

第53回大阪市港湾審議会議事録

平成24年5月23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
附属資料	2 3
1. 諮問書	2 3
2. 答申書	2 5

1. 開催日時

平成24年5月23日（水）

開会 15時00分

閉会 16時05分

2. 開催場所

大阪府中央区安土町3-1-3

ヴィアーレ大阪 4階 「ヴィアーレホール」

3. 審議会次第

(1) 開会の辞

(2) 挨拶

(3) 報告

大阪府港湾審議会公開基準及び同公開要領の変更

(4) 議事

1) 大阪府港湾計画の軽易な変更

2) 大阪府臨港地区及び臨港地区分区の変更

(5) その他

(6) 閉会の辞

4. 出席委員

- 世 良 亘 (神戸大学大学院准教授)
- 安 原 香 代 (株式会社アプレ中之島代表取締役)
- 山 野 千 枝 (大阪産業創造館チーフプロデューサー)
- 竹 林 幹 雄 (神戸大学大学院教授)
- 森 隆 行 (流通科学大学教授)
- 平 石 哲 也 (京都大学防災研究所流域災害研究センター教授)
- 森 山 よしひさ (大阪市会建設港湾委員長)
- 出 雲 輝 英 (大阪市会建設港湾副委員長)
- 五十嵐 英 男 (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)
- 山 下 仁 孝 (大阪倉庫協会会長)
- 溝 江 輝 美 (大阪港運協会会長)
- 佐 野 祥 和 (大阪港湾労働組合協議会議長)
- 横 山 直 彦 (全日本海員組合大阪支部支部長)
- 北 村 英一郎 (大阪府漁業協同組合連合会監事)
- 竹 口 信 和 (大阪湾水先区水先人会会長)
- 代 下 野 憲 久 (財務省大阪税関長 吉村 宗一)
- 代 岡 良 (国土交通省近畿地方整備局長 上総 周平)
- 代 村 山 伊知郎 (国土交通省近畿運輸局長 石津 緒)
- 代 小 原 雅 之 (大阪海上保安監部長 川名 一徳)
- 代 中 田 憲 正 (大阪府都市整備部長 村上 毅)
- 小 西 正 敏 (公募委員)

5. 審議経過

開 会 15時00分

○岡本総務担当課長 大変お待たせをいたしました。

委員の皆様方におかれましては、本日はご多忙の中、第53回大阪市港湾審議会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

現在、委員総数29名のうち、22名の方々にご出席を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条に定めます定足数を満足いたしておりますことを冒頭ご報告いたします。それでは、ただいまから第53回の大阪市港湾審議会を開催させていただきます。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます、港湾局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、本審議会につきましては、大阪市港湾審議会の公開基準に基づきまして公開とさせていただきます。傍聴、報道機関を含めました皆様方にお願いがございます。携帯電話等につきましては電源をお切りになるか、マナーモードに設定をしていただき審議の妨げにならないようご協力をよろしくお願いいたします。

ここで、本来ならば委員の皆様方をご紹介させていただくところではございますけれども、時間も限られておりますのでお手元にお配りをいたしております座席表にかえさせていただきます。ご了承ください。

それでは、港湾審議会の開催に当たりまして、港湾管理者を代表して大阪市港湾局長の丸岡よりごあいさつを申し上げます。

○丸岡港湾局長 港湾局長の丸岡でございます。

本日は、各委員の皆様におかれましてはお忙しい中、第53回の大阪市港湾審議会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。また、平素から港湾行政に対しまして多大なるご協力をいただいておりますことを改めてお礼を申し上げたいと存じます。

大阪港を取り巻く状況でございますけれども、昨年コンテナ取扱量は過去最高の217万TEUを記録させていただきました。大変順調な取扱量となっております。これも皆様方のご協力のたまものとありがたく感じているところでございます。

また、東日本大震災をきっかけといたしまして、物流拠点の再編、集約が進んでおると

ということがあるようでございまして、流通加工、配送など高度、高効率な物流施設への土地需要が高まっていると伺っております。大阪港におきましても、こういった業者様からさまざまな用地の問い合わせなども受けているところでございまして、本日ご審議いただきます舞洲の土地利用計画の変更につきましては、こういった需要を背景といたしまして、今回お諮りいたしたいと考えているところでございます。

また、昨年の審議会以降、一番大きな動きといたしましては、橋下大阪市長が就任されたということでございます。皆さんも新聞等でご承知かと思えますけれども、港をめぐるましても大阪府の港と一緒にする港務局という1つの例が出ておりますけれども、港務局という形で大阪府の港湾と市の港湾を1つにするという大きな方針も示されておりました、我々、今その方向に向かって議論をさせていただき、準備もさせていただいているところでございます。昨年のこの場では私、国際コンテナ戦略港湾をご説明申し上げまして、神戸との統合の話をさせていただいたわけでございますが、あわせて大阪湾域の全体の統合という大きな話も進んでいるという状況になっておるということでございます。我々、といたしましては、港をお使いいただく方、ご利用いただく方にとってよりよい港はどうあるべきかという観点から議論を進めていくのが一番大事かなと思っているところでございますが、引き続きさまざまな観点から皆様のご協力、ご理解をいただきまして、ご忠告、ご提言などをいただいておりますように考えておりますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

本日は短い時間ではございますが、委員の皆様方からご審議をお願いしたいと思っております。簡単ですが、冒頭のあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○岡本総務担当課長　それではここで、ご審議に先立ちまして、お手元にお配りをいたしております資料の確認をさせていただきたいと存じます。

まず、1枚ものの次第でございます。また1枚もの大阪市港湾審議会委員名簿でございます。本日の座席表でございます。次に、ホチキスどめで右肩に資料1と書いております「大阪市港湾審議会公開基準及び同公開要領の変更（案）」でございます。冊子になっております資料2、「大阪港港湾計画書（案）－軽易な変更－」でございます。資料3、「港湾計画資料（案）－軽易な変更－」でございます。資料4、横長の表のホチキスどめでございますけれども、「大阪港港湾計画の軽易な変更について」でございます。冊子の資料5、「大阪港臨港地区の変更（案）」でございます。また横長の表の資料6、「大阪港臨港地区の変更について」でございます。そのほか「大阪府市統合本部について（抜粋）」というホ

ッチキスどめの資料と「大阪市港湾審議会条例」、「大阪市港湾審議会の運営要綱」、「P o r t o f O s a k a」、「大阪港案内」、以上をお配りいたしております。お手元の資料等不足がございましたら事務局までお申し付けいただきたいと思いますと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきたいと思います。以後の議事の進行につきましては、森会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

○森会長　それでは、議事の進行を進めさせていただきます、森でございます。ご協力をよろしくお願いたします。

最初に、議事の審議に入ります前に、大阪市港湾審議会運営要綱第8条の規定に従い、本日の議事録署名者を五十嵐委員と安原委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、初めに報告案件でございます。

大阪市港湾審議会公開基準及び同公開要領の変更につきまして、この点につき事務局より説明をお願いたします。

○丸山計画担当課長　それではご説明させていただきます。大阪市港湾局計画整備部計画担当課長、丸山でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、お手元の資料1に基づきましてご説明させていただきます。

大阪市では橋下市長の就任以来、市政運営の透明性を確保し市民本位の開かれた市政を実現するため、オープン市役所、究極の情報公開という取り組みを進めてございます。施策プロセスを見える化するため、従来非公開であった庁内会議を公開化するという取り組みを進めてございます。本大阪市港湾審議会につきましても、審議会におけます報道機関の取材規制の緩和並びに幹事会の公開化に向けまして、大阪市港湾審議会公開基準及び同公開要領の変更を提案いたしたいと存じます。

まず1つ目の港湾審議会におけます報道機関の取材規制の緩和でございますけれども、従来報道機関の取材につきましては、審議開始までに限り会場内の写真撮影、録画、録音を認めてまいりましたが、今後は審議開始後も認めることとしたいと考えております。これに伴いまして、大阪市港湾審議会の公開要領につきまして、資料の四角囲みのところでございますけれども、第5条のところ審議開始前までに限りという文言を、あるいは5条の第2項、その部分を削除いたしまして、あわせまして、ただし書きということで、その方法等については審議会会長または事務局の指示に従わなければならない。もう1点、

第6条のところで傍聴及び取材というところを追加させていただいているところです。

もう1点の変更点でございますけれども、幹事会の公開化ということにつきまして、幹事会につきましてはこれまで非公開ということとさせていただきますけれども、今後は港湾審議会と同様に公開したいと考えております。これに伴いまして、大阪市港湾審議会公開基準の変更箇所につきましては、第2条のところで審議会（専門部会を含み幹事会を除く）という部分を削除いたしまして、（専門部会及び幹事会を含む）というふうに改めたいと考えているところでございます。この変更案を反映したものが別紙1、あるいは別紙2で下線部を入れているところが変更箇所ということでございます。本日、ご異議なければ本日より案をとって改正ということにさせていただきたいと思っております。

以上です。

○森会長　ありがとうございます。ただいま事務局より報告のありました大阪市港湾審議会公開基準及び同公開要領の変更につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○森会長　それでは、ご異議がないようでございますので、大阪市港湾審議会公開基準及び同公開要領につきまして、事務局案のとおり改正させていただきます。

ただいまより同基準、要綱に基づきまして報道機関の取材を認めますので、報道関係者におかれましては議事が円滑に進むようご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題に入りたいと思います。

本日、次第にございますように審議案件が2件ございます。1件目は港湾法第3条に基づき、平成24年5月2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事項、大阪港港湾計画の軽易な変更、2件目が都市計画法第23条等に基づき、平成24年5月2日付で港湾管理者の長たる大阪市長より当審議会に諮問されました事項、大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更でございます。

両案件は関係するものでございますので、港湾管理者よりまとめて説明をお願いしたいと思います。よろしくようお願いいたします。

○丸山計画担当課長　それでは、引き続き私より大阪港港湾計画の軽易な変更につきましてご説明させていただきたいと存じます。お手元の資料2、3及び資料4、資料4につきましては前面のスライドにも映しておりますので、ご参照いただきながらご説明させていただきたいと思っております。

まず、今回の諮問事項でございますけれども、変更理由につきましては、臨海部におけ

ます土地の有効利用を図るため、舞洲地区において港湾関係整備施設計画及び土地利用計画を変更するというごさいまして、その変更内容につきましては土地利用計画の変更ということで、1つ目には①のところのごさいますが、この緑地を都市機能用地に変更すると。それから②のこの都市機能用地を7.3ヘクタールごさいますけれども、その他緑地に変更するというごさいまして、変更前から変更後、こういった形にする。これにあわせまして、港湾環境整備施設計画につきましても現在の59ヘクタールから54ヘクタールに変更するというごさいます。変更に伴いまして面積が変わりますけれども、都市機能用地につきましては4.9ヘクタール増えて、逆に7.3ヘクタール減るということになりますので、差し引いて2.4ヘクタールの減ということで、緑地につきましては逆に、これはちょっと端数の関係で合っていませんけれども、2.3ヘクタールの増となつてごさいます。この土地につきまして、都市機能用地に変更されて、この土地につきましてはその他緑地ということに変更するというごさいます。

この変更に至りました背景でごさいますけれども、舞洲は埋め立て面積約220ヘクタールごさいます。開発につきましては、昭和47年に埋め立てに着工いたしまして、この1区の部分、こちらにつきましては一般廃棄物、あるいは上下水汚泥で埋め立てたところでごさいまして、2、3区につきましては、浚渫土砂、あるいは陸上発生残土で埋め立てたところでごさいます。埋め立て竣功が平成4年で、平成7年から民間の施設の供用が開始されたというところでごさいます。

全体のゾーニングでごさいますけれども、西側につきましてはスポーツアイランドということで、交流機能ゾーンとしまして体育館でごさいますとか野球場でごさいますとか、あるいは野外活動センターといったものが立地しているというところでごさいます。一方、東側につきましては物流機能ゾーンということで、北港の白津岸壁を中心にその背後に冷蔵倉庫などの立地する外貿の一般貨物埠頭、あるいはその貨物の保管施設が立地しているというところでごさいます。その間に挟まれましたこの部分、都市機能ゾーンということで、業務、商業、あるいはごみの焼却工場であったりとか下水のスラッジセンターといったものも立地しております。そういったところになってごさいます。

これらの土地利用の現状でごさいますけれども、先ほど申し上げました東側の物流ゾーンにつきましては、冷蔵倉庫なんかを中心にほぼ利用が完了している、用地の処分は完了しているという状況でごさいます。一方、西側の交流機能ゾーン、スポーツアイランドにつきましては、先ほど申し上げましたような公共が一定関与しているものについては整備

が進んできているんですけども、①番のこの土地につきましては、当初のスポーツアイランド計画では人工スキー場ということで、民間の方が主体となるスポーツレクリエーション施設ということで計画されておったんですけども、計画立案から20年たっても立地が進んでいないという状況でございます。もう1点、この都市機能ゾーン、このエリアにつきましても、スラッジセンターであるとか、あるいは物流施設なんかが立地しているという部分もございますけれども、この②のところにつきましては、廃掃法の改正ということもあり、土地利用がなかなか難しい状況になってきているということがございます。そういうこともありまして、我々としては周辺開発と調和した形で未利用地、あるいは処分場の跡地を活用したいという思いは持っております。

この土地に対します現在の立地需要でございますけれども、先ほど局長からのあいさつにもございましたけれども、臨海部につきましては内陸部から臨海部への物流拠点の再編、集約という流れの中で、そういった需要も高まってきているということで、特に業務、物流分野の立地需要の高まりがあるということで、舞洲のこの立地特性を生かした土地需要、主に業務、物流分野ということを対象に土地利用を促進していきたいと。あるいは、もう1点の用地②につきましては、隣接する用地、このあたりが緑地としてかなり利用されてございますので、そういったところで一体的に民間活用してはどうかということで、今回の土地利用計画の変更をしたいというところでございます。これに伴いまして、地区の全体の活性化あるいは雇用の創出というものが見込まれるんじゃないかと考えております。

なお、周辺環境への影響ということでございますけれども、緑地面積としては相対的には増えるということもございますので、環境負荷は軽微であるということで、周辺環境に与える影響は軽微と考えてございます。

本日の港湾審議会以後のスケジュールにつきましては、港湾計画の変更のほかに臨港地区の指定解除という手続もございますので、これは後ほどご説明させていただきますけれども、都市計画変更の手続というものがございますので、それは12月に予定されてございまして、これを経て計画の変更がなされ、先ほどの用地につきましては、今年度内に事業者の決定、契約というのを目標に取り組んでいきたいと考えているところです。

以上でございます。

○松井開発調整担当課長　　続きまして、大阪港の臨港地区及び臨港地区の分区の変更についてご説明いたします。私、港湾局の営業推進室開発調整担当課長の松井でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まず、臨港地区の定義でございますけれども、一番上段に書いておりますように、臨港地区とは、都市計画法に定める地域地区の1つとなっております。港湾の管理運営を円滑に行うために指定するものでございます。これによりまして、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いるものでございます。それで本日、この審議会にお諮りしますのは、臨港地区は都市計画法第8条に基づき指定された地区で、臨港地区に関する都市計画は都市計画法第23条第4項の規定により、港湾管理者が申し出た案に基づいて定めることになっております。こういったことで本日お諮りさせていただきます。

また、臨港地区の中に分区というものがございまして、ここに書いていますように、臨港地区を機能別に区分して、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、それぞれのエリアで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に、港湾法第39条の規定によりまして、港湾管理者が分区を指定することができるかとされてございます。それで、現在大阪港では枠の中に示しております商港区から修景厚生港区まで6つ分区が指定されてございまして、例えば商港区は、旅客または一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域ということで、これに適合する構築物が建てられるということになってございます。

それと、あとこの6つの分区以外に、この下に示しております、分区を指定しない区域として無指定のエリアがございまして。今回の対象エリアはこの無分区になります。ここは、港湾機能及び一般的都市機能を有する土地なんですけれども、港湾を一体的に管理運営する必要性から、まず臨港地区には含めますが、分区を定めず、この規制につきましては、用途地域と他の規制による建築規制を行うというエリアでございまして。

それで、今回の変更の箇所でございますが、先ほど港湾計画の土地利用計画の変更で、緑地から都市機能用地に変更したエリア、ここが現在、臨港地区がかかっておりまして、無分区ということになってございます。それで、先ほどの土地利用の変更の面積が4.9ヘクタールとなってございましたが、この臨港地区がかかっておりますエリアはこの道路の部分が入ってございまして、それと合わせて7.8ヘクタール、これが臨港地区の指定解除を行うということでございます。

これは先ほど計画課長のほうからも説明しましたが、今後の手続ということで、本日、審議会でお答えいただきまして、それを都市計画決定権者に案を申し出、案の縦覧を経て、12月に予定しております都市計画審議会に付議して臨港地区の告示を行っていくという手続となっております。

続きまして、資料5をごらんください。これの1ページ目でございますけども、大阪港全体の臨港地区の面積が書いてございます。今回の臨港地区の解除に伴いまして、表の一番の下の計のところを見ていただきますと、現在の臨港地区の面積が1,986.9ヘクタールでございます。これが7.8ヘクタール減少して、1,979.1ヘクタール。これはその上段でございます無指定のところは64.5から56.7に変わるということで、その他商港区からマリーナ港区まで6つの分区については面積の変更はございません。

以上で私の説明を終わらせていただきます。

○森会長　　ありがとうございました。

それでは、審議に入る前に、先般の5月18日に開催されました幹事会の審議結果につきまして、大阪市港湾局の徳平計画整備部長よりご報告をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

○徳平計画整備部長　　計画整備部長の徳平でございます。

去る5月18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。本日の審議会でご審議いただきます大阪港港湾計画の軽易な変更及び大阪港臨港地区及び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、ご報告申し上げます。

○森会長　　ありがとうございました。

それでは、両案件につきまして審議に入りたいと思います。ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。どなたでも結構でございます。

どうでしょうか。ご意見、ご質問がございましたら、どなたか。

○平石委員　　1つだけお聞きしていいですか。最後にご説明のありました大阪港臨港地区の変更案でございますが、無指定のところは7.8ヘクタール減ということは、もともと無指定だったものの指定をさらに外すというふうに解釈してよろしいのでしょうか。

○松井開発調整担当課長　　無指定というのは、臨港地区にはもともと指定されておったんですけども、その中で分区の指定が無指定であったという意味でございまして、臨港地区自体はかかっております。それを今回解除するという事です。

○平石委員　　わかりました。

○森会長　　臨港地区からは外れるということになるんですね。ありがとうございました。

そのほかにはいかがでしょうか。どなたでも結構でございます。

いかがでしょうか。ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○北村委員 (挙手)

○森会長 お願いします。

○北村委員 今回変更というところで、舞洲とか夢洲のコンテナ整備によってかなり大型コンテナ車の渋滞とか混雑、また此花区の細い、従来生活道路的なところに流れ込んでいるんですけども、こういう整備をするに当って、そういうコンテナ車のルートというか、そういう整備がちゃんとされているのかどうか聞きたいんですけど。

○森会長 事務局のどなたかよろしいでしょうか。

○川井田戦略港湾担当課長 戦略港湾担当課長の川井田と申します。よろしく申し上げます。

お手元の大阪港案内を少しごらんいただきたいんですけども、夢洲地区のC10番から12番でコンテナターミナルがございます。すみません、資料があちこち申しわけございません。その背後に少し細い土地があると思うんですけども、そのところに実はトレーラーの待機場場というのを設けてございます。ちょうどC12番と11番の間のところのコンテナターミナルの道路を挟んで後ろの長細い土地でございますけれども、そこにトレーラーの待機場場を設けております。これを25年度にも整備をいたしまして、あわせて200台弱ぐらいのトレーラーが待機できるような形で整備を図らせていただいております。今ご意見ございましたように舞洲方面の渋滞の列をできるだけ滞らないようにということをしていただいておりますし、また、特に夢洲におきましては、ターミナルオペレーターとして夢洲コンテナターミナル株式会社さんが運営を図っていただいておりますけれども、同社につきましても、そういう滞留ができるだけないようスムーズなゲート処理のご協力をお願いしているところでございます。

以上でございます。

○森会長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。質問はほかに、ご意見、ご質問はいかがでしょうか。

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

それでは、ご意見、ご質問がございませんので、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港湾計画の軽易な変更及び大阪港臨港地区及び臨港地区分區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にご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○森会長　ありがとうございます。

ご異議がございませんので、原案のとおり適当であるということで答申を行うこととさせていただきます。

それでは、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、事務局のほうにマイクをお返しいたします。

○岡本総務担当課長　森会長をはじめ、委員の皆様方におかれましてはご審議を賜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、せっかくの機会でございますので、少しお時間をちょうだいいたしまして、大阪港を取り巻く状況といたしまして、冊子をお配りしております、大阪府市統合本部での取り組みにつきまして、事務局からご報告をさせていただきますと存じます。

それでは、説明のほうは大阪市港湾局業務改革担当課長代理の池田よりご説明をさせていただきます。

○池田業務改革担当課長代理　港湾局業務改革担当の池田と申します。よろしくお願いたします。私のほうから、大阪府市統合本部での取り組みにつきましてご報告申し上げます。

まず、2ページをごらんいただきます。

大阪市と大阪府では昨年12月になりますけれども、府市共通の課題に関しまして行政として協議し、重要事項の方針を決める組織としまして、府知事を本部長、それから市長を副本部長といたします大阪府市統合本部を立ち上げまして、大きく3つの内容、1つはいわゆる大阪都構想と言われておりますけれども、新しい大都市制度のあり方、2つ目が広域行政、二重行政の仕分け、一元化の検討、3つ目が府市共通の施策、戦略について協議を進めておるところでございます。

港湾につきましては、この真ん中の広域行政、二重行政の仕分け、一元化案の検討の中で、地下鉄あるいはバスなどといった経営形態の変更について検討する12個の項目の中の1つとして取り上げられております。

今後のスケジュールにつきましては、新たな大都市制度につきましては府市共同案の策定、国に対する制度提案といったものを行いまして、必要な法改正の実現を経まして、平成27年度ごろの立ち上げを目指しておるところでございます。また、港湾を含めます広

域行政につきましても、各事業の経営形態の変更につきまして、基本的な方向性の案を取りまとめまして、実施可能なものから広域一元化を推進してまいるといふこととございます。

続きまして、港湾に関する検討状況についてご報告申し上げます。港湾につきましましては、府市の港湾局の職員で構成いたしますタスクフォースで検討を進めてきておりまして、先般4月24日の府市統合本部会議で府市港湾事業のあり方についてとふことと中間報告を行っております。本日はその内容をご説明申し上げます。

まず、大阪湾諸港の現状につきまして釜山港と比較したものとございます。大阪港、堺泉北港、阪南港、それから神戸港、尼崎西宮芦屋港といった港につきましましては、取り扱ひの貨物量の合計が釜山港とほぼ同じ規模とふこと。それから、地理的な距離につきましても大体25キロの圏内に位置しておりますけれども、釜山港のほうが単一の港湾管理者であるのに対しまして、大阪湾には4つの港湾管理者が存在し、おのおのの港湾を管理しているという状況とございます。

次に、大阪港と堺泉北港の比較をしてございます。大阪港はコンテナ貨物主体の港湾とございまして、公共岸壁における取扱量が全体の9割を超える、そういった港であるのに対しまして、堺泉北港、こちらはエネルギー関連の貨物が主体の港湾とございまして、いわゆるプライベートバース、私設岸壁の取扱貨物量が全体の8割近くを占める港であるといふこととございます。

続きまして、8ページでは府市おのおのの港湾局が行っている事業を整理してございます。府市ともに港湾事業のほか、埋立事業、環境事業、それから港湾区域内の海岸事業を行っているほか、大阪府では地方港の整備や管理運営、それから大阪市では集客施設の管理運営ですとか、南港ポートタウンの関連業務といったものなど多岐にわたっているといふこととおわかりいただけるかと思ひます。

このような状況を踏まえまして、大阪湾諸港は港湾の国際競争力の向上、それから利用者のニーズへの適応といった目標の実現に向けまして、まず1つとしましては国際コンテナ戦略港湾阪神港としての取り組みを行うことによりまして、集荷力の向上、それからコストの低減、さらには基幹航路を維持、拡大するといったこと。

2つ目は港湾の縦割り管理といったものを解消いたしまして、一元化を実現することによりまして、湾全体の施設を有効活用するとともに限られた予算、これを優先されるべき事業に集中的に投資するといったことによりまして、広域物流のさらなる効率化を図って

いく。

3つ目では、老朽化の進展が近年著しい港湾施設、これを効率的に管理運営する体制を構築する。そのためには現在の港湾管理者が担っています先ほどのような幅広い業務、これを整理いたしまして、管理コストの削減、サービス水準の向上につなげていく。こういったことに取り組んでいく必要があると考えております。

中でも、2つ目に申しあげました大阪湾諸港の縦割りの管理といったものにつきまして、以下のような課題を抱えていると考えております。

まず各港湾におきまして、さまざまな港湾機能をフルセットで整備することになるというところで、湾全体として非効率になっているということ。2つ目が大都市圏を背後に抱える大阪港に港湾機能ですとか施設の利用が集中しているといった一方、両隣に隣接する港湾にはある程度の余裕が生じているということ。3つ目には、港湾ごとに策定する整備計画に対しまして限られた予算の中でやる必要がありますので、投資の選択と集中といったことに限界がどうしても出てきてしまうということ。このような課題があるということでございます。

そこで、我々は大阪湾諸港のあるべき姿としておりますが、まず課題の1つ目の国際競争力の強化、それから2つ目の縦割りの管理の解消といったことのために、まず広域の利益を優先すべく、大阪湾諸港の港湾管理を一元化するということとともに、その港湾管理主体を港湾物流事業に特化して専門的に担う組織、体制ということを目指していくと。あわせて、課題の3つ目で挙げましたコストの削減、サービス水準の向上といったことに向けまして、民間活力を取り入れた機動的かつ効率的な港湾運営に取り組んでいくということにしております。

中でも、大阪湾諸港の港湾管理を一元化することによりまして、広域物流の戦略の構築に港湾、大阪湾諸港が一体となって貢献していくということ。さらには被災時、災害時の物流体系の確保につきまして、大阪湾全体として取り組みを強化していくということ。さらには投資の選択と集中、それから港湾の規模拡大による提供可能な施設が多様化するといったこと。さらには人材やノウハウ、予算の有効活用といったことによりまして、利用者のニーズに的確に対応するといったメリットを生み出していきたいと考えております。

そして、大阪湾諸港の港湾管理を一元化する組織形態につきましては、13ページでございますが、現行の港湾法に既に規定されております港務局という形態につきまして、一

定の制度改正を行うことによりまして、行政体から独立した物流に特化した専門組織とし
まして、運営経営に重点を置いた機動的、柔軟なサービスを提供することが可能になると
考えております。したがって、制度改正を経た、我々、新港務局という言い方をして
おりますが、この新港務局といったものを大阪湾諸港の管理の一元化に最もふさわしい組
織形態であるというふうに位置づけております。

この新港務局の実現に向けた制度改正と先ほど申し上げましたが、この内容でございま
すが、まず1つ目として、現行の港務局は、港湾工事を除く運營業務費用につきましては
港湾施設の使用料収入等をもって賄うといったことが港湾法の中で規定されております。
しかし、実態的には一般財源の投入が必要な状況でございまして、そのスキームづくりと
いったものが必要であろうと考えております。

また、安定した経営基盤を維持する必要があるがございまして、港務局が現行の制度では固定
資産税などの税金が課税される対象となっておりまして、港務局が岸壁ですとか土地とい
ったもの、いわゆる固定資産を持ちますと多額の税金がかかるといったことから、こうい
った公租公課の非課税化に向けて地方税法の改正をするといったこと。あるいは港湾工事
に対しまして、いわゆる港務局債といいますか、債券の発行が認められるように関係省庁
と協議を行うといったこと。さらには港務局への出資する主体が今は港務局を構成する自
治体に限られておるんですけれども、それをさらに周辺自治体へ拡充していくといったよ
うなことを目指して、港湾法の改正をしていくといったことが必要であろうということ
です。

さらには、公共が担うべきと考えております、いわゆる防災事業につきましても、港湾区
域内につきましても港湾管理者ということではなく、地方自治体も行うことができるよ
うにするといったこととともに、一方では新港務局としましても、物流事業に特化するこ
とができるよう、海岸法の改正が必要であろうといったことが挙げられます。

最後でございまして、あるべき姿、新港務局の実現に向けましては、大阪湾諸港
が国際競争にさらされる中、機能強化といったものは待ったなしの状況であると考えてお
りまして、先ほど申し上げましたような制度改正などに取り組みまして、将来の大阪湾諸
港の管理を一元化する組織形態として新港務局の設立を目指す中で、まずは第一ステップ
ということで府市の港湾の管理の一元化、これを実現いたしまして、その効果を早期に発
現していきたいと考えております。

以上が4月24日の中間報告で申し上げた内容でございまして、その後も検討協議を進

めております。今後は6月中にも府市統合本部のほうで基本的方向性の案の取りまとめを行うというふうにされておきまして、それに向けまして府市のタスクフォースにおきまして、府市港湾の管理の一元化の手法ですとか、スケジュールなどといった統合プランの案としてまとめることとしておりますので、また進捗状況については随時ご報告させていただきたいと思っております。

報告は以上でございます。

○岡本総務担当課長 　　ただいまの大阪府市統合本部での取り組みについての報告につきまして、ご質問等がございましたらよろしくお願いをいたします。

○佐野委員 　　佐野と申します。

今の6ページの囲って書いてあるところで、現状で大阪湾諸港と釜山港の比較があるんですが、港湾取扱量については2億2,653万トンですか。大阪湾諸港と釜山港がほぼ同じ取扱量ということになっておるんですが、大阪湾諸港のコンテナの取扱量が409万TEUで、釜山港が1,195万4,000TEUですか。TEUとこの取り扱いトン数とを比較する、ちょっと難しいのかもわかりませんが、トータルで大阪湾諸港と釜山港が同じような取り扱いトン数であって、そのコンテナの取扱量が非常に違う。これを割合、大阪湾諸港に占めるコンテナをトン数に換算すると何割ぐらいになるのか、釜山港では何割ぐらいになるのかというのがわかったら教えてもらいたいというのと、何でそういうふうな大きな違いがあるのかというような特徴がわかれば教えてもらいたいなど。

以上です。

○川井田戦略港湾担当課長 　　全体の取り扱いとコンテナの割合でございますけれども、釜山港の資料が手元にございませぬのですけれども、大阪港で申し上げますとコンテナの取り扱いトン数は3,000万トンぐらいですね。全体が8,500万トンに対して3,000万トンぐらいのイメージでございます。また、いただいたご質問については調べまして報告させていただきたいと思います。

それと、その中身の性格なんですけれども、これも釜山港のことについてなかなか勉強不足なところもございまして申しわけないんですけれども、大阪湾諸港で申し上げますと、エネルギー関係の貨物の扱いも多うございますので、そういったこともあり、全体の2億トンに比較いたしまして、コンテナが400万TEUというふうな形になってございます。これにつきましても、詳細を確認させていただいた上でまたご報告という形で考えさせていただきます。ご報告させていただきたいと思います。申しわけございません。

○小西委員 (挙手)

○岡本総務担当課長 小西委員、どうぞ。

○小西委員 今回の質問に関連するんですけれども、8ページの中で、大阪湾諸港の整備の特色としてそれぞれ、大阪湾はコンテナ貨物主体の港湾で、それから阪南港では一般バルク貨物主体の港湾、また堺泉北港としてはエネルギー関連主体の港湾ということで、大阪湾諸港の特色がそれぞれ違う中で、大阪湾諸港を一体として考えるというのはどういう考え方なのか。それともう1点は、先ほど釜山港についてはあまり資料がないというんですけれども、港湾の取り扱い貨物量については、大阪湾諸港とほぼ同じぐらいの量なんですけれども、取り扱う特色として、どういったものが大阪湾諸港と違うのか、その辺のご説明をちょっとわからないので聞きたいと思います。よろしくお願いします。

○川井田戦略港湾担当課長 お答え申し上げます。

湾諸港の一元化のメリットについてということと、釜山港の取り扱いの中身との相違点という2つのご質問だったかと思うんですが、メリットにつきましては先ほどのご説明のところと重複することになってしまうんですが、お手元の資料の12番のスライドのところでございます。ご指摘いただいたように港の性格といたしましてはそれぞれございますのでけれども、いわゆる25キロの範囲の中におさまるところで、やっぱり管理者が4つあるというのが結果としてなかなか非効率なところを生んでいるのではないかとということで、それを1つの意思を持った管理者が湾全体を整備、運営していこうというのが1つの大きな考え方でございまして、その湾諸港の一元化の中で、今の法律上の港務局というのを新たな形で新港務局というふうに我々は名づけておるんですけれども、その中で管理していこうというふうに考えてございます。

今、その12番のスライドのところでも書かせていただいておりますけれども、例えば丸の3つ目でありますとか4つ目のところでございます。投資の選択と集中を図ることによってさらに適正な配置を考えていく。その上で、我々供給者サイドだけで考えるのではなく、利用者の方にとっても適切な投資であるとか配置というのを実現していきたいと考えております。それと、その下のところでございますけれども、我々サイドからいろいろな供給できるような施設をいろいろな種類を持つことによりまして、規模拡大ができていくのかなど。それをすることによって、商品というふうにここで書かせていただいておりますけれども、施設を多様化するというところで利用者の方も、例えば、堺泉北港で取り扱いができる機会があるかというお問い合わせがあれば、それは1つの管理者の中で調整し

た上で施設をご提示できるとか、そういうことを実現していきたいと考えてございます。

2つ目の大阪湾諸港と釜山港の取り扱いの中身の差でございますけども、特に大きく違うのはトランシップ貨物の取り扱いでございます。それで、トランシップ貨物といいますのは、外国から最終的な目的地へ行く前に一旦別の港に入って、そこから最終的な目的地に貨物が流れていくということで、釜山港は特に国の政策もありまして、そういう中国の沿岸部であるとか日本からも貨物を集めて、そこから欧米に運んで行くという港湾産業としての政策をやられております。それで、前回のときにもご説明させていただいたと思うんですけども、日本から釜山港に100万TEUの貨物が全体として流れていって、そこから欧米に貨物がコンテナで流れていっているという現状がございます。釜山港は去年の数字でございますけども、府市統合の資料では1,100万TEUと書いてございますけれども、去年で1,600万TEUを扱ってございます。そのうち740万TEU弱ぐらいがトランシップの貨物になっております。そこからまたその740万TEU弱のうち日本からも110万TEUが流れているというふうになってございまして、特に大きな特色といたしましては、釜山港が全体として1,600万TEUのうちの740万TEUをトランシップ、外国からコンテナを集めて、またさらに最終の目的港に経由するというふうな取り扱いをしているところが非常に大きな違いであると考えてございます。

以上です。

○岡本総務担当課長　　よろしいでしょうか。

○小西委員　　はい。

○岡本総務担当課長　　ほかにご質問等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、このほかに委員の皆様方におかれましては、この場において意見交換をなされたい事柄等ありましたらご報告をいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

○北村委員　　(挙手)

○岡本総務担当課長　　北村委員、お願いいたします。

○北村委員　　きょう、漁港区の話が出たので、大阪市はもともと漁業が盛んなところで、この冊子(ポートオブオオサカ)、見てもらったらわかるんですけども、この冊子の昔の大阪港というか、この下の部分のこの辺にほとんど漁業権が張りついていて、昭和44年に消失したという格好になっているんですけども、それも当時の環境の悪化とか、そういう漁業の見直しの中でそういう流れになっているんですけども、現在はかなり環境の取り組みによって、特に大阪の場合は漁業の拠点ベース、位置的なところは大阪港内に限られ

るので、今後国のほうも農業と林業、また地産地消とか、漁業などによる6次産業化を推進する中で、大阪の地元として新たな分区の設定、漁港区みたいなのができないかというのを市のほうにお願いをしているんですけども、ここ最近、淀川の鰻とかいろんなものが結構マスコミとかに取り上げられていて、その大都市部分の生態系というか、生物というところも外国の方も関心を持っているので、ある意味漁業という部分も共存できないかどうか。そういうところを19年ぐらいだったと思うんですけども、中国の国の環境の方が見に来られたときも、大阪の漁業を特に気に入ってはったんですけども、かなりのところが農業、漁業、特に都市部の部分がすごく悪化していて、そういうのを改善していきたいという方向性ではあるんですけども、何分、大阪湾もこのごろ大分よくなっているんで、今後、国が推進をしてく地産地消とか6次産業とか、また一部大阪湾の魚も中国のほうに冷凍とかで出ていっているし、そういう評価もかなり上がってきているので、そういうことをまた今後、機会があれば考えていただきたいなと思います。

以上です。

○岡本総務担当課長　　先日、北村委員から大阪市会に対しまして、漁港区の設定について、この港湾審議会で審議されることを求める陳情書を提出をされております。また、去る5月21日に大阪市会の建設港湾委員会が開催をされておまして、本日委員長の森山委員と副委員長の出雲委員のご出席を賜っておりますけれども、ご審議をいただいております。特に出雲委員からもご質疑をさせていただいたという経過がございます。そういうことで、この漁港区の設定につきまして、この場でございますけれども、委員の皆様方のほうから何かご質疑、ご発言等ございましたらよろしくお願いたします。

○五十嵐委員　　大阪港振興協会の五十嵐でございます。今後、臨港地区の中で、漁港区を設定してはどうかということなんですが、この分区というのは土地利用に関する手法の問題でありますので、まずはその議論の前に大阪港における漁業のあり方、その必要性とか、そういった本質的な議論から始めていくと、そういったことも必要ではないかなと思うんです。何か、最近漁業といいましても、大変幅広くて、例えばとれとれ市場なんていうのも、むしろ観光と結びついたような状況ですし、それから消費地大阪の漁業振興といったさまざまな側面があるかと思えます。ですから、漁業についても学識経験者の方々、あるいは観光とか漁業振興を所管する行政機関なども含めた、幅広いさまざまな視点からまずは十分な検討されるのが一番いいのではないかなと思いますけど。その結果として、漁港区の指定が必要だということであれば、その段階で港湾審議会で審議をいただくとい

ったことでいいのかなと思っております。

○岡本総務担当課長 ありがとうございます。事務局のほうから何かございますか。

○丸山計画担当課長 ご意見ありがとうございます。ただいまのことにつきまして、先ほどもご紹介がございましたけれども、先日の市議会の場でも要望事項で幅広い意見を求めるということもございましたので、大阪市におきます漁業振興ということにつきましては、経済局の都市農政センターというところが窓口となってございますので、そちらともよく相談した上で、ご意見につきましてはできるだけこれからも取り組んでいきたいと考えてございます。

以上でございます。

○岡本総務担当課長 この漁港区の件も含めまして、委員の皆様方から何かご発言はございませんでしょうか。

竹林委員、お願いします。

○竹林委員 漁業区の話が出て、先ほどの委員の先生からもご指摘ありましたが、基本的には限られた水面しか大阪湾はありませんので、その有効な使い方というのは、一般的には費用便益という手法を使ってやるわけですね。やっぱりこの手の話というのは、そういう手法にのっとってやらないといけないかなというのは一応、私、そういう計測するところの人間からは思っています。あと、ただ少しやっかいなのは、漁業は先ほど観光も含めてということがありましたけど、やっぱりその一方で環境という一番計測しにくいものが評価要素としてここへ入ってきますので、これは港湾の話ですから陸の話をしてもしようがないんですけど、最近農業も例えば観光とか生産だけじゃなくて土地保全能力なり何なりという環境の面から評価されることもかなりありますのでね。漁業の、例えば漁港を設定するというときも、そういった環境的な指標も入れつつ図って行って、やっぱり入れたらどうでしょうかとか、あるいは今後ちょっと検討課題とか、設定しなくてもとか、いろんな側面があるかと思うんですけども、少し経済的な評価だけじゃなくて環境とかちよっとはかりにくいものも入れてやられたほうがいいかなというのは思います。

以上です。

○丸山計画担当課長 ありがとうございます。

先ほども申し上げましたけれども、農政センターなんかとこれから議論していく中で、1つの視点、観点として十分に考慮していきたいと思えます。ありがとうございます。

○岡本総務担当課長 ほかにご意見等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして第53回大阪市港湾審議会を終了させていただきたいと思
います。

本日はご多忙のところ、ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

閉 会 16時05分

大阪市港湾審議会 会長 森 隆 行 印

大阪市港湾審議会 委員 安 原 香 代 印

大阪市港湾審議会 委員 五十嵐 英 男 印

付属資料

1. 諮問書

大港湾第 278 号

平成 24 年 5 月 2 日

大阪市港湾審議会

会長 森 隆行 様

大阪港港湾管理者

大阪市長

橋 下 徹

大阪港港湾計画 - 軽易な変更 - について（諮問）

標題について、港湾法第 3 条の 3 第 3 項の規定に基づき、別紙の内容について審議会の意見を求めます。

※ 別紙 大阪港港湾計画書（案）及び大阪港港湾計画資料（案）については省略

大港湾第 341号

平成24年5月2日

大阪市港湾審議会

会長 森 隆行 様

大阪港港湾管理者

大阪市長 橋下 徹

大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更について（諮問）

標題について、別添「大阪港臨港地区の変更（案）」の内容について審議会の意見を求めます。

※ 別添 大阪港臨港地区の変更（案）については省略

2. 答申書

大港湾審第 3 号

平成24年5月23日

大阪市長 橋下 徹 様

大阪市港湾審議会

会長 森 隆行

大阪港港湾計画 一軽易な変更一 及び大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更について（答申）

平成24年5月2日付け、大港湾第278号、及び、平成24年5月2日付け、大港湾第341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。