名古屋港の歴史

History of the Port of Nagova

先見性と努力で綴られたこれまでの歴史

History to date, built on the foresight and endeavors of our predecessors

太平洋戦争勃発

The Port was heavily

damaged during th

1951

Pacific War

壊滅的打撃を受ける

熱田湾築港, 第一期丁事着丁 水害や日露戦争、強力な工事反対論で工事は難航 First phase construction of the Port of Atsuta started, but faced difficulties in the form of floods the Russo-Japanese War, and strong opposition

巡航博覧会船「ろせった丸」入港 The Rosetta Maru, an exposition ship, called at the Port.



「ろせった丸」3,876総トン、船内博覧 会に十数万人が訪れた (当時の名古屋市人口=約30万人) The 3,876-tons Rosetta Maru attracted

well over 100,000 peoples to its

1896 1906 (明治29年) (明治39年) 1941~45 (昭和16年~20年)

ロサンゼルス港と姉妹港提携 Sister port agreement signed with the Port of Los Angeles

伊勢湾台風襲来、 甚大な被害を受ける The Port was struck and severely damaged by the Ise Bay Typhoon



NCBコンテナターミナル 供用開始 NCB Container Terminal

フリマントル港と姉妹港提携 Sister port agreement signed with the Port

ポートビル完成 Nagova Port Building was completed.

> 名古屋港水族館オープン The Port of Nagoya Public Aquarium was opened

ボルチモア港と姉妹港提携 名港西大橋完成 Sister port agreement signed with the Port of Baltimore. Construction of the Meiko West Bridge was completed.

1983 1984 1985

1988

(昭和63年)

1989 1992

(平成元年) (平成4年)

1994 (平成6年)

1998

(平成10年)

名古屋港船舶通航

情報センター完成

The Nagoya Port

Information Center

was completed.

Vessel Traffic

throughput 2001 2002 (平成13年) (平成14年)

スーパー中枢港湾

に指定される

The Port was

葦生い茂る水深1メートルあるかないかの海で始まった港の建設。その見

通しの利かなさに噴出する反対の声を乗り越え、名古屋港は自らの航路を

刻み始めました。東京、大阪という東西の二大都市圏に挟まれた立地。それ

でも、中部の独自性をしっかりと受けとめた施策と施設を築き上げることに

よって、着実にその存在価値を高めてきました。文字通り「築港」と呼ばれた

今や日本の海上輸送を牽引するまでに発展した名古屋港。世界に門戸を

名古屋港のその歴史は、先人の先見性と努力で綴られてきました。

名古屋港水族館北館オープン

North Building of the Port of Nagoya

北館プールでのイルカパフォーマンス

Dolphin performances at the Aquarium's

総取扱貨物量全国第一位

The Port topped other

2004

(平成16年)

Japanese ports in cargo

開き、交わった実績を礎に、名古屋港の新たな航海が始まっています。

Sister port agreement signed with the Port of Sydney.

2007 2008

開港100周年

The Port celebrated its

海フェスタなごや

記念式典開催

Nagoya

was held.

~海の祭典2007~

A ceremony celebrating the

anniversary Marine Festa

- Marine Festival 2007 -

Port of Nagoya's 100th

名古屋港開港100周年

Construction of the Port of Nagoya started at a shallow reeded beach of one meter or so. The Port of Nagoya overcame mounting criticism of the uncertainties of such projects, and set out on its voyage. Although situated between the two metropolises of Tokyo and Osaka to the east and west, the Port of Nagoya has built up policies and facilities that suit the identity of the Chubu Region, and steadily increased its value. The history of the Port called Chikko, or "Port construction" is marked by the foresight and endeavors of our predecessors.

Today, the Port of Nagoya has grown to lead the maritime transport industry in Japan, Building on its experience of trade and doors open to the world, the Port of Nagova is now embarking on a new voyage.

acquired b

Nagoya Por

Corporation

: 国際バルク戦略港湾(穀物)に 名古屋港埠頭 株式会社が 名古屋コンテナ Strategic Bulk Port for grain 追頭株式会社 (NCB)を吸収 合併 Nagova Containe Berth Co., Ltd

上海国際港務(集団)股份有限 公司とパートナーシップ港提携 Partnership port agreement

signed with Shanghai International Port (Group) Co.

選定される

section.

シドニー港と姉妹港提携 2011 平成23年 アントワープ・ブルー ジュ港と姉妹港宣言

Proclamation of sister port agreement signed with the Port of Antwerp-Bruges

> 名古屋港管理組合 設立70周年

> > 2021 2022

The Nagoya Port Authority celebrated its 70th Anniversary

2017 2018

1907

(明治40年)

熱田港を名古屋港に改称 11月10日開港 The Port of Atsuta was renamed the Port of Nagova.

and officially opened on

名古屋港の誕生に奥田助七郎の尽力を忘れる ことはできません。

November 10.

1896年に始まった築港工事に、税金の無駄遣 いとして高まる反対の声。当初、整備不十分な熱田 港への寄港予定のなかった巡航博覧会船「ろせっ た丸 | の入港で港の重要性を世間に示したいと考 えた奥田は入港の実現に奔走。

博覧会も成功し、反対の声は減り工事は進展。 1907年に開港を迎えることができたのです。

The Port's beginnings can never be discussed without mentioning the great endeavors of Sukeshichiro Okuda. Construction of the Port, which started in 1896, was criticized at the time as a waste of tax revenues. Okuda made great efforts to invite a call by the Rosetta Maru, an insufficiently-developed Port of Nagova, Because he believed that such a call would show the importance of a port in Nagoya.

The call was a great success, which alleviated criticism and allowed construction to continue

奥田 助七郎氏 (初代車仟名古屋港務所長) 第一期工事から参加。

He was instrumental in port development from the very first phase

1968 (昭和43年)

1959 1972

(昭和34年) (昭和47年)

名古屋港管理組合設立 まもなく特定重要港湾に 指定され 組合は

The Nagoya Port Authority was established. The Port became a "Specially Designated Major postwar reconstruction

名古屋港生みの親 1896年の

Sukeshichiro Okuda, the first General Manager of Nagova

1982 (昭和57年)

世界の主要航路、欧州航路の開設に 合わせ、その第1船として「ネドロイド・ 名古屋港の戦後復興に着手 デルフト号」入港

Upon inauguration of the Europe route, one of the world's major trade routes, the Nedlloyd Delft called at the Port as the first ship on the



友好港提携 Friendship port agreement signed with the Port of Antwern

> 世界デザイン博覧会開催、 会場となる World Design Expo was held at the Port

アントワープ港と

フルコンテナ船「箱根丸」(16,240総トン)が

名古屋港に初入港 The Port received its first call by a 16.240-tons full container ship, the Hakone M

名 港三大橋 「名港 トリトン」 開涌 The Meiko Tr iton Bridges rising 3 bridg es spannin the Port, was opened



新舞子マリンパーク内に designated a Super Hub Port. 風力発電施設完成 A wind power station was launched in Shinmaiko Marine Park

風車2基(タワーの高さ:65m、 羽根の長さ:1枚26m. 発電規模:1.700kW) CO2の排出削減に寄与 Two 65-m-high windmills, with 26-m-long blades, generate 1,700 kW of electricity and contribute to

名古屋駅と金城ふ頭を 結ぶ旅客鉄道 「あおなみ線|開業 The Aonami Line, the first passenger line connecting Nagoya Station and Kinjo-futo Station, started operation.

nut in service

飛鳥小頭南側

2010 2012 (平成24年) 鍋田ふ頭コンテナターミナル 第3バース供用開始

The third berth at Nabeta Pier Container Terminal was put in service

港提携 Partnership port agreement signed with the Port Authority of Thailand

コンテナターミナル 第2バース供用開始 The second berth at Tobishima Pier South Side Container Terminal was

港湾運営会社制度導入に よるコンテナターミナルの 運用開始 Container terminal operation was started under the government-led "Port Operating Company

タイ港湾公社と

パートナーシップ

名古屋四日市国際

2015 2016

港湾株式会社設立 Nagoya-Yokkaichi International Port

Corporation was established.

HAROPA-ル・アーヴル港と パートナーシップ港 (現HAROPA-PORT)提携 Partnership port agreement

signed with HAROPA -Port of Le

■「開港前夜」その時……

明治20年以後、東海道線、関西線、中央線と相次いで背後圏の鉄道が開通したこ とにより、陶磁器、織物など地場産業が飛躍的に発展。海上輸送を横浜、神戸、四日 市に依存していたことから、熱田湾築港の声が高まるものの、莫大な建設費に反対論 が渦巻いた。そうした中、明治29年に第1期工事に着手。国策で整備された横浜、神 戸港と違い、第2期工事(~大正9年)まで国の補助もなく、地元官民の決意と努力の もとで歩みだした大事業でした。名古屋港発展の原動力とも言える「官民協力」。その 源を名古屋港誕生の時代に見ることができます。

In the 1890s, local industries such as pottery, chinaware and textile manufacturing had developed dramatically due to the opening of railroad trunk lines, including the Tokaido, Kansai and Chuo lines. These local industries depended on the distant ports of Yokohama, Kobe or Yokkaichi to export their products, and so local business circles sought the construction of a closer port on Atsuta Bay. However, these plans met with strong opposition because of the enormous costs of construction. It was under these circumstances that the first phase of construction started in 1896. Unlike Yokohama and Kobe, the construction of the Port of Nagoya was not initially subsidized by the national government. National subsidies did not come until the end of the second phase. The construction was carried out based on the resolution and efforts of local public and private sectors Cooperation between the public and private sectors has served as the driving force for the growth of the Port of Nagoya. The origin of this cooperation could be seen at the time the Port of Nagoya

「港湾管理者誕生」その時……

昭和25年、港湾法が施行。港湾の開発・管理運営等を国から地方公共団体へ移 す一大変革がもたらされました。県営であった名古屋港では、愛知県、名古屋市、両 議会が一体となって調査研究を行い、最終的には「名古屋港にとって最も意義ある機 構で運営し、発展を図るため県と市が協力し合う」との意見で一致、現組織が誕生す ることになりました。この決断は、その後、4市1村に及ぶ広大な港づくりを可能にし たばかりではなく、当時の地方自治庁が「新しい道を聞く画期的なモデルケース。斉 成を支援したい」と高く評価。先進性と先見性の際立った出来事でもありました。

The Port and Harbor Law came into effect in 1950. It was a revolution in transferring ports' authoritative bodies from national to local government. At that time the Port of Nagoya's administration duties were carried out by the Aichi prefectural government. Aichi prefecture, Nagoya city and the assemblies of each then conducted a joint study of the port's administrative scheme. They ultimately came to agreement with the view that the port should be managed in the most meaningful way with cooperation between the prefectural and municipal governments. This led to the establishment of the current Nagova Port Authority. That decision enabled the Port to stretch its jurisdiction across four cities and one village. Furthermore, the Local Autonomy Agency of Japan at that time praised the scheme as a groundbreaking model case that would pave the way for other local governments, and said that they would support the growth of the Port of Nagoya. This incident showed the advanced thinking and foresight of the Port of Nagoya

「埋立造成時代」その時…

名古屋港の歴史は「浚渫」の歴史。特に昭和30年代以降の南部・西部臨海工業地 帯の造成は、高度成長を先導する基礎素材型産業の誘致を実現し、名古屋港はもとよ り後背地の産業構造を決定づけるものとして重要課題でした。埋立てに先立つ漁業補 僧は、転業・転職対策を含む多岐にわたるもので、およそ10年の歳月を要して昭和39 年秋に解決。以後、南部には製鉄、石油精製、造船等の重工業が、西部には製材等の 軽工業が立地し、今の名古屋港の原型が築かれました。多くの関係者の献身的な努力 と深い理解。そして、それぞれの人たちが「人生」と向かい合った時代でもありました。

The history of the Port of Nagoya is in essence a history of dredging. Land reclamation at the port's south and west areas starting in the 1950s was an important step for the port to entice the basic material industries that lead to rapid economic growth. That process determined the industrial structure not only of the Port of Nagoya but of its hinterland as well. Fishery compensation prior to reclamation was negotiated over 10 years and finally settled in the autumn of 1964. It included a wide range of measures such as changes of jobs or trades. Afterward, steel mills, oil refineries, shipbuilding yards and other heavy industries located in the south of the Port, while light industries such as lumber mills located in the west areas of the port. Thus, the Port's zoning for land utilization was roughly settled. This required the committed efforts and deep understanding of related parties. It was also a time when individuals had to take a close look at their lives.

「コンテナ時代幕開け」その時……

昭和30年代、世界の海上輸送にコンテナ船が就航、物流の一大革新がおきました。本 格的なコンテナ輸送時代を前に、国内では、国の施策で京浜、阪神地区に外貿埠頭公団 によるコンテナ埠頭整備が進められましたが、その中に中京地区の名前はありませんでした。 名古屋港では、応急策として港湾計画を変更。金城ふ頭に外貿重量物岸壁を整備して第1 船を受け入れます。その後、港湾管理者と邦船社で名古屋コンテナ埠頭㈱を設立し、名古 屋港の本格的なコンテナ時代がスタートします。この「特許会社」は、国内初の試みでした が、より能率的・弾力的な運用ができる方式として、高い評価を得ました。時代に取り残さ れないよう、英知を結集して道を切り開く。100年の歩みの中でも象徴的な出来事でした。

In the mid-50s, container vessels appeared in the world of maritime transportation and revolutionized the field of distribution and logistics. At the advent of full-scale containerization, terminal corporations were established in the Tokyo-Yokohama and Osaka-Kobe regions and container wharves were built with financing from the national government. However, this did not happen in the Chubu region. In response, the Port of Nagoya adopted emergency measures to modify the port plan and develop a wharf for heavy cargo ships. It received its first call by a container ship at Kinjo Pier. The Nagoya Port Authority and Japanese shipping lines then set up a joint venture, the "Nagoya Container Berth Co., Ltd.," marking the start of the full-fledged container age in Nagoya. This was the first attempt in Japan for management of a container terminal by a chartered company, and it was an approach that earned high acclaim for the efficient and flexible operation of terminals. This was a symbolic event in the 100-year history of the Port of Nagoya, which has made every effort to keep pace with the times by concentrating its exp and creating new ways forward.

39 Port of Nagoya 2023-2024