



# 尼崎西宮芦屋港 港湾計画検討会

・第1回検討会資料

# 第 1 回 検 討 会 資 料 の 構 成

1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

2. 前回改訂以降の上位・関連計画

3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

4. 尼崎西宮芦屋港ユーザーのニーズ

5. 尼崎西宮芦屋港の課題と方向性（案）

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

- ① 尼崎西宮芦屋港の概要
- ② 尼崎西宮芦屋港の現状（物流）
- ③ 尼崎西宮芦屋港の現状（産業）
- ④ 尼崎西宮芦屋港の現状（生活・環境）
- ⑤ 尼崎西宮芦屋港の現状（防災）
- ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境
- ⑦ 現況のまとめ

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ① 尼崎西宮芦屋港の概要



### 尼崎港区：末広地区・扇町地区・丸島地区

阪神・淡路大震災以降に生じた低・未利用の企業用地などを活用し、尼崎市の活性化や臨海地域の魅力を再生するため「**尼崎21世紀の森づくり**」などによる新たな水辺環境の創造に取り組んでいる。

### 尼崎西宮芦屋港のあゆみ

宝永 11年	旧西宮港より灘の酒が江戸へ運ばれ始める
大正 2年	尼崎港、県費支弁港に指定
昭和 26年	尼崎港、重要港湾に指定
昭和 28年	西宮港、地方港湾に指定
昭和 29年	関税法に基づき尼崎港が開港
昭和 33年	芦屋港、56条港湾に指定
昭和 44年	重要港湾尼崎港、地方港湾西宮港、56条港湾芦屋港を統合して重要港湾尼崎西宮芦屋港が開港
平成 6年	動物検疫港に指定
平成 7年	阪神・淡路大震災 新西宮ヨットハーバーオープン
平成 10年	「エコポートモデル港」指定
平成 14年	「尼崎 21世紀の森構想」策定

### 芦屋港区：芦屋浜地区・芦屋沖地

芦屋浜地区のシーサイドタウンや芦屋沖地区では、緑豊かな親水性のあるまちづくりが進められている。平成16年4月にはマリーナが開港し、**マリーナを核として人々が交流**する新たな港湾空間の創出が進んでいる。

### 西宮港区：鳴尾地区・甲子園浜地区・甲子園地区・浜町地区・西宮地区・前浜地区

西宮地区公共埠頭では、建設資材の移入を中心とした**内貿流通拠点**としての役割。海洋性レクリエーション活動が盛んに行われ、**甲子園浜海浜公園**や**新西宮ヨットハーバー**は**賑わいのある空間**となっている

### 尼崎港区：東海岸町地区・東海岸町沖地区・東浜地区・鶴町地区

全国有数の工場集積地域である阪神工業地帯の拠点であり、**外内貿の貨物を取り扱う物流拠点**。

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ② 尼崎西宮芦屋港の現状（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）であり、神戸港・大阪港・堺泉北港と比較すると10分の1以下である。
- 取扱貨物は**内貿に特化**しており、その荷姿は**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。

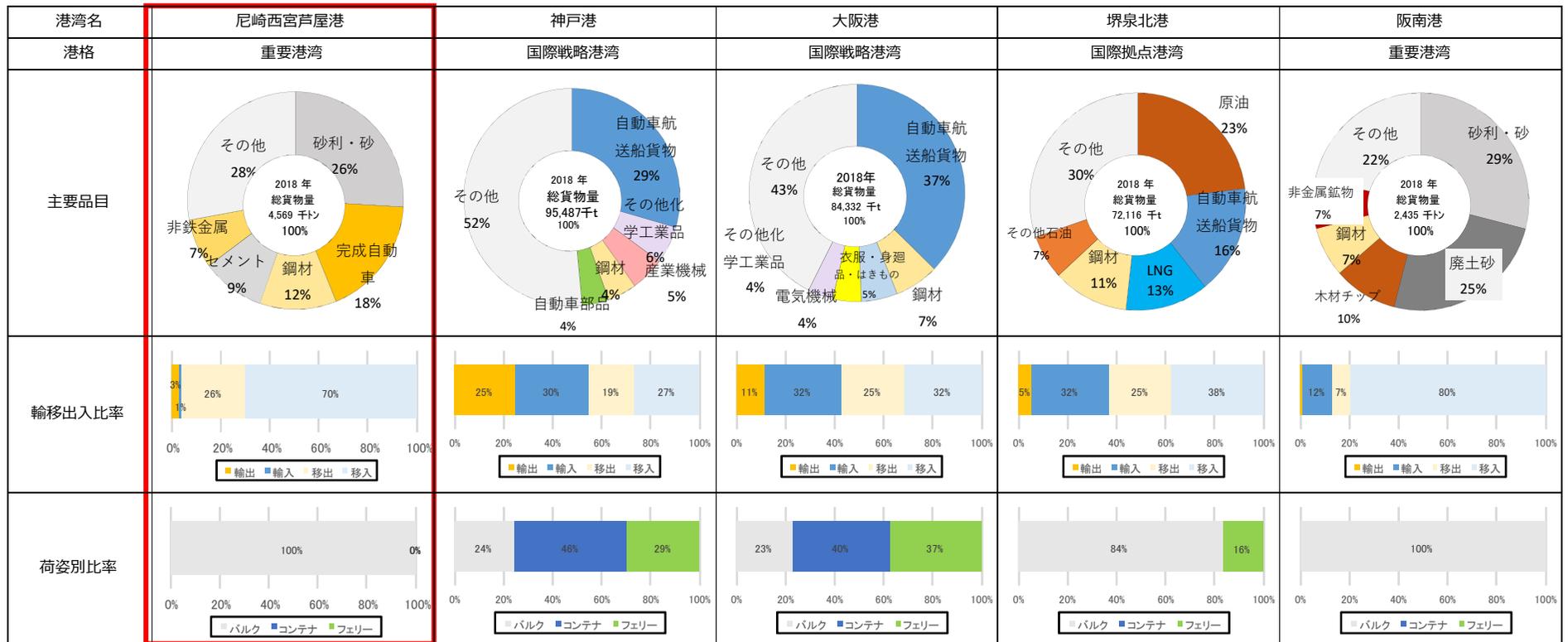


図 大阪湾5港の比較

資料：「港湾統計年報」（2018年）国土交通省より作成。

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ② 尼崎西宮芦屋港の現状（物流）

- 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5,000千トン前後を増減を繰り返して推移している。
- 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。

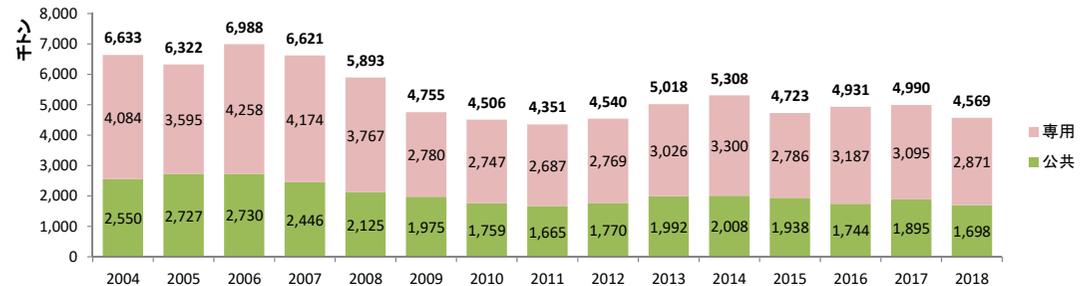


図 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

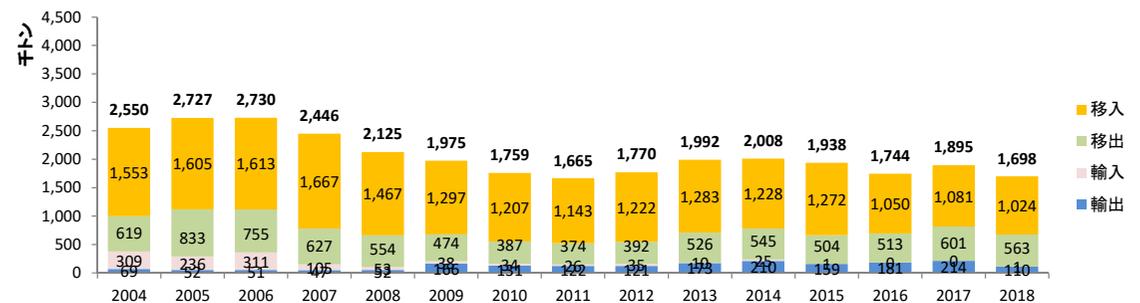


図 公共施設 取扱貨物量の推移（輸移出入別）

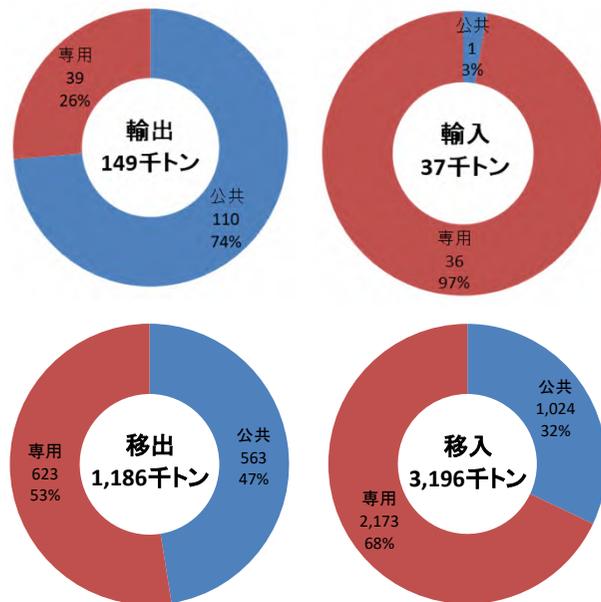


図 公専別貨物量（輸移出入別）

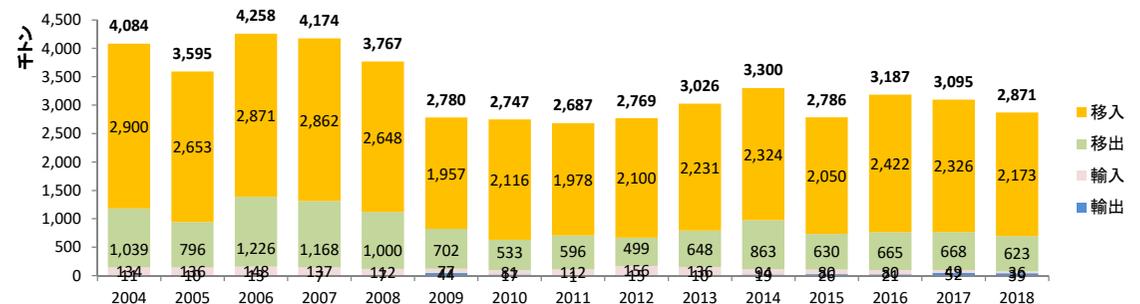


図 専用施設 取扱貨物量の推移（輸移出入別）

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ② 尼崎西宮芦屋港の現状（物流）

- 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。

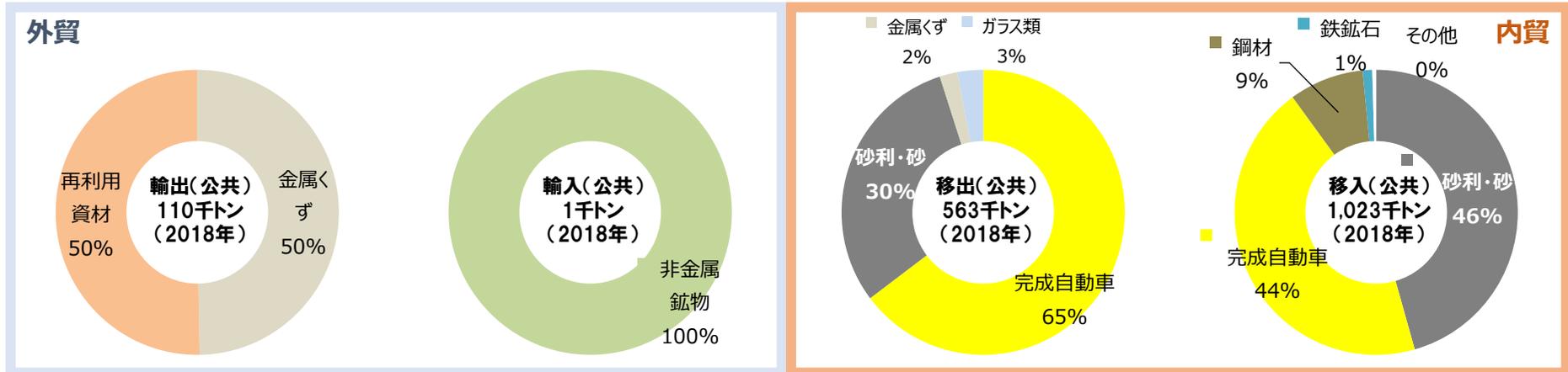


図 公共施設の取扱貨物品目（2018年）

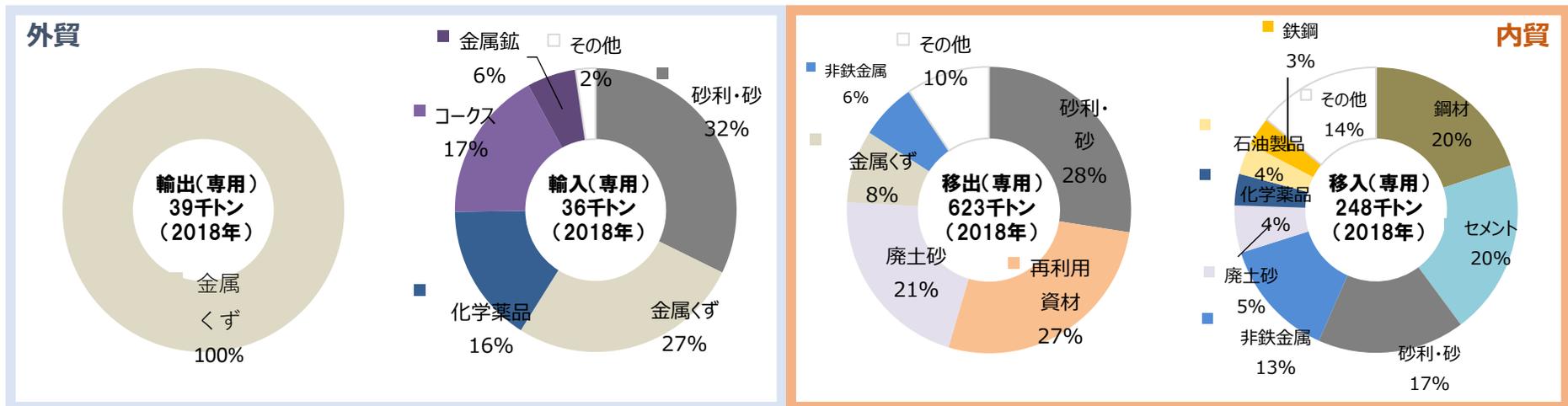


図 専用施設の取扱貨物品目（2018年）

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ② 尼崎西宮芦屋港の現状（物流）

- 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。

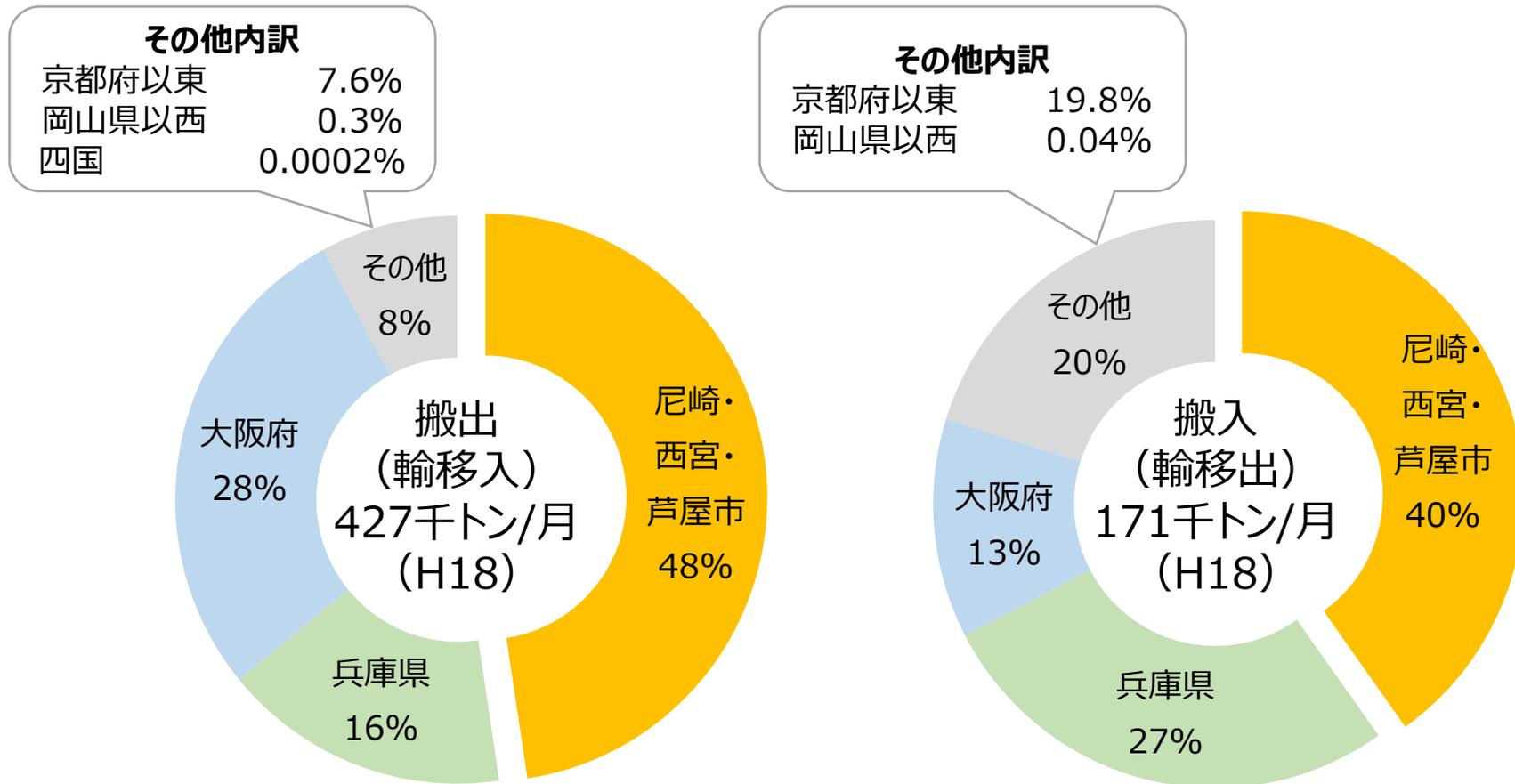


図 尼崎西宮芦屋港取扱貨物の背後流動（2006年）

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ③ 尼崎西宮芦屋港の現状（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。

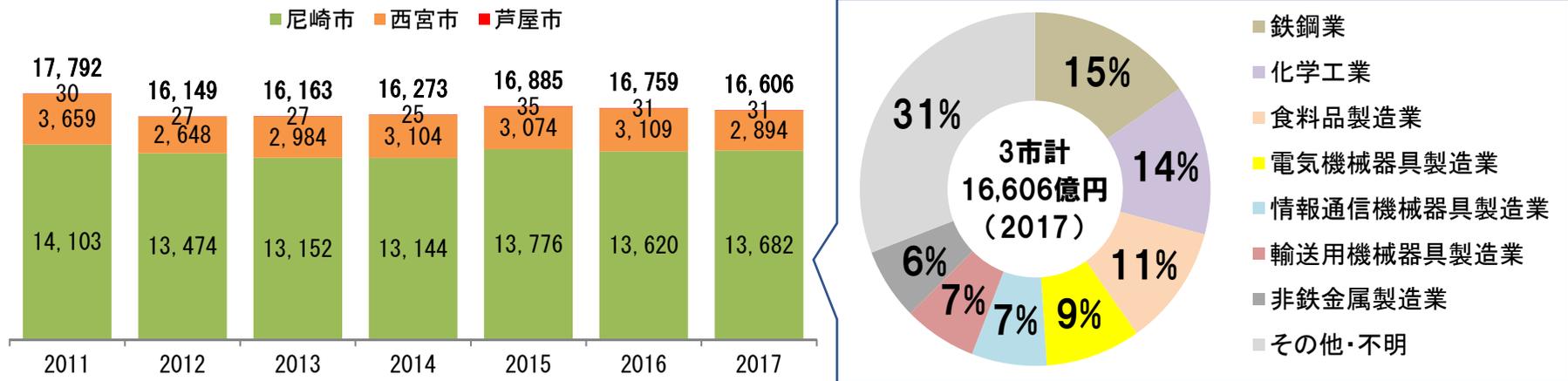


図 尼崎・西宮・芦屋3市の製造業種別 製造品出荷額等の推移および構成比（2011～2017年）

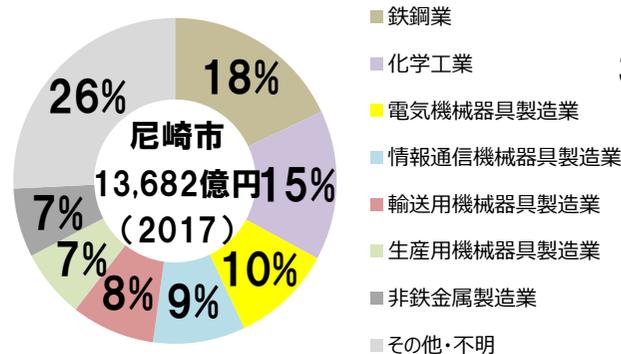


図 尼崎市の製造品出荷額等構成比（2017年）

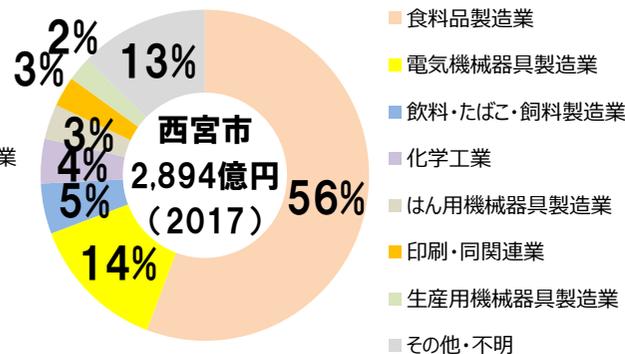


図 西宮市の製造品出荷額等構成比（2017年）

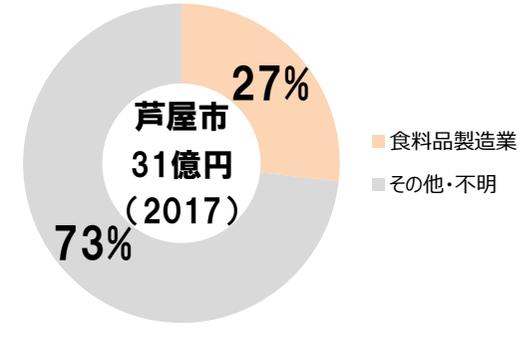


図 芦屋市の製造品出荷額等構成比（2017年）

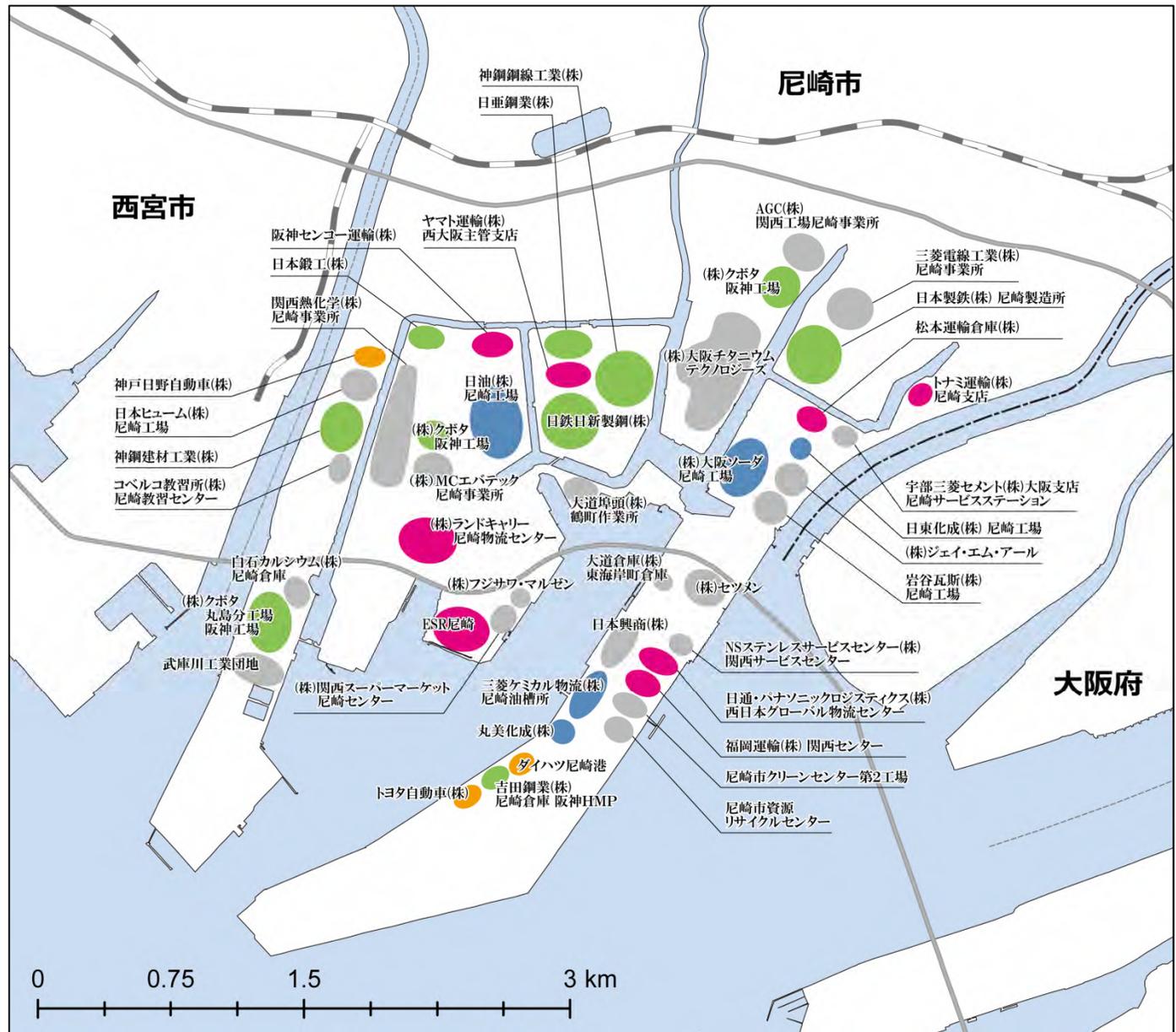
# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ③ 尼崎西宮芦屋港の現状（産業（尼崎地区立地企業））

- 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、特に港湾直配後の尼崎市では大規模な工場が多く立地している。
- 化学メーカー、鉄鋼メーカー等の工場、物流施設、完成車取扱い拠点などが立地している。

### 凡例

- 新幹線
- その他鉄道
- 高速道路
- 化学関連企業・工場
- 鉄鋼関連企業・工場
- 完成車関連企業・拠点
- 物流関連企業・施設
- その他背後企業



資料：オンライン地図サービス、各社ウェブサイト等より作成

図 尼崎西宮芦屋港背後の企業立地状況

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ① 尼崎西宮芦屋港の概要（産業（西宮～芦屋港区立地企業））

- 西宮港区では、物流関連企業・施設が集積しており、特に鳴尾浜地区では大型倉庫等が立地している。
- 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。

### 凡例

- 新幹線
- その他鉄道
- 高速道路
- 鉄鋼関連企業・工場
- 物流関連企業・施設
- 食品関連企業・工場
- その他背後企業

※ 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：オンライン地図サービス、各社ウェブサイト等より作成

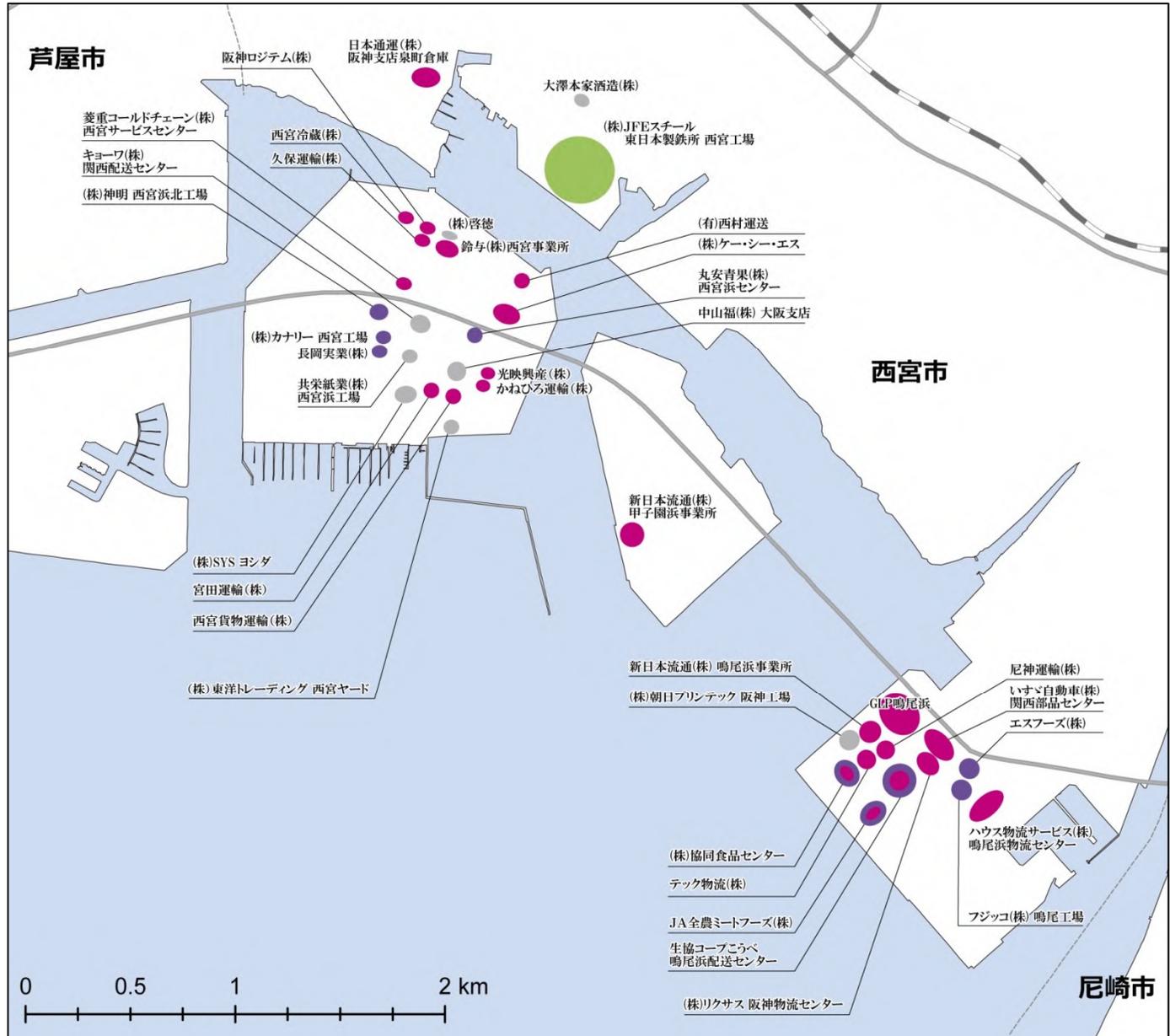


図 尼崎西宮芦屋港背後（西宮港区）の企業立地状況

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ④ 尼崎西宮芦屋港の現状（生活・環境）

- 芦屋市、西宮市の臨海部には、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)と西宮ポートパーク(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。
- **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。

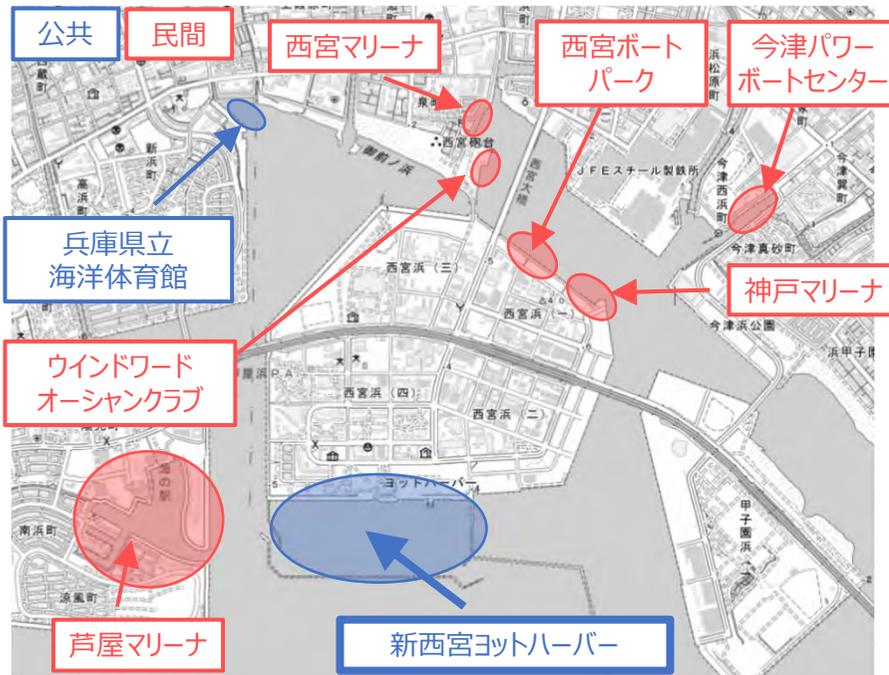


図 芦屋・西宮港区周辺の公共・民間マリーナ



図 新西宮ヨットハーバー施設マップ

資料：新西宮ヨットハーバーHP

表 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
<b>兵庫県</b>	<b>6,675</b>	<b>7,421</b>
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

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ④ 尼崎西宮芦屋港の現状（生活・環境）

- 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、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**」プロジェクトによる臨海地域の緑化、「**21世紀の尼崎運河再生プロジェクト**」による水質浄化施設および親水施設の整備が取組まれている。

### 大阪湾再生行動計画（第一期）の目標

大阪湾再生に向け、関係省庁及び関係地方公共団体等が連携して改善に取り組む

#### 【目標】

森・川・海のネットワークを通じて、美しく親しみやすい豊かな「魚庭（なにかわ）の海」を回復し、京阪神都市圏として市民が誇りうる「大阪湾」を創出する

資料：「大阪湾再生行動計画 概要版」大阪湾再生推進会議

### 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、ビクターセンター（北堀チャンネルベース）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

表 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

平成24年に海藻等を活用した水質浄化施設が、翌年には親水施設「北堀チャンネルベース」がオープンし、市民協働で運営される親水空間に。

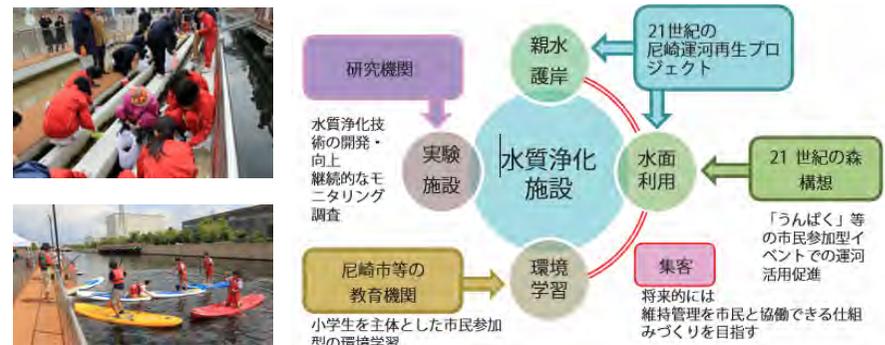


図 尼崎運河再生の拠点「北堀チャンネルベース」

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

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ④ 尼崎西宮芦屋港の現状（生活・環境）

- 尼崎臨海地域では、人々の暮らしにゆとりと潤いをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出による**環境共生型のまちづくりをめざして、尼崎21世紀の森整備事業が進められている。**
- 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%）



表 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定
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

※尼崎21世紀の森に隣接する港湾施設の取扱については現在別途検討中

図 尼崎の森中央緑地



# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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・大阪港は、平成22年8月、「阪神港」として国際コンテナ戦略港湾に選定された。
- 「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。
- 尼崎西宮芦屋港は、こうした「阪神港」の中間に立地する港湾として、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阪神港との連携が求められる。

政策目的	<b>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</b>		
	○ 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、 <b>企業の立地環境を向上</b> させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ <b>雇用と所得の維持・創出</b> ※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低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシ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、 <b>海外トランシップルートの料金高騰</b> 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 <b>遅延リスク、荷傷みのリスク</b> 等も懸念される。		
政策目標	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 <b>欧州基幹航路を週3便に増やす</b> とともに、 <b>北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大</b> する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、 <b>現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致</b> 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 <b>多方面・多頻度の直航サービスを充実</b> する。		
主な施策	<b>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</b> ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う国内外からの集貨活動に対する支援 	<b>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</b> ○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援 	<b>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</b> ○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化 ○AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現 ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資



図 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（臨海部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。



物件名	事業者	竣工（予定含む）
1 プロジスパーク大阪 5	プロジス	2015/1竣工
<b>2 GLP鳴尾浜</b>	<b>GLP</b>	<b>2015/9竣工</b>
3 上組神戸ポートアイランド流通加工センター	上組	2016/4竣工
<b>4 DプロジェクトSC西淀川区Ⅲ</b>	<b>大和ハウス工業</b>	<b>2016/6竣工</b>
5 アイミッションズパーク堺	伊藤忠商事／メイプルツリー・インベストメント	2016/7竣工
6 レッドウッド南港中DC	ESR	1期:2016/12竣工 2期:2018/ 2竣工
7 六甲物流センター	川西倉庫	2017/1竣工
8 レッドウッド藤井寺DC	ESR	2017/3竣工
9 ロジポート堺西	ラサル不動産投資顧問／NIPPO	2017/4竣工
10 SOSiLA西淀川Ⅱ	住友商事	2017/5竣工
11 GLP吹田	GLP	2017/8竣工
<b>12 HUB AMAGASAKI（現・ロジポート尼崎）</b>	<b>センターポイント・ディベロプメント（現・ラサル不動産投資顧問）</b>	<b>2017/10竣工</b>
13 ロジポート大阪大正	三菱地所／ラサル不動産投資顧問	2018/3竣工
14 LOGIFRONT尼崎Ⅰ	新日鉄興和不動産	2020/1予定
<b>15 ESR尼崎ディストリビューションセンター</b>	<b>ESR</b>	<b>2020/6未予定</b>
<b>16 LOGIFRONT尼崎Ⅱ</b>	<b>新日鉄興和不動産</b>	<b>2021/1予定</b>

図 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

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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、規模の経済が機能しないことにより**貨物が小ロットであることによる輸送費の増加や、如何に鮮度保持を行いつつ輸出を行うか等が課題**。

国は2019年輸出金額目標（全国）として、2018年比約10%増にあたる「1兆円」を目標に設定。

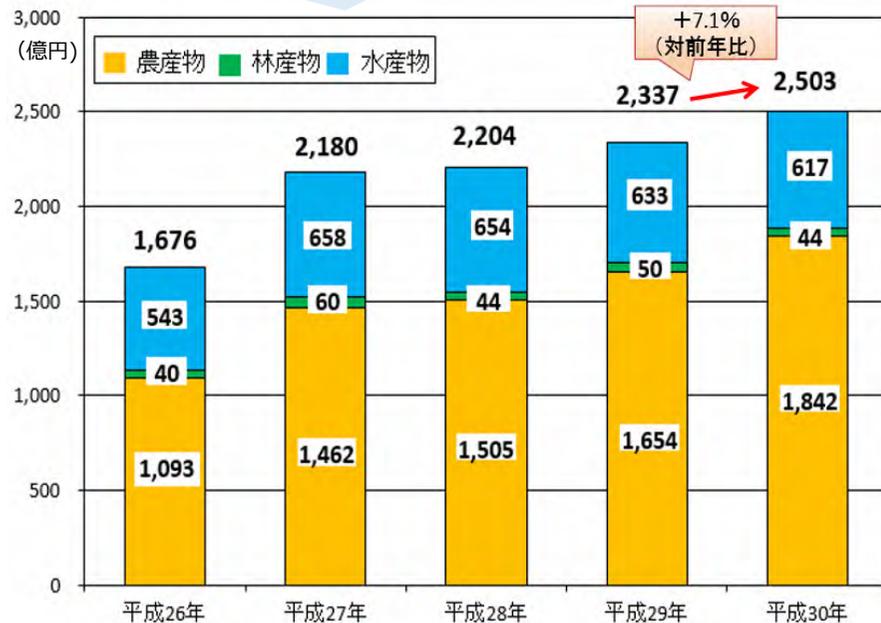
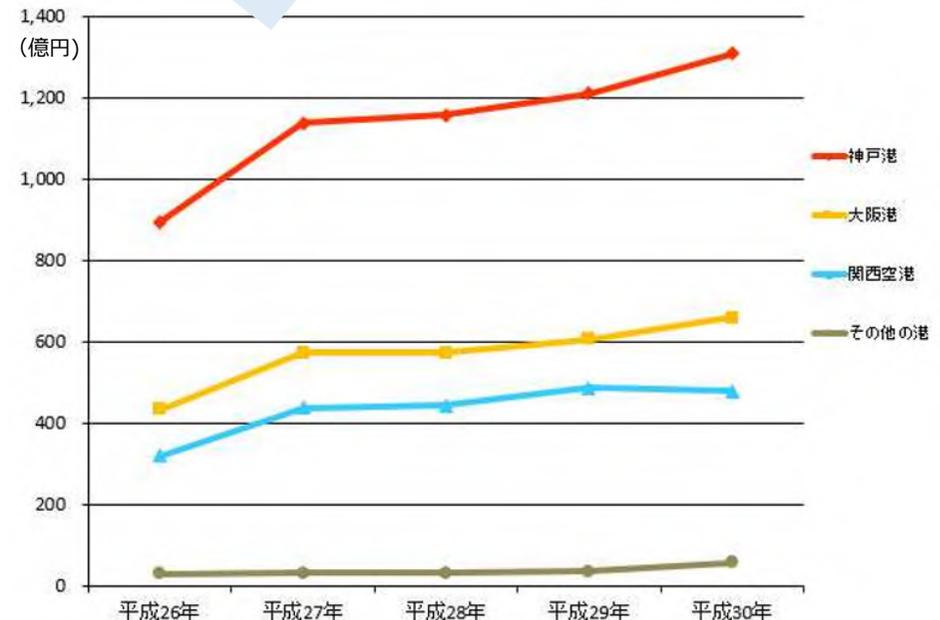


図 近畿の農林水産物輸出金額の推移

阪神港のみならず、その他の近畿圏の地方港からの輸出金額が増加傾向



その他の港で輸出額が多いのは舞鶴港(21億円)、堺港(16億円)、岸和田港(6億円)など(平成30年実績)。

図 近畿の農林水産物輸出における港別輸出額の推移

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（冷蔵・冷凍倉庫の進出）

● 尼崎市の内陸～臨海部では**冷蔵冷凍倉庫が集積**。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。



図 尼崎西宮芦屋港背後の冷蔵・冷凍倉庫

※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

No	倉庫名称	種類
1	恩地製氷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(株)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	西淀低温物流センター	C3、F1
29	第1号倉庫	C3、F1

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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、背後圏からの尼崎西宮芦屋港へのアクセス性についても向上されるものと考えられる。

図 名神湾岸連絡線の概要

### 名神湾岸連絡線の整備効果

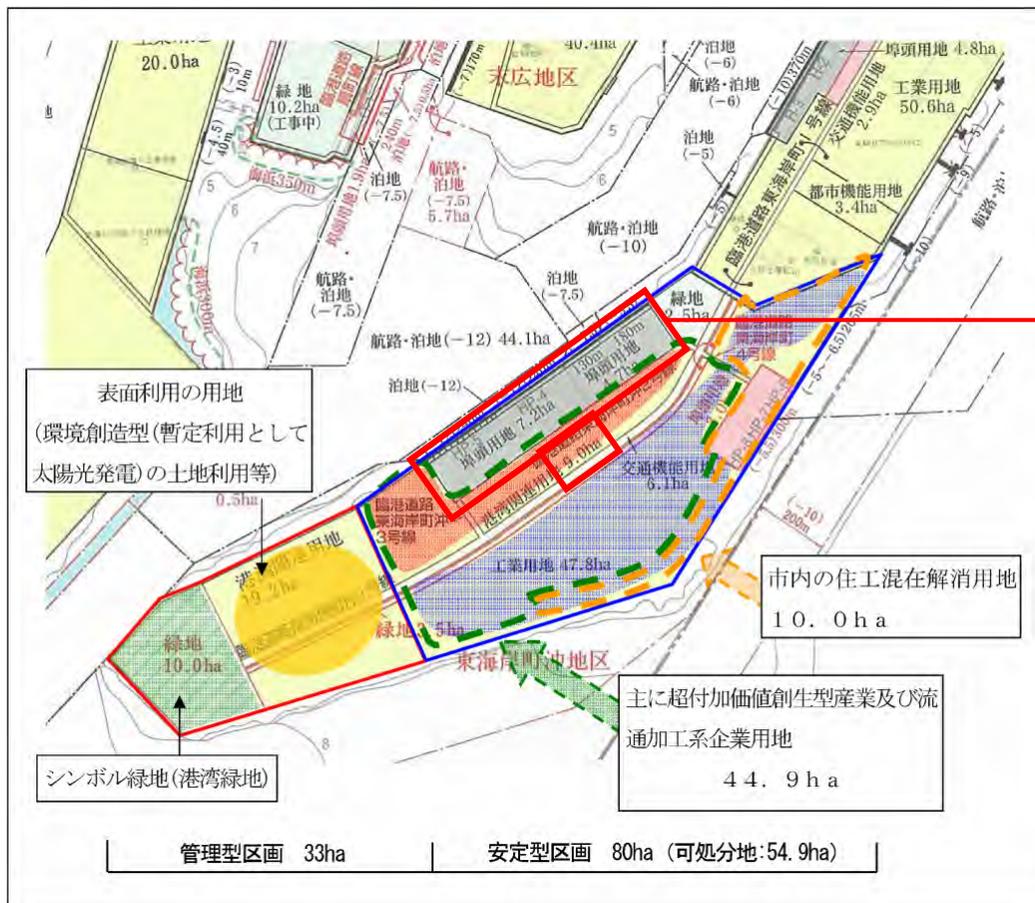
- ①全国ワースト1位の阪神高速神戸線の渋滞緩和による走行速度、定時性の向上。
- ②広域的な道路ネットワーク形成による物流効率化。
- ③空港間の移動時間の短縮や定時性の確保による関西3空港の連携強化。
- ④災害時に強い道路ネットワークの確保。
- ⑤生活道路の交通負荷軽減に伴う交通事故に対する安全性の向上。



# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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、阪神港の背後圏として貨物の「創貨」「集貨」を強力に進めるため先端産業や製造業、流通加工系企業の誘致を図り、**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。
- フェニックス尼崎沖埋立処分場は埋立がほぼ完了し、**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。



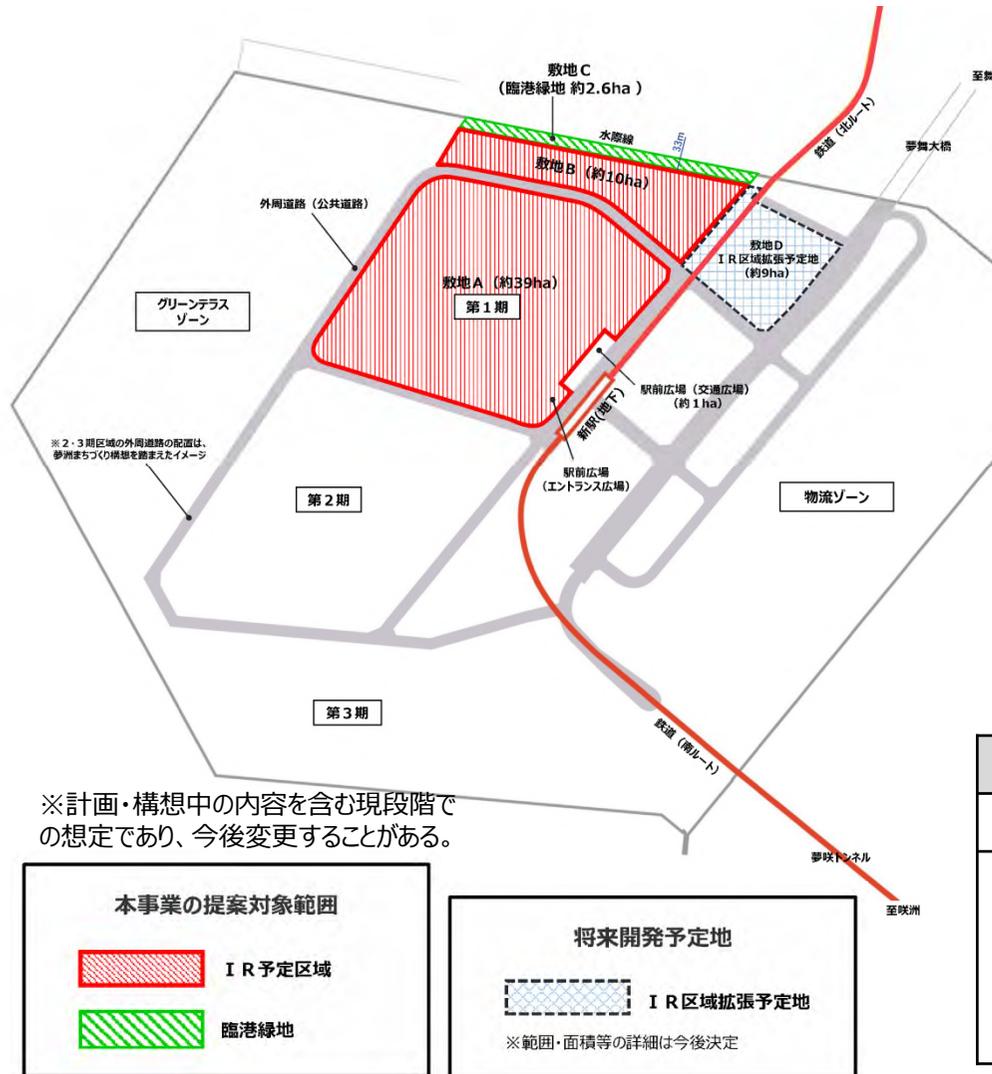
位置 (埠頭用地)	進出企業
-5.5m・-7.5m岸壁の背後	平成16年より、ダイハツ工業が完成自動車の移出入拠点として利用。
-12m岸壁の背後	平成20年より、吉田鋼業が鋼材の移入拠点として利用。
	平成29年より、港湾関連用地にワコーパレットが事業所を設立。
-12m岸壁(耐震)の背後	平成30年1月より、トヨタ自動車が完成自動車の供給拠点として利用

図 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

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（大阪港夢洲地区におけるIR・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・関西万博開催決定により整備が見込まれ、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。



項目	内容
開催期間	2025年5月3日(土)～11月3日(月) 185日間
想定来場者数	約2,800万人
経済波及効果	約2兆円(試算値)

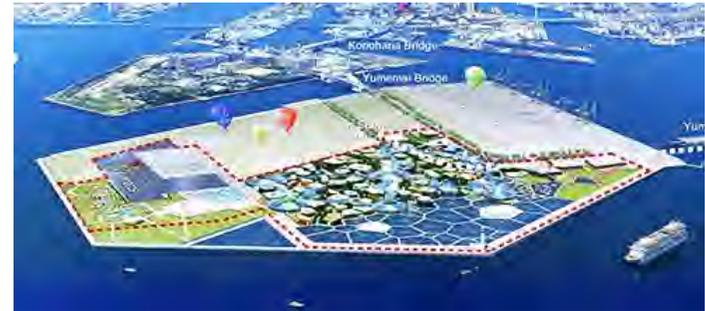


図 2025年万博の開催概要

表 交通環境の改善に関するインフラ整備予定

項目	内容
鉄道	南ルート（北港テクノポート線）の整備
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夢洲域内交通の円滑な処理を実現する観光外周道路の整備</li> <li>・物流と観光の動線を分離するための高架道路の整備</li> <li>・夢洲幹線道路、舞洲幹線道路、此花大橋、夢舞大橋の改良</li> </ul>

図 大阪・夢洲地区IR予定区域（概略図）

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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・ヨットがわが国でも見られる。
- しかし、大阪湾内のマリーナは、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。（新西宮ヨットハーバーにおけるヨットの全長の上限は20m）



全長: 119m 5,959 G.T. 写真提供: 船社

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
2014	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料提供: (一社) スーパーヨット誘致会議・日本

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 スーパーヨットによる多額の観光消費

Vessel type	Length overall (Loa) 全長	呼称	Draft (d) 喫水	Beam (B) 船幅	水深	安全な回頭(直径)	
						スラスター等を考慮小(直径)	スラスター等を考慮大(直径)
Day boat (motor)	< 10m	< 30FT	< 1.1 m	< 4.0 m	> 1.2m	~ 50FT : > 3.0Loa	~ 50FT : > 2.0Loa
Day boat (sail)			< 2.0 m	< 4.0 m	> 2.2m	50FT~ : > 2.0Loa	50FT~ : > 1.5Loa
Small cruising (motor)	10-15m	30-50FT	< 1.5 m	< 5.0 m	> 1.7m	> 45.0m	> 30.0m
Small cruising (sail)			< 3.0 m	< 5.0 m	> 3.3m	> 45.0m	> 30.0m
Large cruising (motor)	15-20m	50-70FT	< 2.0 m	< 6.5 m	> 2.2m	> 40.0m	> 30.0m
Large cruising (sail)			< 3.5 m	< 6.0 m	> 3.9m	> 40.0m	> 30.0m
Luxury (motor)	20-24m	70-80FT	< 2.0 m	< 7.0 m	> 2.2m	> 50.0m	> 37.5m
Luxury (sail)			< 4.0 m	< 7.0 m	> 4.4m	> 50.0m	> 37.5m
Mega-yacht (motor)	24-35m	80-120FT	< 2.5 m	< 8.7 m	> 2.8m	> 70.0m	> 52.5m
Mega-yacht (sail)			< 4.7 m	< 8.7 m	> 5.2m	> 70.0m	> 52.5m
Super-yacht (motor)	35-50m	120-150FT	< 3.5 m	< 10.5 m	> 3.9m	> 100.0m	> 75.0m
Super-yacht (sail)			< 6.0 m	< 10.5 m	> 6.6m	> 100.0m	> 75.0m
Giga-yacht (motor)	> 50m	> 150FT	< 4.0 m	< 11.5 m	> 4.4m	> 100.0m	> 75.0m
Giga-yacht (sail)			< 6.5 m	< 11.5 m	> 7.2m	> 100.0m	> 75.0m

出典: PIANC149-1 Guidelines for marina design]等による (PIANC:国際航路会議資料をもとに日本港湾協作成)

図 スーパーヨット等対象船舶の航路水深・航路幅員・回頭半径の例

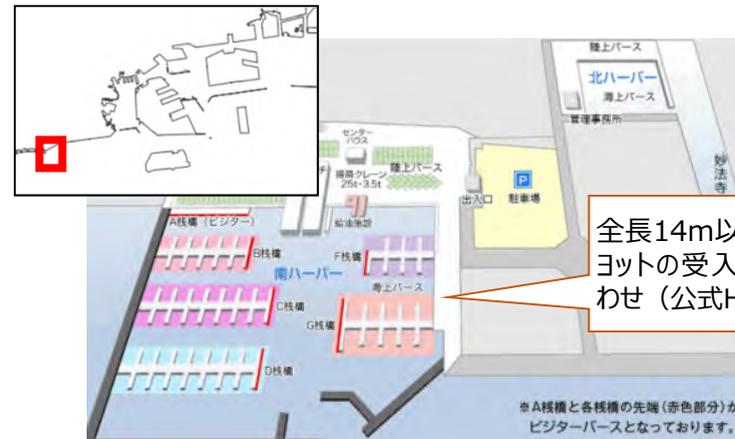
### 尼崎西宮芦屋港 新西宮ヨットハーバー



5m以上20m未満のヨットが係留可能 (公式HPより)

西宮地区

### 神戸港 神戸市立須磨ヨットハーバー



全長14m以上のビジターヨットの受入は要問い合わせ (公式HPより)

※A桟橋と各桟橋の先端(赤色部分)がビジターバースとなっております。

資料: 国土地理院地図、各ヨットハーバー公式HP

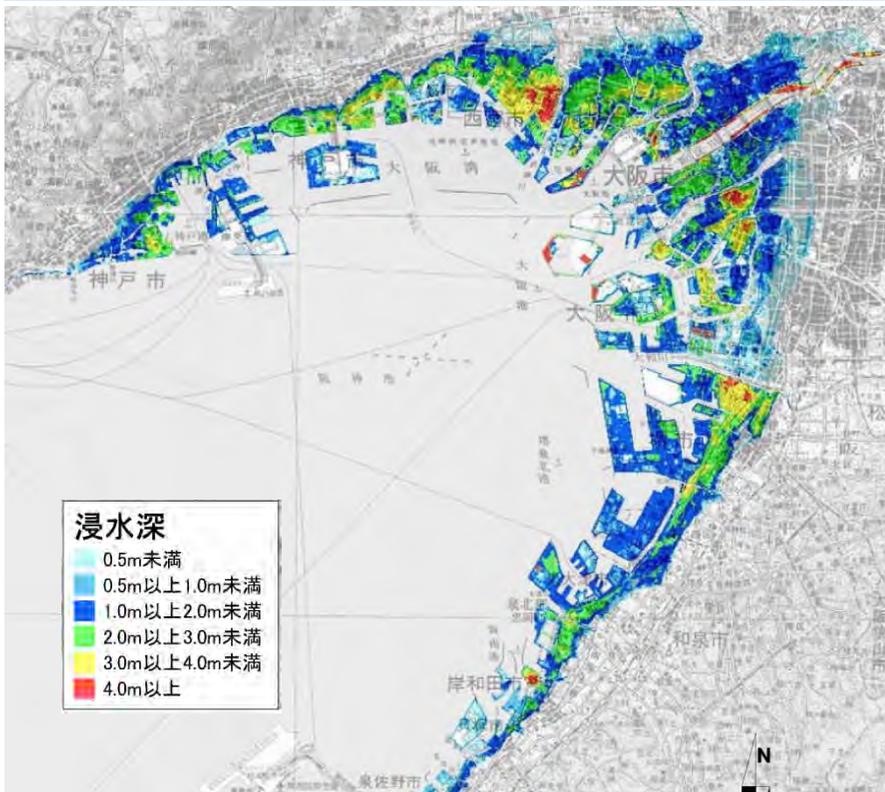
図 大阪湾の主なマリーナ (尼崎西宮芦屋港 芦屋地区・西宮地区)

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（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。**高潮への対策についてもハード・ソフト両面の対策を引き続き取り組む必要がある。**

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。



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 大阪湾の台風発生時の高潮による浸水被害想定

2018年台風第21号により尼崎西宮芦屋港でも浸水被害が発生。兵庫県は2019年度に「兵庫県高潮対策10箇年計画(仮称)」を策定する予定。



図 尼崎西宮芦屋港における2018年台風第21号の堤内地浸水状況

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 出典：気象庁報道発表（2018年9月5日）

※2：平滑値（約3時間平均値）

図 2018年 台風第21号による大阪湾の高潮被害の発生

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑥ 尼崎西宮芦屋港のとりまく環境（南海トラフ巨大地震の想定）

- 南海トラフ巨大地震等の地震・津波に加え、近年は全国各地で豪雨・台風・高潮等の被害が発生しており、日本列島の自然災害リスクがますます高まっている。
- 自然災害による被害は、発生時の対応のみならず、**事後のガレキや災害廃棄物等の処理も問題**となる。

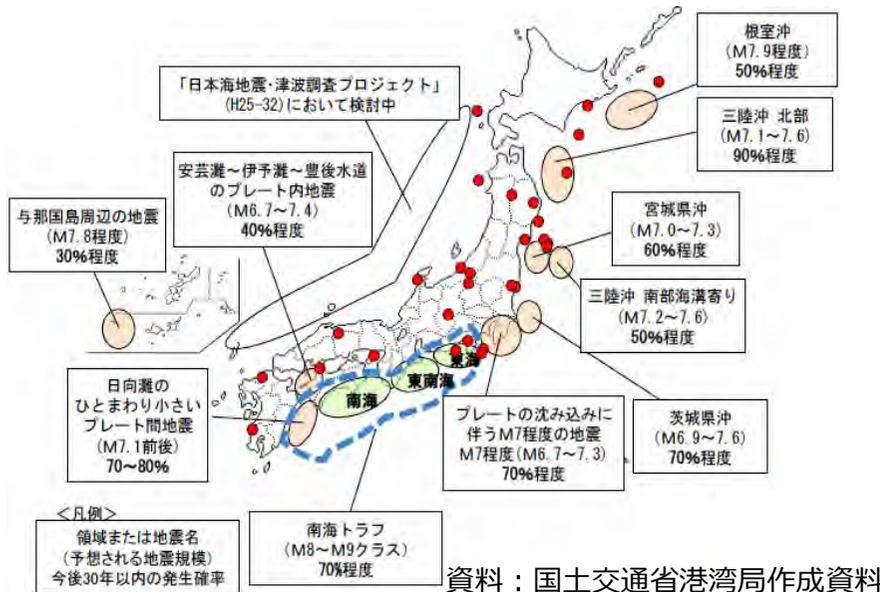


図 我が国で発生した主な大規模地震と今後30年以内の発生確率

**阪神・淡路大震災 (1995年)**  
全壊・半壊・一部損壊 計64万棟  
災害廃棄物 約1,450万トン

**東日本大震災 (2011年)**  
住家被害 約 115万棟  
災害廃棄物 約2,000万トン  
津波堆積物 約1,100万トン

	発生原単位 トン/棟		本検討の推計結果 億トン			内閣府 億トン
	火災焼失	液状化、揺れ、津波	災害廃棄物	津波堆積物	合計	
南海トラフ	木造：78 (全壊の約34%減) 非木造：98 (全壊の約16%減)	全壊：117 半壊：23 床上浸水：4.60 床下浸水：0.62	約2.70～3.22 (火災の影響最小～最大)	約0.27	<b>約2.97～3.49</b>	約2.78

資料：環境省 災害廃棄物対策サイト、  
兵庫県 (1997)「阪神・淡路大震災における災害廃棄物処理について」

国の南海トラフ巨大地震による津波想定 (平成24年8月29日発表) を踏まえ、兵庫県独自の津波浸水想定図を作成している。  
なお、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす「最大クラスの津波」(L2津波)の浸水想定である。



図 津波浸水想定図 (兵庫県CGハザードマップ)

# 1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境

## ⑦ 現況のまとめ

- 内貿貨物の取扱が多く、砂利・砂などの一般貨物、基礎素材型産業の資する原材料の移入がメインである。
- 背後産業貨物に特化した港湾である。
- 公共岸壁での内貿の主要品目は完成自動車である。
- 国際コンテナ戦略港湾である阪神港に挟まれた尼崎西宮芦屋港周辺には大型物流施設が相次いで竣工している。また、農水産物などの鮮度保持を支える冷凍・冷蔵倉庫の集積が進んでいる。
- スーパーヨットの来航増加、大阪港における万博開催など、阪神地域全体の交流機能は今後さらに拡大していくと予想される。
- 「尼崎21世紀の森」など緑地や親水空間の整備など、市民に親しまれる空間作りが取組まれている。
- 尼崎市南部の海拔ゼロメートル地帯の治水・高潮対策を行ってきたが、2018年台風第21号の高潮被害を機に、更なる高潮対策整備が進行中である。
- 耐震強化岸壁は8バースが整備・供用されている。
- 今後も巨大地震等の災害を見据え、災害廃棄物（ガレキ等）受入等も含め検討の必要あり。

- ① 背後産業特化型の港湾であり、今後も港湾施設は現状維持が予想されるが、大型物流施設や冷蔵・冷凍倉庫の集積、フェニックス（東海岸町沖）への企業進出、万博・IR需要等に対応し検討する必要がある
- ② 物流施設の集積や、マリーナ施設の立地といった臨海部の特性を活かし、直接の取扱貨物のみならず、阪神港とも物流・人流機能を連携・補完できる港湾のあり方が求められる
- ③ 背後の生活の安心・安全のため、より一層の防災機能の充実が求められる

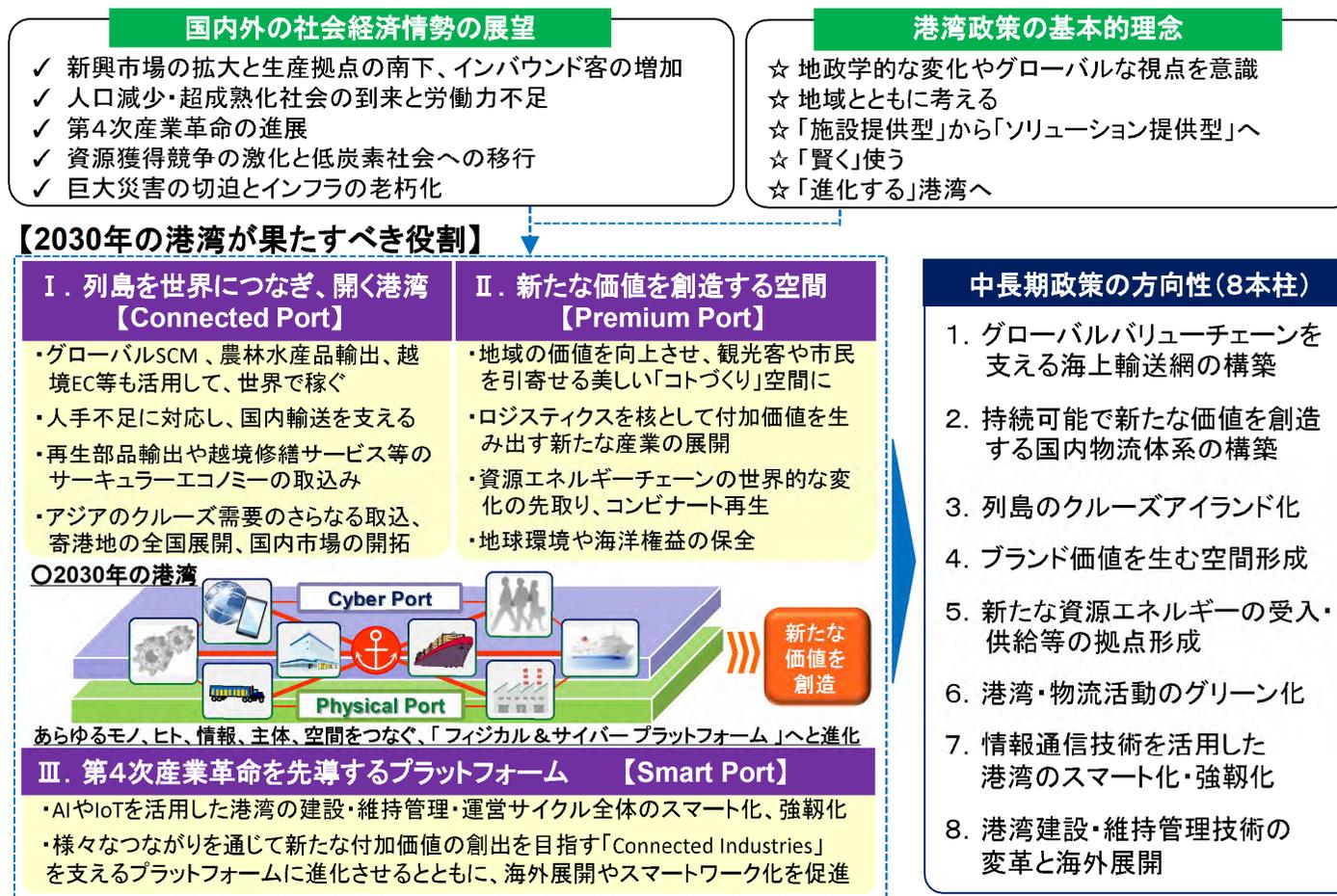
## 2. 前回改訂以降の上位・関連計画

- ①国の政策
- ②大阪湾港湾の基本構想（スマートベイ構想）
- ③兵庫県の計画、背後3市（尼崎市・西宮市・芦屋市）のマスタープラン

## 2. 前回改訂以降の上位・関連計画

### 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形成」、「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 港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要

## 2. 前回改訂以降の上位・関連計画

### 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・芦屋港区は暮らしゾーンとして位置づけが示されている。



図 スマートベイ構想の基本理念

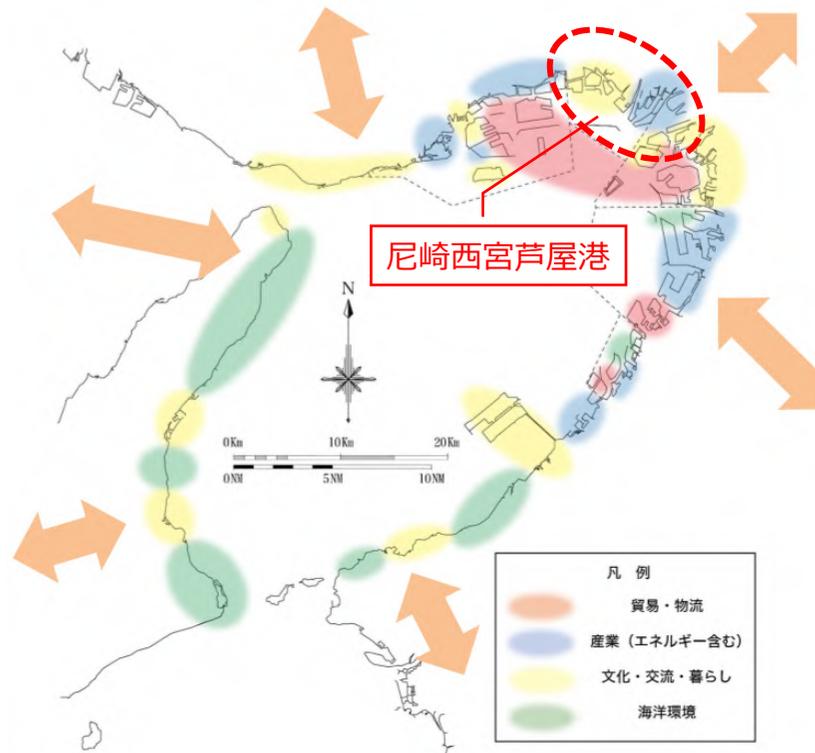


図 スマートベイ構想におけるゾーニング

#### 産業に関する取組例

- ・最先端技術産業に対応した土地利用の集約及び再編
- ・高機能物流施設の立地促進による小口・混載輸送 (E コマース) への対応
- ・エネルギー源の輸送に対応する港湾施設の整備

#### 交流に関する取組例

- ・海上交通ネットワークの維持・充実
- ・クルーズ等の振興にむけた受入環境の向上
- ・都市と親水空間のシームレス化
- ・陸海空をつなぐアトラクション体験の拡充
- ・広域観光周遊ルート of 起終点となるポータル機能の確立

## 2. 前回改訂以降の上位・関連計画

### 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、港湾にも関する取組として「**価値創造経済**」「**環境先進地**」「**交流五国**」が示している。
- また、背後3市の都市計画マスタープランでは、物流面よりも環境・交流・防災等の面での方向性が示されている。

兵庫2030年の展望（案）の抜粋

#### 「価値創造経済」で港湾に関連する事項

- 先端産業の振興
  - 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
  - 多様な地域資源を活かした**地場産品等のブランド化や販路拡大**
  - 国内外からの**誘客促進、広域周遊観光の拠点化**
- 海外の成長活力の取り込み
  - 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

- グリーンイノベーションの推進
  - 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**再生可能エネルギーの地域環境と調和した導入拡大**
- 人と自然の共生
  - 里海の保全・再生や**尼崎の森づくり**など、自然の再生、創造

#### 「交流五国」で港湾に関連する事項

- 五国の資源を活かしたツーリズムの促進
  - ひょうごゴールデンルートや県域を越えた**広域周遊観光の推進**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
  - **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**
- 陸海空の交通インフラの整備推進
  - 空港・道路・港湾等の**交通インフラの強化と効率的な接続**の推進

出典：「兵庫2030年の展望」兵庫県

図 兵庫2030年の展望（案）における将来像

#### 背後3市における上位・関連計画

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

出典：各市都市計画マスタープラン

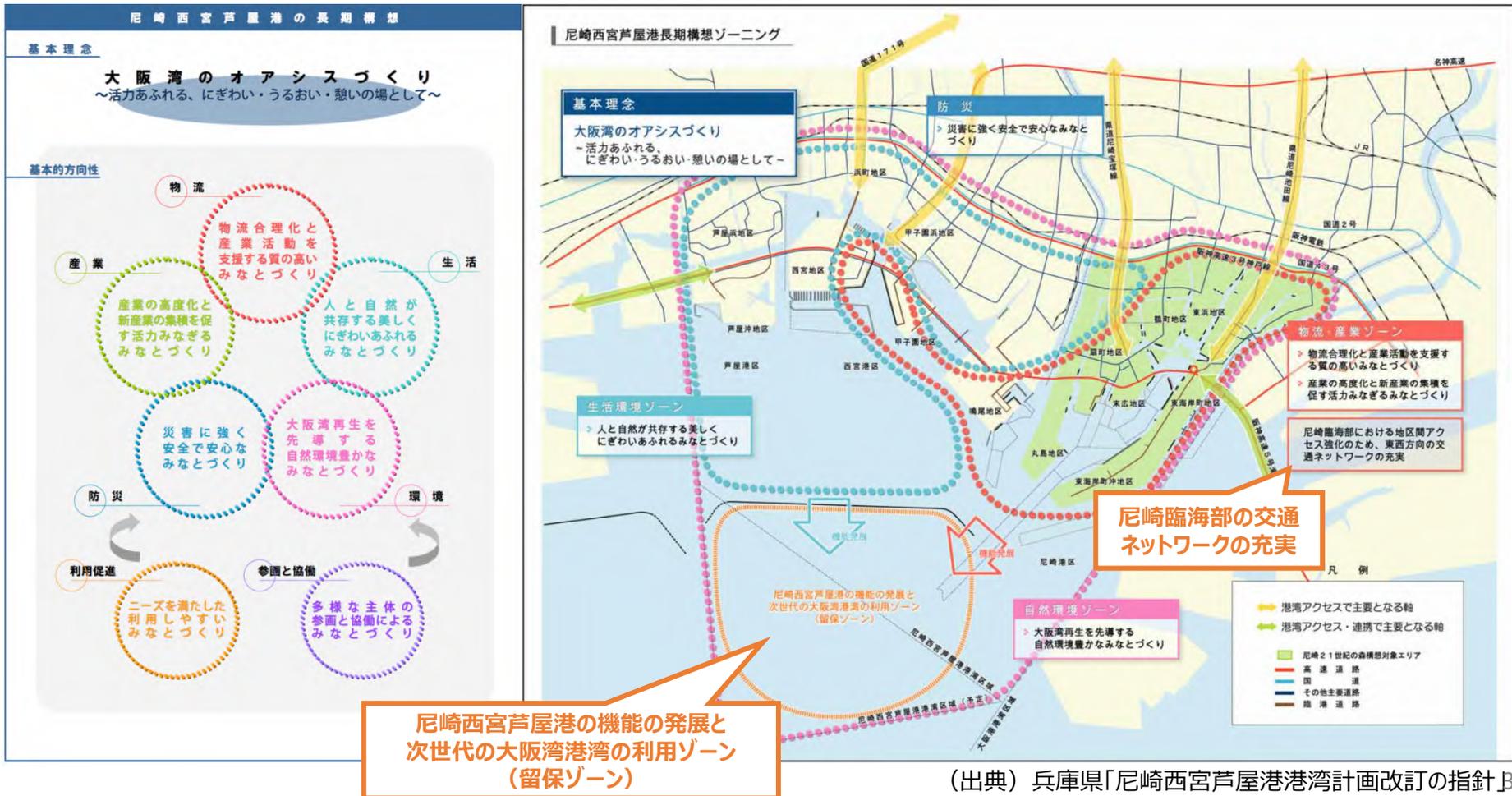
## 3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

- ① 現行の将来像に対する現状との比較
- ② 現行の港湾計画メニューに対する事業実施状況
- ③ ま と め

# 3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

## ① 現行の将来像に対する現状との比較

- 当時の社会・経済情勢の変化、港湾に関する新たな要請・動きなどに応え、「活力あふれる、にぎわい・うるおい・憩いの場」としての**“大阪湾のオアシスづくり”**を基本理念とし、前回長期構想は平成17年に策定された。
- 物流・産業・生活・環境・防災の分野でゾーニングを行っており、物流では「物流合理化と産業活動を支援する質の高いみなとづくり」を基本的方向性としている。
- 尼崎臨海部における地区間アクセスの強化のため**東西方向の交通ネットワークの充実**を検討することとされている。
- 沖合には「留保ゾーン」として、将来の尼崎西宮芦屋港・大阪湾港湾の発展を見据えた空間を設定している。



(出典) 兵庫県「尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂の指針」B2

# 3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

## ① 現行の将来像に対する現状との比較

- 現行の長期構想は、将来の新規貨物の取扱増加等、背後圏の成長の期待に基づくものであった。したがって現状でも違和感のない内容になっている。
- しかしながら特に物流・産業においてその後変化・成長が見られなかったことから、**長期構想で示された方向性には至っていない状況**と判断される。



### 物流・産業

当時大きなインパクトであった、松下PDP工場の進出（末広地区）、中古車の海上輸送（甲子園地区）など、港湾の活性化（物流需要）につながる動きがその後低迷したことにより、現在、物流・産業機能が停滞している状況である

### 生活・環境・防災

芦屋浜、西宮浜周辺のマリーナの集積、「尼崎21世紀の森」構想など、大阪湾内有数の親水空間として整備が進む。環境志向やクルーズ船やスーパーヨットの寄港需要の増加もあり、引き続き取り組むべき内容。

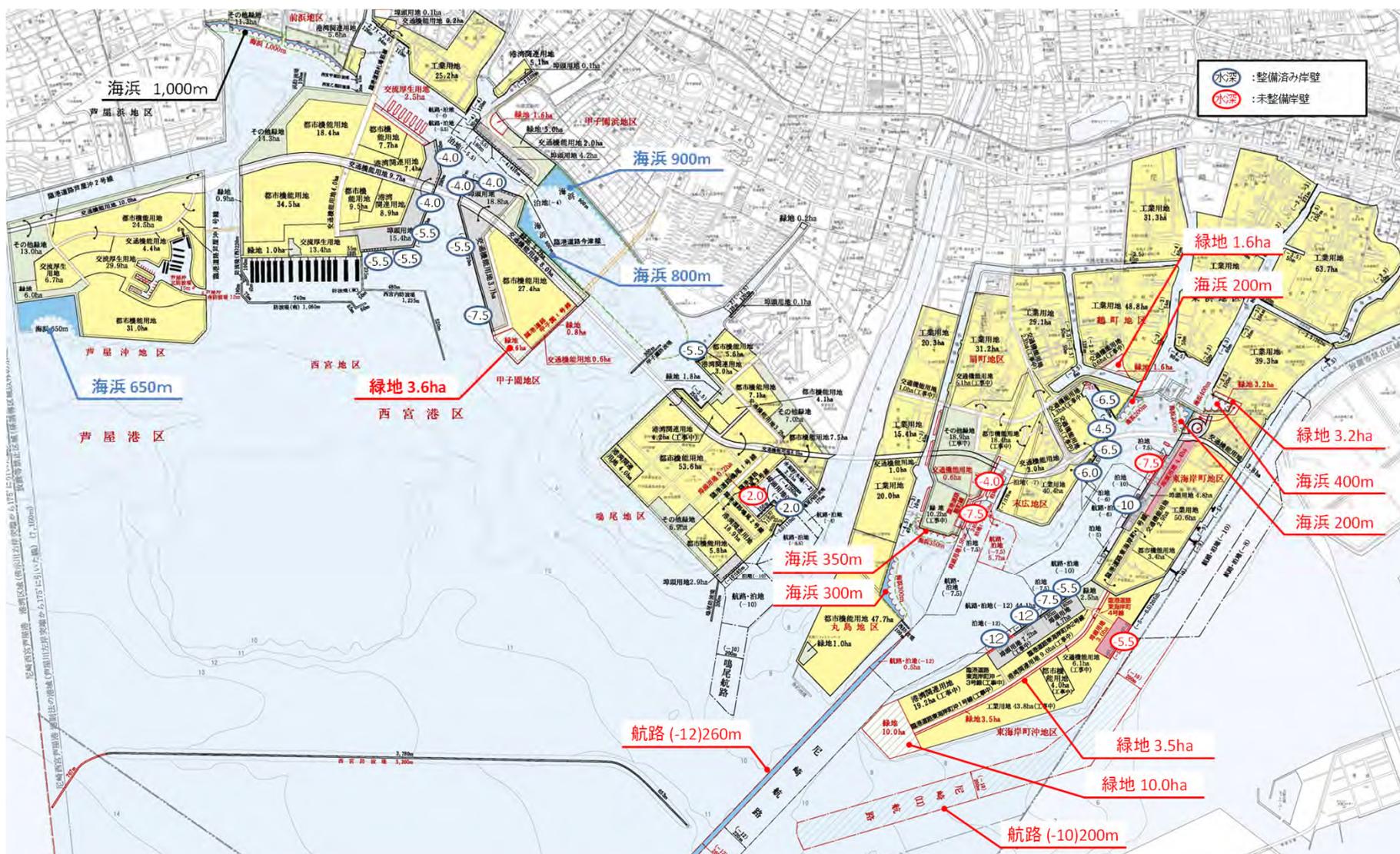
2018年台風第21号では高潮被害も発生。防災機能強化は引き続き重要な課題に。

(出典) 兵庫県「尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂の指針」

# 3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

## ② 現行の港湾計画メニューに対する事業実施状況

- 現行の港湾計画で整備済み、未整備の岸壁、航路、海浜、緑地は以下の通りである。
- 背後企業の物流効率化に資する東海岸町の-12m岸壁等の整備を優先し、海浜等についてはいまだ未整備の物が多い状況にある。



### 3. 現行の長期構想と港湾計画の内容及びレビュー

#### ③ まとめ

- 現行の長期構想と港湾計画は、**将来の新規貨物の取扱増加等、背後圏の成長の期待に基づくもの**であった。しかしながら特に物流・産業においてその後変化・成長が見られなかったことから、長期構想で示された方向性には至っていない状況と判断される。
- 当時大きなインパクトであった、松下PDP工場の進出（末広地区）、中古車の取り扱い（甲子園地区）など、港湾の活性化（物流需要）につながる動きがその後低迷したことにより、現在、物流・産業機能が停滞している状況である。
- 一方で**大型物流施設や冷蔵・冷凍倉庫の集積、フェニックス（東海岸町沖）への企業進出、万博・IR需要**等、港湾の活性化に繋がる動きもある。
- フェニックス（東海岸町沖）への企業進出や臨海部の大型物流施設の進出が続くの見据えて、尼崎臨海部における地区間アクセスの強化のため**東西方向の交通ネットワーク**を検討していく必要がある。
- また、本資料「1. 尼崎西宮芦屋港の現状ととりまく環境」で示した通り、尼崎西宮芦屋港および阪神港を中心とした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（ガレキ受入等）も見据えて、**現行長期構想で位置付けられた沖合の「留保ゾーン」**は引き続き確保する必要がある。

## 4 . 尼崎西宮芦屋港ユーザーのニーズ

### ① 尼崎西宮芦屋港に関する意見

## 4. 尼崎西宮芦屋港ユーザーのニーズ

### ① 尼崎西宮芦屋港に関する意見

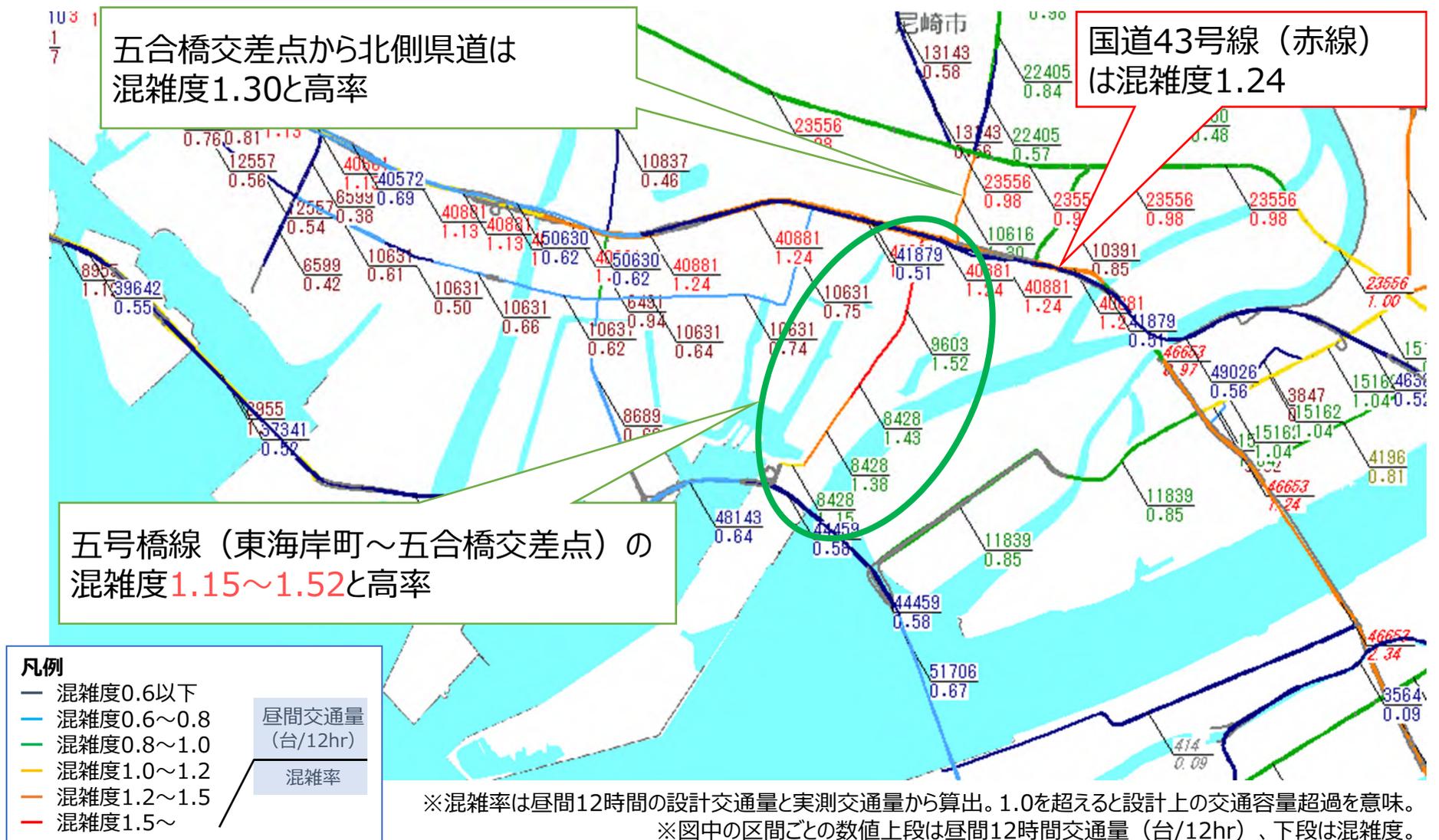
- 尼崎西宮芦屋港に関する意見では、用地や施設能力の不足に加え、東海岸町地区と接続する五合橋線の混雑解消に向けた対策が複数のユーザーからニーズとして挙がっている。

課題項目	意見・要望
ヤード能力不足	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>ヤード不足</b>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<b>バルク取扱い機能の強化</b>（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）</li><li>● 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<b>保管施設は不足</b>している。（土砂処理業B社）</li><li>● 内陸の工場で生産した<b>自動車を港頭地区で保管</b>できるように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<b>半製品の組立を行う施設を設ける等、利用の幅を広げる</b>ことを検討できる。（自動車メーカーC社）</li></ul>
岸壁施設の能力不足	<ul style="list-style-type: none"><li>● 過去20年で<b>貨物量は増加傾向</b>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）</li><li>● <b>岸壁の水深不足</b>のため大型船受入を断ったことがある。（土砂処理業B社）</li></ul>
周辺交通の混雑	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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<b>五合橋線の渋滞対策</b>は必須。（港運D社）</li><li>● <b>五合橋線の渋滞対策</b>やバスの本数を増やす必要がある。渋滞対策として<b>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</b>が重要。（化学メーカーE社）</li></ul>
災害対策	<ul style="list-style-type: none"><li>● 東海岸町沖地区は浸水しやすいエリアであり<b>災害対策</b>が必要。（自動車メーカーC社）</li></ul>
交流・人流機能の充実	<ul style="list-style-type: none"><li>● 企業誘致には<b>港の景観</b>も重要である。製造業のほか、<b>物販施設・飲食店・レジャー施設等の立地促進</b>も港を活性化させる上で重要である。<b>関西万博や大阪のIR誘致</b>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）</li></ul>

# 4. 尼崎西宮芦屋港ユーザーのニーズ

## ① 尼崎西宮芦屋港に関する意見（五合橋線混雑の状況）

● 港湾ユーザーから聞かれた「五合橋線混雑」について、平成27年度道路交通センサスにおいても東海岸町地区と国道43号線の接続地点付近は混雑状況が確認され、南北方向・東西方向のアクセス向上は今後の課題となっている。



## 5. 尼崎西宮芦屋港の課題と方向性（案）

- ① 尼崎西宮芦屋港の課題
- ② 尼崎西宮芦屋港の方向性（案）

# 5. 尼崎西宮芦屋港の課題と方向性（案）

## ① 尼崎西宮芦屋港の課題

### 情勢変化を踏まえた尼崎西宮芦屋港の現況

#### < 物流・産業 >

- ・内貿のバルク及び完成自動車の取扱いが主で、直背後3市の経済を支える港湾として利用されている。
- ・阪神港及び京阪神都市圏の物流を支える大型物流施設、冷蔵・冷凍倉庫の進出が盛んである。
- ・フェニックスへの企業進出や万博・IRの需要が見込まれる。
- ・用地の有効活用や浚渫土ポケットの確保

#### < 生活・環境 >

- ・快適な海辺空間の創出、自然環境の再生が大阪湾内で進む一方、尼崎西宮芦屋港では未着手の箇所も存在している。
- ・芦屋市、西宮市の臨海部では海洋性レクリエーションが盛んであるが、クルーズ船やスーパーヨット等の寄港需要の増加に対し、受入れ可能な施設が不足している。

#### < 防災 >

- ・2018年台風第21号の高潮被害や、南海トラフ巨大地震等の自然災害リスクの高まりとともに利用者の防災意識が高まっている。

### 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（令和元年11月）、芦屋市都市計画マスタープラン（H29年3月）

### 尼崎西宮芦屋港の課題

既存の港湾機能の維持に加え、新たな需要を視野に入れる等、阪神港と連携した物流機能※の強化

京阪神都市圏の中心に位置する好条件を活かした土地需要への対応

海洋性レクリエーションや新たな需要を視野に入れた交流機能の拡充

大阪湾における環境改善・親水性の向上

防災機能の維持・強化

※輸送・配送、保管、荷役、包装、流通加工、物流情報処理を含む。

### 尼崎西宮芦屋港ユーザーのニーズ（暫定取りまとめ）

- ・バルク及び完成自動車の保管施設、岸壁水深などの施設能力が不足しており、物流機能の強化が必要。
- ・東海岸町地区と接続する五合橋線の混雑解消、東西アクセスの改善など、物流の円滑化に寄与する施策を望む。
- ・高潮や津波に対する浸水対策を望む。

## 5. 尼崎西宮芦屋港の課題と方向性（案）

### ② 尼崎西宮芦屋港の方向性（案）

#### 尼崎西宮芦屋港の方向性（案）

##### ① ものの交流拠点化

- 用地の確保と企業誘致
  - i. 東海岸町沖地区におけるインフラ整備
  - ii. 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保
  - iii. 埠頭再編による物流拠点の集約・効率化
- 物流動向を見据えた様々な貨物への対応
  - i. コールドチェーン等の物流ニーズ・需要の把握、明確化
  - ii. 上記需要に対応するための新規港湾施設の検討
- 内貿バルク貨物の拠点化
  - i. 砂・砂利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
  - i. 東海岸町沖地区周辺における東西連絡等の交通課題への対応

##### ② ひとの交流拠点化

- 既存の良好な海浜や公園・緑地等の機能維持と再整備
  - i. 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
- マリーナ等の集客機能の強化
  - i. 海洋性レクリエーションの発展に向けたマリーナ等の受入環境の充実

##### ③ もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化

- 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ガレキ等の対応を見据えた埋立空間の検討