平成 26 年 10 月 名古屋港審議会会議録

1　開催日時　　平成 26 年 10 月 6 日（月）　午後 3 時 59 分～午後 4 時 47 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	大　村　秀　章	（愛知県知事）
	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）
	小和田　　亮	（港湾空港技術振興会会長）
	河　上　洋　右	（名古屋税関長）
	久　野　時　男	（飛島村長）
	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）
	小　澤　敏　也	（名古屋海運協会会長）
	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）
	澤　田　丸四郎	（名古屋港管理組合議会議長）
	白　石　好　孝	（東海倉庫協会会長）
	杉　浦　健　二	（愛知県環境部長）
	瀬　木　吉　治	（東海地区港湾労働組合連絡協議会事務局長）
	髙　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准教授）
	西　村　幸　久	（名古屋市環境局長）
	野　俣　光　孝	（中部運輸局長）
	長谷川　桂　子	（弁護士）
	長谷川　秀　巳	（名古屋港長）
	服　部　彰　文	（弥富市長）
	平　井　雄　二	（愛知県建設部長）
	嶺　木　昌　行	（名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会長）
	森　本　雷　行	（全日本海員組合名古屋市部長）
	八　木　嘉　幸	（伊勢湾海難防止協会会長）

八　鍬　　隆　　（中部地方整備局長）

（委任状提出）

岡　谷　篤　一　　（名古屋商工会議所会頭）

鈴　木　淳　雄　　（東海市長）

中　川　貴　元　　（名古屋港管理組合議会副議長）

宮　島　壽　男　　（知多市長）

村　本　准　一　　（名古屋南部臨海企業連絡協議会会長）

（名古屋港管理組合出席者）

管理者	河　村　たかし
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）	永　田　　清
企画調整室長	錦　見　桂　司
総務部長	森　　俊　裕
港営部長	中　山　武　彦
建設部長	惠飛須　　朗
企画調整室総合調整担当理事	北　山　　斉
企画調整室次長	村　上　耕　一
企画調整室政策推進担当参事	足　立　真　宏
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・柴垣調整担当課長　　定刻にはまだ少しございますけれども、皆さんおそろいでございますので、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柴垣でございます。よろしくお願いいたします。

本来でございました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いております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たいと思います。よろしくお願いいたします。

なお、ご発言の際には、お名前をお願いできましたら幸いでございます。

また、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、会長が務めることに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、早速ではございますが、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］

○大村会長　　皆様、こんにちは。会長を務めております愛知県知事の大村でございます。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を賜りまして、厚く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一部変更について」でございます。よろしくご審議の上、適切なご議決を賜りますようお願い申し上げまして、開会のご挨拶とさせていただきます。何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、以降、会議を進めてまいりますが、座ってやらせていただきたいと思います。

初めに、名古屋港管理組合管理者からご挨拶を願います。

［管理者あいさつ］

○河村管理者　　皆さん、名古屋までというか。ここの前の通りは本町通でございまして、江戸時代のメインロードでございまして、冒頭、せっかくですから。昔、山車まつりはここを通ったわけでございます。本当の名古屋まつりはですね。今度は、名古屋まつりのときは前見たらここを通りますので、ぜひお時間がございましたらおいでいただいて。江戸時代の名古屋を一発取り戻そうということをやっておりますので、よろしくお願いします。

それでは、審議会の開催に当たりまして、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、厚く御礼を申し上げます。

さて、平成26年上半期の名古屋港の港勢ですが、総取扱貨物量は1億517万トンと、昨年に比べ 2.1 パーセントの増加となりました。また、コンテナ貨物につきましては135万個と、前年に比べ2.9パーセントの増加となっております。

平成25年の貿易額につきましても16兆3,103億円と、４年連続日本一となり、特に輸出額におきましては、日本の貿易収支が11兆円を上回る赤字となる中、およそ５兆 8,000 億円もの黒字を稼いでおります。中でも完成自動車の取り扱いは、金額、台数ともに日本一の地位にあり、日本経済を力強く支えています。

こうした中、本港は、コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車も含めた国際総合港湾として、我が国の経済や産業の成長を牽引する「国際産業ハブ港」の実現を目指しております。

コンテナターミナルや完成自動車取扱機能の強化、効率性の向上を図るとともに、航路・貨物誘致に向けたポートセールスの推進、アクセスの向上のための鍋田ふ頭進入道路の早期完成など、産業・港湾関係者が活動しやすい環境づくりに努めてまいります。

また、民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化につきましては、名古屋港埠頭株式会社が先月９日付で国土交通大臣に対し特例港湾運営会社の指定申請を行うなど、本港のさらなる国際競争力強化に努めています。

一方、本港の防災対策についてでございますが、国による南海トラフ巨大地震の最新の知見に基づき、愛知県及び名古屋市は南海トラフで発生するおそれのある地震・津波による被害想定をそれぞれ公表するとともに、地域防災計画の見直しを行

いました。これを踏まえ、本組合では、ハード・ソフト両面から防災・減災対策の確実な実施に取り組んでまいります。

まずハード面の対策ですが、高潮防波堤の沈下・耐津波対策が昨年３月より事業着手され、海上部区間は平成 26 年度末におおむね完成、また陸上部区間も含めた全体につきましては平成 27 年度に完成の予定となっております。また、防潮壁の液状化対策、中川運河通船門、堀川口防潮水門の補強対策なども実施しているところでございます。

ソフト面の対策としましては、防災計画の抜本的な見直しを行うとともに、港湾内における津波避難対策、発災後の港湾機能の早期復旧を目指した港湾機能継続計画の策定などを鋭意進めております。

加えて、人々に親しまれる港づくりにつきましても、民間活力によるにぎわいの創出を目指すガーデンふ頭において、東地区での再開発を図るため、公募の準備を開始しており、平成 27 年３月を目途として民間事業者の選定をしてまいりたいと考えております。

同じくガーデンふ頭に立地する名古屋港水族館では、サンゴ礁大水槽のリニューアル工事を行うとともに展示の充実に努め、地域に愛される水族館としての取り組みを進めてまいりたいと考えております。

また、金城ふ頭において名古屋市が進めておりますレゴランド開発構想につきましては、本組合といたしましても、物流機能との調和を図りつつ、関係者との調整を進めてまいります。

今後とも、港湾利用者や地域の要請に的確に対応し、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る所存でございますので、委員の皆様の一層のご支援、ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

本日諮問させていただきましたのは、「名古屋港港湾計画の一部変更について」でございまして、完成自動車輸送の効率化を図るとともに、航空機産業の用地拡充を図るものでございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

以上でございます。

○大村会長　　ありがとうございました。

［委員出席状況報告］

○大村会長　　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

を願います。

○事務局・柴垣調整担当課長　　それでは、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。

［会議録署名者の指名］

○大村会長　　続きまして、本日の会議録署名者でございますが、白石委員と河上委員を指名させていただきますので、よろしくお願いいたします。

［審議］

○大村会長　　それでは、早速審議に入ります。

「名古屋港港湾計画の一部変更について」、説明を願います。

○錦見企画調整室長　　名古屋港管理組合企画調整室長の錦見と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、名古屋港港湾計画の一部変更（案）についてご説明させていただきたいと存じます。

お手元には A4 の縦の白い冊子を配付させていただいております。「名古屋港港湾計画書（案）」及び「名古屋港港湾計画資料（案）」の２冊でございますが、このご紹介は後ほどさせていただくことといたしまして、もう１冊お手元に、今回の計画変更の概要についてということで、本港の現況や計画変更の背景なども含めてカラー刷りの冊子に簡単にまとめておりますので、こちらに基づいてご説明させていただきたいと存じます。また、配付資料と同じ内容の前面スクリーンもご参照いただければと存じます。

それでは、失礼して、着席にてご説明させていただきます。

表紙をはねていただきますと、今回の一部変更のポイントは２点ございます。

一つ目は、日本経済を牽引する中部圏の自動車産業を物流面で支えるため、金城ふ頭において完成自動車輸送の効率化を図るというものでございます。２点目は、航空機産業の生産機能の増強に対応するため、弥富ふ頭において産業用地を拡充するものでございます。

下の図は今回計画の位置図で、変更は、名古屋港のほぼ中央、名古屋市所在の金城ふ頭と西部地区、弥富市の弥富ふ頭の２カ所でございます。

次のページをお開きください。

１点目の変更内容である完成自動車輸送の効率化に関する計画について、本港における完成自動車物流の現況についてまとめています。

本港の背後、中部地域には数多く自動車関連産業が立地し、そこで生産された製品の多くが本港から積み出されております。

左のグラフは、名古屋、横浜、神戸、東京及び大阪港のいわゆる五大港における平成 25 年の外貿貨物取扱量についての比較で、本港は約１億 4,100 万トンを取り扱い、14 年連続して全国第 1 位を記録しています。

また、右の円グラフは、本港の平成 25 年の外貿取扱貨物のうち、輸出について品目別の割合を表にしたもので、その半分以上を完成自動車が占めているところでございます。

次の６ページ、７ページをごらんください。

このグラフは、完成自動車を取り扱う我が国の上位５港の輸出台数について比較したもので、本港は、平成 25 年には約 147 万台を輸出し、35 年連続して日本一を記録しております。このように本港は我が国の経済を支えるものづくり中部地域の基幹的産業である自動車産業の製品、中でも完成自動車輸出の一大拠点となっているところです。

７ページは、本港における完成自動車輸出拠点で、現在港内に３拠点ございます。このうち黄色の部分、民間企業の積み出し拠点であります新宝ふ頭で約 100 万台、公共埠頭は赤色で表示しておりますが、40 万台の取り扱いのある金城ふ頭と約 10 万台取り扱いのある弥富ふ頭がございます。

各メーカーの完成自動車を混載する場合など、混ぜ合わせて輸送する場合は、この３拠点の間を自動車専用船が移動して積みおろしが行われるなど、輸送拠点の分散が不効率で輸送コスト増加の一因となっている部分もございます。このため、さらなる効率化を図るということから、弥富ふ頭から金城ふ頭へ輸送拠点の集約・拠点化が求められているところでございます。

次の８ページをごらんください。自動車専用船の大型化の状況です。

スケールメリットによる輸送コスト削減のため、自動車専用船も年々大型化して

きており、本港の公共埠頭に接岸する船舶の推移を見ますと、貨物満載の場合に水深 12 メートルを必要とするおおむね 6,000 台積載可能な６万トン以上の大型船の占める割合は、平成 15 年には全体の約２パーセントであったものが、平成 25 年には約 24 パーセントと増加している状況です。

一方、現在、これを取り扱う岸壁はその多くが水深 10 メートルとなっており、船舶の中には水深不足により喫水調整を余儀なくされているケースもあり、大型の自動車専用船が満載で接岸、荷役のできる水深 12 メートルの岸壁整備が必要となっているところでございます。

次の９ページは、本港における緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁について示したものでございます。

黒い丸で示します内港部の大江ふ頭に１バース、潮凪ふ頭に２バースの合計３バース、これが既設の岸壁でございまして、赤い丸で示すガーデンふ頭に１バース、稲永ふ頭に２バース計画の岸壁がございます。

東日本大震災を受け、災害時の港湾の重要性がこれまで以上に認識される中、災害支援物資を輸送する大型船への対応や、高速道路を活用した広域への輸送なども考慮すると、現在耐震強化岸壁がない金城ふ頭に大規模災害時の緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の確保が必要とされているところでございます。

次のページをごらんください。

以上のことを踏まえ、今回の計画の背景をまとめますと、まず、公共埠頭において完成自動車を取り扱う拠点が分散していることから、完成自動車輸送のさらなる効率化を図るため、弥富ふ頭から金城ふ頭へ完成自動車取扱機能の集約・拠点化が求められていること。２点目は、自動車専用船が年々大型化し、隻数も増加傾向であることから、大型の自動車専用船に対応した岸壁の確保が急務となっていること。３点目は、災害時の緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の確保が必要になっていることでございます。

これらを受け、完成自動車取扱機能の集約・拠点化、自動車専用船大型化への対応及び耐震強化岸壁の確保を対応方針といたしました。

12 ページをごらんください。金城ふ頭の今回の計画の概要です。次のページの「今回計画における変更箇所図」もごらんいただきながらご説明させていただきます。

完成自動車取扱機能の集約・拠点化、自動車専用船の大型化への対応及び耐震強

化岸壁の確保の方針に対しまして、右側の計画図の下に表示しておりますが、金城の１・２突間に埠頭用地 6.8 ヘクタールの新規埋め立てを計画することとあわせ、水深 12 メートル、延長 260 メートルの緊急物資輸送に対応可能な耐震強化岸壁を計画するものです。

また、その西側にあります現状水深 10 メートル、延長 200 メートルの 84 号岸壁を、水深 12 メートル、延長 260 メートルに変更し、これらの岸壁に対応した泊地をそれぞれ 1.4 ヘクタール、1.8 ヘクタール及び航路泊地 31.6 ヘクタールを計画するものでございます。なお、これに伴いまして、金城ふ頭南船だまり計画は削除することといたします。

次の 15 ページをごらんください。続いて、航空機産業の生産機能増強への対応についてでございます。

ご存じのとおり、中部地域は今後大きな成長が見込まれております航空宇宙産業の集積地でもあり、その中でも港湾は工場で生産した大型の製品を輸送することに適していることから、本港には、図に示しておりますとおり我が国の大手機体メーカーの主要な工場が複数立地、操業しております。

16 ページをお開きください。

現在、港内で加工、組み立てられた主翼や胴体などの航空機材は、コンテナ船による海上輸送のほか、港に近接する地理的優位性などから、工場から中部国際空港（セントレア）にバージによって海上輸送され、そこから海外の航空機メーカーに空輸されるなど、本港に立地することでシーアンドエアーによる輸送が可能となり、輸送コストの削減と輸送時間の短縮が図られております。

17 ページ左の図は、港内に立地する大手機体メーカーも含め、国内の主要な大手機体メーカーによる最新鋭旅客機ボーイング 787 型機の主翼や胴体などの生産分担の状況をあらわしたものです。

現在、この機種の増産計画が具体化されており、弥富ふ頭に立地する大手機体メーカーにおいてもその対応を進めているところですが、既存の工場敷地では対応が困難なため、これに隣接する工場用地の拡充要請がございます。

次のページをごらんください。

先ほどの金城ふ頭への完成自動車取扱機能の集約・拠点化と、弥富ふ頭の大手機体メーカーの増産計画への対応の必要性などの背景を考慮し、今回の計画変更は、

金城ふ頭に完成自動車取扱機能を集約・拠点化するため、弥富ふ頭における完成自動車輸送に対応した岸壁、埠頭用地の既定計画の見直しが必要であること。２点目は、本港に立地する航空機関連企業から旅客機増産に対応するため工場用地の拡充が求められていることを受け、完成自動車取扱機能の見直し及び工業用地の拡充をその対応方針といたしました。

次の 20 ページ、21 ページをお開きください。弥富ふ頭の今回計画の概要でございます。21 ページの変更箇所図もごらんいただきながらご説明させていただきます。

完成自動車取扱機能の見直し及び工業用地の拡充として、既定計画である水深 11 メートル、延長 380 メートル、２バース及びその前面泊地 10.8 ヘクタールを削除いたします。また、岸壁背後の埠頭用地及び交通機能用地の土地利用計画を見直し、工業用地 7.8 ヘクタールに変更するものでございます。

続いて、これらの計画変更に対する環境影響評価についてですが、23 ページをごらんください。

今回計画による環境への影響につきましては、項目ごとに検討を行っております。

まず、大気質については、公共埠頭計画及び土地利用計画の変更に伴い排出される大気汚染物質の変化。騒音・振動については、同様に公共埠頭計画及び土地利用計画の変更に伴い発生する自動車交通量の変化。水質については、埋め立てや浚渫による地形改変に伴う水質の変化。生物については、埋め立てや浚渫による地形改変の規模及び今回計画が大気質、騒音・振動及び水質に与える生息環境の変化を、それぞれの項目について周辺の環境に与える影響を詳細に検討した結果、表に記載のとおり各項目の変化は小さいことから、その影響は軽微であると考えられます。

最後に、一部変更の今後のスケジュールについてでございます。

本計画案について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、11 月 14 日に開催が予定されております国土交通省交通政策審議会港湾分科会に国土交通大臣から諮問、答申の後、本組合に通知がございましたら、速やかに名古屋港管理組合公報にて公示する予定となっております。

計画変更の背景や計画変更の概要などは以上でございますが、恐れ入りますが、続けて、お手元に配付しております白の縦型の冊子「名古屋港港湾計画書（案)」及び「名古屋港港湾計画資料（案)」についてご案内させていただきたいと思います。

まず、港湾計画書（案）をご用意願います。

表紙をめくっていただきますと、現行計画は、平成12年の全面改訂以降、状況変化に対応して一部変更などを行っており、その経過について２ページにわたって記載しております。

次に、目次をはねていただきますと、まず１ページには、先ほどご説明させていただきました各地区のそれぞれの変更理由と変更する計画を。２ページ以降には、各計画の変更内容として、公共埠頭計画としての岸壁に関する計画、次に水域施設計画として泊地及び航路泊地に関する計画。次の４ページ、５ページには、小型船だまり計画及び臨港交通施設計画として道路に関する計画。さらに６ページには、土地造成及び土地利用計画として、対象地区の土地造成及び土地利用計画変更について表にまとめており、７ページには、その他重要事項として耐震強化岸壁に関する計画を、所定の様式に基づきそれぞれ掲載しております。また、８ページ以降は、計画変更箇所の位置図、９ページと10ページには、それぞれ変更後の金城地区と西部地区の港湾計画図を掲載いたしております。

港湾計画の資料についての冊子を少しご説明させていただきたいと思います。

これは先ほどの計画書の参考資料ということで、変更理由のほか、２ページ目から５ページ目にわたりまして、施設計画に関する資料として各地区の計画の必要性やその規模、配置の考え方、並びに対象船舶及び操船例図など、より詳しい説明、図を掲載いたしております。また、６ページから９ページは、土地造成及び土地利用計画に関する資料、10 ページ以降には、その他重要事項として、大規模地震対策施設計画を初め、土地の造成による法線の変化を示した新旧法線対照図、12 ページに環境の保全に関する資料、最後の13ページには、本日の審議会の委員名簿も記載いたしております。

以上が参考資料であります内容でございますので、これを十分参考にしていただいて、ご審議を賜りたいと存じます。

以上で資料の説明は終わらせていただきます。

○大村会長　　ありがとうございました。

ただいま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、ご発言をいただきたいと思います。いかがでございましょうか。

どうぞ。

○小和田委員　　今日ご説明、ご提案のありました金城ふ頭と弥富ふ頭の計画、それ自体

については異議がありませんが、関連して一つだけお尋ねしたいことがございます。

それは、金城ふ頭の自動車対応あるいは地震対策関係の諸施設の整備についてですが、事業は非常に重要であり、かつ緊急性も高いものと考えておりますので、わかる範囲で結構ですから、金城ふ頭の今回提案されました計画内容の事業化についてのスケジュール、およそいつごろまでに全てできるとか、この辺までできるとかいったことについてちょっとご説明いただければと思います。

○大村会長　　どうぞ。

○錦見企画調整室長　　お答えいたします。

今委員ご指摘のとおり、完成自動車のプロジェクトとして、非常に大規模なプロジェクトになっております。事業化のスケジュールといたしましては、来年度の、平成27年度の新規事業として国に要求させていただいております。この予算が認めていただくことになれば、まずは先ほどの西側の84番岸壁から現地に着手してまいりたい。全体としては、土地造成を伴う大規模なプロジェクトでございますので、いろいろとアセスメントとか手続もございます。最短でも全体の完成は約7年間程度必要になるだろうと考えております。

どちらにいたしましても非常に重要な、それも緊急性を要する計画と思っておりますので、着実な整備が図られるように取り組んでまいりたいと考えております。

○小和田委員　　私だけ発言して恐縮ですが、この発言でやめます。

ただいまご説明していただきました、あるいは本日上程していただきましたこの計画は、重要でかつ緊急性が高いということは先ほども申し上げたとおりでありますが、加えて、たしか前回の審議会の審議事項だったかと思いますが、北浜ふ頭におけるバルク貨物ターミナルの整備事業も今後やるべき事業としてありますし、さらに、最も重要とも言うべき大規模地震・津波対策あるいは高潮対策、こういった関連事業など、今後名古屋港でやるべき事業は緊急性も高く、かつ恐らく規模も相当大きいものがめじろ押しなんだろうと思います。

他方、東西の主要港、私の知識、調査の範囲で見てみますと、東京、横浜、神戸、大阪におきましてはそれぞれ、国際戦略港湾と位置づけられた中でおおむね順調な整備が進んでいるようでございます。貨物量も我が国1位、貿易輸出入、貿易金額その差と言うべきでしょうけれども、断トツで我が国一、その他日本一の要素をたくさん持っておられる名古屋港ですので、万が一にもこういった東西の主要港に予

算面などでおくれをとることがないように、港湾管理者さん、あるいはこれを構成しておられます愛知県、名古屋市さん、関係者の予算上の対応といったことについても、これはお願いベースでございますけれども、ぜひよろしくお願いしたいと思います。要望です。

○錦見企画調整室長　　ご意見いただきましたとおり、名古屋港は物流面、防災面、しっかり対応していく必要があるだろうと思っております。ご指摘の数々のプロジェクトですね、非常に大規模な予算が必要だということで、それぞれ名古屋港が役割をしっかりと果たしていくためには、その予算確保というものに十分意を用いて実施していきたい。

ただ、当然ながらこれだけのプロジェクトを一括してやるとなると非常に大きな予算が要るということの中では、事業の優先度などもしっかり勘案しながら、関係者と必要な事業をしっかり進めてまいりたいと思っております。

○大村会長　　ありがとうございました。関係のみんなでしっかり頑張っていくということだと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。ほかに。

髙橋委員、どうぞ。

○髙橋委員　　髙橋でございます。

今の小和田さんと同じようなことになるかもしれませんけど、いずれにしても非常に緊急性があるということを我々非常に感じておりまして。例えば今錦見さん「7年先」とか言ったけど、そのころ我々いないかもしれないし、なるべく早くですね。環境アセスとかいろいろ言いますけれども、そんなのもなるべく早くやって。

現実にまず地面が足りないといいますかねスペースが足りない、それで今取り合いになっているわけでありますから、そういうものを早く解決しないとですね、ここに 150 万とか 160 万台と書いてありますけれども、これはいわゆる新車のベースであってですね、実際には一部は韓国から新車が来て積みかえして持っていくとか、それから中古車が相当出ているとか、そういうのを勘定するととても、その入れ出しを考えますとこのスペースで非常に今苦労しているわけです。

ですから、そういう現実を前にして、少しでもそのスペースができないかということで我々日夜苦慮しているわけでありますけれども、レゴランドさんとか、そういうのが来るのも結構ですけど、ああいうのが来るときも、我々はですねやっぱり日常業務に差し支えない範囲にやってほしいということを相当強く申し上げたわけ

でありますけれども、そういうことは置いておいてですね、どんどん働く場所が奪われているということでは、日本一の座がこれからも保てないんじゃないかと非常に危惧するわけであります。

そういうことで非常に、緊急性ということをベースにですね、これは国交省だけではなくて、環境アセスとかそういうことになると周りの諸団体のご協力もないとできないわけでありますから、そういう面で大村知事の政治力とか河村市長の政治力に大いに期待するわけでありますけれども、それはやっぱり経済的な問題よりも政治的な問題が非常に強いんじゃないかと我々感じるわけでありますから、それは名古屋港だけじゃなくてオールジャパン、または日本が発展するということは世界も発展するという確信があるわけでありますから、そういう意味でなるべく早くやってほしいということが一番の問題であります。

それと、さっきバルクのことも出ましたしコンテナのことも出ましたけれども、やっぱりコンテナ戦略港湾につきまして非常に、我々見ていて多少おくれているんじゃないかと。確かに計画的にはですね、鍋田の第３バースができてやれやれと、それからコンテナもちょっと頭打ちのところがあってですね、何とか今転がしているわけでありますけれども。やっぱり NCB の 12 メートルの岸壁の問題とかを考えると早く。18 メートルはちょっと無理にしてもですね、やっぱり 16 メートル、もしくは 22 列の対応ガントリークレーンとか。やっぱり大きな船が来ても。もちろんこれは一種のショーウィンドウみたいなものでありますから、全岸壁がそうである必要は全くないわけでありますけれども、いずれにしても、そういう新しい船に対応できるハードだけでもつくっておかないと、船の計画にも乗らなくなっちゃう心配があるわけであります。

先ほど東西の非常に大きな予算がついて着々と進んでいるということに対して、我々としてはやっぱり南海トラフの問題からの対応、地震対応、危機対応ということから、強靱化という切り口でぜひ予算獲得とか新しい計画、もしくは耐震岸壁の造成ということを強力に進めていただきたい。しかも時間的にはもう切羽詰っているわけでありますから、そういうことを十分認識した上で、官民挙げてそういう運動をさせていただければありがたいと思っているわけであります。

簡単でありますけれども、意見というか要望というか、そういうことでよろしくお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

○大村会長　　ありがとうございました。

何かありますか。どうぞ。

○錦見企画調整室長　　今ご指摘がございましたとおり、モータープールですけれども、金城ふ頭だけでは足らないという状態で、その近辺にも点在している状況でございます。ですから、新たなモータープールの確保については早期実現に向けてしっかり取り組んでまいりたい。引き続き自動車メーカーさんや船会社さん、港運さんの方々、それぞれのニーズをしっかり把握しながら、利便性の高い港づくりに努めてまいりたいと考えております。

コンテナ機能の強化に関してですけれども、当面、先ほど市長の挨拶にもございましたが、名古屋港埠頭株式会社が名古屋港での特例の港湾運営会社の申請を行ったということで、新たな一歩を踏み出したところでございます。

近年の大型船の入港に関しましても、なかなかハードがご指摘のようについていっていないところもありますが、一応ソフト対策でそういう大型船も受け入れるような対応も図らせていただいているところでございます。ただし、これから先のコンテナの将来計画、今ご指摘ございましたが、ハードも非常に重要なものと思っております。この辺は新たな運営会社や利用者の皆さんの意見を伺いながら、今後進めてまいります港湾計画の改訂の中でしっかり取り組んでまいりたい、なおかつその実現を早期に図ってまいりたいと思っておりますので、ぜひ皆様のご支援のほどをよろしくお願い申し上げたいと思っております。

○大村会長　　これもあわせましてね、みんなで挙げて頑張っていくということでございますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

ほかに。

どうぞ。

○服部委員　　名古屋港の構成自治体の一つでございます弥富市の服部でございます。

今日は、名古屋港港湾計画の一部変更ということで説明をいただいたわけでございます。

先ほど河村市長から貿易収支が６兆円の黒字であるという形で、勢いづく名古屋港であるわけでございますけれども、今までは自動車産業がその牽引者となっておるわけでございますけれども、一昨年、大村知事から、この名古屋港の背後におけ

る航空宇宙産業のクラスター形成特区という形で特区構想をつくっていただいたわけでございます。

そうした形の中において、次の世代におけるいわゆるものづくり愛知、あるいはその背後における産業として航空宇宙産業ということが欠かせないと思っているわけでございます。

そうした形の中で、今回、弥富ふ頭が新たにそういった産業の一つのスペースとして再活用していただけることに対しては、大変賛同をさせていただくわけでございます。

今、航空宇宙産業におきましては、ボーイング社の 787 あるいは 777 が、次世代の航空機として世界各国の航空会社からその受注が大変な数になっているとお聞きしているわけでございます。

また、私ども弥富市におきましても、その飛行機の製造メーカーの単身・独身寮もつくっていただきまして、その準備を着々と進めてきているということでございますので、ぜひこの計画に対して、一部変更に対して速やかにお願いしていきたいということを強くお願い申し上げまして、ご意見とさせていただきます。ありがとうございます。

○大村会長　　意見ということでよろしいですか。

ほかにいかがでございましょうか。

○河上委員　　名古屋税関長の河上でございます。３カ月前に着任いたしました。

私も、着任してこの東海、中部地域の自動車産業、航空機産業あるいはその他関連産業、いろんな工場やら物流関係の施設を見学して。そういう意味で、今回の計画、総論として、個人的には、名古屋税関としては賛成できるものだと考えています。まだ関税局や本省と相談しておりませんが、多分大丈夫ではないかと思います。

ついでに申し上げますと、私ども貿易円滑化にいろいろ努力しておりまして、10 月１日からは、輸出入関係の方はご存知と思いますが、電子的な輸出入申告 24 時間できるようにしておりますし、通関官署の自由化も進めておりますので、今回の計画、税関業務にはそう大きな影響はないと思いますし、私どももそういった形でこういった物流、貿易の円滑化を支援していきたいと考えております。

最後質問というか、別に今ということじゃないですが、これ 27 年度の予算要望に要求されているということなので、追って、時間がなかったら結構ですので、私も

ちょっと関心ございますので、27 年度の予算要望、先ほど小和田委員からご指摘ありましたように、この計画のみならず、東京、横浜、大阪、神戸と比較した予算要望の状況とか、あるいは今後の全体的な資金計画、全体もあわせてご説明していただければありがたいなと思います。

それと、とても知事やら市長には及びませんが、できるところで側面支援もしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○大村会長　　ありがとうございました。

何かありますか。

○錦見企画調整室長　　27 年度の予算の中では、今回は金城地区のほうのものを具体的にお願いしておりまして、当面は設計、調査の費用ということでございます。

五大港はですね、今手元にそれぞれの港の要求額というのは把握しておりません。国から明らかにされておりませんので。またその辺の状況がわかればご報告させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○大村会長　　また引き続きよろしくお願いいたします。

ほかにいかがでございましょう。

管理者、どうぞ。

○河村管理者　　わしがしゃべってええかどうか知りませんけど。

本当にこれ７年、７年でほんとにええんですかね、これ。今みたいなすさまじい自動車の価格競争力が要求されるときにですね。ほんとにトヨタさんがええ言っとりゃええですけど、何か、メーカーからすれば何考えとるんだと思えせんかしらんと思いますけどね。それが一つ。

それから、よう僕がしゃべるときに「６兆円の貿易黒字」言うんですけど、自動車関連が半分だというんだけど、これはトン数で半分になってますけど、金額だとどうなるんだったね。これは後でええですけど、事実な話ですけど。部品も入れて半額だ思っとったけど、それは金額でかな。これは後で教えてちょうだい。

それと、やっぱり歴史的に、名古屋港の発展の中で、昔は綿花の輸入や何かでよう使ったところがようけあるようですけど、そういうところとそれより南のほうに発展してきたところいうことでメリ張りをつけてですね。わしも零細企業の息子ですけど、ぜひやっぱり産業の価格競争力を絶対失わんようなですね、やっぱり力強い産業に対するメッセージを発せれる名古屋港にならんと。

この間でもコンテナでとんでもない、産業界の人と一緒に行ったんだけど、アウト食らわされてとんでもない話だったもんで、その辺を今の７年の話も含めて、ほんとに感じますけどね、私これ。こんな悠長なことでええんかしら思いますけど。わしが言ってはいかんかな、これ。何なんだこれ。

○近藤副管理者　管理者の質問に副管理者が答えるのはどうもちょっと違和感がございますが。

一般的な手続でいけば７年という、行政としてはそれぐらいかかると見込んでおりますが、当然予算面とかさまざまな要件にも影響してまいります。少しでも予算要求を頑張りまして、少しでも短くして、一日も早い供用をできるように頑張っていきたいと思っております。

金額わかりますか。

○河村管理者　半分いうの、これは量でしょう完成自動車。

○近藤副管理者　それから、今、金額でのパーセントはちょっと。

○河村管理者　わからんか。まあええんだけど。半分が自動車だ言っとるけど、それは自動車部品を含んでかどっちか。まあええわ、後でそれは。

○近藤副管理者　済みません、今すぐ答えが出ないということですので、また改めてご報告させていただきます。

以上でございます。

○錦見企画調整室長　私どもの貿易額の輸出入の合計は 16 兆円ということで、そのうち完成自動車の輸出額そのものは３兆円ぐらいの規模だったと記憶しております。

○河村管理者　貿易黒字のうち。

○錦見企画調整室長　済みません、貿易黒字の中に占める割合は今手元にございません。またちょっと調べさせていただいて、管理者には報告させていただきます。

○河村管理者　知らんいうことも問題あるでしょ。何なんだそれ。

○大村会長　ほかにいかがでございましょうか。よろしいですか。

今の点については、また後ほど事務方で報告をしてください。

それでは、ご質問、ご意見等も出尽くしたようでございますので、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した。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まして、管理者からご挨拶をお願いいたします。

［管理者あいさつ］

○河村管理者　　どうもありがとうございました。慎重なご審議をいただきまして、心から感謝申し上げます。

今後とも、名古屋港の発展のため、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。

先ほど言いましたように、本当に名古屋まつりでここを通りますので、ぜひ。ほんとの江戸時代の名古屋まつりでございますので、ぜひごらんいただいて。ちょうどここの場所は昔の松坂屋があったところじゃないですかね、これたしか。ここの奥のほうでは炊き出しなんかをやった江戸時代の昔の絵が残っていますわね。庶民に施しをしたと有名な場所です、ここら辺は。

ということでございまして、ありがとうございました。

［会長閉会あいさつ］

○大村会長　　ありがとうございました。

会議の終了に当たりまして、私からも一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、ご熱心な審議を賜りまして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まして適切な答申ができますことを心から御礼申し上げまして、閉会のご挨拶とさせていただきます。

これをもちまして、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	大　村　秀　章
	委　　員	白　石　好　孝
	委　　員	河　上　洋　右