

第55回大阪市港湾審議会議事録

平成25年2月1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 4
1. 諮問書	2 4
2. 答申書	2 6

1. 開催日時

平成25年2月1日（金）

開会 10時00分

閉会 11時00分

2. 開催場所

大阪市北区中之島1-3-20

大阪市役所P1階会議室

3. 審議会次第

(1) 開会の辞

(2) 挨拶

(3) 議事

1) 大阪港港湾計画の一部変更

2) 港湾環境整備負担金負担対象工事の指定

(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)
- 金 澤 寛 (独立行政法人港湾空港技術研究所顧問)
- 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)
- 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)
- 灘 本 正 博 (大阪商工会議所専務理事)
- 田 邊 昌 宏 (大阪船主会会長)
- 小 嶋 敏 弘 (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)
- 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 三 上 圭 一 (国土交通省近畿運輸局長 大黒 伊勢夫)
- 川 名 一 徳 (大阪海上保安監部長)
- 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)
- 小 西 正 敏 (公募委員)

5. 審議経過

開 会 10時00分

○岡本総務担当課長 大変お待たせいたしました。

本日はご多忙の中、第55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、23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たしているということ、まずご報告をさせていただきます。

それでは、ただいまから第55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、本会議につきましては、大阪市港湾審議会公開基準に基づきまして公開といたします。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。携帯電話につきましては電源をお切りになるか、マナーモードにご設定していただき、審議の妨げにならないようご協力よろしくお願い申し上げます。

初めに、前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。大阪港湾労働組合協議会議長、小嶋敏弘委員でございます。

○小嶋委員 小嶋です。

○岡本総務担当課長 国土交通省近畿運輸局長、大黒伊勢夫委員も新たにご就任をいただいておりますけれども、本日は代理といたしまして三上圭一様にお越しをいただいております。

○三上近畿運輸局次長 三上でございます。

○岡本総務担当課長 なお、竹林委員につきましては間もなくご到着される予定でございます。

それでは、第55回大阪市港湾審議会の開催にあたりまして、港湾管理者を代表いたしまして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。

委員の皆様におかれましてはお忙しい中、第55回大阪市港湾審議会にご出席いただきましてありがとうございます。今日は市役所の屋上になりますP1階会議室で開催させていただいております。市役所までお越しいただきましてありがとうございます。毎年1月、成人式の時に成人の方が鐘をつかれる「みおつくしの鐘」が外にございまして、また、後ほどでもご覧いただければと思います。

港湾関係でございますけれども、2012年の外貿コンテナ取扱量が約210万TEU超となりました。過去最高を記録した昨年より若干下回りましたが、200万TEUを超える取扱量となっております。

我々、国際コンテナ戦略港湾の施策を進めておりますが、安倍新政権の補正予算におきましても、成長戦略の推進の中で明確に国際コンテナ戦略港湾は位置づけられております。

引き続き新政権のもとでも国際コンテナ戦略港湾の推進が図られるものと、期待しているところでございます。

昨年10月には大阪、神戸両港の埠頭会社が特例運営会社の指定を受けておりまして、統合に向けての動きも一段と進んでおるところでございます。引き続き阪神港としての動きを進めてまいりたいと考えているところでございます。

また、世界に目を向けますと、コンテナ積載個数1万個を超える超大型のコンテナ船が欧州航路に投入されるという状況も生まれております。これを契機としてコンテナの大型化に対応するというのも、我々大阪港として求められていると考えているところでございます。

本日ご審議いただく港湾計画の変更案でございますけれども、大阪港で中核的な役割を担います夢洲コンテナ埠頭、詳細は追ってご説明をさせていただきますが、これを国内有数の全長1,350メートルの連続岸壁として効率的に運用できるよう施設計画を見直したいということで、本日の審議会にお諮りさせていただきたいと思っているところでございます。

短い時間ではございますが、ぜひ活発なご審議をいただきますようお願いを申し上げます。冒頭のあいさつとさせていただきます。よろしく申し上げます。

○岡本総務担当課長　議事に入ります前に、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思っております。

まず、1枚ものの次第でございます。次に、これも1枚ものでございますけれども、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。また次に、右肩、資料1と冊子になっております「大阪港港湾計画書（案）―一部変更―」でございます。続きまして、これも冊子になっております資料2、「大阪港港湾計画資料（案）―一部変更―」でございます。また資料3、「大阪港港湾計画の一部変更（案）～説明資料～」でございます。資料4、「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（案）」でございます。また資料5、「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定（案）～説明資料～」でございます。また、参考資料ということで、「府市港湾事業のあり方について」、また「大阪市港湾審議会条例」、「同運営要綱」、「Port of Osaka」、パンフレットになっておりますものと「大阪港案内」をお配りいたしております。お手元の資料に不足等ございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただけましたらよろしくお願ひ申し上げます。よろしいでしょうか。

それでは、以後の議事の進行につきまして、森会長のほうにお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○森会長　おはようございます。よろしくお願ひいたします。

それではまず、議案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村上晴美委員と小西正敏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、早速ですが議事に入りたいと思います。

本日の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12月26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、大阪港港湾計画の一部変更について、2件目が港湾法第43条及び大阪市港湾環境整備負担金条例第9条に基づき、平成24年12月26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、港湾環境整備負担金負担対象工事の指定についてでございます。

まず、審議に当たり、港湾管理者より両議案について一括してご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　おはようございます。大阪市港湾局計画整備部計画担当課長の丸山でございます。

1つ目の議案の大阪港港湾計画の一部変更についてご説明申し上げます。資料につきましては資料1の冊子、資料2の冊子、それから資料3の説明資料でご説明させていただきます。主には資料3、前のスライドのほうにも写してございますこれでご説明させていただきます。

だきたいと思います。

初めに、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、夢洲、大阪港の西のほうにございます埋立地でございますけど、ここにおけますコンテナ埠頭につきまして、コンテナ船の大型化に対応して埠頭運用の効率化を図るため、公共埠頭計画を変更する。これに伴いまして、水域施設計画及び土地造成及び土地利用計画を変更するという事で、現在の計画でございますけれども、このYCは未整備、延長250メートルの水深12メートルのバースというふうになっております。この部分を隣のC12と一体となったような形での変更を計画しているものでございます。

具体的に申しますと、既存の既定計画は、YC、水深12メートル、延長250メートルと、隣にC12、水深16メートルで400メートル、これをC12と一体となった形で、延長650メートル、水深16メートルのバースとして計画しようというものでございます。

これに伴いまして、背後の埠頭用地につきましても、これまでですと少しこの部分が欠けたような形になっておったんですけど、土地利用計画を変更いたしまして、夢洲のコンテナターミナルでいきますと、全体延長が1,350メートルで奥行きが500メートルという、大規模なコンテナ埠頭として一体的に運用するという事を計画しているものでございます。

この埠頭の水深を深くすることに伴いまして、当然、前面の水域施設、航路・泊地、あるいは泊地につきましても水深を深くすることが必要でございますので、これまで水深12メートルの泊地というのは16メートルにして、計画を変更するものでございます。

ただ、夢咲トンネルが通っておりまして、どうしてもトンネル海底部から陸上部に上がってくる途中段階にかかってしまうということもあって、少し16メートルが確保できない部分がございますので、航路・泊地の形状が変更されてございます。

次に、計画変更に至りました理由でございます。大阪港を取り巻く状況の変化でございますけれども、皆さんもご承知と思っておりますけれども、1999年の段階から世界のコンテナ物流というのは、2010年になりますとアジア域内でのコンテナ物流が非常に多くなっている、アジアを中心として、北米あるいは欧州といったところとのコンテナの増加量というのが非常に多くなっているという状況でございます。その中で、船会社におかれましてはコスト削減ということで大型のコンテナ船を長距離でコスト削減の効果が高いという

ことで、1万TEUを超えるような超大型船につきましては、欧州航路、アジアと欧州を結ぶような長距離の航路に投入されようとしてございます。

これに伴いまして、超大型船が欧州航路に入りますので、これまで欧州航路で運航されていた船が、欧州よりは少し距離の短いアジアと北米をつなぐような航路に転配、カスケードと言っていますけども、されてきて、さらに北米航路の船舶がさらに距離が少し短い豪州航路、豪州航路のものが東南アジア航路という形で、全体として転配されてきて、全体としての船舶は大型化が進んでいるという状況がございまして。さらに、大阪港におきましても、北米航路を運航されている船社さんが寄港されておりますけど、そちらからも、大阪港に8,000TEUを超える船を入れたいという話がございまして、ハードの面で、航路の水深、あるいは埠頭の状況でなかなか入れないというご意見もお聞きしているところでございます。

さらにまた、東南アジアのところにつきましても、これまで大阪港は、中国、それから韓国、台湾といったところからの船が多かったわけですし、対象となっておりました船舶も1万総トン、1,000TEU程度からそれ以上というところだったんですけども、アジアの域内におきましても中国をはじめとして人件費が高騰してきていることもあって、アジアの中で生産拠点がマレーシアであるとかベトナムとか、そういったこちらのほうに、少し遠いところに移ってきているという状況がございまして。その中で、船舶につきましてもこれまでの1,000TEUクラスから少し大きくなったような形になって、そういった船が大阪港に寄港している数は増えてきているという状況がございまして。

これを少しデータで見ますと、北米航路につきまして、コンテナ船の入港隻数の船型別のシェアがございまして、平成16年は①番が63%、①番は5万総トンを超えるような水深15メートル以上を必要とするような船舶でございまして、これが63から69パーセントで、わずかではございますけども増えてきているという状況がございまして。

それから、東南アジア航路につきましても、同じ年度で比較しますと、平成16年では、水深14から15、あるいは15メートル以上の船舶が平成16年の段階ではなかったわけですけど、平成23年になりますとそういったところが出てきて、⑤というところの11から12メートルというところも非常にシェアを伸ばしてきていると。全体として、このあたりが大きくシェアを伸ばして、大型化が進んでいるんじゃないかと思っております。

それから、貨物量につきましても、現在の港湾計画の目標は、平成20年代後半に240万TEUを目標にしてございまして、その目標値に向かって、若干景気の影響もあ

ってでこぼこはございますけども、平成23年が217万TEUで、平成24年が212万TEUということで、少し下がってございますけども、計画値に乗っているような形になってございます。

これを航路別に見ますと、この一番上の数字が近海航路で、中国・韓国等なんですけれども、これにつきましては目標年次に向かって当初は順調に来ていたんですけども、近年は少し横ばいになってきているという状況です。

一方で、東南アジア航路、この赤いところなんですけれど、これについては当初の見込みよりもかなり上向いて、最近になれば非常にぐっと上がってきていて、その分こちらの近海のほう下がっているという状況で、こういったところからも東南アジア航路の貨物量が増えている、大型化ということも見てとれるんじゃないかなと思っております。

さらに、今までの海の側の状況でございますが、陸の側の状況としましても、昨年の審議会でもご議論いただきましたけれども、この夢洲の背後のところを産業物流ゾーンにしようということで今取り組んでございまして、今年度末、もしくは来年度にはこの売却なり募集を始めていきたいと思っているんですけども、こちらに企業あるいは工場、物流施設といったものを誘致しようということで取り組んでございます。夢洲全体につきましては、国際戦略総合特区ということでも指定されてございます。こういった中で、こちらに企業立地を進める中で、やはり立地企業とそこから出てまいります貨物物流が、この夢洲ターミナルを使われるということもあって、やはりこの夢洲コンテナターミナルの貨物量の増加というのも見込めるんじゃないかということで、ここでの効率的な運営がさらに必要になってくると考えてございます。

こういったことで、YCとっておりましたC12の隣の岸壁につきまして、大型化に対応するような形で計画を変更しようということで、これまで水深が12メートルしかなかったものですから、大型船はこのC12番の16メートルのところにはしか停められなかったんですけど、これを少し南の側に寄せることができ、係留スペースが全体として950メートルを活用できるという状況になると思っています。

そうしますと、これは例えばですけども、これまでですと近海航路で3隻入って、大型化している東南アジア航路を入れようとしますと少しはみ出るということで、なかなか全体として有効活用できなかった。それが北米航路の大型船を一番南側に寄せることで、近海を3隻入れても東南アジア航路の大型化しているものも利用できるということで、全体として非常にバース延長を効率的に使えるんじゃないかというふうに思っております。

冒頭申し上げましたように、この航路・泊地が、夢咲トンネルが海底から陸上部に上がってくるために水深16メートルを確保できないということで、こういう形状になってしまいうんですけども、これにつきまして、やはり航行安全の点が非常に懸念されるところでございました。断面でいいますとこの部分が掘れないところなんですけれども、今回の計画位置が一番手前になりますので、さらに関門の近くということで、船舶も非常に輻輳するようなところですので、ここに安全に、かつ円滑に接岸できるのかということにつきまして、海事関係者の方にお集まりいただきまして、別途、夢洲コンテナターミナルにかかる航行安全検討会というのを実施いたしましております。その中でシミュレーションを実施しておりまして、この新しい埠頭に大型船がきちんと離着岸できるのか、それから航行安全について新たなる課題はないのかということを検討いたしました。これはシミュレーションの結果なんですけれども、大型船の離着岸は可能という結果をいただいております。

ただ、別途航行安全についての情報提供、あるいはその運航調整の必要性、それから水深16メートルを確保できる線として屈曲点がございまして、この点をきちんと明示するべきだというご意見、課題の提起というのがございました。

その他の変更内容でございまして、効率的な運営に関する事項という、これは運営会社が運営するエリアを指定するものでございまして、これまでYCと表現したものを、C12水深16メートルの延長650メートルとして、一括して区域として指定してございます。それから、直轄工事として今回の部分も工事いたしますので、改めてそれについての指定をしてございます。

それから、これまでYCは耐震バースではなかったんですけども、C12と一体、650メートルとなることによりまして、耐震化の施設として図られるということで、夢洲のコンテナ埠頭は1,350メートル全体が耐震化されるということになります。

それから、最後には環境に対する影響でございまして、水深が深くなりますけれども泊地の面積も減るということもあって、浚渫土量はこれまでの計画とあまり変わらないということと、それから土地利用の面積も、埠頭用地が広がりますけれども全体から見ますとわずかということもございまして、環境負荷は軽微であるということで、環境に与える影響も軽微と考えてございます。こういったことから、今回の変更に至ったものでございます。

今後の予定でございまして、本日の港湾審議会を経まして国土交通大臣に計画書を出しまして、3月に交通政策審議会港湾分科会が予定されてございます。この答申を経

まして、最終的に告示ということになってございます。

簡単ではございますけど、説明については以上でございます。

○鈴木環境整備担当課長　引き続き、環境整備負担金の説明をさせていただきます。私は環境整備担当課長、鈴木でございます。よろしくお願いいたします。資料につきましては資料4と5でございます。説明につきましては資料5のほうで説明をいたします。

まず、負担金制度の概要でございます。これをご説明させていただきます。負担金というものは、港湾の環境の整備、保全のために港湾管理者が行いました工事の費用の一部を、臨海部に立地されています事業者の方にご負担をいただくという制度でございます。昭和48年の港湾法の改正を経まして、昭和55年に条例化いたしまして、それに基づき徴収いたしてございます。

まず1点目、負担対象工事でございますが、これにつきましては陸域にございます緑地あるいは海浜等の建設改良工事、維持工事といったもの、それから水域にございます公害汚泥浚渫工事、それから同じく水域の沈廃船処理あるいはその清掃工事といったものを対象としてございます。

次に、2点目、負担対象事業者でございますが、これにつきましては工事完了日に陸域でございます臨港地区、並びに水域でございます港湾区域内において、事業場の敷地面積の合計が1万平方メートル以上の事業者を対象としてございます。

次に、負担割合でございます。これにつきましては、港湾法に基づきまして原則2分の1でございます。ただし、工事の種類あるいはその規模等を考慮いたしまして、2分の1から3分の1の範囲で定めてございます。

実際に各事業者様にご負担いただく額は、敷地面積割合に応じて徴収するということとなります。

次に、負担金の算定でございます。算定式でございますように、負担金は工事費に、先ほど申しました原則2分の1の負担割合を掛けまして、それを負担区域内における事業者の全敷地面積の合計で割りまして、その額に負担対象事業者の敷地面積を掛けるという計算方法で算定をいたします。

次に、負担金の徴収権につきましては、港湾法に基づきまして港湾管理者に付与されてございます。以下、徴収の流れにつきましてはこのフローのとおりでございます。

前年度までに実施した港湾工事がございます。それに基づきまして、市長が負担対象工事を指定するときには、この審議会の意見を聴取する必要がございます。本審議会の答

申を得た後、負担対象工事の指定の告示を行いまして、それから確定通知、そして減免等の申請の後、納付手続という形で進めてまいります。

次に、港湾審議会への諮問でございます。今回につきましては、平成24年3月31日までに本市が実施しました港湾工事につきまして指定を行います。そのため、あらかじめ港湾審議会の意見を聴くものとなっております。

諮問内容につきましては、こちらに示しています8項目、工事の種類、名称、実施された場所、完了日、工事に要した費用、負担区域、負担割合、そして負担区域内の事業場の敷地面積の合計の、計8項目でございます。

次に、この8項目を整理し直した表がこちらでございます。工事の種類ごとに整理してございます。参考として表の右側に記載いたしております1平米当たりの単価というものが工事の種類毎にございまして、それらを合計いたしました6.41円に事業者の敷地面積を掛けますと、それぞれの事業者様にご負担いただく額の目安が出てくるということになります。

それと、負担割合につきましては、これは港湾法に基づくと原則2分の1ということになりますが、港湾環境整備施設の建設改良工事並びに公害汚泥浚渫工事につきましては、事業費が膨大であるということもございまして、負担割合を32分の1と低く設定してございます。それとあわせて、此花区の舞洲にある緑地でございますが、これも大規模な緑地で、かつ市外の方の利用もあるということで、16分の1と低く設定してございます。

これらの工事に要した費用でございますが、合計額は4億4,800万円ということで、これは昨年比で1億3,000万円の減ということでございます。1平米当たりの単価は先ほど説明しましたように6.41円、これは前年比の1円減ということになります。それから負担対象事業者数につきましては、前年どおり137社でございます。今回の諮問内容で計算いたしますと、最終的に事業者様にご負担いただく負担金、負担徴収額の合計額は約5,000万円となり、前年より500万円の減になる予定となっております。

次に、負担対象工事の実施された位置を示してございます。建設改良工事につきましては、港区の、中央突堤の緑地、それと大正区の鶴浜緑地の2カ所で実施したものでございます。それから維持工事につきましては、これは此花区から港区、大正区、住之江区と、港内全域にわたる緑地の維持工事全般を実施したものでございます。公害汚泥浚渫工事でございますが、これは大正区のあたりの内港、福町堀並びに木津川運河の浚渫等を実施したものでございます。最後の港内清掃につきましては、これは港内全般におきます清掃工

事を実施したものでございます。

以下、工事の概要であります。まず建設改良工事につきましては、中央突堤緑地、鶴浜緑地において実施したものでございます。維持工事につきましては住之江区のコスモスクエア海浜緑地、舞洲緑地といったところで実施したものでございます。公害汚泥浚渫はこういう形で、木津川運河等で実施したものでございます。それから港内清掃というのはこういう形で実施したものでございます。

説明については以上でございます。よろしくお願いいたします。

○森会長　　どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様から意見を聞く前に、先般1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したいと思います。徳平部長、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1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一部変更及び港湾環境整備負担金負担対象工事の指定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、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

委員の皆様いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○小西委員　　小西です。

YCについて、C12と一体ということで計画を変更されるということなんですけども、資料3の6ページの課題において、環境負荷についてあまり影響がないということなのですけれども、そういった環境負荷について具体的な資料があれば示していただきたいし、水質的にどのような環境負荷がかかるのか、ちょっと説明していただけたらありがたいんですけど。

○森会長　　事務局のほう、よろしいでしょうか。

○丸山計画担当課長　　計画担当課長の丸山でございます。後ろから失礼します。

環境影響につきまして、資料3の2ページを見ていただくとちょっとデータがございま

すけれども、変更になっている部分につきまして、水域施設計画で泊地と航路・泊地がそれぞれ0.5ヘクタール、それから1.1ヘクタールマイナスになってございます。ただ、水深は12メートルから16メートルということで深くなっているということで、ここで浚渫土量の若干の変更がございまして、具体的に申しますと、全体での浚渫土量167万 m^3 から169万に2万 m^3 だけ増えるということで、全体からしますと約1パーセントの増加ということになってございます。

それから土地利用につきましても、埠頭用地が増えまして、その分港湾関連用地が減るということで、それぞれ2.4ヘクタールのプラスマイナスでございまして、これも全体から見ますと2.5から3パーセントぐらいの増減ということで、これに伴います交通量につきましても、全体の面積からするとその2パーセント、3パーセントぐらいということもございまして、軽微というふうに判断しているところでございます。

以上です。

○森会長　ありがとうございました。よろしいでしょうか。

ほかに。はい、どうぞ。

○世良委員　今の説明のところともちょっと絡むのですが、先ほどの説明のときに、水域施設で泊地、航路・泊地の面積で、前の計画では12メートルになったところが外れるので、全体として土砂がそんなに増えないという説明があったかと思うのですが、逆にこの外れたところの水深というのはどういうふうな形で維持される計画なのでしょうか。説明資料3の8ページのところを見ますと、断面図のところ、最終的にはちょうどスロープになっているところでも最後12メートルは確保されるように見えるのですが。

○丸山計画担当課長　お答え申し上げます。

この部分につきましては、計画上としては航路・泊地の形状が変更になりますので、これまで12メートルに浚渫すると言っていた部分は現状水深のままという形になります。

ただ、今の資料3の8ページでもご紹介しましたが、夢洲コンテナターミナルにかかる航行安全検討会でも、やはりその延伸した部分への着棧のときに少し風等の影響で南側にずれる可能性もあるので、できるだけ水深は確保してほしいというご意見がございました。ですので、そういったことも踏まえまして、実際浚渫するに当たりましてはできるだけやはり維持浚渫なり、そういう形の中で検討をしていきたいと、水深確保ということには努めていきたいと考えております。

以上でございます。

○世良委員 実際には船が通らないといっても、近傍を通るときにはやはり浅くなっているとそれだけで船の運動に影響を与えますので、できるだけ水深の確保、よろしく願います。

○森会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかにはいかがでしょうか。ご意見、ご質問、どちらでも結構ですけれども。はい、どうぞ。

○灘本委員 資料5の3ページに、港湾整備負担金制度について出ておりますけれど、この表の流れの中の下から2つ目に負担金の減額免除という項目がありまして、公益上その他特別の事由がある場合、負担金の額の減免を行うと書いてあります。これは具体的に、どういうケースにこの減免が行われることが想定されているのかということをお教えいただきたいんです。また、今回の場合、そういうことが想定されているのかどうか、あわせて教えていただけませんか。

○鈴木環境整備担当課長 環境整備担当課長の鈴木でございます。座ってお答えさせていただきます。

減免につきましては大阪市港湾環境整備負担金条例施行規則に規定がございまして、その第5条に負担金の減免という項目がございまして。主にこれは公益上の理由ということで、これを挙げますと、その緑地等の規模が当該負担対象事業者の工場又は事業場の規模と比較して相当程度以上達していると市長が認めるとき、その他、市長が特に認めるとき、あるいは市長が公益上の理由から特に必要であると認めるときという項目に該当すれば減免させていただくということになります。

以上でございます。

○灘本委員 今回はそういうことで想定されているのでしょうか。

○鈴木環境整備担当課長 今回というのはどのような。

○灘本委員 今回の、この負担金の対象工事の指定の場合ですね。

○鈴木環境整備担当課長 今回につきましても、例年のとおり、一定規模以上の緑地等を整備されている事業者の方への減免を想定しております。具体的に申し上げますと2月中旬に負担対象事業者の方へ負担金額の確定通知書と減免申請のご案内を送付させていただきます。次に減免対象となる方から減免申請書を提出していただいたうえ内容を審査し、減免額を決定させていただきます。3月上旬に減免後の負担金額による納入通知書を負担対象事業者の方に送付し、3月末を期限として納入していただく予定にしております。

○灘本委員 わかりました。

○森会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○灘本委員 はい。

○森会長 ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○小西委員 先ほどの負担金対象工事の件なんですけども、大阪市の場合は2分の1から32分の1の負担割合を段階的に決められているんですけども、他の港湾都市ではこういう負担割合はこういう定め方をされているのか、もっと緩やかな、減免を含めて負担割合の幅をもっと広げているのかどうか、その辺をちょっとお聞きしたいんですけど。

○鈴木環境整備担当課長 環境整備担当課長、鈴木でございます。お答えいたします。

環境整備負担金の負担対象工事につきましては、これはまずもともと港湾法に位置づけられておりまして、その後、国土交通省の指導のもと、全国の大きな港、6大港と申しますが、その中で一定の方向性を決めまして指定させていただいているものでございます。

負担割合につきましては、おおむねそれぞれの都市の、地方の事情によりまして、変えてございます。我々と同じように、変えているところはあるというふうに聞いてございます。

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。

ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○世良委員 たびたびすいません。

今回のコンテナバースのところで、C12を延長して16メートルにするということなんですけども、この奥のところのC10、C11、こちらのほうも、前面が16メートルあるんですけども、岸壁のところ、これ15メートルを将来16メートルに変えるとかいうような可能性はあるのでしょうか。

大型船を入れるのであればやはり奥の広いところのほうが入れやすいと思いますし、全体が16になればいろいろフレキシブルに対応できるようになるということもあると思いますので、例えば水深の維持で、実際にこの前面とかをまだ掘らなきゃいけないときには16にするとかいうようなことができれば、将来的には船を操縦する人にとっても楽になりますし、コンテナバース部分の有効利用という意味でも役に立つのではないかと思うのですが、現状では十分ということなんですけども、将来性というものについて、もし何かあれば教えていただけますでしょうか。

○丸山計画担当課長　　お答えいたします。

奥のほうの水深を深くしたほうが操船しやすいというご意見は、先ほど申しあげました検討会の中でもございまして、計画変更するなら手前よりも奥の方が良いというご意見もございましたけども、岸壁築造の順番でいきますとC11番ができて10番ができて12番ということで、C11番から始まっているところがございまして、また、増深することになりますと、構造的に15メートルで設計したものを16メートルにするということなので、やはり相当の変更、特に耐震強化岸壁でございまして、それなりにやはり工事も要るだろうということもございまして、今の15メートルを16メートルに増深するという計画は、現在のところは持ってございません。

しかしながら、将来の大型船の傾向というのが、我々の今の計画を超えるようなときには、そういったことも含めて将来の課題というふうに考えさせていただきたいと思います。

以上でございます。

○森会長　　ありがとうございます。よろしいですね。

○小西委員　　資料2の5ページの図3の3、あるいは図3の4なんですけども、出港時の航路のいわゆる方向転換の関係なんですけども、この円の中での方向転換を予定されているということなんですけども、当然、このC10の一番端に、越えると水深が変わるということで、この円内の650メートル以内で方向転換をされるということなんですけども、当然、今後大型化されることによってかなり窮屈になるんじゃないかと考えるんですけど、その辺はどのように考えてはるかどうかお聞きしたいんですけど。

○丸山計画担当課長　　お答えいたします。

おっしゃるとおり、この操船例図の円の中で回頭するということが計画をしております。ですから、C12のところから、少し北側のほうに船をタグボートによって引っ張り出して回頭していくということになります。大型化してございますけれども、全長書いてございます、C12対象船舶325メートルということで、基準ではその2L、船の長さの2倍、325メートルの2倍、650メートルを確保できれば、操船、回頭できるということで基準が定められてございますので、この中で回頭できるんじゃないかと思ってございます。

以上でございます。

○森会長　　よろしいですか。

○小西委員　　はい。

○森会長　ほかの方はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにご意見、ご質問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一部変更及び港湾環境整備負担金負担対象工事の指定につきまして、原案のとおり適当であると答申を行うことにご異議は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ようですので、原案のとおり適当であると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ので、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、委員の皆様方、活発なご審議賜りましてありがとうございます。本来であれば、これをもちまして閉会というところで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うことで、府市港湾事業のあり方について、事務局のほうからご報告をさせていただきます。

○高橋港湾再編担当課長　貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。府市港湾事業のあり方ということで、府市の港湾管理者の統合を担当しております、私、港湾局、港湾再編担当課長の高橋と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、現在、大阪府市で取り組んでおります状況につきまして、参考資料に基づ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。

前にもございます、お手元の参考資料の2ページでございますが、我々、府市港湾事業のあり方ということで新港務局というものを設立いたしまして、府市の港湾管理者の統合を目指すということでしております。基本的方向性でございますけれども、ちょっと短いので読ませていただきますと、「大阪湾諸港の港湾管理者の一元化の第一ステップとして、物流に特化し、また機動的・柔軟なサービスの提供が可能な「新港務局」により、府市の港湾管理者の統合（大阪港・堺泉北港・阪南港）を目指す」ということで、これは昨年6月にございました大阪府市統合本部会議で確認されました、基本的方向性でございます。真ん中の地図をごらんいただきますと、現在、一番左の端ですけども、神戸港から尼崎西

宮芦屋港、大阪港、それと堺泉北阪南港ということで、大阪湾域にはこの4つの大きな港がございます。これを最終的には右端、ステップ2、すべてを1つにした、我々は大阪湾諸港の一元化と申していますが、この4つの管理者を1つにした形を目指していく。その中間の第1ステップとして、真ん中の絵でございますステップ1、大阪、堺泉北、阪南港、こここのところの府市の港湾管理者の統合を目指すというのが基本的な方向性でございます。その効果としましては、下のほうに4つ書いてございますけれども、湾の一元化の促進に寄与するでありますとか、あるいは双方の管理者に持っております人材やノウハウ、予算の有効活用といったものが図れるでありますとか、役割分担あるいは重複機能の集約を行うことで、利用しやすい港、あるいは港の有効活用を図っていききたい。それと窓口の一本化などでスケールメリットが出てまいりますので、皆様方、利用者の方々に提供できるメニューも多様化していくんじゃないかといったところが、効果として今考えておるところでございます。

続きまして、港務局というものでございますけれども、あまり聞きなれないお言葉かと思うんですが、港湾管理者の経営形態としましては、ここがございます港務局に法律上は広域連合、これは今現在どこもございませんけど広域連合、それと一部事務組合、大きな港でいいますと、名古屋港さんが名古屋港管理組合というものをつくってやっておられます形態、それと今、我々大阪府市もそうなんですけれども、自治体が単独で管理者となるという形態がございます。

この中で、我々が目指そうとしている港務局なんですけど、これは現在の港務局の概要を示したものでございますけれども、主なところだけ言いますと、まず港湾法の4条というところで、施設の管理者として地方公共団体が設立することができるということになっております。法人格としましては、非営利目的の公法上の法人、営利を目的としない法人ということで、例えばNHKさんが放送法に基づく公法上の法人となっておりますけれども、そういったぐいのものでございます。ですので、地方公共団体ではございません。

業務としましては、港湾法12条に規定する業務、これは港湾管理者の業務を列記してあるんですが、港湾管理者ですので当然港湾の仕事をやっていくという組織でございます。

次のページでございますが、この港務局で何をやっていこうかというのがこの図表でございます。この大きな枠、府市港湾局で共通の事業ということでまずありますのが、港湾管理者として、当然のことながら港湾事業をやっております。そのほかに埋立事業でありますとか環境事業、フェニックスとかもその一部になってきますけれども環境事業、それと

海岸管理者の業務として、これは防潮堤の整備とかの防災関係の仕事といったものを、我々、今、府市の港湾局共通でそれぞれの仕事としてやっておる部分でございます。

下のほうに、それぞれがやっておる業務として、大阪府さんでありましたら地方港湾の管理とかいった仕事がございますし、我々、大阪市のほうでございますと集客施設等の管理運営といったものがございます。これを府市港湾の港湾管理者の統合で新港務局をつくるにあわせて、先ほどございましたように、ここは物流に特化してやっていきたいということで、港湾関係の事業につきましては、引き続きこの新港務局というところで私たちがやっていく。それ以外のところにつきましては、新港務局以外ということで、現在でいきますと府市の各部局のほうにこの仕事は引き継いで、自治体業務としてやっていただくとということで、この状態をイメージして、我々、今取り組んでいるところでございます。

この状況にしようとする、次のページでございますけれども、法律の改正が必要となってくるということで、細かい説明は省略させていただきますけれども、ここがございます(1)番、(2)番が業務系の法律、先ほどのように業務を分けようとする、海岸法でありますとか港湾法という法律を改正しないとできないところがございますので、ここを改正してほしいと。(3)番、(4)番につきましては、これは制度、仕組み系の法律でございます、港務局の経営基盤が安定する制度、これは税制の話でございますけれども、こういったところありますとか、我々が自治体から港務局へ移行していくということで、それに伴います手続関連、権利義務の継承関連といったところの制度、仕組みの法律の改正が出てまいりますので、これが(3)番、(4)番というところで、こういったところの法律改正をしていきたいということで、これは法律関係でございますので、国のほうで改正をお願いしたいということで、8月以降ほぼ月1回のペースで、私ども、協議を今お願いしているといった状況でございます。

最後に、6ページのほうでスケジュールを示させていただいております。先ほど申しました24年6月というところに、基本的方向性案の取りまとめとありますが、これが一番最初に申しました基本的方向性でございます。その後、私どもが目指しております時期としては、この27年の当初、27年4月1日が今、府市統合ということで、広域自治体と特別区ということで取り組んでおりますけれども、それに先立ちまして、26年度中、26年度の第4四半期をイメージしておりますけれども、そこでこの新港務局を設立して、港湾の仕事をこちらのほうでやっていきたいということで取り組んでおります。そのためには

この25年度中に先ほどの法改正が必要となってまいりますので、ここのところを何とかお願いできないかというところで、先ほどの国のほうとの調整に取り組んでいるということとございまして、早ければ26年度、27年1月をめどに、この取り組みを進めているという状況でございます。

説明につきましては以上でございます。

○岡本総務担当課長 　　ただいまの報告につきまして、ご質問等がありましたらよろしくお願いたします。

○竹口委員 　　大阪湾水先人会の会長の竹口でございます。

今、大阪府さんと大阪市さんが府市統合ということで、海岸法、港湾法、地方税法等の改正という説明がありましたけども、私ども海で仕事をしている者からしますと、このほかの港則法という法律の定義との整合性がとれないのかなど、単なる希望でございます。

関係の部局の方が出席されている中で、いろいろと港湾局様の意向はよくわかりますが、利用している者からすると、定義が違うということで迷うところがあるという実情だけ説明させていただきます。よろしくお願いたします。

○高橋港湾再編担当課長 　　港湾再編担当課長、高橋でございます。

いろんな法律、例えば税関さんでありますとか保安庁さんでありますとか、それぞれの所管によりまして、いわゆる港と申しますけども、港の範囲自体も異なっているということは我々も承知はしております。ただ我々、今取り組んでおりますのはあくまで管理者の統合ということですので、いわゆる港湾法に定めます港湾区域を管理する管理者を統合するということですので、そこのところ実情は知っておりますけども、我々の取り組みの中で、今そこまではまだ踏み込めていないという実情でございますので、ご理解賜りますようお願いいたします。

○岡本総務担当課長 　　ほかに質問等ございませんでしょうか。

○小西委員 　　公募委員の小西です。

新港務局制度ということなんですけども、一応新たに府市統合されて、港務局という形で地方公共団体から独立したこういう局を設けられるということなんですけども、ただ、港務局は物流あるいは港湾の維持管理のみで、あとのそれに付随する環境事業とか埋立事業とかその他事業は、府あるいは市の各部局での地方公共団体でやられるということなんですけど、その辺がなかなか見えてこない中で、先ほどおっしゃったことも関連するんですけども、結局、各部局ばらばらでやられる可能性が高いように思うんです。今まで港湾

局一本で一応窓口としてやられてきたものを、物流関係の業務を新港務局が担うということで、それ以外のそれに付随した事業は全部、府あるいは市の関係部局に事業を任せるといことは、新港務局と地方公共団体の部局との関連性とかかかわりがどうなのかがちょっと見えてこないですけど、その辺はいかがでしょうか。

○高橋港湾再編担当課長 お答えさせていただきます。

例えばですけども、一番わかりやすい例で言いますと、上のところから点線の入っているところにあります道路とか緑地というものがあるんですが、臨港地区内、港湾のエリア内にあります道路、緑地というものも、我々、港湾管理者が管理しております。この道路とか緑地と申しますのは、市内の内部にあります道路、緑地と当然同じような方々が同じような目的で利用されるものですので、そういったものにつきましては、一元的に道路を管理する部署、あるいは緑地公園を管理する部署でやってもらったほうが、むしろ効率的かなということ考えております。

ここに書いてございます海岸事業、いわゆる防災の仕事ですけども、防災の仕事につきましても大阪府域内あるいは大阪市域内、実は港湾だけじゃなくて、当然河川とかいろんなものがございます。大阪府域でいえば、港湾以外にも海岸線がございます。そういったところも一元的に、今であれば、同じ大阪市長あるいは大阪府知事が管理しておりますけども、港務局ができますとそここのところがばらばらになりますので、そこは防災につきましても、自治体の側で、それを1人の首長のもとで一括で管理したほうがむしろ効率的ではないかなということ考えておまして、一応、こういう業務の区分けということに今させていただきます。

それとあともう1つ、この港務局と自治体の関係なんですけども、港務局と申しますのは、一番最初に港務局の資料でちょっとご説明しましたけども、地方公共団体が出資をしてつくるといことになっております。これ、民間の方々の出資を仰ぐということは法律上できないことになっております。なので今回、大阪府市でつくるとい港務局というものについては大阪府と大阪市しか出資ができない、いわば親子関係でいうところの親会社みたいなものが大阪府と大阪市になる、そういった関係でございます。

以上でございます。

○岡本総務担当課長 よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

ないようでございますので、報告事項については以上で終了させていただきます。

この際、委員の皆様方から何かご質問、ご意見等ございましたら。よろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして第55回大阪市港湾審議会を終了させていただきます。
本日ご多忙のところ、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00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 村 上 晴 美 印

大阪市港湾審議会 委員 小 西 正 敏 印

付属資料

1. 諮問書

大港湾第 2138 号

平成24年12月26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 - 一部変更 - 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 2143号

平成24年12月26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

港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（諮問）

標題について、別紙議案のとおり定めたいので、港湾法第43条の5第2項及び大阪市港湾環境整備負担金条例第9条第2項の規定により諮問します。

※ 別紙 港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（案）については省略

2. 答申書

大港湾審 第9号

平成25年 2月 1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 - 一部変更 - 及び港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（答申）

平成24年12月26日付け、大港湾第2138号、及び、平成24年12月26日付け、大港湾第2143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。