

# 神戸港 港湾計画 一部変更

平成25年2月27日  
交通政策審議会  
第51回港湾分科会  
資料 2



平成24年10月撮影



# 神戸港 計画変更内容（第三航路）

## 【利用状況】

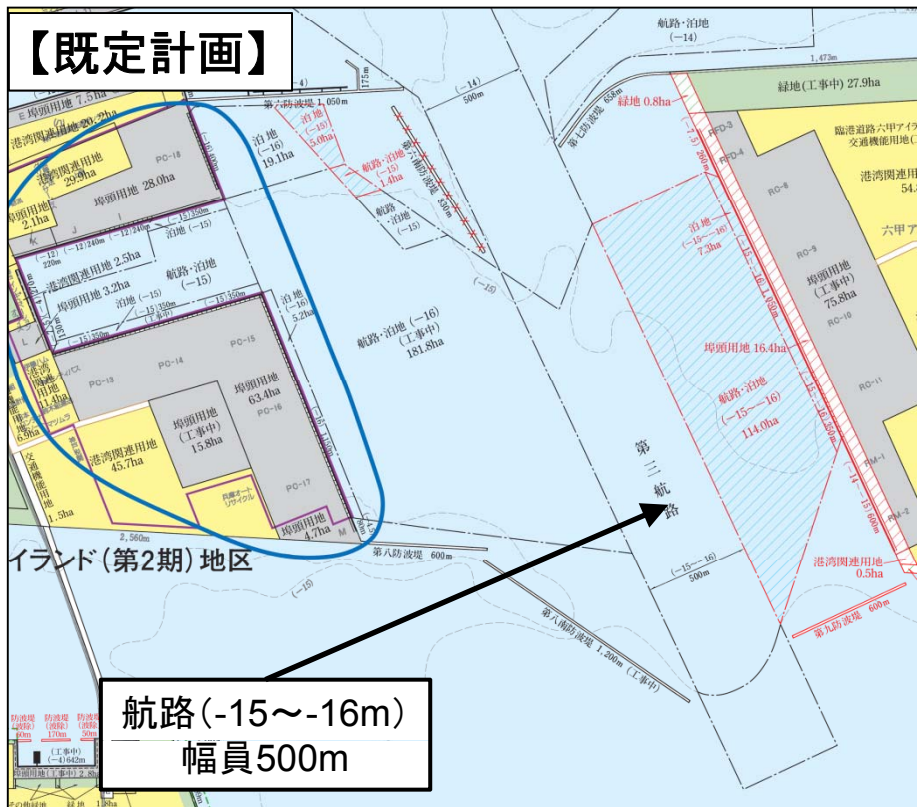
- 第三航路は神戸港内の多くのターミナルに通じており、多数の船舶が航行する主要航路。
- 既定計画では水深15m～16mと幅を持たせた水深であったが、航行する船舶の大型化に鑑み、水深16mで工事を実施中。

## 【計画変更内容】

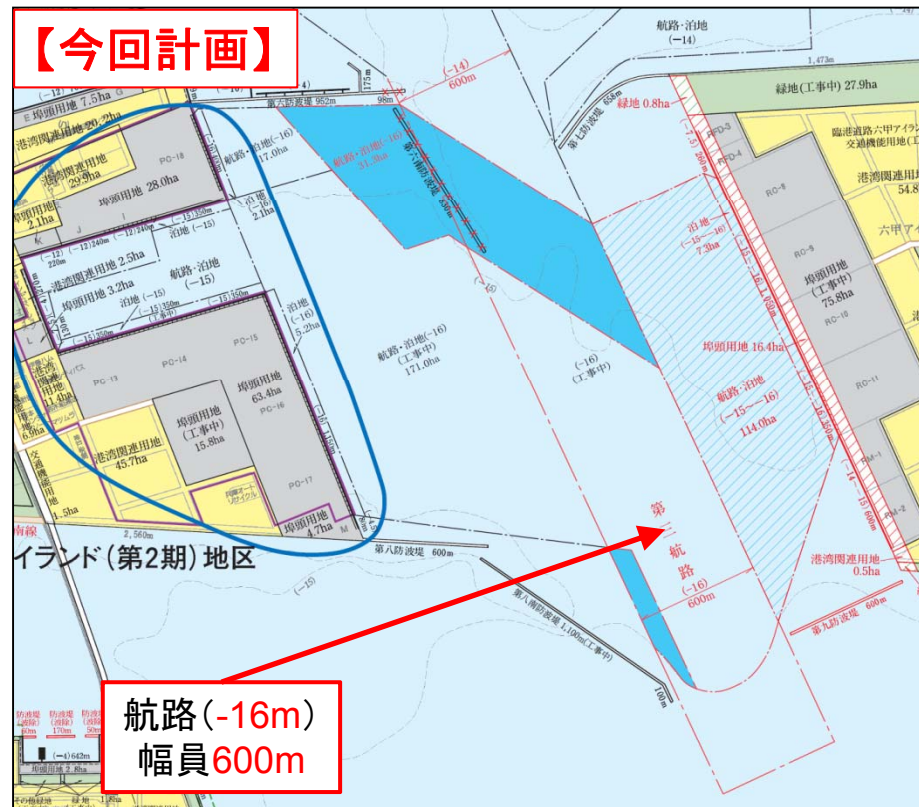
- 船舶の大型化等による交通の輻輳に鑑み、船舶の安全かつ円滑な航行を実現するため、水域施設計画を変更する。

航路：水深16m 幅員600m

## 【既定計画】



## 【今回計画】



# 神戸港 計画変更内容 (六甲アイランド地区)

## 【利用状況】

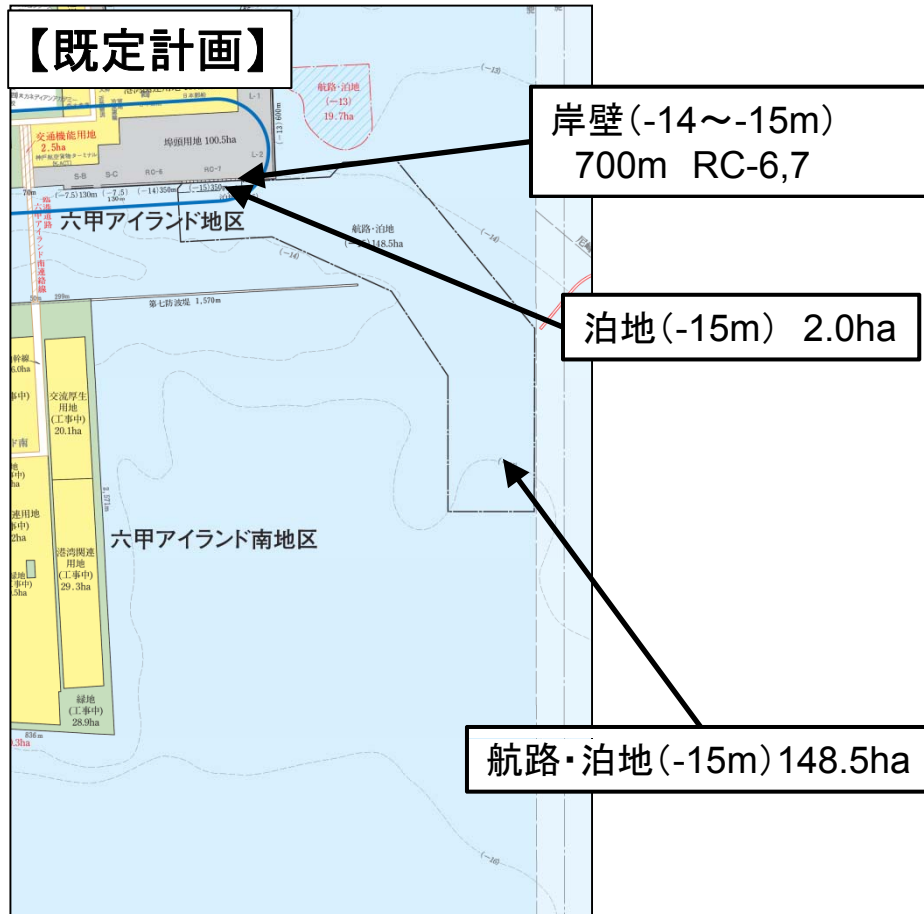
- 六甲アイランド RC-6,7岸壁には欧州、北米航路が就航。
- 六甲アイランド地区外貿コンテナ取扱量(H23年実績)
  - 約93万TEU(神戸港約210万TEUの44%)
- 六甲アイランド地区コンテナ航路便数(平成25年1月時点)
  - 31便/週(神戸港全体82便/週の38%)
  - うち欧州3.5便、北米4.5便
  - (神戸港全体:欧州5便、北米6便)

## 【計画変更内容】

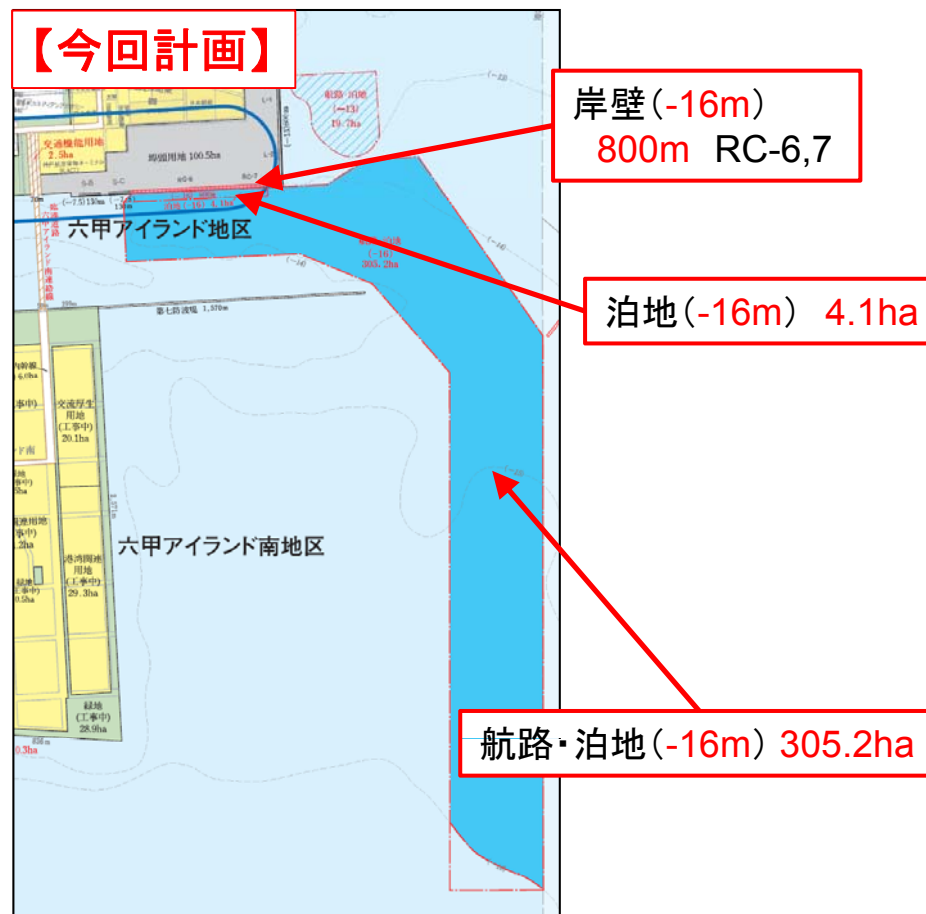
- 大型コンテナ船の入港に対応するため公共埠頭計画及び水域施設計画を変更する。

岸壁 : 水深16m 延長800m RC-6,7  
 航路・泊地 : 水深16m 305.2ha  
 泊地 : 水深16m 4.1ha

## 【既定計画】



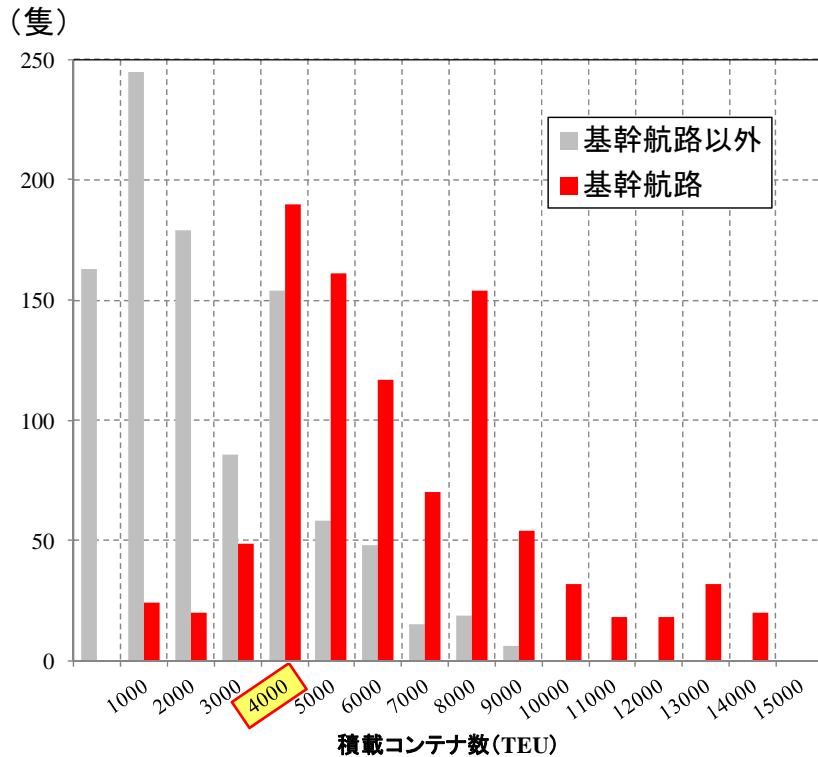
## 【今回計画】



# 水深16m岸壁への増深による効果

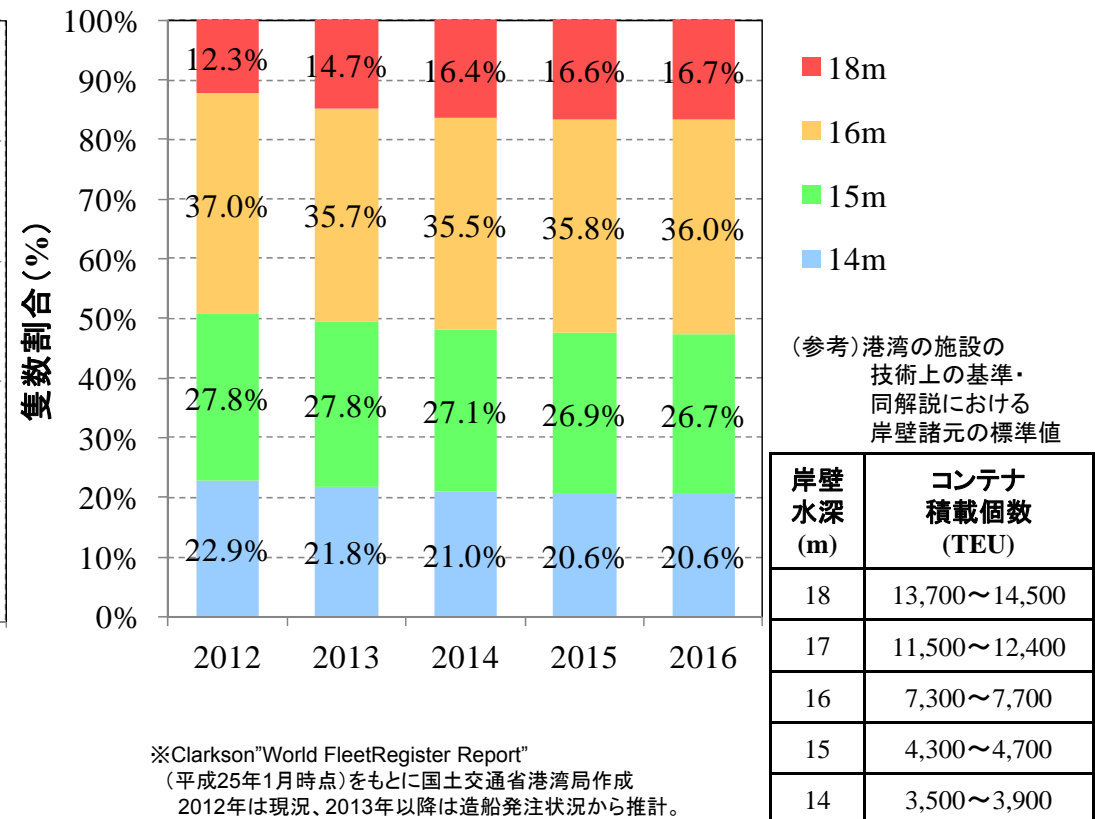
- 基幹航路(欧州航路・北米航路)に就航しているコンテナ船の船型はそれ以外の航路と比較して大きく、概ね4000TEU以上のコンテナ船が投入されている状況。
- 4000TEU以上の全てのコンテナ船を、満載入港させるために必要な水深で分類すると、水深14mで対応可能な船舶は概ね2割、水深15mで概ね5割であり、水深16mを備えることにより概ね8割のコンテナ船の満載入港に対応可能。
- 今後も水深16m以上の岸壁を必要とするコンテナ船が増加する傾向にあることから、水深14、15mの岸壁では抜港の可能性が高く、少なくとも基幹航路の維持には水深16mの岸壁が必要な状況。

＜基幹航路とそれ以外の航路におけるコンテナ船の船型＞



※2012年版国際輸送ハンドブック(Ocean Commerce Ltd.)  
をもとに国土交通省港湾局作成

＜4000TEU以上の全てのコンテナ船と必要水深の関係の推移＞



(参考) 港湾の施設の  
技術上の基準・  
同解説における  
岸壁諸元の標準値

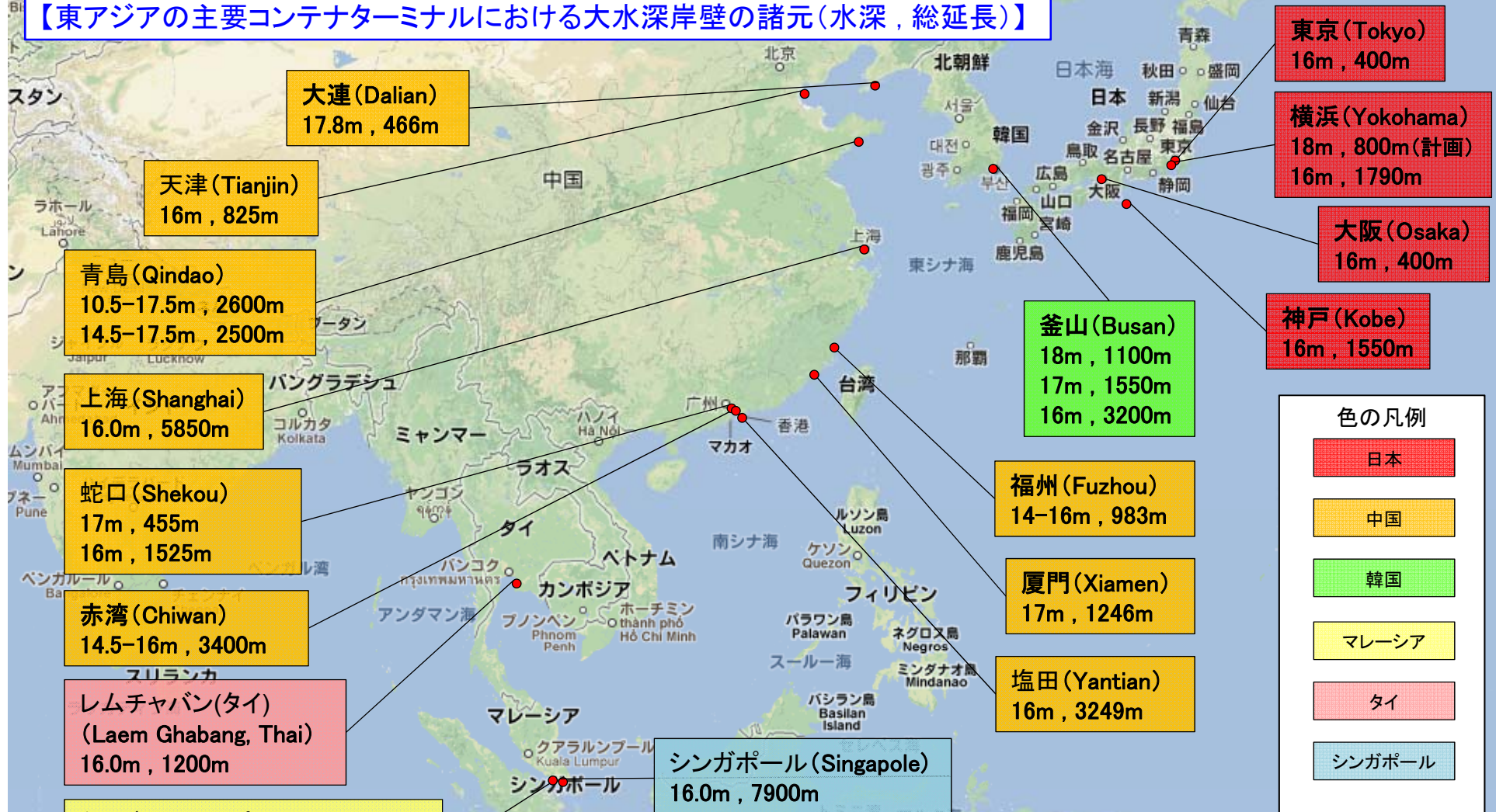
岸壁水深 (m)	コンテナ積載個数 (TEU)
18	13,700～14,500
17	11,500～12,400
16	7,300～7,700
15	4,300～4,700
14	3,500～3,900

※Clarkson "World Fleet Register Report"  
(平成25年1月時点)をもとに国土交通省港湾局作成  
2012年は現況、2013年以降は造船発注状況から推計。

# 東アジア諸国の岸壁整備状況

○ 東アジア諸国において、基幹航路が就航する港湾では概ね水深16m以上の岸壁が連続バースとして整備されており、基幹航路を維持・拡大するためには水深16mの連続バースを有することが重要。

## 【東アジアの主要コンテナターミナルにおける大水深岸壁の諸元(水深, 総延長)】



○ Containerization international yearbook 2012 (NATIONAL CONTAINER COMPANY)  
 ○ 2012年版国際輸送ハンドブック (Ocean Commerce Ltd.)  
 をもとに国土交通省港湾局作成(地図はGoogle Mapより)  
 なお、日本の港湾については各港の港湾計画を参照し、表記水深で整備されている岸壁の延長を示した。

# 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する

○ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施

- ① コンテナ船大型化の進展に対応する大水深岸壁の整備
- ② 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減
- ③ 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備等による荷主サービスの向上
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立

今回計画の焦点

- 我が国経済の国際競争力を強化  
○企業の立地環境が向上



# 阪神港のコンテナターミナルの方向性

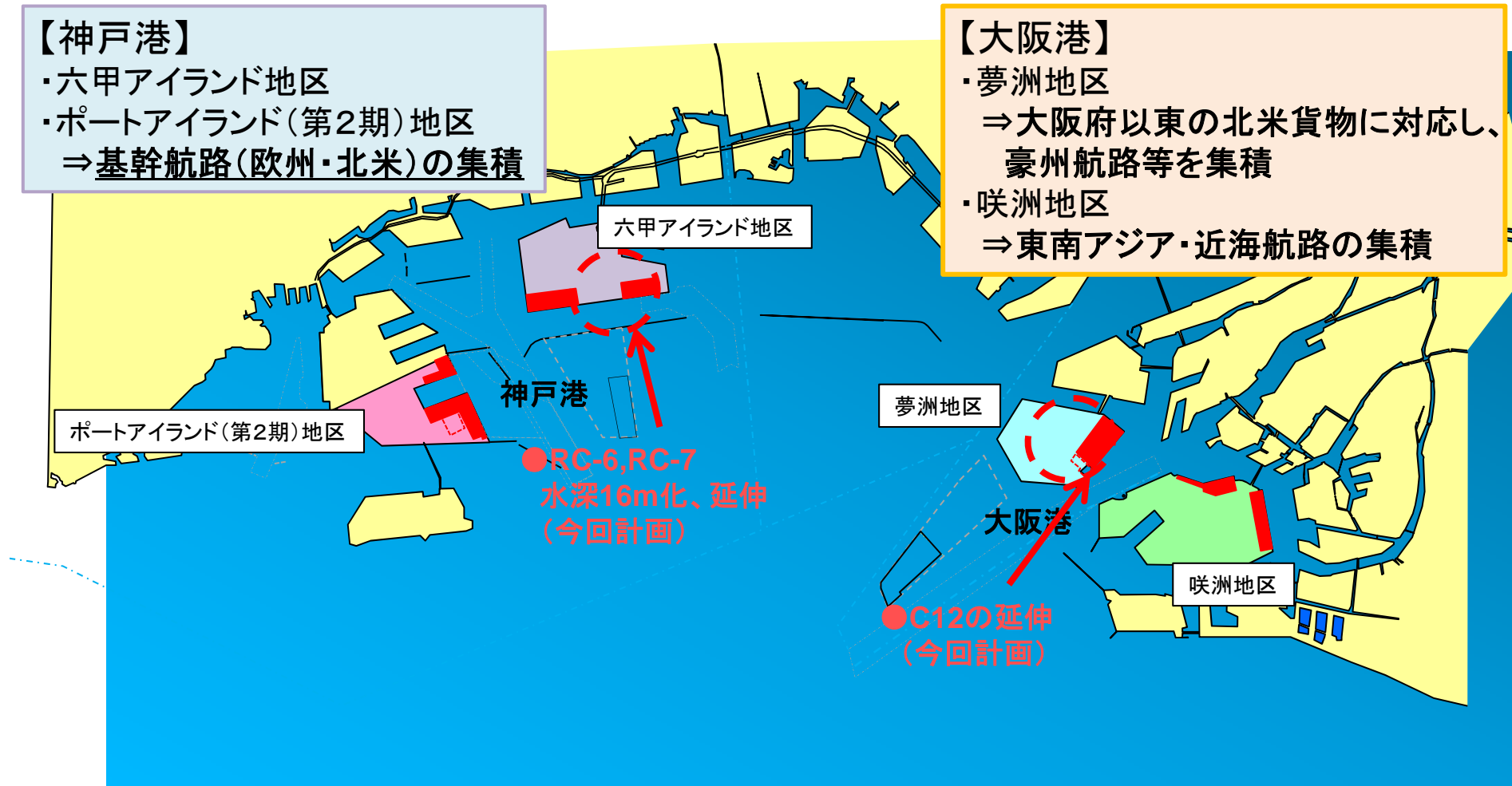
- 神戸港は主として兵庫県以西の西日本の貨物を、大阪港は主として大阪府以東の貨物を取り扱う。
- 各港のコンテナターミナルの立地状況、基幹航路の就航状況等を考慮し、以下の方針でコンテナターミナルを運用する。

## 【神戸港】

- ・六甲アイランド地区
- ・ポートアイランド(第2期)地区
- ⇒ **基幹航路(欧州・北米)の集積**

## 【大阪港】

- ・夢洲地区
- ⇒ 大阪府以東の北米貨物に対応し、**豪州航路等を集積**
- ・咲洲地区
- ⇒ **東南アジア・近海航路の集積**



■ :コンテナターミナル

# 大阪港 コンテナターミナルの変遷

コンテナターミナルの一体運営の更なる効率的な運用を図るため、水深16mのC12を延伸。  
(今回計画)

※各ターミナル名の横の和暦は、ターミナル内の岸壁が供用を開始した期間を示す。  
※各ターミナル説明の下部に示す水深は、整備後ないし計画中の岸壁の水深の範囲を示す。

夢洲  
(北港南地区)

C10

C11

C12

YC

コンテナ埠頭

C9

C8

C4

C3

C2

C1

咲洲

(南港地区)

R5

R4

R3

R2

C6

C7

## 【夢洲】(H14~H22)

コンテナ貨物の増加や船舶の大型化に対応し、水深15~16m(8,000TEU級)のコンテナターミナルを整備。

○水深15m~16m(H22一体運営開始)

## 【咲洲】

夢洲コンテナターミナルの一体運営開始に合わせ、コンテナ貨物を夢洲へ移転集約。内貿フェリーや一般バルク貨物対応へ利用転換。

○水深10m~12m

## 【咲洲】(S44~H5)

コンテナ化および船舶の大型化に対応し、必要な岸壁数の確保、増深改良を実施し、水深10~14m(4,000TEU級未満)のコンテナターミナルを整備。

○水深10m~14m



# 神戸港 コンテナターミナルの変遷

## 【ポートアイランド】(S45~H5)

海上コンテナ輸送の急速な進展(約3,000TEU級)に伴い、係留施設及び埠頭用地の不足に対応。  
現在は、学校や中古車オークション等へ利用転換。  
○西側 水深12m  
○東側 水深12m

## 【摩耶・新港突堤】(S42)

摩耶第3突堤において、日本に初めてコンテナ船(ハワイアン・プランター 460TEU S42.9.17.)が寄港。  
現在は中古車オークション等へ利用転換。  
○水深10m~12m

## 【六甲アイランド】(S60~H6)

コンテナ船の大型化(約4,000TEU級)に対応したコンテナターミナルを整備。  
○水深13m~15m

コンテナ船の大型化(13,000TEU級)に対応したコンテナターミナルに改良。  
○水深16m(今回計画)

## 【ポートアイランド第2期】(H8~H23)

コンテナ船の大型化(6,000TEU級以上)に対応し、我が国初の水深15mのコンテナターミナルを建設。  
その後も大型化が進展するコンテナ船(8,000TEU)に対応し水深16mを有する直線連続バースへ増深改良。  
○水深15m~16m

※各ターミナル名の横の和暦は、ターミナル内の岸壁が供用を開始した期間を示す。  
※各ターミナル説明の下部に示す水深は、整備後ないし計画中の岸壁の水深の範囲を示す。

# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
大水深コンテナターミナルの形成 (大阪港・神戸港)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ網の強化</p> <p>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。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、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、内航フィーダー、鉄道フィーダーをはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、港湾全体の一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等の総合的な施策を実施する。その際には、大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災上の配慮を行う。</p> <p>(後略)</p>
	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>② 基幹航路の国際海上コンテナ輸送 (前略)</p> <p>このため、国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するための大規模コンテナターミナルの形成や、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集荷を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による内航フィーダー輸送、鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実、内陸部に整備するインランドポートを活用した集荷拠点の形成、さらに港湾全体で一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等といった港湾サービスの確保に取り組む。</p> <p>これにより、国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指す。</p> <p>(後略)</p>
航路の拡幅 (神戸港)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>(4) 船舶航行等の安全の確保と効率性の向上</p> <p>港湾及び関連航路における船舶の安全で円滑な航行及び港湾における諸活動の安全を確保するため、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路、泊地の整備等を行う。特に、長周期波等に起因する荷役障害や港湾施設への被害に対しては、利用船舶や荷役形態に応じて、所要の荷役稼働率と安全性を確保するため、防波堤等の整備や係留方法の改善等を総合的に行う。</p> <p>(後略)</p>

※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(平成23年9月15日施行)