

姫路港の整備・利用のあり方

～ 播磨とともに港がひかる～

平成 28 年 8 月

兵 庫 県

目 次

1 . はじめに	1
1.1 検討の背景と目的	1
1.2 検討フロー	2
1.3 姫路港の整備・利用のあり方検討会	3
1.4 姫路港の概要	4
1.5 産業集積の歴史と姫路港の沿革	5
1.6 姫路港の役割	7
2 . 姫路港の現況	11
2.1 我が国の港湾を取り巻く情勢	11
2.2 姫路港の現況	21
2.3 現行計画の実施状況	33
3 . 姫路港への要請	34
3.1 上位・関連計画からの要請	34
3.2 港湾利用者からの要請	36
4 . 戦略立案	37
4.1 物流・産業編	38
4.2 交流・生活編	39
4.3 自然・環境編	40
4.4 安全・安心編	41
5 . 姫路港の整備・利用のあり方	42
5.1 姫路港の将来像	42
5.2 将来像の実現に向けた主要施策	43
5.3 主要施策の関連性	46
5.4 主要施策の空間配置	47

1 . はじめに

1 . 1 検討の背景と目的

姫路港の港湾計画は、播磨臨海部利用計画研究会（平成 2 年 8 月～平成 3 年 8 月）でとりまとめた長期構想を基に、平成 5 年に改訂された。以来、22 年が経過しており、その間、7 回の軽易な変更が行われている。

姫路港は、背後圏の姫路市・播磨臨海工業地帯を支える国際拠点港湾として、重要な役割を果たしているところであるが、近年の製造業の国際分業化や貨物のコンテナ化の進展など、姫路港を取り巻く社会情勢は大きく変化している。

姫路港がこれからも地域を牽引する港としての役割を果たしていくためには、物流のみならず、産業基盤づくりなどさらに幅広い観点から将来のあり方を検討することが必要である。

そのため、港湾計画の改訂を見据え、港湾物流の有識者や港運関係者などから構成する「姫路港の整備・利用のあり方検討会」を設置し、概ね 15～20 年先の長期的視野（目標年次：平成 40 年代）に立って「姫路港の整備・利用のあり方」について検討するものである。

1.2 検討フロー

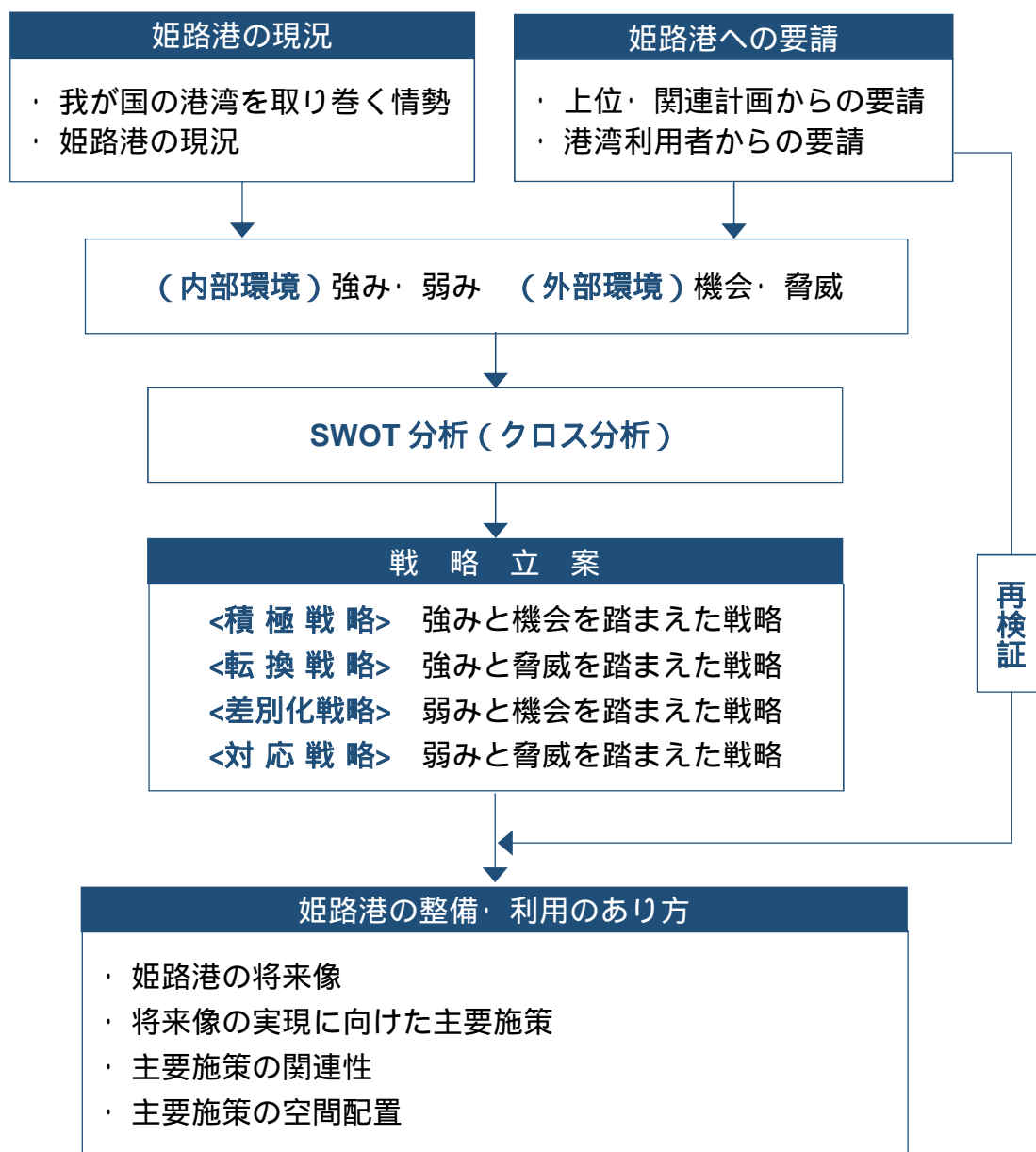


図 検討フロー

1.3 姫路港の整備・利用のあり方検討会

(1) 委員名簿

区分	氏名	所属・役職名
学識経験者	○石黒一彦	神戸大学大学院准教授
	柏木千春	流通科学大学教授
	黒田勝彦	神戸大学名誉教授
	土井健司	大阪大学大学院教授
	槇村久子	京都女子大学客員教授
港湾関係者	水田裕一郎	姫路港運協会会長
	藤井隆 (網谷喜明)	ひょうご埠頭(株)社長
	吉田裕康	姫路商工会議所専務理事
行政関係者	稲田雅裕	近畿地方整備局港湾空港部長
	川路勉 (村松智司)	神戸運輸監理部海事振興部長
	宮里一敏	姫路港長
	内海将博	姫路市副市長
	糟谷昌俊 (田中稔)	兵庫県県土整備部長
	岡本周治	兵庫県中播磨県民センター長

：会長 ○：会長代理 ()は前任者

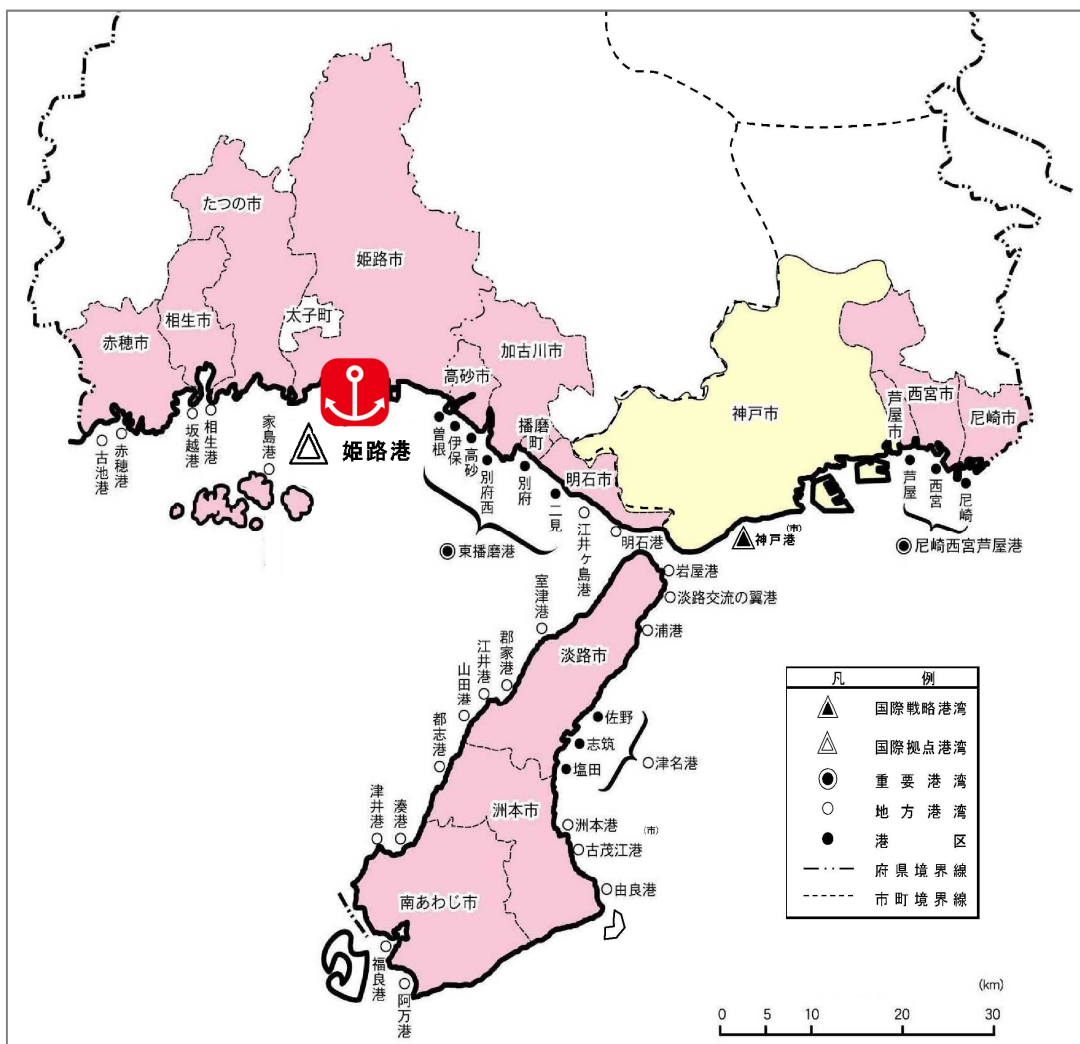
(2) 開催状況

回	開催時期	議題
第1回	平成27年9月25日	・姫路港の現況 ・姫路港の課題の抽出
第2回	平成28年1月15日	・課題への対応方針
第3回	平成28年3月15日	・姫路港の整備・利用のあり方(素案)について
第4回	平成28年7月20日	・姫路港の整備・利用のあり方とりまとめ

パブリックコメント：平成28年6月実施

1.4 姫路港の概要

姫路港は瀬戸内海の東部、播磨地域の中央部の姫路市臨海部に位置する国際拠点港湾である。その港湾区域は東西約 18 km、面積約 7,700ha であり、隣接する重要港湾東播磨港とともに、鉄鋼や化学産業等の製造業、電気・ガス等のエネルギー産業が集積する、関西経済を支える工業港として、我が国経済の発展に重要な役割を果たしている。



1.5 産業集積の歴史と姫路港の沿革

姫路港は、旧くは、瀬戸内海の交通の要衝として、城下町「姫路」を支える港として発展してきたが、大きく発展したのは戦後であり、公共岸壁の整備と併せ、工場や専用施設の整備が進められた。また、本港は、関西のエネルギーの供給基地でもあり、発電所・LNG基地などが立地している。

野田川の河口に開けた旧飾磨港（飾磨地区）は旧くは、「思賀麻江」と称し、瀬戸内海を往来する船はもとより、遣唐使の船も碇泊して賑わっていた。西暦985年花山天皇行幸のおり「飾万津」と改称され、その後約1千年間、内海航路の要衝として隆盛を極めた。

江戸時代は舟運によって、世界文化遺産に指定された姫路城と結ばれ、姫路藩の「海の玄関口」として栄えた。明治22年に港名を飾磨港とし、その後、昭和6年に主要港湾に編入されて、昭和10年第2種重要港湾指定を受け、次々と製鋼工場等の工場誘致を図った。また、広畑港（広畑地区）では、半官半民の日本製鉄（現：新日鐵住金（株）広畑製鐵所）により岸壁・防波堤・航路・泊地などの港湾施設が次々と整備された。

太平洋戦争に入り、軍備増強の軍需による急激な生産増強の要請に伴い、本港臨海部の工業化が急速に進み、中断していた飾磨港の改修工事が昭和18年から再開され、広畑港とともに港湾施設の整備が進められた。戦後、昭和26年1月に、飾磨港、広畑港、網干港を包含し、姫路港として重要港湾に指定され、昭和34年4月に開港指定された。

昭和33年、通産省の鉱工業整備地帯として播磨地区が指定されたのに伴い、その中心港として港湾整備5箇年計画（昭和33～37年）に基づき、飾磨地区の-10m岸壁、広畑地区の航路浚渫、網干地区の防波堤、航路浚渫等の工事に着手した。

さらに昭和39年に、播磨地区が工業整備特別地域に指定されるにおよび、播磨地区の中枢をなす港湾として、昭和42年6月、特定重要港湾に指定された。また、昭和51年には、大気環境の改善に寄与するクリーンエネルギーの導入が求められたことなどから、妻鹿地区においてLNG基地建設に着手した。平成23年には港湾法の改正に伴い国際拠点港湾に名称変更し、現在の姫路港の形態を整えた。

表 1.5.1 産業集積の歴史と姫路港の沿革

□ : 姫路港の沿革 □ : 産業集積の歴史

昭和10年	第2種重要港湾指定を受ける。
昭和10年	山陽製鋼(株)(現 山陽特殊製鋼(株))が発足
昭和13年	日本製鉄(株)(現 新日鉄住金(株)広畑製鉄所)により原料荷揚及び製品積出のため港湾移設整備
昭和17年	家島汽船航路が開設
昭和25年	富士製鐵(株)(現 新日鉄住金(株)広畑製鉄所)が発足
昭和26年	飾磨港、広畑港、網干港を包含し、姫路港として重要港湾に指定される。
昭和30年	関西電力姫路第一発電所1号機が運転を開始
昭和33年	通産省の鉱工業整備地帯として播磨地区が指定される。
昭和34年	姫路港港湾計画(新規)を策定する。
昭和35年	(株)日本触媒姫路製造所が運転を開始
昭和35年	住友精化(株)姫路工場が運転を開始
昭和38年	関西電力姫路第二発電所1号機が運転を開始
昭和39年	播磨臨海部が播磨工業整備特別地域に指定される。
昭和42年	小豆島航路にフェリー就航
昭和42年	特定重要港湾に指定される。 (白浜、東部工業、飾磨、広畑、網干、西部工業港区)
昭和45年	出光興産(株)兵庫製油所竣工(平成15年撤退)
昭和51年	東部工業港区のLNG基地工事に着手する。
昭和59年	大阪ガス姫路製造所が運転を開始
平成元年	旅客ターミナル、飾磨津臨港公園が完成する。
平成5年	(株)ダイセル広畑工場が運転を開始
平成15年	国土交通省より「リサイクルポート」として指定される。
平成16年	三菱電機(株)広畑工場が竣工
平成17年	JFE条鋼(株)姫路製造所がエコアーク炉竣工
平成21年	関税法に基づく開港から50年を迎える。
平成22年	(株)IPSアルファテクノロジー姫路(現 パナソニック液晶ディスプレイ(株))が生産を開始
平成25年	姫路港を中心とする地区が「みなとオアシス姫路」に登録される。

1.6 姫路港の役割

姫路港は播磨工業地帯の物流拠点として、中でも姫路市域発着の貨物が全体貨物量の9割以上を占めており、姫路市域の産業を支える港湾として利用されている。姫路港にはLNG施設が立地しており、LNG燃料を輸入し、近畿各地へ電気・ガスのエネルギー供給が行われている。また、日本を代表する製鉄企業が立地しており、石炭などの原材料の輸入や鋼材などの製品の生産が行われている。そのため、LNGやバルク貨物が全体貨物量の99%超を占めており、工業港としての役割を担っている。

コンテナ貨物は姫路港全体貨物量の1%未満であるが、そのほぼ全てが神戸港に移出入されており、姫路港は神戸港のフィーダー港としての役割を担っている。

姫路港には家島諸島と小豆島への定期船が就航し、年間約90万人がこの航路を利用しており、海上交通の玄関口としての役割を担っている。

臨海部では網干なぎさ公園等の親水空間や網干ボートパークが整備されているほか、姫路港ふれあいフェスティバルやクルーズ船の歓迎イベントが行われているなど、海洋性レクリエーションや交流拠点としての役割を担っている。

また、須加地区には耐震強化岸壁が整備されており、災害時における海上アクセスポイントとして役割も担っている。

[姫路港の役割]

鉄鋼、重化学工業など背後の工業地帯を支える工業港
LNG、発電所など関西のエネルギー供給を支える港
神戸港への内航フィーダー港
家島諸島や小豆島の玄関口として交流を支える港
地域の交流を支える港
地域の安全・安心を支える港

参考 その他県内主要港湾の特徴と役割

1) 東播磨港、尼崎西宮芦屋港は背後市域の企業活動を担う工業港

東播磨港は播磨工業地帯の物流拠点として、背後市域の産業を支える港湾として利用されている。この地域は鉄鋼業が盛んなため、当港では鉄鉱石、石炭、鋼材などのバルク貨物が多く取扱われており、地域の工業港としての役割を担っている。

コンテナ貨物については、これまで陸送で運ばれていた貨物の海送へのモーダルシフトの進展により、神戸港への内航フィーダー船が就航している。

[東播磨港の役割]

鉄鋼、機械産業など背後の工業地帯を支える工業港

尼崎西宮芦屋港は阪神工業地帯の物流拠点として、背後市域の産業を支える港湾として利用されている。この地域は重工業が盛んなため、当港では鋼材などのバルク貨物が多く取り扱われている。コンテナ貨物については、国際コンテナ戦略港湾である阪神港（神戸港・大阪港）に挟まれた立地ということもあり、現状取扱いはない。地域の工業港としての役割を果たす一方、最近では、完成自動車の流通拠点としても利用されている。

[尼崎西宮芦屋港の役割]

鉄鋼、電気産業など背後の工業地帯を支える工業港

2) 神戸港は西日本の国際物流を担う国際戦略港湾

神戸港は、北米、欧州、アジアなど世界各国へのコンテナ定期船が就航しており、県内はもちろん西日本と世界を結ぶ国際貿易港として利用されている。化学工業品、機械類や衣類などがコンテナ貨物として輸出入されており、西日本各地と内航フィーダーや陸送で輸送されている。そのため、コンテナ貨物が全体貨物量の約4割を占めており、神戸港は商港としての役割を担っている。

兵庫県で生産・消費される国際海上コンテナ貨物量のうち、約85%のコンテナ貨物量が神戸港を経由してアジアを始め、北米、ヨーロッパの国々と貿易されており、神戸港は兵庫県産業にとって非常に重要な役割を担っている。

[神戸港の役割]

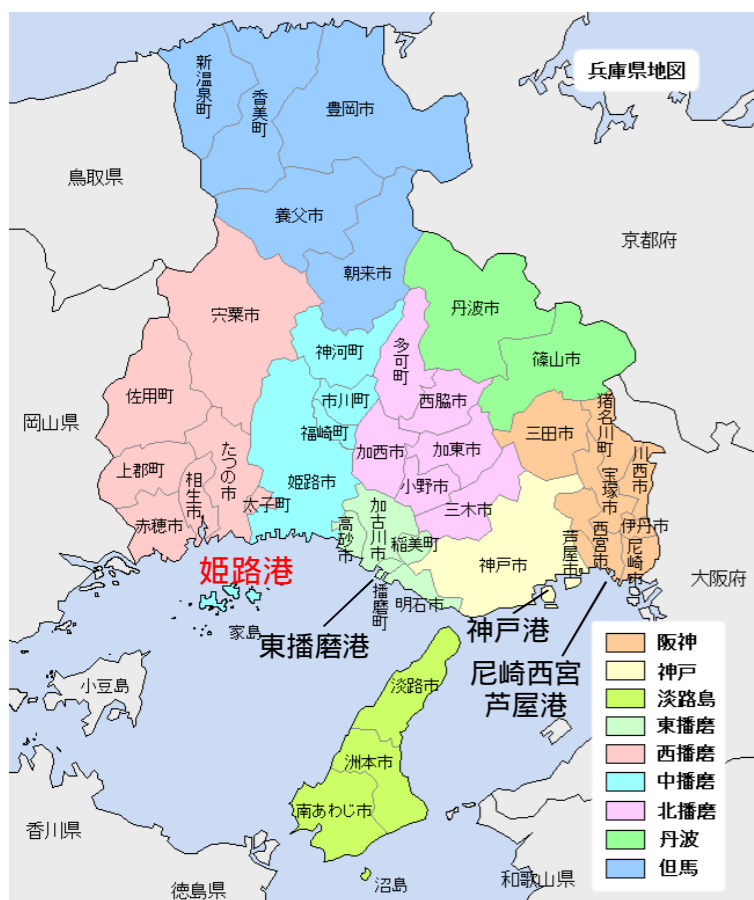
外貿コンテナを取り扱う西日本の基幹港湾

兵庫県の主要港湾の特徴

姫路港、東播磨港、尼崎西宮芦屋港は、国際・国内海上輸送においてバルク貨物を多く取扱う港湾である。それぞれの港湾が立地する直背後の市町の工業地帯を支える工業港として機能している。
神戸港は外貿コンテナを取扱う西日本の基幹港湾であり、商港として兵庫県を始めとした西日本の産業を支えている。

兵庫県主要港湾の位置図

【港格】
国際戦略港湾：神戸港
国際拠点港湾：姫路港
重要港湾：東播磨港、尼崎西宮芦屋港



資料：「神戸観光壁紙写真集」より追記

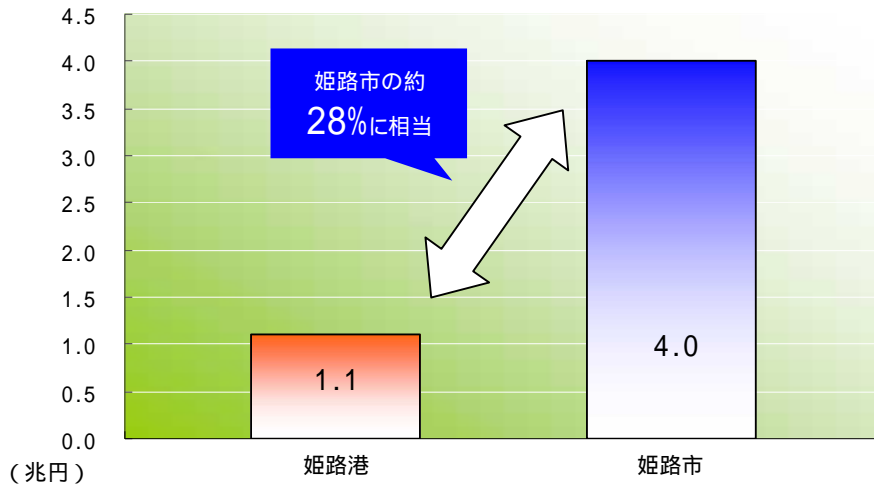
	姫路港	東播磨港	神戸港	尼崎西宮芦屋港
	総貨物量：3,696万トン（県内3位）	総貨物量：3,955万トン（県内2位）	総貨物量：8,835万トン（県内1位）	総貨物量：502万トン（県内4位）
上位五品目の占める割合				
輸移出入比率				
荷姿別比率				
定期航路	<p>外航：なし</p> <p>内航： 【フェリー】小豆島航路 【高速船】家島諸島航路 【コンテナ船】神戸内航フィーダー航路</p>	<p>外航：なし</p> <p>内航： 【コンテナ船】神戸内航フィーダー航路</p>	<p>外航： 【コンテナ船】北米西岸航路、欧州航路、豪州・ニュージーランド航路、東南アジア航路、中国・韓国航路、ロシア航路 【フェリー】上海航路</p> <p>内航： 【フェリー】大分航路、北九州航路、宮崎航路、新居浜航路、高松・小豆島航路、那覇航路 【RORO】追浜・苅田航路</p>	<p>外航：なし</p> <p>内航： 【RORO】中津航路</p>
背後圏	<p>搬出</p> <p>搬入</p>	<p>搬出</p> <p>搬入</p>	<p>搬出</p> <p>搬入</p>	<p>搬出</p> <p>搬入</p>
港湾の特徴	<p>【貨物種】：LNG、鋼材・鉄鋼等を多く取り扱っており、工業港の特色が強い。輸入貨物が約6割を占める。</p> <p>【貨物形態】：99%超がバルク貨物である。</p> <p>【航路】：瀬戸内海の近傍の島々を結ぶ定期船が就航している。神戸内航フィーダー船が就航している。</p> <p>【背後圏】：姫路市を始めとした中播磨地域の貨物を取り扱っている。</p>	<p>【貨物種】：鉄鉱石、石炭、鋼材等を多く取り扱っており、工業港の特色が強い。輸入貨物が約5割を占める。</p> <p>【貨物形態】：99%超がバルク貨物である。</p> <p>【航路】：神戸内航フィーダー船が就航している。</p> <p>【背後圏】：加古川市を始めとした東播磨地域の貨物を取り扱っている。</p>	<p>【貨物種】：産業機械、化学工業品等の完成品を多く取り扱っており、商港としての特色が強い。</p> <p>【貨物形態】：コンテナ貨物が4割超を占める。（日本を代表するコンテナ取扱港）</p> <p>【航路】：世界各国及び日本の各地を結ぶ航路がある。</p> <p>【背後圏】：背後の兵庫県のみでなく、県外貨物も取り扱っている。（西日本と世界を結ぶ国際貿易港）</p>	<p>【貨物種】：砂利・砂、完成自動車の割合が高く、ほとんどが内買貨物である。</p> <p>【貨物形態】：全てバルク貨物である。</p> <p>【航路】：中津航路があり、主に完成自動車の海上輸送がなされている。</p> <p>【背後圏】：兵庫県東側の阪神地域、大阪府、滋賀県の貨物を取り扱っている。</p>

資料：(貨物量) H25 港湾統計・(背後圏) H18 陸上出入貨物調査

姫路港の経済効果

姫路市内で1年間に行われた全ての経済活動を金額に換算すると約4兆円になる。一方、姫路港の物流産業や港を利用する製造業などが1年間に生み出す金額は約1.1兆円になる。

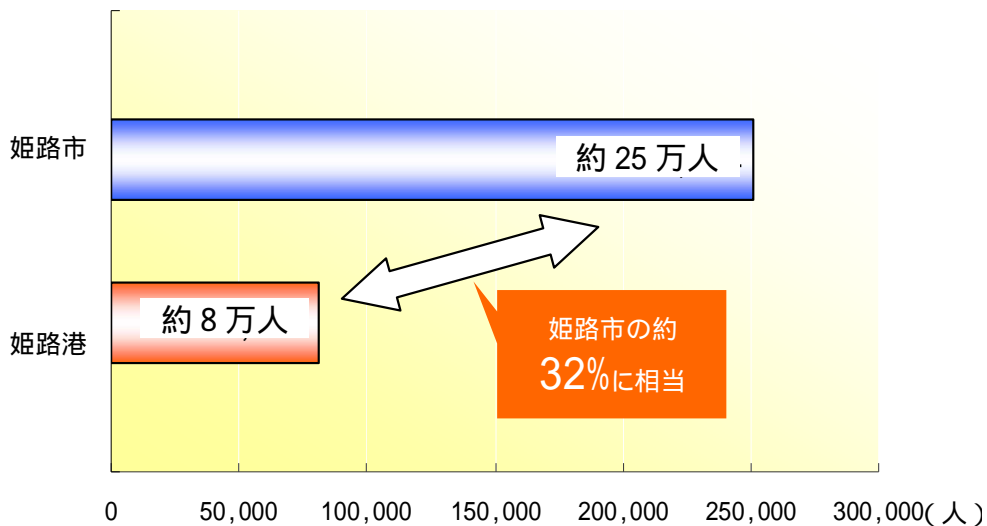
経済活動を「仕事」と読みかえると、姫路港が生み出す仕事は、姫路市内で生じる仕事の3割相当となる。



資料: 姫路港背後圏社会的・経済的効果検討業務報告書(H15.3)より計算年次等を時点修正(H23)

図 1.6.1 姫路市の経済活動規模と姫路港が生み出す経済活動規模の比較

姫路市内で働く人は約25万人に及ぶ。一方、上記の姫路港の生み出す経済活動により誘発される就業者数は約8万人と想定される。



資料: 姫路港背後圏社会的・経済的効果検討業務報告書(H15.3)より計算年次等を時点修正(H21)

図 1.6.2 姫路市内の就業者数と姫路港に関わりのある就業者数

2. 姫路港の現況

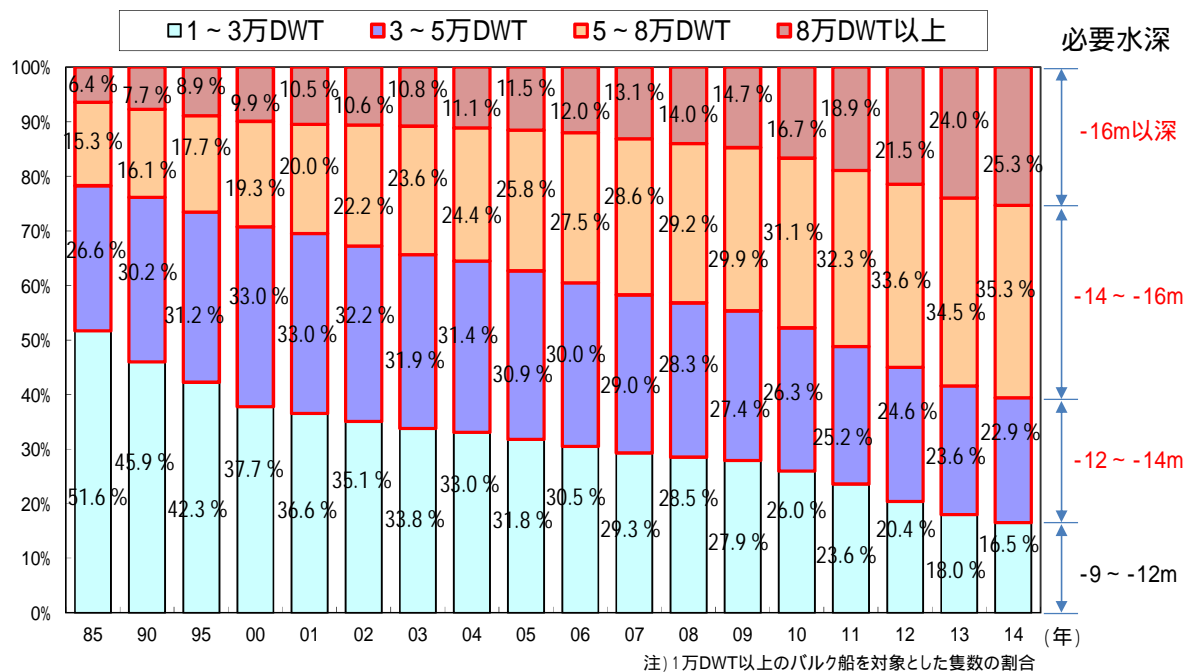
2.1 我が国の港湾を取り巻く情勢

(1) 物流・産業

物流・産業

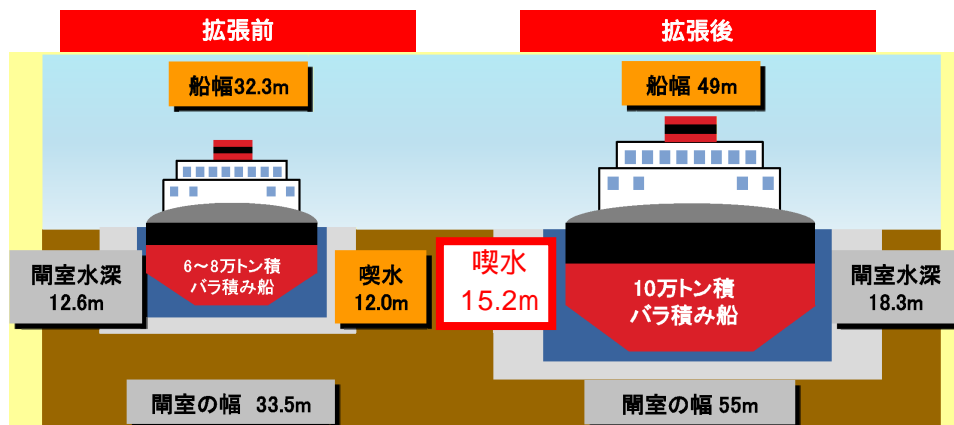
バルク貨物船の大型化の動き

- ・世界のバルク貨物船の大型化が進んでいる（-12m 以深の岸壁が必要な船舶の占める割合は約 25 年間で急増：54.1%〔1990 年〕→83.5%〔2014 年〕）
- ・我が国の外貿バルク貨物取扱量は約 25 年で約 1.2 倍と増加傾向。（約 8.5 億トン〔1990 年〕→約 10.3 億トン〔2013 年〕）
- ・パナマ運河の拡張工事が 2016 年 6 月に完了し、大型の船舶が通航可能となった。



資料：The Bulk Carrier Register 2014 より作成

図 2.1.1 世界のバルク船の船型動向

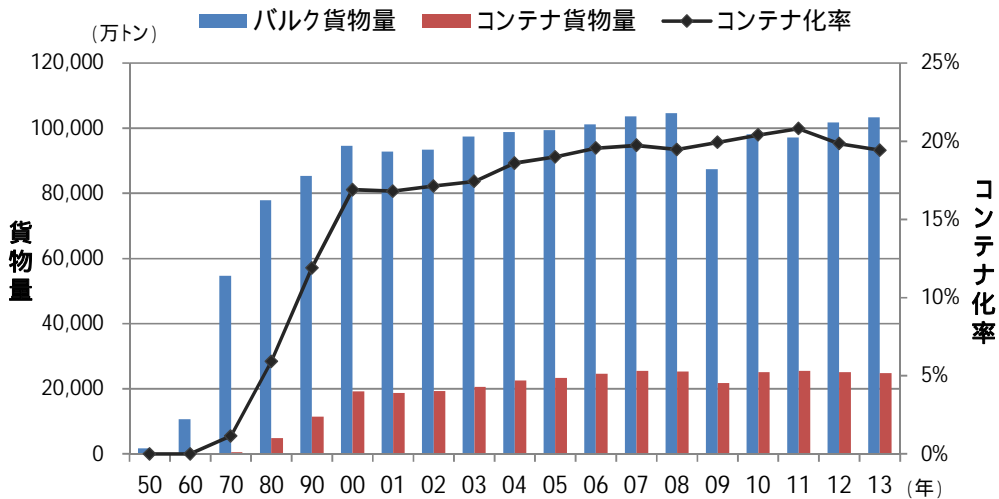


資料：国土交通省資料より作成

図 2.1.2 パナマ運河拡張計画

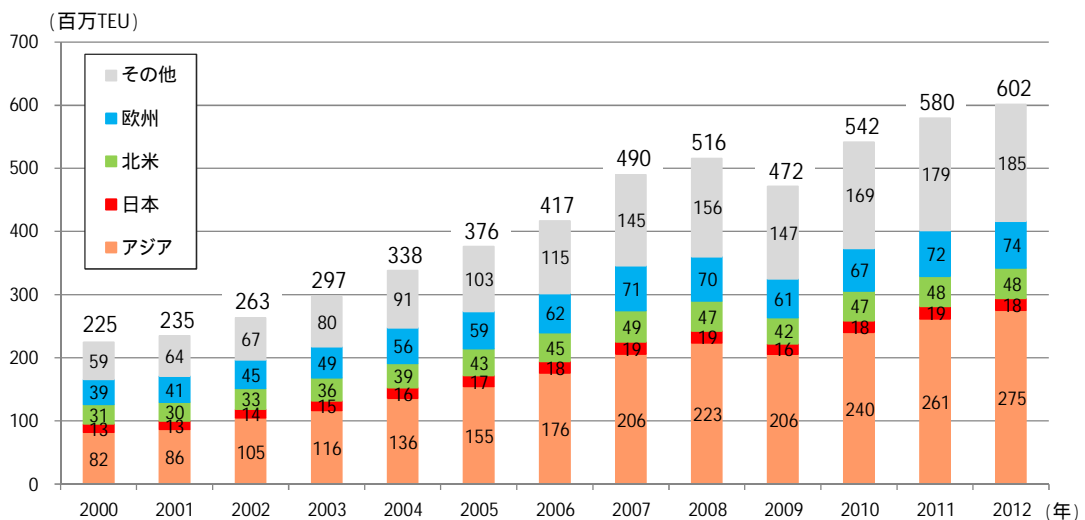
コンテナ取扱いの増大・我が国の港湾の地位低下

- ・我が国の海上外貿貨物に占めるコンテナ貨物量（コンテナ化率）は上昇している（11.9%〔1990年〕→19.4%〔2013年〕）。外貿コンテナ貨物量は今後も増加していくと予想されている。
- ・全世界のコンテナ取扱量は、2000年から2012年にかけて約2.7倍、アジアでは3.4倍増である。日本のコンテナ貨物量は、2000年から2012年にかけて約1.3倍増となっている。
- ・上海などのアジアの港湾のコンテナ取扱量増加により、我が国港湾の地位は相対的に低下している。（神戸港のコンテナ取扱量：世界第5位〔1990年〕→第52位〔2013年〕）
- ・コンテナ船寄港地の集約により、我が国港湾の基幹航路（欧州・北米航路）便数は減少している。（阪神港の北米・欧米航路：58便/週〔1995年〕→14便/週〔2013年〕）
- ・平成22年に阪神港・京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、「集貨」「創貨」「競争力強化」に向けた事業が行われている。



資料：港湾統計（年報）より作成

図 2.1.3 日本の外貿貨物量、コンテナ化率

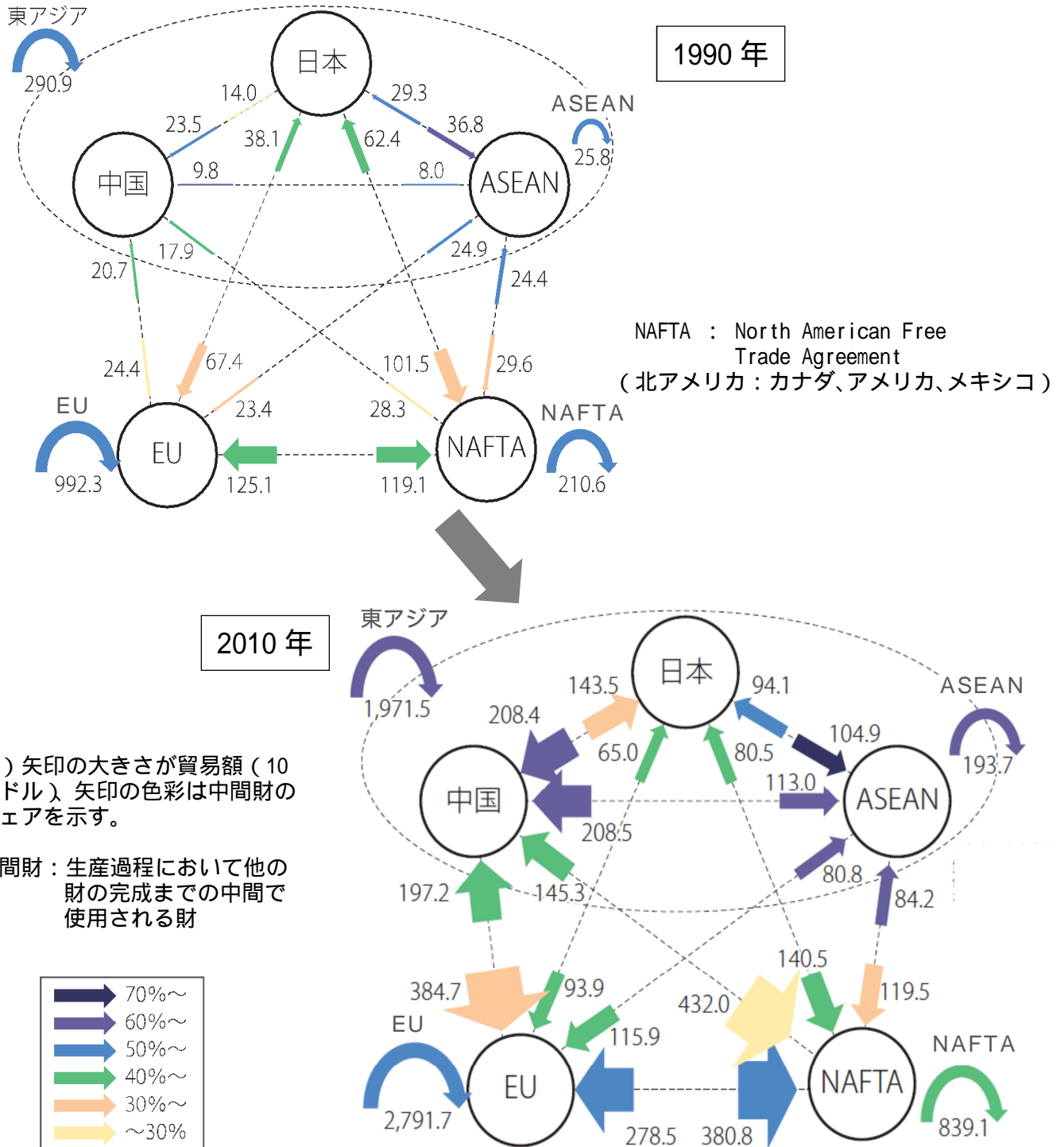


資料：Containerisation International Yearbook より作成

図 2.1.4 世界のコンテナ取扱貨物量の推移

国際分業の一層の進展

- ・アジア域内を中心とする世界各地において経済連携が進み、多くの企業が生産コストの低いアジアなど海外に生産拠点を移したことにより、国際分業化が進んでいる。
- ・アジア地域との準国内物流化や国際分業を支えるサプライチェーンマネジメントが進展し、それにより、定時性・高速性を有したホットデリバリーサービスが日中・日韓航路において展開している。

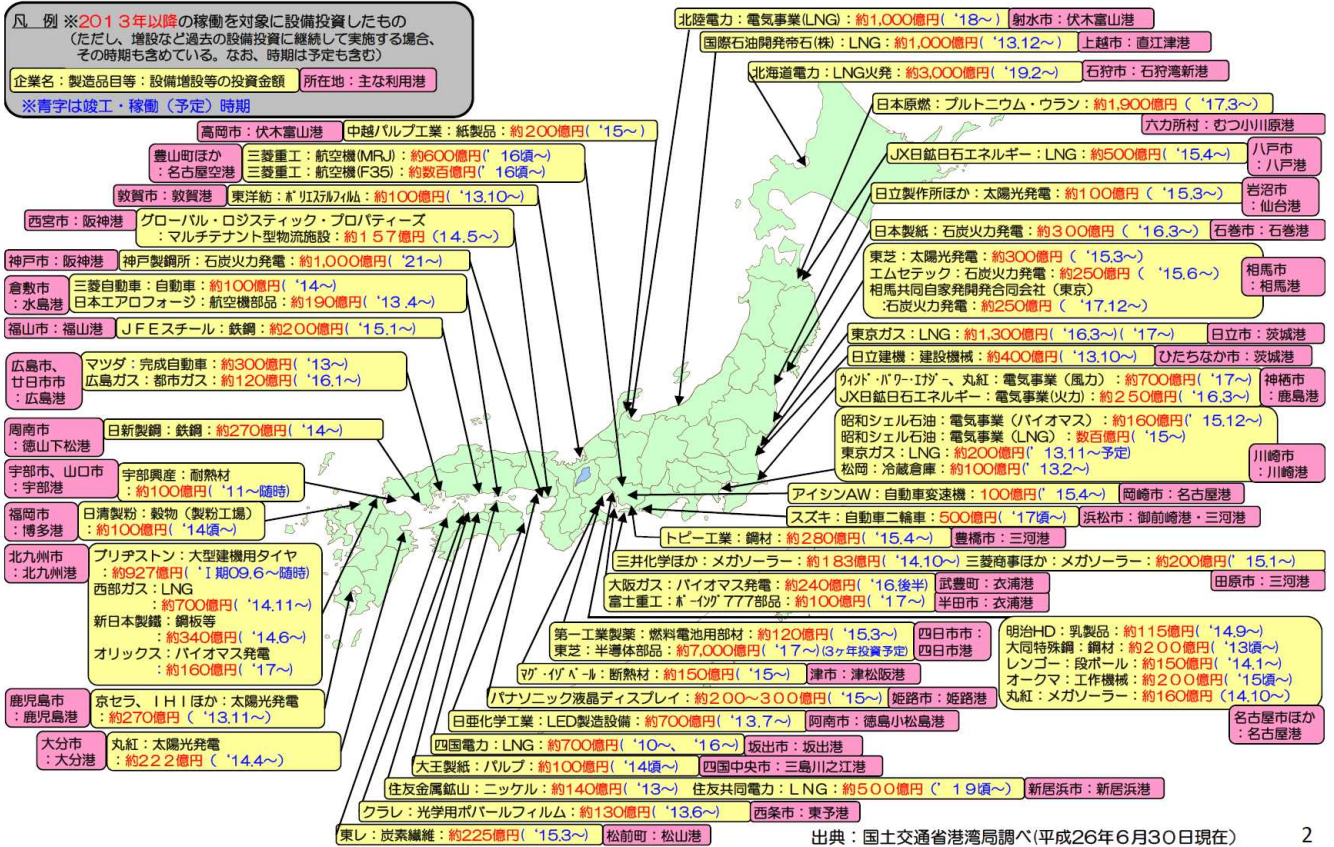


資料：通商白書

図 2.1.5 主要地域間の貿易フロー

臨海部における大規模な設備投資

- 日本には技術力が高い裾野産業が集積し、高付加価値製品を迅速に生産できること、高い技術の海外流出防止などの理由から、製造業の国内回帰の動きが見られる。
- 特に、インフラが整備され、一定のまとまった用地を取得しやすい臨海部においては、大規模な設備投資がなされている。



資料：国土交通省港湾局資料

図 2.1.6 臨海部における設備投資

表 2.1.1 製造業の国内回帰に関連する主要な動き(2015年以降)

国内工場の稼働率引き上げ	パナソニック	エアコン・洗濯機・電子レンジ等の一部を中国から日本に生産移管
	キヤノン	複写機やカメラ等高価格帯製品の国内生産率を4割から6割に引き上げ
国内投資の積み増し	TDK	スマートフォンや自動車向け電子部品の工場を国内に新設
	ソニー	画像センサーについて国内拠点の生産能力を増強
国内調達率の引き上げ	日産	2016年モデルの新型車から国産部品の採用を拡大
	ホンダ	2015年発売の新型車で国内調達比率を引き上げ(約65%→約80%)

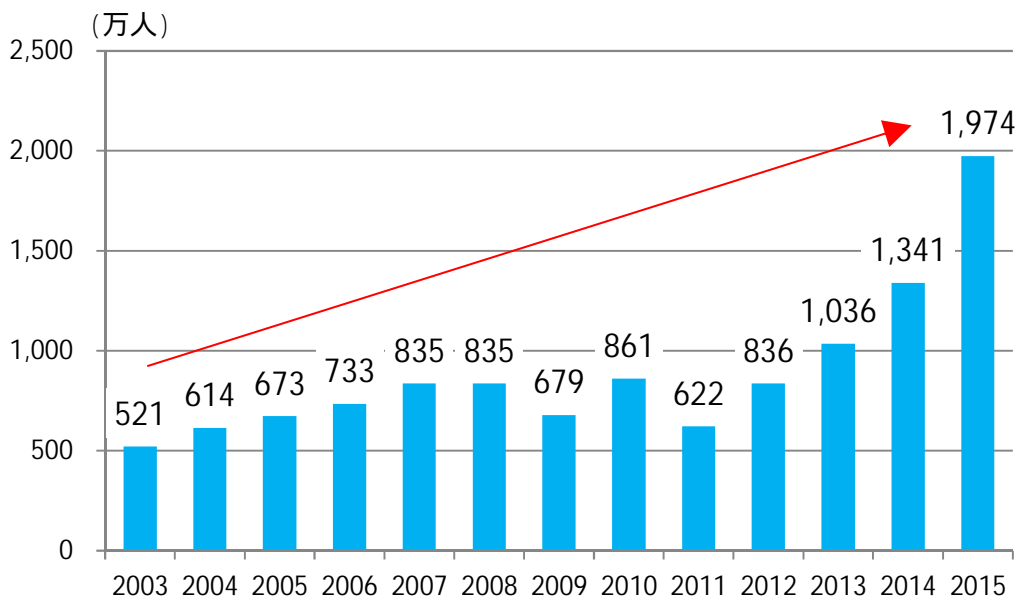
資料：みずほ総合研究所資料

(2) 交流・生活

交流・生活

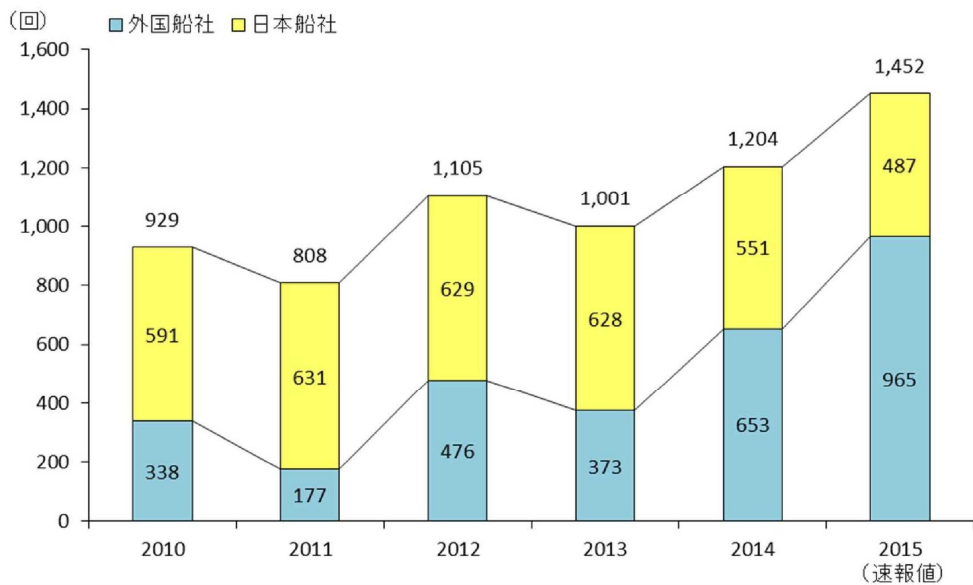
観光振興の推進

- ・近年、海外から我が国を訪れる訪日外国人客は増加傾向にあり、2013年に訪日外国人客が1,000万人を突破しており、今後も増加を続けると予測されている。近畿圏では2012年以降、外国人入国者数が全国・関東を上回るペースで増加している（2015年訪日外国人客数：約1,974万人）。
- ・我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.4倍の約41.6万人となり、クルーズ船寄港回数は、2014年に過去最高の合計1,204回となった。また、クルーズ船の大型化も進んでいる。（2015年外国人旅客数（速報値）：約111.6万人、クルーズ船寄港回数：1,452回）



資料：国土交通省観光庁資料

図 2.1.7 訪日外国人旅行者数の推移

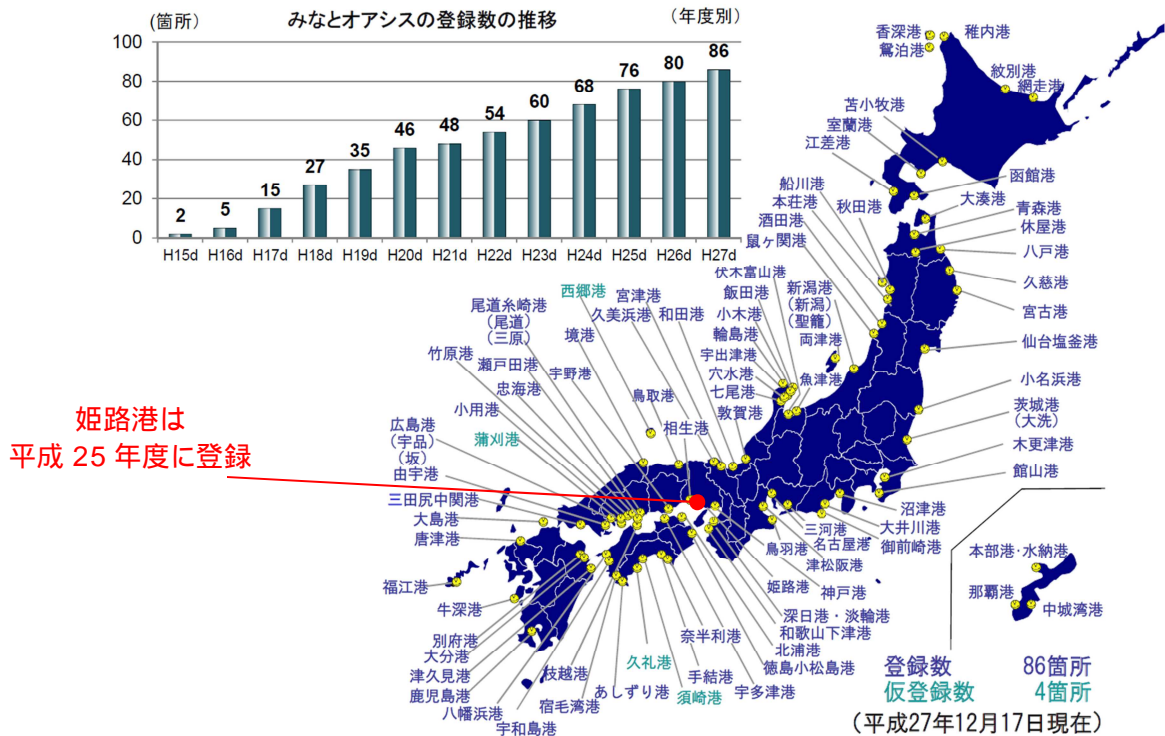


資料：国土交通省資料

図 2.1.8 クルーズ船寄港回数

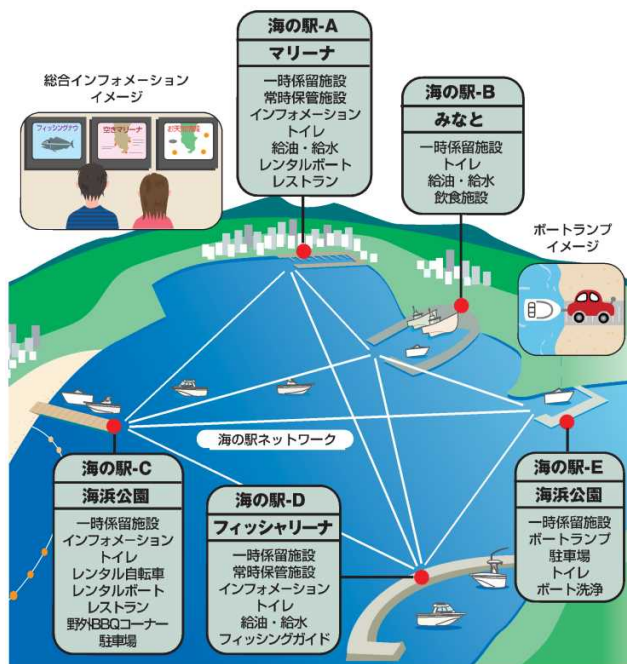
レクリエーションの場としての港の活用

- ・港を核とした地域住民の交流促進・地域活性化のため、「みなとオアシス」が全国で86箇所登録されている。今後は、防災拠点や外航クルーズ客にサービスを提供する場としても活用される。
- ・気軽に利用できる憩いの場として海の駅と呼ばれるレクリエーション施設が整備され、プレジャーボート、ヨット等のユーザーや、マリンレジャーに関心を持たれている人々に利用されている。



資料：国土交通省港湾局資料

図 2.1.9 全国のみなとオアシス



資料：国土交通省神戸運輸監理部資料

図 2.1.10 海の駅の利用イメージ

臨海部を舞台とした産業観光

- ものづくりの現場を訪ね、ものづくりにふれ、ものづくりの大切さと、ものづくりに携わる人々の心を学ぶという「産業観光」への関心が高まっている。産業観光ツアーを実施し、産業の魅力を前面に出し、工場夜景ツアーを企画するなど、集客に成功している事例が見られる。

姫路港・姫路内陸部における見学できる産業施設（一例）

一般の方に工場等施設の見学や体験を提供している企業

<食品>

杵屋
(株)御座候
常磐堂製菓(株)
(株)ハトヤ
ヤマサ蒲鉾(株)

<酒類>

壺坂酒造(株)
灘菊酒造(株)
ヤエガキ酒造(株)

<伝統産業・クラフト関係>

光洋製瓦
浜屋
渡辺金属工業(株)

<金属・機械器具・電子部品関係>

新日鐵住金(株)広畑製鐵所
佐和鍍金工業(株)

<環境・リサイクル・エネルギー>

大阪ガス 姫路ガスエネルギー館
(株)アール・ピー・エヌ

<繊維・ファッション関係>

レザータウン・高木 革の里
棉屋

<その他>

オクムラボート販売(株)
ダイセル異人館



大阪ガス姫路エネルギー館

資料：近畿経済産業局ホームページ

姫路港夜景ツアー



2015年のツアー開催日：04/11(土)・18(土)
(4~6月) 05/23(土)

06/13(土)・27(土)

工程：

姫路(18:00) - 工場夜景クルージング - 陸から工場
夜景スポットめぐり - 姫路(22:30頃)

資料：神姫バスツアーズ株式会社ホームページ ほか

(3) 自然・環境

自然・環境

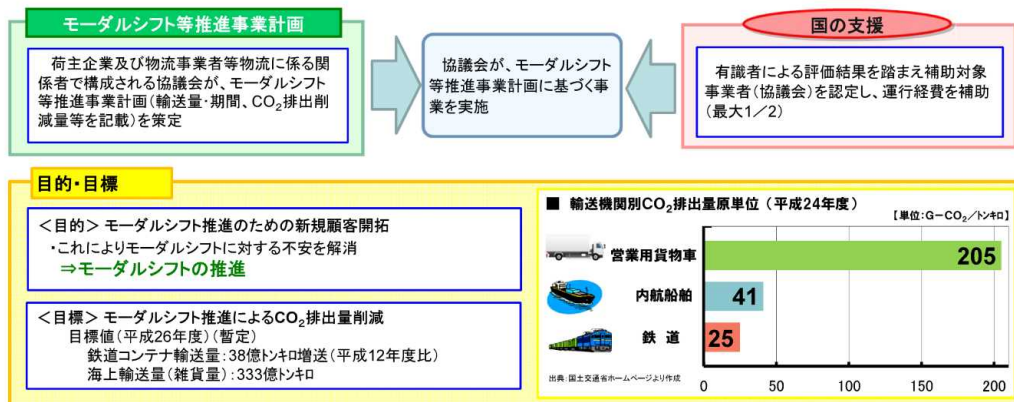
温室効果ガスの排出量削減

・ モーダルシフトの推進

国土交通省では、トラックによる幹線貨物輸送を、海運などに転換するモーダルシフトを推進しており、長距離雑貨貨物の輸送の海運・鉄道の比率を向上させることを目標としている。

・ COP21 におけるパリ協定の採択

「京都議定書」に代わる、2020年以降の温室効果ガス排出量削減等のための新たな国際枠組みが採択（日本の削減目標：2030年度に2013年度比-26.0%）。



資料：国土交通省港湾局資料

図 2.1.11 平成 26 年度モーダルシフト等推進事業の概要

海域環境の再生・創造

- ・全国各港湾において、汚泥浚渫や、港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用した覆砂、干潟・藻場などの再生、老朽化護岸等の生物共生型構造への転換による生物生息場の創出など、良好な海域環境の再生・創出に向けた取り組みがなされている。
- ・瀬戸内海が、景勝の地としてまた、国民にとって貴重な漁業資源の宝庫として、それにふさわしい環境を維持、回復することを目的として、平成 27 年 2 月に「瀬戸内海環境保全基本計画」が変更され、同年 10 月に瀬戸内海環境保全特別措置法が改正された（「きれいな」だけでなく、生物多様性及び生産性が確保された「豊かな海」が求められている）。



資料：国土交通省港湾局資料

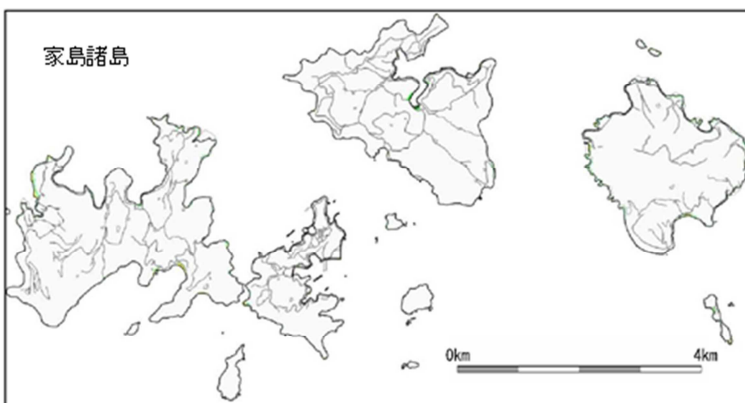
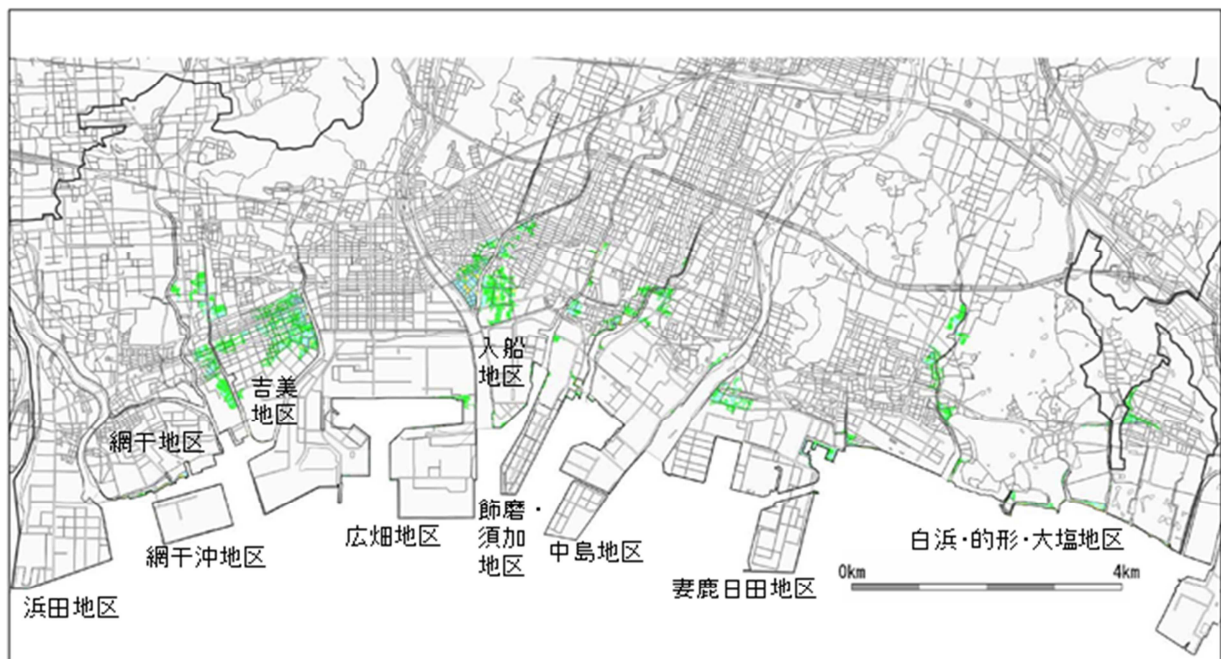
図 2.1.12 港湾における海域環境改善の取り組み

(4) 安全・安心

安全・安心

国土強靱化に向けた事前防災・減災対策が急務

- ・近い将来発生が懸念される南海トラフ地震において太平洋沿岸や大阪湾沿岸などの広い範囲で、津波による浸水が想定される（今後30年以内発生確率：70%程度）
- ・内閣府の南海トラフ巨大地震による津波想定（平成24年発表）を踏まえ、各自治体において津波浸水想定図が作成されている（姫路港の南海トラフ巨大地震による津波被害は大阪湾諸港に比べて小さいと想定されている）。
- ・発災時に港湾機能の維持・早期復旧を図るために、「防波堤における粘り強い構造の導入」、「耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成」などのハード施策や、「ハザードマップの作成」、「広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保」などのソフト施策が講じられている。
- ・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において港湾の事業継続計画（港湾BCP：大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書）の策定が進められている。

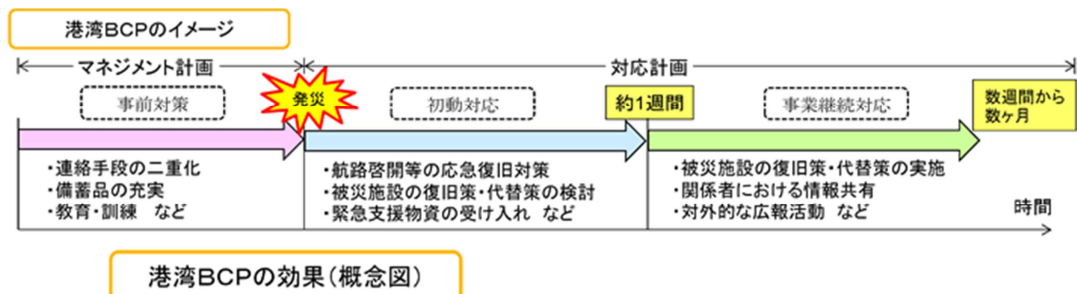


凡例 [浸水深]

Red	5.0m以上 ~
Pink	4.0m以上 ~ 5.0m未満
Purple	3.0m以上 ~ 4.0m未満
Orange	2.0m以上 ~ 3.0m未満
Yellow	1.0m以上 ~ 2.0m未満
Light Blue	0.3m以上 ~ 1.0m未満
Green	~ 0.3m未満

資料：兵庫県ホームページ

図 2.1.13 南海トラフ巨大地震津波浸水想定図（姫路市）

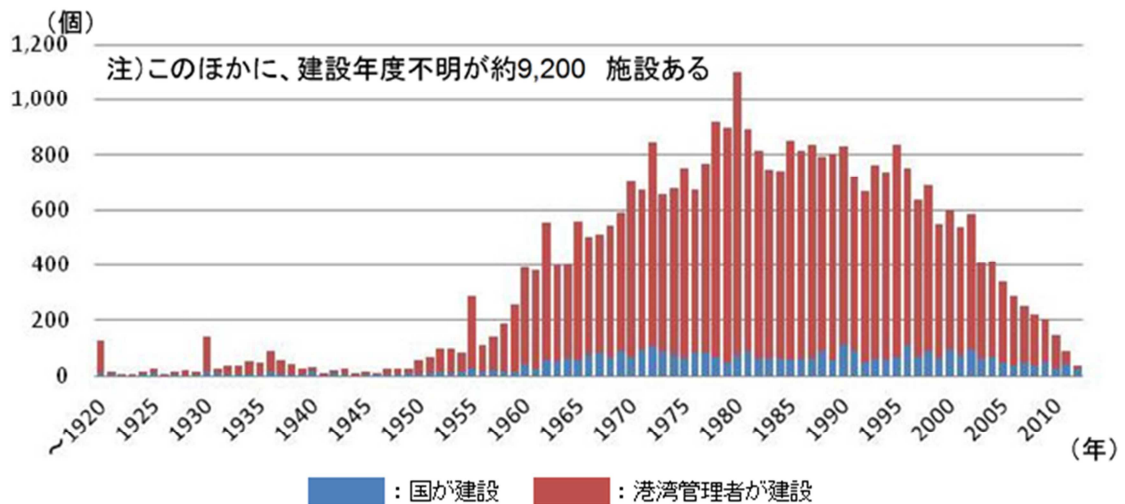


資料：国土交通省港湾局資料

図 2.1.14 港湾 BCP の概要

施設の老朽化対策が急務

- ・高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行している。
- ・全国的にみて港湾の施設は、建設後 50 年以上の施設が平成 24 年 3 月の約 7% から、平成 44 年 3 月には約 56% に急増する。



主要な港湾施設：係留施設・外郭施設・臨港交通施設・水域施設

資料：国土交通省港湾局資料

図 2.1.15 建設年度別港湾の施設数

2.2 姫路港の現況

取扱貨物量

- 姫路港の取扱貨物量は平成7年次の約4,418万トンをピークに減少傾向にあり、平成15年の出光興産の撤退により大きく減少し、リーマンショック翌年の平成21年次には平成5年以降最低の約2,668万トンまで減少した。その後は原子力発電の停止に伴う火力発電の需要増によるLNGの取扱量増加などから、貨物量は増加傾向にある。

主な取扱貨物（H26年次）

LNG：1,783万ト（全体貨物の約50%）、鋼材：395万ト（＼11%）

鉄鋼：242万ト（＼7%）、石炭：201万ト（＼6%）

金属くず：168万ト（＼5%）

- 公共貨物量は全体貨物量の約1割であるが、平成5年以降は臨海部立地企業の撤退やアジア向け貨物の減少などにより取扱貨物量は減少傾向にある。主な取扱貨物は特殊品（H26金属くず75万ト 公共貨物の23%）や金属機械工業品（H26鋼材70万ト 公共貨物の21%）である。ただし、貨物量は減少傾向であるものの、野積場の利用率は高い。
- 専用貨物の比率が高く（全体の9割）臨海部に立地し、専用岸壁を有する特定の企業が主な利用者といえる。主な取扱貨物は化学工業品（H26：LNG1,783万ト 専用貨物の約56%）や金属機械工業品（H26鋼材324万ト 専用貨物の10%）である。

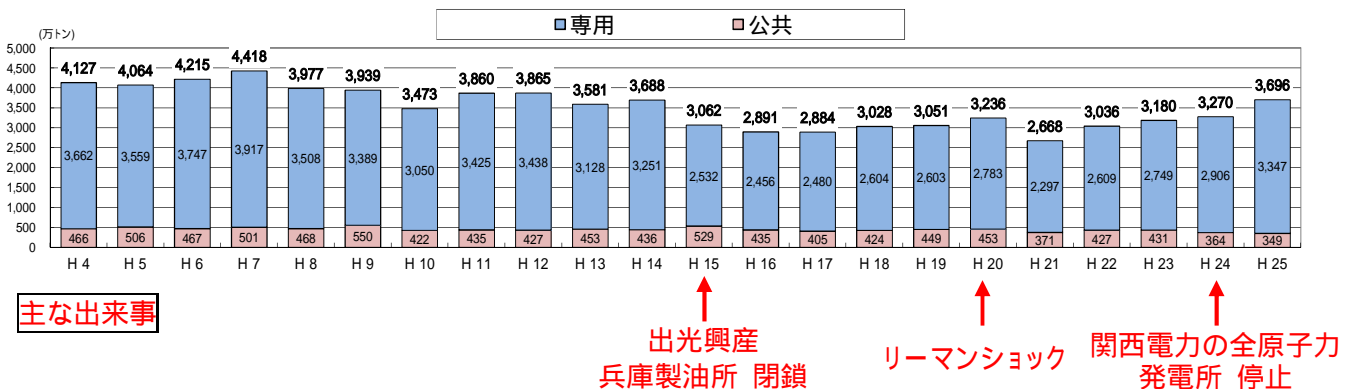


図 2.2.1 姫路港の取扱貨物量推移（公専別）

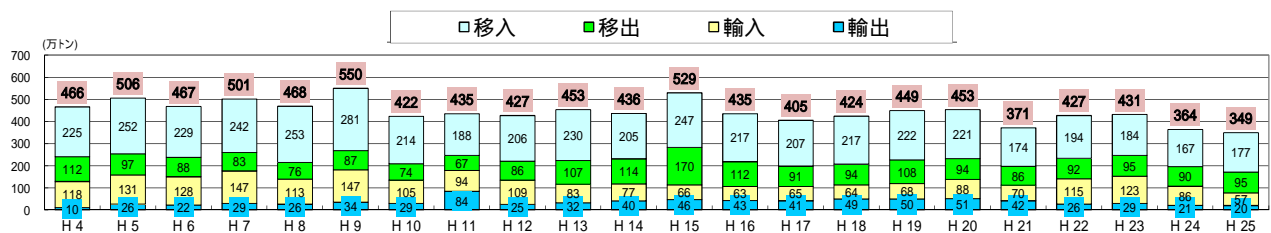
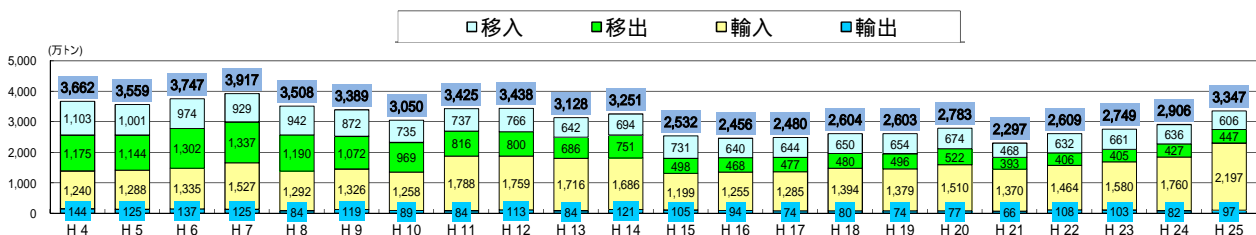


図 2.2.2 姫路港公共貨物の推移（輸移出入別）



資料：兵庫県港湾統計より作成

図 2.2.3 姫路港専用貨物の推移（輸移出入別）

背後圏のコンテナ貨物量とコンテナ輸送に関する助成

- ・姫路市以西の市町（姫路市、福崎町、市川町、神河町、太子町、たつの市、宍粟市、相生市、赤穂市、上郡町、佐用町）で生産・消費される輸出入コンテナ貨物については、以下のような特性が挙げられる。（平成25年度の全国輸出入コンテナ流動調査より）【輸出コンテナ：約8万トン/月 輸入コンテナ：約7.5万トン/月】
 - ・輸出貨物は、重量ベースで97%、輸入貨物は85%が神戸港を利用しており、主にトレーラーで陸上輸送されている。
 - ・輸出および輸入貨物量の約60%がアジア発着貨物である。
 - ・主な品目は輸出入ともに「金属機械工業品」「化学工業品」であり、製造業企業が主な荷主といえる。
- ・姫路港の公共埠頭と阪神港の間で内航船を利用して新たなコンテナ貨物輸送を行った荷主企業等へ、1TEUあたり2千円を最長3箇年にわたって助成（内航コンテナ貨物助成事業；H28からは1TEUあたり3千円）。
- ・阪神港との間で内航コンテナ貨物輸送を行うために入港した船舶の入港料を免除。
- ・姫路港広畑埠頭で、阪神港との間でコンテナ貨物輸送を行うためにガントリークレーンを使用した荷主企業等に対してガントリークレーン使用料を50%減免。

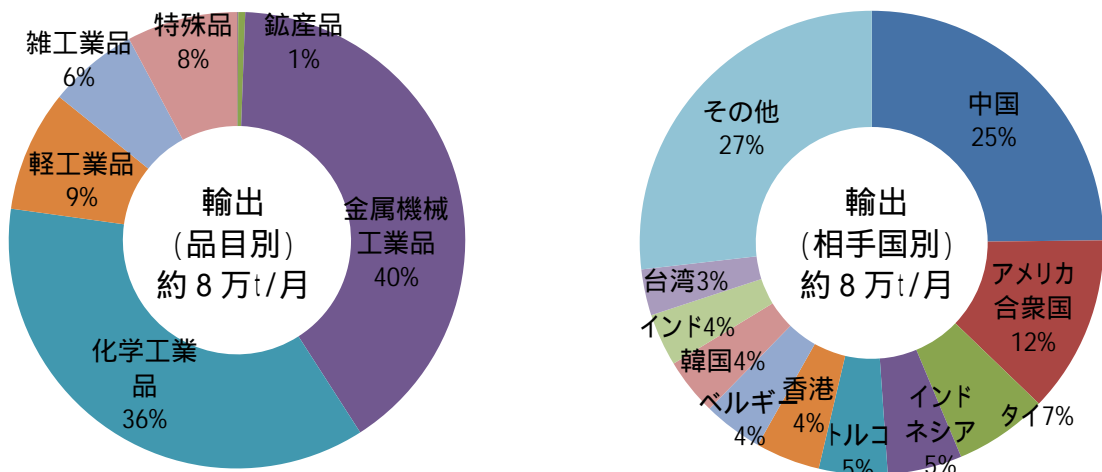


図 2.2.4 姫路港背後圏の輸出コンテナ貨物内訳

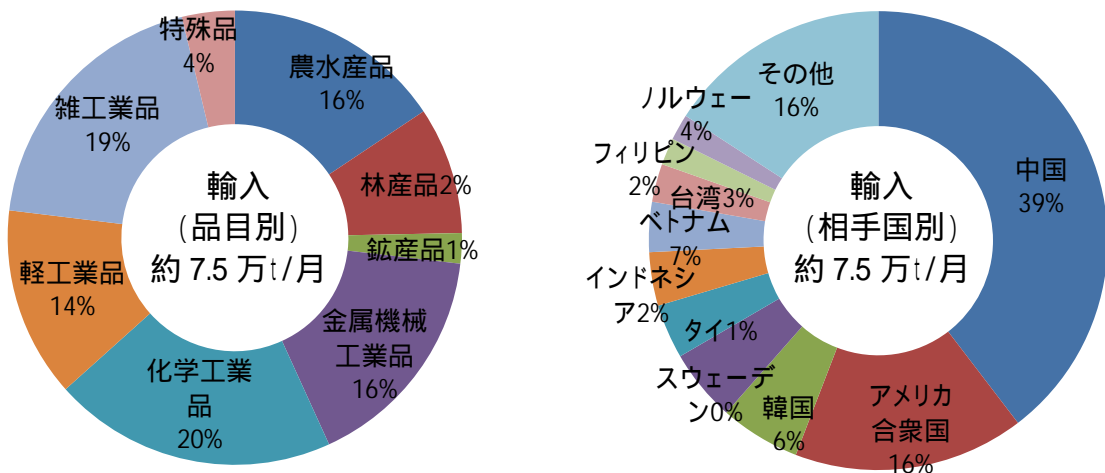


図 2.2.5 姫路港背後圏の輸入コンテナ貨物内訳

資料：平成25年度の全国輸出入コンテナ流動調査より作成

各地区の特徴 (全 10 地区)

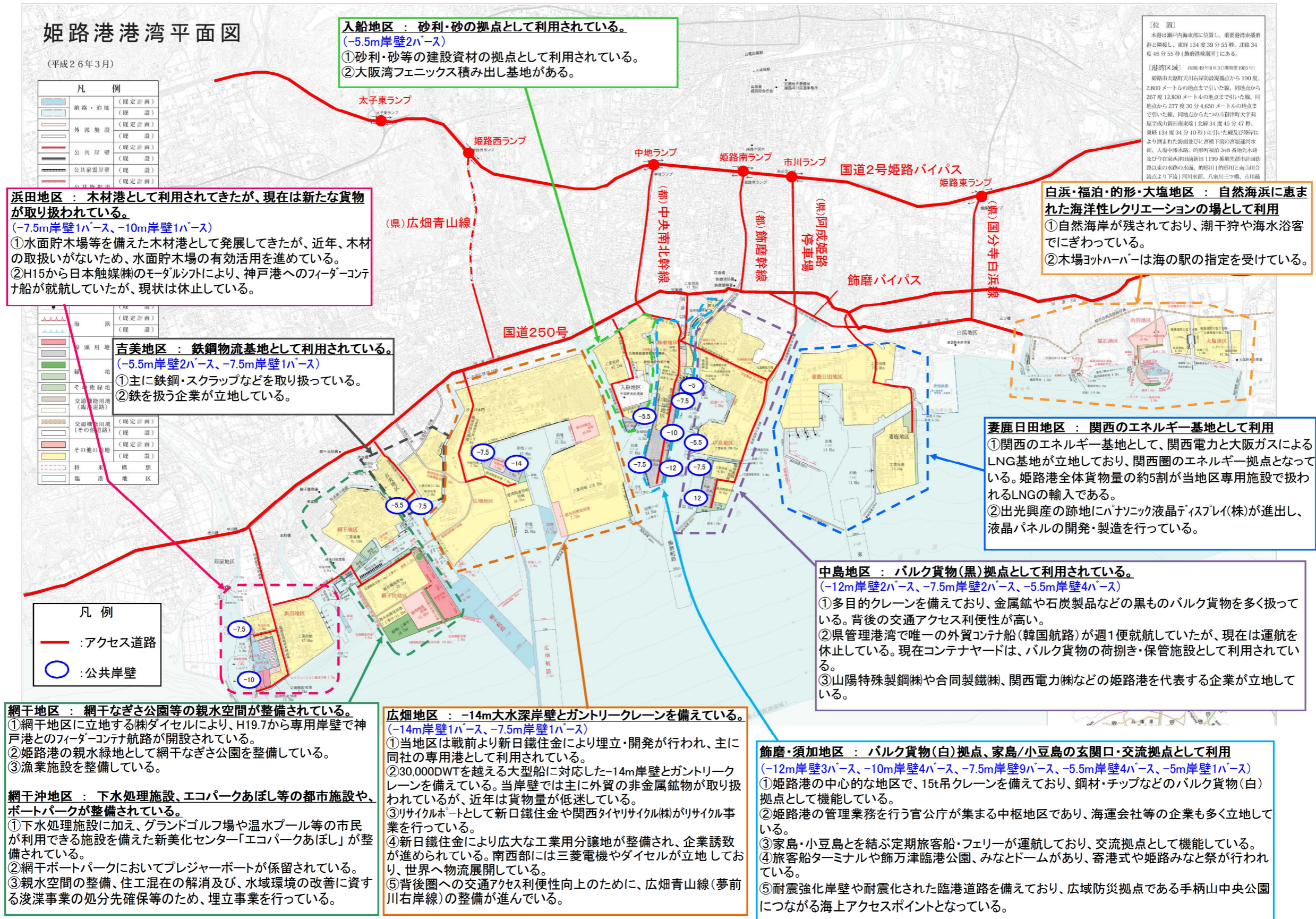











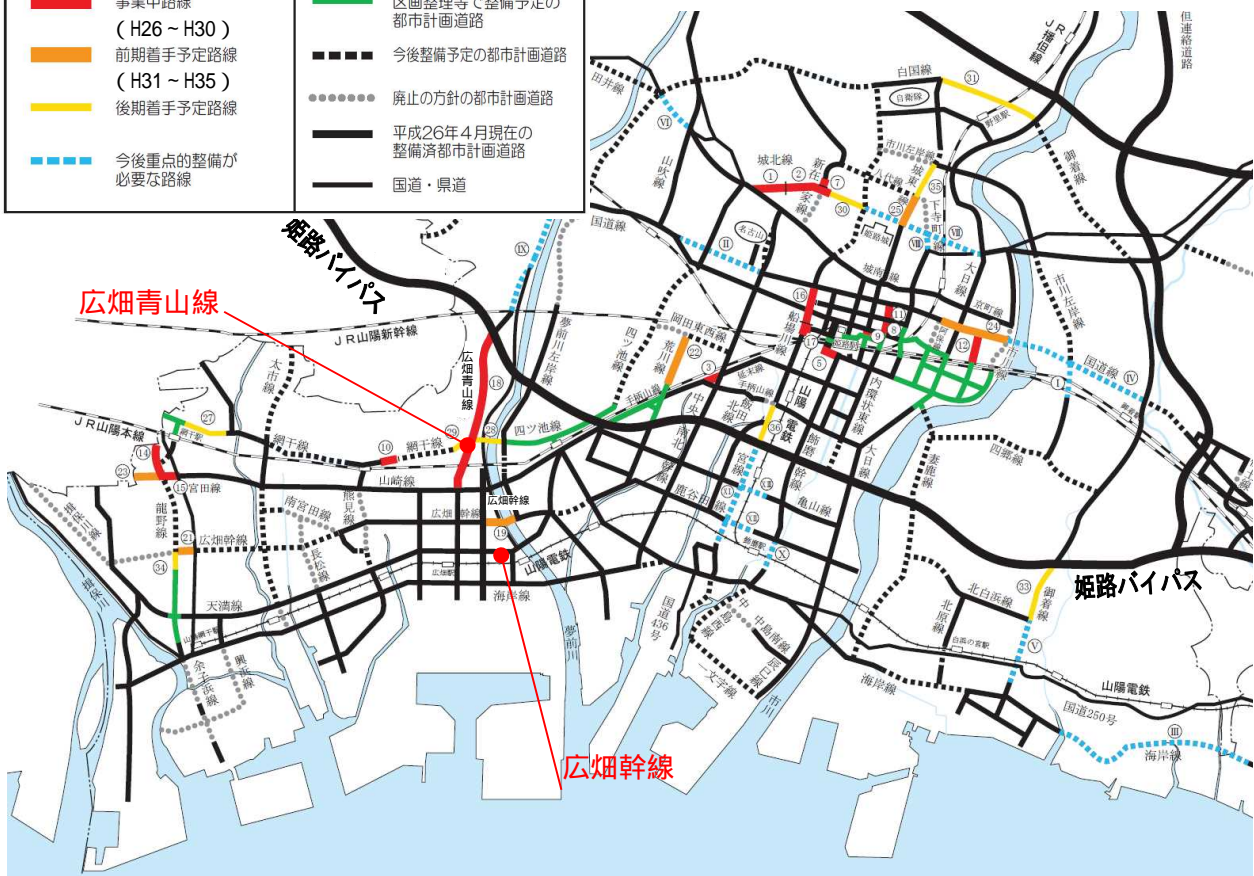
図 2.2.6 姫路港各地区の特徴

臨海部の道路整備状況

- ・姫路臨海部における東西軸を構成する幹線道路の渋滞は、限られた南北軸のアクセス道路からの交通の集中が原因のひとつとなっている。臨海部の交通の円滑化を図るため、臨港道路や3環状10放射の主要幹線道路網の広畑青山線バイパスや広畑幹線などの整備が進められている。
- ・播磨臨海地域道路について、平成28年5月、「当面、都市計画・アクセスを進める区間」及び「優先区間」が決定された。今後、都市計画決定等の手続きに向けた検討が進められる。

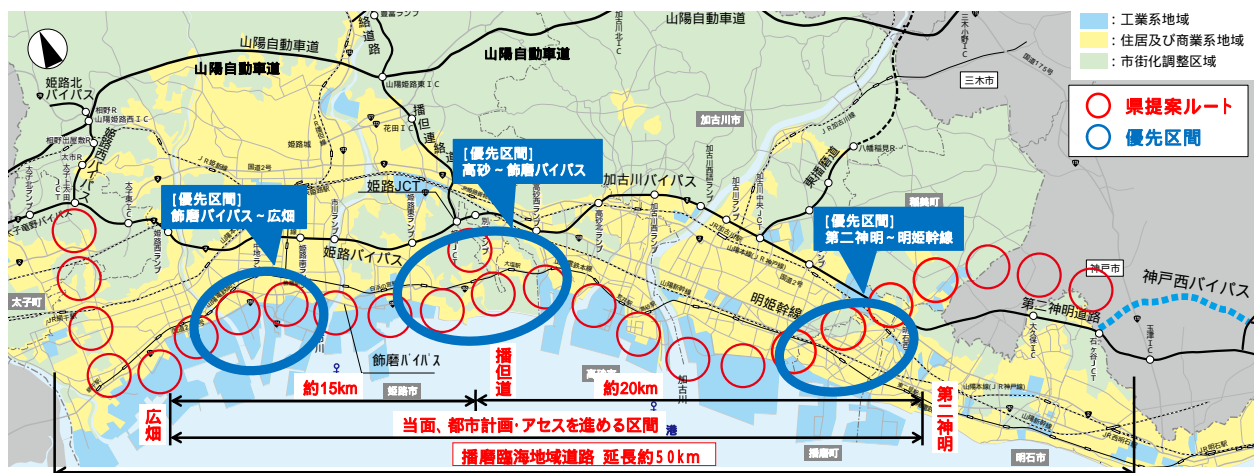
<凡例>

	事業中路線 (H26～H30)		区画整理等で整備予定の 都市計画道路
	前期着手予定路線 (H31～H35)		今後整備予定の都市計画道路
	後期着手予定路線		廃止の方針の都市計画道路
	今後重点的整備が 必要な路線		平成26年4月現在の 整備済都市計画道路
			国道・県道



資料：姫路市都市計画道路整備プログラム

図 2.2.7 主要幹線道路網と整備計画・整備状況



資料：兵庫県県土整備部資料

図 2.2.8 播磨臨海地域道路 位置図

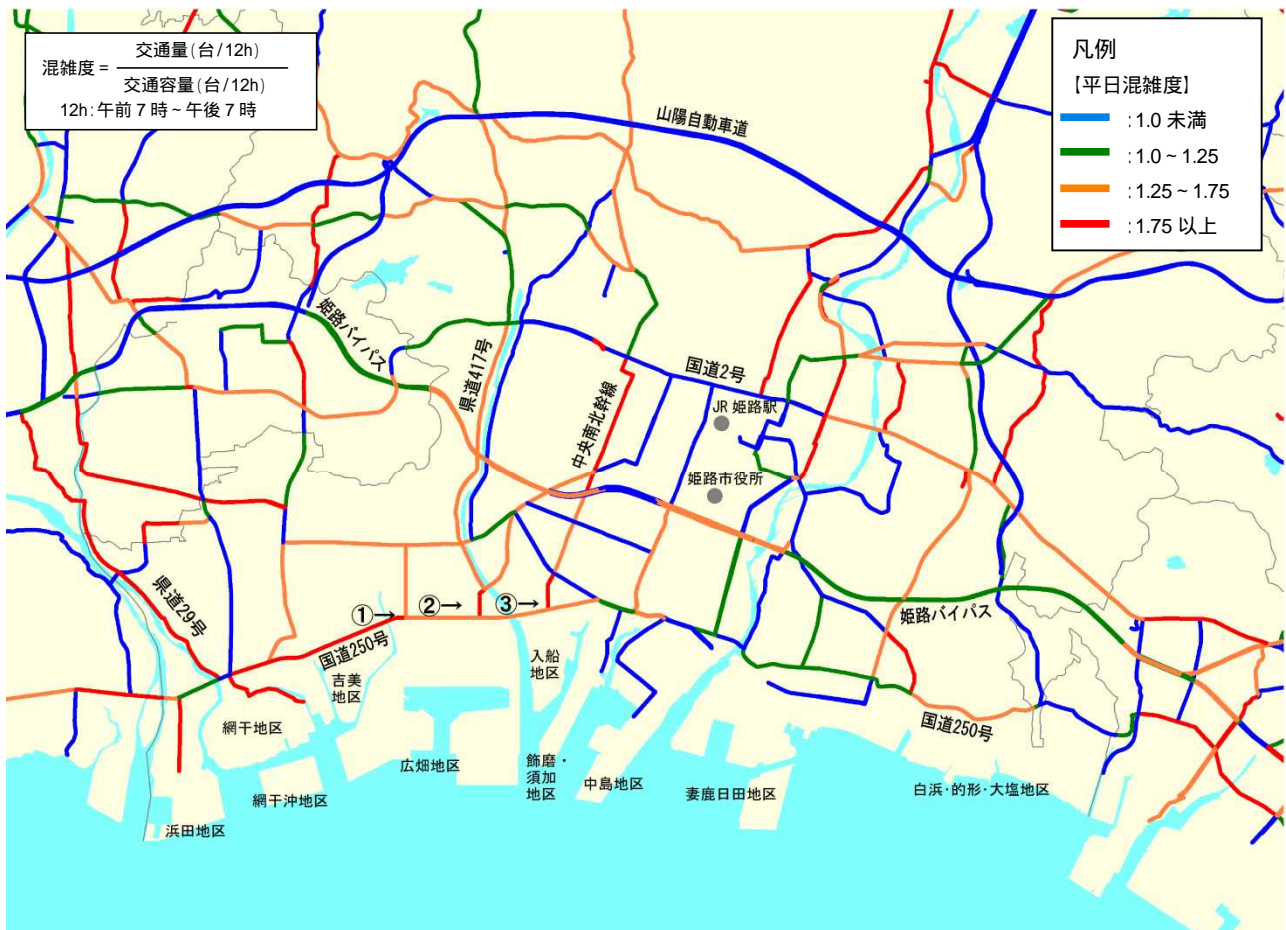


表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通じて道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0 ～ 1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。
1.25 ～ 1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑が発生している。
1.75 以上	慢性的に混雑状態にある。

資料：平成 22 年度道路交通センサデータより作成
図 2.2.9 姫路港背後の道路利用状況

企業の立地状況・企業立地支援制度

- ・姫路港には日本を代表する企業が立地している。これら企業は播磨工業地帯の発展を支えてきた企業でもある。臨海部に電気機械産業や液晶パネル工場など、最先端産業の立地が進んでおり、臨海部産業の高付加価値化が進んでいる。また、いくつかの企業では平成 26 年度以降、設備投資の動きがみられる。
- ・兵庫県は、一定の社会・産業基盤の優れた立地条件を有する地区を対象として指定拠点地区を位置づけている。姫路港の網干地区、広畑地区、飾磨地区などの 826ha が「工場立地促進地区」に位置づけられており、産業の立地誘導の面で有利なエリアであるといえる。現状で、826ha のうちの一部が低未利用地となっている。
- ・中島地区には姫路第一発電所（総出力 150.74 万 kW）、妻鹿日田地区には姫路第二発電所（総出力 411.9 万 kW）が立地している。また、妻鹿日田地区には関西電力と大阪ガスの LNG 基地が立地（タンク容量：126 万 kL）しており、電力・ガスともに関西全体の約 3 割を占める。

姫路第一・第二発電所で約 187 万世帯に対して電力供給可能

- ・平成 28 年 2 月、大阪ガスと出光興産が共同して、妻鹿日田地区に新たな LNG 火力発電所（2020 年代前半の稼働予定、最終規模：180 万 kw）を建設することを発表。
- ・現在、兵庫県では、低コストエネルギー工業地帯の構築を目指して、電力の地域内の相互融通について検討している。
- ・また、水素をエネルギーとして走行する燃料電池車の普及促進など、水素エネルギー社会の実現に向けて取り組んでいる。

表 姫路港臨海部の設備投資予定企業

企業名	H26 年度以降 投資予定額(百万円)	摘要
山陽特殊製鋼(株)	7,392	製鋼、条鋼、鋼管、安全・環境等設備の新設
日本触媒(株)	4,900	高吸水性樹脂製造設備の新設
西芝電機(株)	1,339	大型回転機工場の建設

上記企業を赤枠で記載

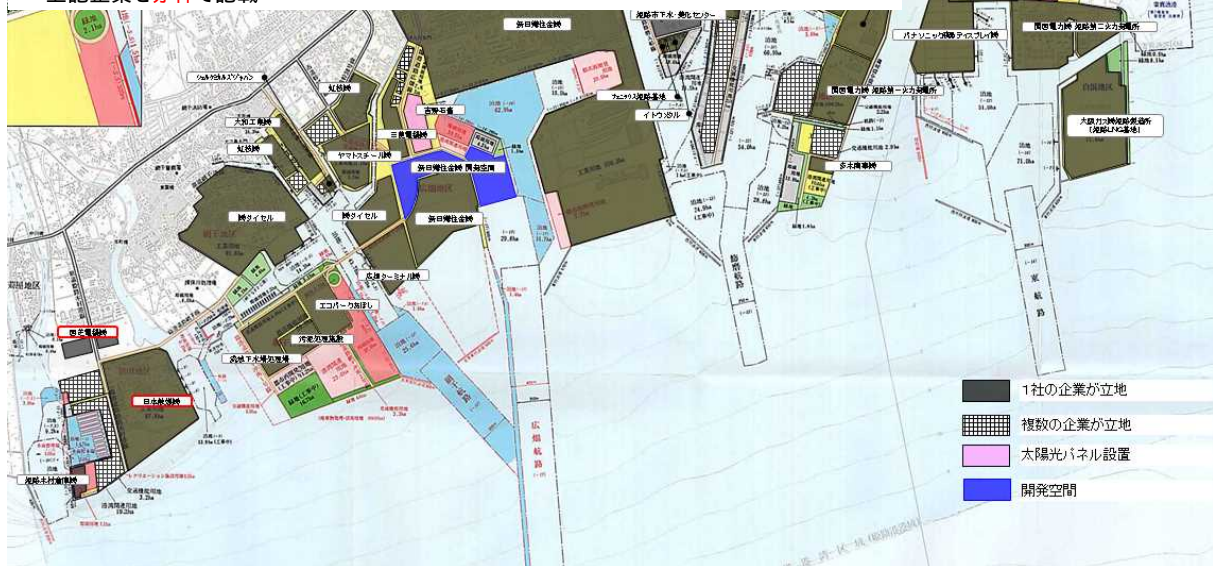
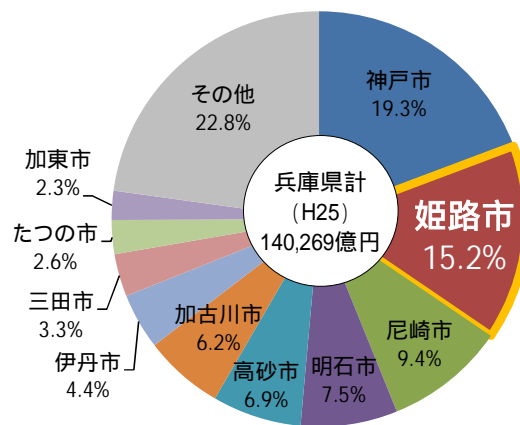
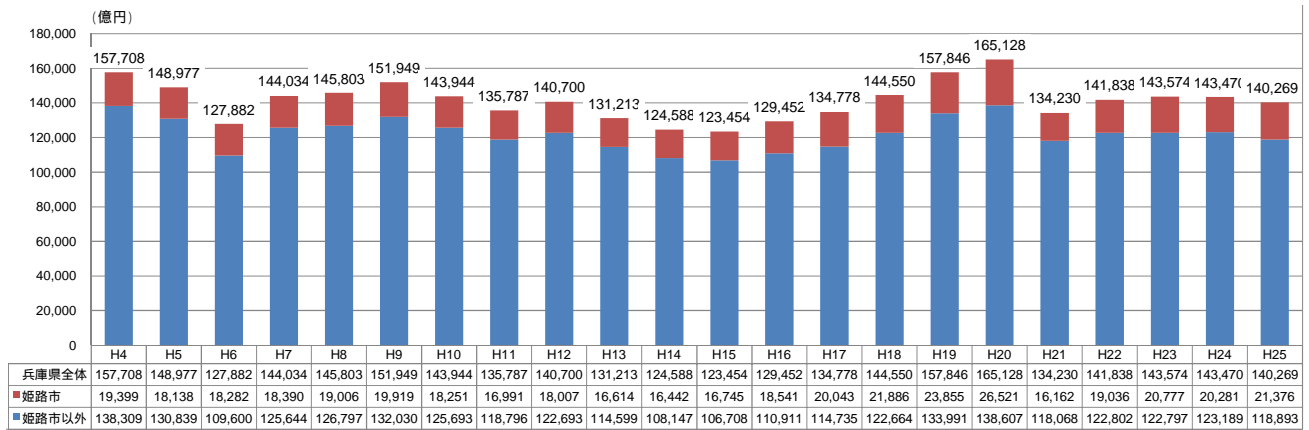


図 2.2.10 姫路港臨海部の企業立地状況



資料：兵庫県統計より作成

図 2.2.11 兵庫県の製造品出荷額の推移・姫路市のシェア（H25）

・臨海部¹の製造業の市内総生産²（平成 25 年度）は約 2,000 億円（姫路市全体の約 10%、製造業の約 40%）

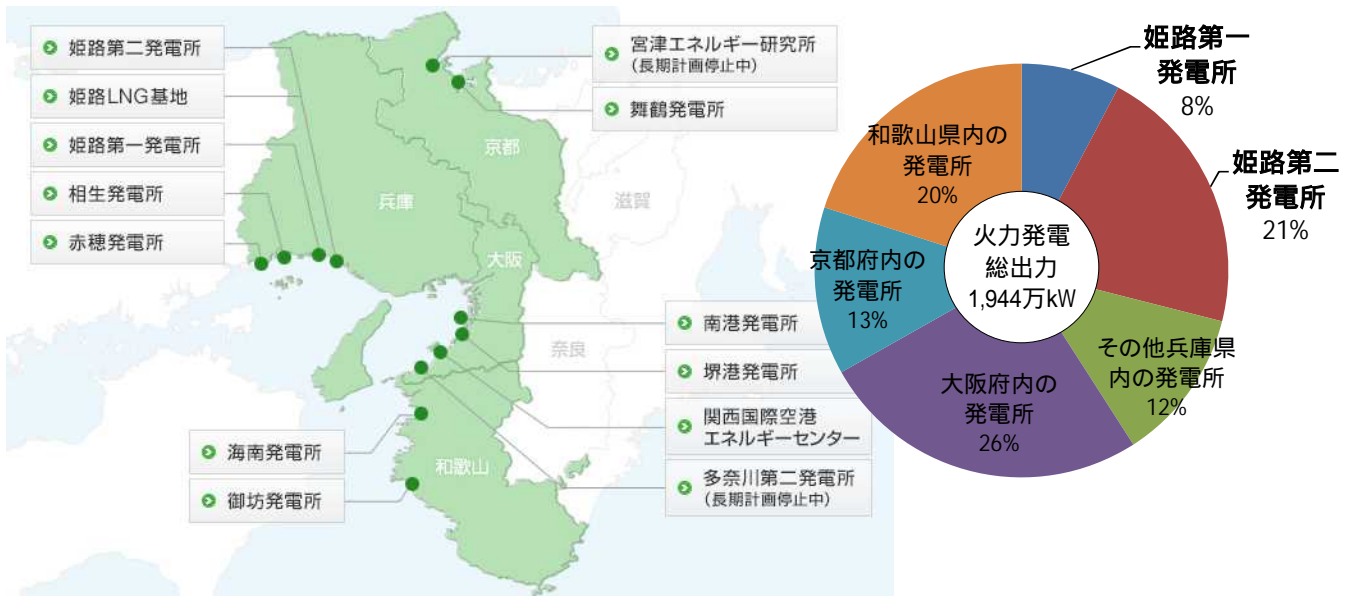
<姫路市全体では約 2 兆円（うち製造業は 約 4,800 億円）>

・臨海部¹の製造業の就業人口（平成 25 年）は 約 1 万 7 千人（姫路市全体の約 7%、製造業の約 40%）

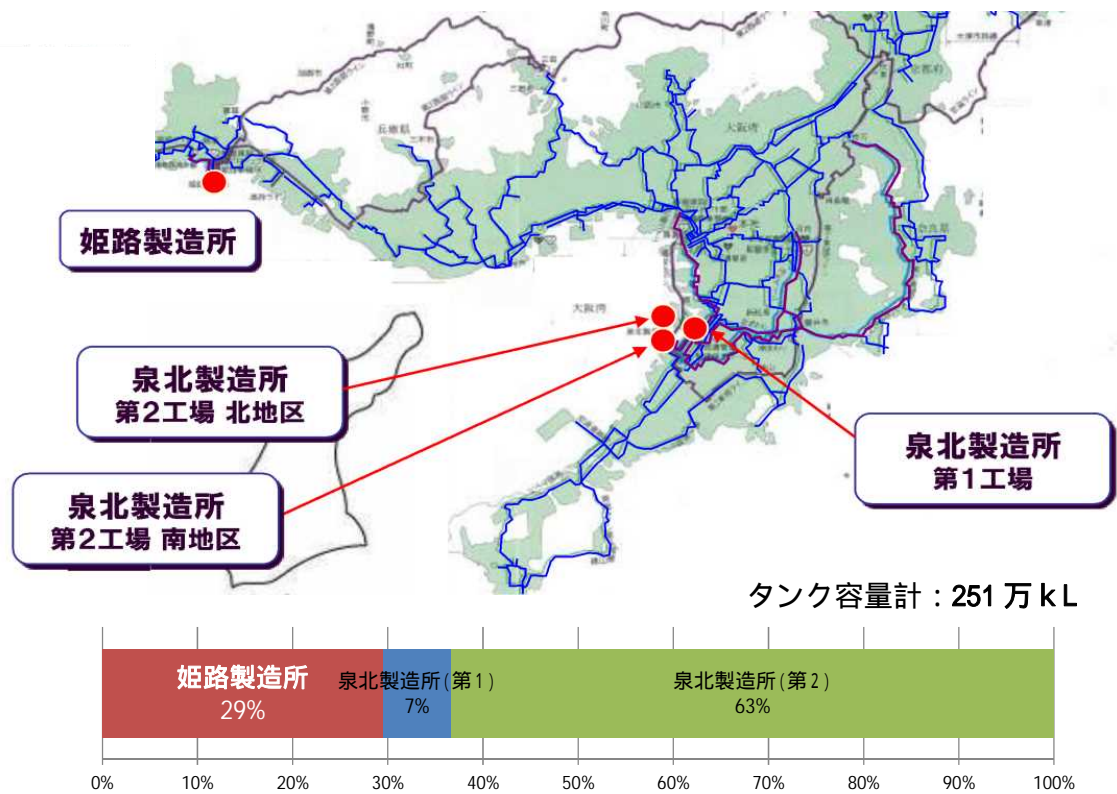
<姫路市全体では約 25 万人（うち製造業は 約 4 万 6 千人）>

1：臨海部は概ね山陽電鉄線より南側

2：経済活動によって新たに生み出された付加価値（生産額から原材料や光熱費等の経費を除いたもの）



資料：関西電力ホームページより作成
 図 2.2.12 関西電力火力発電所位置図・発電所別出力内訳



資料：大阪ガスホームページより作成
 図 2.2.13 関西における現状の天然ガスの製造所位置図・製造所別タンク容量内訳

姫路港周辺の観光

- ・姫路港の臨海部には飾磨津物揚場、飾磨湛保など歴史的町並みが多く残っている。明治初期に姫路港と生野銀山間、約49kmを南北に結ぶ馬車専用道路がつくられ、現在は観光ルート「銀の馬車道」として充実が図られている。
- ・内陸部には2015年3月に平成の大修理を終えた姫路城があり、2015年度の入場者は過去最高の287万人（全国城郭入場者数第1位）。
- ・文化・歴史的遺産のほかに、県立いしま自然体験センターのキャンプ場、白浜・的形・家島諸島の海水浴や魚釣りなど、自然とのふれあいを中心とした施設や海岸の他、海の駅に指定されている木場ヨットハーバーや家島などのマリンスポーツ基地も整備されている。
- ・臨海部は産業集積地として多くの工場が立地しており、その中には、大阪ガス姫路エネルギー館など一般の訪問者が見学できる資料館を持つものや工場見学ができるものも多い。特に、ダイセル異人館は近代産業遺産として平成20年度に国の認定を受けている。また、旅行会社による工場夜景ツアーなども開催されており、産業ツーリズムに対する関心が高まっている。（P17参照）

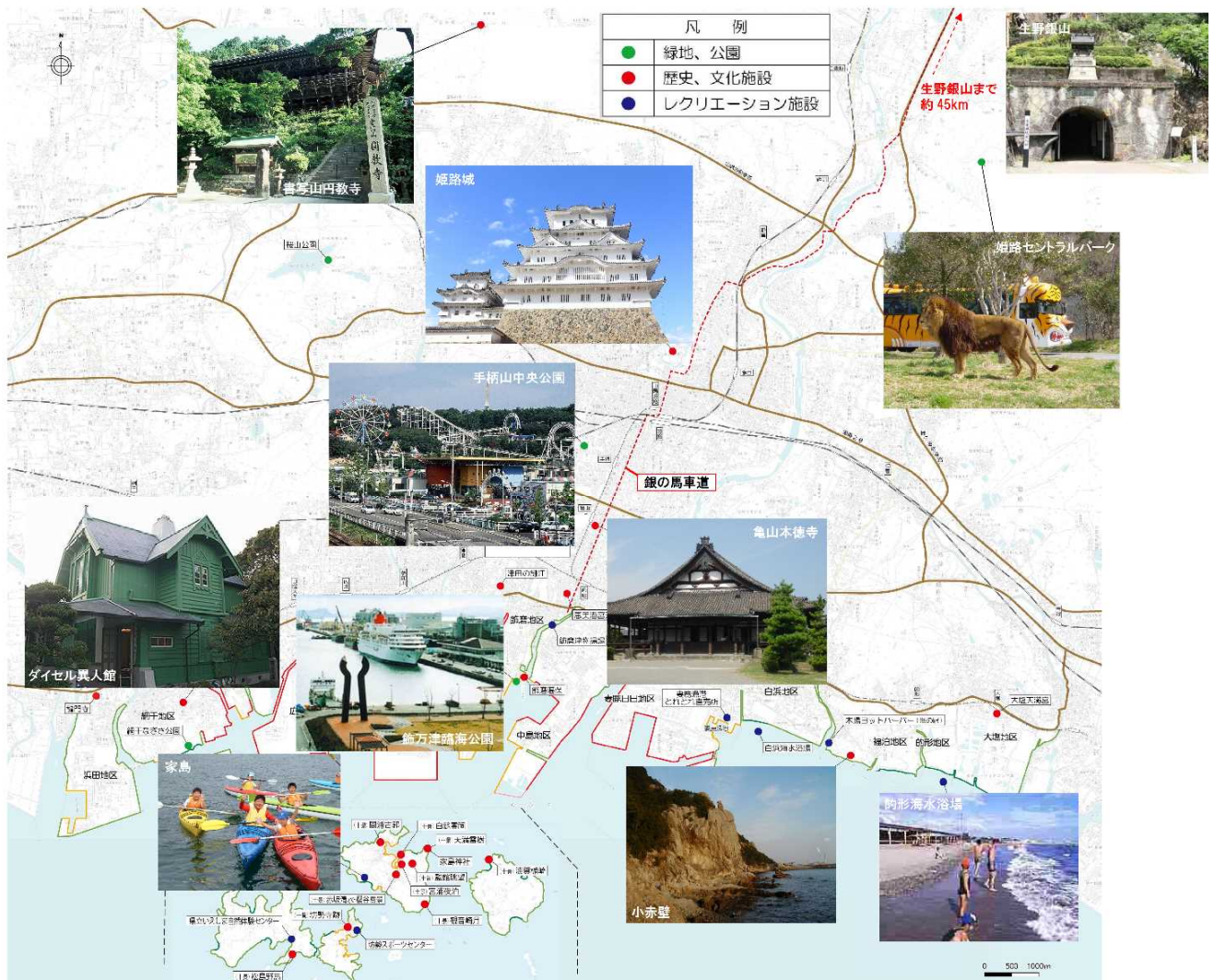


図 2.2.14 中播磨地域内陸部の観光資源

姫路港のクルーズ船入港状況とクルーズ船の入港に関する助成・県民参加型イベントの実施状況

- ・平成 22 年以降、姫路港では毎年数隻のクルーズ船が須加地区の-10m 岸壁に寄港している（C I Q体制が脆弱であるため、外航船についてはセカンドポート、サードポートでの入港）。
- ・姫路港に入港するクルーズ船の広報宣伝に必要な経費（1 隻あたり 10 万円以内）を助成（姫路港ポートセールス推進協議会）
- ・「姫路みなと祭り（平成 27 年 7 月来場者数：約 70,000 人）」や「姫路港ふれあいフェスティバル（平成 27 年 7 月来場者数：約 7,000 人）」などの県民参加型のイベントが実施されている。



図 2.2.15 クルーズ船の係留場所（須加地区）



資料：兵庫県港湾課資料

図 2.2.16 クルーズ歓送迎行事の様子



資料：兵庫県港湾課資料

図 2.2.17 姫路港ふれあいフェスティバルの様子

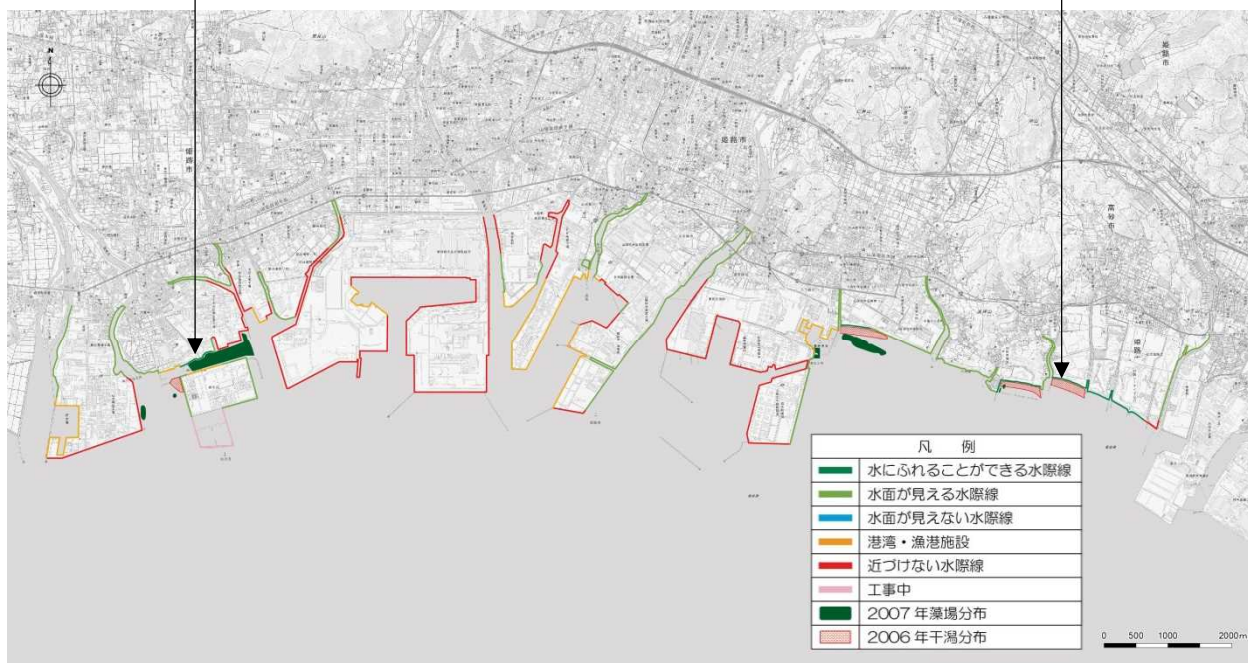
姫路港の自然環境

- ・ 姫路港臨海部の水際線総延長 90.5km のうち、水に触れることができる水際線は 4.1km で全体の 4.5% である。一方で、企業の所有地等で近づけない水際線は 37.3km で全体の 41.2% を占める。

網干なぎさ公園



姫路的形海水浴場 / 潮干狩り場

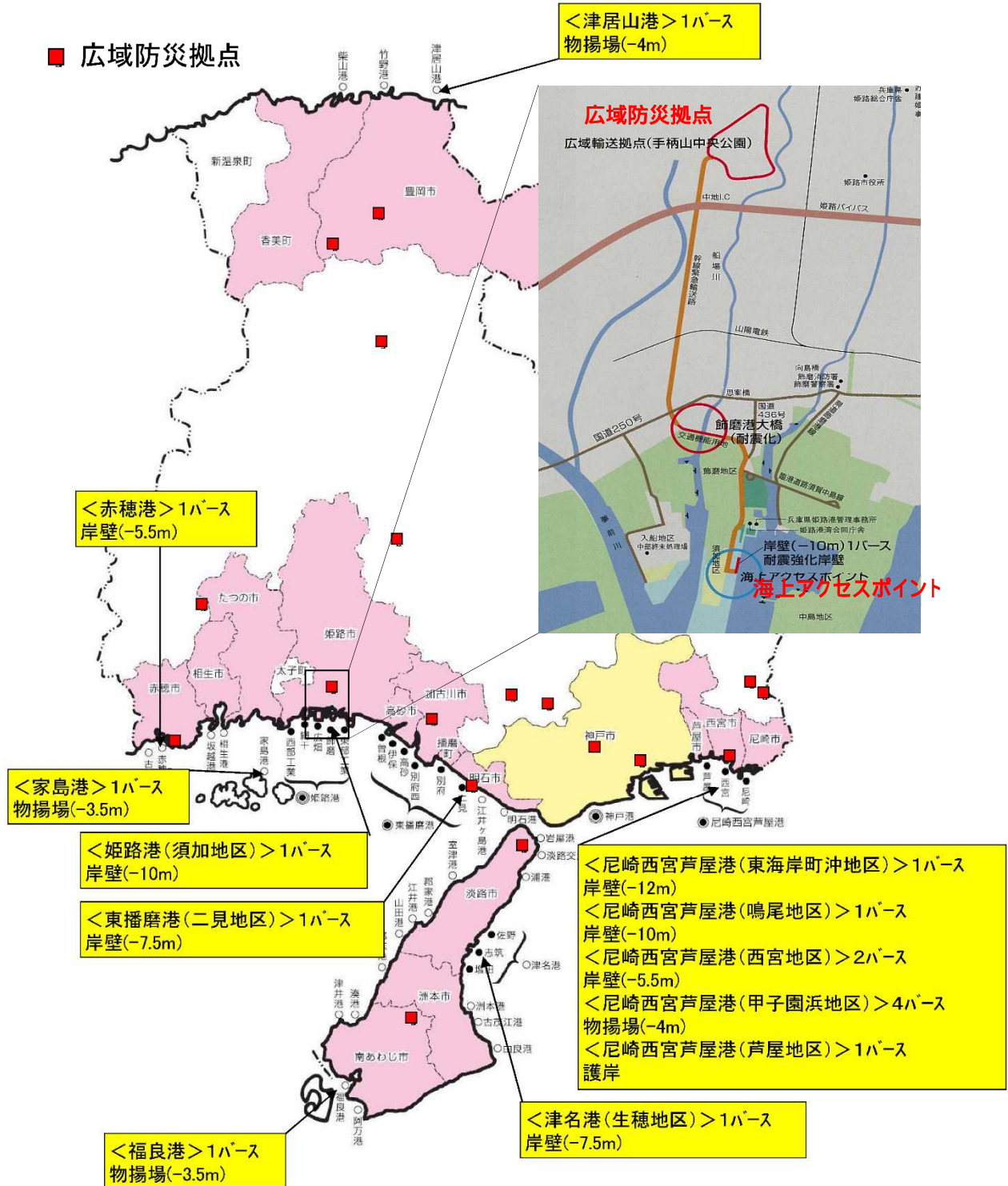


資料：水際線：兵庫県港湾課調べ
 藻場：藻場造成指針（H19.3月）（兵庫県）
 干潟：平成18年度瀬戸内海干潟実態調査

図 2.2.18 姫路港臨海部の水際線の現状、藻場・干潟分布

安全・安心の確保

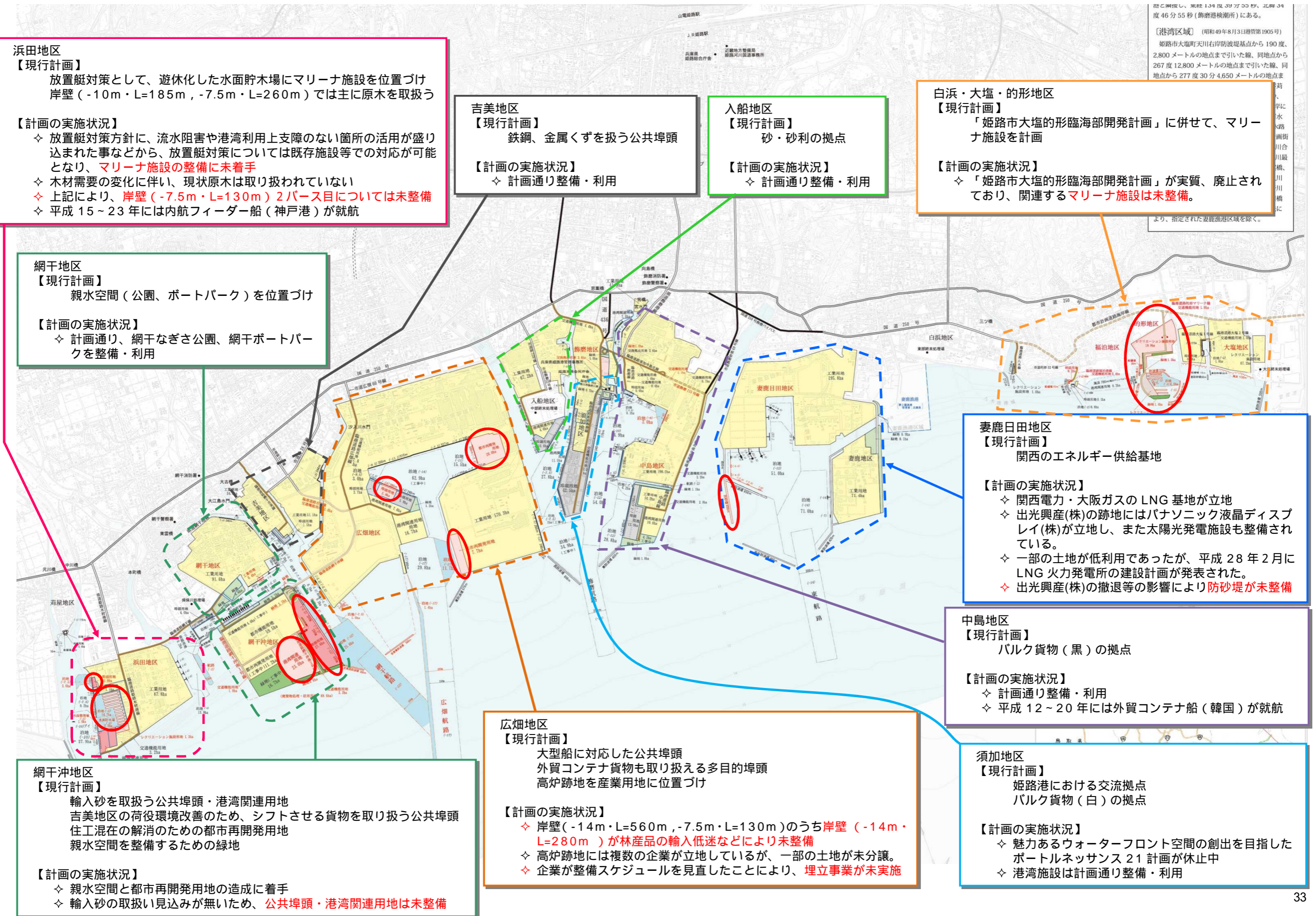
- ・姫路港では須加地区に耐震強化岸壁（水深-10m、延長 170m）が整備されており、背後の広域防災拠点である手柄山中央公園まで緊急輸送路が指定されている。
- ・兵庫県は平成 25 年度に策定した「ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画（H26～H35）」に基づき、老朽化対策を推進している。姫路港では係留施設 1,693m、防波堤・波除堤 2,119m、護岸 4,642m の更新・修繕を計画的に実施している。
- ・姫路港の事業継続計画（港湾 BCP）を平成 28 年度に策定する見込みである。



資料：兵庫県県土整備部資料・兵庫県地域防災計画

図 2.2.19 耐震強化岸壁・広域防災拠点位置図（兵庫県管理港湾）

2.3 現行計画の実施状況



浜田地区
【現行計画】
 放置艇対策として、遊休化した水面貯木場にマリーナ施設を位置づけ岸壁 (-10m・L=185m, -7.5m・L=260m) では主に原木を取扱う

【計画の実施状況】

- ◇ 放置艇対策方針に、流水阻害や港湾利用上支障のない箇所を活用が盛り込まれた事などから、放置艇対策については既存施設等での対応が可能となり、**マリーナ施設の整備に未着手**
- ◇ 木材需要の変化に伴い、現状原木は取り扱われていない
- ◇ 上記により、**岸壁 (-7.5m・L=130m) 2バース目については未整備**
- ◇ 平成 15～23 年には内航フィーダー船 (神戸港) が就航

吉美地区
【現行計画】
 鉄鋼、金属くずを扱う公共埠頭

【計画の実施状況】

- ◇ 計画通り整備・利用

入船地区
【現行計画】
 砂・砂利の拠点

【計画の実施状況】

- ◇ 計画通り整備・利用

白浜・大塩・的形地区
【現行計画】
 「姫路市大塩の形臨海部開発計画」に併せて、マリーナ施設を計画

【計画の実施状況】

- ◇ 「姫路市大塩の形臨海部開発計画」が実質、廃止されており、関連する**マリーナ施設は未整備**。

網干地区
【現行計画】
 親水空間 (公園、ボートパーク) を位置づけ

【計画の実施状況】

- ◇ 計画通り、網干なぎさ公園、網干ボートパークを整備・利用

妻鹿日田地区
【現行計画】
 関西のエネルギー供給基地

【計画の実施状況】

- ◇ 関西電力・大阪ガスの LNG 基地が立地
- ◇ 出光興産(株)の跡地にはパナソニック液晶ディスプレイ(株)が立地し、また太陽光発電施設も整備されている。
- ◇ 一部の土地が低利用であったが、平成 28 年 2 月に LNG 火力発電所の建設計画が発表された。
- ◇ 出光興産(株)の撤退等の影響により**防砂堤が未整備**

中島地区
【現行計画】
 バルク貨物 (黒) の拠点

【計画の実施状況】

- ◇ 計画通り整備・利用
- ◇ 平成 12～20 年には外貿コンテナ船 (韓国) が就航

広畑地区
【現行計画】
 大型船に対応した公共埠頭
 外貿コンテナ貨物も取り扱える多目的埠頭
 高炉跡地を産業用地に位置づけ

【計画の実施状況】

- ◇ 岸壁 (-14m・L=560m, -7.5m・L=130m) のうち岸壁 (-14m・L=280m) が林産品の輸入低迷などにより**未整備**
- ◇ 高炉跡地には複数の企業が立地しているが、一部の土地が未分譲。
- ◇ 企業が整備スケジュールを見直したことにより、**埋立事業が未実施**

網干沖地区
【現行計画】
 輸入砂を取扱う公共埠頭・港湾関連用地
 吉美地区の荷役環境改善のため、シフトさせる貨物を取り扱う公共埠頭
 住工混在の解消のための都市再開発用地
 親水空間を整備するための緑地

【計画の実施状況】

- ◇ 親水空間と都市再開発用地の造成に着手
- ◇ 輸入砂の取扱い見込みが無いため、**公共埠頭・港湾関連用地は未整備**

須加地区
【現行計画】
 姫路港における交流拠点
 バルク貨物 (白) の拠点

【計画の実施状況】

- ◇ 魅力あるウォーターフロント空間の創出を目指したポートルネッサンス 21 計画が休止中
- ◇ 港湾施設は計画通り整備・利用