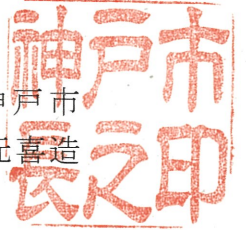


平成 27 年 5 月 8 日

神戸港港湾審議会
会長 黒田 勝彦 様

神戸港港湾管理者 神戸市
代表者 神戸市長 久元喜造



神戸港の将来構想の検討について（諮問）

神戸港は平成 29 年に開港 150 年を迎えることから、この節目にあわせ、神戸港の将来構想の検討を行うにあたり、貴会の意見を求めます。

挑戦・進化を続けるみなと神戸 ～新たな価値創造を目指して～

(神戸港将来構想)

平成29年5月

神戸港港湾審議会

目次

1. 「神戸港将来構想」について
2. 神戸と港のあゆみ
3. 神戸の強みと弱み
4. 社会経済情勢の変化
5. 神戸港の将来像とコアプロジェクト
6. 戦略的取り組み
 - ・ 次世代コンテナターミナルと流通・加工・製造機能の高度集積地の一体化
＝神戸港ロジスティクスターミナル
 - ・ 神戸市・阪神国際港湾(株)・国・経済界一体となった戦略的海外展開
 - ・ 多様な貨物に対応可能な海上物流拠点の形成
 - ・ テクノロジーの進化に対応した高効率な物流システムの実現
 - ・ 高品質で安全なグリーン物流と新エネルギー活用システムの提供
 - ・ 高品質な港湾サービスを支える高度人材育成
 - ・ 都市の成長を牽引するウォーターフロントの再開発
 - ・ 新たなランドマークとなる神戸港のシンボル景観の整備
 - ・ ウォーターフロントの特色を活かした豊かな生活環境の創出
 - ・ 多彩なクルーズ船に対応するクルーズターミナル群の再編
 - ・ クルーズ文化醸成と国内マーケットの新規開拓
 - ・ 海・空・陸のターミナルを結び、集客拠点を回遊する交通網の整備
7. ゾーニングと将来イメージ
8. 検証のしくみ

1.

「神戸港将来構想」について

神戸港将来構想の背景と目的

神戸港は1868年1月1日に開港し、2017（平成29）年に開港150年を迎えました。

近年、ASEANをはじめとするアジア諸国等の急速な経済成長や、第4次産業革命とも言われるIoT・人工知能などの技術の進展、そして国際海上物流の急速な環境変化など、ヒト・モノ・カネ・情報・技術など様々な側面で急激な変化やグローバルな結びつきがますます強まっています。一方、国内に目を向けても、人口減少社会の進展や国内港湾の相対的地位の低下など、神戸港を取り巻く状況は大きく変化しています。

神戸市では開港150年の節目に、今後もさらに大きな変化が予見される、世界・日本の社会経済情勢や港湾物流の動向等を適切に踏まえ、概ね30年先を見据えた、神戸港が目指すべき戦略的な将来像を策定することとしました。

本構想の検討にあたっては、神戸港の主たる機能である港湾・産業に加え、みなとまち神戸の活力と文化を創造するにぎわい・都市、さらに今後一層重要性が高まる環境・安全を対象とし、神戸港の総合的な国際競争力強化を図ることとしました。

神戸港将来構想の位置づけ

本構想は、今後とも大きな変化が予見される世界の社会経済と港湾物流の流れの中で、神戸港がチャレンジとリノベーションを続けながら、持続的発展を図るための長期的な戦略を示すものです。この戦略のもとで、具体の短・中期的な事業計画を立案・実行し、状

況等の変化にあわせて必要に応じた軌道修正を図りながら、将来像の実現を目指します。

目標年次

概ね30年後（2050年）を目標年次とします。

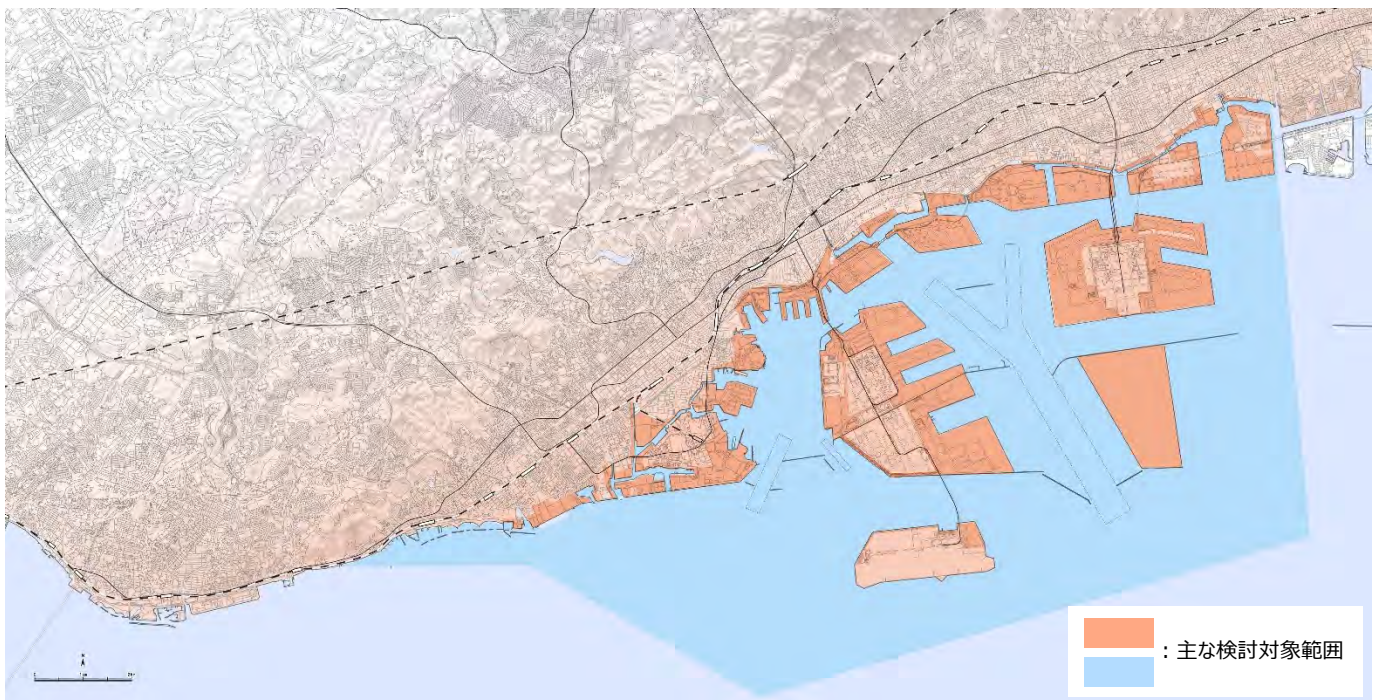
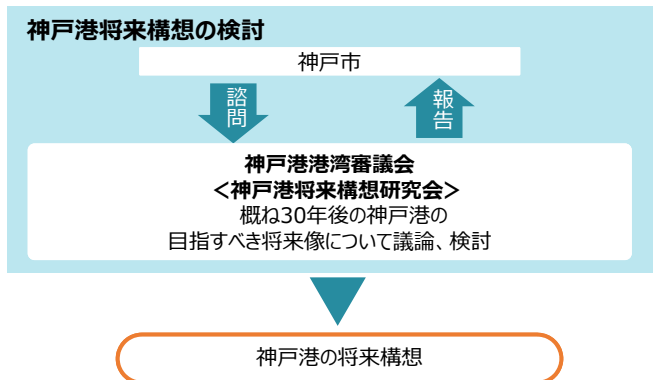
検討対象範囲

検討対象範囲は概ね下図の着色エリアとします。

ただし、下図エリア外であっても「みなとまち神戸」の発展に重要な役割を担う施策は検討対象としません。

神戸港将来構想研究会の設置

将来像の検討にあたっては、国内外の社会経済情勢や、国際的な港湾物流の動向などを反映させる必要があることから、神戸港港湾審議会の中に「神戸港将来構想研究会」を設置し、審議会委員に、国際経済や港湾物流の専門家を臨時委員として加えるとともに、国土交通省や阪神国際港湾株式会社からも同研究会に参画頂き、検討を進めました。



主な検討対象範囲

1. 「神戸港将来構想」について

神戸港将来構想の背景と目的、位置づけ、目標年次、検討対象範囲、検討体制など



2. 神戸と港のあゆみ

将来像の検討にあたって、神戸港が果たしてきた役割を再確認

3. 神戸の強みと弱み

神戸の強みと弱みの整理と、これを踏まえた取り組むべき方向性

4. 社会経済情勢の変化

今後の社会経済情勢を予見し、概ね30年後の神戸港を取り巻く環境を想定

5. 神戸港の将来像とコアプロジェクト

神戸港が目指すべき将来像と、将来像実現のため、特に注力するコアプロジェクト

6. 戦略的取り組み

各戦略的取り組みの背景、施策展開イメージ、具体的施策と主な取組主体

7. ゾーニングと将来イメージ

戦略的取り組みを行ったのちの30年後のゾーニングと将来イメージパース

8. 検証のしくみ

社会経済情勢等の変化に柔軟に対応するPDCAによる検証のしくみ

本構想のフロー

2.

神戸と港のあゆみ

開港以前

神戸の港の歴史は古く、日本書紀に務古水門との記述があります。奈良時代に築かれた大輪田泊は、平安時代末期から鎌倉時代初期にかけて、日宋貿易で栄える国際貿易拠点でした。

室町時代、江戸時代には「兵庫の津」と呼ばれ、鎖国政策下の江戸時代には、国内交通の要衝として、重要な役割を果たしました。

開港後100年まで

1858年に締結された日米修好通商条約の中で開港が定められ、神戸港は1868年1月1日に開港しました。

開港後は、人・物・情報が行き交う拠点として、また、国際貿易港として常に最新の設備を整備し、世界を代表する港に発展しました。

開港100年にあたる1967年には、わが国で初めてのコンテナ船が神戸港に入港しました。このコンテナ物流は、港湾物流のあり方を大きく変え、神戸港は、その後の船舶大型化などにも対応し、その姿や機能を変えることとなりました。

開港後100年～150年（直近50年間）

コンテナ物流という大きな変化にいち早く対応した神戸港は、1970年代には、世界2位のコンテナ取扱量を誇りました。1980～1990年代に完成したポートアイランド、六甲アイランドの2つの巨大人工島は、世界最新鋭のコンテナターミナルを有し、神戸港の港勢拡大に大きく寄与しました。また、これらの人工島においては、物流機能のみならず、居住・業務・商業用地の供給など、最先端の多機能複合型の海上都市づくりを世界に先駆けて進めました。

同時に、港湾物流機能の沖合展開により、物流機能が移転した都心ウォーターフロントでは、メリケンパーク、神戸ハーバーランド、ポートアイランドキャンパスゾーンなどの再開発が進められました。

1995年1月に発生した阪神・淡路大震災で、神戸港は甚大な被害を受けましたが、わずか2年で施設復旧を完了しました。

復旧後は、港勢回復に努めるとともに、ポートアイランド（第2期）の供用や港湾施設の再編などを進めましたが、神戸港の再生は決して容易なものではありません。2010年8月には、阪神港として大阪港とともに、国際コンテナ戦略港湾に選定され、2014年10月には、阪神国際港湾株式会社を設立し、現在も基幹航路の維持・拡大や港湾サービスの向上

に取り組んでいます。

2016年にはコンテナ取扱量が震災前の水準まで回復してきており、ようやく震災前のスタート地点に立ちました。このたび、港湾都市神戸の持続的な成長を実現するため、概ね30年先という新たなステージに向かって取り組みをスタートします。



開港当時の神戸港



1967：コンテナ船初入港



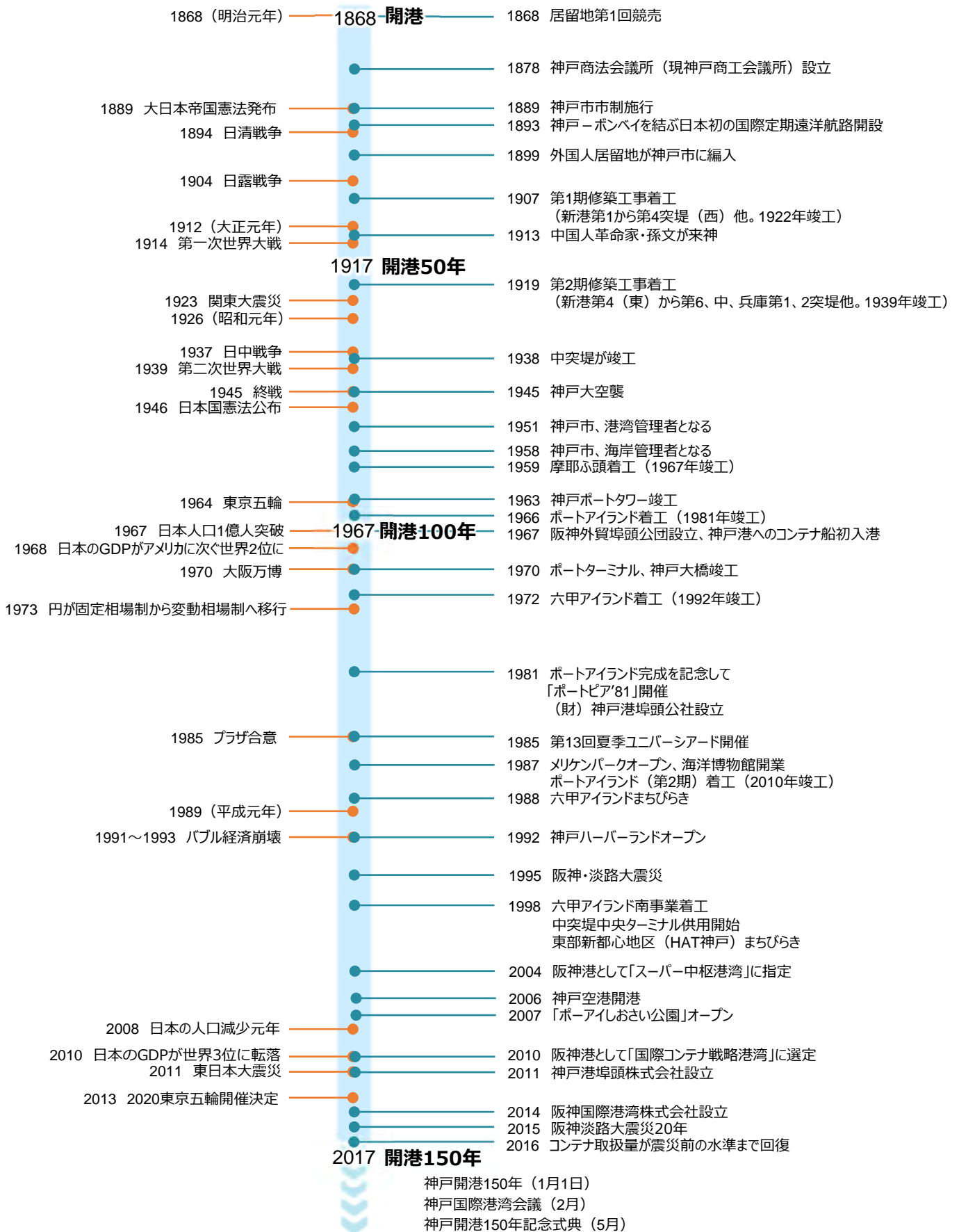
1972：ポートアイランド



2007：ポーアイしおさい公園



現在の神戸港



3.

神戸の強みと弱み

神戸には、これまでの歴史の中で、蓄積された様々な強みと弱みがあります。そして、従来は強みであったことが、社会経済情勢の変化によって、改善すべき弱みとなっているものもあります。

神戸港の将来像を定めるにあたり、これら活用すべき強みと克服すべき弱みを以下に整理します。

活用すべき強み

▼アジアをはじめとする国内外との充実したネットワーク

神戸港は、これまでの港湾物流活動によって、西日本随一の基幹航路、さらには近年経済成長が著しい中国やASEANとの充実した航路網、加えて国内においては、中国、四国、九州等の各港とのフィーダー・フェリーネットワークを形成してきました。これらのネットワークを通じて、多くの国内外地域との間に、貨物のみならず、人的交流も含めた深いつながりがあります。

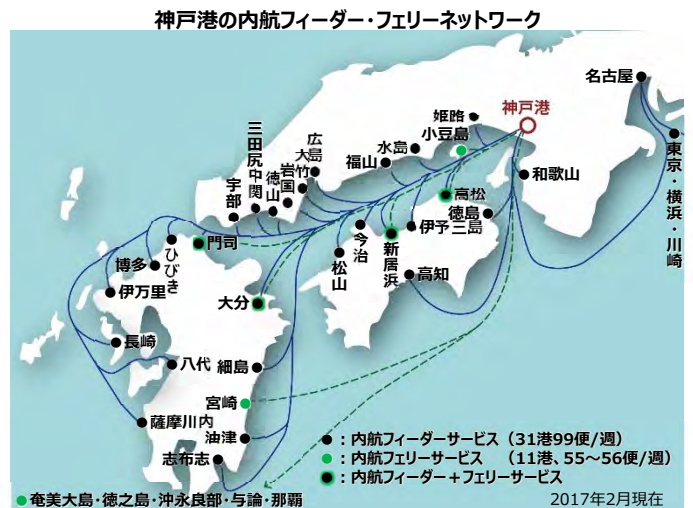
平成29年2月には、神戸国際港湾会議にて、神戸港はASEANを中心とする11港と相互連携の覚書（MOU）を締結し、翌月には神戸港関係者とともASEANからの集貨戦略を検討するプロジェクトチームを立ち上げるなど、具体的な取り組みを始めています。

今後、日本の人口・経済の縮減が予測される中、このような国内外の地域とのつながりを拡大・発展させながら、アジア等の成長を神戸に取り込む取り組みが求められます。

▼背後圏とのアクセス性向上

現在、関西圏には、大阪湾岸道路西伸部をはじめ、新名神高速道路や名神湾岸連絡線といった高速道路の未整備の区間（ミッシングリンク）があり、阪神高速3号神戸線の渋滞発生や災害時等の代替性確保などの課題に加え、背後圏と神戸港のアクセス性の低さによる神戸港の競争力低下の一因となっています。

このため、神戸港内に位置する大阪湾岸道路西伸部は2016年度に事業化され早期整備を目指しているほか、新名神高速道路は高槻～神戸間が2017年度、全線が2023年度に開通予定で整備が進められています。また、名神湾岸連絡線は都市計画に向けて検討が進められ、淀川左岸線は2期が事業中、延伸部が2017年3月に事業認可を受けるなど、ミッシングリンク解消に向けた取り組みが着実に進展しています。さらに阪神高速3号神戸線などの既設路線の大規模更新等も進められており、今後、ポートアイランド～六甲アイランド間の接続による神戸港内の物流拠点の一体化に加え、神戸港の背後圏との陸上アクセス性の向上が見込まれます。



平成29年2月に神戸港と相互連携の覚書（MOU）を締結した港



高速道路ネットワークの整備状況



▼世界から評価される高度で丁寧な港湾荷役

神戸港には、高度な技術、ノウハウを有する港湾関連事業者が多く立地しており、コンテナをはじめ、特殊貨物を含むあらゆる貨物を確実に取り扱うことが可能です。また、貨物の破損や汚損の心配がなく安心だと、世界から評価されています。このような荷役技術を適切に継承・伝承するとともに、荷役の「質」を世界にアピールしていくことで、神戸港選択機会の増加を図る取り組みを展開します。

▼充実した既存産業の集積

神戸には、鉄鋼や造船、産業機械等の分野で、世界をリードしてきた企業とそのサプライチェーン企業が立地し、広域圏の関西を含めるとその集積は多大なものとなります。

▼先端産業など新たな産業の集積

近年、神戸周辺に海事・航空機関連の産業クラスター形成が進んでいます。これら航空機などの先端産業や食品産業、さらには一大産業クラスターとして成長した医療関連産業などが多く立地していることが、神戸の強みとなります。

これら産業集積や先端技術といった産業の強みと、神戸の港としての強みを融合させ、双方の成長を促す新たな取り組みを展開することが必要です。

▼若者の多いまち・神戸

神戸には多くの大学等の教育機関が立地しており、進学を機に学生が転入し、多くの若者が集まっています。しかし、就業を契機とする東京や大阪への流出が顕著であり、雇用の場や産業の創出によって、卒業後もまちの活力として住み続けもらう取り組みが必要です。

▼外国人が暮らしやすいまち・神戸

国際港湾都市・神戸には、各国のインターナショナルスクールや外国語対応のなされた病院、様々な宗教施設、外国人クラブなどが多く立地し、さらに外国人コミュニティが確立されているなど、外国人が暮らしやすい環境が整っています。

この強みをさらに発展させ、外国人が住みやすく訪れやすい環境を整備し、国外の活力を取り込むとともに、海外とのネットワーク強化を図ります。

神戸港に立地する代表的な業種



新たな産業の集積



大学の多い街、神戸



出典：文部科学省「平成28年度学校基本調査」

外国人の生活環境が整う神戸



出典：カナディアンアカデミー神戸HP
カナディアンアカデミー神戸



出典：神戸ムスリムモスクHP
神戸ムスリムモスク

▼クルーズ拠点としての優位性と受入環境

世界的なクルーズ需要の高まりの中、世界有数の観光目的地である関西を背後に控えることや、瀬戸内海の東端に位置していること、そして空港とも至近にあることなどから、神戸港はクルーズ拠点として、高い優位性を持っています。また、神戸港には2つのクルーズターミナルを完備しており、受入環境も整っています。さらに、港湾と中心市街地が近く、クルーズ寄港地として、また港を感じられる街として海と陸の両側からの来街者に対する優位点を有します。

これらの強みを活かし、神戸での滞在を目的とするクルーズ誘致や、他都市との広角な連携による需要創出を図ります。

▼神戸ならではの生活文化の存在

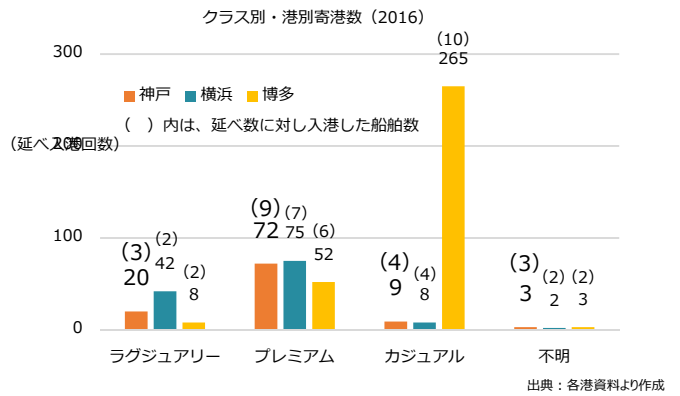
神戸には、豊かな自然や外国との交流の歴史などを背景に、食（肉、パン、ケーキ、酒など）や、ファッションなど、神戸ブランドを確立した製品が多く存在します。また、六甲山や有馬温泉を有し、身近で豊かな自然も神戸市民の生活に根付いています。これら産品を、日本製品の信頼性に対する需要増等を活用しつつ国際市場に展開するとともに、外国人訪日客等へのアピール、産業観光化を行うことなどにより、神戸の持続的発展に寄与する取り組みが求められます。

▼美しい景観を有する神戸

神戸は港から街が始まったため、いまでも三宮など街の中心から海や港が近く、また地形上、背後には山が控えています。海と山に挟まれコンパクトに展開する市街地は、豊かな緑や歴史的建造物、そして明るく洗練された建物群など、街並みの美しさで知られています。これまで神戸は景観やデザインに力を入れ、世界有数の美しいみなとまちを形成してきました。また夜景も、日本新三大夜景に選ばれるなど世界的に有名です。

このような神戸の資源となる景観に磨きをかけ、世界の人を魅了する「美しいみなとまち」として、来訪機会の増加を図る取り組みを推進します。

神戸港に寄港するクルーズ船の入港回数



神戸を代表する生活文化



日本新三大夜景に選ばれた神戸の夜景



出典：神戸市

▼環境分野をはじめ豊富な技術蓄積を有する神戸

神戸は「水素スマートシティ神戸構想」など、環境モデル都市として、世界的にも最先端の環境施策を展開し、高い環境技術を有しています。また、水道や交通インフラなどの分野で、既に技術の海外展開を行っており、海外諸国との技術を通じた良好な関係を構築しています。

このような関係を発展させ、環境技術のビジネス化や海外展開、環境そのものの観光化などにより、神戸の持続的発展に結びつけ、ブランディングを図ります。

▼震災経験都市としての高い防災性

阪神・淡路大震災の経験都市として、神戸はその後の防災対策を推進し、他港に比べ充実した耐震強化岸壁を有しています。津波・高潮対策についても、平成27年度に50年間にわたる高潮対策事業を終え、平成31年度には、都心部や人家部における一定の津波対策のハード整備も完了させる予定です。また、震災を踏まえた防災の国際的研究機関の立地など、防災に対する知見でも世界をリードしています。

このような安全・安心な港湾を全世界にアピールし神戸港選択機会の増加に活用するとともに、防災を通じた世界との交流などを促進します。

▼神戸港の持続的発展に必要な用地の確保が可能

神戸港の持続的発展に向けて、港湾物流施設整備をはじめ、新たな戦略的施策を展開していく用地の確保が必要となります。神戸港には、現在埋立中である333haに及ぶ六甲アイランド南地区が存在するとともに、ポートアイランドや六甲アイランドにおいて、定期借地方式で民間企業等に提供されている物流関連用地は、今後30年の間には借地期間完了を迎え、物流・産業の新たな事業展開に活用が可能となります。またこれを受け、ウォーターフロントに立地する物流施設の同エリアへの移転を促進することで、ウォーターフロントには都市的土地利用への転換が可能となる用地の発生も展望されます。

このような取り組みを戦略的に行うことによって、神戸港では港湾・産業、にぎわい・都市双方において、持続的発展のために必要な用地の確保が可能となり、施策内容に応じた適切な立地に対応を図るポテンシャルを有しています。

水素スマートシティ神戸構想の推進

神戸における先駆的な水素エネルギー利用技術開発事業の推進

水素サプライチェーンの構築



水素エネルギーシステムの開発



水素ステーションの整備促進



燃料電池の利活用促進



神戸港の耐震強化岸壁



ポートアイランド、ポートアイランド(第2期)の活用可能候補地



克服すべき弱み

▼トランシップ率の低下

コンテナ取扱量は、阪神・淡路大震災被災時に大幅に減少しましたが、その後の取り組みもあり、2016年は震災以前の水準まで回復しています。しかし2000年以降、中国の急速な経済成長等の影響により、外国諸港はもとより日本全体の取扱量の伸びに比べても、神戸港の伸び率は低い状況にあります。また、かつて50%近くを占めたトランシップ率は、近年はほぼ1%前後で推移しています。

このような状況に対し、これからの世界の経済・物流動向に適切に対応しつつ、神戸港が有する産業集積や高度な産業技術、質の高い荷役、高い安全・安心性などを活用した新たな取り組みで、トランシップ率の向上とともに、神戸港の港勢を拡大していく必要があります。

▼製造業の海外移転等による輸出入量の減少

神戸をはじめ関西は国内有数の製造業集積を誇り、これまで家電や機械など多くの輸出を行ってきました。しかしながら、安い人件費や成長するアジア市場との近接性を求め、製造業の海外移転が進行しました。

その中であって、神戸市臨海部・内陸部には全国的にも多くの製造業が進出しています。創貨に向けての課題である高速道路のネットワーク強化や、新たな創貨企業の立地に向けたインセンティブ導入などにより、これら製造業と神戸港を結びつけ、神戸港の創貨力強化を推進する必要があります。

▼若者の流出

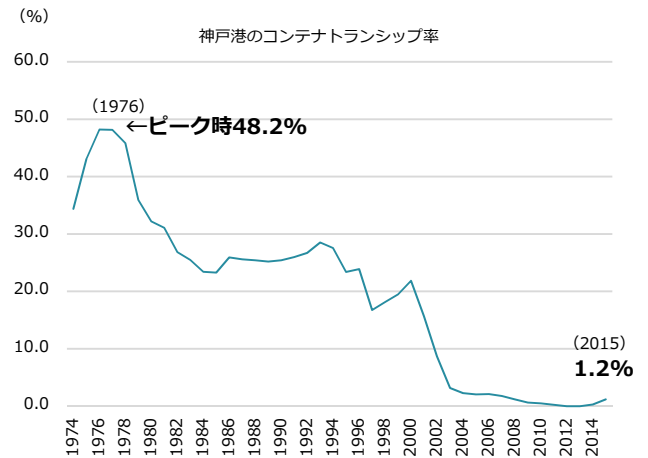
神戸には多くの学生が住んでいます。就業の機会に東京や大阪に流出しています。神戸は、一度住んだことのある人からは住みやすいまちとの評価を受けていますが、神戸に好印象を持っている人でも、就業に合わせ、流出している現状があります。このようなまちのファンを留めるために、若者が魅力を感じる雇用の機会を創出する必要があります。

▼クルーズターミナルのにぎわい不足

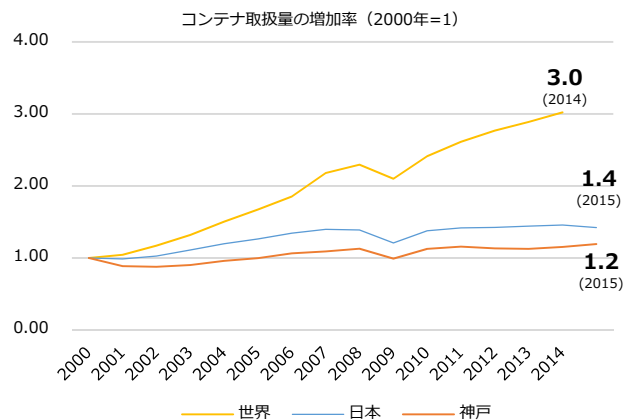
神戸港にある2つのクルーズターミナル、特にポーターターミナルではクルーズ船入港時以外は利用者が少なく、ウォーターフロントに位置しながらその恵まれた立地条件を活用できていません。

このため、人々が日常的に利用できる施設の導入やイベント開催などにより魅力を高め、にぎわい創出に寄与していく取り組みが求められます。

神戸のトランシップ率の低下

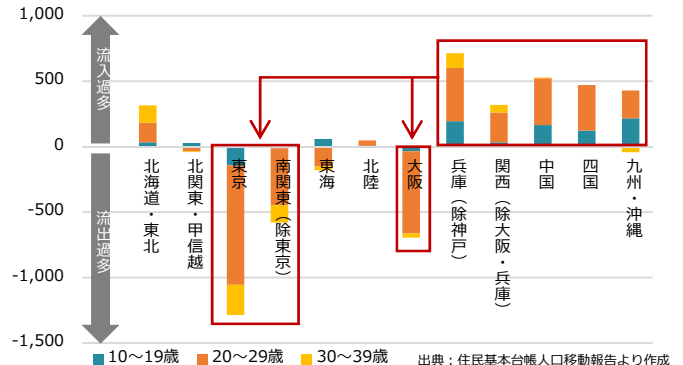


世界、日本、神戸のコンテナ取扱量の伸び



出典：世界は世界銀行、日本は港湾統計、神戸は神戸港大観より作成

進学を機に西日本から神戸へ転入し、就職を機に神戸から大阪と東京圏へ転出する若者
地域別に見た若年層における10歳階級別転入・転出超過数 (2015)



出典：住民基本台帳人口移動報告より作成

▼神戸ならではの魅力的な観光ツールの不足

神戸には旧居留地や南京町などの、みなとまちならではの人気観光地が存在します。一方、同様の観光資源を有するみなとまちは、国内でも横浜、函館、長崎などが存在するとともに、同じ関西の大阪・京都・奈良が有する商業集積やテーマパーク、神社仏閣をはじめとする歴史・文化施設等と比較しても、観光面における神戸の世界的訴求力は高いとは言えません。このため、世界目線で観光客を呼び込む場や観光ツールの創出が必要です。

▼インバウンドによる好影響を享受できていない神戸

神戸はおしゃれ、ハイカラなイメージをもとに、国内有数の観光都市として発展してきました。しかしながら、近年、外国人訪日者数（インバウンド）が急増する中で、神戸の外国人来訪率は全国の中でも高いとは言えず、インバウンドの絶対数もシンガポール、シドニーといった世界的な観光都市であるみなとまちと比べて、低い水準となっています。

このような状況に対し、都心ウォーターフロント再開発地区や都心内集客拠点の魅力と回遊性向上、クルーズ需要の取り込みなどにより、インバウンドのニーズにも対応する、にぎわいと交流のまちづくりを推進する必要があります。

▼都心から海（港）を感じられない

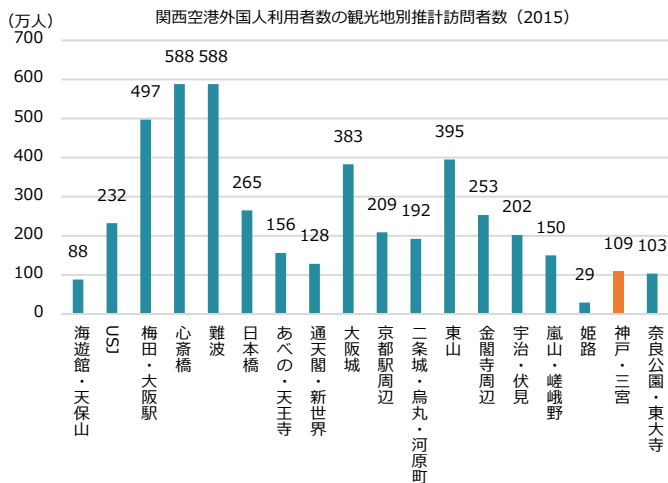
神戸の都心・三宮は神戸港から近い位置にあるものの、海を眺望できるのは市庁舎展望ロビーなど限定的で、クルーズ船の入出港など港の様子が感じられません。

市民の日常的な都市活動の中にあっても、市民が港を身近に感じられる仕組みづくりが必要です。

▼都心部～ウォーターフロント間のアクセス性・回遊性の低さ

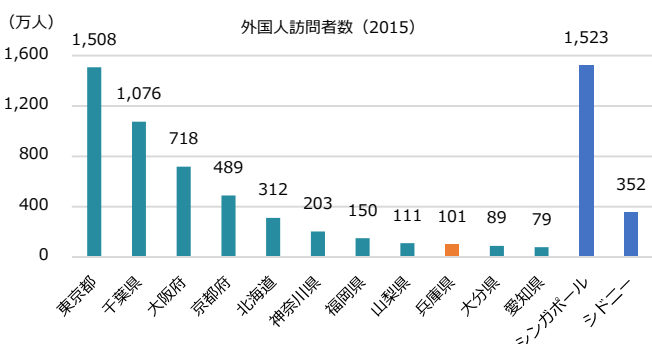
神戸は、都心と港が近接したコンパクトなまちですが、両者のアクセス性が物理的・心理的に高くなく、ウォーターフロントが都市生活や観光に十分に活かされていません。また、ウォーターフロント内での回遊性も十分とは言えず、各施設をつなぐ一体的な整備が必要です。

外国人の主要観光地となり切れていない神戸



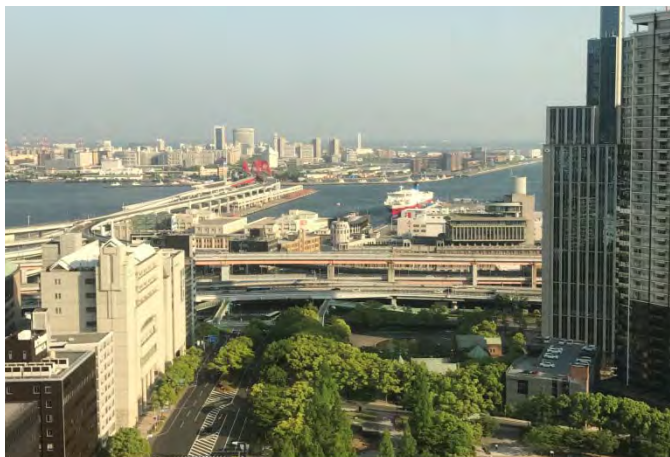
出典：関西インバウンドプラットフォーム調査（三菱総合研究所）より作成

わが国の中で高いとはいえない神戸（兵庫県）への外国人訪問率



出典：H27訪日外国人数（JNTO）にH27訪日外国人消費動向調査（観光庁）の都道府県別訪問率を乗じて算出
シンガポールは、International Visitor Arrivals Statistics (Singapore Tourism Board)
シドニーは、2015.8~2016.9 (National and International Visitor Surveys, TRA)

国道2号浜手バイパスと阪神高速3号神戸線による心理的分断



公共交通が整っていない中突堤、新港西地区



4.

社会経済情勢の変化

これからの30年間で予測される世界の社会・経済動向を、以下に整理します。本構想を策定するにあたっては、これらの動向に適切に対応することが必要となります。

アジアの経済成長継続、新たな経済拠点の出現

アジアとアメリカが世界経済の二大核

世界のGDPは今後も増加し、経済は拡大傾向を維持します。その中でも経済の中心はアジアにあり、世界銀行の推計によれば、2050年における国別GDPの3大国のうち中国とインドの2か国がアジアに位置し、世界における日本の経済的シェアは大きく減少することになります。

また、注視すべきはアメリカであり、人口は微増にも関わらず世界第2位と、引き続き大きな存在感を示すとの予測もあります。このことから、将来的にもアメリカは、消費を中心とした旺盛な経済活動を展開することが予測されます。

中国からASEAN、インドへの生産機能の移転が進展

中国の経済大国としての地位は今後も拡大すると予想されますが、世界の工場と言われる中国の人件費の高騰、ASEANとインドの技術力向上などにより、これらの地域への生産機能の移転も進んでいます。

生産拠点の移動は国際物流構造に直結し、ASEANやインド発着の貨物が増加し、国際物流構造は、これまでの中国中心から、南西方向へ広がっていくことが予測されます。

アジアでの個人所得増と富裕・中間層増加

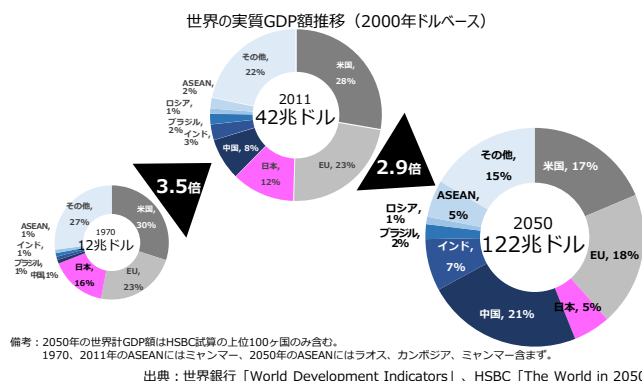
中国に加え、ASEAN、インドでも経済成長が見込まれており、これらの地域に富裕層が生まれ、中間層増加も含め巨大な消費マーケットが誕生することとなります。

この結果、これら地域での嗜好品や耐久消費財需要が高まるとともに、クルーズを含む海外旅行者の増加など、同地域のマーケットへの適切な対応が重要となります。

アフリカ、中南米の経済成長

今後、アフリカとアジアでの人口増加が展望され、特にアフリカの増加率が著しいと予測されています。消費地としてのアフリカ市場の魅力に加え、製造業は常に安い人件費を求めて移動するため、ASEAN、インドの次には、アフリカや中南米が新たな経済拠点となると言われています。本構想の対象期間である概ね30年先までの間は、アジアが世界経済の中心であると予測されることから、アジアを視野の中心に入れつつ、その次のステージのための準備として、アフリカや中南米に対する神戸港の取り組みを検討していきます。

世界のGDPは今後も増加、中国・インド・ASEANの比率は倍増

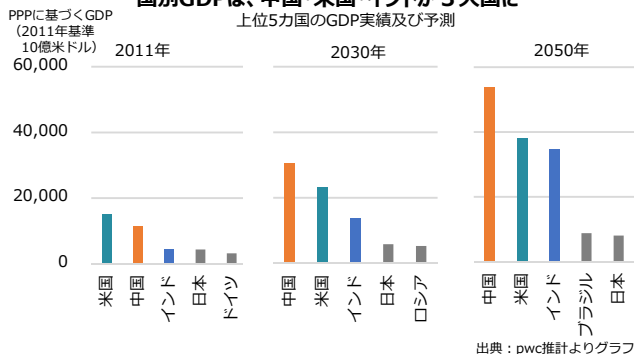


日本の成長率は、1%以下に留まる

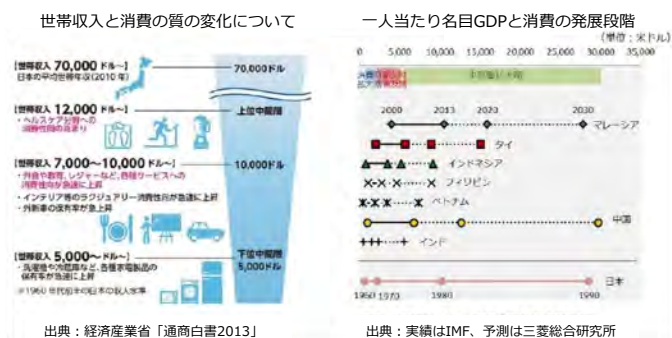
<年平均値>	2006～2010年度 (実績)	2011～2015年度 (予測)	2016～2020年度 (予測)	2021～2025年度 (予測)	2026～2030年度 (予測)
実質GDP成長率	0.2%	0.6%	0.7%	0.3%	0.8%
名目GDP成長率	-1.0%	0.8%	1.2%	0.8%	1.2%
GDPデフレーター	-1.2%	0.2%	0.4%	0.6%	0.5%

出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング予測より表作成

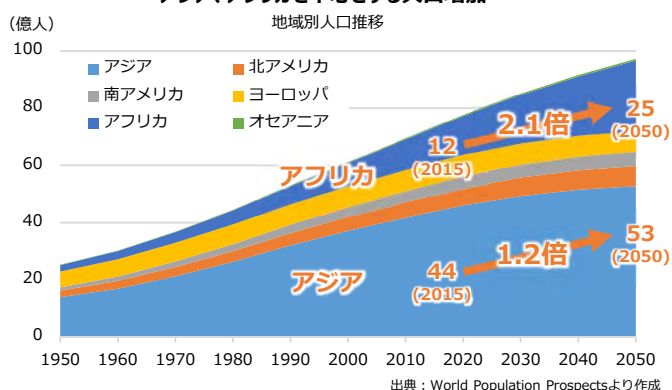
国別GDPは、中国・米国・インドが3大国に



2030年にはASEANの多くの国で高質な個人消費が増大



アジア、アフリカを中心とする人口増加



グローバル化のさらなる進展

▼わが国製造業の海外進出継続、一部企業での国内回帰の動向

アジアを中心に、巨大消費地への生産・物流コストの削減や消費地ニーズの製品への反映を目的として、日本からの工場進出が進み、アジアの技術力向上を背景に、研究開発拠点を含む高度な生産機能の進出も見られます。一方で、高付加価値な生産機能を日本に留める傾向や、一部企業では国内生産に回帰する動きも見られます。

生産機能全体でみると、日本の人口減少もあり、今後とも国内から海外への移転が継続すると予測され、国内生産機能は高付加価値型、最先端生産技術活用型などに特化していくものと予想されることから、これらの生産機能を神戸港に組み込むことで、持続的発展を目指していく必要があります。

▼製造業を中心にボーダレスなサプライチェーンによる経済活動が更に進行

インターネット技術の進展や激しい価格競争などを背景に、適材適所の製造ネットワークが構築され、国境を超えたサプライチェーンが更に進展するとされています。

わが国の高付加価値型、最先端生産技術活用型等への特化を踏まえると、これに適応したサプライチェーンを構築する必要があり、神戸港においても、国際物流構造の変化を見据えたサプライチェーンの構築が求められます。

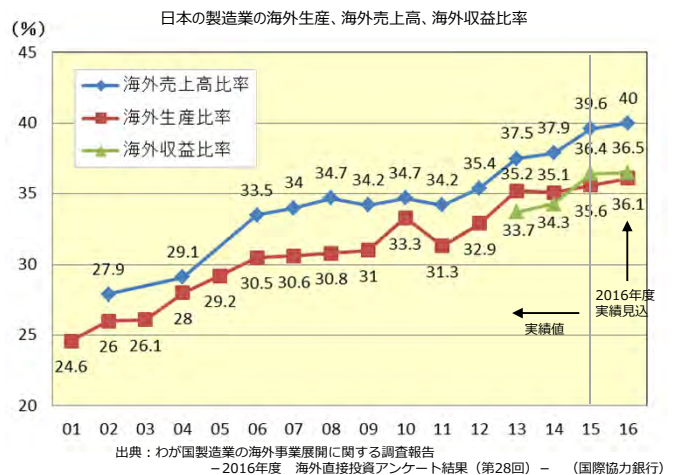
▼アジアを中心に拡大する日本のEPA

幅広い経済関係の強化を目指して、貿易や投資の自由化・円滑化を進める経済連携協定や自由貿易協定の締結国が、アジアを中心に増加しています。物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することで、貿易量の増加が予想されます。

また、協定締結による原産地基準の緩和等により、例えば、製品に対する高い信頼性を背景とし、サプライチェーンにおける国内生産機会の増加なども展望されることから、EPAを注視した物流・産業政策が求められることとなります。

米国のトランプ政権誕生とTPP離脱、英国のEU離脱など保護主義の台頭が強まっていますが、一方ではRCEP実現に向けた動きも見られ、長期的には、確実にグローバル化は進んでいくと考えられます。

世界の潮流に呼応して高まる、日本企業の海外売上高と海外生産比率



多様化する部品調達先と、企業国籍に依らない工場立地 (日本企業の港湾を経由しない生産活動の例)

表-1 APPLE Inc. の主要調達先 200社の事業所立地場所(国・地域)

	2014	2015	2014	2015
【東アジア(除く日本)】	670	629	42	42
Japan	139	131	Austria	2
China	349	336	Belgium	3
Cambodia	1	1	Czech Republic	5
Indonesia	6	5	France	4
Korea	32	33	Germany	13
Malaysia	29	23	Hungary	1
Philippines	24	20	Ireland	3
Singapore	17	12	Italy	3
Taiwan	42	37	Malta	1
Thailand	21	17	Netherlands	2
Vietnam	11	14	Portugal	1
			Spain	1
			United Kingdom	3
【東州地域】	73	72	【その他】	7
USA	60	64	ISRAEL	6
Brazil	2	2	Morocco	1
Canada	1	1		
Costa Rica	2	1		
Mexico	7	4		
Puerto Rico	1	1	【合計】	792
				749

注：2014年実績は2015年版、2013年実績は2014年版(以下 同)

出所：Apple Inc.：“Apple's Supplier List”各年版から筆者作成

表-2 日本企業の事業所立地地域 (Apple Inc. の調達先)

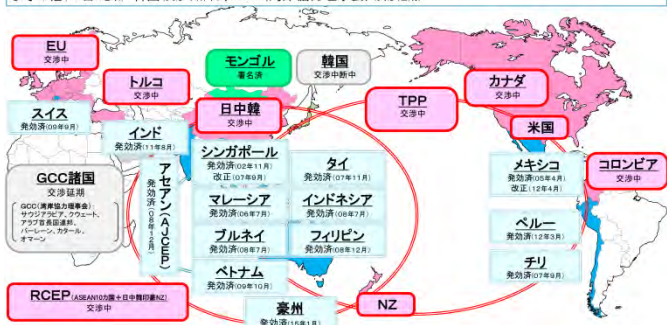
	2014	2015	2014	2015
【合計】	262	239		
日本(比率%)	125	116		
【東アジア地域(日本を除く)】	131	117	【東アジアを除く(中国)】	6
中国	68	60	USA	2
台湾	6	7		
韓国	6	4	Austria	1
Cambodia	1	1	Czech Republic	1
INDONESIA	4	3	Germany	2
MALAYSIA	11	6	Malta	1
Philippines	9	7		
Thailand	13	5		
SINGAPORE	6	12	【参考】	
VIETNAM	8	12	海外事業所数	137

出所：Apple Inc.：“Apple's Supplier List”から筆者作成

出典：グローバル化が続く日本の電子部品産業—数量増加と低価格化が同時進行—増田 耕太郎 (一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

日本のEPA取り組み状況

- 発効済(13カ国1地域)：シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、豪州
- 署名済(1カ国)：モンゴル
- 交渉中(3カ国5地域)：TPP、EU、RCEP、日中韓、AJCEPサービス-投資章(実資合章)、カナダ、コロンビア、トルコ
- その他(1カ国1地域)：韓国(交渉中断中)、GCC(湾岸協力理事会)(交渉延期)



出典：経済産業省HP

▼全世界での交流（観光）人口増による都市間競争の激化

新興国の経済成長等により、世界的に交流人口が増加しています。わが国では、ビザ発給の緩和や円安などを背景に、インバウンド数が急増しています。

この交流人口の獲得をめざして、国際的な都市間競争が激化しており、国際的イベント誘致や国際的な都市ブランドの確立などが、世界主要都市で展開されています。神戸においても、これまでの観光資源や産業・歴史資産などを活用し、観光需要に適応した競争力を強化していく必要があります。

都市ブランド戦略の例



出典：YourSingapore HP



出典：ONLYLYON HP

2010年3月に刷新されたシンガポール観光促進キャンペーンの名称。旅行者がそれぞれの趣向に合わせた「自分だけのシンガポール」を体験できるよう、インターネットを通じて旅行情報を提供。

リオンでは、2007年よりそれまで個別に取り組んでいたブランド戦略を統一し、官民連携によりリオン都市圏を国際的にPR。観光振興だけでなく、企業誘致、都市魅力向上などあらゆる分野において一体的なブランド戦略を展開。

国際物流を取り巻く状況の変化

▼ASEANの経済成長により、アジアでの国際物流重心は現在の中国から南下

現在、中国からASEANへの生産機能の移転の動きがあり、これが進展することで、アジアにおける国際物流の重心は中国から南下することが想定されます。

重心の南下によって、将来的にも旺盛な消費活動が継続すると想定される北米へのASEAN発貨物が増加しますが、ASEAN各国を基幹航路が巡回することは想定しにくく、また河川に位置し大型船に対応するバースが建設できない港湾もあり、ASEAN域外でのトランシップ拠点が必要となることが予測されます。台湾・高雄港ではその取り込みの動きを見せていますが、ASEAN～北米間のトランシップで要する時間は高雄港と神戸港ではほぼ同じであるため、神戸港がASEAN～北米間のトランシップ拠点となることを目指します。

タイ・レムチャバン港からロサンゼルス港までの距離



出典：ベッセルトラッカ 全球AIS情報管理システム (<https://www.vesseltracker.com/jp/Routing.html>) より作成

	海里	日数
レムチャバン - 神戸	2,932	5日 2時間
神戸 - LA/LB	5,433	9日 10時間
【計】	8,365	14日 12時間
	海里	日数
レムチャバン - 高雄	1,774	3日 1時間
高雄 - LA/LB	6,497	11日 6時間
【計】	8,271	14日 7時間

※日数は、速度を24knotsとして算出

▼国際的サプライチェーンに適切に対応した港湾空間でのロジスティクスパーク等の整備進展

生産における国際的な最適化の進行に合わせて、ロジスティクスパークでは、検品、ラベル貼り、再梱包など、付加価値をつける役割を担うことが多くなっています。欧州のハブ港では、企業のサプライチェーンのニーズに対応したロジスティクスパークの整備により、荷主に利便性等の利益を提供することで、取扱貨物量の増加を図っています。

神戸港においても、背後圏の製造業の特性に応じた高度な製造・加工機能や、最新の流通システムに対応した流通機能を有するロジスティクスパークの整備により、ASEAN～北米間などの加工・組立型トランシップなど、貨物量増加の取り組みが必要です。

各国で進むロジスティクスパーク整備

	欧州			米国	
	ロッテルダム港	ブレメン港	バリセロナ港	ロサンゼルス港	サバナ港
ロジスティクス機能	広域・長距離配送、クロスドッキング、トランスローディング ロジスティクス付加価値サービス、差別遅延化、保管（普通、低温、冷凍）、部品センター、修理センター 3PL（サプライチェーン管理代行）、製品展示商談、ロジスティクス研修				
形状	一団地型	一団地型	一団地型	分散型	一団地型
規模	50~100ha	500ha	40~150ha	-	40~700ha
開発手法と港湾管理者の役割	港湾公社が計画的に整備し、民間事業者へ貸し付ける	ブレメン都市州が計画的に整備し、民間事業者へ売却しない貸し付ける	港湾公社が計画的に整備し、民間事業者へ貸し付ける	ロジスティクス企業、製造企業、流通企業、不動産開発企業など民間による開発	最初に港湾公社が手掛け、不動産開発企業ロジスティクス企業が続き
FTZ・保税措置	非保税	非保税	保税施設	FTZ（港湾管理者が開発・運営者）	FTZ（州政府機関が開発・運営者）

出典：新たな時代の港湾経営とロジスティクス戦略（井上聡史、日比野直彦、森地茂）

▼高効率なコンテナターミナル整備が世界的潮流に

海外コンテナターミナルでは、コンテナ船の大型化への対応に加え、高効率なターミナル整備が行われています。また、メガターミナルオペレーターによる複数ターミナルの運営実績の活用や、高効率荷役機器の導入による運用面での効率化が進んでおり、技術の進展に伴い、この流れは今後とも継続すると予測されます。

神戸港では港湾従事者の高い技術により、既に効率的な荷役を実現していますが、将来的な労働力人口の減少を見据え、コンテナターミナルの効率化を一層、推進することが必要となります。

▼船社アライアンスの再編といった変化への柔軟な対応

船舶の大型化による投資規模の拡大、これに伴う船腹の過剰供給によるコンテナ船の収益悪化などから、船社の統合、合併やアライアンスの再編が急激に進むとともに、邦船3社では世界に対する競争力を強化するためコンテナ部門の統合が実施されるなど、船社を取り巻く動向は大きく変化しています。

このような動向は今後とも継続すると予測されており、アライアンスの再編動向にも対応した、コンテナターミナルの機能向上を進めることが求められます。

▼海外諸港で進展する貿易の自由化

海外主要港では競争力を高めるためのフリートレードゾーンが活用されており、たとえば中国では従来の保税港区や総合保税区に加え、貿易や投資、金融分野での規制緩和措置を適用した自由貿易試験区を新たに設定するなど、戦略的取り組みが推進されています。

神戸港においても、取扱貨物量増加や企業立地の進展に向けた競争力強化の具体的方策の検討とあわせて、貿易に携わる人・モノ・情報・金融などを対象とした、自由貿易の実現に向け、新たな環境づくりが望まれます。

■少子高齢化やライフスタイルの変化が進展

▼減少する労働力人口とこれによる社会システムの変化

日本では、人口及び労働力人口の減少、深刻な高齢化が進展します。神戸市の人口も2040年には対2015年比で12%減少し、労働力人口については同23%の大幅な減少が予測されています。

このような労働力人口の減少により、物流業界でも人手不足への対策として、新たな技術を用いて効率化を進める動きがみられ、今後、労働集約型産業である港湾物流を含む流通システムに、大きな変革をもたらす可能性が高くなっています。

グローバルターミナルオペレーターの世界シェア

ターミナルオペレーター	ターミナルオペレーター		2015 取扱量 (百万 TEU)	世界 シェア
	本拠地	分類		
Hutchison Port Holdings (HPH)	香港	専業	81.0	11.9%
APM Terminals	デンマーク	船社系	69.3	10.2%
PSA International	シンガポール	専業	63.8	9.4%
Cosco Group	中国	船社系	62.8	9.2%
DP World	UAE	専業	60.5	8.9%

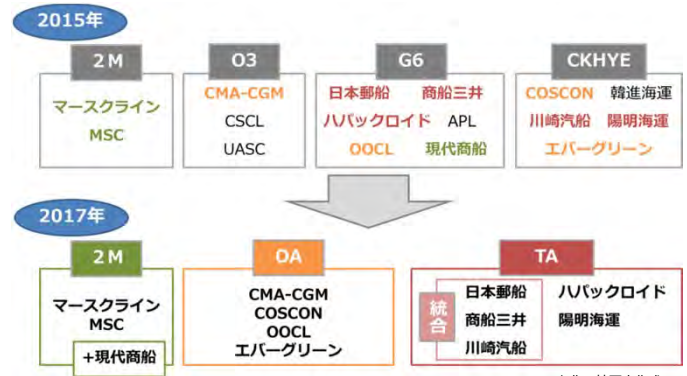
出典：Port.Today記事（データはDrewry）より作成

世界中で活動を行うグローバルターミナルオペレーター（DP World）

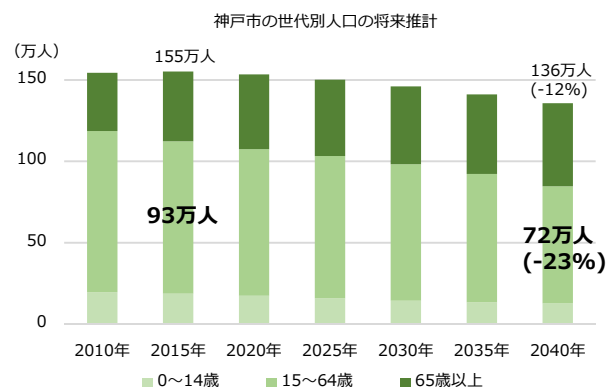


出典：DP World HP

アライアンスの再編動向



減少する神戸市の生産年齢人口



▼ワーク・ライフ・バランスによる余暇時間の増加、物的消費から体験・経験への経済・時間消費構造の変化

女性の社会進出、家族形態の多様化、男女労働者の意識の変化、少子高齢化などの変化を背景に、働く人々の意識が「仕事と家庭(家族)」のバランスを求める方向へ変化し、その結果、余暇時間の増加が予測されています。

この時間消費において、先進国では物質的な豊かさが満たされたことによる商品の購入・消費への関心が低下し、経験や体験に時間やお金を使う傾向が高まっており、観光においてもリピーターを中心にこの傾向が顕在化しています。

このため、神戸においても集客施設等の整備だけではなく、神戸でしかできない文化や産業などの体験型観光創出などが求められます。

■産業や生活に影響を与える技術の進展

▼第4次産業革命など新たな産業動向の台頭

第4次産業革命では、IoTなどの情報技術を駆使して製造業を高度にデジタル化することで、カスタマイズ製品の安価・迅速な供給が可能となるとともに、「人件費の極小化」が実現されます。

このため、これまでの生産地選択に占める人件費の影響が少なくなり、労働人口減少が進展する日本への製造業回帰等も展望されます。さらに流通分野における情報化の進展も展望されることから、神戸港においても、これらの動向への適切な対応が重要となります。

▼人工知能による自動運転などの実現

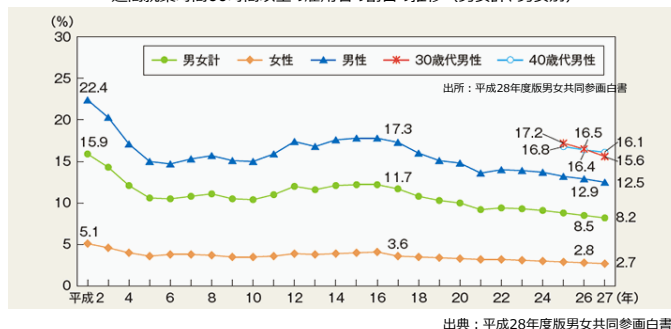
人工知能等の技術を用いた自動運転の技術開発、実証実験が自動車メーカーやIT企業で競争的に行われており、近い将来の実用化が展望されています。この実現により、港湾業界で課題となっている労働力不足や職場環境の改善が見込まれます。

また、電気自動車の実用化によって、CO₂排出など環境負荷の面で劣っていた自動車輸送が、鉄道や水上輸送と遜色ない手段になることも想定されます。このため、これまでどちらかと言えば否定的に捉えられていた自動車フィーダー輸送に対する評価が、上がることが予測されます。

神戸港の再整備あたっては、このような技術進歩の動向を注視しつつ、神戸をはじめとする日本国内企業のテクノロジーを活用して最新鋭ターミナルを整備し、神戸港の競争力強化を進めていきます。

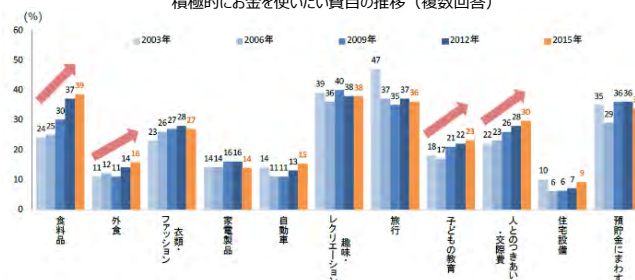
減少する労働時間

週間就業時間60時間以上の雇用者の割合の推移（男女計、男女別）

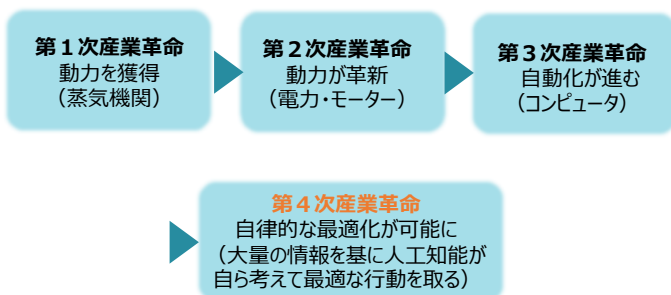


コトや時間にお金を使いたい日本人の傾向

積極的にお金を使いたい費目の推移（複数回答）



産業革命の進展



IoT（モノのインターネット）のイメージ



出典：平成28年度版科学技術白書

▼国際電子商取引やBtoC物流の増加など物流形態の変化

インターネット技術やグローバル化の進展、消費者の嗜好の多様化に伴い、個人による生産者への直接発注が増え、物流の小口多頻度化をもたらしています。この動きは国境を跨いでも見られ、越境Eコマースの増加が展望されています。また、ドローンを使った物流の実証実験も行われており、近い将来、物流に変化を及ぼす可能性が高くなっています。

したがって、今後の港湾物流を含む流通分野において、B to Cや小口多頻度化などの動向を踏まえた新たな流通形態に対応した拠点づくりが、これまで以上に重要になると予測されています。

▼決済方法の多様化

フィンテックと呼ばれるICTを活用した金融サービスとして、電子マネーやビットコインなどの仮想通貨、モバイル決済、指紋決済など様々なサービスが生まれてきており、生活におけるキャッシュレス化が世界的潮流となっています。特に中国における電子マネーの普及は著しく、今後、インバウンド誘致を強化していく中、ウォーターフロントを中心としたみなとの施設においても利用者の需要に対応した適切な取り組みが必要となります。

▼持続可能な社会の実現に向けた新エネルギー利活用

近年、LNGや水素等の新エネルギーや、環境に優しい未利用・再生可能エネルギーの活用などが世界的に進められています。

神戸市では、「水素スマートシティ神戸構想」として、現在、神戸空港北東部において民間企業と連携した実証実験を実施しています。これを契機として、海外でも例のない、世界に先駆けた大規模な水素エネルギーサプライチェーンの構築を図るなど、今後の成長分野である「エネルギーの産業化」を目指していくことが望まれます。

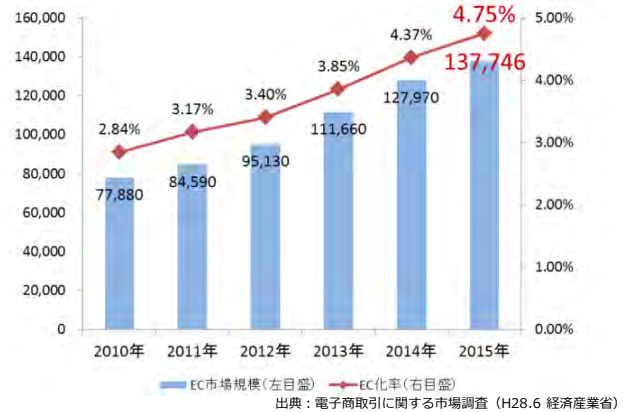
▼海洋産業の育成

近年、シェールガスやメタンハイドレート等の海洋資源開発が、世界的に注視されています。わが国近海にも膨大なメタンハイドレートの埋蔵が予測されていますが、海洋資源開発は難易度の高い技術の利用が不可欠であり、今後の技術革新に負うところも多くあります。

神戸においても、これまで蓄積した技術を活用し、海洋資源の生産・処理・輸送機器などを開発し、サブシーエンジニアリング・オフショアエンジニアリング等の分野で、世界をリードしていくことが望まれます。

日本のBtoC-EC市場規模の推移

(単位:億円)



ITの進展による金融サービスの進化



多様化するエネルギー源

浮体式洋上天然ガス液化プラント



出典：独立行政法人 産業技術総合研究所 地圏資源環境研究部門HP

水素エネルギー利活用の形態



クルーズをはじめとする交流人口獲得

▼ターミナルなどクルーズ船客受入環境の充実に海外のみならずとまちが取り組む

欧米を中心に世界のクルーズ人口は急増しており、近年はアジアにおいても、急速な経済成長を背景にクルーズ市場が急成長し、今後ともこの傾向は継続すると予測されています。現状のアジアではショートクルーズ、カジュアルクルーズが主流ですが、経済成長に伴い、ロングクルーズ、ラグジュアリーやプレミアムクルーズへと、量的、質的に変化していくことが考えられ、様々なカテゴリーへの対応が必要となります。このような中で、クルーズ寄港誘致においては、瀬戸内クルーズやFly & Cruiseなど神戸ならではの特徴の活用が重要となります。

また、クルーズ船の大型化が進み、これらに対応して、国内外の港ではバースの増設・延伸、快適で効率的な出入国管理が可能なターミナルの整備が進んでいます。国内のクルーズターミナル整備においては、クルーズ船社が旅客ターミナルビルを整備し岸壁の優先的使用を行う等の官民連携の動きがあります。これは、交流人口の獲得に向けた都市間競争の一環であり、また一人あたりの消費額が大きいクルーズ船客獲得は高い経済効果をもたらすためであり、今後ともこの競争は継続すると予測されます。神戸港においても、既存ストックを活用しつつ、旅客の快適な乗降に加え、入船時の港の雰囲気や景観、交通環境の改善など、総合的なクルーズ船客受入環境の充実が必要です。

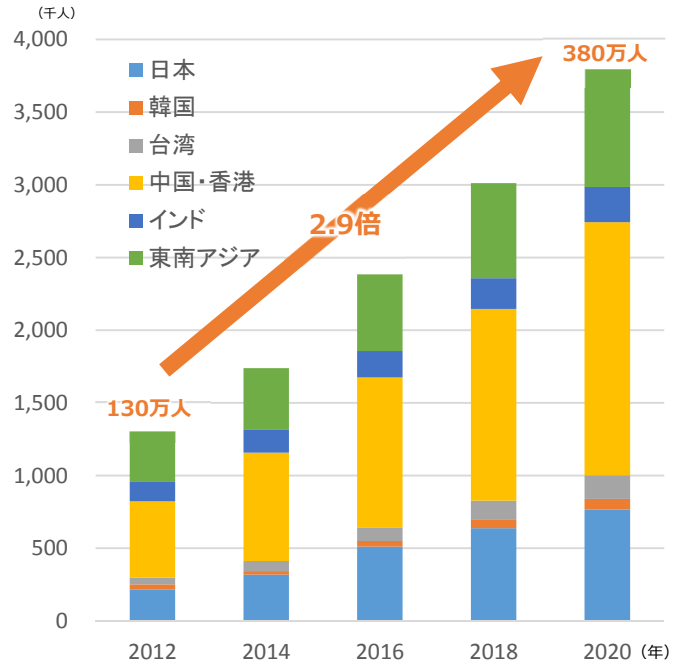
▼背後都市と一体となった交流人口増への取り組み

国内外の多くの港が、クルーズ船寄港地として、長時間の停泊誘発、そして経済効果拡大のために観光資源創出とプロモーションを精力的に行っています。このような中、交流人口の増加と地元経済への波及効果を目指す動向は、今後も継続するものと予測され、クルーズマーケット拡大によりその果実を求める誘致合戦は、さらに激しくなることが考えられます。

このため、神戸港においても、神戸の来訪魅力向上やプロモーション、そして神戸が培ってきた観光資源や景観・デザイン面での個性に磨きをかけるなど、交流人口の増加に取り組んでいく必要があります。

アジアで増加が予想されるクルーズ客

アジア地域におけるクルーズ市場規模の予測



出典：アジア・クルーズ白書2014年版（アジア・クルーズ・アソシエーション）

クルーズ船入港時の歓迎イベント



出典：神戸市

国内各港のクルーズ船寄港数

順位	2012年		2013年		2014年		2015年		2016年 (速報値)	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328
2	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197
3	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193
4	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	128
5	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104
6	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95
7	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86
8	別府	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83
9	鹿児島	34	二見	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64
10	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47

出典：国土交通省 2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績（速報値）

環境配慮が重要な行動基準に

世界的に炭素排出の規制強化が進む

新興国の成長に伴い、世界のCO₂排出総量の増大が予想されており、特に中国とインドでの増加が予想されています。COP21では、国別CO₂の排出量削減目標が設定されました。このため、今後、港湾でのCO₂の排出量が、港湾選択の要素となる可能性も十分想定されます。

このような動向の中で、今後神戸港においても、排出量削減に向けた低炭素型港湾整備が重要なテーマとなってきます。また、船舶に対してもさらなる環境負荷低減が求められることが考えられ、この一環で、LNGや水素など新エネルギーへの対応も重要となります。

環境負荷が低いことが地域ブランドとなる

環境に対する世界的意識の高まりにあわせ、企業のCSR（社会的責任）やCI（企業戦略）で環境負荷低減を打ち出す企業の増加が予測され、その場合の立地戦略として、環境負荷を低減できるシステムを有する港湾、地域の選択性が高くなると想定されます。

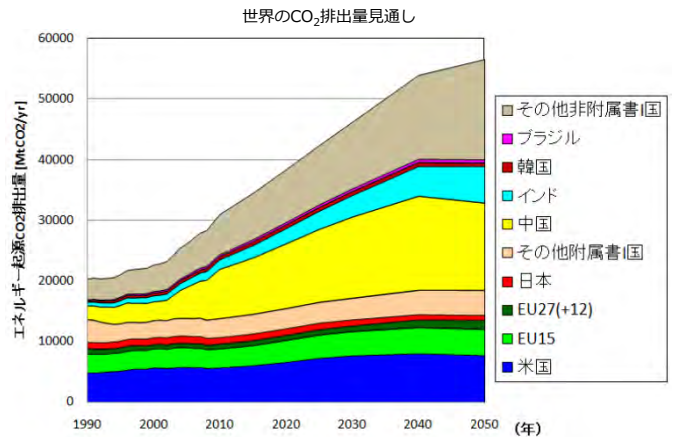
すなわち、環境負荷が低い地域には、多くの国境を超えた企業等の立地が進展することが想定され、これが地域経済に好影響をもたらすことから、港湾物流の低炭素化はもとより、港湾を含めた都市全体の低炭素化の推進が重要です。

地域間及び官民連携の重要性

関西は個性や歴史が異なる神戸、大阪、京都が近接し、それぞれが発展するカタチで大都市圏が形成されました。これからのわが国の人口減少下で、地域として持続的に発展していくためには、それぞれの個性等を活かしつつ、地域として連携していくことが重要となり、その対象は経済、物流、観光、防災など多岐にわたります。

このような背景を踏まえ、神戸港の持続的発展のために、港湾物流の面では阪神港としての集貨を大阪湾全体で行うことに加え、瀬戸内諸港とも連携し、国際フィーダー貨物の広域集貨に取り組むことが重要です。また、具体的取り組みにあたっては、行政のみではなく阪神国際港湾㈱をはじめとする官民連携の下で推進することも必要となります。さらに、関西圏の観光資源の魅力を大阪湾諸港と連携しアピールするとともに、クルーズ地として人気が高い瀬戸内海も視野に入れ、都市・地域間連携及び官民連携を図りながら取り組みをより効果的・戦略的に推進することが求められます。

中国インドを中心に増加するCO₂排出量



地域間連携の事例

①瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会

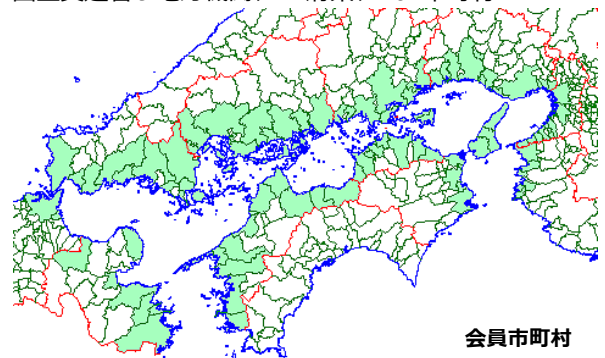
(防災、観光、環境)

■活動指針

1. 高速海上交通時代に対応した今日的意義のある「海の路の構築」、並びに地震津波に対応した防災ネットワークの整備
2. 瀬戸内海の景観、歴史、文化、食、街並み等インバウンド観光時代における瀬戸内の魅力発信
3. 失われた干潟、藻場の再生や災害、荒廃によるはげ山の修復等の瀬戸内海の環境創造

■会員

国土交通省9 地方機関、11府県、107市町村



②関西国際観光推進本部（観光）

■リーディングプロジェクト

- 関西広域での国際観光プロモーション
- 関西統一交通バスの発売
- 「KANSAI」ブランドの発信
- マーケティング調査の実施・セミナーの開催

■「KANSAI国際観光指針」の概要（訪日外国人誘客方策の方向性）

1. 世界におけるアジアの観光・文化首都をめざす
2. 官民一体、オール関西で行動し「KANSAI」ブランドを構築する
3. 快適な旅行環境を提供する
4. 多種多様な観光資源を発掘・活用し、磨き上げる
5. 大規模なスポーツイベント(ラグビーW杯・東京オリパラ・関西WMG等)と連動する



国等の計画との整合

大阪湾港湾連携推進協議会[※]は、大阪湾港湾のさらなる国際競争力、良好な環境、安全・安心をそれぞれ確保することを主たる目的として、今後必要となる方向性、新しい取組、継続すべき取組を「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」として平成27年12月にとりまとめました。この構想では、概ね10年後における社会、経済、環境、防災など様々な面からの要請を踏まえ、今後の方向性を右に示す大きく5つの取組事例として打ち出しています。

また、政府による総物流施策大綱に関する有識者検討会では、現在の大綱が平成29年に目標年次を迎えることを踏まえ、新たな大綱づくりを進めています。その中で、「現行の物流施策大綱策定（平成25年）後の状況変化と主な取組」として右図のように6つの今後発生する事柄と対応の方向性を示しています。

さらに、国土交通省港湾局が検討を進めている「港湾における中長期政策の方向性」では、新しく打ち出す政策と将来の打ち出しに向けて検討を進める政策として、右下に示す8項目が挙げられています。

本構想は、これら国等の計画と同様の社会経済情勢の変化の視点や政策の方向性を踏まえ、策定しています。

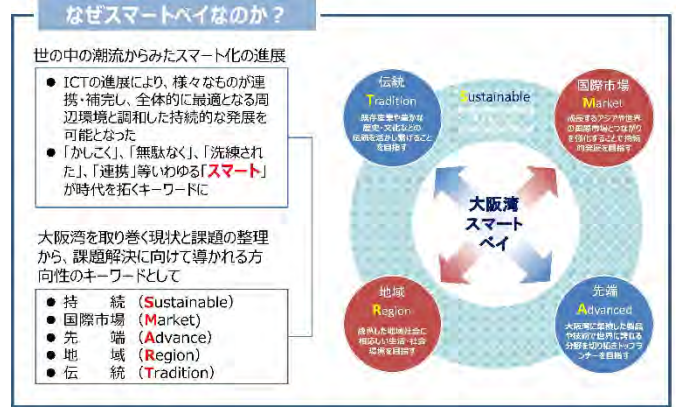
※構成機関：港湾管理者（大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市）及び国（国土交通省近畿地方整備局）

神戸空港のコンセッション

神戸港は港内に神戸空港を有し、港湾と空港が極めて近接しているという特徴があり、創貨企業の誘致やウォーターフロントへの誘客などの面で、神戸空港との活用が不可欠です。

一方、神戸空港についてはコンセッションの手続きが進められているところであることから、同手続きの完了後、今後の神戸空港の運営方針を踏まえ、本構想の見直しを行うものとしします。

大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～の概要



出典：大阪湾港湾の基本構想（平成27年12月、大阪湾港湾連携推進協議会）概要版

今後5～10年程度で発生する事柄と対応の方向性



出典：平成29年2月 第1回総合物流施策大綱に関する有識者検討会 資料

港湾における新たな中長期政策策定に向けた主な検討テーマ

■新しく打ち出す政策

1. グローバルSCMを支える国際輸送ネットワークの構築
2. 効率的かつ持続的なサプライチェーンの構築
3. 北東アジアにおけるクルーズネットワークの形成
4. 美しく快適で市民に身近な港湾空間の形成

■将来の打ち出しに向けて検討を進める政策

5. 資源エネルギーサプライチェーンの多様化への対応
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 大規模災害に備えたサプライチェーンの強靱化
8. 港湾工事・維持管理等の生産性向上

出典：平成29年3月 交通政策審議会 第66回港湾分科会 資料

5.

神戸港の将来像と

コアプロジェクト

■ 社会経済情勢（メガトレンド）

- アジアの経済成長継続、新たな経済拠点の出現
- グローバル化のさらなる進展
- 国際物流を取り巻く状況の変化
- 少子高齢化やライフスタイルの変化が進展
- 産業や生活に影響を与える技術の進展
- クルーズをはじめとする交流人口獲得
- 環境配慮が重要な行動基準に
- 地域間連携の重要性



■ 「港湾・産業」の目標



「港湾・産業」の目標

グローバルなサプライチェーンの中で、新たな価値を生み出す港 ～神戸国際ロジスティクスパーク構想～

中国に加え、ASEAN諸国やインドなどでの経済成長が予測される中、これらの国々を発着する貨物量の大幅な増加が展望され、アジアでの国際物流の重心が現在の中国中心から南下することとなります。一方、わが国では、国内の人口・経済規模は縮小する見込みである中、国際港湾都市・神戸が持続的な発展を成し遂げるためには、西日本の拠点港として、外貿に接続する国際フィーダー貨物の広域からの集貨を図るとともに、増大するアジアの貨物をトランシップという形態で取り込むことが不可欠となります。

しかしながら、近年の神戸港におけるトランシップ率は低迷しており、これを、ASEAN～北米間に位置する神戸港の立地条件や港湾施設整備だけで回復させることは困難であるため、神戸を介在することで、アジアの貨物に「新たな価値」を提供することが必要となります。このような観点で活用すべき神戸港の資源をみると、150年の歴史の中で培ってきた海事産業の集積とその生産技術や、信頼性の高い荷役技術があげられます。そして、医療や航空宇宙、ロボット、エネルギーなどの成長産業にチャレンジする企業の存在が

あります。

今後、アジア諸国でも生産技術向上等が進展するものと予測しますが、世界の中でも日本にしかない生産技術やきめ細やかさは、アジア諸国に追従できないものがあります。また、近年、わが国からアジア等への生産拠点の移転が進展する中で、核となる工場等の国内回帰の動向も見受けられます。

このような特性や動向をもとに、チャレンジとリノベーションを進め、神戸港では、次世代のコンテナターミナルと、流通・加工・製造機能の高度集積地が一体となったロジスティクスターミナルを整備し、ASEAN～北米間貨物の取り込みや、国内で製造された部品を神戸港に集め、ここで付加価値の高いMade in KOBEの貨物に昇華させます。そして最新技術活用や環境・災害対応など、物流サービス品質でも選ばれるブランド力のある、高付加価値化機能を備えた再輸出型のトランシップ港を目指します。このため、本構想における「港湾・産業」分野の目標を「グローバルなサプライチェーンの中で、新たな価値を生み出す港」とします。

■ 神戸港が目指すべき将来像

挑戦・進化を続けるみなと神戸 ～新たな価値創造を目指して～

「4.社会経済情勢の変化」で俯瞰したように、神戸港を取り巻く環境は大きく変化し、本構想が目標とする概ね30年後に向けては、更なる変動が予測されます。

わが国では少子高齢化による人口や労働力の減少が予測される一方、周辺アジア諸国での経済成長、そして生産・物流など経済活動のグローバル化のさらなる進展が予想されます。また、第4次産業革命とも呼ばれるIoT・AIなどICTの急速な進展、環境や安全へのニーズの高まりなどに、適切に対応していくことが求められています。

このような環境下で、神戸港が持続的な成長を続け、いつまでも世界の中で輝き続けられるよう、わが国・

神戸港がこれまで蓄積した技術やストックを礎として、世界からモノとヒトが集まる場となることを目指します。このためにはこれまでの150年間にも増して、時代の変化に適切に対応した戦略的な取り組みを継続することが不可欠となります。この未来に向けての決意を「挑戦・進化を続けるみなと神戸」として神戸港の将来像とします。

また、モノとヒトが集まるためには求心力が必要となります。本構想ではこの求心力を、神戸港を利用・来訪することによる「価値の創造」と位置づけ、具体的なプロジェクトや取り組みの基本となる針路を「新たな価値創造を目指して」とします。

■ 「にぎわい・都市」の目標

「にぎわい・都市」の目標

ラグジュアリーな時・場・出会いで、新たな価値を生み出すみなと ～世界を魅了するウォーターフロント構想～

人口減少等が展望されるわが国では、都市の活力低下への対応が課題となっており、外からの観光・ビジネス等の交流人口増加への取り組みが急務となっています。また、この国際観光客誘致に向けては、世界の各都市が熾烈な都市間競争を繰り広げている状況にあります。このような中で、特に世界的に増加傾向を示している外国人観光客（インバウンド）の取り込みや、グローバルな企業の立地に向けて、神戸の都市のリノベーションを進め、多様な人材や文化によって、神戸のまちや経済に活力を付与することが求められています。特にわが国の周辺に位置する東アジア、ASEAN諸国は、今後経済成長を続け世界の経済核になることが展望されるとともに、所得増による訪日者数やリピーターの増加が見込まれており、アジアを活力源とした神戸の活性化が不可欠となります。

神戸は、開港以来のハイカラ文化や新しいものを受け入れる多様性、そして洗練された都市景観・デザインを有し、「みなとまち」として来訪者を魅了してきました。さらに社会経済情勢の変化に対応して物流機能が移転した跡地において、ウォーターフロントの再

開発を行い、都市の魅力を高めてきました。また、クルーズターミナルを2箇所所有するほか、海外からの玄関口となる関西国際空港との直結性など、貴重な財産や立地条件を有しています。加えて、開港以来の国際港湾都市として、海外との深い絆や外国人が生活しやすい環境も整っています。

しかしながら、近年のインバウンドの神戸来訪率は高いとはいえ、そのニーズに適応した魅力づくりに注力する必要があります。

このような資源と課題を踏まえ、上質で品格のあるラグジュアリーなまちの雰囲気を活かし、都心・三宮地域と一体的にウォーターフロントの再開発を推進し、「世界を魅了するみなとまち」となることを目指します。また、みなとならではの集客として、クルーズ需要を取り込み・創出する取り組みを推進し、神戸に集い・楽しむ「新たな価値」の創出を、神戸全体で戦略的に推進します。

このため、本構想における「にぎわい・都市」分野の目標を「ラグジュアリーな時・場・出会いで、新たな価値を生み出すみなと」とします。

■ 神戸港の目標を実現するためのコアプロジェクトと戦略的取り組みの設定

神戸港の「港湾・産業」、「にぎわい・都市」それぞれの目標の実現に向けて必要不可欠となる戦略を「コアプロジェクト」として設定します。さらにコアプロジェクトを具現化するため、またはコアプロジェクトの効果を高めるための具体的な取り組みを、「戦

略的取り組み」として位置づけます。「環境・安全」に関する取り組みは独立的に設定せず、「港湾・産業」、「にぎわい・都市」の各分野ごとに設定する戦略的取り組みに包含するかたちで構成します。

■ コアプロジェクトの設定

「港湾・産業」の目標

グローバルなサプライチェーンの中で、新たな価値を生み出す港 ～神戸国際ロジスティクスパーク構想～

コアプロジェクトⅠ

神戸港ロジスティクスターミナルの整備による 高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ拠点の形成

中国からの生産拠点の移転が進み、今後の経済成長が見込まれるASEANとインドを主なターゲットとし、神戸港を高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ港として再生させることを目指します。

この実現のため、コンテナターミナル背後の港湾関連用地の整備・再開発と高容積化に加え、自由貿易実現に向けた新たな環境づくり、国際フィーダー網の更なる拡大、大阪湾岸道路とのダイレクトな接続などの実現にチャレンジし、次世代コンテナターミナルと、流通・加工・製造機能の高度集積地が一体化した神戸

港ロジスティクスターミナルを整備し、ASEAN貨物の戦略的増加と企業立地による創貨を図ります。

さらに、神戸港関係者の海外展開を促進することでASEANを中心に海外諸港とのネットワークを強化するとともに、在来船、フェリー、RORO船など多様な貨物船への対応力強化を進めることで多面的な集貨を図り、神戸港でのアSEMBル機能を高めることで付加価値の高い貨物に昇華させ、そして再輸出するトランシップ拠点の形成を目指します。

コアプロジェクトⅡ

最先端の技術と高品質な物流サービスによる神戸ブランドの確立

第4次産業革命に代表されるAIやIoTなど、最新の技術や環境・防災など今後のニーズに対応した高品質、高付加価値な物流サービスを提供し、神戸港で取り扱う貨物の価値を高めることを目指します。

具体的な取り組みとして、労働力人口の減少に対応するため新たなテクノロジーを適切に取り入れた高効率な物流システムを実現し、港湾の持続的発展を図るとともに、神戸で培った技術やシステムを海外展開し、これをきっかけとして更なる港勢拡大を図ります。

また、LNGや水素など新エネルギーの利活用により、

物流に関する環境負荷の低減を図ります。特に、水素エネルギーに関して、エネルギー供給の拠点化と荷役技術等の確立、そして発電等による利活用など、水素エネルギー社会の到来を見据えた先駆的な取り組みを進め、世界をリードします。

以上に加え、高度で丁寧な荷役技術の活用や港湾施設の防災機能の強化、そして低環境負荷かつ安心・安全・確実な物流サービスを提供し、神戸港の選択機会を拡大します。

「にぎわい・都市」の目標

ラグジュアリーな時・場・出会いで、新たな価値を生み出すみなど

～世界を魅了するウォーターフロント構想～

コアプロジェクトⅢ

世界から人を惹きつける神戸ウォーターフロントの形成

都心と一体となったウォーターフロントの再開発や、兵庫運河や須磨海岸といった多様なウォーターフロントの魅力向上に取り組み、大阪湾ベイエリア全体の動きを視野に入れつつ、国内のみならず世界からも人を惹きつける国際集客都市としてのさらなる成長を目指します。

このため、ウォーターフロントを歴史・文化と新たな魅力が共存・融合する空間へと再編し、インバウンドも誘引する集客施設の立地や、戦略的な文化観光施策の展開、そして街並み景観のデザインの向上などに

より、ウォーターフロント全体がテーマを持った集客エリアとし、観光集客力強化と時間消費型滞在地形成を図ります。

また、各ウォーターフロントの個性やロケーションを活かしつつ、日常的にぎわいと高質な空間、多彩な機能を有する空間へとリノベーションし、市民と観光客を魅了することで居住者の取り込みを図りながら、ウォーターフロントが賑わいと交流の拠点となることを目指します。

コアプロジェクトⅣ

クルーズ船受入環境充実とマーケット拡大によるクルーズ都市の構築

ハード・ソフトの取り組みで、クルーズマーケットの拡大とともに、神戸港をアジアを代表するクルーズ発着港へ昇華させることを目指します。

このため、ポートターミナルと中突堤ターミナルを、ラグジュアリーからカジュアルまで多彩なクラス・大きさのクルーズ船に対応するターミナル群へと再編し、にぎわい機能の追加・拡充によって、クルーズ客船およびクルーズ船客の利用環境の改善と2つのターミナルの観光資源化を図ります。

また、風光明媚な瀬戸内の東のゲートに位置する立地を活かした新たなクルーズ商品の開発や、若者などが気軽に利用できるカジュアルクルーズの導入など、日本人クルーズマーケットの裾野拡大と神戸市民の体験の機会創出を図り、神戸発着のクルーズ需要の増加を推進するとともに、市民のクルーズ文化醸成を図ります。神戸市民の生活文化のひとつにクルーズが置かれることを通して、神戸がクルーズ都市となることを目指します。

「港湾・産業」分野のコアプロジェクトと戦略的取り組みの全体像

神戸港の「港湾・産業」分野におけるコアプロジェクト、戦略的取り組みの全体像を以下のように設定します。

「環境・安全」に関する取り組みは、コアプロジェ

クトを構成する「戦略的取り組み05」で設定し、環境・安全面における神戸港の競争力強化を図ることで、コアプロジェクト、目標の実現に寄与することとします。

▶ 目標

グローバルなサプライチェーンの中で、新たな価値を生み出す港

▶ 目標を実現するためのコアプロジェクト

コアプロジェクトⅠ

神戸港ロジスティクスターミナルの整備による 高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ拠点の形成

戦略的取り組み01

次世代コンテナターミナルと流通・加工・製造機能の高度集積地の一体化

= 神戸港ロジスティクスターミナル

物流用地の整備・再開発と高容積化に加え、自由貿易実現に向けた新たな環境づくりなどにより、高度な流通・加工・製造拠点とコンテナターミナルを一体的に整備し、ASEAN・インド貨物の神戸トランシップを戦略的に増加

戦略的取り組み02

神戸市・阪神国際港湾(株)・国・経済界一体となった戦略的海外展開

ASEAN等、今後成長する地域との関係を強化し、アジアにおける神戸港の港勢を拡大

戦略的取り組み03

多様な貨物に対応可能な海上物流拠点の形成

多様な種類の貨物への対応力強化により神戸港の総合力を高め、高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ拠点の形成にも寄与

コアプロジェクトⅡ

最先端の技術と高品質な物流サービスによる神戸ブランドの確立

戦略的取り組み04

テクノロジーの進化に対応した高効率な物流システムの実現

先進的な技術・システムへの先行的な対応により最先端の物流システムを構築し、神戸港の持続的成長に寄与するとともに、海外展開における連携ツールとして活用

戦略的取り組み05

高品質で安全なグリーン物流と新エネルギー活用システムの提供

環境・防災など、今後のニーズに対応した高品質な物流サービスによる神戸港選択機会の増加とともに、水素エネルギー等の利活用で世界をリード

人材育成・技術伝承で持続的な港湾運営を実現

戦略的取り組み06

高品質な港湾サービスを支える高度人材育成

新たな港湾サービスに対応する高度な人材育成と世界に誇る荷役技術等の継承等により、神戸でアジアにおける港湾人材の育成拠点の形成

■「にぎわい・都市」分野のコアプロジェクトと戦略的取り組みの全体像

神戸港の「にぎわい・都市」分野におけるコアプロジェクト、戦略的取り組みの全体像を以下のように設定します。「環境・安全」に関する取り組みは、「戦略的取り組み」に明示されていませんが、津波等に対

する安全性の向上、神戸全体での環境モデル都市への取り組み、さらには環境や安全をテーマとする産業観光・体験型観光による来訪魅力の向上など、戦略的取り組みの内外で着実に推進します。

➤ 目標

ラグジュアリーな時・場・出会いで、新たな価値を生み出すみなど

➤ 目標を実現するためのコアプロジェクト

コアプロジェクトⅢ

世界から人を惹きつける神戸ウォーターフロントの形成

戦略的取り組み07

都市の成長を牽引するウォーターフロントの再開発

歴史・文化と新たな魅力が共存・融合するウォーターフロントへの再編により、観光集客力強化と時間消費型潜在地を形成

戦略的取り組み08

新たなランドマークとなる神戸港のシンボル景観の整備

クルーズターミナルを含むウォーターフロントの再開発等にあわせて神戸港を象徴する景観を創出し、世界に神戸をアピール

戦略的取り組み09

ウォーターフロントの特色を活かした豊かな生活環境の創出

日常的にぎわいと高質な空間、多彩な機能を有するウォーターフロントへとリノベーションし、市民と観光客を魅了

コアプロジェクトⅣ

クルーズ船受入環境充実とマーケット拡大によるクルーズ都市の構築

戦略的取り組み10

多彩なクルーズ船に対応するクルーズターミナル群の再編

ラグジュアリーをはじめ多彩なクラス・大きさのクルーズ船に対応するとともに、神戸のランドマークとなるようなターミナル群へと再編

戦略的取り組み11

クルーズ文化醸成と国内マーケットの新規開拓

若者などが気軽に利用できるカジュアルクルーズの誘致など、国内クルーズマーケットの裾野拡大と神戸市民の体験の機会を創出

交通環境の充実により神戸の価値・魅力を高める

戦略的取り組み12

海・空・陸のターミナルを結び、集客拠点を回遊する交通網の整備

クルーズターミナルと空港、鉄道駅、都心を結ぶ新たな交通網を整備し、観光客等の利便性・回遊性を向上

6.

戦略的取り組み

次世代コンテナターミナルと流通・加工・製造機能の 高度集積地の一体化＝神戸港ロジスティクスターミナル

概要

ASEAN・インドの経済成長に伴う国際物流重心の南下を見据え、神戸港でアジア～北米間のトランシップ需要を取り込むために、テクノロジーの進化に対応した次世代コンテナターミナルの整備に加え、物流用地の整備・再開発と高容積化により流通・加工・製造機能を再編・集約し、両者が一体的に機能する神戸港ロジスティクスターミナルを形成することで、高付加価値貨物へと昇華させて再輸出する神戸港のトランシップ拠点化を図ります。また、神戸港の国際フィーダー・フェリーネットワークや高速道路ネットワークの充実により西日本各都市から部品等を集約し高付加価値化を図ることで、トランシップ拠点形成に寄与します。さらに、再輸出型トランシップ拠点や新たな企業立地のため、人・モノ・情報・金融などを対象とした自由貿易の実現に向けた、新たな環境づくりを目指します。

背景

外部環境

■ アジアの経済成長の継続

- 生産機能の中国からASEAN・インドへの移転が増加
- ASEAN諸国の港湾整備状況から大型船が入港できない港も多く、ASEAN～北米間物流の中継拠点が必要になる可能性があり、この場合、地理的条件から台湾・高雄が有力視される
- ASEAN～北米間海上輸送において、高雄中継と神戸中継の時間的差異はほぼない

■ 日本企業の一部国内回帰

- アジア各国の賃金高騰などにより、一部日本企業の国内生産回帰の動きがみられる

■ 国際電子商取引やB to C物流の増加など物流形態の変化

- 国際電子商取引やB to C物流の増加など、近年の物流ニーズの変化に対応した施設整備が必要
- サプライチェーンにおいて、物流単機能から製造・加工等を加えた複合的な機能展開が求められている

内部環境

■ 後背地の高い製造技術を伴う産業集積

- 日本の製造技術で世界有数の分野も数多くあり、神戸・関西にも高い技術力を有する企業が集積

■ 「食の輸出」が伸長

- 近年、アジアを中心に質や安全性の観点で、神戸や日本が世界に対して競争力のある「食」の輸出が増加

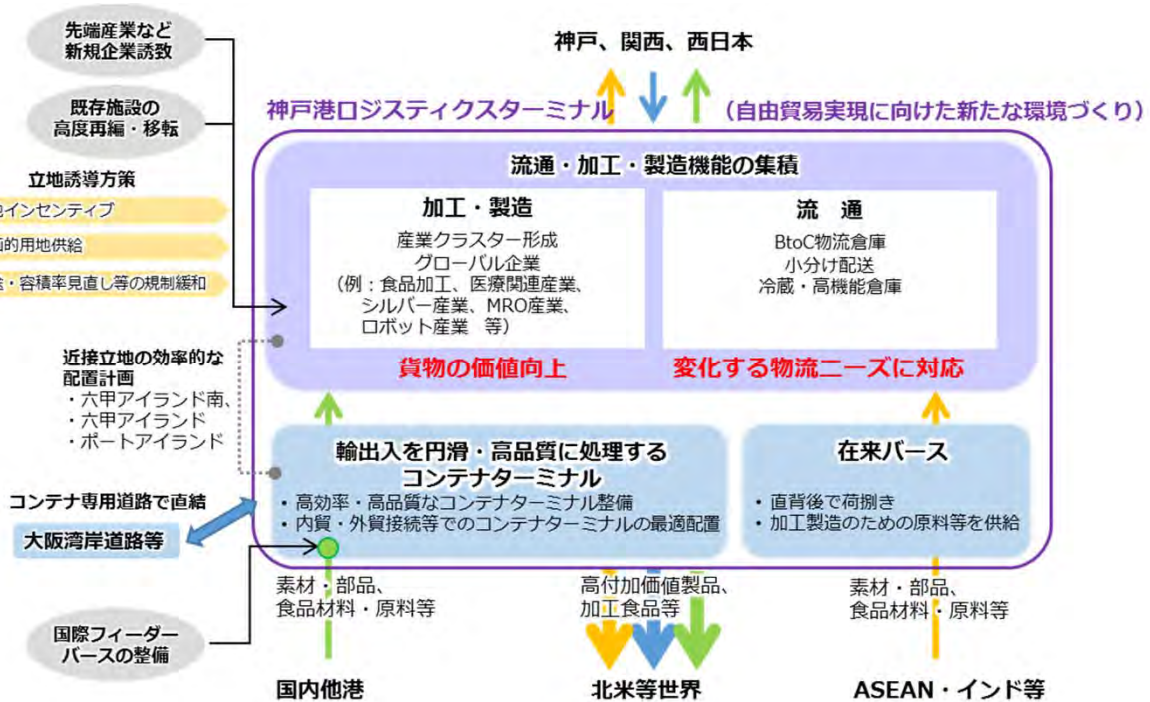
■ 港内で必要となる用地確保が可能

- 神戸港内に企業集積を図るために必要となるまとまった一団の土地が、現時点では十分確保されているとは言えないが、今後、六甲アイランド南の整備や、定期借地契約の終了、コンテナターミナルの再編に伴い、一定規模のまとまった用地が活用可能になる

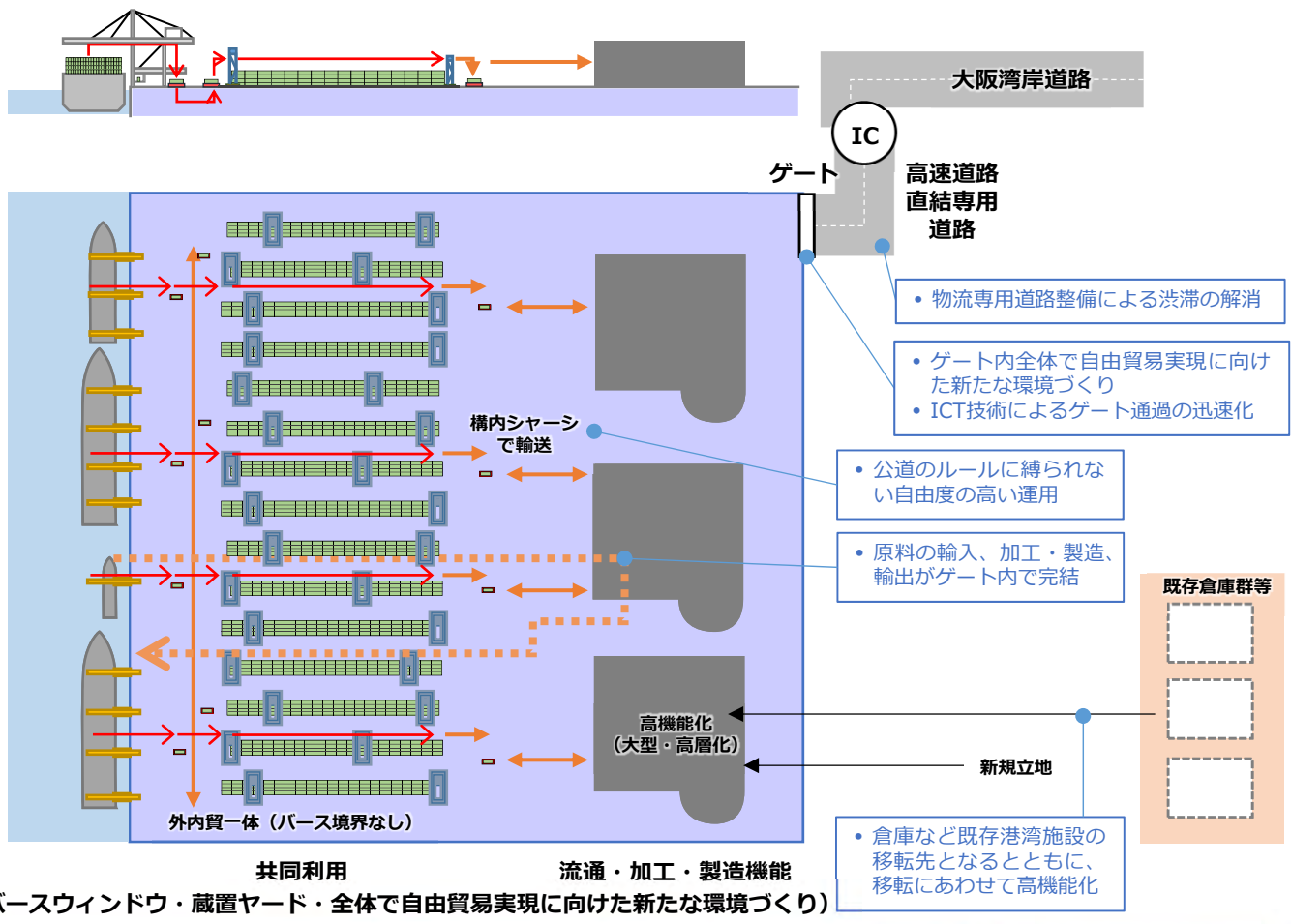
■ 瀬戸内諸港・近隣都市との連携深化

- 国際フィーダー網が増加傾向
- 「神戸市と姫路市との産業・港湾振興に係る連携協力に関する協定書」を締結

施策展開イメージ



神戸港ロジスティクスターミナルの構成

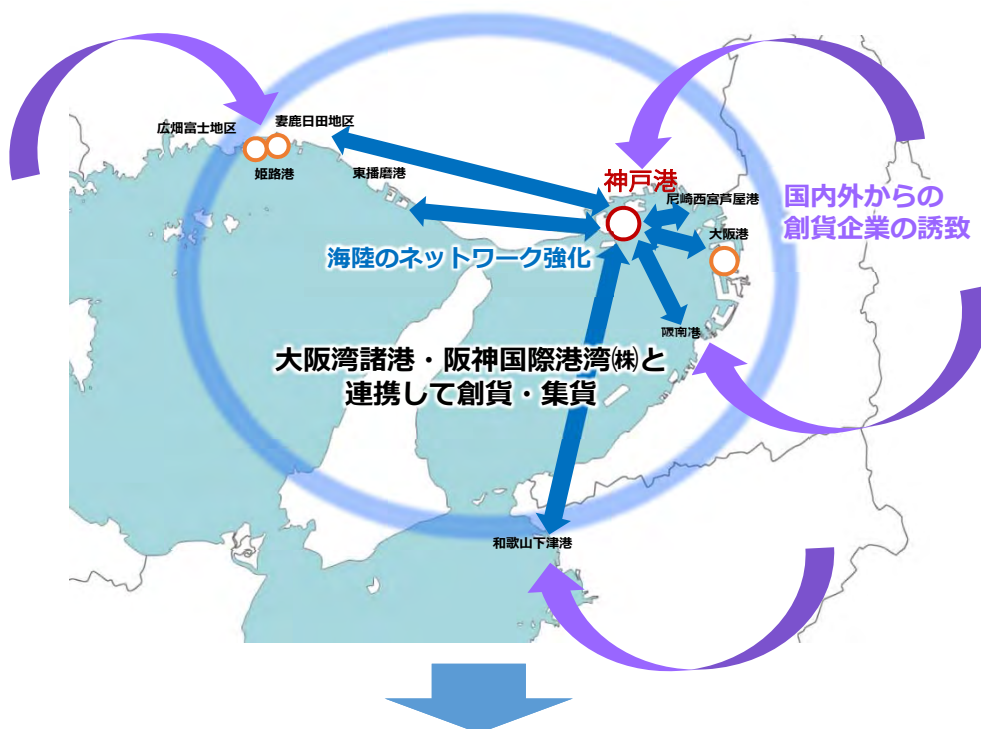


神戸港ロジスティクスターミナルのイメージ



西日本諸港からの国際フィーダー・フェリーネットワークの拡充に取り組むとともに、整備が進む高速道路ネットワークも活用し、西日本各都市から部品等を集約し、高付加価値化を図ることで、トランシップ拠点形成に寄与する

ネットワーク拡充による競争力強化のイメージ



神戸港の創貨企業の誘致を共同して実施するなど、大阪湾内都市との間で、集貨・創貨、エネルギー供給に関する都市間連携を進め、阪神国際港湾(株)との連携も行いながら、神戸港はもとより阪神港の競争力強化に取り組む

瀬戸内諸港、大阪湾諸港との連携イメージ

■ 具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ ロジスティクスターミナル整備	
● 六甲アイランド南におけるロジスティクスターミナル整備	国、神戸市、阪神国際、借受者：施設整備
● ポートアイランド（第2期）、六甲アイランドのコンテナターミナルを再整備し、ロジスティクスターミナル化	国、神戸市、阪神国際、借受者：施設整備
● 外貿接続に最適な国際フィーダーバースの整備	神戸市、阪神国際、借受者：施設整備
■ ロジスティクスターミナル整備に向けた用地確保、支援策	
● 臨海部における用地の計画的な確保と供給	神戸市：再開発計画策定、用地確保・供給
● 物流エリアの再開発にあたり高容積化し、製造工場や高度物流倉庫の立地を促進	神戸市：規制緩和、企業誘致 民間事業者：移転・高度化、施設整備
● 流通・加工・製造施設立地促進に向けた効果的なインセンティブ制度等の支援策創設	国、神戸市：制度創設
■ 加工・製造機能の立地	
● 製品の基幹部品の生産機能や、高度加工・高付加価値化機能の誘致	神戸市：企業誘致 民間事業者：進出による施設操業
● 海洋・航空・クリーン・メンテナンス・エネルギー等の産業クラスターの核となる企業・研究所等の誘致	神戸市：企業・研究所等の誘致、新産業育成 国等：関係機関の移転
● 産業用ロボットや医療機器など、世界シェアが高い国内企業の誘致	神戸市：企業誘致
● 世界的に事業を展開するグローバル企業の誘致	神戸市：企業誘致
● 都市間連携を進め大阪湾内に創貨企業を誘致	神戸市：企業誘致、都市間連携の提案 近隣都市：企業誘致、用地提供
■ 流通機能の立地	
● コールドチェーンを担う冷蔵倉庫や加工工場からなる食品の輸出入・保管・加工機能の集積	神戸市：用地確保・供給、企業誘致 民間事業者：立地、事業展開
● 倉庫など既存港湾施設の移転・集積による高度再編	神戸市：用地確保・供給、移転誘導 民間事業者：立地、事業展開、施設整備
■ 円滑な陸上交通の確保	
● 大阪湾岸道路をはじめとする広域幹線道路等との接続強化（物流専用通路の整備）	国、神戸市：道路整備
● 国等へのミッシングリンク早期解消に向けた要請	神戸市：国等関係機関への働きかけ
■ ASEAN・インド、北米との国際航路ネットワークの拡大	
● 広域集貨による北米航路の継続的拡大	国、神戸市、阪神国際：ポートセールス
● さらなる成長が見込まれる東南・南アジア航路の多頻度多方面化など重点的な取り組み	国、神戸市、阪神国際：ポートセールス
■ 国内諸港との連携	
● 国際フィーダー網の拡大による西日本広域からの集貨	国、神戸市、阪神国際：ポートセールス、インセンティブ等
● 阪神国際港湾㈱の国内地方港ターミナル運営による経営規模拡大	神戸市、阪神国際：経営戦略の策定、実施

神戸市・阪神国際港湾(株)・国・経済界一体となった戦略的海外展開

概要

ASEANなど、今後成長する地域・港湾に対して、港湾インフラへの投資・整備・技術協力に加え、港湾運営への出資・事業参画、連携等により、相手港との連携強化を図ります。また、経済界とも一体的に取り組み、関西をはじめとする国内企業の海外事業展開を支援することで、神戸港の集貨・創貨につなげ、そして再輸出型トランシップ港の実現を図ります。さらに、神戸においてこれら地域の技術者研修等もパッケージで進めるなど、多様な主体による多層的で裾野の広い交流を推進し、神戸港の港勢を拡大します。

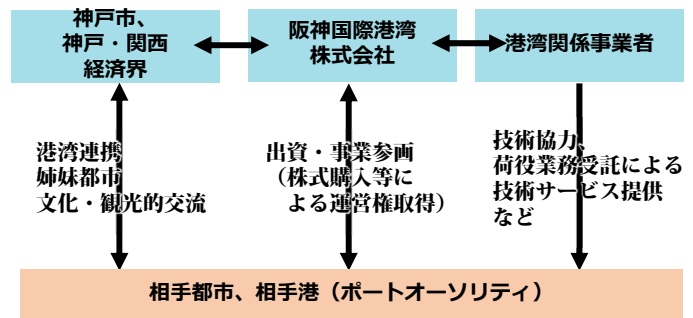
背景

外部環境	内部環境
<p>■ アジアの経済成長の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> 生産機能の中国からASEAN、インドをはじめとする南アジアへの移転が増加 <p>■ ASEANにおける港湾整備・運営に対する支援ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ASEANにおいては、取扱貨物量の増加に港湾施設の規模が追いつかない時期が発生する可能性があり、港湾インフラや港湾運営に対する先進諸国への支援ニーズが高い 	<p>■ 海外展開可能な日本の技術が多く存在</p> <ul style="list-style-type: none"> 正確さや丁寧さに定評のある神戸港の高度な荷役技術 神戸ではすでに、上下水道、交通インフラ技術の海外展開を実施している 神戸には海事クラスターを支える技術力の高い中小企業が存在 <p>■ アジアと関わりの深い神戸</p> <ul style="list-style-type: none"> イスラム寺院やインドコミュニティがある等ASEAN・インドをはじめとする南アジアとの関わりが深い神戸 <p>■ ASEANとの連携が可能な環境を保有</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内地方港ターミナルのコンセッション等による経営規模拡大で、投資余剰資金や融資規模拡大が可能に 国が出資している阪神国際港湾(株)は、国と一体となった海外展開が可能 ASEAN諸港と良好な関係を築き、これをターゲットとした集荷戦略を検討中

施策展開イメージ



神戸港関係者の各役割分担に応じた多層的な海外港とのネットワーク構築



具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ 海外との連携強化	
● MOU締結港と連携した集貨の推進	神戸市：集貨推進
● ASEAN、インドをはじめとする南アジアへの事業展開・投資等によるアジア航路の継続的拡大	神戸市、阪神国際：航路誘致 神戸・関西経済界：事業展開
● 神戸が有する技術をもとにした新産業の育成によるASEAN、インドをはじめとする南アジアとの創貨	神戸市：新産業の育成支援と海外へのアピール
● アジアに加え、中南米・アフリカなど、成長が見込まれる国へのインフラ投資・整備	神戸市、阪神国際：計画策定、実施
● 今後成長が見込まれる国への技術・運営協力、関係強化、人材交流（技術研修受入等）	神戸市、阪神国際、神戸・関西経済界、国：継続的实施
● 海外ターミナルオペレーターとの連携強化	神戸市、阪神国際：経営戦略の策定、実施
■ 文化的交流	
● ASEAN、インドをはじめとする南アジアやアフリカと神戸との文化・観光的交流	神戸市：機会の創出

多様な貨物に対応可能な海上物流拠点の形成

概要

重量物、特殊貨物などの在来貨物に加え、RORO、フェリーなど多様な種類の貨物への対応力をコンテナ物流機能と一体的に強化し、神戸港の総合力をブランドイメージとして確立します。これにより、荷姿を問わない物資の輸送を可能とするとともに、輸送手段のマルチモード化を図ることで、荷主の利益を高め貨物量の増加を図ります。また、神戸港ロジスティクスターミナルに対して、コンテナ貨物だけではない多様な貨物の製造・加工機能を可能とし、高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ拠点の形成にも寄与します。

背景

外部環境

■ 内航航路の維持拡大

- 西日本のハブ港としての地位を確たるものとするために、内航航路の維持拡大が重要

■ フェリーの重要性の高まり

- 労働力人口やトラック減少に対応し、自動車輸送から内航フィーダー・フェリーへの転換が求められている

内部環境

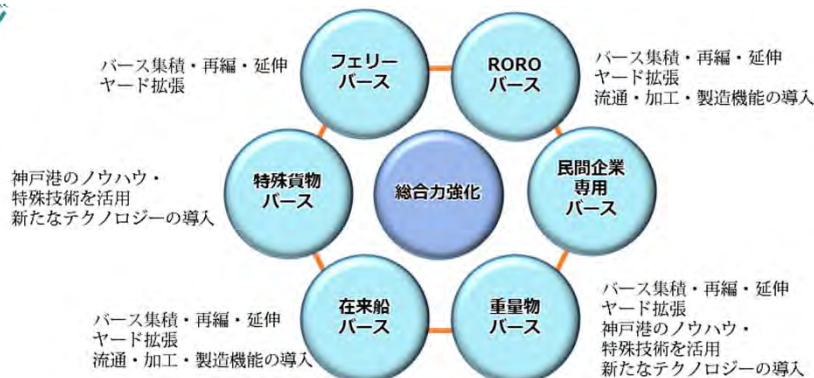
■ 海洋産業をはじめとする様々な企業が立地

- 食品、車両、重量物など多様な貨物を取り扱う企業が神戸港背後に立地

■ 神戸港の高い荷役技術

- 神戸港は、高い荷役技術により多様な貨物に対応できる優位性を現時点でも有する
- 港湾荷役の技術訓練を行う港湾技能研修センターの神戸港への移転が決定し、今後も技術向上が見込まれる

施策展開イメージ



「神戸港の総合力」をブランド化

荷主の利益を高め、貨物量の増加

多様な貨物の製造・加工機会の増加による再輸出型トランシップ拠点形成に寄与

具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ バース再編・機能強化	
● バース延伸やヤード拡張等による、国内フェリー輸送の拠点形成	神戸市：施設整備 民間事業者：事業規模拡大
● ポートアイランドライナーバースの機能転換による在来貨物の拠点形成	神戸市：用地確保・供給 民間事業者：施設運営
● 特殊貨物や重量物、ROROなどの在来貨物バースの集積・再編、ヤードの確保	神戸市：用地確保・供給 民間事業者：施設運営
● バースと一体となった流通・加工・製造機能の立地による在来貨物の高付加価値化	神戸市：用地確保・供給、施設整備 民間：立地、施設整備
● 税制、インセンティブ等により、民間企業の専用バースの高機能化を支援	神戸市：制度創設
■ フェリー振興	
● ドライバーの減少に対応した、フェリー・RORO等の国内海上輸送網の構築	神戸市：航路誘致、輸送システムの企画提案 民間事業者：輸送システムの検討・実施
■ 人材育成	
● 特殊貨物を取り扱うことのできる技術の伝承	港湾業界：人材育成

テクノロジーの進化に対応した高効率な物流システムの実現

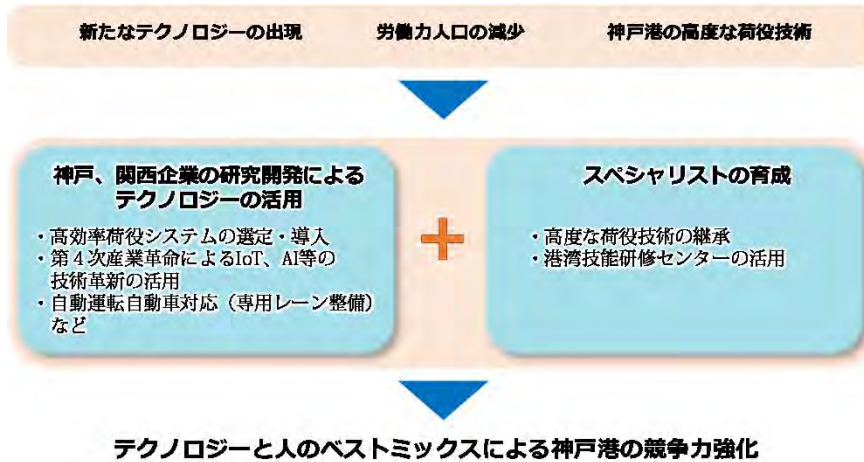
概要

先進的なテクノロジーやシステムを積極的に活用し、効率的な労働環境を創出することで、労働力人口の減少という課題にも対応し、港湾物流機能の維持・拡大を図ります。さらには、高度なテクノロジーを活かした荷役システムと荷役技術を継承したスペシャリストとのシナジー効果により、荷役の品質・スピード・コスト面での競争力を高め、港勢拡大、再輸出型トランシップ拠点の形成、さらには神戸港の持続的成長に寄与します。

背景

外部環境	内部環境
<p>■ 新たなテクノロジーの出現</p> <ul style="list-style-type: none"> 第4次産業革命とも言われる新たな産業形態の出現 IoT、AI、自動運転など、新たなテクノロジーが今後30年の間には実用段階に <p>■ 労働力人口減、労働力不足</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少、とりわけ労働力人口の減少が明らかであり、港湾ワーカーの確保が課題 港湾ワーカー確保のためには、安全性・快適性など労働環境の向上が必要 	<p>■ 新システムを展開可能な用地が存在</p> <ul style="list-style-type: none"> 六甲アイランド南などの土地利用が可能となる <p>■ 神戸港の高い荷役技術</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港は、高い荷役技術により多様な貨物に対応できる優位性を現時点でも有する 港湾荷役の技術訓練を行う港湾技能研修センターの神戸港への移転が決定し、今後も技術向上が見込まれる <p>■ 神戸、関西におけるIoT、AI等の先端技術集積</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸、関西に最新ICTに関する技術集積がある <p>■ 海事クラスターに関する高い技術</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸には海事クラスターを支える技術力の高い中小企業が存在し、技術のイノベーションにより高効率な物流システムへの展開が可能

施策展開イメージ



具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ 新システムの確立	
● 世界の荷役動向や労働力人口減少への対応を踏まえた、高効率荷役システムの選定・導入	神戸市、阪神国際、民間事業者：検討・実施
● 港湾施設や道路の効率的な運用のために、IoT技術を活用して船やトラックをジャストインタイムでコンテナヤードに到着させるシステムを導入	神戸市、阪神国際、民間事業者：検討・実施
● 新たな情報システムの導入等による、輸出入手続きシステム等の簡素化と迅速化	神戸市：システム改良の検討・実施
● 神戸ならではの物流システムのアジア等への海外展開	神戸市、阪神国際、民間事業者：検討・実施
■ 道路整備	
● ドライバーの減少に対応し、自動運転自動車（NMV:Non-Manned Vehicle）専用レーンの整備	神戸市：インフラ整備

高品質で安全なグリーン物流と新エネルギー活用システムの提供

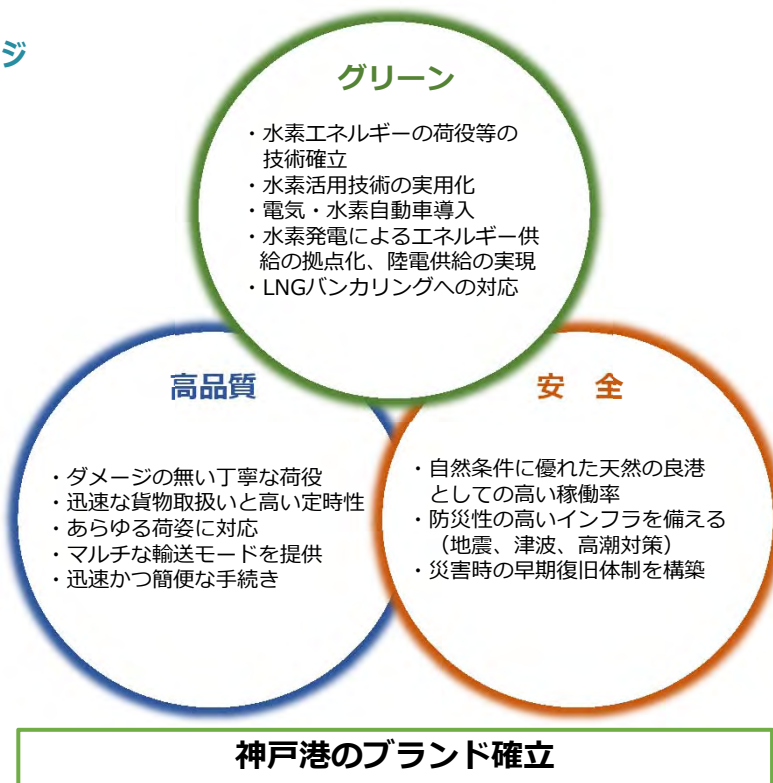
概要

環境・防災など、今後ますます重要性が高まるテーマに対応した高品質な物流サービスを提供し、グリーンで安全・安心な物流における神戸港のブランドを確立することで、神戸港利用や神戸港荷役によるコスト・スピード以外の新たな価値を創造します。また、近隣都市との連携によりShip to ShipによるLNGバンカリングや、水素エネルギーの荷役をはじめとする技術確立と物流サービスでの活用を推進します。これに加え、水素エネルギー供給の拠点化など、クリーンエネルギーの分野で世界をリードし、これを荷主や船社に対してアピールすることにより、神戸港が選ばれる機会を増加させます。

背景

外部環境	内部環境
<p>■ 環境規制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、世界的には炭素排出の規制強化や、IMOにおいても環境規制の強化が行われることが予想される <p>■ 水素社会の到来</p> <ul style="list-style-type: none"> COP21等によるCO₂排出削減目標値達成のため、水素をはじめとする新エネルギーへの対応が重要に <p>■ 災害時対応の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾物流は、災害時等にも安定した運航が求められる <p>■ 世界レベルでの港湾間競争の激化</p> <ul style="list-style-type: none"> 船社に対しては取扱貨物量、荷主に対してはコスト・スピード以外の点で、神戸港利用のメリットを打ち出す必要がある 	<p>■ 優れた環境技術</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本の環境技術は世界的にも優れている 水素など、神戸にて取り組みが先行している分野も存在 <p>■ 優れた災害対応力</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神大震災を経験した神戸は、地震国である日本にあっても、とりわけ防災面の取り組みが進んでいる <p>■ 神戸港の高い荷役技術</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港には高い荷役技術を持つ港湾ワーカーが存在

施策展開イメージ

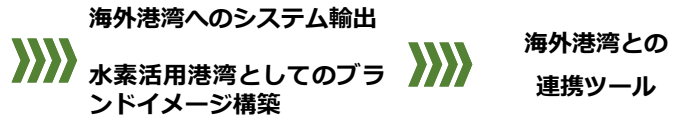


これらの取り組みを推進するとともに国内外にアピール

神戸港選択機会の拡大

水素エネルギーの産業化

- ◆水素エネルギーによる荷役技術の確立
 - ・水素揚陸技術の取得による地元企業の技術力向上
 - ・地元企業による水素サプライチェーンサポート
- ◆水素エネルギー供給システムの構築
 - ・水素エネルギーへの先駆的取り組み
- ◆成長産業の育成
 - ・海洋産業
 - ・エネルギー産業 など



神戸産エネルギーによるグリーンポートの実現



LNGバンカリングへの対応



神戸市全体に拡大し、グリーンな都市ブランド確立

具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■環境	
●陸電供給、電気・水素自動車等の導入によるグリーンな港湾の実現	神戸市、国、阪神国際：施設整備 民間事業者：技術開発、資器材の採用
●水素をはじめとする新エネルギーの利活用など、グリーンな社会の実現に資する港湾活動の推進	神戸市：都市戦略の策定・実施
●水素活用技術取得等により技術力向上、競争力強化を促進し、神戸市、関西圏の先端産業、海洋産業等を活性化	神戸市：施設整備 民間事業者：技術開発、サプライチェーン構築
●未利用・再生可能エネルギーを利活用し、六甲アイランド南におけるZEI（Zero Emission Island）の実現	神戸市、阪神国際：システム構築、インフラ整備 民間事業者：施設運営
●姫路港、堺泉北港等のLNG基地との連携によるLNGバンカリングへの対応	神戸市、国、阪神国際：施設整備 エネルギー事業者：ガス供給
■安全	
●荷主への信頼性を維持するための、丁寧な荷役等のノウハウの伝達・継承	港湾業界：研修、人材育成
●港湾施設の耐震・免震化や道路の複数系統化による、早期復旧体制構築の推進	神戸市：施設整備、BCPの統括 阪神国際、港湾業界：安全確認、復旧対応

高品質な港湾サービスを支える高度人材育成

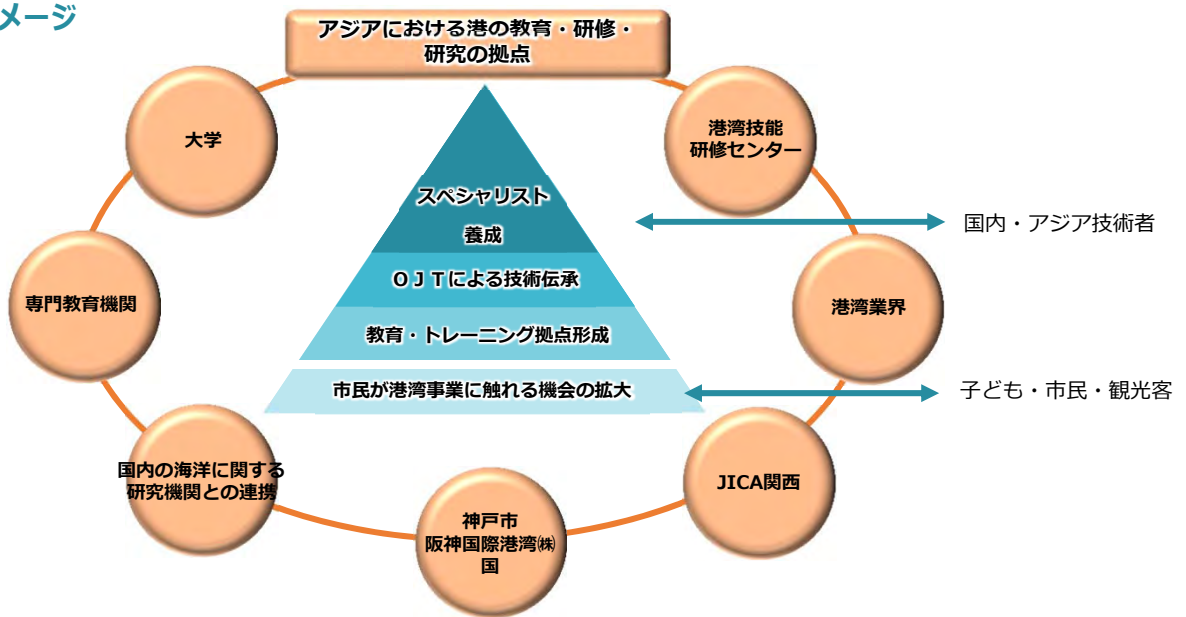
概要

新たな港湾サービスに対応する高度な人材を育成し、神戸港の高度な荷役技術を継承・進化させます。また、小・中学生や市民が港湾労働に触れる機会の創出など、港湾を支える人材の裾野を広げるべく、多層的に港湾関係者を増やす仕組みをつくるなど、みなとまちとして発展してきた神戸の文化を活かし、港湾物流を支える人材を継続的に育成するシステムを構築します。加えて、神戸港の施設を活用し、神戸港をアジアにおける港の教育・研修・研究の拠点とするとともに、研究機関等で得られた物流システムを神戸港の海外展開と連携し国外の港に広めるなど、世界の港とのつながりを強化します。

背景

外部環境	内部環境
<p>■ 荷役技術の源泉である人材確保の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港の競争力の源泉の一つである丁寧で高度な荷役は、港湾ワーカーの技術に依存するところが多い 荷役のシステム化が進む中、特殊貨物等では、今後も港湾技能者の役割は依然として大きい 今後の労働力人口減少の中、一定程度の優秀な入職者を確保することが、神戸港の優位性維持には不可欠 	<p>■ 神戸港の高い荷役技術</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港には高い荷役技術を持つ港湾ワーカーが存在 <p>■ 教育の素地</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港には教育訓練施設の新規立地や、神戸大学や港湾短大などの研究機関の存在など、教育の素地がある

施策展開イメージ



具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
<p>■ 施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の教育・訓練機関をはじめ国内外の機関との連携による、港湾サービスを担う人材の教育・トレーニングの拠点づくり 	神戸市、国、教育・訓練機関、港湾業界 ：ハード・ソフトの充実
<p>■ 人材育成</p> <ul style="list-style-type: none"> 高品質な港湾サービスを支えるスペシャリストの養成 	神戸市、国：人材育成システムの構築 教育・訓練機関：トレーニング実施 港湾業界：研修、技術伝承
<ul style="list-style-type: none"> OJTが可能な環境を活用した、神戸港特有の技術伝承を行う仕組みづくり 	神戸市、国：人材育成システムの構築 教育・訓練機関：トレーニング実施 港湾業界：研修、技術伝承
<ul style="list-style-type: none"> 小中学生への港湾サービス業の社会見学の実施など、市民が港湾事業に触れる機会の拡大 	神戸市：企画立案、実施 港湾業界：実施

都市の成長を牽引するウォーターフロントの再開発

概要

新港突堤西地区や中突堤地区を中心に、新たな都市機能や文化・集客施設等の整備、さらにはクルーズターミナルの再整備により、神戸港のウォーターフロントが、歴史・文化と新たな魅力が共存・融合する国際集客エリアとして、より一層発展することを目指します。デザインが豊かな施設、文化やアートを表現する施設、神戸から情報発信する施設など、外観や機能等が象徴的な施設の集積を目指します。そして、最適なエリアマネージメントにより、ウォーターフロント内がネットワークされ、テーマ性を持った集合体として機能することで、国内のみならず世界の人々を魅了し、価値ある時間を過ごせる時間消費型滞在地を形成するとともに、神戸をはじめ、大阪湾ベイエリア、瀬戸内海における観光の核となることを目指します。

背景

外部環境

■ アジアを中心とした旅行者数の増加

- 人口減少下の日本においては、地域活力維持のために、交流人口の獲得が重要
- 世界的には、アジアの経済成長に伴い、アジアを中心に旅行者数は増加すると予測

■ 地域固有の体験ニーズの高まり

- インバウンドを中心に、その土地の文化等に触れることを目的とした来訪が多くなると予想されており、みなとまち神戸の文化や特性を紹介する施設整備が重要
- 滞在型観光への移行を進めるため、来訪目的になる施設等の整備とあわせて、施設間を安全・快適かつ楽しく移動できる環境整備が必要

内部環境

■ 外国人を受け入れる土壌

- 神戸は、歴史的にも外国人との親和性が高い

■ 魅力的な集客資源

- 神戸は、まちに近接する港や海、そして山などの集客資源を有する
- 旧居留地や元町など、高質な雰囲気を持つエリアがある

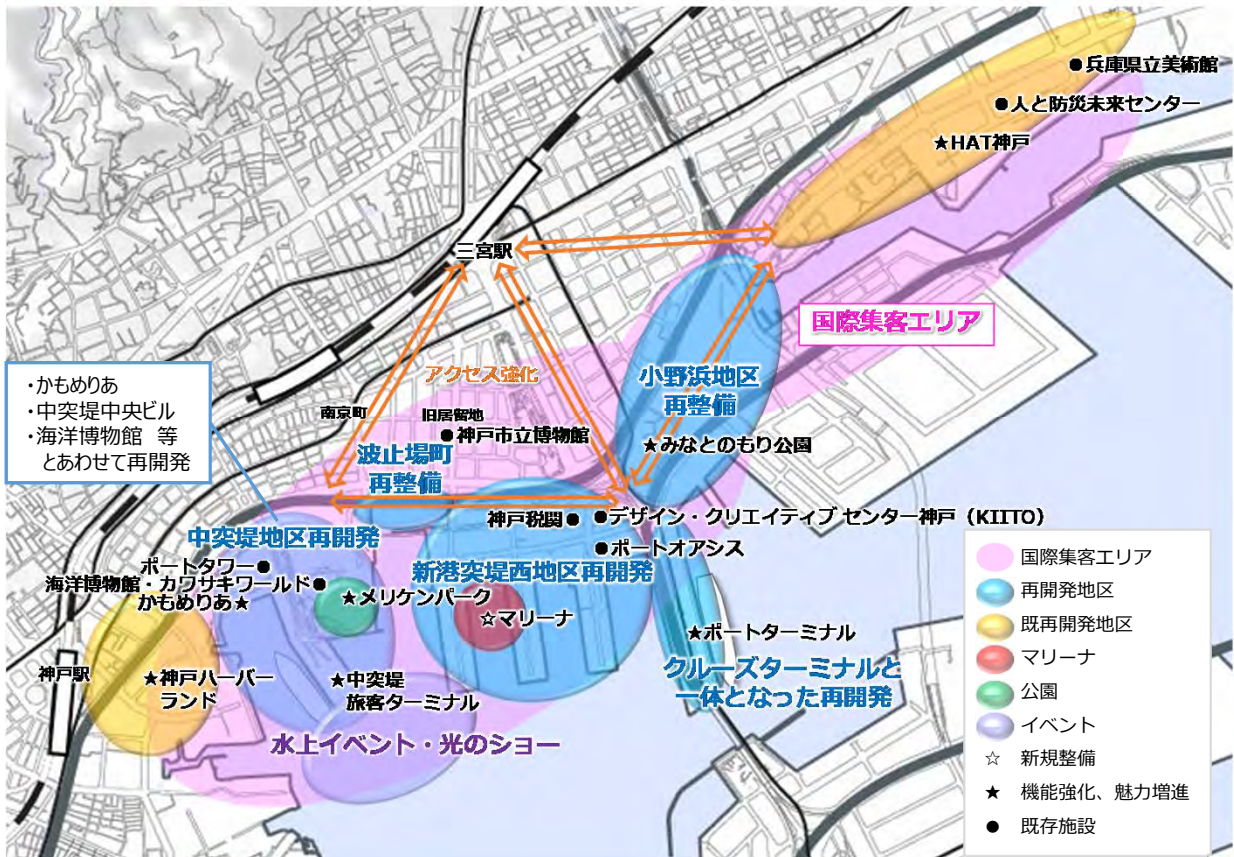
■ 強力な集客資源の不足

- 神戸には、外国人訪日者をひきつける強力な集客資源が不足している

■ 再開発用地の発生

- 神戸港の物流機能が沖合へと展開することにより、都市機能の導入が可能となる再開発用地が発生する

施策展開イメージ

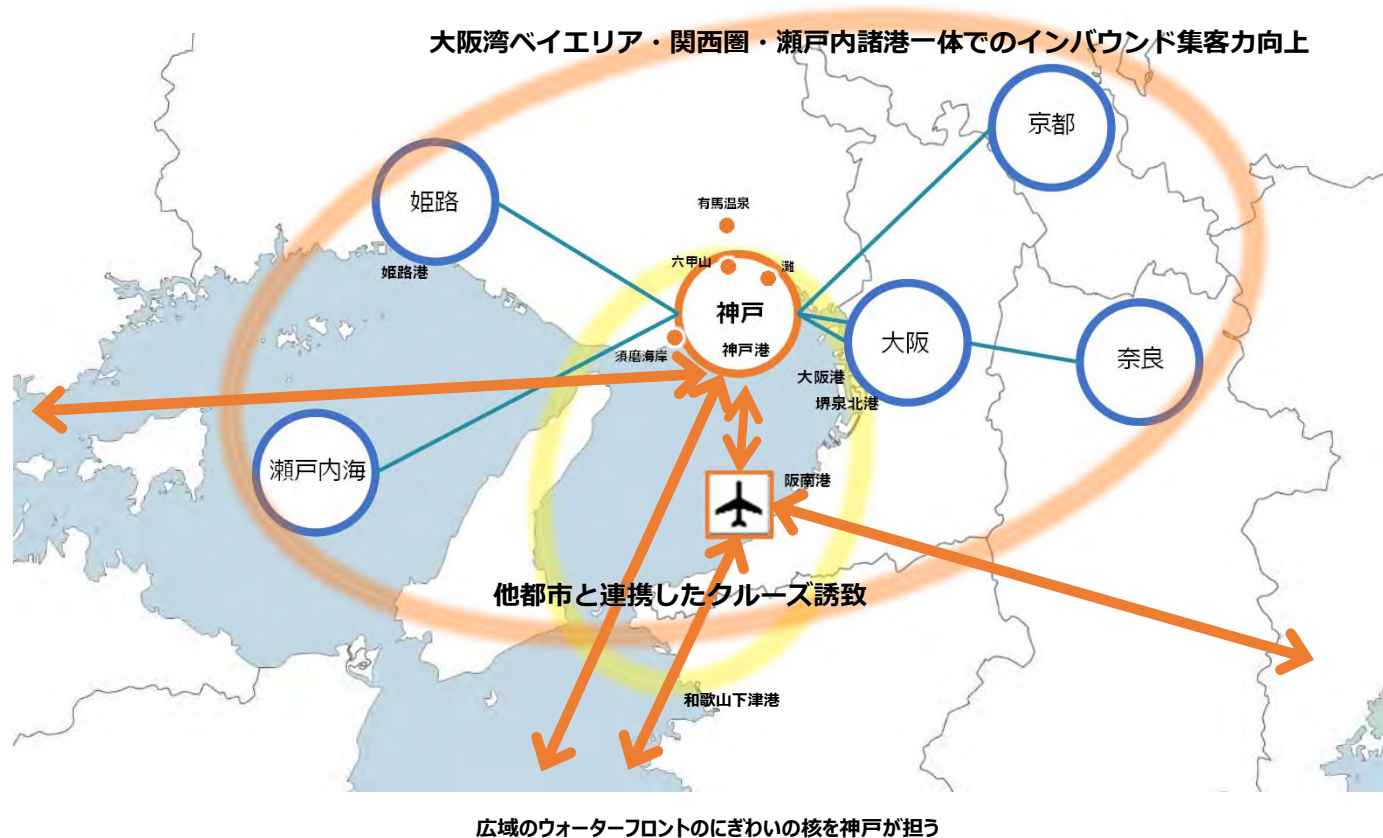


国際集客エリアの形成イメージ



都心ウォーターフロントの再開発イメージ

大阪湾バイエリア・関西圏そして瀬戸内諸港一体で連携して、インバウンドの集客力を高める広域集客圏を形成し、神戸がその中核を担う



■ 具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ 国際集客エリアの施設整備・再編	
<ul style="list-style-type: none"> ● クルーズターミナルに接するハーバーランド～中突堤～メリケンパーク～新港突堤西地区～HAT神戸へ、テーマ性のある文化・芸術・集客施設等を戦略的に集積させ、ネットワークされた集合体として機能させることで、神戸・関西の国際集客エリアを形成する 	神戸市：施設誘致、施設整備 民間事業者：施設整備
<ul style="list-style-type: none"> ● ポートターミナルを核とした、新港第4突堤の複合的な再開発（商業・集客機能等の合築により神戸港クルーズを象徴する突堤として再整備）、Fly & Cruiseの中心的役割を担う 	神戸市：施設整備
<ul style="list-style-type: none"> ● 新港第4突堤における海上アクセスターミナルの整備、ベイシャトルの就航 	神戸市：施設整備、運航
<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸の代表的ランドマークであるポートタワー、海洋博物館などが立地する中突堤地区の集客力、景観の魅力を向上させる 	神戸市：再開発計画策定・実施 民間事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> ● かもめりあ、中突堤中央ビル、海洋博物館の活性化、再整備 	神戸市・民間事業者：施設整備
<ul style="list-style-type: none"> ● 中突堤旅客ターミナルをラグジュアリークルーズ、瀬戸内クルーズの拠点とするための岸壁延伸、ターミナル拡張 	神戸市：施設整備
■ イベント等の開催によるウォーターフロントへの集客	
<ul style="list-style-type: none"> ● 1区水域海上で光のエンターテインメントショー等を展開し、夜のにぎわいを創出する 	神戸市：スキーム構築、実施 民間事業者：イベント実施
<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸の夜間景観に磨きをかけることに加え、中国、台湾、韓国、インドなど多民族都市ならではのナイトマーケットなどにより、夜型観光の強化を図る 	神戸市：スキーム構築、実施 民間事業者：イベント実施
<ul style="list-style-type: none"> ● 関西圏・瀬戸内諸港との連携によるインバウンド集客力の向上 	神戸市ほか関係自治体：企画・実施
<ul style="list-style-type: none"> ● インバウンド誘致に向けたマスコミとの連携やSNSの活用による情報発信 	神戸市：情報発信、依頼 マスコミ：情報発信
■ 海上交通	
<ul style="list-style-type: none"> ● かもめりあ、しおさい公園、兵庫運河、ハーバーランド、新港突堤、HAT神戸、神戸空港等を結ぶ海上交通の運行 	神戸市：スキーム構築、実施 民間事業者：運航
■ 兵庫運河の観光地化	
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民生活に身近な兵庫運河のウォーターフロントの魅力を発信し、観光化を図る 	神戸市：企画・実施 民間事業者：土地利用転換、事業実施

新たなランドマークとなる神戸港のシンボル景観の整備

概要

クルーズターミナルを含むウォーターフロント再開発など、様々な公共施設整備の機会を利用するとともに、民間開発での景観形成を適切に誘導し、新たなランドマークとなる景観を整備します。さらに、1区水域外周において、神戸を世界に名だたるみなとまちとしてアピールできる象徴的なパノラマ景観の創出とあわせて、夜間景観の演出を実施し、国際集客エリアの形成に寄与します。

背景

外部環境

■ 世界に知られる良好な景観

- 神戸は景観の良さが世界的に知られている
- 今後増加が予測されるクルーズ船客から、神戸に対して良い印象を持ってもらうため、入港時の港湾景観を印象的・魅力的にすることが重要

内部環境

■ 景観創出の機会

- 神戸のウォーターフロントの再開発や公共施設改修等の機会が存在

■ 良好な夜景

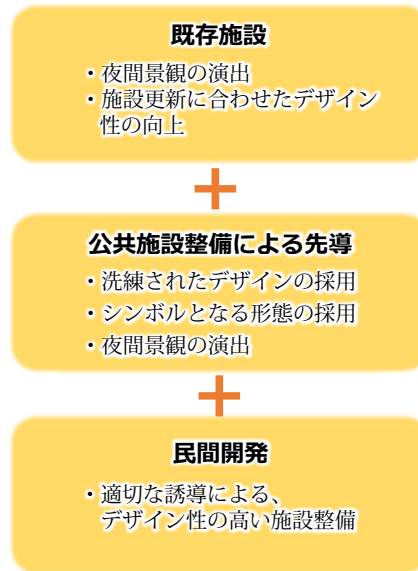
- 神戸の夜景が日本新三大夜景に選定

施策展開イメージ



デザインに配慮した公共施設群と光の演出

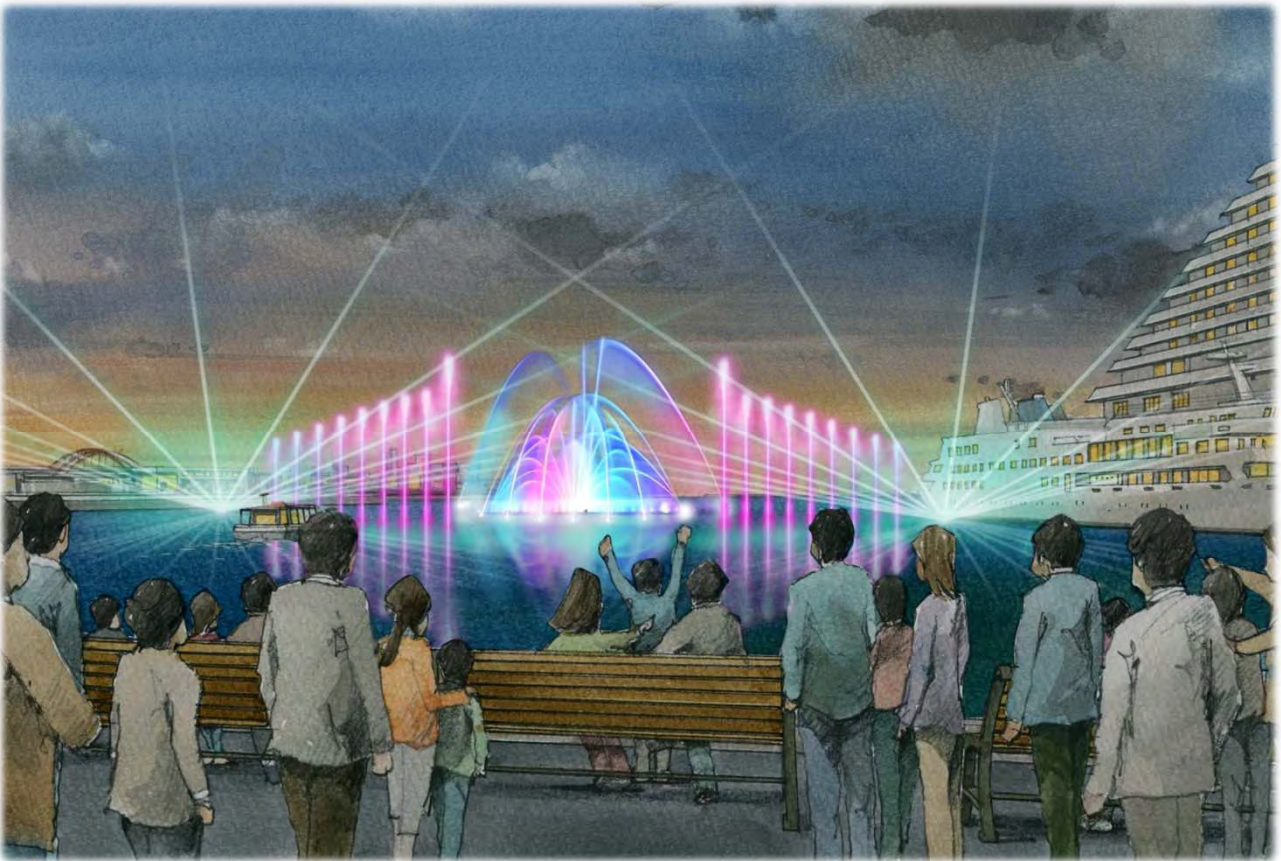
<シンボル景観の整備>



シンボル景観をつなぎ、
世界を魅了する
パノラマ景観を創出

具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ 都心ウォーターフロントの公共施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ● 神戸のランドマークとなるような、デザインが洗練されたターミナル整備 	神戸市：デザイン決定、施設整備
<ul style="list-style-type: none"> ● 都心ウォーターフロントで新しく整備する公共施設等についてはデザイン性を高める 	神戸市：事業実施、デザインコード策定、民間事業者への協力要請 民間事業者：施設整備
<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪湾岸道路西伸部橋梁において、デザインへの配慮とライトアップの実施等によりランドマーク化を図る 	国・阪神高速等：施設整備、夜間景観の演出
<ul style="list-style-type: none"> ● ポートタワー、海洋博物館、モザイク、ポートターミナル、神戸大橋、大阪湾岸道路西伸部など一区水域周辺のランドマークを活かしたパノラマ景観の創出 	神戸市：景観計画の策定、事業実施 国等：施設整備
■ 須磨海岸 <ul style="list-style-type: none"> ● 須磨海岸の良好な自然・景観の保全 	神戸市：事業実施



光のショーのイメージ



都心ウォーターフロントの再開発による建物が、新たにパノラマ夜景に加わるイメージ

ウォーターフロントの特色を活かした豊かな生活環境の創出

概要

神戸が有するウォーターフロントと都市の近接性を活かし、商業施設や居住機能を導入して市民の日常的なにぎわいを創出するとともに、高質な空間と様々な機能が融合した多彩な顔を有するウォーターフロントを創出します。さらに、水面とともにあるラグジュアリーな神戸スタイルの生活によって、市民と観光客双方を魅了することを目指します。

背景

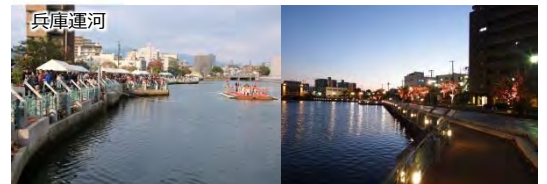
外部環境

- **現地の文化・生活体験型旅行ニーズの高まり**
 - 観光客は、現地市民の身近な生活の体験を希求
 - AirBnB、Uber、 hostel活用など、居住者との交流を求める旅行ニーズが高まっている。
- **居住人口の減少**
 - 人口減少に加え、リモートワークやサテライトオフィスの進展などにより、場所に縛られない暮らし方が可能となっており、居住地選択はよりシビアになり、居住者獲得競争は世界レベルで進展
 - 日本の人口減少を補うという点でも、今後増加が展望される外国人居住者の取り込みが重要

内部環境

- **外国人を受け入れる土壌**
 - 外国人が住みやすいまちという神戸の特性
- **水面を保有する**
 - 神戸は、まちに近接する港や山、海岸、運河などの観光資源を有しており、ウォーターフロントに特色のある生活環境を創出できる立地にある

施策展開イメージ



市民と来訪者を魅了する
神戸スタイルの生活の確立



具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
■ 都心ウォーターフロントの再整備	
● 水際空間と一体となった住宅の整備による、日常的なにぎわい創出	神戸市：施設誘致 民間事業者：施設整備
● 物流機能の再編と合わせた、新港突堤西地区、新港東ふ頭の再開発	神戸市：事業計画策定、実施
● マリーナの整備（しおさい公園前面、新港突堤）	神戸市：事業計画策定、施設整備
■ 兵庫運河と須磨海岸再整備	
● 兵庫運河の水面と一体となった再開発	神戸市：計画策定 民間事業者：事業実施
● 須磨海岸、マリーナ、須磨水族園、須磨アルプスなどを活用した滞在型リゾートエリアの実現	神戸市：事業計画策定、実施 民間事業者：施設整備



兵庫運河の再整備イメージ



須磨海岸の再整備イメージ

多彩なクルーズ船に対応するクルーズターミナル群の再編

概要

ポートターミナルは大型客船やFly & Cruise、中突堤旅客ターミナルはラグジュアリークラスや瀬戸内クルーズ船を主な対象とし、それぞれバースやターミナル施設の機能強化を図ります。さらに、ターミナルに商業・業務・集客機能を備えるとともに、デザイン性にも配慮した象徴的な複合施設として再整備し、集客力を向上させ、ウォーターフロントのにぎわいをつくり出します。

背景

外部環境

■ クルーズ需要の増加

- 近年、世界的にクルーズ客は増加しており、今後もアジアの経済成長に伴い、アジアを中心にクルーズ客は増加傾向
- 現在、中国ではショートクルーズが大半を占めるが、今後、1週間程度のクルーズの需要が増大すると予測
- 超大型船寄港が予想される場合には、これに対応した施設整備が必要

■ 交流人口獲得の契機

- 日本でもクルーズ入国者数が増加しており、人口減少が予想される日本において重要となる、交流人口獲得のための手段の一つである

内部環境

■ ポテンシャルのあるターミナル立地

- 中突堤旅客ターミナルは、集客施設に近接するなど、にぎわい機能と一体化させられる場所に立地
- ポートターミナルは、クルーズターミナルと空港とが近接した位置にあり、Fly&Cruiseに適している

施策展開イメージ

中突堤旅客ターミナル

- 12万トン級までの大型クルーズ船、ラグジュアリー、瀬戸内クルーズ船を中心に運用。
- 大型船への対応、ターミナルの再整備を進め、瀬戸内海をはじめとする国内クルーズの起終点・母港化を推進。
- LRT/BRTによる三宮・新神戸・神戸空港とのアクセス強化。
- 周辺再開発とあわせ、みなとまちにクルーズ船が映える神戸ならではの景観を形成。

ポートターミナル

- 12万トン級を超える大型クルーズ船、Fly & Cruise船を中心に運用。
- 新港第4突堤再開発を一体的に実施し、商業施設をはじめとする集客施設などを整備。
- クルーズに加え、LRT/BRT、ポートライナーやベイシャトルなど海・空・陸の交通結節点とする。
- 新港第4突堤再開発と合わせ、神戸へのクルーズ客の玄関口にふさわしいランドマーク性を有するターミナル地区を形成。



ポ-アイしおさい公園

- 2ターミナルの処理能力を超えるクルーズ船が寄港した場合に利用

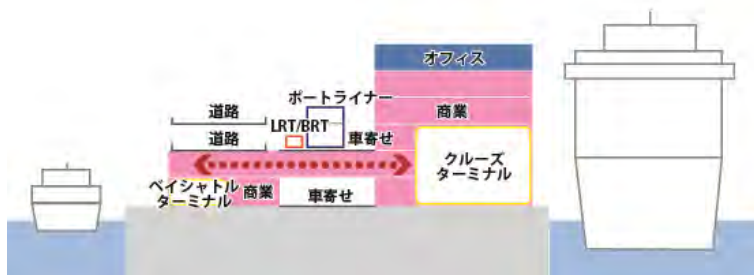
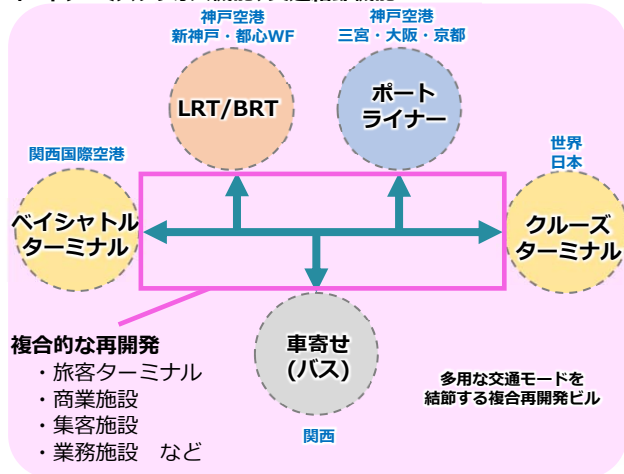
新規ターミナル

- 65.7mのマスト高を超える超大型船が建造され、寄港が予想される場合に、大阪湾岸道路南側での建設を検討



平面イメージ

ポートターミナルの導入機能、交通結節機能



断面イメージ



新港第4突堤再開発のイメージ

具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
<p>■クルーズターミナル整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ポートターミナルを核とした、新港第4突堤の複合的な再開発（商業・集客機能等の合築により神戸港クルーズを象徴する突堤として再整備）、Fly & Cruiseの中心的役割を担う ●新港第4突堤に関空ペイシャトルのターミナルを整備 ●中突堤旅客ターミナルをラグジュアリークルーズ、瀬戸内クルーズの拠点とするための岸壁延伸、ターミナル拡張 ●各ターミナルでの陸電供給等の環境対策 ●（クルーズ船のさらなる大型化が進む場合）超大型船対応の新規ターミナルの整備 	<ul style="list-style-type: none"> 神戸市：実施方針策定 民間事業者：事業実施 神戸市：施設整備、交通計画策定 交通事業者：事業実施 神戸市：施設整備、交通計画策定 交通事業者：事業実施 神戸市：施設整備 神戸市：施設整備

クルーズ文化醸成と国内マーケットの新規開拓

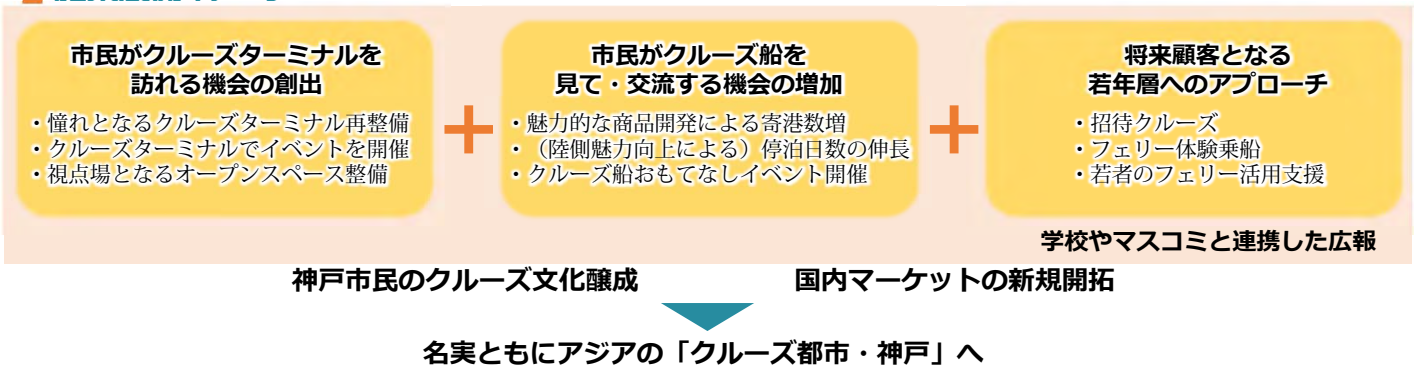
概要

魅力的な商品開発による需要喚起や、将来顧客となる若年層へのアプローチなど、国内マーケットの開拓によりクルーズ客数を増加させ、寄港数・停泊日数を増加させることで、神戸港を常にクルーズ船の停泊する港とします。また、神戸市民が体験乗船などを通じてクルーズやその非日常性の魅力を理解して愛着を持ち、クルーズ文化が根づくとともにクルーズを愛する「クルーズ都市・神戸」の実現を目指します。この実現により、市民の乗船機会の増加や、市民レベルでのクルーズ客との交流やおもてなしなどが促進され、さらなるクルーズ船寄港を促す土壌が形成されます。

背景

外部環境	内部環境
<p>■ 潜在マーケットの存在</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本は、所得水準に比してクルーズ利用の浸透性が低く、潜在的なマーケットが大きい <p>■ クルーズのカジュアル化</p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港増や大型化、クルーズのカジュアル化などによる、乗船機会の増大 	<p>■ 国内発着港の確固たる地位</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸港は、日本を代表するクルーズの拠点としてのイメージが形成されている 神戸港は、多島美で知られる瀬戸内クルーズの母港となれる場所に位置する

施策展開イメージ



具体的施策と主な取組主体

具体的施策	主な取組主体
<p>■ 施設整備とイベント開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民が多く集まる身近な場所に、憧れとなるようなクルーズターミナルを整備し、文化醸成を図る クルーズターミナルでのイベント開催 	<p>神戸市：ターミナル整備</p> <p>神戸市：使用許可、指定管理者、PFIなど制度検討 神戸市・民間事業者等：企画・実施</p>
<p>■ 乗船機会創出</p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズPRなどにおいて学校やマスコミとの連携、SNSの活用により文化醸成を図る クルーズ招待など、学生・児童など潜在的な将来の顧客への働きかけ 遊覧船や、フェリー船社との連携により、体験乗船や教育支援を継続的に実施する 若者のフェリー活用を支援し、クルーズ利用の足掛かりとする 風光明媚な瀬戸内風景を活かした神戸港発着クルーズ商品の開発 	<p>神戸市：周知、周知依頼 マスコミ：イベント周知</p> <p>神戸市：実施方針策定、企画・実施 クルーズ船社：企画・実施</p> <p>神戸市：企画・実施 遊覧船・フェリー船社：企画・実施</p> <p>神戸市：支援策の創設 船会社：企画・実施</p> <p>神戸市：支援策の創設 船会社：企画・実施</p>
<p>■ クルーズ誘致</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪湾や瀬戸内などの周辺諸港と連携したクルーズ誘致の海外プロモーション 	<p>神戸市ほか関係自治体：企画・実施</p>

海・空・陸のターミナルを結び、集客拠点を回遊する交通網の整備

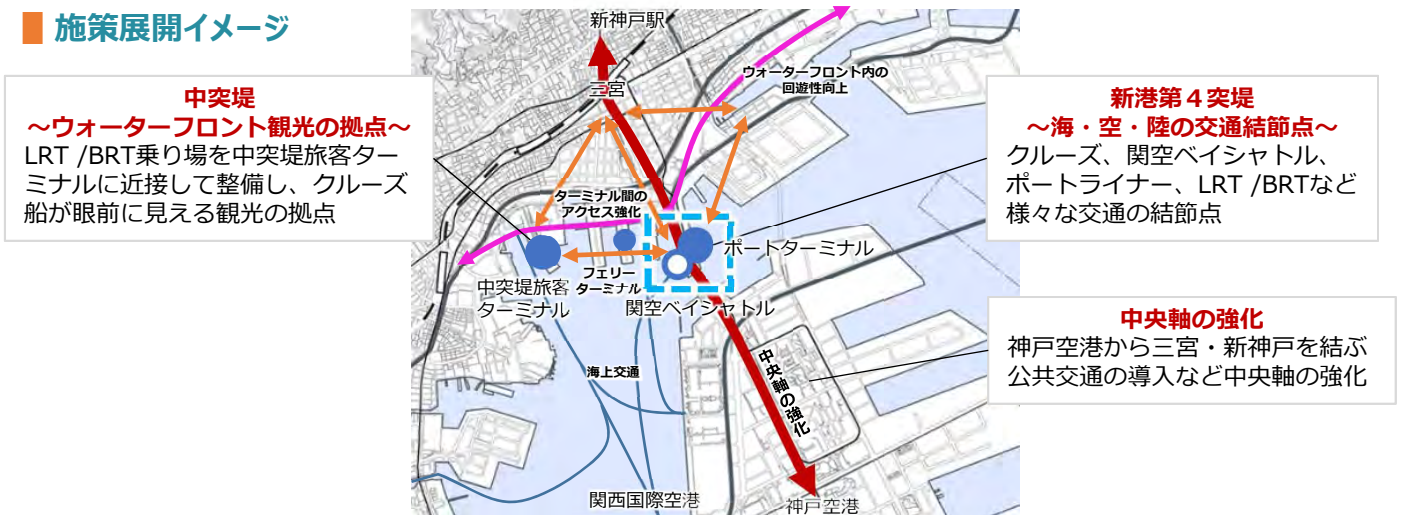
概要

LRT/BRTなど、クルーズターミナルと都心を結ぶ新たな交通網を整備し、さらに東西のウォーターフロント、南北の神戸空港と新神戸駅の広域交通拠点とも結ぶ交通ネットワークを形成することで、市民・観光客等の利便性・回遊性を向上させます。

背景

外部環境	内部環境
<p>■ 交通の観光目的化</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界各都市で、デザイン性にも優れたLRTやBRT、シェアサイクルなど、乗車自体が観光目的となる公共交通が導入されている 	<p>■ 各交通拠点間及びウォーターフロントとの接続がよくない神戸都心</p> <ul style="list-style-type: none"> 三宮駅、新神戸駅、神戸空港とクルーズターミナル間のアクセス性が十分ではなく、さらに国際集客エリアをめざすウォーターフロント各地区とこれら交通拠点間の公共交通の整備が、全市的な課題となっている <p>■ コンパクトな都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心とウォーターフロントは心理的に距離はあるものの、市街地がコンパクトで骨格が明確なため、交通インフラへの過大な投資を必要としない

施策展開イメージ



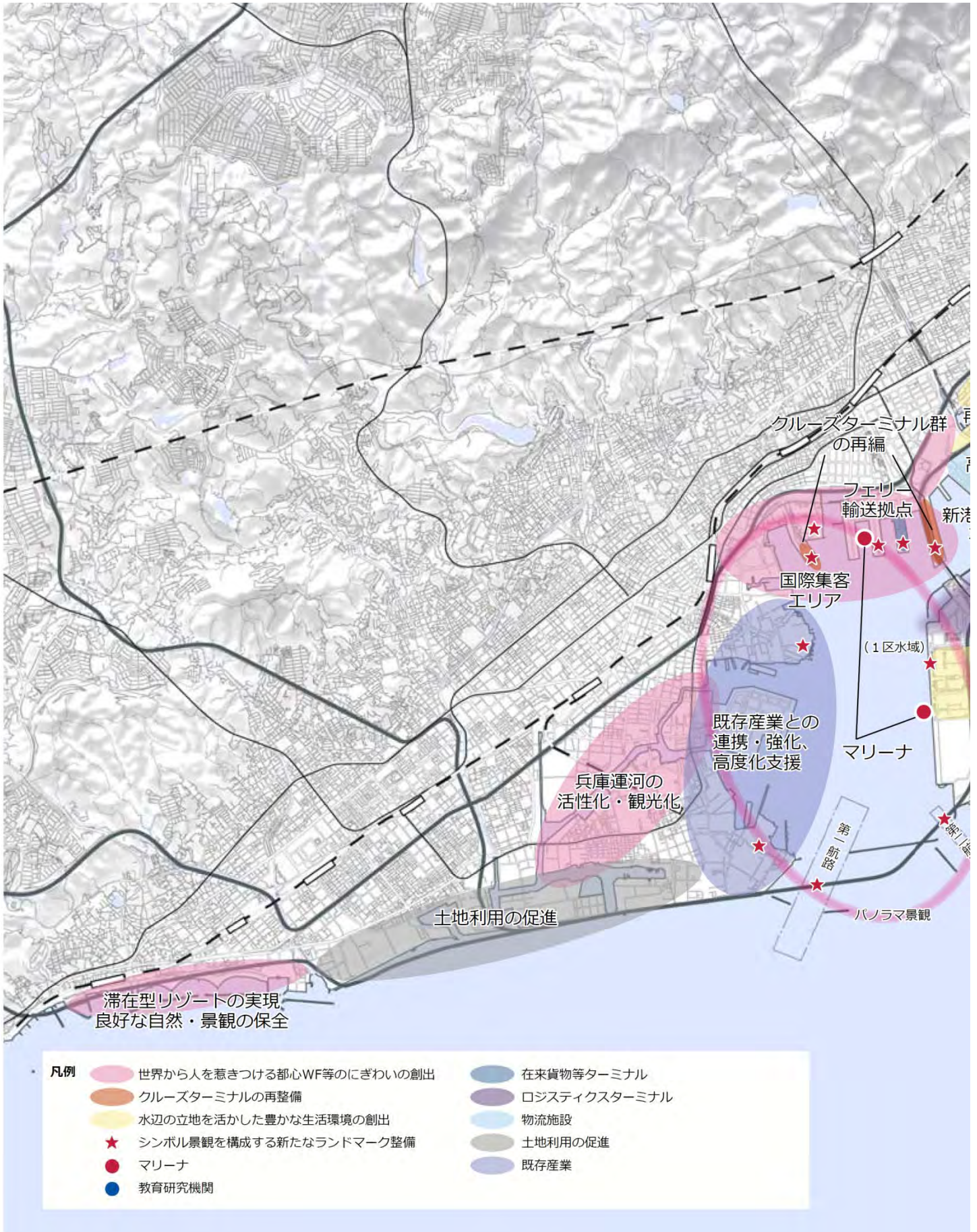
具体的施策と主な取組主体

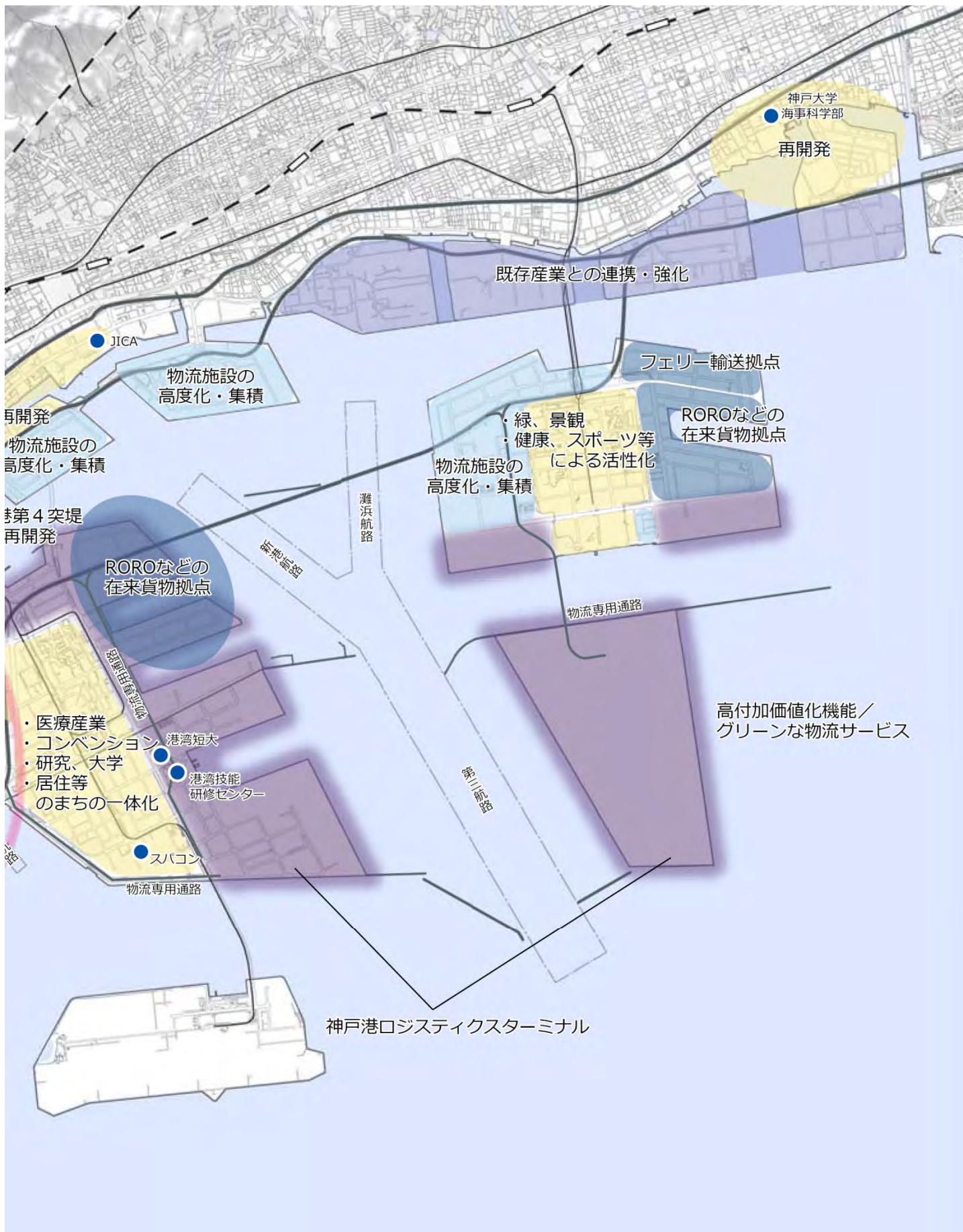
具体的施策	主な取組主体
■ 公共交通整備	
<ul style="list-style-type: none"> クルーズ、フェリー旅客の利便性向上のために、各ターミナルと三宮を結ぶLRT/BRT、バス等を導入 	神戸市：交通計画策定 交通事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> 2つのクルーズターミナルを経由し、神戸駅やHAT神戸を結ぶLRT/BRT、バス等を導入 	神戸市：交通計画策定 交通事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> 神戸空港から三宮・新神戸を結ぶ公共交通の導入など中央軸の強化 	神戸市：交通計画策定 交通事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> 新港、中突堤、ポートアイランド、兵庫運河、神戸空港、関西国際空港等を結ぶ海上交通の導入 	神戸市：交通計画策定 交通事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> 新港第4突堤に関空ベイシャトルのターミナルを整備 	神戸市：施設整備、交通計画策定 交通事業者：事業実施
<ul style="list-style-type: none"> ポートターミナルを核とした、新港第4突堤の複合的な再開発（商業・集客機能等の合築により神戸港クルーズを象徴する突堤として再整備）、Fly & Cruiseの中心的役割を担う 	神戸市：実施方針策定 民間事業者：事業実施
■ 広域交通ネットワーク形成	
<ul style="list-style-type: none"> 国等へのミッシングリンク早期解消に向けた要請 	神戸市：国等関係機関への働きかけ

7.

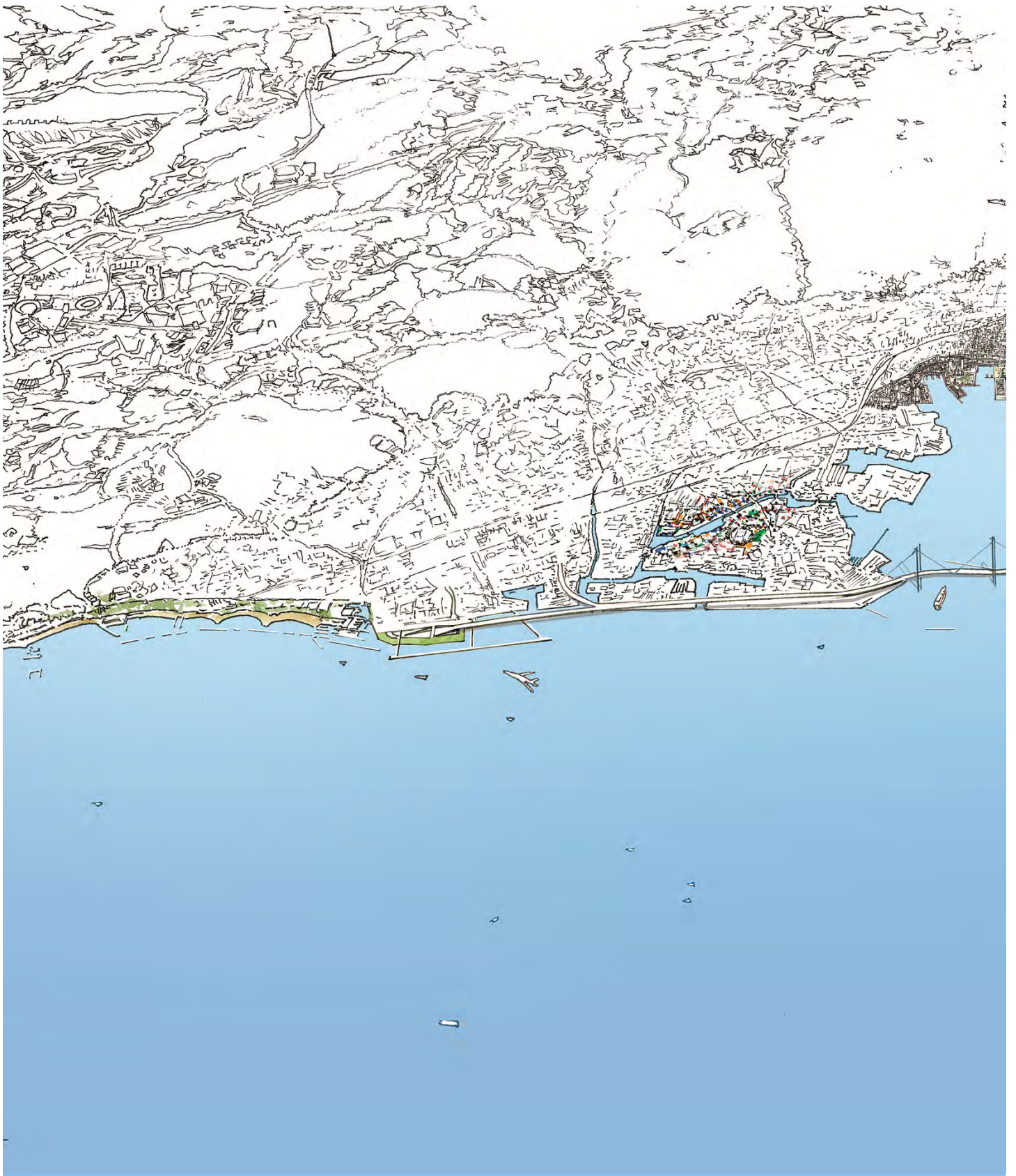
ゾーニングと将来イメージ

■ ゾーニング





■ 将来イメージ





コアプロジェクトの実現イメージ

港湾・物流分野は六甲アイランド南の神戸港ロジスティクスターミナルを、にぎわい・都市分野では、新港突堤西地区とポートターミナルの再開発を、本構想を象徴する事業と位置づけ、神戸港が発展していく様子を市民をはじめ多くの関係者にアピールできるものとして整備していきます。



神戸港ロジスティクスターミナル



都心ウォーターフロント

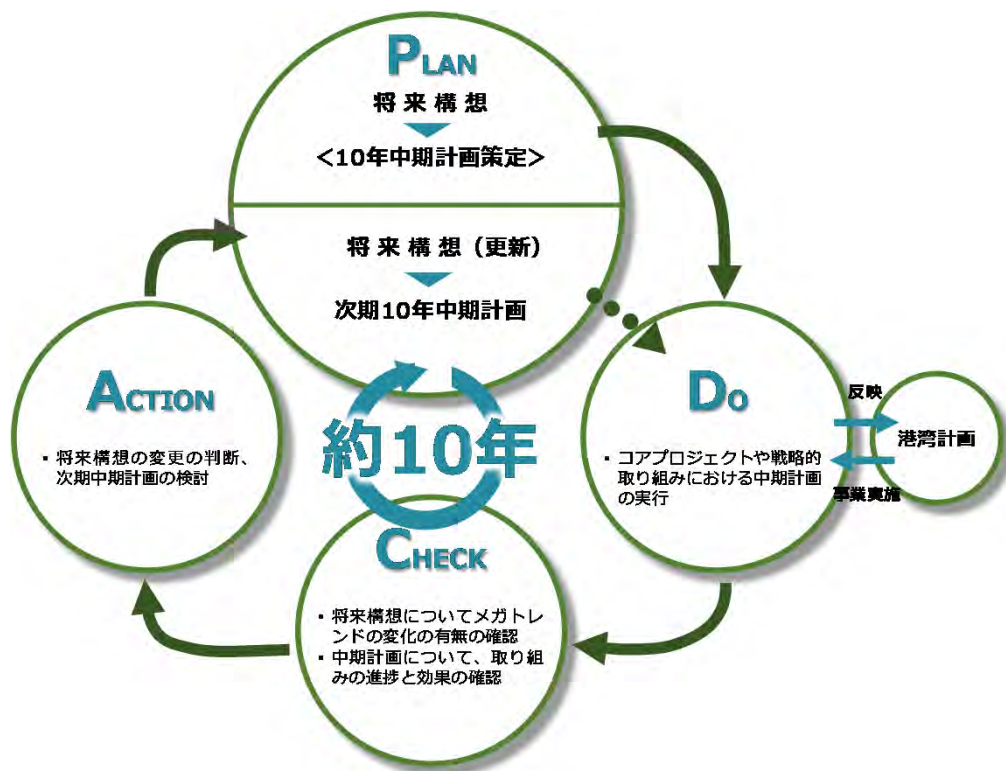
8.

検証のしくみ

本構想は、目標年次が概ね30年後と長期にわたる構想であることから、構想を着実に推進していくために、概ね10年ごとに策定の前提とした社会経済情勢などを検証し、その情勢が前提と大きく変化している場合には、関係者の協力も得ながら必要に応じて構想の更新を行います。

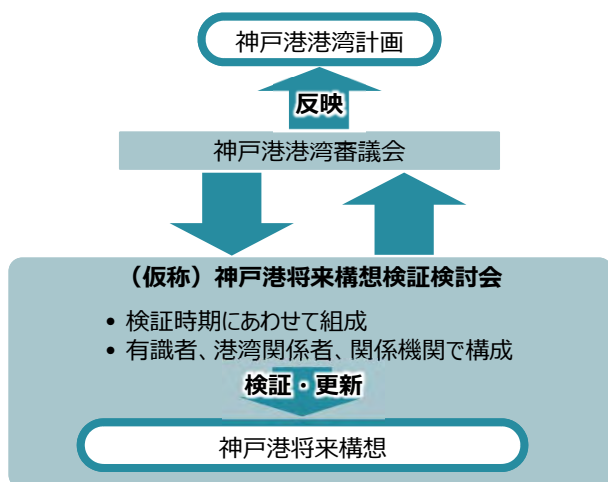
また実施にあたっては、具体の取り組みの進捗や成果を検証するため、将来構想の策定後、概ね10年を目標年次とする中期計画を策定するとともに毎年進捗状況等を確認し、適宜、港湾計画に反映させるなどスピード感のある実効性の高い体制づくりを行います。

PDCAによる本構想の検証のイメージ



検証・更新の主体

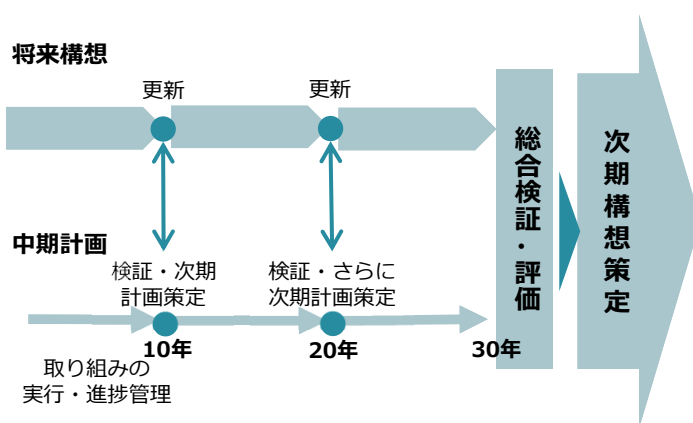
本構想の検証・更新にあたっては、神戸港港湾審議会計画部会の諮問組織として、港湾関係者を含む関係機関による「(仮称)神戸港将来構想検証検討会」を更新ごとに組成し、検証・更新を行うこととします。



10年中期計画

10年中期計画においては、それぞれの戦略的取り組みに対する目標値や実施スケジュールを設定し、節目ごとの進捗管理を行います。

また将来構想の更新に合わせ、次期10年中期計画の策定を行います。



神戸港将来構想研究会

将来像の検討にあたり、神戸港港湾審議会の中に「神戸港将来構想研究会」を設置し、平成27年8月より、研究会を開催し、検討を実施。

	平成27年	平成28年	平成29年
神戸開港150年記念事業	H27.1～実行委員会による準備		開港150年記念事業
神戸港将来構想研究会	H27.8～研究会開催		H29.5 第8回研究会 (最終)

(委員名簿)

役割	氏名	役職名等
学識経験者	黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
	竹林 幹雄	神戸大学大学院教授
	宮下 國生	関西外国語大学教授
港湾関係者	植村 武雄	神戸商工会議所副会頭
	佐伯 邦治	兵庫県港運協会会長
	須藤 明彦	神戸海運貨物取扱業組合理事長
	若松 康裕	兵庫県倉庫協会会長
臨時委員 (学識経験者)	赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
	秋田 茂	大阪大学大学院教授
	小林 潔司	京都大学教授
オブザーバー (行政等)	川端 芳文	阪神国際港湾(株)代表取締役社長
	小池 慎一郎	国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官
	稲田 雅裕	国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長
市	吉井 真	みなと総局長

