

資料2

その他説明資料

目 次

	頁
1 国際競争力の強化に向けた取組について -----	1
2 名古屋港の防災対策について -----	5

国際競争力の強化に向けた取組について

名古屋港は、コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車を取り扱う総合的な港湾であり、背後地域の高付加価値を産み出す「ものづくり産業」を強力に支援する「国際産業戦略港湾」の実現に向けた取組を進めている。引き続き、港の強靱化を図るとともに、船舶の大型化や取扱貨物の増加に対応した港湾機能強化の取組を進めていく。

1 コンテナ取扱機能の強化

東南アジア航路の貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、飛島ふ頭東側コンテナターミナルのNCBコンテナターミナルR1、R2岸壁（水深12m）の水深15m化・耐震化に平成28年度から事業着手しており、早期完成に向けて取り組んでいく。

東航路の水深16mへの増深については、平成27年10月より一部を暫定供用しており、平成29年度に全面供用する予定である。

また、平成27年の港湾計画改訂で新たに位置付けた飛島ふ頭南及び南側コンテナターミナルの拡張エリアは中部電力㈱の所有地であるため、その取得に向けて、同社と協議を進めていく。

2 港湾運営会社制度の取組

(1) 概要

平成23年の港湾法改正により創設された港湾運営会社制度は、一つの株式会社が、これまで港湾管理者等が運営してきた公共施設を借り受け、コンテナターミナル等を一体的に運営するとともに、ガントリークレーン等の上物施設を国や港湾管理者からの無利子貸付金を受けて自ら整備することなどによりコンテナターミナル等の運営の一層の効率化を図る制度である。

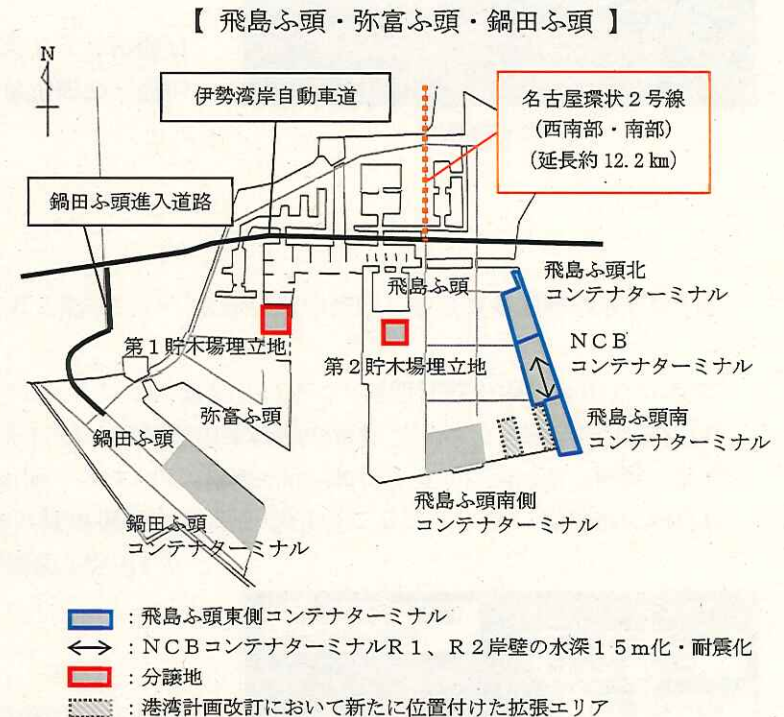
名古屋港及び四日市港は、当面は港毎に指定された特例港湾運営会社による運営が認められているが、伊勢湾で一つの港湾運営会社となる期限は、平成29年9月11日となっている。

(2) 取組状況

名古屋港では、名古屋埠頭株式会社（以下「埠頭㈱」という。）が本港の特例港湾運営会社として、平成27年2月より運営を開始している。埠頭㈱は利用者ニーズを踏まえ、飛島ふ頭南コンテナターミナルにおいてガントリークレーンの大型化に向けた取組を進め、平成29年度には増設する一基が供用開始する予定であるなど、更なるサービス向上に努めている。

一方、四日市港では、特例港湾運営会社の指定に向け四日市港埠頭株式会社が新たに設立され、平成27年4月より運営を開始している。

このような中、名古屋港及び四日市港は、伊勢湾で一つの港湾運営会社の実現に向けて、両港の特例港湾運営会社及び港湾管理者による協議を鋭意進めているところであり、本港としては、港湾運営会社の設立に向けた出資金を予算計上していく。



3 国際バルク戦略港湾の取組

(1) 経緯

名古屋港は、平成23年に穀物（トウモロコシ）で国際バルク戦略港湾に選定され、その計画の実現に向けて、穀物関連企業（以下「企業」という。）との協議や新食糧コンビナート用地の埋立免許取得に必要な調査などを行ってきた。

埋立計画に係る護岸整備費が、当初想定した約200億円から約600億円に増加する試算となり、また、国際バルク戦略港湾選定時以降、穀物輸入を取り巻く動向や社会経済情勢が変化していることから、企業の動向などを見極めながら計画内容の検証を行っている。

(2) 取組状況

企業への意向調査や協議において、企業からは、民間棧橋の増深については、大型船舶を活用した穀物輸入の効率化に資するとの認識はあるものの、穀物輸入を取り巻く動向や社会経済情勢が依然不透明なことなどから、具体化に向けた民間投資には、慎重な検討が必要との意見が示された。また、新食糧コンビナート用地については、移転や進出に係る意向は現時点で確認できていないが、飼料工場等の老朽化への対応や、穀物産業の競争力強化を目指した将来における穀物関連機能の集約・再編の可能性が示された。さらに協議等を進めた結果、企業としては名古屋港を穀物輸入の拠点として利用していくことになりは、民間棧橋の増深等については、今後も継続して検討していくこととなった。

引き続き、平成29年度においても調査費の計上を見合わせ、十分に関係者の意見を聞きつつ、全体行程の見直しや事業費削減などを含めた計画内容の検証を進めていく。

【北浜ふ頭（計画図）】



4 完成自動車取扱機能の強化

金城ふ頭において、平成27年度から完成自動車取扱機能の集約・拠点化や自動車専用船の大型化などに対応するため、新規耐震強化岸壁（水深12m）の整備と保管用地の造成、既設84号岸壁の増深（事業延長80m、水深12m化）に事業着手している。

既設84号岸壁の増深については、平成29年度に完了予定であり、保管用地の造成については、環境影響評価の方法書の手続きを経て、引き続き準備書作成のための水質等の現況調査を進めており、早期完成に向けて取り組んでいく。

【金城ふ頭】



5 集貨拡大、産業立地の促進に向けた取組

(1) ポートセールス等

背後地域からの集貨拡大や産業立地を促進していくため、官民一体となった国内外のポートセールス及び企業誘致活動を行っており、国内では、名古屋港の現状と活用メリットを説明するため、船社、荷主、商社、物流関係者等を対象とした利用促進懇談会を名古屋、浜松、東京において開催した。また、背後圏における企業や自治体等への訪問に加え、大規模展示会やセミナーへ参加するなど、積極的に本港のPRを行った。その他、平成27年度に引き続き、伊勢湾連携の取組として四日市港管理組合と合同で長野、滋賀の自治体等を訪問し、伊勢湾の優位性のPRを行っている。

海外では、名古屋商工会議所との共催による使節団を北中米に派遣した。さらに、港湾関係者で構成する調査団を東南アジアに送り、船社や荷主に対し、中部地域のポテンシャルを積極的にPRするなど、本港利用に向けたポートセールスを実施した。他に、港湾ビジネスの拡大を図るため、姉妹港、パートナーシップ港及び中国港湾との交流を深めるなど、海外港湾との連携を推進している。

(2) 埋立地の分譲

港勢の発展に資する企業の進出用地として、平成27年11月に弥富ふ頭第1貯木場埋立地及び飛島ふ頭第2貯木場埋立地の分譲地を公募し、平成28年2月に全体約20.4haのうち約5.1haについて2者の分譲予定者を選定し、3月に仮契約を締結した。

その後本組合は、1者とは相手方の債務不履行により9月23日付けで仮契約を解除したが、1者(約2.9ha)とは10月27日付けで譲渡契約を締結し、譲渡代金受領後1月18日に土地を引渡した。今後は、分譲予定者が未決定の土地について、更なる公平性、公正性、透明性の確保に向けた公募手続の見直しや企業ヒアリング等の結果を踏まえ、着実な売却に向けて引き続き取組を進めていく。

なお、飛島ふ頭第2貯木場埋立分譲地の一部約6.4haについては、リニア中央新幹線建設に伴うガイドウェイの製作・保管用地として、平成29年度より約9年間、JR東海(東海旅客鉄道株式会社)に貸付ける予定としている。

6 道路ネットワークの形成

飛島ふ頭に直結する名古屋環状2号線(西南部・南部)は、国等により整備が進められ、本組合は用地提供し協力するとともに、愛知県を始め関係者と一体となって、早期完成に向けた要望を行っている。同様に、平成28年度から事業着手された中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結するとともに名古屋港南部地区の利便性の向上に資する西知多道路についても、国に整備促進の要望を行っている。

引き続き、渋滞緩和など物流の効率化のため、港内及び港と背後地域とを結ぶ円滑な道路ネットワークの実現に向け、関係機関と協力しながら取り組んでいく。また、名古屋港の物流機能の更なる強化に資する一宮西港道路や名古屋三河道路など将来の広域道路の具体化に向けて、関係機関とともに取り組んでいく。

7 その他

ポートアイランドは、名古屋港の航路及び泊地のしゅんせつに伴い発生した土砂を受け入れるため、国が埋立てを行っているところである。本組合としては、将来において、物流、産業、交流、環境などの利用が想定される港内に残された大きな可能性を有した空間であると認識しており、将来いかなる活用が図られるとしても、その活用に不可欠なアクセスについて、平成28年度に基礎的な調査を行った。

当該調査においては、鍋田ふ頭、飛島ふ頭、金城ふ頭など複数の埠頭の道路、鉄道に接続するルート抽出を行うとともに、想定される船舶や港湾施設等の条件、類似した他事例等の情報を踏まえて整理したところ、大型船舶の航行を始めとする名古屋港の機能維持を図るためには、大規模な施設が必要になることとなった。

《 基礎調査の概要 》

ア 主な条件

項目	内容
想定船舶	現在就航している又は建造が計画されている船舶の最大船型 高さ：クルーズ船（水面上 65.0m） 喫水：コンテナ船（東航路 16.0m、中・西航路 14.0m）
港湾施設	航路幅（東航路 600m、中・西航路 430m）及び泊地の配置 岸壁基礎杭深さ（飛島ふ頭岸壁等）：N.P. -31m~-61m 荷役機械高さ（飛島ふ頭ガントリークレーン）：N.P. +103m~+127m
海底埋設物	名港導水路海底トンネル：管底高 N.P. -27m~-32m 西名古屋火力発電所用ガス導管：管底高 N.P. -37m~-50m
大規模事業所	コンテナターミナル、火力発電所、製鉄所等

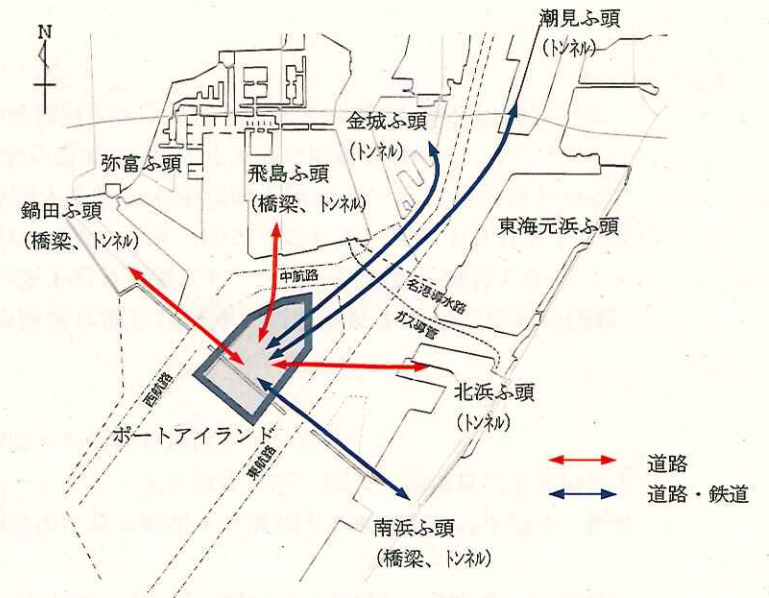
※ 航路幅は、高潮防波堤の開口幅内で航行できる最大幅として設定
※ N.P.：名古屋港基準面

ウ 主な施設規模

施設	規模		参考費用
橋 梁	ルート延長	約 3,400m~7,300m	約 1,000 億円~1,800 億円
	桁下高	水面上 69.0m	
トンネル	ルート延長	約 2,200m~8,300m	約 1,300 億円~3,700 億円
	天端高	N.P. -18m~-69m	

※ ルート延長は、取付を含む。
※ 橋梁の桁下高は、余裕高等を考慮して設定
※ トンネルの天端高は、航行船舶に必要な余裕水深、トンネルに必要な土被り厚等を考慮して設定
※ 参考費用は、類似した他事例を基に設定した面積当たり費用等による推計（鉄道は駅舎・保安設備費等は含まず）であり、支持層の深さなどの地盤条件による下部構造、施工方法等により金額は変動する。

イ 整理したルート



< 参考 >

名称	施設	規模
名港中央大橋	橋 梁	橋 長：1,170m
		桁下高：水面上 55m
新衣浦海底トンネル	トンネル	延 長：1,550m
		天端高：K.P. -14m

※ K.P.：衣浦港基準面

名古屋港の防災対策について

本組合の防災対策は、まずは「命」を守ること、そして、その後の「生活」を守ること、さらに、継続した地域経済・社会の発展には「産業」を守ることが施策の柱とし、大規模災害にも対応できる地域防災を目指した港づくりの実現に向け、海岸保全施設等の防災施設の機能強化や耐震強化岸壁の整備、所在市村や関係機関と連携した津波避難対策の推進や港湾機能の早期回復に向けた事前対策など、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を計画的に遂行していく。

1 ハード対策

(1) 高潮防波堤

地震・津波対策の改良工事として、国は上部工の嵩上げや防波堤本体であるケーソン補強等の対策を実施しており、平成28年度末に完了予定である。

(2) 防潮壁

総延長約26.4kmのうち、経年沈下により天端高が不足している箇所の高上げ工事を、高潮対策として実施しており、平成29年度完了を予定している。

南海トラフ巨大地震等の地震・津波対策として、水際線に面し背後地盤高が低い区間の液状化対策等を優先的に実施しており、約1.6kmが整備完了している。

引き続き、三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画（平成27年12月変更）において、今後10年以内に着手及び着手検討する箇所として位置付けられた15.7kmについて、平成30年度完了を目途に調査を実施し、対策が必要な箇所について整備を進めていく。このうち、鴨浦地区は平成29年度完了を目途に整備を進めており、築地東ふ頭地区は平成27年度から、潮見ふ頭地区は平成28年度から整備に着手し、早期の完了を目指していく。

(3) 防潮扉

防潮扉については、今後も使用する扉のアルミ化による軽量化及び使用しない扉の壁体化による廃止を利用者調整を行いながら平成30年度完了を目途に実施している。アルミ化については、11カ所のうち平成28年度に5カ所を実施し、引き続き、6カ所を進めていく。また、壁体化については、3カ所を進めていく。

(4) 堀川口防潮水門

既存の水門の地震・津波対策として、平成33年度完了を目途に、平成27年度から躯体の耐震補強工事を実施しており、平成28年度は、4号通航水門の耐震補強工事に着手した。

なお、既存の水門は高潮対策に主眼を置いた構造であることから、その老朽化対策と併せ、津波に対する安全性を更に高めるために、新たな水門の整備に向けた検討を進めている。

(5) 中川口通船門

既存の水門の地震・津波対策として、平成29年度完了を目途に、平成27年度から躯体の耐震補強工事を実施しており、平成28年度は、前扉室に引き続き後扉室の耐震補強工事に着手した。

(6) 耐震強化岸壁

緊急物資輸送対応の耐震強化岸壁については、老朽化対策と併せ耐震機能の維持、強化の対策を実施している。大江ふ頭は、平成31年度完了を目途に、平成26年度から整備を進めており、潮風ふ頭は、平成28年度に整備に着手した。また、金城ふ頭の新たな耐震強化岸壁については、平成27年度から調査・設計を実施し、平成28年度は埋立に伴う環境影響調査の手続きを進めており、早期の完成を目指していく。

コンテナなどの幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁については、NCBコンテナターミナルR1、R2の耐震化に向け、平成28年度から設計を実施しており、早期の完成を目指していく。

2 ソフト対策

(1) 港湾機能継続計画（港湾BCP）

大規模災害時に港湾機能を早期に回復させるため、国及び本組合を始めとする関係行政機関、関係業界団体等で構成する「名古屋港BCP協議会」において、平成27年6月に名古屋港港湾機能継続計画（名古屋港BCP）を策定し、平成28年11月に燃油機能の観点を追加した。引き続き、名古屋港BCPで掲げる港湾機能の回復目標（緊急物資輸送は3日以内に最小限の海上輸送ルートを確認し、7日以内に製油所等への海上輸送ルートの確保を含め順次拡充、コンテナ貨物は概ね7日以内に耐震強化岸壁4バースを機能回復など）の達成に向けて、同協議会構成員と協働し、実効性を高めるための事前対策等の検討を進めている。

また、伊勢湾全体として港湾物流機能を早期に回復させるため、国及び湾内の港湾管理者を始めとする関係行政機関、関係業界団体等で構成する「伊勢湾BCP協議会」において、伊勢湾港湾機能継続計画（伊勢湾BCP）を平成28年2月に策定し、秩序ある災害復旧支援活動を実現するため、同年3月に国、港湾管理者及び関係業界団体において包括協定を締結した。平成28年度より伊勢湾BCPの実効性を高めるための訓練を実施しており、引き続き、国を始めとする関係者と連携して取り組んでいく。

(2) 津波避難対策

津波避難対策については、所在市村と連携して津波一時避難施設の確保を推進するとともに、引き続き関係者等と協議しながら津波避難訓練を進めていく。

また、本港を利用する人々の災害発生時における的確な行動を支援するため、「名古屋港防災情報サイト」を平成28年3月に開設し、所在市村の防災マップ、津波避難計画、臨港地区内の津波一時避難施設や堀川口防潮水門、中川口通船門等の稼働状況など、本港に関わる防災情報を広く提供しており、随時、防災情報の更新を図っていく。

(3) GPS波浪計

GPS波浪計の観測データは、現在、国が港湾管理者や関係自治体を対象に、津波を観測したGPS波浪計の位置・時間・潮位偏差などの観測情報の試行的な提供を行うとともに、利用者拡大に向けた検討を行っている。引き続き、愛知県、名古屋市等の関係機関と連携し、早期の実現に向けて国に働きかけていく。

(4) 石油コンビナート等

危険物施設や石油コンビナート施設の地震・津波対策は、愛知県石油コンビナート等防災計画を踏まえ、海上における流出油の防除や災害拡大の防止に向け、名古屋市域及び愛知県下の石油コンビナート等特別防災区域で実施する石油コンビナート等防災訓練に参加するなど、愛知県及び関係機関と連携・協力して、石油コンビナート等特別防災区域の防災体制の強化に努めていく。

(5) 関係機関との連携

港湾法に基づく「伊勢湾港湾広域防災協議会」及び国が主催する「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」等に参画するとともに、本組合が主催する「名古屋港所在市村防災連携会議」を活用し、関係機関と防災に関する意見交換、情報共有を図っている。

