

平成 23 年 12 月 名古屋港審議会会議録

- 1 開催日時 平成 23 年 12 月 19 日 (月) 午後 4 時 00 分～午後 4 時 30 分
- 2 開催場所 KKR ホテル名古屋 3 階 芙蓉の間
- 3 出席者氏名 (50 音順、敬称略)

会 長	河 村 たかし	(名古屋市長)
	足 立 敏 之	(中部地方整備局長)
	伊 神 邦 彦	(名古屋港管理組合議会議長)
	石 川 荘 資	(名古屋港長)
	宇佐美 英 世	(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)
	甲 斐 正 彰	(中部運輸局長)
	加 藤 功	(知多市長)
	木 全 英 一	(東海倉庫協会会長)
	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)
	近 藤 隆 之	(愛知県建設部長)
	瀬 木 吉 治	(東海地区港湾労働組合連絡協議会事務局長)
	高 橋 治 朗	(名古屋商工会議所会頭)
		(名古屋港利用促進協議会会長)
	田 宮 正 道	(名古屋市住宅都市局長)
	鶴 田 利 恵	(四日市大学経済学部准教授)
	西 川 敏	(名古屋市環境局長)
	西 川 洋 二	(愛知県環境部長)
	服 部 彰 文	(弥富市長)
	八 木 嘉 幸	(伊勢湾海難防止協会会長)
	横 井 五 六	(名古屋港管理組合議会議副議長)

(委任状提出)

池田桂子	(弁護士)
伊藤正	(名古屋港運協会会長)
笠治雄	(伊勢三河湾水先区水先人会会長)
小西昭	(名古屋税関長)
鈴木淳雄	(東海市長)
嶺木昌行	(名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会長)
村本准一	(名古屋南部臨海企業連絡協議会会長)

(欠席)

小澤敏也	(名古屋海運協会会長)
------	-------------

(名古屋港管理組合出席者)

管理者	大村秀章
副管理者(専任)	山田孝嗣
副管理者(愛知県副知事)	片桐正博
副管理者(名古屋市副市長)	入倉憲二
企画調整室長	錦見桂司
総務部長	熊澤由行
港営部長	森俊裕
建設部長	鈴木泰治
企画調整室次長	恵飛須朗
企画調整室政策推進担当参事	堀田信寿
総務部県市政策調整担当参事	山田淳

会 議

[開会の辞]

○司会者・尾崎調整担当課長 定刻となりましたので、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尾崎でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、座りまして進めさせていただきます。

初めに、お手元に配付させていただいております本日の審議資料につきまして、確認をさせていただきます。

お手元にご用意しておりますのは、本日の次第、席次、審議会委員と専門部会委員の名簿、「名古屋港港湾計画書（案）」、「名古屋港港湾計画資料（案）」、「名古屋港審議会」これは横書きで黄色の冊子でございます。そして、「専門部会の議決内容報告」、「専門部会報告資料」これは封筒でございます。あと、「名古屋港審議会関係例規集」、冊子の「PORT of NAGOYA」。そして、四つ折りの地図の「ようこそなごやこうへ2011」でございます。

以上でございます。お手元にないようでしたらお申し出ください。よろしいでしょうか。

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代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、早速ではございますが、会長からのごあいさつ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　それでは、初めだけちょっと立ちまして、皆さん、こんにちは。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、厚くお礼申し上げます。

　　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、ご議決を賜りますようお願い申し上げます。開会のごあいさつとさせていただきます。着席させていただきます。

　　それでは、会議を進めてまいります。

　　初めに、管理者からごあいさつをお願いいたします。

〔管理者あいさつ〕

○大村管理者　皆様、こんにちは。審議会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。名古屋港管理組合管理者の愛知県知事、大村秀章でございます。

　　委員の皆様方には、常日ごろから名古屋港の発展のためにご尽力を賜りまして、厚くお礼を申し上げます。

　　名古屋港の港勢につきましては、平成23年1月から9月までの総取扱貨物量は1億3,791万トンと、東日本大震災等の影響により、前年同期に比べ1.6%の減少となりました。これは9月までということでございます。一方、コンテナ取扱個数につきましては、193万個と、前年同期に比べ3.9%の増加となっております。本港の港勢は徐々に回復をしてきておりますが、このところの海外景気の減速、円高に加えまして、タイの洪水などによりまして、我が国を取り巻く経済環境は厳しさを増しております。

　　こうした状況の中で、我が国の港湾を取り巻く環境も、コンテナ船の大型化による寄港地の集約や東アジア地域の急激な経済発展などを背景に、厳しい状況に置かれているわけでございます。そういう中で、国は、我が国港湾の国際競争力を強化するため、選択と集中ということで、国際戦略港湾の選定を行うとともに、民の視点による戦略的な経営を可能とするための制度改正が進められているところでございます。

　　こうした中、名古屋港では、今年5月に国際バルク戦略港湾の選定を受けまして、関係行政機関、穀物ユーザー、経済界などで構成する名古屋港国際バルク戦略港湾

推進協議会を立ち上げまして、施策実現への具体的な取組や2020年までの行動計画を育成プログラムとして取りまとめているところでございます。今後とも、関係者と協議・調整を図りながら、その取組を進めてまいります。

また、本年3月の港湾法改正により導入された港湾運営会社制度への対応につきましては、本港は、コンテナ埠頭を対象に制度導入の検討を進めております。これにつきましては、去る10月の本審議会における答申の後、国の交通政策審議会港湾分科会を経て、今年12月に名古屋港港湾計画に「効率的な運営を特に促進する区域」として位置付けております。今後も、多様化したコンテナターミナルの管理運営主体との整合を図りながら、運営会社の採算性などの詳細な検討を行ってまいりたいと考えております。

また、安全で安心な港づくりにつきましても、先の大震災を受けて、現在、本港の防災施設や防災体制上の課題抽出、また港湾区域内における避難誘導方策の検証を鋭意進めております。引き続き、国、愛知県、名古屋港の関係市村との連携を図りながら、防災計画の見直しを進め、津波を含めた防災機能の強化に全力で取り組んでまいります。

加えまして、環境にやさしく、夢・うるおい・にぎわいのある親しまれる港づくりにつきましても積極的に取り組んでまいります。

なお、かねてから決まっておりました鴨川シーワールドさんからシャチ3頭を受け入れるということにつきまして、先週14・15日の2日間で親子3頭を受け入れることができました。新聞、テレビ等で報道をしていただいているとおりでございまして、今元気に水槽で3頭泳いでおるということとでございます。何分長旅の疲れということだそうとございまして、すぐに公開というわけにはいかないそうとございます。徐々に慣らして行って、大丈夫だということになったら、できるだけ早く公開できるように、今関係部局に指示をいたしているところでございます。

水族館のお客さんは、日本で一番多いのが沖縄の美ら海水族館で220から230万人ほど、第2番目が大阪の天保山の海遊館170万人で、ほんのちょっと少なくて名古屋港水族館だそうとございます。シャチ3頭をお借りしたわけとございますし、それもただでお借りしたわけとございますから、何としても日本一の入り込み客を。お客さんに来ていただくように、一般公開できた暁にはハッパをかけてやりたいと思っておりますので、また先生方のご指導、ご鞭撻を何とぞよろしくお願い申し上げます。

げます。

これからも、名古屋港「国際産業ハブ港」の実現を目指しまして、さらに利用者サービスの向上を図るなど、利用促進に努めてまいります。委員の先生方におかれましては、さらなる発展のために今後とも一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願いを申し上げます。

本日諮問をさせていただきましたのは、国際バルク戦略港湾の施策に関する「名古屋港港湾計画の一部変更について」でございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げ、ごあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

[委員出席状況報告]

○河村会長 ありがとうございます。

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ご報告願います。

○事務局・尾崎調整担当課長 それでは、ご報告させていただきます。

委員総数 29 名のうち、本日ご出席いただいております委員 21 名、委任状をいただいております委員 7 名でございますので、合計 28 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。

[専門部会の議決内容報告]

○河村会長 ただいまの報告のとおりでございます。

なお、審議に入ります前に、先の審議会以降、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たいと思います。

委員のお手元に「専門部会の議決内容報告」と記しました一表を配付させていただきましたので、ご覧いただければと思います。

本日午後 3 時より開催いたしました専門部会では、「名古屋港港湾計画の軽易な変更について」及び「港湾環境整備負担金対象工事の指定について」の 2 件について審議いたしました。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、「専門部会報告資料」というシールが張ってあります封筒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。

[会議録署名者の指名]

○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。

続きまして、本日の会議録署名者でございますが、鶴田委員と田宮委員の2名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]

○河村会長　　それでは、審議に入ります。

「名古屋港港湾計画の一部変更について」、説明をお願いいたします。

○錦見企画調整室長　　企画調整室長の錦見でございます。

それでは、本日ご審議いただきます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ます。失礼して、着席で説明させていただきます。

お手元には、変更理由や変更計画の規模、配置などを記載いたしました、縦型の白い冊子でございますけれども、「名古屋港港湾計画書（案）」と「計画資料（案）」を配付させていただいておりますが、一部変更に関する説明につきましては、時間の関係もございますので、概要を取りまとめた前面のスクリーンと、お手元に黄色いA4横の資料を配付させていただいておりますので、これを使ってその概要をご説明させていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

港湾計画の一部変更の説明に入らせていただく前に、先ほど来ご紹介がございましたとおり、今回の一部変更の背景となっております国際バルク戦略港湾について、若干ご説明させていただきます。お手元の資料では4ページをお開きください。

最初に、国際バルク戦略港湾の推進についてでございますが、国は、我が国の産業や国民生活に欠かせないエネルギー資源などについて、大型の船舶による一括大量輸送を可能にする港湾の選択と集中を行う施策を打ち出しております。

その主な目的は、一つは、アジア主要港湾と遜色のない物流コスト・サービスの実現、二つ目は、物資の安定的かつ安価な供給を実現することです。そこで、我が国産業や国民生活に必要な不可欠な穀物、鉄鉱石、石炭を対象品目とし、そ

れぞれ国際バルク戦略港湾を選定することといたしました。

次に、その主な選定基準でございますが、輸入効率化のための企業連携の促進、大型船舶に対応した港湾機能の拠点的な確保、民の視点での効率的な運営体制の確立、トータル物流コストの削減の4点です。

このうち、大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保については、現在就航している大型船にとどまらず、将来投入可能性のある大型船を見据えた対応も求められておまして、穀物につきましては、現行のパナマ運河の通航が可能な最大船型であるパナマックス船の入港に対応するため、2015年までに水深14メートル程度を確保するとともに、パナマ運河の拡張後に投入が予想される次世代大型船舶に対応するため、2020年までに水深17メートル程度を確保することとしております。

この国際バルク戦略港湾について、名古屋港は、対象ユーザーの意向を踏まえ、昨年8月に穀物で応募をいたしました。その後、国が設置した検討委員会で諮られた後、本年5月に国際バルク戦略港湾に選定されたものでございます。なお、穀物では、名古屋港以外にも、釧路、鹿島、水島、志布志の4港が選定をされております。

6ページをご覧ください。次に、この名古屋港の取組の内容についてご説明をさせていただきます。

選定後、名古屋港では、穀物ユーザーを始め、関係自治体、経済界などで構成する名古屋港国際バルク戦略港湾推進協議会において育成プログラムを取りまとめ、本年8月に国に提出いたしました。そこでは、名古屋港の目標を段階的に設定しておまして、2015年のステップ1において、水深14メートルのパナマックス船の満載への対応、2020年のステップ2において、水深17メートルのポストパナマックス船への対応とともに、穀物産業の国際競争力の強化のため、新食糧コンビナートの形成を図ることといたしました。

また、この目標を達成するための主な施策として、大型船舶に対応した港湾整備、新食糧コンビナートの形成のほか、民の視点による効率的な運営を目指した公設民営化の推進、穀物の輸入に関わる商社などとの企業連携、さらには港湾間連携の促進などの施策を掲げております。

その施策の推進体制については、国際バルク戦略港湾の施策の推進に向け、官民の協力体制を構築するため、名古屋港国際バルク戦略港湾推進協議会を設置いたし

ました。また、新食糧コンビナートに進出する穀物関連企業の負担を軽減するための新たな支援スキームを構築するため、名古屋港新食糧コンビナート検討会、さらに、連携港湾である衣浦港、清水・田子の浦港との連携を図るため、名古屋港連携港湾調整会議をそれぞれ設置いたしまして、今後これらの組織を有機的に連携させることで国際バルク戦略港湾の施策実現を図ってまいりたいと考えております。

以上、簡単ではございますが、名古屋港国際バルク戦略港湾の説明は以上でございます。

引き続き、一部変更の説明に移らせていただきます。

8ページをご覧ください。まず、今回の一部変更の計画内容のうち、その位置図です。この計画場所は、知多市の地先、南部地区の北浜ふ頭でございます。

次に、先ほどの国際バルク戦略港湾施策の港湾計画での対応について、ちょっとまとめさせていただいております。今回の計画では、現在の穀物船の就航状況や商社並びに穀物ユーザー等からの意向を踏まえまして、パナマックス船に対応した水深14メートルの港湾施設や、新食糧コンビナート形成のための土地造成を位置付けることといたしました。一方、ポストパナマックス船に対応した水深17メートルの港湾施設やターミナルの効率的な運営を図るための公設民営化の施策については、今後の計画変更で対応していく予定としております。

今回の計画の具体的な内容についてでございますが、港湾計画の策定に当たりましては、国が示す「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合が必要とされておりました。本年9月、この基本方針の見直しの中で、大水深の国際物流ターミナルの整備、船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保など、バルク貨物などの輸送の強化が追加されております。

この基本方針を踏まえ、今回計画は、一つは、大型船舶を活用した効率的なバルク貨物の輸送の実現、二つ目は、既存施設の老朽化・陳腐化への対応、穀物関連企業の産業競争力の強化、三つ目は、大規模地震発生時における必要な国際バルク物流機能の維持、四つ目は、背後の物流機能の防護、快適な水際空間の創出などに配慮した内容となっております。

それでは、埠頭計画、水域施設計画などの具体的な内容についてご説明させていただきます。11ページをご覧ください。

左側に赤色で表記しております公共埠頭計画につきましては、新規埋立計画地に

現在就航するパナマックス船が満載で入港可能な水深 14 メートルのドルフィンと 1 バースを計画いたします。さらに、穀物関連企業において製造された製品を国内に配送するため、水深 7.5 メートルの岸壁も 2 バース、総延長 260 メートルを計画いたします。また、これら公共埠頭は、大規模地震発生時にも物流機能を維持することのできる耐震性能を有する施設として位置付けております。

次に、スライド右側に青色で表記してございます専用埠頭計画は、公共埠頭計画と同様に、パナマックス船に対応して、既設の水深 12 メートルドルフィン 3 バースを水深 14 メートルに変更いたします。

水域施設計画につきましては、公共埠頭計画、専用埠頭計画に対応して、水深 14 メートルの航路・泊地や泊地をそれぞれ位置付けます。

なお、今回、ポストパナマックス船に対応した水深 17 メートルの計画は、公共埠頭計画の北側に、将来構想として点線で表示をいたしております。

次に、土地造成計画及び土地利用計画についてでございます。

穀物関連企業の産業競争力を強化するため、新食糧コンビナートの形成を目的とする土地造成計画を位置付けます。図の左側にその内訳を示してございますが、サイロや倉庫などの利用を図るための埠頭用地 5.7 ヘクタール、穀物関連企業の工場などが立地する工業用地 48.1 ヘクタール、新食糧コンビナート内道路となる交通機能用地 7.5 ヘクタール、物流機能の防護や良港な水際空間を創出するための緑地 6.4 ヘクタール、合わせて 67.7 ヘクタールを造成する計画であります。

また、これにあわせて、図の右側に示してございますが、新食糧コンビナートへのアクセスを確保するため、既存の工業用地、緑地 2.4 ヘクタールを交通機能用地に変更いたします。

なお、今回、高潮防波堤の知多堤北側に隣接して土地造成計画を位置付けております。この高潮防波堤につきましては、現在、その津波耐波性などの機能強化について、国の中央防災会議の検証結果など最新の知見に基づいて検討を進めているところでございます。

続いて、今回の計画における環境影響については、各項目ごとに、大気質については、土地造成や埠頭計画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、産業や物流活動に伴い発生する自動車交通量の変化、水質については、埋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、埋立てや浚渫によ

る地形改変に伴う生息環境の変化、景観については、埋立地への工場立地に伴う景観の変化、人と自然との触れ合いの活動の場については、緑地改変に伴う面積や機能など利用環境の変化について、今回の計画が周辺の環境に与える影響を検討いたしました結果、各項目について変化は小さいことから、その影響は軽微であると判断いたしております。

なお、今回の計画の実施に当たりましては、工法、工期などについて十分検討し、十分な監視体制のもと、環境に与える影響を小さくするように、慎重に進めてまいります。

最後に、今後のスケジュールでございます。本計画案につきましては、本日の名古屋港審議会での諮問、答申をいただきました後、来年3月に開催が予定されております、国土交通省の諮問機関でございます交通政策審議会港湾分科会へ諮問いたします。この分科会からの答申の後、名古屋港管理組合公報にて公示する予定でございます。

以上で名古屋港港湾計画の一部変更（案）についての概要説明を終わらせていただきます。

○河村会長　　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、ご質問又はご意見がございましたら、どうぞご発言ください。

どうぞ。

○小和田委員　　2点お尋ねをいたします。

この新食糧コンビナートの形成に関連しまして、水深14メートルのドルフィンを、公共埠頭でもつくられ、専用埠頭でもつくられ、計画をされるというわけですが、この水深14メートルのドルフィンに関する公共と専用の使い分けとでもいいでしょうか、役割分担とでもいいでしょうか、その点について教えていただきたいというのが1点目です。

2点目は、第1ステップ、第2ステップの関係です。中身はわかりましたし、先ほどの説明の中でちょっと触れられたような気もするんですけども、水深14メートルのドルフィンをつくって対応するという第1ステップと、水深17メートルのポストパナマックス船に対応するという第2ステップの、その施設の連携と申しますか、まず水深14メートルをつくって、やがて時代の要請によって水深17メートル

のものをつくっていくわけなんでしょうけれども、その水深 14 メートルの施設が水深 17 メートルの施設をつくる時にどういうふうに転換されるのか。場所的なことは、横に隣接するという話があったかと思いますが、それでは専用のほうは関係ないのかとかいうようなことで、以上 2 点でございますが、お願いします。

○河村会長 ありがとうございます。では、当局、ご答弁をお願いします。

○錦見企画調整室長 まず、水深 14 メートル栈橋をつくったときの公共と民間との役割分担ということでございますけれども、基本的には、新しい公共の岸壁の背後にもサイロを建設させていただいて、そこで新しい民間のノウハウを入れた運営をしていこうというふうに思っております。パナマックスが満載で入った場合に、この名古屋港で、一つの港の中で 2 カ所で取り切るような形で運営をしたいというふうに思っております。まず、官民ということでは、そういう意味ではどちらにも船が入るという形で、全部取り切るということでございます。

それから、水深 14 メートルと水深 17 メートルとの関係でございますけれども、基本的には、ポストパナマックス船という 10 万トンクラスの船舶が入るということで、それは水深 17 メートルのところではか入れません。ということで、そちらで全部取り切るということもあります。水深 14 メートルの新しくつくる公共のほうでは、そのバッファ的な使い方があるのではないかとということで、両方の栈橋と背後のサイロ等を活用していきたいと思っております。

そういう意味では、専用の利用者の方との関係も、そちらで大量に輸入することによってトン当たりの単価を下げる形で、それぞれの企業のほうにも貨物をお渡しする形でコストを削減していくというような形でやっていきたいと思っております。

○河村会長 どうぞ。

○小和田委員 基本的にわかりましたが、水深 17 メートル対応の位置はこの点線のところと、さっき説明されたのはそのことでしたね。

○錦見企画調整室長 そうでございます。北側の入り口に近いところですね。そこに深いほうの栈橋を整備したいと考えております。

○河村会長 いいですか。

○小和田委員 ありがとうございます。

○河村会長 そのほかございませんか。

それでは、ご意見もない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、管理者からごあいさつをお願いいたします。

〔管理者あいさつ〕

○大村管理者　会議の終了に当たりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

委員の皆様におかれましては、慎重なご審議をいただき、心から感謝を申し上げます。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を申し上げ、簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。

本日は誠に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した。

会議の終了に当たりまして、私からもごあいさつを申し上げたいと思います。

本日は、ご熱心な審議を賜り、誠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して、閉会のごあいさつとさせていただきます。

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 鶴 田 利 恵

委 員 田 宮 正 道