

第68回大阪市港湾審議会議事録

令和2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	2
5	審議経過	3

附属資料

1	諮問書	13
2	答申書	14

1 開催日時

令和2年3月30日（月）

開会 9時30分

閉会 10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P1 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

大阪港港湾計画の軽易な変更について

(5) 閉会の辞

4 出席委員

袋本	浩	大阪船主会副会長
溝江	輝美	大阪港運協会会長
代 西村	一起	財務省大阪税関総務部企画調整室長
代 佐々木	規雄	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 9時30分

○芦田総務課長

大変お待たせいたしました。本日は御多忙のなか、第68回大阪市港湾審議会に御出席賜り、誠にありがとうございます。また、本市港湾行政に対し、御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。よろしくお願ひいたします。

現在、専門部会委員総数8名中、6名の御出席で、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68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皆様にお願ひがございます。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、本日は報道関係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ましたことを、予めご了承いただきたいと思います。

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。

大阪船主会副会長、袋本委員でございます。

○袋本部長

袋本でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

○芦田総務課長

大阪港運協会会長、溝江委員につきましては、こちらへ向かわれている途中ですので後程ご紹介いたします。

財務省大阪税関長、中山委員の代理と致しまして、大阪税関総務部企画調整室長、西村様にご出席頂いております。

○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、井上委員の代理と致しまして、近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所長、佐々木様にご出席頂いております。

○佐々木大阪港湾・空港整備事務所長

よろしく申し上げます。

○芦田総務課長

国土交通省近畿運輸局長、八木委員の代理と致しまして、近畿運輸局海事振興部長、仲田様にご出席頂いております。

○仲田海事振興部長

よろしくお願ひいたします。

○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。よろしく申し上げます。

○芦田総務課長

大阪府都市整備部長、森岡委員の代理と致しまして、都市整備部港湾局計画調整課長、吉田様にご出席頂いております。

○吉田計画調整課長

吉田でございます。よろしく申し上げます。

なお、大阪倉庫協会会長小野委員につきましては、残念ながら本日は御欠席でございます。

委員の皆様のご紹介は以上でございます。

次に、第68回大阪市港湾審議会の開催にあたりまして、大阪市港湾局長の田中より御挨拶申し上げます。

○田中港湾局長

田中でございます。

年度末のお忙しい中、御出席いただきありがとうございます。新型コロナの感染拡大が懸念される中、不要不急の会議は控えるべき状況ですが、この港湾審議会をどうしても開催をしてお決めいただきたい思いがございまして、開催いたします。本日は座席間隔を空けてお座りいただいております。これもご理解いただきたいと思ひます。

大阪港の近況を少しお話ししますと、昨年、2018年は他港の外貿コンテナの取り扱いが

落ち込む中、私どもは1.6%のプラスでございまして、213万TEUでございました。それには皆様のご協力もあり大阪港としては頑張れたのかなと思っております。ただ、ご承知のように新型コロナの影響により、1月の外貿コンテナ取扱量は前年比8.5%のマイナスでございます。また、2月の大阪税関の統計では輸入額は前年同期比約34%の減少、また中国に関して言いますと、輸入額は前年同期比約63%の減少とのことですので、日本の港全てでございしますが、今後の貿易がどうなるか、非常に不安視をしているところです。一方で航空便がかなり欠便になっている状況の中で、大阪港には日中フェリーが週1.5便、また日韓フェリーが週に3便、就航しています。航空便がそのような状況の中、貨物が定時性の高いフェリーに移っている状況もございまして、港としてやれることをやりたいと考えているところでございます。なかなか先行きが大変な状況でございしますが、私どもは皆さまと一緒に大阪港の発展のために進めてまいりたいと考えています。

本日ご審議頂きますのは、国際物流拠点であるとともに、万博・IRなど国際観光拠点の形成を進める予定の夢洲、の北側の護岸につきまして、前市長も仰っていた水上交通アクセスの拠点にしたいという中で、関空ですとか神戸空港あるいは内陸、四国、淡路とを結ぶ小型船舶の係船施設を整備することを考えており、今回の軽易な変更としてご審議いただくものでございます。年度末のお忙しい中ではございますが、何卒ご議論いただきますようよろしくお願いいたします。

○芦田総務課長

ありがとうございました。

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いたします。まず、「次第」でございます。次に、「大阪市港湾審議会専門部会委員名簿」でございます。その裏面が、本日の「配席表」でございます。次に、右肩に「資料1」と書いております、「大阪港港湾計画の軽易な変更について（案）」の説明資料でございます。「資料2」として、「大阪港港湾計画書（案）」でございます。「資料3」として、「大阪港港湾計画資料（案）」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」、冊子の「PORT OF OSAKA」、折り畳んでいます「大阪港案内」でございます。お手元の資料の不足等はございませんでしょうか。

それでは、以後の議事進行につきましては、袋本部長にお願いしたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

○袋本部長

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の指名を行います。本日の議事録署名につきましては、井上委員代理出席の佐々木様と森岡委員代理出席の吉田様を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、議事に入りたいと思います。本日の審議案件は1件です。港湾法第3条の3に基づき、令和2年3月16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「大阪港港湾計画の軽易な変更」についてです。大阪市港湾審議会条例第6条第4項、及び大阪市港湾審議会運営要綱第9条第2項第1号により、港湾計画の軽易な変更については、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、とされています。

審議にあたり、「大阪港港湾計画の軽易な変更」について、港湾管理者より説明をお願い致します。

○矢野計画課長

大阪市港湾局計画課長の矢野です。よろしくお願いいたします。

大阪港港湾計画の軽易な変更につきまして、資料1に沿って、御説明いたします。

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います。変更箇所は、夢洲地区です。変更理由ですが、夢洲につきましては、周囲を海に囲まれている立地を活かし、国際観光拠点の形成により、今後見込まれる海上の旅客輸送需要に対応して、魅力ある海上交通ネットワークの形成を図る必要があること、また、土地利用につきましても、係留施設の具体化に向けた検討が進む中、水際線を含むウォーターフロントと一体となった質の高い港湾空間の形成を図る必要がございます。

これらを踏まえまして、今回の変更事項ですが、1点目が「旅客船埠頭計画」の変更ということで具体的には夢洲北側護岸での小型栈橋2基の位置づけ、2点目が「外郭施設計画」の変更ということで、小型栈橋の静穏度を確保するための波除堤の位置づけ、3点目が「土地利用計画」の変更としまして、都市機能用地の一部を交流厚生用地へ変更するものになります。

次に2ページ目ですが、夢洲まちづくりの進展ということで、昨年3月の港湾計画改訂以降、夢洲まちづくりに関する動きがありますのでそれらについて紹介しています。港湾計画については、昨年度末に13年ぶりに改訂という大幅な見直しを行いました。夢洲の土地利用計画について、平成29年8月に策定された「夢洲まちづくり構想」におけるゾーニング計画等を踏まえ、中央部は国際観光拠点の形成を目指す観光・産業ゾーンとして、都市機能用地や交流厚生用地を計画しました。

また、国際観光拠点の形成に伴って見込まれる海上旅客輸送需要に応えることを想定し、北側水際線に 将来構想として係留施設を位置付けました。そのあと9月には、国際観光拠点の形成を目指した土地利用を誘導し、周辺とのネットワーク形成を図るため、用途地域や特別用途地区、都市計画道路などの都市計画変更が行われました。都市計画道路につきましては、図に示すとおり、観光・産業ゾーン第1期区域内の外周道路となりますが、道路北側での親水性の高い空間形成を可能とする配置となっています。また、12月には、経済界、大阪府、市により、「夢洲まちづくり基本方針」が策定されました。この基本方針は、「夢洲まちづくり構想」をベースに、その後の万博開催決定や大阪IR基本構想のとりまとめなどを踏まえ、国際観光拠点の形成の具体化に向けて、その方向性をとりまとめたものです。この基本方針の中でも、夢洲では、海上アクセスなど多様なアプローチを確保し、水辺軸及びその隣接空間では海上交通アクセス拠点との一体感のある空間形成を図る方針が示されています。さらに、大阪IRの実現に向けた手続きも進められていまして、昨年12月からは、IR施設の設置及び運営を実施する民間事業者の公募が開始されました。

続きまして、3ページ、変更事項の1点目、旅客船埠頭計画の変更についてです。今回、夢洲の北側水際線に、小型栈橋2基を新たに計画します。小型栈橋は、浮栈橋という、鋼製の箱船を海上に浮かべて、杭やチェーン等により係留し、連絡橋で陸地と結んだ構造のものを想定しています。整備事例として、神戸の空港島に設置されている小型栈橋の写真をお示ししていますが、まさしくこのような栈橋をイメージしています。この神戸空港島の小型栈橋と関西国際空港の間には、「ベイ・シャトル」という小型旅客船の航路が開設されており、1日16便が就航し、所要時間は約30分です。

夢洲においても、このような 関西国際空港や神戸空港とを結ぶ高速船、また、USJや海遊館等の近傍の集客施設をはじめとする大阪市内とを結ぶ港内シャトル船などによる海上交通ネットワークの形成を目指していきます。例えば、小型栈橋に隣接してクルーズ客船用岸壁を今後整備した場合には、小型旅客船による関西国際空港との接続によって「フライ&クルーズ」の促進が期待でき、また神戸や大阪市内との接続によって、クルーズ客船の乗客への多様なオプションツアーの提供が可能になると考えています。

続きまして4ページです。変更事項の2点目、外郭施設計画です。先ほどの係留施設を計画するにあたっては、計画位置において一定以上の静穏度を確保する必要があります。静穏度は、港内において船舶が安全に荷役作業を行えるとされる「荷役限界波高」を超えない割合である、「荷役稼働率」によって評価されますが、港湾の技術基準では、小型船の

荷役限界波高は0.3mに対し、年間を通じて97.5%以上の係留日数を確保するものと規定されています。既定計画における埋立地や防波堤の形状をもとに、静穏度解析を行ったところ、荷役稼働率は88%となり、基準の97.5%を下回りました。これは、開口部である西側や北西側からの波あたりが強いためと考えています。そこで、計画位置の西側近傍に延長60mの波除堤を追加することで、荷役稼働率は100%を確保できるという結果が得られました。

以上より、今回の小型栈橋の新規計画に合わせて、波除堤も計画することとしております。

続きまして5ページ、変更事項の3点目、土地利用計画の変更についてです。先ほど御説明したとおり、今回、小型栈橋を新たに計画するなど、北側水際線における係留施設の具体化が一部進んでいます。図にもあるとおり、この水際線と外周道路の間のエリアにつきましては、その立地や眺望を活かして、ウォーターフロントと一体となった開放的で質の高い港湾空間の形成を考えており、都市機能用地の北側の一部、4.6haを交流厚生用地に変更します。

続きまして、6ページですが、今回の計画変更に伴う環境への影響と評価についてです。評価項目としては、「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、評価を行いました。

まず、旅客船埠頭計画及び外郭施設計画の変更に伴う大気質への影響について、今回計画する小型栈橋を利用する船舶としては総トン数100トン程度を想定しており、当該船舶からの大気汚染物質排出量は非常に少ないと見込まれます。

潮流及び水質については、小型栈橋の構造は「浮栈橋」を想定しており、潮流に影響を及ぼすような構造ではないこと、また、舞洲・夢洲間の水路幅400mに対し、波除堤の計画延長は60mと、大規模な施設ではなく、波除堤背後での海水の流れは確保されます。

次に、土地利用計画の変更に伴う大気質への影響については、土地利用区分ごとの将来の排出量原単位を用いて、予測及び評価を行っていますが、排出量原単位は、都市機能用地より交流厚生用地の方が小さく、今回の変更により将来の排出量はわずかながら減少する見込みとなります。

騒音、振動について、今回の変更により、国際観光拠点の開発人口の想定に変更は無く、発生集中交通量や周辺道路の交通量を増加させるものではありません。

以上のことから、今回の変更が環境に及ぼす影響は軽微であると考えられます。

次に7ページは、今後の予定についてです。

本件は、本日の専門部会において審議いただき、「適当である」との答申をいただきましたら、その後、国土交通大臣へ計画を送付し、あわせて計画の概要を公示いたします。

8ページからは、参考資料として、夢洲地区内や関連するインフラ整備について、箇所図とスケジュールをお示ししています。2020年度の下半期からは、夢洲地区内の高架道路整備、此花大橋の車道拡幅工事が開始される予定で、今後インフラ整備が本格化します。咲洲からの鉄道延伸である北港テクノポート線の整備についても、今年度実施した基本検討調査の結果を受け、線路線形等を一部変更した上で、来年度下半期から工事に着手する予定です。

9ページには、昨年度末に改訂した大阪港港湾計画の方針や土地利用計画等から、夢洲地区に関する部分を抜粋したものをお示ししています。

10ページには、大阪IRの実現に向けた想定スケジュールをお示ししていますのでご参考ください。なお、このスケジュールについて先週27日に報道発表があり、新型コロナウイルス拡大防止の観点や、これに伴う民間事業者の事業活動縮小などを踏まえ、IRの全面開業の時期は変わっていませんが、2020年6月頃としておりました事業者選定以降のスケジュールについては、3か月ずつ遅らせると聞いております。

説明は以上です。

○袋本部長

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、御意見、御質問等がございましたら、お願いいたします。

○早川委員

大阪海上保安監部の早川です。説明ありがとうございました。気になる点がありまして、4ページのところを見ていただきたいと思うんですけど、この栈橋を作る場所が、自然の波は波除堤で検討されているということですが、設置される場所が北航路という、至近を船舶が通航する水路になってございます。非常に狭い場所です。この計画を見ると、水路を航行する船舶が作る波ですね、航走波については遮るものが無いように思います。またあの栈橋を利用する船舶は先ほど、小型の100トンくらいの旅客船と想定されているようですが、軽く、波による揺れを受けやすいので、まずは供用開始時を視野に入れながら、どの程度の船舶が水路を航行して、その際どのくらいの航走波が発生するのかを調査する

ことに加えて、利用する小型旅客船の停泊や、乗客の乗下船にどの程度影響するのかをきちんと調査する必要があるのではないかと思います。

I Rや万博を視野に入れた計画だと思いますが、供用開始時の時点で静穏度が確保されるということが非常に大事だと思います。あとになって、この栈橋は揺れが大きくて危ない、使い勝手が悪い、旅客事業の安全が担保できない、なぜこんな場所に栈橋を作ったのかと言われないように、予め施工するようなときから、必要な対策を検討する必要があると思います。

もし、調査の上で、何らかの影響が出るとなれば、航走波の影響が出ないような工夫ができないかと思っております。以上でございます。

○袋本部長

ありがとうございました。ただいまのご意見に対して、事務局から何かございますでしょうか。

○矢野計画課長

ありがとうございます。確かに今回計画するにあたり、どのくらいの船が通るのかというのは、我々が把握しているのも少し古い実態調査結果になっています。今年度、国土交通省近畿地方整備局において、今回の北航路を含めました大阪港内全体の船舶の航行実態の調査を実施されていると聞いておまして、その結果も活用させていただきながら、まずは航行実態については、最新の状況の把握に努めたいと思っております。

それから、浮栈橋の構造につきましては、来年度に設計業務を行うこととしております。当然、安全運航ですとか、安全な乗下船というのは、我々も大切であると認識しておりますので、しっかり念頭に入れたうえで、どのような構造がいいのかを含めて検討をしたいと思っております。

○袋本部長

よろしいでしょうか。

○早川委員

通航実態については、現状がどうかというのもあるんですけど、供用開始時点でどうかというようなことが必要かと思っております。今、工事関係でも結構通っていると思います。土運船とかそういう船は重いので、波が多少起きても揺れないので大丈夫なんですけど、乗客の乗下船もないからですね。ところが、小型の旅客船になると結構揺れる、波が縦方向に逃げてくれればラッキーだなと思うんですけど、その辺は分からないし、船によって

どのくらいの波ができるっていうのもバラバラなんですね。どのくらいのスピードで走ればいいのかの協力依頼も船によって違うので、その辺も含めてお願いしなくちゃいけないことがあれば、その検討もお願いしたいと思いますし、大阪港内USJのキャプテンラインも航走波に注意して運航していると聞いております。結構みんなシビアに見ていますので、よろしくお願ひしたいと思ひますし、あとになってこの棧橋は使い勝手が悪いなんて、せっかく頑張って作るわけですから、その辺だけきちっとお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

○袋本部長

ありがとうございます。早川委員ご指摘の点につきましては、十分考慮していただひて進めていただきたいと思ひます。

ほかに何か、ご意見ご質問はございますでしょうか。

それでは、ご意見ご質問がございませんので、答申についてお諮りしたいと思ひます。

本日の議案であります「大阪港港湾計画の軽易な変更」について、「原案のとおり適當である。」と答申を行うことで、ご異議ございませんでしょうか。

ご異議がございませんので、原案のとおり適當であると答申を行うことにいたします。

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。進行を事務局にお返しします。

○芦田総務課長

委員の皆様、ご審議ありがとうございました。

また袋本部長におかれましては、議事進行、ありがとうございました。

それでは、折角の機会でございますので、本日の議事に関係しないことでも結構ですが、御意見、御質問等がありましたらお伺ひしたいと考えております。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして第68回大阪市港湾審議会を終了いたします。

本日は、お忙しいところご出席賜り、ありがとうございました。

閉 会 10時00分

大阪市港湾審議会 専門部会長 袋本 浩 印

大阪市港湾審議会 委員 代 佐々木 規雄 印

大阪市港湾審議会 委員 代 吉田 光弘 印

付属資料

1 諮問書

大 港 湾 第 2 3 6 7 号

令 和 2 年 3 月 16 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 松 井 一 郎

大 阪 港 港 湾 計 画 ー 軽 易 な 変 更 ー 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 4 号

令 和 2 年 3 月 30 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－軽易な変更－」について（答申）

令和2年3月16日付け大港湾第2367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。