

尼崎西宮芦屋港 長期構想  
阪神港を繋ぐ大阪湾の要所（かなめ）  
～大阪湾の KEY・PORT～

令和●年 ●月  
兵 庫 県



# — 目 次 —

|     |                       |    |
|-----|-----------------------|----|
| 1.  | はじめに                  | 1  |
| 1.1 | 検討の背景と目的              | 1  |
| 1.2 | 検討フロー                 | 2  |
| 1.3 | 尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会        | 3  |
| 1.4 | 尼崎西宮芦屋港の概要            | 4  |
| 1.5 | 新たな長期構想における尼崎西宮芦屋港の役割 | 6  |
| 2.  | 尼崎西宮芦屋港の現況            | 7  |
| 2.1 | 尼崎西宮芦屋港を取り巻くマクロ情勢     | 7  |
| 2.2 | 尼崎西宮芦屋港の現況            | 13 |
| 2.3 | 長期構想策定にあたっての注目トピックス   | 26 |
| 3.  | 尼崎西宮芦屋港への要請           | 52 |
| 3.1 | 上位・関連計画からの要請          | 52 |
| 3.2 | 港湾利用者からの要請            | 55 |
| 4.  | 尼崎西宮芦屋港の長期構想          | 56 |
| 4.1 | 尼崎西宮芦屋港の将来像           | 56 |
| 4.2 | 将来像の実現に向けた取組          | 57 |
| 4.3 | 主要施策                  | 58 |
| 4.4 | 主要施策の空間配置・ゾーニング計画     | 66 |

# 1. はじめに

## 1.1 検討の背景と目的

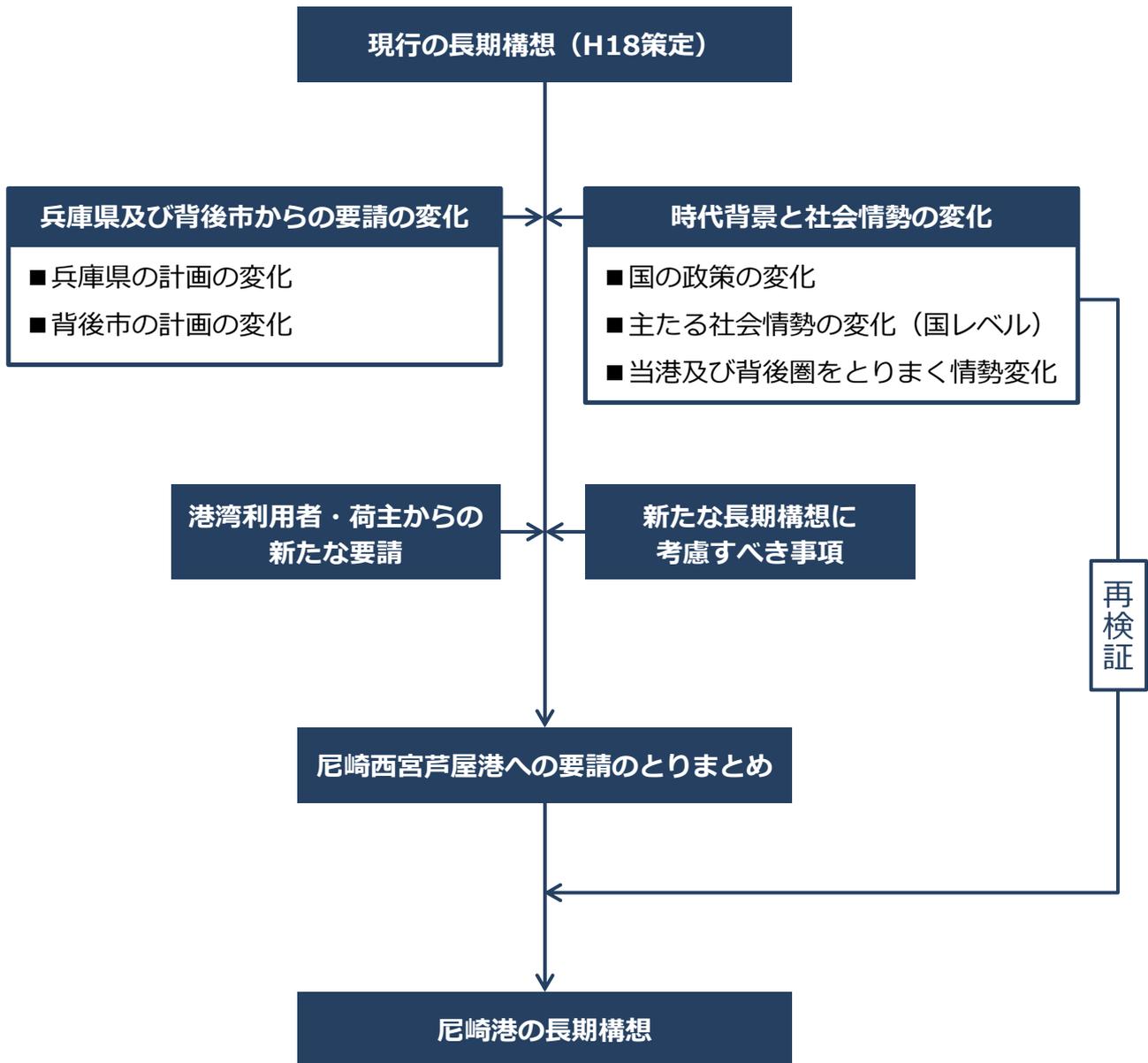
尼崎西宮芦屋港の港湾計画は、「尼崎西宮芦屋港港湾計画検討懇話会」（2004年〔平成16年〕11月～2005年〔平成17年〕12月）でとりまとめた長期構想を基に、2006年（平成18年）に改訂された。以来、14年が経過しており、その間、3回の軽易な変更が行われている。

尼崎西宮芦屋港は、背後圏の尼崎市を中心とした阪神工業地帯を支える重要港湾として重要な役割を果たしているが、近年の物流の担い手不足の深刻化、コールドチェーンや高機能な物流倉庫などの高度な物流ニーズの高まり、阪神港における国際コンテナ戦略港湾としての整備の進展、全国各地で相次ぐ自然災害の脅威など、尼崎西宮芦屋港を取り巻く社会情勢は大きく変化している。

尼崎西宮芦屋港がこれからも地域を牽引する港としての役割を果たしていくためには、物流・産業基盤づくりや市民との交流、防災など幅広い観点から将来のあり方を検討することが必要である。

そのため、港湾計画の改訂を見据え、港湾物流の有識者や港運関係者などから構成する「尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会」を設置し、概ね30年程度の長期的視野（目標年次：2050年）に立って新たな長期構想について検討するものである。

## 1.2 検討フロー



### 1.3 尼崎西宮芦屋港港湾計画検討会

#### (1) 検討会委員名簿

| 区分               | 委員名              | 職業                 |
|------------------|------------------|--------------------|
| 学識経験者<br>(6名)    | 石黒 一彦            | 神戸大学大学院准教授         |
|                  | 今西 珠美            | 流通科学大学教授           |
|                  | 鋤田 泰子            | 神戸大学准教授            |
|                  | 竹林 幹雄            | 神戸大学大学院教授          |
|                  | 田中 みさ子           | 大阪産業大学教授           |
|                  | 山縣 宣彦            | 一般財団法人みなと総合研究財団理事長 |
| 港湾・海事関係者<br>(5名) | 松本 泰則            | 尼崎西宮港運協会会長         |
|                  | 北本 淳             | ひょうご埠頭㈱代表取締役専務     |
|                  | 吉田 修             | 尼崎商工会議所会頭          |
|                  | 辰馬 章夫            | 西宮商工会議所会頭          |
|                  | 永瀬 隆一            | 芦屋市商工会会長           |
| 市<br>(3名)        | 森山 敏夫            | 尼崎市 副市長            |
|                  | 北田 正広            | 西宮市 副市長            |
|                  | 佐藤 徳治            | 芦屋市 副市長            |
| 行政<br>(5名)       | 魚谷 憲<br>(安部 賢)   | 近畿地方整備局港湾空港部長      |
|                  | 樫原 毅<br>(黒崎 昭夫)  | 西宮海上保安署長           |
|                  | 中村 昭敏<br>(鶴山 久)  | 神戸運輸監理部海事振興部長      |
|                  | 服部 洋平<br>(濱 浩二)  | 兵庫県県土整備部長          |
|                  | 正垣 修志<br>(成岡 英彦) | 阪神南県民センター長         |
| オブザーバー           | 平井 洋次            | 国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官 |

( ) は前任者

#### (2) 開催状況

| 回   | 開催時期         | 議題                                   |
|-----|--------------|--------------------------------------|
| 第1回 | 令和2年2月17日(月) | ・港湾計画検討会設置要綱<br>・尼崎西宮芦屋港の現状と検討課題について |
| 第2回 | 令和2年8月18日(火) | ・尼崎西宮芦屋港 長期構想(案)について                 |
| 第3回 | ●●           | ●●                                   |

## 1.4 尼崎西宮芦屋港の概要

### (1) 尼崎西宮芦屋港の概要

尼崎西宮芦屋港は大阪湾の奥部にあり、尼崎市、西宮市、芦屋市の地先水面、東西約10kmを港湾区域とする重要港湾である。1969（昭和44）年に重要港湾尼崎港、地方港湾西宮港、56条港湾芦屋港を統合して設立された港湾で、尼崎港区、西宮港区、芦屋港区の三港によって構成されている。

阪神工業地域の中心として発展してきており、隣接する西側の神戸港、東側の大阪港が国際貿易港であるのに対し、本港は主に国内物流港湾として重要な役割を担っている。

阪神・淡路大震災や、2018年（平成30）年の台風第21号時の高潮により港湾施設などは著しい被災を受けたが、阪神高速道路湾岸線へのアクセスの利便性などを生かし、新たな産業・物流拠点の集積が進みつつある。

また、「尼崎21世紀の森」の整備や、西宮港区に残る海浜エリアの保全、さらには複数のマリーナの集積により、阪神エリアでは貴重な親水・海洋性レクリエーション拠点としても活発に利用されている。

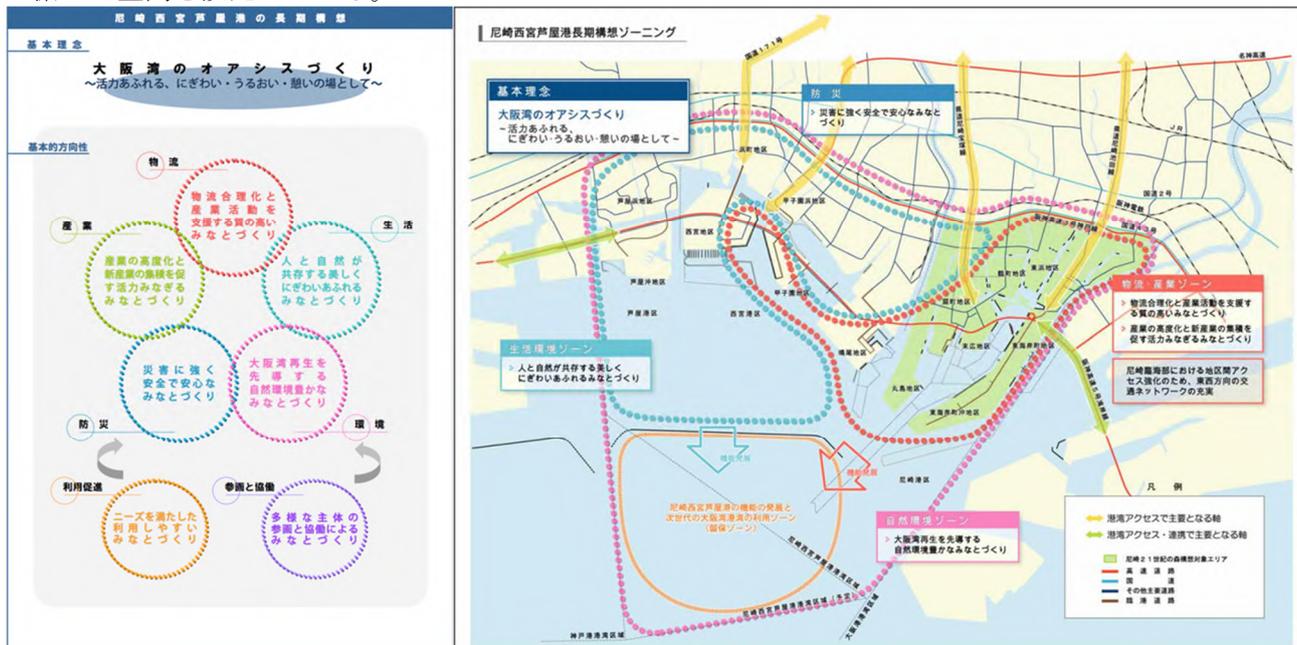


## (2) 現行計画の実施状況

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18年に策定された。

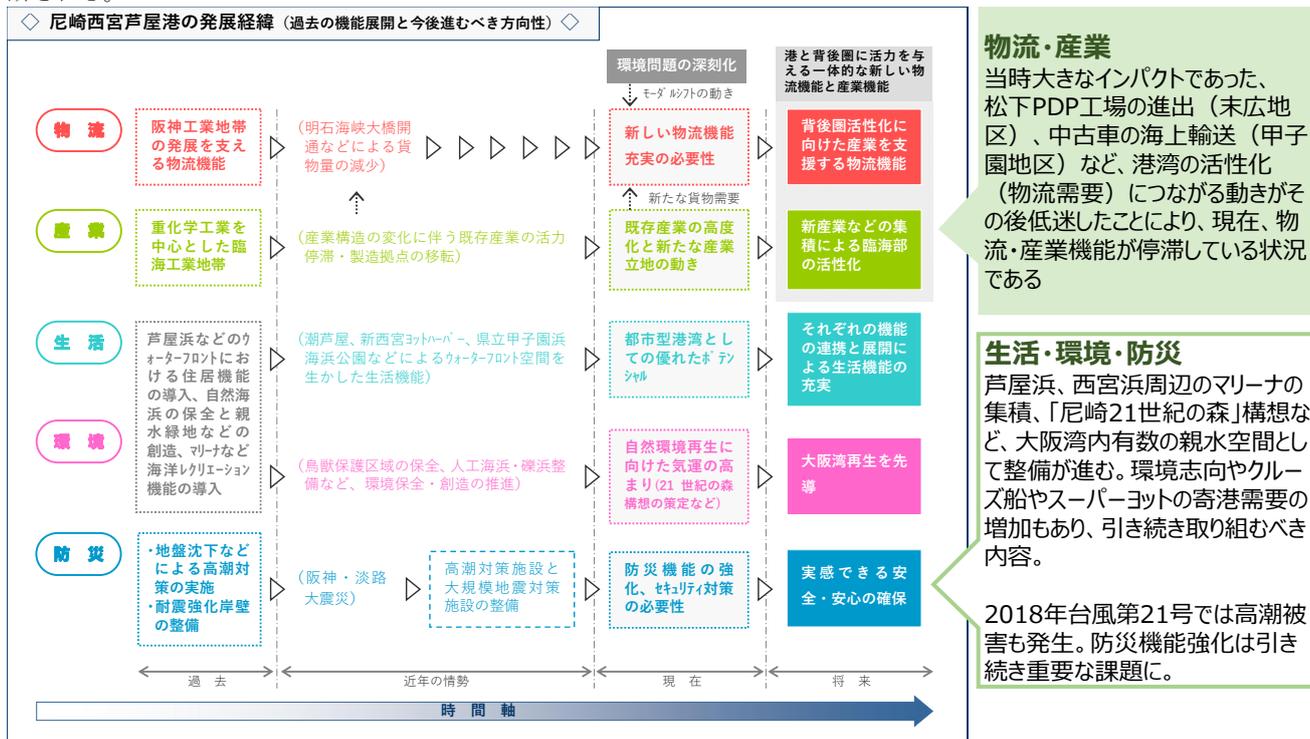
物流・産業・生活・環境・防災の分野でゾーニングを行っており、物流では「物流合理化と産業活動を支援する質の高いみなとづくり」を基本的方向性としている。

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おり、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「尼崎西宮芦屋港湾計画改訂の指針」

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。しかし、特に物流・産業においてその後の変化・成長が見られなかったことから、結果的に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。

資料：兵庫県「尼崎西宮芦屋港湾計画改訂の指針」に一部加筆  
 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、海浜等に関してはいまだ未整備の物が多い状況にある。

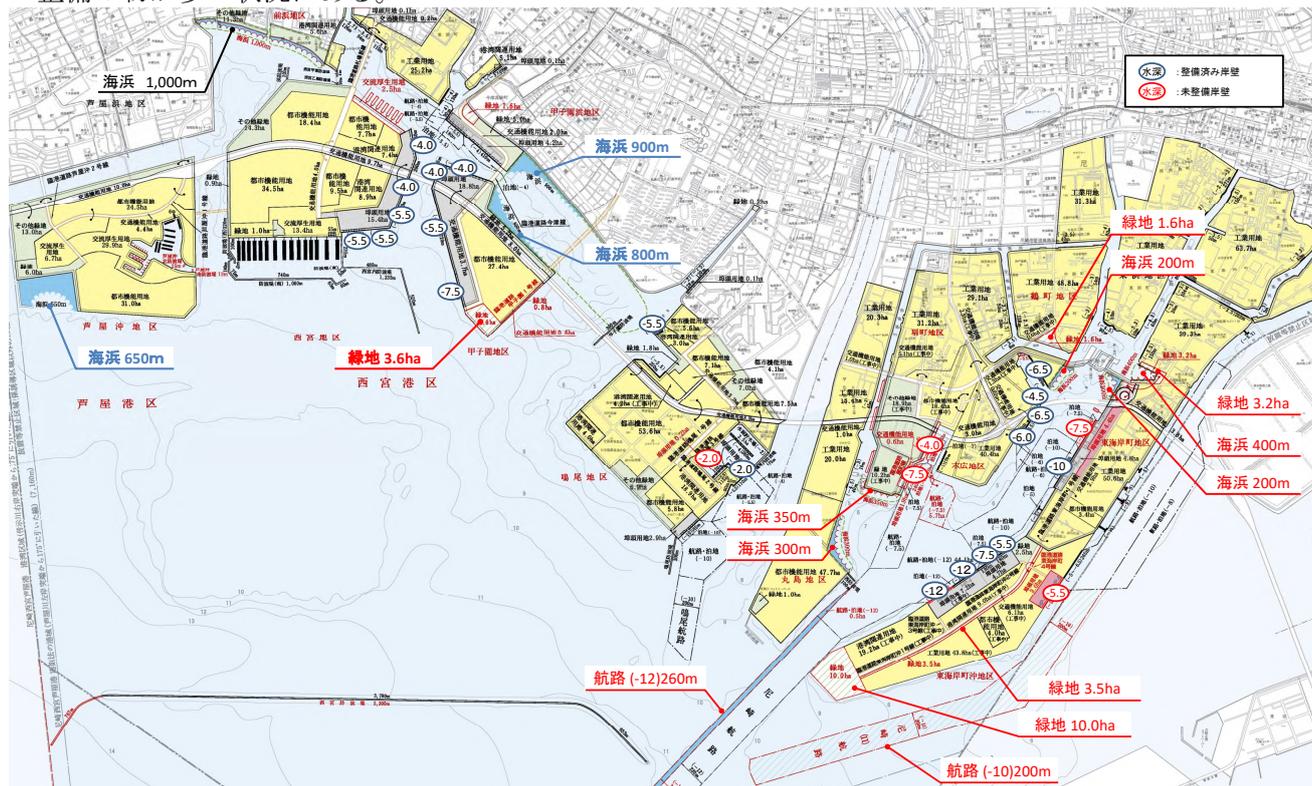


図 尼崎西宮芦屋港の施設整備状況

### 1.5 新たな長期構想における尼崎西宮芦屋港の役割

尼崎西宮芦屋港は、尼崎港区を中心に古くから産業港として発展し、大阪湾臨海部の産業を支え物流を担ってきたものの、現行構想の策定時からは様々な外内環境に変化が生じている。

内部環境としては、臨海部からの大規模工場の撤退等もあり、貨物取扱量の伸び悩みが見られる。また、東海岸町沖地区の整備に伴い完成自動車の取扱が急増しているといった変化がある。

外部環境としては、港湾行政分野においては尼崎西宮芦屋港の両隣である阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」に指定され、重点的な機能強化が行われている。また、多様な輸送速度帯（フェリー・RORO 船による高速海上輸送への期待）や温度帯（冷凍冷蔵輸送、定温輸送）に着目した高度な物流ニーズが増加し、それらの機能に対応した港湾施設や物流施設が求められている。社会構造に目を向ければ、少子高齢化の進展と人口減少社会の到来に伴う物流の担い手、特にトラックドライバー不足が深刻な問題として浮上し、国内陸上物流網の維持・負担軽減をいかに達成すべきかという危機意識が全業界的に共有されている。さらに、スーパーヨットの来航や大阪港夢洲地区でのIR（統合リゾート）構想および2025年の大阪万国博覧会の開催など、人流面での新たな機運が生じている。加えて、近い将来に予想される海溝型巨大地震や高潮災害といった激甚災害の脅威についても、限られた予算の中で迅速かつ効果的な施策を打ち出す必要がある。

以上を踏まえて、今回策定する新たな長期構想では、今後30年（目標年次2048年頃）を見据えて、現行構想策定時からの様々な情勢変化や、港湾周辺の多様な人々のニーズを踏まえて、尼崎西宮芦屋港が目指すべきあり方を定めるものである。

#### 構想改訂にあたってのポイント

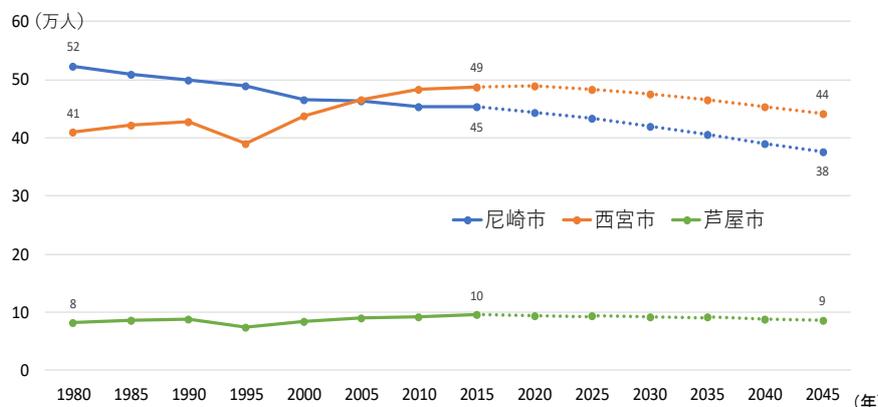
- ① 目標年次の更新：概ね30年後（2050年頃）
- ② 現行構想策定時からの社会・経済情勢の変化
- ③ 尼崎西宮芦屋港の問題点・課題の明確化
- ④ 港湾利用者や背後自治体からの要請の変化

## 2. 尼崎西宮芦屋港の現況

### 2.1 尼崎西宮芦屋港を取り巻くマクロ情勢

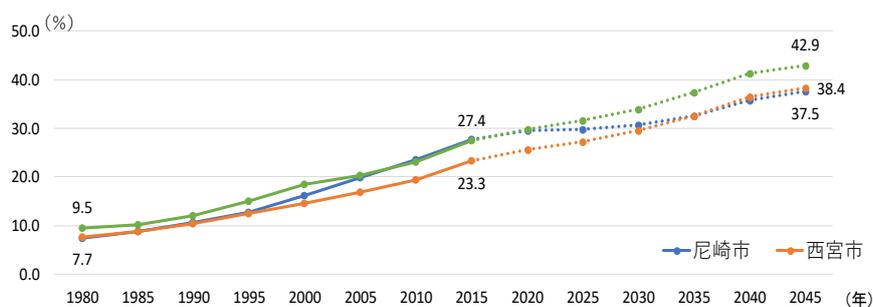
#### (1) 背後圏の社会・経済

背後市（尼崎市・西宮市・芦屋市）の人口動向は、西宮市と芦屋市の人口は、2020年をピークに減少に転じるが、尼崎市は1980年をピークに減少し続けている。さらに、3市とも高齢化率は増加傾向にある。また、兵庫県内総生産の動向を見ると、比較的全国と同等の動きで推移している。



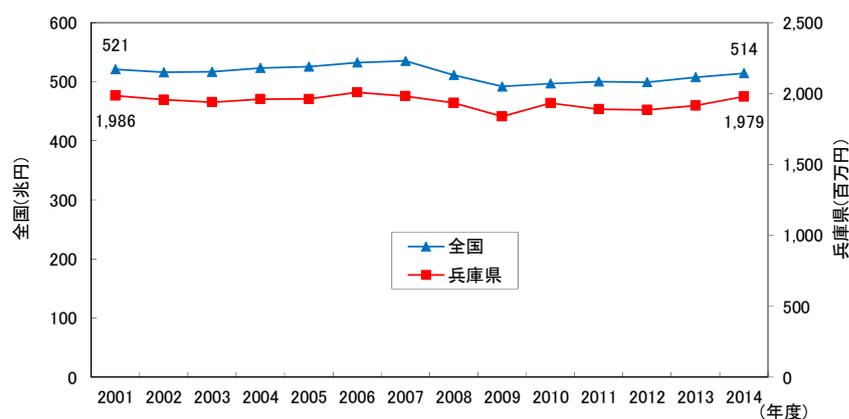
資料：現状「国勢調査」、将来『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』国立社会保障・人口問題研究所

図 背後市の人口の推移及び将来推計人口



資料：現状「国勢調査」、将来『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』国立社会保障・人口問題研究所

図 背後市の高齢化率の推移及び将来推計

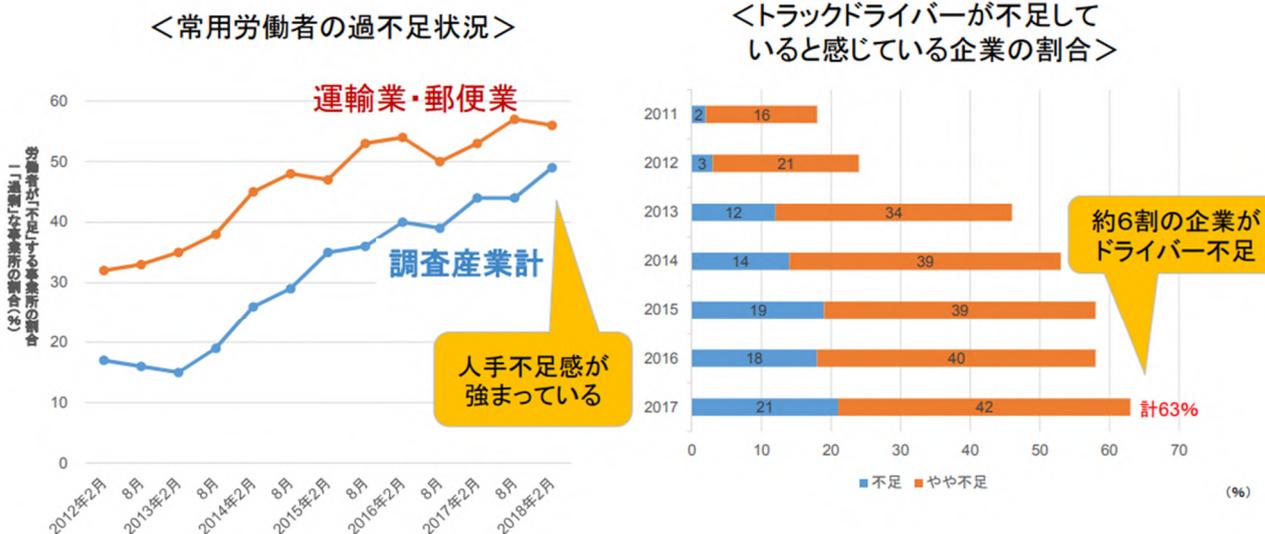


資料：「県民経済計算（93SNA、平成17年基準計数）」内閣府

図 全国及び兵庫県の県内総生産（名目）の推移

(2) トラックドライバー不足

運輸業・郵便業では、他の産業に比べて常用労働者の不足感を感じる割合が高い状況である。トラックドライバー不足を感じる企業の割合も 2011 年以降急激に高まっている。



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

出典：国土交通省 物流政策課「物流を取り巻く現状について」(2018年)

図 物流労働者・トラックドライバー不足の状況

トラックドライバーの需要と供給の将来予測によれば、2025年までには約20%のドライバー減少が生じるとともに、高齢化率も高まる見通しである。

陸上輸送の利便性を求める声が強まる一方、人手不足が深刻化する中で、トラックドライバーへの負担を軽減し、運行効率の高い物流のあり方が求められている。

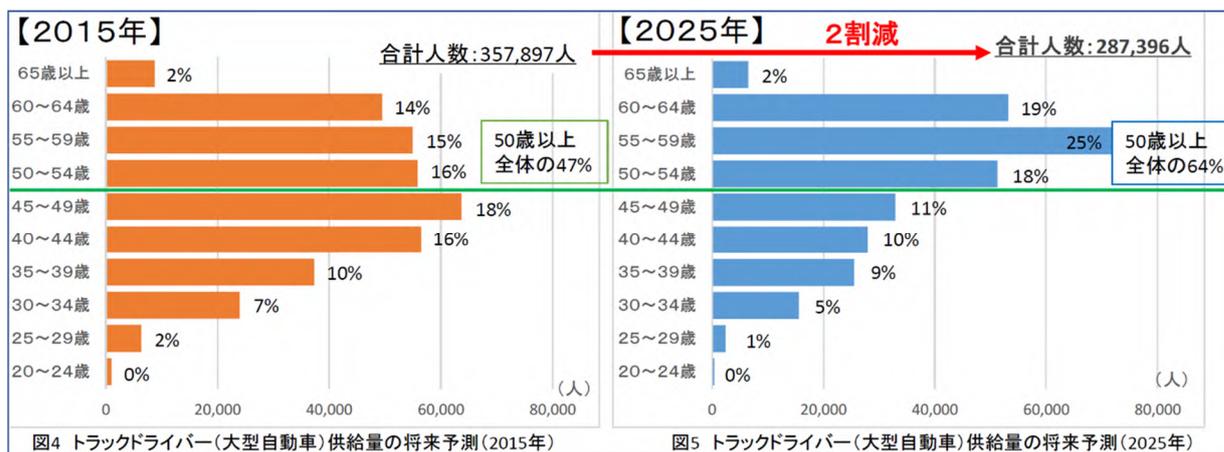


図4 トラックドライバー(大型自動車)供給量の将来予測(2015年)

図5 トラックドライバー(大型自動車)供給量の将来予測(2025年)

資料：「東北地域における物流環境変化への対応検討

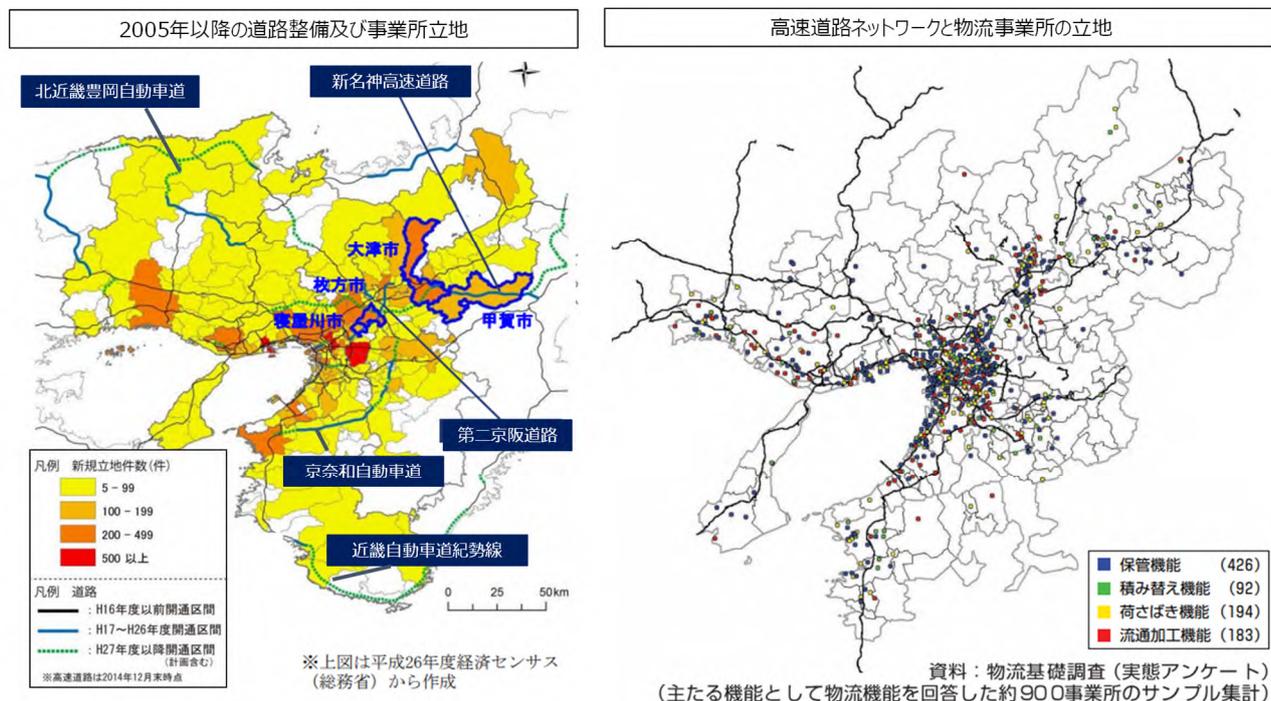
【トラックドライバー不足が東北地域の物流に及ぼす影響の検討】

(平成 29 年 3 月 27 日、東北国際物流戦略チーム第 11 回本部会資料)

図 トラックドライバー需給の将来予測

### (3) 事業所立地を促す高規格道路の整備

新名神高速道路や京都縦貫自動車道、京奈和自動車道等の高規格道路整備により、沿線市区町村において物流量の増加がみられる。これは、高速道路ネットワークが整備された地域における物流施設の立地によるものであり、好立地・高効率な大型物流施設に対する需要が増加している。



資料：「第5回(平成27年)近畿圏物流流動調査結果」京阪神都市圏交通計画協議会

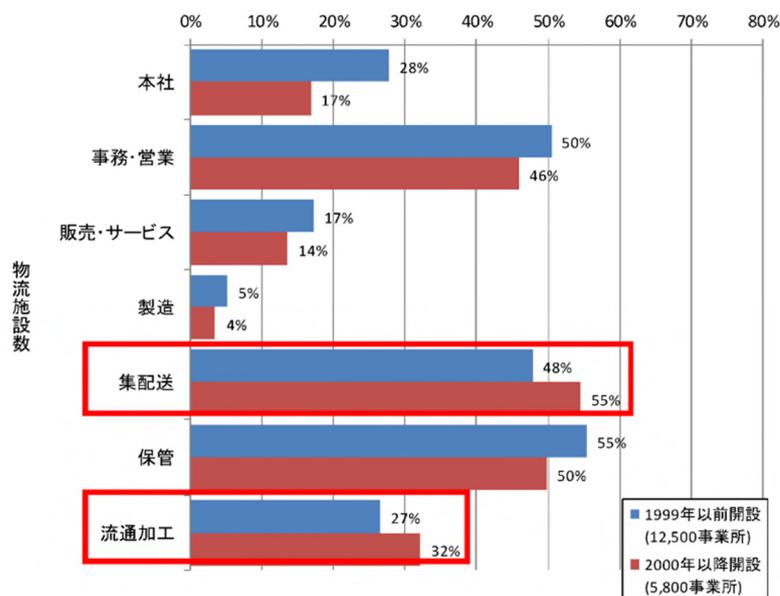
図 平成17年以降の道路整備及び事業所立地

### (4) 物流施設の高機能化

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。

ランプウェイや防災機能の最新設備を備えたマルチテナント型大型物流施設の建設が相次いでおり、尼崎西宮芦屋港周辺にも一部立地が見られる。

保管型の倉庫のみならず、集配送や流通加工も含めた「施設の多機能化」が進んでいる



出典：国土交通省 第1回総合物流施策大綱に関する有識者検討会「物流をとりまく現状について」

図 物流施設に求められる役割の変化

## (5) 臨海部への大型物流施設進出

物流不動産事業者グローバル・ロジスティック・プロパティーズ株式会社（以下「GLP」）は、2015年10月、兵庫県西宮市に建設していた「GLP 鳴尾浜」をオープンした。

関西地域での大型で高機能な物流施設への需要は依然として旺盛で、ロジスティクスサービス大手のヤマトロジスティクス株式会社、定温食品物流の福岡運輸株式会社、電子部品の総合物流会社の株式会社アルプス物流など合計5社が「GLP 鳴尾浜」への入居を決定している。



出典：日本 GLP 株式会社ホームページ

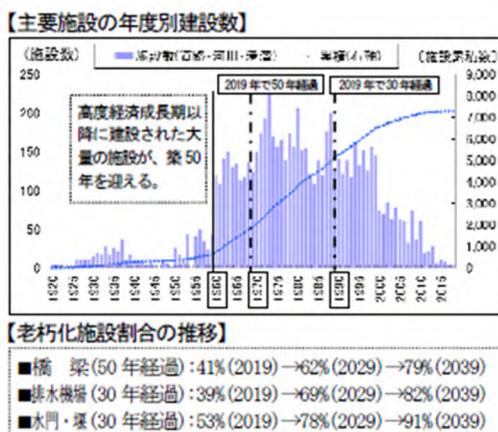
図 GLP 鳴尾浜の概要

## (6) 港湾施設の老朽化

県管理の社会基盤施設の多くは高度経済成長期以降に建設されており、今後、大量の施設が築50年を迎える。

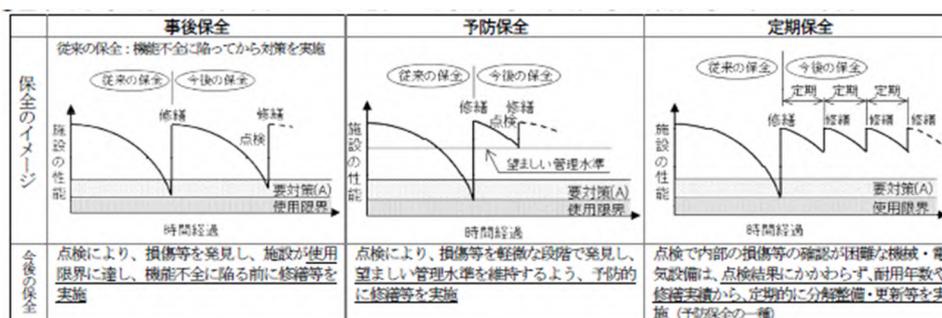
このため、2014年度から「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」（2014～23年度）に着手し、施設の安全性の確保はもとより、総コストの低減と予算の平準化を図り、計画的・効率的な老朽化対策を進めている。

計画着手から5年が経過する2018年度、最新の点検結果・これまでの対策実施状況を踏まえた今後10年間（2019～28年度）の計画に改定し、一層着実に老朽化対策を推進している。



資料：ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画

図 主要施設の年度別建設数及び老朽化施設の割合の推移

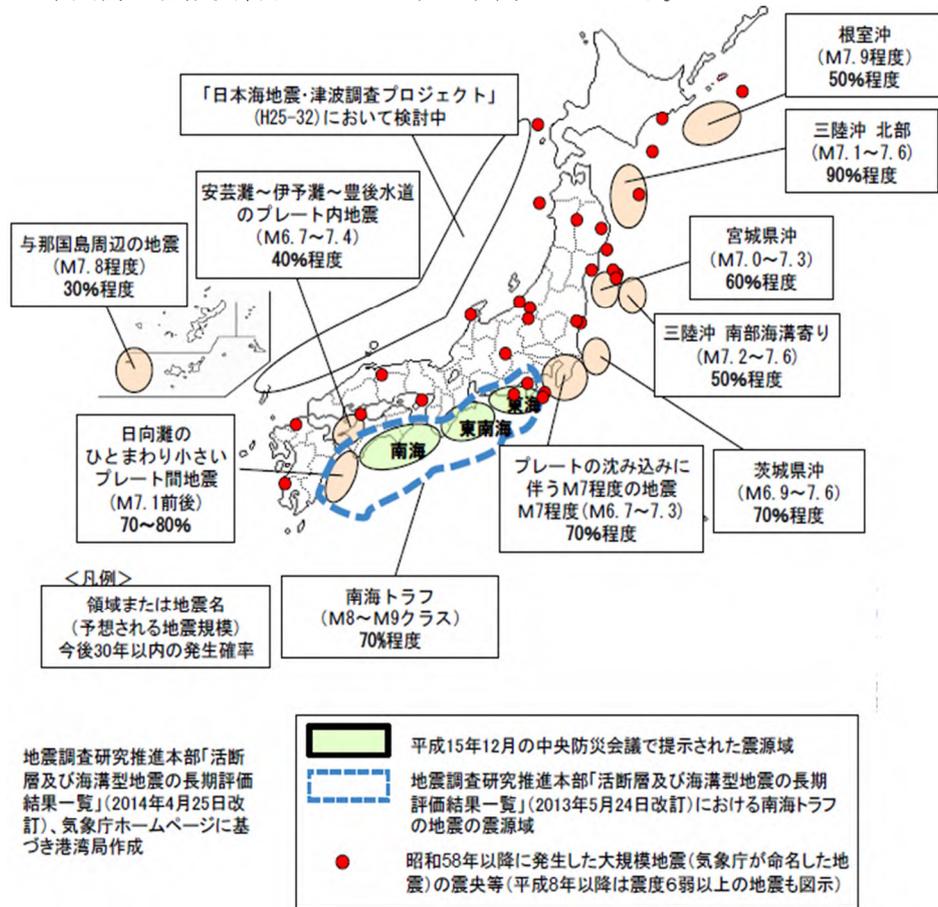


資料：ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画

図 予防・定期保全によるライフサイクルコスト削減イメージ

(7) 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。



資料：国土交通省港湾局作成資料

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

国の南海トラフ巨大地震による津波想定(2012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。下図は「最大クラスの津波」(L2津波)の浸水想定である。



出典：兵庫県CGハザードマップ

図 津波浸水想定図

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。環境省によれば、南海トラフ巨大地震時の災害廃棄物は、最大で約3.2億トン発生するものと予想している。災害廃棄物への対処は、その一時的な集積や中間処理、最終処分先の確保など様々な問題をはらんでいる。

**阪神・淡路大震災（1995年）**  
 全壊・半壊・一部損壊 計64万棟  
 災害廃棄物発生量 約1,450万トン  
 （※当時の一般廃棄物8年分に相当）



**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



南海トラフ巨大地震・首都直下地震の災害の規模及び想定する廃棄物の量

| 項目 \ 想定震災名                           | 南海トラフ巨大地震<br>(広範囲・大規模地震・津波)  | 首都直下地震<br>(局所的・大規模地震)   |
|--------------------------------------|--|---|
| 特徴                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>津波による広範囲な被害が発生（24都府県）</li> <li>混合廃棄物、塩分を含む廃棄物の発生</li> <li>災害廃棄物等の輸送路・仮置き場・処分場等の確保が困難</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>狭い範囲で発生</li> <li>首都圏に集中</li> <li>廃棄物の発生量が多い</li> </ul> |
| マグニチュード                              | 9.1M   |   |
| 30年以内の発生確率                           | 東南海地震70～80%<br>南海地震60%   |   |
| 最大震度                                 | 7  |   |
| 主な被災地域                               | 東海・近畿・中国四国・九州地方  | 茨城県、栃木県、千葉県、東京都、神奈川県、静岡県  |
| 推定避難者数                               | 最大 約950万人  | 最大 約700万人   |
| <sup>1)</sup> 推定災害廃棄物量<br>(東日本大震災比較) | <b>2) 最大 約3.2億トン<br/>(約16倍)</b>  | 2) 最大 約1.1億トン<br>(約5倍)  |
| <sup>1)</sup> 推定津波堆積物量               | <b>最大 約2,700万トン</b>  | -   |

**南海トラフ巨大地震（最大想定）**  
 災害廃棄物 約3.2億トン  
 津波堆積物 約2,700万トン

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」  
**図 大規模地震時の災害廃棄物発生量**

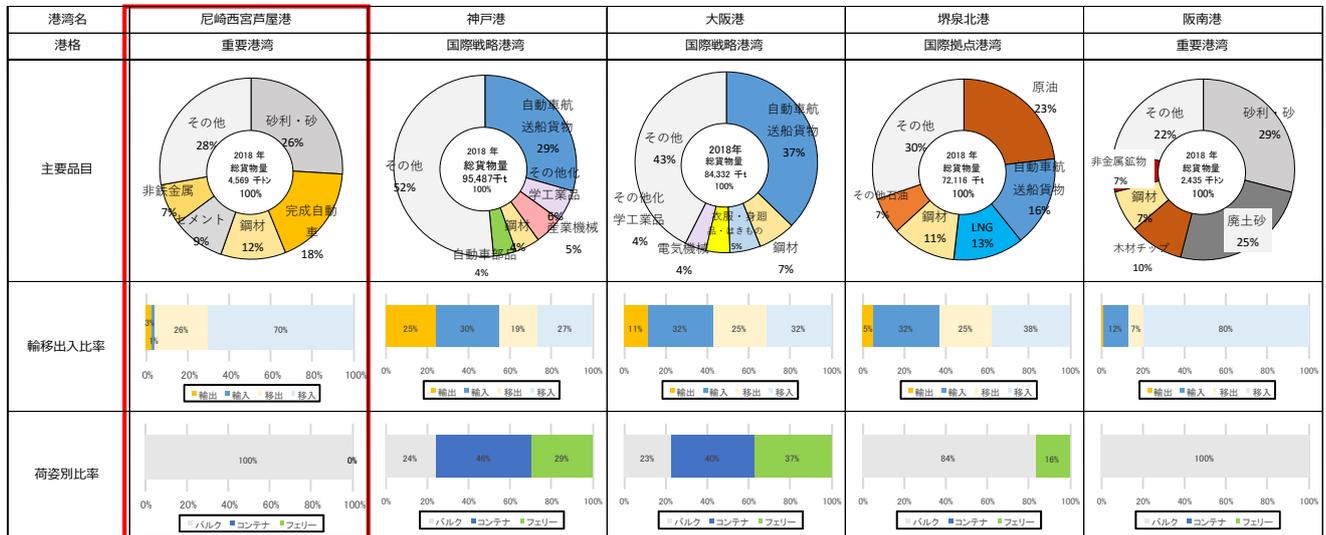
## 2.2 尼崎西宮芦屋港の現況

### (1) 尼崎西宮芦屋港の現状

#### 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。



資料：「港湾統計年報」（2018 年）国土交通省より作成。

図 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。

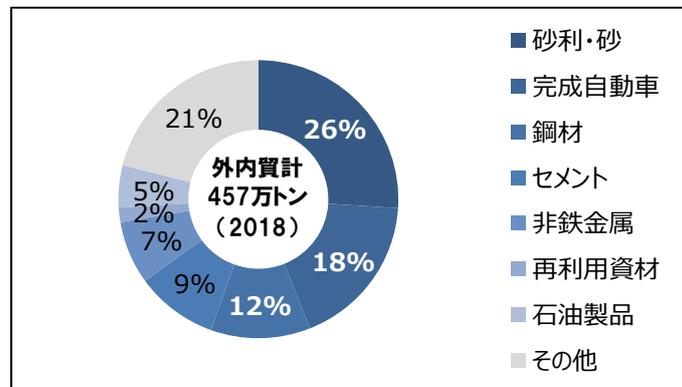


図 品目別取扱貨物量シェア（2018 年・外内貿および公専計）

尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移は、2006 年の 6,988 千トンを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。

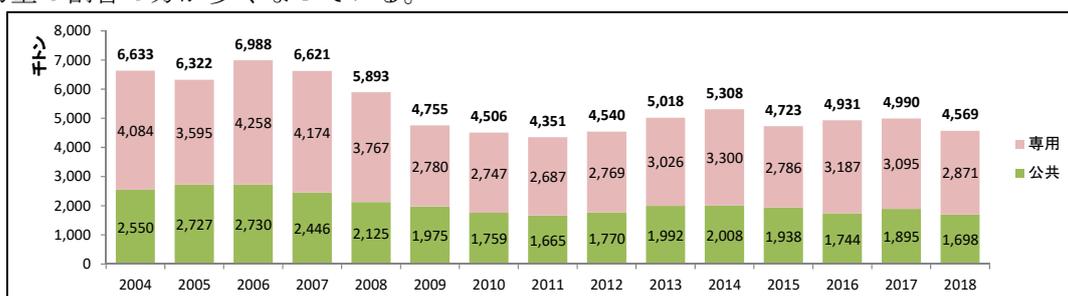


図 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

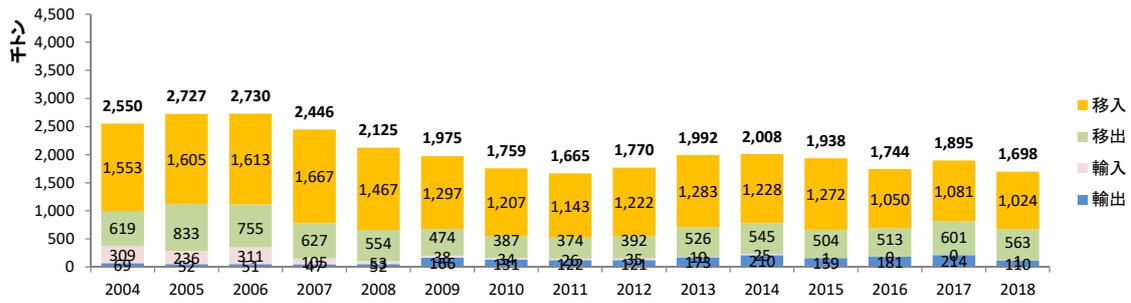


図 公共施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

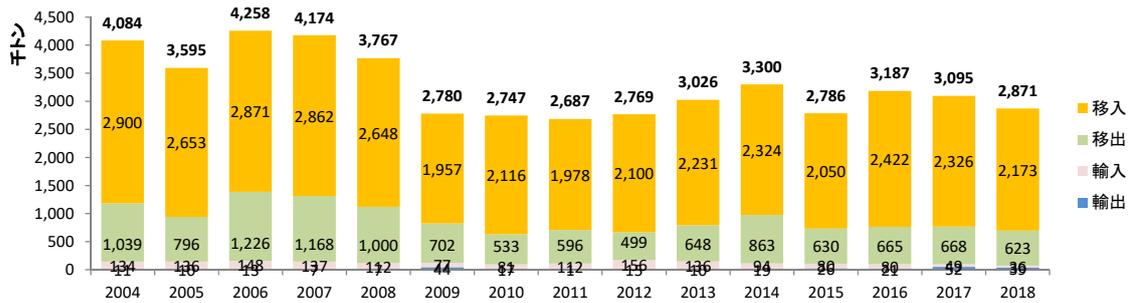
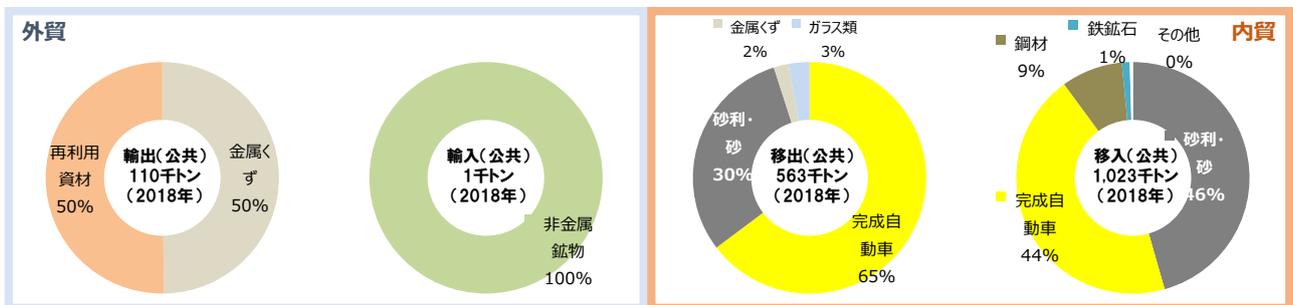


図 専用施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

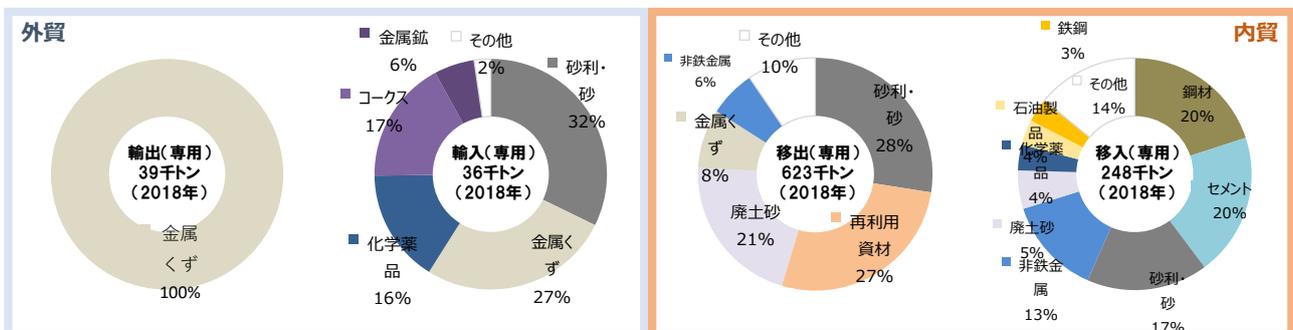
公共岸壁、専用岸壁ともに内貿貨物の取扱量が多いが、公共岸壁では砂利・砂、完成自動車が大  
 宗品目である。

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。



資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

図 公共施設の取扱貨物品目 (2018年)

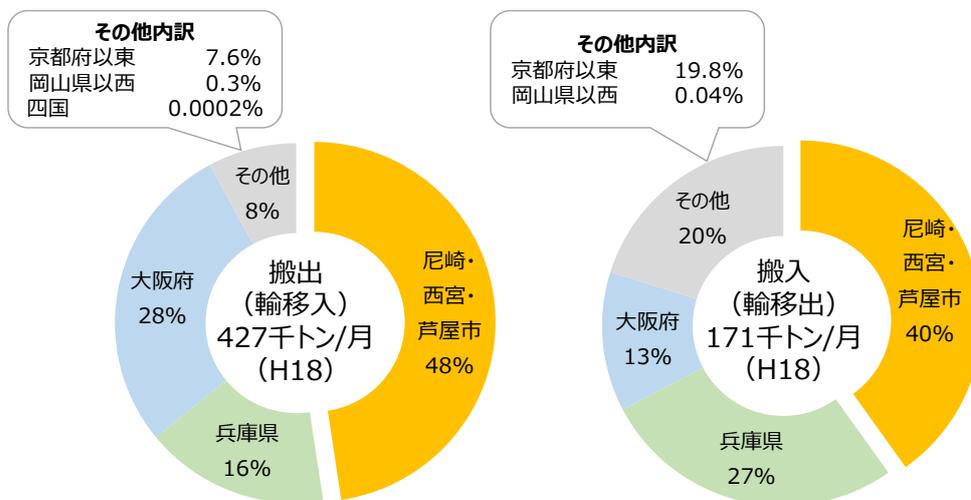


資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

図 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。



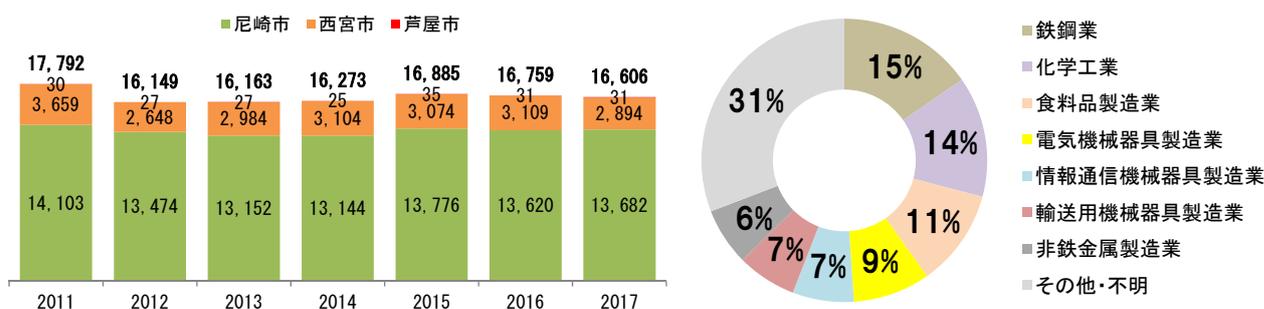
資料：「陸上出入貨物調査(H18)」国土交通省

図 尼崎西宮芦屋港取扱貨物の背後流動 (2006年)

## ② 産業

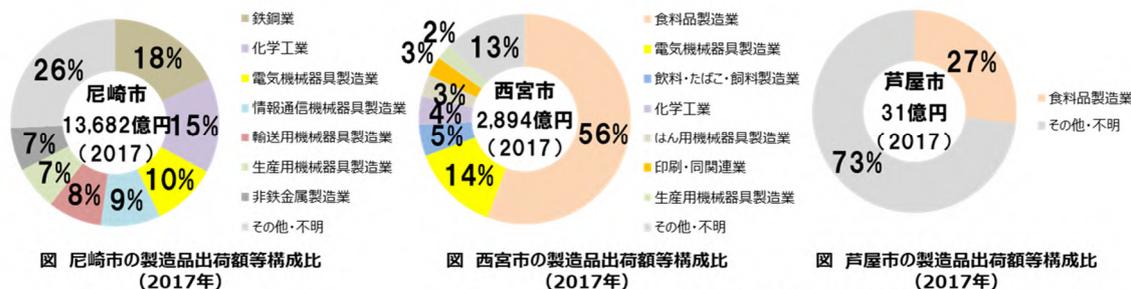
尼崎西宮芦屋港の立地する直背後3市の2011年以降の製造業の状況を見ると、2011年以降は概ね横ばいで推移している。

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。



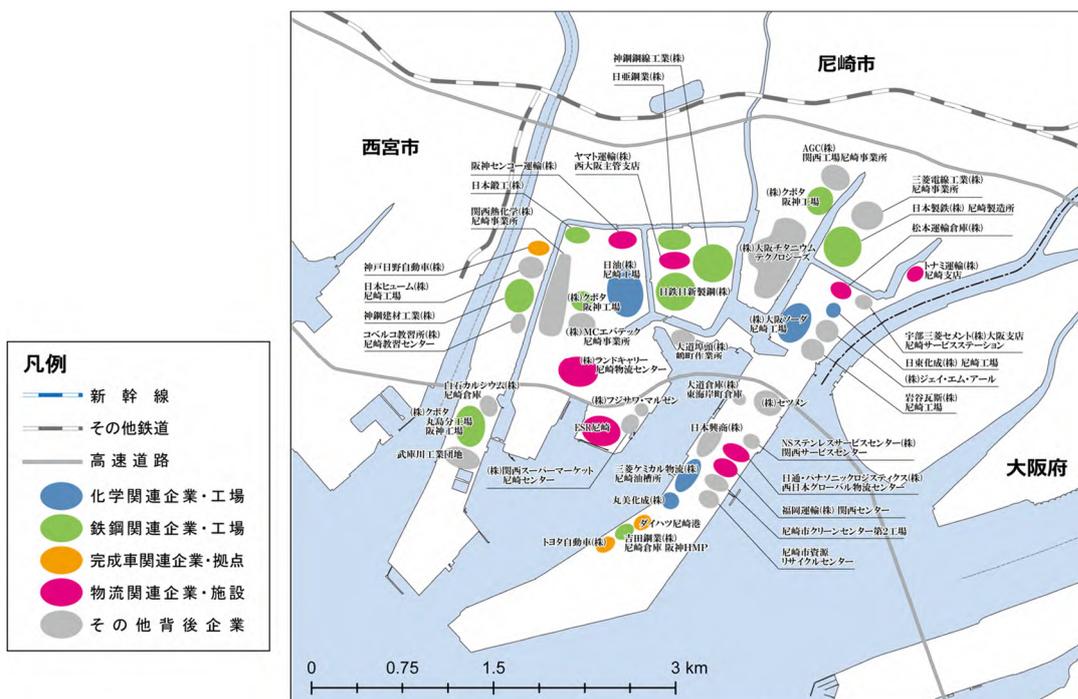
出典：

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)



資料：平成23～30年 工業統計年報 (市区町村編) より作成

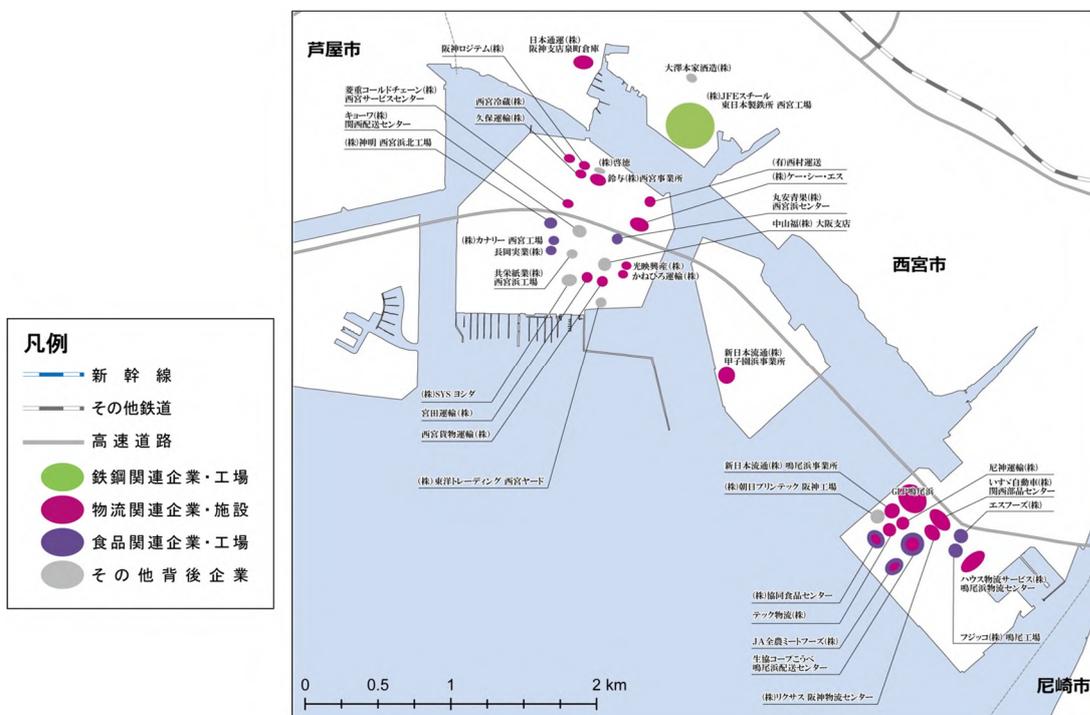
尼崎西宮芦屋港の臨海部では多数の製造業が立地しており、特に港湾直配後の尼崎市では大規模な化学メーカーや鉄鋼メーカー等の工場、物流施設、完成車取扱い拠点等が立地している。



資料：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（尼崎港区）の企業立地状況

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、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：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

③ 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。

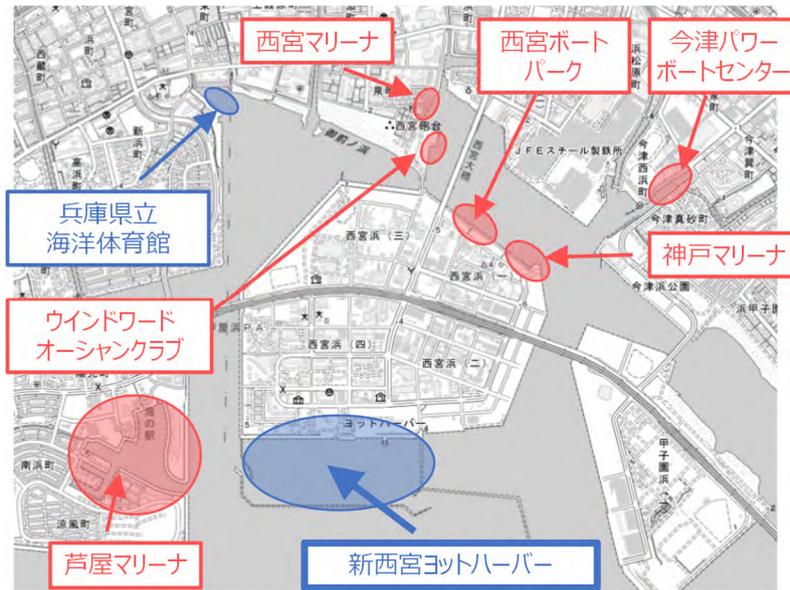


図 芦屋・西宮港区周辺の公共・民間マリーナ



資料：新西宮ヨットハーバーHP

図 新西宮ヨットハーバー施設マップ

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   |
| 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。

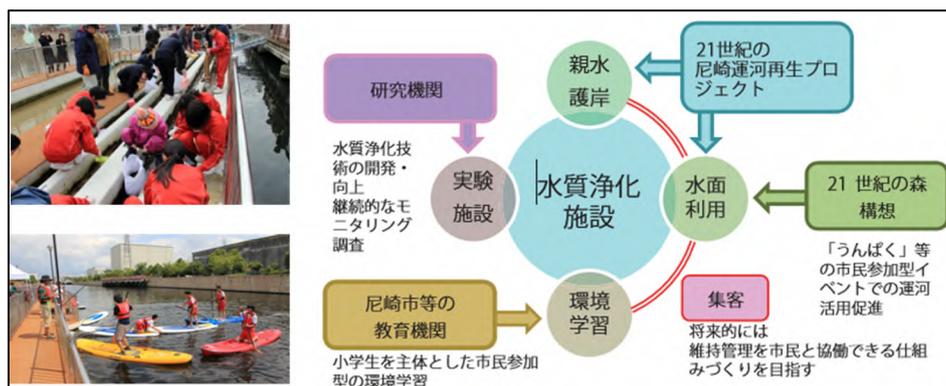
尼崎西宮芦屋港では「尼崎 21 世紀の森」プロジェクトによる臨海地域の緑化、「21 世紀の尼崎運河再生プロジェクト」による水質浄化施設および親水施設の整備が取組まれている。

表 尼崎西宮芦屋港親水性の向上に向けた取組実施状況

|   |
|---|
| <b>尼崎臨海地域の緑地（尼崎21世紀の森）</b>  |
| 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。  |
| <b>21世紀の尼崎運河再生プロジェクト</b>  |
| 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

平成 24 年に海藻等を活用した水質浄化施設がされた。また、翌年には親水施設「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。



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

図 尼崎運河再生の拠点「北堀キャナルベース」

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%)



資料：兵庫県 HP を元に作成

図 尼崎の森中央緑地

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

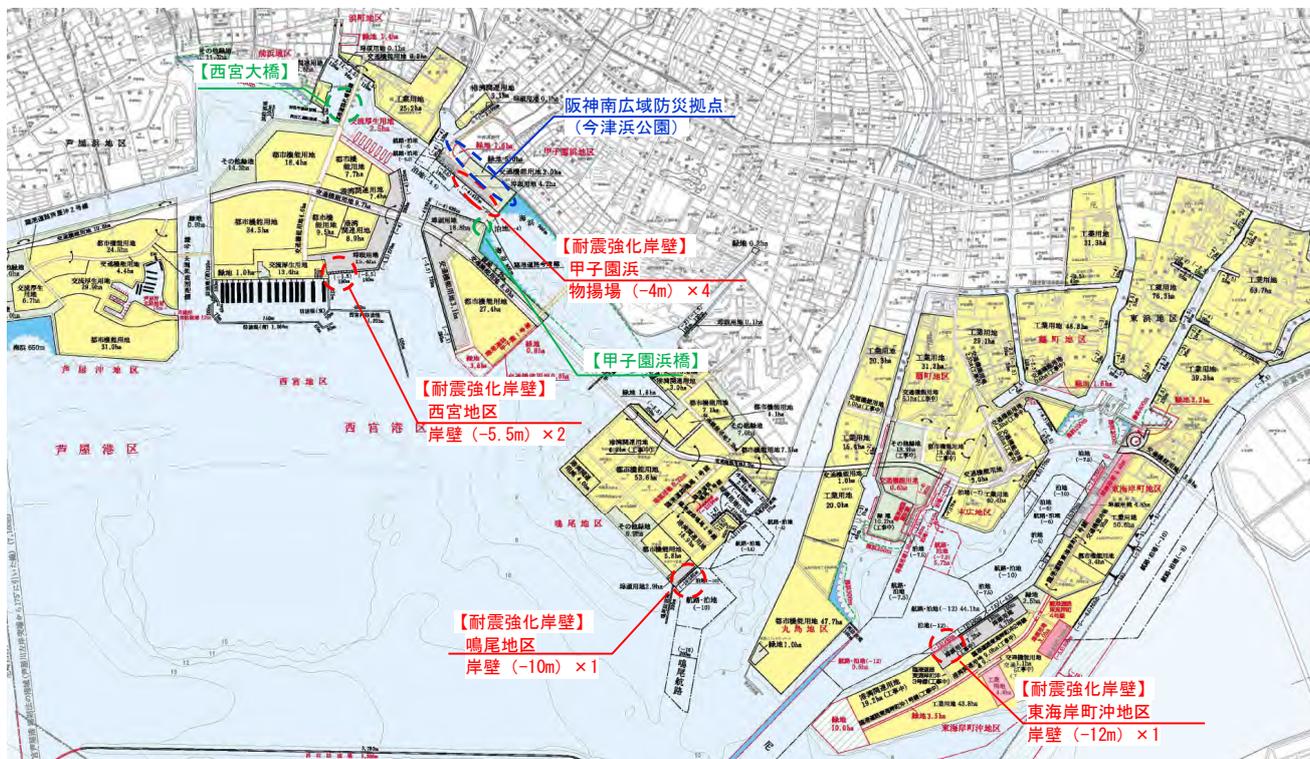
|          |                               |
|----------|-------------------------------|
| 平成 9年 7月 | 尼崎西宮芦屋港港湾計画改定                 |
| 平成14年 3月 | 「尼崎21世紀の森」構想策定                |
| 平成16年 1月 | 尼崎の森中央緑地基本計画策定                |
| 平成16年 9月 | 尼崎21世紀の森づくり行動計画策定             |
| 平成17年 2月 | 「NPO法人尼崎21世紀の森」設立             |
| 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       |

資料：兵庫県 HP 等を元に作成

#### ④ 防災

尼崎西宮芦屋港では巨大地震への対応を見据えて現在8バースの耐震強化岸壁が供用されている。また、阪神・淡路大震災時に自衛隊の駐屯基地として利用された阪神南広域防災拠点である今津浜公園が近接する一方で、兵庫県地域防災計画において、尼崎西宮芦屋港は海上からのアクセスポイントに位置付けられている。

現在は、2018年台風第21号の高潮被害を受け、防潮堤・堤防の嵩上げ等の対策を実施している状況である。



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 尼崎西宮芦屋港の耐震強化岸壁整備状況