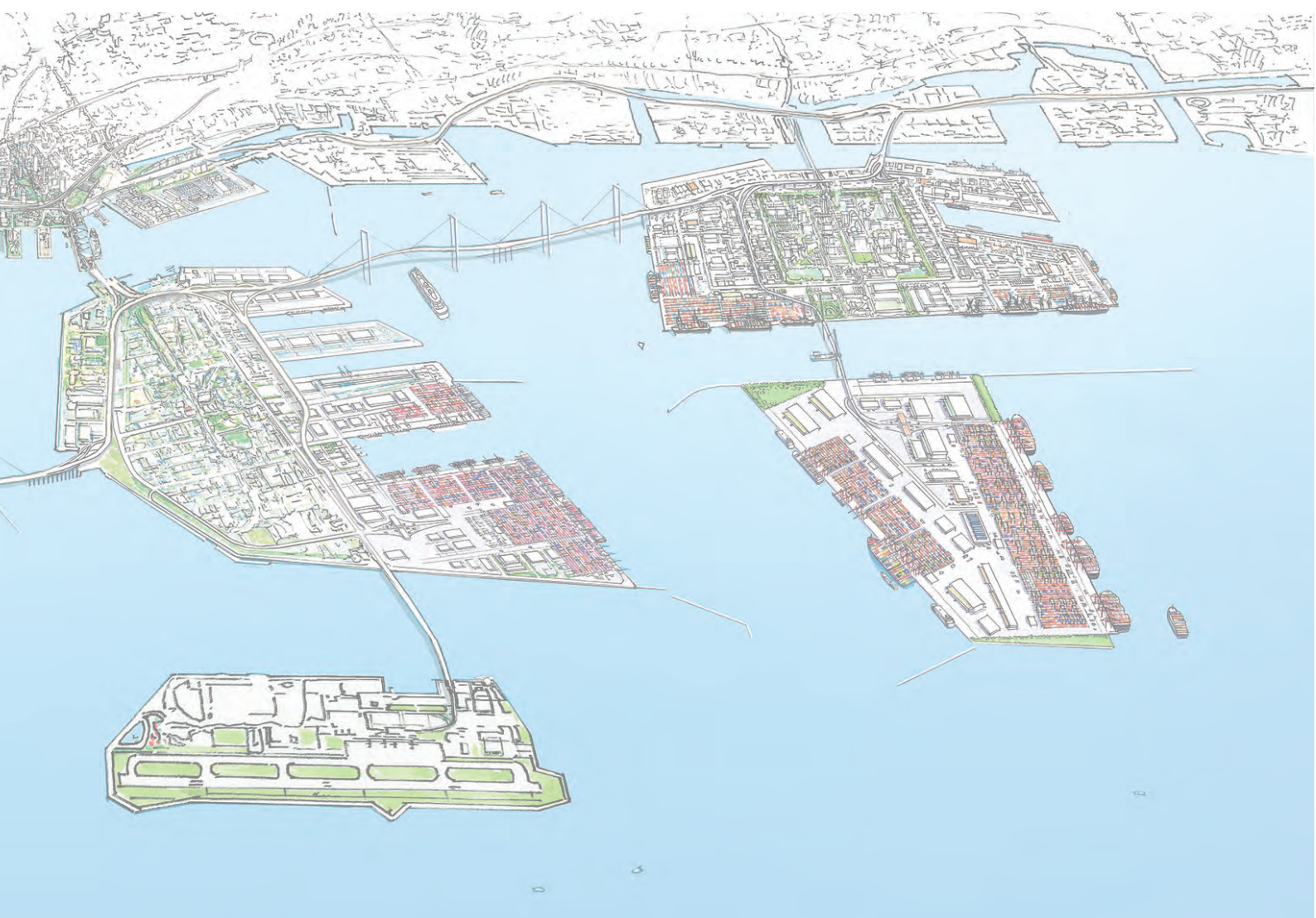


挑戦・進化を続けるみなと神戸

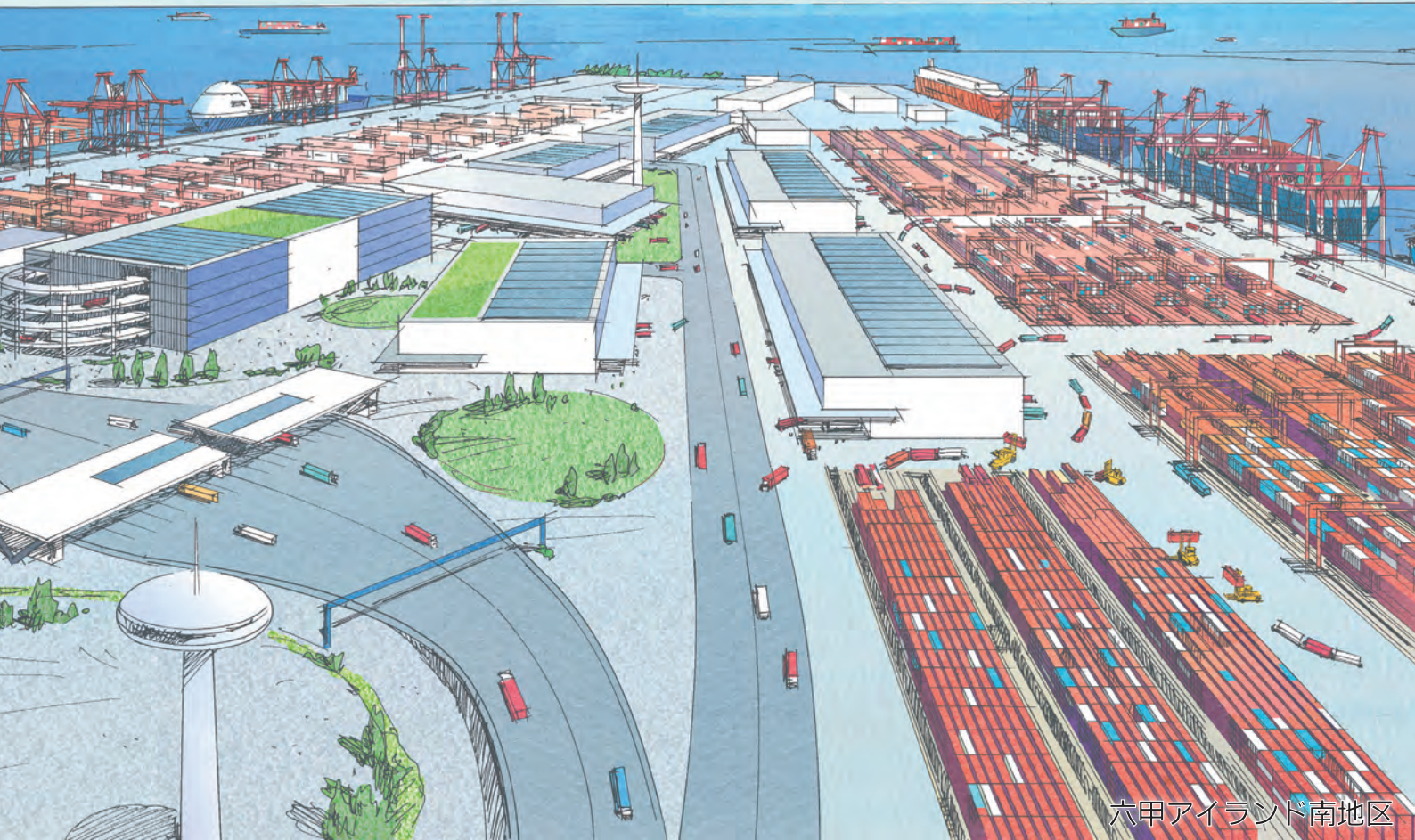
～新たな価値創造を目指して～

神戸港将来構想【概要版】

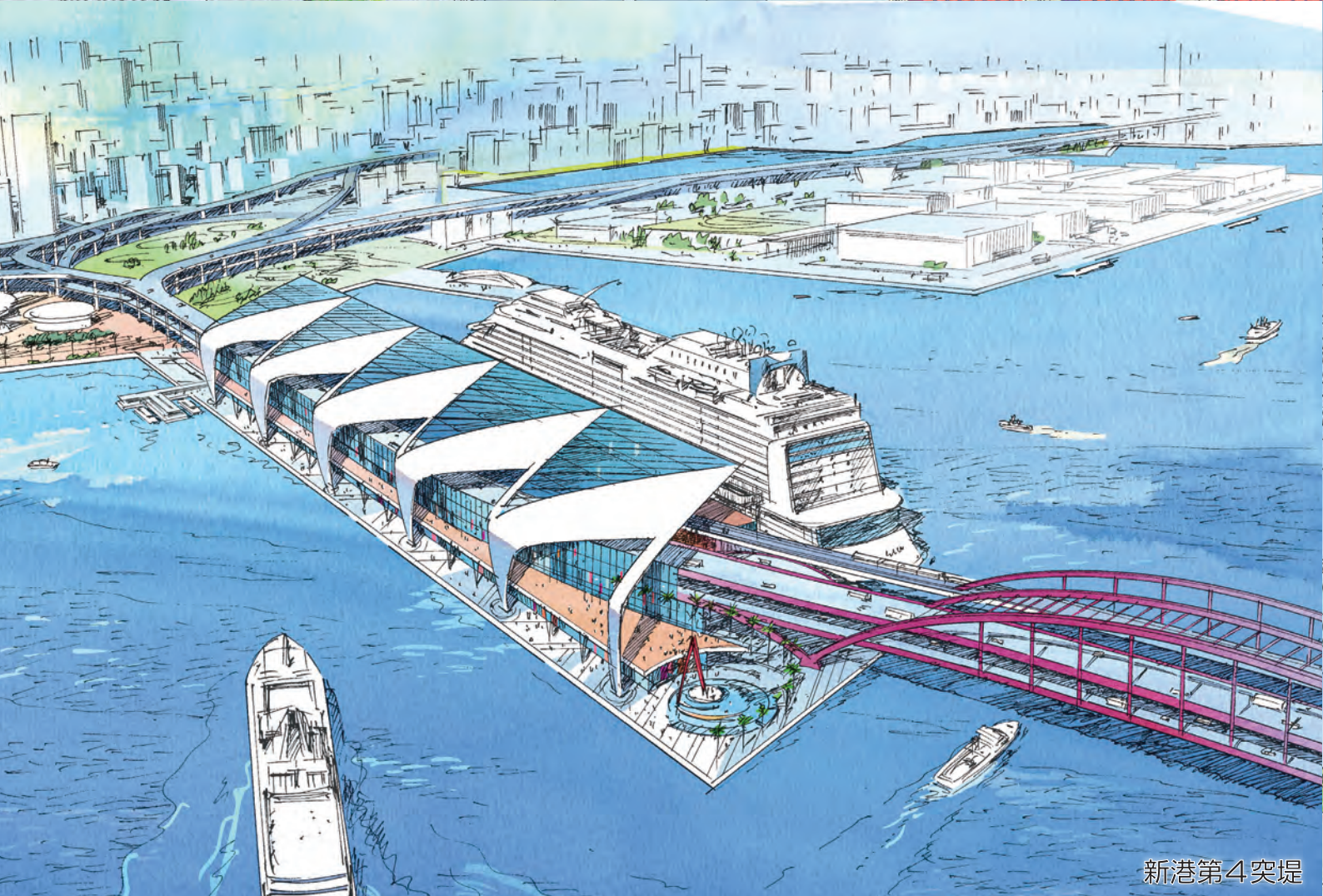


平成 29 年 7 月

神戸市



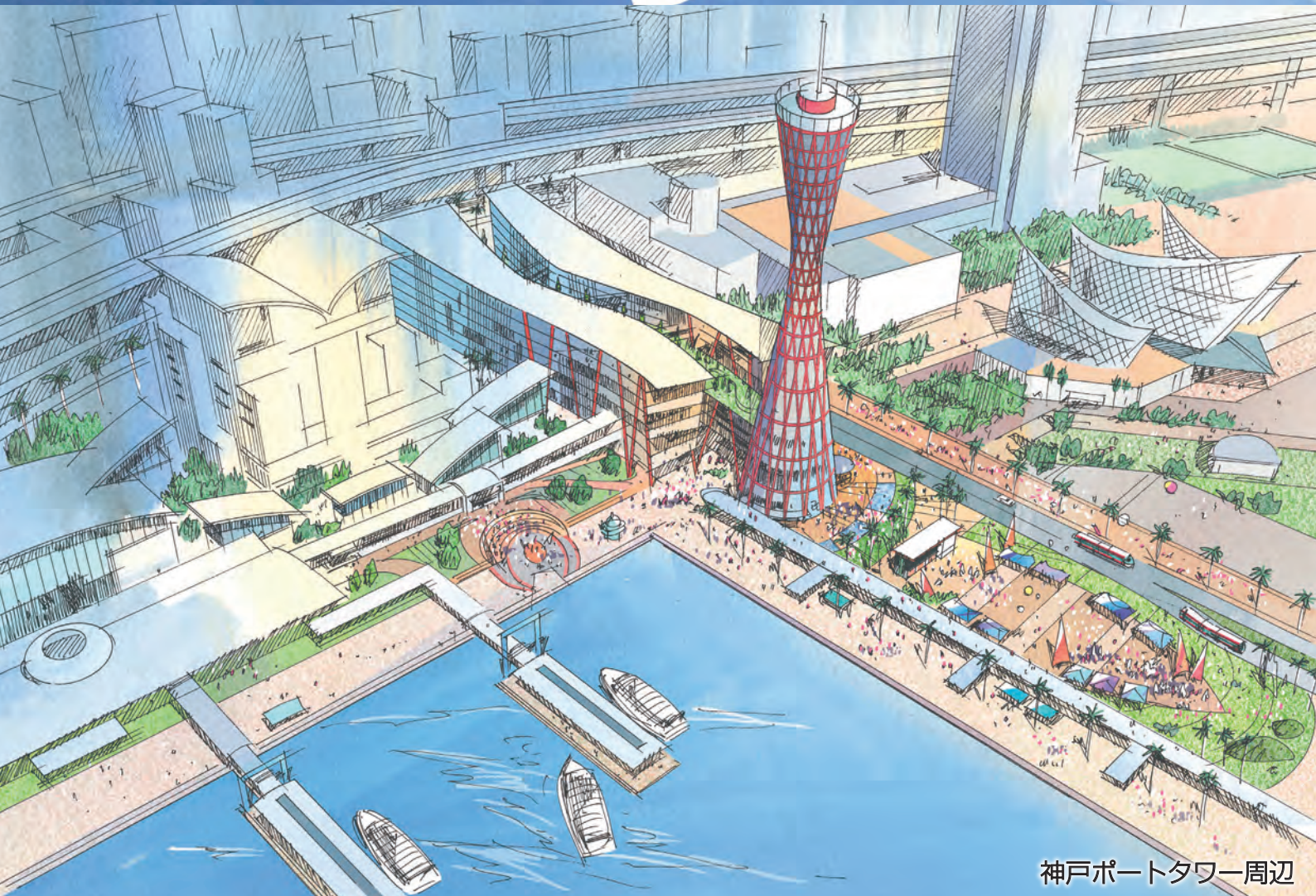
六甲アイランド南地区



新港第4突堤



新港突堤西地区



神戸ポートタワー周辺



目次

1	「神戸港将来構想」について	1
2	神戸の強みと弱み	2
3	社会経済情勢の変化	3
4	神戸港の将来像とコアプロジェクト	4
5	戦略的取り組み	6
6	ゾーニング	12
7	検証のしくみ	14



1 「神戸港将来構想」について

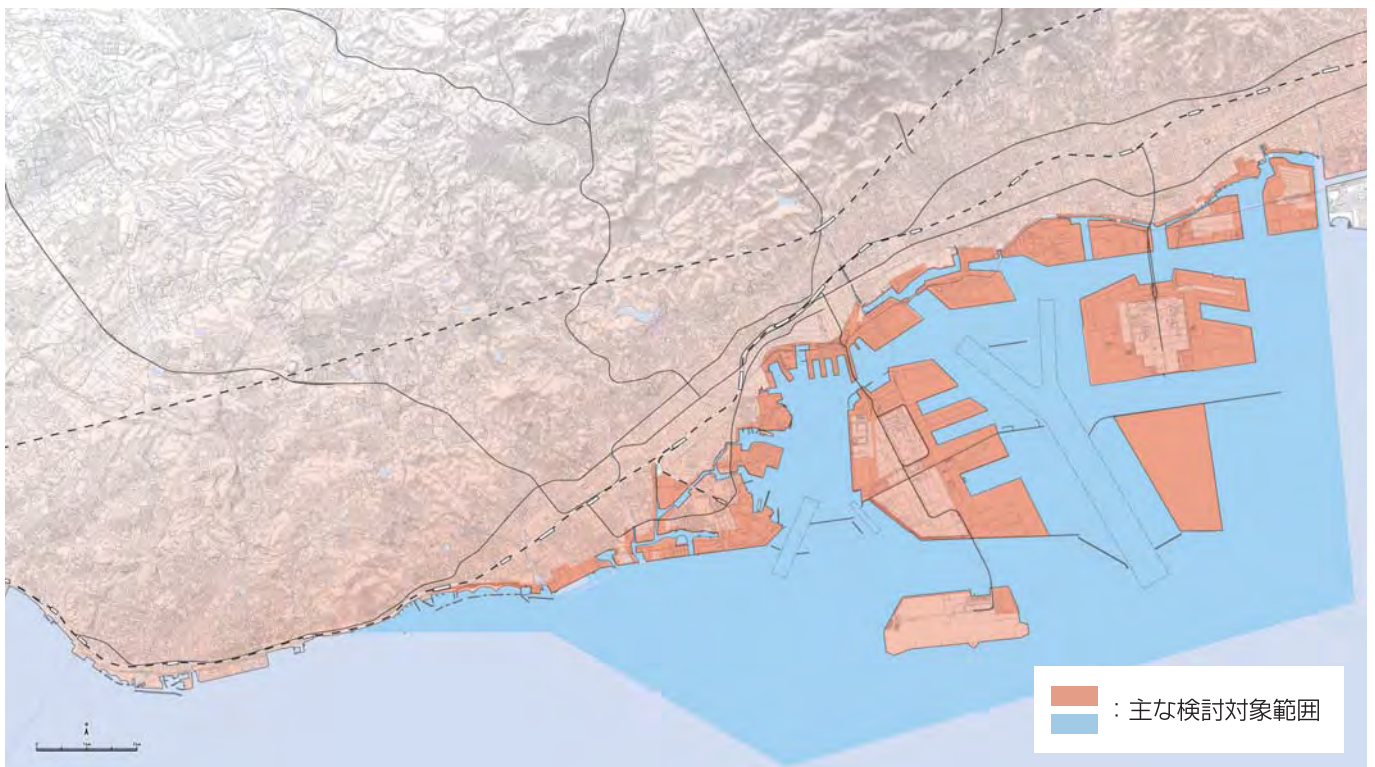
神戸港将来構想の背景と目的

- 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・AI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想される、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。
- ※ 本構想で示す実現イメージは、概ね30年後の神戸港のあるべき姿として必要な機能を示したものであり、具体的な施設の規模や配置計画、構造などについては、今後、事業の具体化にあわせ、関係者と協議の上、検討を進めていきます。

目標年次

概ね30年後（2050年）

検討対象範囲



2 神戸の強みと弱み

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航路ネットワーク
- ▶ 高速道路の整備進展による背後圏とのアクセス性向上
- ▶ 世界から評価される高度で丁寧な荷役技術
- ▶ 鉄鋼や造船など充実した既存産業の集積に加え、海事・航空関連の先端産業など新たな産業集積

- ▶ 大学が多く、若者がまちの活力を創出
- ▶ 西日本のクルーズ拠点としての優位性
- ▶ 神戸ならではの生活文化や美しい景観
- ▶ 水素をはじめとした環境分野など、これからの時代に求められる豊富な技術蓄積
- ▶ 阪神・淡路大震災経験都市としての高い防災性

神戸港からの外貿航路（数字は航路数）



2017年1月現在

水素スマートシティ神戸構想の推進

水素サプライチェーンの構築



提供：HySTRA

水素エネルギーシステムの開発



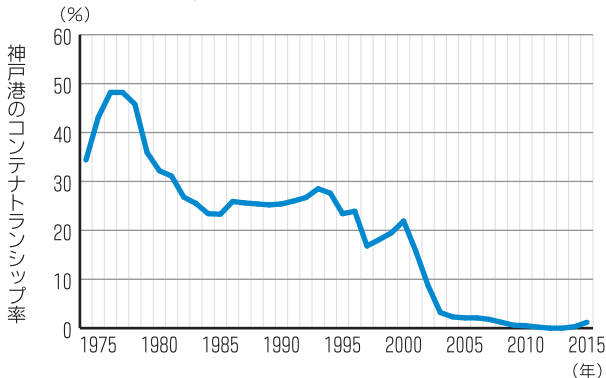
出典：川崎重工業(株)

克服すべき弱み

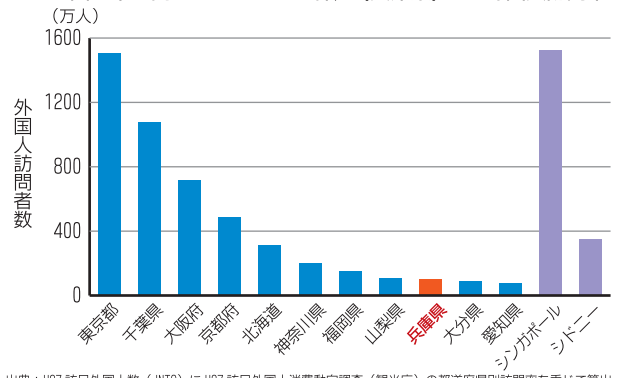
- ▶ コンテナトランシップ機能の低下
- ▶ 世界や日本のコンテナ取扱量が増加基調なのに対して、神戸はほぼ横ばいで推移
- ▶ 製造業の海外移転等による輸出入量の減少

- ▶ 就業を契機とした若者の流出
- ▶ クルーズターミナルのにぎわい不足
- ▶ 魅力的な観光ツールの不足
- ▶ 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

神戸のトランシップ率の低下



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)

3 社会経済情勢の変化

アジア経済成長継続、新たな経済拠点出現

- ・30年後においても、アジアとアメリカが世界経済の二大核
- ・アジアでは中国からASEAN・インドへの生産機能の移転が進展
- ・アジアでの個人所得増と富裕・中間層増加
- ・長期的にはアフリカ、中南米が新たな経済拠点に

グローバル化のさらなる進展

- ・わが国製造業の一部国内回帰の動き
- ・ボーダーレスなサプライチェーンによる経済活動が進行
- ・今後、より世界が一体となった生産・消費体制に推移

国際物流を取り巻く状況の変化

- ・アジア内での生産機能の移転に伴い、ASEANの経済成長によりアジアでの国際物流の重心は現在の中国から南下
- ・海外諸港で進展するロジスティクスパーク等の整備、貿易の自由化などへの対応

少子高齢化やライフスタイルの変化が進展

- ・減少するわが国の総人口・労働力人口とこれによる社会システムの変化
- ・進展するライフスタイルの変化と多様化

産業や生活に影響を与える技術の進展

- ・IoT、AIをはじめとする第4次産業革命など、技術革新が進展

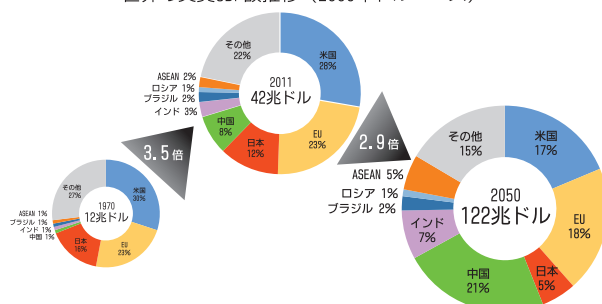
クルーズをはじめとする交流人口獲得

- ・国内外諸港では、クルーズ船客獲得などを目的に、ターミナルなど受入環境充実への取り組みが顕著

環境配慮が重要な行動基準に

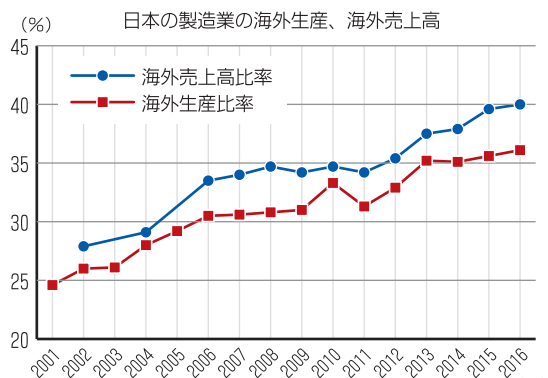
- ・COP21での排出量削減目標設定など、世界的に炭素排出の規制強化が進展

世界のGDPは今後も増加、中国・インド・ASEANの比率は倍増
世界の実質GDP額推移（2000年ドルベース）



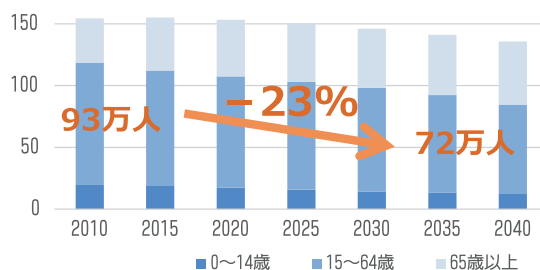
備考：2050年の世界計GDP額はHSBC試算の上位100ヶ国のみ含む。
1970、2011年のASEANにはミャンマー、2050年のASEANにはラオス、カンボジア、ミャンマー含まず。
出典：世界銀行「World Development Indicators」、HSBC「The World in 2050」

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



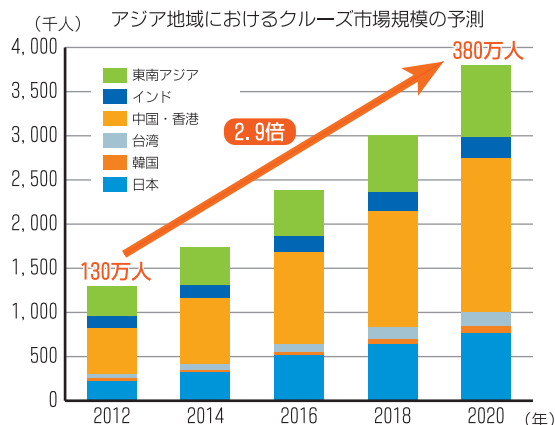
出典：わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告
— 2016年度 海外直接投資アンケート結果 (第28回) — (国際協力銀行)

少子高齢化による労働力人口の減少 (神戸市の人口推計)



出典：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)国立社会保障・人口問題研究所より作成

アジアで増加が予想されるクルーズ客



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)

4 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

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～

- 神戸港が持続的に成長し、世界の中で輝き続けるためには、戦略的な取り組みを継続することが不可欠です。
- 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、神戸港の目指すべき将来像とします。
- また、神戸港が世界からモノとヒトが集まる場となるための求心力を、神戸港を利用・来訪することによる「価値の創造」と位置付け、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。

「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 ～

「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 ～



目標を実現するための4つのコアプロジェクトと12の戦略的取り組み

「港湾・産業」分野

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

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

- ①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
- ②神戸市・阪神国際港湾㈱・国・経済界一体となった戦略的海外展開
- ③多様な貨物に対応可能な海上物流拠点の形成

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

- ④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
- ⑤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

⑥高品質な港湾サービスを支える高度人材育成

「にぎわい・都市」分野

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

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

- ⑦都市の成長を牽引するウォーターフロントの再開発
- ⑧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
- ⑨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

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

- 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
- ⑪クルーズ文化醸成と国内マーケットの新規開拓

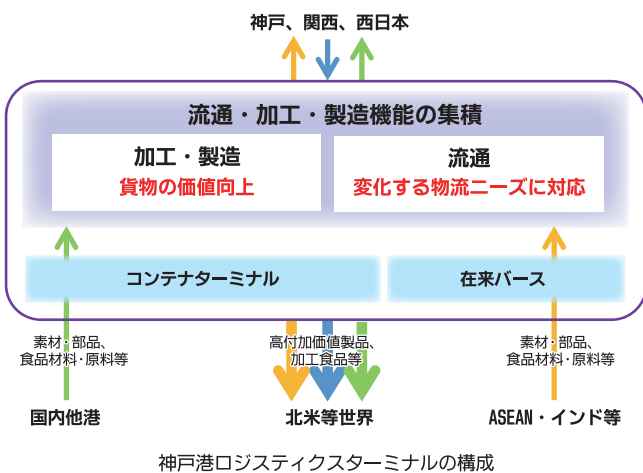
⑫海・空・陸のターミナルを結び、集客拠点を回遊する交通網の整備

5 戦略的取り組み

戦略的取り組み

① 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

- ▶ ASEAN・インドの経済成長に伴って国際物流の重心が南下することを見据え、神戸港でアジア～北米間のトランシップ需要を取り込むことを目指します。
- ▶ このため次世代コンテナターミナル整備に加え、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＝高付加価値貨物の再輸出拠点」を形成します。
- ▶ また、神戸港ロジスティクスターミナルの形成に資するハード・ソフトの取り組みや環境づくりを一体的に推進します。



戦略的取り組み

② 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

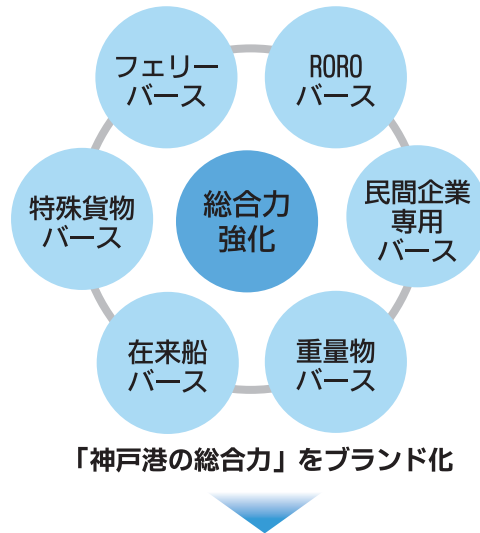
- ▶ ASEAN など、今後成長する地域・港湾に対して、港湾インフラへの投資・整備・技術協力に加え、港湾運営への出資・事業参画、連携等により、相手港との連携強化を図ります。
- ▶ また、経済界とも国内企業の海外事業展開支援などで一体的に取り組み、神戸港の集貨・創貨、再輸出型トランシップ港の実現を図ります。
- ▶ さらに、神戸においてこれら地域の技術者研修など、多様な主体による多層的で裾野の広い交流を推進し、神戸港の港勢を拡大します。



戦略的取り組み

③ 多様な貨物に対応可能な海上物流拠点の形成

- ▶ 重量物、特殊貨物などに加え、RORO、フェリーなど多様な種類の貨物への対応力を強化し、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し、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、神戸港口ロジスティクスターミナルにおいて、コンテナ貨物以外の高付加価値化機能を備えることで、再輸出型トランシップ拠点の形成に寄与します。



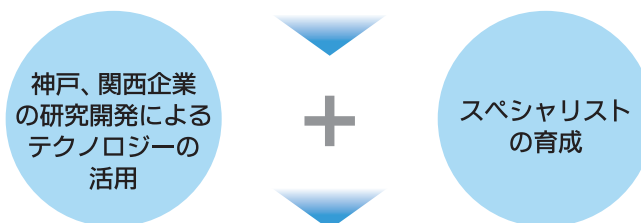
荷主の利益を高め、貨物量の増加
多様な貨物の製造・加工機能の強化による再輸出型トランシップ拠点形成

戦略的取り組み

④ 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、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ます。
- ▶ このことにより、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。

●新たなテクノロジーの出現 ●労働力人口の減少 ●神戸港の高度な荷役技術

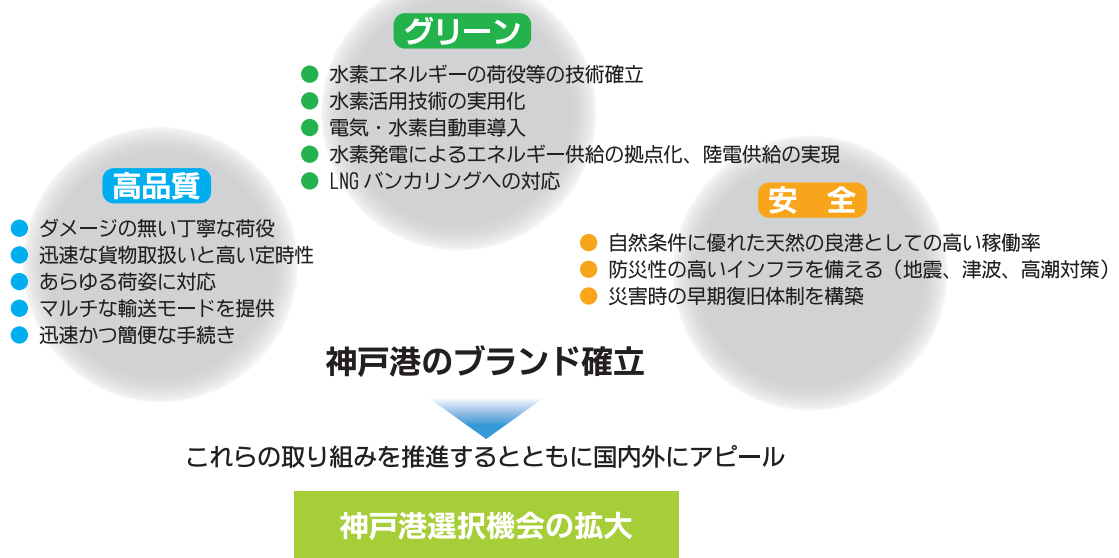


テクノロジーと人のベストミックスによる神戸港の競争力強化

戦略的取り組み

⑤ 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

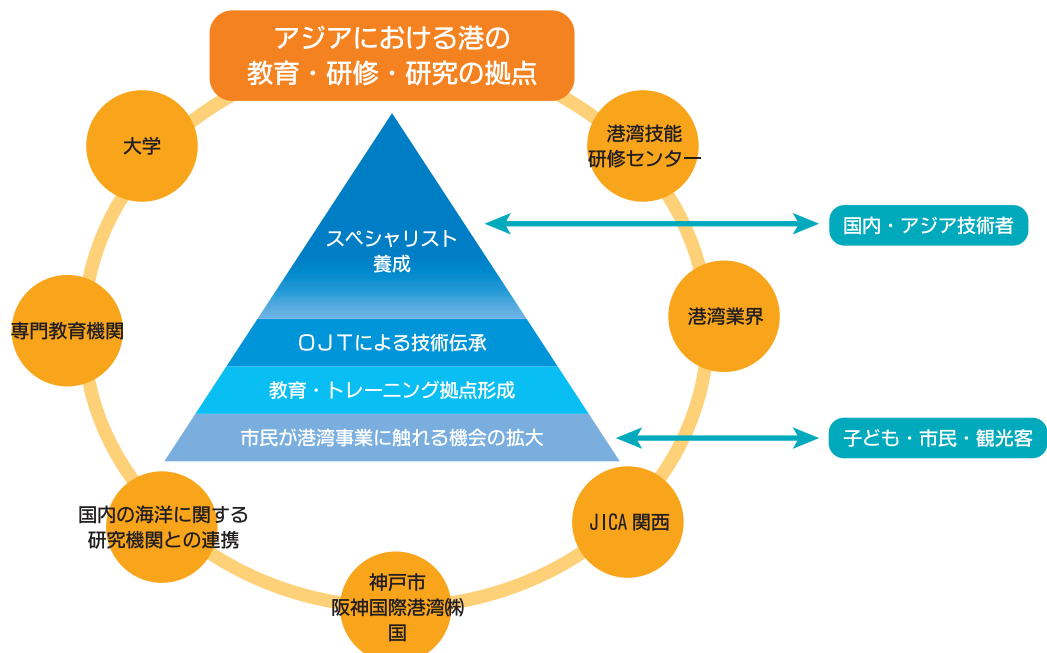
- ▶ 環境・防災など、今後ますます重要性が高まるテーマに対応した高品質な物流サービスを提供し、グリーンで安全・安心な物流における神戸港のブランドを確立します。
- ▶ また、水素エネルギーの荷役をはじめとする技術確立と物流サービスでの活用を推進します。
- ▶ さらに、水素などクリーンエネルギーの分野で世界をリードし、神戸港の選択機会を増加させます。



戦略的取り組み

⑥ 高品質な港湾サービスを支える高度人材育成

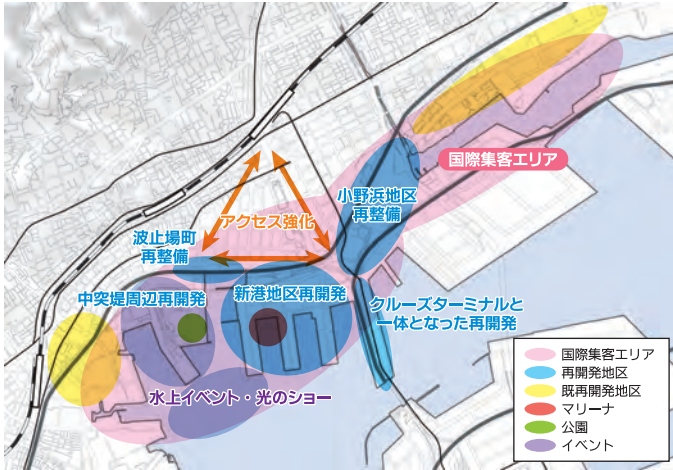
- ▶ 新たな港湾サービスに対応する人材を育成し、神戸港の高度な荷役技術を継承・進化させます。
- ▶ また、港湾物流を支える人材を継続的に育成するシステムを構築します。
- ▶ 加えて、神戸港の施設を活用し、神戸港をアジアにおける港の教育・研修・研究の拠点とするとともに、得られた成果を国外の港に広めるなど、世界の港とのつながりを強化します。



戦略的取り組み

⑦ 都市の成長を牽引するウォーターフロントの再開発

- ▶ 新港突堤西地区や中突堤地区を中心に、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。
- ▶ このため、新たな都市機能や文化・集客施設等の導入、さらにはクルーズターミナルの再整備などにより、ウォーターフロントをテーマ性を持った集合体として機能させます。
- ▶ このような取り組みにより、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の形成や、関西・瀬戸内海における観光の核となることを目指します。



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

戦略的取り組み

⑧ 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再開発などの公共施設整備に加え、民間開発においても、景観形成の適切な誘導により、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。



デザインに配慮した公共施設群と光の演出



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築物が新たにパノラマ夜景に加わるイメージ

戦略的取り組み

⑨ 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

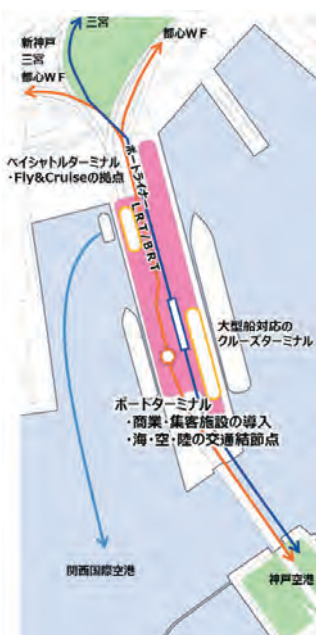
- ▶ 神戸が有するウォーターフロントと都市の近接性を活かし、商業施設や居住機能の導入により、市民の日常的なにぎわいを創出します。
- ▶ また、高質な空間と様々な機能が融合した多彩な顔を有するウォーターフロントを創出します。
- ▶ さらに、水面とともにあるラグジュアリーな神戸スタイルの生活によって、市民と観光客双方を魅了することを目指します。



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

- ▶ 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。
- ▶ さらに東西のウォーターフロントや、南北の神戸空港と新神戸駅の広域交通拠点を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。



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

- ▶ 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、神戸市民に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。
- ▶ これらの取り組みにより、クルーズ船寄港を促す土壌を形成します。

市民がクルーズターミナルを訪れる機会の創出

- ・憧れとなるクルーズターミナル再整備
- ・クルーズターミナルでイベントを開催
- ・視点場となるオープンスペース整備

+

市民がクルーズ船を見て・交流する機会の増加

- ・魅力的な商品開発による寄港数増
- ・(陸側魅力向上による) 停泊日数の伸長
- ・クルーズ船おもてなしイベント開催

+

将来顧客となる若年層へのアプローチ

- ・招待クルーズ
- ・フェリー体験乗船
- ・若者のフェリー活用支援

神戸市民のクルーズ文化醸成

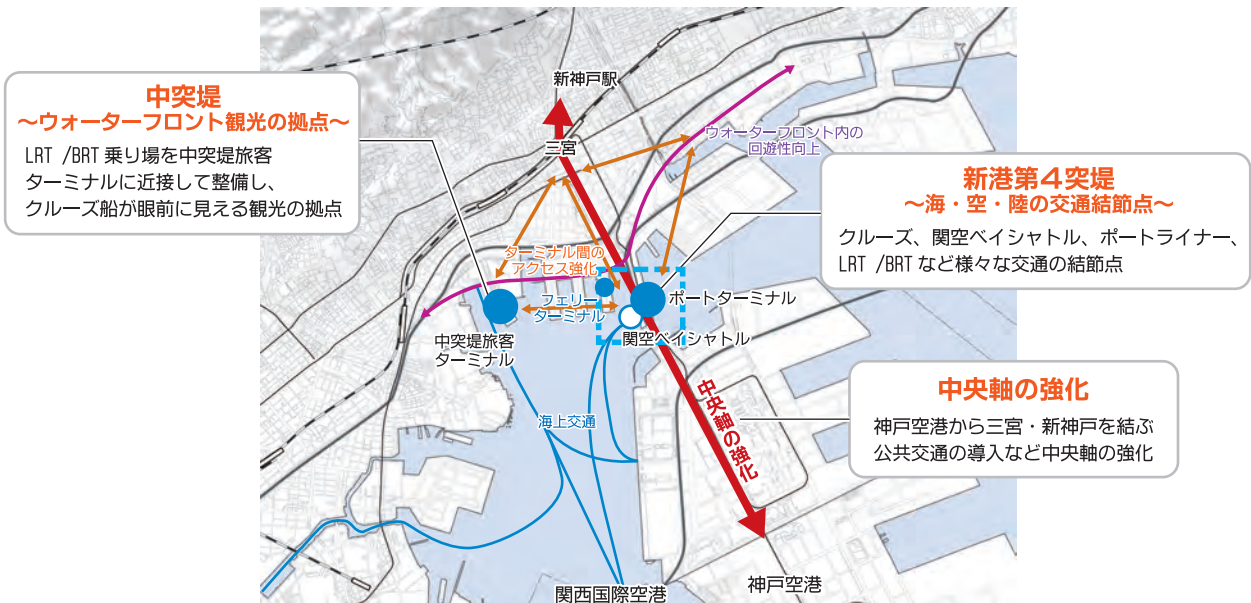
国内マーケットの新規開拓

名実ともにアジアの「クルーズ都市・神戸」へ

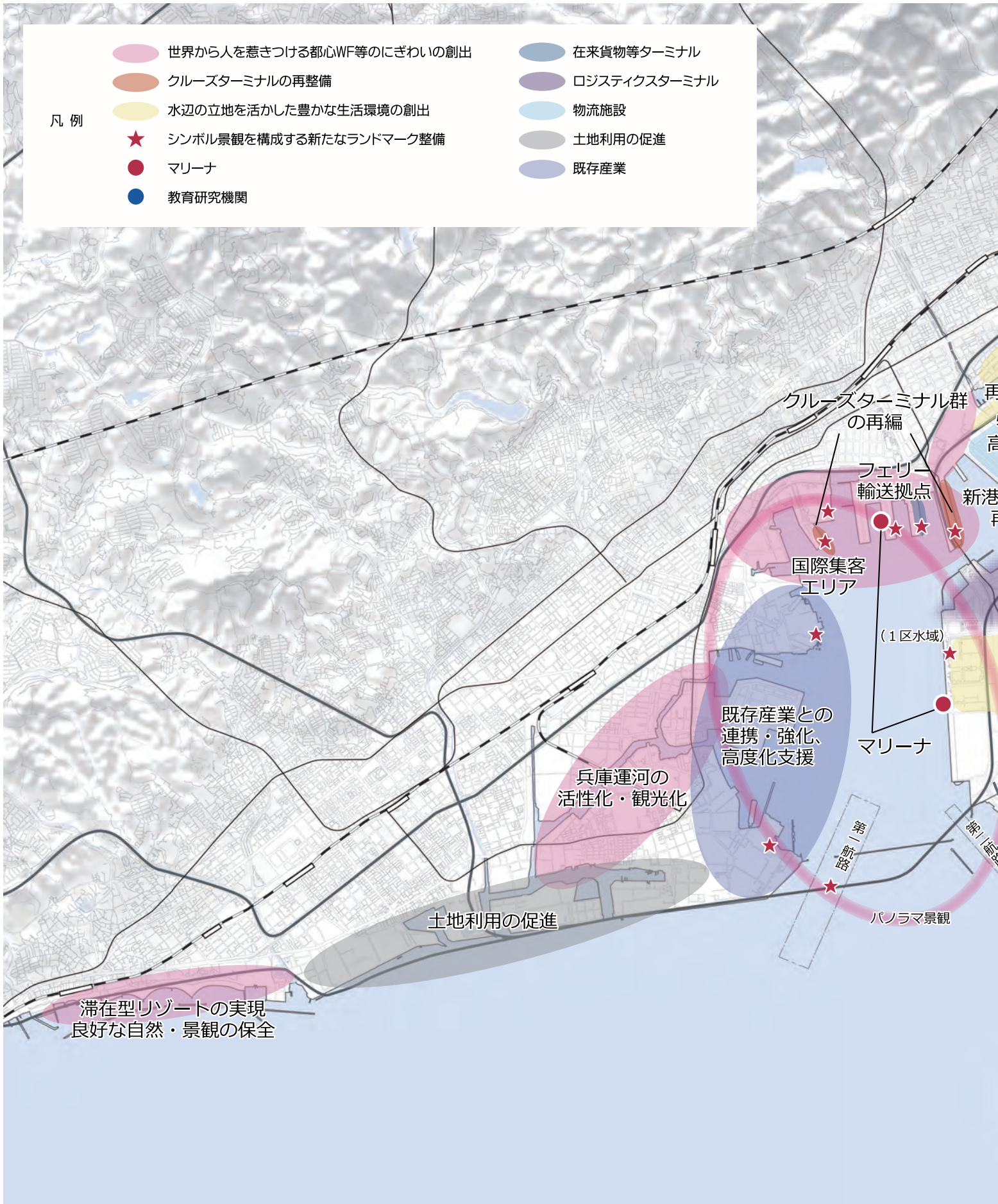
戦略的取り組み

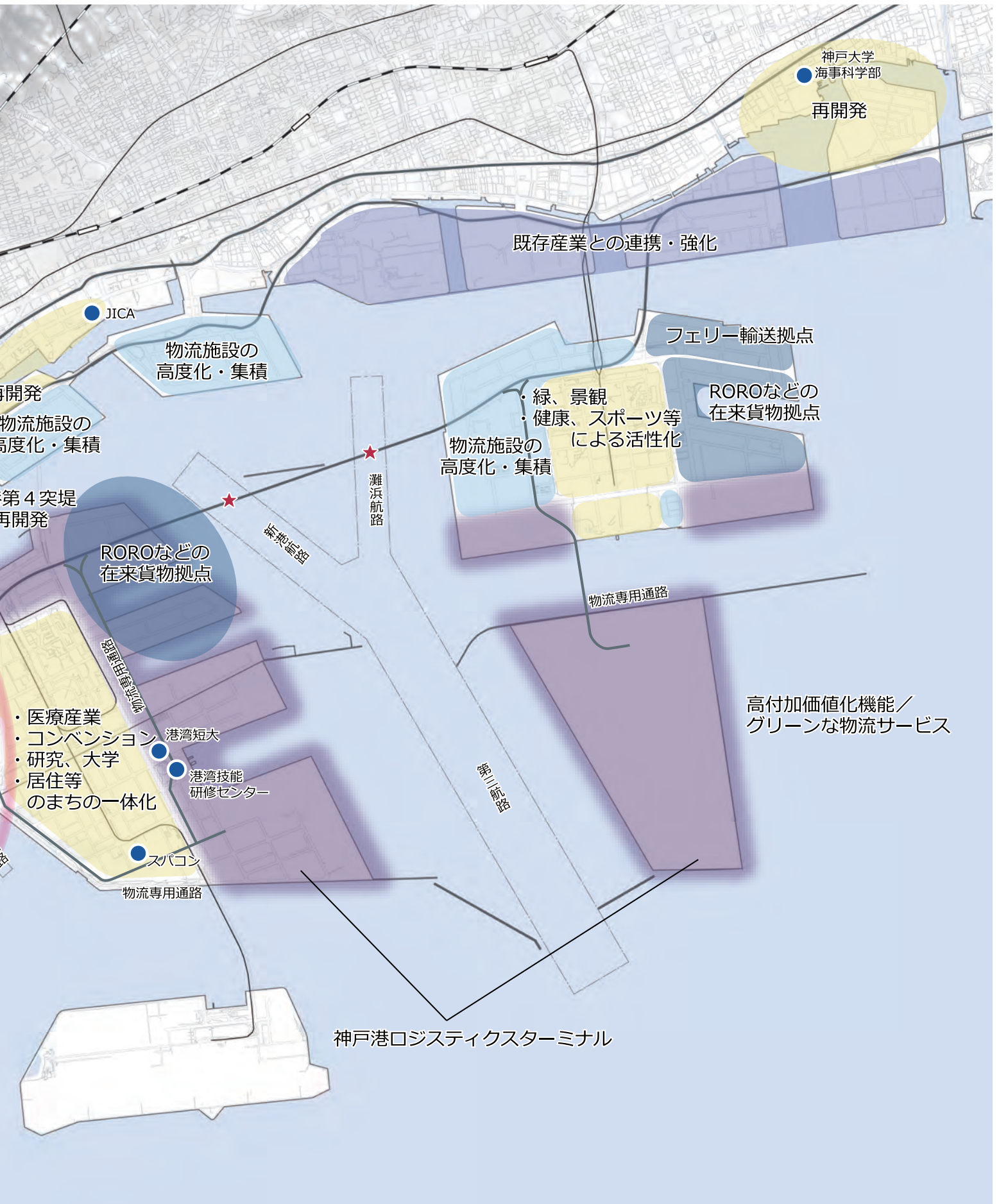
⑫ 海・空・陸のターミナルを結び、集客拠点を回遊する交通網の整備

- ▶ 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ます。
- ▶ さらに東西のウォーターフロントや、南北の神戸空港と新神戸駅の広域交通拠点を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。



6 ゾーニング





神戸大学
海事科学部

再開発

既存産業との連携・強化

フェリー輸送拠点

物流施設の
高度化・集積

ROROなどの
在来貨物拠点

・緑、景観
・健康、スポーツ等
による活性化
物流施設の
高度化・集積

再開発
物流施設の
高度化・集積

第4突堤
再開発

ROROなどの
在来貨物拠点

★
灘浜航路

★
堺川航路

物流専用通路

高付加価値化機能 /
グリーンな物流サービス

- ・医療産業
- ・コンベンション
- ・研究、大学
- ・居住等
のまちの一体化

港湾短大

港湾技能
研修センター

スパコン

物流専用通路

堺川航路

神戸港口ジスティクスターミナル

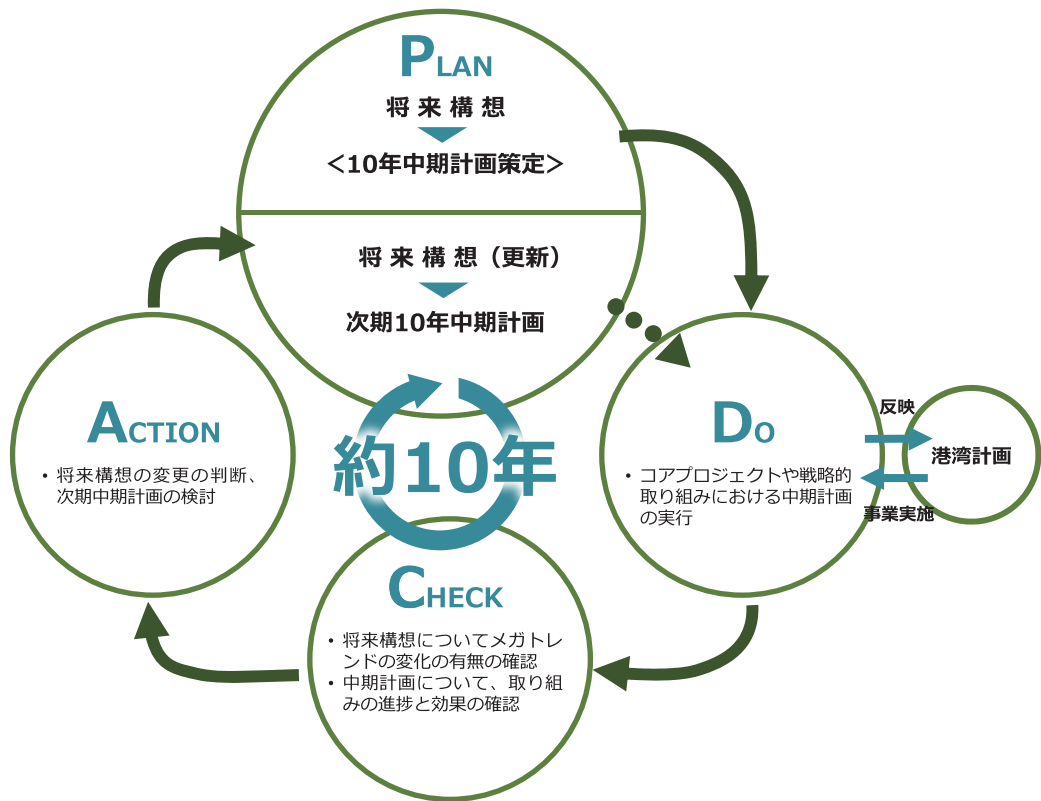
7 検証のしくみ

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年ごとに社会経済情勢などを検証し、必要に応じて構想の更新を行います。

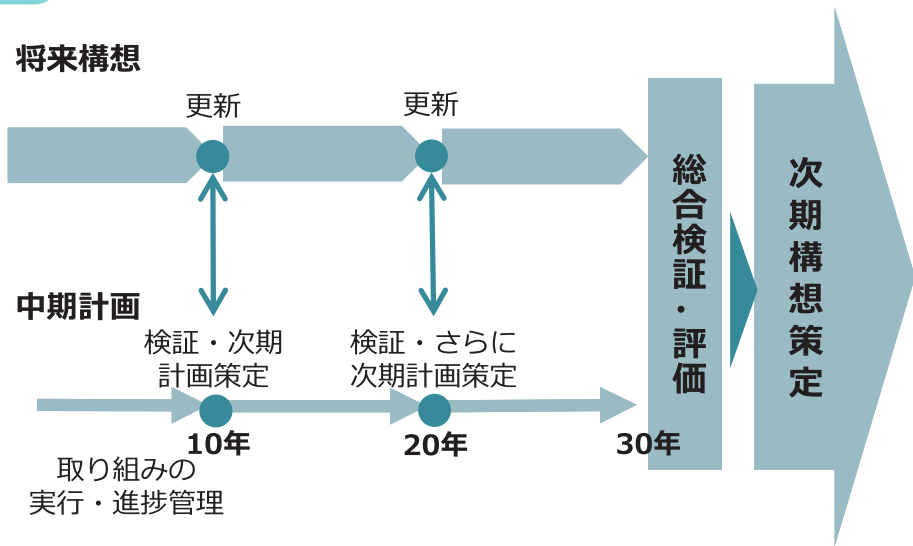
実施にあたっては、概ね10年を目標年次とする中期計画を策定し、それぞれの戦略的取り組みに対する目標値や実施スケジュールを設定し、節目ごとの進捗管理を行います。

さら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



10年中期計画



神戸港将来構想研究会

(検討の経緯)

年	月	内容
平成27年	5月	市長より神戸港港湾審議会へ諮問
	8月	神戸港港湾審議会（計画部会）に「神戸港将来構想研究会」を設置 第1回神戸港将来構想研究会
	12月	第2回神戸港将来構想研究会
平成28年	3月	第3回神戸港将来構想研究会
	7月	第4回神戸港将来構想研究会
	9月	第1回にぎわい・都市ワーキング、第1回港湾・産業ワーキング
	11月	第2回にぎわい・都市ワーキング、第2回港湾・産業ワーキング
	12月	第5回神戸港将来構想研究会
平成29年	3月	第6回神戸港将来構想研究会、第7回神戸港将来構想研究会
	5月	第8回神戸港将来構想研究会（最終） 神戸港港湾審議会より市長へ答申
	5月～6月	パブリックコメント（「神戸市民の意見提出手続に関する条例」に基づく案件）
	7月	策定

(委員名簿)

区分	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	新 尚一	神戸商工会議所副会頭（～平成28年11月）
	植村 武雄	同上（平成28年11月～）
	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
	村上 英樹	神戸大学教授（平成27年9月ご逝去）
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

