

(8) 大阪港夢洲地区における大阪・関西万博に関する整備

大阪港夢洲地区は、国際物流拠点と共存可能な国際観光拠点の形成、また 2025 年大阪・関西万博開催決定により整備が見込まれ、整備中・開催期間中の混雑やアクセス確保に関する検討が必要となっている。

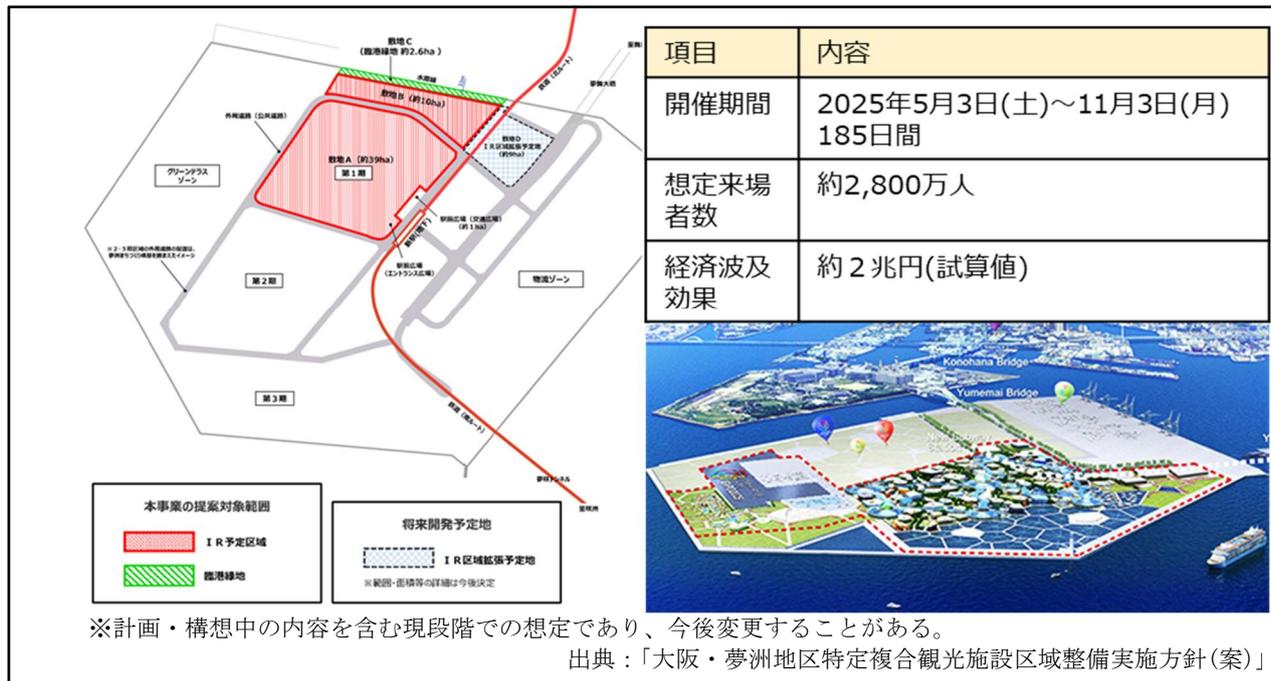


図 2.2.10 大阪・夢洲地区 IR 予定区域（概略図）及び 2025 年万博の開催概要

(9) スーパーヨットの国内寄港

近年、超富裕層が個人所有する「スーパーヨット」と呼ばれる全長 24m 以上の大型豪華クルーザー・ヨット（定員 12 名以下）がわが国でも見られる。スーパーヨットは数日間の滞在期間に多額の購入を行うことから、極めて大きな経済効果をもたらすことが期待されている。

しかし、わが国の多くのマリーナは、スーパーヨットの受入に向けた環境や体制整備が不十分であり、需要に応えられていない状況である。

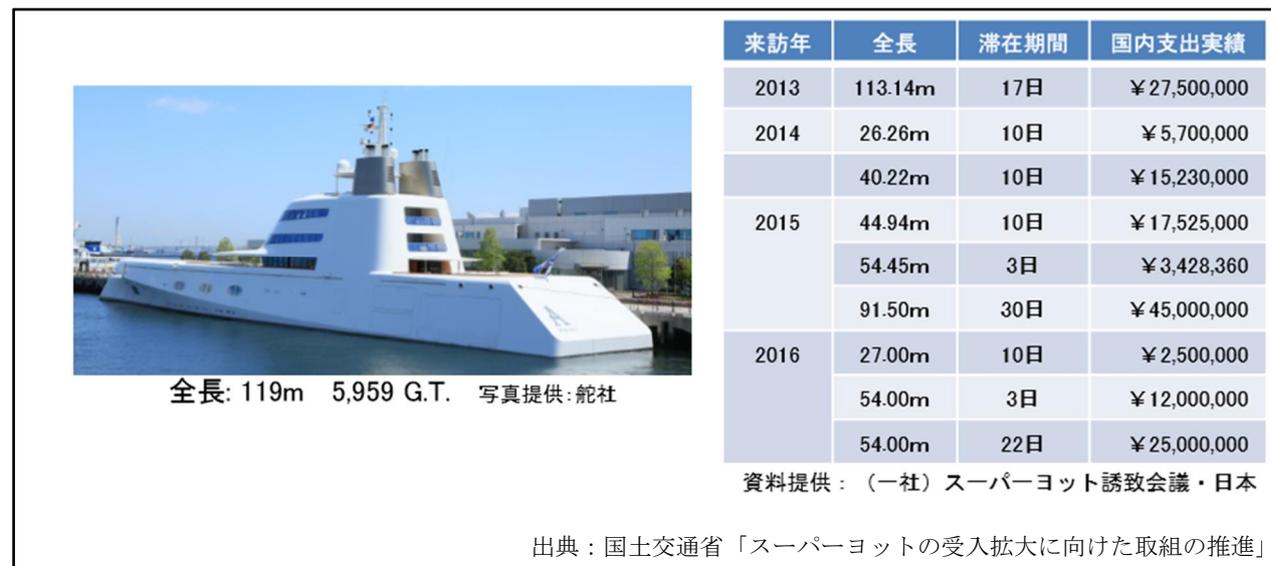


図 2.2.11 スーパーヨットによる多額の観光消費

(10) 2018 年台風第 21 号による高潮被害

大阪湾沿岸部は標高ゼロメートル地帯が広がり、台風発生時の高潮による水門等の被災や浸水被害が発生する可能性がある。

2018 年 9 月の台風第 21 号により、尼崎西宮芦屋港でも鳴尾浜地区など複数の地区で浸水被害が発生。兵庫県は 2019 年度に「兵庫県高潮対策 10 箇年計画」を策定し、高潮への対策についてもハード・ソフト両面による対策を引き続き取り組む必要があるとしている。

大阪湾高潮対策協議会による浸水被害想定では、巨大台風（スーパー室戸台風）を想定し、かつ水門が機能不全に陥った場合のケース（シナリオⅢ）では、尼崎西宮芦屋港で 4m を超える浸水が発生すると予測されている。

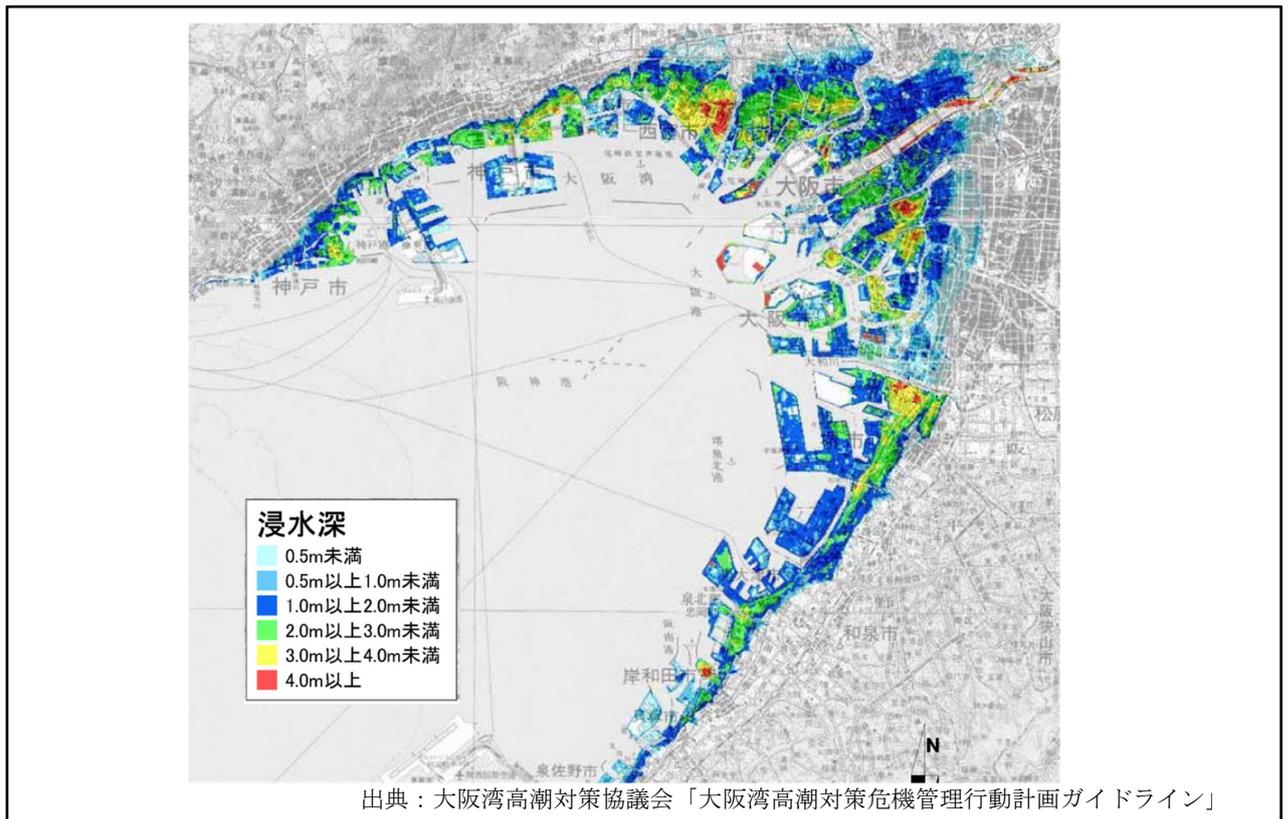


図 2.2.12 大阪湾の台風発生時の高潮による浸水被害想定

表 2.2.1 2018 年台風第 21 号による大阪湾の高潮被害の発生

観測地点	最高潮位※1 (標高)	起時	過去の最高潮位※2とその起時 (標高)
大阪	329 センチ	9月4日 14時 18分	293 センチ 昭和 36 年 9 月 16 日 (第 2 室戸台風)
神戸	233 センチ	9月4日 14時 09分	230 センチ 昭和 36 年 9 月 16 日 (第 2 室戸台風)
御坊	316 センチ	9月4日 12時 48分	163 センチ 平成 26 年 8 月 10 日 (台風第 11 号)
白浜	164 センチ	9月4日 13時 02分	152 センチ 平成 23 年 9 月 2 日 (台風第 12 号)
串本	173 センチ	9月4日 13時 20分	161 センチ 平成 26 年 10 月 6 日 (台風第 18 号)
阿波由岐	203 センチ	9月4日 12時 08分	167 センチ 平成 26 年 8 月 10 日 (台風第 11 号)

※1：波浪等の短周期成分を除いた 3 分平均値
 ※2：平滑値 (約 3 時間平均値)

資料：気象庁 HP より作成



出典：兵庫県「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会 尼崎西宮芦屋港部会 とりまとめ」

図 2.2.13 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の高潮被害状況



出典：兵庫県「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会 尼崎西宮芦屋港部会 とりまとめ」

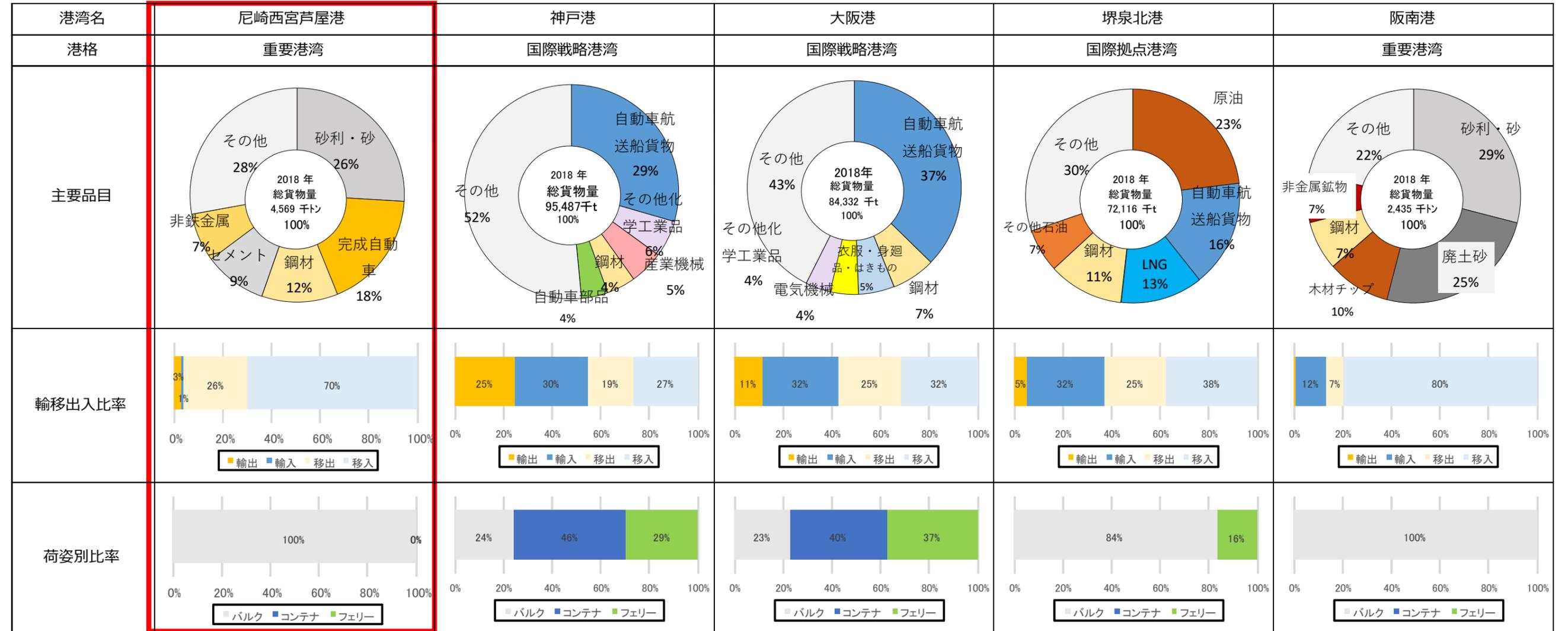
図 2.2.14 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の堤内地浸水エリア

2.3 尼崎西宮芦屋港の現況

(1) 物流

尼崎西宮芦屋港の貨物量は外内貿計 4,569 千トン（2018 年）であり、神戸港・大阪港・堺泉北港と比較すると 10 分の 1 以下である。

取扱貨物は内貿に特化しており、その荷姿はバルク貨物が 100%を占めている。取扱貨物の外内出入種別・貨物量規模・荷姿から、大阪湾内では阪南港（大阪府）に近い性質と言える。



資料：「港湾統計年報」（2018 年）国土交通省より作成。

図 2.3.1 大阪湾 5 港の比較

尼崎西宮芦屋港は、外内貿・公専あわせて砂利・砂の取扱量が最も多く、次いで完成自動車、鋼材、セメントなどが主要品目である。

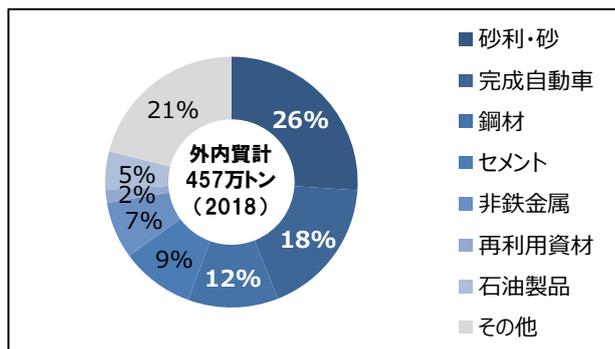


図 2.3.2 品目別取扱貨物量シェア (2018年・外内貿および公専計)

尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移は、2006年の6,988千トンにピークに減少に転じ、近年は5,000千トン前後で増減を繰り返し推移している。

公専別に取り扱い状況を見ると、公共貨物量の割合が37%、専用貨物量の割合が63%と、専用貨物量の割合の方が多くなっている。

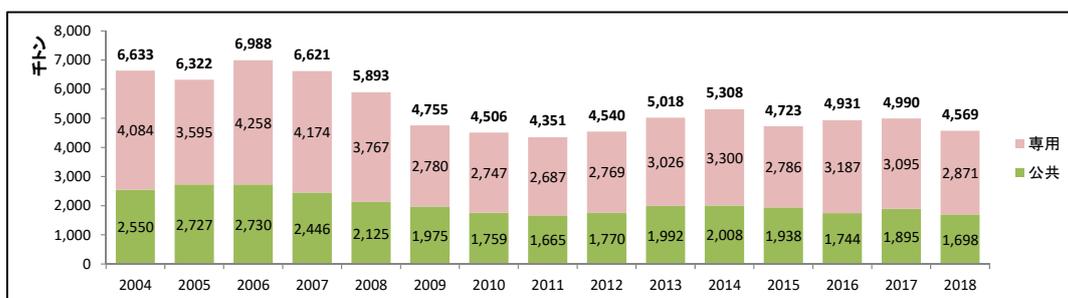


図 2.3.3 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

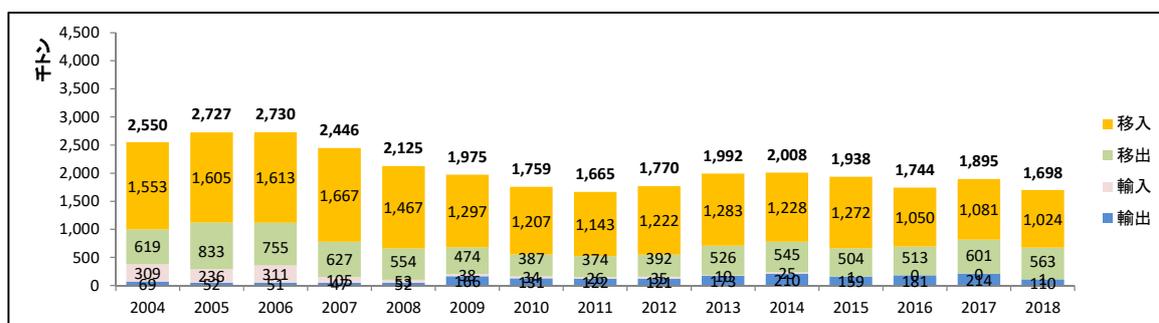


図 2.3.4 公共施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

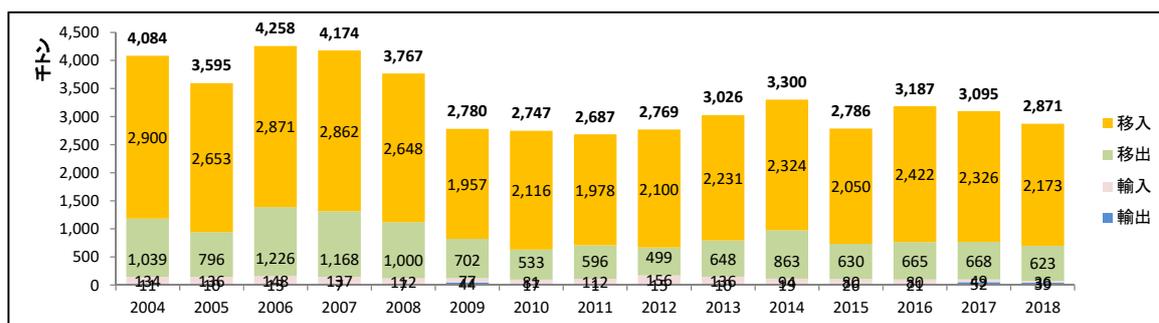


図 2.3.5 専用施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

公共岸壁、専用岸壁ともに内貿貨物の取扱量が多いが、公共岸壁では砂利・砂、完成自動車が
 大宗品目である。

専用岸壁では移入の鋼材、セメント、砂利・砂が大宗品目となっている。また、移出では砂
 利・砂に加えて再利用資材、廃土砂のシェアが高い。

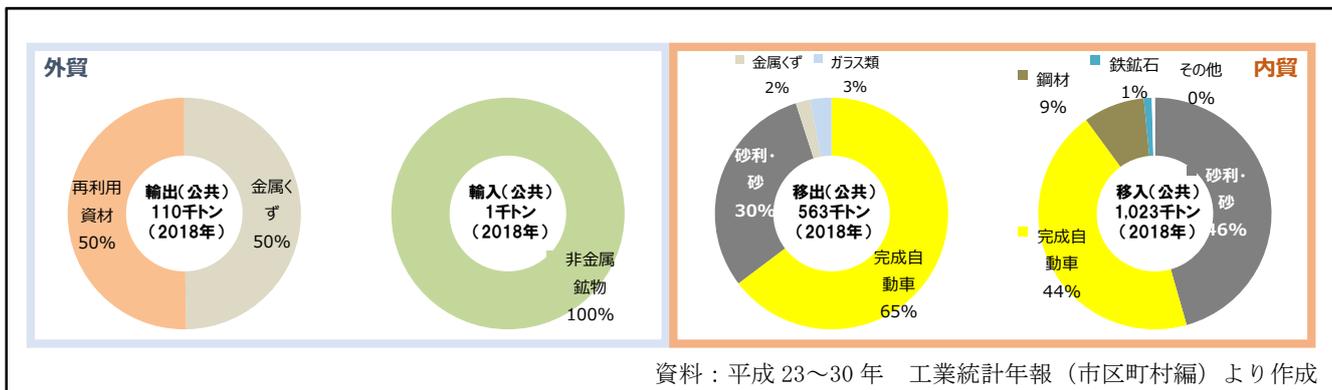


図 2.3.6 公共施設の取扱貨物品目（2018 年）

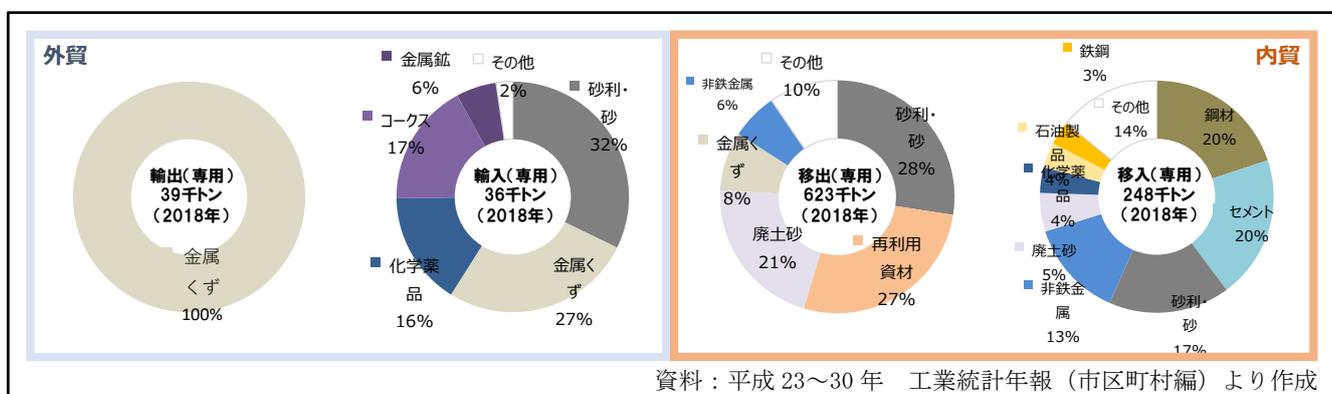
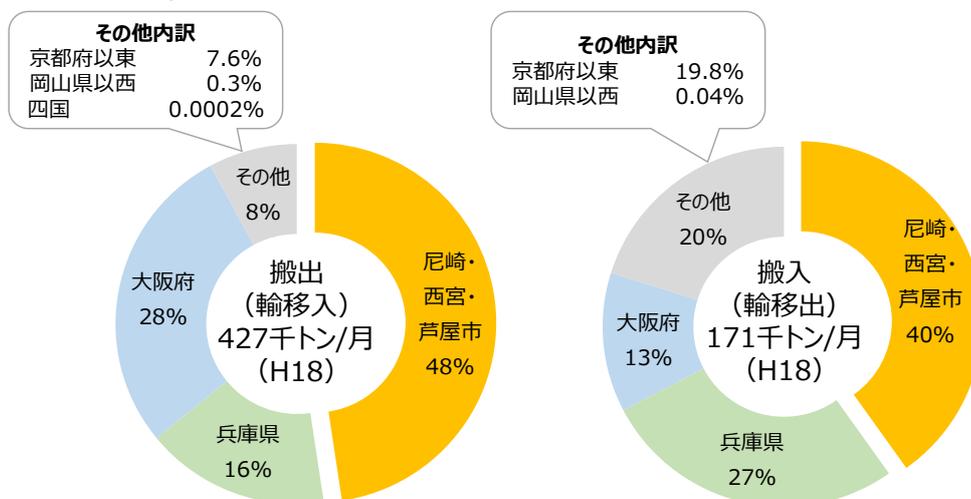


図 2.3.7 専用施設の取扱貨物品目（2018 年）

尼崎西宮芦屋港へ搬出・搬入される貨物の背後流動を見ると、約 4～5 割が尼崎・西宮・芦屋 3
 市の直背後に発着している。

取扱貨物の背後流動は兵庫県・大阪府の 2 府県で大宗を占めており、背後産業貨物の取扱いに
 特化した港湾と言える。



資料：「陸上出入貨物調査(H18)」国土交通省

図 2.3.8 尼崎西宮芦屋港取扱貨物の背後流動（2006 年）

尼崎市は、明治時代、紡績工場の開業で工業都市としての第一歩を踏み出し、大正から昭和にかけては重工業都市として発展し、戦後にはわが国の高度経済成長をリードしてきた。

戦後復興期を脱した尼崎市の製造業は、高度経済成長が始まる昭和30年（1955）からドル・ショック直前の45年にかけて、量的な面では大きな成長を遂げた。この間、製造品出荷額等総額は8.3倍となっており、卸売物価指数の上昇を勘案しても、約7倍に増えている。

製造業の全般的な伸びを反映して、事業所数と従業員数が増加している。しかし、製造品出荷額等総額と同じく昭和30年から45年にかけての増加率を計算すると、事業所数で3.3倍、従業員数で2.1倍と、製造品出荷額等総額に比べてかなり低い伸び率となっていることから、1事業所あたりの製造品出荷額等総額は2.5倍、従業員1人あたりでは4倍となり、製造業全体の生産性が大きく向上したことがわかる。

業種別で見ると、鉄鋼・非鉄金属・金属製品の合計が、つねに製造品出荷等総額全体の40%以上を占めており、高度成長期の尼崎市の経済を支えるものとなっている。それに次ぐのが一般機械・電気機械・輸送機械といった機械工業で、昭和30年には鉄鋼・金属関係の約25%の規模であったものが、40年代には50%以上の規模にまで成長している。

その後、社会情勢の影響を受けて産業構造は変化するものの、図2.3.11より、現在においても鉄鋼業の製造品出荷額は全体の18%を占め、尼崎市の主要工業であることに加え、鉄鋼等の物流拠点も多く存在している。

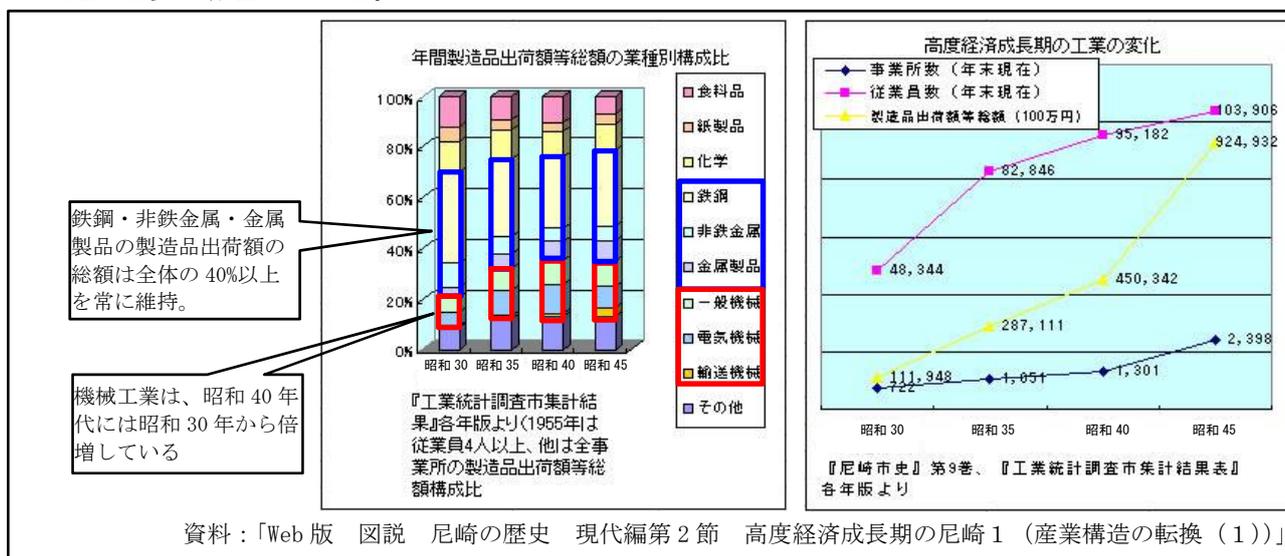


図 2.3.9 高度経済成長期における尼崎市の製造業の量的拡大状況

(2) 産業

尼崎西宮芦屋港の立地する直背後3市の2011年以降の製造業の状況を見ると、2011年以降は概ね横ばいで推移している。

背後3市の製造品出荷額では、鉄鋼業、化学工業、食料品製造業の占めるシェアが高い。尼崎市では鉄鋼業、化学工業、電気機械器具製造業が、西宮市および芦屋市では食料品製造業が主要工業となっている。

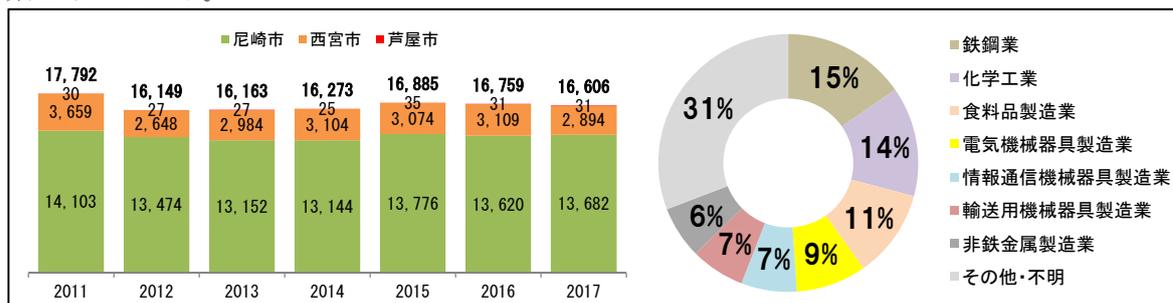


図 2.3.10 背後3市の製造業種別 製造品出荷額等の推移および構成比 (2011~2017年)

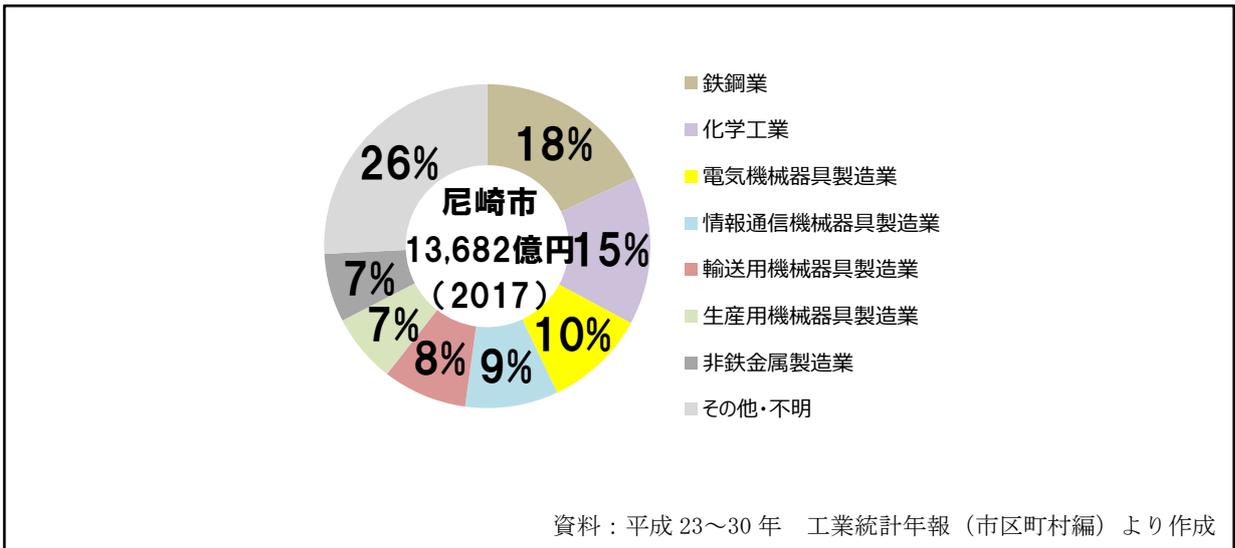


図 2.3.11 ニ崎市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

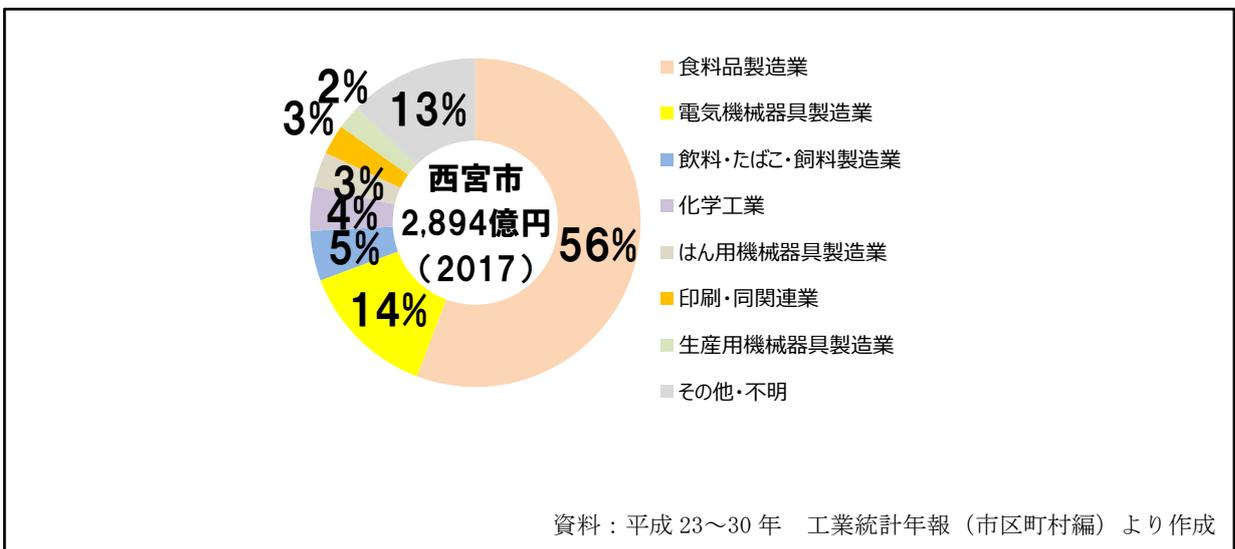


図 2.3.12 西宮市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

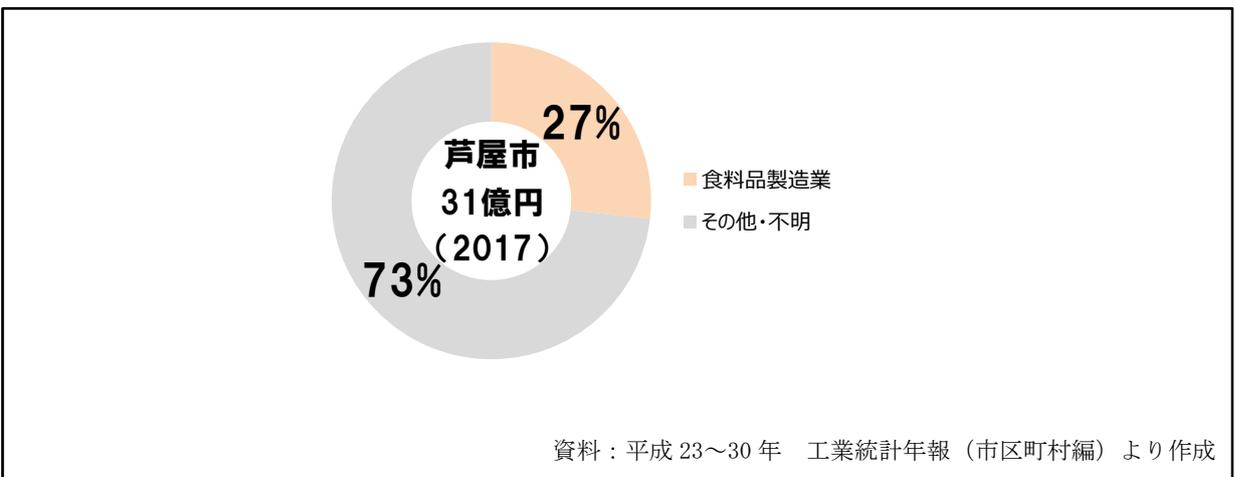


図 2.3.13 芦屋市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

尼崎西宮芦屋港の臨海部では多数の製造業が立地しており、特に港湾直背後の尼崎市では大規模な化学メーカーや鉄鋼メーカー等の工場、物流施設、完成車取扱い拠点等が立地している。

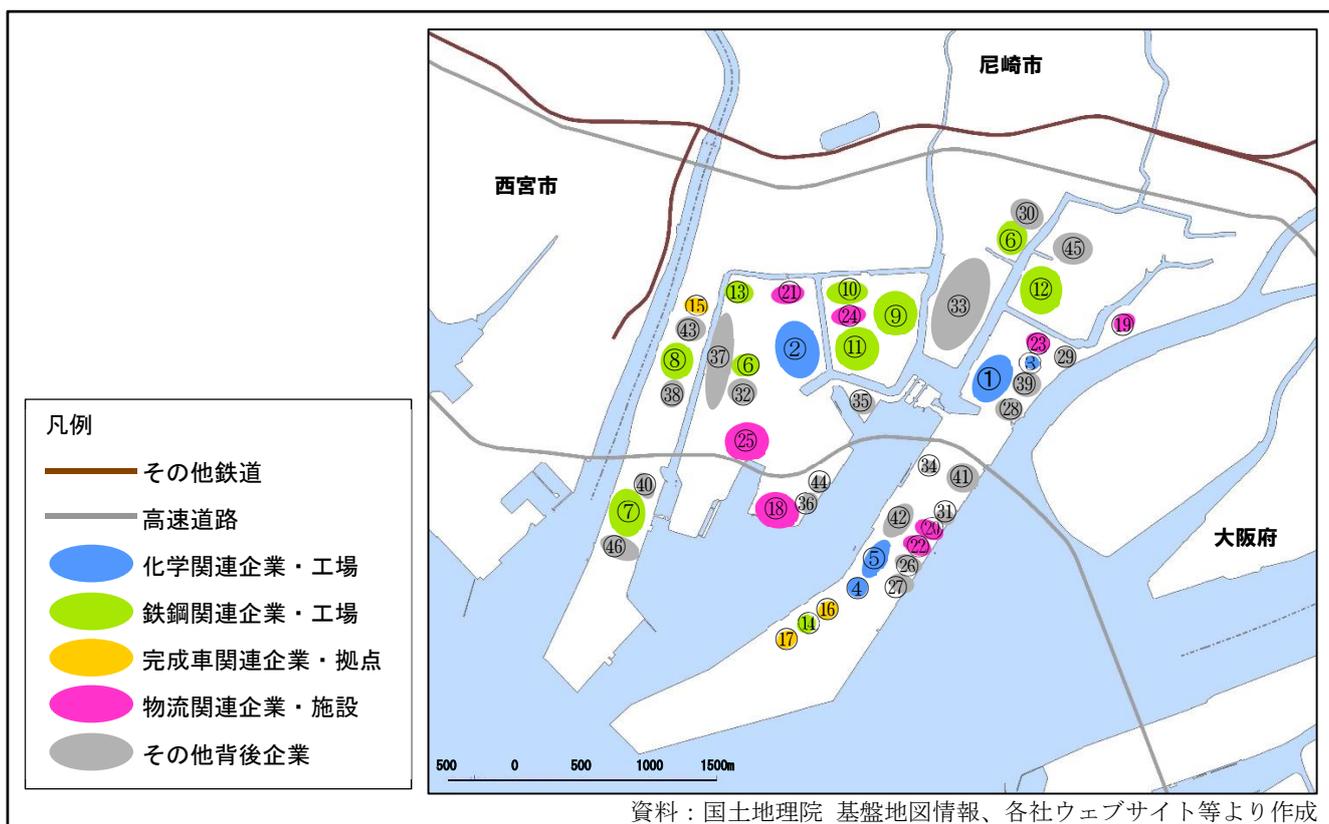


図 2.3.14 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の企業立地状況

表 2.3.1 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の立地企業

No	分類	企業名	No	分類	企業名
①	化学関連企業・工場	(株) 大阪ソーダ 尼崎工場	②6	その他背後企業	尼崎市クリーンセンター 第2工場
②		日油 (株) 尼崎工場	②7		尼崎市資源リサイクルセンター
③		日東化成 (株) 尼崎工場	②8		岩谷瓦斯 (株) 尼崎工場
④		丸美化成 (株)	②9		宇部三菱セメント (株) 大阪支店
⑤	三菱ケミカル物流 (株) 尼崎油槽所	③0	尼崎サービスステーション		
⑥	鉄鋼関連企業・工場	(株) クボタ 阪神工場	③1		AGC (株) 関西工場尼崎事業所
⑦		(株) クボタ 丸島分工場・阪神工場	③2		NSステンレスサービスセンター (株)
⑧		神鋼建材工業 (株)	③3		関西サービスセンター
⑨		神鋼鋼線工業 (株)	③4		(株) MCエバテック 尼崎事業所
⑩		日亜鋼業 (株)	③5		(株) 大阪チタニウムテクノロジーズ
⑪		日鉄日新製鋼 (株)	③6		大道倉庫 (株) 東海岸町倉庫
⑫		日本製鉄 (株) 尼崎製造所	③7		大道埠頭 (株) 鶴町作業所
⑬		日本鍛工 (株)	③8		(株) 関西スーパーマーケット 尼崎センター
⑭		吉田鋼業 (株) 尼崎倉庫 阪神HMP	③9		関西熱化学 (株) 尼崎事業所
⑮		完成車関連企業・拠点	神戸日野自動車 (株)		④0
⑯	ダイハツ尼崎港		④1		(株) ジェイ・エム・アール
⑰	トヨタ自動車 (株)		④2		白石カルシウム (株) 尼崎倉庫
⑱	物流関連企業・施設	ESR尼崎	④3		(株) セツメン
⑲		トナミ運輸 (株) 尼崎支店	④4		日本興商 (株)
⑳		日通・パナソニックロジスティクス (株) 西日本グローバル物流センター	④5		日本ヒューム (株) 尼崎工場
㉑		阪神センコー運輸 (株)	④6		(株) フジサワ・マルゼン
㉒		福岡運輸 (株) 関西センター			三菱電線工業 (株) 尼崎事務所
㉓		松本運輸倉庫 (株)			武庫川工業団地
㉔		ヤマト運輸 (株) 西大阪主管支店			
㉕	(株) ランドキャリア 尼崎物流センター				

西宮港区では、物流関連企業・施設が集積しており、特に鳴尾浜地区では大型倉庫等が立地し、西宮地区では、物流関連企業・施設に加えて、西宮市の主要産業である食品関連企業・工場等が複数立地している。

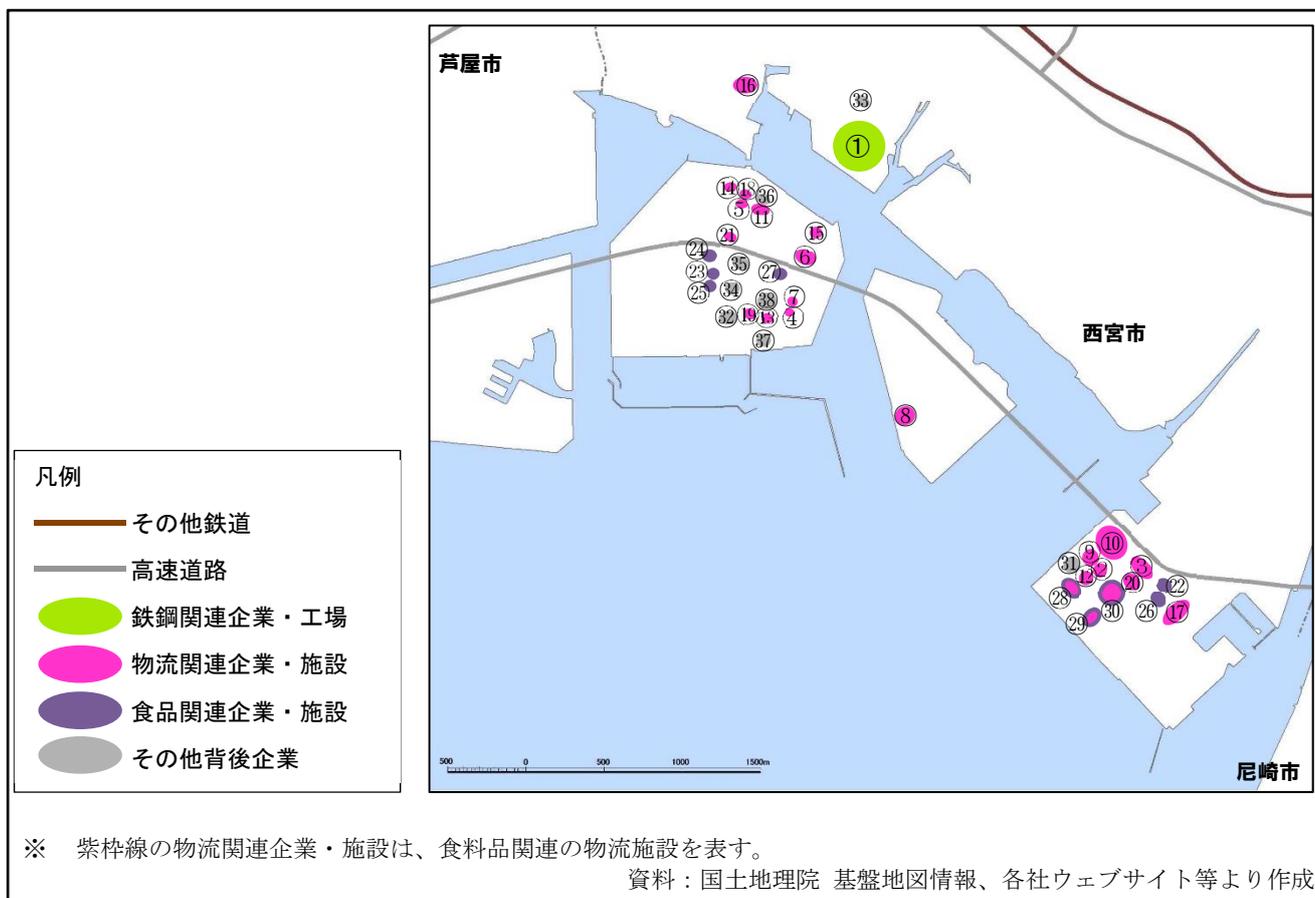


図 2.3.15 尼崎西宮芦屋港背後（西宮港区）の企業立地状況

表 2.3.2 尼崎西宮芦屋港背後（西宮港区）の立地企業

No	分類	企業名	No	分類	企業名
①	鉄鋼関連企業・工場	(株) JFEスチール 東日本製鉄所 西宮工場	②②		エスフーズ (株)
②		尼伸運輸 (株)	②③	食品関連企業・工場	(株) カナリー 西宮工場
③		いすゞ自動車 (株) 関西部品センター	②④		(株) 神明 西宮浜北工場
④		かねひろ運輸 (株)	②⑤		長岡実業 (株)
⑤		久保運輸 (株)	②⑥		フジッコ (株) 鳴尾工場
⑥		(株) ケー・シー・エス	②⑦		丸安青果 (株) 西宮浜センター
⑦		光映興産 (株)	②⑧	物流関連企業・施設	(株) 協同食品センター
⑧		新日本流通 (株) 甲子園浜事業所	②⑨	食品関連企業・工場	JA全農ミートフーズ (株)
⑨		新日本流通 (株) 鳴尾浜事業所	③①		生協コープこうべ 鳴尾浜配送センター
⑩		GI.P鳴尾浜	③②		(株) 朝日プリンテック 阪神工場
⑪	物流関連企業・施設	鈴与 (株) 西宮事業所	③③		(株) SYSヨシダ
⑫		テック物流 (株)	③④	その他背後企業	大澤本家酒造 (株)
⑬		西宮貨物運輸 (株)	③⑤		共栄紙業 (株) 西宮浜工場
⑭		西宮冷蔵 (株)	③⑥		キョーフ (株) 関西配送センター
⑮		(株) 西村運送	③⑦		(株) 啓徳
⑯		日本通運 (株) 阪神支店泉町倉庫	③⑧		(株) 東洋トレーディング 西宮ヤード
⑰		ハウス物流サービス (株) 鳴尾浜物流センター			中山福 (株) 大阪支店
⑱		阪神ロジテム (株)			
⑲		宮田運輸 (株)			
⑳		(株) リクサス 阪神物流センター			
㉑		菱重コールドチェーン (株)			
		西宮サービスセンター			

(3) 生活・環境

西宮市、芦屋市の臨海部には、新西宮ヨットハーバー(海上・陸上合わせて約 700 艇の艇置が可能で、総延長 400m の浮棧橋であるビジターバースも設置)と西宮ボートパーク(収容隻数 226 隻)、芦屋マリーナ等の公共・民間マリーナが立地している。

兵庫県の収容能力は大阪湾沿岸府県の中で最大となっている。

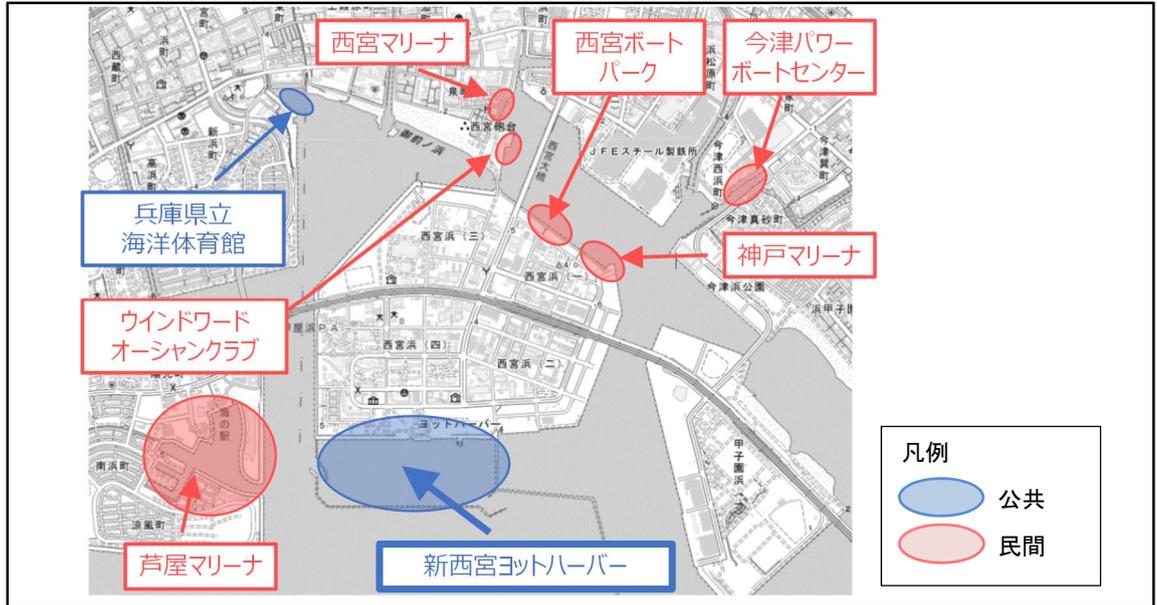
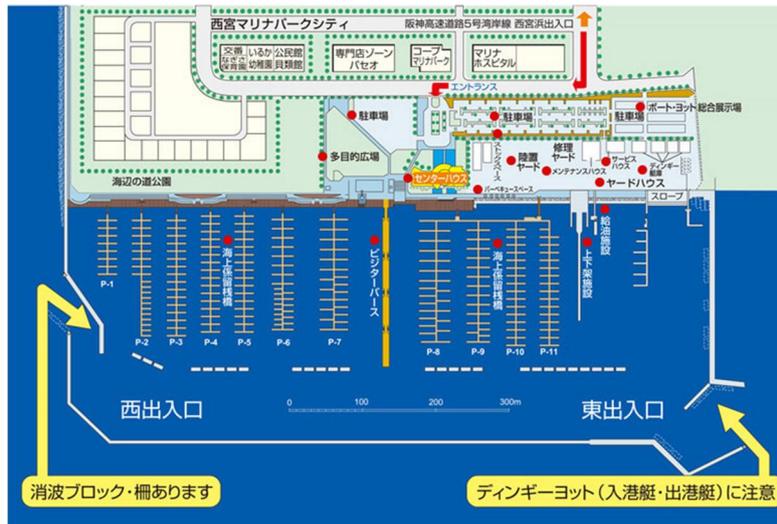


図 2.3.16 西宮・芦屋港区周辺の公共・民間マリーナ



資料：新西宮ヨットハーバーHP

図 2.3.17 新西宮ヨットハーバー施設マップ

表 2.3.3 大阪湾沿岸府県別の係留・保管、収容余力状況

府県名	マリーナ等の収容能力	PB総隻数
大阪府	2,088	2,813
兵庫県	6,675	7,421
和歌山県	2,910	3,858
全国	88,373	160,236

資料：「平成 30 年度プレジャーボート全国実態調査」国土交通省

大阪湾では、平成 16 年に「大阪湾再生行動計画」が策定（平成 26 年に第二期計画が策定）され、快適な海辺空間の充実を目指し、関係省庁及び関係地方公共団体等が連携して、臨海部における親水性の高い交流拠点や公園緑地の整備が進められている。

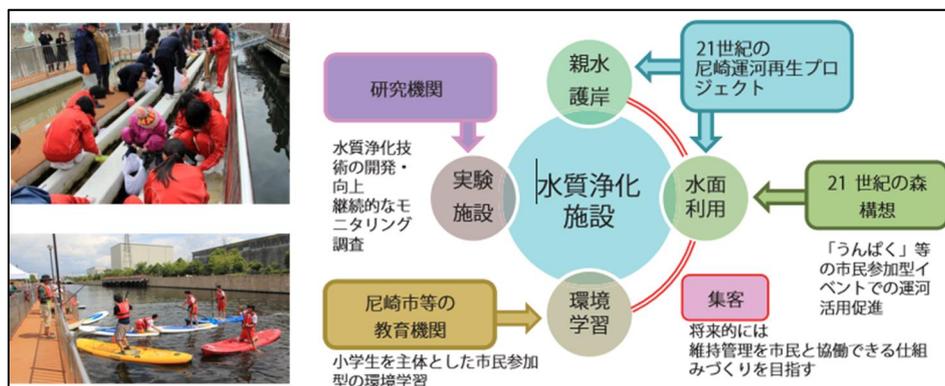
尼崎西宮芦屋港では「尼崎 21 世紀の森構想」による臨海地域の緑化、「21 世紀の尼崎運河再生プロジェクト」による水質浄化施設および親水施設の整備が取組まれている。

表 2.3.4 尼崎西宮芦屋港親水性の向上に向けた取組実施状況

尼崎臨海地域の緑地（尼崎21世紀の森）
用地取得、施設整備、海辺エリア（干潟、磯部）の計画再検討・設計等を実施した。
21世紀の尼崎運河再生プロジェクト
尼崎閘門（尼ロック）周辺遊歩道の整備、運河水路沿いの遊歩道整備、植栽、水質浄化機能付親水護岸の整備、ビジターセンター（北堀キャナルベース）の整備等を行うとともに、環境学習・研究活動、尼崎運河博覧会等を実施した。（平成24年度完成）

資料：「大阪湾再生行動計画（第一期）最終評価報告書（平成 26 年 3 月）」大阪湾再生推進会議

平成 24 年に海藻等を活用した水質浄化施設がされた。また、翌年には親水施設「北堀キャナルベース」がオープンし、市民協働で運営される親水空間として環境学習の場等に活用されている。



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

図 2.3.18 尼崎運河再生の拠点「北堀キャナルベース」

尼崎 21 世紀の森構想は、尼崎臨海地域を魅力と活力あるまちに再生するため、陸域での環境負荷を少なくするとともに、ゆとりと潤いをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出により環境共生型のまちづくりを目指すものであり、国道 4 3 号線以南の約 1,000ha を対象地区とした構想である。21 世紀を時間軸とした長期的な取り組みで行う一大プロジェクトであることから、先行的、重点的に森づくりを実現できるエリアを先導的な拠点として、全域に波及させていく段階的な手法で勧めていくこととされている。

現在では、「森と水と人が共生する環境創造のまち」の先導整備地区に位置づけられた「尼崎の森中央緑地」(約 29ha) の整備が進められており、全体整備計画 29ha に対して 18.9ha が整備済みである。(進捗率：65%)



図 2.3.19 尼崎の森中央緑地 (資料：兵庫県 HP 等を元に作成)

表 2.3.5 尼崎 21 世紀の森整備事業における「尼崎の森中央緑地」の整備状況

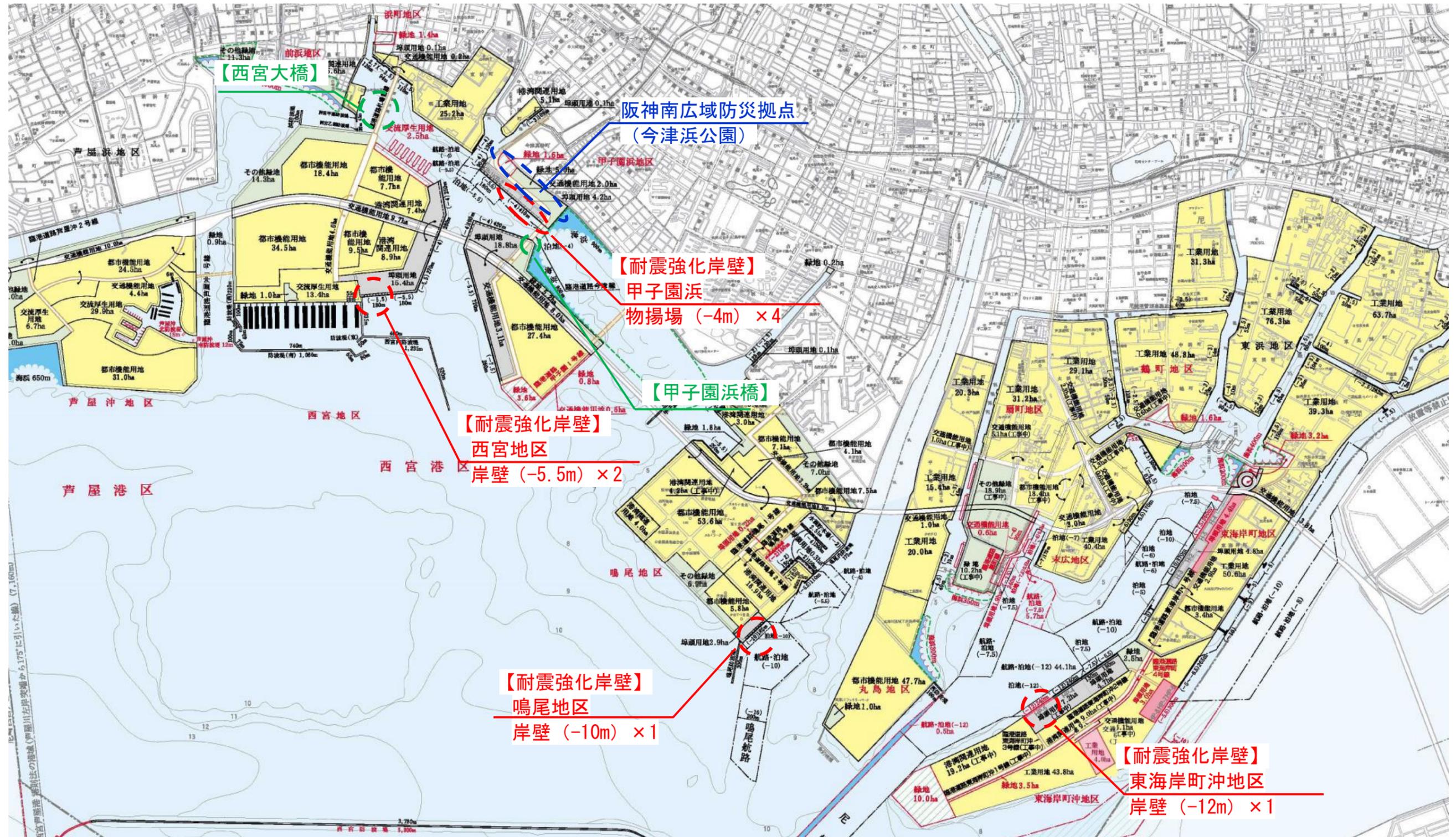
平成 9 年 7 月	尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂
平成 14 年 3 月	「尼崎21世紀の森」構想策定
平成 16 年 1 月	尼崎の森中央緑地基本計画策定
平成 16 年 9 月	尼崎21世紀の森づくり行動計画策定
平成 17 年 2 月	「NPO法人尼崎21世紀の森」設立
平成 18 年 5 月	第1工区(都市公園6.6ha)供用
平成 26 年 5 月	第2工区/パークセンター、湾岸下駐車場等 5.6ha供用
平成 26 年 10 月	第2工区新苗圃、森の連絡道等 2.5ha供用
平成 27 年 10 月	大芝生広場2.4ha供用
平成 30 年 7 月	第2工区茅葺き民家、芝原等 1.8ha供用

(4) 防災

尼崎西宮芦屋港では巨大地震への対応を見据えて現在8バースの耐震強化岸壁が供用されている。

また、阪神・淡路大震災時に自衛隊の駐屯基地として利用された阪神南広域防災拠点である今津浜公園が近接する一方で、兵庫県地域防災計画において、尼崎西宮芦屋港は海上からのアクセスポイントに位置付けられている。

現在は、2018年台風第21号の高潮被害を受け、防潮堤・堤防の嵩上げ等の対策を実施している状況である。



出典：尼崎西宮芦屋港港湾BCP協議会「尼崎西宮芦屋港港湾の事業継続計画（港湾BCP）（案）」

図 2.3.20 尼崎西宮芦屋港の耐震強化岸壁整備状況

2.4 長期構想策定にあたっての注目トピックス

(1) コールドチェーン

① 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。

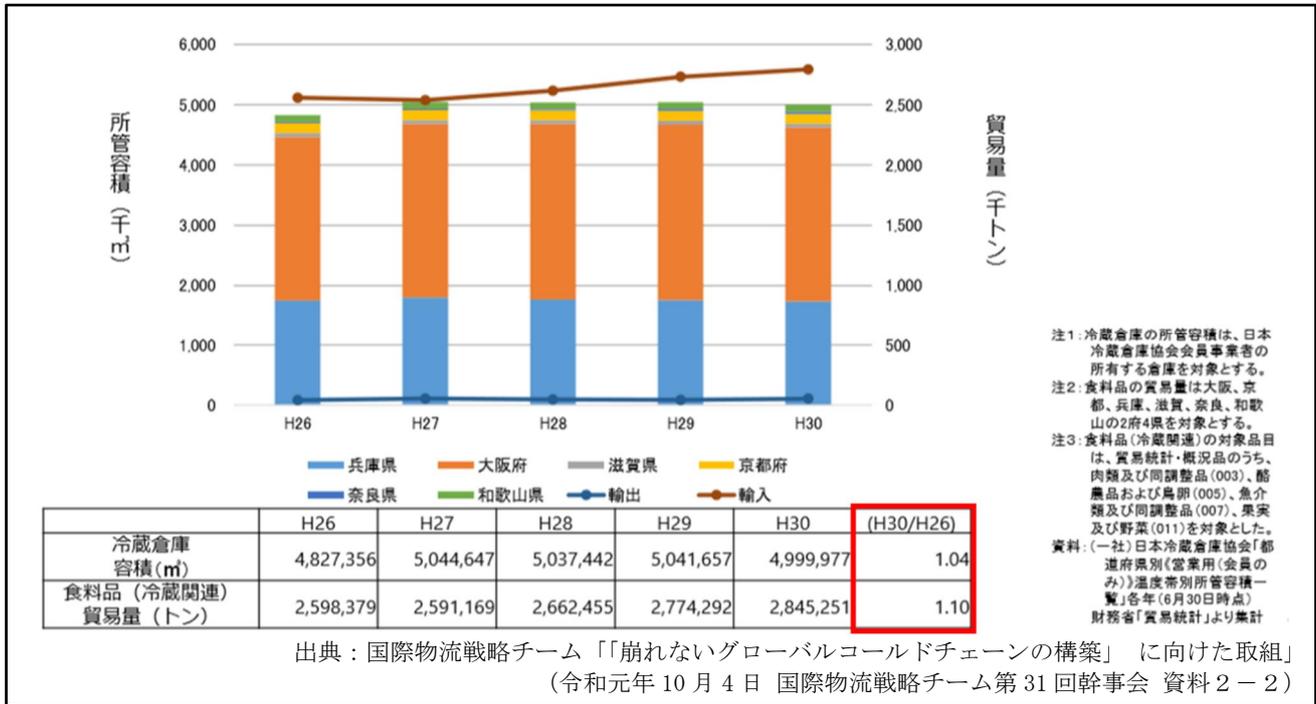


図 2.4.1 近畿圏の食料品（冷蔵関連）貿易量及び冷蔵倉庫所管容積の推移

② 神戸港及び大阪港における生鮮食品類の貿易金額の動向

神戸港及び大阪港において、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大きい、伸び率は輸出貨物が大きい。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。

表 2.4.1 神戸港及び大阪港における生鮮食品類の貿易金額の推移 (資料: 財務省 貿易統計より作成)

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%
	うち肉類及び同調整品	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整品	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%
	うち肉類及び同調整品	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整品	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%

※ 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整品 (003)、酪農品および鳥卵 (005)、魚介類及び同調整品 (007)、果実及び野菜 (011) を選定。

③ 阪神地域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。

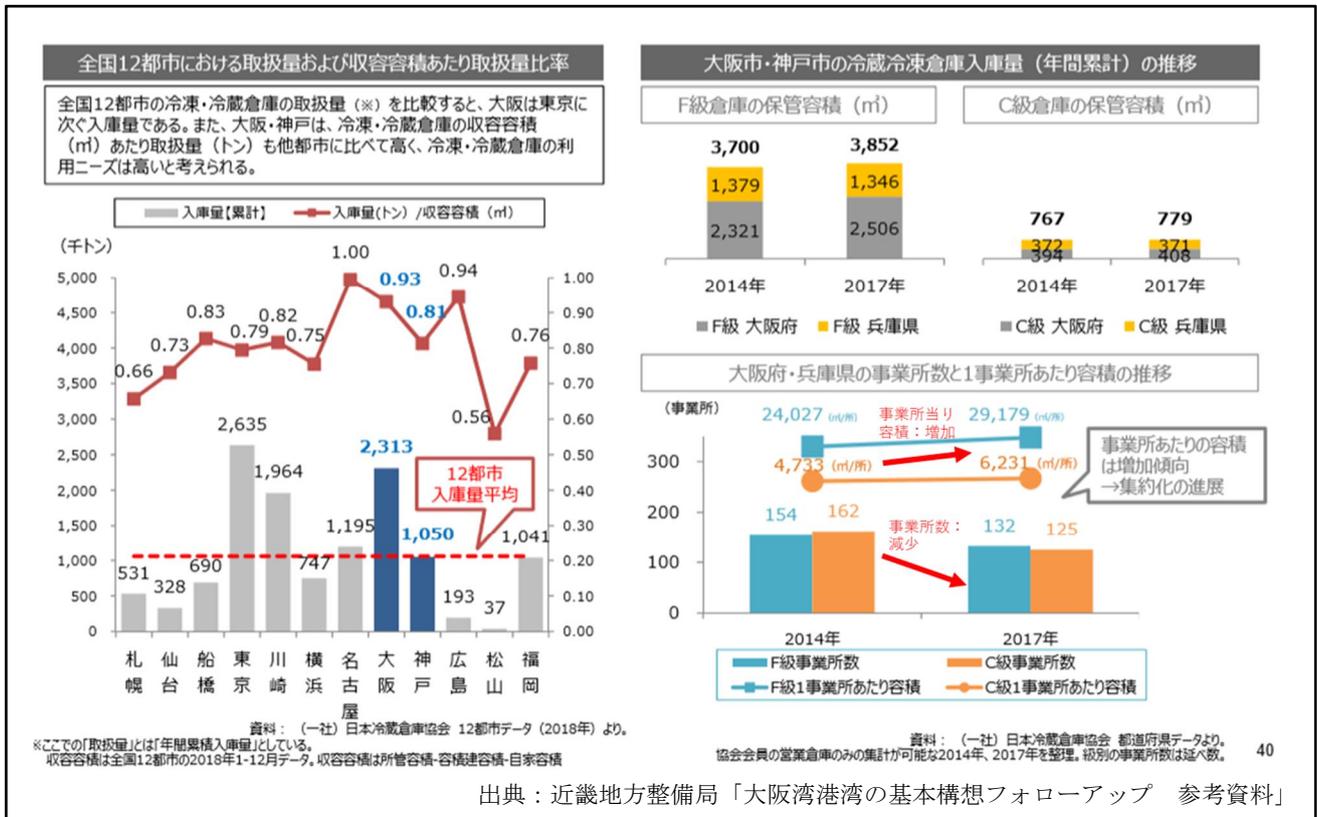


図 2.4.2 阪神港周辺地域の冷蔵冷蔵倉庫の集積状況

④ 大阪府・兵庫県の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。

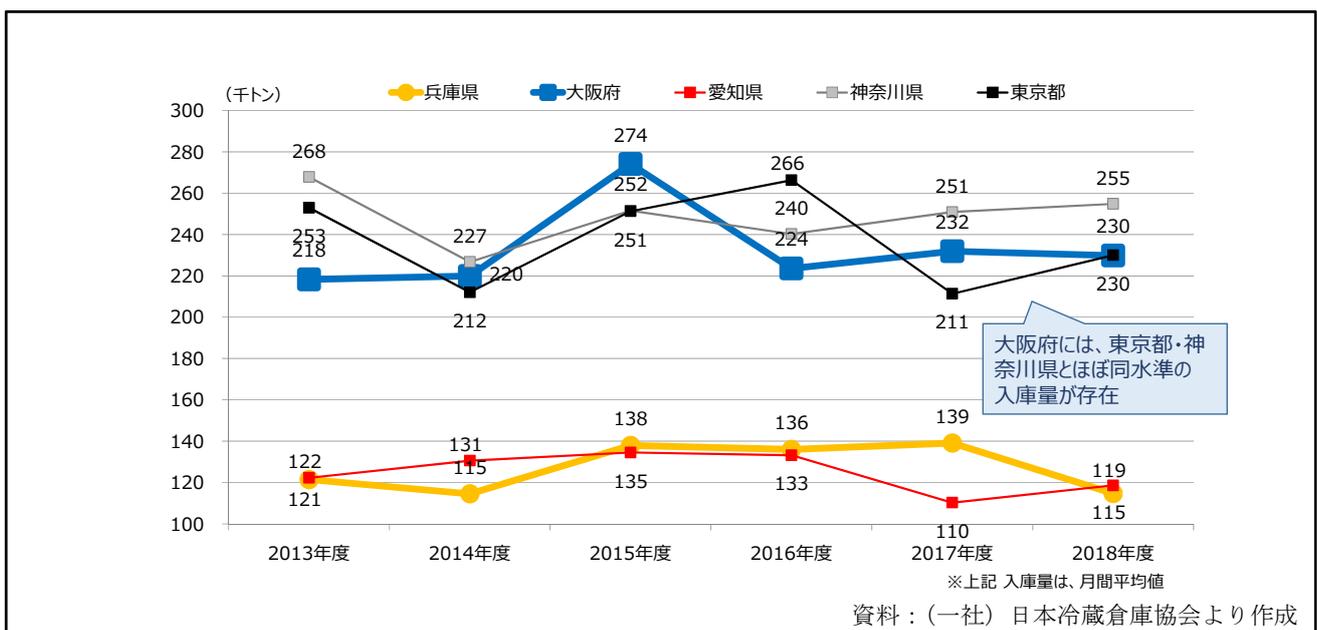


図 2.4.3 大阪府・兵庫県の冷蔵倉庫における年間累計入庫量の推移

⑤ 大阪・神戸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。

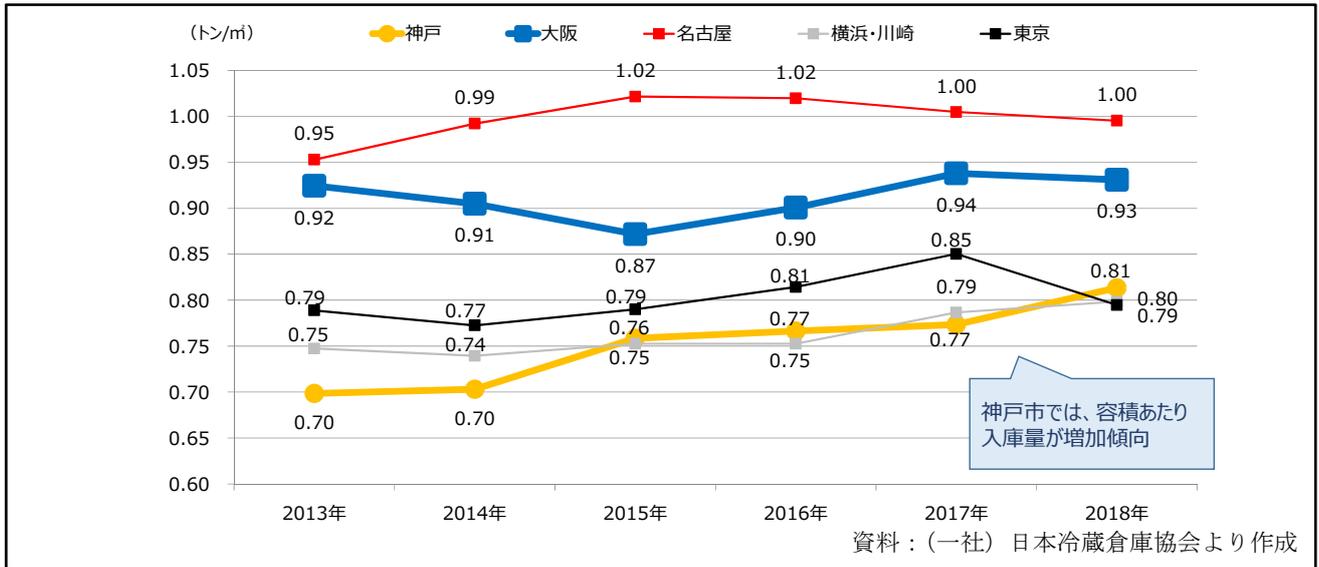


図 2.4.4 主要都市における冷蔵倉庫の入庫量（年間累計トン）／収容容積（㎡）

⑥ 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。

同チームは神戸港及び大阪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。

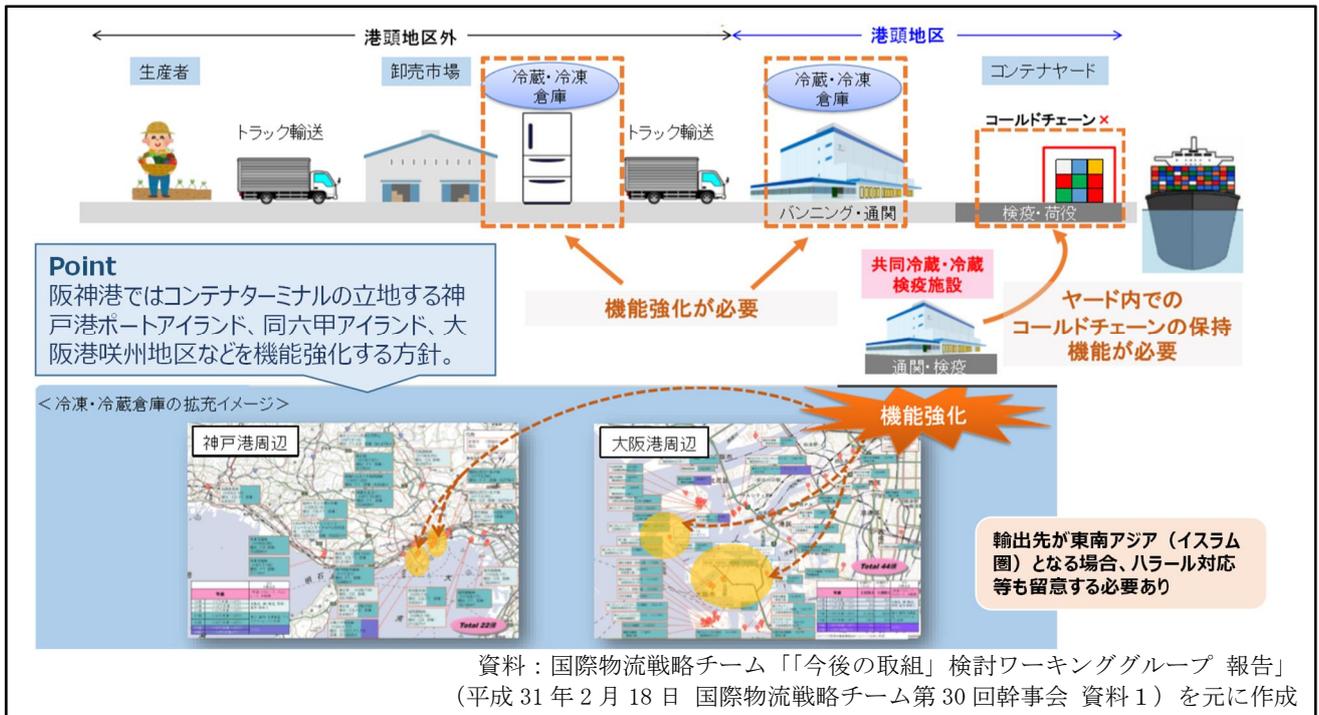


図 2.4.5 阪神港におけるコールドチェーンの強化イメージ