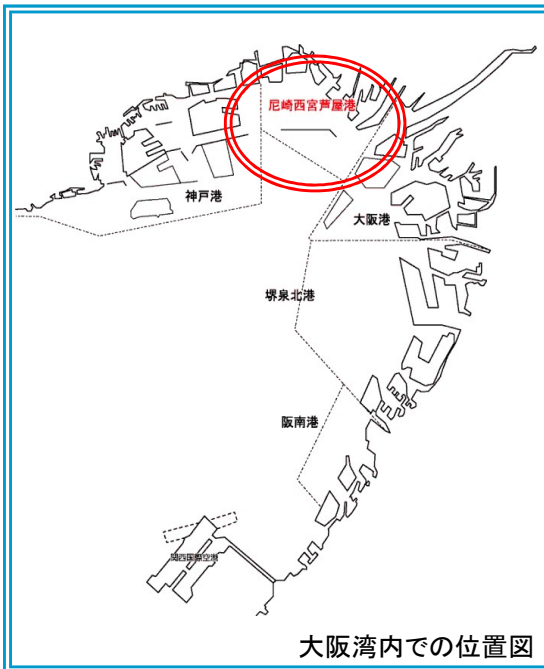


# 尼崎西宮芦屋港(改訂)

---

- 尼崎西宮芦屋港は大阪湾の奥部に位置し、尼崎市、西宮市、芦屋市の東西約10kmを港湾区域とする重要港湾。
- 阪神工業地帯の中心部に位置し、背後圏に立地する産業(鉄鋼業、基礎資材産業等)の材料調達の拠点としての役割を担うとともに、砂利・砂や金属くずなど阪神地区のバラ積み貨物の流通拠点となっている。
- 近年では、阪神地区で販売される完成自動車の移入拠点となるとともに、背後圏で製造された完成自動車の移出拠点としての役割を担っている。
- 国際コンテナ戦略港湾である神戸港、大阪港の中間に位置するとともに、尼崎港区に大型物流施設が集積しているという強みを活かし、国際コンテナ戦略港湾との連携により地域経済の活性化に貢献している。



# 尼崎西宮芦屋港が担う役割(背後圏産業を支える海上物流拠点)

- 尼崎港区は阪神工業地帯の中心に位置し、背後には鉄鋼業、基礎素材産業など重化学工業が立地しており、尼崎西宮芦屋港は背後企業の産業活動を支えるバラ積み貨物の物流拠点としての役割を担っている。
- 近年、完成自動車の取り扱いが増加しており、完成自動車の国内輸送拠点としての役割も担っている。



完成自動車の船舶への積込状況



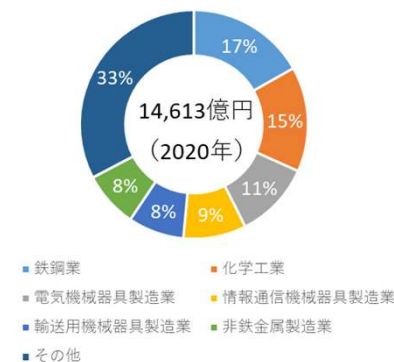
埠頭の利用状況

(単位: 億円)

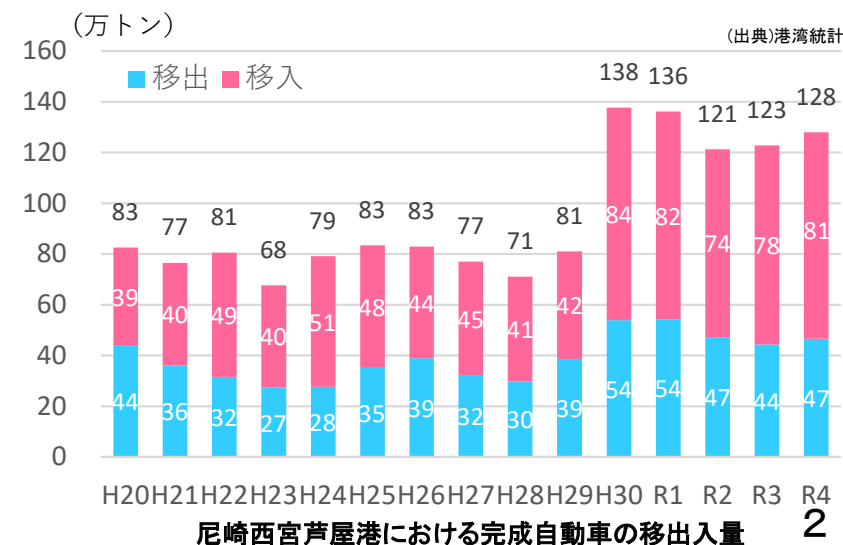
| 順位 | 市町村  | 製造業出荷額 |
|----|------|--------|
| 1  | 大阪市  | 35,747 |
| 2  | 堺市   | 34,782 |
| 3  | 神戸市  | 34,211 |
| 4  | 京都市  | 24,620 |
| 5  | 姫路市  | 23,339 |
| 6  | 尼崎市  | 14,613 |
| 7  | 明石市  | 13,853 |
| 8  | 和歌山市 | 13,571 |
| 9  | 東大阪市 | 11,655 |
| 10 | 八尾市  | 11,246 |

(出典)工業統計2020年

尼崎市製造品出荷額構成比



尼崎西宮芦屋港の背後圏には国内トップシェアを誇る非鉄金属企業や基礎化学品企業、鉄鋼業が集積しており、高い製造品出荷額を誇る。



- 尼崎西宮芦屋港は阪神工業地帯の中心部に位置し、工業港として重要な役割を担うとともに、大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線(R3.4事業化)などの高速道路ネットワークの整備によるアクセス性が向上することで、臨海部の物流施設の需要増加が見込まれる。
- 臨海部ではコールドチェーンに対応した冷凍冷蔵倉庫が多く存在する。また、国際コンテナ戦略港湾である大阪港、神戸港の中間に位置し、大型物流施設が多数立地していることから、地域経済の活性化と国際コンテナ戦略港湾との連携による港湾物流の効率化に寄与している。



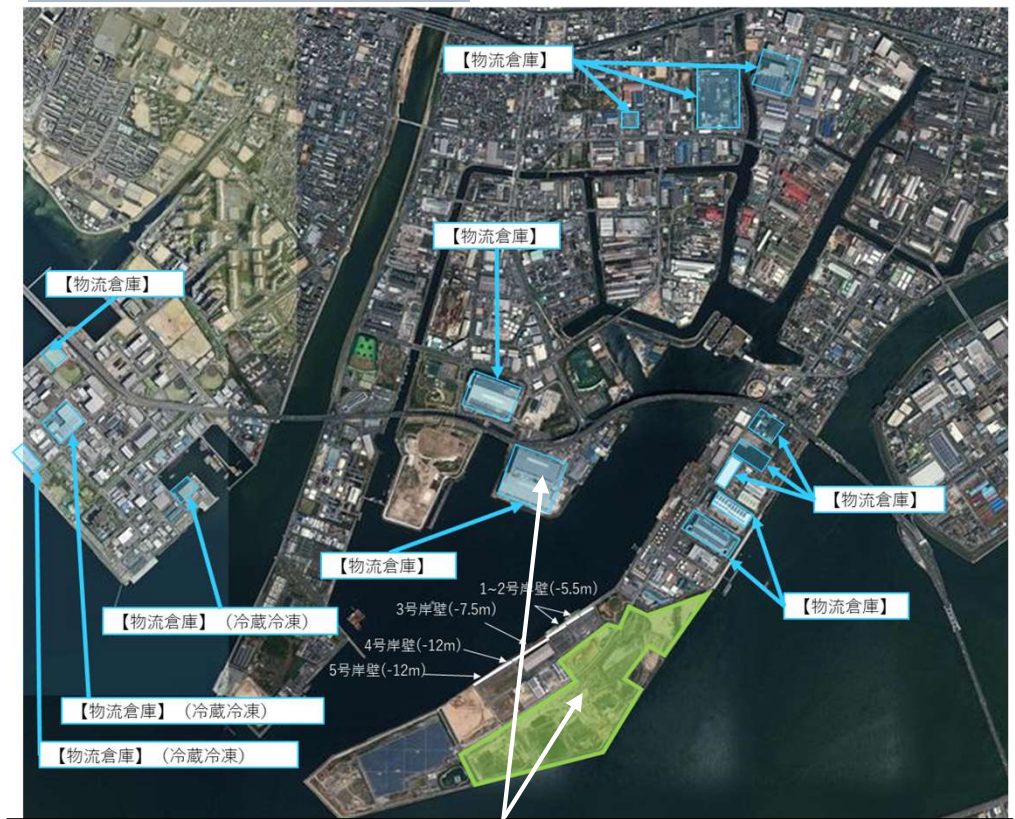
尼崎西宮芦屋港周辺の高速道路ネットワーク



## 阪神港との連携の事例(物流事業者へのヒアリングより)

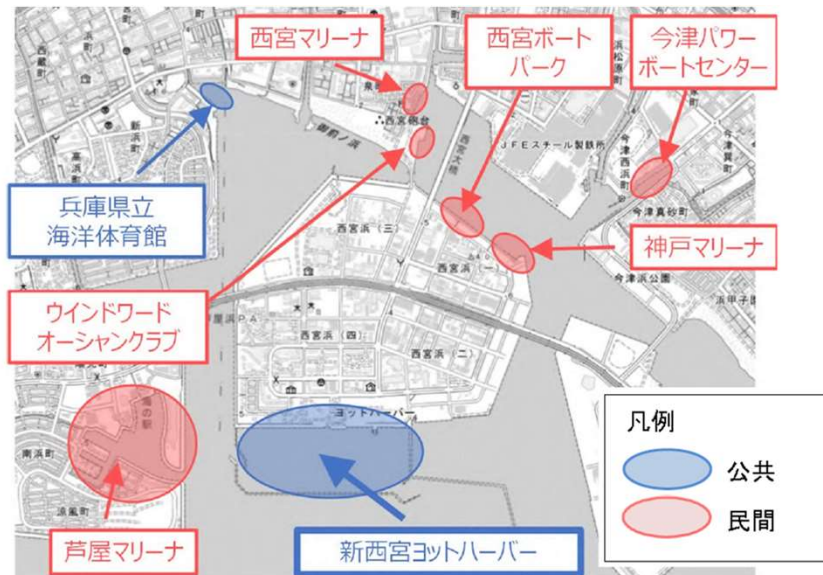
- ・商品を中国や東南アジアなどから神戸港へ輸入後、尼崎の物流倉庫でデバンニングし、商品を検品・保管・梱包後、各店舗に配送している
- ・国内で製造された商品を、尼崎の物流倉庫に集め、コンテナにパッキング後、神戸港から輸出している
- ・尼崎の物流倉庫は、阪神港で輸出入する商品の入出荷コントロール機能を有している

## 大型物流施設の立地状況



- ・流通加工機能を備えた大型物流施設の立地が見込まれる
- ・コールドチェーンなどの輸送能力強化をはじめとした、物流の高付加価値化が図られ、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する

- 芦屋港区、西宮港区には、ヨットハーバー、ポートパーク等の公共・民間マリーナが多数立地し、兵庫県のプレジャーボートの収容能力は大阪湾府県で最大であり、加えて大型プレジャーボートの寄港実績も有する。
- 大阪湾では平成16年に「大阪湾再生行動計画」が策定され、快適な海辺空間の充実を目指し、関係者が連携して、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21世紀の森構想」による臨海部地域の緑化に取り組むとともに、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト」に基づき運河の水質浄化や運河沿い遊歩道の整備が進められている。



西宮・芦屋港区周辺の公共・民間マリーナ

| 順位 | 都道府県 | 収容能力(隻) |
|----|------|---------|
| 1  | 兵庫県  | 6,127   |
| 2  | 滋賀県  | 5,706   |
| 3  | 和歌山県 | 2,904   |
| 4  | 大阪府  | 1,995   |
| 5  | 京都府  | 751     |

(出典)R4プレジャーボート全国実態調査結果

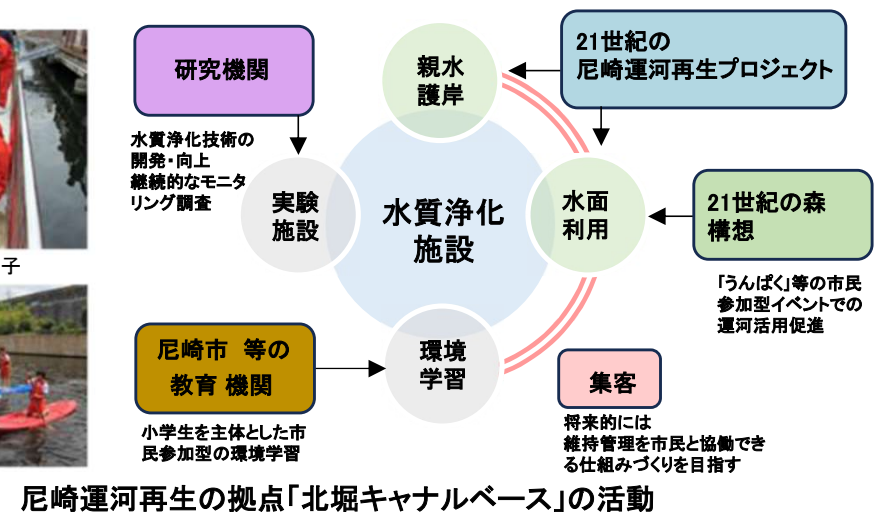
都道府県別(近畿地方)のマリーナ等収容能力



港内での環境学習の様子



港内でのSUPの様子

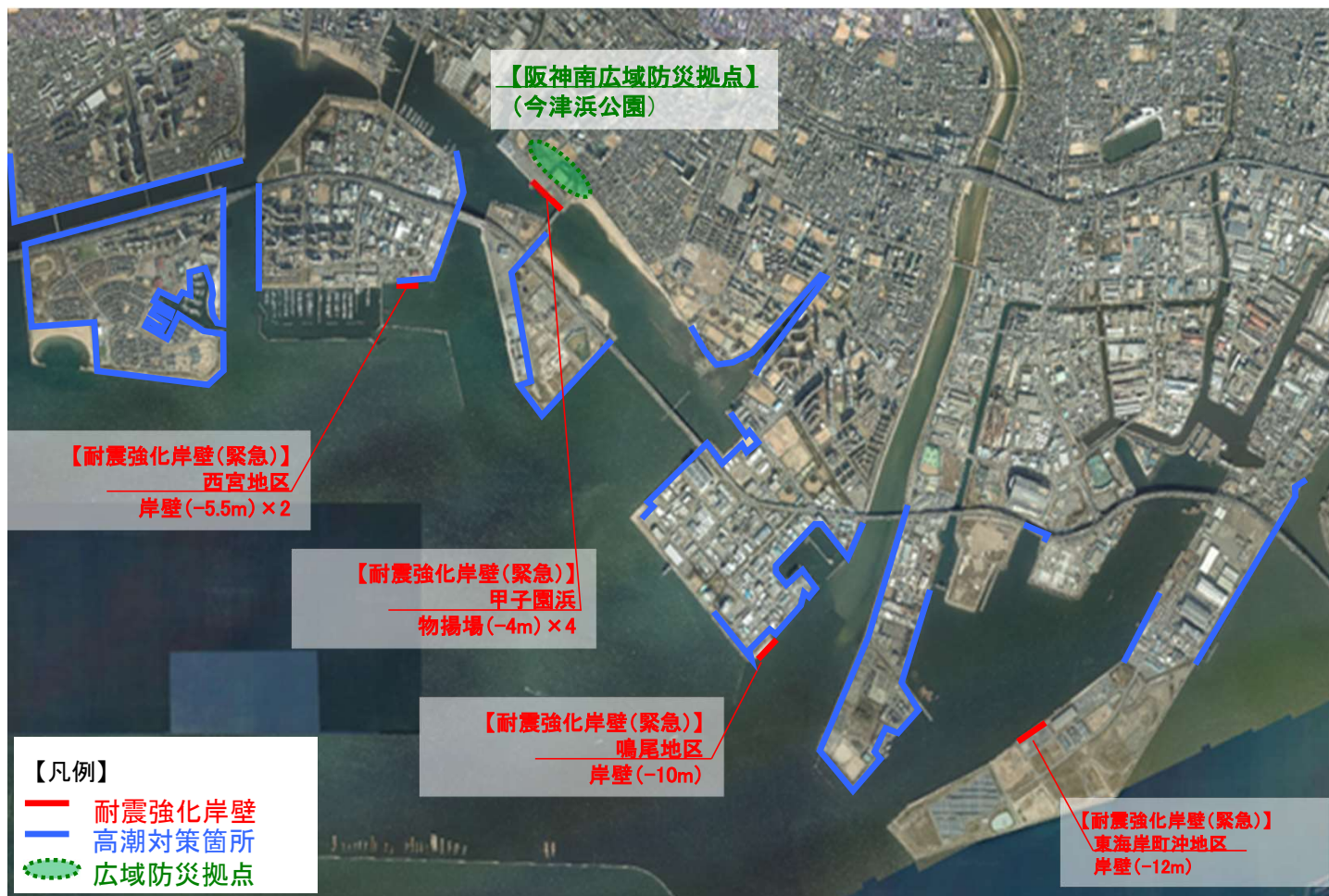


尼崎運河再生の拠点「北堀キャンナルベース」の活動



海浜再生、緑地整備と既存親水空間のネットワーク化

- 2018年9月の台風21号により尼崎西宮芦屋港の鳴尾浜地区など複数の地区で浸水被害が発生したことを受け、兵庫県は2019年度に「兵庫県高潮対策10箇年計画」を策定し、ハード・ソフト両面から高潮対策に取り組んでいる。
- 尼崎西宮芦屋港では、現在、港湾計画に位置付けられている4箇所8バースの耐震強化岸壁が既に整備されている。



台風21号による鳴尾浜地区の浸水範囲



台風21号による被災状況

## 【尼崎西宮芦屋港の現状・役割】

### 〈物流・産業〉

- ◆ 内貿の砂利・砂、完成自動車、鋼材が大宗貨物
- ◆ 阪神港・背後都市圏を支える物流施設の集積
- ◆ 阪神臨海部で比較的ゆとりのある用地
- ◆ 阪神工業地帯を支える鉄鋼等の物流拠点

### 〈生活・環境〉

- ◆ 大阪湾内の海辺空間・自然環境の創出
- ◆ 盛んな海洋性レクリエーション
- ◆ 大型プレジャーボート等の受入

### 〈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

## 【課題】

### （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の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

### （関連計画）

- ◆ 兵庫県2030年の展望（R1.6月）
- ◆ 尼崎市総合計画（R5.4月）
- ◆ 西宮市総合計画（R1.11月）
- ◆ 芦屋市総合計画（R3.9月） 等

## 【基本理念】

**大阪湾のKEY・PORT**  
～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

### 基本理念

背後地からの要請に加え、大阪港及び神戸港を補完・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。また、「大阪湾のオアシス」の理念から、美しくにぎわいのある空間創出や大阪湾再生の先導的役割を引き継ぎ、港づくりに努める。

### 物流・産業

- 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
- 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  
▶ 内貿バルク貨物の拠点化  
▶ 道路ネットワークの充実

### 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  
【戦略】▶ 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上  
▶ マリーナ等の施設及び役割・機能の強化

### 自然環境

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

### 防災

- 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（西宮防波堤以南）

## 1. 尼崎西宮芦屋港が担っている役割

- 阪神工業地帯の中心部に位置し、背後圏に立地する産業（鉄鋼業、基礎資材産業等）の材料調達及び生産拠点という、工業港としての役割に加え、近年では、近畿圏における完成自動車の移出入拠点という重要な役割も担っている。
- 国際コンテナ戦略港湾である神戸港と大阪港の中間に位置するという強みを活かし、背後圏の物流需要に応えるとともに、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」との連携により地域経済の活性化に貢献する役割を担っている。
- 「尼崎21世紀の森」や西宮港区に残る海浜、マリーナの集積など、大阪湾の親水・海洋レクリエーションの拠点となっている。

## 2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた尼崎西宮芦屋港の戦略

- 国においては、我が国の基幹産業・地場産業を支えるため、物流機能の強化と港湾空間の形成を図るとともに、労働力不足が顕在化する中で将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築を図る。
- 大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線等の高速道路ネットワークの整備によるアクセス性向上の機会を捉え、大型物流施設の誘致の促進により、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」との連携を図る。
- 背後地域においては、東海岸町沖地区のフェニックス事業用地を強みとして、国際競争力を有する産業やコールドチェーン等の新たな物流需要に対応する機能集積などにより、「ものの交流拠点化」を図る。
- 地域の防災拠点として住民生活の安全・安心に貢献するとともに、被災時においても社会経済活動を維持するため、港湾の更なる強靱化を図る。

## 3. 尼崎西宮芦屋港の現状・課題とその対応方策

- 現在、完成自動車を取り扱う岸壁が一体的に利用できておらず、また、背後用地も狭隘なため、尼崎西宮芦屋港に集約することができず、阪神地区で販売される多くの完成自動車は陸上輸送されている。必要となる背後用地を確保し、海上輸送へ転換するなど環境への負荷が少なく効率的な完成自動車の輸送が課題となっている。
- 背後に立地する鉄鋼関連企業や素材産業関連企業は、小規模な専用岸壁で原材料や製品の荷役を行っており、船舶大型化や物流効率化の実現が課題となっている。
- これらの課題を解決しつつ、将来戦略に対応するため、完成自動車等の物流効率化に係るニーズに対応できる複合一貫輸送ターミナルを新たに計画し、尼崎港区内の埠頭再編を図るとともに、増加する貨物需要に対応した道路ネットワークの充実を図る。

# 尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂(案)の概要



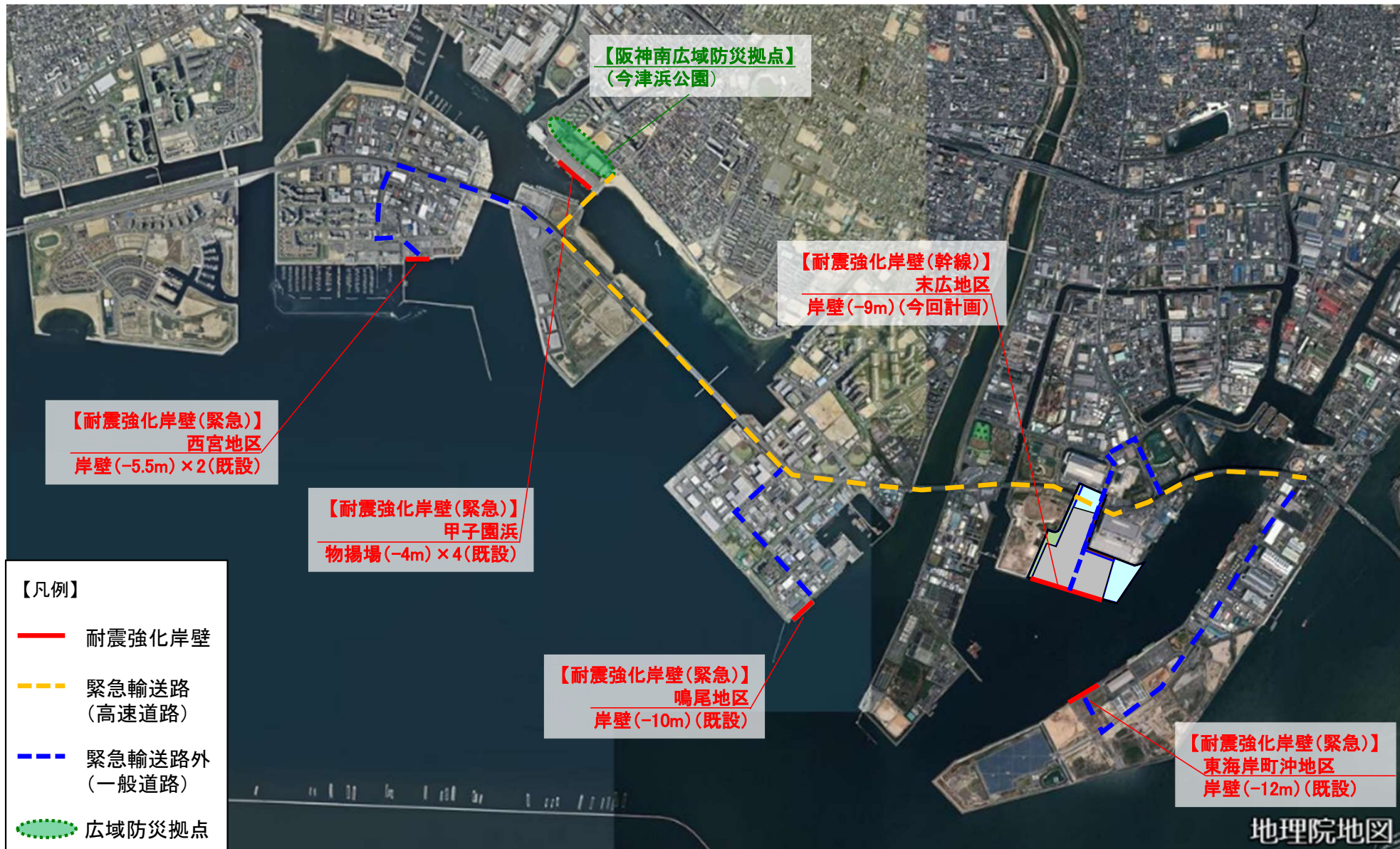
- 東海岸町沖地区の公共岸壁での完成自動車の取扱いについて、埠頭用地の面積不足や船舶の大型化に対する岸壁の水深不足、完成自動車の取扱岸壁が離れていることによる非効率な利用が課題となっている。
- また、東海岸町沖地区の土地需要に係るアンケート・ヒアリングでは、流通加工機能を備えた大型物流施設の進出が見込まれている一方で、海上輸送貨物として鉱産品や金属機械工業品等の取扱いが想定されている。
- さらに、背後企業が現状二次輸送で輸入している原料となるバルク貨物について、尼崎西宮芦屋港を利用して直接輸入したいといった要請があり、効率的な輸送が可能となるバルク貨物取扱岸壁が求められている。
- 上記を踏まえ、効率的な輸送及び取扱量増加、船舶の大型化に対応し、効果的な物流・製造業等の拠点形成に資するため、完成自動車の取扱を東海岸町沖地区から末広地区に移転し、末広地区を内貿ユニットロード貨物を扱う複合一貫輸送ターミナルの拠点として位置づけるとともに、東海岸町沖地区の既存岸壁を活用し、背後企業のバルク貨物取扱拠点を位置づける埠頭再編を計画する。



- 尼崎港区内の臨港道路は末広地区と東海岸町地区において接続しておらず、現状、東海岸町地区から主要幹線道路に繋がる道路において慢性的な交通渋滞が発生している。
- 将来的に東海岸町・東海岸町沖地区において大型物流施設等の立地が見込まれており、さらに臨海部の交通が滞留する可能性がある。
- このため、港湾関連車両の円滑な物流を確保し、臨海部に立地する企業の物流環境向上に資するため、末広地区と東海岸町地区を結ぶ東西連絡道路を“港湾の道路体系の骨格を形成する道路”(臨港道路)として計画する。



- 大規模地震等が発生した場合に、緊急物資の輸送や人員の輸送等に供するとともに、基幹的な海上物流機能を維持するため、大規模地震対策施設を計画する。



## 〇ROROターミナルの整備について

(意見)

物流倉庫が複数立地しているように、尼崎西宮芦屋港は物流業界から注目を浴びている。世の中の動きに合わせてつつ、スピード感を持って整備・検討を進めていただきたい。

(回答)

大型物流倉庫へのヒアリングから、ROROターミナルの利用意向があることを確認しており、本計画が世の中に周知されることでROROターミナルの需要を顕在化させ、実現性が高まるようスピード感をもって取り組んでいきたい。

## 〇今後の土地利用の見込みとコールドチェーンへの期待について

(意見)

大阪湾沿岸でコールドチェーン等の物流関連の土地が不足する状況のなか、今後の土地利用の見込みについてどう考えるか。

(回答)

アンケート結果より、東海岸町沖地区の分譲地において、冷蔵・冷凍貨物を新たに進出させたい企業の声やROROターミナルを利用したい企業の声を確認している。埋立整備には時間を要する見込みだが、企業ニーズを確実に捉えられるように取り組んでいく。

## 〇港湾整備について

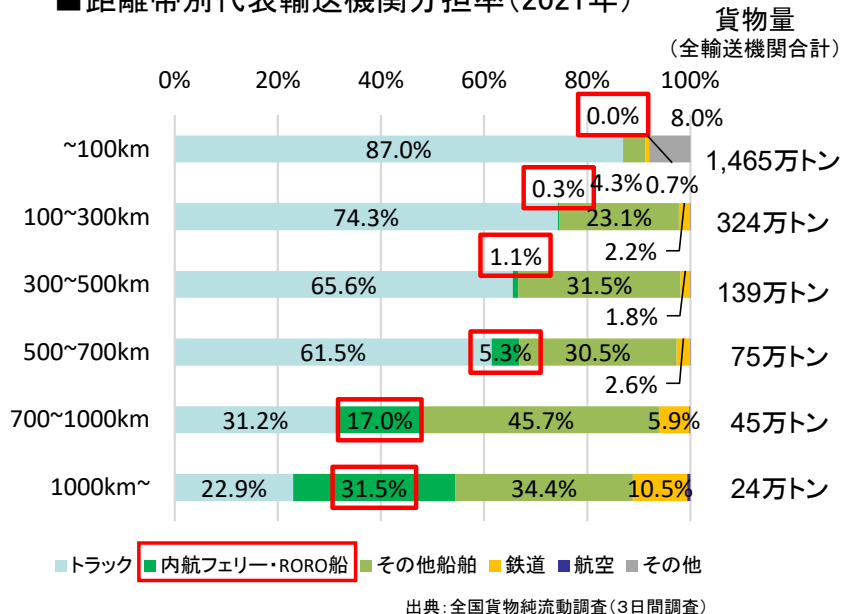
(意見)

ROROターミナルや東西連絡道路について、将来の地元市の発展を担うという面からも整備に期待している。

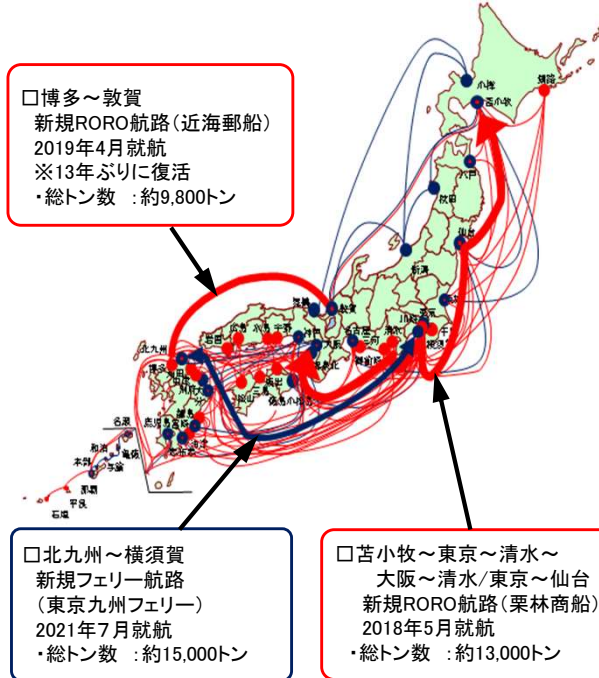
 【答申】尼崎西宮芦屋港港湾計画の改訂案について、原案を適当と認めるとの答申をいただいた。

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000km以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の貨物量を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な輸送手段であり、災害時に緊急輸送手段となるなど国内物流を維持する上で極めて重要。
- 「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性があることから、港湾の機能強化、物流の効率化を図る必要がある。

■ 距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■ 内航フェリー・RORO船の就航状況



■ 内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

| 内航フェリー   | 1990年   | 2020年    | 伸び率<br>(1990年⇒2020年) |
|----------|---------|----------|----------------------|
| 総トン数     | 7,900トン | 11,000トン | 約1.4倍                |
| シャシー積載台数 | 95台     | 131台     | 約1.4倍                |
| RORO船    | 1990年   | 2020年    | 伸び率<br>(1990年⇒2020年) |
| 総トン数     | 4,300トン | 11,000トン | 約2.6倍                |
| シャシー積載台数 | 50台     | 133台     | 約2.7倍                |

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

○ 「物流の2024年問題」等により不足する営業用トラック輸送量

|           | 2024年度 | 2030年度 |
|-----------|--------|--------|
| 不足する輸送量   | 4.0億トン | 9.4億トン |
| 不足する輸送量割合 | 14.2%  | 34.1%  |

出典: 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における(株)NX総合研究所試算

## 「経済財政運営と改革の基本方針2024」(令和6年6月21日閣議決定)(抜粋)

### 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

#### 5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」)

～(中略)～港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。～(中略)～物流の持続的成長を図るため、物流拠点・ネットワークの機能強化、モーダルシフトや物流DX・標準化等による効率化、商慣行の是正、荷主・消費者の行動変容、改正物流法等の執行体制の構築等の抜本的・総合的な対策を一体的に進める。

- 尼崎西宮芦屋港は、阪神地区で販売される完成自動車の移入拠点となるとともに、背後圏で製造された完成自動車の移出拠点となっている。
- また、阪神工業地帯の中心部に位置し、工業港として重要な役割を担うとともに、高速道路網などの物流インフラが充実しており、大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線(R3.4事業化)など高速道路網が今後整備予定である。
- 今回の改訂で新たに計画する末広地区の新規埠頭は、完成自動車の国内物流網(海上、陸上)の統合・再編及びRORO輸送網の構築を図るものであり、国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築に貢献する。

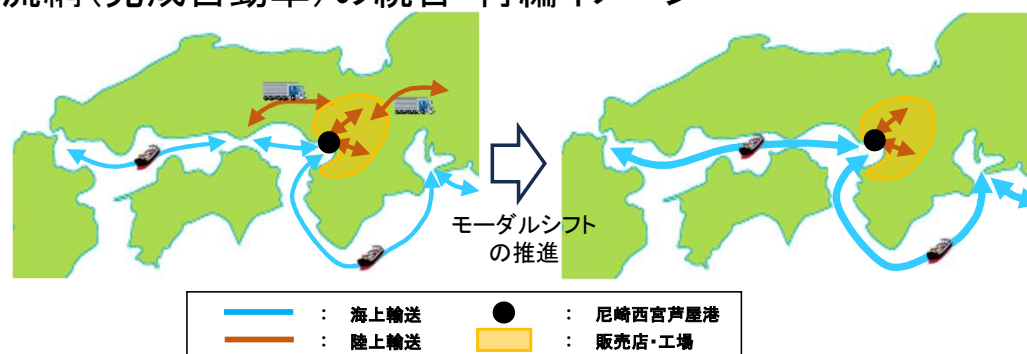
## ■近畿圏港湾の完成自動車の移出入量

単位(トン)

| 港湾名     | 移出      | 移入      | 合計        |
|---------|---------|---------|-----------|
| 堺泉北港    | 489,461 | 675,967 | 1,165,428 |
| 大阪港     | 339,135 | 187,474 | 526,609   |
| 尼崎西宮芦屋港 | 466,154 | 813,525 | 1,279,679 |
| 神戸港     | 433,466 | 507,488 | 940,954   |
| 姫路港     | 9,705   | 3,170   | 12,875    |

(出典)港湾統計2022年

## ■物流網(完成自動車)の統合・再編イメージ

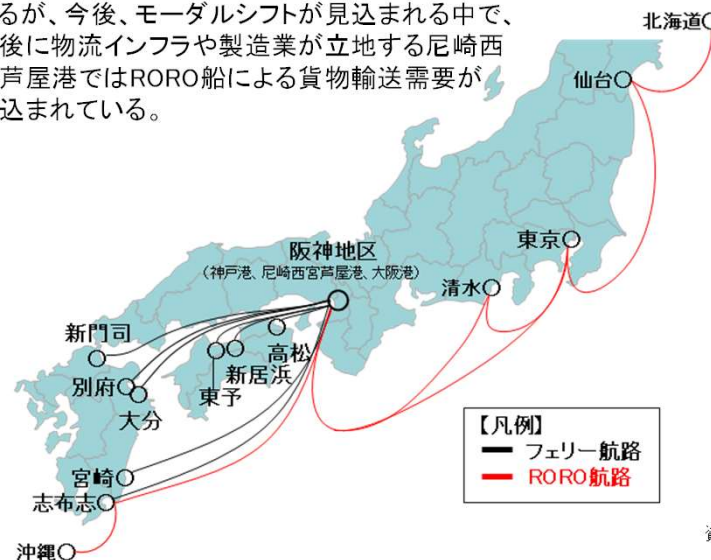


## ■背後の道路ネットワーク

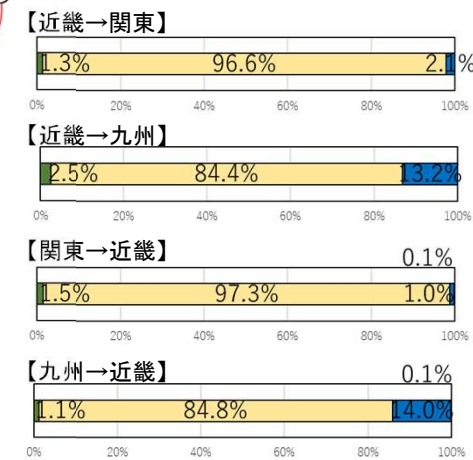


## ■国内物流を安定的に支えるRORO輸送網の構築

阪神地区はフェリー航路の就航が中心となっているが、今後、モーダルシフトが見込まれる中で、背後に物流インフラや製造業が立地する尼崎西宮芦屋港ではRORO船による貨物輸送需要が見込まれている。



阪神地区発着の内航RORO航路一覧



資料:「R3全国貨物純流動調査(物流センサス)」より近畿地整作成

## 【目指す姿(前回改訂時)】

### 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～

#### ①物流・産業

- 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
  - ・取扱貨物の特性に応じた既存埠頭などの再編・強化
  - ・モーダルシフトを推進する物流機能の強化と交通ネットワークの充実
  - ・産業の高度化・集積と一体となった物流機能の強化と埠頭間アクセスの強化
- 産業の高度化と新産業の集積を促す活力みなぎるみなとづくり
  - ・産業活動の展開を支える産業空間の提供
  - ・臨海部の産業拠点と連携する港湾機能の強化
  - ・環境産業育成と静脈物流形成による循環型社会の構築

#### ②生活・環境

- 人と自然が共存する美しくにぎわいあふれるみなとづくり
  - ・緑のネットワーク形成による身近な憩い・にぎわい空間の創出
  - ・美しい港の景観づくりと放置船舶などの適正収容による水域利用の適正化
- 大阪湾再生を先導する自然環境豊かなみなとづくり
  - ・親水性緑地の創出や干潟、海浜などの保全・再生・創出
  - ・森・川・海のネットワークによる「大阪湾再生行動計画」の推進

#### ③防災

- 災害に強く安全で安心なみなとづくり
  - ・様々な自然災害に強い港湾施設と空間づくり
  - ・港湾でのセキュリティの向上

## 【目指す姿(今回改訂)】

### 大阪湾の KEY・PORT

～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

#### ①物流・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
- 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
  - ・内貿バルク貨物の拠点化
  - ・道路ネットワークの充実

#### ②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
  - ・マリナー等の集客施設の強化
- 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

#### ③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
  - ・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

## 【港湾の基本方針】港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

- 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
  - ・国内複合一貫輸送網の機能強化
  - ・災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化
- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
  - ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
  - ・物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進
- 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
  - ・災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化
- 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進
  - ・国・港湾管理者・民間企業が適切に連携し、港湾間の機能分担を踏まえた連携を図った上で、既存施設や用地等の効率的・弾力的な利用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編の促進
  - ・将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、港湾機能上必要な用地の計画的な確保と機能配置

## 【今回計画での主な対応】

### 〈物流・産業〉

- ・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
- ・コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積
- ・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
- ・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
- ・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

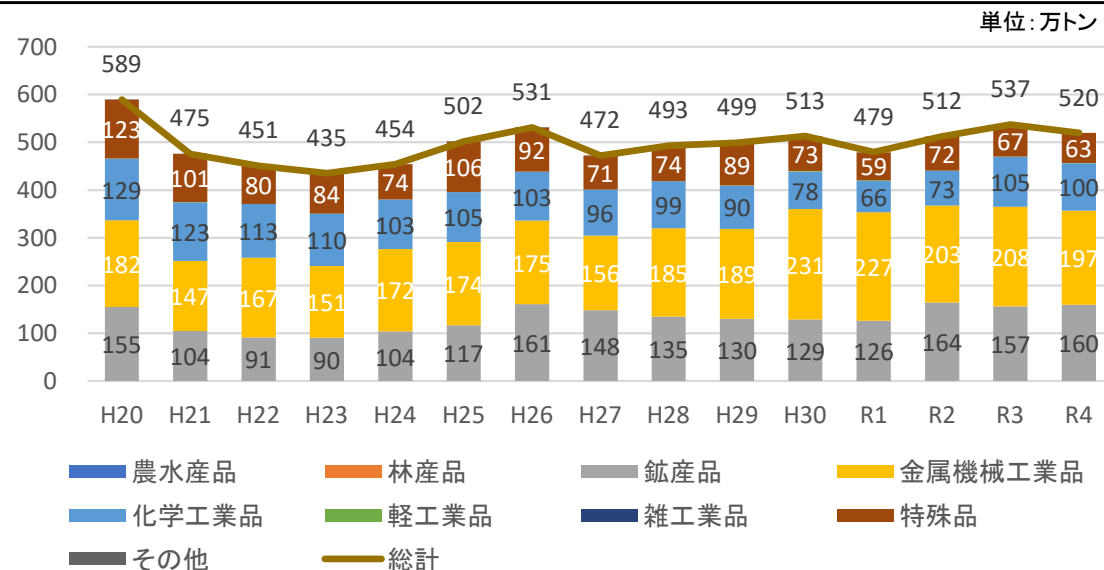
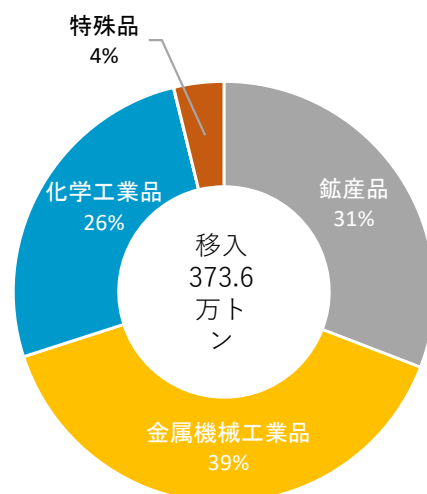
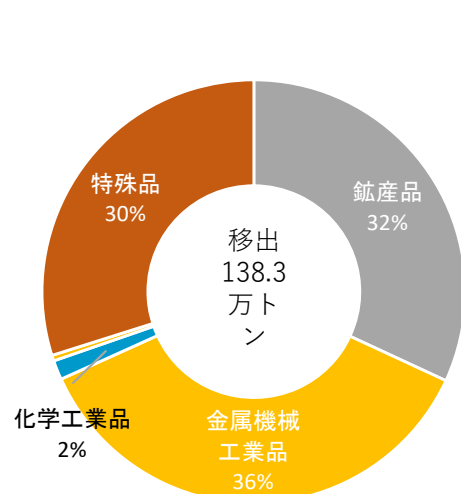
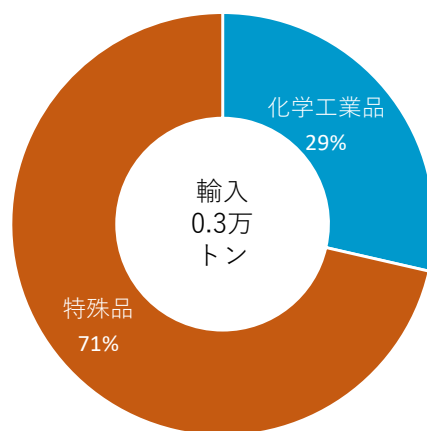
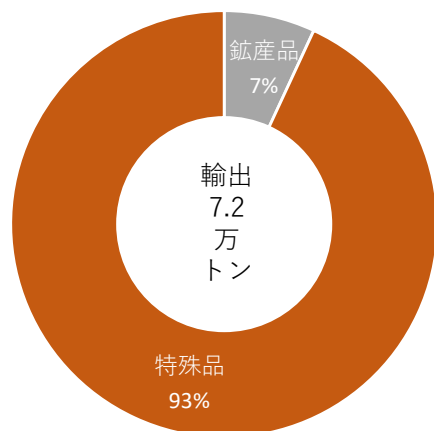
### 〈防災〉

- ・大規模地震発生時の緊急物資輸送やフェリー・RORO船等の国内海上幹線物流機能を維持するため、耐震強化岸壁を維持するため、耐震強化岸壁を計画
- ・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

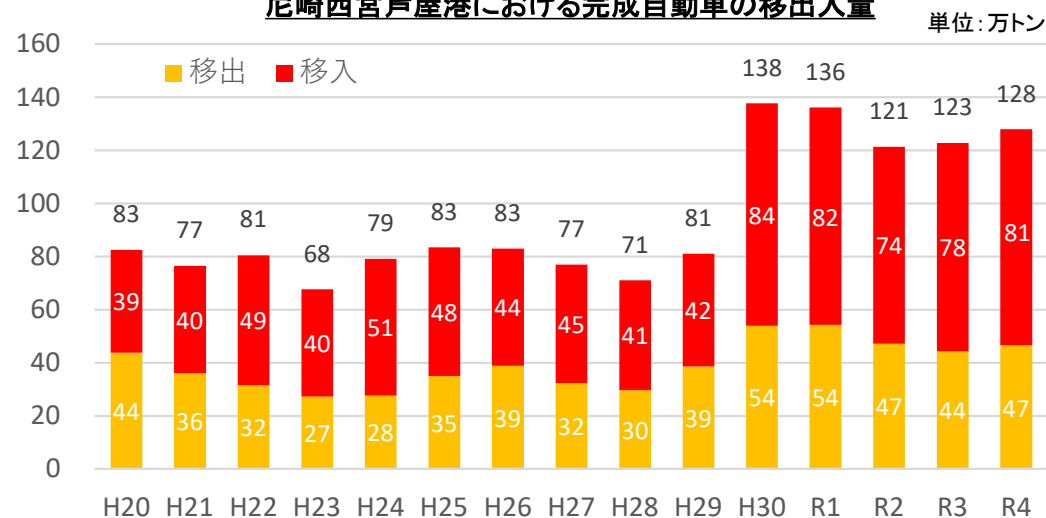
# 貨物の取扱状況

- 総取扱貨物量：約520万トン（R4）
- 取扱貨物量動向：平成中頃は減少傾向であったが、近年は回復傾向にある。
- 内貿取扱貨物：移入・移出ともに鉱産品と金属機械工業品で7割近くを占めている。
- 完成自動車は、H30からトヨタが利用開始。R2にコロナの影響で移出入量が減少したが、翌年は回復傾向を見せている。

尼崎西宮芦屋港取扱貨物量の品目別内訳（R4）



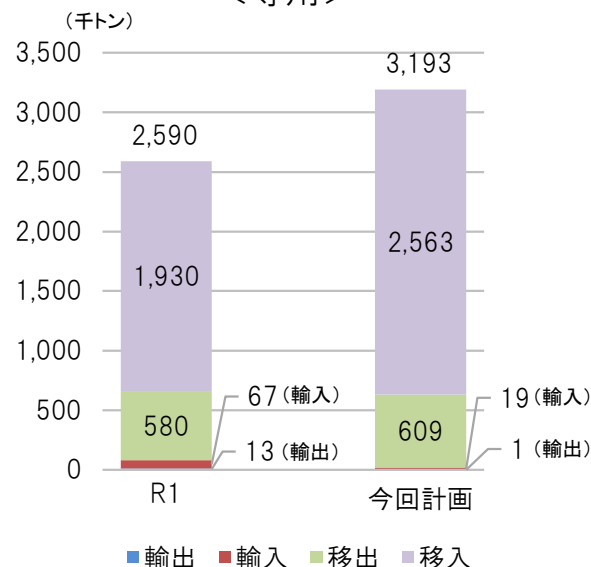
尼崎西宮芦屋港における完成自動車の移出入量



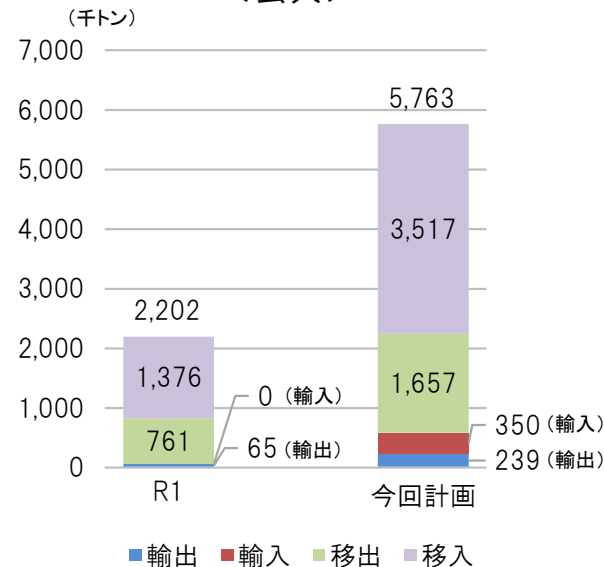
○ 企業ヒアリング結果等より、今後の完成自動車、内貿RORO貨物の拡大により、移出入貨物の増加が見込まれる。

※推計目標年次：R18

＜専用＞



＜公共＞



＜専用＞

単位：千トン

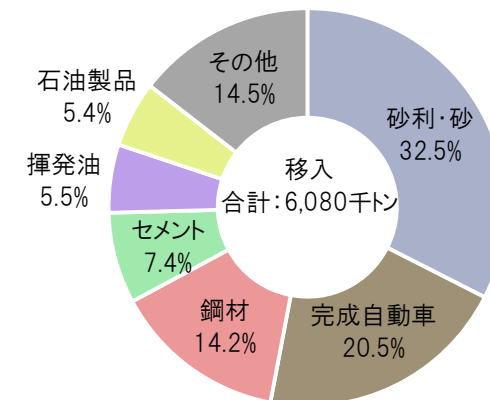
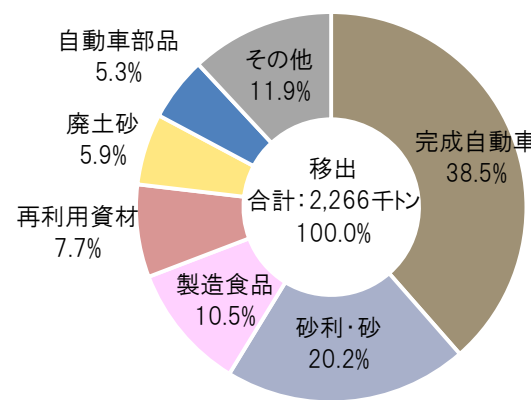
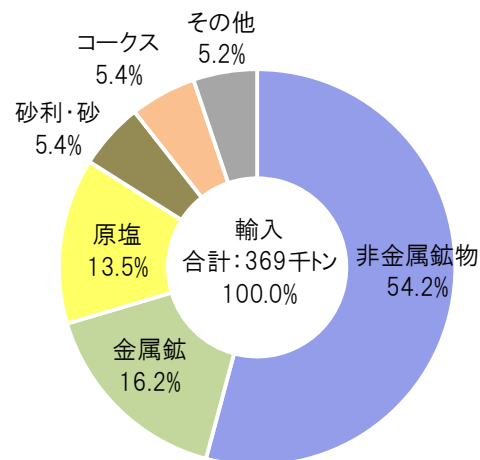
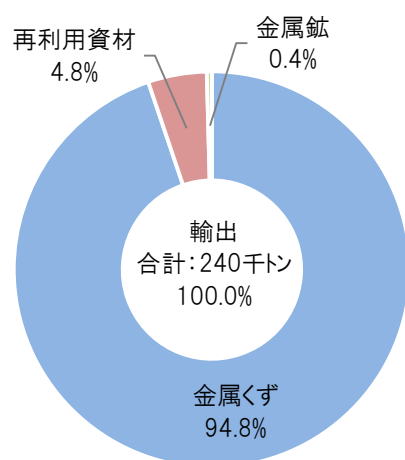
|    | 品類・品種 | R1  | 今回推計 | 差分  |
|----|-------|-----|------|-----|
| 移入 | 石油製品  | 65  | 326  | 261 |
| 移入 | 揮発油   | 67  | 337  | 270 |
| 移入 | セメント  | 372 | 451  | 79  |

＜公共＞

単位：千トン

|    | 品類・品種 | R1  | 今回推計  | 差分    |
|----|-------|-----|-------|-------|
| 輸出 | 金属くず  | 53  | 227   | 174   |
| 輸入 | 非金属鉱物 |     | 200   | 200   |
| 移出 | 完成自動車 | 543 | 874   | 331   |
| 移出 | 自動車部品 |     | 120   | 120   |
| 移出 | 製造食品  |     | 238   | 238   |
| 移入 | 砂利・砂  | 470 | 1,671 | 1,201 |
| 移入 | 鋼材    | 71  | 410   | 339   |
| 移入 | 非金属鉱物 |     | 132   | 132   |
| 移入 | 完成自動車 | 818 | 1,246 | 427   |

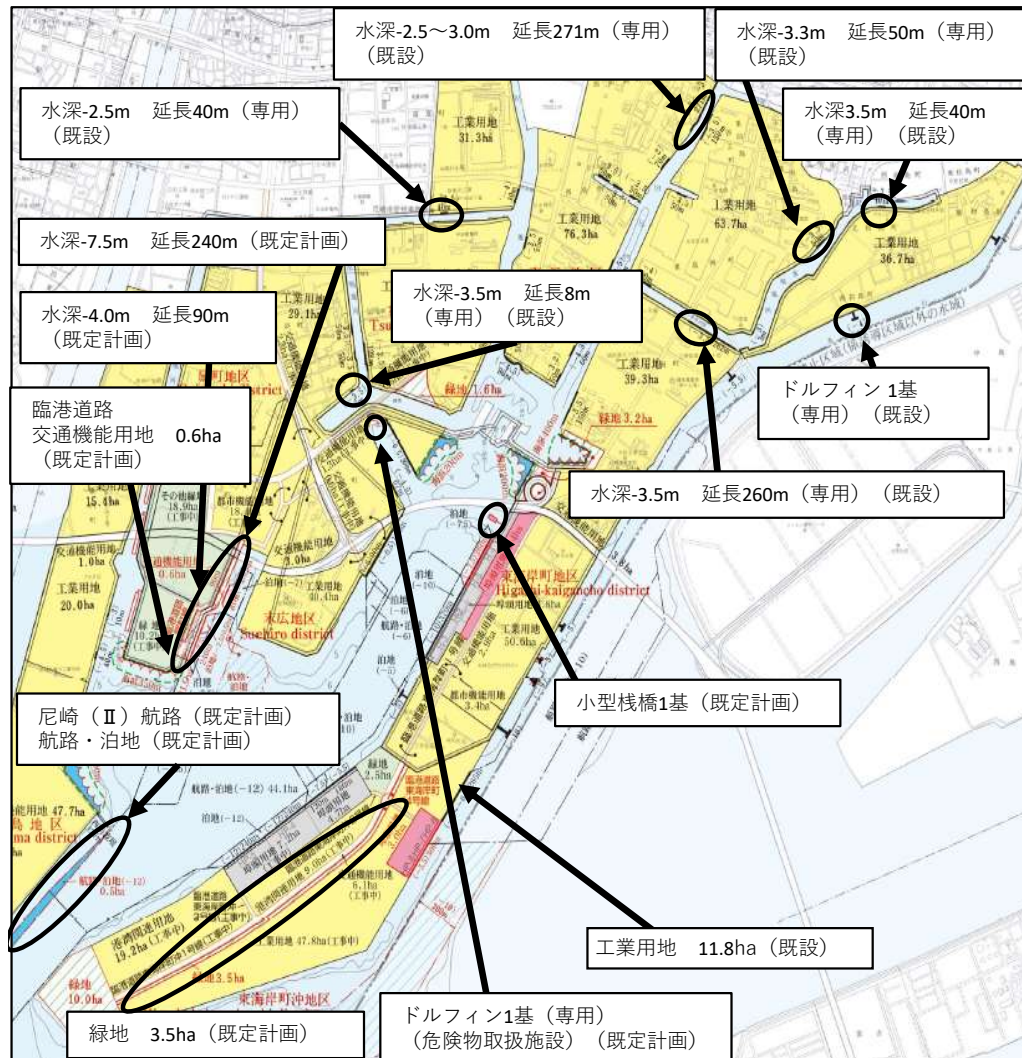
## 【今回計画の品目内訳】



# 計画変更内容(尼崎地区)

- 産業動向の変化、船舶大型化等への対応、臨海部での効率的・効果的な物流・製造業等の拠点形成に資するため、新規埠頭の整備とあわせた埠頭再編を計画する。
- 臨海部の交通の円滑化を図るため、臨港道路(東西連絡道路)を計画する。
- 新たに企業が立地するための用地を確保するために、土地利用計画の変更を行う。

## 【既定計画】

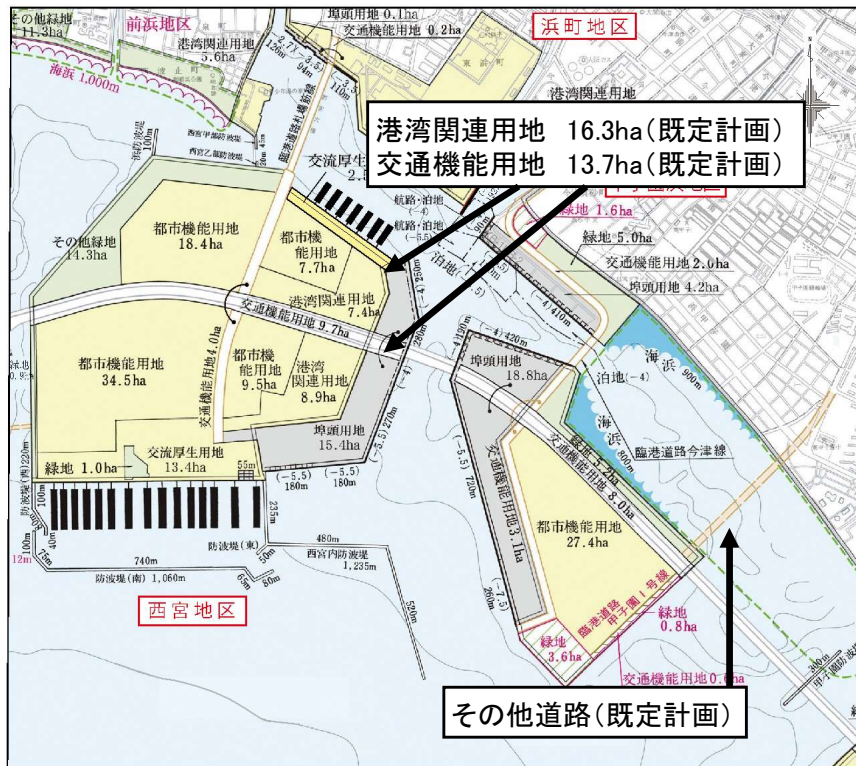


## 【今回計画】

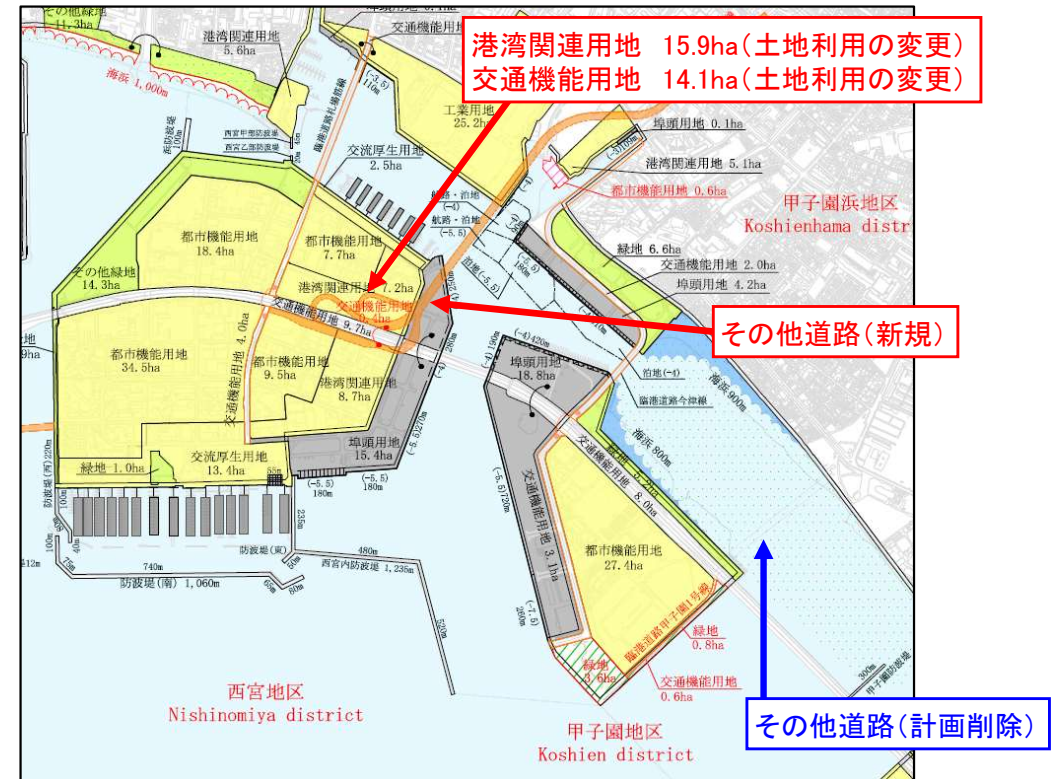


○ 名神湾岸連絡線に係る都市計画の変更(R3.2)に伴い、西宮地区において土地利用計画を変更する。

【既定計画】



【今回計画】



| 凡例    |     |
|-------|-----|
| 新規・変更 | ——— |
| 計画削除  | ——— |