

名古屋港管理組合議会3月定例会（2017年3月27日～29日）

名古屋港管理組合議会3月定例会について

一、名古屋港管理組合議会3月定例会は、3月27日から29日の会期で行われました。

一、名古屋港管理組合議会には、愛知県と名古屋市から各15名、計30名の議員が選出されています。日本共産党は、名古屋市議会から高橋ゆうすけ議員、山口清明議員の2名が選出され、県会からの選出はありません。

一、企画総務委員会と港営建設委員会の2つの常任委員会のほか、特別委員会として、ガーデンふ頭にぎわい創出特別委員会（全議員参加）、決算特別委員会が一般・特別会計と公営企業開閉の2つの委員会が設置されています。

一、議案は2016年度補正予算案や2017年度予算案、条例改正案の9件が提案されました。

一、一般質問には高橋ゆうすけ議員と山口清明議員がたち、空見ふ頭の大型展示場建設問題、ポートアイランドの活用に向けたアクセス問題、港の賑わいづくりの課題、港湾運営会社の問題について

質問しました。

一、日本共産党は一般会計予算と給与条例改正の2件に反対しま

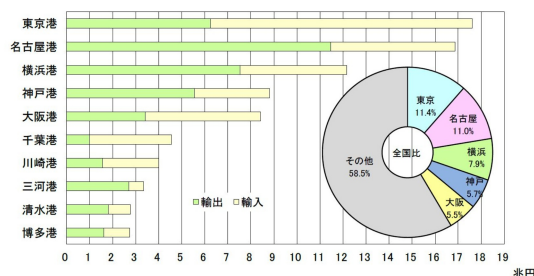
した。27日には閉会中に審査された2015年度決算4件の採決が行われ、一般会計決算と事業会計決算の2件に反対しました。四日市港と名古屋港を一体で管理する伊勢湾運営会社の設立に反対したものです。

一、自民の県議が展示場で一般質問。知事にできないことを言わせました。議運では議長から「できない」旨の決議の提案もされましたが、不適切という意見に撤回、閉会挨拶で同内容で議長があい

さつを行いました。

■主要港貿易額、自動車輸出比較表

名古屋港、貿易額で全国2位



日本共産党議員の委員会所属

委員会		議員
議会運営委員会		高橋ゆうすけ
常任委員会	企画総務委員会	高橋ゆうすけ
	港営建設委員会	山口清明
特別委員会	ガーデンふ頭にぎわい創出特別委員会	高橋ゆうすけ 山口清明
	一般・特別会計特別委員会	高橋ゆうすけ
	公営企業特別委員会	山口清明

名古屋港管理組合について

所在地	名古屋市港区港町1番11号 (地下鉄名港線「名古屋港駅」1番出口すぐ) 電話052-661-4111
管理者	愛知県知事と名古屋市長が2年交替で就任 平成27年9月8日～現在：大村秀章愛知県知事
設立	昭和26年（1951年）9月8日
職員数	587人（平成28年4月1日現在）
職務概要	愛知県と名古屋市を母体にした一部事務組合形式の特別地方公共団体。名古屋港の港湾管理者として、名古屋港の開発・運営から将来計画の策定、船舶に対する諸サービスなど、多岐にわたる業務を行う。
予算規模 2016年度	一般会計287億6,000万円 基金特別会計2億4,150万円 施設運営事業会計22億6,300万円 埋立事業会計13億9,000万円 計326億5,450万円



名古屋港の概要（2015年度）

開港	明治40年（1907年）
区域	4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたる陸域（4,216万㎡で日本最大規模）と水域（8,184万㎡）
取扱貨物	総取扱貨物量1億9,798万トン（14年連続日本一）
貿易額	16兆8,706億円（国内第2位）
外資コンテナ貨物	247万TEU（国内第3位）



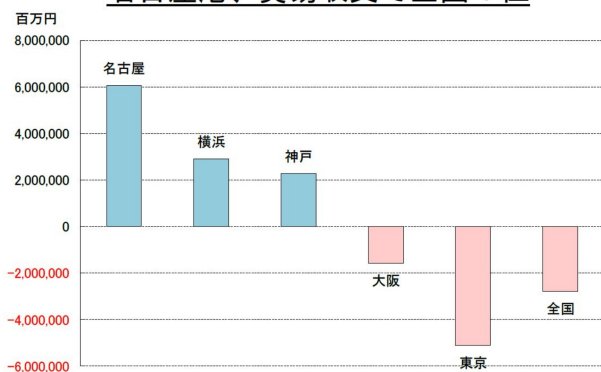
名港議会での議案に対する態度（2017年3月27・29日）

2017年3月 名古屋港管理組合議会 議案一覧（3月29日採決2015決算は27日）

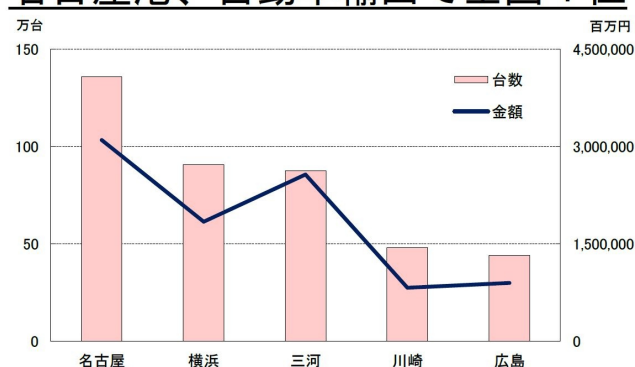
議案名	名古屋市会選出					県議会選出			結果	概要
	共	自	民	公	減	自	民	公		
2017年度名古屋港管理組合一般会計予算	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	267億円。前年比▲7.1%。県市負担金79億円。四日市港と一体化した伊勢湾港湾運営会社の設立など国際競争力・産業競争力の強化などに35億円、安全確保、防災対策等に67億円、シャチ購入に4億8000万円など親しまれる港づくりに24億円など。一般職員448人。▲8人。
2017年度名古屋港管理組合基金特別会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	6.7億円。179.3%増。水族館振興基金499.0%増、海事文化振興基金▲58.1%増、環境振興基金623.3%。
2017年度名古屋港管理組合施設運営事業会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	支出50億円。122.8%増。上屋40棟、貯木場8か所、荷役機械8基、ふ頭用地238万㎡。利用料41億円等。
2017年度名古屋港管理組合埋立事業会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	支出13.8億円。▲0.1%。西部地区、南5区埋立地など。
給与条例の一部改正	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	名古屋市の給与改定に従い、2017年4月から0.18%引き下げ、期末手当は2016年4月から4.135月から4.35月に、2017年4月からは4.3月に。育児休業等に係る子の範囲を拡大。専任副管理者の期末手当を2016年4月からは3.101月から3.201月に、2017年4月からは3.25月に。
名古屋港管理組合港湾整備事業の設置等に関する条例の一部改正	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	新たに16.4万㎡を整備し256万㎡のふ頭用地を2021年度目標に提供。港湾施設の整備めどを2016年から2020年に改め、規模を縮小する。
工事請負契約の締結（大江ふ頭岸壁改良工事4）	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	3企業体による事後審査型一般競争入札でみらい・中日・東海特定建設工事共同企業体が9億7740万円で。陸上地盤改良と上部工など一式。工期2018.10.31。
指定管理者の指定（堀止緑地）	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	非公募でホームックス（株）に指定。2017.4.1～2018.3.31。
2016年度名古屋港管理組合一般会計補正予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	4億9800万円の減額補正。国の補正による直轄事業の増と公共事業費の内示との差額の精算。
2015年度名古屋港管理組合一般会計決算	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	
2015年度名古屋港管理組合基金特別会計決算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	
2015年度名古屋港管理組合施設運営事業会計決算	●	○	○	○	○	○	○	○	可決	
2015年度名古屋港管理組合埋立事業会計決算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決	

○＝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

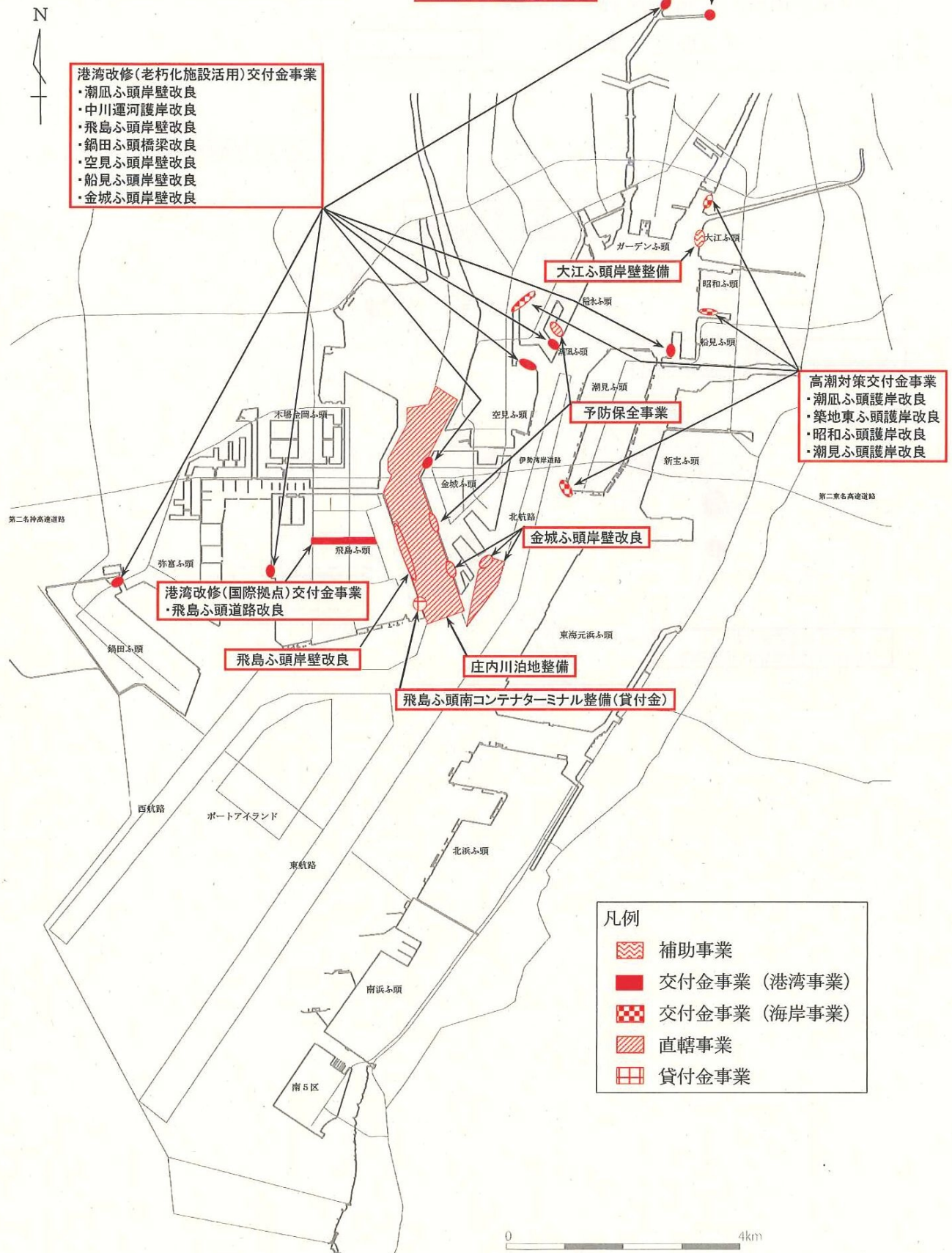
名古屋港、貿易収支で全国1位



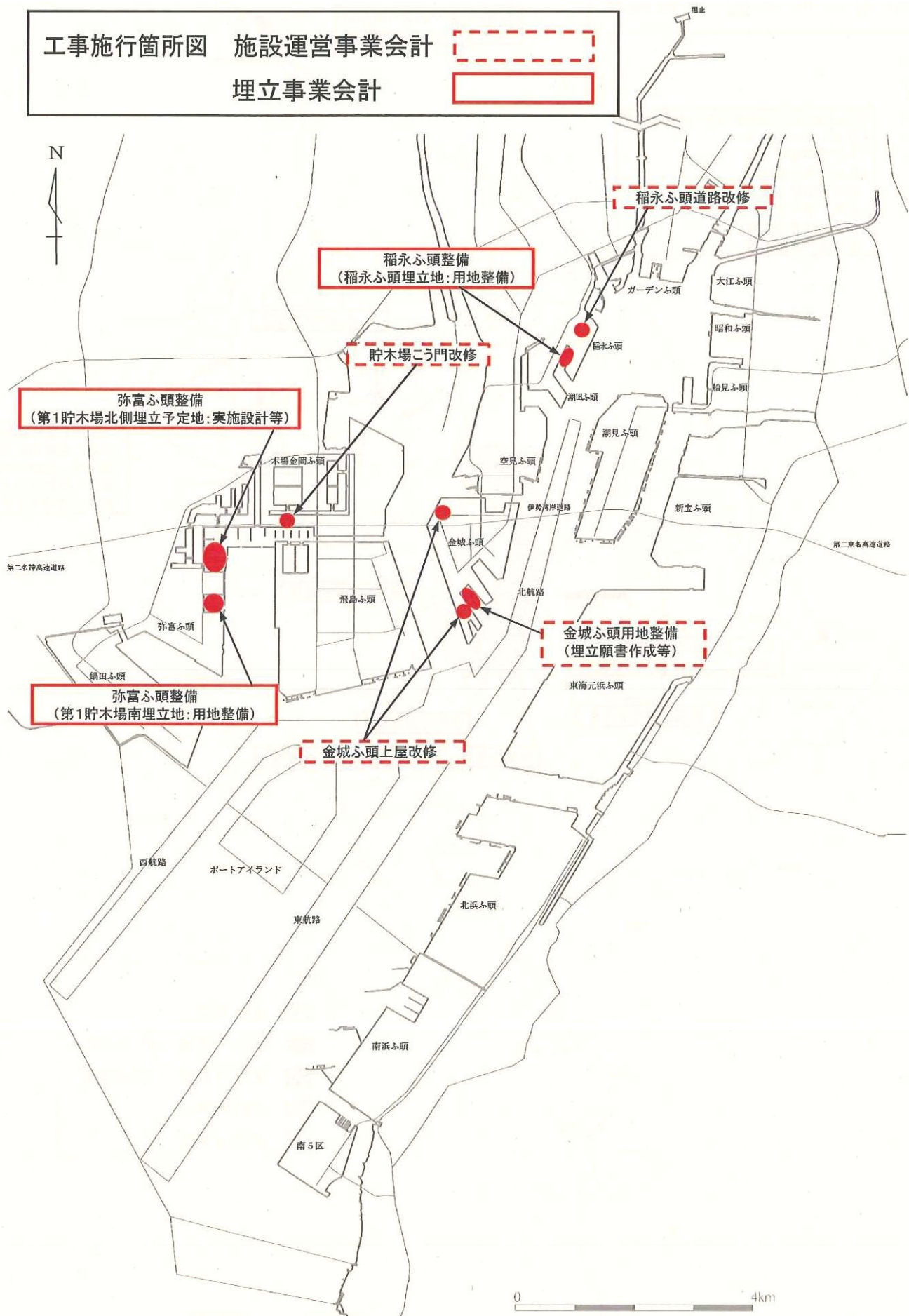
名古屋港、自動車輸出で全国1位



工事施行箇所図 一般会計



工事施行箇所図 施設運営事業会計
埋立事業会計



名古屋港管理組合議会 3月定例会 一般質問（3月27日）

空見ふ頭の大規模展示場構想をどうする／ポートアイランドへのアクセスには課題が多すぎる

高橋ゆうすけ議員



名古屋港管理組合議会は3月27日～29日の会期で行われ、2015年度決算の採決と2017年度予算案の審議・採決などが行われました。日本共産党からは高橋ゆうすけ議員と山口清明議員が組合議会議員となっています。本会議での一般質問を紹介します

空見ふ頭への 大規模展示場建設について

大規模展示場としてふさわしい場所か

【高橋議員】空見ふ頭への大規模展示場建設について、昨年の本組合議会3月定例会で、課題等について質問を行いました。その質問の中で、この地域が工業の用に供する用地とされており、安全面の確保にも課題が大きいことが明らかとなりました。一方名古屋市議会では、本年2月定例会において、空見ふ頭への大規模展示場建設に向けた調査費が計上され、賛成多数で可決されましたが、「（愛知県と名古屋市の）両者の関係が解きほぐされ、調査に向けた環境が整ったと認識しうる段階において、……議事が了承したうえで執行すること」という付帯決議が添えられました。管理組合にとっても影響があるのではないのでしょうか。

まず、この地域は、先ほども述べた通り、港湾計画において、工業の用に供する工業用地として位置付けされています。大規模展示場を建設するにあたっては、この地域の土地利用の計画を見直さなければなりません。ではこの場所が、大規模展示場施設建設場所としてふさわしい地域なのでしょうか。



質問する高橋議員と
管理者（大村知事）

建設予定地の周辺を見回してみると、工場や資材が置いてあるばかりです。もしここに大規模展示場ができたとしても、周辺機能の整備をすることはできません。これは名古屋市の経済水道委員会所管事務調査の説明資料でも明らかです。そこでお聞きします。

私はこのような場所が、大規模展示場を建設するためにふさわしい場所だとは思えませんが、管理組合としてはどのように考えているのでしょうか。

空見ふ頭は、産業や物流の拠点としての利用を見込む（室長）

【企画調整室長】空見ふ頭は、検討エリアの東側に鋼材やセメント等を取り扱う企業が立地し、産業や物流の場となっており、引き続き、産業や物流の拠点としての利用を見込んでいます。

交通集中による渋滞の可能性や物流機能が損なわれる恐れがあるのではないか

【高橋議員】空見ふ頭に大規模展示場ができた場合、周辺の道路環境はどのようになるのでしょうか。空見ふ頭の北側から流入する車両は、必ず通らなければならない汐止町という交差点があります。金城ふ



頭への交通アクセスについては、この汐止町交差点で、一般車両と物流車両を分けるといった対策が進められることとなっています。しかし大規模展示場予定地は、物流車両が通る金城ふ頭線側に接しているだけです。伊勢湾岸道から来た人はどうなるか。インターチェンジを降りた後、そのまま進んでしまえば、金城ふ頭線に出ることになり、一般車両と物流車両を分けることが難しい状況です。

更に見てみると、建設予定地の南北側については接する道路がありません。したがって、金城ふ頭線側から入るしかないのが現状です。これでは、レゴランド開業にともなって行われる、交通の混乱を避けるための一般車両と物流車両を分ける方策も意味のないものとなりかねません。

そこでお聞きます。もし仮に大規模展示場が空見ふ頭に建設されることになった場合、周辺地域において、交通集中による渋滞が発生する可能性はありますか。またそのことによって物流機能が損なわれてしまうおそれはありませんか。

渋滞等による産業や物流へ大変大きな影響が生じることが懸念される（室長）

【企画調整室長】金城ふ頭は完成自動車を取り扱う物流拠点として機能し、レゴランド等の交流拠点開発も進められ、空見ふ頭は産業や物流の拠点であり、金城ふ頭へ通過するところ。仮に空見ふ頭へ新たに展示場のような大規模集客施設を整備する場合には、渋滞等による産業や物流へ大変大きな影響が生じることが懸念され、一般車両と物流車両との抜本的な交通対策が必要となる。

**市に対して必要な情報の提供を求め、
意見を述べることはできるか**

【高橋議員】名古屋市は今後、この地域に大規模展示場が建設できるかどうかなど、様々な視点から調査を行うとしています。あおなみ線への新駅設置、



空見ふ頭
(東邦ガス工場跡地)

デッキ整備などの周辺整備も調査の中身として挙げられていますが、整備をすればその間、交通規制も発生する可能性もあります。また、港湾管理者として見過ごすことのできない課題も数多くあるのではないのでしょうか。

港湾管理者として本組合が名古屋市に対して必要な情報の提供を求め、課題を指摘し、意見を申し述べるべきだと思いますが、いかがお考えでしょうか。

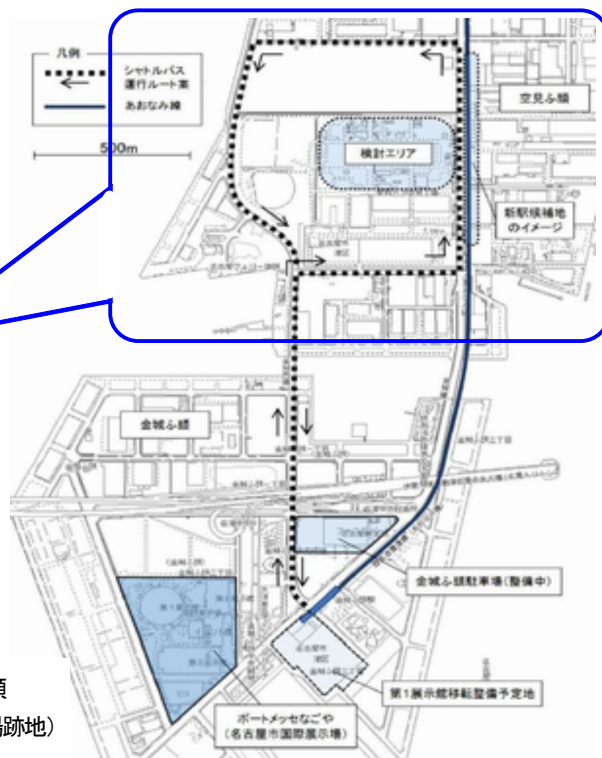
市による調整の状況等を注視する（室長）

【企画調整室長】名古屋市の構想には、今後の名古屋市による調整の状況等を注視していく。

空見ふ頭への大規模展示場の建設は、 名古屋港の発展に資するか

【高橋議員】一番大事なことは、この空見ふ頭への大規模展示場が名古屋港の発展に資するののかということです。現在ある金城ふ頭の国際展示場、愛知県が建設を進めている空港島の大規模展示場、そして空見ふ頭への建設を進めれば県内に3つの展示場ができ、市民県民からも税金の無駄遣いと批判があがっています。

また、人がたくさん集まることによって、この地域の物流機能を支える名古屋港にとっても混乱することになるのではないかと私は心配をしてきました。河村名古屋市長は、「3つ合わせて日本一の展示場になる」と、日本一にこだわっているようです。ポートメッセの拡張については、時代に合わせて必要であると私は思いますが、それ以上の拡張を、港灣の



大切な役割である工業や物流機能を削ってまで行う必要があるのでしょうか。

実際に課題が数多くある中、もし港湾計画を見直して、空見ふ頭への大規模展示場の建設が進んだ場合、名古屋港の発展に資するのですか。

既存の産業や物流に大きな影響が懸念され、慎重に見極める必要がある（室長）

【企画調整室長】展示場施設は、産業の振興や地域のにぎわいづくりに寄与する施設ですが、空見ふ頭への整備は、既存の産業や物流へ大変大きな影響が懸念され、慎重に見極める必要がある。

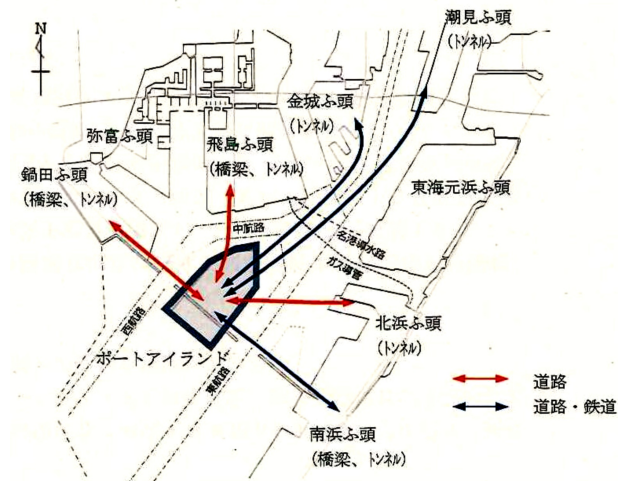
空見ふ頭への大規模展示場の整備より金城ふ頭の整備を優先すべし（意見）

【高橋議員】展示場予定地周辺には様々な課題があり、仮に建設を進めるようであればこの地域の産業・物流に大変大きな影響が出てしまうという答弁でした。実際に、展示場予定地のすぐ南側には、石油貯蔵タンクが並んでいるような場所です。そして多くの貨物車両が行き来をする場所です。名古屋市がこのような場所に人がたくさん集まることになる大規模展示場を作ろうとしていること自体、私は非常に疑問を感じます。

名古屋市の調査は、県との調整が進み、市議会での了承が得られた後に進められる予定ですが、管理組合の管理する地域でのことです。状況を注視するだけではなく、名古屋市に対して状況の報告を求めていくことも必要です。

4月からはレゴランドも開業し、金城ふ頭にますます人が集まる。そんな中、金城ふ頭の整備こそまずはやらなければならないことだと思います。

空見ふ頭への大規模展示場の整備については、既存の産業や物流の影響を慎重に見極める必要があると回答されたように、名古屋市が進めたいというだ



けで進められるものではありません。管理組合として、冷静に判断し、名古屋市に対しても情報提供を求め、また意見を言っていただきたい、そのことを強く要望します。

ポートアイランド調査について

莫大な費用のかかるポートアイランドへのアクセスルートに実現の可能性はあるのか

【高橋議員】現在、ポートアイランドは、名古屋港の航路及び泊地で毎年約100万^m³発生しているしゅんせつ土砂を受け入れるために、国が埋め立てを行っている区域です。現在は、埋め立てが進められているところであり、区分上は水面となっていますが、将来において、物

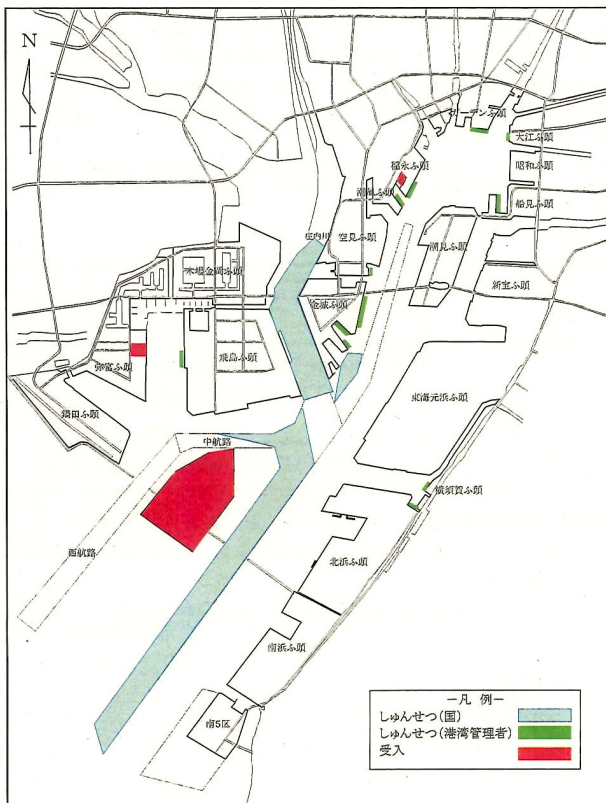


ポートアイランドのアクセス基礎調査の概要			
主な条件	項目	内容	
	想定船舶	現在就航している又は建造が計画されている船舶の最大船型 高さ:クルーズ船(水面上65.0m) 喫水:コンテナ船(東航路16.0m、中・西航路14.0m)	
	港湾施設	航路幅(東航路600m、中・西航路430m)及び泊地の配置 岸壁基礎杭深さ(飛島ふ頭岸壁等): N.P. -31m～-61m 荷役機械高さ(飛島ふ頭ガントリークレーン) :N.P.+103m～+127m	
	海底埋設物	名港導水路海底トンネル :管底高N.P.-27m～-32m 西名古屋火力発電所用ガス導管 :管底高N.P.-37m～-50m	
	大規模事業所	コンテナターミナル、火力発電所、製鉄所等	
	※航路幅は、高潮防波堤の開口幅内で航行できる最大幅として設定 ※N.P.:名古屋港基準面		
主な施設規模	施設	規模	参考費用
	橋梁	ルート延長 約3,400m～7,300m 桁下高 水面上69.0m	約1,000億円 ～1,800億円
	トンネル	ルート延長 約2,200m～8,300m 天端高 N.P.-18m～-69m	約1,300億円 ～3,700億円
	※ルート延長は、取付を含む。 ※橋梁の桁下高は、余裕高等を考慮して設定 ※トンネルの天端高は、航行船舶に必要な余裕水深、トンネルに必要な土被り厚等を考慮して設定 ※参考費用は、類似した他事例を基に設定した面積当たり費用等による推計(鉄道は駅舎・保安設備費等は含まず)であり、支持層の深さなどの地盤条件による下部構造、施工方法等により金額は変動する。		
	名称	施設	規模
〈参考〉	名港中央大橋	橋梁	橋 長:1,170m 桁下高:水面上55m
	新衣浦海底トンネル	トンネル	延 長:1,550m 天端高:K.P.-14m
	※K.P.:衣浦港基準面		

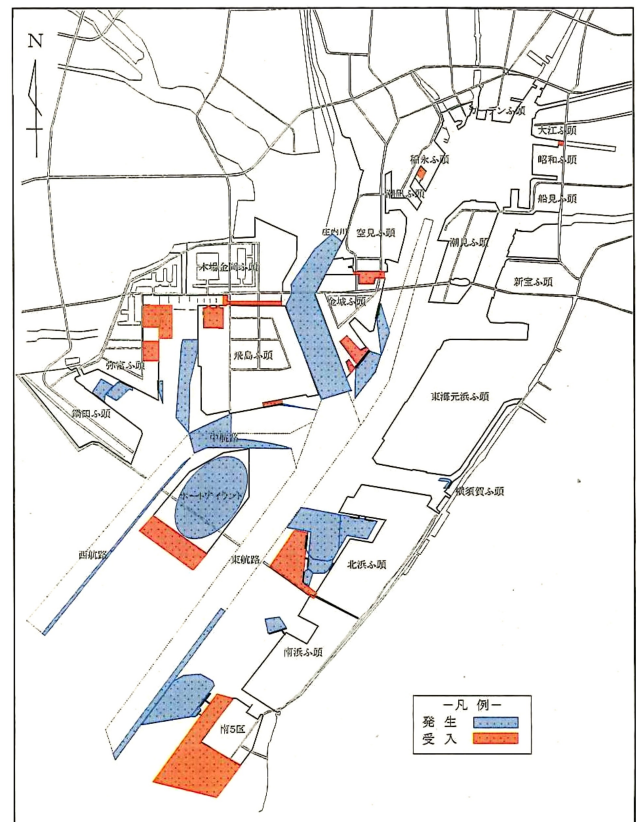
流・産業・交流・環境などの利用が想定される空間だと認識されています。

そのポートアイランドへのアクセスルートを検討するため、本年度予算において調査が行われ、先日議員への調査結果が報告されました。その調査では6つのアクセスルートについて報告されており、橋りょうならば長さ3,400mから7,300m、桁下高は水面上69mで1,000億から1,800億円。トンネルの場合は長さ2,200mから8,300mで天端高は水面から－18mから－69m、費用として1,300億から3,700億という調査結果が出されました。これは、支持層の深さなどの地盤条件による下部構造や施行方法等により金額変動の可能性もあることから、これ以上の金額

【 しゅんせつの実績 】



【 しゅんせつの計画（港湾計画） 】



名古屋港のしゅんせつの実績（単位：千。）（2015は見込み）

事業主体	場所	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度 (見込)	2017年度 (予定)	受入
国	直轄事業として整備する航路や泊地等 東航路（拡幅・増深） 庄内川（埋没しゅんせつ） 金城ふ頭（航路泊地・泊地しゅんせつ）	620	690	690	710	340	ポートアイランド 弥富ふ頭第1貯木場南側 稲永ふ頭
港湾管理者	港内の維持しゅんせつ	—	—	56	141	14	

名古屋港のしゅんせつの計画（港湾計画目標年次：平成30年代後半。単位：千m³）

	場所	土量
発生	金城ふ頭（航路泊地・泊地しゅんせつ）、飛島ふ頭（航路泊地・泊地しゅんせつ）、鍋田ふ頭（航路泊地・泊地しゅんせつ）、中航路（拡幅・増深）、庄内川（埋没しゅんせつ）、ポートアイランド（仮置土）等	40,700
受入	南5区（第2期）、北浜ふ頭、ポートアイランド（第4P I）、金城ふ頭、貯木場等	40,700

大型船舶の航行など名古屋港の機能維持には大規模な施設が必要（室長）

【企画調整室長】今年度の「ポートアイランド地区へのアクセス基礎調査」は、港湾計画等の基本的な条件を基に、多様なルート抽出、類似した他事例等の情報収集を行い、アクセス方法の基礎的な整理を行ったもので、大型船舶の航行を始めとする名古屋港の機能維持を図るためには、大規模な施設が必要になることとなりました。

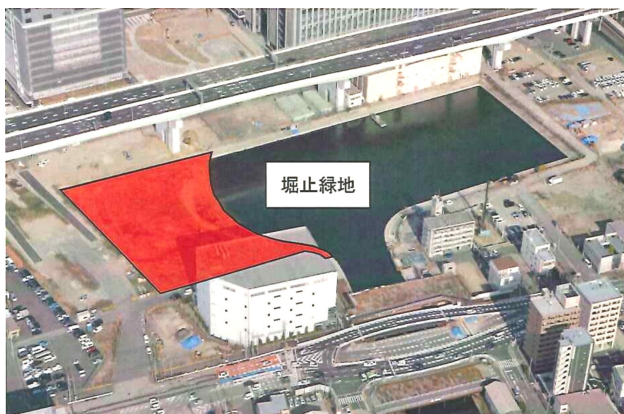
アクセスルートや事業主体等は、今後、ポートアイランドの利活用の検討が進められていく際に、議論がなされていく。

ポートアイランドの活用には解決しなければならない課題がある

【高橋議員】ポートアイランドは、現在しゅんせつ土砂の受け入れを行っています。しかし、本来予定されていた5.31mを超えた16mの高さまで土砂が積み上げられています。国土交通省によると、毎年約100万m³を受け入れた場合、あと数年しか受け入れることができない状況となっています。また、当初予定よりも高く積み増しています。土砂受け入れのため、現在よりも高く積み上げた場合、地震などの発災時に港内へ土砂が流出、航路をふさぐ恐れなども指摘されています。この仮置きされている土砂について、管理組合は昨年3月の定例会での私の質問に、「土地の利活用方法の検討などと併せて、国と連携し適切に対応してまいりたい」と答えています。

また、ポートアイランドを活用するとしても、埋め立てに使っている土砂はしゅんせつ土砂ですので、一定の地盤改良も必要となってきます。他にもどの自治体の所属になるのか、発災時のライフラインや避難経路の確保など、まずは課題を整理しなければ、将来の利活用は到底できるものではありません。

将来、ポートアイランドを土地として活用するには、アクセス問題以外に解決しなければならない課題



があるのではないですか。その点についてどのように認識していますか。また、課題解決のための検討は進めていますか。

仮置き土砂の取り扱いが大きな課題（室長）

【企画調整室長】現在、埋立計画高さから最大で10mを超える高さのしゅんせつ土砂が仮置きされ、国の「名古屋港で発生する汝渡土砂の新たな処分場計画の環境影響に関する検討書」では、平成30年代前半には仮置きが限界に達する見込みとされ、まずは、仮置き土砂の取り扱いが大きな課題と考えている。現在、国で検討されている新たな処分場計画の中で、仮置き土砂の取り扱いについても検討が行われており、国を始め関係機関と連携し、適切に対応していきたい。

費用対効果も考え環境問題への取り組みなど船によるアクセスでの活用も視野に入れ（意見）

【高橋議員】ポートアイランドの調査結果については、アクセス方法の基礎的な整理を行ったものであり、ルートの建設やその負担については今後の検討ということでした。あまりにも莫大な金額がかかるものです。作ったはいけれど過大な負担にならないか非常に心配するところです。費用対効果も考え、作らないという選択肢もあるということは意見として述べておきたいと思います。

また、ポートアイランドの抱えている課題については、仮置きされているしゅんせつ土砂をどうするかということが一番大きな課題であるという認識を持っているという答弁でした。あと数年で仮置きも限界となる、その後のことをこれからしっかりと検討していかなければいけない時期になってきているのではないかと思います。

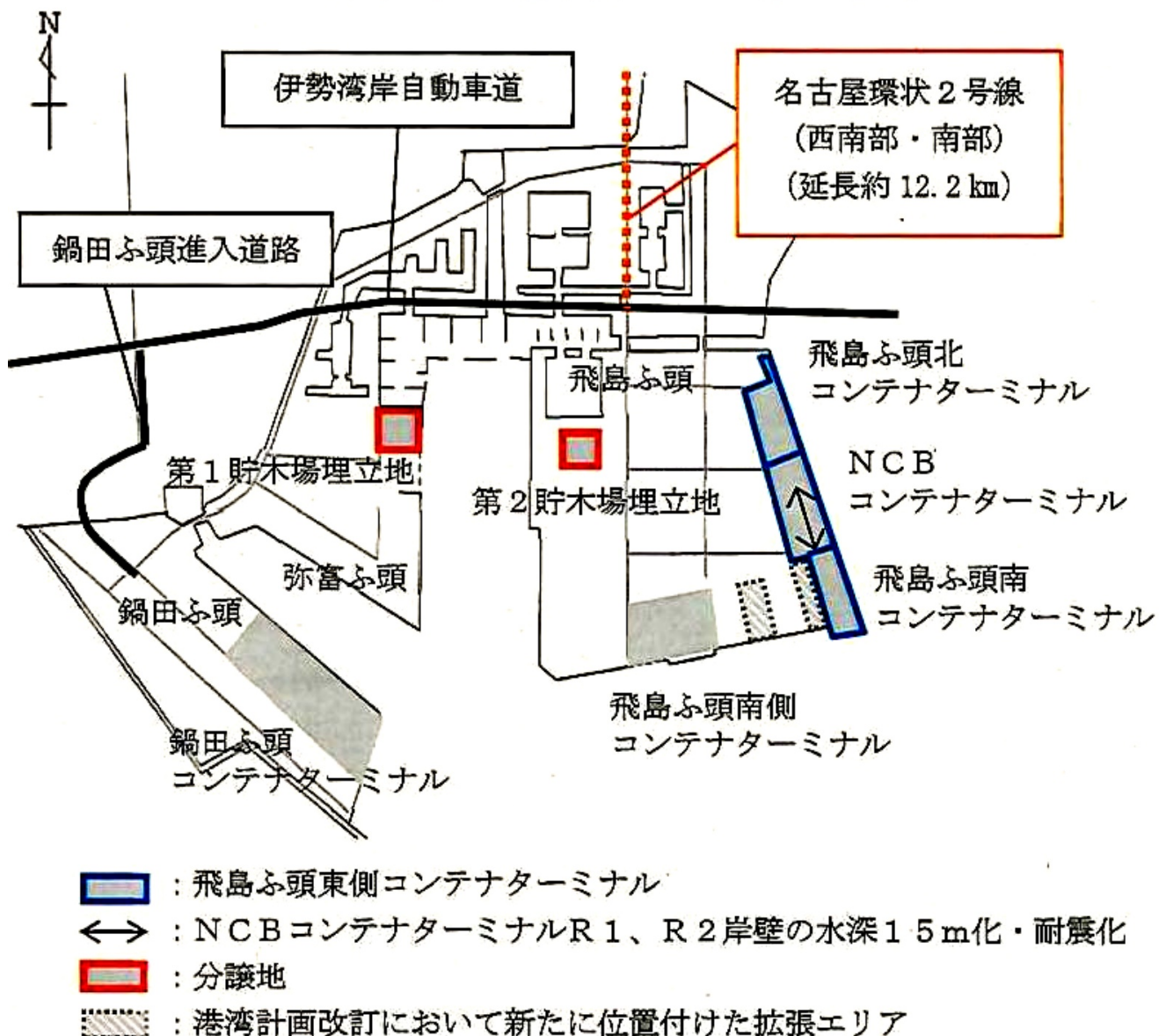
ポートアイランドの利活用が言われています。しかし計画が作られるのは今すぐのことではありません。その間、この区域が放置されたままなのはもったいないという声も聞こえてきます。



アクセスは何も橋やトンネルだけではありません。船によるアクセスを行うこともできます。そうすれば、今後のポートアイランドの利活用が決まるまでの間、今すぐにでも、ポートアイランドを何らかの形で利用できるのではありませんか。

実際に今、ポートアイランドにおいて、しゅんせつ土砂による干潟の実証実験が行われています。他にもや広大な土地を利用した菜種の栽培、メガソーラーを含めた再生可能エネルギーの施設整備など、現時点でも活用することもできるはずです。

本格的な利用計画ができるまでの間、この場所を活用できるように、管理組合としてぜひ検討をしていただきたい。このことを要望しておきます。



名古屋港管理組合議会 3 月定例会 一般質問（3月27日）

親しまれる港づくりに創意を生かそう／伊勢湾に一つの港湾運営会社の性格をたどす

山口清明議員



親しまれる港づくりへの課題 —金城ふ頭～ガーデンふ頭～中川運河—

【山口議員】金城ふ頭にはもうすぐ大型テーマパークのレゴランド及び大型商業施設メーカーズピアがオープンします。名古屋市の予測では年間来場者数150～200万人とされており、人の流れ、車の流れが大きく変わります。

名古屋港管理組合としては、この機会をとらえてこの地域の回遊性を高めて金城ふ頭のにぎわいを、中川運河の水上交通の整備やガーデンふ頭の再開発とあわせて、港全体のにぎわいにつなげたい、と考えているようです。そこで以下数点うかがいます。

金城ふ頭の位置づけと交流機能と物流機能を両立させるための課題はなにか

【山口議員】名古屋港基本計画では、「金城ふ頭について、商業開発等とクルーズ船やフェリーなどが連携した交流拠点の開発が求められている。また、名古屋港水族館などの賑わい施設が立地するガーデンふ頭、都心部とガーデンふ頭を結ぶ中川運河等について、港湾の特性を活かした身近で親しまれる交流空間の形成が求められている。」としています。

同時に現在、自動車関連産業の国際競争力の維持・強化をめざすとして国による金城ふ頭再編改良事業が着手されています。水深12mの耐震強化岸壁をつくり、レゴランドの約2倍にあたる16.4haを埋め立て、自動車保管場所を45ha確保し、年間57万台の完

成自動車を取り扱うというものです。

名古屋港において金城ふ頭はどのような場所として位置づけられているのか。交流機能と物流機能を両立させるための課題についてどうお考えか、まずお答えください。

一般車両と物流車両の適正な分離を図る（担当部長）

【総合開発担当部長】交流拠点開発の進展に伴い増加する一般車両と背後地とふ頭内を往来する物流車両が適正に分離され、訪れる県民市民の安全の確保とふ頭内における円滑な港湾活動を実現していきたい。

人と車が増える金城ふ頭での大気環境が保てるよう、測定と監視を

【山口議員】金城ふ頭の開発によって、2.4haの中央緑地が失われました。8.9haのレゴランドのうち1.6haなどが緑化されたと聞きました。植栽は確かにありますが基本的に舗装された空間です。緑が減るのに来場者と入り込み車両が増えます。

自動車の排気ガスによる大気汚染が心配です。

一昨年に行われた金城橋南交差点交通量調査によると平日一日の通過車両は約1万7千台、うち大型車が約6千台、休日では約1万2千5百台、うち大型車が約2千5百台です。

レゴなどの来場予測ではこれに休日一日当たり8200台が加わります。さらにふ頭の再編改良事業に伴う工事車両が加わるでしょう。小さな子どもたちが野外で過ごすのにふさわしい環境が保てるでしょうか。

大気汚染の常時監視は、大気汚染防止法にもとづき愛知県や名古屋市が行うことになっていますが、この法令では、臨港地区は「住民が生活しているとは考えられない地域」として測定値の評価対象から除外されており、金城ふ頭は名古屋市の測定対象から外されています。

このままでいいのでしょうか。臨港地区ではありませんが、金城ふ頭でも大気汚染について必要な測定



と監視を行うべきです。

車両の通行量についてはモニタリングが行われるとは聞いていますが金城ふ頭における大気環境について、管理組合自ら汚染状況を測定するか、または名古屋市に測定を要請するなどして、大気環境の把握と保全に努めるべきではありませんか。金城ふ頭の大気環境の現状をどう認識しているのか、答弁を求めます。

大気の監視や測定は市がやることで、必要性を判断する立場にはない（室長）

【企画調整室長】名古屋市域は、名古屋市が常時監視を行う責務があり、測定局の配置も決定しているが、金城ふ頭では測定されていません。金城ふ頭における大気環境の測定の必要性は、本組合が判断する立場にはない。

金城ふ頭における測定を名古屋市に要請することは、現時点では考えていないが、今後の交通量を注視していきます。

組合としては、名古屋港内における緑地の整備や渋滞緩和に向けた臨港道路の改良を進めていく。

金城エリアにおいても測定するように名古屋市に要請してはどうか。（再質問）

【山口議員】金城ふ頭での大気環境の測定の必要性について「本組合が判断する立場にない」と言われた。名古屋港管理組合には企画調整室に環境問題を担当する部署がありますよね。

先ほどの答弁でも「港湾活動による大気環境の負荷を軽減するために、緑地の整備や渋滞緩和に向けた道路の改良を引き続き進める」とおっしゃった。環境負荷を軽減できたか否か、その効果は自分たちで測定しないのですか。費用対効果の検証抜きで管理組合は仕事をしているのですか。

金城ふ頭ではレゴのオープンにあわせて、緑地が減り、道路は改良された、その結果も測定しないで自分たちの仕事の成果をどう評価するのですか。

先ほどの答弁には、全然納得できません。

5年前になりますが、2012年6月議会で私は、臨港地区は大気汚染の規制対象区域外だが、公害患者団体の要望も踏まえて、大気汚染の測定が必要ではないか、と質問しました。当時の企画調整室長は、「本組合の要望に基づき、愛知県が飛島インター北側で、名古屋市は臨港地区隣接地の南陽

プール駐車場で、窒素酸化物や浮遊粒子状物質等について測定した。」と答弁しています。

残念ながらこの時は、臨港地区内では測定されませんでした。県と市に測定するようには要請していただきました。

この時の答弁と比べて、さっきの答弁は後退してはいませんか。

そこで専任副管理者にうかがいます。

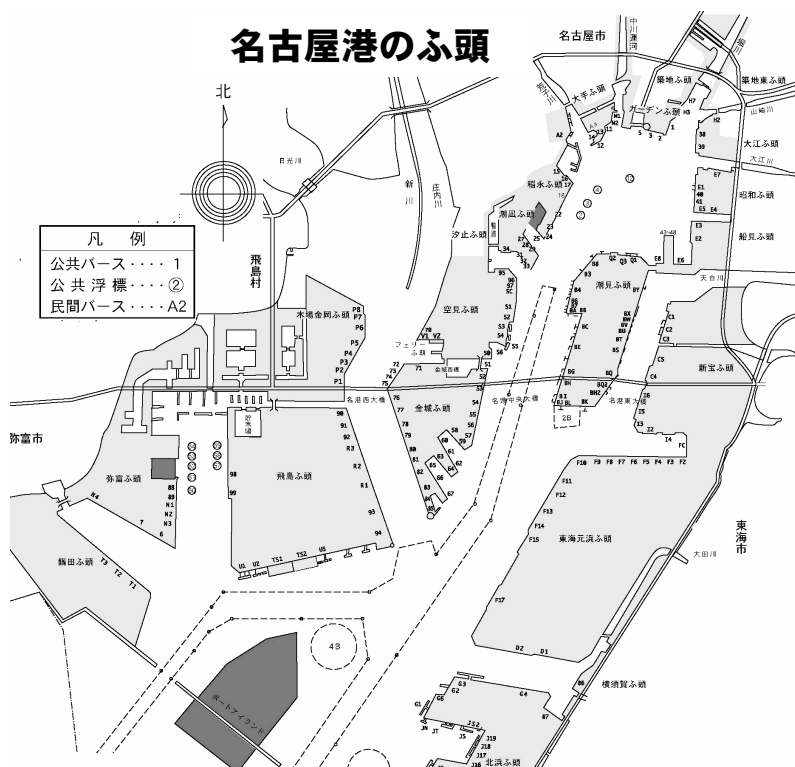
物流と交流の二つの機能が交差する金城ふ頭及びその周辺の大気環境について、自らの環境対策の効果を検証する意味でも、管理組合自身が主体的に測定すべきではありませんか。

臨港地区は大気汚染防止法令では「常時監視の評価の対象外」とされていますが、測定は禁止されていませんね。この点も確認したい。

少なくとも管理組合から名古屋市に対し、金城ふ頭に隣接して住民が居住するエリアでありながら、観光客と物流業者の車両がどちらも通過する汐止交差点付近をふくめ、金城エリアの大気汚染の測定を要請すべきです。いかがですか。責任ある答弁を求めます。

県や市に要望し、臨港地区の隣接地（南陽プール）で測定されている。交通量増大の懸念に応じて要望する（副管理者）

【専任副管理者】本組合は、交通負荷の軽減策として、臨港道路の改良等に取り組んでいるところですが、平成22年に港湾管理者として可能な対策を検討



するため、臨港地区での大気環境調査を愛知県及び名古屋市に要望いたしました。

これにより、名古屋市においては、毎年、臨港地区隣接地の南陽プールの駐車場において、大気環境測定車により測定が行われております。

臨港地区における大気環境の測定については、禁止されているものではありませんが、その必要性については、環境行政を所管する名古屋市が判断するものと考えております。

また、名古屋市からは、一般的に道路環境が変化し地域住民から要望があれば、大気環境測定車による測定について検討すると聞いております。

本組合といたしましては、今後、交通車両のさらなる増大が懸念されるようであれば、金城エリアにおける測定につきまして、名古屋市に要請することを検討してまいります。

車両増大に備えて巨大駐車場も作った、物流拠点の発展も目指すというなら積極的に環境測定を（意見）

【山口議員】専任副管理者からは、金城エリアでの大気環境の測定について、名古屋市への要請を検討する、との答弁をいただきました。

ただし、交通車両のさらなる増大が懸念されるようであれば、と言われたが、交通車両が増大するから6千台収容の駐車場をつくったんでしょ。物流の拠点としてもさらに発展させるんでしょ。新たな開発に伴う新たな課題にもしっかり対応してください。

かつて深刻な公害の発生源であった臨港地区から、環境面でも安全ですと胸を張れるように、積極的に取り組んでいただくよう強く要望します。

レゴランドのオープンでシートレイランドなどガーデンふ頭への影響は

【山口議員】休日には一日当たり37,000人が金城ふ頭に来場する予測ですが、新たなテーマパーク、アミューズメント施設の開業によるガーデンふ頭地区への影響はどうでしょうか。

名古屋みなと振興財団が編集・発行したパンフレット「名古屋港ガイドマップ＝G o G o名古屋港」には、みんなで楽しめるアミューズメントパークとしてシートレイランドが紹介されています。

来訪者にとってはガー



デンふ頭とセットと思われる遊園地、シートレイランドへの影響についてはどう考えていますか。

競合もあるが、レゴランドからガーデンふ頭へ誘導、波及させる機会になる（担当部長）

【関連事業担当部長】名古屋港水族館を始めとしたガーデンふ頭に立地する観光施設と競合することもあります。広域からの集客力を有するレゴランド・ジャパンに訪れる来港者を、ガーデンふ頭へ誘導することにより、名古屋港全体のにぎわいに波及させる絶好の機会でもあります。

レゴランド水族館の計画は知っていたか、名古屋港水族館への影響はないか

【山口議員】レゴランドが水族館シーライフを2018年にオープンする予定だと発表に正直、私は驚きました。管理組合はこの計画を知っていたのですか。名古屋港水族館の集客に与える影響は検討されたのですか。それぞれ答弁を求めます。

一時的な影響もあるかと思われるが、更なる魅力向上で、金城ふ頭からの来港者を呼び込みたい（担当部長）

【関連事業担当部長】平成30年開業予定のホテル内に併設される比較的小規模な体験型水族館「シーライフ」のコンセプトや展示内容等の詳細は明らかになっていないが、一時的に名古屋港水族館の集客への影響もあろうかと思われる。

名古屋港水族館としては、更なる魅力向上の施策やレゴランド・ジャパンとの連携を進め、金城ふ頭に訪れる広域からの多数の来港者を呼び込みたい。そのため、レゴランド・ジャパン株式会社、名古屋港水族館の指定管理者の公益財団法人名古屋みなと振興財団、名古屋市及び本組合の4者で、レゴランド・ジャパンと名古屋港水族館が連携した事業展開やPRの取組の検討を進めている。

金城ふ頭の開発をガーデンふ頭にぎわいにつなげるための課題と来訪者増加に向けた取組はなにか

【山口議員】レゴランドと名古屋港水族館、それぞれにそれなりの料金とそれなりの滞在時間が必要です。レゴランドの1デイパスポート大人6900円、3歳から12歳5300円。水族館は大人2000円、子どもは500円から1000円。お金をかけたら、長く楽しみたい、またそれだけの魅力がある施設でしょう。

金城ふ頭とガーデンふ頭間の移動手段も検討されていますが、もちろん料金が必要で、時間もかかり

ます。

シャトルバスは片道30分、大人500円、小学生以下300円。水上バスもブルーボネット経由で片道約30分ちょっと、大人900円、子ども450円です。もちろん市バス地下鉄で使える一日乗車券、土日エコキップは使えません。

回遊性を高めるといいますが、そんなに簡単ではありません。

金城ふ頭の開発をガーデンふ頭のにぎわいにつなげるための課題は何か。ガーデンふ頭地区と水族館への来訪者を増やす目標と手立てについても答弁を求めます。

30%が遠来客と想定するレゴランドからのアクセスを拡充する（担当部長）

【総合開発担当部長】「平成27年度名古屋市観光客・宿泊客動向調査」によると、名古屋港水族館への訪問客は、愛知県内からが約54%、東海4県からが約78%を占めています。一方、レゴランド・ジャパンによれば、年間入場者数200万人のうち、60万人が海外、または関東、関西をはじめとする遠方の国内

からの訪問を想定しています。

今後の課題としては、広域からの集客力を有するレゴランド・ジャパンに訪れる来港者をガーデンふ頭へ誘導することであると考え、両ふ頭を結ぶ交通手段の拡充として、民間事業者によるシャトルバスの運行や、名古屋港水上バス「トリトンライン」の平日運航が本年4月より開始されることに加え、10月からは、堀止と結ぶ水上交通の試験運航も開始する予定です。

中川運河における水上交通の運航計画と課題等はなにか

【山口議員】中川運河の水上交通についてうかがいます。新年度予算では、水上交通モニタリング調査に係る負担金など、中川運河に関して16億円を超える事業費が計上されています。そこどうかがいます。

予定されている水上交通について、どんな運航計画になっているのか。検証すべき課題はなにか。また、水上交通の運行は民間会社が自力で行うのか。船の運航そのものへも公的な助成を行うのか。答弁を求めます。

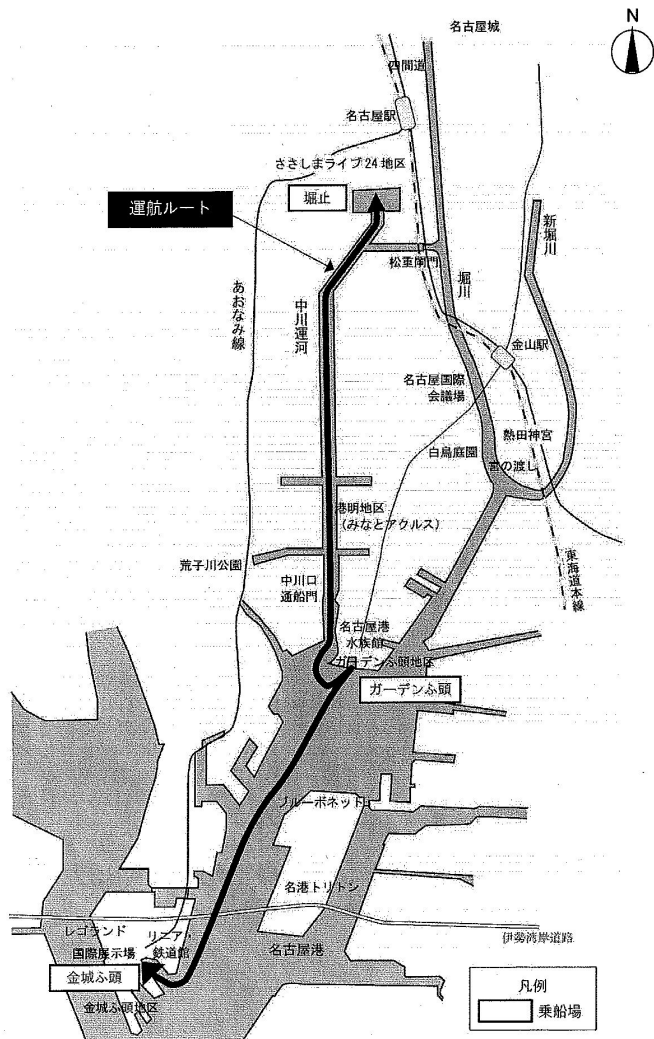
堀止～ガーデンふ頭を6往復/日、堀止～ガーデンふ頭～金城ふ頭を3往復/日、土日祝日と夏休み期間の平日など年間約170日を予定（担当部長）

【総合開発担当部長】名古屋市と連携して実施する水上交通のモニタリング調査では、ささしまライブ24地区のまちびらきに合わせ、本年10月から試験運航を実施し、名古屋市と採算性について検証します。運航計画は、堀止～ガーデンふ頭間を日6往復程度、堀止～ガーデンふ頭経由～金城ふ頭間を日3往復程度運航し、運航日は、土日祝日と夏休み期間の平日など年間約170日を予定しています。

港区港明地区において、平成30年秋に「みなとアクルス」のまちびらきも予定され、需要動向の変化も踏まえつつ、モニタリング調査として将来の民間事業者による定期運航の実現に向けた検証を進めた

い。調査スキームは、名古屋市発注の委託業者が運航事業者とともに運航計画に基づく試験運航を実施し、今後の定期運航に向けたデータの取りまとめや課題の抽出等を行う。

試験運航結果を踏まえた採算性の検証を名古屋市とともに厳正に行い、定期運航の実現に向けた取組を推進したい。



中川閘門や中川橋などを生かした取り組みを

【山口議員】運河の水上交通にとって、通過に時間を要すネックでもあり、しかしまた運河ならではの魅力的な空間、観光スポットにもなるのが中川口通船門です。

通常、中川運河の水位は名古屋港よりも低くなっています。通船門は、2つの水門で前後を仕切られた空間内の水位を上下に調整することで船の通行を可能にしています。このような構造の水門を閘門といいます。パナマ運河と同じ仕組みです。

閘門と言えば中川運河と堀川を結んでいた松重閘門が有名です。かつて「東洋のパナマ運河」と呼ばれたほどの存在でしたが、もう現役ではありません。

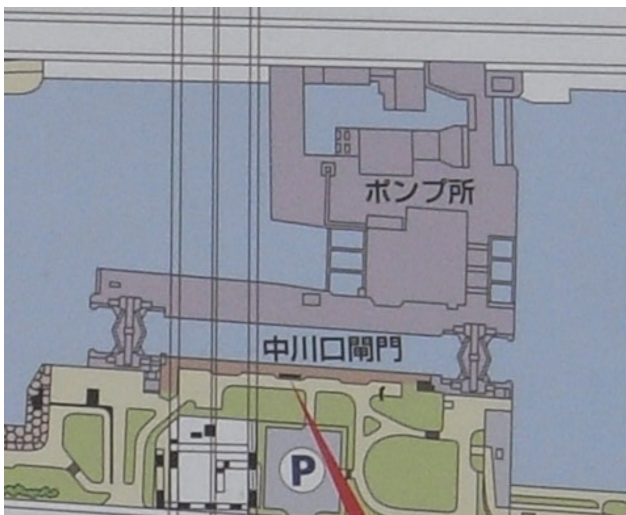
中川口通船門は現役の閘門です。生きた産業遺産を体験できる貴重なスポットでもあり、もっと光を当てる価値があります。そこでしょうかいます。

貴重な閘門である中川口通船門について、動画のアップはもちろん、現地やガーデンふ頭などでも案内を充実させる、閘門の模型をつくり、ポートビルや水族館、名古屋駅などに置いて、子どもたちも作動体験できるようにする。

またガーデンふ頭から歴史的遺産である赤いアーチの中川橋を通り、通船門まで護岸沿いに歩ける遊歩道を整備するなど、この機会をとらえて積極的にPRに取り組むべきだと考えます。いかがですか。

中川口緑地の案内看板以外にもパンフレットへの掲載でPRしたい（担当部長）

【総合開発担当部長】中川口通船門は、水上交通の体験乗船においても、参加者から「通船門の体験は楽しかった」「運河の仕組みが理解でき貴重な体験でした」など多数の意見をいただいています。普段



経験できない貴重な観光スポットになりえる中川口通船門は、隣接する中川口緑地に案内看板、閘室内に水位表示を設置するなど、通船作業を紹介する施設を整備してきました。

今後は、水上交通のモニタリング調査における乗船客からの意見も参考にしながら、関係するパンフレットに中川運河の魅力を掲載するなど、県民市民にしっかりPRしていきたい。

埋もれた資産を観光に生かす積極的な発信を（意見）

【山口議員】親しまれる港づくりについて、交流機能と物流機能の両立、金城ふ頭とガーデンふ頭の両立、金城からガーデンへの観光客の誘導、それぞれ課題が多い。ていねいに取り組んでいただきたい。

中川運河についても、護岸の整備や水質改善などを直実に進めることが大前提ですが、そのうえで中川口通船門など、埋もれた価値を再発見し、その魅力を積極的に発信していただきたい。愛知県には、木曽三川公園に国の重要文化財に指定された船頭平



松重閘門



中川口閘門の開設図（左）と中川閘門（上）

（せどひら）開門もあります。

ゼロメートル地帯として防災問題にどうしても力が入りますが、水運で栄えたこの地域ならではの観光資源にもぜひ光を当てていただきたくよう要望します。

伊勢湾における 港湾運営会社について

新会社と現行会社の併存、新会社の業務内容、9月11日の期限の意味はなにか

【山口議員】伊勢湾で一つの港湾運営会社の指定に向けた新会社の設立に向けた動きについて質問します。

期限とされる今年9月までに、三千万円の出資で新会社を設立するというのですが、両港それぞれの特例港湾運営会社は、特例ではなくなるのかもしれませんが会社として存続するようなお話のようです。まず三つうかがいます。

第一に、なぜ二つの会社の合併ではないのか、です。

伊勢湾で一つの港湾運営会社と言われてきたと思うのですが、伊勢湾には三つの会社が併存することになるのですか。二社が合併して湾で一つの会社にするのではなかったのですか。

第二に、新会社は何をする会社か、です。

それぞれの港湾運営会社を残したままで、三つ目のこの会社はいったい何をする会社ですか。そして、本社はどこに置くのか、どんな人が社長になるのか、お答えください。

特例港湾運営会社には業界の高い地位の方を社長に招きましたが、もっと偉い人を社長に据えるのですか。

港湾運営の効率化と言いながら、会社が増えれば、どんどん複雑になるのではなりませんか。

第三に、9月11日の期限とはなにか、です。港湾法では9月11日が伊勢湾で一つの港湾運営会社となる期限と定められていますが、まず、この期限はいったい何のためにあるのですか。



この日をすぎると、どの会社の何ができなくなるのですか。たとえば現在の特例港湾運営会社への国からの優遇措置が受けられなくなるのでしょうか。この日を期限とされる港湾は他にもあるのですか。

9月11日で現行会社は制度のメリットを失うため無利子貸し付け等の機能を分割・移動して新しい運営会社で活用する。

【企画調整室長】港湾法に基づき、平成29年9月11日をもって、現在の特例港湾運営会社はその地位を失うため、港湾運営会社制度を継続していくためには、新会社は、期限までに港湾運営会社の指定を受ける必要がある。

そのため、新会社は、港湾運営会社として指定されるために必要な機能を名古屋港埠頭株式会社から吸収分割により移行させる。具体的には名古屋港埠頭株式会社が特例港湾運営会社として行っていた、国や港湾管理者が所有する岸壁、荷さばき地、荷役機械等の借受け業務や、8割の無利子貸付金を活用した新たな施設の整備業務等を引き継いで行く。

名古屋港埠頭株式会社は、港湾運営会社制度のメリットを受けられなくなるが、京浜港や阪神港と同様に、既存施設の管理などのため、存続させることを想定している。

本年9月11日の期限は名古屋港と四日市港のみです。四日市港埠頭株式会社から新会社への機能の移行や同社の扱いは、現在、検討中と聞き、新会社の本社の位置及び社長人事は、現在、調整中です。

「伊勢湾で一つの港湾運営会社」 の指定に向けた新会社の設立

伊勢湾で一つの港湾運営会社による一体的なコンテナターミナル運営の実現に向けて、両港の特例港湾運営会社（名古屋港埠頭株式会社・四日市港埠頭株式会社）及び両港の港湾管理者（名古屋港管理組合・四日市港管理組合）による協議を進め、港湾運営会社の指定に向けた新会社の設立に取り組んでいる。

1 新会社の概要（設立時）

資本金：3,000万円

名古屋港管理組合 1,950万円（65%）

四日市港管理組合 1,050万円（35%）

設立時期：2017年5月頃

※設立後、民間からの出資の受入れと、特例港湾運営会社の機能移行（名古屋港埠頭株式会社を吸収分割）などを想定

2 スケジュール（予定）

・2017年3月定例会に予算提出

・5月頃新会社の設立

・6月頃国土交通大臣へ港湾運営会社の指定申請

（9月11日が伊勢湾で一つの港湾運営会社となる期限）

京浜港、阪神港の港湾運営会社の概要と伊勢湾の新会社の特色、新会社における今後の民間及び国からの出資はどうか

【山口議員】東西の国際コンテナ戦略港湾に指定された港湾では、先行して湾で一つの港湾運営会社が設立されています。湾で一つの、といいましたが東京湾の港湾運営会社は我が道を行くが国は容認していることは、前の議会で紹介した通りです。そこでもうかがいます。

先行して湾で一つの会社を設立した京浜、阪神の戦略港湾の港湾運営会社の概要を教えてください。その二つの会社との比較で、伊勢湾につくろうとする会社の特色はなにか、あわせてお答えください。

新会社の資本金は3000万円、名古屋港管理組合は1950万円（65%）、四日市港管理組合が1050万円（35%）とされています。設立後、民間からの出資を受け入れるとのことですが、公民の出資比率はどうするのですか。

ちなみに現在、名古屋港の特例港湾運営会社の民間出資は出資金額の0.45%です。民間会社とよべるのか、と以前にも質問したことを思い出しますが、新しい会社ではどうでしょうか。

また東西の港湾では導入された国からの出資はないのですか。そして筆頭株主の地位はずっと名古屋港管理組合が担うのですか。教えてください。

京浜港は国50%、横浜市45%、川崎市4.5%、民間0.5%。阪神港は国34.2%、大阪市と神戸市各30.8%、民間4.1%。伊勢湾は、国の出資ゼロ、地元の出資が基本（室長）

【企画調整室長】京浜港の港湾運営会社は、横浜港と川崎港のコンテナターミナルを一体的に運営する会社として、資本金は5億1000万円、株主構成は、国が50%、横浜市が45%、川崎市が4.5%、民間出資が0.5%となっています。阪神港の港湾運営会社は、大阪港と神戸港のコンテナターミナルを一体的に運営する会社として、資本金は7億3000万円、株主構成は、国が34.2%、大阪市と神戸市が同じ30.8%、民間出資が4.1%となっています。

港湾法により、国からの出資は京浜港と阪神港の港湾運営会社のみとなっており、伊勢湾の新会社の特色としては、新会社に対する国からの出資がなく、地元の出資を基本とした会社であることが挙げられる。今後、新会社は民間からの出資の受入れを想定し、詳細は、調整中ですが、本組合は民間出資後も、新会社の筆頭株主になる。

二つの組合（自治体）の外郭団体への関与ができるのか

【山口議員】新会社ができるということは名古屋港管理組合にとってはもう一つ外郭団体が増えることになります。二つの組合（自治体）の外郭団体ということになると、指導・監督はもちろん、自治体間の利害関係の調整や議会や行政からのコントロールが難しくなりません。

京浜港や阪神港も参考に、四日市港管理組合と連携して適切に関与する（室長）

【企画調整室長】港湾利用者に対する更なるサービス向上に取り組んでいく必要があり、新会社に対しては、先行して取り組んでいる京浜港や阪神港の状況も参考にしながら、四日市港管理組合と連携し、港湾管理者として適切に関与していく。

国際コンテナ戦略港湾の政策や港湾法における名古屋港の位置付けが変わるのか

【山口議員】最後に、湾で一つの会社をつくると、国の国際コンテナ戦略港湾の政策上、また港湾法における名古屋港の位置付けは何か変わのでしょうか。

位置付けは変わらない（室長）

【企画調整室長】港湾法により、港湾運営会社を国が指定する場合、京浜港で一つ、大阪港と神戸港では、両港併せて一つ、名古屋港と四日市港も、両港併せて一つの会社とすることとなっており、伊勢湾で一つの港湾運営会社の実現により国際コンテナ戦略港湾の政策上や港湾法における名古屋港の位置付けが変わるものではありません。

港湾運営会社制度を活用し、当地域の産業の国際競争力強化のため、引き続き、取り組んでいきます。

複数の自治体の共同出資でつくられる港湾運営会社をどう民主的にコントロールしていくのか（再質問）

【山口議員】伊勢湾における港湾運営会社について、「港湾管理者として適切に関与してまいります」との答弁がありましたが、適切な関与とは具体的にどういうことか、これは地方自治の問題としても重要だと思いますので、管理者に再度うかがいたい。

自治体が区域をまたいだ規模で別組織をつくり仕事することはよくあります。一部事務組合、広域連合、どちらも議会を作り、住民や自治体の意思を反映させる仕組みが整えられています。

京浜港や阪神港の状況を参考にして、とあるがどちらも国が筆頭株主で、自治体間の利害関係の調整ができるように見えます。

伊勢湾ではどうか。民間会社のはずだが、現状では民間の出資が多くは望めない。自治体の外郭団体としての性格が強いと思われます。公的な性格が強い株式会社です。出資に応じた発言権がすべてを決める株式会社の論理だけで運営するわけにはいかないのではないのでしょうか。

名古屋港と四日市港と、二つの管理組合を構成する四つの自治体の意思をどう民主的に反映させるか、新たな課題だと考えます。

一方で、外郭団体の整理や合理化も自治体の課題とされてきました。民の力で効率的なターミナル運営を、という要請もあるでしょう。湾で一つの港湾運営会社の発足は、自治体の港湾運営にとって新たな課題をつきつけるものです。

管理者には、港湾運営への見識とリーダーシップ、そして調整能力がいままで以上に問われる。

そこですかがいます。事実上、複数の自治体の共同出資でつくられる伊勢湾で一つの港湾運営会社に

ついて、効率性を維持し、各地域の意向を踏まえつつ、どう民主的にコントロールしていくのか。

県と市の調整にもたいへんな苦勞をされている管理者に、ぜひ総括的に答えていただきたい。

伊勢湾の「ものづくり産業」を支援するという共通認識のもと、名古屋港と四日市港の実情を踏まえた港湾運営会社の運営を行う（管理者）

【管理者】港湾運営会社制度により、これまでの取組を、引き続き、維持・発展させると共に、伊勢湾への集荷拡大及び更なる利用者のサービス向上に取り組むことで、それらの相乗効果が背後圏産業の国際競争力強化につながるものと考えています。

引き続き、伊勢湾の「ものづくり産業」を支援するという共通認識のもと、名古屋港と四日市港の実情を踏まえた港湾運営会社の運営を行いながら、当地域の産業の発展につなげていきます。

なお、県としての調整に大変苦勞されている管理者へと、こういう質問をいただきましたが、別に全く苦勞していると思っておりません。できるものはできる、できないものはできないということだけでございます。

複数の自治体が連携を図る仕組みが制度として盛り込まれていないなど未解決な課題が多い（意見）

【山口議員】管理者からは、ものづくり産業を支援するという共通認識のもとで、二つの管理組合がそれぞれの港湾管理者として、連携を図りながら、取り組んでいく、との答弁でした。そのとおりです。

問題は、複数の自治体が連携を図る仕組みが、この新会社の運営には制度として盛り込まれていないことです。

仕組み上、株式会社ですから、出資比率によって物事が決まっていく。それぞれの管理者の認識がくいちがう場面も出てくるでしょう。その場合にどう調整していくか、複数の自治体の一つの会社をどう民主的にコントロールしていくか、この点がまだ解決されていません。

だから東京のように湾で一つの会社には加わらない、といった選択も起こるのではないかな。

まだまだ解決すべき課題も少なくない。現段階では、諸手を挙げて伊勢湾で一つの新会社の設立を歓迎するわけにはいかない、と申し上げ、質問を終わります。

名古屋港・四日市港 コンテナターミナル一体運営へ 5月めどに新会社	
名古屋港管理組合と四日市港管理組合は13日、5月をめぐって両港のコンテナターミナルを一体で運営する新会社を設立する、と発表した。	名古屋港管理組合は13日、5月設立後は民間企業からの出資の受け入れも検討している。
新会社は現在、名古屋港埠頭（名古屋港）と四日市港埠頭（四日市港）が、国土交通省から港湾法の「特例港湾運営会社」の指定を受け、それぞれの港でコンテナターミナルを運営している。	名古屋港管理組合は13日、2017年度当初予算案を発表した。一般会計を中心とする総額で16年度予算比3・6%増の338億3660万円。名古屋港の
名古屋港管理組合は13日、2017年度当初予算案を発表した。一般会計を中心とする総額で16年度予算比3・6%増の338億3660万円。名古屋港の	国際競争力を強化する事業として35億2900万円を盛り込んだ。主な内訳は、金城ふ頭と飛島ふ頭の岸壁改良費用として16億2350万円。飛島ふ頭の荷役機械増設・更新を含むコンテナ関連施設整備には10億6990万円を充てる。
名古屋港管理組合は13日、2017年度当初予算案を発表した。一般会計を中心とする総額で16年度予算比3・6%増の338億3660万円。名古屋港の	ガインふ頭の再開発整備費は9800万円を計上。16年度から引き続き再開発基本計画の策定のための調査費を盛り込んだ。