

## 第67回大阪市港湾審議会議事録

令和2年1月15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

|   |     |    |
|---|-----|----|
| 1 | 諮問書 | 34 |
| 2 | 答申書 | 36 |

## 1 開催日時

令和2年1月15日（水）

開会 10時00分

閉会 11時40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

大阪港港湾計画の一部変更について

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

|     |     |                          |
|-----|-----|--------------------------|
| 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                 |
| 竹林  | 幹雄  | 神戸大学大学院教授                |
| 藤本  | 英子  | 京都市立芸術大学大学院教授            |
| 荒木  | 幹男  | 大阪市会建設港湾委員長              |
| 加藤  | 仁子  | 大阪市会建設港湾副委員長             |
| 片山  | 一步  | 大阪市会建設港湾副委員長             |
| 川本  | 清   | 公益社団法人大阪港振興協会会長          |
| 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            |
| 除補  | 修   | 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           |
| 小見山 | 純郎  | 大阪湾水先区水先人会会長             |
| 代西村 | 一起  | 財務省大阪税関総務部企画調整室長         |
| 代箱田 | 厚   | 国土交通省近畿地方整備局大阪港湾空港整備事務所長 |
| 代仲田 | 克美  | 国土交通省近畿運輸局海事振興部長         |
| 早川  | 知樹  | 大阪海上保安監部長                |
| 代吉田 | 光弘  | 大阪府都市整備部港湾局計画調整課長        |

## 5 審議経過

開 会 10時00分

○芦田総務課長 おはようございます。大変お待たせいたしました。

本日はご多忙の中、第67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、本日の進行役を務めます港湾局総務課長の芦田でございます。よろしくお願いいたします。

現在、委員総数28名中、22名のご出席でございます。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67回大阪市港湾審議会を開催いたします。

開催に当たり、傍聴、報道機関も含めまして、皆様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、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

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、よろしくお願いいたします。

なお、審議の開始までは報道関係者のカメラの取材を認めましたことをあらかじめご了承くださいと思います。

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、大阪大学大学院教授、赤井委員でございます。

○赤井委員 よろしく申し上げます。

○芦田総務課長 福知山公立大学教授、篠原委員でございます。

○篠原委員 よろしく申し上げます。

○芦田総務課長 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 大阪産業大学教授、田中委員でございます。

○田中委員 よろしく申し上げます。

○芦田総務課長 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 よろしく申し上げます。

- 芦田総務課長 同志社大学准教授、小谷委員でございます。
- 小谷委員 よろしくお願ひ申しあげます。
- 芦田総務課長 神戸大学大学院教授、竹林委員でございます。
- 竹林委員 竹林です。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 京都市立芸術大学大学院教授、藤本委員でございます。
- 藤本委員 藤本です。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 芦田総務課長 大阪市会建設港湾委員長、荒木委員でございます。
- 荒木委員 荒木でございます。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 大阪市会建設港湾副委員長、片山委員でございます。
- 片山委員 片山です。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 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。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 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。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 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。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 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。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 全日本海員組合大阪支部支部長、除補委員でございます。
- 除補委員 除補です。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 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 北村です。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 大阪湾水先区水先人会会長、小見山委員でございます。
- 小見山委員 よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 財務省大阪税関長、中山委員の代理といたしまして、大阪税関総務部企画調整室長、西村様にご出席いただいております。
- 西村企画調整室長 西村です。よろしくお願ひします。
- 芦田総務課長 国土交通省近畿地方整備局長、井上委員の代理といたしまして、近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所長、箱田様にご出席いただいております。
- 箱田大阪港湾・空港整備事務所長 箱田です。よろしくお願ひします。

○芦田総務課長 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 仲田でございます。よろしくお願いいたします。

○芦田総務課長 大阪海上保安監部長、早川委員でございます。

○早川委員 早川です。よろしくお願いいたします。

○芦田総務課長 大阪府都市整備部長、森岡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、吉田様にご出席いただいております。

○吉田計画調整課長 吉田です。よろしくお願いいたします。

○芦田総務課長 なお、一井委員、毛海委員、瀬田委員、宮城委員、小野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。

なお、加藤委員につきましては11時ごろに到着予定と伺っております。

委員の方々のご紹介は以上でございます。

次に、第67回大阪市港湾審議会の開催に当たりまして、大阪市港湾局長の田中よりご挨拶申し上げます。

○田中港湾局長 大阪市港湾局長の田中でございます。

本日は、年頭のお忙しい中、港湾審議会にお越しいただきまして、ありがとうございます。少しご挨拶いたします。

大阪港の状況でございますが、外貿コンテナ取扱量についてお話ししますと、4年前が195万TEUでございました。3年前に205万TEUということで、200万TEUに回復をし、2年前は210万TEUでした。昨年の状況ですが、11月までの統計データでいいますと約2%のプラスになっておりまして、年間では、212万から213万TEUぐらいになるかと思っていますところでございます。

この間、中国とアメリカの関係悪化、あるいは日本と韓国との関係悪化等もございまして、他の港がやや落ち込んでいる状況と聞いておりますので、その中で一昨年と比べて昨年がプラスになるというのは、大阪港は比較的健闘したのではないかなと考えております。

また、内貿についてですが、近年フェリーの大型化が進んでおりまして、その好影響により貨物、旅客ともに増えている状況でございます。また、RORO船による取扱貨物量も増えており、全般的にプラスになっている状況でございまして、昨年は良い方向で終われたかなと考えているところでございます。

一方、ご承知のように2025年の万博開催が決まりました。また、I R、統合型リゾートについてですが、これにつきましては現在、I R推進局が事業者の募集をしており、今年の夏に大阪とペアを組む事業者が決まる予定でございます。そういった意味では、いわゆる都市型の開発も、大阪ベイエリア、夢洲で進んでおります。一方で、それらによる影響が懸念されるという状況もございます。これにつきましては、現在も夢洲のコンテナターミナル周辺で渋滞等が起こっておりますので、今後、これらへの対策を進めるのも大阪港の課題であると考えております。

加えてクルーズ、人の動きも堅調でございます。昨年62隻のクルーズ船が大阪港に寄港しました。一昨年は45隻でしたので、少し右肩上がりの状況です。今年も80隻以上の予約をいただいております、より多くの人、物が大阪港に集まるであろうという状況でございます。

本日の議題としましては、フェリーの大型化に伴う大阪港港湾計画の一部変更、港湾環境整備負担金負担対象工事の指定の2件をご審議いただきます。また、せっかくの機会でございますので、大阪港の現況についても、少し話題提供できればと考えております。

また、色々のご意見をいただけたらと思いますので、本日はよろしく願いいたします。  
○芦田総務課長      ありがとうございます。

それでは、ここでお手元にお配りしております資料の確認をお願いしたいと思います。まず、次第でございます。続きまして、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「大阪港港湾計画の一部変更について(案)」の説明資料でございます。資料2といたしまして「大阪港港湾計画書(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(案)」でございます。資料4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。資料5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6といたしまして「大阪港の現況」でございます。また、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」、「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。

お手元の資料について不足等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、審議に入ります前に、大阪港港湾審議会条例第4条第1項の規定によりまして本審議会の会長の選出を委員の互選により行いたいと思います。いかがお取り計らいいたしますでしょうか。はい、川本委員。

○川本委員 会長には、神戸大学大学院の竹林委員がこれまで大阪港に対して非常に造詣も深いことですので適任かと思えます。いかがでございましょうか。

○芦田総務課長 ありがとうございます。

ただいま川本委員より提案いただきました。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○芦田総務課長 神戸大学大学院教授の竹林委員に会長にご就任いただくことにいたします。それでは、以後の議事進行につきまして、竹林会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○竹林会長 改めまして神戸大学の竹林でございます。このたびは会長を務めることになりました。様々な案件もありますが、この審議会が実りあるものになるように進めたいと思えますので、皆さんのご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、まず、大阪市港湾審議会条例第4条第3項の規定に従いまして、会長職務代行者の指名を行います。会長職務代行者には公益社団法人大阪港振興協会会長の川本委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

次に、大阪市港湾審議会条例第6条第2項及び3項に従いまして、専門部会の委員及び部会長の指名を行います。

大阪市港湾審議会運営要綱第9条第2項のとおり、港湾計画の軽易な変更や港湾環境整備負担金負担対象工事の指定につきましては、専門部会の決議をもって審議会の決議とすることができる、とされております。

専門部会の部会長といたしましては、大阪船主会副会長の袋本委員、専門部会の委員といたしましては、大阪倉庫協会会長の小野委員、大阪港運協会会長の溝江委員、大阪税関長の中山委員、近畿地方整備局長の井上委員、近畿運輸局長の八木委員、大阪海上保安監部長の早川委員、大阪府都市整備部長の森岡委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

次に、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の指名を行います。本日の議事録署名は、除補委員と小見山委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります。

本日の審議案件は2件ございます。1件目は、港湾法第3条の3に基づき、令和元年12月24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、大阪港港湾計画の一

部変更についてです。2件目は、港湾法第43条及び大阪市港湾環境整備負担金条例第9条に基づきまして、令和元年11月22日付けで港湾管理者の長たる大阪市長より諮問された事項、港湾環境整備負担金負担対象工事の指定についてです。

審議に当たりまして、1件目の大阪港港湾計画の一部変更について、港湾管理者より説明をお願いします。

○矢野計画課長 大阪市港湾局計画課長の矢野でございます。

大阪港港湾計画の一部変更につきまして、資料1に沿ってご説明いたします。

まず、1ページ目ですが、今回の計画変更の概要をお示ししております。

変更箇所は、南港地区内の南港南地区でございます。

変更理由についてですが、近年、国内物流に関しましては、トラックドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化する中、一度に大量輸送が可能で、かつ定時性の高い内航フェリー輸送の重要性が高まっております。このような状況を踏まえまして、フェリー船社は輸送能力の向上を図るため、船舶のリプレースに合わせて船舶の大型化を進めておりまして、大阪港に対しては、これらに対応した埠頭機能の強化が求められているところです。

また、トラック輸送からフェリー輸送への転換、いわゆるモーダルシフトの進展は、CO<sub>2</sub>排出量やエネルギー消費量が削減されまして、良好な港湾及び都市環境の保全につながるものでございます。

次に、変更事項についてですが、1点目がフェリー埠頭計画の変更、2点目が港湾の効率的な運営に関する事項の変更、3点目が国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設の変更でございます。

この2点目、3点目につきましては、1点目のフェリー埠頭計画の変更に伴って変更となるものでございます。

それでは、2ページ目、大阪港の内航フェリー埠頭の現況についてご説明いたします。

大阪港におきましては、南港南地区に大阪南港フェリーターミナル、北埠頭地区にさんふらわあターミナルがございます。

大阪南港フェリーターミナルにつきましては、大阪と福岡県の新門司、大阪と愛媛県の東予を結ぶフェリーが合わせて1日3便、さんふらわあターミナルにつきましては、大阪と鹿児島県の志布志、大阪と大分県の別府を結ぶフェリーが合わせて1日2便就航しています。

大阪港では年間約4,800万トンの内貿貨物を取り扱っておりますが、その3分の2がフェリーによって輸送されておりました。内航フェリーは大阪港にとって重要な輸送モードの1つとなっております。

続きまして、3ページの既定計画についてです。

昨年度末に改訂いたしました港湾計画の方針や将来貨物量から、内航フェリーに関する部分を抜粋したものをお示ししております。

港湾計画の方針では、フェリー埠頭の一体的・効率的な埠頭運営を推進し、環境負荷の低減を図るため、内航海上輸送ネットワークの充実を通じたモーダルシフトを推進すると定めています。

将来貨物量に関しましては、近年の取扱量推移、運航船社へのヒアリング結果、各種の経済指標等をもとに設定しております。2020年代後半に3,340万トンと見込んでいます。これは、フェリー航路が1便減少しまして1日5便となった直後の2015年の取扱量の2,920万トンと比較しますと、14%の増加という見込みになっております。

次に、4ページ、新造船計画の概要です。

大阪と北九州市の新門司を結ぶフェリーを運航しているフェリー船社が、2年後を目途に新造船を竣工させて、現在使用している船と入れかえることを計画しております。新造船は現在の船よりも大型船になる予定で、全長は167メートルが195メートルと、28メートル程度長くなる見込みでございます。

また、港湾法第3条の4では、港湾運営会社は港湾管理者に対して港湾計画の変更を提案できるとされています。フェリーターミナルの管理運営を行い、かつ阪神港の港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社からは、本市は港湾計画変更についての提案を受けているところです。

省エネルギー効果についてですが、新しく造られるフェリーは、革新技術を採用することにより、エネルギー消費量とCO<sub>2</sub>排出量を既存船と比較しまして20%削減できると見込んでいます。また、船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度を0.5%以下とする国際的な規制強化が2020年1月より開始されるのを受けまして、新造船にはスクラバーという排ガス中の硫黄酸化物を除去する装置を搭載しまして、硫黄含有率0.5%以下の燃料油を使用すると同等レベルまで排ガス中の硫黄酸化物を低減させます。

次に、5ページ、計画変更の内容でございます。

変更事項の1点目、フェリー埠頭計画の変更についてです。

新造・大型化を計画しています大阪－新門司航路のフェリーにつきましては、大阪南港フェリーターミナルのF－4バースを利用しています。フェリーの大型化に合わせて、F－4バースの計画延長を230メートルから250メートルへ変更するものです。

次に、6ページ目、変更事項の2点目です。港湾の効率的な運営に関する事項の変更についてです。

港湾計画におきまして、港湾運営会社が運営の事業を行う区域及びこれと一体的に効率的な運営を行う区域を、効率的な運営を特に促進する区域と位置づけておりますが、既定計画において南港フェリーターミナルはこの区域に位置づけられており、今回の変更はその区域内の施設の諸元の変更となり、3バースの合計延長を710メートルから730メートルへ変更するものです。

変更事項の3点目、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設の変更についてです。

こちらは、港湾法第52条第1項に掲げる港湾施設のことであり、対象となる施設を港湾計画に位置づける必要があります。これらの施設は、国と港湾管理者間の協議が整えば、国土交通省がその予算の範囲内で直轄事業として工事を行うことができるとされている施設です。

今回の変更につきましては、その対象施設の諸元の変更となり、先ほどと同様に3バースの合計延長を710メートルから730メートルへと変更するものです。

次に、7ページ目、船舶航行の安全性に関する検討についてです。

港湾の技術基準では、船の長さの2倍を直径とする円以上の広さを有するスペースを回頭水域として確保する必要があるとされておりますが、お示ししている図にあるとおり、フェリーターミナル前面の水域におきまして必要なスペースを確保することが可能であることを確認しております。

さらに、新造船では推進器を360度旋回させることができる、アジマス推進加勢方式が採用され、港内操船時の操縦性の向上が図られます。

8ページ目につきましては、環境への影響と評価についてです。

今回の計画変更に伴う評価項目としましては、大気質、騒音、振動、潮流、水質を選定し、今回計画による影響を既定計画と比較することにより評価を行っております。

大気質につきましては、将来の大気汚染物質排出量は将来の自動車交通量や船舶隻数をもとに算定いたしますが、当該フェリー航路の便数に変更はないため、将来の入港船舶隻数

について、既定計画からの変更はございません。また、今回の変更では将来貨物量の見直しは行いませんので、将来の自動車交通量についても変更はございません。以上のことから、今回変更では大気質に及ぼす影響は軽微であると考えられます。また、将来の自動車交通量の増加を伴う計画変更ではないことから、騒音、振動に及ぼす影響も軽微であると考えられます。

潮流、水質につきましては、今回のフェリーの大型化に合わせて綱取ドルフィンと接岸ドルフィンを新たに整備しますが、その構造は杭構造でありまして、潮流に影響を及ぼすような構造ではなく、潮流への影響は軽微であると考えられます。また、そのことから、水質への影響も軽微であると考えられます。

最後、9ページの今後の予定です。

昨年11月21日から12月19日までパブリックコメント手続きを実施いたしましたが、港湾計画一部変更（素案）に対します意見の提出はございませんでした。

本日の大阪市港湾審議会において審議をいただき、原案について適当であるとの答申をいただきましたら、国土交通大臣宛てに計画を提出いたします。その後、国土交通大臣の諮問機関であります交通政策審議会港湾分科会での審議を経まして、本市宛てに計画が適当である旨の通知があった後、計画の概要を公示する予定です。

説明は以上です。

○竹林会長　　どうもありがとうございました。

質疑に入ります前に、本日の審議案件につきまして、昨年12月26日に開催いたしました本審議会幹事会の結果について、大阪市港湾局の丸山計画整備部長から報告をお願いします。

○丸山計画整備部長　　大阪市港湾局の丸山でございます。

幹事会の結果につきましてご報告申し上げます。

去る12月26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。幹事会では、本日の審議案件となってお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の案につきまして、特段の異議なしという結論を得ています。

以上、ご報告申し上げます。

○竹林会長　　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、ご意見あるいはご質問等がございましたらお

願います。いかがでしょうか。

○片山委員　大阪市会議員の片山でございます。

今回、船が大型化するということで、積載台数につきましても135台から170台に増えるということが4ページに出ております。私は住之江区の市会議員ですが、船が朝に着くということで、車両が高速道路にすぐ上がってもらえればいいのですが、どうしても一般道で通られる場合、やはり区内で大型の車がたくさん通ることになります。また、万博あるいはIRの建設などで、ダンプトラックなども増えるということで、船が大きくなって、その分、省エネにはなるのですが、地域によってはトラック等の事故なども増えてまいりますし、そのような出口となります交通網も整備する必要があるのではないかと考えております。

また、例えば南側、堺の方へ向かう場合、大和川を越えるわけですが、小さな橋が2つあるだけです。港湾計画についても、大阪市域だけではなく、大阪府域も含めた、全体的な計画もあわせて考えていかなければならないのではないかと。そういう意味で、この大和川に架かる橋も今の状態でいいのかなということも考えております。その辺も含めて港湾計画を考える必要があるのではないかと考えております。

今回、船が大型化し、周辺地域に影響が及ぶことにもなるわけですが、そういう点も考えていただきたいと思っておりますので、意見として申しあげておきます。

○竹林会長　どうもありがとうございました。

ただいまのご指摘は、港湾そのものだけではなく道路のネットワーク、それも近隣だけでなく、多少広域的なエリアも含めて、少しハードウェア的なものを検討していかなければならないのではないかと。ご指摘だと思いますが、何か事務局のほうでお答えになることはありますか。

○丸山計画整備部長　船だけではなく、背後地域と連絡する道路ネットワークが重要ということは十分認識しております。阪神高速の大和川線が間もなく開通するというのもございまして、ミッシングリンクの解消といったことも含めて、我々だけではなくて大阪市全体、あるいはもう少し広い範囲で、国とも協力しながら取り組んでいく必要があることは認識しているところです。

○田中港湾局長　少し補足させていただきます。確かにフェリーの車両積載台数は35台増えます。道路の交通容量の評価は、日交通量によるものとピーク時交通量によるものの2通り方法があります。ピーク時にどれぐらい増えるのかということもフェリー会社にお

聞きし、その増える分が交通容量として対応できるのかどうかという点は、検証したいと思っております。

ただし、南港フェリーターミナルから市内中心部方向へは、南港通と住之江通、大和川の北岸線と計3路線あります。その中で道路管理者として、路線ごとに問題ないかなどの確認も行いたいと思っています。

○竹林会長 よろしいでしょうか。

○片山委員 はい。

○竹林会長 ネットワークの話は、重要な話だと思います。道路に対する負荷が、どこかに過重にかかるということはできるだけ防ぐように、というご指摘だと思うので、よろしくお願ひしたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

○赤井委員 単純な質問ですが、大型化されて色々な荷物が来ることで港が元気になるのはいいことだと思いますが、4ページのところで、CO<sub>2</sub>排出量を20%削減、エネルギー削減というのは、これはトン当たりということですか。あと、この下に括弧で「大型化によるエネルギー消費量及びCO<sub>2</sub>排出量の増加を考慮しても」と書いてありますが、上で削減と書いて、下は増加と書いているので、説明をお願いします。

○坂井計画課担当係長 計画課担当係長の坂井でございます。

新造船が既存船と同じ大きさだと仮定して比較した効果として、20%削減できる見込みだと聞いております。今回は、中段の表にお示したとおり船型は大型化しますので、その分、削減効果というのは目減りしますが、その大型化を考慮しましても7%は削減できる見込みであると運航船社よりお聞きしております。

○竹林会長 よろしいでしょうか。

○赤井委員 20%というのは同じサイズであればということですね。全体として7%ですね。わかりました。

○竹林会長 1隻当たりの単位計算ということですね。そのあたり、何を基準にしたのかというのは厳密にしておいたほうが、問題ないでしょうねというご指摘だと思います。ありがとうございました。ほか、いかがでしょう。

○田中委員 8ページの環境影響について、将来の自動車交通量に変更ないということですが、4ページでは35台積載台数が増えるということになっており、それはほとんど影響ないということで計算されたのでしょうか。

○坂井計画課担当係長 資料の3ページにお示ししておりますとおり、昨年度改訂いたしました大阪港港湾計画の既定計画におきまして、貨物量が将来増加するという見込みを踏まえて、その環境影響が軽微なものであるかどうかという検証を昨年度終えているところでございます。今回、船は大型化しますが、内航フェリー貨物につきましては、既に昨年度の時点で増加するという見込みを立て、環境影響評価を行っておりますので、その見込みに変更はないということを今回ご説明いたしました。

○田中委員 35台の増分も、昨年度の将来貨物量増加見込みに含まれているということでしょうか。

○坂井計画課担当係長 そう考えております。

○田中委員 わかりました。ありがとうございます。

○竹林会長 貨物量は欲しいけれど車両台数が増えると環境負荷が大きくなるという、痛しかゆしの部分があります。それだけに慎重な検討が必要だというご指摘だと思います。どうもありがとうございます。

ほか、いかがですか。よろしいですか。

○早川委員 2隻の大型化に伴いまして、F-4バースは延長するということですが、F-1は延長230mのままかと思えます。こちらは延長しなくても問題ないのでしょうか。

○坂井計画課担当係長 F-1、F-4は同じフェリー船社が大阪-新門司航路のフェリーを運航しております。F-1の就航船につきましては、既に大型化が終了しており、港湾施設についてもその大型化に対応した整備が完了しているところでございます。

○竹林会長 よろしいですね。ありがとうございました。

もう皆さんお気づきだと思いますが、制限一杯の大きさの船ばかり入ってきているので、心配ですね、というご指摘かと思えます。そのあたりについては、今後、色々と検討することもあるかと思えますので、その際、またよろしくお願ひしたいと思えます。

ほか、いかがでしょうか。

○北村委員 このフェリーに関しては、会社によると思うのですが、かなりの速度で入港される船があり、その際、かなり大きい引き波が発生します。今後、フェリーが大型化されることによって、さらに大きくなるのか、速度等を少し落としてもらい影響のないような航行をされるのか、そのあたりも今後、聞いていただきたいと思えます。

○竹林会長 どうもありがとうございました。

今のご指摘は、フェリーの大型化に伴い、入港する時の波がより大きく発生するのでは

ないかという点なのですが、そのあたり、何か技術的資料などがあれば、ご説明をお願いします。

○坂井計画課担当係長　本日、お答えできる材料を持ち合わせておりませんので、審議会でもいただいたご意見につきましては、フェリー船社へもお伝えしたいと考えております。

○竹林会長　持ち帰っていただき、そのあたり、確認等をお願いします。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。

特にご意見がなければ、次の2件目の議題に入りたいと思います。2件目は港湾環境整備負担金負担対象工事の指定についてです。港湾管理者より説明をお願いします。

○田中工務課長　大阪市港湾局計画整備部工務課長の田中でございます。

資料4を用いて説明をさせていただきます。

1ページでございますが、まず、港湾環境整備負担金制度につきまして簡単に説明いたします。

この制度につきましては、港湾管理者が港湾の環境と保全を目的として実施する工事、具体的には緑地の建設・改良・維持工事、公害浚渫、水域の清掃などですが、これらの費用の一部について、臨海部に立地する事業者にご負担をいただくものです。

この制度は昭和48年の港湾法改正により創設されまして、東京港や横浜港など、全国の主要港とほぼ同時期となる昭和55年4月に、大阪港でも条例を施行しております。

対象は昨年度に完了した工事、今回であれば平成30年度に完了した工事として、対象となる事業者は、平成30年度末に大阪港内において敷地面積1万平米以上を有する事業者です。

2ページですが、負担割合は原則2分の1ですけれども、対象工事の特性に応じまして、一部負担割合を低減しております。

負担金の算定につきましては、各事業者の敷地面積に応じて負担区域内における事業場等の全敷地面積の合計に対する割合を算定しまして、それらに工事費負担割合を掛けたものを負担金として、算定しております。

3ページですが、負担金の徴収の流れです。本審議会におきまして負担対象工事の指定につきまして意見をいただき、それを踏まえて負担対象工事の指定の告示を行い、本年度末までに負担金を事業者様に納付いただくという予定にしています。

4ページですが、具体的に負担対象工事の指定につきまして本審議会に諮問する内容を

記載しています。8項目になりまして、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となります。

これらについて、具体的な内容を示していますのが5ページになります。

今回の負担対象工事につきましては、工事の種類を4つに分けていますが、2列目の工事の名称をご覧ください。1段目の臨港緑地の建設工事、これは今回対象がございません。

2段目の臨港緑地の維持工事、これにつきましては緑地の特性に応じまして負担割合を記載しております。具体的には、大阪市此花区、港区、大正区及び住之江区において、事業者様の近傍の緑地につきましては負担割合を2分の1、それ以外の南港や舞洲等の大規模な緑地で、市外からの利用も見込まれる緑地につきましては16分の1と負担割合を低減しております。

それ以外にも、工事の名称の3行目にございます公害汚泥排除工事がありますが、これにつきましても、汚染原因者が不明という点もございまして、負担割合は32分の1としております。

また、最後に港内清掃を例年実施しておりまして、これにつきましても2分の1をご負担いただくことで考えており、工事に要した費用は合計7億1,400万円ほどになっています。

その具体的な工事の内容ですが、6ページに示しています。

臨港緑地の維持工事につきましては、先ほどの2種類の緑地がございましたが、合計4億9,000万円ほどの工事費になります。このうち此花区から住之江区の各緑地につきましては、特に中央突堤臨港緑地等で施設の老朽化に伴う更新時期が重なりまして、前年度より5,200万円ほど増となっております。また、此花区の舞洲緑地、舞洲緑道及び常吉西臨港緑地、住之江区のコスモスクエア緑地、野鳥園の緑地においては、特にコスモスクエア緑地内の雨水ポンプ場監視制御装置の老朽化対策等がございまして、前年度より9,000万円の増となっております。

引き続き、7ページにあります公害汚泥の排除工事につきましては2億200万円と、具体的には木津川運河、大正内港等で実施しております。また、港内清掃は大阪港内全般で行っておりまして、本年度は2,000万円ほどとなっております。

最後、8ページに、これらのものを位置図に落としておりまして、先ほど申しあげました緑地が2つの区分に分かれていますけれども、グレーの着色をしている部分が負担割合を

16分の1に低減している緑地です。

簡単でございますが、説明は以上です。

○竹林会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの議案につきまして、ご意見あるいはご質問等がございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○赤井委員 港湾の環境を整備していただくための費用なので、そこに立地する企業さんに負担していただくという制度で、昨年も一言述べましたが、この制度も定着しているのかとは思いますが、ただ、負担金をお願いするので、工事を実施する前に例えば、「この場所でこのような工事を実施しますが、よろしいですか」との説明を行った上で実施しているのか。現在、新幹線の地元負担でも事前に聞いて負担を決めてから実施することが多いと思うのですが、この制度は実施したものに対して、必ず負担してくださいという流れになるので、多分嫌とは言えないことになっていると思います。事前に「今年はこのような工事を実施するので、来年度、その結果としてご負担いただきます。」というように、負担が想定される事業者に対し、事前に説明などを行っているのでしょうか。少し質問させていただきます。

○田中工務課長 事前説明については、既に制度が定着しており例年実施しているということもございまして、詳細な説明はしていない状況ではあります。

ただ、事務局としましては、今回の説明でも一部ございましたが、対象工事費の増など、必要があると考える場合は、特に敷地面積が大きく、負担額が多くなる事業者に対しては、可能な限り丁寧に説明をする必要があると思っております。

○赤井委員 毎年同じ負担額であれば問題ないかとは思いますが、やはり負担額が増える際、また、事業者側でもう少し工夫すれば負担が減るのではないかなど、色々とアイデアもあるかもしれないので、そのような交流を持っておいたほうが、負担をお願いするときにも理解を得られやすいのかなと思います。

○竹林会長 どうもありがとうございます。

このような話は、いつもどおりであれば問題ないですけど、負担が増えるというのは皆さん色々あると思いますので、そのあたり、気をつけてくださいということですね。どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○篠原委員 工事を施工されるのはどういう業者ですか。どのように決められているの

か教えていただければと思います。

○田中工務課長 基本的には各緑地の補修工事等の一般競争入札という形で、入札で全部決めているところです。

○竹林会長 よろしいですか。いわゆる普通に公共工事を行うときの一般競争入札形式で全て行っているということですね。よろしいでしょうか。

○竹林会長 ほか、いかがでしょう。特にございませんでしょうか。

ご意見あるいはご質問等もございませんので、答申についてお諮り申しあげたいと思います。本日の議案であります、第1番目の大阪港港湾計画の一部変更、第2番目の港湾環境整備負担金負担対象工事の指定ですが、これら2件について、原案のとおり適当であると答申を行うことを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した。

以上をもちまして本日の議事については終了いたしましたので、進行を事務局にお返しします。

○芦田総務課長 竹林会長、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましてもご審議ありがとうございました。

せっかくの機会でございますので、本日の議事に関係ないことでも結構でございます。ご意見、ご質問等がございましたらお伺いする時間を少し設けたいと考えております。

その前に、まず、大阪港の現況につきまして事務局よりご報告を行いたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○川下振興課長 振興課長の川下と申します。資料6によりご説明します。

大阪港の現況といたしまして、物流、人流、港湾管理という3点につきまして、トピックス的なものをご紹介しますと思います。

まず、大阪港の港勢です。

冒頭の港湾局長からの挨拶と一部重複するところもございますが、ご容赦願います。

ご覧いただいておりますグラフですが、大阪港の外貿コンテナ取扱個数につきまして、2000年以降の取扱実績値と港湾計画において設定しております将来貨物量をお示ししております。

大阪港では、2013年に過去最大の年間取扱量となります219万TEUを記録しましたが、その後、2015年、16年は減少し、200万TEUを下回りました。ただ、近年は増加傾向にありまして、2018年は210万TEUという取扱量となっております。そのうち43%に当たります89万TEUを夢洲地区で取り扱っているという状況であります。

2019年につきましては11月までで約195万TEUの港内全体の取扱いがあり、前年同期比でプラス2%という状況でございます。前年、その前年に引き続きまして順調に上向いているという状況です。年間ではおよそ213万TEU程度になると見込んでおります。

また、昨年度末に改訂いたしました大阪港港湾計画におきまして、今後、日用品等の輸入ですとか国際フィーダーコンテナの取扱が増加するという見込みを立てておりまして、2020年代後半における取扱量は大阪港全体で271万TEU、そのうち50%強に当たります140万TEUを、高規格コンテナターミナルを有します夢洲地区で扱うということを設定し、取り組んでまいりたいということです。

続きまして、2ページです。

大阪港夢洲地区における、物流に関する懇談会が設置されましたので、こちらのご紹介をしたいと思います。

国際物流戦略チームが、国、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者等を構成員といたしまして、近畿圏の国際物流に係る課題を的確に把握・分析するとともに、総合的・戦略的に各種物流施策の展開に取り組むべく、平成17年6月に設置されました。

そうした中、昨年2月に行われましたこの国際物流戦略チームの第30回の幹事会及び3月に開催されました第15回の本部会合におきまして、大阪・関西万博の開催中及び工事中の夢洲地区の物流について、基盤整備を含めて検討するワーキンググループの設置が必要ではないかというご意見が出されたところです。

一方、大阪港の夢洲地区におきましては、国際コンテナ物流拠点が既に形成されておりまして、先ほどご紹介しましたような取扱量が現在取り扱われています。

こうした中、ゴールデンウィークや年末年始等の長期休暇の前後にはどうしてもコンテナターミナルゲート前の車両の渋滞が発生している状況がございまして、今後、2025年の大阪・関西万博開催に向け、あるいはIRの誘致が現在本格化をしておりますので、こうした関係車両が港湾物流に与える影響が懸念されているところです。

このような状況から、関係者におきまして、現状・課題、周辺情報につきまして情報交換・共有し、それぞれの取り組みの参考とするため、先ほどのご意見がありました大阪港

夢洲地区の物流に関する懇談会が設置されたところです。

懇談会につきましては、ロジスティクス経営士の上村先生を座長としまして、2ページの下段左側に記載しておりますような構成員によりまして、近畿地方整備局を中心に、近畿運輸局、私ども大阪市港湾局が共同の事務局として、昨年12月2日に第1回の会合を開催したところです。

懇談会では、夢洲地区のコンテナ埠頭のゲート前渋滞の現状や課題、万博期間中の港湾物流の影響、それから、今年開催されます東京オリンピック・パラリンピックの東京港の取り組み、夢洲地区において実施を予定する取り組み、こうした内容について意見交換、情報共有を行っていく予定にしております。

懇談会の概要につきましては、上位団体であります国際物流戦略チーム幹事会にも報告することになっています。今後は、必要に応じて懇談会の開催を行い、幹事会にまた報告を上げていくことで進めてまいります。

次に、3ページです。大阪港のクルーズ客船の利用促進の取り組みについてご紹介します。

大阪港におけるクルーズ客船の寄港につきましては、長年目標としてまいりました年間50隻の入港数を3年前に達成するなど、寄港数は近年飛躍的に増加傾向にあります。昨年は過去最高の62隻の寄港となりまして、今年も昨年以上の予約を頂戴しているところです。

本港湾審議会においても、平成27年4月に、港湾計画の軽易な変更によりまして、天保山岸壁の対象船舶を22万総トン級へとすご審議をいただいたところです。現在、こうした寄港数の増加とともに、入港するクルーズ客船の大型化が進展しております。超大型のクルーズ客船の寄港への対応について、早期に実施することが求められている状況です。

こうした状況もございまして、世界最大級の22万総トンクラスのクルーズ客船の受け入れが可能となりますように、天保山岸壁を延長する整備につきまして、令和3年早期の完成に向けて進めてまいります。また、岸壁改良などハード面の整備につきましてはこれまでも段階的に進めてまいりましたが、老朽化の進みました客船ターミナルの整備につきましては、未着手となっていました。

4ページに現在のターミナルの状況をお示ししておりますが、建築から既に50年程度が経過しており、非常に古い施設となっております。あわせて、先ほど申しましたとおり大型の客船が入ってくるということで、乗降されるお客様も飛躍的に増えており、入国審査

等で多くの時間を要している状況です。

続いて、5ページに今回募集を行いましたPFI事業における客船ターミナルの事業者につきまして、落札者が決定いたしましたので、その内容についてご案内しております。

この事業者が決定したことにより、大型船が入港した際に入国審査等で、これまでは狭隘のため非常に混雑して多くの時間がかかっておりましたが、新しいターミナルが完成すれば、現ターミナルの約2倍の規模に拡張され、こうした時間の短縮が期待されるどころです。

事業者との契約に当たりましては、3月に行われます大阪市会での議会承認を頂戴する必要がございますので、事業着手につきましては来年度から本格的に始まることとなりますが、お示しのとおり、今後整備に当たりまして、令和5年度の供用開始を目指して進めていく内容となっております。

○宮下人事・港湾再編担当課長　引き続き、大阪港湾局についてご説明します。人事・港湾再編担当課長の宮下と申します。よろしく申し上げます。

6ページに大阪港湾局の共同設置についてまとめております。

大阪湾諸港の港湾管理の目指すべき姿ということで、近年、相対的に日本の港湾の地位が低下しており、とりわけ阪神港をはじめとする大阪湾諸港の地位の低下が関西の経済・産業の成長に影響を及ぼすことを危惧しております。港湾の国際競争力の強化、利用者ニーズに合った使いやすい港への改革が課題であり、そのためには広域的な視点から港湾管理の一元化を行うこととしまして、その第1ステップとして府市の港湾管理の一元化を目指してきたところです。

7ページに、これまでの経過をまとめております。

8ページに、大阪港湾局の検討経過をまとめております。

今年の11月には、大都市制度、いわゆる都構想に係る住民投票が予定されておまして、賛成多数になりましたら港湾は大阪府の事務に区分されます。大阪府が大阪港を管理するということとなりますが、反対多数であれば現状どおり、大阪港は大阪市の管理が継続する状況となります。こういった状況を踏まえた上で、今回、府と市の港湾局の共同設置することにし、まずは、事務を一体化することにいたしました。名称を大阪港湾局といたしまして、10月ごろの業務開始を目指しているところです。

9ページにスケジュールを簡単にまとめた上で、10ページには大阪港湾局の基本事項をまとめております。

新しく設置します大阪港湾局の本局ですが、これは現在、大阪市港湾局の本局でございますA T Cになります。大阪府港湾局の本局から総務部門、計画部門、振興部門の約30人程度がA T Cに来まして、一緒に事務を行うことになる予定です。

そのほかの事務所につきましては、現在の府港湾局の本局が（仮称）泉大津港湾海岸事務所となり、現在の市の2突事務所、鶴町事務所、それから府の堺泉北港湾事務所、阪南港湾事務所は現状のまま、従来どおりの現場管理、許認可を行うということで考えております。そして、大阪市を幹事団体といたしまして、職員は府と市の併任を受けることで、現在、大阪市港湾局、大阪府港湾局で行っている業務全てを所掌することになります。

11ページ、12ページに共同設置のイメージをお示ししております。

左側に現状。市長の補助機関としまして大阪市港湾局、知事の補助機関としまして大阪府港湾局がございます。右側に示しております大阪港湾局設置時におきましても、市長、知事の権限というのは全く変わりませんので、議会、財産、予算は今までどおり別々ということでございます。港湾法上の港湾管理者も、大阪港は大阪市、府営港湾は大阪府のままになります。

変わりますのは、補助機関が大阪港湾局という1つの組織になりまして、その局長が1人になるということです。1人の大阪港湾局長のもと、府市港湾の事務を大阪港湾局で行ってまいります。ですので、従来よりもスピーディーな対応をできるのが大きなメリットだと考えております。

次の12ページに事務執行のイメージをまとめております。

大阪港湾局では大阪港と府営港湾全ての事務を行います。権限につきましては市長、知事、別々となります。このため、共同で行う事務も協議の上、切り出しまして、共同事務に位置づけます。この事務に係る費用につきましては、幹事団体であります大阪市が大阪府から負担金として受けた上で支出し、事務を進めていくということになります。

13ページでは、府市の港湾の位置図をお示ししています。

14ページに設置効果の発現に向けた取り組みということでお示しをしております。

組織の共同設置によりまして事務の一体化ができますので、人や情報を共有しまして、広域的な視点で連携した取り組みを進めていきたいと考えております。局長が1人になることでスピーディーな対応が可能となるというのが最大のメリットと考えておりまして、防災機能の強化としましては、休日・夜間発災時の水防体制の構築、それから、広域的な状況の把握によりの的確な対応が可能となることですか、一体のポートセールスとしまし

て、情報や人材の共有ということで進めたいと考えております。利用者サービスの向上としましては、窓口の共通化に取り組みたいと考えております。

15ページに大阪港、堺泉北港、阪南港のゾーニングをお示ししております。

次の16ページに連携の考え方に関するイメージ図を付けております。

大阪港、堺泉北港、阪南港の各港の強みを活かしまして、弱みを補完することにより、利用者ニーズに的確に迅速に対応し、ベイエリアの活性化、後背地の企業立地促進を進め、大阪・関西の経済、産業活動の発展に寄与してまいりたいと思っております。

今後の連携策としましては、右側に3つ掲げさせていただいております。1つは大阪港の国際定期コンテナ航路と堺泉北港の関東との内航定期航路の連携や、今後進んでいくと予想されますLNGバンカリングの促進、それから、大阪港と堺泉北港、阪南港での物流機能の相互補完を進めたいと考えております。

今後も皆様からのご意見もいただきながら、府市一丸となって使いやすい港、選ばれる港を目指してまいりたいと考えております。よろしく願いいたします。

○芦田総務課長      ありがとうございました。

ただいま、事務局より大阪港の現況につきまして、ご報告しましたが、この件についても結構ですし、それ以外の件でも結構でございます。何かご意見やご質問など、よろしく願います。

○三宅委員      ご報告ありがとうございました。

港というのは社会の最前線にあり、時代に対応するということでは、全て右肩上がりに対応していくことになると思うのですが、一方で、時代が変わっていく中、機能の転換に伴う対応が真っ先に起こってくることもあるのかもしれないと想像しました。現在、我々が10年後、20年後に時代が変わるときに対応していくことを考えた場合、現在起こっている課題は、10年後、都市部のほうでは想定される課題が顕在化しますが、港湾ではまだ顕在化していないものもあるかもしれません。

ただ、将来を見据え、次にこういう問題が起こるのではないかとということを含めて、今後に知っておきたいのが1つと、もう1つ、現在、大阪港の周辺港について、アジアへ広がるとフェリーターミナルがその都市のランドマークになっているところもあります。港湾機能としてのフェリーターミナルも非常に重要ですが、一方で、都市の港のランドマークになっていくという中で、もちろんいいデザインというのは機能を突き詰めるところが出てくるかもしれません。ランドマークとしての見かけのデザインだけにとらわれて、かえ

ってメンテナンスがかかるというのは周辺の港でも起こっている課題だと思いますけども、このターミナルを大阪港の魅力の強化のためにどのように検討されているのか。

今後の課題とターミナルの問題の2つについて、何かお聞かせいただければと思います。よろしくをお願いします。

○丸山計画整備部長 1つ目の、10年から20年後ぐらいを見た課題につきまして、既に少しずつ顕在化してきていると思っていることの1つは、港湾労働者の方が非常に高齢化してきているということ、合わせて労働者の人口が少なくなっているということかと思っております。これは港湾労働者に限らず、船員、トラックドライバー、そういった方々も同じような状況で、港湾に限らず日本全体としても同じような状況です。一方で、貨物は増えていくと我々は見込んでおりますが、それをどのようにハンドリングしていくのか、その問題はまさに港湾労働に関わる方々と一緒に議論しながら、今後、港湾労働者の方が少なくなっていく中においても、現在の港湾機能を維持していくためにどうしたらいいのかという議論を早く始めて、しっかりとした答えを出していく必要があるのではないかと、私どもとしては思っているところです。

それから、フェリーターミナルといいますか、何らかの魅力という点につきましては、やはり夢洲が今後の魅力のポイントではないかと私は思っております。万博が予定され、I Rもあります、万博が終わった後、万博が開催された区域は150ヘクタール余りあります。その区域をどのように使っていくのか、それにあわせて当然、港湾利用にもつなげていきたいと考えております。にぎわいの創出、観光拠点という言い方もしておりますので、そこでランドマークというような、夢洲の将来のあり方にも関わり、大阪市全体でもしっかりと議論をしていきたいと思っているところです。

○田中港湾局長 少しだけ補足させてください。例えば今のデザインで言いますと、ちょうど資料がありますので見ていただけたらと思います。天保山の客船ターミナルが新しくなるのですが、割とモノトーンにしております。この隣にある海遊館は1990年にオープンしたのですが、30年ぐらい経過しております、これもP F Iなどで新しくしていただけますと、1つのシンボルマークになるのかなと考えているところです。海遊館も30年経過しており、建て替えるという話の中で、デザイン性の調和のとれたものを隣でもお願いしたいと思っているところです。

なお、南港フェリーターミナルは結構古くなっておりますので、ターミナル施設について、大阪に来たということがわかるようなイメージのものということ、フェリー会社と

は以前から話をしているところです。

また、課題につきましても、先ほど部長からも高齢化云々というのと、我々、物流のほうも考えますと、最初のデータでもありましたが外貿で219万TEUから減少したのは、中国経済の成長が伸び悩んだ時期でございまして、我々も東南アジアの貨物を拾いきれなかったというトレンドがありました。今後、貿易相手先でいいますと東南アジアや南アジアなどにも目を向けていかないといけないと、この数年間考えているところです。

大阪港では輸入が多いのですが、日本はご承知のように、大阪市域の人口はまだ少し増えているものの大阪府域や関西の人口は減っていています。その減っている中で、輸入が増えているというのは、今後どれだけ増えていくのか、また、こういった項目が輸入で特徴的に増えているのかという分析もし、今後の輸出入がどのようになるかを少し勉強も始めているところでございます。

輸入で増えているのは消費財で、付加価値の高いものが増えてきていることなども研究しております。委員ご指摘のように、今後10年など、先を見据えて港の機能をどのようにしていくのか。一方で船は大型化が進んでいる中、港の機能も大型化に対応した港湾施設が必要ではないかと考えているところでございます。

○三宅委員　ありがとうございます。

先日、シンポジウムの際にメルボルンの報告を聞かせていただいたのですが、働きたくなる港湾、訪れて楽しみたいくなる港湾ということを一体的に取り組んでいるように思えました。この後半の議論において、府市一体化という中で、それぞれ個別で実施している行政的な取り組みだけでなく、港湾の魅力づけということで労働環境と都市のアメニティということをメルボルンでは一体化し、管理や運営ができていくように思いました。先ほど、部長からありました労働環境にもつながる働きたくなる港と、魅力ある港を総合的に捉えてもいいのではないかとはい思いました。

○芦田総務課長　続きまして、藤本委員、よろしく申し上げます。

○藤本委員　ご報告ありがとうございます。

質問と意見をそれぞれ1つさせていただきます。

3ページでご紹介いただいたクルーズ船の増加は、非常に良いことだと思いますが、このデータを見ると、平成20年に日本籍船15隻だったのが、令和元年には5隻となり、逆に外国籍船が増えておりますが、日本籍船の寄港が減少している理由は何かあるのでしょうかというのが質問です。

また意見としまして、天保山の客船ターミナルについて、私自身気になりながら関わってきました。以前、天保山のまちづくりを大阪市さんとご一緒させていただきましたが、地下鉄の大阪港駅から道路があり、その一番先が現在の客船ターミナルとなっています。この建物がなければ、ランドマークとして船が入った際、直接見通すことができます。船がアイストップになって、わくわくしながら駅から歩けるのではないかと、ずっと思っていました。今回、事業者さんが決まったということでイメージ図も出ていますが、先ほどのご説明でありましたように海遊館の建て替えもあるかと思えます。本当に海遊館との一体の計画がすごく重要かと思えますし、設計がどの程度変更できるかわからないですが、海への見通し、船が入った際、直接見えるようなデザインをどこかで実現できたらいいなと思っております。

○川下振興課長　日本籍船が減った理由については、持ち帰り調べた上で、また追って回答したいと思います。

地下鉄からの見通しのお話については、位置関係からするとご指摘のとおりですが、現在の客船ターミナルの敷地も限られており、この限られた敷地の中で今回求められております広い床面積で機能の高いターミナルを実現するには、現在の敷地を最大限活用せざるを得ないのではないかと考えているところでございます。

○田中港湾局長　補足します。日本籍船の寄港数はひとえに我々の営業努力が足りないということになりますが、一方で、日本籍船は3隻ありまして、比較的高級な船となります。乗船される方々は、例えば駅から近いとか、送迎サービスがあるとか、アクセスが便利だとか、そのような点を重視されている中、大阪港は新大阪の駅からタクシーを利用しても結構、時間を要します。一方、神戸や横浜は日本籍船の寄港が多いのですが、神戸、横浜は新幹線の駅から近いということがあります。そういった点を、我々としては、どのように努力して解消するかを現在考えているところです。

大阪では中国をはじめとするアジアからのお客様が増加しております。一方で、日本籍船の誘致も努力したいと思っております。

○芦田総務課長　よろしいでしょうか。

○竹林会長　会長を拝命しており余り厳しい意見を言うのは異例なのかもしれませんが、このようなことも考える必要があるということで申し上げます。

2点あります。1つはいつも思うところで、貨物量をグラフで示されていますが、皆さんはなぜ貨物を量だけで勘定するのかなというのが、私自身の長年の疑問です。なぜかと

言いますと、一昨年、国の『PORT2030』でも出ておりますが、もちろん数は大事ですが、一方でバリュー、価値ということを皆さん言うております。価値というのは普通、貨幣換算するので、貨幣で例えば換算した場合、こういう動きはどのようになっているのですかということを見ないと、港が本当にどのような役割を果たしているのかが、よくわからないのではないかと話になります。

もちろん貨物は数で稼ぐ部分があるので、その重要性は否定しませんが、やや数の方の話に偏っているのではないかと思います。最近の物流やロジスティクス・ネットワークの変化を見ていますと、もう少しその辺を考えたほうがよろしいのではないかと、というのが1つ目です。もちろんお考えになっていると思いますが、価値については少し頭を使ったほうがいいのではないかと考えております。

2つ目は、先ほど局長が「輸入が増えている」と説明されましたが、大阪は元来輸入港なので、輸入が東京と同じで圧倒的に優位なのはわかっているのですが、背後地の人口が減っていくので、経済も縮小するのではないかと考えていましたが、必ずしもそうではないと。問題はその点にありまして、要は今まで輸出ということが頭にあり、輸入はプラスアルファみたいな感じで思っていたのが、特に、大消費地を抱える先進国や成熟国は明らかに輸入の方向に変わってきます。

ですから、その観点で言いますと、輸入の内訳をもう少し詳しく分析し、我々の港は何で稼いでいるのかということを考える、例えば地域経済や生産に対してではなく、消費に対してこれだけのインパクトを与えているかなど、そういう視点に港湾の計画というのは結びつくと思います。今まで港は、大体輸出機能の強化のために造り、大阪港は最初、材料を入れることが主な役割であったものが、いわゆる消費財へと変化しています。先ほど申し上げた、価値の高い消費財をなぜ人口が減っているところで、皆消費しているのか。このからくりは一体どのようなものなのか、例えば今までフルコンテナでは安い荷物しか来なかったものが、フェリーやRORO船を使うとさらに価値のある荷物を運んでくることになるだろうと。

そのような見方ですね。今まで一通りの貨物の流し方しか見ていなかったのが、色々な形で回ってきていると。それは価値の変遷で大きな影響が出てきていると思うので、その辺を少し考えていただいたほうがよいのではないかと思います。

以上です。

○丸山計画整備部長 非常に示唆に富む、貴重なご意見をいただきましてありがとうございます

ざいます。私ども、今までそのような観点で大阪港の状況を見たことがありませんでしたので、これから少しそのような観点を入れて勉強していきたいと思います。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○芦田総務課長　　よろしいでしょうか。

そうしましたら、篠原委員、よろしくお願いいたします。

○篠原委員　　大阪府市の港湾統合について意見を述べたいと思います。私自身、港湾というのは広域的に管理をするべきだと言いつけてきましたので、今回のこの決定は大変うれしく思っております。戦後間もないころにGHQの主導により港湾法は制定されたわけですが、そのときに港湾の管理はポート・オーソリティー方式にするべきだと言われました。日本は何とか地方自治を尊重したいということで、現在のこの港湾管理の区分、すなわち地方公共団体を中心とした港湾管理の制度になっております。したがって、非常に小さな港湾までも含めて港湾管理者が細かく分かれている状況であります。今回それに一石を投じる大きな決定であったと思います。

やはり隣接する港湾はどうしてもおらが村というふうに誘致を続けることで、無駄な投資や無駄な人材の投入がなされるという傾向にありました。今回はステップ2で神戸港、尼崎・西宮・芦屋港も含めた統合を明確に打ち出されたということで、それがさらに大きく解消できる、日本の港湾政策にとっても世界の港湾政策にとっても非常に意義のある決定だと思います。ぜひこれを推進して、港湾を含む地域全体の空間計画を可能とする、そのような行政になっていただければと思います。

1つ質問しますが、このように統合するということは港湾審議会も統合するということでしょうか。それについてご計画を教えてください。

○望戸港湾再編担当部長　　港湾再編担当部長の望戸と申します。

ご意見ありがとうございます。港湾審議会の統合については、現在、大阪市の港湾審議会と大阪府の港湾審議会と両方ございますが、まず、そのあり方をどうしていくかということも含め、今後検討していけたらと思います。

また、港湾管理一元化の大きな流れの中で、神戸までという話もありますが、まずは、大阪市と大阪府の港湾管理が一元化することにより、どのようなことができるのか、となります。一番大事なのは利用者のニーズに合った選ばれる港になることだと思いますので、その辺をどのように連携ができるか、トップも一元化されますので、スピード感を持って進めていけたらと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○芦田総務課長　　よろしいでしょうか。税関さんどうぞ。

○西村企画調整室長　　大阪税関の西村です。よろしく願いいたします。

先ほど三宅委員から、今後どのような問題が生じるかという話がありました。今回の説明を伺った際、物流が増える、人流が増えるというところですが、税関の面から問題として話をさせていただきます。

物流、人流が増える、竹林会長が言われた大阪港は輸入港であることも鑑みますと、やはり輸入するときに通関というのが発生します。なおかつ大阪税関では、もちろん迅速な通関のほか、国民の安全安心を守る義務があり、物流が増えるイコール、社会悪物品、テロ関連物資、金の密輸等が多く発生するリスクが高まると思っております。冒頭局長も言われましたが、クルーズ船も去年は62隻ですが、今年は80隻強が予定されており、旅客はもちろんですがその手荷物や貨物もたくさん入ってきます。税関はそれらを検査しなければなりません、現在は人の手で実施しており、税関職員が足りないというところがあります。今後、そのような人海戦術では難しいと考えていることから、機械化を進める予定ですが、そのためには機械化するスペースなどが必要となります。

資料6の4ページ、天保山客船ターミナル改修についてですが、時代の流れにより今まで携帯品申告などがペーパーであったものが今後は電子化されるなど、色々な施策がありますので、それらに対応したターミナル整備をしていただきたいと思っております。幅広く前広に、ターミナルのコンセプトやレイアウト、このような配置になりますということ、できれば税関を含めてC I Qに対して提示していただき、より効率的で安全な施設としたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○川下振興課長　　ありがとうございます。

新しいターミナルの整備に当たりましては、これまでも税関、入管等と様々な意見交換をしながら進めてきております。実際の整備に当たりましても、またご意見を伺いながら進められればと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○芦田総務課長　　北村委員、ありましたでしょうか。

○北村委員　　夢洲F護岸に対して少し質問します。

昨日、夢洲を通りがかりましたら、コンテナ車両が1車線、また多いところで2車線動かない状態でした。万博、また今後のI R事業に対して資材等を夢洲へ搬入する際、F護岸は重要な位置づけになると思うのですが、現在の状況では護岸の水際から10メートルほどしか利用できないと思います。今後、そのような様々な物が動く中で、その辺の拡張と

いいですか、背後地利用の考え方をお聞きしたいと思います。

なぜかと言いますと、このような工事が始まりますと、作業船、関係船舶がかなり多く運航し、また、近辺、淀川河口域等で停泊することが多くなります。その中で、やはり利用者とのトラブル、またアンカリングすることで海底がえぐられたり山になったりしますので、事故等の発生も懸念されます。このため、スムーズな陸揚げや作業ができるような護岸を考えていただければと思います。

○丸山計画整備部長      ありがとうございます。

北村委員からありましたF護岸というのは、夢洲と舞洲の間の北航路に面する夢洲北側護岸のことです。現在、ここは護岸ですので係留施設はありませんが、工事に伴う資材などはここから陸揚げする予定です。今後、夢洲の土地造成に始まり、道路などの整備やその後は万博のパビリオンの建設などもありますので、必要な資材はできるだけこのF護岸を使い、海上運搬により陸揚げしていただきたいと思っていますところ。

その際、今ご指摘いただきました様々な課題についてですが、船舶がかなり増えてくるようでしたら課題も出るかと思えます。それにつきましては、施工業者などが決まった段階、また全体を調整しながら、それらに伴います課題の対策は検討し、今後進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

○芦田総務課長      よろしいでしょうか。ほか、ございますでしょうか。

○早川委員      海上保安監部の早川です。

先ほど、税関からもありましたが、クルーズ船のターミナルについては建設工事中も含めてセキュリティ対策をしっかりしていただきたいと思えます。人が増えれば、それだけ悪い人が入る可能性もありますので、税関を含めてC I Q、あるいは海上保安部、警察の意見も考慮していただきたいと思えます。まず、これが1点目です。

2点目は北村委員と同じ意見なのですが、現在でも夢洲は道路渋滞している状況があります。今後、万博、I Rの工事が始まり、また、万博本番になりますと想定では半年間で約2,800万人が来場することになっております。恐らく、道路渋滞が増えるだろうと心配していますが、その場合、海上交通ですね。海上交通、舟運も含めた物流、人流を考えると、そうなると思えますが、そうなる大阪港全体、特に夢洲周辺の交通環境が変わってくると思っております。

その辺について前広にお話をいただきたいということ、あとは、今、夢洲で海上交通を使うための岸壁整備や想定している船舶、具体的なスケジュールなど可能な範囲でご説明

をお願いしたいと思います。

○丸山計画整備部長　ありがとうございます。

まず、工事期間中の車両がかなり輻輳するのではないかというお話ですが、それにつきましては、先ほど申しあげたように、できるだけ海上運搬でF護岸を使い、工事資材を海上から陸揚げいただくことをお願いすることになるかと思っております。

それから、万博の開催期間中に対する輸送計画ですが、まず1つは咲洲から鉄道を1駅分延伸いたします。それから、夢洲域内の道路につきましても拡幅を行い、夢舞大橋や此花大橋についても車線数を増やすといったハード対策により、増加する交通量に対応しようと考えております。

さらに、万博会場の夢洲に一般の自家用車が乗り入れる計画にはなっておりません。周辺に用意する駐車場へ駐車いただき、基本的にはそこからバスなどで会場へ輸送することになっております。できる限り、港湾機能に影響ないよう、万博期間中は対応したいと思っております。

一方で、資料6の2ページにもありましたが、今ご指摘の点はかねてより港湾関係の皆さんなども懸念されておりましたので、この物流懇談会で関係者が集まり、様々なアイデアを出そうしているところです。これまでの対策に加え、夢洲で新たに何かできないかというようなことで、様々なアイデアを今考えているところでございます。

また、万博に先立ち今年はオリンピック・パラリンピックが東京でございます。東京港でも同様にイベント期間中の交通対策に取り組まれますので、それらも参考にしながら、大阪でできるものは取り入れたいと思います。万博までは5年ほど時間がありますので、ITなど技術の進展も期待できますし、そのようなことも取り入れて、港湾機能に影響を与えない、しっかりと対策を実施した中で万博開催ができるように、これから取り組んでいきたいと思っております。

○芦田総務課長　よろしいでしょうか。それでは赤井先生。

○赤井委員　14ページに港湾局の共同設置ということで、これは新しい試み、本当に楽しみにしています。地理的に内容的にもハード面では、それほど重複はないという気はしますので、一緒になってどういう効果を出せるか、皆さんが注目していると思います。ハード面よりソフト面で色々と効率化できる、事務や人材面で効率化できるところは一層進めていただき、メリットもありますが、逆に一緒になることで見えにくくなる部分もあるかと思っておりますので、とりあえずは上位にある大阪府と大阪市の両方がしっかりとチェッ

クをするという体制が必要だと思えます。そのガバナンスを強化していただくのと透明性を高めていただくことで、より効果が高まるのではないかなと思えます。

効率化して少し人的にも余裕が出たら、是非この時代の流れで大きく変化している港湾行政やICT化、人口減少などそういう新しい問題に対して、マンパワーをより向けていただき、新しい社会に対応できるような港湾を目指していただければと思えます。

今後1年経過すると中身も見えてくると思えますし、そのときに色々な成果というか、どのようになったのかをまたお聞かせいただければと思えます。ありがとうございます。これは意見です。

○芦田総務課長 ありがとうございます。ほか、よろしいでしょうか。

そうしましたら、ほかにご意見、ご質問等がございませんので、これをもちまして第67回大阪市港湾審議会を終了いたします。

本日は、ご多忙のところご出席賜り、まことにありがとうございました。

閉 会 11時40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 除 補 修 印

大阪市港湾審議会 委員 小見山 純郎 印

付属資料

1 諮問書

大 港 湾 第 1 2 9 1 号

令 和 元 年 1 1 月 2 2 日

大阪市港湾審議会 会長 様

大阪港港湾管理者

大阪市長 松井 一郎

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。

※ 別紙議案 港湾環境整備負担金負担対象工事の指定について（案）は省略

大 港 湾 第 1 5 1 7 号

令 和 元 年 1 2 月 2 4 日

大阪市港湾審議会 会長 様

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 松井 一郎

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

2 答申書

大 港 湾 審 第 1 号

令 和 2 年 1 月 15 日

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 松井 一郎 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）

令和元年11月22日付け大港湾第1291号、及び令和元年12月24日付け大港湾第1517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。