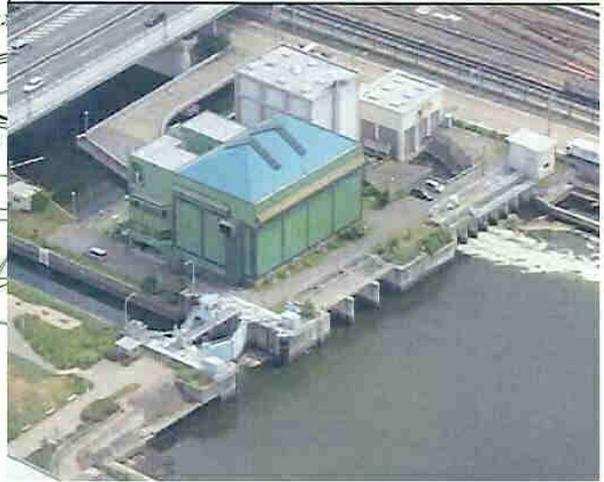
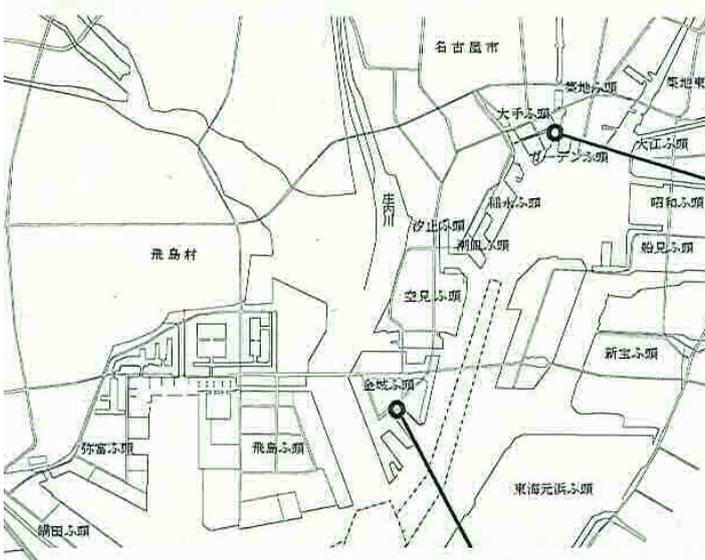
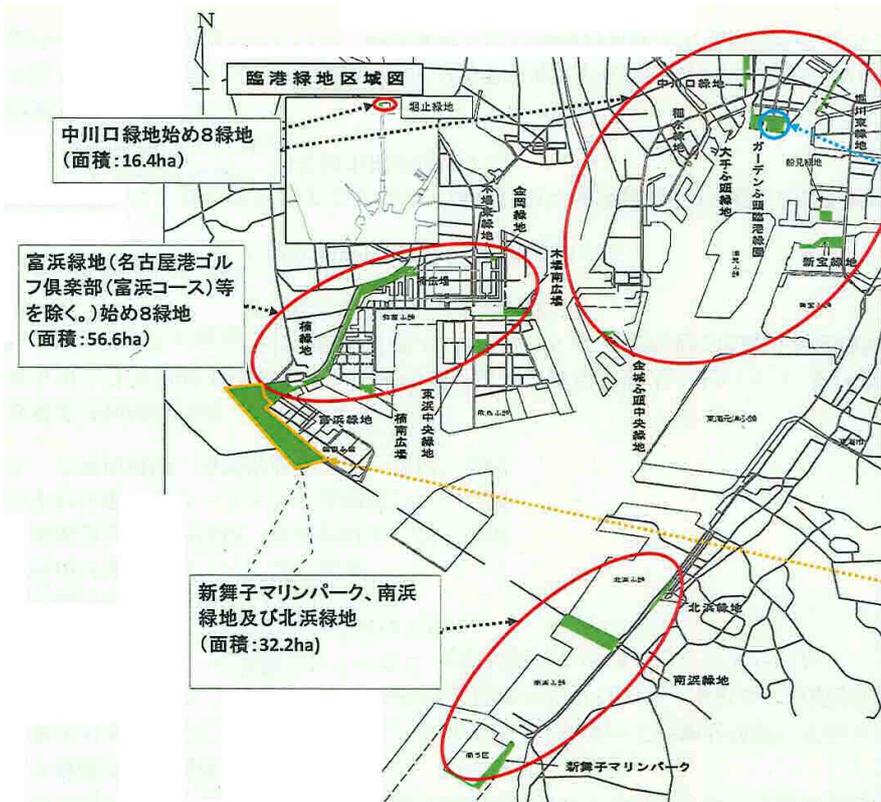


中川口通船門耐震補強



金城ふ頭物揚場補修工事



名古屋港ポートビル及びガーデンふ頭臨港緑園



名古屋港ゴルフ倶楽部(富浜コース)等 (面積:62.5ha)

指定管理施設の収支状況(単位:千円)

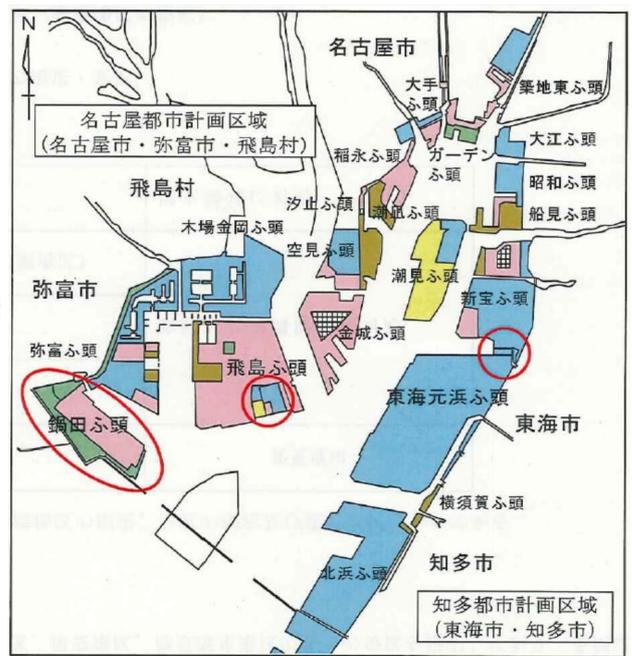
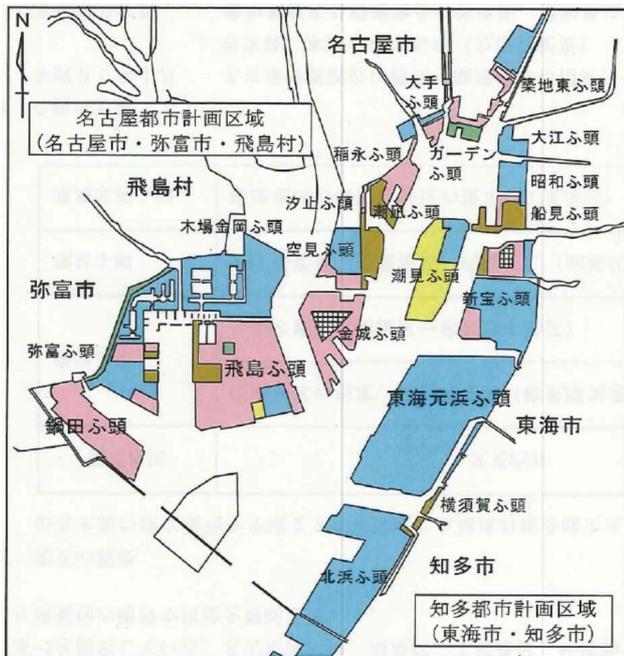
施設名	区分	2015年度	2016年度	2017年度(計画)
新舞子マリンパーク、南浜緑地、北浜緑地	収入	70,255	70,875	67,521
	支出	70,589	71,769	67,521
	収支差	△ 334	△ 894	0
中川口緑地始め8緑地※	収入	41,487	41,759	47,624
	支出	41,033	41,142	47,624
	収支差	454	617	0
富浜緑地始め8緑地	収入	69,154	42,320	41,500
	支出	69,385	42,958	44,500
	収支差	△ 231	△ 638	△ 3,000
名古屋港ゴルフ倶楽部(富浜コース)等	収入	434,906	415,683	485,000
	支出	432,161	432,171	485,000
	収支差	2,745	△16,488	0
名古屋港ポートビル、ガーデンふ頭臨港緑園	収入	407,000	405,826	433,500
	支出	367,602	370,891	381,600
	収支差	39,398	34,935	51,900

指定管理施設の利用者数(単位:人、台)

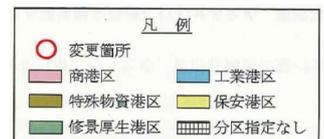
施設名		2015年度	2016年度	2017年度(見込み)	
新舞子マリンパーク、南浜緑地、北浜緑地	魚釣り施設	26,502	22,132	22,500	
	駐車場	32,441	68,978	66,200	
中川口緑地始め8緑地	運動広場(2面)	71,880	66,240	67,000	
	野球場(6面)	21,300	22,470	23,800	
	運動広場(3面)	86,040	91,800	90,100	
	テニスコート(8面)	14,232	13,192	13,300	
富浜緑地始め8緑地	サイクリングロード	7,629	8,171	9,100	
	名古屋港ゴルフ倶楽部(富浜コース)等	44,334	42,406	44,500	
	名古屋港ポートビル、ガーデンふ頭臨港緑園	講堂	10,578	13,198	11,600
		会議室	11,742	12,325	10,200
展望室		161,574	142,915	152,200	
名古屋海洋博物館		150,711	130,378	139,800	
南極観測船ふじ	178,455	142,954	157,100		
駐車場	303,145	290,088	303,000		

中川口緑地始め8緑地には、堀止緑地を追加している。

※平成29年度の利用者数(見込み)は、上半期実績を踏まえ本組合が作成



臨港地区 変更後



港湾隣接地域の変更



名古屋港港湾隣接地域の変更

港湾区域(水域)及び港湾区域に路接する地域を保全するため、港湾法に基づき指定条例で港湾隣接地域内の工事などを行う場合の許可事項を定めている

変更地区	変更内容	変更理由
稲永・潮風ふ頭	指定	防災施設と一体となって水域及び護岸等の効率的な維持・保全に対応
大手ふ頭	指定	
築地東ふ頭	指定	
大江ふ頭	解除	
潮見ふ頭	指定・解除	堀止地区における埋立造成に伴う水際線の変化に対応
中川運河	指定・解除	

名古屋港管理組合議会11月定例会 一般質問 (11月5日)

再生可能エネルギーの活用／しゅんせつ土砂について



高橋ゆうすけ 議員

名古屋港での再生可能エネルギーの利活用について

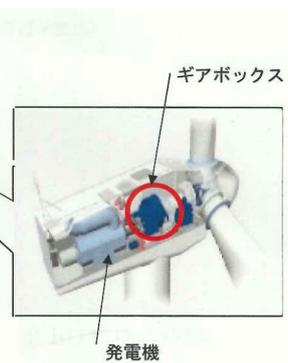
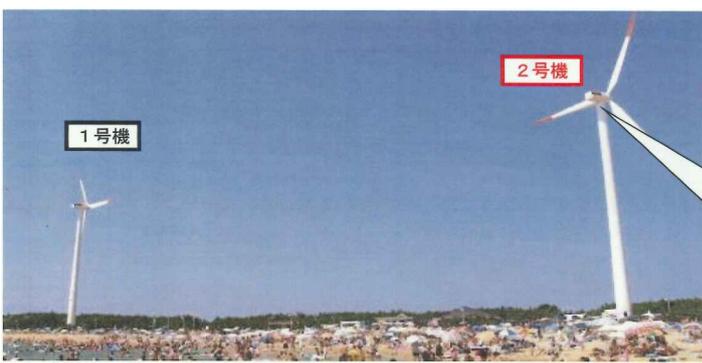
新舞子風力発電所2号機の撤去取りやめは歓迎するが、収支見通しと3月定例会で撤去といったことへの検証を問う

【高橋議員】今年の3月定例会で審議された当初予算の中で、新舞子マリパークに設置されている2基の風力発電のうち2号機の撤去費用が計上されました。このことについて私は本会議で質問を行いました。今回、撤去せずに残すための補正予算が提案されました。大きな方針転換が行われたことから、改めて質問をしたいと思います。

まずこの間の経緯を確認します。新舞子マリパークに設置された風力発電は2005年2月、名古屋港から排出される温室効果ガスの削減を図ることを目的として供用が開始されました。ここで発電された電気が、毎年管理組合の売電事業として

一定の収入を得ていたわけですが、昨年1月、2号機においてギアボックスが故障、その後一年以上発電を停止していました。点検した結果、ギアボックスの補修には、製造メーカーのあるデンマークからの機器の調達等により、多額の費用を要すると試算、施設の老朽化状況を踏まえた収支見直しなどを検討した結果、経費負担を最小限に抑えるため、2号機の撤去費用が計上されました。

今回、2号機撤去等を取り下げるための減額補正が出され、今後補修し、再度利用することの提案がされています。再生可能エネルギーである風力発電が息を吹き返すことに、私は嬉しい気持ちもありますが、複雑な気持ちもあります。3月定例会で議論した中身は何だったのか、再度使用できるのであればなぜその時に提案されなかったのか。さらに言えば補修に多額の費用が必要になり赤字が膨れ上がるとされた検証自体が不十分なものだったのか。状況が大きく変わったから必要経費も変わったのか。議会が振り回された感が拭い去れません。



風力発電所2号機の経緯

- ・当初(2017年度)：故障したギアボックスの補修費が高額で、収支見直しから、経費負担を最小限にとどめるため2号機を撤去(2018年1月地元説明)
- ・2018年3月・・・名古屋港管理組合議会で撤去予算を議決
- ・2018年3月・・・国の政策。再生可能エネルギーの主力電源化を目指す「再エネ加速化・最大化促進プログラム(2018年3月環境省)」
- ・2018年7月・・・国の政策。地方公共団体は取組を加速化最大化する必要があるとする「第5次エネルギー基本計画(2018年7月閣議決定)」
- ・2018年7月・・・地元から「シンボルとして2基とも残してほしい」の要請
- ・2018年9月・・・予防保全の考え方を導入して工法を見直し、収支改善を図る方針に変更、地球温暖化対策に係る情勢を再認識し、2号機の補修、稼働継続を行う

新舞子マリパーク 風力発電所2号機
 仕様 850kW × 2基
 発電量
 売電 約230万kWh/年
 供給 16万kWh/年
 供用開始 2005年2月

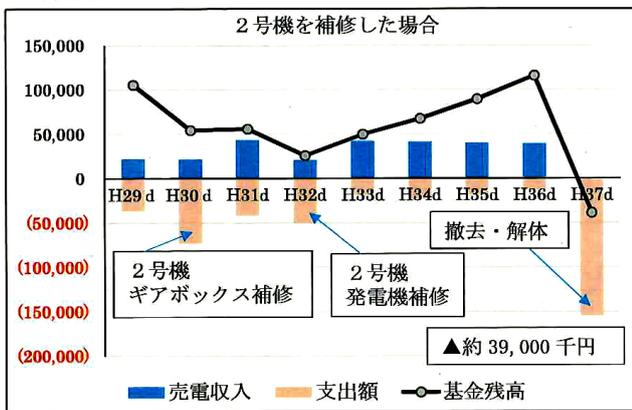
そこでお聞きします。今回、風力発電2号機の撤去を取りやめるにあたって、収支の見通しが大きく変わったのか、変わったのであれば何が変わったのでしょうか。また、3月定例会の際に説明された内容と異なる提案が今回されたことについて、果たしてそれまでの検証が正しいものだったのか、どのように認識をされているのか、お答えください。

補修費や発電機の取替えなどで売電収入が減少し、撤去より収支見込みが悪いと試算したが、今回工法の見直し等を行った(部長)

【建設部長】3月定例会での2号機の補修にかかる検証としては、故障したギアボックス(風車の羽の回転を伝える主要機器)を補修した後、発電機は故障した時点で取替えるという補修計画としていた。このため、発電停止期間が長く、売電収入が減少するうえ、補修費が割高だったため、撤去と比較し、収支見込みが悪かった。

2号機再稼働による収支見通しは、今回、予防保全の考え方を導入し、ギアボックスと発電機の同時補修で、工事費の削減が図られ、工事期間の

当初試算



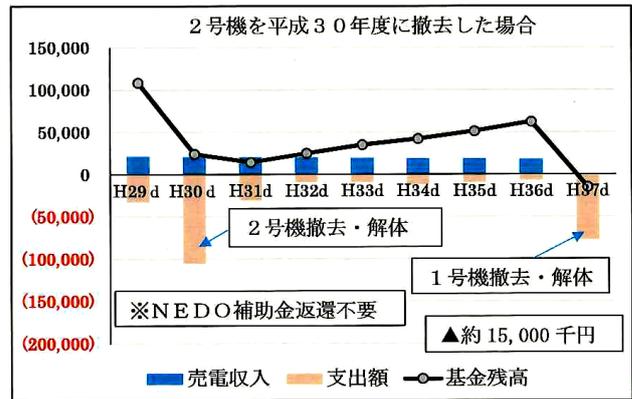
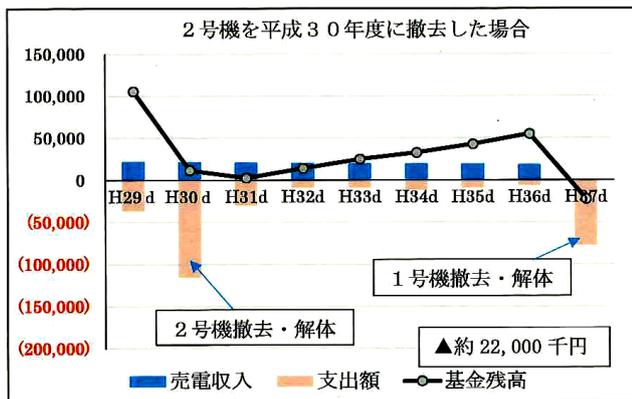
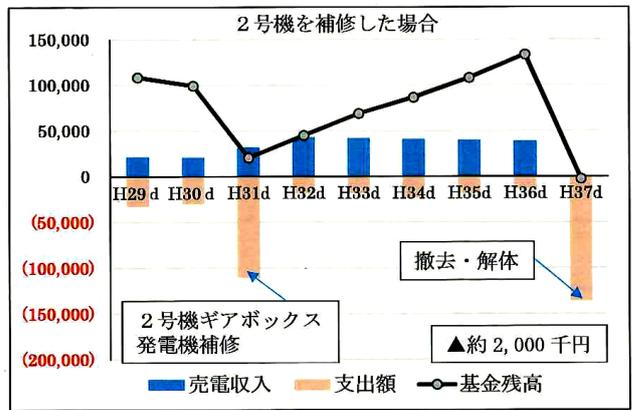
短縮が可能となり発電期間が確保できたことから、売電収入の増加が見込めるようになった。

水族館等を活用した太陽光パネル設置や地中熱等の再生可能エネルギーの利用計画を(意見)

【高橋議員】検証自体は問題なかったとのことですが、結果としては大きく収支見通しが変わる見込みとなったわけで、検証の幅が狭かったわけです。今回のことをしっかりと反省し、今後に生かしていただきたいと要望し、風力発電2号機撤去取り下げについては引き続き委員会で議論をしたいと思います。



再検討



今後の名古屋港における再生可能エネルギーのあり方等を考えよ

【高橋議員】今回、改めて風力発電を利用することとした背景には、今年3月に環境省が出した再エネ加速化・最大化促進プログラム2018年版があると聞いています。このプログラムでは、「1. 脱炭素社会実現のために、再エネを主力エネルギーとすることが必要」とされ、かつ、「地域資源である再エネを・・・地方公共団体が、担い手となって、自ら開発して、自ら消費し、または収益を地域経済に循環させる取組を加速化・最大化していく必要が」とされています。

地球温暖化が進み、今年の夏、名古屋市では35度以上の猛暑日が36日、最高40.3度を記録。周辺市町でも熱中症などによる被害が拡大する中、低炭素社会の実現は喫緊の課題です。そういった中でこれまで管理組合が運用してきた風力発電は、温暖化対策としても重要な役割を果たしてきたと私は評価しています。

また、再エネ加速化・最大化プログラムの中で

再エネ加速化・最大化促進プログラム2018年版の概要。

は、「災害時にも途絶しにくい自律的なエネルギー源」として、再エネに取り組むことが必要とされています。この夏、日本全国で様々な災害が発生する中、北海道胆振東部地震では北海道全体がブラックアウトするなど、電力の集中・大型化による問題も明らかとなった今、災害時の物資の受け入れ港ともなる本港において、電力を確保するための方策として、太陽光や風力、そしてこれまで活用されてこなかった様々な再生可能エネルギーの利活用についても考えていかなければなりません。

私は、風力発電2号機の撤去費が計上された3月定例会で、撤去するとしても、この地域の跡地利用として、再生可能エネルギーによる発電も視野に入れていくべきと提案しましたが、当局からは「情勢を注視し、改めてその取扱いを検討する」という積極性に乏しい答弁しかありませんでした。しかし情勢は、地域を主体とする再省蓄エネ活用の促進へと舵を取り始めています。倉庫・建屋の屋根や壁面を利用した太陽光発電の設置など、本港でできることはまだまだあるはずで

そこでお聞きします。管理組合は国の方針をど

消費者・企業・自治体が主役になって、再エネを主力エネルギー源に

アプローチ1:
住宅・オフィスを、再省蓄エネによって、健康・快適に過ごせて災害に強いものにする



災害時の事業継続性の向上



アプローチ2:
地域の再エネを活用する「地域再省蓄エネ企業」で、地域の循環経済を活性化



エネルギー事業の収益を生活サービス等の地域課題の解決に利用。地域内従業員の所得や企業利益により1億円程度の地域の利益

アプローチ3:
大規模再エネの開発で、産業の育成と投資を呼び込み持続的に地域が発展

洋上風力



五島市沖 洋上風車(浮体式)

国内初の商用スケール(2MW)の浮体式洋上風力発電の実証を実施。設計・建造・施行・運転等に係る技術・ノウハウを確立。全国に広がる深い海域(50m以深)に適用可能。

陸上風力



JPower 郡山布引高原発電所

農家等の地元事業者との共生を図りつつ開発した国内最大級のウィンドファーム(66MW)地代や風車用地管理により地元事業者も収入を得ることが出来ている。

のように受け止め、今後本港における再生可能エネルギーの在り方について、どのように考えているのでしょうか。本港における再生可能エネルギー政策を独自に作成する必要があるのではありませんか、お答えください。

国の政策で風力発電所の収支改善に努めて継続、名古屋港の再生可能エネルギーのあり方を検討する（室長）

【企画調整室長】2018年3月に環境省の「再エネ加速化・最大化促進プログラム」が策定され、7月には第5次エネルギー基本計画が閣議決定され、国の新たな政策を踏まえ、再生可能エネルギーの取組を着実に進めていくことが必要と考えています。

まずは、既存施設の有効活用を図ることとし、新舞子マリパーク風力発電所は、環境振興基金の収支改善に努めつつ稼働継続するとともに、名古屋港における再生可能エネルギーのあり方について検討していきます。

名古屋港水族館メインプールの観客席屋根などを利用した太陽光パネル設置のほか、これまで利用してこなかった再生可能熱エネルギーを利用したシステムを本港施設へ導入を（再質問）

【高橋議員】再生可能エネルギーについては、今後、新たなエネルギーについて、より一層利用促進を図らなければなりません。この地域で災害による停電が発生したとしても、港湾機能が停止せずに、支援物資の受け入れができるような、電力

の確保策を準備しておくことは非常に重要なことです。そのためにも本港で何ができるか、本気で考え示していただきたい。たとえば名古屋港水族館メインプールの観客席屋根などを利用して太陽光パネルを設置し、水族館の魅力向上とともに、環境へ配慮した施設とすることを検討してはいかがでしょうか。また本港の所有する建屋等の屋根を利用した太陽光パネルの設置も進めてはいかがでしょうか。

風力や太陽光による発電はもちろんのこと、ヒートアイランド現象の抑制などのためには、外気への排熱を伴わない地中の熱や太陽熱を利用した冷暖房や給湯システム等の構築による省エネ化も検討すべきです。たとえば地中熱利用ヒートポンプシステムは、年間を通じて安定した温度となっている地中の熱を熱交換器によって取り出して空調に利用し、排熱はすべて地中に戻すため、都心部で発生しやすいヒートアイランド現象の抑制に大きな役割を発揮しており、国においても、導入促進を促しています。省エネ化の実証実験として建てられた石巻港湾合同庁舎においても、太陽光パネル・リチウムイオン蓄電池の設置に加え、地中熱利用ヒートポンプの設置によって、大幅なCO2削減が実現されていることが、国土交通省の検証においても評価されています。この夏、非常に暑かった愛知・名古屋だからこそ、環境にこれでもかというぐらい配慮した計画をすすめていこうではありませんか。そのためにも、本港施設へ地中熱など、これまで利用してこなかった再生可能熱エネルギーを利用したシステムの導入を行ってはいかがでしょうか。

名古屋港水族館や上屋等、本組合施設での太陽光パネルの設置の検討結果は「事業採算性や耐荷重等に課題」。今後の導入可能性を研究する（室長）

【企画調整室長】名古屋港水族館や上屋等、本組合施設での太陽光パネルの設置は、2012年～2014年度に検討を行い、事業採算性や耐荷重等の課題がありました。

今後は、太陽光発電や地中熱等の再生可能エネルギー設備の技術革新や経済性の向上等に期待しつつ、本組合施設への導入の可能性に関する研究



を進めていきます。

軽量化や発電効率も改善されたので、積極的に導入を検討し、温室効果ガス削減に本気で取り組み（意見）

【高橋議員】太陽光パネルの設置については一度検討されたとのことでしたが、その後技術革新も進んでいます。相当の軽量化も図られており、また発電効率も上がってきていますので、積極的に導入を検討していただきたいと思います。温室効果ガスの削減は全地球規模の課題であり、本気で取り組んでいかなければなりません。このことも踏まえ、管理組合には先頭に立つ気概で取り組んでいただきたいと要望しておきます。

しゅんせつ土砂処分計画について

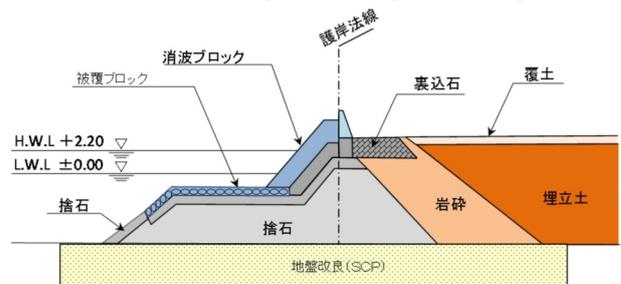
国が提案した中部空港へのしゅんせつ土砂処分で、港内処分という現行の港湾計画をやめるのか

【高橋議員】次に、本港のしゅんせつ土砂処分計画について質問します。

この件については、本年6月定例会で質問をいたしました。本港のしゅんせつ土砂の処分地として、国が中部国際空港沖を新たな候補地として選定したとの報告を受けて、改めて質問いたします。

名古屋港内では泊地・航路を確保するために、庄内川などの河川から流入する土砂などを毎年約30万^mしゅんせつ、加えて国際競争力強化のための増進も行っており、合わせて60万から70万^mの土砂をしゅんせつしています。

本年6月定例会で私は、「名古屋港内で発生したしゅんせつ土砂は、港湾計画で位置づけられている埋め立て予定地での処分・活用が優先されるのか」と質問し、「安定して受け入れていくことができるよう取り組んで」いくと答弁されました。もともと、港湾計画では、しゅんせつ土砂の発生と受け入れの整合性が図られなければなりません。中部国際空港沖への処分はその整合性が図られるのでしょうか。港外へ負担を押し付けるものにな



年次 工事区分	1～5年次	6～10年次	11～20年次	21年次～	備考
護岸工事					事業開始～20年次
埋立工事					2年次以降

るものではありませんか。

そこで質問いたします。今回国が提案した、中部国際空港沖を候補地としたしゅんせつ土砂処分について、現在の港湾計画との整合性をどのように考えているのでしょうか。また、現在の港内での埋め立て計画は中止されることになるのでしょうか。

関係機関と協議しながら、適切に対応し、既存の埋立計画の取扱いも、本港を取り巻く環境変化や関係者との調整を踏まえ、適切に対応する(室長)

【企画調整室長】国は、新たな土砂処分場について中部国際空港沖を候補地として、現在、環境影響評価手続きを行っています。

しゅんせつ土砂処分に関する港湾計画の整合は、今後、国を始めとする関係機関と協議しながら、適切に対応していくとともに、既存の埋立計画の取扱いについても、本港を取り巻く環境変化や関係者との調整を踏まえ、適切に対応します。

地元の反対の声があるのに処分計画を進めてはならない

【高橋議員】中部国際空港沖への埋め立ては、この海域で漁業を営む方たちにとっても大きな影響があります。2017年3月から5月に募集された中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価方法書

(10月26日議員総会の説明資料より)

新たな土砂処分場の確保への取組

【現況】

- ・名古屋港内は既に高度利用されており、大規模な土砂処分場を計画することが困難な状況であることから、国は、新たな土砂処分場について、総合的な視点から、中部国際空港沖を候補地として選定した。
- ・現在、環境影響評価の準備書の手続きを進めている。

【今後の取組】

本組合は、新たな土砂処分場の早期確保を目指し、名古屋港港湾計画の位置付けや必要な事業費の確保など、国や愛知県及び名古屋市などと連携し、漁業関係者の理解を得ながら鋭意取り組んでいく。

「中部国際空港沖公有水面埋立事業」の
環境影響評価方法書(2017年3月)

埋立地の計画容量

計画容量	3,800万 ^m
港湾機能の強化や維持により発生する土砂等	3,200万 ^m
港湾機能の強化や維持により発生する土砂	1,200万 ^m
ポートアイランド仮置土砂	2,000万 ^m
中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂(維持浚渫 30万 ^m /年 × 20年)	600万 ^m

に対する意見では、漁業関係者から「空港の工事中・完成後において重大な影響が出ている。海苔・あさりについては想像以上に悪い状態。その上さらにしゅんせつ土砂を埋め立てるのは容認できない」「空港島の埋め立てによって海流・潮流の流れの変化によって、環境が悪化され、漁場が失われ、アサリ・コウナゴなどが禁漁となるなど悪化の一途をたどっている。などの意見も寄せられています。自分たちの生業に大きな影響があるので、当然の意見です。今後、環境アセスが行われるとのことですが、すでに出ている意見へ耳を傾けることは大切なことであり、管理組合の責任です。

そこでお聞きます。しゅんせつ土砂の埋め立てに容認できないという地元の声に対して管理組合としてどのように受け止めているのか、また、国は候補地として示したわけですが、地元の反対の声があるまま処分場としての計画を進めていくことはしてはならないと考えますが、いかがお考えでしょうか。お答えください。

空港沖は多様な生物の生息場であり、漁業にとって重要な海域という認識を持つ。事業を進めるおりに、様々な意見に対して十分に説明していく(室長)

【企画調整室長】国が実施した調査によりますと、当該海域は多様な生物の生息場であり、漁業にとって重要な海域とされており、本組合としましても、これと同様な認識を持っています。当該事業を進めるにあたっては、様々な意見に対して十分に説明していくものと考えています。

港内の埋め立て処分計画がどうしてもできないなら計画を見直す必要がある(意見)

【高橋議員】将来、新たな処分計画は考えなければならぬと思う。しかし、現在ある計画では、ポートアイランド南側や南5区の南側など、今後調整が必要となっている埋め立て計画が残されています。まずはそこが優先されるべき場所であるはずですが、そこについては何も言及せずに、それよりも新たな処分場の必要性を強調する。順番

がおかしいのではありませんか。6月定例会では、港内の埋め立て予定地の状況について、「事業実施の目途が立っていない」「事業採算性の確保が難しい等の課題があることから、事業化を見合わせている」という答弁もありましたが、計画している港内での処分計画がどうしてもできないというのであれば、その理由を明らかにして、まずは計画を見直す必要がある、そのことは強く指摘をしておきます。

合意が得られない限りは計画を進めないということか（再質問）

【高橋議員】管理組合としても、中部空港沖の海域が漁業にとって重要な海域であると認識しているとのこと。であれば、生活に直結する漁業関係者の理解を十分に得られると考えているのですか。十分に説明しながら進めていくとの答弁でしたが、合意が得られない限りは計画を進めないということですね。お答えください。

漁業関係者の合意を得ることは大変重要。国の調査や検討結果を踏まえ、漁業関係者への十分な説明と対話を重ねながら、合意が得られるよう努める

【企画調整室長】当該事業を進めるに当たっては、漁業関係者の合意を得ることは大変重要であると認識しています。国は、「埋め立てた際の漁業への影響の調査結果等を踏まえて、生態系動物への影響を明らかにした上で、環境影響緩和策等について検討し、環境影響の低減に努める」としています。

これらの調査や検討結果を踏まえ、漁業関係者への十分な説明と対話を重ねながら、合意が得られるよう努めます。

しゅんせつ土砂をいかに減らしていくか、このことに力を尽くすべきであり、港外の処分場に期待するようなことはやめるべき（意見）

【高橋議員】しゅんせつ土砂処分場について、漁協関係者への合意を得ることについては大変重要と認識を示されました。しかし、答弁では、十分

な説明と対話を重ねながら、合意が得られるよう努めていくとただで、合意がない限りには進めないとは名言されていない。もし計画を進めていくとしても、漁業で生業を立てている方々への補償、想定以上の環境への負荷など考えなければならない問題は多々ある。計画している港内での処分もままならないのに、外に持ち出すことに見通しが立つのかということも非常に疑問があります。国からも指摘されていたが、しゅんせつ土砂をいかに減らしていくか、このことに力を尽くすべきであり、港外の処分場に期待するようなことはやめるべきと強く申し述べて、私の質問を終わります。

名古屋港管理組合議会11月定例会 一般質問 (11月5日)

台風による高潮等の被害／戦争遺跡10号地灯台の活用

山口清明 議員



台風による高潮等の被害について

9月の台風21号、24号による被害が特に大きかった

【山口議員】今年の夏は数々の災害が日本列島を襲いました。港湾に関しては9月の台風21号、24号による被害が特に大きいものとなりました。名古屋港でも、台風による高潮浸水等の被害からしっかりと教訓を学ぶ必要があります。

まず9月4日の台風21号による大阪湾、阪神港の被害状況についてです。この台風により大阪港及び神戸港では1961年の第二室戸台風を超える最高潮位、大阪港では329cm、神戸港では233cmを観測しました。

この高潮による浸水等により、コンテナの漂流やクレーン等電気設備の損傷が発生し、コンテナターミナルの利用が困難になるなどの被害が発生し、港湾物流が大きく停滞しました。コンテナの火災が一カ月経っても鎮火せず、多くの輸出用自動車が火災と浸水により被害を受けました。

こうした被害の全体像や詳細の把握、原因究明、今後の対策等については、国が設置した「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会」で現在も検討が続けられています。いくつもの課題がありますが、名古屋港でもすぐに対策が必要な問題について、今回は神戸港の被災状況に限定して紹介しつつ、数点質問します。

コンテナの倒壊、流出、漂流に対する現状と対策は

【山口議員】第一に、コンテナの倒壊、流出、漂流の対策です。

神戸港では多くのコンテナが倒壊し、43本が流出・漂流しました。9月14日までには調査及び

神戸港での台風21号の被害

神戸市災害警戒本部 (2018年9月6日現在)

【臨海部の被害状況】

- ・六甲アイランドの岸壁からコンテナ約 40 本流出。
- ・六甲アイランドで冠水した車両 10 数台が燃える火災発生。
- ・六甲アイランドで冠水したコンテナ火災発生
- ・東灘消防署六甲アイランド出張所の冠水。
- ・神戸空港島で駐車場、物揚場など一部浸水。
- ・臨海部の工場からガスボンベ等流出。
- ・港島トンネルで浸水、通行止め。その他でも浸水発生など。

※詳細等は継続調査中



芦屋に漂着したコンテナ (神戸新聞)

回収作業が終了したようですが回収までには10日を要しました。コンテナ流出については神戸市の地域防災計画に具体的な対策がなく、神戸港港湾BCP(事業継続計画)でも今後の中期的な計画目標の一つに掲げられていただけで、具体的な対策の検討は手付かずのままでした。

愛知県では9年前2009年に台風18号により三河港のコンテナが136個も流される被害が発生しています。

名古屋港の災害対策アクションプランには木材流出対策はありますが、コンテナ流出を想定した対策がありません。コンテナの倒壊、流出、漂流に対する現状と対策はどうなっているのか、神戸港の被災状況を踏まえた答弁を求めます。

ヤードに勾配があり、伊勢湾台風並の高潮でもコンテナ流出の可能性は極めて低い。さらに「段落とし」や「固縛措置」も実施（部長）

【港常部長】名古屋港の各コンテナターミナルにおいては、ヤード部分が背後に向かって勾配をつけ地盤が高くなっており、伊勢湾台風襲来時の既往最高潮位である名古屋港基準面（N.P.）プラス5.31メートルの高潮が発生した場合でも、ヤード内に蔵置してあるコンテナが流出する可能性は極めて低い。

各事業者は、台風襲来時に3段以上に積み上げられ蔵置されているコンテナを2段程度にまで高さを抑えて蔵置する「段落とし」やベルト等で固定する「固縛措置」を実施するなどの対策を行っている。

発火の危険があるコンテナの対策は

【山口議員】六甲アイランドで9月5日未明に発生したコンテナ火災は一カ月以上たっても鎮火しませんでした。火元はマグネシウム計66トンを積んだコンテナが三つあり、台風による高波で海水に浸かった後に火が出て、他のコンテナ10個にも火災が広がりました。マグネシウムは水に触れると化学反応で発熱・発火する性質があります。つまり放水では消火できません。砂をかけたり、マグネシウムを重機で取り除いたりと懸命の作業が続けられています。

名古屋港でも5年前2013年に作物用肥料の原材料となる化学薬品シアナミドを積んだタンクコンテナが爆発する事故が起きました。



燃えるコンテナ（朝日新聞）

名古屋港ではマグネシウムを積載したコンテナを取り扱っていますか。発火する危険性がある物質を積んだコンテナの管理、消防との連携はどうなっているのか、うかがいます。

消防法上の危険物の取り扱いは確認されていないが、あれば法に基づいて適切に行う（部長）

【港営部長】名古屋港は、現時点ではインゴット形状でのマグネシウムの取扱いがあることは確認しているが、消防法上の危険物の扱いとなる2mm未満の粒形状等でのマグネシウムの取扱いは確認されていない。消防法の対象となる、危険物を取り扱う場合には、同法に基づき適切に管理することとなっている。

輸出用自動車の高潮に対する現状と対策は

【山口議員】神戸港の岸壁近くの集積所（ヤード）にあった輸出用中古自動車が数千台規模で被害を受けました。冠水した自動車が火災を起こし炎と黒煙があがる映像が流されましたが、被害は火災を免れた自動車にも広がりました。

新聞記事によると「六甲アイランドの岸壁近くのヤード、浸水被害にあって輸出できなくなった約2500台の中古車がずらっと並ぶ。外見上は無事のようにだが、ある高級車のドアを開けると、座席の下のフロアマットは濡れたまま異臭を放ち、本革シートは一面カビだらけだ・・・海水に浸かった車は発火の恐れがある。さらに被害から一カ月以上で車輪周りが錆び、押して動かすこともできない・・・」数千台が廃車にせざるを得ない、岸



燃える中古車（朝日新聞）

壁から移動もできない、まさに塩漬け、と報じられています。

日本最大の自動車輸出港である名古屋港のモータープールは大丈夫でしょうか。岸壁近くにもずらっと並んでいる輸出用自動車について高潮に対する現状と対策をうかがいます。

地盤も高く、港外退避の際には完成自動車がモータープールから荷さばき地へ搬出されることはない(部長)

【港営部長】 台風の襲来は事前に把握可能であり、台風接近時には船舶に対する警戒体制が発令され、港外退避が行われた場合、名古屋港では、完成自動車がモータープールから荷さばき地へ搬出されることはない。荷さばき地に蔵置されている場合は、メーカーや港運事業者の判断によりモータープールへ引き上げを行っている。

モータープール周辺の地盤は比較的高いため、伊勢湾台風襲来時の既往最高潮位である名古屋港基準面(N.P.)プラス5.31メートルの高潮が発生した場合でも、自動車が流出する可能性は極めて低い。

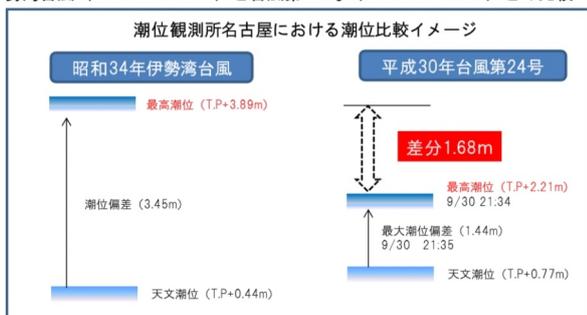
風について名古屋港の災害対策ではどのように想定しているのか

【山口議員】 さて台風による高潮被害があったのは阪神港だけではありません。名古屋港ではどうだったのでしょうか。

9月30日の台風24号について、名古屋地方気象台は伊勢湾や三河湾を中心に1959年の伊勢湾台風匹敵する記録的な高潮になる恐れがあると発表しました。

伊勢湾台風では名古屋港の最高潮位はN.P.5.

伊勢湾台風(S34.9.26~9.27)と台風第24号(H30.9.30~10.1)との比較



中部地整が発表した高潮の発生状況比較

31mでした。幸い24号接近時の最高潮位はN.P.3.63m、台風21号はN.P.3.43mでした。

現在、愛知県が4年前(2014年)に作成した高潮浸水想定では、室戸台風(1934年、911.6hPa、最大風速は60mを超え測定不能)が最も高潮の影響



を受ける最悪のコースを通過したと仮定し、名古屋港には30cm~5mの浸水が想定されています。この場合の想定潮位はN.P.7.91mです。つまり今回の高潮は、想定範囲内ではありました。

あわせて高潮被害が大きくなる要因の一つに「風による吹き寄せ効果」があります。強い風が沖から海岸に向かって吹くと、海水は海岸に吹き寄せられ、海岸付近の海面が上昇します。

この効果による潮位の上昇は風速の2乗に比例し、風速が2倍になれば海面上昇は4倍になります。観測場所などが異なるため数値では比較できないのですが、台風21号では名古屋港での最大瞬間風速は秒速46.3m、伊勢湾台風時の秒速45.7mに匹敵する暴風が吹き荒れました。この風に注意を向ける必要があります。

伊勢湾台風匹敵する強風、暴風が吹き荒れたわけですが、風について名古屋港の災害対策ではどのように想定しているのですか。お答えください。

名古屋港の災害対策では風について想定していない(危機管理監)

【危機管理監】 建築物や工作物の設置にあたっては、おのおの設計基準に応じた風荷重等を考慮していますが、名古屋港の災害対策では風について想定していません。

台風接近時には、気象庁が発表する台風情報、気象警報・注意報や名古屋港長が発令する警戒体制などの情報収集に努め、名古屋市、知多市、東海市、弥富市または飛島村のいずれかに暴風に関する警報が発表された際は、ただちに名古屋港管理組合災害対策本部を設置するとともに、非常配備体制を敷き、気象情報等の授受・伝達、関係機

関との連絡調整、所管する施設等の現況把握などを行い、災啓の発生に備えている。

名古屋港におけるコンテナの倒壊と その原因は

【山口議員】先の議員総会では、台風による影響について、「港湾施設などへの大きな被害はなかった」と報告されましたが、ほんとうに大きな被害はなかったのでしょうか。まず事実を確認したいと思います。

港湾の被災状況については国土交通省が随時発表しています。それによるとこの地域では台風21号による被害として、四日市港では空コンテナ約30個が転倒。三河港でもコンテナ1個が転倒。福井県敦賀港でもコンテナが転倒し、2個が漂流と報告されています。三河港では24号でもコンテナが複数個散乱したと報告されています。名古屋港のコンテナだけが無事だったのでしょうか。

調べてみると、「日刊CARGO」2018年9月15日に、見出しは「名古屋港 荷役に支障なし」とありますが、「台風21号によって鍋田ふ頭のバンプールに蔵置されたコンテナの一部が崩れるなどの被害があった」という記事がありました。またSNS上にも、「鍋田ふ頭コンテナターミナル

台風対策したのにこの状況」として4段や5段積みのコンテナが倒壊している写真が複数投稿されていました。

名古屋港のコンテナターミナルは二つの台風ではどこも浸水していません。ところが台風21号により、名古屋港でもコンテナの倒壊が起きていたのではありませんか。どこで、何本崩れたのか、その原因は何か、まず事実を正確かつ端的にお答



SNSに投稿された倒壊したコンテナ（鍋田ふ頭）

えください。

空コンテナが強風で40本程度崩れたと聞く、早期に復旧した（部長）

【港営部長】名古屋港における被害状況を最終的に確認したところ、鍋田ふ頭コンテナターミナル背後のバンプールにおいて空コンテナが強風により40本程度崩れたと聞いているが、復旧措置は早期に終結し、物流に大きな影響はありませんでした。

空コンテナが40個も崩れた原因は（再質問）

【山口議員】台風21号による神戸港、とくに六甲アイランドコンテナターミナルなどで大きな被害が発生したことを受け、国も高潮対策の強化に乗り出しています。今年3月に策定したばかりの、高潮リスク低減方策ガイドラインについても今回の災害を踏まえた見直しを行うことになりました。

名古屋港でも、「港湾施設などには大きな被害はなかった」で済みますのでなく被害が小さな段階だからこそ、徹底的に教訓を学び次の災害に備える姿勢が必要です。

風とコンテナについて、もう少しかがいます。

高潮については、「伊勢湾台風級」と報道され警戒が呼びかけられましたが、実際に伊勢湾台風級だったのは風でした。

その強風で、鍋田ふ頭でも空コンテナが崩れた。「40本程度崩れた」かなりの数ですよ。名古屋港でも空コンテナが崩れたことを認めましたね。なぜ国土交通省にも、私たち議会にもそのことを報告しなかったのか。隠したのですか。



鍋田ふ頭

四日市港では約30本が転倒と報告されている。報告する際の基準が違うのか。きちんと被害を把握し、その原因を検証してこそ、次の災害への備えができるのに、こんな状態ではとても心もとない。

しかも「名古屋港ではヤード内からコンテナが流出する可能性は極めて低い、台風が来た時、各事業者は、3段以上のコンテナを2段程度まで高さを落とす「段落とし」やベルトなどで固定する「固縛措置」を実施する対策がとられている」と答弁しましたね。

ところがヤード内ではありませんがすぐ隣のバンプールで空コンテナが40個も、波もかぶらず、風だけで崩れ落ちたのです。

そこでもう一度うかがいます。鍋田ふ頭で空コンテナが40本も崩れた原因は、段落としや固縛措置など 会社が十分な対策をとっていなかったためですか、それとも対策は十分にとっていたが想定以上の強風のために崩れたのですか、そうだとしたら「名古屋港の災害対策では風について想定しておりません」、と答弁されたが、名古屋港の災害対策、被害想定が不十分だったことになりますね。どちらですか。それとも他に何か原因があるのか、はっきり答えてください。

蔵置スペースの都合で「段落し」ができず、「固縛措置」となった5段積みの空コンテナが崩れた（部長）

【港営部長】各コンテナターミナルでは台風襲来時、民間事業者が物流への影響を最小限に抑えるため「段落し」及び「固縛措置」等の対応を行っています。

鍋田ふ頭のコンテナターミナル背後のバンプールについても同様の措置がされていますが、蔵置スペースの都合により「段落し」ができず、やむを得ず「固縛措置」のみの対応とならざるを得なかった5段積みの空コンテナが、強風により崩れた。

なぜ被害報告をしなかった（再質問）

【山口議員】近隣の港ではコンテナが一個動いても国土交通省に被害報告を出しています。この事態をなぜ報告しなかったのですか。専任副管理者

は報告を受けていたのか、いなかったのか。受けていて報告する必要がないと判断したのならその理由は何か、明確に答弁してください。

物流に大きな影響がなかった（部長）

【港営部長】本組合では、台風通過後速やかに被害状況の収集に努めており、各コンテナターミナルでも、民間事業者の協力で被害状況の情報提供を受けている。この際、事業者からはバンプールで空コンテナが「ずれた」との報告を受けていたため、その旨を専任副管理者に報告した。その後、SNSなどでバンプールの空コンテナが崩れている状況を把握したので、改めて事業者を確認したところ、空コンテナが強風により崩れたとの報告を受けた。

復旧措置は早期に終結し、物流に大きな影響はなかったため被害報告はしなかった。今後もの確に情報を把握できるよう、港湾関係者との連携を十分に図っていく。

管理者は報告をうけたのか。事実経過を明らかにし、教訓を引き出すべきだ（再々質問）

【山口議員】風によりコンテナが崩れた。再答弁では、最初、事業者からは、「コンテナがずれた」との報告があった。あらためて問い合わせたら「強風により崩れた」と。

質問してようやく40本という数と、やっていると答弁した「段落とし」もやっていなかったことが明らかにありました。事実をありのまま報告するのを意図的に怠っていたとしか思えません。

名古屋港の災害対策は、これまでは南海トラフを震源とする巨大地震と津波への備えを中心に進められてきました。しかし、いわゆるスーパー台風への備えがあらためて問われます。港湾BCPでも台風への備え、高潮だけでなく暴風対策をしっかりしてください。

台風への備えとして有効だと言われるタイムラインも事業者といっしょに作ってください。これは強く要望しておきます。

コンテナが崩れた今回の災害からしっかり学びましょう。隠してはいけません。

管理者にうかがいます。あなたにはコンテナ被

害の報告があがっていたのか否か、この台風被害、大きな被害がなかった、で済ましていいのか、再度、事実経過を明らかにし、しっかりと教訓を引き出す必要があると私は考えます。

いまからでもおそくありません。事業者からきちんと経過を聞き取ったうえで、国土交通省や議会に対して報告してください。

全然知らなんだ。真相解明をきちっとすし、報告する (管理者)

【管理者 (名古屋市長)】 コンテナの話は、全然知らなんだけど、いかんわね。報告はないですわ。なんでかと聞いたが、段落としとをやるために動かさなあかんもんで、そのスペースがなかったいうけど、本当か、やらなんだんじゃないのかと。そういう話はようありますから。

でかいところはこうやってよく過失を隠すんですわ。わしも民主におったときに国会Gメンの座長をやっとりましたんで、こういう追及が本業でございました。早速、この業者にちょっと来るように言って、ちゃんと聞いて、まあそこでも隠されるかわからんで、そのとき仕事をやとった人間に聞かなあかん。本当にスペースがなかったで段を下げれなんだのかと。まあええわ、と思っとなんじやないのかということ、再発防止のためにまず真相解明をきちっとせなあかんでね。きちっと報告しますので、お約束しておきます。

中日新聞 2018年11月6日

9月の台風21号で
コンテナ40個崩落
名港けが人なし
九月上旬に日本列島に上
陸した台風21号で、名古屋
港でコンテナ四十個が崩落
する被害があったことが分
かった。五日の名古屋港管
理組合議会で報告された。
同組合によると、鶴田ふ
頭(弥富市)の空コンテナ
置き場で五段ほど重ねて置
いてあったコンテナの一部
が崩れ、地面に落下した。
強風にあおられたためとみ
られる。いずれも中に物品
は入っており、台風通過
後にコンテナをすぐに積み
み直した。物産に影響はな
く、けが人もなかった。
空コンテナ置き場の管理
会社が同組合に崩落を報
告したのは十月下旬で、同
組合は強風対応の強化を
管理会社に依頼したとい
う。

10号地灯台の保存と活用について

10号地灯台の歴史的価値と活用の認識について

【山口議員】 名古屋港10号地(潮風ふ頭)の突端に現在では使われていない小さな灯台が立っています。

1939年、10号地＝潮風ふ頭の完成に伴いふ頭先端に二基建設されました。RC造り、台座からの

高さ7.2mの灯台です。

当時の潮風ふ頭は名古屋港の最南端に当たり、入港船舶の目印になっていたと思われます。第二次世界大戦、アジア太平洋戦争では、近くに軍需工場が多数あり、そのあおりで激しい空襲により被弾しました。灯台本体のコンクリートにはいくつもの弾痕や爆弾の破片による破損箇所が多くみられます。

1984年(昭和59年)、ふ頭の改修工事により二基の灯台のうち一基は撤去されましたが、残る一基が南側の現在地へ移築されました。名古屋港で現存する唯一の戦争記録物です。名古屋港の生き証人であり、名古屋港における戦争の歴史を現在に伝える貴重な存在です。

2011年(平成23年)には名古屋市から、地域の歴史的景観を特徴づけている建造物として、「認定地域建造物資産」の認定を受けました。名古屋市内に69件ある認定地域建造物資産は、その所有者が民間の場合には、保存活用のための改修工事に100万円を限度に助成する経済的支援の対象となっており、また保存活用に向けた技術的支援も受けることができるとされています。

しかし、この灯台がたっている潮風ふ頭は、石炭ふ頭とも呼ばれており、安全面から敷地内への立入りが厳しく制限されています。2004年(平成16年)にはソーラス条約にもとづく制限区域になり、現在は関係者以外、敷地内立入不可となっています。

従って現在、この灯台を見ることができるのは、船上からのみです。船を使った名港見学会や金城



ふ頭とガーデンふ頭を結ぶ水上交通に乗船した時ぐらいしか見ることができません。

せっかくの歴史的遺産をもっと活用することはできないでしょうか。

この灯台の歴史的価値をどのように認識し、活用していくのか、まず基本的認識をうかがいます。

「みなと体験ツアー」や「クルーズ名古屋」で船からの紹介に活用

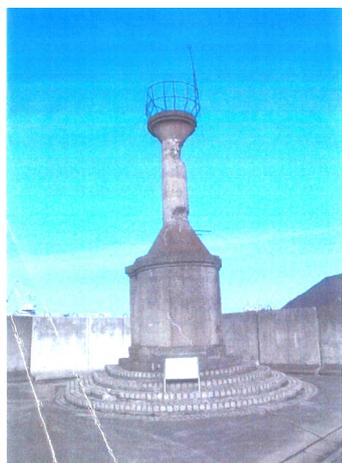
【企画調整室長】潮風ふ頭にある10号地灯台は、昭和14年に名古屋港の最南端に位置していた同ふ頭内に建設された。第2次世界大戦の空襲による爪痕を残すこの灯台は、本組合が平成21年に策定した「名古屋港景観基本計画」において、名古屋港の歴史を物語る「歴史資源」として位置付けられており、また、平成23年10月には名古屋市により、「認定地域建造物資産」に認定された。

現在、10号地灯台は、海から見える立地条件を活かし、港務艇で港を見学する「みなと体験ツアー」や、ささしまライブと金城ふ頭を結ぶ「クルーズ名古屋」において、名古屋港の紹介に活用している。

灯台の保守・管理、保存状態の点検について

【山口議員】10号地灯台は建造からすでに79年、老朽化や劣化も心配です。

台風21号では、阪神・淡路大震災で崩れた岸壁を保存している「神戸港震災メモリアルパーク」の一部が海に流出していたことがわかりました。1995年、震災の激しい揺れで破壊された長さ約60mの岸壁や、傾いて一部が海に沈んだ照明塔など



←10号地灯台

↓台座の弾痕



を神戸市が約5億2千万円をかけて整備し、被災当時のまま残してきました。その遺構である岸壁の一部がなくなってしまいました。

台風24号では奄美大島で高さ11mの灯台が折れて海に沈みました。8月の台風20号では神戸市兵庫区でもコンクリート製の神戸和田岬防波堤灯台（高さ11.5m）の先端から1.5mが折れて消失しました。そこでうかがいます。

この灯台の保守・管理、保存状態の点検はどのように行われていますか、保存状態に問題はありませんか、お答えください。

目視によって確認し、適切に保存していく（部長）

【港営部長】灯台の保守・管理は、被災の痕跡を残した当時のままの姿で保存され、現在に至っており、保存状態の点検は、目視によって確認をしており、適切に保存していきたい。

歴史的資産を間近に見学できる機会づくりについて

【山口議員】質問するために灯台を現地で確かめたいとお願いましたが、荷役作業が行われていること、制限区域内であることから立ち入りには制限があると説明を受けました。つまり近づくことが拒否されました。

海上からも陸上からもアクセスできません。海上から眺めるだけです。何とかしてより多くの方々に見学していただくことはできないでしょうか。せっかくの歴史的資産です。せめて年間数日でも見学会を開くなど、灯台を間近に見学できる機会をつくるべきと考えますがいかがですか。お答えください。

石炭の荷役が常時行われており、見学者の安全を確保することは困難（部長）

【港営部長】潮風ふ頭は「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に定める国際埠頭施設であり、また、石炭の荷役作業が常時行われており、見学者の安全を確保することが困難であるため、陸上からの立ち入りを制限している。

石炭を取り扱う立地に係る見直しについて

【山口議員】さて10号地灯台の保存と活用にあたっては、このエリア全体のあり方についても検討する必要があります。

名古屋港では活発に石炭が取り扱われていますが、10号地で石炭を取扱うようになって約80年になろうとしています。

現在では、このふ頭の周囲に住宅が増えてきました。近隣の市営住宅の募集案内には、「工業地帯に隣接しており、臭気・騒音などが予想されます」と記載されています。大型車両も頻繁に行き来し、粉塵対策を求める声も聞こえてきます。

もちろん石炭の取扱いに際しては、十分な環境対策が施されているとは思いますが。しかし市街地に程近いこのエリアがいつまでも石炭を取り扱うのにふさわしい場所とは思えません。

石炭を取扱う立地について見直しを検討する考えはありませんか。

名古屋港における重要な石炭取扱基地として位置付けている(部長)

【港営部長】潮風ふ頭は、年間約11万トンの石炭を取り扱っており、名古屋港における重要な石炭取扱基地として位置付けている。

専門家による診断と必要な修繕をすぐに行うべきだ(再質問)

【山口議員】私は当初、灯台をもっと市民県民が身近に見学できる場所に移築すべきだと考えていました。しかし名古屋港の歴史をあらためて学ばせていただくと、ほぼ建造当初の場所にいまも残っていることがわかりました。海から見た名古屋港の大事な景観ポイントでもあります。できるならいまの場所に残したい。

灯台が残るこの地域には第二次世界大戦中、愛知時計電機を前身とする愛知航空機永徳工場が設立され、多くの軍用機が製作されたところです。稲永スポーツセンターの南、藤前干潟を対岸にのぞむ庄内川の河口には、水上飛行機を揚げ降ろした滑走台、辻りと呼ばれるコンクリート製の斜路(スロープ)も残っています。このエリア全体を歴史的に価値あるエリアとして再整備してはどうでしょうか。

このエリアと10号地灯台の歴史的な価値を守りつつ、さらに多くの市民県民に名古屋港の歴史、戦争体験を伝えていくことが必要と考えます。そこで専任副管理者に伺います。

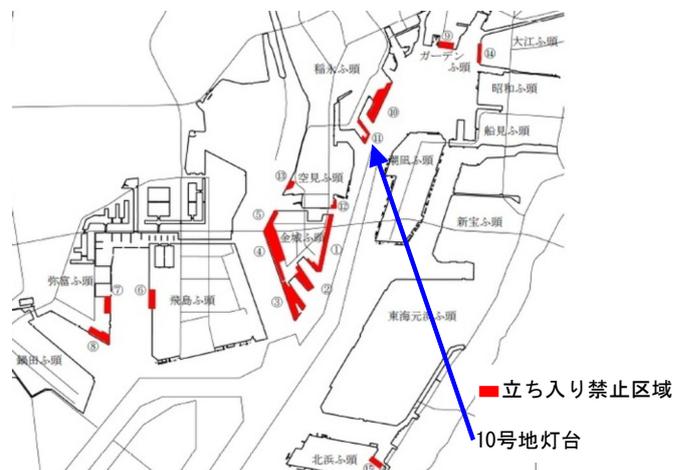
建築後79年となる灯台の保存状態について目視だけでは不十分です。専門家による診断と必要な修繕をすぐに行うべきではありませんか。

名古屋港水族館



【参考】10号地灯台(潮風灯台)

- 1939年：竣工
- 2004年：国際船舶・港湾保安法施行により立入制限
- 2011年：名古屋市認定地域建造物資産に認定
- ※名古屋市都市景観条例第25条の2に基づき、市広告・景観審議会の審議を経て地域の歴史的・文化的な景観を特徴づけている建造物を認定



専門家の助言を受け、適正な管理に努める（副管理者）

【専任副管理者】10号地灯台は、名古屋市の「認定地域建造物資産」に認定されており、「名古屋市都市景観条例」に基づき市長が定めた要綱で、「その現状を損なわないように管理しなければならない」とされている。今後は、名古屋市の「歴史的建造物保存活用アドバイザー制度」を活用して専門家の助言を受け、適正な管理に努める。

また、10号地灯台は、「名古屋港景観基本計画」において、名古屋港の歴史を物語る歴史資源として位置付けられており、その趣旨に沿って、ホームページや「みなと体験ツアー」等で、名古屋港の紹介に活用している。

10号地灯台の保存及び陸上からのアクセスについて（再質問）

【山口議員】このエリアにおける戦争遺跡の保存活用計画を名古屋市と共につくり、灯台についても海上からの見学に加えて陸上からのアクセスも可能にすべきとは考えませんか。

見学のための立入りについては、困難（副管理者）

【専任副管理者】潮風ふ頭は「国際船舶・港湾保安法」に定める国際埠頭施設として立入りの制限を行っており、また、石炭の荷役作業も常時行われているため、見学のための立入りは困難です。

管理者は10号地灯台を陸から直接見たことがあるのか（再々質問）

【山口議員】河村管理者にたずねたいと思います。10号地灯台について、「専門家の助言を受ける」と答弁をいただいた。少し前向きの姿勢を感じる事ができました。

貴重な歴史的建造物ですが、私は残念ながらこの灯台を近くで見たことがありません。管理者、あなたは10号地灯台を船からでなく陸から直接見たことがありますか。もし見ていないのなら、ぜひ直接見て触って確かめていただき、そのうえで保存と活用について必要な指示を出していただきたい。なお見に行かれる際にはぜひ私も同行させ

ていただきたいと思います。いかがですか。

海から見た。登録有形文化財に申請するための調査をしたい（管理者）

【管理者（名古屋市長）】国の登録有形文化財というのがあります。50年たった建造物で、その時代を一応シンボライズというか、あらわしとするような建物は登録有形文化財となるということでございます。この灯台ができたころは物すごい空襲で、それこそ名古屋は地獄を味わったわけでしょう。特にあそこら辺は三菱重工の大江工場があります。これが飛行機をつくっておったわけで、また銃痕の跡もついておりますので、登録有形文化財に申請しまいい。いろんな調査をせないけませんので、調査を開始しまして。

割と近くまで行きましたよ。すぐ横じゃないけど。海のほうからは見たことありますので、ぜひそういう時代を示すものとして。へたしたら重要文化財になるかもわかりませんよ。その前段階、ちょっと制度は違うんですけど、国の登録有形文化財を申請するように、段取りに入るようにいたします。

