

神戸市からの報告

(ポートアイランドに関する経済的側面等からの分析・評価)

1. まちの概要
2. 人口動態など
3. 産業など
4. 取り巻く環境変化（神戸空港の国際化等）
5. 民間事業者へのヒアリング結果
6. 他都市の事例調査
7. まとめ

1 - 1 ポートアイランド年表

		トピック
1981年	S56	ポートアイランド（第1期）竣工 ポトライナー営業運転開始 神戸ポートピア博覧会“ポートピア'81”開催
1987年	S62	ポートアイランド（第2期）埋立工事着工
1989年	H1	ファッションタウンまちびらき
1995年	H7	阪神・淡路大震災発生
1996年	H8	第2期コンテナバース供用開始（PC14・15）
1998年	H10	医療産業都市構想開始 神戸キメックセンタービル竣工
1999年	H11	港島トンネル開通
2000年	H12	理化学研究所（発生・再生科学総合研究センター）開設
2006年	H18	ポトライナー延伸 神戸空港開港 ポートピアランド閉園 スーパーコンピューター「京」共用開始
2007年	H19	コンテナバース跡地に3大学開学・しおさい公園供用
2010年	H22	ポートアイランド（第2期）埋立工事竣工
2021年	R3	スーパーコンピューター「富岳」共用開始



ポートアイランド第1期

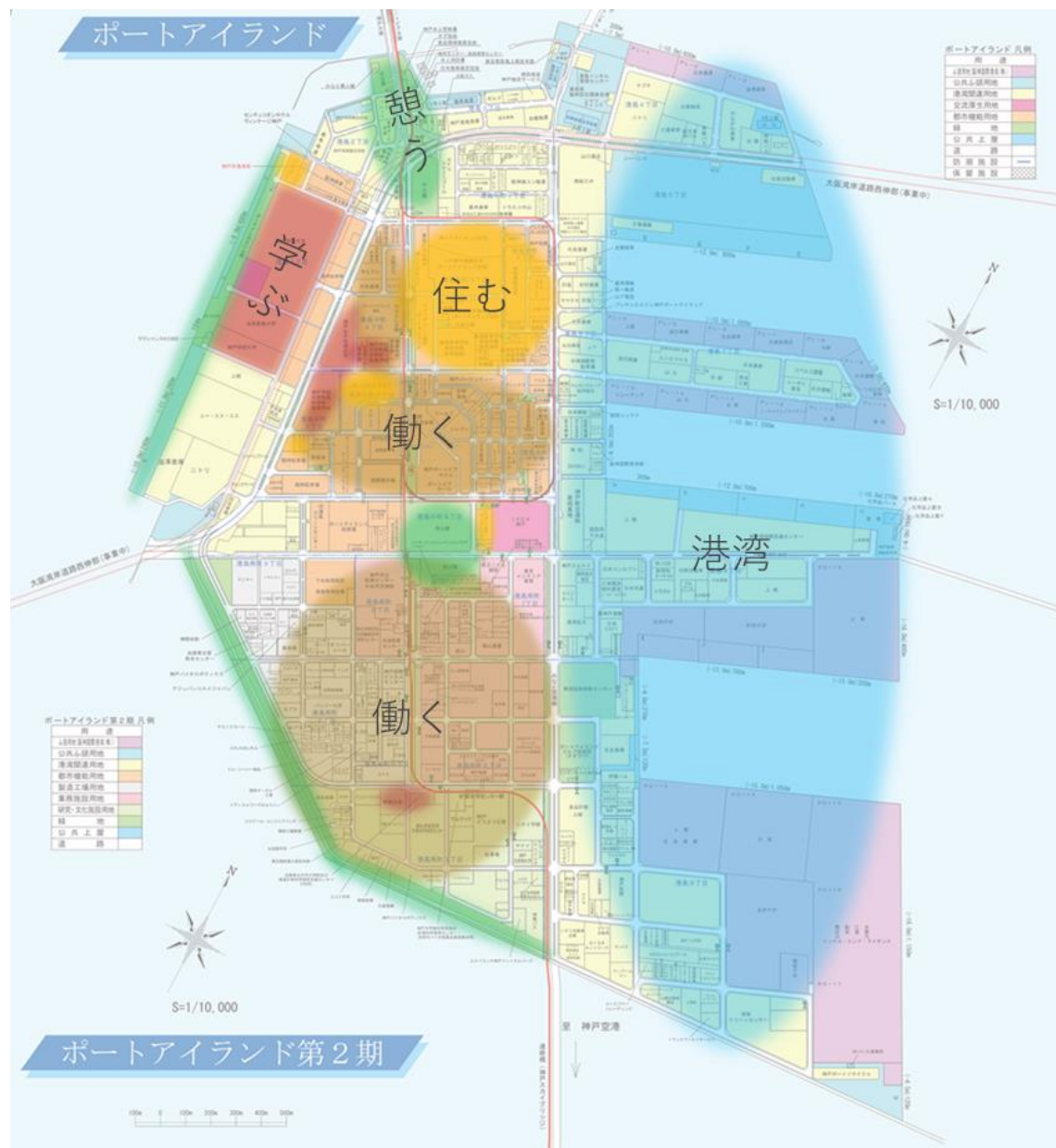


ポートアイランド第2期



神戸空港の開港

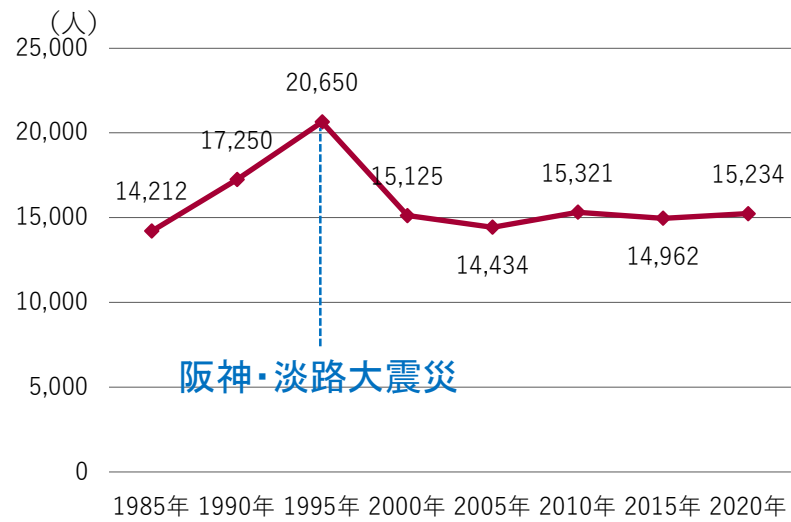
1 - 2 計画的なゾーニング・・・時代とともに変遷も



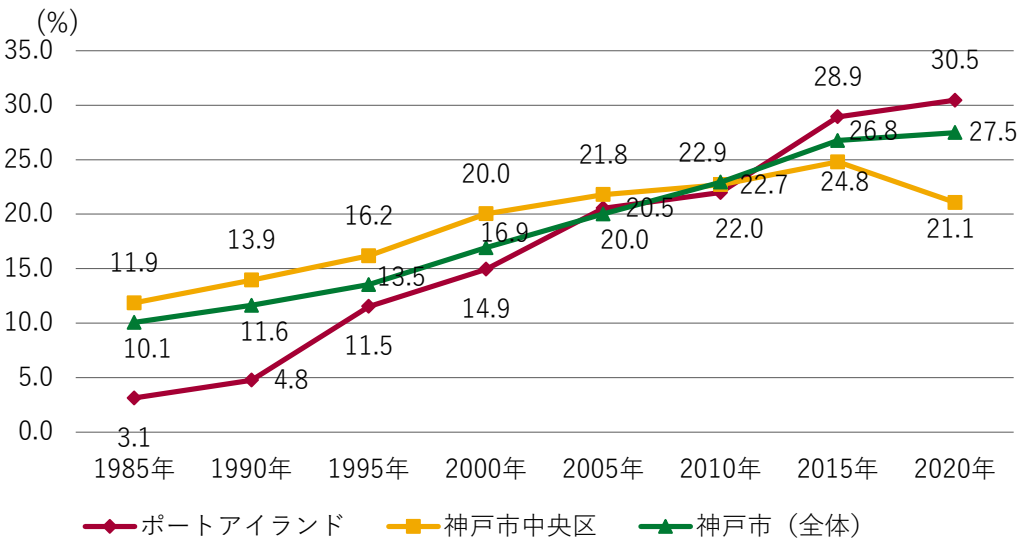
2 - 1 人口減少、高齢化が進む

- 阪神・淡路大震災後、減少、その後は横ばい
- 高齢化が急速に進行、20～30代人口の減少幅が大きい

【人口推移（ポートアイランド）】



【高齢化率推移】



【20～30代人口推移】

(単位：人)

	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	変化率
ポートアイランド	5,579	5,694	5,334	3,789	3,541	4,073	3,518	3,199	57.3%
神戸市中央区	35,827	32,909	28,801	32,756	36,718	37,467	37,865	36,254	101.2%
神戸市	414,101	402,978	396,863	422,213	414,643	387,581	336,076	288,463	69.7%

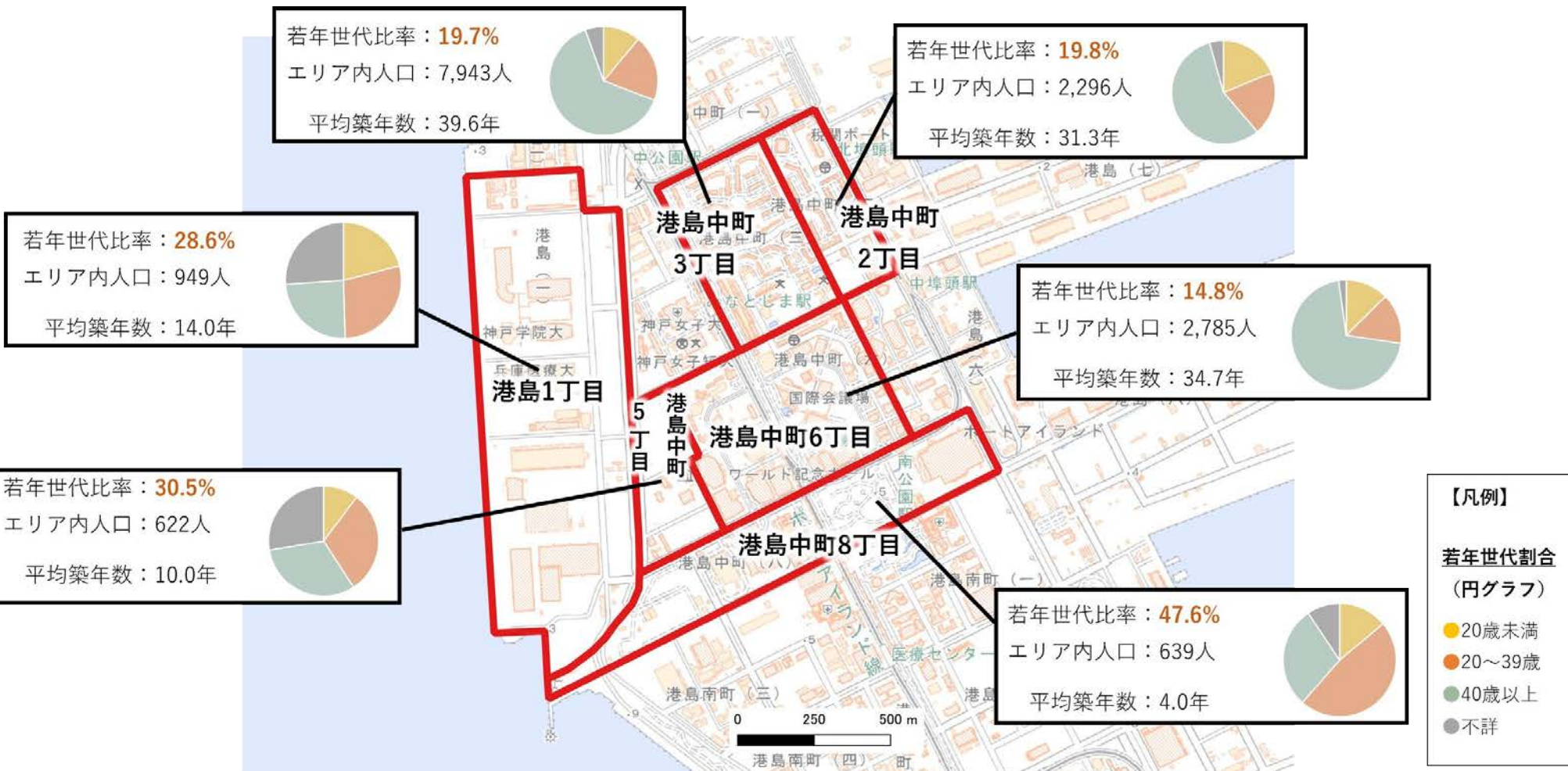
(注) 変化率：1985年～2020年までの変化率を示す

(出典) 総務省「国勢調査」

2-2 住宅地としてもポテンシャルは高い

- 築年数の浅い住宅のある地域は若年世代比率が高い（住棟の築年数と概ね比例関係）
- 新規の住宅供給により、若年世代流入の可能性

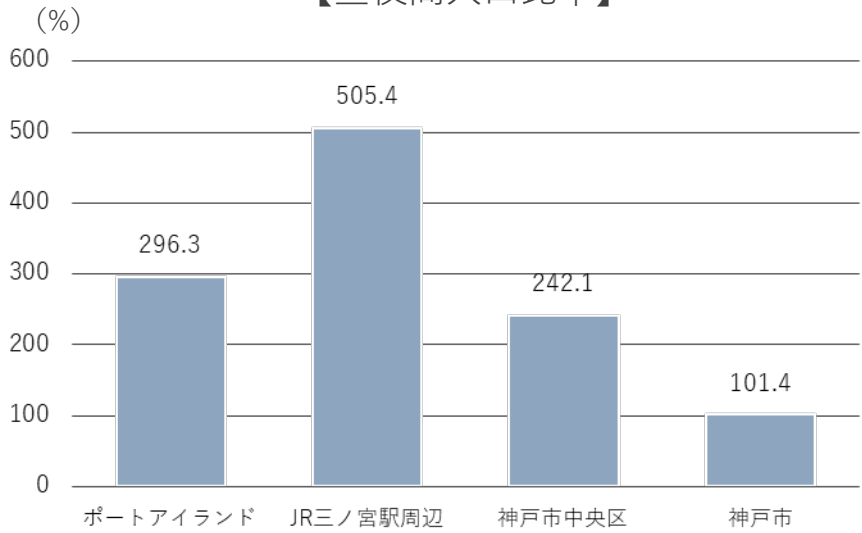
【若年世代比率・住宅平均築年数】



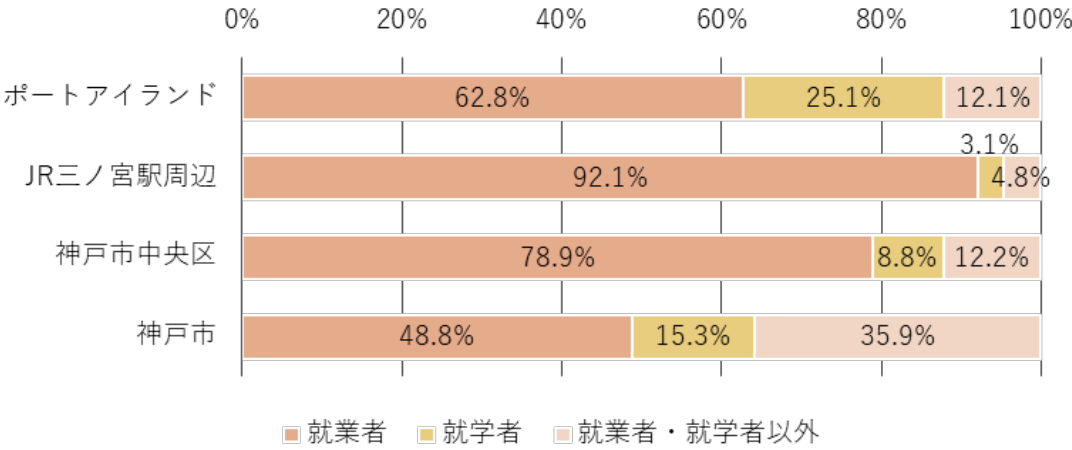
2-3 昼間人口は多い、働く場所・学ぶ場所としての求心力

■ポートアイランドの昼夜間人口比率は、神戸市中央区・神戸市全体と比べて高い

【昼夜間人口比率】



【昼間人口内訳】



(人)	ポートアイランド	JR三ノ宮駅周辺	神戸市中央区	神戸市
昼間人口	44,333	129,938	329,801	1,545,219
夜間人口	14,961	25,709	136,230	1,524,239

(出典) 技研商事インターナショナル Market Analyzer リンク統計2015 より作成
※リンク統計2015は、平成27年国勢調査、平成26年経済センサス基礎調査結果より作成された統計
(注) 常住地滞在者：第1次産業従業者、未就学者(6歳未満人口)、家事・その他(失業者含む)を合算した人口。
(注) 就業者とは、第2次産業従事者、第3次産業従事者に限る
(注) 就業者・就学者以外とは、常住地(居住地周辺)に滞在している人

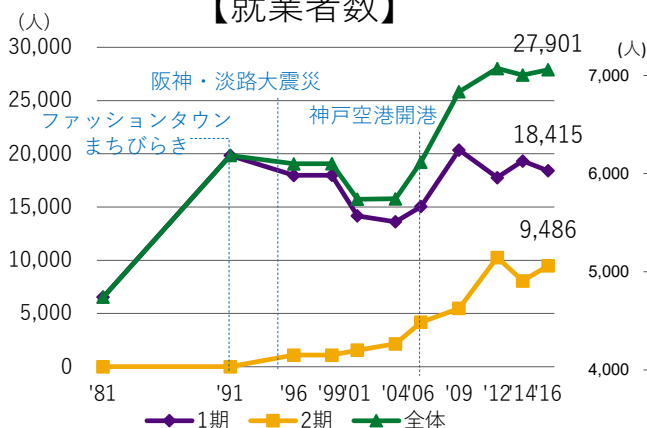
(注) 昼夜間人口比率とは、夜間人口100人あたりの昼間人口の比率を言う
(注) 町丁目ベースの昼間人口に関するデータは国勢調査結果には公表されていない。そのため、国勢調査における昼間人口の定義とは異なるが、推計値として使用。
(注) 「JR三ノ宮駅周辺」は、JR三ノ宮駅を起点とした半径800m圏内とする
(出典) 技研商事インターナショナル Market Analyzer リンク統計2015 より作成
※リンク統計2015は、平成27年国勢調査、平成26年経済センサス基礎調査結果より作成された統計

3-1 従業者数は右肩上がり⇔ファッションタウンの減少が目立つ

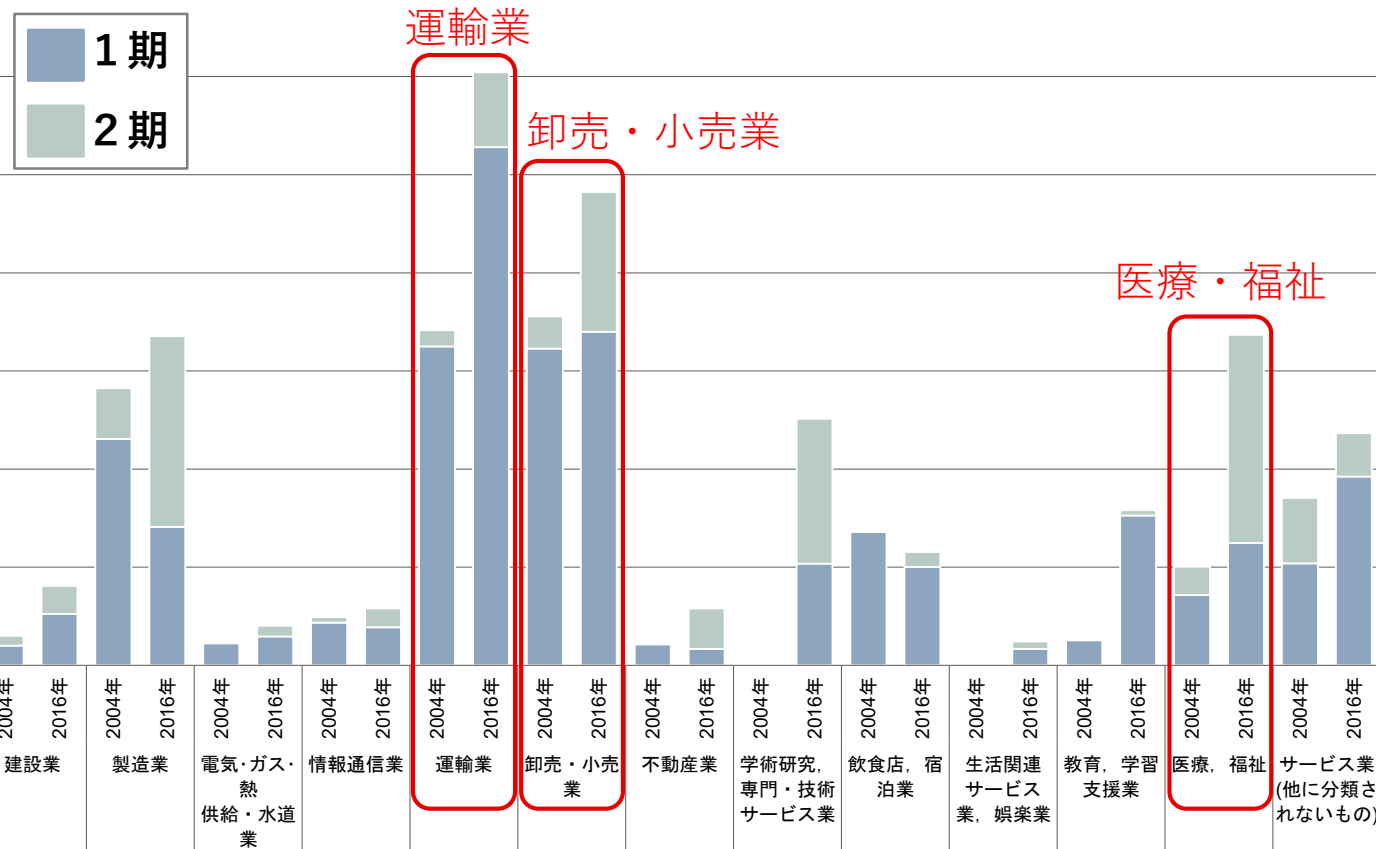
■神戸空港開港以降、就業者数は大幅増（概ね全ての産業分類で増加）

■阪神・淡路大震災以降、ファッションタウン周辺の従業者は大きく減少、低迷が続く

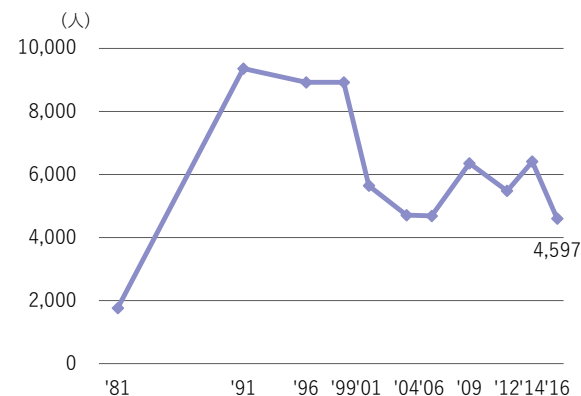
【就業者数】



【神戸空港開港前後（2004、2016年）の主な産業分類別従業者数】



【就業者数(ファッションタウン周辺)】



(注) ファッションタウン周辺は、港島中町6丁目のデータを使用

(注) データの存在する年のみ数字を記載し、それらを線で結んでいる

(出典) 1980年～2006年 神戸市「事業所・企業統計調査」

2009年、2014年 神戸市「経済センサス 基礎調査」

2012年、2016年 神戸市「経済センサス 活動調査」

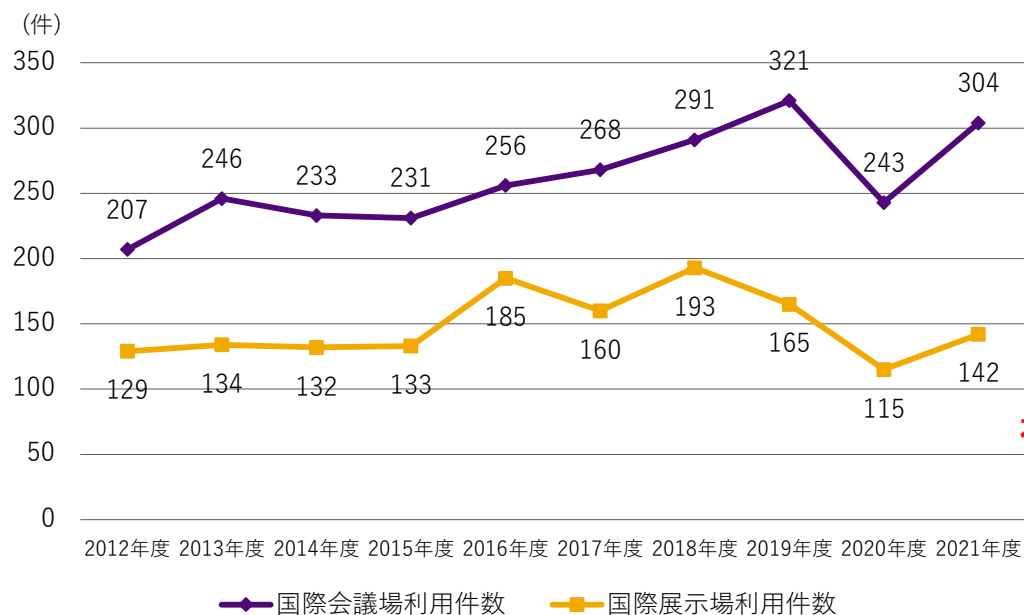
(出典) 2004年 神戸市「事業所・企業統計調査」

2016年 神戸市「経済センサス 活動調査」

3 - 2 MICEは堅調？

- 神戸国際会議場・国際展示場の利用は、コロナ前までは微増傾向
- 神戸空港国際化により、国際空港へのアクセス時間は、関西圏MICE施設の中でも圧倒的に短くなる

【神戸国際会議場・国際展示場の利用状況】



(出典) 各施設HP

【関西圏MICE施設の比較】

国際空港（関空）へのアクセス時間			
神戸国際会議場・国際展示場	大阪国際会議場	インテックス大阪	京都国際会館
83分	63分	67分	91分



神戸空港まで **8分**



神戸国際会議場

(出典) 神戸市HP

3-3 存在感を持つ港湾エリア

- 神戸港は全国的に有数のコンテナ取扱量を誇る国際港湾
- P I 港湾エリアの事業所数・従業者数も、安定的かつ高い水準で推移

【港湾別 全国コンテナ取扱貨物量ランキング】

順位	港湾名	コンテナ取扱貨物量		
		合計(TEU)	外貨コンテナ(TEU)	内貿コンテナ(TEU)
1	東京	4,746,579	4,259,755	486,824
2	横浜	2,661,621	2,412,172	249,450
3	神戸	2,647,066	2,040,464	606,602
4	名古屋	2,471,146	2,301,854	169,292
5	大阪	2,358,717	2,059,270	299,447

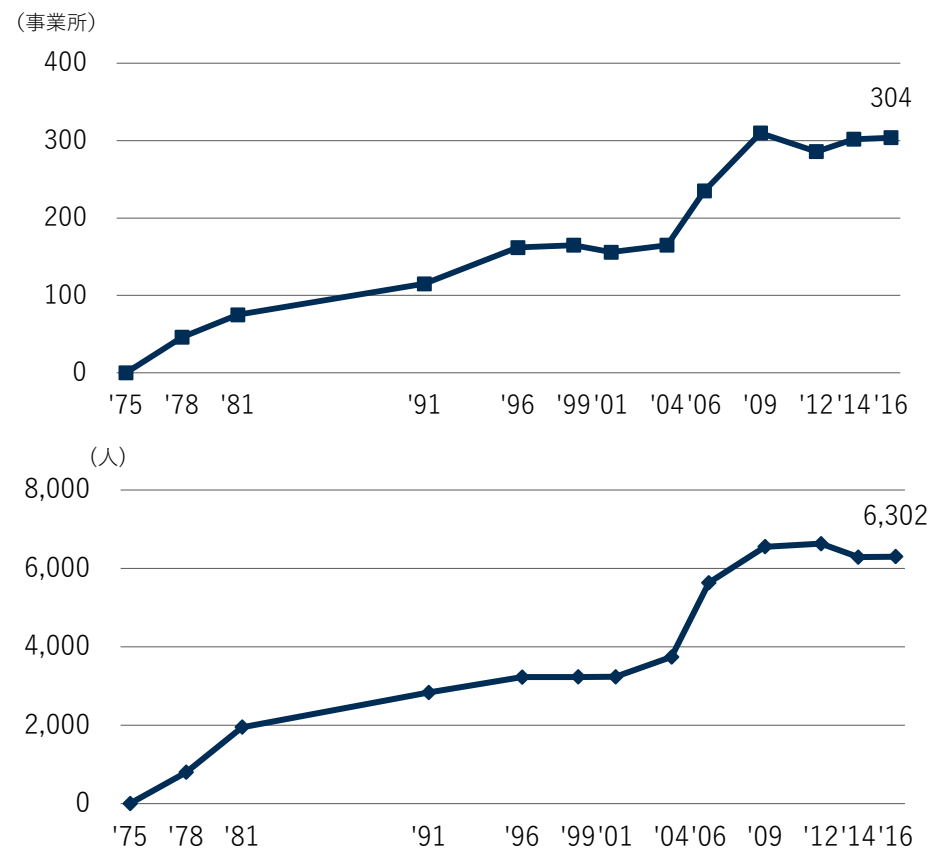
(出典) 国交省「コンテナ取扱貨物量上位20港ランキング」
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001421865.pdf>

【神戸港における外内貿コンテナ取扱個数】



(出典) 神戸市「神戸港令和3年港湾統計値」記者資料提供
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/14463/2021nen_kousei.pdf

【P I 港湾エリア 事業所数・従業者数の推移】



(注) 対象エリアは、港島2～9丁目としている
 (注) データの存在する年のみ数字を記載し、それらを線で結んでいる
 (出典) 1975年～2006年 神戸市「事業所・企業統計調査」
 2009年、2014年 神戸市「経済センサス 基礎調査」
 2012年、2016年 神戸市「経済センサス 活動調査」

3-4 時代に対応した機能転換、コンテナバースから大学へ

■国際的な船舶大型化の流れに伴い、1期西側の機能は、2期・六甲アイランドに移転



(出典) 国土地理院撮影の空中写真 (1999年撮影)



(出典) 国土地理院撮影の空中写真 (2009年撮影)

➡現在では、約1万人が学ぶまちへ

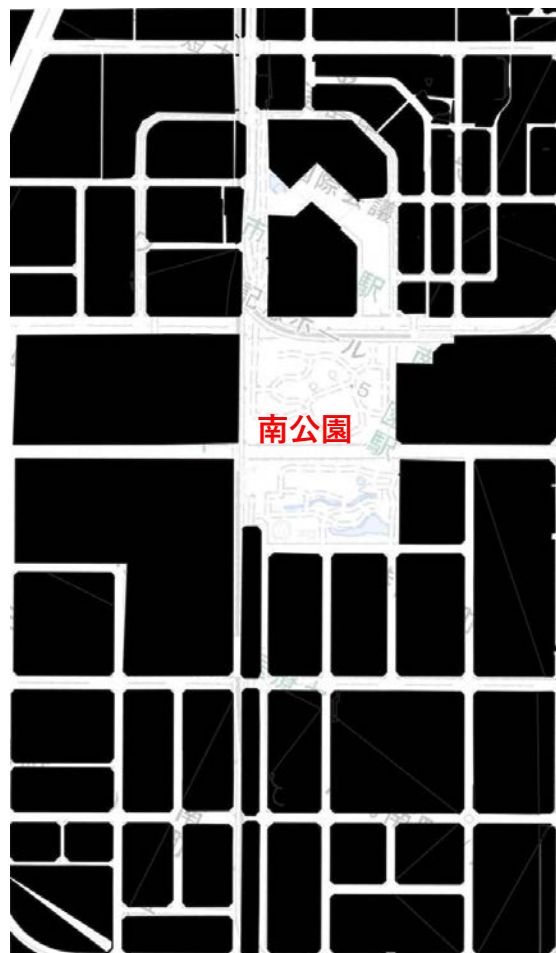
島内の大学	現在の学生数 (令和4年度時点)
神戸女子短期大学	310人
神戸女子大学	870人
神戸学院大学	6,567人
兵庫医療大学 (現兵庫医科大学)	1,647人
甲南大学	187人
兵庫県立大学	78人
合計	9,659人

(出典) 各大学HPより神戸市作成

3－5 大規模な区画

- 既成市街地に比べて区画の面積が大きく、大規模施設の立地が可能
- 今後処分可能な用地の存在も

ポートアイランドの区画



三ノ宮周辺の区画



0 250 500 m

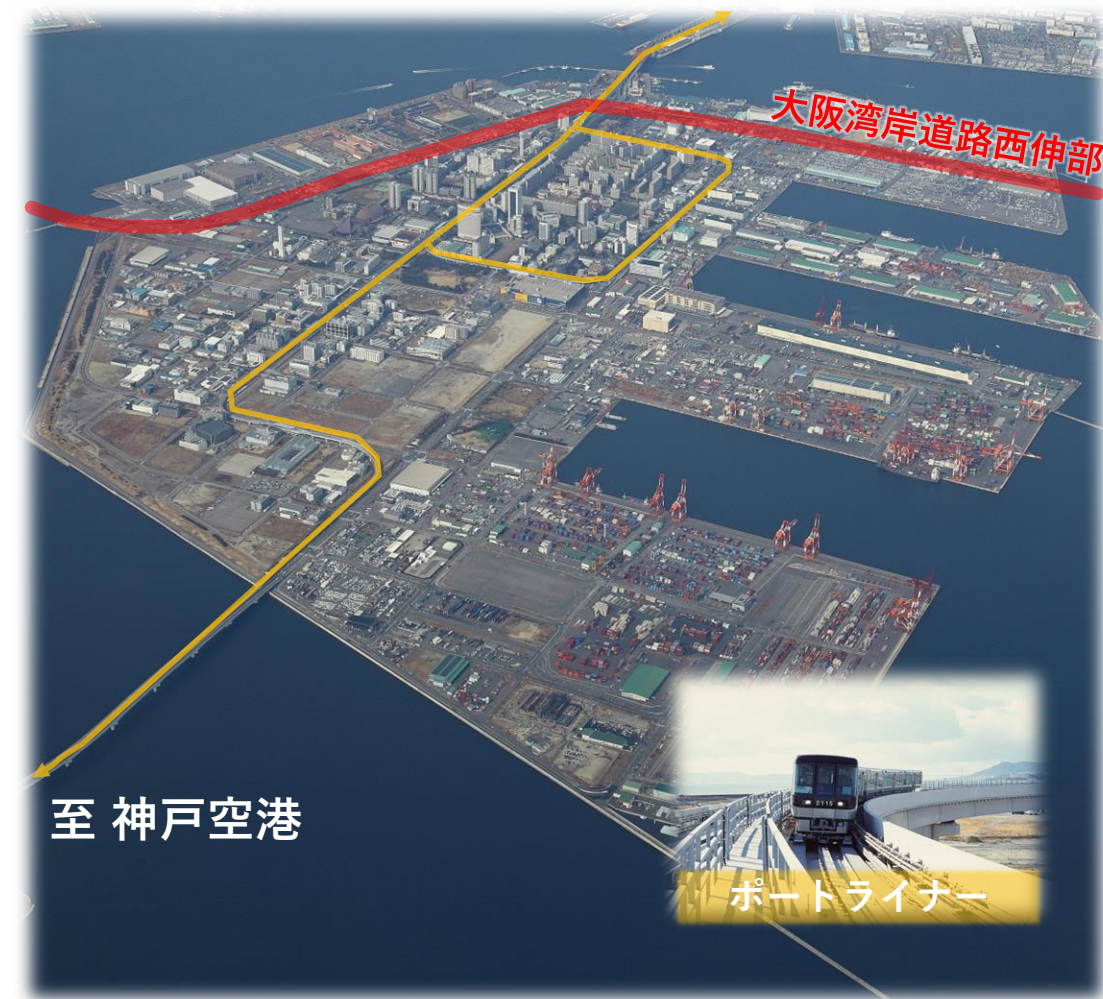


(出典) QGISを使用し作成

4 空港や都心部とを結ぶ交通ネットワークの充実

< 今後予定している取組み >

- ・ 神戸空港連絡橋の4車線化
 - 2024年春頃 供用開始予定
- ・ 神戸空港の国際化
 - 2025年 国内線の発着枠を拡大
(1日最大80回⇒120回)
国際チャーター便の運用開始
 - 2030年前後 国際定期便の運航
(1日最大40回)
- ・ 大阪湾岸道路西伸部
 - 事業中
- ・ 新神戸トンネル南伸部
 - 事業化に向けた検討中



(出典) 神戸市

5 民間投資に向けて 企業への訴求力

分野	ポテンシャル	課題	取組アイデア
デベロッパー	■ 高速道路、空港、都心三宮に近く、立地は非常に良い。 ■ 医療産業がこんなに集積しているエリアは無い。 ■ 大規模な用地を確保できる。	■ 港湾エリアや大規模商業のイメージが強く、居住地としてのイメージが弱い。 ■ エリア間の機能的な繋がりが弱い。 ■ 三宮などの既存商業と競合する商業は難しい。	■ エリア価値の向上により、住宅の建替え・リニューアル等、投資意欲が高まる。 ■ 医療産業と結びつけてトータルヘルスケアなど、神戸らしく住みよいまちづくりを進めていくべき。
医療産業関連事業者	■ 研究が行いやすい環境がある。 ■ 病院があること（臨床の場が近いこと）や理研があることは企業立地のポテンシャルがある。	■ 従業員や研究者等が食事をする場所が少ない。 ■ 島なのに海を感じられない。	■ 研究機関・国際機関を誘致・支援すべき。 ■ 「医食住」のヘルスケアのまちをコンセプトにしてはどうか。
観光関連事業者	■ 神戸空港の国際化や大阪湾岸道路西伸部の供用は、賑わいづくりの面で、ポテンシャル向上につながる。 ■ 大規模な展示場は強みである。	■ 他エリアにMICE施設が整備されるなか、相対的地位が低下。 ■ MICE施設以外に賑わい施設がないため、集客力が不足している。	■ 集客施設を誘致など、抜本的な魅力向上が必要では。

6 - 1 シンガポールでは・・・

シンガポールが進める知識集約型産業の推進施策

- シンガポール政府は、2000 年代から知識集約型産業（バイオ、IT、メディア）の推進に注力
- バイオメディカル分野の「**バイオポリス**」、メディア関連分野の「**メディアポリス**」、IT とメディアを融合するための「**フュージョノポリス**」などの建設を推進
- 研究費の増加、基金設立、海外の研究者や先進国企業の R&D や工場の誘致などを進めている

バイオ研究の開発拠点『バイオポリス』	シンガポール科学技術庁（以下「A*STAR」）、米 P&G、世界の手大製薬企業、米アボット、英グラクソ・スミスクライン、スイスのノバルティス、中外製薬などが立地。 バイオ関係の研究所に必要となる実験装置、診断装置やレストラン、ジム、コンビニも整備。
メディア関連分野『メディアポリス』	シンガポール唯一の地上波放送局であるメディアコープ社のほか、バンダイナムコスタジオ、米ディスカバリーなど国際的メディア関連企業が集積。
IT とメディアの融合拠点『フュージョノポリス』	情報通信、物理科学、機械産業の研究開発拠点。シンガポールの公立研究所、セイコーインスツル、ヴェスタス、タレステクノロジー等が入居。



（出典）国立研究開発法人科学技術振興機構「シンガポールの 科学技術情勢」



（出典）Google map street view



（出典）Google map street view

6 - 2 シンガポールでは・・・

「ガーデンシティ」「シティ・イン・ア・ガーデン」

- 1960年代より「ガーデンシティ」の思想（リー・クアン・ユー初代首相提唱）のもと政府が緑化を最優先課題として推進
- 2000年代～都市が庭園の中にあるイメージの“シティ・イン・ア・ガーデン”の思想に発展し、建築物と緑や広場を融合させる取組を推進



(出典) シンガポール政府観光局HP

6-3 シンガポールでは・・・



7-1 ポートアイランドのポテンシャル（環境評価）

アクセス

- 現在も、鉄道・自動車による都心からのアクセスは良好
- 大阪湾岸道路西伸部供用により、広域幹線道路ネットワークに直結
- 神戸空港の国際化により、世界と直結

エリアイメージ

- 神戸医療産業都市はライフサイエンス分野でブランディングに成功
- 居住地としてのイメージは弱い

大規模用地の確保

- 都心に近い立地で、活用可能な大規模用地があることはメリット
- これまでも、大規模商業や企業の研究所等が立地

企業の操業環境

- 都心立地が難しい業種を中心に、居住エリアと距離が確保されているなど、周辺環境に対する評価が高い

安全・安心

- 陸海空の拠点
- 大阪湾岸道路西伸部供用によるリダンダンシーの向上

7-2 ポートアイランドのポテンシャル（都市機能評価）

居住

- 現状も都心に近いアクセス面の強みがあり、広域交通ネットワークの充実により、住宅地としてのポテンシャルのさらなる向上に期待
- 就業・就学者の受け皿になるような、魅力ある居住環境の創出等、ポテンシャルアップの取組みが必要

業務

- ファッションタウンを中心とした業務機能は、施設の老朽化・従業者の減少が進行
- 業務機能強化を図るには、民間企業にとって魅力的な環境の創出等の取組みが必要

医療産業

- 戦略的な政策展開が優位に働き、国内最大級のバイオメディカルクラスターを形成
- 国際空港との近接性を活かし、さらなる集積・相乗効果を図る取組が重要

交流・滞在

- MICEの立地ポテンシャルは高く、他都市との競争が激しい中、付加価値発揮が不可欠
- 周辺の滞在環境・賑わいづくり等を含め、総合力で付加価値を創造することが重要

商業

- 訪日外国人・国内需要の両方を獲得できる業態に期待
- リアル店舗の需要が低下する中、周辺環境を含めた複合的な賑わいづくりがポイント

7-3 ポートアイランドのポテンシャル（強み・弱みを踏まえて）

強み

広域交通ネットワーク等の**アクセス性**の高さ
医療産業都市としての**ブランド力**、**研究環境**
新たな投資に対応可能な**大規模用地**
居住地としての魅力 等

弱み

社会的ニーズの対応不足
医療産業以外のエリアイメージのなさ
エリア間の相乗効果が不十分 等

「先駆性」「未来都市」のイメージの再興
「住」「働」「憩」「学」の再構築

「ポーアイ・リボーン」

7 - 4 今後の方向性

