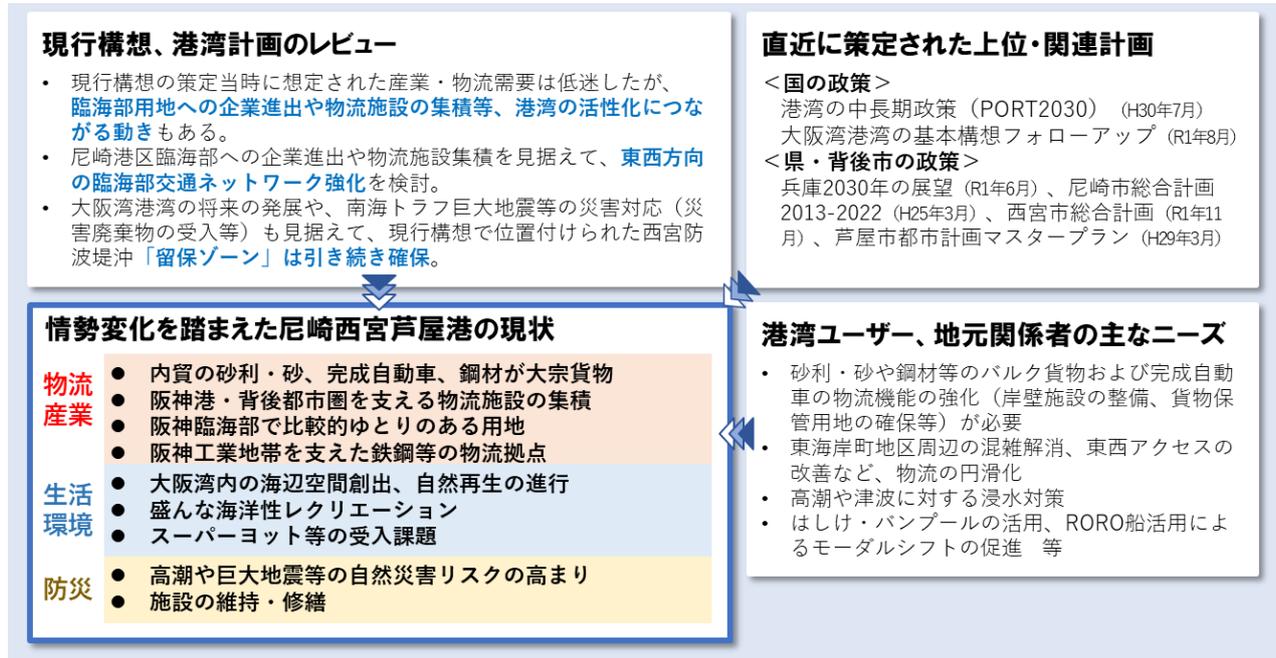


4. 尼崎西宮芦屋港の長期構想

4.1 尼崎西宮芦屋港の将来像

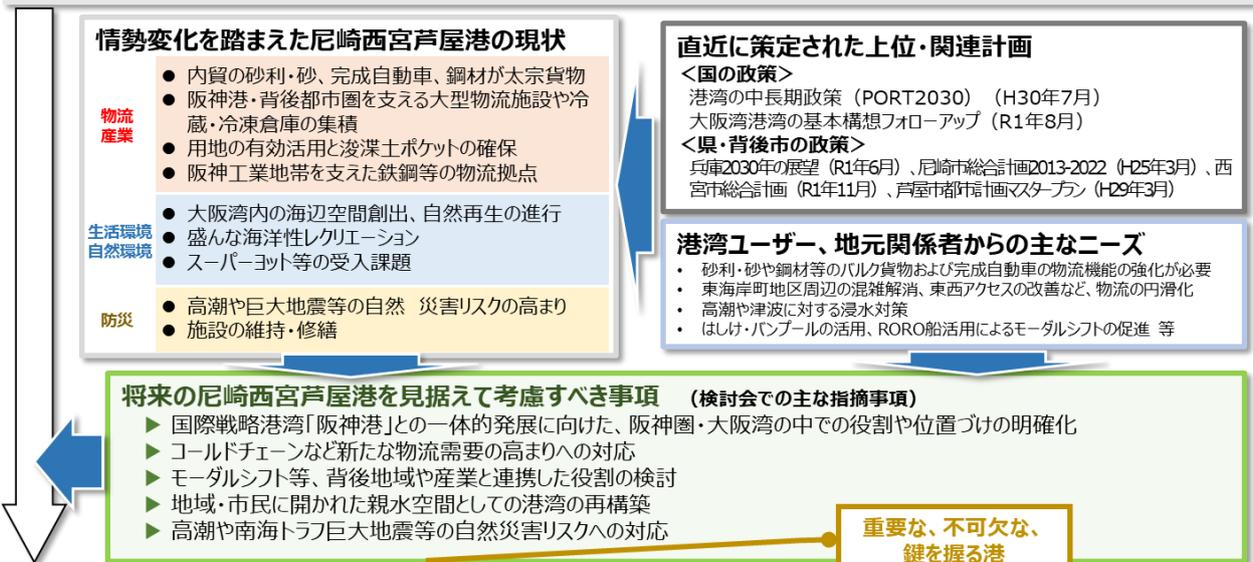
尼崎西宮芦屋港の現行構想・港湾計画のレビュー、そして直近の情勢や上位・関連計画、港湾関係者等からのニーズ等を踏まえた現況把握を通じて、尼崎西宮芦屋港の現状を取りまとめた。



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、神戸港及び大阪港を機能補完しつつ、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した。

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。



新たな長期構想の理念（案）：

大阪湾のKEY・PORT～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

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。

4.2 将来像の実現に向けた取組

尼崎西宮芦屋港が「大阪湾のKEY・PORT」を目指すために、長期構想では9つの戦略を掲げ、長期的な発展に向けた施策を実施していく。

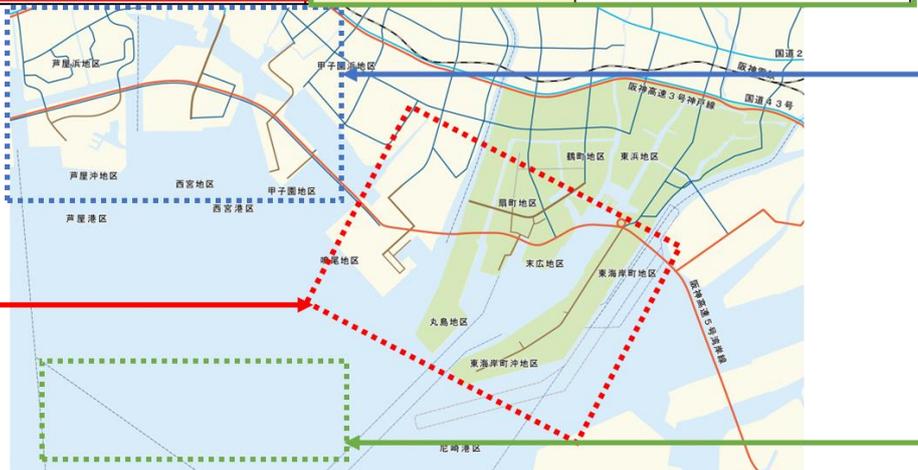
目標	基本的方向性	戦略	施策（戦術）
ものの交流拠点化	産業活動を支援する質の高いみなとづくり 【産業】	用地の確保と企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> 東海岸町沖地区におけるインフラ整備 用地の有効活用、浚渫土砂ポケットの確保 物流拠点の集約・効率化
	新たな物流機能の集積を促し、阪神エリアの一体的な発展に貢献するみなとづくり 【物流】	物流動向を見据えた様々な貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 阪神港エリアの物流機能・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 RORO航路の活用による海上輸送網の充実
		内貨バルク貨物の拠点化	<ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂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	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
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"> 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
	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"> 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
		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"> 親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出
もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化	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"> 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
		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"> 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

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

【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、-5.5m岸壁が整備中であり、42haの広大な用地が今後分譲予定である。（関連：長期構想P.17、P.20）

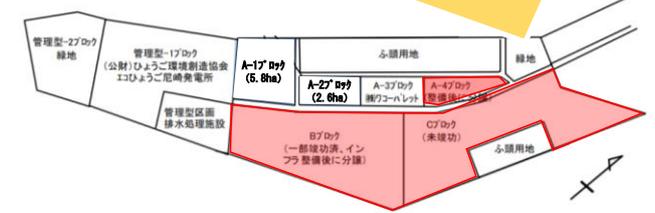
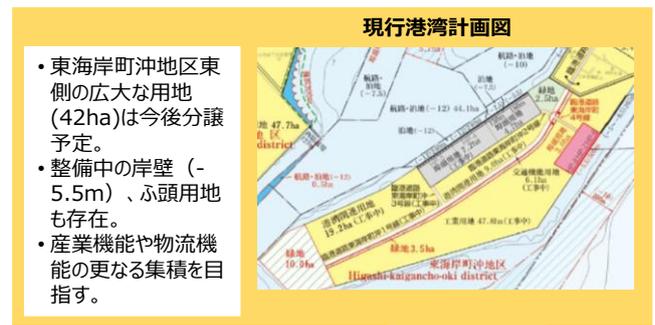
産業・物流機能の更なる集積が見込まれるため、引き続きインフラ整備に取り組む必要がある。

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	トヨタ自動車が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

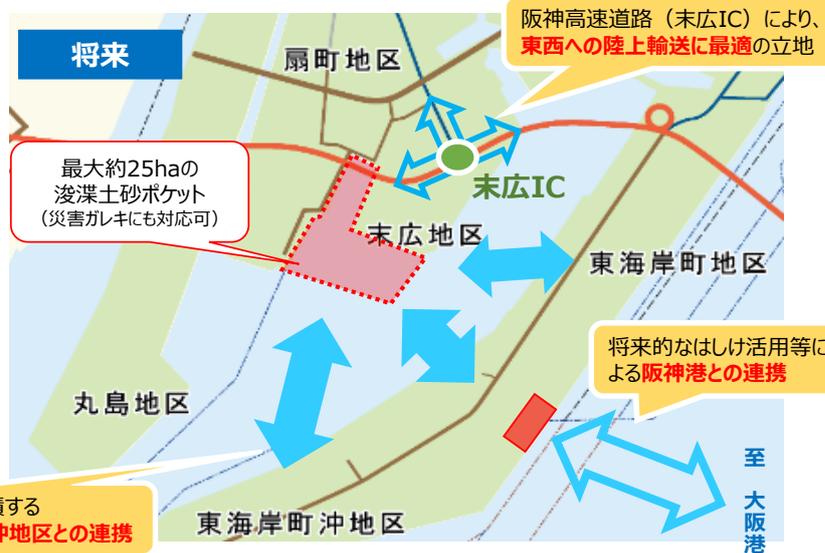
【施策】 2. 用地の有効活用、浚渫土砂ポケットの確保

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。（関連：長期構想P.18～P.20）

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

【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

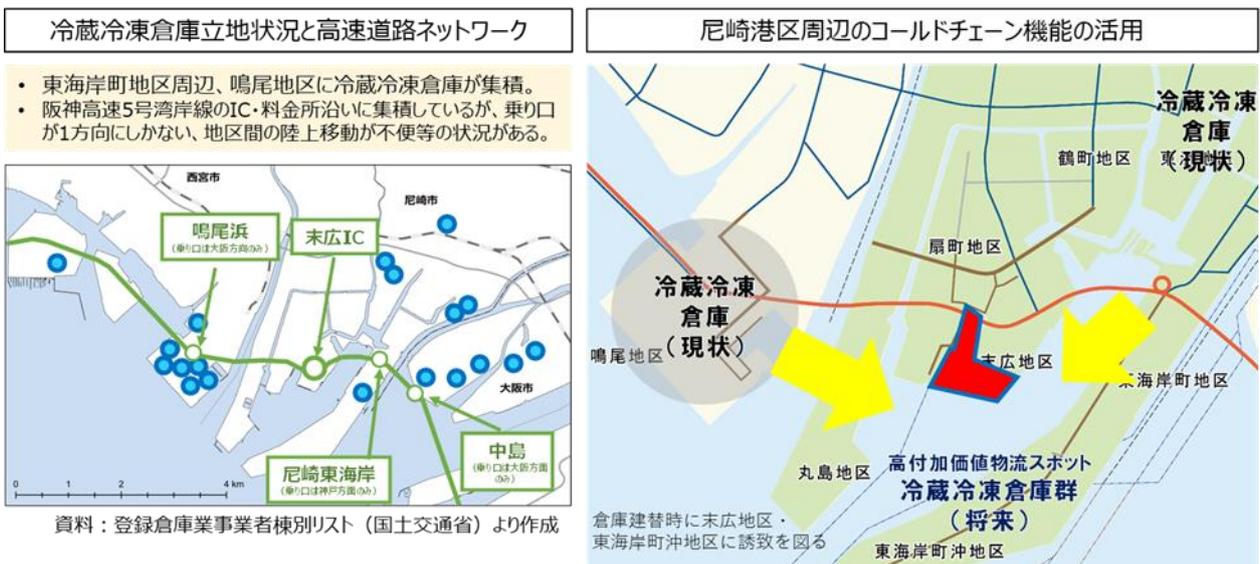
【施策】 1. コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積

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神戸港及び大阪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、コールドチェーンに対応する機能・施設の集積を図る。

(関連：長期構想 P. 36～P. 42)



資料：登録倉庫業事業者様別リスト（国土交通省）より作成

【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。

また、“はしけ”はモーダルシフトを促進し、CO2削減、ひいてはカーボンニュートラルにも寄与することを目指す。（関連：長期構想 P.43～P.46）

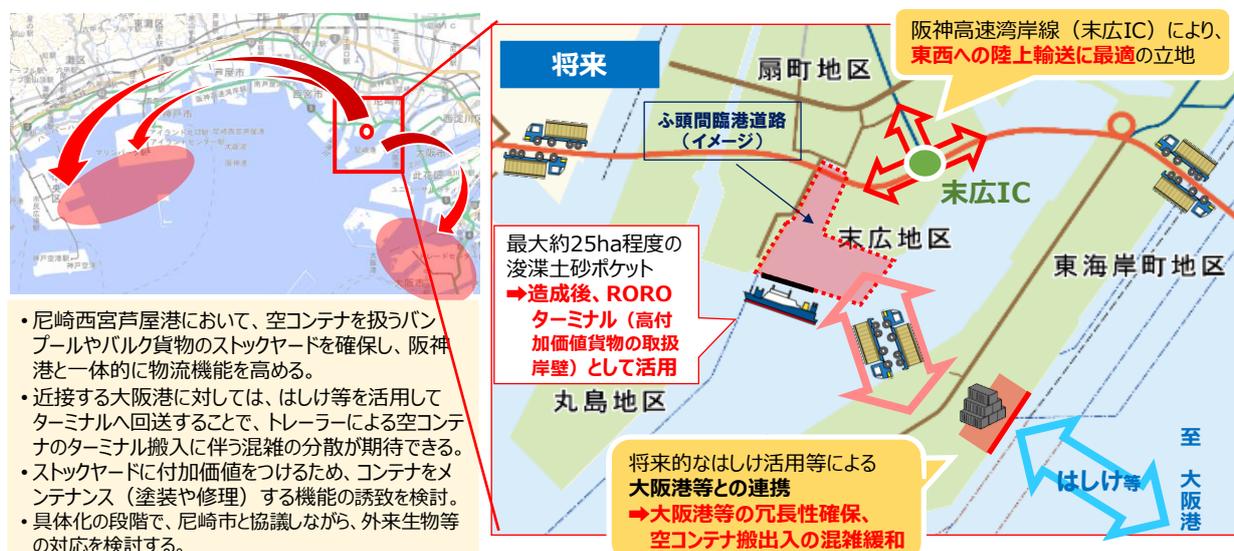


【施策】 3. 阪神港エリアの物流機能・リダンダンシー向上に資するバンプール・ストックヤード等の整備

新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大に伴う世界的なロックダウン等の影響で、国際貿易が一時的に縮小した後、急速に輸送需要が回復したことなどにより、世界的に国際海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足による需給の逼迫が生じている。

神戸港及び大阪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、神戸港及び大阪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。（関連：長期構想 P.47）

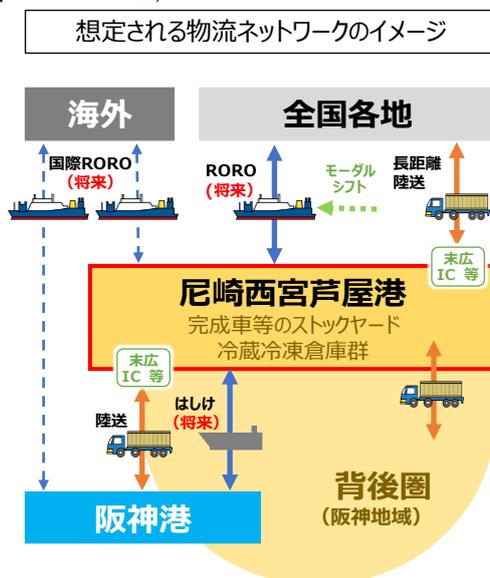


【施策】 4. RORO 航路の活用による海上輸送網の充実

大型物流施設が立地している事に加え、フルランプである阪神高速湾岸線末広 IC を活用することで、神戸港及び大阪港方面へ容易にアクセスすることが可能な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、背後圏の荷主・消費者に対して、神戸港及び大阪港で輸出入される貨物を、尼崎西宮芦屋港で付加価値を高めるといった、新たな物流モデルの構築を目指す。

また、RORO 航路が就航することで、モーダルシフトを促進し、CO2 削減、ひいてはカーボンニュートラルにも寄与することを目指す。（関連：長期構想 P. 11、P. 39～P. 42）



【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。（関連：長期構想 P. 25～P. 31）



公共岸壁	輸移出入	品目名	2017年	2018年	2019年
東海岸町1～2号物揚場 (-3.5m)	移出	砂利・砂	620		1,650
		金属製品	30		
		ガラス類	9,000	16,400	9,250
		鉄鉱石	8,400	11,150	10,170
		砂利・砂	16,960	12,900	14,940
	移入	原塩	11,900		
		鉄鋼			1,560
		鋼材			500
		金属鉱	5,000		
		ガラス類	2,300	2,100	1,940
鶴町公共物揚場 (-3.5m)	移出	砂利・砂	94,320	107,650	101,860
	移出	砂利・砂	136,860	129,100	123,330
	移出	金属くず	84,550	34,008	46,247
	移出	再利用資材	83,525	55,437	11,511
東海岸町公共岸壁 (2)(3)(-10m)	移出	非金属鉱物		1,000	
	移出	金属製品	360		100
	移出	セメント			1,500
	移出	ガラス類	1,500		4,500
東海岸町・鶴町地区 小計	移出	金属くず			3,100
	移出	非金属鉱物	347		189
	移出	小計	456,672	373,675	333,677

公共岸壁	輸移出入	品目名	2017年	2018年	2019年
東海岸町沖1～2号岸壁 (-5.5m)	移出	完成自動車	354,908	364,378	345,421
	移出	完成自動車	394,205	453,805	478,880
東海岸町沖3号岸壁 (-7.5m)	移出	完成自動車	31,155		
	移出	完成自動車	30,505		
東海岸町沖4号岸壁 (-12m)	移出	その他機械	175		
	移出	砂利・砂		580	
東海岸町沖5号岸壁 (-12m)	移出	鋼材	71,740	87,081	70,335
	移出	完成自動車		175,350	197,320
東海岸町沖地区 小計	移出	完成自動車		383,520	339,540
	移出	完成自動車		1,464,714	1,431,496

	2017年	2018年	2019年
公共岸壁計	1,895,015	2,257,092	2,201,739

資料：令和元年 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

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事に加え、国道 43 号の渋滞緩和にも貢献し、沿道環境の改善等の効果も想定される。（関連：長期構想 P. 50、P. 63）

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の高速道路ネットワーク整備に伴い、臨海部～内陸部、あるいは阪神港間のアクセス性が向上し、内陸部への入出荷や、臨海部の物流施設の需要が見込まれる。また、トラックドライバー不足、物流リダンダンシー確保等の観点から、内陸部に立地する企業のモーダルシフト（海上輸送への転換）に繋がる可能性がある。さらに、臨海部のコールドチェーン機能の強化により、内陸部と臨海部を結ぶ新たな物流需要の創出が期待できる。

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。

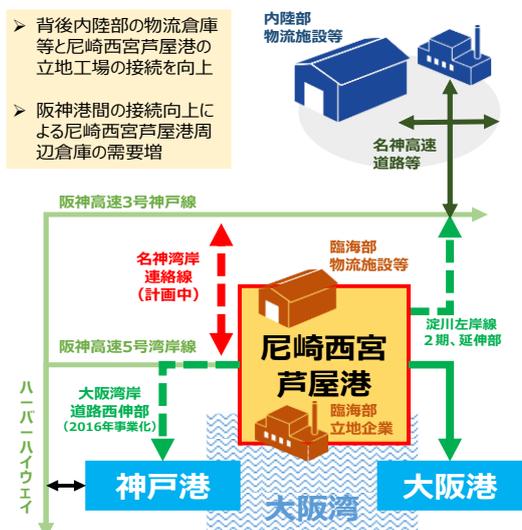
（関連：長期構想 P. 12、P. 20、P. 50）

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の一部追記

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、北堀チャネルベースなどの公園・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レジャーや、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。（関連：長期構想 P. 53）



【戦略】 2. マリーナ等の施設及び役割・機能の強化

【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。

（関連：長期構想 P. 21、P. 32、P. 54）



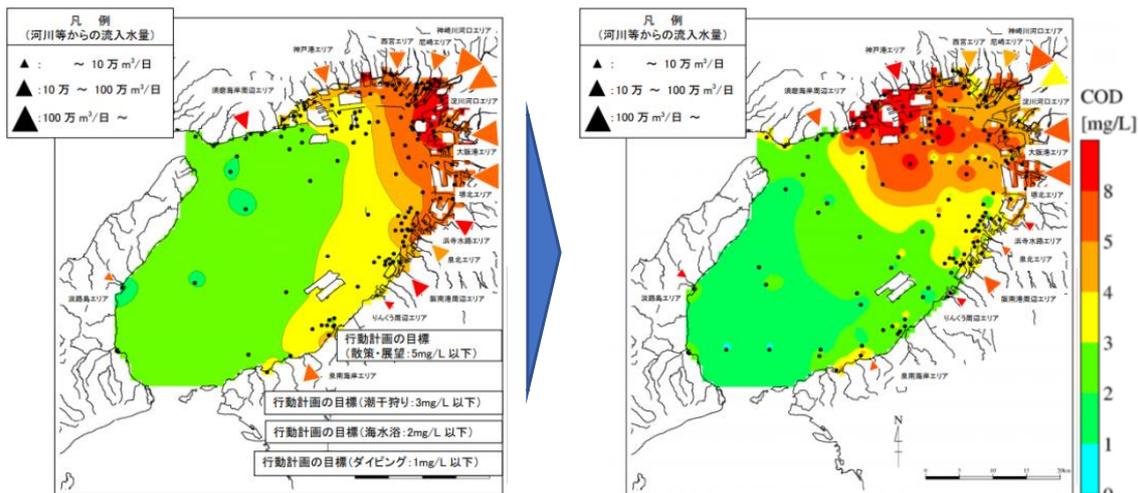
次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみたとづくり【自然環境】

【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

尼崎西宮芦屋港では、2010年と比較して、甲子園浜を中心に、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。

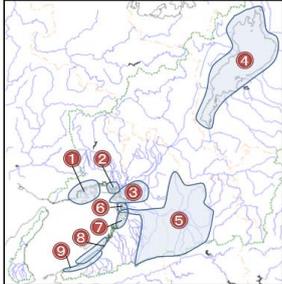
一方で、阪神エリアの貴重な海浜である御前浜・香櫨園浜等は、市民の方の清掃活動等により、美しく保たれている。海浜の保全・再生・創出に向け、このような浜に浚渫等で発生した良質な砂の補填を検討していく。（関連：長期構想 P.33～P.34）



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）

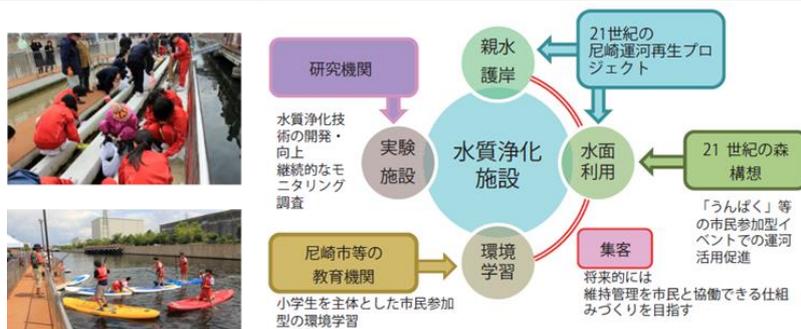
大阪湾再生行動計画での尼崎西宮芦屋港のアピールポイント

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（尼崎閘門）防災展示室、貝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」



もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化

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。（関連：長期構想 P. 58）

将来の港湾建設・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。



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。（関連：長期構想 P. 56～P. 58）

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3.6km²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、3.6km²×13m≒4,680万m³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。



※ 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

4.4 主要施策の実施スケジュール

目標	基本的方向性	戦略	施策	前期(2021~2035)			後期(2036~2050)			担当する主体
				継続	着手	完了	着手	完了	継続	
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	•東海岸町沖地区におけるインフラ整備 (ハード施策)	●		●				港湾管理者、産業誘致部局等
			•用地の有効活用、浚渫土ポケットの確保 (ソフト施策・ハード施策)		●	●				港湾管理者
			•物流拠点の集約・効率化 (ソフト施策)	●					●	港湾管理者、物流業者、港運事業者等
	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	•コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積 (ソフト施策)		●				●	国、港湾管理者、物流業者、港運事業者等
			•大阪湾内におけるはしけ輸送拠点化 (ソフト施策)		●	●				港湾管理者、港運事業者等
			•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ブール・ストックヤード等の整備 (ハード施策)		●				●	国、港湾管理者、港運事業者等
			•RORO航路の活用による海上輸送網の充実 (ハード施策)		●				●	港湾管理者、船社等
		内貿バルク貨物の拠点化	•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 (ソフト施策)	●					●	港湾管理者、荷主企業、港運事業者等
		道路ネットワークの充実	•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 (ハード施策)		●				●	国、港湾管理者、道路部局等
			•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 (ソフト施策)	●						●
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	•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 (ソフト施策・ハード施策)	●					●	港湾管理者
		マリーナ等の施設及び役割・機能の強化	•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 (ハード施策)		●	●				港湾管理者、マリーナ運営会社等
	次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり【自然環境】	大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出	•親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出 (ハード施策)	●					●	港湾管理者、環境部局等
もの、ひとの交流を支える安全・安心の拠点化	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	•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 (ソフト施策)	●					●	国、港湾管理者
		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	•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 (ソフト施策・ハード施策)					●	●	国、港湾管理者

※ものの交流拠点化に関する施策は関連性が高いため、一体的に取り組む

4.5 主要施策の空間配置・ゾーニング計画

基本理念 大阪湾の KEY・PORT ～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～

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。

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)

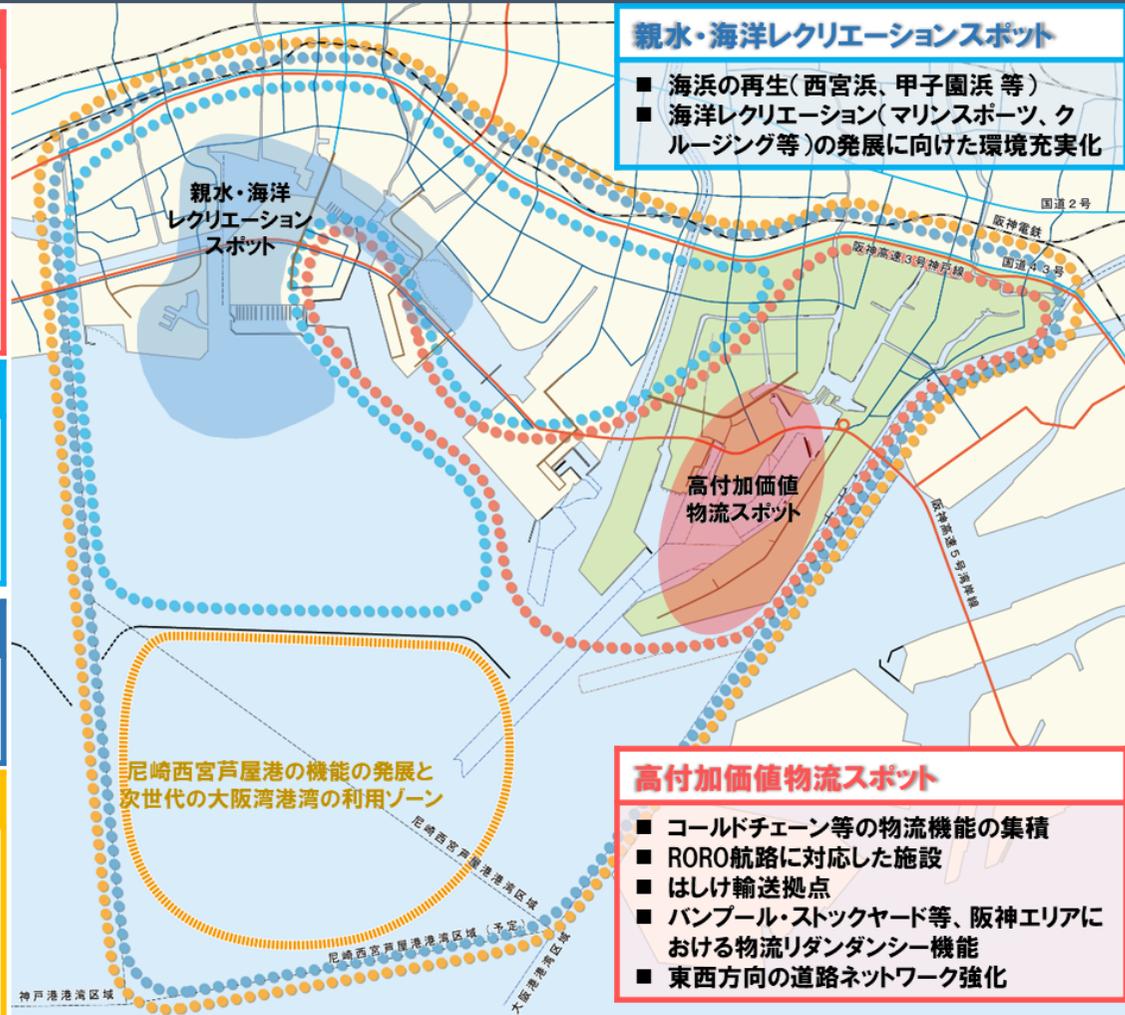
- 次世代に引き継ぐ自然ゆたかなみなとづくり
【戦略】
 - 大阪湾再生を先導するゆたかな自然環境の創出

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）

親水・海洋レクリエーションスポット

- 海浜の再生(西宮浜、甲子園浜等)
- 海洋レクリエーション(マリンスポーツ、クルージング等)の発展に向けた環境充実化



高付加価値物流スポット

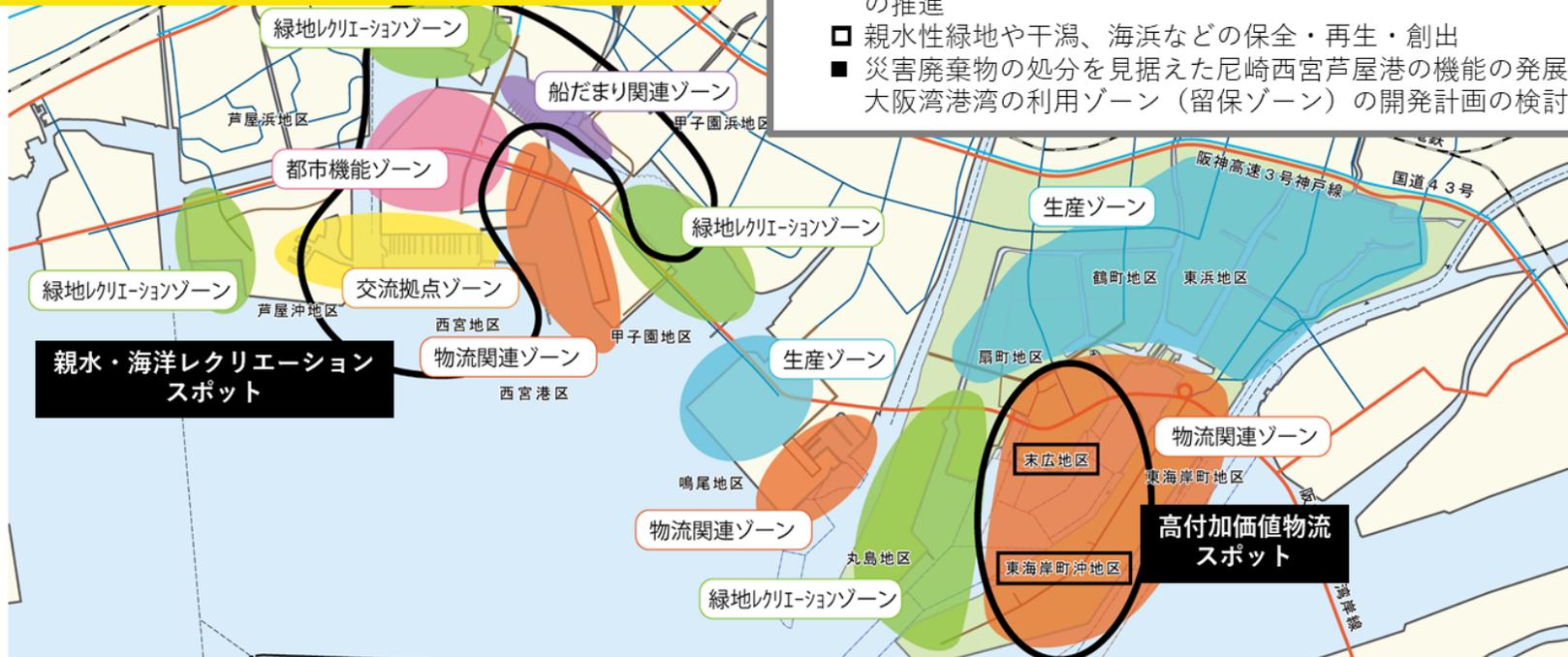
- コールドチェーン等の物流機能の集積
- RORO航路に対応した施設
- はしけ輸送拠点
- バンブール・ストックヤード等、阪神エリアにおける物流リダンダンシー機能
- 東西方向の道路ネットワーク強化

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・マリナー等の環境充実

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



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)

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・マリナー等の環境充実

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