

# 第58回大阪市港湾審議会議事録

平成26年2月6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26年2月6日（木）

開会 14時00分

閉会 15時04分

## 2. 開催場所

大阪市北区中之島1-3-20

大阪市役所地下1階第11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

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)
紅 谷	昇 平	(神戸大学大学院特命准教授)
嘉 名	光 市	(大阪市立大学大学院准教授)
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)
寺 元	清 隆	(大阪船主会副会長)
溝 江	輝 美	(大阪港運協会会長)
高 宮	成 昭	(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理事)
代 宮 本	浩 司	(財務省大阪税関長 山 田 秀 樹)
代 山 口	直 人	(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	(大阪海上保安監部長 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 14時00分

○岡本総務担当課長 大変お待たせをいたしました。

本日はご多忙の中、第58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28名のうち、23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冒頭ご報告いたします。

それでは、ただいまから第58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、本審議会は、大阪市港湾審議会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、報道機関も含めました皆様方にお願いがございます。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、ご協力よろしくお願い申し上げます。

初めに、今回の審議会より新たに委員になられた方につきましてご紹介をさせていただきます。全日本海員組合大阪支部支部長、高宮成昭委員でございます。

○高宮委員 皆さん、こんにちは。全日本海員組合大阪支部支部長の高宮です。本委員会より委員となりました。今後ともよろしくお願いいたします。

○岡本総務担当課長 ありがとうございます。

それでは、第58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て、大阪市港湾局長の徳平よりご挨拶申し上げます。

○徳平港湾局長 大阪市港湾局長の徳平です。開会に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

本日はお忙しい中、第58回の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。平素から大阪市、大阪港の港湾行政に一方ならぬご理解とご協力を賜っておりますことを改めて感謝申し上げたいと思います。

さて、大阪港の最近の状況ですが、まだ速報値ですが、2013年の外貿コンテナの取扱貨物量が219万TEUを超えるという結果になりそうです。確定値がまだですので、確かなことは申し上げられないのですが、3年前の2011年に217万TEUを記録し、これが過去最高でしたが、2万TEU余りですが、それを超えるということで、大阪港としては過去最高の外貿コンテナ貨物量を記録したということになります。

景気の動向がこれからよくなっていくと言われておりますので、海上運送量といえますか、取扱貨物量は若干その景気に遅れて統計的には現れてくるというふうになっておりますので、景気がよくなれば、半年遅れぐらいで量が動くのかなと思っており、2014年はさらに大阪港での取り扱いが増えるように我々としては期待しております。

また、ご承知のとおり国際コンテナ戦略港湾の阪神港ですけれども、大阪港では残っております施設整備、夢洲のC12の延伸部分の工事が進んでおりますし、主航路のマイナス16メートル化の工事も進んでいるということで、これらが一定そろいますと、ハード整備としてはほぼ完了を迎えるのかなと思っておりますが、創貨、集貨という面ではまだまだこれからですので、ぜひとも今後とも力を入れていきたいなと思っております。

また、神戸、大阪の両埠頭会社の統合というの大きなテーマになっておりますし、私どもとしては、それが実りあるものになるように、今、両者、両港で協議を進めているところであります。できるだけスピード感を持ってやっていきたいと思っておりますので、今後とも皆様方のご協力をよろしくお願いしたいと思います。

また、大阪府・市の統合の関係では、大阪港と堺泉北港、阪南港の港湾管理を一元化していこうということで、統合の話を進めております。ただ、当初想定しておりました新港務局、港湾法に基づきます港務局という形態をもとに、新たな港務局ということで国土交通省とお話をさせていただいていますが、法令の改正も含めて難航しております。そんな中で、実質的に港湾管理の一元化の実をとれないかということで、現在は大阪府・市で行政委員会をつくりまして、その行政委員会を府・市で統合していくという、そういう新たな方向に向かって、今、両者検討を進めているところであります。またいずれの機会にその形態についてもご報告できるものと思っております。しばらくはご注視いただければと思っております。

本日は、フェリーの大型化に対応するためのフェリー埠頭の施設計画の一部変更ということでご審議をお願いすることにしております。フェリーにつきましては、高速道路料金の値下げ問題に端を発しまして、燃料油の高騰でありますとか、そういうことで経営状況

は必ずしもよくないとお聞きしておりますけれども、最近の統計では若干フェリー貨物のほうも利用台数が増えてきたと聞いております。そんな中で、より効率的な経営・運航を図るために、フェリー船舶の大型化というのが進められておりますので、それに対応する施設整備の計画変更になります。今日をご審議のほどよろしくお願ひしたいと思います。

以上、簡単ですが、ご挨拶にかえさせていただきます。本日はどうぞ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、1枚物になります次第でございます。次に、これも1枚物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。次に、本日の座席表でございます。次に、右肩に「資料1」とスタンプを押ささせていただいております冊子の「大阪港港湾計画書（案）一部変更」でございます。続きまして、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。次に、横長のコピーになっております資料3、「大阪港港湾計画の一部変更（案）～説明資料～」でございます。次に、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。次に、これも横長のコピーになっております資料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、参考資料といたしまして、「大阪市港湾審議会条例」、「大阪市港湾審議会運営要綱」、「港湾環境整備負担金制度について」、カラーの「ポートオブオオサカ」、地図「大阪港案内」及びカラーコピー3枚と大阪フェリー旅のパンフレット「フェリー事業パンフレット」もつけさせていただいております。お手元の資料で不足がございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただきますようお願いいたします。

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

○竹林会長　どうも皆さん、こんにちは。寒い中、ご苦労さまです。

それでは、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条の規定に従いまして、本日の議事録署名者を川本清委員と漆畑匡治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。

本日は、次第で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25年12月27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」についてです。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25年12月27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。

審議に当たりまして、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っております。

○丸山計画担当課長　それでは、ご説明申し上げます。私は、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。どうぞよろしくお願いいたします。

資料といたしましては、お手元の冊子になってございます資料1、それが計画書の本編でございます。計画資料が資料2でございます。それから、資料3が説明資料ということで、前方のスクリーンにも映らせていただいております。主にはこの資料3を使ってご説明申し上げたいと思っております。

今回の変更でございますけれども、南港地区におきまして、内貿フェリーの大型化に対応して、埠頭運用の効率化、あるいは環境負荷の低減に資する内貿フェリーの埠頭機能の充実を図るということでございます。このためにフェリー埠頭計画を変更するものです。フェリー埠頭計画の変更に伴いまして、背後の土地の利用が若干変わりますので、土地利用計画を変更し、フェリー埠頭につきましては、青囲みと我々は呼んでおりますが、計画図では青く囲まれてございますけれども、港湾の効率的な運営に関する事項にも該当してございますので、内容を少し変更いたします。それから、フェリー埠頭でございますので、国内の海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設とも位置づけられてございますので、その点も変更するということになってございます。

具体的にでございますけれども、今回変更いたしますのは、南港フェリーターミナル、こちらでございます。少し拡大したところがこちらでございます。今、フェリー埠頭は、くしの歯状の栈橋が3本、これを南側からF1、F3、F4、F5と4バース使ってございまして、それぞれ、今、F1は利用している船社はいらっしゃいませんけれども、F3につきましては、愛媛県の東予への航路、F4とF5は九州の新門司までの航路が使っているという状況でございます。

現在の計画では、一番南側のF1を廃止いたしまして、F5を延ばして、将来的にはこの2本の栈橋で3バース、3、4、5というふうに運用することになってございますが、今回変更しようとしておりますのは、F5、これまでの計画ですと1万総トンを対象

船舶としてございましたけれども、これが大型化によりまして1万5,000総トンになるということに伴いまして、船舶の航行安全性、航行の操船のしやすさといったこと、入ってくるときに真っすぐ入れるということも考慮いたしまして、F5ではなくて、F1の延長を長くして、このF1を1万5,000総トンに対応するバースにし、逆にF5については廃止する計画に変更しようとするものでございます。

これに伴いまして、F5がございました第3棧橋のところについては埠頭用地が、若干必要なくなりますので、0.2ヘクタール減り、逆にF1のほうでは必要となりますので、わずかですけれども、0.2ヘクタール増加するというところでございます。

それから、港湾の効率的な運営に関する事項ということで、青く囲ってございますけれども、今、F3～5と書いておりますのを、F1、3、4という記述に変更いたします。国内の海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設についても、同様にこの部分について記述を変更するというところでございます。

今回の変更の要因でございますけれども、使っておられますフェリー船社から大阪港埠頭株式会社のほうに「大型化するというところで計画を変更してもらいたい」という要請がございまして、船会社のほうは、CO<sub>2</sub>の排出削減、海運へのモーダルシフトという社会的な要請、あるいは現在使われている船が20年を超えてリプレースの時期に入ってきているということで、船舶を大型化してCO<sub>2</sub>の排出削減といった社会的要請に応えるとともに、効率化あるいは旅客の利便性向上の実現を図ろうというお考えでございます。

具体的に申しますと、現在の1万総トンを1万5,000総トンのものにいたします。それに伴いまして全長も20メートル余り大きくなる、幅も少し広がって、旅客も3人、車も5台、それからトラックが20台多くなる、それぞれ輸送能力がアップいたしますので、新造船が就航した暁には、現在の実績から10%前後、それぞれ伸びると船会社さんは見込んでおられます。

この大型化に伴いまして、CO<sub>2</sub>の排出がどうなるかということでございますけれども、在来船と比較して、新しい船でございまして、5%削減されます。エネルギー消費の削減率についても、新しい船は、在来船と比較して5%は削減されるということでございます。さらに、操船性についても、新技術が導入されている中で、スムーズに離着棧できるような船舶になると聞いております。

こうしたことから、これまでの計画では、F5、北側に入る計画であったのを、今回の変更によりまして、真っすぐ入れ、より容易になるということと、それから、船が出ると

きに、回頭して出てまいりますけれども、その際にF 5よりもF 1のほうが回頭水域も2 L、船長の2倍の水域が確保できるということで、スムーズな操船、出港ができるということで、安全性については十分図られると考えております。

もう1点、航行安全性の検討については、B岸壁とF 1の間が、若干ではございますけれども狭くなります。この間が狭くなるということで、奥に船を着ける、あるいは着いている場合に、その船舶との関係で航行安全性がどうかというところでございますけれども、この幅が、今、奥に寄港している船舶、利用している岸壁としてはB岸壁、あるいはD岸壁、E岸壁とありますが、こちらでの過去の最も大きな船で170メートル弱の船ということで、この間は290メートルございますので、1.5倍以上の水域がこの間で確保されるということでございますので、この点に関しても安全性は確保されていると考えております。

もう1点、計画変更に伴う検討のポイントとして、環境上はどうかということでございます。やはり大型化することに伴いまして貨物量、あるいは交通量が増えるのではないかとございますけれども、当然、大型化しますので、貨物量は年間で97万トンぐらい増えるのではないかと見込まれておりますが、それは大阪港全体3,500万トンの2.8%ぐらいということで、全体としては微増と考えております。

あわせて、先ほども申し上げましたように、新造船ということで、CO<sub>2</sub>の排出、あるいはエネルギー消費が5%削減されるということもございますので、今回の計画の変更が環境に与える影響としては軽微と考えているところです。

こうしたことから、今回、計画の変更（案）ということで諮問させていただきまして、本日、答申をいただければ、今後、国交大臣に計画書を提出いたしまして、その後、交通政策審議会、国のほうの審議会でございますけれども、この審議会の審議を経て、最終的には計画の公示ということで、今回の計画変更の手続としては終了する予定になっております。

説明は以上でございます。

○植村環境整備担当課長 港湾局環境整備担当課長の植村と申します。続きまして、港湾環境整備負担金負担対象工事の指定ということでご説明させていただきます。

私のほうからは資料4と資料5、それから右肩に参考資料と書いております「港湾環境整備負担金制度について」という3つを用いまして説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

それでは、最初に資料5の説明資料をごらんいただきたいと思います。前にパワーポイントもございますので、あわせてご参照ください。

最初の1ページでございますけれども、環境整備負担金制度の概要でございます。

港湾管理者が実施する港湾の環境の整備及び保全に資する港湾工事について、その費用の一部を臨港地区及び港湾区域内に立地する工場、事業場（ただし、敷地面積が1万平方メートル以上を有する事業者）にご負担いただくというものでございまして、昭和48年の港湾法改正により創設された制度でございます。

大阪市では、この制度の基本となる事項につきまして、昭和55年1月の第6回大阪市港湾審議会の答申を得た後、昭和55年4月1日より大阪市港湾環境整備負担金条例を施行し、昭和56年度より事業者にご負担をお願いしているところでございます。

次に、(1)負担対象工事でございます。この制度では、陸域を対象とした緑地、海浜等といったいわゆる港湾環境整備施設の建設改良工事及び維持工事、また水域を対象とした公害汚泥浚渫などの工事、さらには漂流物・沈廃船などの除去清掃工事を負担対象工事としております。

次に、(2)負担対象事業者でございますが、先ほど申し上げました負担対象工事の完了の日に、臨港地区及び港湾区域におきまして工場・事業場などの敷地面積の合計が1万平方メートル以上の事業者としております。

次の2ページでございます。(3)負担割合でございますけれども、負担の割合につきましては、港湾法によりまして2分の1を原則としております。工事の種類、規模などを考慮いたしまして、条例に基づき2分の1から32分の1の範囲で定めております。

次に、(4)各事業者の負担額でございますが、負担対象事業者の負担額は、敷地面積割合に応じるものとしております。

次に、(5)負担金の算定でございますが、負担対象工事に要した費用の額に、原則2分の1の割合を乗じて得た額に、負担区域内にある事業場等の全敷地面積等の合計に対する負担対象事業者の敷地面積の割合を乗じて算定した額となります。大まかな負担金の算定式は、中段に示しているとおりでございます。

次のページでございます。(6)負担金の徴収でございますが、こちらには港湾環境整備負担金の徴収までの手続を簡単にご紹介させていただいております。負担対象工事となります港湾工事が完了した後、市長が負担対象工事を指定いたしますが、大阪市港湾環境整備負担金条例によりまして、あらかじめ大阪市港湾審議会の意見を聴取するというように

なっております。港湾審議会でご審議いただきまして、ご答申をいただきました後、条例によりまして負担対象工事の指定の告示を行います。その後、負担対象事業者に対しまして、負担金の額の確定通知を行います。通知を受けました負担対象事業者は、指定された期日までに負担金を納付していただくということになっております。これが港湾環境整備負担金の徴収までの一連の事務手続でございます。

なお、お手元の参考資料「港湾環境整備負担金制度について」の巻末に、大阪市港湾環境整備負担金条例及び施行規則並びに関連する港湾法の抜粋を掲載させていただいておりますので、後ほどご参照していただければと存じます。

それでは、次のページになりますけれども、諮問事項の「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について」というところに参ります。

上段の「港湾審議会への諮問」でございますが、平成25年3月31日までに本市が実施しました負担対象工事の指定に当たり、負担金条例第9条第2号の規定に基づき、あらかじめ港湾審議会のご意見を伺うというものでございます。

次に、下段の「諮問内容」でございますけれども、条例第2条第2項に規定されております負担対象工事の指定において告示する項目でございます。工事の種類、工事の名称、工事が実施された場所、工事の完了した日、工事に要した費用、負担区域、負担割合、負担区域内の事業場敷地面積の合計の計8項目でございます。この8項目について、大阪市港湾審議会のご意見を伺うものでございます。

次の5ページ目の一覧表でございますけれども、この上段に示しておりますのが、この8項目に該当いたしております。

また、一覧表の右側には、参考といたしまして、事業場等の敷地面積1平方メートル当たりの負担金単価と負担割合の軽減理由を、それから最下段には、工事に要した総費用と負担対象事業者にご負担いただく1平方メートル当たりの単価の合計を記載しております。

さらに下側の欄外には、各項目の前年度との比較を記載しております。

ちなみに、工事に要した費用の合計は3億8,537万9,000円で前年度と比べますと6,262万5,000円の減、1平方メートル当たりの単価の合計は6円37銭で前年度と比べますと4銭の減、負担対象工事事業者の数は135社で前年度と比較して2社の減となっておりますが、これは合併等によるものでございまして、敷地面積に増減はございませんので、負担金徴収金額の合計は約5,000万円と前年度と同額を見積もっております。

それでは、少し時間をいただきまして、工事の種類ごとに順次ご説明申し上げたいと思います。

まず、「港湾環境整備施設の建設または改良の工事」でございます。

工事の名称は「臨港緑地の建設工事」で、工事が実施された場所は大阪市大正区でございます。具体的には、資料の6ページの⑬に位置しておりまして、7ページ目に示しておりますのは大正区鶴浜緑地の整備事業でございます。

それと、鶴浜緑地につきましては、ウォーターフロントの開放によりアメニティーあふれる水辺空間を利用した親水緑地として整備を行うとともに、災害発生時には緊急物資の集積・配送など救援・復旧活動の拠点機能を目的として整備を行っており、今回の整備は、そのうちの駐車場とトイレ等の整備工事となっております。

5ページに戻りまして、工事の完了した日は平成25年3月31日でございます。これは以下の説明につきましても同様でございます。

次に、工事に要した費用は3,342万1,000円でございます。

負担区域は、大阪港臨港地区で、予定埋立区域を含んでおります。

ここに事業場をお持ちの方々にご負担していただく負担割合は32分の1でございます。負担区域内の事業場等敷地面積の合計は1,723万8,000平方メートルとなっております。この1平方メートル当たりの負担金単価は6銭となります。

なお、負担割合の考え方につきましては、お手元の右肩に参考資料と書いております「港湾環境整備負担金制度について」の最終ページに取りまとめておりますので、少しお開き願いたいと思います。

大阪市では、緑地の整備目的・性格・規模・利用状況等を考慮の上、港湾環境整備負担金条例施行規則第3条の規定に基づき、負担対象事業者に対し著しく過大な負担とならないよう、2分の1未満の負担割合を決めております。分類については、次に書いておりますような考え方で、関係機関等のご意見も踏まえながら決定している状況でございます。

今回の臨港緑地の建設工事につきましては、大阪市域のみに限らず、近隣都市の住民など広域利用が考えられる大規模な緑地の整備により事業費が増大していたことを受け、負担金を抑制する措置として32分の1とさせていただいており、負担対象事業者の方々にも過大な負担とならないような措置を継続させていただいております。

資料の5ページの表に戻っていただきまして、次の段に位置しております「港湾環境整備施設の維持の工事」でございます。

工事の名称は「臨港緑地の維持工事」で、具体的に申しますと、緑地施設の清掃、除草、剪定、巡回警備などの業務でございます。

この工事が実施されました場所は、大阪市此花区、港区、大正区及び住之江区、それと、大阪市此花区（舞洲）、これは舞洲緑地を指しておりますが、この2つでございます。具体的な場所は、資料の6ページ目と8ページにお示ししております臨港緑地14カ所、それから緑道、コスモスクエア海浜緑地等と、舞洲緑地、舞洲緑道の計18カ所の維持工事でございます。

上段の大阪市此花区、港区、大正区及び住之江区、これら舞洲以外の緑地の整備に要しました費用でございますけれども、1億3,942万6,000円でございます。負担区域は大阪港臨港地区内で、負担割合は2分の1、負担区域内の事業場等敷地面積の合計は1,558万2,000平方メートルでございます。また、1平方メートル当たりの単価は4円47銭となります。

下の段の大阪市此花区（舞洲）、これは舞洲緑地になりますが、これらに要した費用は1億1,652万6,000円でございます。負担区域は大阪港臨港地区内で、負担割合は16分の1、負担区域内の事業場等敷地面積の合計は1,558万2,000平方メートルでございます。1平方メートル当たりの単価は47銭となります。

なお、負担割合につきましては、舞洲緑地は特に規模が大きく、その利用者も地元中心ではなく、広く市民、近隣の都市から訪れる方々が利用されることを勘案いたしまして、16分の1とさせていただいております。

以上が陸域の工事でございます、次の2件が水域の工事となります。

3段目でございますけれども、「港湾における汚泥、その他公害の原因となる物質の排除、その他の処理のための工事」でございます。工事の名称は「公害汚泥排除工事」でございます、大阪港港湾区域内において、現在、公害防止対策事業として実施しているものでございます。

平成24年度につきましては、資料の6ページ目にお示ししております木津川運河において、汚泥底質でありますダイオキシン類の除去工事を実施し、大正内港（福町堀）において汚染物質の処分方法を検討するための調査を実施しております。資料の9ページの写真は、木津川運河における汚染物質除去工事の様子でございます。工事に要しました費用は、5,279万2,000円でございます。

負担区域は、大阪港港湾区域及び大阪港臨港地区で、負担割合は32分の1、負担区域

内の事業場等敷地面積の合計は1,704万1,000平方メートルでございます。また、1平方メートル当たりの負担金単価は10銭となります。

負担割合につきましては、大阪港は多くの河川が流入していることから、公害汚泥沈殿の原因については、上流に立地する事業者による影響も考えられるため、特例措置として32分の1を継続し、負担対象事業者の方々には過大な負担とならないようにさせていただいております。

最後に、4段目の「漂流物の除去、その他の清掃のための工事」でございます。工事名称は「港内清掃及び沈廃船処理工事」でございます。工事が実施されました場所は大阪港港湾区域内で、工事に要しました費用は4,321万4,000円となっております。

なお、平成24年度につきましては、沈廃船の処理は実施しておりませんので、港内清掃のみの費用となっております。

負担区域は、大阪港港湾区域及び臨港地区で、負担割合は2分の1、負担区域内の事業場等敷地面積の合計は1,704万1,000平方メートルでございます。また、1平方メートル当たりの負担金単価は1円27銭となります。

なお、本制度発足以来、ご負担していただく事業者の皆様方のご意見をいただくということで、昨年になりますけれども、平成25年12月20日に各業界団体とご代表者の方に説明させていただいております。その中でも皆様方から今回の案件についてはご理解をいただいているところでございます。

以上で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申し上げます。

○竹林会長　　どうもありがとうございました。

委員の皆様からご意見をいただく前に、先般、1月30日に開催されました幹事会の審議結果につきまして、大阪市港湾局の矢野総務部長より報告をお願いしたいと思います。

○矢野総務部長　　港湾局総務部長の矢野でございます。ご報告申し上げます。

去る1月30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。本日も審議いただきます「大阪港港湾計画の一部変更」並びに「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、ご報告でございます。

○竹林会長　　どうもありがとうございました。

それでは、両案件につきまして、ご意見あるいはご質問等がございましたらお願いいた

します。いかがでしょうか。

ちょっと私のほうから確認だけさせていただきます。今の環境整備負担のやつですけど、工事の完了した日、「完了した」と過去形になっていますので、これは今年の3月末日で完了した工事に関しての負担金を徴収するということよろしいですか。

○植村環境整備担当課長 そのとおりでございます。昨年度実施した工事に対しての負担ということでございます。

○竹林会長 わかりました。

いかがでしょうか。

○田中委員 さっきの港湾計画の一部変更についてですけれども、5番目の栈橋を廃止ということですが、今、災害とかが起きると、港湾というのは非常に重要な交通手段になるので、廃止じゃなくて、何か有効活用するとかということを考えるほうがいいのではないかと思います。そのような検討をする予定とかはあるのでしょうか。

○丸山計画担当課長 ありがとうございます。計画上は、とりあえず今は廃止としてございます。ただ、実際に撤去する工事というのは、将来の動向といいますか、今、先生がおっしゃったようなことも含めて、いつのタイミングでやるかというのはこれからということでございます。ただ、このまま計画として持っておくととなりますと、やはり維持管理費も当然かかってまいりますので、そういったことも含めて考えながら、今、ちょうど港湾計画の改訂という次の大きな方向性を検討するのを始めておりまして、特に防災については非常に市民の皆さんの関心も高いところでございますので、先生の今のご意見を踏まえた形で防災についても十分に反映した形で計画、立案を考えていきたいと思っております。

○竹林会長 よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○李委員 フェリーの航行安全性についてなんですけれども、今回、F1を延長することによって、BからEの岸壁との間の問題があったと思うのですが、安全性を考えたときに、一般船舶の基準を、最近の10年間の数値で確保しているということなんですけれども、先ほどおっしゃったように、船舶が大型化することによって、もしこの一般船舶も大型化することになれば、そのときの問題は大丈夫なんでしょうか。いかがですか。

○丸山計画担当課長 BからEの岸壁については水深もそれほど深い岸壁ではございま

せんので、ここに書いてございますのは、過去最大の値ということございまして、そういった意味からも、今の段階では、これ以上大きな船舶がこのBからEの岸壁を利用するという可能性はほぼないと思っております。幅としても1.5倍、ですから、今、BからEの間は290メートルありますが、これを1.5で割りますと約193メートルになりますので、それよりも大きくなるということになりますと、水深あるいはバース延長の関係から見て難しいと思っております。

以上です。

○竹林会長　よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。

○漆畑委員　船舶大型化で需要予測が今後も横ばいしていきだろろうということですが、これを見ると若干下がっているのかなと思います。それで、景気もこれからよくなっていくのしょうけれども、10年後、20年後を考えたときに、やはりこれからも少しずつ下がっていくのに大型化するというのは、ほんとうに大丈夫かなという気がするのですが、そのあたりはどうでしょうか。

○丸山計画担当課長　この9ページの表は港全体の数字でございまして、平成20年代後半の目標値3,840万トンというのは、今の港湾計画の数字になってございます。

確かにおっしゃるように、目標値からしますと下回っているというのがここ近年の状況でございます。その要因としましては、冒頭の局長からの挨拶にもございましたけれども、高速道路料金の値下げ、あるいは原油・燃料高、さらに、来年度以降につきましては消費税アップの影響ということも少し気になるのかなと思っております。

そういった中で、フェリー全体がどうなっていくのかということについては、なかなか厳しいところもあるのかなとは思っております。ただ、今回にしましては、利用しておられる船会社さんからのご要請と申しますか、大型化の計画がございまして、それに合わせるということで、今回のFの新門司を使っておられるフェリー会社さんの状況からしますと、将来性があるということで、今回の変更に至ったということでございます。

○竹林会長　よろしいでしょうか。

私、補足しておくとして、これ、需要というのは将来的に予測するのはなかなか難しいですが、国のほうでもモーダルシフトを推進しようということはずっと前からやっています。ですから、今、陸送をやっている部分を海貨に変えていくということは、いろんな形で推進されるだろうなということは一応伺っていますので、もちろん今後、荷動き

は十分注意して見るべきだと思うのですけれども、今のような状態じゃないかなと思われ  
ます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

ちょっと私、1点質問させていただいてよろしいですかね。やはり同じフェリー埠頭の  
ほうですけれども、先ほど需要の話がちょっと出ましたが、埠頭はこういうふうになれば  
よくなるというのはもちろんそうだと思いますが、若干、これに限らず南港のほうで気にな  
っているのは道路ですね。これ、フェリーに持ち込むのでシャーシが走って来たりする  
のですけど、今、あそこの平林の方向から入ってくるほうとか、そういったところの道路  
の状態とかいうのは、容量的な問題も含めてなんですけど、大丈夫ですかね。

○丸山計画担当課長 確かにコンテナの増加に伴って、非常に道路渋滞、特にコンテナ  
埠頭の周辺、そこへ向かうコンテナ車両の渋滞というのは、非常に大阪港の大きな課題に  
なっているのは事実でございます。

ただ、このフェリー埠頭に向かうところにつきましては、近くにコンテナ埠頭がないと  
いうこともあって、さほど、コンテナ埠頭周辺に比べますとそれほどの渋滞まではないの  
かなと思っております。また、フェリーにつきましては、ターミナルの背後あるいは近く  
で駐車するということがコンテナに比べますと少ないということもあるかなと思いますの  
で、そういった面から見ますと、さほどの影響といたしますか、渋滞に関しての心配はない  
のかなと思っております。

○竹林会長 どうもありがとうございました。

私、一応老婆心ながらちょっとお聞きしているのですが、やはり、どうしてもこの大阪  
港というのは産業港だったので、かなり昔からこういったフェリーとかを使うというのは  
多ございました。今後、それを伸ばしていくという形になってくると、埠頭のほうで問題  
がなくても、今度は陸側のほうでボトルネックが出てくるというのは往々にしてあります  
ので、そのあたりも一体的に今後ご検討いただければなと思いますので、一応老婆心なが  
ら指摘させていただいた次第です。

済みません、会長のほうがしゃべってしまって。ほか、いかがでしょうか。

特にご質問とかご意見とかございませんようでしたら、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ござい

ませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○竹林会長　　どうもありがとうございました。

ご異議がございませんでしたので、原案のとおり適当であると答申を行うこととしたいと思います。

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、事務局にお返ししたいと思います。

○岡本総務担当課長　　竹林会長をはじめ委員の皆様方におかれましては、ご熱心に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、今回の大阪港港湾計画の一部変更に関連いたしまして、現在の大阪港におけるフェリー事業等の近況につきまして、大阪港埠頭株式会社よりご紹介をさせていただきます。

参考資料として配付させていただいておりますフェリー事業の関係資料をご参照願えますでしょうか。

○入江技術企画部長　　大阪港埠頭株式会社技術企画部長の入江でございます。平素は弊社事業活動にご支援賜りまして、まことにありがとうございます。この場をおかりいたしまして、お礼を申し上げます。

さて、フェリーに関してでございますが、近年の地球環境問題に対応いたしまして、国内物流のモーダルシフトの輸送手段といたしまして、内航フェリーは非常に重要な役割を担っております。また、南海・東南海地震の到来が予測されておりますが、震災後の都市への緊急物資や救援のための人の輸送につきましては、道路の被災状況とか輸送効率というものを勘案いたしますと、船舶、とりわけフェリーはROROタイプの貨物船でございます。さらに旅客も快適に輸送できるという点では、フェリーは極めて目的にかなった輸送手段とすることができると考えられます。

一方、現在のフェリー業界を取り巻く経済・社会的環境についてでございますが、最近では景気も上向き傾向にございまして、今後、フェリー貨物の増加も期待されるということでございます。ただ、フェリー業界といたしましては、燃料油の高騰でありますとか高速道路の料金割引制度、こういったものによりまして、まだ楽観できる状況ではないというぐあい聞いてございます。

このような状況の中、今後とも、内航フェリーを存続させ、さらに発展させていくため、私ども埠頭会社といたしましては、弊社施設をご利用いただいておりますフェリー業界とともに、フェリーの利用率向上に向け努力いたしておるところでございます。

その具体的な例といたしまして、今、お手元にお配りいたしております弊社のパンフレットに沿いまして、営業部のフェリー担当課長のほうから最近の営業活動につきましてご報告させていただきます。

○北山営業担当課長 大阪港埠頭株式会社の営業担当の北山でございます。どうぞよろしく申し上げます。

今、皆様、お手元にお持ちいただいております青いパンフレットと、何枚かのコピーがお手元にあるかと思うのですが、今、弊社のほうで、入江のほうからも説明がありましたとおり、フェリー船社の皆さん、それとうちの会社とあわせて、いろんな広報活動をやらせていただいております。その中の一部でございますが、これは「フェリー旅」というタイトルのついている冊子ですけれども、現状、大阪の南港を利用されているフェリー船社さんというのは、表紙のページでございますとおりで全部で5つの船社がございます。その5つの船社さんというのはそれぞれの行き先がありまして、それぞれの都道府県と連携をされながらも、観光施策をフェリー船社さんとして営業されているんですが、1ページといいますか、見開きのページごとに5つの船社さんの、一番直近、最新の商品ですとか、今現状で各船社さんが一番PRしたい部分というのをクローズアップさせていただいた冊子を、去年の暮れ、12月に発行させていただいております。

1つは、支援活動といたしましてこういう活動と、あと、コピーが何枚かお手元に同時にあるかと思いますが、これにつきましては、「フェリーが夢の橋渡し」というコピーのついたページがあるかと思いますが。これにつきましては、これも、去年の12月の暮れにこういうチラシをつくって、あと、船社さん独自でつくられていますPR用のチラシ、それとあわせて大阪駅周辺もしくは難波の駅周辺でチラシをまくという非常に原始的な広報活動を実際にやってみました。

これにつきましても、船社さんそれぞれ5社さんのご協力があったということと、この2つが近ごろ船社さんと協力させていただいて、やらせていただいている広報事業ですけれども、それ以外にも全国的な規模で実施されています世界各国の旅行会社さんとの商談会等に参加をさせていただくという形で、西日本へ向けた大阪南港を離発着するフェリーの広報活動、そういう支援をいろいろさせていただいております。

これの効果的なものにつきまして、実際、この「フェリー旅」という雑誌は第2号という書き方をさせてもらっていますが、一昨年、第1号を発行したときに、中に、1つずつの船社さんのページに500円の金券、クーポン券をつけさせていただいておるんですけども、これのバック率が効果の1つのはかりになるのではないかということをお考えまして、一昨年は全部で4,000部ほどの配布をさせていただいたんですが、実際に5船社さん全部合わせまして、4,000部のうちのおよそ五、六%のバックがあったと。この数字というのはいかほどのものなのかということで、いろんな業界の方などに聞きますと、「決して悪い数字じゃないよ」ということで、ちょっと自画自賛みたいなところではありますが、第2号も暮れに発行させていただいたようなところなんです。これも引き続き船社さんとの協力の中で効果があるという見込みが出てくれば、もうちょっと充実させたものをどんどんつくっていかないといろいろ考えているところでございます。

済みません、拙い話ですが、以上でございます。ありがとうございます。

○岡本総務担当課長 説明につきましては以上でございます。

ただいまの報告につきまして、ご質問等がございましたらお願いをいたします。

○川本委員 宮崎カーフェリーが神戸に来春、今春ですか、移られるというニュースを聞いておりますけれども、その理由が、神戸のほうで陸揚げすると海上輸送の費用が助かるから移るという理由を聞いています。

もう1つの動きといたしまして、名神高速道路が今、阪神高速の3号神戸線でぶち当たってとまっていますけれども、その名神高速道路を、3号神戸線を突き抜けて湾岸道路にコネクション、接続してくださいという声が船社から強うございます。そうすると、六甲のフェリー埠頭から名神であるとか高速道路にすぐ乗れるから非常に便利であると。そういう改善をされますと、宮崎カーフェリーのような動きがもっと加速して、大阪のフェリー機能というのが神戸のほうに、燃費の上でも助かる、あるいは高速道路と直結することから、そういう動きも懸念されるのではないかといううわさも聞いております。そういうことを埠頭株式会社はどのように思っておられるのか、ちょっとお聞かせ願えればと思っております。

○高宮委員 関連でよろしいですか。

今、宮崎カーフェリーの件が出ましたけど、もう1点、宮崎カーフェリーが神戸に移った1つの理由ということで、港湾使用料が減免という部分の中で、神戸のほうに非常に大きな港湾使用料の減免が受けられるという部分で移るということも耳にしております。そ

うした中で、やはり神戸、大阪ということで差が出ると、今さっき委員が言うように、神戸のほうに移動していくのではないかということも考えられますので、この辺、港湾使用料の減免の部分について、ぜひともその辺を前向きにご検討いただきたいなと思っているのですが。

○入江技術企画部長　宮崎カーフェリーの件でございますけれども、大阪港、神戸港の立地条件の違いで、大阪と神戸、どちらに行くかというような引き合いになろうかと思えます。そういう背後の道路網の整備によって条件が変わってくるということにつきましては、それはそれで仕方がないということですが、我々いたしましたしては、さらに船社さんに使い勝手のよい港、それから、コスト面での有利性、そういったものを今後とも努力して、できるだけ大阪の有利性を船社さんとして生かしていただきたいというぐあいに考えてございます。

ということで、大阪の背後のほうは、どちらかというと背後圏が広いといえますか、経済圏が大きいということもございまして、そういったメリットを生かして、船社さんにPRしていきたいと考えてございます。

それから、港湾のコストの面でございまして、これはちょっと今この場でどうだということは私どもの一存では言えないのですが、できるだけコストを下げると。戦略港湾ということで、私どもの使用料といったものも下げるよう努力いたしており、今後とも、努力はさせていただきたいと思っております。

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。

ほかにご質問はございませんでしょうか。

○北村英一郎委員　その他ですけれども、防災というところから言うと、大きい船は専用バースがあるのですが、台船とか無動力船を含めて小型船の場合は港内にかなり煩雑に停まっているので、そういう船が、津波が来たときに、港湾または防潮堤に対してどういうふうな影響が出てくるのか、またそれを今後整理していく方向性があるのか。

もう1つは、港内、かなり背後が明るいので、船舶を利用する者として、無動力船ほか、もうちょっとはっきりわかるような明示の仕方がないのか、ちょっとお聞きしたい。

○丸山計画担当課長　1点目の防災に関してでございますけど、確かに港内に停まっている船が多くて、災害時にどうなるのかというのは、今後、我々としても、先ほども申し上げましたけれども、大阪港全体の港湾計画の改訂という中でも1つの大きな検討テーマ

と思っております。具体的には小型船を収容できるような避難場所、そういうのが港内の中でどこか確保できないのかということも検討しようと思っております。ただ、船の数と水域、あるいは場所の関係、利用されている方とその距離といいますか、そういったことも含めまして、なかなか皆様のご期待にお応えできるような、ご要望にお応えできるような場所が確保できていないというのが現状でございます。

ただ、船舶が津波によって堤防に衝突するとか、そういったことの危険性といいますか、防災上の懸念というのは我々も十分認識しておりますし、そういったことも踏まえて、今、改訂計画の中で議論をしようと考えておるところでございます。

○黒田担当係長　　明るさのほうですけれども、船舶等につきましては、船舶や灯台等、そういった灯浮標の構造物については、海上にあるものは一定法律で明るさや色や光達距離というのは決められているんですけれども、陸上のものについては、ご指摘のとおり、一定の決められたものがないところで、明る過ぎるということもあろうかと思えます。また、港湾のそういった地帯に船舶を運航するような皆様に対しては、今後ともそういったご意見をちょうだいしながら、我々としてもよりよい港になるようなご意見をいただきながら整備してまいりたいと思っておりますので、またご意見をよろしく賜りたいと思っております。

○北村英一郎委員　　あと、もう1つ、台船とか、はしけとか、夜間、航行していないのはほとんど電気がついていないので、そういうのが係留しているとか停泊していると、その部分が全然見えないということが結構あるので、極端に言うと、蛍光ペンを塗ってもらおうとか、何か形が表示できるような工夫ができないのかと思えますけれども。

○黒田担当係長　　夜間、見えにくいということで、蛍光ペンということですが、一定そういった台船や、はしけがついているところ、係留施設は照明等をつけておりますが、そういったものでもちょっと見づらいということであれば、また現場のほうで明るさ等をはかりまして、視認できるように改善してまいりたいと思っております。

○岡本総務担当課長　　よろしいでしょうか。

ほかに質問はございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、ないようでございます。時間も参っておりますので、これもちまして第58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　　15時04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 1851 号

平成 25 年 12 月 27 日

大阪市港湾審議会

会長 竹林 幹雄 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 1852 号

平成 25 年 12 月 27 日

大阪市港湾審議会

会長 竹林 幹雄 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 8 号

平成26年 2月 6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25年12月27日付け、大港湾第1851号、及び、平成25年12月27日付け、大港湾第1852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。