

第 78 回大阪市港湾審議会議事録

令和 8 年 5 月 28 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 8 年 5 月 28 日（木）

開会 11 時 00 分

閉会 12 時 20 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

1）大阪市港湾審議会幹事会の幹事について

2）大阪港港湾計画の一部変更について

（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
伊藤	秀和	関西学院大学教授
西村	悦子	神戸大学大学院教授
三宅	正弘	武庫川女子大学教授
小谷	真理	同志社大学准教授
大西	正光	京都大学教授
平田	燕奈	神戸大学大学院教授
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
近藤	博宣	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
井筒	毅	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

藤 吉 克 博 大阪海上保安監部長

代 井 上 洋 之 大阪府都市整備部河川室河川整備課長

以上 26名

5 審議経過

開 会 11 時 00 分

○野田総務課長

大変お待たせいたしました。本日はご多忙の中、第 78 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、本市港湾行政に対しご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

私は本日の進行役を務めます、大阪港湾局総務課長の野田でございます。よろしくお願いします。

現在、港湾審議会委員総数 27 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 78 回大阪市港湾審議会を開催いたします。

開催に当たり、皆様にお願いがございます。携帯電話、スマートフォン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委員におかれましては、カメラをオン、発言時以外マイクをオフとし、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。

それでは審議に入ります前に、委員の方々をご紹介しますいただきます。

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。

○野田総務課長

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。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

大阪公立大学准教授、吉田委員にオンラインにてご出席いただいております。

○吉田委員

吉田です。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

関西学院大学教授、伊藤委員にオンラインにてご出席いただいております。

○伊藤委員

伊藤です。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

神戸大学大学院教授、西村委員でございます。

○西村委員

西村です。どうぞよろしくお願いいたします。

○野田総務課長

武庫川女子大学教授、三宅委員でございます。

○三宅委員

よろしくお願いします。

○野田総務課長

同志社大学准教授、小谷委員にオンラインにてご出席いただいております。

○小谷委員

同志社の小谷でございます。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

京都大学教授、大西委員でございます。

○大西委員

大西でございます。前回参加がかなわず、今回初めての参加となります。どうぞよろしくよろしくお願いいたします。

○野田総務課長

神戸大学大学院教授、平田委員にオンラインにてご出席いただいております。

○平田委員

平田です。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

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

荒木です。どうぞよろしくお願いいたします。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

大阪商工会議所専務理事、近藤委員でございます。

○近藤委員

近藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○野田総務課長

大阪倉庫協会副会長、福西委員でございます。

○福西委員

福西でございます。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

大阪船主会副会長、増子委員でございます。

○増子委員

増子でございます。よろしくお願いいたします。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

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。よろしくお願いします。

○野田総務課長

大阪湾水先区水先人会会長、井筒委員にオンラインにてご出席いただいております。

○井筒委員

井筒でございます。よろしくお願いします。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

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。

○野田総務課長

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

寺地でございます。よろしくお願いします。

○野田総務課長

大阪海上保安監部長、藤吉委員でございます。

○藤吉委員

藤吉です。よろしくお願いします。

○野田総務課長

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長、井上様にご出席いただいております。

○井上河川整備課長

井上です。よろしくお願いします。

○野田総務課長

なお、大阪府漁業協同組合連合会代表理事会長、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。

なお、小林委員につきましては、まもなく到着する予定でございます。

次に、第78回大阪市港湾審議会の開催に当たりまして、大阪港湾局長の高橋よりご挨拶申し上げます。

○高橋大阪港湾局長

大阪港湾局長の高橋でございます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中第78回大阪市港湾審議会にご出席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、多大なるご尽力・ご協力を賜り、深くお礼申し上げます。

さて、大阪港の近況でございますが、2025年外貿コンテナ貨物取扱量は約211万TEUと、前年比約104%となりまして、2026年につきましても、3月までの取扱量は前年同期比105%と、引き続き堅調な伸びを示しております。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3本柱の取組を進めてまいります。

次に、旅客についてでございますが、2025年の内航フェリー旅客数は、前年比約111%、その他の旅客数は、前年比約125%と、大阪・関西万博の効果もあり、大きく増加いたしました。また、2025年のクルーズ客船の入港実績につきましても、過去最高の84隻となりました。2026年におきましても、既に多くの寄港予約をいただいております。現時点で2025年の実績を上回る見込みとなっております。引き続きクルーズ客船の母港化に向けた取組を進めてまいります。

内貿貨物についてでございますが、物流の2024年問題、またトラックドライバー不足などを背景といたしまして、フェリー、RORO船による取扱貨物量は、近年増加傾向にありまして、今後もモーダルシフトが進むものと想定しております。こうした背景を踏まえまして、本日は、大阪港港湾計画の一部変更について諮問させていただきますので、活発なご議論・ご審議のほどよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

(挨拶中に全日本海員組合大阪支部支部長 小林委員が到着、着席される)

○野田総務課長

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。続いて、大阪市港湾審議会委員名簿でございます。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「大阪市港湾審議会幹事会の幹事について（案）」でございます。資料２としまして、「大阪港港湾計画の一部変更について（案）～説明資料～」でございます。資料３として、「大阪港港湾計画書（案）」でございます。資料４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」、来場されている方のお手元にはほかに、「大阪港案内 PORTs of OSAKA」でございます。お手元の資料の不足等はないでしょうか。ございましたら、事務局までお申しつけください。

それでは、以後の議事進行につきましては、田中会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○田中会長

田中でございます。改めましてよろしく申し上げます。

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、小谷委員と西村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、議事に入りたいと思います。本日の審議案件は２件です。１件目は、大阪市港湾審議会条例第７条第２項に基づき、令和８年５月２２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、大阪港港湾審議会幹事会の幹事についてです。

２件目は、港湾法第３条の３に基づき、令和８年５月２２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、大阪港港湾計画の一部変更についてです。

まず初めに、本日の審議案件につきまして、５月２５日に開催され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ご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５月２５日、大阪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、大阪市港湾審議会幹事会の幹事について及び大阪港港湾計画の一部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。

○田中会長

ありがとうございました。

それでは、大阪港港湾審議会幹事会の幹事について、港湾管理者より説明をお願いいたします。

○小林計画課長

大阪港湾局計画課長、小林でございます。着席にて説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

お手元の資料１をご覧ください。大阪市港湾審議会幹事会の幹事についてということで、これは港湾局の組織改編が４月１日にございましたので、それに伴います幹事の変更ということになってございます。着色しているところが変更ということで、新たに矢野企画部長、川下施設管理部長が追加ということになってございます。なお、幹事の変更につきましては、大阪市港湾審議会条例第７条の２におきまして、幹事会は幹事若干名をもって組織し、関係行政機関の職員及び本市職員の中から審議会の承認を得て、市長が委嘱または任命すると規定されてございますので、議案としてお諮りするものでございます。

以上、よろしくをお願いいたします。

○田中会長

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。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る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、画面上のマイクをオンにしてご発言をお願いいたします。

それでは、よろしくお願いいたします。ご意見・ご質問はよろしかったでしょうか。

それでは、ご意見・ご質問もございませんようなので、答申についてお諮りしたいと思います。

大阪港港湾審議会幹事会の幹事について、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)

○田中会長

ありがとうございます。それでは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。

それでは続きまして、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いたします。

○小林計画課長

それでは、ご説明をさせていただきます。お手元資料2、パワーポイントの「一部変更について」という資料をご用意してございます。資料3と4が、港湾計画の変更の本編ということになりますけれども、このパワーポイントに内容を落とし込んでございますので、こちらでご説明をさせていただきます。資料をめくっていただきまして、1ページでございます。港湾計画につきましては、新規・変更とございます。変更の中で改訂、一部変更、軽易な変更とございまして、改訂につきましては、港湾の方針を変更するといった

ものになります。軽易な変更につきましては、微小な内容の変更ということになります。

今回、一部変更ということで、改訂、軽易な変更に含まれないものということになりますけれども、2 ページをご覧ください。一部変更に該当する変更がどういうものかということで、係留施設につきましては直轄工事（国）の対象事業となり得る施設ということで、水深12メートル以上の岸壁、それからコンテナ、フェリー、RORO 船の岸壁の内容を変えるというものでございます。そのほかにも、水域施設、土地利用計画の変更というもので、土地利用計画でしたら20ヘクタール以上の土地の変更ということになります。今回、内航フェリーの位置づけを変更するということになりますので、一部変更という手続で進めさせていただきたいと考えてございます。

それから、ページをめくっていただきまして、3 ページでございます。変更箇所につきまして、右下に書いてございます南港地区、このエリアのフェリー埠頭計画、水域施設計画等を変更と、それから左上に囲んでございます夢洲地区、こちらにつきましても、フェリー埠頭計画と水域施設計画等を変更していくと、それから両地区共通いたしまして、臨港交通施設計画、港湾環境施設整備計画等を変更していくということで考えてございます。

続きまして、4 ページでございます。大阪港におけるフェリーターミナルの配置状況ということで、黄色で囲ってございます真ん中、南港のフェリーターミナル、こちらにつきましては、四国開発フェリーが愛媛、東予港への1便、それから名門大洋フェリーが北九州、新門司港への2便ということで毎日運航をされている。それから、大阪南港コスモフェリーターミナルにつきましては、商船三井さんふらわあが1日2便、それから緑で囲っていますところ、大阪国際フェリーターミナルにつきましては、サンスターライン、それから日中国際フェリーがそれぞれ釜山・上海への航路を運航されているという状況でございます。

それから、5 ページでございます。大阪港における RORO 船のターミナルの配置状況でございます。南港地区に3地区ございます。マルエーフェリー、それから栗林商船、琉球海運・近海郵船、こういったところがそれぞれ週2便、週5便、週8便ということで航路

を結んでございます。

それから、6 ページでございます。フェリーターミナルの利用状況といたしまして、大阪港のフェリーターミナルの利用水準は非常に高くなってございます。特に南港フェリーターミナルは、既定計画の将来貨物量の目標値を上回る利用が既に行われているという状況でございまして、取扱貨物量につきましては、既にコロナ禍以前を上回って堅調に増加しているということで、下のグラフでも見てとれるように増加傾向にございます。

それから、7 ページでございます。RORO 船のターミナルの利用状況についてでございますが、こちらにつきましても、将来貨物量の目標値をおおむね上回る利用が行われているということでございます。各船社につきましては、増便の対応を行っているということになってございます。下のグラフでも見てとれますように、堅調に貨物取扱量が伸びているということでございます。

8 ページでございます。南港フェリーターミナルの課題といたしまして、ターミナルを利用している中で非常にヤードが狭隘で、慢性的なヤード不足が発生をしておるという状況でございます。シャシーの多くは4列の縦列駐車方式で蔵置されているということで、右側の写真にございますように、2列目、3列目のコンテナを取り出すには非常に非効率な作業形態になってございます。右下の写真にございますように、2列駐車をさせて、効率的なヤードの運用ができるように取組を進めていく必要がございます。それからターミナルにつきましても、栈橋の老朽化も非常に進行してございます。築造から50年以上が経過してございまして、下の写真にございますように、コンクリートが剥落して、鉄筋が露出しているといった状況になってございます。非常に狭隘なヤードでの車両のすれ違いといった危険な状況も発生しているということでございます。将来的なフェリーの大型化等も見据えたターミナル再編が必要な状況になってございます。

それから、9 ページでございます。南港フェリーターミナルの再編の考え方といたしまして、既存ターミナルの機能不足を解消するために、土地造成により埠頭用地を確保、将来的なフェリーの大型化、新規 RORO 船の就航にも対応した岸壁・航路・泊地を計画していこうということで考えてございます。左下の写真にございますように、赤色の既存ヤ

ード7. 6ヘクタールに加えて、新たに青で着色してございます6. 4ヘクタールを新設のヤードとして拡張をしていくと。それから、将来の貨物量の増加に対応するために、シャーシの無人輸送というところにもしっかりと対応するためには、こうしたヤード、発着港のそれぞれのヤードを確保していくことが必要になってきてございます。

それから、10ページでございます。夢洲地区へ新たに新規のバースを位置づけるということで考えてございます。夢洲へのフェリーターミナルの配置によりまして、物流機能を向上させるということが可能となります。右下の図にございますように、紫色で示しているエリアが夢洲のコンテナターミナルということになってございます。ここと国内を結ぶフェリーを連絡させることによりまして、物流機能向上を図ってまいりたいというふうに考えてございます。それから、夢洲のフェリーターミナルの配置に伴いまして、夢洲のポテンシャルを向上させていくということが可能になります。

1つ目は、近年就航しているフェリーはハイグレードの船室を備えてございます。IR客のニーズにも適合させていくということが可能となります。

アクセス機能の向上ということで、夢洲は現在、鉄道・道路のアクセスがありますけれども、これに海上アクセスを加えるということで、確実なアクセスを設けていくということで考えてございます。

それから3つ目でございますが、防災機能の向上ということで、万が一の際に夢洲の島外にも避難できるという、そのためのアクセスにもなり得るということで考えてございます。

11ページでございます。南港地区の変更理由ということで、フェリーターミナルの機能不足、将来的なフェリーの大型化、こういったものに対応するために、新たにフェリー埠頭計画、水域施設計画、土地造成計画、土地利用計画等を変更していくということで考えてございます。

それから、12ページでございます。夢洲地区につきましても、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の中心的な役割を担ってございます。また、国際観光拠点を形成する夢洲の地区の海上アクセス機能の向上、フェリー等の機能拡充を図るために、フェリー埠頭計

画、水域施設計画、土地造成計画、こういったものを位置づけていこうということで考えてございます。

それから、13ページでございます。ここから一部変更の詳細な内容のご説明ということになります。南港の変更内容につきましては、既定計画を左側にお示ししてございますが、フェリー埠頭計画、マイナス7.5メートルの水深のバースを3バース現状として確保してございます。これを変更計画といたしまして、右側の図にありますように、フェリー埠頭計画につきましては、マイナス9メートルの埠頭を2バース、さらに水域施設計画を新たに航路・泊地、泊地、こういったものを9メートルの水深のものを位置づけるということで考えてございます。

それから、14ページでございます。土地造成計画及び土地利用計画の変更ということで、南港につきましてはヤード拡張のために、埋立てを伴う計画を立ててございます。6.4ヘクタール新たに土地造成を行っていくということで、港湾計画の中に位置づけられます土地造成計画、こちらを埠頭用地として赤字で示してございます6.4ヘクタールを新たに位置づけさせていただくということになります。

それから土地利用計画につきましても、埠頭用地を6.4ヘクタール増加させますので、既存の188.7ヘクタールから、赤字の195.1ヘクタールということへの位置づけにしております。それから、右側の図で少し見づらいんですけども、既存のヤード、埠頭用地の背後に新たに交通機能用地ということで、ピンク色で塗ってございます0.3ヘクタールの交通機能用地、これは新たに整備しますバースを耐震化した形で進めていきますので、震災時の物資の輸送拠点にも位置づけていくということで、ヤードと背後の道路を接続する臨港交通施設を新たに位置づけをするということで、これに伴いまして、もともとありました港湾関連用地が減少しまして409ヘクタール、交通機能用地が0.3ヘクタール増加しまして、102.6ヘクタールという形になります。

続きまして、15ページでございます。船舶の航行安全についてということで、南港地区につきましては、第1バース、第2バース、それぞれの入港・出港ということで、船舶の出港時の転回、これを船長の2倍の水域が必要ということになりますので、しっかりと

2L=400メートルの直径の水域が確保できるということで確認してございます。

それから、16ページでございます。夢洲のフェリー埠頭計画の変更ということで、こちらにつきましては新たに埠頭計画を位置づけるということになってございまして、南港に就航してございます四国開発フェリーを想定したものということで考えてございまして、新たにフェリー埠頭としてマイナス7.5メートル1バース、それから併せまして、水域施設計画として、航路・泊地、泊地、そういったものを位置づけるということで考えてございます。

それから、17ページでございます。夢洲の土地造成計画と土地利用計画の変更ということで、こちらにつきましても、係留施設の整備におきまして、一部水面を構造物で構築していくということになりますので、1.1ヘクタールの土地造成計画を新たに位置づけさせていただくということと、係留施設の背後に埠頭用地8.5ヘクタールを新たに位置づけをさせていただきますので、土地利用計画の埠頭用地、赤で示しています82.4ヘクタールということで位置づけをさせていただいています。それから、ターミナルに接続する道路の位置づけ、あるいはもともとありました緑地の位置づけというものが、それぞれ数字が変わるということになりますので、お示ししていますような港湾関連用地、交流厚生用地、交通機能用地、緑地、こちらが赤字の数字に変更になるということでお示しさせていただきます。

それから、18ページでございます。夢洲におきましても、前面水域において回頭水域、船長の2倍の回頭水域を確保できているということを確認してございます。

それから、19ページでございます。臨港交通施設計画の変更といたしまして、夢洲のフェリー埠頭に接続する道路ということで、既存の夢洲・新島連絡線、これが今二重線の位置に計画してございますが、それを海側に変更するということ、それから西側の夢洲フェリー線を新規で位置づけをさせていただきたいというふうに考えてございます。それから右下にございます、大阪南港フェリー線、こちらにつきましても先ほど申し上げましたヤードと背後の道路を接続する道路を位置づけるということで考えてございます。

それから、20ページでございます。港湾環境整備施設計画の変更ということで、夢

洲地区につきましては、北側・西側・南側にそれぞれ緑地ということで位置づけをしておりましたが、そこを埠頭用地、交通機能用地ということで赤でお示ししているところを変更していきますので、こちらが港湾計画から削除する緑地ということになります。

それから、21ページでございます。港湾の効率的な運営に関する事項の変更ということで、フェリーターミナルにつきましては、港湾運営会社、いわゆる阪神国際港湾株式会社が一体的に効率的にフェリーターミナルを運営するというので、既存の位置づけを青で囲っております、南港フェリーターミナルとコスモフェリーターミナル、これに夢洲に新たにフェリーターミナルを設けますので、赤でお示ししているところの位置づけを追加をしていくということで考えてございます。

それから、22ページでございます。国際海上輸送又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ということで、今回、大阪港の南港フェリーターミナルにつきましては、愛媛、北九州を結ぶ西日本の広域的なフェリー航路網ということになりますので、今回新たに位置づけます係留施設、それから水域施設、臨港交通施設、こういったものを、しっかりこの位置づけをさせていただきたいというふうに考えてございます。

それから、23ページでございます。大規模地震対策施設の計画の変更ということで、南港フェリーターミナルの2バース、それから新たに整備する夢洲の1バース、これを耐震バースということで整備を進めていくことにしてございますので、防災機能の充実、この中の幹線貨物対応ということで、新たに赤の四角でお示ししているように、3か所位置づけをさせていただきたいというふうに考えてございます。

それから24ページ、環境への評価ということでご説明させていただきます。今回の変更に伴います環境影響についてでございますが、フェリー埠頭計画の変更によりまして、将来的なフェリーの大型化、新規 RORO 船の就航に伴いまして、船舶から発生する NOx の排出量の増分、これは年間で約 60 トンと見込んでございます。既定計画におけます大阪港全体の将来の排出量は、年間で約 3,600 トンと見込んでございまして、その増加割合は 1.7% と軽微であると。また交通量につきましては、今回の計画変更により

まして、自動車交通量は南港地区で往復1日当たり224台の増加、ターミナル背後の幹線道路の計画交通量は1日当たり4万5,300台ということで、増加割合は0.5%と、こちらも軽微であると。それから、夢洲地区につきましては、フェリー埠頭を新設するというので、往復1日当たり440台の増加、夢洲幹線道路におけます計画交通量は、1日当たり2万1,400台ということで、増加割合は約2%で、こちらも軽微であるというふうに考えてございます。

また、水域施設計画の変更によりまして、潮流・水質への影響を検討しました結果、夢洲地区では秒速0.2から0.5センチの流速の増加、南港地区では秒速0.2センチから1センチの流速の減少が予測される結果となっております。その影響の範囲につきましても、今回計画変更を行う範囲周辺にとどまっております。また、汚濁の発生源の新設、汚濁の負荷量の増加を伴う計画変更はございませんので、潮流・水質への影響も軽微であるということから、今回計画変更が及ぼす環境への影響は軽微となっております。

続きまして、ページをめくっていただきまして、今後の予定ということで、4月21日から5月15日までパブリックコメントを実施してございます。今回、港湾管理者の計画案ということで、これを踏まえまして諮問させていただきまして、6月には国の交通政策審議会港湾分科会、これを経まして、7月には港湾計画一部変更の概要を公表させていただきたいというふうに考えてございます。

続きまして、計画段階評価の対応方針ということで、こちらにつきましては、現在一部変更のご提案をさせていただいている案を含め、バースの配置案ということで、3案検討してございます。1つ目の案といたしましては、南港地区に3バースを設ける案を検討してございます。こちらにつきましては、3バース設けるということになると、埋立ての範囲も増えます。事業費も増大しますし、埋立ての範囲が前面に出てきますので、しっかりと2L=400メートルの回頭円が確保できないということで、安全性の確保もできませんということで、採用には至ってございません。

それから、配置案2というのが現状の案でございまして、配置案3というものが南港

のバースは2バース、今の考えている案で変わらないのですけれども、夢洲に配置しますバースを、夢洲の南側の護岸際に配置する案を検討してございます。この案でございまして、南側からの波浪を防止するために、大きな防波堤が必要になってございます。これらの事業費の増加、それから主航路との間の回頭円が、こちらもしっかり確保できないということで採用には至ってございませんので、今回の案2というところが採用させていただいた案ということになってございます。

それから、1ページ戻っていただきまして、先ほど申し上げましたパブリックコメントを5月15日で締め切ってございます。こちらの内容のご説明をさせていただきたいというふうに思います。ご意見は3名の方から頂戴してございます。まず1つ目のご意見といたしましては、新たに夢洲に整備するターミナル整備につきまして、国際観光拠点の形成を進める中で、物流機能の配置をすることで、非日常空間を形成する夢洲の魅力を低下させ、交通の錯綜が生じるのではないかと。2つ目といたしまして、フェリーへのアクセスを海沿いに配置しているが、緑地や海浜といった計画に整合しないのではないかと。3つ目といたしまして、フェリーの回頭場所が航路内となり、航行安全上問題があるというものでございます。回答といたしましては、1点目、物流車両は観光ゾーンに流れ込まないよう分離する計画としてございます。観光拠点の魅力を損なわない計画としていきます。2つ目でございます。アクセス道路は、緑地等と高低差を設けるなど、視覚的な配慮を行ってまいります。3つ目ですけれども、航行安全対策は、関係機関と調整の上で安全性をしっかりと確保していくという内容としてございます。

それから、2つ目のご意見でございます。現状のフェリー3バースに限らず、フェリー用の設備の増設の余地を残して開発を行うべき。また夢洲にはもう一つ、水深9メートルのバースがあるべきというものでございます。回答といたしましては、夢洲の北側には複数の係留施設を計画し、フェリー埠頭を2バース設ける余地はありませんけれども、将来的にフェリー埠頭の増設が必要な場合は、大阪港全体として検討を行っていくという内容としてございます。

最後の3つ目のご意見でございます。フェリーターミナルが具備すべき条件を明示さ

れた上で、想定する船型、利用頻度、夢洲での防波堤が不要となる理由、南港フェリーターミナルで3バース活用できない理由が記載されておらず、コメントできない。これらをしっかり明示した上で計画を再提案し、パブコメを再度求めるべきではないかと、その上で夢洲にフェリーターミナルを設ける必要があるのであれば、夢洲コンテナターミナルを新島へ移転し、その跡地に南港フェリーターミナルのフェリー機能や、大型船の利用も併せて集約し、一般の利用者が利用しやすい体制とすべきというものでございます。回答といたしまして、パブコメに当たりましては、一般の方にもイメージしていただきやすいよう概要をお示ししたものでございまして、詳細な内容まで記載しておりませんが、現在の南港フェリーターミナルを利用しているフェリーと同程度を想定しているということ。それから防波堤につきましても、静穏度が確保されており、必要ないということ。南港での3バースの確保につきましても、埠頭用地を確保することができないことから夢洲に計画していること、これらを回答した上で、夢洲コンテナターミナルの新島移転につきましては、新島地区の埋立てやバース整備の完成時期が未定でございまして、新島への機能移転は検討してございませんという回答をしてございます。

私からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

○田中会長

どうも丁寧な説明をありがとうございました。質疑に入る前に、本日ご欠席の大阪府漁業協同組合連合会代表理事会長の岡委員よりご意見を頂戴していますので、事務局よりご紹介をお願いいたします。

○小林計画課長

引き続き、私からご報告させていただきます。大阪府漁業協同組合連合会からのご意見といたしまして、ペーパーをいただいておりますので、読み上げをさせていただきますと思います。

本日開催の第78回大阪市港湾審議会において、大阪港における内航フェリーターミ

ナル再編計画について審議されるものであるが、諸般の事情により審議会に出席できないため、事務局より当連合会からの意見を伝えてもらいたい。

連合会傘下の漁業関係者が操業する大阪湾の湾奥部や沿岸域は、多くの行政機関等が施工する海上工事・調査が輻輳していることから、本連合会として各事業内容を把握し、漁業関係者への注意喚起の徹底を行い、操業における安全対策の強化を図っているところである。

本日の審議会において、内航フェリーターミナル再編計画が承認されたとしても、当連合会としては、今後の事業実施を含めて認めたものではなく、今後の事業実施に当たっては、次の内容について、当連合会と継続して調整を図ることを申し述べておくということで、以下6点ございます。

1点目でございます。事業実施に当たっては、工期、工法、漁業への影響等について具体的に説明を行うこと。

2、埋立造成を実施する場合、埋立材料の安全性を確認した後に実施すること。

3つ目でございますが、浚渫工事を実施する場合、その場所、土量等をできる限り具体的に説明を行うこと。

4点目、フェリーの航行ルートが変わることによる航行安全対策について、具体的に説明を行うこと。

5点目、内航フェリーターミナル再編事業に伴う工事が長期間にわたり実施された場合、漁業への影響が懸念される。については事前に、全漁業種類を対象とした影響調査を行うとともに、影響がある場合の対策については誠意をもって対応すること。

6つ目、事業の決定は本連合会へ説明した後、本連合会において十分検討できる期間を確保すること。

以上ということになってございます。本日頂戴いたしましたご意見につきましては、今後事業実施に当たりまして、関係者を含め検討・調整を図ってまいりたいと考えてございます。引き続きまして、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○田中会長

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したいと思います。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、ツールバーにある挙手機能をご使用ください。事務局から指名させていただきますので、画面上のマイクをオンにしてご発言をお願いいたします。それではよろしくお願いいたします。

○三宅委員

お尋ねしたいのですが、私はふだんから景観という観点で港の研究をしているので、こういうふうにフェリーターミナルが移ることで新しい船が、意外と港って静かだなという印象の中で、こうやって見えるところにフェリーが動いていくというのはすごく海が活性化するというか、船が航行する景観というのが新たに出てくるということで、大変期待しています。

一つ、本題から外れるかもしれませんが、今回万博に当たって船で万博に行こうということで、国交省の依頼で船での解説をさせてもらって、この夢洲に行くときに、仮栈橋に何度か到着するという経験をさせてもらったんですけども、この辺りというのは、この港内の中でも非常に十三とか淀川からのアクセスとか、非常に使い勝手がいいところで、今回は仮栈橋を中心に使っていたのですが、そういうちょっと小回りの利く船がこのフェリーターミナルの整備を経て、つけられるようになるのか、あるいは今の北岸の、橋のたもとに船着き場が整備されていますけど、ここは観光の拠点でもあって、IRも含めていろいろ多様な使い方もできたらいいのになと思う面もあって、そのあたりを教えてください、よろしくお願いします。

○田中会長

それでは事務局、よろしくお願いします。

○小林計画課長

ありがとうございます。今ご意見がありましたように、夢洲では、あちらの写真にございますように夢舞大橋の西側に、先ほど万博のときに使っていた栈橋、これは公共の栈橋ということで、長さが40メートルある栈橋ですけれど、これは万博のときだけではなくて今も継続的に使っていく公共のポンツーンという栈橋になりますので、そういう周遊の接岸する船舶があれば、こちらを使っていただけるということで考えてございますので、北岸でそういう小型船のバース、それから今回西側に位置づけますフェリー埠頭、こういうものは船の規格に応じまして、それぞれ利用していただけるように考えてございますので、北側は緑地も整備をして、そういう係留施設、海沿いの施設をしっかりと計画していきたいというふうに考えてございます。

○三宅委員

ありがとうございます。まだ先のことだと思うんですけど、そのフェリーターミナルの移動に伴って、そのアクセスとかインフラも少し考えていかれるということですよ。

○小林計画課長

そうですね、フェリーターミナルを接続することで、そこに接続します道路も位置づけをしっかりとさせていただいて、西側のほうにぐるっと回る形にはなりますけれども、フェリーにつきましては、乗客と貨物と両方ございますので、貨物については西側・南側をぐるっと回る動線を考えてございます。この黄色で塗っているところは、IR 予定区域と書いてございますが、国際観光拠点ということで、一般の来訪者がかなり訪れるところになりますので、ここを物流の車両が混在するということになりますと、景観上も機能的にもよくないので、物流車両については南側・西側をぐるっと回るフェリー線というものを新たに位置づけて、そちらを通っていただく。それから人につきましては、IR との

接続性というものも必要になりますので、今のこの IR の予定区域と書いてございます周りに、観光外周道路というのがございますので、そちらにすぐにアクセスをして、バスで夢洲駅のほうに行けるような、そういうアクセスも検討をしております。しっかり人と物、貨物を分離した形で、周辺のインフラも整備していきたいというふうに考えてございます。

○三宅委員

ありがとうございました。

○田中会長

三宅委員、どうもありがとうございました。

ほか、ご意見・ご質問いかがでしょうか。

酒出委員、よろしくお願いします。

○酒出委員

水産大学の酒出です。

資料の説明をありがとうございました。1点だけちょっと確認というか、お伺いですが、南港地区のフェリーターミナルをこの資料を読ませていただくと、いろいろなところに将来的なフェリーと RORO 船の大型化を想定してということで、岸壁前の水深がマイナス9メートルで、バースの延長が270メートルまで広く取られているということで記載されているのですが、唯一、出入港操船の回頭水域の想定図が、一応 $2L=400$ メートルということで図示されているんですけども、この $2L=400$ メートルだと、200メートルの全長想定ということで、今の現状の RORO 船の最大船型だと思っておりますけれども、そうすると、この将来的な大型化というところと、この現状の $2L=400$ メートルというのがちょっと合わないような気がして、将来的にどんなようなイメージでこの計画を立てているかというところで、 $2L=400$ メートルだけが、将来的な大

型化という説明とはちょっとうまく合わないような気がしているので、何かここはただし書か何かを添えられたらいかがかなと、将来的な大型化ってなかなか想定するのが難しいと思うんですけれども、回頭水域の部分についても、大型化すればやはりそれだけの水域がどうしても必要になると思うんですが、現状なかなかその想定が難しいのかなと思いますので、ただし書を添えられたらいかがかなと思いましたが、いかがでしょうか。

○田中会長

よろしくお願いします。

○小林計画課長

ありがとうございます。フェリーの大型化につきましては、今愛媛の東予、あるいは北九州の新門司を結んでいる航路、こちらは瀬戸内海を通りますので、瀬戸内海を通る航行船舶の規制がありまして、長さが限られてきますので、将来の大型化に当たっても、船社については幅を広げるというような大型化を考えられておりますので、それを考慮しまして、2L＝400メートルの回頭円ということにさせていただいてございますので、ただし書といいますか、考え方をしっかりとどのように明示するかというのは検討させていただくことにさせていただきます。

○酒出委員

承知しました。了解ですので、よろしくお願いします。

○田中会長

どうもありがとうございました。

ほか、ご意見・質問、大西委員、よろしくお願いします。

○大西委員

ご説明ありがとうございました。全体的な方針については、この旅客・貨物ともに機能性を高めるために必要な対応だろうということで賛同いたします。幾つかございますが、まず教えていただきたいことが、夢洲にフェリーターミナルが移るということで、今現在、南港はニュートラムを降りたらすぐ歩いて行けるような状況だと思うんですけど、見ると、また夢洲駅から道路が延びているということで、そこからまた乗り換えが必要かどうか、フェリーターミナルのアクセスの計画について確認できればということが1つ。

あと、これは質問というか将来に向けてですけど、今までやはり港というと、この旅客は空港に持っていかれて、港は貨物偏重だったのですが、最近では瀬戸内のこの一体としたクルーズが観光の一つの大きな目玉になってきていますので、旅客の機能を高めていくというのは非常に重要だと思います。例えばフェリーで着いて、関空に直接船でアクセスできるとか、利便性を高めるような機能アップも可能かどうか教えていただきたいです。最後に、この資料の24ページの環境影響評価のところ、書き方の問題かなと思うんですが、大気汚染物質の話で、大阪港全体から見ると軽微だということですが、出てくる排出源はローカルなので、そのポイントでどうかということを多分気にされると思います。特にこのIRとの関連がありますので、その点を少し配慮のある書き方にされたほうが、いいかなと思いました。それは検討いただければというふうに思っています。

以上です。

○田中会長

では、事務局からご回答をお願いします。

○小林計画課長

ありがとうございます。まず1つ目、夢洲にフェリーターミナルを設けるに当たってアクセスということで、今のお示ししています写真にもありますように、夢洲のフェリーターミナルはこれの北側の一番左上ですね。お客さんのアクセスという意味では、夢洲駅がちょうど真ん中の今のカーソルがあるところ、これは非常に距離がやはりありますの

で、今のニュートラムのところにあるフェリーターミナルのように、お客様からすると少し利便性は駅から遠い形になりますけれども、それはこれから運航される船社との協議になりますけれども、フェリーターミナルからすぐに観光外周道路に出れば、ぐるっと駅まで、駅前には交通広場というのもできますので、そのバスの運行、そういったものもしっかりと検討させていただきたいというふうに思っています。

それから2つ目でございますけれども、関空なり、神戸空港といった、そういったところへの海上アクセスとの連携ということで、これは今回計画しますフェリーターミナルと少しここも距離がありますけれども、先ほど申しました、橋のたもとに40メートルの係留施設がございます。これは関空へ行っているシャトル船、神戸と関空を結んでいるシャトル船、こういった規格の船舶も止められる係留施設になってございますので、少し距離はありますけれども、北側のエリアからフェリーと関空、神戸空港といったところのアクセスは連絡が可能かなというふうに考えてございます。

3つ目のご意見、発生源の位置が特定されるので、大阪港全体からすると微小と言っても、ある部分から発生するところからすると、その割合はどうかという、表現の仕方はちょっと検討させていただくことにしますので、よろしくお願いいたします。

○大西委員

ありがとうございました。

○田中会長

大西委員、ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

小林委員、よろしくお願いします。

○小林委員

海員組合の小林です。

まず南港の整備をするということで伺いたいのです。これは3バースを2バースにし、この真ん中を埋め立てるという認識でよろしいのかということと、この工事をしている間、名門大洋フェリーが毎日入出港するのですが、このときの対応というのはどのように考えているのかということと、あと夢洲です。夢洲に新しくフェリーターミナルを造るとなると、南港は水深を9メートルに取っていますが、なぜ夢洲は7.5メートルなのか、今のフェリーは喫水が大体7メートルを超えてきています。新しい船は7メートルを超えてきていますので、7.5メートルでしたら、もうすぐに足がつかえる状況になるかと思います。

あと、夢洲でフェリーターミナルを造るに、今後と思うのですが、ターミナルを造ることと、あとは計画では駐車場、トラックを止めるヤードとか、そういうところも全くないうところで、その計画もあるのかということと、この計画はいつ頃実施予定なのかを伺いたいのですが、よろしくお願いいたします。

○田中会長

事務局、よろしくお願いいたします。

○小林計画課長

南港の2バース、その間の埋立てかということで、これは埋立てをする計画にさせていただきます。土地造成によって埋立てをして確保していくということでございます。

それから工事の施工方法、現状としてフェリーは今3バース使われていますので、まず夢洲の1バースを整備しまして、四国開発を移転していただく、名門大洋が今2バース残りますので、こちらは北側のバース、それから南側のバースということで、それぞれ現状の航行を確保しながら、段階的に整備を進めていくということで、実施の計画はこれからしっかりと詰めることにはなりますけれども、現状の航路をしっかりと確保しながら工事を進めていくというふうに考えてございます。

それから、夢洲につきましても、マイナス9メートル必要ではないのかということ

ろ、そこは四国開発を今想定してございまして、四国開発の当面の船舶のフェリーの計画ということでもマイナス7.5メートルで運用していけるということをお聞きしていますので、今回実施をある程度見据えた計画の変更ということになりますので、7.5メートルで計画をしております。

それから、夢洲でのターミナルを配置するスペースがあるのかというところですが、係留施設の背後に8.5ヘクタールのヤードを確保しております。この中にターミナルの施設を配置したり、来られる乗用車、それから貨物、こういったものの駐車場をしっかりと確保するというところで考えてございます。

それから、いつから着手するのかというところですが、先ほど説明をちょっとさせていただきましたように、まず夢洲に移転をする必要がございますので、夢洲からの着手ということになります。今回フェリーターミナルの再編ということになりますので、今、国の直轄事業として取り組んでいただけるよう要望もしております。その要望が通ればの話ということになりますけれども、令和9年度から仮に事業を採択されるということになりましたら、令和9年度から夢洲に着手をしまして、2032年頃には完成するというふうには見込んでございます。南港につきましては、2032年頃に1隻、1航路を移転してからということになりますので、それからの着手、それから先ほど言いました、2航路確保しながらの工事になりますので、少し工程的にも長くなるというふうに考えてございますので、今のところ2050年頃を目標にして進めていければというふうに考えてございます。

以上でございます。

○田中会長

どうもありがとうございました。小林委員、よろしかったでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。オンラインの皆様、いかがでしょうか。

徳平委員、お願いいたします。

○徳平委員

振興協会の徳平です。

今回の夢洲のフェリーターミナル計画を別に否定するものではないのですが、フェリーにも先ほど来の議論にあるとおり、貨物と旅客と2つの面があって、今の南港フェリーターミナルはヤード不足がもう前々から指摘されていて、何とかいろいろやり繰りをしてやってこられたと思うんですけど、やはり抜本的に改革したいということで、栈橋の間を埋め立てて増やすことに異論はないのですが、旅客のことを考えると、今の南港のフェリーターミナルって、名門さんもオレンジさんもニュートラムのフェリーターミナル駅があって、車を利用しない旅客の方、マストラ（Mass Transit：大量輸送交通機関）で来られる方については非常に目の前にフェリーが見えますから、自分の行くところがすぐ分かるし、ちょっと歩かなあかんのですが、それで旅客にとっては一番便利かなと、さんふらわあさんも南港の南ふ頭という不便なところから ATC の前に移ってこられて、やはり鉄道の駅が近くにあるし、ATC という商業施設もあって、非常に旅客のためにはいい位置におられるのですが、南港のフェリーターミナルでヤードをちゃんと確保できれば一番いいのかなと個人的には思っていて、先ほどの25ページの後のページ数はないのですが、計画段階評価対応方針という説明があって、同じように案の1がそれなのですね。今の位置で栈橋の間を埋め立てて3バース確保すると、そうすると、名門もオレンジもそこで今までどおりできる。ただ、先ほどのご説明では、回頭円が取れない、この3バースをここで取ると、回頭円がちょっと絵がないので何ともあれですけど、先ほどあった9ページの絵のところに、今の2バースを造って、1バース夢洲に持っていくときの絵があるのですが、この絵よりも埋立形状が大きくなると想像しますが、ただ、工事のことを考えると、夢洲に1バース造って、そこに1個移してから南港をいらったほうがやりやすい、それは多分そうなんだと思うんですけど、貨物と旅客を南港フェリーターミナルで両立させれば一番いいかなと思うんですけど、それはやはりあかんかなというのが私の質問の趣旨です。

○田中会長

事務局、いかがでしょうか。

○小林計画課長

今ご指摘がありました南港で3バースというのは、しっかり検討させていただいてい
るのですけれども、3バースにしようと思うと、今映し出しましたけれども、この配置案
1というものの想定をしている絵ですけれど、南側と、それから北側に1バース、それか
らもう1バース確保するのに、西側にもう少し埋立範囲を増やして配置をしないといけな
いということで、ここがさらに沖合のほうに埋立地が前に出てきますので、この埋立ての
範囲も3隻、3航路分のヤードを確保しようと思うと、これだけの埋立ての範囲になりま
す。そうしますと埋立ての範囲が増えるということでの事業費も当然増加していきます
し、前面に2Lの回頭円が確保できないという、そういう形になります。

もう一つは、今の現状の埋立計画の案を出しますね。北側と南側にそれぞれ2バース
で、これの西側はもう護岸として船を係留、フェリーを係留する計画にはしてございませ
ん。ここにもフェリーを係留するということも考えましたけれども、それで行きますと、
やはり今のヤードが足りない、もう少しやはり土地を確保しないと足りないということも
ございますし、ここにフェリーの係留をしても、この前面の回頭円がその向かいのA7・
8と呼んでいるんですけど、そちらの船舶とちょっと輻輳してくるということになります
ので、どうしても今のこの形、南港に2バース、夢洲に1バースという選定の結果になっ
てございます。

以上でございます。

○徳平委員

フェリーですので安全性が第一なので、やはり安全に回頭できる、安全に運航できる
というのが第一なので、多分そうなんでしょうね。

○田中会長

どうもありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

小嶋委員、よろしくお願いします。

○小嶋委員

労働組合の小嶋です。

今徳平さんが言われたように、夢洲のほうに持っていくと、人の関係は言われたように、駅等が大分遠いと、持っていかれた四国フェリーさんが行くということになっているわけですね、現状。ここはフェリーですから、これを大体見ると名門さんも四国さんも現状ですよ、人だけが乗り降りするというのがどのぐらいの割合なのかと、基本的にはトラック、車が圧倒的に多いということですから、あまり人が乗り降りすること、現状ですよ、これからは分かりませんが、フェリーは大体そういう想定をされているので、トラックとか乗用車の場合、乗用車とトラックの割合を見ても相当数ありますから、トラックはこれから増えてくると、人の関係はあまり、このフェリー会社さんが考えているのかどうか分かりませんが、割合から言うたら、そんな現状は多くないのかなと、四国フェリーさん、人が半分ぐらいいてたら、これははっきり言って、さっき言ったように、歩いて駅まで行けないということは非常に利便性が悪くなるので問題があるというふうに絶対に必ず言うと思っているんですよ、フェリー会社のほうが。うちが向こうに行ったら、バスは局のほうで手配してくれるのかと、実際に四国さんが行っても、そういう人の乗り降りでこんな歩いてそこまで駅まで行けないでしょうということになると、バスをピストンで使うとかと言ったら、フェリー会社さんが手配すると、それだけの費用がかかってきますから、今後どういうふうな想定か分かりませんが、それとここには当然夢洲、IRの関係が出てきますから、そこと交差させないと言いますが、当然交通量は相当増えますので、その辺のところが我々としては心配していると。それと着く時間の関係ですね。大阪発と着の時間を見ると、大きなコンテナターミナルがありますから、夢洲には、こことのいろ

んな通常のそこへ来られる引き取りのトレーラーさんとのいろいろな渋滞の関係、この辺が非常に心配されると。相当先の話ですけども、ちょうど IR ができる頃と大体かぶってきますので、この辺がどのぐらい増えてくるかというのはまだ想定はされているのですが、分からないと思うので、この辺が非常に心配。というのは当然夢洲ですと、トンネルのところがメインになってくるので、海底トンネルと向こう側に抜けるところ、それと神戸側に抜けていくというこの想定もありますので、この辺との関係ですね、渋滞の関係、常に南港とかこの辺は渋滞が予想されると。万博のときも思ったような渋滞は出なかったのですがね。これはもうはっきり言うと、貨物があまりその期間の間になかった。今ちょっと増えてきているというのもありますので、非常にその辺が心配するところなので、その辺のところをきちっと位置づけていただいて、貨物等の関係、その辺をきちっとしてもらうことで、お願いしておきたいなと思います。

○田中会長

どうもありがとうございます。事務局のほうから何か。

○小林計画課長

ありがとうございます。夢洲のフェリーターミナル、人の利用に関しての鉄道駅までの利便性ということで、ご指摘のとおりだと思ってございます。バスの運行につきましても、船社のほうが段取りされるのか、公共側で幾らか対応するのか、それはこれからの協議になってきますので、いずれにしましても、しっかりと乗客の利便性確保に向けては取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

それから交通量につきましてということで、夢洲にフェリーターミナルができますことによって、物流車両、乗用車が増加することになります。コンテナの今の通行量に対してどれぐらい増加するかということも、先ほどの夢洲の交通量 1 日往復当たり 4 4 0 台、このフェリーが来ることで増加するというふうに見込んでいますので、夢洲幹線道路の計画交通量が 2 万 1, 4 0 0 台ですので、影響が小さいというふうに考えてはございま

すけれども、引き続いてしっかり渋滞対策にも取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

それから、IR とかぶってくるということで、そちらの車両もしっかり観光の外周道路ということで、国際観光拠点に入ってくる交通については、しっかりと物流が通る幹線道路とは分離した形でしっかり計画をしていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○田中会長

どうもありがとうございました。小嶋委員、よろしかったでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。オンラインの委員の皆様、手を挙げておられますけれども、よろしいですか。

井筒委員、よろしくお願いします。

○井筒委員

大阪湾水先区水先人会の井筒です。

私どもパイロットは、大阪港に頻繁に船を着けています。南港の方は特に問題ないと思いますが、夢洲の方が少し気になります。夢洲の北西端に将来フェリーを着けるということですが、見たところ防波堤がないわけですね。冬場になると、10メートル以上の西風が吹くと共に西からの大きなうねりも入ってくると思います。防波堤がなくて本当に大丈夫ですか。フェリーの入出港稼働率がかなり落ちるような気がしますが、この辺はフェリー会社と協議しているのですか。

○田中会長

事務局、回答をお願いします。

○小林計画課長

ありがとうございます。夢洲北側での静穏度といいますか、波浪の影響ということでのご意見だったと思いますけれども、令和6年度に静穏度解析検討を実施してございます。その結果、港湾の施設の技術上の基準という基準がございますけれども、これに示されてございます荷役の限界波高、波の高さ0.5メートルに対しまして、荷役稼働率97.5%を満足する結果ということになってございます。この内容につきましても、フェリー船社ともしっかり調整はさせていただいているということでございます。

以上でございます。

○田中会長

どうもありがとうございます。

○井筒委員

繰り返しになりますが、南港の方は沖で風が10メートル、あるいはそれ以上の風が吹いていても、防波堤の中に入ってしまうと風やうねりの影響は小さくなると思います。しかし、夢洲の場合は、もろに風、うねりを受けますから、このままだと稼働率だけでなく安全性の面でも少し心配しています。

○田中会長

事務局、いかがでしょうか。

○小林計画課長

ありがとうございます。解析上は今の稼働率ということになってございます。ただ、海上保安監部ともお話しさせていただいている中でですね。今おっしゃられているように、南港は問題ないだろうと、ただ夢洲については、今後もしっかりと航行安全対策の検討をやっていかないといけないということを言われていますので、そこはしっかりと夢洲側の航行安全対策、接岸、離岸の際の安全対策というものをしっかり検討した上で進めさ

せていただくということになりますので、よろしくお願いいたします。

○井筒委員

分かりました。航行安全対策の検討をよろしくお願いいたします。

○田中会長

どうもありがとうございます。

ほか、オンライン及び会場の皆様、いかがでしょうか。

それでは、徳平委員、お願いします。

○徳平委員

すみません、質問じゃなくて要望、お願いですけど、結果的に夢洲に1バースできますと、大阪港でのフェリーターミナルは3か所になります。南港とコスモと、それから夢洲と、これはまだ少し先の話になると思うんですけど、夢洲に新たにフェリーターミナルを利用される、四国開発フェリーになるのですかね、お客の方が混乱しないように、これまで南港に行ったら乗れたのに、今度は夢洲に行かないといけない。南港とコスモだと割と近いですけど、南港から夢洲に行くとなるとまた大変なので、フェリー会社さんとともに港湾管理者としても、ぜひフェリーターミナルが移転したということを十分に利用者の方に周知するように、またできるように取り組んでいただきたいと思いますので、それだけお願いします。

○田中会長

どうもありがとうございました。

それでは、以上でご意見・ご質問を打ち切りたいと思いますが、皆様、とても関心事が高い事案だったと思いますので、活発なご議論をどうもありがとうございました。

それでは、答申についてお諮りしたいと思います。大阪港港湾計画の一部変更につい

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)

○田中会長

それではご異議がございましたので、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。

それでは、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いたします。

○野田総務課長

ありがとうございました。

それではこれをもちまして、第78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 20 分

大阪市港湾審議会 会長 田中 康仁 印

大阪市港湾審議会 委員 小谷 真理 印

大阪市港湾審議会 委員 西村 悦子 印

付属資料

1 諮問書

大大阪港第e-358号

令和8年5月22日

大阪市港湾審議会

会長 田中 康仁 様

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 横山 英幸

大阪市港湾審議会幹事会の幹事について（諮問）

標題について、大阪市港湾審議会条例第7条第2項の規定に基づき、別紙の内容について諮問します。

※ 別紙 大阪市港湾審議会幹事会の幹事について（案）については省略

大大阪港第e-359号

令和8年5月22日

大阪市港湾審議会

会長 田中 康仁 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―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5項の規定に基づき、別紙の内容について諮問
します。

※ 別紙 大阪港港湾計画の一部変更について（案）～説明資料～、大阪港港湾計画書（案）
および大阪港港湾計画資料（案）は省略

2 答申書

大 港 湾 審 第 3 号

令和 8 年 5 月 28 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 田中 康仁

「大阪市港湾審議会幹事会の幹事」及び

「大阪港港湾計画―一部変更―」について(答申)

令和 8 年 5 月 22 日 付け 大大阪港第 e-358 号 及び 令和 8 年 5 月 22 日 付け 大大阪港第 e-359 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。