

わが国には、2013年4月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,909の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、ポートオーソリティ（港務局、港湾局）や地方自治体などの組織によって管理、運営されています。

中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が287港、総数360港が整備されています。「中部の港湾探訪」では、物流機能を通じて広く産業経済に寄与しているとの視点から、主として貿易港を対象に各県の国際拠点港湾および重要港湾を紹介していきます。

第2回となる今回は名古屋港（前編）です。

## 第2回 名古屋港（前編） わが国の経済を支える名古屋港



写真提供：国土交通省中部地方整備局

### 1. 概要と沿革

#### （1）概要

名古屋港の範囲は、名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村の4市1村にまたがる広大な人工港である。臨港地区（陸域）は約4,215万㎡で全国第1位、港湾区域（水域）は約8,185万㎡で全国第15位を有し、名古屋市の面積の3分の1相当の総面積をもつ。名古屋港は、国内外からさまざま

まな原材料、燃料、製品を輸入・移入し、かつ愛知県を中心とした地域で製造された製品、半製品を輸出・移出する拠点となっている日本最大級の貿易港である。背後圏<sup>(※1)</sup>には自動車、工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品などの産業が集積しており、名古屋港と緊密に結ばれている。愛知県は1977年以来36年連続で製造品出荷額が全国1位である。2012年5月に名古屋港管理組合が発表した「名古屋港の経済効果」<sup>(※2)</sup>によると、産業連関分析

（※1）港湾の背後圏とは、当該港湾で取り扱う貨物または港湾を利用する人々の発生地あるいは到着地となる一定の圏域を意味し、港湾の規模、性格を規定する重要な概念である。

（※2）名古屋港管理組合では、「名古屋港の地域経済に及ぼす影響調査」を実施し、名古屋港での経済活動が、地域のみならず全国の経済へどれほど影響を与えているのかを推計している。各都道府県が5年に1度作成する産業連関表を利用して、港湾関連事業者へのアンケート結果と各種統計資料をもとに、5年に1度名古屋港の経済効果について調査を行っており、2011年度に当該調査を実施した。今回の調査では、愛知県産業連関表のみだけでなく各都道府県の産業連関表を用いて全国への経済効果を分析し、さらに県内は4つの地域に分けて各地域への経済効果を推計した。

による推計では、名古屋港が愛知県にもたらす経済波及効果（生産誘発額）は約31兆円となっている。愛知県への雇用創出効果は約111万人で、県内全就業者数の約30%に相当するとしている。

また、名古屋市、愛知県のみならず中部圏の他の8県における製造業の発展にも大きく寄与しており、愛知県外にも約6兆円の経済波及効果をもたらし、中部圏全体のゲートウェイとしての役割を果たしている。

産業面以外でも、地域住民の生活を支える港として大きな役割を果たしている。愛知県民が購入する生活必需品や食料品については、衣類の約77%、家具の約37%、食料品の約14%が、名古屋港を經由している。

2013年の入港船舶は、32,619隻（うち外航船舶8,425隻、内航船舶24,194隻）、取扱貨物は2億824万tとなっている。

## （2）沿革

名古屋港の発祥地は、熱田神宮の南方約五百メートル、堀川と新堀川の合流点に「七里の渡し舟着場跡」と標示された辺りである。この地は遙か以前から「熱田の浜」といわれ、1601年（慶長6年）に東海道五十三次の宿場が設けられたころからにぎわいを見せ始め、東海道唯一の海路として全国にその名を知られるようになった。東海道五十三次の41番目の宿場である宮宿（名古屋市熱田区）と42番目の宿場である桑名宿（三重県桑名市）を結んだ海路である。七里とはその距離（28km）にちなんだ名前で、当時3～4時間をかけて渡ったと言われている。「熱田の渡し」、「宮の渡し」などとも言った。

しかし、当時の熱田の浜は遠浅であったため、海上交通の拠点には成り得ず、大規模な開発の動

きはなかったが、明治初年ごろから名古屋および近郊の地場産業が目覚ましい発展を見せる中、横浜や神戸、四日市港に依存していた海上輸送を地元で担うべく、熱田港の建設が企図された。1896年の第一期工事において、着工当初は莫大な工事費に反対の声が挙がったが、地元の官民が一体となって事業が進められ、1907年、熱田港を名古屋港に改称して開港した。

伊勢湾の最奥部は遠浅で大型船の入港に対応できないことから、開港以来しゅんせつを繰り返し、その土砂で土地造成を行うことによって規模を広げてきた。終戦までに完成もしくは着工していたのは、築地ふ頭を中心に現在の空見ふ頭から船見ふ頭までの一帯だったが、高度成長期に入ると埋め立て範囲は急速に拡大した。南部および西部の臨海工業地帯の造成と産業誘致は目覚ましく、今に至る愛知県とその周辺地域における産業集積を形作ることとなった。ポートアイランドなどを活用して現在もしゅんせつが進行中であり、南端に位置する南5区などでは拡大も計画されている。

開港以来、名古屋港は県が運営し、整備は県と市が共同で行ってきたが、1950年の港湾法施行を受けて、県、市、両議会により検討を重ねた結果、一元的に管理する組合方式が適切との結論に至り、翌年に名古屋港管理組合が設立され、同年、特定重要港湾に指定された。一般的には、都道府県、市町村など地方公共団体の港湾局などが港湾管理者となる例が多いなか、一部事務組合方式を採用している（名古屋港のほか全国で5ヶ所「苦小牧港管理組合」、「石狩湾新港管理組合」、「四日市港管理組合」、「境港管理組合」、「那覇港管理組合」）。

名古屋港管理組合は、執行機関である管理者と、議決機関である議会で組織される。管理者には愛

（※3）港湾の開発、保全、利用者への提供など、営造物としての港湾の修築及び管理運営について、その公的な責務、権限が港湾ごとに一元的に帰属する行政主体をいう。1950年制定の港湾法によって設けられた制度である。

港湾法は港湾管理者となることができる者を地方公共団体に限定し、国をこれから排除している。

港湾管理者の設立形態としては、

（1）都道府県又は市町村が単独で港湾管理者となる場合（法第33条第1項）

（2）都道府県及び市町村が共同で地方自治法に基づく一部事務組合を設立して港湾管理者となる場合（同上）

（3）関係地方公共団体が単独又は共同で、港湾法に定めるところにより、地方公共団体から独立した法人である港務局（港湾管理者）を設立する場合（法第4条第1項）

の三つが制定されており、港湾管理者の具体的業務は、港湾法第12条に列挙されている。

(単位：トン、%)

		2013年	2012年	前年比
		数量	数量	
総数		208,241,208	202,555,935	102.8
外  貿	計	140,611,794	139,498,859	100.8
	輸出	57,982,136	54,827,320	105.8
	輸入	82,629,658	84,671,539	97.6
内  貿	計	67,629,414	63,057,076	107.3
	移出	34,931,088	32,930,784	106.1
	移入	32,698,326	30,126,292	108.5

出典：名古屋港管理組合

知県知事と名古屋市長が2年ごとに交替で就任する。また管理者の下には3名の副管理者が置かれ、うち1名は専任、2名は愛知県副知事と名古屋市副市長である。このことが後年、4市1村にまたがる港づくりを可能にしたといえる。2014年4月1日現在の職員数は580名となっている。

1980年代に入ると、産業面だけでなく「市民が海に親しめる場」として見直され、再開発が進められた。1984年に名古屋港ポートビルが完成したのを皮切りに施設の設置が相次ぎ、ガーデンふ頭は市民憩いの場となっていく。諸施設の整備やおおなみ線の開通が進められた金城ふ頭も、同様の役割を担っている。

2004年にはスーパー中枢港湾に、2011年には国際バルク戦略港湾（穀物）に指定された。

## 2. 港勢

### (1) 取扱貨物量

2013年の総取扱貨物量は、2億824万トン（前年比2.8%増）で、2002年から12年連続で全国1位となった。外貿貨物は、輸出で自動車部品、鋼材等が増加したこともあり、1億4,061万トン（同0.8%増）と、過去最高を更新した。また、内貿貨物についても、前年実績を上回っている。

### (2) コンテナ貨物

コンテナ貨物は、輸出では自動車部品、産業機

械等が増加、輸入では、衣服・生活雑貨・はきもの、自動車部品等が増加し、輸出入を合わせた外貿コンテナ貨物量でも最高記録を更新した。また、コンテナ取扱個数においては、外貿コンテナが253万個と4年連続で増加し、全国3位の見込みである。外内貿コンテナ個数の合計は271万個（同2.0%増）と前年実績を上回った。

### (3) 貿易額

2013年の名古屋港貿易概況（確定）によると、名古屋港の貿易額（輸出入額）は16兆3,103億円（前年比13.9%増）と、2010年以来4年連続の日本一を更新した。また、輸出額においては11兆584億円（前年比14.3%増）と、データ検索が可能な1979年以降では、全国の港湾に空港を含めた順位で2年続けての1位となった（2位は成田空港、3位は横浜港）。輸出額を品目別にみると、1位の「自動車」が前年比9.2%増の2兆9,614億円、2位の「自動車の部分品」が同21.5%増の1兆7,187億円と大幅に増加した。なお、自動車の輸出台数は同2.4%減少したが、約147万台と全国1位の座を確保している。

一方、輸入額は、同13.2%増の5兆2,520億円である。品目別にみると火力発電の燃料として使われる「液化天然ガス（LNG）」が同7.0%増の8,026億円で1位であったほか、3位の衣類が21.2%増の3,512億円と大幅に伸びている。

輸出入額を国別にみると、1位中国（3兆4,499



(単位：トン、TEU、%)

前年比			2013年		2012年		前年比
			数 量		数 量		
コンテナ計	トン数	計	48,874,205		47,473,201		103.0
		輸移出	23,947,175		23,024,925		104.0
		輸移入	24,927,030		24,448,276		102.0
	個数	計	2,708,653		2,655,225		102.0
		輸移出	1,358,556		1,332,729		101.9
		輸移入	1,350,097		1,322,496		102.1
外貿コンテナ	トン数	計	48,170,335		46,743,443		103.1
		輸移出	23,597,923		22,684,935		104.0
		輸移入	24,572,412		24,058,508		102.1
	個数	計	2,530,154		2,492,502		101.5
		輸移出	1,321,191		1,299,142		101.7
		輸移入	1,208,963		1,193,360		101.3
内貿コンテナ	トン数	計	703,870		729,758		96.5
		輸移出	349,252		339,990		102.7
		輸移入	354,618		389,768		91.0
	個数	計	178,499		162,723		109.7
		輸移出	37,365		33,587		111.2
		輸移入	141,134		129,136		109.3

出典：名古屋港管理組合

【名古屋港貿易額2013年確定分】

(単位：百万円、%)

区 分	輸 出 額	輸 入 額	輸 出 入 額	差 引 額
金 額	11,058,377	5,251,950	16,310,327	5,806,426
伸 率	+ 14.3	+ 13.2	+ 13.9	+ 15.3

※「伸率」は前年との比較、「差引額」は輸出額から輸入額を差し引いた貿易収支を表す  
出典：名古屋税関

【五大港貿易額2013年確定分】

(単位：百万円、%)

区 分	輸 出 額			輸 入 額			輸 出 入 額			差 引 額		
	金 額	全国比	順位	金 額	全国比	順位	金 額	全国比	順位	金 額	全国比	順位
名古屋港	11,058,377	15.8	1	5,251,950	6.5	2	16,310,327	10.8	1	5,806,426	-	1
東京港	5,473,748	7.8	3	10,039,199	12.4	1	15,512,947	10.3	2	-4,565,450	-	5
横浜港	6,747,976	9.7	2	4,173,680	5.1	4	10,921,656	7.2	3	2,574,296	-	2
神戸港	5,216,485	7.5	4	2,947,500	3.6	5	8,163,984	5.4	4	2,268,985	-	3
大阪港	3,009,742	4.3	5	4,855,847	6.0	3	7,865,589	5.2	5	-1,846,105	-	4
五大港	31,506,328	45.2	-	27,268,175	33.6	-	58,774,504	38.9	-	4,238,153	-	-
全 国	69,774,193	100.0	-	81,242,545	100.0	-	151,016,738	100.0	-	-11,468,352	100.0	-

※「全国」は空港を含めた日本全体、「順位」は5大港中の順位を表す  
出典：名古屋税関

億円)、2位アメリカ(2兆1,817億円)、3位タイ(1兆453億円)となっている。全国をみると、輸出額から輸入額を差し引いた額(貿易収支)が、過去最大の貿易赤字(▲11兆4,684億円)

となる中、名古屋港は15.3%増の5兆8,064億円と2年連続で増加しており、1998年以来16年連続の貿易黒字額日本一を記録している。



### 3. 現況

#### (1) さまざまな基地機能

広大な名古屋港のふ頭や諸施設は、それぞれに特徴的な機能を有し、物流拠点や生産施設となっている。

名古屋港で取り扱われる代表的品種は自動車で、名古屋港における総輸出量のうち約52%を占める。自動車の輸出台数および金額は全国1位の規模である。港内で最大の自動車積出基地（移出入を含む）は名古屋港の全取扱量のうち約42%を占める新宝ふ頭で、約4万台収容のヤード、積み出し前のサービス工場などがある。次いで約37%の潮見ふ頭の規模が大きい。

自動車だけでなく、基幹産業などの生産基地、流通基地としても機能し、原材料やエネルギーの供給および生産、輸送拠点にもなっている。主だったところでは、潮見ふ頭は総貯蔵能力約50万klの石油タンクが立ち並ぶ石油製品基地、東海元浜ふ頭は製鉄所が立地する鉄鋼生産基地、知多市域は石油化学製品の基礎原料生産や原油精製、LNG（液化天然ガス）の供給などを行う石油・LNG

基地などである。また、航空宇宙産業拠点が立地しているのも特徴的である。

#### ア. 名古屋港のふ頭

##### 【名古屋地区】

##### (ア) 大江ふ頭

三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所大江工場があり、名古屋港における航空宇宙産業の拠点となっている。同工場ではボーイング社のB787の主翼部分の製造を行い、中部国際空港まで船で運搬し、アメリカの組立工場に専用貨物機で空輸しており、「シーアンドエアー」方式のモデルケースとなっている。また、初の国産ジェット旅客機MRJの部品も製造している。

##### (イ) 大手ふ頭

1968年、輸入バナナ専門の地区として供用を開始（現在は取扱なし）したが、現在はセメント、化学薬品、鋼材など内貿工業製品を主に取り扱っている。



写真提供：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所

## アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区

国際戦略総合特区の構成地区のうち、名古屋港には4地区が集中(   :名古屋港立地)。中部地方の「航空機・部品」の生産額の全国シェアは約5割。裾野産業が広く、技術波及効果が大きい航空宇宙産業を自動車産業と並んで名古屋港で支える。

アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の構成地区(10地区)の主力工場・施設等



資料提供：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所

※上記の資料は名古屋港湾事務所が愛知県から提供されたデータを基に作成

### (ウ) 稲永ふ頭

1960年に国内有数の設備と規模を備えたふ頭として供用を開始し、次いで1966年には輸出専門の稲永第二ふ頭が供用を開始した。名古屋港発展の一大拠点として活用されたが、コンテナ輸送への移行により取扱量が減少。以降、再開発が進められ、1998年に旧稲永ふ頭と稲永第二ふ頭を埋め立てにより統合し、新たに「稲永ふ頭」<sup>(※4)</sup>として雑貨を中心とした内貿バースとなった。現在はRORO船の定期航路が開設され、モーダルシフト推進の拠点となっている。

### (エ) 空見ふ頭

1965年、名古屋港初の鉄鋼専用ふ頭として建設され、のちにセメント専門ふ頭、石炭専門ふ頭、鉄鋼原料であるくず鉄専用ふ頭などが整備された。このほか、ふ頭南側の岸壁隣接地には低温倉庫があり、ここを集約窓口としてフィリ

ピンなどからの青果品輸入も行われている。

また、1972～73年に南西部にフェリーターミナルが整備されている。

### (オ) 金城ふ頭

弥富ふ頭とともに、国内生産された完成自動車の輸出基地となっている。また海外生産された完成自動車を集積し、再び世界各地へ輸出する基地でもあるほか、産業機械の輸出や工業用金属の輸入なども盛んに行われている。

輸出入基地としての機能を持つだけでなく、「ポートメッセなごや」や「リニア・鉄道館」が立地する親しまれる交流拠点でもある。

### (カ) 昭和ふ頭

重化学工業、自動車製造関連の工場などが立地し、近年はリサイクル産業も進出している。

(※4) RO-RO船(ローロー船、Roll On Roll Off Ship(ロールオンロールオフ船))の略で、フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持つ貨物船のことである。車両甲板の設備が備えられ搭載される車両はクレーンなどに頼らず自走で搭載/揚陸できる。

**(キ) 潮見ふ頭**

1930年に「危険物取扱区域」として整備された人工島がルーツで、戦後に拡張工事が行われ、1961年に石油製品基地が完成した。ふ頭内には約50万klの貯蔵能力を誇る石油タンクが立ち並ぶ。また、新名古屋火力発電所が立地する名古屋市の重要なエネルギー供給地でもあり、さらに国内向けの自動車積み出し拠点として、新宝ふ頭に次ぐ規模を取り扱っている。

**(ク) 潮風ふ頭**

戦時中は海軍の物資集積場として利用されていたが、戦後の石炭需要の増加に対応するため、石炭や鉱物などのばら物取り扱い基地として整備された。現在も石炭を中心としたばら物の専用基地となっている。

**(ケ) 船見ふ頭**

名古屋港の後背地で陶磁器生産が盛んなことを受け、珪砂や土石などの窯業原料の取り扱い基地が整備されている。基地内には原料貯蔵倉庫があり、全国の陶磁器産地域への積み出しも行われている。

**【東海地区】****(コ) 東海元浜ふ頭**

新日鐵住金株式会社名古屋製鐵所や大同特殊鋼株式会社知多工場の巨大製鐵所があり、鉄鋼生産基地となっている。大型原料船2隻を同時に係留できる原料岸壁と、製品を積み出す製品岸壁を備えている。

**(サ) 新宝ふ頭**

名古屋港最大の自動車の輸出拠点となっているトヨタ自動車株式会社の積出基地である。伊勢湾岸自動車道を挟んで南北に立地する敷地(南：名港センター、北：東海センター)内には、合計約40,000台を収容できるヤードや積出前のサービス工場、テストコースなどが備わっている。ここからは主に中東、ヨーロッパ方面

へ積み出しされる。

**新宝ふ頭**

写真提供：名古屋港管理組合

**【飛島地区】****(シ) 飛島ふ頭**

名古屋港最大のコンテナ物流拠点として、ふ頭の東側には北コンテナターミナル、NCBコンテナターミナル、南コンテナターミナルがあり、総延長は2,220mに及ぶ。また南側には2005年に16mの大水深バースを備えたコンテナターミナルが操業を開始(現在は2バース)した。これらコンテナターミナルのゲート業務の一部を担うため、2011年からは日本初の集中管理ゲートも運用されている。

**飛島南ふ頭**

写真提供：名古屋港管理組合

**(ス) 木場金岡ふ頭**

西部臨海工業地帯の一翼を担っており、鋼材関連企業を中心に、木材関連の軽工業、小型造船業などの企業が立地する。航空機の機体部分



や宇宙機器を組み立てる航空宇宙産業の工場もあり、ここから専用コンテナによる積み出しも行われている。

## 【弥富地区】

### (セ) 弥富ふ頭

西部臨海工業地帯の一角を占め、窯業原材料の流通センター、鋼材メーカー、航空機器製造工場が立地する。また、金城ふ頭とともに完成自動車の輸出基地になっている。

### (ソ) 鍋田ふ頭

飛島ふ頭とともに名古屋港におけるコンテナ物流の拠点となっており、1997から2012年までに3つのバースが整備された。うち第2・3バースは耐震強化岸壁を備えている。運営は9社共同出資の名古屋ユナイテッドコンテナターミナル株式会社が一元的に行っている。

## 【知多地区】

### (タ) 北浜ふ頭

1973年に開設した造船所がある。高さ82m、幅180mのゴライアスクレーンが2基設置されており、橋梁、シールド（掘削機）、海洋構造物などの大型構造物が建造されている。

また、穀物専用バースを有し、食品関連会社が立地する穀物基地でもある。穀物サイロの総収容量は約47万tに及び、輸入された小麦やとうもろこしなどの穀物は、小麦粉、配合飼料、コーンスターチ、ブドウ糖などに製品化されている。

さらに、石油化学製品の基礎原料の生産も行われている。

### (チ) 南浜ふ頭

発電用燃料や都市ガスの原料として利用されるLNGの供給・受け入れ基地が立地する。2013年にはここから対岸の三重県の発電所と都

市ガス工場を結ぶ「伊勢湾横断ガスパイプライン」が完成した。

### (ツ) 南5区

南浜ふ頭と同じくLNG基地である一方、1997年に新舞子マリパークがオープンし、レジャー基地として利用されている。また、2005年には「環境に配慮した港づくり」の一環として風力発電施設が稼働を開始した。また北側にはプレジャーボート用の係留施設「新舞子ボートパーク」が整備されている。

## イ. 港内の主な施設

### (ア) 新名古屋火力発電所

中部電力株式会社が名古屋港内に立地する4つの火力発電所のひとつで、潮見ふ頭にあり、LNGを燃料とする高効率な発電を行っている。

### (イ) ポートアイランド

名古屋港内の整備にともなうしゅんせつ土砂の受け入れのため、名古屋港の出口部分に1975年に着工した。現在まで約5,000万m<sup>3</sup>のしゅんせつ土砂を受け入れている。現在は第三期工事が行われているが、現段階で島自体の用途は決まっていない。なお、島内を高潮防潮堤の中央堤が横断している。

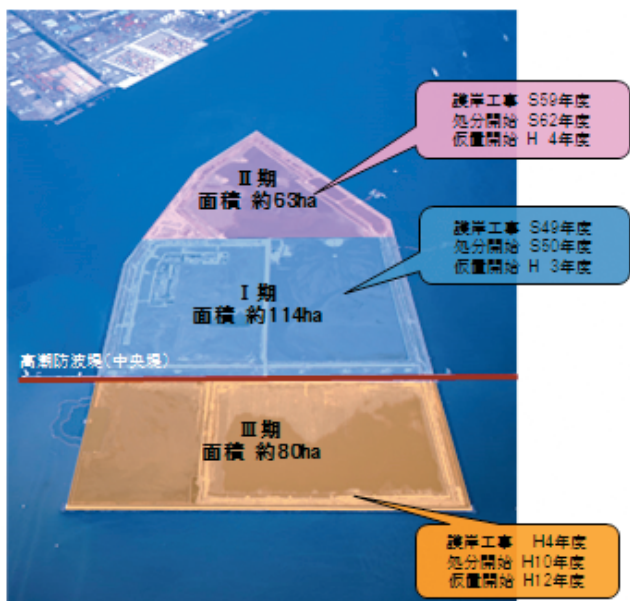
### (ウ) 伊勢湾シーバース

名古屋港では、高度経済成長期の石油エネルギー需要の増大に対応して石油精製基地が建設されたことにより、大型タンカーの係留施設も必要になった。しかし、基地の地先水面は水深が浅く、防災面でも問題があるため、大型タンカーが安全に停泊・荷役できる原油受入施設「伊勢湾シーバース」が、1975年に高潮防波堤から南10km沖合に建設された。

南北500mの巨大な固定栈橋式洋上基地で、31万重量t級タンカーの係留が可能である。運

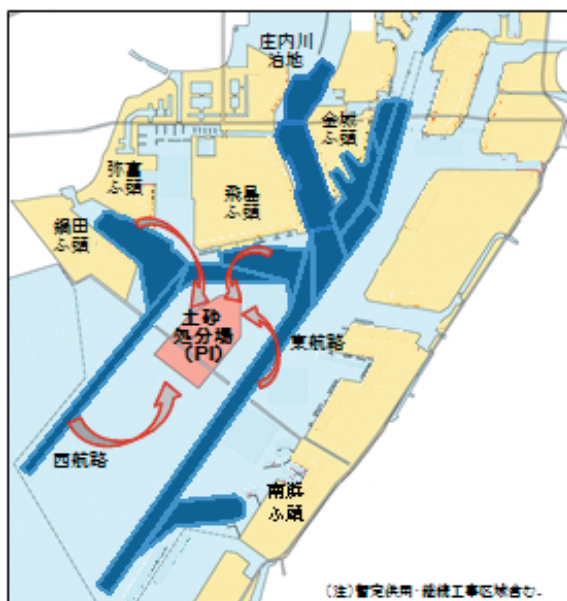
(※5) 旭運輸株式会社、伊勢湾海運株式会社、株式会社上組、東海協和株式会社、日本通運株式会社、株式会社フジトランスコーポレーション、三井倉庫株式会社、三菱倉庫株式会社、名港海運株式会社

ポートアイランド



出典：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所

現有の土砂処分場への処分によるしゅんせつ工事の区域



出典：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所

ばれてきた原油は、海底下約3mに埋設された延長9.3kmのパイプライン2本により、北浜・南浜ふ頭の石油基地に送油される。北浜ふ頭の製造所では、主に石油化学製品の基礎原料（パラキシレン、ベンゼン、シクロヘキサンなど）を生産し、南浜ふ頭の製油所では、主に原油精製が行われ、LPG、ナフサ、ガソリン、灯油、軽油、重油を生産している。

(エ) 安全航行関連施設

金城ふ頭の突端にある名古屋港船舶通航情報センター（NAVTIC）では、船舶の入出港情報の集中管理、海上交通情報の提供および航行管制などを一元的に実施し、船舶の安全航行を促している。名古屋港内を航行する船舶の安全を確保するため、名古屋北（名古屋港ポートビル内）、金城（海上交通センター）、高潮防潮堤西、高潮防潮堤東の4か所の信号所が設置されている。

(2) コンテナ機能の強化

前項に列挙した機能のほか、名古屋港ではコンテナ物流機能の強化に取り組んできた。

名古屋港のコンテナ船受け入れは、1968年に在来船・コンテナ船ともに受け入れが可能な「金城ふ頭コンテナターミナル」が整備されたのを端緒とする。その第1号はフルコンテナ船「箱根丸」（16,240総t）であった。

1972年には、コンテナ船の大型化に対応すべく現在の飛島ふ頭に名古屋コンテナ埠頭（NCB）の供用を開始し、その後コンテナ需要の増加に対応して飛島ふ頭と鍋田ふ頭にコンテナターミナルが集約され、名古屋港におけるコンテナ拠点となった。現在は両ふ頭に計13バースが整備され、28基のガントリークレーンが稼働している。

2005年に供用を開始した飛島ふ頭南側コンテナターミナルは2バースを有し、大型コンテナ船に対応する水深16mの耐震強化岸壁を備えている。



写真提供：名古屋港管理組合

また、自働搬送台車（AGV<sup>(※6)</sup>）や遠隔自働RTG<sup>(※7)</sup>が導入されており、日本初の自働化ターミナルとして脚光を浴びた。10社の共同出資により設立された飛島コンテナ埠頭株式会社が運営し、北米西岸航路や欧州航路などを中心に利用されている。

鍋田ふ頭コンテナターミナルは、1997年供用開始の第1バースを皮切りに、2001年と2012年に第2、第3バースを整備し規模を拡大してきた。運営は名古屋ユニテッドコンテナターミナル株式会社が、中国航路と韓国航路の貨物を主に取

飛島ふ頭南側コンテナターミナルで活動する自動搬送台車



写真提供：飛島コンテナ埠頭株式会社

遠隔自働RTG



写真提供：飛島コンテナ埠頭株式会社

り扱っている。

このほか、NCB、飛島ふ頭北、飛島ふ頭南の各コンテナターミナルがある。2013年における名古屋港の取扱コンテナ量は4,887万t、コンテナ個数は271万TEU（いずれも外国貿易、内国貿易の総計）となっている。

日本で初めて、ターミナル運行管理システムから無線通信により自動制御される無人のコンテナ搬送用台車を導入した。

ターミナル運行管理システムによる遠隔自働RTGとの連携により、自働での24時間荷役、省力化など効率化を追求している。

### （3）アクセスとシー・アンド・エア

名古屋港の特徴のひとつに、周辺交通網の充実が挙げられる。

道路は、港内を伊勢湾岸自動車道が東西に貫いており、新宝ふ頭に東海IC、潮見ふ頭に名港潮見IC、金城ふ頭に名港中央IC、木場金岡ふ頭に飛島ICが設置されている。伊勢湾岸自動車道は東名高速道路、東名阪自動車道、東海環状自動車道、名古屋第二環状自動車道の各高速道路と接続しており、中部圏のみならず全国へのアクセスを容易にしている。また、港の東辺には自動車専用道路の西知多産業道路（国道155号）と名古屋高速4号東海線が通じている。

港湾区域南端の約7km南には中部国際空港が立地しており、航空輸送と海上輸送の連携による「シー・アンド・エア」が行われている。この輸送形態は、迅速性に優れた航空輸送と、大量運搬や費用面で優位な海上輸送を組み合わせ、スピード化とコスト削減を可能にする点でメリットが大きい。実例を挙げると、港内にある航空機の主翼・胴体などのメーカーが、海外からの海上輸送もしくは国内からの陸上輸送により資材を調達、工場

（※6）Automated Guided Vehicle。床面に磁気テープや磁気棒を敷設し、それらが発する磁気により誘導されて無人走行する搬送用台車のこと。

（※7）ターミナルオペレーションシステムからの指令を無線伝送により受信し、有人シャーシへのアクセス以外の全ての荷役を全自動で運転する。RTG（Rubber Tired Gantry Crane）に運転員は乗らず、有人シャーシへのアクセスはRTGの台数の約1/3の運転員が遠隔操作室から実施する。自動RTGの導入により、ターミナル全体での作業の平準化を行うことが可能となり、荷役能力が向上する。

（※8）川崎汽船株式会社、株式会社上組、株式会社商船三井、東海協和株式会社、日本郵船株式会社、株式会社フジトランスコーポレーション、旭運輸株式会社、名港海運株式会社、伊勢湾海運株式会社、飛島物流サービス株式会社



で組み立てた製品を海上輸送で空港へ、そこから貨物専用機で海外の航空会社へ航空輸送している。また、東日本大震災時にはガスタービンなどの輸入もこの方式により行われた。

鉄道による輸送は、潮見ふ頭および東海・知多市域を中心に名古屋臨海鉄道などの貨物列車が運行されている。

名港トリトン



写真提供：中日本高速道路株式会社

### 三菱重工（大江工場）



耐震強化岸壁  
水深-10m、延長180m  
緊急物資輸送用

ボーイング787主翼  
部品を中部国際空港へ



世界最大級の複合材硬化炉



出典：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所

## 航空機産業への対応 Sea & Air (シーアンドエアー)

名古屋港・中部空港では、道路通行に制約のある大型貨物の輸出入に対しSea&Air輸送を利用  
 主な輸送貨物として、航空機パーツ(B787)の輸出や、東日本大震災時のガスタービン等の輸入

### 航空機パーツ(B787)の輸出

**【内容】**

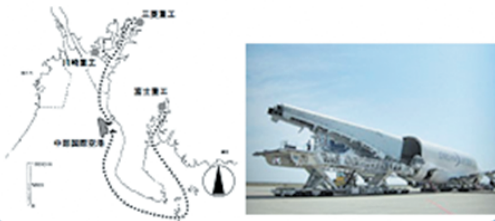
- 2007年1月より、中部地域で製造されたB787の大型部品の輸送が開始
- 伊勢湾岸地域の重工各社から海上輸送で中部空港まで輸送され、専用輸送機で北米のボーイング社組立工場まで航空輸送

**【利用ルート】**

名古屋港 (三菱重工、川崎重工) / 衣浦港 (富士重工)  
 → (海上輸送) → 中部空港 → (航空輸送) → 北米

**【利用メリット】**

- 道路通行に制約のある大型貨物の空港アクセスの確保



### ガスタービン等の輸入(東日本大震災時)

**【内容】**

- 東日本大震災時の電力不足を解消するため、海外からガスタービン発電機及び付属品等の輸送に際し、中部空港を経由し、海上輸送で国内の火力発電所等へ輸送
- 2011年3月から約1年間で、計20便の輸送実績

**【利用ルート】**

海外 (ロシア等) → (航空輸送) → 中部空港  
 → (海上輸送) → 国内 (横須賀・常陸那珂等)

**【利用メリット】**

- 道路通行に制約のある大型貨物について、空路以遠の輸送ルートの確保



写真：中部国際空港セントレアホームページ

資料提供：国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所  
 ※上記の資料は名古屋港湾事務所が中部国際空港のホームページなどを基に作成

### シーアンドエアーのイメージ図

### 名古屋港管理組合資料からの引用図

### ボーイング787の日本企業の製造部分 (主要部品の35%を占める)

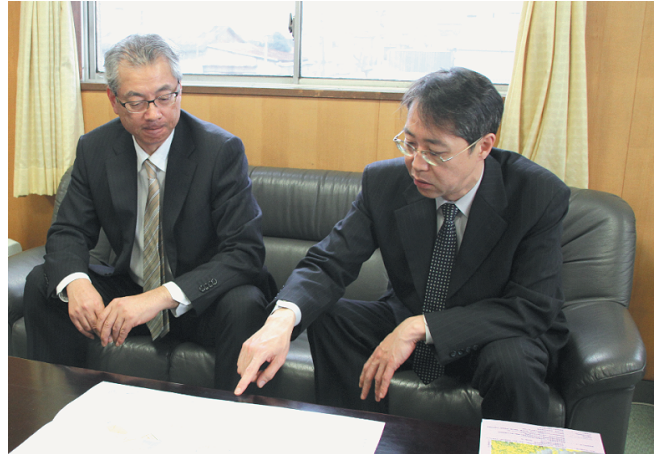
- 三菱重工業 ウイング・ボックス
- 富士重工業 中央翼
- 川崎重工業 主翼固定後縁
- 川崎重工業 前胴部位
- 川崎重工業 主脚格納部

専用輸送機(↑)と中部空港の専用部位保管庫(↓、2013年本格稼働)

ボーイング社資料(2011.1)、中部国際空港Web資料より引用・作成 115

### 3. インタビュー

今回は、国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所長 永井一浩氏、名古屋港管理組合企画調整室次長 村上耕一氏のお二人にお話しを伺いました。



村上 耕一氏

永井 一浩氏

国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所長 永井 一浩氏

#### プロフィール

- 1989年3月 東京大学工学部卒業
- 1996年4月 運輸省港湾局計画課企画調査室専門官
- 1999年4月 厚生省生活衛生局水道環境部環境整備課産業廃棄物対策室室長補佐
- 2001年1月 国土交通省海事局港運課課長補佐（総括）
- 2004年4月 国土交通省四国地方整備局港湾空港部港湾空港企画官
- 2006年7月 館山市副市長
- 2011年7月 国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課中部圏空港企画調整官
- 2012年6月 国土交通省港湾局海岸・防災課海岸・防災企画官
- 2013年6月 国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所長

名古屋港管理組合企画調整室次長 村上 耕一氏

#### プロフィール

- 1982年4月 名古屋港管理組合採用
- 1995年4月 計画部事業計画課主査
- 2005年4月 企画調整室主幹（企画担当）
- 2008年4月 企画調整室担当課長（事業担当）
- 2009年4月 建設部工事課長
- 2011年4月 建設部担当部長（総合開発担当）
- 2013年4月 企画調整室次長



—名古屋港の生い立ちについてお聞かせください。

**村上** もともと熱田神宮の南500mほどのところに宮の渡しがあり、そこが当時「熱田の浜」と呼ばれていました。1601年（慶長6年）に東海道が制定された時、宿場に指定され、東海道唯一の海路「七里の渡し」の乗船地として栄えていました。のちにそこが「熱田港」になりました。

明治に入り政府が殖産興業政策を強力に進め、名古屋の産業も目覚ましく発展してきました。ただ港の水深が浅く、大型船は神戸や横浜を経由していたため、時間と経費がかかっていました。しかし港を造ろうにも、遠浅で莫大な経費が掛かるので相当反対もありましたが、熱心な先人から「港はこの地域の経済にとって重要だ」という声があがり、地域振興のために建設する機運が高まり、1896年に愛知県事業として港の建設に着手しました。1907年に開港し、熱田港から名古屋港に改称し、同年11月10日に開港場に指定されました。

当初は県営港でしたが、1951年に名古屋港管理組合が設立され、いろいろな行政機関のエリアを一元的に管理運営することになり、その後飛躍的な発展を遂げました。

名古屋港は遠浅の海ですが、それを逆手にとって、しゅんせつした土を埋め立て造成に使い、それを企業に売却し、港を拡大していきました。陸域約4,215ha、水域は約8,185ha、これは名古屋市域の三分の一にあたります。

名古屋港は天然の良港ならぬ「天然の悪港」というような場所を、知恵と工夫と先人の努力で、土地造成、航路の整備、しゅんせつなどによって大きくしてきました。当然そこには背後圏の産業（トヨタ自動車株式会社をはじめとする基幹的なものづくり産業）があったことが、今日ここまで大きくなってきた要因だろうと思います。

—全国の港の管理者は地方自治体である場合がほとんどですが、なぜ名古屋港は管理組合方式をとっているのでしょうか。

**村上** 横浜や神戸などは水際線が長い港のすべての機能が市域で完結できますが、名古屋港は

名古屋市のほか東海市、知多市、飛島村、弥富市の4市1村にまたがっています。そのため、広域行政エリアを一元的に効率よく管理運営していくには一部事務組合がいいだろうということで、当時愛知県と名古屋市が話し合い、認可を受けてこのような形態になりました。

名古屋港管理組合の職員の身分は、地方公務員です。かつて愛知県の管轄だった中川運河では、名古屋市の職員が中川運河の管理運営をしていましたが、ここの職員も組合設立時に名古屋港管理組合の職員ということになりました。

—名古屋港の目指す方向性、計画・長期構想、重点政策などをお聞かせください。

**村上** 2007年3月に長期目標である「名古屋港の針路」を策定し、おおむね20年先を見据えた名古屋港の将来像を記しています。将来目標として「物流と生産のステージの中で世界にきらめく港を目指す」、「安全で安心な暮らしを守り、自然環境と共生することによって人びとから愛される港を目指す」が掲げられています。

さらに将来イメージとして、分野別に以下を挙げています。

- 1 「グローバルロジスティクスの港」  
目標＝国際・国内海上輸送機能の強化、  
ロジスティクスハブ機能の強化
- 2 「ものづくりの港」  
目標＝産業の高度化・新展開・創出
- 3 「夢のふくらむ港」  
目標＝うるおいと魅力のある港湾空間の形成
- 4 「環境にやさしい港」  
目標＝良好な港湾環境の形成
- 5 「安全な港」  
目標＝安全性・信頼性・危機管理の向上

このうち1と2については、具体的な施策として、国際産業ハブ港の実現を目指すことで名古屋港の国際競争力を図っていかうとしています。

これはあくまでも将来構想で、これに時代の要請や地域の状況などを加味して、10年スパンで定



が多い難所ですので、2～3ノットで走りながらしゅんせつできるようになっており、港の機能を阻害しません。

ナホトカ号以後、幸い大きな事故はありませんが、実は今日も清龍丸が管轄する東京湾で事故があり、港湾事務所は注意態勢に入っています。

—天然の良港でなくても、土木技術の革新によっていい港ができるという例ですね。

永井 地元の熱意があって短期間でここまで港が成長したのはすごいことだと思います。臨港地区の面積は日本一ですし。

村上 名古屋港は官民で作り始めた港で、当初はあまり注目されていなかったのですが、ここまでなったのは先人の努力だと思います。

—日本全体の貿易収支が赤字になる中、名古屋港は多くの貿易黒字を稼ぎ出していますね。

村上 自動車という付加価値が高いものを多く扱っている分、ほかの港よりは貿易額的には有利という面もありますが、日本全体が貿易赤字の中、名古屋港は単独で5兆8千億円強（2013年）の貿易黒字を叩き出しています。取扱貨物量も2億tを超えて1位とはいえ、一般的にはなかなか十分知られておらず残念ですが、貿易額で大きな黒字を出していることを色々な場面でアピールしています。

—30年ほど前は神戸、横浜が世界のトップ10に入っているとと言われていましたが、近年は1番多い東京ですら30位くらいという状況で、世界の流れから見ると日本の港湾が立ち遅れています。

この点についてご意見をお聞かせください。

永井 中部は国際的に高い競争力を有する自動車産業が立地する圏域で、取扱量とか順位よりも自動車や部品をダイレクトに目的地に輸送できるかどうか企業が競争力につながりますので、その点が重要だと思います。名古屋も一部間接輸送していますが、今の状態（直行）を確保することが大事です。先日ある船舶会社の人から聞いたので

すが「京浜、阪神というコンテナの戦略港湾がありますが、名古屋と博多には必ず寄ります」と。なぜかという、名古屋は自動車（トヨタ自動車株式会社）、博多はタイヤ（株式会社ブリジストン）というお客さんがあるからです。

村上 港の使命は産業を物流面でしっかり支えることです。そのためには多頻度、多航路が重要となります。目的は港が大きくなることではなく、港を経由しながら地域が発展していくことです。コンテナ扱い量が多ければいいというわけではなく、完成車、バルク、コンテナをバランスよく取り扱っていかねばなりません。

—セントレアと名古屋港は、世界的にも「シー・アンド・エア」（海と空の物流連携）の環境がよいといわれていますが、この点についてはいかがでしょうか。

村上 ボーイング社の部品を、三菱重工業株式会社が大江工場、川崎重工業株式会社が弥富ふ頭の名古屋第一工場、木場金岡ふ頭の名古屋第二工場で作っており、そこから船でセントレアに運び、ドリムリフターという飛行機に積み替えて、アメリカに輸送しています。それだけでなく、飛島ふ頭で造られたロケットも種子島に船で運んでいます。そういった航空宇宙産業が名古屋港周辺にあり、シー・アンド・エアが成り立っているのは、誇れることだと思います。

永井 シー・アンド・エアができる空港は限られており、関西国際空港ではできません。東日本大震災のあとにロシアからの緊急用ガスタービン発電機が輸入できたのはセントレアだけで、そこから東北、関東などへ船で輸送したという実績があります。セントレアは、モノづくりに直結する空港として完全24時間化するために、2本の滑走路を早期に整備することが必要だと思います。そのために地域が一丸となって取り組む必要があるのではないのでしょうか。