

# 名古屋港港湾計画 一部変更

平成21年 3月 9日  
交通政策審議会  
第34回港湾分科会  
資料2 - 3

名古屋駅

きんじょう  
金城地区

名港潮見I.C.

名港中央I.C.

きんじょう  
金城コンテナターミナル

飛島I.C.

西部地区

湾岸弥富I.C.

とびしま  
飛島南側コンテナターミナル

なべた  
鍋田コンテナターミナル

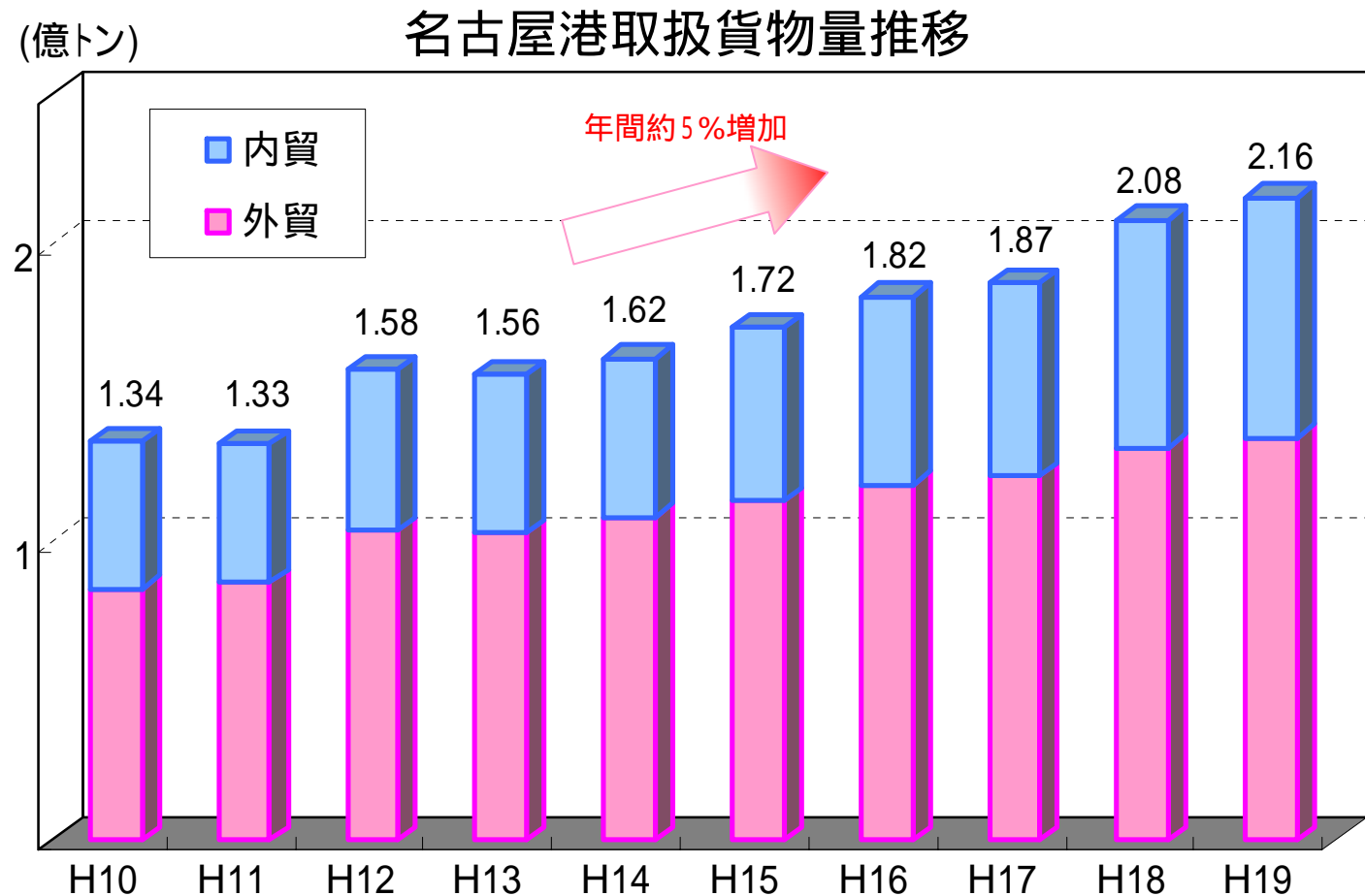
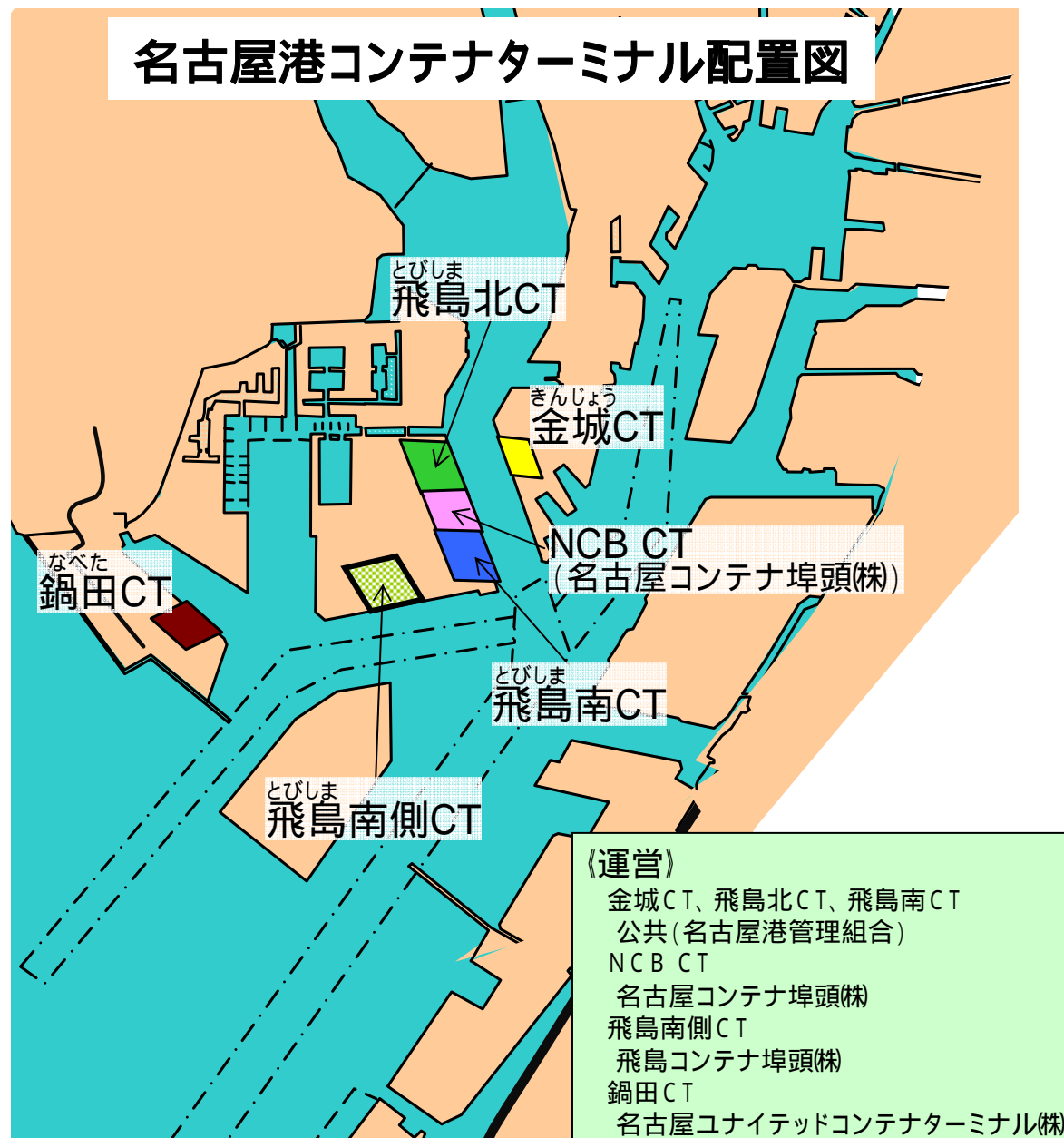




# 名古屋港の概要

平成12年改訂 目標年次:平成20年代前半

名古屋港は我が国を代表する国際貿易港として、モノづくりの世界的な拠点である中部圏の海の玄関口として着実に発展を続け、**中部圏の経済・社会の発展に重要な役割**を果たしてきた。  
 平成19年の総取扱貨物量は約2億1600万トンで、**6年連続日本一**を記録。  
 貿易額においても約16兆7500億円(平成19年)と平成13年から7年連続**日本一**を記録。  
 平成19年の外貿コンテナ貨物量は、**264万TEUで全国第3位**。  
 港湾コストの低減やリードタイムの短縮を目指す**スーパー中枢港湾**として、**ITを駆使した自動化ターミナル**を推進している。(飛島南側コンテナターミナル)



外貿貨物 (平成19年)  
 主要上位品種

(輸出)		(輸入)	
完成自動車	:54%	LNG	:23%
自動車部品	:18%	鉄鉱石	:13%
産業機械	:5%	原油	:11%

内貿貨物 (平成19年)  
 主要上位品種

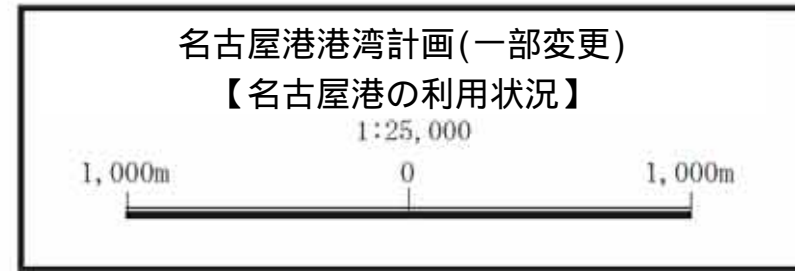
(移出)		(移入)	
完成自動車	:68%	完成自動車	:41%
石油製品	:8%	鋼材	:17%
自動車部品	:5%	石油製品	:10%

出典:名古屋港港湾統計資料

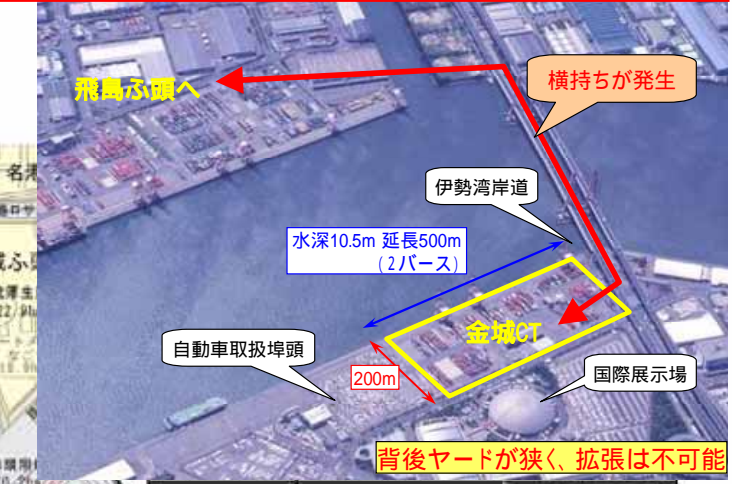


# 名古屋港の現況

## 名古屋港（金城・西部地区）

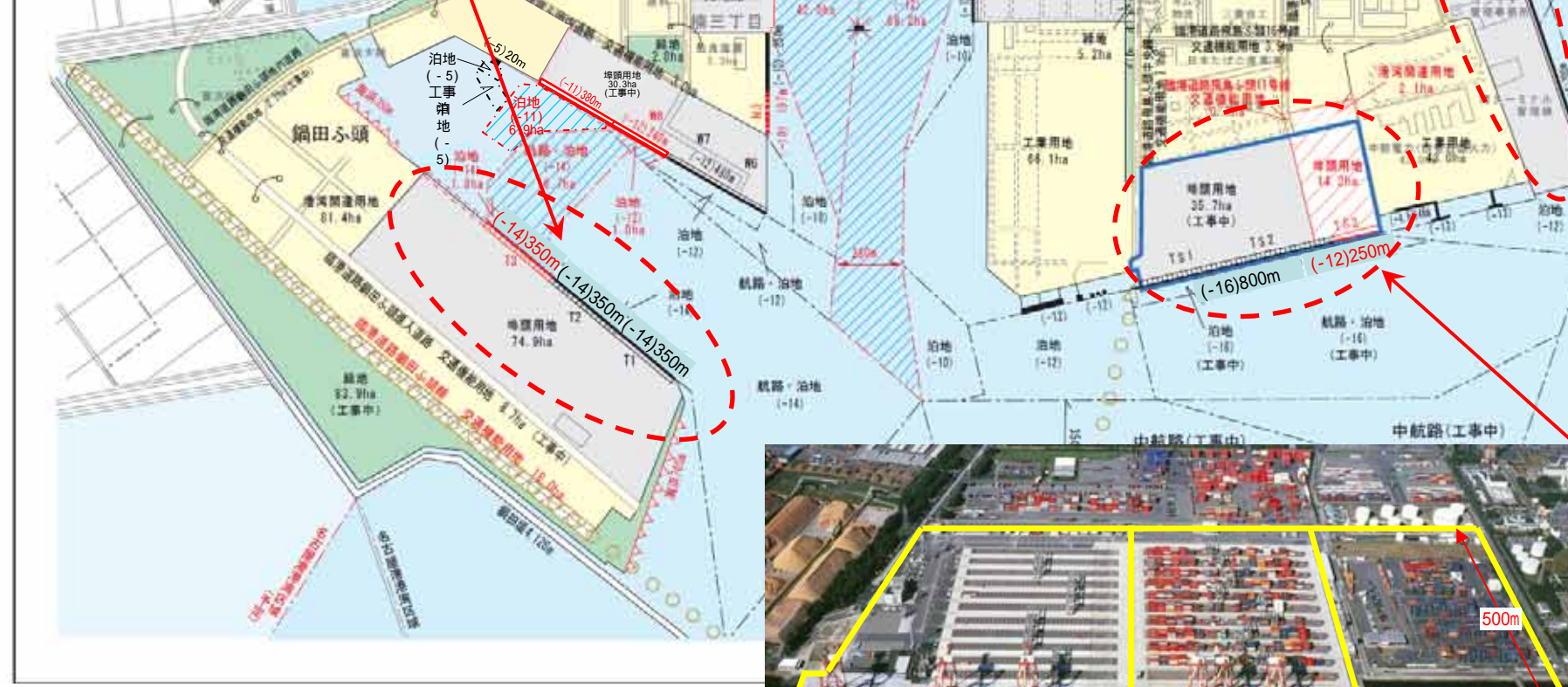


きんじょう  
**【金城CT】** コンテナ取扱量：6.9万TEU（H19）  
 水深10.5m×500m（2バース）供用中  
 背後用地が狭いため、飛島ふ頭へのコンテナ横もちが発生しており、非効率な運用を行っている。  
 伊勢湾岸自動車道や国際展示場、自動車取扱埠頭と隣接しているため、埠頭用地の拡張は不可能であり、**コンテナターミナルとしての位置付けを見直す必要がある。**

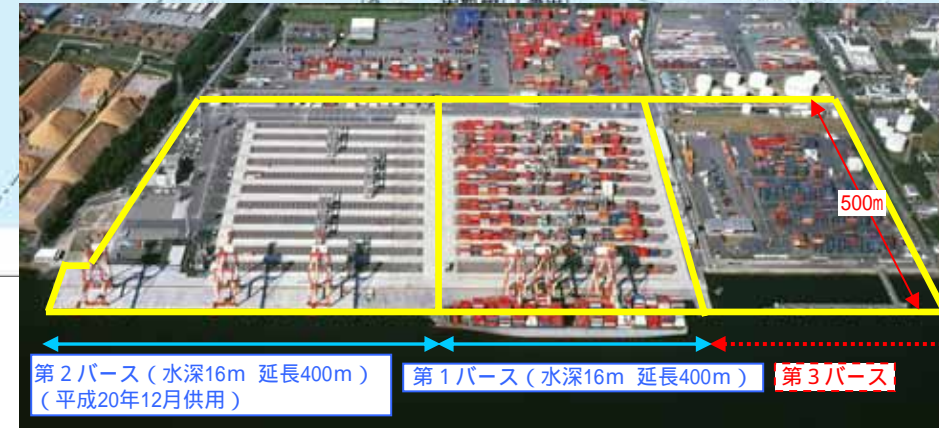


なべた  
**【鍋田CT】** コンテナ取扱量：84万TEU（H19）  
 第1、2バース 水深14m×700m 供用中  
 第3バース 水深14m×350m 計画  
 バースが混雑しており、滞船（沖待ち）が生じている。  
 その影響等でヤードも混雑しており、非効率な荷役を行っている。  
**第3バースを早急に整備する必要があるが、整備にあたっては、利用実態（アジア航路が主体）を踏まえて、第3バースの諸元の見直しが必要である。**

とびしま  
**【飛島北CT、NCBCT、飛島南CT】**  
 コンテナ取扱量：130万TEU（H19）  
 水深10m×370m（2バース） 供用中 飛島北CT  
 水深12m×1,150m（4バース） 供用中 NCBCT  
 水深15m×700m（2バース） 供用中 飛島南CT  
 北米、欧州、地中海航路からアジア航路といった多方面の定期航路を有しており、順調に利用されている。



とびしま  
**【飛島南側CT】** コンテナ取扱量：32万TEU（H19）  
 第1バースTS2 水深16m×400m 供用中  
 第2バースTS1 水深16m×400m H20年12月供用  
 第3バースTS3 水深12m×250m 計画  
 スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭として、港湾コストの低減やサービス水準の向上が求められており、**基幹航路に対応した効率的なターミナル運営を実現する必要がある。**



既定計画図



# 名古屋港の港湾計画変更について

## 現状・課題 【P2参照】

### 鍋田コンテナターミナル

アジア航路を中心とした利用で、近年、コンテナ取扱量が急増。  
H19のコンテナ取扱量は84万TEU。  
バースが混雑しており、**滞船(沖待ち)**が発生。  
その影響等で、ヤードも混雑しており、**荷役が非効率**。  
荷主へのサービスとして、本船到着の10日前からヤード搬入可能、10日後までヤード内蔵置可能としているが、ヤードの混雑により、期間短縮を余儀なくされており、**荷主へのサービスが低下**。

### 飛島コンテナターミナル群

4つのコンテナターミナル(飛島北、NCB、飛島南、飛島南側)を有しており、H19のコンテナ取扱量は162万TEU。  
**飛島南側コンテナターミナルはスーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭であり、北米や欧州の航路といった基幹航路を中心とした利用。**  
ターミナル機能の集約・拠点化による、効率的なコンテナ物流の形成を推進。

### 金城コンテナターミナル

H19のコンテナ取扱量は6.9万TEU。  
背後用地が狭いため、飛島ふ頭への**コンテナ横持ち**が発生しており、**運用が非効率**。  
伊勢湾岸自動車道や国際展示場、自動車取扱埠頭と隣接しているため、埠頭用地の**拡張は不可能**。  
ガントリークレーンの**耐用年数(17年)**が迫っており(平成6年に整備)、抜本的な維持補修が必要。

## 対応

コンテナターミナルの役割分担を明確にし、集約・再編を行う。

## 《変更内容》 【P4参照】

### 鍋田コンテナターミナル

バースの混雑を解消し、サービス水準を確保するため、第3バースの早急な整備が必要であるが、利用実態(アジア航路が主体)を踏まえて、**第3バースの諸元を見直す**。  
**水深14m延長350m 水深12m延長250m**

### 飛島コンテナターミナル群

飛島南側CTにおいては、基幹航路に対応した効率的なターミナル運営を実現するため、**第3バースの諸元を見直す**。  
**水深12m 水深16m**  
**(水深16m延長1,050mの連続バース化)**

### 金城ふ頭

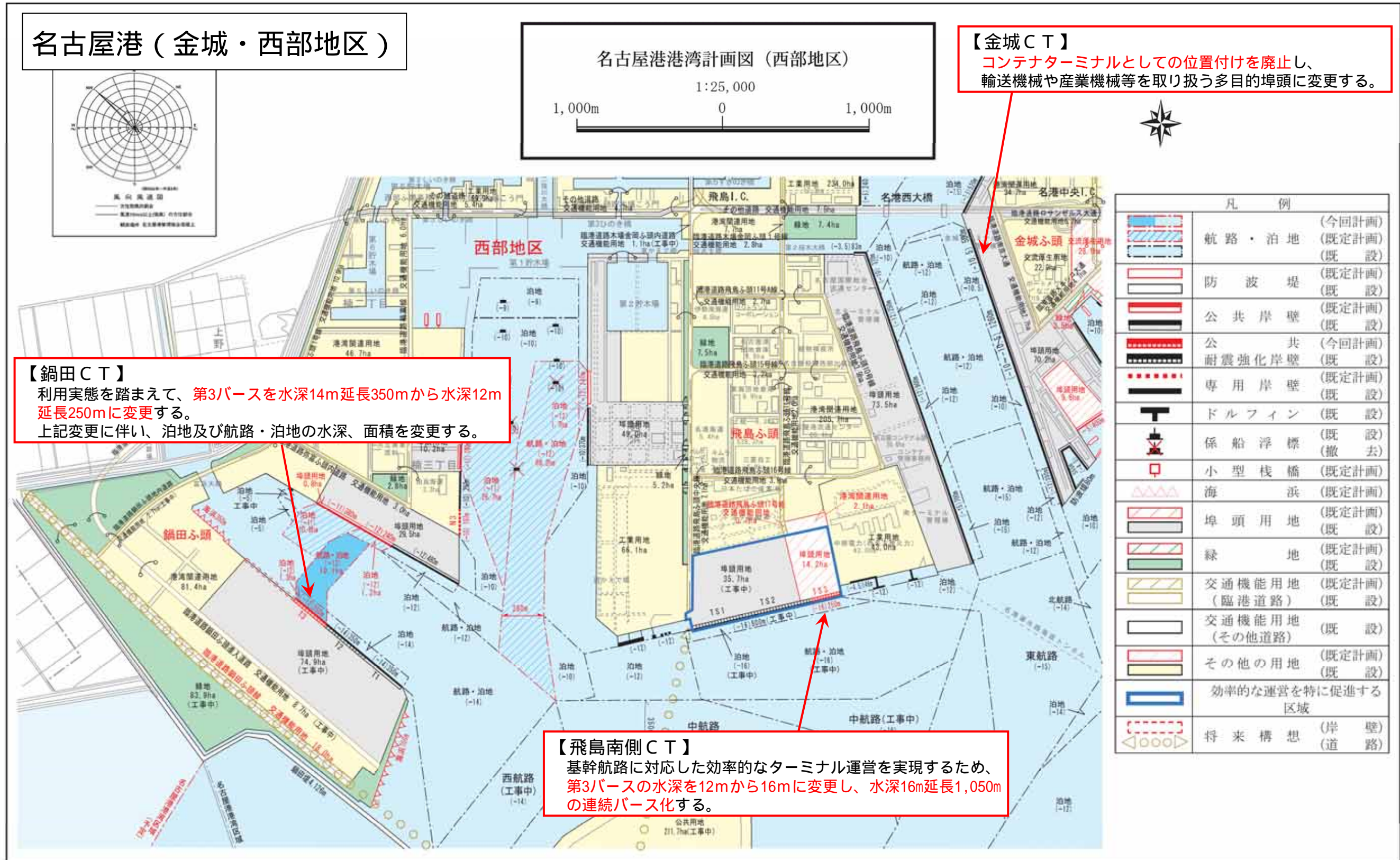
コンテナの取扱いについては、運用が非効率であること等から、**既存のコンテナターミナル(飛島コンテナターミナル群等)を利活用**することとし、金城コンテナターミナルを**廃止**。  
輸送機械や産業機械等を取り扱う**多目的バースに変更**。

## 港湾の開発等に関する 基本方針 (平成20年12月告示)

基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保できるように、総合的な施策を実施。  
(国際海上コンテナ輸送網の強化)  
施設の拠点化を進め、効率的な施設整備を行う。(投資の効率化)  
貨物の荷役・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者ニーズにあわなくなった施設については、他の用途への転換を行う。(港湾施設の有効活用)



# 港湾計画変更の概要

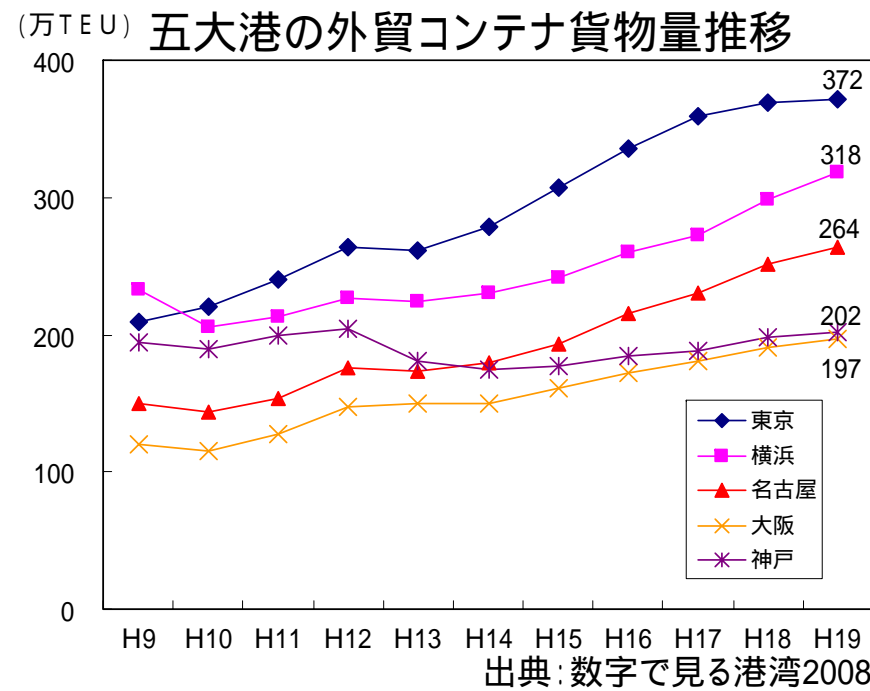
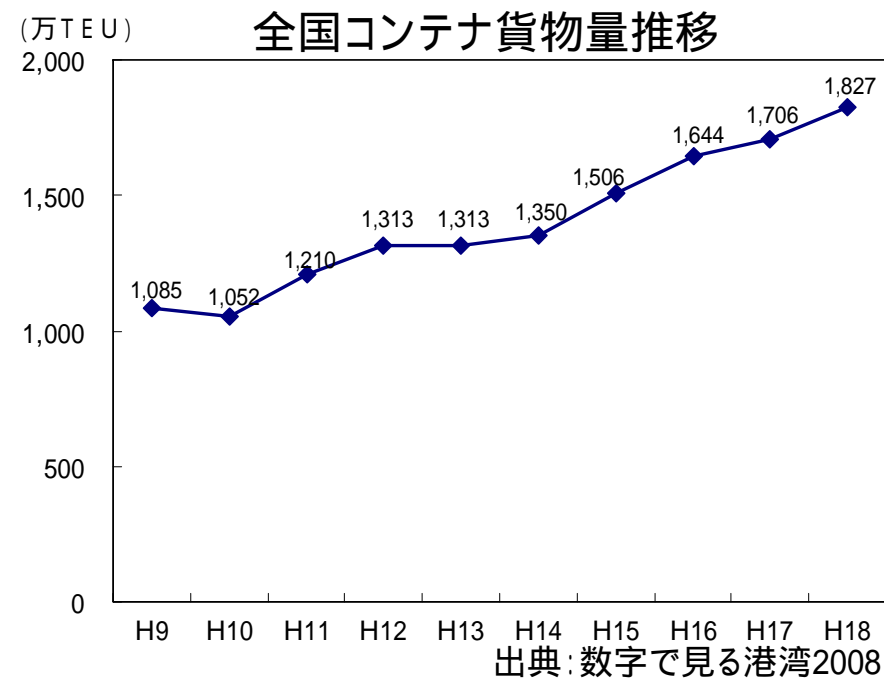


今回計画図



# 名古屋港をとりまく状況(コンテナ取扱いの動向)

我が国及び五大港の外貿コンテナ貨物量は、概ね**順調に増加**している。  
 平成19年の名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱量は264万TEU(対前年比105%)で、品別では**輸出は自動車部品(43%)と産業機械(10%)**で半数以上を占め、**輸入は衣類等日用品、自動車部品、家具装備品、電気機械**の順となっている。  
 東京湾、大阪湾とともに、伊勢湾は**基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトな航路網**を有している。  
 名古屋港が果たすべき役割は、モノづくり産業や豊かなくらしの物流を支えるため、国際競争力を強化し、『**モノづくり中部**』の**持続的発展に貢献**することである。



三大湾における国際コンテナ航路便数 (便/週)

