

名古屋港管理組合議会3月定例会 (2020年3月26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26日～30日の日程で行われました。
- 一、議案は2019年度補正予算案や2020年度予算案、給与条例改正案など計10件が提案されました。
- 一、一般質問には江上博之議員がたち、飛島ふ頭の大水深バースについて質問しました。
- 一、日本共産党はムダな大水深バース建設を進める一般会計予算1件に反対しました。

3月議会の日程

月日	会議	内容
3月12日(木)	議員総会	議案説明・資料要求・その他事務説明
	特別委員会	港湾物流機能強化特別委員会
26日(木)	本会議	決算の採決 提案説明・一般質問・議案質疑
27日(金)	委員会	議案審査・意思決定
30日(月)	本会議	採決

名港議会での議案に対する態度 (2020年3月26日 30日)

2020年3月 名古屋港管理組合議会 議案一覧

議案名	名古屋市会選出				県会選出			結果	概要
	共	自	民	公	減	自	民		
2020年度名古屋港管理組合一般会計予算	●	○	○	○	○	○	○	○	可決 385億円。前年比6.6%増。港湾整備の県市負担金76億円。金城ふ頭と飛島ふ頭の岸壁改良など国際競争力・産業競争力の強化などに38%増の104億円、安全確保、防災対策等に前年並み120億円、ガーデンふ頭岸壁整備など親しまれる港づくりに1,4%増の28億円など。
2020年度名古屋港管理組合基金特別会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 2.2億円。▲35.5%。水族館振興基金▲19.2%、海事文化振興基金29.5%増、環境振興基金▲59.8%。
2020年度名古屋港管理組合施設運営事業会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 支出72億円。▲1.8%。上屋27棟、貯木場8か所、荷役機械6基、ふ頭用地240万㎡。利用料40億円弱等。
2020年度名古屋港管理組合埋立事業会計予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 支出41億円。▲9.9%増。西部臨海土地造成事業で、第1貯木場北及び南埋立地の護岸整備や用地整備など。
特別職の職員の給与等に関する条例の一部改正	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 会計年度任用短時間勤務職員の報酬等を規定。特別職の給与等に関する条例を改正し、適用範囲を非常勤職員に改め、これまでの条例対象であった副管理者は別条例で規定。
専任副管理者の給与に関する条例の制定	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 特別職の給与条例改正により副管理者の給与等を独自に定める。給料月額を889,000円以内→905,000円に。期末手当は年3.4月、その他手当は一般職を準用。2021年4月までは10%減。
2019年度名古屋港管理組合一般会計補正予算	○	○	○	○	○	○	○	○	同意 30億7400万円の減額補正。港湾改修や施設改修、飛島ふ頭岸壁などの内示との差額の精算。高潮対策公寿金事業の補助増
2019年度名古屋港管理組合施設運営事業会計補正予算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 21億7300万円の減額補正。金城ふ頭用地造成工事の事業費減
給与条例の一部改正	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 8級以上の職員の配偶者や父母等への手当を6,500円→3,500円。9級の職員には同手当では支給しない。従前3,500円。期末手当を4.45月→4.5月
損害賠償の額の決定及び和解	○	○	○	○	○	○	○	○	可決 2018年12月に飛島ふ頭沖で委託した港湾PR映像の撮影中、組合運航船が他船走行波でバランスを崩して転覆。スタッフ4人と組合職員3人全員が転落。人身被害はなかったが撮影機材が水没。損害賠償の請求を受け、568万円余で和解。
2018年度名古屋港管理組合一般会計決算	●	○	○	○	○	○	○	○	可決
2018年度名古屋港管理組合基金特別会計決算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決
2018年度名古屋港管理組合施設運営事業会計決算	○	○	○	○	○	○	○	○	可決
2018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

名古屋港管理組合議会 3月定例会 一般質問 (3月26日)

飛島ふ頭南側コンテナターミナルの大水深16m第3岸壁整備は需要もなく必要ない

江上博之議員



飛島ふ頭南側コンテナターミナル 拡張用地の取得について

新型コロナウイルスでグローバルサプライチェーンが止まっている

【江上議員】新型コロナウイルスが世界で感染を広げ、大変な被害を出しています。治療薬の開発がされ、少しでも早い終息を祈るものです。現在も今後も経済への影響が大変です。その中で、世界の供給の鎖グローバルサプライチェーンが止まっている大問題があります。私自身の体験ですが、和式トイレを洋式トイレに改修しようとしたら、部品が入らなくて工事ができない、と言われていました。エアコンの買い替えもままならないようです。中国や、東南アジアに私たちの身近な生活までいかに依存しているか、身を持って実感しています。それだけに今後の経済のあり方、人件費の安い海外に依存する経済がこのままで良い訳がありません。人件費にかかわらず、私たちが安心、安定した消費ができる国内産業のあり方がこれから大いに議論されることになるはずです。海外からの輸入・輸出のあり方が変わっていく転機の時期ではないでしょうか。

このような時期に、新年度予算で、飛島ふ頭南側コンテナターミナルの第3岸壁背後用地として、民間事業者の所有する土地を25億2千万円で先行取得を計上しています。今後この水深16m第3岸壁が必要なかどうか。費用はどれだけかかると見積もっているのか。その整備によって自然環境に与える影響はどうなるのかなどについて質問します。

第3バースの整備費用および名古屋港管理組合の負担金はいくらか

【江上議員】第1に、第3岸壁整備にどれだけの費用が予定されているか、という点です。大水深岸壁建設には多額の費用が必要になるはずです。

そこで質問します。岸壁整備費用、泊地を含むしゅんせつ工事費、背後地の取得費用、民間が行う費用など全体の費用とその中で名古屋港管理組合の負

担金を明らかにしてください。

既存バースから推計すると、事業費は380億円で組合の負担は140億円

【企画調整室長】第3バースの整備は、港湾利用者との議論を重ねながら検討していくが、具体的な費用は事業実施段階でなく、地質状況や岸壁の荷重条件、ターミナルの利用形態等、不確定な部分が多く設計を行っていないため未定です。

既存2バース750mについて、供用までに要した整備費用は約710億円、うち名古屋港管理組合の負担金としては約260億円であったことから、仮に第3バース400m分に換算すると、整備費用については約380億円、名古屋港管理組合の負担金は約140億円程度と想定できます。

欧米基幹航路の便数はふえたのか

【江上議員】第2に、多額の事業費を使って整備しようというのですから、第3岸壁の必要性と財政的裏付けが必要です。今ある岸壁2バースで水深16mでなければ利用できない船舶の利用状況はどのくらいあるのでしょうか。

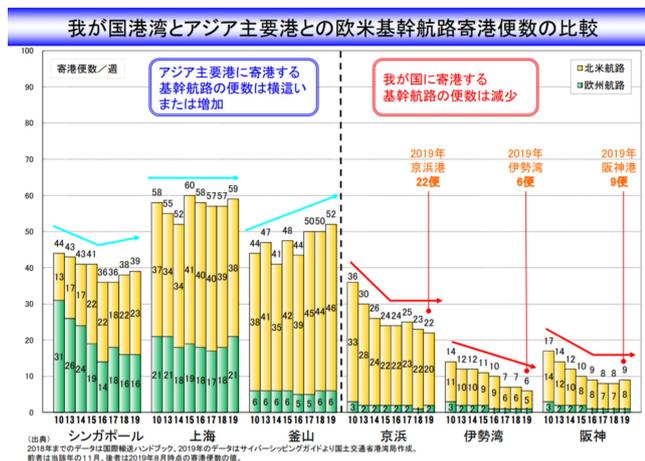
国土交通省港湾局が昨年11月8日に「国際コンテナ戦略港湾政策について」という資料を公表しています。その中に、「欧米基幹航路寄港便数の比較」



飛島ふ頭南側 第1バース・第2バースと第3バース予定地

というのがあり、伊勢湾では、2010年に14便であったものが、2019年には6便に減り、「我が国に寄港する基幹航路の便数は減少」と書かれています。大型船化し、取り扱いコンテナ貨物量は増えているといわれるかもしれませんが、便数が減っているのは事実です。

そこで質問します。2010年と現在の名古屋港での欧米基幹航路の便数について明らかにしてください。



2010年14便、2020年5便

【企画調整室長】2010年の名古屋港への寄港便数は、週当たり北米航路10便、欧州航路4便の合計14便でした。2020年3月現在は、週当たり北米航路3便、北米・欧州航路2便の合計5便となっています。

第3パースが必要な根拠はなにか

【江上議員】第3に、今後の見通しです。一つは、最初に申し上げたように、新型コロナウイルスを教訓にして国内経済のあり方が大きく変わるのではないか。変えなければならないのではないかと思います。人件費が安い海外に進出することによって、地元の小規模事業者、個人自営業者がどんどん減っています。「わざ」がなくなってしまっています。ここで、このような小規模事業、個人自営業を復活し、国内産業を活性化させる。地産地消をめざすことがいかに必要か。いざという時でも、安心、安定した供給体制が必要です。そうすると貿易での依存が減ることになり名古屋港の利用も変化します。

もう一つは、少子高齢化・人口減少です。国内の消費者の数、特に、若い方が減り、高齢者の方の割合が増えるのですから、消費量はますます減ります。愛知県でも、名古屋市でも、現在の合計特殊出生率のままだと2060年、今から40年後には、現在から2割の人口減少を地方創生プランで明らかにしています。私は、少子高齢化を克服する必要があると思っ

ています。少子高齢化の原因は、結婚したくてもできない、あるいは、子どもをなかなか持てないという経済的理由。そして、東京一極集中が大きいと言われます。非正規労働・低賃金・長時間労働が問題です。その克服のためには、8時間働けば誰もが普通の暮らしができる。地産地消の経済、国内産業の育成が必要です。ただし、この方向の効果が出てくるのは20年後、30年後です。ところが、現時点では効果どころか、出生率はさらに下がり、東京一極集中も加速していますから少子高齢化が加速していきませんか。この点からも名古屋港の輸出入は減少方向ではないか、と考えます。

また、現在、利用中の水深16m岸壁は2か所。利用中あるいは整備中か整備予定の水深15m岸壁は4か所あります。もうこれだけあるのです。船舶の貨物量は満載でくるわけではありません。船舶の求められる最大喫水より必要な水深は浅くなるのではないかと思います。

財政では、少子高齢化で財政収入は減っていきま。そのときに、このような事業に投資する余裕があるのでしょうか。

そこで質問します。このような環境変化や条件がある中、今後、名古屋港の水深16m第3岸壁が必要な根拠を明らかにしてください。

北米・欧州と結ぶ基幹航路の維持・拡大に向け、船舶の大型化などに対応する

【企画調整室長】飛島ふ頭南側コンテナターミナルは、北米・欧州と結ぶ基幹航路の維持・拡大に向け、船舶の大型化などに対応できるように、港湾計画で、水深16mの連続3パースを位置付けている。

基幹航路や東南アジア航路などの多方面・多頻度サービスの充実を目指し、コンテナ取扱機能の強化に取り組んでまいります。

国によるしゅんせつ内容は変わったのか

【江上議員】第4に、名古屋港は庄内川の土砂の流入で絶えずしゅんせつが必要といわれました。2018年度決算から見ると、12m以上のしゅんせつに責任を持つ国のしゅんせつ土砂量は、55万m³で、そのうち維持しゅんせつは15万m³で建設による土砂が40万m³です。庄内川ではなくて、大水深岸壁の建設がしゅんせつ土砂を多くしている原因ではありませんか。建設が減ればしゅんせつ土砂も減ることは明らかです。必要もない事業によるしゅんせつ土砂によって、捨て場の心配を減らすことも大切です。自然破壊を

少しでも減らす必要もあります。

新年度も国によるしゅんせつ土砂の建設と維持しゅんせつの土砂の割合に変化はないと思いますが見通しをお答えください。

整備・建設のためのしゅんせつと維持しゅんせつの割合は変わらない

【企画調整室長】国によるしゅんせつの土量は、2014年から2018年までの平均で整備・建設のためのしゅんせつが48万 m^3 、維持しゅんせつが約15万 m^3 となっており、2020年度に国が予定しているしゅんせつの土砂の割合も、ほぼ同程度と聞いている。

船舶の便数は、1/3に減少しているのに第3岸壁が必要か (再質問)

【江上議員】第3岸壁の供用までに約140億円程度想定しているとのこと。これからの少子高齢化で、消費も減る、税収も減るといって迎えてこのような多額の費用。今までと重みが違います。これは整備費ですが、維持管理費を含めればもっと必要になります。

それだけに必要性についてよほどの根拠が必要です。ところが、「北米・欧州と結ぶ基幹航路の維持・拡大に向け、船舶の大型化などに対応できるよ」というものです。2010年と比較し、船舶の便数は、三分の一程度まで減少しています。これから便数が増える根拠は示されていません。さらに、申し上げたように、新型コロナウイルス感染の教訓から、国内産業の充実に経済のあり方が変わるのではないかと、少子高齢化人口減少で、消費が減少するのではないかと、これからの時代の見通しを申し上げました。便数が増える根拠はますますないのではないのでしょうか。さらに、第3岸壁供用の前には、水深16mが2岸壁、水深15mが4岸壁あるわけで、国際競争力はあるのではないのでしょうか。もっと、地球温暖化対策や地震、津波、台風などの災害対策に力を入れることこそ必要ではないのでしょうか。これからの20年30年を見通した施策が求められています。

そこで、大村管理者に質問します。回答を受け私が申しあげたことも踏まえて、あらためて水深16m第3岸壁が必要な根拠を明らかにしてください。

基幹航路の寄港地に選ばれるために必要な設備 (副管理者)

【専任副管理者】飛島ふ頭南側コンテナターミナルは、2019年のコンテナ取扱個数が2010年当時と比べて約33%増加しています。

ターミナル関係者から、コンテナ船の大型化で1隻当たりの取扱個数が増加し、2バース体制ではピーク時にコンテナの搬出・搬入や蔵置・積替え等のターミナル内の作業でひっ迫することもあると聞く。

コンテナ航路の再編で寄港地の絞り込みが進む中、基幹航路の寄港地として選ばれるためには、船会社が大型コンテナ船の運航スケジュールを編成する際に、本港への柔軟かつ円滑な寄港を可能とすることが重要です。

日本で唯一の自動化コンテナターミナルである強みを生かしつつ、作業の効率化や労働環境の改善に向けて、AI、IoT等を導入した世界最高水準の生産性を有する次世代のコンテナターミナルの形成を目指していく必要があります。

これらの実現に、飛島ふ頭南側コンテナターミナルは連続3バースが必要で、当該用地の企業が操業廃止したので、用地の先行取得をすべきと判断した。

地球温暖化対策、災害対策などを専門家の声を聞きながら整備を (意見)

【江上議員】16m水深岸壁建設の根拠を聞きました。2010年から欧米航路の便数が、三分の一近くにまで減っている理由はなぜか。この分析なしで、根拠は出てこないのではないのでしょうか。減ってきているのは、名古屋港だけではありません。国土交通省の「国際コンテナ戦略港湾政策について」という資料では、東京・京浜港や、関西・阪神港も減ってきています。新型コロナ感染症の世界的広がりを受けての貿易のあり方の研究が必要です。

少子高齢化・人口減少など分析をしっかりとうえて、大水深岸壁の必要性を考えることです。専門家を交えてしっかりと調査することを求めます。

整備費用は、過去の例から約380億円と回答しています。これだけ多額の事業を進めようというならしっかりと根拠が必要ですが、納得できる回答はありませんでした。

維持しゅんせつは、約15万 m^3 と回答しました。その3倍以上のしゅんせつ土砂を整備・建設で出すというのです。しゅんせつ土砂を減らし、自然環境を守るためにも、第3岸壁整備を行わないことです。

今、名古屋港管理組合が行うべきことは、輸出・輸入の今後を見極め、地球温暖化対策、災害対策などを専門家の声を聞きながら進めることです。名古屋市民、愛知県民が希望をもって安心・安全に暮らしていけるよう名古屋港を整備することを求めて質問を終わります。