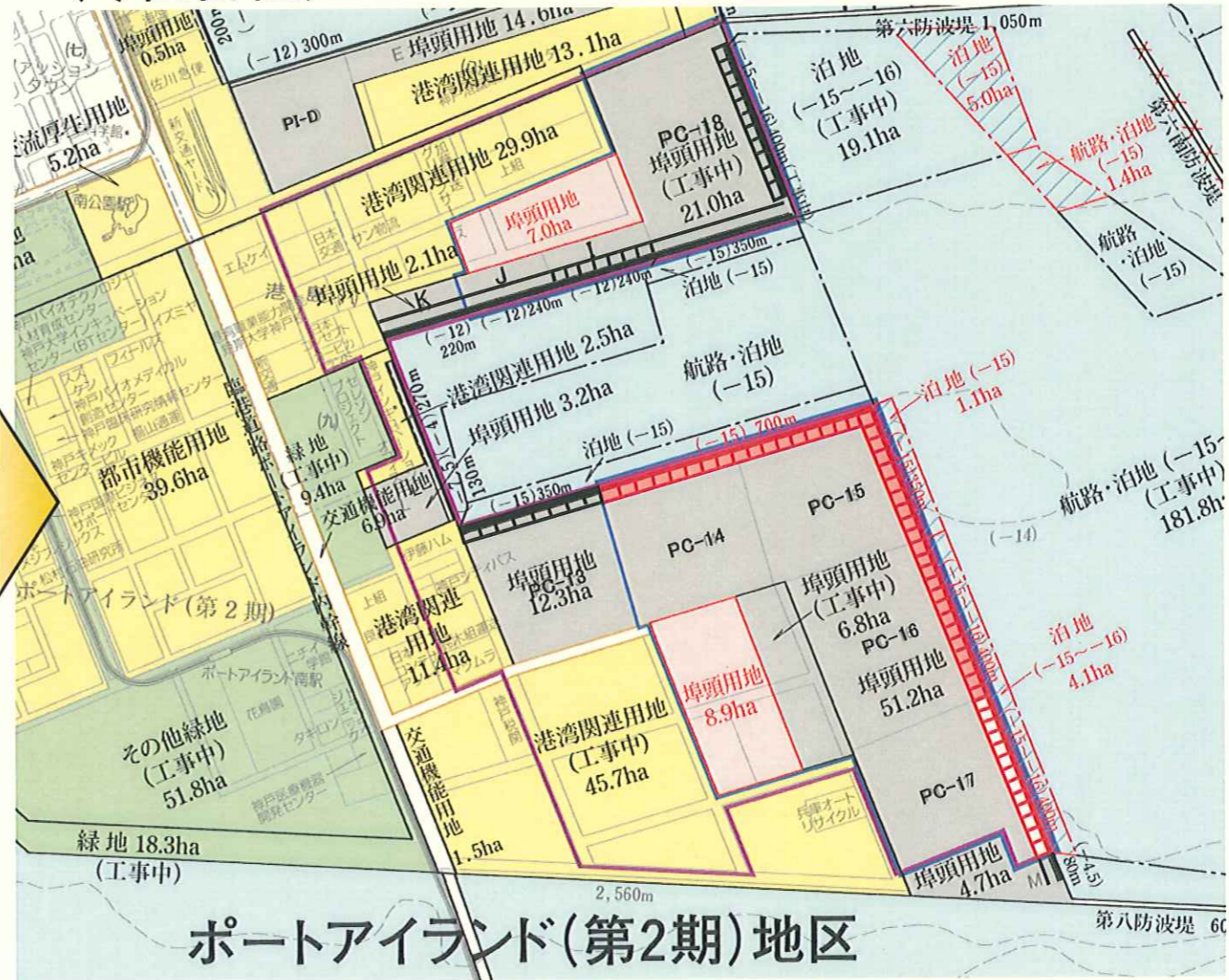


3. 一部変更対象地区の新旧計画図(ポートアイランド第2期地区)

(既定計画：平成20年11月現在)



(今回計画)

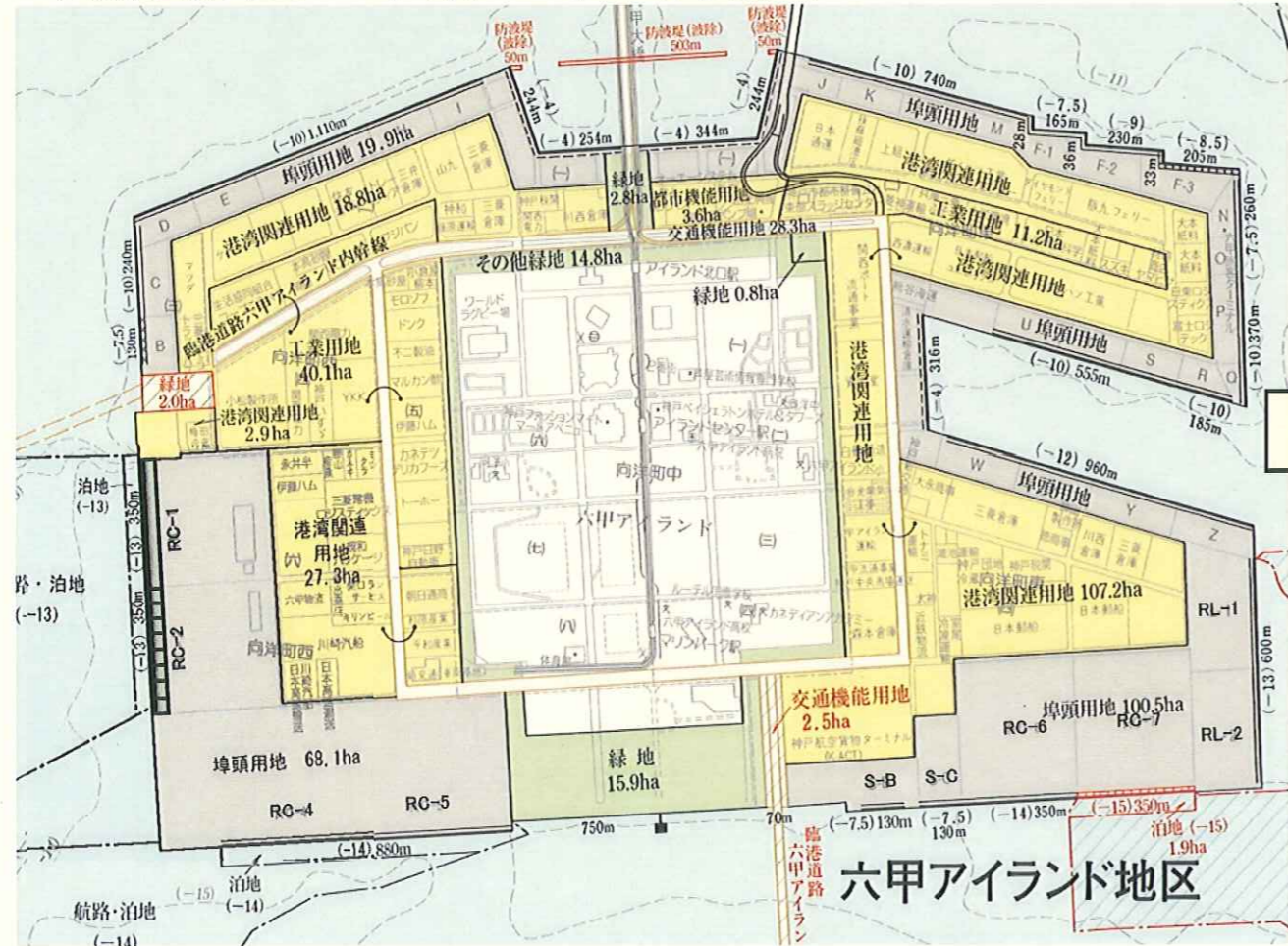


| 凡 例 | |
|-----|-----------------|
| | (既設) |
| | (既定計画) |
| | (今回計画) |
| | 効率的な運営を特に促進する区域 |
| | 臨海部物流拠点の形成を図る区域 |

4. 一部変更対象地区の新旧計画図(六甲アイランド地区)

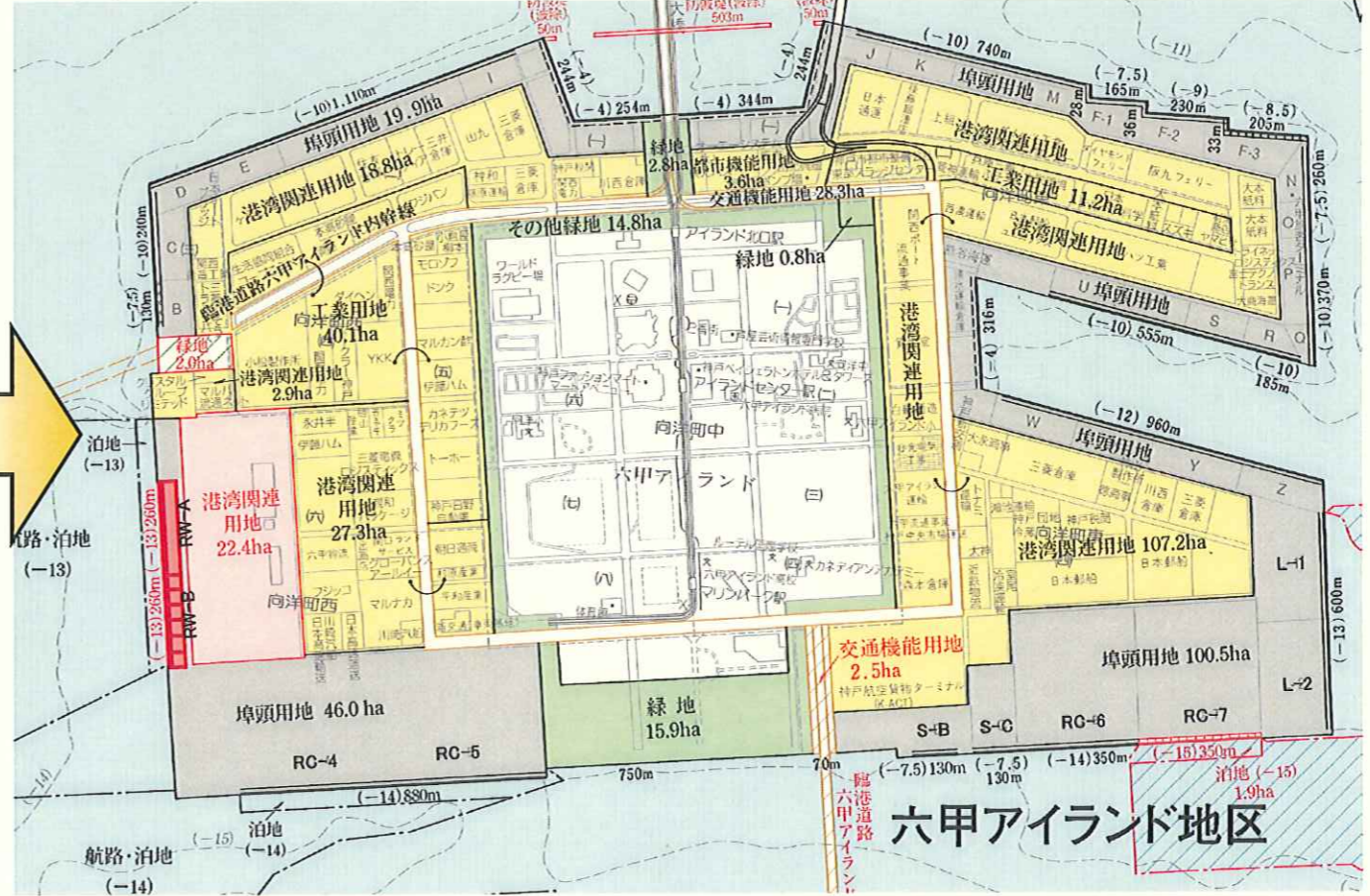
(既定計画：平成19年3月現在)

4



(今回計画)

4



| 凡 例 | |
|-----|--------|
| | (既設) |
| | (既定計画) |
| | (今回計画) |

5. 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況(神戸港)

1. 国際海上コンテナ輸送網の基盤の強化(ポートアイランド2期地区)

(1) スーパー中枢港湾指定エリア「効率的な運営を特に促進する区域(コナ埠頭)」の拡大

ポートアイランド2期地区において、ヤード面積の制約等から非効率な運用を余儀なくされているスーパー中枢港湾の指定エリアと土地利用計画を見直し、メガターミナルの特性を活かした効率的なターミナル運営を図る。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

① 国際海上コンテナ輸送網の強化 (p 3)

近年、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路(以下「基幹航路」という。)のサービス頻度が減少しているところ。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保できるように、指定特定重要港湾(以下「スーパー中枢港湾」という。)等において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においても、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

2 国際海上コンテナ輸送網の拠点 (p 15)

国際海上コンテナ輸送は、基幹航路における船舶の大型化と寄港地の集約が進んでいる。また、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。このため、寄港地の集約が進んでいる基幹航路のコンテナについては、コンテナ取扱機能の集積したスーパー中枢港湾等において取り扱うとともに、比較的少ない貨物量で定期航路が成立するアジア諸国等とのコンテナ輸送については、中枢・中核国際港湾とそれ以外の港湾が適切に機能分担し取り扱う。

また、我が国の国際海上コンテナ輸送網を強化するため、コンテナターミナルの再編・集約化による個々の国際海上コンテナターミナルの運営効率化を進めるとともに、内航海運の競争的市場環境の整備やその他の物流の効率化に向けた取組み等との連携の下進めることとする。

① スーパー中枢港湾

スーパー中枢港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路網を有し、利用者ニーズに的確に対応するとともに、大水深・高規格コンテナターミナルの供給とメガターミナルオペレーターによる高能率一体運営等により、世界に通ずる我が国のコンテナ貨物の輸送拠点としての役割を担う。

このため、基幹航路における寄港地の集約等を考慮しつつ、京浜、名古屋及び四日市並びに大阪及

び神戸をスーパー中枢港湾として指定している。

スーパー中枢港湾においては、港湾コストの低減やリードタイムの短縮を目指すとともに、内航フィーダー輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実をはじめとした、多様な港湾サービスを確保する。

② 中枢国際港湾

スーパー中枢港湾を含む中枢国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担う。

基幹航路の国際海上コンテナ輸送は、船舶の大型化と寄港地の集約が進んでいるため、全国的なコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、中枢国際港湾を東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域に配置する。

中枢国際港湾においては、国際海上コンテナ輸送網の拠点としての機能を保持し、港湾におけるコスト・サービス水準を向上させることを通じて、我が国港湾の国際競争力を確保するため、コンテナ専用の岸壁等を備えるとともに、国際海上コンテナ輸送と内航フィーダー輸送との円滑な接続を確保する。

また、コンテナターミナルの能力を最大限活かすため、コンテナターミナル内の混雑緩和や、物流施設とコンテナターミナルとの間の輸送効率化等に資するように、コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点を形成する。

さらに、関係機関と連携して、幹線道路網等との円滑な接続を確保する。

(2) コンテナターミナルの耐震強化岸壁の追加

神戸港が被災した場合にも、経済活動等への影響を最小限に止められるように、耐震性を強化した国際海上コンテナターミナルを追加計画する。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

2 国民の安全・安心の確保への貢献

① 災害に強い港湾の構築 (p 7)

地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況、地域防災計画との整合に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強化を進める。また、首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立する。

さらに、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルの耐震強化を進める。

(以下略)

II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

7 大規模地震対策施設 (p 18)

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保すべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。

(中略)

また、震災直後から復旧完了までの期間に、国際及び国内海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、中枢国際港湾及び中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。

省令

(大規模地震対策施設)

第十六条 大規模な地震による災害が発生した際に、港湾及びその周辺地域の復旧及び復興に資する港湾施設（以下「大規模地震対策施設」という。）に関する事項は、自然条件、港湾及びその周辺地域の経済的及び社会的条件並びに土地利用の状況等を考慮して、円滑な物資輸送及び避難地が確保できるように、大規模地震対策施設の種類、規模及び配置を定めるものとする。この場合において、当該港湾に関し、災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）第四十条又は第四十二条の計画が定められているときは、これらの計画との整合性について配慮するものとする。

2. 臨海部における産業立地空間の形成（六甲アイランド地区）

船舶の大型化に伴って利用者ニーズに合わなくなった岸壁、低未利用地について、新たな企業立地に対応した再編を行う。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(2) 臨海部の産業立地・活動環境の向上（p 5）

経済のグローバル化の進展、東アジア地域の急成長、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて、国や地域を選択する時代となっている。

また、臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、我が国における産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させることが必要である。

このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。

(以下略)

4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

① 地域の活力を支える物流、産業空間の形成（p 10）

港湾は、海上交通と陸上交通の結節点であり、また大規模用地の確保が比較的容易であるという特性を有している。

この特性を活かし、効率的で高度な物流空間や国内外からの産業立地や設備投資を促進するための産業空間を形成する。

(以下略)

⑤ 港湾空間の再編（p 11）

産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い利用者ニーズに合わなくなった施設や低・未利用地については、海陸交通の結節点であり、水際線を有するという臨海部の特性を活用した空間として再編を進める。その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。

5 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

(1) 効率的・効果的な事業の実施

⑧ 港湾施設の有効活用（p 13）

船舶の大型化や貨物の荷役・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者ニーズに合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換を行う。

※ 基本方針の該当文章は、関連記載の章節等の内、当該計画の変更事項に関係の深い部分のみ抜粋している。省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。