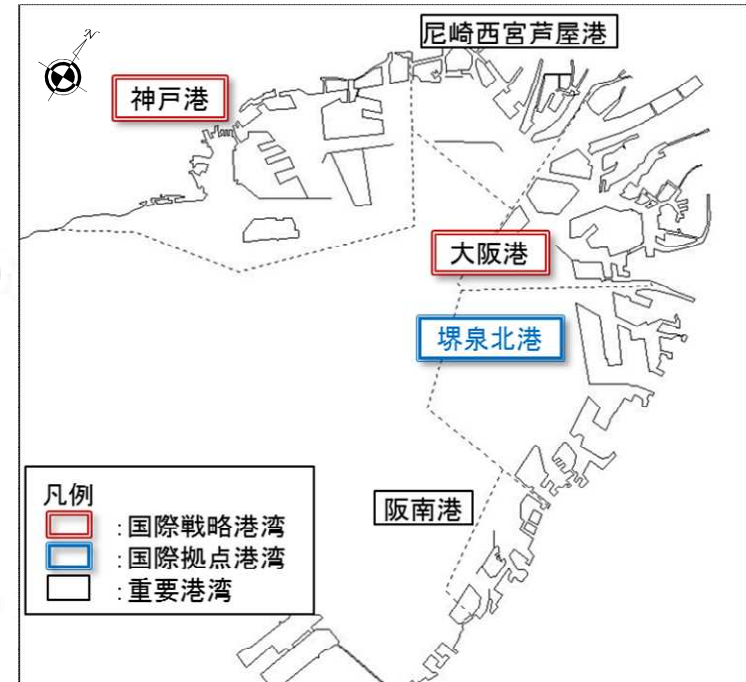


神戸港 港湾計画 一部変更

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29年3月10日
交通政策審議会
第66回港湾分科会
資料1-7



臨海道路	神戸市	神戸市
港湾自動車道	神戸市	神戸市
一般国道	神戸市	神戸市
主要地方道	神戸市	神戸市
中心地間連絡道	神戸市	神戸市

計画変更箇所と変更のポイント

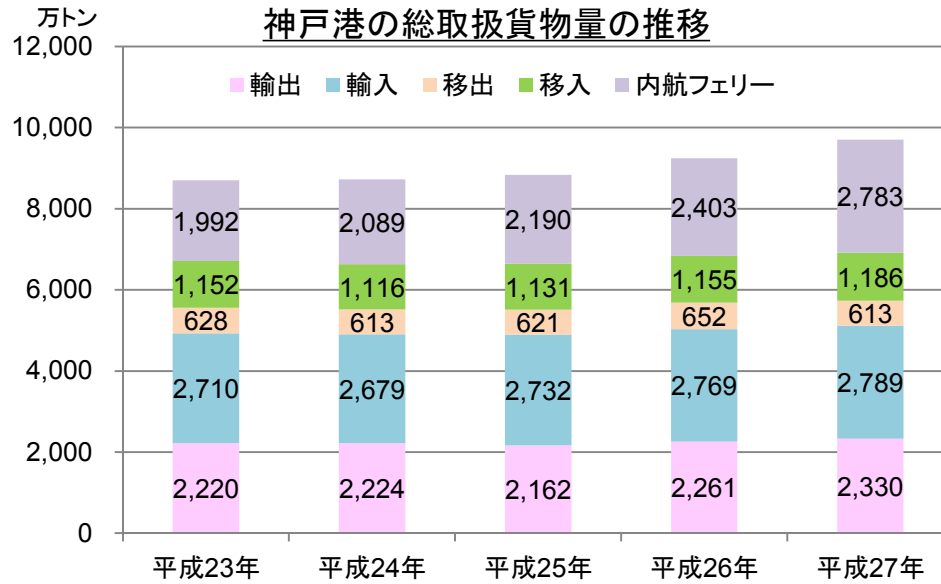
【変更のポイント】

○神戸港と広域背後圏とのアクセス性向上及び神戸港内における交通の円滑化により港湾の国際競争力強化を図るため、臨港交通施設計画を新たに計画する。

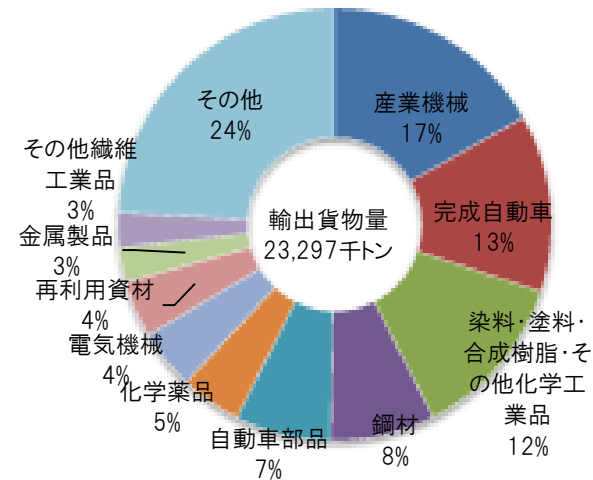
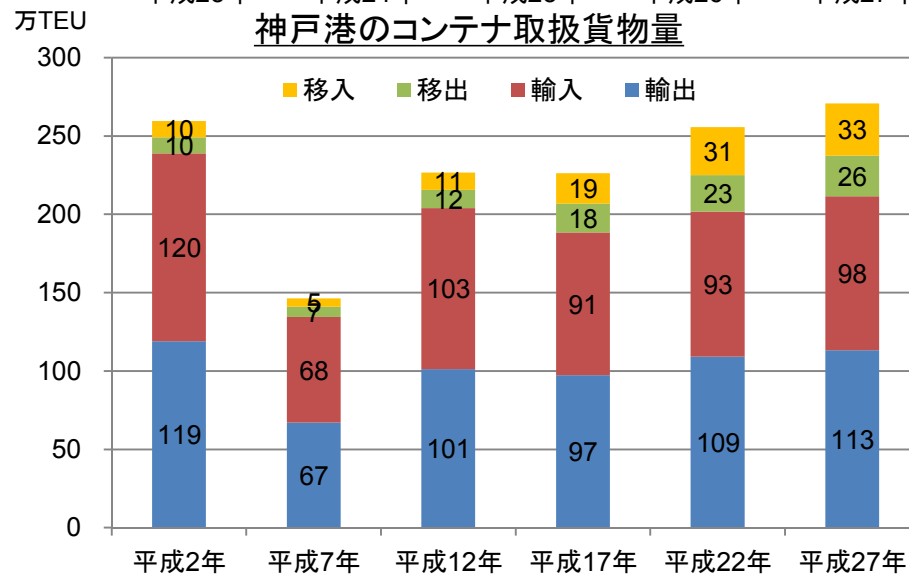
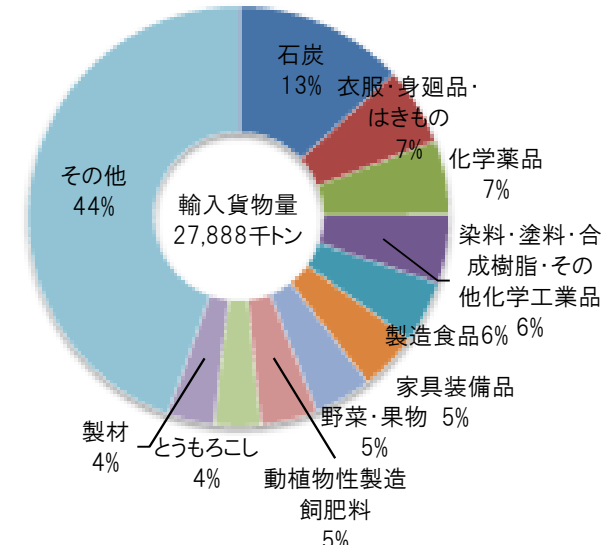


神戸港の概要

○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、日本国民の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)

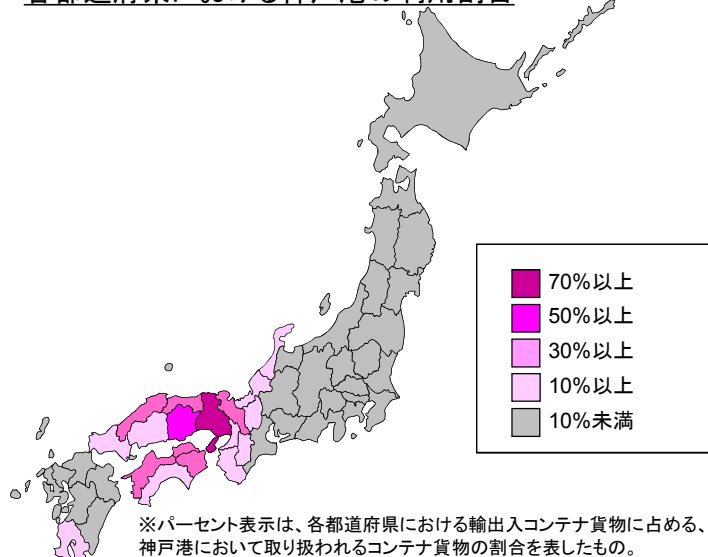


出典：港湾統計をもとに港湾局作成

神戸港と背後圏を結ぶ臨港道路の必要性

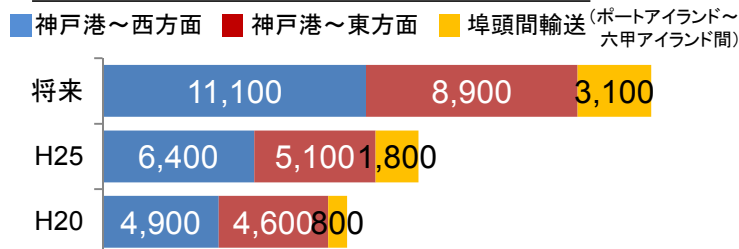
- 広域背後圏を有する神戸港では、近年、背後圏内陸部と神戸港とのコンテナ貨物の流動や、主力のコンテナターミナルであるポートアイランドと六甲アイランドの埠頭間輸送が増加している。
- これらコンテナ貨物は周辺道路ネットワークの混雑区間を経由することとなり、時間損失が発生しており、コンテナ貨物の定時性への影響はもとより、更なる渋滞の悪化等を招く可能性がある。
- 国際コンテナ戦略港湾である神戸港の国際競争力を強化するためには、神戸港と背後圏とのアクセスの向上及び神戸港内の交通の円滑化を図る必要がある。

各都道府県における神戸港の利用割合



出典：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに港湾局作成

コンテナ車・貨物車の交通量の変化(台/日)



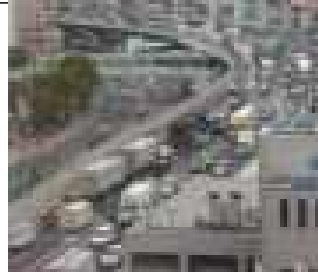
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H25d)をもとに港湾局作成

方面別コンテナ貨物流動量



出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H25d)をもとに港湾局作成

神戸港周辺の混雑状況



① 阪神高速三号神戸線(東向き)



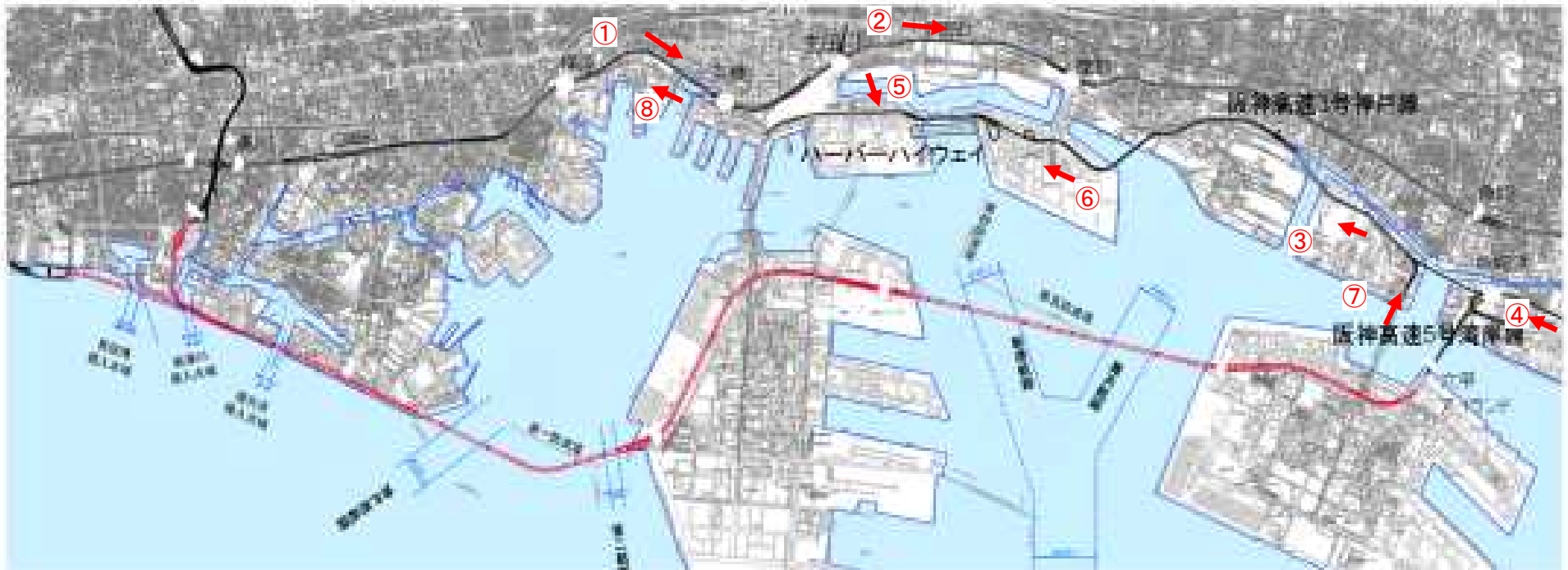
② 阪神高速三号神戸線(東向き)



③ ハーバーハイウェイ西向き



④ 阪神高速五号湾岸線魚崎浜出口



⑤ ハーバーハイウェイ 新港東付近



⑥ ハーバーハイウェイ摩耶付近



⑦ 六甲大橋北向き



⑧ 国道2号バイパス西向き

計画変更内容(大阪湾岸道路西伸部)

○神戸港と広域背後圏とのアクセス性向上及び神戸港内における交通の円滑化により港湾の国際競争力強化を図るため、大阪湾岸道路西伸部を臨港交通施設計画として位置付ける。



確認の視点

確認事項	「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」との適合
臨港道路の変更	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 (前略) 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。