

大阪湾港湾の基本構想(原案)への主なご意見と対応方針

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
1	産業・貿易・物流	「Ⅰ. 2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化」に記載されているブレトン・ウッズ体制の崩壊は、日本は比較的スムーズに乗り切ったが、プラザ合意以降の円高が日本経済に大きく影響したのでは。	ご指摘の点につきましては、「ブレトン・ウッズ体制崩壊後の変動為替相場制への移行をきっかけに、プラザ合意による急激な円高進行や、」と修正いたします。
2	産業・貿易・物流	「Ⅰ. 2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化」に「我が国～北米～欧州の流れ」、とあるが、「世界の貿易構造の中心が、我が国、北米、欧州であったものが・・・」等の方が分かりやすいのではないかと。	ご指摘を踏まえ、修正いたします。
3	産業・貿易・物流	作成時期の関係で、TPPが入っていませんが、何らかの記述が必要ではないかと。	TPPについては、P4の産業・貿易・物流の現状及びP15の取組の具体例で記載しております。TPPも含め、我が国をとりまく経済協定等については、様々な取組で対応していくものと考えております。
4	産業・貿易・物流	「Ⅱ.1.産業・貿易・物流」において、観光の記述は次節に回した方が分かりやすいのではないのでしょうか。	観光は交流という面がありますが、一方で来訪者による消費・購買行為による産業的な側面もあり、今後の新たな産業の視点と考えております。
5	産業・貿易・物流	「Ⅱ.1.産業・貿易・物流」において、「先端産業の集積等強みを持った地域」との現状認識に対し、「地域の産業をけん引する有望な産業を見出す」とする課題設定の対応がわかりづらい。	既存産業及び新たな産業を見いだすことが課題と考えております。ご指摘の点をふまえ、本文を修正いたします。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
6	産業・貿易・物流	「Ⅱ.1.産業・貿易・物流」において、「懸念される労働力不足」に対する課題設定がない。	ご指摘の点につきましては、P4産業・貿易・物流の現状において、「国内の生産年齢人口の減少(中略)、労働力不足が懸念されている。」としていることに対して、課題として「生産年齢人口の減少する社会においては、生産性の維持・向上をいかに達成していくかということも重要な課題である」という設定にしております。
7	産業・貿易・物流	「Ⅱ.2.文化・交流・暮らし」の現状に記載されている為替の経済環境という意味がよくわからない	為替相場の変動を指しているものですが、御指摘の点をふまえ「円高から円安への変化」と修正いたします。
8	産業・貿易・物流	関西空港の貨物機能との連携や港湾と空港機能を有機的に連携させる物流センターをいう発想が抜けているのではないのでしょうか。	P11の「持続的な発展を支える社会を構築するための取組」の「経済活動を支えるためのさらなるインフラの充実」について、ご指摘の点を踏まえ、修正いたします。
9	産業・貿易・物流	背後圏に頼った整備計画では、早晚頭打ちとなる。その為、大阪湾の港湾の背後圏を大阪湾に隣接する関西一円に想定するのではなく、世界の海上物流の中の一つの拠点である港湾、東北アジアを背後圏とするような阪神港を考え、今後の港湾の整備に当たっては、従来の「背後圏の産業、物流等」に加え、「海運と港湾の物流機能自体を一つの産業として発展させていく」という視点があっても良い	世界との繋がりを強化し、世界の海上物流の中の拠点となる港湾を大阪湾で実現するため、空港や道路と港湾が有機的に連携できるロジスティクスセンター等物流拠点の形成をP11に追記し、P14にありますとおり成長著しいアジアとの結びつきを強化することにより、ご指摘いただきました視点を取り込んでいけるものと考えております。
10	産業・貿易・物流	荷捌きの効率化にはコンテナヤード背後での交通渋滞・停留を解消する取り組みについても記載すべきではないか。	ご指摘の点につきましては、P11「経済活動を支えるためのさらなるインフラの充実」における「産業の物流ニーズにそった港湾施設の整備」に含まれるものと考えております。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
11	産業・貿易・物流	「Ⅲ.2.(1)」の「経済活動を支えるためのさらなるインフラの充実」では、「諸活動を支える社会インフラ」としての記述が望まれます。	物流ニーズにそった港湾施設の整備や、高規格道路と港湾の連携を促進する臨港道路の整備等が、経済活動を支える社会インフラとなることから、原案どおりといたします。
12	産業・貿易・物流	大阪湾港湾は、企業の海外展開に伴って、国際サプライチェーンに取り込まれている(工業部品の供給基地)という印象だが、この記述が少ないと感じる。また、これに関連する防災対策の記述が必要ではないか。	産業の動向につきましては、全体的な観点で記載しております。また、国際サプライチェーンの早期復旧を含む防災対策については、P12の「自然災害に対する地域の安全・安心施策の推進」にあります大阪湾BCP(案)や、各港湾で作成中のBCPを適切に運用することにより、進めて参りたいと考えております。
13	産業・貿易・物流	船舶航行やターミナルのオペレーションのスマート化をもっと進展させ、同時に利用料金の低下やハブ化を進行させる必要がある	ご指摘の点につきましては、ハード、ソフトや様々な機関・団体が連携した対応によりこの基本構想を具体化して行くモノと考えております。
14	産業・貿易・物流	物流という面では大阪湾のコンテナ取扱量は高々500万TEU程度が続くと考えられますが、20000TEU船を導入した場合、これに対応するロットサイズが出るのでしょうか？	基本構想は概ね10年後における要請等に応えられる港湾の実現に向けた取組をまとめたものであり、将来における世界的な船舶の大型化の進展に備えた対応は必要であると考えております。なお、事業の実施にあたりましては、港湾をとりまく環境等を勘案し、適切に判断したいと考えております。
15	産業・貿易・物流	ICT活用による効率化の事例を紹介していただきたい。	ICTは既に物流の様々な面で取り入れられており、コンテナ車のドライバーが所有するスマホで、ターミナルゲートの渋滞状況を把握できるアプリ等が試験的に取り組まれています。他に、コンテナ追跡デバイスの導入による物流の可視化、電子タグによる貨物情報の捕捉等が取り組まれています。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
16	産業・貿易・物流	SMARTのA(最先端をリードする取組)における例示をしてほしい。例えば物流とbig dataがどうかかわるのか。	ご指摘の点につきまして、イメージがわかりやすくなるよう、P17の取組の具体例に例示を含めるよう修正します。
17	産業・貿易・物流	様々な役割を持つ港湾インフラを活かすには、適切な運用と必要なものに効率的に投資する事が重要に思いますし、今後の10年の方向性としてそうした記載が強くあっても良いかと思う。	ご指摘の点につきましては、P18の「成熟社会に即して既存ストックを「賢く使う」に含まれているとおり、既存ストックのより無駄のない効率的な運用に努めて参ります。
18	産業・貿易・物流	アジアとの交易がますます増えるということと、阪神港に物流を集中させる、大型コンテナ船に対応する必要があるといった政策との関係がわかりにくい。	発展著しいアジアとの交易を増やしていくことは、大阪湾の発展にとって必要と考えております。また、阪神港は西日本全体の基幹航路の窓口として今後もその重要性は変わらないと考えております。基幹航路における船舶大型化は世界的に着実に進行しております。よって、我が国の経済発展のためにも船舶大型化への対応は必要と考えております。
19	産業・貿易・物流	地域間連携の強化として、大阪湾は地形からして一つの港湾の規模であり、大阪湾諸港の一元化は、政治的な思惑にとられず本基本構想に明記し、基幹的なコンテナターミナルとその関連港湾施設の整備・管理・運営において、上下分離方式等により早期に実現を目指すべき	ご指摘の点につきましては、P19の「地域間連携の強化」に記載しているとおりと考えております。
20	産業・貿易・物流	経済活動を支えるためのさらなるインフラの充実に向けて、物流ニーズに沿った港湾施設の整備や、湾岸道路等の広域幹線道路と港湾の連携を促進する臨港道路の整備が主な取組として上げられていますが、既存の施設の利用状況を踏まえた上で具体的なご検討をよろしく願います。	効率的な港湾物流の確保は、社会全体のコスト低減に寄与するものと考えておりますが、一方で、既存施設の利用状況も踏まえ適切に検討してまいります。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
21	産業・貿易・物流	つながっていない阪神高速湾岸線や横浜と同等の18m岸壁等、関西や西日本を牽引するインフラを明確に整備するという姿勢を打ち出すことが、必要ではないか。	個別具体的な事業について記載いたしません。持続的な発展を支える社会を構築する取組を進めるにあたり、湾岸線西伸部等の広域幹線道路と港湾の連携は重要な取組と考えます。また、船型の大型化対応は、ガントリークレーンの大型化やターミナルの効率化・拡大、水域の確保など様々な対応を図りながら、すすめて参りたいと考えます。
22	産業・貿易・物流	港湾の機能増強やICT機能を強化しても、コンテナ貨物を中心とした「物流」は港から内陸消費地への輸送やその逆の輸出貨物を「短時間で安価」に届けることで「使われる港(阪神港)」となると思料。 そのためには、ミッシングリンクとなっている交通網の整備と両輪で進めないと「物流機能の強化・効率化」へは寄与できない。したがって、道路ネットワークとの連携を記載すべきと思料。	昨今進出著しい大型物流施設は、臨海部だけにとどまらず内陸部にも多く立地しているところです。これらの施設との結束を考えますとミッシングリンクの解消は重要で、我々としてもその解消は今後の重要な取組と考え、「持続的な発展を支える社会を構築するための取組」の一つとして捉えております。
23	産業・貿易・物流	「Ⅲ.2.(4)成熟した地域社会を切り拓くための取組」のうち「地域間連携の強化」は国、自治体、民間の幅広い連携に関する記述が望まれます。一方で、野菜工場、プレジャーボートの項目はやや違和感を覚えます。	地域間連携は、本基本構想の重要な視点であり、引き続き重点的な対応が必要と考えております。「野菜工場」、「プレジャーボート」は、今後の成熟した社会構造の変化を考えるにあたり、TPP対応や臨海部の新たな産業、良好な水辺環境の形成も視野に入れ記載しているものです。
24	産業・貿易・物流	「Ⅲ.2.(5)伝統を活かし育むための取組」において伝統的産業にかかる記述は、「伝統的」の用語イメージと合わず、よくわかりません。	大阪湾の持続的発展のためには、大阪湾に現存する基幹的産業であり高度な技術をもった伝統的産業の発展が必要と考え、この観点から記載しているものです。
25	産業・貿易・物流	多様な強みを持った産業構造に対応した港湾機能を強化しつつ、概ね10年先の将来を見据えたリーディング産業として、例えば医療・ライフサイエンス産業を位置づけ、対外的にアピールしていくことも重要。	大阪湾のリーディング産業や様々な強みを持った種多様な産業を有するこの圏域を、港湾から物流面など様々な面で支えることは、重要な視点であり、今後も対応が必要と考えております。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
26	産業・貿易・物流	<p>物流だけでなく、にぎわいについても加えてほしく、マリンスポーツ、レジャー施設、憩いの場等により若者や地域市民の生活空間として創生させることが必要と考える。</p> <p>中でも人口減少、高齢化などにより港に求める目的は多様化しており美しく、しなやかな美的観光化を図り、マリンスポーツ、イベント広場、ショッピングモール、大学等の集客施設の整備など港湾空間の活性化を目指すべきではないか。</p>	<p>P18の成熟した地域社会を切り拓くための取り組みにおいて、プレジャーボート環境の充実や親水空間の整備、マリンレジャーの充実等を記載するよう修正します。</p>
27	産業・貿易・物流	<p>アジア地域との海上輸送の準国内化を考える場合、西宮尼崎芦屋港を一体とした阪神港を国際海上コンテナ輸送の拠点とすることもあり得る</p>	<p>阪神港の間に位置するポテンシャルを活かし、大規模物流施設の進出など進んでおり、国際海上コンテナ輸送を支えるエリアと考えております。</p>
28	産業・貿易・物流	<p>物流について大阪湾(阪神港)の取組みは理解するが、大坂・神戸両港以外の西日本の各港はコンテナ集貨機能があれば良いかのような印象を受ける。</p>	<p>本基本構想においては西日本の個別の港について言及したものではありませんが、西日本の各港も、様々な役割を持っていると考えております。</p>
29	文化・交流・暮らし	<p>基本構想本文中において、何故くらしを平仮名にするのか。「暮らし」の方がわかりやすいのではないか。</p>	<p>国土形成計画等関連する計画・構想と合わせ「くらし」は「暮らし」と修正いたします。</p>
30	文化・交流・暮らし	<p>「Ⅱ.2.文化・交流・暮らし」の課題にある「放置艇の存在」は現状なのではないでしょうか。そしてこれを受けた課題は何なのでしょうか。</p>	<p>放置艇の存在を現状とし、課題として、放置艇対策も含めた「良好な水辺空間の形成」として修正します。</p>

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
31	文化・交流・暮らし	「Ⅱ.2.文化・交流・暮らし」にある「消費構造の多様化」という現状認識に対する課題が「生活基盤施設の最適な維持と整備」ということなのでしょうか。	「消費構造の多様化」は、社会の成熟化における現象の一例としてあげているものであり、この社会の成熟化に対する課題が「生活基盤施設の最適な維持と整備」です。ここでいう生活基盤とは、多様な消費物流に対応する施設も含まれると考えております。
32	文化・交流・暮らし	クルーズ振興にむけた着船岸壁周辺の景観にも配慮し、無機質な景観から日本の文化や風土が見て取れる景観やウエルカムムードの演出による、受入環境の向上が必要。	P14にあります「クルーズ振興にむけた受入環境の向上」にあります取り組みを様々な機関・団体が連携することより対応していくものと考えております。
33	文化・交流・暮らし	静穏な大阪湾の環境や瀬戸内海との連携を活用した海洋性レジャーの場としての活用が必要と考える。	ご指摘の点につきましては、P14「クルーズ振興にむけた受入環境の向上」に瀬戸内海と連携した取組について記載しております。
34	文化・交流・暮らし	関連エリアのゾーニングも行い、遊休地を生かしたアジアからの観光客だけではなく欧米の観光客にも魅力あるベイエリアの構築にも力を入れるべきとも思います。	観光客に対する魅力向上は特定の地域を対象としたものではございませんが、魅力あるベイエリアの構築については、P14に記載しております「クルーズ振興にむけた受入環境の向上」で対応してまいります。
35	文化・交流・暮らし	賑わい向上のため、大阪港における大型観光船の着岸岸壁(天保山岸壁)港区、および此花区夢洲周辺の整備を進める必要が急務。国内外問わず楽しめるような環境整備、即ち一大観光スポットとして開発を行う必要があるのではないか。	本基本構想では、個別事業を記載しませんが、ご指摘につきましては、P14「クルーズ振興にむけた受入環境の向上」に含まれていると考えております。
36	文化・交流・暮らし	関西には神戸、大阪、京都、奈良等観光地が多く、陸上や空からのアクセスは整備されているが、港からのアクセスは悪いように思われ、日本の空の玄関口は、成田とか羽田とか言われるが、海の玄関口は大阪港(関西)と言われるような整備はできないものか。	ご指摘の点につきましては、P14の「クルーズ振興にむけた受入環境の向上」にあります臨海部と市街地間のアクセス性のシームレス化や利用者の円滑な移動を実現する動線の向上として取り組んでい参りたいと考えております。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
37	文化・交流・暮らし	大型化が進むコンテナ船やクルーズ船に対応した国際標準の港湾サービスの充実による港湾の国際競争力の強化は、国際物流や交流人口の拡大の基盤となるものであり、この基本構想で掲げられている他の施策にも波及効果の大きい、最も重要で早急に進めるべき取組みであると考えます。	ご指摘の点は、本基本構想の重要な視点であり、引き続き重点的に対応が必要と考えております。
38	文化・交流・暮らし	「Ⅲ.2.(2)世界とつながるための取組」の記述は、シームレス化、施設の高度化、クルーズ振興、訪日外国人の順番がよいと思います。	ご指摘を踏まえ順番を修正します。
39	文化・交流・暮らし	大型クルーズ船が寄港すると、乗客の陸上輸送手段確保が課題となっている。大阪湾の玄関として、例えば、既設人工島をクルーズ基地化とすることも検討することが必要である。現構想では神戸港の港島西側港域では大型クルーズ船への対応は出来ない。大阪湾のクルーズ埠頭を集約することで、受け入れ態勢、交流施設等の環境が整うものと考えられる。	ご指摘の上陸後の乗客の輸送手段、CIQ対応や様々な言語や宗教に対する対応も課題と考えております。こうした様々な課題につきまして、関係機関と連携をしながら対応しているところでありますが、P15に示しております取組を進めることにより、引き続き多くの来訪者に応えるよう適切な対応を進めるものと考えております。
40	文化・交流・暮らし	SMARTのR(成熟した地域社会を切り拓くための取組)が、地方創生の視点と関係で港のプロジェクトがどう進展しているのか例示をして欲しい。	地方創生に繋がるものとして、成熟社会に即した既存ストックを「賢く使う」取り組みや、大阪湾における地域間連携の強化を考えております。また、地域の連携と様々な取組を通じて様々な課題に対応する事で持続的で、世界とつながり、最先端をリードし、成熟社会を拓き、大阪湾の伝統を活かした強みを持ったスマートな地域を目指す事で地方創生に繋がると考えています。
41	文化・交流・暮らし	「Ⅲ.2.(4)」にある魅力ある地域と産業の国際競争力強化に資する人材の確保とのイメージがわからない	港湾緑地の整備等が人材の育成・確保に間接的に寄与するものと考えております。その旨わかるように修正いたします。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
42	文化・交流・暮らし	<p>物流だけでなく、にぎわいについても加えてほしく、マリンスポーツ、レジャー施設、憩いの場等により若者や地域市民の生活空間として創生させることが必要と考える。</p> <p>中でも人口減少、高齢化などにより港に求める目的は多様化しており美しく、しなやかな美的観光化を図り、マリンスポーツ、イベント広場、ショッピングモール、大学等の集客施設の整備など港湾空間の活性化を目指すべきではないか。</p>	<p>P18の成熟した地域社会を切り拓くための取り組みにおいて、プレジャーボート環境の充実や親水空間の整備、マリンレジャーの充実等を記載するよう修正します。</p>
43	文化・交流・暮らし	<p>「Ⅲ.2.(4)成熟した社会を切り拓くための取組」に「快適な居住空間の構築」とあるが、港湾サイドで対応可能か。港湾活動に由来する騒音、振動、大気汚染、交通渋滞が周辺の居住環境に影響しており、緩衝緑地の整備や渋滞対策が必要と考えられるが、これらは対象とならないのか</p>	<p>港湾周辺環境対策は引き続き必要で、適切な施設のレイアウトと運用・管理により港湾において貢献できると考えております。また、良好な住環境を整えることで、人々があつまり、地域の活性化に寄与でき、またそれが様々な企業進出の視点となると考えております。</p>
44	文化・交流・暮らし	<p>生物多様性護岸と海水に触れられる護岸がある空間や市民が港の活動を身近に感じられるシームレス化を考えてほしい。</p>	<p>取り組みの具体例として、P19に「みなとが身近に感じられる様、都市と親水空間のシームレス化の拡充」を示しており、ここで述べている親水空間につきましては、ご意見にあります「海にふれあうことができる」、また「船が見える、コンテナの動きがみえる」という意味も含まれております。</p> <p>護岸等の外郭施設につきましても生物多様性に配慮するよう、P19の取り組みの具体例に記載しております。</p>
45	文化・交流・暮らし	<p>「Ⅱ.2.文化・交流・暮らし」の課題にある「観光ビッグバン」とは、国民に浸透している表現なのでしょうか。</p>	<p>「観光ビッグバン」について解説を用語集に追記いたします</p>

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
46	文化・交流・暮らし	「Ⅱ.2.文化・交流・暮らし」にてでてる「みなと文化」という言葉がなにをさしているのか。	本基本構想において「みなと文化」とは、船の出入りがあり、物や人が行き交う「みなと」から、交易や人の往来によって伝播され、人々が生み出したもの、精神的なものすべて対象とし、大阪湾において、「人」が「みなと」との関わりの中で生み出してきた有形・無形の生活様式を意味しております。 (一般財団法人 みなと総合研究財団HPより http://www.wave.or.jp/minatobunka/outline/index.html) ご指摘の点を踏まえ、用語集を修正いたしました。
47	環境・エネルギー	「Ⅱ.4.環境・エネルギー」の環境は国民の高い関心分野であるので、大阪湾における環境要素に深くかかわる、目新しい課題設定、施策が必要だと思えます。	環境保全に寄与する取り組みについては、都市のスマート化と同調しつつ、物流のスマート化を諮らなければならないこと、これが従来になかった構想となります。
48	環境・エネルギー	廃棄物埋立護岸の有効活用と太陽光発電などの民間によるエネルギー産業誘致のためのさらなる規制緩和、優遇措置など自治体や市民にとってメリットのある構想を示すことが必要。	ご指摘の点につきましては、P7「環境・エネルギー」で跡地利用を課題に挙げ、P11「持続的な発展を支える循環型社会の形成に向けた取組の深化」で対応を記載しております。
49	安全・安心	「Ⅰはじめに 2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化」に、既存ストックの老朽化について、記載しても良いのではないかと。	この項では、大阪湾周辺の産業構造、社会等を中心にまとめております。既存ストックの老朽化はP8「安全・安心」の現状に記載し、P9「大阪湾の目指すべき将来像」で方向性を記載しております。
50	安全・安心	補修・補強によるライフサイクルコストを検討し、必要に応じて撤去新設を行うことが必要。そのような既存岸壁の効率的な改修による機能向上は、効率的な再活性という意味でスマートベイの構想に沿ったものであると考える。	ご指摘の点につきましては、P18の「成熟社会に即して既存ストックを「賢く使う」」に含まれているとおり、既存ストックのより無駄のない効率的な運用に努めて参ります。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
51	安全・安心	「Ⅱ.4.安全・安心」の課題にある「一方、技術の進歩により……必要となっている」は意味不明です。	御指摘の点につきましては「自然災害に起因する産業事故災害」の意味です。基本構想本文の該当箇所および用語集を修正いたしました。
52	安全・安心	「Ⅱ.4.安全・安心」の課題にある「海上輸送や……懸念されている」は現状認識で、これに対する課題設定が必要なのではないか。	大阪湾が我が国を代表する船舶輻輳海域であることが現状であり、この海域において事故発生リスクが存在していることを課題としてとらえております。
53	環境・エネルギー	大阪湾で広域処分場の整備促進において、港湾区域境界が障壁となり有効的な広域処分場計画が図れないのではないか	港湾区域境界が、有効的な広域処分場計画の阻害とならないよう、「大阪湾広域臨海環境整備センター」が設立され、引き続き有効的な計画と利用が出来る様にセンターを始め関係機関で連携調整を図るものと考えております。
54	安全・安心	耐用年数や老朽化も鑑みて地震・津波、スーパー台風による高潮や高波浪に対する施設を早急に改良改善が必要	ご指摘の点につきましては、P12の「自然災害に対する地域の安全・安心施策の推進」のとおり、取り組んでまいります。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
55	環境・エネルギー	「Ⅲ.2.(3)最先端をリードするための取組」の記述は、国際競争力強化、物流システムの構築、低酸素社会実現の順番がよいと思います。	ご指摘を踏まえ順番を修正します。
56	環境・エネルギー	海外で取り組まれている、航行速度の監視により船舶が排出する炭素を削減させ環境保全に寄与する施策を、仮に日本で取り組む予定があるのであれば大阪湾からスタートするのはいかがでしょうか。	環境保全に寄与する取り組みについて、様々な取り組みを研究しながら適切に大阪湾港湾で取り組むことで、魅力有る地域となるのでは無いかと考えます。
57	環境・エネルギー	エネルギーに関する情勢は大きく変化しつつあり、特に電力の確保に港湾としてどのように取り組んでいくかを示すべき。	港湾における電力の確保については、P17の記載のとおり、多様なエネルギー源の受入施設の検討及び整備や太陽光発電を始めとしたスマート化に向けた取組を考えております。
58	環境・エネルギー	大阪湾の自然環境が改善の方向に向かっているのであれば、港湾施設を市民に開放し、市民が海に近づけ、港湾に関心が持てる施策を推進してもらいたい。	保安及び安全上、全ての港湾施設の開放は限界がありますが、ご指摘の点を踏まえ、引き続き市民の認知度や親しみを深める取組を進めて参りたいと考えます。
59	安全・安心	護岸・堤防の耐震化、防潮堤の嵩上げが急務と考える。	ご指摘の点につきましては、引き続き優先度を鑑みて対応していくものと考えております。
60	安全・安心	Ⅲ.2.(1)の取組の一つである「自然災害に対する地域の安全・安心施策の推進」に災害時におけるコンビナートからの危険物流出を防ぐには、護岸強化ではなくコンビナート基地そのものの耐震・津波強化が必要ではないか	防災については民と官が共同して取り組むものと考えており、その為コンビナート基地そのものも対策が進められているところです。今後、港湾サイドからの実施にあっては、民と官の連携・調整が必要と考えております。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
61	安全・安心	「Ⅲ.2.(1)持続的な発展を支える社会の構築するための取組」の取組の具体例に「緊急確保航路の啓開の充実・強化」とあるが、係留装置の強化・補強、津波流出防止柵の設置等、まず漂流物が生じないような対策が必要ではないか。	様々な津波漂流物を想定しておりますが、港頭地区において可能な対策があることから、本文を修正いたします。
62	安全・安心	輻輳海域における、安全情報の提供の充実として、大阪湾運航サポート協議会運営の充実・強化を図ることが望まれる	輻輳海域における航行安全情報提供の充実・強化を始めとし、引き続き様々な機関が連携することにより、大阪湾の輻輳海域の安全性を確保していくものと考えております。
63	全体	大阪五輪開催等の為に開発された、夢洲・咲洲等埋立用地も完全に機能を果たしているとは言えず、これら見直し、日本の基幹的な流通地帯となれば関西一円のカンフル剤となるのではないか。	本基本構想では、個別事業を記載しませんが、その様な視点を持つことは重要と考えております。なお、夢洲及び咲洲は、廃棄物処分場としての役割も含め、大阪港ひいては大阪湾全体の成長に寄与する地域として整備されたもので、大阪五輪開催のために開発されたものではございません。
64	全体	本基本構想の方向性を具体化するための様々なイメージ等を示していただくと、この構想に賛同する機関や関心を持つ市民等の参加意欲を高めるように思う。	市民参加は重要な視点ですので、具体化に際しては、イメージも活用しながら参加意欲を高める工夫をまいります。
65	全体	「Ⅰ.1.新たな大阪湾港湾の基本構想の策定にあたって」において、大阪湾の範囲は背後圏を含むとありますが、注-2の関西と同じか。2Pには大阪湾周辺と、5Pには大阪湾背後という言葉も出てきている。4Pの豊富な観光産業の存在に京都も入るのか。読者の混乱を招かないような定義が必要だと考える。	以下のように定義し大阪湾については注3として追記いたします。 大阪湾：大阪湾臨海部だけでなく、臨海部とつながる広い背後圏を指す場合 関西：近畿2府4県をベースとしたデータ等を引用する場合

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
66	全体	「Ⅰ. 2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化」に前構想の策定後の変化が中心に述べられているが、前構想で進展した部分も書いて欲しい。	P2の14行目以降に 前構想から進展した部分を記載しておりますが、よりわかりやすくなるよう、修正いたします。
67	全体	「Ⅰ. 2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化」にある「平成21年…」のくだりは、まさに前基本構想が示していた広域港湾の思想の体現ではないか。変化があったからやったというより、前構想で考えたことをやったとした方が、今回の構想への期待も高まるように思う。	ご指摘の点につきましては、前構想での一定の成果とも言えることから、修正いたします。
68	全体	持続的と継続的の言葉の使い方が混在している。	御指摘の点につきましては、「持続的」に統一いたします。
69	全体	「Ⅲ. 2.(4)」の「地域間連携の強化」に「港湾管理者・近畿地方整備局」との記載がありますが、近畿地方整備局がオブザーバーな印象を受けないよう、国が大阪湾のスマートベイ実現に力を注いでいる姿勢を見せるため、近畿地方整備局が前面にでるべきではないでしょうか。	本基本構想を元に様々な取組を進めるには、港湾管理者を始め、近畿地方整備局や様々な事業者と連携を進めることが重要と考えております。一方で、牽引役としての近畿地方整備局としての役割も認識しており、今後、関係者と調整を図って行くものと考えております。
70	全体	国土形成計画との関係性はどうなっているのか。国土形成計画では「東京一極集中是正」とともに、「スーパーメガリージョンの形成」「対流促進型国土の形成」「日本海・太平洋二面型国土の形成」などが謳われています。日本全体の国土の発展に寄与する大阪湾のあり方を、もう少し強調すれば良い	日本全体の国土の発展に寄与する大阪湾のあり方について、P3「基本的な考え方」に追記し、P9「将来像」にはその様な視点も踏まえ他地域をリードする地域を目指す等を記載しております。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
71	全体	<p>策定主体が異なる各港がバラバラに港湾計画を策定すると、同一の湾域にあり連担して総合力を発揮できるせっかくのポテンシャルを活かしきれないことになりかねないため、国と一緒に頑張ってこうした指針を示すことは重要なことと考えます。</p> <p>さらに、国民生活を支える意味で極めて重要であるにもかかわらず、なじみが薄く、港湾に対する認識が十分でない現状を踏まえると、こうした構想を広く紹介し、意見を求める取り組みは極めて意義深いことだと思います。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、本基本構想の紹介を通じて、港湾への理解をさらに深めていただけるよう、努めて参ります。</p>
72	全体	<p>「SMART Bay」という言葉は、コテコテな関西の中核である大阪湾から連想しにくい。</p> <p>もう少し、多様な(Diverse)伝統・文化・歴史・自然によって育まれてきた関西(あるいは近畿)を今後、『多様性に対応』で終わらず、『多様性を活かす』ことを軸に色々な施策を実施して頂ければよい。</p>	<p>ご指摘につきまして、大阪湾は多様性を持ったこの圏域ですので、それを活かしながら、互いに連携・補完し、全体最適化や周辺環境との調和をめざす「SMART Bay」という概念が浸透するよう、努めてまいりたいと思います。</p>
73	全体	<p>個々の施策が概念的で漠然としている。たとえば、「ICTを利用したコミュニケーション」、「ICTを用いたビックデータ解析等」、「温室効果ガス削減に寄与するスマートグリッド」など具体的な実施事項がイメージすることができない表現が多い。</p>	<p>本文中へ一部例示の追記や用語集に追加するなど、修正いたします。</p>

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
74	その他	大阪湾における「複数の港湾」の果たす役割はP25の「『現在の大阪湾の機能配置(参考資料)』で表現していると考えてよろしいのでしょうか。また、10年後の大阪湾の機能配置(参考資料)ないのでしょうか。	本基本構想では概ね10年後の大阪湾全体において必要となる方向性、新しい取組及び継続すべき取組をとりまとめたもので、主要な大阪湾港湾の各港湾計画の指針となるものです。従いまして、個別港湾の機能分担を示したものではありません。
75	その他	全体的に大阪・神戸の両港の機能強化に特化した印象も受け、堺泉北港、阪南港、尼崎西宮芦屋港及び淡路島はどのような位置づけになっているのだろうか。	
76	その他	大阪港はすぐ隣に神戸港があり、同じような開発をするよりも、役割分担を明確にした方が良いのではないか。例えば、大阪港は貨物ヤード整備など産業中心、神戸港は観光中心など。	
77	その他	前回の基本構想にあった「今後とも港内静穏度を確保するため、必要な防波堤を適切に整備。なお、隣接する港湾間においては、必要に応じ国が調整を行い、両港が連携して整備を検討」の記載の復活を望む。	P19の「地域間連携の強化」にありますとおり、防災も含め、環境や廃棄物処理、観光の促進等、様々な分野で国や港湾管理者が連携を図ることを記載しております。個々の案件については、近畿地方整備局及び港湾管理者で構成されている大阪湾港湾連携推進協議会等を通じて、調整及び連携を図って参ります。
78	その他	スマートベイ構想が大阪湾5港の各港湾計画で具体化できるよう、連携と調整を十分行うべき。	ご指摘の点は、今後も連携と調整を十分に行って参りたいと考えます。

	分野別	ご意見	ご意見に対する対応方針
79	その他	我が国の国土の中の大阪湾と考えた際に、関西圏を副首都と位置付けるような構想であれば良かった	ご指摘につきましては、P3「基本的な考え方」に追記し、P9「将来像」にはその様な視点も踏まえ他地域をリードする地域を目指す等を記載しております。
80	その他	関東圏に経済・行政機能が集中し、関西圏の伸びが鈍化している現状を打破することを目標に掲げるべきと考える。	