

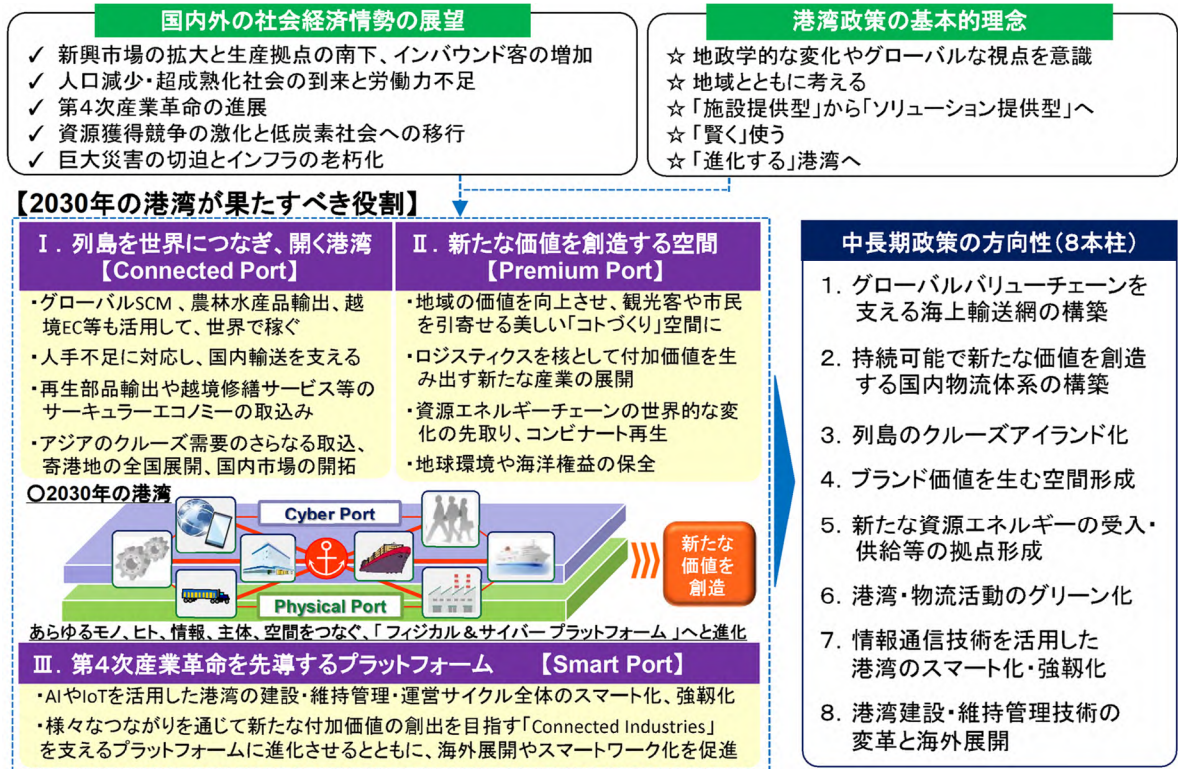
### 3. 尼崎西宮芦屋港への要請

#### 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

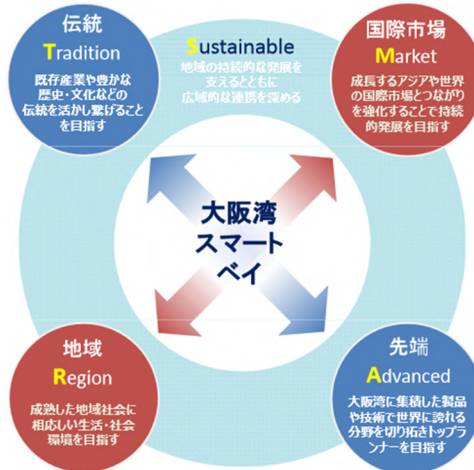
図 3.1.1 港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要

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。

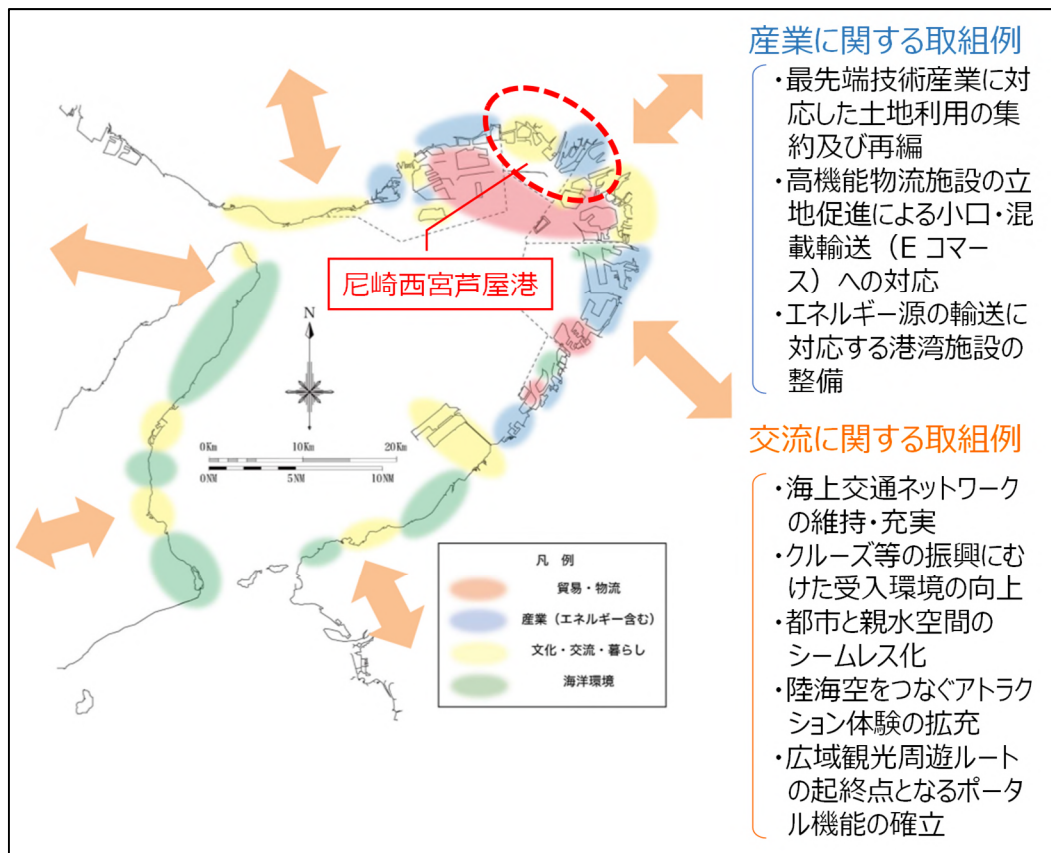
また、同構想は大阪湾の各港湾における港湾計画の指針であり、本港もその方向性を踏まえた検討が必要である。

同構想では尼崎港区は産業ゾーン、西宮・芦屋港区は暮らしゾーンとして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、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

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"> <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

### 3.2 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。

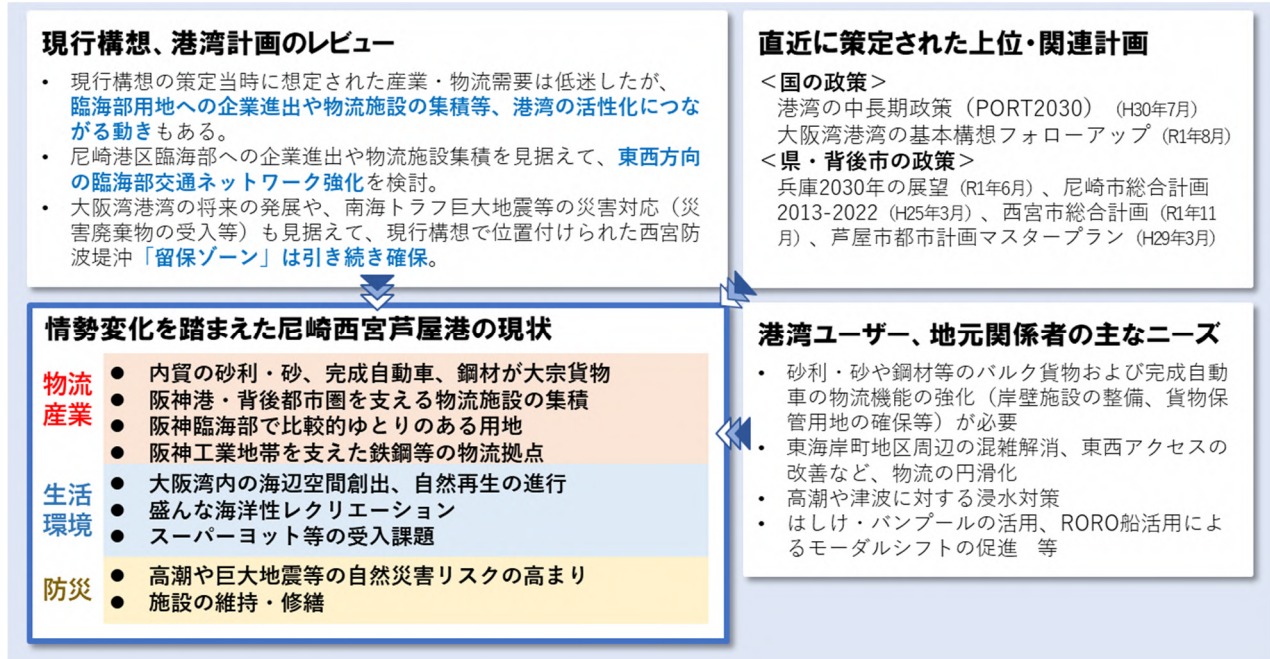
課題項目	意見・要望
ヤード能力不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ヤード不足</b>で貨物取扱のキャパシティが逼迫。尼崎西宮芦屋港最大の利点である<b>バルク取扱い機能の強化</b>（特に保管場所の確保、水深-10m程度の岸壁整備）を望む。（港運A社）</li> <li>● 受入施設では約2万トン保管出来るが、処理能力に対して<b>保管施設は不足</b>している。（土砂処理業B社）</li> <li>● 内陸の工場で生産した<b>自動車を港頭地区で保管</b>できるよう保管ヤードを確保したい。ヤードが確保できれば、自動車の保管に加えて<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>
スーパーヨット関係企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>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。</b></li> <li>● <b>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。</b>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。</li> <li>● 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、<b>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</b>ことも要因。</li> <li>● <b>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。</b></li> <li>● 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。</li> </ul>
他港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
港湾利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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はある。</li> </ul>

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

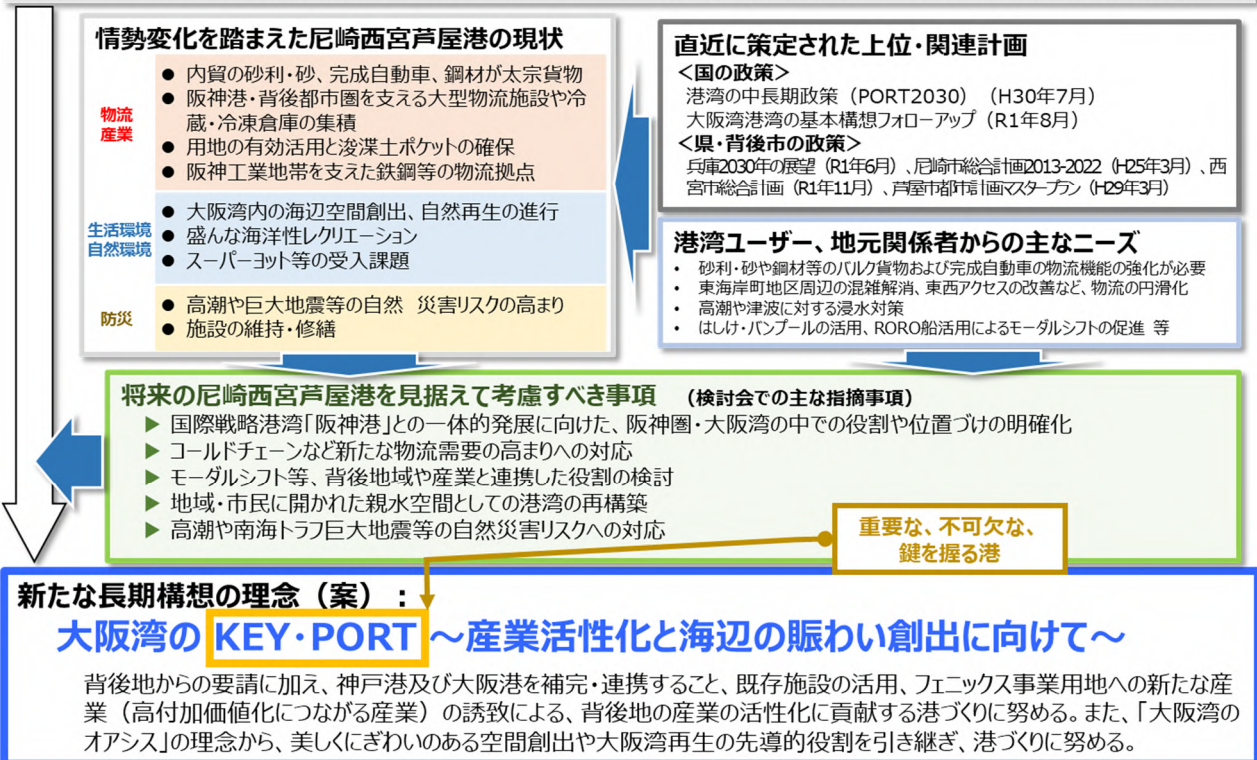
尼崎西宮芦屋港の現行構想・港湾計画のレビュー、そして直近の情勢や上位・関連計画、港湾関係者等からのニーズ等を踏まえた現況把握を通じて、尼崎西宮芦屋港の現状を取りまとめた。



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直し、「大阪湾のオアシス」からの理念も引き継ぎ、阪神港を機能補完しつつも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位置付けた。

### 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なと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。



## 4.2 将来像の実現に向けた取組

尼崎西宮芦屋港において「大阪湾のKEY・PORTを目指す」という理念を実現するため、今回長期構想では9つの戦略を掲げ、尼崎西宮芦屋港の長期的発展に向けた施策を実施していく。

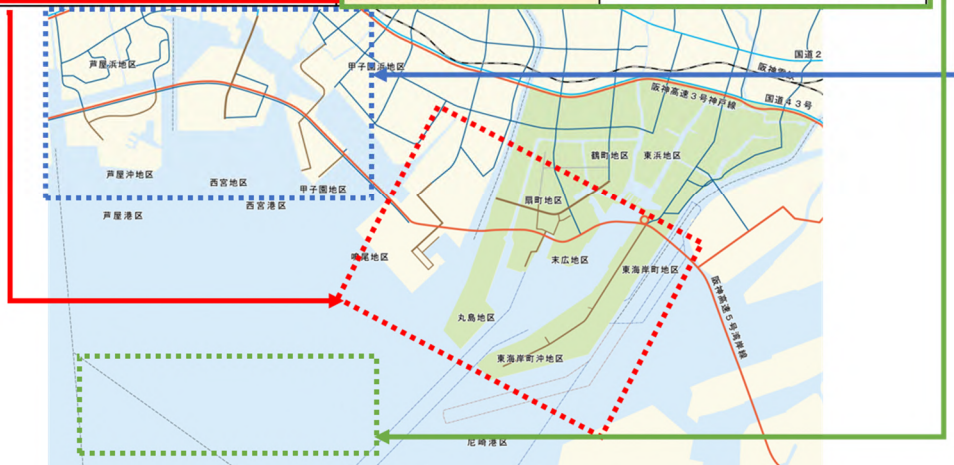
目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ものの交流拠点化	産業活動を支援する質の高いみなとづくり 【産業】	用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海岸町沖地区におけるインフラ整備</li> <li>用地の有効活用、浚渫土砂ポケットの確保</li> <li>物流拠点の集約・効率化</li> </ul>
	新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一体的な発展に貢献するみなとづくり 【物流】	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積</li> <li>大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化</li> <li>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</li> <li>RORO航路の活用による海上輸送網の充実</li> </ul>
		内貿バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり 【自然環境】	マリナー等の集客施設の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		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"> <li>親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		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"> <li>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</li> </ul>

「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・芦屋港区でそれぞれ実施を検討する。また、「もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化（防災）」は港全体および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"> <li>東海岸町沖地区におけるインフラ整備</li> <li>用地の有効活用、浚渫土砂ポケットの確保</li> <li>物流拠点の集約・効率化</li> </ul>	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"> <li>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</li> </ul>
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"> <li>コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積</li> <li>大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化</li> <li>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</li> <li>RORO航路の活用による海上輸送網の充実</li> </ul>	⑥マリナー等の集客施設の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
③内貿バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	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"> <li>親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出</li> </ul>
④道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> </ul>
		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"> <li>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</li> </ul>

### 【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42haの広大な用地が今後分譲予定である。

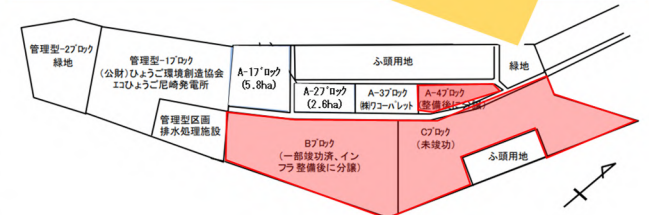
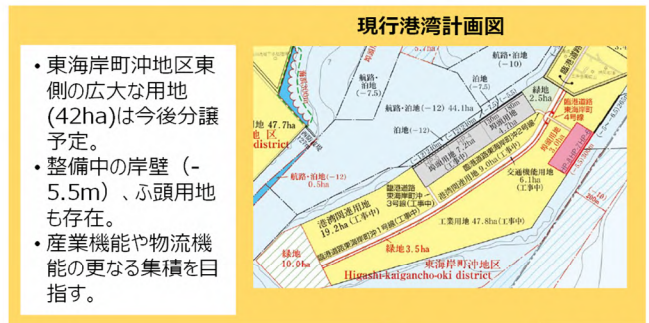
産業・物流機能の更なる集積が見込まれるため、引き続きインフラ整備に取り組む必要がある。

東海岸町沖地区の利用状況



年	岸壁・背後地利用の状況
2004年	ダイハツ工業が完成自動車の移入拠点として利用開始
2008年	吉田鋼業が鋼材の移入拠点として利用開始
2017年	港湾関連用地にワコーバレットが事業所を設立
2018年	トヨタ自動車完成自動車の供給拠点として利用開始
2019年	タカミヤ、ニヤクコーポレーションが進出事業予定者に決定

東海岸町沖地区の分譲用地のポテンシャル



資料：兵庫県プレスリリース資料（2019年10月21日付）を元に作成

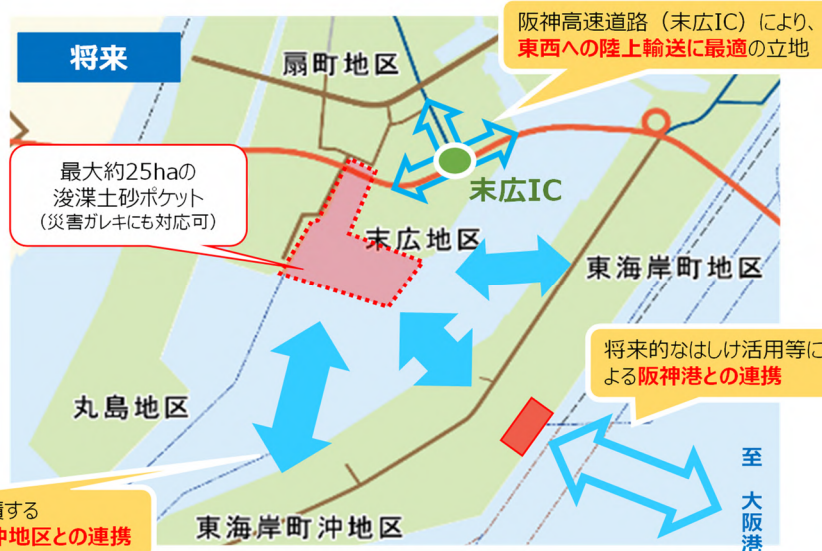
##### 【施策】 2. 用地の有効活用、浚渫土砂ポケットの確保

フェニックス尼崎沖埋立処分場は埋立がほぼ完了し、今後の港内浚渫土砂等の新たな受入場所の確保が急務であることから、次期受入拠点として末広地区に浚渫土砂ポケットを確保することを検討する。

これにより造成された用地は、物流・産業機能の集積する東海岸町・東海岸町沖地区から末広地区間のアクセス強化に向けた架橋、およびコールドチェーンやバンプール等により、阪神港間の物流機能向上に資することを目指す。

具体化の段階で、隣接する「尼崎の森中央緑地」との調和について、尼崎市とともに検討する。

物流・産業機能の集積する東海岸町・東海岸町沖地区および大阪港との連携（例：コールドチェーン、バンプール等）を見据えた用地活用を行う。



物流・産業機能の集積する東海岸町・東海岸町沖地区との連携

将来的なはしけ活用等による阪神港との連携

### 【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】

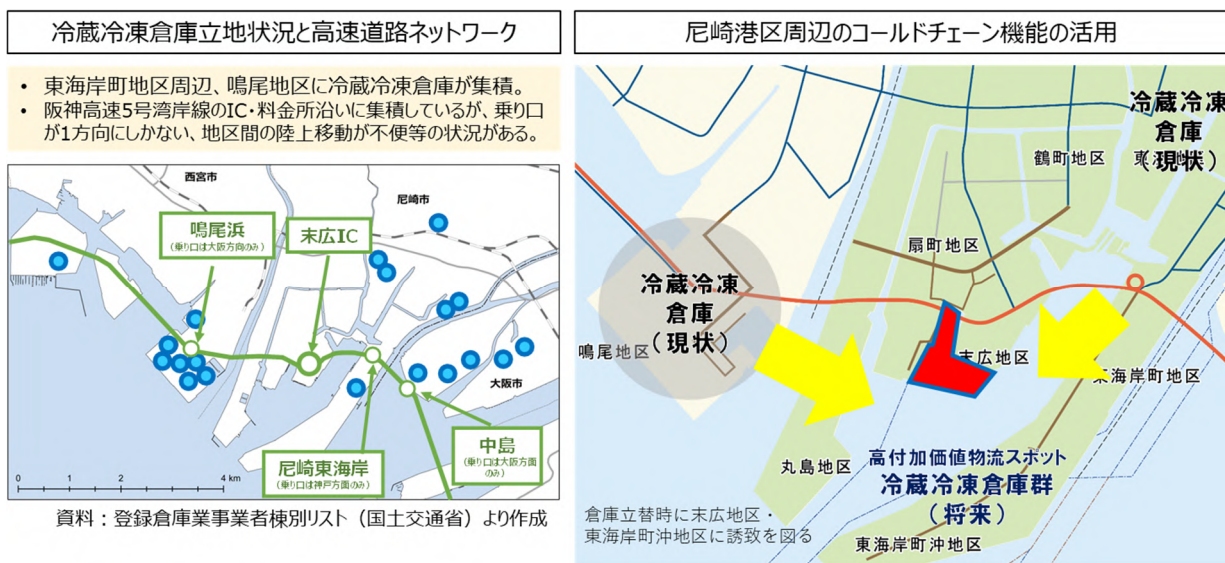
### 【戦略】 2. 物流動向を見据えた様々な貨物への対応

#### 【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阪神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、コールドチェーンを備えた機能・施設の集積を図る。





## 【施策】 2. 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化

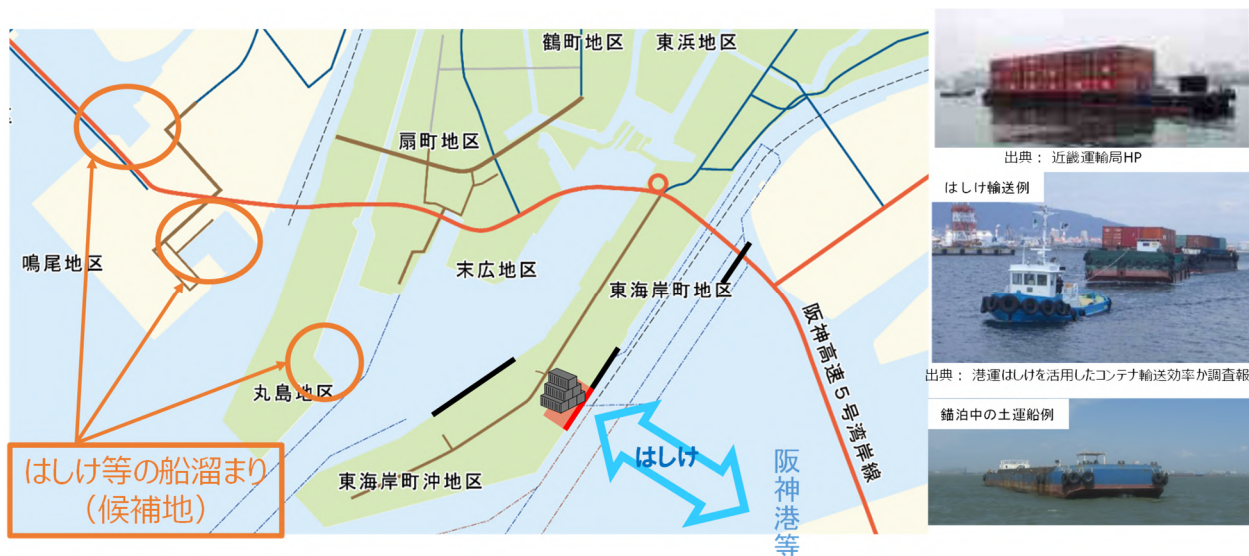
はしけは、トラックドライバー不足が進む中、陸上輸送による労働環境・自然環境の負担軽減に資する輸送手段である。

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。

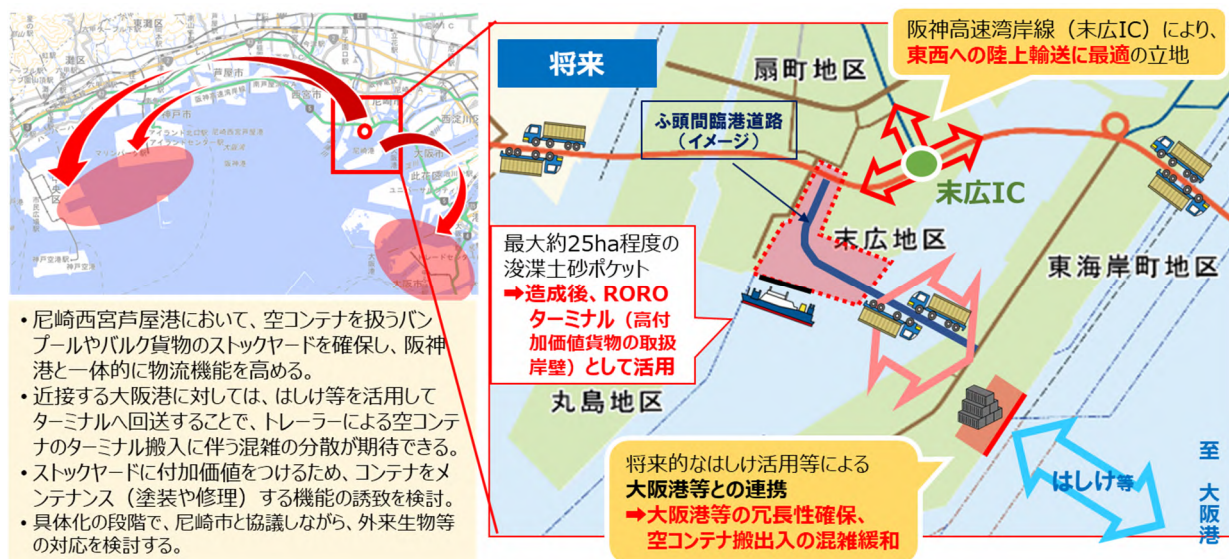


## 【施策】 3. 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンプール・ストックヤード等の整備

新型コロナウイルス（COVID-19）により中国航路の輸入コンテナが途絶した影響で、中国からの輸入が多い主要港では、輸出に用いられる空コンテナが不足し、コンテナ物流に混乱が生じた。

阪神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、阪神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。

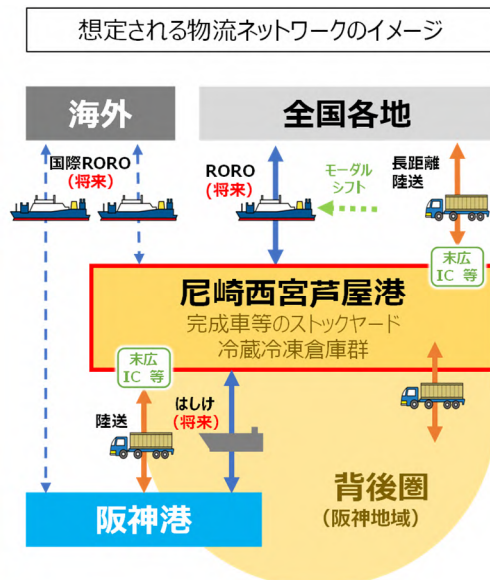
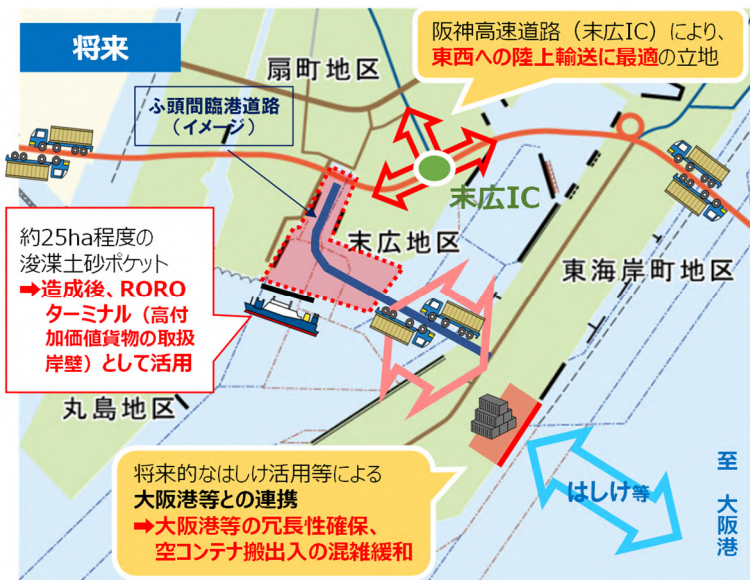
ストックヤードの付加価値向上を図るため、コンテナをメンテナンス（塗装や修理）する機能等の誘致を検討する。



### 【施策】 4. RORO 航路の活用による海上輸送網の充実

尼崎西宮芦屋港において、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、全国各地と尼崎西宮芦屋港を介した物流ネットワークが構築されることになり、背後圏の荷主・消費者に対して、阪神港と一体となった新たな物流モデルの構築を目指す。



### 【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。



公共岸壁	輸出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町1~2号物揚場 (-3.5m)	移出	金属くず				
		ガラス類	12,650	14,000	9,000	16,400
		砂利・砂	800		620	
		金属製品	20		30	
		セメント	1,000			
	移入	砂利・砂	9,920	13,370	16,965	12,900
		医薬品			11,900	
		鉄鉱石	11,450	9,800	8,400	11,150
		金属紙			5,000	
		ガラス類			700	2,300
東海岸町公共岸壁 (2)(3)(-10m)	移出	金属くず				
		非金属材料	9,550			
		鉄鋼材	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		
	移入	ガラス類			1,500	
		金属製品	400	1,080		360
		産業機械				
		その他輸送機械	300			
		金属くず	1,421			
移入	非金属材料	350	677	347		
	金属くず		400			
移入	産業機械	150	100			
	その他					
船可公共物揚場 (-3.5m)	移出	砂利・砂	65,210	106,790	94,320	107,650
	移入	砂利・砂	160,407	150,610	136,883	129,100
東海岸町・船可地区 小計			375,918	453,867	456,672	369,945

公共岸壁	輸出入区分	品目名	2015年	2016年	2017年	2018年
東海岸町沖1~2号岸壁 (-5.5m)	移出	完成自動車	248,070	245,120	354,308	364,378
	移入	完成自動車	369,815	352,000	394,205	453,805
東海岸町沖3号岸壁 (-7.5m)	移出	完成自動車	75,580	49,645	31,155	
	移入	完成自動車	76,515	60,825	30,505	
東海岸町沖4号岸壁 (-12m)	移出	その他機械			175	
	移入	鋼材	69,165	68,090	71,740	87,081
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

浚渫土砂ポケットを確保するため、末広地区で埋立を行う。

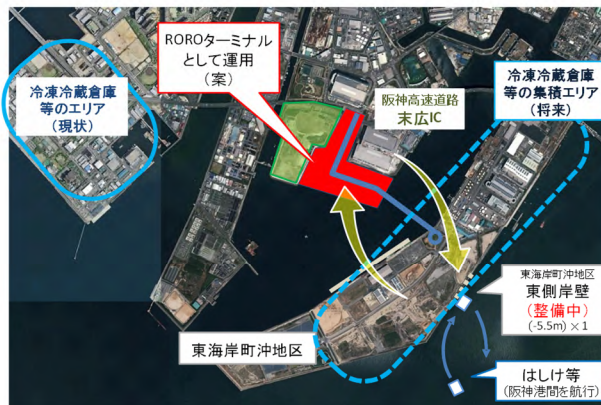
埋立後に東海岸町沖地区との東西連絡道を整備することで、末広地区・鳴尾地区の物流施設立地地域とのアクセスを向上させ、東海岸町沖地区から新たに発生する南北方向の交通に対処する。

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。

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で高速道路ネットワークの整備が進むことで、臨海部と内陸部の間や阪神港間のアクセス性が向上し、臨海部に立地する企業の内陸部への出入荷や、物流施設の需要が高まると考えられる。

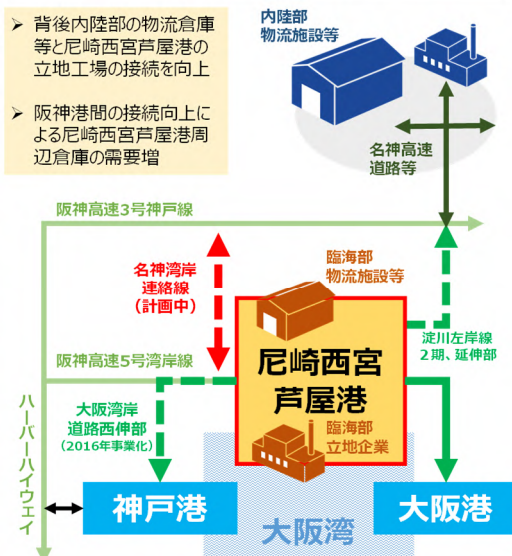
臨海部の高速道路 IC への接続性の向上を図り、内陸部との連携強化に資する方策を検討する。

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、北堀キャナルパークなどの公園・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ッジャーや、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。

**北堀キャナルパーク**  
藻類などを利用した水質浄化施設。サップなど市民が運河に親しむ活動拠点。

**尼崎21世紀の森**  
広大な緑地・公園に加え、環境共生、市民協働のフィールドとしても利用される臨海部の貴重な自然空間。

**潮戸屋人工海浜**  
北側には総合公園が立地

**御前浜・香櫨園浜**  
阪神間の貴重な自然海浜

**甲子園浜海浜公園「ふるさと海岸地区」**  
阪神間の貴重な海浜

**甲子園浜海浜公園「沖地区」**  
市民の親水空間、マリッジャーの場となっている

出典：尼崎市HP

出典：令和元年度第2回尼崎21世紀の森の協議会資料

出典：西宮市HP

### 【戦略】 2. マリーナ等の集客施設の強化

#### 【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。

**兵庫県立海洋体育館 / マリンセンター**

**西宮マリーナ (民間)**

**西宮ポートパーク (民間)**

**新西宮ヨットハーバー**  
マリーナ機能の拡充  
スーパーヨットの受入候補地

**新西宮ヨットハーバー**

出典：新西宮ヨットハーバーHP

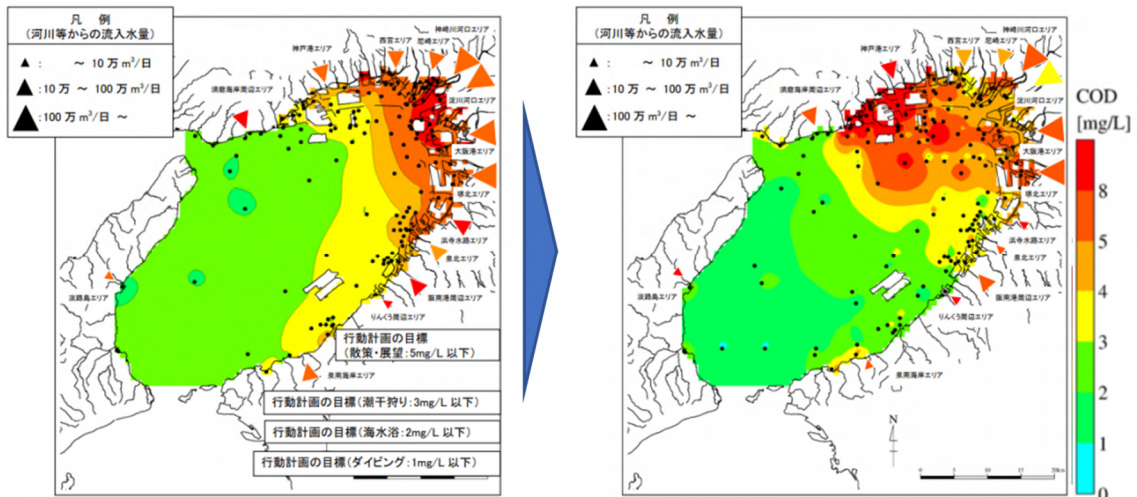
## 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみたとづくり【自然環境】

### 【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。

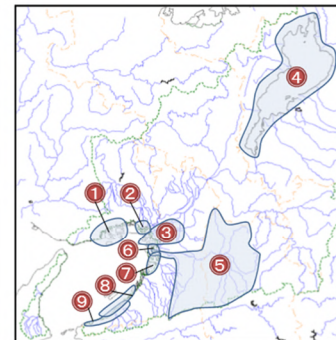
大阪湾再生行動計画（第2期）では、水質改善や生物多様性・水産資源保護に加え、尼崎運河の再生など水と市民の関わりを増やす取組も掲げられている。大阪湾の最奥部に位置する尼崎西宮芦屋港もこれらの取組を進める。



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）

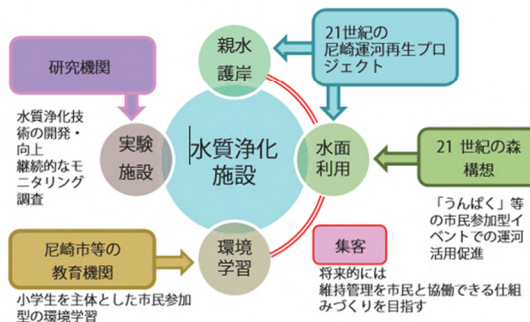
### 大阪湾再生行動計画での尼崎西宮芦屋港のアピールポイント

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（尼崎開門）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」



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「北堀チャネルベース」がオープンし、市民協働で親水空間として運営され、環境学習等が行われている。

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。

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。

調査・測量・設計・施工・維持の全てのプロセスにCIMの導入  
水中ソナーによる水中構造物の検査  
遠隔操作 水中施工  
UAV無人測量  
測量画像を用いた構造物劣化等の広域モニタリング  
施工範囲 3Dモデル化  
老朽化の自動判定  
ROV無人点検  
遠隔操作 水中施工  
遠隔作業の自動化  
ARによる視覚化

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

HYOGO Infrastructure Maintenance  
ひょうごインフラ・メンテナンス  
10箇年計画  
(令和1年度～10年度)  
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。

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。

西宮防波堤 約3.8km  
約0.7km  
約1.2km  
約4.2km  
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