

事後評価調書
【港湾事業】

土木局港湾課

事後評価調書

部課室名	県土整備部 土木局 港湾課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	港湾課長 加納 新次 (建設係長 雨宮 功)	内線	4 4 4 0 (4 4 5 0)
------	------------------	---------------------	---------------------------	----	----------------------

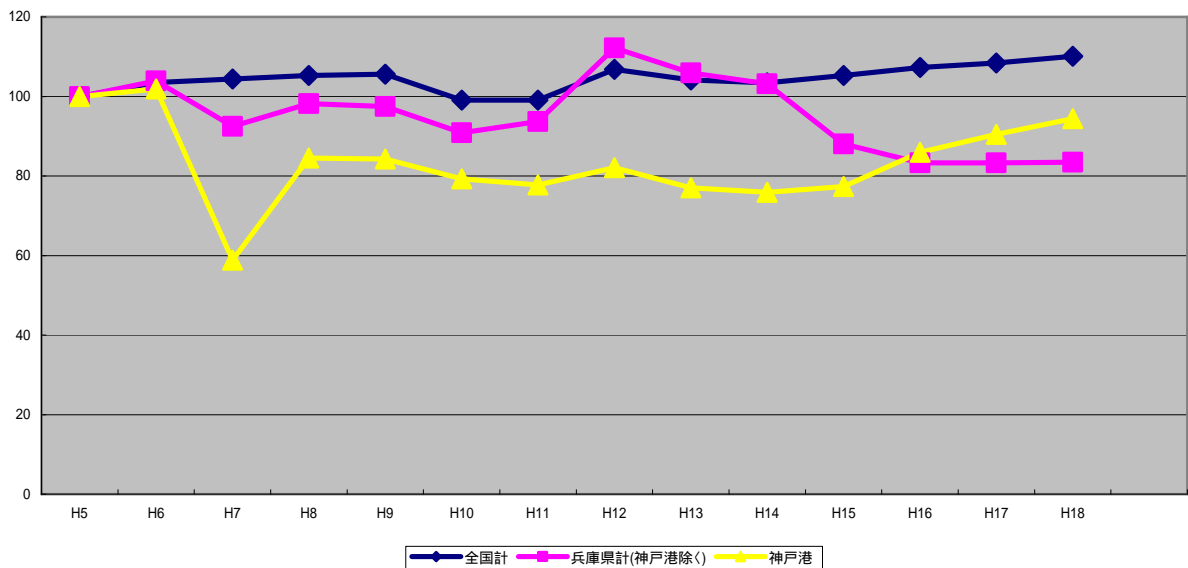
事業種別	港湾事業	事業名	港湾改修事業	事業主体	兵庫県
港湾名・地区名	尼崎西宮芦屋港 尼崎地区			所在地	尼崎市東海岸町
事業目的				事業内容	
(1)尼崎地区では、内貿貨物を取り扱う公共岸壁が運河水路部の内港地区にあり、尼崎開門を經由して入出港するため輸送効率が悪いことから、東海岸町地区、東海岸町沖地区に国内物流ターミナルを整備し、既存内貿ふ頭を再編・集約することにより、地区全体の物流効率化を図るとともに、内港地区の環境改善を図ることとしている。 (2)当該事業は、大阪湾フェニックス事業とあわせて、内貿ふ頭再編集約の一環である内貿岸壁及びふ頭用地を整備し、阪神地域の活性化を図るものである。				港湾改修事業〔負担割合 国：1/2、県：1/2〕 岸壁（-7.5m） L=130m 岸壁（-5.5m） L=180m 泊地（-7.5m） V=17千m ³ 道路（ ） L=790m ふ頭用地整備事業〔負担割合 全額県〕 ふ頭用地 A=5ha	
事業期間	計画	S62年度～H12年度 H10再評価時点	事業費 (用地補償費)	計画	約33億円(約 - 億円) H10再評価時点
	実績	S62年度～H15年度		実績	約39億円(約 - 億円)
完了年月	平成16年3月		過去の評価	H10再評価(継続)	

事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

1 県全体の港湾取扱貨物量の推移

- (1)全国の港湾での取扱貨物量は、微増傾向にある。
- (2)神戸港では、平成7年の阪神淡路大震災の影響から、貨物量が激減したが、近年は回復傾向にある。
- (3)神戸港を除く兵庫県の港湾では、平成12年から14年の関西国際空港2期事業関連の土砂搬出により一時的に増加したものの、平成15年以降は減少傾向にあり、更なる利活用の促進が必要である。

【図 - 1 平成5年の取扱量（フェリーを除く）を100にしたときの取扱貨物量の推移】



2 尼崎西宮芦屋港尼崎地区をめぐる情勢の変化

(1) 周辺道路の整備等陸上アクセスの向上

阪神高速道路湾岸線（りんくうJCT～六甲アイランド）の全線開通（H6.4）により、臨海部の東西幹線道路が強化されるとともに、県道尼崎池田線（尼崎市東浪花町 - 川西市小戸）の4車線化が完了（H16.12）し、阪神間北部と尼崎臨海部の南北アクセスが強化された。

(2) 新たな企業立地の動き

尼崎臨海部には利活用可能なまとまった土地があり、湾岸線に近いという立地条件から、パナソニック PDP（H17.9）やAMB 尼崎ディストリビューションセンター（H17.8）など、新たな企業進出が加速している。

(3) 海上輸送

大阪湾フェニックス事業及び本事業の進展に伴い、平成11年頃から自動車・鉄鋼製品等の雑貨の海上輸送拠点として、岸壁、埠頭用地の利用について企業からの要請が高まってきた。

(4) 自然環境創造と活力のある尼崎臨海部の再生

「公害の街」のイメージを払拭し、自然環境創造と活力のある尼崎臨海部を再生するため、「尼崎21世紀の森構想」（H14.3）、「運河水路活性化基本計画」（H2.3）、「尼崎シーブルー事業」（H16.12）、「尼崎運河再生プロジェクト」（H19.4）による環境整備・改善への取り組みが進められている。

3 情勢変化への柔軟な対応

(1) 事業着手時点では、本事業箇所の岸壁（-7.5m）及び岸壁（-5.5m）は、増加が予想される内貿貨物需要に応えるため、バラ貨物（鉱産品、砂利・砂等）を取り扱うこととしていた。

(2) 再評価時点（H10）では、貨物量が一時減少していたものの、震災後大幅な増加傾向を示していたことから、バラ貨物を取り扱う岸壁として事業継続した。

(3) その後、バラ貨物取扱量が伸び悩む一方、陸上アクセスの向上等を背景にした一般貨物の海上輸送拠点としての利用要請の高まりなど、社会情勢の変化に適時適切に対応し、尼崎地区の活性化を図るため、金属機械工業品等のバラ貨物以外の新たな貨物を積極的に誘致するよう方針転換した。

(4) なお、内港地区で取り扱っているバラ貨物は、将来的に東海岸町岸壁（-7.5m）及びフェニックス事業用地東側の岸壁（-5.5m）に移転させることとし、その整備時期は、今後の砂利・砂等の取扱量の動向、フェニックス事業や地区全体の環境整備・改善の取り組みの進捗状況などを見ながら検討することとした。

【図 - 2 尼崎地区 内貿ふ頭の再編・集約計画】



事業の効果の発現状況	
想定した整備効果等	整備後の状況
<p>【直接効果】</p> <p>1 国内物流ターミナルの整備による地区全体の活性化</p>	<p>1 取扱貨物量</p> <p>本事業の実施によって、下記のように当該岸壁では計画を上回る取扱量があり、尼崎地区の活性化につながっている。</p> <p>(1)当該ふ頭における取扱貨物は、当初、砂利・砂等のバラ貨物を想定していたが、その後の情勢変化に適時適切に対応し、一般貨物を取り扱うこととして公募した結果、ダイハツ工業株が完成自動車の積み降ろし基地として平成16年8月より利用を開始した。</p> <p>(2)RORO船により尼崎と九州、中国、四国間で自動車輸送をしており、平成19年には500隻が利用している。</p> <p>(3)この結果、当該施設では、再評価時点で計画していた貨物量62.8万トンを上回る91.7万トンの貨物を扱っている。</p> <p style="text-align: center;">【図 - 3 尼崎地区における貨物量の推移(公共・内貿)】</p> <p style="text-align: center;">< 当該岸壁の取扱貨物量 ></p> <p>昭和62年度事業採択時の計画貨物量：58.5万トン(砂利・砂、その他鉱産品等)</p> <p>平成10年度再評価時点の計画貨物量：62.8万トン(砂利・砂、その他鉱産品等)</p> <p>平成19年度実績(速報値)：91.7万トン(金属機械工業品)</p> <p style="text-align: center;">【図 - 4 岸壁(-7.5m)、岸壁(-5.5m)における完成自動車の荷役状況】</p>

<p>2 尼崎地区の潜在需要の喚起</p> <p>3 開門内の環境改善</p> <p>【間接効果】</p> <p>1 今後の企業誘致、企業立地に向けたPR効果</p>	<p>2 背後圏域の潜在需要の喚起</p> <p>(1)社会経済情勢の変化、需要動向に対応したふ頭の利用を図った結果、現在海上輸送の拠点として十分機能しており、尼崎地区における潜在的な需要が呼び起こされ、今後の尼崎地区の更なる発展の可能性が示された。</p> <p>(2)今回、進出したダイハツ工業は、以前は神戸港深江地区で荷役を行っており、工場のある池田市からの陸上運搬距離は、約5km短縮する結果となった。(縮減効果試算額 約53百万円/年)</p> <p>3 開門内の環境改善</p> <p>(1)開門内からの取扱貨物の移転及び跡地の緑地化による環境改善については、今後の砂利・砂等の取扱量の動向、フェニックス事業や地区全体の環境整備・改善の取り組みの進捗状況などを見ながら着手することとした。</p> <p>1 岸壁、ふ頭の利活用によるPR効果</p> <p>(1)当該岸壁の企業による利用は、当該地区のもつ潜在的な利便性等について、十分なPR効果があり、これが誘因となって、施設供用後は、フェニックス事業用地への進出について企業からの問合せが増加した。</p> <p>(2)フェニックス事業用地の土地利用見直しのために、平成19年度にアンケート調査を行っている。その結果によれば、回答を得た尼崎市内の250社中52社が平成30年度までに移転希望の意向を持っている。</p>
---	---

改善措置の必要性

事業の実施により、本事業箇所の供用開始後、十分な貨物量が取扱われ、尼崎地区全体の貨物量の増加につながった。今後も継続して施設の利用が見込めることから、改善措置の必要性はない。

同種事業の計画・調査・事業実施のあり方、事業評価手法の改善等

今後の港湾整備の進め方

- (1) 本事業では、港湾の利用としては、十分な取扱貨物があり地区全体の活性化に効果があった。また現在、進めている物流・産業空間としてのフェニックス事業地のPRにも十分な効果があった。
- (2) 一方、本事業では、下記のような状況があり、長い期間を要する施設整備にあたって、将来需要予測、需要に応じた施設整備の難しさが課題として残った。
 本事業は大阪湾フェニックス事業と一体となった整備という特殊な事情もあり、廃棄物の受け入れの減少に伴い、事業着手から供用まで17年間を要した。この間、社会経済情勢の変化により、当該地区ならびに当該施設への要請も変化してきた。
 その結果、当初想定していたバラ貨物(砂利・砂等)とは異なる一般貨物(機械金属工業品)を取り扱うこととした。
- (3) このような状況に対応するため、今後、同種の事業を進めていくにあたっては、以下のような対応が必要である。
 社会経済情勢の変化の影響を少なくするために、新規の事業立ち上げを厳選して行うとともに、利用確度が高い施設については、事業費の集中投資を行って、早期供用するなど、選択と集中による港湾整備を進める。
 港湾整備のマスタープランである港湾計画での整備方針に加えて、社会経済情勢の動向を踏まえ、港湾の利用が見込まれる企業に対してアンケートやポートセールス等によって適宜情報収集を行うなど、物流や産業の要請に即応できる利用及び整備計画を策定し、柔軟な対応がとれるようにしていく。