

第66回大阪市港湾審議会議事録

平成31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

付属資料

1. 諮問書	39
2. 答申書	42

1. 開催日時

平成31年2月1日（金）

開会 15時00分

閉会 17時00分

2. 開催場所

大阪市北区中之島1-3-20

大阪市役所屋上階P 1 共通会議室

3. 審議会次第

(1) 開会の辞

(2) 委員紹介

(3) 港湾管理者代表者挨拶

(4) 議事

大阪港港湾計画の改訂について

大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更について

港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について

(5) 閉会の辞

4. 出席委員

森	隆行	流通科学大学教授
今西	珠美	流通科学大学教授
井上	欣三	神戸大学名誉教授
赤井	伸郎	大阪大学大学院教授
篠原	正人	福知山公立大学教授
三宅	正弘	武庫川女子大学准教授
田中	みさ子	大阪産業大学准教授
一井	康二	関西大学教授
米山	望	京都大学防災研究所准教授
小谷	真理	同志社大学准教授
足高	將司	大阪市会港湾消防委員長
永井	啓介	大阪市会港湾消防副委員長
大内	啓治	大阪市会港湾消防副委員長
川本	清	公益社団法人大阪港振興協会会長
宮城	勉	大阪商工会議所専務理事
袋本	浩	大阪船主会副会長
溝江	輝美	大阪港運協会会長
小嶋	敏弘	大阪港湾労働組合協議会議長
浦	隆幸	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
代水谷	浩隆	財務省大阪税関総務部長
代杉中	洋一	国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長
代仲田	克美	国土交通省近畿運輸局海事振興部長
中村	明	大阪海上保安監部長
代戸田	雅文	大阪府都市整備部港湾局計画調整課長

5. 審議経過

開 会 15時00分

○芦田総務課長 大変お待たせいたしました。

本日はお忙しい中、第66回大阪市港湾審議会にご出席賜り、まことにありがとうございます。また、本市港湾行政に対しましてご高配を賜り、厚く御礼申しあげます。私は、本日進行役を務めます港湾局総務課長の芦田でございます。よろしくお願ひいたします。

現在、委員総数28名中、25名のご出席で、大阪市港湾審議会条例第5条に定める定足数に達しておりますので、ただいまから第66回大阪市港湾審議会を開催いたします。

開催にあたりまして、傍聴、報道機関も含めた皆様にお願ひがございませう。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ご協力を願ひいたします。

本審議会は、大阪市港湾審議会公開基準に基づきまして、公開といたします。また、本日の審議会の議事内容につきましては、後日、本市ホームページで公開いたしますので、よろしくお願ひいたします。

なお、本日、報道機関の方が来られております。審議の開始までは報道関係者のカメラ取材を認めておりますことをあらかじめご了承いただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

それでは、審議に入ります前に、委員の方々をご紹介いたします。

まず、流通科学大学教授、森委員でございます。

○森委員 森でございます。よろしくお願ひします。

○芦田総務課長 続きまして、流通科学大学教授、今西委員でございます。

○今西委員 今西です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○芦田総務課長 続きまして、神戸大学名誉教授、井上委員でございます。

○井上委員 井上でございます。どうぞよろしくお願ひします。

○芦田総務課長 続きまして、大阪大学大学院教授、赤井委員でございます。

○赤井委員 よろしくお願ひします。

○芦田総務課長 続きまして、福知山公立大学教授、篠原委員でございます。

○篠原委員 よろしくお願ひいたします。

- 芦田総務課長 続きまして、武庫川女子大学准教授、三宅委員でございます。
- 三宅委員 よろしく申し上げます。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪産業大学准教授、田中委員でございます。
- 田中委員 田中でございます。よろしく申し上げます。
- 芦田総務課長 続きまして、関西大学教授、一井委員でございます。
- 一井委員 一井でございます。よろしく申し上げます。
- 芦田総務課長 続きまして、京都大学防災研究所准教授、米山委員でございます。
- 米山委員 米山です。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、同志社大学准教授、小谷委員でございます。
- 小谷委員 小谷でございます。よろしくお願ひ申し上げます。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪市会港湾消防委員長、足高委員でございます。
- 足高委員 足高でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪市会港湾消防副委員長、永井委員でございます。
- 永井委員 永井です。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪市会港湾消防副委員長、大内委員でございます。
- 大内委員 どうぞよろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪港振興協会会長、川本委員でございます。
- 川本委員 川本でございます。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪商工会議所専務理事、宮城委員でございます。
- 宮城委員 宮城でございます。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪船主会副会長、袋本委員でございます。
- 袋本委員 袋本です。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪港運協会会長、溝江委員でございます。
- 溝江委員 溝江でございます。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪港湾労働組合協議会議長、小嶋委員でございます。
- 小嶋委員 小嶋です。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、全日本海員組合大阪支部支部長、浦委員でございます。
- 浦委員 浦です。よろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 続きまして、大阪府漁業協同組合連合会理事、北村委員でございます。
- 北村委員 よろしくお願ひいたします。

○芦田総務課長　　続きまして、財務省大阪税関長、高木委員の代理といたしまして、大阪税関総務部長、水谷様でございます。

○水谷総務部長　　よろしく願いいたします。

○芦田総務課長　　国土交通省近畿地方整備局長、黒川委員の代理といたしまして、近畿地方整備局港湾空港部長、杉中様にご出席いただいております。

○杉中港湾空港部長　　杉中でございます。よろしく願いいたします。

○芦田総務課長　　続きまして、国土交通省近畿運輸局長、八木委員の代理といたしまして、近畿運輸局海事振興部長、仲田様にご出席いただいております。

○仲田海事振興部長　　仲田です。よろしく願いします。

○芦田総務課長　　続きまして、大阪海上保安監部長、中村委員でございます。

○中村委員　　中村でございます。よろしく願いします。

○芦田総務課長　　続きまして、大阪府都市整備部長、井出委員の代理といたしまして、都市整備部港湾局計画調整課長、戸田様にご出席いただいております。

○戸田計画調整課長　　戸田でございます。よろしく願いします。

○芦田総務課長　　なお、神吉委員、小野委員、片岡委員につきましては、残念ながら本日はご欠席でございます。

委員の皆様のご紹介は以上でございます。

それでは、次に、第66回大阪市港湾審議会の開催にあたりまして、大阪市港湾局長の藪内よりご挨拶申し上げます。

○藪内港湾局長　　港湾局長の藪内でございます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、また寒い中、第66回の大阪市港湾審議会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。また、平素は、大阪市の港湾行政に対しまして、多大なるご協力を賜りまして、御礼申しあげたいと思います。

皆様ご存じのように、昨年につきましては、日本各地で地震、豪雨、台風など、度重なる災害が発生いたしました。大阪港におきましても、昨年9月には台風21号により甚大な被害を受けまして、港内の各所で物流機能が一時的に低下いたしました。関係者のご協力のもと、主要な港湾機能は早期に復旧することができました。この場をかりて、関係者の皆様方には改めてお礼を申しあげる次第でございます。

大阪港の近況についてですが、2018年の外貿コンテナ取扱量は、今申しあげました台風による影響が一時的にございましたが、11月まででは約192万TEU、対前年比プラス2%と

なっております。一昨年の2017年の205万TEUを上回る見込みでございます。物流は堅調に推移していると認識しております。

一方、夢洲におきましては、IRを核とした国際観光拠点の形成、そしてまた、2025年の国際博覧会の開催に向けまして、オール関西で取り組んでいるところでございます。ご存じのように、昨年11月には、2025年の国際博覧会の開催地が夢洲に決定いたしまして、今後、国、府・市、経済界が一体となり、万博開催に向けた取り組みを加速してまいります。

加えて、今年の6月28日及び29日には、インテックス大阪におきまして、G20サミット首脳会議が開催されるということで、これも大変大規模な国際会議でございまして、大阪の知名度や都市格の向上に大変役立つのではないかと考えており、この会議の成功に向けて努力してまいります。

これらの観光・集客機能を含むまちづくりや大規模なイベントの開催に際しましては、港湾物流への影響も懸念されているところでございます。港湾局といたしましては、既存の港湾物流機能と共存して臨海部全体が発展できるように、インフラ等の整備を含めましてしっかりと取り組んで参る所存でございます。

さて、本日ご審議いただきますのは、「大阪港港湾計画の改訂」、「大阪港臨港地区及び臨港地区区分の変更」、「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定」の3件でございます。特に、大阪港港湾計画につきましては、平成18年以来13年ぶりの改訂となります。今回は、2020年代後半を目標年次として、「ロジスティクス機能の強化」、「魅力的な観光・集客拠点の形成」、「防災・減災機能の充実」などを港湾計画の方針に据えて、改訂を行おうと考えております。

限られた時間ではございますが、よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

○芦田総務課長 ありがとうございます。

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を確認いたします。

まず、次第でございます。それから、大阪市港湾審議会委員名簿でございます。それから、本日の座席表でございます。次に、資料1と書いております「大阪港港湾計画の改訂について」でございます。資料2として「大阪港港湾計画書及び港湾計画図（案）」でございます。資料3といたしまして「大阪港港湾計画資料（その1）（案）」でございます。資料4といたしまして「大阪港港湾計画資料（その2）（案）」でございます。資料5といたしまして「大阪港臨港地区及び臨港地区区分の変更（案）」でございます。資料6といたしまして「大阪港臨港地区および臨港地区区分の変更（案）」の説明資料でございます。資料7といたしまして「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。資料8といたしまして「港湾環境整備負担金負担対

象工事の指定について（案）」の説明資料でございます。また、参考資料といたしましては、「大阪港臨港地区区分図」、「港湾環境整備負担金制度について」、「大阪市港湾審議会条例」、「大阪市港湾審議会運営要綱」、「PORT of OSAKA」、「大阪港案内」でございます。

お手元の資料の不足等ございませんでしょうか。もし不足がございましたら、事務局までお申し付けください。よろしいでしょうか。

それでは、以降の議事進行につきましては、森会長にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○森会長　それでは、ここから進行の役割を果たします。

まず、議案の審議に入ります前に、本審議会運営要綱第8条の規定によりまして、本日の議事録署名者を指名したいと思います。本日の議事録署名につきましては、三宅委員と一井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、議事に入りたいと思っております。本日の審議案件は、港湾法第3条の3に基づき、港湾管理者の長たる大阪市長より諮問されました事項、「大阪港港湾計画の改訂」、「大阪港臨港地区及び臨港地区区分の変更」、「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定」の3件でございます。

審議にあたりまして、1件目の「大阪港港湾計画の改訂」について、港湾管理者より説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

○田邊計画課長　大阪市港湾局計画整備部計画課長の田邊でございます。どうぞよろしくお願いたします。

まず、お手元に配付しております資料のうち、港湾計画の改訂にかかわります資料が資料1から資料4まででございます。このうち、今回諮問いたします正式な資料としては、資料2の「大阪港港湾計画書（案）」及び「大阪港港湾計画図（案）」となります。

本日は、資料1に沿ってご説明したいと思います。また、会場前方に同じ資料を映してございますので、適宜見やすい方をご覧いただけたらと思います。

まず、資料の表紙をめくっていただきまして、1ページ目でございます。港湾計画の変更の種類といたしまして、改訂、一部変更、そして軽易な変更の3つがございますけれども、本日の変更につきましては、おおむね10年に一度、比較的大幅な変更を伴います改訂ということになってございます。

前回の改訂は平成18年に行っておりまして、その際の目標年次が平成20年代後半ということで、物流、交流、環境、防災、この4分野について、資料に記載のような基本方針を定めてございます。

また、右側に、港湾空間利用のゾーニングのイメージということで、物流、交流、生産、都市機能、そして廃棄物処分についてのゾーニングを行ってきております。

ページをめくっていただきまして、2ページ目、大阪港への要請について整理をしてございます。

まず、物流面ですけれども、経済活動のグローバル化等に伴いまして、国際海上輸送ネットワークの重要性はますます高まっておりまして、より一層の国際競争力の強化が求められていると認識しております。また、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成など、総合的な物流の効率化が求められているというところでございます。さらに、トラック輸送のドライバー不足等が社会問題化する中で、一度に大量輸送が可能な内航フェリー輸送等の重要性が高まっているとも認識しているところでございます。

一方、物流以外の面では、大阪の経済活性化や臨海部活性化に資する取組み、また、良好な港湾及び都市環境の保全に向けた取組み、また、防災・減災のための取組みが求められていると認識をしているところでございます。

その下に、今回の港湾計画の改訂に際しましての方針ということで、物流、交流、環境、防災の4分野について記載しています。具体的には、ページをめくっていただきまして3ページ目でございます。

まず、物流面でございますけれども、国際競争力の強化に資するロジスティクス機能の強化ということで、高規格コンテナターミナルをはじめとした国際水準の港湾物流施設を備えた効率性・生産性の高い物流拠点の形成でありますとか、コンテナ・フェリー埠頭につきましては、一体的・効率的な埠頭運営を推進いたしまして、より一層の国際競争力の強化を図ってまいります。また、情報通信技術の活用も含めまして、高度なロジスティクス機能の集積を図っていききたいと考えてございます。また、需要の見込みに応じて、埠頭の利用転換・廃止など、計画の見直しを適切に行っていくことを考えてございます。

次に、交流分野でございますけれども、魅力的な観光・集客拠点の形成と臨海部の活性化ということで、まず、クルーズ客船の母港化を図るということでございます。また、大阪の経済成長を牽引する新たな国際観光拠点の形成を図るとしてございます。また、民間活力の導入などによりまして臨海部の活性化を図り、市民に親しまれるベイエリアの形成を図っていくということで考えてございます。

次に、環境面でございますけれども、港湾、それから都市環境の向上に寄与する港湾施設の維持・確保ということで、1つは、廃棄物等を適正に処分する海面処分場を引き続き確保、延命化

してまいります。また、内航海上輸送ネットワークの充実を通じてモーダルシフトを推進していくということとしてございます。

最後に、防災面でございますけれども、広域的な防災・減災機能の充実と市民生活の安全確保ということで、ハード対策、そしてソフト対策を組み合わせた総合的かつ近隣港湾と連携した広域的な防災・減災機能強化の取り組みを推進していくことを考えてございます。

ページをめくっていただきまして、4ページ目でございます。港湾空間利用のゾーニングでございます。基本的には、既定計画、現在の港湾計画でのゾーニングを踏襲した形にしてございます。

まず、物流関連ゾーンとして、港湾施設、それから物流施設が立地するゾーンでございますけれども、赤い点線で囲んでいるエリア、舞洲、夢洲の東側、そして南港地区の東側、南側、西側、此花地区の南西側、港区の南側、これらのエリアを物流関連ゾーンとしてございます。

次に、都市機能ゾーンとして、業務・商業・居住・観光機能等の都市的な利用を図るゾーンですけれども、黄色い点線で囲んだエリアでございまして、舞洲、夢洲、それから南港地区の中央部を都市機能ゾーンとしてございます。

次に、交流拠点ゾーンということで、親水緑地や、旅客船・フェリー埠頭、集客・交流施設が連携し、人々が訪れるゾーンということで、緑色の実線で囲んだエリアでございまして、舞洲・夢洲地区の西側、南港地区の北側、此花地区の南東側、港地区及び大正地区の西側を交流拠点ゾーンとしてございます。

そして、生産ゾーンといたしまして、青い1点鎖線で囲んだエリアでございまして、此花地区の北西側、大正地区の南側、住之江地区という、これらのエリアを生産ゾーンとしてございます。

また、最後に、新島地区を廃棄物処分ゾーンにゾーニングしてございます。

ページをめくっていただきまして、5ページ、「港湾の能力」の設定についてでございます。港湾の能力といいますのは、港湾施設の規模、配置、あるいは、土地利用計画の前提となります取扱貨物量や船舶乗降客数を推計して設定するものでございます。以下に貨物取扱量の推計のフローを記載してございます。基準年を2013年、目標年次を2026年としてございます。

内貿、外貿、別々に推計しておりまして、まず、外貿につきましては、大阪港での主な取扱貨物品目である大宗貨物の過去10年間の取扱実績と各種の経済指標等との相関を考慮いたしまして、これに荷主等へのヒアリング、あるいは業界の動向なども加味をいたしまして、貨物量の推計を行ってございます。さらに、外貿コンテナにつきましては、これにコンテナ化率、それから、

コンテナ1TEU当たりの原単位、空コン率などを設定いたしまして、外貿コンテナ貨物量を推計してございます。

内貿につきましては、フェリー貨物とそれ以外の一般貨物に分けて推計をしてございまして、フェリー貨物につきましては航路別、一般貨物につきましては太宗品目別に、過去10年間の取扱実績と各種の経済指標等との相関を考慮した上で、荷主等へのヒアリング、業界の動向などを踏まえて取扱量を推計してございます。

ページをめくっていただきまして、6ページ目でございます。推計結果でございますけれども、まず、全体の貨物取扱量といたしましては、基準年の実績が8,698万トンに対しまして、11.0%増の9,659万トンと推計してございます。このうち、外貿貨物は22.5%増の4,467万トンと推計してございます。内貿貨物は2.8%増の5,192万トンと推計してございます。

ページをめくっていただきまして、7ページでございます。外貿貨物の取扱量4,467万トンの内訳でございますけれども、まず、コンテナ貨物について、これは大阪港を発着するいわゆるローカル貨物でございますけれども、14.5%増の3,690万トンと推計してございます。コンテナ貨物以外の非コンテナ貨物でございますけれども、10.1%増の468万トンと推計してございます。その下の戦略的集貨貨物でございますけれども、309万トンと推計してございまして、これは、海外フィーダーされております西日本各港発着の貨物を、阪神港への転換を図るというものでございまして、このうちの大阪港での取扱量を309万トンとしてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、8ページ、外貿コンテナ貨物の取扱量でございます。基準年の実績219万TEUに対しまして、23.7%増の271万TEUと推計してございます。このうち輸出コンテナ貨物は、12.2%増の110万TEUとしてございます。輸入コンテナ貨物は、14.0%増の138万TEUと推計してございます。戦略的集貨貨物については、23万TEUと推計してございます。

ページをめくっていただきまして、9ページ、内貿貨物取扱量の5,192万トンの内訳ですけれども、まず、フェリー貨物でございますけれども、3.0%減の3,341万トン、そして、フェリー以外の貨物でございますけれども、0.6%増の1,616万トンと推計してございます。あと、戦略的集貨貨物ということで、235万トンと推計してございまして、これは、戦略的集貨貨物のうち、内航船で内貿貨物として大阪港に運ばれてくる貨物ということで、これを235万トンとしてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、10ページでございます。クルーズについてでございます。

まず、クルーズ客船を取り巻く状況といたしまして、近年のクルーズ客船の日本への寄港回数の増加傾向などを考慮いたしまして、2026年時点での全国での年間寄港回数を4,345回と推計してございます。現在、九州・沖縄地区の港湾への外国船の寄港が急増しておりますけれども、過去の大阪港の分担率の実績を踏まえ、大阪港への寄港も今後も増加すると見込みまして、大阪港への年間寄港回数の目標値といたしましては、右下のグラフでお示ししているように、129回と推計してございます。

ページをめくっていただきまして、11ページ、旅客数の推計でございます。

まず、クルーズ客船でございますけれども、クルーズ客船の乗降旅客数のうち、外国籍船につきまして、寄港回数は左上のグラフに記載しておりますけれども、全国での寄港回数を3,807回と推計してございまして、このうち大阪港への寄港回数を118回と推計してございます。旅客数につきましては、42万8,000人と推計してございます。続いて、日本籍船でございますけれども、大阪港の占有率の過去の実績から、1万1,000人と推計してございます。大阪港への寄港回数につきましては、年間11回と推計してございます。

次に、フェリーでございますけれども、外航フェリーは、釜山・上海航路の旅客数が今後も堅調に推移すると見込んでございまして、7万3,000人としてございます。内航フェリーでございますけれども、各航路、船舶の大型化が進行しているというようなことを踏まえまして、112万4,000人と推計してございます。

次に、ページをめくっていただきまして、12ページ、主な計画改訂の内容でございます。ここでは4点列挙してございます。

まず、1点目といたしまして、夢洲でのコンテナ貨物取扱機能の強化ということで、夢洲での埠頭用地を67.5ヘクタールから73.9ヘクタールへと拡張してまいります。これによって貨物取扱機能の強化を図っていくというものでございます。

2点目といたしまして、同じく夢洲において新たな国際観光拠点の形成ということで、まず、土地利用につきましては、都市機能用地として100.4ヘクタール、交流厚生用地として15.9ヘクタールを設定してまいります。また、臨港交通施設計画の変更で、将来における交通量の予測結果に基づきまして車線数の変更を行ってございます。今回、変更を行っておりますのは此花大橋でございます。

そして、3点目といたしまして、外貿一般貨物量の増加、そして船舶大型化への対応で、南港地区のR岸壁でございます。R1及びR2岸壁は既定計画ではRORO・フェリー埠頭になっておりますけれども、こちらを外貿一般貨物埠頭へと変更してまいります。

そして、4点目として、港湾施設の適切な維持管理ということで、老朽化・低利用の施設などを廃止してまいります。岸壁で11バース、延長1,040メートル、物揚場で延長3,539メートルについて、今回廃止を計画するというものでございます。

ページをめくっていただきまして、13ページでございます。ここからが個別の計画変更の内容でございます。

まず、外内貿コンテナ埠頭計画でございます。今回変更の対象となります箇所が、夢洲コンテナターミナルの南側、ピンク色で着色している部分でございます。こちらの面積6.4ヘクタールを拡張することによりまして、コンテナ取扱機能の強化を図っていくというものでございます。また、この拡張部分も、既設のコンテナ埠頭とあわせまして一体的・効率的な埠頭運営を図るということで、青い実線で囲んでおりますけれども、効率的な運営を特に促進する区域の中に入れていくというものでございます。

そして、南港のC1からC4、C8、C9、そして、夢洲のC10からC12、こちらのほうは、これまで外貿コンテナ埠頭となっておりましたけれども、今回、外内貿コンテナ埠頭ということに位置付けを変えてまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、14ページでございます。外貿一般貨物埠頭計画でございます。今回変更となります箇所が、南港地区のR岸壁のR1とR2でございます。今後見込まれます外貿貨物の増加や、船舶の大型化への対応を図るということで、このR1とR2、既定計画では内貿RORO・フェリーとなっておりますが、外貿一般埠頭への変更を行ってまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、15ページ、内貿埠頭計画でございます。現在の利用状況や今後の利用見込み、さらには港湾経営の観点を考慮した上で、南港地区のG岸壁、G1からG8、延長で720メートルと、E岸壁の一部、E1からE3まで、延長で320メートルを港湾計画上、廃止してまいります。資料中に赤点線を表示している部分はそのG岸壁とE岸壁でございます。

また、港内の一部の物揚場、延長で3,539メートルも計画上、廃止してまいります。これは、津波等の災害時に係留している船舶が漂流するリスクを軽減することも念頭に入れた廃止になってまいります。

なお、岸壁の実際の供用廃止に際しましては、老朽化の状況や実際の使用実態なども再確認した上で、必要に応じて代替の岸壁を確保するなど、利用者に配慮して対応していきたいと考えているところでございます。

次に、ページをめくっていただきまして、16ページ、専用埠頭計画でございます。今回変更の対象が、南港地区の3バース、赤点線で表示している部分でございます。こちらは、専用埠頭を所有されておりました事業者が移転されており、その跡地に立地しております現在の事業者が、水際線を全く利用していないというところから、この3バースにつきましては、専用埠頭としては廃止をしていくこととしてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、17ページ、臨港交通施設計画でございます。将来の貨物取扱量、あるいは土地利用計画に基づきまして、将来の交通需要を予測してございます。これに対して必要な車線数などを検討してまいりました。今回変更となりますのが、在来の此花地区と舞洲地区にかかっております此花大橋で、現在4車線の計画になっておりますけれども、これを6車線に拡幅していくものでございます。

あともう1点、夢洲の埠頭用地の拡張、ピンク色で着色しておりますけれども、この部分に配置しておりました臨港道路、夢洲埠頭1号線の一部を計画から削除することとしてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、18ページ、港湾環境整備施設、緑地でございます。それと、廃棄物処理計画でございます。

まず、緑地につきましては、新規に位置づける箇所といたしまして、夢洲の西側、そして南側水際線のピンク色で着色している部分でございます。また、利用状況等を鑑みて廃止していく緑地といたしまして、赤く着色している部分、こちらを港湾計画上、緑地から廃止していくこととしております。詳しくは後ほど、個別の土地利用計画の変更の中で説明したいと思います。

あと、新島地区、これは引き続き廃棄物処分場として確保、延命化を図っていくこととしてございます。

ページをめくっていただきまして、19ページ、大規模地震対策施設、耐震強化岸壁の計画でございます。既定計画を青い丸印でお示ししており、これが13バースでございます。こちらが現在の緊急物資輸送対応の耐震強化岸壁の計画になってございます。今回、計画の見直しに際しましては、災害時におけるフェリーの重要性、有効性に着目いたしまして、南港地区のR4とR5、赤い丸印を2つ付けてございますけれども、こちらを新たに緊急物資対応の耐震強化岸壁として位置づけたいと考えております。それに伴いまして、その西側のR1とR2でございますけれども、今回、RORO・フェリーから外貿一般貨物埠頭への変更を行ってございますが、こちらは耐震強化岸壁の位置付けを外しまして、既定計画どおりのトータル13バースを維持していくということとしてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、20ページ、新島地区の土地利用計画でございます。

現在、新島地区に関しましては、土地利用について、埠頭用地、港湾関連用地、危険物取扱施設用地などを定めてございます。また、施設計画としては、コンテナバース4バースなどが位置付けられているところでございますが、この新島につきましては、将来の動向を踏まえた施設の配置や土地利用の見直しの検討が必要であると考えているところでございまして、新島地区全体を赤い点線で囲んでおります。これにより、利用形態の見直しの検討が必要な区域に位置づけていきたいということで考えてございます。

次に、ページをめくっていただきまして、21ページ、夢洲地区の土地利用計画でございます。平成29年8月に公表いたしました夢洲まちづくり構想でのゾーニング計画を踏まえたものでございます。

まず、東側は、コンテナ埠頭を中心とした物流ゾーンとして、埠頭用地と港湾関連用地としてございます。中央部分は、国際観光拠点の形成を目指す観光・産業ゾーンといたしまして、都市機能用地と交流厚生用地へと変更してまいります。そして、西側は、グリーンテラスゾーンといたしまして、緑地へと変更してまいります。

なお、北側の水際線の部分でございますが、将来的に旅客ターミナル等の施設が必要になることを念頭に入れまして、まず水際線の一部を太い赤点線で囲んでございます。これは、将来構想として、旅客船対応の係留施設の整備を念頭に入れたものでございます。さらに、その背後の奥行き100メートルも赤点線で囲んでございます。この部分の土地利用といたしましては、既定計画をほぼ据え置く形で緑地とした上で、今後、将来構想としております旅客船対応施設計画の具体化に応じて柔軟に変更していくことで、利用形態の見直しの検討が必要な区域として赤点線囲みとしております。

次に、ページをめくっていただきまして、22ページ、舞洲地区でございます。

変更箇所番号を振っておりますけれども、まず、1番の箇所ですが、今回、水際線で物揚場を廃止することとしてございます。それにあわせまして、背後の埠頭用地の一部を港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、2番の箇所ですけれども、現在、東側に隣接しております埠頭用地と実態としては一体的に利用されておまして、これが将来的にも変わらないと見込まれることから、現状に合わせまして港湾関連用地から埠頭用地へと変更してまいります。

次に、3番の箇所ですけれども、こちらは、現在大阪府が所有され、大阪府警察本部の施設が立地してございます。今後、緑地としての整備は見込めないことから、現状に合わせて緑地から都市機能用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、23ページ、此花地区の桜島でございます。

こちらは現在、桜島臨港緑地として供用しておりますが、非常に利用の程度が低いので、緑地から港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、24ページ、港地区の中央埠頭でございます。

まず、1番の箇所ですけれども、現在、港湾的な利用が低下しておりまして、今後ともその傾向は続くであろうと考えており、港湾関連用地から都市機能用地へと変更してまいります。

次に、2番の箇所でございます。ここは天保山マーケットプレースでございますけれども、実態としては、緑地は既に廃止されておりまして、隣接する交流厚生用地、マーケットプレースと一体的に利用されていることから、緑地から交流厚生用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、25ページ、こちらも港地区の中央埠頭でございます。こちらは、港区の三十間堀川の中の入堀状になっている部分でございます。ここは、南海トラフ巨大地震対策としての防潮堤の耐震対策の一環で、入堀の入口部分を新しい耐震性のある防潮堤で閉め切るということで、現在工事中でございます。その背後につきましては、土砂を入れて陸域化していくということとしてございます。この陸域化する部分につきましては、現在の周辺土地利用の状況などを鑑みまして、都市機能用地へと位置づけていきたいと考えております。

次に、ページをめくっていただきまして、26ページ、大正地区の鶴浜でございます。

まず、1番の部分ですけれども、地下鉄長堀鶴見緑地線の延伸計画の中で車庫用地として位置づけられておりましたが、計画の精査の結果、車庫用地は不要になったということで、交通機能用地から交流厚生用地へと変更してまいります。

また、2番の部分ですけれども、現在、緑地という位置づけになっておりますが、周辺と調和のとれた商業・業務機能の導入を目指し、港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、27ページ、南港地区の北埠頭・南港北・南港東でございます。

まず、1番の箇所でございます。現在、港大橋臨港緑地となっている部分ですが、このうちの約半分、コンテナターミナルゲート待ちの車両の渋滞解消のための待機エリアとして今後検討していくこととしておりまして、緑地から交通機能用地へと変更してまいります。

次に、2番の部分ですけれども、従前、ふれあい港館がございましたが、これは既に閉館しており、現在は専門学校が立地していることから、その他緑地から都市機能用地へと変更してまいります。

次に、その北側の3番の部分ですけれども、こちらは、もともとふれあい港館の第2期計画が

あった箇所でございますが、その計画も現在は無くなっていることから、周辺区画と同様の土地利用を想定しまして、交流厚生用地から港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、4番の箇所でございます。R岸壁の背後の部分でございますけれども、フェリー埠頭としての埠頭用地の規模について精査、見直しを行った結果、一部を港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、28ページ、南港地区の南港東、そして、住之江地区の平林でございます。

こちらは、ニュートラムの南港口駅周辺部分でございます。前面の第6貯木場の埋め立てもございまして、港湾的な利用は低下をしており、今後も港湾的な利用が増えることは見込み難いため、港湾関連用地から都市機能用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、29ページ、南港地区の南埠頭でございます。こちらは、もともと南港海水遊泳場であった箇所でございますが、現在はその跡地となっておりまして、民間物流施設の土地需要に対応していくこととし、緑地から港湾関連用地へと変更してまいります。

次に、ページをめくっていただきまして、30ページでございます。以上説明いたしました土地利用計画に伴います各地区、土地利用区分ごとの面積を整理しております。表の中の上段が面積を表してございまして、下段に既定計画との増減を記載しております。

次に、ページをめくっていただきまして、31ページ、将来における予定臨港地区でございます。

まず、オレンジ色で着色している部分、こちらが現在の臨港地区の範囲でございまして、左下の表にお示ししておりますとおり、トータルで面積1,979.1ヘクタールとなっております。

そして、赤実線で囲んだ上で、その中を点線でハッチングしているエリアがございまして、こちらが将来における臨港地区で、予定臨港地区でございます。現行の臨港地区に対しまして、将来、臨港地区解除を予定しているエリアが合計で36.2ヘクタール、将来、臨港地区指定を予定しているエリアが520.9ヘクタールとなっております。これにより、将来的には、臨港地区のトータルの面積は2,463.8ヘクタールとなる予定でございます。

次に、ページをめくっていただきまして、32ページ、将来の港湾区域でございます。今後変更を予定いたします箇所は2カ所でございます。まず、正蓮寺川の上流部分でございますが、正蓮寺川は、総合整備事業によりまして、正蓮寺川北港大橋と正蓮寺川水門の間の部分が陸域化されておりますことから、この部分を港湾区域から削除していくものでございます。それから、もう

1つ、三十間堀川の入堀部分、先ほど、土砂を入れて陸域化していくとご説明した部分でございますが、この部分につきましても、港湾区域から除外していくものでございます。

次に、ページをめくっていただきまして、33ページ、今回の計画の変更・改訂に伴います環境への影響と評価についてでございます。予測・評価項目といたしましては、大気環境、水環境、土壌環境、生物、自然との触れ合い、放射性物質、その他ということになってございますが、このうち、今回、定量的な評価をしてございますのが、大気環境の中の大気質、それから騒音、振動の3項目でございます。

まず、ページをめくっていただきまして、34ページが大気質、二酸化窒素濃度でございます。まず、左側の図ですが、これは、今回の変更による将来の二酸化窒素濃度の日平均の年間98%値をコンターで表現したものでございます。この98%値といいますのは、資料の中で説明してございますが、1年間の日平均値のうち低いほうから98%の値ということでございます。将来の二酸化窒素濃度の値でございますけれども、最大でも0.044ppmとなつてございまして、環境保全目標の0.06ppm以下であるということを確認してございます。また、右側の図でございますが、こちらは既定計画と変更計画による二酸化窒素濃度の差でございまして、全体としては変化なし、もしくは現行計画の二酸化窒素濃度を下回るという予測結果になってございまして、環境への影響は軽微であると判断をしているところでございます。

次に、ページをめくっていただきまして、35ページ、騒音でございます。道路交通騒音の予測・評価地点といたしまして、図に示しますとおり、9カ所設定してございます。この地点での将来における騒音を予測してございます。なお、排水性舗装や遮音壁の設置といった対策の実施を前提とした上での予測となっている箇所もございまして、予測結果を右側の表にまとめてございます。環境基準値と予測結果を赤い実線で囲んでおりますが、いずれの地点におきましても環境基準値を下回っている結果になってございまして、環境への影響が軽微であると考えているところでございます。

次に、ページをめくっていただきまして、36ページが振動でございます。こちら、騒音と同様に、9地点での予測をしてございます。右側の表に、同じく環境基準値と予測結果を赤い点線で囲んでおりますが、いずれの地点におきましても予測結果は環境基準値を下回る結果になってございまして、環境への影響は軽微であると判断をしているところでございます。

以上、定量予測をしたこれら3項目の項目以外の項目につきましても、各項目への負荷が大きくなるような施設整備等は今回の改訂計画にはないという理由などから、環境への影響は軽微であると判断をしているところでございます。

説明は以上でございます。どうぞ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、質疑に入ります前に、本日の審議案件につきまして、1月28日に開催いたしました本審議会幹事会の結果について、大阪市港湾局の田中計画整備部長から報告をお願いいたします。

○田中計画整備部長　　田中でございます。

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「大阪港港湾計画の改訂」、「大阪港臨港地区及び臨港地区区分の変更」、「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定」の3案につきましては、特段の異議なしという結論を得ております。

以上、ご報告申しあげます。

○森会長　　ありがとうございました。

それでは、ただいまの議案につきまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。どなたからでも結構でございます。

○宮城委員　　大阪商工会議所の宮城と申します。21ページの夢洲について、私どもは非常に万博に関心がございます。今回、ご説明の中で、将来構想という位置付けを追加されるということで、これはおそらく、万博やIRについて、両方ともきちんとした計画がまだ定まっていないので、どのような岸壁が必要なのかが未定であるから、こういう形になっているのだと理解しております。ただし、実は万博開催が決まった後に、色々な近隣の自治体の首長さんから、万博開催時の夢洲への海上交通に対する期待が出ております。おそらく、関空や神戸からのアクセス、海上交通はどのようにするのか、大阪市内からのアクセスはどのようにのかなど、様々な議論が出てくると思いますので、ここでそれらのアクセスの問題に対応していくんだらうと思っておりますけれども、そのように考えていいのかわかるか、説明の中で万博という言葉がなかったので、確認ができれば。それから、もう1つは、今日、万博協会の事務局の事務所開きが行われ、これから1年かけて今度は登録申請の具体的な計画を国際機関に出すようなことで、様々な計画が急速に動いていくと思うのですけれども、あるいは明らかになってくるのだと思っておりますけれども、そのような動きとこの夢洲の将来構想がきちんとマッチングするように、これはお願いというか、ぜひとも関係者との意見交換を密にさせていただいて、もう2025年はあつと言う間に来てしまうと思っておりますし、IRの関係がどうなるのかということもありますけれども、いずれにしても万博はしっかり来ますので、ぜひとも万端、遺漏がないように、関係者間の意思疎通をしっかりと

ていただきたいなということでもあります。

以上でございます。

○森会長 事務局のほうから何かございますか。

○田邊計画課長 万博開催時の交通処理につきましては、1つは鉄道、そしてシャトルバス等を軸として考えておりますが、海上アクセスの可能性も当然ございますので、その可能性を残すという意味でも、当然I Rとも関係がございますが、今回、夢洲北側部分に将来構想と、利用形態の見直しの検討が必要な区域を位置付けているところでございます。また、実際の施設整備に際しましては、関係者が密に調整を行っていくことになろうかと考えております。

○森会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○井上委員 関連して教えて欲しいことがあるのですが、21ページのところもそうなんですけど、都市機能用地、港湾関連用地と、そういうものが振りかえられたりしている部分がたくさんありますよね。そうなったときに、港湾関連用地というものは船の交通とか停泊とかに使えますが、都市機能用地に振り分けられると、港湾に関連する船の活用というものはもう消えてしまう、そういう理解でよろしいのですか。そのところを教えて欲しいのですが。

○田邊計画課長 都市機能用地につきましては、基本的には都市的な利用を図る部分でございますので、港湾と密接に関連するような施設というのは現時点では想定してございません。

○井上委員 そうなると、この都市機能用地に割り当てられてしまうと、もう船というものはこの用地の中には使えないという理解でよろしいのですか。

○田中計画整備部長 計画整備部長の田中でございます。

21ページをご覧いただきたいのですが、今回の港湾計画で土地利用計画の用途を変えるのは、左側から見ていただくと、緑地の94ヘクタール。ここは、廃棄物処分地であり、なかなか上部の高度利用が難しいので、暫定的な使い方をさせていただこうと。万博の際は駐車場になる予定です。真ん中の都市機能用地ですが、左側の既定計画の絵ですと、都市機能用地で92.5ヘクタール、工業用地で72.2ヘクタール、既定計画の用途がいびつな形をしていましたので、今回改訂では、この都市機能用地の100ヘクタールは、I R等を含めた国際観光拠点という形で考えております。右側は、港湾物流に関する用地で、港湾関連用地81ヘクタールと埠頭用地74ヘクタールと考えています。真ん中の国際観光拠点の形成を目指すエリアと関係するところでは、北側の赤点線で囲んでおります幅100メートルの緑地部分において、I Rや万博が来るというときには、その100メートルの幅の中で、例えば客船ターミナルといった港湾施設を加えると

ともに、北側の岸壁には旅客船を着けていただくという形で、港湾的な土地利用が行われる可能性が高いと考えております。

○井上委員　個人的には万博が誘致できて良かったと思っているのですが、この機会に、やはり海上交通で夢洲とのアクセスを活発化するとか、さらには、夢洲まで呼び込んできた色々なアクセスを、さらに大阪の河川域にまでつなげるとか、様々な発展の余地はあるなど思っているのです。それらは船の輸送機能を使って活性化するアイデアですけども、船というのは輸送機能だけではなく、生活機能や宿泊機能も備えているわけですから、万博のサイトの中に、既存のクルーズ船を係留するなどして、そこをホテルとして使うようなアイデアだってあるのではないのでしょうか。そうしたときに、都市機能用地に変更されていたらそのような使い方ができなくなれば、検討の前の段階から将来構想とのマッチングがとれなくなる可能性があるなど、そういう思いもあって、土地利用計画の名称と港湾としての使い方の制約といいますか、そのあたりがどのような区分けになっているのかなと思ってお聞きしたわけです。

個人的には、今申しあげたようなことがあり得ると思っているのですが、例えばホテルシップとして使った後、その船を埋め立ててしまって、そこで陸上クルーズ船ホテルとして使うみたいなアイデアだってあるわけです。そうしたときには港湾機能用地でなければならないのか都市機能用地でもよいのかというような、ちょっとジレンマ的な心配もあるなど思いました。この土地利用計画は、計画の進捗に応じて今後もフレキシブルに変更ができるのかどうか、そのあたりも含めて教えて欲しいと思いながら質問いたしました。

○田中計画整備部長　そういった意味では、先ほど申しあげましたように、北側の緑地部分の計画はフレキシブルに考えており、幅100メートルというのは、例えば天保山でいいますと、岸壁からマーケットスペースがすっぽり入るぐらいの範囲になります。東京オリンピック時でもホテルシップという話が出ていますが、例えば万博のときにも、この北側にはホテルシップも当然可能性としては出てこようかと思っています。加えて、USJの開業の際に、12社15航路による水上アクセスが淡路島、関空、神戸、四国から出ましたが、同様に、IRが開業した際には、ここが水上アクセスの拠点となることも当然考えておりますので、クルーズなり、ホテルシップなり、あるいは水上アクセスは、当然、可能な形で我々としては開発をしたいと考えているところでございます。

○井上委員　よく理解できるのですが、船の活用を北側だけに固定してしまうと、船のよりきめ細かなアクセスみたいなものが途絶えてしまうのではないかという心配があるのです。本来であれば、この黄色い都市機能用地の中を縦横無尽に船が走るぐらいの発想で、海の視野を広げな

がら、そういうものと将来計画とのマッチングをとっていくとかが計画検討段階で必要なのではないのでしょうか。都市機能用地とすると、いずれ埋め立ててしまっ、土地になってしまう。そうすると、船の活用の幅が非常に狭まる。北側の一部分に船の用地が確保されているという説明ですけれども、私はこれでは不十分だと思うのです。まして、北航路は水深も浅いし、十分活用できるような状態に維持されていないように思います。都市機能用地の中に、今後の構想のマッチングとともに、船の活用をもっと視野を広げて対応できるような何か計画になっているといいなと思いました。

○田中計画整備部長　北側の幅100メートル部分は、おっしゃられているような形で考えており、利用形態の見直しの検討が必要な区域と設定しようと考えております。

○藪内港湾局長　港湾局長の藪内です。

真ん中の都市機能用地の部分は、南側は万博会場エリアに、北側はIR用地となっております。土地の高さもOPプラス11mぐらいで、防災の観点からも、非常に高く造成しています。現在の状況から考えると、真ん中のエリアに船を引き込むということは有り得ないと考えています。夢洲の西面や南面は波がきついわけですが、一方、夢洲と舞洲の間は静穏性が保てるということもございますので、北側水際線は、先ほどから議論があります海上交通のアクセスなどで使えるような水際線になるのではないかなど。真ん中の陸地部分は、相当地盤高さも高いということもあって、万博のパビリオンや、ホテル、MICE等、都市的な利用ということを想定できると思っております。

○井上委員　北側も、使い方によっては使えるなどは思うのですけれども、将来的にもう少し違ったアイデアも出てくるかもしれない。それは、陸上の人が陸上の視点で物を考えることと、海上の視点で船を活用する視野から何かマッチングがとれるといいなという思いからそう思うのですが、そういう観点からすると、真ん中の都市機能用地がそれで固定されてしまうと船が使えないのかと思ってしまうので、それで最初の質問に戻ることになるわけです。いずれにしても、これはいずれ計画の進捗に応じて変更があり得るかもしれないので、あまり今の段階で難しいことを言わない方がいいのかなとは思っています。

○赤井委員　よろしいでしょうか。

○森会長　今のご発言に関連してですか。

○赤井委員　関連でいいですか。大阪大学の赤井です。

夢洲に興味や関心が集まっていると思うのですが、これから万博が来て、IRは確実に来るかどうかまだ決まっていないものの、IRも想定した場合、IRに合わせて北側を整備して、万博

期間中はホテルシップをつけて、万博が終わってさらにI R開発が進めば、航路も広げてという
ような開発ができるかもしれないので、こういう形にしておくということは、私は妥当だと思
います。 ちょっと質問とお願いなのですが、先ほどの万博開催時の輸送の問題というのは、本当
に課題になるかなと思います。地下鉄を整備し、道路も増やすと思うのですが、逆に心配なのは、
財政上ものすごくコストがかかるというのは確実ですので、I Rが決まっていない段階で、万博
が来るというだけでそれだけの投資をするとすると、万博が終わった後のあり方、その費用をど
のように回収していくのかとか、万博が決まったからもうそれは仕方がないと見るのか、そのあ
たり、できるだけコストがかからないような形で考える必要があると思います。もちろん、人の
動きがスムーズになるような形は考えないといけないと思います。そういう意味でも、万博開催
期間中に、ホテルシップ等、大阪市内から来なくてもホテルに泊まりながら万博を楽しめるとか、
そのような工夫、それによって人の移動が狭いエリア内で済むような形とか、そういうようなと
ころも一緒に考えていただくのが良いのかなと思います。これはお願いします。

それから、ホテルシップを係留するとすると、夢洲と舞洲の間の水域はどれぐらいの大きさの
船まで入れるのですか。

○田中計画整備部長 夢洲・舞洲間の水域の幅は約400メートルあります。

○赤井委員 400メートルでは大型船は回頭できないですね。

○田中計画整備部長 航路内ではなく、舞洲の西側で回頭するようにすれば、物理的には16
万総トンのクルーズ船でも可能ではないでしょうか。

○赤井委員 そういうような形であれば大丈夫ということは想定しているのですね。わかりま
した。

以上です。

○森会長 ありがとうございます。そうしましたら、井上委員も赤井委員も、ご要望という
か、ご注文、ご意見ということで賜っておくということによろしいでしょうかね。

○赤井委員 また変えられるでしょう。いざとなれば。

○杉中港湾空港部長 近畿地方整備局の杉中と申します。

今、夢洲に関して、様々なご意見が様々な方から出されたところであります。非常に関心が高
いだろうと思っております。今、万博は開催が決定したわけですが、I Rはまだ目指している
という途上にあります。ただ、国際観光拠点を目指すという中であって、意気込みを示すというの
もきつとあって、先行的に港湾計画を変更されていくということだと思えます。

ただ、I R、国際観光拠点を目指すしていく中で、先ほどの船の利用に関しても、旅客船、ある

いはクルーズ船、その他の船の利用があり得るかもしれません。国際観光拠点を実現しようとした場合に、利用しやすいもの、世界に誇れるもの、世界一やアジア一、少なくともアジア一をきっと目指しているということなのだろうと思いますので、そういうものにふさわしいものをみんなで考えていく必要があるのかなと思います。先ほどご意見ありましたように、固定的に何メートルが良いとかいうのが現時点で確実に言えるわけでもありませんし、むしろ、どういうものが良いものなのかと、あるいは、アジア一、世界一を誇れるために、どういう広さ、機能があれば良いのかということ、きっと皆さんで議論していくのかなという感じを私は受けました。意見というよりも所感みたいなものです。

以上です。

○森会長　ありがとうございます。

ほかにございますか。

○篠原委員　篠原でございます。

前回の審議会のときに、この夢洲地区につきまして、人流と物流を混在させるというのはいかなものかという意見を申しあげました。しかし、万博と I R はもう既定路線に乗ったわけですから、それならば、成功に向けて頑張ってくださいと思います。

しかしながら、物流面を見ますと、港が狭いことは間違いないですね。首都圏を見ますと、東京港は東京都が管理しているものですから、東京港のことしか考えずに開発をしている。隣の川崎市や千葉県の港と連携しながら何かやっという発想がないので、物流の面では混み合っていて機能不全に陥っていると私は思います。大阪港についても、そうなる可能性がなきにしもあらずだと思います。既存の施設に不便を感じながら、物流・港湾運送事業者の方たちは使っておられるし、今後も使わざるを得ないという状態になっていますね。では、10年後、20年後どのようにしていくのだろうと。私は、実は大阪港というのはこんなもんじゃないと思っているのです。もっと可能性が出てきたと。首都圏よりも、むしろ西日本がこれから日本の経済を引っ張っていく存在になると思っています。九州も含めましてね。これは、世界がアジア中心の経済になったからです。この大阪港をそのような観点から見て、どのように空間利用していくか、あるいは、新たな物流のための土地をいかに確保していくかということを考え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した。ご要望ということでよろしいですね。

○篠原委員　はい。

○森会長　ほかにはいかがでしょうか。

○北村委員　33ページの環境への影響と評価のところ、これから万博等の工事があるわけですが、工事または工事車両に対して予測とか評価はされていますか。

○森会長　事務局のほう、お答えいただけますか。

○田邊計画課長　万博関連の施設・パビリオン等の、特に建設時の環境影響の評価は、今回の港湾計画改訂の中では行ってございません。今後、おそらくは博覧会協会で、環境への影響の予測・評価はされていくのであろうと考えてございます。

○北村委員　わかりました。そしたら、それは、今後プラスアルファの数字になってくるということですね。

○田邊計画課長　その部分については、そういうことになります。

○森会長　よろしいですか。

ほかには。

○一井委員　よろしいでしょうか、関連して。

○森会長　はい。

○一井委員　環境影響と評価のところを私も拝見して、万博の部分とかIRの部分は、具体的なプロジェクトの内容が見えない中なので、止むを得ないと思います。物流面を中心として予測を行い、環境アセスをしてオーケーになった、そのこと自体はそれでいいのかなと思います。ただ、幾つか前提条件がありまして、排水性舗装を行うとか遮音壁をつくると。もちろん、ある技術を使って、それをもとに対策をするというのは、これは正しいやり方だと思います。ただ、計画の怖いところは、そうやって想定していたんだけど、実際設計して施工しようという段階になって、予算がないから排水性舗装をやめましたとか、遮音壁をやめましたとなると、計画倒れになってしまう危険性があるかなと。ですから、計画においては排水性舗装を想定していますと。では、次はそれを実際に実施する部署の問題ですね。大阪市の中でも、多分、担当部署が異なるでしょうし、拝見しますと国道もありますから、やはり整備局に対して、こういう想定で計画をしています、ぜひよろしくお願ひしますという連絡をしていただいて。さらに5年後とか10年後に、次の検討のときには、実際にちゃんとそれらが実施されていたかどうかを確認すると。もし予算の都合でできていなかったとしたら、どうしたらいいかを今度考えなければいけないという形になりますので、そういったことで、連絡とその後のフォローアップを考えていただければと思います。

以上です。

○森会長　ありがとうございます。事務局のほうもそれでよろしいですか。

○田中計画整備部長　港湾計画を策定する計画課も、工事を発注する保全監理課も、私の計画整備部ですので、同じ責任者の下で、しっかりとやらせていただきます。

○一井委員　ですが、人事異動とかあるかもしれませんので。

○田中計画整備部長　それは必ず引き継ぎます。

○一井委員　対象には国道などもあり、関連するところとしては、大阪市以外の地方整備局さんもいらっしゃるから、全体でやっぱり共有できたらと。

○森会長　じゃあ、その要望のほうをきちっと引き継ぐということで。

いかがでしょうか。

○田中委員　要望なんですけど、先ほどからクルーズ船の増加とかホテルシップの話もありましたけども、全体として船が増えるという方向の中で、今もやっていたらいいのかなどは思うのですが、もう少し海からの景観というのを意識していただいて、特に観光客が増えるということですので、どんなふうに見えるのかというのを考えつつ、この計画等をつくっていただきたいと思います。要望です。

○森会長　ありがとうございました。今のご要望ということですので、お願いいたします。

それでは、いかがでしょうか。次の案件に移ってもよろしいでしょうかね。

では、2件目の大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更について、港湾管理者より説明をお願いいたします。

○上溝開発調整課長　それでは、事務局から説明させていただきます。港湾局開発調整課長、上溝でございます。2つ目の案件についてご説明いたします。

関連する資料としましては、お手元の資料5と6ということになりますけども、資料5が諮問事項の案でございます。資料6が説明資料になっておりまして、こちらを使ってご説明させていただきますと思います。

表紙から1枚めくっていただきまして、1ページ目でございます。臨港地区の概要について、まず簡単に説明させていただきますと思います。

臨港地区は、都市計画法に定める地域地区の1つとして、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を指定するものございまして、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、水際線の有効利用等を図ることを目的として定めております。

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に、臨港地区を機能別に区分して、港湾法

に基づき分区を指定しております。

大阪港の臨港地区では、その資料にございます商港区以下、特殊物資港区、工業港区、保安港区、マリーナ港区、修景厚生港区、この6つの分区がございまして、そのほかに、分区を指定しない区域、いわゆる無分区というものもございます。

分区内における建築物等の用途につきましては、建築基準法の規定が適用されず、分区ごとに建設可能な用途を定める条例を別途定めております。

なお、大阪港における分区の指定状況につきましては、参考資料でA4のカラー版の図をおつけしておりますので、そちらをご参照いただきますようお願いいたします。

それでは、今回お諮りする内容についてご説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、資料の2ページでございます。今回ご審議いただく3つの案件の位置をお示ししております。順にご説明いたします。

次のページ、3ページに、住之江区南港東1丁目の資料をつけております。当地区には、第6貯木場と呼ばれる原木の保管場所として利用されていた海面がございましたが、大阪港で取り扱う輸入木材の保管場所や物流用地の確保のため、平成8年より埋立工事を行い、平成29年3月に竣功いたしまして、同年6月に住之江区南港東1丁目に編入されております。当該地は、港湾計画におきまして港湾関連用地となっており、港湾における物流や産業などの用地を確保するとともに、港湾区域を地先水面とする当該地を港湾として一体的に管理運営するため、臨港地区に指定するものでございます。また、木材の保管場所や物流用地の確保という土地利用の目的を果たすために、都市計画の用途地域が既に準工業地域となっていることも踏まえまして、あわせて商港区として分区指定を行うように考えております。

また、先ほどの港湾計画の改訂の説明の中でも、都市機能用地に変更するという説明があった箇所ですけれども、現在、臨港地区の分区が工業港区、用途地域が準工業地域となっている、この貯木場の南西部、ここの約4.6ヘクタールの区域につきまして、貯木場の埋め立てに伴い水際線の利用がなくなっているということ、都市的な利用が進んでいるということで、今後も港湾活動の見込みがないと思っております、臨港地区の解除をあわせて行いたいと考えております。

次は、お手元の資料にはございませんので、前のスクリーンのほうをごらんいただけますでしょうか。

このエリアの航空写真でございます。こちらに新たに指定する第6貯木場と解除するエリアの状況を示しております。

次のスライドをお願いします。

こちらが解除するエリアの現状でございます、右側に臨港地区外のエリアがございますけども、こちらのAの地点から見た図でございます、現状としましては、ガソリンスタンド、コンビニエンスストア、事務所等が立地しているという状況でございます。

次のスライドをお願いします。

こちらは、どちらかというと南側の端の部分、駅前の部分でございます、一番奥の部分、駅も見ておりますけども、事務所、駐車場として、そのほか倉庫等として利用されているエリアでございます。

続きまして、次のエリアにまいります。

こちらは、4ページのほうで資料にもおつけしております。安治川・木津川上流の一部でございます。こちらのエリアにつきましては、船舶の大型化等により港湾機能が河川沿いから埋立地に移行したということに伴いまして、港湾活動が行われなくなっておりますことから、平成18年の港湾計画の改訂におきまして、既に都市機能用地に変更しているエリアでございます。このうち、港湾活動が見られず都市的な利用が進んでおり、今後も港湾活動の見込みがなく、臨港地区を解除してもまちづくり上の課題が生じる可能性が少ない区域、約6.6ヘクタールについて臨港地区を解除するものでございまして、当該区域につきましては、用途地域は準工業地域になっております。

こちらのほうにつきましても、現状を前方のスクリーンにお示しします。少し細かいエリアで、見にくいかわかりませんが、河川沿いのエリアでございます、並行して道路が走っております、河川から道路までのエリアが今回解除するエリアになっております。

次のスライドをお願いします。

左側が川でございます、右側に道路があります。ここまでが解除するエリアで、その間に細かい敷地がございます、ここのエリアにつきましては、緑道、それから駐車場として利用がされているという状況でございます。同じような状況がずっと続いているというところでございます。

次、お願いします。

今度は、此花区春日出南2丁目のところでございますけども、こちらにつきましては、道路の間は空地ということで、今は使われていない状況でございます。

次のエリア、こちらは、今度は右岸側のエリアでございます、川口2丁目付近のエリアでございます。こちらにつきましては、税関の跡地などで、ほぼ公共の土地でございます、事務所等が立地しているエリアでございます。

これが現状でございます、向こう側が元税関の出張所でございます、閉鎖されております。

手前が事務所になっております。

次、お願いします。

続きまして、今度は木津川上流右岸のエリアでございます。こちらのエリアにつきましても、港湾活動が見られないなど、先ほどの安治川上流沿いと同じ状況であるというエリアでございます。約0.5ヘクタールでございます。こちらにつきましても臨港地区を解除してまいりたいと思っております。用途地域は工業専用地域になっております。

次、お願いします。

これが現状の航空写真でございます。駐車場とか倉庫形状の建物がございすけども、水際線の利用はないということもこれを見てわかると思います。

これが現状でございます。左側にあるのが駐車場、作業場等があるというような利用になっております。これが逆側から見た図です。同じように作業場、駐車場となっております。全体的に駐車場等の空地が多いエリアです。

最後に、報告事項ということで、諮問事項ではございませんが、ご説明させていただきます。

この木津川の左岸地区につきましては、平成21年の大阪市港湾審議会におきまして、臨港地区解除の案を既に諮問しまして、解除が適当という答申をいただいているエリアでございます。この答申を受けまして、臨港地区解除の都市計画手続きを進めたのですが、関係者等との調整がまだ必要だということがありまして、都市計画審議会には諮問されなかったというものでございます。今後、関係局等との調整が調べば、臨港地区解除のこの案を都市計画審議会に諮問してまいりたいと考えております。

最後に、資料の7ページをごらんください。今回の案の臨港地区及び分区の変更によるそれぞれの面積の増減でございます。臨港地区全体の面積としましては、現状1,979.1ヘクタールから0.4ヘクタール減少しまして、1,978.7ヘクタールとなります。また、分区につきましては、商港区が4.2ヘクタールの増加、工業港区が4.6ヘクタールの減少となります。

以上が資料のご説明でございますけども、大阪市につきましては、全域が都市計画区域になっているということでございまして、臨港地区の指定解除につきましては、都市計画法に基づいて、港湾管理者が策定した案を都市計画審議会に諮り、その議を経て都市計画決定されるということになっております。このため、今後の手続としましては、本日答申をいただきましたら、お示ししております内容を港湾管理者の案といたしまして、来年度の都市計画審議会に諮るよう進めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○森会長　　ありがとうございました。

それでは、ただいまの議案に関しまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

○三宅委員　　臨港地区の話なんですけども、そもそも港湾活動が行われているときというのは、いわゆる海に向けて、まちは顔を向けているわけなんです。今度、この臨港地区から解除されるということは、活動がなくなるということで、まち側からすると、今度は港側に背を向けていくということになっていく可能性もあるのかなと。特にこの安治川の上流の地区というのは、いわゆる大阪の1つのメインストリートであって、いわゆる大阪の顔になっている部分であって、ここの景観をどうしていくかというのは、今後、海とまちとのつながりの中でも非常に重要なところだと思います。今まで活動があって、クレーンにしても小規模ながら港に顔を向けていたところから、全く背中を向けられてしまうと、おそらく単なる敷地として都市計画サイドが見ることはないと思うんですけども、しっかりと港の、いわゆる大阪のメインストリートに顔を向けてもらえるような提案と同時に、これからのメインストリートの景観、先ほども海から見た景観というのが委員の話からも提案がありましたけども、そういったことも含めて、ほんとうに大阪の玄関口になり得るところですので。一部、新しいホテルが建っているところも入っているんですかね。そこは違うのかな。

○美濃出営業推進室長　　今回の改訂にはないですね。

○三宅委員　　入ってないんですね。いずれにしても、そういった都市サイドに単に敷地として渡すというわけではなく、少し提案をつけ加えたいなと感じました。

以上です。

○森会長　　ありがとうございました。ご要望ということでよろしいでしょうか。

○三宅委員　　はい。

○森会長　　ほかにはいかがでしょうか。

○田中委員　　田中です。3ページ目の貯木場の隣の解除予定区域について、準工業地域になると住宅が建てられます。ここは駅がすぐ近くのですし、特に、隣接する元貯木場の埋立地は工業専用地域で、こちらが準工業ということで、住宅が建つ可能性があるという状態になります。私は公害審査会の調停員もしているのですが、大阪は特に、準工業地域で工場がいっぱいあったところに住宅が新たに建ち、住宅のほうから工場が訴えられるみたいな案件が非常に多いので、今後、もしかするとそういうことが起きる可能性もあるのではないかとちょっと危惧していますが、そのあたりは何か考えがあるのでしょうか。

○森会長　　事務局のほう、何か。

○上溝開発調整課長　現状としましては、都市的な利用が進んでいる、さらに埋め立てが進められたということで、今回は臨港地区を解除するということは妥当ではないかと思っているところでございます。ただ、先生おっしゃるように、準工業地域という非常に規制が緩い土地利用の規制になってしまうというところについては、配慮をする必要があるところは否めないと思います。私どもとしては、臨港地区が隣接しているというところでございますので、今後も、臨港地区においては、私どものほうに建築等の届け出等もでございます。そのあたりについて、ある程度事業者さんのほうにも伝えていきたいと思います。

○田中委員　ありがとうございます。ほかの地区の解除もちょっと気になるので、そのあたりと一緒にお願いしたいと思います。

○森会長　ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

○篠原委員　では、関連でいいですか。ロッテルダム港の例をちょっとご紹介したいと思うんですけど、ロッテルダム港は長い川の港で、昔港があったところというのは、もう今は港としては使えなくなっております。そこにマンションとかキュービックハウスとかが建ったりしているのですが、その部分を野外海洋博物館として、埠頭をそのまま残して、昔の船を係留して、昔のクレーンをそのまま置いてという、非常に楽しめる親水空間に変わっているんですよ。そういうようなことがあると大阪らしい景色になるのかなと思いますので、ぜひ検討していただけたらなと思います。

○森会長　ありがとうございました。特にないですか。

○上溝開発調整課長　ご意見として頂戴したので、検討してまいりたいと思います。

○森会長　ほかには。

○三宅委員　今の先生の話聞いてふと思ったんですけど、それこそ港の歴史ということ、特に安治川上流の場合は、大阪の港の歴史を示している地域でもありますので、都市側の景観ということもありますけども、いわゆる大阪港にしかない船というものもあるわけですよ。例えば神戸港と比べると、はしけの形が全く違ったり、いわゆるだるま型に対して平べったい、大阪の港がつくってきた船の造形であったり、そういったものが見れる。今、少し安治川沿いにも係留している古い、機帆船とまで言いませんが、そういうものも残っている中で、いわゆる瀬戸内の1つのターミナルという意味でも、そういった船を活用してもいいと、これはなかなか難しいとは思いますが、少し今の先生の話聞いて思いました。大阪ならではの雰囲気で作れるのかなと思います。

○美濃出営業推進室長 港湾局の営業推進室長の美濃出といいます。

臨港地区、特に安治川沿いについて、いろいろご意見をいただいているんですけど、今回解除を目指している地域というのは、戦前ぐらいに川を使って荷役をしていた場所で、やっぱり大阪のベースでもあった。ただ、その部分には、いわゆる防潮堤と言われる堤防、河川の堤防でもあるし港の堤防でもある、そういうもので守っている中で、逆に今回、基本的に川から陸に荷役がほとんどなくなっている地域、これについて、今回、臨港地区でやっぱり規制をしておくべきかどうかの判断で外させていただいていると、外すのがいいだろうということでご提案して審議いただいているという状況です。そういう中で、確かに臨港地区は外れるものの、やっぱり大阪の歴史というのは基本的に残っていますし、中之島、川口、弁天、築港と、ここの軸は基本的にあるので、そこは逆に大阪の都市から見た歴史的な話でも同じだと思いますので、そういう視点は我々港湾管理者からもきちっとお伝えして、そういう景観についても一定我々も関与しながらやっていきたいと思っておりますので、ご理解のほどよろしくお願いします。

○森会長 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、3件目の議案に移りたいと思います。3件目の港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について、港湾管理者から説明をお願いいたします。

○友田工務課長 大阪市港湾局計画整備部工務課長の友田でございます。よろしくお願いいたします。港湾環境整備負担金負担対象工事の指定についてご説明させていただきます。

毎年この時期にお諮りしている案件でございます。諮問させていただくのは資料7でございます。もう1つの資料8「港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（案）～説明資料～」を用いて説明いたします。よろしくお願いいたします。

では、資料8の1ページをご覧ください。まず、制度の概要からご説明いたします。

この制度は、港湾の環境整備及び保全のため、港湾管理者が行う工事に要する費用の2分の1を限度といたしまして、臨港地区及び港湾区域内において、工場または事業場敷地面積の合計が1万平方メートル以上の事業者に対して負担を求める制度でございます。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。これを受けまして、大阪市でも昭和55年に大阪市港湾環境整備負担金条例を施行いたしまして、昭和56年度よりご負担をお願いしているところでございます。

(1) 負担対象工事でございますが、緑地・海浜といった、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、公害汚泥浚渫などの工事、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。

(2) 負担対象事業者でございますが、負担対象工事の完了の日、今回につきましては平成30年3月31日に、臨港地区及び港湾区域におきまして、事業場等の敷地面積の合計が1万平方メートル以上で活動しておられる事業者様に負担を求めるものとしております。

次、2ページをご覧ください。(3) 負担割合でございますが、港湾法に基づきまして2分の1を原則としておりますけれども、工事の種類や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3分の1の範囲の中で定めさせていただいております。

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

(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でして、算定式は資料に示させていただいております。

次に、3ページをご覧ください。(6) 負担金の徴収でございますが、こちらには、徴収まで、ご負担いただくまでの手順を簡単に示しております。工事が完了した後、市長が負担対象工事を指定するわけでございますが、条例に基づきまして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。港湾審議会のご答申をいただきました後、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、その額の確定通知を行います。通知を受けました事業者様には、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。

以上が一連の手続でございます。

次に、4ページをご覧ください。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」についてでございますが、今回、平成30年3月31日までに本市が実施いたしました負担対象工事の指定に当たり、条例の規定に基づきまして港湾審議会のご意見を伺うものでございます。

下段の諮問内容でございますけれども、条例に規定している内容でございますが、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等敷地面積の合計、この8項目について告示をしております。

続きまして、5ページでございます。資料7にもこの5ページの内容とほぼ同じものがついております。この一覧表の最上段に示しているものが今申し上げました8項目でございますが、さらに、その一覧表の右側に、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

担金単価を記載し、備考欄には負担割合を2分の1から数字を変えているものにつきまして、その理由を記載しております。

では、順番に説明させていただきますけれども、6ページ以降に工事の概要や写真、一番最後の8ページに工事位置図を示しておりますので、必要に応じてあわせてご覧ください。

5ページの一覧表ですけれども、まず、港湾環境整備施設の建設又は改良の工事でございますが、平成29年度につきましては工事实績がございませんでした。

次の港湾環境整備施設の維持の工事でございますが、工事の名称は臨港緑地の維持工事、具体的には、清掃とか除草とか剪定、あと巡回警備などの内容でございます。この工事が実施された場所は、下段の此花区の舞洲緑地と常吉西臨港緑地、住之江区のコスモスクエア海浜緑地及び野鳥園臨港緑地の4カ所と、上段のこれら4カ所以外の臨港緑地の2つに分けております。

上段の此花区・港区・大正区・住之江区の緑地等19か所の維持に要した費用は、9,416万4,000円でございます。負担区域が大阪港臨港地区、負担割合が2分の1、負担区域内の事業場等全敷地面積等の合計が1,571万5,000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3円0銭となります。

下段の此花区（舞洲・常吉西）・住之江区（コスモ・野鳥園）の維持に要した費用は2億5,422万4,000円でございます。負担区域は同じく大阪港臨港地区、負担割合は、規模が大きく、広く市民、近隣の都市から訪れる方々が利用されている施設であるということをお察いたしました。16分の1といたしております。事業場等敷地面積の合計は1,571万5,000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1円01銭となります。

次の2件は水域の工事です。まず、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すが、工事の名称は公害汚泥排除工事で、29年度につきましては、木津川、木津川運河、大正内港の福町堀におきまして底質汚泥の浚渫を実施いたしました。

工事に要した費用は1億8,440万4,000円で、負担区域は大阪港港湾区域及び臨港地区、負担割合は32分の1、負担区域内の事業場等全敷地面積等の合計は1,728万平方メートルでございます。負担金単価としましては、1平方メートル当たり33銭となります。負担割合を32分の1としているのは、この公害汚泥の原因が、上流に立地する事業者による影響も考えられるといったこともありまして、負担対象事業者にとって過大な負担とならないようにするためでございます。

最後に、漂流物の除去、その他の清掃のための工事ですが、工事の名称は港内清掃及び沈廃船処理工事で、工事が実施された場所は大阪港港湾区域内で、工事に要した費用は2,187万3,

000円となっております。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全敷地面積等の合計は1,728万平方メートルでございまして、1平方メートル当たりの単価が63銭となります。

あと、表、下の欄外に参考として、前年度との比較を記載しております。工事に要した費用の合計は5億5,466万5,000円ですが、前年度と比べますと7,017万6,000円の減、1平方メートル当たりの単価の合計は4円97銭で、18銭の減、負担対象事業者数は142社で、5社の増となっております。負担金徴収金額の総額は、前年度並みの約4,000万円を見込んでおります。

なお、ご負担いただく事業者の皆様方にもご意見をいただくということで、今年、平成31年の1月16日に各業界団体の代表者様に事前にご説明させていただいております。皆様方にご理解をいただいているところでございます。

説明は以上でございます。

お手元には、もう1つ、参考資料といたしまして「港湾環境整備負担金制度について」という資料をご用意しております。制度の概要や条例及び港湾法の抜粋等を記載しておりますので、ご参考にしていただければと思います。

以上で説明を終わります。ご審議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、ただいまの議案につきまして、ご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○赤井委員　　赤井でございます。ちょっとお伺いしたい。

この制度自体は、これで実際きちっとされていらっしゃると思いますが、基本的に、予算段階で負担金をもらうのではなくて、実際にかかった決算額の一部をお願いするというたてつけになっていますが、通常、負担金制度でしたら、負担してもらったお金を使って整備するというような会計上の概念みたいなものがあると思います。特別会計でなくても、一般会計でも区分経理をして、徴収したお金を実際の工事に用いましたという形の負担金制度が多いと思いますが、そのあたりの会計制度の整理はどうなっているのでしょうか。

○友田工務課長　　会計制度ですか。

○赤井委員　　そういう議論がなかったのでしたら、それはそれでいいと思いますが、いや、別に問題ないとは思いますが、実際かかった費用の一部を負担していただきますという、制度上はそういうたてつけですね。

○友田工務課長　　そうです。

○赤井委員　　これは、一般会計から出て一般会計に入っていくという流れになっているので、実際かかった工事費から、この負担金を除いた分が大阪市からの支出だという形で最終的に処理されているのか、そこのところを。

○友田工務課長　　今回でしたら5億5,000万円の費用がかかりましたと一旦歳出として整理させていただいた上で、その翌年度に負担金として4,000万円が入ってくるという、整理をそのまましております。

○赤井委員　　それでいいんですかね。それでよかったらいいんですけど。工事の負担ということであれば、その5億5,000万円のうちの4,000万円は負担していただいて、残りの分を大阪市が支出したという形で会計処理するのが一番わかりやすいような気がします、例年そういう形にはなっていないのでしたら、それはそれでもいいと思います。わかりました。

○森会長　　ほかにはいかがでしょうか。ほかにはございませんか。

それでは、ご意見、ご質問も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せん。

本日の議案であります大阪港港湾計画の改訂、大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更、港湾環境整備負担金負担対象工事の指定、この3点について、原案のとおり適当であると答申する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　　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ふうに答申をさせていただきたいと思いません。

答申のほうは異議なしということでしたけども、特に最初のところについては、いろいろご意見、ご要望もあったと思いませんので、その辺は事務局のほう、よろしく今後の対応をお願いしたいと思いません。

それでは、以上をもちまして、本日の議事は……。

○今西委員　　いいですか。

○森会長　　何かございますか。

○今西委員　　すいません。最初の港湾計画改訂に関して少し言いそびれたことがありましたので、コメントとしてお聞きいただけたらということで、意見が2つあります。資料3の計画資料その1という議案のほうを見る時間がなかなかなくて、気づくことができなかったんですが、その中に、10ページあるいは11ページのところに、大阪港の将来像のところの基本方針のよう

なものが書かれているかと思います。スライドでは、おそらく2枚目のスライドになるのかなと思いますけれども、基本方針のところですね。私自身のお願い、変更とかではなくて、コメントですので、聞いていただけたらと思うのですが、まず、1点目のコメントというのは、大きく言うと2の交流というところに入ってくる中で、近年、クルーズのことを皆さんよくおっしゃってくださっているかと思います。私自身、専門の中には、国際と観光ということで、うまく合致するのですが、実は、人々の国際の移動手段としては、残念ながら船舶が占める割合は5%です。それは長年ずっとこの傾向です。変化しているのはエアで、もともとは地上、陸路ですよ。モーター、車です。それとエアが拮抗していた感じだったので、どんどんとエアが増えていっています。航空ですね。そのような変化がある中で、船は相変わらず5%ぐらいであると。その傾向がずっとずっともう10年20年と続いているということを考えると、そういった状況の中でクルーズをどのように捉えていくのかというところで、皆さん、色々考えていただきたいというところです。いろいろ外野もうるさいかもしれませんが、皆さんの港湾の専門性を本当に生かして創造的なお仕事をさせていただけたらというのが1つお願いです。

それから、もう1点なのですが、ここでいうと一番下ですね。資料でいうと11ページの4になります。防災のところ「近隣の港湾と連携した」ということが書かれているのですが、防災・減災という視点だけではなくて、私自身は、今回の台風とか地震のときに必要性をすごく感じたのが、緊急時における近隣、あるいは日本の他の港との相互の代替輸送の取り組みです。防災とか減災だけで協力するのではなくて、そういったことが起こったときに、じゃあ、物流をどうするのかというところで、近隣、あるいは東京、横浜、もしかしたら日本海側も関わってくるかもしれませんが、そういった港との代替輸送の取り組みで連携をしていただけたらなと思います。物流における協力ということも考えていただきたいなと思っています。近隣でいったら、関西、西日本地域での協力ですね。それから、国として、日本のほかの港とも協力するというので、日本の港の国際競争力を高める工夫になればなと思います。これというのは、災害が発生した時に、よその港を使ってでも、納期が多少おくれるかもしれない、一、二日おくれるかもしれない、1週間おくれるかもしれないけれども、他のルートを使ってでもいいから絶対に届けることができるということを示すことができれば、ポートセールスにも役立つのではないかなと考えます。ですから、大阪とかだけではなくて、国として港というものをどうしていくのか、国際競争力をどう高めていくのかというところで、もう縄張り意識など全くなくしてしまって、そういう視点でも考えていただけたらいいのかなという考えがありまして、最後になりましたけれども発言させていただきました。

○森会長　ありがとうございました。では、追加の要望ということによろしいですか。すいません、議事のほうで不手際で申しわけございません。

それでは、以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。お願いします。

○芦田総務課長　ありがとうございました。

これをもちまして、第66回大阪市港湾審議会を終了いたします。

本日はお忙しい中、ご出席賜り、まことにありがとうございました。

閉　会　17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 一 井 康 二 印

大阪市港湾審議会 委員 三 宅 正 弘 印

付属資料

1. 諮問書

大 港 湾 第 1 5 9 2 号

平 成 3 1 年 1 月 2 5 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

代表者 大阪市長 吉村 洋文

大阪港港湾計画－改訂－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 1 8 0 4 号

平 成 3 1 年 1 月 2 5 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

代表者 大阪市長 吉村 洋文

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「大阪港臨港地区及び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。

※ 別紙 大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更（案）については省略

大 港 湾 第 1 6 1 9 号

平 成 3 1 年 1 月 4 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 吉村 洋文

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号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（案）については省略

2. 答申書

大 港 湾 審 第 3 号

平 成 3 1 年 2 月 1 日

大阪市長 吉村 洋文 様

大阪市港湾審議会

会長 森 隆行

「大阪港港湾計画一改訂一」及び「大阪港臨港地区及び臨港地区分区の変更」
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31年1月25日付け大港湾第1592号、及び平成31年1月25日付け大港湾第1804号、及び平成31年1月4日付け大港湾第1619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。