

名古屋港（一部変更）

既定計画：平成12年(2000年)改訂、目標年次 平成20年代前半

1. 名古屋港の位置付けと現況

- ・ 指定状況：特定重要港湾：1951年、スーパー中枢港湾：2004年
- ・ 港湾管理者：名古屋港管理組合（構成：愛知県、名古屋市）
所在地：名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村
- ・ 自動車、工作機械、航空宇宙産業等の世界的な物作り産業の集積する中部地域を背後に抱え、産業と市民生活を支える港湾。
- ・ 総取扱貨物量（2億18百万トン）、貿易額（1.6兆3.6百億円）とも、港湾日本一。

2. 一部変更の背景

飛島埠頭では、1972年に埠頭東側に、名古屋港最初のコンテナターミナルが供用開始。

飛島南は、メガオペレーター飛島コンテナ埠頭(株)により水深16m岸壁750mのコンテナターミナルが供用中。背後の埠頭の大半は、「臨海部物流拠点の形成を図る区域」に指定。

企業所有する埠頭南西角地66haは、工場建設用地として企業が所有。内陸工場の原料輸入拠点として一部利用されているが、残地はロングパス（遠隔地部品輸送）ヤード、空コンテナ置き場などとして利用。恒久的な有効活用の検討されており、埠頭としての高度利用に結びつく土地利用計画の再検討が必要。

3. 一部変更による対応

飛島埠頭を中心とした名古屋港の物流機能を強化するため、土地利用計画を見直し。

- ・ 「工業用地」66haを、「港湾関連用地」へ変更。

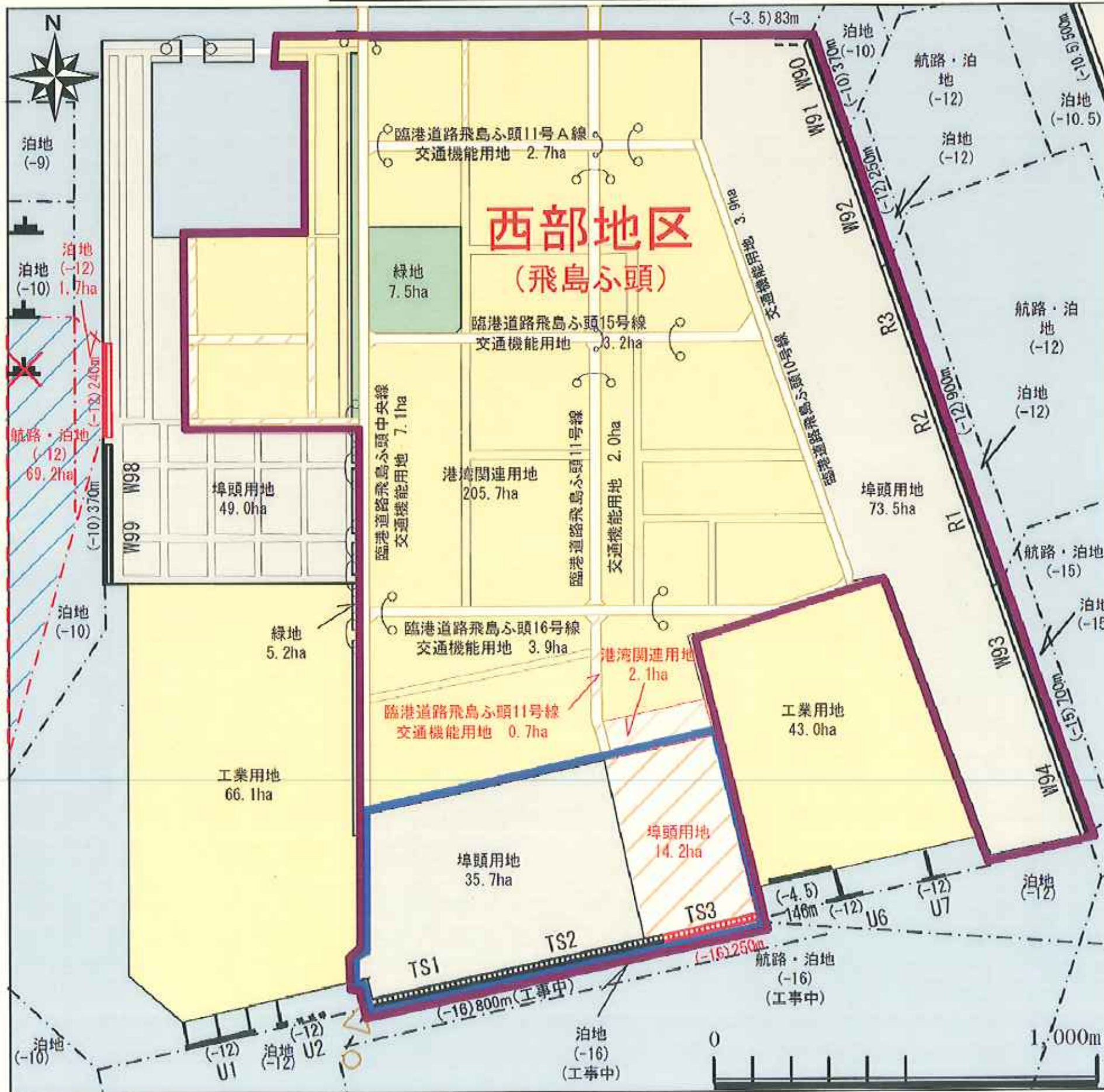
名古屋港 港湾計画 一部変更

平成22年3月9日
交通政策審議会
第37回港湾分科会
資料2-2



名古屋港(既定計画)

名古屋港港湾計画図



名古屋港港湾計画図



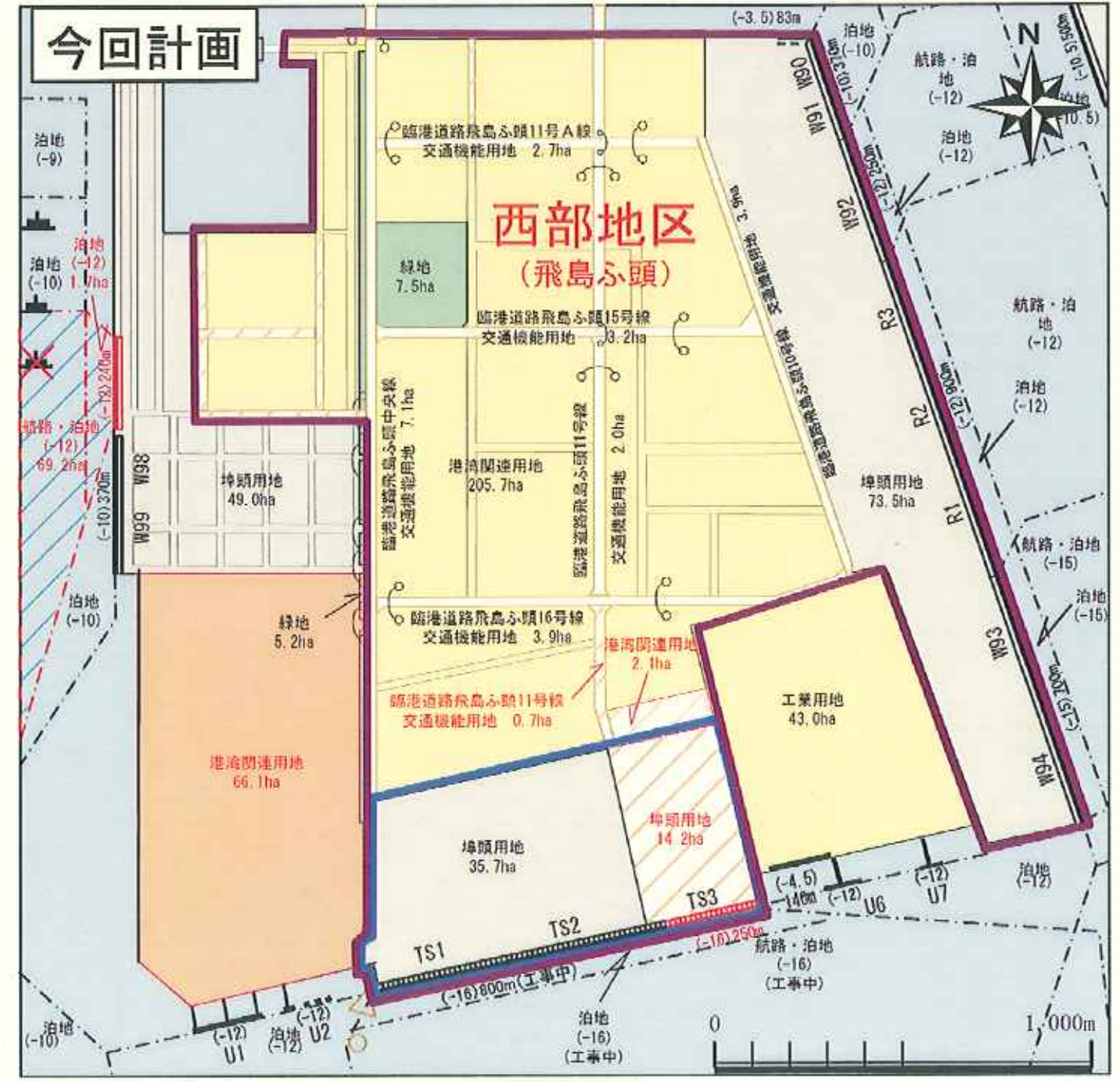
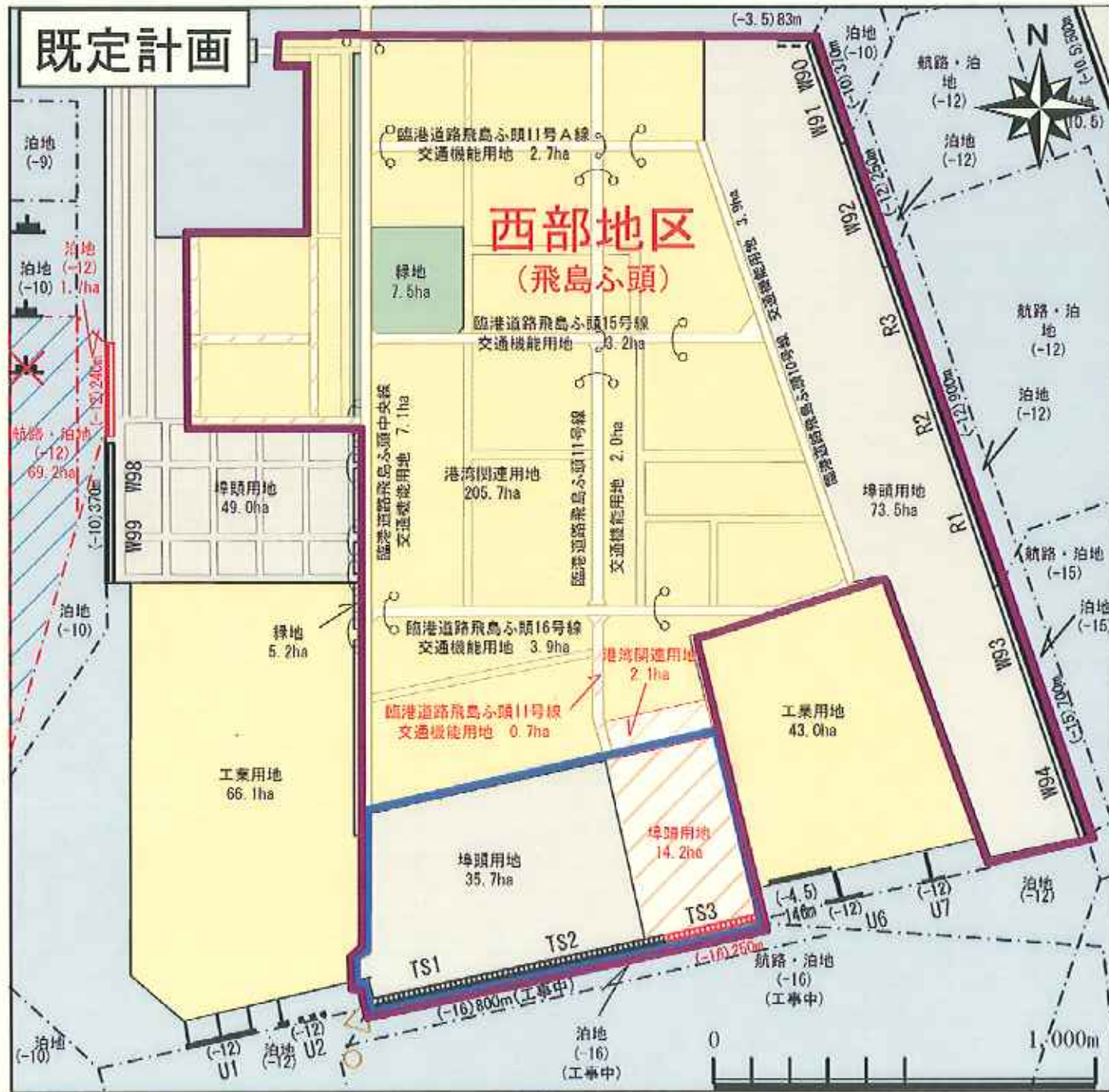
	航路・泊地	今回計画 既定計画		緑地	今回計画 既定計画
	防波堤	今回計画 既定計画		その他緑地	今回計画 既定計画
	公共岸壁	今回計画 既定計画		交通機能用地 (臨港道路)	今回計画 既定計画
	公共耐震強化岸壁	今回計画 既定計画		交通機能用地 (その他道路)	今回計画 既定計画
	公共物揚場	今回計画 既定計画		臨港鉄道	既定計画
	専用岸壁	今回計画 既定計画		その他用地	今回計画 既定計画
	ドルフィン	今回計画 既定計画		効率的な運営を 特に促進する区域 (特定国際コンテナ埠頭)	
	係船浮標	今回計画 既定計画		効率的な運営を 特に促進する区域 (特定埠頭)	
	小型棧橋	今回計画 既定計画		景観形成を誘導する区域	
	海浜	今回計画 既定計画		臨海部物流拠点の 形成を図る区域	
	埠頭用地	今回計画 既定計画		利用形態の見直しの 検討を必要とする地区	
				将来構想 (岸壁)	
				将来構想 (道路)	

飛島ふ頭の利用状況



撮影:平成20年11月

変更計画



凡 例		凡 例		凡 例				
	航路・泊地	既定計画		専用岸壁	既 設		交通機能用地 (臨港道路)	既定計画
	航路・泊地	既 設		ドルフィン	既 設		その他用地	今回計画
	公共岸壁	既定計画		係船浮標	既 設		効率的な運営を 特に促進する区域 (特定国際コンテナ埠頭)	既定計画
	公共岸壁	既 設		埠頭用地	既定計画		臨海部物流拠点の 形成を図る区域	既 設
	公共 耐震強化岸壁	既定計画		埠頭用地	既 設		将来構想(道 路)	
	公共物揚場	既 設		緑 地	既 設			

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」及び
「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況（名古屋港）

1. 国際コンテナターミナルの存する埠頭の機能高度化のための土地利用計画の見直し

西部地区飛島埠頭は、「指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）」の「効率的な運営を特に促進する区域（特定国際コンテナ埠頭）」として位置付けられるTS1～3のコンテナバースを始めとしたコンテナバースが集中する埠頭。

また、埠頭の大半を「臨海部物流拠点の形成を図る区域」にも指定され物流拠点を形成。

埠頭内の工業用地所有者の動向に対応し、当該土地の高度な土地利用を促進するため、土地利用計画を、工業用地から港湾関連用地に変更。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築（p3）

近年、我が国を取り巻く産業・貿易構造が大きく変化している。特にアジア地域、ロシア、中東等の経済発展は著しく、企業活動の更なるグローバル化が進んでいる。このため、世界規模での最適生産・最適調達のように、世界各地で生産・調達される材料、部品、製品を高度な物流体系により結びつけるサプライチェーンマネジメントが極めて重要になっている。

また、世界の主要な運河の拡張による船舶の大型化や大陸間鉄道を活用した新たな輸送ルートの開発等の世界的な輸送革新の動きがある。

一方、地球温暖化や循環型社会の形成に向けた対応等環境問題は、ますます多様化するとともに、広域的、国際的な対応が重要になってきている。

このため、国際海上輸送に大きな影響を与えるこれらの情勢変化を的確に捉え、雇用や所得の創出等をもたらす我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の小さい物流体系の構築を適切に進める。

(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

① 国際海上コンテナ輸送網の強化

近年、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路（以下「基幹航路」という。）のサービス頻度が減少しているところ。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、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、指定特定重要港湾（以下「スーパー中枢港湾」という。）等において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においても、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

⑤ 港湾空間の再編（p11）

産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い利用者ニーズに合わなくなった施設や低・未利用地については、海陸交通の結節点であり、水際線を有するという臨海部の特性を活用した空間として再編を進める。その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。

省令

（土地の造成及び土地利用）

第十八条 土地の造成に関する事項は、自然条件、港湾の利用状況、港湾の安全の確保、港湾及びその周辺の自然的環境及び生活環境に及ぼす影響等を考慮して、水際線を有効かつ適切に利用することができるように造成する土地の規模及び配置を定めるものとする。

2 土地利用に関する事項は、港湾及びその周辺地域における既存の土地の利用状況、港湾の安全の確保、港湾及びその周辺の自然的環境及び生活環境に及ぼす影響等を考慮して、港湾を有効かつ適切に利用することができるように土地利用の区分を定めるものとする。

※ 基本方針の該当文章は、関連記載の章節等の内、当該計画の変更事項に関係の深い部分のみ抜粋している。省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。