

# 尼崎西宮芦屋港港湾計画（素案）

---

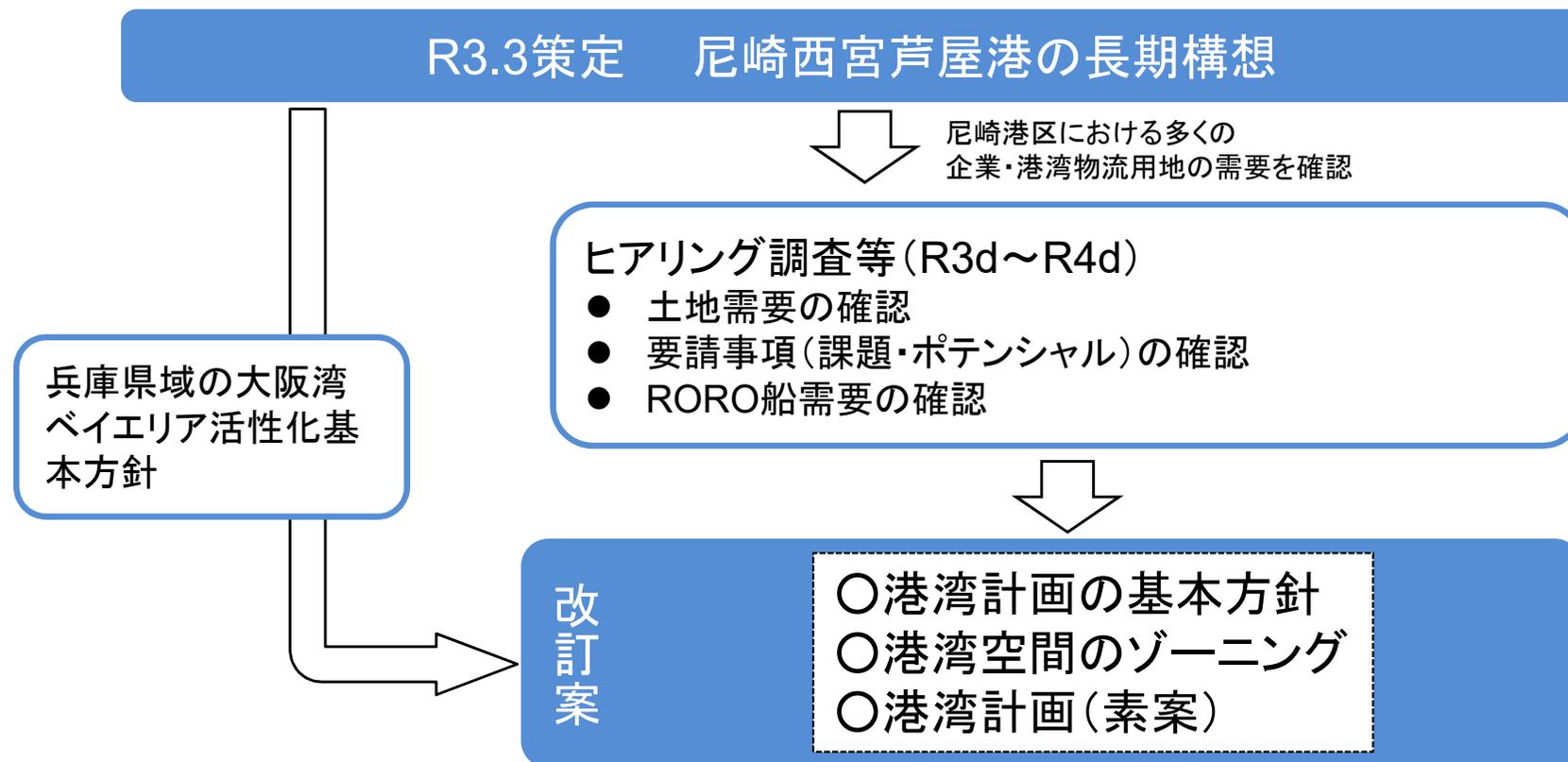
令和6年6月21日

兵庫県

# 目次

1. 尼崎西宮芦屋港の長期構想
2. ヒアリング調査等の結果
3. 港湾計画の基本方針
4. 港湾空間のゾーニング
5. 港湾計画(素案)

## 検討フローチャート



# 1. 尼崎西宮芦屋港の長期構想

## 尼崎西宮芦屋港 長期構想 概要版 大阪湾のKEY・PORT ～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

**基本理念**  
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。

### 長期的な空間利用（エリア分け）と戦略



**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）

### 地区別ゾーニングと取り組む施策

**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

**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

**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

# 2.ヒアリング調査等の結果

## (1) 土地需要の確認

◆ 令和3年度に兵庫県・尼崎市・尼崎商工会議所が合同で実施した、尼崎市企業（製造、運輸・物流）を中心とした土地需要に係るアンケート調査やヒアリング等の結果、**約73haの土地需要を確認**（フェニックス事業用地：約42ha）された。

R3年度 土地需要調査概要

|       |    |   |   |
|-------|----|---|---|
| アンケート | 目的 | 未広地区埋立計画に向け、フェニックス事業用地等の当港臨海部の具体的な土地需要を把握し、フェニックス事業用地の有効活用及び港湾計画を検討する   |   |
|       | 対象 | <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員20人以上の尼崎市内の製造業・運輸業の企業 382社<br/>(製造業 321社、運輸業 61社)</li> <li>倉庫関係企業（兵庫県倉庫協会等） 140社</li> <li>その他企業 9社<br/>(記者発表実施の上、兵庫県HPで公表)</li> </ul> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">                 回答率: 25%<br/>(131社/531社)             </div> |
|       | 期間 | R3.7.16~R3.8.6 (22日間)   |   |

R3年度 土地需要調査結果

| 企業      |           | 土地需要 (ha) | 企業   |         | 土地需要 (ha) |      |      |
|---------|-----------|-----------|------|---------|-----------|------|------|
| 運輸業     | 運輸業1      | ●         | 0.3  | 製造業     | 製造業1      | ●    | 0.7  |
|         | 運輸業2      |           | 0.9  |         | 製造業2      |      | 0.15 |
|         | 運輸業3      | ■         | 6.0  |         | 製造業3      |      | 0.15 |
|         | 運輸業4      | ●         | 3.0  |         | 製造業4      | ■    | 3.0  |
|         | 運輸業5      | ●         | 3.0  |         | 製造業5      |      | 0.3  |
|         | 運輸業6      | ●         | 3.0  |         | 製造業6      |      | 0.2  |
|         | 運輸業7      |           | 0.3  |         | 製造業7      | ●    | 0.8  |
|         | 運輸業8      | ■●        | 3.0  |         | 製造業8      | ●    | 0.5  |
|         | 運輸業9      |           | 0.4  |         | 製造業9      |      | 0.3  |
|         | 運輸業10     | ●         | 1.0  |         | 製造業10     | ●    | 6.0  |
|         | 運輸業11     |           | 0.3  |         | 製造業11     | ●    | 3.0  |
|         | 運輸業12     | ●         | 0.5  |         | 製造業12     |      | 7.0  |
|         | 運輸業13     | ■         | 3.0  |         | 製造業13     |      | 1.7  |
|         | 運輸業14     | ■         | 4.5  |         | 製造業14     | ■    | 6.6  |
| 不動産     | 不動産業1(物流) |           | 3.5  | 小計(製造業) |           | 30.4 |      |
|         | 不動産業2(物流) |           | 10.0 | 合計      |           | 73.1 |      |
| 小計(物流系) |           |           | 42.7 |         |           |      |      |

**フェニックス事業用地への進出希望の主な理由**

- ◆ 神戸港・大阪港に近く、高速道路網が良い。
- ◆ 阪神間では土地単価が安い。
- ◆ 現敷地に課題がある。
  - ・近隣に住宅が建て込み、拡張等が出来ない。
  - ・敷地内緑化面積を確保する必要があり、拡張等が出来ない。

【凡例】 ● : 港湾利用あり  
 ■ : コールドチェーン関係  
 ■ : 大型物流施設関係

## 2.ヒアリング調査等の結果

### (2) 尼崎西宮芦屋港への要請事項

◆ 尼崎西宮芦屋港のユーザーからのヒアリングにより、ヤードや岸壁等の **港湾施設の能力不足**等を把握  
[R3d企業ヒア：15社（製造業：5社、物流業：10社）]

| 項目         | 意見・要望   |
|------------|---|
| ヤード能力不足    | <ul style="list-style-type: none"><li>ヤード不足で貨物取扱のキャパシティが逼迫。ヤードを拡大し、バルク取扱い機能を強化すべきである。(港運A社)</li><li>現在、陸送している貨物を海上輸送に切り替えたいが、ヤードが不足しているため、出来ない。(製造業B社)</li><li>内陸の工場で生産した貨物を港で保管するための保管ヤードが不足している。(製造業C社)</li><li>尼崎内陸部の鶴町物揚場ではヤードが不足しているため、東海岸町沖公共岸壁への集約を希望。(物流業D社)</li><li>荷主から取扱い貨物の増量要請があるが、ヤードが不足しているため、対応出来ない。(物流業E社)</li></ul>   |
| 岸壁の能力不足    | <ul style="list-style-type: none"><li>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・製造業F社・製造業I社)</li><li>モーダルシフト推進のため、貨物需要が増加しており、船舶の大型化を検討しているが、現在利用している岸壁(-5.5m)では水深が不足。(製造業C社)</li><li>金属くずの輸出先が中国から東南アジアにシフトしてきたことにより輸送距離が伸びているため、大型の船舶で輸送する必要が生じてきている。自社岸壁では水深が不足するので、水深が足りる公共岸壁(-10m以深)があれば利用したい。(港運A社)</li><li>荷主は大型船による輸送を検討しているが、自社岸壁の水深では厳しいので、水深の深い公共岸壁(-12m)が必要。(港運G社)</li></ul> |
| 周辺交通の混雑    | <ul style="list-style-type: none"><li>埠頭再編で砂・砂利等のバルク貨物を東海岸町沖に集約する場合、環境対策に加え、周辺の交通対策を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H社)</li><li>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。(製造業I社)</li></ul>   |
| 災害対策       | <ul style="list-style-type: none"><li>港湾計画の検討にあたっては、高潮等浸水対策も考慮して欲しい。(製造業C社)</li></ul>   |
| 交流・人流機能の充実 | <ul style="list-style-type: none"><li>製造業だけでなく、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J社)</li></ul>   |

## 2.ヒアリング調査等の結果

### (3) 尼崎西宮芦屋港への要請事項（ポテンシャル）の確認

◆ 尼崎臨海部に立地する大型物流施設の利用者からは、**RORO貨物の需要**や**コールドチェーン関係企業の土地需要**、尼崎臨海部のポテンシャルを確認された。  
 [R3d企業ヒアリング：5社]

| 項目     |                   | 意見・要望   |
|--------|-------------------|---|
|        | RORO貨物の需要         | <ul style="list-style-type: none"> <li>関西—九州間について、1日10~20本のコンテナをフェリーで運んでいる。入出荷をコントロールしているのは尼崎の物流拠点なので、<b>九州方面のRORO船が尼崎に就航すれば利用する</b>。(物流企業A)</li> <li>RORO船向けの岸壁を整備するときにトラック・トレーラの待機場があればよい。(物流企業B)</li> <li><b>一時的にコンテナを蔵置しておくバンプール等の機能があればいい</b>。(物流企業B)</li> <li><b>フェリーを利用し、九州—関西間の輸送(食品)を毎日行っているが、最近ではフェリー枠が取れなくなっている</b>ので、<b>RORO船が尼崎に就航すれば、活用したい</b>。(物流企業C)</li> </ul> |
|        | コールドチェーン関係企業の土地需要 | <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪港で冷凍食品を輸入し、冷凍倉庫で保管後、関西圏の商社等に配送しているが、<b>コロナ禍でも冷凍貨物の需要が伸びており、顧客から新たな冷凍倉庫を作ってくれと言われている</b>。大阪港に近いフェニックスでの建設を検討している。(倉庫業E)</li> <li>冷凍倉庫の建替えは、各社とも冷凍施設の余裕が無く、一時的に他の倉庫を間借りすることができないため、原位置で建替えることが出来ない。別の所に建替える必要があり、<b>建替え用地の受皿が必要となる</b>。(倉庫業E)</li> </ul>   |
| ポテンシャル | 神戸港・大阪港に対する集貨への貢献 | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内貨物の大半は神戸港を利用している。(物流企業A)</li> <li>神戸港で輸入し、当倉庫でデバン・保管を行い、西日本(石川県-岐阜-愛知県以西)の各店舗に配送している。当倉庫で扱っているコンテナ数は月間100本程度である。(物流企業B)</li> <li>大阪港や神戸港で輸入した製品を、当物流センターで保管し、流通加工(梱包・検品等)を行っている。扱っているコンテナ数は月間600本程度である。尼崎港でコンテナが扱えたらいい。(物流企業D)</li> </ul>  |
|        | 地理的条件             | <ul style="list-style-type: none"> <li>尼崎臨海部は神戸港・大阪港の中間に立地していることに加え、高速道路網が優れており、姫路方面や阪神北部方面にも運ぶことが出来るので、尼崎を集配送の拠点としていきたいと考えている。(物流企業A)</li> <li>充実した高速網や、阪神圏の商圈にも近く、陸送距離も短縮できるので、物流企業には好都合の場所である。(物流企業B)</li> </ul>   |

R4  
需要調査実施

## 2.ヒアリング調査等の結果

### (4) RORO船需要

◆ 令和4年度に尼崎臨海部に立地する大型物流施設を利用する企業のうち港湾を利用している5社に対してヒアリング調査を行った結果、3社からRORO船利用意向が確認出来た。  
 【九州方面：トレーラー 32台/週、関東・東北方面：トレーラー 35台/週】

| 企業   | 貨物                | 方面    | トレーラー台数<br>(台/週) | 今後の見込等   |
|------|-------------------|-------|------------------|--|
| 物流業A | 飲食料、建材            | 東北・関東 | 20               | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ モーダルシフト、2024年トラックドライバー問題等を踏まえた取扱い貨物の増加</li> <li>□ 神戸港・大阪港からの転換は、荷主の考えに影響を受けるので見込んでいない（神戸港・大阪港のフェリー輸送実績：搬入700台、搬出700台）</li> </ul> 【参考】<br>輸入：中国等⇒神戸港等 2,400TEU/年（食品・食品原料等）<br>輸出：神戸港等⇒中国等 1,200TEU/年（自動車部品等） |
|      | 飲食料、自動車部品         | 九州    | 25               |  |
| 物流業B | 金属機械工業品<br>(金属製品) | 東北・関東 | 15               | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 海外拠点の拡大計画により、神戸港・大阪港での輸入貨物の取扱い量が増加する見込み</li> </ul>  |
| 物流業C | 雑工業品              | 九州    | 7                | 【参考】<br>輸入：中国等⇒神戸港等 500TEU/年（建材等）  |
| 物流業D | 電気機械              | 九州    | 利用なし             | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 日本全国に年間5千台トラック輸送（搬出）しており、九州方面はフェリーを利用する事がある</li> </ul> 【参考】<br>輸入：中国等⇒神戸港等 10,000TEU/年（電気機械）  |
| 物流業E | 雑工業品              |       | 未定               | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 神戸港で輸入した貨物を陸送（商圏：東海以西）</li> <li>□ 陸送手配は荷主が行っているためRORO船利用は未定</li> <li>□ 一部運送会社は、神戸ー九週間のフェリー輸送を実施</li> </ul> 【参考】<br>輸入：東南アジア⇒神戸港 1,200TEU/年（衣料品等）  |

※ \_はコールドチェーン需要

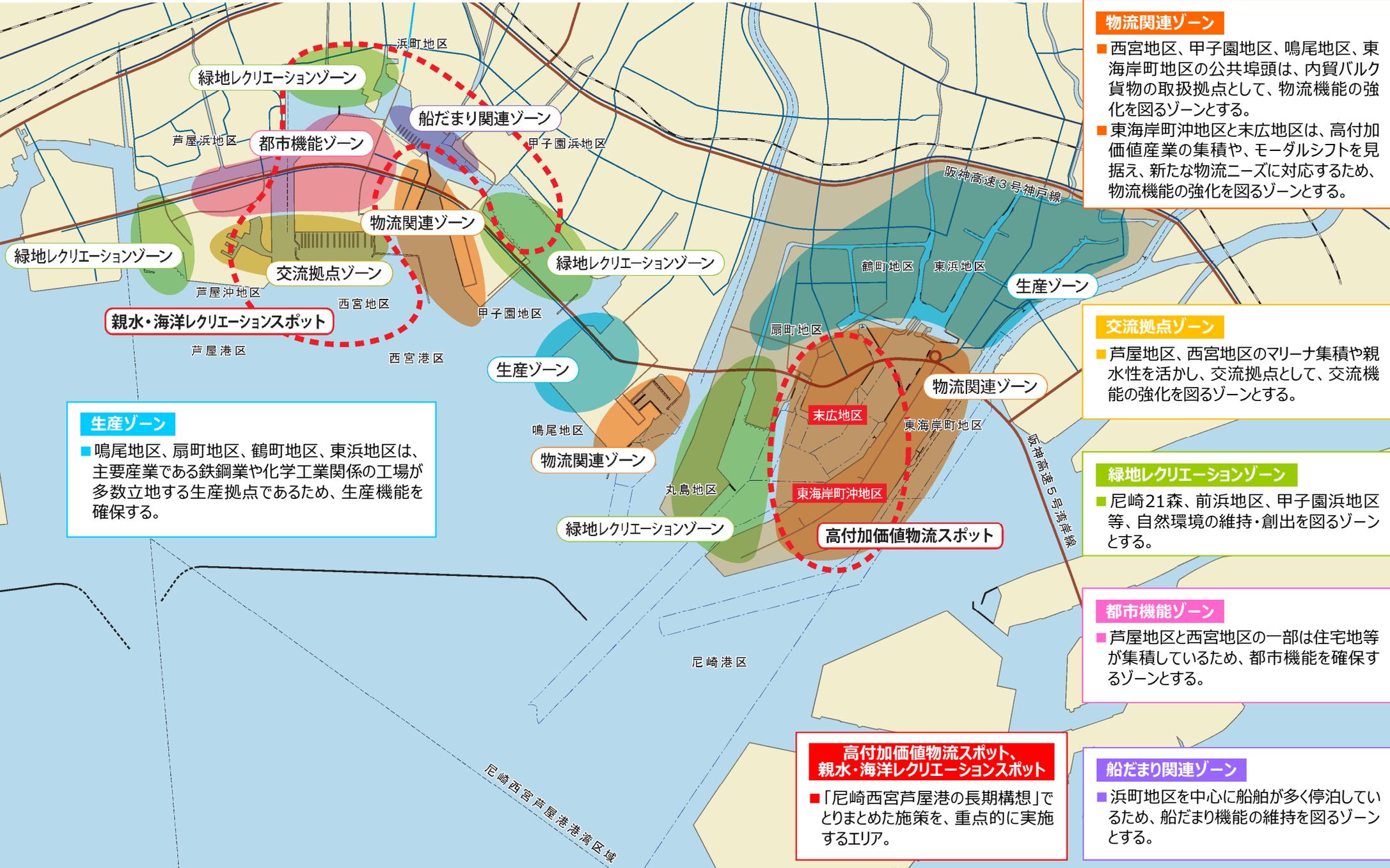
# 3. 港湾計画の基本方針

◆ 長期構想及びヒアリング調査等の結果を踏まえるとともに、兵庫県域の大阪湾ベイエリア活性化基本方針と整合を図り、尼崎西宮芦屋港港湾計画の基本方針及び主要施策を以下のとおりとする。

|                                     | 長期構想の施策                              | 要請事項<br>【ヒアリング等より】   | 港湾計画の基本方針  | 主要施策  | 兵庫県域の大阪湾ベイ<br>エリア活性化基本方針   |  |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--|---|--|--|
| 物流・産業                               | ① 用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保                 | ➢ ヤードの能力不足   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ コールドチェーン等の新たな物流需要に対応するため、複合一貫輸送ターミナルの導入による物流機能を強化する。</li> <li>➢ モーダルシフトによる港の脱炭素化に向けた取り組みを推進する。</li> <li>➢ 神戸港及び大阪港の補完機能を担うべく新たな物流用地を確保する。</li> <li>➢ 災害時の機能継続を目指して、定期航路等が就航する施設の耐震化を図る。</li> <li>➢ 鋼材等のバルク貨物需要に対応するため、埠頭再編による内貿機能を強化する。</li> <li>➢ 港湾物流の円滑化に対応するため、道路ネットワークの充実を図る。</li> </ul> | <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;">(1)複合一貫輸送ターミナル計画<br/>【未広地区】</div>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 脱炭素社会の形成</li> <li>➢ 将来的な物流に関する課題解決（尼崎エリア）</li> </ul>        |  |
|                                     | ② RORO航路の活用による海上輸送網の充実               | ➢ 岸壁の能力不足  |  |   |  | <div style="border: 2px solid orange; padding: 5px;">(2)埠頭再編計画<br/>【東海岸町沖地区】</div>         |
|                                     | ③ コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積            | ➢ 船舶の大型化への対応   |  |   |  |  |
| ④ 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資する物流用地等の整備 | ➢ 港の脱炭素                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 物流拠点のポテンシャル</li> <li>➢ 災害に強いみなとづく</li> </ul>  | <div style="border: 2px solid green; padding: 5px;">(4)親水・海洋レクリエーション計画<br/>【甲子園地区・西宮地区・尼崎地区】</div>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 海洋レクリエーションの発展</li> <li>➢ 人と自然が共存する環境の保全、親水性向上（西宮・芦屋エリア）</li> </ul> |  |  |
| ⑤ 物流拠点の集約・効率化                       | ➢ 周辺交通の混雑                            |  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 大型クルーザー等の寄港に対応するなど、ウォーターフロント空間のさらなるにぎわい機能の強化を図る。</li> </ul> | <div style="border: 2px solid pink; padding: 5px;">(5)港湾施設の整理・統廃合計画<br/>【尼崎地区・甲子園地区】</div> |
| ⑥ 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   | ➢ 交流・人流機能の充実                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 必要性が低下した施設等の整理・統廃合により、維持管理の効率化を図る。</li> </ul> |  |   |  |  |
| ⑦ 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         | ➢ 維持管理の効率化                           |  |  |   |  |  |
| 生活・自然環境                             | ⑧ 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出             |  |  |   |  |  |
|                                     | ⑨ 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    |  |  |   |  |  |
| 防災                                  | ⑩ 海洋性レクリエーションの発展に向けた活動空間・マリナー等の環境充実  |  |  |   |  |  |
|                                     | ⑪ 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 |  |  |   |  |  |



# 4. 港湾空間のゾーニング



**物流関連ゾーン**

- 西宮地区、甲子園地区、鳴尾地区、東海岸町地区の公共埠頭は、内貿バルク貨物の取扱拠点として、物流機能の強化を図るゾーンとする。
- 東海岸町沖地区と未広地区は、高付加価値産業の集積や、モーダルシフトを見据え、新たな物流ニーズに対応するため、物流機能の強化を図るゾーンとする。

**交流拠点ゾーン**

- 芦屋地区、西宮地区のマリーナ集積や親水性を活かし、交流拠点として、交流機能の強化を図るゾーンとする。

**緑地レクリエーションゾーン**

- 尼崎21森、前浜地区、甲子園浜地区等、自然環境の維持・創出を図るゾーンとする。

**都市機能ゾーン**

- 芦屋地区と西宮地区の一部は住宅地等が集積しているため、都市機能を確保するゾーンとする。

**船だまり関連ゾーン**

- 浜町地区を中心に船舶が多く停泊しているため、船だまり機能の維持を図るゾーンとする。

**生産ゾーン**

- 鳴尾地区、扇町地区、鶴町地区、東浜地区は、主要産業である鉄鋼業や化学工業関係の工場が多数立地する生産拠点であるため、生産機能を確保する。

**高付加価値物流スポット、親水・海洋レクリエーションスポット**

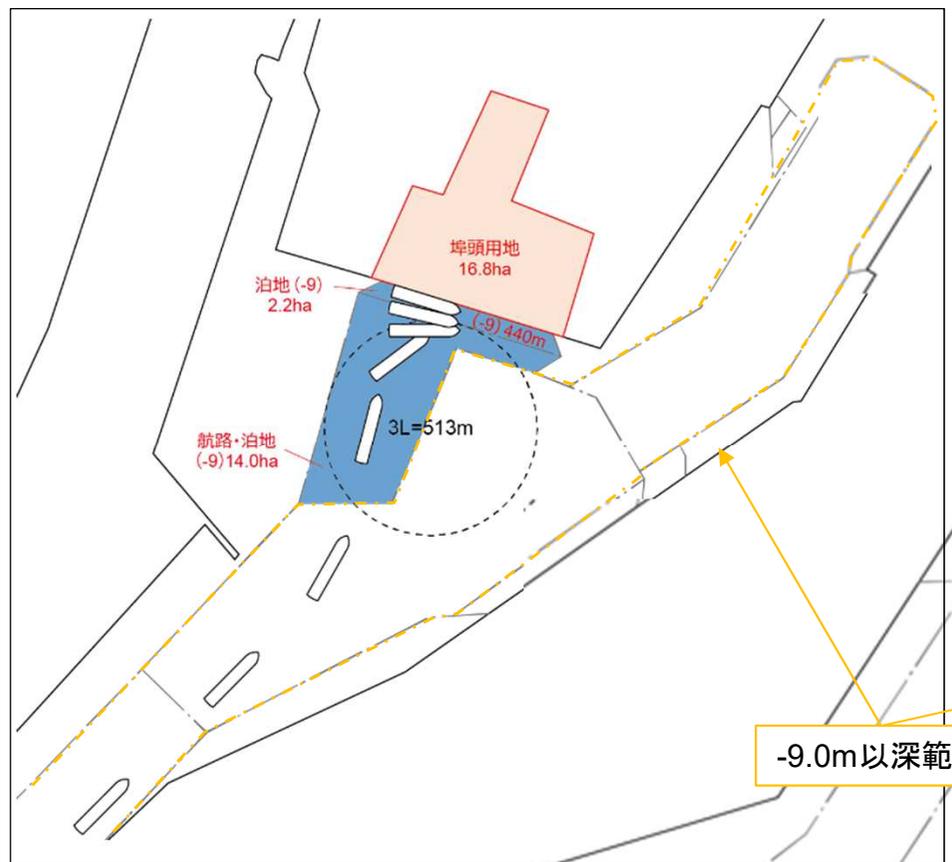
- 「尼崎西宮芦屋港湾区域」とりまとめた施策を、重点的に実施するエリア。



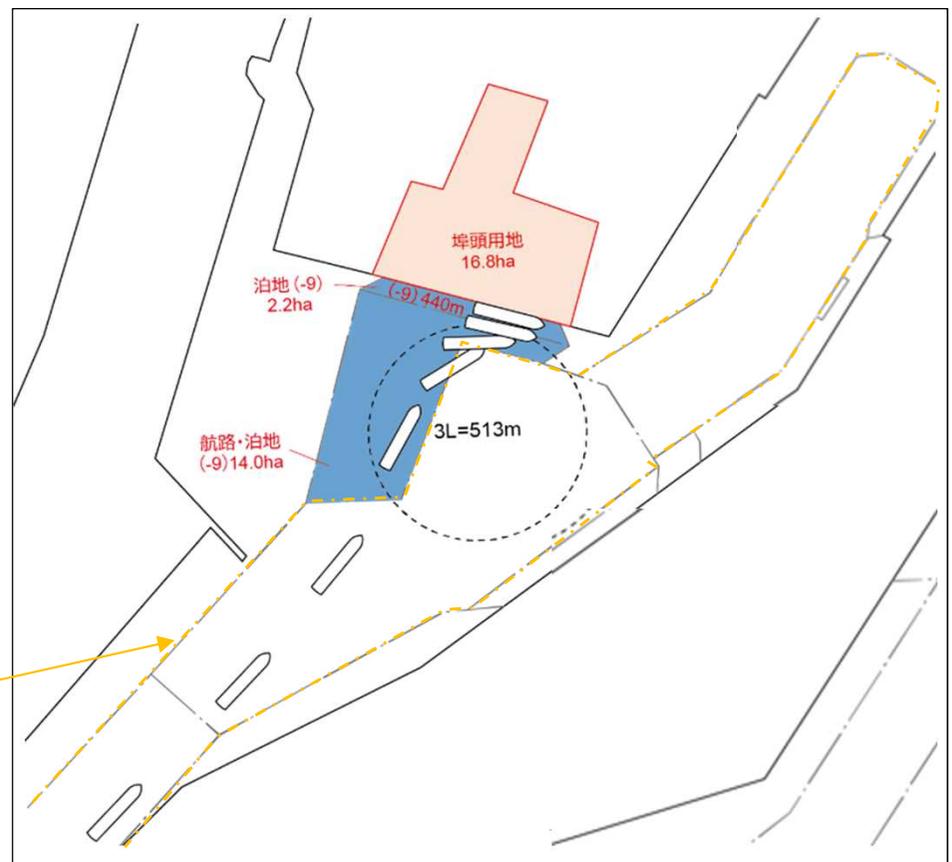
# 5. 港湾計画（素案）

## （3）航路・泊地の検討

- ◆ 水深9mの複合一貫輸送ターミナルに接舷できる最大船舶15,000GT級RORO船を対象船型として、回頭水域を検討した。
- ◆ 検討の結果、自力回頭3L（船長×3）の航路・泊地を確保する（10ha程度）。  
 ※「航路・泊地」とは航路と泊地の両方の機能を兼ねるエリア、「泊地」は船舶の停泊水域



西側バース入港時左舷着岸の操船例図



東側バース入港時左舷着岸の操船例図

（港湾の施設の技術上の基準・同解説より）

(b)安全な回頭に支障を及ぼさない広さ

- ・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の3倍を直径とする円
- ・曳船を利用した回頭の場合には、対象船舶の全長の2倍を直径とする円

# 5. 港湾計画（素案）

## （4）東西連絡道路計画

| 【今回】施設計画・土地利用計画（案） |              |
|--------------------|--------------|
| 土地利用計画             | 交通機能用地 1.8ha |
| 臨港交通施設計画           | 2車線          |

- 主な効果 < 港湾物流の効率化・渋滞緩和 >**
- 東海岸町沖地区・東海岸町地区と末広地区の一体的・高度化利用  
ROROターミナルとフェニックス事業用地のアクセス向上
  - 交通の転換・円滑化効果  
（国）43号等の渋滞緩和に貢献
  - フェニックス事業用地分譲に伴う発生集中交通量の増加に対応  
港湾関連車両を分散させ、さらなる渋滞悪化を防止

現状【  : 課題】



今回計画(案)【  : 効果】

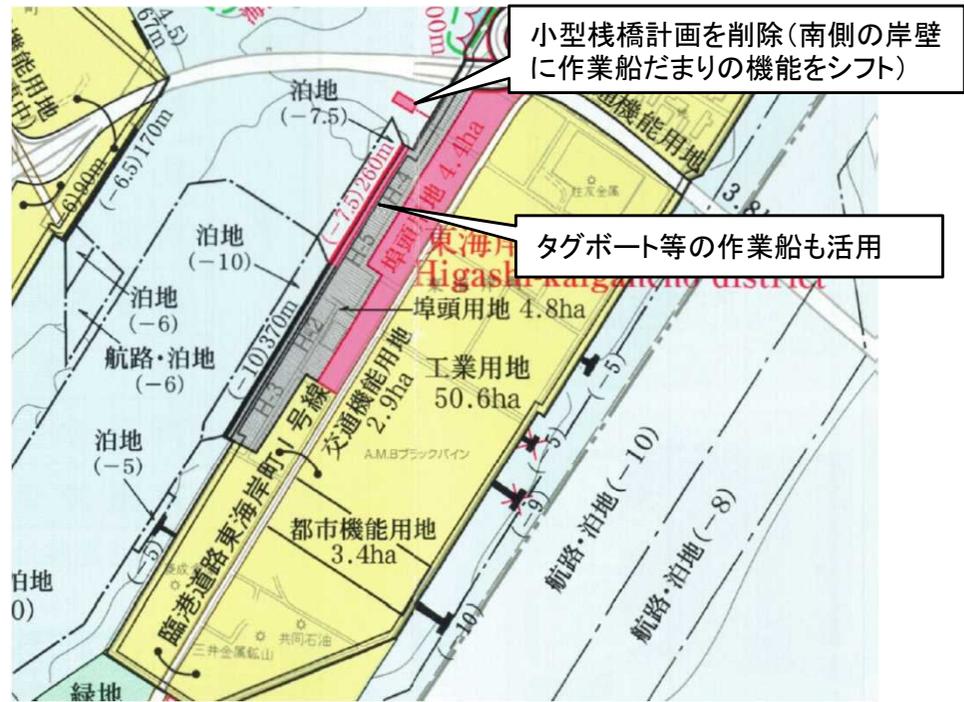


# 5. 港湾計画（素案）

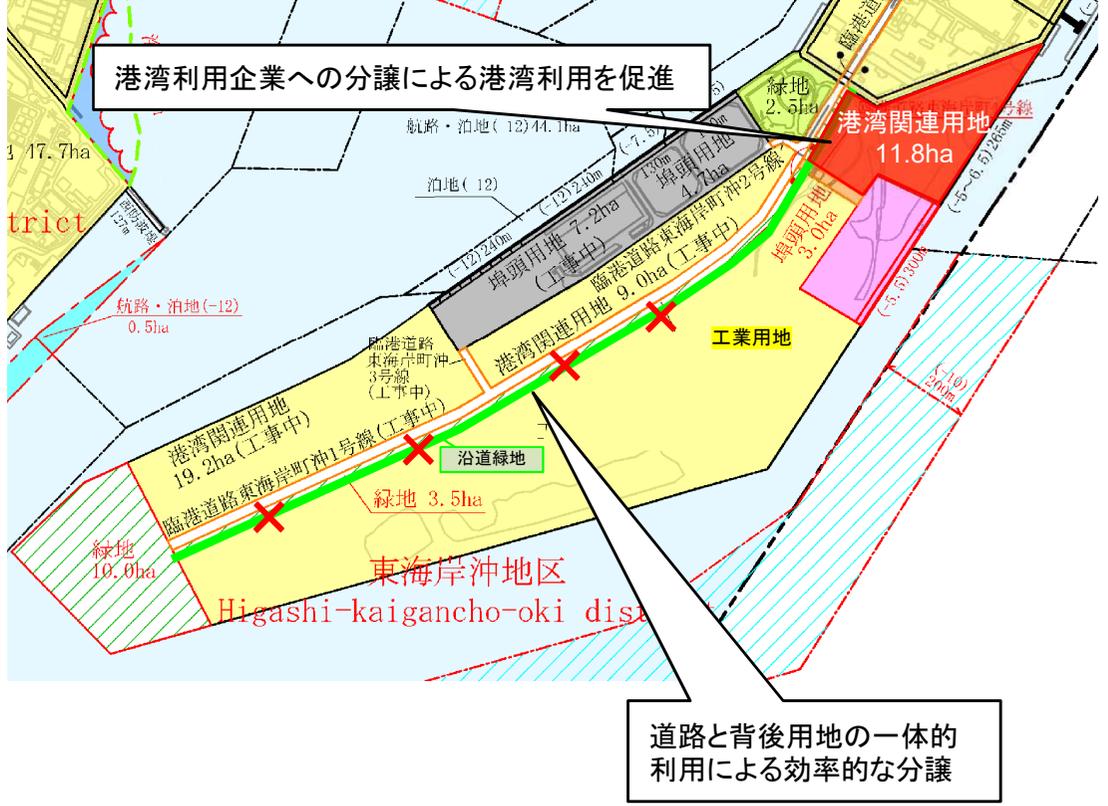
## （5）その他計画（利用実態にあわせた変更）

| 地区    | 項目     | 【今回】施設計画・土地利用計画   | 港湾計画の反映の考え方  |
|-------|--------|---|--|
| 東海岸町  | 公共埠頭   | <ul style="list-style-type: none"> <li>小型栈橋計画は計画削除</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>小型栈橋計画を削除し、タグボート等の作業船は既定計画の-7.5m岸壁を作業船だまりとして活用</li> </ul>   |
| 東海岸町沖 | 港湾関連用地 | <ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用計画：港湾関連用地 11.8ha</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>物流業者（港湾利用）等からの土地需要が相当数見込まれることから、工業用地の一部を港湾関連用地へ変更</li> <li>臨港道路と分譲地の一体利用のため沿道緑地（緑道）計画を削除</li> <li>末広地区に緑地(2.0ha)を新たに計画</li> </ul> |
|       | 緑地     | <ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用計画：緑地（3.5ha）を工業用地・港湾関連用地に変更</li> </ul> |  |

【東海岸町地区】



【東海岸町沖地区】



# 5. 港湾計画（素案）

## （6）その他計画

| 地区    | 項目     | 既定計画   | 今回計画   | 港湾計画の反映の考え方 |   |
|-------|--------|--|--------|-------------|---|
| 西宮地区  | 土地利用計画 | 交通機能用地   | 13.7ha | 14.1ha      | 名神湾岸連絡線にかかる都市計画変更（R3.2）に伴い、西宮地区において土地利用計画を変更する。 |
|       |        | 港湾関連用地   | 16.3ha | 15.9ha      |   |
| 甲子園地区 |        | 名神湾岸連絡線（その他道路）の計画に伴い、甲子園地区の交通機能用地（その他道路）を削除する。 |        |             |   |

