

第 2 回検討会の 主要意見と対応

第2回検討会でのご意見と対応（1）

トピック	発言者	意見	対応方針
もの、ひとの交流を支える安心・安全の拠点化に関する施策について	山縣委員	<ul style="list-style-type: none"> 長期構想（案）は「大阪湾のKEY・PORT」をテーマに、大阪湾での存在感を出していくという思いは評価できるが、目標年次の30年後に、この内容しかやらないとなると、少し小ぶりで夢がないように思う。特に災害ガレキの話であるが、30年後も処分場所を留保したままでいいのかと思う。（第2回検討会資料2 P.71） 災害ガレキの処分場を位置付けるのが、短期間では難しいのであれば、目標年次の書き方を工夫して、当面は財政状況が厳しい折、控えめな構想である等の意思を示してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 主要施策の実施スケジュール（目標年次）を長期構想（案）P.74に提示する。 留保ゾーンの開発に向けた検討に伴い、施策「沖合開発空間の留保」から施策「留保ゾーンの開発計画の検討」に変更し、長期構想P.73を修正する。
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> 本日の議論、次回の議論を踏まえ、港湾計画に落とし込む内容を先行的にするということで、目標年次については幅を持たせて対応したい。できる限りできるだけ早く行っていく構想である。 	
親水空間のネットワーク化について	山縣委員	<ul style="list-style-type: none"> 親水空間のネットワーク化を構想しているが、現時点では各親水空間に横の繋がりができていない状況である。 将来的にマリーナや海水浴場、公園等を横に繋げていくという具体的な意思を示すべきではないか。（第2回検討会資料2 P.67） 	<ul style="list-style-type: none"> 長期構想（案）P.71に「阪神なぎさ回廊プロジェクト」の取り組みが実施されている旨を記載する。
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> 親水空間のネットワーク化については、「阪神なぎさ回廊プロジェクト」において幾つかのコースを策定し、ソフト対策として、親水空間をつなぐ取り組みを実施・推進している。 	

第2回検討会でのご意見と対応（2）

トピック	発言者	意見	対応方針
タイトルについて	鎌田委員	<ul style="list-style-type: none"> 長期構想のメインタイトルと、サブタイトルの内容が被っている。メインを補完するようなサブタイトルの方が良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> タイトル及びサブタイトルを再検討する。
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> 再考する。 	
尼崎西宮芦屋港の現況について	松本委員	<ul style="list-style-type: none"> 資料3中段に整理されている「情勢変化を踏まえた尼崎西宮芦屋港の現状」における物流産業の項目に、尼崎の歴史的な貨物である鋼材についても記載頂きたい。生産拠点は無くなっているが、物流拠点は現在も残っている。 (第2回検討会資料3 P.1) 	<ul style="list-style-type: none"> 長期構想（案）P.28及び概要版に歴史的貨物である鋼材を含む鉄鋼について説明を記載する。
	竹林会長	<ul style="list-style-type: none"> 地元産業と深く結びつく歴史的な貨物は、強調しても良いかと考える。 	
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> 現状の貨物量から整理をしている。物流産業の項目に追記する。 	

第2回検討会でのご意見と対応（3）

トピック	発言者	意見	対応方針
道路ネットワークについて	森山委員	<ul style="list-style-type: none"> 新たな浚渫土砂ポケットを活用して道路ネットワークの充実化を構想しているが、長期的な空間利用イメージのゾーニング（第2回検討会資料2,P73）を見ると例えば高付加価値物流スポットは、尼崎港だけではなく鳴尾地区（西側）にも繋がっている。しかし、鳴尾地区への東西方向に対する交通の考え方は示されていないので、少し分かりにくいと感じた。 	<ul style="list-style-type: none"> 従来の冷蔵冷凍倉庫は建替え時に末広地区・東海岸町沖地区の高付加価値物流スポットへの誘致を検討していく旨を長期構想（案）P.67に記載する。 西宮港区と尼崎港区との東西方向の連絡については、社会経済動向を見ながら、必要に応じて、次の長期構想で検討していく。
	竹林会長	<ul style="list-style-type: none"> 兵庫県南部は、東西方向だけでなく、南北方向も道路は足りていないので、道路部局とも検討してほしい。 	
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークについては、今後フェニックス事業用地が分譲されることによる新たな発生集中交通を、現状渋滞している交通ネットワークで対応できるのかという課題がある。 そこで本構想では、東西連絡道路を整備し、フェニックス事業用地からの発生集中交通を、西側の末広ランプで受けてはどうかと考えている。また、埠頭間が連絡出来て、さらに活性化するのではという発想で、今回提案した。 また尼崎市で計画されている、（都）尼崎伊丹線の南伸計画と一体整備することで、交通課題の解消に向かえるのではと考えている 	

第2回検討会でのご意見と対応（4）

トピック	発言者	意見	対応方針
環境・景観への配慮について 尼崎西宮芦屋港の現状について	森山委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 尼崎21世紀の森構想は、尼崎市域の国道43号以南の1000haを構想した計画で、領域全体を森として再生していくという強い意志表示が兵庫県と尼崎市にあった。その中で、本構想では県が整備する尼崎21世紀の森公園の事だけが書かれている。 ・ 尼崎21世紀の森が尼崎市民にとって唯一海を感じられる場所である。尼崎21世紀の森公園の東側を浚渫土砂ポケットとする場合、海を感じられる取り組みを検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地整備の事だけでなく、尼崎21世紀の森構想について長期構想（案）P.34に追記する。
	事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 尼崎21世紀の森公園は高い防潮堤で囲まれている状況で、親水空間の整備ではなく、公園内の高山から海が見える景観への配慮というご指摘だと認識している。 ・ 浚渫土砂ポケットの埋立範囲は最大25haと構想しているが、全て埋める場合は、間に緩衝緑地を整備するなどの取り組みが考えられる。具体化していく段階で尼崎市と協議しながら、内容を詰めていきたい。 	

意見照会等でのご意見と対応

意見照会等でのご意見と対応（1）

委員	意見項目	意見	対応方針
中村委員	● 阪神圏内におけるプッシャーバージ・台船による輸送状況（長期構想（案）P.46）	● プッシャーバージ・台船によるコンテナ輸送のニーズがあることを強調してはどうか？	● 長期構想（案）P.46に、コンテナ輸送のニーズが増加している旨を記載する。
森山委員	● バンプル・ストックヤード等の整備について（長期構想（案）P.68）	● 国際貨物に外来生物が紛れて侵入する事例があるので、国内への外来生物の侵入・定着のリスクを防ぐため、長期構想（案）P.68の「外来生物など新たなリスクへの対策を講じたうえで」といった表記を加えることについて検討願いたい。	● 長期構想（案）P.68に、「具体化の段階で、尼崎市と協議しながら、外来生物等の対応を検討する。」と追記する。
	● 浚渫土砂ポケットの確保について（長期構想（案）P.66）	● 検討会では、海を感じられる取り組みについて意見しているが、長期構想（案）P.66の施策2に「隣接する尼崎の森中央緑地との調和を図る」といった趣旨の表記を加えることについて検討願いたい。	● 長期構想（案）P.66に、「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。」と追記する。
山縣委員	● 留保ゾーンの開発計画の検討時期について（長期構想（案）P.74）	● 南海トラフ巨大地震は差し迫った脅威であるため、留保ゾーンの検討の着手は前期着手でもいいのか。	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害廃棄物処分地の確保は、県単独ではなく、大阪湾全体の課題と認識しているが、現状、関係機関で具体的な情報共有や合意が出来ていない。 ● このため、県としては今回の長期構想で計画の頭出しを行い、今後、大阪湾の基本構想の改訂時など全体の場で提案していきたいと考えている。 ● 関係機関の合意が得られた場合、国と連携し、次期港湾計画改訂時には、現状より前進できるよう努める。 ● 併せて当面は、関係者へのヒアリング等を行う等、スキーム等を勉強していく。

意見照会等でのご意見と対応（２）

委員	意見項目	意見	対応方針
松本委員	● 貨物の総称について	● 「バラ貨物」・「バルク貨物」・「一般貨物」は、一般的には同じ内容であるため、表記を整理した方がよいのではないか。	● バルク貨物に統一する。 ● なお、必要に応じて、砂利・砂、鋼材、完成自動車等を区別して表記する。
	● 阪神港の総称について	● 尼崎西宮芦屋港も港則法上は阪神港に入るため、表記の工夫が必要ではないか。	● 国際コンテナ戦略港湾としての阪神港としてとりまとめたが、「神戸港及び大阪港」又は「国際コンテナ戦略港湾「阪神港」」で統一する。
	● 関連頁の参照について	● 各施策に関連ページを記載した方がわかりやすいのではないか？	● 施策に係る頁を記載する。
	● コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積について（長期構想（案）P.67）	● 「コールドチェーンを備えた機能・施設」より、「コールドチェーンに対応した機能・施設」の方がわかりやすいか。	● 「コールドチェーンに対応した機能・施設」に修正する。
	● バンプル・ストックヤードの整備について（長期構想（案）P.68）	● 現状では、世界的に空コンテナの不足が生じているので、中国航路と限定しない方がよいのではないか。	● コロナ禍当初は中国で空コンテナが滞留する事態であったが、最新知見も踏まえ、記述を修正する。
	● 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について（長期構想（案）P.70）	● 「浚渫土砂ポケットを確保するため、未広地区で埋立を行う。」は削除してもよいのではないか。	● 整備手順も踏まえ、記載していたが、埋立に関しては長期構想（案）P.66に記載があるため、記述を削除する。
	● 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について（長期構想（案）P.70）	● 長期構想（案）P.70の内陸部との強化の施策では、「臨海部に立地する企業の内陸部への入出荷」と記載されているが、内陸部の企業が臨海部に興味をもつ場合もあるため、内陸部から臨海部への視点も取り入れた方がよいのではないか。	● モーダルシフトにも繋がると考えられるため、内陸から臨海部の視点について記載する。
今西委員	● 「コト消費」の表現について（長期構想（案）P.55）	● 「コト消費」に関して、「消費」という語ないし行為に、今の時代は「後ろめたさ」のような感情や印象を持つ人もいるのではないか。 ● 「地方部に滞在する体験型観光」が「コト消費」の定義であるような誤解を招く可能性がある。	● 「コト消費」という表現を、「体験型アクティビティ」に修正の上、文章を修正する
	● ひとの交流拠点化に関する戦略について（長期構想（案）P.73）	● マリーナ等の水際（親水エリア）が果たす学び、癒し、賑わいを含む滞在環境、交流環境づくりの役割を考えると、「集客」という単語はなじまないのではないか。	● 「マリーナ等の施設及び役割・機能の強化」に修正する。

意見照会等のご意見と対応（3）

委員	意見項目	意見	対応方針
魚谷委員	● RORO航路の活用による海上輸送網の充実について（長期構想（案）P.69）	<ul style="list-style-type: none"> ● どのような貨物が対象になるかという観点でより具体的に説明があると、国際戦略港湾との連携のイメージが掴みやすく、ROROターミナルの必要性が広く認知されるのではないかと。 ● ROROターミナルの整備を末広地区にて行う必要性について、より詳細に記載されていると分かりやすいと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 冷蔵・冷凍貨物に加え、神戸港及び大阪港で輸出入される貨物の付加価値向上を図りたいと考えている旨を記載する。 ● 末広地区の背後には、大型物流施設が立地していることに加え、フルランプである阪神高速湾岸線末広インターを活用することで、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であるため、末広地区でのROROターミナルの整備を想定している旨を追記する。
	● 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について（長期構想（案）P.70）	● 図中に示されているルートについては、他のルートが採用される可能性も考慮し、もう少しアバウトな線で記載する等の工夫が必要ではないかと。	● 末広地区と東海岸町地区・東海岸町沖地区の接続については、環境や通航船舶への影響、事業費等を総合的に勘案した上でルートを決定し、港湾計画の改訂作業において決定するため、ルート標記を修正する。