

20 背後産業の国際競争力を支える名古屋港・三河港・衣浦港の整備推進について

(国土交通省)

【内容】

- (1) 名古屋港について、「国際産業ハブ港」の実現に向け必要な施設整備を確実に行うこと。特に、国際バルク戦略港湾として、その施策の推進に向けた支援を図るとともに、モノづくり中部の国際競争力を強化するため飛島ふ頭南側コンテナターミナルに繋がる東航路の増深、平成23年度に供用予定の鍋田ふ頭第3バースへのアクセス道路の整備推進を図ること。
- (2) 三河港について、自動車輸出入等に対応する、蒲郡地区の岸壁(-11m)を始めとした多目的岸壁の整備を促進するとともに、神野地区における新規岸壁(-12m)整備事業の実施を図り、併せて国際拠点港湾への昇格を図ること。
- (3) 衣浦港について、武豊北ふ頭地区の耐震岸壁(-10m)の整備を促進するとともに、衣浦ポートアイランドにおける新規岸壁(-12m)整備事業に必要な調査を進めること。
- (4) 東日本大震災を踏まえ、地震・津波・高潮等に対する名古屋港・三河港・衣浦港の総合的な防災対策を推進するために必要な措置を講じること。

(背景)

名古屋港は、原材料などのバルク貨物を輸入し、これを背後で製品・半製品化して、完成自動車やコンテナ貨物などとして輸出する、「バルク」(輸入)と「コンテナ」(輸出)が有機的に関連し、シナジー効果が発揮できる効率的仕組みが構築された港湾である。国力の源泉である製造業等の荷主企業が引き続き日本を拠点とした事業展開を行いながら、日本がアジアをはじめ世界の成長を取り込むためには、企業間の厳しい国際競争下において、製品の価格競争力を高めることが重要である。そのため、産業集積や「民」の力、構築された物流ネットワークの強みを活かした「国際産業ハブ港」の形成を目指す必要がある。名古屋港の機能強化がなければ、我が国基幹産業の国際競争力の低下を招くこととなる。

昨年度、国は、我が国の産業及び国民生活に欠かせない資源、エネルギー、食料等の国際バルク貨物の安定的かつ安価な供給を支えるべく、大型船による一括大量輸送を可能とする港湾の「選択」と政策手段と投資の「集中」を行う、国際バルク戦略港湾の公募を行った。名古屋港は、公募対象品目のうち穀物(トウモロコシ)に応募し、本年5月31日、国際バルク戦略港湾に選定された。

三河港は、国内外のネットワークで結ばれた世界屈指の自動車取扱港湾であり、今回重点港湾に選定されたことにより、神野地区で新規岸壁(-12m)整備が可能となり、現在、整備を進めている蒲郡地区の岸壁(-11m)と併せて自動車取扱機能の強化を行うことができ、自動車の国際海上輸送網のハブ港として更なる発展

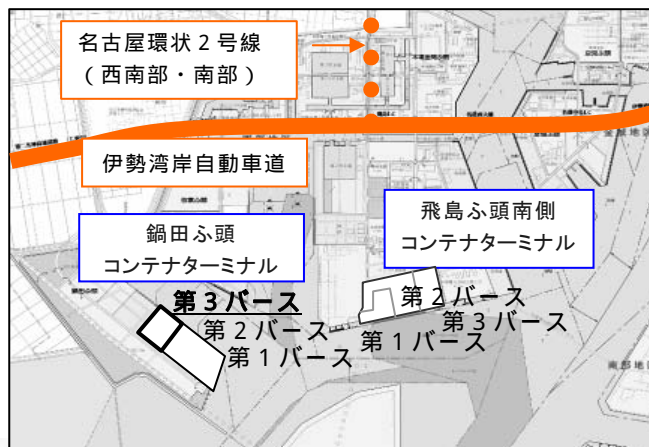
が期待できる。

衣浦港は、石炭、穀物などのバルク貨物を主に取り扱うと同時に、臨海部や背後地域からの工業製品を積み出し、背後地域の物流・生産活動を支える工業港、地域開発の拠点として重要な役割を果たしている。今回重点港湾に選定されたことにより、新規岸壁（-12m）の整備が可能となり、衣浦ポートアイランドで、衣浦港立地企業の再編や、取扱貨物の集約等の効率化が図られ、更なる発展が期待できる。

東日本大震災で、想定を超えた地震や津波により、港湾施設及びその背後圏に甚大な被害がもたらされた事態を受けて、県内の港湾施設においても、国が実施する被害想定や設計基準等の検証を踏まえた対応が急務となっている。この検証結果に基づく名古屋港及び衣浦港における高潮防波堤の機能強化の推進、大規模地震による津波に対する影響の検討、並びに堤外地における津波・高潮へのハード・ソフト対策についての新たな補助制度を創設などが必要な施策と考えられる。

（ 参 考 ）

名古屋港



衣浦港

- 武豊北ふ頭地区において、震災時における緊急物資輸送拠点を確保するため、現在利用されている岸壁（-1.0m）の耐震化を図り、耐震強化岸壁を整備する。



三河港

- 三河港蒲郡地区において、近年の船舶大型化による岸壁水深及びバース長の不足を解消し、荷役の効率化、安全性の向上、港湾物流機能の強化を図るため、多目的国際ターミナル【岸壁(-11m)】を整備するものである。

