



平成 26 年 3 月 12 日
国土交通省中部地方整備局
名古屋港湾事務所

お知らせ

第 1 回 伊勢湾漁業影響調査委員会の開催について

1. 概要

名古屋港は、過去 10 年間で約 50 兆円の莫大な貿易黒字額を生み出した港であり、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。

現在、高規格コンテナターミナル整備などに伴う航路・泊地の浚渫や、河川から港内に流下する土砂の浚渫により、年間 100 万 m³ 以上の浚渫を実施しています。その浚渫で発生した土砂は、名古屋港内で唯一の土砂処分場であるポートアイランドに処分している状況ですが、既に計画された埋立高さを超えて仮置きを行っている状況です。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。

新たな土砂処分場の確保については、平成 22 年 6 月より「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)」を設置して検討を開始し、委員会からの助言、2 回のパブリックコメントでの意見を踏まえ、平成 23 年 7 月に中部国際空港沖を候補地に選定したところです。(参考資料参照)

今回、中部国際空港沖を候補地とすることが漁業にどのような影響を与えるかを科学的根拠に基づく調査を実施するにあたり、水産関係の専門家等の指導・助言を得る場として「伊勢湾漁業影響調査委員会」を設置することとしたものです。

第 1 回委員会は、平成 26 年度から現地調査に入るため、事前に現地調査計画について審議して頂くために開催するものです。今後、平成 26 年度中に影響検討方針の検討、現地調査結果の検討を 2 回程度開催し審議して頂く予定です。

2. 日時及び場所

日付	時間(予定)	場所	別添資料
3月19日(水)	13時30分~15時30分	TKP 名古屋ビジネスセンター 8A号室	別紙1

3. 解 禁 ; 指定なし

4. 取 材 ; 写真撮影及び傍聴につきましては冒頭の挨拶までとし、これ以後の傍聴は不可とさせていただきます。また、取材を希望する場合は、別紙「取材申込書」により、事前に FAX でお申込みください。申込み締め切りは、平成 26 年 3 月 17 日(月)15 時 00 分までをお願いします。

取材当日は会場にて受付をお願いします。

議事概要につきましては、委員会終了後準備ができ次第、TKP 名古屋ビジネスセンター7A号室において説明を行います。

なお、取材のお問い合わせは下記担当者までお願いします。

5. 配布先 ; 中部地方整備局記者クラブ、専門紙記者会、名古屋港記者クラブ、港湾新聞 港湾空港タイムス、日本海事新聞、海事プレス

6. 問い合わせ先 ; 国土交通省 中部地方整備局 名古屋港湾事務所

名古屋港浚渫土砂活用・航路防災室 グループリーダー 老平(おいだいら)

TEL 052-651-6757



1. メンバー

委員 ; 井上 徹教 ((独)港湾空港技術研究所 海洋水工部 沿岸環境研究領域 上席研究官)
大関 芳冲 ((独)水産総合研究センター 中央水産研究所 資源管理研究センター長)
古丸 明 (三重大学大学院 生物資源学研究科 教授)
鈴木 輝明 (名城大学大学院 総合学術研究科 特任教授)
中田 喜三郎 (名城大学大学院 総合学術研究科 特任教授)
中村 由行 (横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 教授)
前川 行幸 (三重大学大学院 生物資源学研究科 特任教授)

(敬称略・五十音順)

専門員 ; 愛知県水産試験場
三重県水産研究所

オブザーバー ; 愛知県、名古屋市、名古屋港管理組合

2. 主な議題 (予定)

○現地調査計画について

「伊勢湾漁業影響調査委員会」 取材申込書

※委員会当日の取材をご希望の場合は平成26年3月17日(月)15時までに
申し込みをお願いします。

FAX送信先;052-652-0303

中部地方整備局 名古屋港湾事務所
名古屋港浚渫土砂活用・航路防災室 宛

会 社 名	
お名前 ※複数の場合は代表者	
取材人数	名
ご連絡先電話番号	

※取材当日は13時20分頃までに受付をお願いします。

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

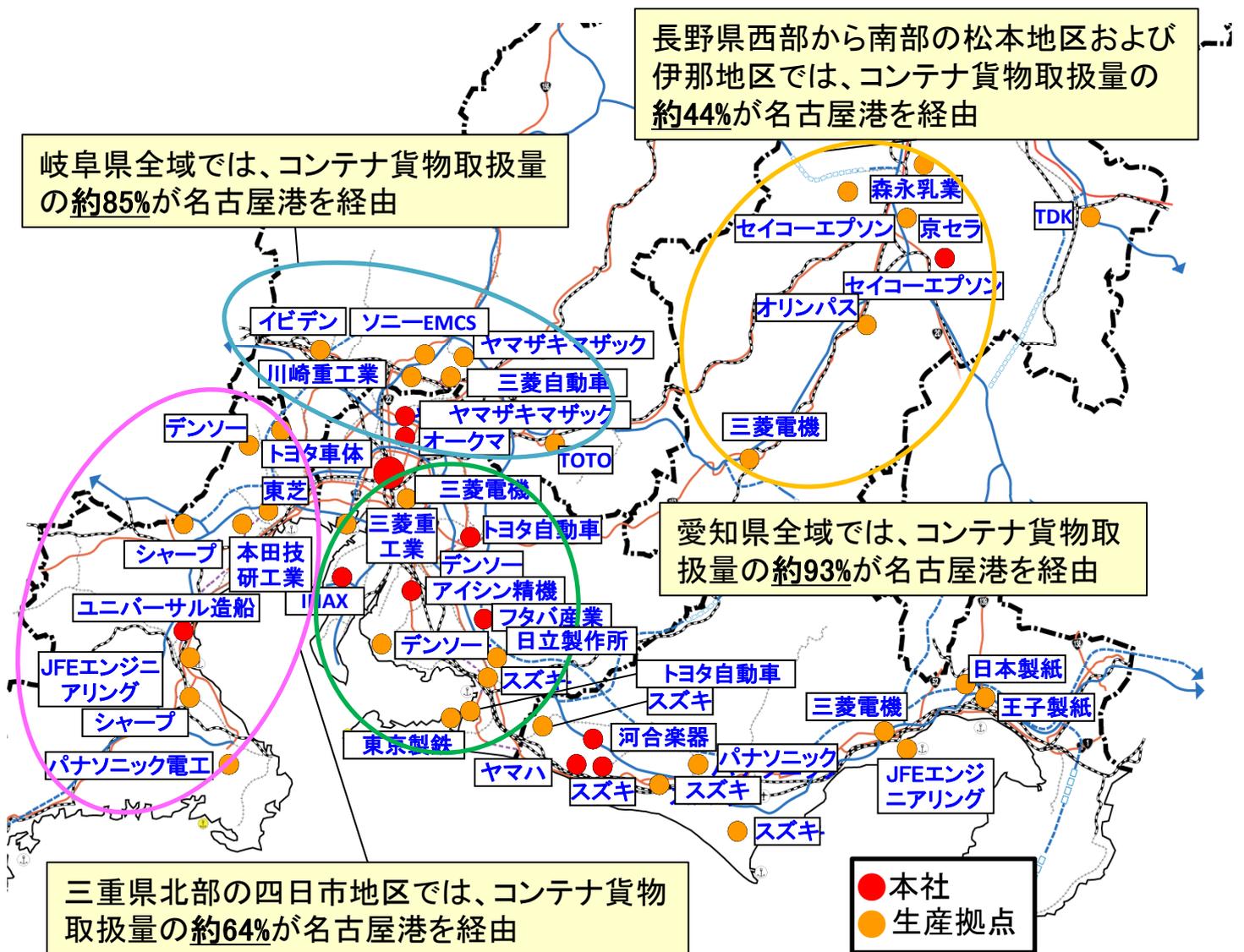


中部地域のくらしとものづくりを支える名古屋港

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



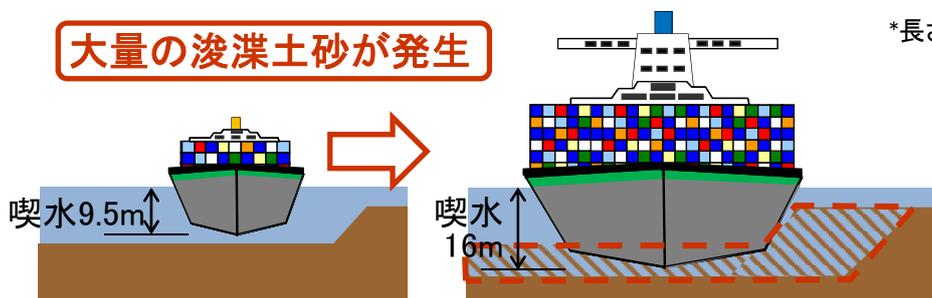
箱根丸(～1970年代中頃)
コンテナ積載量752個*、全長175m、喫水9.5m



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

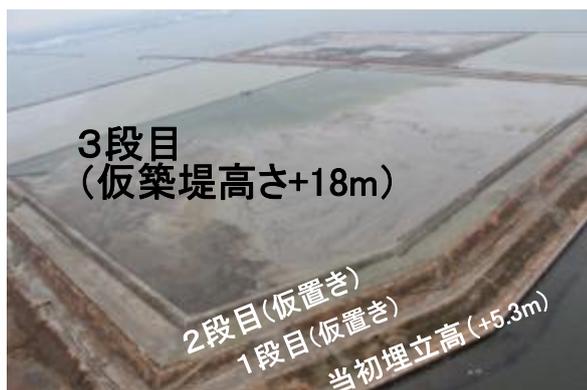
ポートアイランドは、約40年間(1975年(昭和50年)以降)名古屋港で発生した浚渫土砂を受け入れ、名古屋港の機能強化・維持を支えています。

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

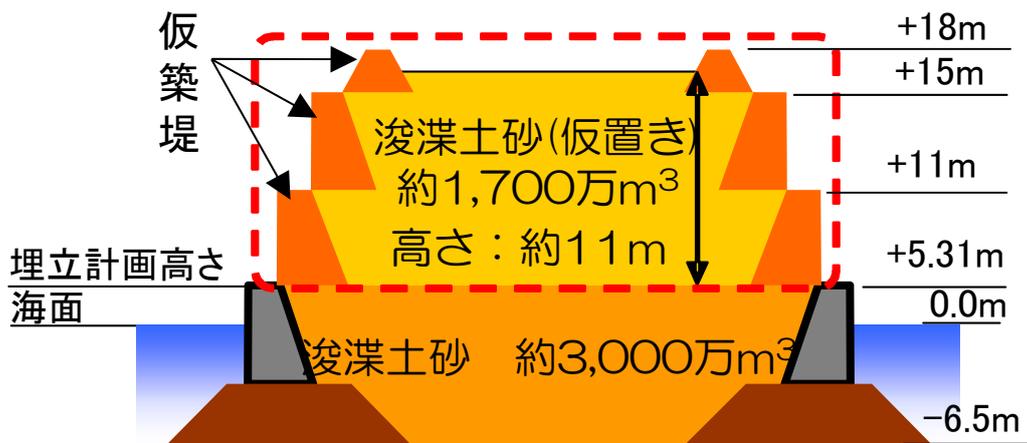


近年、年間100万m³強(ダンプトラック17万台分以上)の浚渫土砂を受け入れ4階建てビル相当の高さに土砂が仮置きされています。

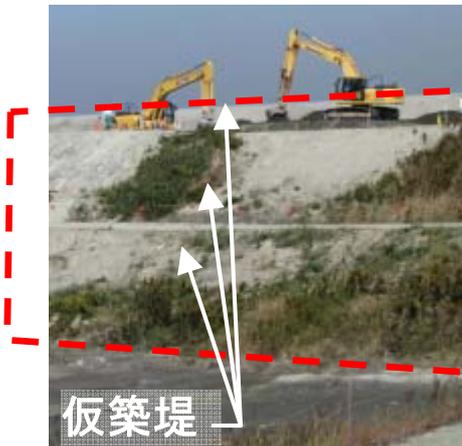
ポートアイランドの課題

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。

将来の土地利用や仮築堤・仮置き土砂の大規模地震・津波時の安定性を考慮すると、名古屋港の維持・発展を支える新たな土砂処分場の早期確保が不可欠となっています。

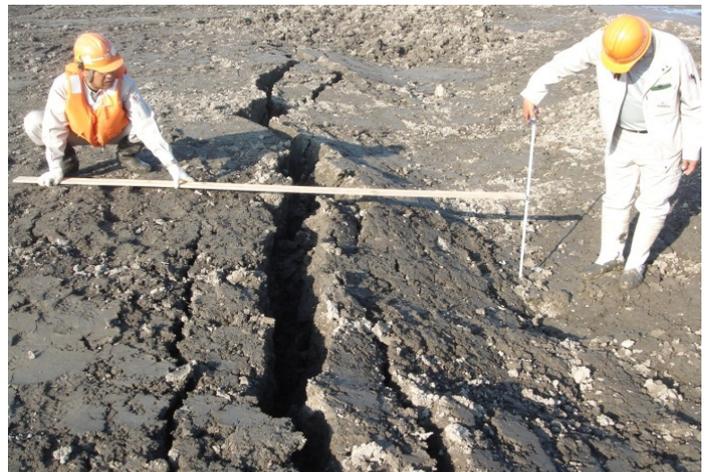


4階建てビル相当の仮置き



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。

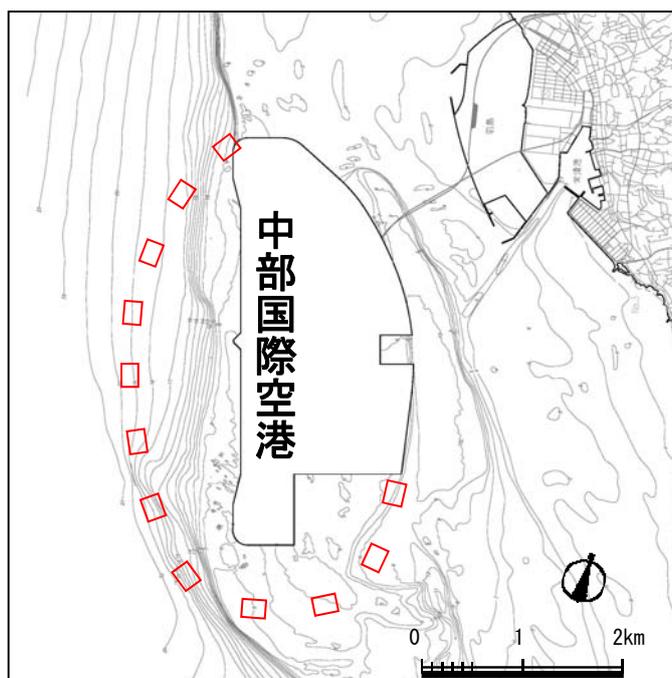
新たな土砂処分場の検討について

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。

中部国際空港沖を候補地とするにあたり、漁業関係者や水産関係の専門家から、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を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。