

### 【施策】 3. 物流拠点の集約・効率化

尼崎西宮芦屋港には、東海岸町地区を中心に産業・物流機能が集積し、東海岸町沖地区でも、順次分譲を進めている。

東海岸町沖地区では、完成車ヤードが面積不足とのニーズも聞かれる一方、今後は東側岸壁の整備・供用や、分譲予定地への民間事業者進出など、産業・物流機能がさらに集積する見通しである。

未広地区に造成する新たな埋立地を活用し、ニーズを踏まえながら、必要があればふ頭再編も選択肢の一つとして、完成自動車や鋼材等の製品・バルク貨物（製品除く）・高付加価値貨物（RORO貨物・冷蔵冷凍貨物等）の取扱機能を一体的に高めることを目指す。



## 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】

### 【戦略】 2. 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

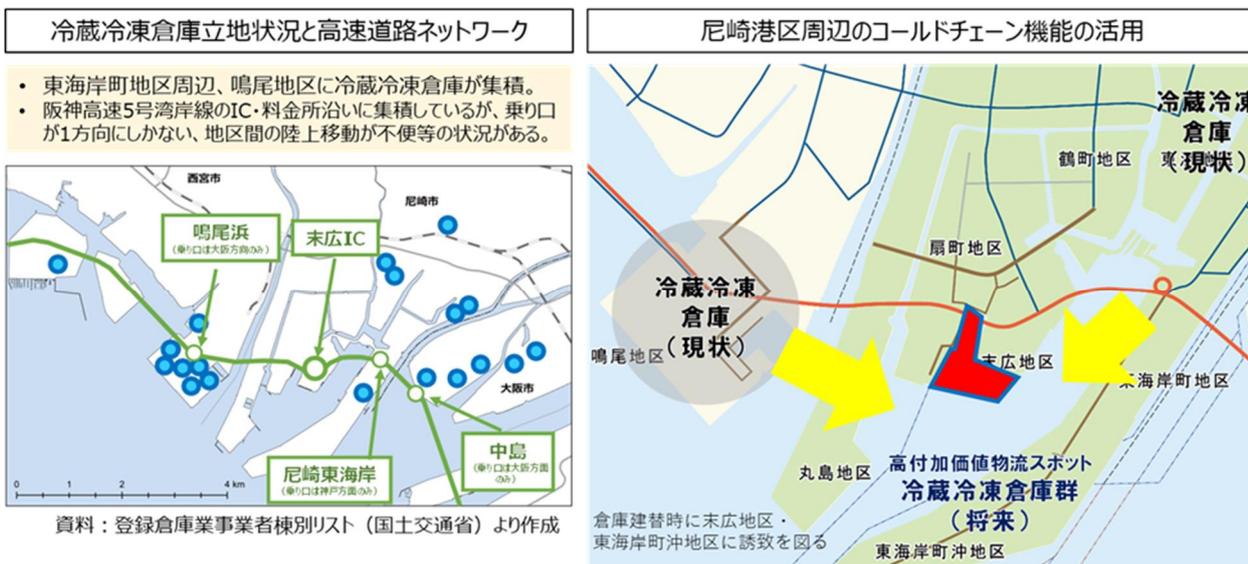
#### 【施策】 1. コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積

尼崎西宮芦屋港周辺には、阪神高速5号湾岸線の沿線を中心に、複数の冷蔵冷凍倉庫が集積している。

生鮮品等の輸送・保管を支えるコールドチェーンの機能は今後ますます需要が高まると想定され、尼崎西宮芦屋港のみならず神戸港及び大阪港も含めて機能充実が求められる。

東海岸町沖地区、浚渫土砂により埋立を行う未広地区（RORO航路の利用を想定）を中心とした高付加価値物流ゾーンに、コールドチェーンに対応する機能・施設の集積を図る。

（関連：長期構想 P. 36～P. 42）



資料：登録倉庫業事業者棟別リスト（国土交通省）より作成

## 【施策】 2. 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化

はしけは、トラックドライバー不足が進む中、陸上輸送による労働環境・自然環境の負担軽減に資する輸送手段である。

浅水深の岸壁にも着岸可能なはしけは、尼崎開門内側の運河等での運用にも適している。

尼崎西宮芦屋港にはしけの船溜まりを位置づけることにより、湾全体の輸送効率化への貢献と環境負荷の軽減を目指す。

併せて、西宮沖防波堤付近に錨泊している土運船等作業船の有事の避難先としても検討する。

また、万博を契機として、建設資材などの運搬にはしけが利用された場合、採算性や工事交通の縮減効果などを検証し、万博後のIRなども見据えたはしけの定着・拡大を目指していく。

(関連：長期構想 P. 43～P. 46)



## 【施策】 3. 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プール・ストックヤード等の整備

新型コロナウイルス（COVID-19）により新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う世界的なロックダウン等により、国際貿易が一時的に縮小した後、急速に輸送需要が回復したことなどにより、世界的に国際海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足による需給の逼迫が生じている。

神戸港及び大阪港の混雑緩和と尼崎西宮芦屋港の利用促進のため、阪神港を利用するコンテナ貨物（車両）のためのバンプールや、神戸港及び大阪港間でバルク貨物をはしけ輸送するためのストックヤードを整備することで、阪神港全体のリダンダンシー向上に資することを目指す。

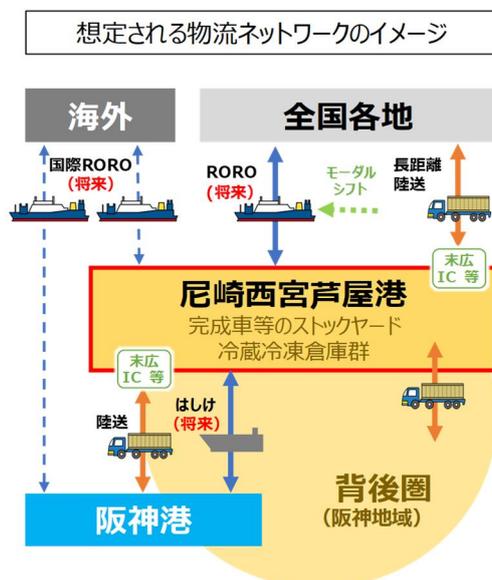
ストックヤードの付加価値向上を図るため、コンテナをメンテナンス（塗装や修理）する機能等の誘致を検討する。（関連：長期構想 P. 47）



### 【施策】 4. RORO 航路の活用による海上輸送網の充実

大型物流施設が立地している事に加え、フルランプである阪神高速湾岸線末広 IC を活用することで、神戸港及び大阪港方面へ容易にアクセスすることが可能な末広地区の埋立地等に RORO ターミナルを構想し、リードタイムを重視する生鮮品・高付加価値貨物等の取扱いを目指す。

RORO 航路を活用した海上輸送網が構築されることで、背後圏の荷主・消費者に対して、神戸港及び大阪港で輸出入される貨物を、尼崎西宮芦屋港で付加価値を高めるといった、新たな物流モデルの構築を目指す。（関連：長期構想 P. 11、P. 39～P. 42）



### 【戦略】 3. 内貿バルク貨物の拠点化

#### 【施策】 1. 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

尼崎西宮芦屋港内の複数の地区・岸壁で、砂利・砂や鋼材等のバルク貨物が取り扱われている。また、東海岸町沖地区では完成自動車を取り扱われている。

戦略 1 の施策 3 で記載した物流拠点の集約・効率化を通じて、主要品目がますます利用しやすい港湾の環境を目指す。（関連：長期構想 P. 25～P. 31）



公共岸壁	輸移出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町 1～2号物揚場 (-3.5m)	輸出	金属くず				
		ガラス類	12,650	14,000	9,000	16,400
		砂利・砂	800	800	620	620
	移入	金属製品	20		30	
		セメント	1,000			
		砂利・砂	9,920	13,370	16,960	12,900
東海岸町公共岸壁 (2)(3)(-10m)	輸出	燐石	11,450	9,800	8,400	11,150
		金属屑			5,000	
	移入	ガラス類	700		2,300	2,100
		コーラス	1,200	1,000	1,200	
	移入	非金属類物		9,550		
		金属くず	48,079	68,477	84,550	34,008
		再利用資材	64,561	67,646	83,525	55,437
		鋼材		8,667		
		ガラス類			1,500	
		金属製品	400	1,080		360
移入	その他輸送機械	300				
	金属くず	1,421				
	非金属類物	350	677		347	
	金属くず	400				
移入	鋼材	150	100			
	非金属材料					
移入	砂利・砂	65,210	106,790	94,320	107,650	
	砂利・砂	160,407	150,610	136,860	129,100	
東海岸町・緑町地区	小計	375,918	453,867	456,672	369,945	

公共岸壁	輸移出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町沖 1～2号岸壁 (-5.5m)	移入	完成自動車	248,070	248,120	354,908	364,378
		完成自動車	369,815	352,000	394,205	453,805
東海岸町沖 3号岸壁 (-7.5m)	移入	完成自動車	75,580	49,645	31,155	
		完成自動車	76,515	60,825	30,505	
東海岸町沖 4号岸壁 (-12m)	移入	その他機械			175	
		鋼材	69,165	68,090	71,740	87,081
東海岸町沖地区	移入	完成自動車	1,23			
		完成自動車				
東海岸町沖地区	小計	839,145	778,803	882,668	905,264	

※ 東海岸町沖地区岸壁 (-12m) では 2018 年より完成自動車メーカーが取扱いを開始しているが、上記表には含まれていない。

資料：平成 30 年 港湾統計年報より作成。表中の数値は取扱貨物量（トン）

## 【戦略】4. 道路ネットワークの充実

### 【施策】1. 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

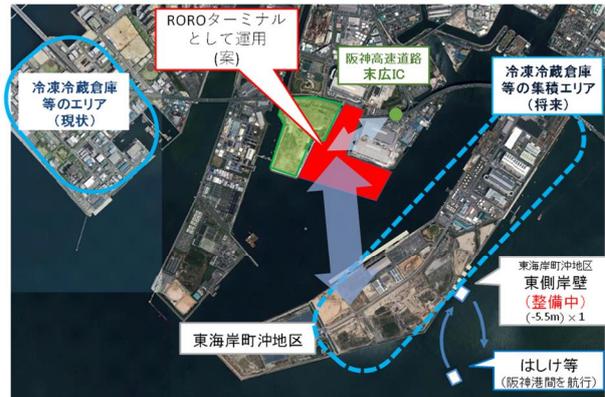
埋立後に東海岸町沖地区との東西連絡道を整備することで、末広地区・鳴尾地区の物流施設立地地域とのアクセスを向上させ、東海岸町沖地区から新たに発生する南北方向の交通に対処する。

フルランプである阪神高速湾岸線末広 IC に接続することで、東海岸町沖地区と末広地区を一体的に高度利用できる事に加え、国道 43 号の渋滞緩和にも貢献し、沿道環境の改善等の効果も想定される。（関連：長期構想 P. 50、P. 63）

ふ頭間連絡道路の整備イメージ



ふ頭間連絡道路整備後の物流イメージ



- はしけ等の活用により、東海岸町沖地区において阪神港間で回送される貨物・空コンテナや、阪神港に搬出入する貨物の荷揚げ・荷積みを行う。
- ふ頭間連絡道路を通じて末広地区・鳴尾地区の物流施設等との円滑なアクセスを実現。
- 埋立地はROROターミナルを想定。

### 【施策】2. 港湾利用貨物の陸上アクセス利便性の向上による内陸部との連携強化

尼崎西宮芦屋港周辺の高速道路ネットワーク整備に伴い、臨海部～内陸部、あるいは阪神港間のアクセス性が向上し、内陸部への入出荷や、臨海部の物流施設の需要が見込まれる。また、トラックドライバー不足、物流リダンダンシー確保等の観点から、内陸部に立地する企業のモーダルシフト（海上輸送への転換）に繋がる可能性がある。さらに、臨海部のコールドチェーン機能の強化により、内陸部と臨海部を結ぶ新たな物流需要の創出が期待できる。

臨海部の高速道路 IC への接続性の向上を図り、内陸部との連携強化に資する方策を検討する。

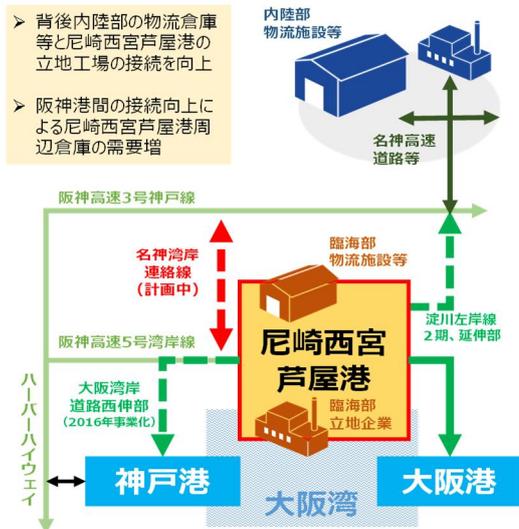
（関連：長期構想 P. 12、P. 20、P. 50）

尼崎西宮芦屋港周辺の道路ネットワーク整備状況



出典：兵庫県ウェブサイトの一部追記

想定される物流ネットワークのイメージ



## ひとの交流拠点化

### 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【生活環境】

#### 【戦略】 1. 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上

##### 【施策】 1. 海浜再生、新たな緑地の整備と既存親水空間のネットワーク化

尼崎港区には尼崎 21 世紀の森、北堀キャナルベースなどの公園・緑地、親水施設がある。芦屋浜、御前浜・香櫨園浜、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レジャーや、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。（関連：長期構想 P. 53）



#### 【戦略】 2. マリーナ等の施設及び役割・機能の強化

##### 【施策】 1. 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実

西宮地区に公共・民間の複数のマリーナが集積する環境を活かし、海洋性レクリエーションの発展を目指す。

特に、新西宮ヨットハーバーでは、近年増加傾向にある海外からのスーパーヨットの受入を見据えた施設整備等を検討し、大阪湾における受入拠点化を目指す。

CIQ 手続きの簡素化などのソフト対策については、国の動向を見ながら、対応していく。

（関連：長期構想 P. 21、P. 32、P. 54）



## 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみたとづくり【自然環境】

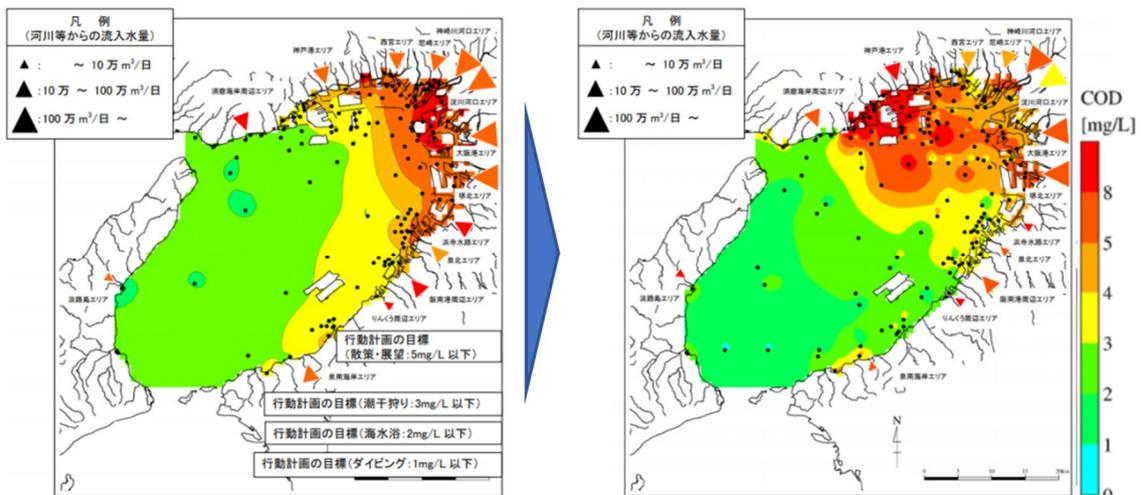
### 【戦略】 1. 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出

#### 【施策】 1. 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出

2010年と比較して、甲子園浜を中心に、尼崎西宮芦屋港などの地域では水質汚濁の改善傾向が認められる。

大阪湾再生行動計画（第2期）では、水質改善や生物多様性・水産資源保護に加え、尼崎運河の再生など水と市民の関わりを増やす取組も掲げられている。大阪湾の最奥部に位置する尼崎西宮芦屋港もこれらの取組を進める。

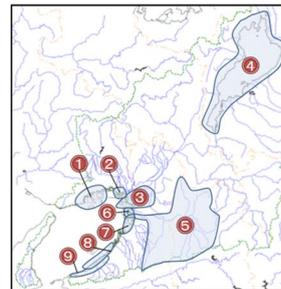
一方で、阪神エリアでは貴重な海浜である御前浜・香櫨園浜等では、市民の方の清掃活動等により、美しく保たれている。海浜の保全・再生・創出に向け、このような浜に浚渫等で発生した良質な砂の補填を検討していく。（関連：長期構想 P.33～P.34）



出典：資料：大阪湾再生推進会議「大阪湾再生行動計画（第2期）（令和元年5月 一部修正）」  
 図 大阪湾における水質汚濁状況の推移（表層の化学的酸素要求量（COD）推移）

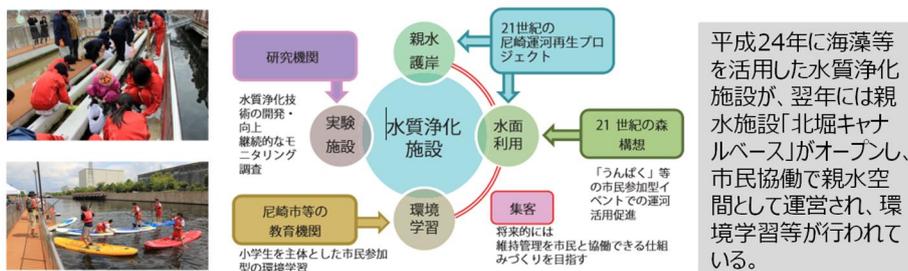
#### 大阪湾再生行動計画での尼崎西宮芦屋港のアピールポイント

アピールポイント	アピールポイントに含まれるエリア
② 水に親しみ学べる尼崎・西宮の海辺	尼崎運河周辺、甲子園浜周辺
親水施設等	
水質浄化施設、尼ロック（尼崎閘門）防災展示室、県立甲子園浜海浜公園など	



資料：「大阪湾再生行動計画（第二期）中間評価」大阪湾再生推進会議

#### 尼崎運河再生の拠点「北堀チャネルベース」



資料：兵庫県ウェブサイト、「Open Canal Day案内チラシ」より作成

# もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化

## 災害に強く安全で安心なみなとづくり【防災】

### 【戦略】 1. 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

#### 【施策】 1. 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

インフラの老朽化への対応は、わが国全体が直面する問題である。

兵庫県では、インフラ点検の結果を踏まえ、損傷度合いや緊急度を勘案のうえ策定した「ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画」に基づき、計画的に維持修繕を実施している。

社会情勢や施設利用の変化等から必要性が低下した施設や、機能集約で維持管理を効率化できる施設の整理・統廃合も検討する。

新技術の活用等により維持修繕の効率化を図りつつ、将来を見据えて効率的なインフラ・メンテナンスの推進に取り組む。（関連：長期構想 P. 58）

従来の港湾建設・維持管理技術の変革イメージ

「港湾の中長期構想（PORT2030）」では、CIMやAR（拡張現実）の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上に取り組むことが示されている。

先進技術を活用した点検・測量業務の効率化・迅速化と、建設現場における生産性・安全性・働きやすさの向上

兵庫県

出典：国土交通省「港湾の中長期構想（PORT2030）概要版」

### 【戦略】 2. 大規模災害で発生する災害廃棄物等の対応を見据えた埋立空間の検討

#### 【施策】 1. 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

近い将来に発生が予想される南海トラフ巨大地震や、増加する台風・高潮・集中豪雨による大規模災害が発生した場合、膨大な量の災害廃棄物の発生が予測されている。

また、現行の大阪湾フェニックス計画で位置付けられた湾内最終処分場も埋立が進行しつつあり、長期的に処分先の確保を検討する必要がある。

尼崎西宮芦屋港の沖合いの留保ゾーンを開発することで、大規模災害時の災害廃棄物の処分場や、将来的な土地需要に応えるとともに、土地造成により西宮防波堤が補強され、臨海部への台風被害等の低減が期待できる。（関連：長期構想 P. 56～P. 58）

現行構想における留保ゾーン

留保ゾーンの開発イメージ

- 留保ゾーンの開発空間として、西宮防波堤以南かつ航路等を阻害しない範囲、約3.6km<sup>2</sup>程度の面積（最大）が存在している。
- 現行港湾計画図の水深線によれば下図エリア（赤色）内最深は-13mのため、3.6km<sup>2</sup>×13m≒4,680万m<sup>3</sup>の空間である。
- 新型コロナウイルス等による社会経済情勢の変化を踏まえながら、中長期的な視点で、埋立及び土地利用を検討していく。

表面積 約3.6km<sup>2</sup>

※ 地図上の距離・面積はGoogle Mapを用いた簡易測定  
 ※ 上図はあくまで規模の把握のための整理であり、具体的な埋立エリアを提起するものではない

#### 4.4 主要施策の実施スケジュール

目標	基本的方向性	戦略	施策	前期(2021~2035)			後期(2036~2050)			担当する主体
				継続	着手	完了	着手	完了	継続	
ものの交流拠点化 ※	産業活動を支援する質の高いみなとづくり【産業】	用地の確保と企業誘致	・東海岸町沖地区におけるインフラ整備 (ハード施策)	●		●				港湾管理者、産業誘致部局等
			・用地の有効活用、浸漬土ポケットの確保 (ソフト施策・ハード施策)		●	●				港湾管理者
			・物流拠点の集約・効率化 (ソフト施策)	●					●	港湾管理者、物流業者、港運事業者等
	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】	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	・コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 (ソフト施策)		●				●	国、港湾管理者、物流業者、港運事業者等
			・大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 (ソフト施策)		●	●				港湾管理者、港運事業者等
			・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 (ハード施策)		●				●	国、港湾管理者、港運事業者等
			・RORO航路の活用による海上輸送網の充実 (ハード施策)		●				●	港湾管理者、船社等
		内貿バルク貨物の拠点化	・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 (ソフト施策)	●					●	港湾管理者、荷主企業、港運事業者等
			道路ネットワークの充実	・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 (ハード施策)		●				●
	・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 (ソフト施策)	●						●	国、港湾管理者、道路部局等	
ひとの交流拠点化	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【生活環境】	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 (ソフト施策・ハード施策)	●					●	港湾管理者
		マリーナ等の施設及び役割・機能の強化	・海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実 (ハード施策)		●	●				港湾管理者、マリーナ運営会社等
	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり【自然環境】	大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	・親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出 (ハード施策)	●					●	港湾管理者、環境部局等
もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化	災害に強く安全で安心なみなとづくり【防災】	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 (ソフト施策)	●					●	国、港湾管理者
		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 (ソフト施策・ハード施策)					●	●	国、港湾管理者

※ものの交流拠点化に関する施策は関連性が高いため、一体的に取り組む

4.5 主要施策の空間配置・ゾーニング計画

## 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～

背後地からの要請に加え、神戸港及び大阪港を補完・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・産業エリア

- 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

### 生活環境エリア

- 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

### 自然環境エリア(全域)

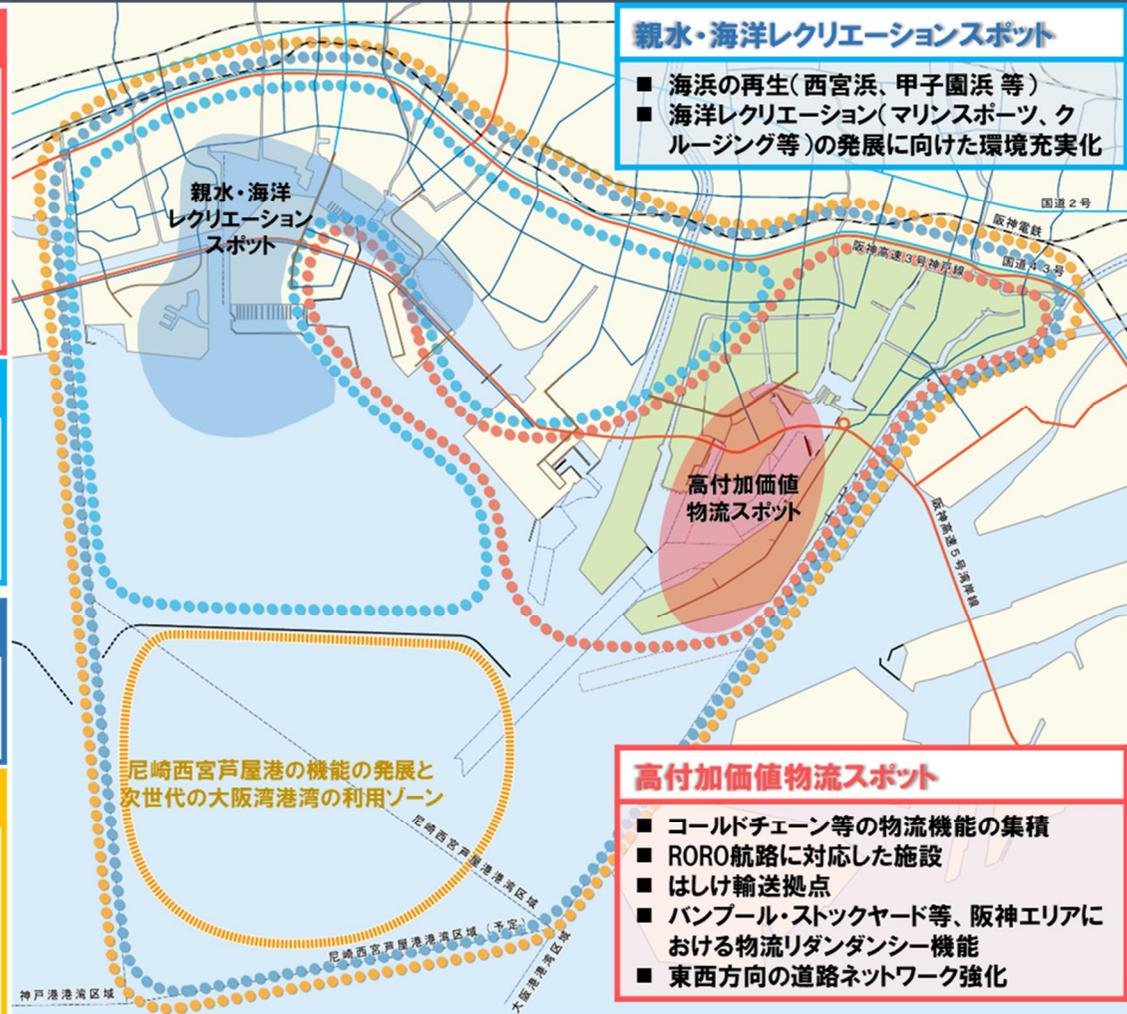
- 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり
  - 【戦略】
  - 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出

### 防災エリア(全域)

- 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）

### 親水・海洋レクリエーションスポット

- 海浜の再生(西宮浜、甲子園浜等)
- 海洋レクリエーション(マリンスポーツ、クルージング等)の発展に向けた環境充実化



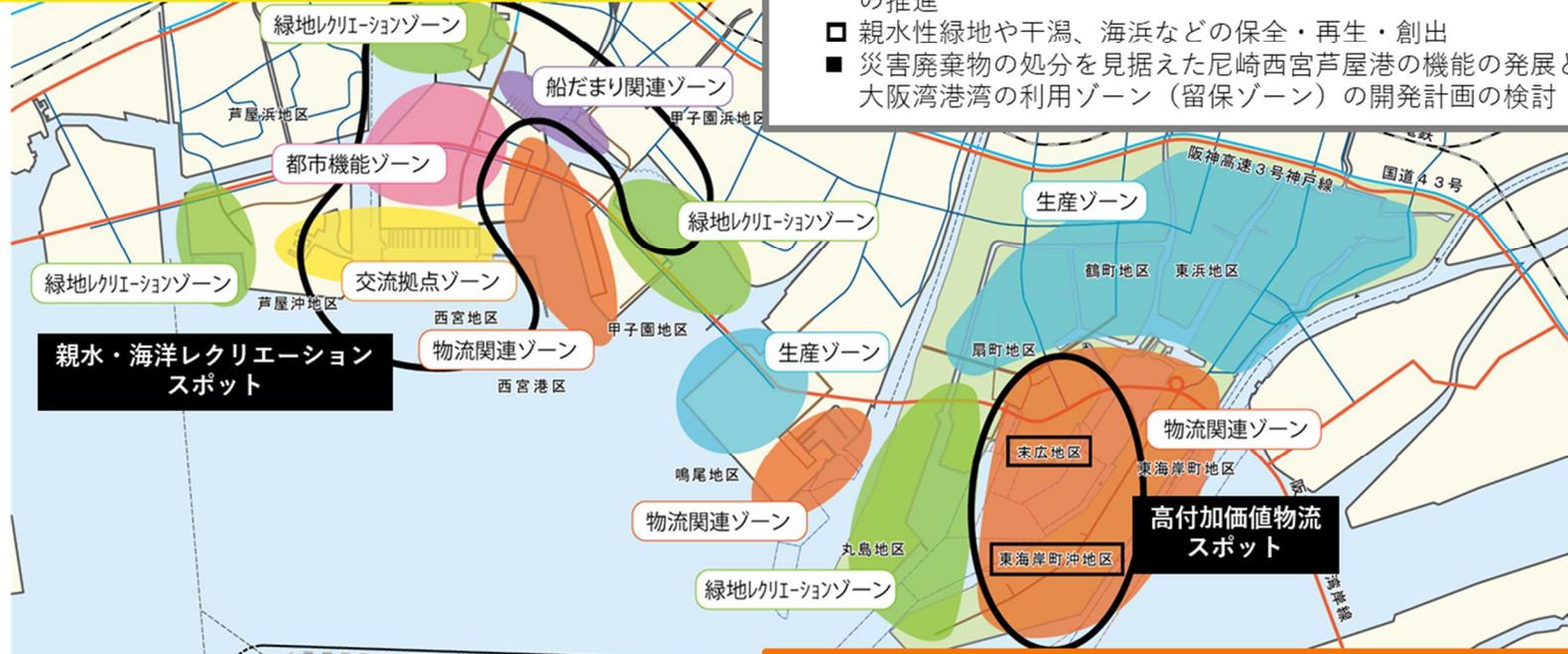
### 高付加価値物流スポット

- コールドチェーン等の物流機能の集積
- RORO航路に対応した施設
- はしけ輸送拠点
- バンプル・ストックヤード等、阪神エリアにおける物流リダンダンシー機能
- 東西方向の道路ネットワーク強化

地区別のゾーニングを以下の通り位置づけるものとする。

**交流拠点ゾーン（芦屋浜、西宮浜 等）**  
**【施策】** ■：親水・海洋レクリエーションスポットで重点的に取り組む施策  
 ■ 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実

**みなと全体で取り組むもの**  
**【施策】** ■・・・留保ゾーンで取り組む施策  
 □ 港湾利用貨物の陸上アクセス利便性の向上による内陸部との連携強化  
 □ 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  
 □ 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出  
 ■ 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



**緑地レクリエーションゾーン（尼崎21森・浜町・甲子園浜等）**  
**【施策】**  
 □ 海浜の再生、新たな緑地の整備と既存親水空間のネットワーク化  
 □ 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリーナ等の環境充実

**物流関連ゾーン（東海岸町沖・東海岸町・末広、鳴尾、甲子園）**  
**【施策】** ■：高付加価値物流スポットで重点的に取り組む施策  
 ■ 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  
 ■ 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  
 ■ 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化  
 ■ RORO航路の活用による海上輸送網の充実  
 ■ 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  
 □ 物流拠点の集約・効率化  
 □ 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