

第 76 回大阪市港湾審議会議事録

令和 7 年 8 月 26 日

大阪港湾局

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	4

付属資料

1	諮問書	41
2	答申書	43

1 開催日時

令和 7 年 8 月 26 日（火）

開会 11 時 00 分

閉会 12 時 21 分

2 開催場所

大阪市北区中之島 1-3-20

大阪市役所本庁舎 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）挨拶

（４）議事

大阪港港湾計画の軽易な変更について

大阪港臨港地区及び分区の変更について

（５）閉会の辞

4 出席委員

田中	康仁	大阪商業大学教授
今西	珠美	流通科学大学教授
吉田	長裕	大阪公立大学准教授
酒出	昌寿	水産大学校教授
松尾	俊彦	大阪商業大学教授
松島	格也	京都大学特定教授
清水	苗穂子	阪南大学教授
清水	陽子	関西学院大学教授
紅谷	昇平	兵庫県立大学大学院准教授
黒坂	則子	同志社大学教授
清水	悦郎	東京海洋大学教授
鈴木	理恵	大阪市会建設港湾委員長
荒木	肇	大阪市会建設港湾副委員長
今村	直人	大阪市会建設港湾副委員長
徳平	隆之	公益社団法人大阪港振興協会会長
井内	摂男	大阪商工会議所専務理事
福西	康人	大阪倉庫協会副会長
増子	祐司	大阪船主会副会長
西	豊樹	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
小林	泰之	全日本海員組合大阪支部支部長
岡	修	大阪府漁業協同組合連合会代表理事会長
山田	哲也	大阪湾水先区水先人会会長
代 倉橋	友子	財務省大阪税関総務部企画調整室長

代	中川	勝寛	国土交通省近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所副所長
代	寺地	健二	国土交通省近畿運輸局海事振興部長
代	上成	純	大阪府都市整備部長河川室河川整備課参事

5 審議経過

開 会 11 時 00 分

○石田総務課長代理

皆様、定刻となりました。本日はご多忙の中、第 76 回大阪市港湾審議会にご出席賜り、誠にありがとうございます。また、日頃より大阪市港湾行政に対しましてご高配を賜り、この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。私は、本日司会役を務めます、大阪港湾局総務課長代理の石田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

現在、大阪市港湾審議会委員総数 28 名中、本日は現時点で 26 名の方にご出席いただいております、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 76 回大阪市港湾審議会を開催いたします。

開催に先立ち、傍聴・報道機関の方々も含めまして、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。なお、オンラインにてご出席いただいている方におかれましては、カメラを ON、発言時以外マイクを OFF とし、発言の際には挙手機能をご利用くださいますようお願いいたします。

本審議会は、大阪市港湾審議会公開基準に基づき、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取材を認めましたことを、予めご了承ください。

では、審議に入ります前に、委員の皆様をご紹介します。

大阪商業大学 教授、田中委員でございます。

○田中委員

田中です、よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

流通科学大学 教授、今西委員でございます。

○今西委員

今西でございます。よろしくお願いします。

○石田総務課長代理

大阪公立大学 准教授、吉田委員でございます。

○吉田委員

吉田でございます。よろしくお願いします。

○石田総務課長代理

水産大学校 教授、酒出委員でございます。

○酒出委員

酒出です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪商業大学 教授、松尾委員でございます。

○松尾委員

松尾でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

京都大学 特定教授、松島委員でございます。

○松島委員

松島でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

阪南大学 教授、清水苗穂子委員でございます。

○清水苗穂子委員

清水でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

関西学院大学 教授、清水陽子委員でございます。

○清水陽子委員

清水です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

兵庫県立大学大学院 准教授、紅谷委員にオンラインにてご出席いただいております。

○紅谷委員

兵庫県立大学の紅谷です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

同志社大学 教授、黒坂委員でございます。

○黒坂委員

黒坂と申します。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪市会 建設港湾委員長、鈴木委員でございます。

○鈴木委員

鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪市会 建設港湾副委員長、荒木委員でございます。

○荒木委員

荒木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪市会 建設港湾副委員長、今村委員でございます。

○今村委員

今村でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪港振興協会 会長、徳平委員でございます。

○徳平委員

徳平です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪商工会議所 専務理事、井内委員でございます。

○井内委員

井内でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪倉庫協会 副会長、福西委員でございます。

○福西委員

福西です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪船主会 副会長、増子委員でございます。

○増子委員

増子です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪港運協会 会長、西委員にオンラインにてご出席いただいております。

○西委員

西です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

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。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

全日本海員組合大阪支部 支部長、小林委員でございます。

○小林委員

小林でございます。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪府漁業協同組合連合会 代表理事会長、岡委員でございます。

○岡委員

岡です。よろしく。

○石田総務課長代理

大阪湾水先区水先人会 会長、山田委員でございます。

○山田委員

山田です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

財務省 大阪税関長、日置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、倉橋様にご出席いただいております。

○倉橋総務部企画調整室長

倉橋です、よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

国土交通省 近畿地方整備局長、齋藤委員の代理といたしまして、近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所副所長、中川様にご出席いただいております。

○中川大阪港湾・空港整備事務所副所長

中川と申します。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

国土交通省 近畿運輸局長、服部委員の代理といたしまして、海事振興部長、寺地様にオンラインにてご出席いただいております。

○寺地海事振興部長

運輸局長代理の寺地です。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

大阪府都市整備部長 美馬委員の代理といたしまして、都市整備部 河川室河川整備課 参事、上成様にご出席いただいております。

○上成河川室河川整備課参事

上成と申します。よろしくお願いいたします。

○石田総務課長代理

なお、大阪海上保安監部長、宮本委員につきましては、残念ながら本日はご欠席となっております。また、東京海洋大学 教授、清水悦郎委員におかれましては、まもなく到着する予定でございます。

委員の方々のご紹介は以上でございます。

次に、第76回大阪市港湾審議会の開催にあたりまして、大阪港湾局長の中小路よりご挨拶申し上げます。

○中小路局長

皆様、おはようございます。大阪港湾局長の中小路でございます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中第76回大阪市港湾審議会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、平素より本市の港湾行政に対しまして、多大なるご協力を賜り、深く御礼申し上げます。

まず、大阪港の近況でございますけれども、2025年7月までのコンテナ貨物取扱量は前年同期比104%の約120万TEUと、堅調な伸びを示しているところでございます。大阪・関西の経済市民生活を支える重要な役割を担うべく、引き続き国際コンテナ戦略港湾として「集貨・創貨・競争力強化」の三本柱の取り組みを進めてまいります。

一方、内航フェリーにつきましては、3月までの旅客数は前年比103.6%と増加し、コロナ禍前の水準に回復しているほか、国際クルーズにつきましても、過去最高の66隻を記録した昨年を上回り、2025年は85隻の寄港となる見込みでございまして、さらに2026年につきましては、それを上回る寄港予約もいただいております、明るい見通しとなっている状況でございます。

現在、大阪港の夢洲地区におきましては、皆様もご承知のとおり、大阪・関西万博が開催されておまして、連日賑わいを見せているところでございます。万博に引き続きまして、夢洲地区北側におきましては、2030年秋頃にIRの開業が予定されるなど開発が進んでいるところではございますが、本日はこの夢洲地区における万博後の土地利用計画に関する「大阪港港湾計画の軽易な変更」、及び夢洲地区北側における「大阪港臨港地

区及び分区の変更」の2案件につきまして諮問させていただきますので、活発なご議論、ご審議を賜ればということでよろしく申し上げます。

簡単ではございますけども、冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

○石田総務課長代理

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、「大阪市港湾審議会委員名簿」、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。「資料4」として、「大阪港臨港地区及び分区の変更について（案）」の説明資料でございます。「資料5」として、「大阪港臨港地区及び分区の変更（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」、来場されている方のお手元には他に、大阪港案内、PORTs of Osakaでございます。

お手元の資料に不足等はないでしょうか。ございましたら、事務局までお申し付けください。

ないようですので、それでは議事に入らせていただきたいと思います。以後の議事進行につきましては、松尾会長にお願いしたいと思います。松尾会長、よろしく申し上げます。

○松尾会長

改めまして、松尾でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

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、今西委員と清水陽子委員にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。本日の審議案件は2件でございます。1件目は港湾法第3条の3に基づき、令和7年8月20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。2件目は、都市計画法第8条により「大阪港臨港地区」を定め、港湾法第39条によりその分区を指定することについて、令和7年8月20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「大阪港臨港地区及び分区の変更」についてです。

まず始めに、本日の審議案件につきまして、8月21日に開催いたしました本審議会幹事会の結果について、大阪港湾局の池田計画整備部長から報告をお願いいたします。

○池田計画整備部長

計画整備部長の池田でございます。去る8月21日、大阪港湾局会議室におきまして、大阪市港湾審議会の幹事会を開催いたしました。本日の審議会でご審議賜ります、大阪港港湾計画の軽易な変更、及び大阪港臨港地区及び分区の変更についての案につきましては、いずれも異議なしという結論を得ております。

以上、ご報告申し上げます。

○松尾会長

ありがとうございました。それでは、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いたします。

○蔵所計画課長

大阪港湾局計画整備部 計画課長の蔵所と申します。本日はどうぞよろしく願いいたします。着座にて、説明させていただきます。

「資料1」の「大阪港港湾計画の軽易な変更について（案）」をご覧ください。

まず、1ページ目でございます。港湾計画の種類について、紹介させていただいてございます。港湾計画、新規と変更がございまして、変更には改訂、一部変更、軽易な変

更、この３種類がございます。今回は、このうち軽易な変更にあたります。

２ページ目をご覧ください。こちらでは、今回の変更内容が軽易な変更にあたるというところの説明でございます。「改訂・一部変更に該当する変更」といたしましては、係留施設、水域施設、土地利用計画の三つがございまして、このうち土地利用計画、「面積２０ヘクタール以上の土地利用計画の変更」につきましては、改訂・一部変更該当いたします。今回は２０ヘクタール未満でございますので、今回、軽易な変更ということにさせていただきます。

続きましては、３ページをご覧ください。今回の軽易な変更の該当地区について、ご紹介させていただいております。丸で囲まさせていただいております、夢洲地区における土地利用計画の変更を諮問させていただいております。

次に、４ページをご覧ください。今回、左側の位置図にございます対象位置と、赤の点線で囲わせていただいている地区の土地利用計画の変更を諮問させていただいております。右側に現況として航空写真を載せておりますが、黄色の点線で囲わせていただいている区域が現在、大阪・関西万博が開催されている区域になります。このうち、赤の点線で囲わせていただいている区域を夢洲の中の「２期開発想定区域」と呼ばせていただいております。その南側、緑の点線で囲わせていただいている区域を「３期開発想定区域」と呼ばせていただいております。今回、変更理由といたしましては、２０２５年大阪・関西万博の跡地につきまして、万博のレガシーを継承しつつ、国際観光拠点の形成を図るため土地利用計画を変更するとさせていただいております。

続きまして、５ページをご覧ください。今回の計画変更の背景についてのご紹介をさせていただきます。本市におきましては、平成２９年に夢洲まちづくり構想、令和元年に夢洲まちづくり基本方針をそれぞれ策定させていただいたところでございます。こちらを背景といたしまして、夢洲第２期区域につきましてマスタープランを策定させていただいております。まず Ver. １．０につきまして、２０２５年４月に策定させていただいております。この夏頃、しばらくいたしましてマスタープランの Ver. ２．０というものが策定予定でございます。こうしたマスタープランに沿ったまちづくりの実現に向けまし

て、開発事業者の募集条件というものを今後検討させていただきまして、現在の予定では、2025年度の後半に夢洲の第2期区域の開発事業者募集の開始を予定させていただいているというところでございます。

そのマスタープランの中身につきまして、6、7ページで紹介させていただいております。こちらはVer. 2.0の案におきまして定めさせていただいております、まちづくりの考え方でございます。コンセプトは、「万博の理念を継承し、国際観光拠点形成を通じて、「未来社会」を実現するまちづくり」とさせていただいております。まちづくりの方針といたしましては、まず、エンターテインメントシティの創造、2番目にSDGs未来都市の実現、3番目に最先端技術の実証・実践・実装、これらを方針とさせていただいております。土地利用方針の基本的な考え方ですが、第1期区域との連携、相乗効果によりましてですね、非日常を提供する、こういった空間、2つ目はゾーン相互間での機能連携、あるいは連続した動線計画、こういったものを実現いたしまして、一体性、連続性を確保した土地利用としていきたいと考えてございます。また、大規模なエンターテインメント、もしくはレクリエーション機能等の導入、それと研究の拠点機能や展示機能といった機能の導入を図るとしております。そして、水、みどりに親しめる空間、こちらも設けていきたいという考えでございます。

7ページをご覧ください。今回、大きく4つのゾーニングが考えられております。1つ目はゲートウェイゾーン、2つ目はグローバルエンターテインメント・レクリエーションゾーン、3つ目がIR連携ゾーン、4つ目が大阪ヘルスケアパビリオン跡地活用ゾーンということで、先ほどお示しをいたしましたゾーニング図を参照しながらご説明いたします。今回、港湾計画の土地利用計画変更を行いますのは、このうち①のゲートウェイゾーン、②-2の交流ゾーンが今回土地利用計画の変更を計画しておりますゾーンに含まれてございます。

ゲートウェイゾーンにつきましては、夢洲の玄関口として来訪者の方々に高揚感、期待感を与えるようなにぎわい機能や交流機能等を導入するところ、あるいは、大阪が強みを持つ産業、研究の拠点機能、展示機能、そういったものの導入、また、広場を配置しま

して、ゲートウェイゾーンを形成していきたいと考えられております。具体的には商業施設や国際的な交流・イノベーション・インキュベーション施設について整備を図っていきたいと考えているところでございます。

また、②－２の交流ゾーンにつきましては、ゲートウェイゾーンからの人の流れやにぎわいを、隣接するエリアに繋げるハブ拠点としての形成を考えてございます。また、人・情報の交流を促し、展示・交流機能といったものの導入というものを考えており、導入施設の例といたしましては、アリーナや商業施設、こういったものの整備を考えているところでございます。

続きまして、８ページをご覧ください。こちらで港湾計画の変更内容について書かせていただいております。左側が既定計画になっており、右側が変更計画でございますけれども、右側の今回計画と書かせていただいている区域を、既定計画では港湾関連用地とさせていたしておりましたが、こちらを交流厚生用地に変更させていただきたいと考えております。下の表に面積の内訳を書かせていただいております。３９１．１ヘクタールのうち、港湾関連用地、交流厚生用地、交通機能用地をそれぞれ６４．３ヘクタール、４３．５ヘクタール、２５．２ヘクタールに変更させていただくというものでございます。

続きまして、９ページをご覧ください。こちらでは今回変更に伴う環境への影響評価について説明させていただいております。大気質、騒音、振動について記載させていただいておりますが、まず大気質でございます。NO_x排出量につきましては、臨港４区全体で年間およそ３５００トンの排出をしておりますが、今回の計画変更により、およそ１トンの増加になってございますので、大気質に及ぼす影響は軽微であると判断してございます。

また、騒音、振動につきましては、既定計画におきまして、先ほどご紹介をさせていただきました１期から３期、全て合わせまして集客人口を年間３０００万人、従業者数３．２万人に想定をしております。今回の変更はその範疇に収まるものと考えてございまして、騒音、振動に及ぼす影響は同じく軽微であると考えさせていただいております。以上のことから、今回計画が環境に及ぼす影響は軽微であると考えられるといった結論と

させていただきます。

最後に、今後の予定についてご説明させていただきます。今回、港湾管理者の計画案を大阪市港湾審議会に諮問させていただいておりまして、この答申を受けましたら、国土交通大臣への計画送付、港湾計画の概要の公示といったスケジュールを考えさせていただいております。説明につきましては以上でございます。よろしくお願いいたします。

○松尾会長

はい、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、ご質問がございましたら、お願いいたします。オンラインでご参加いただいている委員の皆様につきましては、画面上部ツールバーにあります挙手機能をご使用ください。事務局からご指名させていただきますので、画面上のマイクを ON にしてご発言をお願いいたします。それでは、ご意見、ご質問等あればよろしくお願い申し上げます。はい、どうぞ。

○井内委員

大阪商工会議所の井内でございます。私どもは万博を支援する経済団体の一つでございまして、現在、跡地の開発をどのようにするのか、リングをどのくらいどこへどうするんだとか、そういう議論にも参画させていただいております。そのなかで、この夢洲で万博の理念を継承して、大阪の中長期的な発展に貢献できるようなそういう事業が可能になるということで、法令上は軽易な変更かもしれませんが、内容的には非常に重要な変更になると評価しておりまして、是非、よろしくお願いしたいなというふうに思います。

○松尾会長

ただいまのご意見に対して、事務局の方からは何かありますか。よろしいですか。それではそのほか、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。はい。

○清水陽子委員

はい、ご説明ありがとうございます。今回の軽易な変更については私も、このまま進めていただけたらより一層にぎわいが創出されるのかなと思って聞かせていただきました。教えていただきたいところは、今回の交流厚生用地の変更なんですけれども、隣接するところが都市機能用地というところで、ただ敷地としては一体的に今後使われていくとも考えられるのですが、用地の種別が違いうように思いまして、交流厚生用地と都市機能用地はどのように異なるのか教えていただいてもいいでしょうか。

○蔵所計画課長

はい、ご質問ありがとうございます。今回ですね、先ほどご説明させていただいたとおり、2期開発想定区域は一体ものになってございます。ただし、港湾計画では、計画を改訂した際に一定のラインに沿って、コンテナターミナル側につきましては、港湾のために寄与する土地と考えさせていただいております。その中でも港湾に寄与する空間でありながら、今回のコンセプトにあった集客機能を有する区域として、港湾空間ではあります。が、レクリエーションや人流・交流・物流を展開する港湾空間として位置づけさせていただくという形で、港湾の中でこういった土地利用計画がふさわしいかということで、今回交流厚生用地に設定させていただいております。

○松尾会長

清水委員、どうでしょうか。よろしいですか。

○清水陽子委員

はい、ありがとうございます。都市機能用地と今回の交流厚生用地で、建ぺい率や容積率等の土地利用的な制度の制限はいかがでしょうか。ほぼほぼ同じと思ってよろしいでしょうか。

○蔵所計画課長

はい。港湾計画を踏まえ、都市計画上の用途地域によって土地利用の誘導を行ってまいります。港湾計画の土地利用計画は規制を与えるものではないということを、ご認識いただきたいと思います。

○松尾会長

はい。それではその他、ご意見、ご質問がありましたらよろしくお願いします。

徳平委員、お願いします。

○徳平委員

振興協会会長の徳平です。

少し危惧していますのが、港湾関連用地は隣接する埠頭用地と一体的に機能して港湾の物流を支えるという性格のある用地だと思っているんですけど、今回港湾関連用地が減ってしまうことです。当然人口減少社会ですし、企業の海外進出がまだ進んでいるので、取扱貨物量がそんなに莫大に増えるということは到底想定されないんですけど、質的な変化、物流の高度化や効率化、GX・DXに対応したいろんな改革が物流の面でもどんどん進んでいくと思っていまして、港湾関連用地の重要性が変わらないと思っているところです。今回、港湾関連用地が減ることに対して、港湾局としてはどうお考えなのか。

また、第3期の開発想定区域が説明資料の4ページの緑で示された区域ですが、IRや2期開発とかと連携したような開発が進んでいくのではないかと考えられて、その中にある港湾関連用地が他の土地利用に変わってしまうのであろうということは容易に想定されます。そうなりますとまた港湾関連用地が減ることになりますので、夢洲は今後大阪区域に許された貴重な土地であるとともに、港湾関連用地としては、ほとんど南港・咲洲も含めて無くなってきている状況の中で、港湾関連用地、港湾機能の確保についてどうお考えなのか、聞きたいと思います。

○池田計画整備部長

ご質問ありがとうございます。

夢洲におけるコンテナターミナルにつきましては、大阪港の中でも中心的な役割を担っている施設でございます。そのコンテナターミナルの取扱量の増大に伴いまして、ターミナルの周辺、背後における港湾物流に資する港湾関連用地のニーズというものが今後ますます高まっていくものであると我々も考えておるところでございます。一方で夢洲の中央区域におきましては、今回ご審議いただいておりますように、国際観光拠点の形成を目指しているところでございまして、物流機能と観光機能が両立するように、この間我々におきましては、幹線道路の拡幅や高架橋の整備、地下鉄の延伸といった交通機能の拡充など、いろいろな取り組みを進めてきたところでございます。

今後は、現在開催中でございます大阪・関西万博の跡地におきまして、南東部を中心とする港湾関連用地につきまして、今後港湾物流の増大、需要に対応できますように、今既にごございますコンテナターミナルの直背後の港湾関連用地も併せまして、早期に開発が進むよう、取り組みを進めていきたいと考えておるところでございます。また、夢洲以外におきましても、大阪港全体として将来的な港湾物流機能のニーズに対応できるように取り組んでまいりたいと思っております。

また、現在は2期の開発におきまして検討進めているところでございまして、3期の開発はその先ということで、具体的に見えてくる段階になった時にも適切に物流機能と観光機能の両立を目指して進めていきたいと思っております。以上でございます。

○松尾会長

ただいまの説明でよろしゅうございますか。

○徳平委員

はい、ありがとうございます。

○松尾会長

はい。その他、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

○吉田委員

ご説明ありがとうございました。9ページ目で先ほど口頭でご説明していただいた、3500トンのNO_xが1トン増加するということですが、人数については変わらないということだったので、何が要因で1トン増加するのかを具体的に教えていただければと思います。

○蔵所計画課長

すみません、ご質問ありがとうございます。

今回、港湾関連用地から交流厚生用地ということの変更で、それぞれの土地利用に対して面積あたりどのくらいの排出量になるかといった一般的な数字がございまして、その差を面積に掛け、積みあがった数字が1トンということになってございます。

○吉田委員

ありがとうございます。原単位が変わるということだとは認識していますが、要するに自動車の発生集中量交通量が変わるということなのか、それに付随する船も含めてなのか分ければ教えていただきたいのですが。

○蔵所計画課長

ありがとうございます。要因別の増加量については用意してございませんけれども、全て組み合わせた上で算出された原単位と認識してございます。

○吉田委員

ということは、発生源として何がかわるかというのは基本的に分からないということ

で良いでしょうか。

○蔵所計画課長

そうですね。

○吉田委員

はい、ありがとうございました。

○松尾会長

はい、それではその他ご意見、ご質問ございますでしょうか。オンラインの方での参加の委員の人はどうでしょうか。

○西委員

港運協会会長をしている、西です。先ほど徳平会長の方から何点か質問があったのと少し被るところがありますが、港湾局長から先ほどご挨拶で、大阪港の貨物量の伸びと、集貨や創貨をますます進める必要があるというお話もいただいております。そういう中で、夢洲コンテナターミナルは皆さんご存知のように、大阪港における高規格のコンテナターミナル大水深バースというところで、これからもっとDX化も含めて集貨を進めていかなければいけないところであります。

なおかつ、その近隣の港湾関連用地、物流施設については、労働者の働き方改革やDX化を進めることによる安定した物流サービスをいろんな船社に提供していくという意味で非常に重要なところだと思います。

そういう中で、先ほどの変更のご説明をいただきまして、都市機能というところでの夢洲の立ち位置をこういうふうにしていくことは理解しましたが、コンテナバースやコンテナターミナルに隣接している場所は、ますます機能を上げる、またカーボンニュートラルポートとしてやるには、非常に重要なところだと思っております。しかし、大阪港は他

の港と比べてコンテナの量に対する港湾機能用地が少ないと感じており、また、臨港地区にある大阪市と我々のような業者と協同運営している倉庫では、建て替えの時期をどんどん迎えており、また冷凍貨物がどんどん増えている中で、高機能な冷凍倉庫が立地できる場所を大阪港で探しているけどなかなかないというところです。そういう中で夢洲コンテナターミナル直背後の港湾関連用地は非常に重要な場所だと我々は思っておりましたが、今回港湾関連用地から交流厚生用地に変更することに関して、どのような検討をされたのかご説明いただけたらと思います。

○池田計画整備部長

はい、西委員、ご質問ありがとうございます。

ご質問いただいたことにつきましては、先ほど申し上げたところと重複いたしますけれども、夢洲におきましては直背後の港湾関連用地、ならびに、南東部にございます港湾関連用地、こういったものの早期の利用に向けて取り組んでいくことで、今後ますます多様化していくニーズに対応できるよう、高度利用など今後この土地でやっていく必要があると我々も認識しているところでございます。そのためには、DX等のさまざまな技術も活用いたしまして、物流の効率化を図っていく取り組みも今後必要になっていくだろうと思っております。

そして、夢洲以外にあるすでに稼働しております市営の上屋等につきましても老朽化が進んでいるところが多数ございますので、そういったものの機能の更新や高度化を今後検討していく必要があると思っております。それによりまして、大阪港全体の物流機能を維持・強化していきたいと考えております。ぜひ引き続きよろしくお願いします。

○松尾会長

西委員、どうでしょうか。

○西委員

はい、大阪港全体でっていうことはよく分かるんですけど、ご存知のように大阪港の安治川地区の開発は、実際にはとん挫したまま。やっぱり設備の集約はこれからどんどん進めなきゃいけないところに来ているところなんですね。貨物を集荷していかないといけないし、古くなってきている。

あと港湾の今までの機能、特に、港湾関連用地の機能はだいぶ変わってきている中で、隣接してすぐのところはやはり非常に重要な場所であり、DXを進めるにも古い倉庫でやるというのは非常に難しくて、新しく建物を建てる時に新しいそういう機能を入れてやるということになるであろうという中で、今回隣接する重要な用地を、港湾関連用地ではなく、交流厚生用地に変更しなければならなかった理由をお伺いしたい。

○蔵所計画課長

はい、ありがとうございます。位置というところをご質問いただいていると思います。このエリアはですね、先ほどちょっとゾーニングでもご説明させていただいたんですが、大阪市といたしましては、物流と観光の機能の両立をまず考えさせていただいております。その中でですね、やはり駅前のエリアというところも含んでございまして、物流と観光、どちらの用途として最も有効に使えるかというところに立ちますと、まずはその駅前の空間を活用して、先ほど申し上げました人・物のハブですとか、そういった機能を持たせるというところが、やはり今後の大阪市にとって得策なのではないかという考えになってございます。

一方で、物流をもちろん過小評価しているわけではございませんので、冷蔵倉庫の需要ですとか、今後もっと高度な物流倉庫、それにはこれまでよりも広い土地が必要というところは確実に我々も認識してございますので、先ほどもちょっと触れましたけれども、在来地区も含めましてですね、そういった再編ですとか、新しい空間の建設といったものを忘れずしっかりと確保した上で、両立を図りながらですね、今回についてはこの駅前、駅周辺、コンテナの直背後ではあるんですけども、観光にとって必要ではないかという考えに至らせていただいたというところでございます。

○松尾会長

はい、ありがとうございました。西委員、どうぞ。

○西委員

これ以上質問してもどうかなというところもありますので、質問はこれで終わりとさせていただきますが、色んな都市計画の中での港湾のあり方ということについてですね、今後もよく検討して、意見を調整してやっていただきたいというのは、港運協会会長をしている私からの意見ということでお聞き入れいただけたらと思います。

○蔵所計画課長

はい。確かに承りました。

○西委員

以上です。

○松尾会長

その他、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

○清水苗穂子委員

はい、ご説明ありがとうございます。この交流厚生用地のところに、北港テクノポート線は工事中と書いているんですけど、今回変更される土地のところに駅ができる予定とかはあるのでしょうか。

○蔵所計画課長

はい、ありがとうございます。工事中とさせていただいておりますのが、北港テクノ

ポート線につきましてはですね、現在夢洲の駅が整備されておるんですけども、あくまで計画なんですけれども、ここから舞洲に至ってさらに、此花区の新桜島駅というのが、港湾計画上は位置づけられております。その全体は出来上がっていないので、いわゆる一部整備完了ということなので、港湾計画上は工事中と表記させていただいているというところでございます。

○清水苗穂子委員

ありがとうございます。

○松尾委員

はい。その他、どうでしょうか。はい、小嶋委員。

○小嶋委員

大阪港湾労働組合の小嶋です。先ほどですね、西会長が言われたような内容と同じなんですけども、我々としては、万博があと2か月ぐらいで終わるんですけども、本来夢洲というのは全てが港湾用地だった。それで計画上いろんなことがあって万博やI Rの計画もさらに出てきたと。この中で、万博開催が決定をして、労働組合を含めて港湾関係の皆さんが、この半年間、最大の協力をしていこうということで、相当な努力をしてきました。本来、特にこの今回変更のところは港湾のコンテナターミナルがすぐ後ろのバックヤードのところですから、完全な港湾用地なんです。夢洲に入ってくるには咲洲からのトンネルと、それから反対側からの橋、ここの2本しかないということで、夢洲はこちらから言わせてもらえば、物流の動脈ですからここでひとたびいろんな事故があれば、終わりです。今現在万博が開催されていますが、ほとんどの方が鉄道で来られているということで、あまり混雑はしませんでした。今後こういう商業用地にすると、一般の車両が入ってくることによって、大渋滞を引き起こすと。当然一般車両とのいろんなトラブル、また咲洲からのトンネルや反対側の橋の中での事故があれば、もう終わりです、物流機能はど

うにもなりません。本来夢洲は物流機能の動脈ですから、これの住み分けをきちっとしてもらわないと。

咲洲はですね、ご存知のように、咲洲地域も本来港湾用地として、埋め立てされましたが、今はいろんな住宅やマンションも建ち、輻輳が出ています。住民とのいろんな輻輳が生じる中仕事をやらないといけない。この中で、うるさいとか、大きなトラックが前を走るとか、こういうので相当輻輳が掛かって、いろんな弊害が出ているということもあるので。

夢洲は住宅が建つということはないですが、今後いろんな交通網が阻害される。それと西会長も言われたように、港の近くに物流倉庫を建てて、海外から輸入をして、発信をしているということで、夢洲近郊に大きな物流の倉庫がどんどん建っていつています。こういう中で、すぐ横に商業用地ができてくることでいろんな弊害が起こるということは、切り離せないと思っていますが、港湾側としては、夢洲のバースは、相当長いバースと深さも含めれば、日本でも有数なコンテナターミナルです。現在ですね、最初に紹介がありましたように貨物量が増えているといいますが、我々が思うところによれば、この万博期間中、あまりいろんな交通の問題が起きなかったのは、貨物量の減少だと思っています。

今後、特に海上コンテナを運んでおられる方々といろんなバッティングすることがないように、港湾局の皆さんと我々労働組合、業界の皆さんとでいろいろ話をしていきますが、現実的にはどうなっていくかわかりません。夢洲のコンテナターミナルができるきにも、ここで絶対に渋滞問題が起こらないと言っていたんです。しかし、トンネルを超えるような渋滞やトンネル中での事故が起こったこともあり、計算上なかなかいかないようなことが起こります。こういう中で、今後商業施設ができる中においてはですね、一般車両が多くなるのは当然のことだと思いますので、港湾の物流に支障のないようにきちっとした動線の住み分けをしていただきたいと、こう考えています。

○池田計画整備部長

ご意見ありがとうございます。物流と観光の両立ということについて先ほど申し上げ

ましたけれども、我々におきましては、開催中の万博に向けまして、夢洲コンテナターミナルの直背後の幹線道路、またそれに繋がる北側の夢舞大橋、さらには此花大橋、舞洲の道路、そういったところの拡幅や、あるいは夢洲の中でございますけれども、高架橋の整備ということで、物流と観光の動線をしっかり分離すること、さらには、南側からの鉄道の整備といったものを整えまして、この万博を万全の体制で迎えたいということで進んできたというところでございます。

こういった取り組みにつきましては、万博が終わった後も当然残るものでございまして、万博後も物流機能の強化、確保に役に立つものであるというふうに考えているところでございます。さらに将来的には、北側からの鉄道につきましての検討を今後進めていくこととしておりまして、そういったさらなる交通機能の拡幅、拡充といったところを進めまして、観光機能と物流機能の両立、あるいは、物流機能に支障をきたさないようにというところを、我々としては取り組んでいきたいと考えておりますので、引き続きご協力賜りますように、よろしくお願いいたします。

○松尾会長

小嶋委員、よろしゅうございますか。はい、どうぞ。

○小林委員

はい、全日本海員組合の小林と申します。今お話しの通り、夢洲コンテナバースについては、日本有数の大きさのコンテナバースとなっております。数年前もコンテナヤードを拡張し、かなり大きくなり大型船も入港するようになっていきます。先月、このコンテナヤードに寄港した外航船の乗組員に訪船した際、毎日船が4、5隻は十分入港する状態です。その中で、今は万博でこの周辺の道路が駐車禁止になっていきますので、大渋滞は起こっておりませんが、例えばコンテナ船が停泊している間に船員さんが上陸し、買い物等のリフレッシュをするにあたり下船していますが、今後万博が終了後に道路が渋滞になり、船に戻れず出港できないということがないようにしてもらいたい。

また、一つ伺いたいのが、北航路のところで、今は大阪市内の方から万博に向けて船を運航しているのですが、万博終了後、船の運航も終わりますが、今後この北航路、今使っている岸壁は、今後整備して、他の船が利用する考えがあるのか、伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

○蔵所計画課長

はい、ご質問ありがとうございます。現在ですね、ちょっと前のスクリーンに映し出させていただいているんですけども、北側のところに出っ張った施設を位置づけさせていただいているところがございます。右側に三つほど出っ張りがあると思うんですが、こちらが公共で整備をさせていただいた浮棧橋になってございます。これは現在整備されて供用中ということで、先ほどお話にありました通り、万博のアクセス船が着いています。左側の係留施設については、計画上の係留施設ということになってございまして、今後の整備が見込まれるところになってございます。ご質問にありました、万博後の利用というところなんですけども、港湾局といたしましては、右側の公共で整備いたしました棧橋につきましては、継続して供用させていただきたいと思っております。

需要につきましてはこれからというところがありますので、供用は続けさせていただきますけれども、その活用については事業者様のニーズといったところを発掘していきたいと考えてございます。左側の係留施設につきましては、I R事業者様の意向も踏まえまして、どういう整備スキームで、どういう運用をしていくかというところをこれからしっかり検討していきたいなと考えてございます。

○松尾会長

小林委員、よろしいですか。

○小林委員

それではI Rをした時に、大阪港としてはそこが大型の客船バースに、という計画も

あるんですか。

○蔵所計画課長

はい、客船につきましては、港湾計画上は改訂計画の時に想定される計画というところの位置づけがあったんですけれども、今後そういった大きな客船を着けたいというニーズですとか、そういった構想がございましたら、しっかりと踏まえた上で計画に位置づける、もしくは位置づけないといったところを考えさせていただければと思っております。

○松尾会長

よろしいですか。

○小林委員

はい、ありがとうございます。

○松尾会長

その他、ご意見、ご質問はございますか。よろしゅうございますか。それでは、ご意見、ご質問も出尽くしたと思いますので、答申についてお諮りしたいと思います。「大阪港港湾計画の軽易な変更」について、「原案のとおり適当である」と答申を行うことで、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○松尾会長

ご異議ございませんので、「原案の通り適当である。」と答申を行うこととします。それでは続きまして、「大阪港臨港地区及び分区の変更」について、港湾管理者より説明をお願いいたします。

○田野開発調整課長

大阪港湾局営業推進室 開発調整課長の田野と申します。よろしくお願いします。着座にて説明させていただきます。

臨港地区の変更につきまして、資料４をもちましてご説明をさせていただきます。

めくっていただきまして、１ページ目をご覧ください。左上に「変更位置図」と書いてございます。

この１ページ目はですね、大阪港臨港地区の分区図を示してございまして、着色している箇所が現在の臨港地区となつてございまして、商港区、工業港区、修景厚生港区などがございます。臨港地区を簡潔にご説明しますと、陸域の港湾施設のゾーニングや、港湾機能の増進を図るために、構築物の規制といった都市計画としての機能も有してございます。今回、臨港地区を追加する場所としましては、夢洲北側の赤丸で囲っている部分でございます。

次に、２ページ目をご覧ください。今回の変更内容の説明でございます。図が二つほどございますけれども、左図の赤で囲われた５．２ヘクタールの区域、夢洲の北側に臨港地区を今回追加したいというふうに考えてございます。その右にもう一つ図がございすけれども、こちらは大阪港港湾計画の拡大図でございまして、昨年、変更になった土地利用計画の抜粋となっております。

今回、臨港地区を指定する５．２ヘクタールの土地利用計画ですが、海上アクセス拠点として一部区域ではすでに土地利用を始めてございまして、今後も海上アクセス拠点や臨港緑地の整備を行ってまいります。また図面の右側にございます、コンテナ車の待機場としても既に土地利用を始めてございます。このような土地利用を行う区域でございますので、この区域については商港区に分区を指定したいと考えてございます。

次、３ページ目をご覧ください。現行の臨港地区の面積と変更後の面積の一覧表になっております。商港区につきましては、現行８４９．６ヘクタールでございますが、今回の変更で５．２ヘクタール追加されまして、８５４．８ヘクタールとなっております。また、

大阪港全体の臨港地区の面積といたしましては、現行の１９７８．７ヘクタールが、変更後は１９８３．９ヘクタールとなります。

次、４ページ目をご覧ください。一応参考ですけれども、改めて臨港地区の定義等のご説明をさせていただきます。臨港地区は都市計画法に定める地域地区の一つでございます。港湾を管理、運営するため定める地区でございます。港湾管理者の案に基づいて定めるものでございます。港湾法におきましては、臨港地区は陸域の港湾施設のゾーニングであるとともに、港湾機能の増進のために構築物の規制など、都市計画としての機能も有しております。次に分区でございますけれども、港湾法第３９条に規定がございます。今回指定する商港区はカッコ内がございますけれども、「旅客、または一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域」でございます。また、建築物の規制等につきましては、港湾法の第４０条、第５８条などに規定がございますが、分区内におきましては、港湾法及び大阪港臨港地区分区における構築物の規制に関する条例により規制を行っていくこととなります。

５ページ目をご覧ください。臨港地区の告示までの流れについてのご説明でございます。事前に市民の皆様にはパブリックコメントを実施しておりますが、特にご意見等はありませんでした。先ほどご説明しました臨港地区の変更案につきまして、ご異議なければ港湾管理者の案といたしまして、都市計画の方の手続きを進めてまいるというふうに考えてございます。都市計画の手続きといたしましては、都市計画審議会を経て、臨港地区及び分区を告示する流れを予定してございます。説明は以上でございます。何卒ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○松尾会長

はい、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、ご意見やご質問ありましたら、よろしくお願いいたします。オンラインでご参加いただいている委員の皆さんにつきましては、画面上部ツールバーにあります、挙手機能をご使用ください。事務局からご指名させていただきますので、画面上のマイクをＯＮにしてご発言をお

願いたします。ご意見・ご質問ございませんでしょうか。はい、徳平委員。

○徳平委員

何度もすみません、振興協会の徳平です。今回の臨港地区の分区の変更については、何の異議也没有ありません。ただ、説明資料の1ページに臨港地区全体の分区図があるんですけど、大体港湾事業が見込まれているところに、商港区を中心にして、臨港地区の指定がされていると思います。特に河川筋、尻無川、木津川、安治川の河川筋については、たぶん港湾機能がだんだん衰退していったって、ほぼ臨港地区の指定が必要ではないところも増えてきていると思いますし、一方、先ほどの議論にもありましたけども、夢洲なんかにおいては物流施設が建ってきて、どんどん港湾利用がされてきているところもあると思います。臨港地区については先ほどの説明にあった通り、都市計画審議会に掛かりますし、都市計画側との調整が非常に大変だと思うんですけども、必要ないところは外して、必要なところは指定していくということで、引き続き、継続してそういう努力をしていただきたいと思います。これは要望させていただきます。

○田野開発調整課長

ご意見ありがとうございます。臨港地区につきましては、土地利用の状況も踏まえましてですね、都市計画部局とも連携して、引き続き手続きを進めてまいりたいと考えております。よろしくお願いします。

○松尾会長

はい。その他、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

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す。「大阪港臨港地区及び分区の変更」について、「原案の通り適当である。」と答申を行うことで、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○松尾会長

はい。ご異議がございませんので、「原案の通り適当である。」と答申を行うことといたします。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。

○石田総務課長代理

はい、ありがとうございます。最後に、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、ご意見、ご質問等ございましたらお伺いしたいと考えております。オンラインにてご出席いただいている方におかれましても、挙手機能をご利用くださいますよう、お願いいたします。いかがでしょうか。

○荒木委員

すみません、こんな時間になって申し訳ないんですが、大阪市会自民党・市民クラブの荒木でございます。今回、港湾局が用途地域を変更するといいますが、若干それに関してとなるんですが、港湾局はこれまでの間、いわゆる埋立地を処分される場合、どのような方針で、どういう考えをもって処分されてきたのか、まずその点について確認したいと思います。

○田野開発調整課長

はい、ご質問ありがとうございます。埋立地を処分する際は売却を基本としてございますけれども、市場ニーズなどに応じまして、事業用定期借地による貸付などで対応している場合もございます。

○荒木委員

はい、ありがとうございます。そうしましたら、万博の跡地についてはいろいろ議論があるんですけども、その前に、隣接する IR 用地につきましても、これまで長期の定期借地ということで、貸し付けるという方針を示されていますが、そのような経緯に至った状況を確認させていただきたいんですが。

○田野開発調整課長

はい。IR につきましてですね、IR 整備法に基づきまして、国の認定を得て実施される公益性の高い事業といたしまして、長期間にわたる安定的、継続的な事業実施の確保が重要であると考えておりまして、事業期間の満了時や事業継続が困難となるような事態となった場合におきましても、まずは IR 区域の継続をめざすことが必要でございます。土地の所有権を市に留保して、市が主導的に指定区域のあり方を決定できるように貸し付けとしたものでございます。

○荒木委員

そうしたら、IR は定期借地ということで進んでおりまして、今回の万博は土地については売却方針とお聞きしており、議会でも報告されておりました。こちらの土地を売却されるという考え方ですね、どういうところでそのような結論になったのかを教えてください。

○田野開発調整課長

はい。夢洲第 2 期区域の土地につきましては、マスタープランの範囲内で事業者が事業計画を自由に検討し、事業を実施するものであることや、優秀提案の提案事業者からの意見も踏まえまして、埋立地の一般的な処分方法である売却によるものとしたものでございます。

○荒木委員

ありがとうございます。委員会の質疑ではございませんので、我々の考えをお伝えしておきたいんですが、本来、大阪市で土地を売却して、最終的にその土地が転売されたりだとか、当初の目的以外のものに使われたりという経過もあったかなというふうに記憶しております。今回はマスタープランということで、事業者さんに自由に検討いただいて事業計画を立てられるということで、裁量が非常に広いなというふうに思っておるんですが、当初の目的から逸脱したような方向にまちづくりが進むことがないように、募集されているときの要綱や契約の中に特約をつけたりといった、売ってしまえばあとはもう事業者さんに任せてしまうということではなく、しっかりとした大阪市の主体性を持ったまちづくりをしていただくためにもですね、そのような担保をつけるといいますか、何かお考えをいただきたいということだけを最後をお願いしておきたいと思います。以上でございます。

○石田総務課長代理

はい。他に、ご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

○徳平委員

すみません、お昼回って申し訳ないんですけども、ちょっと個人的な興味もあってなんですけれども、先ほど清水委員からのご質問にありました北港テクノポート線なんですけど、皆さんお手元に大阪港の白い地図があるんですけども、ご承知の通り、北港テクノポート線はコスモスクエア駅から一駅分伸びまして、夢洲の駅まで続いています。これは、ずっと舞洲の駅を経由して点線で入っている桜島のところまでが一応港湾計画上也そうになっているし、事業認可上もたぶんそうになっているはずなんです。これが基本的には地下鉄がずっと舞洲から桜島まで行くというのが今までのアイデアだったと思うんですが、8月6日に夢洲の延伸についての研究発表というのが出ていまして、それによると、今度はJR西さんが桜島駅から夢洲まで延伸して、地下鉄の九条駅に京阪さんが中之島線を一駅延伸するという、そういうことでループにしようかという案が有力だと出ていますと

思うんです。そうなるとご承知の通り、ＪＲと地下鉄は狭軌と広軌でレール幅も違います、給電方式も違うので、夢洲の駅で乗り換えることになる。先ほどの第２期計画とかの開発が進むと、夢洲が乗換駅になるのが仕方ないのかなと思わないところもないんですけども、ただそうなると、今度のその延伸ルートにはＪＲ西さんと京阪さんが関わることになって、今やっている大阪港トランスポートシステムや大阪メトロは関係しないことになると思うんですけど、検討会での元の案の扱いはどうなっていたのかなと思って、教えてほしいと思っています。

○池田計画整備部長

ご質問いただきました夢洲のアクセス鉄道につきましては、この間、大阪府市におきまして、夢洲におけるまちづくりの状況を踏まえまして、検討を行っております。その検討のために有識者の方々の意見を伺うとともに、関係者が意見交換を行うことを目的としまして、夢洲アクセス鉄道に関する検討会というものを設立いたしまして、昨年度から今年の７月までの間、検討を進めてきたところでございます。

その検討した結果を概要として公表したのが、今徳平委員からご紹介にあったものでございまして、前のスクリーンの方に投影しております、こちらをご覧くださいながらお聞きいただければと思います。この検討会には、本日ご出席いただいている松島委員も、有識者ということでご参加いただきまして、ご意見を賜ってきたところでございます。

路線につきましては二つに分かれておりますけれども、このオレンジの線で書いておりますのが、従来の答申路線ということで、夢洲まで伸びております、北港テクノポート線が新桜島まで延伸し、中之島から新線の延伸ということで、新桜島まで伸びてくる路線が従来の答申路線として位置づけられてきたものでございます。

それに対しまして、今回検討の対象といたしましたのが、赤の線で書いています、ＪＲ桜島線の延伸ということで、今桜島まで来ている路線を、舞洲を経由して夢洲まで伸ばすというのが一つ。もう一つは、青で表示しております路線、こちらが京阪の中之島線を九条へ伸ばすということで、この赤と青のセットを今回検討路線といたしまして、この答

申路線と検討路線につきまして、費用便益分析や収支、整備効果等による優位性の比較、さらには今後の留意事項について検討したものでございます。

次のページでございますが、その結果がこの表でございまして、まず優位性の比較ということにつきましては検討路線の欄をご覧くださいと思いますが、費用便益比で言うと1.1～1.2、収支につきましても概ね良好ということで、その上にございます、答申路線の結果の比較といたしまして、優位であるという結果を得ているものでございます。下の表でございますが、その他の観点におきましても、夢洲や国土軸などへのアクセシビリティが向上することや、環境負荷の軽減等の整備効果の面でも検討路線が優位であるという結果を得ておるものでございます。

3ページ目ですが、その他にも検討路線の整備意義や効果といたしまして、リダンダンシーの強化も含めました、都市鉄道ネットワークとしての拡充、強化という観点。二つ目は、環境負荷の低減やドライバーの不足といった問題への対応ということによる持続可能な都市の形成、さらには夢洲から新大阪、あるいは京都、神戸等の観光地や主要な拠点へのアクセスの改善といった面からも整備効果があるものということでまとめられているものでございます。

最後のページでございますが、今後の進め方といたしましては、この優位性が確認された検討路線につきまして、建設計画や運行計画等の面から検討を深めてまいりたいというふうに関係者の間で考えているところでございます。その際には、昨今言われております労務費や、建設物価の上昇等も含めました事業費の精査、あるいは沿線の開発の状況、進捗状況等も加味しながら進めてまいりたいと思っております。

また、鉄道路線を整備することによりまして、周辺の道路交通の混雑が緩和することといったことによりまして、港湾の物流や人流が円滑化していくといった観点を含めまして、この検討路線の検討を深めてまいりたいというふうにご検討いただいております。検討会の検討結果の概要のご報告、ご説明は以上でございます。

○石田総務課長代理

徳平委員、いかがでしょうか。

○徳平委員

はい。北港テクノポート線って、もともと臨港鉄道でやっていこうということで港湾計画上はそう位置づけられている臨港交通施設だったと思うんです。ただ、まだインフラ整備をどう国のお金を入れてやっていくかというのはたぶんこれからだと思うんですけれども、少なくともＪＲ西さんが乗り出してくる、あるいは京阪さんが一駅伸ばしてくるということについては、一応もう決まったというか、そういう意思表示はされていると思うたらいいいんですかね。

○池田計画整備部長

まだ路線が決定した段階ではまだないんですけれども、あくまでも今の段階では答申路線と今回の検討路線を比較した結果、優位性があるということがＪＲさん、京阪さんを含めた、関係者の間で確認されたというところでございまして、今後は先ほどおっしゃったような事業スキームや運行の形態等も含めてですね、検討が深まっていけば、港湾計画も含めた手続きを速やかに進めていくものと考えております。

○徳平委員

はい、すみません。ありがとうございました。

○石田総務課長代理

他にご意見、ご質問はございませんでしょうか。オンラインの方も大丈夫でしょうか、よろしいでしょうか。それでは、これをもちまして、第７６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、誠にありがとうございました。

閉 会 12 時 21 分

大阪市港湾審議会 会長 松尾 俊彦 印

大阪市港湾審議会 委員 今西 珠美 印

大阪市港湾審議会 委員 清水 陽子 印

付属資料

1 諮問書

大大阪港第e-955号

令和7年8月20日

大阪市港湾審議会

会長 松尾 俊彦 様

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 横山 英幸

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諮問します。

※ 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

大大阪港第e-953号

令和7年8月20日

大阪市港湾審議会

会長 松尾 俊彦 様

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 横山 英幸

大阪港臨港地区及び分区の変更について（諮問）

標題について、別添（案）の内容を諮問します。

※ 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）は省略

2 答申書

大 港 湾 審 第 3 号

令 和 7 年 8 月 26 日

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 横山 英幸 様

大阪市港湾審議会

会長 松尾 俊彦

「大阪港港湾計画―軽易な変更―」及び
「大阪港臨港地区及び分区の変更」について(答申)

令和7年8月20日付け大大阪港第e-993号及び令和7年8月20日付け大大阪港第e-995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。