

各政策を推進していくため、概ね5年先(平成24年度)を達成目標として、以下の施策を実施していきます。

政

策

I

グローバルロジスティクスの港

スーパー中枢港湾^{※3}に指定された名古屋港は、世界で活躍するものづくり産業の持続的な発展や人びとの豊かなくらしを支える物流基盤として国際・国内海上輸送ターミナルの機能強化や陸海空の多様な輸送モードに対応したロジスティクスハブ^{※4}の形成に取り組み、グローバルロジスティクスにおける中枢拠点になる港をめざします。

基本施策

1

国際・国内海上輸送機能の強化

コンテナターミナル機能の強化をはじめ、名古屋港の海上輸送に係る物流基盤の強化を図ります。

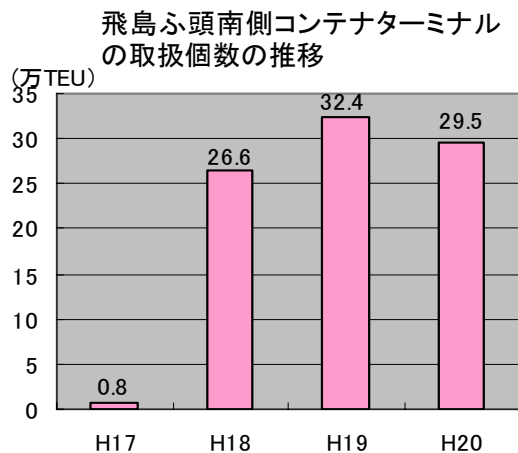


◆個別施策1 次世代高規格コンテナターミナル^{※5}を形成する

名古屋港は背後のものづくり産業の好調さを反映し、既存コンテナターミナルが大変混雑してきたため、飛島ふ頭南側の次世代高規格コンテナターミナルを早期に供用し、全体のコンテナ取扱能力を高めていきます。また、コスト・サービス水準を向上させて国際競争力のあるコンテナターミナルを形成し、基幹航路の維持拡充を図っていきます。

●施策の目標

飛島ふ頭南側コンテナターミナルの整備を推進し、当該ターミナルでの外貿コンテナ取扱個数 100万 TEU^{※6}(平成20年値:29.5万 TEU)を目指します。



飛島ふ頭南側コンテナターミナル

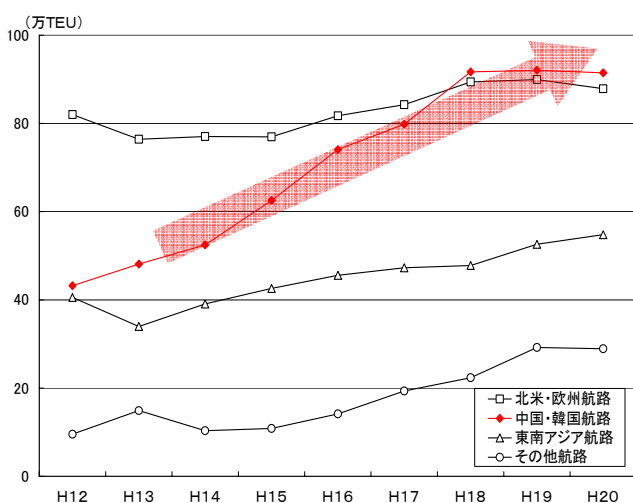
◆個別施策2 既存コンテナ機能を再編・強化する

近年、急増している中国・韓国貨物は、主に鍋田ふ頭コンテナターミナルで取り扱われていますが、大変混雑しているためサービス低下が懸念されています。また、飛島東側コンテナターミナルは奥行きがなくヤードが狭隘なことから、非効率な荷役を強いられてきました。そのため、既存コンテナターミナルの再編・強化を図り、コンテナ貨物が効率的に取り扱えるようにしていきます。

●施策の目標

既存コンテナターミナル（鍋田・飛島東側）の機能強化を図り、当該ターミナルでの外貿コンテナ取扱個数 236 万 TEU（平成 20 年値：220 万 TEU）を目指します。

航路別コンテナ取扱個数推移



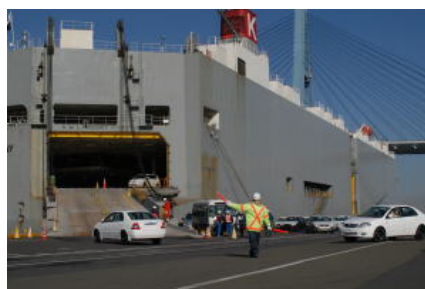
鍋田ふ頭コンテナターミナル

◆個別施策3 完成自動車取扱機能を再編する

公共ふ頭からの完成自動車輸出は、金城及び弥富の両ふ頭を中心に行われていますが、金城ふ頭東側においては、交流機能への展開を進めており、その状況を踏まえて完成自動車取扱機能の再編を行っていきます。また、弥富ふ頭においても、物流機能の強化を図り、完成自動車が効率的で円滑に取り扱えるようにしていきます。

●施策の目標

公共ふ頭（金城及び弥富ふ頭）での完成自動車取扱量の増加を図ります。



自動車貨物船への積込

◆個別施策4 在来貨物^{※7}等取扱機能を充実する

近年、コンテナ貨物輸送が進展する一方で、在来貨物やフェリー貨物輸送の重要性は今後も不変であると考えられます。輸送効率を向上させるため、在来船の大型化傾向への対応や環境負荷の少ない輸送モードであるフェリー施設の充実などを図ることにより、在来貨物等が効率的で円滑に取り扱えるようにしていきます。

●施策の目標

公共在来ふ頭・フェリーふ頭での貨物取扱量の増加を図ります。



フェリー埠頭

◆個別施策5 港湾のコスト・サービス水準を向上する

我が国有数のものづくり産業の中核である中部圏が引き続きその役割を担っていくためには、名古屋港は世界各地へ積み替え無しにダイレクトに輸送できる国際コンテナ港湾として今後も機能していかなければなりません。そのため、一層の港湾コストの低減とサービスの行き届いた使いやすい港づくりを進め、コンテナ船定期航路^{※8}に継続利用されるようにしていきます。

●施策の目標

港湾施設のインセンティブ制度^{※9}の利用数の増加を図ります。

港湾施設のインセンティブ制度利用状況

年度	利用船舶数	利用者への還元額
平成17年度	3,039隻	110,134千円
平成18年度	2,986隻	122,908千円
平成19年度	3,037隻	130,914千円
平成20年度	2,916隻	156,413千円

◆個別施策6 船舶の安全かつ円滑な入出港を確保する

現在の名古屋港の航路水深(東航路)は15mですが、超大型コンテナ船がコンテナを満載して入出港するには十分ではありません。また、東航路においては大型船の航行が集中することから航行管制時間が長くなっています。このため、航路水深・幅員などのハード面及び管制基準・航行制限などのソフト面の両面から対策を講ずることにより、安全かつ円滑な船舶航行ができるようにしていきます。

●施策の目標

入港船舶の増加を図ります。

名古屋港の航路計画

	現状	計画
東航路	幅員 500m 水深 15m	幅員 580m 水深 15-16m
西航路	幅員 350m 水深 14m	幅員 400-540m 水深 14m

※航路の規模は高潮防波堤以南の値



名古屋港船舶通航情報センター
(船舶の入出港情報の集中管理などを実施)

◆個別施策7 ポートマーケティング機能を強化する

近年、国内外の主要港湾において港間競争が激しくなっており、利用者の視点に立った使いやすい港づくりへの取組など、港湾振興策の一層の充実強化が求められています。このため関係者が一体となり、総合的なマーケティングリサーチやプロモーション等を通じて、船社や荷主に対する戦略的な誘致活動を推進し、名古屋港の港湾施設が一層利用されるようにしていきます。

●施策の目標

総取扱貨物量の増加を図ります。

近年の主な海外ポートセールス

年度	期間	団名
平成17年度	17.11.29～ 17.12.10	アジア・大洋州経済交流 並びに名古屋港利用促進使節団
平成18年度	18.9.10～ 18.9.21	EU諸国・ロシア経済交流 並びに名古屋港利用促進使節団
平成19年度	19.9.10～ 19.9.22	中東・南アフリカ経済交流 並びに名古屋港利用促進使節団
平成20年度	20.10.11～ 20.10.24	地中海・北アフリカ経済交流 並びに名古屋港利用促進使節団



マルセイユ港で開催された
プレゼンテーションの様子

◆個別施策8 伊勢湾内の連携を強化する

中部地域のものづくり産業の国際競争力強化を物流面で支援していくために、名古屋港は四日市港や中部国際空港と相互に連携し、コンテナ取扱機能の強化、ロジスティクス機能の拡充や災害対応力の強化を図ることにより、伊勢湾全体の港湾サービス水準を向上させ、多様な物流ニーズに柔軟に対応できるようにしていきます。

●施策の目標

伊勢湾スーパー中枢港湾(名古屋港・四日市港)の外貿コンテナ貨物の増加を図ります。



伊勢湾スーパー中枢港湾
連携推進協議会の様子