

平成 27 年 10 月 名古屋港審議会会議録

1 開催日時 平成 27 年 10 月 2 日 (金) 午後 4 時 00 分～午後 4 時 48 分

2 開催場所 アイリス愛知 2 階 コスモス

3 出席者氏名 (50 音順、敬称略)

会 長	河 村 たかし	(名古屋市長)
	青 山 公 平	(全日本港湾労働組合東海地方名古屋支部執行委員長)
	市 川 育 夫	(愛知県建設部長)
	伊 東 純 一	(名古屋海運協会会長)
	岡 本 善 博	(名古屋港管理組合議会議長)
	小和田 亮	(港湾空港技術振興会会長)
	金 子 浩 行	(全日本海員組合名古屋支部長)
	茅 野 牧 夫	(中部地方整備局長)
	藏 富 茂	(東海地区港湾労働組合連絡協議会事務局長)
	黒 田 達 朗	(名古屋大学大学院環境学研究科教授)
	黒 田 昌 義	(名古屋市住宅都市局長)
	後 藤 正 三	(名古屋港運協会会長)
	佐々木 功	(伊勢三河湾水先区水先人会会長)
	杉 浦 健 二	(愛知県環境部長)
	鈴 木 昭 久	(中部運輸局長)
	鈴 木 淳 雄	(東海市長)
	十 河 英 史	(名古屋南部臨海企業連絡協議会会長)
	高 橋 治 朗	(名古屋港利用促進協議会会長)
	鶴 田 利 恵	(四日市大学経済学部教授)
	豊 藏 俊 雄	(名古屋港長)
	西 村 幸 久	(名古屋市環境局長)
	長谷川 桂 子	(弁護士)
	深 谷 勝 彦	(名古屋港管理組合議会副議長)
	嶺 木 昌 行	(名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会長)
	宮 島 壽 男	(知多市長)

八 木 嘉 幸 (伊勢湾海難防止協会会長)

(委任状提出)

石 川 紀 (名古屋税関長)

岡 谷 篤 一 (名古屋商工会議所会頭)

久 野 時 男 (飛島村長)

白 石 好 孝 (東海倉庫協会会長)

服 部 彰 文 (弥富市長)

(名古屋港管理組合出席者)

管理者 大 村 秀 章

副管理者(専任) 近 藤 隆 之

副管理者(名古屋市副市長) 田 宮 正 道

副管理者(愛知県副知事) 石 原 君 雄

企画調整室長 惠飛須 朗

総務部長 森 俊 裕

港営部長 中 山 武 彦

建設部長 村 上 耕 一

企画調整室総合調整担当理事 山 縣 延 文

企画調整室次長 尾 崎 弘 二

企画調整室政策推進担当参事 山 田 和 久

総務部県市政策調整担当参事 竹 中 洋 一

会 議

[開会の辞]

○司会者・水野調整担当課長 　ただいまから名古屋港審議会を開催させていただきます。

私は、本審議会の事務局を務めております名古屋港管理組合企画調整室調整担当課長の水野でございます。よろしくお願いいたします。

本来ならご出席の委員皆様方をご紹介させていただくのが本意ではございますが、時間の都合もございますので、お手元に配付させていただきました名簿及び席次をもちまして、ご紹介にかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、ご発言の際には、恐れ入りますが、お名前をお願いできましたら幸いです。

当審議会の議事進行につきましては、名古屋港審議会条例の定めによりまして、会長が務めることとなっておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、早速でございますが、会長からのご挨拶をもちまして会議に入らせていただきます。

会長、よろしくお願いいたします。

[会長あいさつ]

○河村会長 　会長を務めております名古屋市長の河村でございます。よろしくお願いいたします。

ただいまから名古屋港審議会を開会いたします。

本日ここに名古屋港審議会を招集させていただきましたところ、委員の皆様方におかれましては、ご多忙中のところご参集賜りまして、厚く御礼申し上げます。

本日ご審議いただきます案件は、「名古屋港港湾計画の改訂について」でございます。よろしくご審議の上、適切にご議決を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、会議を進めてまいります。

初めに、管理者からご挨拶をお願いいたします。

[管理者あいさつ]

○大村管理者 　ご挨拶を申し上げます。名古屋港管理組合管理者を務めております愛知県知事の大村でございます。

審議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方には、日ごろより名古屋港の発展のためにご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年平成 26 年の名古屋港の港勢であります。総取扱貨物量は 2 億 800 万トンということで、3 年連続で 2 億トンを突破いたしまして、13 年連続日本一ということになりました。また、貿易黒字額につきましても 5 兆 6,583 億円と、17 年連続日本一ということでございます。

しかしながら、我が国の港湾を取り巻く環境は、コンテナ船の大型化による航路再編や東アジア地域の経済発展等を背景に、基幹航路の減少が進むなど、依然として厳しい状況に置かれております。

こうした中で名古屋港は、中部のものづくり産業を物流面で支え、我が国の経済、産業の活性化と富の創出を実現する国際産業戦略港湾を目指し、さらなる物流の効率化や産業立地の推進などにしっかりと取り組むとともに、国内外において名古屋港の PR を積極的に実施するなど、集荷、創荷にも努め、ますますの利用促進を図ってまいります。

また、県民市民の皆様の安心・安全の確保に向けて、南海トラフ地震などの大規模災害の発生に備え、防災施設の補強対策を進めるほか、今後も関係機関と綿密な連携をとりつつ、ハード・ソフト両面から防災・減災対策の充実強化に取り組んでまいります。

加えて、親しまれる港づくりにつきましても、名古屋港水族館を核としたガーデンふ頭のさらなるにぎわいづくりのほか、クルーズ船の誘致、物流機能との調和を図った交流拠点の形成などを通じて、多くの人々に海、船、港を身近に親しんでいただけるように努めてまいります。

今後とも、港湾利用者や地域の要請に的確に対応し、名古屋港のさらなる発展と利用促進を図り、中部のものづくり産業と県民市民の皆様の暮らしを支えてまいり所存でございますので、委員の皆様方の一層のご支援、ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

なお、今週の頭に発表されました数字ですが、国が発表しましたが、昨年 2014 年の製造業生産額の数字が出まして、それまでは 2013 年の数字でありましたが、2013 年、愛知県は 42 兆円、製造業の生産額ということでありましたが、昨年は 4%伸びまして 43.6 兆円ということになりました。第 2 位の神奈川県が 17 兆円、第 3 位の

大阪が 16 兆円でございますので、44 兆円に近い愛知のこの製造業はさらに伸びているということでありまして、それを支える物流機能ということで、そのかなめが名古屋港と言っても過言ではないと思っております。

逆に言いますと、それを背景にしてさらに名古屋港は伸びていく可能性があるということだと思っておりますので、そうした状況を踏まえまして、本日諮問させていただきますのは、本港にとって前回の改訂以来 15 年ぶりとなります「名古屋港港湾計画の改訂について」でございますので、平成 30 年代後半を目標年次とする名古屋港の港湾整備のマスタープランとなるものでございます。今後 10 年の名古屋港の方向を決めていくということでございますので、何とぞよろしくお願いを申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

○河村会長　ありがとうございました。

[委員出席状況報告]

○河村会長　それでは、審議に入ります前に、事務局から本日の出席状況について報告願います。

○事務局・水野調整担当課長　ご報告させていただきます。

委員総数 31 名のうち、本日ご出席いただいております委員 26 名、委任状をいただいております委員 5 名でございますので、合計 31 名の委員がご出席となります。

したがいまして、名古屋港審議会条例第 7 条第 2 項に定めております委員総数の過半数を満たしております。

以上、ご報告申し上げます。

○河村会長　ただいまの報告のとおりでございます。

[専門部会の議決内容報告]

○河村会長　なお、審議に入ります前に、さきの審議会以降これまで開催されました専門部会の議決内容につきまして、部会長の黒田委員よりご報告をお願いします。

○黒田部会長　部会長を務めさせていただいております黒田でございます。

名古屋港審議会運営規程第 7 条第 4 項の規定によりまして、専門部会の議決内容につきましてご報告申し上げます。

委員の皆様のお手元に「専門部会の議決内容報告」と記しました簡単な表を配付させていただきましたので、ごらんください。

平成 26 年 10 月に開催されました審議会以降、専門部会は平成 27 年 1 月に一度開催されております。

内容につきましては、名古屋港港湾計画の軽易な変更と、港湾環境整備負担金対象工事の指定についてございまして、審議の結果、いずれも諮問案を適当と認める旨の議決をいたしました。

なお、その資料につきましては、お手元に「専門部会報告資料」と書きました封筒が配付されていると思いますが、その中に入っておりますので、またご参照いただければ幸いです。

以上、ご報告申し上げます。

○河村会長 ただいまご報告のありましたとおりでございます。部会長さん、ありがとうございました。

[会議録署名者の指名]

○河村会長 続きまして、本日の会議録署名者でございますが、長谷川桂子委員と鈴木淳雄委員を指名させていただきますので、よろしく願いいたします。

[審議]

○河村会長 それでは、審議に入ります。

「名古屋港港湾計画の改訂について」、説明をお願いいたします。

○恵飛須企画調整室長 名古屋港管理組合企画調整室長の恵飛須でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まず、本日の資料でございますが、お手元には A4 縦の「名古屋港港湾計画書(案)」及び巻末の袋の中には「港湾計画図(案)」が入っております。それから、分厚いものでございますが、「港湾計画資料(その1)(案)」、そして「港湾計画資料(その2)(案)」、さらに A4 横の「名古屋港港湾計画改訂(案)説明資料」をお配りしております。

不足はございませんでしょうか。もし資料が不足している場合は、事務局にお申し付けいただきたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、名古屋港港湾計画改訂(案)の概要について、本港の現状や計画変更の背景なども含めて取りまとめましたので、A4 横の説明資料を使ってご説明させていただきます。また、配付資料と同じ内容の前方スクリーンもご参照いただければと存じます。これから先は、失礼して着席にてご説明させていただきます。

1枚表紙をおめくりください。

初めに、港湾計画とは、通常10年から15年程度の将来を目標年次として港湾の開発、利用及び保全の方針を明らかにするとともに、取扱可能貨物量などの能力、その能力に応じた港湾施設の規模及び配置、港湾の環境の整備及び保全に関する事項などを定めるものでございます。

今回の改訂でございますが、前回から15年ぶりとなるもので、既に目標年次を迎えていること、目標取扱貨物量を大幅に超えていることなどから、新たに平成30年代後半を目標年次とする港湾計画に改訂するものでございます。

次のページをごらんください。

説明資料の構成でございますが、1、本港の概要から、本港を取り巻く主な環境の変化、港湾計画の方針、港湾の能力、港湾施設の規模及び配置、港湾環境の整備及び保全、港湾計画改訂に係る環境影響評価、そして7、今後の予定となっております、順番にご説明させていただきます。

次のページをごらんください。本港の概要についてでございます。

次のページをごらんください。まず、本港の取扱貨物の現状についてでございます。

左のグラフは総取扱貨物量及び外貿コンテナ取扱個数の推移を示したもので、リーマンショックにより一時落ち込んだものの、平成21年以降順調に回復しており、中央部分の括弧内に示しております現在の港湾計画の目標値を超過しております。

右上の円グラフは総取扱貨物量のうち外国貿易の内訳を示したもので、輸出が自動車関連貨物、輸入がLNG、鉄鉱石、原油などのエネルギーや原材料が主な品目となっております。

右下の円グラフは外貿コンテナ取扱貨物量の内訳を示したもので、輸出が自動車部品、産業機械、輸入が衣服・身廻品・はきもの、自動車部品が主な品目となっております。

次をごらんください。本港の背後圏についてでございます。

自動車関連産業を中心にいたしまして、航空宇宙、工作機械、鉄鋼、エネルギーなど、多くのものづくり産業が集積しております。

次をごらんください。こちらは、本港の背後圏のコンテナ貨物の流動実態についてでございます。

左上の表にお示ししておりますのは名古屋港の背後中部9県におけるコンテナ輸出入合計の本港利用率で、約7割となっております。

左下の円グラフでお示ししておりますのは、本港を利用する県別の割合で、愛知県が最も多く約7割、岐阜県及び三重県を含めた東海3県では約9割となっております。

中央から右の円グラフでは各県ごとの利用港湾の内訳をお示ししております、特に愛知県及び岐阜県は9割以上の貨物が本港を利用しており、本港は背後圏との結びつきが非常に強いという特徴がございます。

次をごらんください。こちらでは、現状などを踏まえまして、本港が担う役割について取りまとめたものでございます。

本港は、輸入した基礎素材やエネルギーを背後のものづくり産業に供給し、そこで生産された製品などをコンテナなどの船舶で輸出するといった、ものづくり産業を物流面で支える重要な役割を担っております。今後も、自動車や航空機などのものづくり産業の発展を引き続き物流面で強力に支援していくことが重要な役割であると考えております。

次をごらんください。2、本港を取り巻く主な環境の変化でございます。

次をごらんください。こちらは、コンテナ船の大型化と貨物増加についてでございます。

左上のグラフでお示ししているとおり、欧州航路などの基幹航路では、1万個以上積載することができる10万DWT以上のコンテナ船を始めとしまして、大型船の割合が増加しております。

また、基幹航路以外の航路においては、大型コンテナ船の基幹航路への投入に伴いまして、段階的に船型が大きくなるカスケード現象によって、特に東南アジア航路では、左下のグラフでお示ししているとおり、5,000個以上積載することができる、約5万から10万DWTですが、大型船の割合が増加しております。これら大型の船舶に対応した施設の拡充が求められております。

また、右のグラフでお示ししているとおり、東南アジア航路では近年コンテナ貨物も急激に増加しており、貨物量の増加に対応した施設の拡充も求められております。

次をごらんください。こちらは、自動車専用船及びRORO船の大型化についてござ

ございます。

左のグラフでお示ししているとおり、自動車専用船は 7,000 台積みクラス以上、総トン数でいいますと 6 万トンクラスの大型船の割合が増加しております。

また、右のグラフでお示ししているとおり、産業機械などを運搬する RORO 船についても、総トン数 7 万トン以上の大型船の割合が増加しており、これら大型の船舶に対応した施設の拡充が求められております。

次のページをごらんください。こちらは、大規模災害対策の推進についてでございます。

左の図でお示ししているとおり、本港では最大で震度 6 強が想定されております。また、右の写真のように、耐震強化岸壁やフェリーは災害時において支援物資などの輸送に大きな役割を發揮しており、本港でも耐震強化岸壁の整備や BCP、事業継続計画の実効性の向上など、ハード・ソフト両面での災害対策が求められております。

次をごらんください。こちらは、旅客船の大型化についてでございます。

右下の表にお示ししているとおり、名港中央大橋を通過できない超大型の外国旅客船が寄港しております。

暫定対応として、図の黄色の破線でお示ししている金城ふ頭の西側の貨物を取り扱う岸壁で旅客船を受け入れている状況であり、対応が求められているところでございます。また、現在旅客船が寄港しているガーデンふ頭においても、右中段の表にお示ししているとおり、大型の旅客船が寄港しており、機能強化が求められているところでございます。

次をごらんください。3、港湾計画の方針についてでございます。

次をごらんください。

港湾計画の方針といたしましては、物流・産業については、コンテナ・完成自動車・バルク取扱機能の強化と安全で円滑な航路・道路体系の構築を掲げ、それぞれ機能強化の取り組みを。安全・安心については、安全・安心な港湾の構築を掲げ、災害に強い港づくりの取り組みを。交流・環境については、魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成を掲げ、交流の促進や緑地の拡充などの取り組みを、それぞれ進めていくこととしております。

次をごらんください。4、港湾の能力についてでございます。

次をごらんください。

港湾の能力については、目標年次の平成 30 年代後半におきまして、外貿取扱貨物量は 1 億 7,130 万トン、内貿取扱貨物量は 7,540 万トン、総取扱貨物量は 2 億 4,660 万トンとしております。また、外貿コンテナ取扱個数は 372 万 TEU としております。

次をごらんください。こちらは、総取扱貨物量についてお示ししております。

左のグラフでは、目標年次における総取扱貨物量、外貿取扱貨物量、内貿取扱貨物量をお示したもので、いずれも現状より増加すると見込んでおります。

右のグラフでは輸出、輸入の内訳をお示しており、輸出については、全体の約 7 割を占める完成自動車、自動車部品といった輸送機械の増加を見込んでおります。輸入につきましては、全体の約 3 割を占める LNG といった石油類の増加を見込んでおります。

次をごらんください。こちらは、外貿コンテナ取扱個数についてでございます。

左のグラフは、目標年次における外貿コンテナ取扱個数の航路別内訳をお示したもので、現状よりも増加すると見込んでおります。中でも東南アジア航路や近海航路は近年増加が著しく、東南アジア航路については目標年次で 146 万 TEU、現状の約 1.6 倍でございます。近海航路につきましては、目標年次で 122 万 TEU、現状の約 1.2 倍を見込んでいただいております。

右の円グラフは、目標年次における外貿コンテナ取扱個数 372 万 TEU の航路別の内訳をお示したものでございます。

次をごらんください。5、港湾施設の規模及び配置、港湾環境の整備及び保全についてでございます。

次をごらんください。こちらは、コンテナ取扱機能の強化についてでございます。

上段の囲みの冒頭にある丸囲みの番号は、下段の図面の吹き出しの中にある番号に該当しておりまして、また、赤字で表記しているものが今回計画となりますので、ご参照ください。

①につきまして、東南アジア航路の船舶の大型化や貨物の増加に対応するため、飛島ふ頭の東側にあります NCB コンテナターミナルにおいて、既設の水深 12m、2 バース、延長 650m の岸壁を、水深 15m、2 バース、延長 700m に増深、延伸を。また、飛島ふ頭の南コンテナターミナルにおいて、ターミナル用地を拡張するものでございます。

さらに、基幹航路の船舶の大型化に対応するため、飛島ふ頭の南側コンテナター

ミナルにおきまして、既定計画の水深 16m、1 バース、延長 250mの岸壁を 150m 延伸し、延長 400mとするものでございます。

これらによって、飛島ふ頭の東側コンテナターミナルでは、水深 15mの岸壁を連続延長で 1,400m、また飛島ふ頭の南側コンテナターミナルでは、水深 16mの岸壁を連続延長で 1,200m確保するものでございます。

②については、コンテナ貨物の増加などに対応するため、埋め立てにより飛島ふ頭に約 31ha、弥富ふ頭に約 34ha の物流用地を確保するものでございます。

③について、近海航路の貨物の増加に対応するため、鍋田ふ頭コンテナターミナルにおきまして、水深 12m、2 バース、延長 500mの岸壁を拡充するもので、これによりまして水深 12mから 14mの岸壁を連続延長で 1,450m確保するものでございます。

④につきましては、交通量の増加への対応や、埠頭間のアクセス向上を図るため、飛島ふ頭と弥富ふ頭の間新たな臨港道路を確保するものでございます。

⑤につきましては、船舶の大型化に対応するため、中航路の幅員を 350mから 400mへ拡幅、水深を 12mから 14mへ増深し、航行環境を改善するものでございます。

次をごらんください。こちらは、完成自動車、産業機械などの取扱機能の強化についてでございます。

①につきましては、完成自動車の取扱拠点は現在、民間企業のを除くと、公共埠頭では弥富ふ頭と金城ふ頭の 2カ所となっております。これを金城ふ頭に集約しさらなる効率化を図るため、既定計画の岸壁と連続した位置に水深 12m、1 バース、延長 260mの岸壁を拡充するものでございます。

②につきましては、完成自動車の保管用地などの拡充を図るため、埋め立てにより物流用地を確保するものでございます。

③については、産業機械などを取り扱う船舶の大型化への対応や、西部地区に在来貨物を取り扱う岸壁が不足しており、金城ふ頭に陸上で横持ち輸送するといった非効率が発生することもあることから、弥富ふ頭に水深 14m、1 バース、延長 340mの岸壁を拡充するものでございます。

④については、鋼材などの在来貨物を取り扱うため、同じく弥富ふ頭に水深 10m、1 バース、延長 170mの岸壁を拡充するものでございます。

次をごらんください。こちらは、安全・安心な港湾の構築についてです。

①について、緊急物資の輸送についてございまして、左側の図が、緊急物資輸送岸壁の配置図になっております。これまで緊急物資用の耐震強化岸壁の計画がなかった南部地区では横須賀ふ頭と北浜ふ頭に、西部地区では弥富ふ頭にそれぞれ1バース、金城ふ頭のフェリー岸壁も合わせ、緊急物資輸送岸壁は全体で8バースとするものでございます。

②につきましては、災害時における経済活動への影響を最小限にとどめるための、コンテナなどの幹線貨物の輸送についてございまして、右側の図が幹線貨物輸送岸壁の配置図になっております。今回、飛島ふ頭に3バース、鍋田ふ頭に2バース配置し、幹線貨物輸送岸壁は全体で10バースとするものでございます。

次をごらんください。こちらは、魅力ある交流空間の形成についてでございます。

①については、名港中央大橋を通過できない超大型の旅客船に対応するため、金城ふ頭の東側に水深11.5m、1バース、延長430mの岸壁を確保するものでございます。

②については、利用者の利便性向上や運航事業者の要請などを踏まえ、同じく金城ふ頭の東側に水深8.5m、1バース、延長270mのフェリー岸壁を確保するものでございます。

③については、旅客船の大型化に対応するため、ガーデンふ頭の水深10mの既設の岸壁を80m延伸し、延長290mにするものでございます。

次をごらんください。こちらは、良好な港湾環境の形成についてでございます。

①については、港湾空間の適正管理、海洋性レクリエーションの健全な発展を図るため、プレジャーボートの保管施設として、弥富ふ頭の埋立計画地の北側に小型栈橋5基を配置するものでございます。

②につきましては、港湾における環境負荷の軽減や生物多様性に配慮するため、弥富ふ頭の埋立計画地の一部に緑地と海浜を、北浜ふ頭、南浜ふ頭、空見ふ頭に緑地を配置するものでございます。

③につきましては、豊かな自然環境を保全し、健全な状態で将来世代に継承していくため、藤前干潟を自然的環境を保全する区域とするものでございます。

また、これらの計画に取り組むとともに、現状の自然環境の保全や生物多様性の創出にも努めていくこととしております。

次をごらんください。6、港湾計画改訂に係る環境影響評価についてござい

す。

次をごらんください。

今回計画に係る環境影響評価についてでございますが、大気質、騒音・振動、潮流・水質、地形・地質、生物・生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場の各項目について、今回計画が周辺環境に与える影響について検討した結果、各項目の変化や影響は小さいことから、その影響は軽微であると判断しております。

なお、今回計画の実施に当たりましては、工法、工期などについて詳細に検討し、十分な監視体制のもと、環境保全について配慮しながら行っていくものでございます。

次をごらんください。最後に、今後の予定についてでございます。

次をごらんください。

本計画（案）につきましては、答申をいただいた後、国土交通大臣に送付いたします。その後、国土交通大臣から国土交通省交通政策審議会港湾分科会に諮問し、答申後、本組合に通知がございましたら、速やかに本組合公報にて公示する予定としております。

計画変更の背景や概要は以上でございます。

恐れ入りますが、続きまして、お手元に配付しております名古屋港港湾計画書（案）についてご説明させていただきますので、そちらをごらんください。

まず、港湾計画書（案）の表紙をめくっていただきますと、前回平成12年改訂以降の計画変更の状況について記載しております。

そして、1枚めくっていただきますと、次が目次となっております。

目次をめくっていただきまして、1ページから5ページにかけては、港湾計画の方針を記載しているところでございます。

次の6ページには、港湾の能力を記載してございます。

7ページからは港湾施設の規模及び配置を記載しており、7ページから11ページにかけて公共埠頭計画としてコンテナ及び在来ふ頭の計画を、次の12ページにはフェリー埠頭計画、13ページから14ページには旅客船埠頭計画、15ページには木材取扱施設計画、そして16ページには専用埠頭計画、次の17ページから22ページには水域施設計画、その次の23ページから25ページには小型船だまり計画、26ページから27ページには臨港交通施設計画を記載しております。

次の 28 ページからは港湾の環境の整備及び保全を記載しており、28 ページには自然的環境を保全する区域と廃棄物処理計画を、次の 29 ページから 30 ページには港湾環境整備施設計画を記載しております。

続きまして、31 ページからは土地造成及び土地利用計画を記載しており、31 ページに土地造成計画、32 ページに土地利用計画、33 ページには海浜計画を記載しております。

次の 34 ページからは港湾の効率的な運営に関する事項を記載しており、34 ページに効率的な運営を特に促進する区域を、35 ページには臨海部物流拠点の形成を図る区域を記載しております。

36 ページからは、その他重要事項を記載しておりまして、36 ページから 37 ページには国際海上輸送網また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を、次の 38 ページから 41 ページにかけては大規模地震対策施設計画、次の 42 ページには港湾施設の利用を記載しております。

ここまでが先ほど A4 判の資料でご説明を差し上げた内容となっております。

次に、ページの中ほどでございますけれども、その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項として、3 点記載しております。

1 点目は、ポートアイランドを将来の大水深岸壁などのための開発空間として留保すること。2 点目が、今回の土地造成計画については、浚渫土砂を活用していくことが記載してあります。43 ページには、3 点目といたしまして、平成 23 年度に選定されました国際バルク戦略港湾について、今回さらなる船舶の大型化に対応した係留施設の確保、航路などの増深について、計画への位置づけに至っていない中、引き続き早期の具体化を目指し、調整が整い次第必要な手続を進めてまいりたいことを記載しております。

以上が港湾計画書（案）の説明でございます。

なお、各種計画の位置や規模などをお示しいたしました港湾計画図（案）、そして基礎的な資料を取りまとめた港湾計画資料（その 1）（案）、環境への影響を検討した資料を取りまとめた港湾計画資料（その 2）（案）は、いずれも計画書を補足する資料となっておりますので、ここでの説明は割愛させていただきますが、あわせてご確認いただければと存じます。

最後になりますが、今回の計画が実現した状況を描いたイメージパースを 3 点ご

紹介させていただきますので、スクリーンをごらんいただきたいと思います。

1 点目が、金城ふ頭でございます。

次に、2 点目といたしまして、飛島ふ頭でございます。

そして、3 点目でございますが、弥富・鍋田ふ頭でございます。

以上、大変長くなりましたが、これで説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○河村会長　　ありがとうございました。

ただいまご説明のありました本件につきまして、ご質問またはご意見がありましたら、どうぞご発言ください。いいですか。

どうぞ。

○高橋委員　　今の計画、非常に結構だと思うんですけども、要するに今の飛島ふ頭も、あれは昭和 47 年 12 月にできたわけでありまして、今から 43 年も前の岸壁ということで非常に陳腐化しているわけですね、特に NCB ですけども。

そういうことで、今度増深して、岸壁も耐震岸壁にし、またクレーンもせいぜい 22 とか 24 列可能なクレーンにするということで、もっと具体的にもっと早くアクションを起こすということが必要じゃないかと。もちろんこうやって書類を出せば、本省のほうでオーケーということであれば予算もつく、いずれはつくと思いますけれども。昨今非常に船が大型化しておりますから、そういう意味で、航路の増深を含めて、早く NCB もしくは飛島東側の整備を望むということが第 1 点であります。

それと、金城ふ頭も、今度車の関係で、スペースが非常に足りないものですから、みんな取り合いをやっているわけでありまして、そこにレゴランドが来るとかいろんなことがありますから、そういうことで車の作業に支障ないように、これもなるべく早く、調査費だけじゃなくて、来年から埋め立てにかかると思いますけれども、根元の部分と含めて早急にやっぱりスペース、地面を確保してほしいということがあります。

それと、戻りますけれども、航路筋をやっぱり 17m か 18m は確保するようにしてほしいということが望みであります。なるべく早く実現するようにぜひお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

○河村会長　　どうぞ。

○岡本委員　ご指名をいただきました、名古屋港管理組合議会の議長を仰せつかっております岡本でございます。

今、高橋委員さんからも、本計画の早期実現に向けてぜひとも頑張ってもらいたいという強い熱意を感じさせていただきました。その中で、この計画が平成12年ということで、前港湾計画の改訂、平成12年の改訂から今回更に15年ぶりの改訂ということでございます。今日まで学識経験者、そして港湾利用者、経済団体、関係行政機関等、大変多くの関係者の皆様でご協議をいただいて取りまとめられた計画であると聞いております。

そんな中で、名古屋港が引き続き中部地域のものづくり産業と県民市民の暮らしをしっかりと支えるとともに、地域のさらなる活性化のため果たす役割はますます重要であると思われまふ。時代の要請に的確に答えるとともに、名古屋港のさらなる発展のために、名古屋港管理組合議会としても計画実現に向けてしっかりと支援してまいりますので、引き続き港湾利用者の皆さん、そして県民市民のご意見を聞きながらしっかりと取り組んでいただきたいと思います、こんなことでご意見として申し上げます。

よろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

○河村会長　はい。

○小和田委員　小和田と申します。

15年ぶりに名古屋港の新たな全体計画がこのようにできたわけでありまふが、今日配付していただいておりますこの分厚い資料を拝見しただけでも、いかに長期間、また詳細な検討が加えられてこの計画策定にたどり着いたということがよくわかるわけでございます。また同時に、私から見まふと、内容的にも非常に立派な計画がこのたびできたということで、管理組合の皆様方のご苦勞に本当に敬意を表する次第でございます。

この上は、本計画の推進と実現に、本日は名古屋港の最高責任者であります知事と市長とおみえになつておられますけれども、ぜひ全力で取り組んでいただきたいと思います、これは要望でございます。よろしく願いいたします。

1点だけ意見を申し上げたいと思ひます。

このように立派な計画ができたわけですが、できた瞬間にこのような、今から申し上げるようなことを言うのもいささかあれかとも思ひながら申し上げますけれど

も、名古屋港の場合には、我が国経済の動向とか、あるいは中部圏の経済の動向、さらには名古屋港を利用しているさまざまな企業、名古屋港に立地しているさまざまな企業の動向といったものに今後も常に高いアンテナを張っていただきまして、新たな名古屋港に関するニーズ、あるいは今考えておりますニーズの変化といったことについて、いつでも柔軟に計画変更ができるんだという姿勢を堅持していただきたいと思います。

せっかく長い間の努力でこのような立派な計画をつくったわけではあります、やはり港をめぐる環境の変化というのは今後もさまざまなことが予想されるわけでありましょうから、そういった時点では適宜適切に、柔軟に計画変更をしてほしいというお願いでございます。

以上です。

○河村会長 当局、答弁ええですか。

○恵飛須企画調整室長 ありがとうございます。お三人の委員の先生からご意見をいただきました。

まず、飛島ふ頭の東側につきまして、古い、老朽化しているので早くということでご意見いただきました。私どもも、積極的に東側のターミナル機能の強化拡充に向けて取り組んでいきたいと思っております。

さらに、金城ふ頭につきましても、今年度から事業採択をいただきましたので、ここも引き続きしっかりと、早期実現できるように、予算の確保も含めて、取り組みを進めてまいりたいと考えているところでございます。

それから、航路のお話もいただきました。私どもも、今回コンテナ機能の強化ということでは、3カ所のコンテナターミナルにおいて連続バースを確保することや、中航路の増深とか拡幅も位置づけてやってきておりますが、水深につきましても、安全面といった点からも入港船の受け入れの基準となる重要な要素であるとも考えておりまして、今後も船舶の大型化に注視してまいるとともに、関係者の皆さん方との調整を進めて、利用者の皆様方から必要とされる規模を確保できるようにしっかり取り組んでいきたいと考えております。

それから、今回改訂の案をつくるに当たりまして、大変多くの方々にご協力いただきまして、企業ヒアリングも行ったたりしながら検討を進めてまいりました。また、平成25年にパブリックコメントも実施させていただきました。物流・産業、それか

ら安全・安心、交流・環境、こういった各分野におきまして大変多くのご意見をいただいたところでございます。

港湾計画改訂の作業、先ほど来お話ありましたけれども、15年ぶりということですが、この検討を通じまして、名古屋港の果たす役割とか期待の大きさを再認識して、私どもこれからしっかり取り組んでいこうと考えているところでございます。

最後に、社会情勢の変化とか利用者のニーズ、これは時々刻々変わっていくものとも認識しております。おおむね10年先の計画ということで今回見直しをさせていただきましたが、随時私どもも利用者の方々の声を受けとめながら的確に対応してまいりたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

○河村会長 そのほかにござひませんか。

それでは、本件につきましては管理者の諮問案を適当と認めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

ありがとうございます。それでは、原案のとおり答申することに決定いたします。

以上をもちまして審議は終了いたしました。

会議の終了に当たり、管理者からご挨拶をお願ひいたします。

〔管理者あいさつ〕

○大村管理者 会議の終了に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、慎重なご審議をいただき、心から感謝申し上げます。

本日ご審議いただきました名古屋港港湾計画につきましては、早期にその実現を図り、本港の着実な発展を目指してまいります。

委員の皆様方には、今後とも格別のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、お礼のご挨拶とさせていただきます。

何とぞ今後ともよろしくお願ひいたします。本日はありがとうございました。

〔会長閉会あいさつ〕

○河村会長 ありがとうございます。

会議の終了に当たりまして、私からもご挨拶を申し上げます。

本日は、ご熱心な審議を賜りまことにありがとうございました。皆様方のご協力により適切な答申ができますことを心からお礼申し上げます。

これもちまして、名古屋港審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

会議録署名者 会 長 河 村 たかし

委 員 鈴 木 淳 雄

委 員 長谷川 桂 子