

港湾機能の拡充と再開発

異議五 神戸港長期計画検討委員会の報告書から

港湾をめぐる時代の変遷、港湾機能の充実へと向かうたる過程、また港湾の整備と改修についての現状と問題、港湾の貿易、港湾の運送、港湾の通航等の問題。

（主査） 雜 喉 徹（神戸市港湾局経営開発部）

（目次） 次に付録としてお読み出された内容は、（中略）

1. 港湾をめぐる時代の変遷
2. 量的拡大から質的充実へ
3. 長期計画に盛られた理念
4. 長期計画の概要

1. 港湾をめぐる時代の変遷

わが国の経済が、戦後の荒廃から立直り、漸く復興への道を歩み始めたのが、昭和20年代の後半であった。国内の急速な経済復興に支えられ、わが国の国際社会への復帰は、思ったより急ピッチで達成された。それまで途絶えていた海外との貿易取引も、このころから日増しに拡大して行った。

神戸港でも、昭和25年、「神戸国際港都建設法」が施行され、続いて昭和26年、神戸市が国に代って港湾管理者となるに及び、急増する港湾貨物をさばくため、積極的な港湾拡張工事が実施された。戦前の在来埠頭に隣接して、新港第7突堤及び第8突堤の建設着工が、相次いで行われたのがこの時代である。

その後、昭和35年に発表された国民所得倍増計画を起爆剤に、わが国は高度経済成長時代へと突入した。港湾においても、海上輸送貨物の飛躍的な増大に対応し切れず、全国主要港湾では、施設の整備拡大が一斉に進められた。

神戸港でも昭和34年、当時革新埠頭のさきがけともなった摩耶埠頭の建設が着手された。

さらに昭和40年代は、わが国の経済が一段とたくましさを誇り、正に驚異的な成長を遂げた時期であった。港湾においても、コンテナによる輸送革新が急激に発展し、特に神戸港では、取扱貨物量が、昭和30年に比べて昭和35年で1.7倍、昭和40年で3.6倍、昭和45年には実に8.4倍と急増した。

神戸港の摩耶埠頭は、そのころ昭和41年にはほぼ完成していたが、同年9月、海運造船合理化審議会から、「わが国海上コンテナ輸送体制の整備について」の答申が、運輸大臣あて提出されたため、急拠計画が変更され、摩耶埠頭第4突堤は、最初のコンテナバースとして整備されることになった。そしてその僅か1年後の昭和42年には、米国マツソン社のコンテナ船、「ハイヤン・プランター」号をこの摩耶第4突堤に受入れ、日本でのコンテナ時代の幕開けを、神戸港のこの地で迎えたのである。

一方、昭和41年、早くもコンテナ時代の到来を予測した神戸港では、人工島ポートアイランドの起工を発表し、その後15年の歳月を経て、昭和56年3月、それは見事に完成した。しかもその間、ポートアイランドの完成を待たずして、第2の人工島六甲アイランドが昭和47年に起工され、既に現在ではその約70%が海上に姿を現わしている。

このように、経済の高度成長に支えられた時代には、その時代の要請を満たすための大型プロジェクトが次々と実行に移されて行った。

しかし、その後昭和48年に襲った第1次のオイルショックを契機に、わが国経済も、高度成長から安定成長へと移行せざるを得なくなった。港湾においても、世界経済低迷の影響を受け、取扱貨物量も次第に鈍化の傾向を辿るのである。

反面、経済的にも流通コストを極度に節減でき、“速く、安く、確実に”といった物流三原則を満たすコンテナ輸送は、文字どおり輸送革新の波となって、その後もますます進展した。そのため、海運及び港湾をめぐる物流状態は、現在に到るまでめまぐるしく変遷を見せており、港湾側にも新たな対応が迫らせるようになった。

世界のコンテナリゼーションは、1966年（昭和41年）4月、シーランド社が北米東岸／欧州航路に、改装コンテナ船「フェアランド」号を投入したことに始まるといわれている。

その後、1972年（昭和47年）までがコンテナリゼーションの黎明期、1972年から1978年（昭和53年）までが第1発展期、1978年から1980年（昭和55年）までが第2発展期、そして1980年以降がコンテナリゼーションの転換期と呼ばれている。

特に1983年（昭和58年）以降は、コンテナ船の大型化が目を見張る勢いで進展しており、最近では、いわゆる超大型船の出現を見るに及んで、海運界をとりまく客觀情勢は、ますます厳しいものとなった。

超大型船就航の背景は、一言でいえば、海運界の競争激化への対応策にはかならないが、一方、われわれ港湾側とすれば、今後の港湾計画を検討する上で、好むと好まざると拘らず、それら大型船の受入れ対策を講じなければならない。何故なら、船は1年足らずの期間で建造できるが、港湾施設がその機能を発揮するためには、少くとも計画から完成まで、数年の歳月を要するからである。

従って神戸港としても、これら海運界の時代の流れをいち早くキャッチし、今後の港湾計画立案に向けての充分な予測と展望、そしてその実現のための、慎重な検討が必要となった。

2. 量的拡大から質的充実へ

昭和58年は、過去3年間にわたる景気後退の危機から漸く脱却し、わが国の経済が、緩やかな安定成長の時代に入った年といわれている。それに伴い、国民の価値観も、かつての急成長時代に見られた“物的豊かさ”から、“質的充実”へと顕著な様変りを呈して来た。

このような最近の経済的、社会的要請を踏まえる限り、港湾整備の面においても、新たな発想が起つてくるのは当然である。

港湾整備自体も、その前に都市整備を考える必要があり、施設の物理的、

量的拡大から、港湾機能の安全かつ効率的な発揮と経済性に重点を置いた、施設の質的充実が新たな重要課題となって浮上して来た。

と同時に、一方では自然的、社会的環境と調和を図った港湾機能の再開発が求められるようになった。特に、港湾空間といえどもそれは都市空間の一画を構成するものであり、従ってこれかららの課題は、先ず都市整備を目指した港湾整備を推進することが第一であろう。都市環境の改善、都市構造の高度化が進む中で、今後は港湾自らも、快適な都市環境の一部を構成することが求められる。そのためには、土地利用の効率化とその改善を図ることはもとより、さらには土地造成そのものを実行することが次の課題となった。

その意味では、既に神戸市が造成した人工島“ポートアイランド”は、100%その機能を発揮しており、都市と港湾の結びつきを果した、この上ない成功例といえるのではなかろうか。

一方、限られた貴重な港湾空間においては、港湾機能をより効率的に発揮させるため、既に老朽化あるいは陳腐化した施設の、スクラップ・アンド・ビルト、施設の再配置を行い、可能な限り、港湾機能の再開発を進めることが大切である。

時代の流れに即応した港湾機能を整備拡充すること、そして同時に現在抱えている古い施設の再開発を行うこと、しかもなお都市整備との共存共栄態勢で、港湾施設の適正かつ順応体制を維持して行くこと等、これらがまさに、われわれ港湾側に課せられた今後の課題である。

神戸港は、先にも述べたとおり、過去いくたびかの輸送革新の波に対応し、その都度港湾の施設拡充と機能の近代化、効率化を進めてきた。そしてその最高の傑作が、人工島ポートアイランドであり、それは都市と港湾を結びつける“理想の海上文化都市”となった。

しかし今また、海運界では新たな変革期を迎えようとしている。そしてこの変革期は、われわれ港湾側にとっても、決して見逃せない大きな流れとなって迫っている。また一方われわれは、来るべき高度情報化社会の動きにも対応し、長期的な視野に立った、21世紀に向けての港湾計画を模索しなければならない。いわば今、神戸港の今後のあり方が問いかれてる時期である。

そのような観点から、神戸市では昨年、港湾管理者及び港湾諸官庁、学識経験者、各界代表、地元代表等多くの権威者50名から成る“神戸港長期計画検討委員会”を発足させた。同委員会は計5回の会合と3回の専門部会を開き、今後の海運、港湾及びそれに関連する種々生々しい難解な課題を検討し、今後神戸港がどう生きて行けばよいか、そしてまた、どのような発展への道を選ぶべきかを熱心に研究した。その結果、本年2月に同委員会会長佐藤肇氏から神戸市長あて、報告書が提出されたのである。

以下“神戸港長期計画検討委員会”的報告書から、その骨子を抜粋して紹介するとともに、必要な都度、資料あるいは図表等を挿入し、さらに理解を深めていただくために、若干のコメントを付して行きたいと思う。

注 報告書の原文を紹介する場合は、その引用部分を「」書きとした。

なお紙面の制約から報告書の全文が引用できないので、省略箇所は……と表示した。

3. 長期計画に盛られた理念

先ず同委員会の報告書は、冒頭において、新たな海運の変革期に対応する港湾機能の質的転換及び港の再開発の必要性、さらには海上都市の役割について、次のように指摘している。

(1) 海運の動向

「海運界の動向により直接影響をうける港湾機能は、国際的な経済情勢の影響を免れることができない。世界貿易の中心となった太平洋地域に展開されている環太平洋諸国のはげしい競争により、現在コンテナ船はオイルショック後の省エネルギータイプから、積載能力を倍増した超大型船へと転換が進みつつある。またローロー船に代表されるような船舶の多様化の進展からも目をはなすことができない。

大型化、多様化のもたらす今後の影響として船隊オペレーションの変化が予想され、極東、東南アジア地域でも寄港地の集約化が進むであろう。すで

に経済成長がいちじるしい中進工業諸国をバックに拠点港としての地位が確立しつつあるシンガポール、台湾、香港等諸港の追いあげに対抗しながら、神戸港がマザーポートとして不動の位置を確保するためには……大量の貨物を確実、迅速にさばく港の能力の質的な転換——施設規模の拡大、高度な荷役システムの整備、情報機能の拡大等——が要求されるであろう。

船舶の大型化、多様化の到来を契機に神戸港は国内外の動向に対応した質的な転換を図り、時代を先取りしていく必要がある。」

ここでいわれている船舶の大型化については、その傾向がどこまで続くか、また実際にどれだけの大型船隊が整備されるのか、その予測は極めて困難である。現に大型化を進めているのは限られた一部の外船社のみで、邦船社では今のところ大型船建造の動きは見られない。しかも、邦船社のある専門家筋は、これら外船社の大型化についてはむしろ批判的であり、コンテナ船が大型化すること自体一般経済原則に照らしてあり得ないと指摘している。

とすれば、船舶の大型化に備えた施設の拡充は、も早や過剰投資以外の何

表 1 太平洋航路の最大船型の推移

年	船名	船社	TEU	備考
'72～'80	SL Commerce 他	Sea Land	1,968	S/L シリーズ
'80	Neptune Amber	NOL	2,048	
'81	Lexa Maersk 他	Maersk	2,100	L タイプ
'82	Luna Maersk	Maersk	2,500	L 改型
'82	Pres. Lincoln	APL	2,500	C-9 型
'84.1	Laust Maersk	Maersk	2,800	L 改型
'84.2	Barber Tampp	BBS	2,400	世界最大の Ro/Ro 船
'84.4	Louis Maersk	Maersk	3,000	L 改型
'84.6	Am. New York	U S L	4,556	New York Class

ものでもないということになる。果してそうであろうか。

コンテナ船の大型化は、事実として既に始まっているのであり、また今後外国の大手船社は、大型船の建造を可成の規模で計画していることを直視しなければならない。

現在、船型の大型化に対する大きな制約がパナマ運河にあることは事実であり、コンテナ船にしても、いわゆるパナマックス型と呼ばれるのは船幅32.2メートルが限度である。しかしそれを限度として積個数を増やすには吃水を深くするか船長を長くするかのいずれかであり、構造上の安定度からいって、吃水を深くする船がこのところ次第に増加している。

従って今後は、水深13~14m級のバースが必要となることは十分予測され、既に神戸港六甲アイランドでは、シーランド社の要求に応じ、水深13mの連続2バースを建設し、荷役機械の面でも、世界最大級のスーパークレーン4基を設置した(表2)。

大型化に備えた設備投資の無用論、さらにはオーバーバース論は、海運界

表2 大型クレーンと標準クレーンの諸元一覧表

項目	バース 単位	(大型クレーン) 六甲アイランド CIC2バース	(標準クレーン) 在来公社バース
定格荷重	t	40	30.5
吊上荷重	t	55.5	44
揚程	全揚程	m	40.5
	海側レール面上	m	27.5
	海側レール面下	m	13
アウトリーチ	m	40	36
バックリーチ	m	25	11
レベルゲージ	m	30.5	16
クレーン重量	t	約770	624

の先行きを懸念した慎重論であるには違いない。しかし、放っておけば、現在のコンテナバースも将来無用の長物となるおそれがないとは限らないのである。その場合、後に述べるように、再開発の手法によって、港湾施設の都市施設への転換は可能であり、もし仮に全体としてオーバーバースの危険があれば、施設の量的拡大は極力抑え、施設の再配置、適正配置を含めた質的転換を図ればよいのではなかろうか。

いずれにしても現在のコンテナバースは、構造上直ちに大水深バースに切り換えることができないことだけは事実である。

表3 大型フルコン船、ローロー船の建造と就航状況

('85.8現在)

	船社	シリーズ名	TEU	×隻	DWT	L × B	d	就航	備考
フルコン	APL	C 9	2500	× 3	40,490	262 ¹ × 32 ² 10 ¹	'82.12～	全船就航	
	EMC	G TYPE	2728	× 20	42,700	230 ⁸ × 32 ² 11 ¹	'83. 7～	"	
	M'SK	L 改型	2500～3000 × 5		52,000	269 × 32 ³ 13 ⁹	'83.11～	"	
	USL	N Y 型	4456	× 12	52,000	289 ⁵ × 32 ² 11 ¹	'84. 6～	'85.10全船就航	
	O O C L	F 型	2500	× 8	44,000	228 ⁵ × 32 ² 12 ⁵	'85. 7～	現在第1船就航	
	N O L	—	2500	× 2	34,600	234 × 32 ² 11 ¹	('85.末～)		
	F B S	—	2538	× 2	☆	☆		('85.10～)	
	Y M L	—	3090	× 4	☆	270 × 32 ² 10 ⁵	('86.夏～)		
	LYKES	—	2500	× 6	33,360	259 × 32 ² 10 ³	('86.夏～)		
	H J C L	—	2600	× 6	36,000	224 × 32 ² 10 ⁸	('86.末～)	建造中	
新規	M O L	—	2500	× 3	39,000	213 ⁶ × 32 ² 10 ⁵	('86. 5～)		
	EMC	G L 型	2940	× 8	43,550	241 × 32 ² 10 ⁵	('86. 1～)		
	邦船3社	—	2500～2800 × 6	☆ ☆ ☆				('86.10～)	
	K L	—	2900	× 1	31,400	241 × 32 ² 10 ⁵	('86. 6～)		
	H Y U N D A I	—	2970	× 8	36,000	231 × 32 ² 15 ⁵	('85.末～)		
	S / L	D — 18	3500	× 6	計画中				未発中
	APL	—	3400～3600 × 3		”				
Ro/Ro	N O L	—	2500	× 2	”				
	N S C S A	—	2306	× 4	40,450	248 ⁷ × 32 ² 8 ⁵	'83. 4～	全船就航	
	B B S スーパーキャリアII	—	2400	× 3	44,000	262 × 32 ² 9 ⁸	'84. 2～	"	

一方、船舶の多様化として、最近は大型ローロー船の就航が目立ち始めている。元来ローロー船は、ヨーロッパのような限られた域内の海上輸送にその効果を発揮して来たが、最近では、多種多目的貨物輸送への対応として、この種の船型が多く用いられ、世界一周航路に就航する大型ローロー船の出

現を見るに到った。神戸港でもローロー船の入港実績は、年とともに増加の一途を辿っている。

表4 ローロー船の入港実績（神戸港）

項目	年次 年次	53	54	55	56	57	58	59
入港隻数 (隻)		67	83	89	129	158	169	158
総トン数 (千C/T)		838	1,143	1,383	2,073	2,589	2,787	2,976
1隻当たりの総トン数 (C/T/隻)		12,505	13,759	15,538	16,067	16,386	16,491	18,838

(2) 物流の動向

「……貨物の多様化、サービスの高度化、物流の効率化の要請に対応できる今後の港湾は内陸（生産地）と道路網により効率的に結びつき、航空輸送にも対応できるターミナルでなければならない。特に今後の物流の動向に影響を与える情報化の進展は海、陸、空の拠点ターミナルであってこそ、その機能を十分に發揮することができる。」

今後の社会の要請にこたえることのできる海、陸、空の拠点ターミナルの形成は神戸港の港湾関連産業等の拡大と新たな産業を興すとともに、市民に新しい雇用の場を提供し、神戸経済基盤の一つの柱となる必要がある。」

物流の多様化は、いうまでもなく、“物流手段の多様化”と“物流形態の多様化”に分けられる。コンテナ船、ローロー船、自動車船、多目的船といった一連の動きは、物流手段の多様化の典型的な現われであり、また本船とフィーダー船との結びつき、内陸貨物と海上貨物の結合、あるいは空貨への移行等は、物流形態の多様化として捉えることができる。

しかしそのいずれの場合でも、アクセス網の充実とターミナルの合理的、効率的運用は物流の合理化を図る面で欠くことのできない重要な要素であり、神戸港では従来から、この二つの物流多様化の対応を積極的に図ってきた。

ここで指摘されている海、陸、空の拠点ターミナルの形成は、引き続き神戸港に課せられた使命であり、物流そのものへの対応として先ずハード面の整備を訴えている。特に今後予測される空貨の伸びと人の流れに対応して、ACCCT及びCATといった対空施設の整備に意欲的であり、これについては後ほど述べる具体的な計画内容の中に、はっきりと織り込まれている。

注 ACCCT : Air Cargo City Terminal の略で貨物を対象とした施設
CAT : City Air Terminal の略で乗客を対象とした施設

(3) 港湾の再開発

「……再開発は海上輸送の変革に適合していくための方策であるとともに、港湾の多角的、複合的利用への展開でもある。市民および社会の価値観の多様化にもなって、港湾も多角的な対応を求められており、複合的な港湾都市神戸港の新たな発展の基盤を築くことになるからである。」

港湾の再開発とは、必ずしも古い港湾を新しい港湾に生まれ変らせることでもなければ、施設の衣替えを図ることでもない。もちろん古い施設に改良を加え、その機能アップを図ることも十分必要である。しかし一方、古い港湾施設を新しい都市施設に生き変らせ、快適な都市機能として再利用を図ることも大切ではなかろうか。

欧米ではこの種の再開発のパターンが数多く見受けられ、古い岸壁がプロムナードやショッピング街に生まれ変ったり、昔風の堅牢な上屋がレストランや立派なマンションに衣替えしている様子が随所に窺われる。

要するに再開発には二つの手法があり、これから港湾再開発においては、先に述べたとおり、快適な都市環境の整備充実を目標とした多面的、多角的な事業が、それぞれのケースに応じ準備されて当然である。

(4) 海上都市の役割

「……かつて神戸港が幾多の産業の成長を捉したように……新たな産業を海上都市に立地させることは都市活性化と雇用の確保をもたらすものとして大きな期待がかけられる。……これらの海上都市群は神戸の既成市街地の機

能と一体となり、各種の機能の複合化、相乗効果などを發揮することが期待され、加えて既成市街地環境向上のための受皿としての役目も分担するであろう。

今後の国際化の進展、市民の価値観・意識の多様化、急激に進む高齢化社会、情報化の進展等社会経済情勢の変化の中で、神戸の発展のために海上都市群は重要な役割を果すことになる。」

海上都市群とは、ポートアイランド、六甲アイランド、そして後に述べるポートアイランド第二期等一連の人工島を指していることはいうまでもない。

これらの海上都市には、わが国最大のコンテナターミナル等、近代的な港湾施設が整備されるに伴い、コミュニティゾーン、コンベンション機能、ファッション産業等多種機能を持った都市空間の造成が必要となった。

いわば、都市と港湾とが一体となった経済基盤の拡充が、神戸市にとって最も望ましいという結論になったのである。

以上4項目にわたっての多方面かつ多方向の意見を調整し、神戸港長期計画検討委員会の報告書は、その基本理念の中で次のように締めくくっている。

「以上のような認識のもとに、以下神戸港長期計画の基本方針を策定した。

- ① 国際貿易、国際交流機能の拡充・強化のための空間確保
- ② 既設埠頭の再開発による臨海部の有効利用
- ③ 高度化する産業、先端技術産業の立地および都市活性化のための基盤整備
- ④ 既成市街地環境向上のための用地確保
- ⑤ 都市軸の強化、都市景観、港湾環境の充実」

それではここで述べられた報告書の基本理念に基づき、具体的にどのような長期計画がその中に盛られたかを以下章を改めて紹介することにする。

4. 長期計画の概要

(1) ポートアイランド（第2期）計画

既に完成した人工島ポートアイランドは、神戸市の海上文化都市として、

また神戸市の経済基盤を支える中央都市軸上に位置する多種機能都市として新しく脚光を浴びている。

しかし、更に次代の限りない要請を踏まえながら新しい活力を創造し、それにマッチした超近代的な港湾施設や都市施設を整備するためには、既存の人工島だけでは決して十分ではない。そのため今回の長期計画では、新たにポートアイランド（第2期）の造成が計画された。

神戸経済をこれまで支えて来た主要な産業は、そのほとんどが神戸港を母体とする港湾関連・依存産業などから誕生して來たものであり、これらの港湾関連・依存産業が神戸経済に占めるウエイトは、雇用面、市民所得面など、現状においても依然として大きなものがある。すなわち、港湾関連・依存産業の就業者は12万2千人で、市内就業者61万1千人の22%を占め（就業寄与率）、所得の面では同じく1兆934億円で市内純生産2兆4,868億円の44%を占めている。（所得寄与率）

表5 市民経済に占める港湾関連・

依存産業（部門）の割合

項目		実績数値	市全体に対する比率
就業者	港湾関連産業	6.1万人	10.0%
	港湾依存産業	6.1万人	10.0%
	計	12.2万人	20.0%
所得	港湾関連産業	3,855億円	15.5%
	港湾依存産業	4,141億円	16.7%
	派生所得	2,938億円	11.8%
	計	10,934億円	44.0%

（「神戸港と市民経済」より。昭和54年度調査）

また、新たな産業経済の進展に伴って、一層重要度が増加しつつある高度化する産業・先端技術産業やサービス業への対応、および製造業自体についてもそのソフト化、高付加価値化などへの対応を考えていくことが必要である。

さらに注目すべきものとして、他都市に先駆けて宣言したファッション都市化の促進、観光都市化の展開およびコンベンション都市化の推進等は、新しい潮流として今後の神戸経済を支える重要な柱の一つとして成長することが期待されている。

従って以上の目的に沿った産業立地を図ることにより、神戸経済の活性化

表 6 土地利用パターン

	整備の方針	面積
大型コンテナターミナルゾーン	第三航路に近く、水深15mが確保できる東南部に配置する。	
多目的ターミナルゾーン	第三航路に近く、既存施設と連続する東北部に配置する。	
港湾関連ゾーン	大型コンテナおよび多目的ターミナルゾーンの背後部に配置する。	220ha
C A T	陸上交通との連絡や周辺国際交流ゾーンとの複合化を配慮して、都市機能部に隣接して配置する。	
国際交流ゾーン	現ポートアイランドの都市機能の集積をさらに南側へ拡大し、CATを含めて一体となった国際交流ゾーンを配置する。	
産業・業務ゾーン	中央軸をはさんで、西側に高度化・ソフト化する産業、業務および既成市街地再開発用地等を確保するゾーンを配置する。	200ha
健康・文化・レクリエーションゾーン	中央軸の最南端で、海に面した場所に配置する。	
公園・緑地	南側水際線に沿って、ウォーターフロント緑地を配し、海のみえる散策路等を考える。また、各ゾーン内についても、土地利用に応じて公園・緑地を配置する。	
合	計	420ha

の整備が、いわば当長期計画の目玉商品として織り込まれたのである。

土地の有効利用を図る目的から、先ず島内をいくつかのゾーンに区分し、そのゾーニングの整備方針及び諸機能のコンプレックス等を前提に、土地利用のパターンをおおむね次のように計画している。

(2) 六甲アイランド計画

六甲アイランドは、既に昭和47年にその造成にとりかかった人工島である。しかしその後、時代の変遷に伴い、当初計画された内容を修正する必要に迫られ、「六甲アイランドを考える会（二次）」の意見をも踏まえ、今回の長期計画検討委員会で、計画面に若干の新しい発想が加味されたのである。

表 7 土地利用計画

	整備の方針	面積
大型コンテナターミナルゾーン	第三航路に近く、西側コーナー部に配置する。	
多目的ターミナルゾーン	国際流通ゾーンに接し、南東部ふ頭に配置する。	
港湾関連ゾーン	大型コンテナおよび多目的ターミナルゾーンの背後部に配置する。	400 ha
国際流通ゾーン A C C T	大阪湾岸道路に接し、南端ACCTとを結ぶ地区に配置する。	
臨海性レクリエーションゾーン	緑地、親水性レクリエーションの充実をはかるものとして中央部最南端に配置する。	
産業基盤ゾーン	将来のアクセスおよび土地利用を配慮して西側のコミュニティゾーンと大型コンテナターミナルゾーンの中間に配置する。	
都市再開発ゾーン	北東部の港湾関連用地にはさまれた場所に配置する。	
コミュニティゾーン	六甲アイランドの中心部に配置する。	180 ha
情報機能ゾーン	六甲アイランドにおける情報センターとして、コミュニティゾーンと南側レクリエーションゾーンの中間に配置する。	
文化・レクリエーションゾーン	海辺の商業的リゾートゾーンや余暇空間、スポーツ・文化空間として臨海性レクリエーションゾーンの背後に配置する。	
合	計	580 ha

(注) 580 haは供用部分等の面積も含む。

その中にも、特に六甲アイランドは、物流機能としての役割と性格が重視されることから、将来空貨を対象としたACCCTの計画が新たに盛り込まれたとともに、流通センターとしての機能を補完する必要から、港湾関連ゾーンの中に情報機能ゾーンが加えられることとなった。先端産業のソフト部門、研究開発部門を受けもつ研究開発機関や産業のハイテク化に対応したビジネスゾーンとともに、この情報機能ゾーンは、今後六甲アイランドの情報センターとして、さまざまな業務の情報処理部門、情報業務機能の複合体を形成することであろう。

一方六甲アイランドの都市機能ゾーンも、単に住宅機能だけに止まらず、文化・レクリエーション機能、情報業務機能を主軸とした都市的な魅力ある街づくりを図るために、進展しつつある情報化社会に対応した利用を図ることが望ましいとされている。

六甲アイランドの土地利用計画は表7のとおりである。

(3) 再開発計画

先にも述べたように、一口に再開発といっても、その手法あるいは適用は、ケースバイケースでまちまちである。要はその施設の情況に合った最も適切な再利用を考慮しなければならない。

神戸港の場合においても、実際に再開発を行うにはその手法及び目的も、自ら多種多様化せざるを得ないのである。そこで実際の例から追って見ると、その手法は次の6つの体系に分類することができる。

- ① 機能純化への再配置——市民生活港湾づくり（兵庫突堤）
- ② 都市利用の導入——親しまれるみなとづくり（高浜～新港間）
- ③ 港湾業務中枢の形成——ポートビジネスパークづくり（新港突堤西部）
- ④ 港湾流通機能の強化——港湾流通センターづくり（新港東部、摩耶埠頭）
- ⑤ 在来埠頭の機能改善——使いやすい広いスペースづくり（新港東部、摩耶埠頭）
- ⑥ その他——今後の課題として地域特性を活かすべき所（長田港、矢庫運河等）

しかしいずれにしても港湾の再開発は、今後都市そのものが快適な住環境

を維持して行く上で、また同時に、港湾そのものも都市の経済基盤を支え抜く上で、どうしても必要な課題である。

都市と港湾が互いに補完し合いながら発展して行くためには、再開発という問題を抜きにしては考えられない。港湾機能の拡充と再開発は、新しい次の世代の繁栄を約束する上で欠かせない問題である。それはまた都市の活性化をもたらす限りない原動力となって迫って来るであろう。