

令和8年1月16日

尼崎市環境影響評価審議会

資料1

尼崎西宮芦屋港 末広地区埋立に係る  
環境影響評価実施計画書

令和7年12月

尼崎西宮芦屋港港湾管理者  
兵庫県



# 目 次

1. 事業者の氏名及び住所.....	1-1
2. 対象事業の名称、目的、位置及び規模その他対象事業の内容.....	2-1
3. 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況.....	3. 1-1
3.1 社会の概況 .....	3. 1-3
3.1.1 人口等 .....	3. 1-3
3.1.2 土地利用 .....	3. 1-4
3.1.3 産業 .....	3. 1-6
3.1.4 利水等 .....	3. 1-13
3.1.5 都市施設等 .....	3. 1-14
3.1.6 交通 .....	3. 1-25
3.1.7 文化財 .....	3. 1-31
3.1.8 関係法律・条例などによる指定・規則など .....	3. 1-36
3.2 自然の概況 .....	3. 2-1
3.2.1 地象 .....	3. 2-1
3.2.2 水象 .....	3. 2-6
3.2.3 気象 .....	3. 2-24
3.3 環境の概況 .....	3. 3-1
3.3.1 大気質 .....	3. 3-1
3.3.2 騒音 .....	3. 3-12
3.3.3 振動 .....	3. 3-15
3.3.4 低周波音 .....	3. 3-18
3.3.5 悪臭 .....	3. 3-18
3.3.6 その他 .....	3. 3-18
3.3.7 水質 .....	3. 3-19
3.3.8 底質 .....	3. 3-26
3.3.9 地下水 .....	3. 3-30
3.3.10 地形・地質 .....	3. 3-32
3.3.11 地盤変状 .....	3. 3-35
3.3.12 土壌汚染 .....	3. 3-35
3.3.13 廃棄物 .....	3. 3-39
3.3.14 植物 .....	3. 3-42
3.3.15 動物 .....	3. 3-53
3.3.16 生態系 .....	3. 3-81
3.3.17 地球温暖化 .....	3. 3-84
3.3.18 人と自然との触れ合い活動の場 .....	3. 3-87
3.3.19 景観 .....	3. 3-89
4. 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法.....	4-1
4.1 環境影響要因の抽出 .....	4-1
4.2 環境影響評価項目 .....	4-2
4.3 調査、予測及び評価の手法 .....	4-5
5. 事前環境配慮の内容.....	5-1
6. その他.....	6-1



## 1. 事業者の氏名及び住所

(事業者)

事業者の氏名：兵庫県知事 齋藤元彦

事業者の住所：兵庫県神戸市中央区下山手通5丁目10番1号

(管理担当部局)

管理担当部局の氏名：兵庫県 阪神南県民センター 尼崎港管理事務所

管理担当部局の住所：兵庫県尼崎市道意町7丁目21番地

## 2. 対象事業の名称、目的、位置及び規模その他対象事業の内容

### (1) 事業の名称

尼崎西宮芦屋港末広地区埋立事業

### (2) 事業の種類

尼崎市環境影響評価等に関する条例（平成17年3月4日尼崎市条例第9号、平成25年3月7日尼崎市条例第20号による改正）に規定する公有水面の埋立て

### (3) 事業の目的

尼崎西宮芦屋港は、阪神工業地帯の中心部に位置し、背後圏に立地する鉄鋼業や基礎資材産業等の材料調達拠点としての役割を担っている。また、砂利・砂や金属くずなど、阪神地区におけるバラ積み貨物の流通拠点としても機能している。近年では、阪神地区で販売される完成自動車の移入拠点であるとともに、背後圏で製造された完成自動車の移出拠点としての役割も果たしている。さらに、神戸港・大阪港という国際コンテナ戦略港湾の中間に位置し、大型物流施設が集積する地理的優位性を活かし、両港との連携によって地域経済の活性化に貢献している。

しかし、現在は完成自動車を取り扱う岸壁が一体的に利用できておらず、背後用地も狭隘であるため、尼崎西宮芦屋港に集約することが困難となっている。その結果、多くの完成自動車が陸上輸送されており、環境負荷の低減や輸送効率の向上が課題となっている。

また、背後に立地する鉄鋼関連企業や素材産業関連企業は、小規模な専用岸壁を用いて原材料や製品の荷役を行っており、船舶の大型化や物流の効率化への対応が求められている。これらの課題を解決し、将来の戦略に対応するためには、完成自動車等の物流効率化に係るニーズに応える複合一貫輸送ターミナルを新たに計画し、尼崎港区内の埠頭再編を図るとともに、増加する貨物需要に対応した道路ネットワークの充実を図る必要がある。

加えて、阪神・淡路大震災の教訓や「東南海・南海地震」の発生への切迫性を踏まえ、県民の安全・安心を確保するためには、自然災害に強い港湾空間の形成が不可欠である。

以上のような状況を踏まえ、第10回兵庫県港湾審議会尼崎西宮芦屋港部会（令和6年9月6日）及び交通政策審議会第94回港湾分科会（令和6年11月5日）（国土交通省）を経て改訂された尼崎西宮芦屋港港湾計画において、尼崎西宮芦屋港末広地区は、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されている。また、新たな物流需要に対応し、RORO船の定期航路を誘致することで物流機能の強化と、モーダルシフトを推進し、船舶大型化等に対応するため、公共埠頭が次のとおり計画されている。

- ・水深9m岸壁2バース（延長440m）
- ・埠頭用地 約17ha（荷捌施設用地及び保管施設用地）
- ・港湾関連用地 約6ha

本事業は、公共埠頭整備等のため、約26haの埋立を行うものである。

### (4) 事業の位置

尼崎西宮芦屋港末広地区（図2-1参照）



図 2-1 対象事業実施区域の位置

## (5) 事業の規模

事業の規模は、表 2-1 に示すとおりである。

本事業は約 26ha の公有水面埋立により埠頭用地を整備するものである。

表 2-1 事業の規模

項目	内容
対象事業実施区域	尼崎西宮芦屋港末広地区（図 2-1 参照）
埋め立て面積	約 26ha
工事期間	岸壁（国土交通省管轄）：未定（10～15 年程度） 護岸・埋立（兵庫県管轄）：未定（岸壁完成後）
供用開始	未定（岸壁背後の埋立完成後）
法的な適用	尼崎市環境影響評価等に関する条例施行規則別表第 1 事業の区分 6 公有水面の埋立て：公有水面埋立法（大正 10 年法律第 57 号）第 1 条第 1 項に規定する埋立てであって、当該埋立てに係る区域の面積が 10 ヘクタール以上であるもの。 ※条例に基づく環境影響評価の対象は、埋立事業のみである。

## (6) 事業計画の内容

### ア 事業実施の背景及び事業計画の策定経緯

尼崎西宮芦屋港は大阪湾の奥部に位置し、昭和 44(1969)年に、重要港湾尼崎港、地方港湾西宮港及び 56 条港湾芦屋港を統合して設立した重要港湾で、尼崎港区、西宮港区及び芦屋港区のそれぞれ特色のある 3 港区より構成されている。

令和元年における尼崎西宮芦屋港の港勢は、入港隻数が 5,040 隻、港湾取扱貨物量が外貿 14 万トン、内貿 465 万トン、合計 479 万トンとなっている。

尼崎港区は、阪神工業地帯の中心に位置し、背後には鉄鋼業、基礎素材産業などの重化学工業が立地し、高速道路へのアクセスの利便性から、大型物流施設等が進出してきている。また、尼崎臨海地域の自然をよみがえらせ、魅力と活力のある新しいまちづくりをめざした『尼崎 21 世紀の森づくり』の取り組みが進んでいる。

西宮港区は物流関連企業・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。また、産業機能とともに、全国に先駆けて港湾緑地の整備を行うなど自然環境に配慮した取り組みが行われており、阪神地域の海洋性レクリエーションの拠点としても発展している。

芦屋港区は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。

一方、尼崎西宮芦屋港の背後圏である阪神地域は、産業構造の変化、人口減少・少子高齢化の進行などにより低下した地域活力の再生が求められている。

そのなか、2025 年大阪・関西万博の開催により、地域への関心を集める好機となるため、社会潮流の変化も踏まえながら、さまざまなポテンシャルを最大限に活用し、活性化を促すとともに、地域の発展へとつなぐ必要がある。

以上のような近年の動向に対応していくため、尼崎西宮芦屋港は以下の要請に添えていく必要がある。

高速道路へのアクセスの利便性を活かし、臨海部産業活動の展開を支援する物流機能の充実を図る必要がある。また、2024年問題を踏まえた海上モーダルシフトの進展に伴い、複合一貫輸送ターミナルの整備による臨海部産業の物流拠点化の実現を図る必要がある。さらに東西方向の連絡や土地利用の進展を見据え、交通ネットワークの充実が必要とされている。阪神・淡路大震災の貴重な教訓とともに南海トラフ巨大地震発生の切迫性や高潮による浸水被害などを踏まえ、県民の安全と安心の確保のため、さまざまな自然災害に強い港湾空間の形成が求められている。

尼崎西宮芦屋港においては、いち早く自然環境改善の取り組みやアメニティ・レクリエーション機能の導入を進めてきた経緯を踏まえ、次世代に引き継ぐ自然・人と自然が共存する身近で賑わい溢れるみなとづくりが望まれている。

以上を踏まえ、「産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて」「大阪湾の KEY・PORT」を実現していくことが求められている。

なお、尼崎西宮芦屋港における令和5年の入港船舶は表 2-2 に、今回計画による移出入貨物の増加見込みは図 2-2 に示すとおりである。

表 2-2 尼崎西宮芦屋港の入港船舶（令和5年）

項目 港湾		総入港船舶		うち外航船	
		隻数（隻）	総トン数(t)	隻数（隻）	総トン数(t)
尼崎西宮 芦屋港	尼崎地区	3,864	4,349,945	17	43,912
	西宮地区	874	704,339	29	49,027
	芦屋地区	-	-	-	-
	合計	4,738	5,054,284	46	92,939

出典：「令和5年(2023年)兵庫県港湾統計年報」（兵庫県）より作成



出典：第94回港湾分科会 配布資料 資料1-2 尼崎西宮芦屋港（令和6年11月改訂、国土交通省）

図 2-2 移出入貨物の増加見込み

イ 土地利用計画、施設計画、交通計画、関連事業の状況等

尼崎西宮芦屋港の土地利用計画は表 2-3 及び図 2-3 に、土地造成計画は表 2-4 に示すとおりである。

表 2-3 尼崎西宮芦屋港の土地利用計画

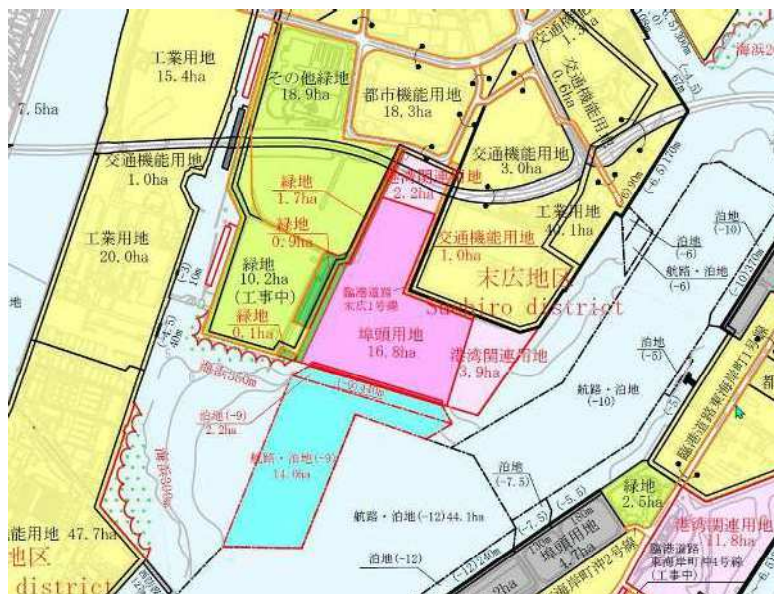
単位：ha

地区名	用途	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
東海岸町地区		(9) 9			(190) 190	3	(3) 7	(3) 3	(206) 213
東海岸町沖地区		(15) 15	(40) 40		(40) 40		(6) 6	(13) 13	(113) 113
東浜地区					(76) 76				(76) 76
鶴町地区					(80) 80		1	(2) 2	(82) 82
末広地区		(17) 17	(6) 6		(40) 40		(1) 6	(1) 1	(65) 70
扇町地区					(60) 60	18	7	(12) 31	(72) 117
丸島地区					(56) 56	48	2	(1) 1	(57) 106
鳴尾地区		(4) 4	(30) 30			84	(3) 11	(2) 16	(39) 144
甲子園浜地区		(4) 4	(5) 5			(1) 1	(2) 2	(7) 7	(19) 19
甲子園地区		(19) 19				27	(4) 12	(10) 10	(32) 68
浜町地区		(1) 1	(6) 6		(25) 25		(1) 1	(1) 1	(33) 33
西宮地区		(15) 15	(16) 16	(16) 16		70	(4) 14	(2) 16	(54) 148
前浜地区								11	11
芦屋沖地区				(37) 37		56	(4) 14	(6) 19	(47) 126
合計		(83) 83	(103) 103	(53) 53	(567) 567	(1) 307	(28) 83	(59) 130	(892) 1,325

注 1) ()内は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注 2) 端数処理のため内数の和は必ずしも合計とはならない。

出典：尼崎西宮芦屋港港湾計画書一改訂一（令和 6 年 11 月、尼崎西宮芦屋港港湾管理者 兵庫県）より作成



出典：港湾計画図（尼崎西宮芦屋港）

図 2-3 尼崎西宮芦屋港の土地利用計画（抜粋）

表 2-4 土地造成計画

単位：ha

地区名	用途	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
東海岸町地区									
東海岸町沖地区			(12) 12		(6) 6			(10) 10	(28) 28
東浜地区									
鶴町地区									
末広地区		(17) 17	(6) 6				(1) 1	(3) 3	(26) 26
扇町地区								(1) 1	(1) 1
丸島地区									
鳴尾地区		(1) 1							(1) 1
甲子園浜地区						(1) 1			(1) 1
甲子園地区									
浜町地区								(1) 1	(1) 1
西宮地区									
前浜地区									
芦屋沖地区									
合計		(17) 17	(18) 18		(6) 6	(1) 1	(1) 1	(12) 12	(55) 55

注 1) ()内は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注 2) 端数処理のため内数の和は必ずしも合計とはならない。

出典：尼崎西宮芦屋港港湾計画書—改訂—（令和6年11月、尼崎西宮芦屋港港湾管理者 兵庫県）より作成

● 埠頭用地

尼崎西宮芦屋港における埠頭用地は表 2-3 に示すとおりである。

本事業で整備する末広地区の17haも加えて、合計83haとなる予定である。

● 港湾関連用地

尼崎西宮芦屋港における港湾関連用地は表 2-3 に示すとおりである。

本事業で整備する末広地区の6haも加えて、合計103haとなる予定である。

● 臨港道路(交通機能用地)

尼崎西宮芦屋港における交通機能用地は表 2-3 に示すとおりである。

本事業で整備する末広地区の臨港道路末広1号線1haも加えて、合計83haとなる予定である。

ウ 事業開始予定時期（工事時期、施設等の利用開始時期等）

当該埋立事業については、埋立免許取得等の諸手続きを経て、直轄施工（国土交通省）となる岸壁等に係る事業採択（時期未定）がなされた後、岸壁工事を皮切りに進める予定である（詳細は、次頁「工事の概要」及び「工事工程」参照）。

● 工事の概要

建設工事に際しては、周辺地域における環境保全と安全性に留意し、周辺環境への影響を極力低減するため、適切な建設工法の採用に努める。

建設工事の施工順序の概要は、以下及び表 2-5 に示すとおりである。

- ① 作業船を用いて、岸壁（護岸）基礎の床掘を行う。
- ② 作業船を用いて、地盤改良により岸壁（護岸）基礎を構築する。
- ③ 作業船を用いて、岸壁（護岸）を構築し、埋立区域と外海を遮断する。
- ④ 岸壁前面（南側）の浚渫土等により、背後（埋立区域）の埋立を行う。

表 2-5 建設工事の施工順序の概要

工種・施工内容	概略施工図（イメージ）
①床掘	
②岸壁（護岸）の基礎	
③岸壁（護岸）の構築	
④埋立工事	

注) 岸壁（護岸）等の詳細は現時点では未定であり、特に図示のケーソン岸壁（護岸）は参考例である。  
今後の設計において岸壁（護岸）等の詳細を決定する。

● 工事工程

工事工程（予定）の概略は表 2-6 に、工事の実施位置は図 2-4 に示すとおりである。

今後、公有水面埋立法による公有水面埋立免許の取得等を実施し、令和 10 年度以降（着手年度未定）に、岸壁工事、埋立工事を実施する予定である。

なお、岸壁工事は国土交通省、護岸・埋立工事は兵庫県の事業として実施する。

表 2-6 工事工程（予定）

年数(事業化後)	事業化（時期未定）					備考
	1年目	2～5年目	6～10年目	11～20年目	21年目～	
設計	■					国土交通省
①岸壁		■	■	■		
②埋立 (岸壁背後)			■	■		兵庫県
③護岸				■		
④埋立 (護岸背後)					■	



図 2-4 工事の実施位置