

■此花西部臨港緑地エリア西側区間水辺賑わいづくり事業 事業者募集にかかる質問に対する回答

番号	該当箇所					項目	質問内容	回答
	ページ	大	中	小	他			
1	5～6	第1	4	(2)	-		JR桜島延伸に関し、「事業者自らの負担で施設等の撤去、移設等を行い」とありますが、撤去を行わなければならない時期はいつでしょうか。事業計画を検討するために必要となりますので、最も早ければいつになるか教えてください。	現在、JR桜島線延伸の事業化に向けて、工事工程を含めた建設計画等の検討を行っている段階であり、鉄道事業で使用する区域や制限内容、また、撤去や移設等が必要となる時期については、現時点で未定となっております。
2	5～6	第1	4	(2)	-		JR桜島延伸に関し、「事業者自らの負担で施設等の撤去、移設等を行い」とありますが、整備後に臨港緑地として大阪港湾局に寄付する施設については、事業者負担による撤去は不要と考えて良いですか。	ご認識のとおりです。
3	4	第1	3	-	-		事業コンセプトに示された次世代モビリティの結節拠点として、流水面上に次世代モビリティ用の離着陸施設を設置する提案は、上記の「河川管理者が定めるもの」及び「港湾管理者が認めたもの」に該当し得ると解してよいでしょうか。該当し得ない、または条件が付される場合は、その内容をご教示ください。	ご認識のとおりです。 事業者募集要項P 1 2 にあります「河川管理者が定めるもの」、同P 1 3 にあります「港湾管理者が認めたもの」に該当します。 ただし、事業者募集要項に記載のとおり、上乗荷重等の条件があります。
4	5	第1	4	(2)	-		平成13年12月に確認された地盤地下を起因として、修繕・交換等が発生した場合における費用負担は大阪府の認識で良いのでしょうか？	「令和3年度 第2回大阪府河川構造物等審議会」で、平成13年12月に確認された地盤沈下については収束していることが確認されています。 よって、ご質問のように平成13年12月に確認された地盤沈下に起因した修繕等は発生しないものと考えています。 なお、使用契約書（案）別紙「甲乙のリスク分担」※3記載のとおり、事業者の管理運営上の瑕疵がある場合は事業者、それ以外の場合は河川管理者又は港湾管理者の責任となります。

5	5	第1	4	(2)	-	「平成13年12月に護岸変状及び沈下を確認し、河川管理者において変位計測等を行い、護岸及び堤防の安全性について条件整理をしました。」 「①通常利用（上載荷重1.0tf/m²（9.8kN/m²））までは将来にわたって利用可能であることを確認」とありますが、護岸変状及び沈下について、現在も変位計測は継続されていますか。継続されている場合、直近の計測結果と、変状・沈下が収束しているか否かの評価をご教示ください。また、護岸及び堤防の構造図、土質調査結果、変位計測データを応募者にご提供いただくことは可能でしょうか。	現在、変位計測は実施しておりません。護岸及び堤防の構造図、土質調査結果、変位計測データについては、「令和3年度 第2回大阪府河川構造物等審議会」の資料をご確認ください。 https://www.pref.osaka.lg.jp/o130100/kasenkankyo/kasenkouzoubutu/kakoushin2021.html
6	6	第1	4	(5)	-	インフラの配管を埋設する場合、大阪市が所有する土地に埋設するのが良いのか、大阪府が所有する土地に埋設するのが良いのかお教え下さい。	優劣はありませんので、ご提案内容に沿って計画してください。 ただし、事業者募集要項に記載のとおり、上載荷重等の条件があります。
7	9	第1	7	-	-	流水面に浮桟橋または桟橋を整備する提案を行う場合、提案の対象とできる水域の範囲（護岸法線からの沖出し距離の上限、延長方向の範囲）をご教示ください。 また、航路・泊地や既存定期航路との離隔など、現時点で把握されている制約条件があれば併せてお示しください。	提案対象となる水域の範囲については、別紙2-1に示す通りです。 ユニバーサル・シティ・ポートを発着する定期航路、工事関係の船舶、資機材及び原材料の運搬など、多数の航行を確認しています。 それら既存の使用状況を踏まえご提案ください。 そのほか、関係法令及び関係者との調整が必要となります。

8	10	第1	7	(2)	-	募集要項に記載の「水上交通や次世代モビリティなどの結節拠点」について、現時点で想定している活用イメージや対象となる施設例があればご教示ください。 もしも、此花西部臨港緑地エリア水辺賑わいづくり構想の発表以降に此花西部臨港緑地エリア水辺賑わいづくり協議会等で議論のされているイメージがあればご教示ください。	「此花西部臨港緑地エリア水辺賑わいづくり構想」では、空飛ぶクルマの発着場などが示されています。構想の発表以降では、大阪・関西万博でも利用された水素燃料電池船による船舶などが協議会で提示されました。
9	10	第1	7	(2)	-	募集要項内の「水上交通や次世代モビリティなどの結節拠点」の設置可否に行政協議や関係者協議などが必要になると理解をしております。 現時点では設置可否の確認が不可能なため、将来的な施設整備構想として位置付けることは可能でしょうか。	ご認識のとおりです。
10	10	第1	7	(2)	-	次世代モビリティに求められる役割・導入の目的についてご教示ください。例として、「次世代モビリティを活用したエンタテインメント」が記載されていますが、次世代モビリティには移動手段などのエンタテインメント以外の役割は想定されていないということでしょうか？	次世代モビリティに求める役割として、エンタテインメントだけでなく、新たな移動手段としての役割も期待しています。
11	10	第1	7	(2)	-	将来的な施設整備構想を提案する場合、応募時点で求められる具体性の程度をご教示ください。	応募時点で、技術的、経済的に実現可能で、整備後、継続的に維持管理できる範囲でご提案ください。
12	11	第1	7	(2)	-	外国人観光客にも対応した多言語化とは何か国でどこの国の言葉を指していますか？	英語と日本語を基本としてください。 観光庁から「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」が公開されておりますので、参考にしてください。 https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/ukeire/kankochi/annaihyoji.html

13	12	第2	1	(1)	-	「河川区域の縦断占用は原則不可ですので、施設等の設置に際しては十分留意してください。」 「賑わい施設等の構造（原則として堤防断面内には連続、点在に関わらず構造物を設置しないこと）」 「河川区域内外堤防上での上載荷重は、1.0tf/m^2 (9.8kN/m^2) 未満としてください。」とありますが、流水面に整備する栈橋等と陸上部を連絡橋等で接続する場合、上記の条件はどのように適用されるでしょうか。 具体的には、①連絡橋の支承部や係留アンカーを護岸・堤防に設置すること、②流水面に杭を打設すること、について、協議により認められる余地があるかをご教示ください。	原則、鋼管矢板等の護岸構造物に対し、直接支承等を設置することはできません。 ①支承部や係留アンカーにかかる鉛直荷重が、1.0tf/m^2 (9.8kN/m^2) 未満となっているかを確認することになります。また、構造上、水平方向への荷重が発生する場合には、別途検討が必要となります。 ②流水面に杭を打設することで、既存護岸の受働側土圧への影響の有無など、別途検討が必要となります。
14	15-16	第2	5	(1)	-	河川区域・流水面を活用した浮体式施設等の設置について、今回の事業対象区域において検討対象として提案することは可能でしょうか。	ご認識のとおりです。
15	15-16	第2	5	(1)	-	将来的に流水面を活用した施設整備を行う場合、関係法令に基づく許認可や関係者協議が必要になると理解していますが、本公募提案段階ではどこまでの事前調整が必要になりますか。 また、実際の許認可の取得可否は施設の設計や行政協議や関係者協議を進めなければ難しいと考えますので、現段階ではどの程度の検討レベルでの提案が必要になるか確認させて頂きたく存じます。	募集要項に記載のとおり、具体的な関係者調整は事業予定者決定後に行うことになります。技術的、経済的に実現可能な範囲でご提案ください。ただし、事業者募集要項に記載のとおり、上載荷重等の条件があります。 なお、提案内容をご検討されるにあたり、応募者が自ら関係者に意見を求めることは妨げません。
16	16	第2	5	(1)	-	流水面への施設整備に伴い港湾計画の変更が必要となる場合、想定される手続き期間と、事業者が負担する範囲（資料作成、調査等）をご教示ください。 また、流水面の施設について、開業が令和11年度第1四半期より後となる段階的な整備を提案することは認められるでしょうか。	港湾計画の変更には、整備内容によりですが、事前調整を含め1～2年程度必要とお考え下さい。その際、資料作成や必要な調査等については、事業者負担となります。なお、計画変更が認められない場合もあります。 流水面の施設を段階的な整備として提案いただくことについては、ご認識のとおりです。