

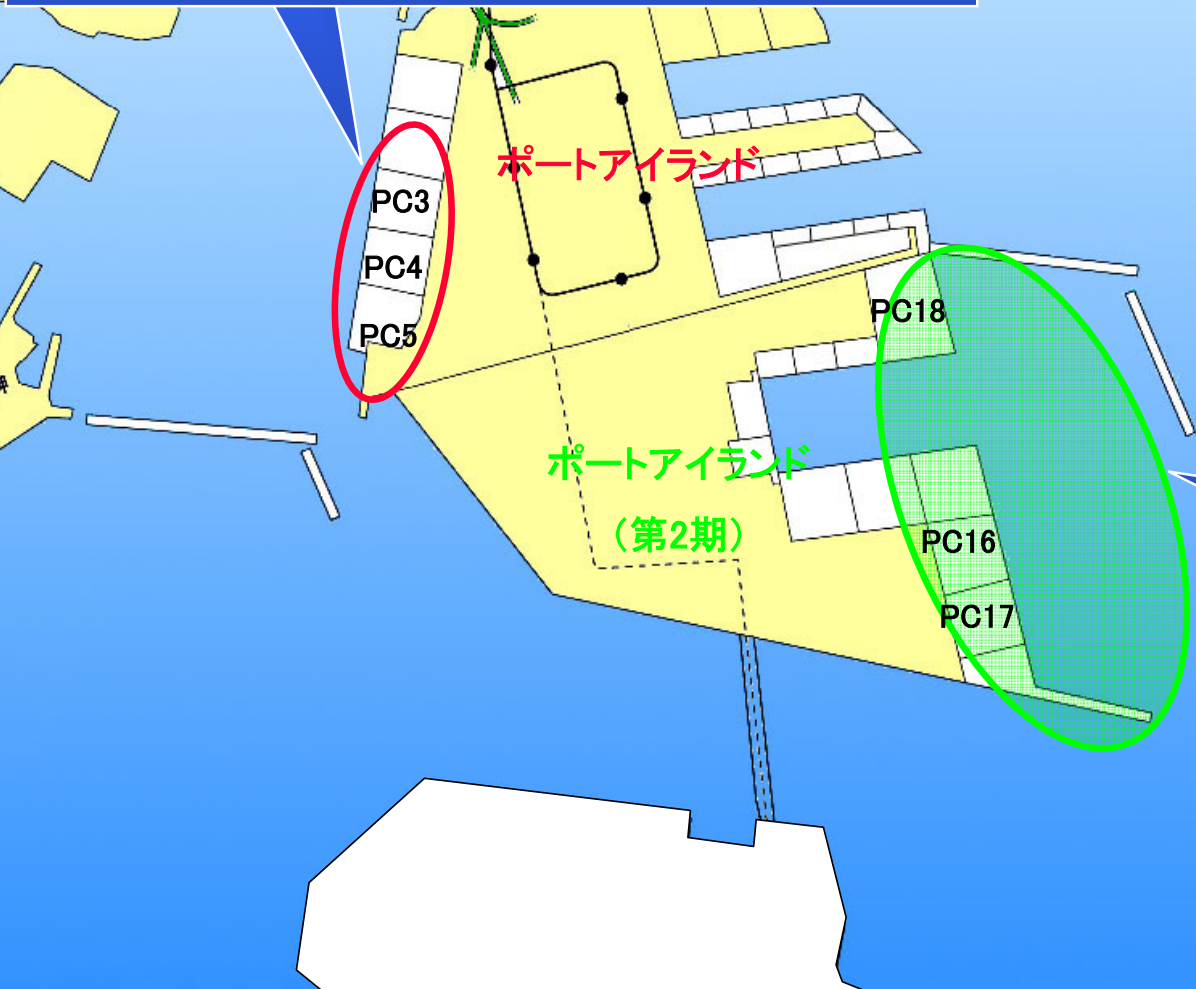
神戸港港湾計画 一部変更



神戸港港湾計画の変更のポイント

<コンテナターミナル跡地の利用転換>

- ポートアイランド地区
 - ・PC-3 緑地に転換
 - 都市機能用地に転換
 - ・PC-4, 5 公共ふ頭に転換
- 摩耶埠頭地区
 - ・港湾関連用地に転換

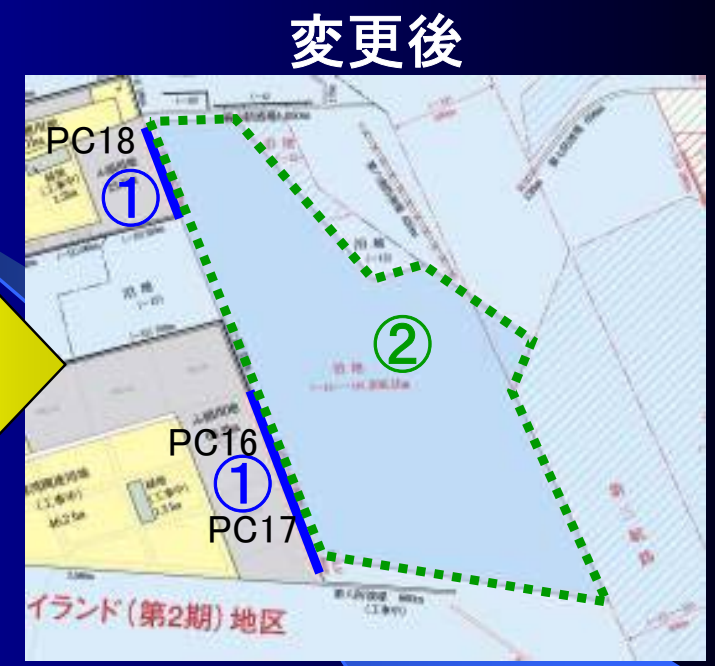
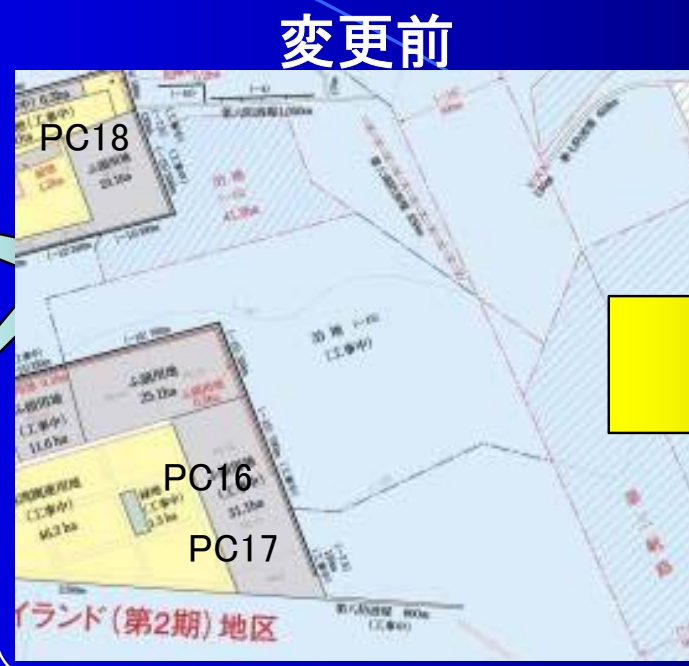


<高規格コンテナターミナルの形成>

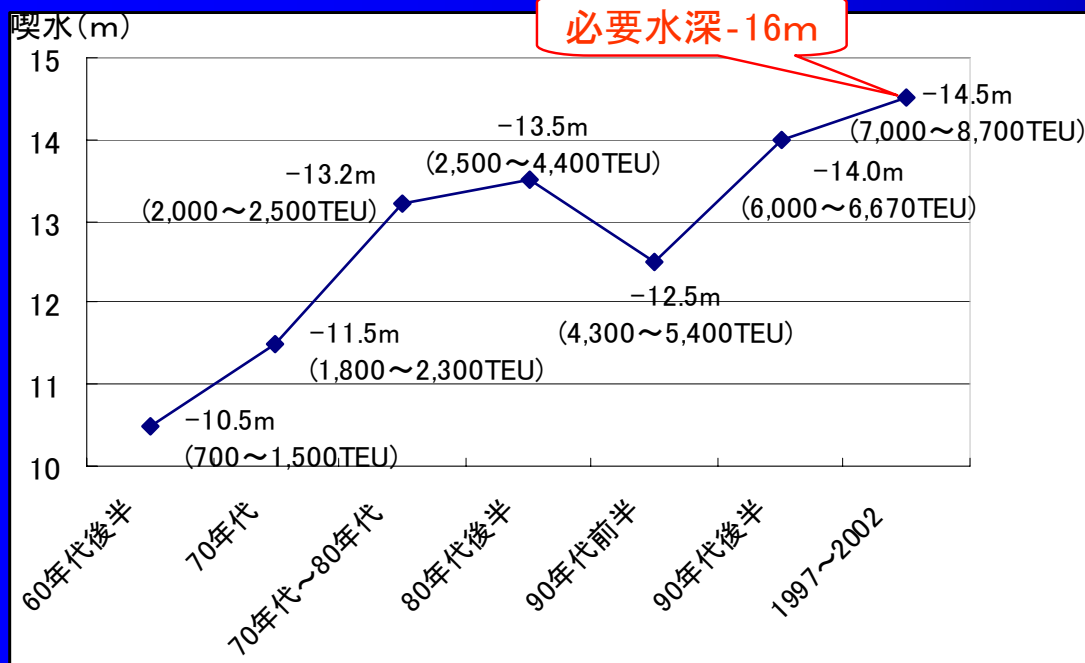
- ポートアイランド(第2期)
 - ・PC-16~18 岸壁等の水深を増深
 - ・PC-17~18 大規模地震対策施設に位置付け
- 六甲アイランド地区
 - ・RC-7 岸壁等の水深を増深

ポートアイランド(第2期)地区

～ 高規格コンテナターミナルとしてコンテナ船の更なる大型化に対応 ～



神戸港利用コンテナ船の最大喫水の推移



<①係留施設計画>

公共ふ頭(コンテナ船用)	水深・延長 -15m(1,050m)	公共ふ頭(コンテナ船用)
公共ふ頭(フィーダー)	水深・延長 -7.5m(260m)	公共ふ頭

<②水域施設計画>

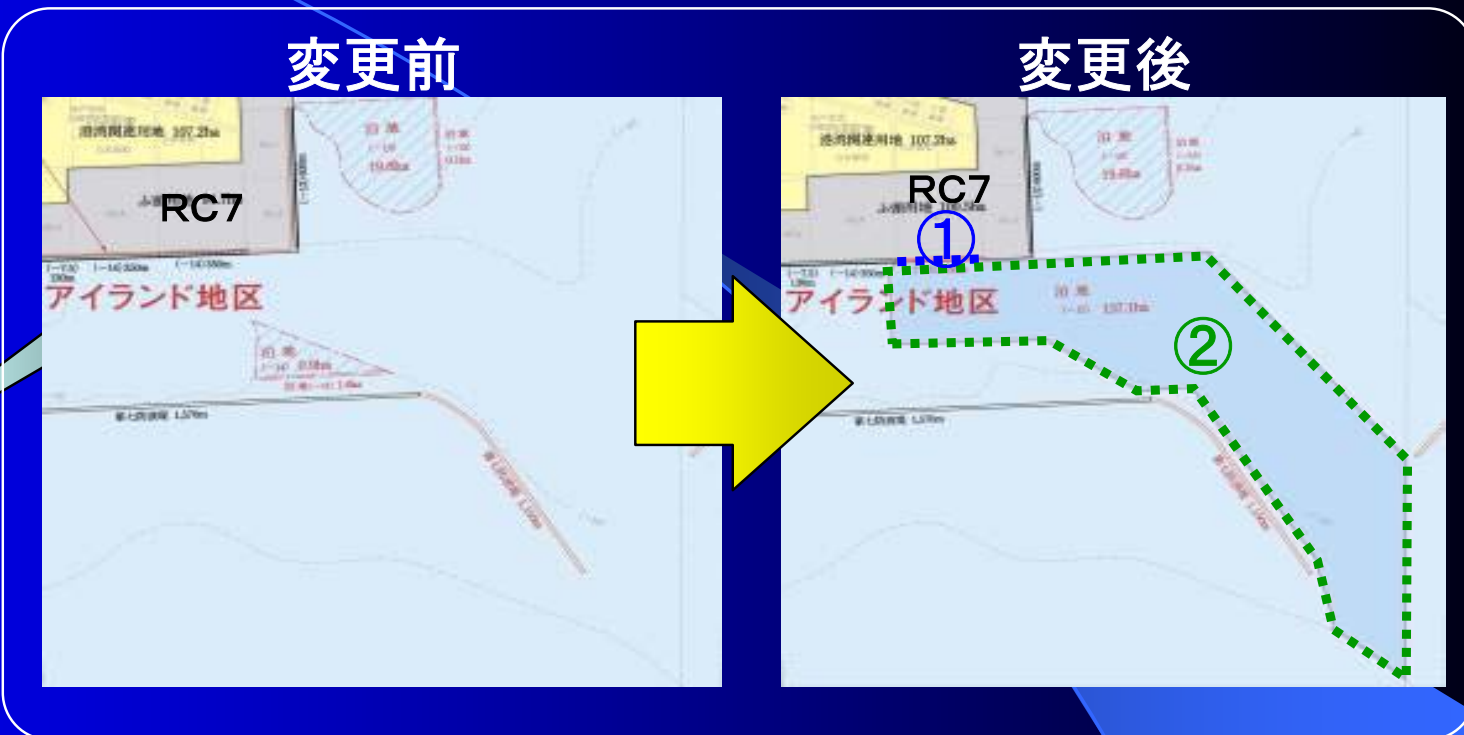
泊地 (水深・面積) -15~-16m 206ha

<効果>

コンテナバースの高規格化による
神戸港の国際競争力強化

六甲アイランド地区

～ 基幹航路に就航している大型コンテナ船の水深不足を解消 ～



・基幹航路のコンテナ船の大型化により
岸壁水深が不足！

・積荷調整、潮待ちが頻繁に発生

物流コスト・サービスの
国際競争力の低下

RC-6,7利用の大型コンテナ船 (単位:m)

航路名	船型			岸壁水深 (現状)
	TEU	最大喫水	必要水深	
欧州	6,200	14.0	15.0	14.0

<①係留施設計画>

公共ふ頭(コンテナ船用)
水深・延長 -14m(350m)

公共ふ頭(コンテナ船用)
-15m(350m)

<②水域施設計画>

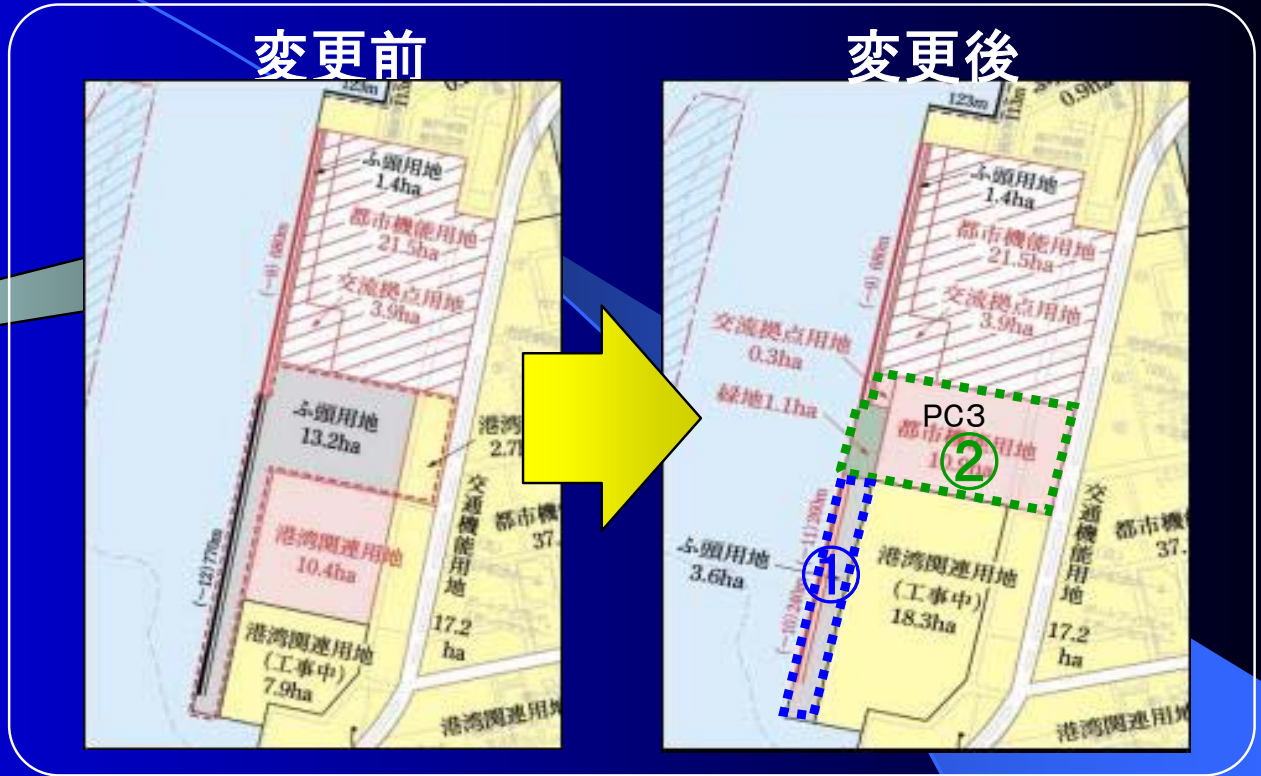
泊地 (水深・面積) -15m 137ha

<効果>

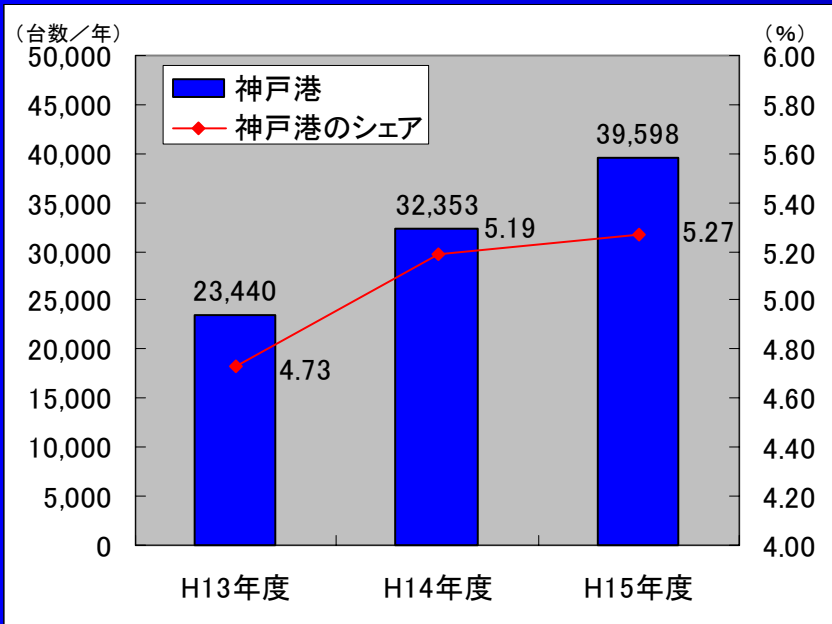
水深不足の解消により、コスト・スピード・サービスの向上を図り、神戸港の国際競争力を強化

ポートアイランド地区

～ 水深の浅いコンテナバースを利用転換し、中古自動車の輸出拠点と都心ウォーターフロントとして再開発 ～



中古自動車の輸出が伸びている



<①係留施設計画>

公共ふ頭 (コンテナ船用)	→	公共ふ頭
水深・延長 -12m (300m)	→	-11m (260m)
-12m (250m)	→	-10m (240m)

<②土地利用計画>

ふ頭用地 13.2ha	→	ふ頭用地 3.6ha
港湾関連用地 2.7ha	→	交流拠点用地 0.3ha
	→	都市機能用地 10.9ha
	→	緑地 1.1ha

摩耶埠頭地区

～ 摩耶公共コンテナターミナルの利用転換～



変更前



変更後



<①土地利用計画>

埠頭用地 3.6ha ⇨ 港湾関連用地 3.6ha

<②利用形態の見直しの検討が必要な区域>

神戸港に集積が進んでいる中古自動車、建設機械の輸出拠点等の立地を基本として利用形態の見直しの検討を進める。

<効果>

1. 利用転換による新たなロジスティクス拠点の形成
2. 既存ストックの有効活用

大規模地震対策施設計画

～ 大規模地震が発生した場合に必要な国際海上コンテナ物流機能を維持 ～

神戸港及び大阪港が連携し、岸壁の耐震化率3割を確保する

耐震強化岸壁 配置平面図

