

令和6年1月名古屋港審議会専門部会会議録

- 1 開催日時 令和6年1月23日(火) 午前10時25分～午前11時07分
- 2 開催場所 アイリス愛知2階 コスモスの間
- 3 出席者氏名 (50音順、敬称略)
 - 部会長 黒田達朗 (椋山女学園大学現代マネジメント学部教授)
 - 委員 小野有司 (名古屋港長)
 - 日下雄介 (名古屋市住宅都市局長)
 - 笹田祐典 (名古屋海運協会会長)
 - 杉本恒 (全日本港湾労働組合東海地方名古屋支部執行委員長)
 - 富田英治 (国際臨海開発研究センター調査役)
 - 中田ちづこ (名古屋港管理組合議会議長)
 - 藤森利雄 (名古屋港運協会会長)
 - 武藤正春 (東海倉庫協会会長)
 - 臨時委員 岡田英雄 (中部運輸局交通政策部長)
 - 辻誠治 (中部地方整備局名古屋港湾事務所長)

(委任状提出)

 - 坂田一 亮 (愛知県都市・交通局長)
 - 山下智也 (名古屋港管理組合議会議副議長)

(欠 席)

 - 金子正志 (中部運輸局長)
 - 佐藤寿延 (中部地方整備局長)

(名古屋港管理組合出席者)

専任副管理者	鎌田裕司
企画調整室長	小出真二
総務部長	酒井隆
港営部長	米津仁集
建設部長	亀嶋隆光
企画調整室総合調整担当理事	宮田亮

企画調整室次長 桑 山 幹 根
企画調整室政策推進担当参事 木 村 昌 博
総務部県市政策調整担当参事 奥 谷 伸 幸

会 議

[開会の辞]

○司会者・井戸田調整担当課長 定刻前ではございますが、皆様お集まりのようですので、ただいまから名古屋港審議会専門部会を開会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井戸田でございます。よろしくお願いいたします。

本来であれば、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。

当専門部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、部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、部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。

部会長、よろしくお願いいたします。

[部会長挨拶]

○黒田部会長 部会長を務めさせていただいております、椛山女学園大学の黒田でございます。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専門部会を開会いたします。

本日ここに名古屋港審議会専門部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、ご多忙中にもかかわらずご参集いただきまして、厚く御礼申し上げます。

本日ご審議いただきます案件でございますが、「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」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。簡単でございますが、開会のご挨拶とさせていただきます。

早速でございますが、会議を進めさせていただきます。

初めに、専任副管理者からご挨拶をお願いいたします。

[専任副管理者挨拶]

○鎌田専任副管理者 おはようございます。専任副管理者の鎌田でございます。

委員の皆様方には、日頃より名古屋港の発展のためにご支援とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、令和 5 年、昨年の名古屋港の港勢につきましては、推計値ではございますけれども、総取扱貨物量は 1 億 5,700 万トンとなり、22 年連続して日本一、外貿コンテナ取扱個数につきましては 254 万 TEU となり、全国第 3 位となる見込みでございます。

こうした中、名古屋港では、コンテナ、バルク、完成自動車を取り扱う総合的な港湾として、背後地域のものづくり産業を強力に支援する国際産業戦略港湾の実現に向けた取組を進めております。加えて、地域の脱炭素化に貢献していくため、法定計画となる港湾脱炭素化推進計画の策定を進めるなど、本港のカーボンニュートラルの実現に向けて関係者と連携して取り組み、今後とも世界で選ばれ続ける港を目指しているところでございます。

また、防災対策といたしまして、防災施設のハード・ソフト対策両面において、安全・安心を支える港づくりの取組を着実に進めております。

さらに、良好な港湾環境の形成に向けてさまざまな環境施策に取り組んでおり、また、名古屋港水族館をはじめとする諸施設の充実など、多くの人々に親しまれる港づくりにも力を入れております。

委員の皆様方におかれましては、今後とも一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

本日諮問させていただきますのは、先ほど部会長からのご発言のとおり、「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」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して、ご挨拶とさせていただきます。

よろしく申し上げます。

○黒田部会長 ありがとうございます。

[委員出席状況報告]

○黒田部会長 それでは、審議に入ります前に、事務局の方から本日の出席状況について

てご報告をお願いいたします。

○事務局・井戸田調整担当課長　それでは、ご報告させていただきます。

本日は、臨時委員といたしまして、中部地方整備局辻様、中部運輸局岡田様にご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。

また、臨時委員を含めた委員総数 15 名のうち、ご出席いただいております委員は 11 名、委任状をご提出いただきました委員が 2 名、合計 13 名でございます。

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、会議の開催に必要となる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。

○黒田部会長　ありがとうございます。ただいまのご報告のとおりでございます。

[会議録署名者の指名]

○黒田部会長　続きまして、本日の会議録の署名者でございますが、日下委員と笹田委員のお二人を指名させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

[審議]

○黒田部会長　それでは、審議に入らせていただきます。

まず最初に、名古屋港港湾計画の軽易な変更につきましてご説明をお願いいたします。

○小出企画調整室長　企画調整室長の小出でございます。

それでは、私の方から、名古屋港港湾計画の軽易な変更についてご説明をさせていただきます。

着座にてご説明させていただきます。

お手元には、A4 縦の白い冊子「名古屋港港湾計画書（案）」及び「計画資料（案）」2 冊、それから A4 横のカラー刷りの説明資料というものをお配りしております。

それでは、初めに、説明資料を用いまして今回の計画変更の内容をご説明させていただきます。あわせまして、前面のスクリーンでも資料の内容をお示ししておりますので、ご覧ください。

2 ページ目をご覧ください。

港湾計画の変更箇所をお示ししております。

今回の計画変更箇所は、図中の赤丸でお示ししております、西部地区の弥富ふ頭及び南部地区の南浜ふ頭の 2 カ所でございます。弥富ふ頭におきましては木材取扱

施設計画の変更を、南浜ふ頭においては土地造成及び土地利用計画の変更を行います。

次のページをご覧ください。

初めに、弥富ふ頭の木材取扱施設計画の変更についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。

最初に、本計画の変更の背景についてご説明いたします。

名古屋港の背後地におきましては、木材産業が発達する中、昭和 30 年代には木材の輸入が急増し、堀川沿いに集中していた名古屋港の木材取扱施設の貯木能力が限界に達しておりました。そうした中、昭和 34 年の伊勢湾台風の高潮による木材の流出が、港湾施設と貯木場背後の住居地区に甚大な被害を及ぼすこととなりました。そのため、名古屋港の西部地区に、水面貯木面積約 250ha、係船浮標 12 基を有し、東洋一と呼ばれる木材港の整備を進め、昭和 55 年に全面供用いたしました。

スライド左側の写真は昭和 56 年の全面供用後の西部木材港の状況で、青色の部分が水面貯木場、赤色が係船浮標を示しております。

また、右側の写真は係船浮標の利用状況を示しております。

係船浮標とは、港湾の水域において船舶が停泊するために設けられる係留施設で、当時は係船浮標に鎖やロープなどを掛けることで船舶を固定し、船から原木を海上に降ろし、曳船により保管場所である水面貯木場へ運んでおりました。

次のページをご覧ください。

その後、木材需要の減少に加えまして、原木での輸入から製材等での輸入への変化により原木の輸入が減少したため、原木を保管する水面貯木場のうち、写真の茶色で色付けしている箇所につきましては埋立てを進め、物流用地への利用転換を図るとともに、係船浮標の廃止も進めてまいりました。その結果、係船浮標は 2 基が残るのみとなっております。

そのような中で、原木の輸入も、現在は、写真右側の黄色いラインでお示しております岸壁を利用して行われるようになっており、2 基の係船浮標は利用されない状況となっております。

以上のような利用形態の変化を踏まえ、西部地区弥富ふ頭において木材取扱施設の変更を行うものでございます。

次のページをご覧ください。

港湾計画の変更内容についてご説明いたします。

こちらは西部地区弥富ふ頭の港湾計画図でございますが、左側に変更前の既定計画、右側に変更後の今回計画をお示ししております。

変更内容といたしましては、左側の既定計画図におきまして、中央上部に黒の記号でお示しをしております木材取扱施設である水深 10m の係船浮標 2 基を撤去するものでございます。右側には、変更後として今回計画の図面をお示ししており、赤のバツ印により撤去の計画を表しております。

以上が西部地区弥富ふ頭における木材取扱施設計画の変更内容でございます。

次のページをご覧ください。

続きまして、南浜ふ頭における土地造成及び土地利用計画の変更についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。

初めに計画の変更の背景について、でございます。

写真右側の黄色い線でお示しをしております西知多道路は、東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の高規格道路の自動車専用道路でございます。道路沿線である名古屋港の南部地区には、愛知のものづくり産業を支える鉄鋼の生産基地や、エネルギー・原材料の輸入基地が立地し、名古屋港の約 3 割の貨物を取り扱う重要な地区でございます。西知多道路は、既存の西知多産業道路の混雑緩和による移動時間の短縮など物流の効率化に寄与する重要な道路であり、平成 28 年度から事業化されております。

次のページをご覧ください。

左側の図にお示ししておりますとおり、西知多道路のうち、今回の計画変更箇所を含む赤枠部分の長浦から日長間につきましては令和 3 年度から事業が進められております。

右側の写真でお示ししております知多市長浦地区西側におきまして、赤色でお示したルートで計画されている西知多道路が水面を港湾区域として管理している既存の水路と交差することにより、対象となる範囲を道路用地として埋め立てる必要が生じたので、それに伴って港湾計画の変更を行うものでございます。

次のページをご覧ください。

港湾計画の変更内容についてご説明をいたします。

こちらは、南部地区南浜ふ頭の既定計画と今回計画をお示ししております。

左側の既定計画の図面中央の水色でお示ししている部分が既設の水路でございます。こちらの水路のうち、右側の図面でお示ししておりますとおり、西知多道路と交差する範囲として、茶色に色付けいたしました 0.2ha 部分につきまして、新たに道路用地として土地造成を行い、土地利用計画については交通機能用地として計画を変更するものでございます。

次のページをご覧ください。

こちらでは、これまでにご説明をいたしました計画の変更による環境への影響と評価についてご説明をいたします。

それぞれの計画において、予測項目と環境への影響についてお示しをしております。

予測項目といたしましては、弥富ふ頭の木材取扱施設計画の変更では大気質、南浜ふ頭の土地造成及び土地利用計画の変更では動物及び植物、生態系が対象となっております。いずれの項目につきましても、今回計画の変更による影響は小さいと考えられ、その結果、下にお示ししておりますように、今回計画の変更に伴う負荷の変化は小さいと予測されることから、今回計画が周辺の環境に与える影響は小さいものと考えております。

それでは、これまでの計画内容につきまして、計画書（案）及び計画資料（案）を用いて改めてご説明をさせていただきます。

恐れ入りますが、お手元にお配りをしております A4 縦の冊子のうち、「計画書（案）」をご覧ください。

表紙をめくっていただき、さらに、平成 27 年港湾計画改訂以降の経緯、さらに、目次をはねていただいて、1 ページには変更理由を記載しております。続いて、2 ページには木材取扱施設計画を記載しております。3 ページには土地造成及び土地利用計画を記載しております。4 ページには計画変更箇所の位置図を記載しております。5 ページ及び 6 ページには港湾計画図を記載しております。

続きまして、同じくお手元にお配りをしております「計画資料（案）」をご覧ください。

表紙と目次をはねていただきまして、1 ページに変更理由を記載しております。続いて、2 ページには港湾施設の規模及び配置に関する資料を記載しております。続き

まして、3 ページから 4 ページ、5 ページ、6 ページに土地造成及び土地利用に関する資料を記載しております。7 ページには新旧法線対照図を記載しております。8 ページには環境の保全に関する資料を記載しております。最後、9 ページには名古屋港審議会専門部会の名簿を記載しております。

恐れ入りますが、先ほどご説明に使わせていただきました説明資料にお戻りいただきまして、12 ページをご覧ください。

最後に、今後のスケジュールでございます。

本件につきましては、本日の専門部会にて答申をいただいた後、2 月の名古屋港管理組合公報におきまして今回計画の概要を公告し、その後、国土交通大臣へ計画書等を送付する予定でございます。

以上をもちまして、名古屋港港湾計画の軽易な変更に関する説明を終わります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○黒田部会長　ご説明、ありがとうございました。

ただいま説明いただき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、どなたからでも結構ですので、どうぞご発言をお願いいたします。

富田委員。

○富田委員　富田でございます。

今回の変更内容については全く異議はございませんが、ちょっと関連して二つほどお伺いしたいと思います。

一つは、西知多道路なんですけど、先ほどのご説明でも、この南部地区で名古屋港の 3 割を扱っているということ、非常に重要な役割を果たしている地区でありますから、この西知多道路も、そういう意味じゃ、名古屋港からとっても非常に重要な道路ということ、こういうふうに思うわけですね。ですから、今回こういう形で変更してこの整備に協力するのはもちろんですが、この整備の促進そのものにも、港湾管理者の立場としても大いに取り組んでいただければなど、こういうふうに思います。

それともう一つ、木材港、水面貯木場の関係ですが、これまでも利用の変換が進んできて、木材港の水面貯木場自体の利用転換も少しずつ進めてこられていると、こういう話だったんですけども、やっぱりこれだけの広大な水面というのは、名古屋港のこれからの将来を考えたときも非常に大事な財産だと思うんですね。です

から、大事にここを使っていかなきゃいかんだろうというふうに思います。今回の変更は非常にささやかな変更だろうと思うんですが、今後、この水面貯木場をどういうふうにしていかれるのかというのと、今現時点で伺えることがもしあれば、お教えいただきたいなと思います。

以上2点、よろしくをお願いします。

○黒田部会長　ご質問ありがとうございました。

それでは、事務局の方からお答えいただけますでしょうか。

○小出企画調整室長　それでは、まず西知多道路の件でございますが、西知多道路につきましては、先ほど来の資料の中でもご説明させていただいたとおり、物流の効率化によりまして名古屋港の発展に非常に大切な道路であるというふうに考えております。沿線自治体の皆様とも連携しまして、中部地方整備局でございましたり国土交通省——東京の方の本省でございますが、などに要望活動も行いまして、早期整備、私どもの方もしっかり今要望しているところでございます。

そうした中、前面のスクリーンにもちょっとお示しをさせていただいておりますが、今年度新たに、大田インターチェンジ、図中の道路全体の北側の方に、上の方になります。国道の247というマークがあるその上の所、大田インターチェンジという所がございますが、こういった所の今年度工事も着工されておることと、港湾管理者といたしましても、引き続きこの道路の早期整備に向けまして、港からの必要性をしっかりと訴えていきたいと考えております。

続きまして西部の木材港について、でございますが、こちらの方は、資料の5ページの方、スクリーンの方もまた映させていただきますが、こちらの方をご覧いただきますと、現在残っている水面貯木場、こちらの方は一部利用が低下しているところも見受けられます。また、護岸や閘門の老朽化といった状況も見られます。その一方で、まだ貯木場において事業を営んでいる事業者の方もおみえになります。そうした中で、木材事業者の方々とは、意見交換をする場といたしまして、毎年木材港再編協議会というものを設けまして開催をさせていただいております。そうした場をこれからも活用いたしまして事業者の方々とも意見交換を行いながら、例えば水面の活用であったり利用展開であったり、いろいろ今後、木材港のあり方についてしっかりと検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○黒田部会長　　ありがとうございます。

何か。富田委員、よろしいですか。何か。

○富田委員　　どうもありがとうございました。

それで、できればもしお分かりであれば教えていただきたいんですけども。

さっきの西知多道路なんですけれども、もう皆さん大変これ心待ちにしているルートなので、今後の予定とか、いつになったらできるんだろうという、そこら辺のところはどんな見通しになっているのかっていうのが分かれば、お教えいただきたいんですが。

○黒田部会長　　お願いいたします。

○小出企画調整室長　　西知多道路の開通時期ということで、非常に関係者の皆様の期待が大きいというところでございますが、事業を進めております国でありましたり愛知県の方にもいろいろお話をお聞きしながら、現在の状況でございますが、西知多道路については、全長 18.5km のうち、国による権限代行、国が事業主体となりまして行っておりますのが、東海ジャンクション及び長浦インターチェンジから日長インターチェンジの間の事業が進められております。一方で、愛知県の方で進めておりますのが、大田インターチェンジ、それから日長インターチェンジから常滑ジャンクションの間の事業、これが愛知県によって進められております。この事業化されております区間のうち、長浦ジャンクションから常滑ジャンクション、図面でお示しをしておる中で南の方になりますが、こちらの間につきましては有料道路区間ということで事業を進められておりまして、この間については 2027 年度完成予定として、有料道路事業許可がされております。

しかしながら、用地買収等もございまして、供用開始時期については未定ということで現在のところお聞きしているところでございます。

○黒田部会長　　ありがとうございました。

ということで、ちょっと余分なことを言いますと、知多半島道路というのはやっぱり一つは災害対策としても鉄道も実は 1 本しかない、道路も知多半島道路しかなくて、やっぱり複線にしていかないと、万が一のときのレジリエンスというか、そういう機能がちょっと弱いというので、国の方も一生懸命計画を立てていただいているんですが、いろいろ地元の状況もあるということで、なかなか現場ではご苦労があると思いますけれども、港湾にとっても非常に重要な施設ですので、またよろ

しくお願ひしたいと思ひます。

ほか、何か、よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、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、続きまして、港湾環境整備負担金の対象工事の指定につきましてご説明をお願いいたします。

○米津港営部長 港営部長の米津でございます。

私からは、港湾環境整備負担金対象工事の指定についてをご説明の方させていただきます。

お手元には、白い冊子「港湾環境整備負担金対象工事の指定について（案）」とカラー刷りの説明資料をお配りさせてもらっております。カラー刷りの資料に負担金の制度の概要などを取りまとめておりますので、まずこのカラー刷りの説明資料に沿ってご説明させていただきます。

それでは、失礼して着座にて説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、港湾環境整備負担金制度の概要でございます。

1枚、次のページでございます。

まず、制度の趣旨について、でございます。

港湾は、流通や生産の場として多様な活動が行われております。そのため、他の地域と比較して事業活動の集積が著しく、環境問題も発生しやすいことから、環境の整備・保全が特に必要な状況にあります。

こうした中、港湾管理者は港湾全体の立場から環境保全のための事業を行っており、その事業の効果は、港湾で事業活動を営んでいる事業者にも及びます。そこで、港湾で事業活動を営む事業者の方々にも港湾の環境整備・保全の費用の一部負担を求めることができると港湾法において定められております。

これを受けまして、名古屋港では、名古屋港管理組合港湾環境整備負担金条例に基づき、負担対象工事を指定し、負担金の徴収を行っております。

次のページをお願いします。

港湾環境整備負担金の対象となる工事は、名古屋港における全ての工事が対象と

なるのではなく、制度の趣旨に適合するものに限定されます。現在では、港湾管理者が施行する 3 種類の工事がこれに当たります。具体的には、緑地等の港湾環境整備施設の建設または改良の工事、除草等の港湾環境整備施設の維持の工事、そして港湾における漂流物の除去等の工事です。このうち、港湾管理者が指定し、告示したものが負担金の対象工事となります。

次のページをお願いします。

負担区域について、でございます。

負担対象工事の種類により、対象となる区域が異なります。負担区域は、都市計画法及び港湾法に基づき定められ、港内の陸域である臨港地区、水域である港湾区域が対象となっております。港湾環境施設の建設・改良の工事と維持工事については臨港地区のみ、港湾における漂流物の除去等の工事については臨港地区と港湾区域を合わせた区域が負担区域となります。

次のページをお願いします。

次に、負担対象となる事業者についてです。

毎年度末の 3 月 31 日の時点で負担区域内にある工場または事業場の、水面を含む敷地面積の合計が 1 万平方メートル以上の事業者の方が負担対象事業者となります。なお、負担対象事業者は、原則として、工場・事業場の土地所有者ではなく、現に事業を営んでいる事業者の方となります。

次のページをお願いします。

負担金の計算は、まず、負担対象工事費ごとに負担割合を乗じます。負担割合とは、負担対象工事に要した費用のうち、事業者の方々にご負担いただく割合のことです。負担対象工事費の 2 分の 1 を基本とし、工場の規模や、港湾環境との関係性等を考慮して、負担対象工事ごとに港湾管理者が定めております。そして、負担区域全体の工場・事業場敷地面積等を分母に、各事業場の敷地面積等を分子としたものを乗じて算定をいたします。

次のページをお願いします。

負担金の徴収手続の流れをご説明いたします。

負担対象工事の完了後、事業者からの敷地面積の届出により、事業場面積の集計や負担対象工事の選定を行い、既に名古屋港臨港地区内企業連絡懇話会にてブロック別代表事業者の皆様方へ説明をさせていただいております。その後、港湾法に基

づき名古屋港審議会の意見聴取を行った後、負担対象工事の指定の告示、負担対象事業者の方への負担金額の確定通知を経て、事業者の方々に負担金の納付を行っていただいております。

以上が港湾環境整備負担金制度の大まかな説明となります。

次のページをお願いします。

ここでは、本年度の負担対象工事の指定（案）につきましてご説明をいたします。

次のページをお願いいたします。

まず、三つございます負担対象工事の一つでございます、港湾環境整備施設の建設または改良の工事です。

当該工事について、本年度は、中川運河（堀止）緑地整備工事、富浜緑地整備工事、堀川東緑地整備工事の3件を対象としております。

次のページをお願いします。

中川運河（堀止）緑地整備工事は、中川運河の堀止地区におきまして、主に堀止北側の植栽約470平方メートル及び給水設備の整備を行ったものでございます。

次のページをお願いします。

富浜緑地整備工事は、富浜緑地におきまして、遊具としての機能・強度が不足した危険なものを撤去し、新たに1基を設置したものでございます。

次のページをお願いします。

堀川東緑地整備工事は、当該箇所の防潮壁改良工事完了に伴う緑地整備であり、石積工及び植栽を行ったものでございます。

次のページをお願いします。

これらの工事に要した費用は、中川運河（堀止）緑地整備工事が1,000万4,000円、富浜緑地整備工事が462万7,000円、堀川東緑地整備工事が145万7,000円、合わせて1,608万8,000円となっております。

負担対象工事に要した費用のうち、事業者の方々にご負担いただく負担割合は原則2分の1でございますが、それぞれ緑地の性質を考慮し、中川運河（堀止）緑地整備工事は、都市機能と連携し広域からの一般市民の利用が多く見込まれる緑地に係る工事のため16分の1、富浜緑地整備工事及び堀川東緑地整備工事は、周辺住民の受益が多く見込まれる緑地の工事であることから8分の1としております。

次のページをお願いします。

続きまして、二つ目の港湾環境整備施設の維持の工事です。

この工事では、名古屋港内の既に整備した臨港緑地や緩衝緑地において、除草、清掃、附属施設の修繕等を行っております。

次のページをお願いします。

これらの維持工事に要した費用は 2 億 1,631 万 8,000 円で、負担割合は 2 分の 1 となります。

次のページをお願いします。

最後に、港湾における漂流物の除去等の工事でございます。これは港湾区域である水域において大型漂流物の除去等を行うものでございます。

次のページをお願いします。

漂流物除去等のための工事に要した費用は 4,328 万 1,000 円で、負担割合は 2 分の 1 となります。

次のページをお願いします。

以上のことから、今年度の港湾環境整備負担金徴収予定額は、表の一番下、右から二つ目に赤く囲んでおります 1 億 424 万 2,000 円で、1 平方メートル当たりの負担金額は、その右の欄の 3 円 67 銭となるものです。

港湾環境整備負担金の概要等については以上でございます。

次に、お手元に配付してございます白い冊子、A4 の縦のものでございますけれども、「港湾環境整備負担金対象工事の指定について（案）」についてご説明の方させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、1 ページ目に負担対象工事の指定の趣旨について記載をしております。

港湾法及び名古屋港管理組合港湾環境整備負担金条例に基づき、令和 5 年度の負担金の徴収対象に指定する港湾工事を定めるものでございます。

次に、2 ページ、3 ページをご覧ください。

先ほど説明の方させていただきました負担対象工事の概要について一表にまとめております。

次に、4 ページをお開きください。

こちらには、緑地整備箇所図を掲載してございます。

以上をもちまして、港湾環境整備負担金対象工事の指定についての説明を終わら

せていただきます。

ご審議のほど、何とぞよろしく願いをいたします。

○黒田部会長　ご説明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何か、ご質問またはご意見がありましたらどうぞ。どなたからでも結構ですので、ご発言をお願いいたします。

毎年恒例の負担金の問題ですが、特によろしゅうございますか。

それでは、この件に関しては、ご意見、ご質問特に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。よろしいですかね。

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、専任副管理者からご挨拶を頂戴したいと思います。

〔専任副管理者挨拶〕

○鎌田専任副管理者　ありがとうございました。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まして、深く感謝申し上げます。

今後とも名古屋港のさらなる発展のため、選ばれ続ける港づくりに対しまして、そして背後地域のアクセス道路の整備も含めまして、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、ご挨拶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。

〔部会長閉会挨拶〕

○黒田部会長　ありがとうございました。

会議の終了に当たりまして、私の方からもちょっと簡単にご挨拶を申し上げたいと思います。

ちょっとまた余計なことを言いますと、お聞きでしょうけれども、最近、名古屋港の物流のコンピューターというか、サーバーにいろいろいたずらが仕掛けられたりとかいうことで、何となく港をイメージすると、単にコンテナを揚げたり下げたり、運んだりというイメージがあるんですが、そういうところもやっぱり情報機器

が一番根幹になってしまっていて、その辺のセキュリティーの問題も、もう相当真剣に取り組んでいかないと、大きな物流に影響があるという状況でございますので、管理組合の方もいろいろご努力いただいているようですけれども、また委員の方にもご協力を仰ぐことがあろうかと思えます。

それからあと、コロナが一応大体収束して、世界の物流もおおむね回復しつつあったんですけれども、さっきもちょっとお話を聞いてあれですが、やっぱりスエズ運河とかパナマ運河辺りが、いろんな紛争ですとか水の問題でなかなか、最近不都合が生じていて、それが物流にやはりかなり影響を与えつつあるということで、名古屋港、先ほどもご説明ありました貨物の取扱いの量というか、純量的にはもう日本でトップを長らく維持しているんですが、やはりそういう物流に支障が生じますと地元の経済にも大きな影響が出ますので、またよろしく、管理組合中心にお願いしたいと思います。

それでは、本日は熱心なご審議を賜りまして誠にありがとうございました。

皆様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す。閉会の挨拶とさせていただきます。

これを持ちまして名古屋港審議会専門部会を閉会させていただきます。

ご協力どうもありがとうございました。

○司会者・井戸田調整担当課長　ありがとうございました。これを持ちまして名古屋港審議会専門部会を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

会議録署名者 部 会 長 黒 田 達 朗

委 員 日 下 雄 介

委 員 笹 田 祐 典