

### 3. 主な施設計画と土地利用計画の方向性

「姫路港の整備・利用のあり方」における将来像実現のための主要施策を基に、主な施設計画と土地利用計画の方向性を検討する。

#### (1) 物流・産業編

##### 施策1 広畑地区におけるバルク貨物取扱い機能の強化

- ・世界的に進む船舶の大型化に対応し、大水深岸壁利用需要の高いバルク貨物の拠点化を図る。
- ・広畑地区においては分断された埠頭用地を解消し、周辺の立地企業への環境影響にも配慮した、利用者にとって利用しやすい荷捌き・保管用地を確保する。
- ・広畑地区への陸上アクセス利便性向上に向け、国道 250 号等の東西軸混雑を解消する等、道路部局と連携し、背後道路ネットワーク機能の強化を目指す。

##### 広畑地区において、未整備の公共岸壁を整備し、バルク貨物取扱い機能を強化（広畑地区）



3万トン超級船舶の入港、公共埠頭の背後に進出した企業による利用などを想定し、-14m岸壁を平成15年度、-7.5m岸壁を平成21年度に供用したが、それらの利用が低迷し、その後約7年間事業が中断している。

しかしながら、公共埠頭背後の港湾関連用地や工業用地への企業進出が進むなど周囲の状況も著しく変化しており、引き続き公共埠頭を港湾計画に位置づける。未整備の部分についてはニーズに応じた施設計画を検討。

##### 臨港道路網干沖線の整備

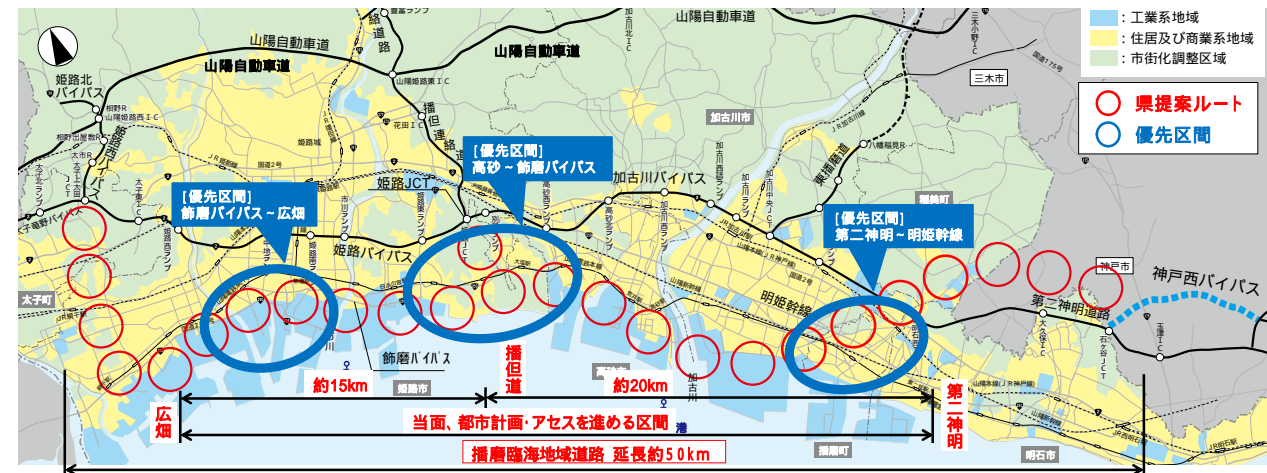
現状では、広畑地区の公共埠頭へのアクセス道路は1路線しかないうえ、背後の国道250号が慢性的に渋滞するなど、交通アクセスが悪い状況にあるが、臨港道路網干沖線は、網干沖地区と広畑地区の埠頭間連絡道路として位置づけられているため、網干沖地区の公共埠頭が整備されていない現状では整備に着手できていない。

広畑地区の公共埠頭へのアクセスを改善し、集貨を促進するための臨港道路として港湾計画への位置づけが必要。



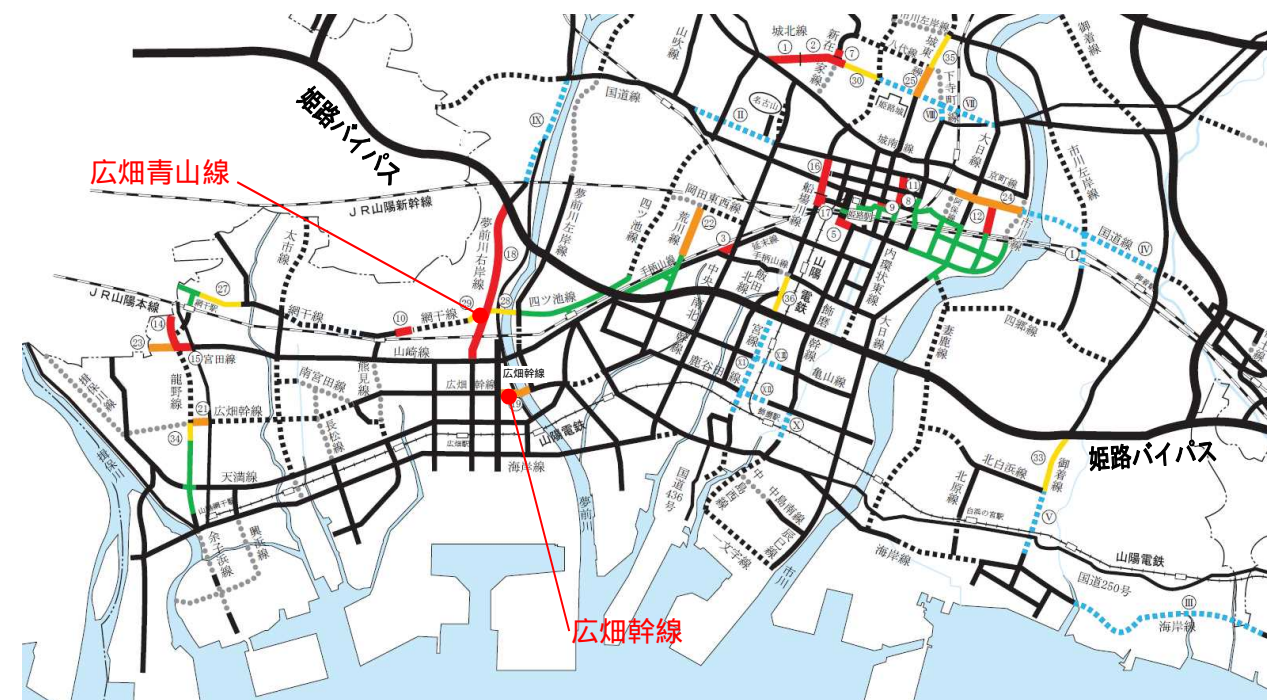
##### 臨海部の道路ネットワークの強化

- ・播磨臨海地域道路については、具体的なルートが決まっていないことから港湾計画への位置づけを見送る



資料：兵庫県県土整備部資料

- ・県道広畑青山線や広畑幹線、臨港道路網干沖線（再掲）などの整備を促進。



#### 凡例

港湾計画に反映 , 港湾計画に反映しない

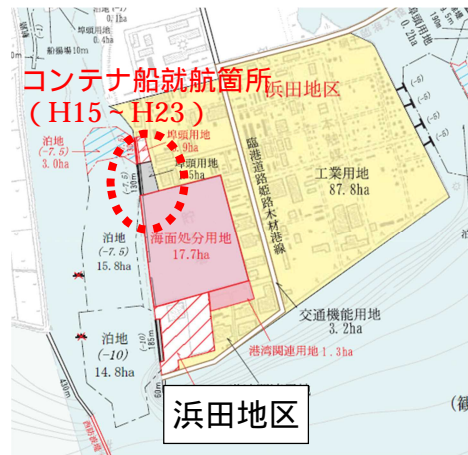


施策2 須加地区におけるコンテナ取扱い拠点の形成

・現計画を継承し、当面は広畑地区、浜田地区において、神戸港間の内航フィーダー航路の開設を目指すこととするが、さらなる将来を見据えれば、姫路港におけるコンテナの取扱い地区は集約していく必要があり、背後圏からのアクセス性や連続バースを有するコンテナヤードを整備できることなどから、その拠点は須加地区とする。  
・また、須加地区(東側)で扱っているバルク貨物をコンテナに転換することにより、姫路港における交流拠点としての景観の向上を図る。

神戸港間の内航コンテナ貨物を取り扱える埠頭の整備(広畑地区、浜田地区)

姫路港で内航コンテナ航路が定着しない理由として、現状では海上輸送コストより陸上輸送コストの方が圧倒的に安いことが挙げられる。しかし海上貨物のコンテナ化の進展やトラックドライバー不足が見込まれることなどから、浜田地区、広畑地区におけるコンテナ船の就航に向けて取り組む。



須加地区でのコンテナ取扱い拠点形成については超長期的な課題として対応

当面は広畑地区、浜田地区の2地区における、コンテナ船の就航に向けて取り組む。ただし、将来的には施設の集約を目指す。



施策3 物流の円滑化を図る道路整備の推進

・現状において渋滞が深刻な臨海部の南北軸・東西軸を強化するため、新たな道路整備を推進する。

(再掲) 臨港道路網干沖線の整備

「施策1 - 」に記載

(再掲) 臨海部の道路ネットワークの強化

「施策1 - 」に記載

施策4 工場・物流施設等の立地を促進

・臨海部の交通機能の向上を図ることなどにより、臨海部に存在する民有の低未利用地のさらなる活用を促す。  
・姫路港の持続的発展を目指し、時代の要請に柔軟に対応可能な開発空間を確保する。

施策5 エネルギー拠点にも利用できる場を確保

・播磨臨海エネルギー自立圏構想等を踏まえ、水素エネルギーなど新エネルギーの拠点等に利用できる場(空間)を確保する。  
・姫路港の持続的発展を目指し、時代の要請に柔軟に対応可能な開発空間を確保する。

開発空間の確保(浜田、網干沖、広畑地区)

臨海部にはまとまった工業用地が少ないうえ、公的機関が所有する用地は無い。アンケート調査等から臨海部への土地需要が確認できるため、工業用地を確保する。  
また、現状では水素エネルギー等のエネルギー拠点形成に係る具体的な案件は無いが、将来を見据えエネルギー拠点としての利用も考慮する。

- ・浜田地区：水面貯木場を埋め立て、工業用地を確保
- ・網干沖地区：第1期埋立の推進、港湾関連用地を工業用地に変更
- ・広畑地区：民有低未利用地の利活用促進



凡例



港湾計画に反映



港湾計画に反映しない



## (2) 交流・生活編

**施策1 地域内外の人々の交流・にぎわい空間の創出**

- ・臨海部に存在する歴史的まちなみ、公園、家島、産業空間、コンビナートの夜景などにストーリー性を加味することにより地域資源の観光資源化を深化させる。さらに、工業地帯に位置する姫路港らしさをひとつのストーリーとして活かすなど、各地域資源の連携により、交流促進を図る。
- ・また、地域に愛着や誇りを持てるよう、地域資源の魅力向上を図る。
- ・近海の海産物など姫路の特産物を活かした海辺のレジャースポットづくりなどを促進する。

**姫路市中央卸売市場の移転予定地の土地利用計画を変更****工業用地の土地利用を削除****地域内外の交流促進を図るソフト施策の推進**

姫路城、生野銀山、臨海部の工場見学、家島などの地域資源をストーリー性を加味してつなぐなど、各地域資源の深化・連携を図る施策を推進

**施策2 港と内陸部市街地のアクセス利便性の向上**

- ・銀の馬車道等の南北観光軸を通じて姫路城・書写山等の内陸観光資源との連携を促進する。
- ・姫路市及び交通事業者と協働し、港と内陸部市街地のアクセス利便性を向上し、南北の都市軸を強化する。

**(再掲) 地域内外の交流促進を図るソフト施策の推進**

「施策1 - 」に記載

**港と内陸部市街地へのアクセス利便性の向上を促進**

バス路線の見直しなど、港と鉄道駅等のマストラへのアクセス利便性の向上を目指す

凡 例

□ 港湾計画に反映 , □ 港湾計画に反映しない

**施策3 姫路港の特色を活かした海のエントランス整備**

- ・瀬戸内海クルーズなどの内航クルーズや、近年増加する外航クルーズ客船の誘致を目指し、飾磨・須加地区において工業港として発展してきた姫路港のエントランスとしての魅力アップを図る。
- ・また、須加地区(東側)で扱っているバルク貨物をコンテナに転換することにより、姫路港の交流拠点にふさわしい景観形成を図る(再掲)
- ・瀬戸内海諸島(家島、小豆島)への玄関口・交流拠点としての利便性向上を図るとともに、快適な利用空間を創出し、交流人口の拡大を目指す。

**交流拠点の再開発の推進**

ポートセンタービルや旅客船ターミナルを含めた旅客ターミナルエリアのリニューアル計画を別途検討(港湾計画では再開発が必要なエリアとして設定)

**旅客船埠頭計画を位置づけ**

現行計画ではクルーズ船を受け入れる旅客船埠頭計画は位置づけられていない。そのため、増大するクルーズ需要に対応するため、須加地区に旅客船埠頭計画を位置づける。

**(再掲) 須加地区でのコンテナ取扱い拠点形成については超長期的な課題として対応**

「(1) 物流・産業編 施策2 - 」に記載



(3) 自然・環境編

**施策1 神戸港間の内航フィーダー輸送の促進**

・姫路港背後圏発着貨物をターゲットとし、神戸港間の内航フィーダー輸送の利用を促進する。  
 ・現状では海上輸送よりも輸送費の安い陸上輸送が選択されているが、企業の環境貢献に対する意識の向上を図りつつ、様々なインセンティブを付与し、モーダルシフトを推進する。

(再掲) 神戸港間の内航コンテナ貨物の取扱い拠点の形成(広畑地区、浜田地区)

「(1) 物流・産業編 施策2 - ①」に記載

(再掲) 臨港道路網干沖線の整備

「(1) 物流・産業編 施策1 - ①」に記載

**モーダルシフトのための施策の推進**

コンテナ船就航に必要な環境整備や輸送コスト削減方策などを別途検討

**施策2 循環資源の取扱い拠点として機能強化**

・循環資源の適正な取扱いを促進させ、粉塵・騒音・景観悪化の防止に努めることにより、姫路港を利用した静脈物流を形成し、環境改善に取り組む。

**循環資源の適正な取扱いを促進**

スクラップなどの循環資源の取扱いに対するイメージアップを図るため、埠頭用地での循環資源の適正な取扱いを促進



野積み状況(須加地区)

**施策4 内陸の環境改善に資する土地の確保**

・住工混在の解消など内陸の環境改善に資する空間として網干沖地区に続く、開発空間を計画的に確保する。

(再掲) 住工混在解消に資する開発空間を確保

「(1) 物流・産業編」に記載

凡例

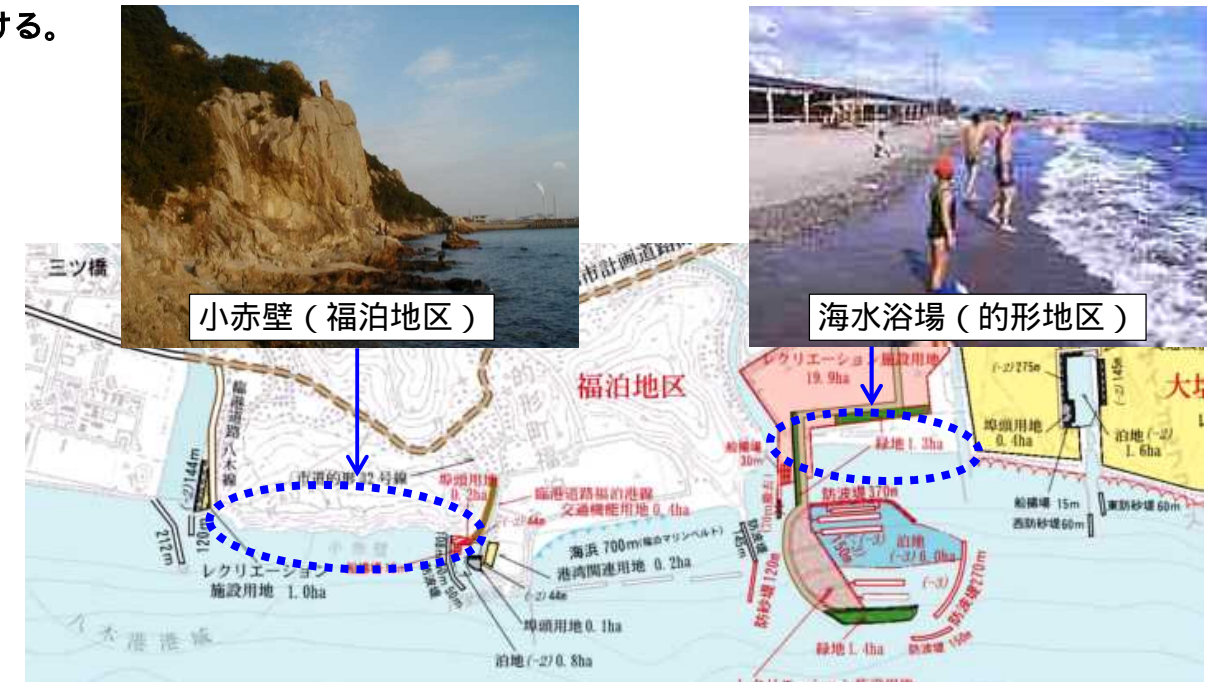
港湾計画に反映
 , 
  港湾計画に反映しない

**施策3 自然環境の保全・創出を推進**

・白浜・的形地区に現存する自然海浜や景勝を保全する。  
 ・干潟・藻場・浅場を積極的に造成することによって自然環境を創出する。

**自然海浜の保全**

姫路港に残されている貴重な自然海浜を保全するため、自然的環境を保全する区域に位置づける。



**海浜計画を位置づけ、干潟・浅場・藻場を整備**

干潟、浅場、藻場の整備が可能な場所を選定





( 4 ) 安全・安心編

**施策1 南海トラフ巨大地震を想定した大阪湾のバックアップ機能の確保**

・南海トラフ巨大地震発生時には大阪湾の港湾機能が麻痺する可能性を踏まえ、姫路港において物流のバックアップ機能の一部と支援機能(避難船の係留等)の確保を目指す。

**施策2 災害時の内陸部・家島諸島等への人・生活物資輸送の確保**

・災害時における海上から広域防災拠点(手柄山中央公園)への緊急物資輸送機能を確保する。  
 ・家島諸島等の離島は、人・生活物資の輸送を海上輸送に頼らざるを得ない状況にあるため、地震等の災害時においても、その輸送を確保する。

**耐震強化岸壁の適正な配置を検討**

姫路港の耐震強化岸壁は平成13年11月に港湾計画に位置づけし、平成19年度に整備が完了。平成28年3月に「臨海部防災拠点マニュアル」が改訂されたため、耐震強化岸壁の必要整備量を検討

< 既存施設 >

- ・水深 - 10m, 延長 170m, 1 バース



**港湾BCP策定**

大地震などによる被害が発生しても、港の重要な機能が最低限維持できるよう、被災後に行う具体的な対応等を別途検討

**施策3 戦略的老朽化対策の実施**

・港湾施設が老朽化を迎える中、建設からの経過年数のみを見て画一的に対策を行うことは、財政上厳しいことが予想される。そのため、現在の利用状況、将来の利用見込み、災害時に機能不全になった場合の背後地域への影響等、総合的な観点から優先順位を設定し、戦略的に老朽化対策を進める。

**将来の老朽化対策・維持管理を見据え、施設計画の見直しを検討**

・埋立計画がある浜田地区において、老朽化対策未実施の既存バースの配置変更を検討

< 既定計画 >

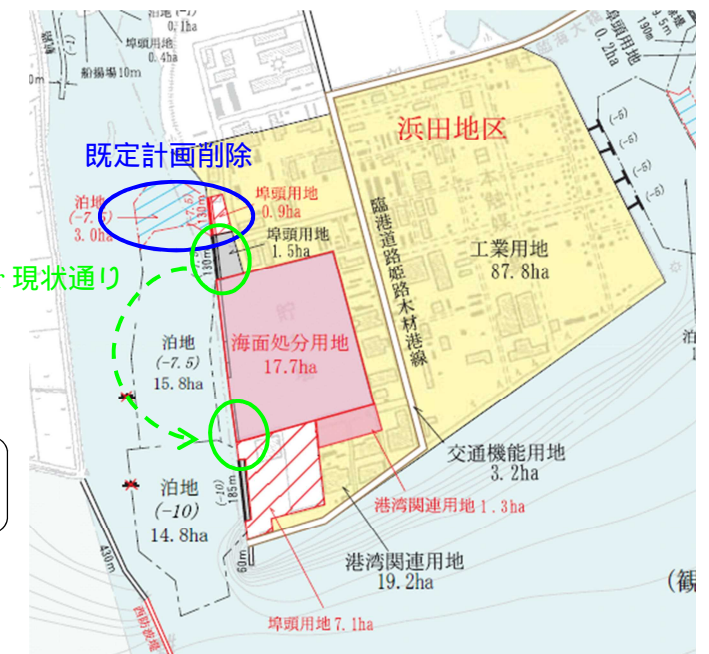
- ・水深 - 10m, 延長 185m, 1 バース
- ・水深 - 7.5m, 延長 130m, 2 バース (内 1バース未整備)



< 変更(案) >

- ・水深 - 10m, 延長 185m, 1 バース
  - ・水深 - 7.5m, 延長 130m, 1 バース
- (未整備の1バースは計画削除  
 既存の1バースについては移設を検討)

移設 or 現状通り



・その他の地区においても、現在の利用状況、将来の利用見込みを考慮し、施設廃止(転用)も検討のうえ老朽化対策を実施する。

凡例

港灣計画に反映 , 港灣計画に反映しない

## (5) その他

## 網干沖地区の未整備の公共埠頭については計画を見直し

現行計画では輸入砂等を扱う公共埠頭としての位置づけであるが、現状ではその貨物の取扱い見込みがない。しかしながら、浚渫土砂の処分先としての海面処分用地として、さらには土地需要に対応する開発空間として埋立地は必要。



## 的形地区のマリーナ計画を見直し

経済情勢の変化や少子高齢化進展等に伴い、全国的にマリナーの市場規模が縮小傾向にあり、全国のプレジャーボート保有隻数も減少している。

また、マリーナ計画は、平成2年5月に策定された「大塩・的形臨海部開発計画」にあわせて位置づけているが、「大塩・的形臨海部開発計画」は社会情勢等の変化により事業化の目処がたっておらず、計画の見直しが必要。



## 凡例

港湾計画に反映
 , 
  港湾計画に反映しない