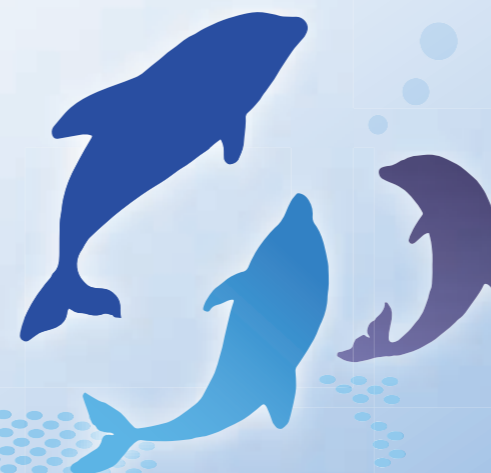
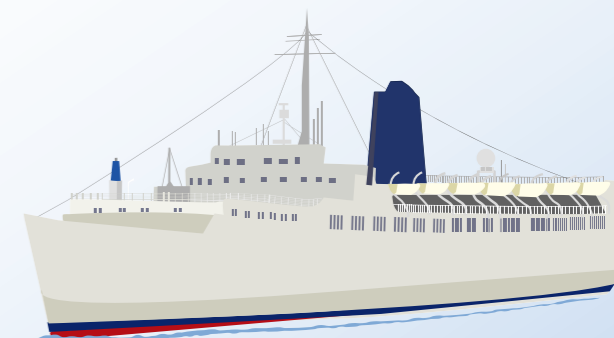


P
O
R
T

O
F

N
A
G
O
Y
A

2024-2025



名古屋港管理組合

〒455-0033 名古屋市港区港町1番11号
TEL (052) 654-7839 FAX (052) 654-7990

NAGOYA PORT AUTHORITY

1-11 Minato-machi Minato-ku Nagoya
455-0033 Japan
TEL +81 52 654 7839 FAX +81 52 654 7990
<https://www.port-of-nagoya.jp/>



令和6年9月発行
Issued in September 2024

リサイクル適性 (B)

この印刷物は、板紙へリサイクルできます。

この印刷物は、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）に基づく基本方針の判断の基準を満たす紙を使用しています。

UD FONT
by MORISAWA

見やすいユニバーサルデザイン
フォントを採用しています。

PORT OF NAGOYA

目次 Contents

- はじめに Foreword 3
- 名古屋港管理組合 Nagoya Port Authority 4

1 名古屋港の全容 Overview

- 1 広大な港湾空間 Vast Port Areas 5
- 2 ものづくりと暮らしを支える Supporting Manufacturing and People's Lives 7
- 3 「ど真ん中」のメリット Advantages of Being at the Center 9
- 4 国際競争力強化の取組 Efforts to Increase International Competitiveness 11

2 物流拠点・生産施設 Distribution and Production Bases

- 1 コンテナターミナル Container Terminals 13
- 2 自動車積出基地 Automobile Exporting Bases 17
- 3 基幹産業等生産基地 Production Bases for Key Industries 19
- 4 流通機能基地 Distribution Bases 21

3 防災施設と保安対策 Disaster Prevention and Security Measures

- 1 安全・安心な港づくり Creating a Safe and Secure Port 23
- 2 さらなる危機管理体制 Enhancing Crisis Management System 25

4 名古屋港、ふれあい空間 Friendly Port

- 1 ガーデンふ頭 Garden Pier 27
- 2 名古屋港水族館 Port of Nagoya Public Aquarium 29
- 3 金城ふ頭 Kinjo Pier 31
- 4 イベント・ふれあい・交流 Events, Interactions and Exchanges 33
- 5 スポーツ・レジャー施設 Sports and Leisure Facilities 37

5 名古屋港、100年を超える歴史、その先へ Future Vision

- 1 名古屋港の歴史 History of the Port of Nagoya 39
- 2 長期構想・中期経営計画／港湾計画 Long-term Concept, Medium-term Management Program / Port Plan 41
- 3 名古屋港の実力 Proven Capabilities of the Port of Nagoya 43
- 4 数字で見る名古屋港2023 Statistical Look at the Port of Nagoya 2023 45

中部圏の産業と県・市民の生活を支える名古屋港

Port of Nagoya, supporting industries and people's lives in the Chubu Region



名古屋港管理組合管理者
愛知県知事
大村 秀章
Hideaki Ohmura
President of Nagoya Port Authority
Governor of Aichi Prefecture



専任副管理者
鎌田 裕司
Yuji Kamata
Executive Vice President



副管理者・愛知県副知事
林 全宏
Masahiro Hayashi
Vice President
Vice Governor of Aichi Prefecture



副管理者・名古屋市副市長
中田 英雄
Hideo Nakata
Vice President
Vice Mayor of Nagoya City

名古屋港は、1907年(明治40年)の開港以来、中部地域の海の玄関口として着実な発展を続けてまいりました。今日ではコンテナ貨物のみならず、バルク貨物、完成自動車をバランスよく取り扱う総合港湾として、世界約170の国・地域を結ぶ我が国を代表する国際貿易港に成長しております。

2023年(令和5年)の総取扱貨物量は、1億5,784万トンと22年連続日本一を記録し、輸出額と輸入額の差引額につきましては、7兆8,632億円と26年連続日本一の港となりました。

我が国港湾を取り巻く環境は、世界の新興国の発展及びそれに伴う我が国の産業・物流構造の変化に対応し、アジア近隣諸国の物流戦略等を意識して常に港湾を進化させ続けることが求められる状況となっております。

そのような中、名古屋港では、中部圏のものづくり産業を物流面で支える「国際産業戦略港湾」の実現に向けて、港の強靱化を図るとともに、取扱貨物量の増加や船舶の大型化に対応した港湾機能強化の取組を進めております。また、地域の脱炭素化の実現に貢献するため、水素をはじめとする次世代エネルギーの利活用など、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた取組を進めてまいります。

安全・安心な港であることも重要です。地震・台風等の大規模災害に対処するため、防災施設の耐震補強対策を進めるほか、関係機関と緊密な連携をとりつつ、ハード・ソフト両面での防災・減災対策の充実強化を推進しているところです。

そして、環境にやさしく、人々に親しまれる港づくりにも力を入れております。名古屋港水族館をはじめとする親しまれる諸施設の充実した活用、イベント等の実施、クルーズ船の誘致、中川運河の再生やガーデンふ頭再開発の推進などを通じて、より多くの人々に海・船・港を身近に親しんでいただけるように努めてまいります。

こうした取組を通して、名古屋港は、これからも港湾利用者や地域の要請に的確に対応しながら、一層の発展と利用促進を図り、中部のものづくり産業と県民・市民の暮らしを支えてまいります。引き続き、関係各位の格別のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

Since the Port of Nagoya opened in 1907, it has been developing steadily as the sea entryway to the Chubu region. Today, the port has grown to be the major all-around port in Japan, handling containers, bulk cargo and completed automobiles in a well-balanced manner and having connections with to 170 countries and regions.

The total cargo throughput of the Port of Nagoya was 157.84 million tons in 2023. It has had the largest cargo volume in Japan for 22 consecutive years. The trade surplus was over 7.86 trillion yen in 2023, the highest in Japan for the 26th consecutive year.

The port business in Japan has to continuously evolve to keep pace with the development of rising nations and the changes of industry and logistics structures in Japan, while paying attention to the logistics strategies of neighboring countries.

The Port of Nagoya is making all-out efforts to enhance the port to achieve "International Industrial Strategic Port" status while supporting manufacturers through logistics in the Chubu region. The Port is strengthening its logistic functions to accommodate the growing volume of cargo and increasing size of ships. The Port of Nagoya continues its efforts to become a Carbon Neutral Port and contribute to regional decarbonization through the utilization of hydrogen and other next-generation energy sources.

Safety and security are also important. The Port of Nagoya is taking precautions against large-scale disasters such as earthquakes and typhoons by reinforcing disaster prevention facilities. The Port of Nagoya is enhancing and reinforcing disaster prevention and mitigation measures of both tangibles and intangibles in close contact with related agencies.

The Port of Nagoya is also promoting development to make the port environmentally friendly and welcoming to visitors. To encourage greater affinity with the sea, ships, and the port among the general public, the Port makes full use of the Port of Nagoya Public Aquarium and other popular facilities, puts on various events, and works to attract cruise vessels. It is also redeveloping Garden Pier, developing places where people can come together and interact at Kinjo Pier, and revitalizing Nakagawa Canal.

During the coronavirus pandemic, the Port has taken necessary measures to minimize the effects of the coronavirus on the port and to keep the port open and operational.

Through these efforts, the Port of Nagoya will continue to support the manufacturing industry and the lives of residents in the Chubu region by responding appropriately to the requests of port users and local communities, working for further development, and promoting port use. The Port of Nagoya is truly grateful for the continued understanding and support it receives.

名古屋港の発展とともに歩み続けた70年
これからも、世界で選ばれ続ける港を目指します

70 years of progress with the development of the Port of Nagoya

The Nagoya Port Authority will continue to be a world port of choice.



名古屋港管理組合は、名古屋港の港湾管理者として1951年(昭和26年)9月8日に設立された特別地方公共団体です。

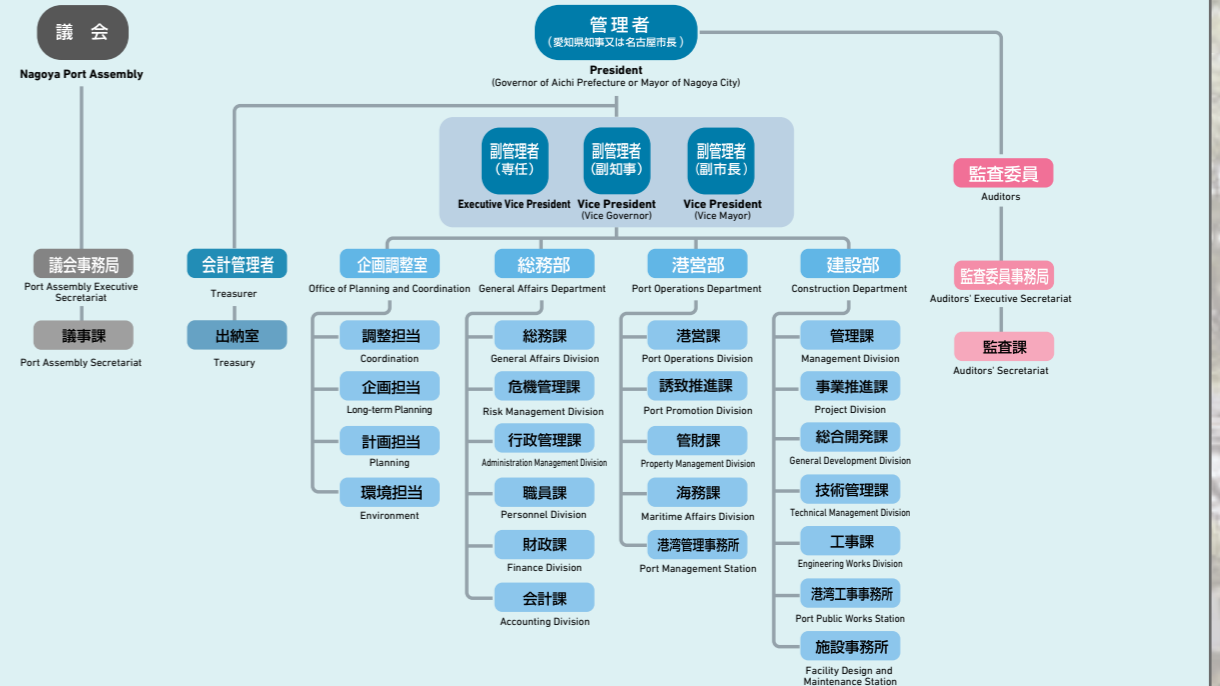
全国的には横浜や神戸のように、「港湾局」等を窓口に、普通地方公共団体が港湾管理者となる例が一般的です。これに対し名古屋港では、元々、愛知県と名古屋市が整備してきたものを一体的に管理すべきとの議論を経て、両者を母体とする「一部事務組合」形式での設置となりました。その行政範囲は4市1村の複数の行政エリアにまたがりますが、この一元的管理が名古屋港の飛躍的発展の基礎となっています。

The Nagoya Port Authority is a special local government body that was established on September 8, 1951, as the administrator of the Port of Nagoya. In fact, port administration duties in Japan are usually carried out by Ports and Harbors Bureaus of respective municipal governments, such as in Yokohama and Kobe. At the Port of Nagoya, however, Aichi Prefecture and Nagoya City negotiated a unified management agreement of the Port as both of them had developed certain port areas. As a result, a special local public entity was founded with two municipalities as parent organizations. Its jurisdiction stretches across four cities and one village, and its integrated administration forms the foundation of remarkable progress of the Port of Nagoya.

管理者(執行機関)と議会(議事機関)から構成される名古屋港管理組合の組織
The Port Authority consists of an administrative body that serves as an executive body, and an assembly that serves as a decision-making body

管理者は、愛知県知事と名古屋市長が2年交替で就任。議会は、愛知県議会と名古屋市会より選出された30名で構成されます。また、現在約610名の職員が在籍し、港湾の多岐にわたる業務に携わっています。

The presidency for the administrative body alternates every two years between the Governor of Aichi Prefecture and the Mayor of Nagoya City. The assembly is composed of 30 members elected from the Aichi Prefectural Assembly and the Nagoya City Assembly. Currently the Nagoya Port Authority has around 610 staff, and performs various duties related to the Port.



令和6年度予算(総額392億円) FY2024 Budget (39.2 billion yen)

		令和6年度 FY2024		令和5年度 FY2023		対前年度比較 Growth	
		予算額(千円)(1,000yen)	構成比(%)	予算額(千円)(1,000yen)	構成比(%)	増減額(千円)(1,000yen)	伸率(%)
一般会計	General Accounts	29,980,000	76.4	28,950,000	78.9	1,030,000	3.6
基金特別会計	Special Funds Accounts	290,900	0.8	208,900	0.6	82,000	39.3
施設運営事業会計	Facility Administration Accounts	7,112,000	18.1	6,044,000	16.4	1,068,000	17.7
埋立事業会計	Land Reclamation Accounts	1,860,000	4.7	1,502,000	4.1	358,000	23.8
合計	Total	39,242,900	100	36,704,900	100	2,538,000	6.9

機能的配置の港湾空間 臨港地区の広さは日本最大

Functional layout of the Port, which boasts
the largest port district in Japan

名古屋港は遠浅の海を浚渫^{しゅんせつ}し、その土砂で土地造成を行ってきた人工港です。現在では、4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたる広大な臨港地区（陸域：約4,301万m²）と港湾区域（水域：港湾区域8,167万m²）を有し、総面積は名古屋市のほぼ1/3に匹敵します。特に臨港地区は東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大の規模となっています。

ここに各機能が効果的に配置され、一大生産拠点、一大物流拠点が形成されています。

名古屋港の持つこれらの機能と空間が、さらなる集貨の拡大と新たな産業の進出による需要創出を可能にしています。

The Port of Nagoya is a man-made port that was constructed by using the silt and sand dredged from shallow waters to reclaim the land for the port. The Port today stretches across the cities of Nagoya, Tokai, Chita and Yatomi, and the village of Tobishima, with a vast port area that includes a land area of 43 million m², and a water area of 82 million m², which in total are equivalent to one-third size of the Nagoya City. The port district in Nagoya in particular is larger than the combined areas of the Ports of Tokyo and Yokohama, making it the largest in Japan.

Various port functions are effectively allocated here, creating major production and distribution bases.

These functions and areas of the Port allow it to attract more cargo and new businesses, which will lead to the creation of new demands in the region.

港湾施設の概要 Outline of Port Facilities

※水深4.5 m以上
* Water Depth 4.5 m +

■ 水域面積	Water Area	81,670,900 m ²
■ 陸域面積	Land Area	43,013,000 m ²
■ 航路	Navigation Channels	
東航路	East Channel	10,000 m
西航路	West Channel	8,400 m
北航路	North Channel	5,000 m
■ 外かく施設	Protective Facilities	
防波堤	High Tide Breakwater	9,462 m
防潮堤	Tide Protection Wall	57,259 m
■ 係船岸壁※	Berths*	
総延長	Total Length	33,640 m
係船能力	Berthing Capacity	277 隻
■ 上屋	Sheds	469,659 m ²
■ 野積場	Open Storage Yards	3,667,124 m ²
■ 貯木場	Timber Storage	1,803,351 m ²
水面貯木場	Timber Storage Ponds	1,400,260 m ²
陸上貯木場	Timber Storage Yards	403,091 m ²

知多市 Chita City

南5区
South-5 Section

南浜ふ頭
Minamiham Pier

北浜ふ頭
Kitahama Pier

横須賀ふ頭
Yokosuka Pier

東海元浜ふ頭
Tokai Motoham Pier

東海市 Tokai City

新宝ふ頭
Shimpo Pier

潮見ふ頭
Shiomi Pier

船見ふ頭
Funami Pier

昭和ふ頭
Showa Pier

大江ふ頭
Oe Pier

築地東ふ頭
Tsukiji Higashi Pier

築地ふ頭
Tsukiji Pier

ガーデンふ頭
Garden Pier

名古屋港管理組合
Nagoya Port Authority

ポートアイランド
Port Island

飛島ふ頭
Tobishima Pier

金城ふ頭
Kinjo Pier

空見ふ頭
Sorami Pier

潮風ふ頭
Shionagi Pier

稲永ふ頭
Inao Pier

大手ふ頭
Ote Pier

名古屋市 Nagoya City

鍋田ふ頭
Nabeta Pier

弥富ふ頭
Yatomi Pier

弥富市 Yatomi City

飛島村 Tobishima Village

木場金岡ふ頭
Kiba Kanaoka Pier

汐止ふ頭
Shiodome Pier

飛島ふ頭南コンテナターミナル
Tobishima Pier South Container Terminal

名古屋港船舶通航情報センター
Nagoya Port Vessel Traffic Information Center

石油・LNG基地
Petroleum Oil and LNG Base

穀物基地
Grain Base

鉄鋼生産基地
Iron and Steel Production Base

NCBコンテナターミナル
NCB Container Terminal

飛島ふ頭南側コンテナターミナル
Tobishima Pier South Side Container Terminal

伊勢湾シーバース
Isewan Sea Berth

飛島ふ頭北コンテナターミナル
Tobishima Pier North Container Terminal

鍋田ふ頭コンテナターミナル
Nabeta Pier Container Terminal

木材港
Timber Terminal

名港西大橋
Meiko West Bridge

フェリーターミナル
Ferry Terminal

鋼材・セメント流通基地
Steel Material and Cement Distribution Base

名港中央大橋
Meiko Central Bridge

石油製品基地
Petroleum Product Base

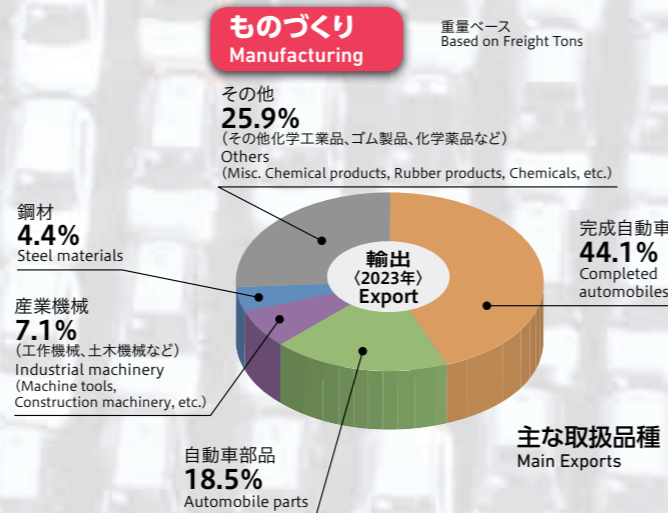
名港東大橋
Meiko East Bridge

名古屋港管理組合
Nagoya Port Authority

2 ものづくりと暮らしを支える Supporting Manufacturing and People's Lives

中部の活発な生産活動と旺盛な消費活動を支える名古屋港

The Port supports vibrant manufacturing and strong consumption in the Chubu Region



「ものづくり中部」と世界を結ぶ ゲートウェイとしての役割

名古屋港の背後圏には、自動車、工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品等、世界的な「ものづくり産業」が集積しています。なかでも、愛知県の製造品出荷額等は1977年(昭和52年)以来、連続して全国1位の実績を誇っています。

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成30年度:国土交通省)によると、名古屋港で取り扱われるコンテナ貨物の約97%が中部9県で生産・消費されています。

「ものづくり中部」のゲートウェイとしての名古屋港の役割が、これらの実態に示されています。



暮らしの必需品から 電気・ガスのエネルギーまで

エネルギーはおよそ9割、食料品はおよそ6割を輸入に依存。これらを含め、日本が輸出入する総取扱貨物量の99.6%が港を経由して運ばれています。

名古屋港の輸入コンテナ貨物の第1位は「衣服・身の回り品・はきもの」。この他、家具装備品、製造食品等が運ばれてきます。

また、広大なエリアを活用して、臨海部で穀物、鉄鉱石のような原材料を受け入れ、製品化して国内外に輸送する形態や石油精製、発電、都市ガス供給等、エネルギーステーションを形成しているのも名古屋港の特徴です。

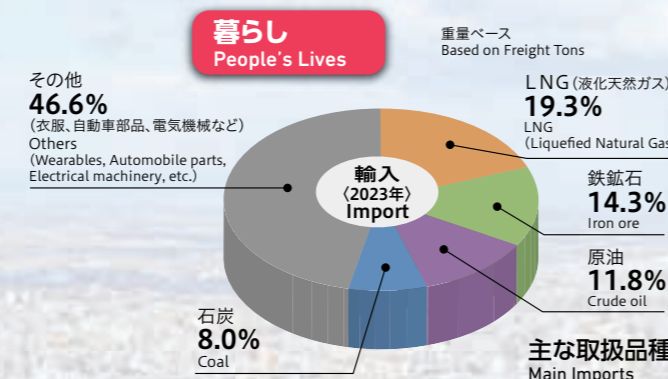
豊かな暮らしを支える。これも名古屋港の重要な役割の一つです。

Role as the gateway connecting the Chubu Region manufacturing base with the world

The hinterland of the Port of Nagoya is home to a concentration of world leading manufacturers, including companies in the automobile, machine tool, aerospace, iron and steel, and electrical machinery industries. Aichi Prefecture has generated the largest annual product shipment value among all the prefectures of Japan since 1977.

According to the National Import and Export Container Flow Survey (FY2018: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism), approximately 97% of the cargo handled at the Port of Nagoya was produced and consumed in the nine prefectures making up the Chubu Region.

These figures clearly illustrate the crucial role of the Port of Nagoya as the gateway to the manufacturing base of the Chubu Region.



From daily necessities to electricity and gas energy

Japan depends on imports for approximately 90% of its energy and 60% of its food, and 99.6% of the total amount of cargo imported and exported by Japan passes through ports.

The leading containerized import at the Port of Nagoya is wearables, garments and shoes. Others are furniture and processed foods.

Taking advantage of its vast areas, the Port receives raw materials such as grains and iron ore in its waterfront areas where they are processed into finished products to be shipped to other cities in Japan or abroad. It also accommodates a major energy station with oil refineries, power stations, and city gas suppliers.

In these ways, supporting comfortable lives is another important task of our port.

中部9県の製造品出荷額等及び主な製造品目

Value of shipped manufactured goods and main manufactured items in the 9 Prefectures of the Chubu Region

出典: 2022年経済構造実態調査 製造業事業所調査
発行: 総務省統計局・経済産業省大臣官房調査統計グループ

Source: 2022 Annual Business Survey of Manufacturers Establishment
Report: Statistics Bureau Ministry of Affairs and Communications and Research and
Statistics Department Minister's Secretariat Ministry of Economy, Trade and Industry Japan
Unit: 1 billion yen

単位: 10億円

石川県 Ishikawa Prefecture 2,802

生産用機械器具 / 電子部品・デバイス・電子回路 /
化学工業製品 / 繊維工業製品 / 食料品
Production machinery / Electronic parts,
Devices and Electronic circuits /
Chemical products /
Textile mill products / Chemical and allied products

福井県 Fukui Prefecture 2,395

電子部品・デバイス・電子回路 / 化学工業製品 /
繊維工業製品 / 輸送用機械器具 / 電気機械器具
Electronic parts, Devices and Electronic circuits /
Chemical products /
Textile mill products / Transportation equipment /
Electrical machinery, Equipment and Supplies

滋賀県 Shiga Prefecture 8,187

化学工業製品 / 輸送用機械器具 /
電気機械器具 / はん用機械器具 /
生産用機械器具
Chemical products /
Transportation equipment /
Electrical machinery, Equipment and Supplies /
General-Purpose Machinery / Plastic products

三重県 Mie Prefecture 11,034

輸送用機械器具 / 電子部品・デバイス・電子回路 /
化学工業製品 / 電気機械器具 / 石油製品・石炭製品
Transportation equipment / Electronic parts,
Devices and Electronic circuits /
Chemical products /
Electrical machinery, Equipment and Supplies /
Petroleum and coal products

富山県 Toyama Prefecture 3,904

化学工業製品 / 非鉄金属 /
金属製品 / 生産用機械器具 / 電子部品・デバイス・電子回路
Chemical products / Non-ferrous metals /
Fabricated metal products / Non-ferrous metals and Products /
Electronic parts, Devices and Electronic circuits

長野県 Nagano Prefecture 6,646

情報通信機械器具 / 電子部品・デバイス・電子回路 /
生産用機械器具 / 食料品 / はん用機械器具
Information and communication electronics equipment /
Electronic parts, Devices and Electronic circuits /
Production machinery / Food / General-Purpose Machinery

岐阜県 Gifu Prefecture 6,116

輸送用機械器具 / プラスチック製品 / 金属製品 /
生産用機械器具 / 食料品
Transportation equipment / Plastic products /
Fabricated metal products / Production machinery /
Food

静岡県 Shizuoka Prefecture 17,291

輸送用機械器具 / 電気機械器具 /
化学工業製品 / 食料品 / 飲料・たばこ・飼料
Transportation equipment /
Electrical machinery, Equipment and Supplies /
Chemical products / Food /
Beverages, tobacco and feedstuffs

愛知県 Aichi Prefecture 47,895

輸送用機械器具 / 電気機械器具 / 鉄鋼 /
生産用機械器具 / 食料品
Transportation equipment /
Electrical machinery, Equipment and Supplies /
Iron and steel / Production machinery / Food

45年連続日本一
No.1 in Japan for
45 consecutive years



日本製鉄㈱
Nippon Steel Corp.



トヨタ自動車㈱
Toyota Motor Corp.



日本ガイシ㈱
NGK Insulators, Ltd.



川崎重工業㈱航空宇宙カンパニー
Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

3 「ど真ん中」のメリット Advantages of Being at the Center

輸送コスト削減、時間短縮を実現 日本の中央に位置する名古屋港ならではのメリット

Reducing transport costs and time with an advantage of being at the center



日本の中央に位置し、陸上輸送の大動脈と直結している名古屋港は、ロスのない海・陸一貫輸送を可能にしています。東名・名神高速道路をはじめ、中央・北陸・東海環状自動車道など、国土幹線道路の充実したネットワークは、中部圏はもとより東西経済圏への輸送を効率的にカバーしています。さらに、東海北陸自動車道の全線開通により北陸地方とのアクセスも向上しました。

また、港内及び周辺に5つのインターチェンジがある伊勢湾岸自動車道は、現在、東名高速道路、東名阪自動車道、名古屋第二環状自動車道と接続されています。さらに、一部区間が供用開始された新東名高速道路、新名神高速道路とも結ばれています。

港の中を高規格幹線道路が通っているのは、名古屋港の優位性です。

さらに、臨海部での生産・物流拠点の形成は、交通インフラと相まって物流の最適化を図ることができます。

輸送コスト削減、時間短縮を実現。海・陸・空エリアの進展が見込まれるポテンシャルの高さ。これらも名古屋港の魅力です。

The Port of Nagoya is located at the center of Japan, and is directly linked with an arterial road network to enable seamless sea and land transport. The comprehensive network of trunk highways consisting of the Tomei, Meishin, Chuo, Hokuriku, and Tokai-Kanjo Expressways provides efficient transportation not only in the Chubu Region, but also to the Tokyo and Osaka metropolitan areas. Additionally, the full opening of the Tokai-Hokuriku Expressway has enhanced access to the Hokuriku area.

And also, the Isewanan Expressway, which has five interchanges within the Port of Nagoya, connects with the Tomei, Higashi-Meihan and Mei-Nikan Expressways. It is also linked to the partially opened Shin-Tomei Expressway and the Shin-Meishin Expressway. A major trunk expressway traversing the port area is one advantage of the Port of Nagoya.

Furthermore, production and distribution bases in the waterfront areas will, in combination with the transport infrastructure, realize an optimized distribution.

The Port of Nagoya has reduced transport costs and time. This, together with the area's strong potential for future development of sea, land, and air transport, makes the Port even more attractive for users.

中部国際空港との連携によるメリット 「シーアンドエアー」で輸送最適化

Benefits from cooperation with the Chubu Centrair Internaional Airport Optimizing transport by “Sea and Air”

充実した高規格幹線道路の整備に加え、2005年(平成17年)の中部国際空港開港により、海・陸・空の最適輸送モード選択が可能となった名古屋港では、航空輸送と海上輸送の連携による輸送形態「シーアンドエアー」が行われています。

現在、臨海部に立地する航空機の主翼・胴体等の製造メーカーでは、名古屋港経由で輸入した資材と国内部品を組み合わせ工場内で製造。再び海上輸送でセントレアへ運んだ後、海外へは貨物専用機で空輸しています。

このように「シーアンドエアー」は、航空輸送の迅速性と海上輸送の大量輸送や費用面での優位性を組み合わせ、最適なスピード・コストでの物流が実現可能です。このメリットを活かし名古屋港は、これからも効率的な生産体制を目指す企業を支援していきます。

Thanks to the continuing development of major trunk highways and the opening of the Chubu Centrair International Airport in 2005, users of the Port of Nagoya can select the best transport mode from among sea, land and air transport. The Port of Nagoya implements “Sea and Air” transport that combines diverse transport modes using sea and air.

Currently, some of the manufactures in waterfront areas in the Port of Nagoya produce airplane wings and fuselages. They combine the materials imported through the Port of Nagoya, with the domestic components at their assembly plants. These combined and assembled parts make the short trip to the Chubu Centrair International Airport by sea, and then transported by air on special cargo planes to their final destinations.

“Sea and Air” enables optimized speed and cost transportation, combining the advantages of swift air transportation and mass transit/cost effect of sea transportation. With these advantages, the Port of Nagoya supports businesses that utilize efficient production systems.

シーアンドエアーのイメージ図 The Port of Nagoya's Vision of Sea and Air Transport



4 国際競争力強化の取組

Efforts to Increase International Competitiveness

背後産業の国際競争力を支える「国際産業戦略港湾」の実現に向けて

Working to become an “International Industrial Strategic Port” that supports the international competitiveness of our hinterland.

名古屋港は背後地域の高付加価値を生み出す「ものづくり産業」を強力に支援する「国際産業戦略港湾」の実現に向けて港湾機能のさらなる強化に取り組んでいます。

とりわけコンテナ物流機能の強化は、港の関係者が一体となって取り組んでいる最重要施策です。日本初の自動化コンテナターミナルや3バース一体運営による高効率なコンテナターミナルが稼働しており、更なる機能強化に向けて、船舶の大型化等に対応する岸壁や荷役機械などの施設整備を進めています。

さらに、輸出台数・金額ともに日本一である完成自動車取扱いの機能強化に向けた施設整備や、国際バルク戦略港湾の取組みを進めています。

加えて、世界的な脱炭素化に向けた意識の高まりから、地域の脱炭素化に貢献するカーボンニュートラルポートの形成を関係者と連携し推進しています。

コンテナ取扱機能の強化	Strengthening container handling functions	
飛島ふ頭NCBコンテナターミナルにおいて、船舶の大型化等に対応するため、岸壁の増深や耐震化に取り組んでいます。また、飛島ふ頭南コンテナターミナルでは、コンテナ取扱機能の更なる強化に向け、ターミナル用地の拡張に取り組んでいます。	At the NCB Container Terminal at Tobishima Pier, the work of deepening the berths to create quake-resistant berths is being carried out in response to the increased vessel size. At the Tobishima Pier South Container Terminal, the Port of Nagoya is expanding the terminal site to further enhance its container handling functions.	
NUTS/名古屋港統一コンテナターミナルシステム	NUTS(Nagoya United Terminal System)	
名古屋港内すべてのコンテナターミナルを一元管理するコンピューターシステム「NUTS」により、荷役作業の効率化や処理時間の短縮化が図られており、更なる効率化を目指して、全面リニューアルに向けたプロジェクトが港湾関係者により進められています。	The NUTS computer system centrally manages all of the container terminals at the Port of Nagoya, resulting in more efficient cargo handling and shorter processing times. With the aim of even greater efficiency, a project for overall renewal is underway.	
完成自動車取扱機能の強化	Strengthening of functions for handling finished automobiles	
金城ふ頭において、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等に対応するため、耐震強化岸壁の整備や保管用地の拡充等に取り組んでいます。	At Kinjo Pier, quake-resistant berths are being developed and storage yards are being enlarged for the concentration of completed automobile handling functions and to accommodate the larger size of car carriers.	
国際バルク戦略港湾の取組	International Bulk Strategic Port Efforts	
産業と生活を幅広く支えている「穀物」の大型船舶の活用による安定的で安価な供給に向けて、穀物輸入を取り巻く動向の変化などを踏まえながら取り組んでいます。	We are working to ensure a stable and inexpensive supply of grains, which widely support industry and people's lives, by utilizing large ships, while taking into account changes in trends surrounding grain imports.	
多様なインセンティブ制度の導入	Introduction of various incentive programs	
効率的な運営・低廉な港湾料金の実現に向けた各種インセンティブ(入港料・係留施設使用料等の減免)を実施しています。	The Port of Nagoya provides a wide variety of incentives such as reductions of port dues, dockage fees and others.	

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成

Creation of a “Carbon Neutral Port”(CNP)

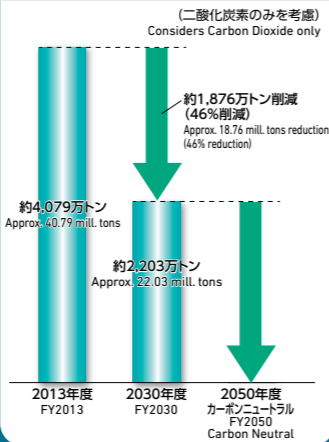
名古屋港は、物流の一大拠点であることに加え、臨海部には様々な産業が集積しており、多くのエネルギーを使用していることから、水素やアンモニアを始めとする次世代エネルギーの利活用に大きなポテンシャルを有しています。

この優位性を生かし、集積する臨海部産業やコンテナターミナルなどの脱炭素化、次世代エネルギーの製造を図っていくとともに、次世代エネルギーハブ拠点の形成に取り組み、ものづくり産業の成長と地域のカーボンニュートラル実現の両立に貢献していきます。

In addition to being a major logistics hub, the Port of Nagoya is home to a variety of industries. Because large amounts of energy are consumed in the waterfront area, there is great potential for the utilization of next-generation energy sources including hydrogen and ammonia. We will leverage this advantage to decarbonize the concentrated waterfront industry and container terminals, and to manufacture next-generation energy. We will also work to create a next-generation energy hub and contribute to both the growth of the manufacturing industry and the realization of carbon neutrality in the region.

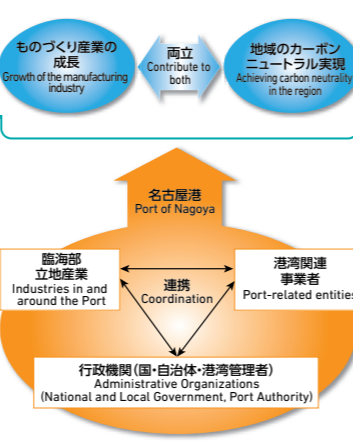
温室ガス削減目標

Greenhouse Gas Reduction Goals



名古屋港の目指す方向性

Goals and Direction of the Port of Nagoya



2 物流拠点・生産施設

Distribution and Production Bases



1 コンテナターミナル

Container Terminals

- ① 飛島ふ頭南側コンテナターミナル ② 飛島ふ頭北コンテナターミナル
③ NCBコンテナターミナル ④ 飛島ふ頭南コンテナターミナル
⑤ 鍋田ふ頭コンテナターミナル

2 自動車積出基地

Automobile Exporting Bases

- ⑥ 金城ふ頭 ⑦ 弥富ふ頭 ⑧ 新宝ふ頭 ⑨ 潮見ふ頭

3 基幹産業等生産基地

Production Bases for Key Industries

- ⑩ 石油製品基地(潮見ふ頭) ⑪ 鉄鋼生産基地(東海元浜ふ頭)
⑫ 穀物基地(北浜ふ頭) ⑬ 石油・LNG基地(北浜ふ頭・南浜ふ頭・南5区)
⑭ 伊勢湾シーパース ⑮ 火力発電所(飛島ふ頭・潮見ふ頭・北浜ふ頭)
⑯ 航空宇宙産業基地(大江ふ頭・弥富ふ頭・木場金岡ふ頭)

4 流通機能基地

Distribution Bases

- ⑰ 稲永ふ頭 ⑱ 潮田ふ頭 ⑲ 鋼材・セメント流通基地(空見ふ頭)
⑳ 木場金岡ふ頭 ㉑ 木材港 ㉒ フェリーターミナル



1 コンテナターミナル Container Terminals

13バース、29基のガントリークレーン、24時間体制後背地の物流機能基地と一体となって稼動

Our container terminals operate integrally with distribution bases in the hinterland with the round-the-clock operation of 13 berths equipped with 29 gantry cranes



名古屋港には、飛島ふ頭、鍋田ふ頭に計13バース、ガントリークレーン29基を有したコンテナターミナルが整備されています。コストの低減、リードタイムの短縮を実現するIT自動化コンテナターミナルの整備や中国・アジア貨物を取り扱うコンテナターミナルの拡張等、需要に応じた整備を進めています。

Container terminals at Tobishima and Nabeta Piers are equipped with 13 berths and 29 gantry cranes. In response to market demand, the Port of Nagoya is actively working to improve the automated terminal here that utilizes an IT system to reduce costs and lead times, and to expand the terminal that handles cargoes for China and other Asian countries.

大水深 Deep-water 日本初の自動化ターミナル ITを活用して高サービス、低コストを提供

The first automated terminal in Japan achieves quality services and cost reductions with the application of IT systems

飛島ふ頭南側コンテナターミナル 水深 Depth 16m

大型コンテナ船に対応できる水深16mの耐震強化岸壁を備えた高規格コンテナターミナルとして整備され、2005年(平成17年)12月の第1バース供用開始に続き、2008年(平成20年)12月には第2バースが供用を開始しました。このターミナルは、日本初となる自動搬送台車(AGV)や遠隔自動RTGを導入した自動化ターミナルで、現在も、ITを活用してこれらの機器の効率的な連携を図るなど、更なる荷役効率向上への取組がなされています。運営は、「船社・港運・陸運」10社の共同出資により設立された飛島コンテナ埠頭㈱が行っています。北米・欧州やシンガポール航路などを中心に利用されています。

The Tobishima Pier South Side Container Terminal was developed as a high standard container terminal featuring quake-resistant berths with a water depth of 16 meters, enabling it to accommodate super-large container ships. The first berth was opened in December 2005, followed by the opening of the second berth in December 2008. It is also Japan's first automated terminal incorporating Automated Guided Vehicles (AGV) and remote automated Rubber Tired Gantries (RTG). Continuous efforts are currently underway to improve loading and unloading efficiency with the use of IT systems and other. The terminal is operated by the Tobishima Container Berth Co., Ltd., which was established by ten business enterprises including shipping lines, stevedoring companies and forwarders. The terminal is mainly used for North America/Europe and Singapore routes.



ガントリークレーンとヤード間を自動制御で往復する自動搬送台車(AGV)を導入。遠隔自動RTGとの連携により荷役作業の更なる効率化が図られています。

Automated Guided Vehicles (AGV) shuttle between gantry cranes and yard areas under automatic control. Cargo handling operations are made more efficient in tandem with remote-controlled RTG.

集中管理ゲート

Centralized Control Gate



飛島ふ頭各ターミナルゲートでの搬出入手続きを集約し、NUTSと連携することで、ゲート処理の効率化を図っています。

Gate processing efficiency has improved by bringing the In and Out operations of each terminal gate together at Tobishima Pier for the Centralized Control Gate linked with NUTS.

飛島ふ頭の東側に並ぶ総延長2,220mの直線コンテナターミナル群

A container terminal complex with a total quay length of 2,220 meters aligned on the east side of Tobishima Pier

名古屋港に数あるコンテナターミナル。そのなかでも基幹航路の要請に的確に対応してきたのが、飛島ふ頭の東側に一直線に並ぶ3つのコンテナターミナル。これまでも、これからも隣接するロジスティクスの基地と一体になった最適な物流を提供し続けます。

Several container terminals are in use today at the Port of Nagoya. Of these, the three container terminals aligned on the east side of Tobishima Pier have responded well to the demands placed by ships on major trade lines. These terminals have been and will continue providing optimized logistics solutions in cooperation with the neighboring distribution bases.

公共コンテナターミナルの整備を先導

飛島ふ頭北コンテナターミナル

Tobishima Pier North Container Terminal - Pioneer in public container terminal development

水深 Depth 10m~12m

1984年(昭和59年)に供用開始。岸壁延長620mに3バース、ガントリークレーン3基を有し、北米西岸やシンガポール航路などを中心に利用されています。

This terminal started operation in 1984. Equipped with three gantry cranes on its three berths of 620 meters in total. The terminal is used by ships on North America West Coast, Singapore routes.

名古屋港初の大水深コンテナターミナル

飛島ふ頭南コンテナターミナル

Tobishima Pier South Container Terminal - First deep-water container terminal at the Port of Nagoya

水深 Depth 15m

1991年(平成3年)に供用開始。大型船対応の大水深(15m)コンテナバースで、岸壁延長700mに2バース、ガントリークレーン6基を有し、バンコクやインドネシア航路などを中心に利用されています。

This terminal came into use in 1991. It consists of two deep-water container berths of 15 meters, with six gantry cranes on a total quay length of 700 meters. It serves mainly ships on Bangkok and Indonesia routes.

日本初の株式会社形式の国際海上ターミナル NCBコンテナターミナル

NCB Container Terminal - Japan's first global terminal operated by private limited company

水深 Depth 12m~15m

進展著しいコンテナリゼーションへの時流を見据え、名古屋港管理組合と民間船会社との共同出資で設立された名古屋コンテナ埠頭㈱(平成28年4月1日に名古屋港埠頭㈱に吸収合併)により整備され、1972年(昭和47年)に供用開始。岸壁延長900mに3バース、ガントリークレーン6基を備え、シンガポールやバンコク航路などを中心に利用されています。貨物量の増加とコンテナ船の大型化に対応するため、既存の水深12m2バースを水深15mの耐震強化岸壁に改良する工事を進めており、そのうち1バースは2022年(令和4年)10月より供用を開始しています。

The NCB container terminal was developed by the Nagoya Container Berth Co., Ltd. (acquired by Nagoya Port Terminal Corporation on April 1, 2016) and started operations in 1972. The Nagoya Container Berth Co. was established as a joint venture of the Nagoya Port Authority and shipping lines, developed with an eye to the booming containerization trade. Today the NCB container terminal is equipped with six gantry cranes at its three berths, which have a total length of 900 meters. This terminal is mainly used for Singapore and Bangkok routes. In response to the increase in cargo volumes and the growth in containership size, work has been underway to deepen two berths from 12m to 15m as quake-resistant berths. One of these berths came into use in October 2022.



高規格
High-standard

中国をはじめとするアジア貨物の物流拠点。耐震強化岸壁を備えた3バース一体運営による高効率ターミナル

A highly efficient container terminal with integrated operation of three quake-resistant berths serving as a logistics base for the cargo from China and other Asian countries

鍋田ふ頭コンテナターミナル

Nabeta Pier Container Terminal

水深
Depth

12m ~14m

中国航路、韓国航路の貨物を主に取り扱うコンテナターミナルで、管理運営は港湾運送事業者8社（現9社）の共同出資により設立された名古屋ユナイテッドコンテナターミナル㈱が行っています。1997年（平成9年）に第1バースが供用開始、2001年（平成13年）には耐震強化岸壁を備えた第2バースが供用を開始しました。さらに、増大する貨物に対応するため、2012年（平成24年）4月に第3バースが供用を開始しました。この3バースで年間約117万TEUを取り扱う国内有数のコンテナターミナルです。

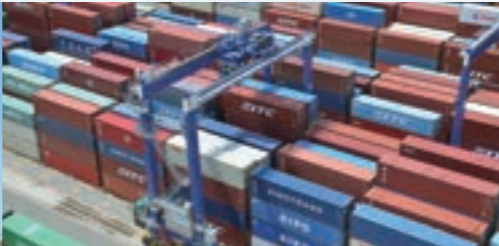
また、本ターミナルでは「名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル遠隔操作RTG導入事業」が2019年（令和元年）に国により採択されました。全国初となる5Gを活用した遠隔操作RTGシステムによる運用が、2021年（令和3年）10月より開始され、ターミナルへの全基導入に向けて取組が進められています。

Nabeta Pier Container Terminal mainly handles cargoes shipped on Chinese and Korean routes. The terminal is operated by Nagoya United Container Terminal Co., Ltd., which was established by eight stevedoring companies (currently includes nine companies). The first berth started operations in 1997, and the second, a quake-resistant high-standard berth, began operating in 2001. To accommodate the growing cargo volume, a third berth began operation in April 2012. The terminal handles approximately 1.17 million TEU of containers annually with three berths and is one of Japan's major container terminals. The first remote controlled RTG system utilizing 5G in Japan has been in operation at this terminal since October 2021, and efforts are underway to introduce the system to all berths.



3バース一体運営のスケールメリットを活かし、効率的かつスピーディーなヤード運用を実現。また、遠隔操作RTGの導入（全40基）が進められ、これまでに、T3及びT2の一部で運用を開始、引き続きT2、T1に導入される予定です。

Efficient and quick yard operation is achieved by taking advantage of the economy of scale from integrated operation of three berths. In addition, a project to install remote controlled RTGs (40 units in total) is underway. So far, these RTGs have been put into operation at T3 and part of T2, and they will be continued to be installed, next at T2 and T1.



名古屋港コンテナターミナルデータベース Container Terminals at a Glance

名古屋港には、現在、5つのコンテナターミナルが立地し、ここから伸びたコンテナ船定期航路網により、世界25の国や地域、115の港が名古屋港と結ばれています。

Currently five conainer terminals are in operation at the Port of Nagoya. Regular container liner routes served by these terminals connect the Port of Nagoya with 115 ports in 25 countries and regions.

■コンテナターミナル施設概要 Container Terminal Facilities

	飛島ふ頭 Tobishima Pier				鍋田ふ頭 コンテナターミナル Nabeta Pier Container Terminal
	北コンテナターミナル North Container Terminal	NCBコンテナターミナル NCB Container Terminal	南コンテナターミナル South Container Terminal	南側コンテナターミナル South Side Container Terminal	
岸壁 Berth No.	W90 / W91 / W92	R1 / R2 / R3	W93 / W94	TS1 / TS2	T1 / T2 / T3
延長 Berth Length	620m	900m	700m	750m	985m
水深 Water Depth	10m ~ 12m	12m ~ 15m	15m	16m	12m ~ 14m
面積 Terminal Area	170,556㎡	289,410㎡	225,732㎡	361,549㎡	549,686㎡
コンテナ蔵置能力 Yard Capacity	2,862 GS	5,125 GS	4,376 GS	4,963 GS	6,768 GS
冷凍コンテナコンセント Reefer Outlet	110個	189個	135個	240個	288個
ガントリークレーン Gantry Crane	3基	6基	6基	6基	8基
吊上荷重 Hoisting Load	48.0t × 1 49.1t × 2	55.1t × 4 83.0t × 2	56.3t × 2 83.0t × 4	77.6t × 6	57.9t × 3 58.4t × 2 58.6t × 1 70.5t × 2
アウトリーチ Crane Outreach	36.0m × 1 37.0m × 2	44.0m × 2 48.0m × 2 61.0m × 2	48.5m × 2 56.0m × 4	63.0m × 6	48.5m × 5 50.0m × 3

(NCBコンテナターミナルについては、岸壁改良中につき現状と異なる場合があります。)
(Figures of the NCB Container Terminal may differ from the actual situation during berth renovation.)

■コンテナ船定期航路 主な寄港地 Major ports of call on regular container liner routes



コンテナ船定期航路実績（令和5年） Number of Regular Container Liner Services in 2023

航路名 Route	入港隻数 Ship Arrivals
北米西岸（メキシコ含む） North America West Coast (incl. Mexico)	141
北欧・地中海 North Europe / Mediterranean	99
印パ・ペルシャ・ベンガル India & Pakistan / Persia / Bengal	44
東南アジア Southeast Asia	1,534
韓国 South Korea	502
中国（香港含む） China (incl. Hong Kong)	1,620
ナホトカ Nakhodka	24

2

自動車積出基地

Automobile Exporting Bases

輸出台数・金額日本一の実績

年間145万台を世界へ輸出

The Port is No.1 in Japan for the number of automobiles exported and their total value
Annual shipment of 1.45 million units to other countries

中部地域には、我が国を代表する自動車産業が立地し、その製品の多くが名古屋港を通じて積み出されています。名古屋港における自動車輸出台数、金額はともに日本一。輸出貨物の約44%（重量ベース）を占め、年間145万台が世界各国へ運ばれていきます。また、名古屋港は、輸出のみならずトランシップ貨物や海外生産車の輸入も行っており、完成自動車ハブ機能を有しています。

Some of Japan's leading automobile companies are located in the Chubu area, and most of their products are exported through the Port of Nagoya. The Port of Nagoya leads Japan in the number of automobiles exported and their total value. Automobiles account for approximately 44% (Based on Freight Tons) of total exports at the Port of Nagoya, with annual shipment of 1.45 million units to other countries. The Port of Nagoya also imports transhipped cargoes and automobiles produced overseas, and functions as a hub for completed automobiles.



金城ふ頭・弥富ふ頭

Kinjo Pier/Yatomi Pier

アジア・ヨーロッパ等向

For Destinations in Asia and Europe

完成自動車の輸出入の拠点となっているほか、海外生産された完成自動車を一旦名古屋港に集積させ、再び世界各地へ輸送するトランシップも行っています。

完成自動車取扱機能の集約・拠点化等に対応するため、現在、金城ふ頭において新規岸壁の整備や保管用地を造成する工事を進めています。

In addition to their function as a base for importing and exporting completed automobiles, these piers also comprise a hub at the Port of Nagoya where completed automobiles produced overseas are brought together and re-exported around the world. The Port of Nagoya is developing a new berth and storage yard for automobiles at Kinjo Pier. This will integrate its function as a base for automobiles in the Port and promote the Port as automotive hub.

弥富ふ頭 Yatomi Pier



新宝ふ頭 Shimo Pier

中東・ヨーロッパ等向

For Destinations in Middle East and Europe

輸出台数、世界トップクラスを誇る

名古屋港の積出中心拠点

A center base for automobile shipments that sustains the Port of Nagoya's status as a world leader in automobile exports

伊勢湾岸自動車道を挟んで立地する広大な積出基地。道路に隣接する私設の基地内には、約39,000台を収容できるヤードや積出し前のサービス工場、テストコースも整備されています。主に中東、ヨーロッパへ積み出されています。

An expansive automobile exporting base at Shimo Pier stretches across Isewangan Expressway. The site, adjacent to the highway, is owned by a private company. It has a yard capable of holding 39,000 automobiles, a pre-loading inspection facility, and a test course. This terminal is used for automobile shipment mainly to Middle East and Europe.



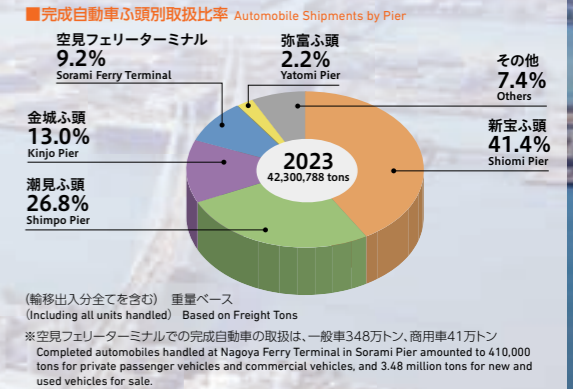
潮見ふ頭 Shiomi Pier

国内向

For Domestic Destinations

石油製品基地としての役割を担っていますが、近年では自動車の国内向け積出基地としても利用されています。その取扱量は対岸の新宝ふ頭と並ぶ規模です。

It was originally developed as a base for petroleum products. However, it has recently been given another role as an automobile shipping base for areas inside Japan. The number of automobiles handled here matches that of Shimo Pier on the opposite shore.



3 基幹産業等生産基地 Production Bases for Key Industries

臨海部の広大な用地を最大活用 原材料・エネルギー供給、生産・デリバリーまで完結

Making the most of its vast waterfront areas, the Port is replete with functions for raw materials and energy supplies, production and delivery

名古屋港は、ものづくり産業を物流で支えるだけでなく、鉄鋼の生産、石油や天然ガスなどエネルギーの供給でも重要な役割を果たしています。加えて、工場立地に恵まれた広大な用地、「シーアンドエア」が容易なアクセスなど、工業港にとって魅力あふれる条件が揃っています。

The Port of Nagoya not only supports manufacturing industries with distribution, but also plays an important role in producing iron and steel and supplying energy sources such as petroleum oil and natural gas. In addition, it is an industrial port with many attractive benefits such as an enormous area for setting up plants, and advanced access to facilitate “Sea and Air” transport.



石油製品基地 (潮見ふ頭) Petroleum Product Base (Shiomi Pier)



約210万m²のスケールの人工島。1961年(昭和36年)に完成しました。立ち並ぶ石油タンクの総貯蔵能力は約80万kl。名古屋市など周辺地域へのエネルギー供給基地として活躍。数々の危険物施設を高潮から守るため、基地は名古屋港基準面より+6.0m～6.5m高の防潮壁に囲まれています。

This is an artificial island built in 1961, with an area of approximately 2.1 million m². The total storage capacity of the petroleum tank complex is 800,000 kl. The base supplies energy to surrounding areas including Nagoya City. The site is surrounded by a tide protection wall that is 6.0 m to 6.5 m high above the Nagoya Point to protect various hazardous material storage facilities from high tides.

穀物基地 (北浜ふ頭) Grain Base (Kitahama Pier)



6万5,000重量トン級バースなどの穀物専用バースが整備され、麦やとうもろこしなどを取り扱っています。大小約800本の穀物サイロは総収容量約51万トン。サイロの背後には食品関連会社が立地し、輸入穀物は小麦粉、配合飼料、コーンスターチ、ぶどう糖、グレーンウイスキーなどに製品化されています。

The terminal features specialized berths for grain handling, including one capable of accommodating 65,000-ton-class vessels, where grains such as wheat and corn are loaded/discharged. There are about 800 grain silos of different sizes, which have a total capacity of approximately 510,000 tons. Behind the silos are food-related companies, where imported grains are processed on site into flour, blended feed, cornstarch, glucose, grain whisky and other products.

鉄鋼生産基地 (東海元浜ふ頭) Iron and Steel Production Base (Tokai Motohama Pier)



大型原料船2隻を同時に係留できる原料岸壁を備える周囲約10kmの巨大な製鉄所が立地する鉄鋼生産基地です。ふ頭毎の面積では港内最大。生産された薄板、鋼管などは製品岸壁から積み出されます。

This base consists of raw material berths capable of accommodating two large bulk carriers simultaneously, and a gigantic steel mill encompassing approximately 10 km. Tokai Motohama Pier boasts the largest surface area within the Port. Finished products such as steel sheets, and steel pipes are shipped from processed steel berths.

伊勢湾シーバース Isewan Sea Berth



南北500m、水深26mの固定桟橋式の洋上原油受け入れ基地です。十分な水深を求めて高潮防波堤から南約10kmの沖合に1975年(昭和50年)完成。31万重量トン級タンカーの係留が可能です。原油は、2本のパイプラインを通して約9km離れた北浜・南浜ふ頭の石油基地へ送られます。

This stationary jetty is 500-m-long from north to south and 26-m-deep. It was built as an offshore crude oil unloading base in 1975 and is located 10 km to the south of the high tide breakwater, where there is sufficient water depth. It can moor 310,000-ton-class tankers. Crude oil travels about 9 km through two underwater pipelines directly linked to the Kitahama and Minamihama Oil Bases.

火力発電所 Thermal Power Station



名古屋港には4つの火力発電所が立地しています。燃料となるLNGを名古屋港内から調達し、地域の電力需要を支えています。

The Port of Nagoya has four thermal power stations. They receive fuels in the form of LNG from plants within the Port to support power demand in the region.

航空宇宙産業基地 (大江ふ頭・木場金岡ふ頭・弥富ふ頭) Oe, Kibakanaoka and Yatomi Piers



写真提供：三菱重工業㈱、川崎重工業㈱航空宇宙カンパニー Photos provided by Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., and Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

名古屋港には航空宇宙産業拠点が集積しています。これまでの生産技術が評価され、米国航空機会社の旅客機の主要部品の生産が行われています。また、国の基幹ロケットH-IIAロケット及びH-Ⅲロケットの生産も行われています。

2011年(平成23年)には港内を含む区域が国際戦略総合特別区域に指定されています。



石油・LNG基地 (北浜ふ頭・南浜ふ頭・南5区) Petroleum Oil and LNG Base (Kitahama and Minamihama Piers, South-5 Section)



北浜ふ頭では、石油化学製品の基礎原料の生産、南浜ふ頭では原油の精製が行われています。

南浜ふ頭と南5区では、発電用燃料や都市ガスの原料として利用される、LNG(液化天然ガス)の供給を行っています。

Base materials for petrochemical products are produced at Kitahama Pier and crude oil is refined at Minamihama Pier. LNG, a major raw material for electricity generation and city gas, is supplied from Minamihama Pier and South-5 Section.

4 流通機能基地 Distribution Bases



稲永ふ頭
Inae Pier

雑貨
General Cargo

都市部に近い利点を活かして、複合一貫輸送に対応したRORO船の定期航路が開設されており、モーダルシフト推進の拠点となっています。

Taking advantage of its proximity to the city center, this pier receives regular calls by RORO vessels, suited to the needs of intermodal transport, as a base to promote modal shift at the Port.

潮風ふ頭
Shionagi Pier

コークス・石炭
Coke and Coal

戦後、産業復興用に増産された石炭取扱の受入基地として整備されたバラ物貨物専用基地です。

This pier is a dedicated base for handling bulk cargo. It was developed after WWII as a receiving base for increased coal production to meet the demands of post-war industrial rehabilitation.

空見ふ頭
Sorami Pier

鋼材・セメント
Steel Material and Cement

鋼材・セメント中心のバラ物貨物専用ふ頭です。地域産業を担う基礎原料の国内流通を支えています。

This pier has a specialized terminal to handle bulk cargo like steel materials and cement. It underpins the domestic distribution of base materials that supports industries in the region.

木場金岡ふ頭
Kibakanaoka Pier

鋼材
Steel Material

西部臨海工業地帯の一角として整備され、現在では鋼材流通基地としても機能。航空宇宙産業の進出で国産ロケットも製造され、専用コンテナで積み出しも行われています。

Developed as part of an industrial zone in the west seafront area, this pier today also functions as a steel material distribution base. Establishment of the aerospace industry here has led to the manufacture of domestic rockets at this site, which are then shipped in specialized containers.

木材港
Timber Terminal

木材
Timber

水面貯木場約140万m²、陸上貯木場約40万m²を有する木材専用港です。伊勢湾台風(1959年)の教訓から、後背地への輸送と防災面を十分に考慮して1968年(昭和43年)に供用を開始しました。

This is a dedicated timber terminal with a storage pond of 1.40 million m² and a storage land of 400,000 m². Based on lessons learnt from the Ise Bay Typhoon in 1959, the Port opened this terminal in 1968 following due to consideration of inland transport and disaster prevention.

フェリーターミナル
Ferry Terminal

名古屋～仙台～苫小牧を結ぶフェリーの発着地です。貨物輸送、旅行・レジャーなどに幅広く利用されています。

This terminal for ferries, linking Nagoya to Tomakomai via Sendai, is widely utilized for cargo transportation, travel and leisure.

3 防災施設と保安対策 Disaster Prevention and Security Measures



1 安全・安心な港づくり 23

Creating a Safe and Secure Port

- 高潮・津波対策
- 地震対策
- 防災保安訓練
- 名古屋港湾機能継続計画(名古屋港BCP)

2 さらに危機管理体制 25

Enhancing Crisis Management System

- 保安対策
- 危機管理体制
- 救援活動支援
- 船舶の安全航行

1 安全・安心な港づくり

Creating a Safe and Secure Port

高潮・津波、地震から物流と暮らしを守る防災施設の整備・強化を推進

Enhancement and reinforcement of disaster-prevention facilities which protect logistics functions and local residents from high tides/tsunamis and earthquakes

高潮・津波対策 High tide/tsunami protection

後背地を浸水から守る2段構えの防災設備

Dual disaster prevention facilities to protect the hinterland from floods

防潮壁および防潮扉 Tide protection walls and tide gates

総延長26.4km、名古屋港基準面(N.P.)から+6.0m～+6.5m高の防潮壁が港内に連なり高潮や津波の市街地への流入を防ぎます。

人や車が通るために必要な箇所には、防潮扉を設置し、高潮や津波の発生時には防潮扉を閉鎖します。また、港内全体の防潮扉の開閉を管理する沿岸防災情報システムの導入など、地域防災の強化を図っています。

大規模地震発生時にも防災施設としての機能を維持できるように防潮壁の液状化対策を進めています。

A total of 26.4 km of tide protection walls with heights varying from 6.0 m to 6.5 m above the Nagoya Point are located throughout the Port to prevent high tides and tsunamis from flooding residential areas.

Tide gates that are installed partly for people and vehicles to pass through and are normally open will be closed when high tides and tsunamis are predicted. A coastal disaster prevention information system that controls all the tide gates at the Port also serves to strengthen regional disaster prevention.

Sea wall anti-liquefaction measures are being implemented to protect and maintain the function of disaster prevention facilities during large-scale earthquakes.

防潮水門 Tide gates

伊勢湾台風級の高潮に備えて整備された水門が、高潮による浸水を防ぎます。水門閉鎖時には、併設されたポンプ所内のポンプにより、堀川に流入してきた水を海側に排水します。台風時の高潮はもちろん、異常潮位による浸水などからも地域を守っています。

Tide gates were constructed in anticipation of high tides of the Ise Bay Typhoon class. When closing the gates, a number of pumps disembogue water that has flowed into the Horikawa River back to the sea. The tide gates protect the local area not only from the high tides due to typhoons but also from floods due to abnormal sea levels.



電動式防潮扉
ガーデンふ頭の防潮扉を電動化。少ない人手で迅速な稼働が可能になり、災害を未然に防ぐ上で効果を発揮します。

Powered tide gates
Installation of powered tide gates at Garden Pier allows quick operation with less labor, for enhanced performance in preventing disasters.



堀川口防潮水門 Tide gates at Horikawa River estuary



鍋田堤 Nabeta

高潮防波堤 High tide breakwater

1959年(昭和34年)に中部地方を襲った伊勢湾台風の高潮被害を教訓に名古屋港沖で高潮と波浪の勢いを食い止め、港内への浸入を抑制する高潮防波堤の整備が始まり、1964年(昭和39年)に完成しました。

鍋田堤、中央堤、知多堤と連なる総延長7.6kmの防波堤として整備されましたが、老朽化対策のほか、大規模地震や高潮・津波災害に対する安定性を確保するため、名古屋港基準面(N.P.)から+8.0m高までの嵩上げやケーソン補強などの改良が、2011年(平成23年)から2016年(平成28年)に行われました。

Based on lessons learnt from the storm surge damages suffered in the Ise Bay Typhoon that struck the Chubu area in 1959, this breakwater was built in order to prevent high tides and ocean waves outside the Port from flooding the inner harbor. This breakwater was completed in 1964.

Three sections – Nabeta, Chuo and Chita – form this high tide breakwater with a total length of 7.6 km. In addition to maintenance works to prevent deterioration, some breakwater reinforcement was done from 2011 to 2016. This included raising the height to 8.0 m from the Nagoya Point and improving the caisson structure to assure safety in large-scale earthquakes, high tides and tsunamis.

中央堤 Chuo

知多堤 Chita

地震対策 Earthquake protection

緊急物資の輸送と国際物流機能の確保

Ensuring transport of emergency supplies and international distribution functions

耐震強化岸壁 Earthquake-resistant berths

震災時にも港湾機能の確保は必須の課題です。大江ふ頭、潮凧ふ頭には緊急物資や人員の海上輸送ルートの確保のため、また、鍋田ふ頭、飛島ふ頭には国際コンテナ物流機能の確保のため、それぞれ耐震強化岸壁が整備されています。また、飛島ふ頭東側や金城ふ頭でも耐震強化岸壁の整備を進めています。

Ports need to continue functioning in times of disaster. To ensure maritime transport of emergency supplies and personnel, quake-resistant berths have been developed at Oe and Shionagi Piers. Nabeta Pier and Tobishima Pier are also equipped with quake-resistant berths to maintain international container distribution functions. In addition, quake-resistant berth maintenance is underway on the east side of Tobishima Pier and Kinjo Pier.



耐震強化岸壁(飛島ふ頭)
大規模地震に対応した耐震強化コンテナ岸壁。
Quake-resistant berths (Tobishima Pier)
This is the quake-resistant container berth that can withstand large-scale earthquakes.

浮体式防災基地 (ミニフロート)

Floating emergency assistant bases (Mini-floats)

耐震強化岸壁を補完することを目的とする浮体式の構造物で、金城ふ頭とガーデンふ頭に大小2基を設置。災害時には被災地に曳航され、海上からの支援活動に使用されます。

These floating structures are intended to supplement the quake-resistant berths. There are two bases of different sizes at Kinjo and Garden Piers. In emergencies they can be towed to affected areas and used for support activities from the sea.



浮体式防災基地(ミニフロート)
Floating emergency assistant bases (Mini-floats)

防災保安訓練 Emergency and security drills

災害やテロ行為などに備える多様な訓練

Multiple drills to prepare against disasters and terrorism

関係機関と連携 Cooperation with related organizations

名古屋港では、台風や地震・津波などの災害やテロ行為などを想定した訓練が定期的に行われ、このような事態が発生した場合に迅速かつ的確な対応が取れるよう、関係機関との連携強化を図っています。

In preparation for typhoons, earthquakes, tsunamis and other natural disasters or acts of terrorism, the Port of Nagoya conducts periodic emergency drills to prepare to respond appropriately to these events, reinforcing cooperation with the related organizations.



名古屋港港湾機能継続計画(名古屋港BCP)

Port of Nagoya Business Continuity Plan

大規模災害時に港湾機能を早期に回復させるため、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、名古屋港BCPを策定しました。緊急物資輸送については、発災後3日以内に最小限の海上輸送ルートを確保すること、また、コンテナ貨物輸送については、概ね7日以内にコンテナターミナルの耐震強化岸壁の機能を回復させることなどを目標としています。

To restore port functions promptly in a time of major disaster, the "Port of Nagoya BCP (Business Continuity Plan) Committee," composed of port-related governmental and business organizations, designed the Port of Nagoya Business Continuity Plan. The Plan's targets include securing a minimal marine transportation route for emergency goods within 3 days after disaster, and restoration of functions at container terminals equipped quake-resistant berths within 7 days for container cargo trade.

2 さらなる危機管理体制 Enhancing Crisis Management System

「未然に防ぐ」ために、保安・防災対策を徹底
安全・安心な港を多面的にサポート

Security and disaster prevention measures to prevent crises and ensure safe and secure port activities

保安対策

Security Measures

12施設(48バース)の重要国際埠頭施設を対象に整備

Tightened security measures are in place at 48 berths in 12 important international port facilities



フェンス・ゲートの整備 Installation of perimeter fences and gates

国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ防止のため重要国際埠頭施設にフェンス、ゲート、監視カメラ、照明施設等を設置し、出入りの管理や監視などを行っています。

Based on port security regulations, perimeter fences, gates, surveillance cameras, lighting towers and other equipment have been installed at important international pier facilities to control and monitor movement into and out of the facilities for the prevention of terrorism.

名古屋港保安委員会 (ナゴヤハーバーネットワーク) Port Security Committee (Nagoya Harbor Network)

港湾における水際対策・危機管理体制の強化を目的に、官民の港湾関係者が、保安の向上および出入管理の強化のため連携・協力しています。

With the aim of strengthening waterfront security and the crisis management system, port-related parties from both the public and private parties cooperate to improve security and tighten movement controls.

危機管理体制

Crisis Management System

災害や事故に迅速対応

The system facilitates prompt response to disasters and accidents



危機管理課 Risk Management Division

名古屋港管理組合では、災害や事故に24時間、365日迅速かつ確実に対応するため、当直体制を取っています。特に、地震・津波や台風などの災害に対して重点的な対策を行い、沿岸防災情報管理システム及び防災気象情報システムを運用しています。また、災害時の被害状況調査において、リアルタイム映像を収集するため港内カメラなどを導入し、地震・津波や台風などの災害に備えています。

The Nagoya Port Authority has a duty system to respond quickly and reliably to disasters and accidents 24 hours a day, 365 days a year. Focusing on countermeasures for disasters such as earthquakes, tsunami and typhoons, we operate a Coastal Disaster Prevention Information Management System and Meteorological Information Comprehensive Online Service – Water Intelligent Terminal. In addition, port cameras have been installed to collect real-time video images when surveying actual damages caused by disasters.

救済活動支援

Emergency Aid Backup

災害時の素早い救済活動を支援

Port authority boat responds swiftly to support relief activities



港務艇「ぽーとおぶなごや2」 The Port of Nagoya II owned by the Port Authority

港湾の視察・取材活動など多目的に使われる港務艇として、1999年(平成11年)に運航を開始。災害時の支援にも対応ができるよう、緊急物資輸送用クレーン、消防ノズル、海水淡水化装置などの設備を搭載しています。

The Nagoya Port Authority has a duty system to respond quickly and reliably to disasters and accidents 24 hours a day, 365 days a year. Focusing on countermeasures for disasters such as earthquakes, tsunami and typhoons, we operate a system called the Coastal Disaster Prevention Information Management System and Meteorological Information Comprehensive Online Service – Water Intelligent Terminal. In addition, the Port of Nagoya prepares for earthquakes, tsunami, typhoons and other disasters by installing port cameras that collect real-time video images to survey actual damages caused by disasters.

船舶の安全航行

Safe Navigation



名古屋港船舶通航情報センター (NAV TIC)

Nagoya Port Vessel Traffic Information Center (NAV TIC)

金城ふ頭の突端にある名古屋港船舶通航情報センターでは、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ます。

Situated at the tip of Kinjo Pier, the Nagoya Vessel Traffic Information Center, or NAV TIC, has multiple duties including central management of ship movement information, provision of maritime traffic information, and harbor traffic control, thereby facilitating safe navigation of vessels.

4 名古屋港、ふれあい空間 Friendly Port



1 ガーデンふ頭 ①27

Garden Pier

名古屋港水族館 / 名古屋港ポートビル・名古屋海洋博物館 / 南極観測船ふじ

2 名古屋港水族館 ②29

Port of Nagoya Public Aquarium

南北に2つのテーマ館、日本最大のプール / 生命力あふれる未来型水族館

3 金城ふ頭 ③31

Kinjo Pier

テーマパーク / 名古屋市国際展示場 / スポーツ施設 / 旅客鉄道 / 鉄道系博物館

4 イベント・ふれあい・交流33

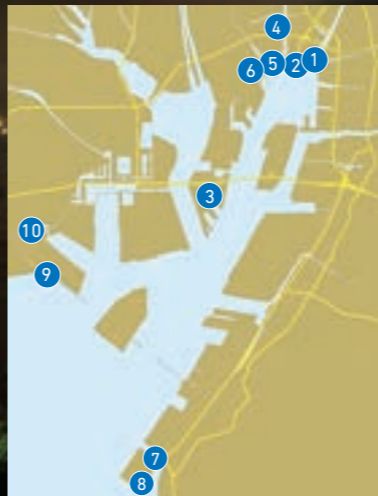
Events, Interactions and Exchanges

船舶イベント / クルーズ船 / 国際交流

5 スポーツ・レジャー施設37

Sports and Leisure Facilities

- ④ 名古屋港漕艇センター
- ⑤ 名古屋港少年少女ヨットトレーニングセンター
- ⑥ 名古屋港海洋トレーニングセンター ⑦ 新舞子ポートパーク
- ⑧ 新舞子マリナパーク ⑨ ウッドフレンズ名古屋港ゴルフ倶楽部
- ⑩ 富浜緑地



誰もが楽しめる人・夢・憩いの親水空間「ガーデンふ頭」

Garden Pier is a waterfront recreational area that everyone can enjoy

名古屋港が推進する「親まれる港づくり」拠点のひとつです。40年ほど前からにぎわいの場の創出を目指して開発に取り組んでおり、今では名古屋圏の一大アミューズメントゾーンに成長しています。また、旅客船バースを備え、内外のクルーズ船や帆船も接岸。一年を通して人でにぎわっています。

さらに、ガーデンふ頭の西側に位置する中川口通船門から名古屋駅近くのささしまライブ24地区をつなぐ中川運河では、魅力ある水辺空間の形成に向けて、緑地・プロムナードの整備や、カフェ・レストラン等の誘導、水上交通の運航などが進められています。

Garden Pier plays a major role in the Port-led project of "Creating a Friendly Port". Development works at the Port have been carried out for about 40 years to create a lively Port area. Today the Pier has grown into a major amusement site in the Nagoya area. Foreign and Japanese cruise vessels as well as tall ships call at the Pier, which attracts people throughout the year.

In addition, Nakagawa Canal runs from the lock gates at Nakagawa Canal estuary on the west side of Garden Pier to the Sasashima Live 24 area near Nagoya Station. In order to create an attractive waterfront space around Nakagawa Canal, green areas and promenades are being developed, cafes and restaurants are invited to open, and water traffic is operated.

中川運河
Nakagawa Canal

シートレインランド
Sea Train Land

JETTY

名古屋港水族館
Port of Nagoya Public Aquarium

南極観測船ふじ
Fuji Antarctic Museum

名古屋港ポートビル
Nagoya Port Building
名古屋海洋博物館
Nagoya Maritime Museum

名古屋港管理組合
Nagoya Port Authority

臨港緑園・つどいの広場
Garden Pier Green Park / People's Park

名古屋港水族館

Port of Nagoya Public Aquarium

→P.29-30

名古屋港ポートビル・名古屋海洋博物館

Nagoya Port Building / Nagoya Maritime Museum

名古屋港のシンボルとして1984年(昭和59年)にオープン。高さ63m、ユニークなその外観は海に浮かぶ真っ白な帆船をイメージしています。3階には名古屋港の生い立ちと役割、港や船に関する展示を行う名古屋海洋博物館が、最上階(地上53m)には海を一望できる展望室が設けられています。

As the symbol of the Port of Nagoya, this building was opened in 1984. Its unique, 63-m-tall structure evokes the image of a pure white tall ship sailing on the ocean. The Nagoya Maritime Museum on the third floor has exhibits on ports and ships as well as the history and roles of the Port of Nagoya. On the top floor 53 m above the ground is an observation deck with a panoramic view of the ocean.



南極観測船ふじ

Fuji Antarctic Museum

1965年(昭和40年)から18年間にわたって南極観測を支えてきた砕氷艦「南極観測船ふじ」を係留。船をそのまま南極に関する博物館として公開しています。

The icebreaker *Fuji*, which supported Antarctic exploration for 18 years starting in 1965, is moored here with its original features preserved as an Antarctic Museum open to the public.



2 名古屋港水族館 Port of Nagoya Public Aquarium

南北に2つのテーマ館、日本最大のプール 生命力あふれる未来型水族館

This futuristic and dynamic aquarium consists of North and South Buildings and features the largest pool in Japan.

名古屋港水族館は、1992年(平成4年)にオープンした南館と2001年(平成13年)にオープンした北館の2つの施設からできています。年間200万人もの人が訪れる日本最大級の水族館です。

The Port of Nagoya Public Aquarium is composed of two facilities, the South Building opened in 1992 and the North Building opened in 2001. It is one of the largest aquariums in Japan, attracting as many as 2 million visitors annually.



北館 North Building

北館のテーマは、「35億年をはるかなる旅～ふたたび海へもどった動物たち～」。生物たちの進化の過程で海中生活に適応していったシャチやバンドウイルカ、ベルーガなどの海棲ほ乳類を展示しています。

日本最大のプールで繰り上げられる躍動感あふれるダイナミックなパフォーマンスも楽しめます。

The theme for the North Building is "A Journey Spanning 3.5 Billion Years - Animals That Have Returned to the Seas". This pavilion features orcas, bottlenose dolphins, beluga whales and other marine mammals, which over the long history of evolution have adapted to life in the sea. Visitors can also enjoy a dynamic performance of marine animals in the largest pool in Japan.



カマイルカ Pacific white-sided dolphin



バンドウイルカ Bottlenose dolphin



ベルーガ Beluga whale

動物の生態環境を忠実に再現

The Aquarium faithfully reproduces the natural habitat of its animals

実績 Achievements

水族館には絶滅の危機にある生き物の生態を解明し、その保護・繁殖を積極的に行う重要な役割があります。名古屋港水族館では、カメ類を中心とした水生生物の研究機関として世界の研究者に門戸を開き、ウミガメの産卵やふ化、ペンギンや鯨類の繁殖に成功。世界的に高い評価を受けています。

One of the important roles of the Aquarium is to investigate the ecology of endangered species and work actively to protect and breed them. The Port of Nagoya Public Aquarium functions as a research facility for aquatic organisms, in particular sea turtles, with its doors open to researchers from around the world. The aquarium has succeeded in inducing sea turtles to lay eggs, which are then incubated and hatched, as well as in breeding penguins and cetaceans. These achievements are highly regarded internationally.

- 世界で初めて、アカウミガメやタイマイの屋内環境下での産卵とふ化に成功
- エンペラーペンギン、ジェンツーペンギン、ヒゲペンギン、アデリーペンギンの4種の極地ペンギンを飼育。
- うち、エンペラーペンギンを除く3種の繁殖に成功
- 日本で初めてペルーガの繁殖に成功
- カマイルカの出産に成功
- シャチの出産に成功
- バンドウイルカの出産に成功
- 人工授精によるバンドウイルカの繁殖に成功

- First in the world to succeed in inducing loggerhead and hawksbill turtles to lay eggs in an indoor environment. These eggs later hatched.
- Four species of penguins living around Antarctica—Emperor, Gentoo, Chinstrap and Adelie penguins—are kept at the aquarium and all but the Emperor penguins have been successfully bred.
- First in Japan to succeed in breeding a beluga whale.
- Successful birth of a pacific white-sided dolphin.
- Successful birth of an orca.
- Successful birth of a bottlenose dolphin.
- Successful breeding of a bottlenose dolphin by artificial insemination



ライブコーラル水槽 Live Coral Reef Tank



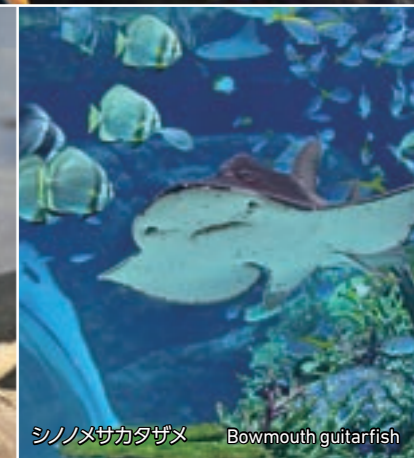
アカウミガメ Loggerhead turtle



くらげなごりうぶ Jellyfish gallery



ヒゲペンギン Chinstrap penguin



シノノメサカタザメ Bowmouth guitarfish



マイワシのトルネード The tornado of Sardines

南館 South Building

南館は、「南極への旅」をテーマに日本から南極までを5つの水域に分けて約500種5万点の生き物を展示しています。ここでは、それぞれ異なった環境に適応しているさまざまな生命に出会えます。

Under the main theme of "A Journey to the Antarctic", the South Building exhibits 50,000 aquatic creatures of 500 species, which inhabit five zones stretching from Japan to the Antarctic. Here, visitors can see various creatures which have adjusted themselves to their own surroundings.

エコ・アクアリウム～海の未来を考えよう！～ Marine Habitat Information Gallery



3 金城ふ頭 Kinjo Pier

親しまれる交流拠点として開発進む「金城ふ頭」

Kinjo Pier is being developed as an integrated area that will attract many people

各種大型船が接岸する商港機能のほか、船舶情報の集約される情報拠点としても活躍している「金城ふ頭」。近年は、交流拠点としての開発が行われています。

さらに、名古屋市の計画による「モノづくり文化交流拠点」として、鉄道博物館など、産業技術の発信・継承をテーマに、人々が交流する拠点づくりが進行中。人々に親しまれるふ頭としての新たな歴史を歩み始めています。

In addition to commercial port functions that can accommodate various large vessels, Kinjo Pier also functions as an information administration center for the consolidation of vessel information. Kinjo Pier is currently being developed into a public communication exchange area.

On the basis of the Concept “Central Exchange Area for Monozukuri Culture” being planned by Nagoya City, a hub for interaction between people is now being designed under the theme of showing and passing on industrial technology. The concept includes things such as opening a railway museum. The pier is adding new pages in its history as a popular site among visitors.

テーマパーク (レゴランド®・ジャパン・リゾート) Theme Park (LEGOLAND® Japan Resort)

家族で一日楽しめる屋外型キッズテーマパーク「レゴランド®・ジャパン」と「レゴランド®・ジャパン・ホテル」、 「シーライフ名古屋」が併設。

The LEGOLAND® Japan outdoor theme park for kids, where the whole family can enjoy an entire day, the LEGOLAND® Japan Hotel and SEA LIFE Nagoya aquarium are all annexed.



© 2024 The LEGO Group

東側には、「モノをつくる喜び」と「コトをつくる喜び」をテーマにした複合型商業施設「メイカーズピア」が隣接。

On the adjoining to the land on the east is also the “Maker’s Pier,” a commercial complex with the theme of “the joy of creating and making events.”



メイカーズピア Maker's Pier

スポーツ施設 (名古屋金城ふ頭アリーナ) Sports Facilities (Nagoya Kinjo Pier Arena)

様々なスポーツで利用できます。メインアリーナには約2,500席の観客席を設置。

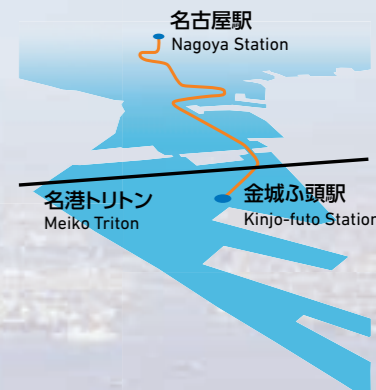
This facility, equipped with 2,500 seats in the main arena, can be used for various sports.



旅客鉄道 (あおなみ線) Aonami Line

名古屋駅から金城ふ頭駅までの15.2kmを約24分で結ぶ旅客鉄道。2004年(平成16年)10月開業。

This passenger line, opened in October 2004, connects Kinjo-futo Station and Nagoya Station, 15.2 km away, in 24 minutes.



鉄道系博物館 (リニア・鉄道館) SCMAGLEV® and Railway Park

東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの実物車両の展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介している施設。

This museum introduces the progress in high-speed railway through rolling stock displays, which include the superconducting maglev as well as historic railway rolling stock.

(※SCMAGLEV : Superconducting Magnetically Levitated Vehicle)



名古屋市国際展示場 (ポートメッセなごや) Nagoya International Exhibition Hall (Portmesse Nagoya)

20,000㎡の無柱空間を誇る第1展示館をはじめとした計3つの展示施設及びコンベンションセンター等の集合施設を有する国内有数の展示場。

The largest international exhibition facility in Nagoya City. It opened in 1973 and this year marks its 50th anniversary. Exhibition Hall 1 with an open, pillarless space of 20,000 m² and a Convention Center with two convention halls were opened in October 2022.



4 イベント・ふれあい・交流 Events, Interactions and Exchanges

港ならではの多彩なビッグイベント 四季折々のふれあいに感動、新鮮

The Port of Nagoya offers a wide variety of events, which bring fresh excitement unique to each season

思いっきり背伸びしたくなる開放感、目を見張る雄大さは港ならではの気分。そして、それはそここり広げられるイベントを色鮮やかに演出します。四季を通じて催される祭りや各種スポーツイベント、コンサート、寄港船の一般公開など、港を満喫できる絶好の機会が名古屋港には満ちています。

The Port brings about a liberating feeling that makes you want to stretch out and relax, and offers a magnificent panoramic view. It also stages many lively events on its premises. There are many opportunities to enjoy the marine atmosphere, such as festivals in each season, sports events, concerts, and open ship events.

海の日名古屋みなと祭(7月) Marine Day Nagoya Port Festival (July)

総おどり
Sou Odori Dance



パレード
Parade

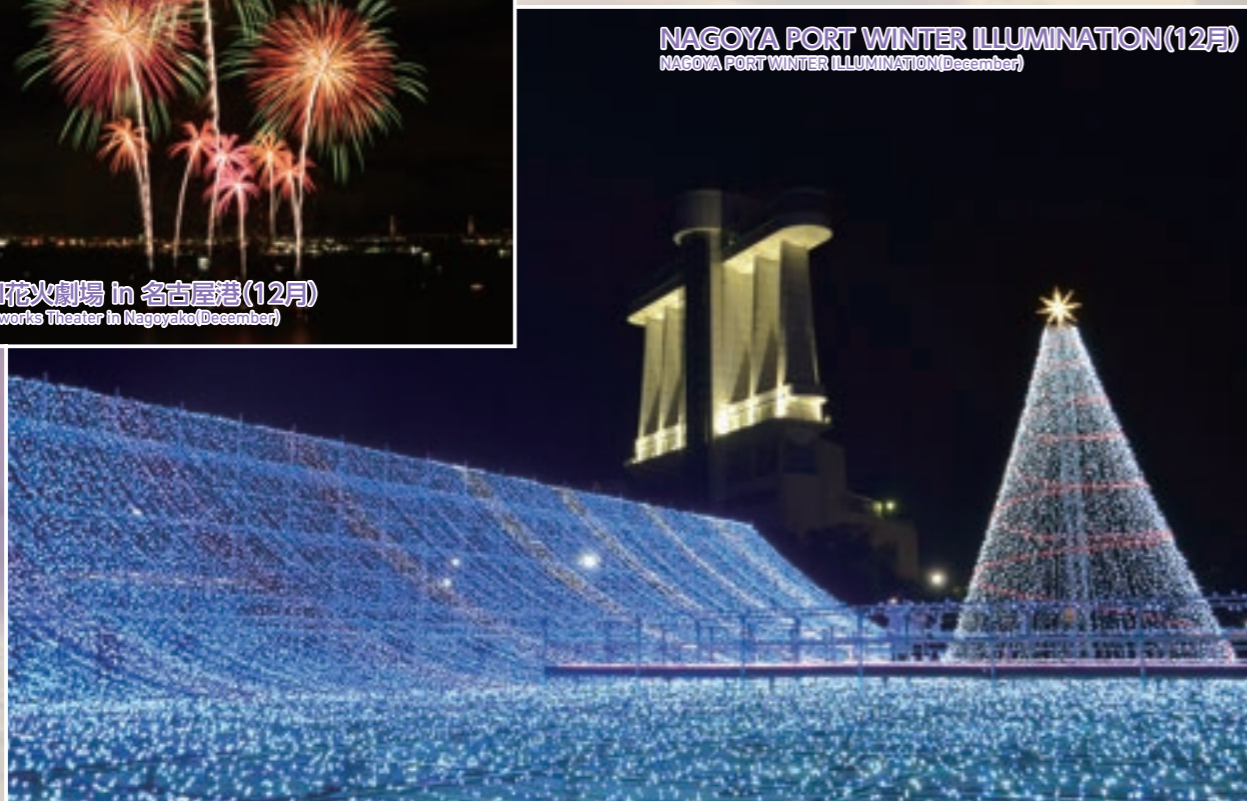


花火大会
Fireworks Show



ISOGA花火劇場 in 名古屋港(12月)
ISOGA Fireworks Theater in Nagoyako(December)

NAGOYA PORT WINTER ILLUMINATION(12月)
NAGOYA PORT WINTER ILLUMINATION(December)



練習帆船「海王丸」
The training tall ships *Kaiwo Maru*



名古屋港のマスコットキャラクター
「ポータン・ミータン」
Port of Nagoya's Mascots
"Portan" and "Mitan"



練習汽船「銀河丸」
The training ship *Ginga Maru*



練習汽船「大成丸」
The training ship *Taisei Maru*



練習汽船「青雲丸」
The training ship *Seiun Maru*



2019年(令和1年)10月
In October 2019
南極観測船 砕氷艦「しらせ」
The Antarctic Exporation Ship,
an icebreaker *Shirase*



クルーズ船
Cruise Vessels

クルーズ船は2つのふ頭で
Welcoming cruise vessels at two piers

ガーデンふ頭は、国内外のクルーズ船の接岸拠点でもあり、各種チャータークルーズや、世界を巡るクルーズ船などが寄港します。名港中央大橋の高さ制限などでガーデンふ頭に接岸できない大型クルーズ船については、金城ふ頭に接岸します。

The Port of Nagoya receives various chartered cruise ships as well as cruise vessels sailing all around the world. Large cruise ships that cannot reach Garden Pier due to the height limitation of the Meiko Triton Bridges arrive at Kinjo Pier.



名古屋港のおもてなし
The Port Full of Hospitality



施設概要 Outline of Facility	ガーデンふ頭 Garden Pier		金城ふ頭 Kinjo Pier	
	2号岸壁 No.2	3号岸壁 No.3	80号岸壁 No.80	81号岸壁 No.81
延長 Berth Length	185m	290m	200m	200m
水深 Water Depth	10m	10m	10m～10.5m	10m
アクセス Access	地下鉄 名古屋駅から徒歩5分 5-minute walk from Nagoyako Subway Station		あおなみ線 金城ふ頭駅から徒歩10分 10-minute walk from Kinjo Futo Station on the Aonami Line	

名古屋港に寄港した主なクルーズ船
Major Cruise Vessels Calling at Port of Nagoya



国際交流
International Exchanges

世界へ広がる港のネットワーク
Port network spreads around the world



姉妹港を通じて深まる国際理解
Deepening international understanding through sister port affiliations

1959年(昭和34年)、名古屋市とロサンゼルス市の姉妹都市提携を契機に、名古屋港もロサンゼルス港と姉妹港提携を行いました。現在、合わせて5つの港と姉妹港の提携が実現し、国際理解の一役を担っています。

- 1959年(昭和34年)ロサンゼルス港(アメリカ)
- 1983年(昭和58年)フリマントル港(オーストラリア)
- 1985年(昭和60年)ボルチモア港(アメリカ)
- 1988年(昭和63年)アントワープ・ブルージュ港(ベルギー)
- 2010年(平成22年)シドニー港(オーストラリア)

Taking advantage of a sister city agreement between the cities of Los Angeles and Nagoya in 1959, the respective ports also entered into sister port relations. Today, our Port has five sister ports, which play a role in deepening international understanding.

- 1959 Port of Los Angeles (U.S.A.)
- 1983 Port of Fremantle (Australia)
- 1985 Port of Baltimore (U.S.A.)
- 1988 Port of Antwerp-Bruges (Belgium)
- 2010 Port of Sydney (Australia)

パートナーシップ港提携による港湾ビジネスの拡大

Expansion of Port business through the conclusion of partnership port agreements

港湾ビジネスの拡大と実務レベルでの迅速な対応を図ることを目的とした「パートナーシップ港提携」を創設し、現在3つの港湾団体と積極的な情報交換等を行っています。

- 2011年(平成23年)上海国際港務(集団)股份有限公司(中国)
- 2012年(平成24年)タイ港湾公社(タイ)
- 2018年(平成30年)HAROPA PORT(フランス)

We have established Partnership Port Agreements with overseas ports to expand the Port's business and act quickly on a practical level. Currently, the Port has partnerships with three port-related organizations, with which it conducts active information exchanges.

- 2011 Shanghai International Port (Group) Co., Ltd. (China)
- 2012 Port Authority of Thailand (Thailand)
- 2018 HAROPA PORT (France)

中国港湾とも国際交流事業を推進

International exchange programs are also promoted with Chinese ports

中国との友好交流と貿易の促進を図るため、名古屋港管理組合と中国交通運輸部との間で協議書が交され、1985年(昭和60年)より中国各港湾から毎年研修生を受け入れてきましたが、2019年(令和元年)、これを中国港湾協会との協議書に改め、引き続き研修事業を行っています。また、名古屋港利用促進協議会と上海港湾協会との間で友好交流提携が行われています。

For the purpose of promoting friendship exchanges and trade with China, the Nagoya Port Authority and China's Ministry of Transport signed an agreement in 1985, through which the Port of Nagoya accepts trainees from China every year. In 2019 the agreement partner was changed to the China Ports & Harbours Association, but the training program is still being conducted. A friendship exchange agreement has been concluded between the Association for the Promotion of Utilization of Nagoya Port and the Shanghai Port Trade Association.

5 スポーツ・レジャー施設 Sports and Leisure Facilities

港ならではのロケーション。潮風うけてミナトを体感

Enjoy a marine atmosphere with a brisk sea breeze at a wide variety of facilities in the Port

名古屋港はその広大なエリアの中で、人と人、人と自然がふれあう場を提供しています。水辺ならではの環境を活かした、さまざまなレクリエーション施設や公園が整備され、1日たっぷり、1年を通して楽しめます。

The vast port area provides places where people can interact with each other and experience nature. A wide range of recreational facilities and parks that make use of the waterfront environment have been created, where visitors can enjoy themselves for an entire day at any time of the year.



1 名古屋港漕艇センター Nagoya Port Rowboat Center



ボート競技の盛んな中川運河にある総合的なクラブハウスです。管理棟には、更衣室、シャワー室、艇庫、研修室などが完備されています。

This is a general clubhouse located by the Nakagawa Canal. It is equipped with changing, shower, and training rooms, as well as a boathouse.

2 名古屋港少年少女ヨットトレーニングセンター Nagoya Port Youth Sailing Training Center



ヨットの帆走体験ができる施設です。管理棟には、更衣室、シャワー室、会議室などが完備されています。

This is a center where people can experience sailing. It is equipped with changing, shower, and meeting rooms in the administration building.

3 名古屋港海洋トレーニングセンター Nagoya Port Maritime Training Center



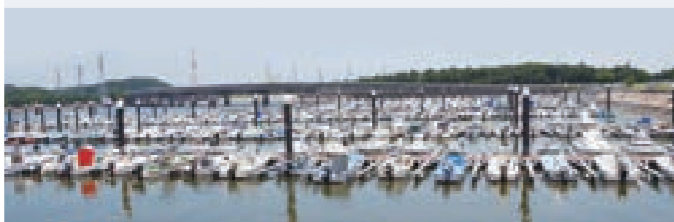
カッター訓練基地として、センター内には艇庫、ジブクレーンなどが完備されています。

This center was built as a training center for cutter vessels with a boathouse and jib cranes.

4 新舞子ポートパーク Shinmaiko Boat Park

適正な係留促進のために整備されたプレジャーボート施設です。410隻収容可能で、駐車場も完備しています。

This is a facility for pleasure boats to promote legal moorings. Complete with a parking area, it can accommodate 410 small crafts.



5 新舞子マリンパーク Shinmaiko Marine Park

名古屋港最南端の人工島「南5区」に整備された公園施設。延長約400mの人工海浜「ブルー・サンビーチ」や魚釣り施設、ドッグラン、ピクニック広場などが整備されています。

This park was made on an artificial island called South-5 Section, which is located on the southernmost edge of the Port of Nagoya. It has many amenities including a 400 m long man-made beach named "Blue Sun Beach," fishing facility, dog park and picnic area.



6 ウッドフレンズ名古屋港ゴルフ倶楽部 Wood Friends Nagoya Port Golf Club

18ホール、パー72の本格的なパブリックコースです。潮風を感じながらプレー中には行き交う船も眺められます。

This is a full scale 18-hole, par-72 public golf course. Players can watch the ships coming and going while enjoying the ocean breeze as they play.



7 富浜緑地 Tomihama Green Park

8面のテニスコートのほか、多目的広場、6.7kmのサイクリングロードなど気軽に楽しめるレクリエーション施設が整備されています。

Eight tennis courts, a multi-purpose area, 6.7 km of a cycling road and other recreational facilities are available here for the enjoyment of visitors.



5 名古屋港、100年を超える歴史、その先へ Future Vision



1 名古屋港の歴史39 History of the Port of Nagoya

2 長期構想・中期経営計画／港湾計画41 Long-term Concept, Medium-term management program / Port Plan

3 名古屋港の実力43 Proven Capabilities of the Port of Nagoya

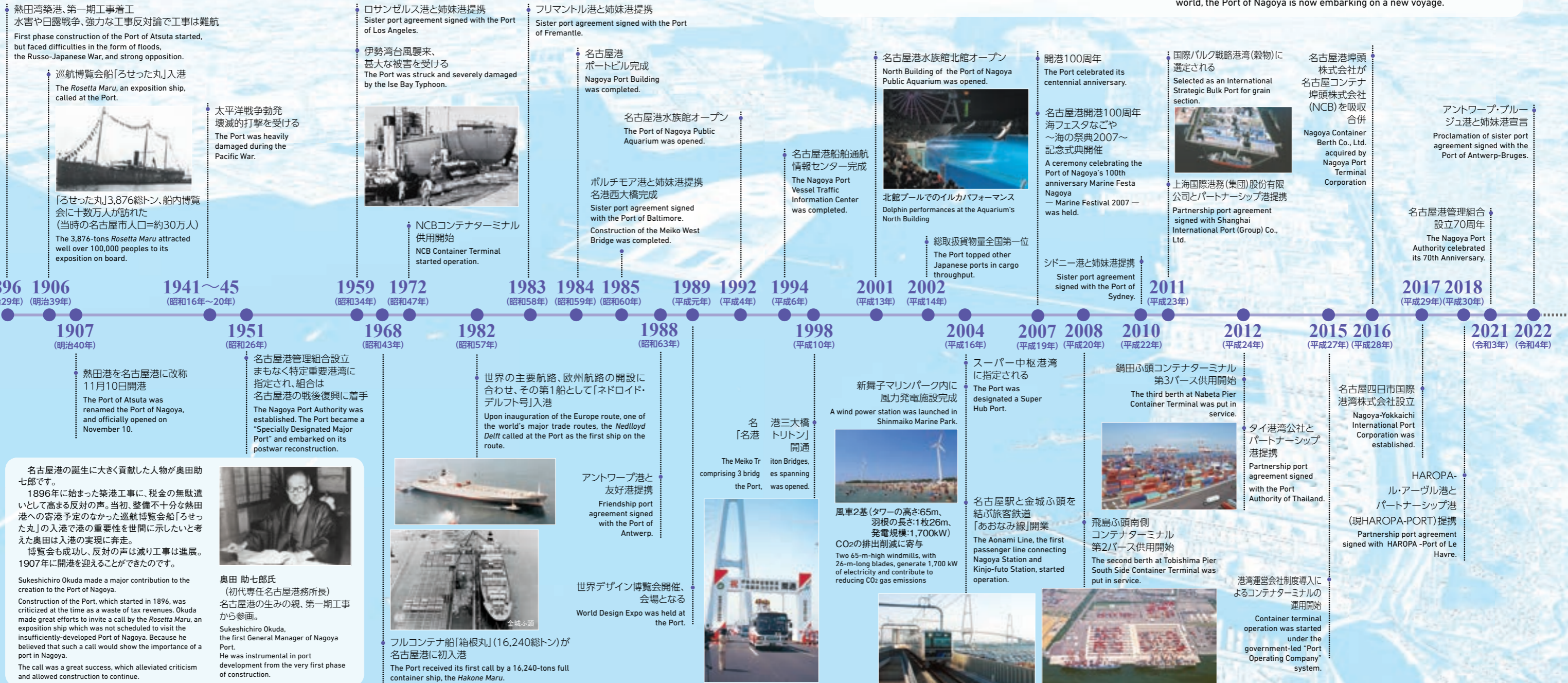
4 数字で見る名古屋港202345 Statistical Look at the Port of Nagoya 2023



1 名古屋港の歴史 History of the Port of Nagoya

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



「開港前夜」その時……

Eve of the Port's opening

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高まりました。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 came into being.

「港湾管理者誕生」その時……

Birth of the Nagoya Port Authority

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、「新しい道を開く画期的なモデルケース。育成を支援したい」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 Nagoya 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……

Period of dredging and reclamation

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償は、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……

Advent of the container age

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、港湾管理者と那船社で名古屋コンテナ埠頭(株)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 expertise and creating new ways forward.

2 長期構想・中期経営計画／港湾計画

Long-term Concept, Medium-term Management Program / Port Plan

長期構想「名古屋港の針路」

Long-term Concept, “Future Direction of the Port of Nagoya”

世界ステージでのさらなる飛躍に向け、概ね20年先を見据えた長期構想を策定

New guidelines to make a leap forward on the global stage were formulated with a target year of 20 years into the future

名古屋港は1907年(明治40年)の開港から今日まで、地域の発展と人びとの暮らしを支える役割を担ってきました。いままでの役割を、これからも果たし続けることができるように、2007年(平成19年)3月、さらなる飛躍をめざす長期構想「名古屋港の針路」を策定しました。

The Port of Nagoya has steadily backed the development of the region and enhanced the people’s lives throughout its history since opening in 1907. The “Future Direction of the Port of Nagoya”, a long-term concept for another leap forward, was formulated in March 2007, with an eye to continuously fulfilling the role that the Port has played for the past years.

将来目標

Our Goal

きらめき愛される港

Vibrant and Well-loved Port



～ 世界 ★ 日本 ★ 地域 ～
-World ★ Japan ★ Region-

世界にきらめく港

Vibrant Port

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めざします。

Our port aims to shine on the global logistics and production stages by offering reliable and cutting-edge port facilities that connect the Chubu Region and the world, while creating a foundation for advanced manufacturing to support a new generation of industry.

人びとから愛される港

Well-loved Port

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り、かけがえのない自然環境と共生することにより、人びとから愛される港をめざします。

In order to earn people's affection, we will provide agreeable spaces and attractive tourism resources in the port areas, ensure safe and reliable living conditions, and co-exist harmoniously with irreplaceable natural environment.

分野別将来イメージ

Future Visions by Sphere

グローバルロジスティクスの港

Global logistics port



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

Enhancement of global and domestic maritime transport functions
Consolidation of logistics hub functions

世界で活躍するものづくり産業や人びとの豊かな暮らしを支える、グローバルロジスティクスにおける中核拠点の港をめざします。

We aim to function as a core base for global logistics that supports the region's world-renowned manufacturing industries as well as the comfortable lives of its people.



ものづくりの港

Manufacturing port



産業の高度化・新展開・創出

Sophistication, new development, and creation of industries

高い国際競争力を持つ、新たなものづくり基盤の港をめざします。

Our port will encourage the establishment of new manufacturing bases with strong international competitiveness.



夢のふくらむ港

Port of dreams



うるおいと魅力のある港湾空間の形成

Creation of pleasant and attractive spaces in the Port

港に集うあらゆる人びとに親しまれる、夢のふくらむ港をめざします。

Our port aspires to become a popular place where people's dreams grow.



環境にやさしい港

Environmentally-friendly port



良好な港湾環境の形成

Creation of desirable environment

さまざまな面で環境に配慮する、環境にやさしい港をめざします。

We will form an environmentally conscious, eco-friendly port in every aspect.



安全な港

Safe port



安全性・信頼性・危機管理の向上

Promotion of safety, reliability, and crisis preparedness

安心な暮らしや安定した産業活動に貢献する、安全な港をめざします。

We will work to create a safer port that contributes to security in people's lives and stable industrial activities.



空間利用のゾーニングのイメージ

Zoning for land utilization

物流ゾーン

Logistics zone

次世代高規格コンテナターミナルを中核として、飛島ふ頭と鍋田ふ頭を中心とするコンテナ機能の拠点化を推進します。ロジスティクス機能の集積や道路・航路体系の充実、航空輸送との連携など、陸海空を結ぶマルチモーダルな環境整備を推進するとともに、西部地区を中心に効率的で質の高い物流ゾーンを形成していきます。

Tobishima and Nabeta Piers will become a container-handling base with a main focus on a next-generation high standard container terminal. Improvements in land, sea and air connections are being made to offer a multimodal environment which includes consolidation of the port's logistics function, expansion of road and shipping routes and cooperation with air transport services. Further, logistics zones, where an efficient and high-quality distribution service will be offered, will be formed mainly in the west harbor area.

産業ゾーン

Industrial zone

東南部地区は、既存産業の高度化や新展開、新規産業の創出など、新たなものづくり基盤の形成に寄与する産業(生産)拠点として企業集積を図ります。潮見ふ頭は、エネルギーや化学関連の産業展開エリアとして活用するとともに、新たな展開や再編を模索します。航空宇宙をはじめとする多様な産業が立地する西部地区は、周辺の土地利用を踏まえ物流や生産関連の誘導を推進します。

Port's southeast harbor areas provide sites for business accumulation with the aim of forming new manufacturing bases that promote sophistication and new development of existing industries, and establishment of new businesses. Shiomi Pier will be utilized as an energy and chemical-related industrial area, while seeking new development and restructuring. A wide variety of business sectors including the aerospace industry are located in the west harbor area, where distribution and production related concerns will be introduced in accord with the surrounding land utilization.

交流・環境ゾーン

Exchange and environment zone

金城ふ頭でのモノづくり文化交流拠点構想の推進、堀川や中川運河など都心部につながる水面の活用など、交流空間を拡充します。魅力ある景観や緑のネットワークの形成、藤前干潟をはじめ港内の自然環境の保全や活用、環境学習の場の提供に努めています。

An exchange zone will be enhanced by promoting the Concept “Central Exchange Area for Monozukuri Culture” in Kinjo Pier and making use of the surfaces of the Horikawa River, Nakagawa Canal, and other waterways that connect to the city center. Our port will continue to create a pleasant maritime scenery and greenbelt network, while preserving and utilizing the natural environment in port areas including the Fujimae Tideland, and proving opportunities for environmental learning.

留保ゾーン

Reserved zone

今後の新たな情勢に対応するため、ポートアイランドと南5区拡張空間を、大規模な空間を有し一体的な開発が期待できる留保ゾーンとして設定します。社会情勢の動きを注視しながら、関係機関と一体となった展開への準備を可能な限りめざします。

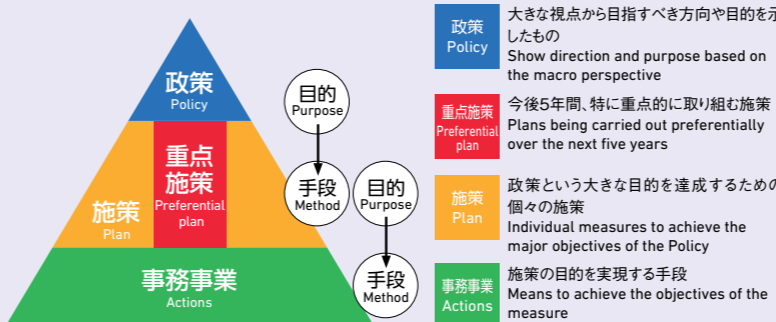
In order to meet requirements in the years to come, we have put aside the Port Island and the South-5 Section Expansion Area as reserved zones, since these large areas have potential for comprehensive and unified development. With an eye on social situations, we strive to prepare to the greatest possible extent for future developments in concert with related organizations.

中期経営計画

Medium-term Management Program

長期構想を実現するため具体的な施策や事務事業を総合的・体系的に取りまとめた新たな5か年計画として「名古屋港管理組合中期経営計画2023」を令和元年度に策定しました。中期経営計画2023 は、特に重点的に取り組む施策を重点施策として位置づけるとともに、経営の視点を取り入れることで実効性を高めた計画としています。

A new 5-year development plan, the “Nagoya Port Authority Medium-Term Management Program 2023,” which systematizes the specific measures and development plans to achieve the Port's long-term concept, was established in FY2019. The medium-term management program identifies which plans the authority should give priority to and improves their effectiveness by adopting a business perspective.



港湾計画

Port Plan

港湾施設や土地利用の計画を定めたマスタープラン

Master Plan that defines the port facility and land use plans

名古屋港では、長期構想の考え方を基本としつつ、目標年次(概ね10年先)の港湾の能力や、これに応じた施設規模や配置、土地造成及び土地利用等の計画を定めています。

港湾計画は、港湾管理者が港湾法に基づき定める法定計画で、港湾整備・利用の指針となるものです。

The Port of Nagoya will set the objectives for port development based on the long-term concept for 10 years into the future. It also shows the port capacity, specific facility dimensions and layout, land reclamation, and land usage plan for the targeted year.

The port plan is a statutory plan formulated by the port authority as a guide for port improvement and usage.

3 名古屋港の実力 Proven Capabilities of the Port of Nagoya

① 名古屋港は世界に開く日本のゲートウェイ

The Port of Nagoya is a Japanese gateway that opens to the world

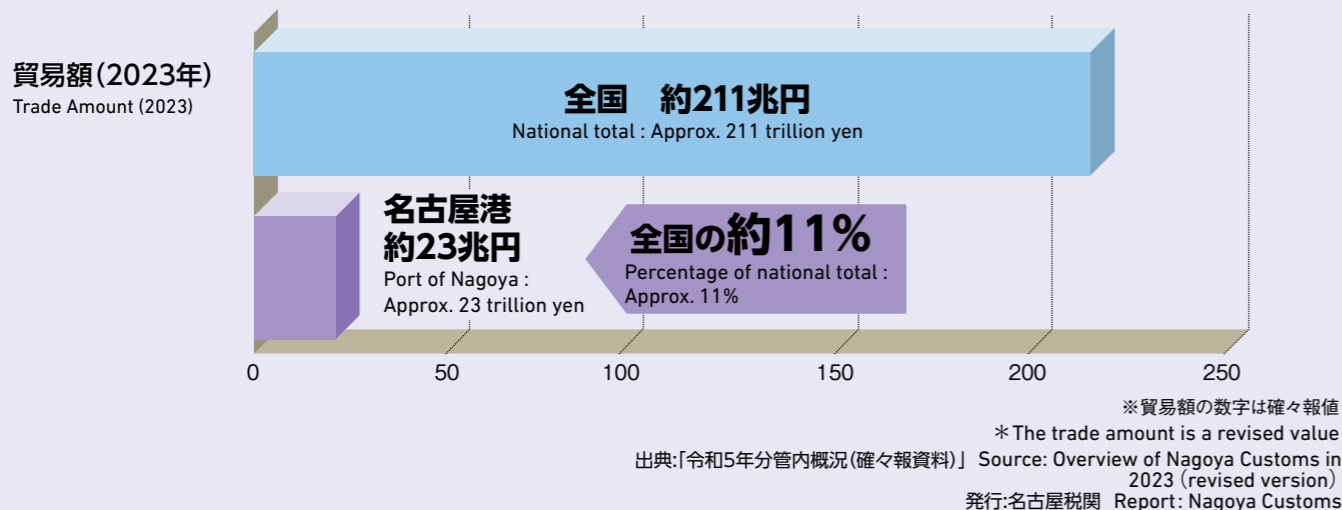
わが国屈指の国際貿易港

One of the best international trading ports in Japan

日本列島太平洋岸のほぼ中央に位置する名古屋港。中部地域の海の玄関口として、そのものづくりと暮らしを支えてきました。

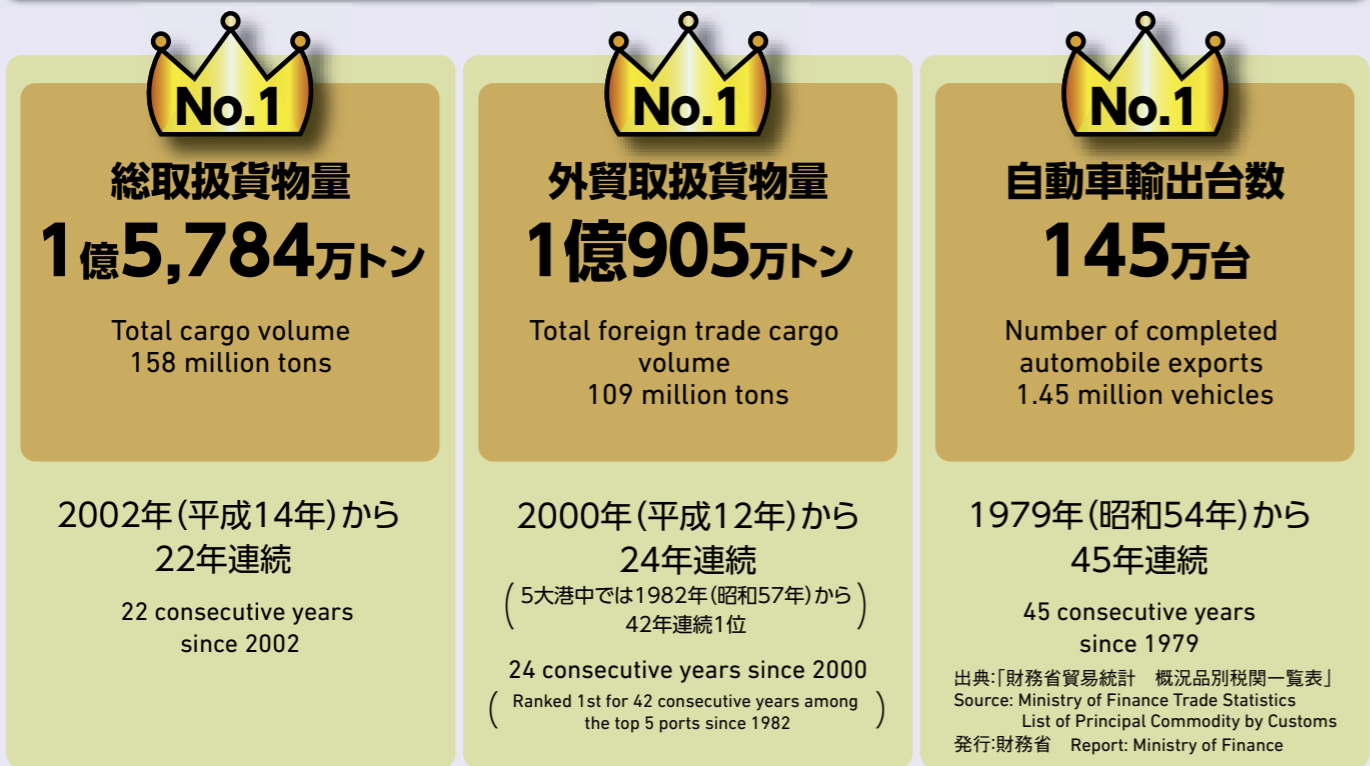
2023年(令和5年)の総取扱貨物量は、約1億5,784万トンで日本一を記録。貿易額についても約22兆5,123億円と、日本全体の貿易額の約211兆695億円の約11%を占めています。

The Port of Nagoya is located at the center of the Pacific coast of Japan. It supports manufacturing and people's lives as the ocean gateway for the Chubu area. In 2023, the total cargo throughput was 158 million tons, top among all parts in Japan. The trade value was approximately 23 trillion yen and accounted for 11% of Japan's total trade value, which was approximately 211 trillion yen.



2023年名古屋港の日本一

No.1 records achieved by the Port of Nagoya in Japan in 2023



② 名古屋港の経済効果

Economic Effect of the Port of Nagoya

名古屋港の経済波及効果は愛知県内の生産活動の約46%

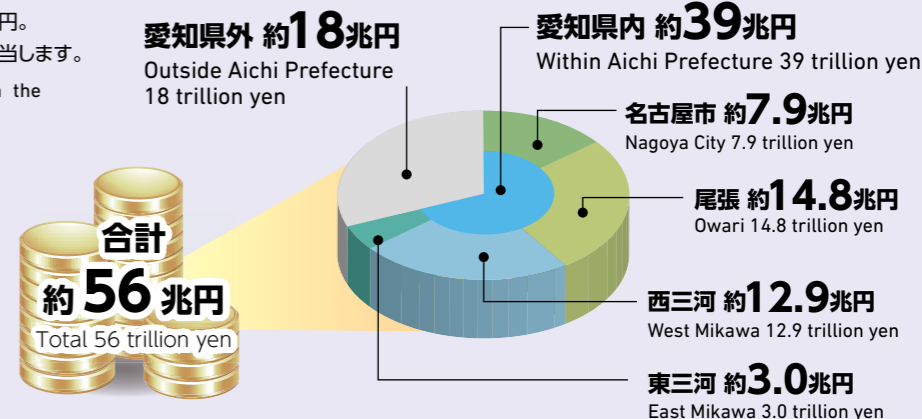
The economic ripple effect of the Port of Nagoya accounts for approximately 46% of production activities within Aichi Prefecture

名古屋港の県内への経済波及効果は約39兆円。これは愛知県生産額約84兆円の約46%に相当します。

The ripple effect of the Port of Nagoya on the prefectural economy is 39 trillion yen. This accounts for 46% of the Aichi Prefecture total production of 84 trillion yen.

●経済波及効果

Total economic ripple effect



名古屋港の経済活動により創出される雇用者数は愛知県就業者数の約38%

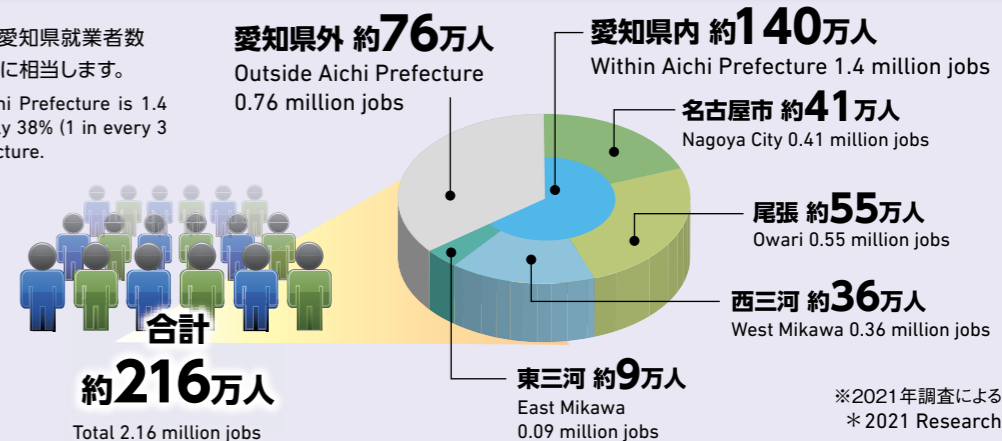
38% of all jobs in Aichi Prefecture are created by the economic activities at the Port of Nagoya

県内への雇用創出効果約140万人は愛知県就業者数約367万人の約38% (およそ3人に1人) に相当します。

The number of jobs induced within Aichi Prefecture is 1.4 million, which accounts for approximately 38% (1 in every 3 jobs) of the 3.67 million jobs in the Prefecture.

●雇用創出効果

Total job creation effect



③ 暮らしを支える名古屋港

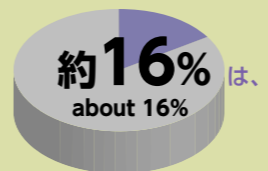
The Port of Nagoya Supports Japan's Way of Life

愛知県民の皆さんが1年間に消費する生活用品が、どのくらい名古屋港を経由して運ばれているのかについて、私たちの生活になじみ深い消費財(食料品、衣類、家具)で調査しました。

A calculation was made of the quantity of consumer goods closely related to daily life (groceries, wearables, furniture) that are imported through the Port of Nagoya and consumed by the residents of Aichi Prefecture.

食料品 groceries

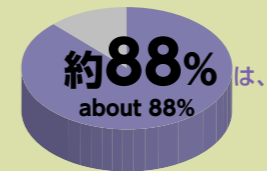
愛知県民が購入する食料品の
Of all the groceries purchased by residents of Aichi Prefecture



名古屋港を経由
are imported via the Port of Nagoya

衣類 Wearables

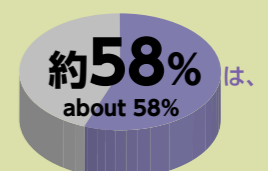
愛知県民が購入する衣類の
Of all the wearables purchased by residents of Aichi Prefecture



名古屋港を経由
are imported via the Port of Nagoya

家具 Furniture

愛知県民が購入する家具の
Of all the furniture purchased by residents of Aichi Prefecture



名古屋港を経由
is imported via the Port of Nagoya

※2021年調査による
 * 2021 Research

このように、愛知県民の皆さんが消費する生活用品の多くが名古屋港を経由しており、名古屋港は、皆さんの暮らしを支えるお手伝いをしています。

The above ratios show that many of the goods consumed in Aichi Prefecture are handled in the Port of Nagoya. In this way the Port of Nagoya assists in supporting the lives of the people.

4 数字で見る名古屋港

2023 Statistical Look at the Port of Nagoya 2023



入港船舶、取扱貨物量

No.1 Cargo throughput in Japan for twenty two consecutive years

Ship Arrivals & Cargo Volumes

年次 Year	外航 Oceangoing Vessels		内航 Coastal Vessels		計 Total	
	隻数 No.of Vessels	総トン数 Gross Tonnage	隻数 No.of Vessels	総トン数 Gross Tonnage	隻数 No.of Vessels	総トン数 Gross Tonnage
	(単位：トン) (Unit: ton)					
2019	7,753	192,365,105	24,823	41,348,543	32,576	233,713,648
2020	7,168	172,211,667	22,075	38,558,356	29,243	210,770,023
2021	7,032	168,426,809	22,631	39,588,552	29,663	208,015,361
2022	6,812	166,406,481	20,791	38,082,028	27,603	204,488,509
2023	7,290	177,918,616	21,012	39,005,867	28,302	216,924,483

取扱貨物量 Cargo Volumes			(単位：トン) (Unit: ton)		
年次 Year	外国貿易 Foreign Trade		内国貿易 Domestic Trade		計 Total
	輸出 Export	輸入 Import	移出 Outgoing	移入 Incoming	
2019	52,851,389	73,525,744	35,744,677	32,313,885	194,435,695
2020	41,051,279	66,572,737	32,071,656	28,852,070	168,547,742
2021	46,013,611	70,796,785	31,115,574	29,864,514	177,790,484
2022	41,936,479	66,827,912	28,053,056	26,765,239	163,582,686
2023	43,064,428	65,987,345	24,345,951	24,446,882	157,844,606

貿易額

Trade Values

年次 Year	輸出 Export	輸入 Import	計 Total
2019	12,306,759	5,084,883	17,391,642
2020	10,413,755	4,315,990	14,729,745
2021	12,480,530	5,288,727	17,769,256
2022	14,012,370	7,380,966	21,393,336
2023	15,187,741	7,324,551	22,512,293

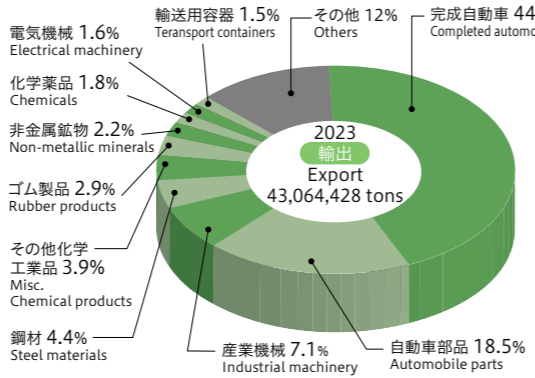
出典：「令和5年分管内概況(確々報資料)」 Source: Overview of Nagoya Customs in 2023 (revised version)
発行：名古屋税関 Report: Nagoya Customs

外国貿易 Foreign Trade

輸出の63%が自動車関連／輸入の53%が天然資源
Automobile-related cargo accounts for 63% of total exports
Imports of natural resources make up a 53% share

主な取扱品種

Main Trading Items

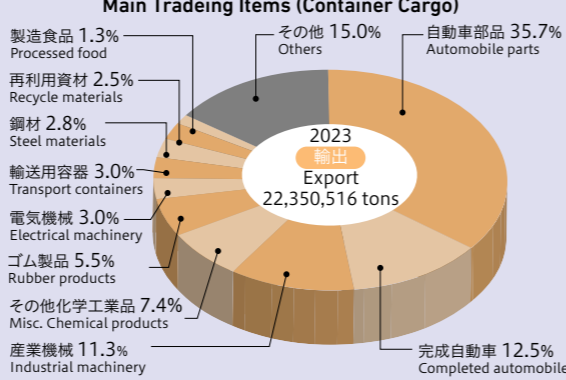


コンテナ貨物 Containers

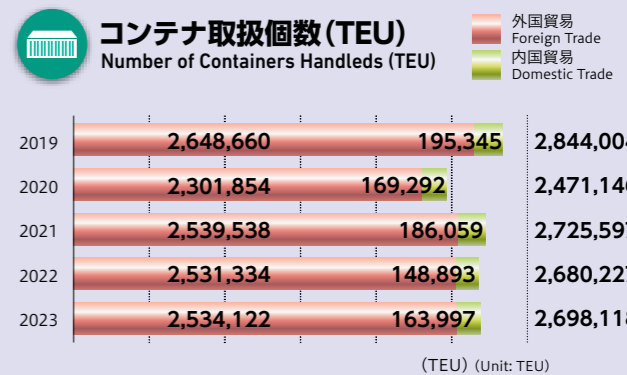
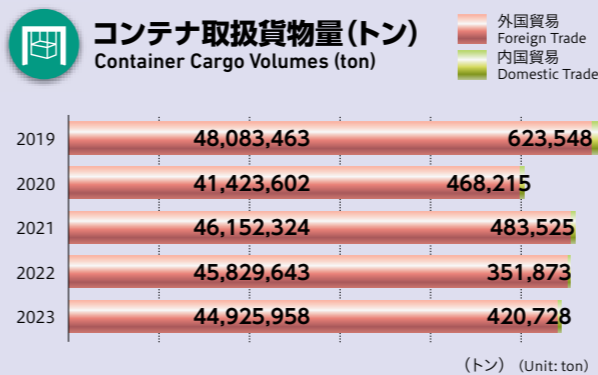
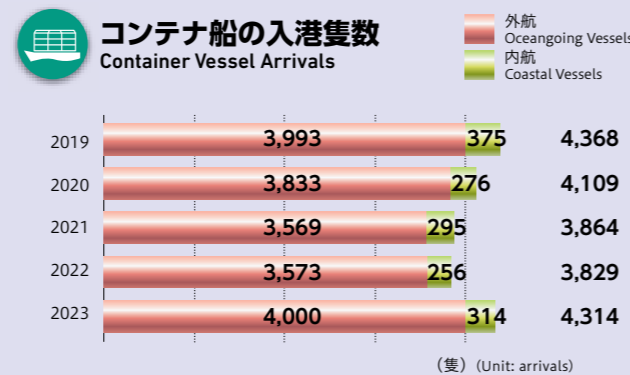
輸出の品目トップは自動車部品／輸入は衣服などの日用品
Automobile parts top other export items
Garments and other daily-use commodities stand out as major imports

主な取扱品種

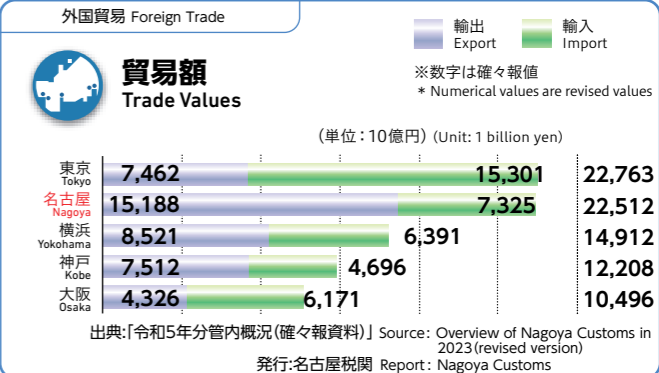
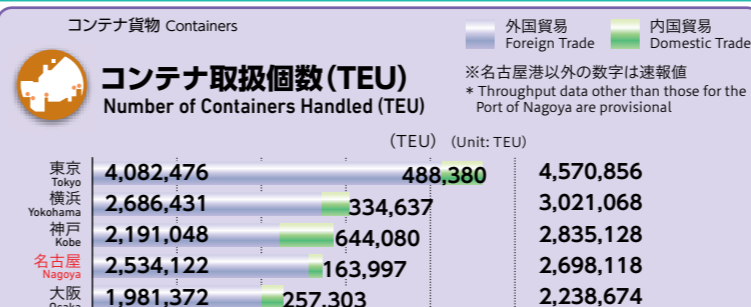
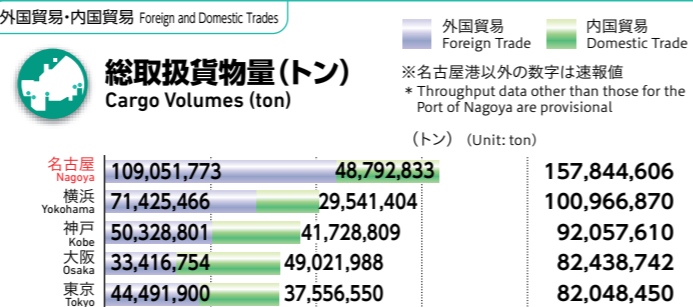
Main Trading Items (Container Cargo)



外国貿易・国内貿易 Foreign and Domestic Trades



主要港の比較2023 Trade Comparison among Major Japanese Ports 2023



※端数処理のため、合計数値は、その内数と若干合わない場合があります。
* Numbers in the text and tables are rounded independently and thus may not add up to totals.