

(7) 南海トラフ巨大地震の想定

南海トラフ巨大地震等の地震・津波に加え、近年は全国各地で豪雨・台風・高潮等の被害が発生しており、日本列島の自然災害リスクがますます高まっている。

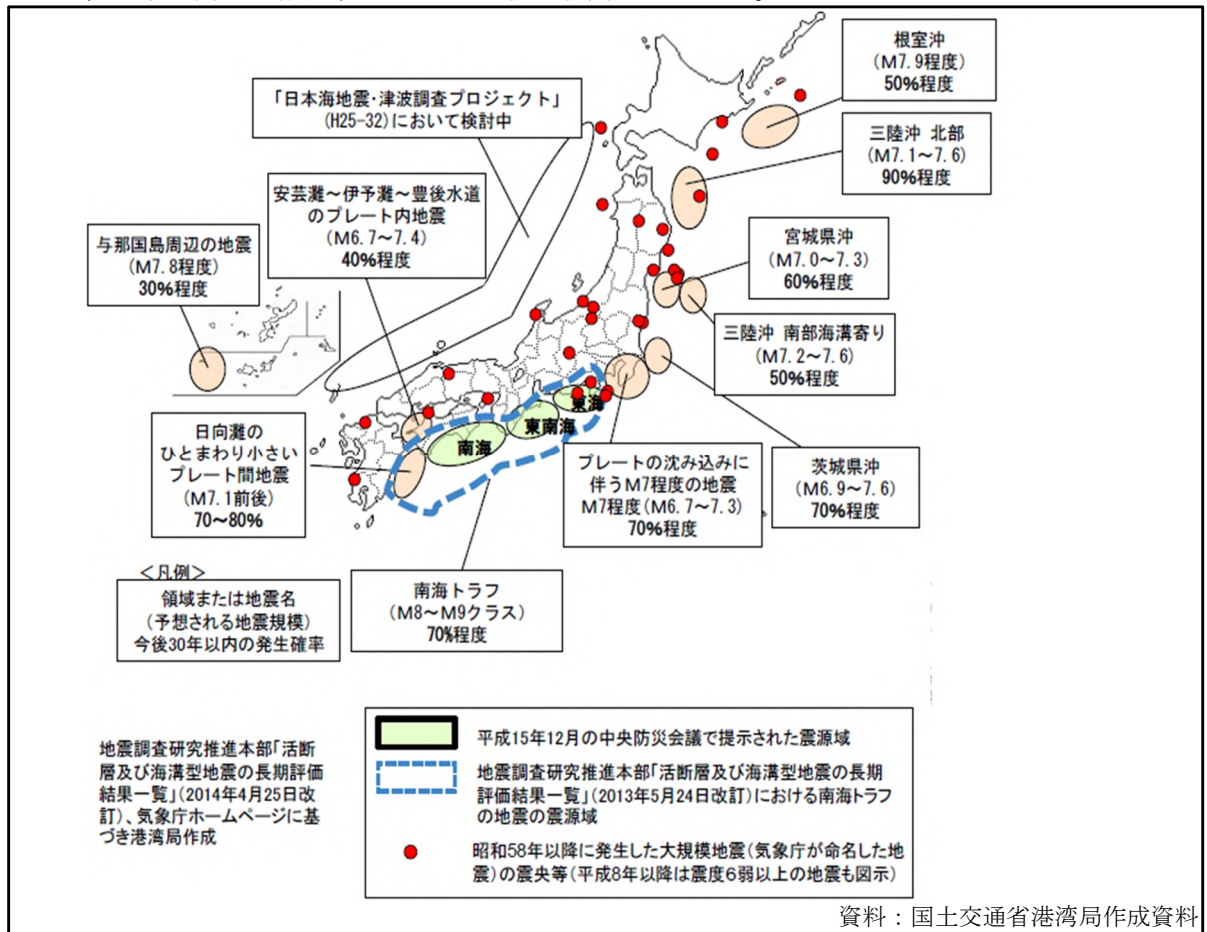


図 2.1.12 我が国で発生した主な大規模地震と今後 30 年以内の発生確率

国の南海トラフ巨大地震による津波想定(2012年8月29日発表)を踏まえ、兵庫県独自の津波浸水想定図を作成している。図 2.1.13 は「最大クラスの津波」(L2津波)の浸水想定である。



図 2.1.13 津波浸水想定図

自然災害による被害は、発生時の対応のみならず、事後の災害廃棄物等の処理も問題となる。環境省によれば、南海トラフ巨大地震時の災害廃棄物は、最大で約3.2億トン発生するものと予想している。災害廃棄物への対処は、その一時的な集積や中間処理、最終処分先の確保など様々な問題をはらんでいる。



図 2.1.14 大規模地震時の災害廃棄物発生量

## 2.2 尼崎西宮芦屋港を取り巻くミクロ環境

### (1) 東海岸町沖地区における国際物流ターミナル整備

東海岸町沖地区では、尼崎地区国際物流ターミナル整備事業として、国際物流ターミナルの整備が進められている。

岸壁整備と背後の用地造成を一体的に進めてきており、岸壁の供用とともに自動車関連（2018年供用開始）、鋼材関連（2009年供用開始）の企業等が進出している。

2004年より進出の自動車関連企業の完成自動車は、隣接する-7.5m岸壁及び-5.5m岸壁を利用し、西日本方面への海上輸送を行っている。2018年より進出の自動車関連企業の完成自動車は、-12m岸壁を利用し、西日本方面への完成自動車の搬出および阪神地域への供給を行っている。

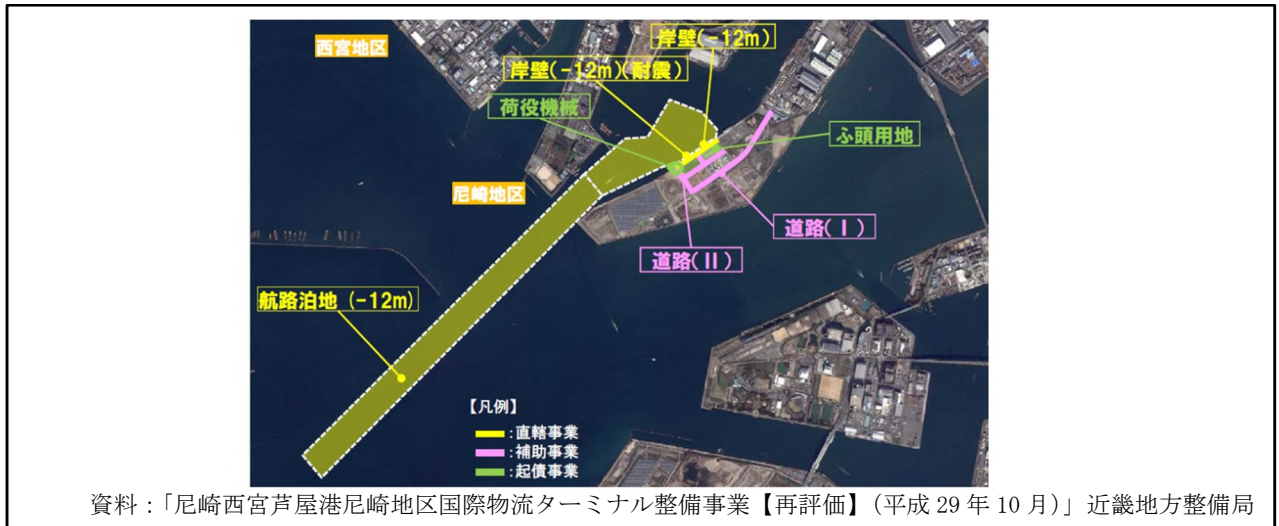


図 2.2.1 尼崎地区国際物流ターミナル整備事業の内容

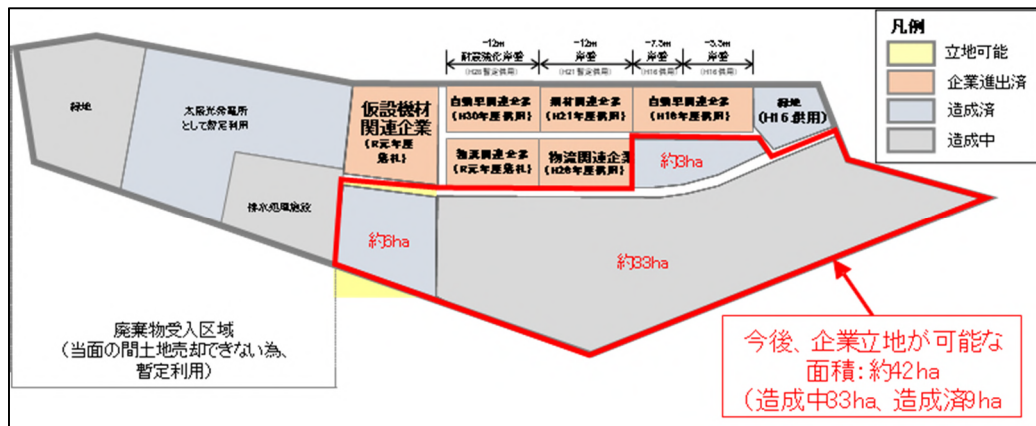


図 2.2.2 東海岸町沖地区における企業進出の状況（出典：兵庫県資料より作成）

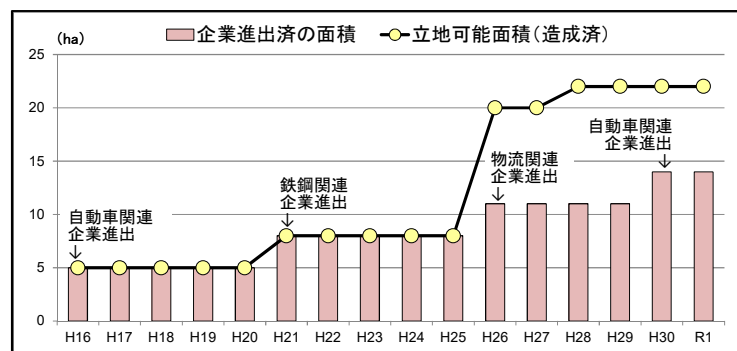


図 2.2.3 東海岸町沖地区における立地可能面積（出典：兵庫県資料より作成）

## (2) 国際コンテナ戦略港湾政策の展開

尼崎西宮芦屋港の両隣の神戸港・大阪港は、2010年8月、「阪神港」として国際コンテナ戦略港湾に選定された。

「阪神港」では選択と集中に基づく重点強化が進められ、広域からの貨物集約等による「集貨」、背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」戦略が取り組まれている。

尼崎西宮芦屋港は、こうした「阪神港」の中間に立地する港湾として、背後圏の物流需要の変化に柔軟に対応する物流スペックの保持と阪神港との連携が求められる。

政策目的	<b>政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること</b> ○国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、 <b>企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化</b> ⇒ <b>雇用と所得の維持・創出</b> ※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、 <b>海外トランシップルートの料金高騰</b> 等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による <b>遅延リスク、荷値みのリスク</b> 等も懸念される。		
	<b>政策目標</b> 平成26年から、概ね5年以内 国際コンテナ戦略港湾に寄港する <b>欧州基幹航路を週3便に増やす</b> とともに、 <b>北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大</b> する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、 <b>現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致</b> も進める。 平成26年から、概ね10年以内 国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する <b>多方面・多頻度の直航サービスを充実</b> する。		
	<b>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</b> ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う国内外からの集貨活動に対する支援 	<b>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</b> ○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援 	<b>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</b> ○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化 ○AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現 ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

資料：「最終とりまとめ個別施策の取り組み状況」 H30.8.3 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会資料

図 2.2.4 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

## (3) 大阪湾周辺への大型物流施設進出

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。

尼崎西宮芦屋港内の臨海部、大阪港臨海部には、近年大型物流施設の進出が相次いでいる。

尼崎西宮芦屋港周辺では2015年以降に5棟の建設が実施・計画されており、用地需要が高い。

物件名	事業者	竣工（予定含む）
1 プロシバーク大阪5	プロシバ	2015/1竣工
2 GLP鳴尾浜	GLP	2015/9竣工
3 上組神戸ポートアイランド流通加工センター	上組	2016/4竣工
4 プロジェクトSC 西淀川区Ⅲ	大和ハウス工業	2016/6竣工
5 アイミッションズパーク堺	伊藤忠商事/メイブレイリー・インベストメント	2016/7竣工
6 レッドウッド南港中DC	ESR	1期:2016/12竣工 2期:2018/2竣工
7 六甲物流センター	川西倉庫	2017/1竣工
8 レッドウッド藤井寺DC	ESR	2017/3竣工
9 ロンポート堺西	ラサール不動産投資顧問/NIPPO	2017/4竣工
10 SOSiLA西淀川Ⅱ	住友商事	2017/5竣工
11 GLP吹田	GLP	2017/8竣工
12 HUB AMAGASAKI (現・ロジポート尼崎)	センターポイント・ティヘロブメント(現・ラサール不動産投資顧問)	2017/10竣工
13 ロンポート大阪大正	三菱地所/ラサール不動産投資顧問	2018/3竣工
14 LOGIFRONT尼崎Ⅰ	新日鉄興和不動産	2020/1予定
15 ESR尼崎ディスリビューションセンター	ESR	2020/6未予定
16 LOGIFRONT尼崎Ⅱ	新日鉄興和不動産	2021/1予定

出典：新聞報道、各社ウェブサイト等を元に作成

図 2.2.5 大阪湾周辺に近年竣工した（竣工予定）の主な大型物流施設

#### (4) 近畿地方からの農林水産物輸出拡大

近畿からの農水産物輸出金額は右肩あがりに増加している。

港・空港別に見ると、特に神戸港からの輸出金額が伸長している他、「その他の港」に含まれる舞鶴港、堺泉北港、岸和田港といった地方港からの輸出金額も増加傾向にある。

農水産品の物流にあたっては、貨物が小ロットであることによる輸送費の増加や、如何に鮮度保持を行いつつ輸出を行うか等が課題である。

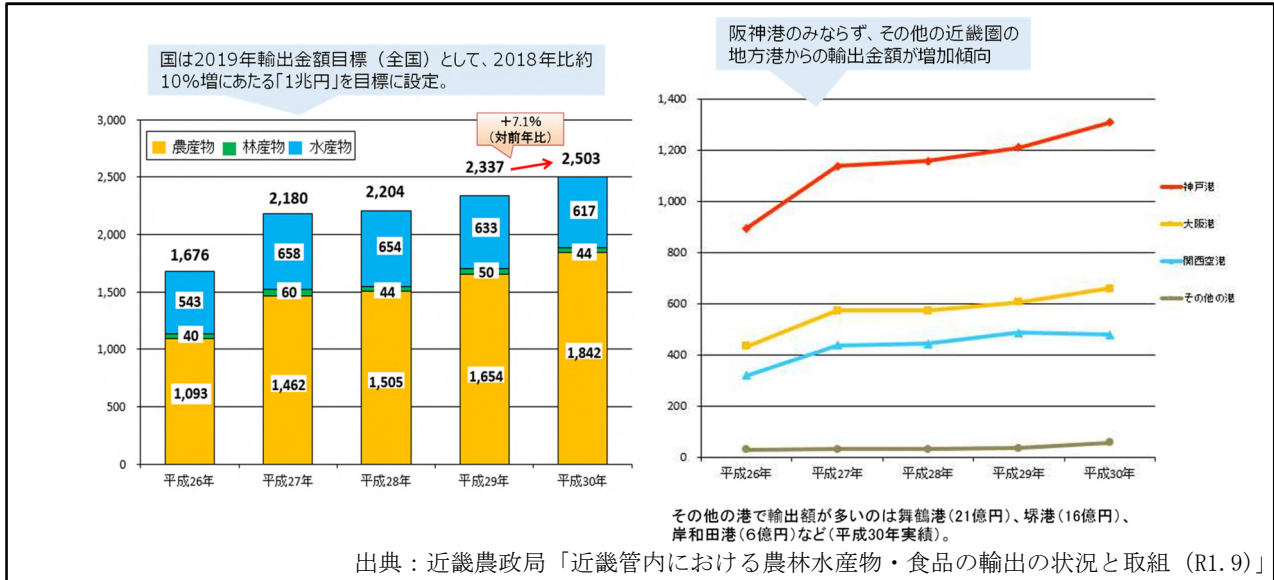


図 2.2.6 近畿の農林水産物輸出金額、港別輸出額の推移

#### (5) 冷凍・冷蔵倉庫の進出

尼崎市の内陸～臨海部では冷蔵冷凍倉庫が集積。生鮮品の扱いに必要なコールドチェーンに対応した物流施設が多く存在する。



図 2.2.7 尼崎西宮芦屋港背後の冷蔵・冷凍倉庫

(6) 名神湾岸連絡線整備による広域ネットワーク形成

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、背後圏からの尼崎西宮芦屋港へのアクセス性についても向上するものと考えられる。



図 2.2.8 名神湾岸連絡線の概要

(7) フェニックス（東海岸町沖地区）の土地利用・浚渫土ポケット確保

フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画に沿い、東海岸町沖地区の埋立用地（113ha）では、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の提供や、ロジスティクスハブ機能の強化を目的に土地造成・土地利用が行われている。

一方で、フェニックス尼崎沖埋立処分場の埋立はほぼ完了しており、港内浚渫土の新たな処分地（ポケット）の確保が必要である。

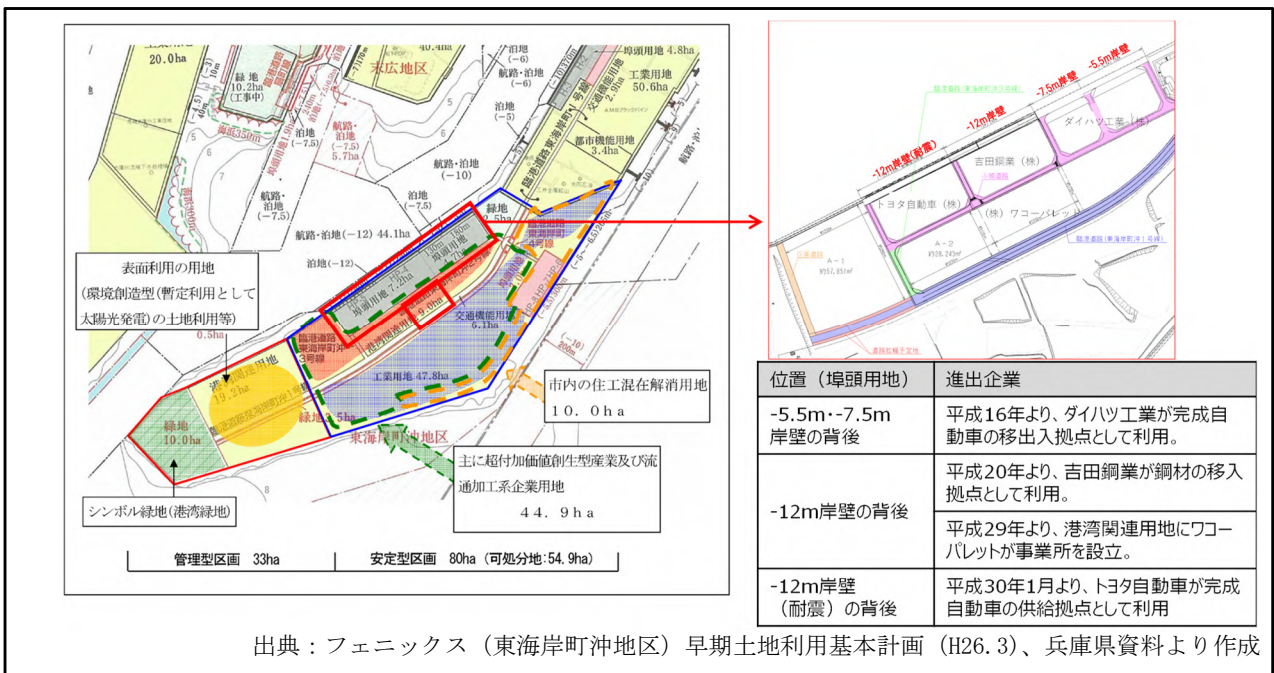


図 2.2.9 大阪湾フェニックス計画における東海岸町沖地区の整備計画

(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ナーは、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。

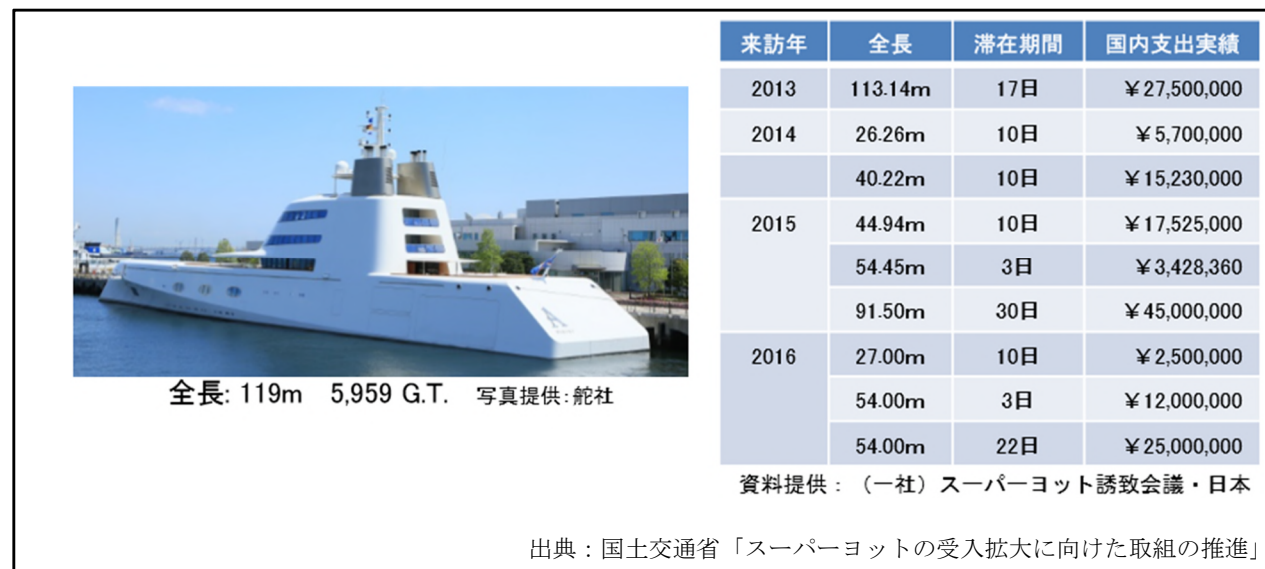


図 2.2.11 スーパーヨットによる多額の観光消費

(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。

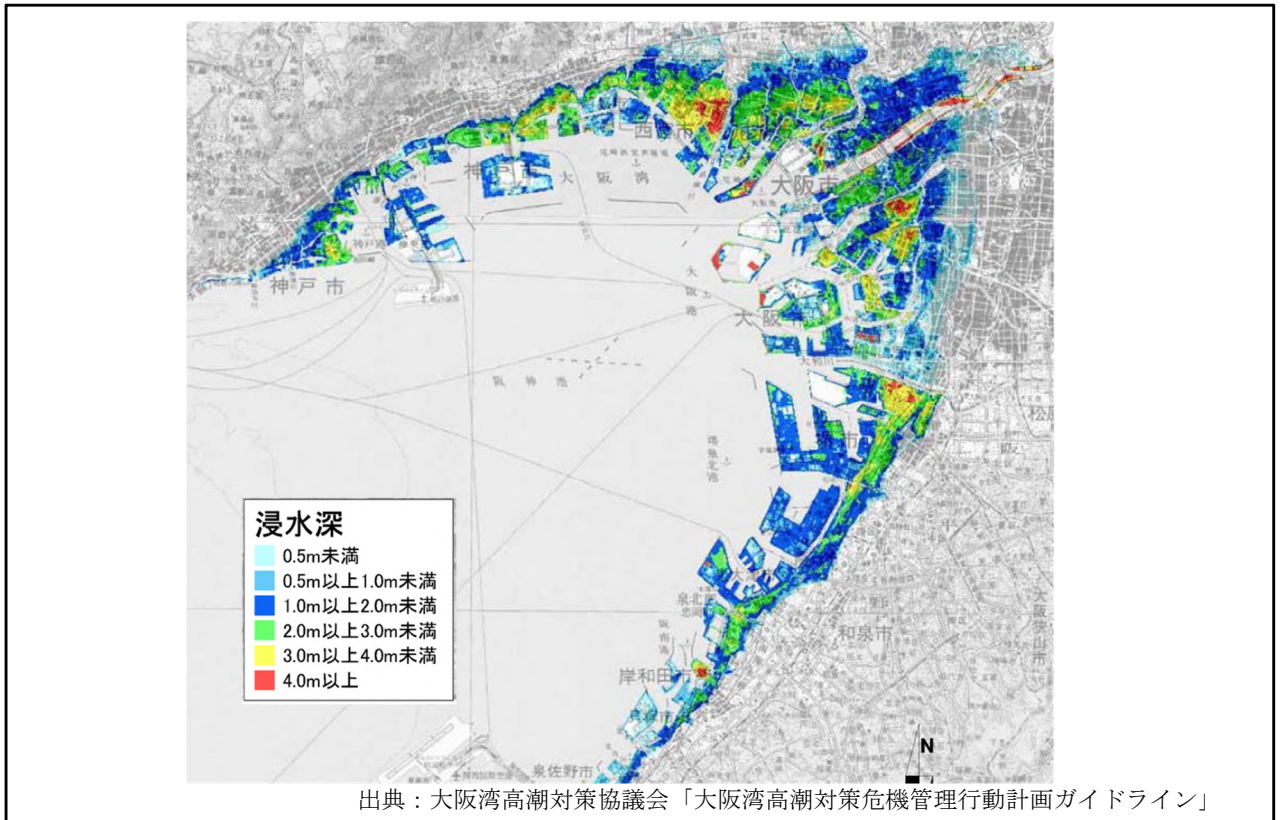


図 2.2.12 大阪湾の台風発生時の高潮による浸水被害想定

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」

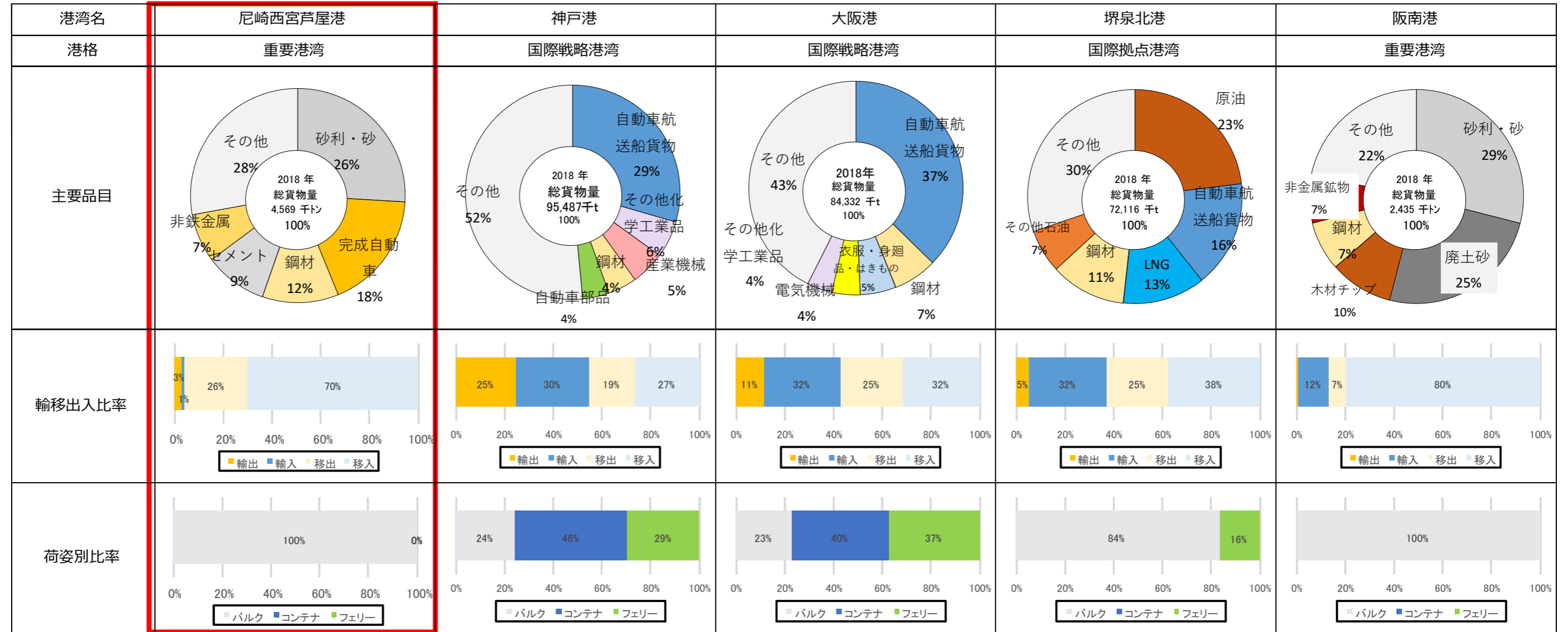
図 2.2.14 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の堤内地浸水エリア

## 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。

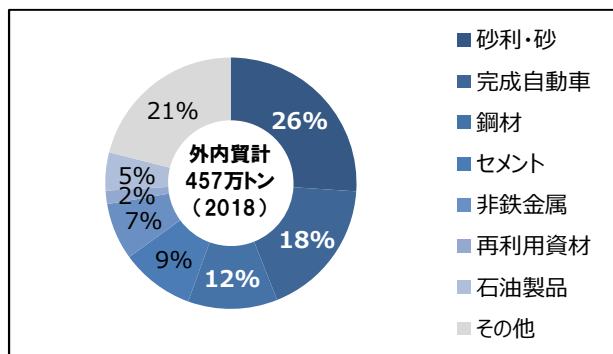


図 2.3.2 品目別取扱貨物量シェア (2018年・外内貿および公専計)

尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移は、2006年の6,988千トン进行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て推移している。

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。

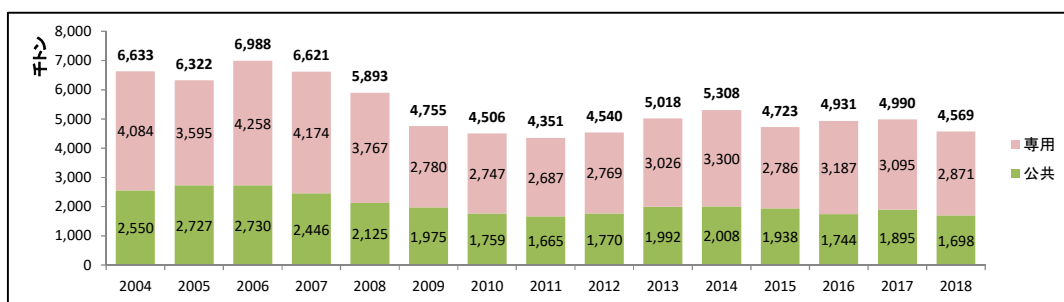


図 2.3.3 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

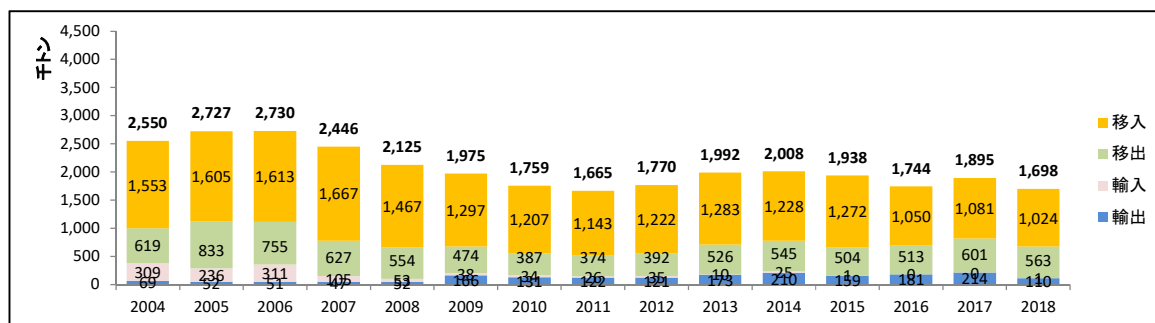


図 2.3.4 公共施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

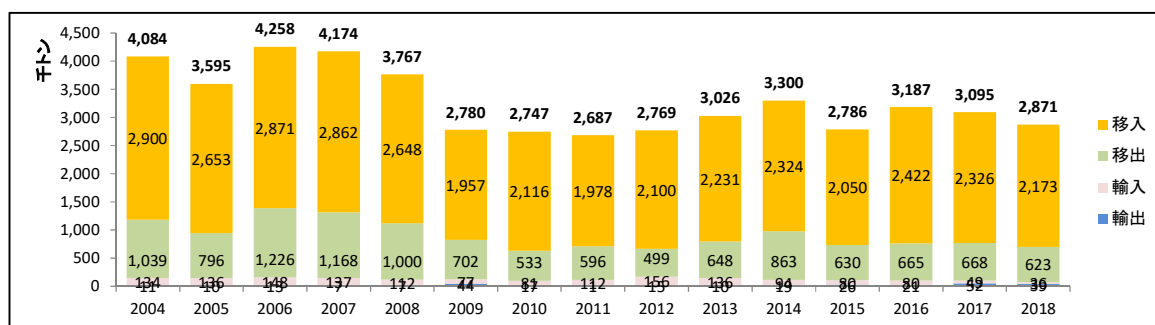


図 2.3.5 専用施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

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。

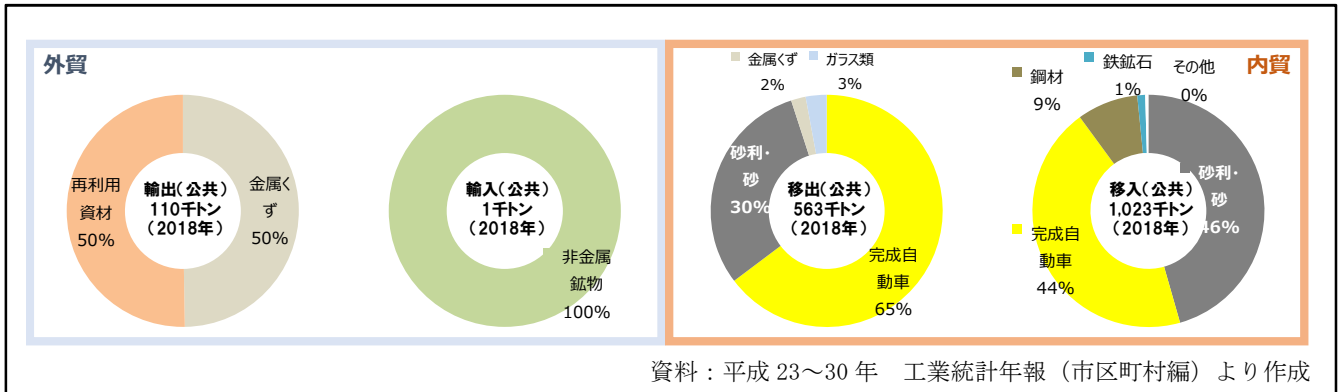


図 2.3.6 公共施設の取扱貨物品目（2018 年）

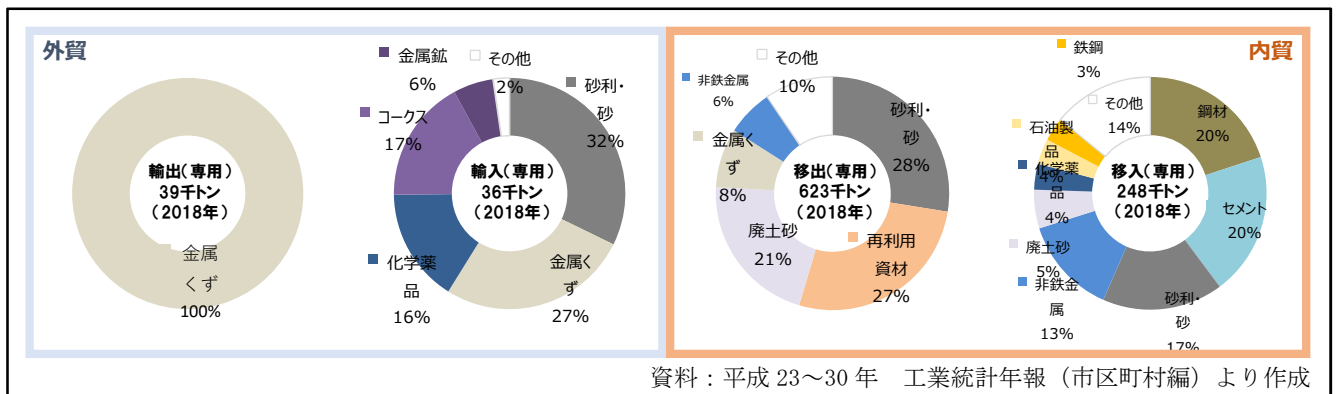
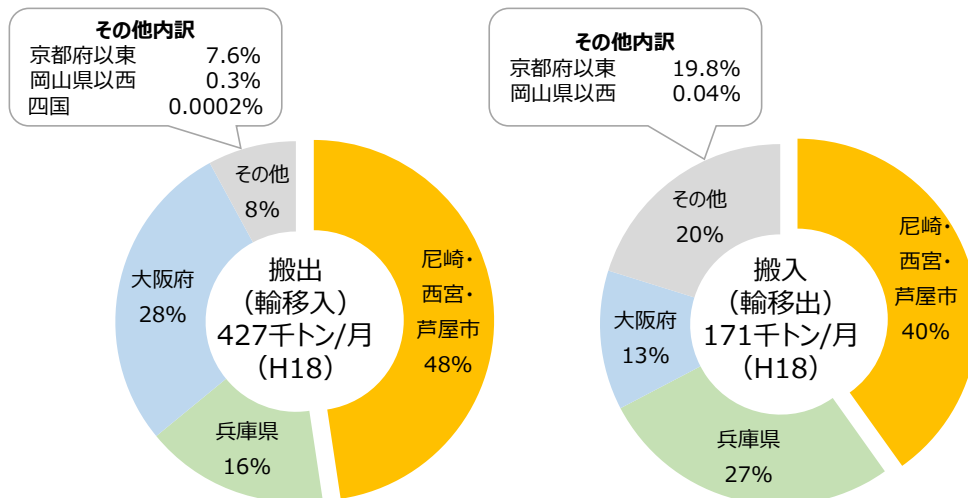


図 2.3.7 専用施設の取扱貨物品目（2018 年）

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。

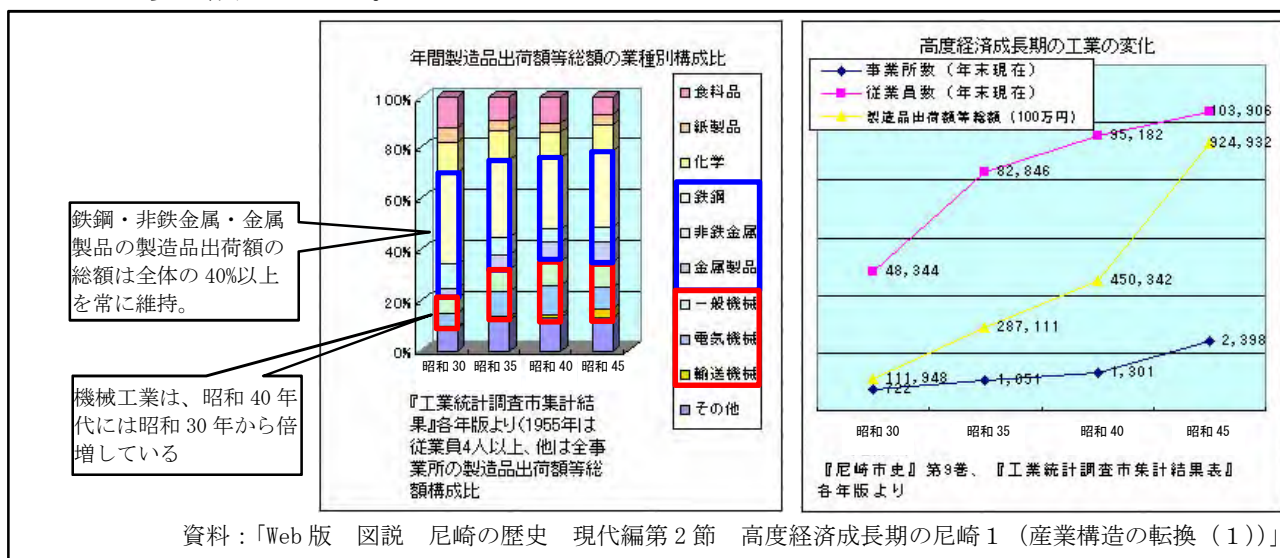


図 2.3.9 高度経済成長期における尼崎市の製造業の量的拡大状況

## (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。

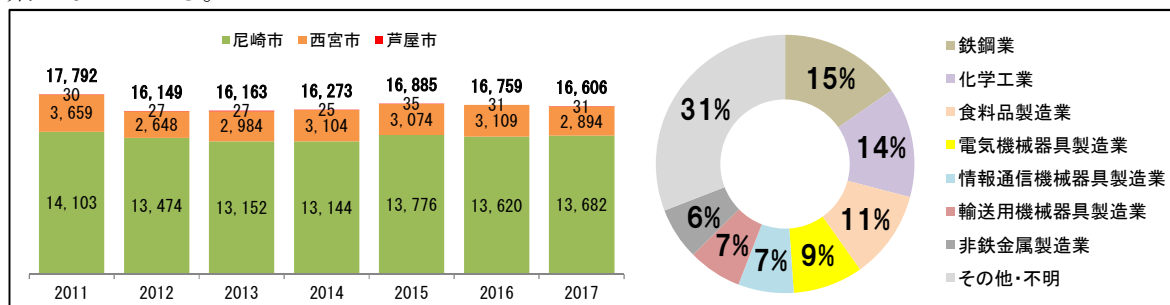


図 2.3.10 背後3市の製造業種別 製造品出荷額等の推移および構成比(2011~2017年)

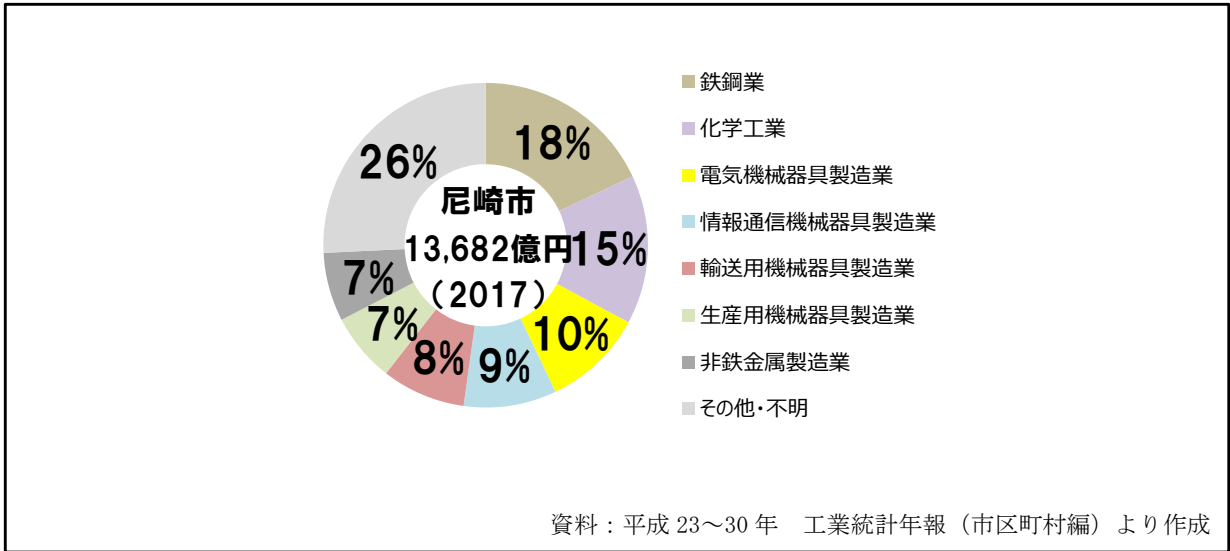


図 2.3.11 ニ崎市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

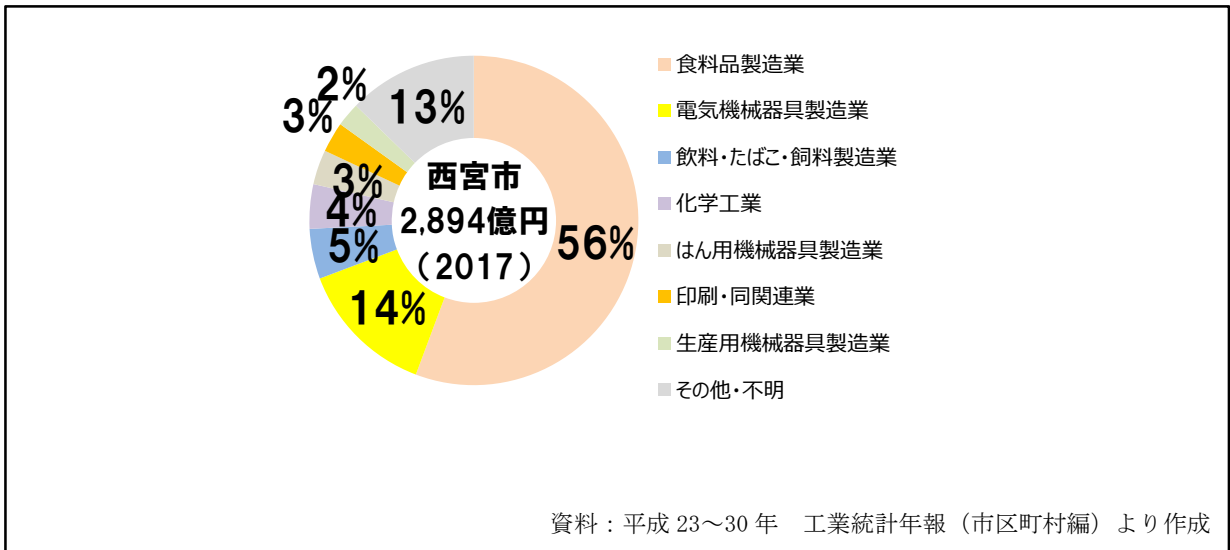


図 2.3.12 西宮市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

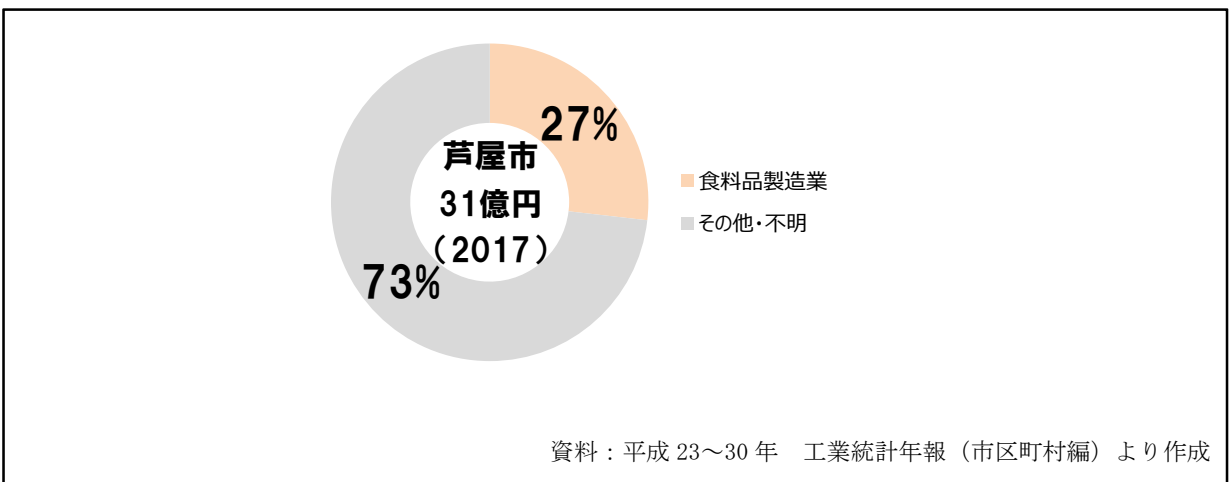


図 2.3.13 芦屋市の製造品出荷額等構成比（2017 年）

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。

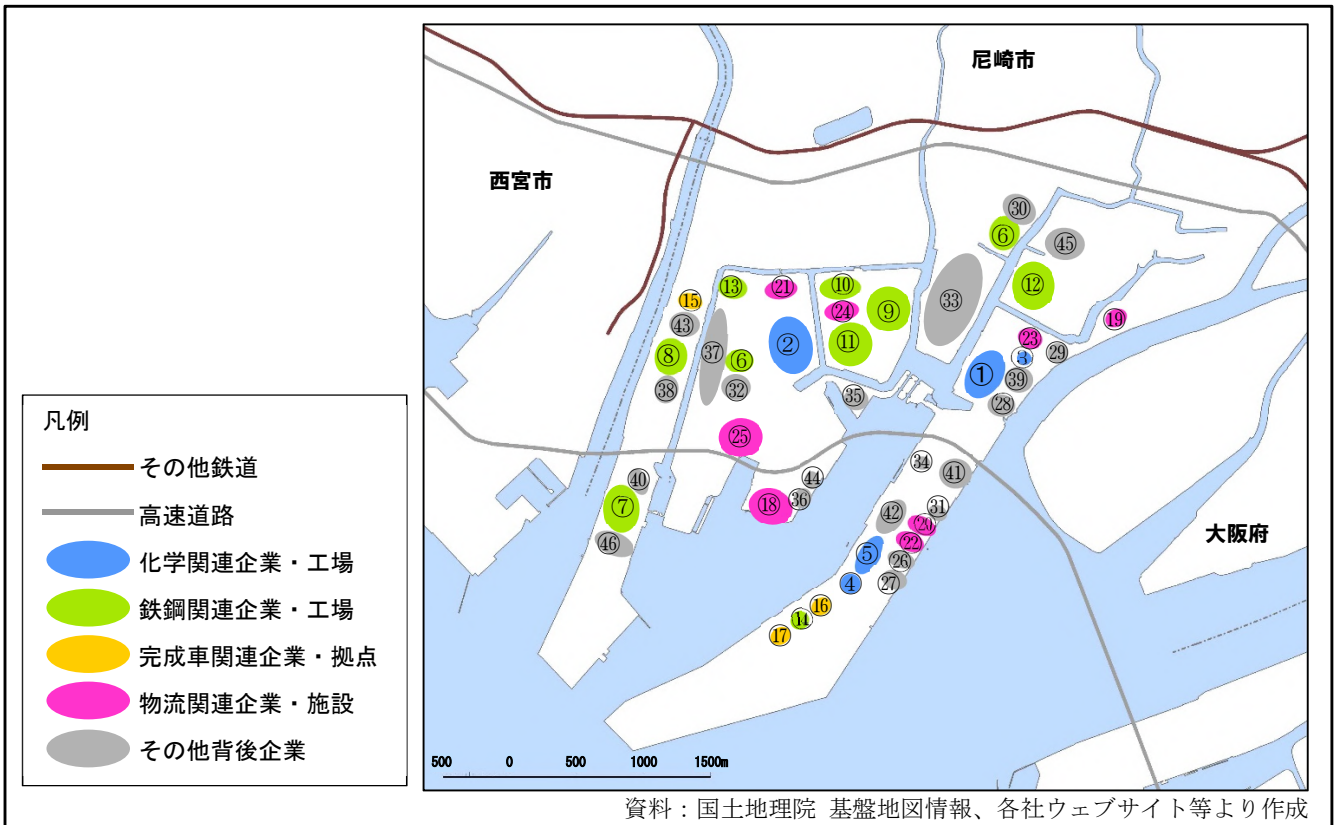


図 2.3.14 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の企業立地状況

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		キョーワ (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			