

第57回大阪市港湾審議会議事録

平成25年11月18日

大阪市港湾局

目 次

1. 開催日時	1
2. 開催場所	1
3. 審議会次第	1
4. 出席委員	2
5. 審議経過	3

付属資料

1. 諮問書	2 2
2. 答申書	2 3

1. 開催日時

平成25年11月18日（月）

開会 11時03分

閉会 11時57分

2. 開催場所

大阪市住之江区南港北2-1-10

A T C O' s 棟南館6階 コンベンションルーム 2

3. 審議会次第

(1) 開会の辞

(2) 委員紹介

(3) 挨拶

(4) 会長の選出等

会長の選出、会長職務代行者、専門部会委員・部会長の指名

(5) 議事

大阪港臨港地区分区の変更

(6) 報告

大阪港の現況と取組み

(7) 閉会の辞

4. 出席委員

竹林	幹雄	(神戸大学大学院教授)
中嶋	節子	(京都大学大学院准教授)
田中	みさ子	(大阪産業大学准教授)
安積	敏政	(甲南大学特任教授)
善本	かほり	((有) arec代表取締役)
村井	康二	(神戸大学大学院准教授)
黒坂	則子	(同志社大学准教授)
李	志明	(流通科学大学講師)
井上	浩	(大阪市会建設消防委員長)
市位	謙太	(大阪市会建設消防副委員長)
川本	清	(公益社団法人大阪港振興協会会長)
灘本	正博	(大阪商工会議所専務理事)
溝江	輝美	(大阪港運協会会長)
小嶋	敏弘	(大阪港湾労働組合協議会議長)
北村	英一郎	(大阪府漁業協同組合連合会理事)
村井	五郎	(大阪湾水先区水先人会会長)
代	宮本 浩司	(財務省大阪税関長 山田 秀樹)
代	中本 隆	(国土交通省近畿地方整備局長 池内 幸司)
代	北村 不二夫	(国土交通省近畿運輸局長 大久保 仁)
代	辰巳 伸五	(大阪海上保安監部 川名 一徳)
代	中田 憲正	(大阪府都市整備部長 村上 毅)
漆畑	匡治	(公募委員)

5. 審議経過

開会 11時03分

○岡本課長 大変お待たせいたしました。本日は御多忙のなか、第57回大阪市港湾審議会に御出席賜り、まことにありがとうございます。現在、委員総数27名のうち、22名の方に御出席いただいております。出席委員数が大阪市港湾審議会条例第5に定めま
す定足数を満足しておりますことを冒頭報告致します。

それでは、ただいまから、第57回大阪市港湾審議会を開催させていただきます。私、本日の進行役を務めさせていただきます、港湾局総務部総務担当課長の岡本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

なお、本審議会は、大阪市港湾審議会公開基準に基づき、公開と致します。

傍聴、報道機関も含めました皆様にご覧いただけます。携帯電話は電源をお切りになるか、マナーモードに設定していただき、審議の妨げにならぬよう御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、着席をさせていただきます。

はじめに、本日、御出席をいただきました委員の皆様につきまして、お手元にお配りをしております座席表に沿いまして、御紹介をさせていただきます。

京都大学大学院准教授 中嶋節子委員でございます。

大阪産業大学准教授 田中みさ子委員でございます。

甲南大学特任教授 安積敏政委員でございます。

有限会社arec代表取締役 善本かほり委員でございます。

神戸大学大学院教授 竹林幹雄委員でございます。

神戸大学大学院准教授 村井康二委員でございます。

同志社大学准教授 黒坂則子委員でございます。

流通科学大学講師 李志明委員でございます。

大阪市会建設消防委員長 井上浩委員でございます。

大阪市会建設消防副委員長 市位謙太委員でございます。

公益社団法人大阪港振興協会会長 川本清委員でございます。

大阪商工会議所専務理事 灘本正博委員でございます。

大阪港湾労働組合協議会議長 小嶋敏弘委員でございます。

大阪府漁業協同組合連合会理事 北村英一郎委員でございます。

大阪湾水先区水先人会会長 村井五郎委員でございます。

財務省大阪税関長 山田秀樹委員の代理と致しまして、大阪税関総務部企画調整室長 宮本浩司様に御出席をいただいております。

国土交通省近畿地方整備局長 池内幸司委員の代理と致しまして、近畿地方整備局大阪港湾・航空整備事務所長 中本隆様に御出席をいただいております。

国土交通省近畿運輸局長 大久保仁委員の代理と致しまして、近畿運輸局次長 北村不二夫様に御出席をいただいております。

大阪海上保安監部長 川名一徳委員の代理と致しまして、大阪海上保安監部次長 辰巳伸五様に御出席をいただいております。

大阪府都市整備部長 村上毅委員の代理と致しまして、大阪府都市整備部港湾局計画調整課長 中田憲正様に御出席をいただいております。

公募委員 漆畑匡治委員でございます。

残念ながら、本日欠席と聞いております委員につきましても、お名前を御紹介させていただきます。

関西大学教授 高橋智幸委員でございます。

神戸大学大学院特命准教授 紅谷昇平委員でございます。

大阪市立大学大学院准教授 嘉名光市委員でございます。

大阪倉庫協会会長 安部正一委員でございます。

大阪船主会副会長 寺元清隆委員でございます。

以上でございます。

ただいま到着されましたので、御紹介をさせていただきます。大阪港運協会会長 溝江輝美委員でございます。

続きまして、第57回大阪市港湾審議会の開催に当たりまして、港湾管理者を代表し、大阪市港湾局長の徳平より御挨拶申し上げます。

○徳平局長 失礼いたします。大阪市港湾局長の徳平です。

本日は第57回大阪市港湾審議会に御多忙の中、御出席をいただきまして、まことに

ありがとうございます。

また、平素は大阪市の港湾行政に格別の御理解・御協力を賜っておりまして、この場をおかりして、厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

それでは私の方から少し、最近の大阪港の状況も含めて御挨拶させていただきたいと思えます。

大阪港、皆様の御協力によりまして、着実に港勢を進展させてきております。一昨年コンテナ貨物で言いますと、217万TEUを記録しまして、過去最高を記録いたしました。昨年は中国との関係なんかによりまして、少し落ちまして212万TEU、今年に入りまして若干持ち直してきております。

9月までの速報値でいきますと、対前年比3.4%の増という形になっておりますので、この10月、11月、12月が同じく対前年比3.4%の伸びでいきますと、一昨年の217万TEUは少し越えるのかなということ、希望的な観測ですけれども、今年も過去最高を更新するかもしれません。一応、そのような勢いです。

阪神港が国際コンテナ戦略港湾になりまして3年目を迎えます。施策の実績を求められる中間評価の年という形になっておりますし、御承知の方も多いと思えますけど、国のほうではこの国際コンテナ戦略港湾の施策を深掘りすると言いますか、発展させると言いますか、そういうふうなことが検討が進められております。特に私ども注目しておりますのが、港湾運営会社に対して国が出資をするべきではないかという議論がなされておまして、このことについては各業界の方々、あるいは港湾管理者のほうでさまざまな意見があるんですけども、私どもとしましては国の出資によって阪神港の国際競争力がどう強化されるのか、あるいは物流の効率化なりどんな効果を及ぼすのかというのを十分検証させていただく必要があるのかなというふうには思っております。

また、集貨・創貨・民の視点というようなことで、3本柱で今、国際戦略港湾すすめているんですけども、その創貨の一助となります夢洲地区の先行開発地区におきましてはやっと土地分譲ができるような状況になりまして、今年8.3ヘクタールを2区画に分けて分譲いたしました。

昨年、専門の委員の方々からも御提案いただきました国際夢洲ロジスティックパークということで、いろんな御提案をいただいたんですけども、その一部も実現化したような形で夢洲の分譲地、これは産業物流ゾーンということでとりあえず今年も物流ゾーン

ということで、物流用地として売り出しました。行く行くは産業・新産業・新エネルギー・環境産業というようなことで誘致を図っていきたく目論んでおりますけども、こちらのほうはなかなか難しいようなところもありますが、物流についてはわりと底堅い需要がありまして、ロジパークの実現に向けて着実に進めていきたいなというふうに思っております。

本日は咲洲地区についての御審議を賜りますけども、この咲洲地区は夢洲地区と同じく関西イノベーション国際総合戦略特区ということで、指定を受けております。いろいろな規制緩和あるいは税制の優遇措置、大阪府・大阪市の地方税が5年間はゼロ、5年間は2分の1になるような、そんな制度も設けてやっておりますので、これからでありますけども、着実に進展させていきたいなというふうに思っております。

また一方、これもまたお聞き及びかと思えますけども、橋下市長になってから府と市の中でさまざまな統合施策が進められております。その中で広域でやるべきことは広域でというようなことで、いろいろな整備がされておりますけども、交通・水道・下水・病院、さまざまな分野で統合のお話が進められております。あるいは民営化のお話が進められてるんですけども、港湾につきましても今、大阪港と堺泉北・阪南港は別々の港湾管理者で管理運営しておりますけども、港については広域でより効率的にやるべきであろうということで、今大阪市が管理しております大阪港と、大阪府が管理しております堺泉北阪南港、この港湾管理者を1つにするべくさまざまな検討が進められております。

私どもとしては、新港務局、今港湾法の中にあります港湾局という制度を活用してやりたいなということで、今国とも折衝させていただいているんですけども、若干ちょっと法改正が必要であったりとか、枠組みを少し変えるようなお話をさせていただいておりますので、なかなかうまく進まない、その中でより統合の効果を早期に発現させるために今、現行法の中でできる形態について検討を進めておるといふところでもあります。行く行くは湾の港湾管理の一元化ということを目指す、その中の第一歩、第一ステップということで位置づけさせていただいておりますけれども、ちょっと将来的なことについてはまだこれから色んな働きかけが必要かなというふうには思っております。本日は咲洲のコスモスクエア地区の分区変更ということでもあります。これから具体的な説明をさせていただきます。

また、今回は役員の改選後初めての港湾審議会ということで、後ほど私が申し上げた

ことも含めて大阪港の現状、取り巻く情勢につきまして御報告申し上げたいと思います。

委員の皆様方には幅広い視点から、さまざまな御意見を賜りたいというふうに思っておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

以上、御挨拶にかえさせていただきます。

○岡本課長 それではここで、お手元にお配りをしております資料の確認をさせていただきます。

まずは、1枚ものの次第でございます。大阪市港湾審議会委員名簿でございます。

次に本日の座席表でございます。

次に、右肩に資料と書いております「大阪港臨港地区分区の変更（案）」でございます。

次にA4横版で右肩に説明資料と書いております「大阪港臨港地区分区の変更について（案）」でございます。

また、右肩に参考資料と書かれております「咲洲コスモスクエア地区地区計画について」でございます。

その他に、「大阪市港湾審議会条例」「大阪市港湾審議会運営要綱」「大阪市港湾審議会公開基準」また、ホッチキスどめになっております「大阪港の現況と取組み」という冊子、あと「ポートオブオオサカ」これは冊子でございます。また、「大阪港案内図」という地図をつけております。

以上でございます。

お手元の資料に不足がございましたら、事務局のほうまでお申しつけ下さい。

それでは、審議に入ります前に、大阪市港湾審議会条例第4条第1項に基づきまして、本審議会の会長を、委員の互選により選出していきたいと思っております。いかが取り計らいますでしょうか。

（田中委員 挙手）

○岡本課長 田中委員。

○田中委員 会長の選出は互選というふうにかがっておりますので、会長につきまして、大変御苦勞をおかけすると思っておりますが、神戸大学の竹林委員にお願いしたいと思っております。

○岡本課長 ただいまの田中委員からの御提案について、御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声）

○岡本課長 ありがとうございます。御異議ございませんので、神戸大学竹林委員に会長を御就任いただくということとさせていただきます。

では、以後の議事進行につきまして、竹林会長、よろしくお願いいたします。

○竹林会長 どうも、このたび会長を務めさせていただくことになりました神戸大学の竹林です。

いろいろ先ほど徳平局長からお話あったように、いろんなことで大阪港も変わりつつある中で、色んな議論が出てくると思うんですけども、できるだけ実りの多いものになりたいと思いますので、皆様の御協力よろしくお願いいたします。

それでは、まず、大阪市港湾審議会条例第4条第3項の規定にしたがいまして、会長職務代行者を指名させていただきます。会長職務代行者には、大阪港振興協会川本委員を指名させていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

次に、大阪市港湾審議会条例第6条第2項及び第3項の規定にしたがいまして、専門部会の委員及び部会長を指名させていただきます。専門部会委員としましては、大阪倉庫協会会長安部正一委員、大阪船主会副会長寺元清隆委員、大阪港運協会会長溝江輝美委員、財務省大阪税関長山田秀樹委員、国土交通省近畿地方整備局長池内幸司委員、国土交通省近畿運輸局長大久保仁委員、大阪海上保安監部長川名一徳委員、最後に大阪府都市整備部長村上毅委員。専門部会委員として指名させていただきます。

また、部会長としまして、寺元清隆委員を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

次に、議案の審議に先立ちまして、大阪市港湾審議会運営要綱第8条の規定にしたがい、本日の議事録署名者を、川本委員と漆畑委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日は、次第にありますように、審議案件が1件ございます。

審議案件といたしましては、「昭和48年10月1日付け港管第2363号港湾法の一部改正について（通達）」に基づき、平成25年11月5日付で港湾管理者の長たる大阪市長より諮問されました「大阪港臨港地区分区の変更」でございます。

審議に当たりまして、港湾管理者より説明をお願いしたいと思います。

○松井課長 港湾局営業推進室開発調整担当課長の松井でございます。

それでは、私の方から「大阪港臨港地区分区の変更について」御説明申し上げます

まず、本題に入ります前に、臨港地区の概要について、簡単に御説明させていただきます。

前に写してある図面の着色してある部分が大阪港の臨港地区でございます。この臨港地区と申しますのは、都市計画法の中に定められておりまして、地域地区のひとつでございます。港湾の管理運営を円滑に行うために、水域である港湾区域に隣接する陸域を指定するものでございます。この臨港地区は、港湾区域と一体となった土地利用を行い、港湾機能の増進、水際線の有効利用を図ることを目的として指定するものでございます。

また、この臨港地区の区域内におきましては、港湾の多様な機能をそれぞれ十分に発揮させるとともに、目的の異なる構築物が無秩序に混在することを防ぐため、臨港地区を機能別に区分して、分区を指定することができるとされております。

この前の凡例にありますように、大阪港には商港区、特殊物資港区、工業港区、保安港区、マリーナ港区、修景厚生港区この6つの分区指定がございまして、あともう一つ無分区と書いておりますけれども、ここは臨港地区は指定いたしますけれども、その構築物の規制につきましては、この臨港地区では発生しない。したがって、用途地域によりまして、構築物の規制をしていくというエリアになります。

それでは、お手元の資料に沿って御説明させていただきたいと思っております。

まず1ページをごらんください。

今回御審議いただきます分区の変更は、咲洲コスモスクエア地区にありますA T CのI T M棟約4ヘクタールでございますけれども、このエリアでございます。左が変更前でございますけれども、これがA T C、ここの部分が修景厚生港区ということで、このA T CのI T M棟と物揚場、これが指定されております。

これを今回、A T CのI T M棟の部分を無分区に変更して、この物揚場の部分は修景厚生港区のままでございます。

この無分区ということになりますと、具体的には港湾機能と一般的都市機能の双方をあわせ持つ土地については、港湾を一体的に管理運営する必要性から、臨港地区の指定は行いますが、先ほど申し上げましたように分区の指定を行わず、建築基準法による建築規制を行う区域でございます。

次に2ページ目をごらんください。

この左表が今回の分区変更案でございます。今回、分区を変更することにより、修景

厚生港区が現行の160.5ヘクタールから156.5ヘクタールということで、4ヘクタールの減。無分区の部分が現行の56.7ヘクタールから60.7ヘクタールということで、4ヘクタールの増になります。臨港地区の全体の面積は、1,979.1ヘクタールということで変更はございません。

また、右の図は大阪港の港湾計画図でございますが、ATCのITM棟部分、ここは港湾関連用地となっております、変更はございません。

次に3ページ目をごらんください。

これは、今回の分区の変更によりまして、現状の規制がどのように変更するかをまとめたものです。まず、左側に現状を書いておりますけども、まず臨港地区の現状、修景厚生港区は、「その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域」というふうに定義されております。大阪港では海遊館やマーケットプレイスのあります天保山地区が修景厚生港区となっております、ここに列記しております水族館や商業施設、ホテル等の建設が可能な地区となっております。これを右にありますように無分区に変更後は、建築基準法の準工業地域の用途規制が適用されることとなり、一般市街地と同様に幅広い建築物の立地が可能となります。

また、今回の臨港地区分区の変更にあわせて、咲洲コスモスクエア地区のまちづくりの方針を定めた地区計画の変更を行います。

この下にありますけども、地区計画では、良好な市街地環境を創出するため、ベースの用途地域による規制に加えまして、地区ごとに建築物の用途や形態に関する制限を詳しく定めております。現在、当該地区の地区計画では、「国際的な卸売・物流のための店舗・展示場やホテル等」の建築に限定する用途の制限を行っておりますが、変更後は、土地利用の基本方針に合致するものであれば、風俗営業や150平方メートルを超える工場等を除き、幅広い用途で土地利用が可能となります。

また、右肩に参考資料と書かれた「咲洲コスモスクエア地区地区計画について」の資料に、今回の地区計画変更の概要をまとめておりますので、後ほど御参照いただければと思います。

次に4ページ目をごらんください。

これは、今回、分区変更を行う区域の変遷でございます。当該地区では、国内外の卸売業者や専門商社などを集積させる国際交易施設を建設するため、平成元年にこの区域

の分区を商港区から修景厚生港区に変更し、平成6年にはA T Cが開業いたしております。このA T CのI T M棟部分につきましては、関税を払うことなく商品を輸入し、卸売り等を行うことができる総合保税地域に指定されました。

その後、A T Cが立地する咲洲コスモスクエア地区では、駅前への住宅機能の導入などを経まして、平成23年には、関西イノベーション国際戦略総合特区に指定され、環境・新エネルギー産業をはじめとする次世代産業等の企業集積を目指すとともに、国際会議、展示会、ビジネスツアーの誘致をサポートするM I C E機能の強化に向け、取り組みを進めております。これによりまして、A T Cにつきましても、多様なニーズを捉えた、より便利で快適な都市環境施設への転換が求められているところでございます。

一方、A T C横のR岸壁には、大阪と別府を結ぶ内航フェリーが発着しており、A T CのI T M棟では、今後とも旅客ターミナルの機能拡張等の港湾機能を確保する施設としても必要となつてまいりますので、臨港地区は解除せず、分区規制を解除することとしたものでございます。

次に5ページをごらんください。

今後のスケジュールでございますが、臨港地区につきましては、都市計画法第8条により定められている地域地区でございますが、臨港地区内の分区の指定・変更は港湾管理者が行うことができるとなっているため、本日御議論いただきまして、分区変更の答申をいただき次第、告示を行う予定でございます。

また、先ほども申し上げましたとおり、咲洲コスモスクエア地区では、地区計画が設定されておりますので、今回の臨港地区分区の変更を行った後に、地区計画の変更もあわせて行うことになっています。

地区計画の変更につきましては、12月中旬に開催予定の大阪市都市計画審議会での審議を経て、3月上旬の市会本会議で条例改正を行うべく準備を進めているところでございます。

以上で、大阪港臨港地区分区の変更についての説明を終わらせていただきます。よろしく御審議のほどお願いします。

○竹林会長 どうもありがとうございました。

それでは、案件「大阪港臨港地区分区の変更」につきまして、審議に入りたいと思います。

委員の皆様から御意見をいただく前に、先般11月11日に開催されました幹事会の審議結果につきまして、幹事会を代表して、大阪市港湾局の田中営業推進室長より報告をお願いいたします。

○田中室長 報告させていただきます。大阪市港湾局営業推進室長の田中でございます。去る、11月11日大阪市港湾局会議室におきまして、大阪市港湾審議会幹事会を開催いたしました。本日の審議会で御審議いただきます「大阪港臨港地区分区の変更」の案につきましては、原案どおり港湾審議会に上程することに差し支えないという結論を得ております。

以上、御報告申し上げます。

○竹林会長 それでは、ただいまの議案につきまして、御意見並びに御質問等がございましたら、お願いします。いかがでしょうか。

どういう点からでも結構だと思うんですけども、一応内容としては、これは要はもともとかかっていた区分からさらに柔軟に使えるように変更しようというこういう理解でよろしいんですね。

○松井課長 はい、そのとおりでございます。現状では、臨港地区もそうですし、地区計画もそうなんですけども、限定列举の形でこの用途にしかできないと、用途は限定された形になっておりますけども、これを限定列举ではなくて、まず臨港地区は無分区にすることで構築物の規制をなくして、地区計画についてはこれを風営法の施設とかそういうものは除くという排除型にして、ただこの土地利用の方針にはあった形のものにしていただくという大ざっぱなくくりで規制を緩和していろんなものに入って頂けるようにしようという趣旨でございます。

○竹林会長 臨港指定は外さないという形なんですね。

○松井課長 外さないです。

○竹林会長 いかがでしょうか。どうぞ。

○川本委員 大した意見ではないんですが、無分区にする必要があるわけですね。説明があったように。名前が無分区というのは非常に、何か曖昧で、不適切で、要するに上の商港区からマリーナ港区までの具体的な土地利用に沿った分区の名称にというか、内容に馴染まない利用方法が臨港地区として必要となってきたというふうなことでございますので、大阪市港湾局だけではそういうことを制定するのは不可能でしょうけども、

何かそれにふさわしい名称を考えられたほうが一般的な市民の方々にとか、府民の方々に理解を得やすいと、何か無分区というのはこれまでの歴史的な関係から非常にフアジーな状態で置いておこうとするような意図があるのではないかという変な勘ぐりを持たれるような懸念もあるんじゃないかなというようなことは、老婆心ながら、私の意見として言わせていただきます。

○竹林会長 ありがとうございます。川本委員からの御指摘ですけれども、名称がちょっともうひとつなんじゃないでしょうかという御意見なんです、その点に関していかがでしょうか。

○松井課長 川本委員からもありましたように、臨港地区の呼び方といいますか、それについては全国的な話もございますので、ちょっと国のほうに相談せんとあかんと思いますが、そういう御意見があったということについては、相談させていただきたいと思っております。

○竹林会長 今のでよろしいですか。無分区という名称については正式な呼び名でどうするかというのは非常に難しいと思うので、このあたり今後検討していくということで、市民の皆さんに理解されるためにはそっちのほうがいいんじゃないかということです、よろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○安積委員 一つ関連した質問なんですけれども、現状の区分は無分区にすることに異論はありません。置かれた環境からそうだろうなと思ひますけど、ただ一つ質問はですね、こうすることによって何か市として期待される効果というか、どういうことが新たに起ころうとしているのか、例えばコンベンションが、国際的なものがふえるとか、最先端の技術開発の企業が来るとか、あるいはどっかの大学のキャンパスが一部入ってくるとか、何かそういうふうな期待がこの無分区にすることによって起こるのかどうかという、その辺市でお考へになっているところの期待値をお話していただきたいと思ひます。

以上です。

○竹林会長 ありがとうございます。ただいまの安積委員からの御指摘ですね、期待される効果というのがもし具体的に想定されているのであれば、何かあげていただくとわかりやすいのではないかということだと思ひますけれども。

○松井課長 お配りしている参考資料のところを見ていただきますと、先ほども御説明し

ましたように、例えばA-1、A-2のところ、現行でできるものということでは、卸売・物流・文化のための店舗、展示場、ホテル、劇場、集会場、遊技場、体育館、こういったものになっておりますけれども、今ATC必ずしもまだフル利用されておられませんので、これはATCのほうでテナント誘致を一生懸命頑張っておられるところです。そんな中で、今ここに例示してあるものだけではなかなかその業種が限定され過ぎて難しいということで、今回ここをこういう形にしますと具体的には、例えば診療所とか保育所とか、そういった利便施設なんかもここに入れられるようになるし、といったことで、このコスモスクエア地区の住むなり働くなりする環境がよくなるということもございますし、また今この大阪市が誘致しようとしている新エネルギーとかそういった企業の例えば事務所ですとか、そういったものも利用可能になるということで、今後大阪府が進めている施策に合致させるためにも今回こういった臨港地区の変更並びに地区計画の変更を行うことに対して、我々としても期待はしているところでございます。

○竹林会長 ありがとうございます。安積委員、よろしいでしょうか。

○安積委員 はい。

○竹林会長 どうもありがとうございました。やはり今考えられている機能をいろいろ、自由度を高めることによってあろうかと思うんですけど、会長の私が言うのもなんですけど、先ほど松井課長が説明されていた中にMICEの機能をかなり強化しましょうというようなお話もありましたので、これお隣にインテックス大阪もありますけど、かなりMICEというのはいろんな仕掛けがないとなかなかうまく機能しないということで、そういったことも含めてこの地区です、MICEをもっと強化できるような含みはかなりあると、こういうふうな形で効果なんかも考えられるんじゃないかと、こんな話じゃないかなと思うんですよね。

これからいろいろ発展していく形になるでしょうから、そこら辺の縛りはなかなか多いと大変ということで、今回の提案になったかという御説明のように思います。どうもありがとうございます。

ほかいかがでしょう。どうぞ。

○田中委員 今の質問に関連すると思うんですけども、今まで規制があったために、例えば優良の事業者が入居したいけどできなかったというような具体的な事例はあるんですか。

○竹林会長 どうもありがとうございました。ただいまの田中委員の御指摘に関していかがでしょうか。

○松井課長 ちょっと具体的にこれがあるがために逃げていったというのはATCのほうからはお聞きしておりませんので、実際はあるかもわかりませんが、ちょっとその情報は得ておりません。

○竹林会長 よろしいでしょうか。

いろいろと情報をこれからまた集められたりもするでしょうから、それまたわかれば、今後報告していただければというふうに思います。どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。御質問あるいは御意見ございませんでしょうか。

それでしたら、大体御意見とか御質問等が出たかと思しますので、答申についてお諮りしたいと思います。本日の議案であります「大阪港臨港地区区分の変更」につきまして、「原案のとおり適当である。」と答申を行うことで御異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

○竹林会長 どうもありがとうございました。御異議がございませんので、「原案のとおり適当である。」と答申を行うことといたします。

これで議事については終了いたします。それでは、これ以降の進行につきましては事務局にお返ししたいと思います。

○岡本課長 竹林会長、並びに委員の皆様方、御審議賜わりましてまことにありがとうございました。本来であれば、これをもちまして閉会させていただくところではございますけれども、少しお時間をいただきまして、大阪港を取り巻く状況につきまして、御報告のほうをさせていただきます。

「大阪港の現況と取組み」につきまして、藪内計画整備部長より御報告、よろしくお願い申し上げます。

○藪内部長 大阪市港湾局計画整備部長の藪内でございます。

少しお時間いただきまして、大阪港の現況と取組みということで、御説明申し上げたいと思います。

ちょっと時間との関係もございしますので、主に物流機能等についてを中心に、簡単ではございますがお話させていただいて、先ほど冒頭局長からもお話ありましたので、それを数量であるとか図表で確認していただくというところが多くなるかもしれませんが、

お付き合いいただきたいと思います。

これは大阪港、物流機能で言うと外航コンテナ航路がどのくらいあるかということですが、特徴的に言うと東南アジア・中国・韓国を含めたアジア関係の便数が非常に多いということで、北米とか欧州関係の航路もございますけれども、どちらかというアジアを中心としたような航路が充実しているということです。

あと、コンテナターミナルについても13メートル以上のコンテナターミナルが2キロくらいありまして、15メートル以上が1キロと、かなり日本でも有数のコンテナターミナルになってございまして、今おられる咲洲に2箇所、それから夢洲に1箇所が主力ターミナルになってございます。

これは、国内貨物の関係でフェリーということで、人も運んでるんですけども、やはり国内貨物に寄与している部分が多うございまして、特に瀬戸内海がございまして大阪港の特徴としては、フェリーサービスが充実しているということで、この咲洲に何か所かに分散してフェリーターミナルがございまして。

特に四国・九州それから沖縄方面に5社6航路が開設されております。これは物流ではございませんけども、人流といいますか、お客様・人を迎え入れる機能ということで、天保山地区に客船ターミナルございまして、そこに、これは昨年クィーン・メリー2が入ったときの状況ですけども、昨年が大体33隻の外航クルーズ船が入ってございまして、これの取り組み強化にも努めているところでございます。これは大阪港における物流量についての総括図でございまして、私どもコンテナでしたら箱の数ですけども、物流量通常はトン数で表しますので、8,600万トンになってございます。そのうち約6割が内貿、国内貨物、それから4割が外貿、国外に行く貨物というふうに見ていただければいいと思います。

内貿貨物のうちの7割が先ほど申し上げたフェリーです、フェリーが7割、ですから全体の42%がフェリーと見ればいいわけですね、60%の70%です。

あとは内貿の在来の貨物、船で運んでいる分、内港船で運んでいる分がございまして。あと、外貿についてはやはりコンテナが86%ということで、コンテナ化が浸透しております、ほとんどの貨物がコンテナに入れて入ってくるという状況になってございます。

コンテナについては箱の数で数えるやり方が一般的でございまして、2012年では

外貨コンテナ取り扱い量は212万TEU、20フィートコンテナ換算で212万ですので、通常トラックで走っている大きいコンテナですね、それは40フィートですので、あれは2と計算しますけれども、そういった数になってございます。

これはコンテナの取り扱い量の伸びでございまして、1985年には、17万とか18万TEUくらいだったのが、2012年が212万、先ほど局長からありましたけども、一昨年が217万TEUということで、最高を記録いたしまして、ちょっと去年落ちたんですけど今年もかなりいいところまでいくんじゃないかと思っております。

輸出入のバランスはほぼこういう形ですが、輸出の中には空コンテナが含まれていきますので、大阪港の場合は輸入の強い港ということで、輸出のうち半分強は空になっていきますので、輸出をふやすということが課題になってございます。

これは仕向地というか、どこに行っている貨物が多いか、来ている貨物が多いかということで、やはりこれも1990年の時はアジアが45%で、アメリカとかヨーロッパが多かったんですが、2012年になりますとアジアが92%ということで、アジアの工場化といいますか、アジアの消費・工場化が進んできてそこの貿易が圧倒的に多いという港になってございます。

これは阪神港ということでの取り組みを書かせていただいています。ちょっとこれ、お知りおきの方もおられるかもしれませんが、神戸港と大阪港で一緒に取り組んでいる戦略というふうに見ていただければいいと思います。

世界の中のコンテナ貨物を扱っている港の状況がどうなってきたかということで、白い小さい丸が1980年で1980年のとき中国にはほとんどコンテナ貨物を取り扱っている港がなくて、釜山でちょっとだけやってまして、香港が少し多かったですけども、シンガポールだってこのくらいということで、その当時、大阪湾でいうとこれくらいの大きさ、東京湾でこれくらいの大きさありましたので、そこを世界的にも神戸が第4位と、大阪港はそのとき39位ですか、くらいだったんですけども、それが2012年ということで、約30年でこの大きな丸が取り扱えるようになっております。

ですので、特にアジアの中国、それから東南アジアのほうに大きな貨物量の発生・集貨拠点が起こってきて、その結果大阪・東京もかなり大きくなっておりますけども、国際的な港としてのランキングでいうと、神戸が大阪よりも下になってしまったというくらいになってしまって、この非常に大きな落差、これは一定やむを得ないところもある

んですけれども、それによって非常にコンテナサービスの低下にもつながるんじゃないかということで、これを何とかしていかなきゃいけないなというのが今の取り組みの大きな要因でございます。

これは、その戦略港湾と言われている港湾を国が指定しまして、日本に2つ、京浜港と阪神港ということで、東日本は京浜でお願いする、西日本は阪神港に荷物を集めて大きな荷物があれば大きな船が来るということで、それによって基幹航路を維持しようという考え方です。そのためには低コストで多頻度なサービスがあればまた荷物が集まってくるということで、そのための産業の競争力強化ということが謳われているところでございます。

これはその阪神港として目指すべき具体的な目標値を書いてございまして、2008年の段階では、神戸と一緒にしますので、大体神戸と大阪は一緒くらいの荷物量と今見ていただければわかりますので、大阪で200であれば神戸も200くらいで400万、2012年の実績では419万TEUございまして、2015年には490万までふやそうと、その内訳として国際フィーダー、これ、国内貨物です。国内で今、日本の国から海外の、例えば釜山であるとか上海であるとか、そういったところに行って、北米であるとかヨーロッパに積みかえられている荷物も多ございますので、そういったものをなるべく戻してこようという分。それから国際トランシップというのは逆に日本に海外の港から持ってきてもらって、そこから北米なりヨーロッパ、アメリカ、の方に持って行くという荷物、そういったものも少し戻していこうというような計画を持ってございます。

それを実現するために、特に夢洲においてコンテナ埠頭のハード整備も進めていただいております、特にC12番、ここは250メートルあるんですけども、今年度整備に着手しております。ここの延長が1.1キロ、これが250メートルありますので1.35キロメートルの大水深のコンテナバースが完成しますと取扱量も多くできるということ、それから主航路を増深という、深く掘るという工事、それから拡幅するという工事にも今着手していただいているところです。国の直轄事業でございます。

これが主な戦略ということで、集貨・創貨・港湾経営主体の確立と3つの柱でやっております、集貨は西日本から内貿船等を活用して阪神港に荷物を集めましょう。たくさん集まったところには外国の基幹航路、大きなコンテナ船が入りますので、そういう

荷物を集めていきたいと思いますというのが集貨。それから創貨は夢洲等、神戸もたくさん土地を持っておられるんですけども、そういったところに物流企業とか工場を、生産性のあるもの、そういったものも誘致してそこから輸出貨物を創り出しましょう。それから、民の視点からの港湾経営ということで、コンテナについては今まで神戸・大阪ともに埠頭公社が運営しておったわけですけども、これを株式会社化しまして、これは実現しておりますけれども、あと、民間から社長等入っていただいて民間のノウハウでもってやりましょうと。そのために2つの会社を経営統合しましょうということで、経営統合に向けて動いております。

今年度以降の主な取り組みということでございます。これ、私ども港湾局で物流のことだけじゃなくて、3つの大きな課題があるかなと。1つは港の競争力強化といった問題、それからもう1つは港の安全・安心。それから活性化という3つの大きな課題に対して、戦略としては、これは国がかなり推進していただけてますけども、国際コンテナ戦略港湾の実現。それから府市港湾局の統一化、府市港湾の会社を統一というものでございます。それから、防災・減災・体制の確立をしていく。それから企業誘致とか土地利用、今日の分も一部、そういう土地利用をうながしていく、規制緩和をしていくというのはここに当たるかと思えます。それから都市魅力の創造・発信ということでございます。それぞれ課題に対する具体的な取り組みも書かせていただいておりますので御参照いただけたらと思えます。全体について今現在動かしているという状況でございます。

これは冒頭局長からもございましたけれども、府市港湾業務の一元化ということで、これは釜山港の例ですけども、非常に近寄ったところに大阪湾には4つの港湾管理者がおるとということで、これを一元的な港湾管理をしていくべきではないかということで、特に第1ステップとして、大阪港と、堺泉北・阪南港、大阪府さんに管理していただいている分を一緒に運営していくということに今取り組んでいるところです。最終的にはステップ2ということで、尼崎・西宮港とか、神戸港まで含めた港湾管理というのを一体的にやっていくのがいいんじゃないかというふうに考えております。

これは国際コンテナ戦略港湾について、先ほどちょっと御説明した3つの柱でやるんですけども、この夏から国土交通省におかれまして、集中的にこれを深化、深めること、それからこの施策を加速化させるということで、委員会を開催しておられます。その中で出てきている考え方ということで、おおむね5年以内には基幹航路の航路を増

やしていきましょう。それから北米に対するデイリー便も維持しましょう。それからアフリカとかインド方面の航路の誘致も図りましょう、ということ。それから10年以内には各国内立地企業のサプライチェーンマネジメントに資するような多方面・多頻度の直航サービスを日本とそれぞれの国に展開していきましょうというような大きな目標値も出ておりました、それぞれ3つの集貨・創貨・競争力強化について、具体的にやるべきことが出されております。特に競争力強化のところでは、先ほど局長からもございましたけれども、港湾運営会社に対する国の出資ということも明記されておりました、これについて今議論が重ねられているところでございます。

非常に雑駁でございますけれども、今私ども港湾管理者を取り巻く状況、特に物流中心に御説明申し上げました。ありがとうございます。

○岡本課長 それでは、ただいまの報告につきまして、何か御意見、御質問がございましたらよろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。特にないようでございますので、以上をもちまして、本日の議事・報告につきましては終了をさせていただきます。

これをもちまして、第57回大阪市港湾審議会を終了させていただきます。

なお、次回の港湾審議会でございますけれども、予定でございますけれども、1月20日月曜日の午後ということで予定を考えております。時間なり場所なりの詳細につきましては、改めて御案内のほうさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。本日、御多忙のところ、御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

以上でございます。ありがとうございます。

閉会 11時57分

大阪市港湾審議会会長 竹 林 幹 雄 印

大阪市港湾審議会委員 川 本 清 印

大阪市港湾審議会委員 漆 畑 匡 治 印

付属資料

1. 諮問書

大港湾第1501号

平成25年11月5日

大 阪 市 長

橋 下 徹 様

大阪市港湾管理者

大 阪 市 長

橋 下 徹

大阪港臨港地区分区の変更について（諮問）

標題について、「昭和48年10月1日付け港管第2363号 港湾法の一部改正
について（通達）」に基づき、別紙の内容について審議会の意見を求めます。

2. 答申書

大港湾審 第 5 号

平成25年11月18日

大阪市長 橋下 徹 様

大阪市港湾審議会

会長 竹林 幹雄

大阪港臨港地区分区の変更について（答申）

平成25年11月5日付け大港湾第1501号により諮問のあった標題について審議した結果、「原案のとおり適当である」と答申します。