

尼崎西宮芦屋港 長期構想
大阪湾の KEY・PORT
～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

令和●年 ●月
兵 庫 県

— 目 次 —

1. はじめに	1
1.1 検討の背景と目的	1
1.2 検討フロー	2
1.3 尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会	3
1.4 尼崎西宮芦屋港の概要	4
1.5 新たな長期構想における尼崎西宮芦屋港の役割	8
2. 尼崎西宮芦屋港の現況	9
2.1 尼崎西宮芦屋港を取り巻くマクロ環境	9
2.2 尼崎西宮芦屋港を取り巻くミクロ環境	16
2.3 尼崎西宮芦屋港の現況	24
2.4 長期構想策定にあたっての注目トピックス	35
3. 尼崎西宮芦屋港への要請	59
3.1 上位・関連計画からの要請	59
3.2 港湾利用者からの要請	62
4. 尼崎西宮芦屋港の長期構想	63
4.1 尼崎西宮芦屋港の将来像	63
4.2 将来像の実現に向けた取組	64
4.3 主要施策	65
4.4 主要施策の実施スケジュール	73
4.5 主要施策の空間配置・ゾーニング計画	74

1. はじめに

1.1 検討の背景と目的

尼崎西宮芦屋港の港湾計画は、「尼崎西宮芦屋港港湾計画検討懇話会」（2004年〔平成16年〕11月～2005年〔平成17年〕12月）でとりまとめた長期構想を基に、2006年（平成18年）に改訂された。以来、14年が経過しており、その間、3回の軽易な変更が行われている。

尼崎西宮芦屋港は、背後圏の尼崎市を中心とした阪神工業地帯を支える重要港湾として重要な役割を果たしているが、近年の物流の担い手不足の深刻化、コールドチェーンや高機能な物流倉庫などの高度な物流ニーズの高まり、阪神港における国際コンテナ戦略港湾としての整備の進展、全国各地で相次ぐ自然災害の脅威など、尼崎西宮芦屋港を取り巻く社会情勢は大きく変化している。

尼崎西宮芦屋港がこれからも地域を牽引する港としての役割を果たしていくためには、物流・産業基盤づくりや市民との交流、防災など幅広い観点から将来のあり方を検討することが必要である。

そのため、港湾計画の改訂を見据え、港湾物流の有識者や港運関係者などから構成する「尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会」を設置し、概ね30年程度の長期的視野（目標年次：2050年頃）に立って新たな長期構想について検討するものである。

1.2 検討フロー

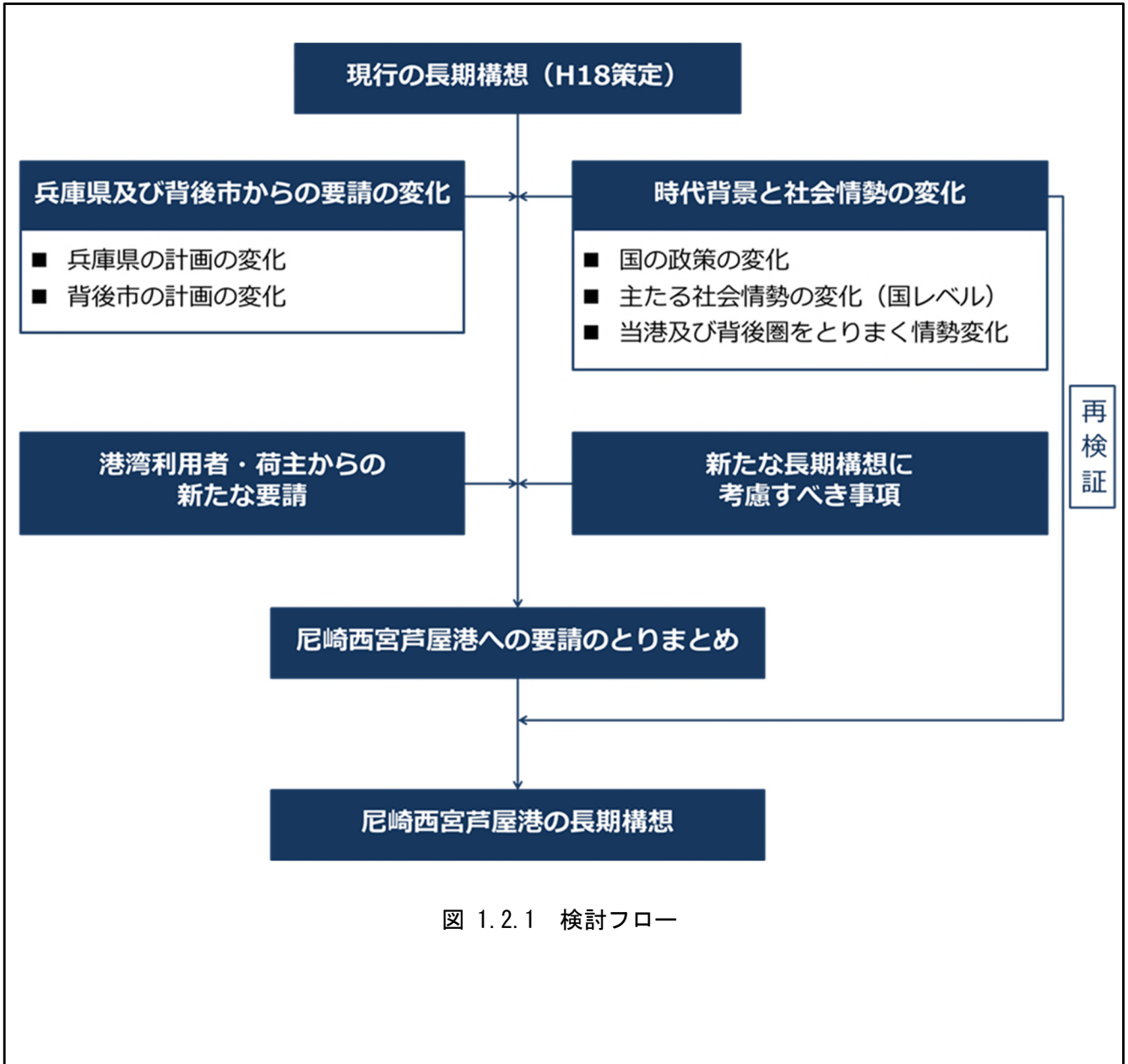


図 1.2.1 検討フロー

1.3 尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会

(1) 検討会委員名簿

区分	委員名	職業
学識経験者 (6名)	石 黒 一 彦	神戸大学大学院准教授
	今 西 珠 美	流通科学大学教授
	鋤 田 泰 子	神戸大学准教授
	竹 林 幹 雄	神戸大学大学院教授
	田 中 み さ 子	大阪産業大学教授
	山 縣 宣 彦	一般財団法人みなと総合研究財団理事長
港湾・海事関係者 (5名)	松 本 泰 則	尼崎西宮港運協会会長
	北 本 淳	ひょうご埠頭(株)代表取締役専務
	吉 田 修	尼崎商工会議所会頭
	辰 馬 章 夫	西宮商工会議所会頭
	永 瀬 隆 一	芦屋市商工会会長
市 (3名)	森 山 敏 夫	尼崎市 副市長
	北 田 正 広	西宮市 副市長
	佐 藤 徳 治	芦屋市 副市長
行政 (5名)	魚 谷 憲 (安部 賢)	近畿地方整備局港湾空港部長
	檜 原 毅 (黒崎 昭夫)	西宮海上保安署長
	中 村 昭 敏 (鶴山 久)	神戸運輸監理部海事振興部長
	服 部 洋 平 (濱 浩二)	兵庫県県土整備部長
	正 垣 修 志 (成岡 英彦)	阪神南県民センター長
オブザーバー	平井 洋次	国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官

() は前任者

(2) 開催状況

回	開催時期	議題
第1回	令和2年2月17日(月)	・港湾計画検討会設置要綱 ・尼崎西宮芦屋港の現状と検討課題について
第2回	令和2年8月18日(火)	・尼崎西宮芦屋港 長期構想(案)について
第3回	●●	●●

1.4 尼崎西宮芦屋港の概要

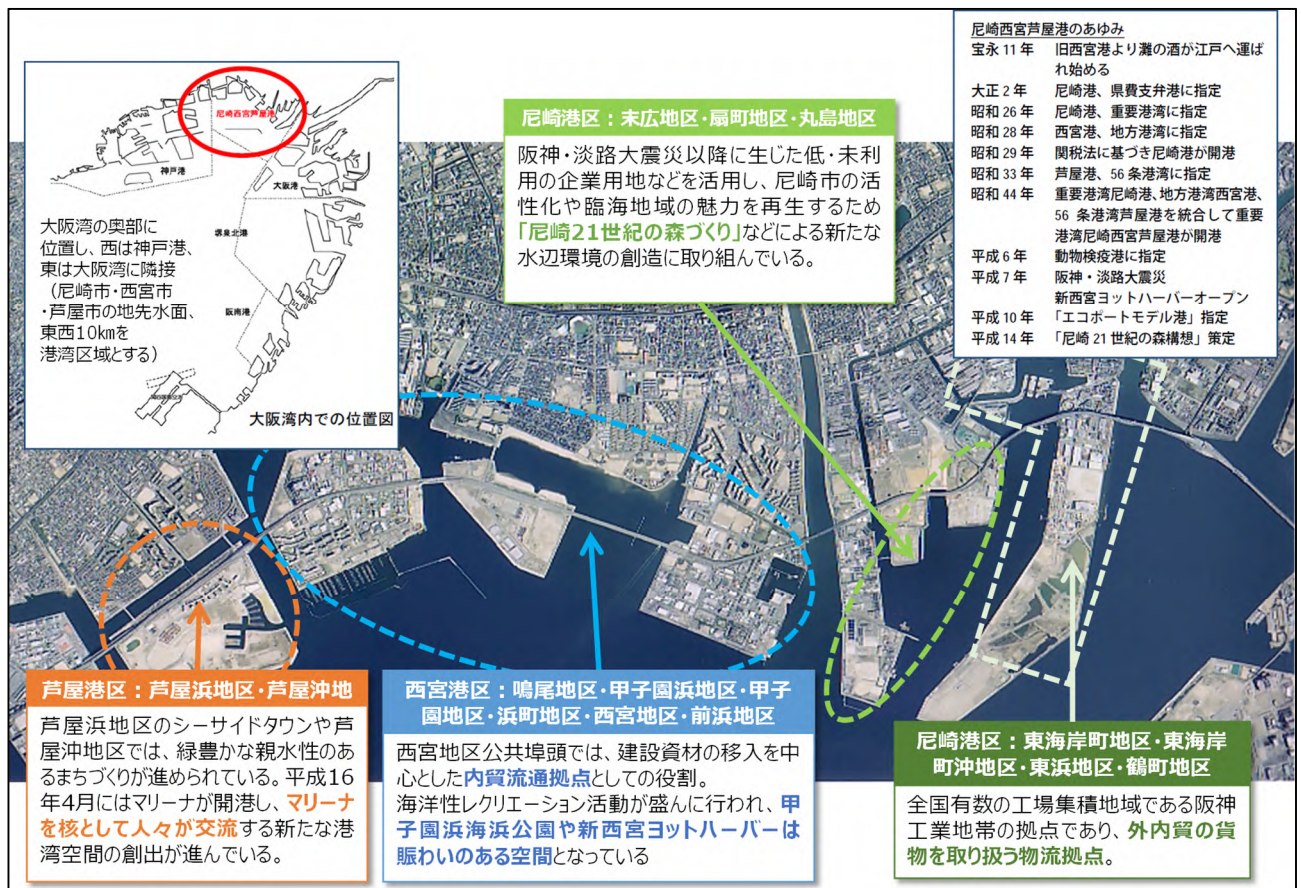
(1) 尼崎西宮芦屋港の概要

尼崎西宮芦屋港は大阪湾の奥部にあり、尼崎市、西宮市、芦屋市の地先水面、東西約10kmを港湾区域とする重要港湾である。1969（昭和44）年に重要港湾尼崎港、地方港湾西宮港、56条港湾芦屋港を統合して設立された港湾で、尼崎港区、西宮港区、芦屋港区の三港によって構成されている。

阪神工業地帯の中心として発展してきており、隣接する西側の神戸港、東側の大阪港が国際貿易港であるのに対し、本港は主に国内物流港湾として重要な役割を担っている。

阪神・淡路大震災や、2018年（平成30）年の台風第21号時の高潮により港湾施設などは著しい被災を受けたが、阪神高速道路湾岸線へのアクセスの利便性などを生かし、新たな産業・物流拠点の集積が進みつつある。

また、「尼崎21世紀の森」の整備や、西宮港区に残る海浜エリアの保全、さらには複数のマリナーの集積により、阪神エリアでは貴重な親水・海洋性レクリエーション拠点としても活発に利用されている。

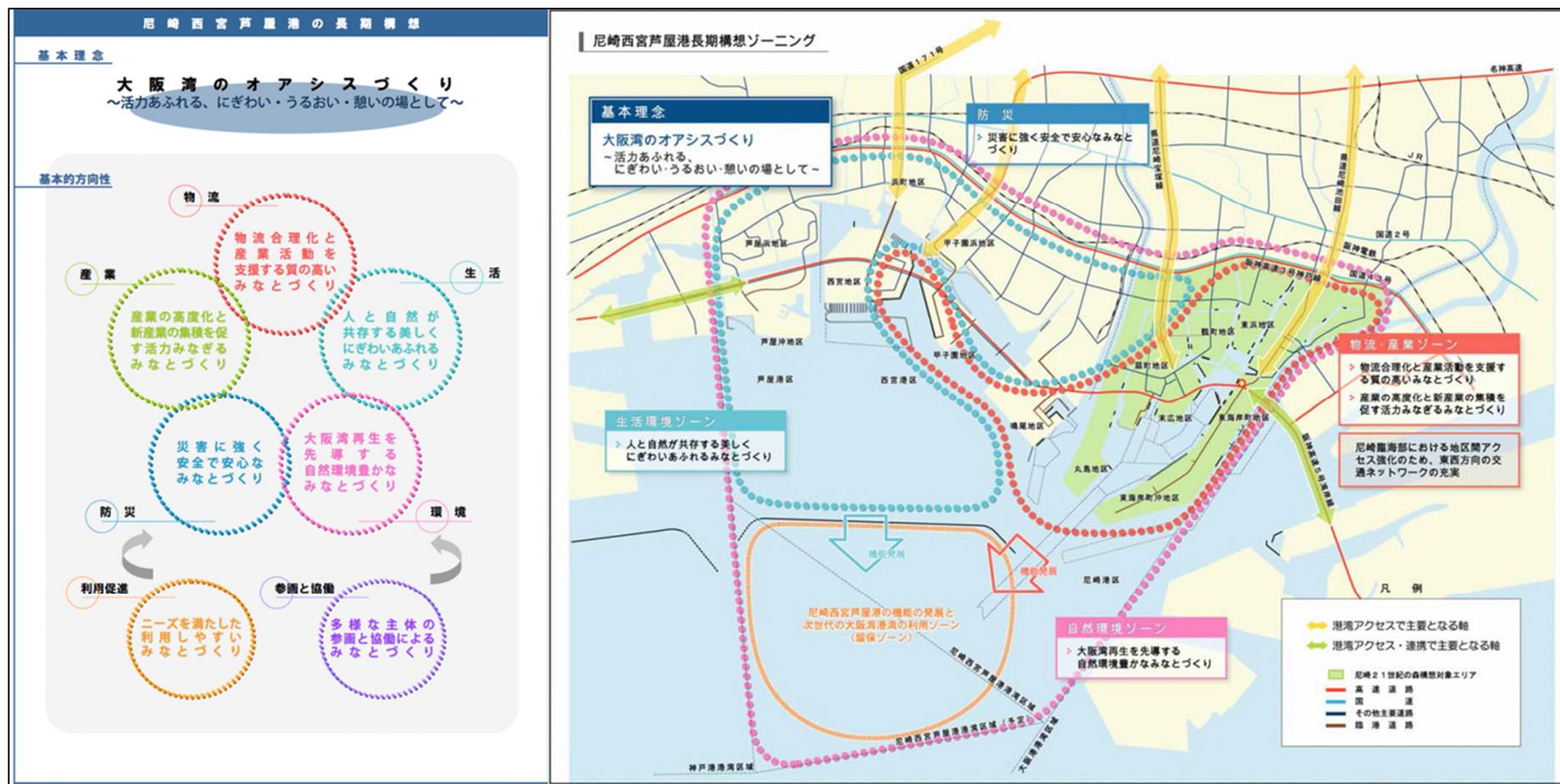


(2) 現行計画の実施状況

当時の社会・経済情勢の変化、港湾に関する新たな要請・動きなどに応え、「活力あふれる、にぎわい・うるおい・憩いの場」としての“大阪湾のオアシスづくり”を基本理念とし、前回長期構想は平成18年に策定された。

物流・産業・生活・環境・防災の分野でゾーニングを行っており、物流では「物流合理化と産業活動を支援する質の高いみなとづくり」を基本的方向性としている。

尼崎臨海部における地区間アクセスの強化のため東西方向の交通ネットワークの充実を検討することとされており、沖合には「留保ゾーン」として、将来の尼崎西宮芦屋港・大阪湾港湾の発展を見据えた空間を設定している。



出典：兵庫県「尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂の指針」

現行の長期構想は、将来の新規貨物の取扱増加等、背後圏の成長の期待に基づくものであった。しかし、特に物流・産業においてその後の変化・成長が見られなかったことから、結果的に長期構想で示された方向性には至っていない状況と判断される。



資料：兵庫県「尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂の指針」に一部加筆

現行の港湾計画で整備済み、未整備の岸壁、航路、海浜、緑地は以下の通りである。
 背後企業の物流効率化に資する東海岸町の-12m岸壁等の整備を優先し、海浜等に関してはいまだ未整備の物が多い状況にある。

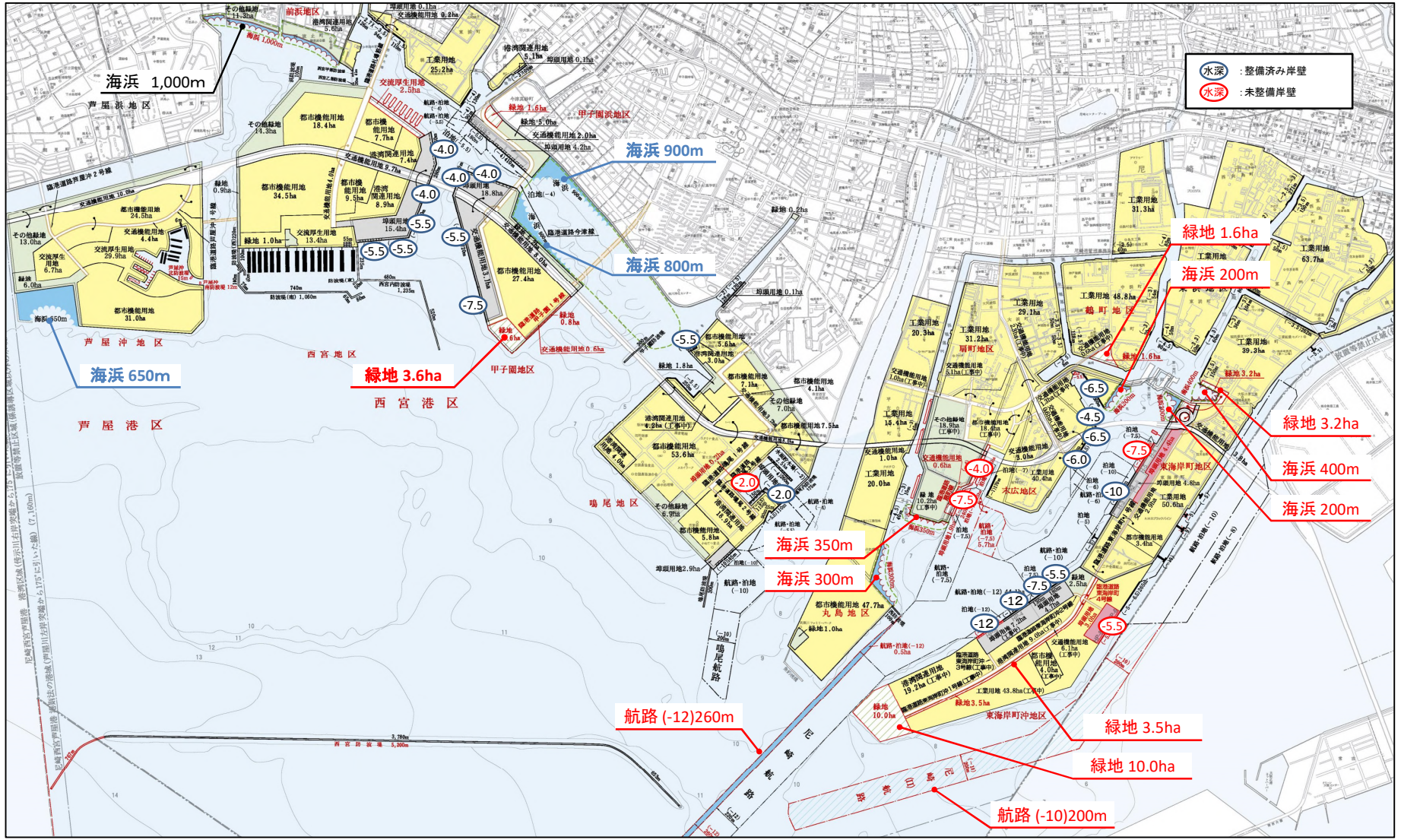


図 1.4.1 尼崎西宮芦屋港の施設整備状況

1.5 新たな長期構想における尼崎西宮芦屋港の役割

尼崎西宮芦屋港は、尼崎港区を中心に古くから産業港として発展し、大阪湾臨海部の産業を支え物流を担ってきたものの、現行構想の策定時から様々な内外環境に変化が生じている。

内部環境としては、臨海部からの大規模工場の撤退等もあり、貨物取扱量の伸び悩みが見られる。また、東海岸町沖地区の整備に伴い完成自動車の取扱が急増しているといった変化がある。

外部環境としては、港湾行政分野においては尼崎西宮芦屋港の両隣である阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」に指定され、重点的な機能強化が行われている。また、多様な輸送速度帯（フェリー・RORO 船による高速海上輸送への期待）や温度帯（冷凍冷蔵輸送、定温輸送）に着目した高度な物流ニーズが増加し、それらの機能に対応した港湾施設や物流施設が求められている。社会構造に目を向ければ、少子高齢化の進展と人口減少社会の到来に伴う物流の担い手、特にトラックドライバー不足が深刻な問題として浮上し、国内陸上物流網の維持・負担軽減をいかに達成すべきかという危機意識が全業界的に共有されている。さらに、スーパーヨットの来航や大阪港夢洲地区での IR（統合リゾート）構想および 2025 年の大阪・関西万博の開催など、人流面での新たな機運が生じている。加えて、近い将来に予想される南海トラフ巨大地震や高潮災害といった激甚災害の脅威についても、限られた予算の中で迅速かつ効果的な施策を打ち出す必要がある。

以上を踏まえて、今回策定する新たな長期構想では、今後 30 年（目標年次 2050 年頃）を見据えて、現行構想策定時から様々な情勢変化や、港湾周辺の多様な人々のニーズを踏まえて、尼崎西宮芦屋港が目指すべきあり方を定めるものである。

構想改訂にあたってのポイント

- ① 目標年次の更新：概ね30年後（2050年頃）
- ② 現行構想策定時からの社会・経済情勢の変化
- ③ 尼崎西宮芦屋港の問題点・課題の明確化
- ④ 港湾利用者や背後自治体からの要請の変化

2. 尼崎西宮芦屋港の現況

2.1 尼崎西宮芦屋港を取り巻くマクロ環境

(1) 背後圏の社会・経済

背後市（尼崎市・西宮市・芦屋市）の将来推計人口は、西宮市と芦屋市の人口は、2020年をピークに減少に転じるが、尼崎市は1980年をピークに減少し続けている。さらに、3市とも高齢化率は増加傾向にある。また、兵庫県内総生産の動向を見ると、比較的全国と同等の動きで推移している。

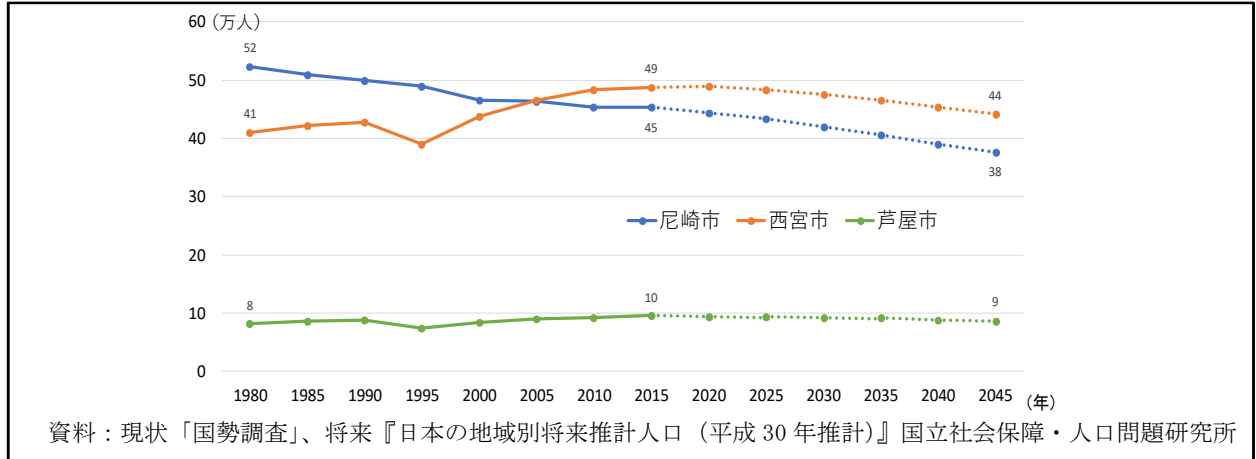


図 2.1.1 背後市の人口の推移及び将来推計人口

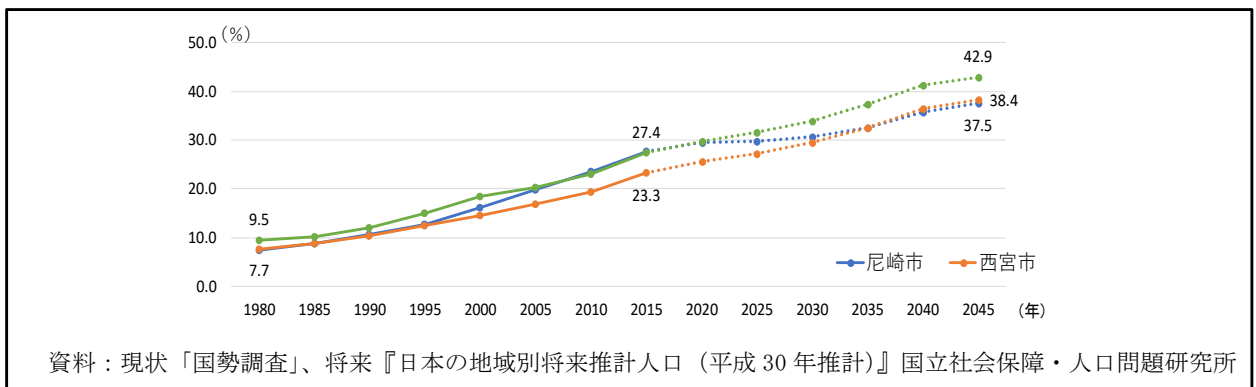


図 2.1.2 背後市の高齢化率の推移及び将来推計

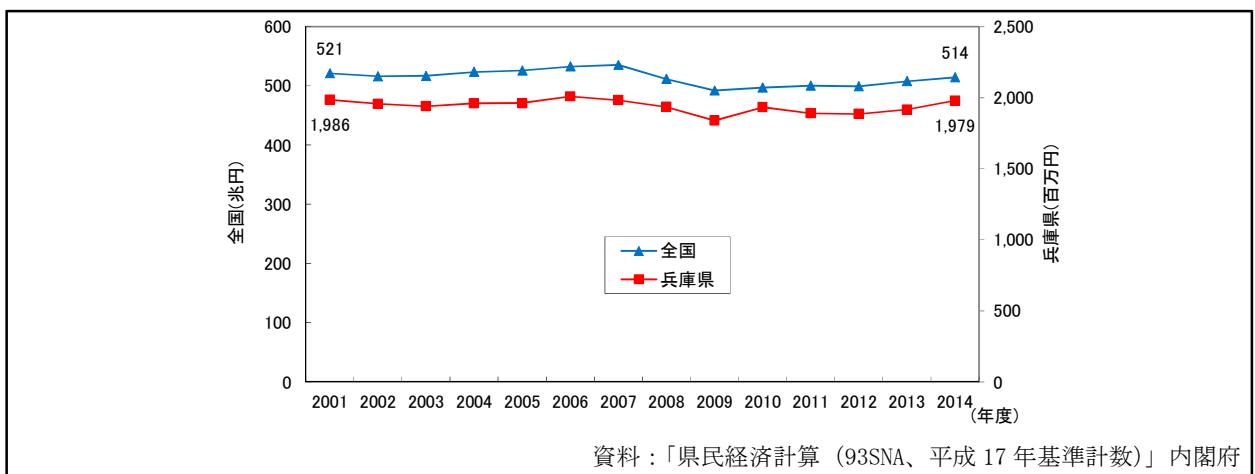


図 2.1.3 全国及び兵庫県の県内総生産（名目）の推移

(2) トラックドライバー不足

運輸業・郵便業では、他の産業に比べて常用労働者の不足感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。

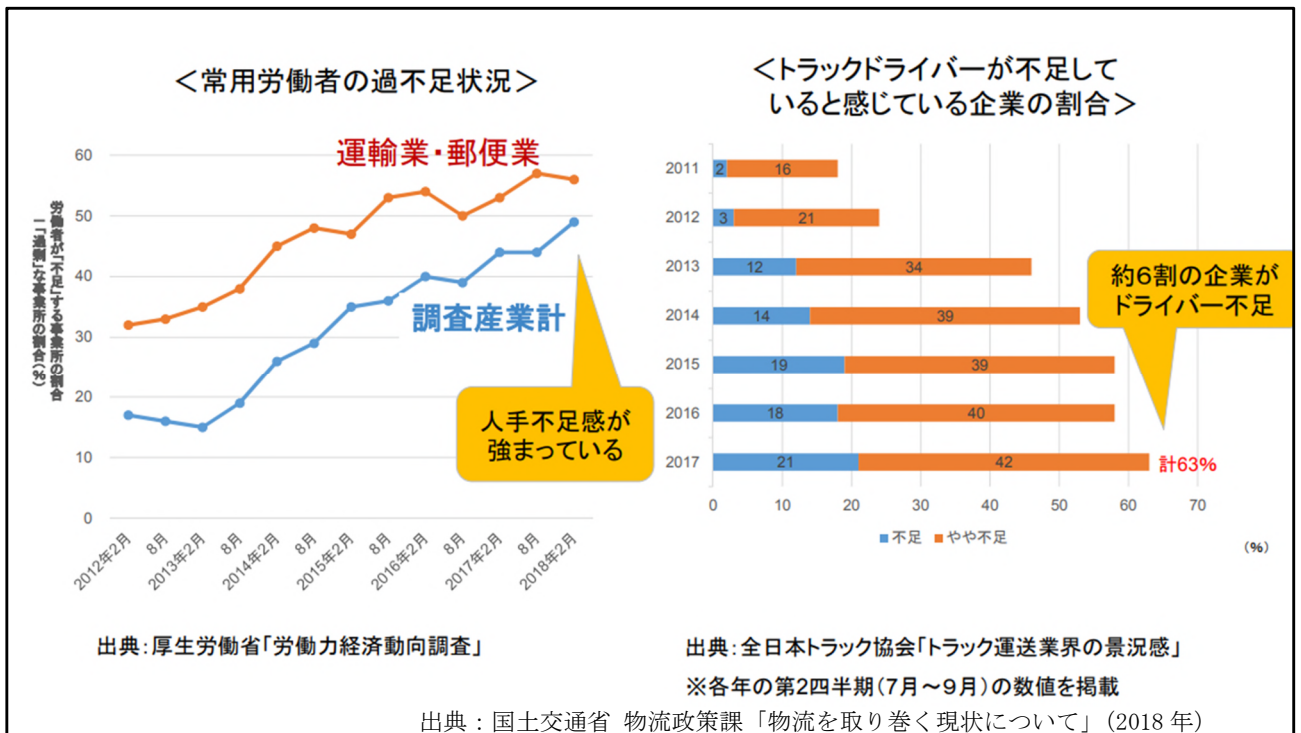


図 2.1.4 物流労働者・トラックドライバー不足の状況

トラックドライバーの需要と供給の将来予測によれば、2025 年までには約 20%のドライバー減少が生じるとともに、高齢化率も高まる見通しである。

陸上輸送の利便性を求める声が強まる一方、人手不足が深刻化する中で、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。

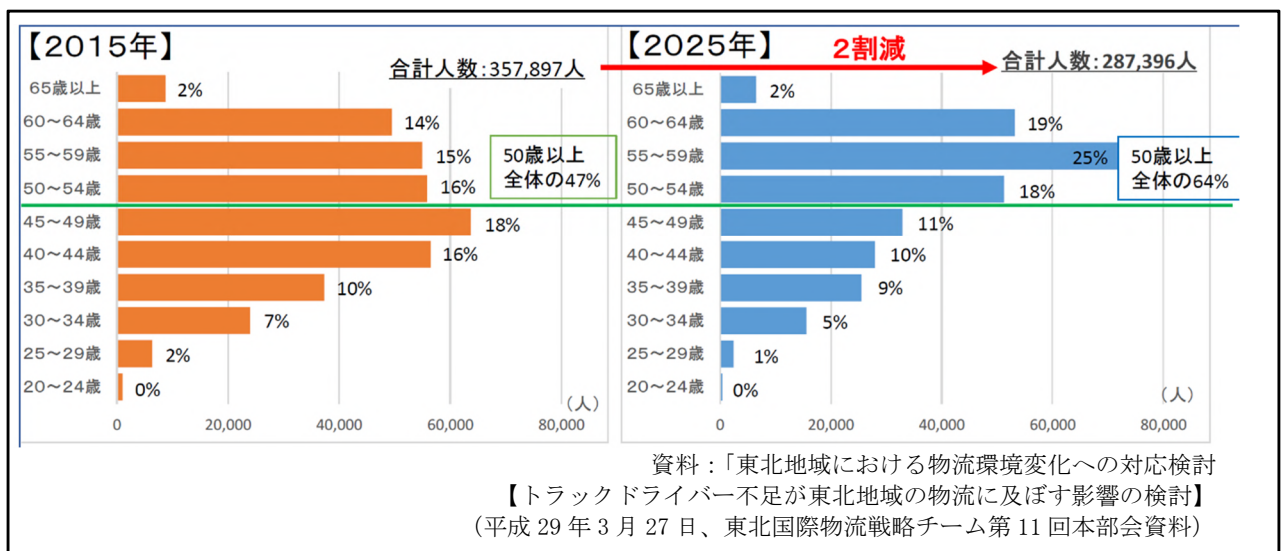


図 2.1.5 トラックドライバー需給の将来予測

(3) 事業所立地を促す高規格道路の整備

新名神高速道路や京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等の高規格道路整備により、沿線市区町村において物流量の増加がみられる。これは、高速道路ネットワークが整備された地域における物流施設の立地によるものであり、好立地・高効率な大型物流施設に対する需要が増加している。

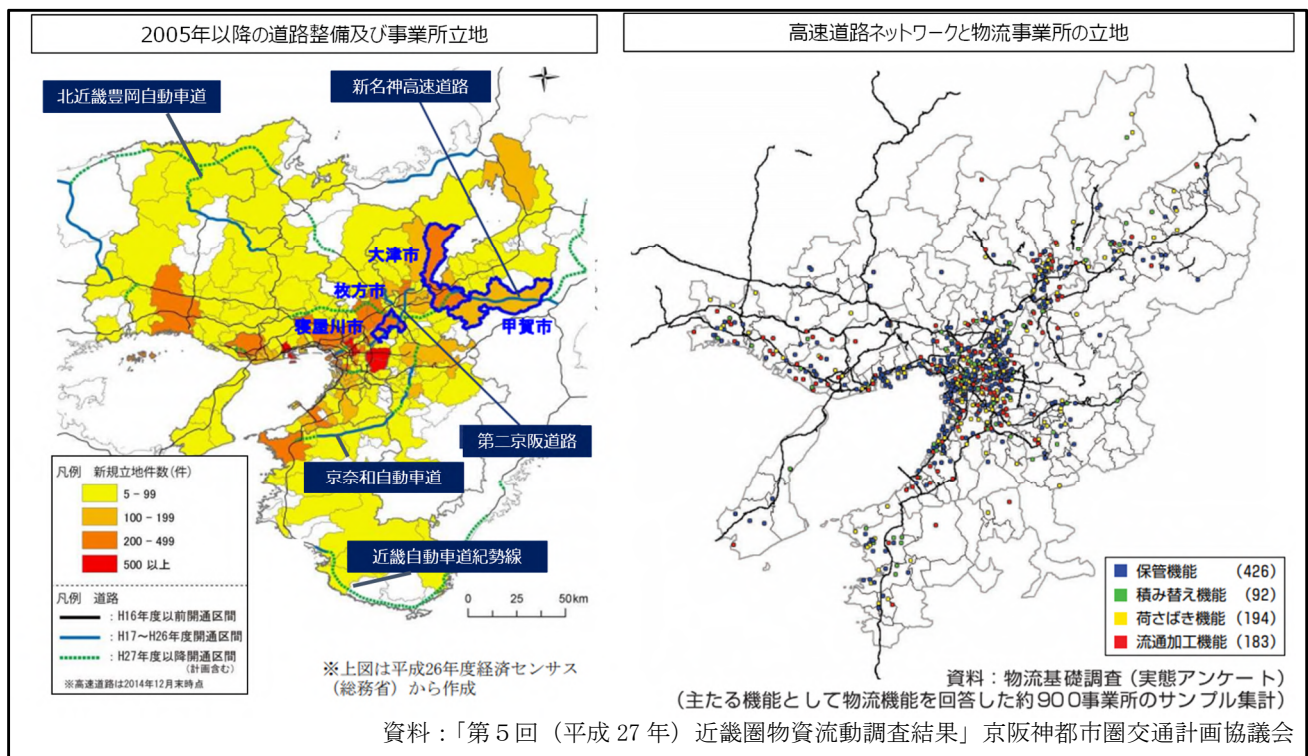


図 2.1.6 平成 17 年以降の道路整備及び事業所立地

(4) 物流施設の高機能化

産業・貨物の高度化、高品質化、物流多頻度化等に伴い、集配送・流通加工等の機能を備えた物流施設の需要が高まりつつある。

ランプウェイや防災機能の最新設備を備えたマルチテナント型大型物流施設の建設が相次いでおり、尼崎西宮芦屋港周辺にも多数の立地が見られる。

保管型の倉庫のみならず、集配送や流通加工も含めた「施設の多機能化」が進んでいる。

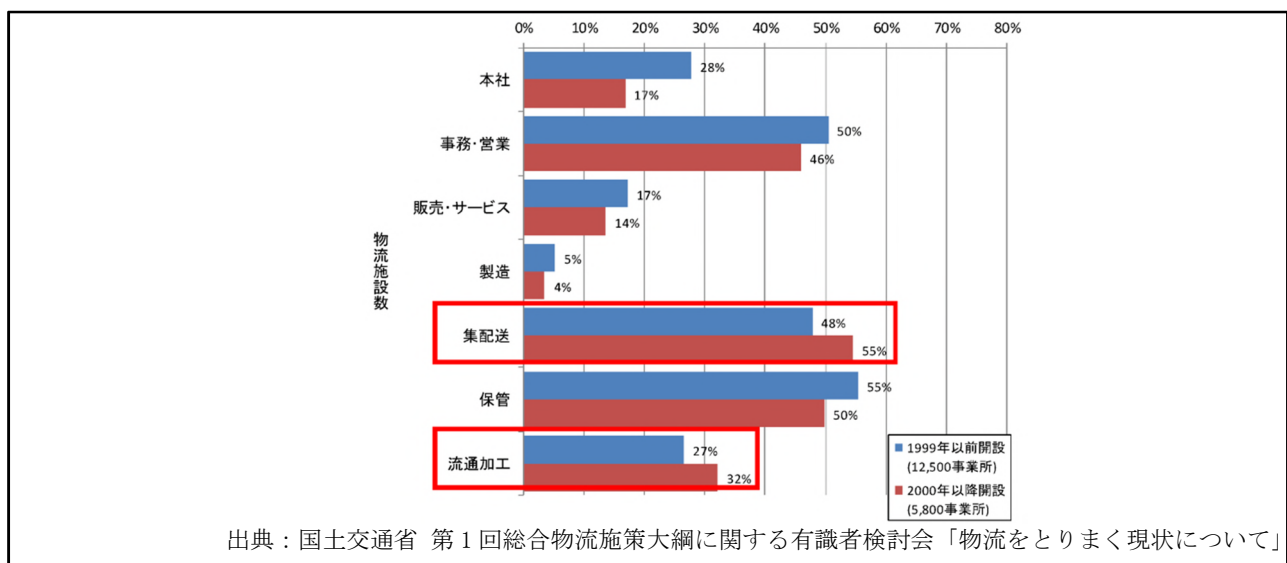


図 2.1.7 物流施設に求められる役割の変化

(5) 臨海部への大型物流施設進出事例

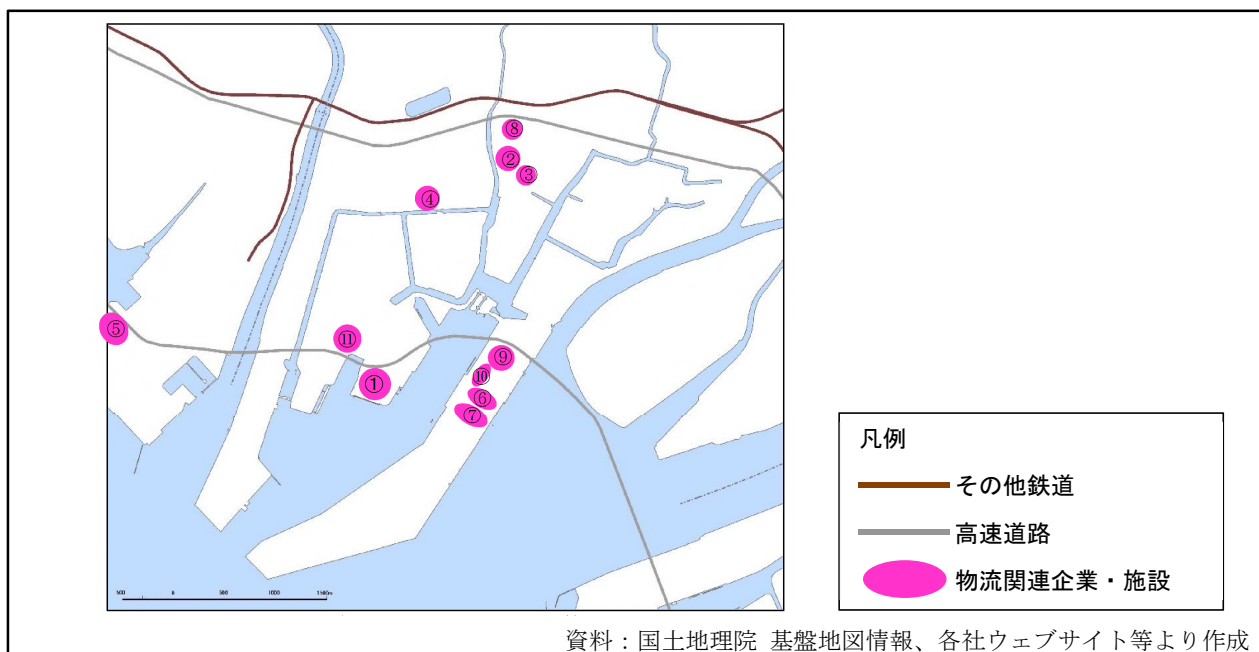
物流不動産事業者グローバル・ロジスティック・プロパティーズ株式会社（以下「GLP」）は、2015年10月、兵庫県西宮市に建設していた「GLP 鳴尾浜」をオープンした。

関西地域での大型で高機能な物流施設への需要は依然として旺盛で、ロジスティクスサービス大手のヤマトロジスティクス株式会社、定温食品物流の福岡運輸株式会社、電子部品の総合物流会社の株式会社アルプス物流などが「GLP 鳴尾浜」へ進出している。



出典：日本 GLP 株式会社ホームページ

図 2.1.8 GLP 鳴尾浜の概要



資料：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

図 2.1.9 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の物流施設立地状況

表 2.1.1 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の物流施設立地企業

No	分類	企業名	備考
①	物流関連 企業・施設	ESR尼崎	マルチテナント型
②		GLP尼崎1	マルチテナント型
③		GLP尼崎2	BTS型
④		GLP尼崎3	BTS型
⑤		GLP鳴尾	マルチテナント型
⑥		プロロジス尼崎1	BTS型
⑦		プロロジス尼崎2	マルチテナント型
⑧		プロロジス尼崎3	BTS型
⑨		ロジフロント尼崎Ⅱ	BTS型 2021.1完成予定
⑩		ロジフロント尼崎Ⅳ	マルチテナント型 2021.9完成予定
⑪		ロジポート	マルチテナント型

(6) 港湾施設の老朽化

県管理の社会基盤施設の多くは高度経済成長期以降に建設されており、今後、大量の施設が築50年を迎える。このため、2014年度から「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」(2014～23年度)に着手し、施設の安全性の確保はもとより、総コストの低減と予算の平準化を図り、計画的・効率的な老朽化対策を進めている。

計画着手から5年が経過する2018年度、最新の点検結果・これまでの対策実施状況を踏まえた今後10年間(2019～28年度)の計画に改定し、一層着実に老朽化対策を推進している。

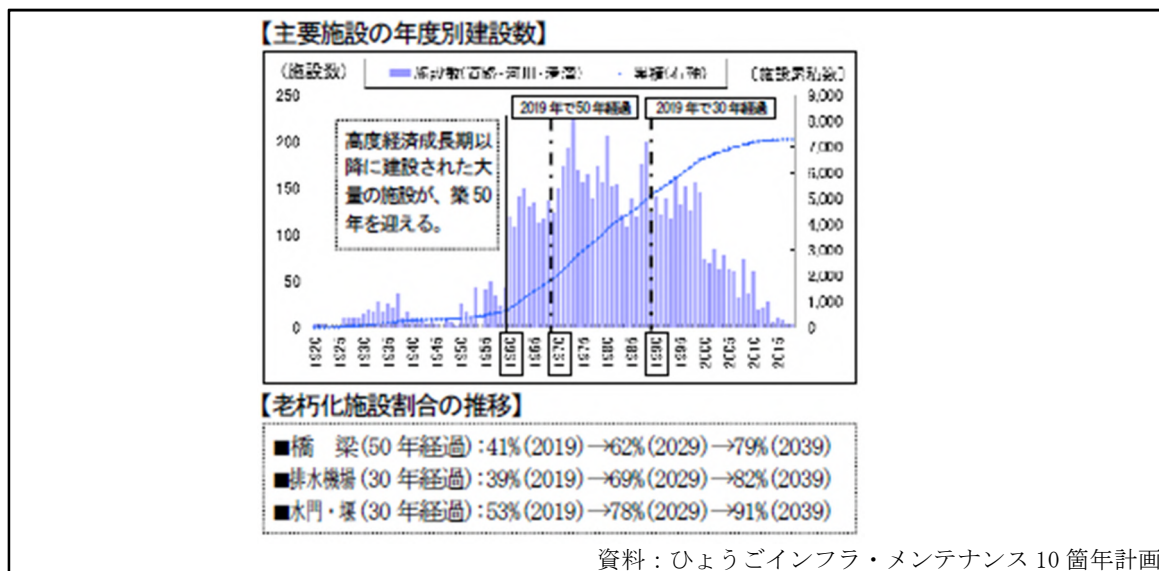


図 2.1.10 主要施設の年度別建設数及び老朽化施設の割合の推移

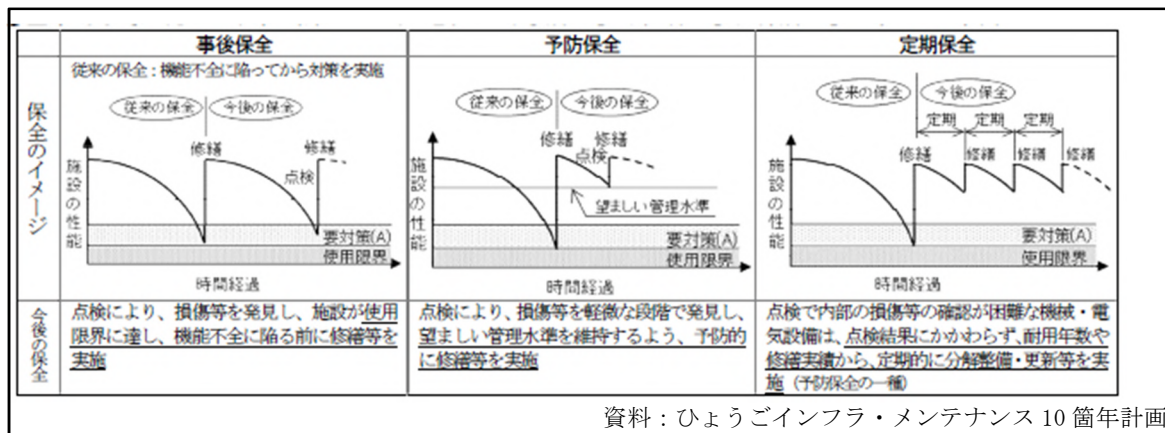


図 2.1.11 予防・定期保全によるライフサイクルコスト縮減イメージ