

# 計画概要 (開発計画スケジュール)

	H25 (2013年)			H26 (2014年)			H27 (2015年)			H28 (2016年)			H29・30 (2017・2018年)	
	1月	3月	9月	1月	5月	9月	1月	5月	9月	1月	5月	9月	12月	12月
<b>1. 自動車ターミナル法 事業許可申請</b>		不審物巡回視察	事前協議	本番申請	ターミナル法申請	審議会	テナント・株主ヒアリング	審査会	大臣認可予定					
<b>2. 環境影響評価法 (神戸市)</b>	事前協議	環境影響評価書提出	9/20	公示期間	環境影響評価書提出	7/末	審査会	審査会	審査会	環境影響評価書提出	9/末	完了予定	H30/末	
<b>3. 高速自動車国道法 スマートインターチェンジ (S1)</b>	3/15 不審物巡回視察	不審物巡回視察	7/末 兵庫商工の了解取得	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会
<b>4. 森林法 林地開発許可 (県)</b>	事前協議	林地開発申請	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出	提出
<b>5. 河川法 河川敷取得申請 (県・神戸市)</b>														
<b>6. 砂防法 (県・神戸市)</b>														
<b>7. 文化財保護法 (神戸市)</b>	事前協議													
<b>8. 国有財産法 公用施設下げ (神戸市)</b>														
<b>9. 農地法 (神戸市)</b>														
<b>10. 電気事業法 (電気電力)</b>														
<b>11. 都市計画法 建築基準法 (神戸市)</b>														

ターミナル許可

環境アセス終了

連結許可承認

造成工事

建築工事

H31.9竣工

## 計画する物流施設特徴

### 東西物流の中継基地としての役割

首都圏と九州の中間点に位置するエリアに、東西物流の中継基地となるべく、ここに東京、名古屋、大阪、北九州等の各ハブ基地間をつなぐ基幹路線のハブ機能を持たせ、併せて中国、阪神地域へのスポーク機能を持たせることで、東西幹線物流の効率化と周辺中国、阪神地域の物流活性化を図ります。

※車輪の中心から放射状に延びる棒状部分をいう

### グローバルサプライチェーンの一翼を担う物流拠点

神戸港と京都舞鶴港に高速道路で直結し、大手企業のグローバルサプライチェーンの国内物流拠点としての機能を持たせることが可能です。

※高規格道路=空港・港湾などの広域交通拠点への連絡等を強化するため、一般の道路よりも走行性の高い道路として整備。

### 保税機能と内陸部インランド・デポ

神戸港、京都舞鶴港から直接コンテナを移送し、ここで保税、通関させる機能を付与したいと考えています。これにより大幅な時間コストの削減を図ります。

### 震災&BCPを見据えた立地

予想される東南海地震や自然災害に備え広域的な物流後方支援基地として国・兵庫県・神戸市等の防災拠点と連動した支援施設として計画を進めます。災害時の支援物資の集積・分配と災害医療支援施設の役割を担う計画です。従来の臨海立地では阪神間のほとんどの物流拠点が南海トラフ地震で水没が予測されます。

これを想定して、内陸にBCPの観点から物流拠点のリスク分散をお勧めします。

## 東西物流の中継基地としての役割

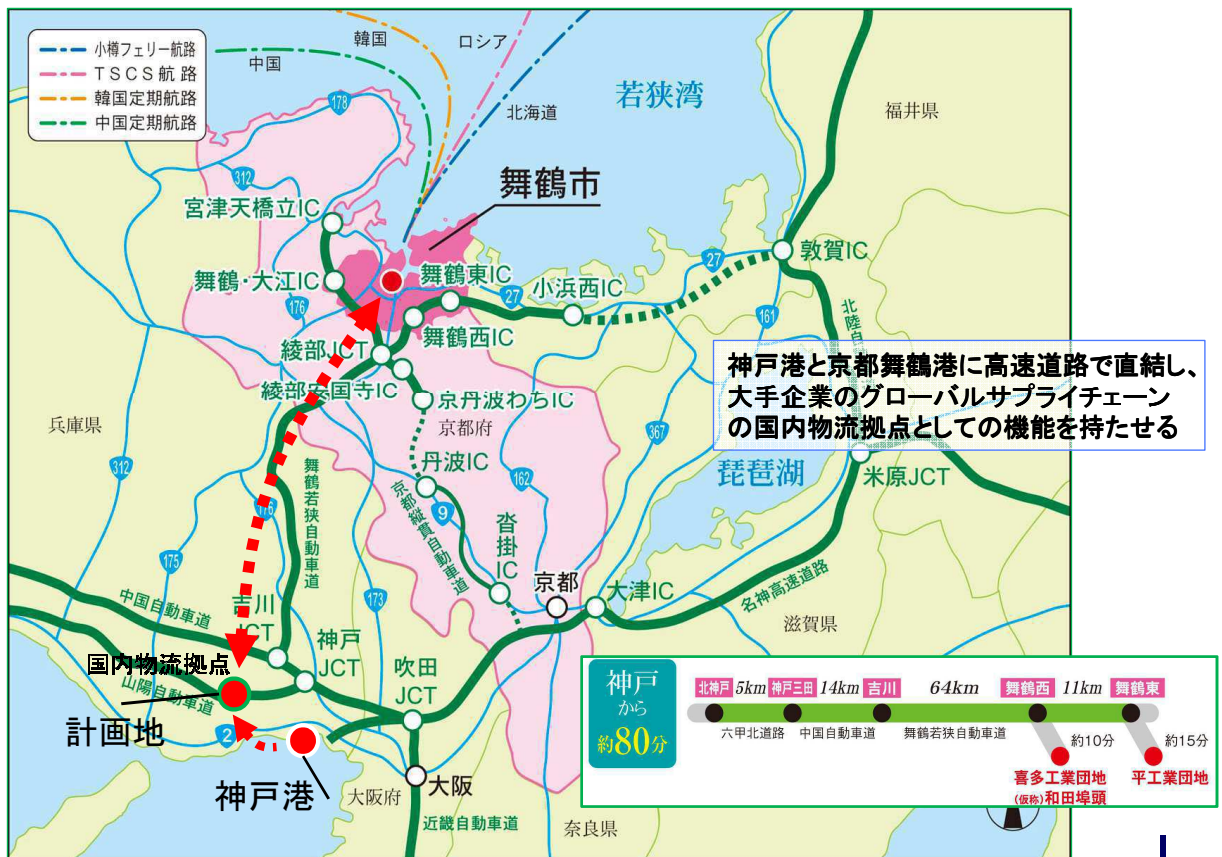
西日本地域の各拠点で集積した荷物を計画施設へ集積し、九州と東日本へ配送。  
海外から輸入した部品を計画施設で組み立て名古屋や関東へ輸送。



CONFIDENTIAL

Copyright:© 2010-2013 KOBE INTERNATIONAL LOGISTICS, CO., All Rights Reserved.

## グローバルサプライチェーンの一翼を担う物流拠点



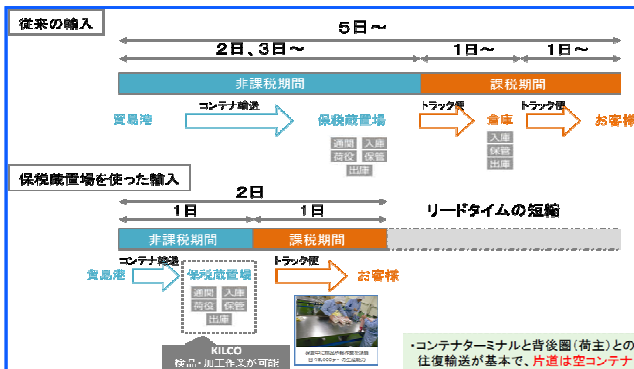
CONFIDENTIAL

Copyright © 2010-2013 KOBE INTERNATIONAL LOGISTICS, CO., All Rights Reserved.

# 保税機能とインランド・デポ

イメージ

## 保税機能(内陸部デポの活用)

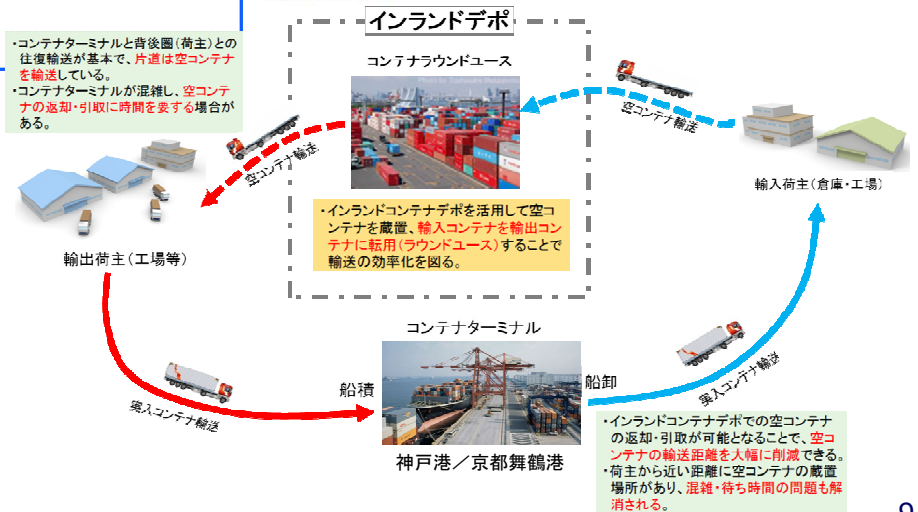


- メリット → 輸出入のコスト削減
- メリット → 時間短縮

・コンテナターミナルと背後園(荷主)との往復輸送が基本で、片道は空コンテナを輸送している。  
 ・コンテナターミナルが混雑し、空コンテナの返却・引取に時間を要する場合があります。

## (コンテナラウンドユースの活用)

現在のように空コンテナを一旦港湾地域まで回送せずに、輸出荷主の下へ直送する仕組みをつくり、空コンテナの輸送を減らして物流の効率化と環境負荷の低減を実現する。



CONFIDENTIAL