

名古屋港浚渫土砂の新たな処分場について



平成26年3月
国土交通省 中部地方整備局

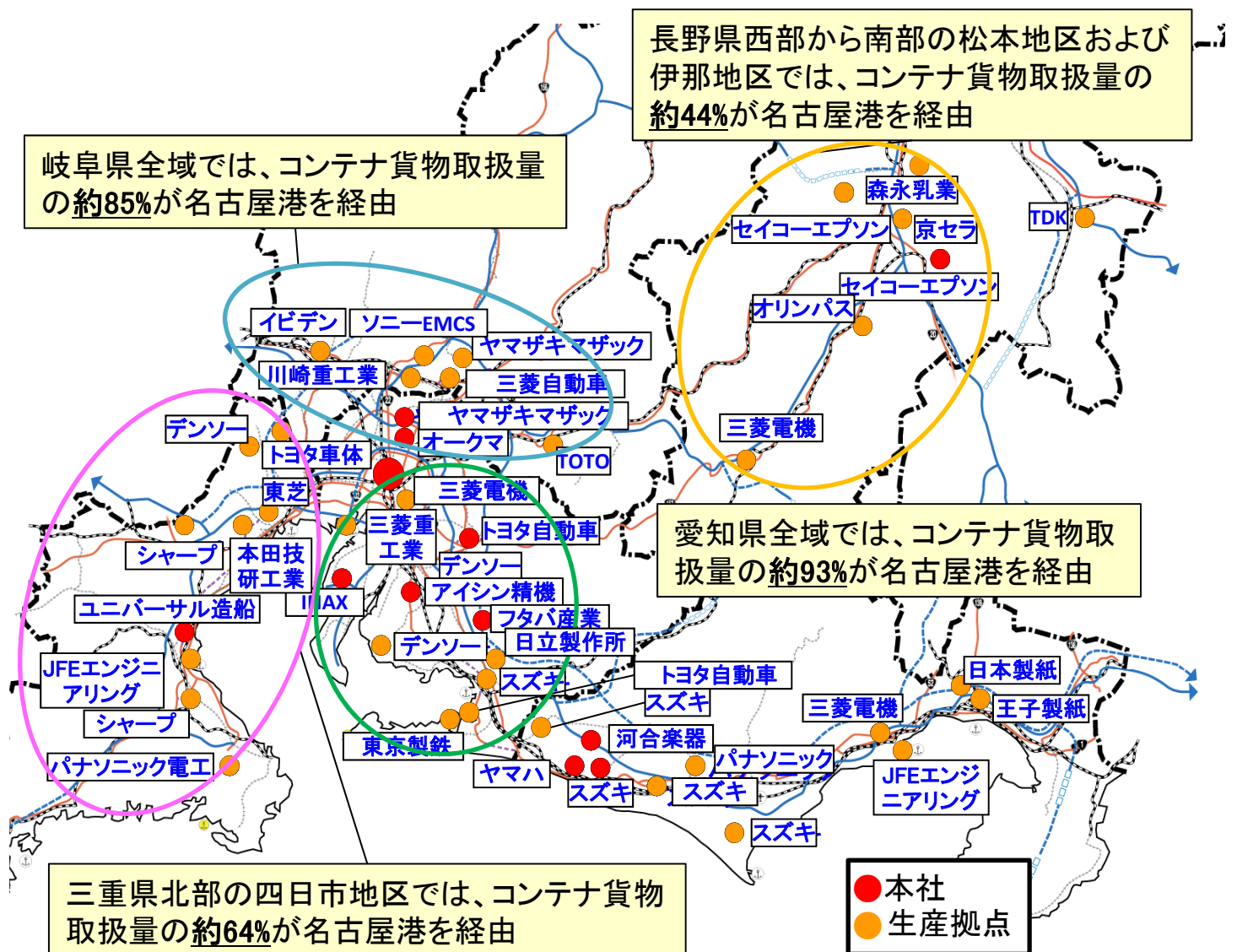


中部地域のくらしとものづくりを支える名古屋港

中部の製造品出荷額は全国の約1/4を占め、特に自動車、航空宇宙産業関連は約6割を占める「ものづくり」の盛んな地域であり、日本のトップ企業の本社・生産拠点が中部地方に集積しています。

そのような、中部の「ものづくり産業」を支え、我が国の経済を牽引する重要な港として機能しています。

中部地方各県の主な製造企業の立地状況及び各県の名古屋港利用状況



日本全国にもたらす経済波及効果	約37兆円
日本全国への雇用創出効果	約146万人
総取扱貨物量(平成24年)	2.0億トン(11年連続全国1位)
貿易額(平成24年)	14.3兆円(全国の港湾で1位)

名古屋港の機能強化・維持を支える浚渫事業

名古屋港は、河川が流れ込む遠浅の海に面した港であり、港の機能を維持するためには海底に堆積する流入土砂を取り除くことが不可欠です。

また、世界的な流れとして利用船舶の大型化も進んでおり、その対応のための航路や泊地の海底を深く掘る浚渫工事を行う必要があります。

名古屋港の利用船舶の大型化(例)と浚渫工事の必要性



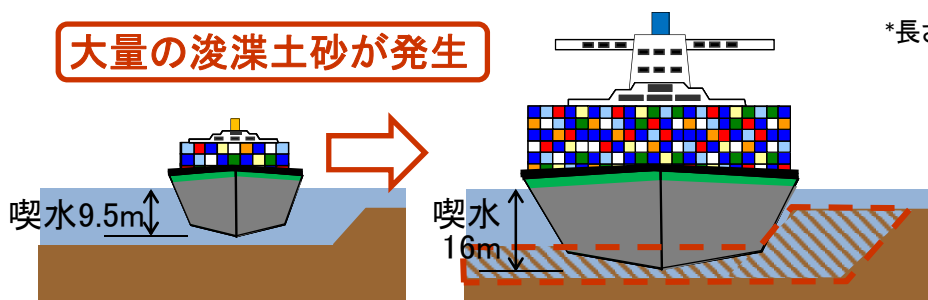
箱根丸(～1970年代中頃)
コンテナ積載量752個*、全長175m、喫水9.5m



エマ・マースク(2006年～)
コンテナ積載量11,000個*、全長398m、喫水16m

*長さ20フィート(約6m)の コンテナで計算

大量の浚渫土砂が発生



浚渫工事の範囲
(海底面を掘り下げる工事)

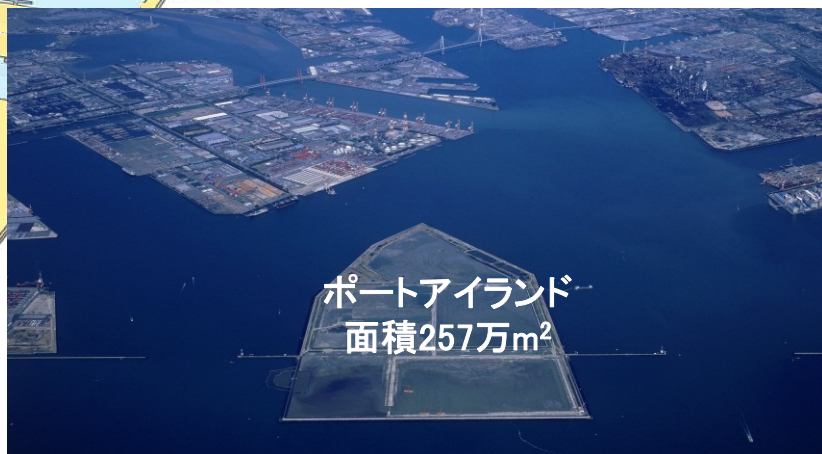
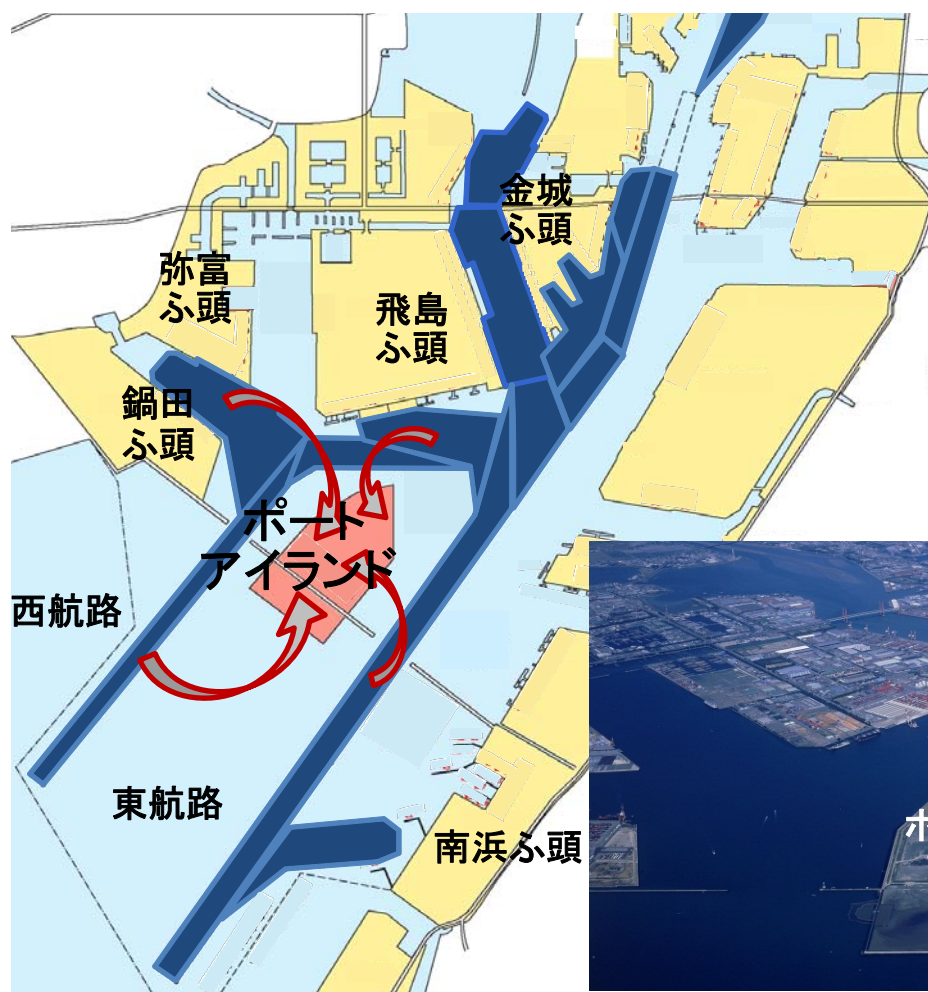


ポートアイランドの現状

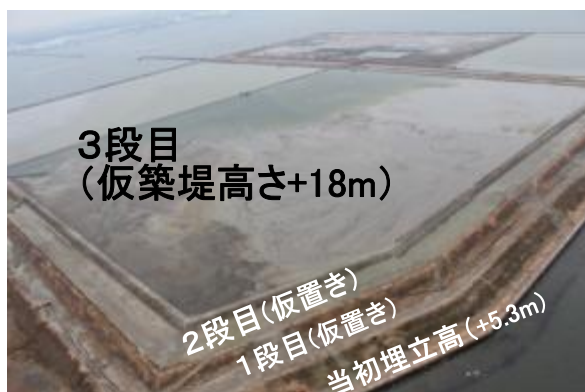
ポートアイランドは、約40年間(1975年(昭和50年)以降)名古屋港で発生した浚渫土砂を受け入れ、名古屋港の機能強化・維持を支えています。

ポートアイランドへの受け入れにより実施した浚渫工事の区域(注)

(注)国土交通省事業(暫定供用・継続工事区域含む。)



1975年(昭和50年)より浚渫土砂を受け入れ

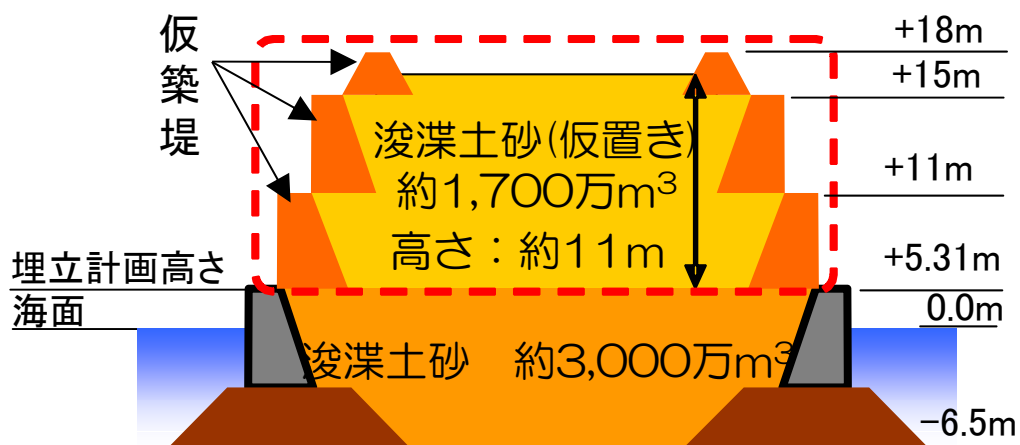


近年、年間100万m³強(ダンプトラック17万台分以上)の浚渫土砂を受け入れ4階建てビル相当の高さに土砂が仮置きされています。

ポートアイランドの課題

階段状に仮築堤を築造し、当初の埋立計画高さ(+5.31m)を大きく超える高さ(+16m以上)まで仮置きしています。

引き続き名古屋港の物流機能の維持や中長期的な機能向上を考慮すると新たな土砂処分場の早期確保は不可欠となっています。



4階建てビル相当の仮置き



埋立計画高さを11m以上
超える仮置き

仮置き土砂の予想外の変形



高さが増すに従い、変形の抑制が難しくなるため、現在の高さを大きく超えた仮置きは困難になっています。

新たな土砂処分場の検討について

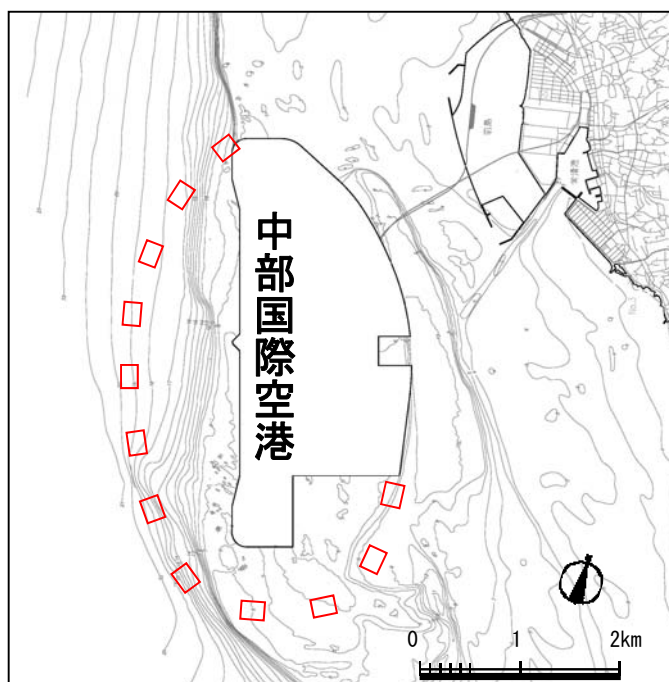
名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場について、平成22年6月より検討を開始しました。

港外(陸域と海域)に4つ^(注)の候補地を選定し比較検討等を行い、一般の方への意見募集や学識者で構成する第三者委員会の助言を踏まえ、中部国際空港沖を候補地に選定しました。

候補地として選定した海域は、現在漁業活動が盛んに行われている海域でもあり、今後の水産業の持続的な発展を考える上で、特段の配慮が必要であると認識しています。

また、中部国際空港沖を候補地とするにあたり、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画検討委員会(委員長;浅岡 顕)」から海域を埋めることが、漁業にどのような影響を与えるか科学的な調査に基づく検討が必要との指摘も受けているところです。

(注) 中部国際空港沖、四日市港内、伊勢湾中央部深場、海洋投棄(伊勢湾外)



【土砂処分場の概ねの検討範囲】

漁業影響調査の実施について

今後、水産関係の専門家の指導・助言を得るための委員会を設置し、漁業に対する影響を検討するための現地調査に入ります。