

第54回大阪市港湾審議会議事録

平成24年8月31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	27
1. 諮問書	27
2. 答申書	29

1. 開催日時

平成24年8月31日（金）

開会 10時00分

閉会 11時10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) 議事

1) 大阪港港湾計画の軽易な変更

2) 大阪港臨港地区分区の変更

(4) その他

(5) 閉会の辞

4. 出席委員

- 森 隆 行 (流通科学大学教授)
- 世 良 亘 (神戸大学大学院准教授)
- 村 上 晴 美 (大阪市立大学大学院教授)
- 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)
- 中 嶋 節 子 (京都大学大学院准教授)
- 田 中 ひろき (大阪市会建設港湾委員長)
- 本 田 リ エ (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)
- 溝 江 輝 美 (大阪港運協会会長)
- 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)
- 大 西 一 清 (財務省大阪税関長)
- 代 鈴 木 徹 (国土交通省近畿地方整備局長 谷本 光司)
- 代 滝 本 南 北 (国土交通省近畿運輸局長 石津 緒)
- 代 三 宅 光 成 (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)
- 松 井 幸 江 (公募委員)

5. 審議経過

開 会 10時00分

○岡本総務担当課長 大変長らくお待たせをいたしました。

本日は、厳しい残暑の中、またご多忙の中、第54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、20名の方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、ご報告いたします。

それでは、ただいまから第54回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、大阪市港湾審議会公開基準に基づきまして公開となっております。傍聴、報道機関も含めました皆様にご覧がございまして、携帯電話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申し上げます。

始めに、前回の審議会より人事異動等で新たに委員になられた方々につきまして、お手元の委員名簿の順に従いましてご紹介をさせていただきます。

大阪市会建設港湾委員会委員長、田中ひろき委員でございます。

○田中委員 おはようございます。よろしくお願いいたします。

○岡本総務担当課長 大阪市会建設港湾委員会副委員長、本田リエ委員でございます。

○本田委員 おはようございます。よろしくお願いいたします。

○岡本総務担当課長 財務省大阪税関長、大西一清委員でございます。

○大西委員 よろしく願いいたします。

○岡本総務担当課長 国土交通省近畿地方整備局長、谷本光司委員にも新たにご就任をいただいておりますが、本日は代理といたしまして、鈴木徹様にご出席をいただいております。

○鈴木大阪港湾・空港整備事務所長 よろしく願いいたします。

○岡本総務担当課長 また、大阪倉庫協会会長、安部正一様にも新たにご就任をいただ

いておりますが、本日につきましては公務のためご欠席ということでございます。

それでは、第54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、大阪市港湾局長の丸岡よりごあいさつ申し上げます。

○丸岡港湾局長　おはようございます。港湾局長の丸岡でございます。お忙しい中第54回の大阪市港湾審議会にご出席をいただきましてまことにありがとうございます。平素から本市の港湾行政につきまして多大なるご協力をいただいております。改めましてお礼を申し上げたいと思います。

前回5月に審議会を開催させていただきました。それ以降、私は姉妹港会議で釜山に参りまして、釜山の今の状況も見せていただきました。その会合では、上海港SIPGの総裁も来られておられまして、そして釜山港とあとハンブルク港からも代表の方が来られておったわけですが、つい十数年前までは、大阪港も上海港も釜山港もほぼ同じぐらいの港の規模といいますか取扱量だったわけですが、ここ十数年の間に10倍ぐらいの差がついてしまったわけなんですけれども、今回釜山港を見せていただきますと、やはりコンテナ埠頭の背後に広大な用地がございまして、そういった用地と港の連携でもって大きな動きをつくり出しているのかなと思ったわけでございます。

実は本日ご審議いただきます夢洲でございますが、ここはやはり高規格のコンテナターミナルの背後に、今、我々のほうで埋め立てました新たな先行開発地域がございまして、港とそうした用地が密接な距離で存在するという、日本でも数少ないといえますか、多分もう大阪港のこの夢洲しかないんじゃないかなと我々は思っているんですが、今後の発展の可能性のある貴重なエリアだと思っております。きょうはそういったことの観点からも、ぜひご審議をいただきたいと思っておりますのでございます。

さらにもう1点ですが、その後、上海港のクルーズのほうで、ちょっと新しいクルーズターミナルができましたのでこの視察にも行かせていただいたんですが、やはり上海では中国でクルーズが非常に大きな動きを見せておりまして、非常に大きなターミナルをつくっておられます。これは上海だけじゃなしに香港、シンガポールあたりでもクルーズ用の大きなターミナルをどんどん建設されているんですが、そういった動きを受けまして、大阪市におきましても築港でクルーズのターミナルがあるわけですが、客船ターミナルが非常に古うございまして、こういったこともやはり一から検討し直して、新たなクルーズの拠点にできるように、今我々は検討を進めているところですが、そういった築港エリアのクルーズの母港化、あるいは港の風情が残ります赤煉瓦倉庫、中央突堤など、築港エリア

の再開発といえますか、観光拠点にするための検討も進めてまいりたいと思っております。

その第一歩といたしまして、本日、「臨港地区の分区の変更（案）」についてもお諮りをしておるところでございます。

本日は短い時間ではございますが、大阪港のそのような活性化に向けましての、皆様方の活発なご審議をよろしくお願ひしたいと思っておりますので、簡単ですが冒頭のごあいさつとさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

○岡本総務担当課長　それでは議事に入ります前に、お手数ではございますが、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

まず、次第でございます。また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。次に右肩に資料1と書いております、冊子になっております、「大阪港湾計画書（案）－軽易な変更－」でございます。次に資料2、これも冊子でございます、「港湾計画資料（案）－軽易な変更－」でございます。次にホッチキスどめでございますけれども、資料3、「大阪港湾計画の軽易な変更について」でございます。次は冊子でございます、資料4、「大阪港臨港地区分区の変更（案）」でございます。ホッチキスどめの資料5、「大阪港臨港地区分区の変更について」でございます。

また、右肩に参考資料と書いております、参考資料といたしまして、「国際戦略総合特区における税制（案）」、また、「南海トラフ巨大地震による被害想定等の推計結果の公表について」、続いて、「特例港湾運営会社への指定申請について」、「大阪市港湾審議会条例」、また、「大阪市港湾審議会運営要綱」、パンフレットになっております「大阪ベイエリア」、印刷物の「ポートオブオオサカ」、「大阪港案内」ということで、お配りいたしております。

お手元の資料の不足等がございましたら、事務局までお申しつけいただきたいと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきます。

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。よろしくお願ひいたします。

○森会長　森でございます。おはようございます。それでは、議事の進行につきご協力のほどよろしくお願ひいたします。

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、世良委員と山野委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、議事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8月3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について、2件目が、港湾法第39条に基づき、平成24年8月3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、大阪港臨港地区分区の変更についてございます。

審議に当たり、港湾管理者より両議案について一括して説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○丸山計画担当課長 大阪市港湾局の計画整備部計画担当課長丸山ございます。

1番目の、大阪港港湾計画の軽易な変更につきまして、ご説明申し上げます。

お手元の資料1、「大阪港港湾計画書(案)」と書いてございますけれども、これは本編でございまして、それから資料2、「大阪港港湾計画資料(案)」、資料3、これは前面にもスライドとして映し出しておりますけれども、これを印刷したものでございます。それから「大阪ベイエリア」というパンフレットもございますけれども、これもご参照いただきながらご説明を申し上げたいと思います。

主には資料3を使ってご説明いたします。

今回の諮問事項でございますけれども、変更理由といたしまして、土地需要の変化に対応するため、夢洲地区におきまして、港湾環境整備施設計画及び土地利用計画を変更するというございます。変更の内容につきましては、土地利用計画の変更ということと、もう1点、港湾環境整備施設計画の変更ということと、緑地の面積を若干減らすということとございます。位置はこの夢洲のコンテナターミナルの背後のこの赤で囲ったこの部分です。この部分は、これまでも都市機能用地でございましてけれども、工業用地にする、あるいは港湾関連用地も少しこのあたりを広げる。逆に緑地につきましては、若干狭めるというような形になってございます。面積を申し上げますと、港湾関連用地につきましては、若干ではございますけれどもプラス2.2ヘクタール、それから工業用地につきましては大きく、プラスの16.4ヘクタールとなってございます。その分都市機能用地につきましてマイナスの16.1ヘクタールで、緑地がマイナスの2.6ヘクタールとなってございます。港湾計画図が資料1の後ろに印刷されたものがついてございます。また参照いただけたらと思います。

今回の変更の背景としまして、現在の夢洲の状況でございますけれども、夢洲は皆様ご

承知かと思えますけれども、大阪港の西のところがございます。昭和52年に埋め立てに着工いたしまして、全体で約390ヘクタールでございます。4つの区域に分かれてございまして、1区、2区、3区、4区と呼んでいますけれども、1区につきましては、一般廃棄物が埋め立てられているところがございます。2区、3区につきましては、浚渫土砂あるいは陸上残土で埋め立てられているところがございます。それから4区につきましては、建設残土で主に埋め立てられているところがございます。土地利用に関しましては、主に東側から進んできておりまして、夢洲のコンテナ埠頭、C10、11、12が、三連続一体運営されておりますけれども、この背後、約40ヘクタールが竣工して、今回この土地利用について審議会にお諮りしているというところがございます。現在インフラ整備を進めてございまして、コンテナ埠頭と背後地が一体になったような形での土地利用というのを進めていきたいと考えているところです。

夢洲を取り巻く状況でございますけれども、平成22年8月に阪神港として国際コンテナ戦略港湾に選定されてございます。この集荷、創荷、民の視点というのが戦略港湾の大きな柱でございますけれども、そのうちの創荷ということで、産業の立地促進によります創荷に取り組むというふうにしてございます。

それから、昨年12月でございますけれども、「関西イノベーション国際戦略総合特区」に指定されておりまして、夢洲・咲洲地区、あるいは阪神港地区の2つが特区の地区に入っております。この特区につきましては、関西が強みを持ちますバッテリー分野等におきまして、先端技術をいち早く市場化、実用化、市場に結びつける「イノベーション・プラットフォーム」を構築するというところで、夢洲・咲洲地区につきましては、バッテリーに関しますR&D型の生産拠点の集積を図るということで、今バッテリーに関しましては厳しい状況もございますけれども、R&Dを中心として、生産拠点の集積を図りたいと考えております。それから阪神港としましては、こうした「イノベーション・プラットフォーム」によりますイノベーションを下支えする基盤ということで、強化を図ってきたいというところがございます。

それから、府市統合本部におきまして、「グランドデザイン・大阪」というのがこの6月にまとまってございます。これにおきましては、夢洲・咲洲エリアというのは、海の玄関口ということで、新エネルギー産業、あるいは国際観光エンターテインメントの誘致ということで、夢洲につきましては、新エネルギー産業等の生産拠点、あるいは国際物流拠点の形成と、記述されてございます。

さらに、主に港湾局に対してでございますけれども、「国際ロジパーク構想」の提案というのを民間の事業者からいただいております。これは夢洲の「産業・物流ゾーン」につきまして、アジアとともに関西が成長し続けるためのロジスティクスプロジェクトということで、“Non-Stop Logistics Park”構想というのを提言いただいております。内容につきましては、高付加価値の効率のよい物流拠点ということだけではなくて、ノンストップということで持続可能な、環境面にも配慮した、あるいは災害時にも産業それから経済を支え続けるノンストップという、災害にも強い場所というような提言をいただいております。

さらにこの夢洲に対する立地需要でございますけれども、前回5月の舞洲の計画変更の時にも申し上げましたけれども、現在物流効率化の要請ということもございまして、それから内陸の物流施設周辺の市街化というようなこともございまして、さらに臨海部の特性ということで、交通アクセスが非常に優れている、あるいは用地が比較的安価に手に入る。それから周辺環境との調和がとれた環境というものも確保しやすいといったこともございまして、臨海部への立地需要というのが非常に高まっている状況にあると思っております。こういったことから、今回土地利用の方向性といたしまして、環境新エネルギー関連産業への国際競争力の強化ということと、産業を下支えする国際物流の効率化を実現するというところで、この「産業・物流ゾーン」の形成ということで、土地利用計画を変更したいということでございます。

「産業・物流ゾーン」ということで、それぞれ産業系につきましては、環境・新エネルギー関連産業のR&D型の生産拠点、あるいは物流につきましては、高付加価値物流・環境負荷の小さい、あるいは災害に強いというような拠点ということで、そういったゾーニングに対応する形で産業・物流については工業用地、それから物流については港湾関連用地ということで、このあたりにつきましては産業、それから重なるような形ですけれども南側については物流、それからその背後地については産業あるいは物流ということで、全体として工業用地をこういう形で計画し、それから港湾関連用地につきましてはこのあたりに計画しているというところでございます。

工業用地にしますと、工場だけでなくそれに附随いたします荷さばき施設、あるいは物流関連の施設も立地可能ということで、この港湾関連用地よりも若干幅広な土地利用も可能ということで、工業用地を多目にとってございます。港湾関連用地につきましては、荷さばき地あるいは倉庫といったものが立地するようなイメージを持っております。

最後になりますけれども、こういった土地利用計画を変更することに伴います周辺環境への影響でございますけれども、工業用地に変更するということですが、工業用地といましても、今回計画してございますのは環境・新エネルギー産業のR&D型の生産拠点ということで、一般的な工業用地よりも、発生集中交通量といえますか、そこから出てくる交通量が非常に少ないような形の工業用地を想定してございますので、既存の都市機能用地よりも発生量が減るということもございまして、周辺環境に与える影響は軽微というふうに考えているところでございます。

最後でございますけれども、本日の港湾審議会を経まして今後のスケジュールでございますけれども、先ほど申し上げたエリアにつきまして、24年度内に事業者の公募というのを始めていきたいということを思っております、そのあたりをご説明しているのがこの「大阪ベイエリア」というパンフレットでございます。

簡単ですけれども、説明については以上でございます。

○松井開発調整担当課長　　続きまして、大阪港臨港地区分区の変更について、ご説明させていただきます。私は、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。どうぞよろしくお願いいたします。

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

資料4の3ページ目をごらんください。

ここに築港地区の大阪港臨港地区分区図というのがございますけれども、この臨港地区といいますのは、港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域に隣接する陸域につきまして、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、水際線の有効活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、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、港湾管理者が分区を指定することができるとされてございます。

大阪港におきましては、このページ下段の凡例にございますように、商港区、工業港区、修景厚生港区、特殊物資港区、保安港区、マリナー港区、この6つの分区と、分区を指定しないいわゆる無分区で構成されてございます。この分区内におきましては、構築物の用途は建築基準法の規定が適用されず、規制の内容につきましては大阪港臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例を制定して、用途規制を行っております。

それでは、お手元の資料5「大阪港臨港地区分区の変更について（案）」、これをパワー

ポイントで説明させていただきます。

まず3ページ目をお願いします。

これは、この6月19日に開催されました大阪府市統合本部会議で議論された資料の抜粋でございます。これは、大阪の都市魅力を高めていこうということで、大阪の中にエリア、5カ所ですけれども、これを重点エリアとして位置づけ、そのうちの1つとしてこの築港地区を位置づけております。

まず、ここの施設を簡単に説明しますと、まずここに岸壁がございまして、天保山岸壁という水深11メートルの岸壁がございまして、ここには大型の外航クルーズ客船が着岸できるということで、今年3月と昨年3月に、クィーンメリー2という14万トンの大型客船が入港いたしております。この背後に、ちょっと古くなっておりますけれども客船ターミナルがあります。それとあとご承知のとおり、ここには海遊館、天保山マーケットプレイス、また旧サントリーミュージアム、こういった施設がこの北側にございまして、あと、こっち側南側に行きますと赤レンガ倉庫、これは現在耐震性の問題がございまして使用はされてはおりませんが、この赤レンガ倉庫とこの横に広場がございまして、それとあと中央突堤、この一番西端でございまして、ここは大阪港の夕日が沈むの見える非常に景観のよい場所になってございまして、ここに上屋がございまして、この上屋につきましては、まだ現在貨物の上屋として利用されておるんですけれども、今年度末をもってその貨物上屋としては廃止いたしますので、今後これを集客施設として活用していこうということでございまして。

それで、今回これを具体的に実現していくために、今回はこの南側にあります赤レンガ倉庫のエリア、それとこの中央突堤2号上屋のエリア、ここの分区を変更して規制を変えていこうということでございまして。

それでは1ページをお願いします。

左側が現在の分区図でございまして、それで、現在はこのカキ色で塗ってあるところ、これが商港区ということでございまして、ここの紫色の部分、これが修景厚生港区ということになってございまして、これを、まず中央突堤2号上屋の部分、これについては商港区から修景厚生港区、5.1ヘクタール、東海岸の赤レンガ倉庫、これにつきましては、同じく商港区から修景厚生港区、3.9ヘクタールということで、この部分を変更して集客関係の施設をつくっていくということでございまして。

次、お願いします。

その商港区、修景厚生港区の定義でございますけれども、商港区につきましては、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。また、修景厚生港区につきましては、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なっております。

それで分区の変更案として、左の表に示しております。今回、まず一番上段にあります商港区、これを、現在867.7ヘクタールでございますけれども、これは変更後858.7ヘクタールということで、9ヘクタールの減、この修景厚生港区、これが現在151.5ヘクタールでございますけれども、これを160.5ということで9ヘクタール増、トータルとしましては、1,986.9ということでこれは変更はございません。

これが変更の内容でございます。

次、5ページをお願いします。

今後のスケジュールでございますけれども、まずこの上段の臨港地区分区の変更の手続につきましては、本日も審議いただきますが、このご審議をいただいた後に、審議会からの分区変更の答申をいただきまして、その後告示を行う予定となっております。

次に中段の赤レンガ倉庫でございますけれども、これにつきましては、現在進めております募集条件の検討、これは民間事業者を公募するための募集条件ですけれども、この検討を行っておりますので、これが整い次第、年内にはその事業者の募集を開始して、25年度から民間事業者による活用をスタートしてまいりたいと考えてございます。

次に一番下段の2号上屋でございますけれども、これにつきましては、先ほども申し上げましたように、現在まだ上屋使用者がおられますので、年度末までに移転調整を終え、本年度末に物流施設としての供用廃止、25年度から募集条件の検討ということで進めてまいりたいと考えております。

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

○森会長　　ありがとうございました。

それでは委員の皆様からご意見をいただく前に、先般8月28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報告をお願いいたします。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8月28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、ただいまの両案件につきまして、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。

お願いします。

○竹林委員　　2件あったんですけれども、ちょっと1件ずつでお聞きしたほうがいいんですか。まとめてやったほうがいいですか、どうでしょうか。

○森会長　　1件ずつで。

○竹林委員　　1件ずつでよろしいですか。

最初の軽易な変更のほうの工業用地から変えるというやつですけれども、ここですね、この用途変更自体、私は特に、よろしいんじゃないでしょうかと思うんですけれども、これに関連するところの何か土地利用の今後の姿みたいなのをちょっとご説明いただいたときに、ちょうど特区の話が出ていて、そこで大阪湾をこれからどうやっていきますかというところで、R&Dです。研究とかそういう先端技術みたいなのを集積しましょうと。特にここでひっかかるのが、バッテリーに関するというのがいきなりついているんですけれども、これは先般、ご承知だと思えますけれども、具体的に言って申しわけないんですけれども、シャープさんとかパナソニックさんとかは、はっきり言ってこの生産量をもう下げているわけで、この前提はちょっと、このまま主張していかれて大丈夫ですかということを、まずちょっと私はお聞きしたいということです。

○森会長　　その点につきまして、事務局のほうからどなたかお答えいただけますか。

○丸山計画担当課長　　バッテリーの今後の見通しは、現在の厳しい状況というのは我々も認識しているところでございまして、ただちょっとその動きが非常に急ということもございまして、まだそれを見直すといいますかそういうところにまではいってないというのが現状でございます。ただR&Dということもありますので、いわゆるこれまでの工場というのはちょっと違った形、イノベーション、新しい使い方といいますか製品を生み出すと、そういうような場所とイメージしてございまして、ちょっと今までの工場とは違うとは思っているんですけれども、バッテリー産業そのものについての今後の行方といい

ますか、将来につきましては、これからも十分に注視していきたいとは思っております。

○竹林委員　　ちょっと、バッテリーという、これを考えられたときは多分それが主軸やったんでしょうけれども、世情はかなり早く変わりますので、やっぱりその辺をちょっと対応されたほうがいいかなということと、もう1つ、ちょっと関連のところですけども、ここの近所に書いてあったと思いますけれども、たしか災害に強い防災拠点をとというようなこともちょっと言われていたと思うんです。これは多分立場的には私が聞くのが一番聞きやすいと思うんですけども、普通これは人工地盤のところでは災害に対するセンターをつくるというのは、結構反対される方が多いんです。というのはそういうのは、こういうところってちょっと脆弱ですよとかというのが通常理解されているところなんです。ここであえて災害に強い何か物流拠点というのは、何となく普通の人が聞くと矛盾しているように聞こえるんですけども、その点は大丈夫なんですか。おそらく防潮ライン等々のことで非常に気をつけていますとかという説明がひょっとしたらあるかとは思いますが、それらのところも含めてちょっとお聞きしたいです。

○丸山計画担当課長　　夢洲の防災といいますか安全性につきましては、先ほどちょっとご紹介しましたけれども、このパンフレットの中に差し込んである1枚物の資料がございますけれども、ここではいわゆる液状化でありますとか、それから高さ、津波に対する安全性と。それからここの物流拠点からの、あるいはここへ向かうところのアクセスルートの耐震ということで記述しております。

高さ、津波に対しましては、津波の浸入を許さない地盤高ということで、沈下も含めまして、夢洲、産業・物流ゾーンのところにつきましては、将来的には9.1メートルを確保できる見込みでございます。これは先般公表されました南海トラフの巨大地震に伴います津波に対しましても、それよりも高い高さと思われまますので、一定安全性は確保されているのかなとは思っております。

それから、液状化ということも先般の東日本大震災を踏まえて非常に懸念されたところでございますけれども、これにつきましても、先ほど説明の中でも申し上げましたけれども、埋立用材といたしまして粘性度の高い、粘土質の浚渫土砂で埋め立てているところが今の産業・物流ゾーンでございますので、液状化が起こりにくいと考えているところでございます。

ただ、いずれにしましても、臨海部につきましては、災害に対する心配というのは皆さん非常に関心の高いところではございますので、安全性については、我々としては十分に

説明なりアピールしていきたいと思っているところでございます。

以上です。

○竹林委員　その関係でちょっと一言加えておきたいんですけども、その同じところに先ほどのロジスティクスパークというのがあったんですけども、要はこういう用途(災害時の司令塔が位置する場所)であろうと思うと、いろいろなモードの交通と接続しないといけないのです。人工島はすぐ危ないと言われるのは、陸の孤島になるんじゃないかとかいろいろあるわけです。だからそういった話をきちっと市民の方に説明される上で、輸送の冗長性と我々は言うんですけども、いろいろな形がとれますよと、オプションはいっぱいあるよねということをやっぱり考えていくとか、あるいは裏づけをとっておくとかしないと。今ご説明になったことでは、昨日か一昨日も、もう35万人被害者が出ますという、しゃれにならないような話が出たりするような状況ですから、やっぱり正しく市民の方に情報が伝達されるようにするには、先ほど言ったような裏づけというものをできるだけ示していただければなと思います。

これで1つ、こちらの前半のやつを終えて、後半のやつを1つだけちょっと私は聞きたいことがあるんですけども、修景地区への変更のやつで、これはこれでちょっと、まあ言ったら天保山の近所というのは、天保山だけ見ているときれいですがその周りにはちょっとどうでしょうみたいなのは確かに否定できないので、人が集まる空間にされるように、何かいろいろな用途変更をしてきれいにしましょうというのは結構なことだと思うんです。ちょっと確認したいのは、ここを、直接これは港湾局さんのお仕事じゃないかもしれませんが、人も集めましょうと、特に先ほどかなり強調していたこのクルーズですけども、クルーズで来る人って上海から来る人が結構今多いはずなんですけれども、正直言って、ここにとめて大阪市内に買物に行けると思われていますか。正直申し上げて。

私は沖縄の那覇港とかにこの間行ったり、私は今神戸で仕事をしているので神戸港とか見ますけれども、ほとんど来る人というのはでっかい観光バスを何十台と連ねて来て、お客をそのまま乗っけて行くわけです。那覇港なんかはこの間ボイジャー・オブザシーズが来たときも、何か急ごしらえの埠頭のところに100台ぐらい並んで市内に持って行ったという話をしていたんですけども、このクルーザーというのはそれぐらいの規模でやってくるわけです。例えば天保山の真ん前のところは、海遊館で場所をとってとめられるかもしれないけれども、そこからまず大阪市内に出ていく、最初のところでこの地区の道路はそんなによかつたっけというのが、私はちょっとあまりいい印象がないんですけども。

それともう1つ、これは大阪全体の問題になっちゃうので、この場でちょっと言うのがふさわしいかどうかとも知りませんが、クルーズの話をするんだったら大阪市内でちゃんと、大阪市内で回遊できる、つまりそれだけのインフラがありますかということです。バスをとめる場所がないです。そういうことを含めて、ちょっとこういう話を、クルーズねというときに港湾局だけの話で聞こえるんですけども、ほかのところとも連携性みたいなを出していただけると、もうちょっとだから説得力があるかなと思うんですけども、そのあたりもし補足できるようにでしたらお願いしたいんですけども。

○松井開発調整担当課長　　今のご指摘でございますけれども、まずこの天保山のエリアでございますけれども、昨年3月と今年3月にクイーン・メリー2が来たときも、お客さんは観光バスに乗って出ていく方が非常に多くて、バス四、五十台がここから出ていきました。この大阪港の客船ターミナルの売りというのは、この岸壁に直接バスが乗り入れられるということで、岸壁に30台ぐらいバスを並べることができます。また待機するバスについては、今現在は中央突堤にあります駐車場のところに待機してもらって、岸壁がいたら回すという形で、非常にこっち側の発着側は効率的な体制がとられていると考えております。

ただ、ご指摘のように市内、ここから行きますと大阪市内で言うと、大阪城とかあと難波のあたりが多いわけですが、確かにバスの駐車場所というのは非常に問題があるということで伺っております。これにつきましては、我々はゆとりとみどり振興局などとも連携を図りながら、やっぱりその改善を図れるようにいろいろお願いもしていかなければならないと思っておりますし、大阪市全体としての取り組みを進めていかなければならないということは認識いたしております。

以上でございます。

○竹林委員　　どうもありがとうございました。今説明があったように、ちょっとそういうほかのところと連携していただきたいというのは、ほんとうに個人的には非常に強く思うんですけども、特にそのクルーズというのは、これは日本中の、特に西日本でもうお客を取り合っている状態なので、大阪市さんがそんなにクルーザーに力を入れるんだったら、やっぱりそういうぐらいやらないとなかなか着いてくれないということを、ちょっと意識していただきたいです。

○森会長　　ありがとうございました。2点ございましたけれども、1点目は夢洲の、特に防災の点に関しまして、これはこれから利用される方も防災という点を非常に気にされ

ているということだと思いますので、ただ事務局のほうも、だから逆に防災ということ強くうたっている、ちゃんと備えをしていますよということを行っているんだと思います。それからクルーズ船もますます大型化しております。この2点につきましては、今、竹林委員からは助言ということによろしいですか。

○竹林委員　はい。

○森会長　今後の取り組みに関して、今言ったアドバイスを生かしてさらに取り組んでいただければと思います。ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。どなたか。いかがでしょうか、ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。じゃ、ほかにご意見、ご質問がございませんようですので、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「大阪港港湾計画の軽易な変更」及び「大阪港臨港地区分区の変更」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、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　ご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。

ありがとうございます。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いたします。

○岡本総務担当課長　森会長、議事進行どうも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をさせていただくところでございますが、せっかくの機会でございます。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、ご報告をさせていただきたいと思っております。

まず、本日の夢洲の案件とも関係いたします、「国際戦略総合特区における税制(案)」、また一昨日内閣府から報道発表がございました、「南海トラフ巨大地震による被害想定等の推計結果」、さらには国際コンテナ戦略港湾に関しまして、「特例港湾運営会社への指定申請について」の3点につきまして、順番に事務局よりご説明申し上げます。よろしくお願いたします。

○松井開発調整担当課長　開発調整担当課長、松井でございます。それでは、お手元の参考資料、「国際戦略総合特区における税制(案)」について、パワーポイントでご説明させていただきます。

この図は、昨年12月に指定されました全国7地域の国際戦略総合特区のうち、「関西イ

ノベーション国際戦略総合特区」ということで、この関西地区の特区の地区を示したものでございます。大阪市内では、この大阪周辺のうめきた地区、それと臨海部の夢洲・咲洲地区、それと神戸大阪港のこの阪神港地区、この3つが特区のエリアとして指定されてございます。この特区内におきましては、大阪府市が連携いたしまして、地方税をゼロにしていこうという大胆な地方税のインセンティブを創設すべく、現在手続を進めているところでございます。

これは、大阪市の特区税制の制度概要でございますけれども、まず対象区域につきましては、関西イノベーション総合特区のうち大阪市内の区域ということでございます。対象税目につきましては、固定資産税、都市計画税、それと法人市民税、事業所税でございます。軽減期間につきましては、10年間ということで、最初の5年間はゼロ、次の5年間につきましては2分の1に軽減するというところでございます。軽減の割合でございますけれども、この特区エリアに新たに進出する事業者の場合、10分の10、すなわち満額の軽減、それとあと市内から移転してこられる事業者の方もおられますので、その場合は一定の基準に応じて軽減していくということでございます。あと、対象事業でございますけれども、これは新エネルギーとかライフサイエンス等の事業を対象にしていくということにしております。

この税制につきましては、大阪府につきましても、法人事業税、法人府民税、不動産取得税、この3つの税につきまして市と同様の軽減を予定してございます。

これは、大阪市の特区税制の概念図でございます。今回の特区におきましては、国税の軽減のインセンティブもございますけれども、国税の対象法人につきましては、事業のその熟度とか投資規模、こういったものが比較的大きいものに対して当たるということで、限定的になってございます。これに対しまして、市税の対象法人につきましては、市長が事業計画を認定するという作業がございますけれども、一定額以上の設備投資をすることを要件に、固定資産税と都市計画税を軽減するというにしております。また、市内全体で一定人数の新規雇用者数の増をすることを要件に、法人市民税、また事業所税、これの軽減を図ってまいります。

想定される事業でございますけれども、この右に示しておりますように、新エネルギー関係では太陽光、風力等の新エネルギー、またスマートコミュニティ、リチウム、こういったものを対象と考えてございます。ライフサイエンス関係では、医薬品、医療機器、再生医療、こういったここに記述の内容を想定してございます。

その他といたしましては、これら新エネルギー、ライフサイエンスを支える、これらのイノベーションを支える基盤といたしまして、国際貨物を扱う事業、こういったものも対象にしたいというふうに考えてございます。

今後のスケジュールでございますが、条例案の細目、これはもう検討が終わっておりますので、本日市会の運営委員会にご説明し、9月の市会で条例案の上程、その後審議、年内にはその条例の施行をしてみたいと考えてございます。

これは、アジア特区との比較でございます。アジア各国の経済特区内での税制優遇措置、これはこの左に書いてあるこの表のとおりでございますけれども、この右のほうに法人税のその実効税率の比較をしております。この下のほうに書いておりますように、中国、韓国、シンガポール、これはそれぞれ特区以外のエリアでございますけれども、そこで25%とか24%、17%ということになってございます。日本国内の場合は、一番上にありますように、38%というのが実効税率でございますけれども、これがこの特区内で国の税の所得税控除20%ということを受けることによって、ある規模の事業所を想定しますとこれが32%になり、さらにこの府市の法人事業税等をゼロにすることによりまして26%、これでやっと、これは特区の中ですから、これでやっとこれら諸外国の特区以外のエリア、これに近づいてくるということで、我々といたしましては、今後海外との競争力にうち勝っていくため、国の制度のさらなる拡充ということが不可欠と考えてございます。

これは、費用対効果でございます。粗い試算でございますけれども、地方税ゼロのインセンティブ制度を創設することによる費用対効果、これを示したものでございます。減税期間を特区の計画期間であります平成27年度末から10年後の平成37年度末まで、こういうふうに想定した大阪市内での軽減見込み額、これを示しております。市税で210億円、府税で約60億円ということでございます。これに対しまして、想定される直接的な効果、これにつきましては、まず進出事業者数が約30社、投資金額、これは建物とか設備でございますけれども、約2,000億円、雇用者数が約8,000人、製造品出荷額、これが年間約1,800億円と試算してございます。

最後に、特区への進出企業のイメージでございます。これは3カ所を示しておりますけれども、例えば、本日港湾計画で土地利用計画をご議論いただきました夢洲、ここに、投資額250億円、雇用規模300人、この程度の新エネルギーの関係の工場が進出した場合、この一番下に書いてございますように、国税で約1億8,000万円、府税で7億4,000万円、市税で約2億4,000万円、合わせまして約3億3,000万円、これ

だけの減税の見込み額ということで試算してございます。

私からの説明は、以上でございます。

○寺田津波対策担当課長代理　私、計画整備部津波対策担当課長代理の寺田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

私からは、引き続きまして「南海トラフ巨大地震による被害想定などの推計結果の公表」につきまして、ご説明いたします。

これは、一昨日の29日に内閣府において公表されたものでございまして、東日本大震災を踏まえましてマグニチュード9クラスの南海トラフを震源とする巨大な地震津波を想定いたしまして、今年度の3月31日に一度公表されました推計結果について、追加検討が行われたものでございます。その中で、大阪市の推計結果を抜粋してご説明させていただきます。

まず地震の影響でございますけれども、大阪市では、広い範囲で震度6弱の揺れに見舞われるということで推計されております。また北区や都島区をはじめとする計7区におきまして、一部震度6強になると推計されております。それから液状化の可能性でございますけれども、従来想定では液状化しにくいとされておりました大阪市の東側につきましても、液状化の可能性大と推計されている箇所がございます。ただ、地域ごとの詳細な範囲につきましては、今回公表図面からは判読が難しい状況になってございます。それから地震による沈下量でございます。これは液状化による沈下ではございませんで、即時沈下といいます、揺れによって地盤が全体的に下がるということでございますが、これはおおむね10センチ未満ということで推計されております。この影響は比較的小さいものと推定されております。

続きまして、2ページ目の津波の影響につきましてご説明させていただきます。大阪港の海岸付近の津波高の最大値ということでございまして、これは満潮時の津波の高さということでございますけれども、住之江区の海岸付近につきまして、T.Pプラス5という公表値、それから此花区や港区や大正区、西淀川区につきましては、T.Pプラス4メートルという公表値になってございます。ただし、これは小数点以下が切り上げておられるということでございますので、O.Pに表記を直しますと、大体4.4から最大でも6.3メートルという結果になってございます。

次に、津波による各区の浸水面積と深さの最大値でございます。この表に示しております、ちょっと見にくくてお手持ちの資料のほうをごらんいただけたらと思いますが、浸水

深さが1センチ以上の浸水面積が、区域全体の面積比率でおおむね1%から高いところでも8%程度と試算されております。このケースは堤防がきちんと存在して、崩壊しないということを前提にしたものでございます。

この結果につきましては、公表された浸水平面図が小さいこともありまして判読しにくいんですけれども、どうも河川水面や堤外地なども浸水面積に含まれている可能性があるということでございます。

次に、皆様の関心の高いところでございますけれども、海岸付近へ津波が地震発生からどれぐらいの時間で到達するかというのが下の表でございます。本市の従来想定につきましては、地震発生後から約120分で大阪港に到達するという想定でございましたけれども、今回の想定では、住之江区で最短で津波が110分で到達するという結果が出てございます。

続きまして、府域の被害想定ということでございまして、まず建物の被害でございますが、建物の被害につきましては、従来想定約1.5倍に当たる最大で34万4,300棟が全壊するという想定されております。ちなみにこれは地震の揺れや津波、あるいは火災によるものということで想定されてございまして、参考までに上町断層帯の地震のときの今の想定では、36万2,576棟ということでございますので、ほぼ同じぐらいの被害が想定されているということでございます。

続きまして人的被害でございます。この死者数ということで、これは最大で建物の倒壊とか津波によって9,800名の方が亡くなられるんじゃないかと想定されております。これにつきましても、上町断層帯地震のときの想定では1万1,952人ですので、大体同規模の1万人程度の死者数が想定されているということでございます。

これにつきましては、今後の本市の方針でございまして、今回の国の公表につきましては、広域的な防災対策の立案などを検討するために、基礎資料ということでマクロ的な推計をされております。ただ、いずれの内容につきましても、ややちょっと不明瞭な点も多数ございます。そこで今年度、例えば水門でありますとか防潮堤の耐震評価をきちっといたしまして、府市共同で南海トラフ地震津波の詳細なシミュレーションを実施する予定でございまして、より詳細な津波高さ、被害想定算定にこれから取り組んでまいりたいと考えてございます。

それから、またその府市での詳細なシミュレーションの結果を踏まえまして、また新たな津波対策の必要性を検討していくとともに、引き続き防潮堤の耐震改修や防潮扉の電動

化整備に取り組んでいきたいと考えてございます。

それからまた、詳細な被害想定に基づく地域防災計画を基本といたしまして、住民などの避難を軸にした総合的な津波対策ということで、津波避難ビルの確保などを推進していきたいと考えてございます。

以上でございます。

○川井田戦略港湾担当課長　戦略港湾担当課長の川井田でございます。よろしくお願いたします。

私から、「特例港湾運営会社への指定申請について」ということで、先日の8月28日に大阪港埠頭株式会社が、特例港湾運営会社への指定申請を行いました。それにつきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

この制度なんですけれども、国際コンテナ戦略港湾の施策とも関連するんですが、港湾法の改正によりまして、まず1つ目が港湾の種類の見直しというのがございました。これは23年3月に公布された改正なんですけれども、従前、特定重要港湾という港の格がございましたんですが、それを改正後で国際戦略港湾と国際拠点港湾というふうに分かれてございます。国際戦略港湾につきましては、国際コンテナ戦略港湾に選ばれました京浜港と阪神港、中で、東京、川崎、横浜、大阪、神戸ということで5港ございます。その特定重要港湾23港の残りの部分が国際拠点港湾という港の種類になってございます。この2つの港の種類におきまして、港湾運営会社制度というのが創設を同時にされております。

これにつきましては、昨年この審議会でもご説明を申し上げましたんですけれども、港湾運営会社という制度を設けまして、国、あるいは港湾管理者からそれぞれの所有の港湾施設を貸し付ける、それと協力、支援なり監督をしながら、この港湾運営会社がコンテナターミナルあるいはフェリーターミナルなどを効率的に運営するという制度を設けてございます。その中で施設整備などを行う中で、無利子貸付金の制度なりで支援をしていくという形でございます。

それで、このスケジュールでございますが、特に先ほどの国際戦略港湾につきましては、この港湾運営会社の指定に係りましてスケジュールの指定がございまして、それで昨年の12月にこの港湾法の港湾運営会社部分につきましての施行がされてございます。それで実は、国際戦略港湾におきましては、一定の期間の間に、基本的に国際戦略港湾の京浜港なり阪神港の中で1つの港湾運営会社を指定するという事になってございまして、その期限が実は28年の6月になってございます。これは、いきなり阪神港なり京浜港で港湾運

営会社が1つというのが、なかなかできるというのが難しゅうございますので、その間の特例といたしまして、それぞれ一旦、例えば阪神港でありましたら大阪港に特例港湾運営会社、神戸港に神戸港の港湾特例運営会社ということに、特例として港湾運営会社制度を設けるということになってございます。

それで今年の6月に、それぞれこの改正の施行時点では阪神港ということになっているんですけども、この6月の時点で特定埠頭群の指定ということを行いまして、それぞれ大阪港と神戸港に特例港湾運営会社を指定することができるという条件が整いました。この指定がありましてからこの4年の間に、例えば阪神港でございますけれども、そこで1つの港湾運営会社を指定するという間の、この1年間の間に特例の港湾運営会社の指定を行うと期限が定められております。それに基づきまして、今回大阪港埠頭株式会社が特例港湾運営会社の指定申請を行ったということでございます。同時に、神戸港の神戸港埠頭株式会社におきましても、この特例港湾運営会社の指定申請を行ってございます。

こちらが、国際コンテナ戦略港湾選定後以降の経過と今後の予定ということになってございます。22年の8月にそれぞれ国際コンテナ戦略港湾に阪神港と京浜港が選定されて以降の経過でございます。これが先ほど申し上げました指定申請になっておりまして、今後の予定といたしましては、秋ごろとなっておりますが、大体2カ月ぐらいかんと思うんですけども、大阪港埠頭株式会社が特例港湾運営会社の指定を受ける見込みとなっております。

それで先ほども少し触れましたけれども、27年までに阪神港で1つの港湾運営会社の指定を受けるべく、27年までに大阪港と神戸港の両埠頭株式会社の経営統合を目指すというスケジュールになってございます。

こちらが、昨年の10月にご審議いただきました折の、効率的な運営を特に促進する区域となっております。これが港湾運営会社が運営する区域ということで、港湾計画上位置づけられているエリアでございます。こちらが夢洲でございます。こちらが国際フェリーターミナル、C8番と9番、こちらがC1番から4番ということで、こちらはフェリーの関係の埠頭でございます。

今回の申請内容の概要でございます。今見ていただきましたエリアを運営するということになってございまして、既に埠頭株式会社が所有あるいは運営している部分、プラス国なり港湾管理者が持っている港湾施設を貸し付けて、コンテナ埠頭、フェリー埠頭を、大阪港全体を効率的に運営するというところで位置づけております。C12番につきましても、

今、認定運営者ということで夢洲コンテナターミナル株式会社さんが運営していただいているんですけども、その契約終了後、YCにつきましては整備後ということになってございます。R5番につきましても、特定事業者という位置づけで大阪港埠頭株式会社がフェリー事業をやっているんですけども、その契約終了後港湾運営会社としての運営をやっていくということでございます。

建設または改良を行う特定荷さばき施設等ということになってございますけれども、これは夢洲YC等で、ガントリークレーンでありますとか、フェリーの施設の整備を行う部分でございまして、これは、特例港湾運営会社の期間の間にやる整備でございますので、28年6月までの間に81億円の整備をするということになってございます。

それで、運営の効率化に資する取り組みでございます。先ほど見ていただきましたように、連続するコンテナ埠頭がございますので、それを一体的運営を促進、推進していくということと、情報化等の推進でありますとか、広域からの貨物集約を特に取り組んでいくということで、こういったことに取り組んでまいりたいと思っております。

最後でございますが、運営の事業の実施時期でございます。これは大阪港全体といたしまして、コンテナ埠頭なりの運営ができる時期ということで、それは今年の12月の末までに実施を予定ということで考えてございます。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○岡本総務担当課長　　ただいまの報告3件につきまして、一括してご質問等がございましたら、よろしくお願いたします。

○横山委員　　南海トラフ巨大地震について、ちょっと教えていただきたいんですけども、今の説明は減災対策について書かれているんですけども、問題はその復旧に向けた対策として、当然津波で道路はやられる、交通手段がなくなるというのが、阪神・淡路大震災あるいは東北での震災での状況だと思うんです。国土交通省でたしか早期復旧を目指した、地方自治体とトラック協会、倉庫協会、船会社等との協定という話が出てきたと思うんですけども、大阪市としてそのあたりをどのように考えておられるのか教えていただきたいと思えます。

○寺田津波対策担当課長代理　　BCPに関連して、近畿地方整備局で、大阪湾としてどういう形で災害時の復旧を考えていけばよいか、特に今回津波の見直しがございましたので、また9月に開催されると思えますが、大阪府などの関係団体も集まりまして、その枠組みの中で、そういう港湾におけるBCPというものを一緒に検討していくというふうになっ

ております。

その中で、津波のときということになりますので、緊急的にまずどこから復旧していくかとかその優先順位といったこと、それから各自治体で限りある緊急物資の資材とかの取り合いになってもいけませんので、それをどういうふうの手配していくかということ。それから、建設協会といった関係団体と現在それぞれ個別には災害復旧に係る協定を結んでいるんですけども、そういったあり方、どういう形で各民間企業様のほうに応援をお願いするのかといったところの枠組みを、今後は議論していくということになってございます。

○横山委員　　ありがとうございました。我々船員の立場で言わせていただきますと、やっぱり地震の後、津波の後というのは阪神・淡路大震災、東北での震災でも分かるように陸上の交通手段というのはほとんどがだめになると。そうするとやっぱり海上からの輸送というのは重要になってくると思っていますので、ぜひ船を使う、あるいは港を整備していかに地震の被害のないところから生活物資を持ってくるというようなことを考えて、被災者が速やかに通常の生活に戻れるよう現実的に有効な協定をしていただきたいと思えます。よろしくをお願いします。

○岡本総務担当課長　　ほかにご質問等ございませんでしょうか。

○北村委員　　今多分、どこの自治体でも自衛隊との連携とか、実際東日本の震災でも起きた状況と一緒に、やっぱり自衛隊の活用とあと被災された人の仮設住宅とかいう場合になったときに、大阪市はある程度計画されているとか、そういう用地、変な話、今のこういう用地がそうなるのかもわかれへんし、そういうのがある程度取り組まれているのか教えてもらいたいと思えます。

○寺田津波対策担当課長代理　　内閣府から南海トラフの新しい地震・津波の被害想定について公表されたところであり、東日本大震災のような大規模広域災害対策は、危機管理室や区役所と連携いたしまして、避難場所とかあるいは緊急資材の保管場所とかも含めまして、トータル的にオール大阪で考えていきたい。

自衛隊との連携とか、そういったところにつきましても、府市の危機管理室のほうで連携いたしまして、総合的、広域的に検討していきたいと考えてございます。

○岡本総務担当課長　　ほかにごございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ないようでございますので、これをもちまして第54回大阪市港湾審議会を終了させていただきます。

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した。

閉 会 11時10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 世 良 亘 印

大阪市港湾審議会 委員 山 野 千 枝 印

付属資料

1. 諮問書

大港湾第1023号

平成24年8月3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1078号

平成24年8月3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「大阪港臨港地区分区の変更（案）」の内容について審議会の意見を求めます。

※ 別添 大阪港臨港地区分区の変更（案）については省略

2. 答申書

大港湾審第 6 号

平成24年8月31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分区の変更について（答申）

平成24年8月3日付け、大港湾第1023号、及び、平成24年8月3日付け、大港湾第1078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。