

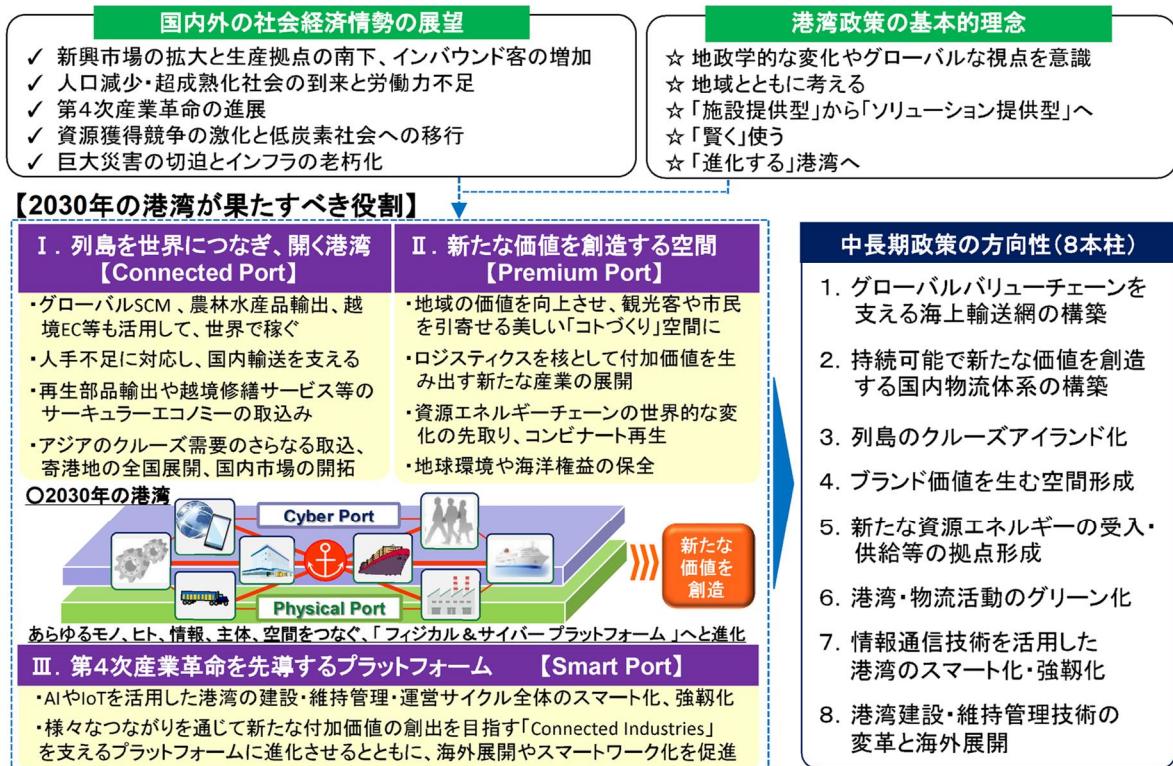
3. 尼崎西宮芦屋港への要請

3.1 上位・関連計画からの要請

① 国の政策

港湾の中長期政策「PORT 2030」では、人口の減少等による労働力不足や、第4次産業革命、アジアのクルーズ市場の急成長等の社会経済情勢の変化から、「列島を世界につなぎ、開く港湾」や「新たな価値を創造する空間」、「第4次産業革命を先導するプラットフォーム」の形成を港湾が果たすべき役割と位置付けている。

また、中長期政策の方向性として、「グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築」等の主な政策がある。



資料：国土交通省港湾局

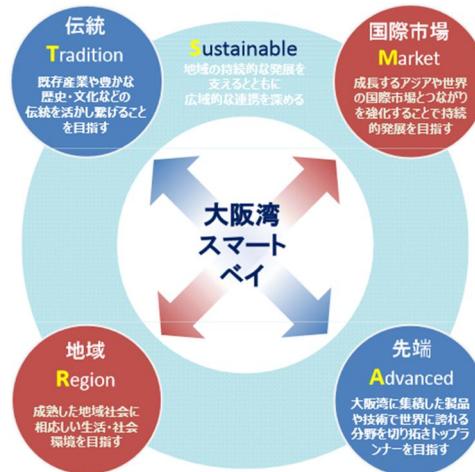
図 3.1.1 港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要

② 大阪湾港湾の基本構想フォローアップ

2015年に「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」（スマートベイ構想）が策定され、2018年にフォローアップが行われた。同構想は「スマート（SMART）」をキーワードに、大阪湾港湾として全体の連携調和・最適化を通じた持続的発展を掲げている。

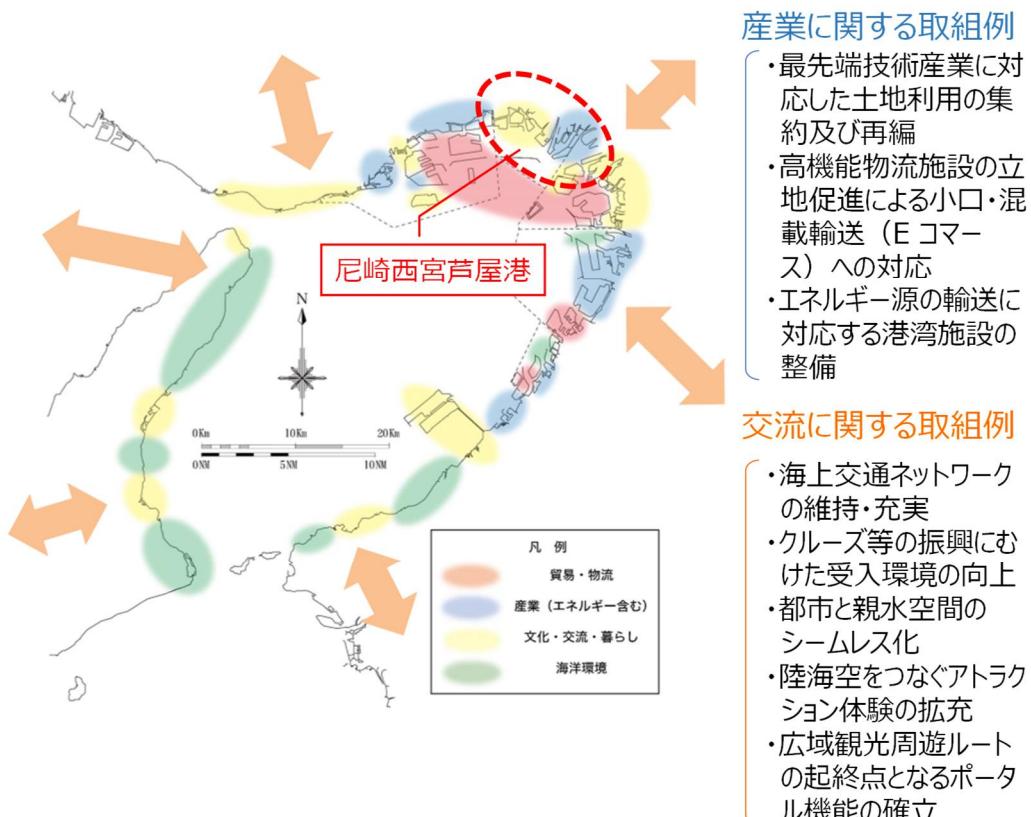
また、同構想は大阪湾の各港湾における港湾計画の指針であり、本港もその方向性を踏まえた検討が必要である。

同構想では尼崎港区は産業ゾーン、西宮・芦屋港区は文化・交流・暮らしゾーンに位置づけが示されている。



資料：「大阪湾港湾の基本構想フォローアップ」本編および概要版より抜粋

図 3.1.2 スマートベイ構想の基本理念



資料：「大阪湾港湾の基本構想フォローアップ」本編および概要版より抜粋

図 3.1.3 スマートベイ構想におけるゾーニング

③ 兵庫県の計画、背後 3 市（尼崎市・西宮市・芦屋市）の上位・関連計画

兵庫県「兵庫 2030 年の展望」では、港湾に関する取組として「価値創造経済」「環境先進地」「交流五国」が示されている。

また、背後 3 市の都市計画マスタープランでは、環境・交流・防災等の面に関する施策に力点が置かれている。

兵庫 2030 年の 展望 の 抜粋	「価値創造経済」で港湾に関連する事項
	<ul style="list-style-type: none">■先端産業の振興<ul style="list-style-type: none">○次世代エネルギー産業分野への中小企業の参入促進■地域に根ざした産業の振興<ul style="list-style-type: none">○多様な地域資源を活かした<u>地場産品等のブランド化や販路拡大</u>○国内外からの<u>誘客促進、広域周遊観光の拠点化</u>■海外の成長活力の取り込み<ul style="list-style-type: none">○兵庫の国際的なネットワークを活用した県内企業の海外展開支援
	「環境先進地」で港湾に関連する事項
	<ul style="list-style-type: none">■グリーンイノベーションの推進<ul style="list-style-type: none">○太陽光や木質バイオマス、風力のほか、小水力、潮流、バイオガスなど、多様な<u>再生可能エネルギーの地域環境と調和した導入拡大</u>■人と自然の共生<ul style="list-style-type: none">○里海の保全・再生や<u>尼崎の森づくり</u>など、自然の再生、創造
兵庫 2030 年の 展望 の 抜粋	「交流五国」で港湾に関連する事項
	<ul style="list-style-type: none">■五国の資源を活かしたツーリズムの促進<ul style="list-style-type: none">○ひょうごゴールデンルートや県域を越えた<u>広域周遊観光の推進</u>と、それによる観光客拡大効果の県下全域への波及の推進○MICEの環境整備と誘致促進○<u>観光振興・地域文化の継承等につながる魅力ある景観形成</u>■陸海空の交通インフラの整備推進<ul style="list-style-type: none">○空港・道路・港湾等の<u>交通インフラの強化と効率的な接続</u>の推進
	「環境先進地」で港湾に関連する事項
	<ul style="list-style-type: none">■グリーンイノベーションの推進<ul style="list-style-type: none">○太陽光や木質バイオマス、風力のほか、小水力、潮流、バイオガスなど、多様な<u>再生可能エネルギーの地域環境と調和した導入拡大</u>■人と自然の共生<ul style="list-style-type: none">○里海の保全・再生や<u>尼崎の森づくり</u>など、自然の再生、創造

図 3.1.4 兵庫 2030 年の展望における将来像（出典：「兵庫 2030 年の展望」兵庫県）

表 3.1.1 背後 3 市における上位・関連計画の概要（港湾に関連する内容）

尼崎市総合計画 2013-2022 (平成25年3月)	<ul style="list-style-type: none">・都市基盤の整備・維持による 安全空間の創出・適切な維持管理によるライフサイクルコストの低減
尼崎市都市計画 マスタープラン2014	<ul style="list-style-type: none">・臨海工業地は良好な操業環境を保全するとともに、水際を活用した魅力あるまちづくり
西宮市総合計画 (令和元年11月)	<ul style="list-style-type: none">・臨海部においては、自然海浜の保全に努めるほか、兵庫県が実施する津波防災インフラ整備事業を促進するとともに、西宮旧港周辺の道路・公園整備を進め、安全で魅力的なウォーターフロントの形成を図る。
芦屋市都市計画 マスタープラン (平成29年3月)	<ul style="list-style-type: none">・海と緑を取り入れたレクリエーション環境の創造・人に優しく災害に強い新しいまちの創造・環境に優しいライフスタイルを育むまちづくり

出典：各市都市計画マスタープラン

3.2 港湾利用者からの要請

尼崎西宮芦屋港に関する意見では、用地や施設能力の不足に加え、東海岸町地区と接続する五合橋線の混雑解消に向けた対策が複数のユーザーからニーズとして挙がっている。

長期構想策定にあたっての関係者ヒアリングによれば、スーパーヨット誘致に向けたポテンシャルの高さが聞かれた。

課題項目	意見・要望
ヤード能力不足	<ul style="list-style-type: none"> ● ヤード不足で貨物取扱のキャパシティが逼迫。尼崎西宮芦屋港最大の利点であるバルク取扱い機能の強化（特に保管場所の確保、水深-10m程度の岸壁整備）を望む。（港運A社） ● 受入施設では約2万トン保管出来るが、処理能力に対して保管施設は不足している。（土砂処理業B社） ● 内陸の工場で生産した自動車を港頭地区で保管できるよう保管ヤードを確保したい。ヤードが確保できれば、自動車の保管に加えて半製品の組立を行う施設を設ける等、利用の幅を広げることを検討できる。（自動車メーカーC社）
岸壁施設の能力不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 過去20年で貨物量は増加傾向にある。大阪湾内の港湾からはしけで二次輸送している貨物があり、できれば尼崎西宮芦屋港に本船を直接入港させたい。（港運A社） ● 岸壁の水深不足のため大型船受入を断ったことがある。（土砂処理業B社）
周辺交通の混雑	<ul style="list-style-type: none"> ● 埠頭再編で砂・砂利の取扱いを集約する場合、周辺の交通混雑や環境への対策も合わせて検討する必要がある。特に五合橋線の渋滞対策は必須。（港運D社） ● 五合橋線の渋滞対策やバスの本数を増やす必要がある。渋滞対策として南北方向だけでなく東西（特に西側の末広地区）へのアクセスが重要。（化学メーカーE社）
災害対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 東海岸町沖地区は浸水しやすいエリアであり災害対策が必要。（自動車メーカーC社）
交流・人流機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業誘致には港の景観も重要である。製造業のほか、物販施設・飲食店・レジャー施設等の立地促進も港を活性化させる上で重要である。関西万博や大阪のIR誘致などの話題もあり、地の利を活かした活動をしていきたい。（港運・物流事業F社）
スーパーヨット関係企業	<ul style="list-style-type: none"> ● 国内でスーパーヨットが停泊可能なマリーナは、芦屋マリーナ（新西宮ヨットハーバーも実績あり）、与那原マリーナ（沖縄）、西福岡マリーナ（福岡）、横浜ベイサイドマリーナ（神奈川）の4箇所のみ。 ● きれいな海は世界のどこにでもあるが、富裕層の知的欲求を満たすものや食文化等が息づく地域は限られる。それがスーパーヨットのオーナーから日本が好かれる理由であり、京都・大阪や、瀬戸内海は人気の訪問先である。 ● 尼崎西宮芦屋港への寄港回数が多いのは、神戸や大阪で着岸できないケースが多いことに加え、港の近くに阪神高速道路湾岸線があり、京都・大阪へのアクセスが良いことも要因。 ● 新西宮ヨットハーバーのビジターバースが利用できるようになればよい。 ● 大阪湾では万博・IRも見据え、観光面でスーパーヨット誘致を狙っていくのがよい。シンガポールのIRにはマリーナがあり、スーパーヨットも寄港している。
他港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> ● 尼崎西宮芦屋港の長期構想における施策に関して、特に反対等の意見はなし。 ● 各港湾の連携の必要性は認識しており、今後も担当者間で情報共有を図っていく。
港湾利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● 湾岸線西伸部等の工事需要により、取扱量の増加の可能性がある。

出典：関係者ヒアリング

4. 尼崎西宮芦屋港の長期構想

4.1 尼崎西宮芦屋港の将来像

尼崎西宮芦屋港の現行構想・港湾計画のレビュー、そして直近の情勢や上位・関連計画、港湾関係者等からのニーズ等を踏まえた現況把握を通じて、尼崎西宮芦屋港の現状を取りまとめた。

現行構想、港湾計画のレビュー

- 現行構想の策定 당시に想定された産業・物流需要は低迷したが、**臨海部用地への企業進出や物流施設の集積等、港湾の活性化につながる動き**もある。
- 尼崎港区臨海部への企業進出や物流施設集積を見据えて、**東西方向の臨海部交通ネットワーク強化**を検討。
- 大阪湾港湾の将来の発展や、南海トラフ巨大地震等の災害対応（災害廃棄物の受入等）も見据えて、現行構想で位置付けられた西宮防波堤沖「留保ゾーン」は引き続き確保。

直近に策定された上位・関連計画

<国の政策>

港湾の中長期政策（PORT2030）（H30年7月）
大阪湾港湾の基本構想フォローアップ（R1年8月）

<県・背後市の政策>

兵庫2030年の展望（R1年6月）、尼崎市総合計画
2013-2022（H25年3月）、西宮市総合計画（R1年11月）、芦屋市都市計画マスターplan（H29年3月）

情勢変化を踏まえた尼崎西宮芦屋港の現状

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た鉄鋼等の物流拠点

生活環境

- 大阪湾内の海辺空間創出、自然再生の進行
- 盛んな海洋性レクリエーション
- スーパーYacht等の受入課題

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

港湾ユーザー、地元関係者の主なニーズ

- 砂利・砂や鋼材等のバルク貨物および完成自動車の物流機能の強化（岸壁施設の整備、貨物保管用地の確保等）が必要
- 東海岸町地区周辺の混雑解消、東西アクセスの改善など、物流の円滑化
- 高潮や津波に対する浸水対策
- はしけ・バンプールの活用、RORO船活用によるモーダルシフトの促進 等

これらの整理を踏まえて、尼崎西宮芦屋港独自の役割と存在意義を改めて問い合わせ直し、「大阪湾のオアシス」からの理念も引き継ぎ、神戸港及び大阪港を機能補完しつつ、両港にない独自の機能発揮を目指すことを目標として、「大阪湾の KEY・PORT～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～」を長期構想の理念とした。

現 長期構想の理念：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～

尼崎西宮芦屋港の活性化による物流合理化とともに産業の高度化・再編を促し、産業構造の転換に柔軟に対応することによって、背後圏の経済再生に貢献するみどりづくりに努める事に加え、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担う。

情勢変化を踏まえた尼崎西宮芦屋港の現状

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大型物流施設や冷蔵・冷凍倉庫の集積
- 用地の有効活用と浚渫土ボケットの確保
- 阪神工業地帯を支えた鉄鋼等の物流拠点

生活環境 自然環境

- 大阪湾内の海辺空間創出、自然再生の進行
- 盛んな海洋性レクリエーション
- スーパーYacht等の受入課題

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

直近に策定された上位・関連計画

<国の政策>

港湾の中長期政策（PORT2030）（H30年7月）
大阪湾港湾の基本構想フォローアップ（R1年8月）

<県・背後市の政策>

兵庫2030年の展望（R1年6月）、尼崎市総合計画2013-2022（H25年3月）、西宮市総合計画（R1年11月）、芦屋市都市計画マスターplan（H29年3月）

港湾ユーザー、地元関係者からの主なニーズ

- 砂利・砂や鋼材等のバルク貨物および完成自動車の物流機能の強化が必要
- 東海岸町地区周辺の混雑解消、東西アクセスの改善など、物流の円滑化
- 高潮や津波に対する浸水対策
- はしけ・バンプールの活用、RORO船活用によるモーダルシフトの促進 等

将来的尼崎西宮芦屋港を見据えて考慮すべき事項（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

重要な、不可欠な、
鍵を握る港

新たな長期構想の理念（案）：

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。

4.2 将来像の実現に向けた取組

尼崎西宮芦屋港が「大阪湾の KEY・PORT」を目指すために、長期構想では9つの戦略を掲げ、長期的な発展に向けた施策を実施していく。

目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ものの 交流拠点化	産業活動を支援する質の高いみなどづくり 【産業】	用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 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
	新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一體的な発展に貢献するみなどづくり 【物流】	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 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カー・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
		内賃バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 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
		道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> 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
ひとの 交流拠点化	ひとと自然が共存する身近でいきわいあふれるみなどづくり 【生活環境】	既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> 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
		マリーナ等の集客施設の強化	<ul style="list-style-type: none"> 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
	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなどづくり 【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	<ul style="list-style-type: none"> 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出
もの、ひとの 交流を支える 安全・安心の 拠点化	災害に強く安全で安心なみなどづくり 【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	<ul style="list-style-type: none"> 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
		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	<ul style="list-style-type: none"> 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坂湾港湾の利用ゾーン（留保ゾーン）の開発計画の検討

「ものの交流拠点化（産業・物流）」に関する取組は主に尼崎港区・鳴尾地区で、「ひとの交流拠点化（生活環境・自然環境）」に関する取組は西宮港区・芦屋港区で取り組む。また、「もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化（防災）」は港全体で取り組むとともに、沖合留保ゾーンでの実施を検討する。

戦略	施策（戦術）	戦略	施策（戦術）
①用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 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 	⑤既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> 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
②物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 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カー・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 	⑥マリーナ等の施設及び役割・機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 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
③内賃バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 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 	⑦大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出
④道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> 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 	⑧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	<ul style="list-style-type: none"> 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
		⑨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	<ul style="list-style-type: none"> 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坂湾港湾の利用ゾーン（留保ゾーン）の開発計画の検討

【POINT】

- ▶ 物流・産業に関する戦略
 - ①から④は関連性が高いため、並行して取り組む必要がある。
- ▶ 環境・交流・防災に関する戦略⑤から⑨は独立しているため、各々で進める。



4.3 主要施策

ものの交流拠点化

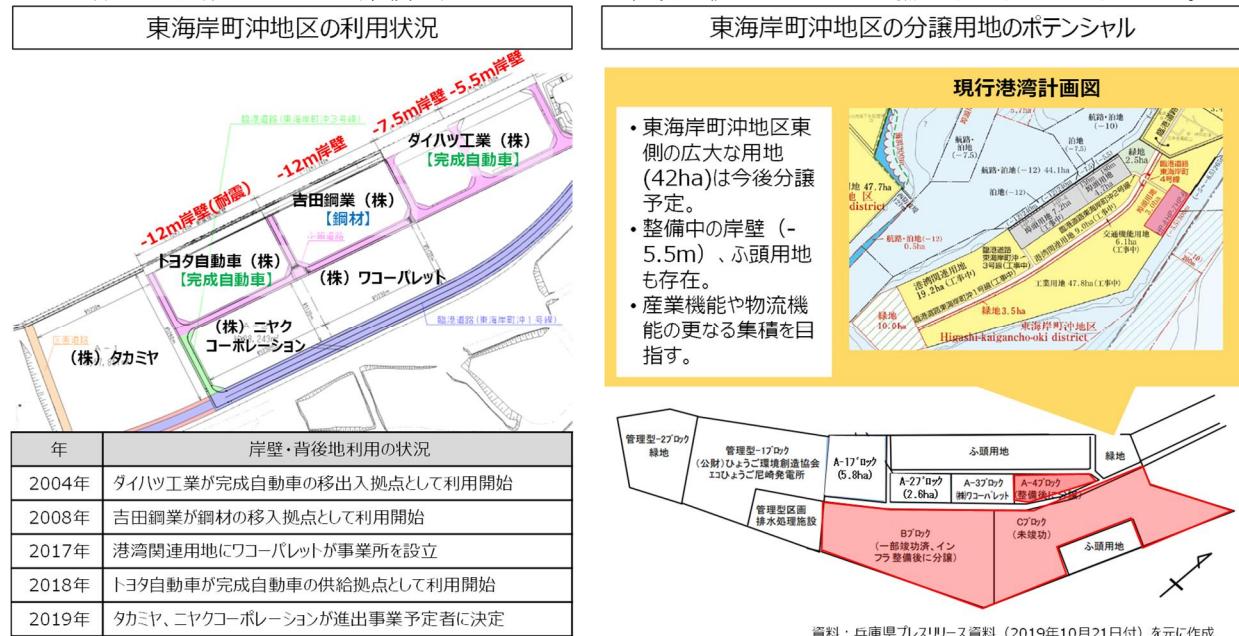
産業活動を支援する質の高いみなとづくり【産業】

【戦略】1. 用地の確保と企業誘致

【施策】1. 東海岸町沖地区におけるインフラ整備

東海岸町沖地区は、フェニックス尼崎沖埋立処分場として埋立がほぼ完了しており、港内最深となる地区西側の-12m岸壁では完成自動車や鋼材が取り扱われている他、東側では、-5.5m岸壁が整備中であり、42haの広大な用地が今後分譲予定である。（関連：長期構想P.17、P.20）

産業・物流機能の更なる集積が見込まれるため、引き続きインフラ整備に取り組む必要がある。



【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。

末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末広地区（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）



【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、尼崎閘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。

また、“はしけ”はモーダルシフトを促進し、CO₂削減、ひいてはカーボンニュートラルにも寄与することを目指す。（関連：長期構想P.43～P.46）

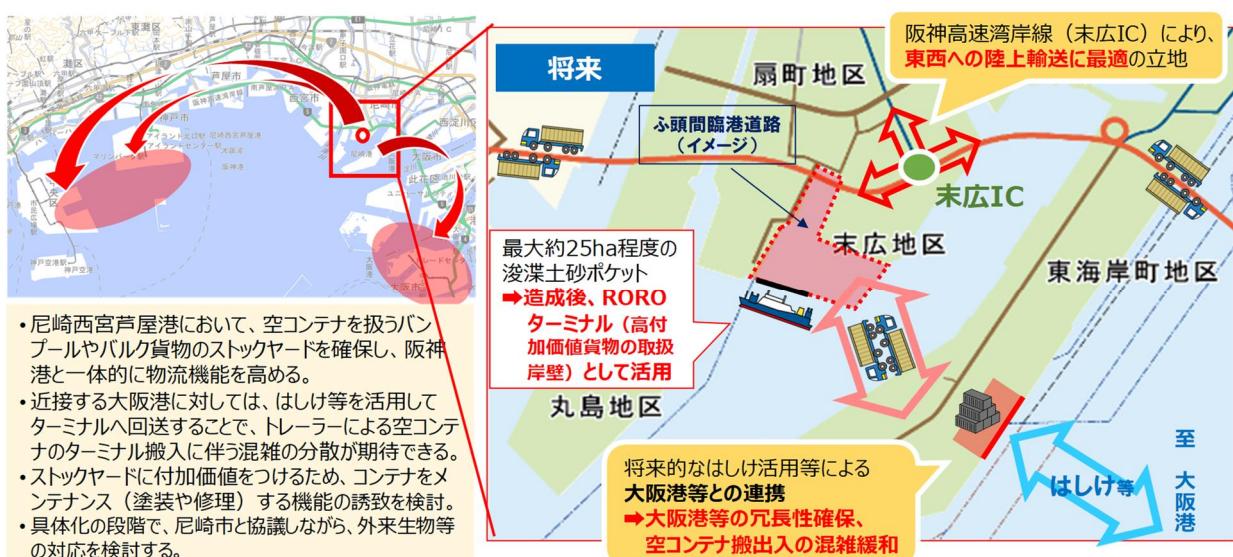


【施策】3. 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンプール・ストックヤード等の整備

新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大に伴う世界的なロックダウン等の影響で、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）

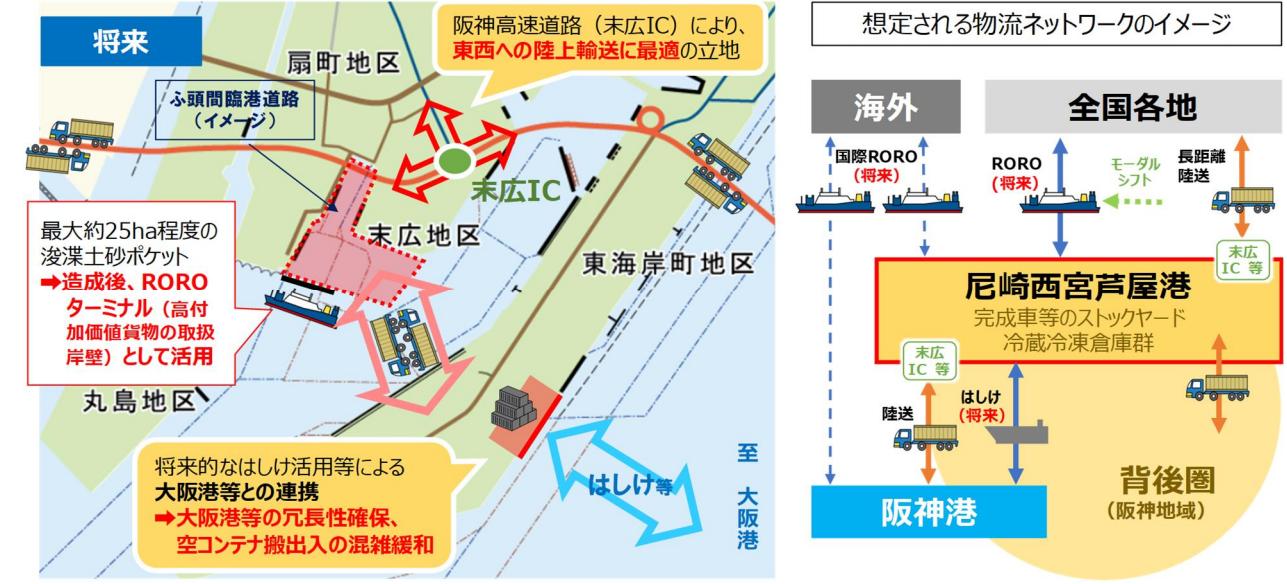


【施策】4. RORO 航路の活用による海上輸送網の充実

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。

また、RORO 航路が就航することで、モーダルシフトを促進し、CO₂ 削減、ひいてはカーボンニュートラルにも寄与することを目指す。（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が取り扱われている。

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	品目名	2017年	2018年	2019年
西宮1～2号物揚場 (-4.0m)	移出	砂利・砂	73,087	57,515	81,030
	移入	砂利・砂	144,570	110,110	90,220
西宮1～7号岸壁 (-5.5m)	輸出	金属くず	41,727	14,326	
	移出	その他雜穀	500		
鳴尾公共岸壁(-10m)	移出	砂利・砂	21,630	5,670	6,460
	移入	金属くず	13,506	10,006	11,750
浜甲子園岸壁(-5.5m)	移入	砂利・砂	214,325	214,056	238,585
	輸出	金属くず	3,900	6,520	7,200
西宮・甲子園・鳴尾地区 小計					
			555,655	418,703	436,568

公共岸壁	輸移出入	品目名	2017年	2018年	2019年
東海岸町1～2号物揚場 (-3.5m)	移出	砂利・砂	9,000	16,400	9,250
	移入	金属製品	8,400	11,150	10,170
鶴町公共物揚場 (-3.5m)	移出	ガラス類	16,960	12,900	14,940
	移入	原塗	11,900		
東海岸町公共岸壁 (2)(3)(-10m)	輸出	鉄錆石			1,560
	輸入	鋼材	5,000		500
東海岸町鶴町地区 小計	移出	金属鉱	2,300	2,100	1,940
	移入	ガラス類	1,000	1,200	
東海岸町鶴町地区 小計	移出	ゴーカス	1,230	1,330	
	移入	金属くず	94,320	107,650	101,860
東海岸町沖1～2号岸壁 (-5.5m)	移出	砂利・砂	136,860	129,100	123,330
	移入	金属くず	84,550	34,008	46,247
東海岸町沖3号岸壁 (-12m)	輸出	再利用資材	83,525	55,437	11,511
	輸入	非金属鉱物		1,000	
東海岸町鶴町地区 小計	移出	金属製品	360		100
	移入	セメント	1,500		1,500
東海岸町沖4号岸壁 (-12m)	移出	ガラス類	1,500		4,500
	移入	金属くず		1,500	
東海岸町鶴町地区 小計	移出	砂利・砂		3,100	
	移入	非金属鉱物	347		189
東海岸町・鶴町地区 小計					
			456,672	373,675	333,677
公共岸壁	輸移出入	品目名	2017年	2018年	2019年
公共岸壁計			1,895,015	2,257,092	2,201,739

資料：令和元年 港湾統計年報より作成。表中の数値は取扱貨物量（トン）

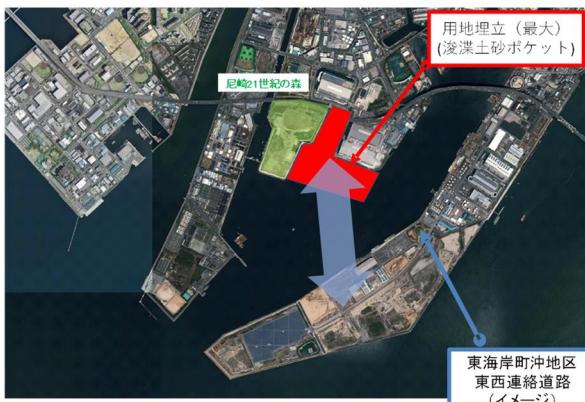
【戦略】4. 道路ネットワークの充実

【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。

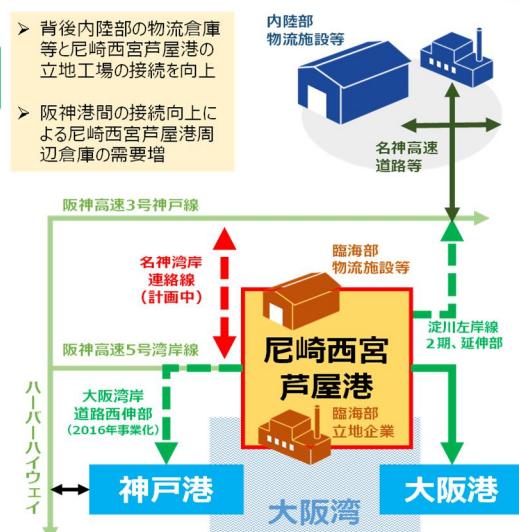
臨海部の高速道路 IC への接続性の向上を図り、内陸部との連携強化に資する方策を検討する。

（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



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・香櫞園浜、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ンレジャー、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】

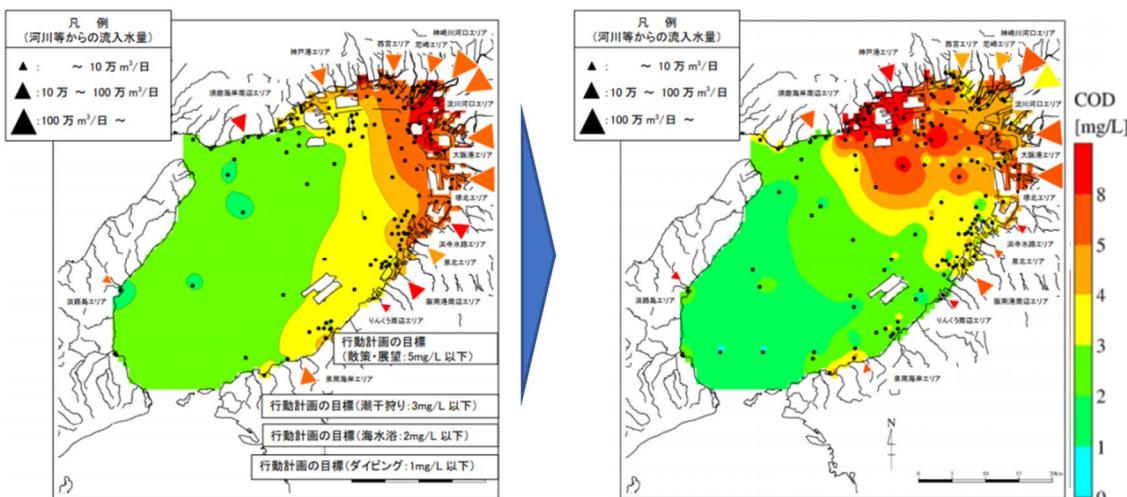
【戦略】1. 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出

【施策】1. 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出

尼崎西宮芦屋港では、2010年と比較して、甲子園浜を中心に、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。

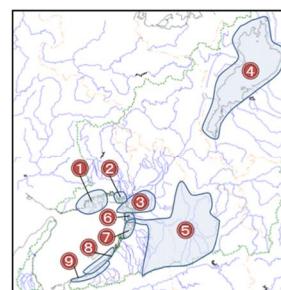
一方で、阪神エリアの貴重な海浜である御前浜・香櫞園浜等は、市民の方の清掃活動等により、美しく保たれている。海浜の保全・再生・創出に向け、このような浜に浚渫等で発生した良質な砂の補填を検討していく。（関連：長期構想 P.33～P.34）



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）

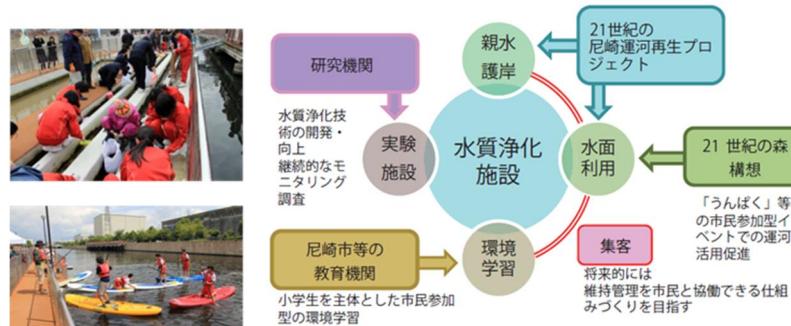
大阪湾再生行動計画での尼崎西宮芦屋港のアピールポイント

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「北堀キャナルベース」



もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化

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）



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坂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、現行の大坂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）



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どづくり【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、浚渫土ポケットの確保 （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どづくり【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ブル・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
	内貿パルク貨物の拠点化	道路ネットワークの充実	・砂利・砂や鋼材等のパ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
			・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）		●			●		国、港湾管理者、道路部局等
			・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どづくり【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
もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化	災害に強く安全で安心みなみなどづくり【防災】	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなどづくり【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
		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坂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
 - ▶ 内貿パルク貨物の拠点化
 - ▶ 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
- バンプール・ストックヤード等、阪神エリアにおける物流リダンダーシー機能
- 東西方向の道路ネットワーク強化

④ 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坂湾港湾の利用ゾーン（留保ゾーン）の開発計画の検討



●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プール・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

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