

整備と拡充進む

日本の港

津波対策 練り直し

日本の港湾行政が曲がり角を迎えている。当面は東日本大震災による津波で被害を受けた復旧と、津波対策の練り直しが最大の課題となる。国土交通省は港湾における総合的な津波対策を検討中で、今年末までにまとめる予定。この内容が今後の港湾整備に大きな影響を与えていく。また、国土交通省は5月31日にバルク（バラ積み貨物）の大型貨物船の受け入れ拠点となる「国際バルク戦略港湾」の選定結果を発表。津波対策と国際競争力強化がこれからの港湾行政のキーワードになる。

東日本大震災は東北、関東の太平洋側の港湾に受けた岸壁数373本の深い爪あとを残した。今一スのうち、1700パーの津波の特徴は、津波の高さが港湾設備の設計の想定を大きく上回り、施設に大きな被害が生じたことだ。

防波堤、岸壁、荷役機などごとく破壊された、青森港、むつ小川、原港以外の被災地の港湾機能は軒並み停止に追い込まれた。6月30日時点で港湾の被害報告件数は1441件、被害報告額は4786億円に上る。

これに対し、国土交通省は被災港湾の応急復旧を急ぐ。復興とともに港湾整備の焦点になるのが津波対策だ。国土交通省は津波対策を検討する港湾分科会防波部会が、今年末までに港湾における総合的な津波対策を策定する計画で、7月6日にその

国際競争力を強化

港湾行政 選択と集中へ転換

動きを継続する「防災」を目指す。

一方、最大クラスの津波については、堤防内への浸水は許容した上で、人命の保護と経済的な損失の軽減や二次災害の防止、施設の早期復旧を図る「減災」を目標とするという新たな考え方を打ち出した。

これらを実現するため、今後、港湾分科会防波部会が、港湾の背後の土地利用を工夫することにも、必要に応じてほかの施設を津波防災施設として活用するなどの総合的な防護対策を検討していく。

また、発生頻度の高い津波でも浸水する堤外では、避難施設を確保したり、岸壁や護岸が波で地盤が崩れるのを防ぐ洗掘防止などの対策も検討。さらに津波による浸水を前提にした事業継続計画（BCP）を港湾内に

中間とりまとめを発表した。とりまとめでは、津波を10年から100年に1回の頻度の発生頻度の高い津波の影響が甚大で、数百年から1000年に1回の頻度で発生する最大クラスの津波の二つのレベルに分け、それぞれに合わせた対策の目標を明確化することとしている。

発生頻度の高い津波に対しては、防潮堤から津波が越流することを防止し、港湾内の人命や財産を守るとともに、経済活

る企業、港湾利用者、そして国で構成する協議会で「産業・物流復興プラン」を策定。産業や背後のまちづくりと連携したハード・ソフト両面の総合的な対策を推進し、災害に強い港湾づくりをしていくことになる。

震災からの復興とともに、日本の港湾の国際競争力を高めることも港湾行政が抱える重要な課題だ。

国土交通省は昨年、コンテナ貨物のハブ港とする国際コンテナ戦略港湾に京浜港（東京港・川崎港・横浜港）と阪神港（大阪港・神戸港）を選定したのに引き続き、今年にはハルクの大型貨物船の受け入れ拠点「国際バルク戦略港湾」を穀物5港、鉄鉱石3港、石炭3港の計10港を選んだ。

これらの港でハルクの大型船舶を受け入れられるようにして、対象品目



国際バルク戦略港湾 目標

		穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに 対応	現在主力となっている輸送船舶	船型 満載での入港に必要な岸壁水深	パナマックス船 14m程度	ケープサイズ船 19m程度
2020年までに 対応	パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶	船型 満載での入港に必要な岸壁水深	ポストパナマックス船 17m程度	VLOC 23m程度

八戸港

北東北の国際物流拠点

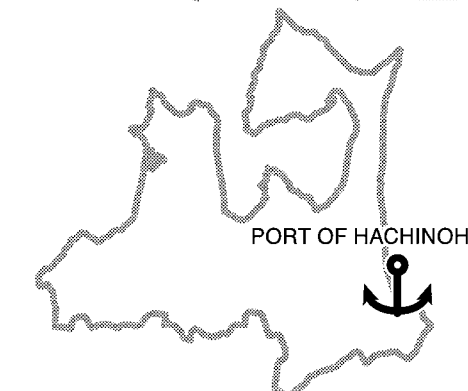
☆充実のコンテナ輸送ネットワーク

- ◇東南アジア航路(PIL)
- ◇中国・韓国航路(南星海運)
- ◇北米航路(WSL)
- ◇内航フィーダー航路(横浜コンテナライン、井本商運、鈴与海運)



北東北の国際物流拠点

八戸港



八戸市 <http://www.city.hachinohe.aomori.jp>
青森県八戸市内丸1-1-1 (八戸市商工労働部産業振興課)
TEL 0178-43-9244 FAX 0178-43-2256

八戸港振興協会

青森県八戸市堀端町2-3 (八戸商工会議所内)
TEL 0178-43-5111 FAX 0178-46-2810

名古屋港

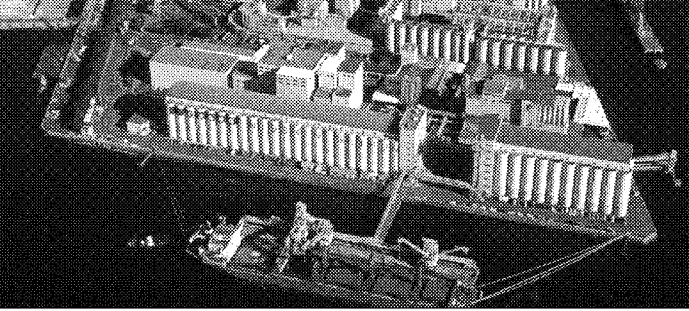
ものづくり中部を支える

名古屋港 国際産業ハブ港を目指して

飛島ふ頭南側コンテナターミナル 日本初の自動化荷役システムを導入



穀物基地 トウモロコシ、小麦、大豆の輸入量全国トップレベル



自動車積み出し基地 完成自動車輸出台数日本一(137万台・平成22年)



鍋田ふ頭コンテナターミナル 第3バース平成23年度完成予定



総取扱貨物量・貿易額ともに日本一 国際バルク戦略港湾に選定

- 〈充実した航路網と優れたアクセス〉
- ・27カ国・地域の106港と結ぶコンテナ船定期航路(週85航路、92便)(平成23年7月1日現在)
 - ・5つの高速道路ICと直結 中部国際空港とも近接



名古屋港管理組合
〒455-0033 名古屋港区港町1番11号 TEL:052-654-7839 FAX:052-654-7990

<http://www.port-of-nagoya.jp>



写真提供 国土交通省東北地方整備局 八戸港湾・空港整備事務所

八戸港は2010年の貨物取扱量が約2600万トンであり、その半数は八戸港に隣接し立地している大型飼料コンビナートや鉄鋼メーカー、製紙メーカーなどの原材料や製品の輸出入に活用されている。このように地域経済を支える重要な拠点であり、北東北の産業を道とのフェリーなどのほか、高速道路や空港など、陸路、空路のアクセスも充実している。

今年3月の東日本大震災では、北防波堤が損壊するなど大きな被害を受けたが、コンテナ定期航路も順次再開。東北太平洋側の復興拠点という位置付けも加わり、北東北の国際物流拠点としての機能を高めている。



名古屋港は1907年(明治40年)に開港。総面積は名古屋市のほぼ3分の1に匹敵し、4市1村(名古屋、東海市、知多市、弥富市、飛島村)にわたる広大な陸域(4215万平方メートル)と水域(194万平方メートル)を有し、世界約160の国や一となった。国際貿易港を支えている。

10年の総取り扱ひ貨物量は1億8570万トン、9年連続日本一、貿易額は12兆7059億円と08年以来、2年ぶりに日本一となった。国際貿易港を支えている。

こうした中、名古屋港ではコンテナ貨物のみならずバルク貨物、完成自動車も取り扱う総合港湾として、アジアの成長を取り込み、わが国の経済と産業の成長をけん引する「国際産業ハブ港」の実現を目指している。飛島ふ頭および鍋田ふ頭におけるコンテナターミナル(CT)の整備・拡充、完成自動車積み出し機能の強化、「伊勢湾連携協議会」の設置による四日市港との連携など港湾の国際競争力強化に向けた取り組みを進めている。また、今年5月31日には穀物を対象として国際バルク戦略港湾の選定を受け、将来の穀物船の大型化への対応や新食糧コンビナートの形成などの取り組みが期待されている。