

名古屋港管理組合

政策体系

2018

平成 26~30 年度 (2014~2018 年度)

名古屋港管理組合



ポータン

ミータン



目次

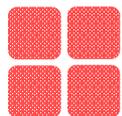
	ページ
● 政策体系とは	・・・ 1
● 政策体系一覧	・・・ 2

政策 I	物流・産業 グローバルロジスティクスの港・ものづくりの港 (国際産業戦略港湾)	・・・ 4
	● 施策1 国際・国内海上輸送機能の強化	・・・ 6
	● 施策2 産業の高度化・新展開・創出と 広域物流拠点の形成	・・・ 8

政策 II	交流・環境 夢のふくらむ港・環境にやさしい港	・・・ 10
	● 施策3 うるおいと魅力のある港湾空間の形成	・・・ 12
	● 施策4 良好な港湾環境の形成	・・・ 14

政策 III	安全 安全・安心な港	・・・ 16
	● 施策5 港の安全性・信頼性の向上	・・・ 18
	● 施策6 防災・危機管理機能の強化	・・・ 20

● その他経常業務	・・・ 22
● 成果目標の内訳	・・・ 23
● 政策推進のサポート	・・・ 24
● 用語の説明・解説	・・・ 24



政策体系とは

名古屋港管理組合政策体系は、概ね20年先を目標年次として2007年（平成19年）に策定した長期構想「名古屋港の針路」で示した将来目標や分野別将来イメージを実現していくため、概ね5年先を目途として、具体的な施策や事業展開を体系化したものです。

2008年（平成20年）に策定した政策体系については、継続事業を除く事業の半数が完了するなど、順調に政策を推進することができたことから、この成果を着実に引き継ぐため、この度、2014年度（平成26年度）から5年間を対象とした政策体系2018（以下「本政策体系」という。）を策定しました。

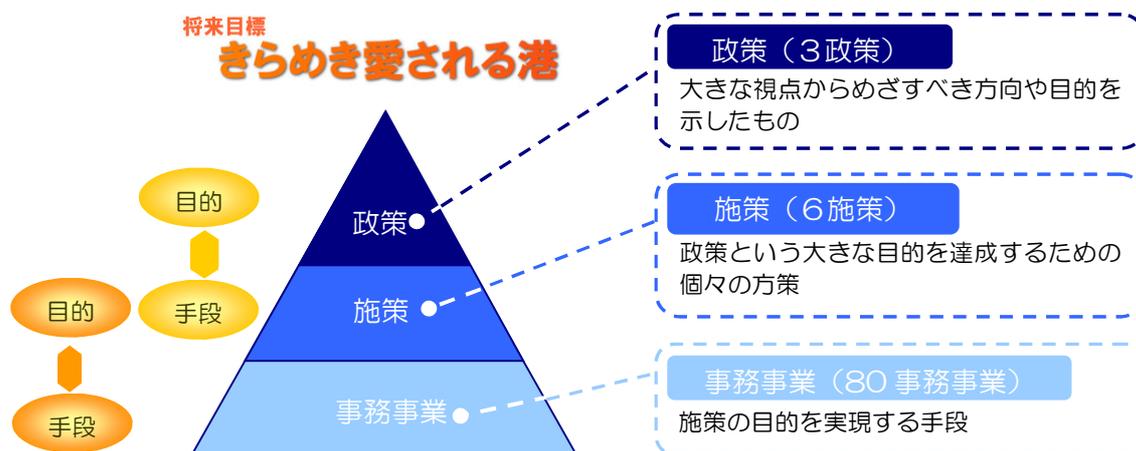
本政策体系においては、民の視点を取り込んだ港湾運営や完成自動車ハブ機能の強化・拡充等をめざす物流・産業分野をはじめ、民間活力によるにぎわい創出や良好な港湾環境の形成をめざす交流・環境分野、南海トラフ地震の被害想定に対応した防災対策等を進める安全分野など、各分野に位置づけられた施策を通じて、長期構想の将来目標である「きらめき愛される港」を目指して取り組んでいきます。

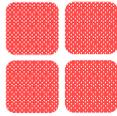
本政策体系により、名古屋港管理組合は、効率的かつ効果的な港湾行政を推進するとともに、県民・市民や港湾関係者にその取り組みを明示し、ご理解とご協力をお願いするものです。



政策体系の構成

長期構想で定められた将来目標“きらめき愛される港”を目指し、「政策」、「施策」、「事務事業」を目的・手段の関係に体系化しました。





政策体系一覽

		長期構想 「名古屋港の針路」	
政策	政策Ⅰ 物流・産業（4～9ページ）		政策Ⅱ 交流・
	グローバルロジスティクスの港・ものづくりの港（国際産業戦略港湾）		夢のふくらむ港・環
施策	施策1（6、7ページ）	施策2（8、9ページ）	施策3（12、
	国際・国内海上輸送機能の強化	産業の高度化・新展開・創出と広域物流拠点の形成	うるおいと魅力のある港湾空
施策	(施策展開) ・背後産業を支えるコンテナ・バルク・完成自動車取扱機能の強化・拡充 ・民の視点によるコンテナターミナルの効率化・サービス向上 ・多様な航路サービスの提供に向けた集荷拡大	(施策展開) ・臨港道路の整備等による物流効率化やアクセスの向上 ・物流企業用地の確保やものづくり産業用地の拡充 ・企業立地の促進による創荷	(施策展開) ・うるおい、憩い、賑わいのある運河 ・民間活力による再開発や既存施活用による賑わい創出 ・客船誘致、イベント、景観づくりに魅力や親しみの向上
	事務事業	東航路整備事業 庄内川泊地整備事業 北浜ふ頭における新食糧コンビナート整備事業 鍋田ふ頭コンテナターミナル施設改良事業 飛島ふ頭物流効率化モデル事業（集中管理ゲート）の推進 金城ふ頭における完成自動車輸送機能の集約・拠点化事業 飛島ふ頭（西）ふ頭用地整備事業 稲永ふ頭ふ頭用地整備事業 コンテナターミナル管理運営体制の見直し 伊勢湾連携の推進 インセンティブによる船舶誘致・港湾施設の効率的な使用促進 ポートセールスの推進	鍋田ふ頭道路（進入）整備事業 飛島ふ頭道路（改良）整備事業 西部地区（第1貯木場）都市機能等用地整備事業 西部地区（第2貯木場）都市機能等用地整備事業 西部地区（第1・2貯木場）埋立地の売却 名古屋港背後地域への企業誘致



将来目標

きらめき愛される港

環境 (10~15ページ)		政策Ⅲ 安全 (16~21ページ)																							
境にやさしい港		安全・安心な港																							
13ページ)	施策4 (14、15ページ)	施策5 (18、19ページ)					施策6 (20、21ページ)																		
間の形成	良好な港湾環境の形成	港の安全性・信頼性の向上					防災・危機管理機能の強化																		
の再生	(施策展開) ・水域の適正な管理	(施策展開) ・背後地域を津波、高潮から守る防護機能の強化					(施策展開) ・大規模災害に対応した防災・危機管理体制の強化																		
設の有効	・港湾における環境負荷の低減及び自然環境保全	・港湾施設の計画的な更新・強化による安心・安全な港湾機能の提供					・地震・津波に対応した防災システムの改良																		
よる港の	・長期的・安定的なしゅんせつ土砂処分場の確保	・港湾施設等の耐震化による安全性の向上					・港湾保安対策の強化によるテロ行為の防止																		
名古屋港のPR	名古屋港跳上橋整備事業	名古屋港景観基本計画の推進	放置艇対策の推進	第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画の推進	港湾環境啓発活動の推進	稲永ふ頭廃棄物物理立護岸整備事業	しゅんせつ土砂処分場の確保	高潮防波堤(改良)整備事業	防潮壁(改良)整備事業	防潮扉(改良)整備事業	堀川口防潮水門の地震・津波対策	中川口通船門の地震・津波対策	海岸保全基本計画(名古屋港海岸)の見直し	大江ふ頭耐震強化岸壁改良事業	港湾施設の維持補修事業	港湾施設等アセットマネジメントの推進	建築物耐震対策整備事業	港湾施設等の耐震性の検証	大規模災害に対応した防災計画の見直し	防災対策行動計画の策定	名古屋港管理組合業務継続計画の策定	防災教育・訓練の推進	沿岸防災情報管理システムの改良	制限区域への出入管理情報システムの導入	港湾施設における保安対策の推進

・ 上記事務事業に掲載されていないものは、22ページ「その他経常業務」に掲載しています。



I 物流・産業

グローバルロジスティクスの港・ものづくりの港（国際産業戦略港湾）



長期構想における将来イメージ

★ ★ ★ **グローバルロジスティクス**※1の港

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広域物流拠点の形成に取り組み、国際物流における中枢拠点となる港をめざします。

★ ★ ★ **ものづくりの港**

広大な空間や物流機能と生産の場が一体となっているポテンシャルを活用して、既存産業の高度化や新展開、新たな基幹産業の創出を促進し、高い国際競争力を持った新たなものづくりの基盤が形成される港をめざします。



現状・課題

- 名古屋港は、コンテナ貨物のみならず、バルク貨物※2や完成自動車を取り扱う国際的な総合港湾であり、アジアの成長を取り込み、我が国の経済と産業の成長を牽引する「国際産業ハブ港」の取組みをさらに加速し、拡大させた「**国際産業戦略港湾**」※3として、国際競争力を強化することが極めて重要であります。
- 日本の港湾を取り巻く環境は、コンテナ船の大型化による航路再編や、急速な経済発展による東アジア主要港の取扱貨物量増加を受け、日本を発着する基幹航路※4の減少が進むなど厳しい状況下におかれています。
 - ⇒ 港湾物流の環境変化としての船舶の大型化に対応した施設整備や物流効率化をめざす交通網の整備などを図り、国際競争力を維持・強化していく必要があります。
- 名古屋港は、我が国の基幹産業である自動車産業や、成長産業である航空宇宙産業など、ものづくり産業の持続的な発展を支える重要な役割を担っています。しかし近年、製造業を中心とした海外生産の拡大や新興国の台頭により、ものづくり産業は、厳しい国際競争にさらされています。
 - ⇒ ものづくり産業を物流面から強かにサポートしていくため、名古屋港背後への企業立地の促進による創荷やポートセールス等による集荷拡大を図り、多頻度・多航路のサービスを提供していく必要があります。

※1 グローバルロジスティクス：24 ページ「用語の説明・解説」参照
 ※2 バルク貨物：穀物、鉄鉱石、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物（バラ荷）

※3 国際産業戦略港湾：コンテナ貨物のみならずバルク貨物、完成自動車を取り扱う総合的な港湾として、輸出入貨物の更なる増加や貿易額・貿易黒字額の拡大を目指し、高付加価値を産み出す産業、とりわけ、基幹産業である自動車関連産業、次世代産業である航空機産業等を強かにサポートし、我が国経済・産業の活性化と富の創出を実現する港のこと。

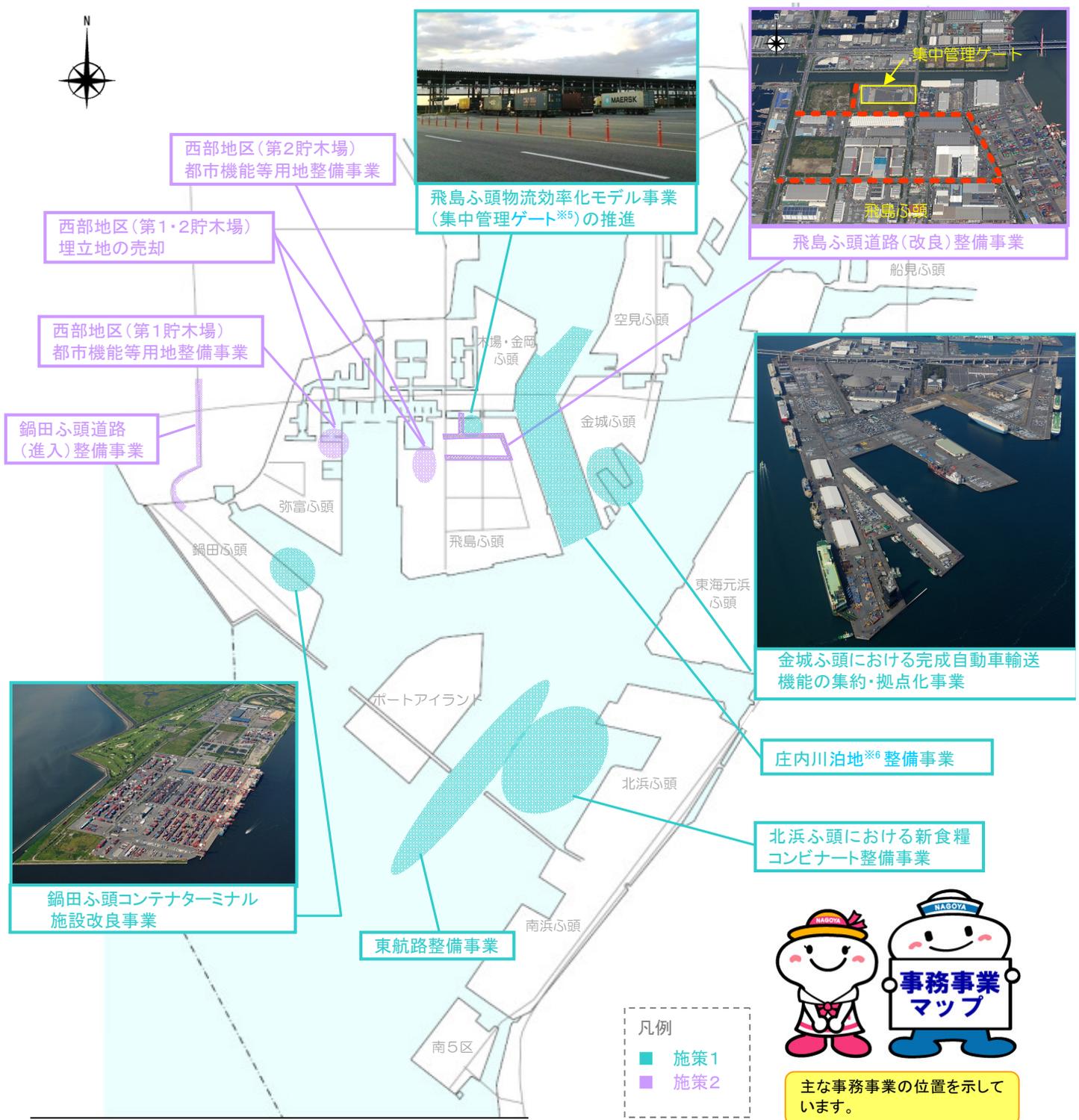


施策
1

国際・国内海上輸送機能の強化

施策
2

産業の高度化・新展開・創出と広域物流拠点の形成



※4 基幹航路：北米・アジア・欧州の3極を、貨物を積み替えることなく直接結ぶ航路
 ※5 集中管理ゲート：24 ページ「用語の説明・解説」参照
 ※6 泊地：24 ページ「用語の説明・解説」参照



主な事務事業の位置を示しています。

施策 1

国際・国内海上輸送機能の強化

展開1 背後産業を支えるコンテナ・バルク・完成自動車取扱機能の強化・拡充

船舶の大型化が進展する中、パナマ運河の拡張も進められており、航路の拡幅・増深などコンテナ物流機能の強化や、自動車産業を支える拠点港として完成自動車ハブ機能の強化・拡充を図ります。また、バルク貨物の安定的かつ安価な供給をめざした国際バルク戦略港湾^{※7} 施策を推進します。

展開2 民の視点によるコンテナターミナルの効率化・サービス向上

港湾運営会社制度^{※8} を導入し、コンテナターミナルの一元的な管理運営による効率化を図るとともに、荷役機械などの整備に対する無利子資金の貸付等による港湾コストの低減や民の視点による利用者ニーズに対応したサービス向上をめざします。

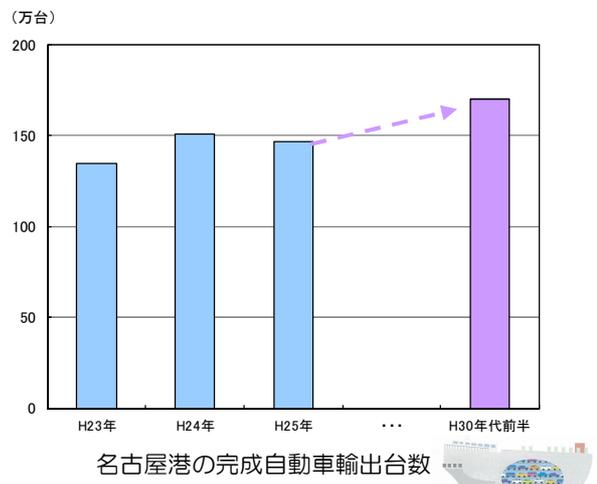
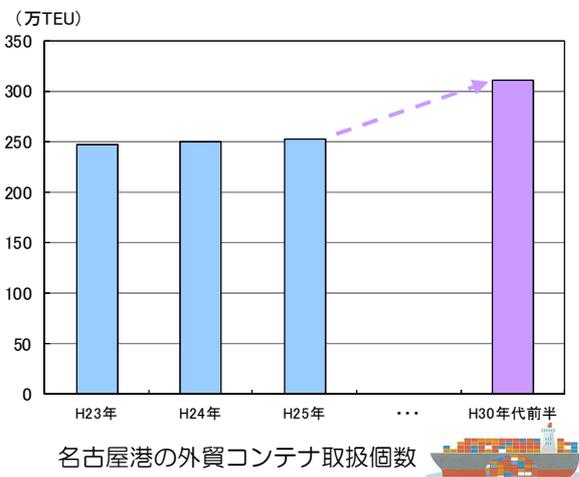
展開3 多様な航路サービスの提供に向けた集荷拡大

官民一体となった国内外へのポートセールスや、企業への訪問、背後地域の荷主等への説明会、インセンティブ施策^{※9}（優遇措置）等の実施により、集荷拡大を促進し、多頻度・多航路のサービスを維持・拡充します。

成果目標

指 標	現状値（平成 25 年）	目標値（平成 30 年代前半）
外貿コンテナ取扱個数	253 万 TEU ^{※10}	310 万 TEU
完成自動車輸出台数	147 万台	170 万台

* 目標値の考え方は23ページに記載



※7 国際バルク戦略港湾：産業や国民生活に不可欠な物質（穀物、鉄鉱石、石炭）の安定的かつ安価な供給を実現するため、国が選定した港湾のこと。平成23年5月に名古屋港は穀物の国際バルク戦略港湾として選定された。

※8 港湾運営会社制度：24ページ「用語の説明・解説」参照

※9 インセンティブ施策：24ページ「用語の説明・解説」参照

※10 TEU：twenty-foot equivalent unit。20フィートコンテナ換算でのコンテナ取扱個数の単位。40フィートコンテナの場合は、1個を2TEUで換算する。

主な事務事業

東航路整備事業

大型化が進むコンテナ船などの船舶の安全な航行、効率的な運行のため、東航路の航路幅を500mから580mに拡幅し、航路水深を15mから16mに増深します。

主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成25年度）	97.7%（累計）
		目標値（平成28年度完了）	100%（累計）

コンテナターミナル管理運営体制の見直し

名古屋港のコンテナターミナルの管理運営の効率化を図るため、港湾運営会社制度の導入を行い、管理運営体制の見直しを行います。

主な活動・ 成果指標	伊勢湾における港湾運営会社の業務開始に向けた検討会議の回数	現状値（平成25年度）	0回（累計）
		目標値（平成29年度完了）	8回（累計）

ポートセールスの推進

船会社、荷主、商社等を対象とした利用者懇談会、企業訪問、荷主説明会等の開催や、海外への利用促進使節団の派遣等、国内外において「名古屋港」のポートセールスを行い、港の利用を促進します。

主な活動・ 成果指標	懇談会参加者数（国内）	現状値（平成25年度）	1,426人
		目標値（平成30年度）	1,610人

コンテナ船の大型化※11
(最大積載能力)

10年間でこんなにも大きくなっています。

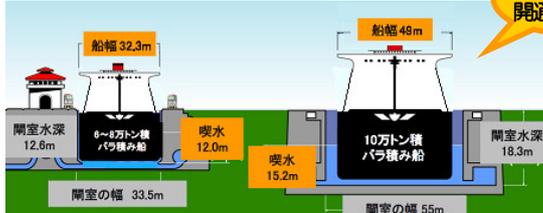


平成17年
8,000TEU 積



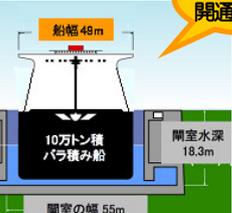
平成27年
18,000TEU 積

現状 6~8万トン積



船幅 32.3m

新運河10万トン積



船幅 49m

平成28年
開通予定

パナマ運河の拡張※12



アントワープ港との姉妹港提携強化の調印
(平成25年8月28日)

太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河の拡張工事により、世界の海上物流が大きく変わります。

施策
1

※11 コンテナ船の大型化：25ページ「用語の説明・解説」参照

※12 パナマ運河の拡張：25ページ「用語の説明・解説」参照

施策 2

産業の高度化・新展開・創出と 広域物流拠点の形成

展開1 臨港道路の整備等による物流効率化やアクセスの向上

名古屋港内の渋滞緩和や背後地域とのアクセス強化を図るため、臨港道路^{※13}の整備や交差点改良を行い、広域幹線道路網の整備を促進します。陸上輸送の大動脈や航空輸送と接続する名古屋港の強みを活かし、更なる物流の効率性や安全性の向上をめざします。

展開2 物流企業用地の確保やものづくり産業用地の拡充

物流企業が進出できる用地を整備、分譲し、物流機能の集積を推進します。また、ものづくり産業の生産機能強化等の土地需要に対応するため、産業用地の拡充を促進します。

展開3 企業立地の促進による創荷

企業の立地状況やニーズ等を把握し、企業立地を推進する自治体へ名古屋港の利用促進につながるPRや情報提供を行うとともに、名古屋港管理組合から企業を対象とした情報提供を行い、企業立地の促進による創荷を図ります。



成果目標

指標	現状値(平成25年度)	目標値(平成30年度)
企業立地面積(第1・2貯木場埋立地)	—(整備中)	約20ha
臨港道路整備延長	2.1km	5.0km ^{注)}

注) 臨港道路整備延長の目標年度は、飛島心頭道路(改良)整備事業が完了する平成28年度とする。

* 目標値の考え方は23ページに記載



名古屋港の背後圏に集積する 自動車産業・航空宇宙産業



【シーアンドエア^{※14}のイメージ図】



中部国際空港との連携による航空機材(主翼、胴体)の輸送最適化

※13 臨港道路：港湾の地帯において交通を確保し、主要道路と連絡して貨物、車両の移動の円滑化を図るための臨港交通施設

※14 シーアンドエア：25ページ「用語の説明・解説」参照

写真提供：左上 トヨタ自動車株式会社提供(自動車製造)
右上 三菱重工業株式会社提供(ロケット製造)
左下 川崎重工業株式会社提供(航空機製造)

主 な 事 務 事 業

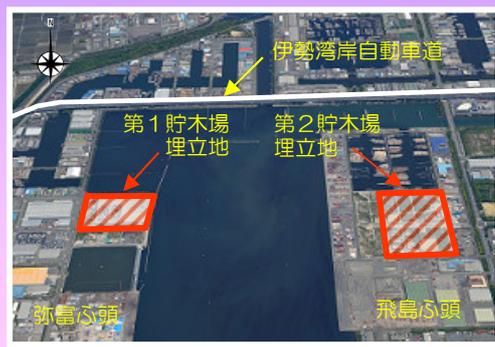
鍋田ふ頭道路（進入）整備事業			
鍋田ふ頭進入道路（延長約2.3km）は、1期線（暫定2車線）が平成25年3月に開通し、背後の広域幹線道路と直接結ばれることにより、物流の効率化と利便性が向上しました。引き続き、2期線（4車線）の開通をめざし、整備を進めます。			
主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成25年度）	82.2%（累計）
		目標値（平成27年度完了）	100%（累計）

西部地区（第1・2貯木場）埋立地の売却			
第1・2貯木場埋立地の平成27年度の方譲開始に向け、名古屋港管理組合ホームページによる広報活動や名古屋商工会議所が発信する産業立地に関するメールマガジンでの情報提供等により企業誘致を促進します。			
主な活動・ 成果指標	売却公募までの 準備状況（全4工程）	現状値（平成25年度）	1工程（累計）
		目標値（平成27年度完了）	4工程（累計）

名古屋港背後地域への企業誘致			
愛知・名古屋国際ビジネスアクセスセンター（I-BAC）、愛知県産業立地推進協議会等の事業に参画するとともに、名古屋港の背後地域において企業誘致を推進する自治体に対し、名古屋港のPR活動や情報提供を行い、企業立地の促進による創荷を図ります。			
主な活動・ 成果指標	企業立地などを目的とした セミナー等にて名古屋港の PR活動を行った回数	現状値（平成25年度）	4回
		目標値（平成30年度）	4回



鍋田ふ頭進入道路（1期線（暫定2車線）が平成25年3月開通）



第1・2貯木場埋立地（合計 約20ha）
— 売却予定地



鍋田ふ頭進入道路の整備により、物流の効率化とふ頭利用者の利便性が向上します。



愛知県産業立地セミナーin 東京
平成26年10月23日
（名古屋港管理組合ブースを出展）

施策
2



Ⅱ 交流・環境

夢のふくらむ港・環境にやさしい港



長期構想における将来イメージ



★ 夢のふくらむ港

地域住民、来訪者、就業者など名古屋港に集うあらゆる人びとのニーズに
応え、うるおいのある快適な空間、レクリエーションを楽しむ場や魅力的な
観光資源、港ならではの情緒やロマンを提供することで、ときめきと
やすらぎを感じ、親しまれ、みんなの夢がふくらむ港をめざします。



★ 環境にやさしい港

多様な人びとと連携しながら、次世代に引き継ぐ良好な港湾環境の形成を
通じて、自然環境、生活環境、地域環境などさまざまな面で環境を守り、
環境にやさしい港をめざします。



現状・課題

- 名古屋港では、親しまれる港づくりを推進するため、交流施設等の整備やイベントの開催、
中川運河再生計画^{※15}策定など賑わい創出に向けた様々な取り組みを行ってきました。
⇒ 更なる賑わい創出を図るためには、水族館を始めとする既存施設の有効活用や民間
活力を活用した再開発、中川運河再生計画の推進などの取り組みを行っていく必要が
あります。
- 名古屋港管理組合では、温室効果ガスの排出量削減を始めとした港湾における環境負荷
の低減や自然環境保全に取り組んできました。
⇒ 引き続き、県民・市民や港湾利用者の港湾環境への理解を深める取り組みを進めてい
く必要があります。
- 名古屋港における放置艇対策については、関係自治体などが参加する協議会の開催や
新舞子ポートパークの整備など適正な係留保管を推進してきましたが、未だに多くの
放置艇が確認されています。
⇒ 放置艇の適正な係留保管を推進するため、放置等禁止区域^{※16}の指定や新たな係留
施設の整備などの取り組みを進めていく必要があります。
- 秩序ある都市・港湾活動の実現のためには、背後地域より発生する廃棄物及び港湾機能
の維持・強化に伴い発生するしゅんせつ土砂^{※17}の長期的・安定的な処分場の確保を進め
ていく必要があります。

※15 中川運河再生計画：25 ページ「用語の説明・解説」参照

※16 放置等禁止区域：港湾法第37条の3の規定に基づき、船舶等の放置を禁
止した区域

※17 しゅんせつ土砂：海底・河底などを、水深を深くするために掘削する
ときに発生する土砂



施策
3

うるおいと魅力のある港湾空間の形成

施策
4

良好な港湾環境の形成



中川運河緑地(堀止地区)
整備事業

中川運河水質改善事業



名古屋港水族館の振興



中川運河沿いの倉庫を活用したアートイベント



中川運河再生計画の
推進



名古屋港跳上橋^{※18}整備事業

稲永ふ頭廃棄物埋立護岸整備事業



金城ふ頭開発事業の推進



ガーデンふ頭(東地区)再開発事業の
推進



ポートアイランド

木場・金岡
ふ頭
空見ふ頭
潮見ふ頭
新宝ふ頭
飛島ふ頭
東海元浜ふ頭
北浜ふ頭
南浜ふ頭

凡例

- 施策3
- 施策4



主な事務事業の位置を示しています。

※18 名古屋港跳上橋：25 ページ「用語の説明・解説」参照

施策 3

うるおいと魅力のある港湾空間の形成

展開1 うるおい、憩い、賑わいのある運河の再生

中川運河では、沿岸用地への賑わい施設の誘導や、緑地・プロムナードの設置、水循環の推進による水質の改善を進めるとともに、水上交通の誘導に向けた体験乗船など、地域住民や企業等との連携を図りながら、うるおいや憩い、賑わいをもたらす運河への再生を図ります。

展開2 民間活力による再開発や既存施設の有効活用による賑わい創出

名古屋港のふれあい・交流拠点であるガーデンふ頭、金城ふ頭において、民間活力を活用し、新たな賑わい施設の誘導を進めています。また、水族館などの既存施設についても、集客向上の取組や各施設の連携を図り、本港の賑わい創出に取り組みます。

展開3 客船誘致、イベント、景観づくりによる港の魅力や親しみの向上

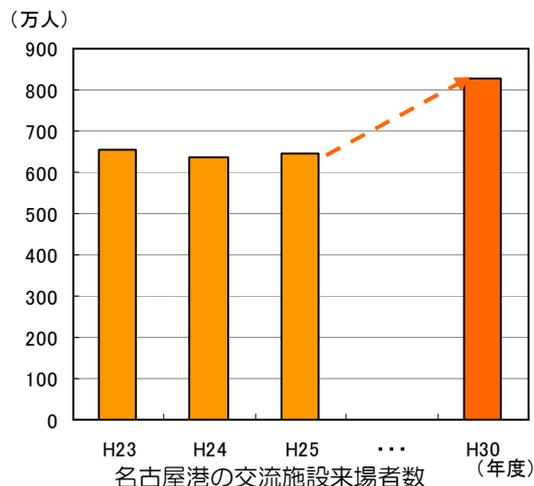
国内外客船会社、船舶・旅行代理店への誘致活動による客船誘致や練習帆船・汽船等の誘致・一般公開を実施するとともに、みなと祭などのイベント開催、歴史的港湾施設の保存や景観づくりにより、港の魅力や親しみの向上に取り組みます。

成果目標

指 標	現状値(平成25年度)	目標値(平成30年度)
交流施設の来場者数	650 万人	830 万人
名古屋港に親しみや魅力を感じた割合	— 注)	前年度比増

注) 平成26年度よりアンケート調査に基づく現状値を計上します。

* 目標値の考え方は23ページに記載



名古屋港水族館「サンゴ礁大水槽」



「サンゴ礁大水槽」が平成26年12月20日にリニューアルし、熱帯の色鮮やかな世界が体感できます。



中川運河における水上交通の誘導に向けた体験乗船

主な事務事業

中川運河緑地（堀止地区）整備事業

中川運河のうち、ささしまライブ24に隣接した堀止地区において、訪れた人びとが港の雰囲気を楽しむことのできる、水辺環境を活用した緑地整備を行う事により、地域環境の向上を図ります。

主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成25年度）	52.0%（累計）
		目標値（平成28年度完了）	100%（累計）

ガーデンふ頭（東地区）再開発事業の推進

「築地ポートタウン計画※19」に基づき、ガーデンふ頭東地区において早期の賑わい創出を実現するため、民間事業者を前提とした事業化方策の検討や関係機関との調整を行い、再開発事業を推進します。

主な活動・ 成果指標	新たな賑わい施設開業までの 進捗状況（全8工程）	現状値（平成25年度）	2工程（累計）
		目標値（平成28年度完了）	8工程（累計）

客船誘致の推進

客船の誘致により、名古屋港の交流空間としての魅力を高めていきます。また、印象に残る歓送迎行事や観光案内等により、乗船客の満足度向上と客船会社へのイメージアップを図るとともに、船内見学会の実施により客船への関心拡大を促進します。

主な活動・ 成果指標	客船入港隻数	現状値（平成25年度）	38隻
		目標値（平成30年度）	40隻

中川運河再生計画※15ゾーニングイメージ



この大型客船は、お客さんが3,000人以上も乗ることができます。



客船の寄港
（金城ふ頭にアジア最大級のボイジャー・オブ・ザ・シーズが初寄港平成26年4月25日）

施策
3

※15 中川運河再生計画：25ページ「用語の説明・解説」参照

※19 築地ポートタウン計画：25ページ「用語の説明・解説」参照

施策 4

良好な港湾環境の形成



展開1 水域の適正な管理

放置艇による問題を解決するため、関係機関や利用者との調整、係留保管場所の確保及び地域の実情に照らした規制によって、名古屋港の水域の適正な管理に取り組みます。



展開2 港湾における環境負荷の低減及び自然環境保全

名古屋港管理組合業務や港湾物流における温室効果ガス排出量を削減するため、環境負荷の低減や自然環境保全に取り組むとともに、PR活動を実施します。



展開3 長期的・安定的なしゅんせつ土砂処分場の確保

港内で発生するしゅんせつ土砂の処分場の確保を進めるとともに、廃棄物処理に関わる埋立地の整備を引き続き進めます。

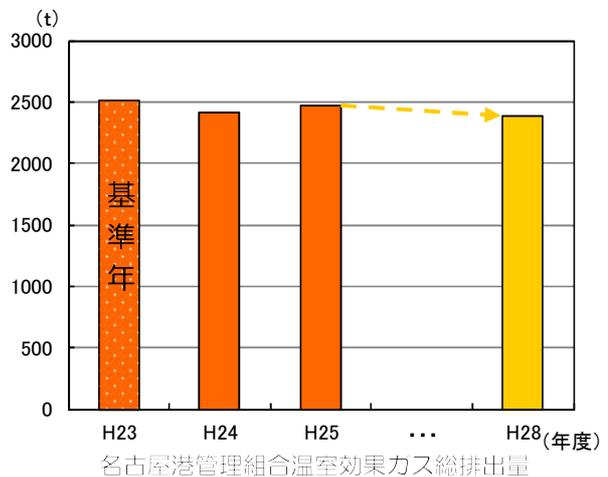
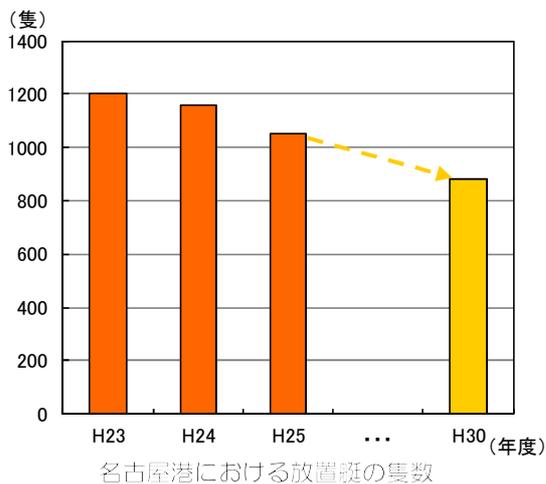


成果目標

指 標	現状値 (平成 25 年度)	目標値(平成 30 年度)
放置艇の隻数	1,050 隻	880 隻
名古屋港管理組合 温室効果ガス総排出量の削減率	1.9 %	5.0 % ^{注)}

注) 第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画^{※20}に基づき、目標値は平成28年度において、平成23年度の温室効果ガスの総排出量(二酸化炭素換算値)から5%削減とする。

* 目標値の考え方は23ページに記載



※20 第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画：25ページ「用語の説明・解説」参照

主 な 事 務 事 業

放置艇対策の推進			
港湾区域※21 における放置等禁止区域の定期的な巡視、行政指導を行い、放置艇等を誘導・撤去します。また、「係留・保管能力の向上」と「規制措置」を両輪とする放置艇対策の検討・調整を進めます。			
主な活動・ 成果指標	放置艇の隻数	現状値（平成 25 年度）	1,050 隻
		目標値（平成 30 年度）	880 隻

第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画の推進			
地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき策定された名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画を推進するため、本組合の事務・事業活動から排出される温室効果ガス総排出量の削減目標や取組内容を設定します。平成24年度から第3次実行計画を推進しています。			
主な活動・ 成果指標	温室効果ガス総排出量の削減率	現状値（平成 25 年度）	1.9%
		目標値（平成 28 年度完了）	5.0%

稲永ふ頭廃棄物物理立護岸整備事業			
稲永ふ頭に廃棄物物理立護岸を整備し、背後地域より発生する一般廃棄物約10万m ³ や港湾施設※22の維持管理に伴うしゅんせつ土砂等約30万m ³ を受け入れ、都市・港湾活動が円滑に持続できるようにします。			
主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成 25 年度）	59.3%（累計）
		目標値（平成 26 年度完了）	100%（累計）



放置艇の状況

誘導

「新舞子ポートパーク」は、プレジャーボートの適正な係留の促進等を図るために整備されました。



新舞子ポートパーク



新舞子マリンパーク風力発電施設

出力：850kW × 2基
年間発電量：約260万kWh
（平成25年度実績）
※一般家庭約720世帯分に相当

施策
4

※21 港湾区域：港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事によって港湾管理者の権限のおよぶ範囲として認可された水域

※22 港湾施設：港湾としての機能を果たすために必要な施設（例：航路、泊地、防波堤、岸壁、護岸、棧橋等）

Ⅲ 安全

安全・安心な港



長期構想における将来イメージ



防災・保安対策の充実を図り、大規模災害やテロから地域を守り、災害発生時の救援・復旧活動を支え、生活や産業活動を継続させるための港湾機能を安定して提供することにより、人びとの安心な暮らしに貢献し、安全に訪れ、利用できる、信頼される港をめざします。



現状・課題

- 名古屋港やその背後地域においては、駿河湾以西の太平洋岸の沖合にある南海トラフを震源とする大規模な地震が発生した場合、津波による大きな被害が想定されます。
⇒ 名古屋港では、昭和34年の伊勢湾台風を契機として高潮対策などの防災対策に取り組んできましたが、今後、発生が懸念される大規模災害から港の利用者や背後地域の人びとの安全・安心を確保するため、津波対策を始めとした防護機能の強化や港湾施設の耐震対策などさらに進めていく必要があります。
- 高度経済成長期に建設された港湾施設や海岸保全施設^{※23}の老朽化が進行しており、今後、維持・更新費用はさらに増大していくことが見込まれます。
⇒ 港湾機能を安定して提供するため、今後の維持・管理費用の増大に対応したアセットマネジメント推進計画^{※24}を策定し、老朽化対策を着実に進める必要があります。
- 名古屋港管理組合では、台風・地震などの災害を想定した防災計画にもとづき、災害時に迅速かつ的確な対応が取れるよう防災訓練や防災教育を実施しています。
⇒ 今後、想定されている大規模災害に対応するため、防災計画の見直しや名古屋港管理組合業務継続計画^{※25}の策定など、防災・危機管理機能の強化を進める必要があります。また、伊勢湾及び名古屋港の港湾機能継続計画についても、国を始めとする関係機関、関係業界団体などと検討を進める必要があります。
- 名古屋港の保安対策については、フェンスや監視カメラなどを設置し、出入管理及び監視等の業務を行うとともにテロ対策訓練の実施など、万一の事態に備え即応体制を整えています。
⇒ 引き続き、高い保安水準を確保しつつ、効率的な港湾物流の実現をめざす必要があります。

※23 海岸保全施設：堤防、突堤、護岸、胸壁、離岸堤、消波目的の砂浜、その他海水の浸入又は海水による侵食を防止するための施設

※24 アセットマネジメント推進計画：25 ページ「用語の説明・解説」参照
※25 名古屋港管理組合業務継続計画：25 ページ「用語の説明・解説」参照



施策 5 港の安全性・信頼性の向上

施策 6 防災・危機管理機能の強化



施策
5

港の安全性・信頼性の向上



展開1 背後地域を津波、高潮から守る防護機能の強化

高潮防波堤の改良事業や防潮壁、堀川口防潮水門、中川口通船門等の補強対策を進めることにより、津波、高潮などの海岸災害に対する防護機能を強化します。



展開2 港湾施設の計画的な更新・強化による安心・安全な港湾機能の提供

港湾施設の老朽化に対し、予防保全の観点から計画的な維持管理に取り組み、利用者へ安心・安全な港湾機能の提供を行います。



展開3 港湾施設等の耐震化による安全性の向上

港湾施設等の耐震診断や耐震補強などを行うことにより、災害時における施設の安全性の向上に取り組みます。

成果目標

指 標	現状値(平成 25 年度)	目標値(平成 30 年度)
防潮壁等の機能強化を行った整備延長	0.7 km	4.4 km
老朽化や故障などにより、使用停止した港湾施設の数	0 件	0 件 (発生させない)

* 目標値の考え方は23ページに記載

防潮壁等の機能強化（液状化対策）



凡例：防潮壁等

— 防護ライン

整備計画区間(液状化対策)：4.4km

— 整備計画

— 整備完了

主 な 事 務 事 業

高潮防波堤（改良）整備事業			
高潮防波堤（知多堤、中央堤、鍋田堤）の老朽化対策として、また、大規模地震による津波や高潮被害に対する安全性を確保するため、高上げや補強などの改良工事を行い、背後地域を大規模災害から防護します。			
主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成 25 年度）	49.2%（累計）
		目標値（平成 27 年度完了）	100%（累計）

防潮壁（改良）整備事業			
地震時における防潮壁の機能を確保するため、海岸保全基本計画※26 に則り、防潮壁の地盤改良や高上げなどの補強、改良工事を行い、背後地域を大規模災害から防護します。			
主な活動・ 成果指標	整備延長（整備実績）	現状値（平成 25 年度）	0.7 km（累計）
		目標値（平成 30 年度完了）	4.4 km（累計）

大江ふ頭耐震強化岸壁改良事業			
震災時の緊急物資輸送や震災後の復旧期間における貨物輸送を確保できるよう、耐震強化岸壁の老朽化対策を行い、施設の長寿命化、維持管理費の縮減を図ります。			
主な活動・ 成果指標	事業進捗率（整備費換算）	現状値（平成 25 年度）	— %（累計） <small>（平成 26 年度より）</small>
		目標値（平成 29 年度完了）	100%（累計）

防潮扉の軽量化・壁体化

名古屋港の防潮扉は、昭和34年の伊勢湾台風を契機として、高潮などの災害から背後地を守るために整備されました。扉の迅速な開閉が行えるよう、扉の軽量化（アルミ化）を進めるとともに、人や貨物の出入りが少なく老朽化した扉については廃止し、壁体化を進めます。



整備前



重くて閉鎖に時間がかかる

軽量化
(アルミ化)

整備後



軽いので早く閉鎖できる

整備前



人や貨物の出入りが少なく老朽化した扉

廃止

整備後



扉を撤去し、壁体化

5

施策

※26 海岸保全基本計画：25 ページ「用語の説明・解説」参照

施策

6

防災・危機管理機能の強化



展開1 大規模災害に対応した防災・危機管理体制の強化

名古屋港管理組合の防災計画や業務継続計画などについて、南海トラフ地震等を踏まえた見直しを行い、防災・危機管理体制の強化に取り組みます。
また、伊勢湾及び名古屋港の港湾機能継続計画についても、国を始めとする関係機関、関係業界団体等と検討を進めます。



展開2 地震・津波に対応した防災システムの改良

防潮扉の閉鎖通報及び開閉状況を確認する沿岸防災情報管理システム^{※27}について、高潮への対応を主眼とした現行システムを見直し、津波への対応も含めた機能強化を図ります。



展開3 港湾保安対策の強化によるテロ行為の防止

港湾施設への出入管理強化に伴い、出入管理情報システムを導入し、保安対策の確実性と物流の効率化の両立を図ります。

成果目標

指 標	現状値(平成 25 年度)	目標値(平成 30 年度)
多様な関係者と連携した総合防災訓練を実施した回数	5 回	7 回
制限区域 ^{※28} 及び国際水域施設 ^{※29} における危害事案発生件数	0 件	0 件 (発生させない)

* 目標値の考え方は23ページに記載

石油コンビナート総合防災訓練



石油・アルコールなどを取り扱う企業が立地する「危険物取扱区域」において、本組合を含む8つの機関と事業所が参加し毎年行っている訓練です。



名古屋港内における保安対策の実施



※27 沿岸防災情報管理システム：台風による高潮や地震による津波発生時に、防潮壁の閉鎖連絡や開閉状況を確認するシステム

※28 制限区域：外国との貿易を行う船舶（外国船）が利用する国際港湾施設にて、フェンスやゲート等により、許可なく立入が禁止されている区域

主 な 事 務 事 業

大規模災害に対応した防災計画の見直し

東日本大震災を受け、高潮のみならず、地震や津波についても最新の知見に基づき、大規模災害対策を行う必要があり、国・愛知県・名古屋市の動向に合わせ、防災計画の見直しを行います。

主な活動・ 成果指標	防災計画改正までの 進捗状況(全4工程)	現状値(平成25年度)	3工程(累計)
		目標値(平成26年度完了)	4工程(累計)

沿岸防災情報管理システムの改良

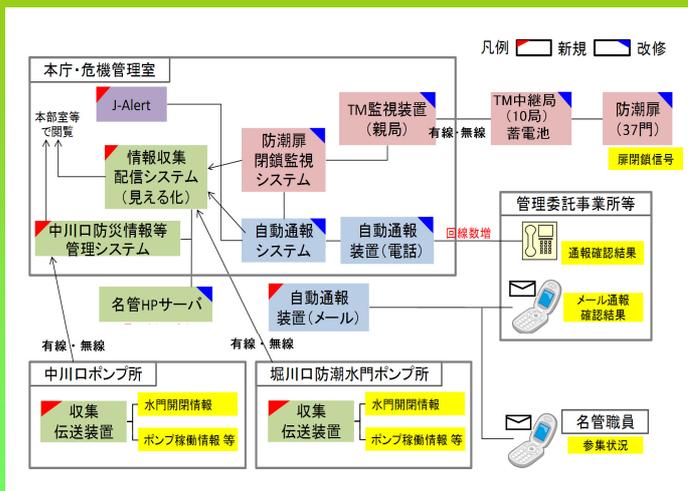
現行システムを改良し、防潮扉閉鎖の連絡時間短縮や電源・通信回線のバックアップ、収集した各種防災情報(堀川、中川の水門開閉状況、ポンプ稼働状況等)をWeb画面に集約する「情報の見える化」などシステムの機能強化に取り組みます。

主な活動・ 成果指標	事業進捗率(整備費換算)	現状値(平成25年度)	11%(累計)
		目標値(平成27年度完了)	100%(累計)

港湾施設における保安対策の推進

改正SOLAS条約※30の発効により、平成16年7月に国内法化した「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づき、港湾施設への出入管理や施設内外の監視など、テロ活動を阻止する保安対策を的確に推進します。

主な活動・ 成果指標	保安訓練の実施回数	現状値(平成25年度)	6回
		目標値(平成30年度)	6回



名古屋港テロ対策合同訓練
(名古屋海上保安部や愛知県警、名古屋税関、本組合など計19機関が参加)

沿岸防災情報管理システム
(改良予定)

システムが改良されると、より迅速かつ的確に情報の収集や伝達ができるようになります。



施策
6

※29 国際水域施設：国際埠頭施設に係留した外国船の周囲30m内で定められた区域
※30 SOLAS条約：25ページ「用語の説明・解説」参照



その他経常業務

政策	施策	事務事業
物流・産業	施策1 国際・国内海上輸送機能の強化	経済・物流動向の調査
		港湾統計事務
		船席指定 ^{※31} 事務
		無線通信事務
		港湾福利厚生施設の維持管理
		水域施設・係留施設の管理・運営
		在来施設（上屋・荷さばき地）の管理・運営
	公共コンテナターミナル及び受変電設備の管理・運営	
	施策2 産業の高度化・新展開・創出と広域物流拠点の形成	臨港道路の維持管理
	交流・環境	施策3 うるおいと魅力のある港湾空間の形成
名古屋港湾会館の管理・運営		
運動施設・緑地等の管理・運営		
施策4 良好な港湾環境の形成		風力発電施設の管理・運営
		新舞子ポートパークの管理・運営
		環境マネジメントシステム（EMS） ^{※32} の運用
		港内環境の監視
		構築物建設、水域占用 ^{※33} 等の許可
		貸付地の管理・運営
		ゴミの不法投棄・放置自動車対策の推進
港湾区域内の大型漂流物除去		
安全	施策5 港の安全性・信頼性の向上	アスベスト施設の点検
		堀川口のポンプ施設・防潮水門及び港内の防潮扉等の管理・運用
		中川口等におけるポンプ施設・通船門等の管理・運営
	施策6 防災・危機管理機能の強化	沿岸防災情報管理システムの管理・運用
		港湾施設の保安対策のための監視業務等の実施
		防災用資機材の確保
防災対策におけるシステムの管理・運用		
全ての政策に関係する事務事業	港湾計画 ^{※34} （改訂、一部変更、軽易な変更）	

※31 船席指定：25ページ「用語の説明・解説」参照

※32 環境マネジメントシステム（EMS）：25ページ「用語の説明・解説」参照

※33 水域占用：25ページ「用語の説明・解説」参照

※34 港湾計画：港湾法第3条の3に位置づけられた「港湾の開発・利用及び保安ならびに港湾に隣接する地域の保安に関する政令で定める事項に関する計画」



成果目標の内訳

政策	施策	指標名	目標値の考え方	指標に影響する外部要因
物流・産業	施策1 国際・国内海上輸送機能の強化	外資コンテナ取扱個数	港湾法第3条の2に基づく「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の国際海上コンテナ貨物量の見通し（平成23年9月）より推計した値を目標値に設定	<ul style="list-style-type: none"> 景気動向 工場の海外移転 為替相場
		完成自動車輸出台数	世界自動車市場及び名古屋港の輸取出扱量がピークであった平成19年を基準とし、海外市場の動向や国内外の生産体制の変化などから、平成30年代前半の取扱量を想定し、目標値に設定	<ul style="list-style-type: none"> 景気動向 工場の海外移転 為替相場
	施策2 産業の高度化・新展開・創出と広域物流拠点の形成	企業立地面積（第1・2貯木場埋立地）	企業進出用地として分譲予定の面積20haを目標値に設定 （第1貯木場：約8ha、第2貯木場：約12ha）	<ul style="list-style-type: none"> 景気動向
		臨港道路整備延長	鍋田心頭道路（進入）整備事業（2.3km）と飛島心頭道路（改良）整備事業（2.7km）の全整備延長を合算した5.0kmを目標値に設定	—
交流・環境	施策3 うるおいと魅力のある港湾空間の形成	交流施設の来場者数	既存施設の現状値（平成25年）に、レゴランドの想定入場者数や既存施設の増加分を加えた値を目標値に設定 （名古屋港水族館、ポートビル、名古屋海洋博物館、南極観測船ふじ、ジェティ、リニア・鉄道館、名古屋市国際展示場、運動施設・緑地）	<ul style="list-style-type: none"> 台風などの天候不良 娯楽の多様化 民間施設の撤退
		名古屋港に親しみや魅力を感じた割合	各種イベントや施設にて実施するアンケート調査において、「名古屋港に親しみや魅力を感じる」と回答した割合の、毎年度の増加を目標値に設定 （名古屋港水族館、みなと体験ツアー、メッセナゴヤ、環境デーなごやにて実施）	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境等の悪化
	施策4 良好な港湾環境の形成	放置艇の隻数	名古屋港における放置艇1,050隻（平成25年度調査）のうち、美濃川地区や大手地区から170隻を新舞子ポートパークへ誘導する値として目標値に設定	—
		名古屋港管理組合温室効果ガス総排出量の削減率	第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画に基づき、平成28年度において、平成23年度の温室効果ガス総排出量からの5%削減を目標値に設定	—
安全	施策5 港の安全性・信頼性の向上	防潮壁等の機能強化を行った整備延長	三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画（平成20年8月）にて定められた名古屋港海岸における防潮壁等の液状化対策を実施する区間全4.4kmを目標値に設定	—
		老朽化や故障などにより、使用停止した港湾施設の数	老朽化や故障等による港湾施設の使用停止を発生させないこととして0件を目標値に設定	—
	施策6 防災・危機管理機能の強化	多様な関係者と連携した総合防災訓練を実施した回数	平成25年度に実施した国や愛知県、名古屋市、その他関係機関との訓練5回に今後、実施をめざす訓練2回を合算した回数を目標値に設定 （平成25年度実施訓練：中部圏戦略会議地震津波防災訓練、愛知県石油コンビナート等防災訓練、名古屋市域石油コンビナート総合訓練、愛知県総合防災訓練、港区総合防災訓練）	—
制限区域及び国際水域施設における危害事案発生件数		適切な保安対策を実施することにより、国際航海船舶及び国際港湾施設に対して行われる危害事案を発生させないこととして0件を目標値に設定	<ul style="list-style-type: none"> 世界情勢の不安定化 	



政策推進のサポート

政策体系に位置づけられた政策を推進していくためには、限られた行政資源（ヒト・モノ・カネ）を最大限に有効活用していく必要があります。そのため、名古屋港管理組合では、政策推進をサポートする以下の取り組みを行っています。これらの取り組みにより効率的かつ効果的な事務事業の執行や組織運営を図り、政策の着実な進捗を目指します。

 **行政評価システム**…政策を構成する施策や事務事業について、PDCAサイクル（計画：Plan、実施：Do、評価：Check、改善：Action）を用いた行政評価を行うことにより、事務事業の改善や予算編成との連携など、政策の着実な進捗を図ります。

 **行財政改革計画2013**…平成25年度からの5年間において、名古屋港管理組合の行政力（行政運営の改革）、財政力（財政運営の改革）、組織力（組織・人材の改革）の3つの力の向上により、政策の推進をサポートします。

 **人材育成基本方針**…職員の資質の向上を図り、組織の活力を高め、職員一人ひとりの個性を重視した長期的・総合的な人材育成を推進することにより、質の高い行政サービスを提供します。



用語の説明・解説

※1 **グローバルロジスティクス**：世界規模の物流体系

※5 **集中管理ゲート**：飛島ふ頭内において、国と港湾関係者が連携し、道路渋滞やゲート待ちの解消等を目的に、平成23年4月に運用を開始した。これまでコンテナターミナル毎に実施されていたゲート業務（書類のチェック、コンテナ外装確認など）を担うことにより、各コンテナターミナル業務の平準化、処理能力の向上を図り、道路渋滞やゲート待ちが解消される。

※6 **泊地**：水深が確保されている船舶の安全な停泊、荷役作業を行うための場所。庄内川泊地は、庄内川から流入する土砂により水深が浅くなり、船舶の安全かつ円滑な航行に支障をきたすため、毎年度、浚渫を行っている。

※8 **港湾運営会社制度**：我が国の港湾における国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類（港格）の見直しとともに、コンテナ埠頭

等を一体的に運営する港湾運営会社の指定に係る制度が、平成23年度の港湾法改正により創設された。この制度により、これまで地方自治体や埠頭公社などが行っていた港湾の運営を、港湾運営会社が一元的に担うことが可能となった。具体的には、岸壁や土地などの行政財産を港湾運営会社が借り受けることが可能となり、ガントリークレーンや荷さばき施設などの整備に係る支援として、無利子貸付金の貸付制度や税制上の優遇措置も創設された。港湾運営会社は、伊勢湾で1つに限ると規定されているが、一定期間の特例措置（期限：平成29年9月11日）として、伊勢湾で1つの港湾運営会社の運営が開始するまでは、港で1つ（名古屋港、四日市港それぞれ1つ）の「特例港湾運営会社」が指定を受け運営を行う。

※9 **インセンティブ施策**：船舶の誘致や港湾施設の効率的使用を促進する目的として実施する優遇措置のこと。名古屋港管理組合では、入港料や岸壁使用料等の減免を実施している。

※11 コンテナ船の大型化：船会社は、コンテナ1個あたりの運送コストを減らすため、多くのコンテナを積むことができる大型船の導入を進めている。

※12 パナマ運河の拡張：大型船の通行を可能とするため、2006年から始まった拡張工事は、2016年の完成を目指して進められている。この拡張により、南米周りで運航されていた大型船の通行が可能となり、航海日数の短縮や、使用燃料の削減など、世界の海上物流に大きな影響を与えるとされている。

※14 シーアンドエアー：航空輸送と海上輸送の連携による輸送形態のことで、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により、最適なスピード・コストでの物流が可能となる。名古屋港では、臨海部に立地する航空機の主翼・胴体等の製造メーカーが、海上輸送により中部国際空港へ運んだ後、海外へ貨物専用機で輸送している。

※15 中川運河再生計画：平成24年10月に名古屋市と名古屋港管理組合は共同で、中川運河の歴史を尊重しつつ、新たに求められる価値や果たすべき役割を見据えた「中川運河再生計画」を策定した。再生計画では、運河を3つのゾーンに分け、それぞれの再生イメージと取り組み内容を示すとともに、水上交通の活性化についても位置付けている。現在、さまざまな主体と連携しながら、再生に向けた取り組みを進めている。再生計画をはじめ運河に関連する取り組みについては、名古屋港管理組合及び名古屋市の公式ウェブサイトで公表されている。

※18 名古屋港跳上橋：綿花を輸入するため昭和2年に架設され、昭和61年まで使用された。平成11年に国の登録有形文化財に登録され、平成20年度に経済産業省「近代化産業遺産群」として認定された。

※19 築地ポートタウン計画：築地口からガーデンの頭に至る地区（約110ha）の将来像を明確にし、住民、企業、行政が共通の目標をもち、連携しながら港まちづくりを進めていくための指針。名古屋市と名古屋港管理組合が平成3年に共同で策定し、平成19年に改訂を行った。この計画は、20年先（平成39年）における土地利用の目標（整備構想等）を示したものであり、社会情勢等の動向を踏まえ、概ね5年ごとの見直しを予定している。（平成26年度見直し予定）

※20 第3次名古屋港管理組合地球温暖化対策実行計画：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき策定された本組合における温室効果ガスの削減目標や取り組みを定めた計画（平成24～28年度）

※24 アセットマネジメント推進計画：アセットマネジメント(Asset Management)は、日本語で資産管理のこと。社会インフラを資産ととらえ、財政的制約のもとで安全性・利便性等を確保し、資産全体の効用を最大化するための維持管理の方法及び計画

※25 業務継続計画：地震や風水害など不測の事態が起こった際に、可能な限り短時間で重要な機能を再開させるための計画

※26 海岸保全基本計画：国が定めた海岸保全基本方針に基づき、災害からの海岸の防護、海岸環境の整備及び保全、海岸における公衆の適正な利用の確保の3つの観点から、計画的でかつ調和のとれた海岸保全を行うために都道府県知事が策定する計画

※30 SOLAS条約：海上における人命の安全のための国際条約。タイタニック号の事故を契機にそれまで各国が各々の国内法により規定していた船舶の安全性確保等を、1914年に国際条約として定めたもの。2001年の米国同時多発テロを契機とした2002年12月の改正で、船舶及び港湾施設の整備や保安体制等の強化義務が盛り込まれ、2004年7月に発効した。

※31 船席指定：入港する船舶に対し、貨物、船型等に合致した岸壁や係留位置の調整を行うこと。

※32 環境マネジメントシステム(EMS)：Environmental Management Systemの略称。組織を取り巻く様々な環境問題に取り組むため、PDCAサイクルを繰り返し回すことにより、環境への影響を継続的に改善していくシステム

※33 水域占用：水域(水面上の一定の区域)を特定の目的のために使用すること。自社用地の前面に棧橋等を設置する場合など、水域を占用するには、港湾管理者の許可が必要である。

名古屋港管理組合政策体系 2018

平成 27 年 3 月策定



名古屋港管理組合 企画調整室 政策推進担当

〒455-0033 名古屋市港区港町1番11号

TEL 052-654-7955

FAX 052-654-7997

E-mail seisakusuishin@union.nagoyako.lg.jp

