

第60回大阪市港湾審議会議事録

平成27年3月30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	1
5. 審議経過	2
附属資料	1 1
1. 諮問書	1 1
2. 答申書	1 2

1. 開催日時

平成27年3月30日（月）

開会 16時00分

閉会 16時24分

2. 開催場所

大阪市住之江区南港北2-1-10

大阪市港湾局 会議室8,9

3. 審議会次第

(1) 開会の辞

(2) 挨拶

(3) 議事

大阪港港湾計画の軽易な変更

(4) その他

(5) 閉会の辞

4. 出席委員

寺元 清隆 (大阪船主会副会長)

柴山 恒晴 (大阪倉庫協会会長)

溝江 輝美 (大阪港運協会会長)

代 宮本 浩司 (財務省大阪税関長 後藤 真一)

代 中本 隆 (国土交通省近畿地方整備局長 森 昌文)

代 山口 勝彦 (国土交通省近畿運輸局長 土屋 知省)

代 勝部 光人 (大阪海上保安監部長 八木 博志)

代 戸田 功 (大阪府都市整備部長 竹内 廣行)

5. 審議経過

開会 16時00分

○高橋課長 大変お待たせいたしました。本日は御多忙の中、第60回大阪市港湾審議会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。私、本日の進行役を務めます、港湾局総務担当課長の高橋でございます。どうぞよろしく願いいたします。

現在、専門部会委員数8名のうち、8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条及び第6条に定めます、定足数を満たしていることを御報告いたします。

それでは、ただ今から、第60回大阪市港湾審議会を開催します。

なお、本審議会は、大阪市港湾審議会公開基準に基づき、公開といたします。

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、審議の妨げにならないよう御協力をお願いいたします。

それでは、初めに本日の出席者の皆様をお手元の委員名簿の順に従い、御紹介いたします。御紹介は着席の上でさせていただきますと思います。

まず、大阪倉庫協会会長 柴山委員でございます。

大阪船主会副会長 寺元委員でございます。

大阪港運協会会長 溝江委員でございます。

財務省大阪税関長 後藤委員の代理といたしまして、総務部企画調整室長 宮本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 森委員の代理といたしまして、大阪港湾整備事務所長 中本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 土屋委員の代理といたしまして、交通環境部長 山口様に御出席をいただいております。

大阪海上保安監部長 八木委員の代理といたしまして、航行安全課長 勝部様に御出席をいただいております。

大阪府都市整備部長 竹内委員の代理といたしまして、大阪府港湾局計画調整課長

戸田様に御出席をいただいております。

出席の委員につきましては以上でございます。

それでは、第60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御挨拶申し上げます。

○徳平局長 大阪市港湾局長の徳平です。

本日は年度末のお忙しい中、第60回大阪市港湾審議会専門部会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、平素から本市港湾行政あるいは大阪港の振興・発展に格別の御理解と御協力を賜り、あらためて御礼申し上げます。

最近の大阪港の状況ですが、2月のコンテナの速報値が出まして、去年の10月、11月、12月とかなり対前年比で落ち込み、去年のコンテナの取り扱い個数は217万TEUと一昨年の219万から少し落ちました。その原因が年後半の落ち込みにあったのですが、御承知のとおり1月も対前年比で落ち込んでいたのですが、2月はやっと対前年で上回ったということで、少し回復の兆し、これは一時的なものなのかどうかわかりませんが、少し輸入が戻ってきたのかなというのが2月の状況でした。

また、国際コンテナ戦略港湾につきましては、昨年10月の大阪・神戸両埠頭会社の統合、さらには年末の国出資ということで、いよいよ一つの港湾運営会社として機能し始めたところです。

集貨に向けたインセンティブなど国の御支援もいただきながら施策を進めておりますが、いよいよ真価を問われるといたしますか、その効果を問われるような時期になってきておりますので、ぜひとも引き続き皆様方の御理解と御協力をよろしくお願いしたいと思っております。

また、大阪市につきましては、御承知のとおり、大きな大都市制度の転換期を迎えています。この5月17日には住民投票ということで、大阪市が5つの特別区になるかどうか、これは住民の方々の判断に委ねられているのですが、大阪港につきましてはもともと効果というのは大阪市域にとどまるものではない、広域の扱いですので、もし住民投票で賛成が多くてそういう方向に進んだとしても、大阪市港湾局と言いますか、我々港湾管理者はそのまま広域という形になるのが基本かなと思っておりますので、港湾については若干土地の問題などいろいろありますけども、大きくは変化しないというふうに思っておりますので、結構かなと思っております。

本日、御審議いただきますのは、天保山地区におきます客船埠頭の拡張と言いますか、より大型のクルーズ客船を受け入れるように変えていこうとそういう計画変更になっています。

御承知のとおり、東アジアにおけますクルーズの状況というのは中国を起点にするクルーズが大変活気を呈してきておりますし、プリンセスクルーズによります日本を発着とするクルーズについても新たなクルーズ客層の開拓というふうなこともなっております。

大阪港におきましても、より大型の客船が受け入れられるよう、施設整備を図ってきたいと思っております。

天保山地区につきましては、大阪の中の都市魅力の創造戦略の中で5つのうちのひとつということで、重点的に開発・振興を図っていく拠点という形になっておりまして、様々な施策が実施されようとしています。

赤レンガ倉庫がまもなく改装してオープンいたしますし、中央突堤2号上屋につきましてもいよいよ事業者が決まって、これから開発を進めていくことになっております。

そんなことで、天保山地区の活性化にも資する天保山の客船ターミナルの拡張について計画を策定し、それを御審議いただくという形になっております。

委員の皆様方には、ぜひ活発な御議論をお願いいたしまして、この案が有用なものになりますよう、私の挨拶とさせていただきます。

○高橋課長 それでは議事に入る前に、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、次第でございます。続きまして、大阪市港湾審議会専門部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、白い冊子で右肩に資料1と書いております「大阪港港湾計画書（案）—軽易な変更—」でございます。

資料2、「大阪港港湾計画資料（案）—軽易な変更—」でございます。

資料の3といたしまして、大阪港港湾計画の軽易な変更（案）説明資料でございます。

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」

「ポートオブオオサカ」「大阪港案内図」、以上をお配りしております。

お手元の資料に不足等がございましたら、挙手をお願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第にそって進めさせていただきます。

大阪市港湾審議会条例第6条第3項にしたがいまして、会長及び専門部会の部会長の指名がございました寺元部会長に以後の議事の進行をお願いいたします。

よろしくをお願いいたします。

○寺元部会長 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、本日の議事録の署名者を後藤委員代理出席の宮本様と土屋委員代理出席の山口様をお願いしたいと思います。

よろしくをお願いいたします。

それでは、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、審議案件がございます。

港湾法第3条に基づき、平成27年3月23日付け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ございます。

審議に当たり、港湾管理者より説明をお願いいたします。

○丸山課長 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。

失礼して座って御説明申し上げます。

資料につきましては、先ほどもございました資料の1、及び2、それから前面にスライドを映してございますが資料3になってございます。

主に前面のスライドを御覧いただきながら説明を聞いていただければと思います。

今回、御審議をお願いしておりますのは、平成25年の、下に小さく書いていますが、LE SOLEAL、SILVER SHADOW、左側が1万トンほどで、右側が3万トンクラスの船の写真ですけれども、これをはるかに上回るような大型船が今大阪港に寄港の要望が来てるということでございまして、それに対応するような岸壁に計画変更しようというものでございます。

場所は皆さんもよく御存じの港区の中央埠頭地区の北側、天保山岸壁でございます。これはCELEBRITY MILLENNIUMという客船が入ったときの写真で、9万トンくらいの船でございまして、今回の対象船型はこれを上回るものでございます。変更理由としましては、アジアにおけるクルーズ需要の増大と、これに伴う船舶の大型化に対応し、大阪港におけるクルーズ観光振興を図るため、天保山岸壁に大型クルーズ

船対応岸壁を計画するということをごさいますして、この船（セレブリティ・ミレニアム）を上回る22万トンクラスを計画して対応しようということをごさいます。

現在の港湾計画でございますけれども、左側が現在の計画でございますして、Diamond Princessを対象として、11万5,000トンあまりの船を対象としたバースになってございますして、全長も290メートル、喫水も8.6メートルになってございます。これを世界最大のOasis of the Seasに対応する22万5,000トンに対応するもので全長も360メートル、喫水も9.3メートルに対応できるようにしようということをごさいます。

これに合わせまして、岸壁の延長も今370メートルですけれどもそれを60メートルほど延ばして430メートルにしよう。喫水も少し深くなりますので、10メートルのものを10.5メートルにしようということをごさいます。

また、岸壁両サイドに物揚場がございます。東側には水深4メートルで110メートルございましたけれども、これを40メートル削って70メートルにし、西側の方も水深3メートルで196メートルございましたけれども20メートル削って176メートルにしようということ両側の物揚場を岸壁に変えることでこの延長を確保しようというものでございます。

合わせまして水深も50センチほど深くなりますので、この水域施設・泊地の面積も1.2ヘクタール広がるという状況になってございます。

今回の変更の背景でございますけれども、冒頭、局長の挨拶にもございましたけれども、この築港・ベイエリア地区は府市で策定しました「大阪都市魅力創造戦略」におきまして、世界第一級の文化観光拠点の形成に向けた重点エリアの一つと位置づけられてございます。

下に重点エリア5つを書いてございますけれども、大阪城・大手前・森之宮地区あるいは中之島、それから天王寺・阿倍野、御堂筋、これに加えまして、築港・ベイエリア地区ということでこの5つの中の一つになってございますして、クルーズ客船の母港化・拠点施設の再生強化というのがうたわれてございます。

この母港化につきまして、経済効果も非常に高いということがございますので、目指していくというところをごさいます。

合わせまして、大阪商工会議所をはじめとして官民連携した形で平成24年8月から「大阪港クルーズ客船誘致推進会議」というものを立ち上げまして、官民挙げて取り組

んでいるところでございますし、我々港湾局といたしましても入港にかかります施設の
使用料について全額免除というようなインセンティブを導入して積極的に誘致に取り組
んでいるという状況でございます。

クルーズ客船の母港化構想でございますけれども、皆さんもよく御存じかと思いま
すが、アジアにおいて非常に経済成長が進んでいる中で、観光産業についても伸びてきて
おります。豊富な観光資源が関西にございますが、そういったことも踏まえた形で寄港
ニーズが高まっており、欧米の主要なクルーズ船社が相次いで東アジア、それから日本
においても母港化の検討が進められているという状況でございます。

それに加えまして経済効果といたしましても、これは年間50回ほど寄港した場合と
いうことでございますけれども、一年間で207億円、税収としても25億円というよ
うなことで非常に大きな効果が期待されているというところでございますので、母港化に
取り組もうということでございます。

この天保山での母港化ということにつきまして、既にこちらには海遊館あるいは大阪
文化館、旧サントリーミュージアムもございまして、それから先ほどもお話にありまし
たけれども、赤レンガ、これは今春オープンする、イメージとしてこのようなところ
(説明資料中の図)です。それから中央突堤、これはまもなく事業者も決まります。イ
メージとしてはこのよう(説明資料中の図)になってございます。

この築港地区全体として回遊性を高めてさらにクルーズの母港化も相まってこの地区
全体を魅力ある場所にしていこうというふうに府市で取り組んでいるという状況でござ
います。

一方で、世界におけるクルーズ船の需要状況はどうかというところでございますけれ
ども、アジアのクルーズ需要が増大する中で船型が非常に大型化している状況でござ
います。

国交省の資料がございまして、アジアの人口が増えてきている。それからクル
ーズ人口が非常に伸びている、急成長というふうに言われております。

クルーズ客船につきましては、これは飛鳥Ⅱですけれども、5万トンぐらいでしたが、
どんどん大きくなってきて、今は22万5,000トンのOasis of the
Seasが2009年に就航しているということです。現在の大阪港の港湾計画は、こ
の中間のDiamond Princessの11万5,000トンぐらいのところ
ですが、これを変更して世界最大のOasis of the Seasのクラスに変え

ようということでございます。

特に東アジア地域の経済急成長ということもあって今申し上げたように、22万トン級の配船が見込まれていると、それから船会社から大阪港で施設の整備、係船柱の強化といった改善の要望があつて寄港の可能性も高まっているというところでございますので、我々としても対応していきたいというところでございます。

そのあたりを少し数字で押さえてみますと、(表の)左側が船の大きさ5万トンまで、10万トンまで、15万トンまでとなつてございます。2009年から2014年までの大阪港の入港客船トン階級別の数字でございます。かつて2009年は5万トンまでが全体23隻のうち21隻で、ほとんどを占めていましたが、だんだん大型化し、15万トンのところは2009年、5年、6年ほど前はありませんでしたけれども、それが増えていまして、昨年の2014年には4隻、それから2015年は7隻が寄港予定というふうに少しずつでございますけれども、増えてきているということでございまして、今後もこういう流れが続くであろうというふうに思っております。

そういった中でアジアにおけるクルーズ需要の増大ということもございまして。それから船舶の大型化に対応するというところで、天保山岸壁を改良しそれから泊地を増深したいということでございます。

計画の変更にあたりまして検討したポイントとしては、1つはやはり船が大きくなりますので、安全に円滑に天保山岸壁にきちんと着けるかということについてのチェックをしております。

これは、ビジュアル操船シミュレータによって、その安全性をチェックしてございまして、左側の図が入港時でございます。入港するときに向かい風、船を着けようとするのに抵抗するような離岸風が、秒速12メートルほど吹いている、非常に厳しい条件かなと思いますけどそういった条件であった場合の入港のときの航跡図です。細かいですけどもこの部分(説明資料中の図)が船の航跡図でございまして、特に支障なく円滑に接岸することができたということが確認されております。

一方で右側が出港時です。これは向岸風ということで、離岸しようとするのに対して押し戻すような風が吹いてきた場合です。同じ12メートルの風が吹いた場合のシミュレーションですけども、離岸して回頭して出ていくというようなことで、これについても特に支障なく円滑に離着岸できることが確認されてございます。

こういったことから、22万トンに変更しても特段の安全性に対する場所の配慮とい

うのは必要なだろうということで、もちろんこれまで大阪港で備えておりました安全対策、運行調整でございますとかタグあるいは警戒船の配置といったことが当然ございませぬけれども、特段の配置というのは必要ないのではないかとということで、安全対策についても一応確認されているところでございます。

それからそのほかにも環境対策ということでございます。浚渫面積が少し増えますが、面積的にもわずかであり、限定的ということもございませぬし、それから交通量ですが、クルーズ船ということで、毎日着くというものではございませぬので、交通量の変化もあまり大きくないということでございますので、「影響は軽微」というふうに考えております。

この2点をチェックしたところで特段大きな支障もなかったということで、今回の諮問ということになってございます。

最後に今後の予定でございますが、計画案について今回諮問いたしまして、本日この港湾審議会専門部会で答申をいただき、その後計画概要の公示、それから国交大臣への送付ということで、27年度係留施設の改良につなげていきたいと考えております。

27年度につきましては既に予算も確保してございまして、先ほど申し上げたような係船柱の強化、あるいは防舷材の設計といったことに、取り組んでいきたいと考えているところでございます。

簡単でございますが、説明については以上でございます。

○寺元部会長 ありがとうございます。

委員の皆様から御意見をいただく前に、先般3月24日に開催されました幹事会の審議結果につきまして、大阪市港湾局の藪内計画整備部長より報告をお願いいたします。

○藪内部長 計画整備部長の藪内でございます。

去る、3月24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ところでございます。本日の審議会で御審議いただきます「大阪港港湾計画の軽易な変更」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ので、以上御報告申し上げます。

以上です。

○寺元部会長 それでは、ただいまの議案につきまして、御意見、御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。

御意見、御質問ございませぬので、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」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異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

○寺元部会長 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、事務局にお返しします。

○高橋課長 御審議のほど、どうもありがとうございました。

それではこれもちまして、第60回大阪市港湾審議会を終了させていただきます。本日、御多忙のところ、御出席を賜りまして、誠にありがとうございました。

閉会 16時24分

大阪市港湾審議会専門部会長 寺元 清隆 印

大阪市港湾審議会 委員 代 宮本 浩司 印

大阪市港湾審議会 委員 代 山口 勝彦 印

付属資料

1. 諮問書

大 港 湾 第 2 8 9 2 号

平 成 2 7 年 3 月 2 3 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

代表者 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

2. 答申書

大 港 湾 審 第 6 号

平 成 2 7 年 3 月 3 0 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 - 軽易な変更 - について (答申)

平成27年3月23日付け、大港湾第2892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。