

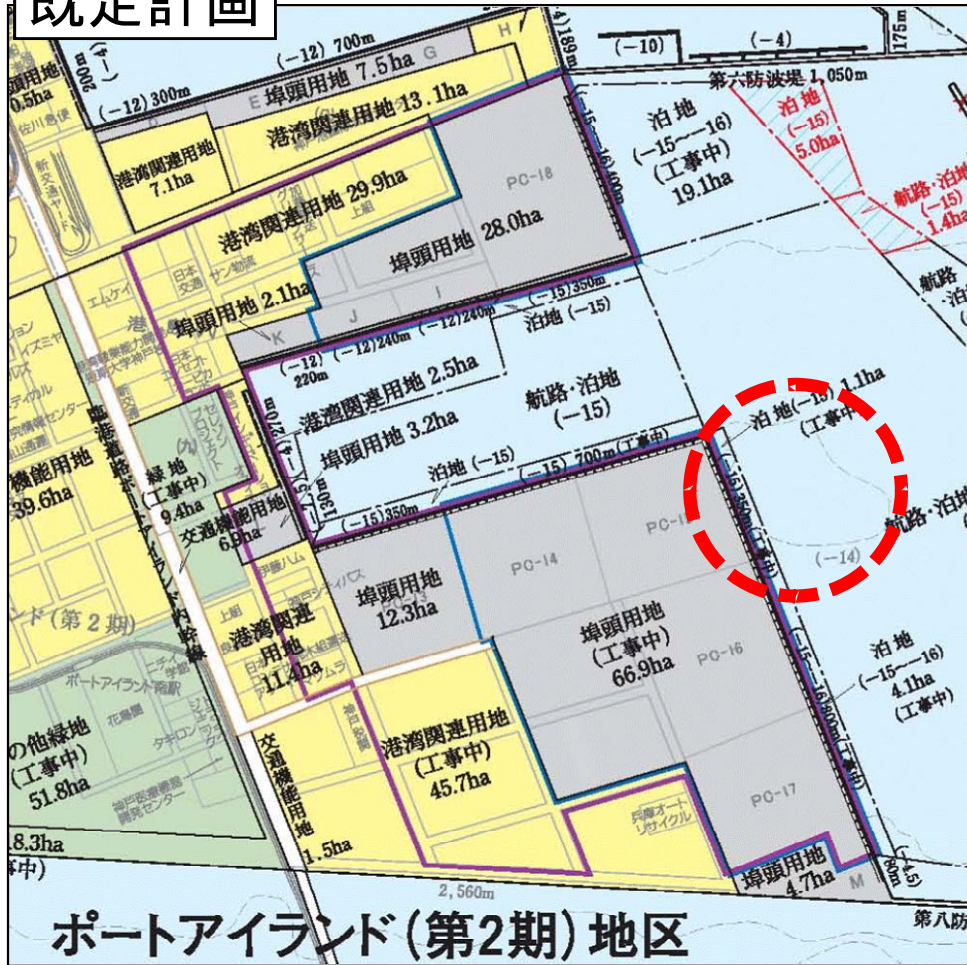
神戸港 港湾計画 一部変更

平成22年11月15日
交通政策審議会
第39回港湾分科会
資料3-1

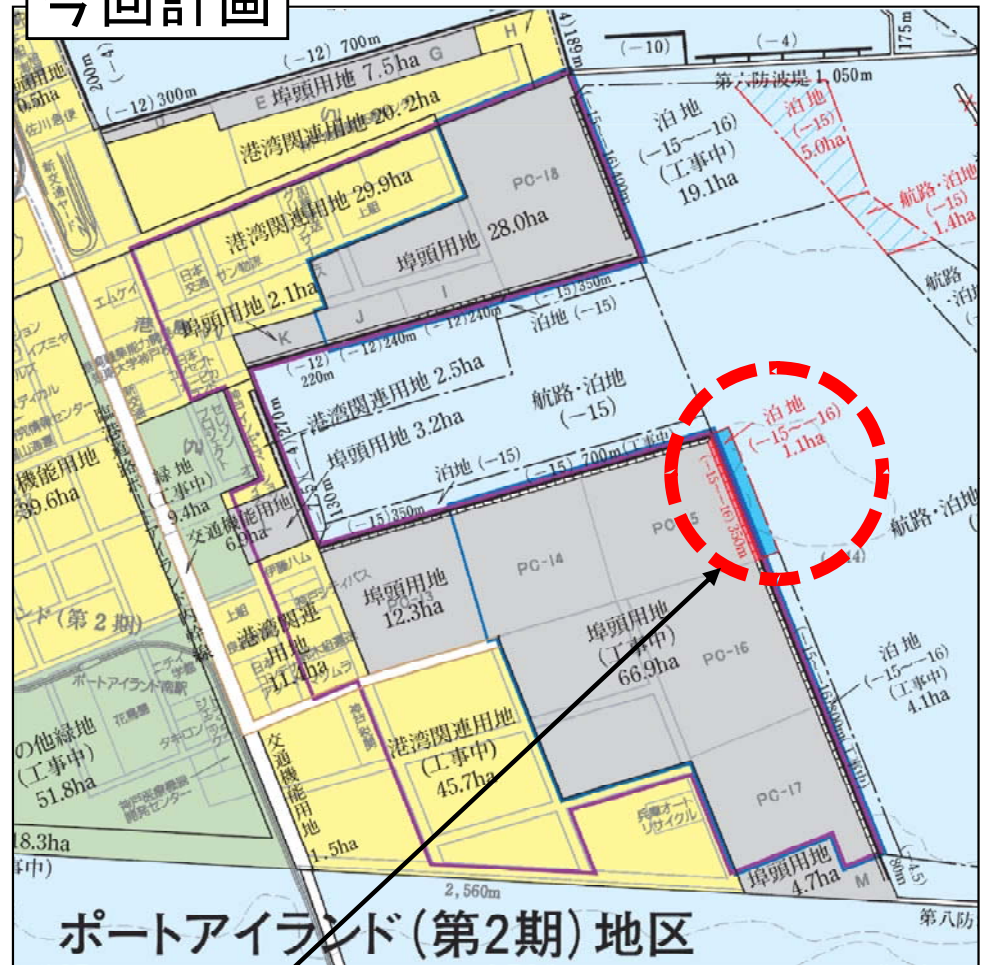


神戸港計画変更の概要(ポートアイランド2期地区)

既定計画



今回計画



PC15~17において、水深16mの3連続大水深バースを整備するため、PC15の東面岸壁水深を15mから16mに増深する。

凡		例
	航路	(既設及び工事中)
	泊地	(既定計画)
	航路・泊地	(今回計画)
	耐震強化岸壁	(既設及び工事中)
		(今回計画)

国際コンテナ戦略港湾の概要

2010年8月7日 産経新聞

○位置づけ

- ・アジア⇔北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ・さらなる「選択」と「集中」

○目標

2015年

- ・国内貨物の集約による基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の競争力強化により、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減。
- ・国際コンテナ戦略港湾における北米航路についてアジア主要港並みのサービスを実現。

2020年

- ・アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進。東アジア主要港として選択される港湾を目指す。



戦略港に阪神・京浜 正式決定 アジア拠点へ重点投資

前原誠司国土交通相は6日、アジアのハブ（拠点）港を「国際コンテナ戦略港湾」として、京浜港（東京湾）と阪神港（大阪湾）を選んだと正式発表した。伊勢湾（名古屋湾）と北九州港（博多湾）も候補として検討された。

国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾の競争力を高めるため、国が整備予算を重点投資するハブ（拠点）港を、国が平成16年にも港湾法に基づき、国際コンテナ戦略港湾の競争力を強化する「スーパー中核港湾」として阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京湾・横浜港）、伊勢湾（名古屋湾）と四日市港の3港湾を指定。国や港湾管理者などが連携してコンテナターミナルの整備や運営方式、物流システムの改革、コスト削減などを進めてきた。

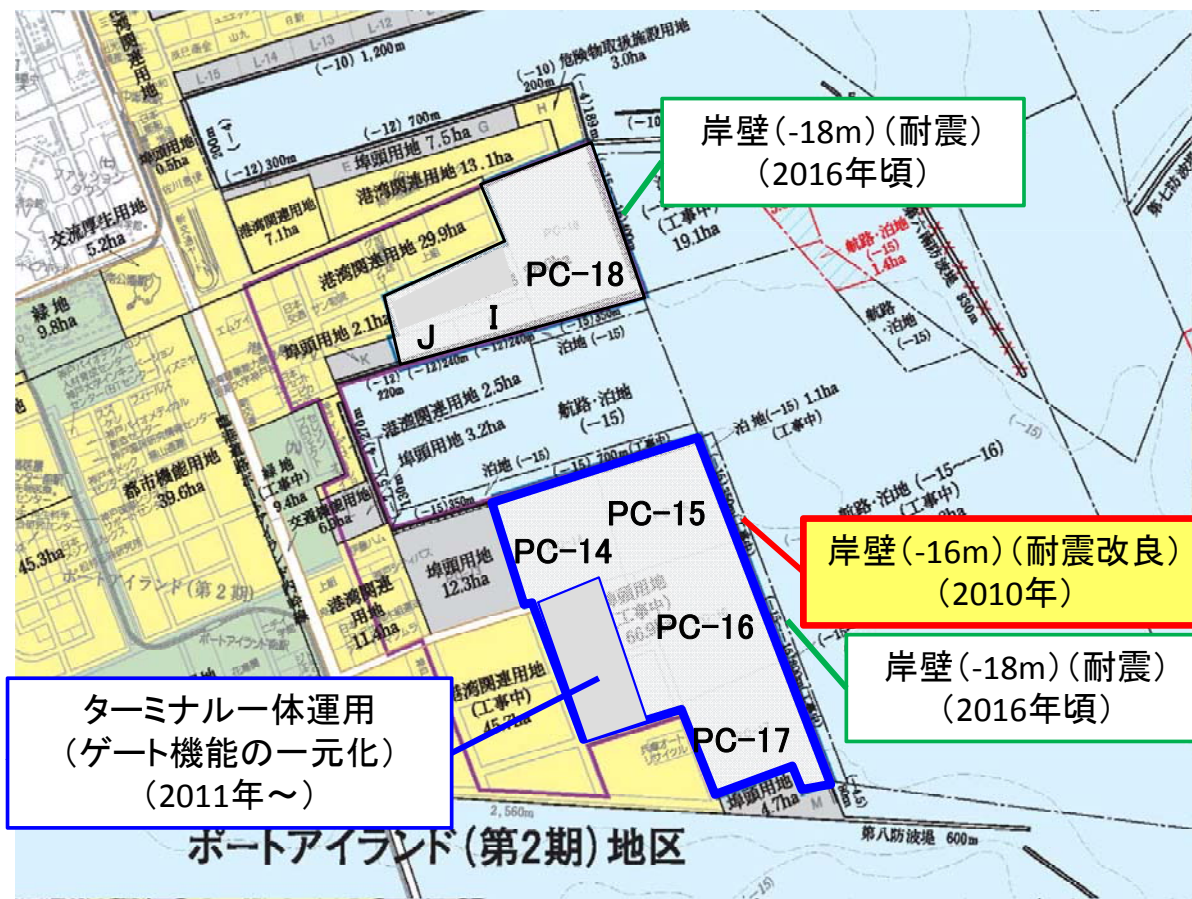
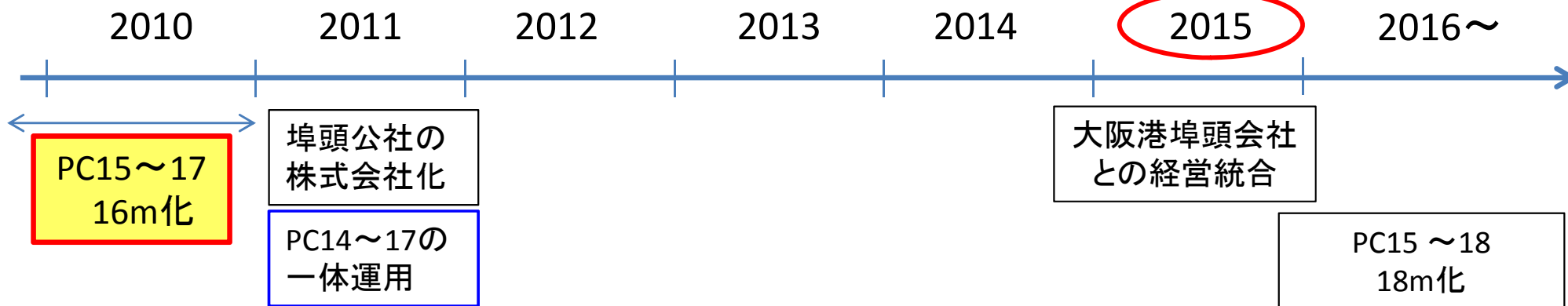
3日に開いた検討委員会での採点結果を基に、政務三役会議で決めた。4港が提出した計画案を1000点満点で採点した結果、候補は700点だった京浜港と阪神港について「選定が適当」とする報告書を提出していた。伊勢湾は「コスト削減」「荷主へのサービス向上」「環境・セキュリティ」といった項目で最高点だったものの、500点で選ばれなかった。

検討案は32（2020）年度まで、京浜港と阪神港が提出した計画案の実施状況を毎年チェックする。3年後をめどに中間報告を出し、計画の進捗次第では戦略港湾の取り消しや伊勢湾との入れ替えも検討する。

2010年8月6日に阪神港及び京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定。

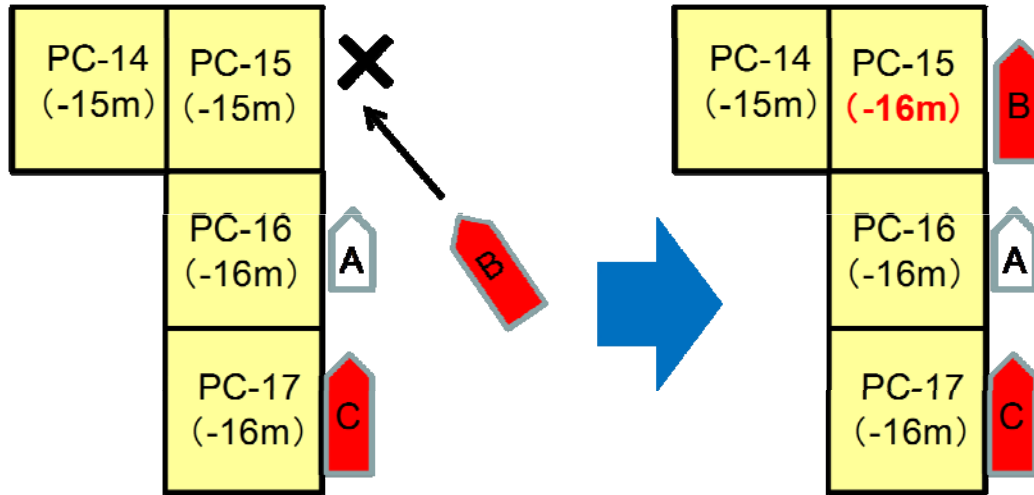
今後の神戸港の整備内容とスケジュール

戦略港湾の
第1目標年次

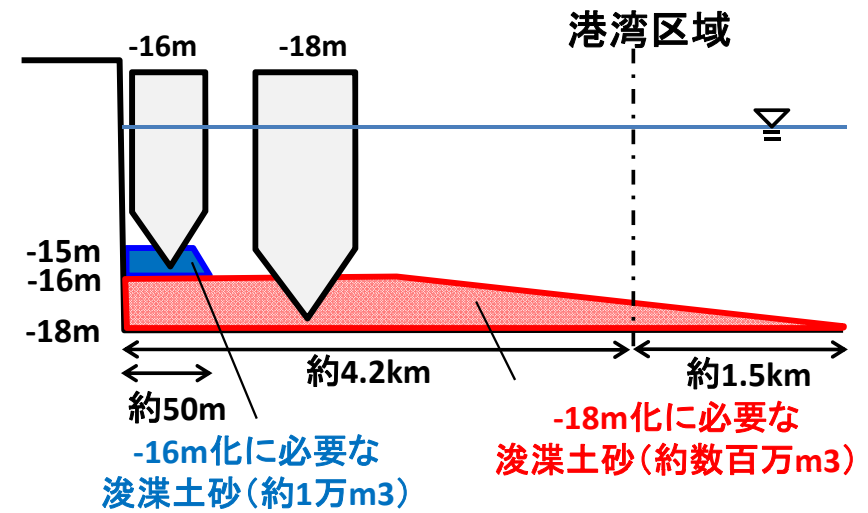


PC15の16m化の緊急性

柔軟なターミナル運営を確保



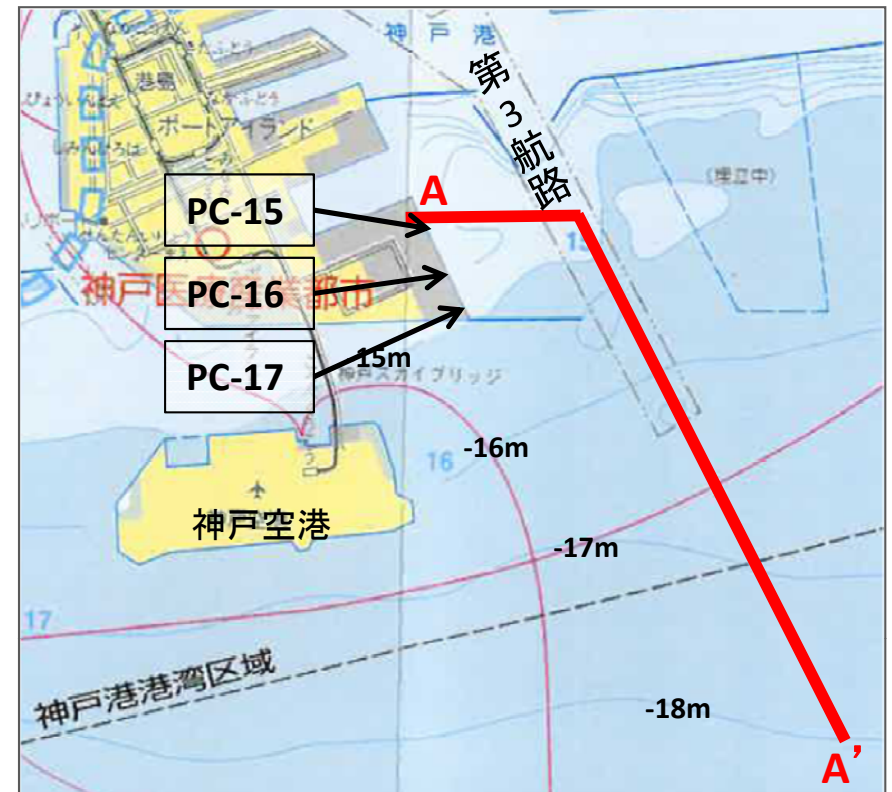
A-A' 断面図



PC15(-15m)に、55000トン級コンテナ船が係留できない場合があり、滞船が発生している。

- ・滞船費用(年間) 約9900万円
- ・工事費用(PC15の-16m化) 約5500万円

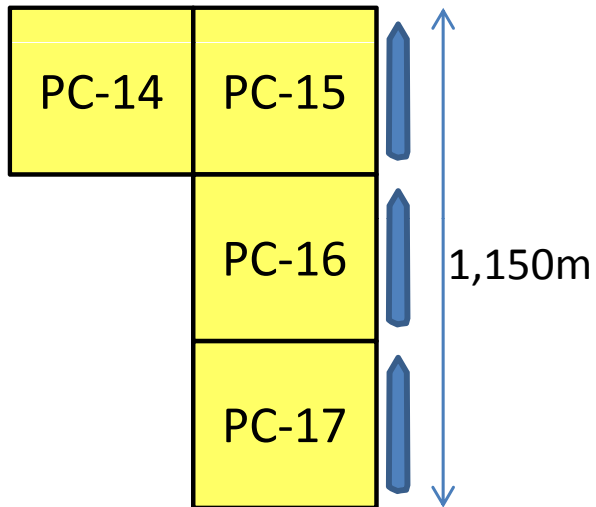
➡ PC15における-16m化の便益(1年間)は、工事費用の約1.8倍。



2015年目標に向けての方策

効率的なターミナル運営

- 9,000TEU級の大型コンテナ船が3隻同時着岸可能な高規格ターミナル
- PC14~17の4バース一体運用



集荷機能の強化

- 内航フィーダー網の再構築
(内航船の大型化に対する補助制度の創設 等)
- 鉄道フィーダー、インランドポート
- 大阪湾沿岸における産業の立地促進

民の視点にたった港湾経営主体

- 阪神港のコンテナターミナルコストの低減
(埠頭公社の株式会社化)

阪神港における基幹航路の維持・強化

2008年
外貿貨物400万TEU
うち北米航路 47万TEU
うちフィーダー 38万TEU
うちトランシップ 0

2015年
外貿貨物490万TEU
うち北米航路 70万TEU
うちフィーダー 110万TEU
うちトランシップ 20万TEU

水深16m以上の連続バースの事例

日本における水深16m以上のコンテナバース

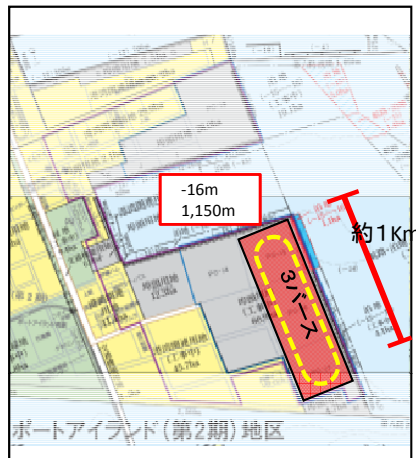
		岸壁名	バース数	水深 (m)	延長 (m)
横浜港	南本牧埠頭地区	MC1~2	2	16	750
横浜港	本牧埠頭地区	HBC1	1	16 ^{※1}	350
名古屋港	西部地区 飛島埠頭	TS1~3	2	16	800
大阪港	夢洲地区	C12	1	16	400
神戸港	ポートアイランド2期地区	PC15~17	3	16 ^{※2}	1,150

※1 平成22年度中に完成予定。

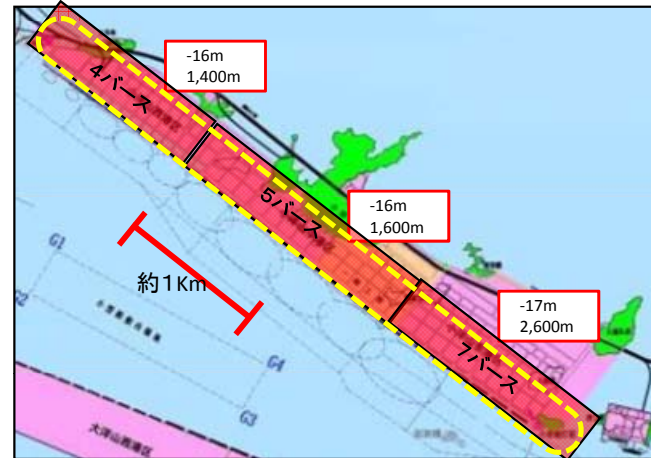
※2 PC16~17は平成22年度中に完成予定。PC15は今回計画により16mを位置付け。

PC15~17の計画変更及び整備により
日本で初めて水深16mで1,000m以上の連続バースが完成。

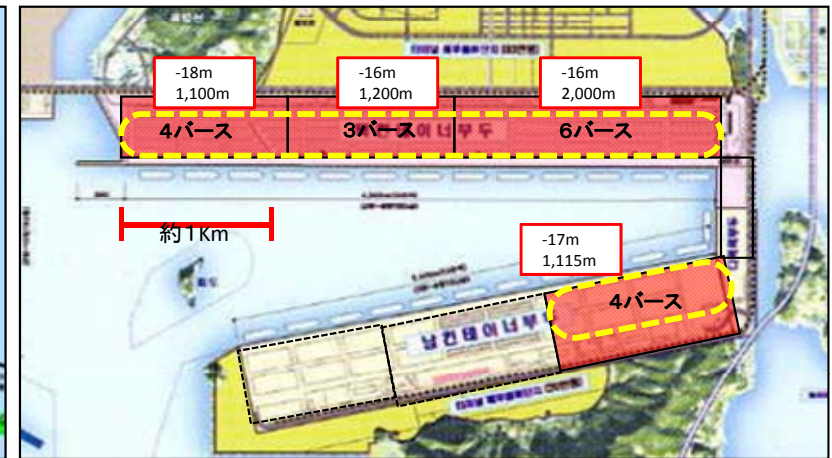
神戸港
水深-16m:3バース



上海港(洋山深水港)
水深-16m以上:16バース



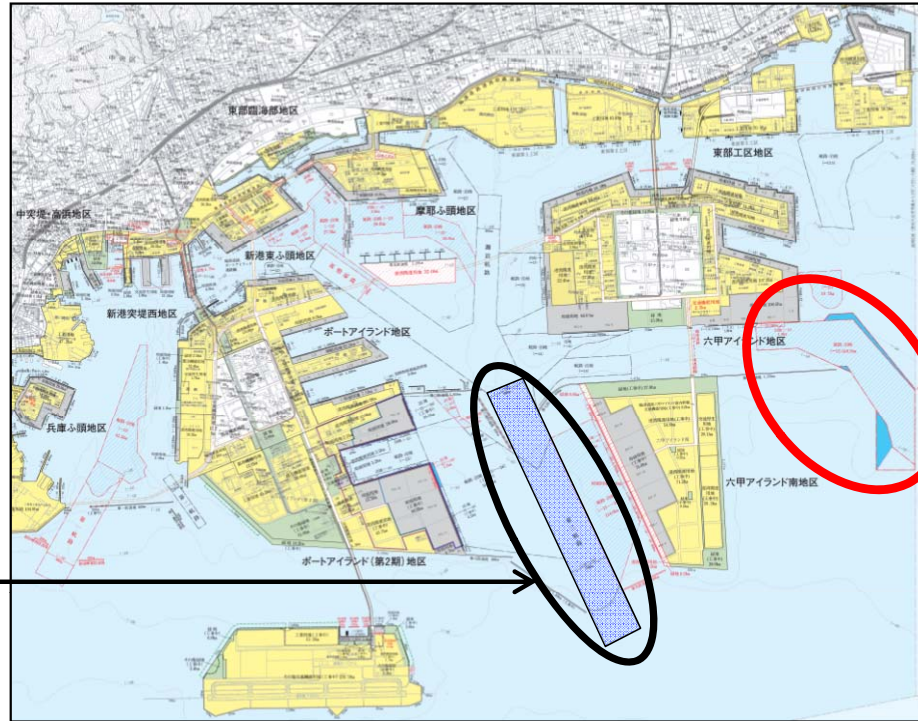
釜山港(釜山新港)
水深-16m以上:17バース



神戸港計画変更の概要(六甲アイランド地区)

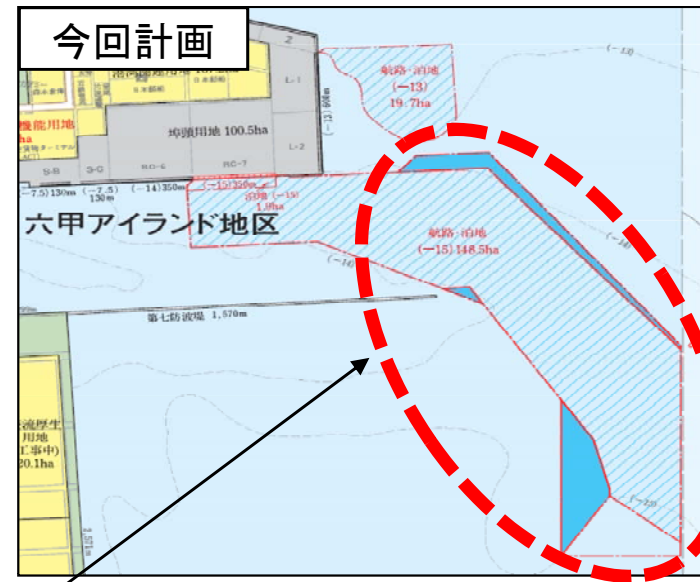
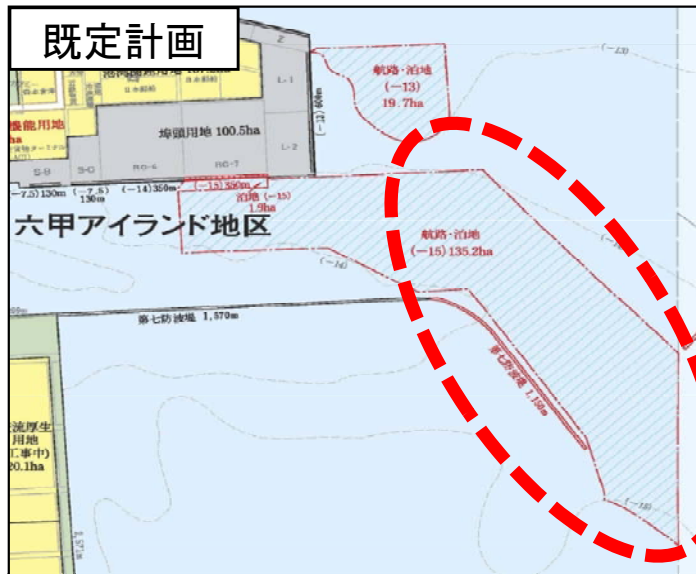
第3航路

航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
500	15~16	366.9	115,700



六甲アイランド地区東南 (航路・泊地)

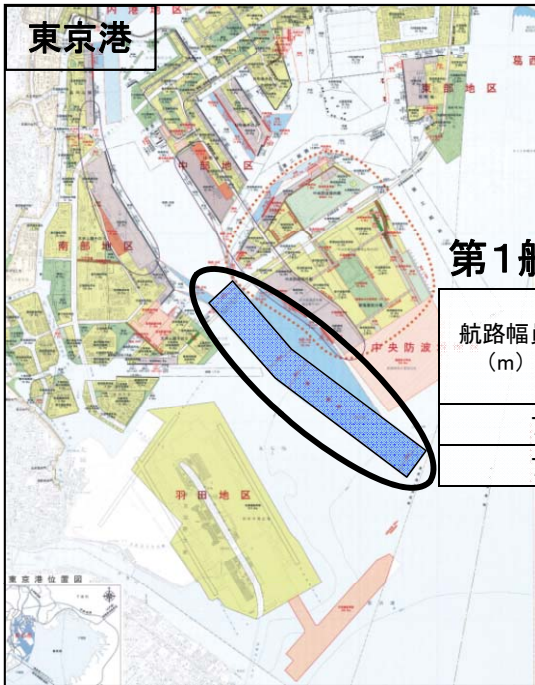
航路・泊地 幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
510	15	338	100,000



凡 例		
	航 路	(既設及び工事中)
	泊 地	(既定計画)
	航路・泊地	(今回計画)

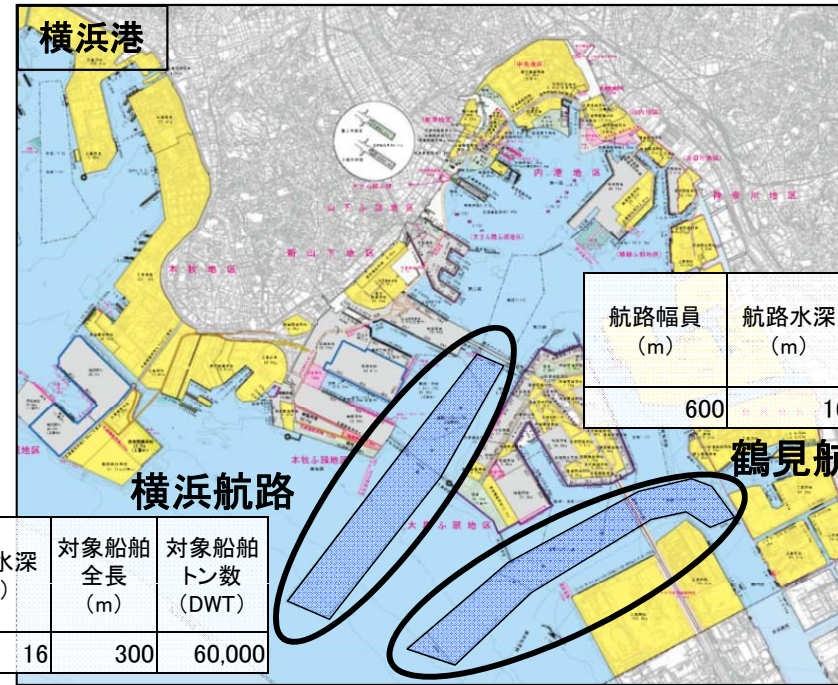
欧州航路における船舶の大型化(船長300m→338m)に伴い、安全な入出港を確保するため、航路幅を拡幅する。航路の拡幅に伴い、計画されていた防波堤の延長計画を削除する。

大型コンテナ船が入港する航路の事例



第1航路

航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
700	15~16	340	100,000
740	16~16.5	366	120,000



横浜航路

鶴見航路

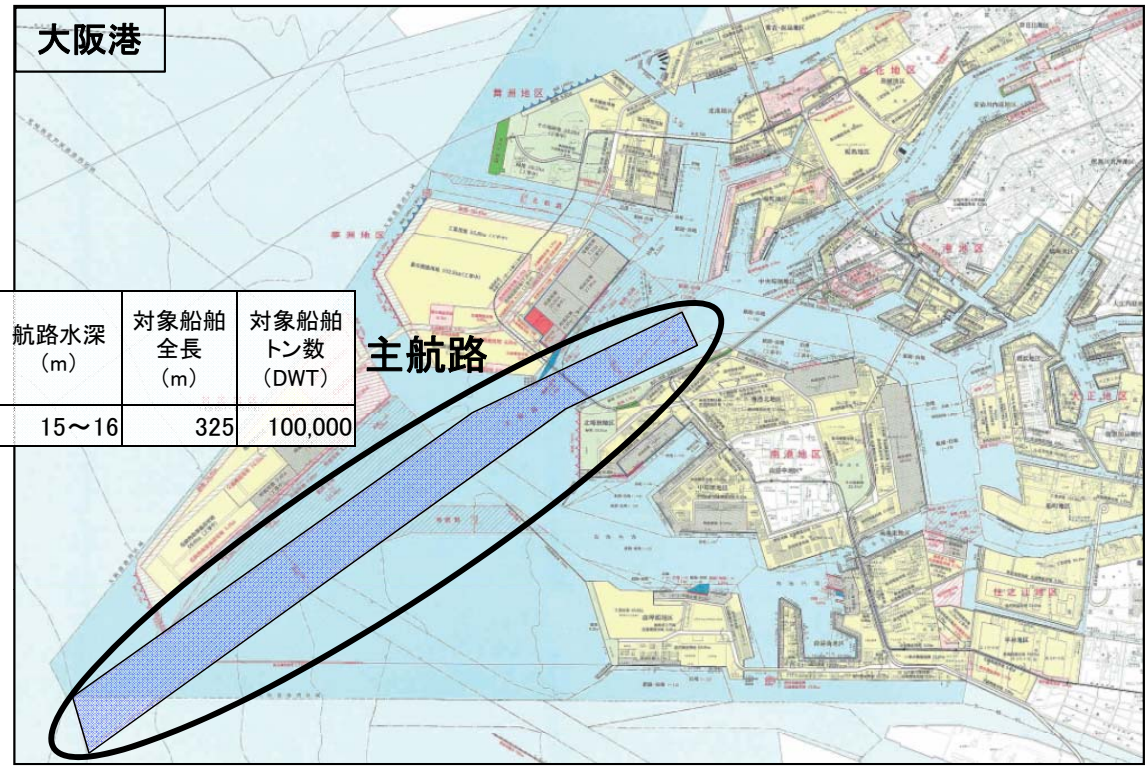
航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
600	16	300	60,000

航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
600	16	300	60,000



東航路

航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
580	15~16	337	100,000



主航路

航路幅員 (m)	航路水深 (m)	対象船舶 全長 (m)	対象船舶 トン数 (DWT)
560	15~16	325	100,000

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点	
	基本方針※1	戦略港湾施策※2
コンテナターミナルの 大水深化及び一体運用	<u>国際海上コンテナ輸送網の拠点</u> ・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	<u>基幹航路維持・強化のためのコスト低減</u> ・コンテナ船の大型化に対応した大規模コンテナターミナルの形成
船舶の大型化に伴う 航路・泊地の拡大	<u>船舶航行等の安全の確保</u> ・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。	

※1: 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

※2: スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿