



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8年9月発行
Issued in September 2026

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



2026-2027

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

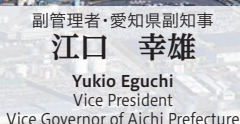
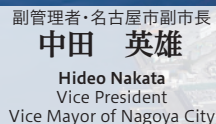
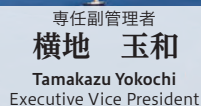
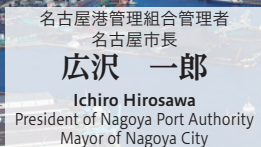
4 名古屋港、ふれあい空間 Friendly Port

- 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／港湾計画 Long-Term Concept / 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2025 Statistical Look at the Port of Nagoya 2025 45

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



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。

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.

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

The Port of Nagoya continues to be a world port of choice.



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。

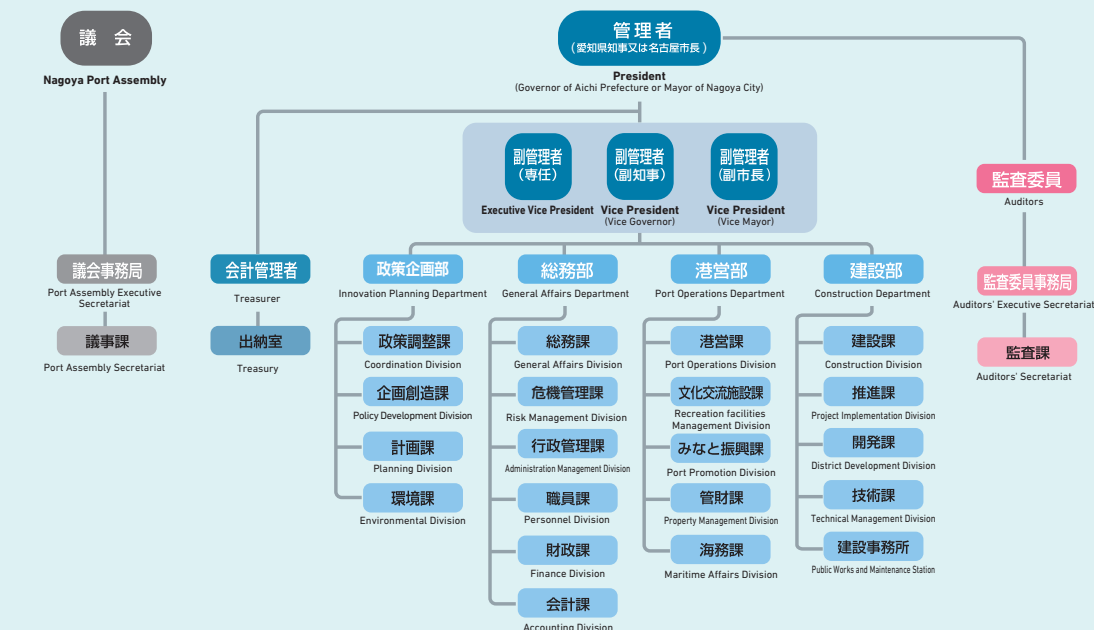
The Nagoya Port Authority is a special local government body that was established on September 8, 1951, as the administrator of the Port of Nagoya. In fact, port administration duties in Japan are usually carried out by Ports and Harbors Bureaus of respective municipal governments, such as in Yokohama 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590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 590 staff, and performs various duties related to the Port.



●令和8年度予算(総額383億円) FY2026 Budget (38.3 billion yen)

		令和8年度 FY2026		令和7年度 FY2025		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	29,210,000	76.2	30,170,000	73.9	△ 960,000	△ 3.2
基金特別会計	Special Funds Accounts	293,600	0.8	260,300	0.6	33,300	12.8
施設運営事業会計	Facility Administration Accounts	6,272,000	16.3	8,076,000	19.8	△ 1,804,000	△ 22.3
埋立事業会計	Land Reclamation Accounts	2,560,000	6.7	2,301,000	5.7	259,000	11.3
合計	Total	38,335,600	100	40,807,300	100	△ 2,471,700	△ 6.1

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、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.

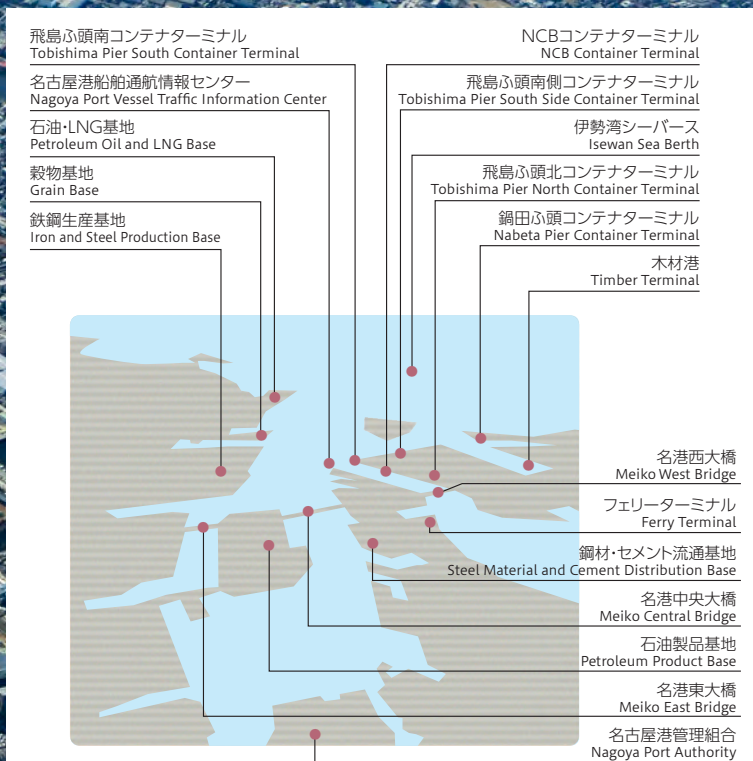
Various port functions are effectively allocated here, creating major production and distribution bases.

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	57,299 m
■係船岸壁※	Berths*	
総延長	Total Length	33,700 m
係船能力	Berthing Capacity	277 隻
■上屋	Sheds	469,715 m ²
■野積場	Open Storage Yards	3,692,416 m ²
■貯木場	Timber Storage	1,798,107 m ²
水面貯木場	Timber Storage Ponds	1,400,260 m ²
陸上貯木場	Timber Storage Yards	397,847 m ²



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

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

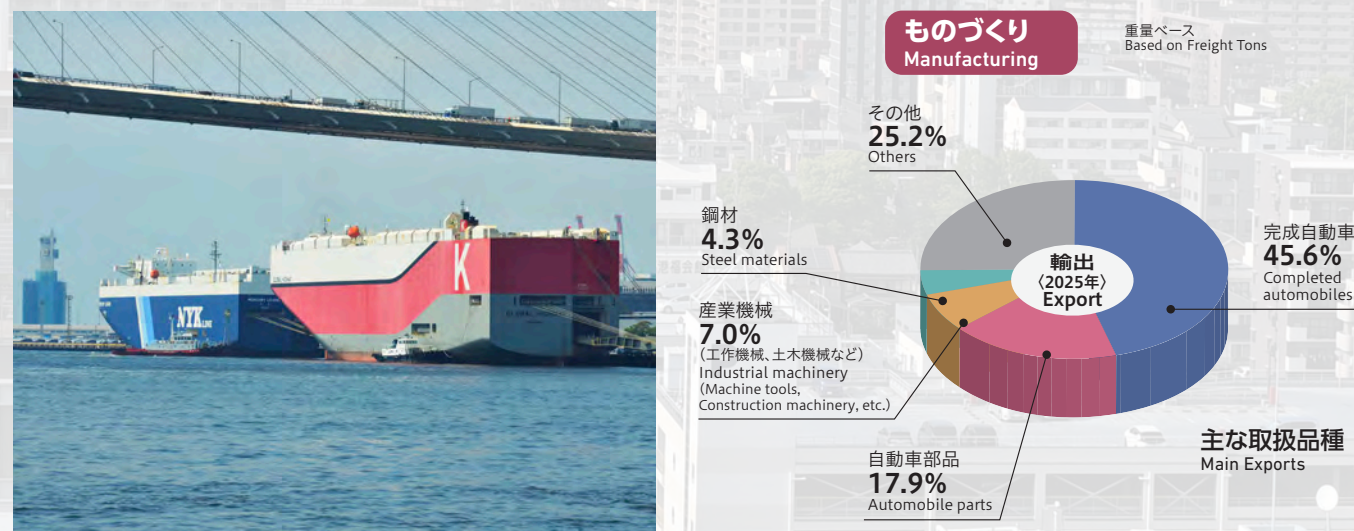
名古屋港の背後圏には、自動車、工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品等、世界的な「ものづくり産業」が集積しています。なかでも、愛知県の製造品出荷額等は1977年(昭和52年)以来、連続して全国1位の実績を誇っています。

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(令和5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95%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。

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 (FY2023: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism), approximately 95% 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.



暮らしの必需品から電気・ガスのエネルギーまで

From daily necessities to electricity and gas energy

エネルギーはおよそ8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約99.7%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」。その他、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。

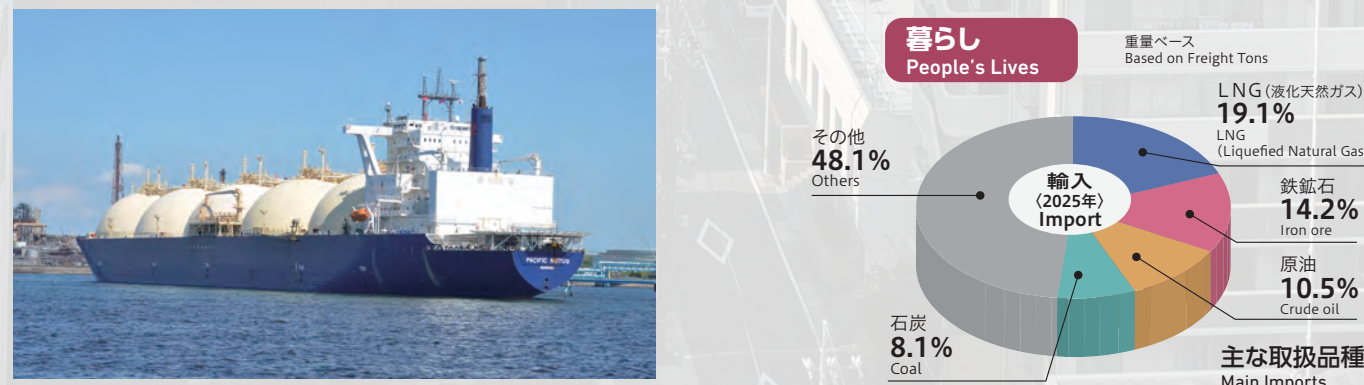
豊かな暮らしを支える。これも名古屋港の重要な役割の一つです。

Japan depends on imports for approximately 80% of its energy and 60% of its food, and 99.7% 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: 2024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: 2024 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 3,206

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 / 食料品 / 輸送用機械器具
Production machinery / Electronic parts, Devices and Electronic circuits / Chemical products / Food / Transportation equipment

福井県 Fukui Prefecture 2,650

電子部品・デバイス・電子回路 / 電気機械器具 / 化学工業製品 / 繊維工業製品 / プラスチック製品
Electronic parts, Devices and Electronic circuits / Electrical machinery, Equipment and Supplies / Chemical products / Textile mill products / Plastic products

滋賀県 Shiga Prefecture 9,179

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

三重県 Mie Prefecture 12,311

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 4,134

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 / Production machinery / Electronic parts, Devices and Electronic circuits

長野県 Nagano Prefecture 7,010

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 6,720

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

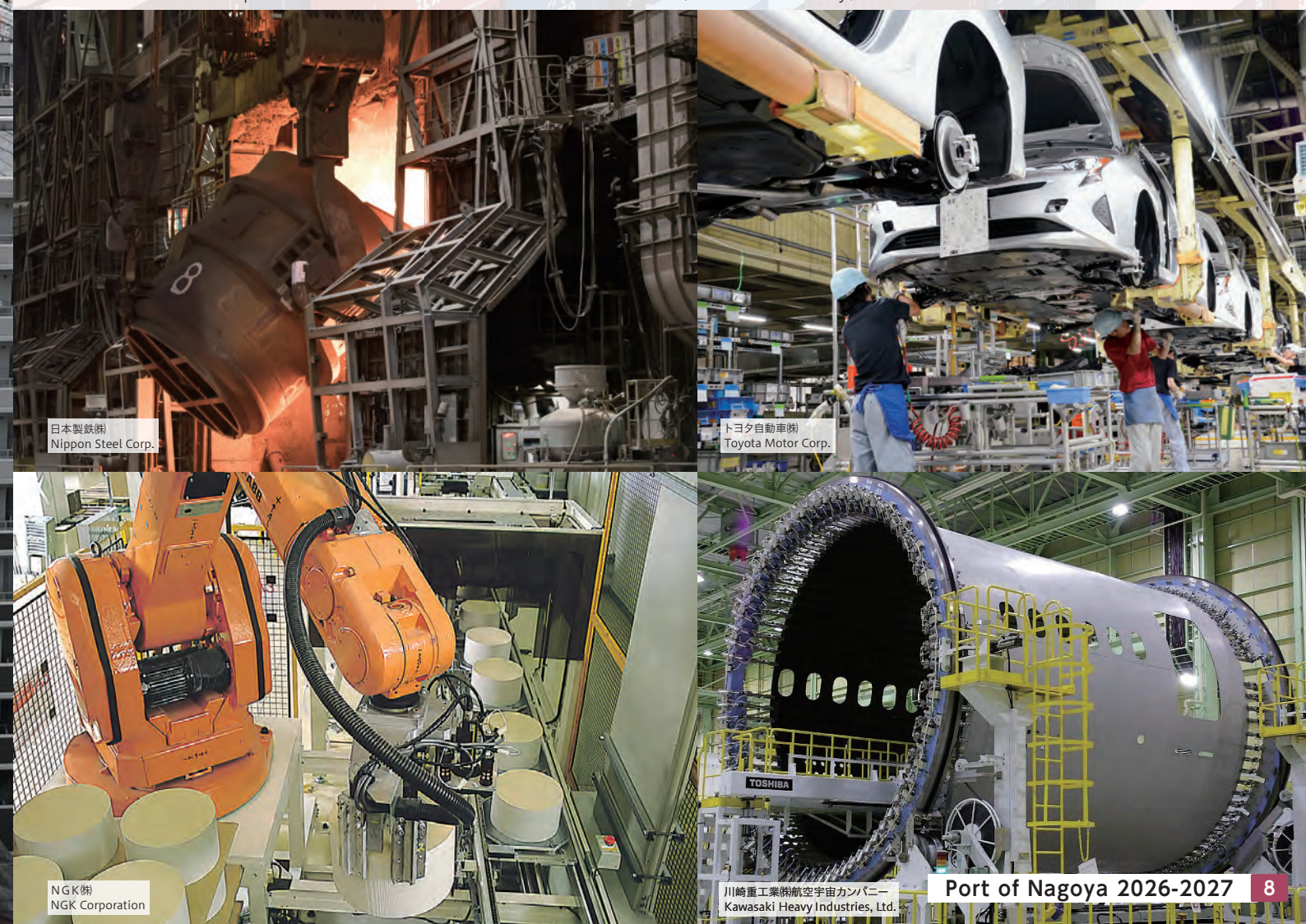
静岡県 Shizuoka Prefecture 19,773

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 58,022

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

47年連続日本一
No.1 in Japan for 47 consecutive years



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新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 Isewangan 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. High-standard highways 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 high-standard 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「価値創造港湾」の実現に向けて

Working to become a “Value-Creating 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「価値創造港湾」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バースー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。

The Port of Nagoya is strengthening its logistics functions to become a “Value-Creating Port” that sustains manufacturing industries and generates additional value in its hinterland. In particular, the enhancement of container logistics functions is a top-priority measure on which all parties involved in the Port are working together. Japan's first automated container terminal and another highly efficient container terminal with three integrated berths are in operation here. To further enhance its functions, the Port of Nagoya is upgrading the berths and cargo handling equipment to accommodate larger vessels. The Port of Nagoya has been upgrading port facilities to enhance its capacity to handle completed automobiles, the number and value of which are higher at the Port of Nagoya than at any other port in Japan. The Port is also promoting the efforts of Japan's International Strategic Bulk Ports program. Furthermore, with the growing global awareness of the need for decarbonization, the Port of Nagoya is promoting the creation of a Carbon Neutral Port in cooperation with port-related entities.

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. A project with the aim of even greater efficiency 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

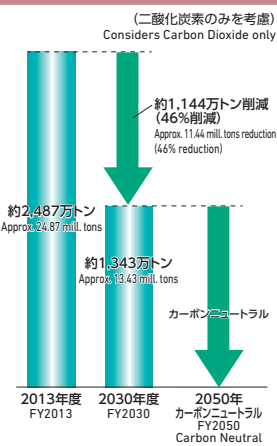
Creation of a “Carbon Neutral Port”(CNP)

名古屋港は、物流の一大拠点であることに加え、臨海部には多くの産業が立地しており、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、ターミナルにおける荷役機械や集積する臨海部産業などの脱炭素化、次世代エネルギーの製造、ブルーカーボン生態系の活用による吸収源対策を図っていくとともに、次世代エネルギー供給、二次輸送を想定した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 many industries. There is great potential for the utilization of next-generation energy sources, including hydrogen and ammonia. We are leveraging these advantages to decarbonize cargo handling equipment and industries concentrated along the waterfront, manufacture next-generation energy, and implement carbon capture measures utilizing a blue carbon ecosystem. We are also working to supply next-generation energy and create a next-generation energy hub for secondary transportation, which will contribute to both the growth of the manufacturing industry and the realization of carbon neutrality in the region.

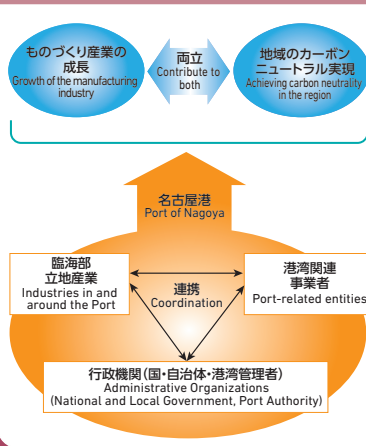
温室ガス削減目標

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13

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17

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19

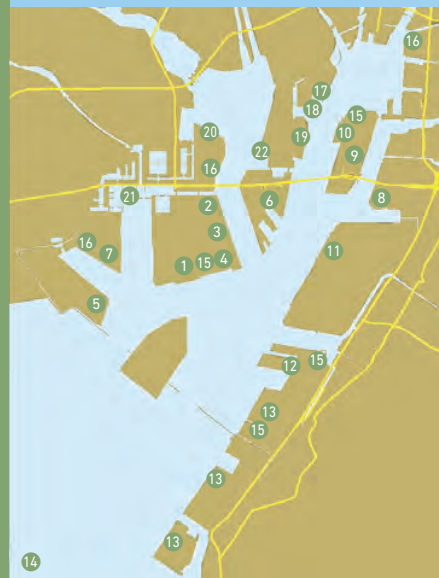
Production Bases for Key Industries

- 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21

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



Ship-to-Ship方式によるLNG燃料自動車船への燃料供給
Ship-to-ship bunkering to LNG-fueled pure car and truck carrier

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

Tobishima Pier South Side Container Terminal

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、日本初となる無人搬送台車(AGV)や遠隔自動RTGを導入した自動化ターミナルで、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。また、本ターミナルでは飛島コンテナ埠頭(株)等による「荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発」が、2024年(令和6年)に国により採択され、ターミナル運営の生産性向上を目指して、荷役機器等の統括コントロールシステムを開発する取組が進められております。

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). 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. In this terminal, a project for "technical development for the optimization of cargo handling instructions based on the operating status of cargo handling equipment" by Tobishima Container Berth Co., Ltd. and other companies was adopted by the government in 2024, and efforts to develop an integrated control system for cargo handling equipment are underway with the aim of improving productivity.

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.

ターミナル用地拡張(工事中)

Terminal expansion (Under construction)

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.



ガントリークレーンとヤード間を自動制御で往復する無人搬送台車(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.



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29の国や地域、113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 113 ports in 29 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	170,879m ²	289,410m ²	225,732m ²	361,549m ²	549,686m ²
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	4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	58.4t×2 58.6t×1 70.0t×3 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7年)

Number of Regular Container Liner Services in 2025

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)	160
北欧・地中海 North Europe / Mediterranean	103
アフリカ Africa	7
印パ・ペルシャ・ベンガル India & Pakistan / Persia / Bengal	25
東南アジア Southeast Asia	1,484
韓国 South Korea	446
中国 (香港含む) China (incl. Hong Kong)	1,479
ナホトカ Nakhodka	23

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。

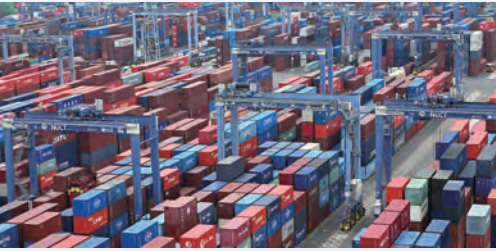
また、本ターミナルでは、2025年 (令和7年) 末までに遠隔操作RTGの導入が完了し、生産性向上に加え、労働環境の改善や安全性の向上も期待されています。

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 installation of remote-controlled RTGs was completed by the end of 2025. This is expected to improve productivity, the work environment, and security.



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、導入された遠隔操作RTG (全40基) は、電動化が採用され、脱炭素化にも貢献しています。

Efficient and quick yard operation is achieved by taking advantage of the economy of scale from integrated operation of three berths. In addition, the installed remote-controlled RTGs (40 units in total) are electrically powered, contributing to decarbonization.



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148万台を世界へ輸出

The Port is No.1 in Japan for the number of automobiles exported and their total value Annual shipment of 1.48 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46%（重量ベース）を占め、年間148万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 46% (Based on Freight Tons) of total exports at the Port of Nagoya, with annual shipment of 1.48 million units to other countries. The Port of Nagoya also imports transshipped cargoes and automobiles produced overseas, and functions as a hub for completed automobiles.



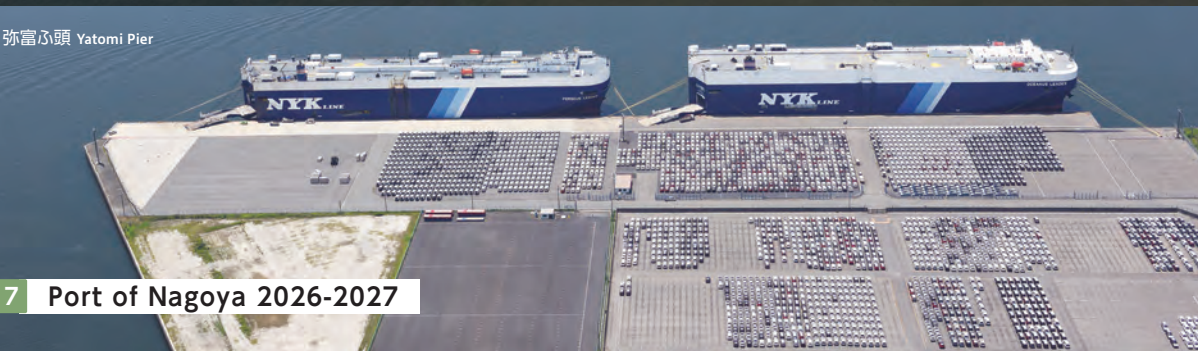
金城ふ頭・弥富ふ頭
Kinjo Pier/Yatomi Pier

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が整備されています。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. This terminal is used for automobile shipment mainly to Middle East and Europe.



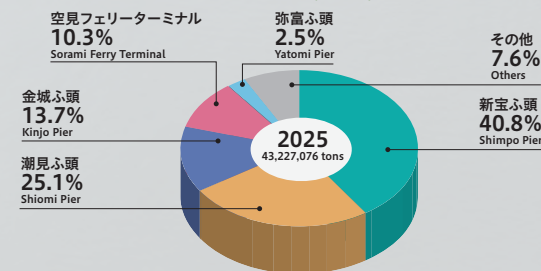
潮見ふ頭 Shioimi Pier

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.

■完成自動車ふ頭別取扱比率 Automobile Shipments by Pier



(輸移出入全てを含む) 重量ベース
(Including all units handled) Based on Freight Tons
※空見フェリーターミナルでの完成自動車の取扱は、一般車412万トン、商用車34万トン
Completed automobiles handled at Nagoya Ferry Terminal in Sorami Pier amounted to 340,000 tons for private passenger vehicles and commercial vehicles, and 4.12 million tons for new and used vehicles for sale.

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

原油
Crude Oil



南北500m、水深26mの固定棧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、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 underwater pipelines directly linked to the Kitahama and Minamihama Oil Bases.

火力発電所
Thermal Power Station

電力
Electricity



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

航空宇宙
Aerospace



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H3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。

Aerospace industries are concentrated at the Port of Nagoya. With an excellent reputation for production technology, the factories based here produce major components for an aircraft built by a major manufacturer in the United States. The domestic rocket H3 is also produced here.

In 2011, the economic zone including the port district area was designated an “International strategy comprehensive zone” in a new economic growth strategy by the National Government.

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)

石油・LNG
Petroleum Oil and LNG



石油基地
Oil Base



LNG基地
LNG Base

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 さらなる危機管理体制 25

Enhancing Crisis Management System

- 保安対策
- 危機管理体制
- 救援活動支援
- 名古屋港船舶通航情報センター(NAVTIC)

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 gate at Horikawa River estuary



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.

鍋田堤
Nabeta

地震対策 Earthquake protection

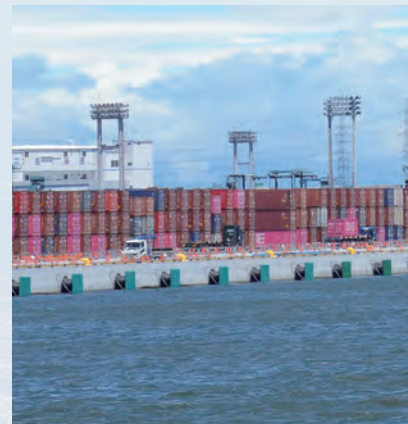
緊急物資の輸送と国際物流機能の確保

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 enhancement 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.

中央堤
Chuo

知多堤
Chita

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

11施設(42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 42 berths in 11 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およ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 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.

救援活動支援

Emergency Aid Backup

災害時の素早い救援活動を支援

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。

This multi-purpose boat, owned by the Port Authority, was launched in 1999 for use in a range of purposes including technical tours of the port and news and information gathering activities. In order to respond quickly in disaster support, the boat's equipment includes a crane for emergency supply transportation, a firefighting nozzle and a water desalination system.

名古屋港船舶通航情報センター (NAVITIC)

Nagoya Port Vessel Traffic Information Center (NAVITIC)

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、船舶の出入港情報の集中管理、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 NAVITIC, 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、日本最大のブルー / 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 / 旅客鉄道 / 鉄道ミュージアム / スポーツ施設

4 イベント・ふれあい・交流33

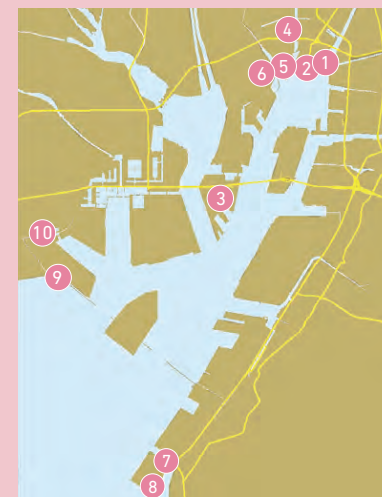
Events, Interactions and Exchanges

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。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". Developed with the aim of creating a lively Port area, today, the Pier has grown into a major recreation destination in the Nagoya 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

名古屋港シーレインランド
Nagoya Port 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

名古屋港管理組合
Nagoya Port Authority

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

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

名古屋港ポートビル・名古屋海洋博物館

Nagoya Port Building / Nagoya Maritime Museum

南極観測船ふじ

Fuji Antarctic 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。

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。

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.

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広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。

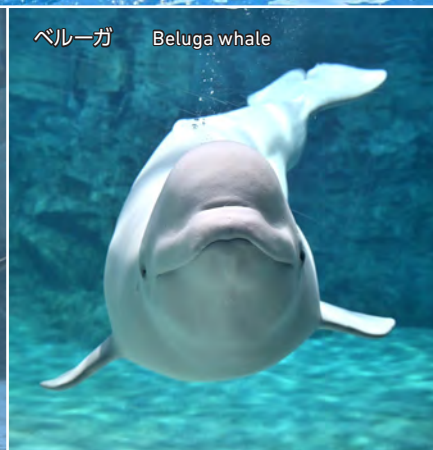
The theme for the North Building is "A Journey Spanning 3.5 Billion Years - Animals That Have Returned to the Seas". This pavilion features an orca, bottlenose dolphins, beluga whales and other marine mammals, which over the long history of evolution have adapted to life in the sea. Visitors can also 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
- バンドウイルカの繁殖に成功
- 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 breeding of a bottlenose dolphin.
- Successful breeding of a bottlenose dolphin by artificial insemination



サンゴ礁大水槽 Large Coral Reef Tank



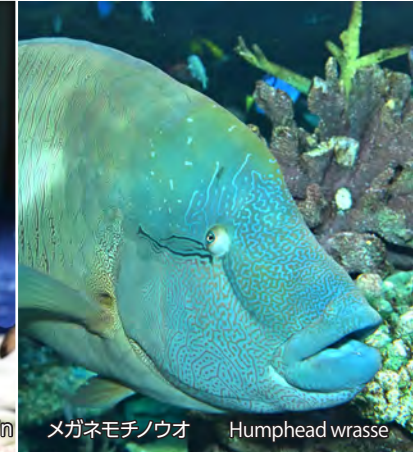
アカウミガメ Loggerhead turtle



くらげなごりうむ Jellyfish gallery



エンペラーペンギン Emperor penguin



メガネモチノウオ Humphead wrasse

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.



マイワシのトルネード The tornado of Sardines

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」、 「名古屋シーライフ水族館」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.



@2026 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「メイカース 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."



メイカース 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-Futo 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。

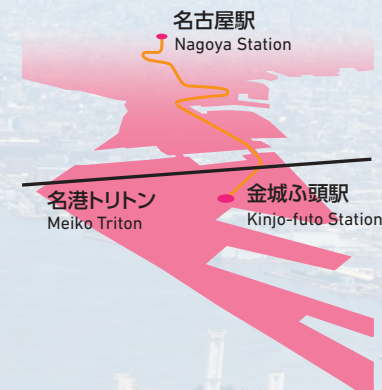
This facility, equipped with 2,500 seats in the main arena, can be used for various sports.



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.



鉄道ミュージアム (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。

One of the nation's leading exhibition halls. It includes Exhibition Hall 1, which has an open, pillarless space of 20,000 m², two exhibition halls, and a convention center with meeting and dining facilities.



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

多彩なイベントで 港ならではの体験に感動

The Port of Nagoya offers a wide variety of events that bring fresh excitement

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、それはそこでく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

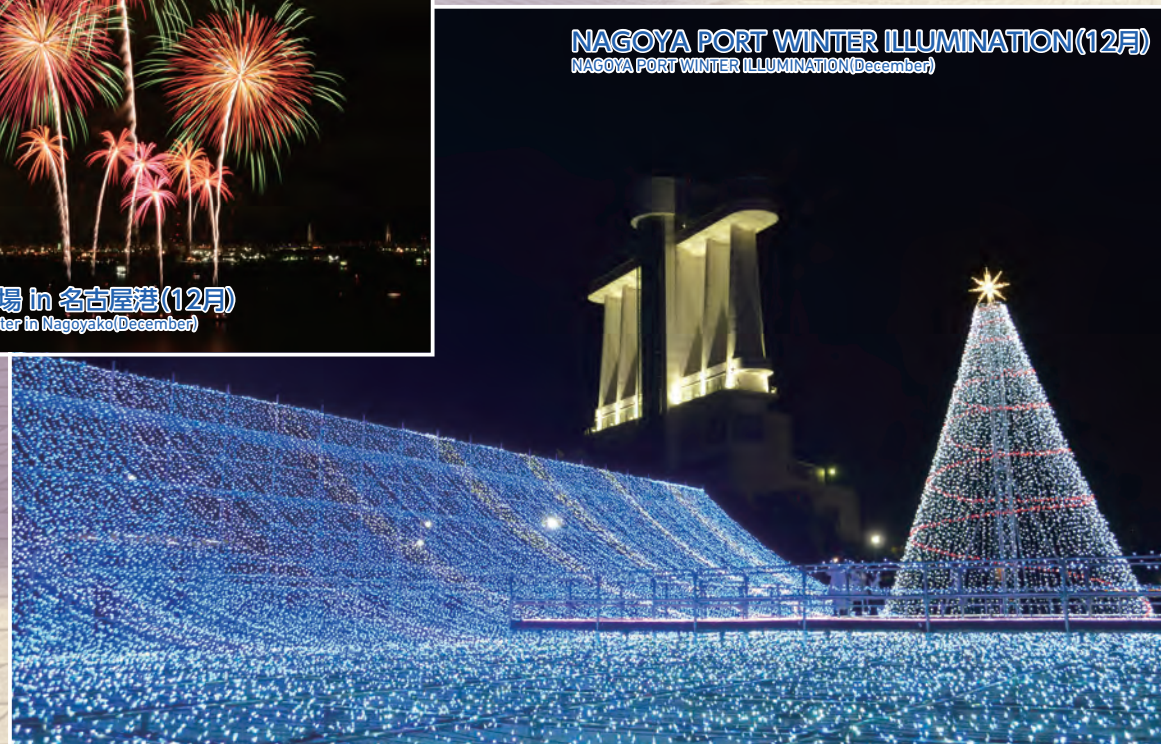


花火大会
Fireworks Show



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

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



練習船「日本丸」
The training tall ships *Nippon Maru*



練習船「銀河丸」
The training ship *Ginga 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"

練習船「大成丸」
The training ship *Taisei Maru*



練習船「青雲丸」
The training ship *Seiun Maru*



南極観測船 砕氷艦「しらせ」
The Antarctic Expiration 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

ガーデンふ頭

Garden Pier



金城ふ頭

Kinjo Pier

ノルウェー جان・ジュエル

The Norwegian Jewel

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、国際理解の一翼を担っています。

- 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, a 6.7km 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



名古屋港発祥の地、「熱田の浜」

"Atsuta beach"—Birthplace of the Port of Nagoya

名古屋港の前身は、堀川と新堀川の合流点にあった「熱田の浜」。ここは古くから船着場とされていた海岸。

鎌倉時代に入り東西の交流が盛んになると、熱田の浜は近畿と東国を結び渡し場として栄え、慶長6年(1601)には江戸幕府から東海道五十三次の宿所に指定され、桑名へ渡るための街道唯一の海路となった。桑名まで七里の距離であったため「七里の渡し」または「宮の渡し」と呼ばれた。

The predecessor of the Port of Nagoya was "Atsuta beach," located where the Horikawa and Shinhorikawa Rivers meet. It was a seaside area people used for docking since long ago. In the Kamakura period, when exchanges between East and West Japan thrived, Atsuta beach flourished as a harbor connecting the Kinki region and eastern parts of Japan. In 1601, it was designated one of the 53 stations of the Tokaido Road by the Edo shogunate, and it became the road's only sea passage, crossing to Kuwana. It was called "Shichiri-no-watashi" because the distance to Kuwana was 7 ri (Japanese unit of distance), or "Miya-no-watashi."

1	名古屋港の歴史	39
	History of the Port of Nagoya	
2	長期構想／港湾計画	41
	Long-Term Concept / 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2025	45
	Statistical Look at the Port of Nagoya 2025	



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

熱田湾築港、第一期工事着工
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 exposition on board.

太平洋戦争勃発
壊滅的打撃を受ける
The Port was heavily damaged during the Pacific War.

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 started operation.

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

名古屋港
ポートビル完成
Nagoya 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.

名古屋港船舶通航
情報センター完成
The Nagoya Port Vessel Traffic Information Center was completed.

名古屋港水族館北館オープン
North Building of the Port of Nagoya Public Aquarium was opened.



北館プールでのイルカパフォーマンス
Dolphin performances at the Aquarium's North Building

開港100周年
The Port celebrated its centennial anniversary.

名古屋港開港100周年
海フェスタなごや
～海の祭典2007～
記念式典開催
A ceremony celebrating the Port of Nagoya's 100th anniversary Marine Festa Nagoya — Marine Festival 2007 — was held.

国際バルク戦略港湾(穀物)に
選定される
Selected as an International Strategic Bulk Port for grain section.

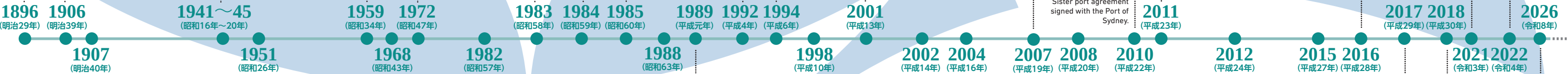


上海国際港務(集団)股份有限
公司和パートナーシップ港提携
Partnership port agreement signed with Shanghai International Port (Group) Co., Ltd.

名古屋埠頭
株式会社が
名古屋コンテナ
埠頭株式会社
(NCB)を吸収
合併
Nagoya Container Berth Co., Ltd. acquired by Nagoya Port Terminal Corporation

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
The Nagoya Port Authority celebrated its 70th Anniversary.



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 Nagoya, and officially opened on November 10.

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
名古屋港の戦後復興に着手
The Nagoya Port Authority was established. The Port became a "Specially Designated Major Port" and embarked on its postwar reconstruction.



奥田 助七郎氏
(初代専任名古屋港務所長)
名古屋港の生みの親、第一期工事から参画。
Sukeschiro Okuda, the first General Manager of Nagoya Port. He was instrumental in port development from the very first phase of construction.



世界の主要航路、欧州航路の開港に
合わせ、その第1船として「ネドロイド・
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 route.



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 Maru*.

アントワープ港と
友好港提携
Friendship port agreement signed with the Port of Antwerp.

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

名港三大橋
「名港トリトン」
開通
The Meiko Trion Bridges, comprising 3 bridges spanning the Port, was opened.

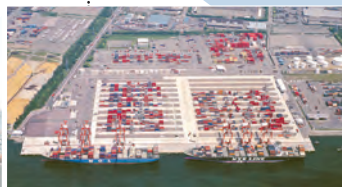


新舞子マリナーパーク内に
風力発電施設完成
A wind power station was launched in Shinmaiko Marine Park.

総取扱貨物量全国第一位
The Port topped other Japanese ports in cargo throughput.

スーパー中枢港湾
に指定される
The Port was designated a Super Hub Port.

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.



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.

タイ港湾公社と
パートナーシップ
港提携
Partnership port agreement signed with the Port Authority of Thailand.

飛鳥ふ頭南側
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 put in service.

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" system.

名古屋四日市国際
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 Havre.

新舞子マリナーパーク内の
風力発電施設撤去
Removal of the Wind Power Station at Shinmaiko Marine Park

名古屋港のシンボルマーク
Logo of the Port of Nagoya
開港75周年を記念して、三大洋を表す3つの円と、名古屋港の頭文字「N」をモチーフにデザインされたもの。
Designed to commemorate the 75th anniversary of the Port of Nagoya, this logo features three circles representing the three major oceans and the initial "N" of the Port.

「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、熱田湾築港の聲が高まるものの、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よう」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、港湾管理者と邦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／港湾計画

Long-Term Concept / Port Plan

名古屋港長期構想 Long-Term Concept of the Port of Nagoya

近年、世界的な脱炭素化の推進やAI、IoT等の情報通信技術の進展など、名古屋港を取り巻く環境は大きく変化しています。このような社会情勢を踏まえ、変化に対応しつつ持続的な発展を実現するため、名古屋港の将来に向けたビジョン(概ね20年～30年先)となる新たな長期構想を2026年3月に策定しました。

The environment faced by the Port of Nagoya has undergone significant changes in recent years, driven by the global push toward decarbonization and advances in information and communication technologies. To ensure sustainable growth, a new Long-Term Concept was formulated in March 2026 to guide the Port's development over the next 20 to 30 years.

基本理念
Basic Philosophy

名古屋港の
将来像
Future Vision of the Port of Nagoya

施策の
方向性
Policy Directions

空間利用の
方向性
Direction for the Utilization of Port Spaces

物流で日本をひっぱる価値創造港湾
A Value-Creating Port that Drives Progress in Japan through Logistics

名古屋港は、産業や生活を支え、日本の発展を物流でけん引する港として、社会的課題への対応を更なる成長の機会と捉え、経済的価値と社会的価値が両立した新たな価値を創出し、持続的な発展を目指します

The Port of Nagoya drives Japan's development through logistics, with the aim of creating new value that provides both economic and social benefits while pursuing sustainable growth.

名古屋港内の事業・産業活動から価値を得る人々の視点
The Perspective of People Who Gain Value from Business and Industrial Activities within the Port of Nagoya

II 地域の成長・進化の基盤となる存在価値の高い港
～次世代変革港湾～
A High-Value Port serving as the Foundation for Regional Growth
～Next-generation transformative port～

名古屋港を利用してモノを運ぶことにより価値を得る人々の視点
The Perspective of People Who Gain Value by Transporting Goods through the Port of Nagoya

I 世界や地域が求める物流サービスを提供する港
～国際経済先導港湾～
A Port that Provides the Logistics Services Demanded by the World
～A leading port in the global economy～

名古屋港に親しみ、また、共生することで価値を得る人々の視点
The Perspective of People Who Gain Value Through familiarity and Coexistence with the Port of Nagoya

III 環境・地域と共生し安心で多彩な魅力のある港
～地域社会連携港湾～
A Safe and Attractive Port in Harmony with the Environment and Community
～Community-cooperative port～

次世代産業基盤の創出
Creating a Next-Generation Industrial Foundation

●次世代産業を振興する
Fostering Innovation and Industry Collaboration

●次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する
Development of Large-Scale Next-Generation Energy Hubs

安全・安心の確保
Ensuring Safety and Security

●官民の連携により防護機能を強化する
Enhancing protection through public-private partnership

国際競争力の強化
Enhancing International Competitiveness

●高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する
Development of High-Standard and High-Performance Container Terminals

●多機能なロジスティクスハブを形成する
Establishment of Multifunctional Logistics Hubs

●港湾物流の脱炭素化を推進する
Promoting Decarbonization in Port Logistics

●活力と働きがいのある環境を作り出す
Creating a vibrant and rewarding work environment

安全・安心の確保
Ensuring Safety and Security

●物流機能を強靱化する
Strengthening Logistics Resilience

●港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する
Efficient and Strategic Maintenance of Port Facilities

魅力や海の豊かさの向上
Enhancing Attractiveness and Marine Abundance

●“みなと”と“まち”のつながりを意識した魅力ある交流拠点を形成する
Development of Attractive Exchange Hubs Connecting the Port and City

●名古屋港固有の魅力を磨き上げる
Refining the Port of Nagoya's unique appeal

●良好な港湾環境を創出・保全する
Creation and Preservation of a Good Port Environment

安全・安心の確保
Ensuring Safety and Security

●地域と連携した防災対策を推進する
Promotion of community-based disaster prevention measures

南部地区 Southern District

次世代エネルギー等の大規模拠点
Large-Scale Next-Generation Energy Hubs

西部地区 Western District

高規格・高性能なコンテナ物流拠点
High-Standard and High-Performance Container Terminals

シームレスな物流環境
Seamless Logistics Environments

多機能なロジスティクスハブ
Multifunctional Logistics Hubs

内港・金城地区 Inner Port and Kinjo Districts

多機能なロジスティクスハブ
Multifunctional Logistics Hubs

シームレスな物流環境
Seamless Logistics Environments

魅力ある交流拠点
Attractive Exchange Hubs Connecting the Port and City

ポートアイランド地区 Port Island District

次世代エネルギー等の大規模拠点
Large-Scale Next-Generation Energy Hubs

高規格・高性能なコンテナ物流拠点
High-Standard and High-Performance Container Terminals

シームレスな物流環境
Seamless Logistics Environments

一体化 Integration

連携 Collaboration

全 域 Port-Wide Policy Directions Applicable across all areas of the Port of Nagoya

●港湾物流の脱炭素化 Decarbonization in Port Logistics

●活力と働きがいのある環境 A vibrant and rewarding work environment

●物流機能の強靱化 Strengthening logistics resilience

●港湾施設の維持管理 Maintenance of port facilities

●次世代産業の振興 Fostering Innovation and Industry Collaboration

●防護機能の強化 Enhancing protection through public-private partnership

●名古屋港固有の魅力を磨き上げ Refining the Port of Nagoya's unique appeal

●良好な港湾環境 A Good Port Environment

●防災対策 Disaster prevention measures

西部地区

- 世界とつながるコンテナ物流の中心地であり、高速道路アクセスを活かしつつ、高規格・高性能なコンテナ物流拠点及びそれと一体となった多機能なロジスティクスハブを形成する
- 海上輸送と陸上輸送が円滑につながり、それぞれの新技術に対応したシームレスな物流環境を構築する
- 物流機能との連携を図りながら次世代を担う産業を振興する
- 良好な港湾環境を創出・保全する

Western District

- This area serves as a global logistics hub, and we will leverage its accessibility to develop a multifunctional logistics hub integrated with container logistics facilities.
- A seamless logistics network will be built in which maritime and land transportation are smoothly connected.
- Industries to lead the next generation will be promoted while coordinating with logistics functions.
- A positive and sustainable port environment will be created and preserved.

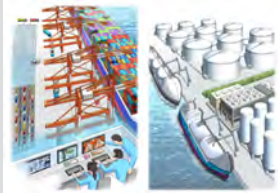


ポートアイランド地区

- 港に残る大規模な開発用地であり、その面積を活かして様々な拠点として活用する
- 南部地区と一体となって、次世代エネルギー等の大規模拠点を形成するほか、西部地区の多機能なロジスティクスハブと連携した高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する
- 現時点では想定できない新たな需要にも対応する

Port Island District

- One of the port's last large development sites will be utilized for diverse functions.
- Next-generation energy hubs will be developed in conjunction with the Southern District, while establishing advanced container logistics facilities in coordination with the Western District.
- Flexible responses to unforeseen future demand will be implemented.



内港・金城地区

- 現状の物流、交流、産業機能を活かしたエリアとして活用する
- 完成自動車輸送等の拠点となる多機能なロジスティクスハブを形成するとともに、複合一貫輸送を実現するシームレスな物流環境を構築する
- 物流機能とすみ分けされた魅力ある交流拠点を形成する
- 脱炭素社会や循環型社会などの次世代を担う産業を振興する

Inner Port and Kinjo Districts

- This area will be utilized by leverage existing logistics, distribution, and industrial functions.
- A multifunctional logistics hub will be created to realize multimodal transport.
- Attractive exchange hubs distinct from logistics functions will be developed.
- Industries to lead the next generation will be promoted.



南部地区

- エネルギーと関連の深いエリアであり、既存施設等を活用しつつ、ポートアイランドと一体となった次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する
- 良好な港湾環境を創出・保全する

Southern District

- A large next-generation energy hub integrated with Port Island will be developed with the utilization of existing energy facilities.
- A positive and sustainable port environment will be created and preserved.



- 世界や地域が求める物流サービスを提供する港を実現するエリア
Areas contributing to world-class logistics services
- 地域の成長・進化の基盤となる存在価値の高い港を実現するエリア
Areas supporting regional growth and development
- 環境・地域と共生し安心で多彩な魅力のある港を実現するエリア
Areas for a safe, attractive port in harmony with the local community

名古屋港港湾計画 Port Plan of the Port of Nagoya

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 日本の発展を物流でけん引する名古屋港

The Port of Nagoya that drives Japan's development through logistics

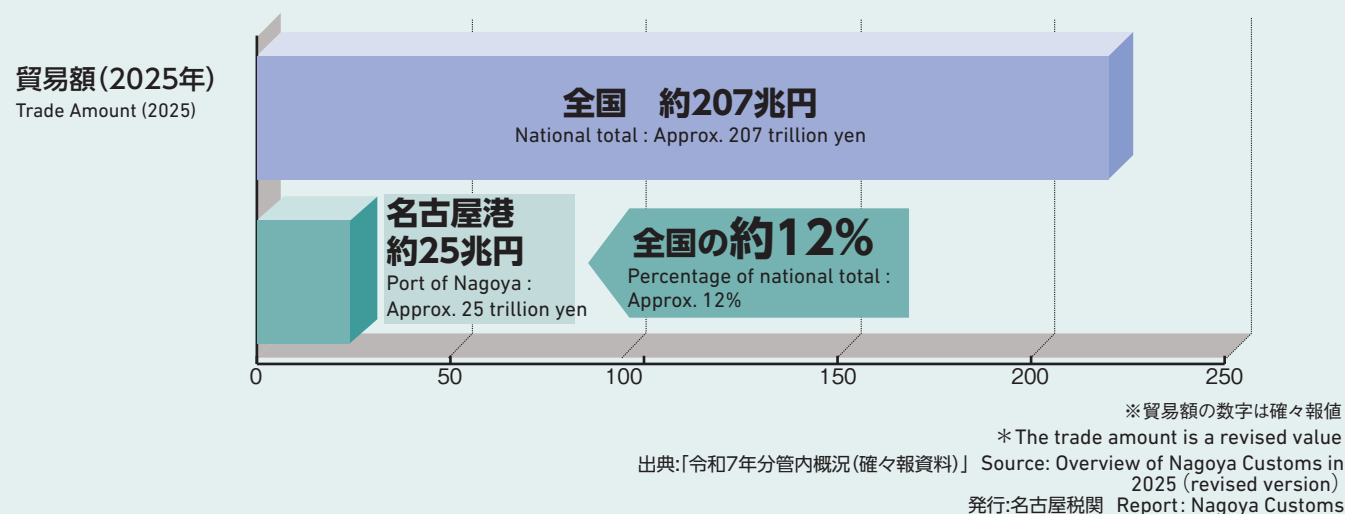
わが国屈指の国際貿易港

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。

2025年(令和7年)の総取扱貨物量は、1億5,938万トンで日本一を記録。貿易額についても約24兆887億円と、日本全体の貿易額の約207兆1,278億円の約12%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 2025, the total cargo throughput was 159 million tons, top among all parts in Japan. The trade value was approximately 25 trillion yen and accounted for 12% of Japan's total trade value, which was approximately 207 trillion yen.



2025年名古屋港の日本一

No.1 records achieved by the Port of Nagoya in Japan in 2025



総取扱貨物量

1億5,938万トン

Total cargo volume
159 million tons

2002年(平成14年)から
24年連続

24 consecutive years
since 2002



外買取扱貨物量

1億1,255万トン

Total foreign trade cargo
volume
113 million tons

2000年(平成12年)から
26年連続

(5大港中では1982年(昭和57年)から
44年連続1位)
26 consecutive years since 2000
(Ranked 1st for 44 consecutive years among
the top 5 ports since 1982)



自動車輸出台数

148万台

Number of completed
automobile exports
1.48 million vehicles

1979年(昭和54年)から
47年連続

47 consecutive years
since 1979

出典:「財務省貿易統計 概況品別税関一覧表」
Source: Ministry of Finance Trade Statistics
List of Principal Commodity by Customs
発行:財務省 Report: Ministry of Finance

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%

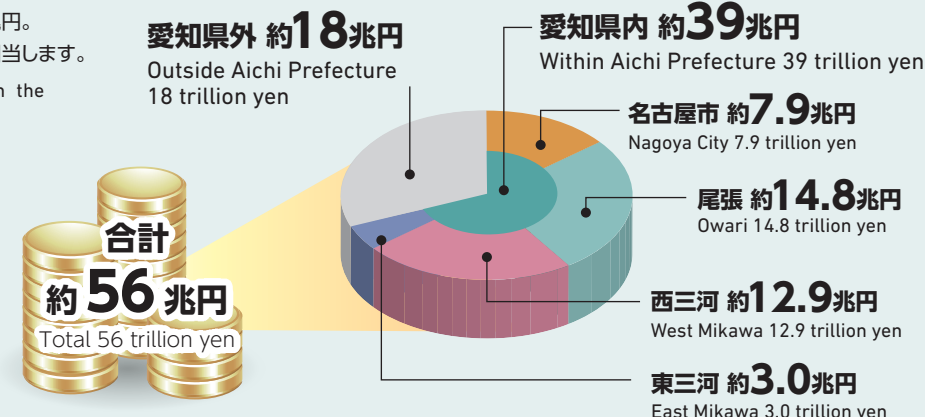
The economic ripple effect of the Port of Nagoya accounts for approximately 46% of production activities within Aichi Prefecture

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%

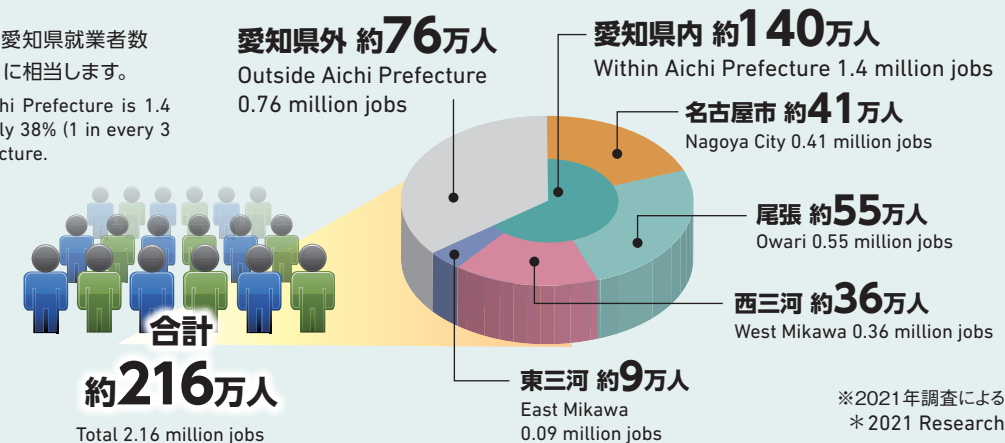
38% of all jobs in Aichi Prefecture are created by the economic activities at the Port of Nagoya

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

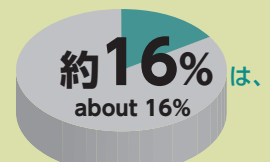
The Port of Nagoya Supports Japan's Way of Life

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

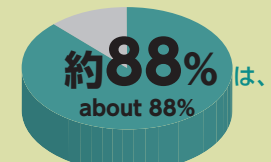
愛知県民が購入する食料品の
Of all the groceries purchased by
residents of Aichi Prefecture



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

衣類 Wearables

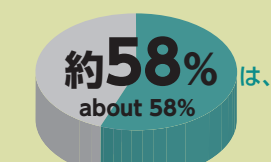
愛知県民が購入する衣類の
Of all the wearables purchased by
residents of Aichi Prefecture



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

2025 Statistical Look at the Port of Nagoya 2025



取扱貨物量24年連続日本一 外国貿易・内国貿易 Foreign and Domestic Trades

入港船舶、取扱貨物量

No.1 Cargo throughput in Japan for twenty four 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)					
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
2024	7,323	177,524,228	20,143	37,961,320	27,466	215,485,548
2025	7,273	176,973,072	20,499	38,914,342	27,772	215,887,414

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	
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
2024	43,544,536	67,471,761	22,517,820	23,172,270	156,706,387
2025	44,529,893	68,020,458	23,484,962	23,344,670	159,379,983

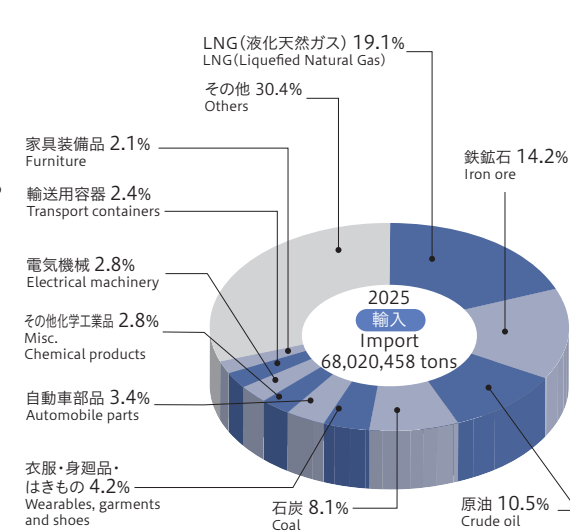
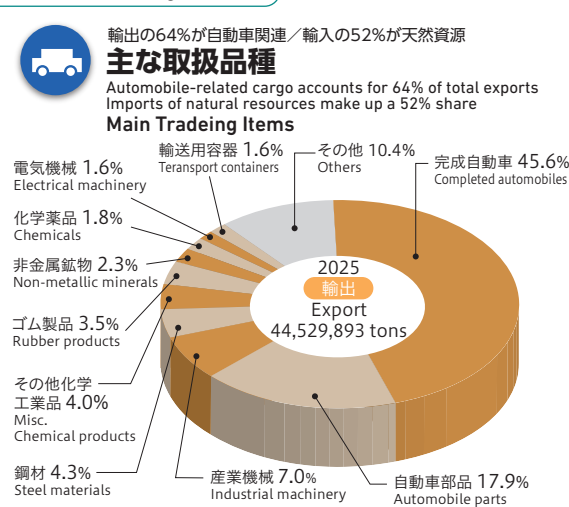
貿易額 Trade Values 外国貿易 Foreign Trade

※2025年の数字は確々報値
※ Values in 2025 are revised values

年次 Year	輸出 Export	輸入 Import	計 Total
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
2024	16,165,927	7,569,310	23,735,237
2025	16,373,359	7,715,303	24,088,662

出典:「令和7年分管内概況(確々報資料)」 Source: Overview of Nagoya Customs in 2025 (revised version)
発行:名古屋税関 Report: Nagoya Customs

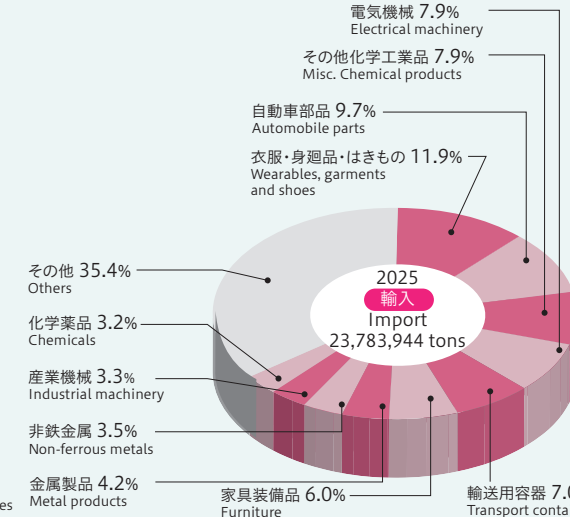
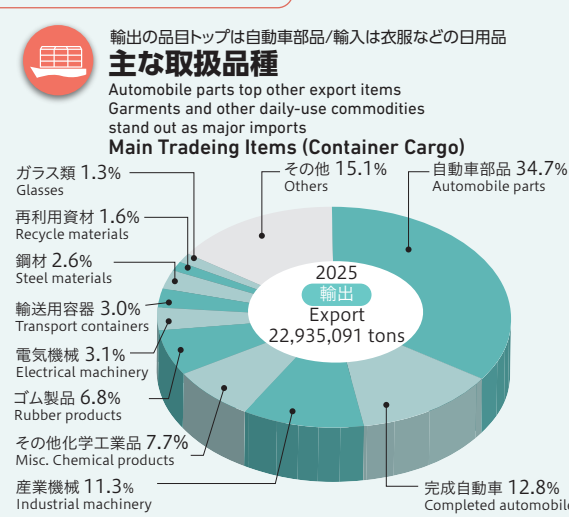
外国貿易 Foreign Trade



輸出の1位はアメリカ、輸入の1位は中国
Top trading partner for export is U.S.A and for import is China
主な貿易相手国・地域
Main Trading Partners

		2025		(単位:トン) (Unit: ton)	
		輸出 Export	輸入 Import		
アメリカ	U.S.A	4,907,313	14,306,950	中国	China
中国	China	4,726,601	13,541,524	オーストラリア	Australia
オーストラリア	Australia	2,981,943	6,670,839	アメリカ	U.S.A
アラブ首長国	U.A.E	2,797,972	3,829,611	サウジアラビア	Saudi Arabia
タイ	Thailand	2,387,286	3,626,616	マレーシア	Malaysia
台湾	Taiwan	1,921,121	3,379,974	カナダ	Canada
サウジアラビア	Saudi Arabia	1,562,276	2,632,199	ベトナム	Vietnam
ベルギー	Belgium	1,474,780	2,292,899	アラブ首長国	U.A.E
韓国	South Korea	1,403,641	2,195,618	インドネシア	Indonesia
ベトナム	Vietnam	1,178,413	2,169,654	タイ	Thailand

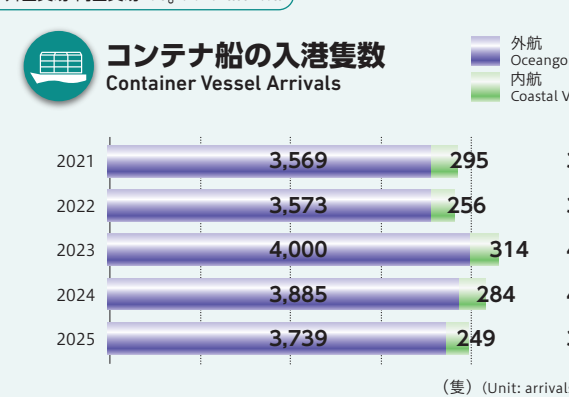
コンテナ貨物 Containers



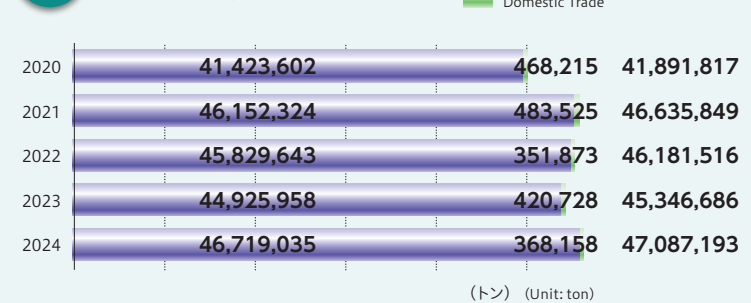
目立つアジア諸国との貿易
Significant trade with Asian countries
主な貿易相手国・地域(コンテナ貨物)
Main Trading Partners (Container Cargo)

		2025		(単位:トン) (Unit: ton)	
		輸出 Export	輸入 Import		
中国	China	4,032,487	10,579,247	中国	China
アメリカ	U.S.A.	3,711,425	2,019,376	ベトナム	Vietnam
タイ	Thailand	1,658,916	1,534,276	タイ	Thailand
アラブ首長国	U.A.E.	1,202,941	1,426,930	アメリカ	U.S.A.
ベトナム	Vietnam	990,820	1,071,314	インドネシア	Indonesia
台湾	Taiwan	964,931	976,366	台湾	Taiwan
オランダ	Netherlands	760,649	950,939	韓国	Korea
インド	India	714,964	748,498	マレーシア	Malaysia
韓国	Korea	714,378	500,431	フィリピン	Philippines
インドネシア	Indonesia	687,635	359,404	インド	India

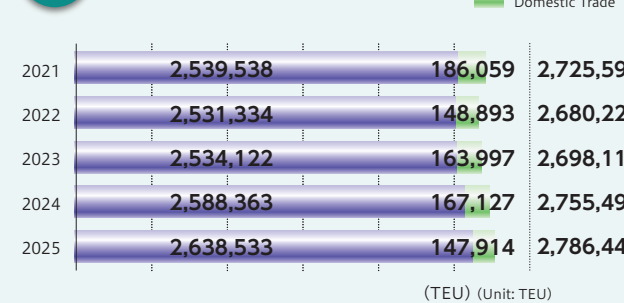
外国貿易・内国貿易 Foreign and Domestic Trades



コンテナ取扱貨物量(トン)
Container Cargo Volumes (ton)

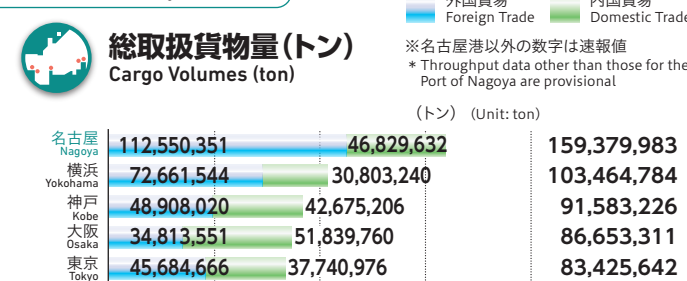


コンテナ取扱個数(TEU)
Number of Containers Handled (TEU)

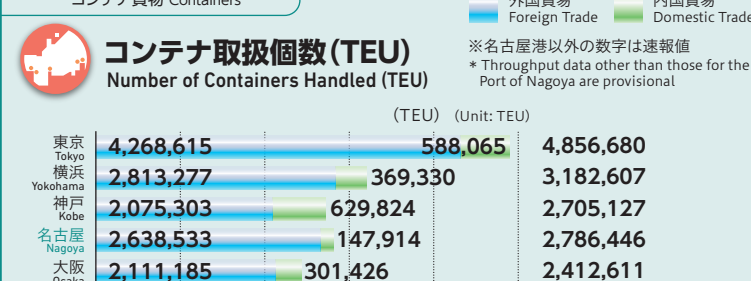


主要港の比較2025 Trade Comparison among Major Japanese Ports 2025

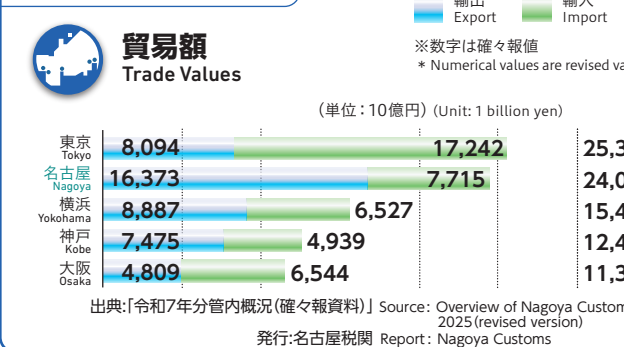
外国貿易・内国貿易 Foreign and Domestic Trades



コンテナ貨物 Containers



外国貿易 Foreign Trade



※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.