

## ○第 2 回検討会以降の主な修正箇所

No.	頁番号等	項目	修正内容
1	表紙	タイトルについて	修正前 : 阪神港を繋ぐ大阪湾の要所 (かなめ) ～大阪湾の KEY・PORT ～ 修正後 : 大阪湾の KEY・PORT ～産業活性化と海辺の賑わい創出に向けて～
2	全般	阪神港の総称について	修正前 : 「阪神港」 修正後 : 「神戸港及び大阪港」 又は 「国際コンテナ戦略港湾「阪神港」」
3	全般	関連頁の参照について	施策に係る頁を記載する。
4	全般	貨物の総称について	修正事項 : 「バラ貨物」・「バルク貨物」・「一般貨物」を、「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。
5	P 1 1	モーダルシフトに関する項目	追 加 : モーダルシフトに関する項目の追加
6	P 2 1	スーパーヨットの国内寄港	追 記 : 「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) (下線部を追記)
7	P. 2 8	尼崎西宮芦屋港の現況について	追 加 : 尼崎市の製造業に関する記述の追加
8	P. 3 4	尼崎 21 世紀の森構想について	追 加 : 尼崎 21 世紀の森構想に関する記述の追加
9	P. 4 6	阪神圏内におけるプッシュャーバージ・台船による輸送状況	修正前 : 近畿運輸局では阪神港間の空コンテナ回送にはしけを活用するモデル事業を 2010 年に実施し、その後、阪神国際港湾(株)では、阪神港や大阪湾内の港湾とのはしけ輸送に対して支援事業を創設しており、プッシュャーバージ・台船による貨物量が、2019 年に入って急増している。 トラックドライバー不足などの背景に加え、神戸港、大阪港の中間に位置し、両港に輸送することができる本港をはしけの拠点とすることにより、大阪湾におけるはしけ輸送が活性化する可能性がある。 修正後 : 近年、プッシュャーバージ・台船によるコンテナ輸送のニーズが増加している。 近畿運輸局では神戸港及び大阪港間の空コンテナ回送にはしけを活用するモデル事業を 2010 年に実施し、その後、阪神国際港湾(株)では、神戸港及び大阪港や大阪湾内の港湾とのはしけ輸送に対して支援事業を創設している。 また、トラックドライバー不足などを背景に、今後もそのニーズが続くと考えられるので、神戸港、大阪港の中間に位置し、両港に輸送することができる本港をはしけの拠点とすることにより、大阪湾におけるはしけ輸送が活性化する可能性がある。

10	P 5 5	「コト消費」の表現について	<p>タイトルの修正</p> <p>修正前 : インバウンド需要が高まる「コト消費」</p> <p>修正後 : インバウンド需要も高まる体験型アクティビティ</p> <p>本文修正</p> <p>修正前 : 近年、訪日外国人の間では、地方部に滞在し体験型観光を行う「コト消費」のニーズが高まっており、マリンスポーツなども高い人気を誇っている。</p> <p>レンタルヨットなどマリンスポーツが体験できる西宮地区を中心に、需要回復後を見据えた「コト消費」への対応も必要である。</p> <p>修正後 : 近年、国内居住者だけでなく、訪日外国人の間においても体験型アクティビティへのニーズが高まっており、地方部にも目が向けられている。マリンスポーツなども高い人気を誇っていることから、レンタルヨットなどマリンスポーツが体験できる西宮地区を中心に、需要回復を見据えて、訪問と滞在を促す対応も必要である。</p>
11	P 6 5 他・ 概要版	ひとの交流拠点化に関する戦略について	<p>修正前 : 【戦略】 2. マリーナ等の集客施設の強化</p> <p>修正後 : 【戦略】 2. マリーナ等の施設及び役割・機能の強化</p>
12	P. 6 6	浚渫土砂ポケットの確保について	<p>追 記 : 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。</p>
13	P 6 7	コールドチェーン等の物流需要に対応する機能集積	<p>修正前 : コールドチェーンを備えた機能・施設の集積を図る。</p> <p>修正後 : コールドチェーンに対応する機能・施設の集積を図る。</p> <p>追 記 : 倉庫建替え時に末広地区・東海岸町沖地区に誘致を図る。</p>
14	P. 6 8	バンプール・ストックヤード等の整備について	<p>修正前 : 新型コロナウイルス (COVID-19) により中国航路の輸入コンテナが途絶した影響で、中国からの輸入が多い主要港では、輸出に用いられる空コンテナが不足し、コンテナ物流に混乱が生じた。</p> <p>修正後 : 新型コロナウイルス (COVID-19) により新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う世界的なロックダウン等により、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。</p> <p>追 記 : 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。</p>
15	P 6 9	RORO 航路の活用による海上輸送網の充実	<p>修正前 : 尼崎西宮芦屋港において、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。</p> <p>RORO 航路を活用した海上輸送網が構築されることで、全国各地と尼崎西宮芦屋港を介した物流ネットワークが構築されることになり、背後圏の荷主・消費者に対して、阪神港と一体となった新たな物流モデルの構築を目指す。</p> <p>修正後 : 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。</p> <p>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。</p>

16	P 7 0	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	<p>削除：浚渫土砂ポケットを確保するため、末広地区で埋立を行う。</p> <p>追記：<u>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。</u>（下線部を追記）</p> <p>図：ルート図を修正</p>
17	P 7 0	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	<p>修正前：尼崎西宮芦屋港周辺で高速道路ネットワークの整備が進むことで、臨海部と内陸部の間や阪神港間のアクセス性が向上し、臨海部に立地する企業の内陸部への入出荷や、物流施設の需要が高まると考えられる。</p> <p>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。</p> <p>修正後：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。</p> <p>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。</p>
18	P. 7 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について	<p>追記：<u>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。</u>（下線部を追記）</p>
19	P 7 2	親水性緑地や干潟、海浜などの保全・再生・創出	<p>追記：一方で、阪神エリアでは貴重な海浜である御前浜・香櫨園浜等では、市民の方の清掃活動等により、美しく保たれている。</p> <p>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。</p>
20	P. 7 3	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	<p>修正前：沖合開発空間の留保</p> <p>修正後：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</p>
21	P. 7 4	主要施策の実施スケジュールについて	<p>追加：主要施策の実施スケジュールに関する項目の追加</p>