

## 第 46 回大阪府地方港湾審議会会議録

日時 平成 31 年 1 月 29 日 (火) 午後 3 時  
場所 堺泉北港ポートサービスセンタービル 2 階  
きららホール

## 第46回大阪府地方港湾審議会会議録

### 1 開催年月日及び場所

平成31年1月29日（火）午後3時から午後4時20分まで  
堺泉北港ポートサービスセンタービル2階 きららホール

### 2 出席委員

委員	員：竹 林 幹 雄	[神戸大学大学院 教授]
委員	員：赤 井 伸 郎	[大阪大学大学院 教授]
委員	員：岡 田 光 代	[大阪府立大学大学院 准教授]
委員	員：田 中 み さ 子	[大阪産業大学 准教授]
委員	員：袋 本 浩	[大阪船主会 副会長]
委員	員：溝 江 輝 美	[大阪港運協会 会長]
委員	員：小 嶋 敏 弘	[大阪港湾労働組合協議会 議長]
委員	員：森 和 臣	[大阪府議会議員]
委員	員：垣 見 大 志 朗	[大阪府議会議員]
委員	員：釜 中 優 次	[大阪府議会議員]
委員	員：土 井 達 也	[大阪府議会議員]
委員代理	員：岡 礼 樹	[高石市政策推進部経済課長] (高石市長 阪口 伸六 委員の代理)
委員代理	員：田 中 幸 博	[岸和田市魅力創造部産業政策課参事] (岸和田市長 永野 耕平 委員の代理)
委員代理	員：長 田 信	[近畿地方整備局副局長] (近畿地方整備局長 黒川 純一良 委員の代理)
委員代理	員：仲 田 克 美	[近畿運輸局海事振興部長] (近畿運輸局長 八木 一夫 委員の代理)
委員代理	員：高 橋 裕 之	[堺海上保安署長] (大阪海上保安監部長 中村 明 委員の代理)
委員	員：古 市 友 成	[岸和田海上保安署長]
委員代理	員：近 田 和 久	[堺税関支署長] (大阪税関長 高木 隆 委員の代理)
臨時委員代理	員：池 川 史 彦	[堺市建築都市局都市再生部臨海整備課長] (堺市長 竹山 修身 臨時委員の代理)
臨時委員代理	員：檜 光 優	[泉大津市総合政策部地域経済課港湾振興担当長] (泉大津市長 南出 賢一 臨時委員の代理)
臨時委員代理	員：田 中 利 光	[大阪市港湾局計画整備部長] (大阪市副市長 田中 清剛 臨時委員の代理)

#### 欠席委員

委	員：宮 城 勉	〔大阪商工会議所 専務理事〕
委	員：小 野 孝 則	〔大阪倉庫協会 会長〕
委	員：岡 修	〔大阪府漁業協同組合連合会 代表理事会長〕
委	員：浦 隆 幸	〔全日本海員組合大阪支部 支部長〕

### 3 議事

- 第 1 号議案 会長の選任について
- 第 2 号議案 堺泉北港港湾計画の改訂について
- 第 3 号議案 堺泉北港臨港地区及び分区変更について

### 4 審議経過

#### (1) 開 会

事務局から、会議を開会する旨が宣言された。

#### (2) 会議成立の報告及び会議公開の確認

事務局から、委員 22 名に大阪府地方港湾審議会条例（以下「条例」という。）第 4 条第 1 項の規定に基づく臨時委員 3 名を合わせた 25 名中 21 名が出席しており、条例第 6 条第 2 項の規定により、会議が成立していることが報告された。

また、会議を公開とすることについて確認がなされた。

#### (3) 委員紹介

事務局から委員及び臨時委員の紹介がなされた。

#### (4) 挨拶

大阪府港湾局長から挨拶があった。

#### (5) 議事

##### 【第 1 号議案】 会長の選任について

事務局から、会長の選任について委員に意見を募ったところ、田中委員から神戸大学大学院 教授 竹林委員を推薦する旨の提案があり、竹林委員を会長とすることを全会一致で定めた。

なお、竹林会長が、条例第 5 条第 3 項の規定により、赤井委員を会長職務代理者に、大阪府地方港湾審議会運営要綱第 4 条第 2 項の規定により、袋本委員を会議録署名人にそれぞれ指名した。

##### 【第 2 号議案】 堺泉北港港湾計画の改訂について

港湾管理者から、「堺泉北港港湾計画の改訂」について、資料により説明がなされた。その後、質疑応答ののち、原案は適当である旨決して、答申することとなった。

<主な意見・質問等>

- 今回の改訂案については、国の「港湾の中長期政策『PORT 2030』」を受け、それを継承されているので非常に良いと思う。中古車や循環資源の拡大、船舶の大型化への対応として助松地区や汐見沖地区の埠頭再編が今回の計画となっており、特に中古車の取扱いが増えている堺泉北港の強みを活かして、ユーザーの利便性を向上させる計画であるため非常に良い計画と考える。また、クルーズ関係については既定の方針を継承する形になっているが、積極的な誘致活動、さらなる寄港実績を積み上げることが必要なので、地に足がついた計画である。

一つ、意見であるが、南海トラフ地震や高潮対策等で、大阪湾のエネルギー拠点であるコンビナートの防災機能を向上させることが非常に重要であり、これまでもエネルギー輸送の継続的な確保や航路係留施設の復旧等について検討が進められていると認識している。ただ、泉北1区の部分については島の形状になっており、阪神高速湾岸線や大阪臨海線と結ばれている橋梁も耐震性を有していると聞いているが、想定外の被害による孤立や道路混雑による支援の遅れも想定されるので、海上からの緊急支援物資の輸送についても検討が必要ではないか。昨年台風21号の高潮で堺泉北港は大きな被害がなかったが、関空や神戸の事例を踏まえると、港湾BCPの中で高潮を考慮するほか、エリア減災計画などについても引き続き検討を行っていただきたい。(近畿地方整備局)

- 泉北1区への海上からの緊急物資輸送について、同地区を結ぶ大阪臨海線と阪神高速湾岸線の2つの広域緊急交通路については一定耐震対策が終わっている。また、同地区内の幹線道路についても液状化対策が完了しているが、想定外の事態も考慮して、現在、民間が所有している係留施設の耐震性について調査をしており、この調査を受けて、耐震性を確認できた施設を利用した海上輸送による緊急物資の可能性等について検討して、その結果を堺泉北港の港湾BCPの中に反映出来ないかということも踏まえ、関係者と調整・協議させていただく。また、高潮に対する対応について、平成29年度に国の方で臨海部の堤外地で働く方々や財産を守るため「高潮リスク低減方策ガイドライン」が策定されており、これを受けて、高潮注意報や警報が出ると、予め堤外地で働く方々の避難や貨物の移動、コンテナの固縛などの防災行動をどのように取ったら良いかということを取りまとめており、これを関係者と検討中である。(港湾局)

- 今般、想定している範囲内で物事が終わらず、特に港湾は非常に大きな影響があるので、複数のプランを持っておかないといけないのは昨今の教訓かと思うので、重々検討をお願いしたい。先ほど近畿地方整備局から意見があったが、堺泉北港は中古車の移出不いしは輸出拠点になっており、東南アジアでは日本の中古車は勢力が強く、まだまだ需要があると考えられるので、使い勝手の良いフェリーRORO埠頭を造って欲しいと考えている。(竹林会長)

- 大規模災害発生時の基幹的広域防災拠点において、耐震強化岸壁を整備していくということであるが、この拠点にある緑地の部分は既に耐震強化岸壁になっているのか。(田中委員)

- 基幹的広域防災拠点は、自衛隊等のベースキャンプになる緑地、緊急物資を輸送するための臨港道路、自衛隊員や緊急物資を輸送するための耐震岸壁の3つにより構成されているが、緑地の方は大和川が近く水深が浅いので、耐震岸壁は緑地から離れたところとし、液状化対策や耐震対

策を行った臨港道路を使う計画をしている。(港湾局)

- 緑地部分は、地震等の災害時には大きな被害は受けないということか。(田中委員)  
→ 国の検討によると、南海トラフの津波が予想されるが、地盤高と護岸高ともに予想される津波高より高いので、活動に支障がないと聞いている。(港湾局)
  
- 先程のクルーズ船関係について、誘致のためにどのような活動をしているのか。また、万博や I R との関係の中で、関空からの海上輸送という話が出てきているが、その場合に堺泉北港の航路等への影響などはどうなるか。(森委員)  
→ クルーズ船の誘致については、その港の背後の魅力を発信する必要があるので、背後の市町や、泉州地域の観光資源に詳しい観光を目的とした団体「K I X 泉州ツーリズムビューロ」などの観光の専門家とともに、船会社に対する個別訪問とともに各地での商談会に出向き、この地域の魅力を発信していく必要があると考えている。また、万博へのアクセスの一つとして海上交通も重要であり、関空にある泉州港などを活用して海上アクセスを確保していく必要があると考えており、アクセス全体を考えている万博部局や、関空会社、大阪市とともに安全性も含めて検討を進めていきたい。(港湾局)
  
- クルーズ船については、大阪観光局と密に連絡をとって進めてもらいたい。(森委員)
  
- 大浜埠頭で昨年 10 月に「ぱしふいっくびいなす」が寄港し、大変盛大に、成功裏に終わった。この 4 月に「飛鳥Ⅱ」が大浜埠頭に寄港するが、その後は決まっていないのか。(釜中委員)  
→ 具体的な寄港決定は今のところないが、昨年 10 月とこの 4 月の実績を踏まえて、地元市町とともに誘致活動を積極的に続けて行きたい。(港湾局)
  
- 船の計画は早くから立てないと寄港してもらえないことも聞いているので、百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産に決まるかもしれない中で、そのへんの魅力発信をしていただければと思っているので、よろしくお願ひしたい。(釜中委員)  
→ クルーズ客船のポートセールスについては、邦船 3 社には従来からポートセールスを行っており、「ぱしふいっくびいなす」と「飛鳥Ⅱ」が決まった状況となっている。その次としては、外国船社についても、入港・着岸の可否やプランニングについて直接お話しをさせていただいている。万博が決まったことが追い風になっており、今後、様々なオファーが来るのではと思われ、その時に、しっかり安全に入出港出来るよう、そして、泉州 DMO や森委員がおっしゃった大阪観光局などと協力しながらの地域の魅力発信、その両面で取り組んで行きたい。(港湾局)
  
- 今回の改訂案では、助松地区での岸壁の廃止や開発空間の留保があるが、埋立てを考えているのか、また、今後の具体的な検討についてはどこまで考えているのか。(垣見委員)  
→ 開発空間の留保についてであるが、将来的な土地需要調査を行ったところ、ここ 10 年間は、堺泉北港のフェニックスや阪南港の阪南 2 区の土地造成の範囲で賄えるので、その次の 10 年間について土地需要なり貨物需要が発生して用地が必要となれば、この開発留保空間を基本的には埋立てを行いながら、土地を確保していくものと考えている。今回の港湾計画では、将来に向けた次の土地を確保する場所という形で開発留保空間として位置付けている。(港湾局)
  
- 廃止により岸壁を利用しないことになるが、せっかく費用をかけた港なので、廃止だけでいい

のかと感じるが。今後 10 年先からの検討が始まっていくということだけか。(垣見委員)

- 基本的に港湾を含めた土地需要というのは、10 年前 15 年前と比較すると全然違う状況になってきており、15 年前にはこんなにもっと使いたいという需要は無かった。それが、今は状況が変わり、次の造成を他にやっても、それ以外で都市計画上種地として持っておく必要があるということで、そういう形の留保として残されている。次にどういう方向性に進んでも対応できるという所を残さないと、タイトにしてしまうと対応ができなくなり、そういうことが都市計画上必要なので、こういう形にしていると理解しているが。(竹林会長)

→ そのとおりである。それと、岸壁については、直ちに廃止するのではなく、今は使用している事業者がいるが、将来的に埠頭再編がされ、そこに移転が終わって企業活動が円滑に行われるということが出来たあとに廃止するものと考えている。廃止についても、やみくもに廃止するわけではなく、水深が浅くて利用頻度が低い、それと矢板形式で構造的に今後維持管理費がかかるところを廃止して、より大型の船が停泊できるような岸壁にシフトしていくという考え方をしている。(港湾局)

- クルーズ船の誘致について、港湾管理者としての誘致活動についての話は伺ったが、港湾運営会社でもポートセールスは活動の中の範囲に入っていると思うが。また、改訂案の中で小型栈橋の減少について記載されており、浮栈橋かと想像するが、大阪湾内で有効活用など出来ないものかと思うが。(土井委員)

→ クルーズ船の誘致については、候補地として港湾運営会社が運営している一部の岸壁も入っているので、一緒に誘致活動を行っている。また、小型栈橋については、港湾計画上に位置付けされた栈橋であるが、現在はまだないものである。プレジャーボートの隻数が将来的に減少するという見込みがあるため、港湾計画の改訂上、必要な栈橋を減少させている。(港湾局)

### 【第 3 号議案】 堺泉北港臨港地区及び分区変更について

港湾管理者から、「堺泉北港臨港地区及び分区変更」について、資料により説明がなされた。その後、質疑応答ののち、原案は適当である旨決して、答申することとなった。

#### <主な意見・質問等>

- 特に大きな変更ということではなく、中古車の輸出の機能強化という部分を集中して変更しようというものか。(竹林会長)
- 港湾計画の改訂案の中での中古車拠点としての位置付けということで、埠頭用地と港湾関連用地について、今回、これを具体化するにあたって土地利用規制をかけるというものである。(港湾局)
- 土地利用を明確化して、より使いやすくしようということか。(竹林会長)
- 変更案を見ると、今回の臨港地区及び分区の指定により、その区域がそのまま広がっていくものなので問題ないが、今後の計画では、また広がって行くものか。(赤井委員)
- 汐見沖地区については、建設残土による埋立が進んでいるので、順次土地造成が終わった段階で、

港湾計画に合った土地利用が図れるよう、臨港地区なり分区を指定していく。(港湾局)

● 手順はどのようなものか。何年後にかまたこのような土地ができるのか。

→ 順次、建設残土で埋立てをしており、6~7ha 位の埋立てが完了したら竣功手続を行い、土地利用の規制をかけていくという形で進めている。最終的には、平成 35 年頃を目途に埋立てを完了する予定で、順次、埋立てが完了したところからインフラ等の事業を進める、という考え方で取り組んでいる。(港湾局)

## 5 閉会