

特例港湾運営会社の運営で財政などへの影響は

管理組合の財政収支は3億6千万円も減少

【山口議員】はじめに、特例港湾運営会社の運営に伴う組合財政などへの影響についてうかがいます。

昨年11月12日に名古屋港埠頭株式会社が特例港湾運営会社に指定されました。港湾の国際競争力強化のためとして、これからはこの会社が国有港湾施設や名古屋港管理組合が所有する港湾施設を借り受け、「民」の視点で名古屋港全体のコンテナターミナルを一体的に運営することになります。

ところで資料要求もいたしました。当局に確認したところによれば、この特例港湾運営会社が業務を開始したことに伴い、今年予算案では管理組合への歳入が約24億2000万円、歳出が9億2000万円それぞれ減少し、逆にこの会社に対するがんトリークレーンなどの貸付料などで歳入増が11億4000万円。差引すると特例港湾運営会社が業務を開始したことに伴う名古屋港管理組合の収支に対する影響は、前年比でマイナス約3億6000万円にもなります。なかなか大きい金額だがどのように受けとめていますか。

厳しい状況だが、国際競争力に資するために必要な取り組み

【総務部長】本港における港湾運営会社制度の導入につきましては、関係者で構成する「名古屋港コンテナターミナル運営民営化協議会」における協議を踏まえ、公共性を確保しつつ、民の取り組みを最大限に活かしながらコンテナ物流の競争力強化を図っていくため、名古屋港埠頭株式会社を特例港湾運営会社とし、本年4月1日より本格運用を開始しました。

この制度導入に伴い、平成27年度は平成26年度とくらべ、一般会計と施設運営事業会計を合わせ、約3億6千万円の収支の減少となり、このうち一般会計は約1億2千万円の収支の減少となります。一般会計にとって厳しい状況ではありますが、背後の「ものづくり産業」を支える本港としては、国際競争力に資するために必要な取り組みであると考えております。

なお、当該施策によって、将来的に特例港湾運営会社がコンテナ取扱量を伸ばすことにより、鍋田ふ頭などのコンテナ関連の土地需要が一層高まり、新たな収入が確保できるものと考えておりますが、引き続き自主財源の確保及び経費の削減に努めてまいります。

今後とも、利用者ニーズに対応したサービス向上と、港湾コストの低減を実現するため、本組合は中部圏の「ものづくり産業」を物流面で支え、更なる国際競争力の強化に

向け、しっかりと取り組んでまいります。

施設運営事業会計は、企業会計として維持できるのか

【山口議員】昨年 12 月の決算特別委員会で、新会社の発足で失う収入に対してどのように対応するのかとの質問に、理事者からは「将来的に、当該施策による取扱貨物量増加によりコンテナ関連の土地需要の高まり、新たな収入の確保が可能となる」との答弁がありました。港湾計画改定案では外貿コンテナ取扱個数が現在の 257 万 TEU から約 10 年後（平成 30 年代後半）には 370 万 TEU へと約 44% も伸びると推計しています。

特例港湾運営会社の運営に伴う管理組合の収支のマイナスは何年後にどんな収入で取り戻せると想定しているのですか。

施設運営事業会計では荷役機械（ガントリークレーン）使用料がなくなることで営業収益の約 3 割を失うこととなりますが、独立した企業会計として維持できるのですか。あわせてお聞きします。

荷役機械の貸付が終了するまでの間、収支状況は堅調に推移していく

【港営部長】特例港湾運営会社に対し、荷役機械を貸し付けることにより、平成 27 年度は平成 26 年度に比べ、約 2 億 4 千万円の収支減となりますが、平成 27 年度の収支においては、約 2 億 7 千万円を計上する見込みで、これは、減価償却費などに充当してまいります。

全ての荷役機械の貸付が終了するまでの間、収支状況は堅調に推移していくものと考えております。

また、将来の施設運営事業会計につきましては、上屋及び貯木場を、運営する会計として、利用者のニーズに対応していくとともに、健全な経営の継続が図られるよう努めてまいります。

港湾料金に変化はあったのか

【山口議員】ところで特例港湾運営会社にコンテナターミナルの運営を委ねることにより港湾利用者のコスト低減を図ると当局は説明してきました。港湾コストの低減の対象となるのは荷役機械使用料、係船岸壁使用料、荷捌き地使用料です。

いままで荷役機械使用料を管理組合に払っていた港湾運送事業者などはこの 4 月から特例運営会社に荷役機械使用料を支払うことになるのですが、料金は下がったのでしょうか。同じく係船岸壁使用料、荷捌き地使用料についてはどうか、お答えください。

係船岸壁使用料は、1 トン、12 時間までの料金、10.05 円に対し 9.07 円と低廉化、荷さばき地使用料も低廉化に努めている

【企画調整室長】名古屋港埠頭株式会社が本年 4 月から運営を開始した飛島ふ頭北及び

南コンテナターミナルにつきまして、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により、利用者の使用時間に応じたより細やかな支払いを可能とすることで、料金の低廉化に努めております。

係船岸壁使用料につきましては、総トン数 1 トンにつき、外航船舶 12 時間までの料金を、本組合が提供しておりました条例料金 10.05 円に対し、9.07 円と低廉化に努めており、また、荷さばき地使用料につきましても、利用者との契約の中で利用料金の低廉化に努めていると聞いております。

同社は、今後もより一層の効率的なコンテナターミナル運営と利用者へのサービス向上を図り、名古屋港の更なる利用拡大に努めていくものとしております。

取扱貨物量の伸びに見合った施設配置を

《外貿コンテナ》

国の補助もない。既存バースの有効な活用を

【山口議員】次に、取扱貨物量の伸びに見合った施設配置となっているか港湾計画を改定する現時点で数点チェックしていきたいと思います。はじめに外貿コンテナについてうかがいます。

名古屋港が取り扱うコンテナ貨物量は昨年で 256 万 9 千 TEU、ピーク時の 8 年前(2007 年=平成 19 年)の 263 万 8 千 TEU をいまだに回復していません。コンテナバース別の取扱量でもその伸率でも鍋田ふ頭が圧倒的です。

ここに 2 バース増設するという港湾計画改定案には一定の根拠があるとは思いますが。でもその前に、飛島ふ頭（東側、南側）にもまだ余力があるのではないのでしょうか。

航路別のコンテナ貨物の推移をみると東南アジア航路の伸びが際立っています。港湾計画改定案では飛島ふ頭南コンテナターミナルや飛島ふ頭南側コンテナターミナルの施設拡張計画などが掲載されていますが、現在 97 万 TEU まで伸びた東南アジア航路はいまだこのターミナルを使っているのでしょうか。

北米・欧州との基幹航路は飛島、中国・韓国の近海航路は鍋田など、コンテナターミナルは基本的に航路別に決まっていると聞いてきました。これからは一つの運営会社で一元的合理的に管理できるようになるといいます。

ならば利用が減少あるいは伸びなやんでいる航路のターミナルを、需要が多く今後も伸びそうな航路用のターミナルに転換することは可能ですよね。

一つの会社にしたのなら、いくつものコンテナターミナルをトータルとして効率的に取扱えるようにできないのでしょうか。

鍋田が多いからそこに新たなバースをつくるという前に、飛島ふ頭エリアでも近海航路を受け入れるべきではありませんか。

国の国際コンテナ戦略港湾の予算 687 億円について、わが党は過剰な公共事業の典型として厳しく批判していますが、その予算は今年度予算では一円も名古屋港には投入されません。

公共事業として新たなバースばかり計画せずに、既存バースをもっと有効に活用すべきではありませんか。以上、外貿コンテナについて答弁を求めます。

コンテナの増加や大型化に対応するため、既存ターミナルの活用、既設岸壁の増深や背後用地の拡張、新たなコンテナターミナルの増設を適切に計画

【企画調整室長】本港には、北米や欧州を結ぶ基幹航路、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と、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っております。

また、飛島ふ頭内のコンテナターミナルで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ます。

こうした中、今回の港湾計画改訂では、近年の貨物動向や企業へのヒテリング、今後の経済社会情勢の見通し等を踏まえて、本港の平成 30 年代後半におけるコンテナ取扱個数を推計しており、基幹航路、東南アジア航路、近海航路とも増加を見込んでおります。

このようなコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、既存コンテナターミナルの活用はもちろんのこと、既設岸壁の増深や背後用地の拡張、新たなコンテナターミナルの増設を適切に計画し、本港が、引き続き中部地域に集積するものづくり産業の国際競争力強化と、背後に暮らす人々の生活の貨の向上を支えていくことができるよう、コンテナ機能の強化を図ってまいります。

《穀物バルク》

名古屋港の国際バルク戦略港湾計画は破たんしたのではないか

【山口議員】穀物バルクについてもうかがいます。

今年の予算には、国際コンテナ戦略港湾はおろか国際バルク戦略港湾の事業費もまったく計上されていません。今までの調査は何だったのでしょうか。

国際バルク戦略港湾に選定された北浜ふ頭は現在、水深 12m です。国際バルク戦略港湾の国の選定基準では 2015 年つまり今年には 14m 程度、2020 年には水深 17m 程度としていました。名古屋港が提出した計画書では今年 14m、5 年後には 17m にするはずでした。

ところが港湾計画では現行でも改定案でも北浜ふ頭係留施設の水深を 14mとしています。つまり 10 年後にようやく 14mになるかどうかという計画です。コンテナでは戦略港湾になれなかったが穀物バルクの戦略港湾には選定されたと鼻高々の報告を何度も聞かされてきました。

しかしはっきり言って、港湾計画にすら反映できない名古屋港の国際バルク戦略港湾計画は破たんしたのではありませんか。

港湾計画の前提となる貨物量の推計ではどうでしょうか。港湾計画改定案では取扱貨物量が現在の 2 億 762 万トンから約 10 年後（平成 30 年代後半）には約 2 億 5000 万トンへと約 20%伸びる推計が示されました。

ではそのうち穀物バルクについてはどのように推計しているのでしょうか。

需要の伸びが見込めないから水深 14mも実現していないのではありませんか、それなのに埋立だけは進めるつもりですか。

港湾計画の改定に際しては、北浜ふ頭の埋立計画そのものを見直すべきではありませんか。以上、答弁を求めます。

トウモロコシの貨物量を、現状の 150 万トンに対し、約 200 万トンと想定。穀物輸入を破り巻く動向等を注視しながら取り組む

【企画調整室長】国は、大型船舶の活用等により、我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物を安定的かつ安価に供給することを目的に、平成 22 年に国際バルク戦略港湾の選定に向けた公募を行いました。

本港は、県民・市民の食の安全・安心や国内産業を支えるため、穀物ユーザーとの協議を踏まえ、新食糧コンビナートの形成や、大型船舶を活用した企業間連携等の施策を提案し、平成 23 年に穀物で、国際バルク戦略港湾として選定されました。

その後、平成 24 年に港湾計画の一部変更を行うとともに、大型船舶を活用した企業間連携を促進するため、穀物関連企業との協議や意向調査、新食糧コンビナートに係る埋立計画地周辺の環境影響評価調査等を実施し、また、地元関係者や関係業界団体と一体となって、国への支援要望を行ってまいりました。

今回の港湾計画改訂につきましては、国際バルク戦略港湾の対象品目であるトウモロコシの貨物量を、現状の 150 万トンに対し、約 200 万トンと想定しており、引き続き、名古屋港基本計画検討委員会を始め、関係者の意見を聞きながら進めてまいります。

今後も、名古屋港の国際バルク戦略港湾施策の実現に向け、TPP（環太平洋パートナーシップ）協定を始め、穀物輸入を破り巻く動向等を注視しながら取り組んでまいります。

魅力ある交流空間と親しまれる港づくりを

クルーズ船対応

ガーデンふ頭と金城ふ頭…どちらに着けるのか

【山口議員】三つめに、金城ふ頭とガーデンふ頭を舞台にした名古屋港の魅力ある交流空間、親しまれる港づくりについてうかがいます。まずクルーズ船への対応です。

予算案では、金城ふ頭の西側に大型クルーズ船係留施設を整備すると聞いています。ところが港湾計画改定案をみると金城ふ頭の東側に大型クルーズ船用の岸壁を配置する計画です。

さらにガーデンふ頭でもクルーズ船用に岸壁を延長するとしています。管理組合はいつたいどこへクルーズ船を接岸させたいのでしょうか？

名港中央大橋がくぐれないようなクルーズ船の大型化に対応して金城ふ頭に岸壁を整備すれば、レゴランドや商業ゾーンの開発がうまくいけばいくほど、名港大橋をくぐれるサイズの船もガーデンふ頭ではなく金城ふ頭への接岸を希望するのではありませんか。橋をくぐれるサイズの船は必ずガーデンふ頭へ誘導できるのですか。お答えください。

港湾計画は港湾整備のマスタープランです。金城ふ頭には魅力ある交流空間の形成に向けて新たに大型クルーズ船やフェリーに対応した計画が位置づけられています。対してガーデンふ頭には施設整備としては岸壁延長計画があるだけです。親しまれる港づくり、といいます、ガーデンふ頭のにぎわいがみんな金城ふ頭にもっていかれることになりはしないかと心配です。

年間1隻から2隻が名港中央大橋を通過できないが、ガーデンふ頭中心で

【港営部長】「魅力ある交流空間と親しまれる港づくり」のうち、「クルーズ船対応」についてお答えいたします。

本港には年間30隻から40隻のクルーズ船が入港しており、ガーデンふ頭を中心に受け入れを行っておりますが、名港中央大橋を通過できない大型クルーズ船は、平成26年より金城ふ頭において受け入れており、年間1隻から2隻が接岸しております。

今後、アジアでのクルーズ需要の高まりを受け、大型船の金城ふ頭への接岸が増えていくことが予想されています。

「金城ふ頭でのレゴランド等の開発により、名港中央大橋をくぐれるサイズのクルーズ船もガーデンふ頭ではなく金城ふ頭への接岸を希望するようになるのではないかと」のご質問については、船会社等へのヒアリングでは、名古屋港の背後地の観光及び商業施設、交通アクセス等の理由から、ガーデンふ頭への接岸を希望しております。

従いまして、今後もクルーズ船の重要な重大拠点として、ガーデンふ頭は機能していくものと考えております。

商業ゾーン

事業者が突然辞退した理由はなにか

【山口議員】次に商業ゾーン開発についてイタリア村跡地問題を中心にかがいます。

今年3月、ガーデンふ頭東地区、いわゆるイタリア村跡地の再開発事業に複合型体験施設を提案していた事業者が事業者決定翌日に突然辞退するという異常事態が発生しました。

直後の3月定例会で、選定の経緯と今後の対応を問われた当局は「4者から応募登録があったものの出店テナント等が集まらない等の理由で3者が辞退され、1者のみが提案書を提出した。有識者5名の審査委員会ではこの1者からのプレゼンを受け、事業提案を審査し最優秀提案に選定した。

ところが決定翌日に『社内の方針変更を理由に辞退の届け出』があった。今後の対応については、『辞退理由等の精査』を行い、整備手法、整備主体も含めたガーデンふ頭の再開発について引き続き検討を進める」と答弁しています。

そこで端的に伺います。決定したも同然だった事業者が突然辞退した理由について、その後、精査した結果をまず報告してください。

社内の方針変更が理由と聞く

【総合開発担当部長】「ガーデンふ頭東地区再開発事業について、最優秀提案者となった事業者が辞退した理由について、精査した結果を報告してほしい」「イタリア村破たん以降、民間の商業ペースの開発にこだわってきたこれまでの姿勢を見直すべきではないか」「民間開発ありきを見直し、公的な整備主体による開発も検討対象だと理解してよいか」「ガーデンふ頭東地区再開発事業の総括」について一括してお答えします。

ガーデンふ頭東地区の再開発については、イタリア村破たん以降、さらなる魅力とにぎわいのある施設の創出のためには、民間のノウハウや資金を活用した開発を行うことが有効であると考え、信用力のある複数者の進出の可能性が認められる場合には公募を行うこととし、平成22年度より企業ヒアリングを重ねながら、進出のしやすい条件等の検討を行ってまいりました。

その結果、平成26年1月に複数の事業者から、開発の検討をしたいとの提案があったことから、平成26年7月より公募を進め、11月には、4者からの応募登録があったものの、途中3者が辞退等され1者から複合型体験施設の提案書が提出されました。

平成27年3月には最優秀提案として選定しましたが、その後、提案者から社内の方針変更を理由に辞退届出があり、事業予定者の決定には至りませんでした。本組合としてもにぎわいの創出が図れると期待しておりましたが、このような結果となり非常に残

念に思っております。

本組合としては、今後の開発の参考とするため、各応募登録者の辞退理由の精査を進めておりますが、最優秀提案者からは、辞退理由について、会社内部の経営判断に関わるとの理由から、詳しい回答が得られませんでした。

イタリア村跡地問題の責任を問う

【山口議員】ガーデンふ頭の名古屋港水族館の集客数は年間 200 万人、このそばで営業するのも十分に魅力的だと思います。一方、金城ふ頭では国際展示場が年間 200 万人近い集客数があり、それにレゴランドの開業で年間 180 万人以上の集客増が見込まれています。ガーデンふ頭の 2 倍以上です。

しかも地下鉄「港区役所」駅前にも大型の商業施設やスポーツレジャー施設の開発が同時期に進められています。似たような商業施設やアミューズメント施設なら、より集客力ある地域へと事業者の目が向き、ガーデンふ頭は袖にされてしまうのではと心配です。かといって、金城ふ頭やガーデンふ頭のどちらも同じような商業ゾーンにしてしまっただけでは共倒れしかねません。

ではガーデンふ頭をどうするかですが、その前に、民間主導の開発が破たんしたイタリア村とその跡地開発についても厳しく総括する必要があります。

イタリア村の破たん以降、ずっと民間の商業ベースの開発にこだわってきたこれまでの姿勢を見直すべきではありませんか。

「整備手法・整備主体も含めて検討する」と 3 月定例会で答弁していますが、これは民間開発ありきを見直し、公的な整備主体による開発も検討対象だと理解してよろしいですか？ あわせてお答えください。

ガーデンふ頭東地区は財政的にも重い負担でした。今年度予算に計上された 4 号倉庫撤去費用が約 3 億 3 千万円、昨年からの 20 号倉庫の撤去費用が 1 億円、そして 6 年 4 か月間の維持管理費が 1 億 3 千万円、累計総額では 5 億 6 千万円もの費用が注ぎこまれています。

これだけの財政負担をしながら何一つ具体的な成果があがっていない。この責任は誰がど括をお聞きしたい。



解体進む 20 号倉庫と解体を待つ 4 号倉庫

官民の役割を含めて幅広く検討していきたい

【総合開発担当部長】ガーデンふ頭は、名古屋港の親しまれる港づくりの拠点であり、多くの人々が訪れるだけでなく、市街地が近いこのふ頭のにぎわいづくりは、本港の重

要な施策であると考えております。

これまで、ガーデンふ頭東地区の再開発に際しては、民間活力の導入が重要な役割を果たすと考え再開発を進めてきましたが、今後は、官民の役割を含めて幅広く検討していきたいと考えております。

住民や港湾関係者が幅広く参加できる跡地利用の公開検討会や継続的な懇談会など、多くの知恵を

【山口議員】ガーデンふ頭については、金城ふ頭とは全く異なるコンセプトで、このふ頭ならではの交流空間こそつくりあげるべきです。ここまで来たら、あせらずにじっくり考えましょう。

ガーデンふ頭の賑わい創出については議会も特別委員会を設置し、これから積極的に議論を深めることになりました。築地ポートタウン計画の検討も進められていますが、この機会に市民県民参加でガーデンふ頭の将来像をおおいに議論すべきではないでしょうか。

そこで提案です。住民や港湾関係者が幅広く参加できるイタリア村跡地利用の公開検討会や継続的な懇談会などを開いて多くの知恵を集めませんか。そして検討すべきエリアもガーデンふ頭の外まで広げてみてはどうか。

イタリア村跡地に限定せず、ガーデンふ頭全体、また歴史的産業遺産である「跳ね橋」など築地界限までふくめたスケールで議論しませんか。

以上、ガーデンふ頭東地区の再開発について公開の場で議論する機会を設ける考えはありませんか？答弁を求めます。

近隣住民にも全く非公開のままのプレゼンで商業ベースの開発事業者を決定する開発手法が問題なのです。住民参加で開かれた議論をもとに開発事業者と近隣住民の合意形成を積み重ねながら開発を進める新しいスタイルをつくりあげようではありませんか。

こうしてこそ、みなと祭りの歴史と伝統を持つ、住民に身近なエリアとしてのガーデンふ頭ならではの魅力が発揮できると思います。

「港まちづくり連絡会」等を活用して、更なる住民参画を図る手法について検討してまいりたい

【総合開発担当部長】平成 26 年度に行ったガーデンふ頭東地区再開発事業の公募においては、募集要項の作成等と並行して、地元住民に対しアンケートを実施いたしました。地元住民がガーデンふ頭に求めるイメージや東地区再開発を進めるうえで周辺への配慮してほしいこと等を応募登録した民間事業者へ提示し、地域貢献及び地域還元を配慮した提案を事業者に求め、地域への配慮を審査に反映いたしました。また、築地口から

ガーデンふ頭に至る地区「築地ポートタウン地区」につきましては、平成3年に策定した「築地ポートタウン計画」を踏まえて、住民・行政の協働による港まちづくりが進められており、今後は、地域住民・商店街・港湾関係者・名古屋市・本組合等を構成員とする「港まちづくり連絡会」等を活用して、更なる住民参画を図る手法について検討してまいりたいと考えております。

ガーデンふ頭と金城ふ頭のいちづけをどうするのか（再質問）

【山口議員】ひとつは、魅力ある交流空間と親しまれる港づくりについて、ガーデンふ頭と金城ふ頭の関係についてです。

クルーズ船はガーデンふ頭を中心に対応していくとの答弁だったと思います。少し安心しました。金城ふ頭の開発には力が入るが、ガーデンふ頭の賑わいづくりをどうするか、ほんとうに大きな課題です。

答弁でもありましたが、街が近い、住民が近い、人間的な空間がガーデンふ頭の金城ふ頭とは違った大きな魅力であり財産です。そこをしっかりと活かしていただきたい。ワンパターンの開発手法から脱却することを強く要望します。

稲永にアジア最大級の国際展示場をつくる（管理者）

【管理者（河村市長）】金城ふ頭とガーデンふ頭関係ですが、山口さんの言うとおられるとおり、ガーデンふ頭のイタリア村のことだけでなく全体として考えるのはまさにその通りでございます。

残念なのは東京などはベイエリアに高層・高級マンションがずらっと並んでいる。名古屋だけはなぜかさびしいということで、ガーデンふ頭から金城ふ頭のところがどえらいさびしいわね。

金城ふ頭は金城ふ頭で従来の計画がありますのでそれはそれで淡々と粛々とやる。まあ、だであそこの稲永のところ、あいだのところ。ガーデンふ頭と金城ふ頭のあいだのところ、まあ相当広大な土地がありまして。昔は綿花の輸入なんかやっていたところ。港がだんだんコンテナ化するなかで港が南の方へおりてきまして。

まあ、稲永にですねアジア最大級の国際展示場をつくっていくということは断固・断じてやっていきたい。

これは名古屋港のためもありますけど、名古屋地区がこっだけ空襲でむっちゃくちやになりながら、今や東京がいばつとりますけど、実際稼ぐ地区は名古屋地区なんですね。日本一というか世界一。産業の力を更に高いところに持っていく、世界の断トツの地域にしていく、ということにおいては産業のイノベーション、国際展示場は非常に大きなインセンティブになる。インセンティブというよりも欠くことのできない設備というかインフラになると思う。

稲永ふ頭におけるとりあえず 10 万㎡、35 万から埋立しますと 40 万㎡ぐらいありますので、それで大きいのをつくって同時にガーデンふ頭、おもしろいことできんかと。国際展示場のすぐ横が港になりますといっぱい遊んできれいでしょ、向こうから見るのは。すばらしい場所になる。産業関係の人も大賛成だと。稲永の大きな国際展示場、それと一緒に 1 つガーデンふ頭も大いに盛り上げる名古屋の魅力と、ついでに熱田神宮も入れて、名古屋を大いに盛り上げようと考えております。

金城ふ頭とガーデンふ頭、さらに稲永ではともだおれ。人間の力で賑わいをつくってきているガーデンふ頭の良さを生かせ（意見）

【山口議員】河村管理者は今期までですよ。9 月から管理者は交代すると伺ってます。質問するかいいつも悩むんですが、金城ふ頭とガーデンふ頭の話をしたら、稲永ふ頭の話しばっかりでした。逆に言うと稲永ふ頭の開発しない限りガーデンふ頭はなにもせんのかいという話になってしまうんでしょうね。ここのところは考えてほしい。大げさに対象地域を広げて考えるということではなくて、臨港地区は名古屋港管理組合、道路一本を隔てたら名古屋市が管理します、知りませんとそういう形でこの築地のですね、開発計画を事業主体が違ふとからといって分断するなど。そこは一緒に検討する機会を設けようよという話しをさせていただきました。稲永の話は稲永の話で、どこかでしっかり検討することは必要かもしれませんが。要するに、金城ふ頭とガーデンふ頭で、ともだおれになるといっているのに 3 つつくったらどうなるんですかと言う事を是非考えていただきたい。

ガーデンふ頭は高層マンションは少ないかもしれませんが、大勢の人がすぐそばに住んでいるそういう街なんです。だからイベントも住民の力で盛り上げてきた、管理組合の皆さんにも本当に努力していただいています、人間の力で賑わいをつくってきているのがガーデンふ頭。金城ふ頭とそこが全然違うところなんです。その良さをですね、しっかり発揮するような開発の方法をですね、住民参加の方法を是非考えていただきたいとおもいます。

ガーデンふ頭東地区の一連の経過に対する賛任は（再質問）

【山口議員】ワンパターン型の脱却の前提には、イタリア村からの経過をきちんと総括し、責任を明確にし、けじめをつけることですが、この点で具体的な回答がなかったと思います。

ガーデンふ頭と金城ふ頭を名古屋港の中でどう位置づけるか、名古屋市の行政とも密接に絡む問題でもあります。

そこであらためて管理者にうかがいます。金城ふ頭とガーデンふ頭をどのように位置づけるのか、ガーデンふ頭東地区の一連の経過に対する責任についてはどう考えている

のか、総括的に答弁を求めます。

国会では追及した。官民格差の象徴だ。木造建築と知らなかったはずがない。民間だったら社長解任だ（管理者）

【管理者（河村市長）】それからイタリア村の責任についてですが、わしもまあ民主党時代国会で大変追及した。あれは本当に官民格差の象徴で、どえりやあ立派な名港管理組合、一方ここからみえますわね、あそこでどんだけぎょうさんの民間人が泣く思いをしたかと言う事を考えますと、それは万博を控えてむちゃくちゃ急いでやってきたということですよ。誰も木造建築とは知らなかったといいますが、そんなことはありえない。民主党の時に国会で質問しとります。

あの頃と変わってませんか。おなじ立場でございますので。どういう責任を取るかということですね。役所は良いですね。民間だったらみんな今頃社長も解任ですよ。どういう責任を取るのか。ちょっと考えてみますけどええ案があったら。こういうところできちんと役人の責任をとることが大切。

追求する側から、される側になって何年経つ。無責任だ（意見）

【山口議員】イタリア村の話で責任の事にも管理者は言及されましたが、あなた考え方が変わってないといいますが立場は変わっている、追求する側では無く、される側になって何年経つんですか。役所の責任と言いましたが、それを提案するのがあなたの仕事でしょ。無責任な「ご意見ちょうだい」発言は、私からは話が違う！と言っておきたいと思います。管理者がそういうことを答弁された訳ですからこのイタリア村の問題も含めて、運営会社の問題、コンテナターミナルの問題、金城ふ頭とガーデンふ頭の問題など引き続き明日以降の委員会でも問題点を追求することにさせていただきます。

やっぱり管理者には聞くんじゃなかった！と感想を申し上げておきます。

国際バルク戦略港湾の計画を中止、埋立計画も断念を（再質問）

【山口議員】コンテナ貨物への対応は飛島ふ頭エリアも柔軟に対応しているとの答弁がありました。私の頭もまだ国際コンテナ戦略港湾の議論から抜け出しきれていない質問だったかな、とも思います。

でも先ほどの答弁、逆に言えば、運営会社がなくともコンテナターミナルの統一的な運用は名古屋港では民間事業者の連携で十分に対応できていた。ならばわざわざ新会社に一元的な運用を委ねる必要もなかったのではないですか。

コンテナ貨物についての対応は、新会社の動向も注視しながら引き続き議論していきたいと思います。

問題はもうひとつの戦略港湾である穀物バルクです。

答弁では、名古屋港の穀物バルクの取扱貨物量が、計画通り 150 万 t から 200 万 t に伸びると推計したとのことでした。しかし推計通りとしても、2 億 t を超える名古屋港の総取扱貨物量に占める比率はわずか 0.72% から 0.8% になるだけです。国際バルク戦略の破たんは明確です。バルク戦略と港湾計画が大きくずれている。1% にも満たない貨物のために 67ha もの広大な面積を埋め立てるのは税金のムダ使いそのもの、あまりにも不経済な計画です。国の支援も不明確なままです。コンテナとはちがいます。

いまなら間に合います。国際バルク戦略港湾の計画はきっぱり中止し、埋立計画も断念すべきです。副管理者の決断を求めます。

穀物輸入を取り巻く動向や社会経済情勢等を注視し、関係者の意見を聞きながら、取り組む（専任副管理者）

【専任副管理者】本港における国際バルク戦略港湾の対象品目であるトウモロコシ輸入量は、全国第 3 位で、中でもコーンスターチ用のトウモロコシ輸入量は、衣浦港と合わせると全国シェアが約 5 割となっており、コーンスターチに加工する工場は、東海地区に多く集積しております。そして、コーンスターチは、食品、工業製品、医薬品など 1,000 種類を超える製品に使用されており、本港は中部地域のみならず、我が国の国民生活を幅広く支えております。

名古屋港は、このような役割を、引き続き果たしていく必要があると考えております。

北浜ふ頭地先の約 67 ヘクタールの埋立計画は、バルク船舶の大型化に対応した公共埠頭とともに、その背後に、海外から輸入された穀物を取り扱う保管機能や生産機能を集約・拠点化するものです。

これによりまして、効率的な運用や輸送コストの低減が図られ、穀物産業の競争力強化や地域経済の活性化に資するものと考えております。

今後も、国際バルク戦略港湾施策の推進に当たりましては、穀物輸入を取り巻く動向や社会経済情勢等を注視するとともに、関係者の意見を聞きながら、取り組んでまいります。