

名港管理組合議会 6 月定例会について

- ・名古屋港管理組合議会6月定例会が6月11日に行われました。
- ・名古屋港管理組合議会は愛知県議15名、名古屋市議15名で構成され、それぞれの議会で選任されます。定例会は3月（予算）、6月、11月（決算）の3回。常任委員会は2つ、随時、特別委員会が設置されます。
- ・共産党は愛知県議会からは選出されず、名古屋市中から2名が選出されました。
- ・6月議会では議会人事も行われ、議長・副議長選挙、委員会の選任、特別委員会の設置などを行いました。
- ・管理者は県知事と市長が2年ずつ就任し、大村知事の任期は来年9月までです。
- ・6月定例会の議案は、副管理者と監査委員の選任の同意案件、議長や副議長などの海外視察など。
- ・一般質問は高橋ゆうすけ議員、山口清明議員のほかは市議1名だけでした。高橋議員の自衛艦入港問題のときだけは西川議員などが盛んにヤジを飛ばして存在感をアピールしていました。
- ・議員視察のうち、議長・副議長が行く海外視察については無駄なものとして反対しました。

名港議会 委員会名簿 2016.6.10

議会運営委員会		企画総務委員会		港営建設委員会	
氏名	会派等	氏名	会派等	氏名	会派等
高橋ゆうすけ	市 共産	高橋ゆうすけ	市 共産	山口清明	市 共産
西川ひさし	市 自民	坂野公壽	市 自民	中田ちづこ	市 自民
岡本やすひろ	市 民進	横井利明	市 自民	西川ひさし	市 自民
佐藤健一	市 公明	岡本やすひろ	市 民進	丹羽ひろし	市 自民
高木善英	市 減税	佐藤健一	市 公明	田中里佳	市 民進
岩村進次	県 自民	ばばのりこ	市 公明	服部将也	市 民進
渡辺周二	県 自民	高木善英	市 減税	田辺雄一	市 公明
西久保ながし	県 民進	伊藤辰夫	県 自民	佐藤あつし	市 減税
議長		奥村悠二	県 自民	伊藤辰矢	県 自民
副議長		直江弘文	県 自民	岩村進次	県 自民
		ますだ裕二	県 自民	丹羽洋章	県 自民
		渡辺周二	県 自民	山下智也	県 自民
		天野正基	県 民進	安藤としき	県 民進
		富田昭雄	県 民進	久野哲生	県 民進
		西久保ながし	県 民進	市川英男	県 公明



名古屋港管理組合議会 2015年6月定例会 議案一覧

議案名	名古屋市会選出					県議会選出			結果	概要
	共	自	民	公	減	自	民	公		
副管理者選任の同意（名古屋市副市長）	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	新開輝夫名古屋副市長（県と市が一人づつ。田宮副市長が辞職したため交代）
監査委員選任の同意（組合議会議員）	○	○	○	○	○	○	○	○	認定	横井利明市議（自民・港区）。議選枠、会派バランスから
監査委員選任の同意（愛知県監査委員）	●	○	○	○	○	○	○	○	認定	黒川和博（市の監査委員）を選任。識見。
議員派遣（議長海外派遣と議員行政調査2件）	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	①海外派遣（議長）：8月下旬8日間。ベルギー、スウェーデン、デンマーク（アントワープ港への表敬訪問など）。 ②外派遣（副議長）：7月下旬8日間。アメリカ、カナダ（ボルチモア港への表敬訪問やエバレット港など）。 ③行政調査1：釜山新港・釜山港国際ターミナル（コンテナ集荷。クルーズ船誘致）。7月27日～29日 ④行政調査2：函館、仙台港、仙台南の杜水族館へクルーズ誘致や震災復旧、生物展示の調査。8月31日～9月2日
議長・副議長の選挙	議長：奥村悠二 28 山口清明 2 副議長：田中里佳 28 高橋ゆうすけ 2									

○＝賛成 ●＝反対 / 共：日本共産党 自：自民党 民：民主党 公：公明党 減：減税日本ナゴヤ

名古屋港管理組合議会 6 月定例会 一般質問（6月7日）

サミット名目でヘリ空母など7隻もの軍艦停泊を許すことは、平和な商業港に反する行為だ 高橋ゆうすけ議員



サミット名目の自衛隊艦船 の名古屋港入港について

【高橋議員】質問に先立ち、熊本地震で被災された方々に、お見舞いを申し上げますとともに、犠牲になられた方々へ哀悼の意を表します。

名古屋港への自衛隊艦船の入港は拒否を

通告に従い、「伊勢志摩サミット開催に伴う名古屋港への自衛隊艦船の入港」について質問いたします。

5月26日・27日の両日、G 7 先進国首脳会議、いわゆる伊勢志摩サミットが行われました。サミット期間中は、全国各地において、テロへの警戒などから、コインロッカーの閉鎖、ごみ箱の封鎖といった厳戒態勢が行われました。全国で警備体制が強化される中、5月23日・24日に会場の周辺海域の警戒監視を名目に出動した、ヘリ空母「いずも」をはじめ、7隻の海上自衛隊の艦船が金城ふ頭に接岸しました。

数日のサミット警護のために 名古屋港停泊の必要があったのか

今回の入港目的はサミット警備に向けた物資補給のためということでしたが、数日のサミットのために、名古屋港に停泊し、準備を行う必要性はあったのでしょうか。今回の名古屋港の利用は、ヘリ空母による利用



実績を作るためだったのではないかと疑いがぬぐいきれません。

平和な商業港に軍艦は似合わない

本来の海上自衛隊の任務は、有事への対応です。そのような艦船が、海上の警備を名目に、名古屋港を利用する、これが一般化されてしまえば、名古屋港は一種の軍港となってしまうと危惧します。名古屋港は貨物の散り扱いをする港であり、有事のための艦船が入ってくることはありません。アジアを中心とした地域との貿易を行う港で、軍事的緊張を高めるような行為は決して行うべきではありません。

今回だけではなく、米軍艦や自衛隊艦船の入港が継続し、民間船を利用した武器類の運搬なども行われていることに、強い危機感を感じます。日本国憲法をないがしろにし、安保法制を強行し、自衛隊の任務の拡大を進める安倍政権のもとでは、この名古屋港から戦場へ行かされる船が出てくるのではないかと、そのような不安の声も聞こえてきます。

平和な港の運営を進めていくためには、サミットの警備目的とはいえ、名古屋港への自衛隊艦船の入港は拒否すべきだったのではないのでしょうか。答弁を求めます。

5月に入港した自衛艦

- ・大型ヘリ空母「いずも」（全長250mのヘリ搭載護衛艦）
- ・護衛艦ふゆづき
- ・護衛艦いかづち
- ・掃海艇はつしま（2015年就役の新型）
- ・ミサイル艇はやぶさ
- ・ミサイル艇わかたか
- ・ミサイル艇おおたか



港湾の公平性の観点から、 他の船舶と同様に施設を提供

【港営部長】 港湾法第13条第2項において、港湾の公平性の観点から、港湾施設の使用について不平等な扱いをしてはならないとしており、自衛隊艦船についても他の船舶と同様に、入港にあたり、施設を提供しています。

入港は分かった時点で公表を

【高橋議員】 今回の艦船の入港はいつわかったのでしょうか。名古屋港管理組合のホームページでは、前日から入港予定時刻等が公表されていましたが、7隻もの艦船が入港するのに、前日急に連絡が来るということは到底考えられません。なぜ、今回の艦船の入港について、前日の公表としたのでしょうか。わかった時点で公表すべきではなかったのでしょうか。

使用者が公表を望まない場合には、 入港日前日に公表

【港営部長】 船舶の入出港情報は、係留施設使用願いに基づき、入港5日前にホームページ上に公表しています。使用者が公表を望まない場合には、係留場所が確定する入港日前日に、入出港情報を公表しています。

今回の自衛隊艦船の入港は、自衛隊が5日前の公表を望まなかったため、入港日の前日に、護衛艦「いずも」始め7隻の入出港情報を公表しています。

軍事利用を拒否する姿勢を明らかにし、 名古屋港を平和発信の拠点として発展させよう(意見)

【高橋議員】 まず、自衛隊艦船の名古屋港への入港



ミサイル艇



護衛艦



掃海艇



ヘリ空母

を拒否すべきだったのではないかと質問に対しては、「自衛隊艦船についても他の船舶と同様に、入港にあたり、施設を提供して」という回答でした。しかし、名古屋港は、国際貿易を担う商業港であり、軍港ではありません。回答では港湾法を根拠として挙げられていましたが、港湾法が制定された際には、国家による港湾の軍事利用に歯止めをかける意図があったとも言われている、このことは11月議会でも我が会派の山口議員が指摘したことです。

また、艦船の入港に関しては、事前の公表を望まなかったために公表しなかったとの回答でした。なぜ入港情報を隠さなければならないのかということにも疑問を感じます。

港湾の軍事利用を拒否する姿勢を明らかにすることが、名古屋港を平和発信の拠点として発展させていくための道であるということを、申し上げておきます。



海上保安庁からも30隻の船が来ていました

名古屋港管理組合議会 6 月定例会 一般質問（6月7日）

特定港湾運営会社のメリットはあったのか／国際戦略港湾政策と大水深バースの効率的運用を

山口きよあき議員



特例港湾運営会社・名古屋港埠頭株式会社について

無利子貸付けの制度メリットを活用した取組の効果は

【山口議員】コンテナ取り扱い機能の強化について、大きく二つ質問します。

名古屋港は、国の国際コンテナ戦略港湾の選定から外れて以降、コンテナ貨物だけでなくバルク貨物や完成自動車などを総合的に取り扱ひもの背後地域のものづくり産業を支える「国際産業戦略港湾」をめざとしています。

とは言うものの、国際競争力の強化に向けた取り組みのなかでは、やはりコンテナ取扱い機能の強化がその中心的な課題としています。

その取り組みの一つが特例港湾運営会社制度です。名古屋港で、名古屋港埠頭株式会社が本格的に運用を開始して2年目を迎えました。港湾の民営化をすすめるこの制度そのものに大きな問題があると私は考え、会社の設立と管理組合からの業務委託に反対してきました。そこで、新会社が期待された効果を発揮しているか、数点について検証したいと思います。

一昨年（2014年＝平成26年）11月に国土交通大臣より特例港湾運営会社の指定を受けた埠頭㈱です。私は一昨年の6月議会で、この港湾運営会社をつくる効果（メリット）は、と質問しました。当局からは、「コ

スト面では無利子貸付制度を活用することによりガントリークレーンなどの上物施設の整備費が約15パーセント程度削減できるものと考えております」との答弁をいただきました。

今年度は、その制度メリットを活かして荷役機械の大型化に取り組む、具体的には、約12億円のガントリークレーンを一基整備する予定と聞いています。

ところがいまはご承知の通り、政府と日銀のすすめる金融緩和路線のなかでマイナス金利の時代となっています。そこどうかいます。

マイナス金利という経済情勢の下で、特例港湾運営会社の制度メリットとして強調してきた無利子貸付けにどのくらいのメリットが、コスト削減効果があるのですか。具体的な数値も入れて説明してください。

整備費が約1.5%低減される

【企画調整室長】港湾運営会社制度のメリットの一つである無利子貸付金は、ガントリークレーン等の上物施設整備を港湾運営会社が行う際に、最大8割の無利子の貸付けを受けることができるというものです。

平成27年度の国や銀行の借入金利は1%未満となっており、これをもとに試算を行いますと、無利子貸付の制度メリットを活用することにより、全額有利子で上物施設整備をした場合と比較して、整備費が約1.5%低減されます。上物施設整備費用は、多額であることからその制度メリットを活用していきたい。

また、港湾運営会社に対する支援には、無利子貸付金の他にも、行政財産である国有港湾施設の直接貸付や、港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る税制優遇があるほか、コンテナターミナルの一元的な管理運営によるスケールメリットを活かした港湾コストの低減が図られるとともに、民の視点による利用者ニーズに対応した、サービスの向上が図られる。

岸壁使用料の低廉化や荷役機械使用料の細分化でいくら安くなったか

【山口議員】埠頭㈱は利用者へのサービス向上とし



て、係船岸壁使用料の低廉化と荷役機械使用料の使用時間単位の細分化したとのことですが、埠頭(株)の利用者とはいったい誰で、コストはいくら低減されたのか、具体的に教えてください。またこの二つのサービス向上施策は民間会社でなければできないものか。この点もあわせて答弁を求めます。

係船岸壁使用料10.05円が9.07円に

【企画調整室長】名古屋港埠頭株式会社が平成27年4月から運営している飛島ふ頭北及び南コンテナターミナルの係船岸壁使用料は、総トン数1トンにつき、外航船舶12時間までの料金を、本組合の条例料金10.05円に対し、9.07円と低廉化に努めています。総トン数17万トンのコンテナ船が着岸した場合の試算で、本組合時の係船岸壁使用料約270万円が、14万円程度安くなります。

一方、荷役機械使用料は、使用時間単位を30分制から15分制と細分化することで、利用者の使用時間に応じたより細かな支払いを可能として、料金の低廉化に努めています。

国や本組合が、行政財産である岸壁や荷役機械等を特例港湾運営会社である名古屋港埠頭株式会社に貸し付け、一元的に管理運営することにより、コスト低減など、サービス向上が図られていると考えております。

会社の業績は何で評価するのか。 どういう性格の会社なのか

【山口議員】ところでこの会社の業績は何で評価するのか、成果はどうやって検証するのでしょうか。同じく一昨年6月議会での私の質問に対し、当時の企画調整室長はこう答弁しています。「民の視点による利用者ニーズへの柔軟な対応や迅速な経営判断など、サービス面での向上が図られるものと考えております。これらの取り組みにより、船会社や荷主に選ばれ、利用してもらえることが重要であり、その結果としてあらわれるコンテナ取扱個数の増加などの成果を検証するものと考えております。」と。

つまり、名古屋港の取扱コンテナ貨物量が増えたかどうかで、港湾運営会社の成果を検証するとの答弁、いまも変わりはありませんか。名古屋港埠頭株式会社の業績も名古屋港の取扱コンテナ貨物量で判断するのですか。

残念ながら、港湾運営会社ができてから名古屋港の取扱コンテナ貨物量は増えるどころか減っています。

一般的に民間会社では会社の業績に応じてボーナスが支給されると思うが、コンテナ取扱が減っているなかでこの会社のボーナスも減るのかと思いきやどうもそうではないようです。民の視点と言いながら会社の業績や成果と社員のボーナスは連動しない。

特例港湾運会社である名古屋港埠頭(株)はいったいどういう性格の会社なのか。何をする会社なのか。あらためて答弁を求めます。

公的な役割、利用者へ還元するなど、 一般的な会社とは性格が違う

【企画調整室長】名古屋港埠頭株式会社は、公共財であるコンテナターミナル等を、一元的に管理する者として公的な役割を担っており、利用者への還元を行うなど、公共性が高く一般的な会社とは性格が異なっております。

コンテナ貨物量は、名古屋港埠頭株式会社の収入に直結する重要な要素ですが、船会社や荷主に選ばれ施設を利用してもらうことによる結果であることから、利用者ニーズに的確に対応した港湾施設の整備や更新をスピード感を持って行うなど、更なるサービス向上を図ることが重要であると考えております。

国際コンテナ戦略港湾政策と大水深 バースの効率的運用

水深16mの大水深コンテナターミ ナルの運用状況

【山口議員】名古屋港のコンテナバースのうち水深16mの大水深バースは、国のスーパー中核港湾政策にのっとり整備が進められ、2005年に飛島ふ頭南側埠頭で初めて整備されました。ところがその後、名古屋港は伊勢湾として2010年に国による国際コンテナ戦略港湾の選定に漏れてしまいました。名古屋港の水深16mバースは国策の上では、はしごを外されたような状態になってしまいました。

国際コンテナ戦略港湾に京浜港（東京・川崎・横浜）と阪神港（神戸・大阪）が選定されましたが、いまだに本格稼働している水深16mバースは横浜港だけです。名古屋港の大水深バースは暫定稼働ということですが、ある面では国レベルでも貴重な存在であり、またある面では過剰な整備だったのかも知れません。

さて、当初、国は国際コンテナ戦略港湾政策で掲げた目標は、プサン港等東アジア主要港でのトランシッ

ブ率を現行の半分にし、アジア発着貨物の国際トランシッブを促進する。つまりプサン港から貨物を取り戻すことでした。そして水深16m級のバース整備は、北米・欧州の基幹航路を維持し拡大するためと説明されていました。

ところが、わが国発着のコンテナ貨物のプサン港でのトランシップ率の推移を見ると2009年の47.9%から2014年には51.8%へとかえって増えています。北米航路のコンテナ貨物取扱個数は、京浜港では2010年の103万TEUが2014年には85万に、阪神港では同じく38万TEUから33万に、大きく減少しているのです。

この数字を見る限り、国の国際コンテナ戦略港湾政策は破たんした、としか思えません。

にもかかわらず、国は、国際コンテナ戦略港湾政策の目標を、欧州基幹航路は週三便に拡大、北米基幹航

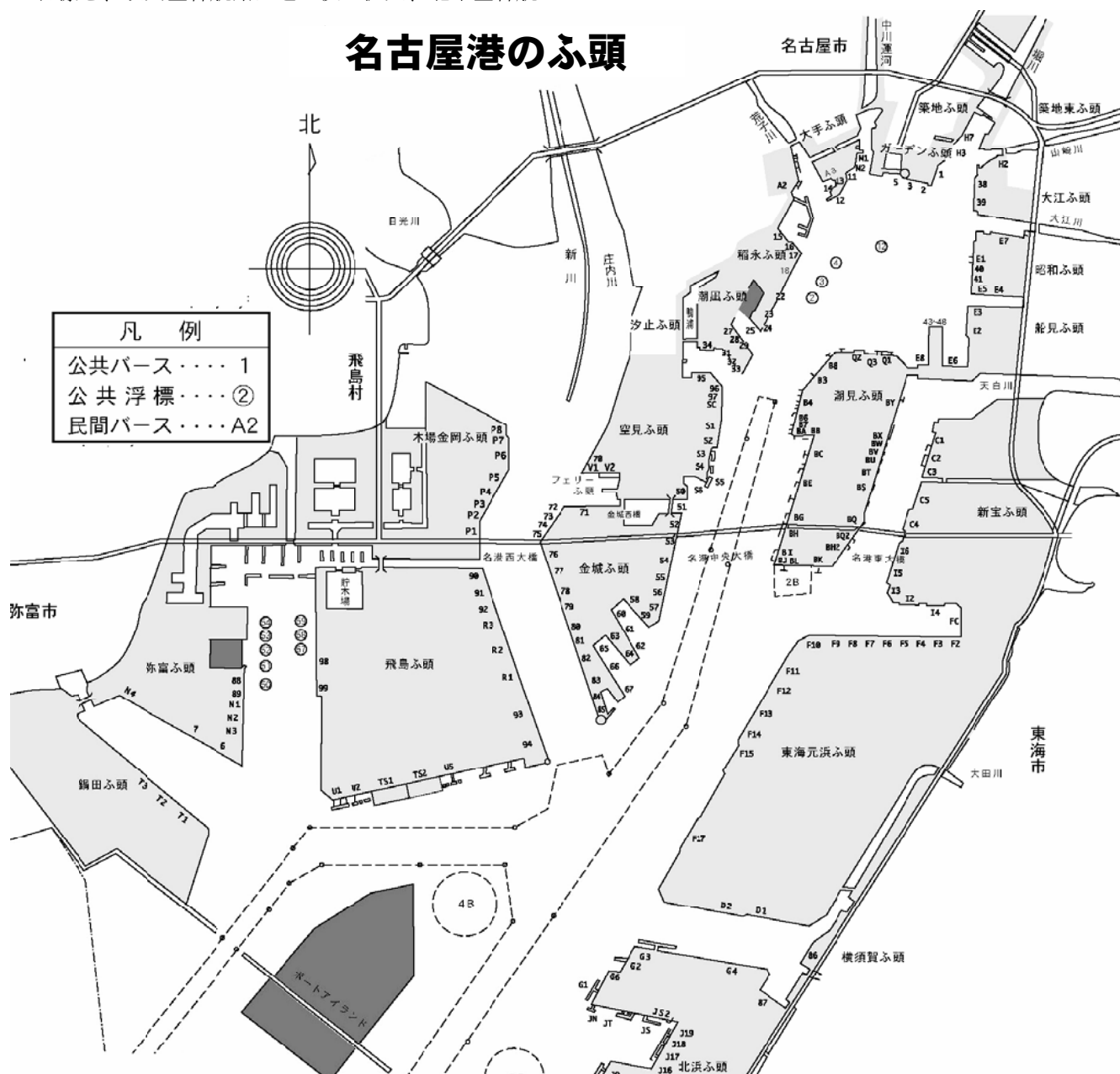
路はデイリーに、とする一方で、「多方面・多頻度の直行サービスの充実」をめざすと軌道修正しました。

貨物は減り続けているのに基幹航路向けの大水探バスの整備は止められない、しかし現実には需要が拡大しているアジテ航路をはじめとした多方面・多頻度の直行サービス重視にシフトしようとしています。

さて、国際コンテナ戦略港湾についてのこのような状況変化を踏まえて、名古屋港の大水深バースについてもよく考えていく必要があると思います。そこでまず、以下の数点うかがいます。

大水探コンテナターミナルの全国的な稼働状況は

【山口議員】国際コンテナ戦略港湾に基づく大水探
 バースは横浜港だけが本格稼働中ですが全国的な整備



状況はどうなっていますか。

横浜港 6 バースで整備完了、京浜港 3 バースと阪神港 7 バースで整備中

【企画調整室長】国土交通省によると、国際コンテナ戦略港湾における水深16m以上の大水深コンテナターミナルの整備状況は、平成27年度末現在、整備完了として横浜港で6バース、また、整備中として東京港、横浜港の京浜港で3バース、大阪港、神戸港の阪神港で7バースとなっております。

国の戦略港湾政策との関わりは

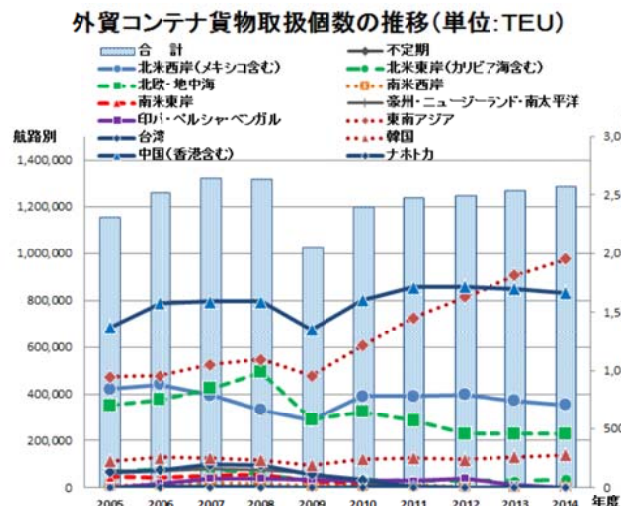
【山口議員】名古屋港はもはや国の戦略港湾政策とは無関係なのですか。国の国際コンテナ戦略港湾に関する政策目標を共有しているのですか。

国に重要性を強く認識してもらい、重点支援を求める

【企画調整室長】国際コンテナ戦略港湾政策の目的は、我が国を支える産業の国際競争力強化であり、本港は中部のものづくり産業を物流面でしっかりと支えていくものであります。今後も港湾機能の強化を図るために、国際コンテナ戦略港湾の施策を注視しつつ、引き続き国に本港の重要性を強く認識してもらい、重点支援を求めるとともに、港湾の国際競争力強化に向けて、港湾コストの縮減や利用者サービスの向上に努めてまいります。

大水深コンテナターミナルの整備理由は

【山口議員】もともと名古屋港で水深16mの大水深バースをつくったのは何のためでしたか。かかげた政策目標は達成されたのか。



外貿コンテナ貨物や基幹航路の大型コンテナ船の就航隻数の増加に対応

【企画調整室長】本港においては、港湾の国際競争力強化のため、北米・欧州の基幹航路の寄港頻度の維持や多頻度・多航路の直航サービスの充実に取り組む中、外貿コンテナ貨物の増加や基幹航路の大型コンテナ船の就航隻数の増加などへの対応として、水深16mのコンテナターミナルを整備してまいりました。

名古屋港の貨物集貨は進んだのか

【山口議員】名古屋港への集荷は進んだのでしょうか。

2%伸びており集貨は進んでいる

【企画調整室長】本港は主に、愛知、岐阜、三重、静岡、長野、富山、石川、福井及び滋賀の中部9県の貨物を対象に集荷に取り組んでおります。集荷の進捗としまして、国において5年毎に行われる「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに、中部9県の名古屋港の利用率を算出しますと、平成20年度は約63%、平成25年度は約65%と、2%伸びており集荷は進んでいると認識しております。

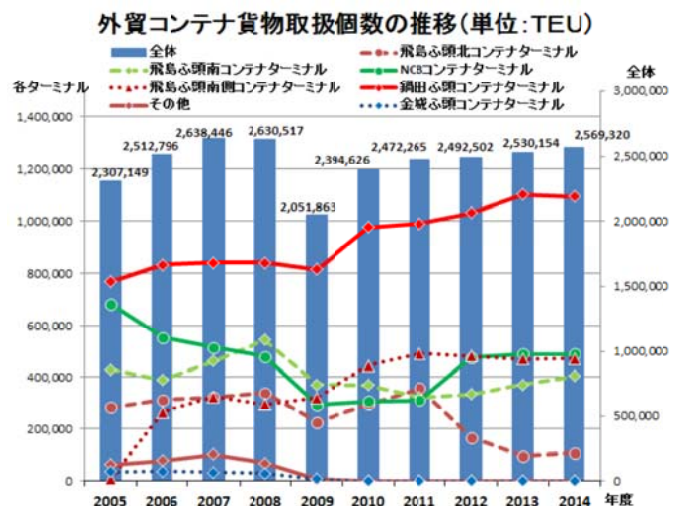
北米欧州の基幹航路の維持は

【山口議員】北米欧州の基幹航路は維持できたのか。基幹航路のコンテナ貨物は増えてきたのでしょうか。

以上、まとめてお答えください。

概ね維持されている

【企画調整室長】昨年の名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、中国経済の減速に伴う世界経済の低迷



などの影響もあり、前年比で4%減少したものの、リーマンショックで大きく減少した平成21年以降は、増加傾向で堅調に推移し、北米・欧州の基幹航路の便数についても概ね維持されております。

水深16mを必要とする船舶の入港実績は

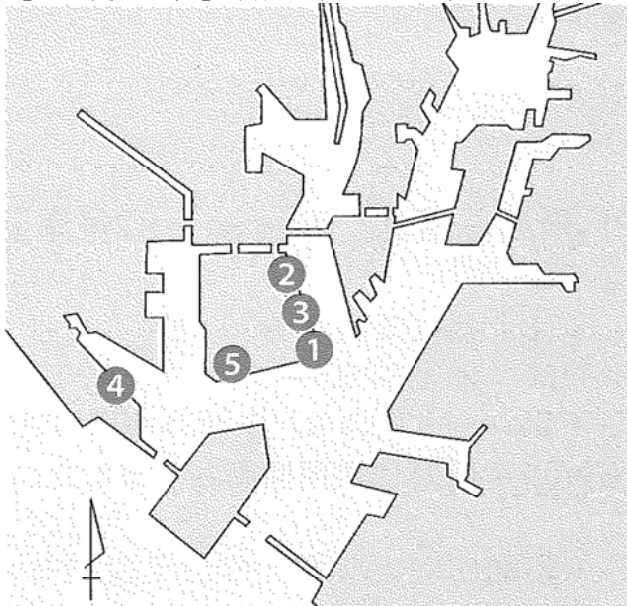
【山口議員】アジア航路の比重が一層強まるなか、一般的には船舶の大型化が進んでいるとはいえるものの、名古屋港に寄港する船舶のほとんどが水深16mの大水深バースを必要とはしていません。

いま名古屋港のコンテナターミナルは基本的に航路別に編成されていますが、こんどはNCBで水深12mから15mへと掘り下げようとしています。名古屋港にとって必要なバースの整備は計画的に進めるべきと考えますが、その前提となるのは整備してきた既存バースを効率的に使いこなすことです。そこでしょうか。

名古屋港で、実際に水深16mを必要とする船舶はいったい何隻、入港しているのか。大水深バースを利用する船舶の何%になるのか。実績をはっきりと示してください。

平成27年は基幹航路の船舶613隻の内、120隻で約20%

【企画調整室長】平成27年において、本港に就航す



コンテナターミナル

- ①飛島ふ頭南コンテナターミナル（-15m）
- ②NCBコンテナターミナル（-12m）
- ③飛島ふ頭北コンテナターミナル（-10m～12m）
- ④鍋田ふ頭コンテナターミナル（-12m～14m）
- ⑤飛島ふ頭南側コンテナターミナル（-16m）

る基幹航路のコンテナ船613隻の内、「港湾の施設の技術上の基準」において、水深16m以上を必要とされるコンテナ船の入港実績は、120隻で約20%となっております。

ターミナルの一体的運営で大水深コンテナターミナルの稼働率を上げよ

【山口議員】大水深バースの効率的な運用を図るためには、航路別のターミナル使用にとらわれずに16mバースに基幹航路以外の大型船も集中して利用させるようなターミナル群の一体的運営はできないのでしょうか。

それこそコンテナターミナルを一元的に管理運営するという港湾運営会社の行うべき仕事ではないでしょうか。お答えください。

以上で、第一回目の質問を終わります。

全てのコンテナターミナルにおいて柔軟に対応、効率的な運営に努める

【企画調整室長】本港には、基幹航路、東南アジア航路、中国や韓国を結ぶ近海航路など、多様なコンテナ航路が就航しております。

水深16mの飛島ふ頭南側コンテナターミナルや水深15mの飛島ふ頭南コンテナターミナルでは、大型のコンテナ船が就航する基幹航路を中心に、飛島ふ頭北コンテナターミナル及びNCBコンテナターミナルでは、東南アジア航路を中心に、鍋田ふ頭コンテナターミナルでは、近海航路を中心に取り扱いっております。

こうした中、飛島ふ頭内のコンテナターミナルにおいても近海航路を取り扱うなど、全てのコンテナターミナルにおいて柔軟に対応しており効率的な運営に努めております。特例港湾運営会社である名古屋港埠頭株式会社が、一体的な管理を進める中で、名古屋港全体のコンテナターミナルのより一体的な運営が図れるものと考えております。

名古屋港管理組合と特例港湾運営会社の関係は（再質問）

【山口議員】特定港湾運営会社は、公共性が高い会社であり、ターミナルノの一元的運営によるスケールメリットを活かしたコストの低減を図るとの答弁でした。

いくつか具体的な数値についても答えていただきましたので、それを踏まえて選任副管理者に再質問させていただきます。

無利子貸付による整備費のコスト削減は1.5%とのことでした。二年前には15%と答弁していたのです。12億円のガントリークレーン、単純計算で、固定資産税が初年度は1500万円、20年間で1億1千万円以上になります。実際には優遇制度等があるとは思いますが、民の視点と言いながら公の補助や優遇制度がないと成り立たない会社では困ります。荷役機械について会社が整備する方がコストが低いと言い切れますか。はっきりさせていただきたい。

いま無利子貸付を最大のメリットとして強調するのはいかがなものか。率直にお答えいただきたい。

岸壁使用料も下げたと言いますが、この料金が適用されるのは五つあるコンテナバースのうち公共ターミナルだった二つだけです。名古屋港を利用するコンテナ船の何割に効果があるのか、半分以下です。

10万トンを超える最大規模の大型船では14万円コスト減との答弁でしたが、そんなサイズの船はごくわずかです。名古屋港に昨年入港したコンテナ船は約4千隻ですが10万トン以上は75隻、三万トン未満が3千隻以上です。

「技術上の基準」で水深16mを必要とするコンテナ船は120隻、基幹航路のコンテナ船のうち20%とのことでした。しかしそのすべてが飛島ふ頭南側の大水深バースを利用しているわけではありません。もっと浅い水深のバースが利用されています。

つまり16mバースにはまだまだ大型船を受け入れる余地があるのです。次々と港を掘るのではなく、航路や船社にとらわれず、大型船をまずこの大水深バースに集中させることはできないのでしょうか。

特例港湾運営会社に期待するターミナルの一元的運営によるコストの低減は、ターミナルの効率的な整備とセットで始めて実現できます。

管理組合と港湾運営会社は、コンテナターミナルの建設と運用を一体的に行う一つの公的なセクションだと私は理解しますが、認識をうかがいたい。

岸壁等の施設は国及び組合が整備、ガントリークレーン等の整備と一元的な管理運営は埠頭株式会社

【専任副管理者】コンテナターミナルにおいて、岸壁や土地等の下物施設については、これまでどおり国及び本組合が整備し、ガントリークレーンや荷さばき地等の上物施設については、名古屋港埠頭株式会社が港湾運営会社の制度メリットを活用し、低廉に施設整備に努めております。新たな整備をしなければならな

い上物施設は多く、今後の多額な整備費を勘案すると無利子貸付金の活用は、コストの縮減に有効であると考えます。施設整備とともに、本組合と名古屋港埠頭株式会社が、本港の利用促進に向けて連携して取り組んでおります。

そのような中、利用者へのサービス向上などに向けたコンテナターミナルの一元的な管理運営は、民の視点を踏まえて、名古屋港埠頭株式会社が担っていくものであります。

名古屋港の立ち位置について

【山口議員】国はいまだに基幹航路のための大水深バースの整備に膨大な国費を投入しようとしています。しかし、いま必要なのはアジア各国との関係を重視した港湾整備であり航路の確保です。ある面では、名古屋港は国の政策のしがらみから解放されて、地域の必要に応じた港湾整備が行える位置にあると言えます。

地方港の代表として、名古屋港のこの立ち位置から、国の港湾政策についても、もっと強く発言していくべきではありませんか。国の国際コンテナ戦略港湾政策と名古屋港の立ち位置についてどう考えているか、答弁を求めます。

国際産業戦略港湾としての重点支援を国に強く働きかける

【専任副管理者】本港の国際競争力強化を図るため、「国際産業戦略港湾」として、重点支援について、これまで国に強く働きかけを行ってまいりました。

こうした中、昨年度は、地域の基幹産業を支えるため、完成自動車取扱機能の強化に資する金城ふ頭再編改良事業が新規事業採択され、更に、今年度は東南アジア航路における貨物の増加やコンテナ船の大型化への対応として、飛島ふ頭東側のNCBコンテナターミナルR1、R2の水深12mから15mへの増深・耐震化につきまして、2年連続の新規事業として採択され、早期完成に向けて取り組んでまいります。

大水深バースは日本の港にそんなに必要ないと国に言え（意見）

【山口議員】港湾運営会社に関する問題は引き続きチェックしていきたいと思います。

名古屋港の経験からして、大水深バースは日本の港にそんなに必要ない、無駄づかいは止めた方がいいですよ、と国のコンテナ戦略にもはっきりモノを言いましょう。そのことを要望して、質問を終わります。