

### 3. 姫路港への要請

#### 3.1 上位・関連計画からの要請

国や兵庫県、姫路市が作成した以下の計画より姫路港への要請を抽出した。

1. 近畿圏広域地方計画
2. 21世紀兵庫長期ビジョン—2040年への協働戦略
3. 兵庫県地域創生戦略
4. ひょうご経済・雇用活性化プラン
5. 第4次兵庫県環境基本計画
6. 兵庫県地域防災計画
7. 姫路市総合計画ふるさと・ひめじプラン 2020
8. 姫路市経済振興ビジョン
9. 姫路市環境基本計画
10. 姫路市地域防災計画
11. 姫路市都市計画マスタープラン



姫路港への要請（1～10の計画から抽出）

機能	内容
物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内航フィーダー輸送の活性化</li> <li>・産業、物流拠点をつなぐ物流網の強化</li> <li>・トラックによる物流から船舶へのモーダルシフトの推進</li> </ul>
産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業・港湾関連用地として土地利用の促進</li> <li>・都市の活力を産業面から創出</li> <li>・次世代産業を支える企業誘致や研究・開発拠点の形成</li> <li>・物流環境やエネルギー環境の整備促進による産業立地の魅力向上</li> <li>・地元企業の活性化や新たな企業の進出支援</li> <li>・低未利用地の有効活用</li> </ul>
交流・生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・『せとうち』の魅力を発信するクルーズ振興により海上広域観光ルートの形成</li> <li>・豊かな自然環境・地域の魅力ある資源を活用した観光基盤整備</li> <li>・テーマ性、ストーリー性を持って特徴ある観光資源を結ぶ観光ルートの形成</li> <li>・大型クルーズ船誘致などにより国内外から一層の誘客を促進し、地域を支える観光業の活性化</li> <li>・国際観光拠点としての魅力向上</li> </ul>
自然・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な魚介類が生息し、人々がその恵沢を享受できる『里海』の創生・保全</li> <li>・親水空間の確保</li> <li>・藻場・浅場・干潟の保全など、生態系・自然環境の維持創出</li> <li>・低炭素・循環型社会の構築</li> <li>・環境配慮型技術や工法を用いた公共事業の推進</li> <li>・エネルギーの効率的利用、廃熱利用の促進</li> </ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハード・ソフト一体となった総合的な津波浸水対策</li> <li>・海岸域の防災、減災の社会基盤整備</li> <li>・須加地区を広域防災拠点への海上アクセスポイントにする</li> </ul>

姫路市都市計画マスタープランからの要請

浜田地区	遊休化した水面貯木場の埋立てを促進し、新規企業立地など のための産業用地として位置づけ
広畑地区	環境・リサイクルと産業の集積を図る
飾磨地区	親港拠点として位置づけ、地域の資源を活かした環境・交流 ネットワークの形成を図る
妻鹿地区	大規模事業所跡地は既存工業などの移転用地や新たな企業 立地のための産業用地として位置づけ
大塩・的形・白浜地区	豊かな自然環境と美しい眺望景観の保全
家島	姫路港と家島を結ぶ海上交通については、現状のサービス水 準を維持しつつ、陸上交通との連携強化を図る

### 3.2 港湾利用者からの要請

姫路港を利用している企業が感じている姫路港に不足している機能や、企業活動を活性化していくために必要な施設などを確認するため、港湾を利用する企業（港運業者、専用施設所有企業）を対象にヒアリングを実施し、以下のとおり姫路港への要請を抽出した。

#### 港湾運送事業者からの要請（物流・交流に関する要請）

##### 【バルク貨物への対応について】

- ・バルク貨物の中継基地としての機能を強化すべきである。
- ・他港でバルク貨物の扱いに規制が進めば、姫路港におけるバルク貨物の取扱要請は増えていくと考えられる。
- ・今後も、木材チップ、金属鉱などの輸入で大型貨物船（3万トン級以上）の利用が見込まれる。

##### 【コンテナ貨物への対応について】

- ・現状ではコスト面で陸送にかなわないが、中長期的にはコンテナの取扱を検討すべきである。
- ・これまでバルク貨物として運ばれていた貨物のコンテナ化が進展している。

##### 【広畑地区の利用について】

- ・広畑地区の背後には三菱電機等の工場が立地しており、粉塵の発生するバルク貨物を扱うには環境対策が必要である。

##### 【クルーズについて】

- ・C I Q体制の強化が必要である。

C I Q：Customs（税関）、Immigration（出入国管理）、Quarantine（検疫）

#### 臨海部主要企業からの要請（物流・環境に関する要請）

##### 【道路網について】

- ・国道2号バイパス、国道250号の慢性的渋滞を解消し、物流の効率化を図るため、播磨臨海地域道路の早期整備を望む。
- ・網干地区と広畑地区の連携強化のため、臨港道路網干沖線の整備が必要。

##### 【航路泊地の維持浚渫・浚渫土砂の処分について】

- ・浚渫土砂の処分先を確保する必要がある。
- ・浚渫土砂を用いた干潟、浅場等の造成ができないか。

##### 【ドライバー不足について】

- ・ドライバー不足が大きな課題（特に長距離ドライバーが不足）

##### 【モーダルシフトについて】

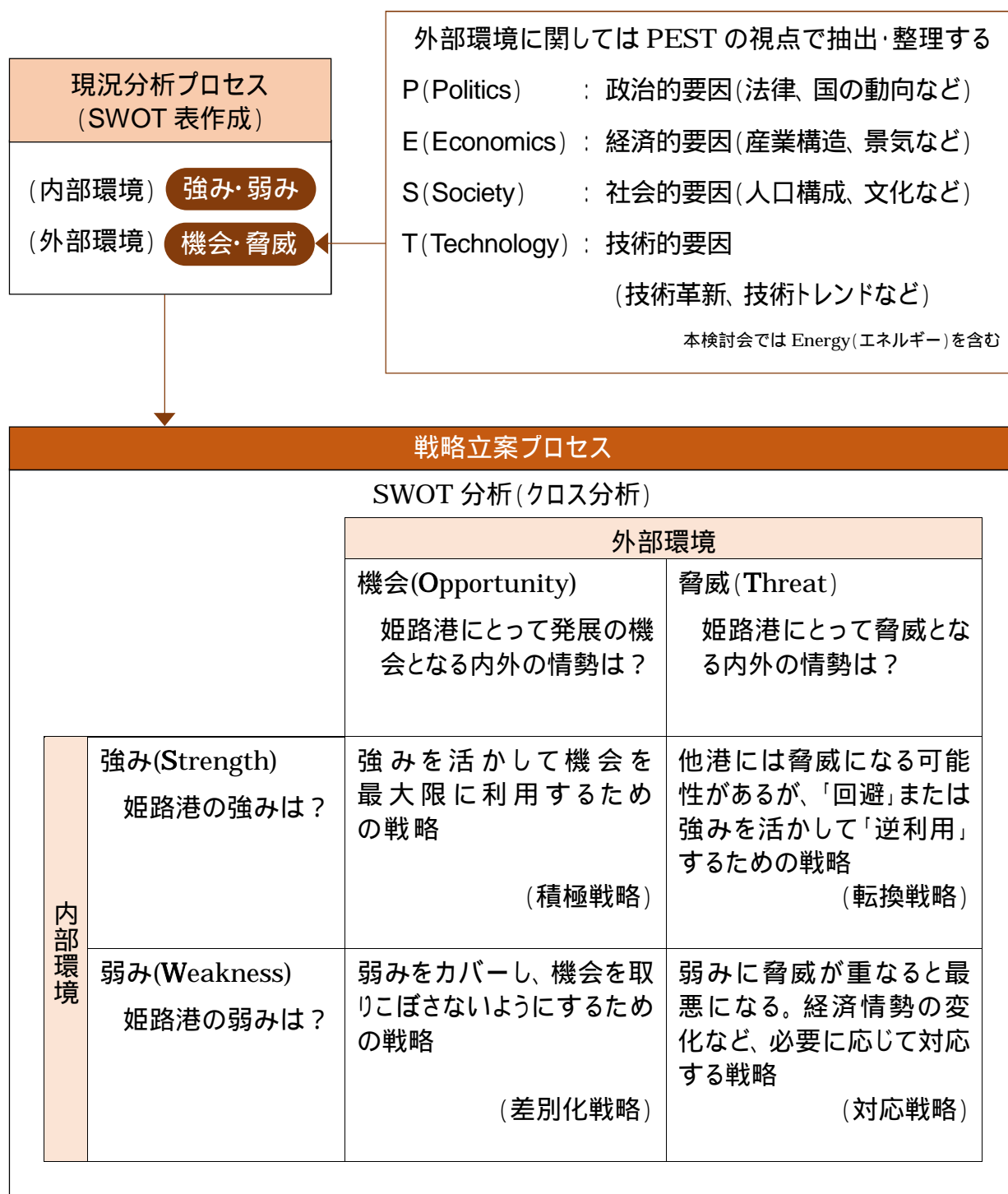
- ・貨物の多品種・小口・多頻度化により海送にシフトできない。
- ・内航コンテナ船が、週1便などではなく毎日寄港すれば利用できる。

##### 【港湾施設（岸壁・泊地等）について】

- ・広畑地区への企業誘致促進のため、早期に公共岸壁（-14m：第2バース）を整備してほしい。

## 4 . 戦略立案

「2.姫路港の現況」、「3.姫路港への要請」を基に、以下に示す SWOT 分析を分野(物流・産業、交流・生活、自然・環境、安全・安心)ごとに実施し、戦略を立案する。



4.1 物流・産業編

		外部環境		
		(ニーズ・役割の増大につながる)機会	(ニーズ・役割の減少につながる)脅威	
物 流 ・ 産 業	P	a 阪神港において「集貨」「創貨」「競争力強化」に向けた事業を実施。 b TPPの成立で輸出入貨物が増加。	P -	
	E	c ASEANやインドの発展でさらに生産機械・中間財の輸出入貨物が増加する。 d 国際分業化が進む一方で、臨海部における製造業企業による大規模投資(国内回帰)の動きもある。 e 外貿コンテナ貨物量は増加傾向が予想されている。 f 外貿バルク貨物量は増加傾向にある。 g 将来的な電気料金の上昇の懸念から、兵庫県では低コストエネルギー工業地帯の構築を目指して、地域内の相互融通や新たな電源の設置などについて検討中。(播磨臨海エネルギー自立圏構想) h 神戸空港島における水素供給の実証実験、燃料電池自動車の普及に向けた県ビジョンの作成など、水素社会の実現に向けた取り組みが進む。	E n 上海等のアジアの港湾のコンテナ取扱数の増加により、我が国港湾の地位は相対的に低下している。 o 日本の製造業企業がアジア等海外に生産拠点を移したことにより、国際分業化が進んでいる。 p 国際分業を支えるサプライチェーンマネジメントの進展により輸送の定時・高速性が求められている。 q 企業が在庫をもたない傾向にある。(物流形態の変化) r 我が国にとって最大の相手国である中国の経済成長率が鈍化し、貨物量の伸びが小さくなる。	
	S	i トラックドライバーの不足 j 他港では粉塵等の問題からバルク貨物に対する規制が進む	S -	
	T	k パナマ運河の拡張により大型の船舶が通航可能となる。 l バルク貨物船の大型化の進展。 m 我が国の海上貨物のコンテナ化の進展。	T s コンテナ船の大型化が進み国内寄港地は集約化・選択される傾向にある。	
	<b>強 み</b>		<b>積極戦略</b>	<b>転換戦略</b>
内 部 環 境	工業港としての特色が強く、我が国有数の製造業が集積。3万トン超級の大型船が年20数隻入港しており、背後圏に大型貨物船での運搬に見合った貨物の需要がある。広畑地区の新日鐵住金が有する土地の一部において新規企業が参入する余地がある。港湾と住宅地が離れている。(工業立地、粉塵を伴うバルク貨物の取扱う上で有利)埋立計画があるなど、新たな開発用地の造成が可能。関西電力と大阪ガスのLNG基地が立地しており、電力・ガスともに関西全体の約3割を供給している。		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 背後企業等の需要に応じたバルク取扱機能の強化 ( , , -b, c, f, j, k, l )</li> <li>・ 臨海部に存在する民有地、さらには開発空間を確保し、工場・物流施設等の立地促進を図る ( , , , , -d, h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流形態の変化に対応したバルク取扱機能の強化、及び開発空間の確保 ( , , -o, p, q, r )</li> </ul>
	<b>弱 み</b>		<b>差別化戦略</b>	<b>対応戦略</b>
専用ふ頭が多く土地利用が自由にならない。コンテナ航路が定着しない。 ・ 中島地区:韓国航路(平成12~20年) ・ 浜田地区:神戸港内航フィーダー(平成15年~23年) 臨海部の慢性的な道路渋滞。 臨海部にはまとまった工業用地(分譲地)が少ない。 国際コンテナ戦略港湾である神戸港に近く、姫路港背後圏のコンテナ貨物のほとんどは陸送で神戸港に輸送。 定期的な維持浚渫・浚渫土砂の処分先確保が必要。		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神戸港間の内航フィーダー輸送の促進 ( , -a, b, c, e, i, m )</li> <li>・ 背後圏物流の円滑化に資する臨海部道路ネットワークの充実 ( -b, d, e, f )</li> <li>・ 新エネルギー拠点の形成にも資する開発空間の確保 ( , , -d, g, h )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外航コンテナ定期航路については背後圏の荷主の需要等に応じて検討を行う ( , -n, p, q, r, s )</li> </ul>	



4.2 交流・生活編

		外部環境			
		(ニーズ・役割の増大につながる)機会	(ニーズ・役割の減少につながる)脅威		
交 流 ・ 生 活		P	a 観光立国実現に向け、国が積極的に施策等を展開。 b 対流促進型国土形成に向けた取組みの促進(国土のグランドデザイン 2050)。	P	-
		E	c 海外から我が国を訪れる訪日外国人客は増加。 d クルーズ船により入国する外国人旅客数も増加。 e 近畿圏の外国人入国者数は、全国・関東を上回るペースで増加。	E	-
		S	f 港を核とした地域住民の交流促進・地域活性化のため、「みなとオアシス」や「海の駅」を整備。 g グリーンツーリズムや産業ツーリズムなどの交流型・体験型の旅行のニーズの高まり。 h 中央卸売市場の臨海部への移転計画がある。	S	j 人口減少と少子高齢化の進展。 k 全国各港でクルーズ船の誘致が激化している。
		T	i クルーズ船の大型化。	T	-
内部環境	強 み	積極戦略		転換戦略	
	産業集積地として多くの工場が立地しており、一般の訪問者が見学できる資料館を持つものや工場見学ができるものも多い。 内陸部には姫路城や書写山円教寺など魅力的な観光資源が存在する。 文化・歴史的遺産のほかに、自然とのふれあいを中心とした施設や海岸の他、マリンスポーツ基地も整備されている。 姫路港と生野銀山間で、銀の輸送を行う馬車専用道路が明治9年に作られ、現在は観光ルート「銀の馬車道」として充実が図られている。 妻鹿漁港の背後には、姫路の海でとれた新鮮な魚介類や地元の農産物、特産品等も販売している「姫路とれとれ市場」がある。 家島、小豆島への玄関口・交流拠点として利用されている。 姫路港に寄港するクルーズ船からは姫路城を望むことができる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部の魅力向上による地域内外の人々の交流空間の創出 ( , , , , - a , b , c , d , e , f , g , h )</li> <li>・定期旅客船の利便性向上 ( - a , b , c , e , g )</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・大がかりなりニューアルでなく姫路らしさをPRしたクルーズ客船の誘致 ( , , , , - k )</li> <li>・地域内の住民が愛着や誇りを持てるような交流空間の創出 ( , , , , , - j , k )</li> </ul>	
内部環境	弱 み	差別化戦略		対応戦略	
	須加地区は物流拠点でもあるため、野積みされた貨物、セメントサイロ等を間近にみながら入出港しており、姫路港の玄関口としてふさわしい景観形成を求める声がある。 外航クルーズの受け入れ体制が脆弱。特に、CIQの問題から外航クルーズのファーストポートにはなれない。(クルーズ船の寄港は年2~3隻) 姫路港と市街地間を結ぶ公共交通は姫路駅方面のバスのみである。 全体の約42%が近づけない水際線。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港と内陸市街地のアクセス利便性の向上(南北都市軸の強化) ( - a , b , c , d , e , g , i )</li> <li>・姫路港の特色を活かした海のエントランス整備(クルーズ船の一層の誘致) ( - a , b , c , d , e , g , i )</li> <li>・既存の親水空間の有効活用と新たなにぎわい空間の創出 ( - b , f )</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・外航クルーズ船についてはセカンドポート、サードポートとしての対応を基本とし、クルーズ船の需要に応じファーストポートでの対応を検討 ( - k )</li> </ul>	

4.3 自然・環境編

		外部環境			
		(ニーズ・役割の増大につながる)機会	(ニーズ・役割の減少につながる)脅威		
自然・環境		P	a 瀬戸内海環境保全特別措置法の改正に伴い「きれいな」だけでなく、生物の多様性及び生産性が確保された「豊かな海」が求められている。 b COP21 におけるパリ協定の採択(温室効果ガス排出量削減)。	P	-
		E	c トラックによる貨物輸送を、海運などに転換するモーダルシフトの動きが加速。	E	-
		S	d 全国的にリサイクルポートを中心とした静脈物流(国内外)が進展。 e 内陸の環境改善や維持浚渫土砂の処分地として海面処分場を確保する港湾は多い。	S	f 地球温暖化に伴い海面上昇が進んでいる。 g 瀬戸内海の漁獲量減少。
		T	-	T	-
内部環境	強み	積極戦略		転換戦略	
	循環資源の取扱いが盛んであり背後にはリサイクル企業が立地している。また、姫路港は平成 15 年にリサイクルポートに指定されている。 金属くずなどの循環資源が多く扱われている。 白浜・大塩・的形地区等に、景勝・自然海浜が残されており、良好な海域環境を有している。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環資源の取扱い拠点として静脈物流拠点を形成 ( , -b, d )</li> <li>・景勝・自然海浜の保全 ( - a )</li> </ul>			
	弱み	差別化戦略		対応戦略	
	コンテナ航路が定着しない。(再掲) ・中島地区:韓国航路(平成 12~20 年) ・浜田地区:神戸港内航フィーダー(平成 15 年~23 年) 干潟造成は姫路港では未実施であり、港湾計画への位置づけもない。 維持浚渫によって発生する土砂の処分先が慢性的に不足。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸港間の内航フィーダー輸送の促進(様々なインセンティブの付与) ( - b, c )</li> <li>・積極的に干潟、藻場等の自然環境を創出 ( , - a )</li> <li>・住工混在の解消など内陸の環境改善に資する土地の確保(海面処分場の計画的確保) ( - e )</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・浚渫土砂を利用して積極的に産卵や稚魚の成育の場として重要な藻場を創出 ( , - g )</li> <li>・神戸港間の内航フィーダー輸送の促進(CO2 排出量削減) ( - f )</li> </ul>	

4.4 安全・安心編

安全・安心		外部環境			
		(ニーズ・役割の増大につながる)機会	(ニーズ・役割の減少につながる)脅威		
		P	-	P	a 国土強靱化に向けた防災・減災対策が急務。
		E	-	E	-
		S	-	S	b 南海トラフ巨大地震の発生が逼迫。 c 施設の老朽化対策が急務
T	-	T	-		
内部環境	強み	積極戦略	転換戦略		
	弱み	差別化戦略	対応戦略		

須加地区に耐震強化岸壁(水深-10m、延長 170m)が整備されており、背後の広域防災拠点である手柄山中央公園まで緊急輸送路が指定されている。  
南海トラフ巨大地震による津波被害は大阪湾諸港に比べ、かなり小さいと想定されている。  
家島諸島(小豆島)への人・生活物資の輸送には船舶が利用されている。

高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行している。

・甚大な被害が想定される大阪湾のバックアップ機能の確保 ( , - a , b )  
・災害時の内陸部・家島諸島等への人・生活物資輸送の確保 ( , - b )

・戦略的的老朽化対策の実施(総合的観点からの優先順位設定) ( - c )



## 5. 姫路港の整備・利用のあり方

### 5.1 姫路港の将来像

4章でとりまとめた戦略をもとに姫路港の将来像を設定する。



## 将来像

- ・ 地域の活力源となる強い産業づくりを支える港
- ・ 交流人口の拡大を支える港
- ・ 豊かな自然環境を次世代につなぐ港
- ・ 安全なくらし、安定した企業活動を守る港

理念

播磨とともに港がひかる

## 5.2 将来像の実現に向けた主要施策

姫路港の将来像の実現に向け、以下の通りとりまとめる。

# 姫路港の将来像

### 将来像 地域の活力源となる強い産業づくりを支える港

播磨工業地帯の持続的な発展、競争力の維持・拡大のため、背後圏荷主の物流需要に対応した物流機能の強化や、産業用地としての機能を向上させるためのインフラ整備など、背後圏の産業を支える港としての整備・利用を図る。

また、地域経済の活性化と港湾の利用促進のため、関係機関が連携して企業立地を支援すると共にエネルギー拠点にも利用できる開発空間を提供する。

#### 主要施策

広畑地区においてバルク貨物取扱機能を強化  
須加地区においてコンテナ取扱い拠点を形成  
物流の円滑化を図る道路整備を推進  
工場・物流施設等の立地を促進  
エネルギー拠点にも利用できる場を確保

### 将来像 交流人口の拡大を支える港

姫路港周辺には世界文化遺産である姫路城など多くの観光客が訪れる観光資源があり、また、網干なぎさ公園など地域住民に親しまれている親水空間や歴史的町並み、家島、産業ツーリズムなど魅力ある新たな可能性を秘めた観光資源も存在する。これらの資源にストーリー性を加味し、観光資源としての深化・連携を図り、地域内の住民が愛着や誇りを持てるような交流空間の創出により、交流人口の拡大を目指す。

#### 主要施策

地域内外の人々の交流・にぎわい空間を創出  
港と内陸部市街地のアクセス利便性の向上を目指す  
姫路港の特色を活かした海のエントランスを整備

### 将来像 豊かな自然環境を次世代につなぐ港

温室効果ガス排出量削減のためトラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進や、循環資源の適正な取扱いの推進により、環境改善を図る。

また、生物の多様性や生産性が確保された「豊かな海」の実現のため、姫路港に残る貴重な自然海岸の保全や干潟・藻場・浅場の造成による自然環境の創出を図る。

さらに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。

#### 主要施策

神戸港間の内航フィーダー輸送を促進  
循環資源の取扱い拠点として機能強化  
自然環境の保全・創出を推進  
内陸の環境改善に資する土地の確保

### 将来像 安全なくらし、安定した企業活動を守る港

発生の逼迫性が叫ばれる南海トラフ巨大地震により、大阪湾は甚大な被害が予想される。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。また、災害時における内陸部・家島諸島等の離島への人・生活物資の輸送を確保する。

さらに多くの港湾施設が老朽化を迎える中、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。

#### 主要施策

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を確保  
災害時の内陸部・家島諸島等への人・生活物資輸送の確保  
戦略的的老朽化対策を実施

## 主要施策の概要

### 物流・産業

#### 施策 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。

#### 施策 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。

#### 施策 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。

#### 施策 工場・物流施設等の立地促進

- ・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 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。

### 交流・生活

#### 施策 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。
- ・近海の高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。

#### 施策 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。

## 交流・生活

### 施策 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。

## 自然・環境

### 施策 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。

### 施策 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。

### 施策 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。

### 施策 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。

## 安全・安心

### 施策 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 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。

### 施策 戦略的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み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。



5.3 主要施策の関連性

各分野別に掲げた主要施策の分野間の関連性を確認するため、以下の通り整理する。

各分野の施策はそれぞれが独立しているわけではなく、施策の実施により分野を超えた相乗効果を生み出すものもある一方で、他分野に悪影響を及ぼす可能性も考えられる。そのため、4つの分野の施策の効果が最大限になるよう、それぞれの施策を協調的に実施（コ・デザイン）する必要がある。

物流・産業	交流・生活	自然・環境	安全・安心
<p><b>広畑地区におけるバルク貨物取扱い機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>地域内外の人々の交流・にぎわい空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>近海の高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。</li> </ul>	<p><b>神戸港間の内航フィーダー輸送の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p><b>須加地区におけるコンテナ取扱い拠点の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>港と内陸部市街地のアクセス利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>循環資源の取扱い拠点として機能強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p><b>災害時の内陸部・家島諸島等への人・生活物資輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
<p><b>物流の円滑化を図る道路整備の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p><b>姫路港の特色を活かした海のエントランス整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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）</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>自然環境の保全・創出を推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>白浜・的形地区に現存する自然海浜や景勝を保全する。</li> <li>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。</li> </ul>	<p><b>戦略的的老朽化対策の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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み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。</li> </ul>
<p><b>工場・物流施設等の立地促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>		<p><b>内陸の環境改善に資する土地の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>施策、については、有事の際の「備え」であり、他分野の施設の平時利用を兼ねている。 施策は各分野の施設と密接に関係する。</p>
<p><b>エネルギー拠点にも利用できる場を確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>			<p>施策、については、有事の際の「備え」であり、他分野の施設の平時利用を兼ねている。 施策は各分野の施設と密接に関係する。</p>

: 交通アクセス  
 : コンテナ（モーダルシフト）  
 : 浚渫土砂の処分  
 : 交流空間  
 : 海のエントランス整備

無色 : 単独で進める戦略      着色 : 同色が関連する施策



## ～ 播磨とともに港がひかる ～

