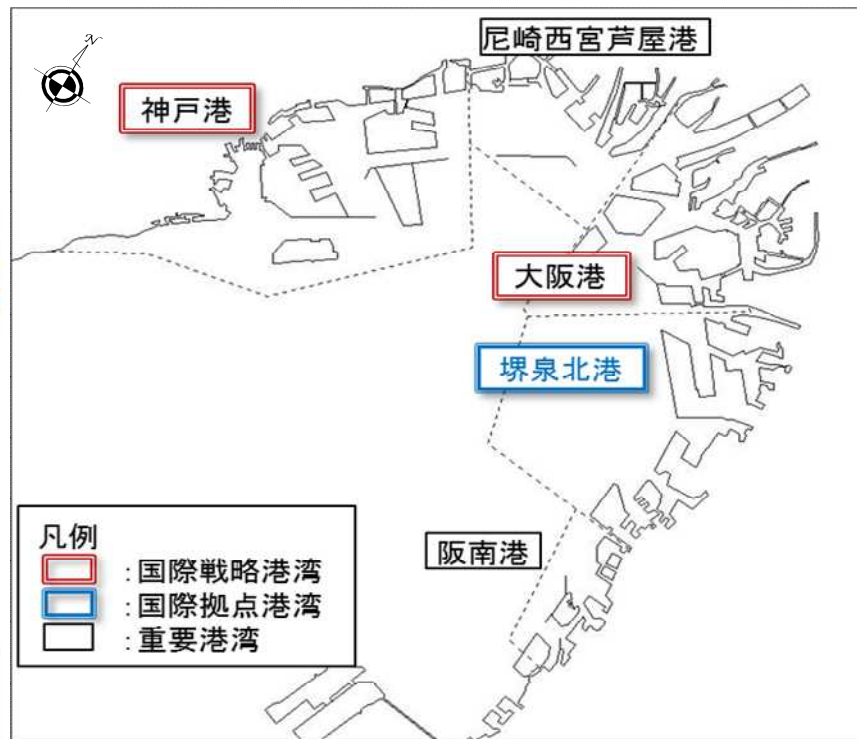


# 神戸港 港湾計画 一部変更

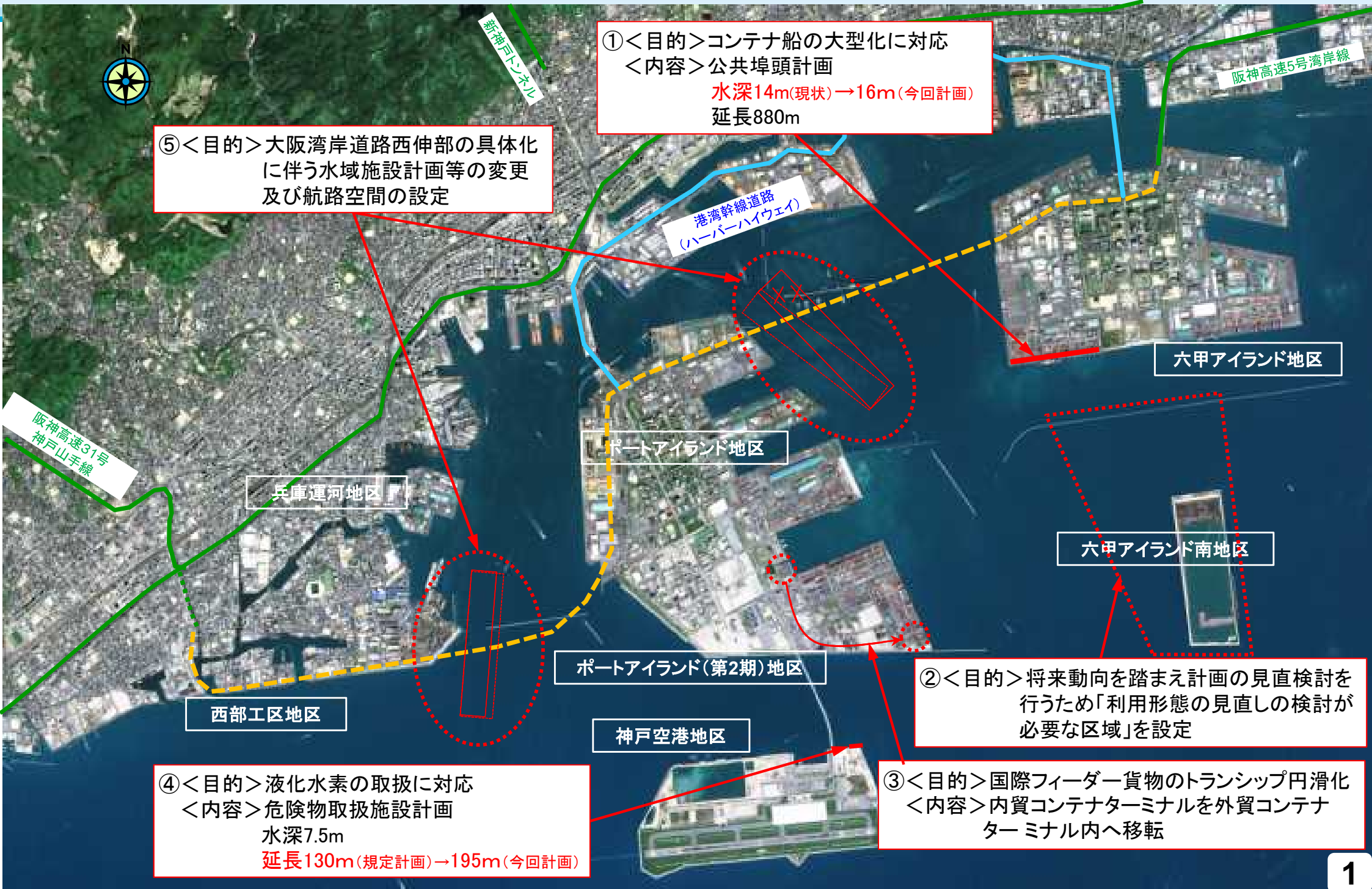
前回改訂:平成18年2月(目標年次:平成20年代後半)

港湾管理者:神戸市

平成28年7月4日  
交通政策審議会  
第64回港湾分科会  
資料 2



# 主な計画変更箇所



①<目的>コンテナ船の大型化に対応  
 <内容>公共埠頭計画  
 水深14m(現状)→16m(今回計画)  
 延長880m

⑤<目的>大阪湾岸道路西伸部の具体化に伴う水域施設計画等の変更及び航路空間の設定

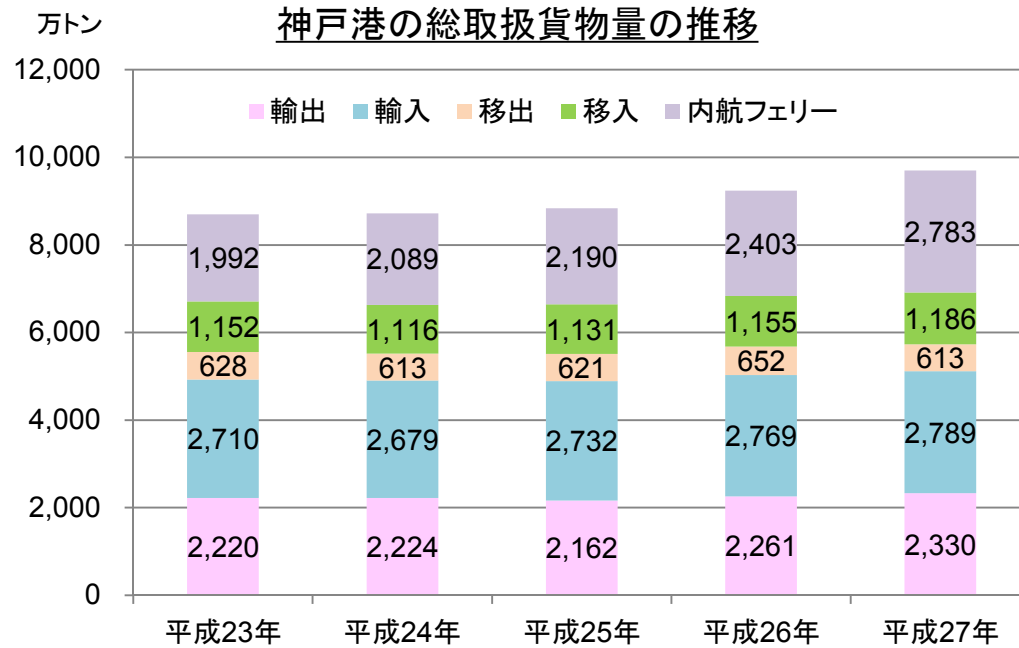
②<目的>将来動向を踏まえ計画の見直し検討を行うため「利用形態の見直しの検討が必要な区域」を設定

③<目的>国際フィーダー貨物のトランシップ円滑化  
 <内容>内貿コンテナターミナルを外貿コンテナターミナル内へ移転

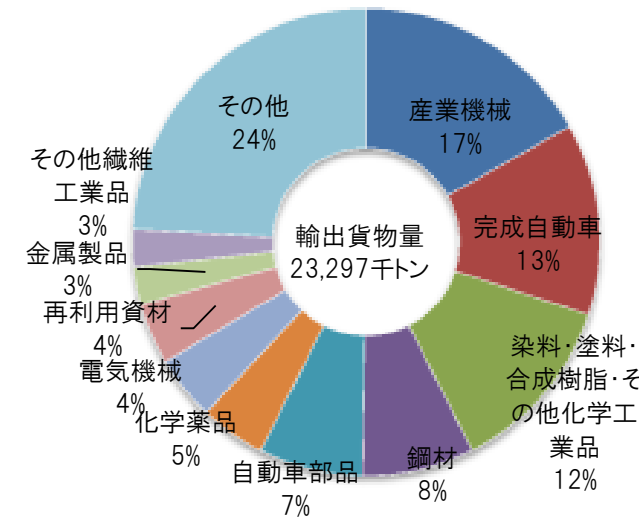
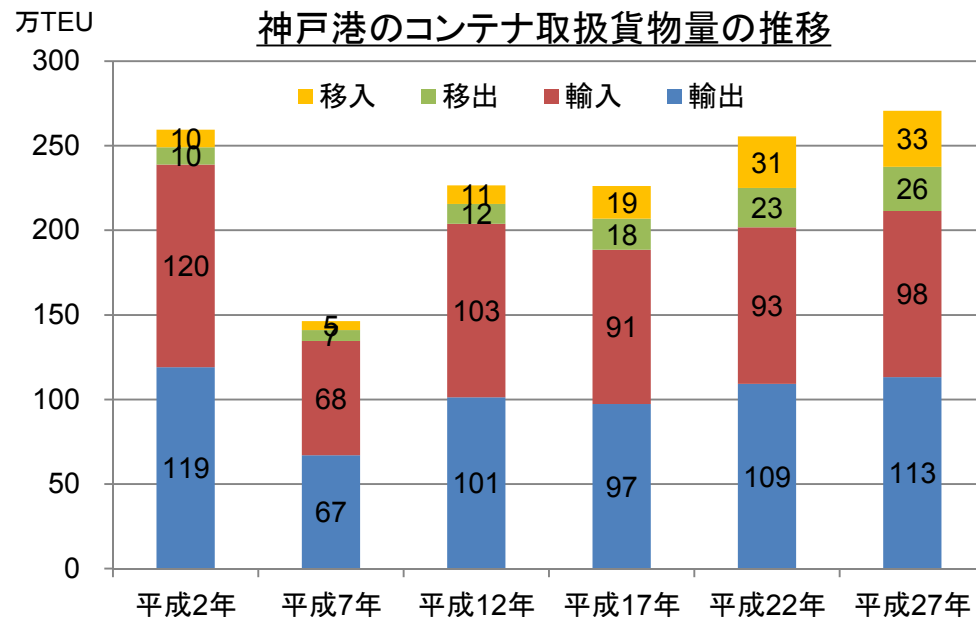
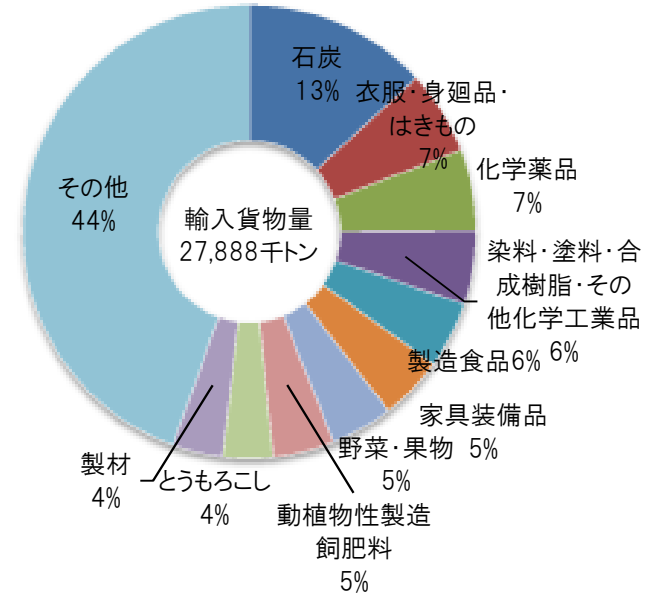
④<目的>液化水素の取扱に対応  
 <内容>危険物取扱施設計画  
 水深7.5m  
 延長130m(規定計画)→195m(今回計画)

# 神戸港の概要

○神戸港は、古くから国際貿易港として発展し、近畿圏のみならず西日本を背後圏とする国内外のコンテナ物流ネットワークの拠点としての機能を有し、我が国の国民生活や産業基盤を支える重要な役割を果たしている。



### 取扱貨物量の内訳(平成27年)



# ①、②、③コンテナ物流の国際競争力の更なる強化

- 六甲アイランド地区のRC4/5(現在水深14m)は、既に北米等の基幹航路のコンテナ船が利用しており、今後とも船舶の大型化が見込まれることから、水深16mに増深する。
- 六甲アイランド南地区について、将来の動向を踏まえ、港湾施設及び土地利用の見直しの検討を行うため、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」を位置付ける。
- ポートアイランド(第2期)地区において、国際フィーダー貨物の効率的な運用を図るため、内貿コンテナターミナルの機能を外貿コンテナターミナル(PC17)内に移転し、これに伴う土地利用計画の変更を行う。

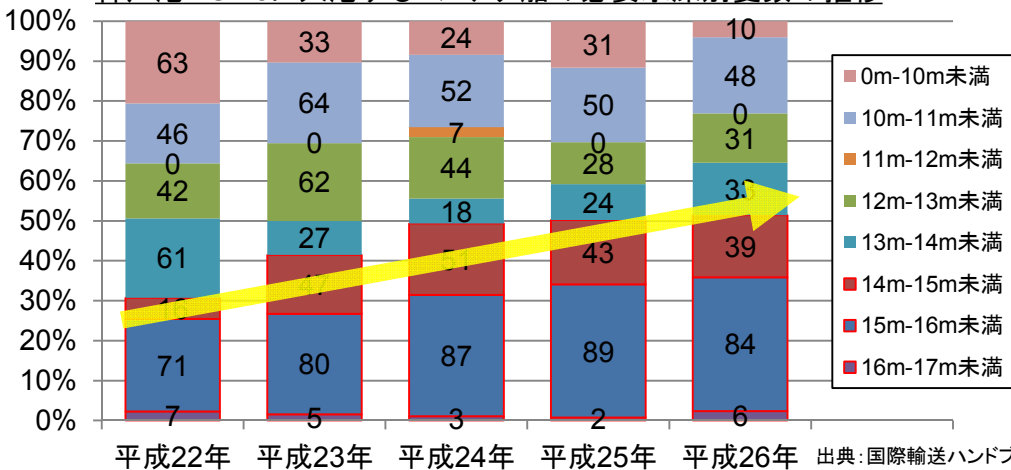
神戸港の外貿コンテナ航路一覧

	岸壁名	航路	計画水深
ポートアイランド	PC13	北米(1) 東南ア(2)	15m
	PC14	東南ア(1) 東南ア(1) 近海(7)	15m
	PC15-17	欧州(1) 北米(1) 豪州(1) 東南ア((3) 近海(11)	16m
	PC18	豪州(1) 東南ア(8) 近海(8)	16m
六甲アイランド	RWB	東南ア(9) 近海(3)	13m
	RC4/5	北米(2) 南ア(1) 東南ア(6) 近海(3)	14m
	RC6/7	欧州(1) 北米/欧州(1) 北米(1) 豪州(1) 東南ア(4) 近海(1)	16m

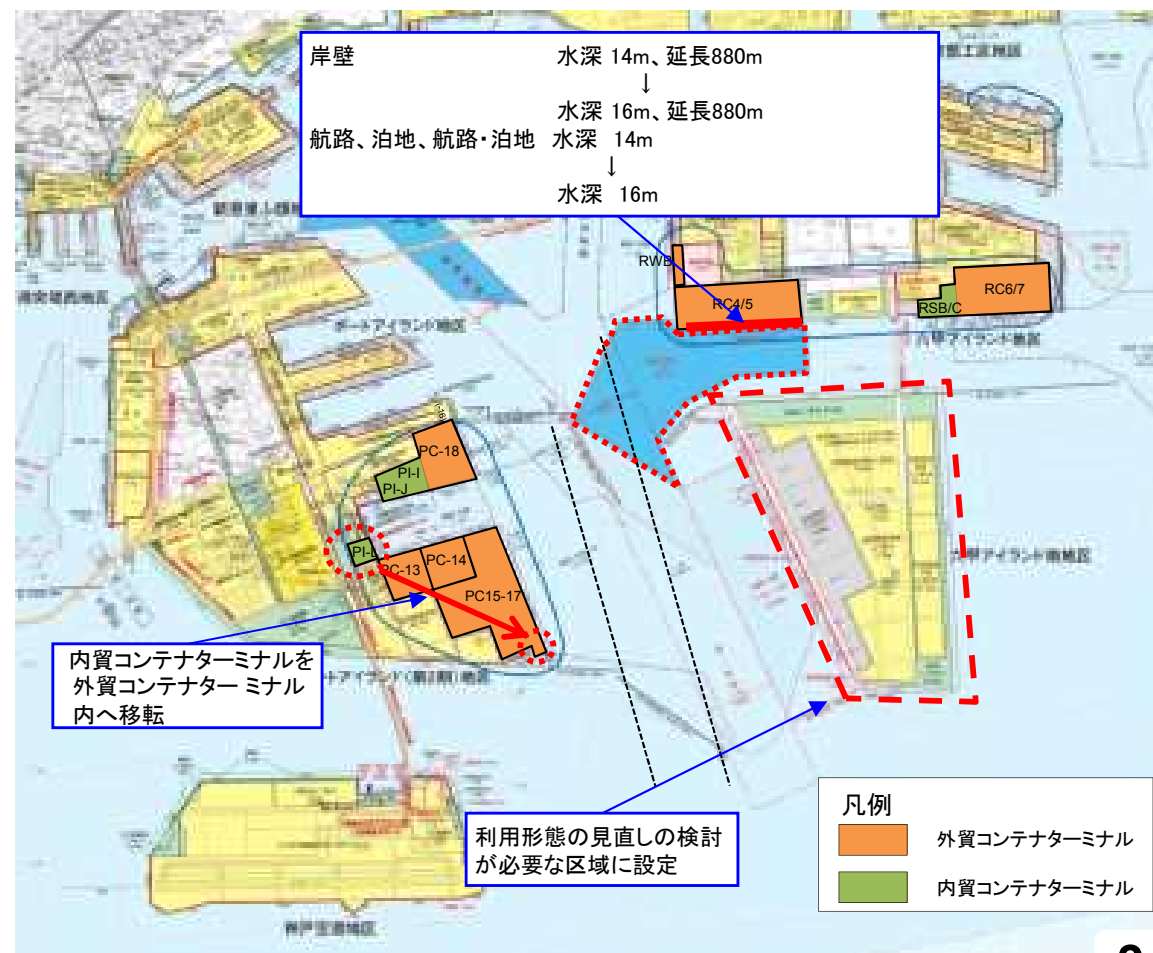
※近海は、中国、韓国 ※( )内は航路数

出典：阪神国際港湾(株)HPから港湾局作成

神戸港RC4/5に入港するコンテナ船の必要水深別隻数の推移



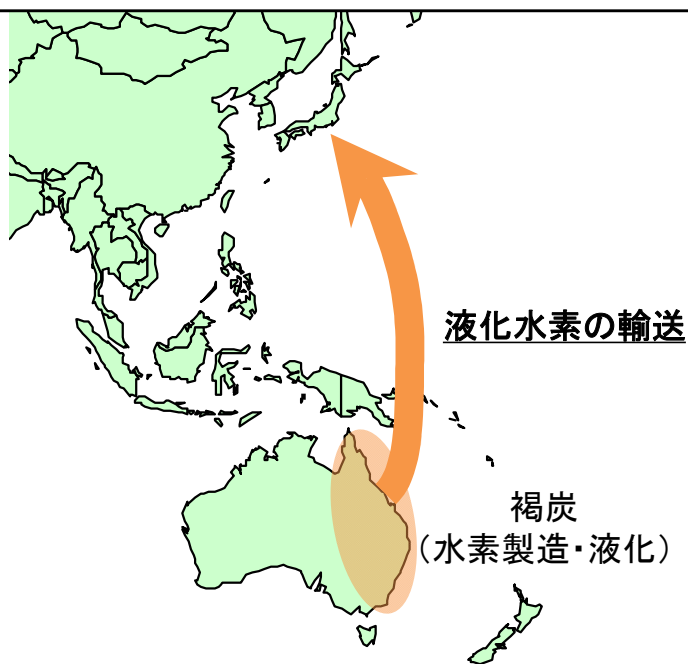
コンテナ埠頭にかかる計画変更内容





# ④水素エネルギーの需要への対応

- 未利用資源や豊富な自然エネルギーから低コストで水素を製造し、水素運搬船を使って輸送するため、2030年の商用化を目指し、民間事業者にて小型液化水素運搬船を開発している。
- 褐炭を利用して製造された水素<sup>(※)</sup>をオーストラリアから輸入することが検討されている。  
 (※)褐炭と水などを反応させることで環境負荷が小さく安価な水素を製造できる。
- 現在開発中の世界初となる液化水素運搬船で日本に輸送し利用する水素サプライチェーンの実証実験が、神戸市において2020年4月より開始されることから、これに対応する施設計画の変更を行う。



小型液化水素運搬船の開発



【将来の姿】海外の液化水素の大量輸送  
 大型液化水素運搬船  
 液体水素運搬船の予想図 出典:川崎重工業(株)

# ⑤ 水域施設の変更及び航路空間の確保

- 大阪湾岸道路西伸部の具体化に伴い、水域施設計画を変更するとともに、道路橋梁下の航路空間(桁下空間)を計画する。
- ・第一航路及び灘浜航路は、既存の入港船舶の利用が確保できるように計画する。
- ・新港航路は、神戸港に入港実績のある最大級のクルーズ船であるボイジャー・オブ・ザ・シーズと同クラスのクルーズ船を対象船舶として計画する。

**新港航路**  
○桁下空間65.7m

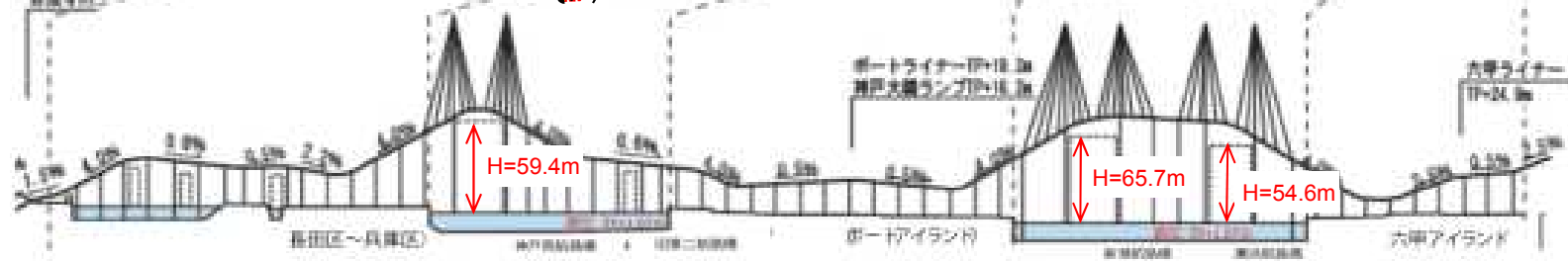
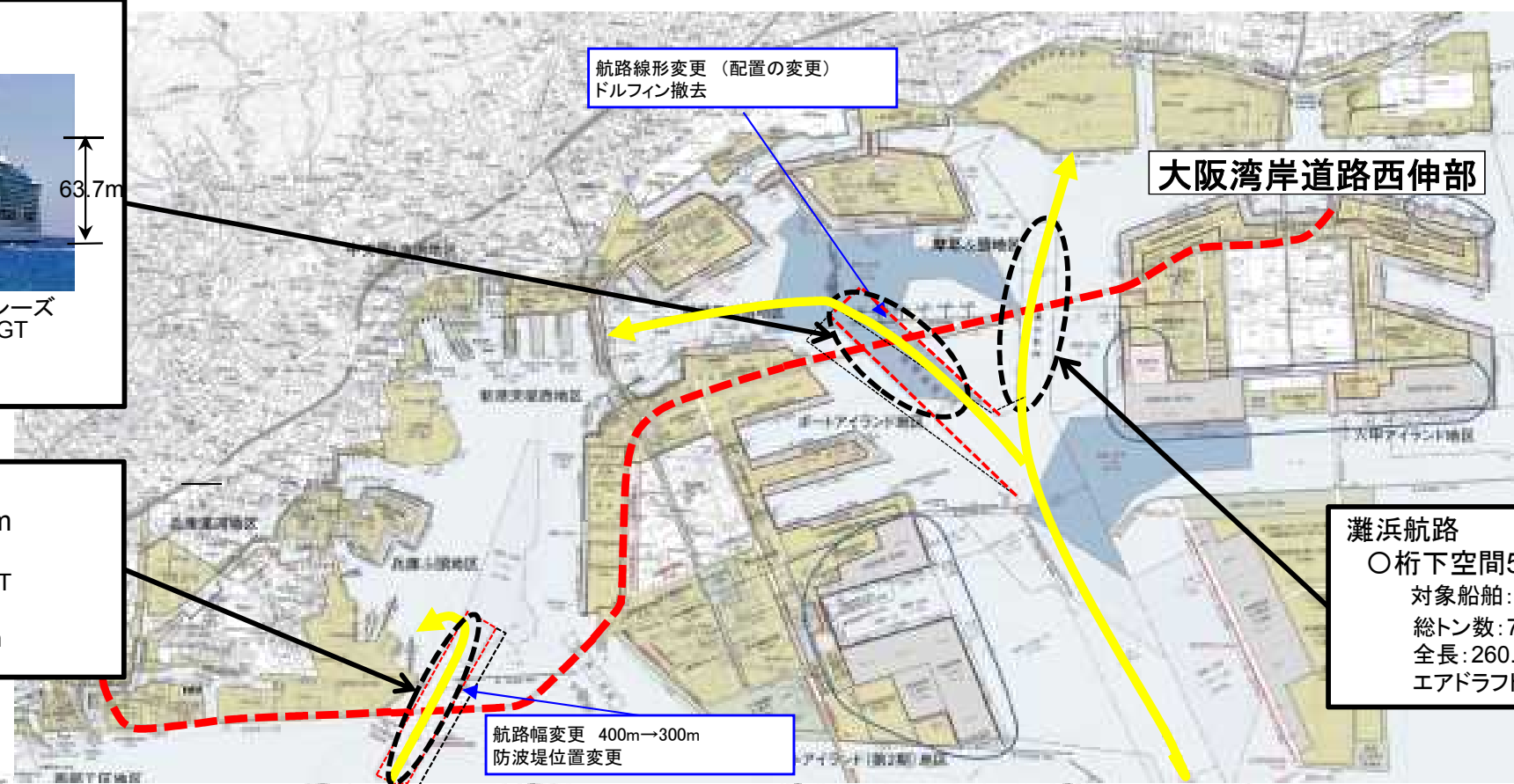
フリーダム・オブ・ザ・シーズ  
総トン数: 154,407GT  
全長: 338.8m  
エアドラフト: 63.7m

**第一航路**  
○桁下空間 59.4m

対象船舶: 鉱油船  
総トン数: 77,623GT  
全長: 289.0m  
エアドラフト: 57.4m

**灘浜航路**  
○桁下空間54.6m

対象船舶: 鉱石船  
総トン数: 77,730GT  
全長: 260.0m  
エアドラフト: 52.6m



確認事項	基本方針※との適合
<p>コンテナ機能の強化</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>①国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、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。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に転配され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある。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。</p> <p>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、国際フィーダー航路(国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。</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、大規模コンテナターミナルの形成に取り組むとともに、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集貨を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による国際フィーダー輸送や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や、内陸部に整備するインランドポートを活用した集貨拠点の形成、さらには、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の港湾サービスの確保に取り組む。また、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。</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>臨港道路の変更</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>(2)臨海部の産業立地・活動環境の向上(前略)</p> <p>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。</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26年12月19日 国土交通省告示第1167号)

# 計画変更内容(六甲アイランド・六甲アイランド南地区)

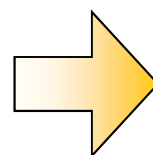
- 神戸港六甲アイランド地区RC-4/5の水深を14mから16mに変更し、付随する水域施設とRW-Bの土地利用計画を変更する。
- 六甲アイランド南地区を「利用形態の見直しの検討が必要な区域」として計画する。





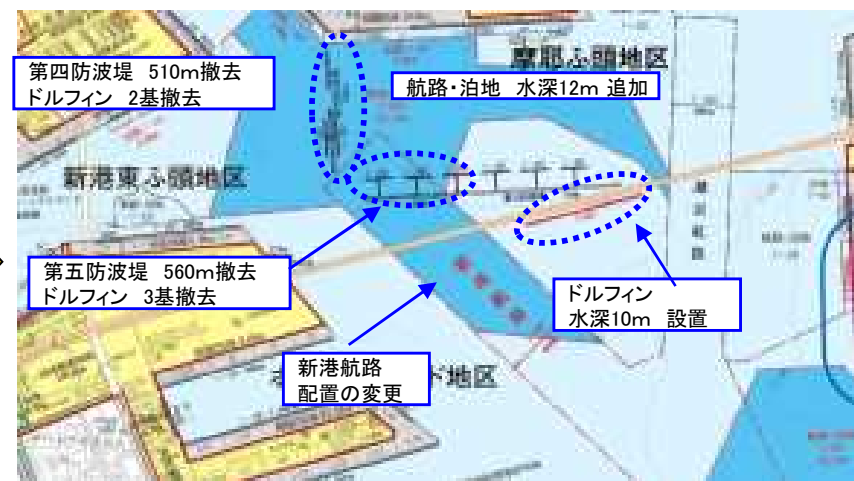
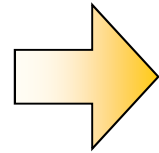
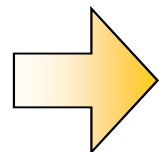
# 計画変更内容(ポートアイランド(第2期)地区)

○ポートアイランド(第2期)地区において、内貿コンテナターミナルを外貿コンテナターミナル内(PC-17)へ移転することに伴い、現内貿コンテナターミナルについては、物資補給岸壁とするとともに、後背地の土地利用計画を変更する。



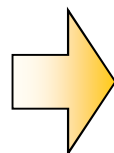
# 計画変更内容(水域施設計画等)

○大阪湾岸道路西伸部の具体化に伴い、水域施設計画及び土地利用計画等を変更する。



# 計画変更内容(神戸空港地区)

○日本初となる水素エネルギーのサプライチェーン構築に向けた取組に対応するため、神戸空港地区において、必要な係留施設を計画するとともに土地利用計画を変更する。



緑地、港湾関連用地 → 埠頭用地 0.2ha  
 その他緑地、港湾関連用地 → 工業用地 0.9ha  
 港湾関連用地 → その他緑地 0.1ha  
 港湾関連用地、その他交通機能用地 → 交通機能用地 0.9ha