

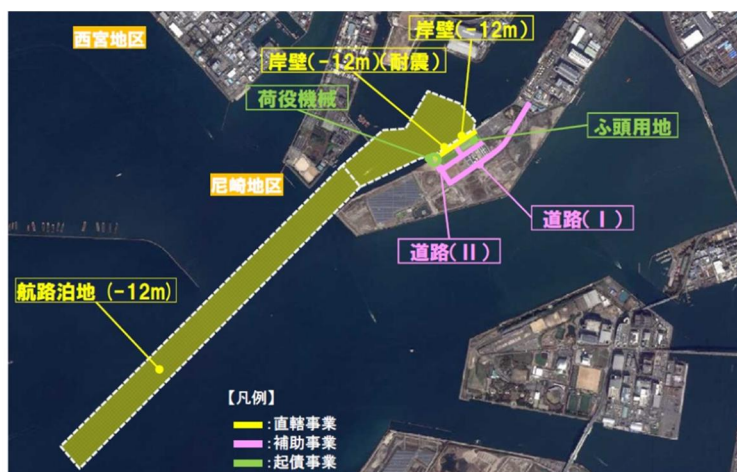
2.2 尼崎西宮芦屋港を取り巻くミクロ環境

(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年に進出した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年に進出した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。



資料：「尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業【再評価】（平成29年10月）」近畿地方整備局

図 2.2.1 尼崎地区国際物流ターミナル整備事業の内容

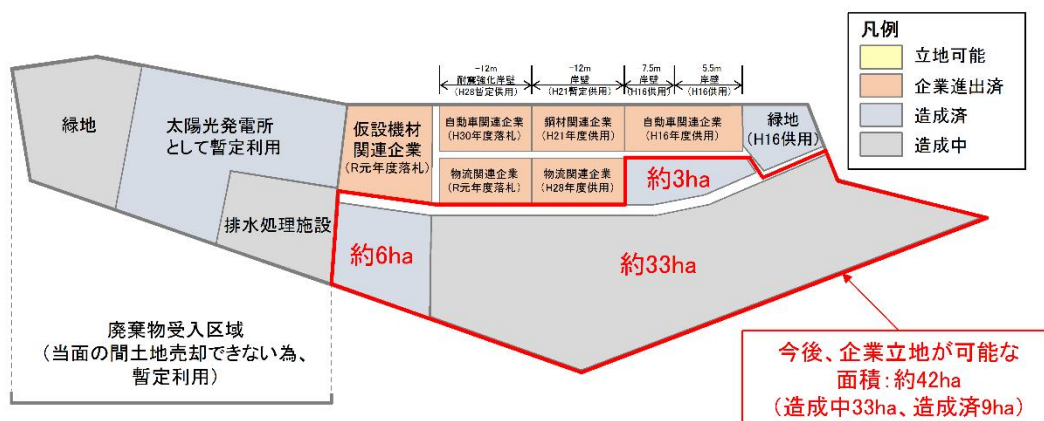


図 2.2.2 東海岸町沖地区における企業進出の状況（出典：兵庫県資料より作成）

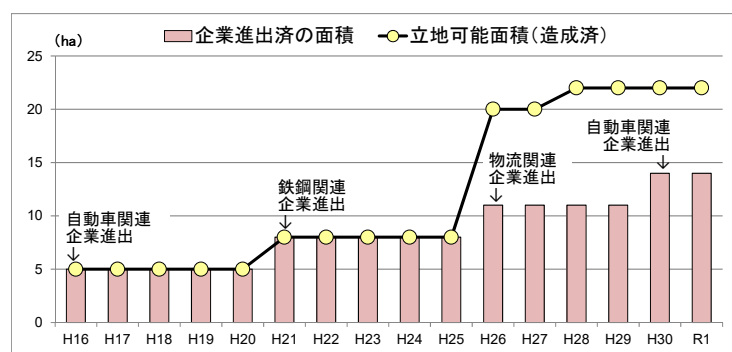


図 2.2.3 東海岸町沖地区における立地可能面積（出典：兵庫県資料より作成）

(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及び大阪港は、2010年8月、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」に選定された。

国際コンテナ戦略港湾「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。

神戸港及び大阪港の中間に立地する尼崎西宮芦屋港は、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、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」との連携が求められる。

政策 目 的	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		
	○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、 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 ⇒ 雇用と所得の維持・創出 ※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ジ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、 海外トランジップルートの料金高騰 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 遅延リスク、荷傷みのリスク 等も懸念される。		
	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 欧州基幹航路を週3便に増やす とともに、 北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大 する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、 現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致 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 多方面・多頻度の直航サービスを充実 する。		
政策 目 標			
主 な 施 策			

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。



出典：新聞報道、各社ウェブサイト等を元に作成

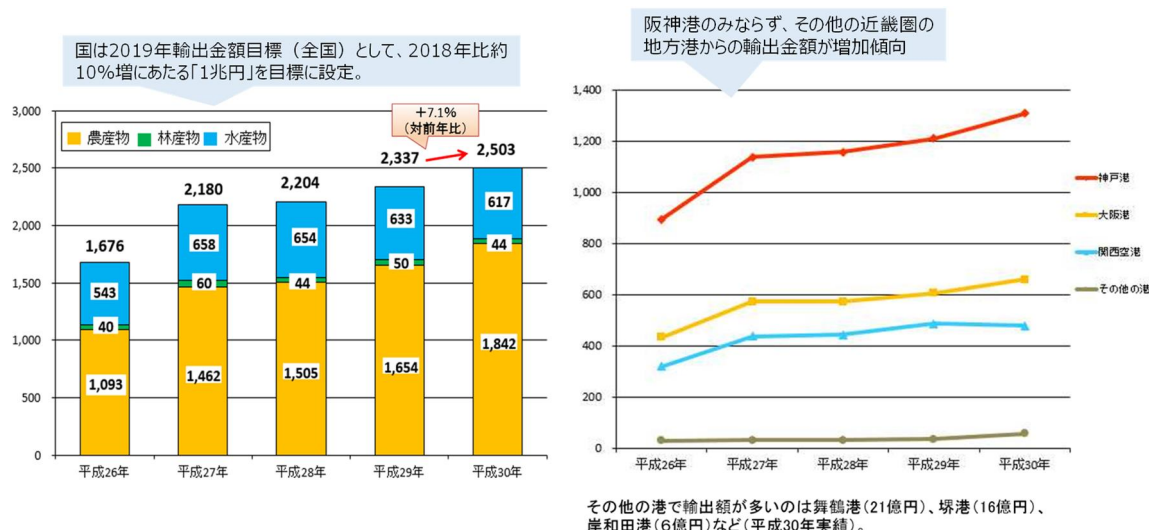
図 2.2.5 大阪湾周辺に近年竣工した（竣工予定）の主な大型物流施設

(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、いかに鮮度保持を行いつつ輸出を行うか等が課題である。

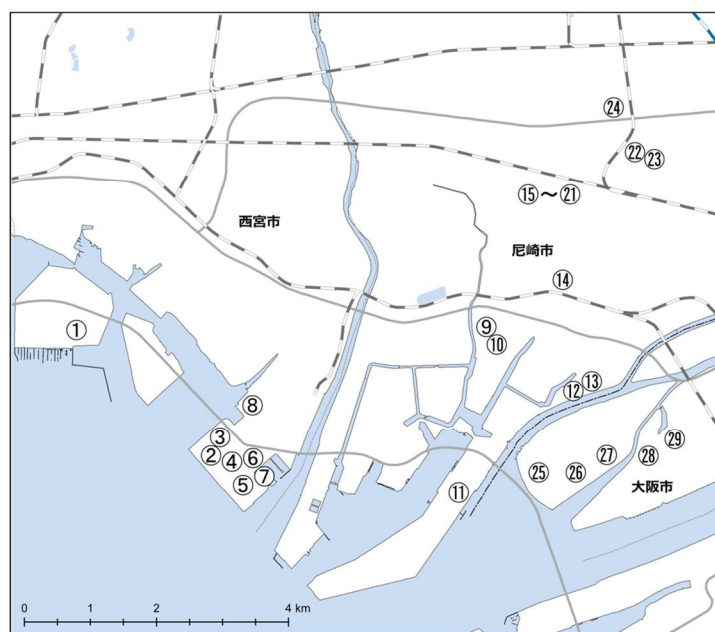


出典：近畿農政局「近畿管内における農林水産物・食品の輸出の状況と取組（R1.9）」

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している。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。



No	倉庫名称	種類
1	恩地製米株式会社西宮浜支店	C3、F1、F2、F3
2	鳴尾浜物流センター	C3、F1
3	西宮配送センター	C3
4	低温物流センター鳴尾浜	C3、F1
5	大阪配送センター	F1
6	西宮倉庫	C3
7	日本物流センター瀬関西事業所	C3、F1、F2、F3
8	西宮センター倉庫	F2
9	阪神物流センター	C3
10	大阪メディカルセンター倉庫	C3
11	関西センター	C3、F1
12	尼崎冷蔵庫	C3、F1、F4
13	尼崎自動冷蔵倉庫	F1
14	2号冷蔵倉庫	F1
15	5号倉庫	F1
16	6号倉庫	F1
17	8号倉庫	F1
18	9号倉庫	F1
19	11号倉庫	F1
20	第12号倉庫	F1
21	寿冷蔵株式会社 尼崎南DC	C3、F1
22	中央冷蔵倉庫	C2、C3、F1
23	2号冷蔵倉庫	F1、F3
24	定温倉庫	C1
25	西淀川物流センター1階	C3、F1
26	西淀川物流センター	C3、F1
27	西淀川第二物流センター	C1、C3
28	西淀川低温物流センター	C3、F1
29	第1号倉庫	C3、F1

※ C3：10～-2℃、C2：-2～-10℃、C1：-10～-20℃、F1：-20～-30℃、

※ F2：-30～-40℃、F3：-40～-50℃、F4：-50℃～の冷蔵冷凍倉庫

資料：登録倉庫業事業者棟別リスト（国土交通省）

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。

名神湾岸連絡線の整備効果

- ①全国ワースト1位の阪神高速神戸線の渋滞緩和による走行速度、定時性の向上。
- ②広域的な道路ネットワーク形成による物流効率化。
- ③空港間の移動時間の短縮や定時性の確保による関西3空港の連携強化。
- ④災害時に強い道路ネットワークの確保。
- ⑤生活道路の交通負荷軽減に伴う交通事故に対する安全性の向上。



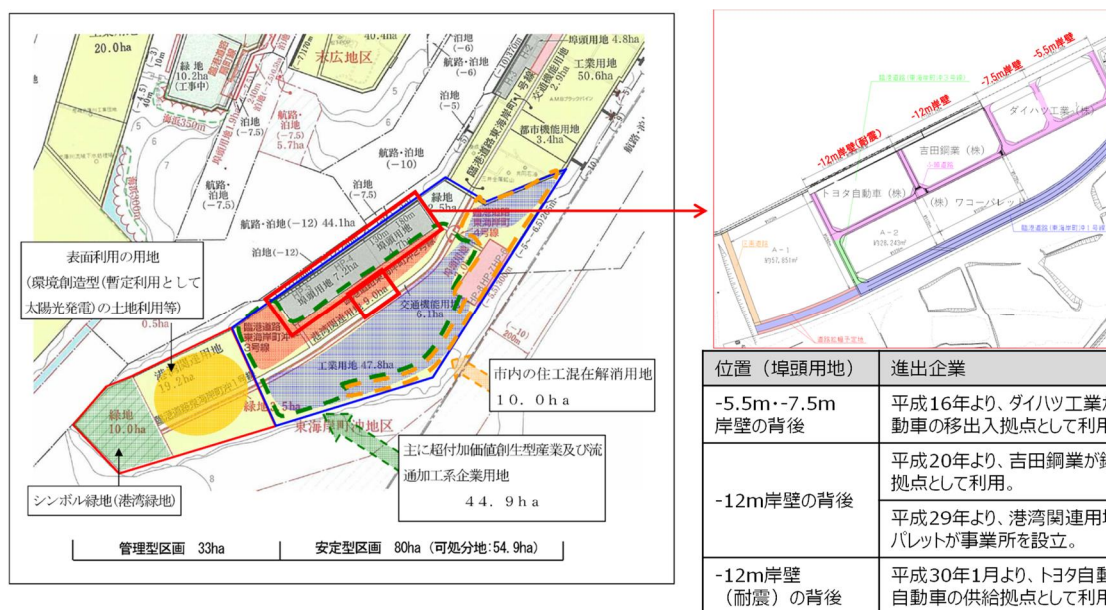
出典：兵庫県ウェブサイト

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。



出典：フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画（H26.3）、兵庫県資料より作成

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・関西万博開催に向けた整備が見込まれ、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。



※計画・構想中の内容を含む現段階での想定であり、今後変更することがある。
出典：「大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域整備実施方針(案)」

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（定員 12 名以下）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消費が見込まれることから、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ーナは、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。



出典：国土交通省「スーパーヨットの受入拡大に向けた取組の推進」

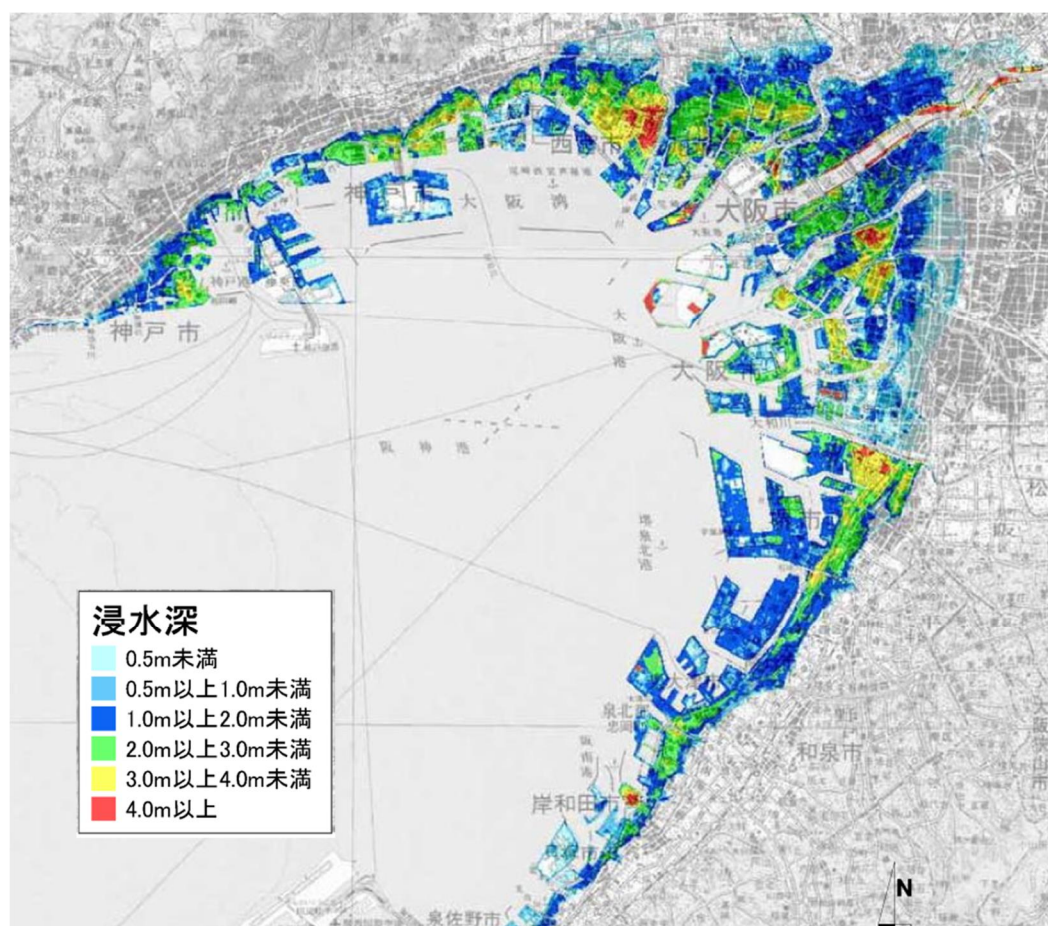
図 2.2.11 スーパーヨットによる多額の観光消費

(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した。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・ソフト両面の対策に引き続き取り組んでいる。

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。



出典：大阪湾高潮対策協議会「大阪湾高潮対策危機管理行動計画ガイドライン」

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」

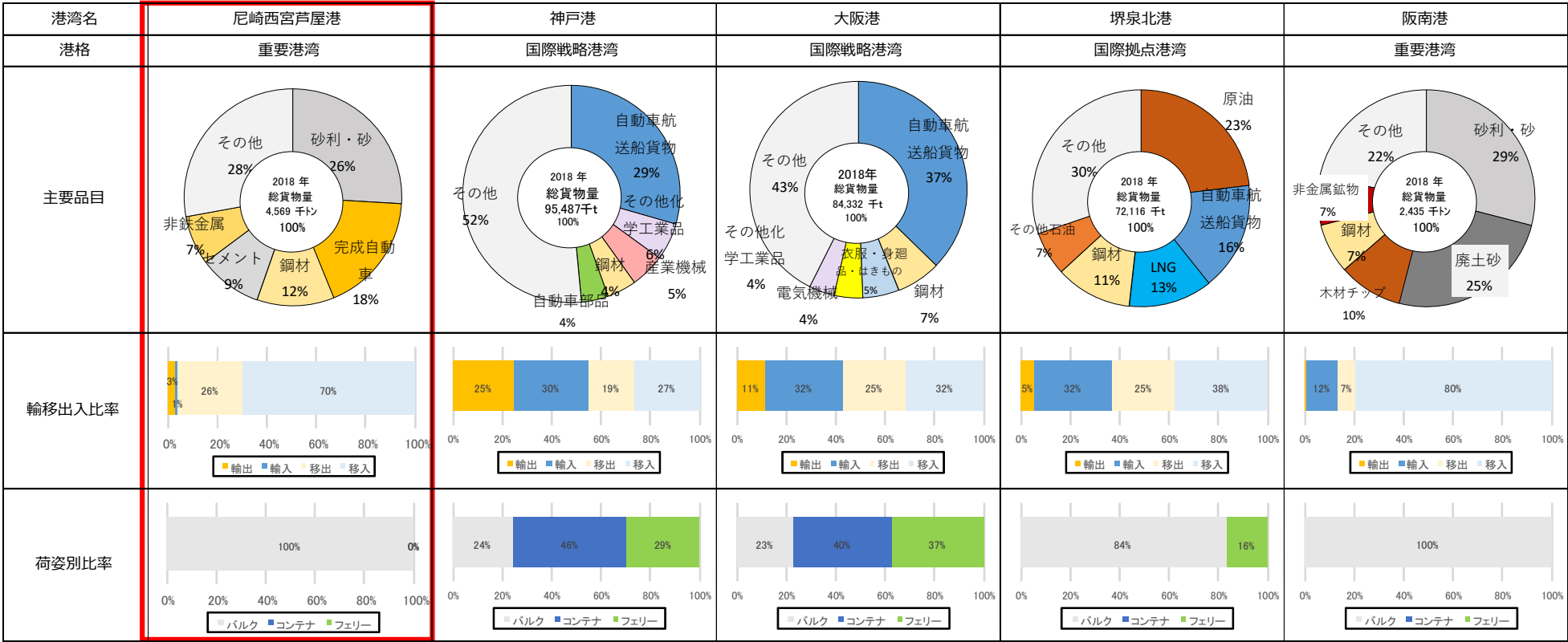
図 2.2.14 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の堤内地浸水エリア

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、国際物流を担う神戸港・大阪港・堺泉北港の 10 分の 1 以下である。

取扱貨物は内貿に特化しており、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。

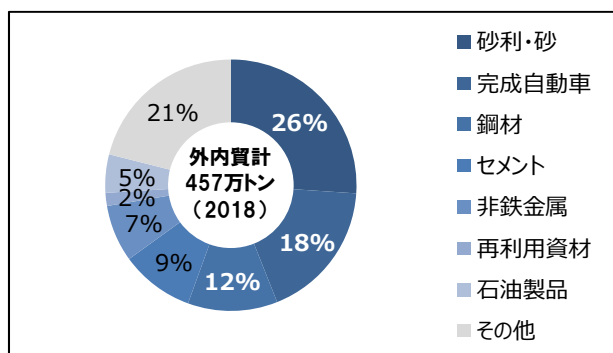


図 2.3.2 品目別取扱貨物量シェア (2018年・外内貿および公専計)

尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移は、2006年の6,988千トンに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。

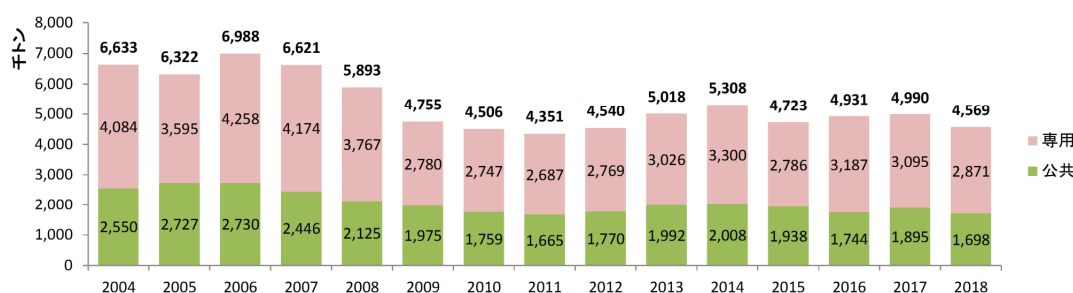


図 2.3.3 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

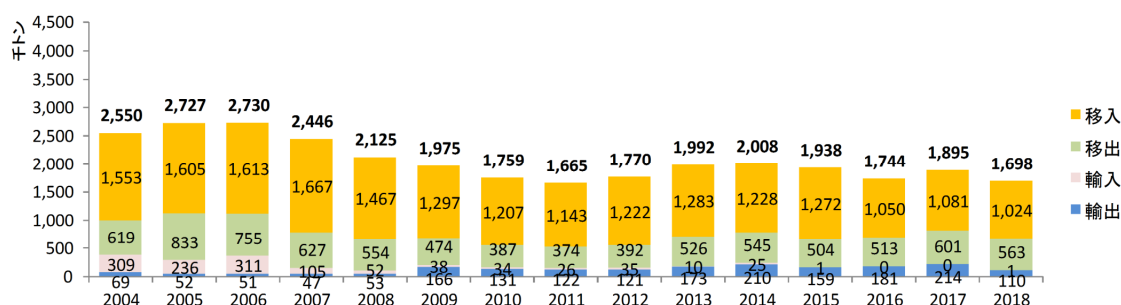


図 2.3.4 公共施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

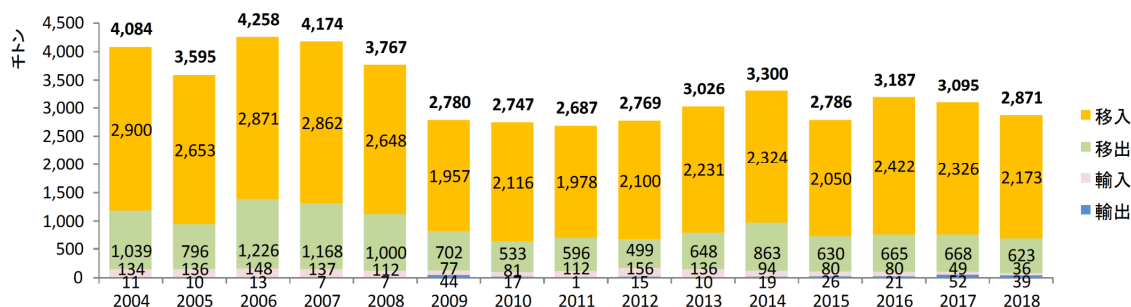


図 2.3.5 専用施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

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。

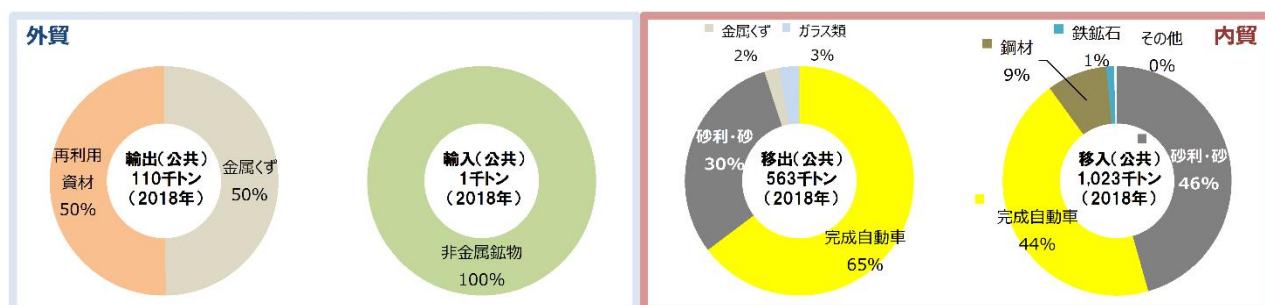


図 2.3.6 公共施設の取扱貨物品目 (2018 年)

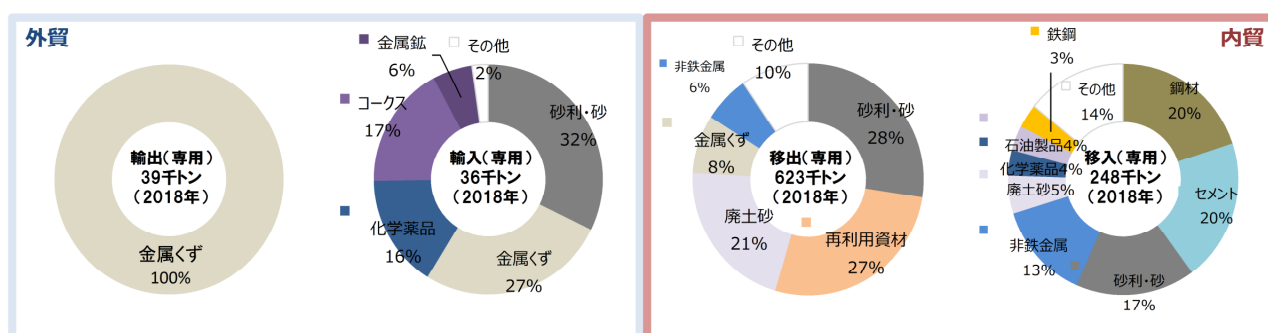
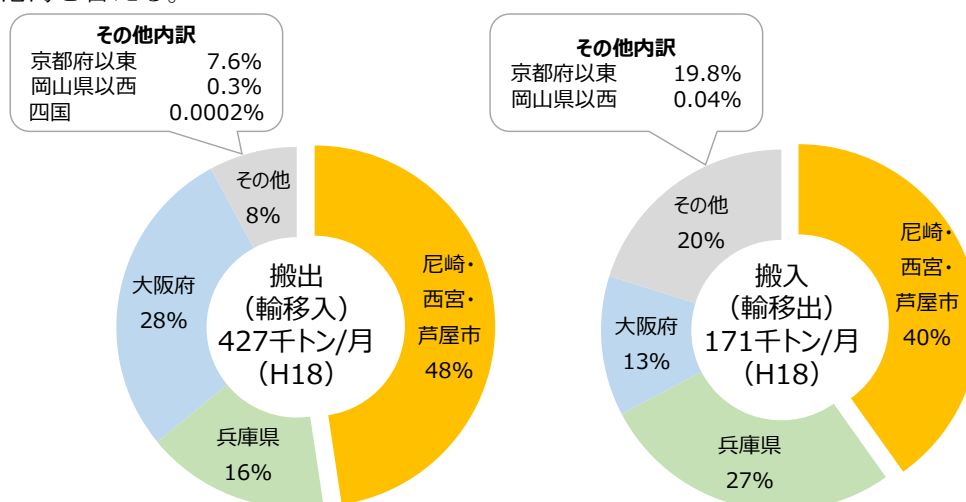


図 2.3.7 専用施設の取扱貨物品目 (2018 年)

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)

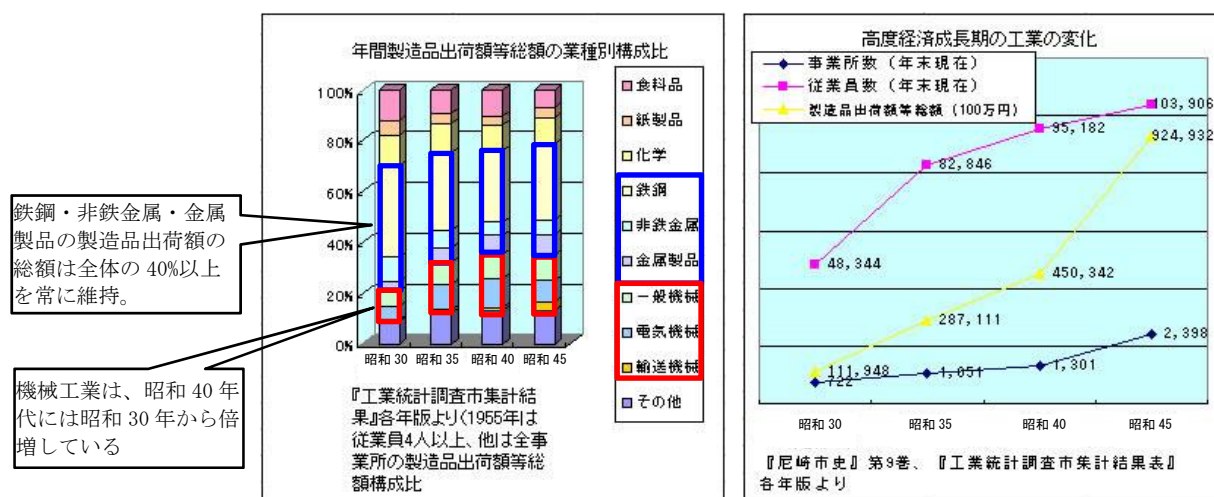
尼崎市は、明治時代、紡績工場の開業で工業都市としての第一歩を踏み出し、大正から昭和にかけては重工業都市として発展し、戦後にはわが国の高度経済成長をリードしてきた。

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基礎となっている。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。



資料：「Web版 図説 尼崎の歴史 現代編第2節 高度経済成長期の尼崎1（産業構造の転換（1）」

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。

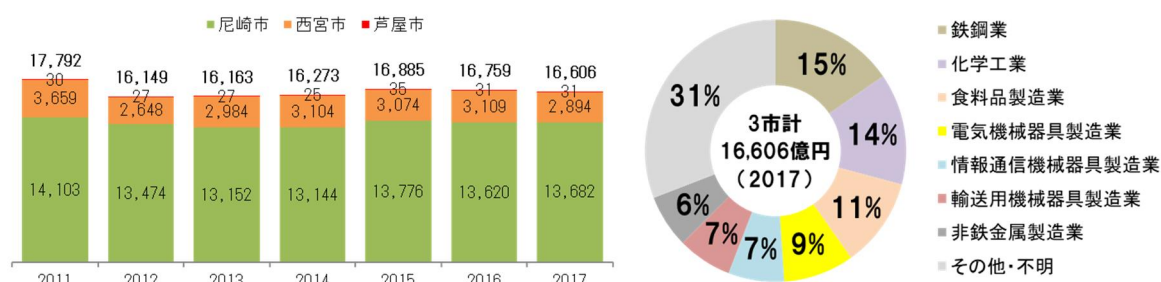
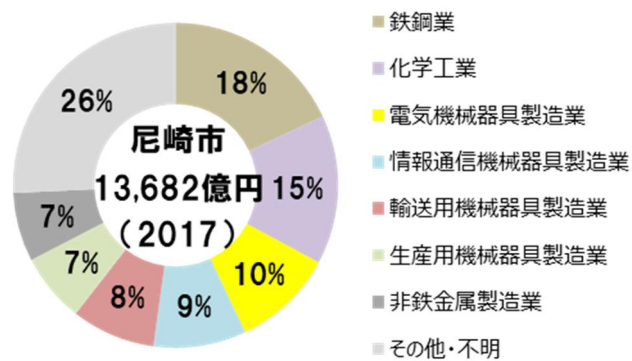
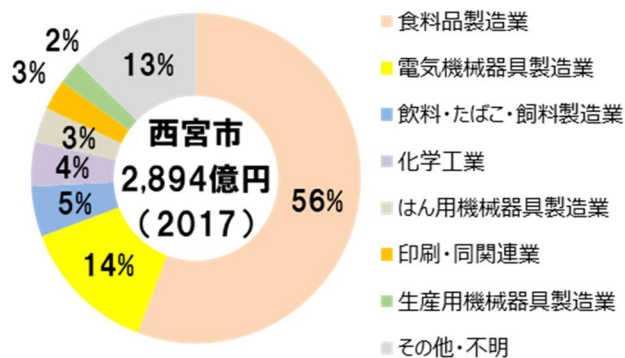


図 2.3.10 背後3市の製造業種別 製造品出荷額等の推移および構成比(2011～2017年)



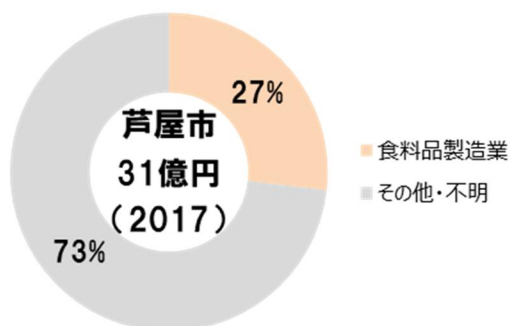
資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

図 2.3.11 尼崎市の製造品荷額等構成比（2017 年）



資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

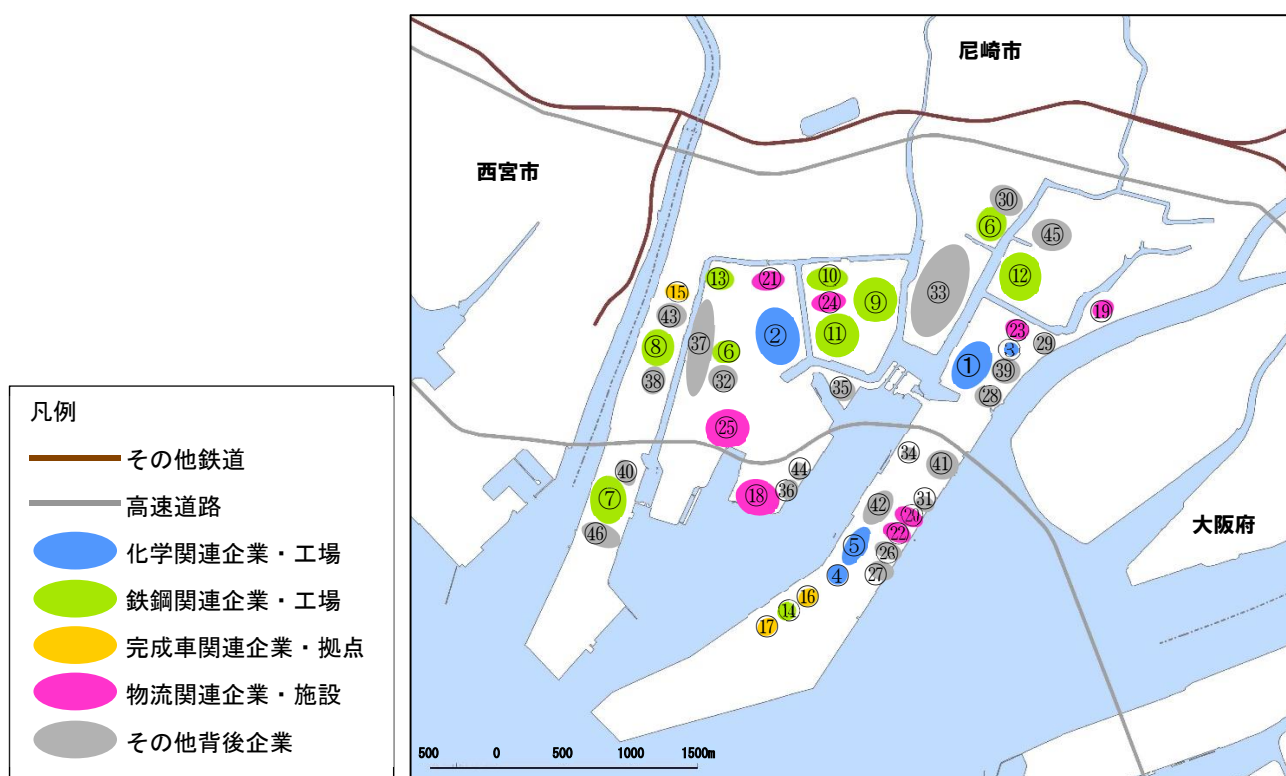
図 2.3.12 西宮市の製造品出荷額等構成比（2017 年）



資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

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、特に尼崎市で港湾直背後に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。



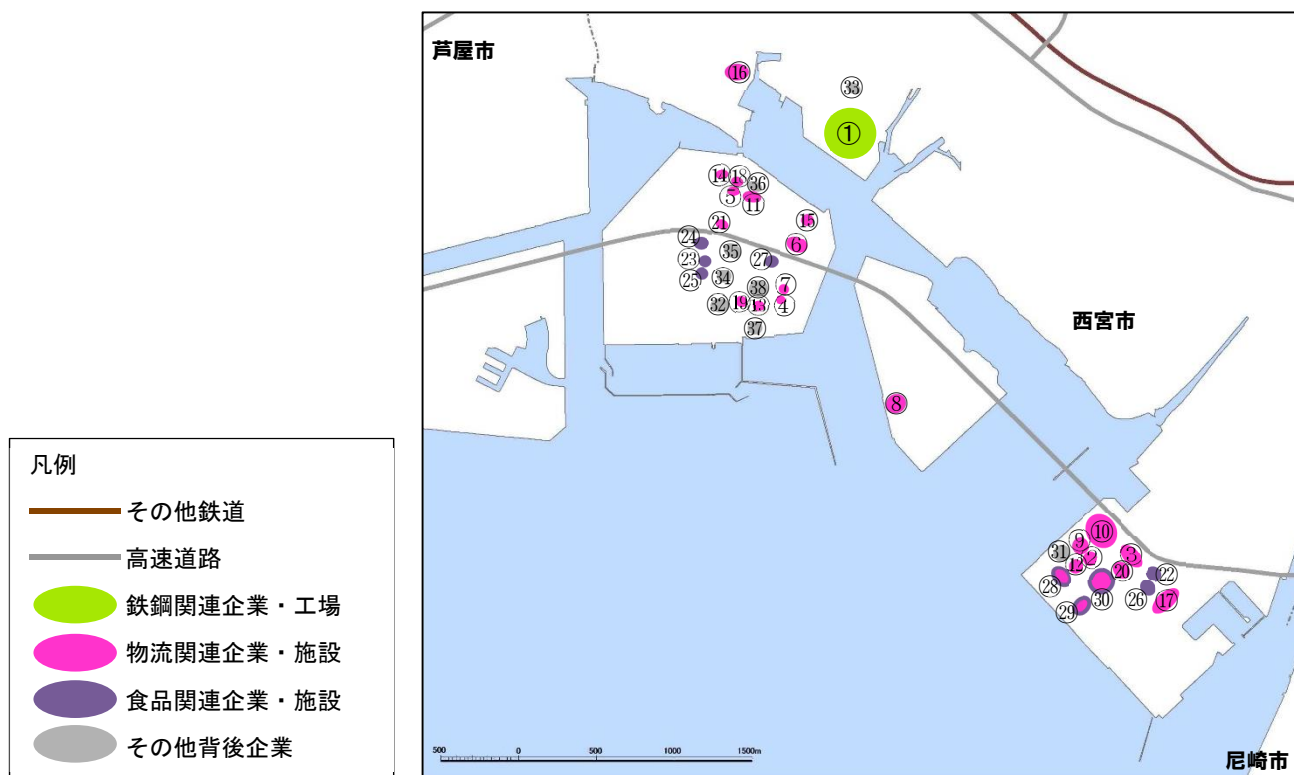
資料：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

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	完成車関連企業・拠点	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		神戸日野自動車(株)	④0		コベルコ教習所(株) 尼崎教習センター
⑯		ダイハツ尼崎港	④1		(株) ジェイ・エム・アール
⑰	物流関連企業・施設	トヨタ自動車(株)	④2		白石カルシウム(株) 尼崎倉庫
⑱		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ックス(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・施設が集積している。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。



※ 紫枠線の物流関連企業・施設は、食料品関連の物流施設を表す。

資料：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

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	③⑩		生協コープこうべ 鳴尾浜配送センター
⑩		GI.P鳴尾浜	③①		(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	③②		(株) SYSヨシダ
⑫		テック物流 (株)	③③		大澤本家酒造 (株)
⑬		西宮貨物運輸 (株)	③④	その他背後企業	共栄紙業 (株) 西宮浜工場
⑭		西宮冷蔵 (株)	③⑤		キョーワ (株) 関西配送センター
⑮		(株) 西村運送	③⑥		(株) 啓徳
⑯		日本通運 (株) 阪神支店泉町倉庫	③⑦		(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	③⑧		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			

(3) 生活・環境

西宮市、芦屋市の臨海部には、新西宮ヨットハーバー(海上・陸上合わせて約 700 艇の艇置が可能で、総延長 400m の浮棧橋であるビジターバースも設置)と西宮ボートパーク(収容隻数 226 隻)、芦屋マリーナ等の公共・民間マリーナが立地している。

兵庫県の収容能力は大阪湾沿岸府県の中で最大となっている。

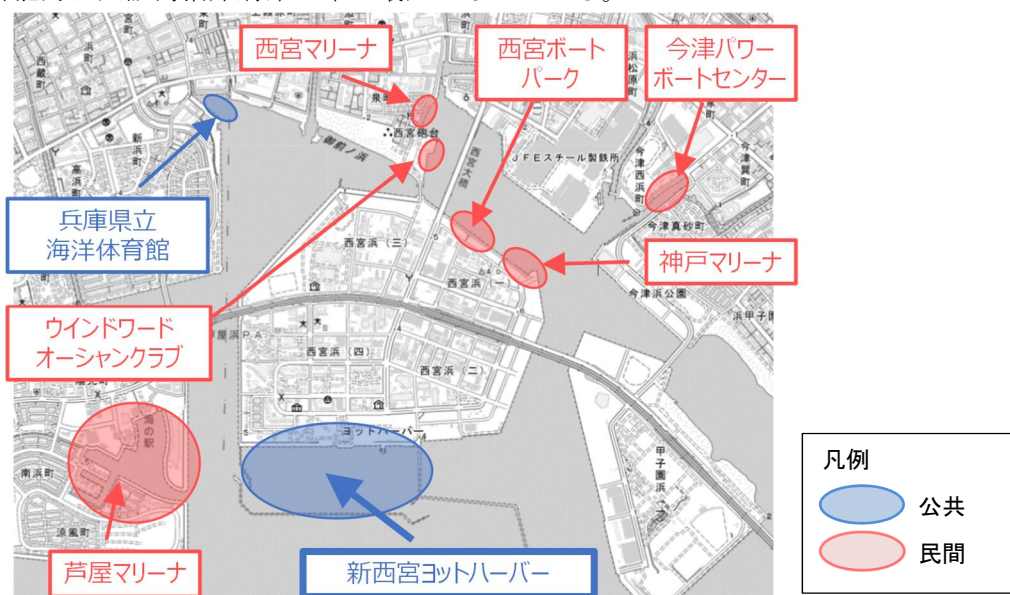
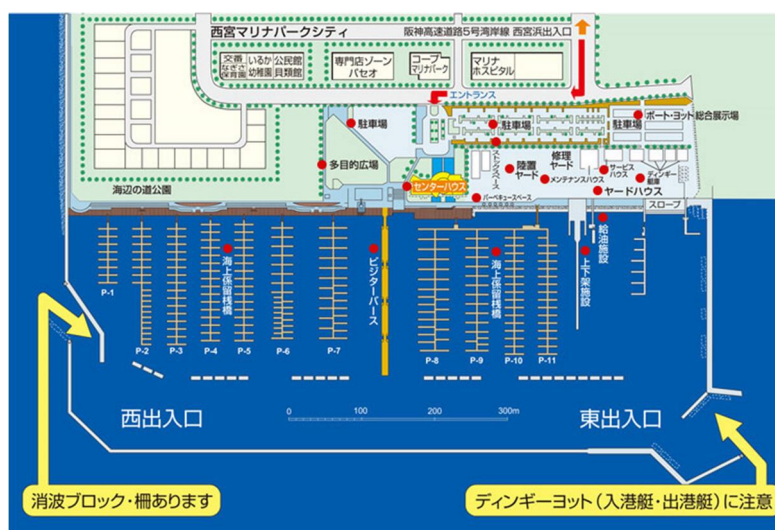


図 2.3.16 西宮・芦屋港区周辺の公共・民間マリーナ



資料：新西宮ヨットハーバーHP

図 2.3.17 新西宮ヨットハーバー施設マップ

表 2.3.3 大阪湾沿岸府県別の係留・保管、収容余力状況

府県名	マリーナ等の収容能力	PB総隻数
大阪府	2,088	2,813
兵庫県	6,675	7,421
和歌山県	2,910	3,858
全国	88,373	160,236

資料：「平成 30 年度プレジャーボート全国実態調査」国土交通省

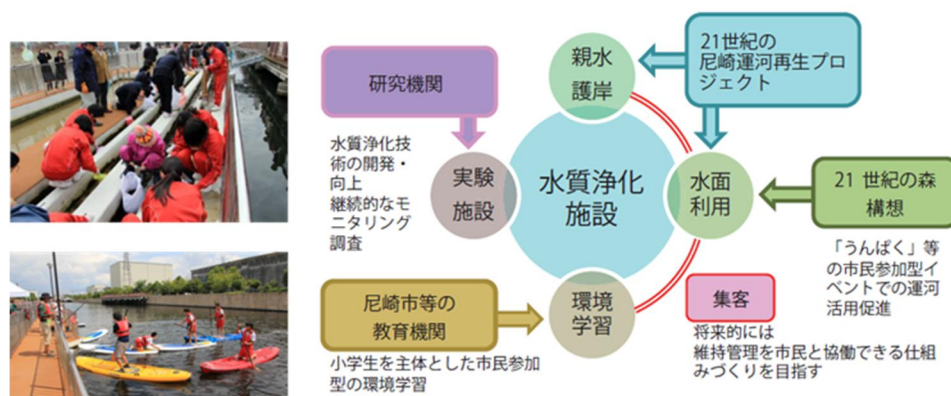
大阪湾では、平成 16 年に「大阪湾再生行動計画」が策定（平成 26 年に第二期計画が策定）され、快適な海辺空間の充実を目指し、関係省庁及び関係地方公共団体等が連携して、臨海部における親水性の高い交流拠点や公園緑地の整備が進められている。

尼崎西宮芦屋港では「尼崎 21 世紀の森構想」による臨海地域の緑化に取り組んでいる。また、「21 世紀の尼崎運河再生プロジェクト」に基づき、平成 24 年に海藻等を活用した水質浄化施設がされ、平成 25 年には親水施設「北堀キャナルベース」がオープンし、市民協働で運営される親水空間として環境学習の場等に活用されている。

表 2.3.4 尼崎西宮芦屋港親水性の向上に向けた取組実施状況

尼崎臨海地域の緑地（尼崎21世紀の森）
用地取得、施設整備、海辺エリア（干潟、磯部）の計画再検討・設計等を実施した。
21世紀の尼崎運河再生プロジェクト
尼崎閘門（尼ロック）周辺遊歩道の整備、運河水路沿いの遊歩道整備、植栽、水質浄化機能付親水護岸の整備、ビジターセンター（北堀キャナルベース）の整備等を行うとともに、環境学習・研究活動、尼崎運河博覧会等を実施した。（平成24年度完成）

資料：「大阪湾再生行動計画（第一期）最終評価報告書（平成 26 年 3 月）」大阪湾再生推進会議



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

図 2.3.18 尼崎運河再生の拠点「北堀キャナルベース」

現在、「森と水と人が共生する環境創造のまち」の先導整備地区に位置づけられた「尼崎の森中央緑地」(約 29ha)の整備を進めており、全体整備計画 29ha に対して 18.9ha が整備済みである。(進捗率：65%)



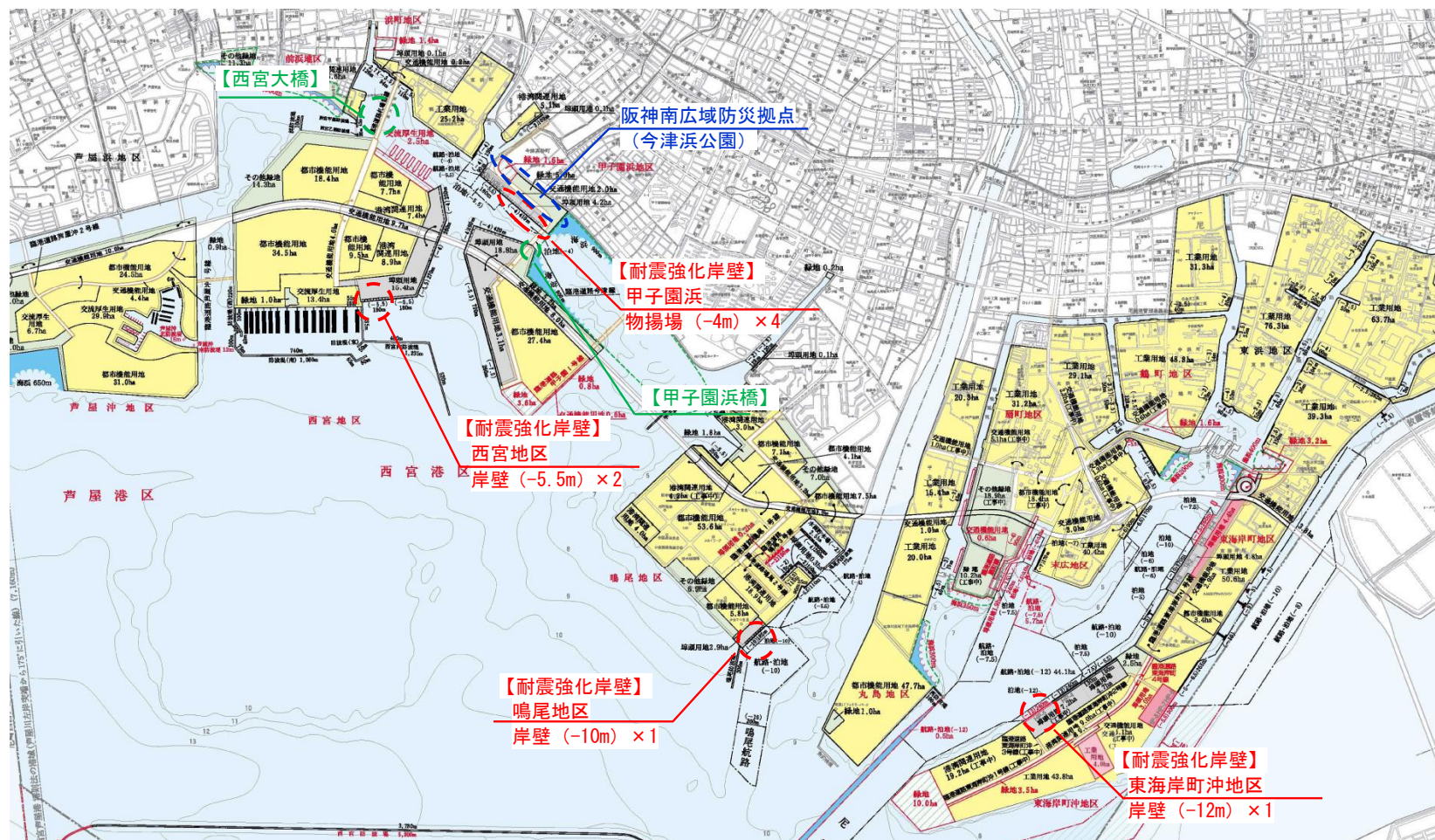
図 2.3.19 尼崎の森中央緑地（資料：兵庫県 HP 等を元に作成）

表 2.3.5 尼崎 21 世紀の森整備事業における「尼崎の森中央緑地」の整備状況

平成 9年 7月	尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂
平成 14年 3月	「尼崎21世紀の森」構想策定
平成 16年 1月	尼崎の森中央緑地基本計画策定
平成 16年 9月	尼崎21世紀の森づくり行動計画策定
平成 17年 2月	「NPO法人尼崎21世紀の森」設立
平成 18年 5月	第1工区(都市公園6.6ha)供用
平成 26年 5月	第2工区パークセンター、湾岸下駐車場等 5.6ha供用
平成 26年 10月	第2工区新苗圃、森の連絡道等 2.5ha供用
平成 27年 10月	大芝生広場2.4ha供用
平成 30年 7月	第2工区茅葺き民家、芝原等 1.8ha供用

(4) 防災

兵庫県地域防災計画では、尼崎西宮芦屋港が海上からのアクセスポイントになっており、耐震強化岸壁が8バース供用済みで、甲子園浜地区に阪神南広域防災拠点（今津浜公園）が整備されている。



出典：尼崎西宮芦屋港港湾BCP協議会「尼崎西宮芦屋港港湾の事業継続計画（港湾BCP）（案）」

図 2.3.20 尼崎西宮芦屋港の耐震強化岸壁整備状況