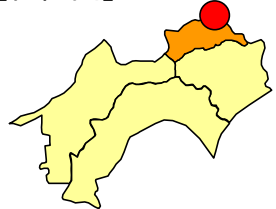


高松港(改訂)

- 高松港は、香川県の中央部よりやや東に位置し、本州や離島を含めた海上交通の要衝として、古くから地域の人流及び物流の拠点を担い、発展してきた。
- 高松港朝日地区では、定期コンテナ航路（東アジア、国際フィーダー）や内航フェリー等が就航しており、地域産業の国際競争力を支え、経済活動の活性化に寄与している。
- 高松港玉藻地区では、市街地に近接し、離島フェリー・高速艇発着場、クルーズ客船専用岸壁、鉄道駅、バスターミナル等が集積しており、「みなと」と「まち」が一体となった「みなとまち」として、賑わい空間が形成されている。

【位置図】 高松港



【生島(いくしま)地区、神在(しんざい)地区】

- ・小型船舶の係留や、背後の「香川県総合運動公園」など緑地レクリエーションエリアが形成されている。

生島地区

神在地区

【玉藻(たまも)地区】

- ・本州・離島を結ぶ航路が66便/日運航。
- ・近年ではクルーズ客船の寄港が大幅に増加するなど、人流拠点として賑わいを見せている。



【朝日(あさひ)地区】

- ・地域の基幹産業を支える高松港の物流・生産拠点として、アジア地域や神戸港との定期コンテナ航路が就航（中国航路2便/週、韓国航路4便/週、国際フィーダー1便/週）。
- ・神戸港との内航フェリーが就航（4便/日）。



【香西(こうさい)地区、弦打(つるうち)地区】

- ・製材業やクレーン工場などの生産エリア、緑地を中心とした賑わいエリアが形成されている。

【西浜(にしはま)地区】

- ・民間マリーナ、市立ヨット競技場、砂浜などマリンレジャー関連施設が立地

【屋島(やしま)地区】

- ・国の史跡、天然記念物に指定（昭和9年）された「屋島」の麓に位置しており、小型船舶の係留などで利用

港湾利用ゾーニング

- 緑地レクリエーションゾーン
- 生産・物流関連ゾーン
- 交流拠点・人流関連ゾーン
- 物流関連・生産ゾーン

高松市

- 香川県内には、建設用クレーン製造企業や船用液化ガスタンクプラント製造企業、化学工業企業などの世界シェアや国内シェアが高い製造企業が多く立地している。
- 高松港は外貿定期コンテナ航路(韓国、中国)が週6便、神戸港への国際フィーダー航路が週1便就航している他、神戸港との間にフェリー航路(内貿コンテナ)が1日4便就航するなど、地域産業を支える物流拠点となっている。

■香川県内の立地企業



【化学工業企業】



- タイヤ原料(不溶性硫黄) 世界シェア2位
- プリント配線板に使う防錆剤 世界シェア1位

【建設用クレーン製造企業】



- ラフテレーンクレーン 世界シェア1位

【鉄鋼企業】



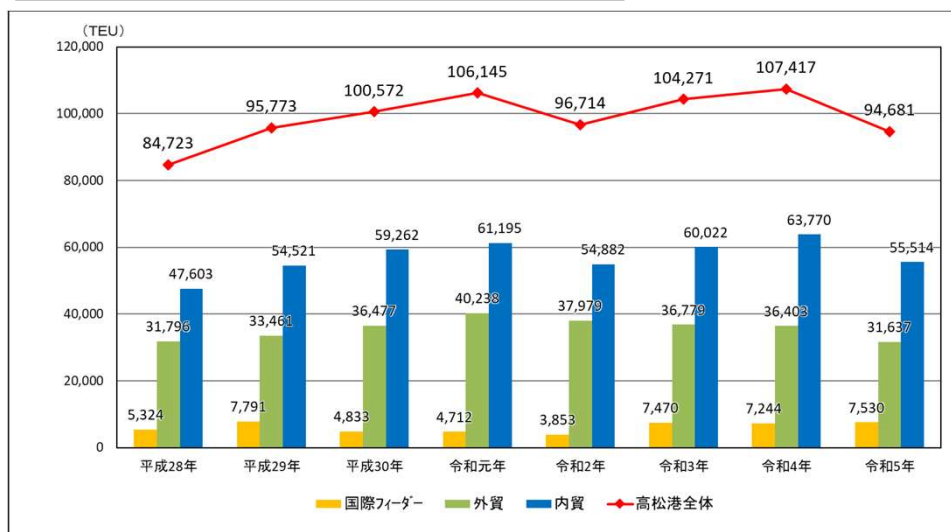
- 中小型輸送船用ガスタンクプラント 世界トップシェア

＜立地企業の主な業種＞

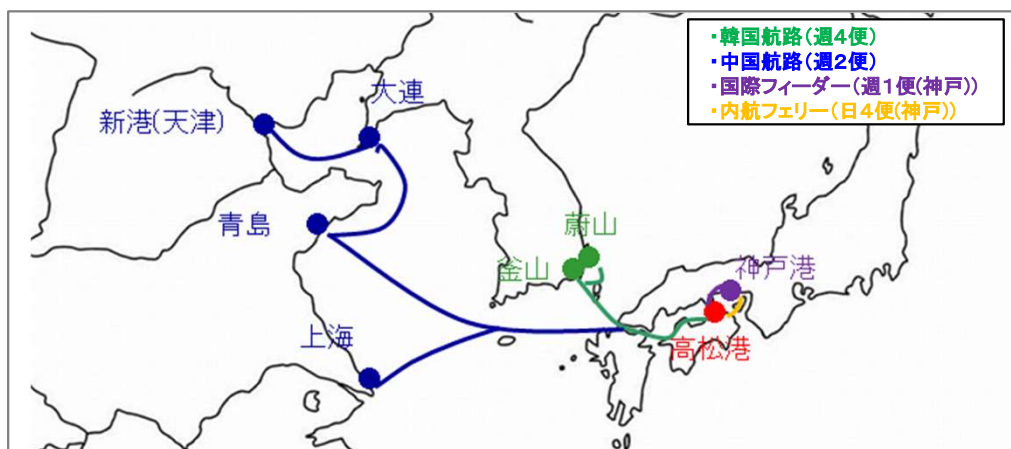
- 建設用クレーン製造業
- 鉄鋼業
- 化学工業
- 建築内装材企業
- 医療・工業用製品製造業
- サニタリー用品製造業
- 石炭・コークス製造業 等

地図出典: 国土地理院地図白地図を加工して作成、写真出典: 企業HPより引用

■高松港のコンテナ取扱数(TEU)の推移



■高松港の主な定期航路状況



高松港が担う役割(地域の海上交通拠点・賑わい創出拠点)

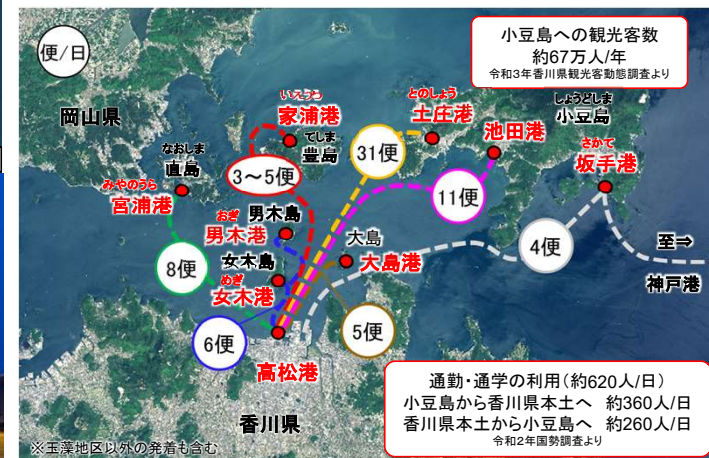
- 高松港玉藻地区は、市街地に隣接し、鉄道、バスとの交通結節点であるとともに、離島(小豆島、直島等)へのフェリーや高速艇が就航しており、人流・物流の海上交通拠点となっている。
- 同地区では、大型クルーズ客船(11万トン級)受け入れのための施設整備や海辺空間の賑わい創出に向けた「あなぶきアリーナ香川」の建設やサンポート高松地区プロムナードの整備なども進めており、ウォーターフロントの賑わい空間が形成されている。

高松港玉藻地区



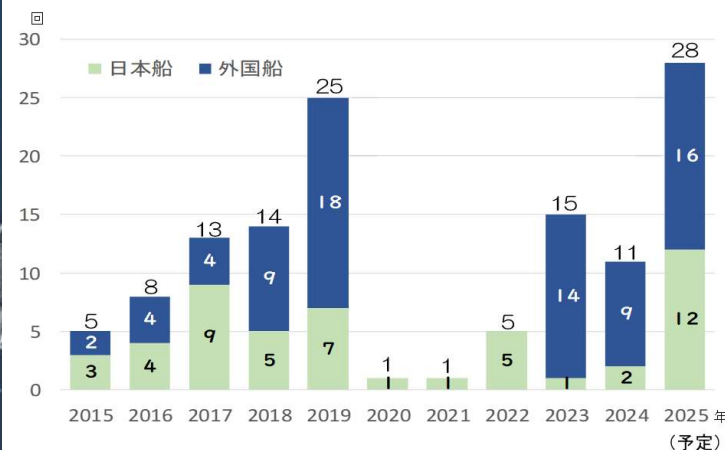
出典: 国土地理院撮影の空中写真(2021年撮影)、香川県、四国地方整備局

高松港の離島フェリー・高速艇航路



出典: 国土地理院撮影の空中写真、香川県

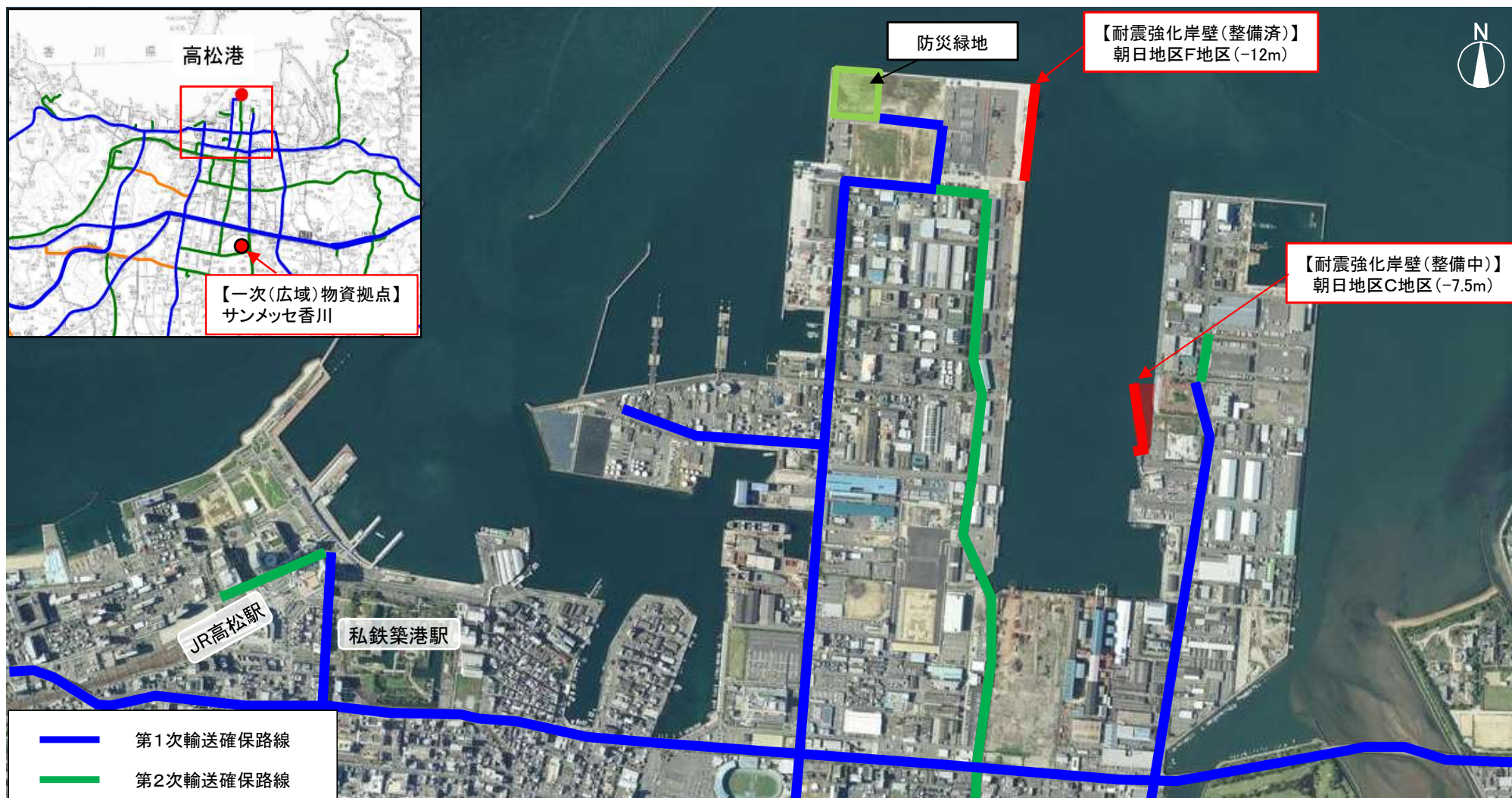
高松港のクルーズ客船寄港回数の推移



出典: 香川県 3

- 高松港は、「香川県地域防災計画」において、大規模災害時における住民の避難、物資の応急輸送の一次物資輸送の拠点としての役割を担っているほか、離島などの2次拠点への物資輸送の役割も担っている。
- 高松港における耐震強化岸壁は、朝日地区(F地区)に1バースが整備されており、また、現在、朝日地区(C地区)において新たに1バースの整備が進められている。
- 南海トラフ地震等の発災時には、高松港BCPに基づき、高松港は海上輸送の拠点という役割を担っている。

■高松港周辺の緊急物資輸送網



(参考) 高松港が担う役割(港湾脱炭素化の推進)

- 港湾法に基づき、各関係者の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の促進を図るための計画として、令和6年7月に「高松港港湾脱炭素化推進計画」を策定した。
- 同計画における主な取組みとして、荷役機械や船舶の脱炭素化、陸上電源の導入、ターミナル外での水素ステーションの整備などを位置付けている。
- 今後、計画の実行性を高め、産官学との連携を通じて、2050年の目標達成にむけ脱炭素化の取組を進めていく。

■ 高松港の港湾脱炭素化形成イメージ



○【これまでの高松港の役割】

物流・産業

- ・香川県東部における流通拠点として、国際的な産業・貿易構造の変化や船舶の大型化等に対処した外貿機能の拡充・強化
- ・背後都市における住工混在の解消を進め、環境改善を図るための用地の確保
- ・港湾と背後地域との連絡を図り、港湾内の円滑な交通を確保

交流・賑わい

- ・港湾における快適で潤いのある環境の創造に向けた緑地等の親水空間の確保
- ・海洋性レクリエーション機能の充実

安全・安心

- ・大規模地震災害時の緊急避難及び緊急物資輸送等の対策の推進

○【高松港の要請と課題】

産業・物流	・コンテナ物流の効率化に向けた対応 ・東南アジアとのコンテナ定期航路就航に向けた対応 ・貨物船の大型化への対応 ・脱炭素社会の実現に向けた対応 ・産業用地確保に向けた対応
交流・賑わい	・フェリーターミナルの機能向上に向けた対応 ・大型クルーズ客船の受入れに向けた対応 ・ウォーターフロントの賑わい創出に向けた対応
安全・安心	・大規模地震・津波、高潮等への対応 ・港湾施設の老朽化対策

○【高松港が果たす役割と目指すべき方向性】

アジアと繋がり、地域産業の持続的発展を支える港



I. 地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化

- ・国際物流ターミナルの外貿機能強化
- ・高松神戸航路の物流機能強化
- ・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

II. 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保

- ・海面処分場の設置と産業用地の確保

海陸交通の要衝、快適で人々を惹きつける港



III. フェリーターミナルの安全・快適性の確保

- ・中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保

IV. 既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出

- ・玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化
- ・ウォーターフロントの賑わい空間を構築
- ・船溜まりの静穏度確保

災害時の市民生活や企業活動を支える港



V. 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保

- ・計画的な地震・津波対策等の実施
- ・フェリー岸壁の耐震化の実施

VI. スtockマネジメントの推進

- ・計画的な点検、補修の実施

1. 現在、高松港が担っている役割

- ・ 高松港は、離島を含めた瀬戸内海地域における人流・物流・観光の拠点である。
- ・ 県内唯一のコンテナ船定期航路や神戸港とのフェリー航路を有しており、コンテナ貨物の集積地として、製造業の原材料の調達や製品の輸出等を取扱う物流拠点として、地域産業の持続的発展を支える役割を担っている。
- ・ 瀬戸内海や離島観光の玄関口として、交流・賑わい拠点としての役割も担っている。
- ・ 今後30年以内の発生確率が80%程度とされている南海トラフ地震の発災時には、海上輸送の拠点という役割も担っている。

2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた高松港の戦略

- ・ 南海トラフ地震等大規模地震発生時には、香川県内や周辺離島の被災地域へ緊急物資輸送も担うため、四国における緊急物資輸送拠点の形成を図る。
- ・ 背後地域においては、フェリー航路や国際フィーダー航路を通じて神戸港との結びつきを強化し、地域産業の持続的発展を目指す。また、運送事業における労働力不足が見込まれる中、東南アジアとのダイレクト航路の開設による輸送の効率化を目指す。さらには、瀬戸内海地域の豊富な観光資源を活かした観光振興を推進する。
- ・ それらに対して、高松港は、効率的な物流施設の確保、安全で快適なウォーターフロント空間の形成、大規模災害時に必要な機能の保持で貢献する。

3. 高松港の現状の課題とその対応方策

- ・ 高松港は多くの離島フェリー航路が就航しており、大規模災害時においても、航路を維持することが強く求められていることから、耐震強化岸壁を計画する。
- ・ インバウンド等の増加により活況を呈している玉藻地区では、大型クルーズ客船の受入れ施設の整備を進めている。今後は、西浜地区において、プレジャーボートや周遊船など、多種多様な船舶の受入れに対応するため、静穏度の確保のための防波堤を計画する。
- ・ 高松港コンテナターミナルや国際物流ターミナルにおいて港湾施設の機能が不足していることから、岸壁の増深・延伸やヤードの拡張に取り組む。

高松港港湾計画改訂(案)の概要



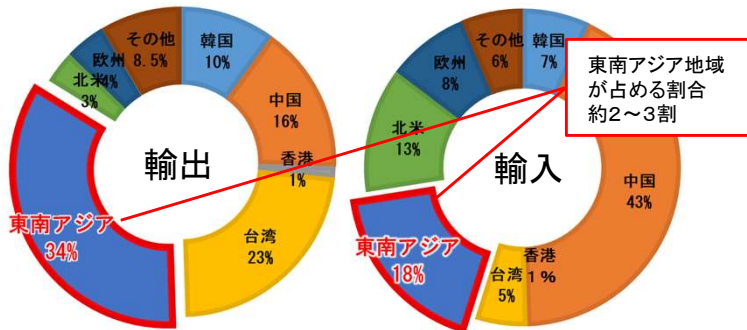
主な計画内容(【物流・産業】コンテナターミナル)

- 高松港のコンテナ貨物量は、年々増加傾向である。一方で、コンテナターミナルにおいて、ヤード不足による非効率な荷役作業を余儀なくされている。
- また、香川県を発着する外貿コンテナ貨物量のうち、東南アジア方面貨物は約2～3割に達しており、高松港背後圏の企業における貨物需要の高まりを踏まえ、東南アジア直行便に対応する港湾施設を今回計画に位置づける。
- 他方で、北米・欧州方面等の長距離貨物については、国際フィーダー航路の利用促進等に取り組み、阪神港への集貨及び阪神港に寄港する国際基幹航路を利用した輸出入を推進していく。合わせて、今後のトラックドライバー不足による輸送力低下等に対応したモーダルシフトを推進していく。

■高松港コンテナターミナルの課題



■香川県発着コンテナ貨物量の地域別割合

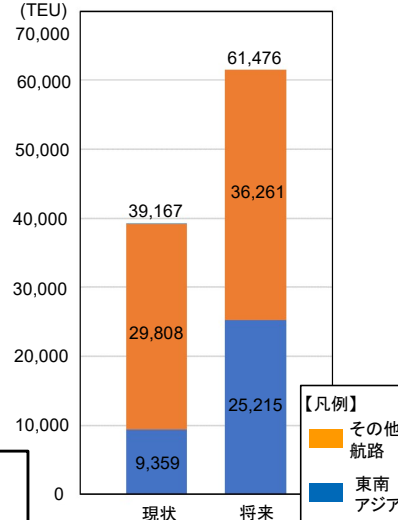


出典：令和5年度全国輸出入コンテナ流動調査を元に作成

■高松港背後圏の東南アジア方面貨物を取り扱う企業の動向

- 化学系企業が、県内工場の施設を増強し、生産能力を増加
- 住宅内装建材企業が、東南アジアに第2工場を建設し、生産量を増加
- 建材木製品企業が、県内に集成材製造の拠点工場を建設

■外貿コンテナ貨物量の推移



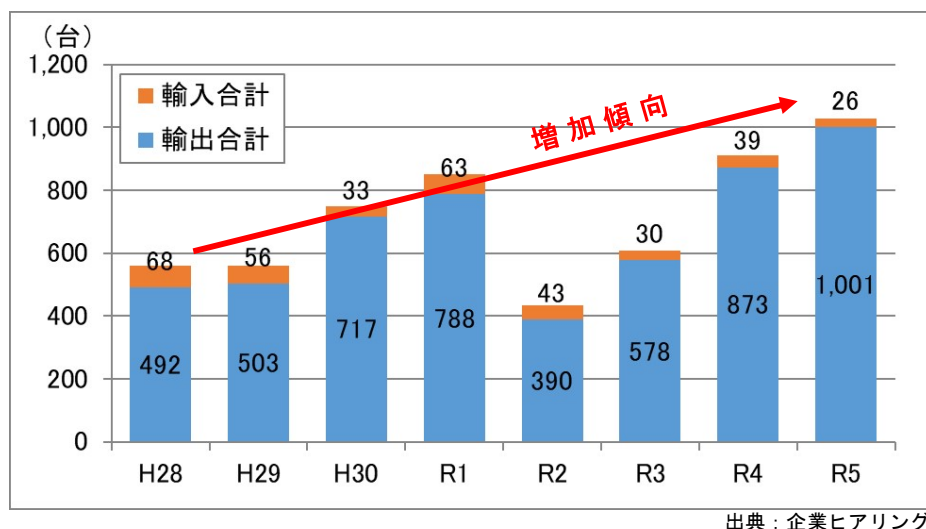
出典：香川県



出典：国土地理院撮影の空中写真(2021年撮影)、香川県

- 香川県内に生産拠点を持つ建設用クレーン企業や船舶タンクプラント企業等が生産を増強する予定があるなど、産業機械の貨物需要の増加が見込まれており、一層の競争力強化を図るため、高松港から大型PCC船(7万トン級)等による輸出を検討している。
- 対象としている大型PCC船の寄港には、既存の岸壁では延長が不足していることから、入港できる対象船舶を拡大し、利便性を高めるために、岸壁(-12m)の30m延伸及びこれに伴う航路・泊地(-12m)を今回計画に位置づける。

■産業機械の推移



■大型PCC船の寄港上の課題



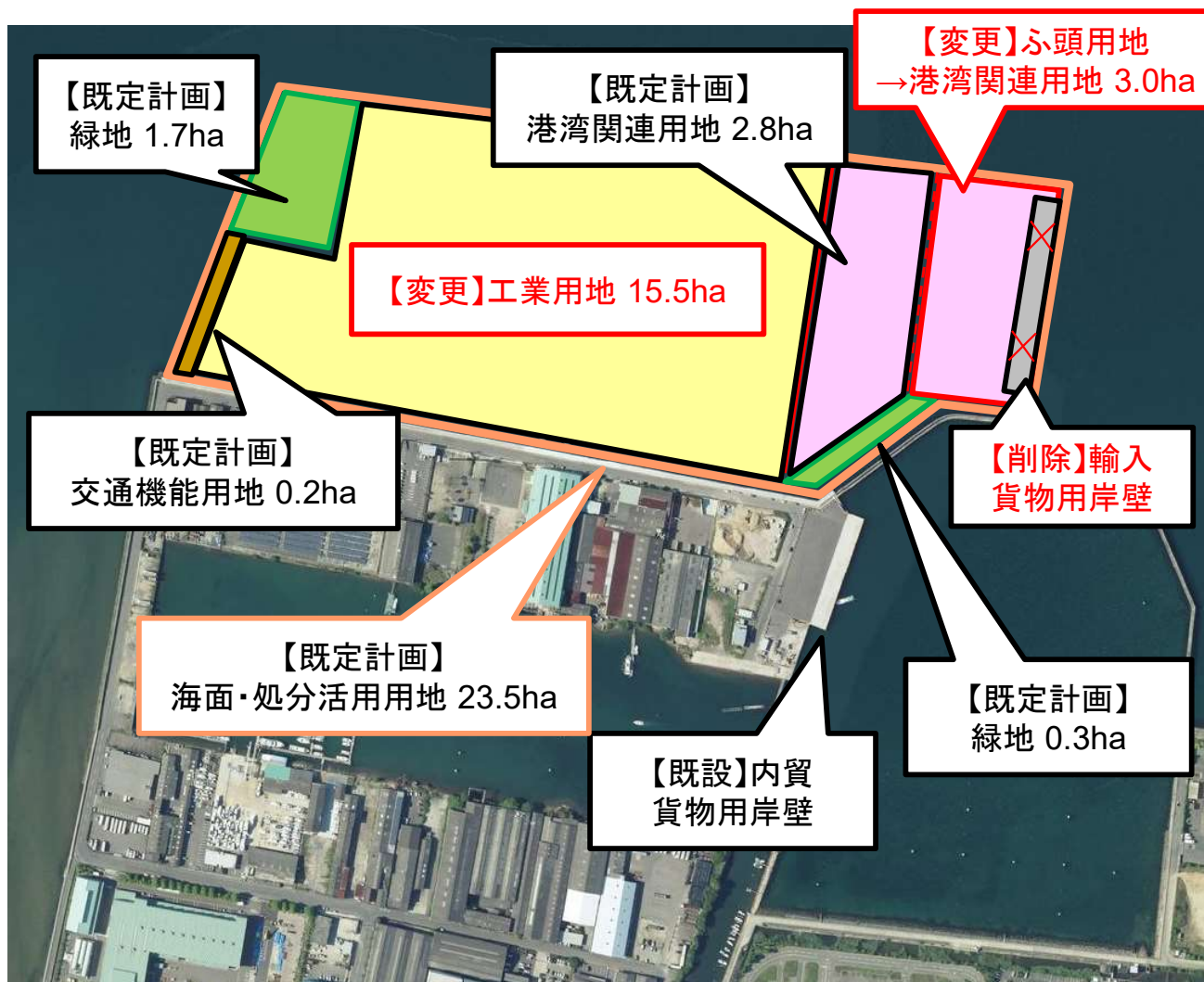
■今回計画



主な計画内容(【物流・産業】浚渫土砂処分場の確保・土地需要等への対応)

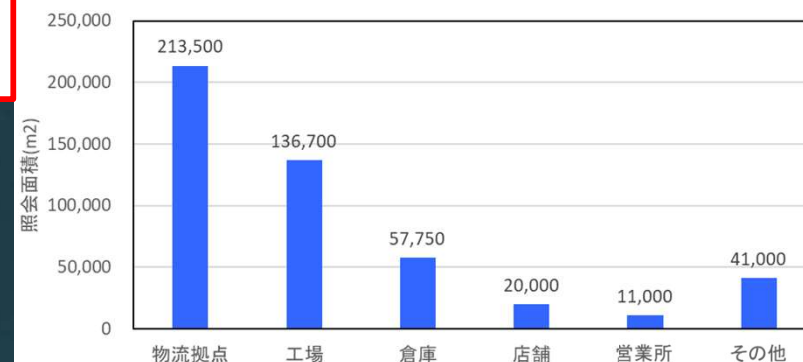
- 浚渫土砂の処分場として既定計画に位置づけられていた弦打地区の海面処分用地において、高松港の背後圏企業による港湾利用を前提とした物流拠点や工場等としての土地需要が見込まれることから、今回計画において土地需要の変化に対応した土地利用計画の変更を行う。
- 他方、既定計画では主に原木の輸入を対象として岸壁を位置付けていたが、今後の原木需要が見込めないことから、既定計画の岸壁(～10m)を廃止する。

■ 弦打地区における土地利用計画の見直し



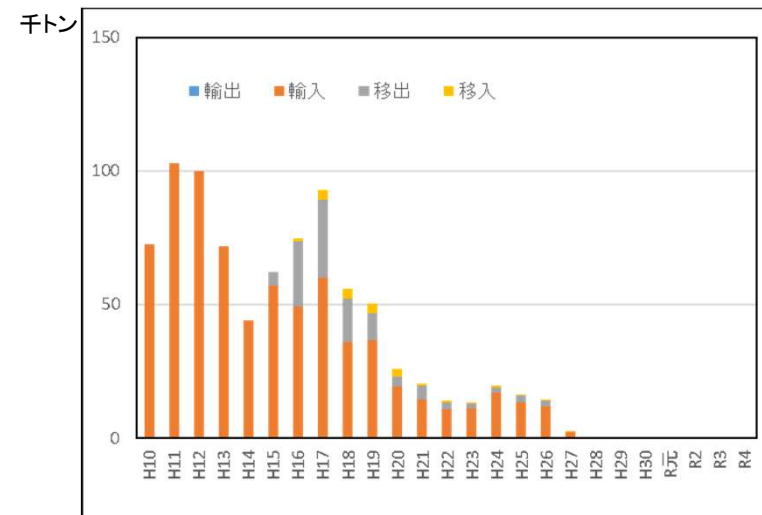
出典：国土地理院撮影の空中写真(2021年撮影)を加工して作成

■ 用途別土地照会状況 (H26～)



出典：香川県

■ 原木取扱量の推移



出典：港湾統計

- 波が穏やかで多島美など良好な景観を有する瀬戸内海では、クルージングやフィッシング、ヨットなどマリンレジャーが盛んであり、背後に市街地が広がる高松港の船溜まりは、利便性が高く、プレジャーボート利用者にとって魅力的な施設となるポテンシャルを有する。
- 他方、高松港西浜地区の小型船溜まりでは、荒天時に港内の静穏度が低く、安全な海面利用ができていないことから、小型船溜まりの静穏度を確保するため、今回計画において防波堤を位置づけることで、マリンレジャーによる海辺の賑わいを創出を図る。

■ 西浜地区における小型船の利用上の課題



静穏度が低いため、多くの小型船が上架している

小型船利用状況(西浜地区)



小型船上架状況

■ 今回計画



防波堤 100m

港内静穏度の確保

■ ヨットによる盛況な高松港の利用



ヨットレースの状況

- 大規模地震等が発生した際、背後地域及び離島の経済活動を支えるため、基幹的な海上物流機能の維持に供する大規模地震対策施設を計画する。



コンテナターミナルについて

(意見)

- ・船舶の大型化が進展している中、今後水深の深い港が選ばれていくこととなる。また、香川県企業の生産拠点が中国から東南アジアに移転しており、東南アジアダイレクト航路が必要である。さらに、2024年問題に伴うドライバー不足に対応するため、地方港にストックヤードを設ける流れがある。そのため水深14mコンテナ貨物岸壁が必要である。

(意見)

- ・事業を実施する際には大規模な浚渫を行うことになると思うが、漁業への影響も十分配慮していただきたい。

(回答)

- ・事業実施においては、施工時期等、事前に丁寧な説明を行い関係者の理解を得ながら実施する。

国際物流ターミナルについて

(意見)

- ・県内の企業で製造する建設用クレーンを高松港から海外に輸出するためには、水深12m岸壁の延伸が必要である。

浚渫土砂処分場の確保・土地需要等への対応について

(意見)

- ・香川県が掲げている「せとうち企業誘致100プラン」を実現するためにも臨海部に土地は必要である。人口減少に対応するには働く場所が必要であり、今回計画は企業からの要請に対応できるものである。

大規模地震対策施設について

(意見)

- ・離島への定期航路用のフェリー岸壁を耐震化する際には代替バースが必要となる。そのため、中央ふ頭においてもフェリーが利用できるようにお願いしたい。

(回答)

- ・現在、既存岸壁の修繕等を実施しており、整備後には代替バースとして利用できる。

 **【答申】** 高松港港湾計画の改訂(案)について、原案を適当と認めるとの答申をいただいた。

検討の背景

- 国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。
- 新型コロナの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題。
- 令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。

政策目標

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等 **多方面・多頻度の直航サービスを充実** させることで、**我が国のサプライチェーンの強靱化**を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

今後の取組の方向性

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する 国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化

主な施策

集貨

- 他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築
- 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進
- 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用

創貨

- 国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

競争力強化

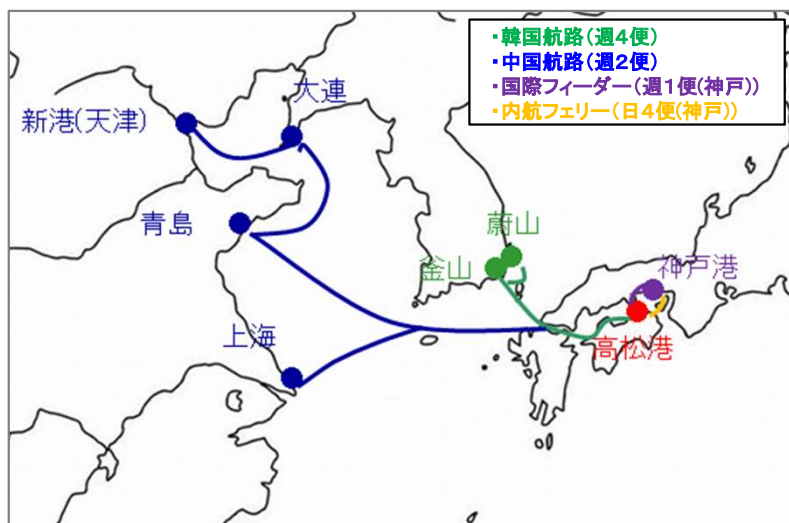
- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
- 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進
- 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進
- 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

物流2024年問題への対応(抜粋)

- 2024年4月以降、トラックドライバーの時間外労働の上限規制適用等を契機として、営業用トラックの輸送量が不足することが見込まれる等、モーダルシフト等の取組を進めていくことが急務かつ継続的な課題となっていることを踏まえ、国際フィーダー航路における輸出入コンテナと内貿コンテナの積合せ輸送や、内航フェリー・RORO航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨によるモーダルシフトを推進する。

- 高松港は、神戸港のフェリー航路が1日4便就航するほか、国際フィーダー航路が週1便、中国・韓国方面の外貿定期コンテナ航路が週6便就航するとともに、背後では「四国8の字ネットワーク」や高松環状道路などの道路ネットワークの整備が進んでいる。また、世界シェアや国内シェアの高い企業が立地しており、高松港は背後圏の基幹産業や地場産業を支える物流拠点として重要な役割を担っている。
- 今回の改訂で新たに計画する朝日地区コンテナターミナルは、高松港の背後圏企業の東南アジア方面貨物の需要増大に対応するとともに、国際フィーダー航路や内航フェリー航路による阪神港への集貨及び阪神港に寄港する国際基幹航路を利用した輸出入を推進するものであり、我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化や今後のトラックドライバー不足による輸送力低下等に対応したモーダルシフトの推進に貢献するものとなっている。

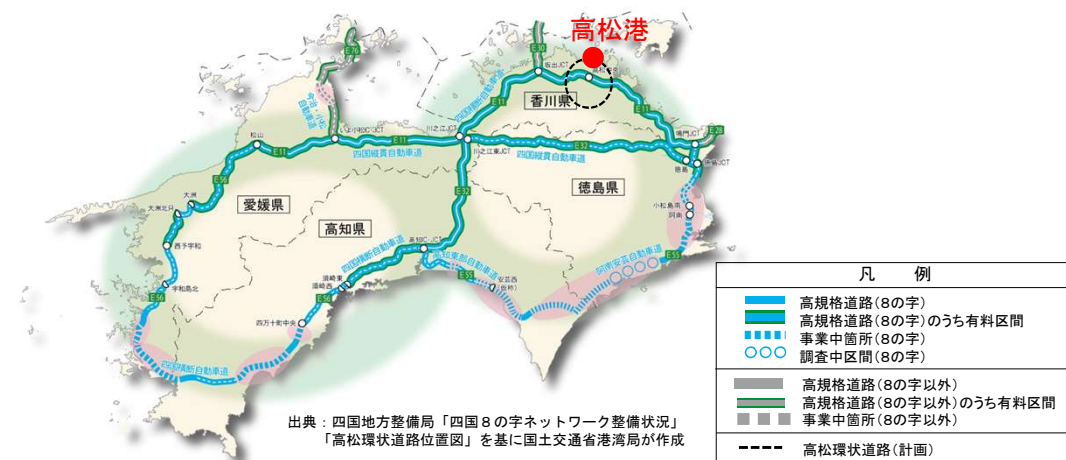
■高松港の主な定期航路



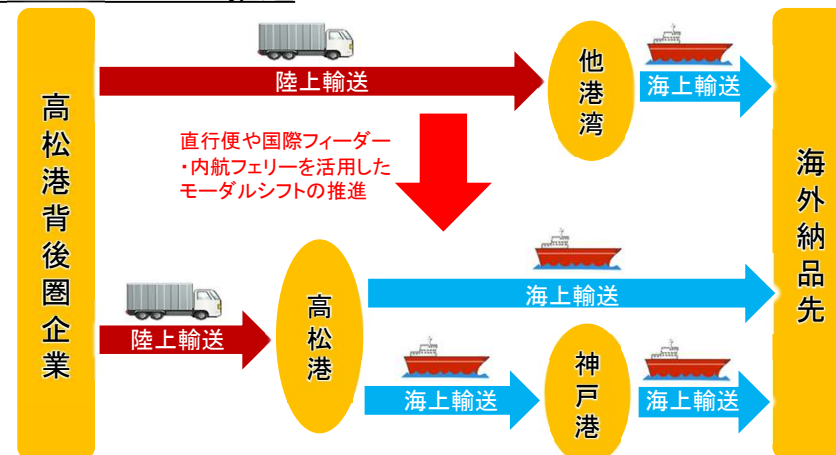
■高松港背後圏企業の立地状況



■高松港背後圏の道路ネットワーク



■モーダルシフトの推進



目指す姿【前回改訂時】

- (1) 香川県東部における流通拠点として、国際的な産業・貿易構造の変化や船舶の大型化等に対処しつつ、外貿機能の拡充・強化を図る。
- (2) 港湾における快適で潤いのある環境を創造するため、緑地等の親水空間の確保を図る。また、海洋性レクリエーション機能の充実を図る。
- (3) 背後都市における住工混在の解消を進め、環境改善を図るための用地を確保する。
- (4) 港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。
- (5) 大規模地震災害時の緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進める。
- (6) 多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成する。

目指す姿【今回改訂】

- (1) 地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化
 - ・ 国際物流ターミナルの外貿機能強化
 - ・ 高松神戸航路の物流機能強化
 - ・ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化
- (2) 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保
 - ・ 海面処分場の設置と産業用地の確保
- (3) フェリーターミナルの安全・快適性の確保
 - ・ 中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保
- (4) 既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出
 - ・ 玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化
 - ・ ウォーターフロントの賑わい空間を構築 ・ 船溜まりの静穏度確保
- (5) 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保
 - ・ 計画的な地震・津波対策等の実施 ・ フェリー岸壁の耐震化の実施
- (6) スtockマネジメントの推進
 - ・ 計画的な点検、補修の実施

【港湾の基本方針】

港湾の開発、利用及び保全の方針に関する事項

○グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化

- ・ 国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約

○将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築

- ・ 国内複合一貫輸送網の機能強化
- ・ 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化

○我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

- ・ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
- ・ 物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進

○観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

- ・ クルーズ船、大型のプレジャーボートやその他の水上交通等の多様な船舶の回避・寄港要請への対応

○災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

- ・ 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化

【今回計画での主な対応】

○地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化

- ・ 取扱貨物量の増加への対応や入港できる対象船舶の幅を広げるため、朝日地区の公共埠頭を機能拡充する。

○浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保

- ・ 浚渫土砂等の処分場の安定確保と臨海部の土地需要に対応するため、計画的な海面処分場の設置による産業用地の確保に取り組む。

○既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出

- ・ 玉藻地区において大型クルーズ客船の受入れに向け、フェリー埠頭を機能拡充する。
- ・ マリンレジャーによる海辺の賑わいを創出するため、船溜まりの安全性を高め、海面の有効利用を図る。

○大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保

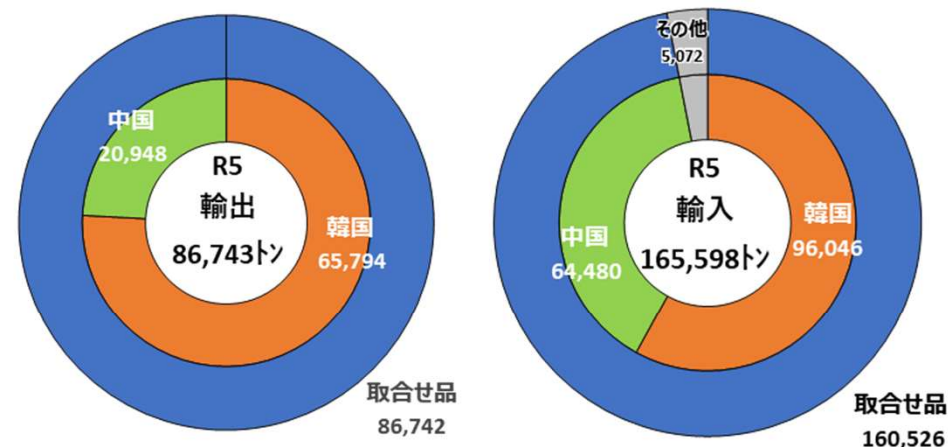
- ・ 災害時における物流機能の維持のため、フェリー岸壁やコンテナ貨物岸壁の耐震化に取り組む。
- ・ 災害時における離島のライフラインを確保するため、離島航路のフェリー岸壁の耐震化に取り組む

- 主な貨物は、コンテナ貨物の輸出入・移入、その他輸送機械の移出入、砂利・砂の移入である。
- コンテナ貨物の輸出入の相手国は韓国、中国、移入は主に兵庫県である。
- その他輸送機械は、兵庫県から移出入しており、オンシャーシコンテナと空シャーシである。砂利・砂は主に大分県、兵庫県から移入している。

高松港の総取扱貨物量の推移



高松港取扱貨物量の品目別内訳(R5)



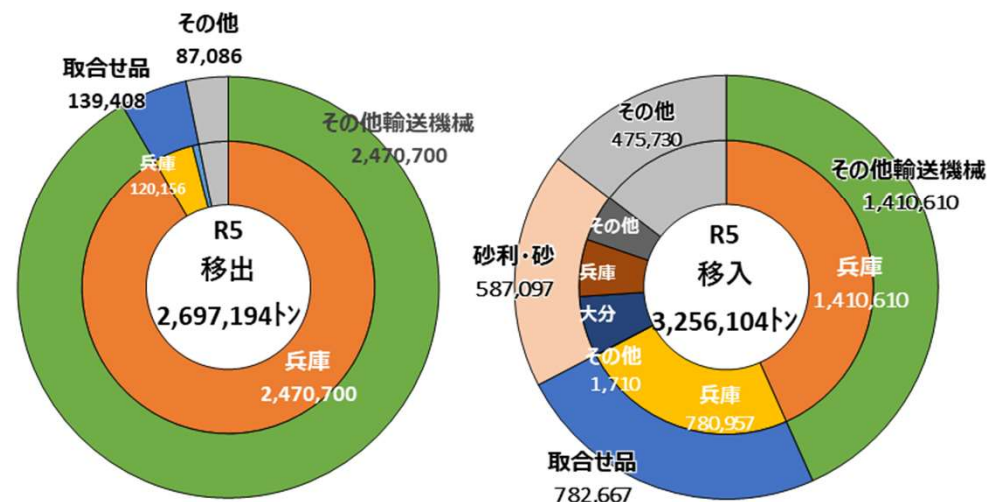
【既定計画との相違(対H22)の要因】

- H7年当時に見込んでいた原木の輸入が大幅に減少。
 - 一方、その他輸送機械の移出入が内航フェリーのオンシャーシコンテナの好況を受け、取扱量の多くを占めている。
- ※オンシャーシコンテナ・空シャーシはH28より取扱貨物量に算定

<内訳>

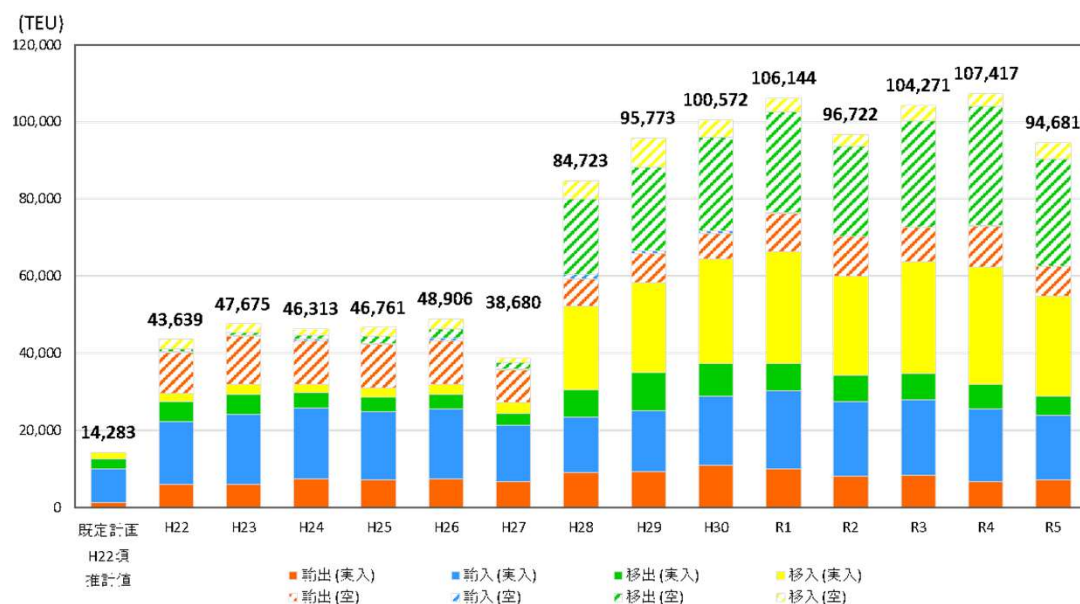
原木 : 輸入-12万トン

その他輸送機械: 移出247万トン、移入141万トン

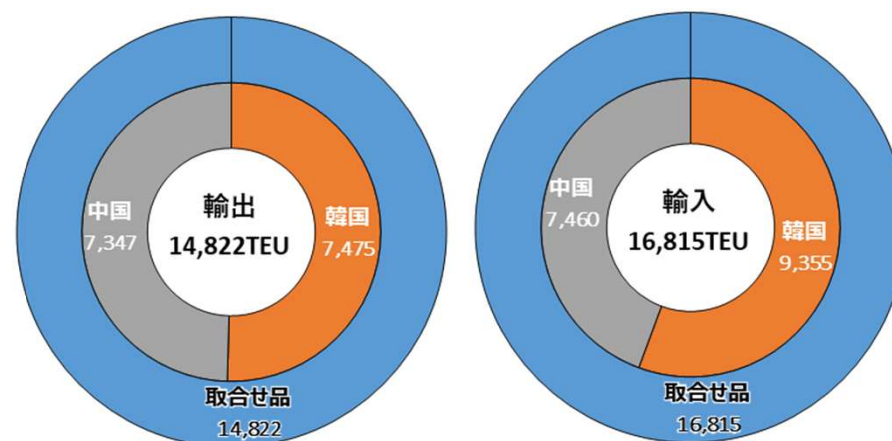


- 主な貨物は、取合せ品の輸移出入である。
- 外貿コンテナは、韓国及び中国が相手国である。
- 内貿コンテナは、神戸への移出入が大半を占める。
- 移出の11.6%(3,782TEU)、移入の12.4%(3,748TEU)が国際フィーダー輸送(令和5年)である。

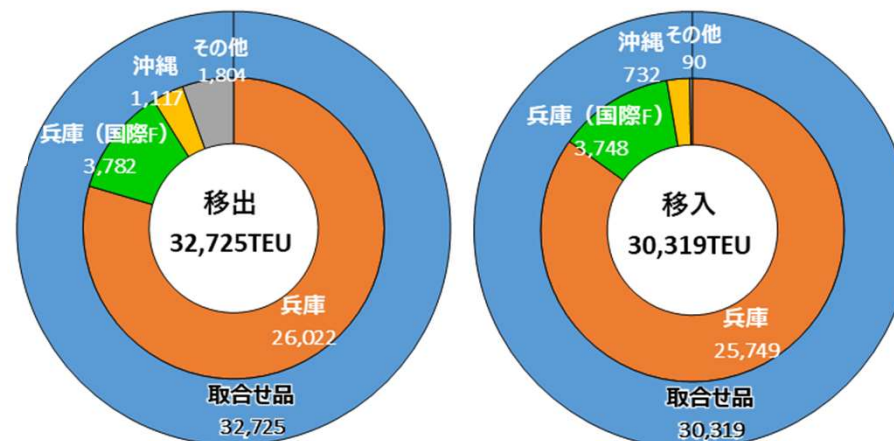
コンテナ取扱個数の推移(空コン含む)



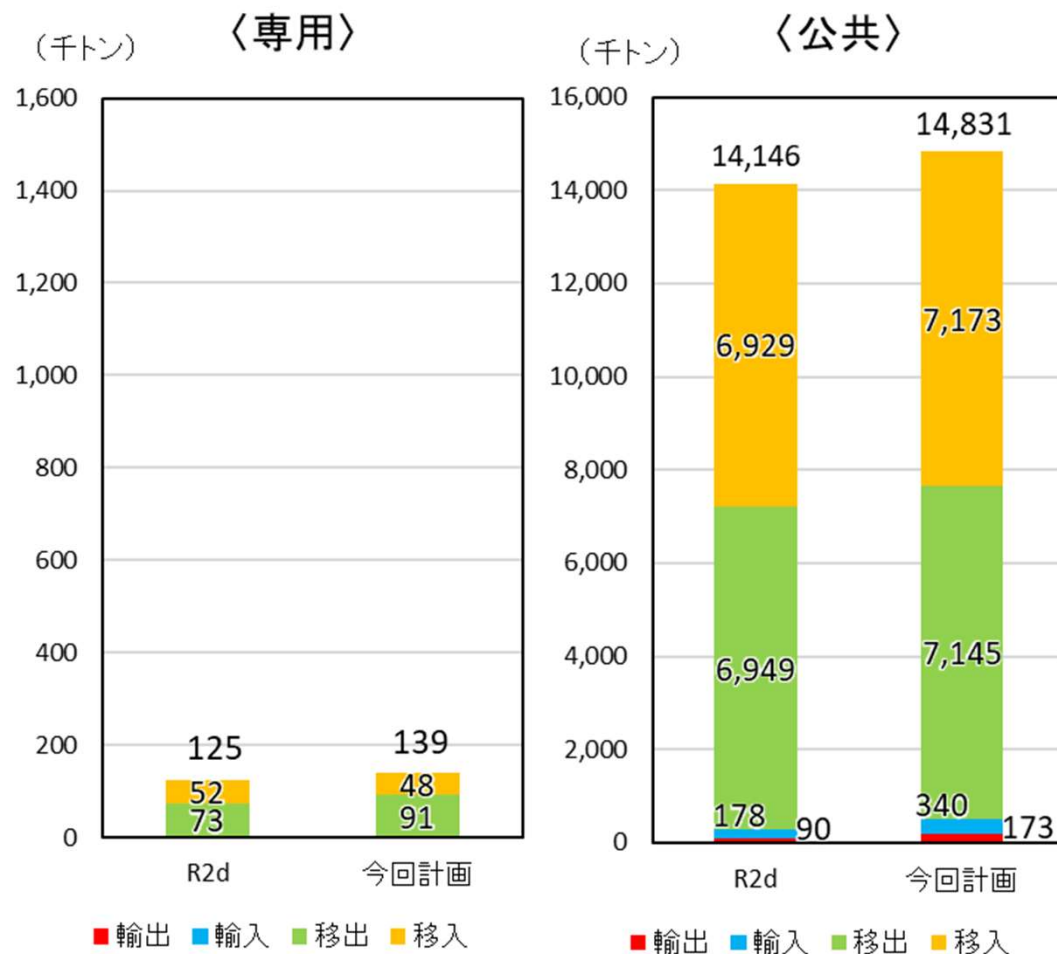
外貿公共コンテナ取扱個数の内訳(令和5年)



内貿公共コンテナ取扱個数の内訳(令和5年)



○ 需要拡大や新規貨物の取扱いといった、企業ヒアリング結果から、主に輸出入コンテナ貨物の増加が見込まれる。



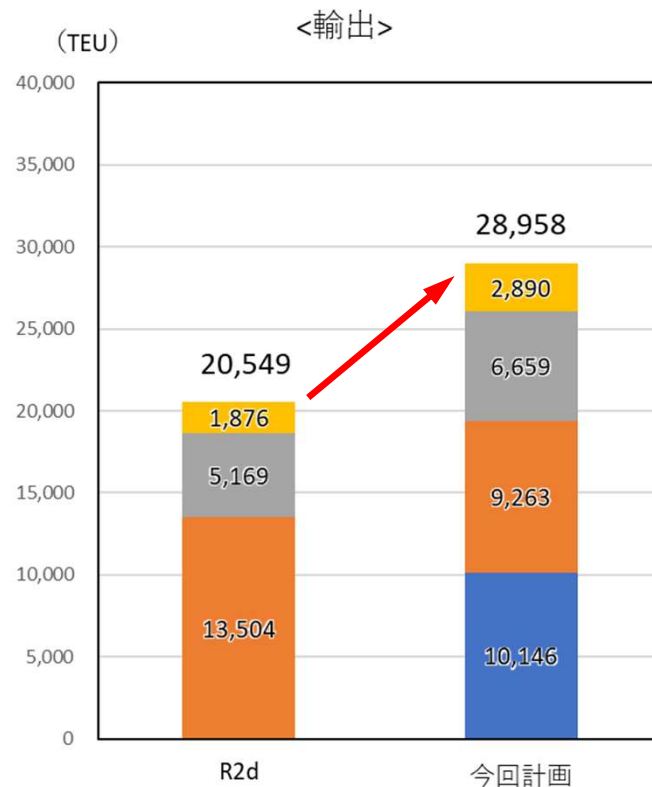
〈専用〉 (千トン)

		R2d	今回計画	差分
輸出	一般貨物	0	0	0
輸入	一般貨物	0	0	0
移出	一般貨物	73	91	18
移入	一般貨物	52	48	△ 4

〈公共〉 (千トン)

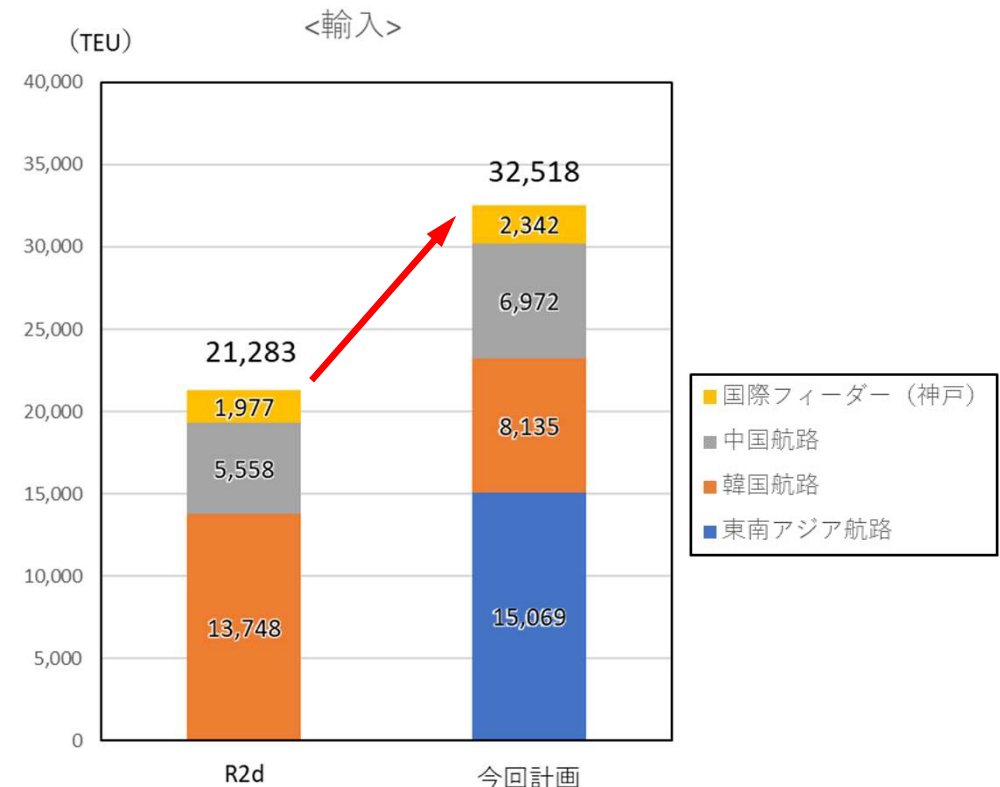
		R2d	今回計画	差分
輸出	一般貨物	9	26	17
輸入	一般貨物	12	65	53
輸出	コンテナ	81	148	67
輸入	コンテナ	166	275	109
移出	一般貨物	2,226	2,264	38
移入	一般貨物	2,145	2,230	86
移出	コンテナ	202	263	61
移入	コンテナ	833	992	158
移出	フェリー	4,521	4,617	97
移入	フェリー	3,951	3,951	0

- 企業ヒアリングの結果及び需要の増大により、コンテナ貨物の増大が見込まれる。
- 東南アジア航路の新設により、釜山経由していた貨物が東南アジアへダイレクト輸送が可能となり、物流の効率化が見込まれる。



<輸出>

	R2d	今回計画	差分
東南アジア航路	0	10,146	10,146
韓国航路	13,504	9,263	△ 4,241
中国航路	5,169	6,659	1,490
国際フィーダー(神戸)	1,876	2,890	1,014
合計	20,549	28,958	8,409



<輸入>

	R2d	今回計画	差分
東南アジア航路	0	15,069	15,069
韓国航路	13,748	8,135	△ 5,613
中国航路	5,558	6,972	1,414
国際フィーダー(神戸)	1,977	2,342	365
合計	21,283	32,518	11,235

- 現在の利用実態を踏まえ、土地利用計画および泊地を変更する。
- 利用見込みのない専用施設を廃止する。

【既定計画】



【今回計画】

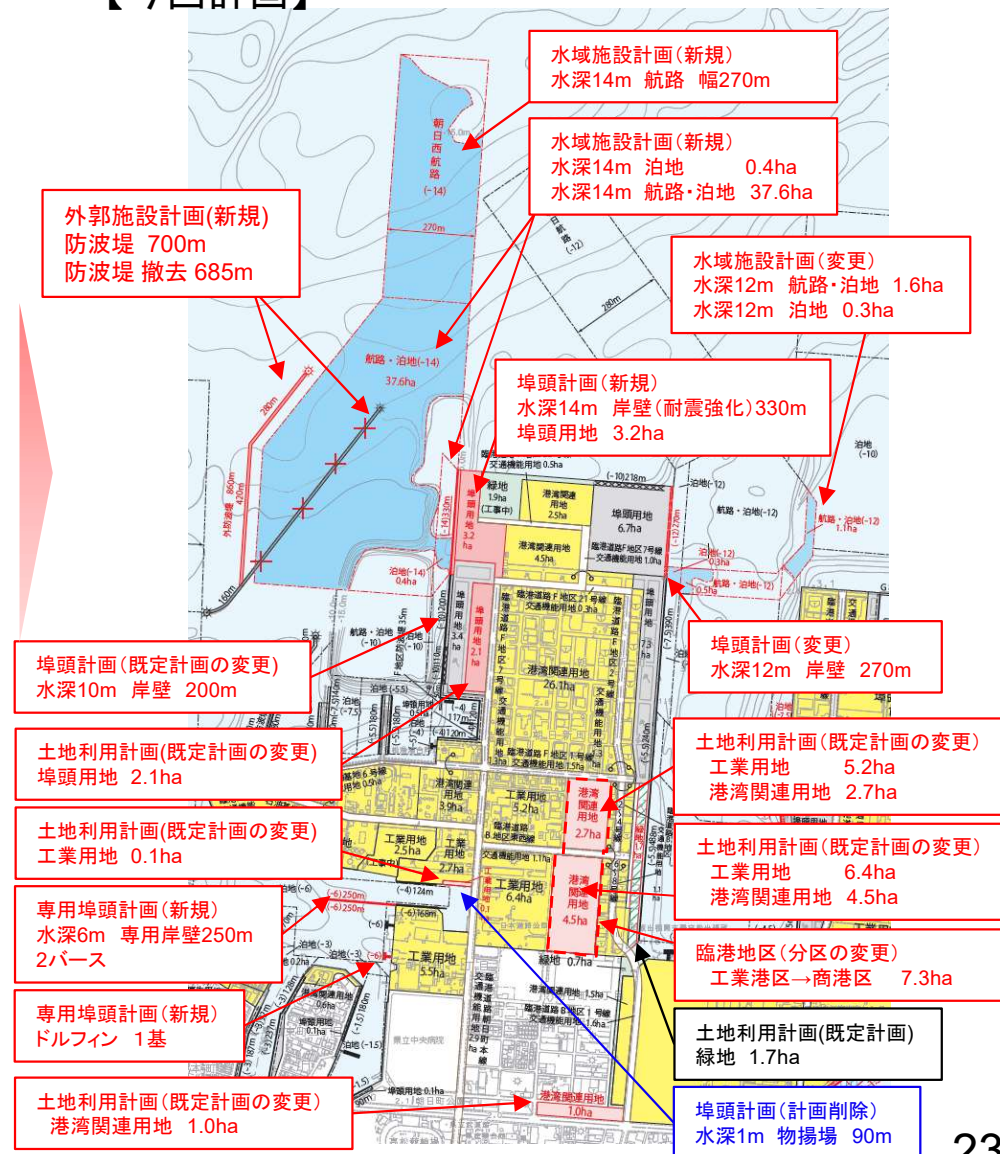


- コンテナ船の大型化に対応するため、埠頭計画、水域施設計画、外郭施設計画を計画する。
- 自動車専用船の寄港に対応するため、埠頭計画、水域施設計画を変更する。
- 現在の利用実態や市からの要請を受け、土地利用計画を変更する。
- 企業の事業計画を反映し、専用施設を計画する。

【既定計画】



【今回計画】



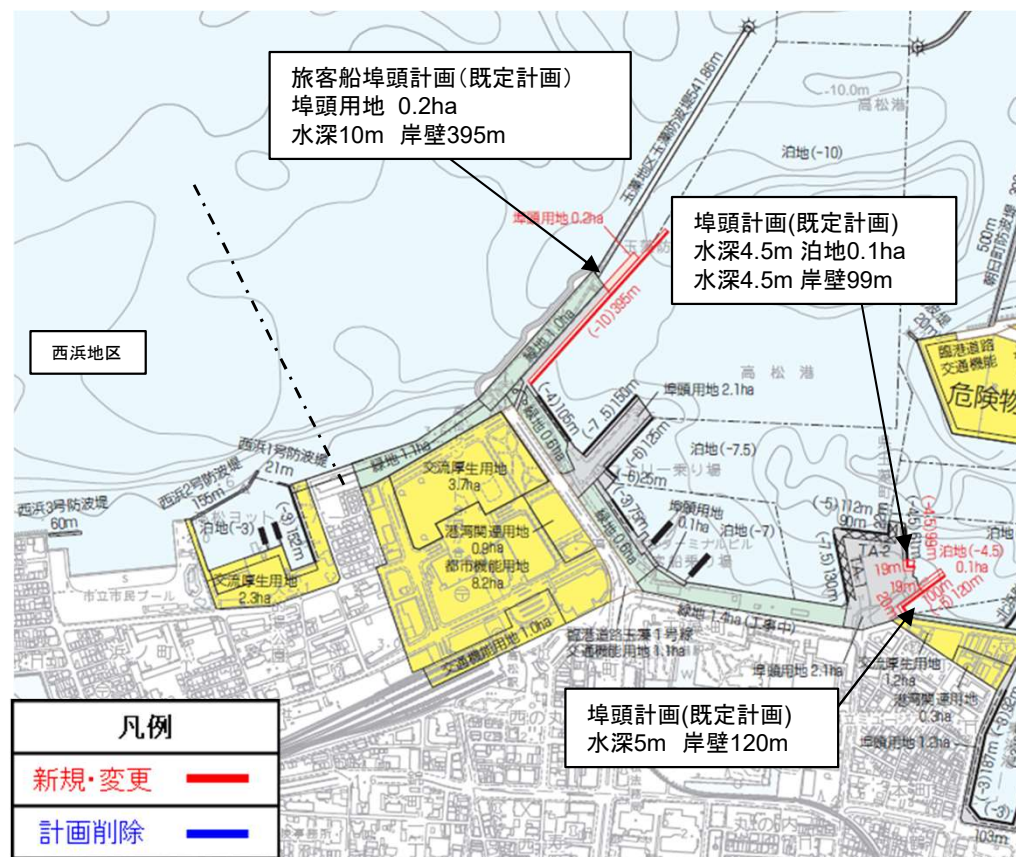
(玉藻地区)

- 離島への緊急物資輸送に対応するため大規模地震対策施設計画を位置付ける。
- 社会情勢の変化から利用が見込まれない埠頭計画、水域施設計画を削除する。

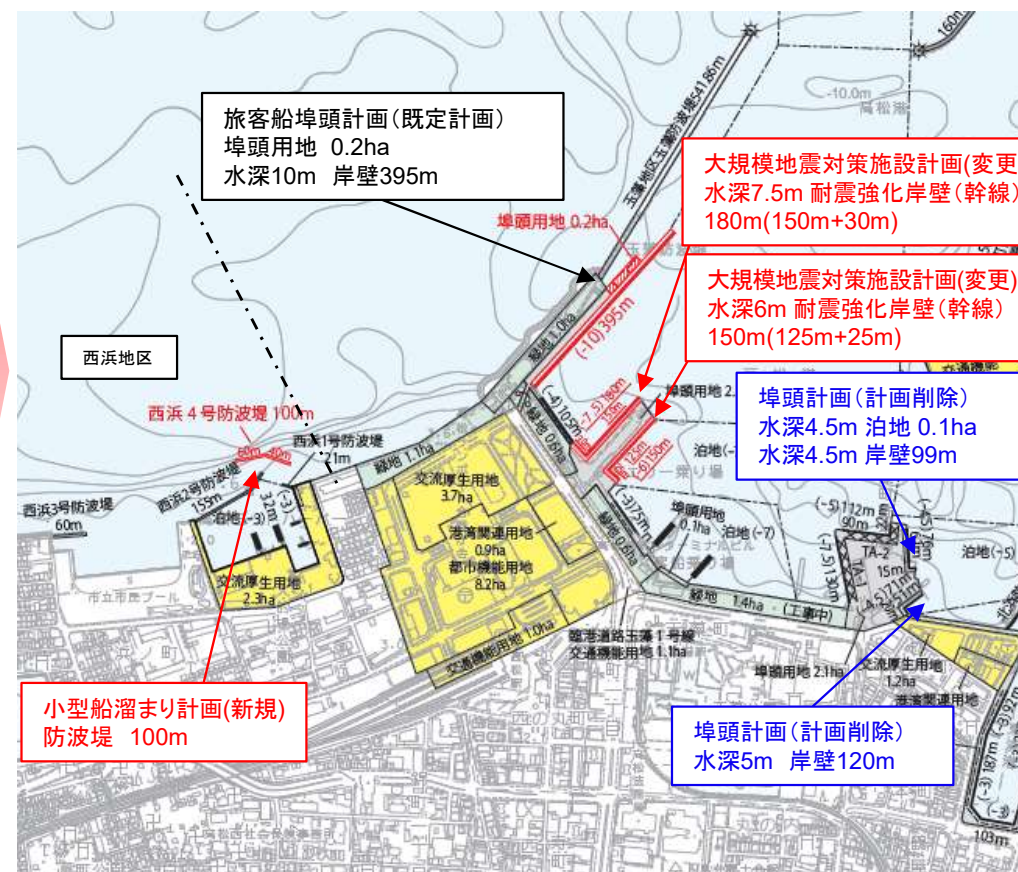
(西浜地区)

- プレジャーボートの需要に対応するため、小型船溜まり計画を変更する。

【既定計画】



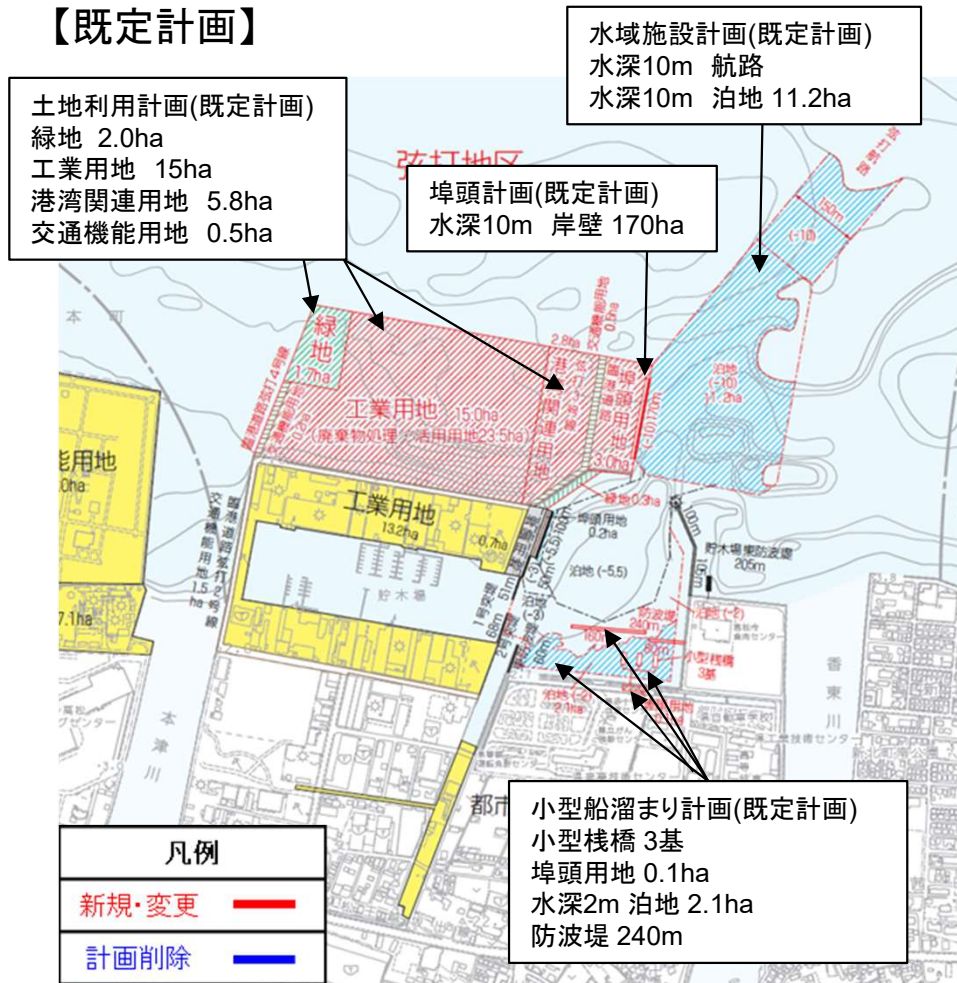
【今回計画】



計画変更内容(弦打地区)

- 工業用地の需要に対応するため、土地利用計画を変更する。
- 社会情勢の変化から利用が見込まれない埠頭計画、水域施設計画を削除する。

【既定計画】

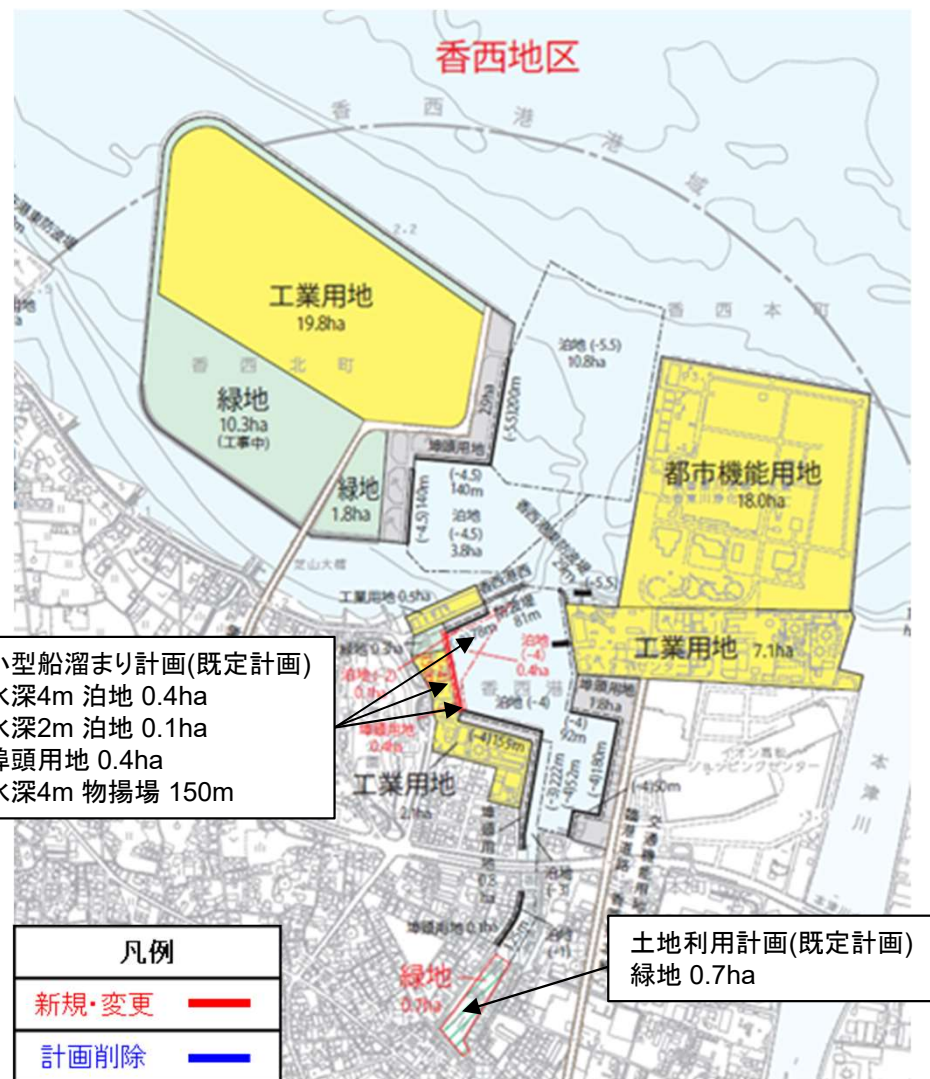


【今回計画】

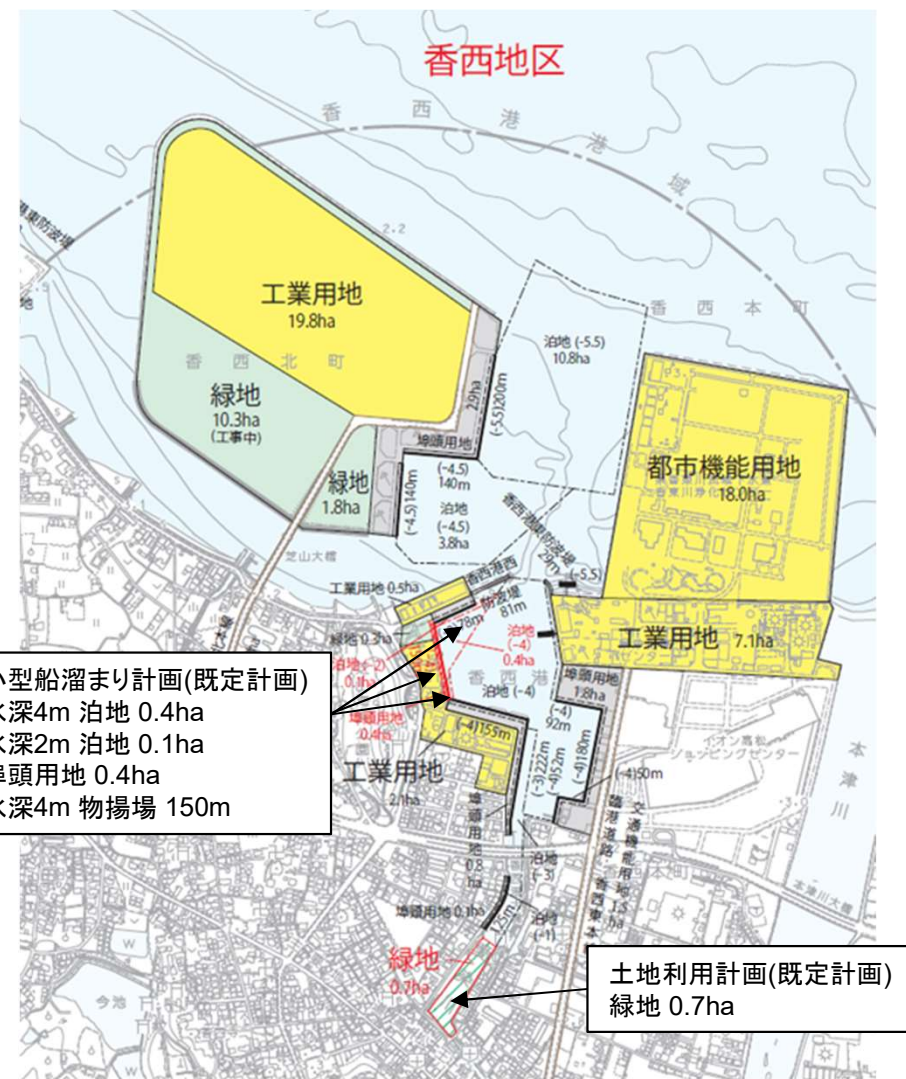


○ 現在の利用実態を踏まえ、小型船溜まり計画を既定計画どおり位置付ける。

【既定計画】

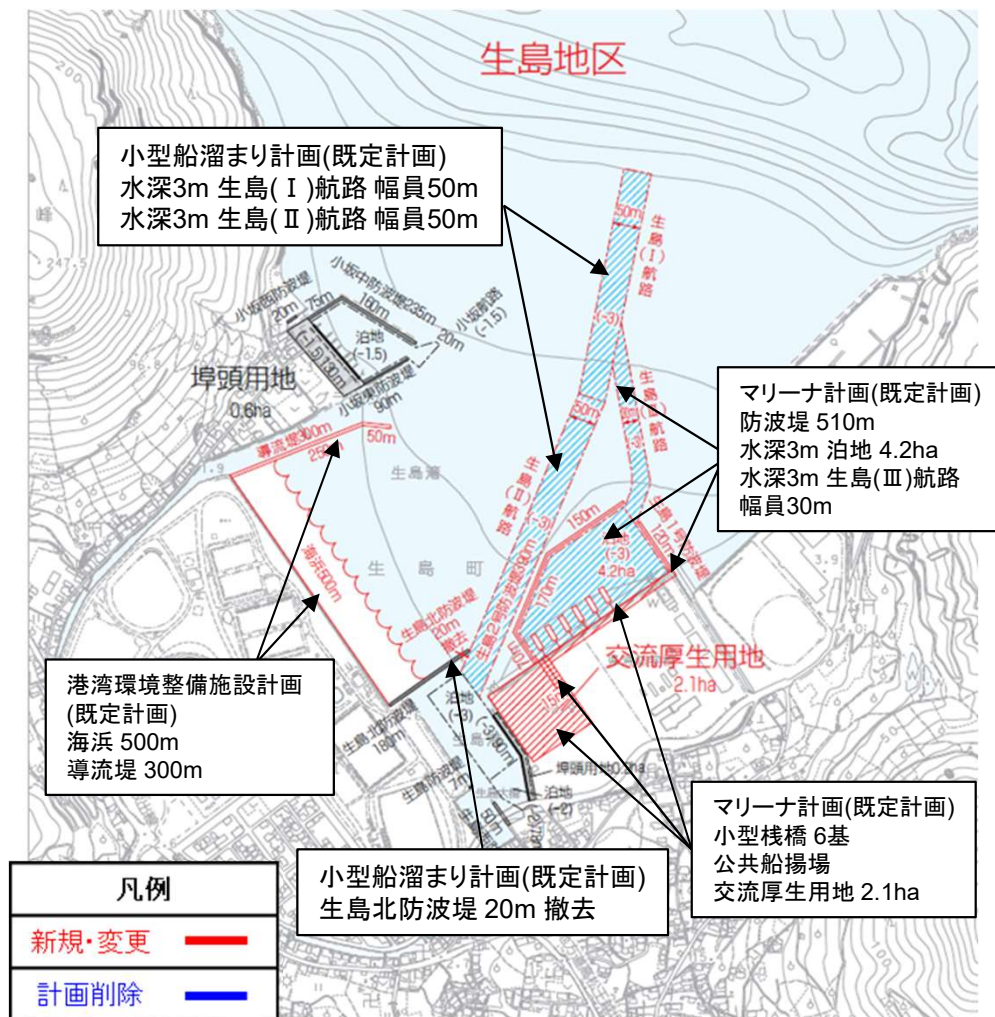


【今回計画】



- 現在の利用実態を踏まえ、小型船溜まり計画を変更する。
- 経済情勢の変化により事業化の目途がたたないことから、マリーナ計画を削除する。

【既定計画】



【今回計画】

