

尼崎西宮芦屋港 港湾計画検討会

・第2回検討会資料

第 2 回 検 討 会 資 料 の 構 成

1. 尼崎西宮芦屋港の目指す理念

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

3. 関係者へのヒアリング等の実施結果

4. 戦略・施策

5. 長期的な空間利用のイメージ

6. 地区別将来利用イメージ

1. 尼崎西宮芦屋港の目指す理念

- ① 尼崎西宮芦屋港の目指す理念
- ② 理念の実現に向けた戦略

1. 尼崎西宮芦屋港の目指す理念

① 尼崎西宮芦屋港の目指す理念

現 長期構想の理念：大阪湾のオアシス ～活力あふれる、にぎわい・うるおい・憩いの場として～

尼崎西宮芦屋港の活性化による物流合理化とともに産業の高度化・再編を促し、産業構造の転換に柔軟に対応することによって、背後圏の経済再生に貢献するみなとづくりに努める。

情勢変化を踏まえた尼崎西宮芦屋港の現状

(第1回検討会資料を元に作成 ※一部追記)

物流 産業

- 内貿のばら貨物、完成自動車が太宗貨物
- 阪神港・背後都市圏を支える大型物流施設や冷蔵・冷凍倉庫の集積
- 用地の有効活用と浚渫土ポケットの確保

生活環境 自然環境

- 大阪湾内の海辺空間創出、自然再生の進行
- 盛んな海洋性レクリエーション
- スーパーヨット等の受入課題

防災

- 高潮や巨大地震等の自然 災害リスクの高まり
- 施設の維持・修繕

直近に策定された上位・関連計画

<国の政策>

- 港湾の中長期政策 (PORT2030) (H30年7月)
- 大阪湾港湾の基本構想フォローアップ (R1年8月)

<県・背後市の政策>

- 兵庫2030年の展望 (R1年6月)、尼崎市総合計画2013-2022 (H25年3月)、西宮市総合計画 (R1年11月)、芦屋市都市計画マスタープラン (H29年3月)

港湾ユーザー、地元関係者からの主なニーズ

- ばら貨物および完成自動車の物流機能の強化が必要
- 東海岸町地区周辺の混雑解消、東西アクセスの改善など、物流の円滑化
- 高潮や津波に対する浸水対策
- はしけ・バンブールの活用、RORO船活用によるモーダルシフトの促進 等

将来の尼崎西宮芦屋港を見据えて考慮すべき事項 (第1回検討会での主な指摘事項)

- ▶ 国際戦略港湾「阪神港」との一体的発展に向けた、阪神圏・大阪湾の中での役割や位置づけの明確化
- ▶ コールドチェーンなど新たな物流需要の高まりへの対応
- ▶ モーダルシフト等、背後地域や産業と連携した役割の検討
- ▶ 地域・市民に開かれた親水空間としての港湾の再構築
- ▶ 高潮や南海トラフ巨大地震等の自然災害リスクへの対応

重要な、不可欠な、
鍵を握る港

新たな長期構想の理念 (案) :

阪神港を繋ぐ大阪湾の要所 (かなめ) ～大阪湾の **KEY・PORT** ～

背後地からの要請に加え、神戸港及び大阪港を補完・連携すること、既存施設の活用、フェニックス事業用地への新たな産業 (高付加価値化につながる産業) の誘致による、背後地の産業の活性化に貢献する港づくりに努める。

1. 尼崎西宮芦屋港の目指す理念

② 理念の実現に向けた戦略

尼崎西宮芦屋港が「大阪湾のKEY・PORT」となるために、新たな長期構想において、9の戦略に基づき、長期的な発展に向けた施策を推進する。

目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ものの 交流拠点化	産業活動を支援する質の高いみなとづくり 【産業】	用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区におけるインフラ整備 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保 物流拠点の集約・効率化
	新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一体的な発展に貢献するみなとづくり 【物流】	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンパー・ストックヤード等の整備 RORO航路の活用による海上輸送網の充実
		内貿バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂や原材料等の一般貨物と自動車関連貨物の取扱い機能の強化
		道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区における東西連絡等の交通課題への対応 港湾利用貨物の陸上アクセス利便性向上による内陸部との連携強化
ひとの 交流拠点化	ひとと自然が共存する身近でにぎわいあふれるみなとづくり 【生活環境】	既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> 海浜の再生、新たな緑地の整備と既存の親水空間とのネットワーク化
	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり 【自然環境】	大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出
もの、ひとの 交流を支える 安心・安全の 拠点化	災害に強く安全で安心なみなとづくり 【防災】	南海トラフ巨大地震や高潮に備えるハード・ソフト対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 施設老朽化等に対応する戦略的かつ効率的なインフラ・メンテナンスの推進
		大規模災害で発生する災害廃棄物等の広域的な対応を見据えた埋立空間の検討	<ul style="list-style-type: none"> 沖合開発空間の留保

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

- ① コールドチェーン
- ② RORO航路
- ③ はしけ（バージ）の活用
- ④ 有事の物流リダンダンシー
- ⑤ 臨海部交通ネットワーク
- ⑥ 親水空間としての港
- ⑦ 災害・防災
- ⑧ まとめ

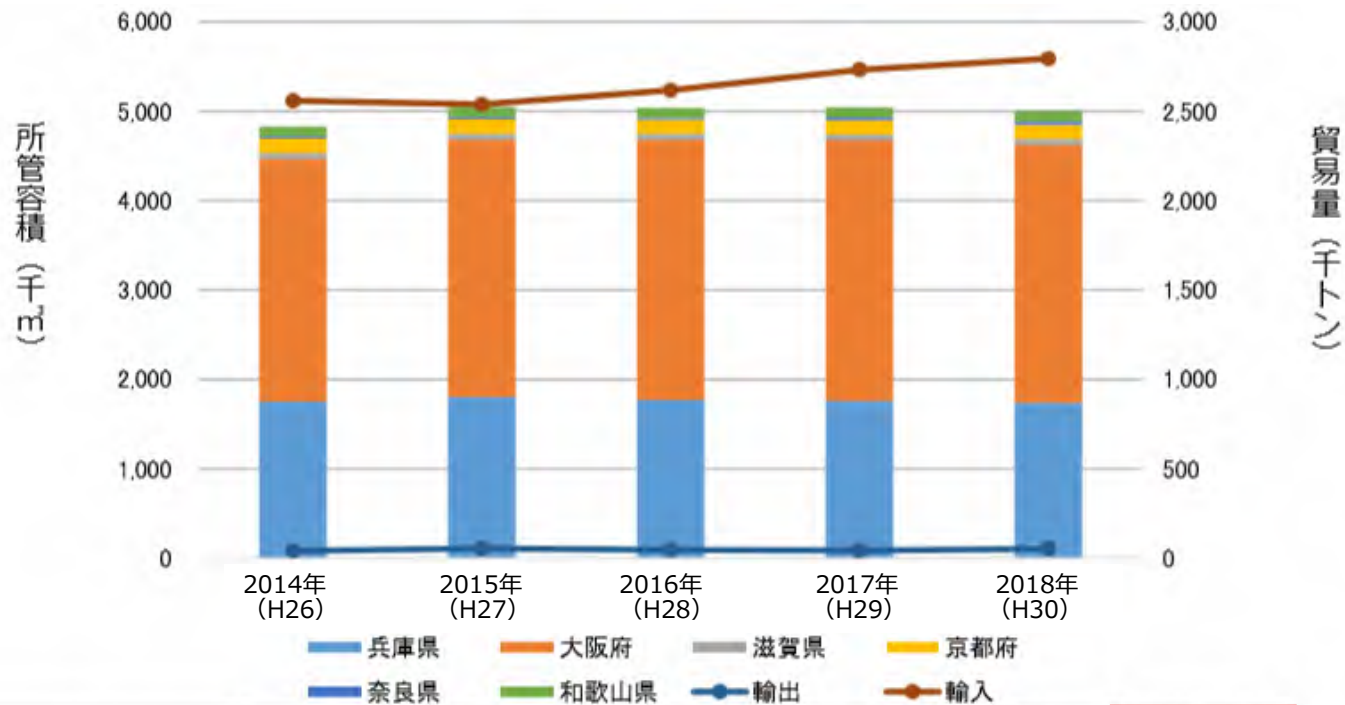
① コールドチェーン

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

① コールドチェーン：近畿圏の冷蔵倉庫の需要動向

- 近畿圏の食料品（冷蔵関連）貿易量は、冷蔵倉庫容積の増加量を上回る勢いで増加しており、**近畿圏全体として冷蔵倉庫が逼迫しつつある状況**が伺える。

近畿圏の食料品（冷蔵関連）貿易量及び冷蔵倉庫所管容積の推移



Point
冷蔵倉庫容積の増加量以上に、食料品（冷蔵関連）貿易量が伸長

注1: 冷蔵倉庫の所管容積は、日本冷蔵倉庫協会会員事業者の所有する倉庫を対象とする。
 注2: 食料品の貿易量は大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山の2府4県を対象とする。
 注3: 食料品（冷蔵関連）の対象品目は、貿易統計・概況品のうち、肉類及び同調整品(003)、酪農産品および鳥卵(005)、魚介類及び同調整品(007)、果実及び野菜(011)を対象とした。
 資料: (一社)日本冷蔵倉庫協会「都道府県別《営業用(会員のみ)》温度帯別所管容積一覧」各年(6月30日時点) 財務省「貿易統計」より集計

	H26	H27	H28	H29	H30	(H30/H26)
冷蔵倉庫容積(m³)	4,827,356	5,044,647	5,037,442	5,041,657	4,999,977	1.04
食料品(冷蔵関連)貿易量(トン)	2,598,379	2,591,169	2,662,455	2,774,292	2,845,251	1.10

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

①コールドチェーン：阪神港における生鮮食品類の貿易金額の動向

- 阪神港において、コールドチェーンの対象貨物と考えられる生鮮食品類の貿易金額の動向を見ると、2014年から2019年にかけて、他の品目を上回る金額の伸長が見られる。
- 貿易額は輸入貨物が多いが、伸び率は輸出貨物が多い。生鮮食品類のコールドチェーン構築においては、**従来の輸入貨物中心のあり方から輸出貨物への対応も検討**していく必要がある。

阪神港における生鮮食品類（冷蔵関連）の貿易金額の推移

輸出入	概況品	神戸港			大阪港		
		2014年 (億円)	2019年 (億円)	2014→2019 伸び	2014年 (億円)	2019年 (億円)	2014→2019 伸び
輸出	生鮮食品類 以外	174,323	175,304	101%	104,385	117,218	112%
	生鮮食品類 計	274	317	116%	64	89	140%
	うち肉類及び同調製品	15	24	158%	1	1	70%
	うち酪農品及び鳥卵	3	6	220%	1	4	465%
	うち魚介類及び同調製品	205	211	103%	50	62	124%
	うち果実及び野菜	51	75	149%	12	22	184%
輸出小計		174,597	175,622	101%	104,449	117,308	112%
輸入	生鮮食品類 以外	92,265	95,641	104%	154,243	141,212	92%
	生鮮食品類 計	2,857	3,094	108%	4,950	5,494	111%
	うち肉類及び同調製品	481	472	98%	2,936	3,314	113%
	うち酪農品及び鳥卵	284	311	110%	32	100	317%
	うち魚介類及び同調製品	747	793	106%	1,285	1,246	97%
	うち果実及び野菜	1,345	1,518	113%	697	834	120%
輸入小計		95,122	98,735	104%	159,193	146,706	92%
総計		269,720	274,357	102%	263,642	264,014	100%

資料：財務省 貿易統計より作成

※コールドチェーンの対象となる生鮮食品類として、概況品のうち肉類及び同調製品（003）、酪農品および鳥卵（005）、魚介類及び同調製品（007）、果実及び野菜（011）を選定。 9

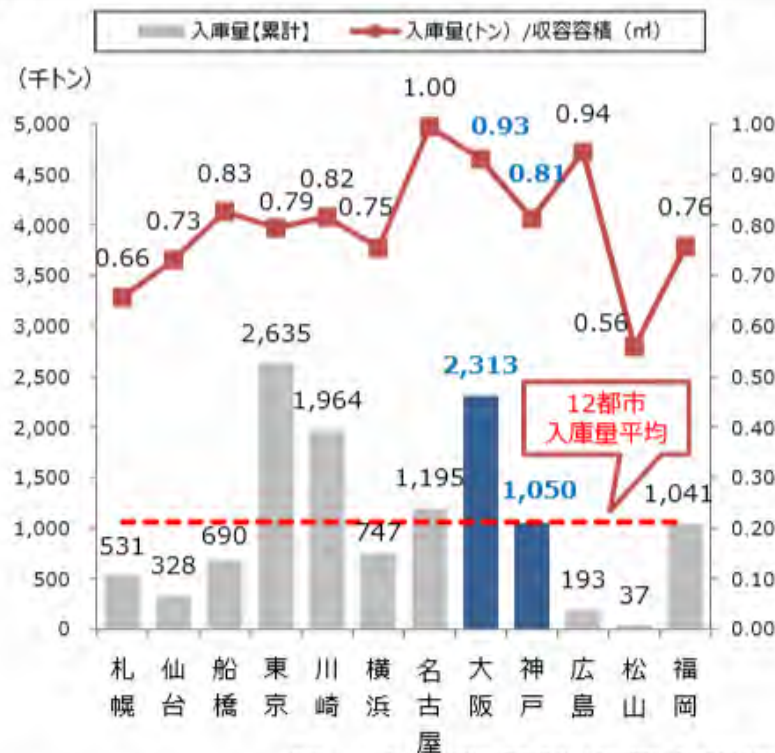
2. 今回長期構想の重点的な着眼点

①コールドチェーン：兵庫県・大阪府における冷蔵倉庫の利用状況

- 大阪市、神戸市は、全国主要12都市の中でも冷蔵倉庫容積あたり取扱量の比率が高く、冷蔵倉庫へのニーズが高い地域と考えられる。
- また、**大阪府・兵庫県**では冷蔵倉庫1事業所あたり容積が増加傾向にあり、**集約化・大型化が進展**していると考えられる。

全国12都市における取扱量および収容容積あたり取扱量比率

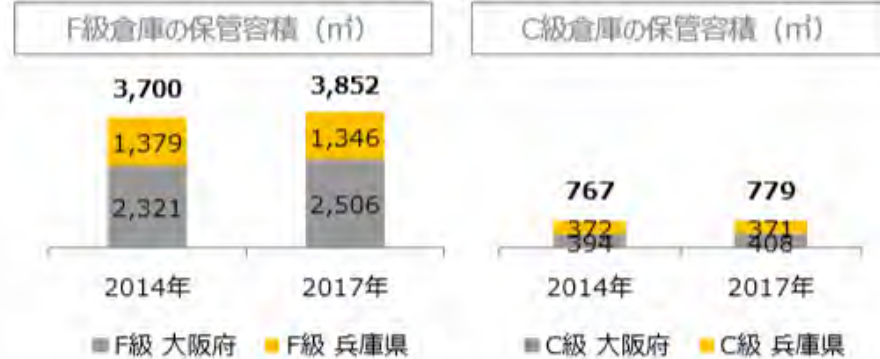
全国12都市の冷凍・冷蔵倉庫の取扱量（※）を比較すると、大阪は東京に次ぐ入庫量である。また、大阪・神戸は、冷凍・冷蔵倉庫の収容容積（㎡）あたり取扱量（トン）も他都市に比べて高く、冷凍・冷蔵倉庫の利用ニーズは高いと考えられる。



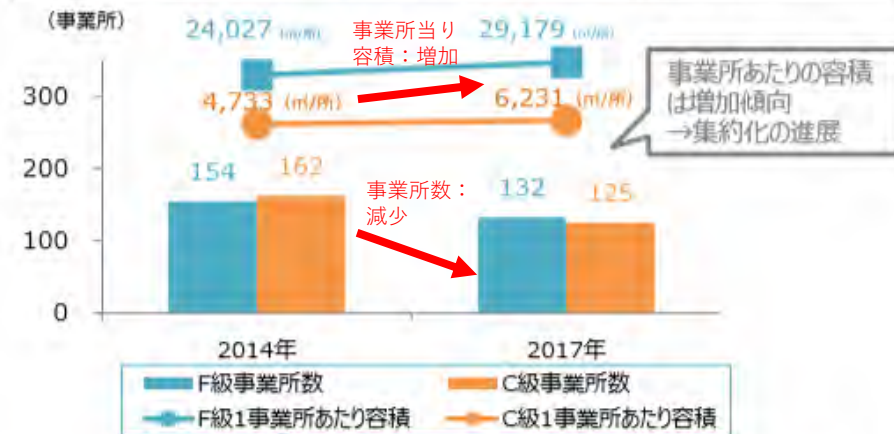
資料：（一社）日本冷蔵倉庫協会 12都市データ（2018年）より。

※ここでの「取扱量」とは「年間累積入庫量」としている。
収容容積は全国12都市の2018年1-12月データ。収容容積は所管容積+容積建容積+自家容積

大阪市・神戸市の冷蔵冷凍倉庫入庫量（年間累計）の推移



大阪府・兵庫県の事業所数と1事業所あたり容積の推移



資料：（一社）日本冷蔵倉庫協会 都道府県データより。

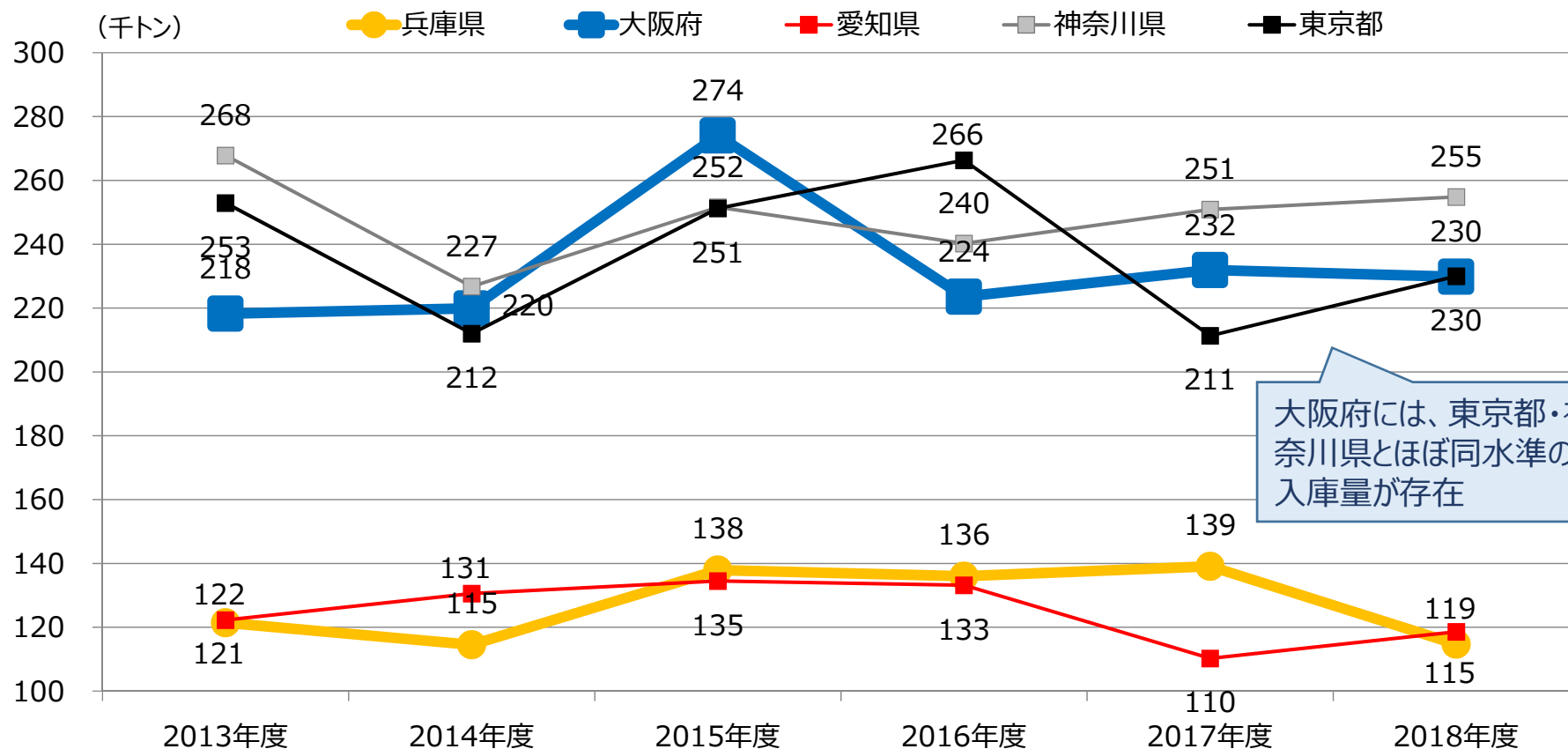
協会会員の営業倉庫のみの集計が可能な2014年、2017年を整理。級別の事業所数は延べ数。

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

①コールドチェーン：兵庫県・大阪府における冷蔵倉庫の利用状況の動向

●近年の冷蔵倉庫の年間入庫量は、兵庫県が概ね11～13万トン、大阪府が概ね21～23万トンで推移している。

大阪府・兵庫県の冷蔵倉庫における年間累計入庫量の推移



※上記 入庫量は、月間平均値

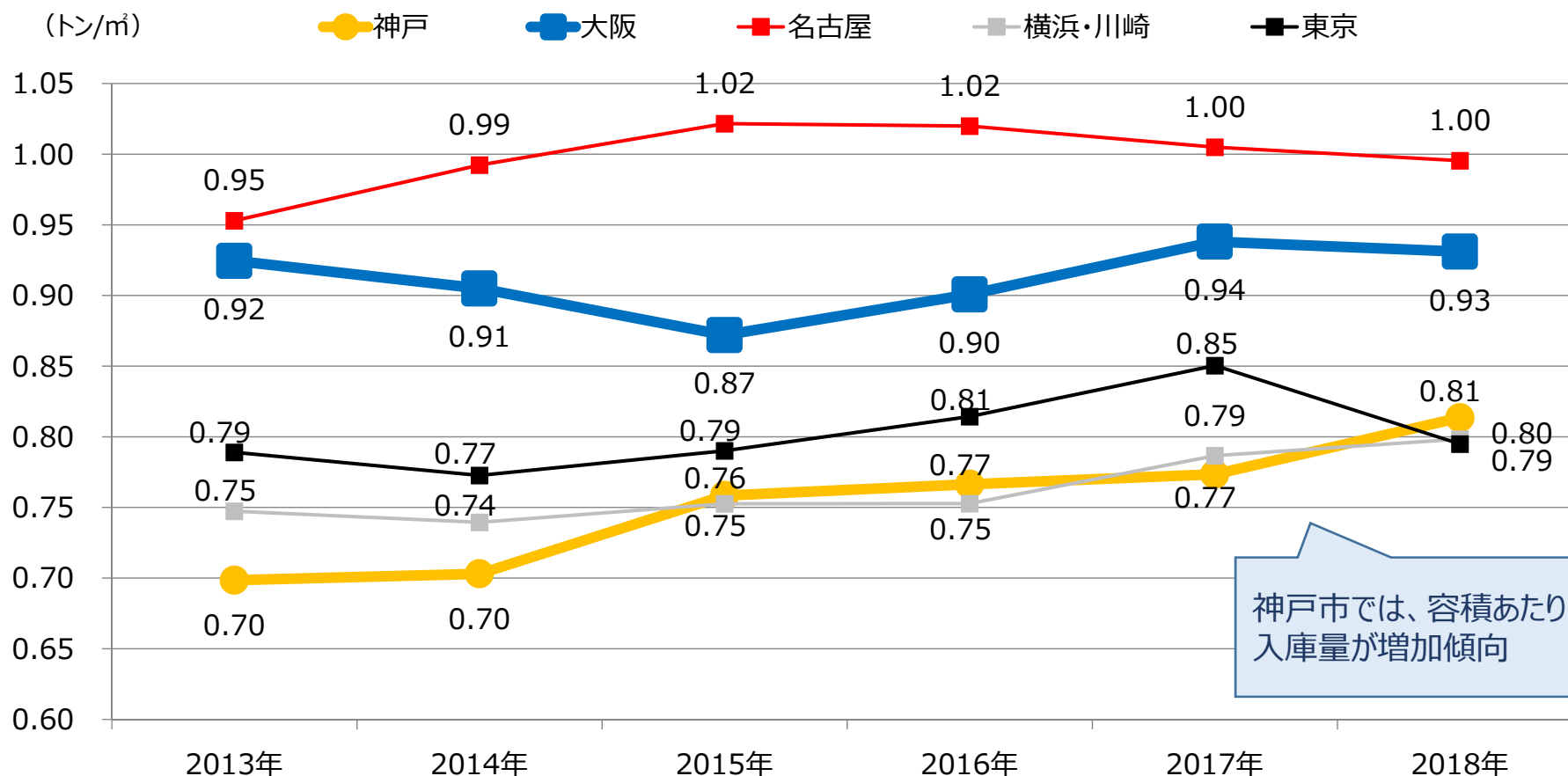
資料：(一社)日本冷蔵倉庫協会より作成

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

① コールドチェーン：神戸・大阪両都市における冷蔵倉庫の利用状況の動向

- 主要都市における冷蔵倉庫の収容面積（㎡）あたり年間累計入庫量（トン）を比較すると、**神戸市は近年増加傾向**にあることから、冷蔵倉庫の需要が増加している状況が伺える。

主要都市における冷蔵倉庫の入庫量（年間累計トン）／収容容積（㎡）

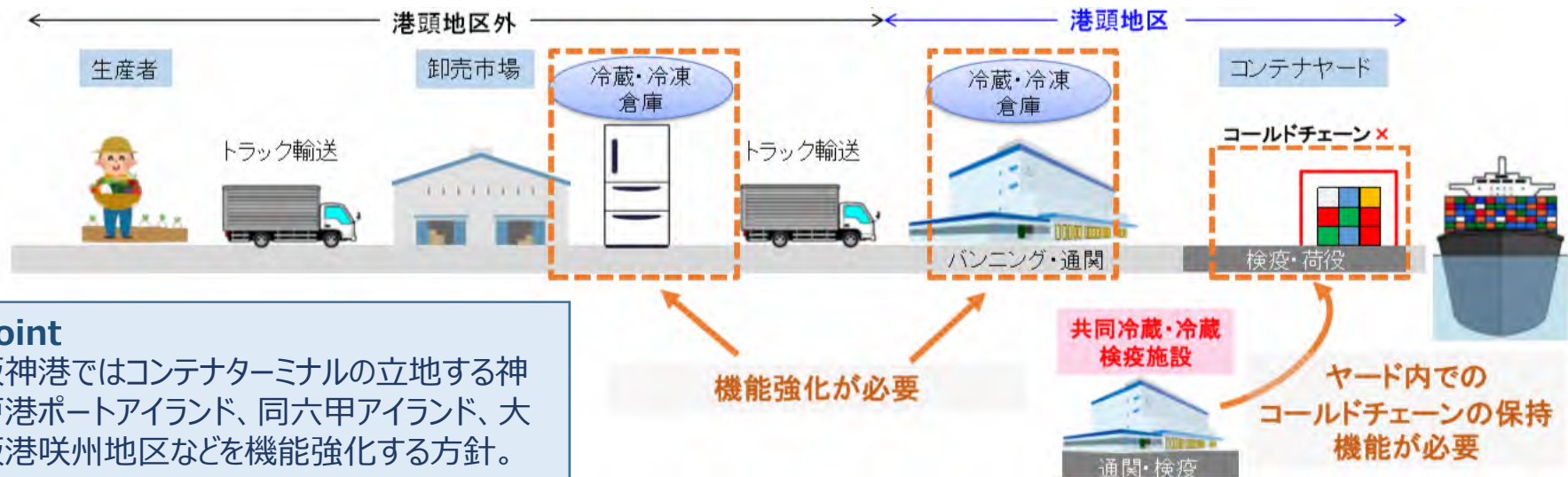


神戸市では、容積あたり入庫量が増加傾向

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

① コールドチェーン：阪神地域の臨海部におけるコールドチェーン機能強化の取組

- 関西の産官学からなる国際物流戦略チームでは、コールドチェーンの構築において卸売市場周辺、港頭地区、ヤード内における冷蔵・冷凍倉庫の機能強化により、**切れ目のない低温・定温輸送を実現する環境整備の必要性を認識**している。
- 同チームは阪神港のコンテナターミナルが立地する4地区において冷凍・冷蔵機能を強化する方針を示している。



Point

阪神港ではコンテナターミナルの立地する神戸港ポートアイランド、同六甲アイランド、大阪港咲洲地区などを機能強化する方針。

< 冷蔵・冷蔵倉庫の拡充イメージ >



輸出先が東南アジア（イスラム圏）となる場合、ハラール対応等も留意する必要あり

② RORO航路

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：トラックドライバー不足の深刻化

- 陸上輸送を支える運輸業・郵便業では、他の産業に比べて常用労働者の不足を感じる割合が高い状況である。
- トラックドライバー不足を感じる企業の割合も2011年以降急激に高まっている。
- わが国の総人口が減少していく中、**トラックドライバーへの負担を軽減し、運行効率の高い物流のあり方が**求められている。

<常用労働者の過不足状況>



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

<トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合>



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

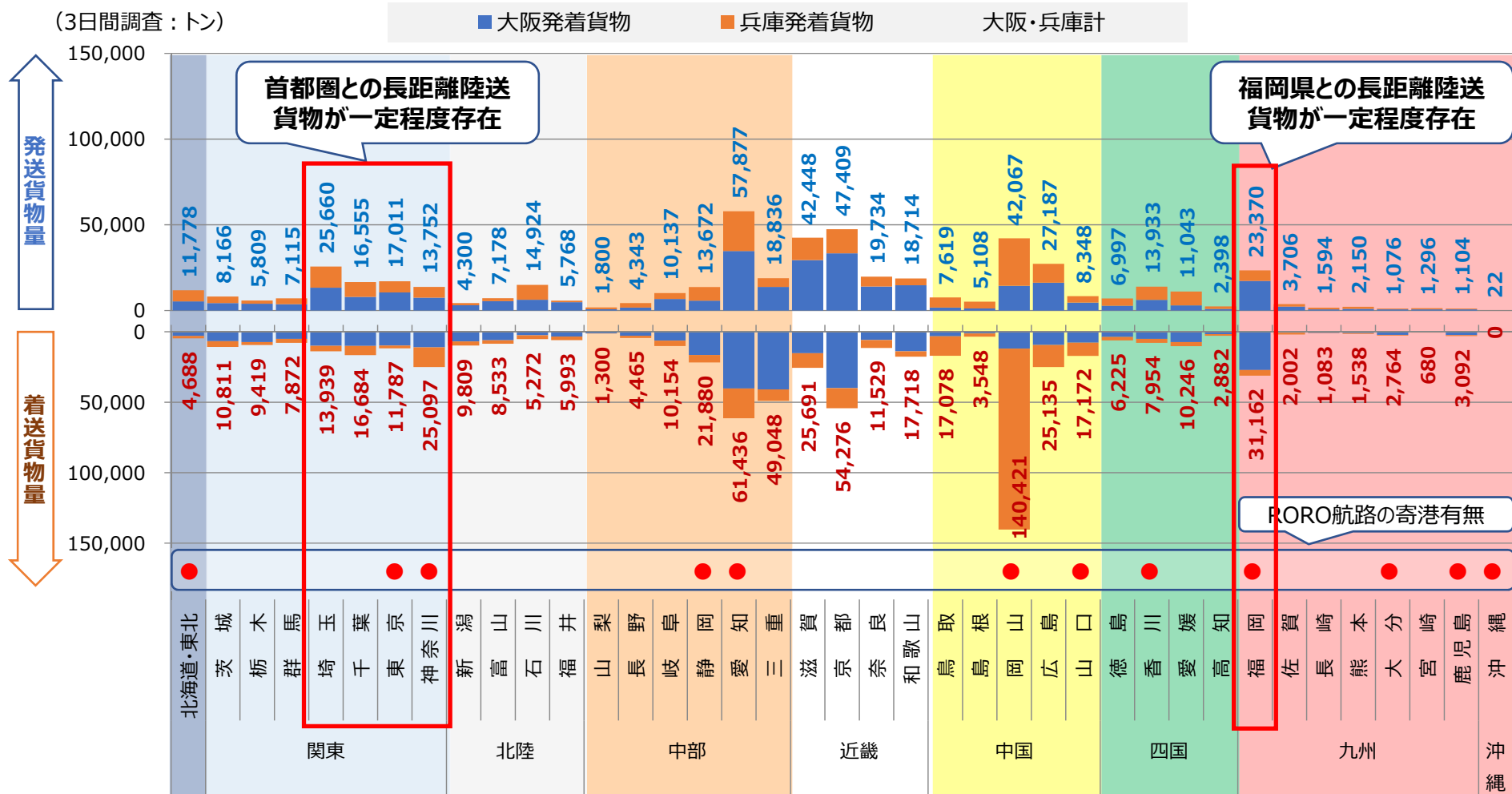
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：大阪府・兵庫県に陸上輸送される貨物量

- 大阪府・兵庫県からの都道府県間陸送貨物量は、近畿地方に隣接する中部・中国地方に一定程度存在するほか、**関東-近畿間、福岡-近畿間に長距離陸送貨物が存在している。**

大阪府・兵庫県からの都道府県間発着貨物量（営業用トラック）



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：大阪府・兵庫県から国内各地への発送貨物量（RORO船/トラック別・地域別・品類別）

- 大阪府・兵庫県からRORO船・トラックで発送される貨物のうち、**東北・関東向けの金属機械工業品や、北海道・東北向けの軽工業品は、RORO転換が見込めると考えられる。**

大阪府・兵庫県から国内各地への発送貨物（RORO船/トラック別・地域別・品類別の内訳）

 ：RORO船による輸送実績があり、かつ営業用トラックによる輸送も見られる地域・品類。長距離陸送されている貨物で、RORO転換が見込みうる貨物と推定される。

3日間調査：トン

品類名	代表輸送機関	大阪府・兵庫県からの発送先										総計	
		1.北海道	2.東北	3.関東	4.北陸	5.中部	6.近畿	7.中国	8.四国	9.九州	10.沖縄		
金属機械工業品	RORO船	188	542	21	0	0	0	0	0	0	0	1	751
	営業用トラック計	0	4,042	31,842	14,058	49,620	263,290	18,308	5,498	8,684	0	0	395,342
農水産品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	206	7,413	1,565	4,162	77,315	4,492	2,472	4,443	0	0	102,068
林産品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	0	0	5	9	4,296	552	87	0	0	0	4,948
鉱産品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	114	209	832	235	54,105	1,315	29	20	0	0	56,858
化学工業品	RORO船	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	営業用トラック計	1	1,960	23,253	7,204	25,409	341,587	16,752	4,060	6,716	12	0	426,954
軽工業品	RORO船	115	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	148
	営業用トラック計	52	2,841	25,900	4,035	20,648	159,507	22,376	9,453	10,612	0	0	255,421
雑工業品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	58
	営業用トラック計	1	1,548	9,777	2,399	7,538	56,374	10,277	1,353	2,602	0	0	91,869
排出物	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	0	8,248	8	16,620	73,814	544	196	0	0	0	99,431
特殊品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	94	668	501	4,204	13,919	2,090	841	466	0	0	22,782
総計		363	11,379	107,328	30,605	128,445	1,044,207	76,707	23,988	33,543	71	1,456,637	

資料：2015年物流センサス 都道府県間流動量（重量ベース、RORO船・営業用トラック計）

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：国内各地から大阪府・兵庫県への着送貨物量（RORO船/トラック別・地域別・品類別）

- 全国から大阪府・兵庫県にRORO船・トラックで運搬される貨物のうち、中部からの金属機械工業品や、北海道からの農林水産品、関東からの化学工業品・軽工業品などは、RORO転換が見込めると考えられる。

国内各地から大阪府・兵庫県への着送貨物（RORO船/トラック別・地域別・品類別の内訳）

：RORO船による輸送実績があり、かつ営業用トラックによる輸送も見られる地域・品類。長距離陸送されている貨物で、RORO転換が見込みうる貨物と推定される。

3日間調査：トン

品類名	代表輸送機関	大阪府・兵庫県への発送元										総計
		1.北海道	2.東北	3.関東	4.北陸	5.中部	6.近畿	7.中国	8.四国	9.九州	10.沖縄	
金属機械工業品	RORO船	7	0	217	0	576	0	0	0	0	0	800
	営業用トラック計	1	1,867	27,598	10,067	29,035	248,888	31,110	3,389	3,451	0	355,405
農水産品	RORO船	756	0	0	0	0	0	0	0	0	0	756
	営業用トラック計	1,077	3,664	5,219	725	2,829	65,893	2,466	2,372	6,202	0	90,447
林産品	RORO船	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
	営業用トラック計	0	209	93	0	395	5,101	600	1,806	333	0	8,536
鉱産品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	102	5,207	257	14,862	54,035	4,429	16,801	0	0	95,693
化学工業品	RORO船	0	0	1,398	0	0	0	0	0	105	0	1,503
	営業用トラック計	2	1,613	17,880	8,174	21,798	323,203	22,014	4,980	2,892	0	402,556
軽工業品	RORO船	378	61	768	0	0	0	0	0	57	0	1,264
	営業用トラック計	54	2,612	27,487	10,557	31,815	159,660	13,252	13,524	6,157	0	265,118
雑工業品	RORO船	14	0	0	0	0	0	0	0	37	264	315
	営業用トラック計	0	585	7,384	2,522	7,887	54,777	4,602	5,065	2,207	0	85,029
排出物	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	0	0	352	2,235	765	76,913	1,676	165	67	0	82,174
特殊品	RORO船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	営業用トラック計	70	0	102	1,011	271	11,099	1,127	302	757	0	14,739
総計		2,390	10,711	93,705	35,549	110,234	999,570	81,276	48,404	22,263	264	1,404,365

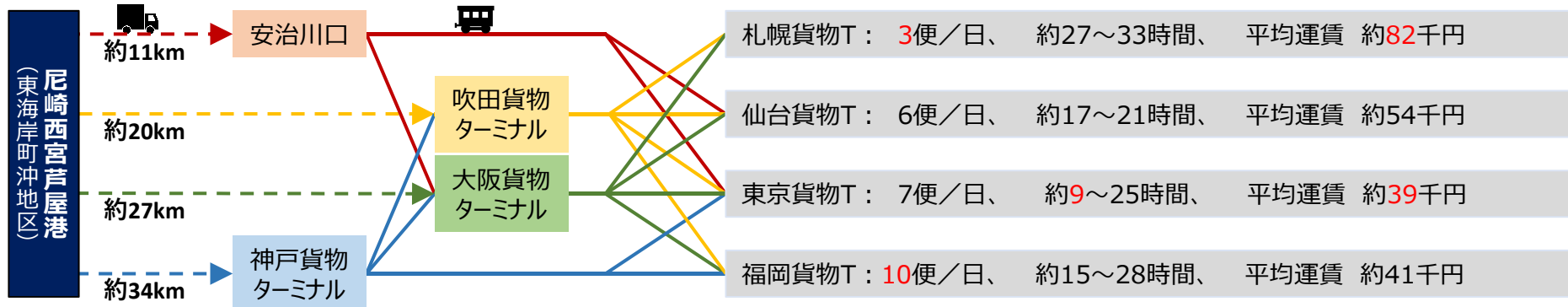
資料：2015年物流センサス 都道府県間流動量（重量ベース、RORO船・営業用トラック計）

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：尼崎西宮芦屋港周辺から全国主要ターミナルへの鉄道輸送の現状

- モーダルシフトでは鉄道輸送も着目されている。尼崎西宮芦屋港周辺のJR貨物ターミナルからは、国内主要都市の貨物ターミナルへ、1日あたり3~10便が出発している。
- 尼崎西宮芦屋港周辺4駅から東京へは最短9時間で輸送可能だが、その他の都市は半日~1日以上リードタイムを要する。
- 一方、JR貨物の近年の積載率は年間を通じて平均80%を超えており、輸送量のキャパシティはやや限られている。

尼崎西宮芦屋港周辺のJR貨物ターミナルからの国内主要都市への輸送ネットワーク



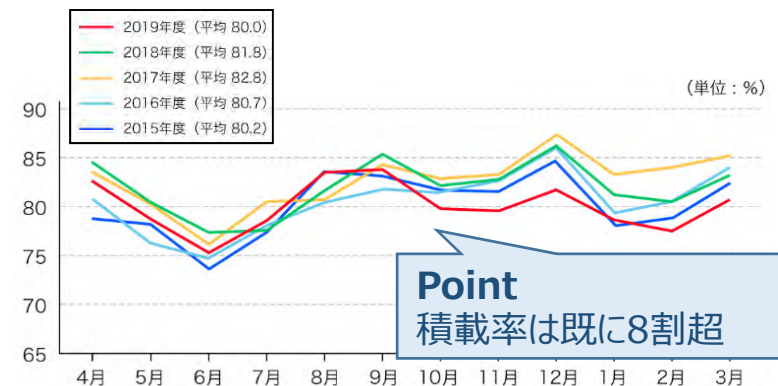
※ 鉄道貨物駅までの陸上輸送距離はオンライン経路検索サービスMapfanを用いて測定。
 ※ 平均運賃は日本貨物鉄道(株)時刻表(2020年6月19日参照時点)より、12ftコンテナ利用時の運賃(出荷時期や貨物量等により変動あり)

国内RORO船運賃タリフでは、車長12m・車幅2.5mの車両(シャーシ)の東京港→宇野港の海上輸送で約12万円
 ※ 商船三井フェリー(株)ウェブサイトより(2019年10月1日改訂 運賃タリフ)

発ターミナル→ ↓着ターミナル	安治川口	吹田貨物T	大阪貨物T	神戸貨物T
札幌貨物ターミナル	-	1日1便 平均30時間25分	1日1便 26時間37分	1日1便 33時間5分
仙台貨物ターミナル	1日1便 17時間51分	1日3便 平均16時間38分	1日1便 21時間40分	1日1便 19時間16分
東京貨物ターミナル	1日1便 9時間49分	1日3便 平均9時間2分	1日1便 24時間48分	1日2便 平均12時間21分
福岡貨物ターミナル	1日1便 28時間8分	1日3便 平均14時間31分	1日2便 平均15時間34分	1日4便 平均14時間35分

資料：日本貨物鉄道(株)時刻表(2020年6月19日参照時点)より、荷役線出線時刻-引渡し開始時刻を元に作成。なお、便数・所要時間は札幌・仙台・東京・福岡への往路のもので、中継サービスも含む。

直近5カ年のJR貨物による積載率の推移

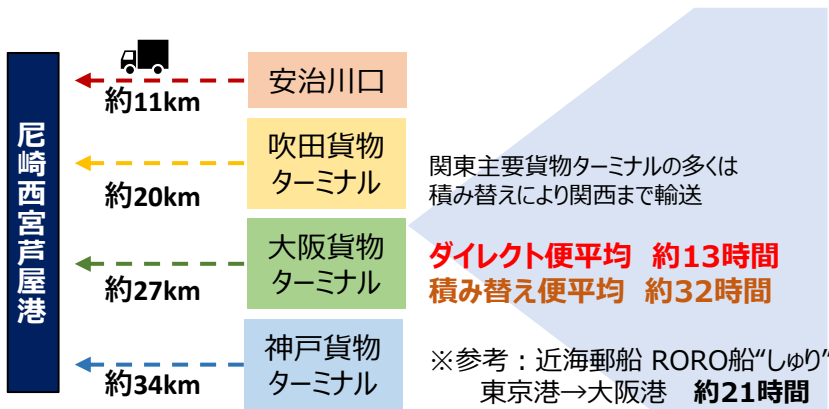


2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：関東地方から尼崎西宮芦屋港周辺への鉄道輸送の現状

- 関東地方から尼崎西宮芦屋港周辺の貨物ターミナルへは、途中の積み替えがない**ダイレクト便が約13時間で、積み替え便は1日以上を要する。**
- 1日の平均便数は、**積み替え便に比べ、ダイレクト便が少ない。**

関東のJR貨物ターミナルからの国内主要都市への輸送ネットワーク



宇都宮貨物T：4便／日、約17～55時間
越谷貨物T：4便／日、約19～23時間
横浜羽沢：4便／日、約22～63時間
熊谷貨物T：4便／日、約16～58時間
新座貨物T：4便／日、約12～19時間
千葉貨物：4便／日、約28～61時間
川崎貨物：4便／日、約12～26時間
東京貨物T：4便／日、約9～16時間



※鉄道貨物駅までの陸上輸送距離はオンライン経路検索サービスMapfanを用いて測定。

発ターミナル→ 着ターミナル	宇都宮貨物 ターミナル	越谷貨物 ターミナル	横浜羽沢	熊谷貨物 ターミナル	新座貨物 ターミナル	千葉貨物	川崎貨物	東京貨物 ターミナル	ダイレクト便 平均	積み替え便 平均
安治川口	1日1便 17時間00分	1日1便 吹田積み替え 19時間22分	1日1便 東京・吹田積み替え 63時間14分	1日1便 大阪積み替え 22時間40分	1日1便 大阪積み替え 18時間30分	1日1便 東京積み替え 60時間49分	1日1便 東京積み替え 11時間35分	1日1便 9時間07分	1日2便 13時間03分	1日6便 32時間41分
吹田貨物 ターミナル	1日1便 安治川積み替え 23時間00分	1日1便 11時間49分	1日1便 百済積み替え 23時間29分	1日1便 越谷積み替え 57時間56分	1日1便 大阪積み替え 16時間20分	1日1便 東京積み替え 58時間34分	1日1便 東京積み替え 12時間37分	1日1便 10時間51分	1日2便 11時間10分	1日6便 31時間59分
大阪貨物 ターミナル	1日1便 13時間17分	1日1便 百済積み替え 23時間10分	1日1便 東京積み替え 22時間24分	1日1便 16時間22分	1日1便 12時間12分	1日1便 東京積み替え 27時間54分	1日1便 東京積み替え 25時間40分	1日1便 16時間28分	1日4便 14時間34分	1日4便 24時間47分
神戸貨物 ターミナル	1日1便 東京積み替え 55時間03分	1日1便 東京積み替え 18時間59分	1日1便 東京積み替え 56時間42分	1日1便 大阪積み替え 21時間48分	1日1便 大阪積み替え 17時間38分	1日1便 東京積み替え 61時間12分	1日1便 東京積み替え 14時間11分	1日1便 11時間43分	1日1便 11時間43分	1日7便 35時間04分

資料：日本貨物鉄道(株)時刻表(R2.6.19参照時点)より、荷役線出線時刻-引渡し開始時刻を元に作成。なお、便数・所要時間は関東8ターミナルから阪神4ターミナルへの往路のもの。 20

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：阪神港・尼崎西宮芦屋港のRORO航路（1）

- 阪神港・尼崎西宮芦屋港と他港を結ぶ内航定期RORO航路は10サービスあり（2020年版海上定期便ガイドより）、尼崎西宮芦屋港には1航路（約1.9便/週）が寄港している。

$$\begin{aligned} & \text{週便数} \times \text{積載可能台数/隻} \\ & = \text{輸送可能台数/週} \end{aligned}$$

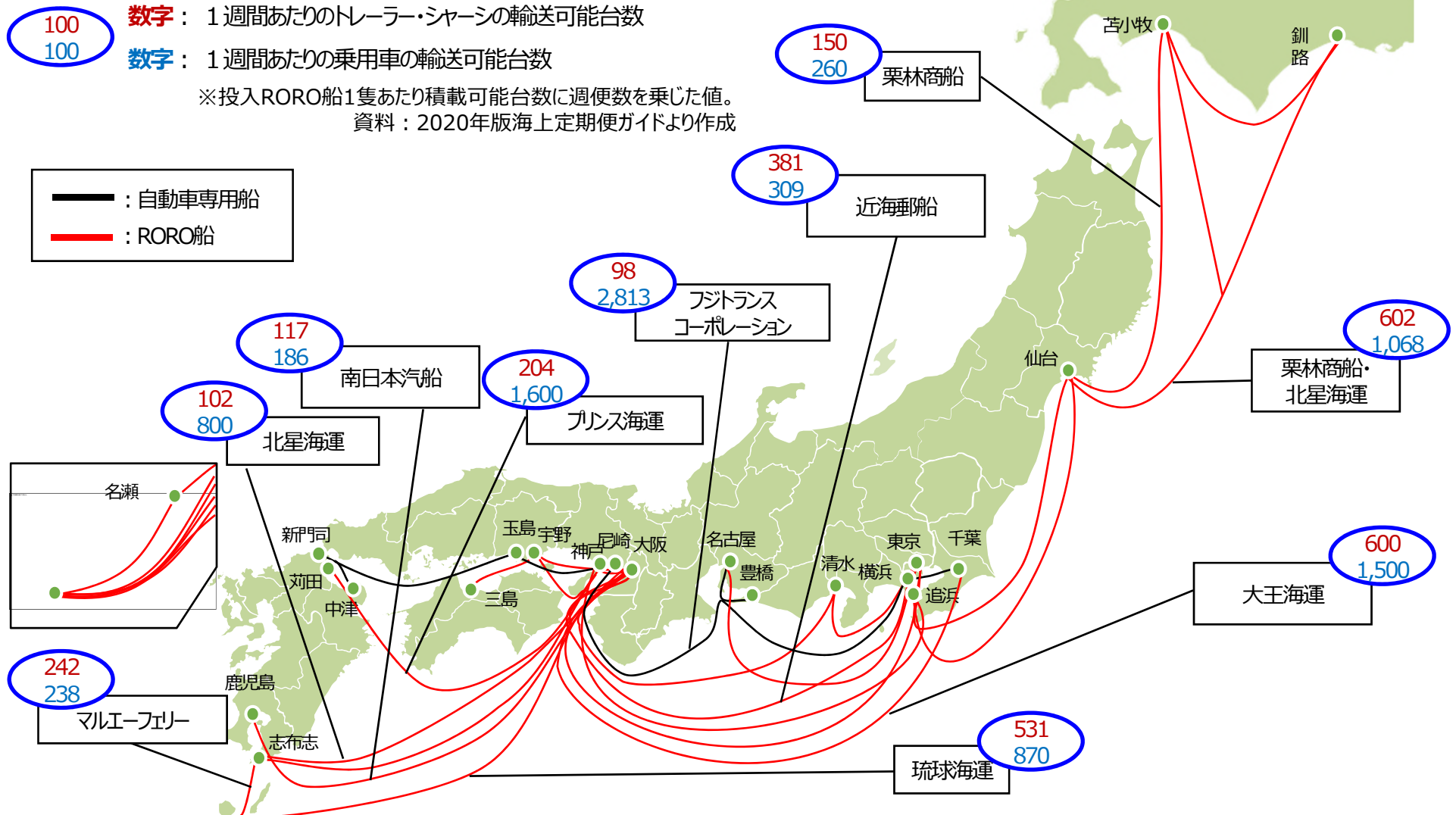
運行会社	週便数	トレーラー・シャーシ		乗用車		寄港地									
		積載可能台数/隻	積載可能台数/隻	輸送可能台数/週	輸送可能台数/週										
フジトランスコーポレーション	1.875 (月7.5便)	52	1,500	98	2,813	名古屋	豊橋	尼崎	玉島	新門司	中津	玉島	名古屋	千葉	横浜
大王海運（株）	6	100	250	600	1,500	三島	宇野	大阪	千葉						
プリンス海運（株）	2	102	800	204	1,600	苅田	神戸	追浜	神戸	苅田	追浜	神戸			
近海郵船（株）	3	127	103	381	309	東京	大阪	那覇	中城・本部						
琉球海運（株）	3	177	290	531	870	東京	大阪	那覇	中城・本部						
栗林商船（株）	1	150	260	150	260	苫小牧	東京	清水	大阪	清水	東京	仙台			
栗林商船（株）・北星海運（株）	4	151	267	602	1,068	苫小牧	釧路	仙台	東京	名古屋/大阪					
マルエーフェリー（株）	2	121	119	242	238	那覇	名瀬・志布志	神戸/大阪							
北星海運（株）	1	102	800	102	800	大阪	志布志	那覇							
南日本汽船（株）	3	39	62	117	186	大阪	鹿児島	那覇							

資料：2020年版海上定期便ガイドより作成

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

② RORO航路：阪神港・尼崎西宮芦屋港のRORO航路（2）

● 阪神港・尼崎西宮芦屋港と他地域を結ぶ内航定期RORO航路の貨物輸送能力は、トレーラー・シャーシ・乗用車あわせて、12,670台/週に相当する。

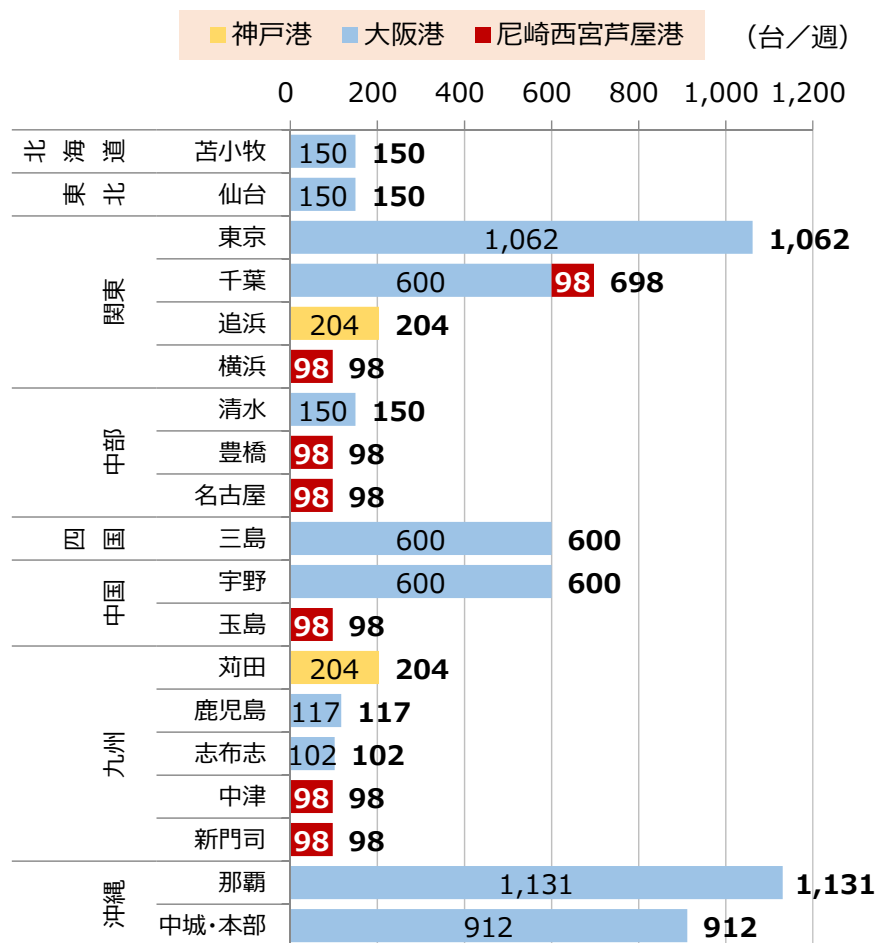


2. 今回長期構想の重点的な着眼点

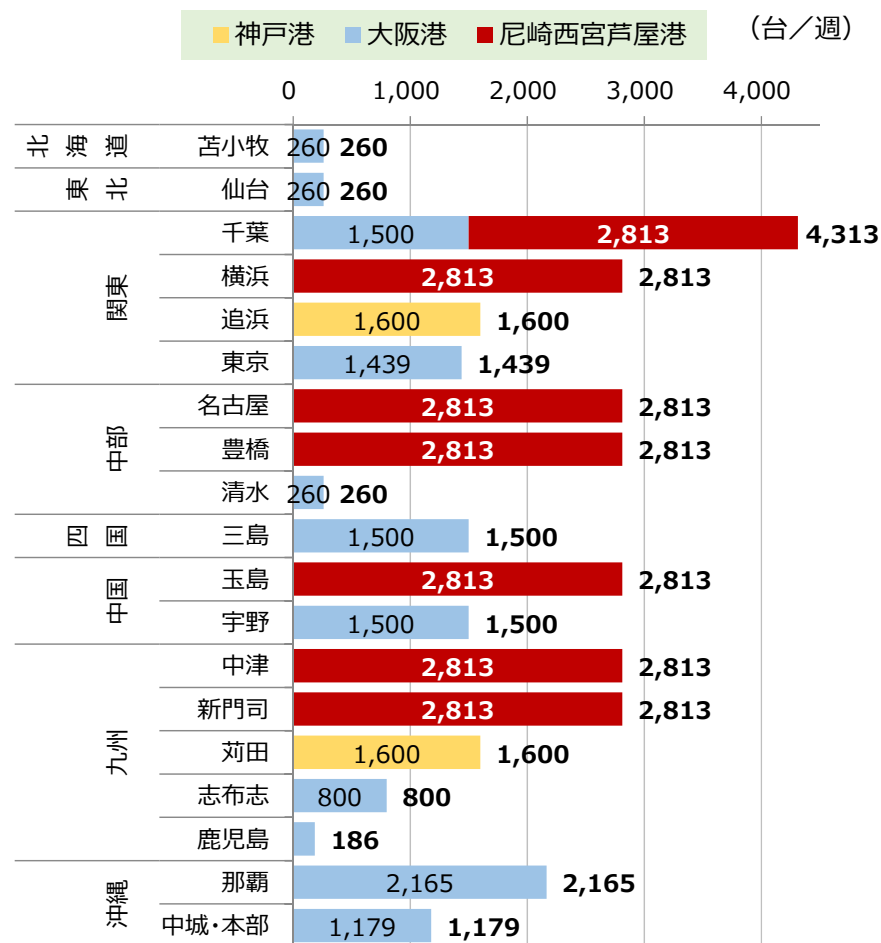
② RORO航路：阪神港・尼崎西宮芦屋港のRORO航路（3）

- トレーラー・シャーシの週間輸送可能台数は、大阪港が最も多い。
- 乗用車の週間輸送可能台数は、ダイハツ・トヨタの完成車ヤードを有する尼崎西宮芦屋港が最も多い。

トレーラー・シャーシの週間輸送可能台数



乗用車の週間輸送可能台数



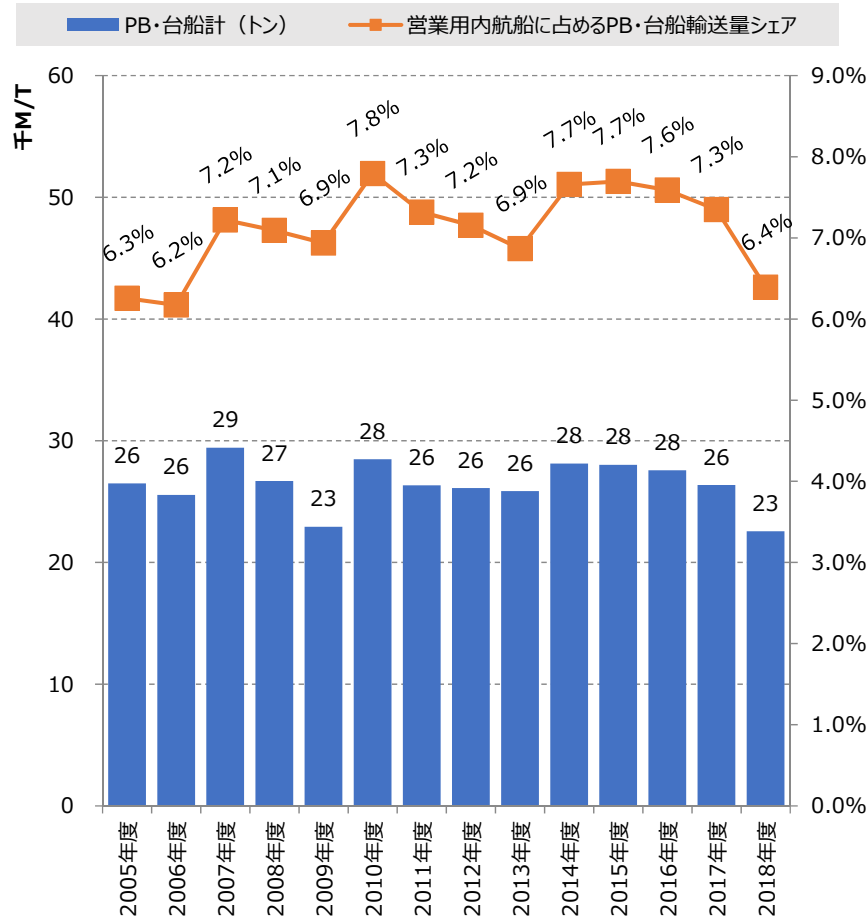
③ はしけ（バージ）の活用

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

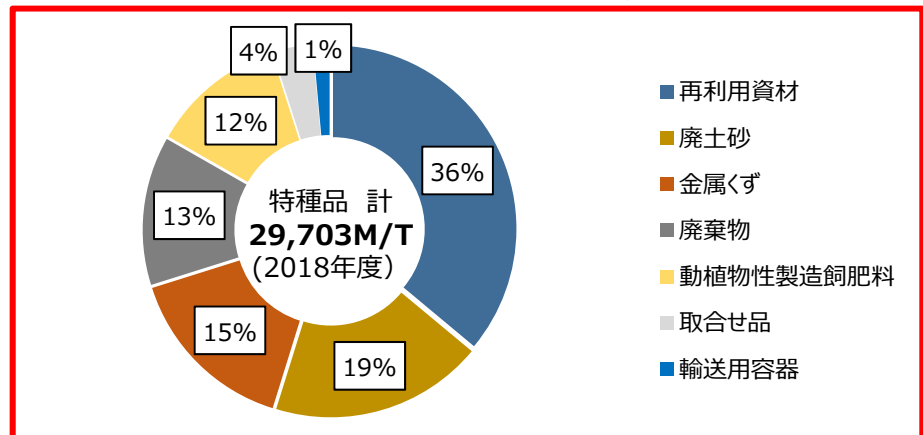
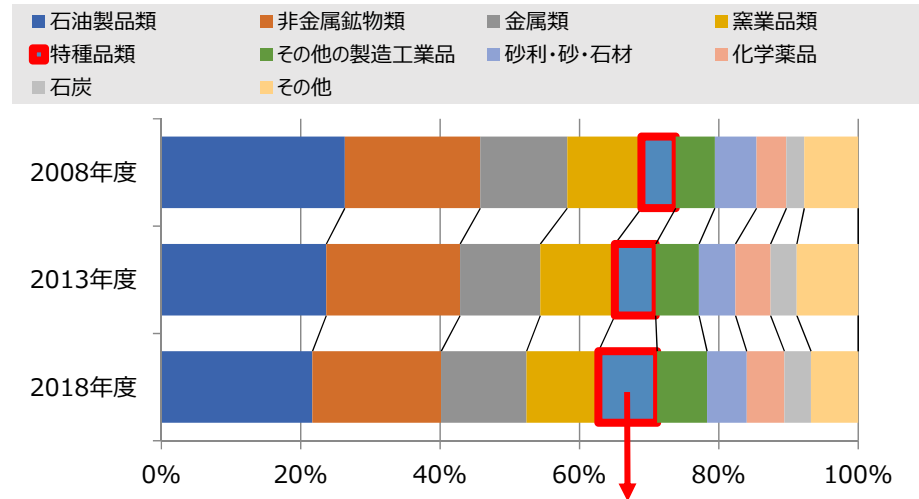
③ はしけ（バージ）の活用：わが国における内航船（プッシャーバージ・台船含む）による輸送状況

- 内航船のうち、プッシャーバージ・台船による輸送は、**重量ベースで全体の概ね6～7%**を占め、直近10年間は、多少の増減があるものの、**安定的に推移している**。
- 内航船の輸送貨物は**石油製品類が最も多く**、近年は**再利用資材や廃土砂などの特種品の比率が高まっている**。

内航船におけるプッシャーバージ・台船による輸送貨物量推移



内航船（営業用）輸送による輸送貨物の品目構成の推移



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

③ はしけ（バージ）の活用：海外におけるはしけ（プッシャーボート）の運用状況

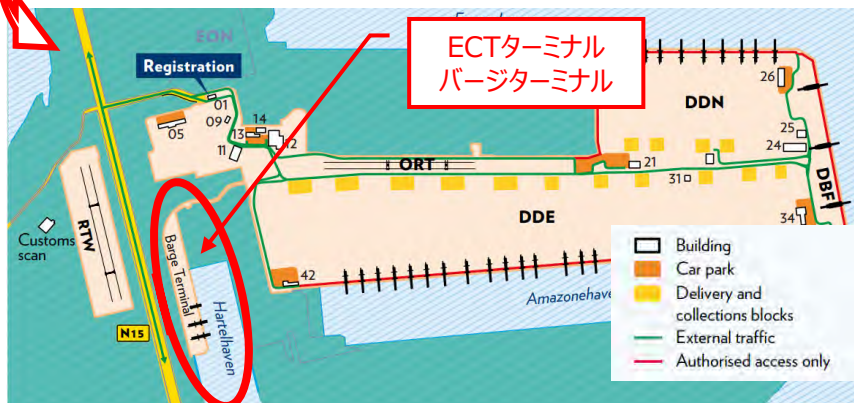
- 欧州や東南アジアでは、内陸部への輸送手段として、水深の浅い河川を航行できるはしけ（バージ）が活用されている。
- 陸上交通の負担及び環境負荷の軽減や、輸送コスト削減の効果が期待できる。

ロッテルダム港におけるバージ輸送

- ロッテルダム港では河口部のマースフラクテ地区から上流各地区へのターミナル、デポへのシャトル輸送にバージ輸送を活用。
- European Gateway Services (EGS) とDanserによる「Intercity Barge」サービスでは、マースフラクテECTターミナルから週3回のバージシャトル運航が行われ、1回のランで200以上のコンテナ移動が行われる場合は岸壁料を無料としている。



図出典：2015年度 国際港湾経営研修成果報告会「ロッテルダム港の港湾開発とロジスティクス戦略」



資料：HUTCHISON Port Website “HUTCHISON PORTS ECT DELTA”

商船三井 コンテナバージ専用ターミナル（バンコク）

- 商船三井はタイのターミナル事業者との合併事業により、タイ バンコクのチャオプラヤ川にコンテナバージ専用ターミナルを建設。
- 浅水深でも輸送可能なバージを活用し、レムチャバン港からの回送を行っている。



資料：(株)商船三井プレスリリース（2015年7月28日）より作成 26

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

③ はしけ（バージ）の活用：東京湾における専用はしけによるコンテナ輸送の取組

- 京浜港、千葉港など東京湾内の港湾ではコンテナ回送に専用はしけを活用するグリーンシップ輸送事業に取り組んでおり、はしけ専用バースなどの検証も行われている。
- 専用はしけは、1回あたり84本のコンテナ輸送が可能であり、横浜-東京・千葉間を約2時間で輸送できる。2018年（平成30年）には8.2万TEU（実入り・空比率は50%ずつ）の輸送実績があり、沿岸部の輸送効率化が図られている。

東京湾でのはしけ輸送を巡る取組内容

年度	はしけ輸送をめぐる取組内容	定期航路数
平成10年度	・デリックバージにより、東京港青海ふ頭～横浜本牧ふ頭間において、空コンテナのフィーダー輸送を開始。	—
平成16年度	・コンテナ輸送効率化検討委員会海上輸送WG発足。 ・海上コンテナ輸送に適したはしけ輸送方式の比較検討。	—
平成17年度	・事業化に向けた輸送方式の検討。 ・カメラシステムの導入に関する実証実験の実施。	—
平成18年度	・グリーン物流パートナーシップ制度を活用し、ブッシャーバージ（コンテナ用）の新造・定航サービススタート。 ・事業の本格化に向け、混雑の著しい（BW）CTへの寄港に係る実証実験の実施。	週7～8便
平成19年度	・バージが専用に利用可能なバースの有効性の検証。 ・バージ用バースへの導入を想定した簡易な荷役機械の有効性に関する実証実験の実施。	週11～12便
平成20年度	・東京湾内のネットワーク展開を視野に、千葉港背後地の荷主企業への利用意向等の把握のためのアンケートを実施。 ・千葉港船橋中央ふ頭において、はしけ専用バースを想定した荷役の実証実験を実施。	週19便
平成21年度	・千葉港船橋地区から市原地区間航路開設	週24便
平成22年度	・千葉港船橋地区にコンテナヤードを整備し、本格的な輸送体制を構築	週24便
平成23年度	・千葉港船橋地区から東京港品川埠頭輸送開始	週25便

出典：関東地方整備局港湾空港部「東京湾内における国際コンテナの新たな輸送モード」（土木学会第67回年次学術講演会）

東京湾でのはしけ輸送の概況

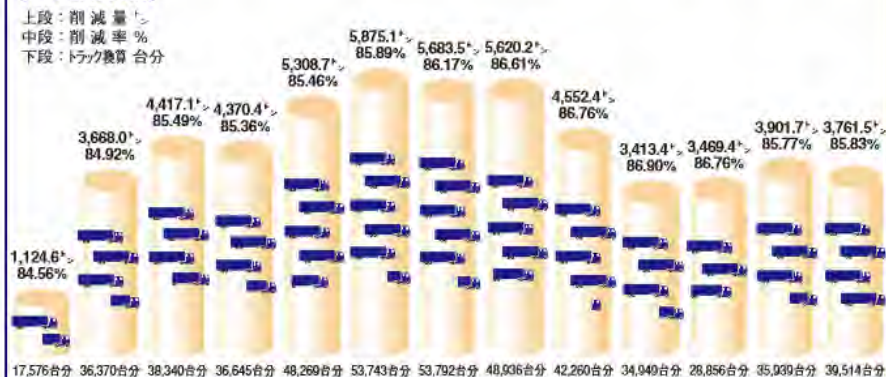
コンテナバージ主要目	
船名：CFT-No.1	
全長	65.0メートル
総幅員	60.0メートル
深さ	20.0メートル
高さ	4.0メートル
喫水	2.5メートル
コンテナ積載量	84本(40フィート型3段積み)



グリーンシップ運送実績

平成18年度 (2006年) 実績	平成19年度 (2007年) 実績	平成20年度 (2008年) 実績	平成21年度 (2009年) 実績	平成22年度 (2010年) 実績	平成23年度 (2011年) 実績	平成24年度 (2012年) 実績	平成25年度 (2013年) 実績	平成26年度 (2014年) 実績	平成27年度 (2015年) 実績	平成28年度 (2016年) 実績	平成29年度 (2017年) 実績	平成30年度 (2018年) 実績
38,467TEU (実入27% 空53%)	71,777TEU (実入39% 空61%)	72,282TEU (実入53% 空47%)	68,012TEU (実入62% 空38%)	93,507TEU (実入58% 空42%)	103,479TEU (実入54% 空46%)	105,951TEU (実入47% 空53%)	96,539TEU (実入51% 空49%)	83,951TEU (実入46% 空54%)	68,492TEU (実入54% 空46%)	56,083TEU (実入51% 空49%)	73,879TEU (実入50% 空50%)	82,275TEU (実入50% 空50%)

【CO₂削減効果】



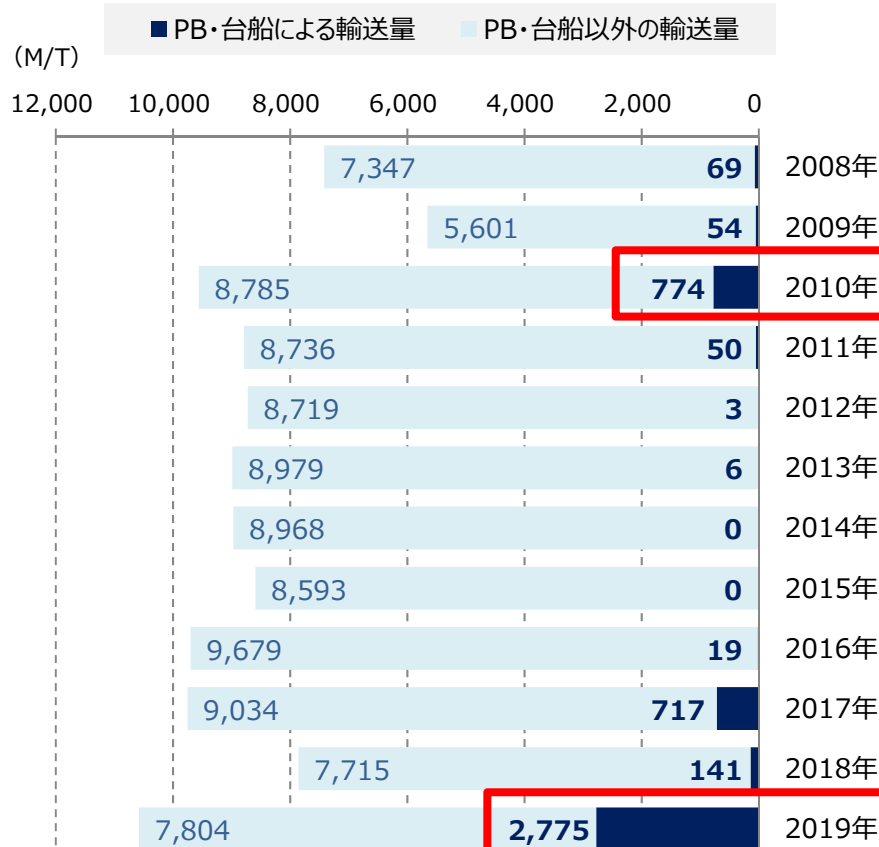
出典：横浜はしけ運送事業協同組合作成資料 27

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

③ はしけ（バージ）の活用：阪神圏内におけるプッシャーバージ・台船による輸送状況

- 阪神国際港湾(株)では、阪神港や大阪湾内の港湾とのはしけ輸送に対して支援事業を創設しており、プッシャーバージ・台船による貨物量が、**2019年に入って急増**している。
- トラックドライバー不足などの背景に加え、神戸港、大阪港の中間に位置し、両港に輸送することができる本港をはしけの拠点とすることにより、大阪湾におけるはしけ輸送が活性化する可能性がある。

阪神圏内のプッシャーバージ（PB）・台船による輸送貨物量推移



資料：国土交通省「内航船舶輸送統計 産業圏間流動表」より作成
※発着産業圏が共に「阪神圏」（大阪府、兵庫県）の貨物量。コンテナ以外の貨物も含む。

阪神港間のはしけモデル事業（2010年 近畿運輸局）

- 近畿運輸局では阪神港間の空コンテナ回送にはしけを活用するモデル事業を2010年に実施。



資料：近畿運輸局ウェブサイトより

積替機能強化事業（2019年～ 阪神国際港湾(株)）

- 阪神国際港湾(株)は、2019年より阪神港間のバージ輸送への支援事業を創設。
- 2020年度は阪神港に加えて、尼崎西宮芦屋港も事業対象に選定。

【対象事業】 阪神港での積替えを行うバージ航路を令和2年度新たに構築する事業
【委託内容】 業務委託料を含め協議の上決定し、事業実績に応じた額をお支払い致します。

対象となるバージ航路は港湾運送事業法施行規則第三条に規定される別表第一の指定区間に準拠し、左記AまたはBに該当するもの
※最長3年間の継続支援

種類	阪神港間
A	神戸港-神戸港間、大阪港-大阪港間、神戸港-大阪港
B	阪神港とその他の港湾 (和歌山県下津港、尼崎西宮港、東播磨港、姫路港間)

資料：阪神国際港湾(株)プレスリリース（2020年3月31日付） 28

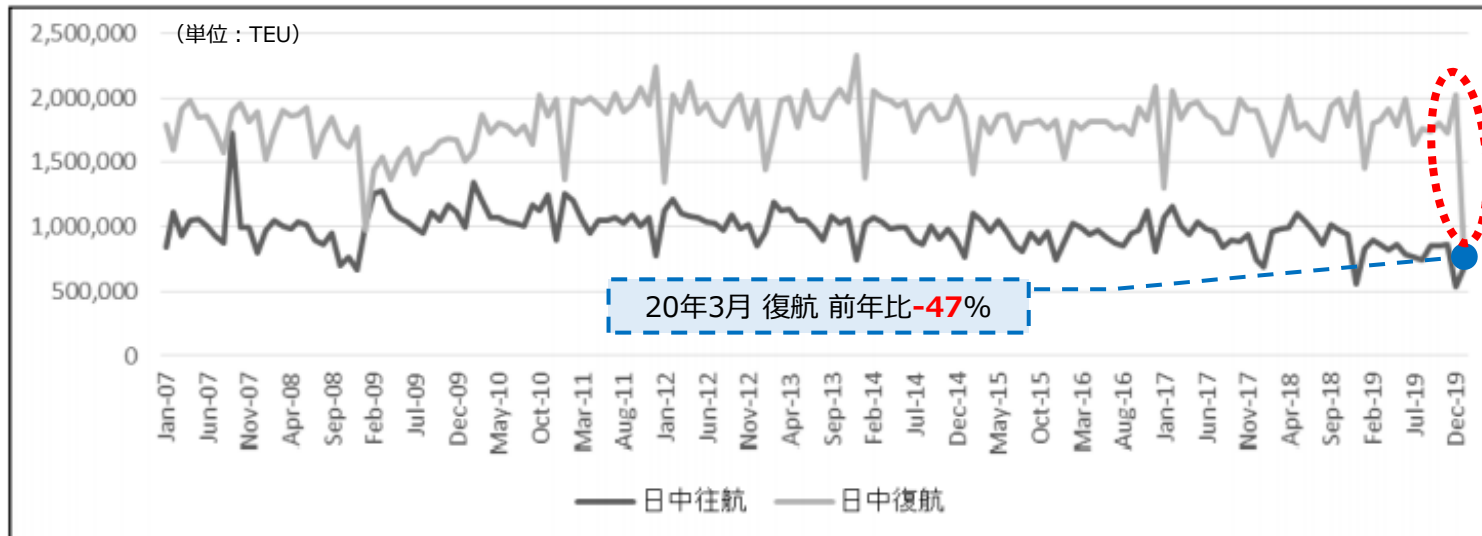
④ 有事の物流リダンダンシー

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

④有事の物流リダンダンシー：新型コロナウイルス（COVID-19）による海上コンテナ物流への影響（1）

- 2019年11月末に中国武漢で検出された新型コロナウイルス（COVID-19）の世界的な感染拡大に伴い、**2020年2月の日中航路荷動量は前年度比5割まで減少した他、アジア-欧米間も大幅な荷動きの減少**が確認されている。

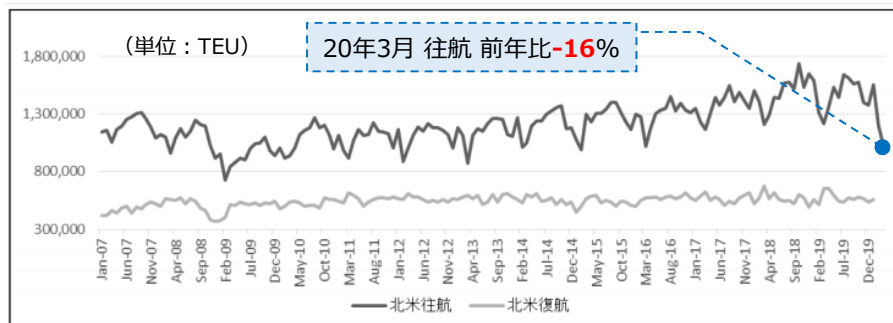
日中航路間のコンテナ貨物荷動量の推移



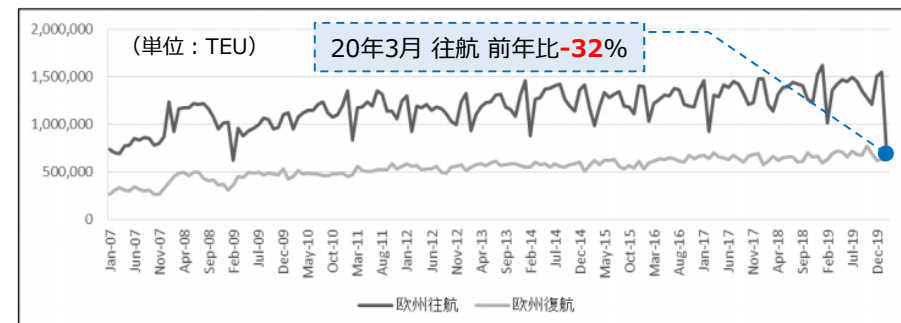
日中航路の復航（中国→日本）の貨物量はコロナウイルスの影響が拡大した2020年2月には前年度比の約半分まで荷動きが減少。

年月	荷動 (万TEU)	前年比	
19年	10月	174.1	-10.1
	11月	180.9	-9.3
	12月	173.2	-3.0
20年	1月	202.2	-1.1
	2月	76.1	-47.4

アジア・北米航路間のコンテナ貨物荷動量の推移



アジア・欧州航路間のコンテナ貨物荷動量の推移



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

④有事の物流リダンダンシー：新型コロナウイルス（COVID-19）による海上コンテナ物流への影響（2）

- 新型コロナウイルス（COVID-19）の影響により、中国工場からの出荷製品が激減した結果、日本国内の主要港では、**輸出に用いる空コンテナが不足するなどの影響**が生じた。

新型ウイルスで貨物スペースの奪い合いって？

NHK WEB サクサク経済Q&A 2020年3月18日掲載

海運も実は異変が起きています。さまざまな貨物を積み込むのに使われる「コンテナ」。このコンテナが世界各地の港で不足する事態になっているんです。

(中略)

ところが今回、**中国で工場が稼働を停止して生産が減ったことで、輸出するモノが減少**してしまいました。そのため、中国の港では輸入のコンテナを降ろす一方で、輸出するコンテナがない状態となり、船がコンテナを載せないまま出発するケースが相次ぎました。**結果的にコンテナが中国の港にたまってしまい、世界各地の港でコンテナが不足する影響が出ている**んです。

(後略)



日中航路 主要港では空コン不足も 地方港も荷動きに影響

Daily Cargo 2020年3月6日掲載

新型コロナウイルスの感染拡大によって日中航路の荷動きが減少する中、中国からの輸入が多い主要港では輸入の減少によって輸出用の空コンテナが不足する事態が起きている。**「東京港のバンプールに蔵置されていた空コンテナがみるみる減った」(トラック事業者)といい、輸出コンテナの確保が難しくなっている**ようだ。(後略)

東京港、バンプール混雑。空コンテナ増加、作業効率悪化

日本海事新聞 2020年5月21日掲載

東京港でバンプール（VP）のゲート前の渋滞が目立っている。

(中略)

VPの混雑はゴールデンウィーク（GW）前から見られ、GW明けにはオフドックVPの一部で海コン車両の3時間以上の待機が常態化。待機時間は最大6時間に達し、「空バンの返却だけに1日かかった」と大手ドレーズ事業者の幹部は嘆く。

要因は東京港の輸出入のインバランスにある。**新型コロナウイルスの感染拡大と春節により、2月から3月にかけて中国などからの輸入が大きく減少**。それが3月下旬からはアパレルや日用雑貨、食品、マスクなどを中心に回復している。

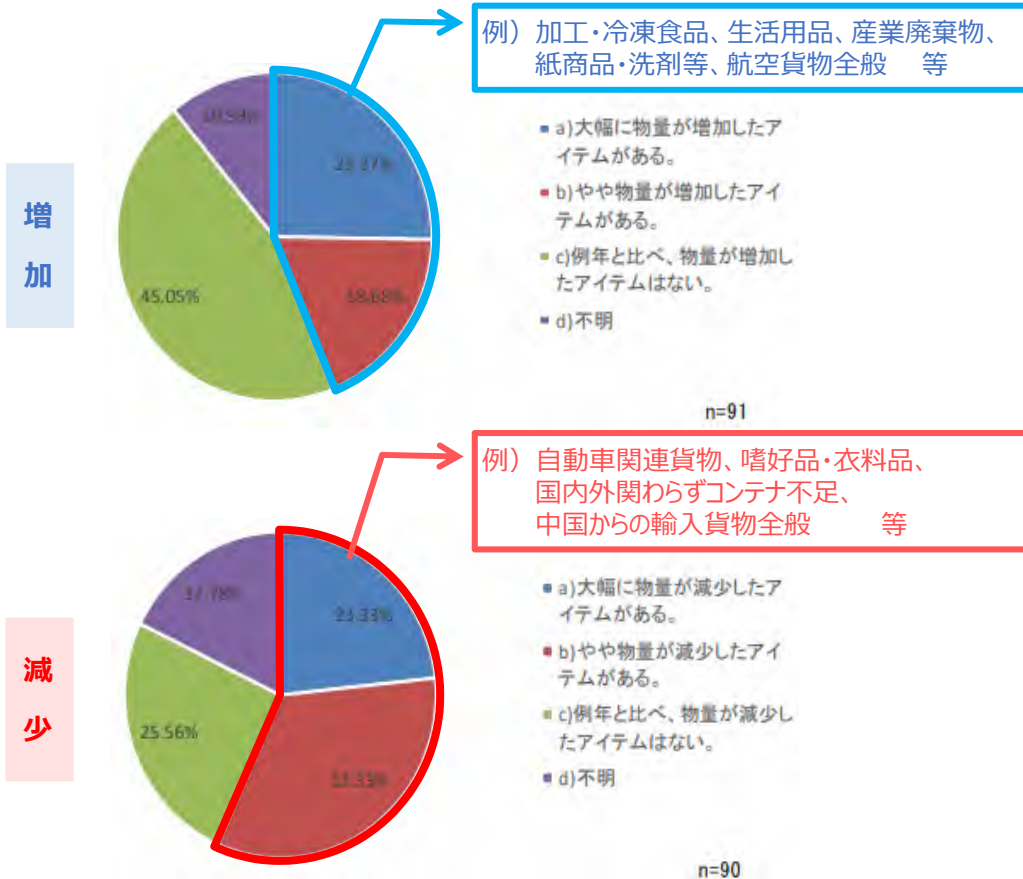
ところが欧米の経済活動の停止で日本からの輸出が停滞し、今月からは輸出が大幅に減少。これで空バンが増加し、VPの混雑を招いている。大手物流企業の関係者は「**輸出と輸入のバランスがいったん崩れると、キャパシティの不足する東京港ではそうした事象が起こりやすい**」と説明する。(後略)

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

④有事の物流リダンダンシー：新型コロナウイルス（COVID-19）による国内物流への影響

- 新型コロナウイルス（COVID-19）流行により、主に国内で消費される加工・冷凍食品や生活用品等のアイテムで物量増が見られた一方、自動車関連貨物や中国等の輸入貨物については物量減との回答が得られている。
- 物流施設利用テナントからは、在庫量の積み増しや、人的依存度を下げるとの自動化等への検討ニーズが確認され、今後は国内物流施設の在庫増やテクノロジー活用は一層進むと考えられる。

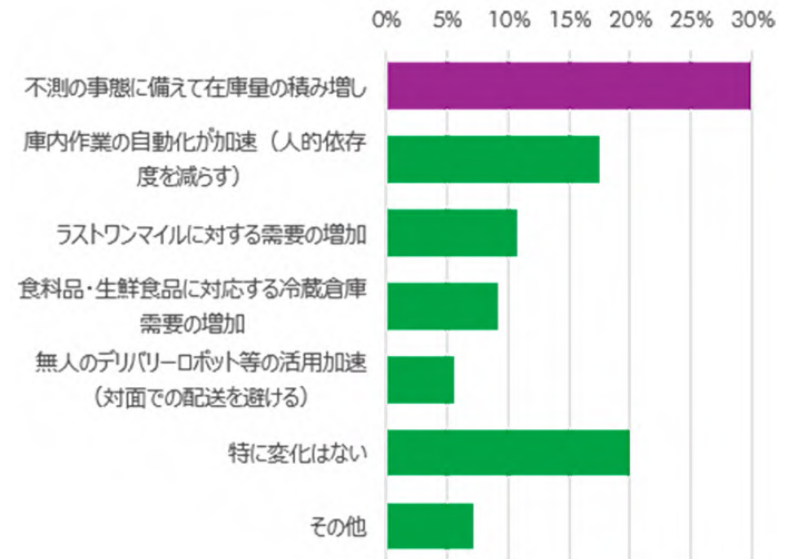
新型コロナウイルス拡大後、物量に変化したアイテムの有無（物流企業回答）



資料：（公社）日本ロジスティクスシステム協会「緊急アンケート調査「新型コロナウイルス（COVID-19）の感染拡大による物流への影響について」調査結果（2020年4月7日公表）を元に作成

物流施設利用テナントによるポスト・コロナの中長期的な影響

- ポストコロナ後の中長期的な変化・影響として、「不測の事態に備えて在庫量の積み増し」が回答されており、在庫量の一段の増加は必至と考えられる。
- 次に、「庫内作業の自動化が加速（人的依存度を減らす）」が挙げられている。外出自粛や在宅ワーク化に伴う作業員確保の困難が背景にあると考えられ、テクノロジー活用の動きが一段と強まることが予測される。



出典：CBRE「新型コロナウイルス感染拡大が物流に与える影響」（2020年4月7日公表）調査期間：2020年3月4～19日、回答数361（複数回答可）

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

④有事の物流リダンダンシー：インランドデポ、ストックヤード等の整備事例

- 姫路市ではインランドコンテナデポが運用されており、空コンテナの安定的供給等により平成28年度関西総合物流活性化モデルに認定された。
- 東京港では、2020年東京五輪開催期間中の混雑対策としてストックヤードの設置が検討されており、実証実験が行われている。
- これらの例から、**土地の有効活用によってコンテナ物流の冗長性を確保し、輸送効率化を図る取組につながる**と考えられる。

姫路インランドデポの事例

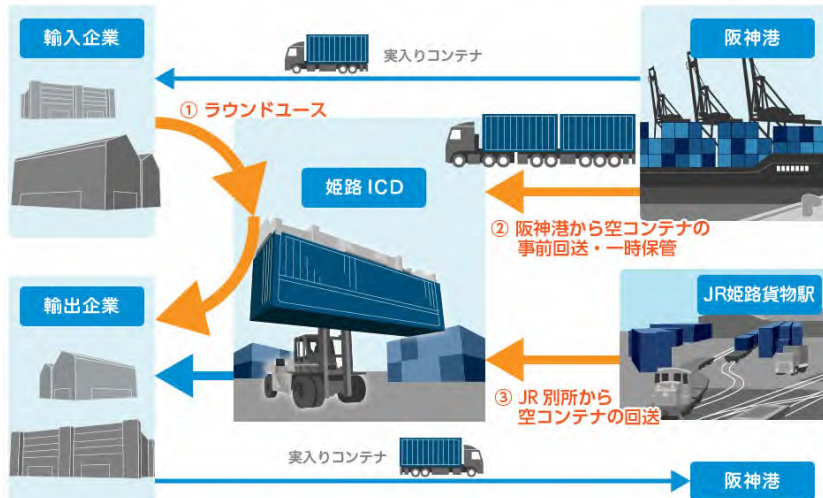
【事業の独自性や先進性】

- ・船社コンテナターミナルやバンプールでのオペレーション経験の活用
- ・姫路エリアで初のインランドコンテナデポサービスの展開
- ・姫路周辺地域の特性(午前中、神戸港から姫路向けの道路が混雑する等)にあわせた輸出空コンテナの安定供給

【ユニエックス姫路インランドコンテナデポ(ICD)概要】

住所：姫路市白浜町宇佐崎南1-15
敷地面積：2,500㎡
蔵置能力：60 TEU
使用機器：37トンスプレダーフォークリフト
空コンテナ・実入りコンテナの積み下ろしが可能

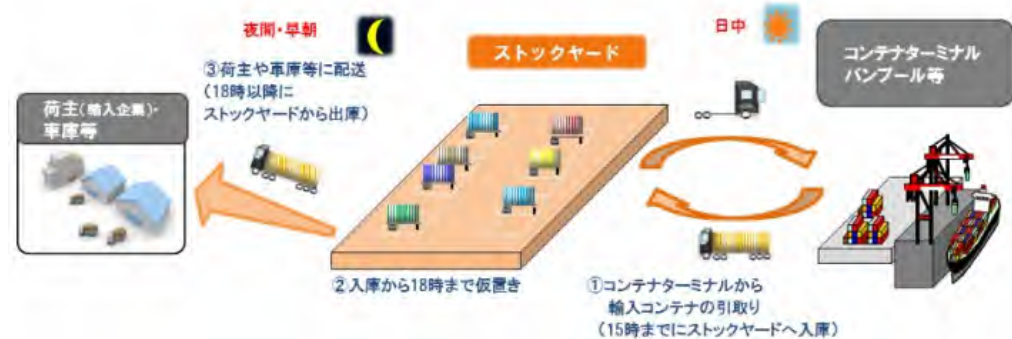
出典：国際物流戦略チーム第13回本部会合資料（平成29年）



出典：(株)ユニエックスNCTウェブサイト

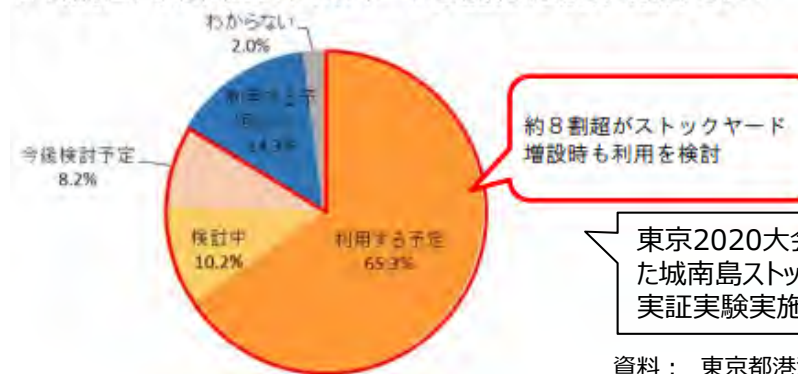
東京港におけるストックヤードの利用イメージ

- ・ 東京港では、東京オリンピック・パラリンピック開催期間中の交通渋滞対策として、24時間利用可能な貨物の一時保管場所（ストックヤード）の設置を検討。
- ・ スtockヤードの設置により、道路がすいている早朝・夜間における貨物の搬出入を促進することが狙い。



資料：東京都港湾局HPを元に作成

Q：東京2020大会時にストックヤードを増設した場合、利用するか？



東京2020大会に向けた城南島ストックヤード実証実験実施結果

資料：東京都港湾局HPを元に作成 33

⑤ 臨海部の交通ネットワーク

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑤臨海部交通ネットワーク：東西連絡道路の検討

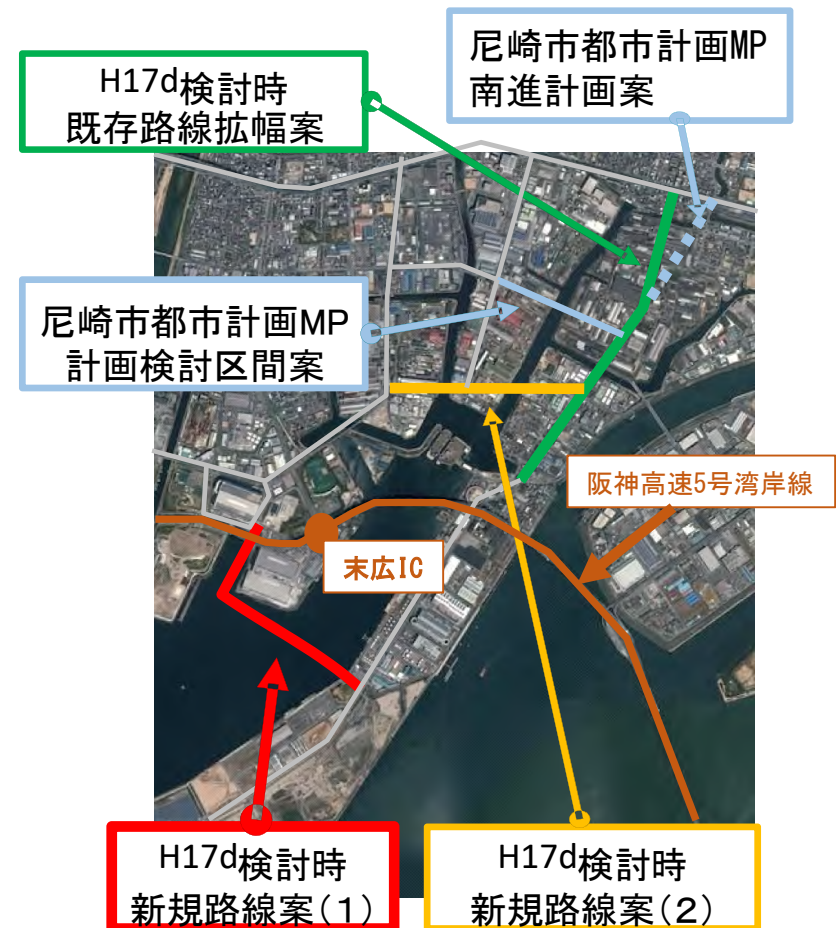
- 東海岸町地区・東海岸町沖地区における東西道路ネットワークは長年の課題とされており、かねてより検討や計画が位置付けられてきた。
- 前回の計画改訂時、**未広地区沖から東海岸町沖地区への新規路線が検討**された。未広地区沖から東海岸町沖地区間の交通円滑化や臨港道路としての機能を考慮し、引き続き同路線の実現に取り組む。

【検討の経緯】

- 兵庫県では前回港湾計画改訂に際して、東海岸町沖地区のアクセス改善に向けた道路ネットワークを検討した（平成17年度）。
- また、尼崎市都市計画マスタープラン（以下MP）では計画検討区間案として東浜地区における道路区間に加え、南北路線の機能強化として（都）**尼崎伊丹線の南進計画を検討**している。
- 平成17年度検討では、国道43号五合橋周辺の交通混雑がかねてから問題視されているものの、臨港道路は公共ふ頭-既存または計画道路を結ぶものであり、公共ふ頭と直接接続しない、あるいは港湾関連交通量が少ないと考えられる「H17d検討時 新規路線案（2）」、「同既存路線拡幅案」は臨港道路としての整備根拠に難があると結論づけている。

【対応方針】

- 臨港道路としては、**今後分譲が進む東海岸町沖地区からの発生交通を直接処理できる「H17d検討時 新規路線案（1）」**を想定することとする。
- 一方、現状でも五合橋線（南北方向）の渋滞は発生しているため、道路管理者による（都）**尼崎伊丹線の南進計画の検討を引き続き進め**、一体的に尼崎臨海部の交通渋滞に対応していく。



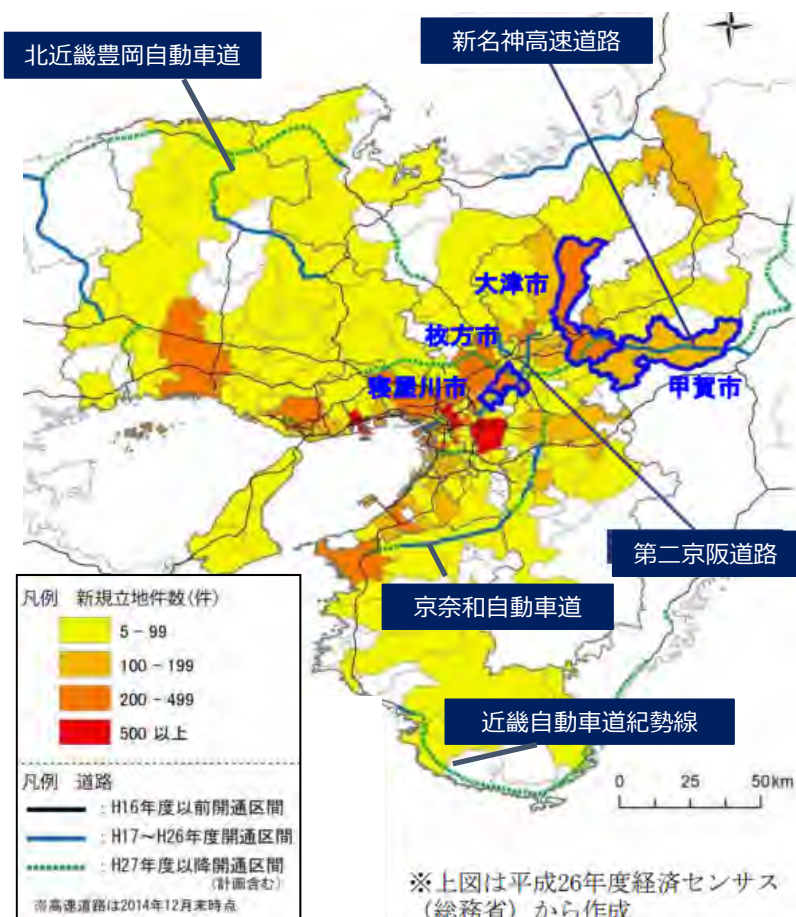
資料： 尼崎市都市計画マスタープラン、兵庫県提供資料より作成

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

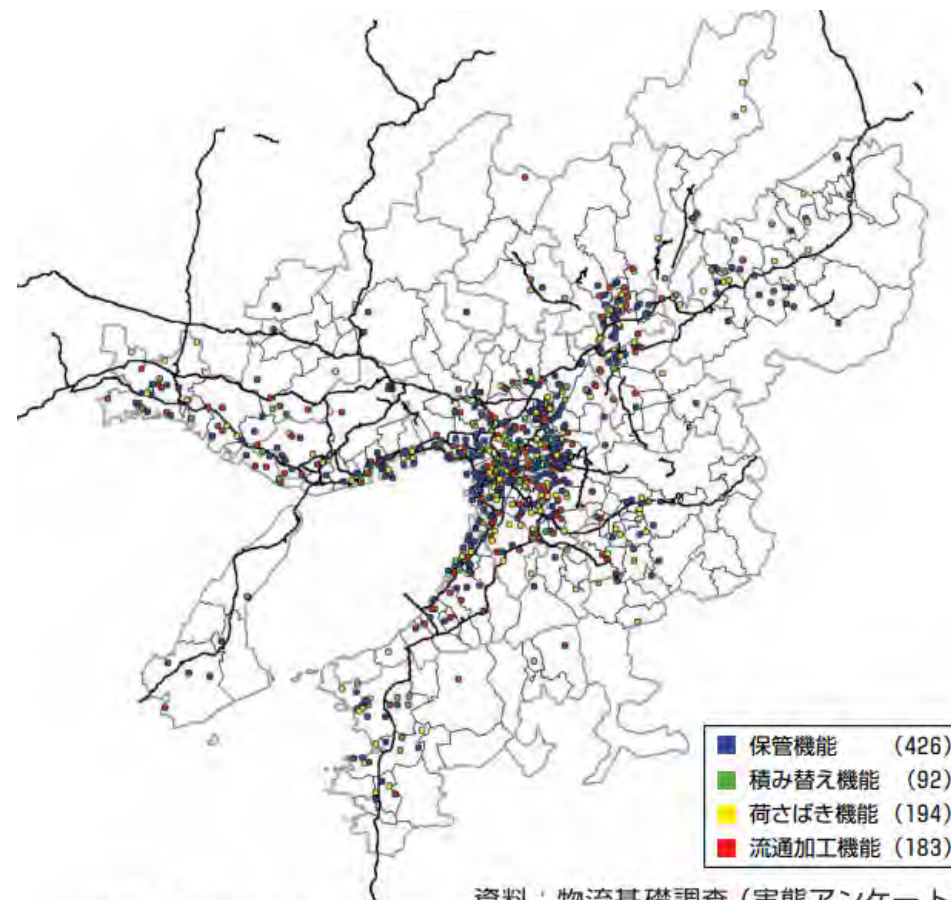
⑤臨海部交通ネットワーク：背後道路ネットワークの整備と倉庫・事業所集積

- 尼崎西宮芦屋港背後の高速道路ネットワークの周辺には物流事業所（倉庫）が集積する他、2005年以降の高速道路整備と事業所立地地域は一定の関係性が見られる。
- 好立地なところにおいて、効率的な大型物流施設に対する需要が増加している。

2005年以降の道路整備及び事業所立地



高速道路ネットワークと物流事業所の立地



資料：物流基礎調査(実態アンケート)
 (主たる機能として物流機能を回答した約900事業所のサンプル集計)

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑤臨海部交通ネットワーク：尼崎西宮芦屋港周辺の高速道路整備状況

- 名神湾岸連絡線は、先端医療・航空機等の次世代産業の集積する大阪湾臨海部と名神高速道路を結び、大阪湾岸道路西伸部等と一体となって、広域的な道路ネットワークを形成する。
- 神戸港-尼崎西宮芦屋港間の輸送時間の短縮や、**阪神港間のアクセス向上が期待され**、尼崎西宮芦屋港の立地特性はますます注目されると考えられる。

名神湾岸連絡線の整備効果

- ①全国ワースト1位の阪神高速神戸線の渋滞緩和による走行速度、定時性の向上。
- ②広域的な道路ネットワーク形成による物流効率化。
- ③空港間の移動時間の短縮や定時性の確保による関西3空港の連携強化。
- ④災害時に強い道路ネットワークの確保。
- ⑤生活道路の交通負荷軽減に伴う交通事故に対する安全性の向上。



出典：兵庫県ウェブサイトの一部追記

<参考>

【大阪湾岸道路西伸部】

阪神港間のアクセス向上等が期待

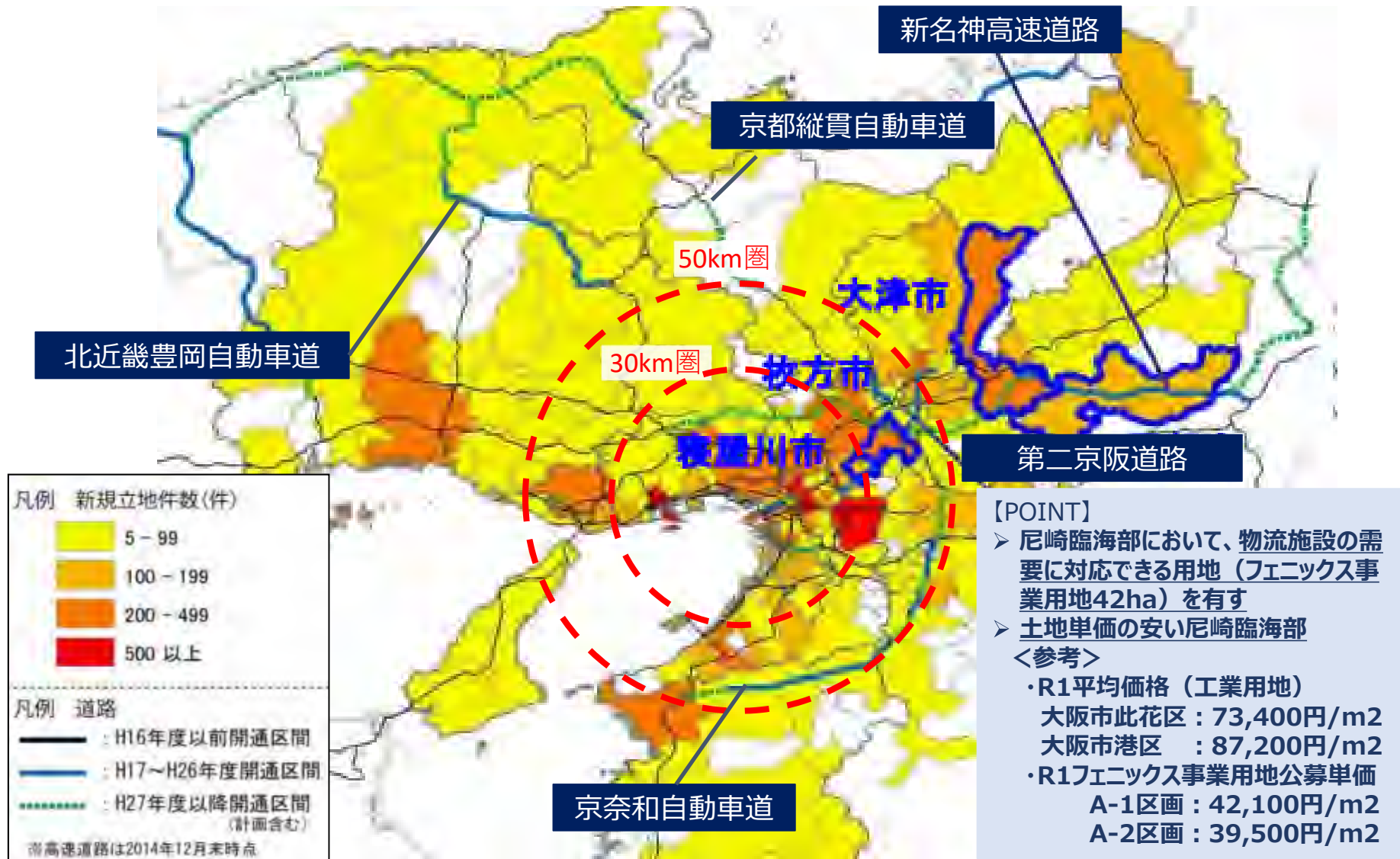
【阪神高速 淀川左岸線】

尼崎港区からの大阪市内・京都方面へのアクセス向上等が期待

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑤臨海部交通ネットワーク：尼崎西宮芦屋港と背後圏のアクセス向上

- 高速道路ネットワークとのアクセス性が向上することにより、**内陸部の事業所・倉庫との連携が強化**されると考えられる。
- 阪神港間のアクセス向上により、**尼崎西宮芦屋港周辺の物流施設等の需要増加**が期待される。



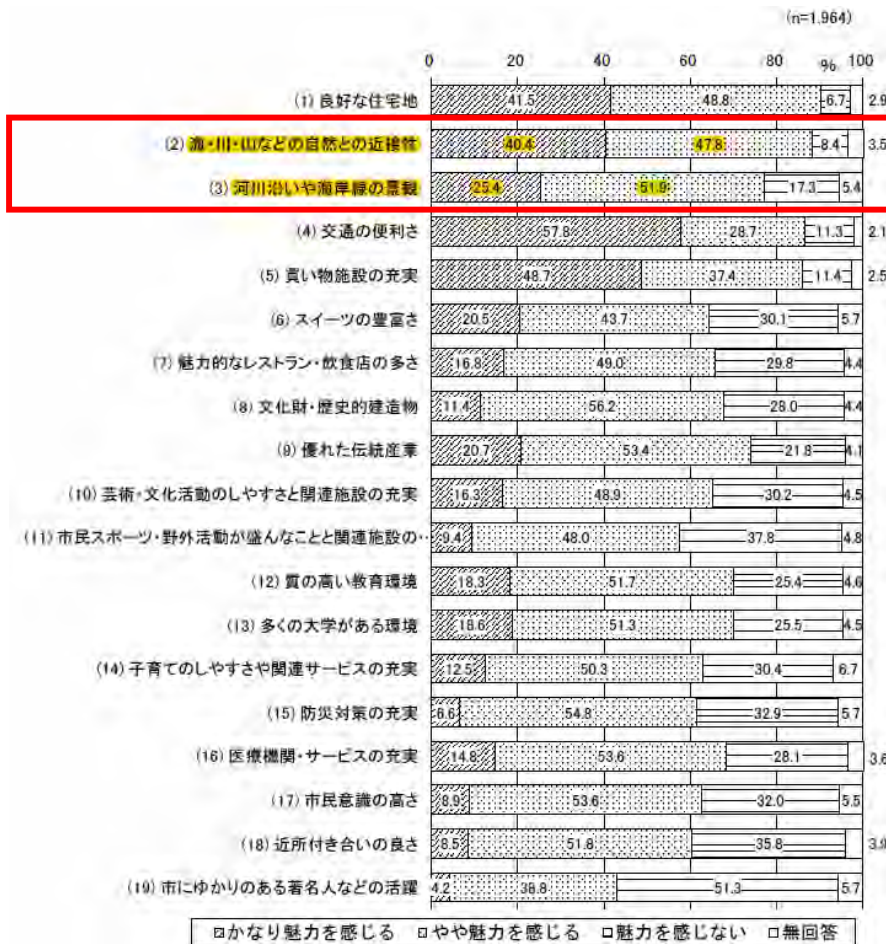
⑥ 親水空間としての港

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑥ 親水空間としての港：西宮市民が持つ「みなと」のイメージ

- 西宮市が実施したアンケートでは、約4割の市民が「海・川・山などの自然との近接性」について「かなり魅力を感じる」と回答しており、尼崎西宮芦屋港付近は市民の暮らしにとって好ましい影響を及ぼしている。
- また、西宮市のシンボルとして「ヨットハーバー」と回答する市民もおり、これらの空間整備は市民の住環境向上にもつながると考えられる。

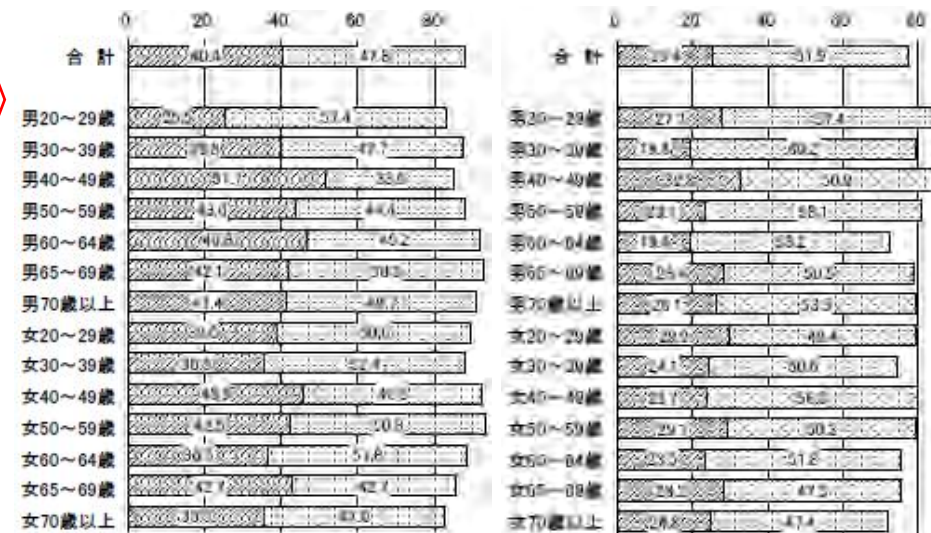
西宮市の魅力



西宮市の魅力（性別・年齢別）

海・川・山などの自然との近接性

河川沿いや海岸線の景観



西宮市のシンボル

分類	件数	主な記述
阪神甲子園球場・野球、スポーツなど	197	・阪神甲子園球場 ・高校野球 ・阪神タイガース
自然、海・山・川、緑など	51	・甲山 ・夙川 ・武庫川 ・桜 ・ヨットハーバー
文化、歴史	42	・西宮神社 ・酒造り、酒蔵
住宅地、住環境	41	・閑静な住宅街 ・住宅地の景観
大学、教育、文教都市	24	・美しいキャンパス ・教育熱心 ・文教都市、文教地区

西宮市のシンボルとして「ヨットハーバー」などが回答

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑥ 親水空間としての港：ジャパンエコトラックに選定された「阪神なぎさ海道」

- 芦屋地区・西宮地区・甲子園地区・鳴尾地区をまたぐ「**阪神なぎさ海道**」は、人力による移動手段で日本の豊かな自然や地域の文化等が楽しめる「**ジャパンエコトラック**」の「**六甲山・甲子園**」エリアに選定されている。
- 関西エリアでは滋賀県2か所と「六甲山・甲子園」エリアのみが選定されており、海岸沿いのサイクリングや散歩等には適したエリアと言える。

ジャパンエコトラックに選定された「六甲山・甲子園」エリア

「ジャパンエコトラック」のコンセプト

トレッキング・カヤック・自転車といった人力による移動手段で、日本各地の豊かで多様な自然を体感し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しみながら、旅をする、新しい旅のスタイル。



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑥ 親水空間としての港：兵庫県による「阪神なぎさ回廊プロジェクト」

- 阪神なぎさ回廊は、尼崎・西宮・芦屋の臨海地域を、海辺の魅力があふれる遊歩道や親水性の高い護岸などで結ぶ回廊である。
- 「なぎさめぐりコース」、「なぎさ遊びコース」、「歴史文化探索コース」など目的に応じたコースを紹介する**阪神なぎさ回廊パスポート**を作成し、周知を行っている。

阪神なぎさ回廊マップ



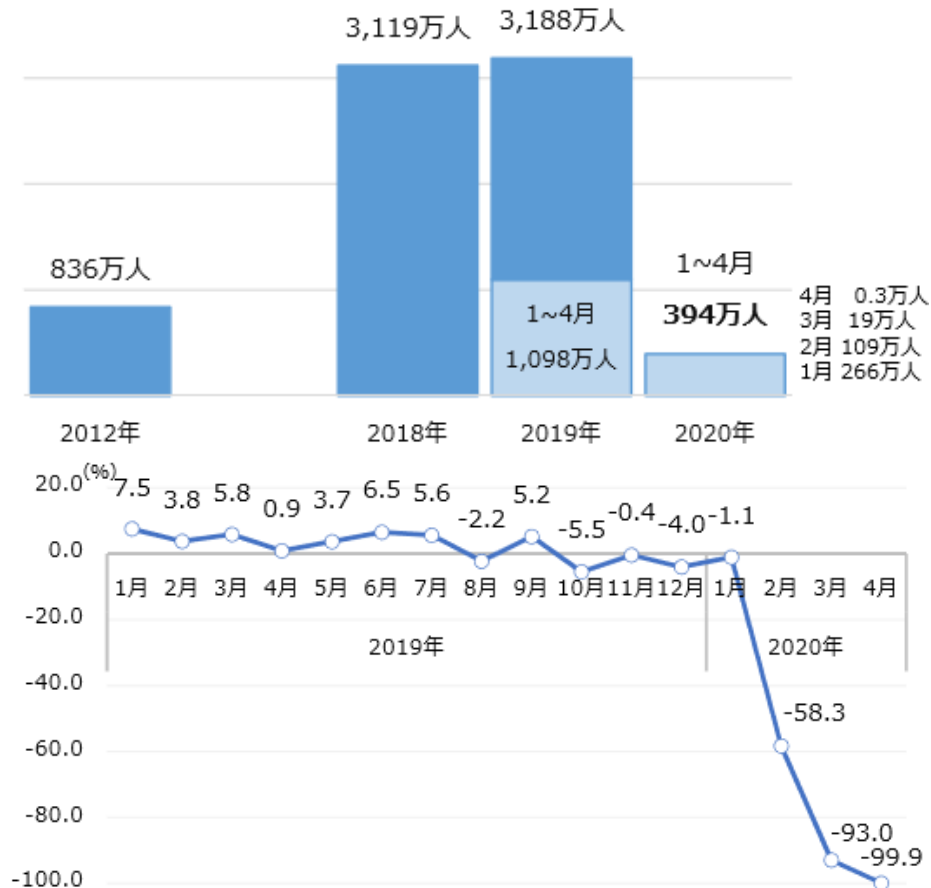
資料・出典：兵庫県HP

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

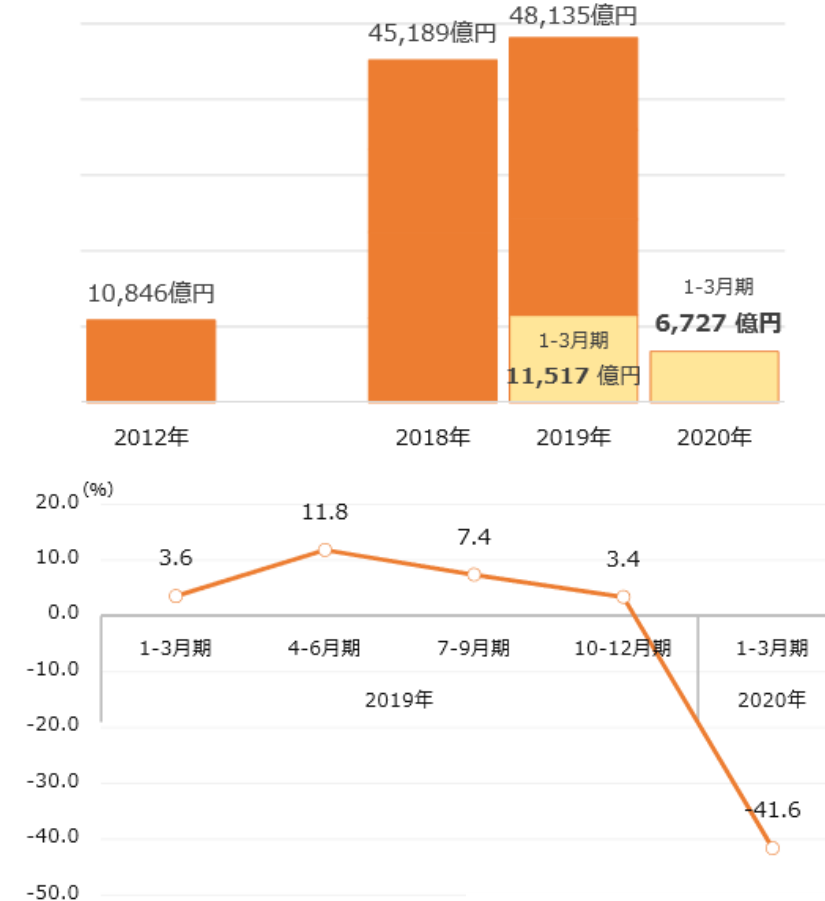
⑥ 親水空間としての港：新型コロナウイルスの影響と市民に向けた親水空間の整備の必要性

- 新型コロナウイルス拡大による入国制限等により、2020年4月の訪日外国人旅行者数は99.9%減の2,900人、2020年1-3月期の訪日外国人旅行消費額は41.6%減となった。世界的な伝染病の蔓延により、堅調であったインバウンド需要は当面落ち込みが想定される。
- 県民・市民のための親水空間の整備・周知とあわせ、インバウンド需要の回復を見据えた対応も重要である。

新型コロナウイルス感染拡大後の訪日外国人数の推移



新型コロナウイルス感染拡大後の訪日外国人旅行消費額の推移



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑥ 親水空間としての港：コロナ禍後に高まるスーパーヨットのニーズ

- 新型コロナ禍において、不特定多数と接触せず、家族等と快適に過ごす空間として、**富裕層の間でスーパーヨットへの注目が高まっている。**
- 今後、スーパーヨットの需要増加に加え、遠距離航行化など利用トレンドに変化が生じる可能性があり、動向を注視する必要がある。

(報道記事) 究極の社会的距離、貸し切り大型クルーザーに関心

2020/5/29 17:12 日本経済新聞 電子版 (英フィナンシャル・タイムズ翻訳記事)

…「**(スーパーヨットを) チャーターする時には大抵、外界から隔離されることになる。**自宅から出てプライベートジェットかヘリコプターへ乗り、港に着いたら、すぐにヨットに乗り込むからだ」。全世界に14の支店を構えるスーパーヨット仲介業者バージェスのニック・ペリデス氏はこう話す。「だから、**遠くへ出かけ、社会から離れている方法として、ほぼ完璧だ。**もちろん、そのお金があれば、の話だが」

(中略)

モナコ公国、英ロンドン、米フォートローダーデールに拠点を構える別のスーパーヨット業者Y.CO (ワイコー) によると、**5月に舞い込んだチャーターの問い合わせ件数は4月の2倍以上にのぼり、3月半ばから5月半ばにかけての欧州のロックダウン期間中でさえ、オンラインでの問い合わせが2019年同期比で24%増加**した。同社では、モナコのオフィスでは「この数週間で電話が急増している」という。ペリデス氏は「今が転換点だと思う。すべてが徐々に再開し始めている」と話す。

新型コロナウイルスのパンデミック (世界的流行) は短期的な需要を押し上げただけでなく、スーパーヨットの世界にさらに大きな影響を及ぼすかもしれない。すでに、普通は固定されている業界のシーズンが変わった。多くのスーパーヨットは例年、春にカリブ海から地中海へ向かうが、20年は移動できなかったからだ。

(中略)

一方、**混雑した場所は嫌だと思ふ気持ちが強まっていることは、一層遠く離れた場所で、内にもるチャーターに向かうトレンドを加速する**かもしれない。顧客は、例えばイタリアのアマルフィ海岸沿いのリゾート地を旅して回るのに、海に浮かぶ五つ星ホテルとしてスーパーヨット使うのではなく、もっと長い旅をして、バヌアツやグリーンランドといった場所に行くために使っている。

(後略)



全長: 55.7m 726 G.T.



全長: 119m 5,959 G.T. 写真提供: 船社

出典: 国土交通省

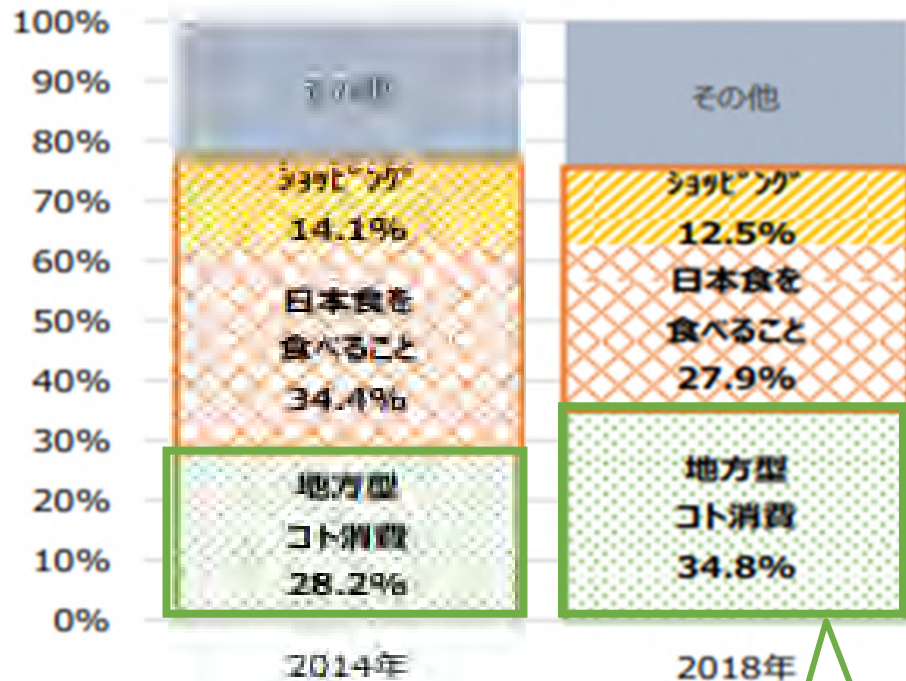
スーパーヨットの受入拡大に向けた取組の推進」44

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑥ 親水空間としての港：インバウンド需要の回復を見据えた「コト消費」に対応

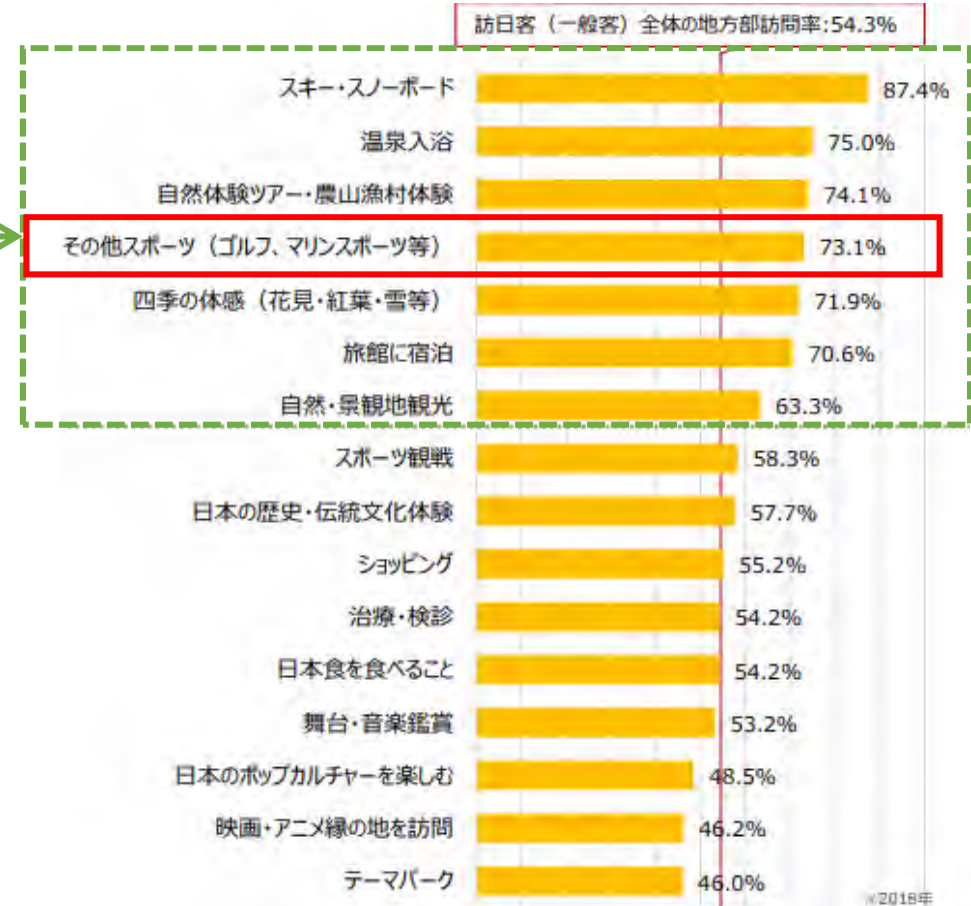
- 近年、訪日外国人の間では、地方部に滞在し体験型観光を行う「コト消費」のニーズが高まっており、マリンスポーツなども高い人気を誇っている。
- レンタルヨットなどマリンスポーツが体験できる西宮地区を中心に、需要回復後を見据えた「コト消費」への対応も必要である。

訪日外国人による地方での「コト消費」ニーズの高まり



地方部訪問率が30%を超える「コト消費」が近年増加

訪日客（一般客）の主な「今回したこと」別地方部訪問率



⑦ 災害・防災

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ 災害・防災：災害廃棄物の対応

- 災害廃棄物は、被災地域で解体・撤去され、仮置き場での分別・保管を経て、処理・処分が行われる。廃棄物の処理は復興や避難住民の生活にとって重要であり、**仮置き場や処理・処分先となる施設・用地が適切に確保されることが必要**である。
- とりわけ最終処分場は、発災後の仮設施設での対応が困難であることから、**あらかじめ処分先や必要容量の確保に向けた検討が必要**となる。

災害廃棄物の処理フロー

災害廃棄物の一例

(7) 最終処分容量の確保、再生利用先の確保

【律-5.14】

【最終処分容量の確保】

- ✓ **最終処分場については、発災後に仮設の施設で対応することができないため、最終処分しなければならぬ災害廃棄物（飛灰、不燃残渣、漁網等）の処分先をあらかじめ検討しておくことが重要である。**その際には災害廃棄物の発生量を推計したうえで、必要な容量を試算しその確保に向けた手順を検討しておくことも重要である。

資料：環境省環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部「東日本大震災における災害廃棄物処理概要報告書」（2016年）



2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ 災害・防災：南海トラフ巨大地震時の災害廃棄物と近畿の受入余力

- 南海トラフ巨大地震時には国内全体で約3億トンの災害廃棄物・津波堆積物が発生すると推定され、**大阪湾沿岸3府県でも約0.5億トンの発生が想定されている。**
- 近畿地方の廃棄物最終処分場の処理可能量は関東地方の3分の2程度である。年間の処理可能量は101万m³であり、全てを処分するのに長期間を要するため、近畿地方ブロックとして処理可能量および残容量の増強が必要である。

南海トラフ巨大地震時の災害廃棄物の推定発生量（全国）

阪神・淡路大震災（1995年） 全壊・半壊・一部損壊 計64万棟 災害廃棄物 約1,450万トン	東日本大震災（2011年） 住家被害 約 115万棟 災害廃棄物 約2,000万トン 津波堆積物 約1,100万トン
---	--

	発生原単位 トン/棟		本検討の推計結果 億トン			内閣府 億トン
	火災焼失	液状化、揺れ、津波	災害廃棄物	津波堆積物	合計	
南海 トラフ	木造：78 (全壊の約34%減) 非木造：98 (全壊の約16%減)	全壊：117 半壊：23 床上浸水：4.60 床下浸水：0.62	約2.70~3.22 (火災の影響最小~最大)	約0.27	約2.97~3.49	約2.78

約3億トン発生の見込

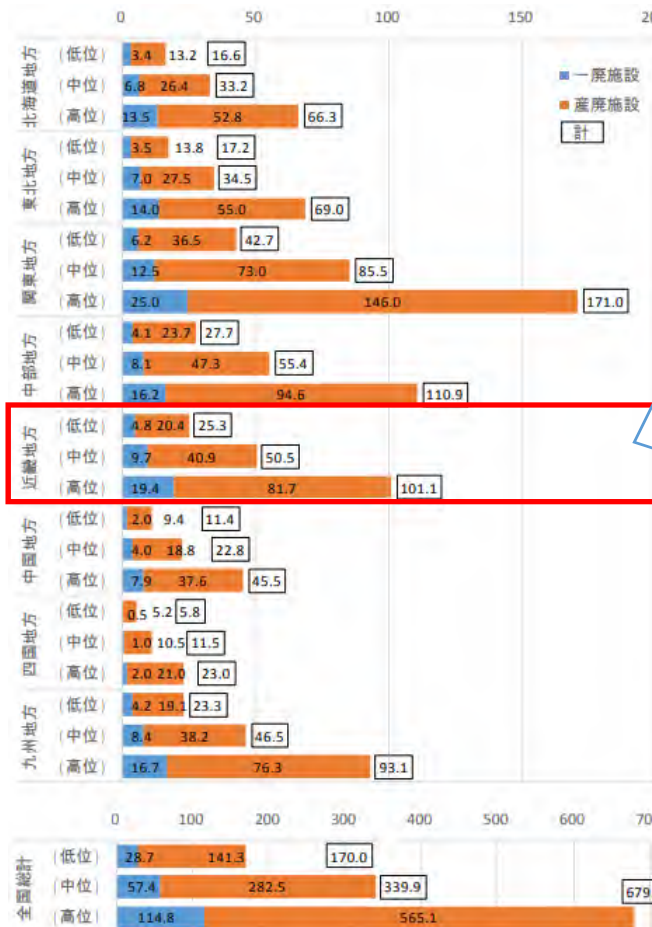
資料：環境省 災害廃棄物対策サイト、兵庫県（1997）「阪神・淡路大震災における災害廃棄物処理について」

南海トラフ巨大地震時の災害廃棄物等 推定発生量（大阪湾3府県）

都道府県	公表年	災害廃棄物	津波堆積物	備考
兵庫県	2014年6月	430万トン	-	建物全壊：3.9万棟 建物半壊：17.8万棟
大阪府	2014年1月	1,850万トン (1,270万m ³)	567万トン (515万m ³)	-
和歌山県	2014年3月	2,200万トン	-	建物全壊：15.9万棟 建物半壊：10.1万棟
3府県計		5,047万トン		大阪府のみで約1,800万m ³ の容積が必要。 東京ドーム約41杯分

資料：各都道府県 南海トラフ巨大地震被害想定資料より
※推計値に幅がある場合、最悪の数値（想定される最大値）を記載。

国内地域別 廃棄物最終処分場の処理可能量（万m³/年）の試算結果



国内の既存最終処分場残容量

	残容量 (万m ³)
一般廃棄物最終処分場	11,579
産業廃棄物最終処分場	19,452
合計	31,031

- 近畿地方は、関東地方に比べて最終処分場の処理可能量は3分の2程度
- **大阪府のみで1,800万m³の災害廃棄物発生が推定される中、最大限受入を実施した場合でも年間101万m³程度の処理量**

➔ 地域ブロックとして災害廃棄物対策を広域的に検討する必要がある

低位：年間埋立処分実績に対して災害廃棄物の分担を10%とした時（現状の稼働状況への負荷を考慮した安全側）
中位：同20%
高位：同40%（災害廃棄物を最大限受け入れる場合）

資料：環境省「災害廃棄物等の要処理量の試算と処理施設における処理可能量との比較検討」（2014年）

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ 災害・防災：大阪湾フェニックス計画における最終処分場の状況

- 大阪湾フェニックス計画では、尼崎西宮芦屋港を始め、湾内4カ所の埋立地で廃棄物の最終処分を行っている。
- 4カ所の最終処分場の受入容量は合計7,600万m³であるが、泉大津沖や尼崎沖の処分場は埋立がほぼ完了している等、残容量は逼迫しつつある。

大阪湾フェニックス計画における最終処分場受入容量

埋立場所名	一般廃棄物	産業廃棄物 ・ 災害廃棄物	陸上残土	浚渫土砂	計
泉大津沖	390	720	1,270	720	3,100
尼崎沖	220	290	700	390	1,600
神戸沖	720	620	160	0	1,500
大阪沖	590	530	280	0	1,400
合計	1,920	2,160	2,410	1,110	7,600

(単位：万m³)

泉大津沖



尼崎沖



神戸沖



大阪沖



出典：大阪湾広域臨海環境整備センターHP、同パンフレットより作成 各最終処分場の航空写真は平成29年11月1日撮影。

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ 災害・防災：ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画（令和2年3月改訂）

- 兵庫県では「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」を策定し、老朽化するインフラの維持・保全に取り組んでいる。
- 点検結果をもとに、インフラの状態に応じた評価を行い、優先順位を定めた上での更新・修繕を実施している。
- 尼崎西宮芦屋港では、防潮堤等に加え、岸壁等係留施設では甲子園浜地区等で「A」（要対策）施設が見られる。

兵庫県管理施設の累積整備状況



インフラ状態の評価指標

評価指標	状態と対応	橋桁の事例	
		写真	損傷状況
対策不要 (C)	損傷等が無く、対策不要		損傷無し
要観察 (B)	軽微な損傷等はあるが、対策は不要で、重点的な観察により対応		コンクリートに小さなクラック(ひび割れ)が生じた状態
要対策 (A)	損傷等があり、計画的な対策が必要		コンクリート表面の一部が剥がれ落ち、鉄筋露出直前の状態
早期対策 (特A)	要対策のうち、特に損傷等が著しく早期対策が必要		コンクリートの損傷面積が大きく、深い位置まで剥離が進行鉄筋が露出し、腐食した状態

尼崎西宮芦屋港の岸壁等係留施設の対象箇所

河川路線名	施設名称	事業内容	点検結果	実施時期 前期 後期
尼崎西宮芦屋港 甲子園浜地区	浜甲子園(-5.5m)岸壁	更新	A	●
尼崎西宮芦屋港 鳴尾地区	鳴尾(-2.0m)物揚場 鋼矢板式	修繕	A	●
尼崎西宮芦屋港 甲子園浜地区	今津(-3.0m)2号物揚場	修繕	A	●

阪神南

橋 梁	23橋(鳥州橋(上り線)等)
舗 装	50km(西宮市等)
横断歩道橋	12箇所(久々知歩道橋等)
組立歩道	0.3km(尼崎市)
道路附属物	58基(尼崎市等)
排水機場	9箇所(新川・東川統合排水機場等)
水門・堰	11箇所(北堀水門等)
樋門・陸閘	27箇所(中島川等)
矢板護岸	5.0km(蓬川等)
防潮堤	7.3km(尼崎西宮芦屋港海岸)
岸壁等	3施設(尼崎西宮芦屋港)
荷役機械	1施設(尼崎西宮芦屋港)
舗装(港湾)	21,300㎡(尼崎西宮芦屋港)
砂防設備等	28箇所(夙川砂11第三号堰堤等)
下水道施設	4処理場(武庫川下流域下水道等)
公園施設	2公園(甲山森林公園等)

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ 災害・防災：兵庫県高潮対策10箇年計画（令和2年6月公表）

- 兵庫県では、2018年台風21号で過去最大の高潮潮位となったことを踏まえ、「**兵庫県高潮対策10箇年計画**」を策定。
- 尼崎西宮芦屋港は、東海岸町沖地区を除く主要エリアほぼ全域で、防潮堤の必要天端高の不足解消に取り組んでいる。
- 親水・交流空間である甲子園浜地区等においても防潮堤嵩上げの必要性が認識されており、市民の安心・安全と親水・交流機能を両立していくことが求められる。

尼崎西宮芦屋港周辺の対策箇所

番号 ※2	海岸・河川名	地区名	不足高 ※1、※4
1	尼崎西宮芦屋港	丸島（緊急対策）	1.8m
2		鳴尾浜（緊急対策）	1.4m
3		鳴尾（緊急対策）	0.8m
4		甲子園浜（緊急対策）	1.5m
5		西宮浜（緊急対策）	0.9m
6		南芦屋浜（緊急対策）	2.2m
①	高橋川（緊急対策）		1.4m
②	宮川（緊急対策）		0.8m
小計（緊急対策）			
7	尼崎西宮芦屋港	東海岸町	1.5m
8		扇町	1.4m
9		丸島北	1.5m
10		枝川町	1.1m
11		鳴尾浜西	0.5m
12		西宮浜西	0.9m
13		芦屋浜	0.6m
③	宮川（下流）		0.3m
④	新川水門 ※5		1.5m
⑤	新川・東川統合排水機場		1.8m
⑥	高羽川		0.8m
小計			



<整備対象>

- ① 平成 30 年台風第 21 号の浸水箇所（緊急対策箇所）、
 - ② 高潮・津波対策事業を実施中の箇所
 - ③ 天端高が大きく不足(概ね 50cm 以上)する一連区間のうち、背後地に住家や工場・企業が集積している箇所
- ※表中「不足高」は区間中の最大値

2. 今回長期構想の重点的な着眼点

⑦ まとめ

- 生鮮品等の品質を保持したまま輸送・保管するため、**コールドチェーンの整備が必要**である。兵庫県では冷蔵冷凍倉庫の延床面積が増加傾向にあり、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」および両港に挟まれた尼崎西宮芦屋港周辺でも立地・集積が見られる。
- トラックドライバー不足への対策として、モーダルシフトの重要性が増している。尼崎西宮芦屋港背後の兵庫県・大阪府では東西への遠距離陸上輸送が依然として見られ、**RORO輸送能力について大阪湾内で強み**を有している。
- 欧州では河川や運河など**水深を確保できない環境下ではしけ（プッシャーバージ）輸送が積極活用**されている。東京湾でも沿岸部の陸上輸送や環境面の負担軽減の観点から、コンテナ専用はしけによる空コンテナ回送が行われている。阪神港間でもはしけによる空コンテナ回送が取り組まれてきたが、昨今のトラックドライバー不足を受けますます期待が高まっている。
- 新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大により、中国航路のコンテナ貨物が激減し、空コンテナが不足する等の影響も発生した。**有事に備えて一定のストックを確保しておく等のリダンダンシー（冗長性）と、物流の最適化とのバランスを取ることが**今まで以上に意識されている。
- 東海岸町沖地区への産業・物流機能の集積に伴い、陸上アクセスの更なる混雑が懸念される。南北アクセスとともに、**東西アクセスの強化を検討**していく必要がある。
- 訪日外国人の間では、地方部への体験型観光としてマリンスポーツ等の人気が高まっている。新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大によりインバウンド需要、スーパーヨットのトレンドに影響が生じているものの、需要回復後も見据えて**市民・観光客の憩いの場となる親水空間の整備を検討**していく必要がある。
- 南海トラフ巨大地震など大規模災害発生時には、膨大な災害廃棄物の発生が予測されており、処理・処分のための広大な用地・施設が必要となる。近畿地方全体として考える必要があるが、現状の最終処分場では処理能力・残余容量の逼迫が生じており、**尼崎西宮芦屋港として果たすべき役割を検討**していく必要がある。
- インフラ老朽化対策として、兵庫県では中長期的なメンテナンス計画を策定しており、そちらに沿った形で**尼崎西宮芦屋港も適切かつ効率的に維持修繕を実施**していく必要がある。
- 2018年台風21号による被害を踏まえた高潮対策として、防潮堤の天端高の嵩上げの必要性が認識されている。**親水空間での景観・交流面への影響なども加味しつつ、市民生活の安全確保に向けた整備が必要**となる。

3. 関係者へのヒアリング等の実施結果

3. 関係者へのヒアリング等の実施結果

ヒアリング先	意見
スーパーヨット関係企業	<ul style="list-style-type: none"> • <u>国内でスーパーヨットが停泊可能なマリーナは、芦屋マリーナ（新西宮ヨットハーバーも実績あり）、与那原マリーナ（沖縄）、西福岡マリーナ（福岡）、横浜ベイサイドマリーナ（神奈川）の4箇所のみ。</u> • <u>きれいな海は世界のどこにでもあるが、富裕層の知的欲求を満たすものや食文化等が息づく地域は限られる。</u>それがスーパーヨットのオーナーから日本が好かれる理由であり、京都・大阪や、瀬戸内海は人気の訪問先である。 • 尼崎西宮芦屋港への寄港回数が多いのは、神戸や大阪で着岸できないケースが多いことに加え、<u>港の近くに阪神高速道路湾岸線があり、京都・大阪へのアクセスが良い</u>ことも要因。 • <u>新西宮ヨットハーバーのビジターバースが利用できるようなればよい。</u> • 大阪湾では万博・IRも見据え、観光面でスーパーヨット誘致を狙っていくのがよい。シンガポールのIRにはマリーナがあり、スーパーヨットも寄港している。
他港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> • 尼崎西宮芦屋港の長期構想における施策に関して、特に反対等の意見はなし。 • 各港湾の連携の必要性は認識しており、今後も担当者間で情報共有を図っていく。
港湾利用者	<ul style="list-style-type: none"> • 湾岸線西進部等の工事需要により、取扱量の増加の可能性はある。

4. 戦略・施策

【戦略】

- ①用地の確保と企業誘致
- ②物流動向を見据えた様々な貨物への対応
- ③内貿バルク貨物の拠点化
- ④道路ネットワークの充実
- ⑤既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上
- ⑥マリーナ等の集客施設の強化
- ⑦大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出
- ⑧南海トラフ巨大地震や高潮に備えるハード・ソフト対策の推進
- ⑨大規模災害で発生する災害廃棄物等の広域的な対応を見据えた埋立空間の検討

4. 戦略・施策

各施策の主な実施想定地区

戦略	施策（戦術）	戦略	施策（戦術）
① 用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区におけるインフラ整備 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保 物流拠点の集約・効率化 	⑤ 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> 海浜の再生、新たな緑地の整備と既存の親水空間とのネットワーク化
② 物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンパー・ストックヤード等の整備 RORO航路の活用による海上輸送網の充実 	⑥ マリーナ等の集客施設の強化	<ul style="list-style-type: none"> 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実
③ 内貿バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂や原材料等の一般貨物と自動車関連貨物の取扱い機能の強化 	⑦ 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出
④ 道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区における東西連絡等の交通課題への対応 港湾利用貨物の陸上アクセス利便性向上による内陸部との連携強化 	⑧ 南海トラフ巨大地震や高潮に備えるハード・ソフト対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 施設老朽化等に対応する戦略的かつ効率的なインフラ・メンテナンスの推進
		⑨ 大規模災害で発生する災害廃棄物等の広域的な対応を見据えた埋立空間の検討	<ul style="list-style-type: none"> 沖合開発空間の留保

【POINT】

- 物流・産業に関する戦略
①から④は関連性が高いため、平行して取り組む必要がある。
- 環境・交流・防災に関する戦略⑤から⑨は独立しているため、各々で進める。



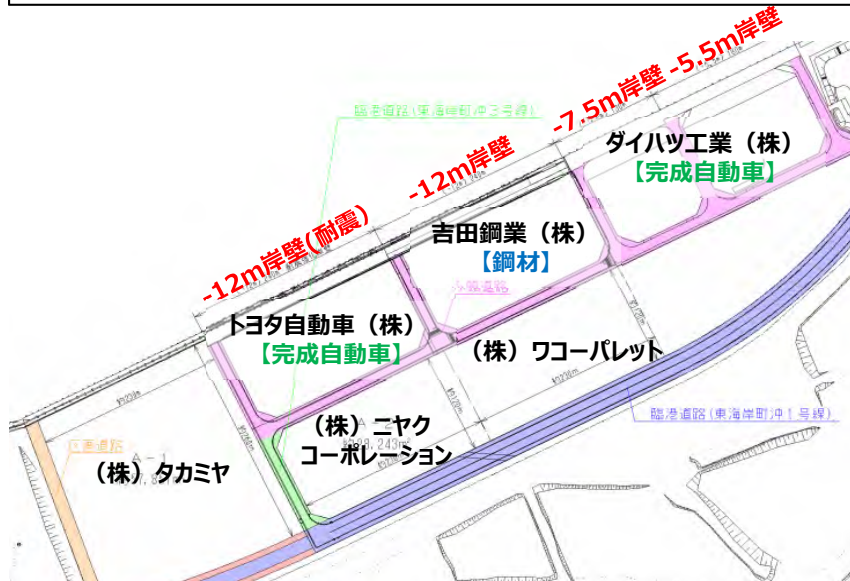
4. 戦略・施策

戦略① 用地の確保と企業誘致

施策1. 東海岸町沖地区におけるインフラ整備

- 東海岸町沖地区は、フェニックス尼崎沖埋立処分場として埋立がほぼ完了しており、港内最深となる地区西側の-12m岸壁では完成自動車や鋼材が取り扱われている他、東側では**42haの広大な用地が今後分譲予定**である。
- 産業・物流機能の更なる集積が見込まれるため、引き続きインフラ整備に取り組む必要がある。

東海岸町沖地区の利用状況

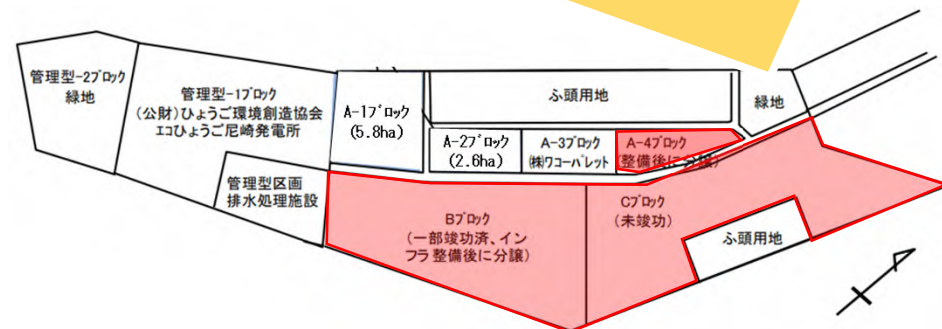


年	岸壁・背後地利用の状況
2004年	ダイハツ工業が完成自動車の移出入拠点として利用開始
2008年	吉田鋼業が鋼材の移入拠点として利用開始
2017年	港湾関連用地にワコーパレットが事業所を設立
2018年	トヨタ自動車完成自動車の供給拠点として利用開始
2019年	タカミヤ、ニヤクコーポレーションが進出事業予定者に決定

東海岸町沖地区の分譲用地のポテンシャル

- 東海岸町沖地区東側の広大な用地(42ha)は今後分譲予定。
- 整備中の岸壁(-5.5m)、ふ頭用地も存在。
- 産業機能や物流機能の更なる集積を目指す。

現行港湾計画図



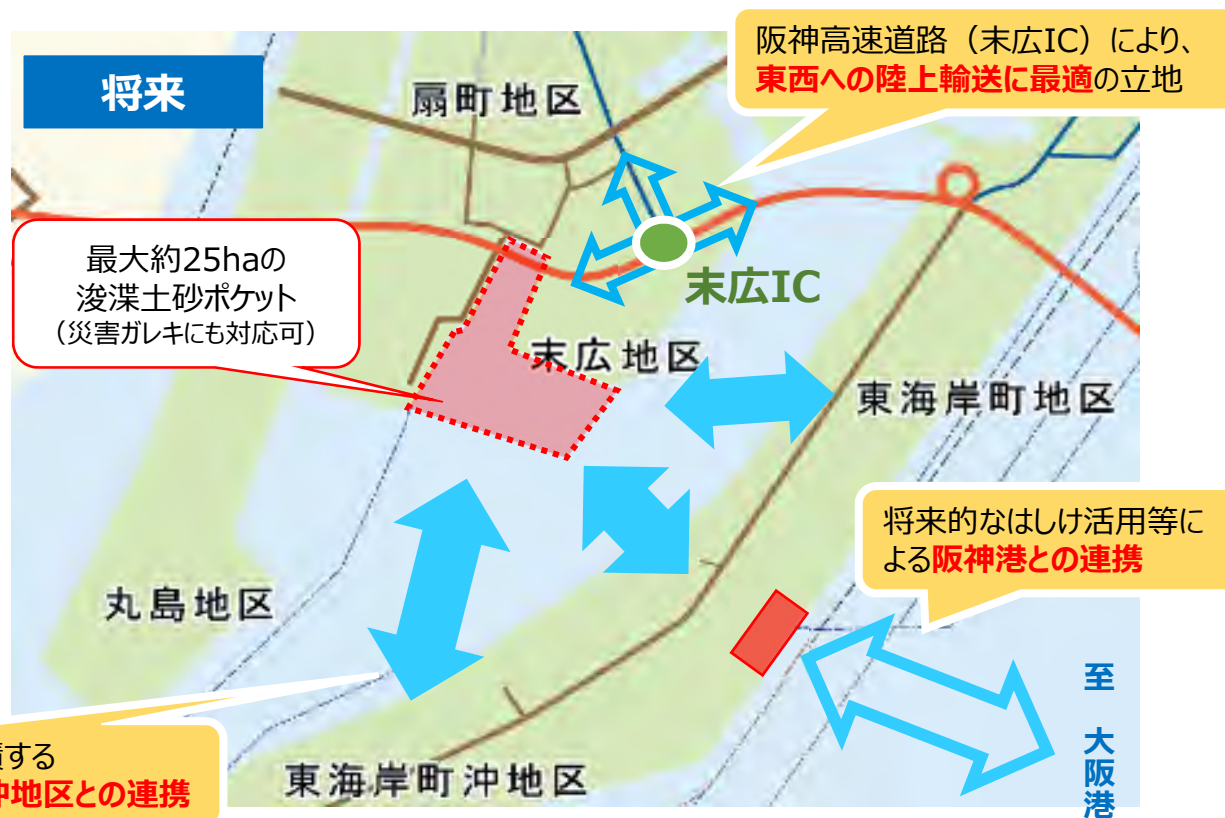
4. 戦略・施策

戦略① 用地の確保と企業誘致

施策2. 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保

- フェニックス尼崎沖埋立処分場は埋立がほぼ完了し、今後の港内浚渫土砂等の新たな受入場所の確保が急務であることから、次期受入拠点として**未広地区に浚渫土砂ポケットを確保**することを検討。
- これにより造成された用地は、物流・産業機能の集積する東海岸町・東海岸町沖地区から未広地区間のアクセス強化に向けた架橋、およびコールドチェーンやバンプール等により、阪神港間の物流機能向上に資することを旨とする。

物流・産業機能の集積する東海岸町・東海岸町沖地区および大阪港との連携（例：コールドチェーン、バンプール等）を見据えた用地活用を行う。



物流・産業機能の集積する**東海岸町・東海岸町沖地区との連携**

4. 戦略・施策

戦略① 用地の確保と企業誘致

施策3. 物流拠点の集約・効率化

- 尼崎西宮芦屋港には、東海岸町地区を中心に産業・物流機能が集積し、東海岸町沖地区でも、順次分譲を進めている。
- 東海岸町沖地区では、完成車ヤードが面積不足とのニーズも聞かれる一方、今後は東側岸壁の整備・供用や、分譲予定地への民間事業者進出など、**産業・物流機能がさらに集積する見通し**である。
- 未広地区に造成する新たな埋立地を活用し、ニーズをふまえながら、必要があればふ頭再編も選択肢の一つとして、**完成自動車や鋼材等の製品・ばら貨物・高付加価値貨物（RORO貨物・冷蔵冷凍貨物等）の取扱機能を一体的に高める**ことを目指す。

東海岸町沖地区の利用状況（現状）



将来（イメージ）



未広地区沖 埋立後の利用イメージ（案）

- 阪神高速道路「未広IC」の接続や、周辺の冷蔵冷凍倉庫等の新規倉庫群の集積を活かした高付加価値RORO貨物の取扱拠点化
- 新たな埋立地を活用し、物流拠点機能の集約・効率化を検討

東海岸町沖地区 西側岸壁

- 完成自動車や鋼材等の製品（半製品を含む）の取扱機能強化

東海岸町沖地区 東側岸壁（整備中）

- 大阪港・神戸港とのはしけ等による空コンテナ・ばら貨物の輸送岸壁
- 2025年大阪万博・IRの建設資材・物資・貨物等の輸送拠点

4. 戦略・施策

戦略② 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

施策1. コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積

- 尼崎西宮芦屋港周辺には、阪神高速5号湾岸線の沿線を中心に、複数の冷蔵冷凍倉庫が集積している。
- 生鮮品等の輸送・保管を支えるコールドチェーンの機能は今後ますます需要が高まると想定され、尼崎西宮芦屋港のみならず阪神港も含めて機能充実が求められる。
- 東海岸町沖地区、浚渫土砂により埋立を行う未広地区（RORO航路の利用を想定）を中心とした高付加価値物流ゾーンに、コールドチェーンを備えた機能・施設の集積を図る。

冷蔵冷凍倉庫立地状況と高速道路ネットワーク

- 東海岸町地区周辺、鳴尾地区に冷蔵冷凍倉庫が集積。
- 阪神高速5号湾岸線のIC・料金所沿いに集積しているが、乗り口が1方向にしかない、地区間の陸上移動が不便等の状況がある。



資料：登録倉庫業事業者棟別リスト（国土交通省）より作成

尼崎港区周辺のコールドチェーン機能の活用

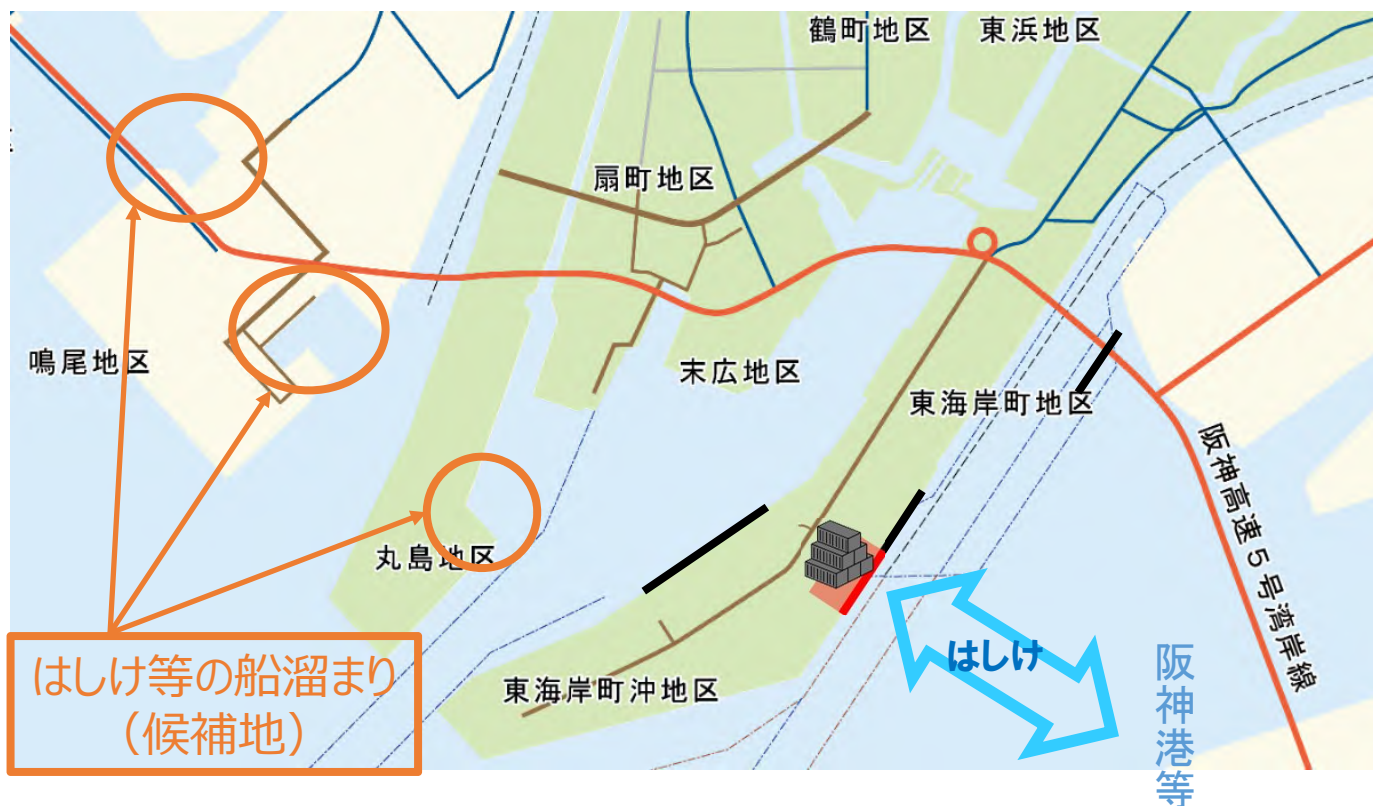


4. 戦略・施策

戦略② 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

施策2. 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化

- はしけは、トラックドライバー不足が進む中、陸上輸送による労働環境・自然環境の負担軽減に資する輸送手段である。
- 浅水深の岸壁にも着岸可能なはしけは、**尼崎閘門内側の運河等での運用にも適している。**
- 尼崎西宮芦屋港にはしけの**船溜まり**を位置づけることにより、**湾全体の輸送効率化への貢献と環境負荷の軽減**を目指す。
- 併せて、西宮沖防波堤付近に錨泊している土運船等作業船の**有事の避難先**としても検討する。
- また、**万博を契機として、建設資材などの運搬にはしけが利用**された場合、採算性や工事交通の縮減効果などを検証し、万博後のIRなども見据えたはしけの定着・拡大を目指していく。



出典：近畿運輸局HP

はしけ輸送例



出典：港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化調査報告書

錨泊中の土運船例

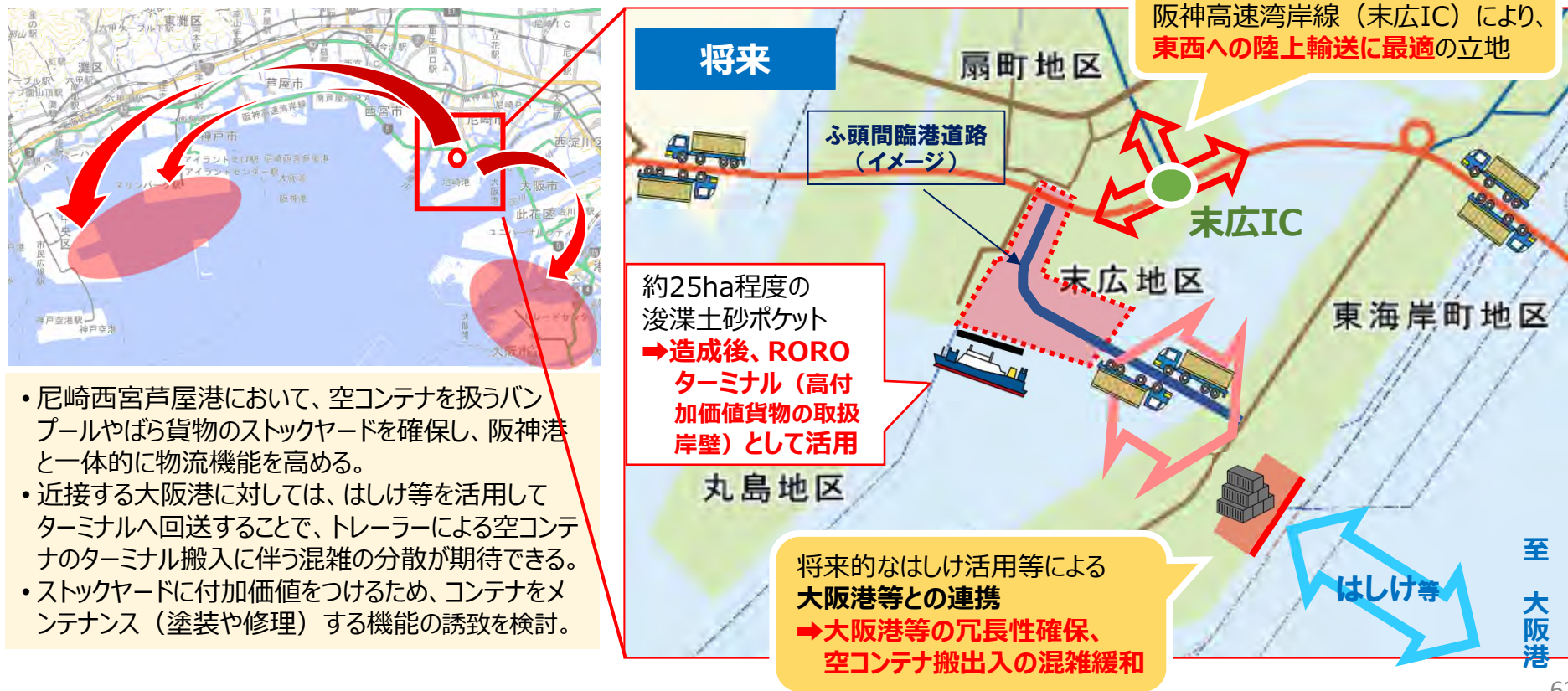


4. 戦略・施策

戦略② 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

施策3. 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンプール・ストックヤード等の整備

- 新型コロナウイルス（COVID-19）により中国航路の輸入コンテナが途絶した影響で、中国からの輸入が多い主要港では、輸出に用いられる空コンテナが不足し、コンテナ物流に混乱が生じた。
- 阪神港の混雑緩和と尼崎西宮芦屋港の利用促進のため、**阪神港を利用するコンテナ貨物（車両）のためのバンプール**や、**阪神港間でばら貨物をはしけ輸送するためのストックヤード**を整備することで、阪神港全体のリダンダンシー向上に資することを旨す。
- **ストックヤードの付加価値向上**を図るため、コンテナをメンテナンス（塗装や修理）する機能等の誘致を検討する。

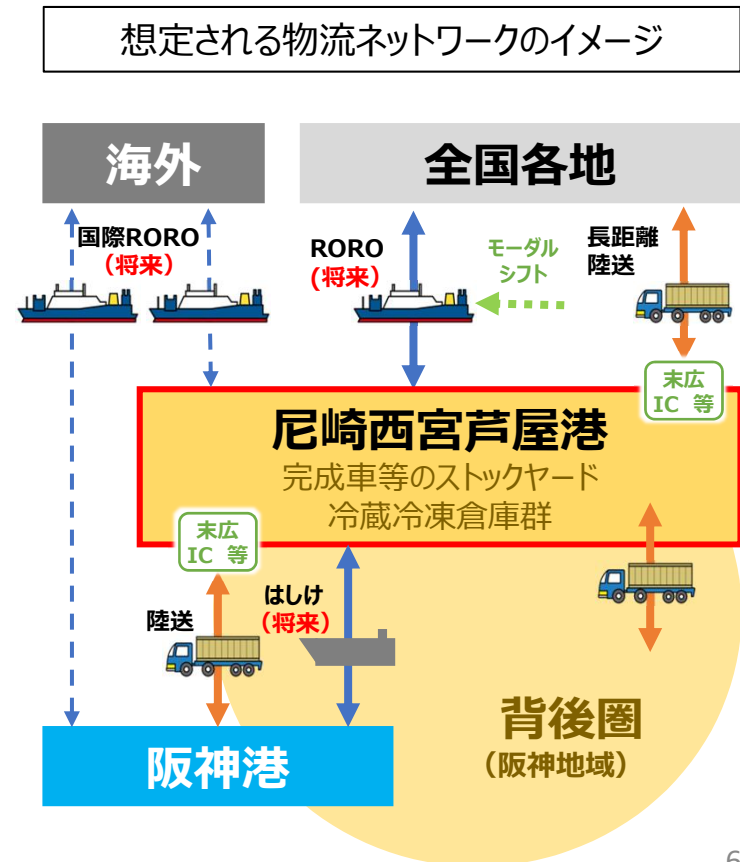
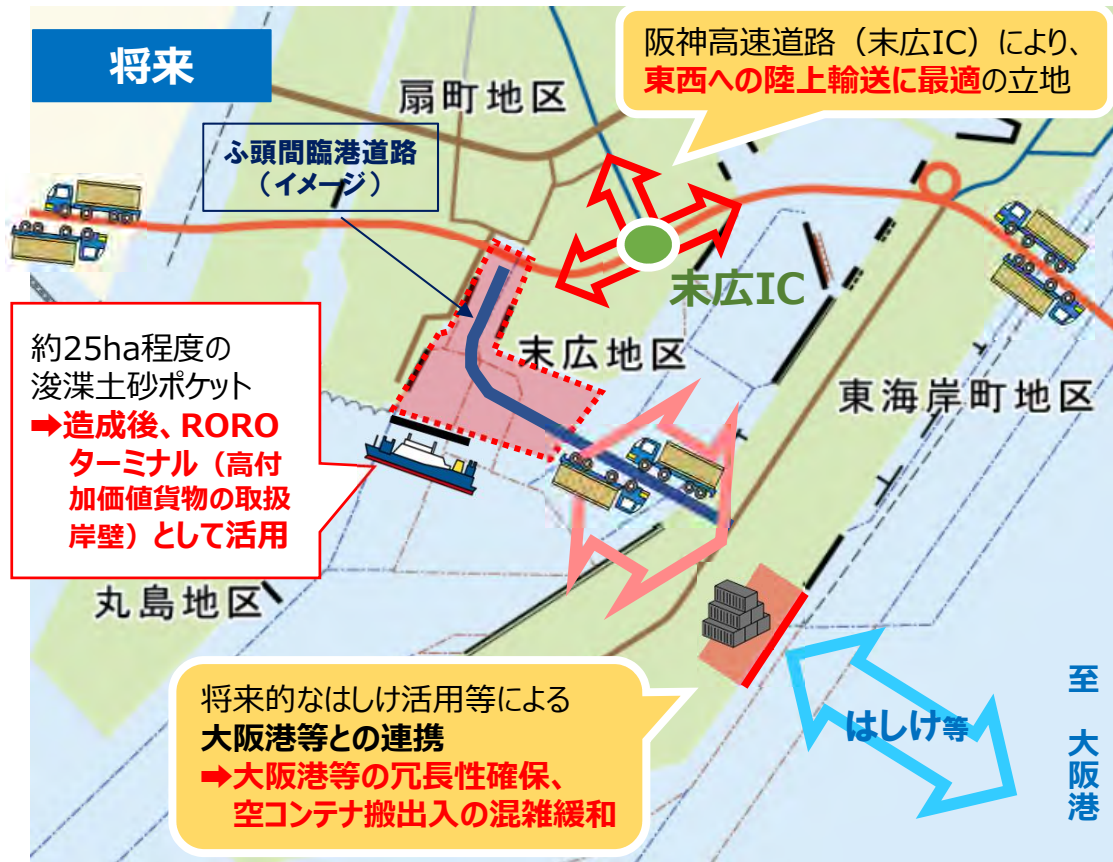


4. 戦略・施策

戦略② 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

施策4. RORO航路の活用による海上輸送網の充実

- 尼崎西宮芦屋港において、未広地区の埋立地等にROROターミナルを構想し、リードタイムを重視する生鮮品・高付加価値貨物等の取扱いを目指す。
- RORO航路を活用した海上輸送網が構築されることで、全国各地と尼崎西宮芦屋港を介した物流ネットワークが構築されることになり、背後圏の荷主・消費者に対して、阪神港と一体となった新たな物流モデルの構築を目指す。



4. 戦略・施策

戦略③ 内貿バルク貨物の拠点化

施策1. 砂利・砂や原材料等の一般貨物と自動車関連貨物の取扱い機能の強化

- 尼崎西宮芦屋港内の複数の地区・岸壁で、砂利・砂などの一般貨物を取り扱われている。また、東海岸町沖地区では完成自動車を取り扱われている。
- 戦略①の施策3で記載した物流拠点の集約・効率化を進め、主要品目がますます利用しやすい港湾を目指す。



公共岸壁	輸移出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
浜甲子園岸壁(-5.5m)	移出	その他雑穀	500			
	移入	輸送用容器			41,860	
鳴尾公共岸壁(-10m)	輸出	金属くず			3900	6520
	移出	その他輸送機械		747		
西宮1~7号岸壁(-5.5m)	移入	窯業品	1270		550	
	移出	セメント		1350		
	移出	金属くず	46,719	35,729	41,727	14,326
	移出	砂利・砂	11,260	9,620	21,630	5,670
	移出	金属くず	8,502	12,001	13,506	10,006
	移出	その他雑穀			500	
西宮1~2号物揚場(-4.0m)	移出	その他	528	0	0	0
	移入	砂利・砂	330,805	240,051	214,325	214,056
西宮・甲子園・鳴尾地区 小計	移出	砂利・砂	80,075	70,458	73,087	57,515
	移入	砂利・砂	242,605	140,760	144,570	110,110
小計			723,043	510,967	555,655	418,203

公共岸壁	輸移出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町1~2号物揚場(-3.5m)	輸出	金属くず				
		ガラス類	12,650	14,000	9,000	16,400
		砂利・砂		800	620	
	移入	金属製品	20		30	
		セメント	1,000			
		砂利・砂	9,920	13,370	16,960	12,900
		原塩			11,900	
		鉄鉱石	11,450	9,800	8,400	11,150
		金属鉱			5,000	
		ガラス類		700	2,300	2,100
東海岸町公共岸壁(2)(3)(-10m)	輸出	コークス		1,200	1,000	1,200
		非金属鉱物		9,550		
		金属くず	48,079	68,477	84,550	34,008
	移入	再利用資材	64,561	67,646	83,525	55,437
		鋼材		8,667		
		ガラス類			1,500	
	移出	金属製品			360	
		産業機械	400	1,080		
		その他輸送機械	300			
	移入	金属くず	1,421			
非金属鉱物		350	677	347		
移出	金属くず		400			
	産業機械	150	100			
鶴町公共物揚場(-3.5m)	移出	砂利・砂	65,210	106,790	94,320	107,650
	移入	砂利・砂	160,407	150,610	136,860	129,100
東海岸町・鶴町地区 小計			375,918	453,867	456,672	369,945

公共岸壁	輸移出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町沖1~2号岸壁(-5.5m)	移出	完成自動車	248,070	248,120	354,908	364,378
	移入	完成自動車	369,815	352,000	394,205	453,805
東海岸町沖3号岸壁(-7.5m)	移出	完成自動車	75,580	49,645	31,155	
	移入	完成自動車	76,515	60,825	30,505	
東海岸町沖4号岸壁(-12m)	輸入	その他機械			175	
	移入	鋼材	69,165	68,090	71,740	87,081
東海岸町沖地区 小計	移出	産業機械		123		
	小計		839,145	778,803	882,688	905,264

資料：平成30年 港湾統計年報より作成。表中の数値は取扱貨物量（トン）
 ※東海岸町沖地区岸壁（-12m）では2018年より完成自動車メーカーが取扱いを開始しているが、上記表には含まれていない。 64

4. 戦略・施策

戦略④ 道路ネットワークの充実

施策1. 東海岸町沖地区における東西連絡等の交通課題への対応

- 浚渫土砂ポケットを確保するため、未広地区で埋立を行う。
- 埋立後に東海岸町沖地区との東西連絡道を整備することで、未広地区・鳴尾地区の物流施設立地地域とのアクセスを向上させ、東海岸町沖地区から新たに発生する南北方向の交通に対処する。
- フルランプである阪神高速湾岸線未広ICに接続することで、東海岸町沖地区と未広地区を一体的に高度利用できる。

ふ頭間連絡道路の整備イメージ



ふ頭間連絡道路整備後の物流イメージ



- はしけ等の活用により、東海岸町沖地区において阪神港間で回送される貨物・空コンテナや、阪神港に搬出入する貨物の荷揚げ・荷積みを行う。
- ふ頭間連絡道路を通じて未広地区・鳴尾地区の物流施設等との円滑なアクセスを実現。
- 埋立地はROROターミナルを想定。

4. 戦略・施策

戦略④ 道路ネットワークの充実

施策2. 港湾利用貨物の陸上アクセス利便性の向上による内陸部との連携強化

- 尼崎西宮芦屋港周辺で高速道路ネットワークの整備が進むことで、**臨海部と内陸部の間や阪神港間のアクセス性が向上**し、臨海部に立地する企業の内陸部への入出荷や、物流施設の需要が高まると考えられる。
- 臨海部の高速道路ICへの接続性の向上を図り、内陸部との連携強化に資する方策を検討する。

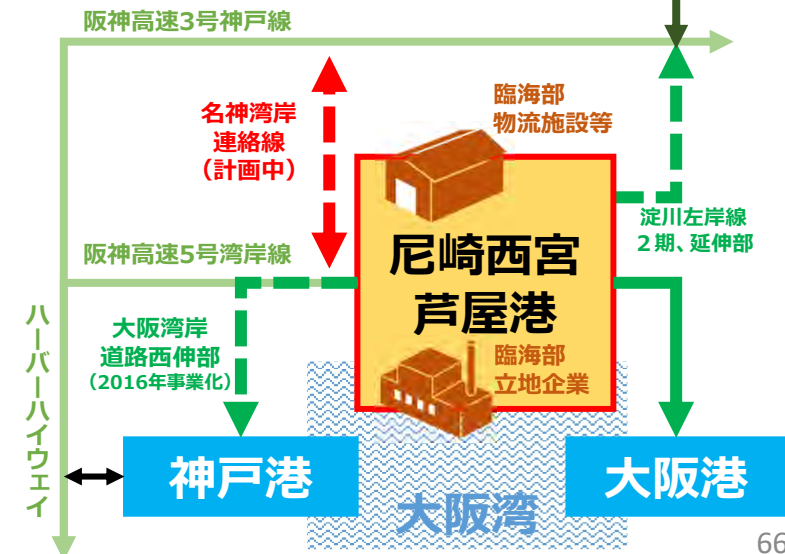
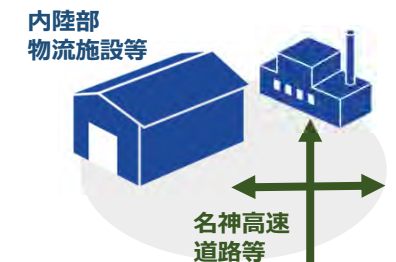
尼崎西宮芦屋港周辺の道路ネットワーク整備状況



出典：兵庫県ウェブサイトの一部追記

想定される物流ネットワークのイメージ

- 背後内陸部の物流倉庫等と尼崎西宮芦屋港の立地工場の接続を向上
- 阪神港間の接続向上による尼崎西宮芦屋港周辺倉庫の需要増



4. 戦略・施策

戦略⑤ 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上

施策1. 海浜の再生、新たな緑地の整備と既存の親水空間とのネットワーク化

- 尼崎港区には尼崎21世紀の森、北堀キャナルベースなどの公園・緑地、親水施設がある。芦屋浜、御前浜・香櫨園浜、甲子園浜地区・甲子園地区には、阪神間エリアでは貴重な海浜が存在し、ヨットやサップなどマリンレジャーや、水辺でのウォーキング、野鳥観察等が可能な憩いのエリアとなっている。
- 近隣市民が海や港に親しみを持てるよう、親水性の向上や既存親水空間のネットワークを図り、各市と協力した周知により、更なる利活用を促進する。併せて、臨海部で働きたくなる環境につながることも期待できる。



北堀キャナルベース

藻類などを利用した水質浄化施設。サップなど市民が運河に親しむ活動拠点。



出典：尼崎市HP

尼崎21世紀の森

広大な緑地・公園に加え、環境共生、市民協働のフィールドとしても利用される臨海部の貴重な自然空間。



出典：令和元年度第2回尼崎21世紀の森づくり協議会資料

潮芦屋人工海浜 北側には総合公園が立地



御前浜・香櫨園浜 阪神間の貴重な自然海浜



出典：西宮市HP

甲子園浜海浜公園 「ふるさと海岸地区」 阪神間の貴重な自然海浜



甲子園浜海浜公園 「沖地区」 市民の親水空間、マリンレジャーの場となっている



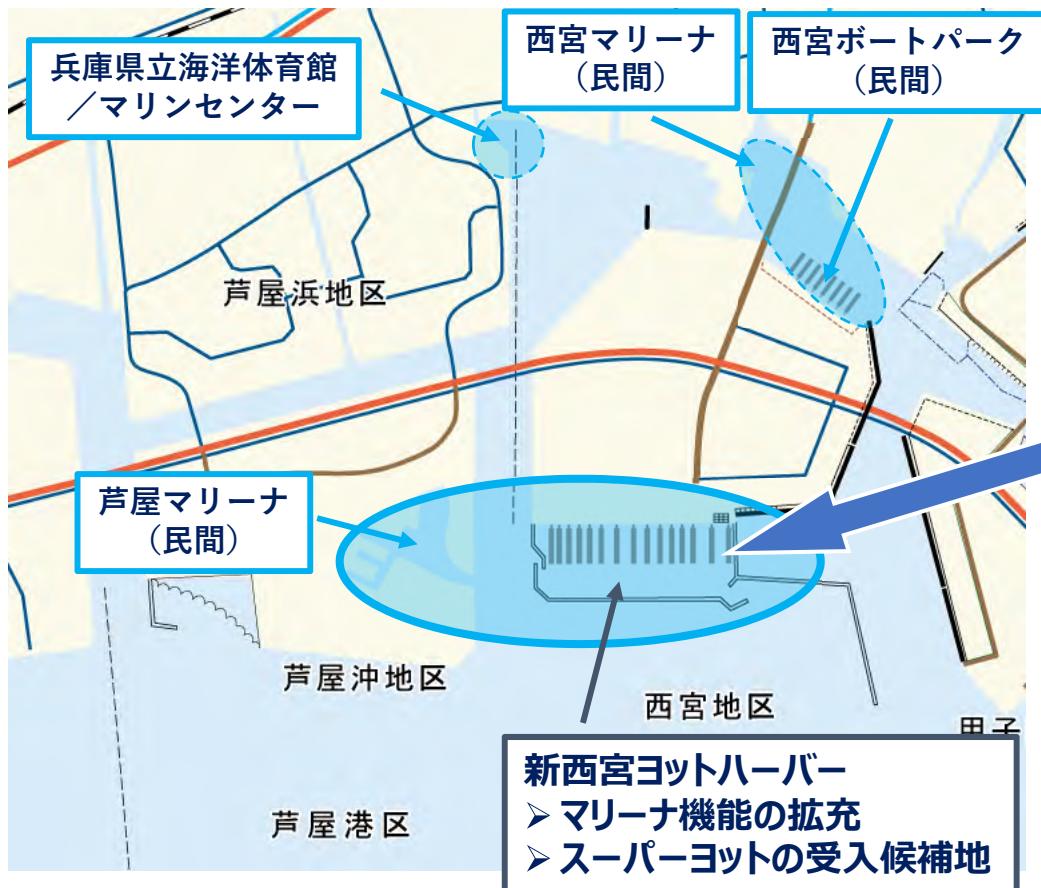
出典：西宮市HP

4. 戦略・施策

戦略⑥ マリーナ等の集客施設の強化

施策1. 海洋性レクリエーションの発展に向けたマリーナ等の環境充実

- 西宮地区に公共・民間の複数のマリーナが集積する環境を活かし、海洋性レクリエーションの発展を目指す。
- 特に、新西宮ヨットハーバーでは、近年増加傾向にある海外からのスーパーヨットの受入を見据えた施設整備等を検討し、大阪湾における受入拠点化を目指す。
- CIQ手続きの簡素化などのソフト対策については、国の動向を見ながら、対応していく。



新西宮ヨットハーバー



4. 戦略・施策

戦略⑦ 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出

施策1. 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出

- 2010年と比較して、甲子園浜を中心に、尼崎西宮芦屋港などの地域では水質汚濁の改善傾向が認められる。
- 大阪湾再生行動計画（第2期）では、水質改善や生物多様性・水産資源保護に加え、水と市民の関わりを増やす取組も掲げられている。大阪湾の最奥部に位置する尼崎西宮芦屋港もこれらの取組を進める。

表層の化学的酸素要求量（COD）推移

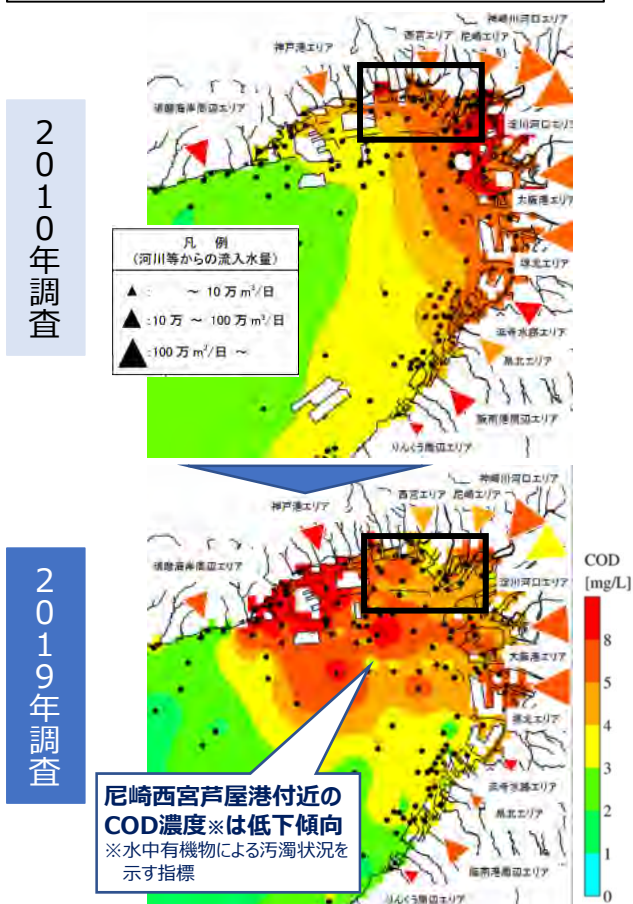
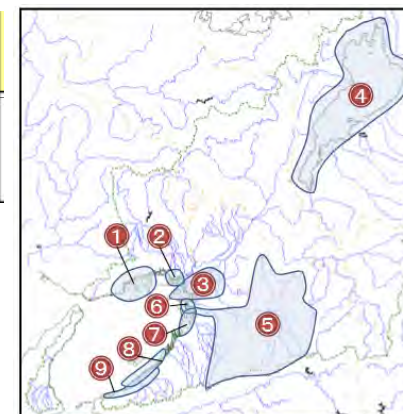


表 大阪湾再生行動計画での尼崎西宮芦屋港のアピールポイント

アピールポイント	アピールポイントに含まれるエリア
② 水に親しみ学べる尼崎・西宮の海辺	尼崎運河周辺、甲子園浜周辺
親水施設等	
水質浄化施設、尼ロック（尼崎開門）防災展示室、県立甲子園浜海浜公園など	



資料：「大阪湾再生行動計画（第二期）中間評価」大阪湾再生推進会議

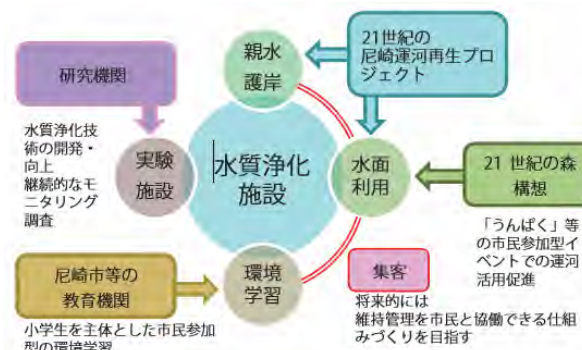


図 尼崎運河再生の拠点「北堀チャンネルベース」

資料：兵庫県ウェブサイト、「Open Canal Day案内チラシ」より作成

平成24年に海藻等を活用した水質浄化施設が、翌年には親水施設「北堀チャンネルベース」がオープンし、市民協働で親水空間として運営され、環境学習等が行われている。

4. 戦略・施策

戦略⑧ 南海トラフ巨大地震や高潮に備えるハード・ソフト対策の推進

施策1. 施設老朽化等に対応する効率的なインフラ・メンテナンスの推進

- インフラの老朽化への対応は、わが国全体が直面する問題である。
- 兵庫県では、インフラ点検の結果を踏まえ、損傷度合いや緊急度を勘案のうえ策定した「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づき、計画的に維持修繕を実施している。
- 社会情勢や施設利用の変化等から必要性が低下した施設や、機能集約で維持管理を効率化できる施設の整理・統廃合も検討する。
- 新技術の活用等により維持修繕の効率化を図りつつ、将来を見据えて効率的なインフラ・メンテナンスの推進に取り組む。

将来の港湾建設・維持管理技術の変革イメージ

「港湾の中長期構想（PORT2030）」では、CIMやAR（拡張現実）の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上に取り組むことが示されている。



出典：国土交通省「港湾の中長期構想（PORT2030）概要版」

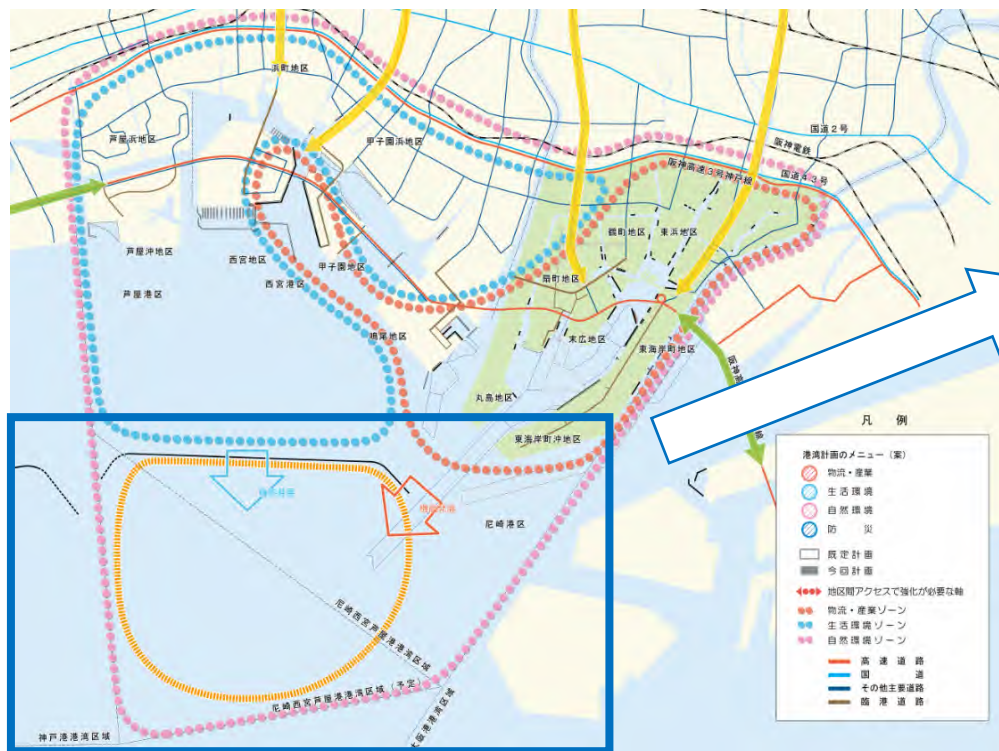
4. 戦略・施策

戦略⑨ 大規模災害で発生する災害廃棄物等の対応を見据えた埋立空間の検討

施策1. 沖合開発空間の留保

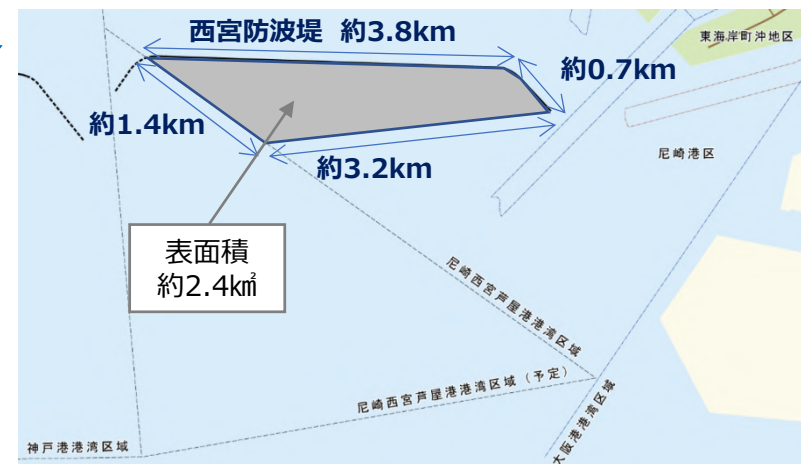
- 近い将来に発生が予想される南海トラフ巨大地震や、増加する台風・高潮・集中豪雨による大規模災害が発生した場合、膨大な量の災害廃棄物の発生が予測されている。
- また、現行の大阪湾フェニックス計画で位置付けられた湾内最終処分場も埋立が進行しつつあり、長期的に処分先の確保を検討する必要がある。
- **尼崎西宮芦屋港の沖合いに開発空間を留保することで**、大規模災害時の災害廃棄物の処分場や、将来的な土地需要に応えるとともに、土地造成により西宮沖防波堤が補強され、臨海部への台風被害等の低減が期待できる。

現行構想における留保ゾーン



留保ゾーンの開発空間

- 留保ゾーンの開発空間は、西宮防波堤（延長約3.8km）以遠かつ航路を阻害しない港湾区域とすると、約2.4km²程度の面積が存在している。
- 現行港湾計画図の水深線によれば下図エリア（灰色）内最深は-13mのため、2.4km²×13m≒3,120万m³の空間である。



※ 地図上の距離・面積はGoogle Mapを用いた簡易測定
 ※ 上図はあくまで規模の把握のための整理であり、具体的な埋立エリアを提起するものではない 71

5. 長期的な空間利用のイメージ

5. 長期的な空間利用のイメージ

基本理念 阪神港を繋ぐ大阪湾の要所 ～ 大阪湾の KEY・PORT ～

背後地からの要請に加え、神戸港及び大阪港を補完・連携すること、既存施設の活用、フェニックス事業用地への新たな産業（高付加価値化につながる産業）の誘致による、背後地の産業の活性化に貢献する港づくりに努める。

産業エリア

- 産業活動を支援する質の高いみなとづくり
- 【戦略】
 - 用地の確保と企業誘致

物流エリア

- 新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一体的な発展に貢献するみなとづくり
- 【戦略】
 - 物流動向を見据えた様々な貨物への対応
 - 内質バルク貨物の拠点化
 - 道路ネットワークの充実

生活環境エリア

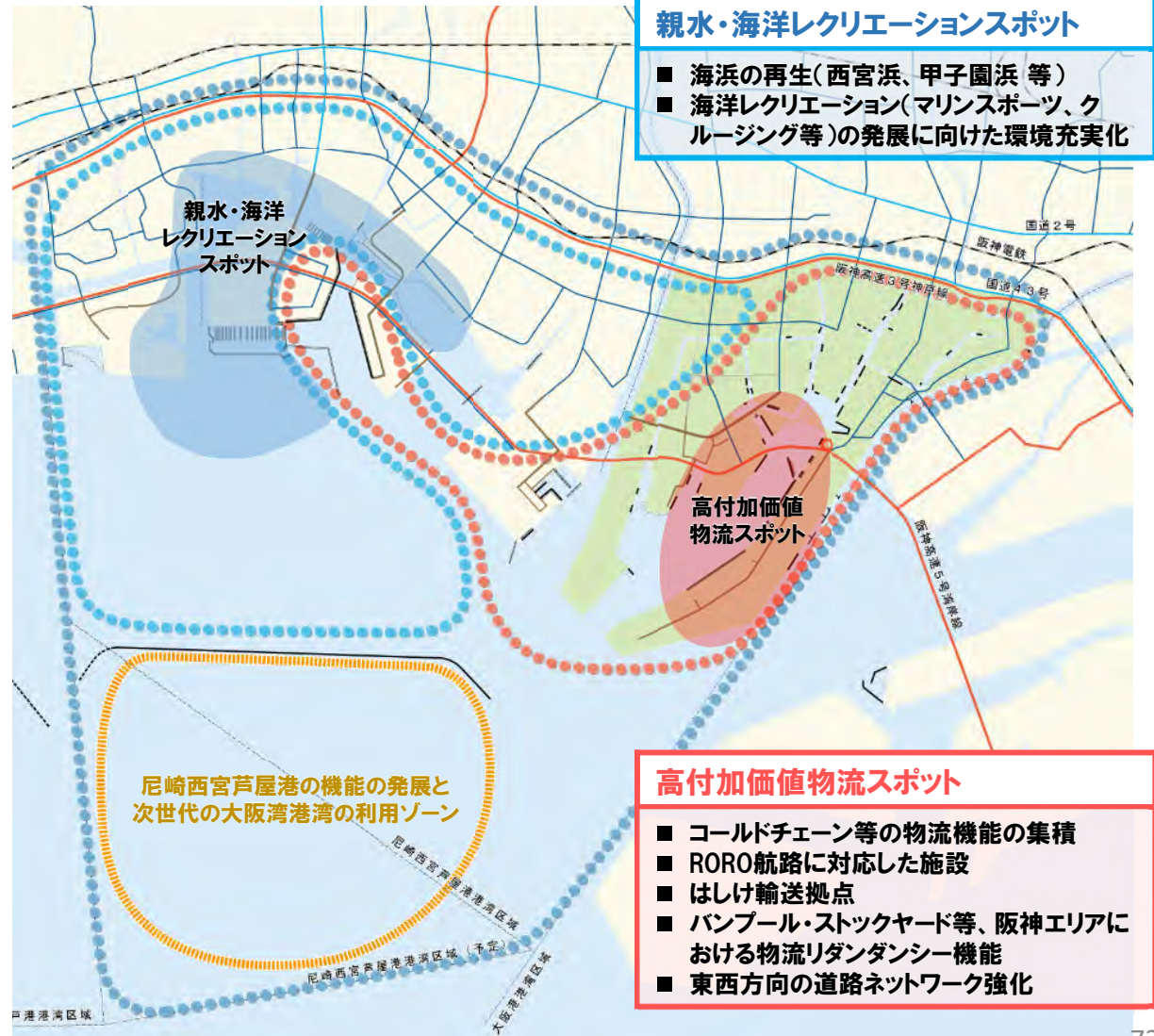
- ひとと自然が共存する身近でにぎわいあふれるみなとづくり
- 【戦略】
 - 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上
 - マリーナ等の集客施設の強化

防災（全域）

- 災害に強く安全で安心なみなとづくり
- 【戦略】
 - 南海トラフ巨大地震や高潮に備えるハード・ソフト対策の推進
 - 大規模災害で発生する災害廃棄物等の広域的な対応を見据えた埋立空間の検討

自然環境（全域）

- 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり
- 【戦略】
 - 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出



6. 地区別将来利用イメージ

6. 地区別将来利用イメージ

交流拠点ゾーン

(芦屋浜、西宮)

【施策】 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実 (再掲)

緑地レクリエーションゾーン (浜町・甲子園浜 等)

【施策】 海浜の再生、新たな緑地の整備と既存の親水空間とのネットワーク化

【施策】 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実 (再掲)

みなと全体で取り組むもの

【施策】 物流拠点の集約・効率化

【施策】 施設老朽化等に対応する戦略的かつ効率的なインフラ・メンテナンスの推進

【施策】 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出

【施策】 沖合開発空間の留保



尼崎西宮芦屋港の機能の発展と次世代の大阪湾港湾の利用ゾーン

物流関連ゾーン (東海岸町沖・東海岸町・末広、鳴尾)

【施策】 東海岸町沖地区におけるインフラ整備

【施策】 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保

【施策】 コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積

【施策】 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化

【施策】 RORO航路の活用による海上輸送網の充実

【施策】 東海岸町沖地区における東西連絡等の交通課題への対応

【施策】 砂利・砂や原材料等の一般貨物と自動車関連貨物の取扱い機能の強化