

名古屋港管理組合議会11月定例会 一般質問 (11月10日)

国際戦略港湾と港湾運営会社／相次ぐ米軍兵たん船等の入港 ／地盤沈降や浸水被害、震災瓦れきへの対応

山口清明 議員

港湾運営会社について

東京港が京浜港の港湾運営会社に参画しない理由はなにか、不利益は？

【山口議員】港湾運営会社制度は2011年度の港湾法改正で、国際戦略港湾の京浜港と阪神港及び名古屋港など18港の国際拠点港湾に導入できるとされました。実際には義務づけられたようなものです。国際戦略港湾では、複数港湾にまたがるコンテナターミナルなどの一元的管理を、国際拠点港湾では同一港湾内のコンテナターミナルなどの一元的管理を、この港湾運営会社が担えることになりました。

名古屋港は、国際戦略港湾に準ずる国際拠点港湾に位置づけられましたが、港湾運営会社制度においては国際戦略港湾と同様に扱われています。京浜港、阪神港に準じて、伊勢湾で一つの港湾運営会社となることが想定され、2017年9月11日がその期限とされています。

この間、当局からは、国の方針に沿って東西両港湾では、それぞれ湾に一つの港湾運営会社になるという説明が繰り返されてきました。

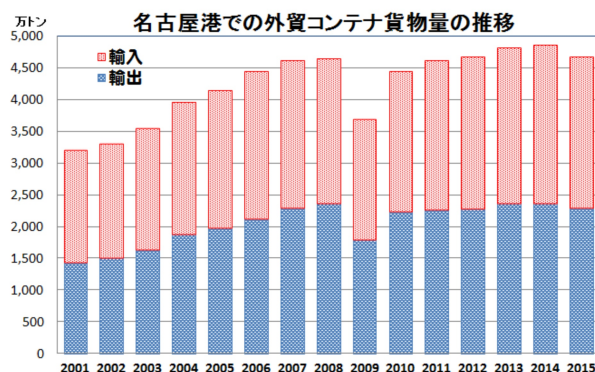
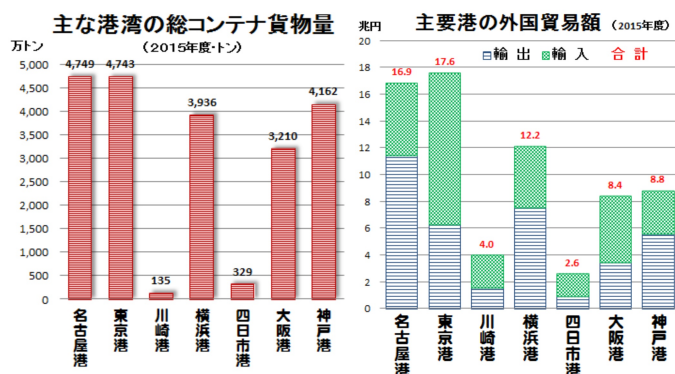
ところが昨年、東京都は、東京港の特例港湾運営会社は横浜港と川崎港が先行して設立する港湾運営会社に現時点では参画しない、と判断しまし

た。港湾運営会社への国の出資など国の関与が強まることへの反発や、東京港は輸入港としての機能強化こそ重要であり、港湾を取りまく課題が横浜・川崎とは異なること等がその要因と言われています。

この東京港の判断について、議員総会等では何一つ説明がありませんでした。港湾運営をめぐる重要な動向であるにも関わらず、議会に対して何の報告も説明もなかったこと自体がまず大きな問題だと指摘しておきます。

湾で一つの港湾運営会社が国の方針ですが、わが国最大のコンテナ取扱港である東京港が現時点で参加を見送るとはいったいどういうことか。なぜ東京港は京浜港の港湾運営会社に参画しなかったのか。その理由と経過、参画しないことによる不利益やペナルティはないのか。

東京港のこの選択について、国は容認しているようです。港湾運営会社制度による優遇措置はなくなるが、国際戦略港湾としての優遇措置は引き続き東京港に与えられるのです。ちょっと待ってください、おかしいと思いませんか。国際コンテナ戦略港湾の選定時には、横浜港、川崎港、東京港の三港で一体的に港湾を運営するとして応募し、選定されたのではなかったのか。



利用者ニーズに対応した使いやすい港づくりのために参加を見送り。無利子貸付割合などが減る

【企画調整室長】港湾法によれば、港湾運営会社を国が指定する場合、大阪港と神戸港では、両港併せて一つの会社とすることが必要ですが、京浜港では、京浜港で一つの会社となっており、「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立されています。東京港は、輸入港として首都圏や東日本の実需に的確に対応するため、港湾施設の機能強化を図ることが喫緊の課題であり、利用者ニーズに対応した使いやすい港づくりを進める必要があるとして、現時点では京浜港の港湾運営会社である「横浜川崎国際港湾株式会社」に参画していません。

港湾運営会社への参画を見送ったことで東京港埠頭株式会社の特例港湾運営会社としての指定は失効し、ガントリークレーン等の整備に伴う無利子貸付割合が最大8割から6割に、固定資産税と都市計画税が10年間2分の1に軽減される税制優遇措置が受けられない。

コンテナ取扱数はどうなるのか

【山口議員】京浜港のコンテナ取扱数は、東京港が参画を見送ることによってどうなるのか。コンテナ取扱数の比較を、京浜港のうち港湾運営会社が担う横浜港と川崎港の合計、名古屋港と四日市港の合計、及び神戸港と大阪港の合計で示して下さい。

【名古屋港と四日市港のコンテナターミナル】

港名	名古屋港	四日市港
コンテナバース数（バース）	13	3
2015年の外貨コンテナ取扱個数（TEU）	2,466,272	172,337（速報値）

【両港の特例港湾運営会社の概要】

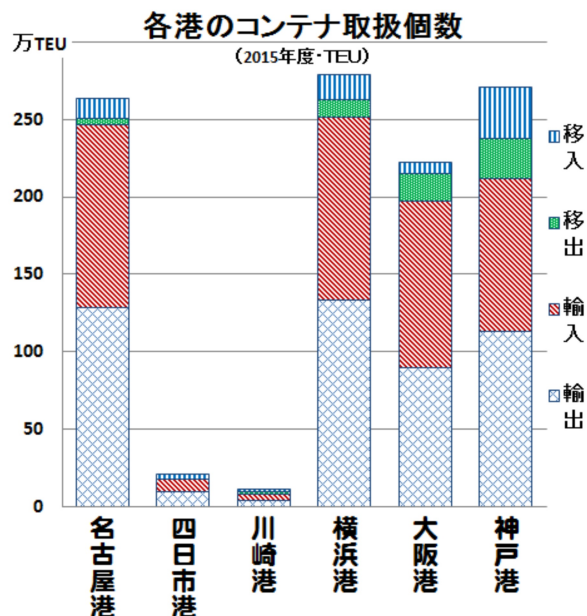
会社名	名古屋港埠頭株式会社	四日市港埠頭株式会社
設立	2012年12月3日（財団法人名古屋港埠頭公社を株式会社化）	2014年6月16日（新規設立）
資本金	55億6,780万円	2,000万円
代表者	代表取締役社長 生田正治 （元株式会社商船三井最高顧問）	代表取締役社長 小林長久 （四日市港運協会会長）
出資者	名古屋港管理組合、他民間3者	四日市港管理組合、他民間10者

横浜港と川崎港で290万TEU、名古屋港と四日市港で284万TEUなど

【企画調整室長】横浜港と川崎港、名古屋港と四日市港及び神戸港と大阪港の全体コンテナ取扱個数は、平成27年港湾統計で、一部速報値を含みますが、横浜港と川崎港の両港合わせて約290万TEU、名古屋港と四日市港では両港合わせて約284万TEU、神戸港と大阪港では両港合わせて約493万TEUとなり、そのうち、外貨コンテナ取扱個数は、横浜港と川崎港の両港合わせて約259万TEU、名古屋港と四日市港では両港合わせて約264万TEU、神戸港と大阪港では両港合わせて約409万TEUとなっている。

名古屋港と四日市港で一つの港湾運営会社となるメリット等は何か

【山口議員】さて、伊勢湾はどうか。四日市港との連携、統合を進めるといいますが、名古屋港と四日市港は、地域のものづくり産業を支えるという港湾機能では共通する性格を持っていますが、一方では貨物を奪いあうライバルでもあります。また港湾の規模も港湾運営会社の資本金も桁がちがいます。伊勢湾で一つの会社になれというのなら、名古屋港と四日市港の港格を拠点港湾から戦略港湾にあげることが先ではないのか。港湾の戦略的な位置づけが定まらないまま、会社の統合ばかりすすめても仕方がない。一つの会社になったからといって国直轄事業が増えるものでもありません。



せん。かえって国からは伊勢湾という単位でみて、名古屋か四日市かどちらかしか事業採択しませんよ、となりはしないでしょうか。そこで、あらためてうかがいます。

名古屋港と四日市港で一つの運営会社になることで、それぞれの港にどんなメリットがあるのか、デメリットや統合するうえでの課題は何か。規模が全然違いますが、対等平等の合併か、吸収合併となるのか、どうですか。また東京のように一つにならないことも選択肢として認められるのか。その場合にはどんなメリット、デメリットがあるのか。

無利子貸付金や税制優遇等が受けられる。2017年9月までにしなければ指定は失効する

【企画調整室長】名古屋港と四日市港は、背後の「ものづくり産業を支える港湾であり、名古屋港においては、ターミナルの借受者自らが上物施設整備を行うといった先駆的な取組を導入し、効率的なターミナル運営を進めてきた。これまでの民間の取組を維持・発展させ、コンテナターミナルの一体的な運営によるさらなる効率化の実現等を図るため、関係者の意見もふまえ、公共性を確保しつつ、民の取組を最大限に活かしながら、無利子貸付金や税制優遇等の制度メリットを享受でき

る港湾運営会社制度を導入しました。

現在、伊勢湾で一つの港湾運営会社の実現に向けて、名古屋港埠頭株式会社と四日市港埠頭株式会社が主体となって検討していますが、重要な施策であり、国との調整など、適切に進めています。名古屋港と四日市港は、港湾の規模など異なる点もあり、実情を勘案しつつ、両港にとって最適なものを目指して検討を進めたい。

また、名古屋港と四日市港は、両港併せて一つの港湾運営会社を指定することとなっており、平成29年9月までに、一つの港湾運営会社にならなければ特例港湾運営会社の指定は失効する。

国際戦略港湾は事実上の港湾国営化が狙い。国際戦略港湾ではない名古屋港がこの路線に乗る必要はない

【山口議員】名古屋港と四日市港は国際拠点港湾です。港湾運営会社の制度上だけ、国際戦略港湾案なみに湾で一つの会社とされています。そもそも国際戦略港湾と国際拠点港湾と、港の格がちがうのに同じ港湾運営会社制度を機械的に適用することに無理があります。この場合、格の違いとはなにか。全国的・広域的な集荷を国から要請され、国が集中的に資金を投入する戦略港湾か、その地域の産業を支えることが役割の拠点港湾か、という違いです。名古屋港が地域の産業を支えている

国際戦略港湾等に係る支援制度（競争力強化）

港湾の種類支援制度等	国際戦略港湾 5港	国際拠点港湾 18港		重要港湾 102港
	京浜（東京、川崎、横浜） 阪神（神戸、大阪）	名古屋、 四日市	左記以外 の16港	
直轄事業の国費負担率（コンテナターミナルの耐震岸壁）	水深16m以上 7/10 水深14m～15m 2/3 水深12m～13m 5.5/10	2/3		5.5/10
コンテナヤードの直轄事業化	国費負担率 2/3 （水深16m以上）	—		—
港湾運営会社に対する無利子資金の貸付（国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合）	○ （最大8割）	○ （最大8割）	○ （最大6割）	—
港湾運営会社制度の導入	○	○	○	—
港湾運営会社の指定	国土交通大臣	国土交通大臣	港湾管理者	—
港湾運営会社への国による出資	○	—	—	—
国有港湾施設の会社への貸付	国からの直接貸付	国からの直接貸付	港湾管理者からの貸付	—
港湾運営会社の取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例	固定資産税 1/2 都市計画税 1/2	固定資産税 2/3 都市計画税 2/3		—
		（対象港：苫小牧、仙台湾、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多）		

ように、それぞれの地域で産業を発展させ、貨物を増やす努力をすることこそ本来の姿です。そこへ国策で基幹航路維持のためとの名目で、特定港湾に貨物を集める、というのが戦略港湾政策です。国際戦略港湾では湾に一つの港湾運営会社にせよ、というのは、民の力を活かすためというより、特定の港湾（京浜・阪神）に国の出資を強化し、優遇して貨物を集める、事実上の港湾国営化が狙いではありませんか。国際戦略港湾ではない名古屋港が、この路線にあえて乗る必要はないと考えますが、いかがですか。

名古屋港と四日市港の港湾運営会社は国の出資の対象外。効率化やサービス向上で国際競争力強化に努める

【企画調整室長】国際戦略港湾である京浜港及び大阪港・神戸港の港湾運営会社に対しては、港湾法上、国の出資が可能だが、名古屋港と四日市港の港湾運営会社は、国の出資の対象となっていない。

伊勢湾の背後には、「ものづくり産業」が集積しており、四日市港とともにその背後圏産業を物流面で支えるため、引き続き、港湾運営会社制度のメリットを活かし、さらなる効率化やサービス向上に取り組み、国際競争力強化に努めます。

無理やり湾で一つの会社を強制する港湾会社制度や国際戦略港湾政策は再検討を国に求めよ（再質問）

【山口議員】複数の港湾を一体的に運営するというのは国際コンテナ戦略港湾を選定する際の基本だったはずです。東京港が参画せず京浜港では港

湾運営会社は湾で一つという基本的な枠組みが崩れています。そして東京港をのぞく京浜港（横浜・川崎）の外貿コンテナ取扱量は、名古屋港と四日市港の合計より少ないことも答弁で確認しました。現時点では、名古屋港こそ国際戦略港湾にふさわしいのでは、と管理者から国に言ってもいいくらいだと思います。

港湾運営会社制度は、この国際戦略港湾政策と一体で計画されたものです。国が無理やり、湾で一つの会社を強制する港湾会社制度について、国際戦略港湾政策とあわせて再検討するよう国に求めるべきではありませんか。専任副管理者の答弁を求めます。

名古屋港の港湾機能の強化を国に要請する

【専任副管理者】名古屋港は、日本一の産業集積を誇る世界でも屈指の産業圏域を背後に抱え、ものづくり産業を物流面から支えていく必要があります。名古屋港の港湾機能の強化を国に要請してきた。平成28年度には、港湾運営会社制度メリットを活かした、飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業が新規事業として採択され、飛島ふ頭東側のNCBコンテナターミナルR1、R2岸壁の増深・耐震化や上物施設整備を進めていく。引き続き、当地域の産業の国際競争力強化のため、港湾運営会社制度のメリットを活かして、本港の機能強化に取り組んでいく。

使える制度は活用しつつ、使い勝手が悪いなら国にモノを言え（意見）

【山口議員】港湾運営会社制度と国際コンテナ戦



略港湾について、なかなか国の政策や制度についてはモノを言いにくいようですね。でも「ものづくり産業を物流面から支えていく名古屋港の港湾機能の強化を国に要請してきた」との答弁でしたが、それが基本です。産業の規模や業種はちがっても地域の産業を支える各地の港湾を、それぞれに見合った形で支援するのが国の役割です。自ら作った戦略港湾や運営会社の枠組みに縛られていては、情勢の変化に柔軟に対応できなくなりかねない。使える制度は活用しつつ、使い勝手が悪いようなら国にしっかりモノを言うという姿勢で、名古屋港の運営に当たっていただくよう、要望しておきます。

米軍兵站船等の入港について

軍事訓練を目的とする米軍艦船の寄港実績は

【山口議員】8月31日、米陸軍がチャーターした輸送船「グリーンレイク（31,905ト）」が名古屋港に入港し、飛島ふ頭西側の98号及び99号岸壁に接岸しました。続いて9月4日、米陸軍の兵站支援艦「ハロルドCクリンガー三等准尉（4,199ト）」が同じく入港し、同じふ頭に接岸しました。いずれも滋賀県あいばの演習場での日米共同軍事演習に参加するため、演習に参加するストライカー装甲車などが陸揚げされました。

これまでも名古屋港には米海軍や海上自衛隊などの軍艦が何隻も入港してきており、そのたびに私は港湾の軍事利用に反対する立場から質問に立ち、入港への抗議活動なども市民団体のみなさんで行って来ました。

しかし、これまでのアメリカ軍艦の入港目的は、建前とは言えあくまでも乗組員の休養や物資の補給、また友好・親善のためというものであり、戦闘行為や軍事演習のための入港ではありませんで



グリーンレイクとハロルドCクリンガー三等准尉

した。ところが今回は軍事演習のために兵站活動の一端として名古屋港が利用されました。これは大きな変化です。

マスコミでも「名古屋港に米軍輸送船 訓練目的では初の入港」との見出しが躍りましたがあらためて確認したい。軍事訓練が目的での米軍艦船の入港は今回が初めてですか。これまでの米軍艦船の寄港実績とあわせて答弁を求めます。

訓練目的の米軍艦船の入港は初めて。昭和41年以来50年間で合計23隻入港

【港営部長】訓練のための資機材の輸送を目的とした米軍艦船の入港は、今回が初めてですが、米軍艦船の寄港実績は、第一船が昭和41年に入港して以来、50年間で、合計23隻となっています。

相次ぐ軍艦の入港に危惧。軍艦船の入港はチャーター船を含めて拒否を

【山口議員】自衛隊の艦船はどうか。海上自衛隊

名古屋港への米軍艦の入港の歴史

	艦名	艦種	入港目的
1966年	ダイオドン	潜水艦	
	メドリーガル	潜水艦	
	スターレット	潜水艦	
1967年	トムグリーンカウンティ	LST	
	シーフォックス	潜水艦	
	ハークレイ	駆逐艦	
1969年	ガジョン	潜水艦	
1973年	オクラホマシティ	巡洋艦	
1977年	ロックウッド	フリーゲート艦	
	モービル	輸送艦	
1998年	MOBILE BAY	巡洋艦	乗組員休養、物資補給
2001年	USS GARY	フリゲート艦	一般公開・乗組員休養
2004年	USS BLUE RIDGE	旗艦	乗組員休養・親善
2006年	USS BLUE RIDGE	旗艦	親善・友好訪問
2007年	PAUL HAMILTON	ミサイル駆逐艦	親善・友好訪問
2008年	SHALLOH	ミサイル巡洋艦	親善・友好訪問
2009年	CHOSIN	ミサイル巡洋艦	親善・友好
2010年	SHOUP	ミサイル駆逐艦	親善・友好
2013年	HIGGINS	ミサイル駆逐艦	親善・友好
2014年	AVENGER	掃海艦	親善
2016年	GREEN LAKE (8/31)	合衆国被用船舶	訓練用資機材の陸揚げ
	CW3 HAROLD C. CLINGER (9/4)	兵站支援艦	訓練用資機材の陸揚げ
	CW3 HAROLD C. CLINGER (9/25)	兵站支援艦	訓練用資機材の陸揚げ

の艦船については、5月のヘリ空母いずもの入港はサミット警備が目的でした。それまでは、伊勢湾での機雷掃海訓練に伴う掃海艇の寄港はありましたが、あとはやはり乗組員の休養や物資の補給、そして一般公開が目的の寄港でした。

ところが一昨年の夏、ちょうど港まつりの花火があがった夜、陸上自衛隊のチャーター船「はくおう」、これはもともと民間のフェリーだった船ですが、金城ふ頭に接岸し、北海道からの演習帰りの兵員と資機材を陸揚げしました。

昨年8月には弥富ふ頭で、陸上自衛隊が米国で行う日米共同演習に参加するために、戦車や戦闘用ヘリ、りゅう弾砲などをチャーターした輸送船に積み込み、10月には演習を終えて同様の資機材を弥富ふ頭で陸揚げしました。

そして今回の米軍による名古屋港の利用です。名古屋港の軍事利用の形態が、友好・親善などを目的とした軍艦の寄港だけでなく、米陸軍と陸上自衛隊の兵站活動の拠点へと変わってきた。このことは見過ごすわけにはいきません。

全国港湾労働組合連合会は9月の定期大会で、この問題を取りあげ、「平和と港湾労働者の命と安全を守る特別決議」を採択しました。軍艦の入港ではこんな決議をしたことはありません。

決議は「私たちの職場である商港が実践訓練に利用される初めてのケース・・・私たちの職場である港湾が、実弾射撃も含む訓練の兵站基地として機能していくように変わっていく顕著な事例」と指摘しています。

また防衛省は、自衛隊が輸送船をチャーターし兵站活動に使い、有事の際には船員を予備自衛官として動員する計画があると認めました。それに対し、全日本海員組合は今年1月に「民間船員を予備自衛官補とすることに断固反対する声明」を出しました。

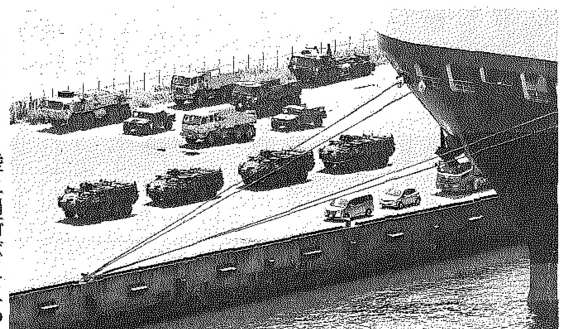


声明では「先の太平洋戦争においては、民間船舶や船員の大半が軍事徴用され物資輸送や兵員の輸送などに従事した結果、1万5518隻の民間船舶が撃沈され、6万609人もの船員が犠牲となった。この犠牲者は軍人の死亡率を大きく上回り、中には14～15歳で徴用された少年船員も含まれている。・・・民間人である船員を予備自衛官補として活用する制度の創設は、「事実上の徴用」につながるものと言わざるを得ない。このような政府の姿勢は、戦後われわれが『戦争の被害者にも加害者にもならない』を合言葉に海員不戦の誓いを立て、希求してきた恒久的平和を否定するものであり、断じて許されるものではない」と強い口調で訴えています。

名古屋港の軍事利用形態が変わり、船舶による貨物や人員の輸送とそれに伴う荷役など、港湾本来の物流機能が軍事目的に動員され始めています。この変化は商業港である名古屋港の発展と海運業界の振興とは決して相容れません。この変化についてどう認識しているのか。平和憲法のもとで軍

2016年8月31日 中日新聞夕刊

名古屋港に米軍輸送船 訓練目的では初の入港



名古屋港飛島ふ頭に着岸した輸送船から搬出された米軍車両＝31日午前、愛知県飛島村で、本社ヘリ「おおづる」から

自衛隊と米軍の共同訓練の一環で、米軍がチャーターした輸送船「グリーン・レイク」(三二、九〇五ト)が三十一日、名古屋港飛島ふ頭(愛知県飛島村)に入港した。名古屋港管理組合によると、船員の休養などを目的とした米軍の艦船の寄港はあるが、訓練では記録が残る一九六六年以降初めて。午前八時三十分ごろに着岸し、装甲車やトラック、燃料輸送車などを降ろした。積み荷について、在日米陸軍司令部(神奈川県座間市)の広報室は「安全上詳しくは説明できないが、訓練で使用する資機材だ」としている。

陸上自衛隊によると、米陸軍の共同訓練は、陸自の饗庭野演習場(滋賀県高島市)などで二十九日・九月二十一日に実施。計千三百五十人が参加し、実弾射撃などを交えて防衛から攻撃に転じる際の部隊の連携などを確認する。着岸に先立ち、愛知県内の平和団体は「平和な商業港の軍事利用は好ましくない」として、入港を拒否するよう名古屋港管理組合に求めた。同団体などによると、同じ訓練の一環で九月一日以降に別の米軍の輸送船が入港するとの情報もあるという。

事利用のための軍艦船の入港はチャーター船をふくめて拒否すべきです。なぜ米軍艦船の入港を拒否できないのか。あわせて答弁を求めます。

米軍兵たん船は通常の貨物輸送と認識。 米軍艦船の入港は支障がない限り認める

【港営部長】今回の米軍兵たん船は資機材の輸送のために、港湾運送事業者が係留施設や荷捌き地を港湾管理者から借り受け、港湾労使間の合意に基づき、港湾労働者が荷役作業を実施しており、通常の貨物輸送という認識です。

チャーター船を含む米軍艦船の入港は、港湾法第13条第2項に「何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない」と規定されており、施設の利用に支障がない限り提供を行っている。

米軍艦船の入港打診があった場合の 名古屋港と四日市港のちがいは

【山口議員】今回の米軍艦船の入港についても、いわゆる24時間ルールによって入港前日まで情報が伏せられていました。ところで四日市港管理組合は、2003年、あいば野での演習に参加した兵員を輸送する米軍チャーター船ウエストパックエクスプレスが四日市港を利用したことをふまえ、翌2004年、米軍艦船入港マニュアルをつくりました。核兵器搭載の有無を文書で外務省に照会すると定めたこのマニュアルの作成公表後、米軍艦船の入港は皆無です。

そこで、チャーター船を含む米軍艦船の入港打診に対する管理組合の姿勢の違いについてうかがいます。



軍艦よりも帆船が似合う名古屋港。11月7日に入港した海王丸。

米軍艦船の入港について管理組合に打診があった時の対応について、名古屋港管理組合の対応と四日市港管理組合の対応はどうか。市民県民及び議会への情報提供、情報公開の在り方、執行機関の意思決定、入港の是非を判断するのは誰か、などについて、同じか違うか、わかりやすく答弁してください。

違いは、情報公開が、四日市港は概ね1週間前、名古屋港は24時間前

【港営部長】四日市港管理組合のマニュアルによれば、四日市港も名古屋港と同様に、海上保安庁からの通告により入港しています。施設の提供も、名古屋港と同様に港湾管理者の関係部署で施設利用の支障の有無などを確認のうえ、判断します。

情報公開は、四日市港では概ね入港1週間前に行うとなっていますが、名古屋港は、在名古屋米国領事館の要請に基づき、港湾及び警備関係機関の合意により、入港24時間前の情報公開を行っています。

米軍艦船は特別扱いではないか。せめて 四日市港レベルの情報公開を（再質問）

【山口議員】アメリカ軍の艦船及びチャーター船について、入港の許可は港長つまり海上保安庁の権限、管理組合は港湾施設の使用許可を与えるかどうか判断します。

今回は軍事演習ですが、入港の目的が何であれ、不平等な取り扱いはしない、今回も「通常の貨物輸送である」と認識している、との答弁でした。通常の貨物輸送、と言いながら、情報公開については米軍の要請に従っている。やはり特別扱い、ダブルスタンダードではないでしょうか。米軍兵站船も通常の貨物船、との認識も問題ですが、情報公開での特別扱いはあまりにも卑屈じゃありませんか。米軍艦船が名古屋港に入港するとの情報を私はどこで確認したか。米軍のホームページです。四日市港の米軍対応マニュアルの一部を紹介しましたが、四日市港との連携と言うのなら、アメリカ軍艦船の対応についても、せめて四日市港レベルの情報公開を行うルールを名古屋港でも自主的に確立すべきです。専任副管の答弁を求めます。

入港に関わる情報公開は今後も利用者の要望に応じて適切な対応を行う

【専任副管理者】米軍艦輝の入港に伴う港湾施設の利用は、他の船舶と同様な取扱いを行っています。入港に関する情報公開は、利用者から1週間程度前に施設の使用願が提出され、それに基づいて速やかに名古屋港のホームページにて公開を行っています。

なお、利用者から、入港情報の公開について入港直近まで非公開としたい旨の要望があった場合は、できる限り利用者の要望に応じています。ただし、入港に関わる関係者が資機材を含む作業手配などに必要な時間を考慮して、入港24時間前には入港情報などを公開しています。

名古屋港では米軍艦船などの他、過去にはクルーズ船においても、船社からの要望により、24時間前に情報公開をした事例があります。

以上の手続きは、既に名古屋港関係者に定着しているもので、港湾管理者としては、入港に関わる情報公開は、今後も利用者の要望に応じて、適切な対応を行っていきます。

米軍艦船だけを特別扱いにするのか（再々質問）

【山口議員】米軍艦船の情報公開ルールは、米軍だけのルールではない。利用者からの要望があれば入港直前まで非公開としている、との答弁でした。

いままで入港直前まで非公開としたケースの圧倒的多数は米軍艦船です。クルーズ船の例をあげられたが、欧米の大富豪のプライベートな寄港というごくごく稀なケースです。もう一つ私が知っているのは5月の自衛隊ヘリ空母「いずも」のケースだけです。入港直前まで情報非公開という名古屋港のルールは実態としては米軍艦船のためのものになっています。

全国の港に米軍艦船が入港していますが、24時間ルールなど関係なく情報公開している港の方が多いではありませんか。名古屋港がいちばん米軍の言うことを聞いてくれる港になっているのではないかと。この問題は、引き続き追及していきます。いまからよく調べておいてください。

入港に関する情報公開については「利用者の要望に応じて」対応するというのは、米軍だからという理由では特別扱いしない、と受け取っていいのか。最後にもう一度、確認して質問を終わります。

米軍艦・一般船舶に関わらず、利用者からの要望があれば、24時間前までは公表を差し控える

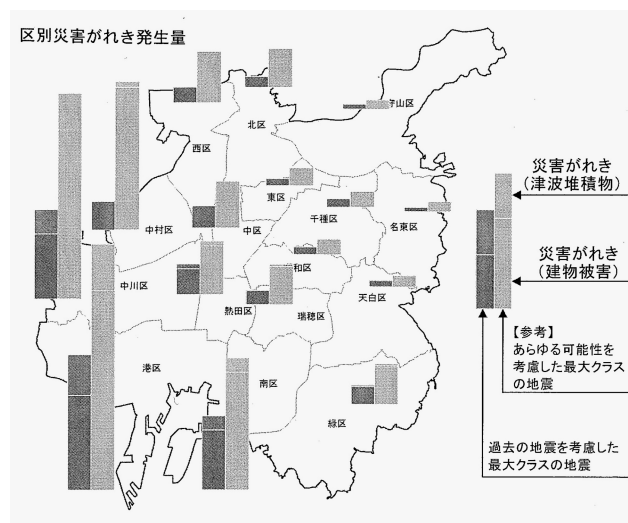
【専任副管理者】入港情報は、利用者から使用願が提出され次第、速やかに名古屋港のホームページにおいて公表をしていますが、米軍艦船、一般船舶に関わらず、利用者からの要望があれば、入港に係る作業手配に必要な24時間前までは、公表を差し控えています。名古屋港では、今後とも同様に取り扱いしていきます。

災害対策について

<震災がれきへの対応>

災害がれきの考え方と今後の取組及び名古屋港の役割はどうか

【山口議員】名古屋市は今年10月に災害廃棄物処理計画を公表し、南海トラフ巨大地震の発生に伴う災害ガレキの発生量を推計しています。それによると、最大クラスの地震で名古屋市では790万トンの災害ガレキの発生を予測しています。港区が227万トンで市内最多、ついで中川区149万トン、



名古屋市災害廃棄物処理計画（案・2016年8月）より

南区124万トンと続きます。またこれら3区に熱田区と緑区を加えた5区では津波堆積物144万トンの発生が想定されており、津波の影響が大きいことがわかります。

さらに、ガレキ処理のための仮置場が250ha必要となり、一次仮置場100ha（小学校校庭0.3ha×333カ所）、仮設焼却炉を含む二次仮置場150ha（ナゴヤドーム6個分30haの仮置場×5カ所）が必要としていますが、市有地ではまったく足りず、仮置場を確保することが大きな課題としています。ガレキの焼却や最終処分も課題です。名古屋市の焼却炉の3年間の処理能力の2倍をこえる焼却量となり、仮設焼却炉が必要としています。焼却処理後の最終処分量は63万3千トント見込まれ、11万8000トンの処分場が不足し、広域処理が必要になると推計しています。

長々と紹介しましたが、災害ガレキの問題は名古屋港管理組合にとっても他人ごとではなく、防災の一環として考えておく必要があります。少なくとも三つの角度からの検討が必要です。

第一に、津波堆積物の発生が予測されていますが、臨港地区での災害ガレキについても発生量の予測を立て処理計画をもつ必要があるのではないかと、また発生そのものを抑制する手立てをどうするのか、考える必要があります。

第二に、仮置場の候補地としても臨海地区への期待も大きい。港区と南区だけで351万トンの災害ガレキが発生し、しかも港区と南区の広範な地域が長期湛水域になるなかで、住宅地に比べ比較的地盤が高いとされる臨海地区は、災害救援の拠点としてだけでなく、ガレキの仮置場としても注目されます。名古屋市はじめ名古屋港所在市村に対して仮置場としてどれだけ土地を提供できるか、期待されますが応えることができるかが問われます。



第三に、ガレキの処理です。東日本大震災の時には、震災ガレキの南五区での受け入れと焼却炉建設が問題になりました。南海トラフ巨大地震で発生するガレキの処分場、仮設焼却炉も備えた二次仮置場としても当てにされます。また最終処分場として、埋立処理を行う場所としても想定されます。横浜港の山下公園は関東大震災のガレキを埋め立てて造成されたのは有名な話です。使われていない貯木場などがその候補地となるのではないのでしょうか。

災害ガレキの処理計画が各自治体で作成中です。名古屋港管理組合としてどのように取り組むのか。名古屋港での発生量の予測、仮置場及び最終処分場としての期待、などいくつか提起しましたが、災害ガレキについての考え方と今後の取り組み、名古屋港に期待される役割への認識について、答弁を求めます。

国や自治体、事業者等と連携し、適正な処理に努め、流入がれきは揚収、仮置き等の必要な協力を検討する

【危機管理監】臨港地区内の公共施設や事業所等から排出される災害がれきは、事業活動に伴って生じるものではないが、その処理は事業者自ら行うことを基本とし、発生量が著しく多量であることを踏まえ、国や所在市村、関係事業者等と連携を図り、適正な処理に努めていきます。

一方、南海トラフ地震による広域的大災害での発生量の推計は極めて困難だが、多くの災害がれきが、河川から港湾区域内へ流入することが想定される。背後地域へ緊急物資を円滑に輸送するため、また、名古屋港の港湾機能を早期に回復させるため、国、関係団体等との連携・協力のもとに港湾区域内に流入した災害がれきを揚収し、仮置き等必要な処理を行う必要がある。所在市村から災害がれきの仮置場や処分場の確保など臨海部への協力要請があった場合は、被災状況に応じて、緊急物資や災害応急対策活動に必要な資感材を受入れるための用地など、他の利用用途との調整も踏まえ、必要な協力について検討します。

＜地盤沈降及び背後地の浸水被害への対応＞

南海トラフ巨大地震による地盤沈降の想定と対策及び背後地が長期湛水する予測をどうみるか

【山口議員】またこの計画書には、名古屋市の地域特性として、南海トラフの巨大地震では地殻変動により地盤が沈下し、ポンプ所の被災とあわせて、浸水した海水を排水できず、長期湛水域の形成も予測され、清掃工場や環境事業所が一時的に機能できないことも想定する必要がある、としています。このことは災害時の名古屋港の役割を考えるうえで重要です。

たとえば耐震強化岸壁の整備は災害支援物資の陸揚げなどにももちろん重要ですが、長期湛水化によって背後地との交通が遮断されたらどうするか、など様々な状態を想定した対応が求められます。

産業復興として、震災後も自動車やコンテナの積み出しが速やかに再開できるように、という観点重視されがちですが、背後が浸水した状態で自動車の輸出が可能か、災害発生時に何を優先すべきか、よく考える必要があります。

そこでしょうか。南海トラフ巨大地震が発生した場合の名古屋港における地盤沈降についての想定と対策、また名古屋港の背後地が長期湛水域になる予測についての認識、そして背後地が浸水状態にある時に名古屋港が果たすべき役割は何か。

標高が低い地域での津波による浸水が顕著な背後地域で、防潮壁の液状化対策や堀川口防潮水門の耐震補強などを進める。

【危機管理監】愛知県が平成26年3月に公表した「愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査報告書」によれば、名古屋港周辺の地殻変動による沈降量は、概ね20cmから60cmとされ、津波高は地震による地殻変動の沈降量を加えた値としています。また、名古屋市が平成26年3月に公表した「東海・東南海・南海三連動地震等の被害想定及び防災・減災対策推進のための調査検討報告書」も、津波高は地震による地殻変動の沈降量を加えた値としています。

名古屋港の背後地域には、海拔ゼロメートル地帯が広がっており、同報告書も、標高が低い地域での津波による浸水が顕著な結果となっており、津波が収まった後も、潮汐による浸水が継続し、長期にわたって湛水することが予想されます。本組合は、海岸管理者として背後地域を津波による浸水から守るため、愛知県及び名古屋市が公表した津波高を踏まえ、防潮壁の液状化対策や堀川口防潮水門の耐震補強などを進めています。

南海トラフ地震による広域的な大災害が発生した場合、本組合は、災害対策基本法に基づく指定地方公共機関として、港湾施設等の応急復旧活動や緊急物資等の輸送機能の確保、航路啓開の実施など、求められる役割を果たすとともに、背後地域の長期湛水の解消に向け、国や愛知県、所在市村の要請に応じ、堤防の仮締切りに必要な重機・

2016年11月 議案の審査結果		(11月議会に提案された2015年度決算認定案は閉会中審査になります)					
議案名	内容	結果	各会派の態度				
			共	自	民	公	減
2016年度名古屋港管理組合一般会計補正予算	補正額9億8400万円。中川口通船門耐震補強工事、中川口ポンプ所補修工事、伊勢湾岸道名港塩見インター補修工事など。	可決	○	○	○	○	○
2016年度名古屋港管理組合基金特別会計補正予算	補正額1億4250万円。水族館振興基金1億3073万円、海事文化振興基金855万円、環境振興基金320万円。	可決	○	○	○	○	○
2016年度名古屋港管理組合埋立事業会計補正予算	補正額なし。東海協和株式会社が公募で買うことで仮契約した第2貯木場埋立地(21800㎡)が契約しないので土地譲渡納付金10億円を減額	可決	○	○	○	○	○
権利の放棄及び和解	(株)成田兄弟商会在破産後も東海市元浜町に残置した棧橋を不法占拠していたので、清算人を選任し、所有権放棄をさせるため。	可決	○	○	○	○	○
名古屋港管理組合議会会議規則の改定(議員提案)	請願書への署名を代表署名だけでよいように改める	可決	○	○	○	○	○
○＝賛成 ●＝反対 共：日本共産党 自：自民党(県・市) 民：民進党(県・市) 公：公明党(県・市) 減：減税日本ナゴヤ							

