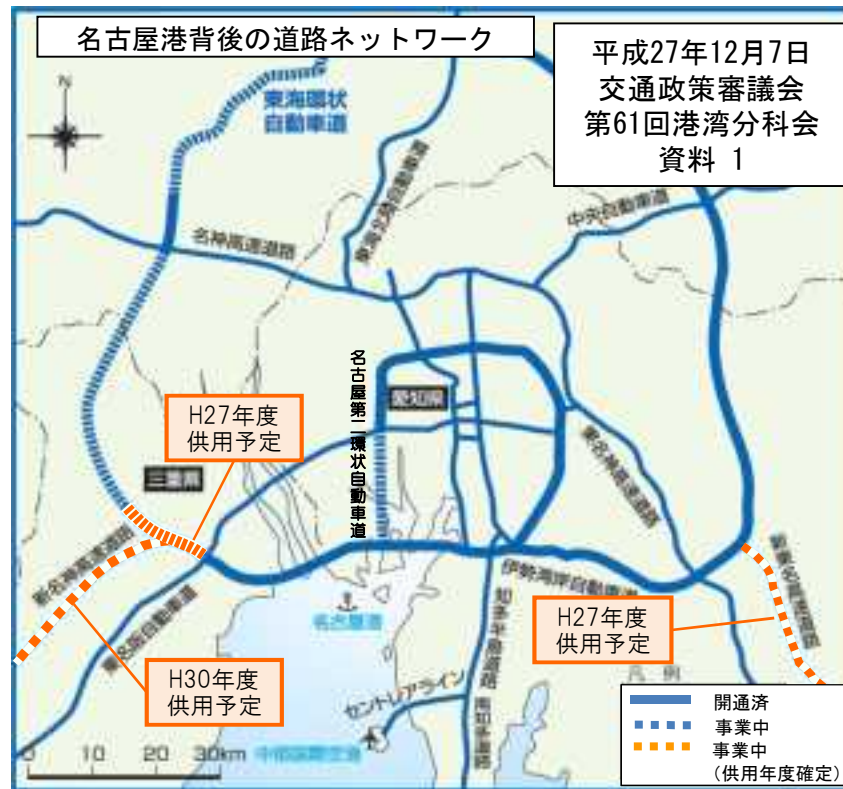







# 名古屋港 港湾計画 改訂

前回改訂 平成12年 4月 (目標年次: 平成20年代前半)  
 今回改訂 平成27年12月 (目標年次: 平成30年代後半)






平成27年12月7日  
 交通政策審議会  
 第61回港湾分科会  
 資料 1



- 凡例 —
-  国際拠点港湾
  -  重要港湾
  -  高速道路
  -  主要一般道
  -  空港

名古屋港湾管理者：名古屋港管理組合

# 名古屋港の利用状況

凡 例	
	: 高速道路
	: 一般道路
	: 臨港道路



# 名古屋港が担う役割（背後圏におけるものづくり産業の集積）

- 名古屋港の背後圏には、自動車、産業機械、航空宇宙等のものづくり産業が集積しており、特に愛知県の製造品出荷額は42兆18億円(全国の約14%)となっている。
- 自動車産業は、広域な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業である。自動車製造業の製造品出荷額は全製造業の約2割(50兆円)を占める。
- 名古屋港は、原材料の輸入、基礎素材の生産、製品の輸出などによりものづくり産業を支えている。

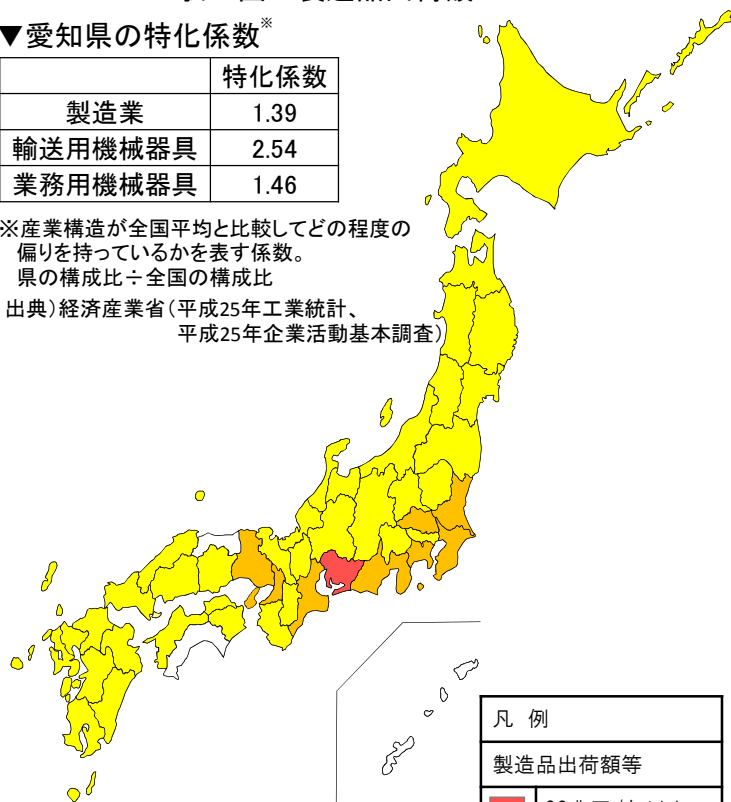
## 我が国の製造品出荷額

### ▼愛知県の特化係数\*

	特化係数
製造業	1.39
輸送用機械器具	2.54
業務用機械器具	1.46

※産業構造が全国平均と比較してどの程度の偏りを持っているかを表す係数。  
県の構成比÷全国の構成比

出典) 経済産業省(平成25年工業統計、平成25年企業活動基本調査)



凡例	
製造品出荷額等	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:red;"></span>	20兆円/年以上
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange;"></span>	10~20兆円/年
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow;"></span>	1~10兆円/年
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:white; border:1px solid black;"></span>	1兆円/年以下

注) 製造品出荷額等は工業統計産業中分類「製造業計」を対象

出典) 経済産業省「平成25年工業統計」

## 我が国における自動車産業の重要性

自動車関連の  
就業人口※1

**547万人**

※我が国の全就業人口  
(6,311万人)の8.7%

自動車製造業の  
製造品出荷額※2

**50.3兆円**

※全製造業の製造品  
出荷額(289兆円)  
の17.4%



### 関連製造業



▶自動車製造業  
▶部品・付属品製造業

▶関連資材  
・鉄鋼業  
・電気機械器具  
・プラスチック、ゴム、ガラス等

### 関連サービス業



▶ガソリンスタンド ▶運送サービス



▶自動車販売業  
▶整備業

出典：(一社)日本自動車工業会  
「日本の自動車工業2014」

※1自動車関連の就業人口とは、関連製造業及び関連サービス業の就業人口の合計。  
※2自動車製造業の製造品出荷額とは、関連製造業のうち自動車製造業及び部品・付属品製造業の製造品出荷額の合計。

## 名古屋港を利用した ものづくり産業のイメージ

### 自動車産業



### 部品輸出



### 基礎素材型産業



### 自動車産業



### 製品輸出

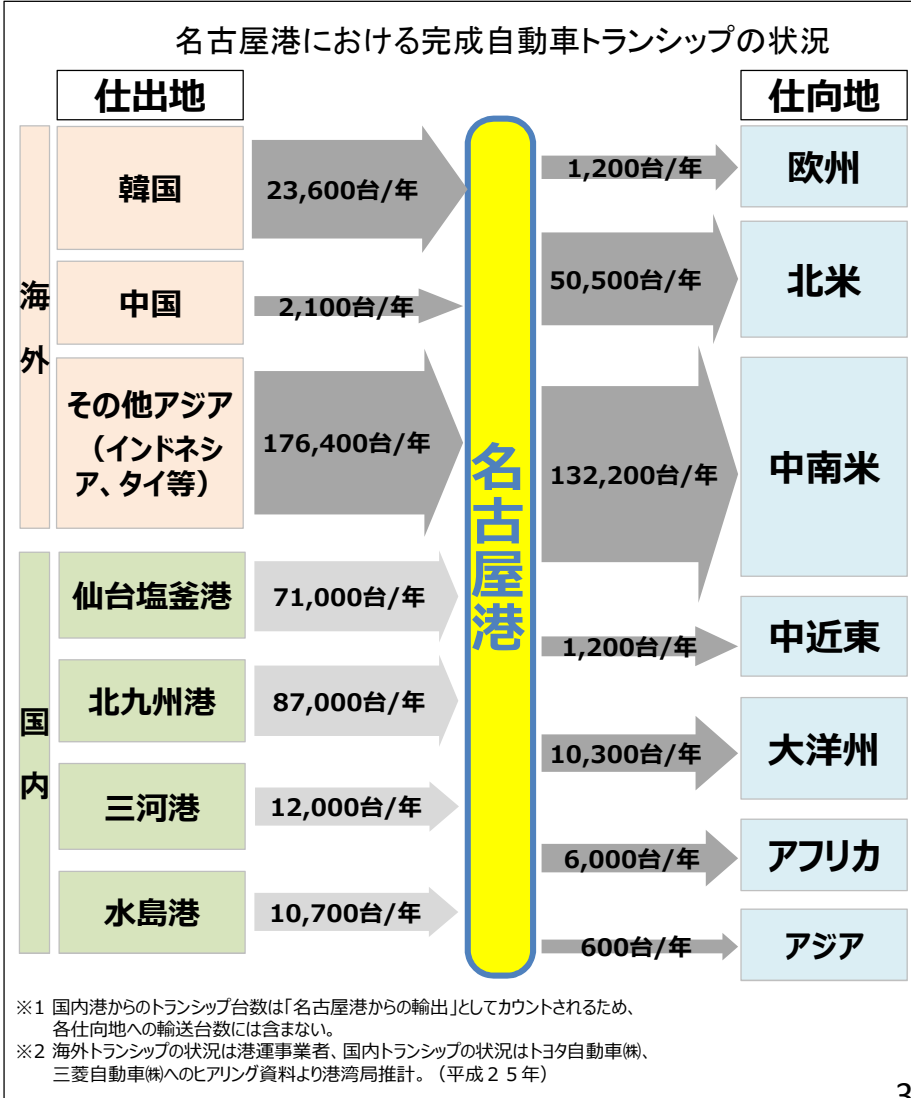
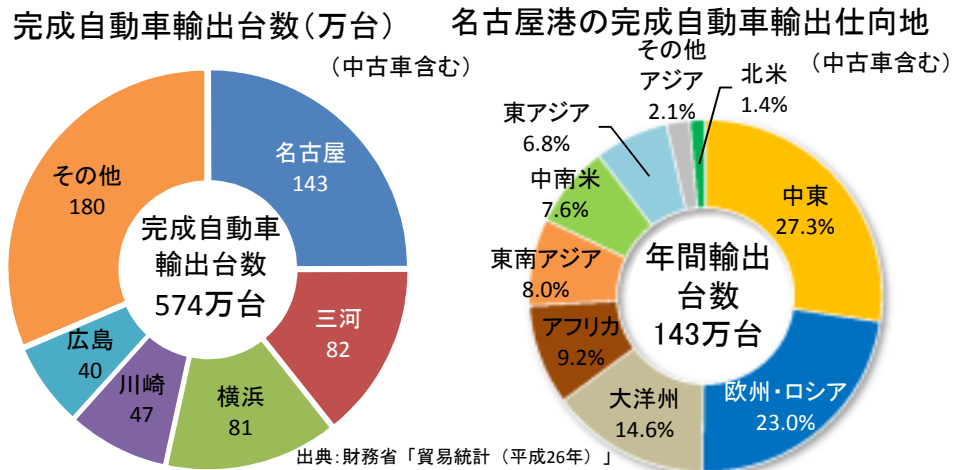
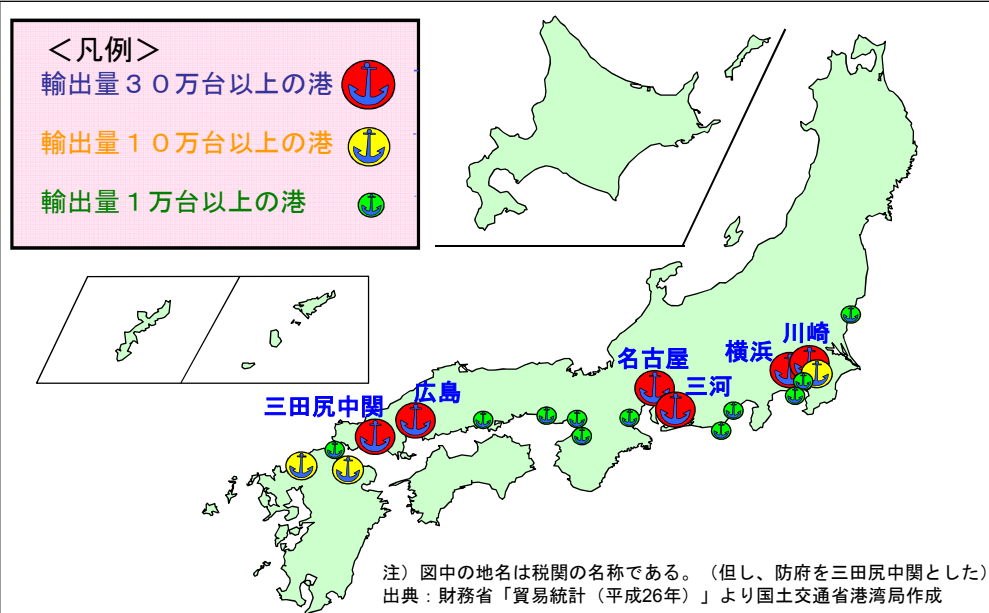


### 原材料輸入



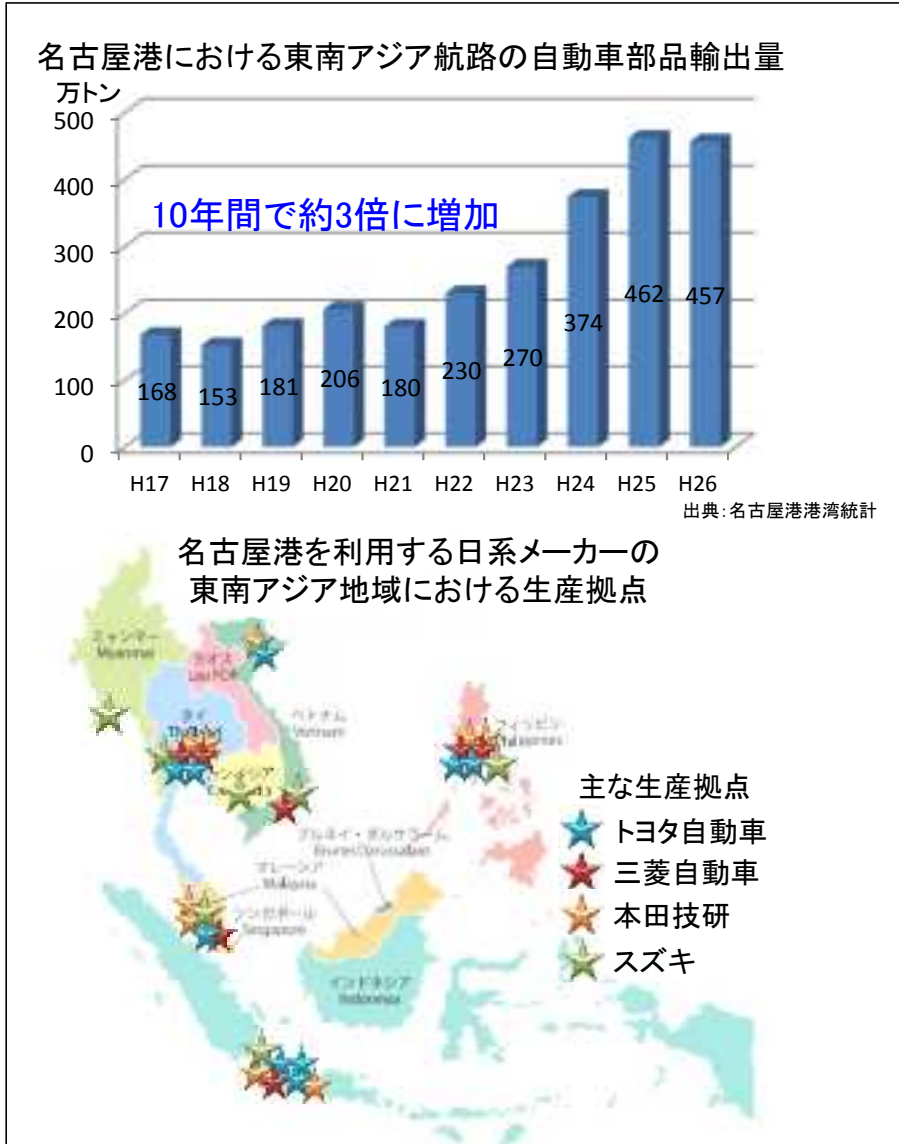
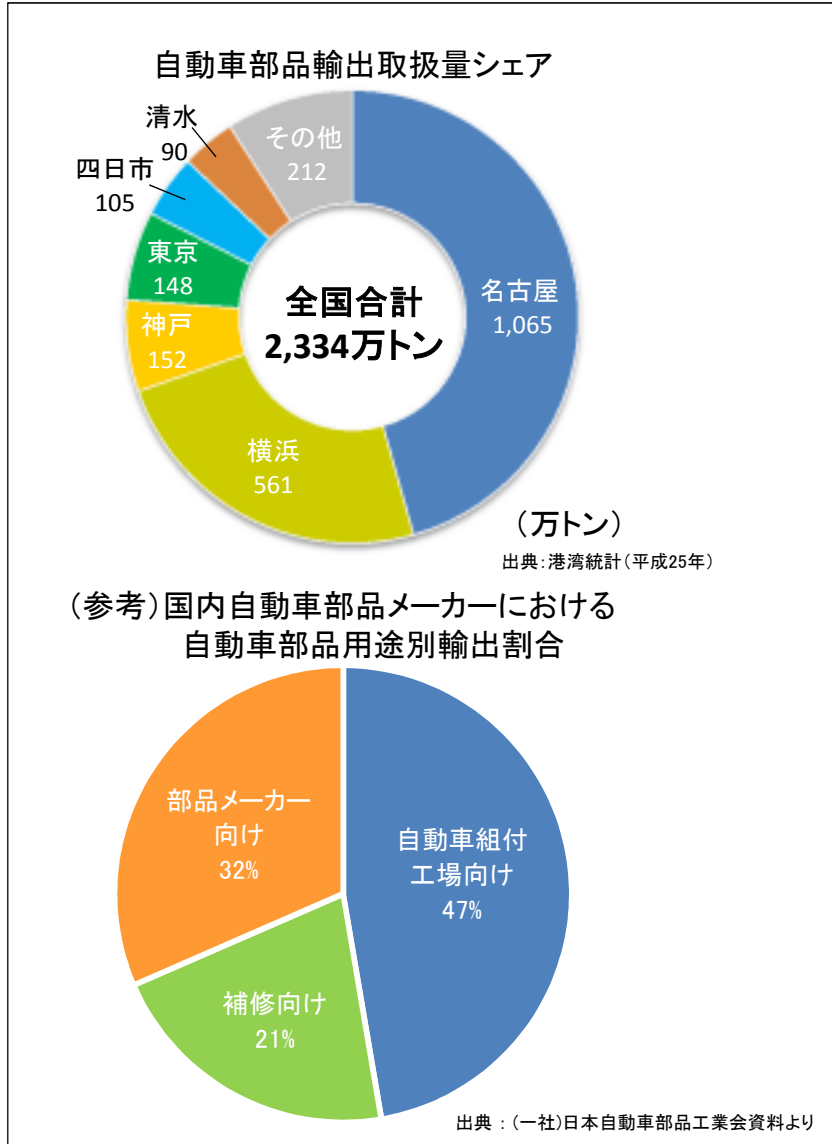
# 名古屋港が担う役割（完成自動車輸送）

- 名古屋港は、完成自動車輸出量が年間約143万台で、日本最大の輸出拠点となっている（平成26年）。
- 名古屋港からは中東をはじめ世界各地へ、三河港からは主に北米へ輸出という方面別の機能分担がなされている。
- 名古屋港は世界各地へ航路を持つため、国内の生産拠点や、韓国、中国、その他アジアから輸出される完成自動車を集約し輸送するトランシップ港として機能している。



# 名古屋港が担う役割（自動車部品のコンテナ輸送）

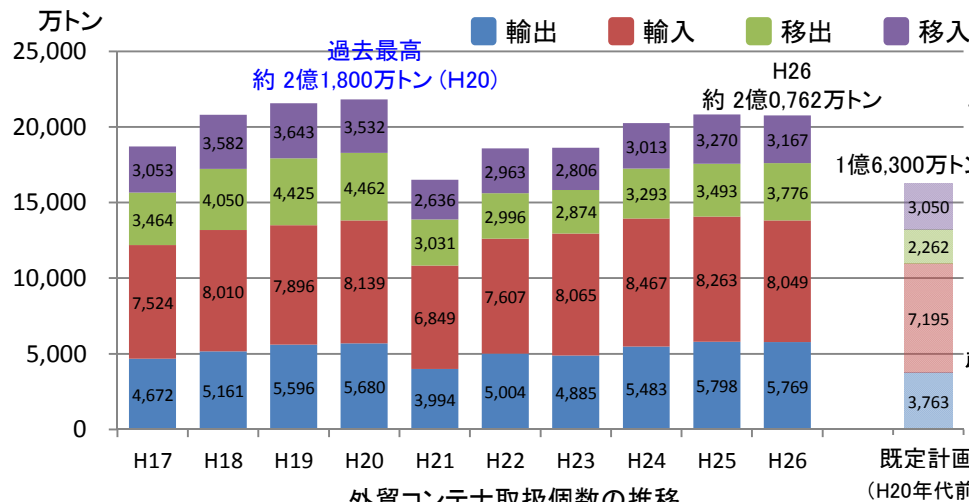
○名古屋港は、自動車部品の輸出拠点としての機能も担う。自動車部品輸出量は、東南アジア向けが10年間で約3倍に増加している。  
 ○東南アジア地域の新車販売台数は増加が予測されており、日系メーカーは現地生産能力を強化している。



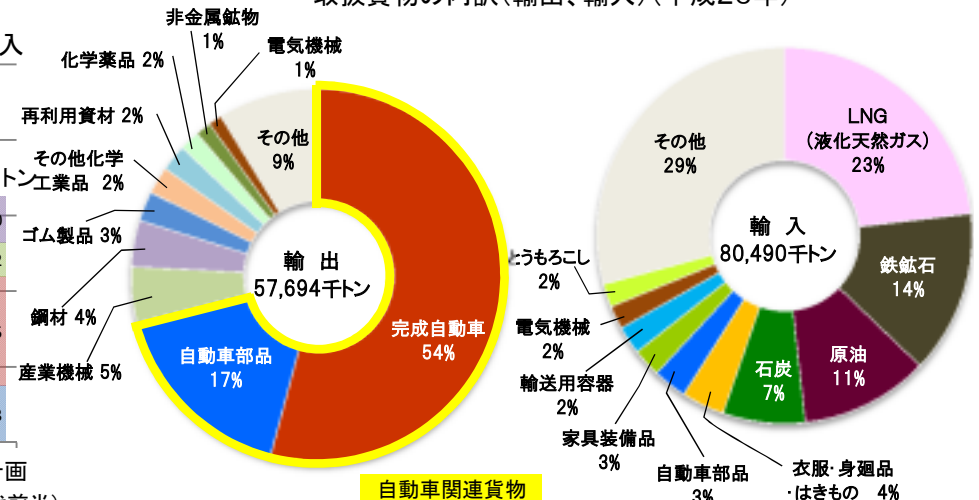
# 名古屋港の取扱貨物（現状）

- 取扱貨物量は、リーマンショック後、回復傾向にあり、平成26年では総取扱貨物量が2億762万トン、外貿コンテナ貨物量が257万TEUである。これらはいずれも、既定計画の見通しを超えている。
- 輸出の約7割が自動車関連貨物、輸入の5割強がLNG、原油、鉄鉱石等の資源・エネルギー関連貨物である。
- 外貿コンテナ貨物の輸出の5割強が自動車部品、産業機械である。
- 貿易額は17兆913億円で東京港の次に多く、貿易黒字額は5兆6,583円で全国で最も多い(平成26年)。

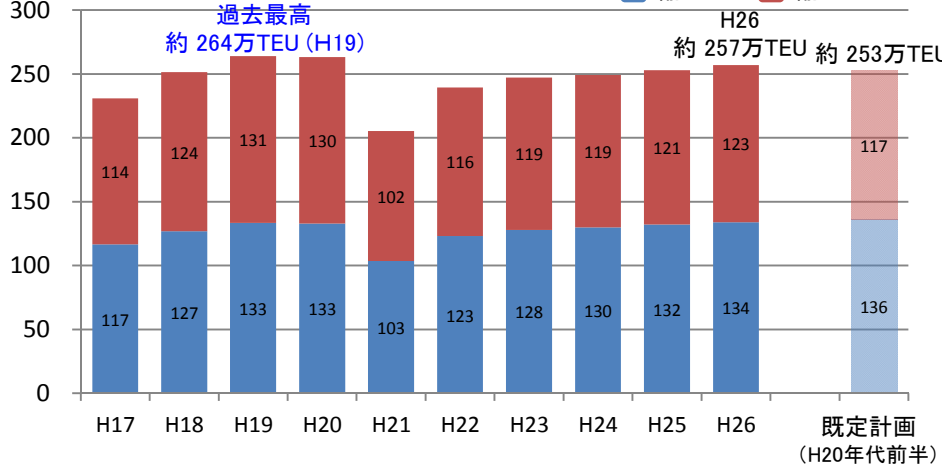
総取扱貨物量の推移



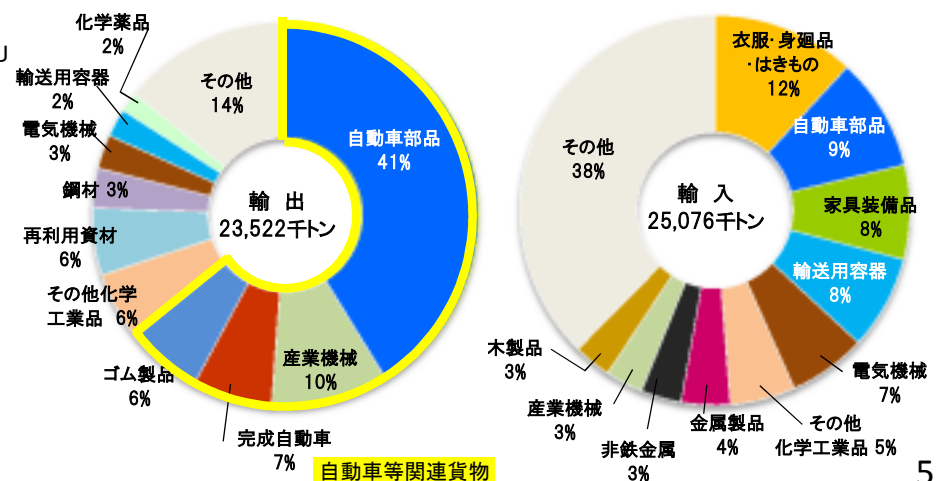
取扱貨物の内訳（輸出、輸入）（平成26年）



外貿コンテナ取扱個数の推移



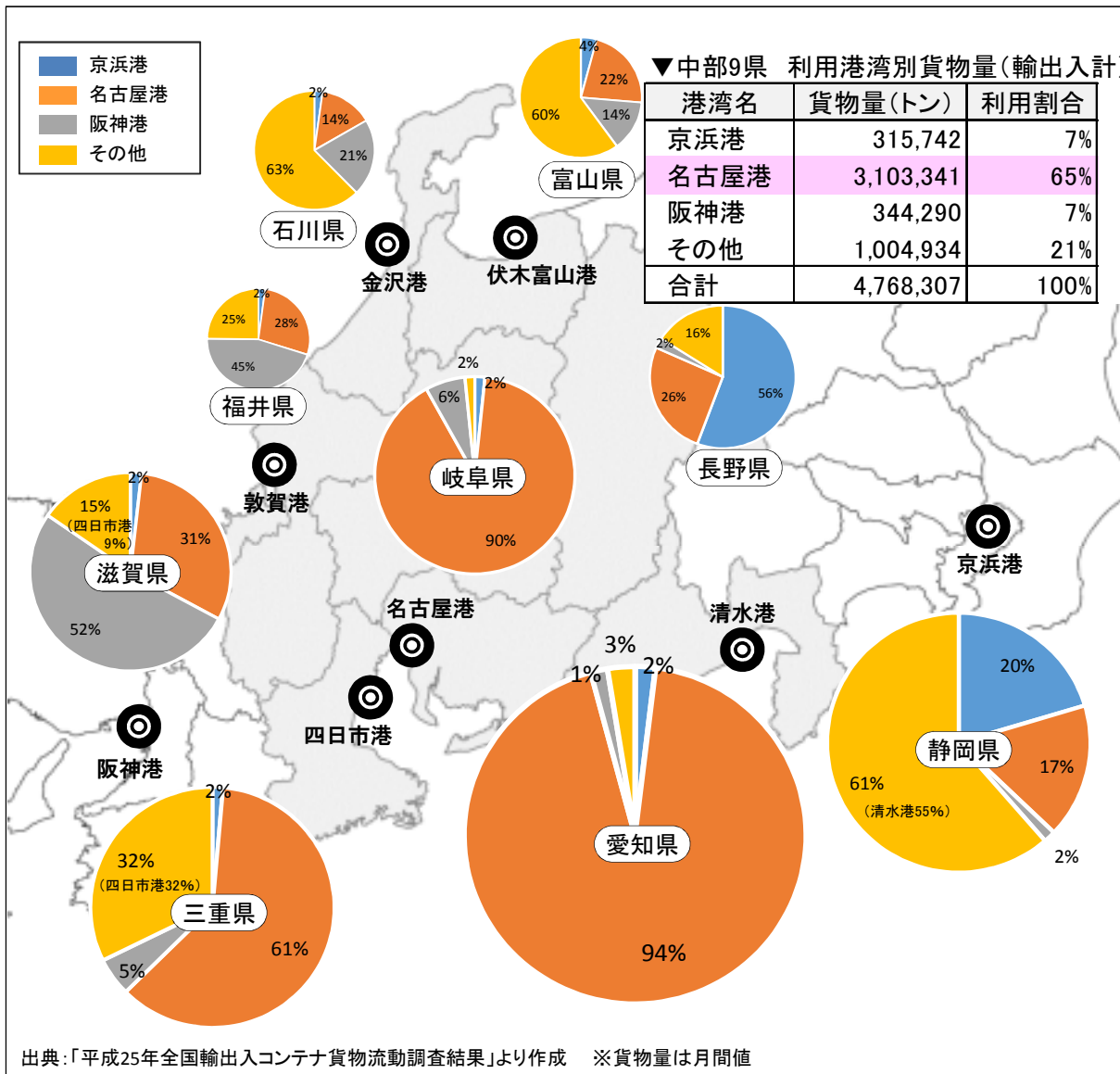
取扱貨物の内訳（輸出コンテナ、輸入コンテナ）（平成26年）



資料:名古屋港港湾統計 より作成

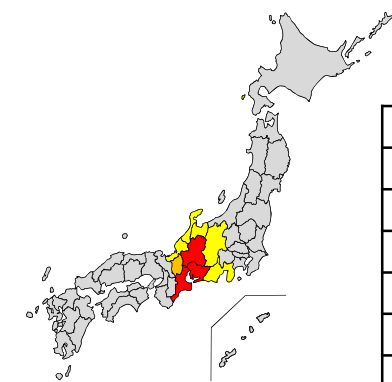
# コンテナ貨物に係る名古屋港の背後圏

- 中部9県の名古屋港利用率(輸出入計)は65%であり、特に愛知県は94%、岐阜県は90%の貨物が名古屋港を利用している。
- 「伊勢湾(名古屋港、四日市港)」の利用は、京浜港、阪神港と比較して、港湾に近接する地域での利用割合が高い。



(参考)伊勢湾及び京浜港、阪神港の都道府県別利用割合 <輸出入計>

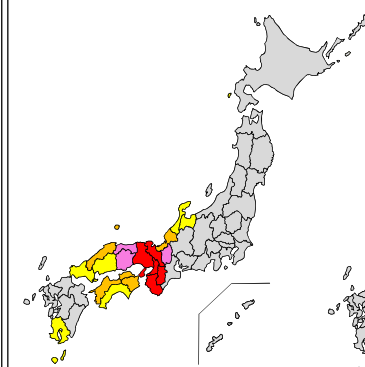
▼伊勢湾(名古屋港、四日市港)



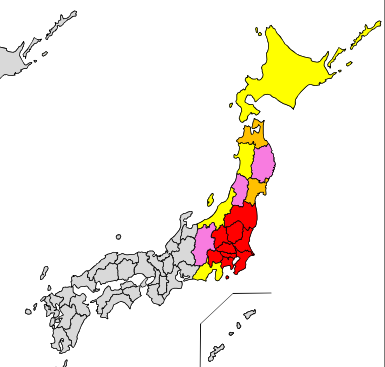
凡例

各港利用割合	
■	70%以上
■	50~70%
■	30~50%
■	10~30%
■	10%以下

▼阪神港



▼京浜港



出典:「平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」より作成

## 【総合物流施策大綱(2013-2017)】国土交通省 (平成25年6月閣議決定)

### 1. これまでの総合物流施策大綱の達成状況と新たな大綱の必要性

#### (1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

##### ② 国際物流の結節点となる港湾・空港をめぐる状況

○伊勢湾等の臨海部には、我が国の経済を支える基幹産業が立地しており、こうした産業の立地競争力強化のため、物流機能の強化が必要である。

### 2. 今後の物流施策の方向性と取組

#### (1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

##### 【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

○我が国の基幹産業を支えるために必要な伊勢湾等の港湾における物流機能の強化についても引き続き推進する。

## 【あいちビジョン2020】愛知県 (平成26年3月公表)

### IV 重要政策課題と主要な政策の方向性

#### 重要政策課題① 中京大都市圏 ~5千万人リニア大交流圏の西の拠点となる大都市圏に向けて

##### ○国際交流基盤等の整備・機能強化

名古屋港をはじめ三河港、衣浦港はモノづくり中部と世界を結ぶ海のゲートウェイであり、今後も当地域がアジアの成長を取り込み、強い産業競争力で日本の経済と産業の成長をリードする基盤として、コンテナ、バルク貨物、完成車などの貨物を円滑に取扱えるよう港湾機能の強化を図っていく。とりわけ名古屋港においては、コンテナターミナルの運営効率化をはじめ関係者が一体となった取り組みや近隣港との連携強化を進めるとともに、ポートセールスを戦略的に展開し、モノづくりの一大拠点である中部圏を支える「国際産業ハブ港」をめざしていく。



○名古屋港は、引き続き我が国経済の発展を牽引する中部のものづくり産業の国際競争力を強化するとともに、人々の暮らしを支える重要な役割を担う。

## 《物流・産業》

### コンテナ・完成自動車・バルク取扱機能の強化と安全で円滑な航路・道路体系の構築

名古屋港は、中部地域に集積するものづくり産業の国際競争力強化と、背後に暮らす人々の生活の質の向上を支えるため、物流機能の更なる強化を図る。

- 〔コンテナ〕 ○増加するコンテナ貨物や、東南アジア航路をはじめとするコンテナ船の大型化に対応するため、既存ストックの有効活用と新たな施設整備の組合せによる外貿コンテナ取扱機能の強化。【西部地区(飛島ふ頭、鍋田ふ頭)】
- 〔完成自動車・バルク〕 ○完成車、産業機械、アルミインゴット、穀物などを輸送する船舶の大型化に対応するため、外貿在来貨物取扱機能の強化。【金城地区(金城ふ頭)、西部地区(弥富ふ頭)】
- 〔航路・交通体系〕 ○安全で効率的に利用できる航路体系の構築と円滑な広域物流ネットワークの確保。【航路:中航路、道路:飛島ふ頭～弥富ふ頭】

## 《安全・安心》

### 安全・安心な港湾機能の充実

〔防災・減災〕 ○地震・津波・高潮等の大規模災害に対して、背後住民の生命・財産や背後圏の産業活動を守るため、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の推進。

〔災害対応力〕 ○災害時における緊急物資の輸送への対応や幹線物流機能の維持を図るため、耐震強化岸壁の配置見直し。【西部地区(弥富ふ頭、飛島ふ頭、鍋田ふ頭)、金城地区(金城ふ頭)、南部地区(横須賀ふ頭、北浜ふ頭)】

## 《交流・環境》

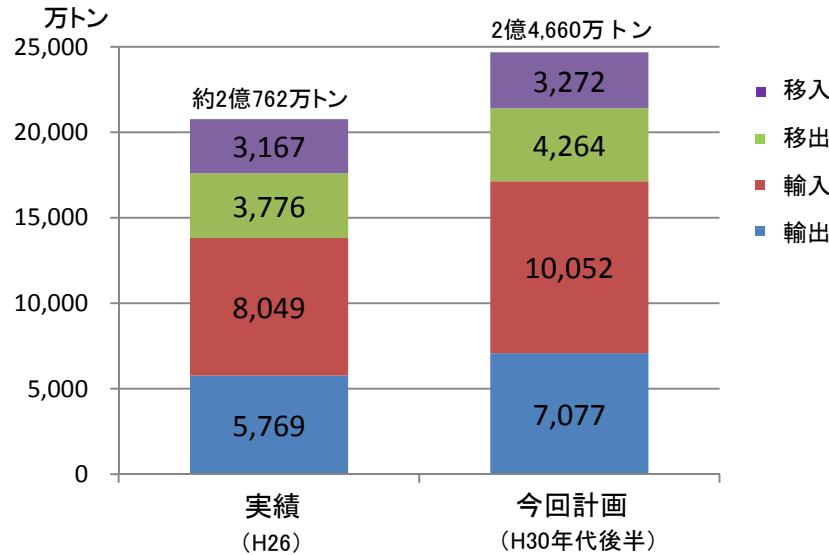
### 魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成

- 〔交流空間〕 ○旅客船の大型化に対応した旅客船埠頭の強化と新たな施設配置。【金城地区(金城ふ頭)、内港地区(ガーデンふ頭)】  
○交流拠点との連携を考慮したフェリー埠頭の配置。【金城地区(金城ふ頭)】
- 〔港湾環境〕 ○業務船の係留基地の確保や放置艇の適正な管理。【内港地区(ガーデンふ頭)、金城地区(金城ふ頭、空見・金城ふ頭間)、西部地区(弥富ふ頭)】  
○緑地・海浜の拡充による良好な港湾環境の形成。【西部地区(弥富ふ頭)、金城地区(空見ふ頭)】



# 名古屋港の取扱貨物（計画貨物量の設定）

○世界の自動車需要の増加に伴う完成自動車や自動車部品の輸出量の増加、背後のガス需要の伸びやLNG火力発電所の建設に伴うLNGの輸入量の増加等を見込む。



## （主な品目等）

- 【輸出】 輸送機械** （H26）4,140万トン → （H30年代後半）5,030万トン  
 ・アジアを中心とした自動車需要に伴い、完成自動車、自動車部品の増加を見込む
- 【輸入】 石油類** （H26）2,130万トン → （H30年代後半）3,210万トン  
 ・背後のガス需要の増加及びLNG火力発電所の建設に伴い、LNGの増加を見込む
- 【輸出入】 雑工業品** （H26）970万トン → （H30年代後半）1,420万トン  
 ・アジアを中心とした自動車需要に伴い、ゴム製品（タイヤ等）の増加等を見込む
- 【移出入】 輸送機械** （H26）4,220万トン → （H30年代後半）4,480万トン  
 ・完成自動車、自動車部品の増加を見込む

## ＜ 輸 出 ＞

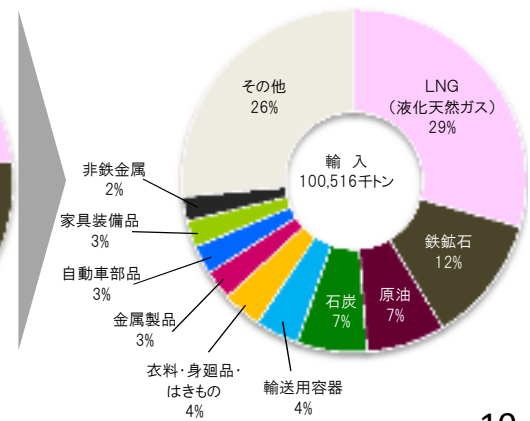
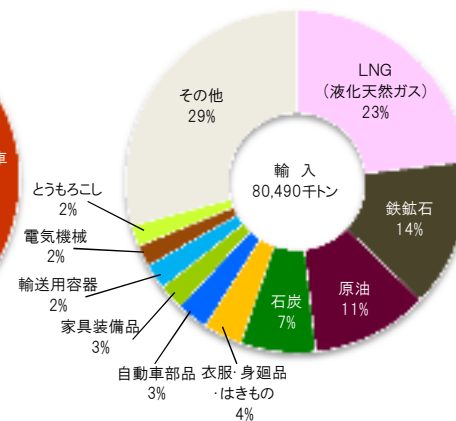
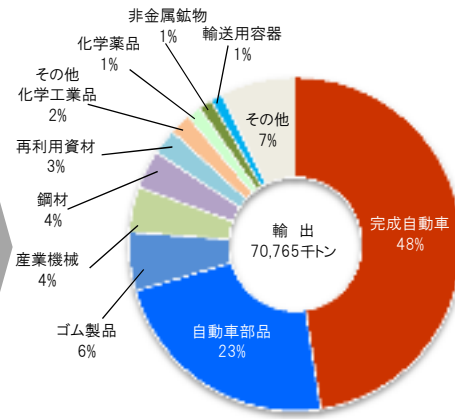
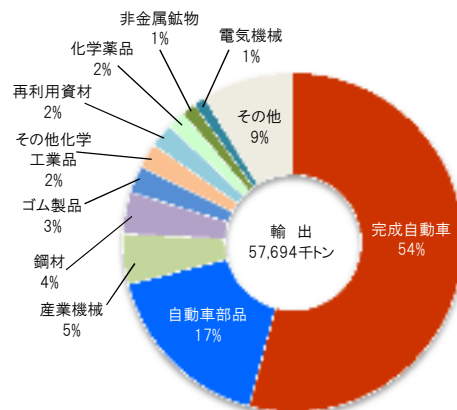
## ＜ 輸 入 ＞

平成26年

平成30年代後半

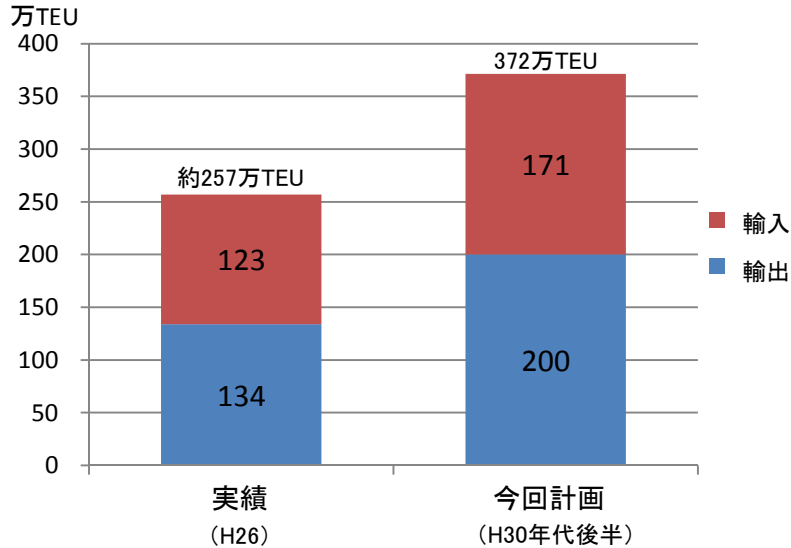
平成26年

平成30年代後半



# 名古屋港の取扱貨物（計画貨物量（コンテナ））の設定

○今後も経済成長が見込まれるアジア地域において、自動車需要の増加、日系メーカーの自動車生産増強などに伴い、自動車組立に必要な生産用部品や海外で販売された日本車の補修用部品等の自動車部品の輸出の増加を見込む。



## (主な品目等)

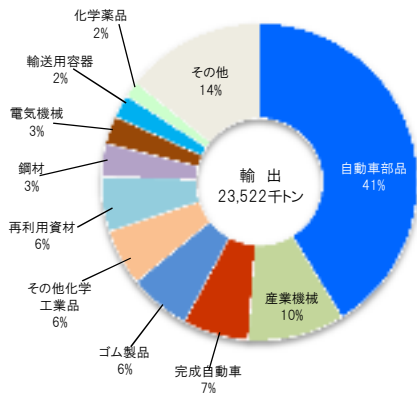
- ・自動車需要に伴う自動車部品や、国内製造業向けのその他金属類の増加を見込む
- ・背後圏において消費する衣料・見廻り品等の増加を見込む

【近海航路】 H26 97万TEU → 122万TEU  
 【東南アジア航路】 H26 98万TEU → 146万TEU

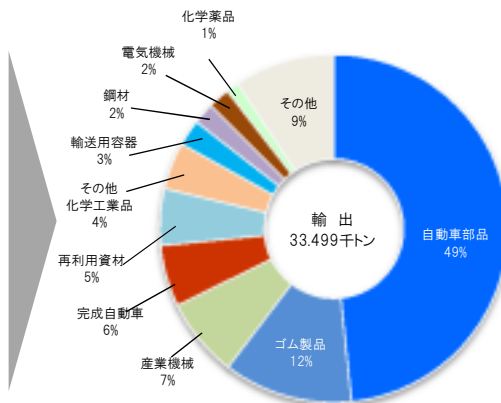
【輸出】 H26 H30年代後半  
 自動車部品 9,600千トン → 16,000千トン  
 ゴム製品 1,400千トン → 4,000千トン  
 【輸入】  
 輸送用容器 2,300千トン → 4,000千トン  
 金属製品 1,000千トン → 2,700千トン

## 〈 輸 出 〉

平成26年

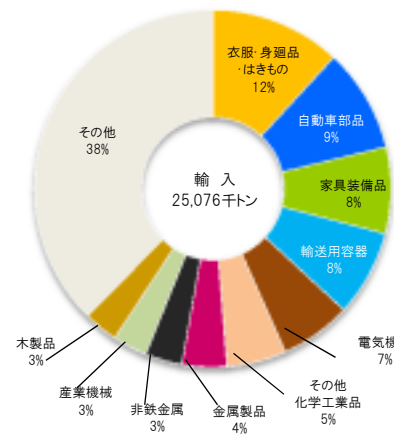


平成30年代後半

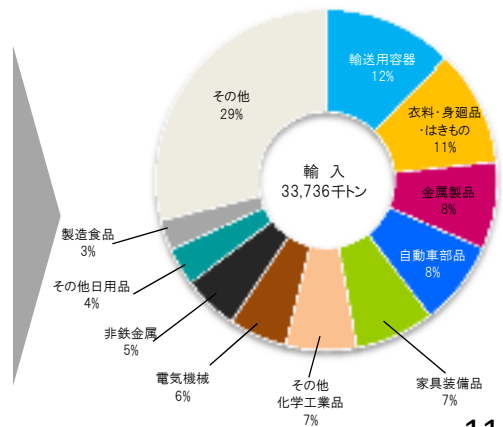


## 〈 輸 入 〉

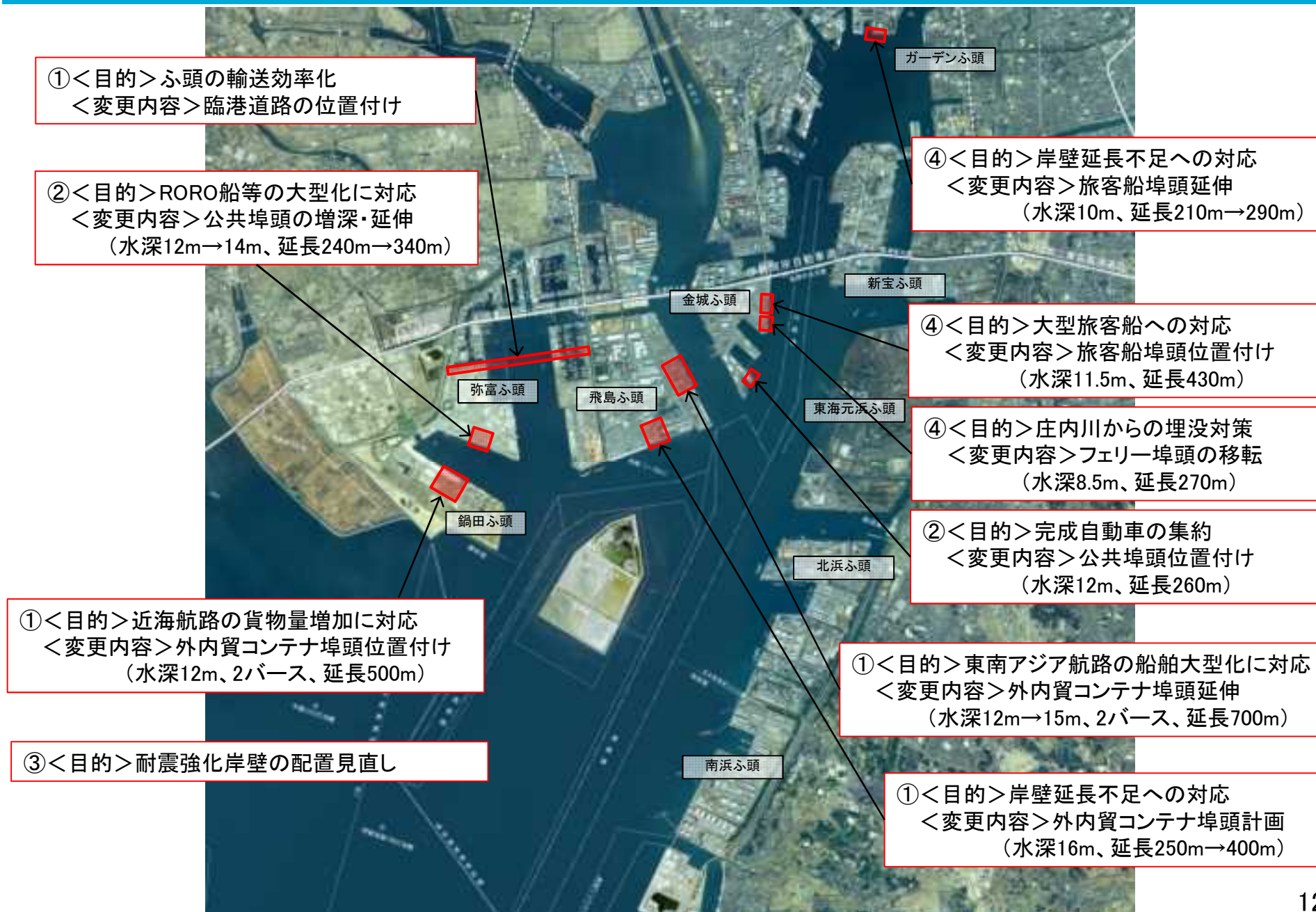
平成26年



平成30年代後半



# 主な計画変更内容



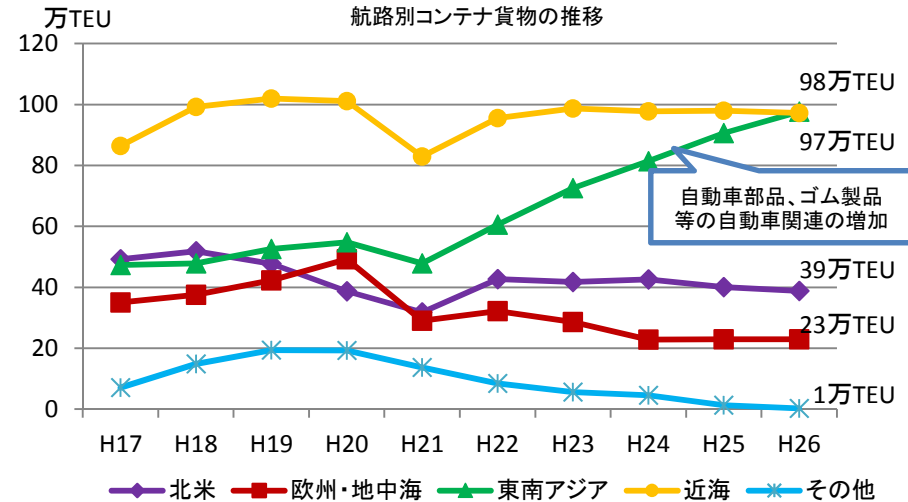
# ①コンテナ貨物の増加及び船舶の大型化への対応

- コンテナ貨物量の増加見込みに対応し、岸壁や臨港道路の新規整備が必要である。
- 特に東南アジア航路は近年の貨物増加と船舶の大型化が顕著であることから、水深15m岸壁の拡充が必要である。

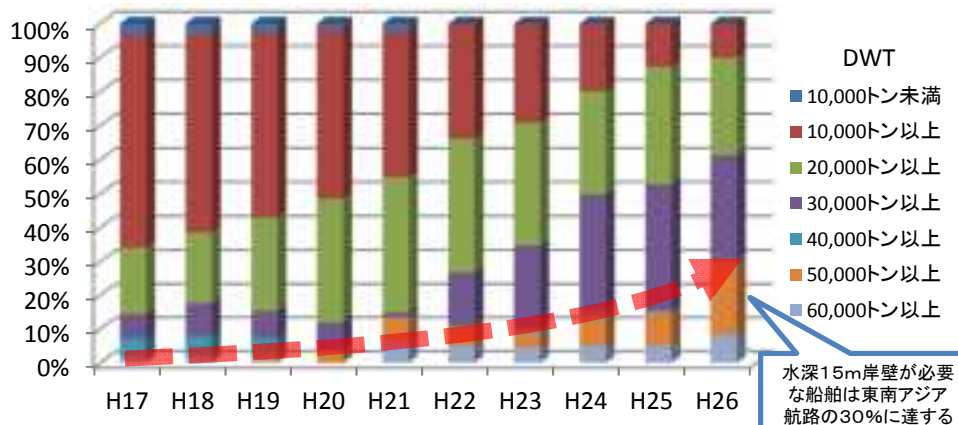
## 東南アジア航路



邦船社 5,000TEU級コンテナ船  
「MOL EMPIRE」(商船三井)  
総トン数:55,000トン 載貨重量トン数:67,170トン 全長:294m 喫水:13.6m  
航路名:CHS1 (シンガポール航路)



名古屋港における東南アジア航路の船型の推移

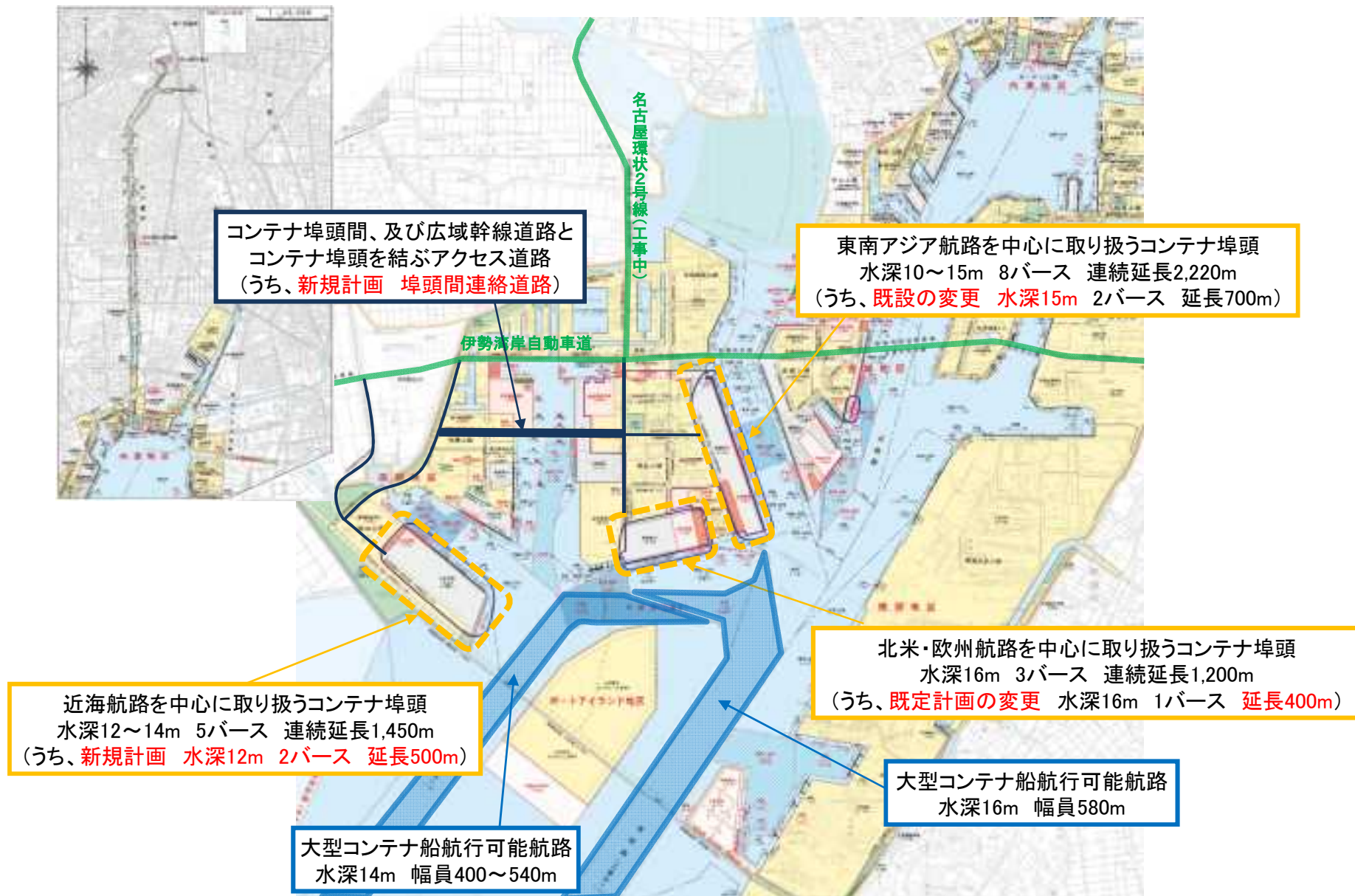


コンテナ航路数(平成27年7月現在)

航路名		便数
北米	西岸	週8便
	東岸	週1便
欧州		週2便
地中海・黒海		週1便
東南アジア		週29便
近海(中韓)		週37便
その他		週1便
合計		週79便

出典:名古屋港湾統計

# 名古屋港の将来像（コンテナ関連）



## ②自動車専用船、RORO船の大型化等への対応

- 自動車専用船は、水深12m級(6万GT以上)の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁では能力が逼迫している。また、自動車輸出機能が金城ふ頭その他弥富ふ頭等に分散している。
- 産業機械等を運搬するRORO船は、水深14m級(7万GT以上)の大型船が増加しており、既設の水深12mの岸壁に喫水調整して入港している。

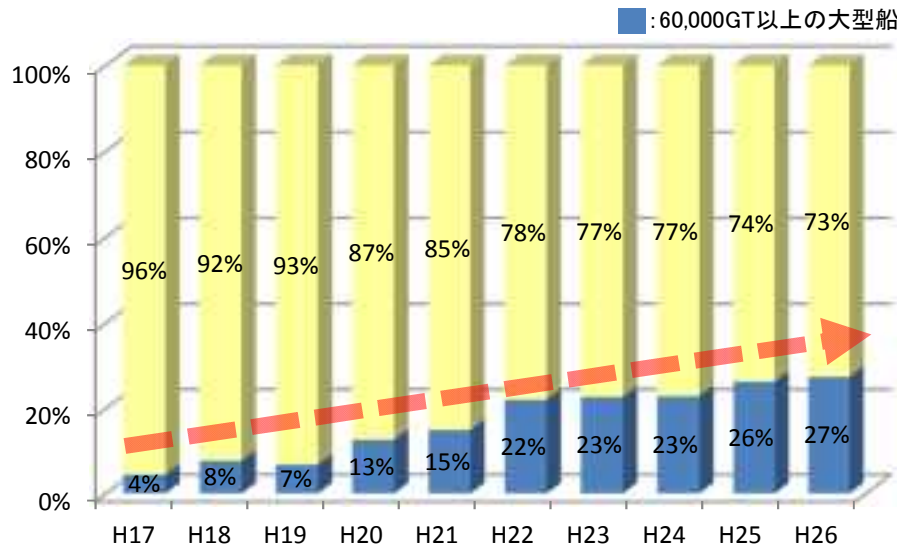


邦船社 7,000台積級 自動車専用船  
「ARIES LEADER」(日本郵船)  
総トン数:69,931トン 全長:199.98m 幅:35.80m 喫水:10.4m

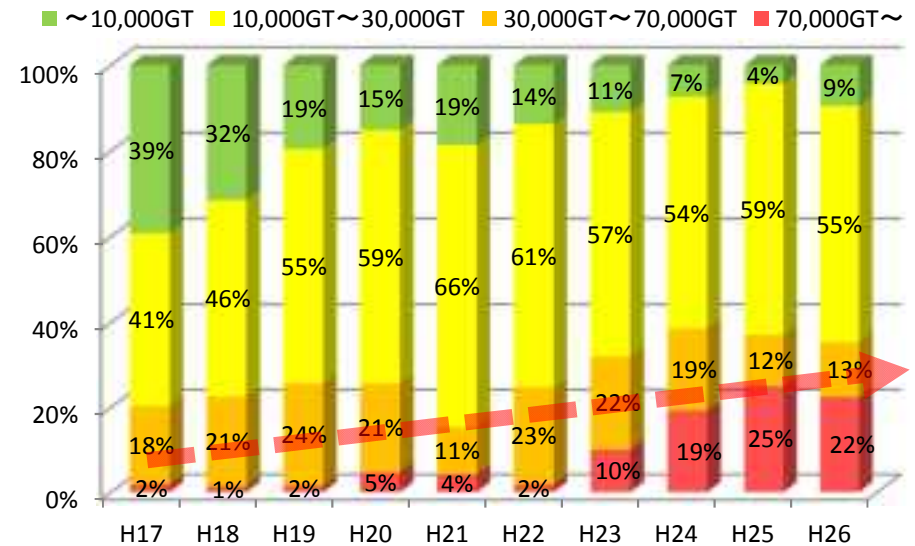


外船社 世界最大RORO船  
「TONSBERG」(WWL)  
総トン数:74,622トン 全長:265.00m 幅:32.26m 喫水:12.3m

名古屋港における自動車専用船の大型化動向



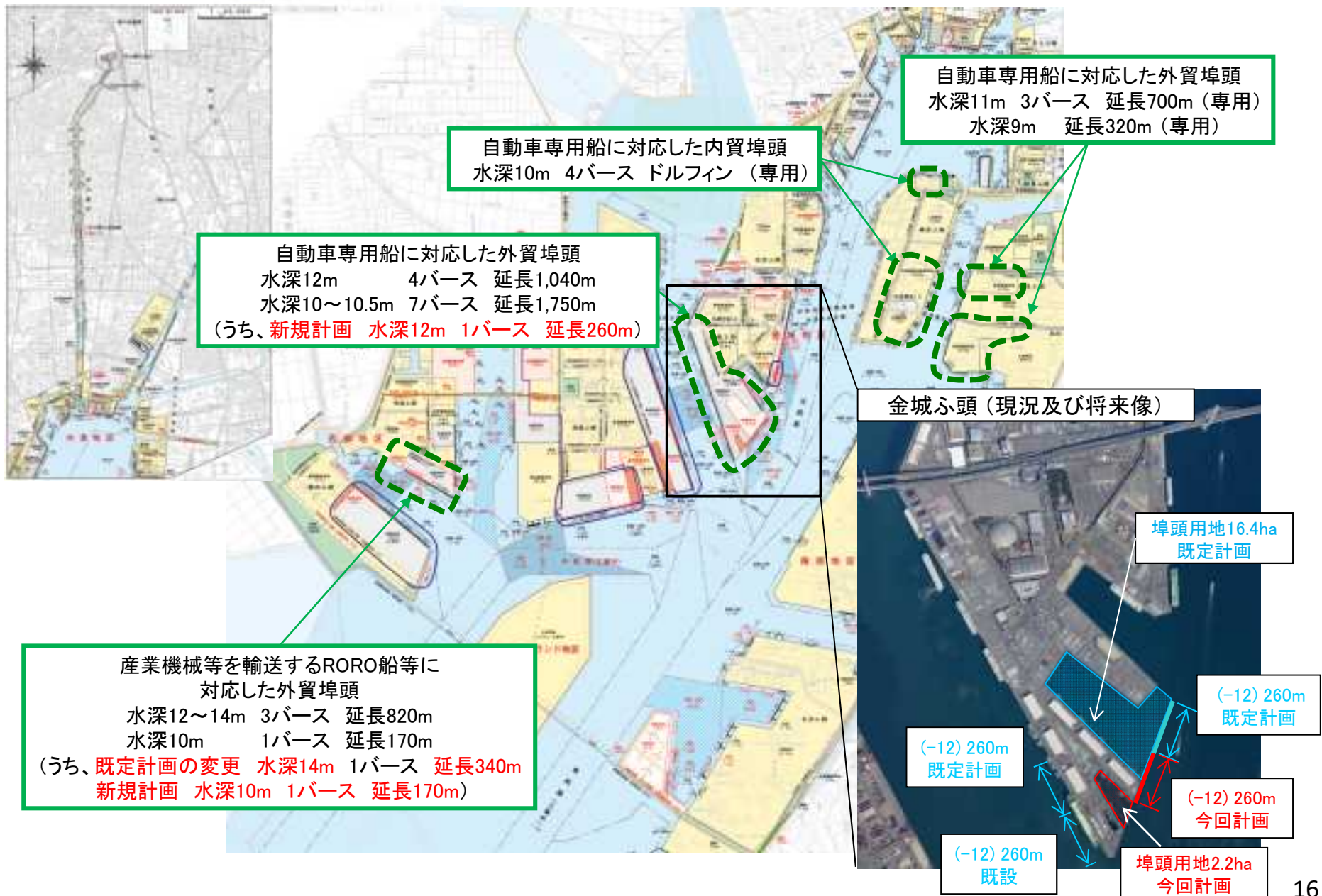
名古屋港におけるRORO船の船型の推移



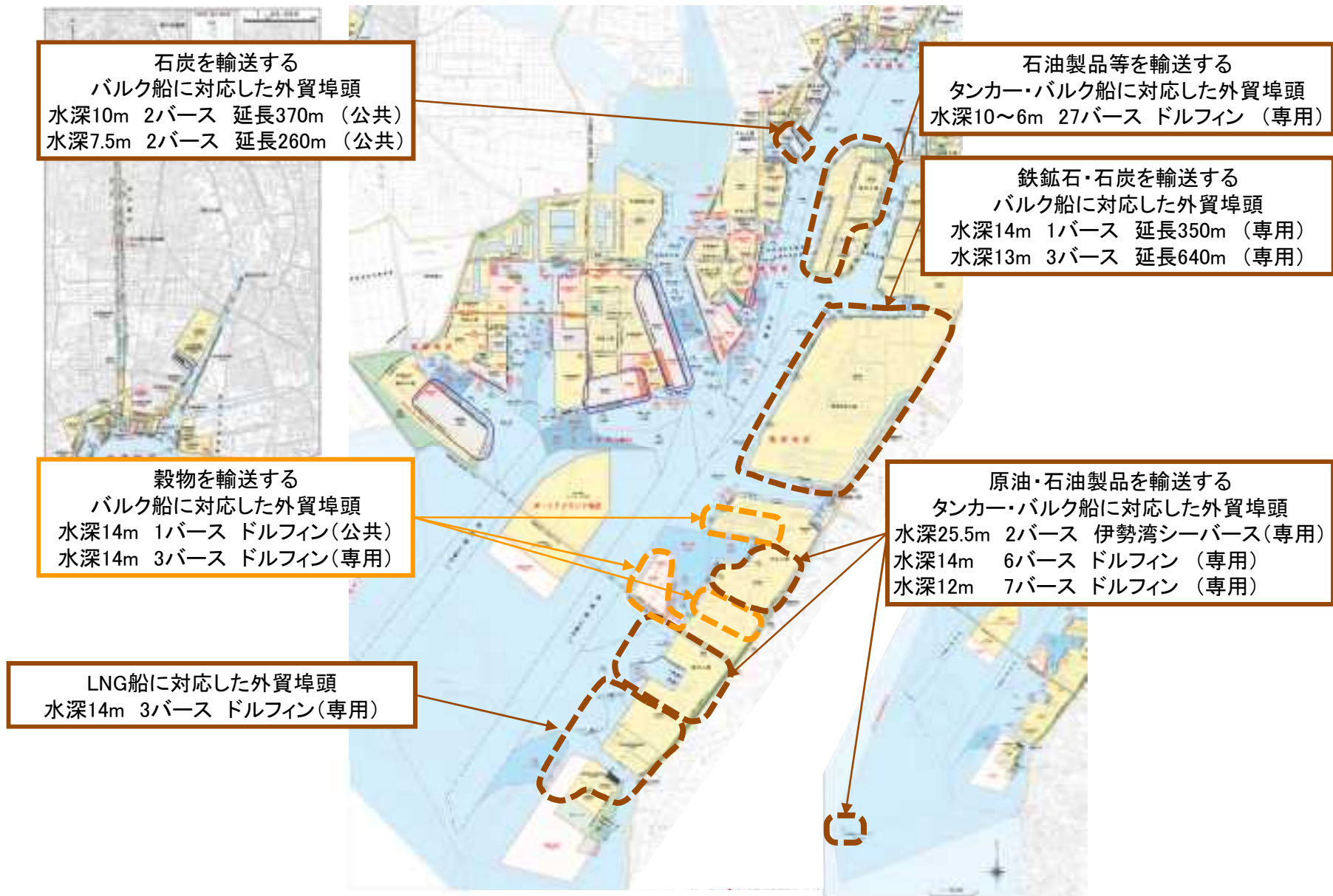
出典:名古屋港湾統計



# 名古屋港の将来像（完成自動車、産業機械関連）

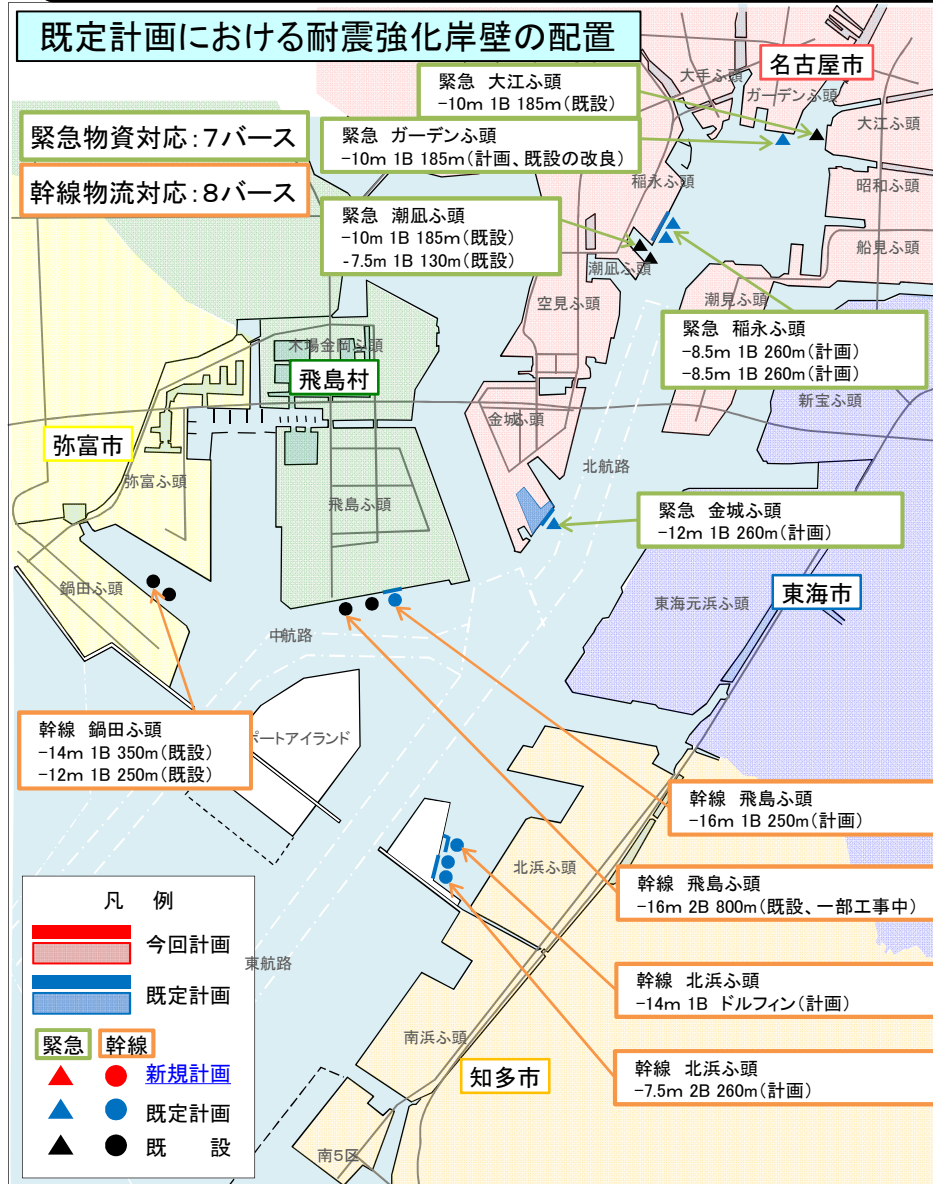


# 名古屋港の将来像（バルク貨物関連）



### ③名古屋港の将来像（耐震強化岸壁の配置見直し）

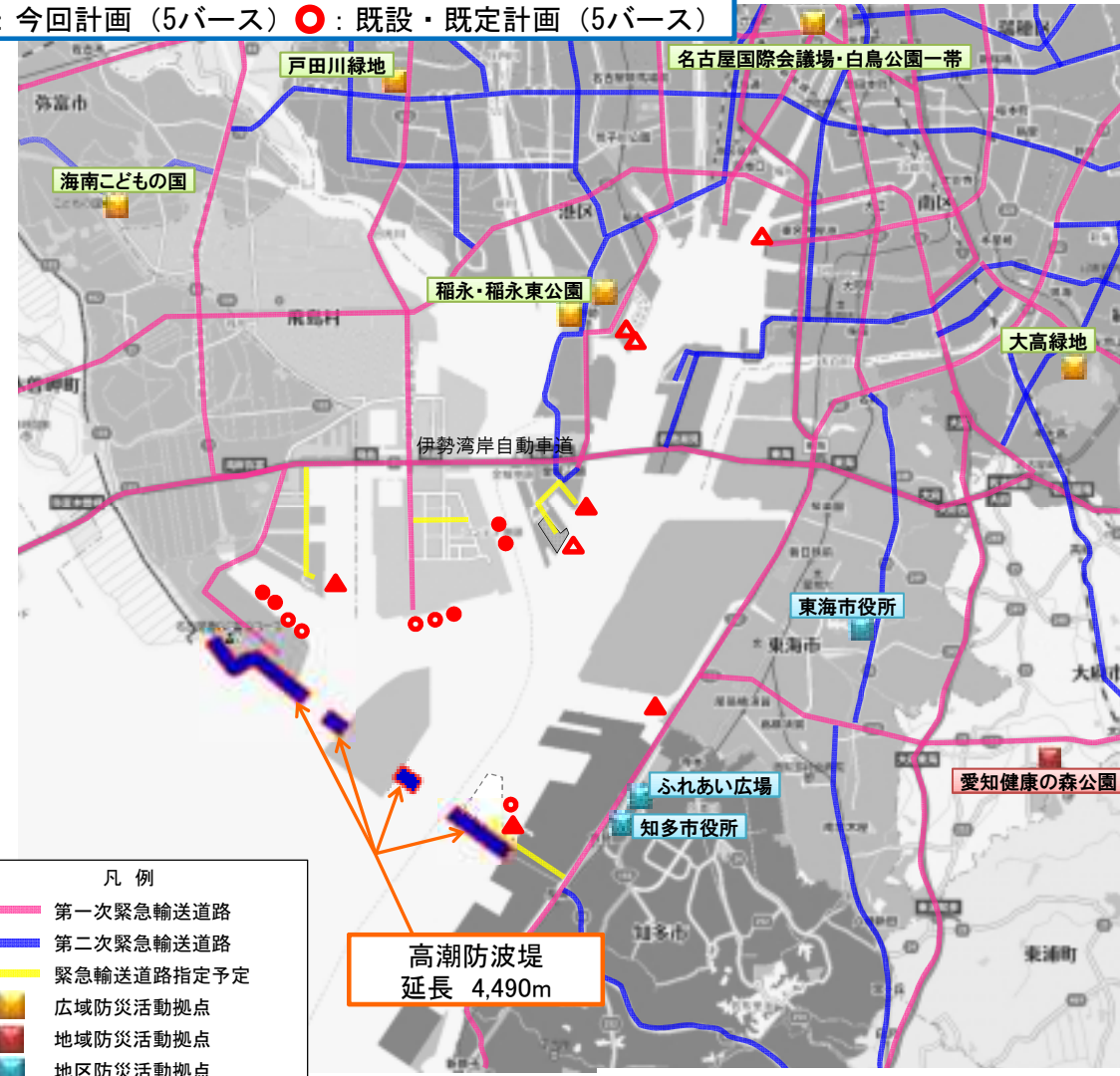
- 緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁は、大規模地震災害に対する新たな被害想定(2014年5月「愛知県防災会議」)に基づき、港内各地に分散配置する。
- 幹線貨物輸送に対応した耐震強化岸壁は、コンテナターミナルの機能強化に対応して配置する。



# (参考) 大規模災害時の輸送ネットワーク

耐震強化岸壁【緊急物資対応】：8バース  
 ▲：今回計画（4バース） ▲：既設・既定計画（4バース）

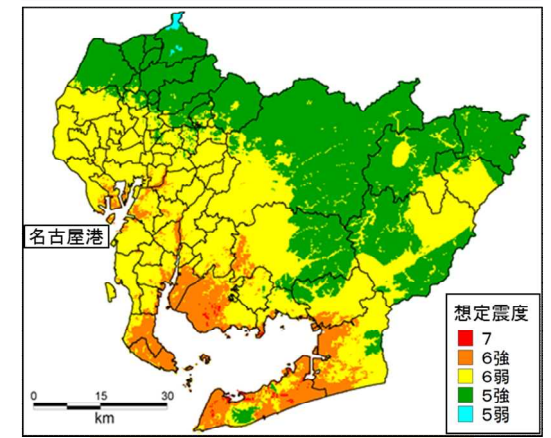
耐震強化岸壁【幹線物流対応】：10バース  
 ●：今回計画（5バース） ●：既設・既定計画（5バース）



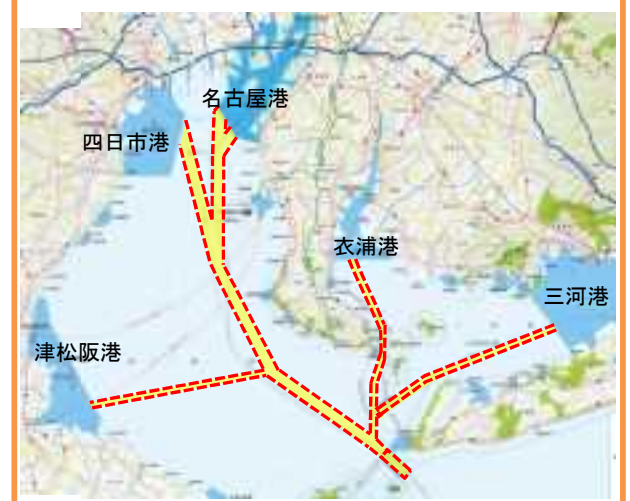
出典：愛知県地域防災計画より名古屋港管理組合作成

## 被害量の想定(過去地震最大モデルによる想定)(愛知県)

- ・建物被害(全壊・焼失棟数) 94,000棟
- ・人的被害(死者数) 6,400人
- ・避難者数 80万人
- ・経済被害額(直接被害額) 約13.86兆円



## 伊勢湾に係る緊急確保航路



【凡例】  
 緊急確保航路(H26.1.15指定)  
 ※海上交通安全法上の航路(伊良湖水道航路)を含む

# ④魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成

- 旅客船は、従来よりガーデンふ頭を利用しているが、名港中央大橋下を通過できない大型旅客船は、暫定的に金城ふ頭を利用している。
- ガーデンふ頭では、旅客船の大型化に伴う既設岸壁の延伸が必要である。
- 金城ふ頭では、名港中央大橋下を通過できない大型旅客船に対応した受入機能の強化が必要である。
- 内航フェリーについては、利用者の利便性の向上や、庄内川からの流下土砂による影響の軽減が必要である。



# 名古屋港の将来像（交流・環境関連）



○維持管理コスト等の縮減に向けて、予防保全を推進するとともに、維持管理コストが嵩む施設については機能集約などにより、他の用途への機能転換や施設の廃止を行う。



- ### A. 埋没を考慮した施設の廃止・利用転換
- ①空見ふ頭W70号岸壁を廃止し、緑地に利用転換
  - ②金城ふ頭W71号岸壁を船だまりに利用転換
  - ③フェリーふ頭を船だまりに利用転換(2バース)

- ### B. 土地造成に伴う老朽化施設の廃止
- ①金城・空見ふ頭間の埋立による物揚場廃止(1,728m)
  - ②金城ふ頭先端タグ基地の埋立による物揚場廃止(555m)
  - ③金城ふ頭1・2突間のふ頭間埋立による岸壁廃止(5バース)
  - ④金城ふ頭W51号岸壁の埋立による廃止(1バース)
  - ⑤木場金岡・飛島ふ頭間の埋立による護岸廃止(約2,700m)

- ### C. 老朽化施設の利用転換
- ①金城ふ頭2突・3突間のタグ基地への利用転換。(2バース)
  - ②横須賀ふ頭の老朽化した岸壁の護岸化(1バース)

<施設再編・廃止>

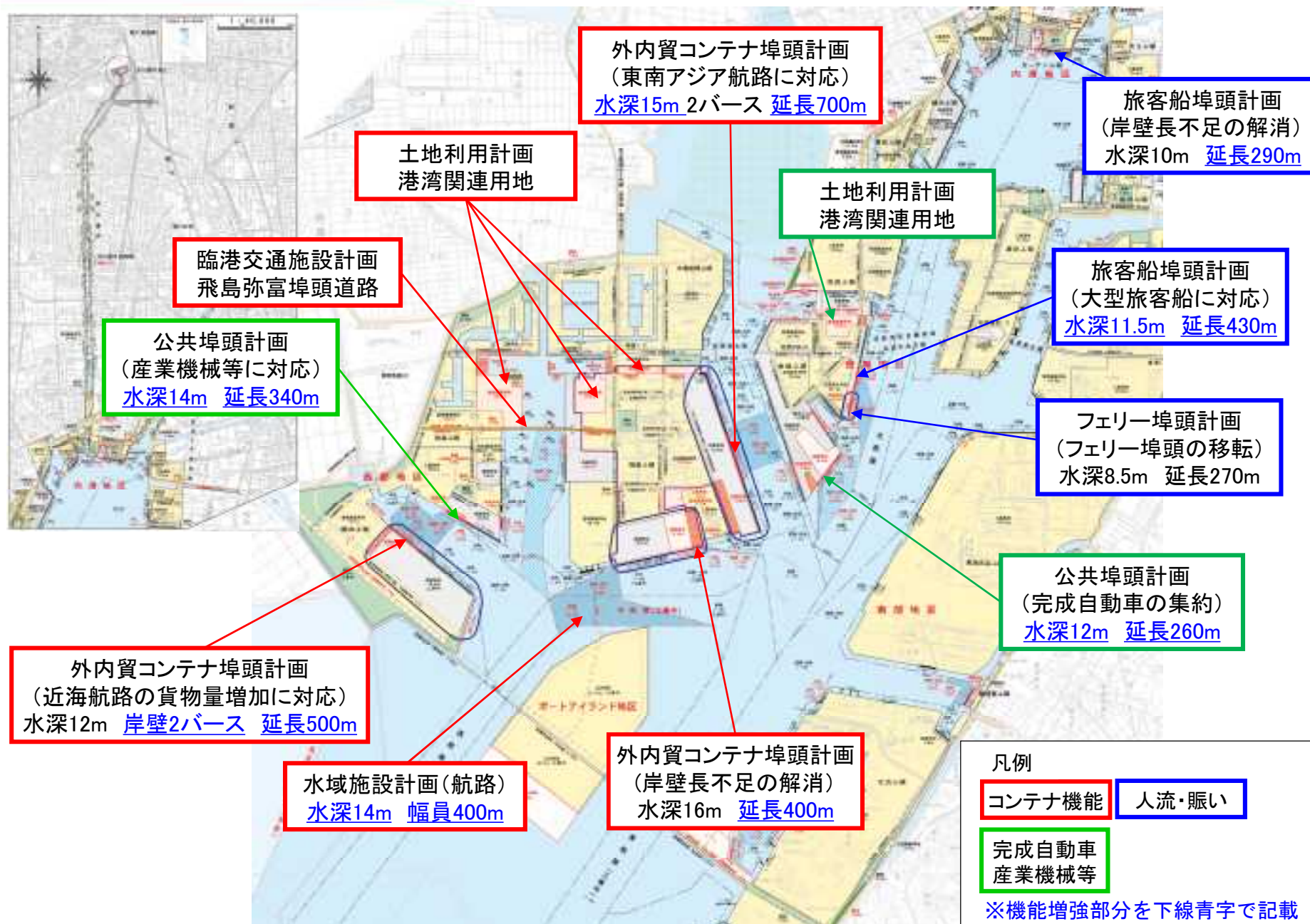
- 岸壁数 埋没・埋立により**6バース廃止**(金城地区)  
埋没・老朽化により**7バース利用転換**(金城地区、南部地区)
- 物揚場延長 埋立により**約2,300m削減**(金城地区)
- 護岸延長 埋立により**約2,700m削減**(西部地区)

確認事項	「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」との適合
<p>コンテナ機能の強化</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>①国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路(以下「基幹航路」という。)のサービス頻度が減少している。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に転配され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。</p> <p>(省略)</p> <p>また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際戦略港湾との連携等により、国際フィーダー航路による輸送の強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>①アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送</p> <p>アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。</p> <p>アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>②基幹航路の国際海上コンテナ輸送</p> <p>(省略)</p> <p>なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、基幹航路の将来性等を考慮した上で、背後圏の需要に的確に対応する。</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑤中部地域</p> <p>国土のほぼ中央に位置し、特に輸送用機械産業を始め、ものづくり産業が集積している中部地域では、伊勢湾内と駿河湾沿岸等の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。</p> <p>また、日本海側と太平洋側を結ぶ幹線道路網の活用により、両地域の港湾の連携を進める。その際、内陸部の産業集積との連携を考慮する。</p> <p>中部地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に伊勢湾のコンテナターミナル群が連携して担うとともに、コンテナ取扱機能の強化に資するため、名古屋港と四日市港が一体となりコンテナ輸送の効率化及び港湾運営の民営化に取り組む。また、地域の東部等の需要に対しては、駿河湾沿岸の港湾が適切に機能分担するとともに、基幹航路のコンテナ貨物輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。</p>



確認事項	「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」との適合
<p>バルク機能の強化</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>②バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRO-RO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p><u>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</u></p>
<p>安全安心な港湾機能の充実</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>2 国民の安全・安心の確保への貢献</p> <p>①災害に強い港湾の構築</p> <p>(省略)</p> <p><u>加えて、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルについて、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。</u></p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>7 大規模地震対策施設</p> <p><u>大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。</u></p>
<p>魅力ある交流空間の形成</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p><u>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。</u></p> <p><u>また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。</u></p>
<p>港湾機能の再編</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑦港湾施設の有効活用</p> <p><u>船舶の大型化や貨物・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者に合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換等を行う。</u></p>

# 主な計画変更内容 (まとめ)



凡例

コンテナ機能	人流・賑い
完成自動車 産業機械等	

※機能増強部分を下線青字で記載

# 主な計画変更内容（外内貿コンテナ機能の強化）

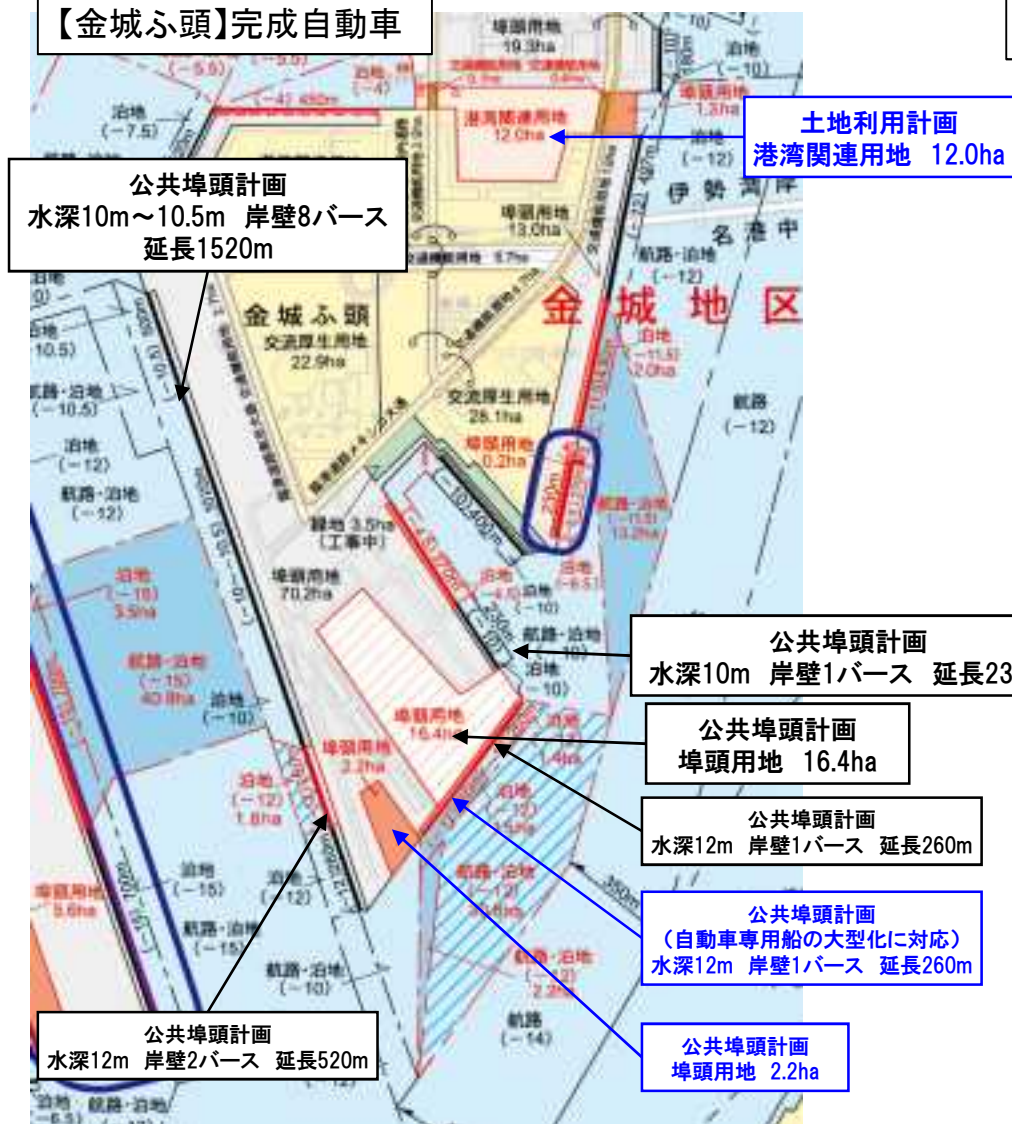
- 東南アジア航路の貨物増加やコンテナ船の大型化に対応するため、飛島ふ頭東側のコンテナターミナル2バースの増深・延伸を計画する。
- 飛島ふ頭南コンテナターミナル用地の拡張、及び飛島ふ頭南側コンテナターミナル1バース(既定計画)の延伸、ターミナル用地の拡張を計画する。
- 近海航路のコンテナ貨物増加に対応するため、鍋田ふ頭コンテナターミナルに新たな岸壁(2バース)等を計画する。
- コンテナ貨物の増加等に対応するため、飛島ふ頭・弥富ふ頭において港湾関連用地の造成を計画する。
- 円滑な陸上輸送を図るため、飛島ふ頭と弥富ふ頭を繋ぐ新たな臨港道路を計画する。



# 主な計画変更内容（完成自動車の集約・産業機械等への対応）

- 完成自動車輸送機能を集約し効率化を図るため、金城ふ頭に自動車専用船の大型化等に対応する岸壁を計画する。
- 完成自動車保管用地の拡充を図るため、金城ふ頭と空見ふ頭の間に港湾関連用地等の造成を計画する。
- 産業機械やアルミインゴット等を輸送するRORO船等の大型化に対応する岸壁を弥富ふ頭に計画する。

【金城ふ頭】完成自動車



【弥富ふ頭】産業機械・アルミインゴット



