

都市計画概要 2013

第2編 名古屋の都市計画の現況

第8章 港湾の整備

8-1 名古屋港の概要

8-2 名古屋港の将来計画

8-3 臨港地区

8-4 名古屋港の主要事業

8-1 名古屋港の概要

(1) 名古屋港の概要

名古屋港は、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陸域（臨港地区約 4,200ha）と水域（港湾区域約 8,200ha）を有する港湾法第 2 条第 2 項に規定する国際拠点港湾である。

明治 40 年の開港以来着実に発展を続け、平成 23 年には国際バルク戦略港湾に選定されるなど、コンテナ貨物のみならずバルク貨物や完成自動車を取り扱う総合港湾として、日本を代表する国際貿易港に成長した。現在では世界約 160 の国・地域と結び、自動車、工作機械、航空宇宙産業など世界的なものづくり産業が集積する中部地域の経済を支えているとともに、市民に親しまれる港づくりも積極的に進めることで、市民の憩いの場としても定着してきている。

また、高潮、地震などの災害から背後地の暮らしと産業を守るため、港内に高潮防波堤（総延長約 7.6km）と防潮壁（総延長約 26.4km）を整備し、緊急時の輸送ルート確保に備えて耐震強化岸壁を 7 バース整備している。

なお、名古屋港の整備、管理運営については、港湾管理者である名古屋港管理組合が行っている。

(2) 名古屋港の港勢

平成 24 年の名古屋港の総取扱貨物量は、2 億 256 万トンで、11 年連続の日本一、貿易額は 14 兆 3151 億円で 3 年連続の日本一となっている。中でも完成車の輸出台数においては 151 万台で 34 年連続の日本一となっている。

(3) 名古屋港管理組合の概要

名古屋港管理組合は、昭和 25 年の港湾法制定を受け、名古屋港に関する事務を行うため、昭和 26 年に愛知県及び名古屋市により設立された、地方自治法第 284 条第 1 項の規定に基づく一部事務組合で、港湾法第 33 条に規定する港湾管理者である。

名古屋港管理組合の主な業務は、港湾施設の建設、管理運営、整備計画の作成、港湾区域内の埋立、港湾の環境整備などである。

組織は、執行機関と議決機関に分かれている。管理者は設立母体の長である愛知県知事と名古屋市長が 2 年交替で就任し（平成 25 年 9 月 8 日から名古屋市長が管理者）、議会は愛知県議会及び名古屋市会からそれぞれ 15 名ずつ選出された 30 名の議員（任期は 2 年）で構成されている。

表 2-8-1 入港船舶年次推移

年	総 数		外航船舶		内航船舶	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
平成20年	38,739	239,012	8,954	194,834	29,785	44,178
平成21年	32,377	212,615	8,130	174,813	24,247	37,802
平成22年	33,412	231,570	8,634	194,181	24,778	37,389
平成23年	33,972	232,726	8,821	195,801	25,151	36,925
平成24年	33,740	234,680	8,538	194,832	25,202	39,848

（注）以下3表における総数、計は端数処理のため内訳の和と必ずしも合致しない。

表 2-8-2 取扱貨物量年次推移

年	総数	外国貿易			内国貿易		
		計	輸出	輸入	計	輸出	輸入
	千トン	千トン	千トン	千トン	千トン	千トン	千トン
平成20年	218,130	138,187	56,800	81,387	79,943	44,624	35,319
平成21年	165,101	108,429	39,939	68,490	56,672	30,312	26,361
平成22年	185,703	126,114	50,043	76,071	59,589	29,956	29,633
平成23年	186,305	129,505	48,852	80,652	56,801	28,744	28,057
平成24年	202,556	139,499	54,827	84,672	63,057	32,931	30,126

表 2-8-3 コンテナ取扱状況年次推移

年	コンテナ船		コンテナ貨物取扱量		
	隻数	総トン数	計	輸出	輸入
	隻	千総トン	千トン	千トン	千トン
平成20年	4,388	101,720	46,541	23,546	22,995
平成21年	4,216	98,030	36,848	17,921	18,928
平成22年	4,365	102,940	44,533	22,317	22,216
平成23年	4,531	99,934	46,143	22,536	23,606
平成24年	4,294	94,021	46,743	22,685	24,059

8-2 名古屋港の将来計画

(1) 長期構想「名古屋港の針路」

長期構想「名古屋港の針路」は、世界的な港湾間競争の激化などの社会情勢の変化や、物流、魅力ある港湾空間、安全・安心の確保など港湾への要請が多様化する状況の中で、世界ステージでのさらなる飛躍に向け、実勢と課題を考察し、新たな将来目標とその展開方向を示す港勢拡大・課題克服施策が複合した総合飛躍育成型の長期構想として平成19年3月に策定された。

この構想の概要は、次のとおりである。

① 基本姿勢「いつも挑戦！」

名古屋港は、我が国を代表する港湾として、また中部地域の海の玄関として、「中部地域の活力を支え、わが国の持続的な発展に貢献する」、「人びとの豊かなくらしを支える」ために、これからも常に挑戦する港であり続ける。

② 将来目標「きらめき愛される港」

ものづくり中部を世界と結ぶ先進的で信頼される港湾機能と、産業の新時代を支える高度なものづくり基盤を形成することにより、物流と生産のステージで世界にきらめく港を、また快適な港湾空間や魅力ある観光資源を提供し、安全で安心な暮らしを守るなど人々から愛される港を目指す。



写真2-8-5 名古屋港全景

図2-8-4 長期構想のゾーニングイメージ

③ 分野別将来イメージ

将来目標「きらめき愛される港」をめざすにあたり、5つの分野（物流、産業、交流、環境、安全）から、将来イメージを設定するとともに、実現に向けた基本目標と展開方向を示す。

ア グローバルロジスティクスの港

- ・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

イ ものづくりの港

- ・産業の高度化・新展開・創出

ウ 夢のふくらむ港

- ・うるおいと魅力のある港湾空間の形成

エ 環境にやさしい港

- ・良好な港湾環境の形成

オ 安全な港

- ・安全性・信頼性・危機管理の向上

また、名古屋港の現状における空間利用状況と分野別将来イメージを踏まえ、それぞれの相互関係にも留意しながら、将来の空間利用の方向性とゾーニングのイメージを図 2-8-4 のように示す。

(2) 名古屋港の港湾計画

港湾計画は、港湾法に基づき、港湾の開発、利用及び保全等の方針並び目標年次における港湾の能力とそれに対応する港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全、その他基本的な事項を定めた港湾整備のマスタープランである。その役割は、港湾管理者が自ら港湾を開発、利用及び保全する場合の指針となるものであり、さらに、港湾における港湾管理者以外の者の行為について、規制・誘導等する場合の指針となるものである。

名古屋港の港湾計画は、昭和 30 年の第 1 回港湾審議会計画部会において位置づけられ、現在の港湾計画は、平成 12 年 4 月に平成 20 年代前半を目標年次として策定したものである。目標年次を迎えていることに加え、目標貨物量についても達成されているなど改訂に適した時期を迎えたことから、平成 30 年代後半を目標とする改訂に向けた検討が進められている。

現在の港湾計画では、物流拠点の強化、交流拠点の形成、防災機能の強化等を定めており、主な内容は次のとおりである（平成 25 年度末現在）。

① 目標年次における取扱貨物量

平成 20 年代前半における取扱貨物量は、外貿 10,960 万トン、内貿 5,310 万トンで合計 16,270 万トン

② 公共ふ頭計画

ア 外貿コンテナ貨物を取り扱うため、飛島ふ頭南側に岸壁 1 バース（水深 16m、延長 250m）を計画

イ 一般在来貨物需用に対応するため、弥富ふ頭南側に岸壁 1 バース（水深 12m、延長 240m）及び岸壁 3 バース（水深 11m、延長 570m）を計画

③ フェリー及び旅客船ふ頭計画

ア 既設の公共ふ頭を用途転換し、フェリーふ頭として稲永ふ頭に岸壁 2 バース（水深 8.5m、延長 520m）を計画

イ 既設の公共ふ頭を用途転換し、旅客船ふ頭として金城ふ頭に岸壁 1 バース（水深 10m、延長 400m）を計画

ウ 小型棧橋をガーデンふ頭、金城ふ頭にそれぞれ 1 基ずつ計画

④ 水域施設計画

入港船舶の大型化に対応するため、船舶航路の拡幅、増深を計画

ア 東航路（水深 16m、幅員 580m）

イ 西航路（水深 14m、幅員 400m～540m）

ウ 中航路（水深 12m～16m、幅員 350m）

⑤ 大規模地震対策施設計画

大規模地震が発生した場合においても必要な機能を確保するため、耐震強化岸壁を計画

ア 住民の避難、物資の緊急輸送等に供するとともに、国内海上幹線物流機能を維持するため、ガーデンふ頭に 1 バース、稲永ふ頭に 2 バースを計画

イ 国際海上コンテナ輸送を確保するため、飛島ふ頭南側に 2 バース、鍋田ふ頭に 1 バースを計画

ウ 国際バルク物流機能を確保するため、北浜ふ頭に 1 バースを計画

⑥ その他の計画

このほか、港湾の環境整備を図るため、緑地及び人工海浜の計画がある。また、多様な機能が調和・連携する、質の高い港湾空間の形成を図るための土地利用計画がある。

8-3 臨港地区

臨港地区は、港湾の開発、発展、利用の増進あるいは環境の保全を図るための地区で、港湾区域を地先水面とする陸域によって構成され、港湾管理者が一定の規制を行うことによって、港湾における諸活動の円滑化を図り、港湾の機能の確保を目的として指定される地域地区のひとつである（都市計画法第 8 条第 1 項第 9 号、第 9 条第 22 項）。

臨港地区に関する都市計画は、港湾管理者が申し出た案に基づいて都道府県又は指定都市が定める（都市計画法第 15 条第 1 項第 4 号、第 23 条第 4 項、第 87 条の 2 第 1 項）。

さらに、臨港地区内において、港湾管理者は、港湾の管理運営の適正、円滑化を図るため、分区を指定するこ

とができる（港湾法第 39 条第 1 項）。また、条例で分区の利用目的を阻害する建築物等の用途を規制しており、分区に用途地域及び特別用途地区が重なって指定されている場合は、それらの用途規制は適用除外となる（港湾法第 58 条第 1 項）。

名古屋港の臨港地区は、旧都市計画法に基づき昭和 40 年 3 月に初めて指定され、昭和 47 年 3 月に新都市計画法に基づく都市計画の再編成により変更された。

その後、公有水面の埋め立ての竣功や土地利用の転換が生じた地域について随時見直しが行われ、昭和 47 年 3 月 27 日、昭和 50 年 12 月 15 日、平成 8 年 5 月 31 日、平成 13 年 5 月 15 日、同 6 月 19 日、平成 15 年 7 月 31 日、平成 19 年 4 月 6 日及び平成 22 年 12 月 24 日に変更された。（名古屋都市計画区域外を含む。）

表 2-8-6 名古屋港臨港地区の分区指定状況

分 区	全体面積	名古屋域分の面積	備 考
商港区	約 1,124.1 ha	約 372.7 ha	旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
工業港区	2,558.7	298.2	工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
特殊物資港区	234.0	154.3	石炭、鉱石その他大量のばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
保安港区	182.3	168.3	爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
修景厚生港区	99.0	48.9	その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域
分区指定なし	16.7	—	
合計	4,214.8	1,042.4	

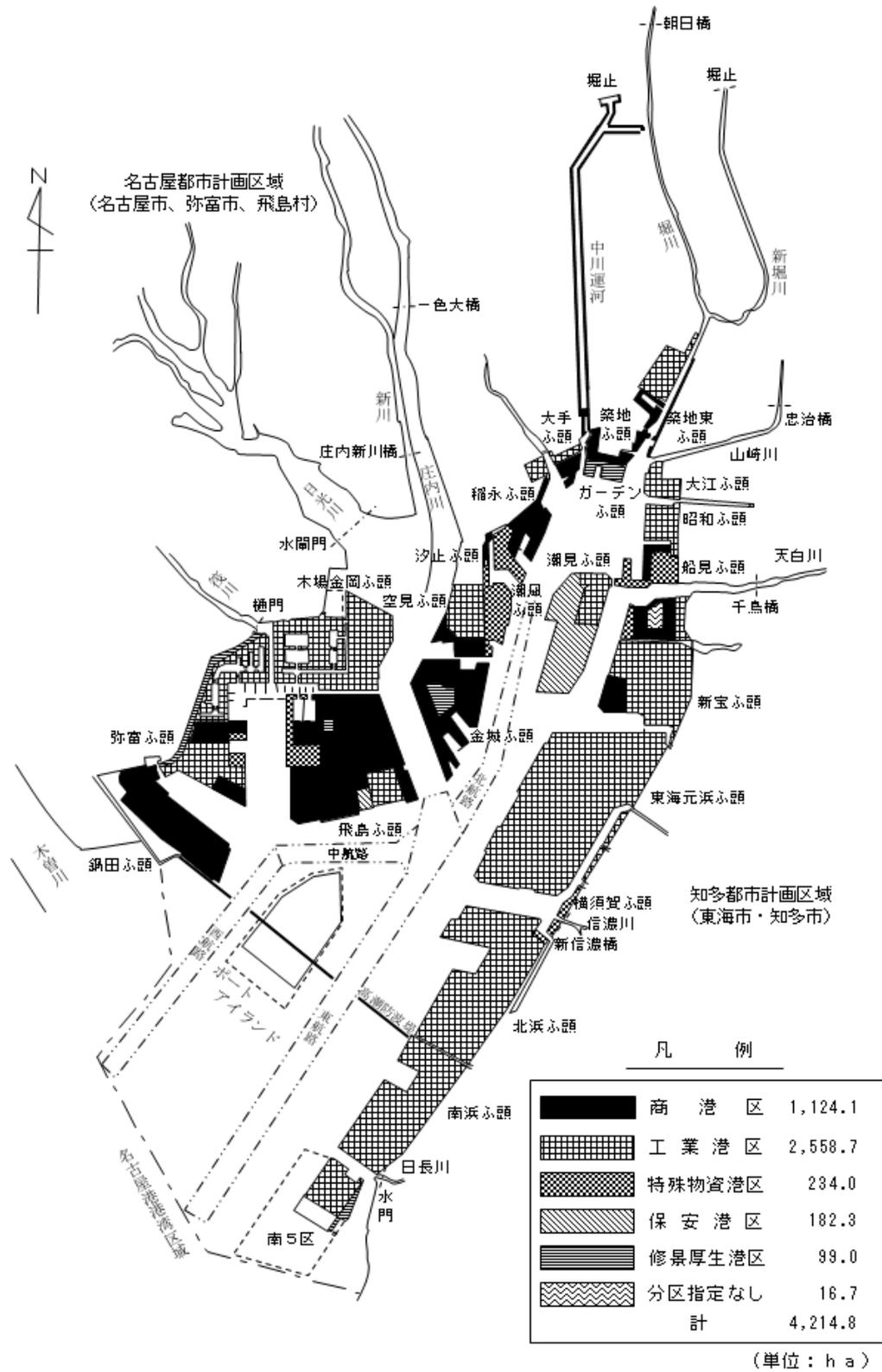


図 2-8-7 名古屋港臨港地区内分区概要図

8-4 名古屋港の主要事業

今後も、港湾利用者や地域の要請に的確に対応し、中部のものづくり産業と市民の暮らしを支えていくため、以下の主な事業を行っている。

(1) 物流拠点・生産施設の整備、運営

アジアの成長を取り込み、我が国の経済と産業の成長を牽引する「国際産業ハブ港」を目指し、コンテナ物流機能の強化、穀物関連産業の競争力強化、完成自動車の集荷促進に取り組む。

さらに、船舶の大型化や航行の安全確保のため、航路の拡幅・増深を図る。

(2) 安全・安心な港づくりの推進

高潮、地震などの災害から暮らしと産業を守るため、高潮防波堤、防潮壁等の港湾施設の改良・機能強化を図る。また、緊急物資輸送機能及び国際物流機能を確保するため、耐震強化岸壁の改良を図るなど総合的な地震防災対策を推進する。

また、テロ防止のための出入りの監視や、災害や事故に迅速に対応できる危機管理体制を整え、安全・安心な港を多面的にサポートしている。

(3) 親しまれる港づくりの推進

名古屋港に集うあらゆる人びとのニーズに応えるため、夢のふくらむ港づくりに取り組む。

名古屋港には、平成 24 年 10 月に開館 20 周年を迎えた名古屋港水族館南館をはじめ、ポートビル、緑地、人工海浜、ヨットのトレーニングセンター、ゴルフ場など、人々が海の自然や港の文化にふれあいながらスポーツやレクリエーションを楽しむことができるよう、さまざまな施設が整備されている。

金城ふ頭では、物流機能とのバランスをとりつつ、交流機能や商業機能の集積をはかり、交流拠点の形成をめざす。

(4) 中川運河の再生

中川運河は、大正 15 年に着工、昭和 5 年に供用開始されて以来、名古屋港と都心を結ぶ水運による物流の軸として、名古屋の経済・産業の発展を支えてきたが、昭和 40 年代以降は、道路網の充実による陸上輸送への転換やコンテナ化などの港湾荷役形態の変化などにより、水運の

利用が少なくなった。このため、平成 5 年 3 月、中川運河の整備の基本的な方向を示す「中川運河整備基本計画」を名古屋港管理組合及び本市で策定し、計画に基づき、南郊公園や中川口緑地等の整備を進めてきた。

基本計画策定から 20 年近くが経過し、少子高齢化など社会を取り巻く新たな潮流や周辺地域の開発動向を踏まえ、中川運河のめざすべき姿と再生の方針を再検討することが必要となった。このため、中川運河の歴史を尊重しつつ、新たに求められる価値や果たすべき役割を見据えた「中川運河再生計画」を平成 24 年 10 月に策定した。この計画に基づき、うるおいや憩い、にぎわいをもたらす運河への再生を進めている。

また、当計画に水上交通の活性化を位置づけ、中川運河、堀川、名古屋港等を巡る新たな水上交通ネットワークの実現に向けた取組みを進めている。

なお、中川運河は、都市計画施設として位置づけられているとともに、港湾法上の港湾施設でもあり、名古屋港管理組合が整備、管理運営を行っている。(第 2 編第 5 章 5-4 参照)



写真 2-8-8 名古屋港水族館



写真 2-8-9 中川運河