

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

令和3年3月
兵庫県

— 目 次 —

1. はじめに	1
1.1 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	8
2. 尼崎西宮芦屋港の現況	9
2.1 尼崎西宮芦屋港を取り巻くマクロ環境.....	9
2.2 尼崎西宮芦屋港を取り巻くミクロ環境.....	17
2.3 尼崎西宮芦屋港の現況	25
2.4 長期構想策定にあたっての注目トピックス.....	36
3. 尼崎西宮芦屋港への要請	60
3.1 上位・関連計画からの要請.....	60
3.2 港湾利用者からの要請	63
4. 尼崎西宮芦屋港の長期構想	64
4.1 尼崎西宮芦屋港の将来像.....	64
4.2 将来像の実現に向けた取組.....	65
4.3 主要施策	66
4.4 主要施策の実施スケジュール	74
4.5 主要施策の空間配置・ゾーニング計画.....	75

1. はじめに

1.1 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、神戸港及び大阪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年頃）に立って将来像を検討し、新たな長期構想を策定するものである。

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 (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 【会長】
	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 (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(株)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
地元自治体 (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 (5名)	魚 谷 憲 (安部 賢)	国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長
	檜 原 毅 (黒崎 昭夫)	西宮海上保安署長
	中 村 昭 敏 (鵜山 久)	神戸運輸監理部海事振興部長
	服 部 洋 平 (濱 浩二)	兵庫県県土整備部長
	正 垣 修 志 (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 ・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	令和3年3月19日(金)	・尼崎西宮芦屋港 長期構想(案)のとりまとめについて

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、芦屋港区の三港区で構成されている。

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大阪湾臨海部の産業を支え、阪神工業地帯の中心として発展してきた。また、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ナーの集積により、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。



尼崎港区：未広地区・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・芦屋沖地区

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月にはマリナーが開港し、**マリナー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**としての役割を担う。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

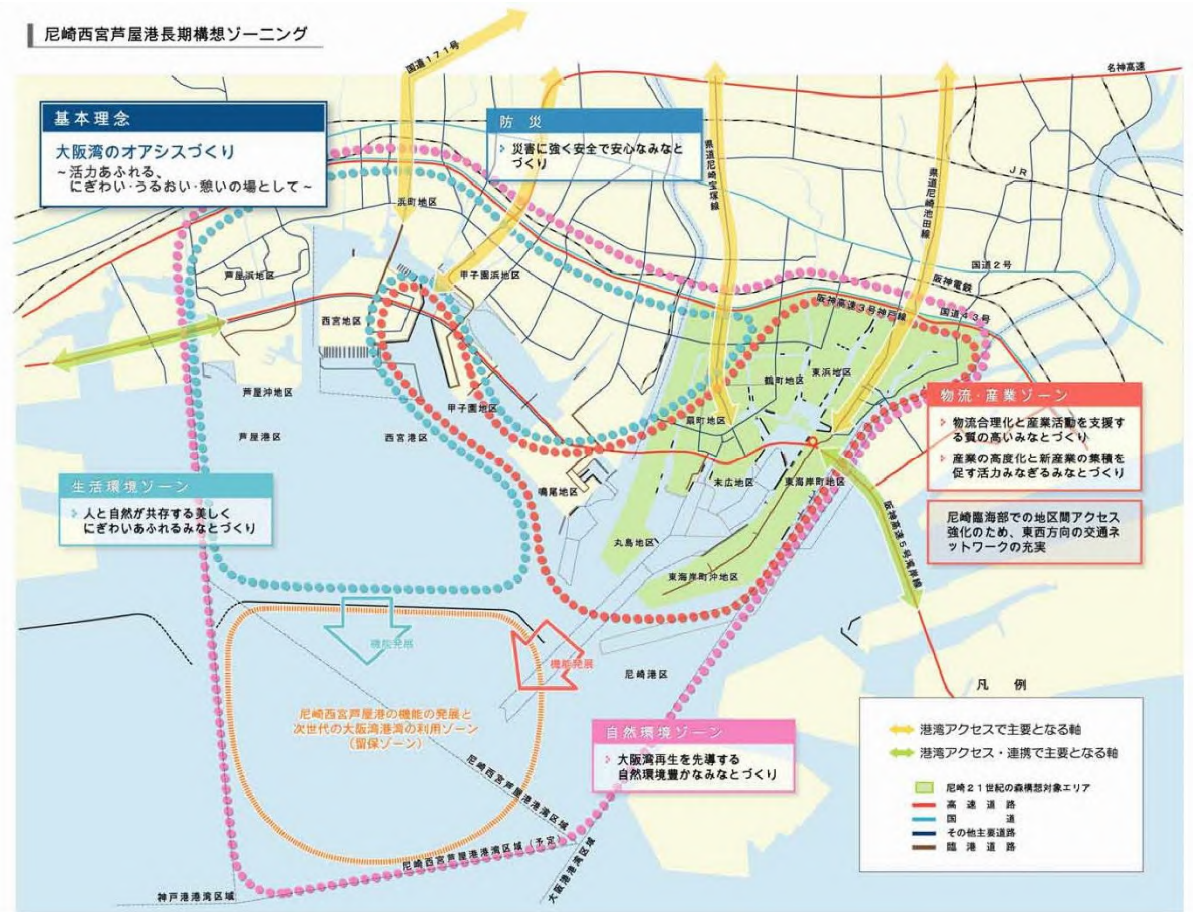
全国有数の工場集積地域である阪神工業地帯の拠点であり、**外内貿の貨物**を取り扱う**物流拠点**となっている。

(2) 長期構想（H18 策定）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、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「尼崎西宮芦屋港港湾計画改訂の指針」

長期構想（H18 策定）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。



資料：兵庫県「尼崎西宮芦屋港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、海浜等に関してははまだ未整備の物が多い状況にある。

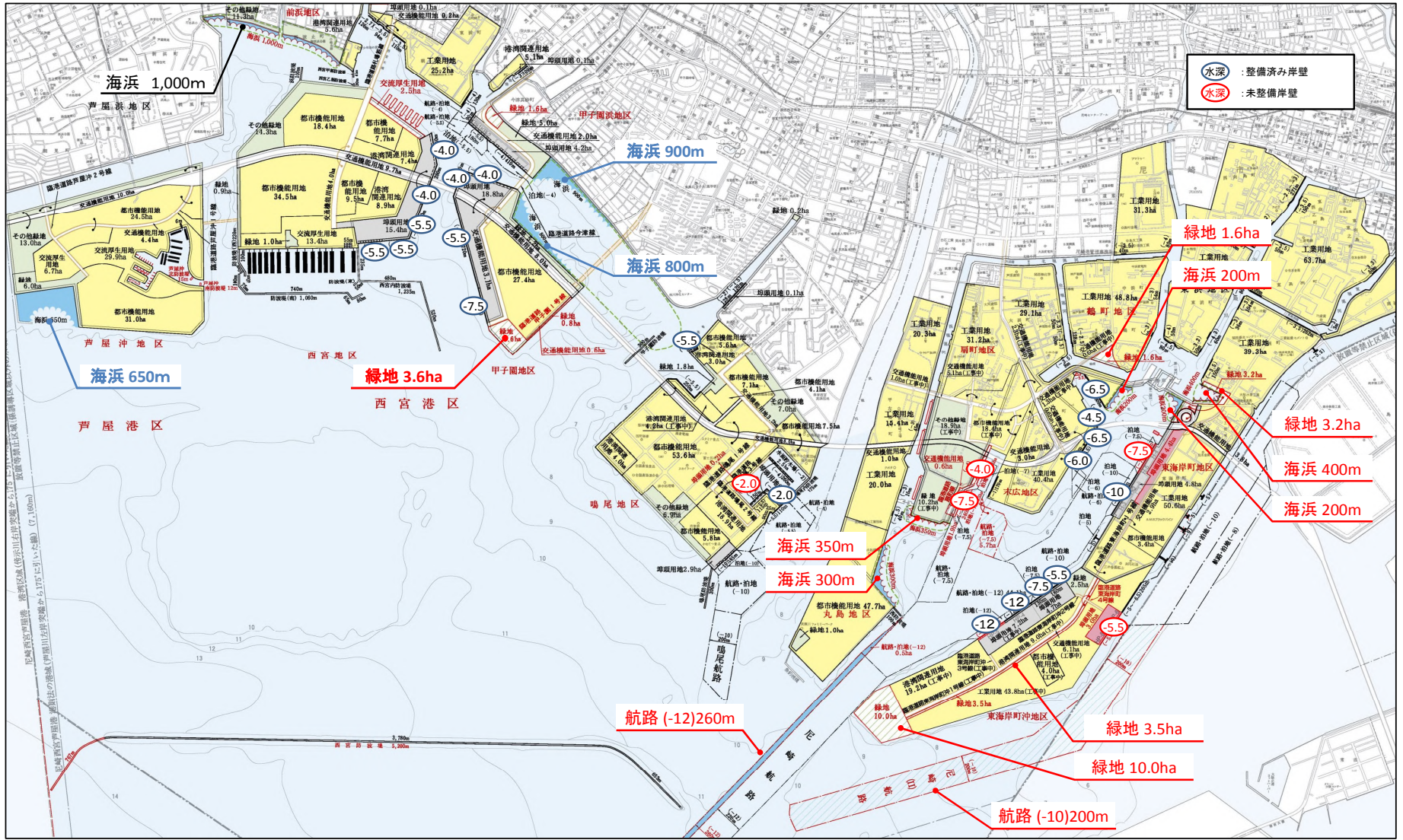


図 1.4.1 尼崎西宮芦屋港の施設整備状況

1.5 新たな長期構想における尼崎西宮芦屋港の役割

長期構想を策定した平成18年2月から約15年が経過し、内外環境に様々な変化が生じている。

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神戸港及び大阪港が「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・関西万博の開催など、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南海トラフ巨大地震や高潮災害といった激甚災害の脅威、カーボンニュートラル等の新たな課題についても、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2050年頃）を見据え、長期構想策定時（H18策定）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

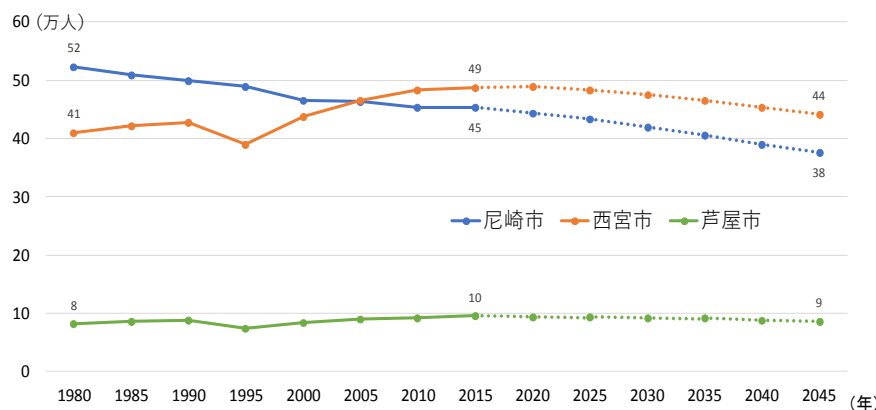
- ① 目標年次の更新：概ね30年後（2050年頃）
- ② 長期構想策定時（H18策定）からの社会・経済情勢の変化
- ③ 尼崎西宮芦屋港の問題点・課題の明確化
- ④ 港湾利用者や背後自治体からの要請の変化

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環境

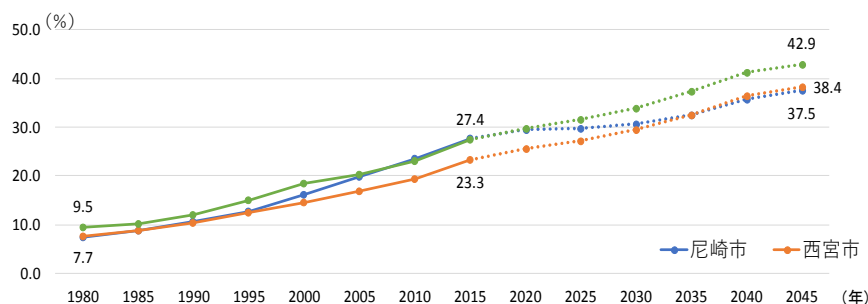
(1) 背後圏の社会・経済

背後市（尼崎市・西宮市・芦屋市）の将来推計人口は、西宮市と芦屋市で、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。



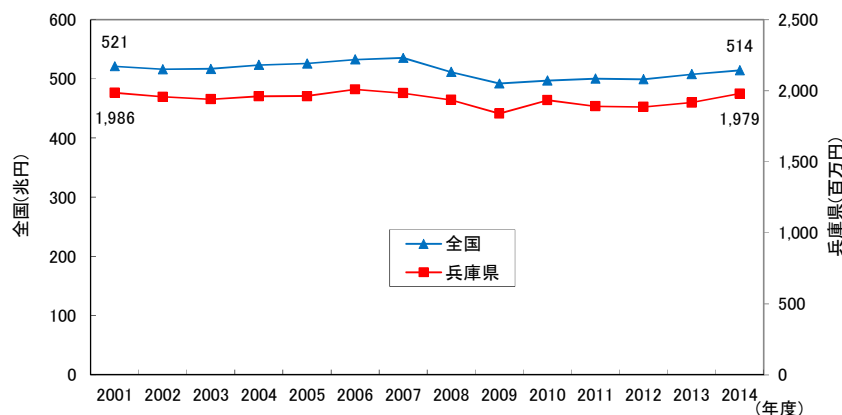
資料：現状「国勢調査」、将来『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』国立社会保障・人口問題研究所

図 2.1.1 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 2.1.2 背後市の高齢化率の推移及び将来推計

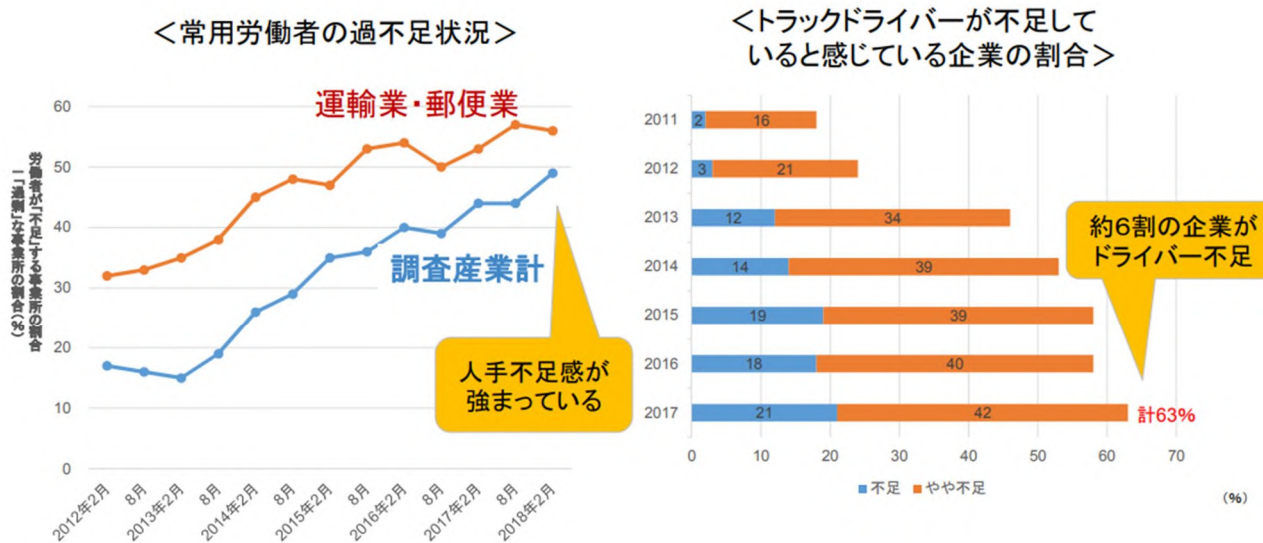


資料：「県民経済計算（93SNA、平成17年基準計数）」内閣府

図 2.1.3 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」

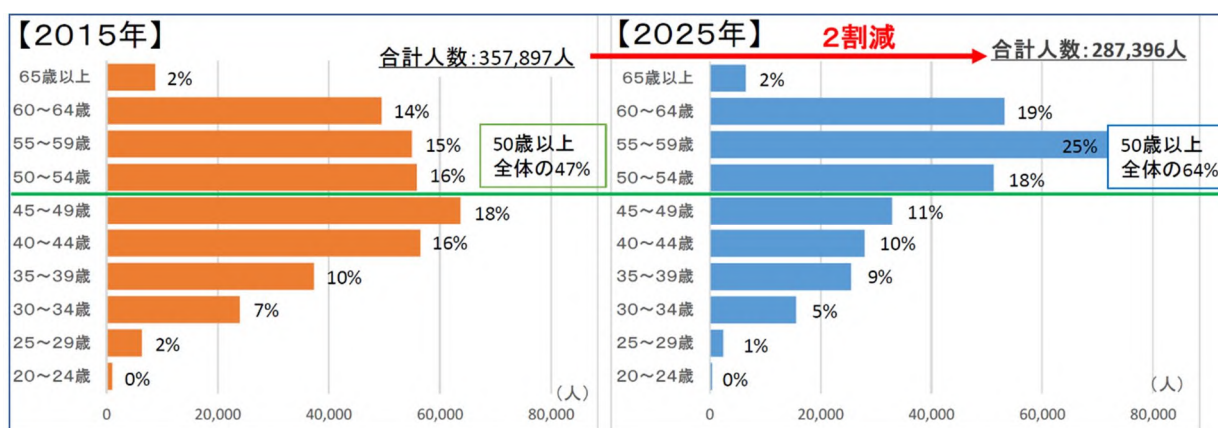
※各年の第2四半期(7月~9月)の数値を掲載

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 2.1.4 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。



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 2.1.5 トラックドライバー需給の将来予測

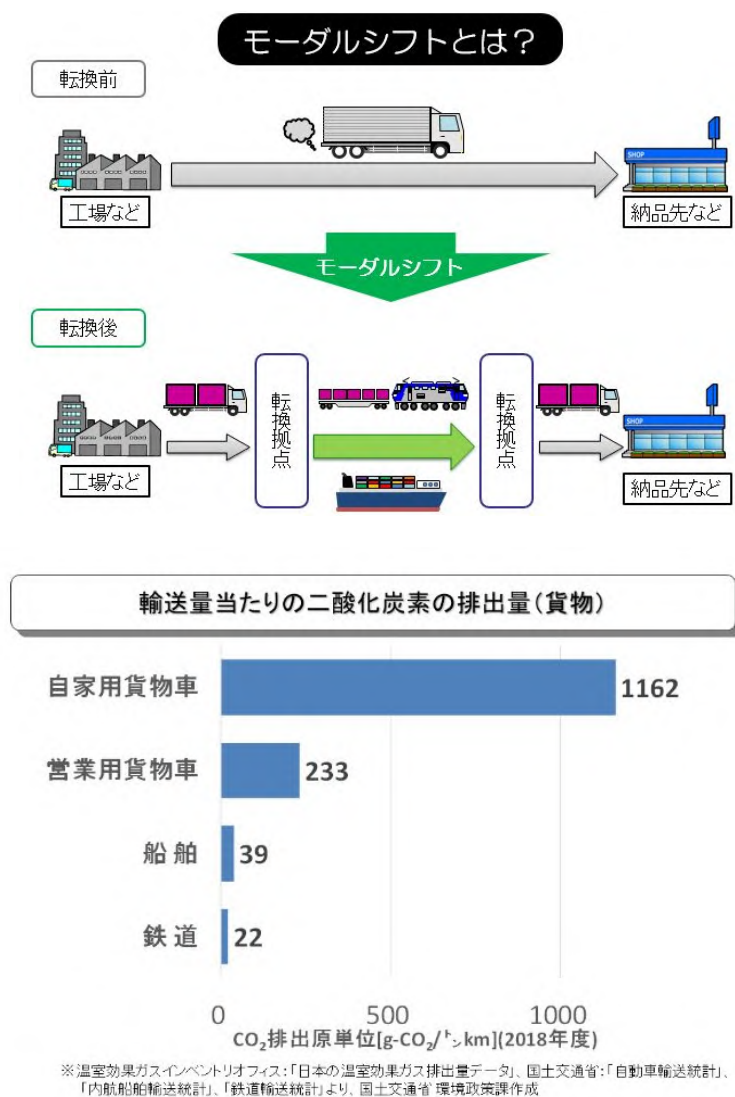
(3) 物流分野における国の方針（モーダルシフト）

現在、多くの企業が環境負荷の低減に取り組んでいる。

輸送（物流）分野の環境負荷の低減には、モーダルシフトや輸配送の共同化、輸送網の集約等の物流効率化が有効である。

モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用に転換することをいい、環境負荷の低減効果が大きい取り組みである。

また、モーダルシフトは、昨今の物流分野における労働力不足や、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送の進展等への対応にも効果が期待されており、国では、「物流総合効率化法」に基づき、モーダルシフトを含む物流効率化の取組に対する支援が行われている。



※出典：国土交通省 HP (運輸部門における二酸化炭素排出量)

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

図 2.1.6 モーダルシフトと輸送手段別の二酸化炭素排出量

(4) 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。

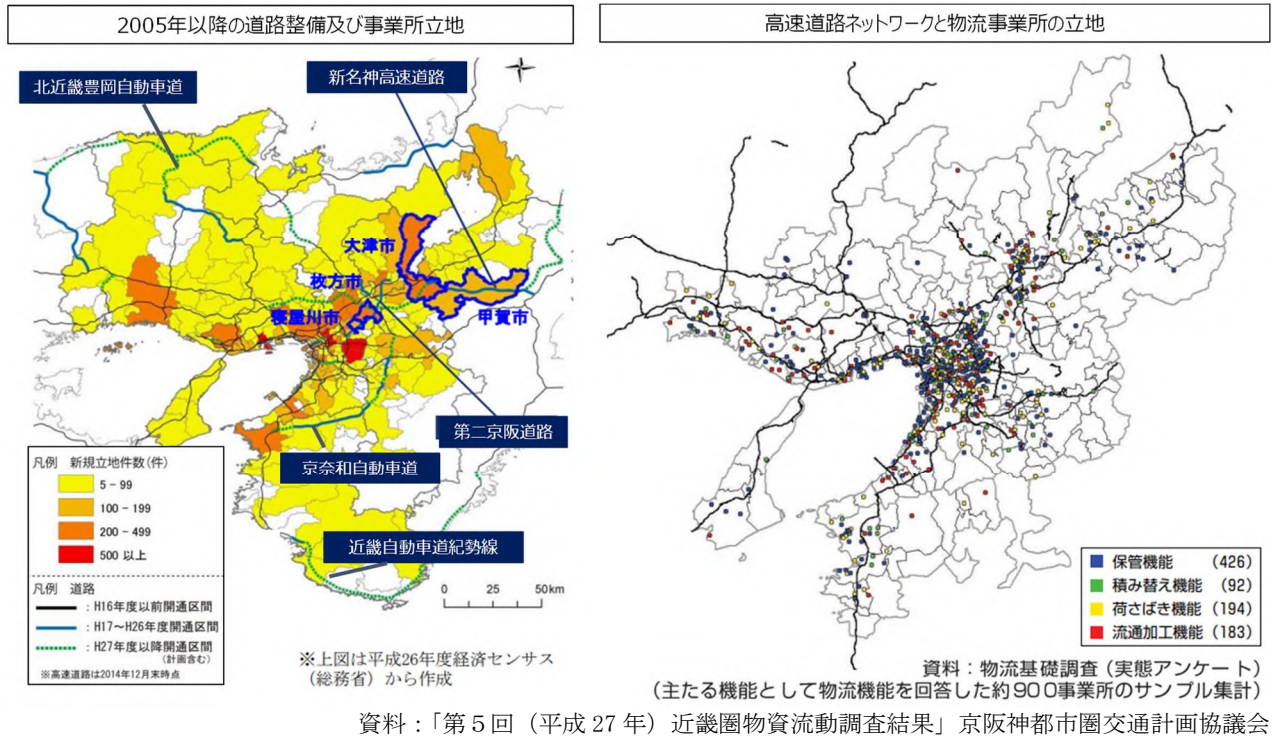


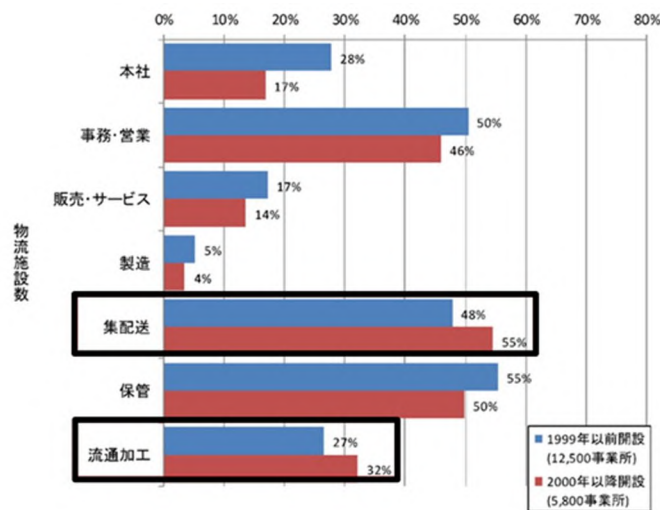
図 2.1.7 平成17年以降の道路整備及び事業所立地

(5) 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多数の立地が見られる。

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 2.1.8 物流施設に求められる役割の変化

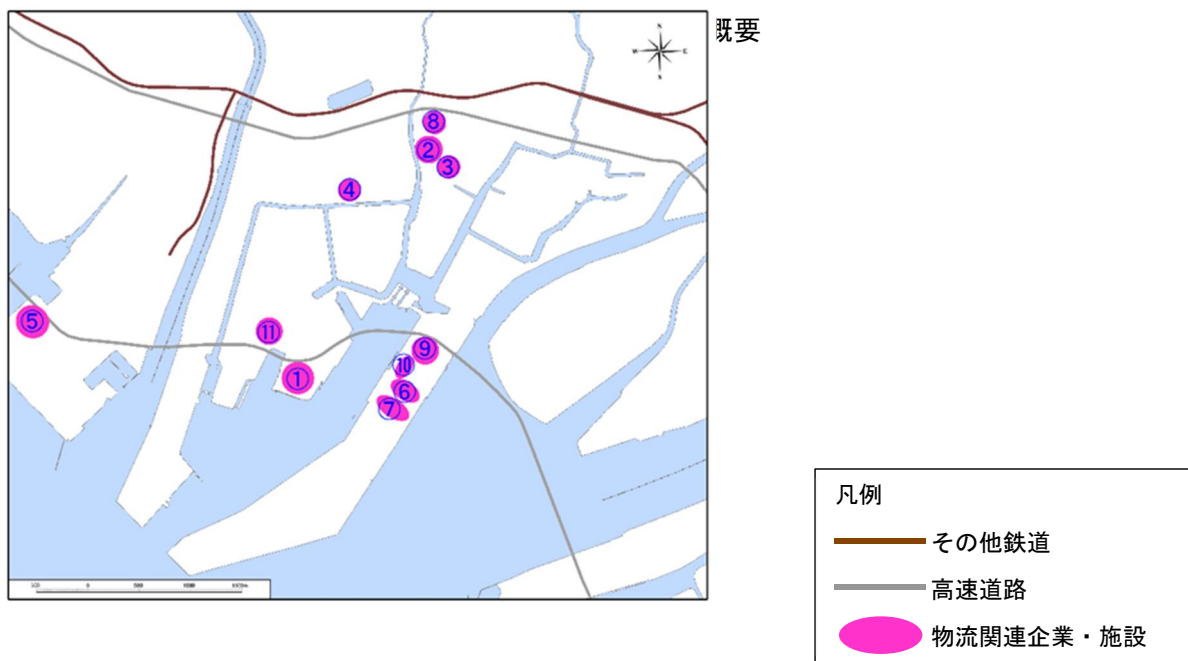
(6) 臨海部への大型物流施設進出事例

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（現在、「日本 GLP 株式会社」）は、2015 年 10 月、兵庫県西宮市に「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が「GLP 鳴尾浜」へ進出している。



出典：日本 GLP 株式会社ホームページ



資料：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

図 2.1.10 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の物流施設立地状況

表 2.1.1 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の物流施設立地企業

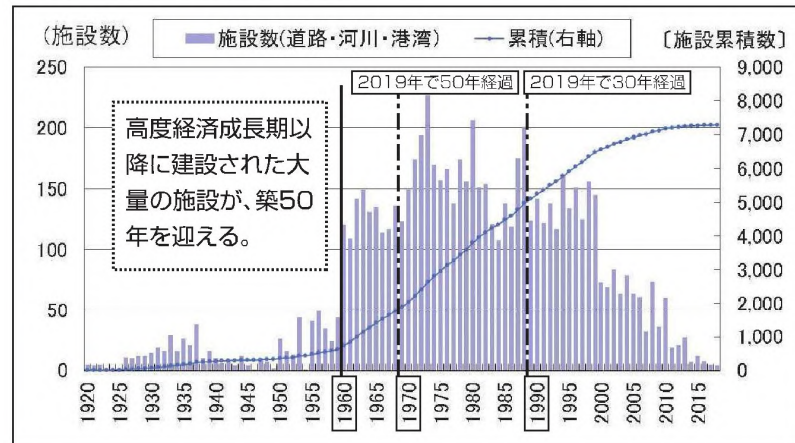
No	分類	企業名	備考
①	物流関連企業・施設	ESR尼崎	マルチテナント型
②		GLP尼崎1	マルチテナント型
③		GLP尼崎2	BTS型
④		GLP尼崎3	BTS型
⑤		GLP鳴尾浜	マルチテナント型
⑥		プロロジス尼崎1	BTS型
⑦		プロロジス尼崎2	マルチテナント型
⑧		プロロジス尼崎3	BTS型
⑨		ロジフロント尼崎II	BTS型 2021.1竣工
⑩		ロジフロント尼崎IV	マルチテナント型 2021.9完成予定
⑪		ロジポート	マルチテナント型

(7) 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。

【主要施設の年度別建設数】

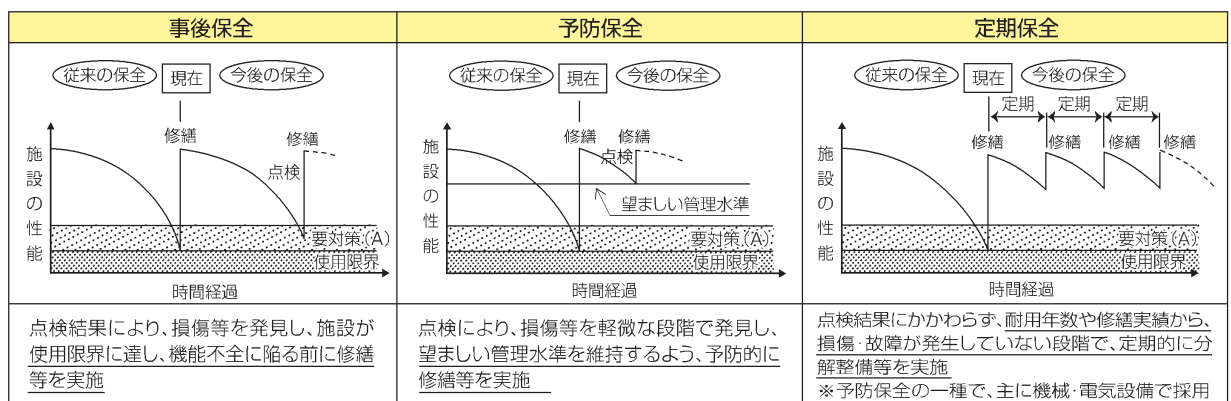


【老朽化施設割合の推移】

■橋	梁(50年経過): 41%(R1)→62%(R11)→79%(R21)
■排水機場	(30年経過): 39%(R1)→69%(R11)→82%(R21)
■水門・堰	(30年経過): 53%(R1)→78%(R11)→91%(R21)

資料：ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画 (R2年3月版)

図 2.1.11 主要施設の年度別建設数及び老朽化施設の割合の推移

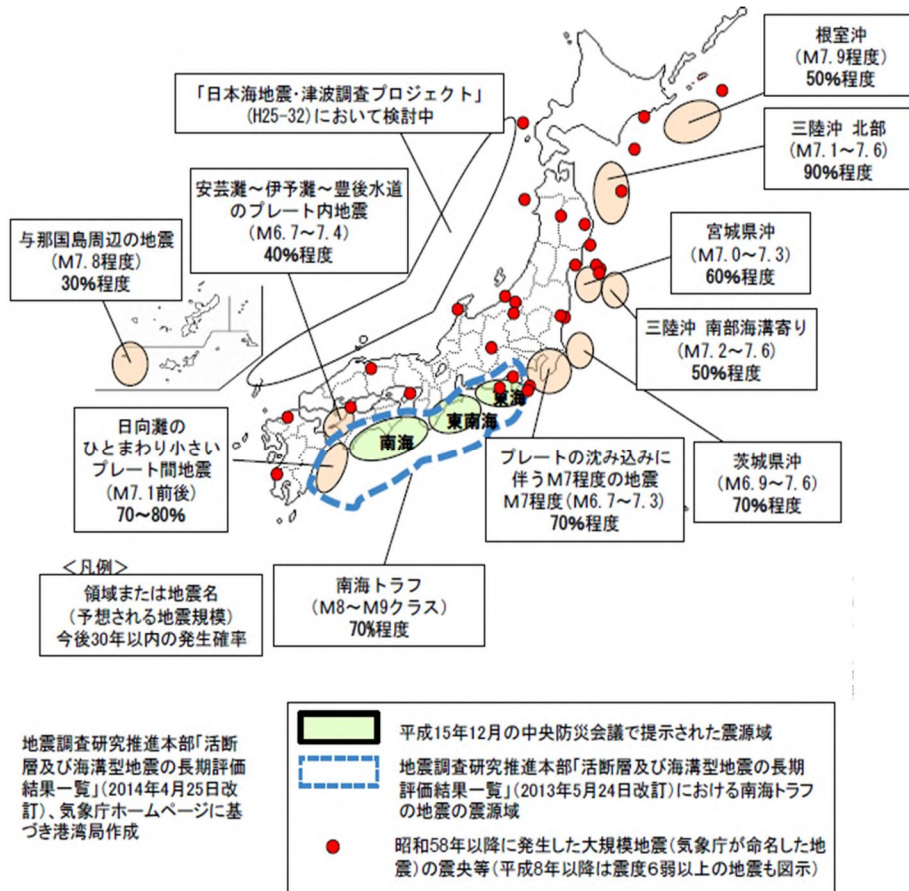


資料：ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画 (R2年3月版)

図 2.1.12 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

(8) 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 2.1.13 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。図 2.1.14 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 2.1.14 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 (広範囲・大規模地震・津波)	首都直下地震 (局所的・大規模地震)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 津波による広範囲な被害が発生（24都府県） 混合廃棄物、塩分を含む廃棄物の発生 災害廃棄物等の輸送路・仮置き場・処分場等の確保が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い範囲に被害が発生 首都圏に被害発生 廃棄物の発生
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% 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、群馬県、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
1) 推定災害廃棄物量 (東日本大震災比較)	2) 最大 約3.2億トン (約16倍)	2) 最大 約1.1億トン (約5倍)
注：今後は、検討対象とすべき地震のケースについて具体的なシナリオを整理し、地域ブロックの特性を考慮して、災害廃棄物等の発生量を推計（都道府県・市町村単位で整理）する。		
1) 推定津波堆積物量	最大 約2,700万トン	-

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 2. 1. 15 大規模地震時の災害廃棄物発生量

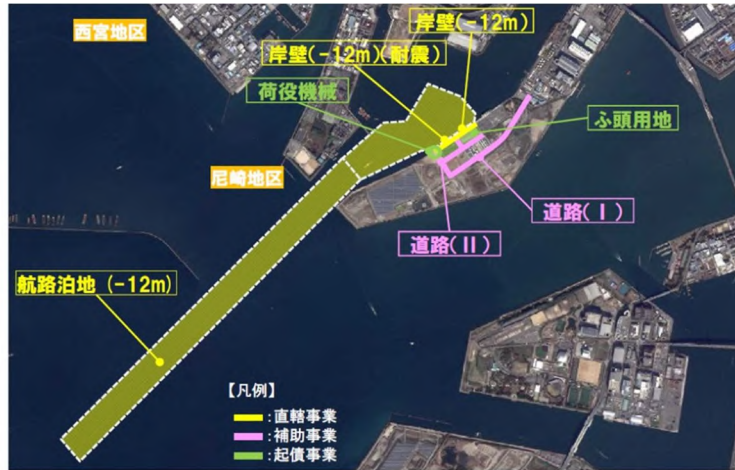
2.2 尼崎西宮芦屋港を取り巻くミクロ環境

(1) 東海岸町沖地区における国際物流ターミナル整備

東海岸町沖地区では、尼崎地区国際物流ターミナル整備事業として、国際物流ターミナルの整備が進められている。

岸壁整備と背後の用地造成を一体的に進めてきており、岸壁の供用とともに自動車関連（2018年供用開始）、鋼材関連（2009年供用開始）の企業等が進出している。

2004年に進出した自動車関連企業の完成自動車は、隣接する-7.5m岸壁及び-5.5m岸壁を利用し、西日本方面への海上輸送を行っている。2018年に進出した自動車関連企業の完成自動車は、-12m岸壁を利用し、西日本方面への完成自動車の搬出および阪神地域への供給を行っている。



資料：「尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業【再評価】（平成29年10月）」近畿地方整備局

図 2.2.1 尼崎地区国際物流ターミナル整備事業の内容

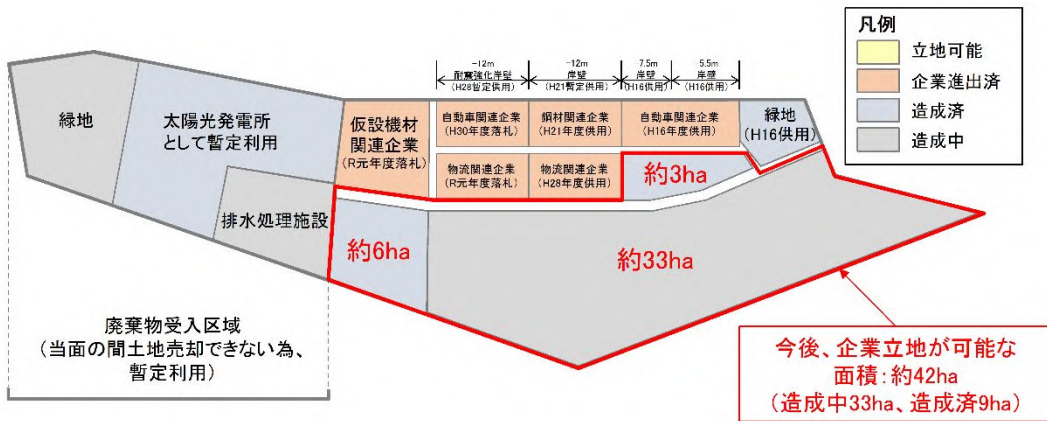


図 2.2.2 東海岸町沖地区における企業進出の状況（出典：兵庫県資料より作成）

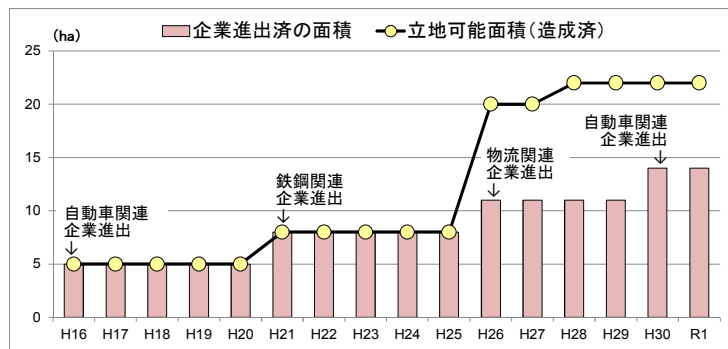


図 2.2.3 東海岸町沖地区における立地可能面積（出典：兵庫県資料より作成）

(2) 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及び大阪港は、2010年8月、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」に選定された。

国際コンテナ戦略港湾「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。

神戸港及び大阪港の中間に立地する尼崎西宮芦屋港は、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、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」との連携が求められる。

政策目的	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		
	○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、 企業の立地環境を向上 させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出		
	※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直接の低下に加え、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、 海外トランシップルートの料金高騰 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 遅延リスク、新機種のリスク 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 欧州基幹航路を週3便に増やす とともに、 北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大 する。また、 アフリカ、南米、中東・インド といった、 現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致 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 多方面・多頻度の直航サービス を充実する。		
主な施策	国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」	国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」
	○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	○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	○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
			

資料：「最終とりまとめ個別施策の取り組み状況」 H30.8.3 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会資料

図 2.2.4 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

(3) 大阪湾周辺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。



出典：新聞報道、各社ウェブサイト等を元に作成

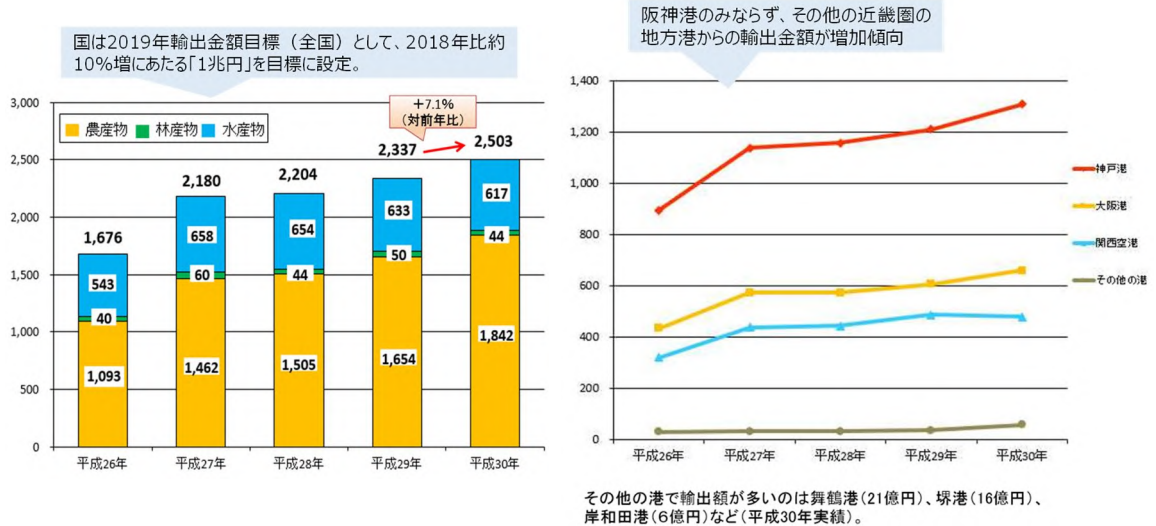
図 2.2.5 大阪湾周辺に近年竣工した（竣工予定）の主な大型物流施設

(4) 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。

農水産物の物流にあたっては、貨物が小ロットであることによる輸送費の増加や、いかに鮮度保持を行いつつ輸出を行うか等が課題である。

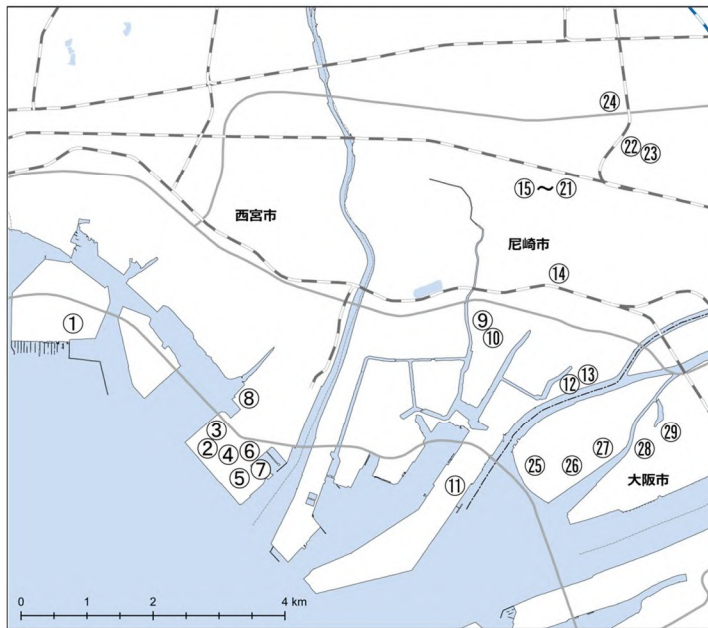


出典：近畿農政局「近畿管内における農林水産物・食品の輸出の状況と取組（R1.9）」

図 2.2.6 近畿の農林水産物輸出金額、港別輸出額の推移

(5) 冷凍・冷蔵倉庫の進出

尼崎市の内陸～臨海部では、冷蔵冷凍倉庫が集積している。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。



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-関西西事業所	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

※ 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

資料：登録倉庫業事業者棟別リスト（国土交通省）

図 2.2.7 尼崎西宮芦屋港背後の冷蔵・冷凍倉庫

(6) 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、背後圏から尼崎西宮芦屋港へのアクセス性についても向上するものと考えられる。



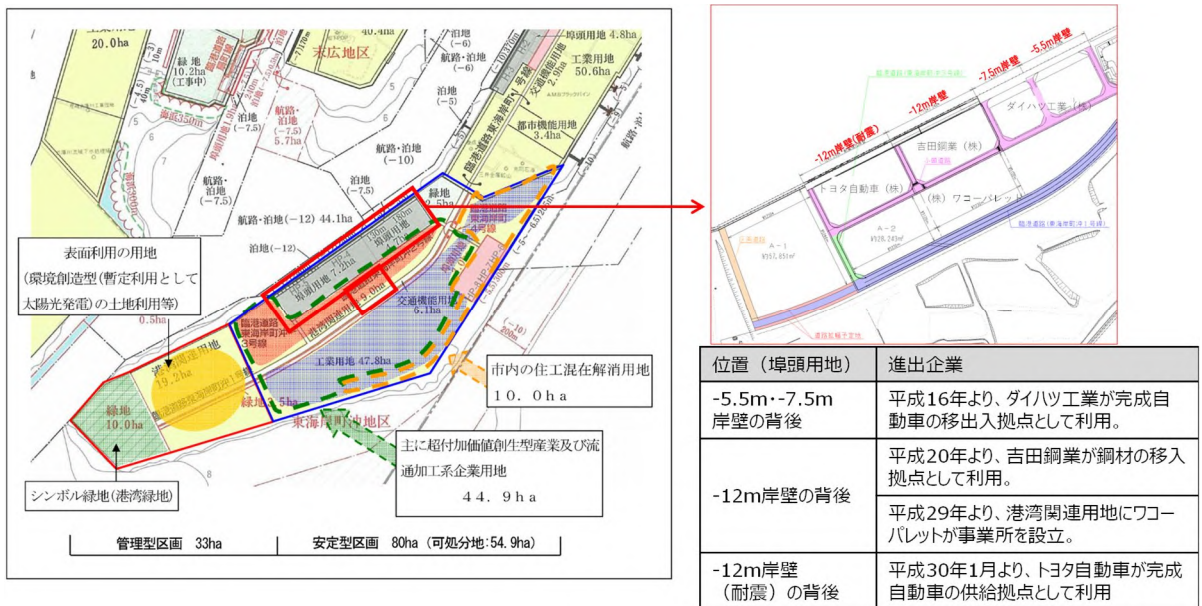
出典：兵庫県ウェブサイト

図 2.2.8 名神湾岸連絡線の概要

(7) 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、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。

一方で、フェニックス尼崎沖埋立処分場の埋立はほぼ完了しており、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。



出典：フェニックス（東海岸町沖地区）早期土地利用基本計画（H26.3）、兵庫県資料より作成

図 2.2.9 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

(8) 大阪港夢洲地区における大阪・関西万博に関する整備

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・関西万博開催に向けた整備が見込まれ、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となっている。



※計画・構想中の内容を含む現段階での想定であり、今後変更することがある。

出典：「大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域整備実施方針(案)」

図 2.2.10 大阪・夢洲地区 IR 予定区域（概略図）及び 2025 年万博の開催概要

(9) 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（定員 12 名以下）がわが国でも見られる。スーパーヨットは数日間の滞在期間に多額の消費が見込まれることから、極めて大きな経済効果をもたらすことが期待されている。

しかし、わが国の多くのマリーナは、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状況である。



全長: 119m 5,959 G.T. 写真提供: 舵社

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」

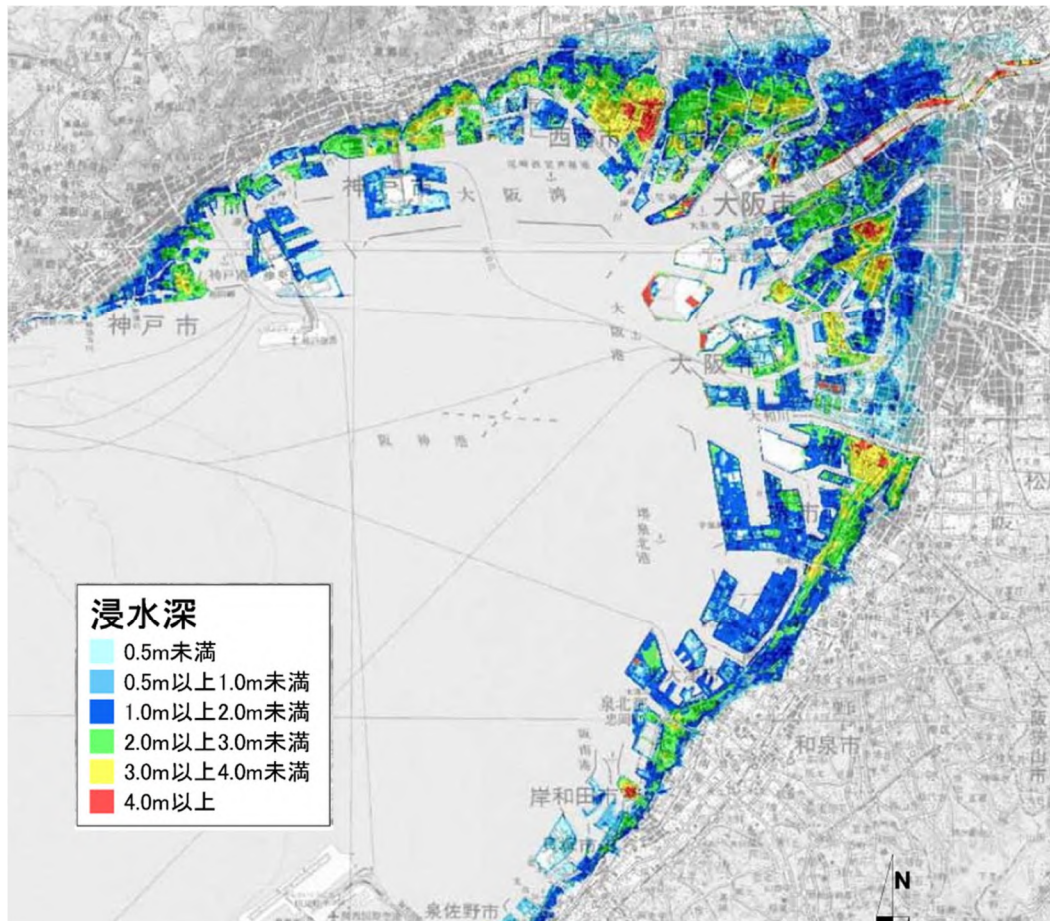
図 2.2.11 スーパーヨットによる多額の観光消費

(10) 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した。兵庫県は 2019 年度に「兵庫県高潮対策 10 箇年計画」を策定し、高潮への対策についてもハード・ソフト両面の対策に引き続き取り組んでいる。

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されている。



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 2.2.12 大阪湾の台風発生時の高潮による浸水被害想定

表 2.2.1 2018 年台風第 21 号による大阪湾の高潮被害の発生

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

※2：平滑値 (約 3 時間平均値)

資料：気象庁 HP より作成



出典：兵庫県「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会 尼崎西宮芦屋港部会 とりまとめ」

図 2.2.13 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の高潮被害状況



出典：兵庫県「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会 尼崎西宮芦屋港部会 とりまとめ」

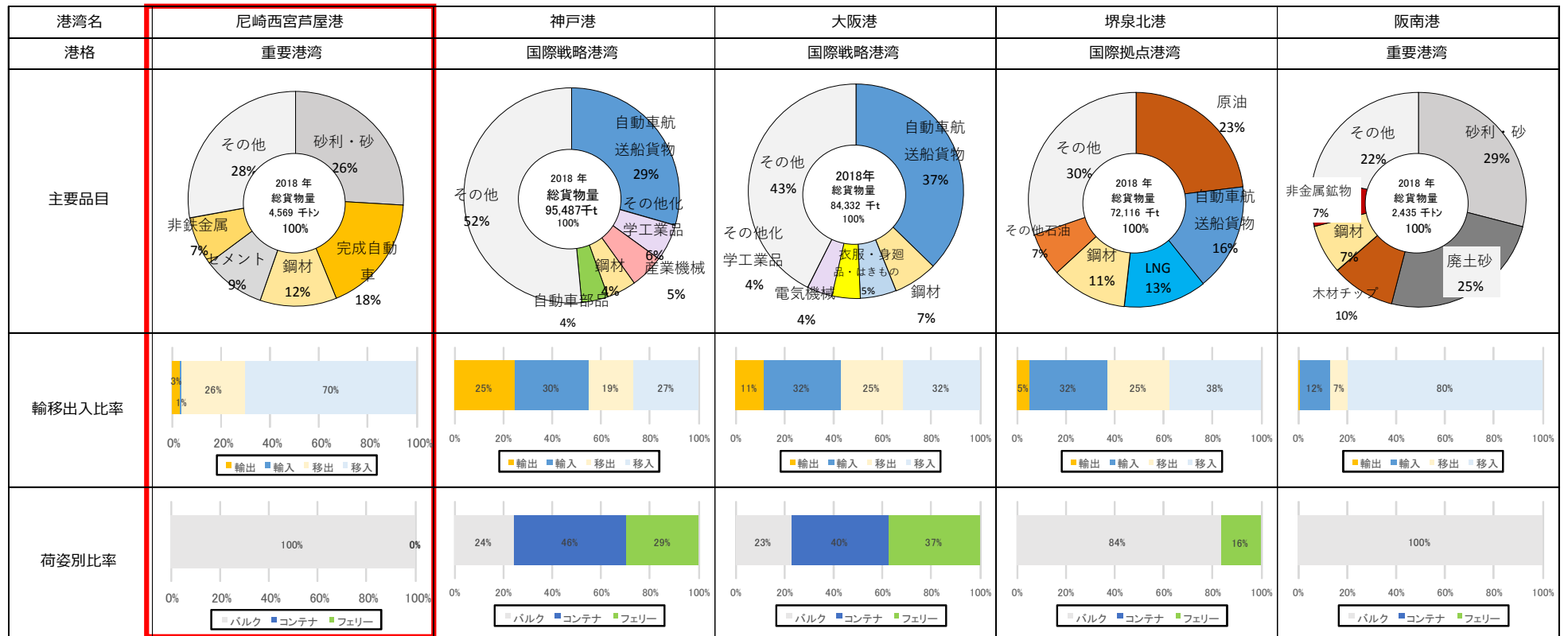
図 2.2.14 2018 年台風第 21 号による尼崎西宮芦屋港の堤内地浸水エリア

2.3 尼崎西宮芦屋港の現況

(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、国際物流を担う神戸港・大阪港・堺泉北港の 10 分の 1 以下である。

取扱貨物は内貿に特化しており、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 2.3.1 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。

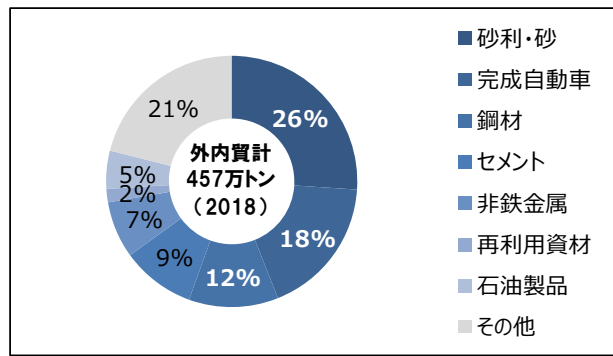


図 2.3.2 品目別取扱貨物量シェア (2018年・外内貿および公専計)

尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移は、2006年の6,988千トン进行ピークに減少に転じ、近年は5,000千トン前後で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。

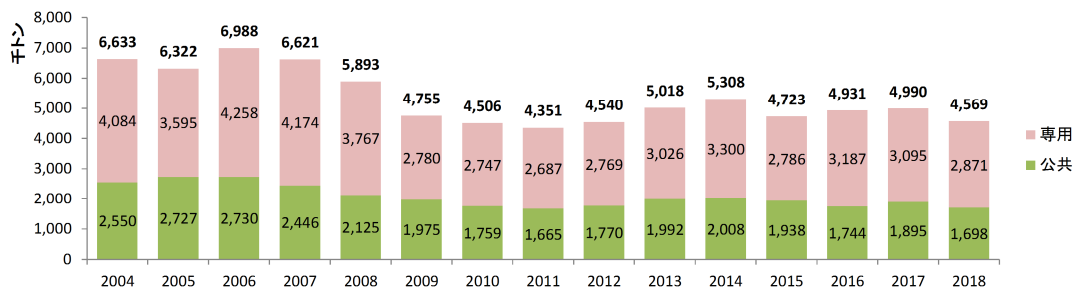


図 2.3.3 公共・専用施設別 取扱貨物量の推移

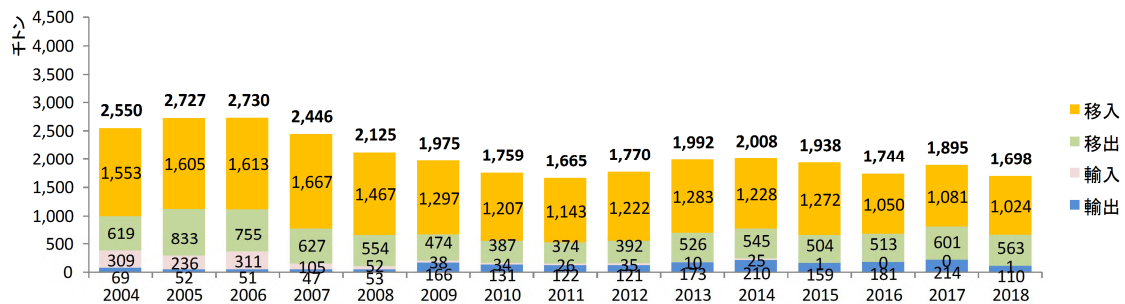


図 2.3.4 公共施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

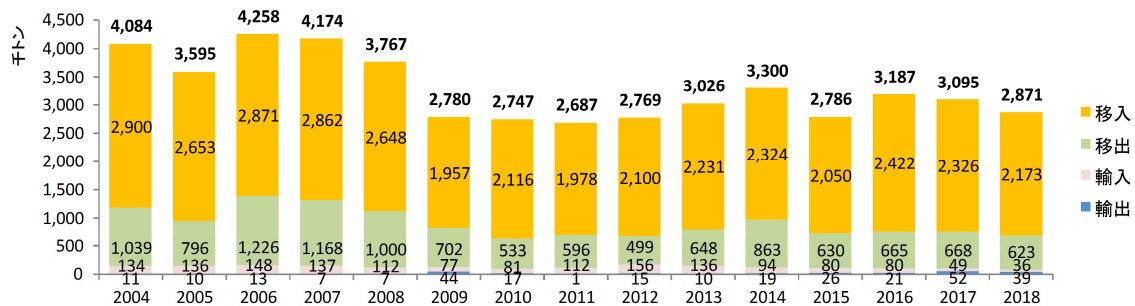


図 2.3.5 専用施設 取扱貨物量の推移 (輸移出入別)

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。

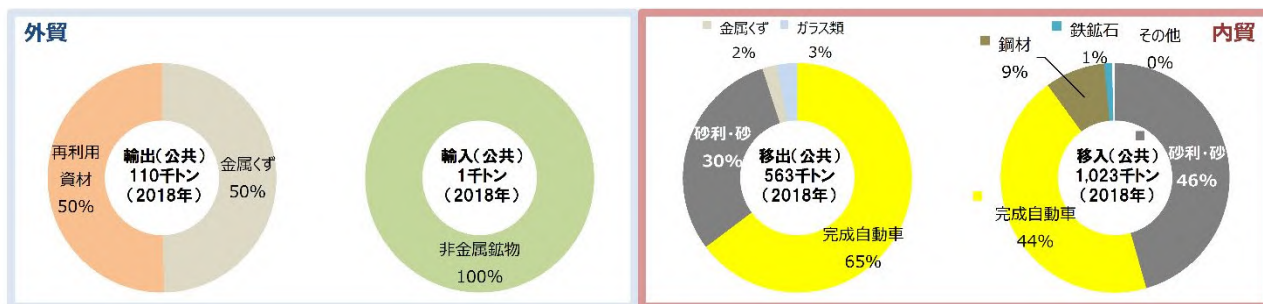


図 2.3.6 公共施設の取扱貨物品目 (2018年)

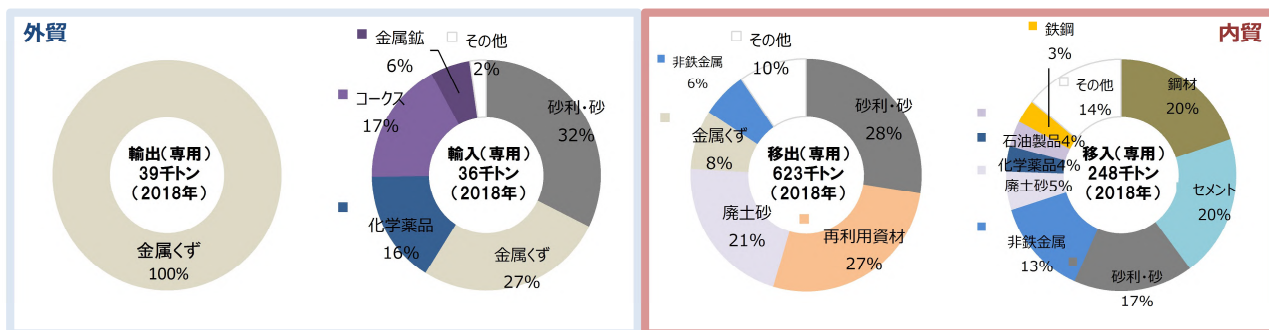
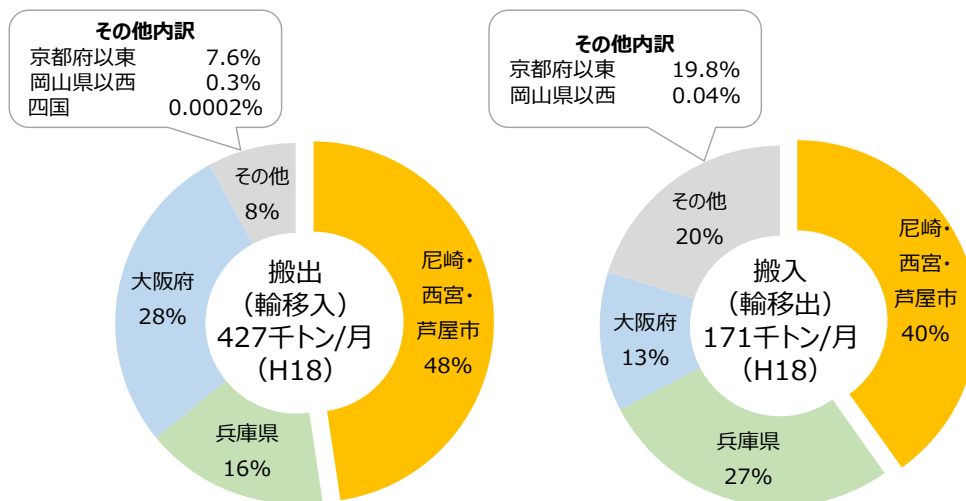


図 2.3.7 専用施設の取扱貨物品目 (2018年)

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 2.3.8 尼崎西宮芦屋港取扱貨物の背後流動 (2006年)

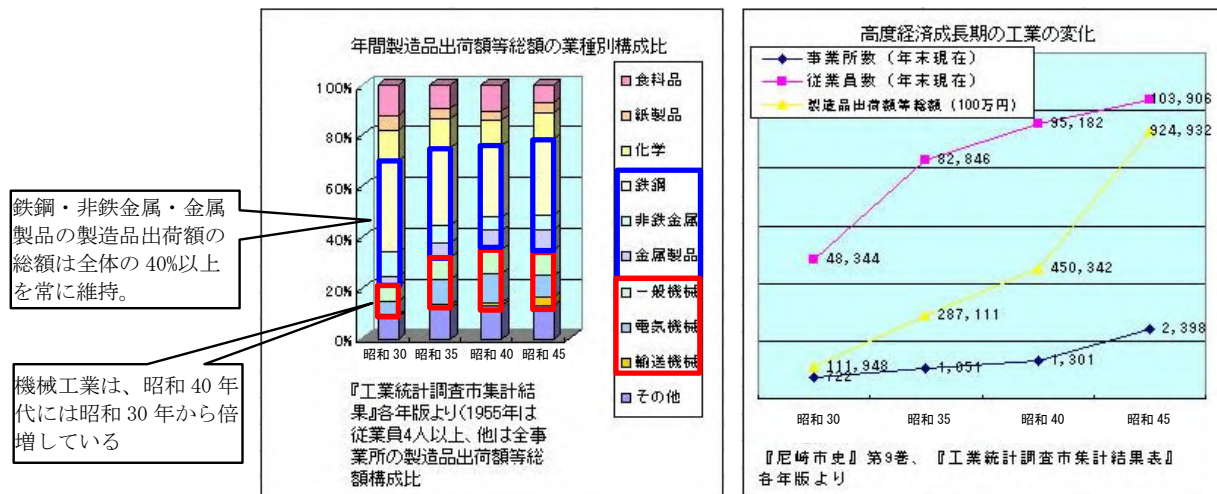
尼崎市は、明治時代、紡績工場の開業で工業都市としての第一歩を踏み出し、大正から昭和にかけては重工業都市として発展し、戦後にはわが国の高度経済成長をリードしてきた。

戦後復興期を脱した尼崎市の製造業は、高度経済成長が始まる昭和30年（1955）からドル・ショック直前の45年にかけて、量的な面では大きな成長を遂げた。この間、製造品出荷額等総額は8.3倍となっており、卸売物価指数の上昇を勘案しても、約7倍に増えている。

製造業の全般的な伸びを反映して、事業所数と従業員数が増加している。しかし、製造品出荷額等総額と同じく昭和30年から45年にかけての増加率を計算すると、事業所数で3.3倍、従業員数で2.1倍と、製造品出荷額等総額に比べてかなり低い伸び率となっていることから、1事業所あたりの製造品出荷額等総額は2.5倍、従業員1人あたりでは4倍となり、製造業全体の生産性が大きく向上したことがわかる。

業種別で見ると、鉄鋼・非鉄金属・金属製品の合計が、つねに製造品出荷等総額全体の40%以上を占めており、高度成長期の尼崎市の経済を支える基礎となっている。それに次ぐのが一般機械・電気機械・輸送機械といった機械工業で、昭和30年には鉄鋼・金属関係の約25%の規模であったものが、40年代には50%以上の規模にまで成長している。

その後、社会情勢の影響を受けて産業構造は変化するものの、図2.3.11より、現在においても鉄鋼業の製造品出荷額は全体の18%を占め、尼崎市の主要工業であることに加え、鉄鋼等の物流拠点も多く存在している。



資料：「Web版 図説 尼崎の歴史 現代編第2節 高度経済成長期の尼崎1（産業構造の転換（1）」

図 2.3.9 高度経済成長期における尼崎市の製造業の量的拡大状況

(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品製造業が主要工業となっている。

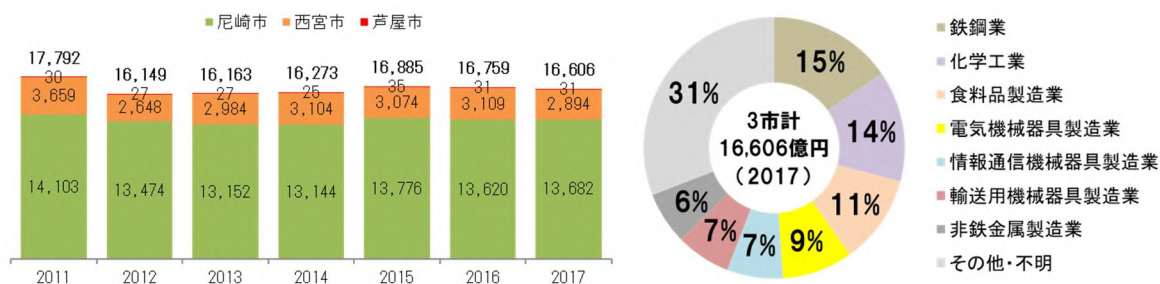
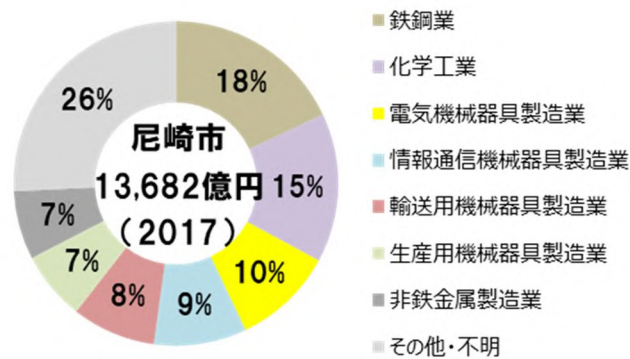
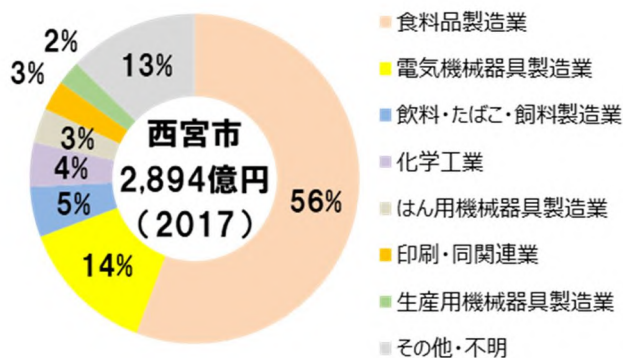


図 2.3.10 背後3市の製造業種別 製造品出荷額等の推移および構成比(2011~2017年)



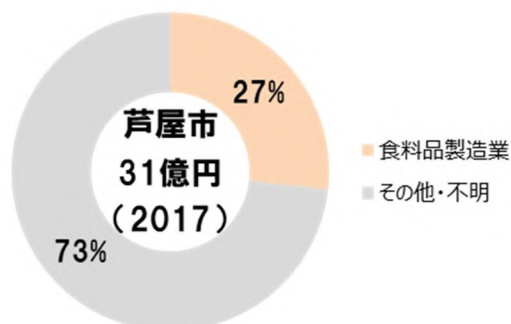
資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

図 2.3.11 尼崎市の製造品荷額等構成比 (2017年)



資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

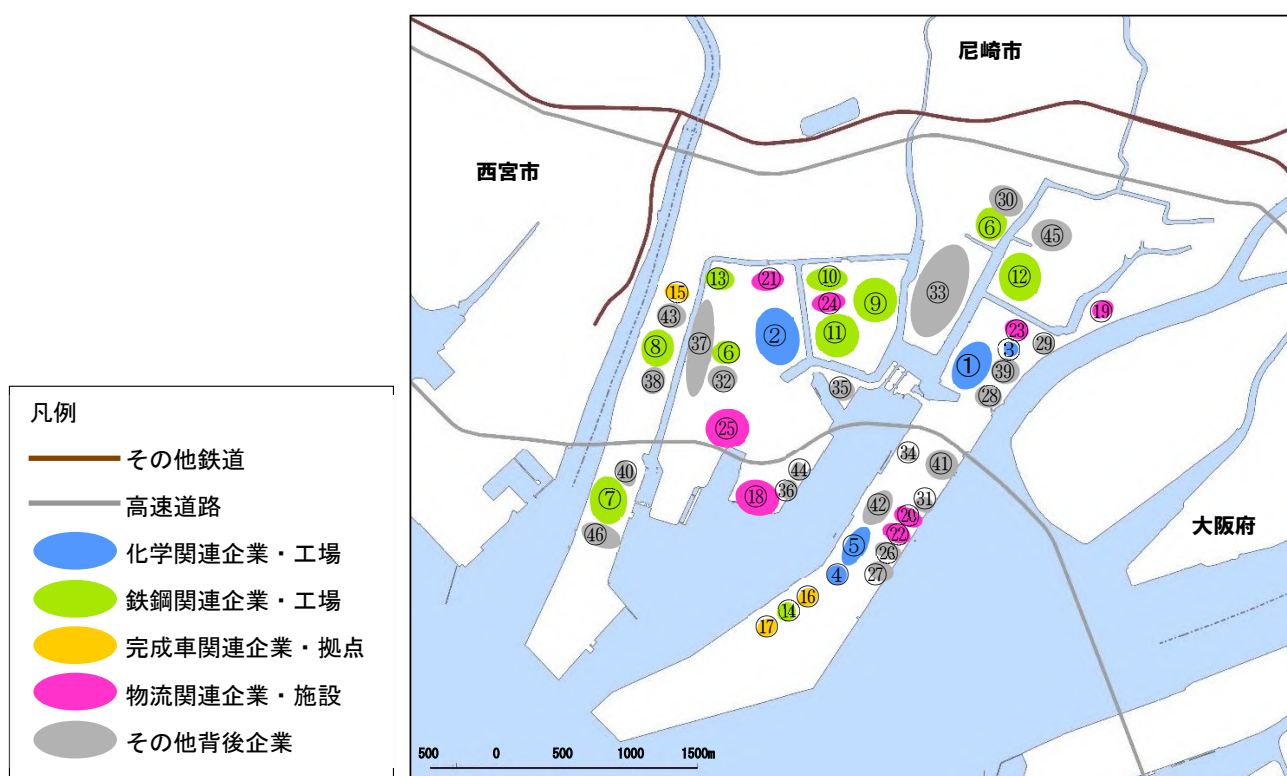
図 2.3.12 西宮市の製造品出荷額等構成比 (2017年)



資料：平成 23～30 年 工業統計年報（市区町村編）より作成

図 2.3.13 芦屋市の製造品出荷額等構成比 (2017年)

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、特に尼崎市で港湾直背後に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。



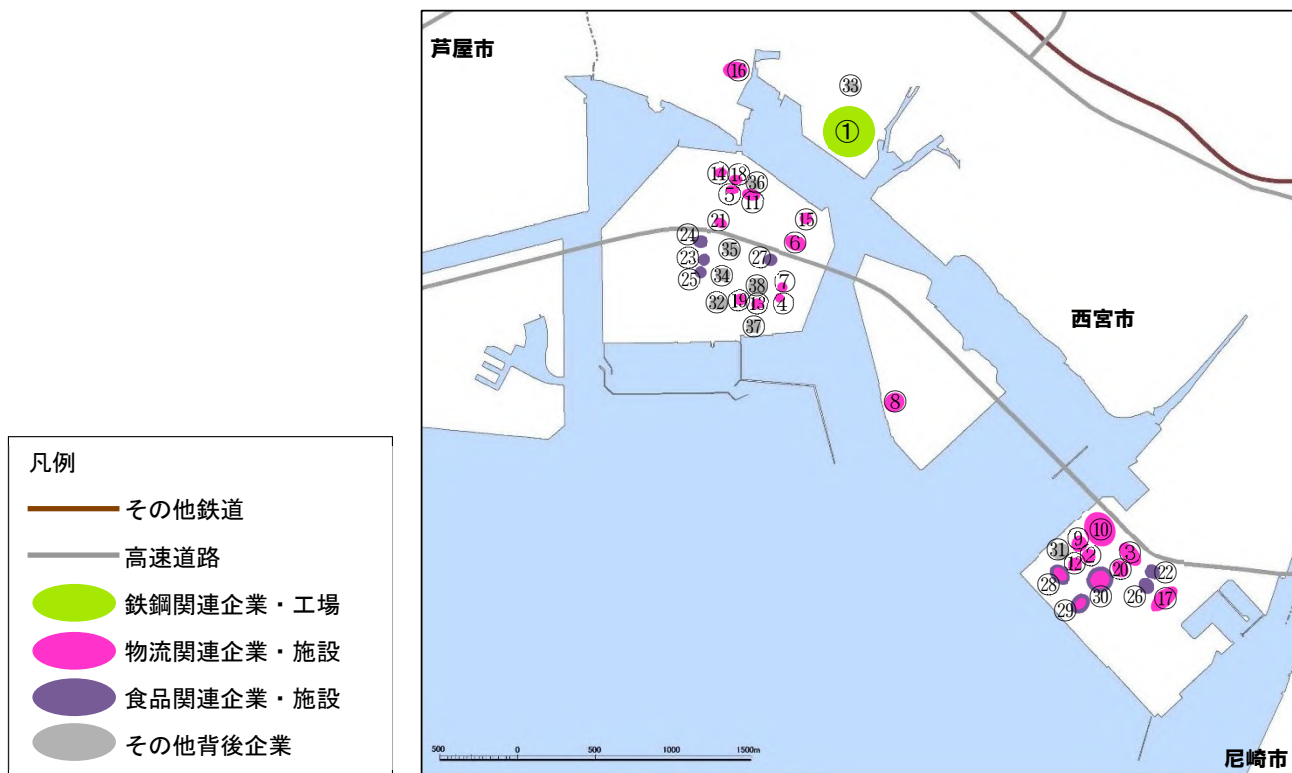
資料：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

図 2.3.14 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の企業立地状況

表 2.3.1 尼崎西宮芦屋港背後（尼崎港区）の立地企業

No	分類	企業名	No	分類	企業名
①	化学関連企業・工場	(株) 大阪ソーダ 尼崎工場	②6	その他背後企業	尼崎市クリーンセンター 第2工場
②		日油 (株) 尼崎工場	②7		尼崎市資源リサイクルセンター
③		日東化成 (株) 尼崎工場	②8		岩谷瓦斯 (株) 尼崎工場
④		丸美化成 (株)	②9		宇部三菱セメント (株) 大阪支店
⑤		三菱ケミカル物流 (株) 尼崎油槽所	③0		尼崎サービスステーション
⑥	鉄鋼関連企業・工場	(株) クボタ 阪神工場	③1		AGC (株) 関西工場尼崎事業所
⑦		(株) クボタ 丸島分工場・阪神工場	③2		NSステンレスサービスセンター (株)
⑧		神鋼建材工業 (株)	③3		関西サービスセンター
⑨		神鋼鋼線工業 (株)	③4		(株) MCエバテック 尼崎事業所
⑩		日亜鋼業 (株)	③5		(株) 大阪チタニウムテクノロジーズ
⑪		日鉄日新製鋼 (株)	③6		大道倉庫 (株) 東海岸町倉庫
⑫		日本製鉄 (株) 尼崎製造所	③7		大道埠頭 (株) 鶴町作業所
⑬		日本鍛工 (株)	③8		(株) 関西スーパーマーケット 尼崎センター
⑭		吉田鋼業 (株) 尼崎倉庫 阪神HMP	③9		関西熱化学 (株) 尼崎事業所
⑮		完成車関連企業・拠点	神戸日野自動車 (株)		④0
⑯	ダイハツ尼崎港		④1		(株) ジェイ・エム・アール
⑰	トヨタ自動車 (株)		④2		白石カルシウム (株) 尼崎倉庫
⑱	物流関連企業・施設	ESR尼崎	④3		(株) セツメン
⑲		トナミ運輸 (株) 尼崎支店	④4		日本興商 (株)
⑳		日通・パナソニックロジスティクス (株) 西日本グローバル物流センター	④5		日本ヒューム (株) 尼崎工場
㉑		阪神センコー運輸 (株)	④6		(株) フジサワ・マルゼン
㉒		福岡運輸 (株) 関西センター			三菱電線工業 (株) 尼崎事務所
㉓		松本運輸倉庫 (株)			武庫川工業団地
㉔		ヤマト運輸 (株) 西大阪主管支店			
㉕		(株) ランドキャリア 尼崎物流センター			

西宮港区では、物流関連企業・施設が集積している。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：国土地理院 基盤地図情報、各社ウェブサイト等より作成

図 2.3.15 尼崎西宮芦屋港背後（西宮港区）の企業立地状況

表 2.3.2 尼崎西宮芦屋港背後（西宮港区）の立地企業

No	分類	企業名	No	分類	企業名
①	鉄鋼関連企業・工場	(株) JFEスチール 東日本製鉄所 西宮工場	⑳	食品関連企業・工場	エスフーズ (株)
②	物流関連企業・施設	尼伸運輸 (株)	㉑		(株) カナリー 西宮工場
③		いすゞ自動車 (株) 関西部品センター	㉒		(株) 神明 西宮浜北工場
④		かねひろ運輸 (株)	㉓		長岡実業 (株)
⑤		久保運輸 (株)	㉔		フジッコ (株) 鳴尾工場
⑥		(株) ケー・シー・エス	㉕	丸安青果 (株) 西宮浜センター	
⑦		光映興産 (株)	㉖	(株) 協同食品センター	
⑧		新日本流通 (株) 甲子園浜事業所	㉗	JA全農ミートフーズ (株)	
⑨		新日本流通 (株) 鳴尾浜事業所	㉘	食品関連企業・工場	生協コープこうべ 鳴尾浜配送センター
⑩		GI.P鳴尾浜	㉙		(株) 朝日プリンテック 阪神工場
⑪		鈴与 (株) 西宮事業所	㉚	その他背後企業	(株) SYSヨシダ
⑫		テック物流 (株)	㉛		大澤本家酒造 (株)
⑬		西宮貨物運輸 (株)	㉜		共栄紙業 (株) 西宮浜工場
⑭		西宮冷蔵 (株)	㉝		キョーワ (株) 関西配送センター
⑮		(株) 西村運送	㉞		(株) 啓徳
⑯		日本通運 (株) 阪神支店泉町倉庫	㉟		(株) 東洋トレーディング 西宮ヤード
㉑		ハウス物流サービス (株) 鳴尾浜物流センター	㊱		中山福 (株) 大阪支店
㉒		阪神ロジテム (株)			
㉓	宮田運輸 (株)				
㉔	(株) リクサス 阪神物流センター				
㉕	菱重コールドチェーン (株)				
㉖	西宮サービスセンター				

(3) 生活・環境

西宮市、芦屋市の臨海部には、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)と西宮ボートパーク(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している。

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。

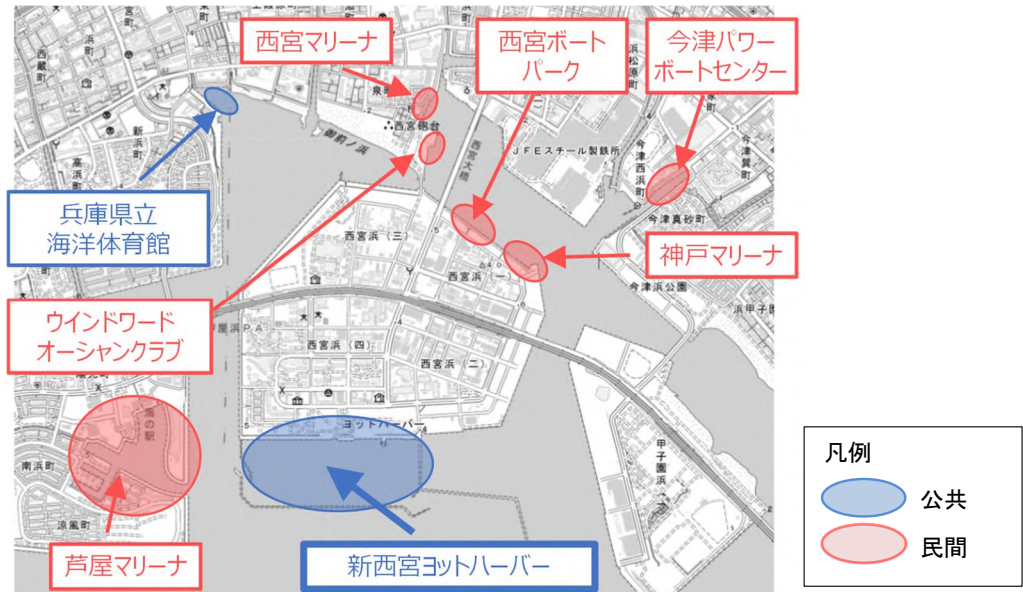
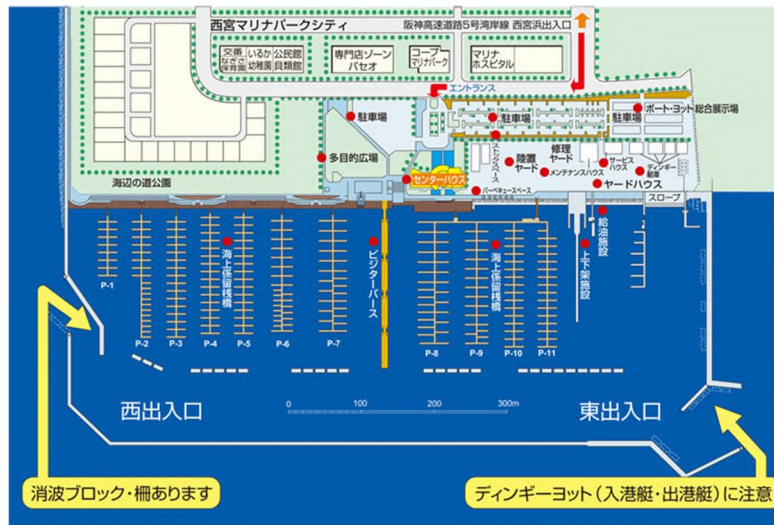


図 2.3.16 西宮・芦屋港区周辺の公共・民間マリーナ



資料：新西宮ヨットハーバーHP

図 2.3.17 新西宮ヨットハーバー施設マップ

表 2.3.3 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

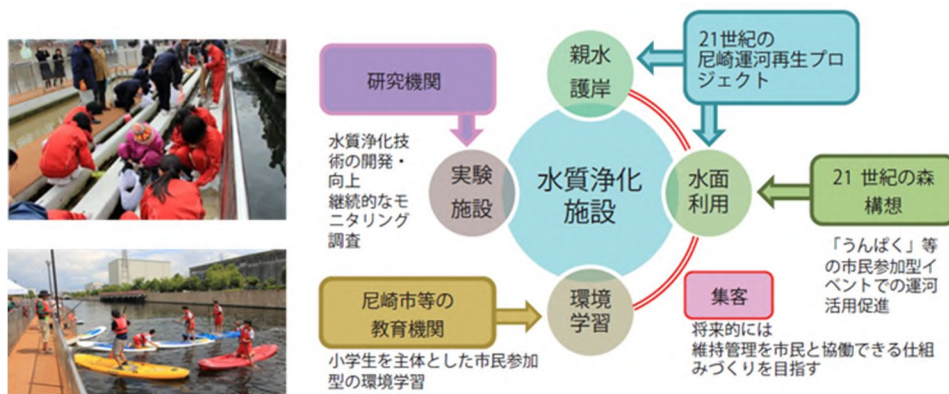
大阪湾では、平成 16 年に「大阪湾再生行動計画」が策定（平成 26 年に第二期計画が策定）され、快適な海辺空間の充実を目指し、関係省庁及び関係地方公共団体等が連携して、臨海部における親水性の高い交流拠点や公園緑地の整備が進められている。

尼崎西宮芦屋港では「尼崎 21 世紀の森構想」による臨海地域の緑化に取り組んでいる。また、「21 世紀の尼崎運河再生プロジェクト」に基づき、平成 24 年に海藻等を活用した水質浄化施設がされ、平成 25 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。

表 2.3.4 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



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

図 2.3.18 尼崎運河再生の拠点「北堀キャナルベース」

尼崎 21 世紀の森構想は、尼崎臨海地域を魅力と活力あるまちに再生するため、陸域での環境負荷を少なくするとともに、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り環境共生型のまちづくりを目指すものであり、国道 43 号以南の約 1,000ha を対象地区とした構想である。21 世紀を時間軸とした長期的な取り組みで行う一大プロジェクトであることから、先行的、重点的に森づくりを実現できるエリアを先導的な拠点として、全域に波及させていく段階的な手法で進めていくこととされている。

現在、「森と水と人が共生する環境創造のまち」の先導整備地区に位置づけられた「尼崎の森中央緑地」(約 29ha) の整備を進めており、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%)



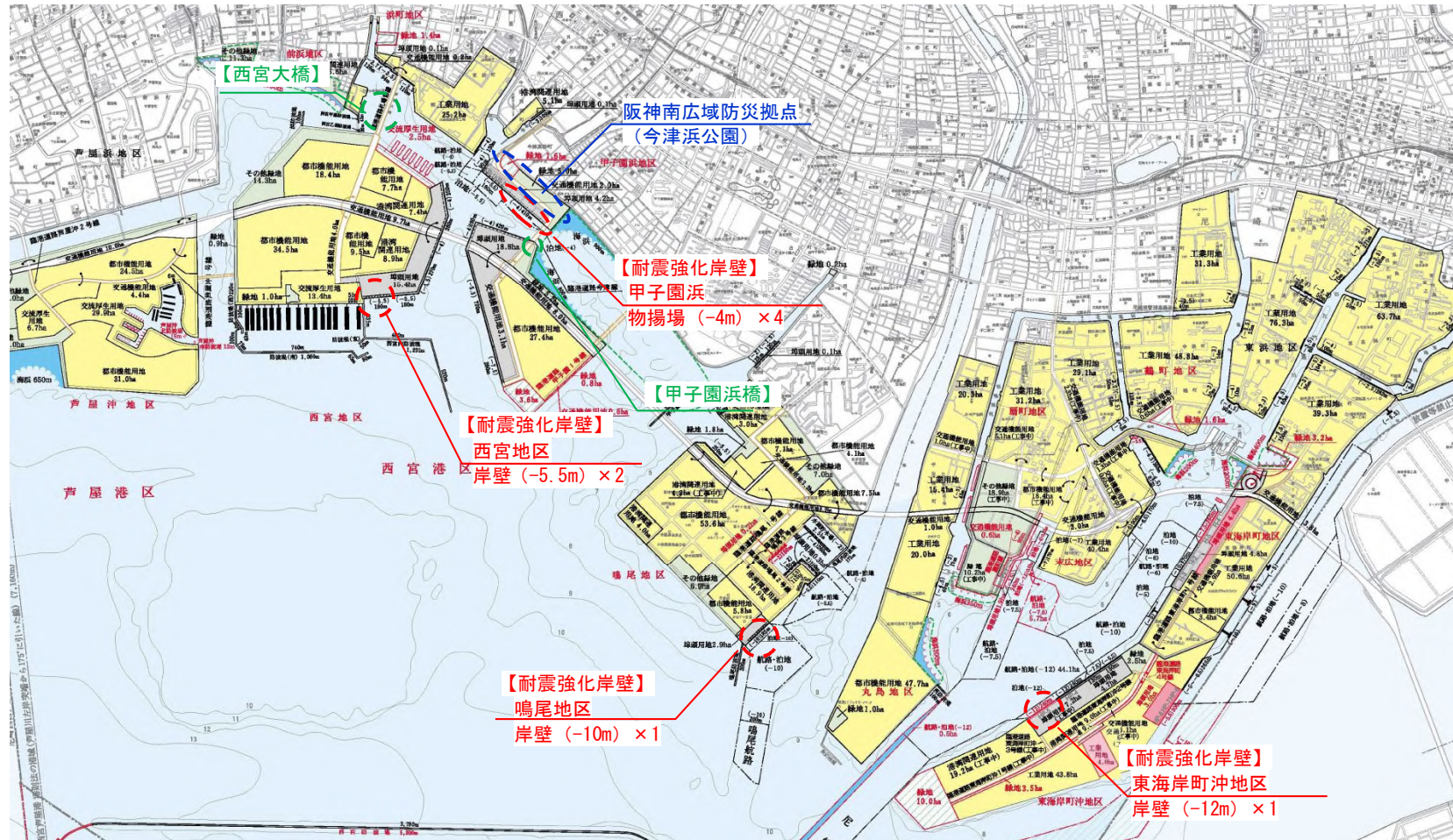
図 2.3.19 尼崎の森中央緑地 (資料：兵庫県 HP 等を元に作成)

表 2.3.5 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訂
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

(4) 防災

兵庫県地域防災計画では、尼崎西宮芦屋港が海上からのアクセスポイントになっており、耐震強化岸壁が8バース供用済みで、甲子園浜地区に阪神南広域防災拠点（今津浜公園）が整備されている。



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 2.3.20 尼崎西宮芦屋港の耐震強化岸壁整備状況