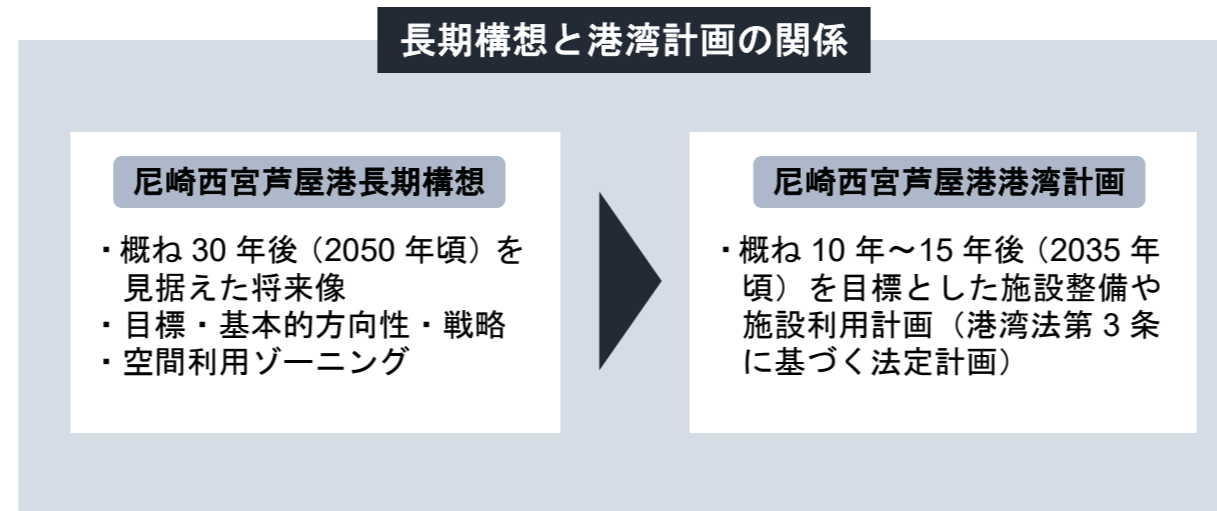


尼崎西宮芦屋港の港湾計画の方向性（案）



令和 3 年 3 月 19 日

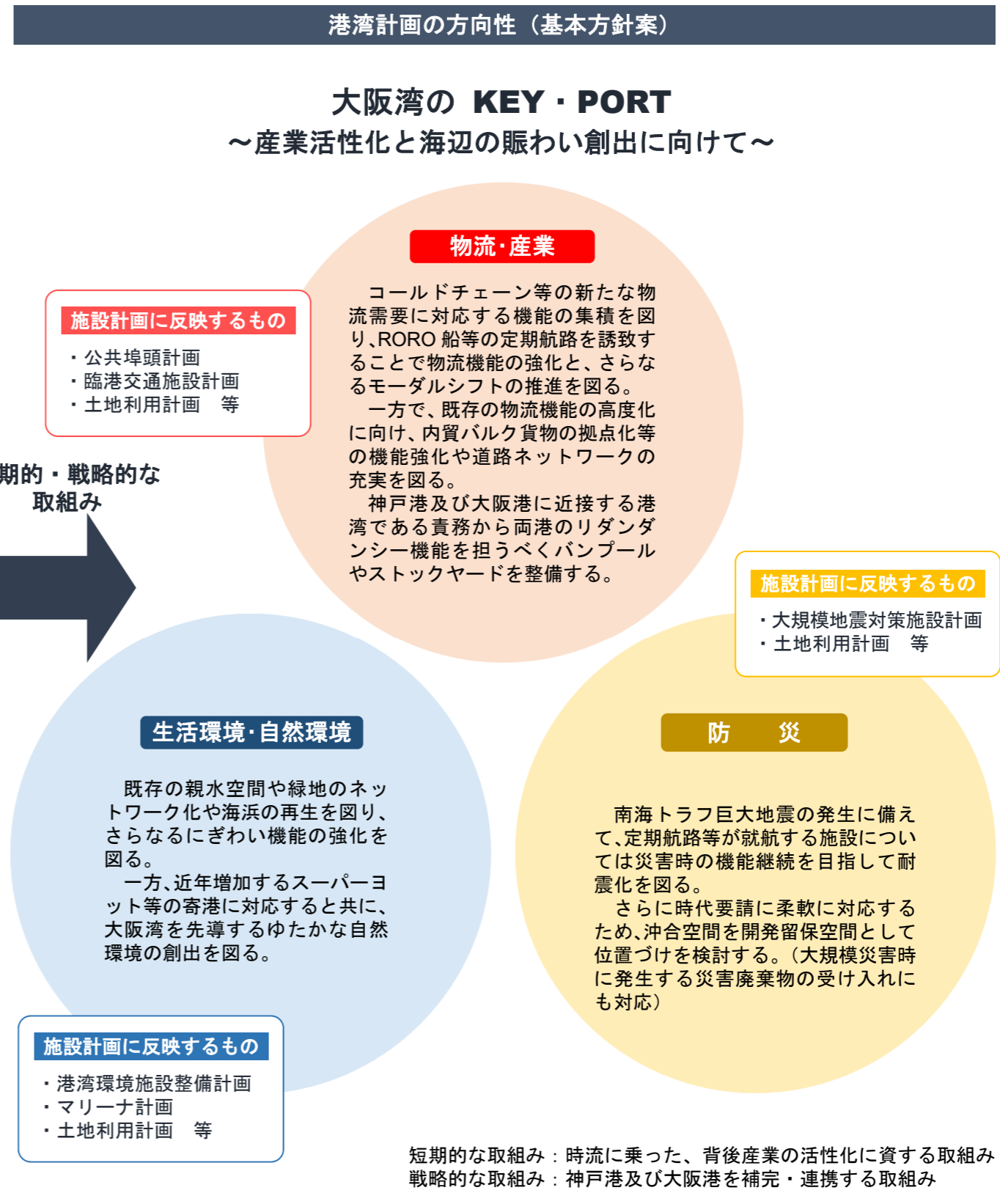
兵 庫 県

1. 尼崎西宮芦屋港の港湾計画の方向性（基本方針案）

「尼崎西宮芦屋港の長期構想」でとりまとめた理念の実現に向け、2035年頃を目標年次とした港湾計画の方向性（基本方針案）を示す。

理念の実現に向けた戦略				
目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）	地区
ものの交流拠点化	産業 産業活動を支援する質の高いみなとづくり	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 	東海岸町沖地区 末広地区
	物流 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ブール・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 	東海岸町地区 東海岸町沖地区 末広地区
		内貿バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂や鋼材等のバルク貨物と自動車関連貨物の取扱い機能の強化 	港湾全体
		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 	東海岸町～末広地区
ひとの交流拠点化	生活環境 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	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 	港湾全体
		マリナー等の施設及び役割・機能の強化	<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・マリナー等の環境充実 	西宮沖地区
	自然環境 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり	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 	港湾全体
もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化	防災 災害に強く安全で安心なみなとづくり	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 	港湾全体
		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"> 災害廃棄物の処分を見据えた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（留保ゾーン）の開発計画の検討 	西宮防波堤以南

赤字：重点的に取り組む施策



2. 港湾空間のゾーニング

「尼崎西宮芦屋港の長期構想」でとりまとめたゾーニングに基づき、「物流・産業」、「自然環境・生活環境」の港湾機能を適正に配置するため、港湾空間を以下のように利用する。



3. 機能別の港湾計画の方向性

長期構想における将来像実現のための主要施策に基づき、主な施設計画と土地利用計画の方向性を検討する。

①物流・産業機能

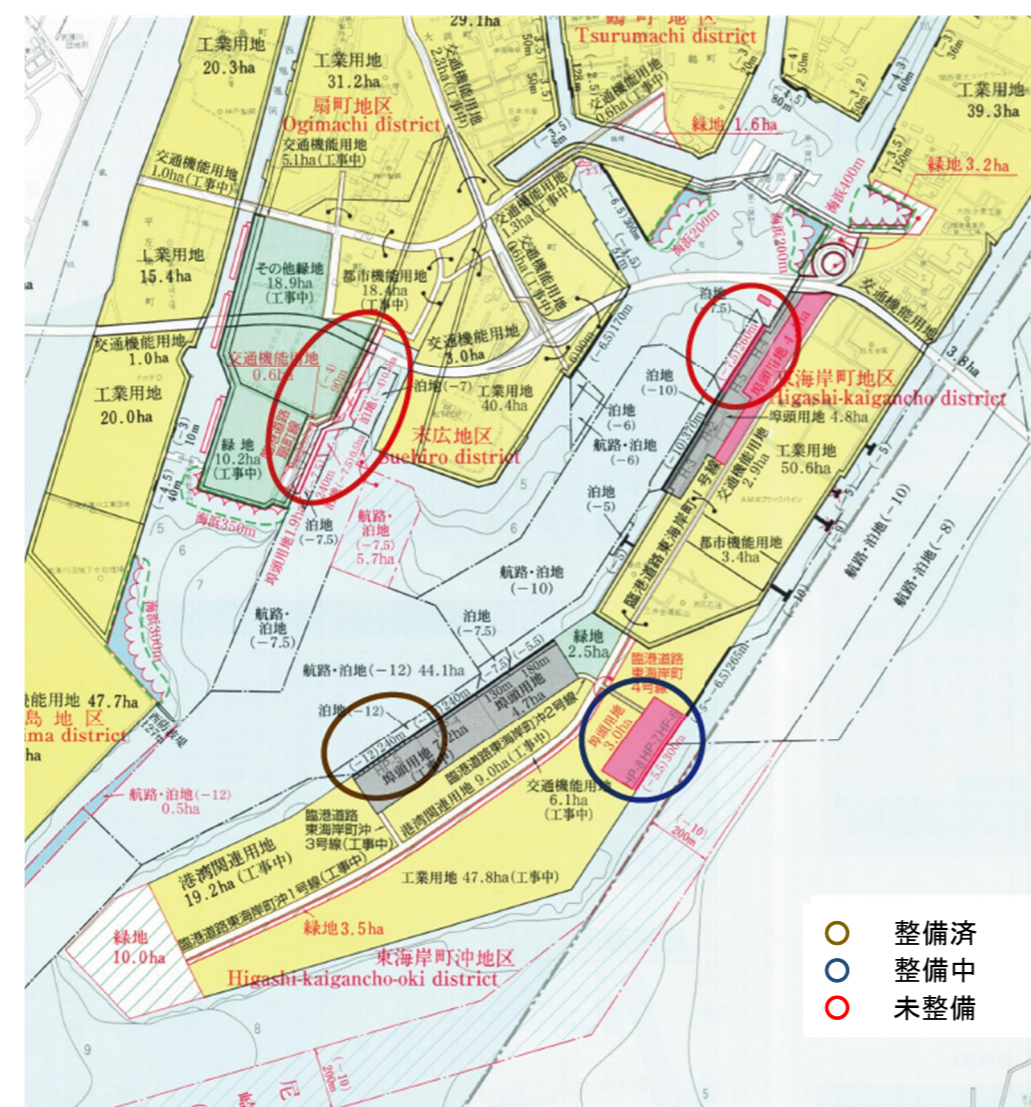
長期構想による施策			
目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ものの 交流拠点化	産業 産業活動を支援する質の高いみなとづくり	用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区におけるインフラ整備 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保 物流拠点の集約・効率化
	物流 新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一体的な発展に貢献するみなとづくり	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するパンプール・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
		内貨バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂や鋼材等のバルク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



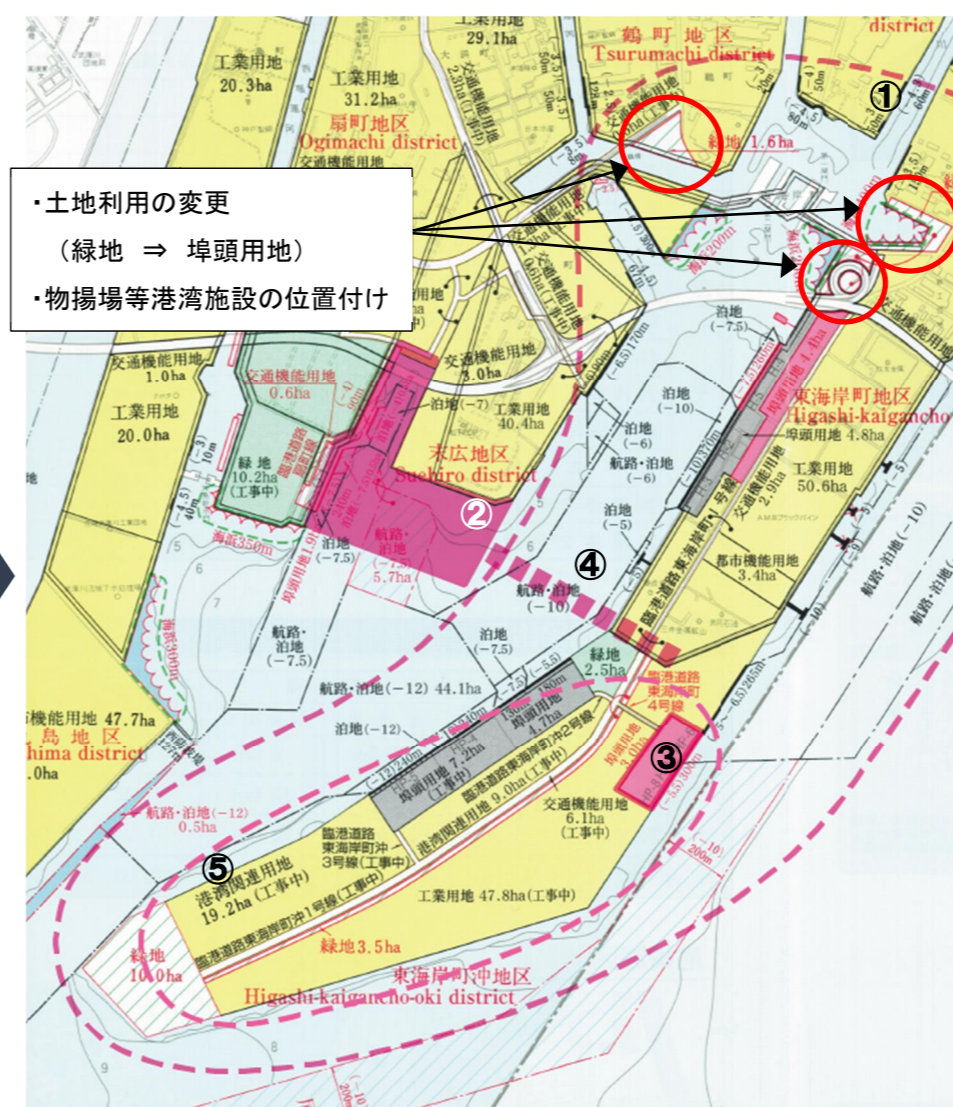
港湾計画に位置づける施策	
短期的	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区における港湾利用促進に向けた産業の誘致（土地利用計画） 末広地区における浚渫ポケットの確保（土地利用計画） 道路ネットワークの充実（臨港交通施設計画）
戦略的	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する公共埠頭整備（公共埠頭計画） 神戸港及び大阪港のパンプール機能の確保（公共埠頭計画） 定期 RORO 航路の誘致（公共埠頭計画） 内貨バルク貨物の拠点化（公共埠頭計画）



現港湾計画の進捗状況



主たる改訂内容（案）



- ① 尼崎港区全体の貨物の拠点化の再検討
 - ・バルク貨物の拠点化による効率性向上
 - ⇒ 地区別での貨物の集約やより機能強化と拠点化を目指す
 - 前回改訂で緑地に変更した物揚場等を再度公共埠頭として位置づける
- ② 末広地区における定期 RORO、コールドチェーン対応物流拠点の形成
- ③ 神戸港・大阪港のパンプール機能等の確保
- ④ 尼崎港区における臨港交通体系の再構築
 - ・末広～東海岸町沖間の交通の円滑化と機能連携及び南北道路の混雑回避
 - （事業化可能な詳細なルートを検討）
- ⑤ 東海岸町沖地区における港湾利用促進に向けた産業誘致
 - ・住工混在解消用地の面積規模・場所や港湾利用の促進方法を検討
 - ⇒ 土地需要調査の実施の上、早期土地利用基本計画の変更に合わせて検討する。

末広地区の計画検討にあたっての留意事項

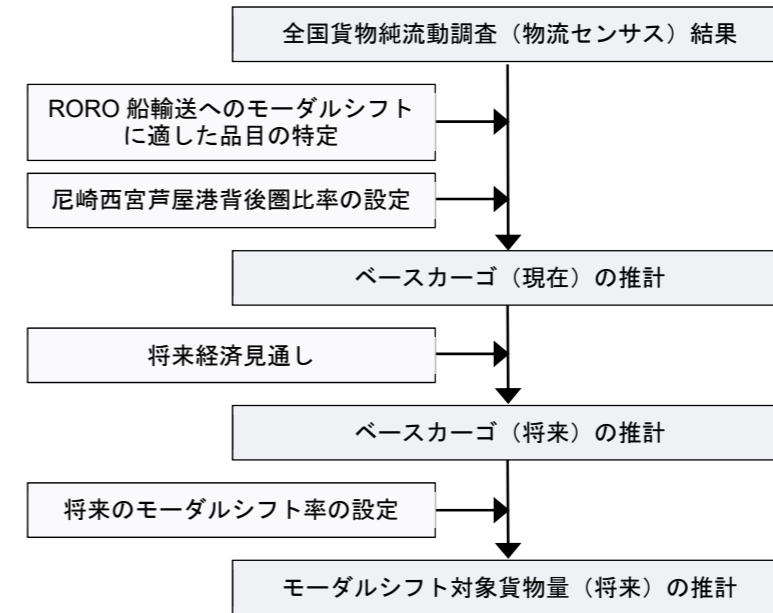


参考資料 マクロ推計結果

1. モーダルシフト対象貨物の推計

1) 推計方法

全国貨物純流動調査(物流センサス)結果を基に、RORO 船輸送へのモーダルシフトに適した品目を特定したうえで、尼崎西宮芦屋港背後圏発着貨物を対象に、将来経済見通し及び将来のモーダルシフト化率から、尼崎西宮芦屋港における将来(2035年)のモーダルシフト対象貨物の潜在貨物量を推計した。



2) モーダルシフト対象貨物量の推計

推計した将来である2035年(令和17年)のベースカーゴ2,045千トンに、方面別の将来のモーダルシフト率を乗じることによりモーダルシフト対象貨物量を推計した。

結果、尼崎西宮芦屋港におけるモーダルシフト対象貨物量は、対北海道59千トン、対東北9千トン、対関東甲信越53千トン、対九州314千トンと推計された。

表 モーダルシフト対象貨物量の推計

将来(2035年)ベースカーゴ				将来(2035年)のモーダルシフト対象貨物				
(千トン/年)				(千トン/年)				
	発貨物量	着貨物量	合計	モーダルシフト率		発貨物量	着貨物量	合計
北海道	11	62	73	80.7%	北海道	9	50	59
東北	69	57	126	6.9%	東北	5	4	9
関東甲信越	691	648	1,339	3.9%	関東甲信越	27	25	53
九州	278	229	507	61.9%	九州	172	142	314
合計	1,048	997	2,045		合計	212	222	434

参考資料 マクロ推計結果

3) 新規 RORO 航路の必要岸壁規模

マクロ推計の結果から、10,000GT 級 RORO 船（国内の九州発着 RORO 船の船型）を対象として、岸壁の必要延長、必要水深の規模は、「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成 30 年 5 月）」より以下のとおり設定する。

表 新規 RORO 航路の必要岸壁規模

対象船舶	水深	延長	必要バース数
11,000GT 級 RORO 船	9m	220m	1 バース

表 対象船舶の主要な諸元の標準値

RORO 船総トン数 GT(t)	全長 Loa(m)	垂線間長 Lpp(m)	型幅 B(m)	満載喫水 d(m)
3,000	120	110	19.0	5.6
5,000	141	131	22.2	6.2
10,000	171	161	27.4	7.0
15,000	171	161	30.3	7.6

資料：「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成 30 年 5 月）」公益社団法人日本港湾協会

表 岸壁諸元の標準値

RORO 船総トン数 GT(t)	全長 Loa(m)	垂線間長 Lpp(m)
3,000	150	6.5
5,000	180	7.5
10,000	220	9.0
15,000	220	9.0

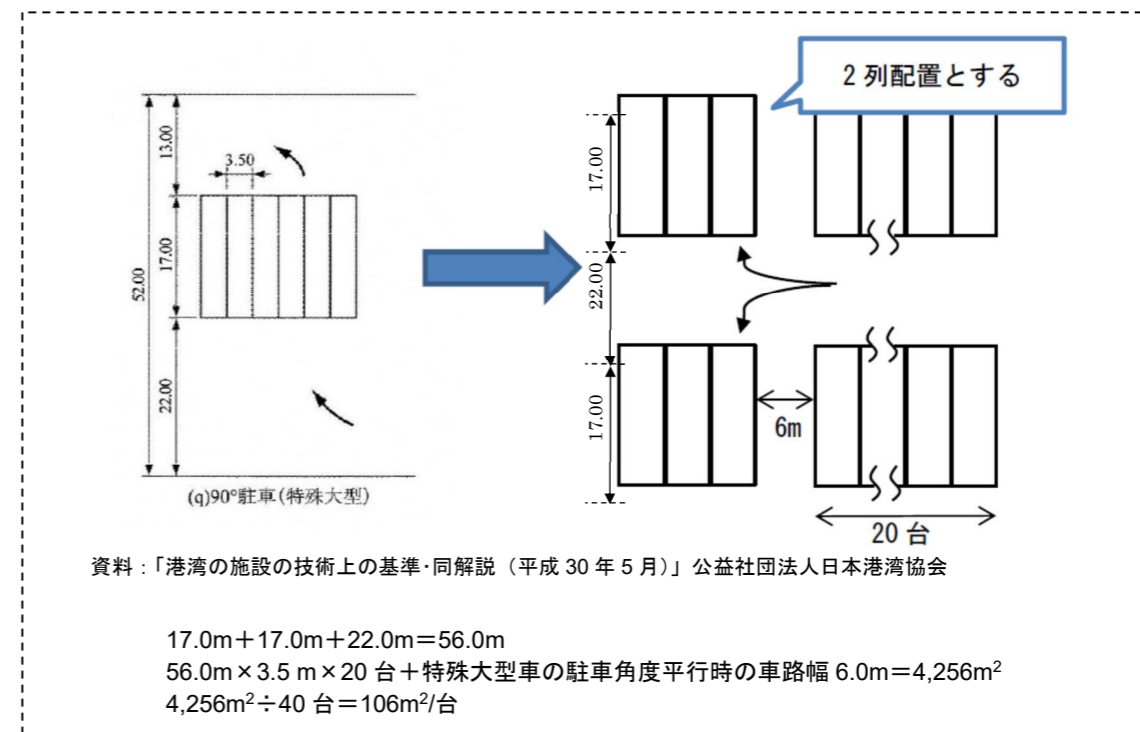
資料：「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成 30 年 5 月）」公益社団法人日本港湾協会

4) 新規 RORO ターミナルの必要面積

ターミナル必要面積は次式により算出する。

$$A = a n \alpha \beta$$

ここに、A：駐車場（保管用地）面積
a：1 台あたり面積（106m² 以下参照）



n：1 船あたり積載可能台数（174 台）

九州発着の内航 RORO 船定期航路の就航船舶の平均より、トレーラ積載能力 144 台 + 乗用車積載能力 149 台のトレーラ換算 30 台

α：利用率（0.8 を標準とする）

β：集中度（終日平均 1.0、変動的 1.6、一時集中的 3.0 のうち 1.6 を採用）

よって、1 バース分の貨物ヤードとして乗降を考慮すると、

$$A = 106 \times 174 \times 0.8 \times 1.6 \times 2 = 47,217\text{m}^2 \text{ となる。}$$

さらに、空シャーシ 50 台分と従業員通勤用 30 台分の駐車スペースを見込む。

$$110 \times 50 + 18.4 \times 30 = 6,052\text{m}^2$$

※空シャーシ 1 台当たりの所有面積：110 m²（他港事例）

以上より、内貿 RORO ターミナル必要面積は 53,269m²（47,217m² + 6,052m²）となる。

臨海部交通ネットワーク（東西連絡道路）検討の必要性

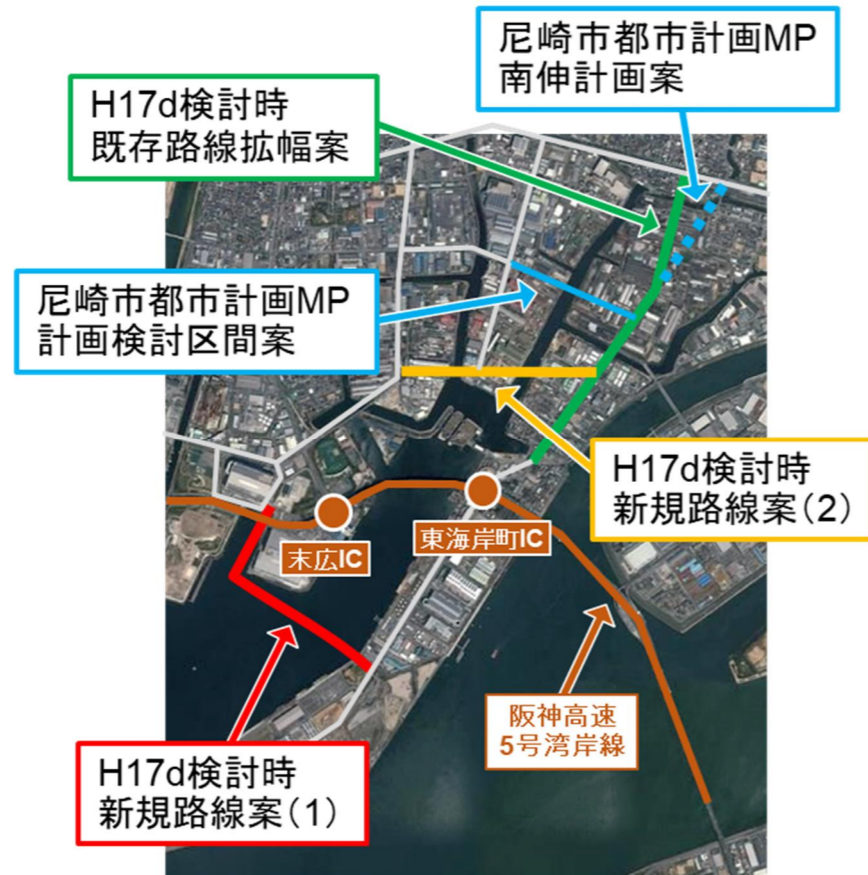
- 東海岸町地区・東海岸町沖地区における東西道路ネットワークは長年の課題とされており、かねてより検討や計画が位置付けられてきた。
- 前回の計画改訂時、末広地区沖から東海岸町沖地区への新規路線が検討された。末広地区沖から東海岸町沖地区間の交通円滑化や臨港道路としての機能を考慮し、引き続き同路線の実現に取り組む。

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ている。（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）**尼崎伊丹線の南伸計画**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。

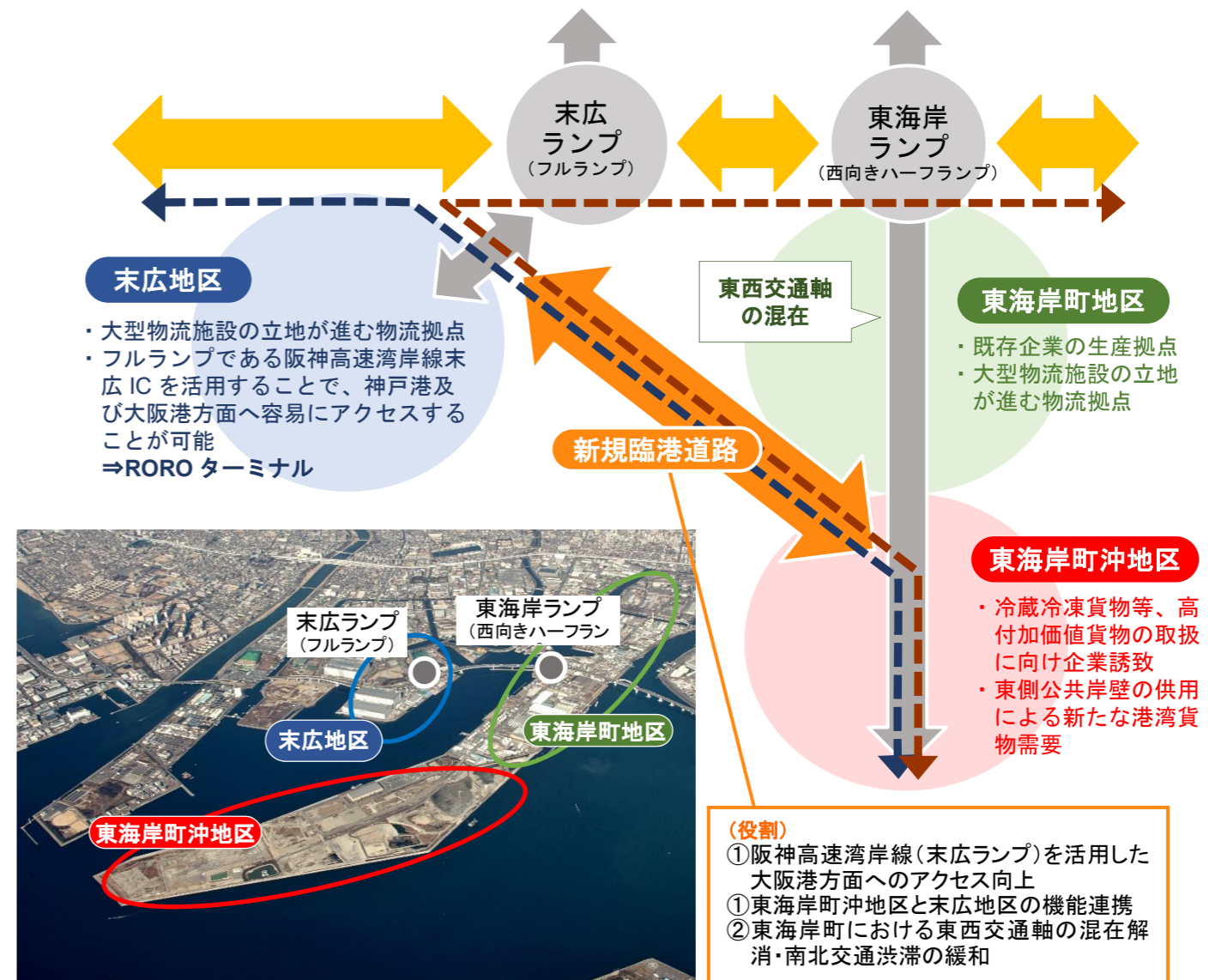
対応方針

- ・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）**尼崎伊丹線の南伸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

臨港道路検討にあたっての概念図



⇔ 東海岸町沖から末広ランプを経由して東へ向かう通過交通が発生する

⇔ 末広ランプから末広地区を経由する南向き通過交通
東海岸町沖から末広地区を通過して西へ向かう通過交通が発生する

臨港交通体系の再構築が必要

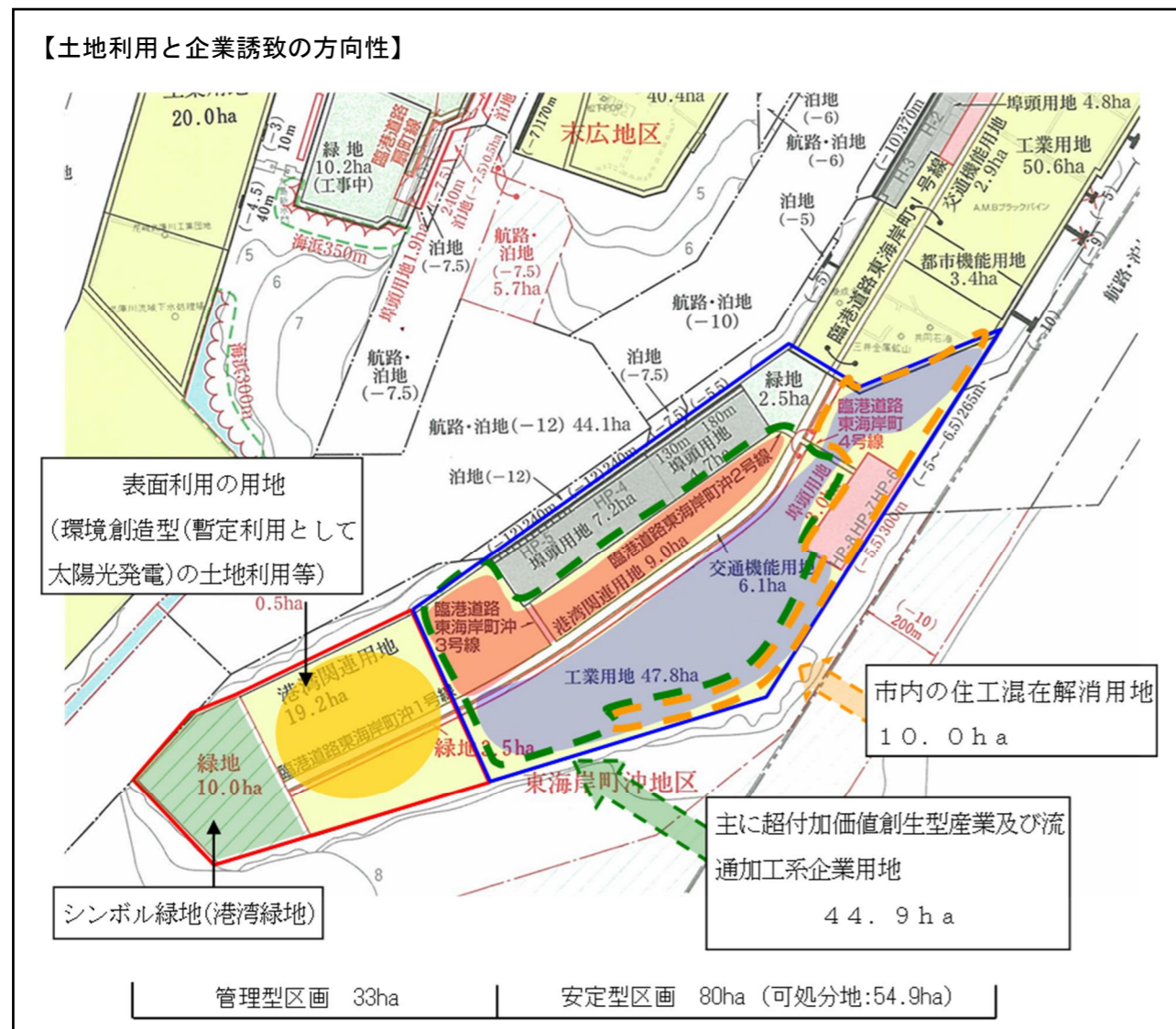
R3年度実施予定の臨港交通体系調査を踏まえ詳細を検討する

東海岸町沖地区（フェニックス）の土地利用の検討にあたっての留意事項

○フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画（H26.3 改定）

検討の経緯

- ・当初の目的である尼崎市内の住工混在地区の環境改善を図るための工場移転用地（住工混在解消用地）の提供や、関西の経済を牽引する先端技術産業や製造業を戦略的に誘致する事を目的として、フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画を平成21年4月に策定した。
- ・進出企業の立地・土地需要に速やかに対応できるよう埋立完了間近や整備中の岸壁を利用できる区画に優先順位を付け、それに伴って、該当区域の造成を集中するなどして、事業地内の区域を段階的整備している。
- ・社会情勢や臨海部の状況変化を踏まえ、円滑で有益な企業誘致を計画的に行うことを目的に、平成26年3月に見直した。



改定以降の社会経済情勢等の変化

- ①2025年の大阪・関西万博の開催やIRの予定
- ②臨海部を中心に、大型物流施設が多数立地
- ③フェニックス東側に新たな公共岸壁(-5.5m、3バース)を整備中
- ④2025年以降の分譲に向け、インフラ整備中
- ⑤R3年5月に尼崎沖処分場の残土受入を終了予定



港湾計画改訂にあたっての検討事項

- ①住工混在解消用地の面積・位置
- ②分譲を見据えた、区画割(区画あたりの面積、区画道路配置)
- ③港湾利用促進に向けた産業誘致の方策



フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画の改定が必要

②生活環境・自然環境機能

長期構想による施策

目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ひとの交流拠点化	生活環境 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	既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上	・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
	自然環境 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり	大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	・海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリナー等の環境充実 ・親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出

- 尼崎港区には尼崎 21 世紀の森、北堀チャンネルベースなどの公園・緑地、親水施設がある。芦屋浜、御前浜・香櫛園浜、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ナーや、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。
- 阪神なぎさ回廊プロジェクトを推進し、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。



潮芦屋人工海浜
北側には総合公園が立地

甲子園浜海浜公園「ふるさと海岸地区」
阪神間の貴重な海浜

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

御前浜・香櫛園浜
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「沖地区」
市民の親水空間、マリナーの場となっている

出典：西宮市HP

北堀チャンネルベース
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

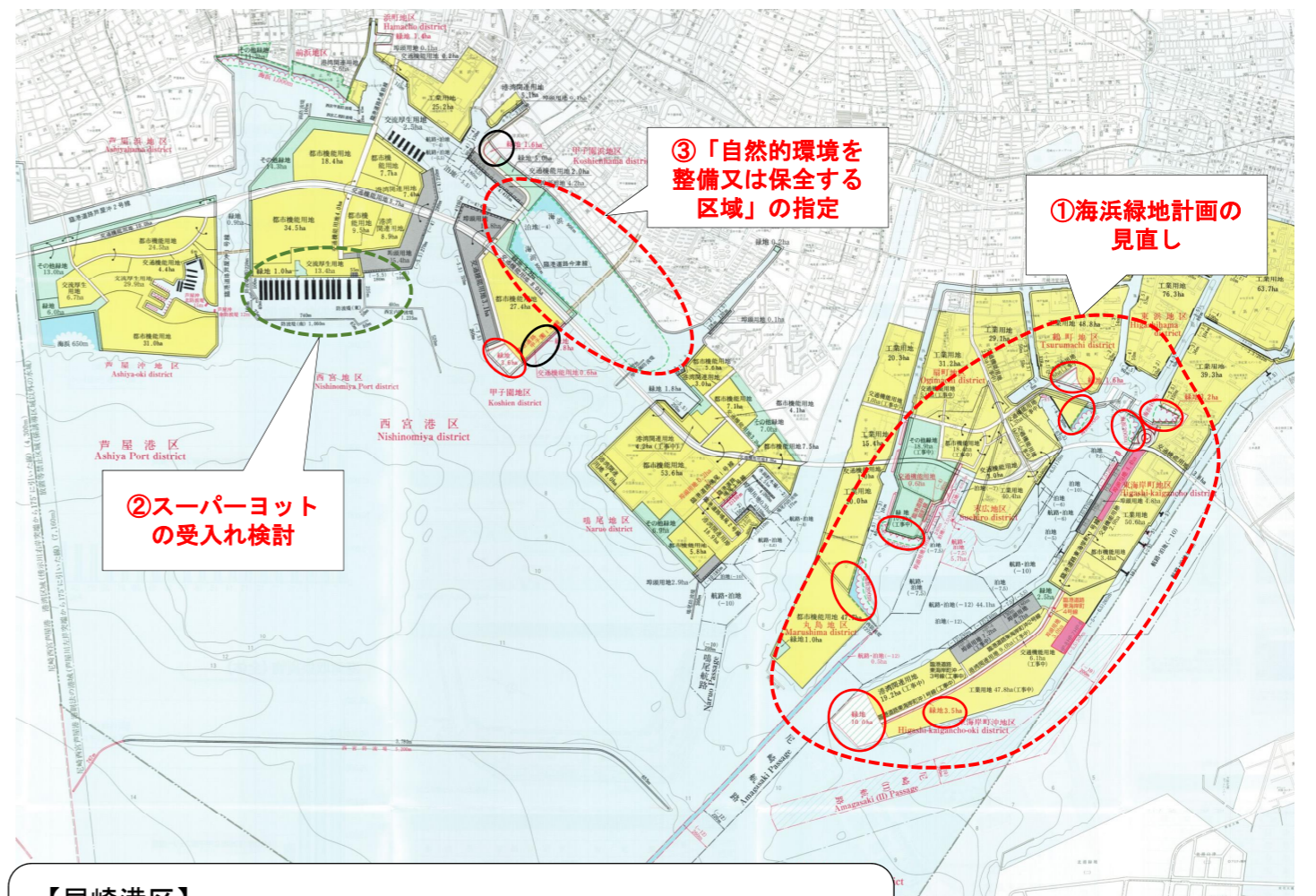


港湾計画に位置づける施策

短期的	・海洋性レクリエーションの発展に向け寄港実績のあるスーパーヨットを受け入れる（マリナー計画）
戦略的	・現存する貴重な自然環境の保全（自然的環境を整備又は保全する区域の指定）



主たる改訂内容（案）



- 【尼崎港区】**
- ① 現港湾計画で、「大阪湾のオアシス」として多く位置付けられている海浜・緑地計画の見直しを検討
- 【西宮港区】**
- ② 新西宮ヨットハーバーでのスーパーヨットの受入れを検討
 - ③ 「自然的環境を整備又は保全する区域」の指定

○整備済
○未整備

③防災機能

長期構想による施策

目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化	防災 災害に強く安全で安心なみなとづくり	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	・災害廃棄物の処分を見据えた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（留保ゾーン）の開発計画の検討

短期的・戦略的

港湾計画に位置づける施策

短期的	・耐震バースについては現施設で対応可能
戦略的	・「定期 RORO 航路の誘致（公共埠頭計画）【再掲】」と連携した公共幹線輸送用耐震バースの位置づけ（大規模地震対策施設計画） ・開発留保空間の位置づけ

尼崎西宮芦屋港における緊急物資対応

耐震バースの必要バース数は以下のとおり 2 バースであり、既存の東海岸町沖-12m、鳴尾-10m に対応可能である。

	単位	対象範囲	備考
ピーク時緊急物資量	トン/日	2,244	臨海部防災拠点マニュアル (H28.3) より
港湾分担率	%	10.0%	臨海部防災拠点マニュアル (H28.3) より
港湾利用緊急物資量	トン/日	224	③=①×②
1バースあたり取扱能力	トン/日・バース	240	(臨海部防災拠点マニュアル (H28.3) より) 耐震強化岸壁 1バースあたり取扱能力目安・人力のみ: 240t/日
必要バース数	バース	0.93	⑤=③/④
現状の耐震強化岸壁バース数	バース	2	東海岸町沖地区 (-12m、240m) 鳴尾地区岸壁 (-10m、185m)

資料：臨海部防災拠点マニュアル（H28.3）における標準岸壁：-10m、240m

尼崎西宮芦屋港には公共幹線輸送用の耐震バースが存在しない。未広地区に定期 RORO 航路を誘致する際は、今回計画する-9m 岸壁を幹線貨物輸送対応の耐震バースとしての位置づけを検討する。

参考 大規模地震対策施設について港湾計画で定める事項

大規模地震対策施設とは、大規模な地震による災害が発生した際に、円滑な物資輸送及び住民等の避難地を確保するための港湾施設であり、また、経済活動を支える上で必要な物流機能の維持に資する港湾施設であり、ひいては港湾及びその周辺地域の復旧及び復興に資する港湾施設である。

大規模地震対策施設を港湾計画に位置づける場合、計画基準省令第 16 条に沿って、当該施設の種類、規模及び規模を定めるものとする。

その際、大規模地震対策基本方針より、以下の①、②の求められる機能を目的とした、施設の種類の配置及び規模を定めるものとする。

①	物資の緊急輸送、住民の緊急避難等（緊急物資輸送対応の施設）
②	経済活動を支えるために必要な当該港湾の物流機能の維持（幹線貨物輸送対応の施設）

1) ②の幹線貨物輸送対応の施設は次のとおり分類される。

- ・外内貿コンテナターミナル
- ・外内貿定期フェリーターミナル、**外内貿定期 RORO ターミナル**
- ・ばら積み貨物の輸入拠点となる国際物流ターミナル

なお、どの施設がこれらに該当するかについては全国的または国際的な観点からの重要性に鑑み、個々に判断するものである。

2) ①の等には、被災地の復旧・復興の支援が含まれる。

資料：港湾計画書作成ガイドライン（改訂版第 3 版）