

令和7年度 事業の概要



令和7年4月
国土交通省 中部地方整備局



名古屋港湾事務所

(目次)

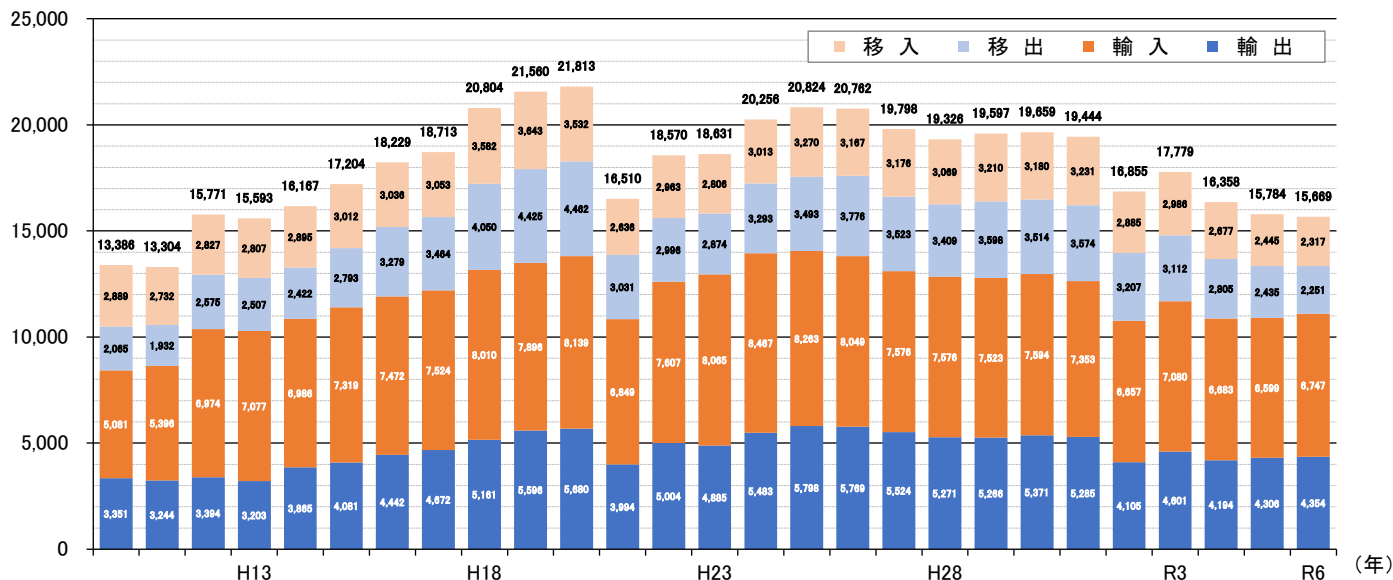
I. 名古屋港の港勢	1
①取扱貨物量の推移.....	1
②取扱貨物量と貿易額.....	1
③外貿貨物の品種別内訳.....	2
④外貿コンテナ貨物の動向.....	2
⑤コンテナ貨物量.....	3
⑥外貿コンテナ貨物の品種別内訳.....	3
⑦コンテナ貨物の取扱拠点.....	4
⑧外貿コンテナ貨物のターミナル別取扱貨物量.....	4
⑨完成自動車の輸出台数.....	5
⑩完成自動車の取扱拠点.....	5
II. 名古屋港湾事務所の主要事業	6
①ふ頭再編整備事業 飛島ふ頭東地区.....	7
②ふ頭再編整備事業 金城ふ頭地区.....	9
③ふ頭再編整備事業 庄内川地区.....	11
④岸壁改良事業 金城ふ頭地区.....	11
⑤浚渫土砂処分場の整備.....	12
⑥浚渫兼油回収船「清龍丸」.....	14
⑦海洋環境整備船「白龍」.....	15
⑧港湾業務艇「翔龍」.....	16
【参考】名古屋港湾事務所について	17

I. 名古屋港の港勢

I-① 取扱貨物量の推移

近年の取扱貨物量は概ね2億トンで推移しており、令和6年（速報値）の取扱貨物量は1億5,669万トン（前年比0.7%減）と前年実績から減少。

貨物量（万トン）

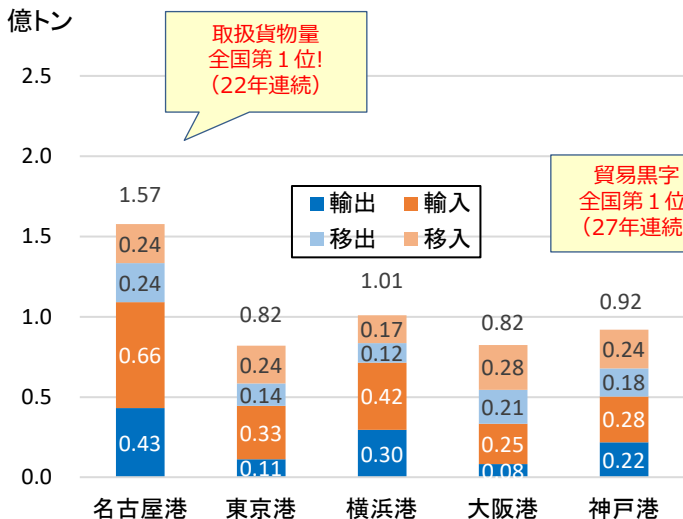


図：「名古屋港湾統計年報」より名古屋港湾事務所作成

I-② 取扱貨物量と貿易額

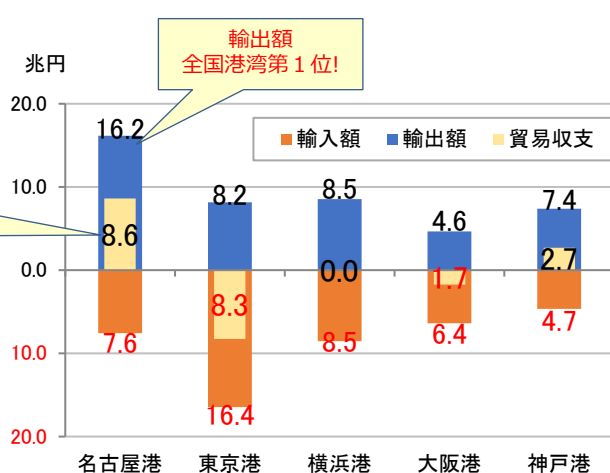
名古屋港は、取扱貨物量、輸出額、貿易黒字額が全国第1位の港湾。

■5大港の取扱貨物量(R5)



図：各港管理者HPより名古屋港湾事務所作成

■5大港の貿易額(R6)



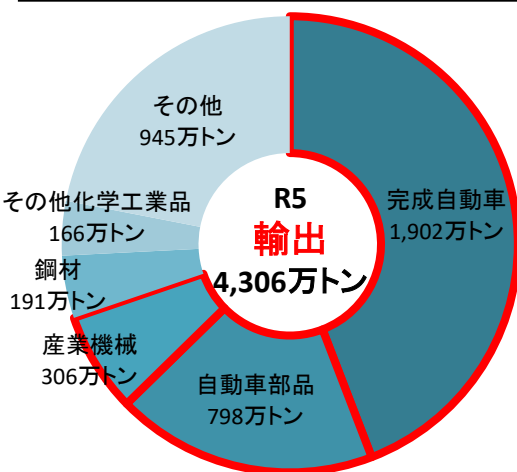
図：各税関の速報値より名古屋港湾事務所作成

I-③ 外貿貨物の品種別内訳

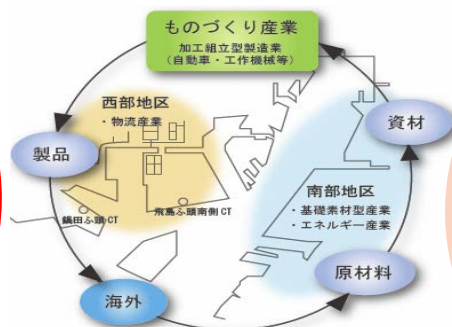
名古屋港で取り扱う貨物は、

輸入) 背後圏の企業が用いる原材料・エネルギー資源関係が中心。

輸出) 上記企業が生産した自動車・産業機械関係が中心。



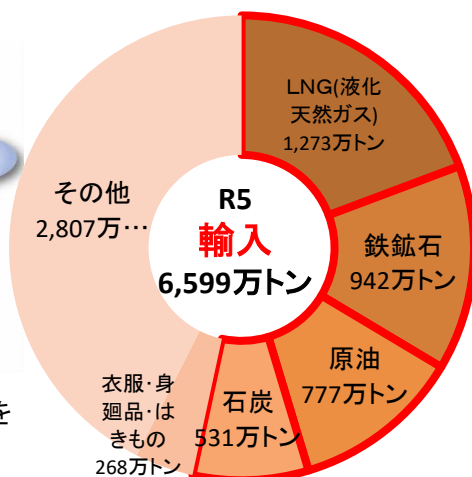
自動車(完成車・部品)、
産業機械
が69%を占める



名古屋港は、中部のものづくり産業を
「材料・エネルギーの輸入」

「製品の輸出」

の両面から支えている。



原材料(鉄鉱石)、
エネルギー(LNG・原油・石炭)
が53%を占める

図:「名古屋港港湾統計年報」より名古屋港湾事務所作成

I-④ 外貿コンテナ貨物の動向

令和5年の外貿コンテナ取扱個数は、約253万TEU(前年比0.1%増)である。

名古屋外貿コンテナ貨物量と全国シェアの推移

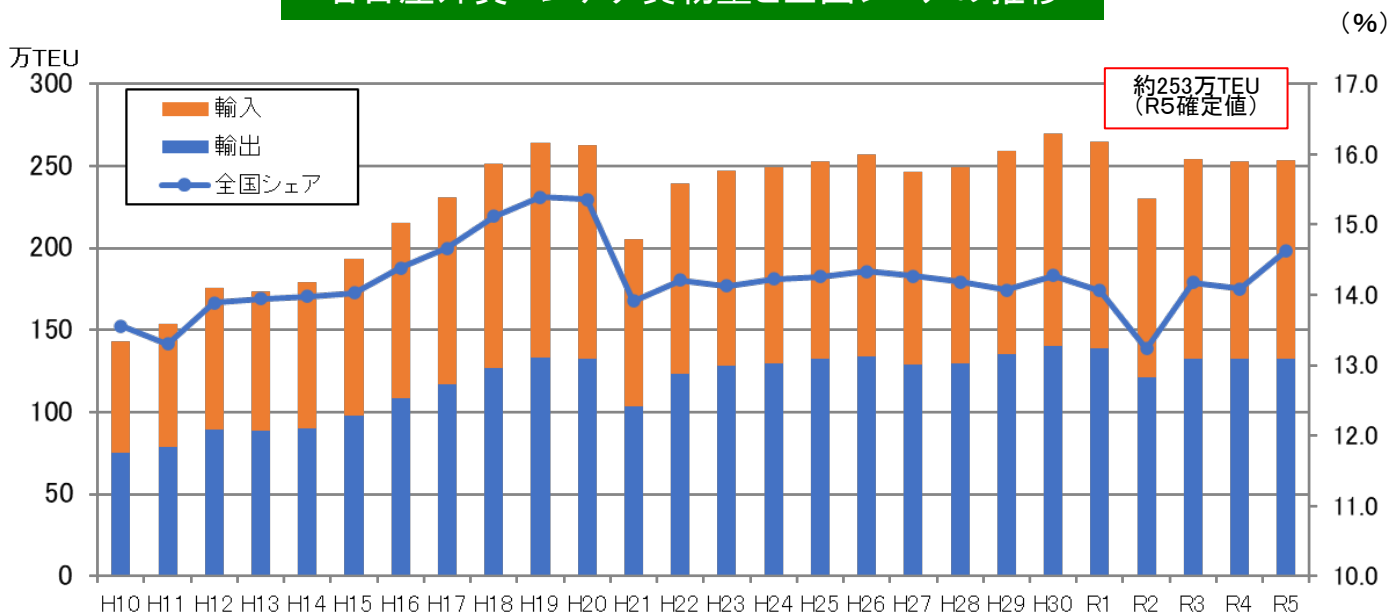


図:「名古屋港統計年報」より名古屋港湾事務所作成

I-⑤ コンテナ貨物量

名古屋港のコンテナ貨物取扱量(トン)は、全国第1位。
取扱個数(TEU)は東京港、横浜港、神戸港に次いで全国第4位。

■5大港のコンテナ貨物量(TEU)(R5)

万TEU

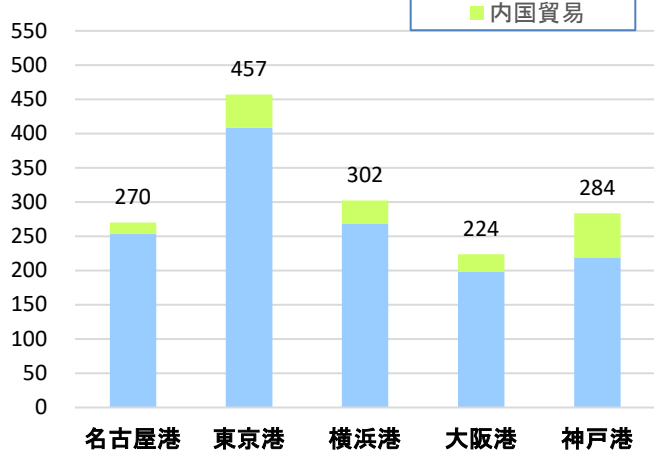


図:各港データを元に名古屋港湾事務所作成

■5大港のコンテナ貨物量(トン)(R5)

万トン

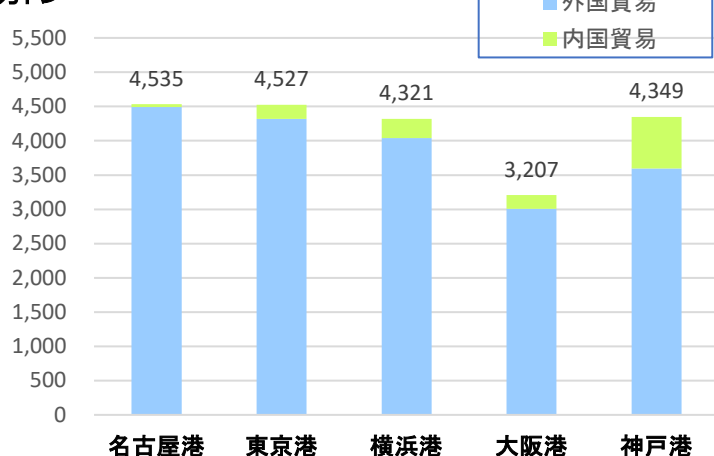
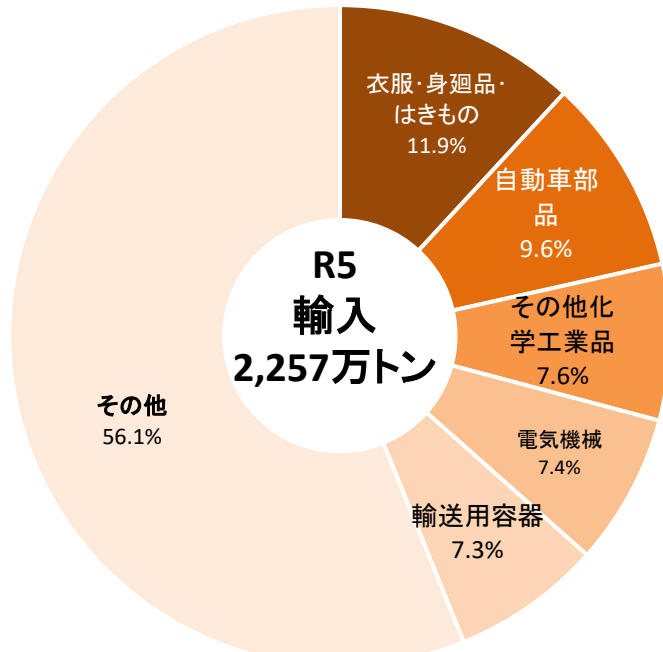
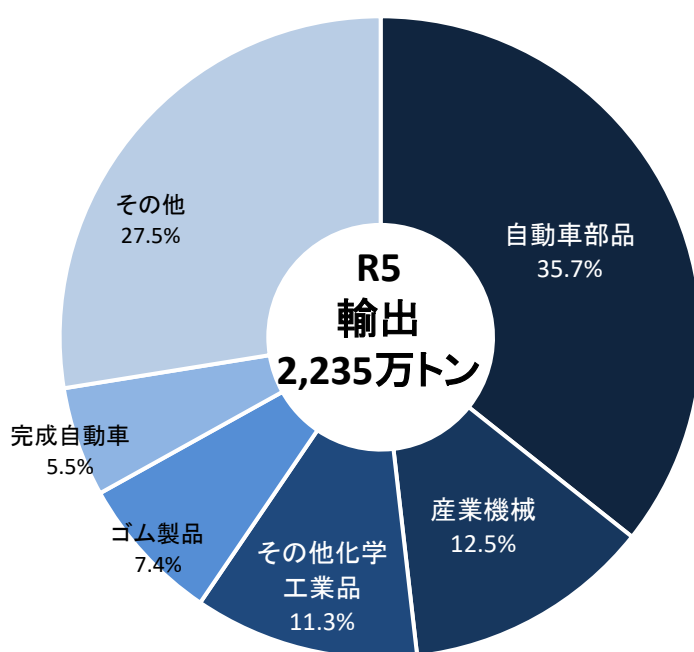


図:各港データを元に名古屋港湾事務所作成

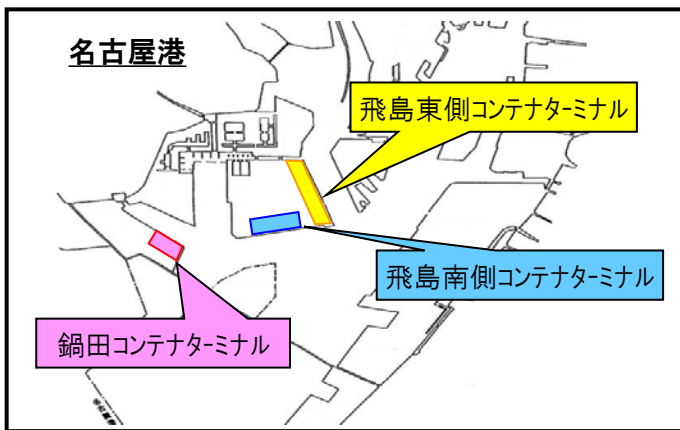
※TEU:20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位。20フィートコンテナ1個を1TEUとして計算

I-⑥ 外貿コンテナ貨物の品種別内訳

名古屋港で取り扱うコンテナ貨物は、
輸出) 自動車部品、産業機械、その他化学工業品が中心。
輸入) 衣類・身廻品・はきもの、自動車部品、輸送用容器が中心。



I-⑦ コンテナ貨物の取扱拠点



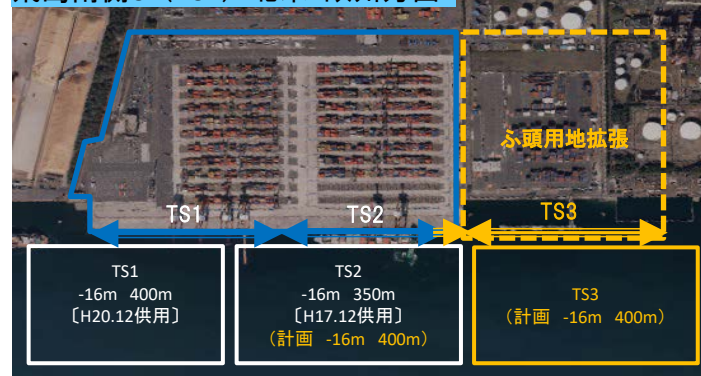
飛島東側CT: 北米・アフリカ・東南アジア方面



鍋田CT: 中国・韓国方面



飛島南側CT(TCB): 北米・欧州方面



I-⑧ 外貿コンテナ貨物のターミナル別取扱貨物量

万TEU

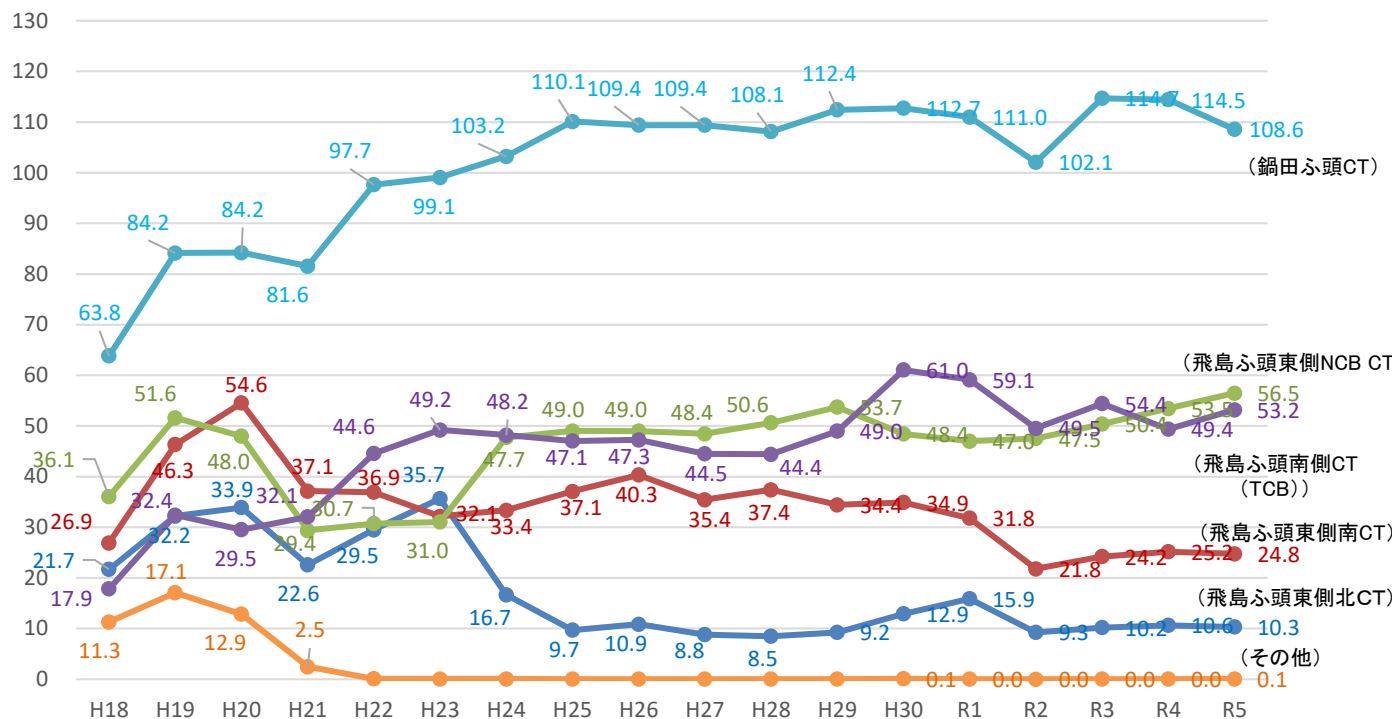
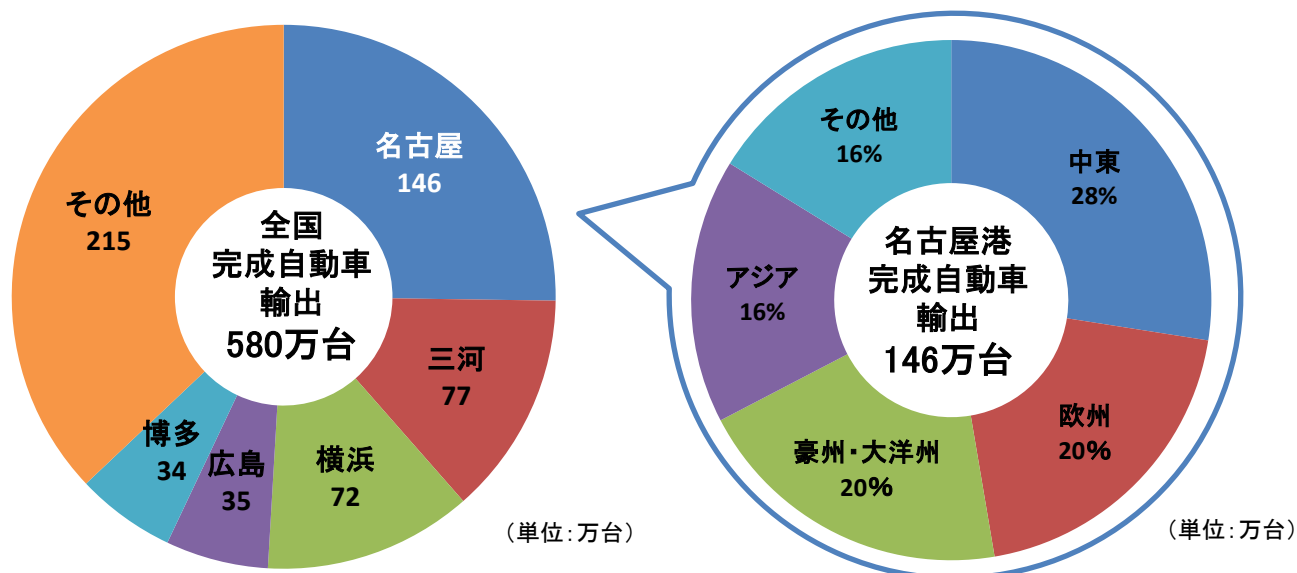


図:「名古屋港統計年報」より名古屋港湾事務所作成

I-⑨ 完成自動車の輸出台数

令和6年の名古屋港の完成自動車輸出は約146万台（日本全体の約25%）で、46年連続全国第1位。中東、欧州をはじめ、世界各地へ輸出している。



図及びデータ: 財務省「貿易統計(確々報)」より名古屋港湾事務所作成

I-⑩ 完成自動車の取扱拠点



※各写真に付している企業マークは、完成自動車の主な取扱メーカーを示している。

なお、金城ふ頭では、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る。

【外貨自動車取扱量(トン)施設別内訳】: 新宝ふ頭1,057万トン(53.5%) 金城ふ頭535万トン(27.1%) 弥富ふ頭90万トン(4.6%)

その他292万トン(14.8%)

【内貨自動車取扱量(トン)施設別内訳】: 潮見ふ頭1,134万トン(50.3%) 新宝ふ頭695万トン(30.8%) 空見フェリー7389万トン(17.2%)

その他38万トン(1.7%)

データ: 名古屋港統計年報(令和5年)

Ⅱ. 名古屋港湾事務所の主要事業



Ⅱ-① ふ頭再編整備事業 飛島ふ頭東地区

東南アジア向け貨物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12m岸壁を水深15mの耐震強化岸壁に機能強化する。

事業計画図

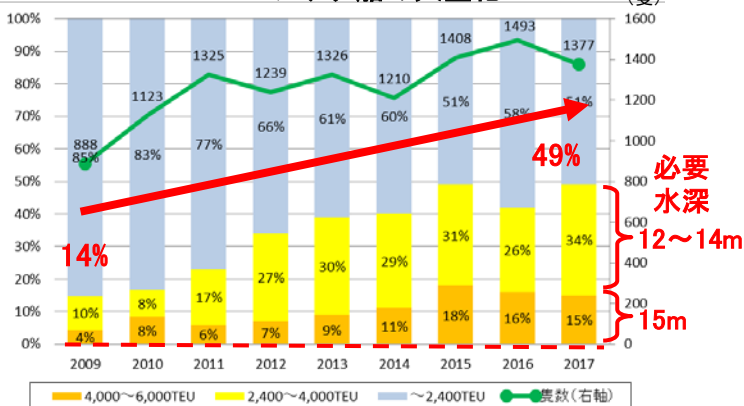


事業対象施設

区分	施設	整備内容
直轄	岸壁(-15m)(改良)	水深12mから15mへの増深及び耐震強化
	泊地(-15m)	水深12mから15mへの増深
	航路泊地(-15m)	
	中航路(-14m)	水深12mから14mへの増深
	航路泊地(-14m)	
貸付	ふ頭用地	岸壁背後のふ頭用地の整備
	荷役機械	荷役機械の製作・設置

事業背景

1. 名古屋港東南アジア航路に就航するコンテナ船の大型化



MOL GENESIS

・積載能力 5,605TEU
・総トン数 65,000G



東南アジア航路を航行するコンテナ船は、水深15mを必要とする4,300TEU～6,000TEUクラスが今後主流となる見通し。飛島東側ターミナルは東南アジア航路を中心としているが、水深15m岸壁が不足しており、就航する船舶の約半数が喫水調整を強いられている。

2. 施設の老朽化



多数のクラックが発生

R1・R2岸壁栈橋上部工の劣化状況

飛島東側ターミナルの水深12m岸壁(R1,R2)は、供用開始から40年以上が経過し、施設の経年的劣化が著しく、大規模改修が必要な状況にある。

事業による効果

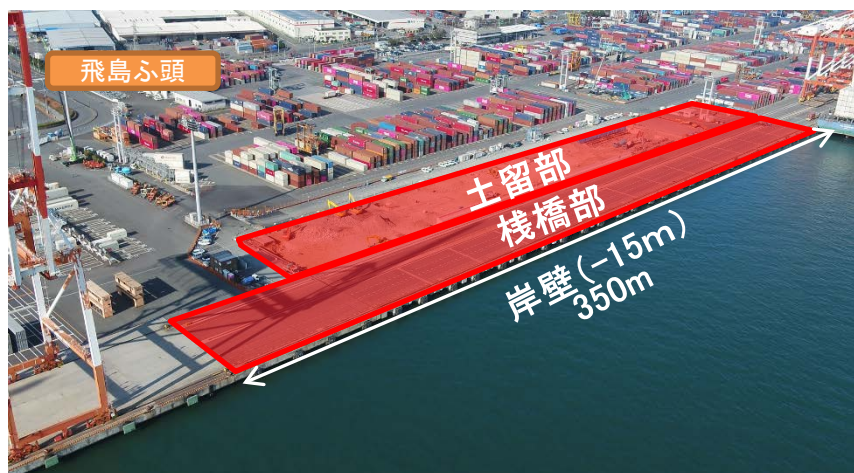
整備後

水深12m
→ 水深15m

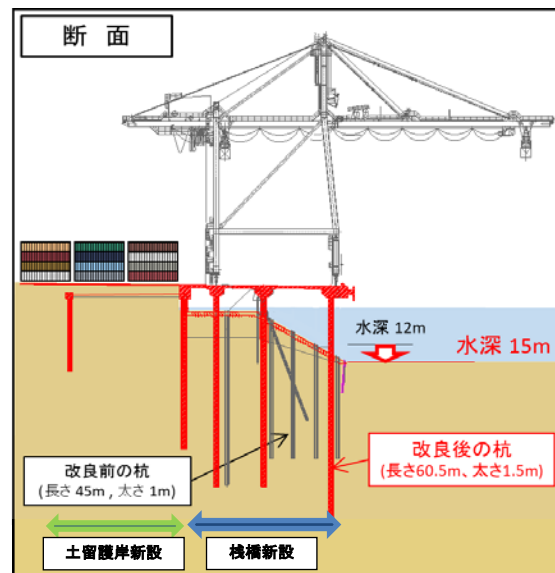


満載喫水での就航が可能となり、コンテナ貨物の輸送効率が向上する。

- ・平成28年度に設計、平成29年度から改良工事に着手している。
- ・R1岸壁については、令和4年度に直轄事業が完了、ガントリークレーンが設置され、同年10月に供用が開始された。
- ・R2岸壁については、令和5年度から着手。背後の土留護岸中央部からの工事とすることで、棧橋部の利用可能期間を最大限確保する。



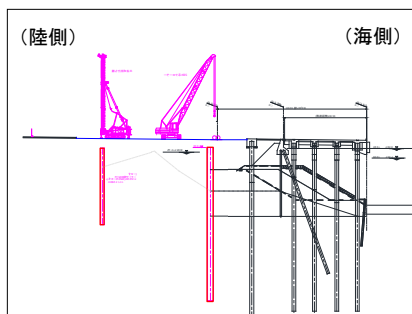
直轄工事施工範囲



工事 施工フロー

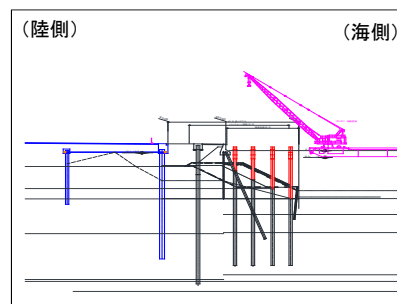
<土留工>

陸上で杭打機を用い、土留鋼管矢板の打設を行う。



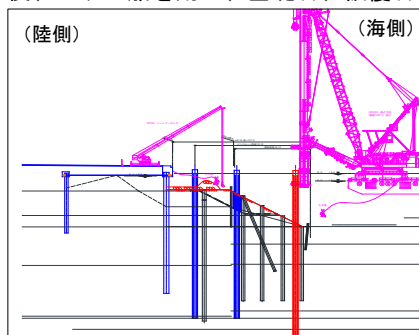
<棧橋撤去工>

既設棧橋コンクリート、既設杭を切断して撤去、ヤードに運搬し陸揚げ後処分する。



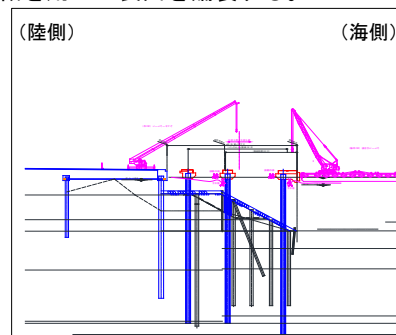
<本体工・基礎工>

杭打船を用い、棧橋部の鋼管杭を打設する。その後、ガット船を用い、基礎石、被覆石を投入する。



<上部工・舗装工>

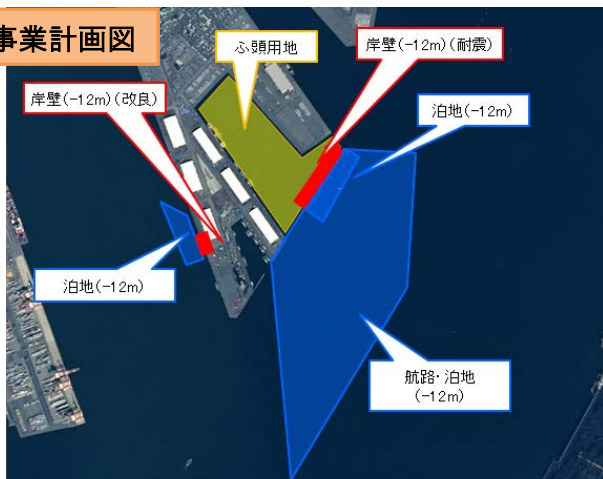
PC桁を据付け、その上に上部コンクリートを打設、舗装用機械を用いて表面を舗装する。



Ⅱ-② ふ頭再編整備事業 金城ふ頭地区

自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、大型自動車運搬船に対応した水深12mの岸壁を新たに整備するとともに、新規に整備するふ頭用地にモータープールを集約する。

事業計画図

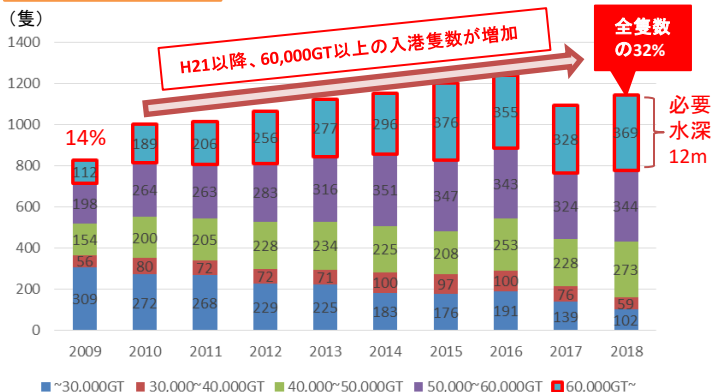


事業対象施設

区分	施設	整備内容
直轄	岸壁(-12m)(改良)	水深10mから12mへの増深
	泊地(-12m)	
	岸壁(-12m)(耐震)	耐震強化岸壁の新設
	泊地(-12m)	水深10mから12mへの増深
	航路・泊地(-12m)	
起債	ふ頭用地	岸壁背後のふ頭用地の整備

事業背景

1. 名古屋港における自動車運搬船の大型化



近年、満載で水深12mを必要とする60,000GT以上の自動車運搬船の入港隻数が増加しているが、水深不足による喫水調整が行われており、非効率な運航が問題視されている。

2. 完成自動車取扱施設の分散



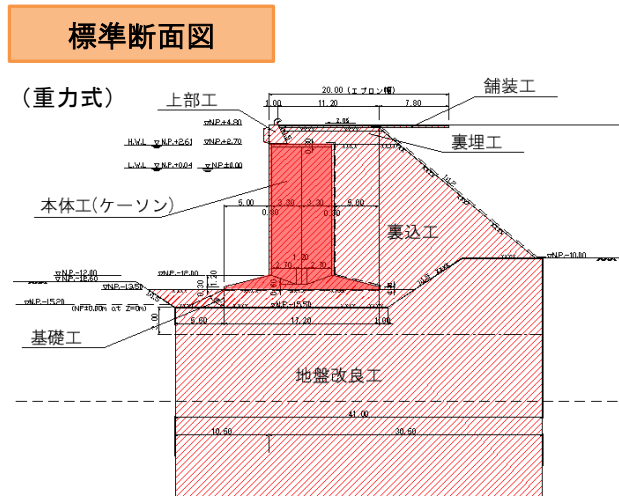
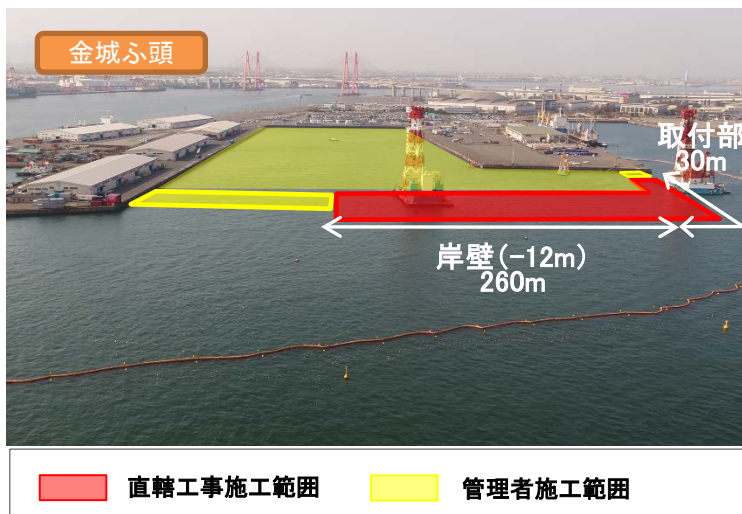
完成自動車取扱施設の分散により、横持ちコストが発生するなど非効率な物流となっている。また、物流拠点と交流拠点が混在しており、交通渋滞や事故発生が懸念されている。

事業による効果



大型の自動車運搬船に対応した水深12mの岸壁を新たに整備するとともに、ふ頭南東部に新規に整備する用地にモータープールを集約することで、非効率な輸送及びふ頭内物流・交流拠点の混在を解消する。

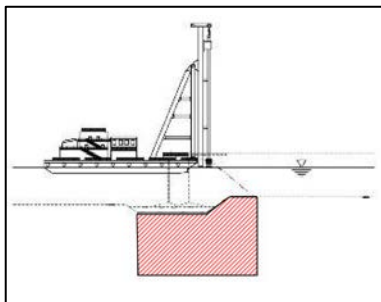
- ・新設する耐震強化岸壁の工事に平成30年12月より着手している。
- ・令和4年度末に耐震強化岸壁が概成した。



工事 施工フロー

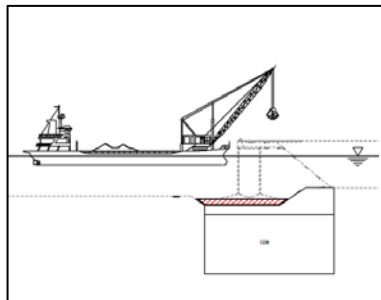
<地盤改良工>

深層混合処理船を用い、施工場所の地盤改良を行う。



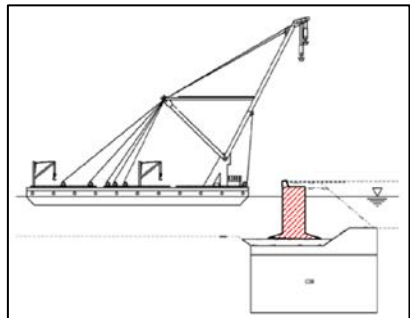
<床掘工・基礎工>

グラブ浚渫船を用い、岸壁基礎の床掘を行う。その後、ガット船を用い、基礎捨石の投入を行う。



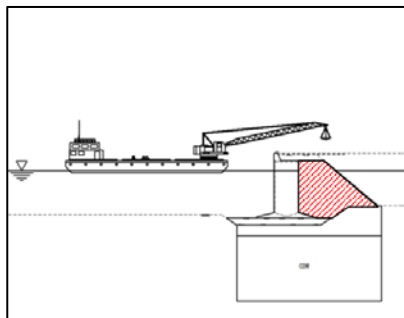
<本体工>

起重機船を用い、本体（ケーソン）を据え付ける。据え付け後、中詰材を投入し、蓋コンクリートの打設を行う。



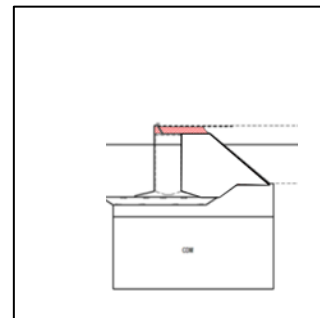
<裏込工>

ガット船を用い、ケーソン裏側（陸地側）に裏込石の投入を行う。



<上部工・裏土工・舗装工>

上部コンクリートを打設し、裏埋土を入れ、舗装を行う。



Ⅱ-③ ふ頭再編整備事業 庄内川地区

庄内川からの年間約30万 m^3 におよぶ流下土砂による泊地の埋没を防止するため、昭和55年から浚渫を行っている。



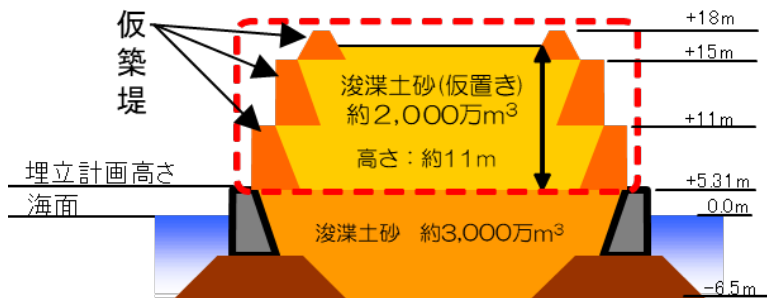
Ⅱ-④ 岸壁改良事業 金城ふ頭地区

金城ふ頭地区岸壁は、建造後約50年経過し、岸壁の上部工や杭などが老朽化しているため、岸壁改良工事を実施する。

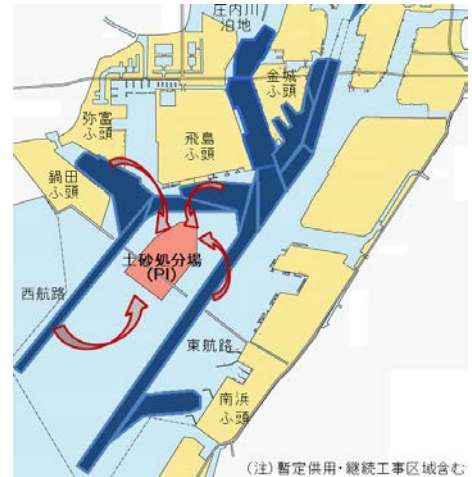


Ⅱ-⑤ 浚渫土砂処分場の整備

- 名古屋港は、港湾機能の強化・維持のため継続的な浚渫が必要であり、発生する浚渫土砂を土砂処分場(PI)等で受け入れてきた。
- 現在、PIには、計画埋立高さ以上に浚渫土砂を積み上げて仮置きしている状態であり、受入容量は限界にきている。
- 令和3年5月に新たな浚渫土砂処分場(中部国際空港沖)の埋立申請が承認された。
- 埋立区域は、土砂処分場の早期確保等の観点から西工区を5分割して護岸を整備しながら埋め立てを実施する計画。



土砂処分場(PI)の断面図



土砂処分場(PI)へ処分している浚渫工事の区域

中部国際空港沖



【事業の規模】

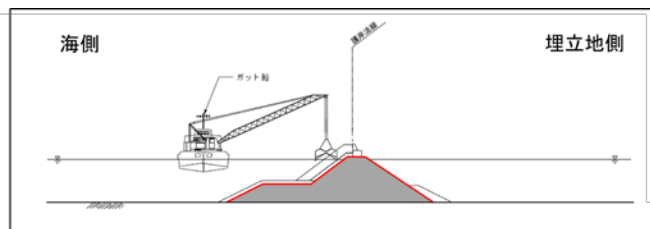
- 埋立区域の面積 : 約293ha
- 土砂処分容量 : 約3,800万m³



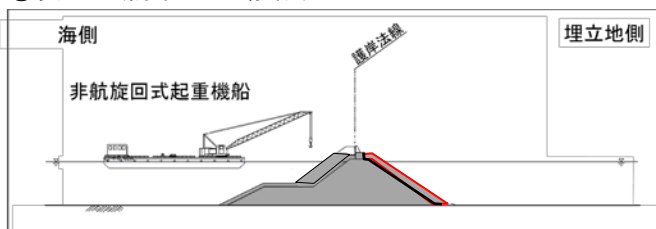
- 西Ⅰ工区の護岸工事に令和4年2月から着手。
- 令和7年度の工事内容は、下記「施工手順」の①、③を実施。

施工手順

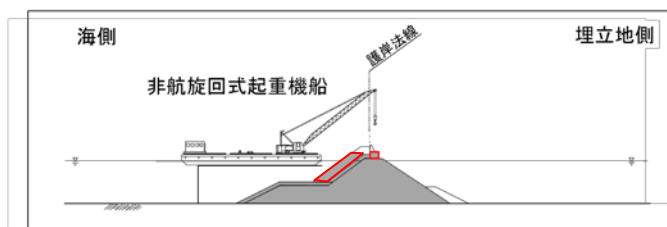
①基礎工〔基礎捨石投入〕



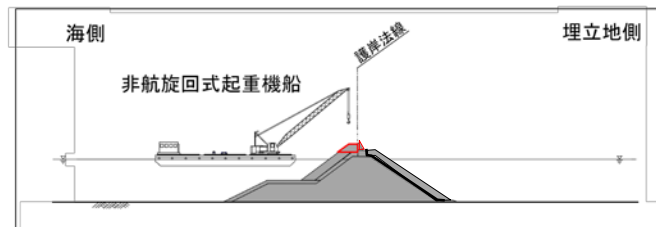
③裏込工〔防砂シート敷設〕



②本体工・消波工(1次)〔本体ブロック・消波ブロック据付〕



④上部工及び消波工(2次)〔消波ブロック据付〕



施工箇所

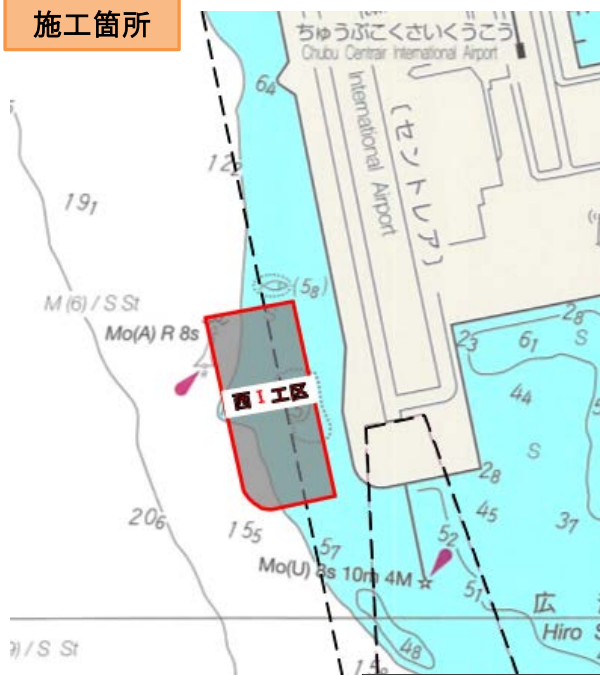


図:「水路図誌」(海上保安庁)より
名古屋港湾事務所作成

凡例

施工範囲



新土砂処分場の現況写真(R6.11)

Ⅱ-⑥ 浚渫兼油回収船「清龍丸」

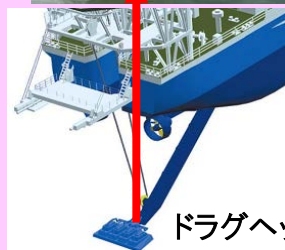
昭和53年に名古屋港に配備された「清龍丸」は、浚渫、油回収、災害支援の役割を担っている。平成9年1月のナホトカ号油流出事故を契機として、国内にさらに2隻の浚渫兼油回収船が配備された。（清龍丸、海翔丸、白山）



浚渫

航路や泊地の浚渫作業

他の船舶の航行を妨げずに
浚渫作業が可能



2～3ノットで航走しながら
ドラゲヘッド底面から土砂を吸入

油回収

油の状態に応じた2種類の回収器を装備

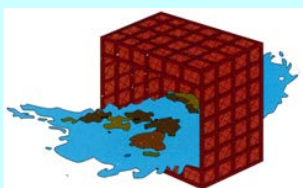
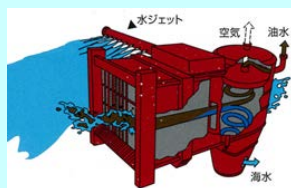
時間の経過とともに変化する流出油の性状に対応



低粘度油回収状況



高粘度油回収状況



災害支援

被災状況の把握、緊急人員・物資輸送等

平成30年7月豪雨災害後の支援活動（平成30年7月9～22日）
堺泉北港経由で広島県呉港へ支援物資（飲料水・食料等）を輸送。
呉港にて、被災者への入浴支援や洗濯支援等を実施。



支援物資の輸送



入浴支援等（船内設備（浴室・洗濯機等）の開放）

支援物資：飲料水約23,000本、食料約15,000食等
入浴施設利用者延べ人数：1,200人

Ⅱ-⑦ 海洋環境整備船「白龍」

伊勢湾及び三河湾の航行船舶の安全の確保と海洋環境保全のため、海面に浮遊するゴミ・油の回収、環境モニタリングを行っている。

海洋環境整備船 「白龍」

主要目
全長 33.5m
全幅 11.6m
総トン数 198トン
最大速力 15.1kt
(28km/h)

ゴミ及び油回収管轄区域

(港湾区域及び漁港区域等の指定区域を除く)



ゴミ回収

浮遊するゴミは双胴間部の回収かご(スキッパー)で回収を行い、流木などの長尺物は両舷に設置されているクレーンで回収し、コンテナへ格納。



スキッパー (6m³)



クレーン (0.99t吊)

災害対応

令和3年8月の長雨の影響により伊勢湾内に流入した大量の流木等について、8月17日から8月26日までの7日間の作業で、令和3年4月から8月16日までの回収量(63m³)を超える86m³を回収。



流木の回収作業



白龍のデッキに積まれた流木

油回収

油回収器を水面に浮かせ、ポンプで油水を吸引し油と水に分離させ、濃縮された油をタンクに回収。



油回収器



油回収訓練状況

環境モニタリング

伊勢湾の環境メカニズム解明のために、水質及び底質の定期的な観測を実施。



採水器

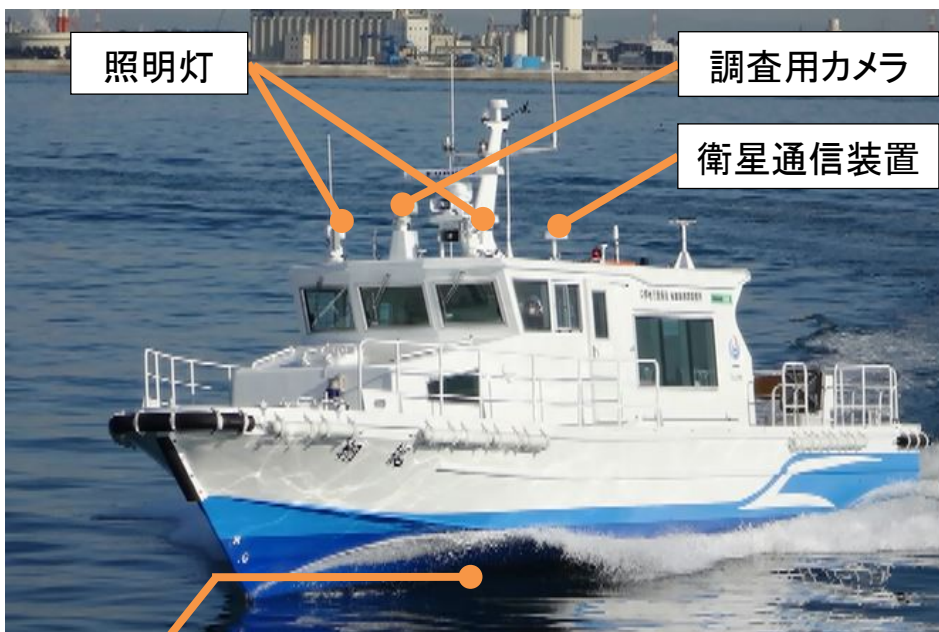


採泥器

Ⅱ-⑧ 港湾業務艇「翔龍」

名古屋港及びその周辺海域での「港湾工事・測量・調査の監督・検査業務」、「港湾施設の状況確認、調査」、「浚渫兼油回収船「清龍丸」及び海洋環境整備船「白龍」の支援業務」を担っている。

翔龍には、測量装置(マルチビームソナー)のほか、調査用カメラや衛星通信装置を搭載している。

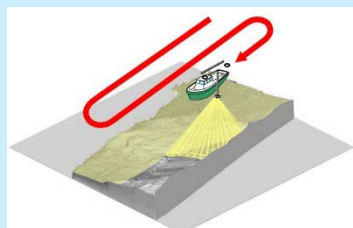


<翔龍の諸元>

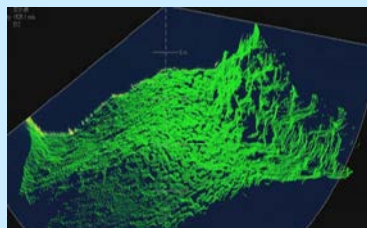
全長	18m
全幅	4m
総トン数	19トン
航行区域	限定沿海区域
最大船速	27ノット (約50km/h)
搭載人員 (乗客定員)	24名 (12名)

測量装置(マルチビームソナー)

船底に装備した送受波機から海底に向け音波を扇状に発射し、反射した音波を捉えることで広範囲に海底地形を把握する。



マルチビームシステム
測深イメージ



測量結果(イメージ)

<航行区域>



「翔龍」航行区域(限定沿海区域)

【参考】名古屋港湾事務所について

伊勢湾台風(昭和34年)により被害を受けた施設の復旧のため
昭和35年に運輸省第二港湾建設局 名古屋港工事事務所が設置される。

- 昭和36年 名古屋港高潮防波堤着工(昭和39年完成)
- 昭和39年 **運輸省第五港湾建設局 名古屋港工事事務所**に改称
- 昭和40年 金城ふ頭着工、名古屋空港整備開始(航空局から整備を移管)
- 昭和41年 空見町に金城分室を開設(～平成25年)
- 昭和50年 名古屋港ポートアイランド着工
- 昭和53年 浚渫兼油回収船「清龍丸」(初代)就航、海洋環境整備船「白龍」(初代)就航
- 昭和54年 豊山町に空港分室を開設(～平成10年)
- 平成11年 **運輸省第五港湾建設局 名古屋港湾空港工事事務所**に改称
- 平成13年 省庁再編により国土交通省となり、これに伴い第五港湾建設局は中部地方整備局港湾空港部となる
- 平成15年 **国土交通省中部地方整備局 名古屋港湾・空港整備事務所**に改称
- 平成17年 **国土交通省中部地方整備局 名古屋港湾事務所**に改称、浚渫兼油回収船 新「清龍丸」就航
- 平成21年 海洋環境整備船 新「白龍」就航
- 平成25年 名古屋港高潮防波堤(改良)着工(平成28年度完成)
- 平成27年 金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業着工
- 平成28年 飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業着工
- 令和2年 港湾業務艇 新「翔龍」就航
- 令和3年 常滑市(中部国際空港島内)に常滑出張所を開設



◇ **1601** (慶長6年)
熱田が東海道五十三次の41番目の宿駅に指定される(宮の渡し)

◇ **1611** (慶長16年)
福島正則の名古屋城築城に伴う、熱田～白鳥～名古屋城間の開削

◇ **1907** (明治40年)
熱田港を名古屋港に改称し、開港場に指定

◇ **1951** (昭和26年)
特定重要港湾に指定

◇ **1959** (昭和34年)
伊勢湾台風襲来
高潮防波堤を建設(S35～39)

◇ **1968** (昭和43年)
フルコンテナ船「箱根丸」が名古屋港へ初入港

◇ **1998** (平成10年)
伊勢湾岸道路、名港三大橋「名港トリトン」開通

◇ **2005** (平成17年)
名古屋港初の水深16m岸壁が供用開始(飛島ふ頭南側TS2)

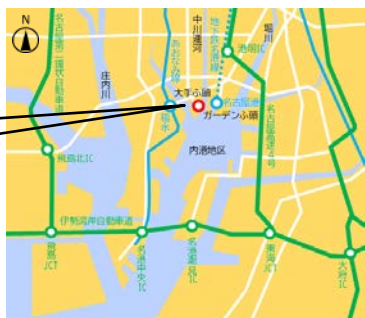
◇ **2011** (平成23年)
港湾法改正に伴い特定重要港湾から国際拠点港湾に改称。
国際バルク戦略港湾(穀物)に選定

◇ **2017** (平成29年)
名古屋四日市国際港湾(株)が名古屋港・四日市港の港湾運営会社に指定



名古屋港湾事務所

- 地下鉄名港線「築地口」下車
- あおなみ線「稲永」下車
- 市営バス「築三町」下車、徒歩約8分



常滑出張所

- 名鉄空港線「中部国際空港」下車、徒歩約9分



国土交通省 中部地方整備局
名古屋港湾事務所

〒455-0045 名古屋市港区築地町2番地
TEL:052-651-6266(代) E-mail: pa.cbr-info@mlit.go.jp

常滑出張所

〒479-0881 常滑市セントレア1丁目1
大阪航空局 中部空港事務所庁舎2階
TEL:0569-38-8591 E-mail: pa.cbr-shindosya@mlit.go.jp

ホームページ



X
(旧Twitter)

